

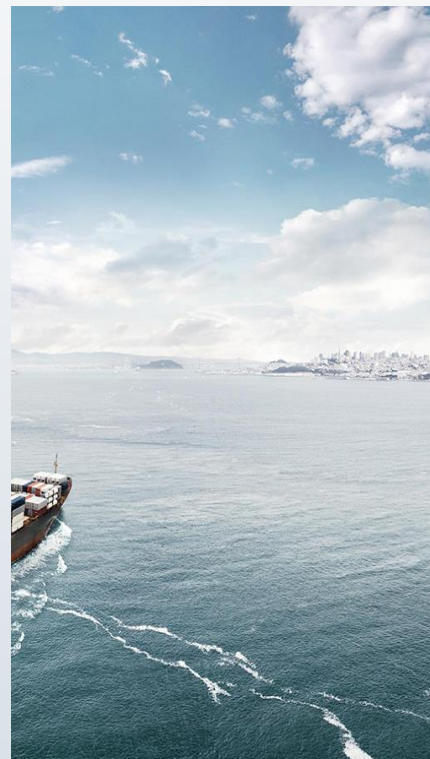


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.249

Updated May 21, 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	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
STL News & Information	22
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. 신조선 연비규제, 컨선 등 일부 선종 2022 년으로 앞당겨

IMO(국제해사기구)의 제 74 회 해양환경보호위원회(MEPC74)가 13 일부터 17 일까지 영국 런던에서 개최됐다. 일본 정부는 온실효과가스(GHG) 배출 감축을 위해 연비성능이 낮은 현존선의 엔진 출력 제한을 주축으로 한 새 제도를 제안했다.

국제해운이 2030 년을 목표로 내세운 평균 연비 40% 개선을 목표로 2023 년까지 국제조약으로서 도입하기 위한 국제교섭이 행해진다. 또 EEDI(신조선 연비규제)에 관해서는 2025 년부터 개시 예정인 PHASE 3 을 컨테이너선 등 일부 선종에 대해 2022 년으로 앞당긴다.

MEPC74 에서는 국제해운의 탈탄소화를 위해 새로운 GHG 배출 감축대책에 대해 일본을 포함 약 20 개가 넘는 대책이 제안됐다. 일본 제안은 설계·사양을 기초로 한 현존선의 연비 성능을 산정해 연비 성능이 기준치를 밑돈 경우 엔진 출력제한이나 에너지절약 기기의 추가 탑재, 연료전환 등에 의한 개선을 요구한다.

출력제한 후에 대해서는 MARPOL(해양오염방지) 조약에 의거하는 검사·증서 시스템에 의해 개선 후의 연비성능을 인증하는 체제도 구축한다. 제안이 실현되면 신조선으로의 대체 수요 환기와 에너지 절약 기술 개발 촉진이 기대된다.

실연비 규제와 운항 속도 규제 등 다른 국가의 제안은 단점도 많아 일본 제안에 높은 지지가 모였다는 것이다. 올해 11 월과 내년 3 월 GHG 중간작업부회를 설치해 각 제안의 평가와 내용 검토를 가속시켜 간다.

EEDI 에 관해서는 개시를 앞당김과 더불어 규제치를 지금까지의 30% 내지 최대 50%의 CO2(이산화탄소) 감축을 결정했다. 2022 년에 규제가 개시되는 것은 컨테이너선, LNG·LPG 선, 일반 화물선 3 가지 선종이다. 컨테이너선은 크기 별로 30% 내지 50%의 감축 규제를 적용한다. 벌커·탱커와 RORO 선, 냉동운반선은 중전과 같이 2025 년부터 개시되고 감축 목표도 30% 이상으로 변함없다. 하지만 40 만중량톤의 초대형 벌커에 새로운 EEDI 기준치를 마련한다.

내년 3 월의 MEPC75 에서 정식으로 MARPOL 조약 개정을 채택할 예정이다.

I . ISSUE & TREND

2. 조선시장 향후 생존키워드는 '구조조정·LNG 선·환경규제'

국내 조선업계가 올해도 액화천연가스(LNG)선을 중심으로 수주 훈풍을 이어가고 있다. 탱크선 컨테이너선, 여기에 최근 LNG 선 발주량이 늘어난 덕에 건조 기술력이 우수한 국내 조선사들은 호재를 맞고 있다.

다만 업황회복의 바로미터인 신조선가는 아직도 조선사들이 만족할 만한 수준에 이르지 못했다. 게다가 산업 내 구조조정과 앞으로 다가올 환경규제도 조선사들에게 불확실성으로 작용할 전망이다. 나이스신용평가 김연수 선임연구원은 2019년 이후 조선시장에서 새로운 변수로 떠오를 주요 키워드를 제시했다.

■ 한국조선 공멸보다는 구조조정 통한 공존 필요

국내 대형조선사들이 과잉경쟁을 통한 공멸보다는 산업 내 구조조정을 통한 공존을 선택할 수밖에 없을 것으로 보인다. 탱크선 컨테이너선 LNG 선을 중심으로 수주량을 늘려 조선시장에서 지위를 유지하려면 구조조정을 통한 공존이 필요하다는 진단이다.

과거와 비교해 변화하고 있는 글로벌 수주 환경은 중국 일본 등 경쟁국들과 치열한 경쟁을 벌이고 있는 국내 조선사들에게 큰 영향을 미치고 있다. 대형조선 '빅 3'로 불리는 현대중공업 삼성중공업 대우조선해양은 탱크선 컨테이너선 LNG 선에서 경쟁국 대비 상대적으로 우위를 보이고 있으며, 기타 선종인 벌크선 중소형탱크선 컨테이너선에서는 이웃 국가들과 치열한 수주 경쟁을 벌이고 있다.

김 연구원은 한국조선사들의 신규 수주가 과거엔 전 선종별 발주 추세와 맥락을 같이 했다면, 최근에는 비교우위에 있는 특정 선종에 큰 영향을 받고 있다고 지적했다.

현대중공업의 대우조선해양 최종 인수에도 노사 갈등과 기업결합 심사 등 많은 변수들이 존재하고 있다. 따라서 예상 대비 시일이 소요될 가능성이 상당 부분 존재해 인수 불발 가능성도 배제할 수 없다.

다만 국내 조선업의 전반적인 환경 변화를 고려할 때 대형조선사의 구조조정은 구체적인 방식의 변화에도 필연적으로 나타날 수밖에 없을 것으로 보인다.

I . ISSUE & TREND

■ LNG 선 낮은 신조선가·운임 조선시장에 악재

재작년부터 발주량이 크게 늘어나며 국내 조선사들의 대표 먹거리로 자리매김하고 있는 LNG 선의 향후 불확실성도 존재하고 있는 것으로 나타났다. 향후 LNG 선 발주 증가가 조선사들의 실적개선에 긍정적으로 작용하지만, 과도한 수주잔고, 운임의 높은 변동성, 저조한 신조선가 지속 등이 불확실성을 키울 수 있는 잠재적 위험군으로 지목됐다.

LNG 선은 과잉투자과 이에 따른 투자급감이 반복되는 특성을 보여왔다. 실제 수급 전망치보다 투기적 발주에 의한 시장이 크게 등락하는 특징이 존재해 왔던 것이다.

실제로 2004~2006 년, 2011~2015 년 LNG 선 수주 호황 후, 과잉 발주에 따른 LNG 선 선복량 급증으로 LNG 선 가동률 저하와 운임 하락이 이어졌고 이후 3~4 년 동안 극심한 조선시장 불황이 찾아왔다. 2018 년 기준 LNG 선의 수주잔고 비율은 25.3%를 보였다. 조선업 평균 수주잔고 비율 10% 내외와 비교하면 최근 LNG 선 발주가 과도하게 집중된 걸 알 수 있다.

운임 변동과 낮은 신조선가도 LNG 선으로 수주량을 늘리고 있는 조선사들에게 악재로 작용할 수 있다. 지난해 중국의 LNG 수요 급증과 유럽의 수급 불안 등으로 LNG 선 운임은 하반기 반짝 상승했지만, 올해 들어 다시 빠르게 하락하며 큰 폭의 변동성을 보이고 있다.

글로벌 LNG 시장이 국제 원유시장 대비 영세한 점, LNG 선 시장이 아직까지 전체 조선업 내 비중이 크지 않다는 점, 투기적 수요가 LNG 선 발주에 크게 영향을 미치는 점 등이 LNG 선시장에 기본적으로 내재된 불확실성으로 판단된다.

이 밖에 LNG 선 발주 증가에도 회복하지 못하고 있는 LNG 선 신조선가는 조선사들의 불확실성을 키우고 있다고 지적했다. 2016 년 이후 주요 원재료 가격 인상은 지속되고 있는 반면, LNG 선 신조선가는 저조한 흐름을 이어가고 있어 향후 조선사들의 영업수익성 개선을 제한할 것으로 예상된다.

■ SOX 배출규제 조선시장 큰 변화 이끌 것

2020 년 국제해사기구(IMO)의 선박 황산화물(SOX) 배출 규제도 조선사들의 향후 행보를 가늠할 수 있다는 점에서 주목된다. 배출 규제가 단기적으로는 조선시장에 미치는 영향이 크진 않지만 중장기적으로는 큰 변화를 이끌 것으로 보인다.

I . ISSUE & TREND

전 세계 선주들은 2020년 1월 1일 이후 배출 규제에 따라 단기적으로 저유황유 사용, 중장기적으로 LNG 추진선박 신조를 선택할 전망이다. 영국 클락슨은 2019~2024년 LNG 선 발주 척수가 최대 467 척에 달할 것으로 내다봤다. 내년엔 68 척이 조선시장에 쏟아져 나오며, 2024년 한 해엔 100 척에 달하는 발주가 몰릴 것으로 예상된다.

다만 아무리 LNG 선 발주전망이 밝아도 건조 단가가 크게 늘어나지 못한다면 조선사들의 수익성은 제자리걸음에 그칠 가능성이 크다. 김 연구원은 조선사들의 경쟁 심화로 신조 가격이 상승하지 못하는 상황이 발생한다면 기업들의 수익성 개선에 빨간불이 들어올 수 있다고 강조했다. 향후 신조 수주량이 과거 호황기 수준으로 증가하는 건 어려울 전망이다.

국내 조선업이 고부가선종인 초대형탱크선 컨테이너선 LNG 선을 중심으로 경쟁우위를 확보한 대형조선사의 재편 속도가 더욱 가속화될 것이다.

3. 트럼프 中 관세인상 후폭풍...해운시장 타격 불가피

미국이 2,000억달러 규모의 중국산 수입품에 관세율을 인상하면서 해운업계에 긴장감이 감돌고 있다. 미국은 5월 10일 오전 12시 1분부터 2,000억달러, 5745개의 중국 수입품에 부과되는 관세율을 10%에서 25%로 인상했다. 지난해 9월 2,000억달러 규모 중국산 제품에 대한 관세율을 10% 인상한 지 8개월 만에 이뤄지는 추가 보복이다.

미국의 관세율 인상에 해운업계는 물동량 감소를 우려하고 있다. 미중 무역 분쟁 여파로 지난해 12월 28%의 증가율을 기록했던 중국발 미국행 화물은 올 들어 마이너스성장으로 돌아섰다. 1월 -1%에서 2월에 -13%로 하락 폭이 확대됐고 3월에도 -11%의 두 자릿수 감소세를 이어갔다.

지난해 12월 68%에 이르던 중국발 화물 점유율 역시 1~2월 62%로 떨어진 뒤 3월엔 53%로 급락했다. 베트남 등 중국 이외의 화물량 증가가 기대되지만 북미항로 전체를 상쇄하지는 못할 것으로 선사들은 전망하고 있다.

부정기선시장도 미국의 이번 조치에 촉각을 곤두세우고 있다. 무역협상이 교착상태에 빠져 중국 경기가 악화되면 철광석·원유 수요 감퇴를 초래할 수 있다. 수요 부진은 벌크선·탱크선 시황 하락을 불러와 선사들에게 악재로 작용하기 마련이다.

I . ISSUE & TREND

■ 무역분쟁 장기화 우리기업에 악영향

한국무역협회 통상지원단은 보고서를 통해 이번 미국의 관세보복 조치가 지속될 경우 한국에서 미국으로 수출을 진행하고 있는 기업들의 관세 부담이 더욱 커질 것이라고 경고했다. '메이드 인 차이나' 즉, 중국에 생산거점을 두고 미국으로 수출하는 우리 기업과 중국이 원산지인 제품을 미국으로 수출하는 기업들의 부담이 나타날 거란 설명이다.

양국이 추가협상의 빌미를 남겨두고 있지만 이번 미국의 조치는 우리나라 수출기업들의 목을 더욱 옥죄 것으로 우려된다. 미국의 추가 관세 보복은 이달 10일 중국에서 출발한 중국산 제품부터 부과된다는 점에서 실제 관세는 중국산 화물이 선박편으로 미국에 들어오는 약 3~4주 후가 될 것으로 예상된다. 협회는 "중국이 원산지인 상품을 수출하는 기업들은 당분간 추이를 지켜보며 선적 시점을 조정할 필요가 있다"고 조언했다.

다만 이번 인상 조치가 우리 수출기업에게 악재로 다가오는 것만은 아니다. 우리나라 기업들의 관세 부담률은 중국에 비해 상대적으로 부담이 덜한 편이다. 중국 제품의 경우 미국에서 평균 14.7%를 부담하는 반면, 한국산은 한미 자유무역협정(FTA) 활용 시 평균 0.4%의 관세를 부담하게 된다.

실제로 미국의 관세 부과 영향으로 올해 1분기 중국의 대미 수출은 8.8% 감소한 반면, 같은 기간 우리나라 수출은 12.9% 증가했다. 중국의 수출 부진이 우리나라에겐 반사이익이 된 셈이다.

협회는 "이번 인상조치가 지속될 경우 미국시장에서 중국 제품과 경쟁하는 우리 기업들은 확대된 관세율 격차를 적절히 활용할 수 있도록 기회를 모색할 필요가 있다"고 말했다.

미중 무역협상이 극적으로 타결되더라도 양국의 갈등은 상당기간 지속될 전망이다. 따라서 우리 기업들은 위험 분산을 위한 제 3의 생산거점을 모색하고 시장 다변화 노력을 지속해야 한다는 게 협회의 주장이다.

■ 미중 무역분쟁 한국수출 1조원 감소

협회는 미국이 중국산 수입품에 관세율을 인상하면서 우리나라의 대세계 수출이 8억 7,000만달러 이상 감소할 거란 비관적인 전망도 내놴다. 한화로 따지면 1조원을 초과하는 금액이다.

업종별로는 전자부품, 철강제품, 화학제품 등 중간재와 자본재를 중심으로 수출에 부정적인 영향이 있을 것으로 나타났다. 미국의 대중 무역제재 품목이 자본재와 중간재에 집중돼 있어 한국의 대중 수출 중 가공무역 비중이 높은 반도체 전기기기 철강 등의 품목에 영향이 있을 것으로 보인다.

I . ISSUE & TREND

우리나라의 대중 수출 비중은 26.8%, 대미 수출비중은 12.1%를 차지한다. 특히 대만 한국 일본 독일 등의 국가들이 대중국 수출에서 중간재 비중이 커 수출피해가 클 것으로 예상했다. 우리나라의 대중국 수출에서 중간재 비중은 79%에 달한다.

협회는 무역분쟁의 간접적인 영향까지 고려할 경우 1 조원보다 더 큰 피해가 있을 거라는 우려도 내놨다. 관세의 직접적인 영향뿐만 아니라 기업의 투자지연, 금융시장 불안, 유가하락 등과 같은 간접적인 영향도 무시할 수 없을 만큼 크기 때문이다.

끝으로 협회는 향후 미중 무역분쟁이 무역 불균형 해소와 구조적 이슈가 포함된 패권경쟁이라는 2 가지 방향으로 전개될 것으로 전망했다.

협회는 "미중 무역협상의 목표가 단기적 무역 불균형 해소에 있다면 양국은 모두가 유리해지는 절충안을 선택해 '협력'을 모색할 가능성이 크다"면서도 "미국의 전략적 목표가 패권 유지를 위해 구조적 이슈까지 해소하는 데 있을 경우 중국과 강대강 대치로 무역분쟁은 장기화될 가능성이 크다"고 예측했다.

4. 원·달러환율 1200 원 넘을까... 변수 셋

'미중 무역갈등·위안화·외환당국'

원·달러 환율이 어디까지 치솟을까. 심리적 마지노선으로 여겨져온 원·달러 환율 1,200 원 돌파가 코앞이다. 지난 17 일 원·달러는 1,195.70 원에 마감했다. 1,200 원선 돌파는 우리 경제가 위험하다는 신호처럼 여겨지는 숫자다. 단기간내 급격히 치솟은 환율에 외국인 자본유출과 이에 따른 환율의 추가 상승 우려가 나온다.

전문가들은 원화 가치를 좌우할 변수로 △미·중 무역갈등 △위안화 절하 △당국 개입 여부 등 세가지를 꼽는다. 최악의 시나리오는 미·중 무역갈등이 심화하면서 중국 당국이 위안화 절하를 용인할 경우다. 위안화가 달러당 7.0 위안을 돌파하면 원·달러는 1,230~1,240 원까지 상승 가능하다는 게 외환시장 전문가들의 관측이다.

다만 상단으로 여겨지는 1,200 원선이 돌파할 경우 그간 환율 상승을 사실상 용인해왔던 당국의 개입과 수출업체들의 네고 물량 출회로 인해 환율이 다시 조정을 받을 것으로 보인다.

I . ISSUE & TREND

■ 미·중 무역갈등

원·달러 환율은 한국의 경기선행지수보다 미국 공급관리협회(ISM) 제조업지수와 상관관계가 더 높았다. 대외 수출 의존도가 높은 우리 경제 구조상 환율은 미국, 중국 등 주요국 경기흐름과 수출입 지표에 주로 연동해왔다.

미·중 무역갈등 심화로 환율 변동성이 확대된 것도 마찬가지다. 실제 지난 한달간(4월 18일~5월 17일) 달러화가 0.54% 상승하는 동안 원화는 달러대비 4.85%나 절하해 호주달러, 대만달러와 함께 미·중 무역분쟁의 최대 피해 통화가 됐다.

우리나라 총수출의 26%가 대중국 수출이고, 중간재로 한정하면 70% 정도가 중국으로 향한다. 여기에 지난 1분기 한국의 국내총생산(GDP) 증가율이 경제협력기구(OECD) 가입국 가운데 최악의 성적을 내면서 한국은행의 기준금리 인하 기대가 높아진 탓에 원화는 어느 통화보다 크게 절하된 상황이다.

그러나 골이 깊으면 산 역시 높다. 달러화와 과도하게 괴리된 채 급등하는 현상이 오래가기는 힘들다. 미중 무역협상의 긴장 완화에 따라 하락폭도 클 수 있다.

■ 위안화

달러 대비 위안화의 7.0 위안 돌파 여부도 환율의 추가 상승 가능자다. 달러·위안화가 7.0 위안을 돌파할 경우 원·달러 환율은 1,230~1,240 원선까지 내줄 것으로 외환시장 전문가들은 내다보고 있다.

위안화 고시환율은 7거래일 연속 절하돼 지난 17일 6.8859 위안으로 고시됐다. 아직은 6.9 위안 지지력이 강하지만, 중국이 미국의 관세에 맞서기 위해 위안화 절하 카드를 꺼내들 수 있다는 분석도 있다. 이는 중국의 '결사항전' 신호탄이다. 중국 제품의 가격 경쟁력이 강화해 미국 관세 부과를 무력화할 수단이 될 수 있기 때문이다.

위안화 환율이 달러당 7 위안을 넘어서는 것은 원화 급등에 최악의 시나리오가 될 수 있다. 7 위안은 글로벌 금융위기가 발생했던 2008년 5월이 마지막이었다.

■ 당국 개입

당국은 지난주 초반하더라도 원화 절하가 과도하지 않다는 진단을 내리며 환율 상승을 사실상 용인했다. 이 때문에 수출업체를 비롯한 환율 상단대기 물량이 행방불명되면서 1,190 원 목전까지 환율 상승을 허용했다.

I . ISSUE & TREND

그러나 환율 급등세가 진정되지 않자 지난주 말 당국의 구두개입이 나왔다. 당국은 1,200 원선을 넘어서는 것은 경제에 잘못된 시그널을 줄 수 있는 선으로 본다. 우리 경제의 '위험 신호'로 여겨지는 마지노선으로 보는 것이다.

실제 지난 16 일 서울외환시장에서 원·달러 환율이 1,190 원을 돌파하자 당국의 구두개입이 나왔다. 외환당국 관계자는 "환율이 너무 빨리 간다"며 "과도한 변동성을 우려하고 있고 지나친 쓸림이 있는지 예의 주시하고 있다"고 말했다.

전승지 삼성선물 연구원은 "미·중 무역 긴장이 지속되고 있으나 위안화 환율은 아직 6.9 위안을 넘어서지 않고 있어 원·달러 환율도 하방 경직성을 이어갈 것으로 보인다"며 "당국이 환율 방어 의지를 드러낸 가운데 '빅 피겨'(1,200 원)를 앞두고 당국의 대응에도 시장이 주목하고 있다"고 설명했다.



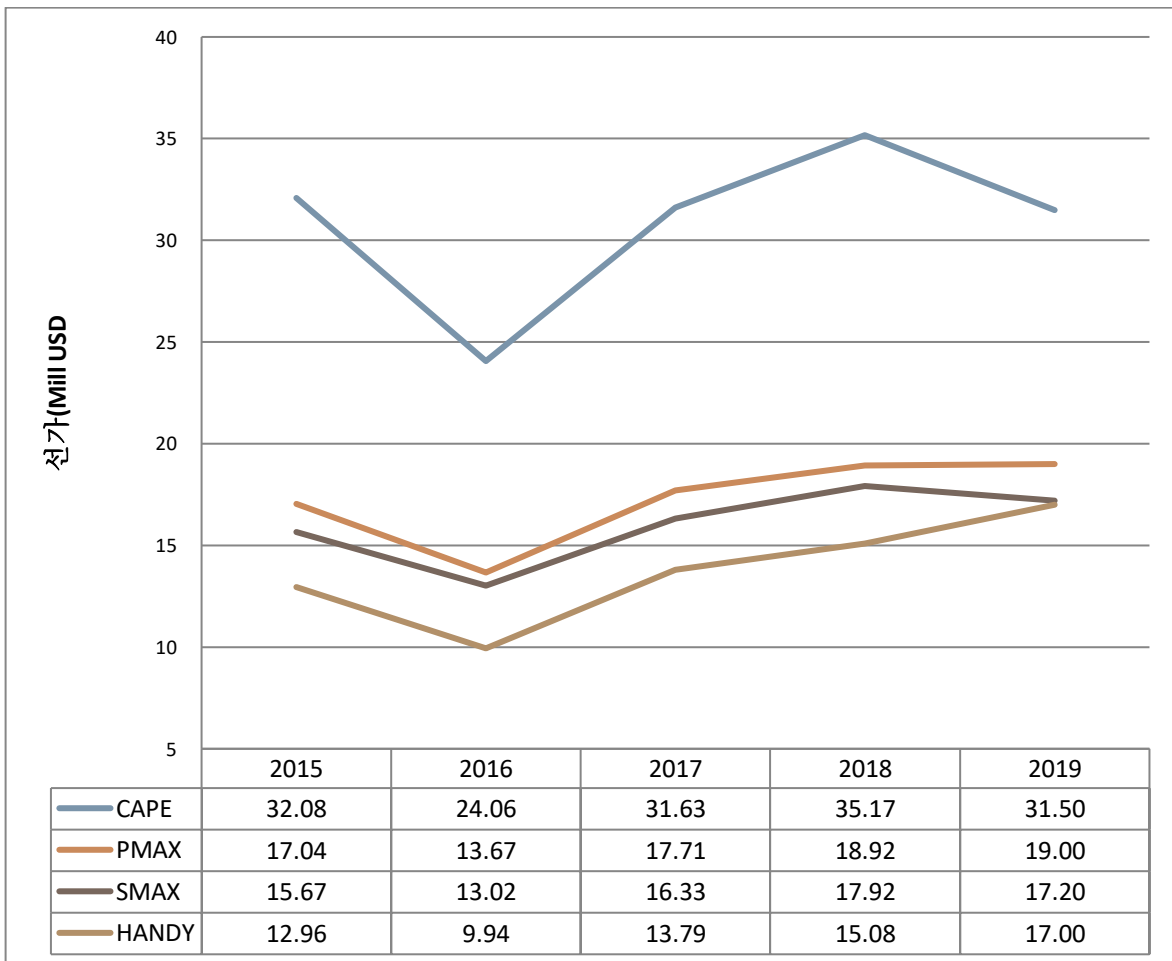
II . BULK CARRIER

(◆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	31.50
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.44%
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	17.20
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.02%
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)

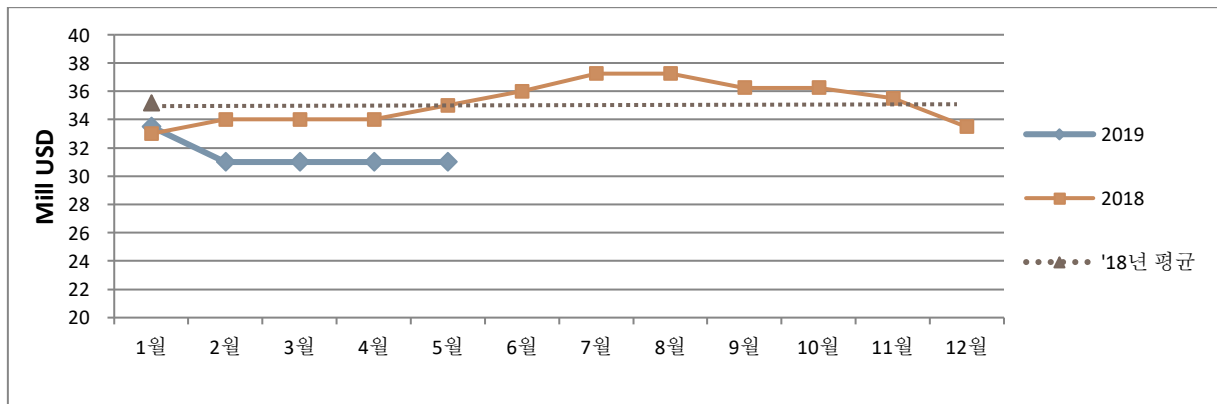




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00		31.50
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%		-10.4%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00		19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%		0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00		17.20
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%		-4.0%
HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00		17.00	
	전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-	
	전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%		12.7%	
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00		35.17
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00		18.92
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00		17.92
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00		15.08

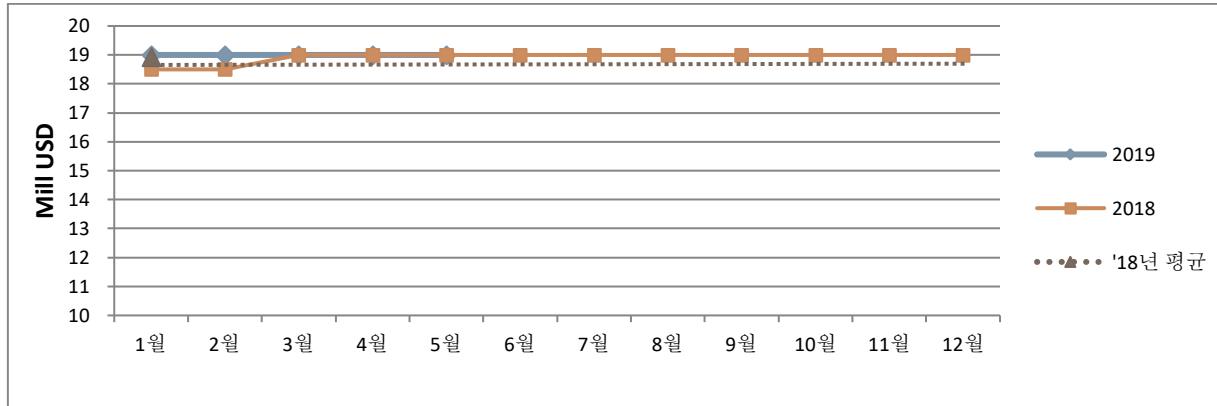
□ Cape



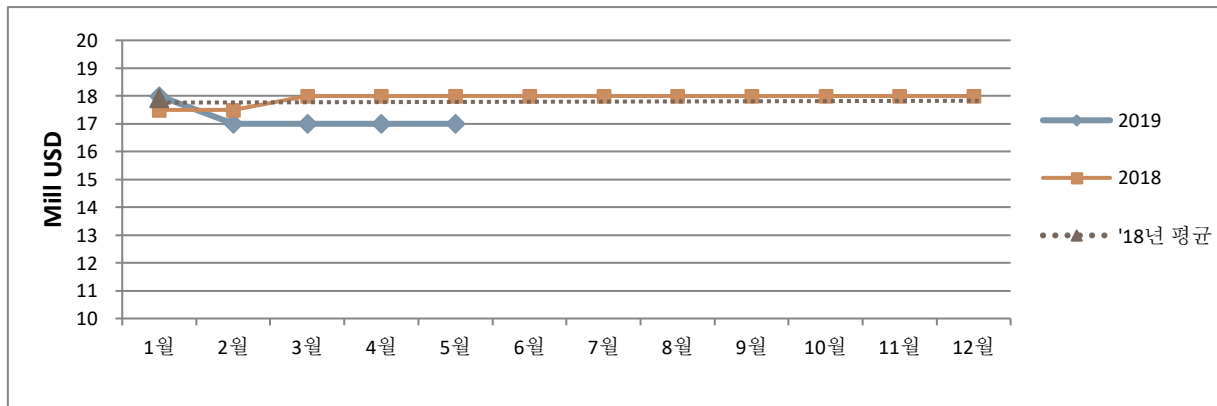


II . BULK CARRIER

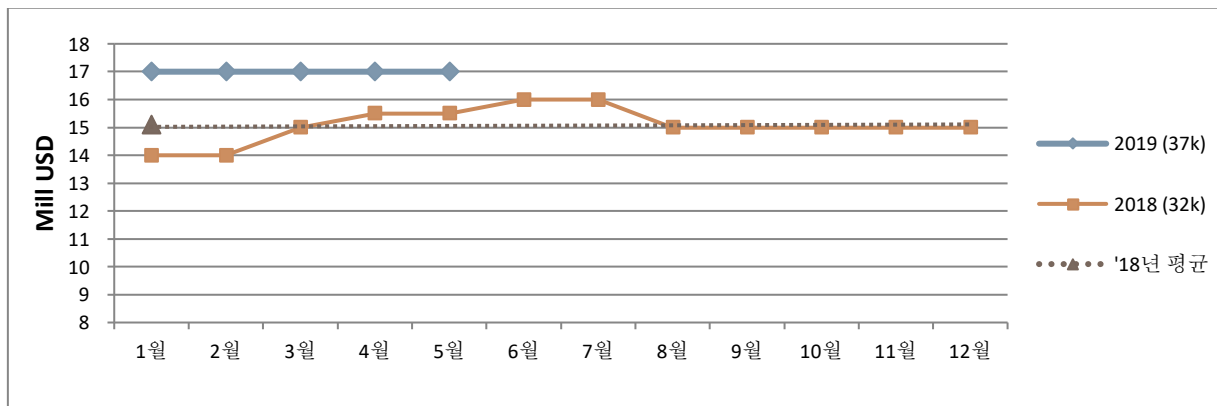
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MARITIME POWER	176,346	2005	JAPAN	B&W		13-13.5	Greek buyer
BC	TRITON GANNET	78,821	2009	JAPAN	B&W		13.8	Greek buyers (Pavimar)
BC	LAKE DAHLIA	78,802	2009	JAPAN	B&W		13.8	
BC	RODON AMARANDON	74,090	2001	JAPAN	B&W		6.5	Chinese buyer, DD due Nov '19
BC	DELFA	53,594	2005	CHINA	B&W	C 4x35t	7.6	Vietnamese buyer
BC	NITON COBALT	52,471	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Undisclosed buyer
BC	NAVIOS VECTOR	50,296	2002	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.9	Undisclosed buyer
BC	BEAGLE VI	18,320	2001	JAPAN	B&W	C 3x30t	4-4.7	Cypriot buyer
BC	CONCORD EXPRESS	10,613	1999	JAPAN	B&W	C 2x30t, D 2x30t	1.9	Taiwanese buyer, SS/DD due Dec '19
GC	TONG CHENG 702	7,229	2011	CHINA	YAN	C 2x25t	2.9	Chinese buyer (Zhejiang Gaoxin), action sale



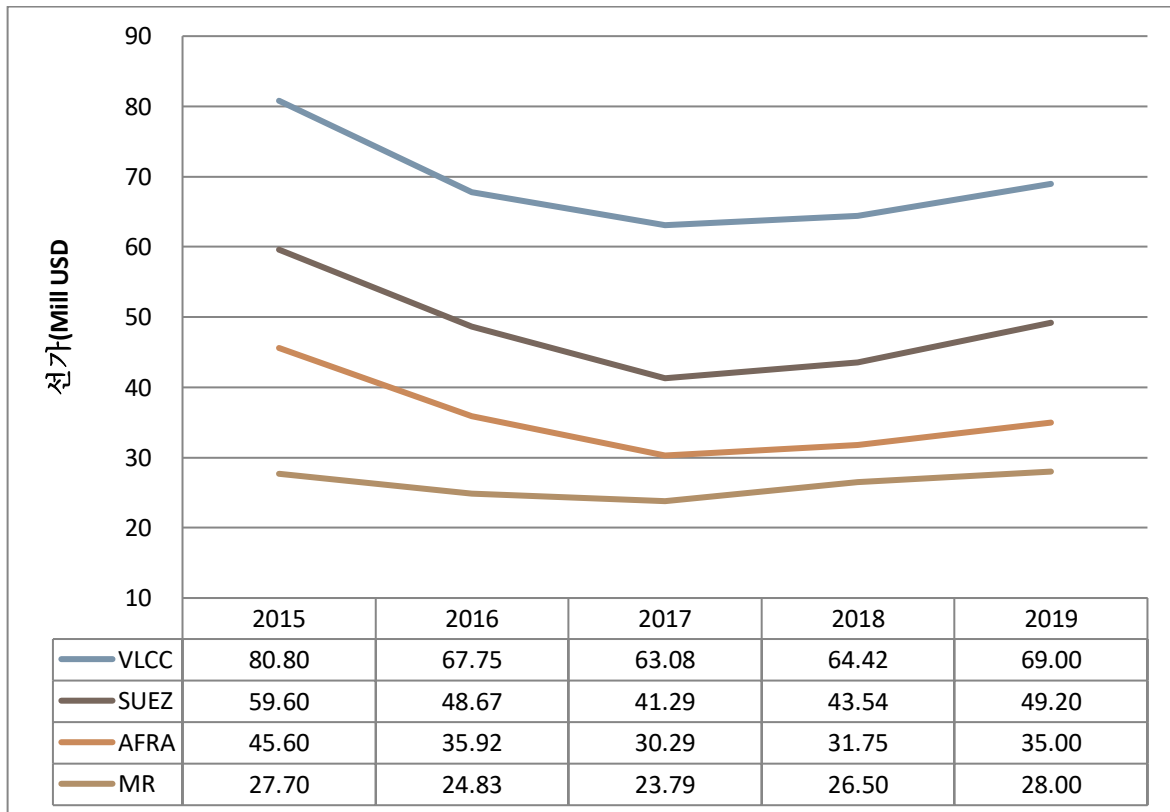
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.11%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.20
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.00%
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	11.05
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.12%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

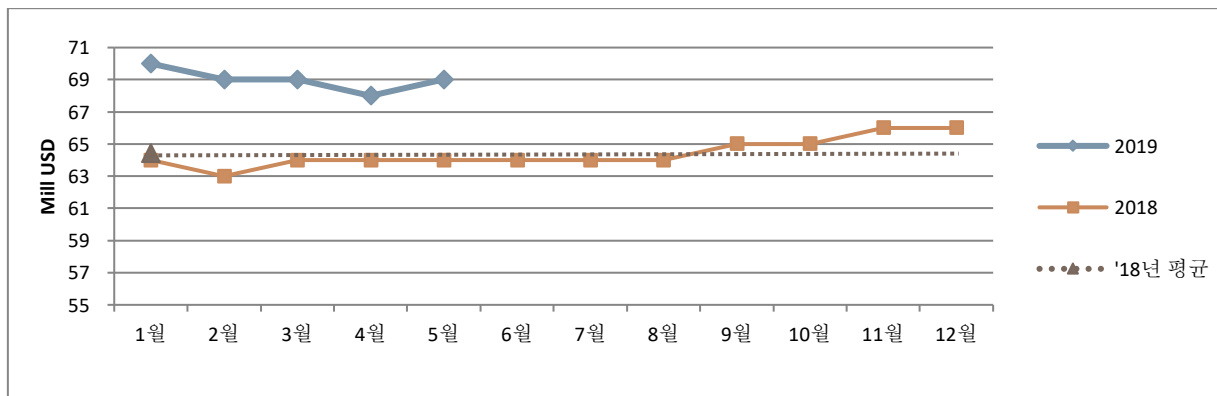




III. TANKER

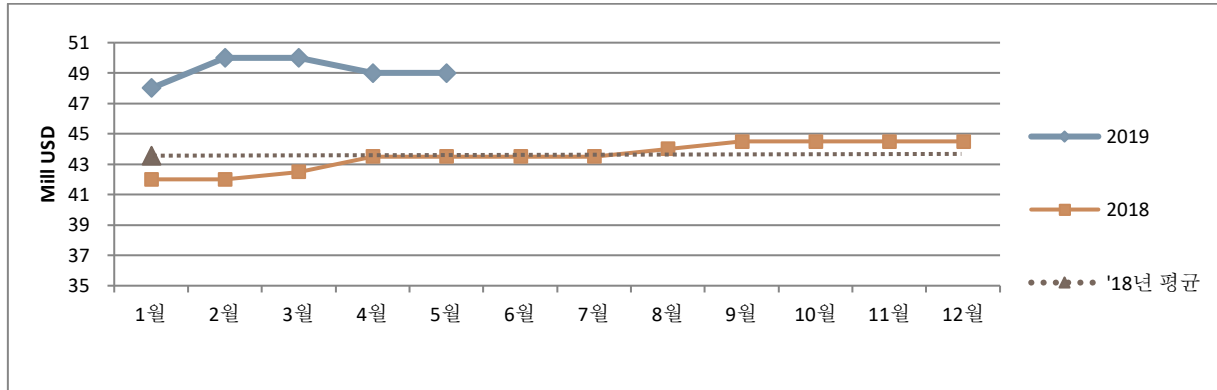
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	69.00		69.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	1.5%		-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	7.8%		7.1%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00		49.20
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%		-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%		13.0%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00		35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%		10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00		28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%		5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00		11.05	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%		-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%		-6.1%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.77	

VLCC-310K

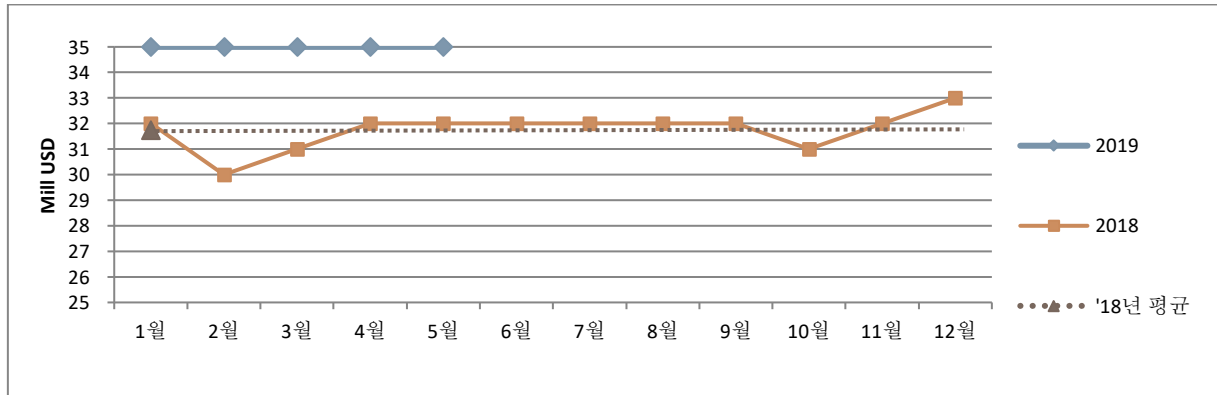


III. TANKER

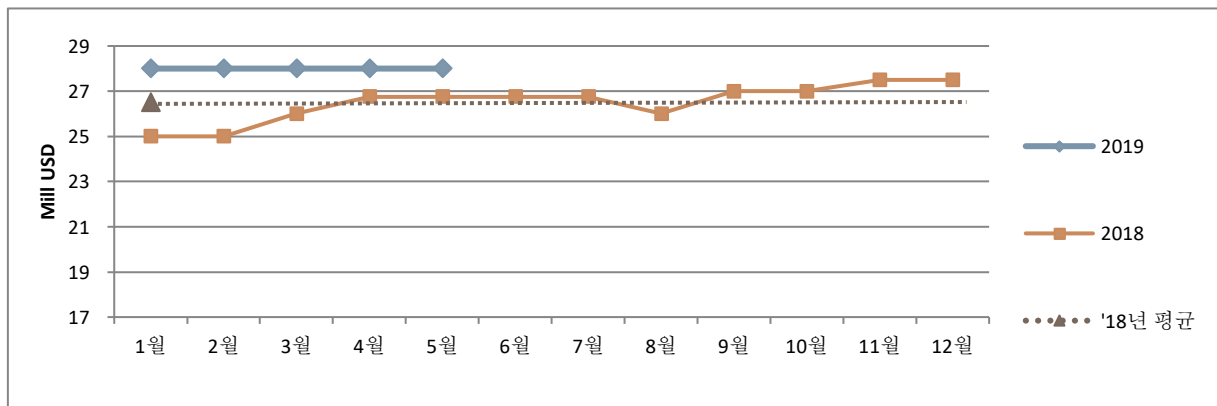
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SEAHERITAGE	109,229	2005	CHINA	B&W		14	U.K buyer (Union Maritime)
TANKER	TEAM TAPATIO	46,764	2003	CROATIA	CAT	2	12.1	Undisclosed buyer
TANKER	VALDAOSTA	26,200	2002	KOREA	B&W		7.2	Nigerian buyer, ss/dd due Jul'22

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ADELHEID-S	44,135	2006	KOREA	MAN	3398	TEU	-	German buyer

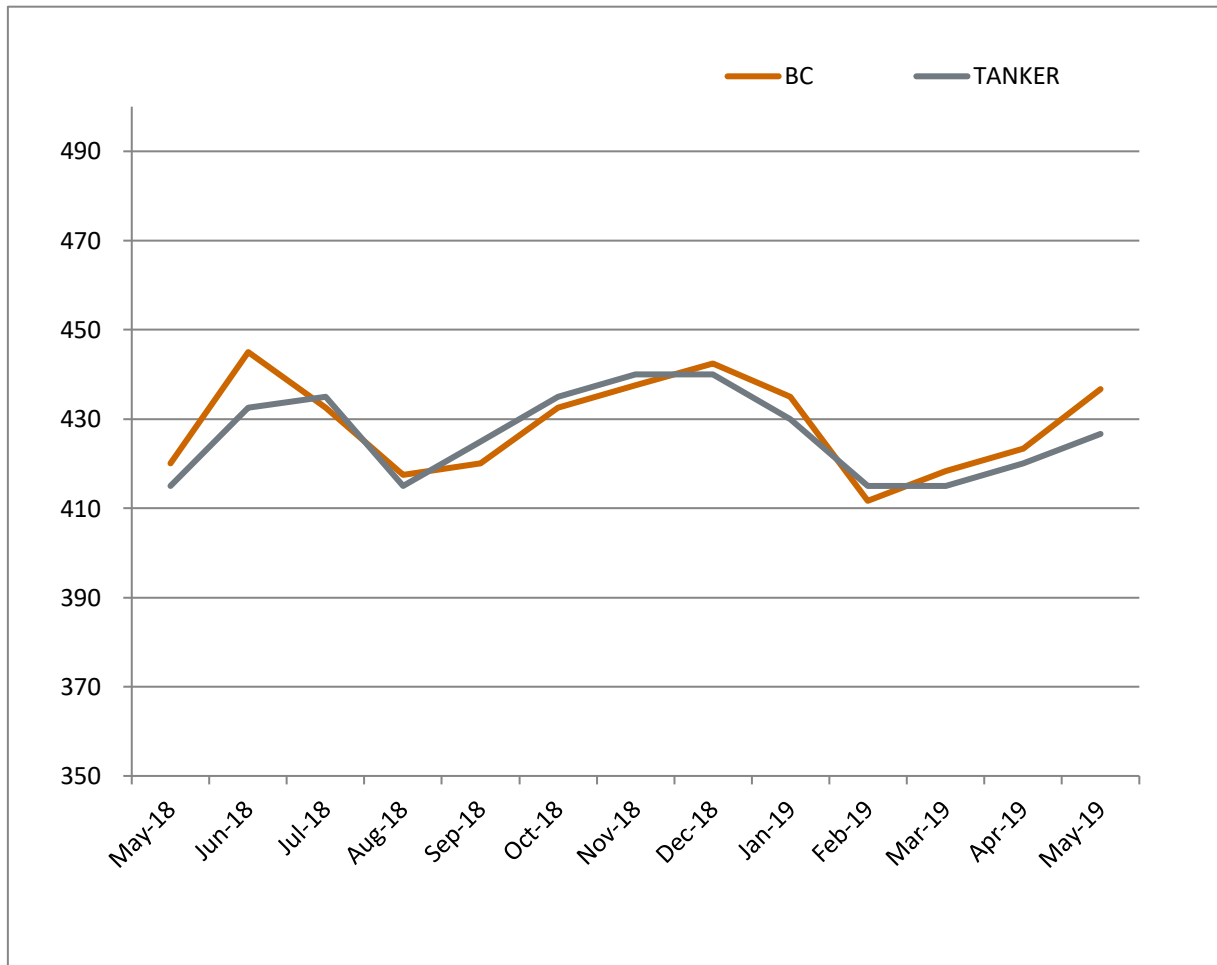


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 5 월	2019 년 5 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	420.67	-2.8%	432.50	426.67	0.0%	-1.3%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	424.67	-3.6%	445.00	433.33	-0.8%	-2.6%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



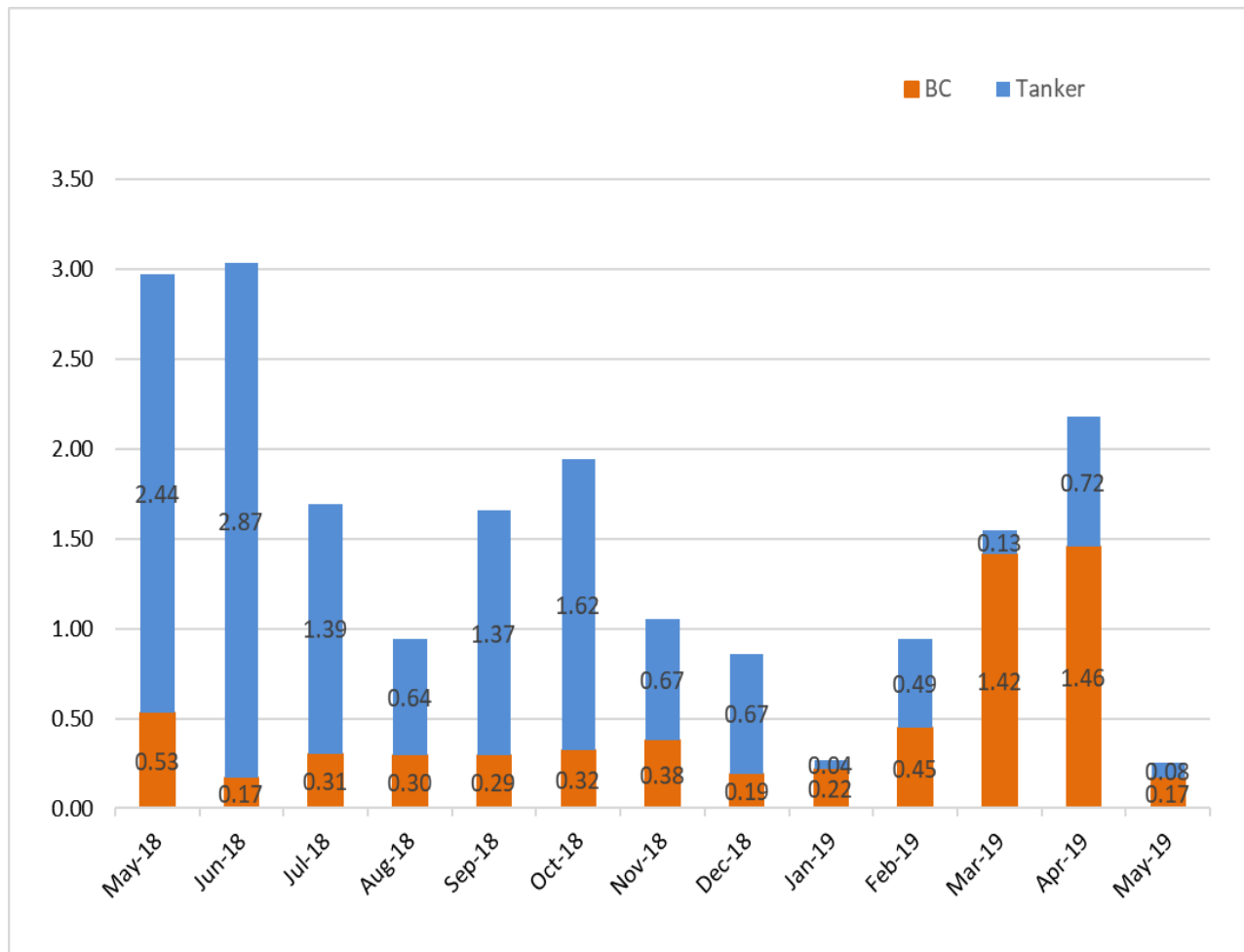


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 5 월		2019 년 5 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	1.47	7.0%	31	15.9%	2.44	22	0.08	-96.7%	2	-90.9%
BC	4.20	112	3.71	88.4%	46	41.1%	0.53	14	0.17	-68.1%	8	-42.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

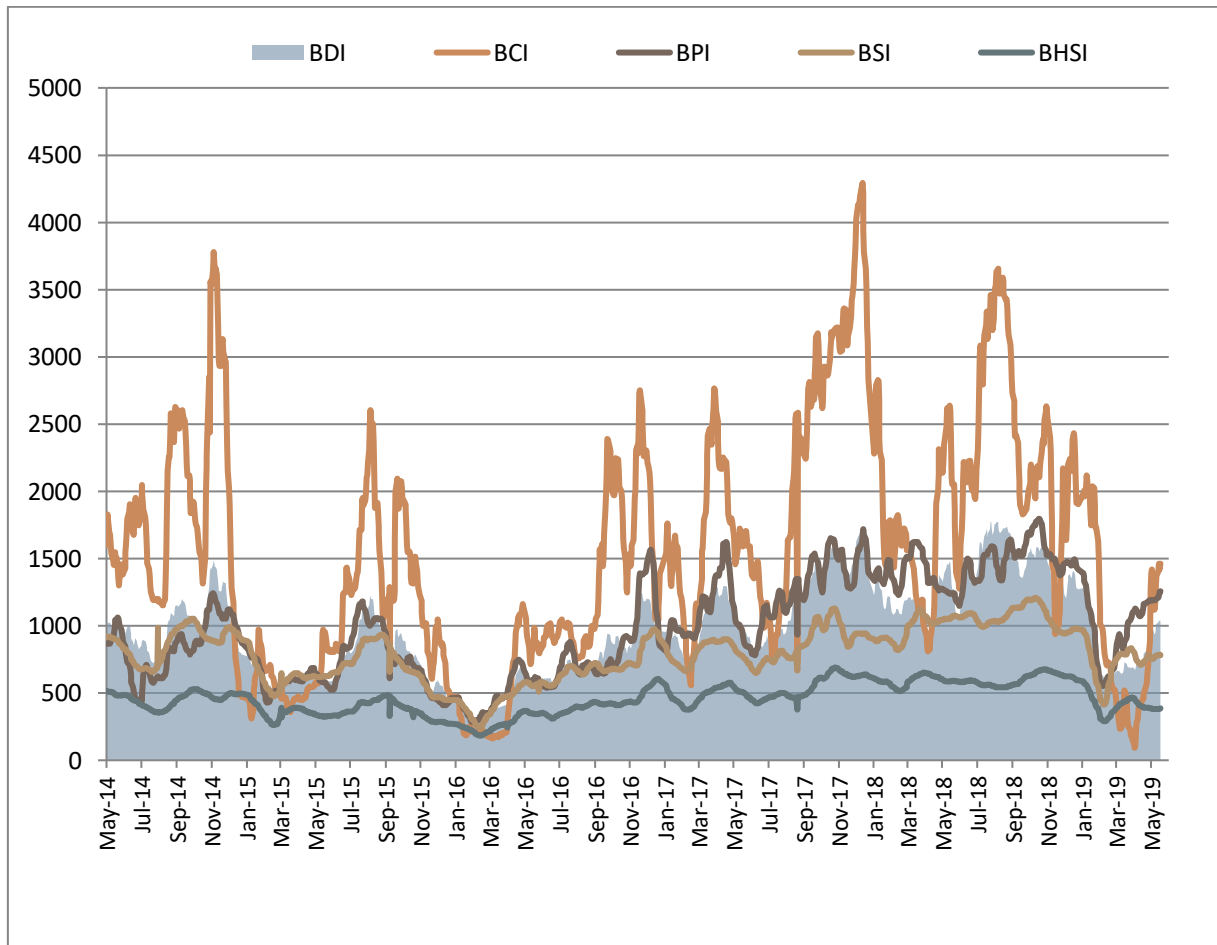
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	ZOLOTO KOLYMY	30,052	7,282	1987	SPAIN	B&W	442	BANGLADESH
CEMENT	JIN HUA 8	4,515	1,318	1975	JAPAN	HANSH	350	BANGLADESH
CONT	SPIRIT OF COLOMBO	30,703	11,481	2000	TAIWAN	B&W	470	AS IS Singapore, incl. fuel for sub cont delivery
CONT	SAWASDEE BANGKOK	20,084	7,072	1995	GERMANY	MITSU	468	Full sub-conti delivery options
CONT	KAPITAN KREMS	5,720	4,215	1980	GERMANY	B&W	447	BANGLADESH
MPP	KWEICHOW (TD)	23,000	10,132	1994	JAPAN	MITSU	440	INDIA
MPP	ABAKAN	7,365	4,389	1990	SPAIN	B&W	440	BANGLADESH
MPP	HARBOUR IVORY	4,946	2,339	1995	CHINA	B&W	431	BANGLADESH
REEFER	WEI SHUN	9,233	5,800	1984	JAPAN	MITSU	410	BANGLADESH
CHEM	SULPHUR ESPOIR (molten shulphur carrier)	3,999	1,887	1995	JAPAN	HANSH	430	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-05-17	2019-05-10	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1040	1013	▲ 27.00	1774	290
BCI	1463	1371	▲ 92.00	4293	92
BPI	1255	1198	▲ 57.00	1796	282
BSI	780	779	▲ 1.00	1207	243
BHSI	385	382	▲ 3.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	425.50	▼-0.50	410.00	▲3.00	421.00	▲0.00
IFO180	460.00	▼-1.00	446.00	▲6.00	478.50	▼-1.00
MGO	637.50	▲15.50	623.50	▲8.00	663.50	▲18.50
LSMGO	647.00	▲21.50	629.50	▲22.50	-	-

❖기준일 : 5 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-05-17	2019-05-10	CHANGE
미국 달러	1189.80	1175.80	▲14.00
일본 엔(100)	1083.06	1071.39	▲11.67
유로	1329.42	1319.13	▲10.29
중국 위안	172.07	172.19	▼-0.12

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 바다의 날 (5 월 31 일)

■ 바다 관련 산업의 중요성과 의의를 높이고 국민의 해양사상을 고취하며, 관계 종사원들의 노고를 위로할 목적으로 제정한 날.

1994년 11월, 유엔해양법협약 발효를 계기로 해양 자유이용 시대에서 해양분할경쟁 시대로 바뀌게 되면서 해양을 둘러싼 국제 환경의 급격한 변화가 일어나자 이러한 국제 환경에 능동적으로 대처하고, 21세기 해양시대를 맞아 세계 해양 강국으로 부상하기 위해 1996년 제정한 법정 기념일로, 해양수산부가 주관한다.

매년 5월 31일을 바다의 날로 정한 것은 통일신라시대 장보고(張保臯) 대사(大使)가 청해진(淸海鎭)을 설치한 날을 기념하고, 또 국민 축제 시기에 적합하다는 이유에서이다. 이 날 행사는 전국 지방해운항만청과 해양경찰서, 해군 및 해병대, 관련 기관 등에서 각각 특성에 맞는 행사를 개최하는데, 주로 항만 및 바다 청소, 국민 계몽, 수산자원 보호 등과 관련된 행사를 한다.

장보고가 청해진을 설치했던 완도에서는 5월 27일부터 5월 31일까지를 장보고 축제 기간으로 정해 전국 청소년장보고 선발대회, 장보고 무역선 승선체험, 장보고배 전국 국악경연대회, 바다의 날 기념음악회, 해군함정 관람 등의 행사를 한다. 그밖에 지역별로 민·경 친선도모를 위해 지역 주민과 학생들을 초청해 경비함정 및 주요 장비 공개행사를 하는 한편, 해상 정화 및 치어 방류, 기념축제 등을 벌이기도 한다.

해양수산부에서는 해양산업 발전에 기여한 민간인 또는 단체를 대상으로 해양개발·해운항만·해양환경·수산진흥·해양안정 등 5개 분야로 나누어 훈장·포장·표창 등을 수여해 해양산업 종사들에게 긍지와 자부심을 심어주고, 국민들에게는 해양에 대한 중요성을 새롭게 인식시키는 계기로 삼고 있다.

[출처: 두산백과]



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** (오수현 과장 Tel. 070-7771-6402)

| **FERROALLOY LOGISTICS** (안지영 차장 Tel. 070-7771-6405)

| **WAREHOUSE MANAGEMENT** (진정식 과장 Tel. 070-7771-6406)

E-mail. operation@stlkorea.com

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

기업/일반 단체 (이현성 부장 Tel. 070-4800-0153)
 항공 예약 (김영하 실장 Tel. 070-4800-0151)
 패키지/허니문/골프 (김홍모 대리 Tel. 070-4800-0150)

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

| 보트/요트 면허취득 (이진행 실장 Tel. 010-2777-4027)