[Volume No.225]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.225

Updated November 20, 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
STL News & Information	19
Contact Information	22

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

Ⅰ. ISSUE & TREND

1. 해양수산 산업 5 大 R&D 에 156 억 투입..."선박 배출 미세먼지 저감 등"

내년 해양수산 산업연구분야의 연구개발 사업에 약 156 억원이 투입된다. 주로 선박 배출 미세먼지 통합 저감 기술 개발, 사물인터넷(IOT) 기반 지능형 항만물류 기술 개발 등 해양수산 산업연구 분야의 신규과제가 성과를 낼 전망이다.

해양수산과학기술진흥원(KIMST)은 4 차 산업혁명과 대기오염 저감 대비를 위한 '해양수산 산업연구분야의 신규과제' 도출을 추진한다고 15 일 밝혔다. 2019 년도 해양수산 산업연구분야의 연구개발 사업은 선박 배출 미세먼지 통합 저감 기술 개발, IOT 기반 지능형 항만물류 기술 개발 등 총 5 개다. 해당 사업에는 약 156 억원이 들어간다. 산업연구분야 과제 도출은 과제 제안 요구서 도출 위원회의 논의와 외부 의견수렴 등의 절차를 거쳐 최종 확정한다.

KIMST 측은 "이번에 추진되는 산업연구분야 과제 도출은 4 차 산업혁명과 대기오염 저감을 대비하는 차원에서 추진되는 만큼, 향후 해양수산 과학기술의 국가 혁신성장 기틀을 강화하고 관련 일자리 창출 및 연관 산업의 창업을 촉진시킬 수 있는 계기가 마련될 수 있을 것"이라고 설명했다. 이어 "이번 신규과제 도출을 통해 최근 화두가 되고 있는 4 차 산업혁명과 대기오염 저감, 친환경 에너지 정책에 부합해 해양수산 과학기술 연구개발(R&D)이 가시적인 성과 창출로 이어질 수 있도록 연구자 및 관계기관들과 지속적으로 협력하고 소통할 것"이라고 덧붙였다.

2. 해수부, LNG 추진선박 및 벙커링 국제컨퍼런스 개최

해양수산부는 15 일 부산 그랜드호텔에서 한국 LNG 벙커링산업협회, 선박해양플랜트연구소, 조선해양기자재조합, 한국해양대학교, 한국해양산업협회 및 주한네덜란드대사관과 공동으로 'LNG 추진선박 & 벙커링 국제컨퍼런스'를 개최한다. 이번 컨퍼런스는 LNG 벙커링 선도 기업들과 LNG 기술 등 관련 정보를 공유하고 협력관계를 공고히 하여 우리나라의 LNG 추진선박 연관 산업을 활성화하기 위해 개최된다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

'해양산업의 새 시대를 이끌다'라는 주제로 열리는 이번 컨퍼런스에는 네덜란드, 싱가포르, 노르웨이 등 6 개국 관계자와 우리나라의 한국가스공사, 한국선급, 해운사 및 조선소 관계자 등 200 여명이 참석할 예정이다.

개막식에서는 네덜란드 벙커링협회인 네덜란드 LNG 플랫폼 상임이사인 패트릭 크누벤이 '청정에너지 LNG 에 대한 네덜란드의 접근법'을 주제로, 세계 유수의 석유회사인 쉘의 아시아지역 본부장인 에이미 티아닝 롱이 '해양연료로서의 LNG 산업 개발'을 주제로 각각 기조연설을 한다. 또한, 본 세션에서는 국내외 전문가들이 LNG 인프라 시설 현황 및 구축 계획, LNG 벙커링 기술 및 운영, LNG 추진선 건조기술 등에 대해 심도 있는 발표와 토론을 진행할 계획이다.

한편, 국제해사기구의 해양오염방지협약에 따른 선박 연료유의 환경규제 강화로 기존 선박 연료보다 미세먼지를 90%, 황산화물을 100% 저감할 수 있는 LNG 사용 선박이 크게 증가할 것으로 전망된다. 이에 따라, 정부는 지난 5 월에 '제 7 차 경제관계장관회의'에서 'LNG 추진선박 연관 산업 활성화 방안'을 확정한 바 있다. 이번 컨퍼런스는 활성화 방안의 후속조치로, 국제해사기구의 규제 강화에 대응하고 국내 LNG 추진선박 연관 산업 육성 기반을 마련하기 위해 개최됐다.

최준욱 해수부 해양정책실장은 "이번 컨퍼런스는 우리나라의 LNG 추진선 및 벙커링에 대한 경험과 기술을 널리 홍보하고, 해외의 선진 기술을 습득할 수 있는 좋은 기회"라며 "앞으로도 해양수산부는 해외 선진 국가 및 기업들과 협력 네트워크를 확대하기 위해 노력하겠다"고 말했다.

3. 한국해운연합 경영컨설팅 수락

한국해운연합(KSP) 소속 선사들이 외부 컨설팅을 받는다. 지난 19 일 해운업계에 따르면 KSP 회원사 14 곳은 제 3 의 기관을 선정해 경영컨설팅을 받는 데 합의했다. 대상선사는 고려해운 남성해운 동영해운 동진상선 두우해운 범주해운 장금상선 천경해운 태영상선 팬오션 한성라인 현대상선 흥아해운 SM 상선 들이다. 한일 구간에 카페리선과 로로선을 운항 중인 팬스타는 여객선 중심의 해운 사업을 하고 있다는 이유로 최종적으로 제외됐다. 팬스타는 KSP 발족 후 한 달여가 지난 지난해 9 월 14 일 연합체에 가입했다.

앞서 한국해양진흥공사는 이달 2 일 KSP 선사 측에 기업 통합을 전제로 컨설팅을 받을 것을 주문한 바 있다. 이 과정에서 조규열 해양진흥공사 정책지원본부장이 5 개 선사 대표들에게 컨설팅을 받지 않는 선사엔 지원도 하지 않겠다고 엄포를 놔 '갑질 논란'을 빚었다. KSP 선사들은 조 본부장의 발언이 나온

Ⅰ. ISSUE & TREND

후 3 차례의 회의를 갖고 회원사가 모두 컨설팅을 받는 데 합의하는 한편 컨설팅수행업체 선정, 비용 부담 방식 등을 논의했다. 특히 지난 16 일 오후 한국선주협회 회의실에서 열린 세 번째 회의에선 1 억원 이하의 비용으로 국내 회계법인이나 대학 연구기관 등을 선정해 컨설팅을 받는 쪽으로 의견을 모았다. 아울러 고려해운을 컨설팅업체 선정과 관련한 간사사로 정했다.

당초 현대상선의 컨설팅을 맡았던 미국계 글로벌업체인 AT 커니에 같은 금액으로 KSP 의 컨설팅도 맡기자는 의견이 유력하게 검토됐으나 비용 문제로 제외됐다. 현대상선이 컨설팅비로 미국기업에 낸 돈은 5 억원 정도다. KSP 는 AT 커니를 염두에 두면서 선주협회로부터 4 억원을 보조 받고 기업에서 1 억원을 낸다는 구체적인 비용 마련 계획을 세웠다. 하지만 이 같은 구상은 선주협회 회장단의 승인을 얻는 데 실패했다. 높은 비용 부담이 이유였다.

선주협회 도움을 받는 게 어렵게 되자 선사들은 자신들이 내기로 했던 1 억원 한도 내에서 컨설팅을 받는 것으로 방향을 틀었다. 한 기업당 약 720 만원을 내고 경영컨설팅을 받는 셈이어서 선사들이 느끼는 비용 부담은 크지 않을 것으로 예상된다. 컨설팅업체는 최대한 공정성과 객관성을 담보할 수 있는 곳을 선정하는 것으로 가닥을 잡았다. 정부와 공사의 압박으로 컨설팅을 받기로 결정했지만 그 결과만큼은 정부 입김에 좌지우지돼선 안 된다는 게 선사들의 시각이다. 한국해양수산개발원(KMI) 등의 국책연구소나 흥아해운과 장금상선 통합 과정에서 자문역할을 맡고 있는 딜로이트안진 등은 후보군에서 배제될 가능성이 크다.

컨설팅 마감 기한은 정해지지 않았다. 앞서 연내로 마쳐야 한다는 의견이 나왔지만 이날 기한을 따로 정하지 않는 대신 조속히 진행하고 마무리하는 것으로 합의를 봤다. 고려해운은 앞으로 KSP 선사들과 수시로 회의를 갖고 컨설팅업체 선정 입찰 방식 등의 구체적인 내용을 결정해 나갈 방침이다.

이날 회의엔 조규열 본부장이 나와 앞선 논란을 해명하는 시간을 가져 눈길을 끌었다. 조 본부장은 자신이 "통합을 하지 않는 선사들에게 지원도 하지 않겠다"고 얘기했다는 일부 언론 보도를 의식한 듯 "현재의 국내 해운산업은 경쟁력을 가지기 힘든 구조다보니 컨설팅을 받아보고 컨설팅에서 제시한 방향을 진지하게 검토하고 협의하자는 것"이라고 말한 것으로 알려졌다.

한국해운의 재건 방향을 모색하기 위해 컨설팅을 제안한 것일 뿐 선사들에게 통합을 강요한 건 아니었다는 의미로 풀이된다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

대폭 줄어든 비용으로 컨설팅을 진행하기로 방침을 정하면서 정부의 통합 추진 동력도 상당히 약화됐다는 평가가 나온다. 비용이 많지 않다보니 KSP 선사들의 향후 나아갈 방향을 개략적으로 제시하는 경영진단 수준에서 컨설팅이 마무리될 가능성이 크다는 의견이다. 해운업계 관계자는 "적은 비용으로 진행하는 컨설팅에서 기업들의 존폐를 결정짓는 통합문제를 결론으로 제시하는 건 (컨설팅업체에서) 부담이 클 것"이라며 "사실상 (통합을 추진하려던) 정부 계획이 유야무야된 것으로 볼 수 있다"고 말했다.

이 같은 상황에서도 선사들 사이에선 여전히 통합을 높고 의견이 엇갈린다. 동남아항로의 이전투구나 한중항로 개방 문제를 들어 통합으로 규모의 경제를 실현해야 한다는 시각이 있는 반면 기업 통폐합이 오히려 해운시장의 점유율을 하락시키는 결과를 낳을 거란 우려도 나온다.

한 선사 관계자는 "한중항로가 개방되면 살아남기가 쉽지 않다는 걸 다 알지만 (기업통합을) 공론화하지 못하고 있다"며 "선사들도 진지하게 (통합을) 고민해봐야 한다"고 선사 통합에 무게를 실었다. 다른 선사 관계자는 "한중항로가 개방된다면 중국선사들이 인해전술로 나올 게 뻔한데 우리는 오히려 선사 숫자를 줄이려고 한다"며 "중일항로에서 일본선사들이 중국선사들과의 경쟁에 치여 도태되고 사라진 예에서 알 수 있듯이 기업 수를 줄이기보다 국적선사들이 견고하게 연대해 서비스 품질을 높이고 비용을 절감하는 전략을 찾는 게 더 효과적일 수 있다"고 말했다.

현재 한중항로에 배를 띄우고 있는 컨테이너선사는 우리나라 15 곳 중국 20 곳으로 중국이 우리나라를 앞선다. 한중항로가 개방될 경우 중국은 현재보다 선사 수를 더 늘려서 시장 장악에 나설 가능성이 높다는 의견이 많다. 또 다른 관계자는 "국적선사가 공동운항 형태로 장악한 한일항로의 경우 통합으로 국적선사 수가 줄게 되면 외국선사에 문을 열어주는 결과를 낳을 수 있다"며 "덩치가 커진다고 하더라도 현재의 운항빈도를 맞추기 위해선 공동운항은 필수이기 때문에 외국선사와 손을 잡을 수밖에 없다"고 말했다.

얼라이언스나 공동운항, 선복교환 등 사업제휴를 통한 해법이 통합보다 효과적일 수 있다는 의견도 감지된다. 통합을 통한 규모의 경제를 시도하더라도 그 결과가 오히려 통합 전보다 뒤처질 수 있다는 주장이다. 이른바 링겔만 효과다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

4. 중형조선사 "조선 수주 세계 1 위, 남의 일"...중형 선박 수주 '실종'

국내 조선사들이 올해 수주실적에서 7 년 만에 세계 1 위를 탈환할 전망이지만, 중형 선박을 주로 건조하는 중형조선사들은 수주 부진을 이어가고 있는 것으로 나타났다.

지난 12 일 수출입은행 해외경제연구소가 발표한 '중형조선사 2018 년도 3 분기 동향'에 따르면, 올해 3 분기까지 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 소폭 증가하는 등 전체 조선시황은 개선되고 있지만, 국내 중형조선사들의 3 분기까지 누적 수주량은 총 18 척, 43 만 6,000CGT(표준화물선 환산톤수)로 1 년 전보다 26.2% 줄어드며 부진을 보였다. 수주액은 전년보다 38.1% 감소한 7 억 5,000 만달러로 집계됐다. 보고서에 따르면 올해 3 분기 중에는 대한조선 1 개사만 수주를 기록했다. 3 분기까지 수주한 18 척의 선박 중 16 척이 모두 탱커로, 중형 조선사에서 탱커가 여전히 높은 비중을 차지한 것으로 나타났다. 중형선박은 벌크선 10,000~200,000dwt 미만, 탱커 10,000~120,000dwt 미만, 컨테이너 1,000~6,000TEU 미만급, LPG 선 5,000~65,000CuM 미만급 선종을 말한다.

국내 중형조선사의 중형선박 수주점유율 추이를 살펴보면, 지속적으로 감소 추세인 것으로 보인다. 이들 조선사의 중형선박 수주점유율은 3 분기까지 누적수주 CGT 기준 4.3%로 2017 년 점유율 6.0%에 비해 크게 하락했다. 올해 3 분기까지 국내 10 개 중형 조선사 수주량은 43 만 6,000CGT 로 1 년 전보다 26.2% 줄었다. 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중도 같은 기간 3.9% 축소됐다. 탱커 수주에 집중하고 있는 국내 중형 조선사들로서는 향후 전망도 어둡다. 세계 신조선 시장이 대형 LNG 선과 대형 컨테이너선 등 주로 대형선 중심으로 개편되고 있기 때문이다.

전체 신조선 시장에서 중형선박이 차지하는 비중도 2 분기 40.7%에서 3 분기 중 35.5%로 감소세를 보이고 있다. 업계 관계자는 "세계 해운사들이 단위당 운송 비용 절감과 환경 규제 대응 차원에서 대형 선박을 주로 발주하고 있다"며 "중형 조선사는 은행의 보증 기피로 어렵게 따낸 수주마저 포기하고 있는 상태"라고 전했다.

한편, 현대중공업과 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 '빅 3'를 포함한 국내 선박 수주 실적은 950 만 CGT 로 작년 같은 기간보다 70.5% 증가해 중국을 제치고 수주실적 세계 1 위를 탈환할 전망이다. 수주액도 39.2% 늘어난 189 억 9,000 만달러로 집계됐다.

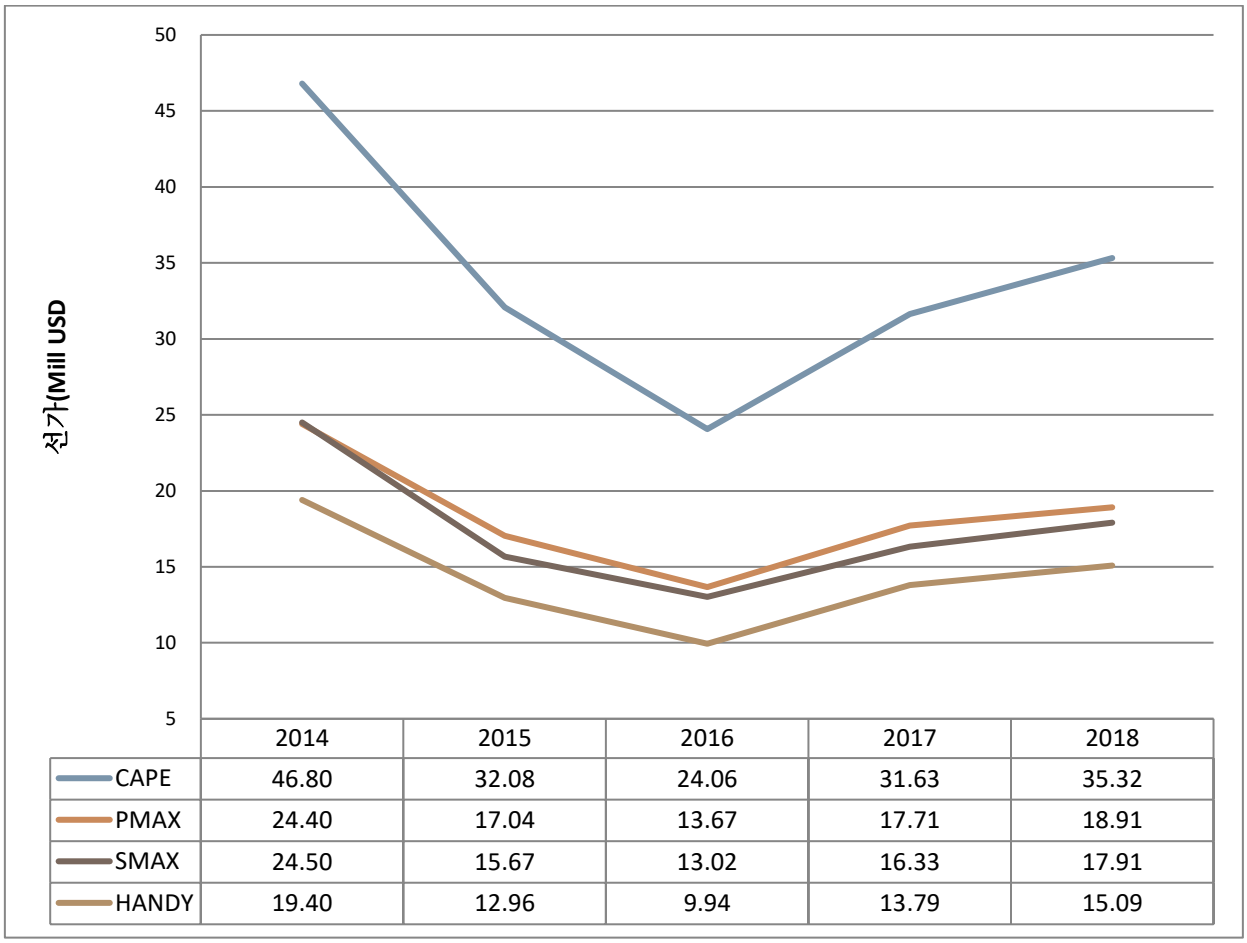
Ⅱ. BULK CARRIER

(❖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	35.32
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.68%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.91
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.78%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.91
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.65%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.09
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.42%

❒ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(❖선령 5 년기준, Million USD)

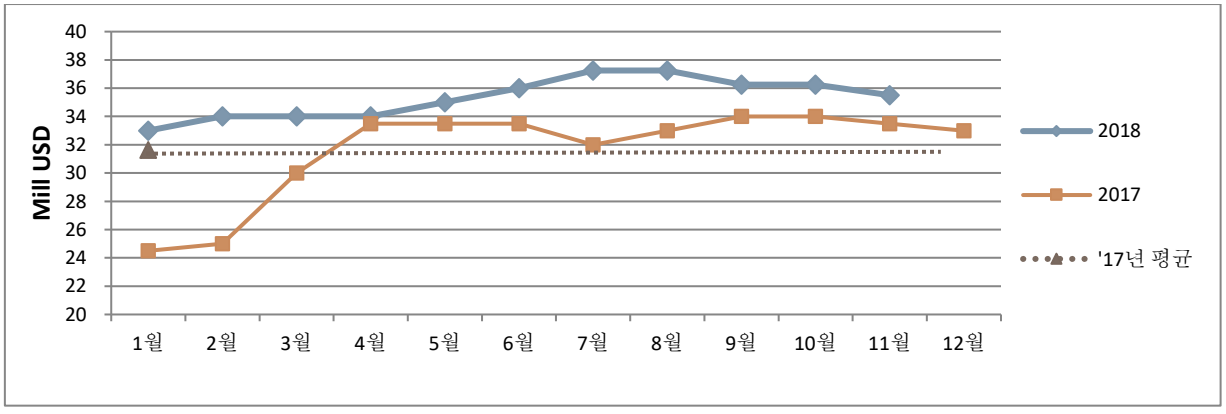


	2014	2015	2016	2017	2018
CAPE	46.80	32.08	24.06	31.63	35.32
PMAX	24.40	17.04	13.67	17.71	18.91
SMAX	24.50	15.67	13.02	16.33	17.91
HANDY	19.40	12.96	9.94	13.79	15.09

Ⅱ. BULK CARRIER

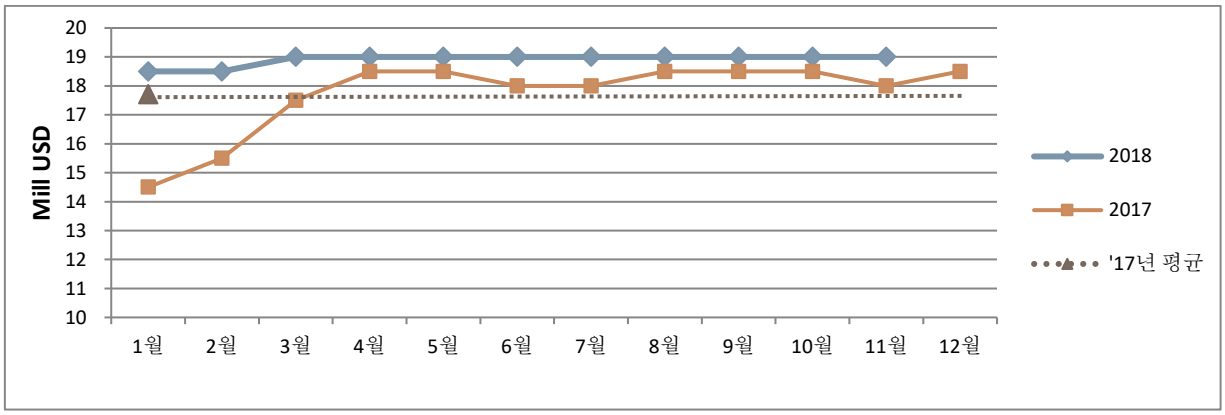
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	36.25	36.25	35.50		35.32
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	-2.7%	0.0%	-2.1%		-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	6.6%	6.6%	6.0%		11.7%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00		18.91
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	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%	5.6%		6.8%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00		17.91
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	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%	5.9%		9.6%
	HNDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	15.00	15.00	15.00	15.00		15.09
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	0.0%	-6.3%	0.0%	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%	11.1%		9.4%
2017	CAPE		24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	34.00	33.50	33.00	31.63
	PMAX		14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.00	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	17.00	17.50	16.33
	HANDY		13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.50	14.00	13.79

◘ Cape

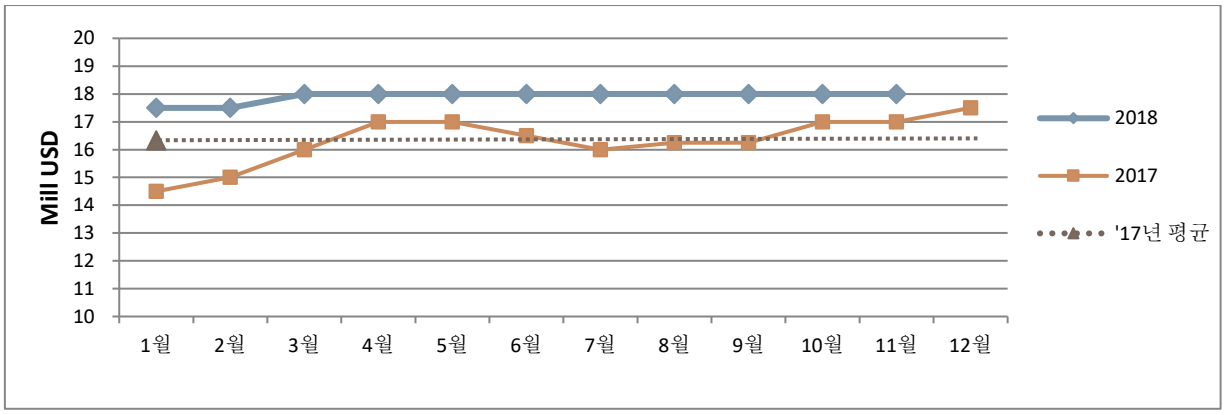


Ⅱ. BULK CARRIER

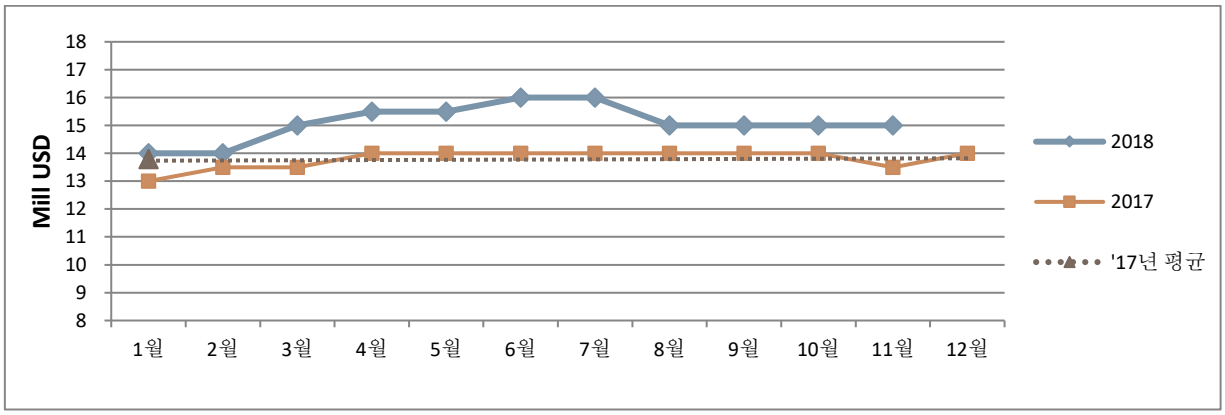
☐ Panamax



☐ Supramax



☐ Handy



Ⅱ. BULK CARRIER

Ⅲ-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HOUYO	93,492	2007	JAPAN	B&W		14	Undisclosed buyer
BC	KINKO MARU	91,860	2001	JAPAN	B&W		11.5	Chinese buyer
BC	TENTEN	81,336	2012	CHINA	B&W		18	Greek buyer
BC	ALCYON	75,243	2001	KOREA	B&W		7.45	Undisclosed buyer
BC	PELAGOS	75,213	2008	CHINA	B&W		11.95	Croatian buyer (Atlanta Plovidba)
BC	GENCO BEAUTY	73,941	1999	JAPAN	SULZ		6.7	Chinese buyer, SS/DD due
BC	VELA	63,038	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	19.75	Greek buyer (Oceanbulk)
BC	GEMINI PIONEER	55,624	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.5	Greek buyer

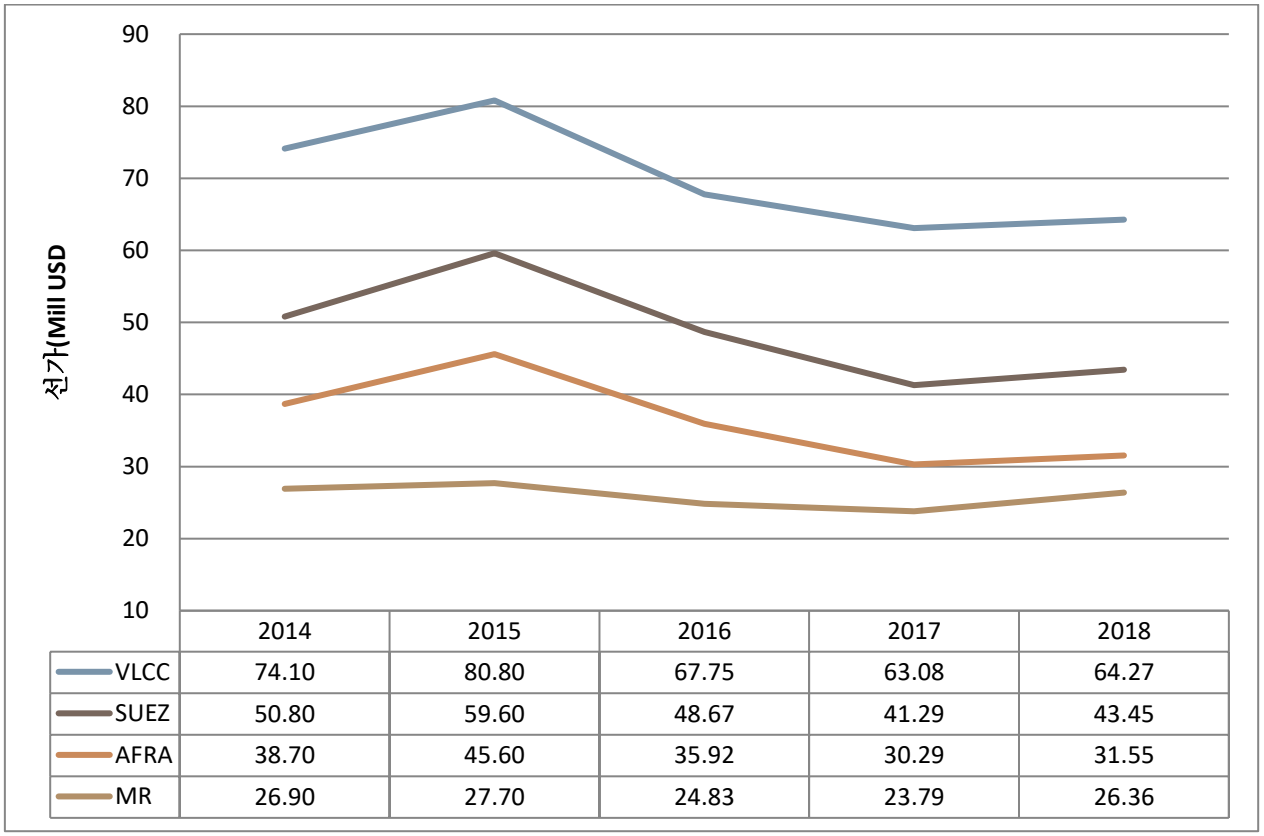
Ⅲ. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	64.27
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	1.89%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	43.45
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.24%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.55
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.14%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.36
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	10.81%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	11.86
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-4.45%

❒ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

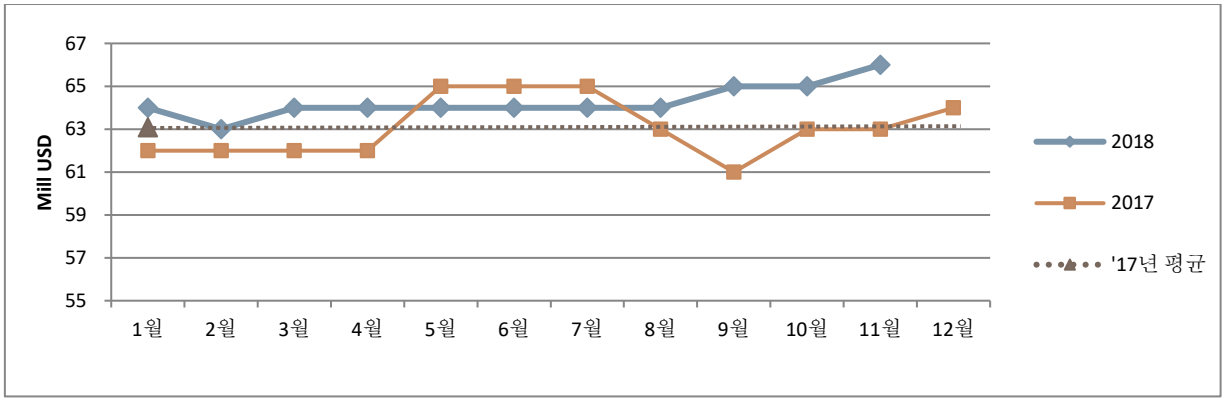


	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC	74.10	80.80	67.75	63.08	64.27
SUEZ	50.80	59.60	48.67	41.29	43.45
AFRA	38.70	45.60	35.92	30.29	31.55
MR	26.90	27.70	24.83	23.79	26.36

Ⅲ. TANKER

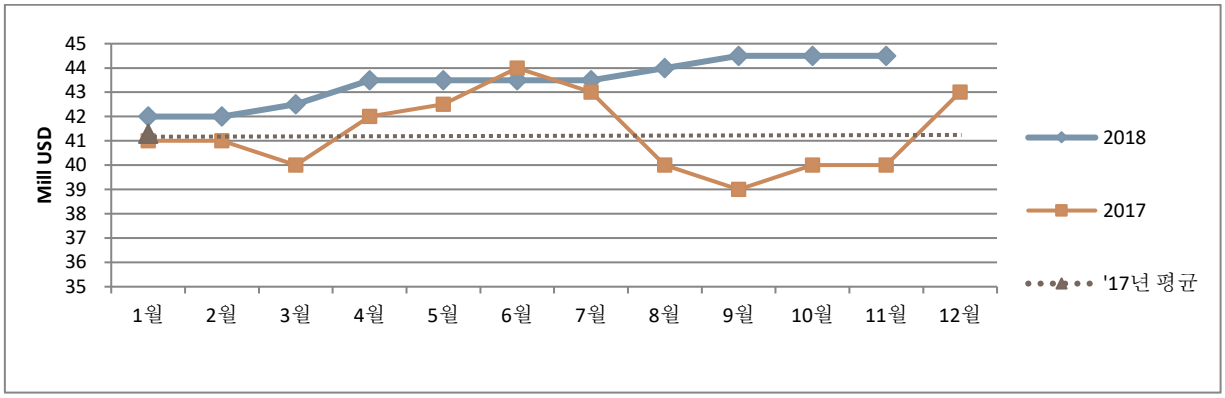
	구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	65.00	66.00		64.27
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	1.5%		-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	6.6%	3.2%	4.8%		1.9%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	44.50	44.50		43.45
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	1.1%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	10.0%	14.1%	11.3%	11.3%		5.2%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.00	31.00		31.55
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.1%	0.0%		-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%	3.2%	3.2%	6.7%	6.7%	3.3%	3.3%		4.1%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75	26.00	26.00	27.00	27.00		26.36
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.8%	0.0%	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%	12.5%		10.8%
	CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.25	11.25		11.86
		전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%		-
		전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%	-9.8%	-4.2%	-6.3%	-6.3%		-4.5%
2017	VLCC		62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00	64.00	63.08
	SUEZ		41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	39.00	40.00	40.00	43.00	41.29
	AFRA		30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	30.00	32.00	30.29
	MR		22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00	23.50	23.50	24.00	24.00	25.00	23.79
	CHEM		12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.00	12.00	13.00	12.42

☐ VLCC-310K

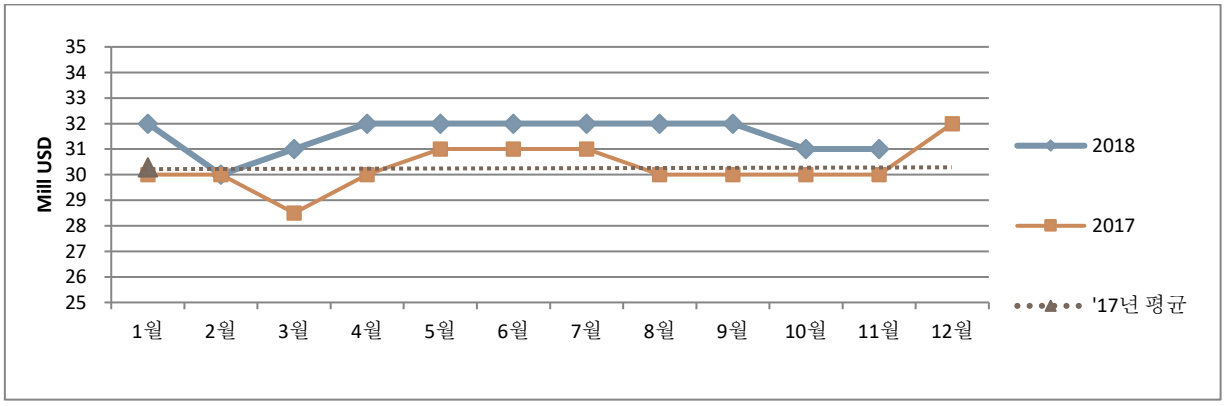


Ⅲ. TANKER

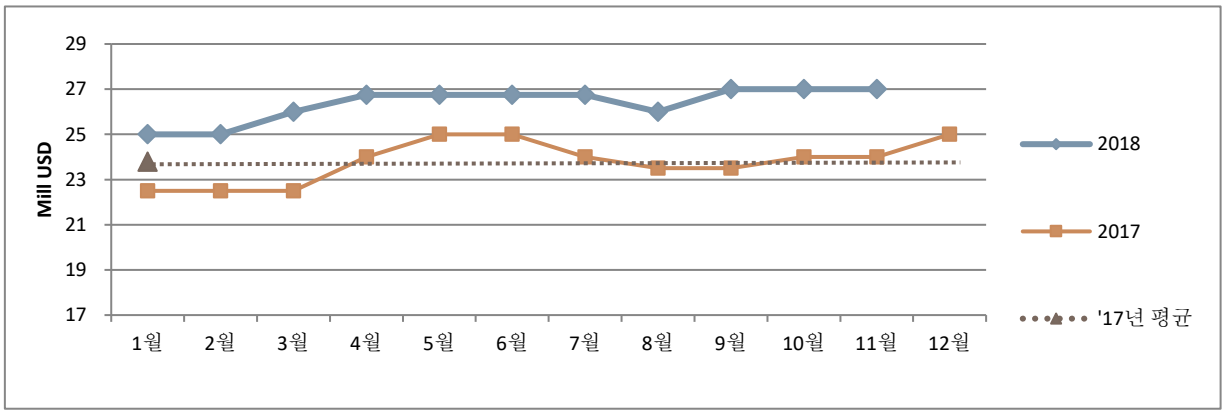
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-47K



Ⅲ. TANKER

Ⅳ-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NERISSA	299,235	2006	CHINA	B&W		30	Greek buyer (NGM Energy)
TANKER	DAEHAN 5044	158,000	2020	KOREA			61.5	Greek buyers (Maran Tankers) Tier III, scrubber fitted
TANKER	DAEHAN 5043	158,000	2020	KOREA			61.5	
TANKER	TOLEDO SPIRIT	149,990	2005	KOREA	B&W		17.5	Undisclosed buyer
TANKER	YASA GOLDEN BOSPHORUS	115,867	2007	KOREA	B&W		20	Indonesian buyer (Soechi Lines)
TANKER	NS CHALLENGER	109,000	2005	KOREA	B&W		10.54	Undisclosed buyer
TANKER	PETROVSK	106,449	2004	JAPAN	B&W		abt 13	Greek buyer
TANKER	FPMC P GLORY	74,862	2009	KOREA	B&W		15	European buyer
OIL /CHEM	KING DANIEL	73,720	2008	CHINA	B&W		13.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	KING DOUGLAS	73,666	2008	CHINA	B&W		13.5	
OIL /CHEM	ALPINE MYSTERY	49,999	2009	KOREA	B&W		16.9	Danish buyer including BWTS on order
OIL /CHEM	ALPINE MINUTE	49,999	2009	KOREA	B&W		16.9	
OIL /CHEM	ORE	46,228	1996	CROATIA	B&W	3	5.5	Chinese buyer (Zhongshi Ocean)
OIL /CHEM	TORM CLARA	45,999	2000	KOREA	B&W		6.8	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	MAJORQUE (bunkering)	3,645	2006	TURKEY	CAT		3.5	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

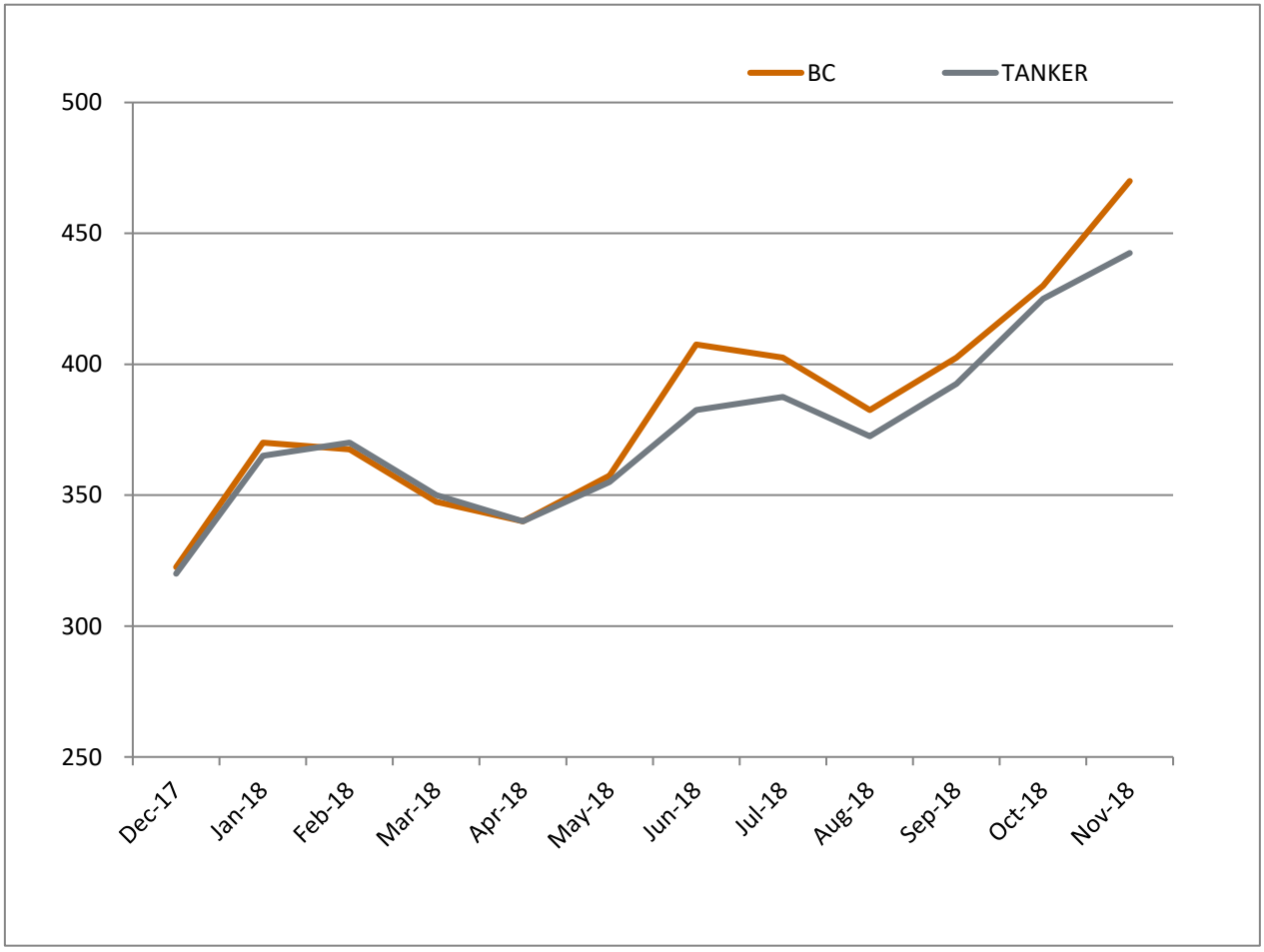
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
MPP	DONG PENG 58	5,606	2004	CHINA	WU XI	350	TEU	0.891	Auction Sale, Chinese Owners (Wanxin)

Ⅳ. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 11 월	2018 년 11 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	433.64	18.7%	392.50	445.00	1.1%	13.4%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	441.59	19.1%	402.50	447.50	2.3%	11.2%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

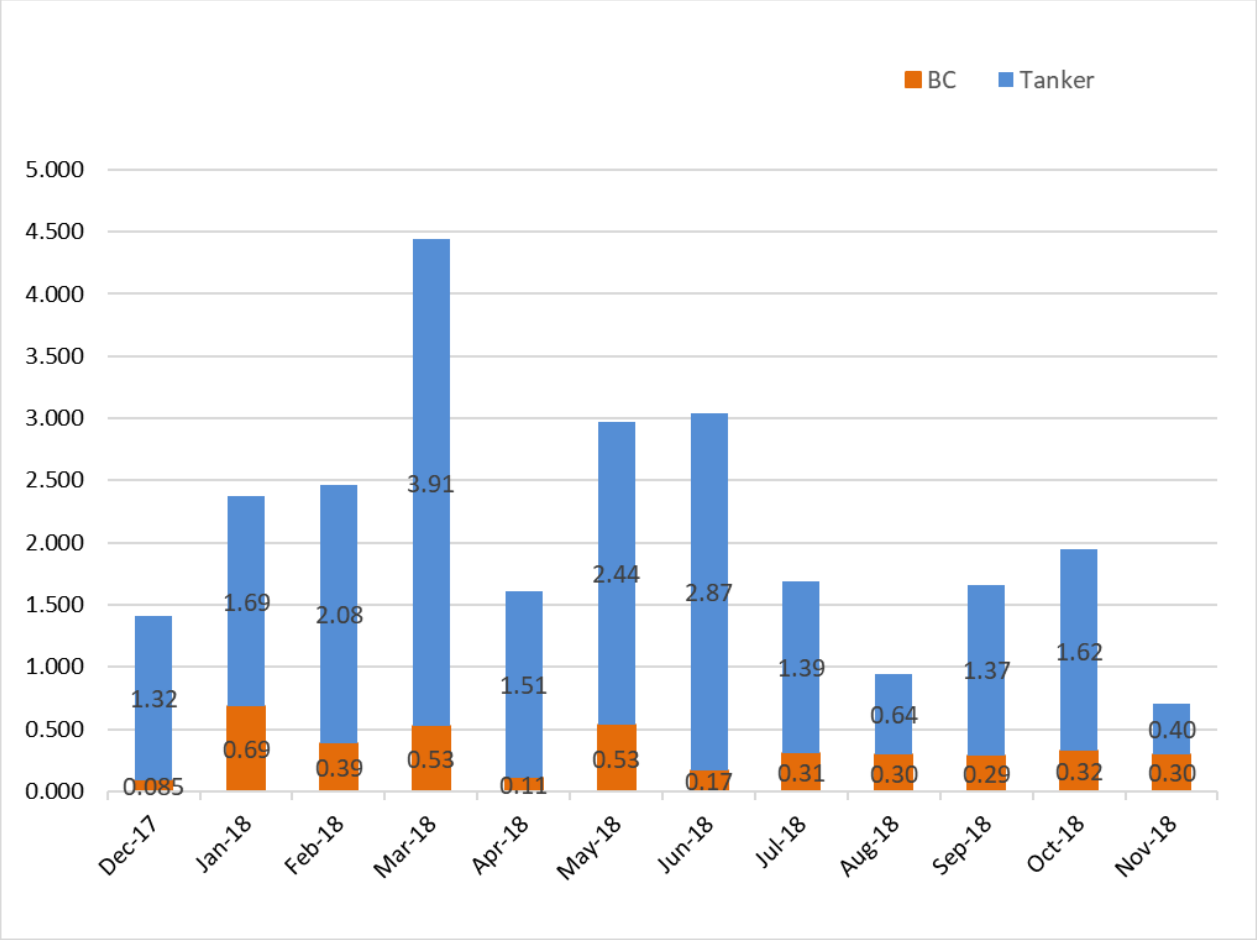


Ⅳ. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 11 월		2018 년 11 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	19.92	173.7%	181	160.2%	1.25	13	0.40	-67.6%	7	-46.2%
BC	11.74	292	3.92	33.4%	100	34.2%	1.26	24	0.30	-76.0%	4	-83.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

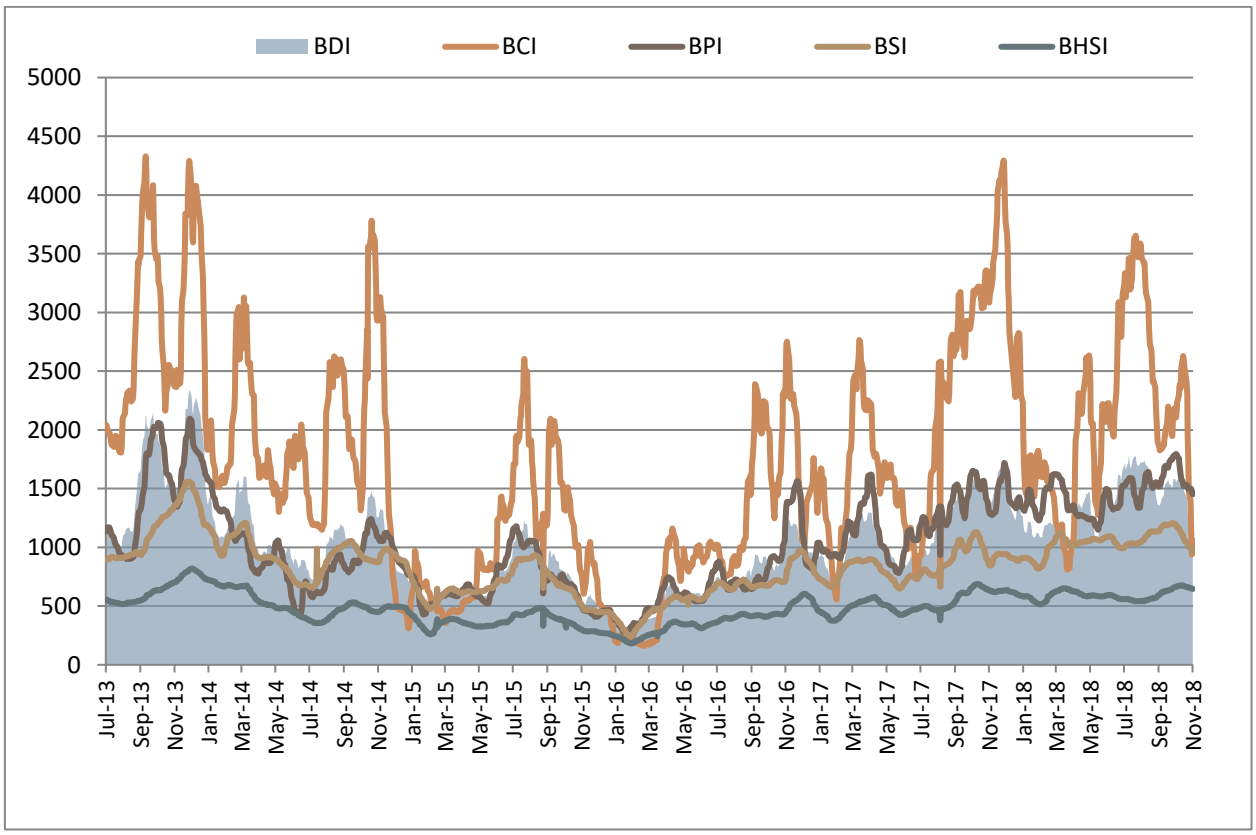
Ⅴ-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
GC	MEGA INNOVATION (heavy lifter)	18,396	9642	2008	CHINA	Chinese	352	AS IS GEOJE, S. KOREA
TANKER	VEDIKA PREM	42,253	9122	1993	JAPAN	B&W	440	BANGLADESH

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-11-16	2018-11-09	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1031	1147	▼-116.00	2337	290
BCI	1057	1461	▼-404.00	4293	161
BPI	1453	1495	▼-42.00	2096	282
BSI	969	1003	▼-34.00	1562	243
BHSI	646	656	▼-10.00	821	183



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	476.50	▼-27.50	411.00	▼-22.50	408.00	▼-21.50
IFO180	505.50	▼-25.00	448.00	▼-31.00	468.50	▼-13.50
MGO	645.50	▼-28.00	623.00	▼-33.00	663.00	▼-31.00

❖기준일 : 11 월 16 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-11-16	2018-11-09	CHANGE
미국 달러	1130.30	1118.40	▲11.90
일본 엔(100)	995.25	980.75	▲14.50
유로	1279.78	1271.06	▲8.72
중국 위안	162.96	161.50	▲1.46

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 아세안지역 정상회의 및 포럼

지난 14 일 싱가포르 선텍(SUNTEC) 컨벤션센터에서 제 20 차 한·아세안 정상회의가 열렸습니다.
한·아세안 특별정상회의(ASEAN-Republic of KOREA Commemorative Summit)은 대한민국과 동남아시아 국가 연합(ASEAN) 10 개국 사이에 개최하는 정상회담입니다.
이외에도 동아시아 지역협력 모색을 위한 여러 정상회의와 포럼이 있습니다.

한-아세안 특별정상회의

한·아세안 특별정상회의(ASEAN-Republic of KOREA Commemorative Summit)은 대한민국과 동남아시아 국가 연합(ASEAN) 10 개국 사이에 개최하는 정상회담을 말한다.
대한민국과 아세안은 1989 년 처음으로 대화관계(Dialogue Relation)를 수립하였다. 2009 년은 20 주년, 2014 년은 25 주년이 되는 해이다. 이에 따라 대한민국 정부는 대화관계 수립을 기념하고, 한·아세안 간 신뢰와 행복의 동반자 관계"를 더욱 심화시키는 새로운 계기를 마련하기 위하여 한·아세안 특별정상회의를 개최하였다.

아세안+3 정상회의

1998 년 ASEAN 10 개국(말레이시아, 태국, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀, 베트남, 브루나이, 캄보디아, 라오스, 미얀마)과 한국, 일본, 중국이 설립한 국제회의체. 주로 금융 · 경제 문제에 대한 역내국간 상호협력 강화 방안에 대해 논의하고 있다
(한경 경제용어사전, 한국경제신문/한경닷컴)

동아시아정상회의(East Asia Summit)

동남아국가연합(ASEAN) 10 개국, 한국・중국・일본 3 개국이 정상이 함께 동아시아 지역협력 모색을 위한 회의
1997 년 아시아 금융위기에 대한 공동 대처를 목표로 아세안 10 개국과 한・중・일 3 개국이 참여하는 아세안+3 외무장관회의에서 출발해 2005 년 12 월 정상회의로 공식 출범하였다. 이는 2002 년 11 월 제 6 차 ASEAN+3 정상회의에서 '동아시아 공동체' 형성을 위해 동아시아연구그룹(EASG)이 권고한 26 개 협력사업의 하나로 동아시아 정상회의(EAS) 추진에 합의함으로써 이루어졌다.
EAS 는 '동아시아 공동체'를 둘러싼 주도권 경쟁과 직결되는 회의체이기 때문에 ASEAN+3 회원국은 물론, 중국을 견제하려는 미국과 러시아 등 외부 국가 간의 치열한 주도권 다툼이 이뤄지는 중요한 정상들의 포럼으로 인식되고 있다.

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

2005 년 12 월 14 일 열린 제 1 회 동아시아정상회의는 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 개최된 이후 2009 년에 인도, 호주, 뉴질랜드가 참여한 데 이어 2011 년부터는 미국과 러시아가 정식 회원국으로 참여하고 있다.
동아시아정상회의 (시사상식사전, 박문각)

아세안지역안보포럼 (ARF, ASEAN Region Forum)
아시아·태평양 지역의 평화와 안정 추구를 목적으로 하는 정부 간 안전보장협의체
아시아·태평양 지역의 유일한 정부 간- 다자간 안전보장협의체로, 역내 정치·안보 문제를 논의할 목적으로 결성된 아세안(ASEAN)의 확대외무장관회의(PMC)를 모태로 1994 년 창설되었다. 1994 년 5 월 태국 방콕에서 제 1 차 AFR 고위관리회의로 시작된 이래 매년 아시아·태평양 지역 안보를 위한 연례 포럼을 열어 각 정부 간 솔직하고 건설적인 대화 및 협의를 통해 주요 지역의 현안 및 국제 정세를 논의한다. 상호 신뢰와 이해도를 높여 아시아·태평양 지역의 평화와 안정을 추구하는 것이 협의체의 기본 목표이다.
ARF 는 집단안전보장체제처럼 분쟁에 공동 대응하는 식의 적극적인 개념은 아니다. 그러나 다자안보대화의 착실한 진행으로 대규모 군사훈련에 대한 사전정보를 제공하고, 이를 통해 군사적 신뢰를 구축하는 것은 물론 군비통제 분쟁 방지 효과도 이룰 수 있다. 여기에서는 △역재 정치, 안보 논의 △회원국의 친선 도모 △역내 평화 안정 기여 등이 이뤄진다.
우리나라를 비롯하여 미국, 일분, 러시아, 아세안 국가 등 아시아 태평양 지역 20 개 주요국가와 EU 의장국의 의무장관들이 1 년에 한차례씩 모인다. 1994 년 5 월 태국 방콕에서 제 1 차 AFR 고위관리회의로 시작된 이래 매년 아시아/태평양 지역 안보를 위한 연례 포럼을 열어 각 정부간 솔직하고 건설적인 대화와 협의를 통해 주요 지역의 현안과 국제 정세를 논의한다.
(시사상식사전, 박문각)

관련기사 – 출처:연합뉴스 2018.11.15
한국과 아세안(ASEAN) 10 개국 정상은 15 일(현지시간) 남북·북미 정상회담을 환영하고 평양공동선언 등 이들 정상회담에서 합의된 사항을 조속히 이행하라고 촉구했다.
한·아세안 정상들은 전날 열린 제 20 차 한·아세안 정상회의에서 이 같은 내용을 골자로 한 16 개 항으로 구성된 의장성명을 채택했다.
이들 정상은 올해 열린 세 차례의 남북정상회담과 한 차례의 북미정상회담 개최는 물론 이들 회담에서 도출한 판문점선언·평양공동선언과 북미정상 간 공동성명을 환영하고 이런 진전을 이룬 문재인 대통령의 노력을 인정하고 평가했다.

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

특히 정상들은 이들 합의 사항의 조속한 이행을 포함해 비핵화된 한반도에서의 항구적 평화·안정을 실현해 나가기 위한 노력을 지속해 나갈 것을 촉구했다.

아울러 북한의 추가적인 핵·미사일 시험발사 자제 약속을 주목하면서 북한이 완전한 비핵화에 대한 공약을 이행할 것을 요구했다. 유엔 안보리 결의의 완전한 이행에 대한 의지를 재확인한 한편 '최종적이고, 완전하게 검증된 비핵화'(FFVD)를 위한 국제적 노력에 주목한다는 내용도 담았다.

정상들은 문 대통령이 역점 추진 중인 신남방정책과 함께 이를 추진하기 위해 올해 신남방정책특별위원회가 설치된 점에 사의를 표하고, 아세안+3(한중일), 동아시아정상회의(EAS), 아세안지역안보포럼, 아세안 확대 국방장관회의 등 다양한 아세안 주도 메커니즘을 통해 협력을 강화해 나가겠다는 의지를 재확인했다.

이와 함께 2020 년까지 교역액 2 천억 달러 목표 달성을 위해 한·아세안 자유무역협정(FTA)을 활용해 교역·투자를 지속 확대하겠다는 의지를 재확인하고, 한·아세안 상품 협정상 민감 품목에 대한 관세 추가 자유화 협상을 진전시키기 위해 현재 이뤄지는 노력을 강화하기로 합의했다. 또 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 협상이 마무리 단계로 접어든 것을 평가하면서 현대적이고 포괄적이며 양질의 호혜적인 RCEP 의 내년 체결을 결의했다.

정상들은 한-아세안 대화 관계 수립 30 주년을 기념하기 위해 내년에 한국에서 특별정상회의를 개최하는 데 합의했다.

Ⅶ. CONTACT INFORMATION

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
E-mail: seoul@stlkorea.com
www.stlkorea.com

| SALE & PURCHASE

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

| CHARTERING

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)

| RESEARCH

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

| AGENCY OPERATION
| FERROALLOY LOGISTICS
| WAREHOUSE MANAGEMENT
E-mail. operation@stlkorea.com

에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)
Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388
E-mail. tour@stlgtour.com

전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)
Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333
E-mail. academy@stlyacht.com