

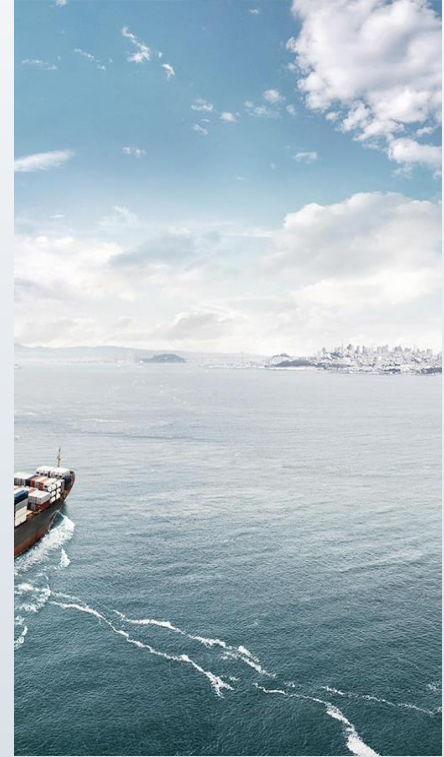


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.217

**Updated September 18, 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                      | 7  |
| - BC Sales Report                 |    |
| Tankers                           | 11 |
| - Tanker & Container Sales Report |    |
| Demolition                        | 15 |
| Key Indicators                    | 18 |
| Contact Information               | 20 |

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

## I . ISSUE & TREND

### 1. 韓 8 월 선박 수주 세계 1 위..."경쟁력 지닌 LNG 선가 상승 긍정적"

한국이 8 월 전 세계 선박 수주량 1 위국에 이름을 올렸다. 한국은 4 개월 연속 전 세계 선박 수주 1 위 자리를 지키고 있다. 특히 가격 변동이 없던 LNG(액화천연가스)선 가격이 7 개월 만에 오르며 조선업계의 기대감도 커지고 있다. 한국은 LNG 선 시장에서 독보적인 경쟁력을 지니고 있다고 평가받는다.

영국 클락슨리서치에 따르면 지난달 한국 조선업계는 54 만 CGT, 10 척을 수주했다. 전 세계 선박 발주량 129 만 CGT(45 척)의 42%를 수주한 것이다. 한국을 이어 중국이 전 세계 발주량의 25%인 32 만 CGT(14 척)를 수주했다. 대만은 컨테이너선사인 양밍의 자국 발주에 힘입어 28 만 CGT(10 척)로 지난달 전 세계 선박 수주량 3 위국 자리에 올랐다. 일본은 지난달 18 만 CGT(8 척)를 수주하며 4 위국으로 밀렸다. 전 세계 8 월 선박 발주량은 지난 7 월 223 만 CGT(60 척)보다 58% 감소했다. 하지만, 최근 3 년간 1~8 월 누계 선박 발주량은 2016 년 928 만 CGT, 2017 년 1,482 만 CGT, 2018 년 1,781 만 CGT 로 증가 추세다.

조선업계 관계자는 "한국은 LNG 선과 중대형 탱커, 컨테이너선 등 고부가가치 선박 중심으로 수주물량을 확보하고 있다"며 "반면 중국과 일본은 벌크선, 중소형 컨테이너선과 유조선 위주로 수주를 해 성과가 기대에 못미치고 있다"고 말했다. 올해 1~8 월 누계실적에서도 한국은 756 만 CGT(172 척)를 수주해 전 세계 물량의 43%를 차지했다. 누계실적 기준으로도 전 세계 1 위다. 그 뒤를 중국이 570 만 CGT(268 척)로 일본이 204 만 CGT(85 척)로 각각 전 세계 물량의 32%, 11%를 차지했다. 8 월 말 전 세계 수주잔량은 7 월 말 대비 69 만 CGT 감소한 7645 만 CGT 로 나타났다. 국가별 수주잔량은 중국 2,796 만 CGT(37%)에 이어 한국이 1,898 만 CGT(25%), 일본이 1,354 만 CGT(18%)를 기록했다. 다만, 수주잔량을 지난달과 비교하면 중국이 53 만 CGT, 일본이 39 만 CGT 감소했지만, 한국은 13 만 CGT 증가하며 4 개월째 수주잔량을 늘렸다.

선종별 선가 추이를 살펴보면 한국이 경쟁력을 자랑하는 LNG 선 가격이 오른 것이 특징이다. 올해 들어 가격변동이 없던 LNG 선도 8 월, 지난달보다 200 만달러 상승한 1 억 8,200 만달러를 기록했다. 삼성중공업 관계자는 "이미 시장에서는 LNG 선이 이보다 높은 가격에 거래되고 있다"며 "LNG 선은 한국이 독보적인 경쟁력을 보유하고 있어 LNG 선 가격 상승은 긍정적인 신호"라고 말했다. 한국을 올해 들어 37 척의 LNG 선 수주 성과를 냈다.

## I . ISSUE & TREND

유조선(VLCC)은 지난달보다 50 만달러 상승한 9,000 만 달러를 기록하며 2017 년 3 월, 8,000 만 달러로 저점을 보인 이후 지속적으로 오르고 있다. 컨테이너선(1 만 3,000~1 만 4,000TEU)도 지난달보다 100 만달러 상승한 1 억 1,400 만달러를 나타내며 올 초(1 억 700 만달러)부터 8 개월째 오르고 있다.

8 월 클락슨 신조선가지수는 지난달 128.4 에서 소폭 상승한 129 를 기록했다. 신조선가 지수는 1988 년 1 월 기준 선박 건조 비용을 100 으로 놓고 매달 가격을 비교해 지수가 100 보다 클수록 선가가 많이 올랐다는 의미다. 다만, 한국 조선업계가 재무위기에 벗어나는 데는 시간이 걸릴 전망이다. 조선 시장이 상선 부문은 회복되고 있지만, 해양플랜트는 여전히 수주가 없는 상황이다. 조선업계 관계자는 "수주성과가 매출이나 손익에 1~2 년 후에 반영되는 조선업 특징상 올해와 작년의 회복된 수주실적은 재무에 내년 이후에나 반영될 것"이라며 "현재 조선사들의 악화된 재무는 2016 년 수주부진에서 비롯된 것"이라고 말했다.

### 2. 조선 3 사, 친환경 선박 수주확대로 돌파구 열릴 희망 보인다

현대중공업과 대우조선해양, 삼성중공업 등 등 조선 3 사가 새 환경 규제의 대비에 분주하다. 오랜 불황으로 절박한 상황에서 친환경 선박시장은 돌파구로 기대되고 있다.

지난 16 일 영국 클락슨리서치에 따르면 친환경 선박시장은 2020 년까지 11 조 5 천억 원 규모로 커질 것으로 전망된다. 국제해사기구(IMO) 규제 강화로 2020 년 1 월부터 황산화물(SOx)과 질소산화물(NOx), 이산화탄소(CO<sub>2</sub>)의 배출량 제한이 더욱 엄격해지는 데 따른 것이다.

선주들이 환경 규제에 대응하려면 기존 선박을 친환경 선박으로 개조하거나 LNG 추진선을 새로 만들어야 한다. 선박 개조는 황산화물 정화장치인 스크러버나 평형수 처리장치 등을 설치하는 것이고 LNG 추진선은 경유 대신 LNG 를 연료로 쓰는 배를 말한다. 어느 쪽이든 국내 조선사들에게는 호재다. 스크러버를 설치하면 선박가격이 3~10% 올라가는 데다 LNG 추진선분야에서는 국내 조선 3 사들이 독보적 기술을 지니고 있기 때문이다. 더욱이 글로벌 에너지 수요에서 LNG 비중이 커질수록 이를 실어나르는 LNG 운반선의 발주 수요도 늘어나게 된다.

이경자 한국투자증권 연구원은 "환경 규제에 따른 불확실성으로 선주들의 한국 조선사 선호는 더욱 뚜렷해질 수밖에 없다"며 "국내 조선사들은 환경 규제에 기술 개발로 대비해왔으며 2020 년이 다가올수록 글로벌 점유율 상승이 가속화될 것"이라고 전망했다.

## I . ISSUE & TREND

조선 3 사들은 다양한 방법으로 친환경 선박시장에서 기회를 엿보고 있다. 현대중공업그룹은 현대글로벌서비스를 통해 스크러버와 평형수 처리장치 설치사업 등을 주력사업으로 키우고 있다. 현대글로벌서비스는 그룹의 차기 총수로 꼽히는 정기선 부사장이 대표이사로 있다. 현대삼호중공업도 러시아 선사로부터 수주한 LNG 추진 유조선 6 척 가운데 1 척을 7 월 인도했다. 대형 유조선에 LNG 추진 방식이 적용된 것은 이번이 처음이다. 최근에는 LNG 추진 컨테이너선 6 척도 추가로 수주했다.

대우조선해양 역시 최근 한국기계연구원과 LNG 추진선 공정기술 등을 연구하기 위한 협약을 맺었다. 친환경 선박 수송연료로 부각되고 있는 수소 추진 선박분야에서도 협력한다. 대우조선해양과 현대중공업은 최근 '완전 재액화' 기술을 놓고 신경전을 벌이기도 했다. 대우조선해양이 최근 저압엔진에 '완전 재액화' 시스템을 적용한 LNG 운반선을 세계 최초로 인도했다고 밝히자 현대중공업도 세계 최초로 100% 완전 재액화의 '실증'에 성공했다고 바로 뒤이어 발표한 것이다. 보통 LNG 는 운반 도중에 조금씩 증발하기 때문에 허공에 돈을 날리게 된다. 이 기화하는 가스를 다시 액체 상태로 만들어 가스창에 되돌려 보내는 것이 재액화기술이다.

삼성중공업도 분주하기는 마찬가지다. 자체적으로 개발한 에너지 절감장치 'ESD(ENERGY SAVING DEVICE)'로 친환경 선박시장 공략에 속도를 내고 있다. 최근에는 초대형 컨테이너선에 공기 유회 시스템을 적용하는 데도 성공했다. 업계에서는 컨테이너선같은 고속 선박은 마찰 저항 비중이 적어 공기 유회장치의 적용이 어렵다고 알려져 왔는데 최초로 성공한 사례다.

조선 3 사, 친환경 선박 수주확대로 돌파구 열릴 희망이 보인다. 삼성중공업이 6 월 캐나다 선사로부터 수주한 셔틀탱커도 LNG 추진 방식으로 건조된다. LNG 추진선은 특히 조선 3 사에게 중국 조선사들과 격차를 벌릴 절호의 수단이 될 수 있다는 점에서 중요하다. 조선 3 사끼리는 기술력에 차이가 크지 않지만 중국 조선사들과 비교하면 국내 기술력이 크게 앞서기 때문이다.

LNG 추진선은 엔진룸의 설계를 바꿔야 할 뿐더러 LNG 연료탱크공간 등을 확보해야 하기 때문에 디젤엔진 선박을 만드는 것보다 작업이 매우 복잡하다. 올해 발주된 LNG 추진선 42 척 가운데 국내 조선사들이 37 척을 수주하기도 했다. 현재는 선주들이 환경 규제 대응방안으로 스크러버 도입을 가장 선호하고 있지만 장기적 해결책으로는 한계가 있다. 비싼 데다 설치 공간을 확보하기 어렵고 연비를 나쁘게 만들기 때문이다. 이 때문에 전문가들은 결과적으로는 'LNG 추진선 시대'가 올 수밖에 없다고 바라보고 있다.

## I . ISSUE & TREND

실제로 지난해 'SMM 해사산업 보고서'에서는 글로벌 선주사 10 곳 가운데 4 곳 정도(44%)는 신규 발주를 할 때 LNG 추진선을 고려하고 있는 것으로 나타났다. 박무현 하나금융투자 연구원은 "국내 조선사들이 LNG 추진 기술을 선도하고 있다는 점은 전세계 조선업계가 모두 인정하는 사실"이라며 "중국과 일본 조선사들은 기본 설계 인력이 사실상 없기 때문에 새로운 선박 기술에 제대로 대응하지 못하고 있다"고 바라봤다.

### 3. KEB 하나은행, 한국해양진흥공사와 '국내 선박금융 지원을 위한 MOU' 체결

KEB 하나은행이 17 일 한국해양진흥공사와 '글로벌 TOP5 로 도약하는 해운강국 코리아' 재건을 위한 '선박금융 지원 업무협약'을 체결했다고 18 일 밝혔다.

부산에 위치한 한국해양진흥공사 본사에서 진행된 이날 업무협약식에는 함영주 KEB 하나은행장을 비롯한 황호선 한국해양진흥공사 사장, 조규열 해양보증본부장 등 양사의 관계자 20 여 명이 참석했다. 이 자리에서 양사는 대한민국 조선 및 해양 산업 재건을 위한 선박금융 지원 파트너로서 힘을 모으기로 했다.

이번 업무협약을 통해 KEB 하나은행은 해운·항만업 관련 자산의 취득을 원하는 기업에 금융 상담 및 공사에 보증 신청을 권유하는 역할을 담당하며, 공사는 은행에 금융을 신청하도록 추천할 수 있다. 함영주 행장은 "이번 업무협약을 통해 국제 경기 침체로 어려움을 겪고 있는 국내 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 위한 금융지원의 발판이 마련되었다"며 "KEB 하나은행은 공사의 사업에 대한 공익적 금융지원은 물론 양사가 보유한 전문 분야에 대한 지식과 정보 교환으로 양질의 일자리 창출 등 지역 경제 활성화에도 적극 앞장서 나가겠다"고 밝혔다.

황호선 사장은 "해운업이 어려움을 겪고 있는 시기에 한국해양진흥공사와 KEB 하나은행의 업무협약은 큰 의미가 있다"며 "이번 업무협약으로 양사의 선박금융 활성화를 위한 협력체계를 구축함과 동시에 해운업 재건의 새로운 활력소가 되기를 기대한다"고 화답했다.

## I . ISSUE & TREND

### 4. '해적이 사이버 공격까지'...선박, '해킹 빨간불'

자율운항 선박 등 선박시스템에 정보통신기술(ICT) 적용이 증가하면서 사이버 보안 위험도 커지고 있다. 해적, 화재, 화물 분실 등 기존 물리적 요인에서 해킹까지 위협 범위가 넓어지는 양상이다. 보안성이 확보되지 않을 경우 선박은 물론 이해관계자가 손실을 입을 수 있다는 경고가 나온다.

지난 16 일 정보통신기술진흥센터(IITP)의 '주간기술동향' 보고서에 따르면 최근 보안 취약점을 악용한 공격으로 해운물류 시스템이나 항만 시스템이 피해를 입는 사고가 발생하고 있다. 실제로 지난해 영국, 싱가포르 등 글로벌 해운회사들이 해킹으로 데이터가 유출되거나 시스템이 다운되는 사고가 일어났다. 특히 영국 해운회사의 경우 제 3 자의 불법적 접근이 1 년 가까이 지속됐고 그로 인해 개인식별정보, 민감 정보가 유출돼 해커로부터 협박을 받는 빌미가 됐다.

지난해 12 월에는 선박에서 사용하는 위성통신장치시스템에서 심각한 보안 취약점이 발견됐다. 공격자가 해당 취약점을 통해 해상에서 운항중인 선박의 위성통신시스템과 내부엔진장치, 운항장치 등에 침투할 수 있다는 사실이 밝혀졌다. 선박시스템의 경우 수명연한이 20~30 년 이상으로 폐기 전까지 내부시스템을 업그레이드하거나 패치하기 어려운 상황이다.

심지어 지난 4 월에는 전통적인 해적이 사이버 공격 기술을 활용하는 사례까지 나왔다. 서아프리카 해역을 대상으로 선박과 선원을 납치하던 나이지리아 범죄조직이 해킹그룹과 연계해 한국, 일본, 노르웨이 등의 해운회사 임직원 아이디와 비밀번호를 훔쳐 '스캠(SCAM)' 사기를 시도했다.

세계 최대 해운회사인 머스크는 지난해 8 월 우크라이나 지점에서 사용하던 회계 소프트웨어 취약점으로 감염된 랜섬웨어가 전세계 지점과 항만 등에 전이돼 IT 시스템을 강제 다운시켰다. 시스템 복원을 위해 3 개월에 걸쳐 4 만 5 천대 PC 와 2 만 5 천개 애플리케이션을 재설치해야 했다. 총 피해 추산액이 약 3 천억원으로 집계됐다.

이런 가운데 국내는 자율운항 선박 개발에 박차를 가하고 있다. 대통령 직속 4 차 산업혁명위원회는 '혁신성장을 위한 사람 중심의 4 차 산업혁명 대응계획'에 2022 년 '자율운항 선박'의 최초 운항을 실현한다는 목표를 포함시켰다.

## I . ISSUE & TREND

---

현대중공업이 2011년 3월 자율운항 선박의 전단계인 스마트 십(SMART SHIP)을 개발해 관련기술을 축적하고 있으며, 삼성중공업은 실시간 모니터링 체계(VPS)를 통해 육상에서 선박시스템 고장여부를 진단하고 있다. 대우조선해양은 현재 보유한 선박 모니터링 장치, 선박 설비관리 시스템 등을 자율운항 선박에 응용할 것으로 보인다. 이에 따라 자율운항 선박을 포함한 ICT가 결합되는 조선해양 분야에서 정보보호 측면에 대한 충분한 고려가 이뤄져야 한다는 지적이 나온다. 알리안츠는 '선박 안전과 위험' 보고서에서 2016년 3월 북한의 사이버 공격으로 한국 선박의 위성항법시스템(GPS)이 무력화된 사건을 계기로 선박 안전에 미치는 사이버 보안의 영향이 커질 것으로 예상했다.

IITP는 "기존 정보보호 기술이 적용되기 위해서는 선박과 육상 간 네트워킹이 가능한 해양 위성통신시스템에 대한 보호대책과 선박의 위치정보가 위변조되지 않도록 하는 장치가 필요하다"고 제언했다. 또한 "K-ISMS, ISO27001 통제항목에서의 물리적 보호대책이 조선해양 분야, 특히 자율운항 선박에서도 요구된다"며 "특히 선체 내 ICT를 보호하는 사이버 공간과 선체·인명·화물을 보호하는 물리적 환경을 고려한 융합보안, 사이버물리시스템(CPS) 보안체계가 구성돼야 한다"고 강조했다. 한편, 한국정보통신기술협회(TTA)는 지난해 '선박 사이버보안 관리지침'을 제정한 상태다.



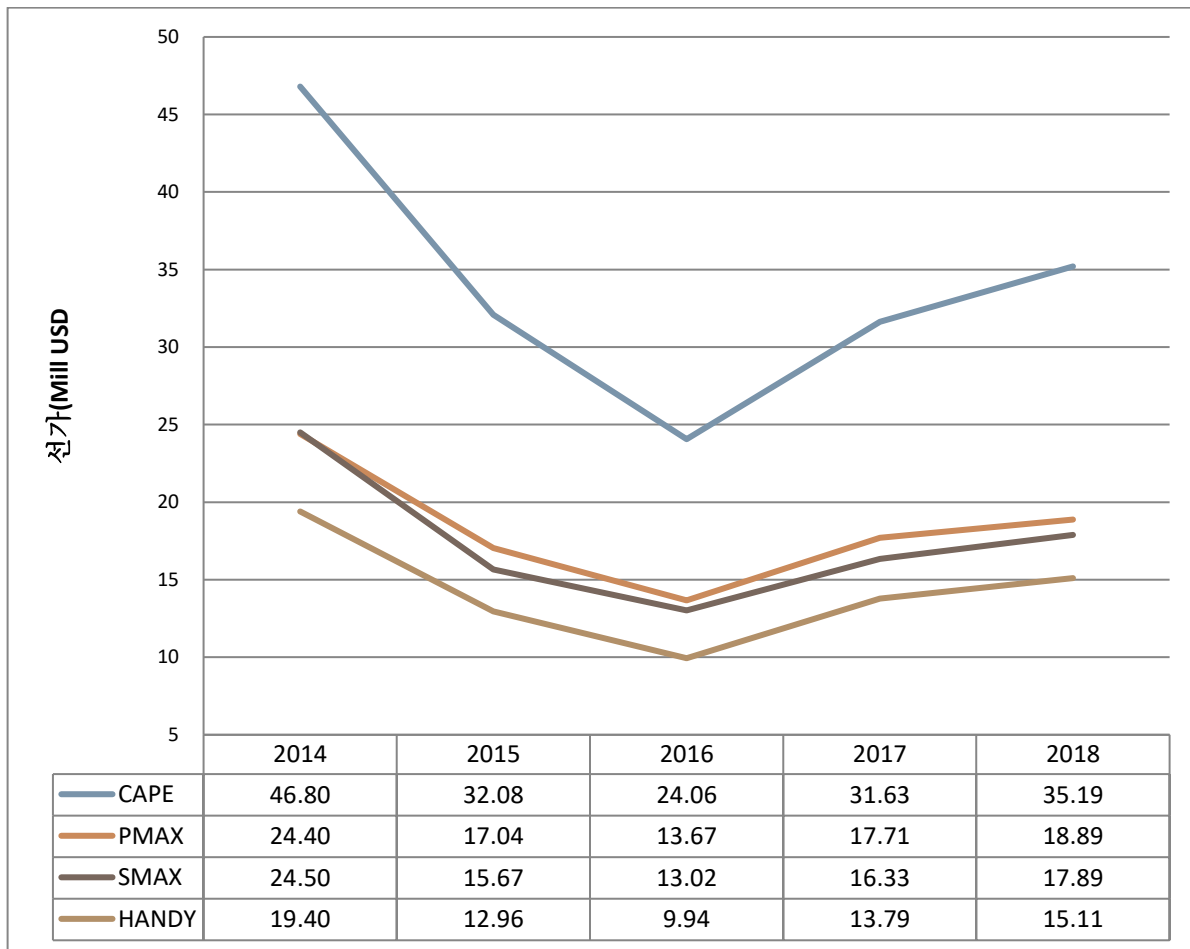
## II . BULK CARRIER

(◆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  | 35.19  |
|               | 28.81% | -31.45% | -24.99% | 31.43% | 11.29% |
| Panamax 76K   | 24.40  | 17.04   | 13.67   | 17.71  | 18.89  |
|               | 13.27% | -30.16% | -19.80% | 29.57% | 6.67%  |
| Supramax 56K  | 24.50  | 15.67   | 13.02   | 16.33  | 17.89  |
|               | 14.84% | -36.04% | -16.91% | 25.44% | 9.52%  |
| Handysize 32K | 19.40  | 12.96   | 9.94    | 13.79  | 15.11  |
|               | 9.04%  | -33.20% | -23.32% | 38.78% | 9.57%  |

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)



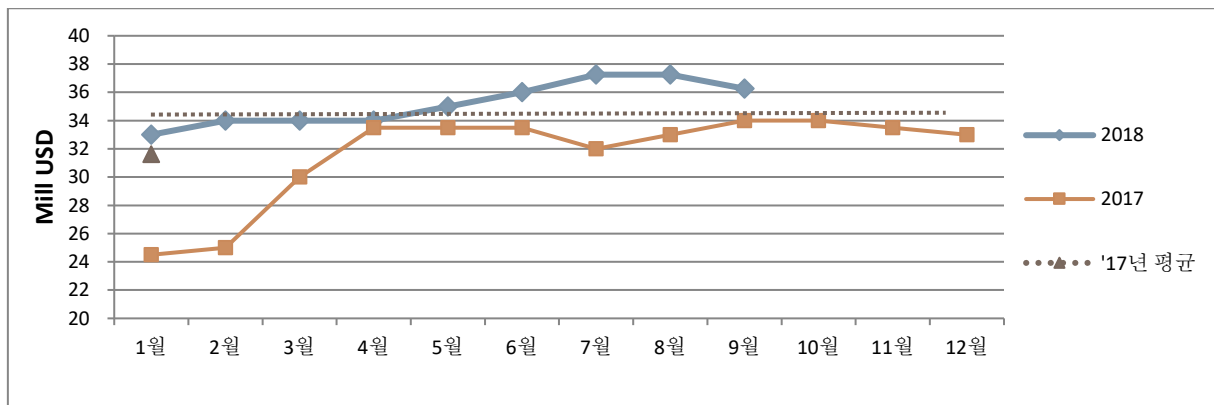




## II . BULK CARRIER

| 구분          |              | 1월    | 2월    | 3월    | 4월    | 5월    | 6월    | 7월    | 8월    | 9월    | 평균    |       |
|-------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2018        | CAPE<br>180K | 선가    | 33.00 | 34.00 | 34.00 | 34.00 | 35.00 | 36.00 | 37.25 | 37.25 | 36.25 | 35.19 |
|             |              | 전월대비  | 0.0%  | 3.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 2.9%  | 2.9%  | 3.5%  | 0.0%  | -2.7% | -     |
|             |              | 전년대비  | 34.7% | 36.0% | 13.3% | 1.5%  | 4.5%  | 7.5%  | 16.4% | 12.9% | 6.6%  | 11.3% |
|             | PMAX<br>76k  | 선가    | 18.50 | 18.50 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 18.89 |
|             |              | 전월대비  | 0.0%  | 0.0%  | 2.7%  | 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%  | 6.7%  |
|             | SMAX<br>56k  | 선가    | 17.50 | 17.50 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 17.89 |
|             |              | 전월대비  | 0.0%  | 0.0%  | 2.9%  | 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%  | 9.1%  | 10.8% | 10.8% | 9.5%  |
| HNDY<br>32k | 선가           | 14.00 | 14.00 | 15.00 | 15.50 | 15.50 | 16.00 | 16.00 | 15.00 | 15.00 | 15.11 |       |
|             | 전월대비         | 0.0%  | 0.0%  | 7.1%  | 3.3%  | 0.0%  | 3.2%  | 3.2%  | -6.3% | 0.0%  | -     |       |
|             | 전년대비         | 7.7%  | 3.7%  | 11.1% | 10.7% | 10.7% | 14.3% | 14.3% | 7.1%  | 7.1%  | 9.6%  |       |
| 2017        | CAPE         | 24.50 | 25.00 | 30.00 | 33.50 | 33.50 | 33.50 | 32.00 | 33.00 | 34.00 | 31.63 |       |
|             | PMAX         | 14.50 | 15.50 | 17.50 | 18.50 | 18.50 | 18.00 | 18.00 | 18.50 | 18.50 | 17.71 |       |
|             | SMAX         | 14.50 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 17.00 | 16.50 | 16.00 | 16.25 | 16.25 | 16.33 |       |
|             | HANDY        | 13.00 | 13.50 | 13.50 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 13.79 |       |

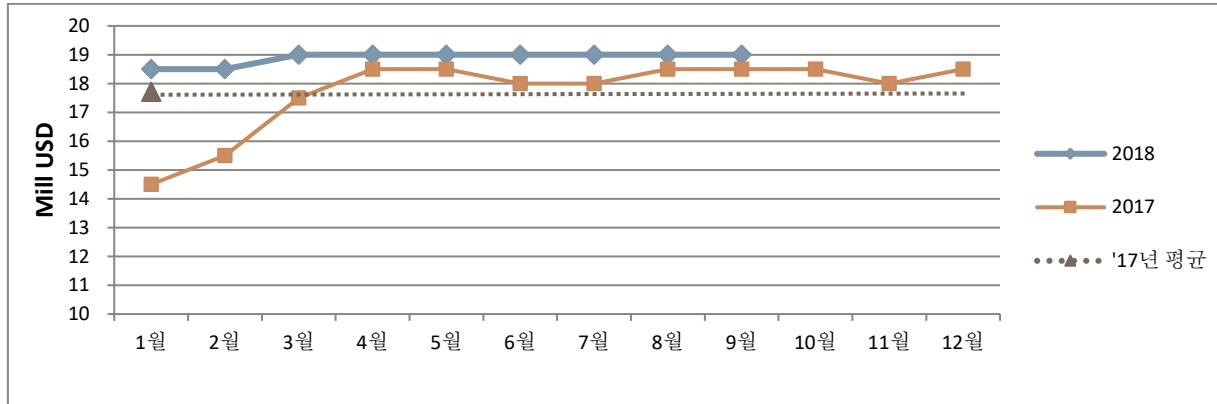
### □ Cape



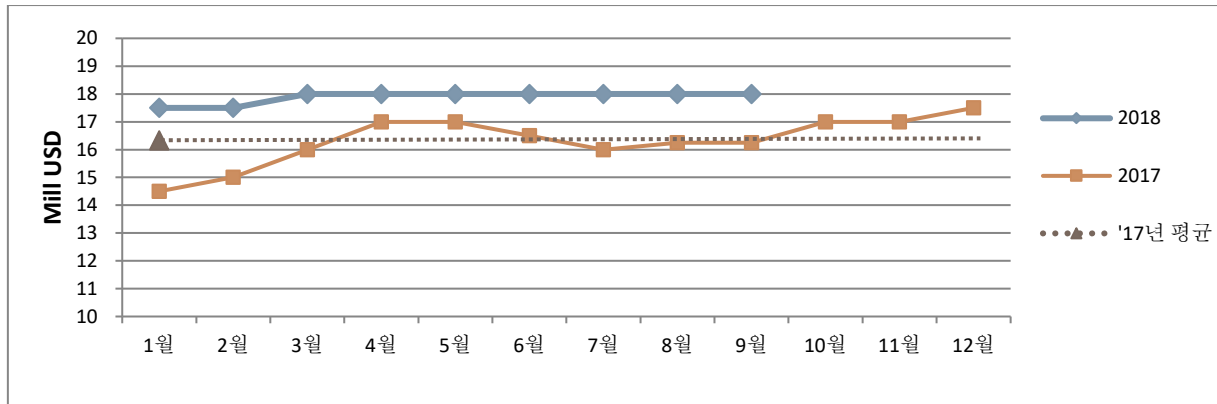


## II . BULK CARRIER

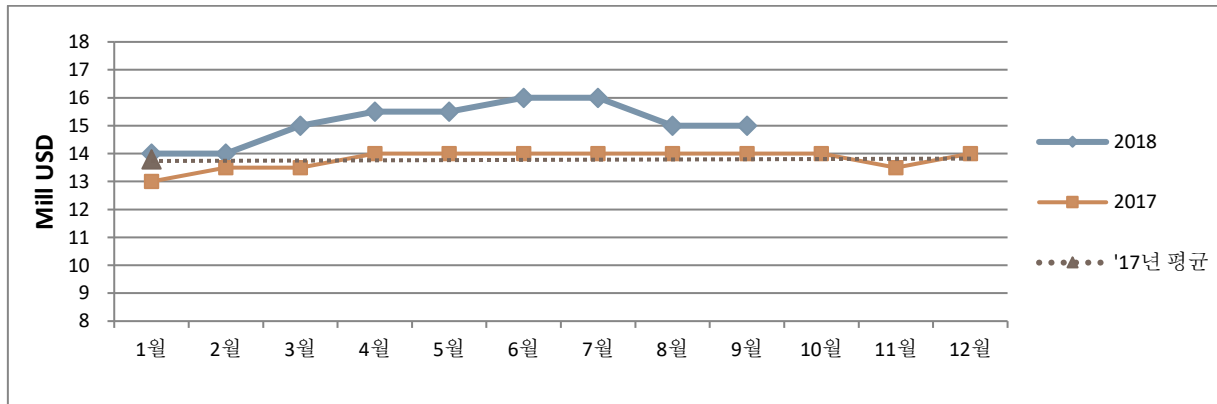
### □ Panamax



### □ Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL               | DWT     | BLT  | YARD  | M/E       | GEAR      | PRICE       | REMARKS                        |
|------|----------------------|---------|------|-------|-----------|-----------|-------------|--------------------------------|
| BC   | OCEAN CELEBRITY      | 177,638 | 2003 | JAPAN | B&W       |           | 13.5        | Greek buyer                    |
| BC   | MINERAL<br>ANTWERPEN | 172,424 | 2003 | KOREA | B&W       |           | 14-<br>14.5 | Greek buyers<br>(NG Moundreas) |
| BC   | TALIA                | 92,997  | 2011 | CHINA | B&W       |           | 17          | Greek buyer                    |
| BC   | GOLDEN TRADER<br>II  | 79,600  | 2012 | CHINA | B&W       |           | 15.5        | Greek buyers<br>(Axis)         |
| BC   | NAUTICAL<br>AMETHYST | 56,889  | 2011 | CHINA | B&W       | C 4x30t   | 12.75       | Greek buyers<br>(Loadline)     |
| BC   | MAESTRO TIGER        | 31,828  | 1999 | JAPAN | MITSU     | C 4x30t   | 6.5         | Far Eastern buyer              |
| BC   | OURANIA              | 27,786  | 1998 | JAPAN | B&W       | C 4x30t   | 5.5         | Middle Eastern<br>buyer        |
| BC   | STAR WENZHOU<br>(SD) | 10,814  | 2012 | CHINA | MAK       | C 2x25t   | 4.5         | Undisclosed buyer              |
| GC   | SUN JEWELRY          | 9,045   | 2008 | JAPAN | HANS<br>H | C 2x30.7t | 3.9         | Undisclosed buyer              |



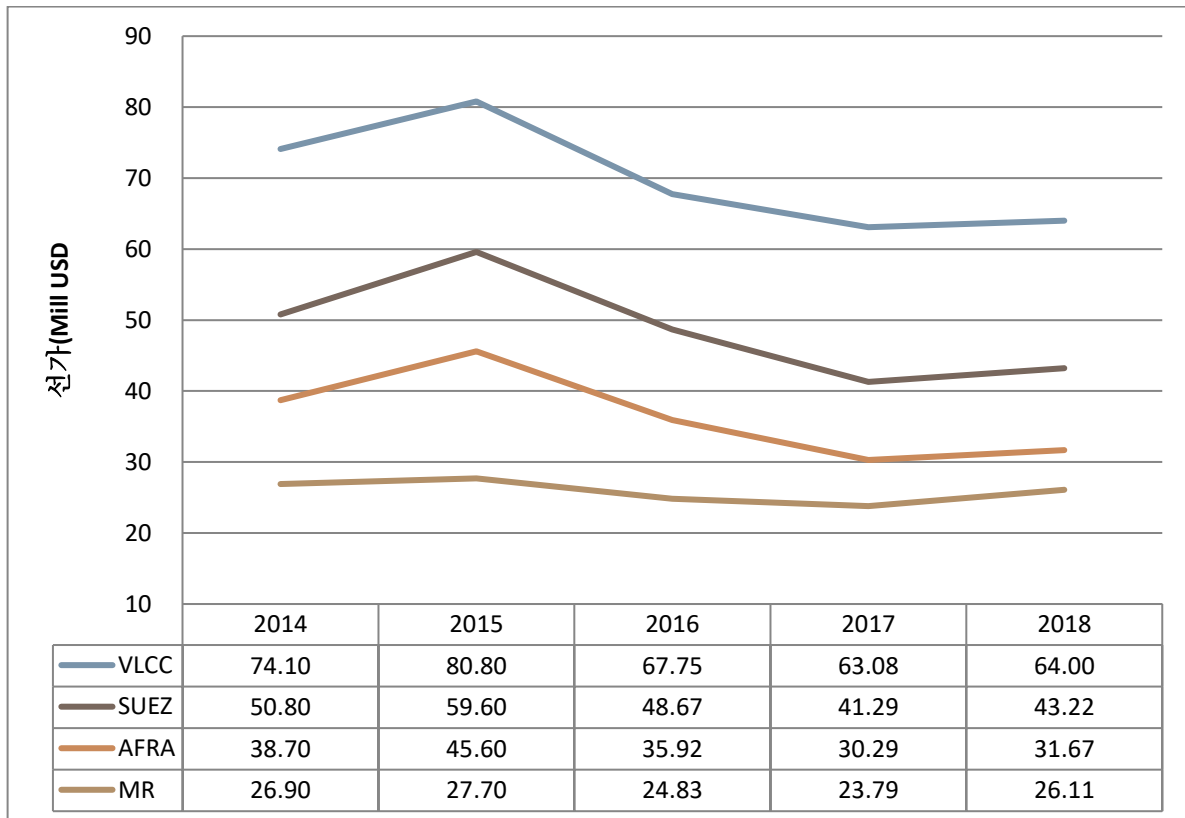
### III. TANKER

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

| 구분                            | 2014   | 2015   | 2016    | 2017    | 2018   |
|-------------------------------|--------|--------|---------|---------|--------|
| VLCC 310K                     | 74.10  | 80.80  | 67.75   | 63.08   | 64.00  |
|                               | 31.93% | 9.04%  | -16.15% | -6.89%  | 1.45%  |
| Suezmax 160K                  | 50.80  | 59.60  | 48.67   | 41.29   | 43.22  |
|                               | 27.00% | 17.32% | -18.34% | -15.15% | 4.68%  |
| 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   | 26.11  |
|                               | 2.48%  | 2.97%  | -10.35% | -4.19%  | 9.75%  |
| Chemical Tanker<br>IMO II 13K | 13.00  | 12.60  | 13.92   | 12.42   | 12.00  |
|                               | 8.90%  | -3.08% | 10.45%  | -10.78% | -3.36% |

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

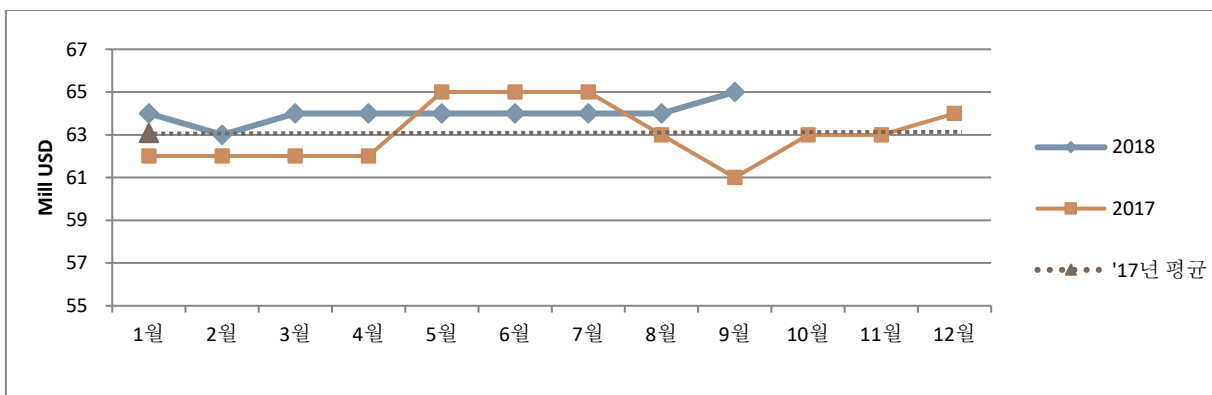




### III. TANKER

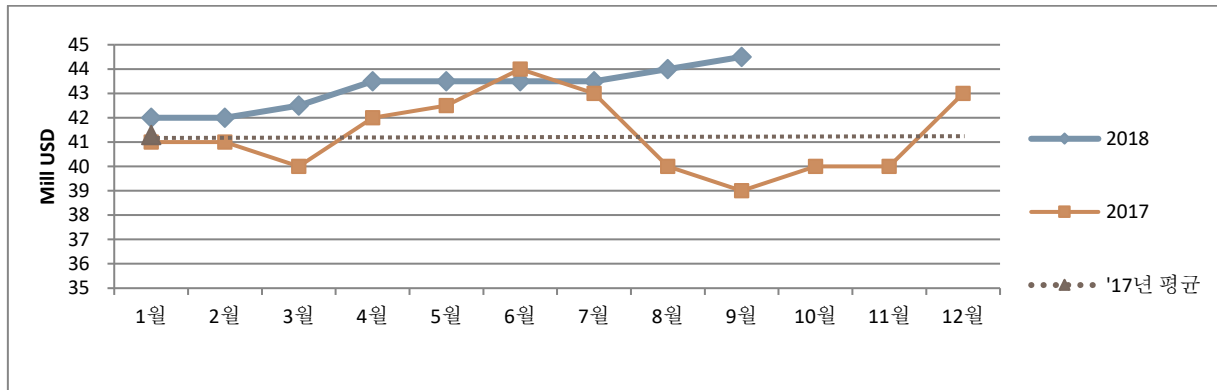
| 구분             |            | 1월    | 2월    | 3월    | 4월    | 5월    | 6월    | 7월    | 8월    | 9월    | 평균    |       |   |
|----------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| 2018           | VLCC 310K  | 선가    | 64.00 | 63.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 65.00 | 64.00 |   |
|                |            | 전월대비  | 0.0%  | -1.6% | 1.6%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 1.6%  | - |
|                |            | 전년대비  | 3.2%  | 1.6%  | 3.2%  | 3.2%  | -1.5% | -1.5% | -1.5% | 1.6%  | 6.6%  | 1.5%  |   |
|                | SUEZ 160K  | 선가    | 42.00 | 42.00 | 42.50 | 43.50 | 43.50 | 43.50 | 43.50 | 44.00 | 44.50 | 43.22 |   |
|                |            | 전월대비  | -2.3% | 0.0%  | 1.2%  | 2.4%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | 1.1%  | 1.1%  | -     |   |
|                |            | 전년대비  | 2.4%  | 2.4%  | 6.3%  | 3.6%  | 2.4%  | -1.1% | 1.2%  | 10.0% | 14.1% | 4.7%  |   |
|                | AFR A 105K | 선가    | 32.00 | 30.00 | 31.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 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%  | -     |   |
|                |            | 전년대비  | 6.7%  | 0.0%  | 8.8%  | 6.7%  | 3.2%  | 3.2%  | 3.2%  | 6.7%  | 6.7%  | 4.5%  |   |
|                | MR 47K     | 선가    | 25.00 | 25.00 | 26.00 | 26.50 | 26.75 | 26.75 | 26.75 | 26.00 | 26.00 | 26.11 |   |
|                |            | 전월대비  | 0.0%  | 0.0%  | 4.0%  | 1.9%  | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | -2.8% | 0.0%  | -     |   |
|                |            | 전년대비  | 11.1% | 11.1% | 15.6% | 10.4% | 7.0%  | 7.0%  | 11.5% | 10.6% | 10.6% | 9.7%  |   |
| CHEM IMO 2 13K | 선가         | 13.00 | 12.50 | 12.50 | 12.25 | 11.75 | 11.50 | 11.50 | 11.50 | 11.50 | 12.00 |       |   |
|                | 전월대비       | 0.0%  | -3.8% | 0.0%  | -2.0% | -4.1% | -2.1% | 0.0%  | 0.0%  | 0.0%  | -     |       |   |
|                | 전년대비       | 6.1%  | 4.2%  | -2.0% | -2.0% | -7.8% | -8.0% | -8.0% | -9.8% | -4.2% | -3.4% |       |   |
| 2017           | VLCC       | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 65.00 | 65.00 | 65.00 | 63.00 | 61.00 | 63.08 |       |   |
|                | SUEZ       | 41.00 | 41.00 | 40.00 | 42.00 | 42.50 | 44.00 | 43.00 | 40.00 | 39.00 | 41.29 |       |   |
|                | AFRA       | 30.00 | 30.00 | 28.50 | 30.00 | 31.00 | 31.00 | 31.00 | 30.00 | 30.00 | 30.29 |       |   |
|                | MR         | 22.50 | 22.50 | 22.50 | 24.00 | 25.00 | 25.00 | 24.00 | 23.50 | 23.50 | 23.79 |       |   |
|                | CHEM       | 12.25 | 12.00 | 12.75 | 12.50 | 12.75 | 12.50 | 12.50 | 12.75 | 12.00 | 12.42 |       |   |

#### VLCC-310K

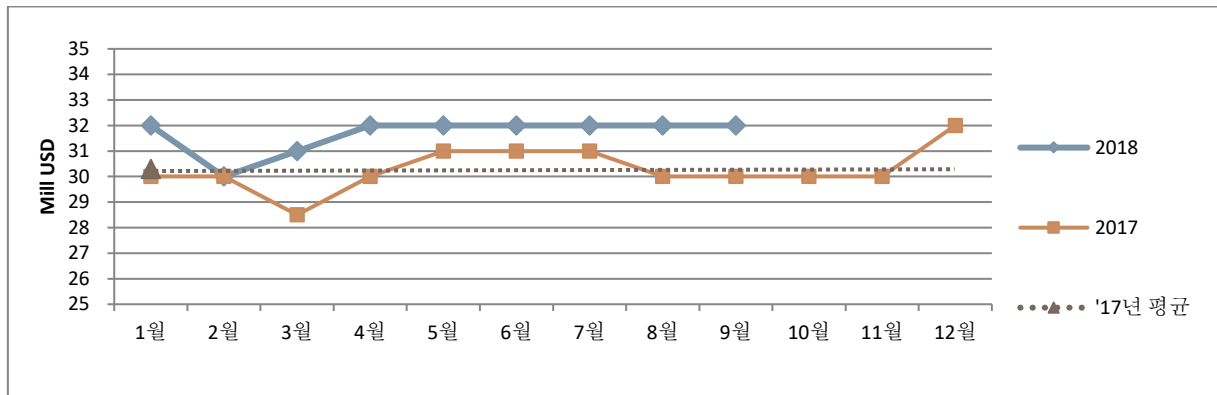


### III. TANKER

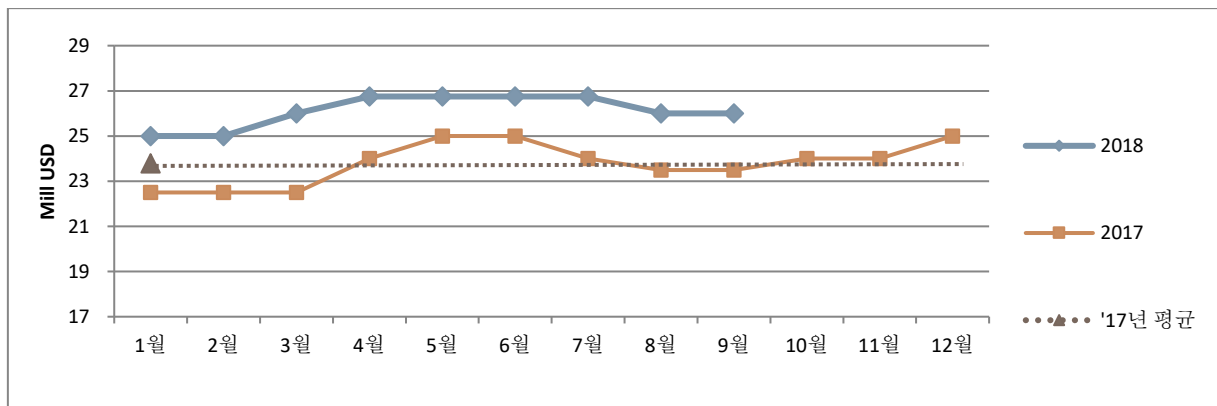
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-47K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

| TYPE         | VESSEL                  | DWT    | BLT  | YARD   | M/E          | IMO | PRICE | REMARKS                         |
|--------------|-------------------------|--------|------|--------|--------------|-----|-------|---------------------------------|
| TANKER       | MEGACORE PHILOMENA      | 74,574 | 2010 | KOREA  | B&W          |     | 19    | Undisclosed buyer, Auction sale |
| TANKER       | HUGH CURRENT            | 46,590 | 2009 | JAPAN  | B&W          |     | 14.9  | Far East buyer                  |
| TANKER       | TORM OHIO               | 37,278 | 2001 | KOREA  | B&W          |     | 6.8   | Undisclosed buyer               |
| TANKER       | MAERSK RHODE ISLAND     | 34,985 | 2000 | CHINA  | B&W          |     | 7     | Undisclosed buyer, DPP          |
| OIL/<br>CHEM | KRISTIN KNUITSEN (stst) | 19,152 | 1998 | SPAIN  | B&W          | 2   | 6.2   | Chinese buyer (Seacon)          |
| OIL/<br>CHEM | DELFINE                 | 9,000  | 2016 | CHINA  | MAK          | 2   | 12.5  | Greek buyer                     |
| TANKER       | FT FOCE                 | 6,090  | 2008 | TURKEY | Hyundai Hims | 2   | 5.8   | Danish buyer (Simonsen)         |

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL       | DWT    | BLT  | YARD     | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS                         |
|------|--------------|--------|------|----------|-----|------|------|-------|---------------------------------|
| CONT | SINAR BRANI  | 15,204 | 2010 | JAPAN    | B&W | 1060 | TEU  | 9.8   | Asian buyer                     |
| CONT | CONMAR DELTA | 79,70  | 2002 | GERMAN Y | MAK | 735  | TEU  | 16.5  | Malaysian buyers (Harbour Link) |

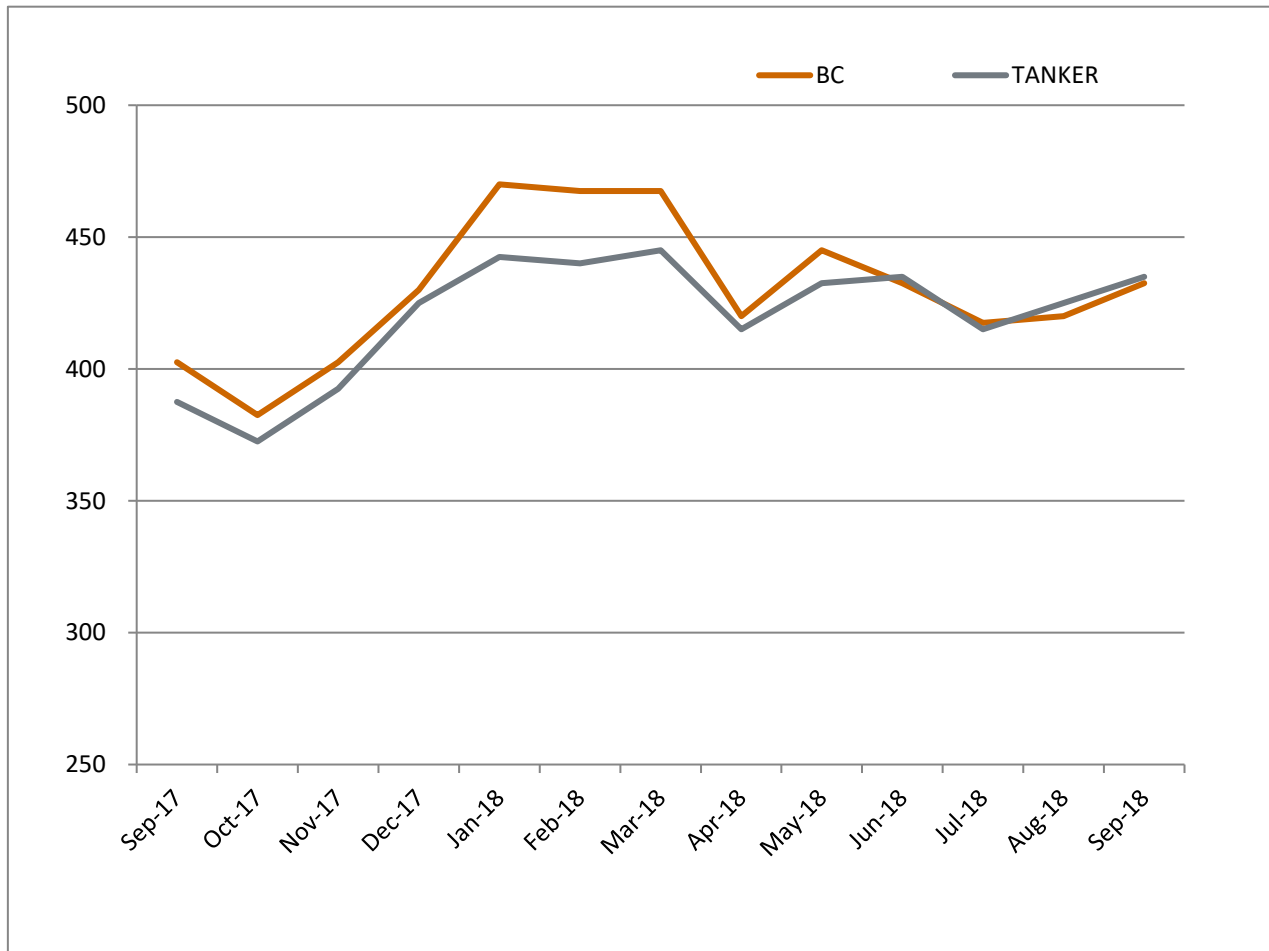


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

| 해체선가<br>(US\$/LDT) | 2016 평균 |               | 2017 평균 |               | 2018 평균 |               | 2017 년<br>9 월 | 2018 년 9 월    |               |       |
|--------------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|
|                    |         | 증감율<br>(전년대비) |         | 증감율<br>(전년대비) |         | 증감율<br>(전년대비) |               | 증감율<br>(전월대비) | 증감율<br>(전년대비) |       |
| TANKER             | 265.63  | -22.1%        | 365.21  | 37.5%         | 431.67  | 18.2%         | 387.50        | 435.00        | 2.4%          | 12.3% |
| BC                 | 267.71  | -20.5%        | 370.83  | 38.5%         | 441.39  | 19.0%         | 402.50        | 432.50        | 3.0%          | 7.5%  |

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)





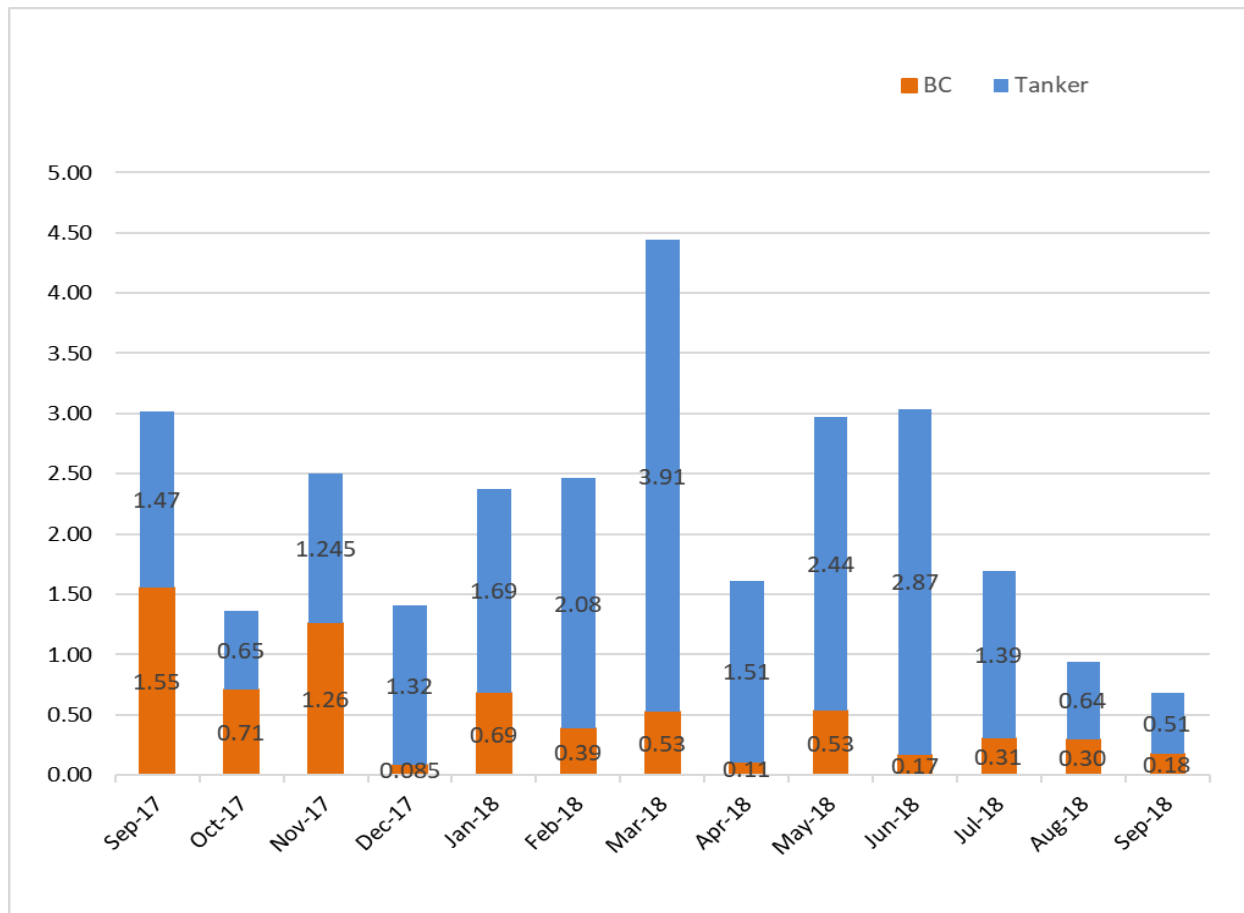


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

| 해체선<br>총량 | 2017 년         |     | 2018 년 누적      |               |     |               | 2017 년<br>9 월  |     | 2018 년 9 월     |               |     |               |
|-----------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|
|           | Million<br>DWT | No. | Million<br>DWT | 누적율<br>(전년대비) | No. | 누적율<br>(전년대비) | Million<br>DWT | No. | Million<br>DWT | 증감율<br>(전년대비) | No. | 증감율<br>(전년대비) |
| TANKER    | 11.47          | 113 | 17.04          | 148.5%        | 148 | 131.0%        | 1.47           | 9   | 0.51           | -65.6%        | 4   | -55.6%        |
| BC        | 11.74          | 292 | 3.18           | 27.1%         | 81  | 27.7%         | 1.55           | 25  | 0.18           | -88.7%        | 3   | -88.0%        |

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

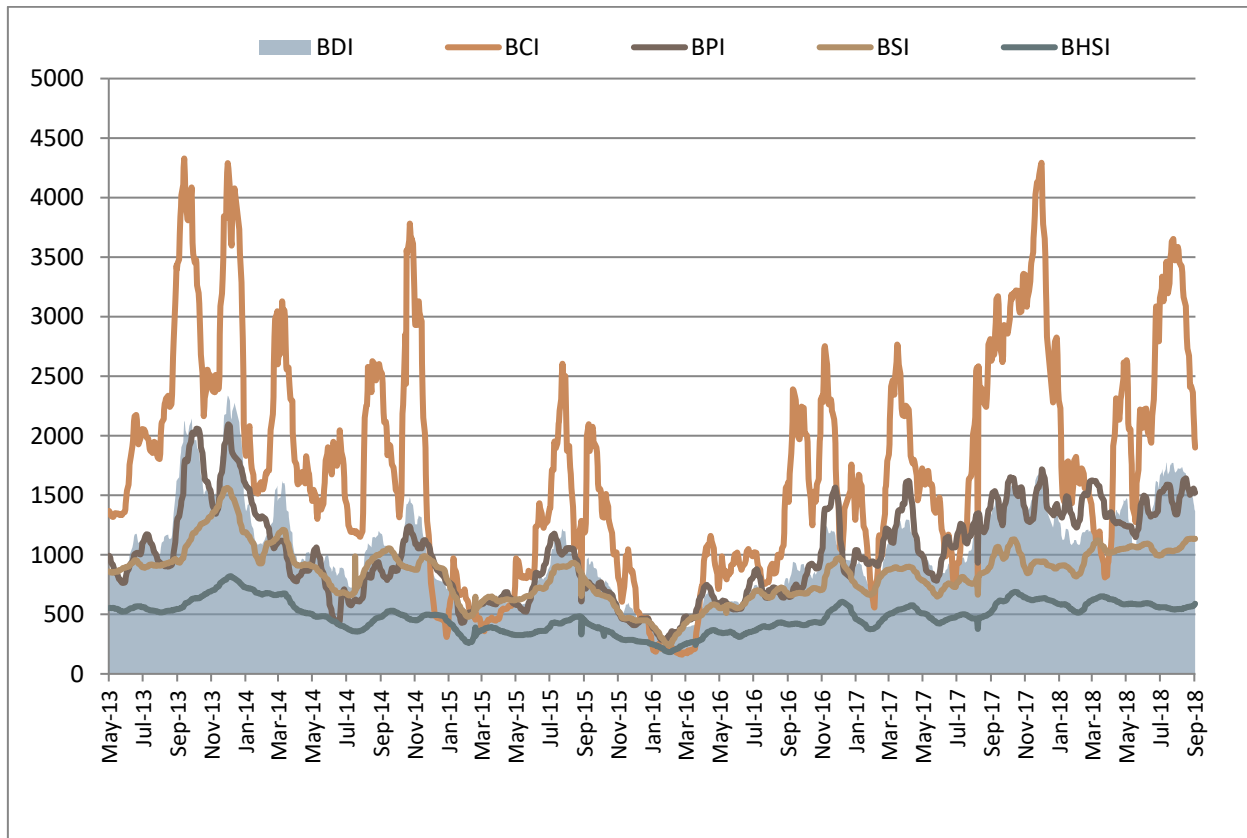
| TYPE   | VESSEL        | DWT     | LDT   | BLT  | YARD  | M/E   | PRICE<br>(usd/ldt) | REMARKS                            |
|--------|---------------|---------|-------|------|-------|-------|--------------------|------------------------------------|
| BC     | EQUATOR PEACE | 171,191 | 20489 | 2000 | JAPAN | B&W   | 437                | AS IS Qingdao,<br>incl. ROB 500t   |
| BC     | JIAN HE       | 28,835  | 6898  | 1989 | JAPAN | MITSU | 416                | BANGLADESH                         |
| CONT   | X-PRESS SUEZ  | 24,554  | 8355  | 1998 | KOREA | B&W   | 450                | AS IS Jebel Ali                    |
| CONT   | CHUN YIP      | 4,337   | 2254  | 1997 | CHINA | B&W   | 405                | BANGLADESH                         |
| OBO    | SKS TORRENS   | 109,846 | 18321 | 1999 | KOREA | B&W   | 445                | INDIA,<br>Green recycling          |
| TANKER | ATAKA         | 291,312 | 38726 | 1998 | JAPAN | B&W   | 438                | AS IS Singapore,<br>incl. ROB 400t |
| TANKER | LION M        | 105,203 | 17178 | 1997 | JAPAN | B&W   | 458                | AS IS Fujairah,<br>incl ROB 700t   |
| TANKER | DS PROGRESS   | 70,427  | 12553 | 2003 | JAPAN | B&W   | 440                | BANGLADESH                         |
| TANKER | HIKA          | 36,457  | 7301  | 1994 | ITALY | SULZ  | 462                | BANGLADES                          |
| TANKER | VICTORY       | 29,998  | 7181  | 1990 | JAPAN | B&W   | 430                | AS IS Colombo                      |



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

|      | 2018-09-14 | 2018-09-07 | CHANGE   | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|----------|-------------|------------|
| BDI  | 1366       | 1490       | ▼-124.00 | 2337        | 290        |
| BCI  | 1900       | 2411       | ▼-511.00 | 4329        | 161        |
| BPI  | 1523       | 1528       | ▼-5.00   | 2096        | 282        |
| BSI  | 1134       | 1134       | ▲0.00    | 1562        | 243        |
| BHSI | 588        | 568        | ▲20.00   | 821         | 183        |





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore |       | Rotterdam |        | Houston |        |
|-------------------|-----------|-------|-----------|--------|---------|--------|
| IFO380            | 466.00    | ▲8.50 | 432.00    | ▲12.50 | 429.50  | ▲5.50  |
| IFO180            | 496.50    | ▲6.50 | 467.50    | ▲11.00 | 482.00  | ▲2.00  |
| MGO               | 696.00    | ▲1.00 | 656.00    | ▲0.00  | 715.50  | ▲11.00 |

❖기준일 : 9 월 14 일 기준

### 3) Exchange Rate

| 구분        | 2018-09-14 | 2018-09-07 | CHANGE  |
|-----------|------------|------------|---------|
| 미국 달러     | 1121.20    | 1121.20    | ▲0.00   |
| 일본 엔(100) | 1000.94    | 1013.15    | ▼-12.21 |
| 유로        | 1310.74    | 1303.34    | ▲7.40   |
| 중국 위안     | 163.67     | 163.66     | ▲0.01   |

❖최초고시, 매매기준율기준



## VI. CONTACT INFORMATION

---

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

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

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

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

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



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