



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.222

Updated October 30, 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. 트럼프 환경규제 연기 VS IMO 규제 그대로

가장 강력한 해운 환경규제인 국제해사기구(IMO)의 황산화물 배출규제 시행이 당초 예정대로 오는 2020년 시행될 것으로 보인다. 미국 트럼프 정부의 규제 연기 및 규제에 대응할 수 있도록 경험 구축단계(EBP)의 제공이 필요하다는 요구가 IMO 측에 사실상 거부당하면서 규제 압박은 점차 현실화되고 있다.

한국 해운업계는 다가오는 규제에 긴장의 끈을 늦추지 못하고 있다. 지난 26일 쉽커 등 외신에 따르면 IMO는 지난 24일(현지시간) 영국 런던에서 진행된 제 73차 해양환경보호위원회(MEPC) 총회에서 황산화물(SOx) 배출규제 시행 연기에 대해 거부 의사를 밝힌 것으로 나타났다. 선박 연료유에 SOx 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%로 제한하는 환경규제를 예정대로 2020년 시행하기로 한 것이다. 앞서 월스트리트저널(WSJ)을 통해 미국 도널드 트럼프 정부는 "IMO의 환경규제가 가져오는 충격을 최소화해야 한다"고 주장했었다.

그러나 IMO는 "2020년 환경규제를 시행하는데 지체할 시간이 없다"고 강조하며 거부 의사를 분명히 했다. 또 미국의 환경규제 시행 연기 주장은 명분이 없음을 강조했다. 이미 미국은 유럽과 함께 지난 2015년부터 자국 배출규제해역(ECA) 내 운항 선박에 SOx 함유량을 0.1%로 규제하고 있기 때문이다. 중국도 ECA를 지정해 환경규제 단속에 들어갔다.

IMO 측의 이 같은 움직임에 해운업계는 긴장을 늦추지 못하고 있다. 특히 이번 총회에서 2020년 환경규제 시행에 익숙해질 수 있는 EBP를 제공해 달라는 제안에 IMO 측은 공식적으로 반대했기 때문이다. 이미 환경규제 대응에 돌입했거나 준비 중인 선사들 모두 분주한 모습이다. 국내 최대 해운사인 현대상선은 SOx 저감장치인 스크러버 장착 대응으로 방향을 정한 것으로 알려졌다. 2019년 1월부터는 화주들에 화물 운임 체계와 함께 유류할증료도 부과한다는 방침이다. SM상선은 저유황유를 사용하기로 했다. 하지만 어느 대응방향이 맞는지 명확하지 않고 향후 경제성 등 변동성을 고려할 때 대응방향이 달라질 수 있다는 게 업계 설명이다.

해운업계 관계자는 "IMO 환경규제에 따라 친환경 LNG 연료가 최적의 대안으로 떠오르고 있으나 화물 운송 거리, 인프라 시설 등을 종합적으로 따져 봤을 때 LNG 추진선 대응으로 가기까지는 조금 시간이 필요해 보인다"고 말했다. 또다른 관계자는 "IMO 규제에 대해 면밀히 살펴보고 시행일에 맞춰 대응방향 마련할 것"이라고 강조했다.

I . ISSUE & TREND

2. IMO2020 과 연료유가조정계수의 적용 문제 이슈화

국제해사기구(IMO)의 2020 년 환경규제와 관련해 비용부담을 선사가 화주에 전가하는 문제가 주현안으로 부각되고 있다. KMI 윤희성 해운빅데이터연구센터장에 따르면 2020 년 이후 저유황유의 실제 가격은 아직 미지수이나 대체로 현 수준 대비 약 60%의 증가가 점쳐지고 있다. 이에 Maersk 가 새로운 BAF(연료유가조정계수)를 적용해 화주로부터 비용을 회수하겠다고 발표했고, MSC, CMA CGM 등 주요 선사도 같은 구조로 화주에게 연료유가 상승의 영향을 전가할 계획을 밝힘에 따라 화주들이 반발하고 있다.

지난 9 월 BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION 이 반대의사를 천명한 데 이어 최근 EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL(ESC)도 반대의사를 분명히 했다. 이들이 반대하는 이유는 첫째, 운임은 기본적으로 협상의 대상이므로 선화주간 대화를 통해 해결돼야 하며, 둘째, 연료유를 전가하는 구조에 투명성이 결여돼 있고, 셋째, 단순한 전가는 이 문제에 대한 혁신적 해결방안의 도출에 부정적 영향을 준다는 것이다.

잘 알려진 대로 운임은 수요 공급의 함수이지 운송비용의 함수가 아니다. 간단한 분석으로 확인한 결과 운임에는 연료유가의 등락이 효과적으로 반영되지 않는다는 지적이다. 2003 년 3 월부터 현재까지 로테르담 380CST 연료유가와 CCFI(CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX) 중국-유럽항로의 운임 주간 증감률 간의 상관성을 분석한 결과 상관계수가 -0.047 로 거의 상관성이 없는 것으로 나타났다. 또 단기적인 유가변동이 운임에 즉시 반영되지 않는다고 하더라도 IMO 2020 에 따른 구조적이고 급격한 연료유가의 변화에 과거의 현상을 그대로 투영해 운임이 단순한 '협상'의 대상이라고 하는 화주의 논리에는 무리가 있어 보인다.

최근에 드류리가 화주를 대상으로 실시한 서베이에 의하면, 화주의 3 분의 1 은 새로운 규제에 대해 이해하지 못하고 있고 절반 이상이 IMO, 정부 또는 선사로부터 어떤 정보나 안내도 받지 못한 것으로 나타났다. 이러한 상황에서 56%는 선사의 비용회수 방식이 공정하고 투명하지 않은 것으로 판단하고 있다. IMO 2020 과 같은 충격이 큰 환경규제는 선사에게도 화주에게도 생소한 변화이다. 이를 입증하듯 위의 서베이에서 환경규제의 영향을 분석해 본 화주는 전체의 14%에 불과한 것으로 드러났다.

장기적인 균형관계를 생각할 때 수송비용의 증가는 당연히 서비스 이용자인 화주가 부담해야 한다. 하지만 비용의 부담이 원만하게 이루어지기 위해선 화주를 이해시키는 선사의 적극적인 노력이 선행돼야 한다. 규제에 대응하는 선사의 선택, 비용의 증가에 대해 화주가 분명하게 이해하는 것이 문제 해결의 관건이 될 것이라는 지적이다.

I . ISSUE & TREND

3. 빈곤의 역설? 韓조선해운 2020 년 역대급 환경 규제 '기회'

오는 2020 년부터 역사상 가장 강력한 해양 환경 규제가 효력을 발휘할 것으로 예상되는 가운데 국내 조선·해운 업계가 발빠르게 친환경 선박 제조에 나서면서 불황의 파고를 넘어 업황 회복의 모멘텀으로 작용할지 관심을 끈다. 특히 해운 업계는 유럽이나 미국 선사 대비 선대 물량이 상대적으로 적어 '국제해사기구(IMO) 2020' 규제에 부합한 선박으로 탈바꿈하는 데 있어 비용이 덜 드는, '빈곤의 역설' 상황을 맞았다.

IMO 2020 은 174 개국을 회원으로 둔 IMO 가 2020 년 1 월 1 일부터 선박 연료유의 황 함유량 상한선을 3.5%에서 0.5%로 규제를 대폭 강화하는 게 주요 골자다. 이는 산성비를 유발하는 황산화물(SOx) 배출을 막기 위한 목적이다. 운송에서 발생하는 전체 산화 황 배출량 중 약 90%는 선박에서 발생한다. 문제는 2020 년까지 모든 선박에 배기가스 정화 장치(스크러버)나 액화천연가스(LNG) 추진 장치를 달거나 벙커 C 유 대신 저유황유로 연료를 바꿔야 한다는 데 있다. 전 세계 조선·해운 업계가 IMO 2020 시행을 앞두고 골머리를 앓는 것은 현재 선박을 친환경으로 개조하거나 미래 선박을 건조하는 데 있어 추가적인 비용이 만만치 않기 때문이다.

IMO 2020 에 대한 크게 3 가지 대응 방안은 모두 장단점이 있다. 우선 저유황유로 원료를 바꾸는 것은 초기 투자비가 들지 않지만 고유황유 대비 단가가 50% 이상 비싸며 공급 지역이 제한적이다. 2020 년 이후에는 수요와 공급 상황에 따라 가격이 요동칠 가능성도 있다.

탈황 장치인 스크러버는 기존 연료유를 사용 가능하면서 현존하는 선박에 설치할 수 있다는 점이 장점으로 꼽힌다. 하지만 척당 500 만달러(약 56 억원)의 설치 비용이 필요한 데다 추가적으로 유지 관리비가 발생한다. 설치까지 최소 10 개월 이상 소요돼 이 기간 운항을 못한다는 점도 또 다른 비용 유발 요소다. 최상의 친환경 연료로 꼽히는 LNG 등 대체 연료로 교체하기 위해서는 초기 투자비가 많이 들고 벙커링 시설 부족, 선적 공간 손실 발생, 지역별 큰 가격 편차 등이 단점으로 꼽힌다.

국내 해운 업계 관계자는 "선박이 많고 규모가 큰 유럽계 선사를 포함한 글로벌 해운 업계는 IMO 2020 을 환영하지 않는다"면서 "환경 규제가 시작되면 일단 비용이 많이 들기 때문인데 국내 선사는 500~600 척 정도를 보유한 경쟁사에 비해 선대가 적어 상대적으로 준비가 수월한 것은 사실"이라고 전했다.

I . ISSUE & TREND

이와 관련 최근 도널드 트럼프 미국 행정부가 IMO 2020 시행을 연기하도록 압력을 넣고 있다는 외신 보도가 잇따르고 있다. 하지만 트럼프 행정부의 바람이 실현할 가능성은 낮으며 IMO 2020 이 단계적으로 실행되더라도 국내 조선·해운 업계에는 장기적으로 호재라는 게 전문가의 분석이다.

김현 메리츠증권증권 연구원은 "황산화물 배출 감소를 위해 장착하는 스크러버 시장은 현재 공급이 수요를 쫓아가지 못하는 상황"이라며 "선사가 스크러버를 장착하고 싶어도 공급이 부족하면 저유황유를 선택할 수밖에 없는데 단계적 시행으로 유예 기간이 주어진다면 기존 선대와 신규 선박에 스크러버 장착을 고려할 여지가 생기고 이는 신조선가 상승으로 이어져 조선사에 긍정적"이라고 판단했다.

유창근 현대상선 대표도 연초 신년사를 통해 "2020 년 전 세계적 환경 규제를 재도약의 기회로 삼을 것"이라며 "향후 조선 기술의 혁신이 해운사의 경쟁력을 좌우하는 만큼 조선사, 선급, 한국해양수산개발원(KMI) 등과 협력해 다가오는 기술 혁신에 대비해야 한다"고 주문한 바 있다.

LNG 선 건조에서 이미 경쟁 우위를 점하고 있는 국내 조선 업계는 IMO 2020 시행에 따른 수혜를 입을 것으로 보인다. 영국 조선해양 시황 분석 기관 클락슨리서치에 따르면 올해 들어 지난 8 월까지 전 세계에서 발주한 LNG 선 43 척 중 대형 LNG 선 38 척을 모두 국내 조선사가 따냈다. 현대중공업그룹이 16 척, 대우조선해양이 12 척, 삼성중공업이 10 척을 수주했다. 올 들어 국내 조선 3 사는 9 월까지 187 억달러 규모의 선박을 수주해 연간 목표치(287 억달러)의 69%를 달성했다.

클락슨리서치는 또 지난 3 월 올해와 내년 LNG 운반선 발주 예상 척수를 각각 37 척, 39 척으로 제시했으나 지난달 각각 55 척, 61 척으로 상향 조정했다. 2020~2023년에는 매년 평균 46 척, 2024~2027년에는 매년 평균 56 척의 LNG 운반선 발주가 있을 것으로 봤다.

한 조선사 관계자는 "LNG 선의 경우 한국이 중국에 비해 기술력이 앞서고 건조 경험도 훨씬 더 많다"며 "환경 규제로 LNG 선의 발주가 늘어나면 국내 조선 업계가 수주할 가능성이 높다"고 강조했다.

I . ISSUE & TREND

4. 스크러버 도입 압박.. 세제 지원·노동력 공급 등 요청

해운업계가 다가오는 환경 규제에 정부가 구체적으로 나설 것을 촉구했다. 해운업과 연계한 4 차산업을 아우를 수 있는 추진기구와 함께 전문인력 양성 역시 시급하다고 지적했다.

한국해양수산개발원은 26 일 7 시 30 분 여의도 글래드호텔에서 '해양정책포럼'을 열고 해양수산 관계자들로부터 다양한 의견을 청취했다. 이날 연사를 맡은 김영춘 해양수산부 장관은 '해양수산 혁신성장 정책'과 관련 경쟁력 있는 선박 확충과 안정적인 화물확보로 세계 5 위 수준의 글로벌 경쟁력을 확보하겠다는 비전을 밝혔다.

그러나 뒤이어 가진 질의응답 시간에서 관계자들의 아쉬움과 쓴소리가 나왔다. 환경 규제로 설치가 시급한 스크러버(탈황장치) 문제가 제기됐다. 이승우 KSS 해운 경영전략본부장은 "답이 없다"며 "주어진 시간은 1 년 밖에 없고 각 선사별 선박 사이즈가 다른데 파나시아가 1 년에 공급하는 스크러버는 200~300 개 불과하다. 그런데 장착할 선박은 수 천척에서 만척에 달한다"고 말했다.

선사들은 오는 2020 년부터 선박에 사용되는 연료유의 황함유량을 기존 3.5%에서 0.5%로 낮춰야 한다. 그러기 위해선 내년까지 저유황유를 확보하거나 스크러버를 설치해 함유량을 낮춰야 한다.

그는 "2020 년까지 장착하지 못하는 선박은 출항하지 못하거나 스크랩(폐선) 밖에는 방법이 없다. 해수부가 조선소와 메이커사, 선사 등 3 자 컨트롤타워 역할을 해야 한다"고 강조했다. 그러면서 세제지원, 조선 노동력 창출로 선사들이 좀 더 낮은 가격으로 장비를 공급받을 수 있도록 적극적인 역할을 요청했다. 이에 대해 김 장관은 "적극적으로 검토하겠다"고 답했다.

국내 선사들을 지원하는 해양진흥공사 인력이 금융권이 아니라 해운업계 관계자여야 한다는 지적도 나왔다. 자신을 흥익대 교수라고 밝힌 참석자는 "선박에 대한 기본 설계와 건축, 운영지식이 축적된 인력이 배치가 돼야 하는데 이 전문가들이 부족하지 않을까 생각한다"고 말했다. 김 장관은 "주로 금융쪽 사람들이 많이 가지, 진짜 선박을 아는 사람은 별로 없다는 거죠? 제가 챙겨보겠다"고 답변했다.

원양산업 대책도 전무하다고 비판했다. 이광세 신라교역 대표이사는 "오늘 해양수산정책엔 해양과 연근해수산만 있지 원양산업은 없다"며 "수산물 가치를 향상하거나 소비촉진을 늘려 지속가능산업을 유도하는 노력은 상당히 적다"고 꼬집었다.

I . ISSUE & TREND

이어 "이런 정책이나 해결책이 없어 안된 것 보다는 정권이 바뀌거나 담당자가 바뀌면서 정책이 유명무실해지는 부분이 있기 때문에 마련된 정책이 어떤 환경에서도 지속적으로 강하게 이행될 수 있도록 부탁드립니다"고 덧붙였다.

선원 양성 정책 요구도 이어졌다. 정태길 전국해상선원노동조합연맹 위원장은 "선박 운항은 결국 사람, 선원이 하는거다. 선원 양성에 대한 사업이 전무하다"고 지적했다. 이에 김 장관은 "업계가 어려워지면서 선사들이 힘들어지고 외국인 선원들이 많아지면서 복잡한 상황"이라며 "선원 정책 이렇게 가야한다고 말하기 힘들 정도로 어려운 딜레마다. 그런 점들 상의하면서 좋은 답을 만들어갔으면 좋겠다"고 답했다.

김 장관은 쏟아진 쓴소리를 수용하면서 전문기구 등을 통해 노력하겠다고 강조했다. 그는 "해양수산과학기술정책과를 신설해 여러 부서에서 흩어져 하던 사업을 이 과에서 담당하도록 하고 있으며, 혁신성장일자리기획단을 통해 기존 산업의 고부가가치를 위해 노력하고 있다"고 말했다.



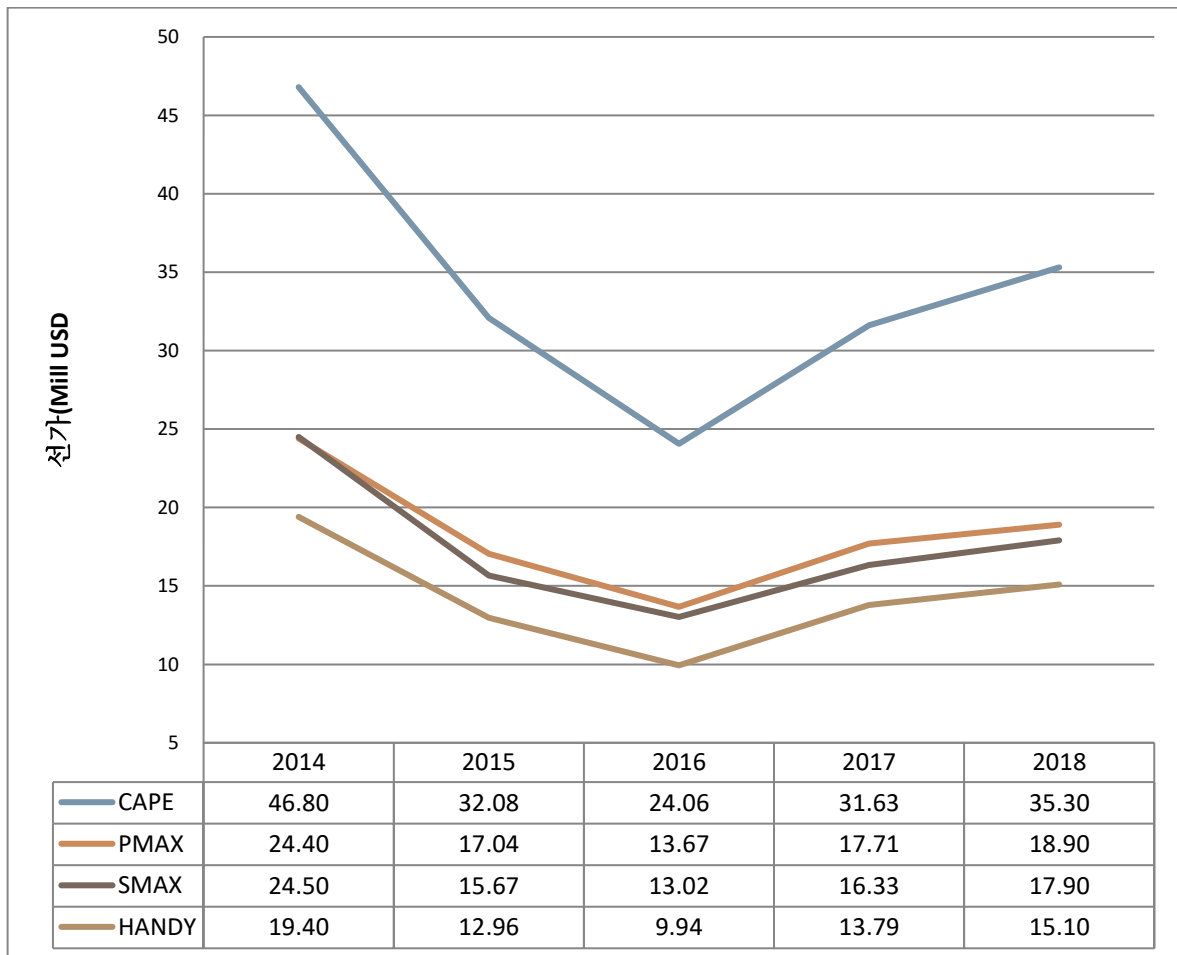
II . BULK CARRIER

(◆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 | 35.30 |
| | 28.81% | -31.45% | -24.99% | 31.43% | 11.62% |
| Panamax 76K | 24.40 | 17.04 | 13.67 | 17.71 | 18.90 |
| | 13.27% | -30.16% | -19.80% | 29.57% | 6.73% |
| Supramax 56K | 24.50 | 15.67 | 13.02 | 16.33 | 17.90 |
| | 14.84% | -36.04% | -16.91% | 25.44% | 9.59% |
| Handysize 32K | 19.40 | 12.96 | 9.94 | 13.79 | 15.10 |
| | 9.04% | -33.20% | -23.32% | 38.78% | 9.49% |

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

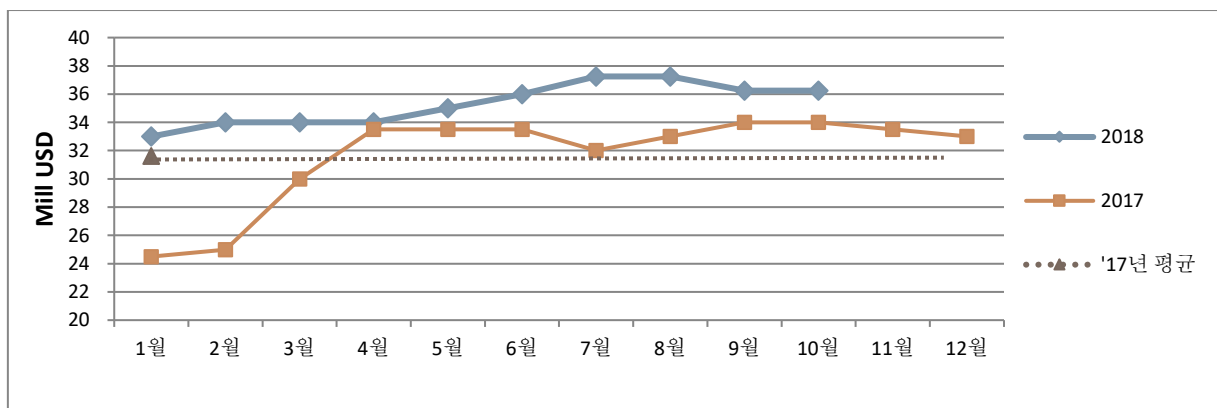




II . BULK CARRIER

| 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 | | | 35.30 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 3.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 2.9% | 3.5% | 0.0% | -2.7% | 0.0% | | | - |
| | | 전년대비 | 34.7% | 36.0% | 13.3% | 1.5% | 4.5% | 7.5% | 16.4% | 12.9% | 6.6% | 6.6% | | | 11.6% |
| | PMAx 76k | 선가 | 18.50 | 18.50 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | 19.00 | | | 18.90 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 2.7% | 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% | | | 6.7% |
| | SMAx 56k | 선가 | 17.50 | 17.50 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | 18.00 | | | 17.90 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 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% | | | 9.6% |
| | HANDY 32k | 선가 | 14.00 | 14.00 | 15.00 | 15.50 | 15.50 | 16.00 | 16.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | | | 15.10 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 3.3% | 0.0% | 3.2% | 0.0% | -6.3% | 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% | | | 9.5% |
| 2017 | CAPE | 24.50 | 25.00 | 30.00 | 33.50 | 33.50 | 33.50 | 32.00 | 33.00 | 34.00 | 34.00 | | | 31.63 | |
| | PMAx | 14.50 | 15.50 | 17.50 | 18.50 | 18.50 | 18.00 | 18.00 | 18.50 | 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 | 17.00 | | | 16.33 | |
| | HANDY | 13.00 | 13.50 | 13.50 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | | | 13.79 | |

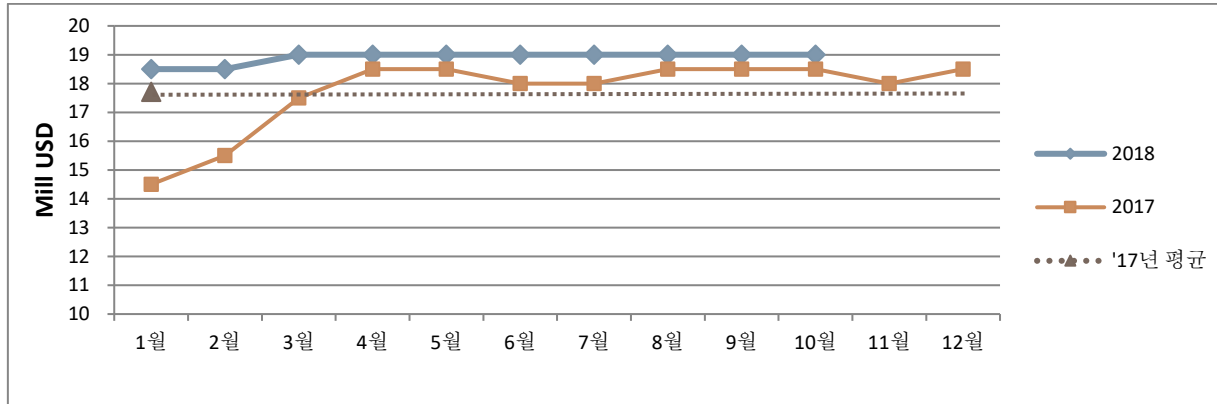
□ Cape



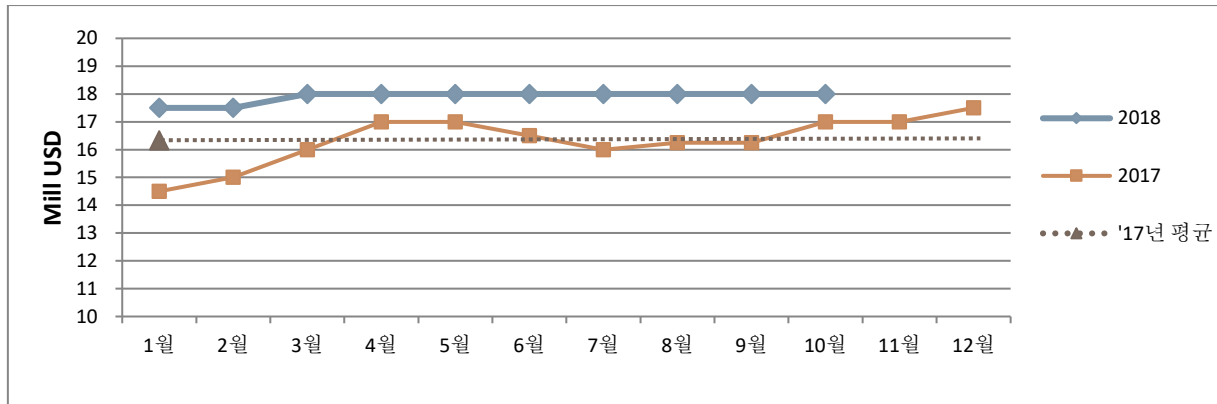


II . BULK CARRIER

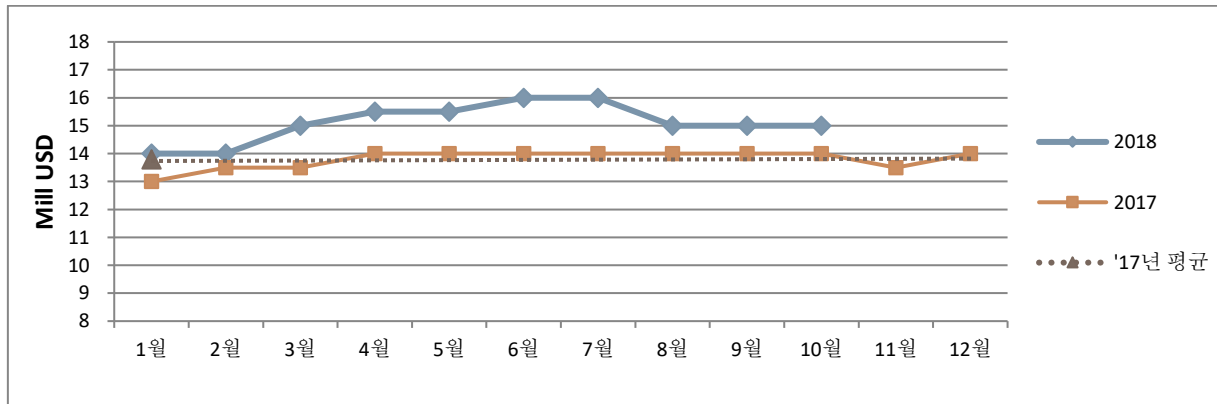
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | GEAR | PRICE | REMARKS |
|------|----------------------|---------|------|--------------|-------|-----------|-------|--|
| BC | CAPE ZENITH | 180,120 | 2010 | JAPAN | B&W | | 29 | Greek buyer (Lavinia) |
| BC | PACIFIC EXPLORER | 177,456 | 2007 | JAPAN | B&W | | 21 | Undisclosed buyer, DD due 01/2019 |
| BC | GIUSEPPE BOTTIGLIERI | 175,243 | 2011 | CHINA | B&W | | 26 | South Korean buyer (Sinokor) |
| BC | SC LOTTA | 169,057 | 2009 | KOREA | B&W | | 20.5 | Greek buyers (Marmaras), DD due |
| BC | SCOTIAN EXPRESS | 93,019 | 2011 | CHINA | B&W | | 16.5 | Argentinian buyer (Interocean) |
| BC | GLOBAL STAR | 83,601 | 2010 | JAPAN | B&W | | 18.9 | Undisclosed buyer |
| BC | STAR OF NIPPON | 75,600 | 2004 | JAPAN | B&W | | 9.8 | Greek buyers (Eurobulk), SS due |
| BC | IOANNIS ZAFIRAKIS | 73,305 | 2004 | JAPAN | B&W | | 10.25 | Greek buyer (Eastmed) |
| BC | OCEAN PANKAJ | 64,000 | 2018 | CHINA | B&W | C 4x30t | 23.5 | Greek buyer |
| BC | GOLDEN CATHRINE | 60,263 | 2015 | JAPAN | WART | C 4x30t | 26 | Undisclosed buyer |
| BC | GOLDEN CECILIE | 60,263 | 2015 | JAPAN | WART | C 4x30t | 25.5 | |
| BC | BULK AVANTI | 56,024 | 2006 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 12.5 | Undisclosed buyer |
| BC | MILLWALL | 55,648 | 2011 | VIETNAM(KOR) | B&W | C 4x30t | 11.5 | Undisclosed buyer |
| BC | NIKKEI DRAGON | 52,950 | 2009 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 13 | Greek buyer |
| BC | CIELO DI JARI | 39,202 | 2016 | CHINA | B&W | C 4x30t | 20 | Swedish buyer (Rederi Gotland) |
| BC | LA LOUISE | 31,764 | 1998 | JAPAN | MITSU | C 4x30.5t | 5.7 | Far Eastern buyer |
| BC | STAR LIFE | 28,210 | 2011 | JAPAN | B&W | C 4x30.7t | 11.1 | Far Eastern buyer, BWTS installed, dd freshly passed |

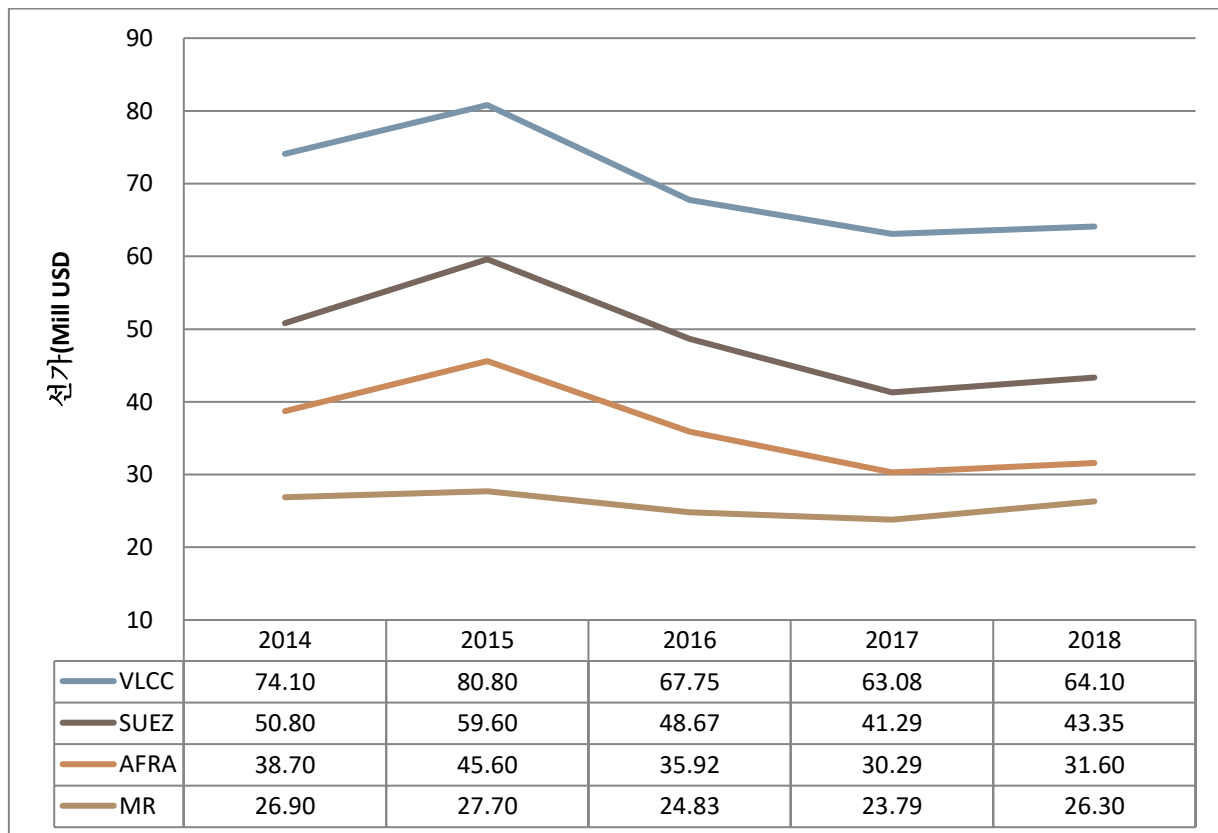
III. TANKER

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

| 구분 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------------------|--------|--------|---------|---------|--------|
| VLCC 310K | 74.10 | 80.80 | 67.75 | 63.08 | 64.10 |
| | 31.93% | 9.04% | -16.15% | -6.89% | 1.61% |
| Suezmax 160K | 50.80 | 59.60 | 48.67 | 41.29 | 43.35 |
| | 27.00% | 17.32% | -18.34% | -15.15% | 4.98% |
| Aframax 105K | 38.70 | 45.60 | 35.92 | 30.29 | 31.60 |
| | 33.45% | 17.83% | -21.24% | -15.66% | 4.32% |
| MR 47K | 26.90 | 27.70 | 24.83 | 23.79 | 26.30 |
| | 2.48% | 2.97% | -10.35% | -4.19% | 10.54% |
| Chemical Tanker IMO II 13K | 13.00 | 12.60 | 13.92 | 12.42 | 11.93 |
| | 8.90% | -3.08% | 10.45% | -10.78% | -3.96% |

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

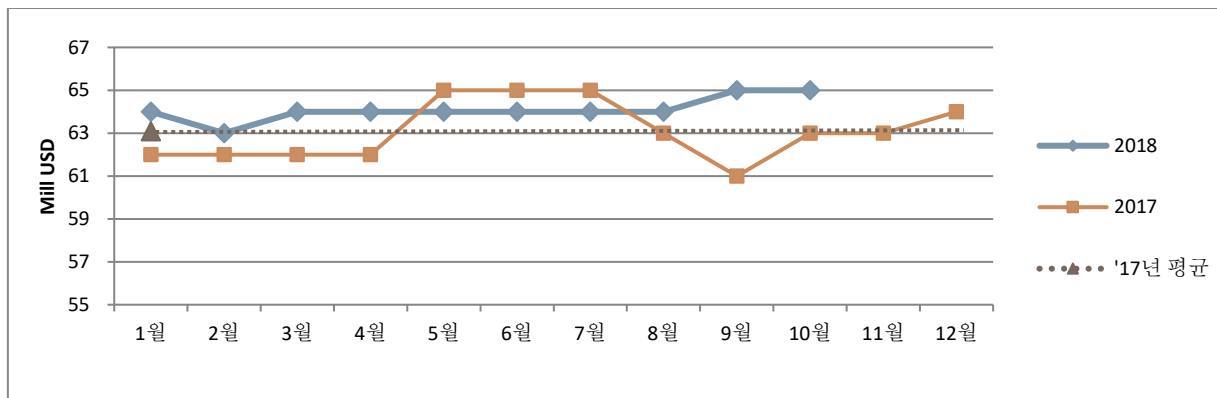




III. TANKER

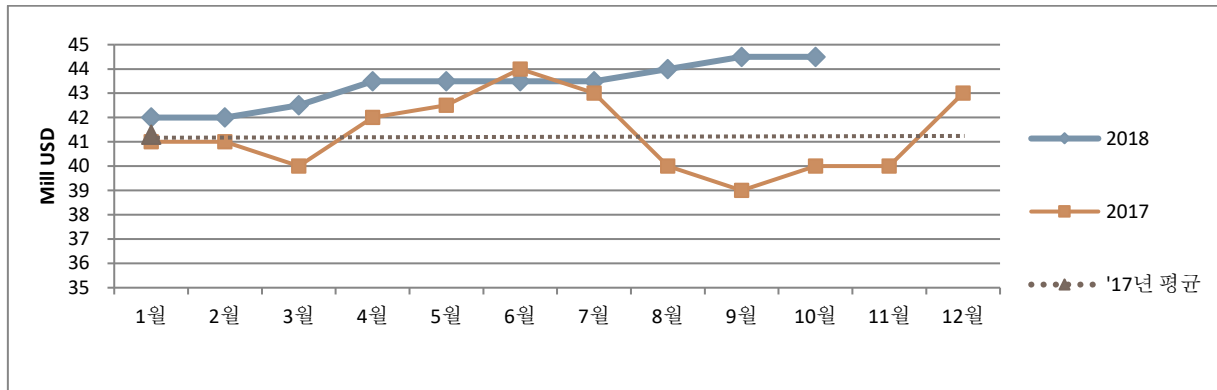
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | 평균 | |
|------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|
| 2018 | VLC C 310K | 선가 | 64.00 | 63.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 65.00 | 65.00 | | | 64.10 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -1.6% | 1.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.6% | 0.0% | | | - |
| | | 전년대비 | 3.2% | 1.6% | 3.2% | 3.2% | -1.5% | -1.5% | -1.5% | 1.6% | 6.6% | 3.2% | | | 1.6% |
| | SUE Z 160K | 선가 | 42.00 | 42.00 | 42.50 | 43.50 | 43.50 | 43.50 | 43.50 | 44.00 | 44.50 | 44.50 | | | 43.35 |
| | | 전월대비 | -2.3% | 0.0% | 1.2% | 2.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.1% | 1.1% | 0.0% | | | - |
| | | 전년대비 | 2.4% | 2.4% | 6.3% | 3.6% | 2.4% | -1.1% | 1.2% | 10.0% | 14.1% | 11.3% | | | 5.0% |
| | AFR A 105K | 선가 | 32.00 | 30.00 | 31.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 32.00 | 31.00 | | | 31.60 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -6.3% | 3.3% | 3.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -3.1% | | | - |
| | | 전년대비 | 6.7% | 0.0% | 8.8% | 6.7% | 3.2% | 3.2% | 3.2% | 6.7% | 6.7% | 3.3% | | | 4.3% |
| | MR 47K | 선가 | 25.00 | 25.00 | 26.00 | 26.50 | 26.75 | 26.75 | 26.75 | 26.00 | 26.00 | 27.00 | | | 26.30 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 4.0% | 1.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -2.8% | 0.0% | 0.0% | | | - |
| | | 전년대비 | 11.1% | 11.1% | 15.6% | 10.4% | 7.0% | 7.0% | 11.5% | 10.6% | 10.6% | 12.5% | | | 10.5% |
| | CHE M IMO 2 13K | 선가 | 13.00 | 12.50 | 12.50 | 12.25 | 11.75 | 11.50 | 11.50 | 11.50 | 11.50 | 11.25 | | | 11.93 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -3.8% | 0.0% | -2.0% | -4.1% | -2.1% | 0.0% | 0.0% | 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% | | | -4.0% |
| | 2017 | VLCC | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 65.00 | 65.00 | 65.00 | 63.00 | 61.00 | 63.00 | | | 63.08 |
| | | SUEZ | 41.00 | 41.00 | 40.00 | 42.00 | 42.50 | 44.00 | 43.00 | 40.00 | 39.00 | 40.00 | | | 41.29 |
| | | AFRA | 30.00 | 30.00 | 28.50 | 30.00 | 31.00 | 31.00 | 31.00 | 30.00 | 30.00 | 30.00 | | | 30.29 |
| MR | | 22.50 | 22.50 | 22.50 | 24.00 | 25.00 | 25.00 | 24.00 | 23.50 | 23.50 | 24.00 | | | 23.79 | |
| CHEM | | 12.25 | 12.00 | 12.75 | 12.50 | 12.75 | 12.50 | 12.50 | 12.75 | 12.00 | 12.00 | | | 12.42 | |

VLCC-310K

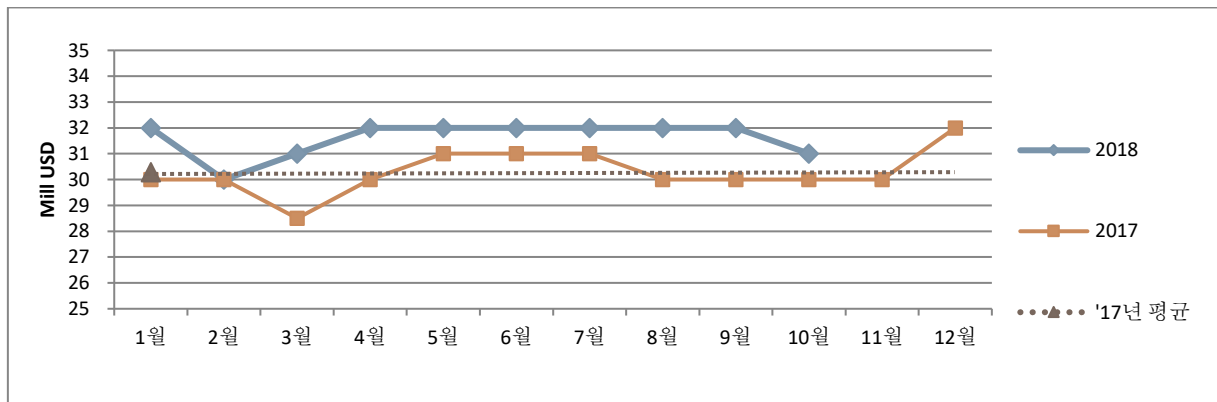


III. TANKER

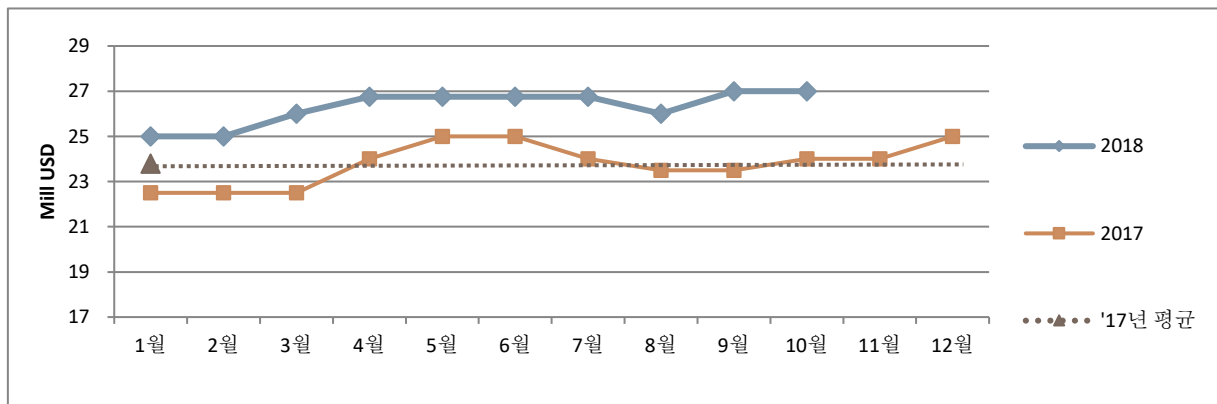
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | IMO | PRICE | REMARKS |
|--------|--------------|--------|------|-------|-------|-----|-------|----------------------------|
| TANKER | PACIFIC VEGA | 45,951 | 2010 | JAPAN | MITSU | | 16.35 | Monaco buyers (Transocean) |
| TANKER | GALATEA | 7,476 | 2011 | CHINA | WART | | 6.5 | U.S. buyer |

2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS |
|------|--------------|--------|------|-------|-----|------|------|-------|-------------------|
| CONT | ARGOS | 49,842 | 2012 | CHINA | B&W | 4249 | TEU | 14.7 | U.K. buyer |
| CONT | SITC BANGKOK | 22,000 | 2003 | JAPAN | B&W | 1620 | TEU | 7.3 | Undisclosed buyer |

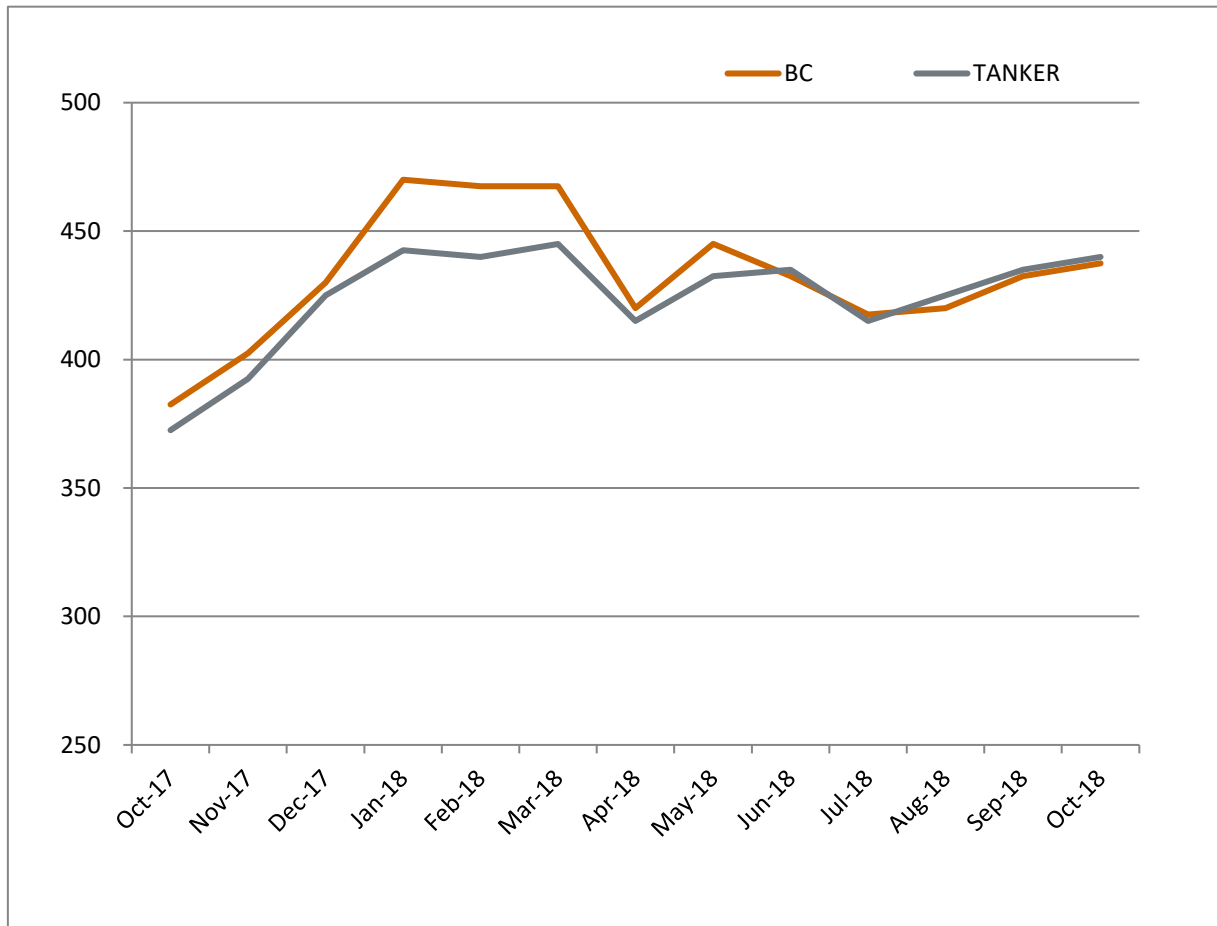


IV. DEMOLITION

1) 선가

| 해체선가 (US\$/LDT) | 2016 평균 | | 2017 평균 | | 2018 평균 | | 2017 년 10 월 | 2018 년 10 월 | | |
|--------------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|----------------|---------------|---------------|-------|
| | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전월대비) | 증감율 (전년대비) | |
| TANKER | 265.63 | -22.1% | 365.21 | 37.5% | 432.50 | 18.4% | 372.50 | 440.00 | 1.1% | 18.1% |
| BC | 267.71 | -20.5% | 370.83 | 38.5% | 441.00 | 18.9% | 382.50 | 437.50 | 1.2% | 14.4% |

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



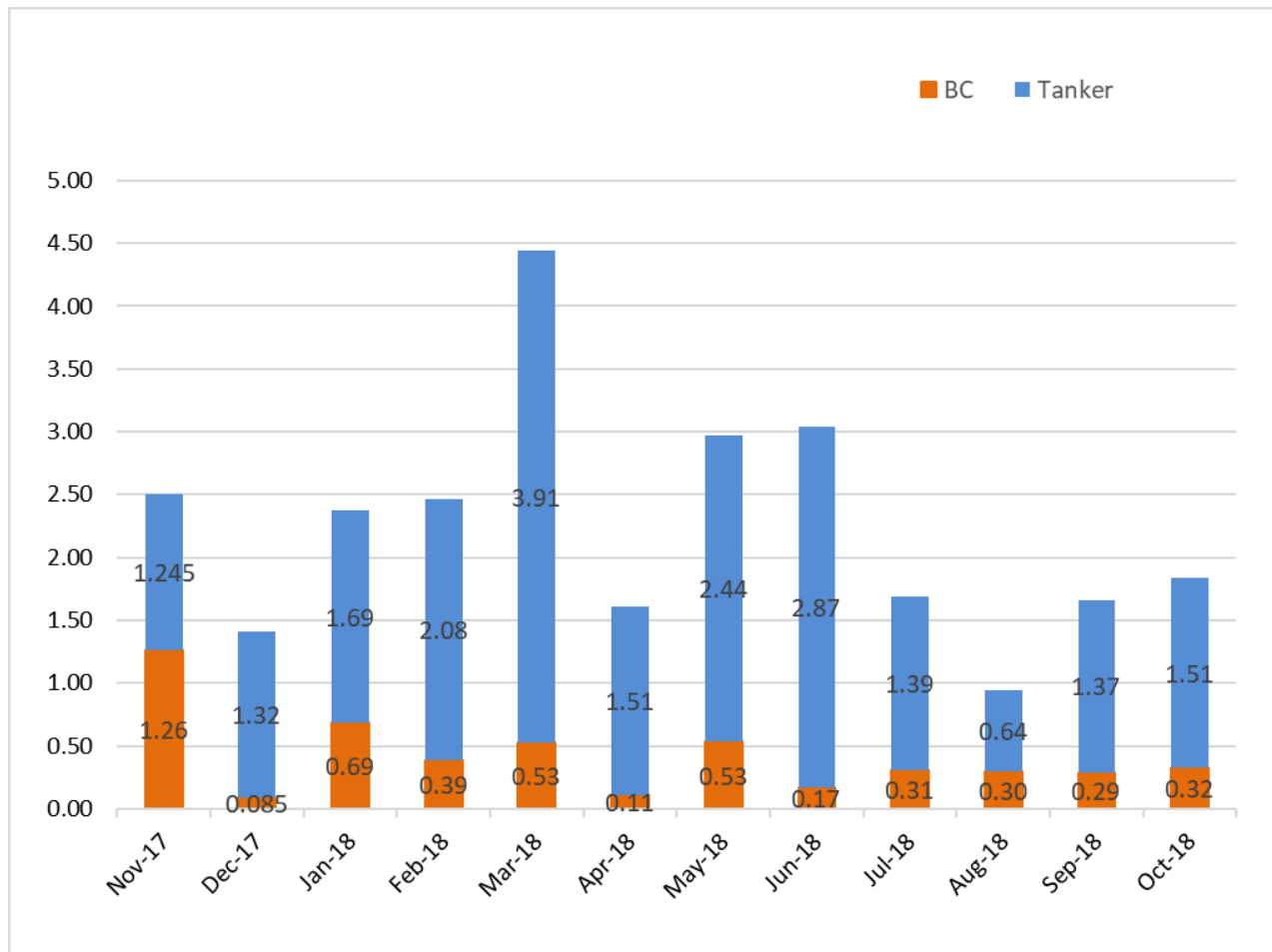


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

| 해체선 총량 | 2017 년 | | 2018 년 누적 | | | | 2017 년 10 월 | | 2018 년 10 월 | | | |
|-----------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|
| | Million DWT | No. | Million DWT | 누적율 (전년대비) | No. | 누적율 (전년대비) | Million DWT | No. | Million DWT | 증감율 (전년대비) | No. | 증감율 (전년대비) |
| TANKER | 11.47 | 113 | 19.41 | 169.2% | 173 | 153.1% | 0.65 | 11 | 1.51 | 133.8% | 14 | 27.3% |
| BC | 11.74 | 292 | 3.62 | 30.9% | 96 | 32.9% | 0.71 | 24 | 0.32 | -54.4% | 9 | -62.5% |

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

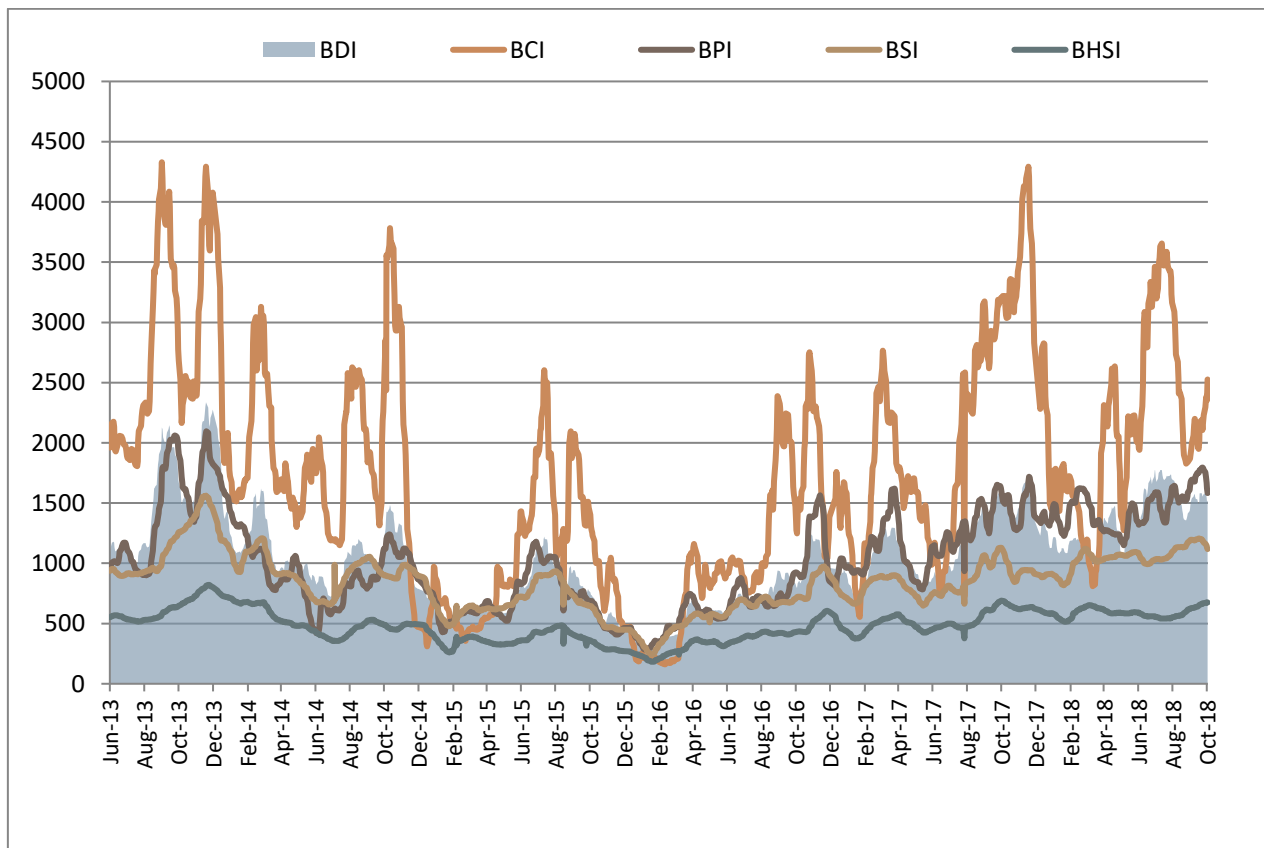
| TYPE | VESSEL | DWT | LDT | BLT | YARD | M/E | PRICE (usd/ldt) | REMARKS |
|--------|-----------------|---------|-------|------|-----------|-------|--------------------|--|
| BC | SOLAR EMBER | 171,081 | 19950 | 1997 | JAPAN | SULZ | 467 | PAKISTAN |
| BC | SOLAR ARION | 128,826 | 18233 | 1994 | JAPAN | SULZ | 467 | AS IS Singapore |
| BC | KYRIAKOS | 29,891 | 7089 | 1997 | SINGAPORE | B&W | 428 | AS IS Mongla |
| CONT | VASI SUN | 26,288 | 7402 | 1990 | GERMANY | B&W | 470 | BANGLADESH |
| CONT | ATLANTIC STAR | 26,260 | 7626 | 1997 | GERMANY | SULZ | 450 | |
| CONT | PATHEIN STAR | 20,406 | 6660 | 1995 | NORWAY | SULZ | 450 | |
| CONT | THANLWIN STAR | 20,406 | 6830 | 1995 | NORWAY | SULZ | 450 | AS IS Singapore |
| CONT | ANDAMAN STAR | 20,211 | 6989 | 1993 | GERMANY | SULZ | 450 | |
| CONT | SENTOSA STAR | 17,500 | 6660 | 1995 | JAPAN | B&W | 450 | |
| CONT | KYAUK PHYU STAR | 24,497 | 7675 | 1992 | JAPAN | MITSU | 450 | AS IS Singapore |
| CONT | UAFL ZANZIBAR | 22,386 | 7428 | 1996 | RUSSIA | SULZ | 450 | AS IS Singapore |
| CONT | MALACCA STAR | 20,150 | 7050 | 1993 | GERMANY | SULZ | 450 | AS IS Singapore |
| CONT | YOSSA BHUM | 15,414 | 4865 | 1994 | JAPAN | B&W | 440 | AS IS Singapore |
| TANKER | MELOR | 114,106 | 14320 | 1996 | JAPAN | SULZ | 469.5 | AS IS Singapore, incl. ROB 700t & gas free for man entry |
| TANKER | OAKTREE | 46,842 | 9002 | 1993 | KOREA | B&W | 460 | AS IS Colombo, incl. ROB 200t |



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

| | 2018-10-26 | 2018-10-19 | CHANGE | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|----------|-------------|------------|
| BDI | 1519 | 1576 | ▼-57.00 | 2337 | 290 |
| BCI | 2526 | 2230 | ▲296.00 | 4293 | 161 |
| BPI | 1583 | 1775 | ▼-192.00 | 2096 | 282 |
| BSI | 1117 | 1170 | ▼-53.00 | 1562 | 243 |
| BHSI | 675 | 670 | ▲5.00 | 821 | 183 |





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore | | Rotterdam | | Houston | |
|-------------------|-----------|---------|-----------|--------|---------|--------|
| IFO380 | 503.50 | ▼-10.00 | 471.00 | ▲5.00 | 451.50 | ▼-9.50 |
| IFO180 | 532.00 | ▼-8.00 | 518.50 | ▲13.00 | 512.00 | ▼-8.00 |
| MGO | 724.50 | ▼-9.00 | 680.00 | ▼-8.00 | 742.00 | ▼-5.50 |

❖기준일 : 10 월 26 일 기준

3) Exchange Rate

| 구분 | 2018-10-26 | 2018-10-19 | CHANGE |
|-----------|------------|------------|--------|
| 미국 달러 | 1138.50 | 1132.60 | ▲5.90 |
| 일본 엔(100) | 1013.13 | 1009.40 | ▲3.73 |
| 유로 | 1294.99 | 1297.56 | ▼-2.57 |
| 중국 위안 | 163.70 | 163.29 | ▲0.41 |

❖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