



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.235

Updated February 12, 2019

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 | 17 |
| Key Indicators | 20 |
| STL News & Information | 22 |
| Contact Information | 25 |

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

I . ISSUE & TREND

1. 현대중, 대우조선 인수후보자 확정...남은 과제는?

현대중공업그룹이 대우조선해양 인수 후보자로 최종 확정됐다.

대우조선해양 최대주주인 산업은행은 삼성중공업에 대우조선해양 인수의를 타진했으나, 삼성중공업이 전날 불참 의사를 통보했다고 12 일 밝혔다. 이에 따라 현대중공업이 대우조선 인수 후보자로 확정됐다. 산은은 현대중공업과 본계약 체결을 위한 이사회 등 절차를 밟을 계획이다.

이사회는 다음달 초로 예정됐다. 이사회 승인이 떨어지면 대우조선에 대한 현대중공업의 현장실사를 거쳐 본계약이 체결된다. 이어 현대중공업지주 아래 현대중공업과 대우조선해양 등을 계열사로 두는 중간지주사 형태의 '조선통합법인'이 탄생한다.

현대중공업은 이번 대우조선해양 인수로 세계 조선사 순위 1 위로 우뚝 올라설 전망이다. 영국의 조선-해운 분석업체인 클락슨리서치에 따르면 현대중공업은 지난해 말 기준 세계에서 가장 많은 1145 만 CGT(표준화물선 환산톤수)의 수주 잔량을 보유하고 있다. 2 위인 대우조선해양(584 만 CGT)을 합하면 시장점유율이 21.2%에 달한다. 이는 3 위인 일본 이마바리(525 만 CGT)를 세 배 이상 웃도는 수치다.

다만 이들이 '한 지붕 두 가족'으로 새 출발을 하기까지는 해결해야 할 과제들이 남아있다. 우선 이번 인수합병에 크게 반발하고 있는 양사 노동조합을 설득해야 한다. 노조는 인수과정 참여와 충고용 보장 등을 주장하며 투쟁 수위를 높이고 있다.

현대중공업 노조는 이날 울산시청 프레스룸에서 기자회견을 열고 "영구채 2 조 3,000 억원 가량을 안고 있는 대우조선에 2021 년 말까지 자금이 부족하면 현대중공업이 1 조원 가량을 의무적으로 지원해야 한다는 내용이 흘러나오고 있다"며 "동반부실 우려되는 대우조선해양 인수를 반대한다"고 밝혔다. 이어 "밀실 인수를 추진한 회사는 신뢰회복을 위해서라도 대우조선 인수를 즉각 중단하고 노조와 대화할 것을 요청한다"며 "이를 받아들이지 않으면 전면적인 인수 반대 투쟁을 벌이겠다"고 덧붙였다.

대우조선해양 노조는 오는 13 일 임시대의원대회를 열어 쟁의행위를 결의한다. 이후 18~19 일 조합원을 상대로 쟁의행위 찬반투표를 진행할 예정이다. 대우조선지회는 "현대중공업 지부와 매각에 공동대응하기로 했다"며 "밀실협약과 일방적 매각을 즉각 폐기하라"고 주장하고 있다.

I . ISSUE & TREND

노조 문제 외에도 양사는 유럽, 미국 등 전 세계 경쟁 당국의 기업결합 심사를 통과해야 한다. 국내 기업결합 심사가 공정거래위원회의 문턱을 넘는다 하더라도 두 회사의 결합에 영향을 받는 국가들이 독점적 지위를 지적하며 양사의 합병에 탄지를 걸 가능성이 있다. 기업결합 심사는 단 하나의 국가에서만 반대해도 M&A 가 무산될 수 있다.

2. 브라질 댐 무너지자... 해운업계 벌크선 물동량 감소

해운업계가 브라질 댐 붕괴로 직격탄을 맞았다. 벌크선 운임지수인 BDI 가 2016 년 8 월 이후 최저수준까지 떨어졌고 케이프사이즈 선박의 일일 용선료도 며칠 사이 55%이상 급락했다. 게다가 세계 철광석 물동량의 약 26%가량을 장악하고 있는 브라질 발레(VALE)의 철광석광산 댐이 붕괴하면서 철광석 감산 규모가 연간 4,000 만 T 에 달할 것이란 분석이 나온 탓이다.

■ 케이프사이즈 선박 용선료 급락

8 일 블룸버그에 따르면 벌크선 운임지수 BDI 는 전주 대비 29.9% 하락한 634 포인트를 기록했다. BDI 가 650 포인트 이하로 떨어진 것은 지난 2016 년 8 월 10 일(638 포인트) 이후 처음이다. BDI 는 발틱해운거래소가 산출하는 건화물시황 운임지수로 1999 년말부터 발표하고 있다.

철광석 운송에 쓰이는 케이프사이즈 선박의 일일 용선료 역시 크게 떨어졌다. 지난 1 월 25 일까지만 해도 1 만 13 달러이던 케이프사이즈 용선료는 2 월 1 일 4,496 달러로 무려 55.1% 급락했다. 이 배는 수에즈 운하를 통과하지 못하고 남아프리카공화국 케이프타운 남쪽 희망봉을 돌아서 운항하는 재회중량톤(DWT) 15 만 T 정도의 대형선박이다.

BDI 와 케이프사이즈 용선료가 급락한 건 세계 1 위 광산기업인 브라질 발레의 댐이 붕괴한 탓이다. 현지시각 1 월 25 일 브라질 남부 미나스제라이스주 브루마지뉴의 페이장 광산에서 댐 붕괴 사고가 발생했고, 같은 달 29 일 브라질 정부는 지어진 댐들을 모두 폐쇄할 계획이라고 밝혔다. 문제는 발레의 이번 사고가 세계 해운시장에 지대한 영향을 줄 수 있다는 점이다. 클락슨에 따르면 지난해 발레 철광석 생산량은 3 억 8800 만 T 으로 전세계 철광석 물동량의 26%, 해상물동량의 7%를 차지했다. 사고가 난 페이장 광산은 발레의 파라오페바 철강석 생산단지에 위치한 4 개 광산 중 하나로 지난해 850 만 T 을 생산했다.

I . ISSUE & TREND

이 회사 전체 생산량의 2%에 불과한데다, 전세계 철광석 물동량의 0.5%, 벌크선 물동량의 0.14%수준에 불과해 해운업계 타격이 크지 않을 것이란 전망이 우세했지만, 브라질 당국이 사고 재발 방지를 위해 광산을 대상으로 대대적인 안전 점검을 벌일 것이란 소식이 전해지면서 상황은 크게 변했다.

■ 브라질 철광석 줄면 벌크선 직격탄

전문가들은 만약 파라오페바 전체 생산량이 반토막 날 경우 세계 철광석 물동량의 0.9%, 전체 벌크선 물동량은 0.24% 감소할 것으로 본다. 올해 연간 벌크선 물동량 예상 증가율은 2.3% 수준이다. 이에 더해 발레는 10 곳의 댐을 빠르고 안전하게 해체하기 위해 해당지역 광산의 제품 생산을 일시적으로 중단했다.

시장에선 특히 운송거리가 긴 브라질 철광석 물동량이 줄어들 경우 단순한 수요 감소 그 이상의 영향을 끼칠 것으로 우려하고 있다. 실제 브라질산 철광석의 평균 운송거리는 9,548 해리(1만 7,683KM)로, 경쟁하는 호주산 철광석의 3,451 해리(6,391KM)에 비해 3 배 가까이 길다.

게다가 발레의 이번 조치로 감산되는 철광석 규모는 연간 4,000 만 T이다. JP 모간은 철광석 4,000 만 T 감산이 현실이 되면 T-마일 기준 전 세계 철광석 물동량의 4.7%, 벌크선 물동량의 1.3%가 사라진다고 분석했다. 브라질산이 호주산으로 대체되더라도 철광석 운송수요는 3.1%, 벌크화물 운송수요는 0.8% 위축될 것이라는 관측이다.

3. 황산화물 배출 규제 1년 앞둔 해운업계..."대응체계 정비 절실"

해운 역사상 강한 환경규제인 '황산화물 배출 규제'를 1년 앞두고 대응체계 정비가 시급한 것으로 분석됐다. 해운업계가 다양한 대응방안을 검토하고 있지만, 여전히 '관망 자세'라는 지적이 나온다. 국내 해운업계가 국제해사기구(IMO) 황산화물 규제에 대응한 최적의 포트폴리오를 구성할 수 있도록 정부의 정책적 지원이 요구되고 있다.

지난 8일 해양·수산·해운항만 관련 연구기관인 한국해양수산개발원(KMI) 등에 따르면 IMO의 2020년 황산화물(SOX) 규제 시행이 1년 앞으로 다가오면서 국내외 해운업계가 자사 특성에 맞는 대응방안을 검토 중이다. SOX 규제는 오는 2020년 1월 1일부터 전 세계 모든 해역을 지나는 선박의 연료유 황 함유량이 현행 3.5%에서 0.5%로 강화되는 환경규제를 말한다.



I . ISSUE & TREND

최근 국외 주요 선사들의 SOX 규제 대응 실태를 보면, 세계 1 위 선사인 덴마크의 머스크라인은 유지비용을 높은 선박 탈황장치(스크러버) 설치보다 저유황유 사용을 채택했다. 세계 2 위 선사인 스위스의 MSC 는 스크러버 설치 방식을 택했다. 지난해 9 월 삼성중공업에 컨테이너선 6 척을 LNG 연료 선박으로 발주한 MSC 는 지난 11 월 기존 벙커유를 사용하는 엔진에 스크러버를 설치도록 계약 내용을 변경한 바 있다. 저유황유를 기본적으로 택하고 있는 프랑스의 CMA CGM 도 스크러버 설치와 LNG 연료 선박 도입을 고려 중인 것으로 전해졌다. 기존 20 척 이상의 일부 선박에는 스크러버 설치를 추진하되, 15 척의 LNG 연료 추진선박을 도입한다는 계획이다.

국내 주요 선사의 대응 실태를 보면, 현대상선은 선박에 스크러버를 장착하는 방안 추진 중이다. 현대상선은 지난해 7 월 스크러버를 장착한 1 만 1,000TEU 급 컨테이너선 '에이치엠엠 프로미스(HMM PROMISE)'호를 취항시켰다. 최근에는 한국해양진흥공사의 지원을 기반으로 스크러버를 장착한 20 척의 초대형 컨테이너 선박도 발주한 상태다. 해당 선박에는 'LNG READY' 디자인(향후 LNG 추진선박으로 개조할 수 있도록 선박 내 LNG 연료탱크 등의 설치를 위한 여유 공간을 만든 선박)이 적용됐다.

8,000TEU 급 4 척, 6,500TEU 급 8 척, 5,900TEU 급 2 척, 4,000TEU 급 3 척, 1,000TEU 급 4 척 등 총 21 척의 선박에 SM 상선은 저유황유 사용을 통해 대응키로 했다. 보유 선박의 척수가 적은데다, 타 선사로부터의 용선 비중이 높아 스크러버 설치 등의 투자는 현실성이 없다는 판단을 내린 것으로 알려졌다. 포스코의 철강, 석탄 연료를 수송 중인 국내 중소형 선사 팬오션, 폴라리스 쉬핑, 대한해운, 에이치라인 해운 등도 일부 선박에 스크러버 장착을 결정했다.

문제는 정부 차원의 기술적·정책적 지원체계다. 해운업계로서는 스크러버 설치와 저유황유 사용의 선택 사이에서 손익을 검토할 수밖에 없는 처지다.

| 선사명 | 시장점유율 (TEU 기준) | 주 대응방안 | 세부 대응전략 |
|---------|----------------|--------|---|
| MAERSK | 17.9% | 저유황유 | 저유황유 연료 사용이 주된 방침 최근 일부 컨테이너선 스크러버 장착 |
| MSC | 14.5% | 스크러버 | 유가 상승 대비한 스크러버 장착이 주된 방침 2019년부터 global fuel charge 신규 부과 예정 |
| CMA CGM | 11.9% | 저유황유 | 저유황 연료 사용이 주된 방침 최근 LNG 추진선박 추가 발주 및 일부 선박 스크러버 설치 추진 |
| 현대상선 | 1.9% | 스크러버 | 스크러버 장착이 주된 방침 신조선박 'LNG READY' 설계 발주 |
| SM상선 | 0.3% | 저유황유 | 저유황 연료 사용이 주된 방침 용선 비중이 높아 선박 개조에 소극적 |

국·내외 주요 해운선사들의 대응전략 [출처=KMI 동향분석 '2020 년 황산화물 규제 시행 대비' 리포트]

I . ISSUE & TREND

최근 KMI가 공개한 '황산화물 규제 대응 기술별 장·단점 분석' 연구 리포트를 보면, 저유황유를 선박의 주 연료로 사용하는 방법은 기존 선박에 추가적인 장비 설치가 필요하지 않아 초기 투자비용이 소요되지 않는 장점이 있다. 단점은 기존 연료유를 탈황 및 분해해 생산되는 과정을 거치는 등 기존 고유황유 대비 40~50% 이상 높은 가격대다. 또 배출규제 시행 초기 수요가 증가하는 등 공급 부족에 따른 유가급등도 고민할 부분이다. 정유사 별로 제조방법에 따라 유황 함량이 상이해 사용상 주의도 요구된다.

다른 방법은 선박의 배출오염물질 중 SOX를 제거하기 위해 배기가스 세정장치를 장착하는 스크러버가 있다. 이 방법은 가격이 저렴한 기존 고유황유의 사용이 가능하다. 황산화물 외에도 미세먼지의 저감도 가능해 다양한 대기오염원들에 대한 환경규제에 대응할 수 있다는 장점이 있다. 반면 초기 투자비용이 큰데다, 설치에 상당한 기간이 소요된다는 점이다. 개조기간 동안 미운항 손실이 발생할 경우 경영상의 어려움으로 다가올 수 있다. 아울러 별도 설치공간과 추가 전력 소비, 질소산화물 감축을 위한 별도 장비 설치 가능성, 수질 오염에 대한 논란 제기 등이 거론되고 있다.

이호춘 KMI 해운산업연구실 부연구위원은 "국적선박의 약 70%인 대부분의 선박들이 저유황유 사용을 고려하고 있는 상황에서 저유황유 가격이 급등할 경우 국내 해운업계에 미치는 영향이 심각할 수도 있다"며 "정부는 선사, 정유사, 유관 협회 등을 중심으로 민관 협의체를 구성해 국내 저유황유의 안정적인 공급과 가격 안정을 위해 보다 적극적으로 대응책 마련에 나설 필요가 있다"고 설명했다.

스크러버 설치를 위한 다각적인 지원책 마련도 꼽았다. 이 부연구위원은 "국내 선박들 가운데 장기운송계약(COA) 선박들을 중심으로 약 30%가 스크러버 설치를 고려하고 있기 때문에 지원책 마련 역시 중요하다"며 "비용 지원을 포함해 기술적 솔루션 제공도 고려해야한다. 선박용 스크러버 설치 사업을 국내 중소조선소 일감 제공과 연계할 수 있는 방안 마련도 매우 중요"라고 분석했다. 정부 차원의 대응뿐 아니라 민간 부분의 자율적인 협업체계 구축과 공동 연구개발(R&D) 추진도 '필수적 방안'으로 제언하고 있다.

류희영 KMI 해운산업연구실 연구원은 "환경규제에 효율적으로 대응하기 위해서는 해외 '클린쉬핑얼라이언스 2020(CSA2020)', 국내 한국해운연합(KSP) 등과 같이 민간 주도의 자율협업체계 구축이 활성화돼야한다"며 "이를 통해 황산화물 규제 동향 파악 및 스크러버 설치·운영에 관한 기술 노하우 교환 등이 자발적으로 진행되고 관련 기술개발을 위한 선사들의 공동 R&D 추진도 활성화돼야한다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

이 외에 선사의 설비·제조분야 진출 확대도 주목할 부분이다. KMI 측은 "현재 외국 선사들은 IMO 환경규제 강화에 보다 적극적으로 대응하기 위해 스크러버 제조업체까지 진출하는 전략을 시도하고 있다"며 "국내 해운업계가 지금보다 더 적극적으로 IMO 황산화물 규제에 대응하기 위해서는 국내 탈황장치 제조업체들과의 다양한 전략적 제휴 방안들을 검토하고 실행 가능한 단계부터 본격적으로 추진해야 할 것"이라고 제시했다.

4. 철강사 "철판가격 인상" VS 조선사 "중국산 수입 검토"

국내 철강업계와 조선업계가 선박 건조에 사용되는 '후판' 가격 인상을 두고 팽팽한 신경전을 벌이고 있다. 포스코와 현대제철 등 철강회사들이 지난달 실적발표에서 "조선업황이 회복하는 이 시점에 가격 인상을 미룰 수 없다"고 일제히 발표하자, 현대중공업·삼성중공업·대우조선해양 등 조선회사는 "선가가 정체하는 상황에서 원재료인 후판가만 올라 적자가 우려된다"고 맞서고 있다.

■ 조선 "업계 생존 걸렸다"

올 상반기 후판 가격 협상은 현재 진행 중이다. 후판 가격을 결정하는 협상은 업체별로 반기에 한 번씩, 1년에 두 번 한다. 협상은 지난해 말부터 시작됐지만 장기화 조짐을 보이고 있다. 철강업체들이 톤당 5만원 가격 인상 방침을 전하자 조선업계가 강하게 반발해 입장 차이가 좁혀지지 않고 있는 것으로 알려졌다.

조선회사들은 수주가 회복 조짐을 보이고 있지만, 선가가 그만큼 오르지 않아 실적부담이 크다는 입장이다. 수주가 늘면서 조선업황이 좋아질 것이란 기대감이 있는 것은 사실이지만, 실제 실적으로 반영되려면 1년 이상의 시간이 필요하다.

영국 시장조사기관 클락슨에 따르면, 지난해 12월 기준 초대형 유조선(VLCC) 선가는 9,250만달러다. 업황이 좋았던 2009년 1월 1억 4,800만달러를 크게 밑돌고, 수주절벽이 가시화하던 2014년 6월 1억달러 수준에도 미치지 못하고 있다. 조선업계 관계자는 "지난해 대우조선해양을 제외하고는 적자를 면치 못한 이유가 후판 가격 인상 때문"이라며 "후판은 선종에 따라 제조원가에서 15~20%를 차지한다"고 말했다.

조선해양플랜트협회에 따르면, 후판 가격이 5~7만원 인상돼 조선업계의 원가 부담이 약 3,000억원 늘어난다. 조선업계는 지난해 상반기 톤당 5만원, 하반기 5만원 등 10만원 이상 인상된 후판가격을 수용했다.

I . ISSUE & TREND

상황이 이렇게 되자 조선회사들은 중국산 후판 수입을 저울질하고 있다. 조선업계 관계자는 "이전까지는 중국산과 국산 가격이 비슷했지만, 최근 중국 내수 침체, 미중 무역분쟁 등의 영향으로 하락하고 있다"며 "가격 경쟁력이 뚜렷하다면 중국산 비중을 늘릴 수밖에 없다"고 했다.

■ 철강 "고통분담 위해 참았다...가격현실화 해야"

철강업계는 조선용 후판 가격 인상은 '불가피'하다며 단단히 버르고 있다. 철강업계 관계자는 "조선용 후판 납품 가격은 T 당 60 만원 선으로 최고점을 찍었던 2008 년 110 만원 선에 비하면 반 토막 수준"이라며 "철광석 등 원재료 가격 인상분을 반영해 후판 가격을 현실화해야 한다"고 말했다. 지난해 3 월 톤당 63 달러대에 거래됐던 철광석은 올해 초 74 달러대로 급등했다.

철강업계는 2016~2017 년 조선업 불황과 중국산 공략의 이중고가 겹쳐 후판 사업이 적자를 면치 못할 때도 '고통분담'을 이유로 가격을 유지해왔다고 주장한다. 철강업계 관계자는 "국내 철강업계가 후판 과잉공급으로 어려움을 겪을 때 조선업계는 중국산 수입을 늘리는 선택을 했다"면서 "이처럼 경제 논리로 따졌을 때 후판 가격 인상은 합리적"이라고 했다.



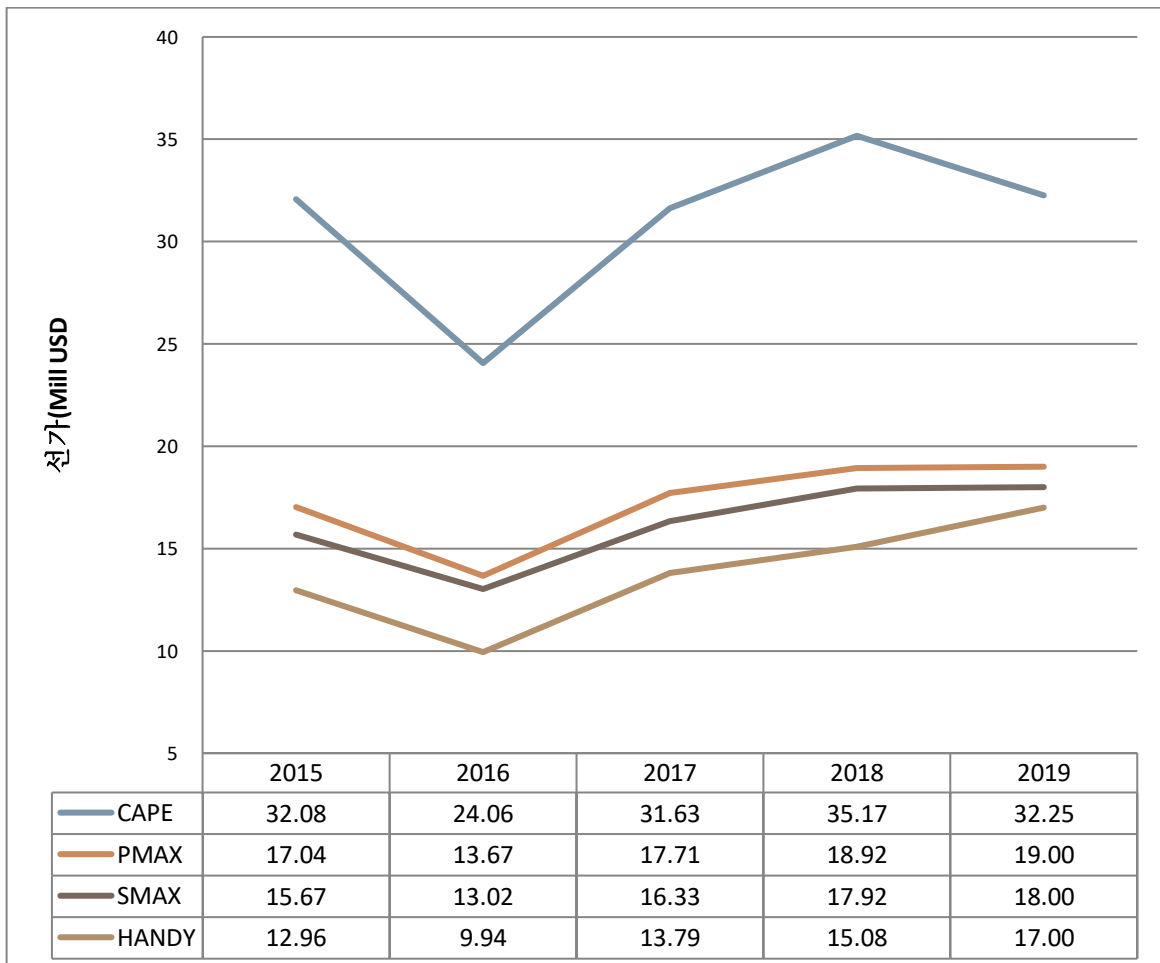
II . BULK CARRIER

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

| 연평균 선가 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|---------|---------|--------|--------|--------|
| Capesize 180K | 32.08 | 24.06 | 31.63 | 35.17 | 32.25 |
| | -31.45% | -24.99% | 31.43% | 11.20% | -8.30% |
| Panamax 76K | 17.04 | 13.67 | 17.71 | 18.92 | 19.00 |
| | -30.16% | -19.80% | 29.57% | 6.82% | 0.42% |
| Supramax 58K | 15.67 | 13.02 | 16.33 | 17.92 | 18.00 |
| | -36.04% | -16.91% | 25.44% | 9.69% | 0.45% |
| Handysize 37K | 12.96 | 9.94 | 13.79 | 15.08 | 17.00 |
| | -33.20% | -23.32% | 38.78% | 9.37% | 12.73% |

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

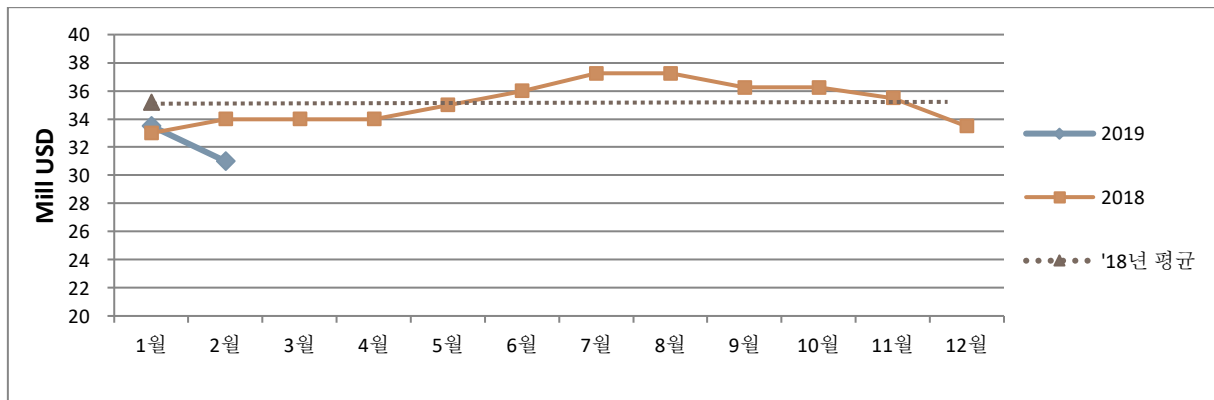




II . BULK CARRIER

| 구분 | | 1 월 | 2 월 | 3 월 | 4 월 | 5 월 | 6 월 | 평균 | |
|------|--------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2019 | CAPE 180k | 선가 | 33.50 | 31.00 | | | | | 32.25 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -11.8% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 1.5% | -8.8% | | | | | -8.3% |
| | PMAK 76k | 선가 | 19.00 | 19.00 | | | | | 19.00 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.4% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 2.7% | 2.7% | | | | | 0.4% |
| | SMAK 58k | 선가 | 18.00 | 18.00 | | | | | 18.00 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.5% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 2.9% | 2.9% | | | | | 0.5% |
| | HANDY 37k | 선가 | 17.00 | 17.00 | | | | | 17.00 |
| | | 전월대비 | 13.3% | 12.7% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 21.4% | 21.4% | | | | | 12.7% |
| 2018 | CAPE | 24.50 | 25.00 | 30.00 | 33.50 | 33.50 | 33.50 | 34.33 | |
| | PMAK | 14.50 | 15.50 | 17.50 | 18.50 | 18.50 | 18.00 | 17.71 | |
| | SMAK | 14.50 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 17.00 | 16.50 | 16.33 | |
| | HANDY | 13.00 | 13.50 | 13.50 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 13.79 | |

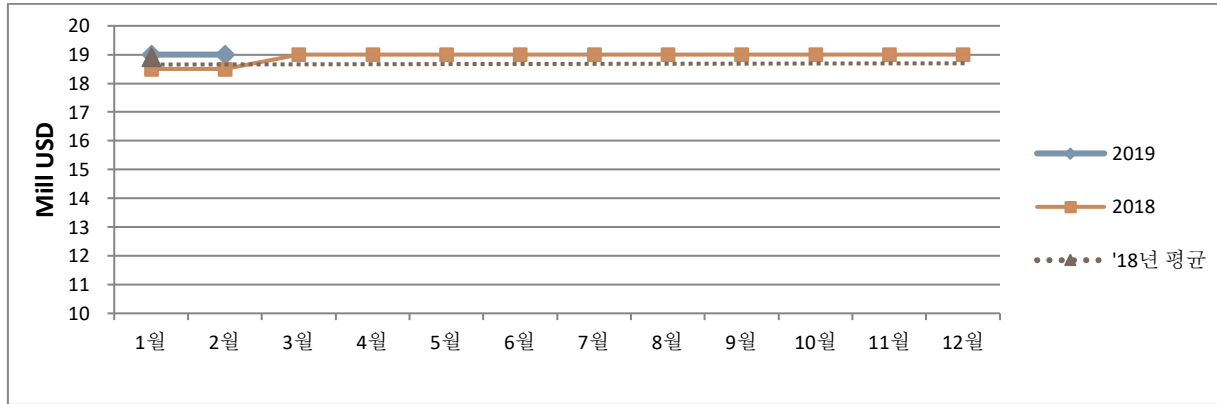
□ Cape



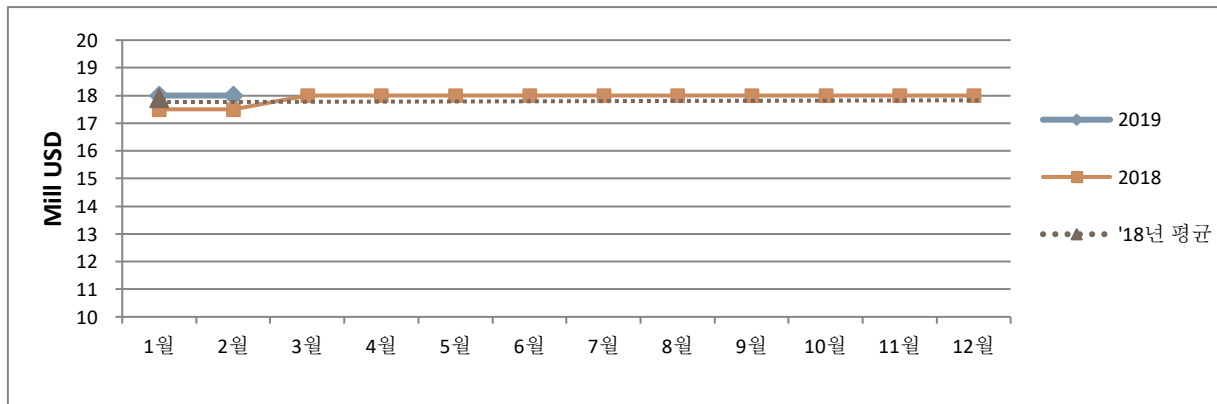


II . BULK CARRIER

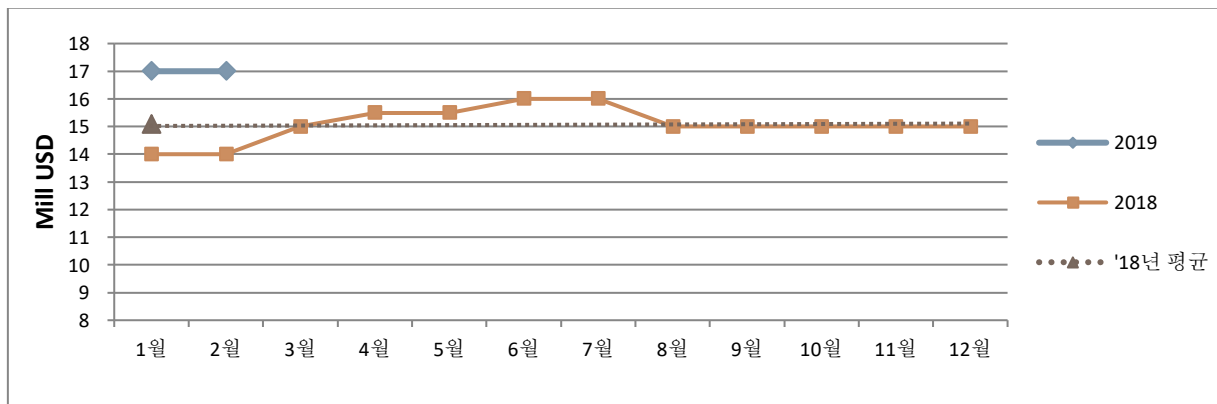
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | GEAR | PRICE | REMARKS |
|------|-----------------|--------|------|-------|-------|-----------|-------|--------------------------|
| BC | SASEBO HULL 855 | 84,700 | 2019 | JAPAN | B&W | | 32 | Taiwanese buyer |
| BC | SASEBO HULL 854 | 84,700 | 2019 | JAPAN | B&W | | 32 | |
| BC | KINGS ROAD | 74,986 | 2012 | KOREA | B&W | | 29.8 | Pakistan buyer (PNSC) |
| BC | ABBAY ROAD | 74,919 | 2013 | KOREA | B&W | | 30.8 | |
| BC | REBORN | 74,063 | 1999 | JAPAN | B&W | | 6.2 | Chinese buyer |
| BC | MINOAN FLAME | 73,937 | 1998 | JAPAN | B&W | | 6.25 | Chinese buyer |
| BC | NAVALIS | 73,144 | 1998 | JAPAN | SULZ | | 6.1 | Chinese buyer |
| BC | MANDARIN RIVER | 56,724 | 2011 | CHINA | B&W | C 4x30t | 12.75 | Chinese buyer |
| BC | MAESTRO LION | 31,857 | 1999 | JAPAN | MITSU | C 4x30t | 6 | Greek buyer |
| BC | NORD TOKYO | 28,343 | 2009 | JAPAN | B&W | C 4x30.5t | 8.5 | Greek buyer |



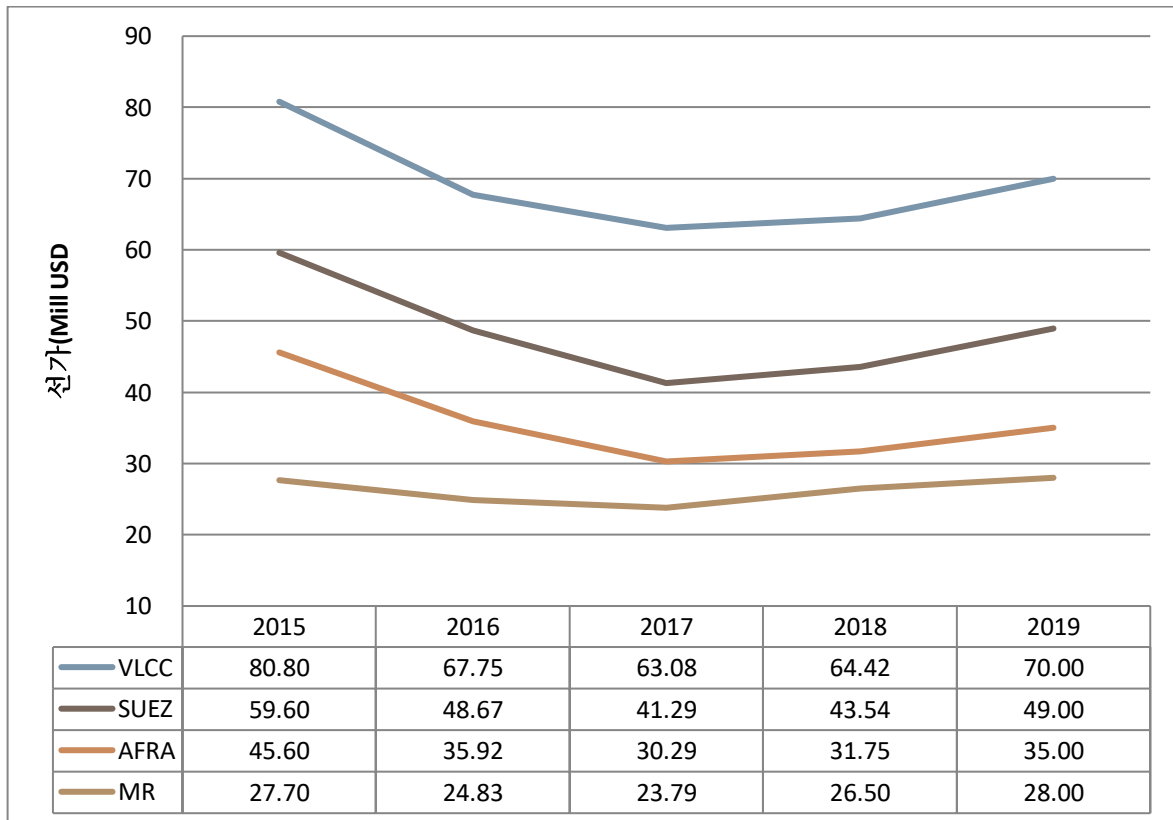
III. TANKER

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

| 구분 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------------------------------|--------|---------|---------|--------|--------|
| VLCC 310K | 80.80 | 67.75 | 63.08 | 64.42 | 70.00 |
| | 9.04% | -16.15% | -6.89% | 2.11% | 8.66% |
| Suezmax 160K | 59.60 | 48.67 | 41.29 | 43.54 | 49.00 |
| | 17.32% | -18.34% | -15.15% | 5.45% | 12.54% |
| Aframax 105K | 45.60 | 35.92 | 30.29 | 31.75 | 35.00 |
| | 17.83% | -21.24% | -15.66% | 4.81% | 10.24% |
| MR 51K | 27.70 | 24.83 | 23.79 | 26.50 | 28.00 |
| | 2.97% | -10.35% | -4.19% | 11.38% | 5.66% |
| Chemical Tanker IMO II 13K | 12.60 | 13.92 | 12.42 | 11.77 | 11.00 |
| | -3.08% | 10.45% | -10.78% | -5.20% | -6.54% |

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

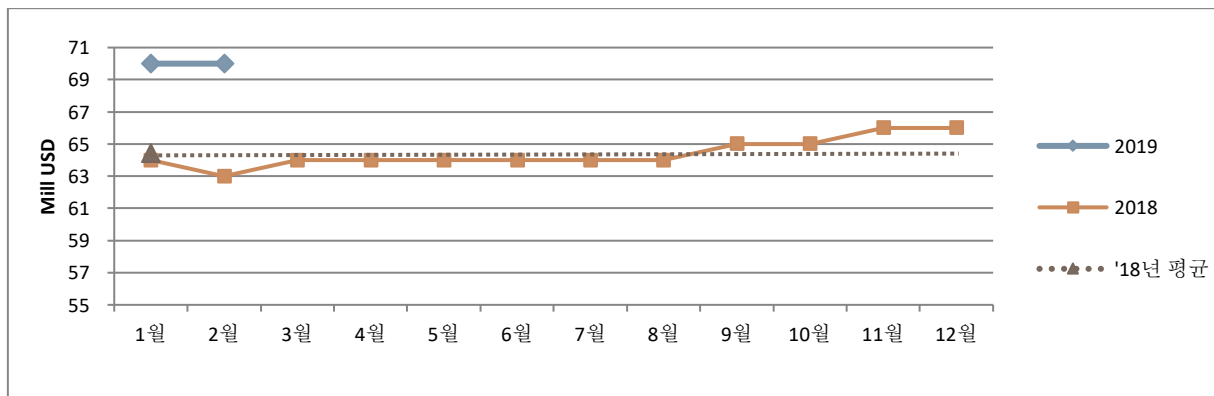




III. TANKER

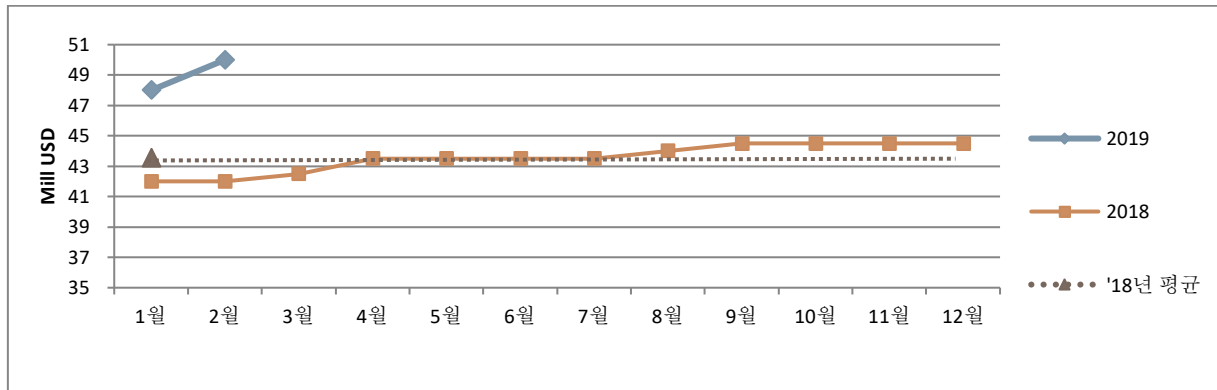
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 평균 | |
|---------------------|--------------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2018 | VLCC 310K | 선가 | 70.00 | 70.00 | | | | | 70.00 |
| | | 전월대비 | 6.1% | 8.7% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 9.4% | 11.1% | | | | | 8.7% |
| | SUEZ 160K | 선가 | 48.00 | 50.00 | | | | | 49.00 |
| | | 전월대비 | 7.9% | 14.8% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 14.3% | 19.0% | | | | | 12.5% |
| | AFRA 105K | 선가 | 35.00 | 35.00 | | | | | 35.00 |
| | | 전월대비 | 6.1% | 10.2% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 9.4% | 16.7% | | | | | 10.2% |
| | MR 51K | 선가 | 28.00 | 28.00 | | | | | 28.00 |
| | | 전월대비 | 1.8% | 5.7% | | | | | - |
| | | 전년대비 | 12.0% | 12.0% | | | | | 5.7% |
| CHEM IMO2 13K | 선가 | 11.00 | 11.00 | | | | | 11.00 | |
| | 전월대비 | 0.0% | -6.5% | | | | | - | |
| | 전년대비 | -15.4% | -12.0% | | | | | -6.5% | |
| 2017 | VLCC | 64.00 | 63.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 63.83 | |
| | SUEZ | 42.00 | 42.00 | 42.50 | 43.50 | 43.50 | 43.50 | 42.83 | |
| | AFRA | 32.00 | 30.00 | 31.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 31.50 | |
| | MR | 25.00 | 25.00 | 26.00 | 26.75 | 26.75 | 26.75 | 26.04 | |
| | CHEM | 13.00 | 12.50 | 12.50 | 12.25 | 11.75 | 11.50 | 12.25 | |

VLCC-310K

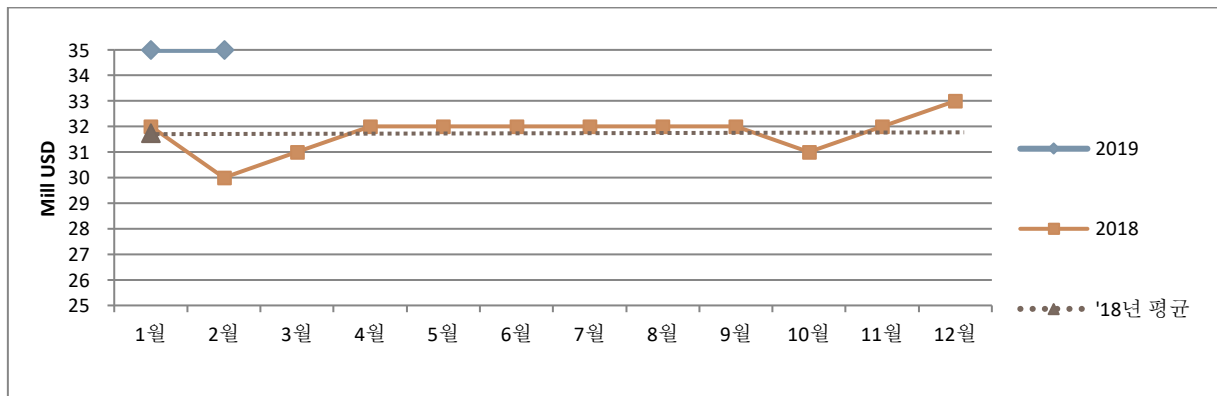


III. TANKER

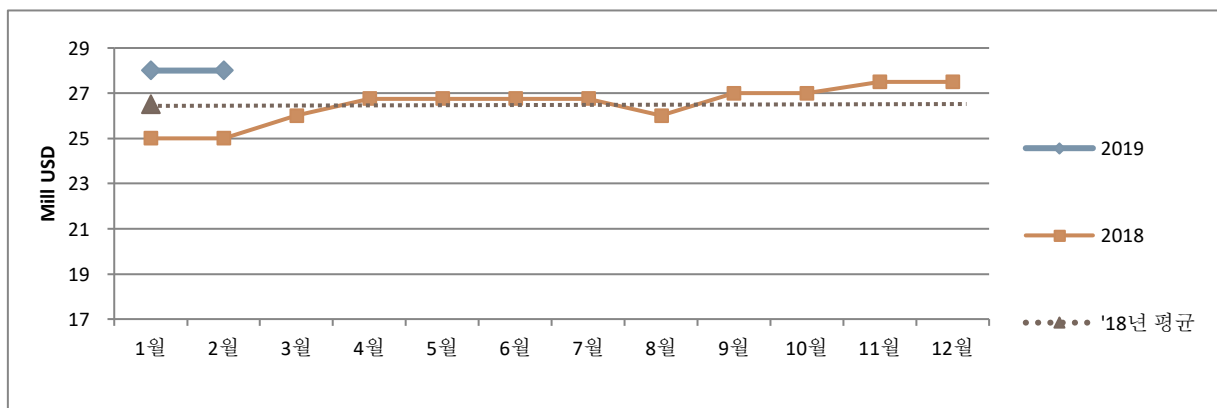
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | IMO | PRICE | REMARKS |
|--------------|---------------------|---------|------|-------|-------|-----|-------|---------------------------|
| TANKER | VL SAKURA | 298,641 | 2001 | JAPAN | B&W | | 24 | Far Eastern buyer |
| TANKER | EUROHOPE | 159,500 | 1999 | KOREA | B&W | | 12.8 | Middle Eastern buyer |
| TANKER | ENERGY TRIUMPH | 157,470 | 2018 | KOREA | WART | | 62 | Switzerland buyer |
| TANKER | TROVIKEN | 115,341 | 2006 | KOREA | B&W | | | |
| TANKER | TELLEVIKEN | 115,340 | 2005 | KOREA | B&W | | 48.5 | U. A. E. buyer |
| TANKER | TOFTEVIKEN | 115,340 | 2005 | KOREA | B&W | | | |
| OIL/ CHEM | ARDMORE SEAMASTER | 45,840 | 2004 | JAPAN | MITSU | 3 | 9.7 | Chinese buyer |
| OIL/ CHEM | CONTI HUMBOLDT | 37,602 | 2008 | KOREA | B&W | 3 | 11.75 | German buyer Bank Sale |
| OIL/ CHEM | KANDAVA | 37,300 | 2007 | KOREA | MAN | 2&3 | 11.8 | European buyer |
| OIL/ CHEM | KRISJANIS VALDEMARS | 37,300 | 2007 | KOREA | B&W | 2&3 | 11.8 | |
| OIL/ CHEM | BOW FUJI (stst) | 19,805 | 2006 | JAPAN | MITSU | 2&3 | 11.8 | Indonesian buyer |
| OIL/ CHEM | SILVER QUEEN (stst) | 8,831 | 2003 | JAPAN | B&W | 2&3 | 6.9 | Indonesian buyer |
| LPG | SURVILLE | 26,120 | 2014 | KOREA | B&W | | 31 | Undisclosed buyer |
| LPG | CRIMSON GAS 3 | 3,805 | 2012 | JAPAN | B&W | | 11 | Undisclosed buyer |
| LPG | CRIMSON GAS 2 | 3,805 | 2012 | JAPAN | B&W | | 11 | |



III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS |
|------|-------------|---------|------|-------|-----|------|------|-------|---|
| CONT | MSC DESIREE | 108,067 | 2017 | CHINA | B&W | 9408 | TEU | 90 | German buyer (Blue Star Group) 15 yrs BB to MSC |
| CONT | GH MISTRAL | 38,686 | 2006 | KOREA | B&W | 2850 | TEU | 10.5 | U.A.E buyer |
| CONT | ALIDRA | 19,143 | 2000 | KOREA | B&W | 1603 | TEU | 3.8 | Greek buyer (Victoria Oceanway) |
| CONT | DIGNITY C | 12,754 | 2012 | KOREA | B&W | 1050 | TEU | 13 | Chile buyer |

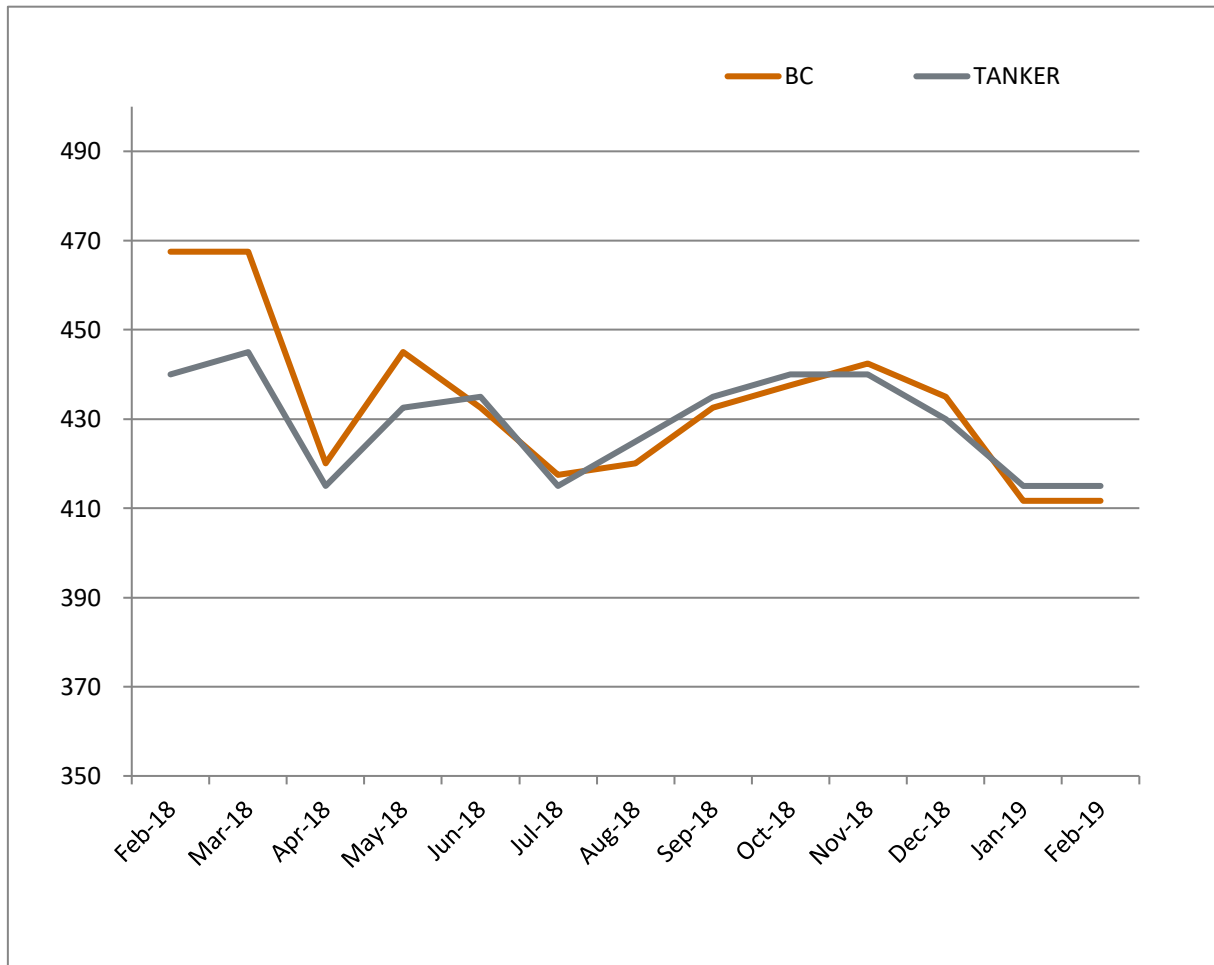


IV. DEMOLITION

1) 선가

| 해체선가 (US\$/LDT) | 2017 평균 | | 2018 평균 | | 2019 평균 | | 2018 년 2 월 | 2019 년 2 월 | | |
|--------------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전월대비) | 증감율 (전년대비) | |
| TANKER | 365.21 | 37.5% | 432.92 | 18.5% | 415.00 | -4.1% | 440.00 | 415.00 | 0.0% | -5.7% |
| BC | 370.83 | 38.5% | 440.63 | 18.8% | 411.67 | -6.6% | 467.50 | 411.67 | 0.0% | -11.9% |

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



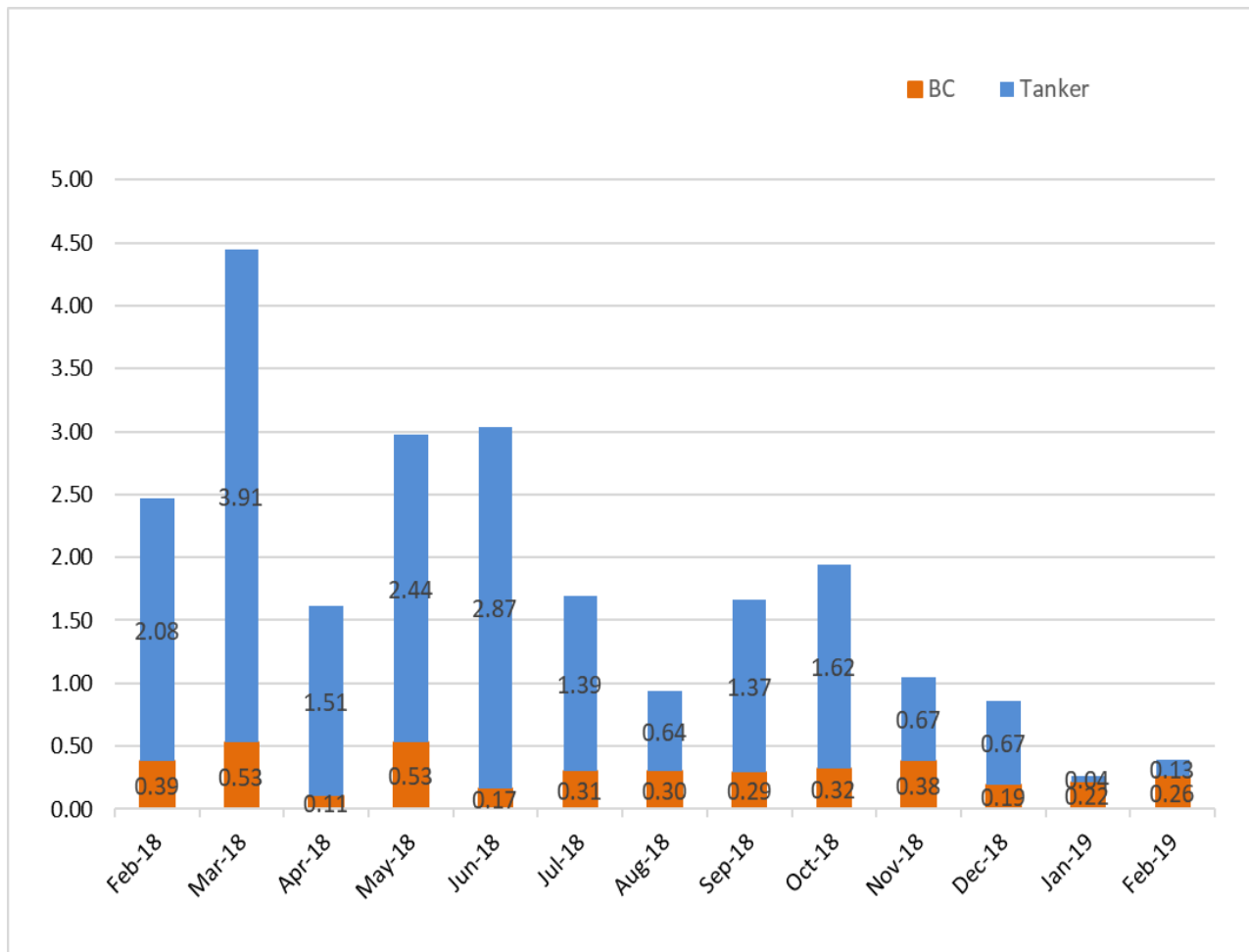


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

| 해체선 총량 | 2018 년 | | 2019 년 누적 | | | | 2018 년 2 월 | | 2019 년 2 월 | | | |
|-----------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|
| | Million DWT | No. | Million DWT | 누적율 (전년대비) | No. | 누적율 (전년대비) | Million DWT | No. | Million DWT | 증감율 (전년대비) | No. | 증감율 (전년대비) |
| TANKER | 20.86 | 195 | 0.17 | 0.8% | 6 | 3.1% | 2.08 | 17 | 0.13 | -93.8% | 2 | -88.2% |
| BC | 4.20 | 112 | 0.48 | 11.3% | 7 | 6.3% | 0.39 | 8 | 0.26 | -32.7% | 2 | -75.0% |

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

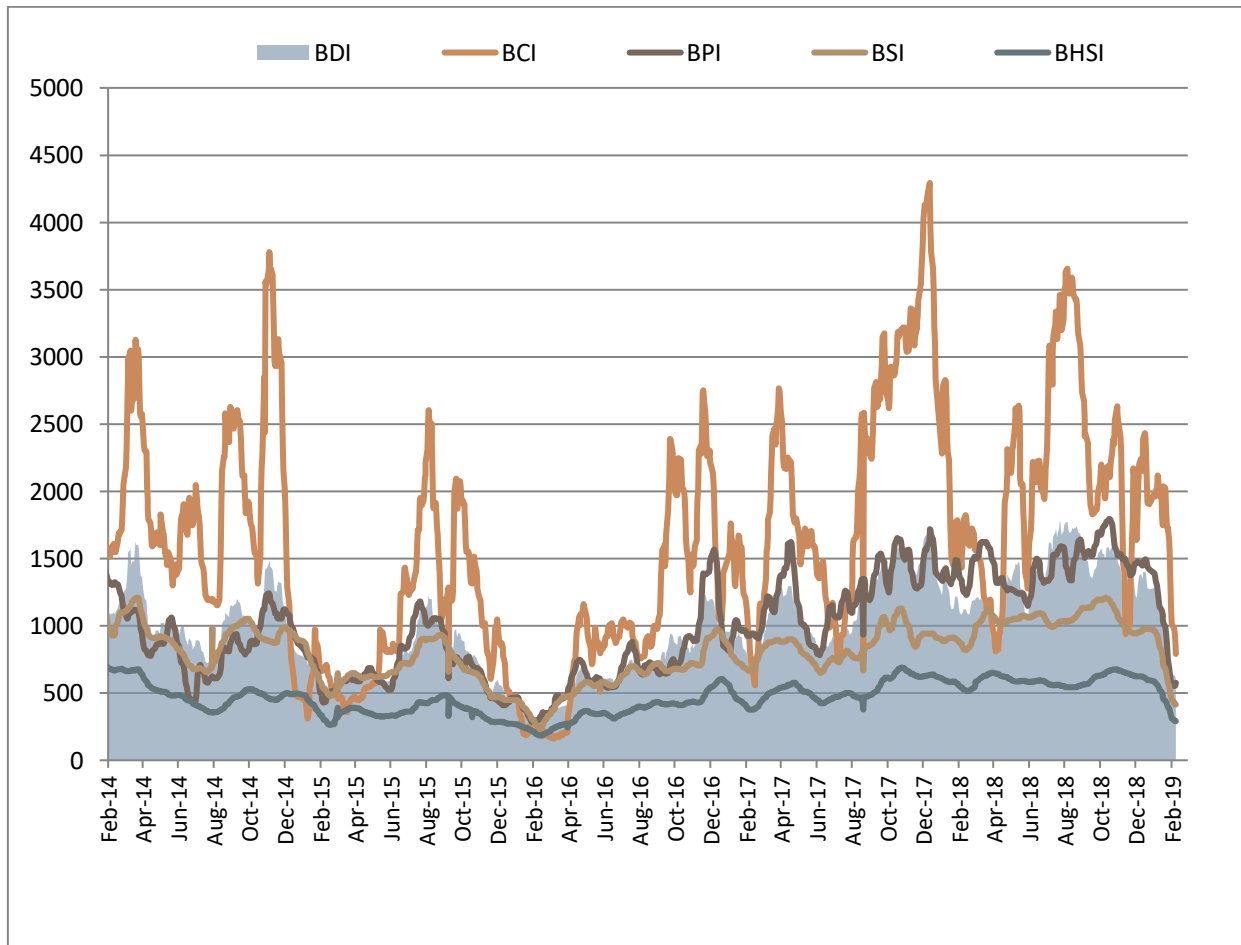
| TYPE | VESSEL | DWT | LDT | BLT | YARD | M/E | PRICE (usd/ldt) | REMARKS |
|------|-----------------------|---------|-------|------|--------|--------|--------------------|-----------------|
| BC | MG SHIPPING | 250,903 | 39778 | 1993 | JAPAN | B&W | 393 | INDIA |
| BC | KG COEN | 150,966 | 18046 | 1994 | JAPAN | B&W | 436 | BANGLADESH |
| BC | DANGJIN FRIENDSHIP | 150,877 | 18650 | 1994 | TAIWAN | B&W | 445 | BANGLADESH |
| CONT | ZIM VIRGINIA | 66,686 | 19598 | 2002 | JAPAN | B&W | 466 | AS IS Singapore |
| CONT | SALAM MULIA | 24,650 | 7506 | 1996 | JAPAN | MITSU | 442 | BANGLADESH |
| CONT | ANONA IPSA | 24,279 | 10659 | 2004 | CHINA | B&W | 420 | AS IS Singapore |
| CONT | CNP PAITA | 22,300 | 7647 | 1998 | POLAND | SULZER | 440 | INDIA |
| CONT | KOTA HASIL | 19,200 | 5312 | 1996 | JAPAN | MAN | 453 | BANGLADESH |
| PCC | PEARL ACE | 15,194 | 12739 | 1994 | JAPAN | MAN | 420 | INDIA |



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

| | 2019-02-08 | 2019-02-01 | CHANGE | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|----------|-------------|------------|
| BDI | 601 | 645 | ▼-207.00 | 1774 | 290 |
| BCI | 792 | 1014 | ▼-307.00 | 4293 | 161 |
| BPI | 574 | 560 | ▼-270.00 | 1796 | 282 |
| BSI | 415 | 450 | ▼-125.00 | 1209 | 243 |
| BHSI | 290 | 311 | ▼-56.00 | 700 | 183 |





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore | | Rotterdam | | Houston | |
|-------------------|-----------|-------|-----------|--------|---------|--------|
| IFO380 | 409.00 | ▲8.00 | 372.00 | ▲10.50 | 390.00 | ▲15.00 |
| IFO180 | 442.50 | ▲4.00 | 408.50 | ▲15.00 | 452.50 | ▲16.00 |
| MGO | 573.50 | ▲3.50 | 534.00 | ▼-1.00 | 595.50 | ▲10.00 |
| LSMGO | 577.00 | ▲1.00 | 540.50 | ▲5.50 | - | - |

❖기준일 : 2 월 8 일 기준

3) Exchange Rate

| 구분 | 2019-02-08 | 2019-02-01 | CHANGE |
|-----------|------------|------------|--------|
| 미국 달러 | 1123.40 | 1111.60 | ▲6.60 |
| 일본 엔(100) | 1023.09 | 1021.36 | ▲2.46 |
| 유로 | 1274.05 | 1272.50 | ▼-2.24 |
| 중국 위안 | 165.75 | 165.55 | ▲0.38 |

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식 - 규제 샌드박스]

■ 새로운 제품이나 서비스가 출시될 때 일정 기간 동안 기존 규제를 면제, 유예 시켜주는 제도를 말한다. 즉, 신기술·서비스가 국민의 생명과 안전에 저해되지 않을 경우 기존 법령이나 규제에도 불구하고, 실증(실증특례) 또는 시장 출시(임시허가)할 수 있도록 지원하는 것이다.

신산업, 신기술 분야에서 새로운 제품, 서비스를 내놓을 때 일정 기간 동안 기존의 규제를 면제 또는 유예시켜주는 제도이다. 이 제도는 영국에서 핀테크 산업 육성을 위해 처음 시작됐으며 문재인 정부에서도 규제개혁 방안 중 하나로 채택했다.

사업자가 새로운 제품, 서비스에 대해 규제 샌드박스 적용을 신청하면 법령을 개정하지 않고도 심사를 거쳐 시범 사업, 임시 허가 등으로 규제를 면제, 유예해 그동안 규제로 인해 출시할 수 없었던 상품을 빠르게 시장에 내놓을 수 있도록 한 후 문제가 있으면 사후 규제하는 방식이다. 어린이들이 자유롭게 뛰노는 모래 놀이터처럼 규제가 없는 환경을 주고 그 속에서 다양한 아이디어를 마음껏 펼칠 수 있도록 한다고 해서 샌드박스라고 부른다.

한편, '정보통신융합법'과 '산업융합촉진법'이 2019년 1월 17일 발효됨에 따라 규제 샌드박스 제도가 이날부터 본격 시행됐다. 이에 따라 기업들은 신기술·신산업과 관련해 규제의 존재 여부와 내용을 정부에 문의하면 30일 이내에 회신을 받을 수 있다. 만약 정부가 30일 안에 답을 주지 않으면, 규제가 없는 것으로 간주된다. 아울러 규제가 있더라도 신기술 및 신서비스의 경우 실증특례(실증 테스트)와 임시허가를 거치면 출시가 가능해진다.

[시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 "규제 샌드박스 1호는 수소차 충전소...국회에 세계 첫 설치"

규제 개혁 첫 사례로 국회에 수소충전소 설치를 허용하는 제 1호 규제 샌드박스 안건이 심의를 통과했다. 국회에 수소전기차 충전소가 들어선 것은 세계 처음이다. 11일 산업통상자원부는 관계 부처 차관 12명과 각계 전문가가 모인 '제 1차 규제 특례심의위원회'를 열고 이같이 결정했다고 밝혔다. 성윤모 산업부 장관은 "정부의 규제 혁신 4법 중 첫 번째인 규제 샌드박스의 첫 사례"라고 밝혔다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

심의 결과 현재 '국토의 계획 및 이용에 관한 법률' 등에 따라 수소충전소 설치가 제한되던 서울 양재, 탄천(물재생센터 내)에도 설치를 허용했다. 다만 현대 계동 사옥은 문화재 보호 등을 위한 소관 행정기관의 심의·검토를 전제로 조건부 승인하고, 서울시에서 별도 부지 활용계획이 있는 중랑 물재생센터는 추후 재논의하기로 했다. 국토부는 올해 6월까지 준주거·상업지역에 충전소 설치가 가능하도록 시행령을 개정할 방침이다. 이미 주요 선진국들은 도심에 수소충전소를 설치해 운영하고 있다.

국회에 설치되는 충전소는 승용차 기준 하루 50대 이상 충전이 가능한 250kg 규모로 설치할 계획이다. 이를 위해 국회 내 992㎡ 부지를 활용하기로 했다. 국회 충전소는 현대자동차가 구축하며 영등포구청의 인·허가, 한국가스안전공사의 안전성 검사 등을 거쳐 7월 말까지 완공할 예정이다. 2년간 운영(산업융합촉진법상 2년 연장 가능)한 이후 중·장기 운영 여부는 추후 검토하기로 했다. 정부는 수소전기차를 누적 기준으로 2022년 8만 1,000대, 2030년 180만 대까지 생산(내수+수출)하는 계획을 세웠다. 이를 위해 국내 수소차 시장은 내수 기준으로 2018년까지 누적 900여 대를 보급한 데 이어 올해에만 4,000대를 추가 보급할 계획이다. 하지만 1월 말 현재 운영 중인 수소충전소는 16곳에 불과하다.

도심 수소충전소 설치가 가능해지면서 관련 업계는 "각종 중첩 규제로 불가능했던 관문이 열렸다"며 반색했다. 수소전기차를 생산하는 현대자동차그룹은 11일 "수소 경제 구현과 수소전기차 보급 확대를 위해 올해 자발적으로 8곳의 수소충전소를 자체 구축하겠다"고 화답했다.

현대차그룹은 이날 ▶서울 강동구 ▶부산 사상구 ▶인천 남동구 등 도심 지역 3곳과 ▶경기 안성 ▶경기 여주 ▶경기 하남 ▶경남 함안 등 고속도로 휴게소에도 수소충전소를 추가로 구축할 예정이라고 밝혔다. 이 밖에 이달 설립 예정인 민간 특수목적법인(SPC) '하이넷'에도 출자한다. 하이넷은 2022년까지 수소충전소 100곳을 건립할 예정이다.

정성욱 한국에너지기술연구원 수소연구실장은 "규모의 경제로 갈 수 있는 마중물 역할을 한 셈"이라며 "수소 경제로 가는 길이 더 빨라질 것"이라고 평가했다. 그러나 시민들의 안전에 대한 오해와 아직은 부족한 경제성 등은 앞으로 해결해야 할 과제다.

심의회는 이 밖에도 ▶'마크로젠'의 소비자 직접 의뢰 유전자검사(DTC) 유전체 분석을 통한 맞춤형 건강증진 서비스 ▶'제이지 인더스트리'의 디지털 버스광고 ▶'차지인'의 전기차 충전용 과금형 콘센트 등도 규제 특례를 부여하기로 이날 결정했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

마크로젠은 개인 유전체 분석을 통해 사전에 질병을 인지하고 예방하는 서비스에 대해 실증 특례를 신청했다. 기존 12 개 외에 전립선암·대장암·위암·폐암·간암·뇌졸중·파킨슨병 등 13 개 항목에 대한 유전자검사 실증이 추가로 허용됐다.

버스 광고의 경우 외부 조명광고와 패널 설치로 인한 중량 증가에 특례를 적용해 버스 디지털 광고를 하도록 허가했다. 현행 자동차관리법에서는 튜닝으로 인한 자동차 중량 증가를 금지하다 보니 디지털 광고를 할 수 없었다. 전기차 충전용 콘센트는 플러그 형태의 충전기를 갖춘 경우에만 사업자로 등록하던 것에서 이제는 일반 콘센트도 가능해졌다.

[출처: 중앙일보, 2019.02.12]



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)

Sally Kim (김윤희 사원)
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-3161-5964
 snp@stlkorea.com
 sally@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