

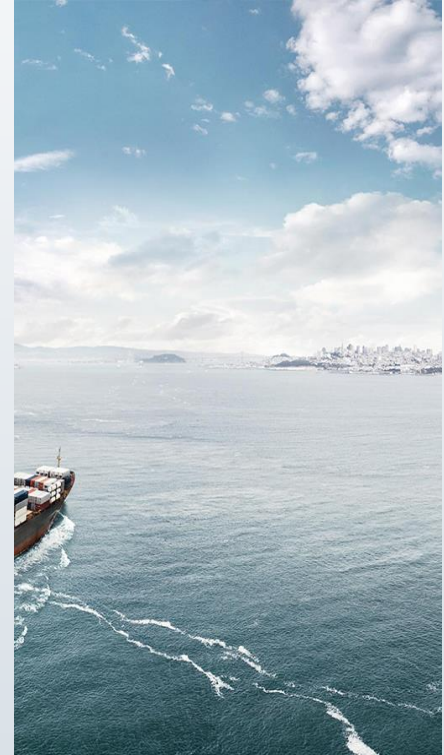


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.221

Updated October 23, 2018

The STL Market Report covers major issues affecting the world S&P market and provides an outlook for the market developments. The report provides a detailed analysis of key developments impacting S&P market trends.



Contents

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Contact Information	19

** 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

I . ISSUE & TREND

1. 트럼프, 선박연료 환경규제 연기 추진

도널드 트럼프 미국 대통령이 2020년 1월부터 시행되는 국제해사기구(IMO)의 황산화물 규제를 연기하려는 움직임을 보이면서 해운·조선·정유업계가 촉각을 곤두세우고 있다. IMO는 전 세계 모든 선박이 쓰는 연료유의 황 함유율을 3.5%에서 0.5% 이하로 낮추는 규제 시행을 준비하고 있다.

미국의 규제 연기 목소리에 값비싼 저유황유 수요 확대를 노리는 정유업계, 오염물질 저감장치(스크러버) 설치와 LNG 추진선 발주를 기대하는 조선업계는 당혹스럽다. 반면 규제로 막대한 비용을 부담해야 하는 해운업계는 규제가 연기되기를 내심 바라는 눈치다.

하지만 황산화물 규제 시행이 늦춰질 가능성은 낮다는 분석이 나온다. IMO가 황산화물 규제를 예정대로 시행하겠다는 의사를 분명하게 밝히고 있을 뿐 아니라 회원국 대부분 연기를 바라지 않기 때문이다. IMO는 해운사의 규제 준수를 강제하기 위한 추가 규제도 준비하고 있다.

◇ 22~26일 IMO 해양환경보호위원회에서 추가 규제

지난 23일 해운업계에 따르면 IMO는 22~26일 영국 런던에서 73차 해양환경보호위원회(MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE·MEPC)를 개최한다. MEPC는 선박에 의한 해양오염 방지와 규제에 대한 문제를 심의하고 이와 관련한 국제협약 채택 및 개정을 결정하는 자리다.

이번 73차 MEPC에서는 2020년 1월부터 시행되는 황산화물 규제 시행을 촉구하기 위해 2020년 3월부터 황 함유율 0.5% 초과인 고유황 연료유를 선박에 적재하는 것을 금지하는 협약을 채택할 예정이다. 고유황유의 황 함유율을 낮출 수 있는 장치를 설치한 선박은 제외한다. 이는 해운사의 황산화물 배출 규제 준수를 강제하기 위해 철저히 감시하겠다는 것으로 IMO가 예정대로 규제를 시행하겠다는 의미로 해석된다.

다만 해운업계에서는 트럼프 행정부가 황산화물 배출규제 시기를 늦추려는 움직임을 보이는 만큼 이번 MEPC에서 규제 연기 논의가 이뤄지길 기대하고 있다. 트럼프 행정부는 2020년 규제 시행으로 에너지 가격 급등이 예상되는 때 대통령 선거가 치러지는 점 등 정치적 요인을 고려해 규제 시행을 연기하려는 움직임을 보이고 있다.

I . ISSUE & TREND

하지만 73 차 MEPC 에서 규제 시행 시기에 대한 논의가 이뤄질 가능성은 낮다. 황산화물 규제 시행 시기는 이번 MEPC 안건이 아니다. IMO 는 2016 년 10 월 열린 70 차 MEPC 에서 황산화물 배출규제를 2020 년 1 월부터 시행하기로 결정한 바 있다.

황산화물 규제 시기가 의제로 채택되더라도 연기는 어렵다는 분석도 있다. 규제 연기를 위한 조약 개정은 당사국 3 분의 2 이상 찬성이 필요한데, 미국과 일부 개발도상국만 규제 연기를 바라고 있기 때문이다.

지난 2 월 IMO 에서 열린 제 5 차 오염 방지 및 대응 소위원회(PPR5)에서 황산화물 규제 시행 시기에 대한 논의가 있었지만, 당시 회원국 대부분 2020 년 1 월 시행에 동의한 바 있다. 지난 4 월에 열린 72 차 MEPC 에서 브라질과 사우디아라비아가 황산화물 규제 시행 시기를 연기하자고 요청했지만 받아들여지지 않은 것으로 알려졌다. 규제 연기를 검토할 시기가 지났다는 반응도 나온다.

◇ IMO, 수차례 연기 가능성없다고 못 박아

해운업계는 작년 7 월 선박평형수 처리장치 규제가 발효 2 개월을 앞두고 2 년 유예됐던 것처럼 황산화물 규제도 연기될 가능성에 기대를 걸고 있다. 당시 규제 연기로 선박평형수 처리장치 의무 설치 기간이 2 년 가량 미뤄진 바 있다.

해운사들은 저유황유 공급이 원활하지 않은 상태에서 규제가 시행될 경우 선박 연료유 가격이 급등해 부담이 발생할 것으로 보고 있다. 그렇기 때문에 저유황유 공급이 충분할 때까지 규제를 단계적으로 시행해야 한다는 주장을 펼치는 상황이다.

하지만 IMO 는 그동안 여러 차례에 걸쳐 황산화물 배출규제를 예정대로 시행하겠다는 의사를 밝혀왔기 때문에 입장이 바뀌지 않을 가능성이 크다. 지난 9 월 싱가포르에서 열린 아시아·태평양석유회의에서도 IMO 의 대기오염·에너지효율 분야를 총괄하는 에드먼드 휴즈 총괄디렉터는 "황산화물 규제 시행이 2020 년 1 월 1 일 이후로 연기되는 일은 없다"고 선을 그었다.

박한선 한국해양수산개발원(KMI) 해상안전연구실장은 "IMO 가 규제 연기는 없다고 몇 차례 분명하게 언급을 했고, 미국 입장을 지지하는 국가가 많지 않기 때문에 연기 요청이 받아들여질 가능성은 낮다"며 "규제 시행이 1 년 밖에 남지 않았기 때문에 타이밍도 늦었다"고 했다.

I . ISSUE & TREND

2. 미중 무역전쟁에...해운, 비수기 운임 더 오르나

비수기에 접어든 해운 운임이 연중 최대 성수기의 평균치를 웃도는 상승세를 나타내고 있다. 미·중 무역전쟁 심화로 인한 추가 관세 부과를 앞두고 밀어내기 수요가 쏟아지면서 물동량과 운임이 동반 상승세를 나타내고 있는 것으로 분석된다.

지난 19 일, 대표적인 해운 운임지수인 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 12 일 기준 904.51 로 전주 대비 3.90% 상승했다. 3 분기 전체 평균 877.66 대비 3.06% 오른 수준이다. 상하이 해운거래소가 매주 금요일 발표하는 SCFI 지수는 주요 노선 별 운임 현황을 보여주는 글로벌 해운 시황 지표다.

연중 최대 성수기인 3 분기가 지나 비수기로 접어들었지만 10 월 첫 주 SCFI 가 이례적으로 상승세를 보이고 있다. 특히 미주 노선의 운임 상승폭이 더 컸다. 지난 12 일 아시아발 미주 서안행 운임은 1FEU 당 2,503 달러로 전주 대비 12.14% 올랐다. 미주 서안의 3 분기 평균 운임은 1FEU 당 2,042 달러로 비수기 운임이 성수기 운임 보다 22.58% 증가한 것이다. 미주 동안의 운임도 성수기 운임 평균 대비로 4.72% 올랐다.

해운업계에서는 이번 비수기 운임 상승을 미·중 무역분쟁에 따른 수요 증가 영향으로 보고 있다. 미·중 무역전쟁이 추가 관세 부과로 심화되는 상황에서 관세 회피를 위한 밀어내기 수요가 늘면서 물동량 호조세가 이어지고 있다는 분석이다. 미·중간 무역분쟁 조짐이 빚어지기 시작한 지난 2~3 분기에도 관세 회피 물량이 일시적으로 증가하며 평년 대비 높은 운임을 나타냈다.

지난 3 분기 기준 미·중간 무역전쟁의 직접 영향권에 놓인 컨테이너 물동량은 중국발 미국행의 경우 618 만 TEU(전체 물동량의 60%, 약 2,500 억달러), 미국발 중국행의 경우 261 만 TEU(전체 물동량의 90%, 약 1,100 억달러) 수준으로 집계된다. 현대상선은 최근 화주들을 대상으로 한 설명회를 통해 미·중 무역분쟁에 따른 운임 인상이 불가피할 것이라고 설명했다.

내년 1 월 25% 관세인상 전 밀어내기로 비수기인 4 분기 일시적인 물동량 증가가 있을 것이라는 예상이다. 현대상선 관계자는 "내년 1 월 대중국 제품에 대한 추가 관세 25% 부과를 시행한다고 가정할 경우 오는 11 월 중순부터 12 월까지 관세 인상 전 일시적인 물동량 급증 가능성이 있다"고 말했다. 다만 밀어내기 효과가 끝나는 내년 초 이후로는 운임 상승폭이 크게 꺾일 것으로 전망된다. 현대상선 측은 "수요 증가가 추가 상승 여력을 받지 못하면서 12 월 이후로는 물동량 감소가 불가피할 것"이라면서 "미·중간 25% 관세 인상 단행 시 내년 1 월 구정 이후 수요 회복 지연 가능성이 크다"고 내다봤다.

I . ISSUE & TREND

현대상선의 미주 노선 매출액은 상반기 연결기준 9,516 억원으로 전체 매출액(2 조 3,508 억원)의 40.48%를 차지하고 있다. 금융투자업계 관계자는 "물동량 증가와 운임 상승은 실적에 호재지만 유가상승으로 인한 연료비 증가와 인플레이션 우려 등 불확실성이 대두하면서 비용 불안 요소가 상존하고 있어 호실적으로 이어질 수 있을 지는 장담할 수 없을 것"이라고 분석했다.

3. LNG 선, 한국조선 효자된 이유는

현대중공업·삼성중공업·대우조선해양 등 조선 빅 3 의 올해 거침없는 LNG 선 수주행보가 이어지고 있다. 앞선 기술력을 바탕으로 LNG 선 일감은 조선 빅 3 의 재도약에 든든한 효자 노릇을 하고 있다.

15 일 업계에 따르면 삼성중공업은 지난 12 일 오세아니아 선사와 17 만 4,000 m³급 LNG 선 1 척에 대한 건조계약을 체결했다. 이 선박은 오는 2021 년 인도될 예정으로 계약금액은 2,118 억원, 미화로는 1 억 8,500 만 달러 수준이다.

이번 수주로 조선 빅 3 는 올해 들어 LNG 선 시장에서 40 척에 달하는 LNG 선을 수주했다. 이는 글로벌 LNG 선 발주량의 90%대에 달하는데 조선 빅 3 는 강화되는 환경규제와 수요증가로 인해 LNG 선시장에서 독보적인 행보를 보이고 있다. 예정된 인도 일정을 맞출 수 있을 뿐 아니라 향후 선박을 운영하면서 얻을 수 있는 연비절감 효과 등으로 선사들은 비싼 가격을 지불하고서라도 한국에 LNG 선을 발주하고 있다. 더욱이 LNG 선은 까다로운 기술력이 요구되는 만큼 척당 1 억 5,000 만 달러가 넘는 고부가가치 선박으로 일반상선 대비 큰 수익을 기대할 수 있다. 건조도 국내 야드에서만 가능하다.

이같이 글로벌 LNG 선 시장은 한국 조선이 독점하고 있으나 LNG 선의 핵심장비인 화물창 건조기술은 해외 기업에 의존하는 상황이다. 현재 건조하는 LNG 선의 화물창은 프랑스 GTT(GAZTRANSPORT & TECHNIGAZ)가 원천기술을 보유하고 있는데 GTT 는 이 라이선스만으로 척당 선박가격의 5% 수준인 약 100 억원을 기술료로 지불하고 있다. GTT 매출의 90% 이상은 화물창 관련 기술료 수입에서 발생하고 있으며, 수익성은 50%를 상회한다.

이를 국산화하기 위해 대우조선은 LNG 화물창인 솔리더스(SOLIDUS)를 자체 개발, GTT 를 위협하고 있다. 솔리더스의 LNG 자연기화율은 시장에서 한계점으로 받아들여졌던 0.07%보다 낮은 0.049%로 선사들의 주목을 받고 있다.

I . ISSUE & TREND

문제는 실적선 적용이다. 업계 관계자는 "선사들 입장에서는 비용부담에 민감할 수밖에 없으며 보다 안정적으로 선단을 운영하기를 원한다"며 "모든 처음으로 적용하는 것은 어려움이 따를 수밖에 없으나 선사들로부터 실적을 쌓을 경우 LNG 선 시장의 판도 역시 달라질 것"이라고 강조했다.

4. 선박 가격 상승에도 조선사 '속앓이'

신조선가 상승에도 불구하고 조선업계는 속앓이를 하고 있다. 배를 짓는 데 쓰이는 후판 가격이 신조선가보다 가파르게 상승하면서 원가 부담이 커지고 있어서다. 지난 18일 조선업계에 따르면 이달 일반 유통용 후판 가격은 t당 76만원으로 작년 평균 가격(64만 5,000원)보다 17.8% 올랐다. 조선업 침체가 극심했던 2016년(54만 4,000원)과 비교해선 39.7% 뛰었다.

후판 값은 전체 선박 건조 비용의 약 20%를 차지한다. 조선사가 건조 중인 선박들이 배값이 낮았던 2015~2016년 수주했다는 것도 부담이다. 초대형 원유운반선(VLCC)의 신조선가는 이달 들어 9,000만달러를 웃돌고 있지만 2015~2016년엔 8,150만~8,450만달러에 그쳤다. 후판값이 t당 5만원 오를 때마다 VLCC 원자재 비용은 15억원가량 늘어나는 것으로 조선업계는 추산했다.

2년 전 수주한 VLCC를 건조 중인 한 대형 조선사 재무담당 임원은 "건조 이익이 100만달러(약 11억원)가량인데 2년 전보다 후판값이 t당 20만원 올라 원자재 비용이 60억원 정도 증가했다"며 "조선업은 인건비 등 고정비 비중이 커 원자재값 인상에 민감할 수밖에 없다"고 했다.

현대중공업과 삼성중공업은 지난해 4분기부터 올해 2분기까지 세 분기 연속 영업 적자를 내고 있다. 지난 3분기(7~9월)에도 각각 560억원과 620억원가량의 손실을 낸 것으로 추정된다.

포스코와 현대제철, 동국제강 등 후판을 생산하는 철강업계의 입장은 다르다. 조선업계 불황을 감안하더라도 후판 가격이 비정상적으로 낮다고 보고 있다. 2007~2008년 조선업이 호황일 때 t당 100만원을 웃돌던 후판 가격은 2015년 이후 t당 50만원 선으로 반토막 났다. 국제 유가 상승 여파로 철광석과 원료탄 등 원자재 가격이 오르고 있어 후판 가격 인상이 불가피하다는 주장이다. 중국에서 수입한 후판 가격도 국내산과 비슷한 수준으로 올라 무리한 인상이 아니라는 분석도 나온다. 철강업계 관계자는 "그동안 후판사업에서 수천억원의 적자를 보면서도 조선업계를 배려해 가격 인상을 최소화했다"며 "적자를 내면서도 생산해 팔던 후판 가격을 이제 겨우 정상화하기 시작한 것"이라고 설명했다.



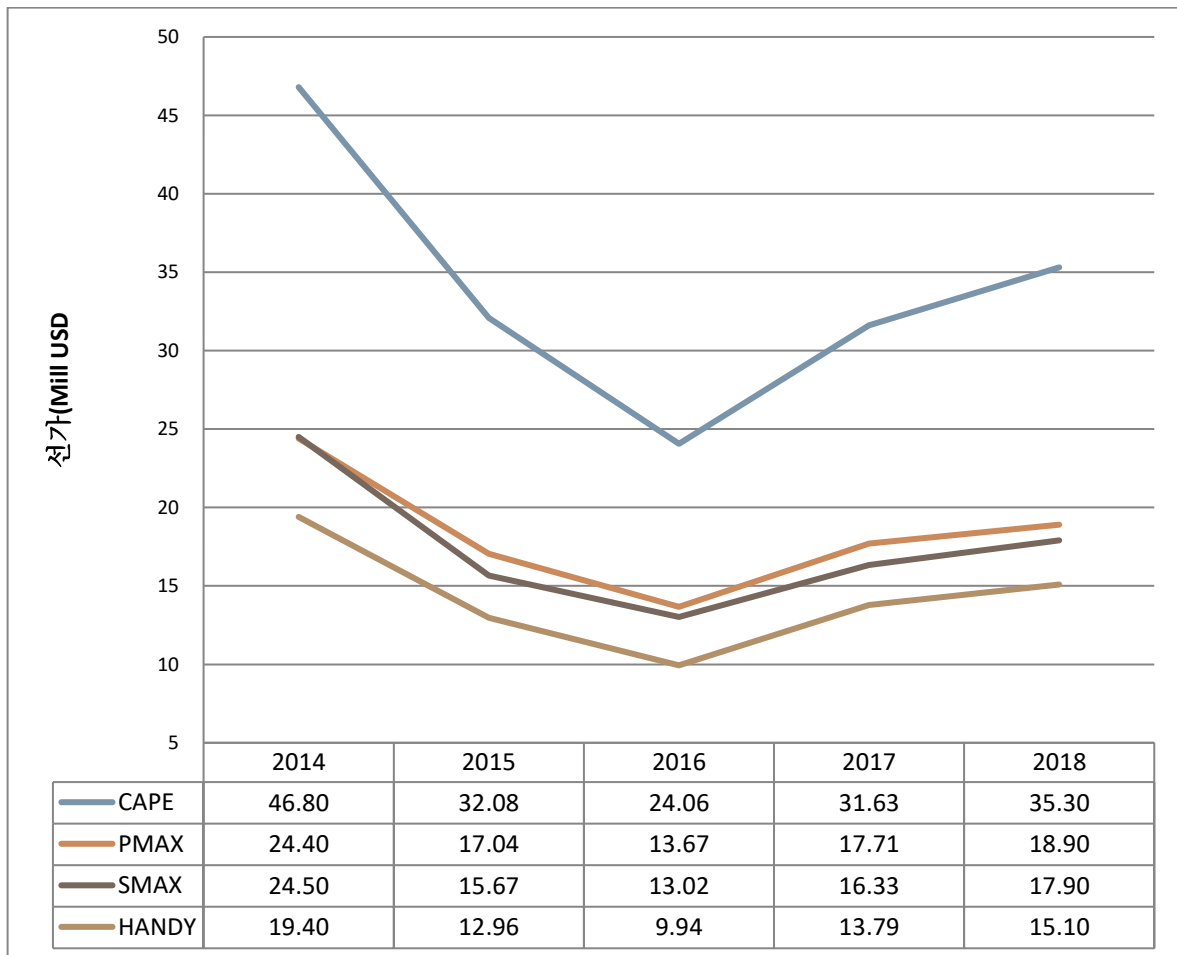
II . BULK CARRIER

(◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : 전년도 대비,%)

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80	32.08	24.06	31.63	35.30
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.62%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.90
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.73%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.90
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.59%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.10
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.49%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

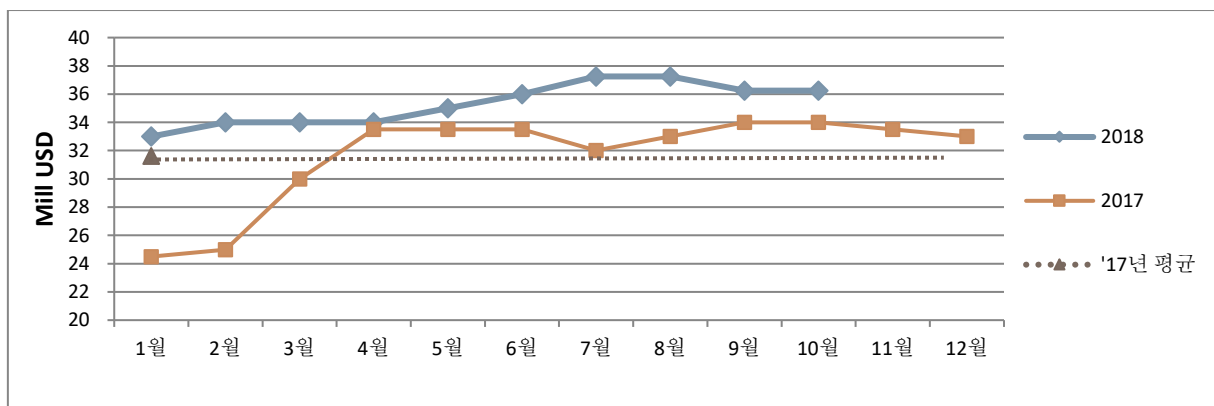




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	36.25	36.25			35.30
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	-2.7%	0.0%			-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	6.6%	6.6%			11.6%
	PMAx 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00			18.90
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	5.6%	2.7%	2.7%	2.7%			6.7%
	SMAx 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00			17.90
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.1%	12.5%	10.8%	10.8%	5.9%			9.6%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	15.00	15.00	15.00			15.10
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	0.0%	-6.3%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%	7.1%	7.1%	7.1%			9.5%
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	34.00			31.63	
	PMAx	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50			17.71	
	SMAx	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	17.00			16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00			13.79	

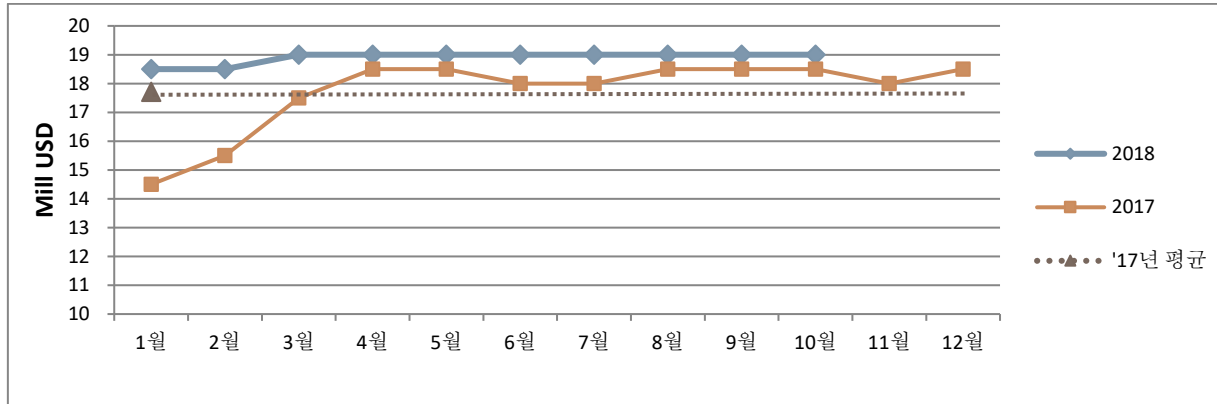
□ Cape



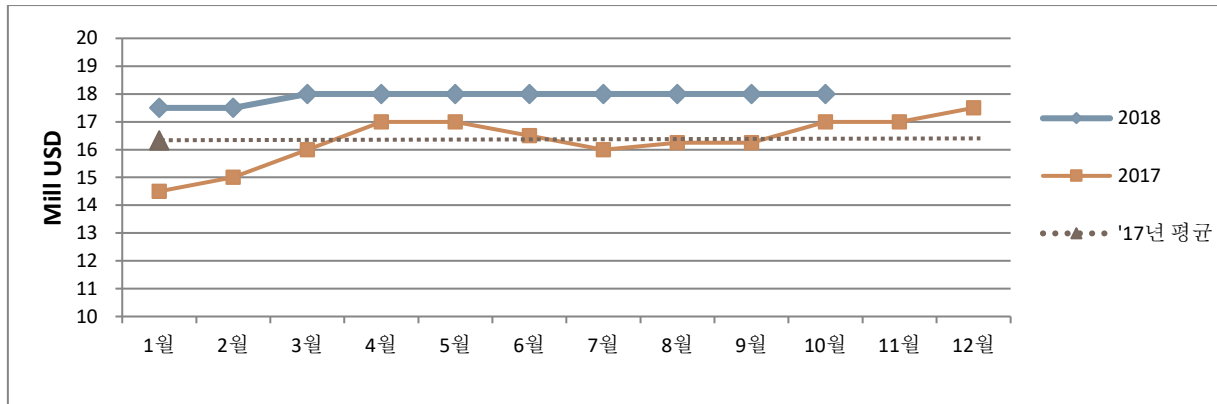


II . BULK CARRIER

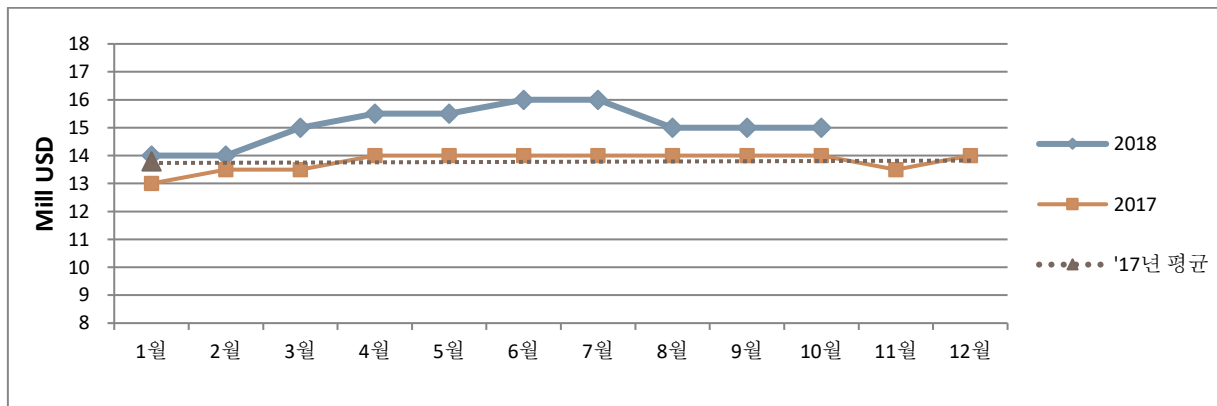
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	QINGDAO YANGFAN 206K-2	206,000	2018	CHINA	B&W		45	Belgium buyer
BC	QINGDAO YANGFAN 206K-1	206,000	2018	CHINA	B&W		45	
BC	RICH WAVE	81,788	2017	JAPAN	B&W		xs 30	Undisclosed buyer
BC	HAI JING	75,928	2001	JAPAN	B&W		7.62	Auction sale, Chinese buyer
BC	EISHO	74,930	2012	JAPAN	B&W		18.5	Greek buyer
BC	DRAGONGATE	63,503	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	26.5	Undisclosed buyer
BC	GRAND PIONEER	56,651	2011	CHINA	WART	C 4x36t	23	Chinese buyer
BC	GRAND BREAKER	56,651	2011	CHINA	WART	C 4x35t		
BC	PETERBOROUGH	55,783	2009	KOREA	B&W	C 4x30t	10.5	Undisclosed buyer, ss due 7/2019
BC	SPLENDEUR	33,440	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	11	Undisclosed buyer
BC	BALTIC SPIRE	28,545	1997	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.1	Undisclosed buyer



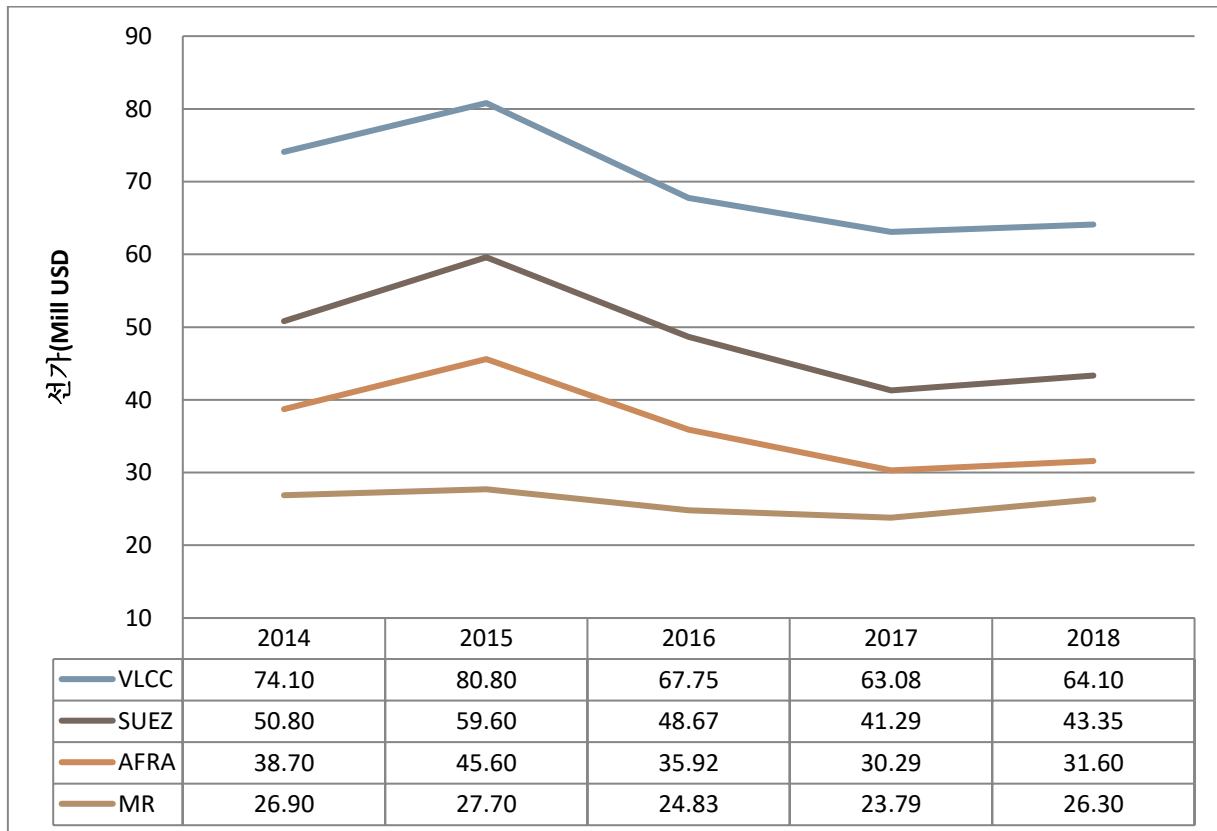
III. TANKER

(◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : 전년도 대비,%)

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	64.10
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	1.61%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	43.35
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	4.98%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.60
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.32%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.30
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	10.54%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	11.93
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-3.96%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

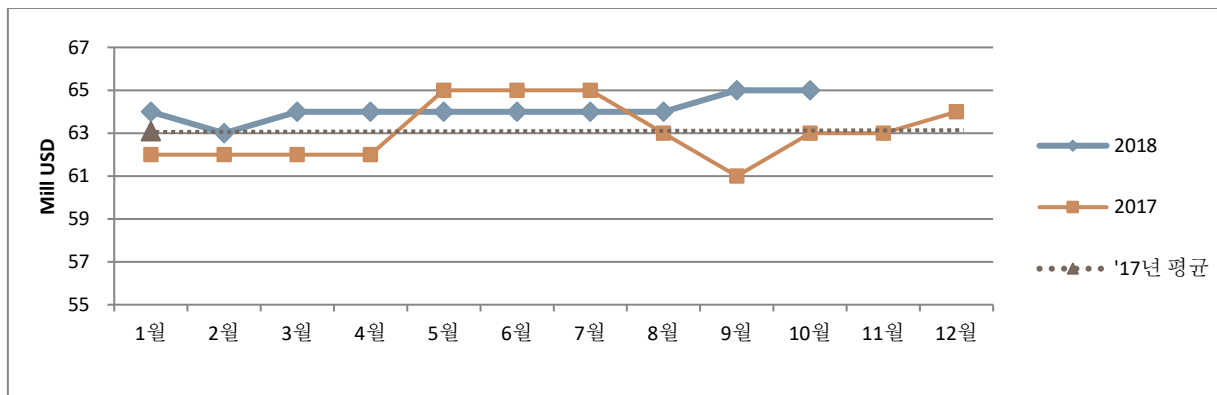




III. TANKER

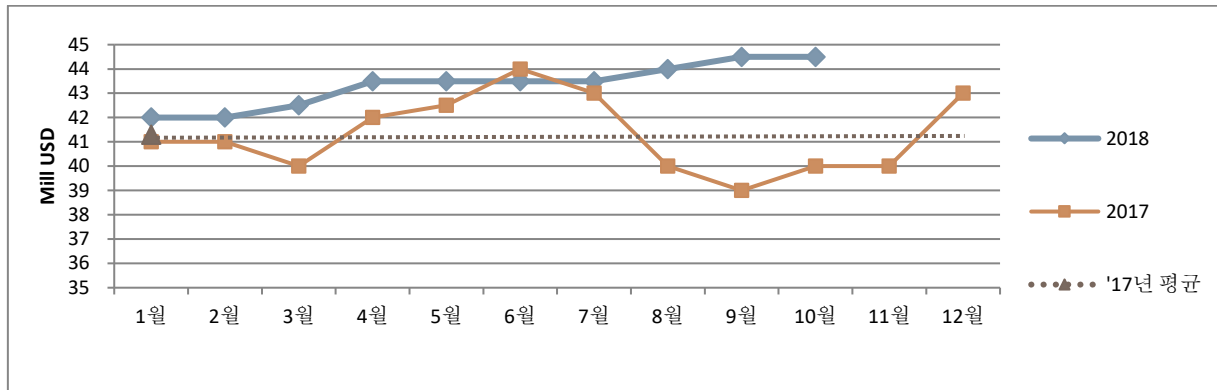
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	VLC C 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	65.00			64.10
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	6.6%	3.2%			1.6%
	SUE Z 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	44.50			43.35
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	1.1%	0.0%			-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	10.0%	14.1%	11.3%			5.0%
	AFR A 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.00			31.60
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.1%			-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%	3.2%	3.2%	6.7%	6.7%	3.3%			4.3%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75	26.00	26.00	27.00			26.30
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.8%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%	10.6%	10.6%	12.5%			10.5%
	CHE M IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.25			11.93
		전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%			-
		전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%	-9.8%	-4.2%	-6.3%			-4.0%
	2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00			63.08
		SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	39.00	40.00			41.29
		AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00			30.29
MR		22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00	23.50	23.50	24.00			23.79	
CHEM		12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.00			12.42	

VLCC-310K

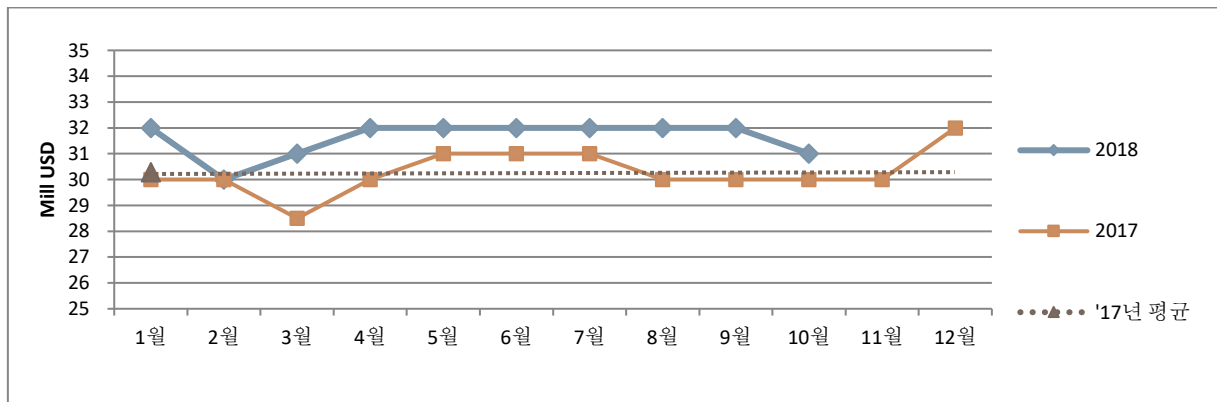


III. TANKER

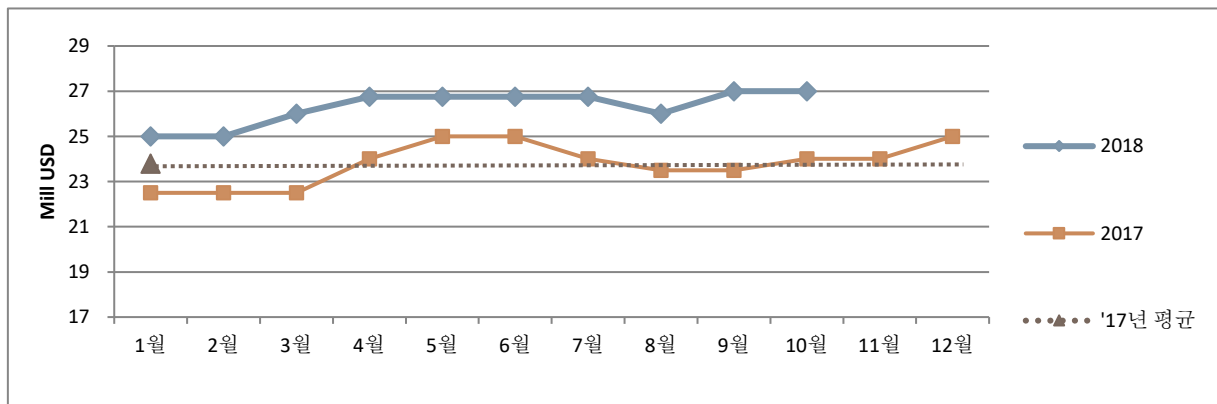
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ASTRO CHORUS	305,704	2001	KOREA	B&W		21.35	Chinese buyer
TANKER	CSK SHELTON	106,029	2005	KOREA	B&W		13.2	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	FRISIA INN	13,699	2007	CHINA	B&W	1110	TEU	6.25	Greek buyer
CONT	FRISIA ILLER	13,699	2007	CHINA	B&W	1110	TEU	6.25	
CONT	FRISIA ALSTER	13,699	2007	CHINA	B&W	1110	TEU	6.25	
CONT	FRISIA ALLER	13,699	2007	CHINA	B&W	1110	TEU	6.25	

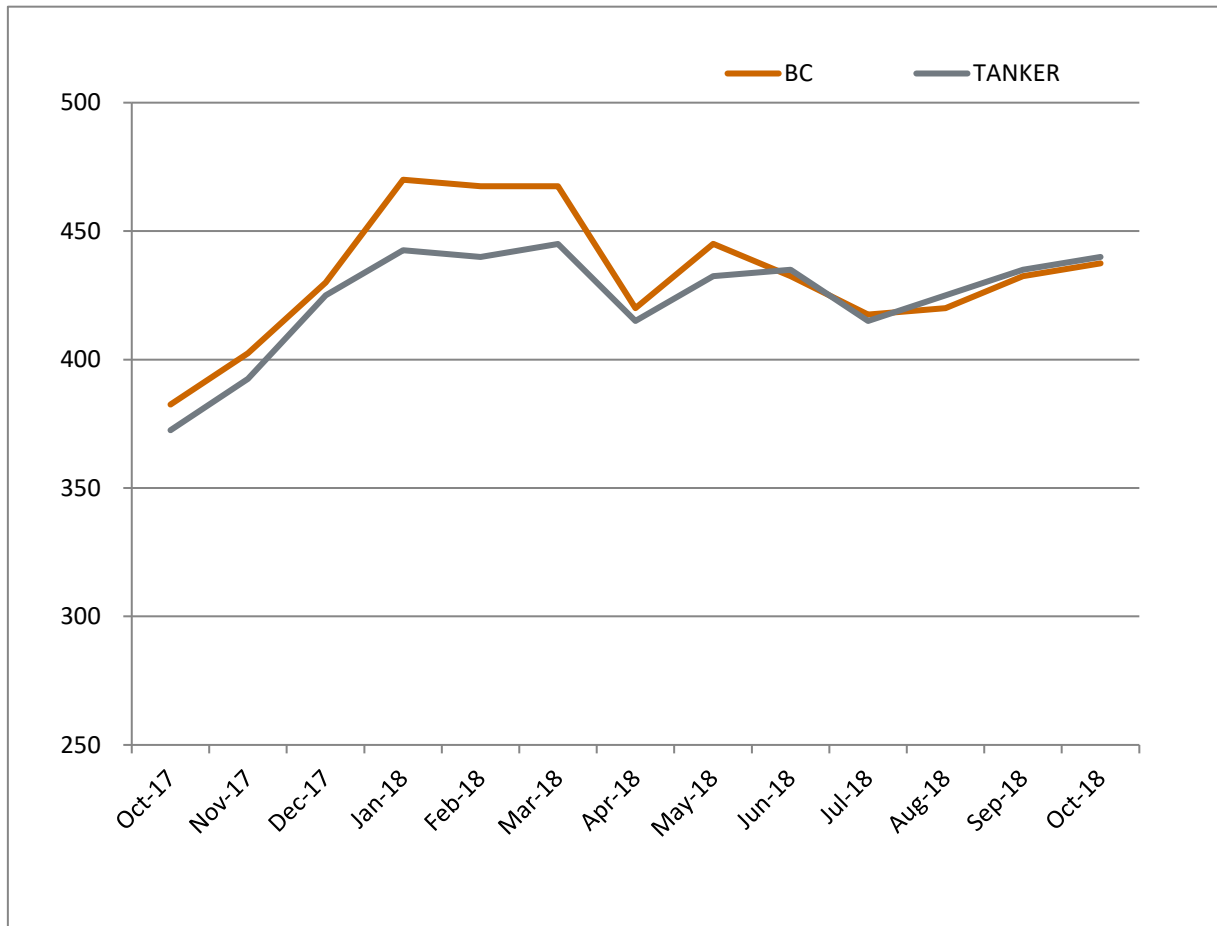


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 10 월	2018 년 10 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	432.50	18.4%	372.50	440.00	1.1%	18.1%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	441.00	18.9%	382.50	437.50	1.2%	14.4%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



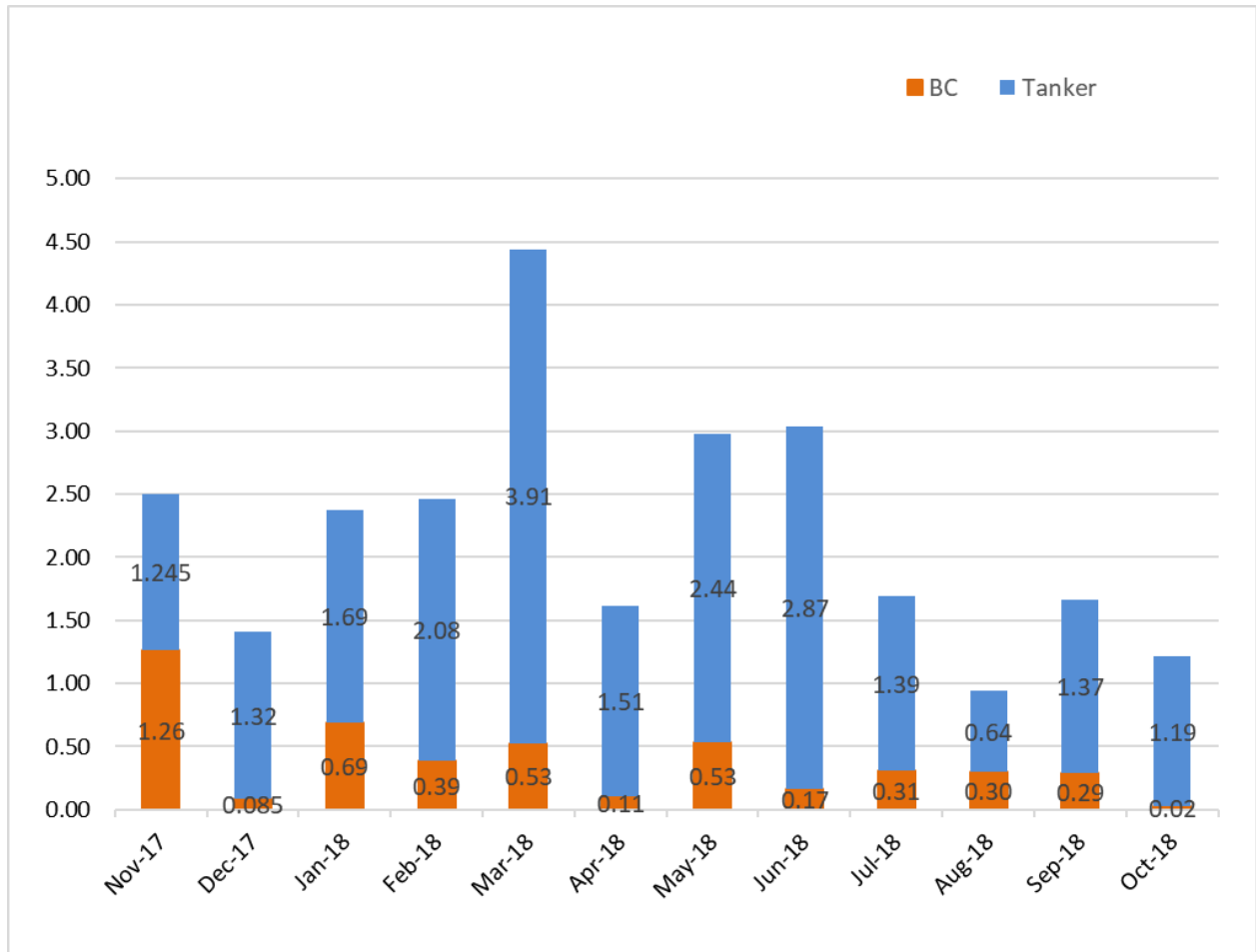


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 10 월		2018 년 10 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	11.47	113	19.09	166.4%	171	151.3%	0.65	11	1.19	83.8%	12	9.1%
BC	11.74	292	3.32	28.3%	93	31.8%	0.71	24	0.02	-96.6%	6	-75.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

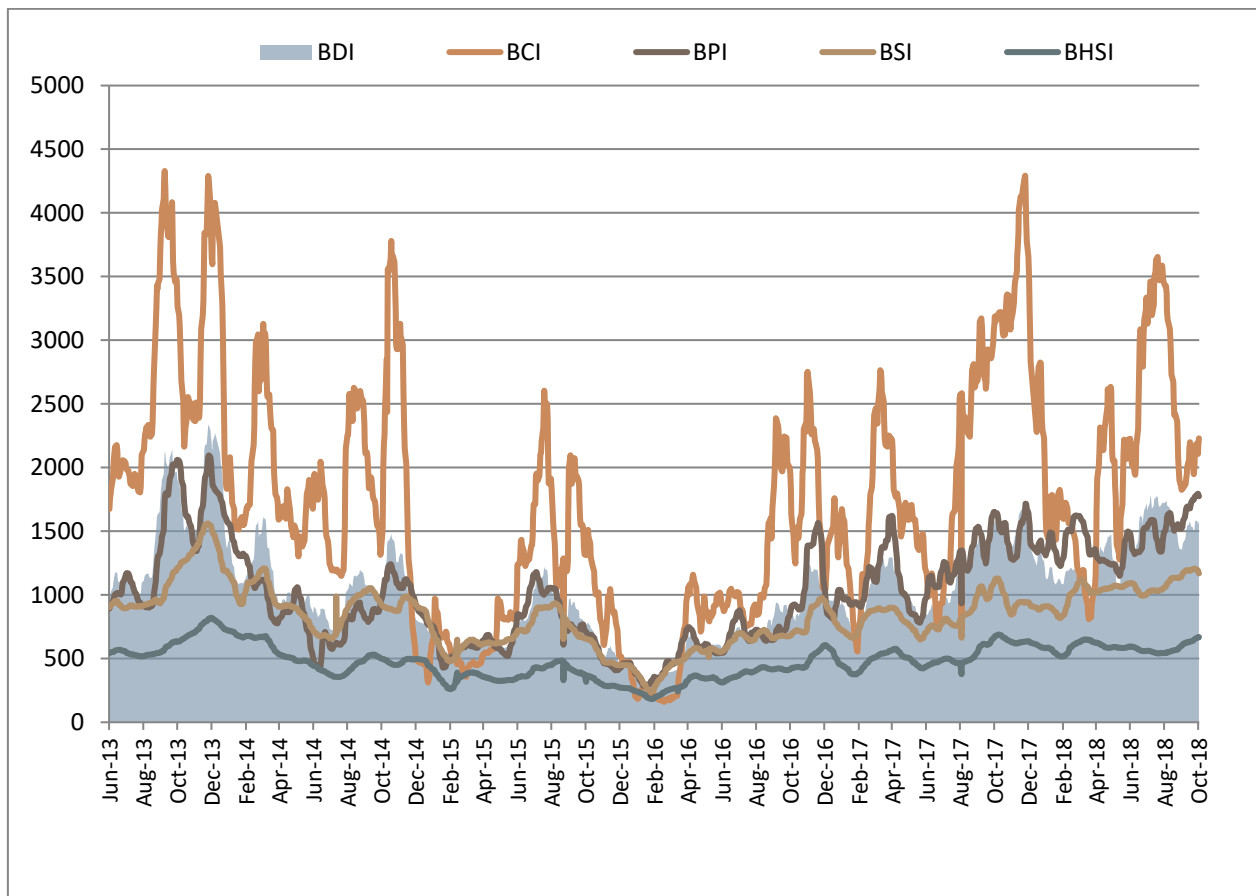
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	APL PHILIPPINES	66,696	24072	1996	KOREA	B&W	471	INDIA
CONT	HYUNDAI GLORY	63,404	21253	2004	JAPAN	SULZ	465	AS IS Singapore
CONT	CAMILLA	23,045	7771	1996	POLAND	SULZ	460	AS IS Singapore
CONT	COUGAR	22,215	7300	1992	JAPAN	B&W	475	INDIA
TANKER	SPERO	107,160	16717	1998	JAPAN	SULZ	417-421	AS IS Singapore, 120 tons sludge, HKC Green yard required
RO-PAX	KITAKAMI	6,748	11104	1989	JAPAN	MAN	355	AS IS Japan



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-10-19	2018-10-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1576	1579	▼-3.00	2337	290
BCI	2230	2169	▲61.00	4293	161
BPI	1775	1775	▲0.00	2096	282
BSI	1170	1204	▼-34.00	1562	243
BHSI	670	657	▲13.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	513.50	▲1.00	466.00	▼-0.50	461.00	▲3.00
IFO180	540.00	▼-3.00	505.50	▼-5.50	520.00	▲6.00
MGO	733.50	▼-9.50	688.00	▼-15.50	747.50	▼-7.00

❖기준일 : 10 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-10-19	2018-10-12	CHANGE
미국 달러	1132.60	1142.50	▼-9.90
일본 엔(100)	1009.40	1018.91	▼-9.51
유로	1297.56	1324.39	▼-26.83
중국 위안	163.29	164.64	▼-1.35

❖최초고시, 매매기준율기준



VI. CONTACT INFORMATION

Neal S.I. Kwon (권순일 상무)
Senior Director
Tel. 070-7771-6410
Mob. 010-9496-0523
snp@stlkorea.com
neal@stlkorea.com (Personal)

Sancho Kim (김현진 이사)
Director
Tel. 070-7771-6404
Mob. 010-5756-9378
snp@stlkorea.com
sancho@stlkorea.com (Personal)

Leo J.M. Jung (정재문 부장)
General Manager
Tel. 070-7771-6409
Mob.010-3273-4008
snp@stlkorea.com
leo@stlkorea.com (Personal)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)
Deputy General Manager
Tel. 070-7771-6411
Mob. 010-6625-9785
snp@stlkorea.com
claire@stlkorea.com (Personal)

Jiwon Song (송지원 사원)
Tel. 070-7771-6417
Mob. 010-4042-9803
snp@stlkorea.com
jiwon@stlkorea.com (Personal)



STL GLOBAL Co., Ltd.
101-1401, Lotte Castle President, 109, Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea
Tel: +82-2-776-0840 (Rep.) Fax: +82-2-776-0864 TLX: K35476
E-mail: seoul@stlkorea.com
www.stlkorea.com