

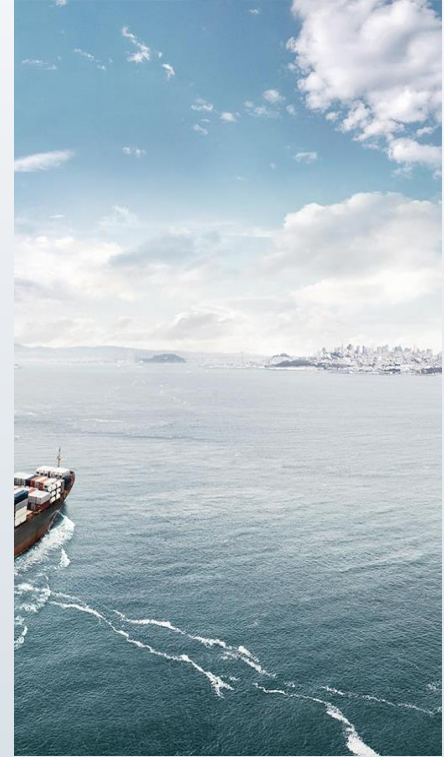


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.227

Updated December 04, 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 | 8 |
| - BC Sales Report | |
| Tankers | 12 |
| - Tanker & Container Sales Report | |
| Demolition | 16 |
| Key Indicators | 19 |
| STL News & Information | 21 |
| Contact Information | 23 |

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

I . ISSUE & TREND

1. 日 한국 조선 WTO 제소 "자가당착"

일본이 최근 한국 조선업 지원에 대해 세계무역기구(WTO)에 제소한 것은 자국 발주 비중 등 전례에 비춰보면 자가당착이란 지적이 나온다. 일본은 지난 2005년부터 2016년까지 한국의 3 배에 달하는 자국물량 지원하는 등 오히려 자율경쟁 시장 자체를 왜곡했다는 비판도 만만치 않다.

지난 30 일 조선업계에 따르면 일본 정부는 최근 한국 정부가 조선업계를 지원하는 것과 관련해 WTO 공식 제소한 것으로 나타났다. 친환경 선박 교체 및 조선사 구조조정, 금융 지원 등 정책을 문제삼은 것이다. 하지만 조선업계에서는 일본의 WTO 제소 움직임에 "적반하장식의 태도"라는 입장이다. 일본 정부 주도의 자국 조선업 지원 때문이다. 업계 지원은 일본이 더하다는 반응이다. 앞서 일본은 정부 주도의 구조조정과 합병을 진행했다. 하지만 조선사 간 통폐합 과정에서 과도한 구조조정의 후폭풍으로 설계 인력 및 기술 부족과 기자재 산업이 무너지면서 조선업을 살리기 위해 자국 발주에 전적으로 의존했다.

한국 조선의 대형화 추세에 따라 해외 선사들이 요구하는 사양의 선박 수주 및 건조에 나서는 사이 일본은 표준화 제작에 따라 동일 사양의 선박만 건조할 수 있는 상황이다. 이에 따라 자국 연안을 운항하는 선박을 중심으로 수주할 수 있는 선박은 줄어들 수밖에 없었다. 클락슨 기준 2005~16 년 일본 선사들의 자국 발주 비중은 평균 65%에 달하다. 같은 기간 한국 자국 발주 비중은 절반도 못되는 22% 수준에 불과하다.

올해 들어 일본 1 위 조선사 이마바리조선은 자국 선사인 쇼에이키센카이샤로부터 1 만 TEU 급 컨테이너선 12 척을 수주하는 등 일본은 이마바리를 중심으로 자국 발주는 계속되고 있다. LNG 선, 컨테이너선 등 고부가가치선박 부문에서 한국과 일본은 경쟁하고 있으나 한국은 일본의 주력 선박보다 큰 세계 최대 크기의 2 만 3,000TEU 급 컨테이너선을 수주하는 등 초대형화를 주도하고 있다. LNG 선의 경우 LNG 탱크에서 발생하는 기화가스를 추진연료로 다시 활용하는 추진시스템 등이 장착된 LNG 선을 건조하면서 고부가선박 부문에서 확연한 차이를 보인다.

결과적으로 일본은 한국은 물론 중국에도 밀려날 수밖에 없었다. 이에 대해 조선업계 관계자는 "한국이 LNG 선, 컨테이너선을 중심으로 수주 여력이 어느 정도 개선되고 있는 사이 일본의 경우 대형화 추세를 따라가지 못하면서 한·중·일 아시아 조선강국 자리에서 사실상 밀려났다"며 "이 과정에서 WTO 제소는 억지 주장으로 밖에 들리지 않는다"고 지적했다.

I . ISSUE & TREND

2. 세계 3 대 선사 선복량 1,000 만 TEU 돌파

최상위권 컨테이너선사들의 해운시장 장악력이 더욱 높아진 것으로 나타났다. 글로벌 컨테이너선 시장에서 유일하게 300 만 TEU 이상의 선복량을 보유하고 있는 머스크라인과 MSC, 가장 빠른 속도로 선대를 키워 나가고 있는 코스코 등 세 선사의 선복량을 모두 합치면 1,000 만 TEU 를 웃돈다. 글로벌 컨테이너선 시장에서 절반에 육박하는 44.7%의 점유율을 차지하고 있는 것이다. '글로벌 톱 5(머스크라인 MSC 코스코 CMA-CGM 하파크로이트)'의 점유율은 연초 61.4%에서 11 월 28 일 현재 63.6%로 2.2%포인트(P) 증가한 것으로 나타났다.

20 대 상위 컨테이너선사들의 선복량 증가도 눈길을 끈다. 초대형선 인도가 올해도 이뤄진 까닭에 선사들은 지배선대 규모와 시장점유율을 지속적으로 늘려 나갈 수 있었다. 코스코의 OOCL 인수와 더불어 일본 3 대 선사의 컨테이너사업 부문 합병 등은 글로벌 상위 해운사들의 몸집을 키워 나가는 데 결정적인 역할을 한 것으로 나타났다.

프랑스 해운분석기관인 알파라이너에 따르면 11 월 28 일 현재 전 세계 컨테이너 선사들의 보유 선복량은 2,269 만 3,200TEU 를 기록했다. 이는 연초 2,155 만 9,000TEU 대비 5.2% 증가한 수치다. 20 대 컨테이너 선사들의 보유 선복량(용선 포함)은 2,019 만 5,900TEU(점유율 89%)로 집계됐다. 올해 초까지만 해도 1,900 만 TEU 를 밑돌았던 상위 20 대 컨테이너선사들의 선복량은 11 월 동안 100 만 TEU 이상 늘어나며 2,000 만 TEU 를 돌파했다. 점유율 역시 88.2%에서 89%로 0.8%P 상승하며 90% 돌파를 목전에 두고 있다.

올해 컨테이너시장에서 가장 빠르게 선복을 늘린 선사는 중국 코스코였다. 세계 1 위 해운사 머스크라인을 제외한 10 대 컨테이너선사들의 선복량은 연초 대비 모두 증가한 것으로 나타났다. 특히 코스코는 OOCL 인수로 약 100 만 TEU 폭증한 280 만 TEU 의 선복량을 기록, CMA-CGM 을 밀어내고 세계 3 위로 도약했다. 유럽 선사들이 주도했던 '글로벌 톱 3' 자리를 코스코가 꿰찬 것이다.

코스코에 합병된 OOCL 은 올해 상반기까지만 해도 70 만 TEU 에 육박한 선복량을 차지하며 8 위에 오른 바 있다. 올해 1 월 OOCL 은 과거에 발주한 2 만 1,000TEU 급 컨테이너선 총 6 척 시리즈의 마지막 선박을 삼성중공업으로부터 건네받았다. 코스코는 과거에 발주한 20 만 TEU 규모의 신조선을 인도받으면 머스크 MSC 에 이어 300 만 TEU 선사로 도약하게 된다. 향후 현대상선이 40 만 TEU 의 신조선을 인도받아 80 만 TEU 를 웃도는 선대를 꾸린다 해도 3 배 이상의 차이로 앞서게 된다.

I . ISSUE & TREND

머스크라인의 선복량은 405 만 7,900TEU 로 연초 대비 선대 규모가 17 만 TEU 가량 줄었지만 여전히 400 만 TEU 를 웃도는 선대를 운용 중이다. 2 위 MSC 는 330 만 3,700TEU 규모의 선대를 꾸리고 있다. 머스크와 격차를 줄이고 있는 MSC 는 30 만 TEU 를 웃도는 발주잔량을 기록하고 있지만 세계 1 위 선사를 추격하기엔 버거워 보인다.

두 자릿수대의 점유율을 기록 중인 CMA-CGM 도 외형확대 대열에 합류했다. 지난해 브라질 역내선사 메르코수르라인을 인수하며 몸집 불리기에 나선 CMA-CGM 은 1 월 대비 17 만 TEU 이상 증가한 269 만 2,600TEU 의 선복량을 기록하며 세계 4 위에 자리하고 있다. 세계 5 위 독일 하파크로이트의 선복량은 100 만 TEU 대를 기록 중이다. 300 만 TEU 를 향해 몸집을 불리고 있는 3~4 위 선사들과 큰 차이를 보이고 있다. 이 선사의 선복량은 161 만 3,600TEU 로 4 위 CMA-CGM 과 약 100 만 TEU 차이가 난다. 10 대 선사 중에서 유일하게 발주잔량이 없다는 게 눈길을 끄는 부분이다. 최근 하파크로이트는 중기 경영계획을 통해 외형 확대보다는 서비스 품질개선과 비용·운임 관리에 힘쓸 것이라고 밝힌 바 있다.

일본 3 대 선사 컨테이너선사업 통합회사인 ONE 은 152 만 5,600TEU 로 세계 6 위에 자리하고 있다. 연초 MOL NYK 케이라인이 리스트에 순위를 올렸지만 지난 4 월 컨테이너선 사업 통합으로 모습을 감췄다. UASC 를 인수한 하파크로이트와 일본 통합 선사에 밀려 7 위를 기록 중인 에버그린은 대만선사 중 가장 먼저 선복량 100 만 TEU 시대를 열었다. 현재 자사선 116 척(58 만 2,500TEU)과 용선 86 척(59 만 8,300TEU)을 포함해 총 202 척의 선대를 거느리고 있는 에버그린은 118 만 4,000TEU 의 선복량을 기록 중이다. 발주잔량은 전 세계 컨테이너선사 중에서 가장 많은 48 만 4,000TEU 를 기록, 발주잔량이 전무한 하파크로이트와 대조를 보이고 있다. 에버그린이 신조선을 인도받으면 하파크로이트와 ONE 을 밀어내고 세계 5 위로 재도약하게 된다. 8 위 선사인 대만 양명해운은 100 만 TEU 를 밑도는 선복량을 기록 중이다. 20 만 TEU 의 발주량을 보유하고 있지만 선복량 격차가 상당해 7 위 도약은 어려워 보인다.

싱가포르와 이스라엘을 대표하는 선사는 희비가 엇갈렸다. PIL 은 연초 대비 선복량이 4 만 TEU 증가했지만, 짐라인은 뒷걸음질 쳤다. 가파른 순위 상승을 보인 선사는 이리슬그룹으로 선복량이 9 만 6,000TEU 에서 15 만 4,400TEU 로 크게 늘어났다.

올해 6 월 21 년 만에 '톱 10'에 진입한 현대상선은 42 만 5,900TEU 의 선복량을 기록, 10 위에 자리하고 있다. 연초 대비 10 만 TEU 가까이 늘어났음에도 여전히 상위권 선사들과의 선복량 격차가 크다. 1 위 선사 머스크와는 거의 10 배, 중국 일본 대표 선사와는 각각 235 만 TEU 109 만 TEU 가량 차이가 난다. 향후 신조선 인도로 40 만 TEU 를 늘리면 양명해운과 선대 규모가 대등해질 것으로 전망된다.

I . ISSUE & TREND

현대상선을 제외한 나머지 국적선사들의 선복량은 일제히 상승했다. 고려해운은 12 만 8,500TEU→13 만 5,000TEU, SM 상선은 5 만 4,300TEU→7 만 5,900TEU, 장금상선은 4 만 8,400TEU→5 만 6,300TEU 로 각각 선대 규모를 확장한 것으로 파악됐다. 순위는 고려해운이 연초 대비 한 계단 상승한 16 위, SM 상선 장금상선이 여섯 계단 뛰어오른 20 위 24 위를 각각 꺾었다.

전 세계 컨테이너시장에서 선복량 증가세는 당분간 지속될 것으로 보인다. 초대형선 인도는 2020 년께 정점에 달할 것으로 보인다. 1 만 8,000TEU 급 이상의 초대형선 인도 규모는 올해 16 만 1,700TEU 에서 내년엔 두 배인 33 만 5,300TEU 로 확대될 것으로 예상된다. 2020 년엔 전년 대비 두 배 가량인 100 만 TEU 가 해운시장에 공급돼 선사들의 화물집화 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 전망된다.

3. 시장 전문가들이 본 미중 무역 전쟁 일시휴전 의미는

미국과 중국이 무역 전쟁의 '일시휴전'을 선언한 가운데 글로벌 증시, 환시, 경제 성장 등에 미칠 영향이 주목된다.

미중간의 무역갈등이 최악으로 치닫지 않았다는 점에서 긍정적인 평가도 나오는 반면 이번 회동은 미국의 관세부과 시한을 90 일 연장한 것일 뿐 중국의 행동 없이는 갈등이 줄어들지 않을 것이라는 비관론도 팽배하다. 월스트리트저널(WSJ)은 일시휴전이 시장에 어떤 시사점을 던지는지에 대한 전문가의 의견을 3 일(현지시간) 보도했다.

◇주식시장

우선 전문가들은 미중 무역갈등의 일시 봉합은 중화권 등 아시아 증시에는 호재로 작용할 것이라는 입장이다. 특히, 올해 들어 20% 이상 하락하며 최악의 약세장을 보인 중국 본토와 홍콩 증시는 미중 무역 전쟁의 일시휴전으로 소폭 회복할 수 있을 것이란 주장이 우세했다.

미국과 중국 간 무역갈등을 지난 4 월부터 중국증시를 끌어내리는 주요 악재로 작용했다. 차이 후이 JP 모건자산운용 아태지역 수석 전략가는 "우리는 (미국과 중국의) 지속적 대화를 아시아 시장의 중요한 촉매로 본다"면서 올해 큰 폭으로 하락한 아시아 증시의 회복을 기대했다.

◇외환시장

I . ISSUE & TREND

외환시장 전문가들은 미국과 중국 간 무역 전쟁 일시휴전은 위안화에 강세 재료이지만, 이 강세가 계속될지는 미중 무역 전쟁에 관련된 확실한 타협안을 90 일 안에 제시할 수 있을지에 달려 있다고 주장한다. 만약 미국과 중국이 향후 90 일 동안 의미 있는 무역협상을 타결할 수 있으면, 위안화를 그간 짓눌러 온 무역갈등 이슈도 해소되는 동시에 성장 우려도 일부 해소되는 효과가 있기 때문이다. 루이스 쿠지스 옥스퍼드 이코노믹스의 아시아 경제 부문 헤드는 "관세율 인상 보류와 대화·협상 재개는 (위안화에) 긍정적이다"고 말했다.

전문가들은 미중 무역협상이 타결될 경우 이는 투자심리를 고무시켜 신흥국 통화 자산에 긍정적이라고도 언급했다. 한편, 미중 갈등이 완전히 해소된 것이 아닌 만큼 위안화가 완전히 강세 흐름으로 반전될지는 미지수라는 의견도 제시된다. 쿤 고 ANZ 아시아 리서치 헤드는 미국과 중국이 아직 해결해야 하는 이슈가 많은 만큼 무역 전쟁 일시휴전이 위안화의 지속적 급등을 가져오긴 어렵다고 WSJ에 전했다. ABN 암로는 최근 발표한 보고서에서 위안화가 달러화 대비 약세를 소폭 회복할 것이라고 전망했다. 그러면서도 ABN 암로는 만약 미국과 중국 간 무역갈등이 극심히 악화하면 위안화가 달러당 7 위안 수준으로 약세를 보일 수도 있다고 덧붙였다.

◇경제 성장 전망

미중 무역 전쟁 일시휴전으로 중국과 세계의 경제성장률이 어느 정도 숨 쉴 공간을 찾았다는 분석도 제기된다. 모건스탠리 이코노미스트들은 미중 무역 전쟁 일시휴전이 경제 성장을 지지하고, 이는 신흥국의 경우 더 두드러질 것이라고 분석했다. 이들은 "우리는 무역 긴장을 세계 경제 성장 전망의 가장 즉각적인 리스크로 파악했었다"면서 "무역갈등이 완화되면서, 이는 중국 경제 성장과 글로벌 무역의 추진력을 지지할 것이고, 이 모든 요소는 신흥국에 긍정적일 것"이라고 WSJ에 전했다.

일각에서는 중국 경제 둔화는 무역갈등과 무관하게 피할 수 없는 흐름이라는 지적이 제기된다. 래리 후 맥쿼리 중국 이코노미스트는 "무역 전쟁 일시휴전도 내년 중국 경제의 둔화를 막을 수 없다"면서 중국 경제는 둔화 압력에 시달릴 것이라고 WSJ에 말했다. 중국의 지난 3 분기 국내총생산(GDP) 성장률은 6.5%를 기록, 글로벌 금융위기 발생 직후인 2009년 1 분기 이후 최저 수준으로 둔화했다.

I . ISSUE & TREND

4. 국제유가, 한 달간 22% 하락...6 일 OPEC 정례회담 주목해야

국제유가는 11 월 한 달간 22% 하락했다. 이번 주에는 석유수출국기구(OPEC)의 정례회의가 열린다. 지난달 30 일(현지시간) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 내년 1 월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 전 거래일보다 배럴당 0.52 달러(1.0%) 하락한 50.93 달러에 거래를 마쳤다. WTI는 이번 주 1% 상승했다. 런던 ICE 선물거래소에서 1 월 인도분 브렌트유는 배럴당 0.80 달러(1.3%) 하락한 58.71 달러를 기록했다. 다우존스마켓데이터에 따르면 WTI와 브렌트유는 11 월 한 달간 각각 22% 하락했다. 이는 최근 10 년 사이 월간 하락폭으로 최대 수준이다.

김훈길 하나금융투자 연구원은 "OPEC 회담 전까지 사우디아라비아와 러시아가 어떤 뉘앙스의 발언을 하느냐에 따라 유가가 변동할 것으로 본다"면서 "6 일 OPEC 회의에서 감산을 한다면 그 규모가 유가에 큰 영향을 줄 것"이라고 말했다. 김 연구원은 이번 주 유가 전망에 대해 "OPEC 이 하루평균 150 만 배럴 이상 감산에 합의한다면 유가는 큰 폭으로 반등하겠지만 100 만 배럴 이하로 감산한다면 실망감으로 인해 유가가 50 달러를 하회할 것으로 예상한다"고 내다봤다.

그는 "OPEC 회담에서 감산합의가 나올 것으로 전망하지만 미국과 사우디의 정치역학관계 때문에 적극적 감산에 나서기는 부담스러운 상황"이라며 "따라서 OPEC 의 감산이 유가반등의 '방아쇠'가 될 가능성에 대해서는 불확실성이 크다고 본다"고 밝혔다. 이어 "미국의 증산이 빠르게 이어지고 있다는 점 역시 유가에는 부담으로 작용한다고 본다"고 덧붙였다.

전유진 케이프투자증권 연구원은 "사우디와 러시아가 산유량 감축 필요성에 공감하고 있는 만큼 산유국 회의에서 감산 합의가 이루어질 것으로 예상한다"고 말했다. 그는 "이번 주 산유국의 감산 합의와 제롬 파월 미국 연방준비제도(Fed·연준) 의장의 금리인상 속도 조절 시사 언급에 따른 달러 강세 완화 등에 힘입어 유가는 50 달러를 바닥으로 반등세가 나타날 것으로 전망한다"고 내다봤다.

김영일 대신증권 연구원은 "대신증권은 당분간 국제유가가 50~60 달러 범위에서 움직일 것으로 전망한다"며 "글로벌 수요 부문은 빠른 회복을 기대하기 어려우나 미국 세일업체들의 손익분기점과 OPEC 의 목표 유가를 고려할 때 국제유가 하락은 제한될 것으로 예상하기 때문"이라고 분석했다.

I . ISSUE & TREND

미국과 중국의 정상회담 결과가 국제유가에 미칠 영향에 대해 임재균 KB 증권 연구원은 "미중이 '조건부 휴전'을 가지면서 미중 무역분쟁이 최악의 상황은 피하고 있다는 안도감으로 인해 유가 등 원자재 시장은 긍정적으로 반응할 것"이라고 설명했다.

그는 "단, 90 일 이내에 합의가 이뤄지지 않으면 미국은 2000억 달러의 중국산 제품에 대한 관세율 10%를 25%로 올리기로 합의하는 등 최종 협상까지 많은 불확실성이 존재하기 때문에 추세적으로 반등하기 위해서는 미중 무역 협상이 최종적으로 합의가 되어야 한다고 판단한다"고 밝혔다.



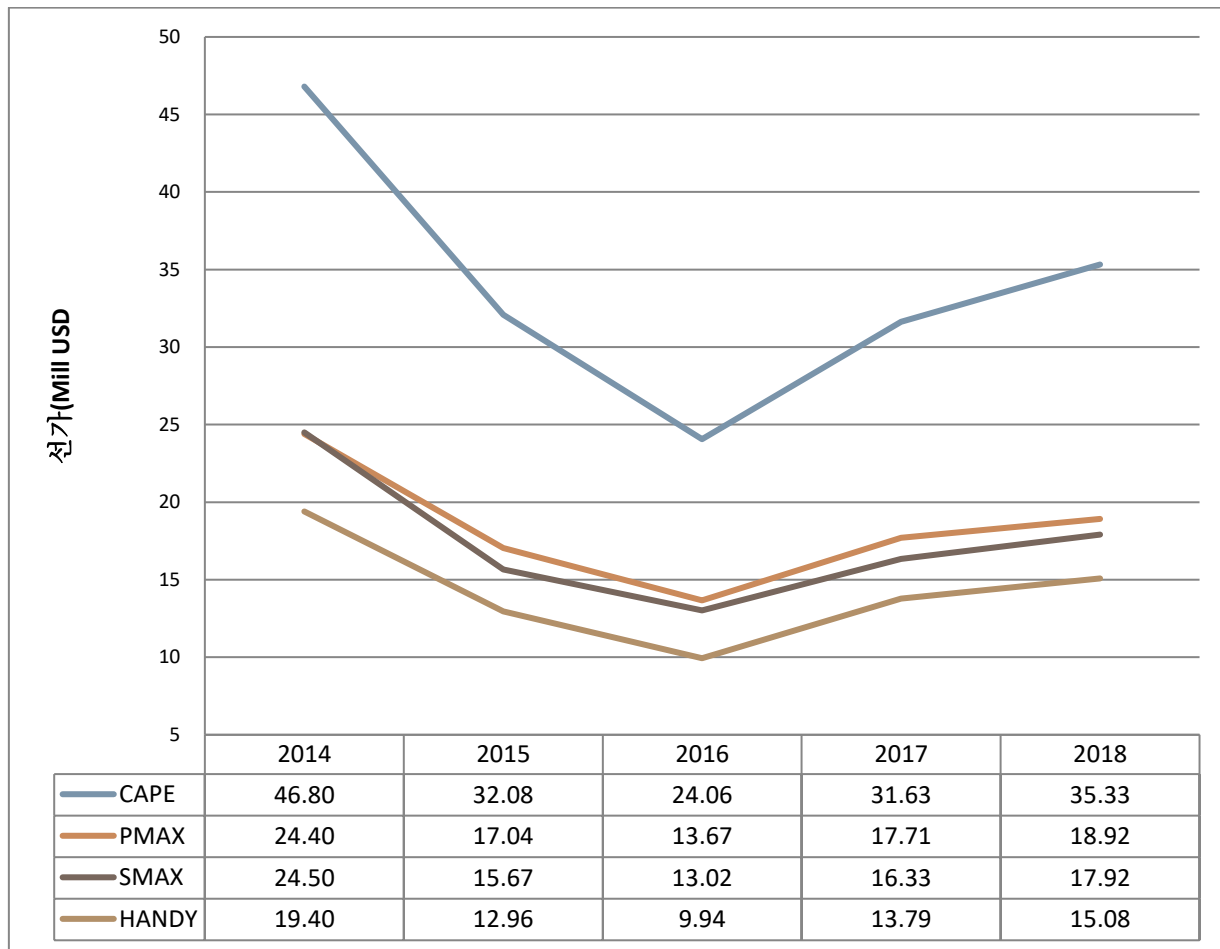
II . BULK CARRIER

(◆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 | 35.33 |
| | 28.81% | -31.45% | -24.99% | 31.43% | 11.73% |
| Panamax 76K | 24.40 | 17.04 | 13.67 | 17.71 | 18.92 |
| | 13.27% | -30.16% | -19.80% | 29.57% | 6.82% |
| Supramax 56K | 24.50 | 15.67 | 13.02 | 16.33 | 17.92 |
| | 14.84% | -36.04% | -16.91% | 25.44% | 9.69% |
| Handysize 32K | 19.40 | 12.96 | 9.94 | 13.79 | 15.08 |
| | 9.04% | -33.20% | -23.32% | 38.78% | 9.37% |

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

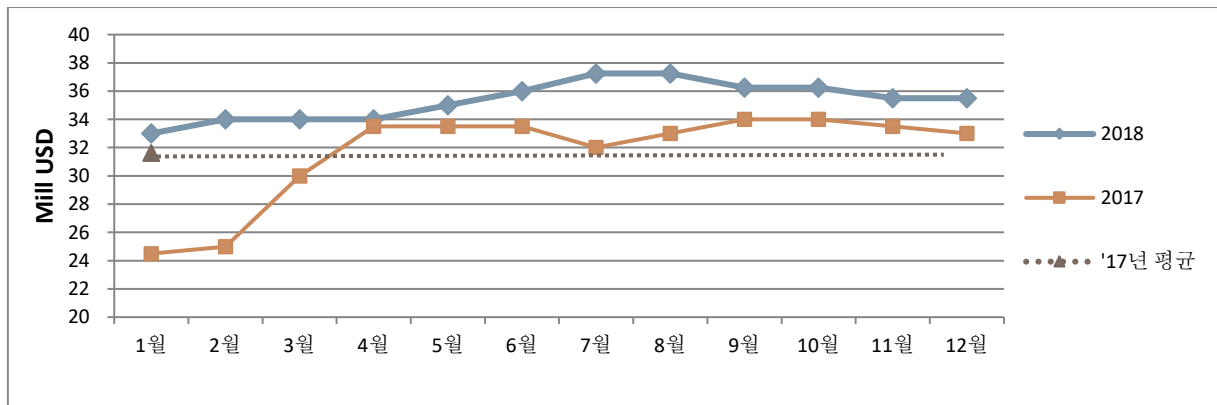




II . BULK CARRIER

| 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 | 35.50 | 35.50 | 35.33 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 3.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 2.9% | 3.5% | 0.0% | -2.7% | 0.0% | -2.1% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 34.7% | 36.0% | 13.3% | 1.5% | 4.5% | 7.5% | 16.4% | 12.9% | 6.6% | 6.6% | 6.0% | 7.6% | 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 | 19.00 | 18.92 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 2.7% | 0.0% | 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% | 2.7% | 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 | 18.00 | 17.92 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 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% | 2.9% | 9.7% |
| | HANDY 32k | 선가 | 14.00 | 14.00 | 15.00 | 15.50 | 15.50 | 16.00 | 16.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.08 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 3.3% | 0.0% | 3.2% | 0.0% | -6.3% | 0.0% | 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% | 7.1% | 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 | 14.00 | 13.50 | 14.00 | 13.79 |

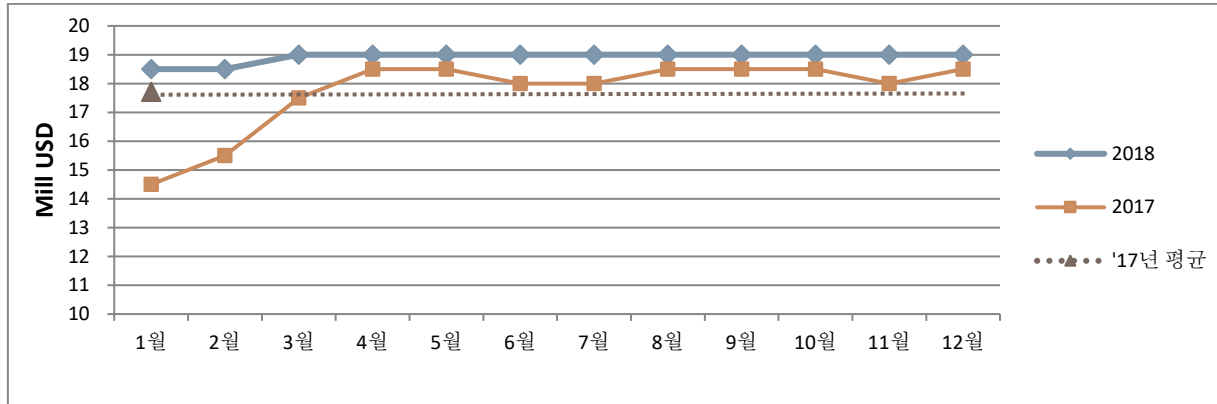
□ Cape



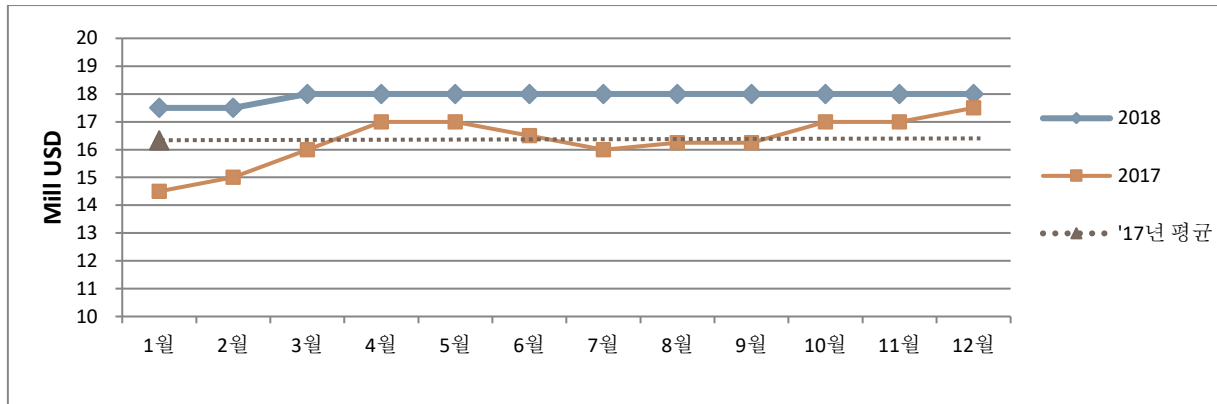


II . BULK CARRIER

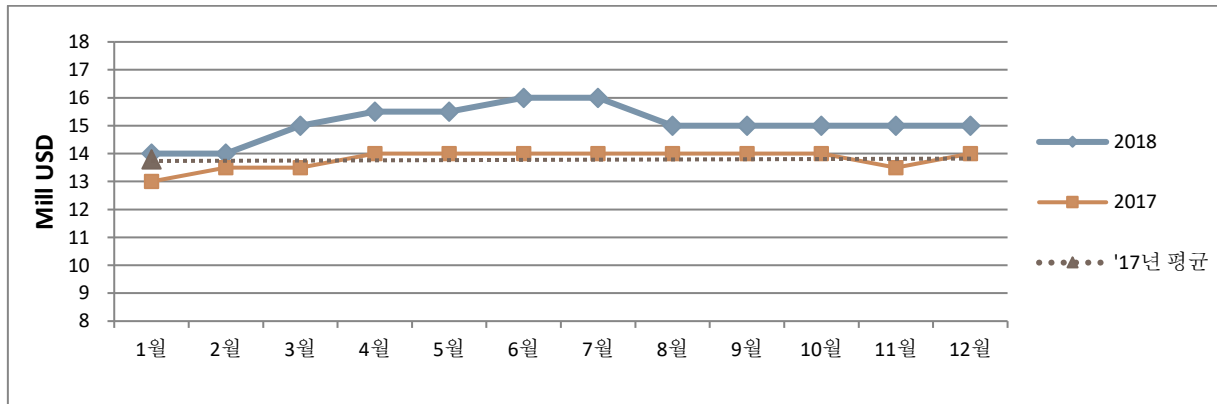
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | GEAR | PRICE | REMARKS |
|------|----------------------|--------|------|----------------------|------|-----------|-------|----------------------------|
| BC | NORD HYDRA | 77,134 | 2014 | JAPAN | B&W | | - | Japanese buyer |
| BC | GENCO KNIGHT | 73,941 | 1999 | JAPAN | SULZ | | 6.7 | Undisclosed buyer |
| BC | GENCO VIGOUR | 72,495 | 1999 | JAPAN | B&W | | 6.7 | Greek buyer |
| BC | PM HAYABUSA | 58,065 | 2013 | PHILIPPINES (JAP) | B&W | C 4x30t | 18 | Undisclosed buyer |
| BC | NAUTICAL AMETHYST | 56,889 | 2011 | CHINA | B&W | C 4x30t | 11.3 | Greek buyer (Load line) |
| BC | MOUNT TRAVERS | 28,484 | 2002 | JAPAN | B&W | C 4x30.5t | 6 | Undisclosed buyer |



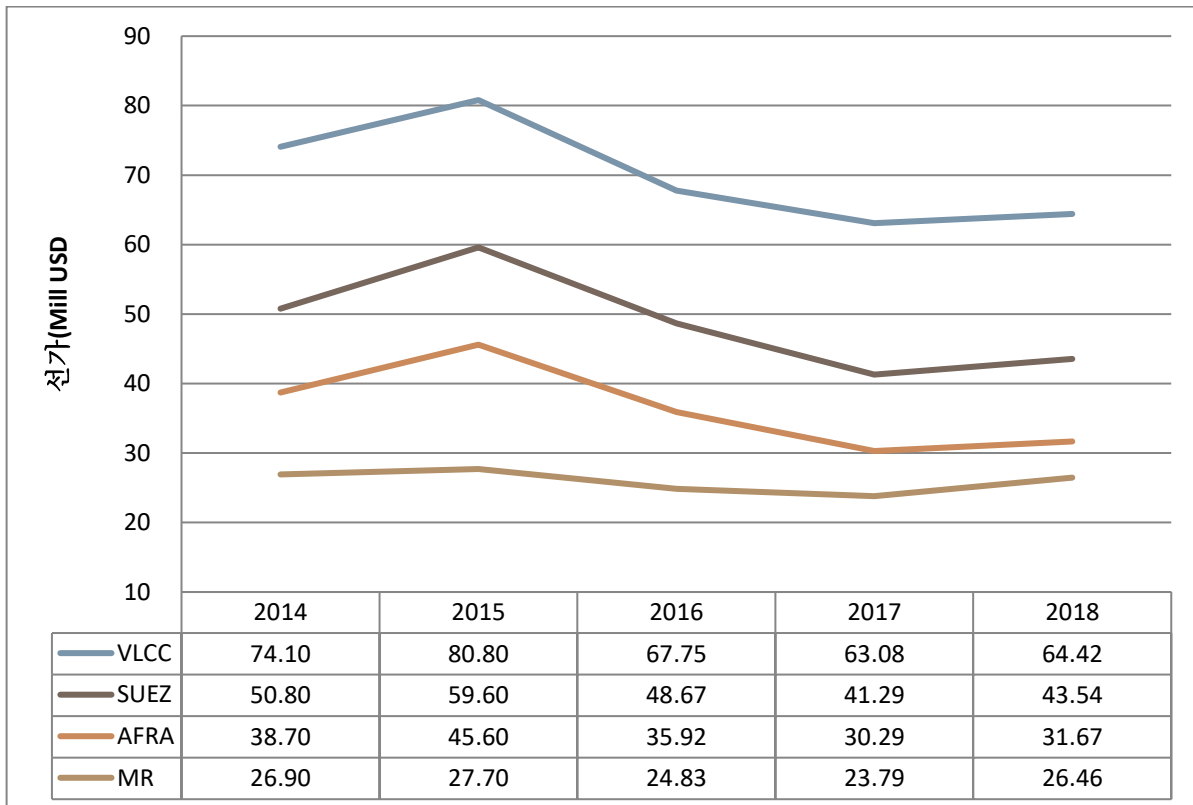
III. TANKER

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

| 구분 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------------------|--------|--------|---------|---------|--------|
| VLCC 310K | 74.10 | 80.80 | 67.75 | 63.08 | 64.42 |
| | 31.93% | 9.04% | -16.15% | -6.89% | 2.11% |
| Suezmax 160K | 50.80 | 59.60 | 48.67 | 41.29 | 43.54 |
| | 27.00% | 17.32% | -18.34% | -15.15% | 5.45% |
| Aframax 105K | 38.70 | 45.60 | 35.92 | 30.29 | 31.67 |
| | 33.45% | 17.83% | -21.24% | -15.66% | 4.54% |
| MR 47K | 26.90 | 27.70 | 24.83 | 23.79 | 26.46 |
| | 2.48% | 2.97% | -10.35% | -4.19% | 11.21% |
| Chemical Tanker IMO II 13K | 13.00 | 12.60 | 13.92 | 12.42 | 11.79 |
| | 8.90% | -3.08% | 10.45% | -10.78% | -5.03% |

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

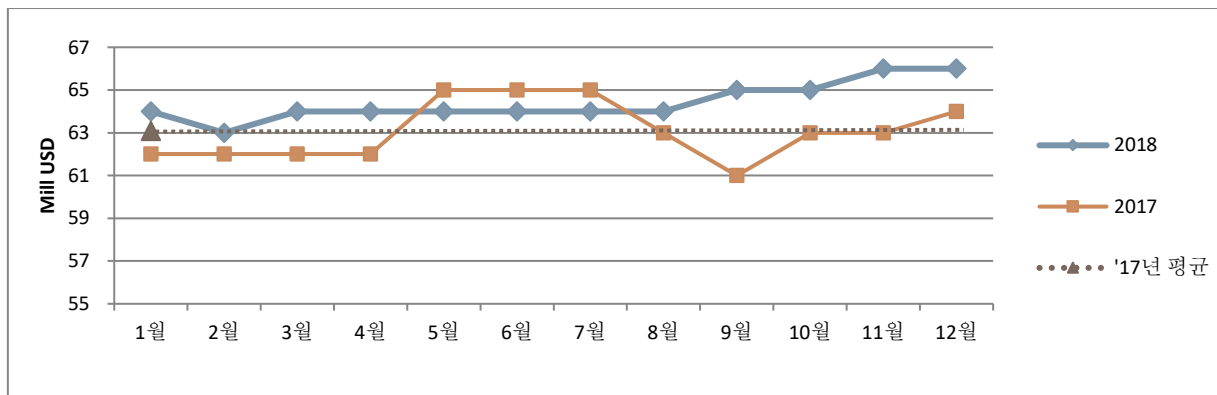




III. TANKER

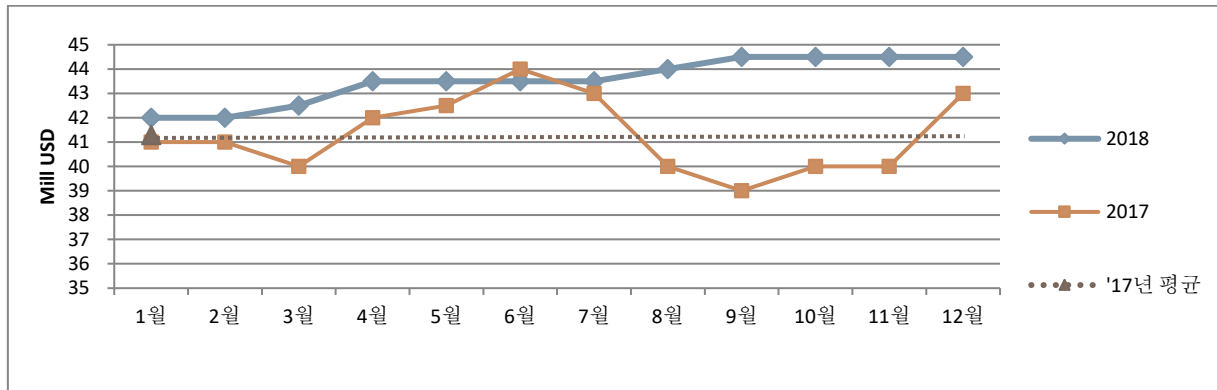
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | 평균 | |
|------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 2018 | VLCC 310K | 선가 | 64.00 | 63.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 65.00 | 65.00 | 66.00 | 66.00 | 64.42 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -1.6% | 1.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.6% | 0.0% | 1.5% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 3.2% | 1.6% | 3.2% | 3.2% | -1.5% | -1.5% | -1.5% | 1.6% | 6.6% | 3.2% | 4.8% | 3.1% | 2.1% |
| | 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 | 44.50 | 43.54 |
| | | 전월대비 | -2.3% | 0.0% | 1.2% | 2.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.1% | 1.1% | 0.0% | 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% | 3.5% | 5.4% |
| | AFR A 105K | 선가 | 32.00 | 30.00 | 31.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 31.00 | 32.00 | 32.00 | 31.67 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -6.3% | 3.3% | 3.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -3.1% | 3.2% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 6.7% | 0.0% | 8.8% | 6.7% | 3.2% | 3.2% | 3.2% | 6.7% | 6.7% | 3.3% | 6.7% | 0.0% | 4.5% |
| | 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 | 27.50 | 26.46 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 4.0% | 1.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -2.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.9% | - |
| | | 전년대비 | 11.1% | 11.1% | 15.6% | 10.4% | 7.0% | 7.0% | 11.5% | 10.6% | 10.6% | 12.5% | 12.5% | 10.0% | 11.2% |
| | 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 | 11.00 | 11.79 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -3.8% | 0.0% | -2.0% | -4.1% | -2.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -2.2% | 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% | -6.3% | -15.4% | -5.0% |
| | 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

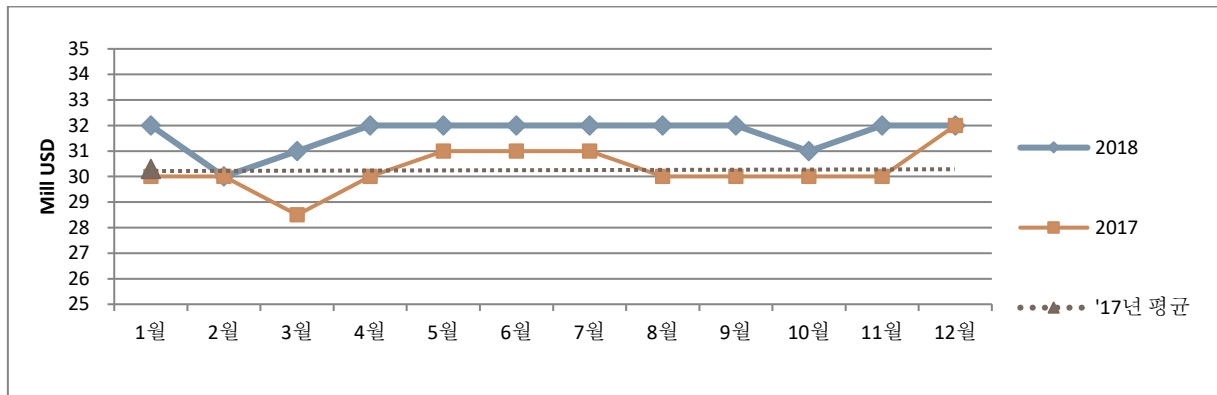


III. TANKER

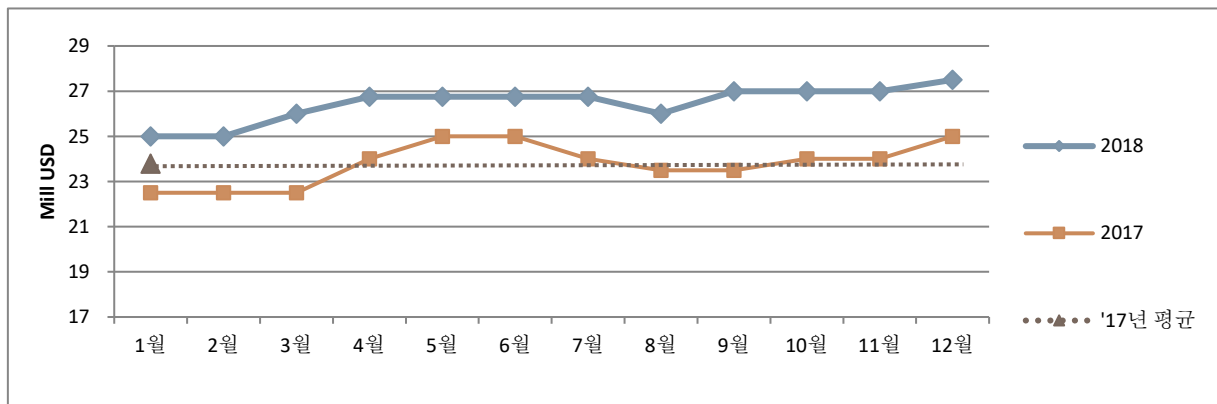
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | IMO | PRICE | REMARKS |
|-----------|---------------------------------------|---------|------|-------|-----|-----|-------|---------------------------------|
| TANKER | AEGEAN FAITH | 106,074 | 2003 | JAPAN | B&W | | 13 | Undisclosed buyer |
| TANKER | PHOENIX ALPHA | 104,707 | 2003 | KOREA | B&W | | 12.5 | Indonesian buyer |
| OIL /CHEM | GAN-TRIBUTE | 49,999 | 2010 | KOREA | B&W | 2&3 | 19.5 | Norwegian buyer (Jo Odfjell) |
| OIL /CHEM | GAN-TRIUMPH | 49,999 | 2010 | KOREA | B&W | 2&3 | 19.5 | |
| TANKER | HIGH PEARL | 48,023 | 2009 | JAPAN | B&W | | 16 | Monaco buyer |
| TANKER | UNIQUE DEVELOPER | 47,366 | 2010 | JAPAN | B&W | | 17 | Undisclosed buyer |
| TANKER | CHALLENGE POINT | 45,997 | 2008 | JAPAN | B&W | | 14.25 | Greek buyer |
| TANKER | PRIME SPLENDOUR (methanol carrier) | 45,217 | 1996 | JAPAN | B&W | | 5 | Chinese buyer |
| OIL /CHEM | SEAWAYS ALCESMAR | 44,999 | 2004 | KOREA | B&W | 3 | 9.5 | Greek buyer |

2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS |
|------|--------|-----|-----|------|-----|------|------|-------|---------|
|------|--------|-----|-----|------|-----|------|------|-------|---------|

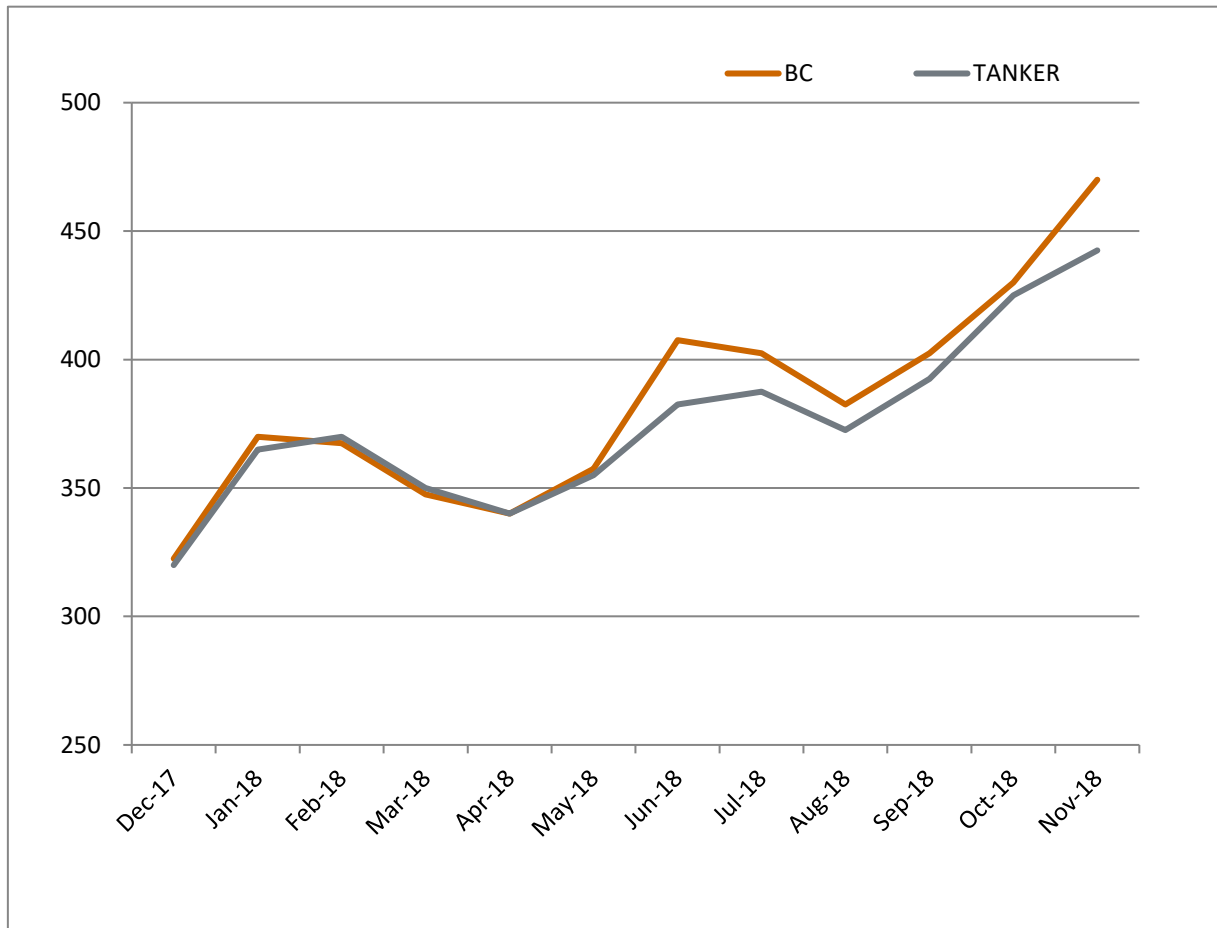


IV. DEMOLITION

1) 선가

| 해체선가 (US\$/LDT) | 2016 평균 | | 2017 평균 | | 2018 평균 | | 2017 년 12 월 | 2018 년 12 월 | | |
|--------------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|----------------|---------------|---------------|------|
| | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전월대비) | 증감율 (전년대비) | |
| TANKER | 265.63 | -22.1% | 365.21 | 37.5% | 433.75 | 18.8% | 425.00 | 440.00 | 0.0% | 3.5% |
| BC | 267.71 | -20.5% | 370.83 | 38.5% | 440.83 | 18.9% | 430.00 | 437.50 | -1.1% | 1.7% |

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



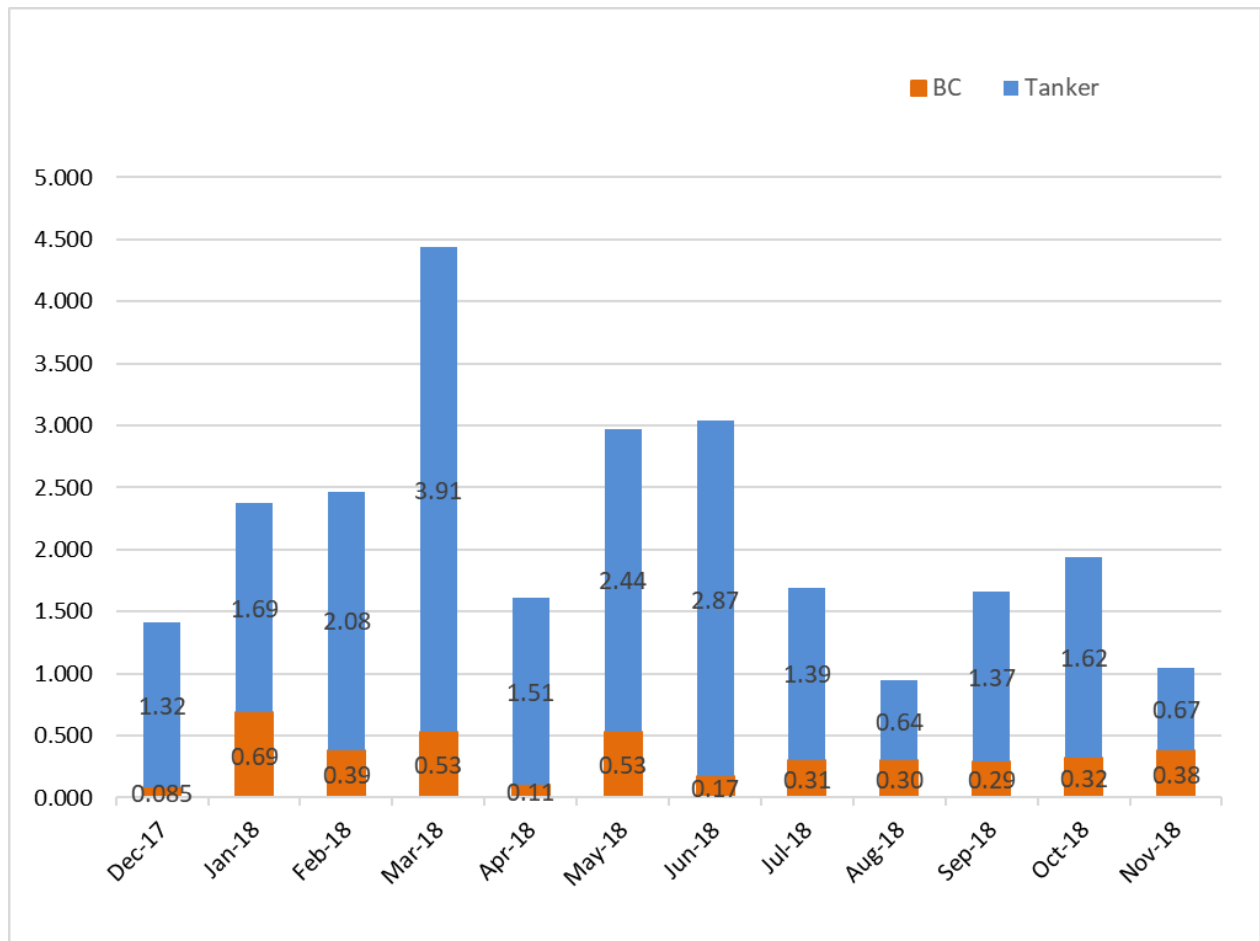


IV. DEMOLITION

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 | 20.19 | 176.0% | 185 | 163.7% | 1.25 | 13 | 0.67 | -46.2% | 11 | -15.4% |
| BC | 11.74 | 292 | 4.00 | 34.1% | 105 | 36.0% | 1.26 | 24 | 0.38 | -69.8% | 9 | -62.5% |

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

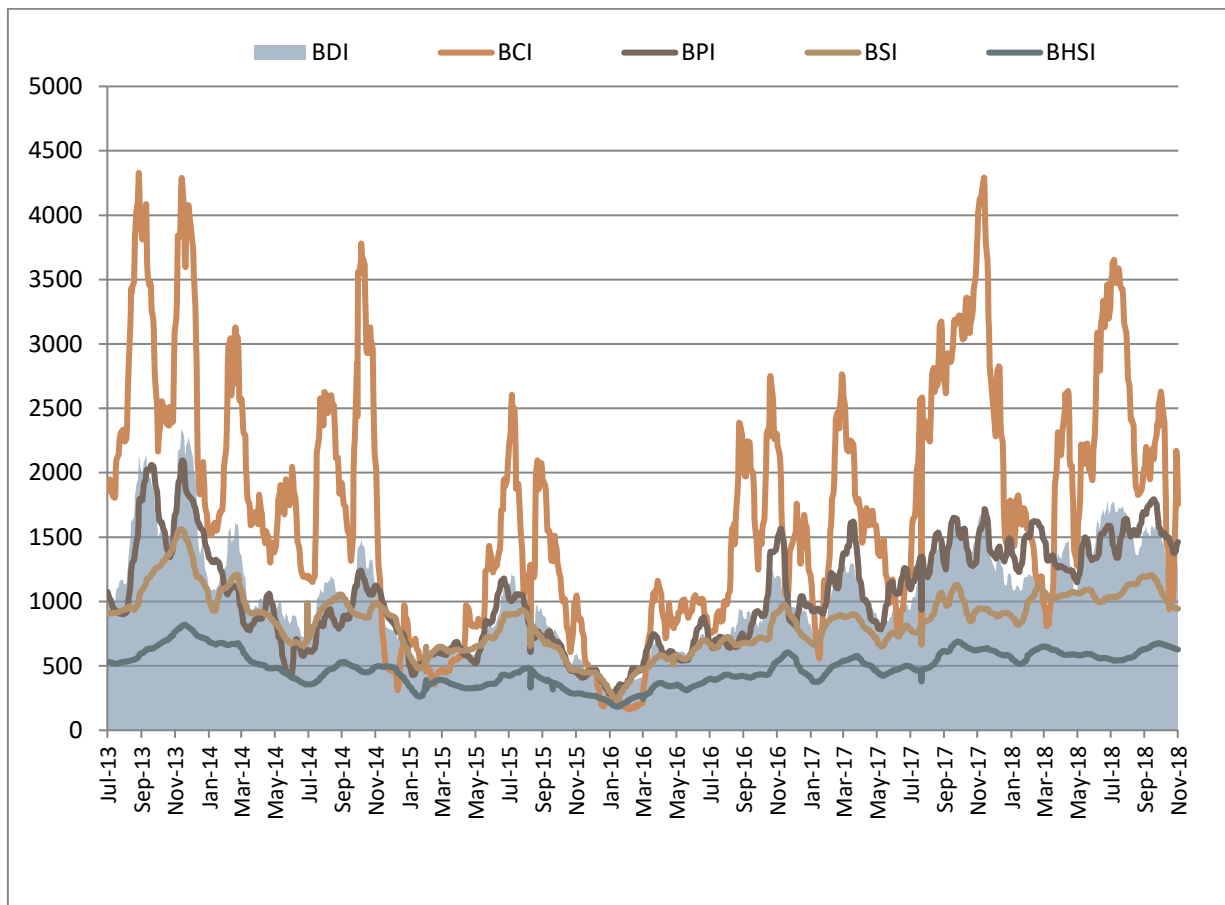
| TYPE | VESSEL | DWT | LDT | BLT | YARD | M/E | PRICE (usd/ldt) | REMARKS |
|--------|------------------------------|---------|-------|------|-------|-------|--------------------|---------------------------------------|
| CONT | CONTI GOTHENBURG | 68,063 | 23300 | 2002 | KOREA | B&W | 462 | AS IS Singapore |
| MPP | ZHEN HUA 8 (Heavy lifter) | 33,748 | 15488 | 1982 | | B&W | 415 | AS IS UAE |
| OBO | SKS TRINITY | 109,798 | 18689 | 1999 | KOREA | B&W | - | INDIA |
| TANKER | NORDIC AURORA | 147,262 | 24901 | 1999 | KOREA | B&W | 442.5 | AS IS Khor Fakkan, green recycling |
| TANKER | NORDIC FRONTIER | 147,188 | 22807 | 1999 | KOREA | B&W | 442.5 | |
| TANKER | SEA PIONEER | 94,488 | 15248 | 1991 | JAPAN | MITSU | - | BANGLADESH |



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

| | 2018-11-30 | 2018-11-23 | CHANGE | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|----------|-------------|------------|
| BDI | 1231 | 1093 | ▲ 138.00 | 2337 | 290 |
| BCI | 1755 | 1358 | ▲ 397.00 | 4293 | 161 |
| BPI | 1463 | 1376 | ▲ 87.00 | 2096 | 282 |
| BSI | 944 | 952 | ▼ -8.00 | 1562 | 243 |
| BHSI | 626 | 635 | ▼ -9.00 | 821 | 183 |





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore | | Rotterdam | | Houston | |
|-------------------|-----------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| IFO380 | 413.00 | ▼-47.00 | 359.00 | ▼-30.00 | 373.50 | ▼-25.50 |
| IFO180 | 445.00 | ▼-46.50 | 398.00 | ▼-34.50 | 412.50 | ▼-66.50 |
| MGO | 559.00 | ▼-42.50 | 549.00 | ▼-38.50 | 624.50 | ▼-19.50 |

❖기준일 : 11 월 30 일 기준

3) Exchange Rate

| 구분 | 2018-11-30 | 2018-11-23 | CHANGE |
|-----------|------------|------------|---------|
| 미국 달러 | 1121.80 | 1129.00 | ▼-7.20 |
| 일본 엔(100) | 988.98 | 999.34 | ▼-10.36 |
| 유로 | 1277.67 | 1287.34 | ▼-9.67 |
| 중국 위안 | 161.73 | 163.09 | ▼-1.36 |

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 먼지와 미세먼지

먼지란 대기 중에 떠다니거나 흩날려 내려오는 입자상 물질을 말하는데, 석탄·석유 등의 화석연료를 태울 때나 공장·자동차 등의 배출가스에서 많이 발생한다. 먼지는 입자의 크기에 따라 50 μ m 이하인 총먼지(TSP, Total Suspended Particles)와 입자크기가 매우 작은 미세먼지(PM, Particulate Matter)로 구분한다.



미세먼지는 다시 지름이 10 μ m 보다 작은 미세먼지(PM10)와 지름이 2.5 μ m 보다 작은 미세먼지(PM2.5)로 나뉜다. PM10 이 사람의 머리카락 지름(50~70 μ m)보다 약 1/5~1/7 정도로 작은 크기라면, PM2.5는 머리카락의 약 1/20~1/30 에 불과할 정도로 매우 작다. 이처럼 미세먼지는 눈에 보이지 않을 만큼 매우 작기 때문에 대기 중에 머물러 있다 호흡기를 거쳐 폐 등에 침투하거나 혈관을 따라 체내로 이동함으로써 건강에 나쁜 영향을 미칠 수도 있다.

미세먼지를 이루는 성분은 그 미세먼지가 발생한 지역이나 계절, 기상조건 등에 따라 달라질 수 있다. 일반적으로는 대기오염물질이 공기 중에서 반응하여 형성된 덩어리(황산염, 질산염 등)와 석탄·석유 등 화석연료를 태우는 과정에서 발생하는 탄소류와 검댕, 지표면 흙먼지 등에서 생기는 광물 등으로 구성된다.

미세먼지 발생원

미세먼지 발생원은 자연적인 것과 인위적인 것으로 구분된다. 자연적 발생원은 흙먼지, 바닷물에서 생기는 소금, 식물의 꽃가루 등이 있다. 인위적 발생원은 보일러나 발전시설 등에서 석탄·석유 등 화석연료를 태울 때 생기는 매연, 자동차 배기가스, 건설현장 등에서 발생하는 날림먼지, 공장 내 분말형태의 원자재, 부자재 취급과정에서의 가루성분, 소각장 연기 등이 있다.

2012 년의 경우 전국 미세먼지 배출량은 PM10 약 12 만 톤, PM2.5 약 7 만 6 천 톤으로 산정되었다. 미세먼지 배출량이 가장 많은 배출원은 제조업의 연소 공정이며, 그 다음으로 자동차를 비롯한 이동오염원에서 많이 배출되었다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

우리나라의 미세먼지 오염현황

우리나라의 미세먼지(PM10) 오염도는 2001~2006년까지는 51~61 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 사이를 오르내렸다. 하지만 「수도권 대기환경관리 기본계획(2005~2014년)」 등의 시행과 더불어 2007년부터 감소 추세로 돌아섰었다. 그러나 최근 들어 대기질 개선이 다소 정체되는 모습을 보이고 있다. 우리나라의 미세먼지 농도는 주요 선진국의 도시와 비교해 보면 여전히 높은 수준이다. 2014년의 경우 황사를 포함한 서울의 미세먼지(PM10) 농도는 미국 LA 보다 1.5 배 높고, 프랑스 파리와 영국 런던보다 각각 2.1 배, 2.3 배 높았다.

우리나라의 미세먼지 농도가 상대적으로 높은 까닭은 인구밀도가 높고, 도시화, 산업화가 고도로 진행되어 있어 단위 면적당 미세먼지 배출량이 많음에도, 지리적 위치, 기상여건 등까지 유리하지 않기 때문이다. 우리나라는 지리적으로 편서풍 지대에 위치하여 상시적으로 주변국 영향을 받는다. 기상학적으로도 미세먼지를 씻어 내리는 강수가 여름철에 편중되어 있고, 겨울철, 봄철에는 강수가 극히 적어 세정효과를 거의 기대할 수 없다. 또한 우리나라 주변에 자주 형성되는 대륙성 고기압으로 인한 대기정체가 고농도 미세먼지 현상을 자주 발생시킨다.

출처: [네이버 지식백과] 주요국가와의 오염도 비교 (미세먼지, 도대체 뭘까?, 2016. 4., 환경부)

관련기사 - '중국 베이징 미세먼지 비상, 공기질지수 5 등급 심각한 오염'

(출처: 글로벌 이코노믹)

중국의 수도 베이징과 주변 지역이 2주만에 또 스모그로 뒤덮였다. 고농도 미세먼지 영향으로 베이징의 고속도로 9개는 11월 26일 오전 통행이 차단됐다. 중국환경관측센터에 따르면 이날 오전 9시(현지시간) 현재 베이징의 공기질지수(AQI)는 225로 최악보다 한 단계 낮은 5급인 '심각한 오염' 수준이다. PM 2.5 초미세먼지의 농도는 175 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 다.

베이징은 이미 지난 13~14일 이틀간 5급 수준의 공기 오염을 겪은 바 있다. 신경보에 따르면 미세먼지 영향으로 이날 오전 6시를 기해 다광, 장후 등 베이징의 9개 고속도로와 주요 도로 가운데 하나인 6 환도호가 폐쇄됐다. 베이징에서는 이미 전날부터 대기오염 황색경보가 발령됐다.

중국기상국은 대기경보를 3단계로 나누는데 1단계인 황색경보는 공기질지수가 하루 평균 200을 넘는 날이 이틀 이상 이어질 때 발령된다. 중국 생태환경부는 26일과 27일 이틀간 베이징과 텐진시, 허베이성을 일컫는 징진지(京津冀)와 그 주변 지역이 황사 영향을 받아 공기질이 국지적으로 5급 또는 최악인 6급 수준으로 나빠질 수 있다고 예상했다. 한편 베이징시는 황색경보가 발령된 가운데 이틀간 대기질 관련 위법행위 203건을 적발하고 이 가운데 6건을 입건했다.



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