

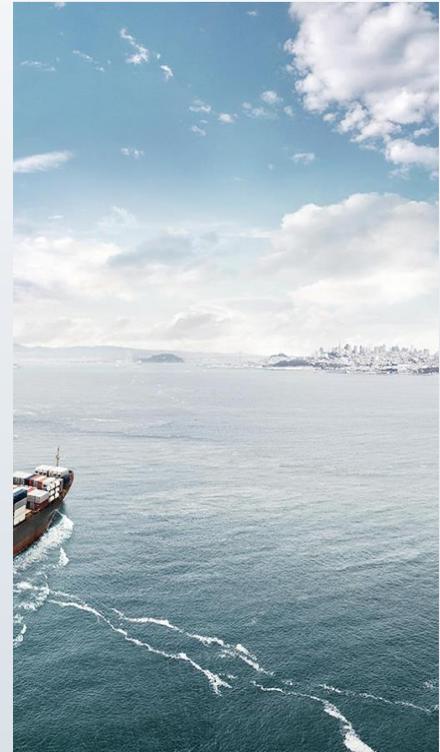


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.234

Updated January 29, 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
STL News & Information	19
Contact Information	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 카타르 "LNG 선 60 척 발주 계획" 한국 '수주 기대'

지난 28일 청와대에서 열린 문재인 대통령과 타미姆 빈 하마드 알사니 카타르 국왕 간 정상회담에서 카타르 정부가 LNG(액화천연가스) 운반선 60 척을 발주할 계획이 있다고 밝혀 주목된다.

사드 빈 셰리다 알 카비 카타르 에너지부 장관은 이날 회담에서 "최근 유조선 대표단을 한국에 파견해 LNG 선 도입을 조사했다"면서 이같이 말했다고 김의겸 청와대 대변인이 전했다.

사드 장관은 특히 "한국은 선박 수주 경험이 많고 기술력에서 정평이 나 있는 만큼 LNG 선 도입에 좋은 협력관계를 기대한다"고 말해 우리 조선업체들의 수주 가능성이 높아진 것 아니냐는 관측이 제기됐다.

정상회담에 이어 열린 공식오찬에 참석한 정성립 대우조선해양 대표도 "현재 카타르가 보유한 LNG 선 50 척 대부분이 우리나라 3대 조선소가 제작한 것"이라며 "새로 도입하는 60 척도 한국이 우선 검토될 것"이라고 전망했다. LNG 운반선은 17만㎡급 1척 가격이 1억 8,500만 달러가량으로, 60척을 모두 수주할 경우 110억 달러(한화 13조 원 상당)에 이르러 침체된 조선업 경기 회복에 상당한 보탬이 될 것으로 기대된다.

이에 문 대통령도 "한국과 카타르는 둘 다 반도 국가로서 해운·항만 분야에서 상생 발전할 수 있는 공통의 기반을 가지고 있다"면서 "(카타르의 LNG 선 발주는)LNG 수요 확대에도 도움이 될 것"이라고 반색했다. 카타르는 세계 최대 LNG 생산국이다.

이와 함께 양국은 이날 △수산양식 분야 협력 △해기사 면허 인정 △항만분야 협력 등에 대한 양해각서(MOU)를 체결했다. 이번 MOU 체결을 통해 국내 수산양식·가공업 해외 진출과 수산식품 수출 확대는 물론 국내 해기사 인력의 카타르 국적선사 취업 문호가 한층 넓어질 것으로 전망된다.

또 카타르 최대 항만인 하마드항과 도하항을 운영하는 국영기업 무와니카타르와 부산항만공사(BPA) 간에 체결한 항만협력 MOU는 양국 해운물류 기업이 상대국에 진출할 수 있는 기반이 될 것으로 기대된다.

I . ISSUE & TREND

2. 그리스 선사들의 선박 발주 기지개

현대중공업과 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3사가 그리스에서 다시 수주를 늘리고 있다. 그리스는 전통적 해운강국이지만 국가 부도사태로 발주가 주춤했다. 그러나 지난해 최악의 위기를 넘기면서 선사들의 투자에 속도가 붙었다.

지난 23일 영국 분석기관 클락슨리서치에 따르면 2018년 세계에서는 모두 657억 달러치의 배가 발주됐다. 이 가운데 그리스 선사들이 가장 많은 95억 달러를 투자했다. 글로벌 발주액은 2017년의 692억 달러보다 6.5% 정도 줄었지만 그리스가 쓴 돈은 무려 75%가 늘었다.

해운업은 그리스 경제의 7.5%를 차지한다. 그리스 해운업체들이 유럽연합(EU) 전체 선박의 절반가량을 보유하고 있을 정도다. 이렇다 보니 그리스에 수년 동안 계속되던 금융위기가 2015~2016년 정점을 찍자 조선 3사도 상당한 영향을 받았다. 선사들이 자금 조달 문제와 증세 부담 등으로 어려움을 겪었기 때문이다. 실제로 그리스의 신규 선박 발주액은 2014년 127억 달러에 이르렀으나 2015년 77억 달러, 2016년에는 31억 달러로 곤두박질했다.

그러나 지난해 8월 그리스가 국제채권단의 구제금융을 졸업한 데다 알렉시스 치프라스 그리스 총리가 유럽연합의 증세 압박을 방어하면서 선사들도 다시 기지개를 펴고 있다. 특히 LNG 운반선 발주 움직임이 두드러진다. 그리스 선사들은 지난해 LNG 운반선 발주시장에서 주요 구매자로 떠올랐다.

카디프가스(TMS CARDIFF GAS)와 테나마리스(THENAMARIS), 알파가스(ALPHAGAS) 등 2014년경 처음 LNG 운반선시장에 뛰어 들었던 선사들은 지난해부터 다시 이 선종의 발주를 확대하고 있다. 미네르바 마리타임(MINERVA MARITIME), 캐피탈가스(CAPITAL GAS), 랏스코시핑(LATSCO SHIPPING) 등은 지난해 처음으로 LNG 운반선을 발주해 시장에 진입했다. 실제로 지난해 현대중공업에 가장 많은 LNG 운반선을 발주한 선주는 그리스 선사들이다. 그리스 카디프가스(TMS CARDIFF GAS)와 캐피탈가스(CAPITAL GAS)가 각각 4척씩을 발주했다. 대우조선해양 역시 그리스 안젤리쿠시스 그룹 산하의 마란가스(MARAN GAS MARITIME)로부터 가장 많은 4척을 주문받았다.

그리스 선주들은 조선 3사가 주도하고 있는 유조선 분야에서도 알아주는 '큰 손'이다. 시장 조사기관인 반체로코스타(BANCHERO COSTA)에 따르면 세계 유조선의 30%가량을 그리스 선사들이 보유하고 있다. 특히 그리스 최대의 해운사인 안젤리쿠시스그룹은 현재 세계에서 가장 많은 원유운반선을 소유하고 있다. 초대형 원유원반선(VLCC)와 수에즈막스급 유조선, 아프리카막스 유조선급 등 모두 86척이다.

I . ISSUE & TREND

3. 새판 짜는 글로벌 해운 동맹

글로벌 해운업계를 주도하는 3 대 해운 얼라이언스가 초대형 선박 발주, 선사 간 인수합병(M&A), 환경규제 등으로 변화 조짐을 보이고 있다. 내년 3 월이면 2M 과 협력관계가 끝나는 현대상선도 이번에는 경쟁력 있는 조건으로 얼라이언스 활동을 할 수 있을지 관심이 집중된다.

글로벌 선사들은 독자적으로 세계 모든 지역에서 선박을 운영하거나 영업하기 어렵기 때문에 얼라이언스를 구성해 다른 선사와 함께 서비스를 제공한다. 해운 얼라이언스는 2016 년 개편 과정에서 4 개 체제에서 3 개 체제로 축소됐다.

현재 세계 1·2 위 선사 머스크라인과 MSC 가 소속된 '2M', 프랑스 CMA·CGM 과 중국 COSCO 가 주축이 된 '오션 얼라이언스', 독일 하팍로이드와 일본 ONE 을 중심으로 뭉친 '디얼라이언스' 등 3 대 해운 동맹이 업계를 주도하고 있는 상황이다. 현대상선은 2M 과 전략적 협력관계를 맺고 있다.

지난 23 일 해운업계에 따르면 프랑스 CMA·CGM, 중국 COSCO, 대만 에버그린, 홍콩 OOCL 등으로 구성된 오션 얼라이언스는 동맹 기간을 2027 년까지 연장하기로 했다. 오션 얼라이언스는 2017 년 출범 당시 향후 5 년 간 협력하기로 하면서 5 년 연장할 수 있는 옵션 조건이 있었는데, 이번 합의를 통해 계약기간을 연장한 것이다. 반면 2M 과 디얼라이언스는 향후 행보가 불확실하다. 디얼라이언스 소속 선사인 독일 하팍로이드, 대만 양명해운은 각각 프랑스 CMA·CGM, 대만 에버그린과의 합병설이 나온다. 하팍로이드와 양명해운이 M&A 등으로 빠지면 디얼라이언스에는 일본 ONE 한 곳만 남게 되면서 자연스레 해체될 것이란 분석도 있다.

현대상선과 2M 과의 전략적 협력관계는 2020 년 3 월이면 종료된다. 현대상선과 2M 은 2016 년 계약 체결 당시 기간을 3 년으로 정하고, 현대상선의 재무구조나 영업실적 개선 상황에 따라 협력 강도를 높이기로 했다. 현대상선은 2M 과의 전략적 협력관계를 유지하거나 오션 또는 디얼라이언스와 손을 잡는 여러 선택지를 가지고 있다.

이런 상황에서 현대상선이 발주한 초대형 선박 20 척이 변수가 됐다는 분석이 나온다. 현대상선은 2020 년 2 분기부터 2 만 3,000TEU 급 선박 12 척, 1 만 5,000TEU 급 선박 8 척 등 20 척을 차례로 인수한다. 선박 확보가 끝나면 현대상선 선복규모는 현재 42 만 TEU 에서 80 만 TEU 수준으로 확대된다.

현재 2M, 오션, 디얼라이언스 등 3 대 동맹 모두 현대상선과의 협력에 관심을 가지고 있는 것으로 알려졌다. 특히 2M 과 오션이 유럽 노선에서 치열하게 경쟁하고 있는 상황에서 이곳에 2 만 3,000TEU 급

I . ISSUE & TREND

초대형 친환경 선박 12 척을 투입하기로 한 현대상선이 어느 쪽과 협력하느냐에 따라 순위가 뒤바뀔 수 있다. 현재 유럽 노선에서 2M 이 점유율 39%로 1 위이고, 오션(35%)과 디얼라이언스(23%)가 각각 2·3 위다.

해운업계에서는 현대상선과 2M 간 계약 종료 6 개월 전인 올해 하반기쯤 얼라이언스 행방이 드러날 것으로 보고 있다. 현대상선이 2M 과 선복공유 등 높은 수준에서 협력하기로 하거나 다른 얼라이언스로 활동하려면 항로를 조정해야 할 뿐 아니라 미국 연방해사위원회(FMC) 등 각국 정부로부터 승인을 받는데 시간이 걸린다.

4. 격화되는 베네수엘라 정치, 국제유가 어떻게?

2013 년 우고 차베스 베네수엘라 대통령 후임으로 등장한 니콜라스 마두로 대통령 때문에 국제유가가 흔들리게 됐다.

취임 초부터 마두로 대통령을 거부하는 시민들의 시위가 격화됐고 지난해 선거에선 가까스로 대통령 연임에 성공했다. 하지만 미국과 유럽은 지난해 선거가 불법이라면서 후안 과이도 국회의장을 임시대통령으로 인정했다. 이로 인해 베네수엘라에는 대통령이 두 명이 탄생했으며 두 정권은 정권 투쟁에 매몰된 상태다. 이런 가운데 마두로 대통령이 미국과의 외교 단절을 선언하게 됐다.

만약 미국으로의 베네수엘라 원유 수출이 제한된다면 국제유가 역시 덩달아 뛸 가능성이 매우 높아졌다. 베네수엘라의 불안한 정치상황이 국제유가에 지대한 영향을 미치게 됐다.

▣ 원유매장량 세계 최고 베네수엘라 어찌다가

베네수엘라는 원유매장량이 세계 최고를 자랑한다. 따라서 정치적 상황이 안정만 된다면 충분히 선진국으로 도약할 발판은 마련된다. 하지만 차베스 대통령에 이어 마두로 대통령이 정권을 잡으면서 경제는 피폐해졌고 국민들의 시위는 격화됐다.

정치적 불안정은 지속됐고 지난해 선거에 대한 알가왈부가 일어났다. 결국 국제사회가 개입되기 시작하면서 미국과 유럽은 지난해 선거는 불법이라면서 과이도 국회의장을 임시 대통령으로 임명했다. 마두로 대통령과 과이도 임시 대통령은 군부를 장악하기 위한 경쟁에 들어갔다. 군부를 장악하게 된다면 정권을 잡을 수 있기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

이로 인해 누가 적법한 대통령인가를 놓고 국제사회가 서로 경쟁에 들어갔다. 도널드 트럼프 미국 대통령을 비롯한 유럽 국가들은 과이도 임시대통령을 대통령으로 인정한다고 밝혔고, 마두로 대통령은 미국과의 국교 단절, 미국 외교관의 72 시간 내 추방 등을 발표했다. 반면 지난 26일 유엔안보리에 상정된 베네수엘라 대통령 문제는 러시아와 중국이 마두로 대통령을 지지하면서 결론을 내리지 못했다. 프랑스, 영국, 독일은 마두로 대통령이 재선거를 8일 이내에 실시하지 않으면 과이도 임시 대통령을 대통령으로 인정하겠다고 나섰다.

▣ 마두로, 美와 외교 단절 선언...원유 수출 차질

마두로 대통령이 미국과의 외교 단절을 선언하면서 베네수엘라의 원유 수출에 상당한 차질이 빚어질 것으로 예상된다. 석유수출기구(OPEC)에 따르면 베네수엘라 원유 생산량은 하루 120만 배럴 정도다. 따라서 원유 수출이 제한된다면 국제유가에 상당한 영향을 미칠 것으로 예측된다.

특히 미국 정유업체에 상당한 타격이 불가피하다. 미국은 베네수엘라로부터 값싼 중유를 수입해왔다는 점을 비쳐볼 때 정유업체는 상당한 고민에 빠질 수밖에 없다.

▣ 국제유가 강세...국내 휘발유 상승세 전망

이런 가운데 미국 뉴욕상업거래소에서 미국 서부 텍사스산 원유(WTI) 선물 가격은 배럴당 53.69달러로 거래를 마쳤다. 지난해 말 배럴당 45.41달러인 점을 감안하면 오름세를 보이고 있다. 중동산 두바이유 현물 가격 역시 25일 기준으로 배럴당 61.15달러로 지난해 말보다 15.7% 상승했다.

국제유가가 상승한 이유는 중국 정부가 발표한 사회간접자본 건설 등 경기 부양책으로 중국의 원유 수요가 증가할 것이라는 전망도 있지만 베네수엘라의 정치적 혼란도 작용된 것으로 해석된다.

이에 국내 석유제품도 오름세로 전환될 것으로 예상된다. 한국석유공사에 따르면 1월 넷째 주 국내 휘발유 평균가는 전주보다 2.5원 떨어진 리터(L)당 1,345.5원으로 2016년 3월 둘째 주(1,340.4원) 이후 34개월 만의 최저 수준으로 내려왔다.

유류세 인하 효과가 겹쳐 리터당 1,200원 대 주유소도 적지 않다. 하지만 가격 하락폭은 22.2원→20.2원→7원→2.5원으로 매주 줄어들고 있다.

석유공사는 "국내제품가격은 지난 2주간 국제유가의 소폭 상승과 국내 유류세 인하 효과 등의 영향으로 포함세를 보일 것으로 전망된다"고 내다봤다.



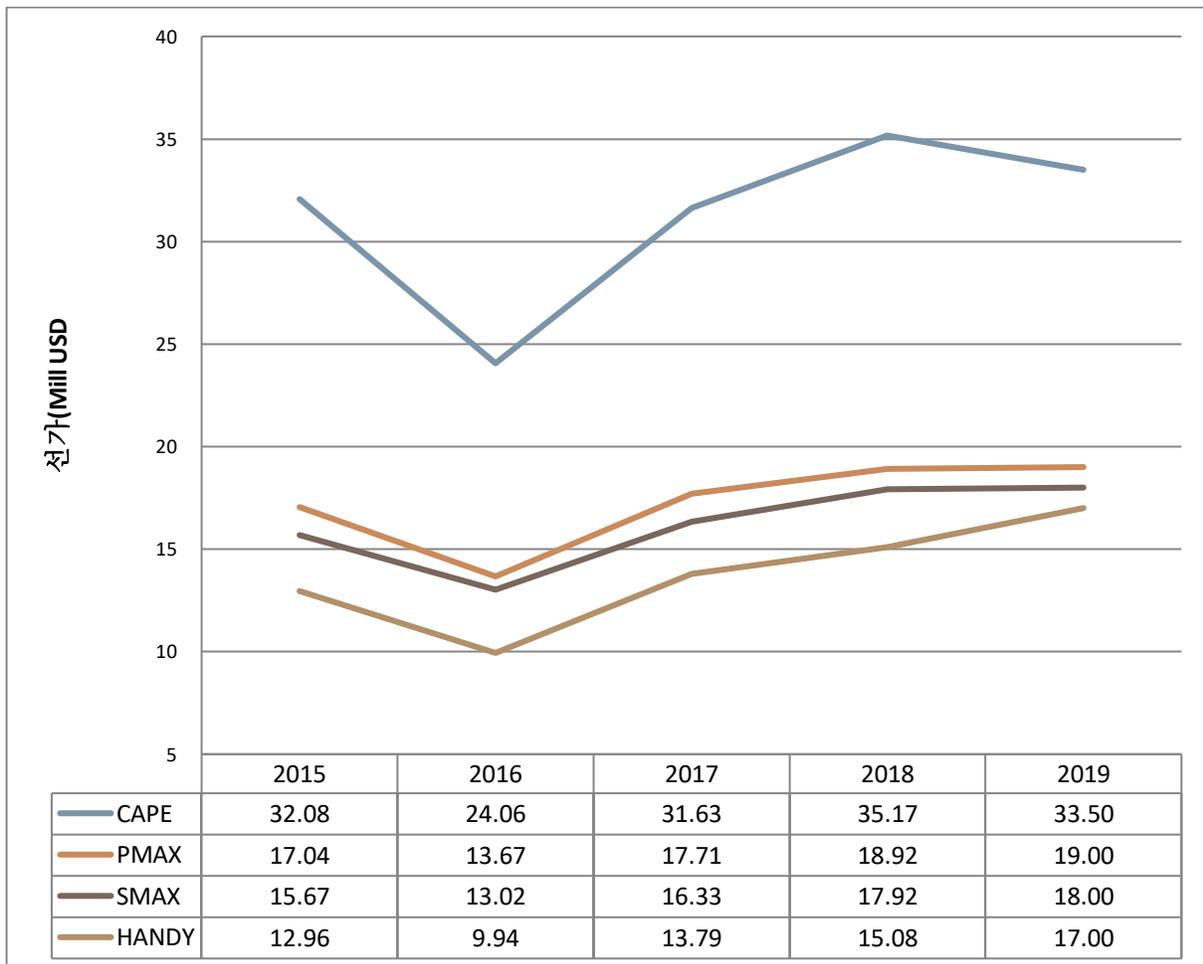
II . BULK CARRIER

(◆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	33.50
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-4.75%
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)

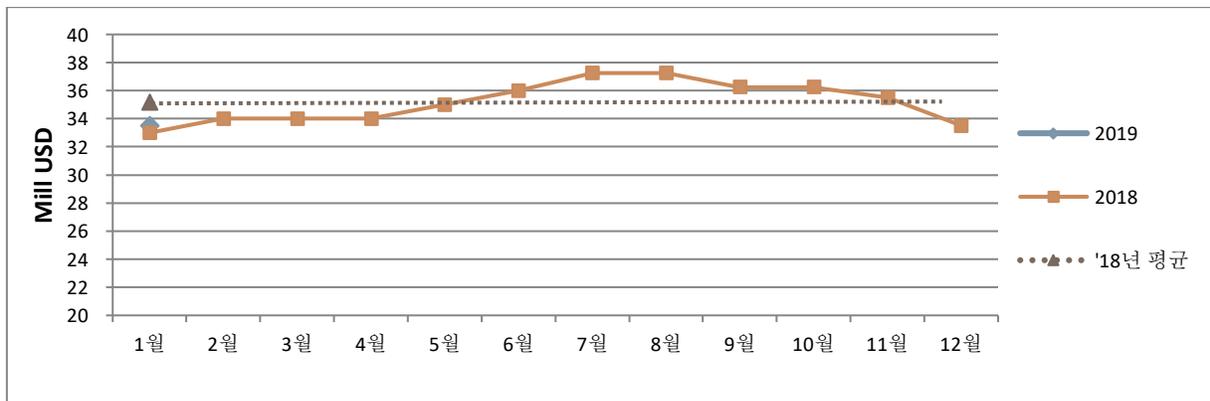




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50						33.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	1.5%						-4.7%
	PMAx 76k	선가	19.00						19.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	2.7%						0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00						18.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	2.9%						0.5%
	HANDY 37k	선가	17.00						17.00
		전월대비	13.3%						-
		전년대비	21.4%						12.7%
2018	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	34.33	
	PMAx	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.71	
	SMAx	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	

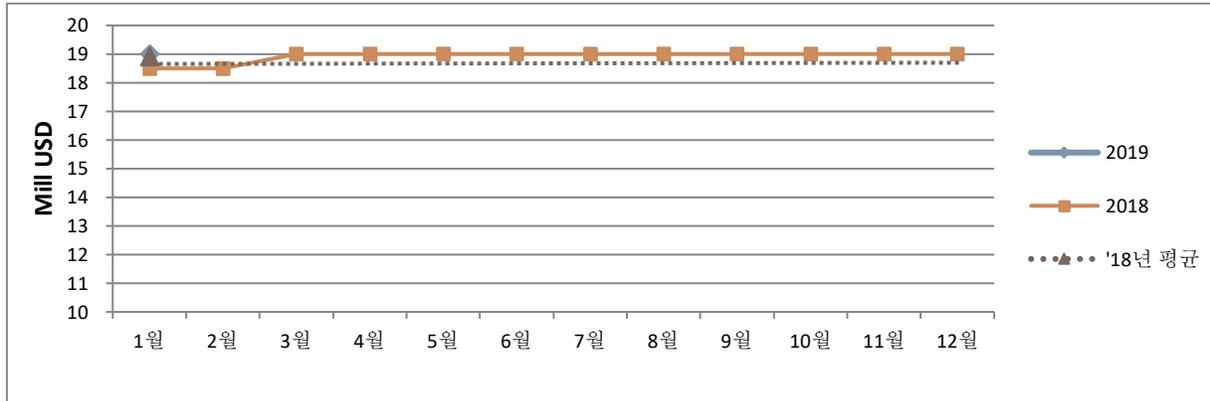
□ Cape



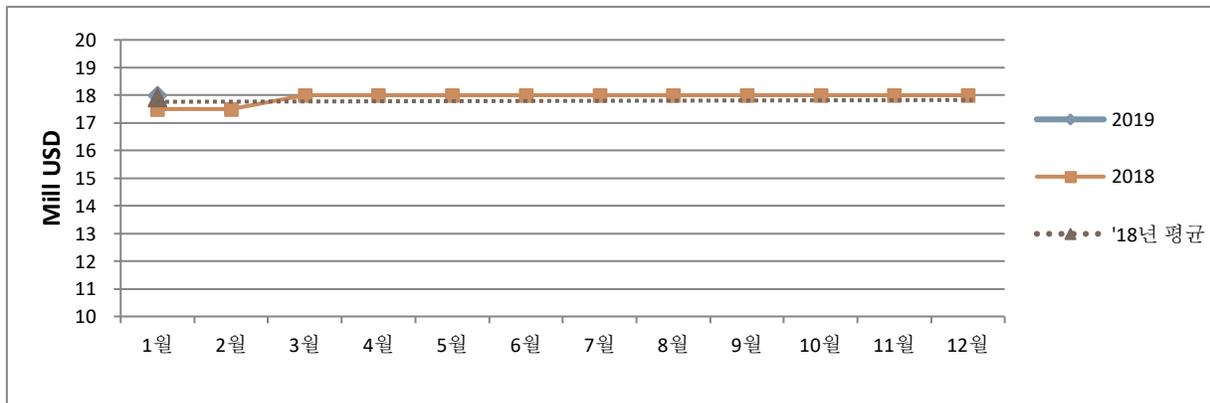


II . BULK CARRIER

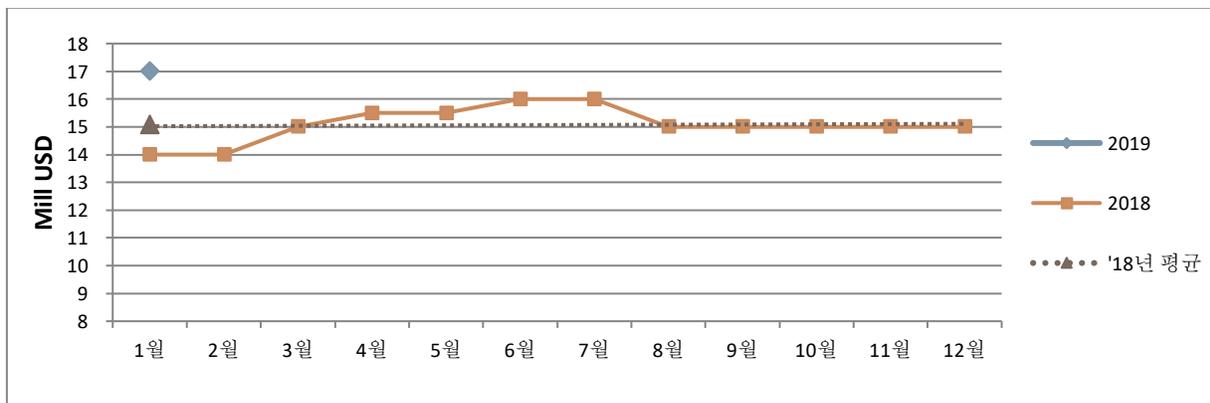
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	A NAVIGATION	93,273	2010	CHINA	B&W		14.9	Chinese buyer (Sky Hero/ Jinchuan Group)
BC	AN HO	77,834	2004	TAIWAN (JAPAN)	B&W		7.8	Undisclosed buyer
BC	SOPHIE OLDENDORFF (self-dischargers)	70,037	2000	CHINA	B&W		32	Canadian buyer (Algoma Central Corp)
BC	HARMEN OLDENDORFF (self-dischargers)	69,700	2005	UKRAINE	B&W		45	
BC	ALICE OLDENDORFF (self-dischargers)	48,000	2000	CHINA	B&W	C 4x30t	23	
BC	ADVENTURE I	62,472	2017	JAPAN	B&W	C 4x30t	26.5	Indian buyer
BC	TIGRIS	52,454	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	8	Chinese buyer (Taylor Maritime)
BC	SEA CONFIDENCE	52,300	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.5	Chinese buyer
BC	OCEAN NEPTUNE	37,189	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	13.8	Greek buyer
BC	AEC BELIEF	33,540	2004	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.2	Undisclosed buyer
BC	YASEMIN	6,830	1996	JAPAN	B&W	C 4x15t	1.8	Turkish buyer



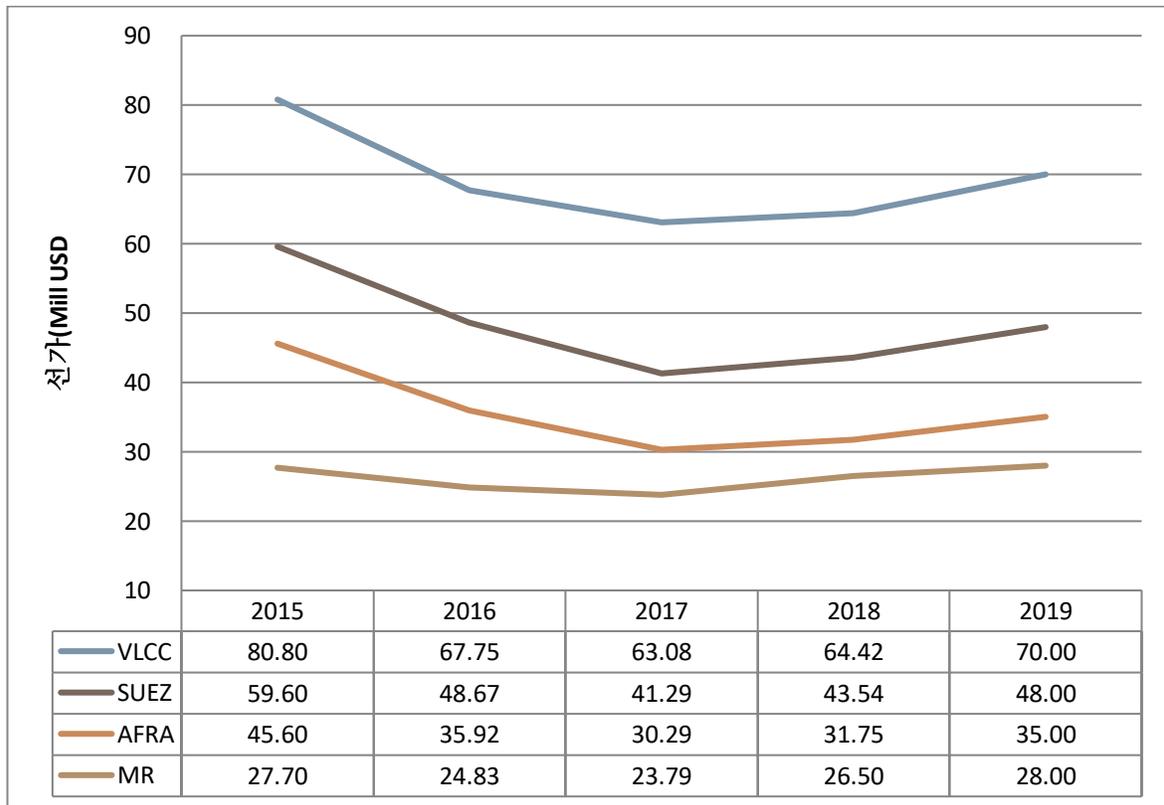
III. TANKER

(◆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	48.00
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	10.24%
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 : %)

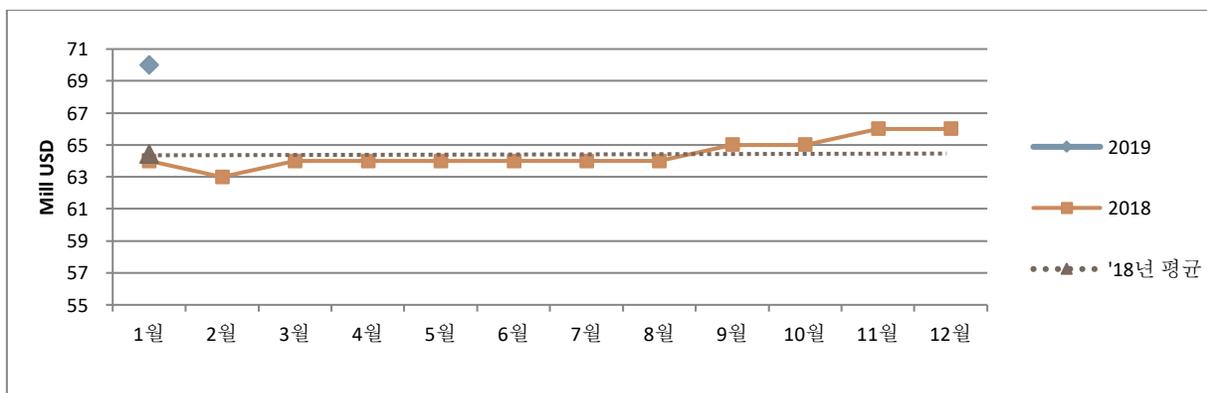




III. TANKER

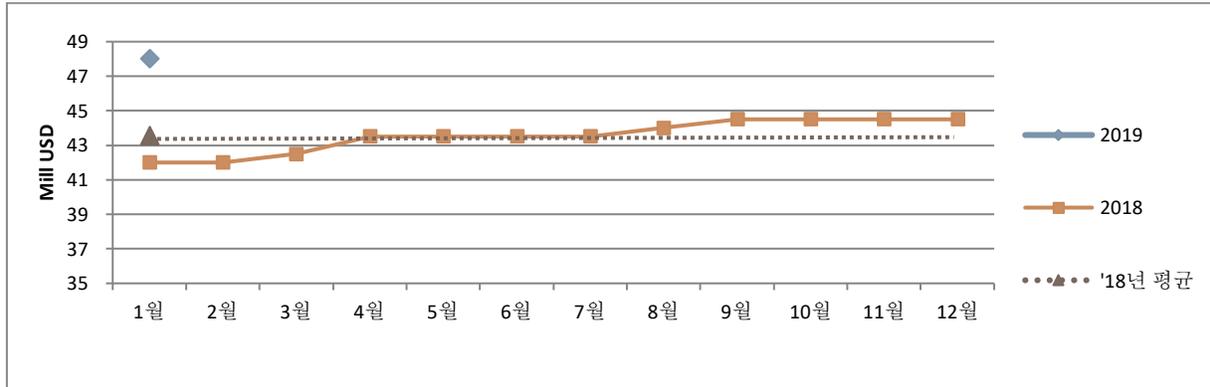
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00						70.00
		전월대비	6.1%						-
		전년대비	9.4%						8.7%
	SUEZ 160K	선가	48.00						48.00
		전월대비	7.9%						-
		전년대비	14.3%						10.2%
	AFRA 105K	선가	35.00						35.00
		전월대비	6.1%						-
		전년대비	9.4%						10.2%
	MR 51K	선가	28.00						28.00
		전월대비	1.8%						-
		전년대비	12.0%						5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00						11.00	
	전월대비	0.0%						-	
	전년대비	-15.4%						-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

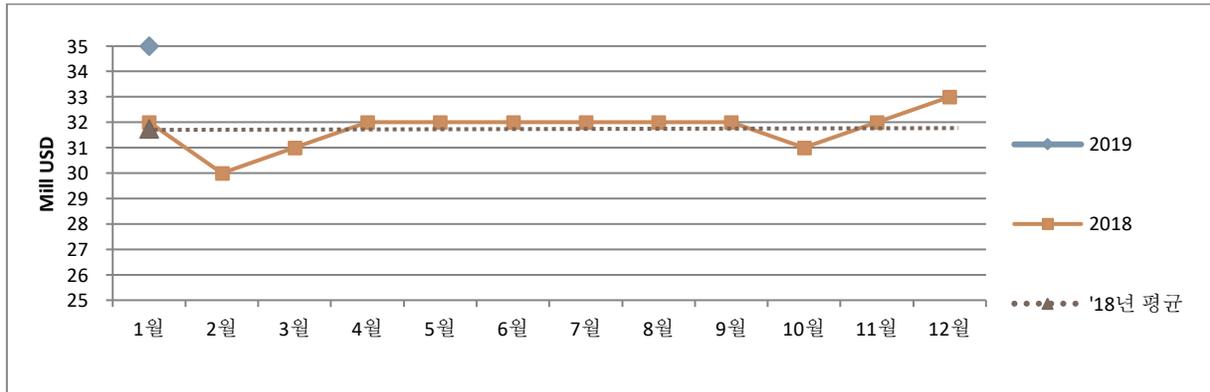


III. TANKER

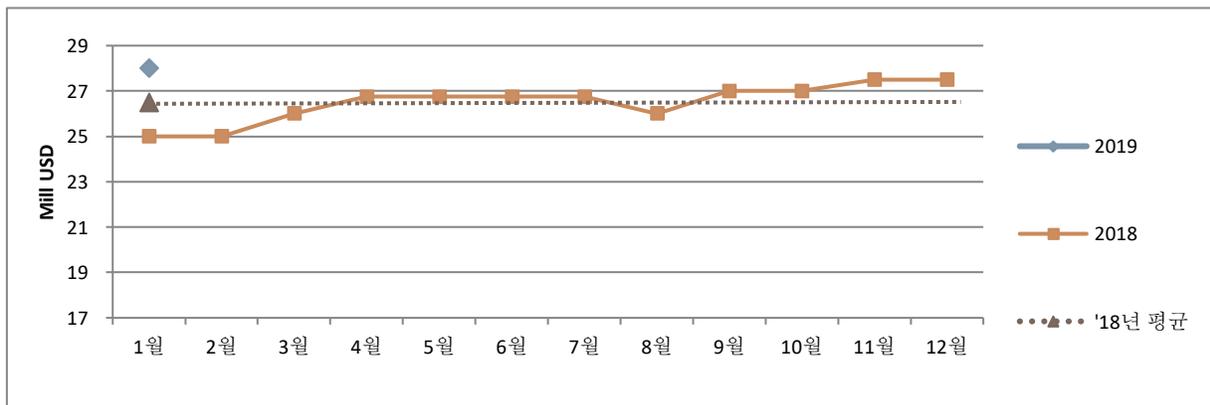
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PHOENIX DREAM	105,784	2005	KOREA	B&W		abt 14	U.K buyer (Union Mari time)
TANKER	SINO PACIFIC	70,426	2005	JAPAN	B&W		16	Far East buyer
TANKER	FPMC P ALPINE	70,426	2004	JAPAN	B&W		34	Belgium buyer (TransPetrol Maritime Services)
TANKER	TORM AMAZON	47,275	2002	JAPAN	B&W		8.5	Indian buyer (Seven Islands)
LPG	ALMAJEDAH	17,298	2004	KOREA	B&W		-	Turkish buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SOFRANA SURVILLE	12,580	2012	KOREA	B&W	1049	TEU	13	Algerian buyer (CNAN)
CONT	ASTERIX	18,199	2008	TURKEY	ETC	1850	TEU	8.75	Undisclosed buyer

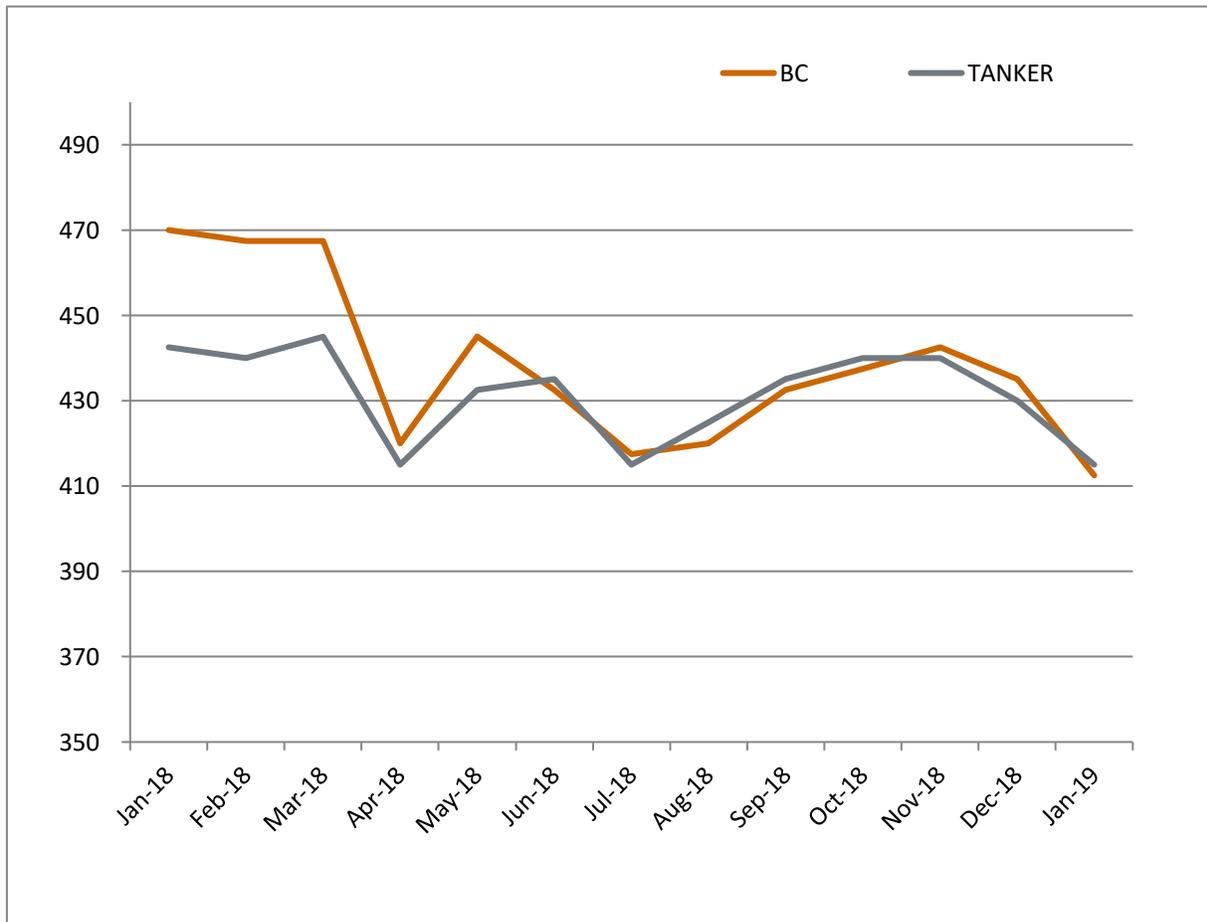


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 1 월	2019 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	415.00	-4.1%	442.50	415.00	-3.5%	-6.2%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	412.50	-6.4%	470.00	412.50	-5.2%	-12.2%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



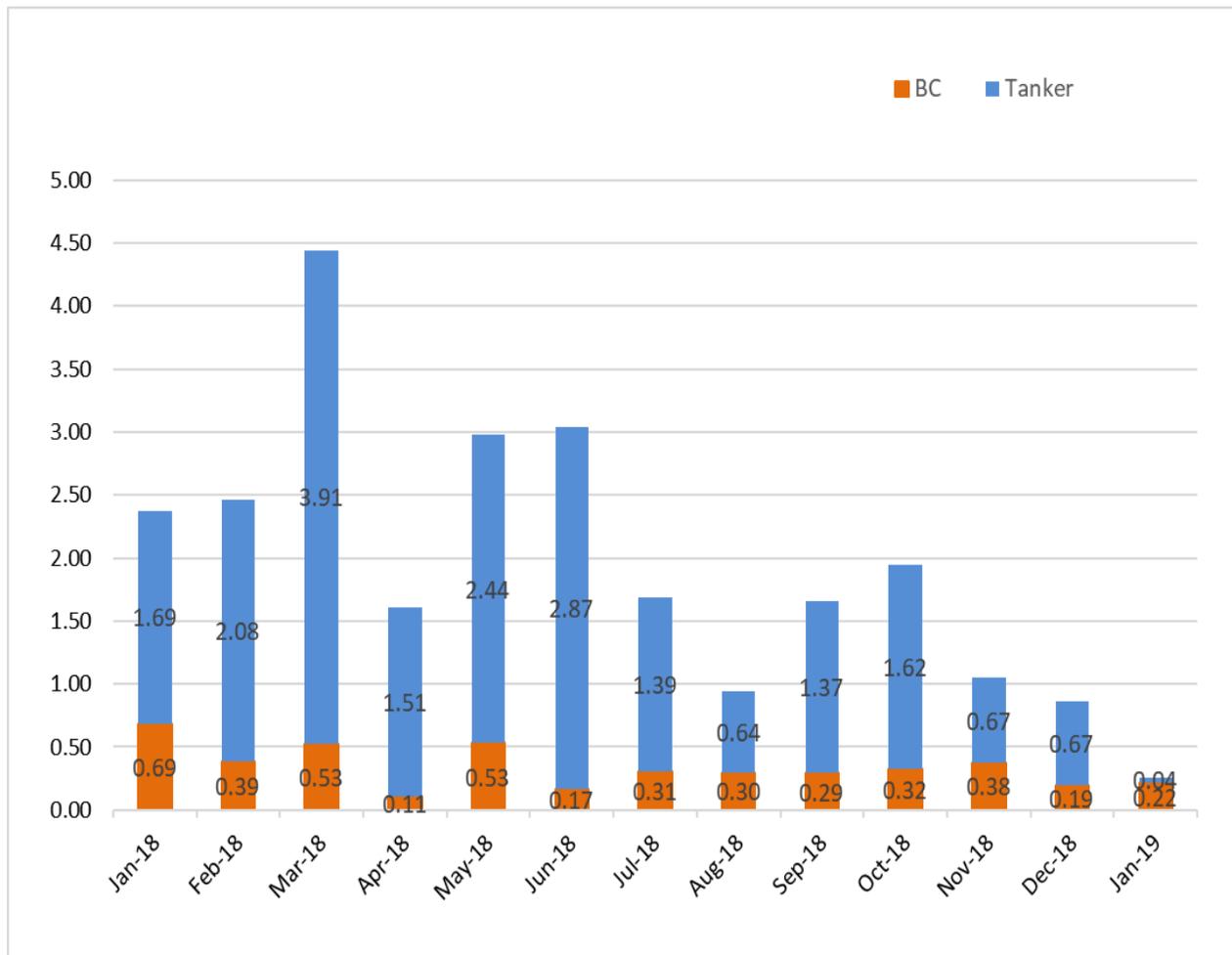


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 1 월		2019 년 1 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	0.04	0.2%	4	2.1%	1.69	23	0.04	-97.4%	4	-82.6%
BC	4.20	112	0.22	5.2%	5	4.5%	0.69	11	0.22	-68.3%	5	-54.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

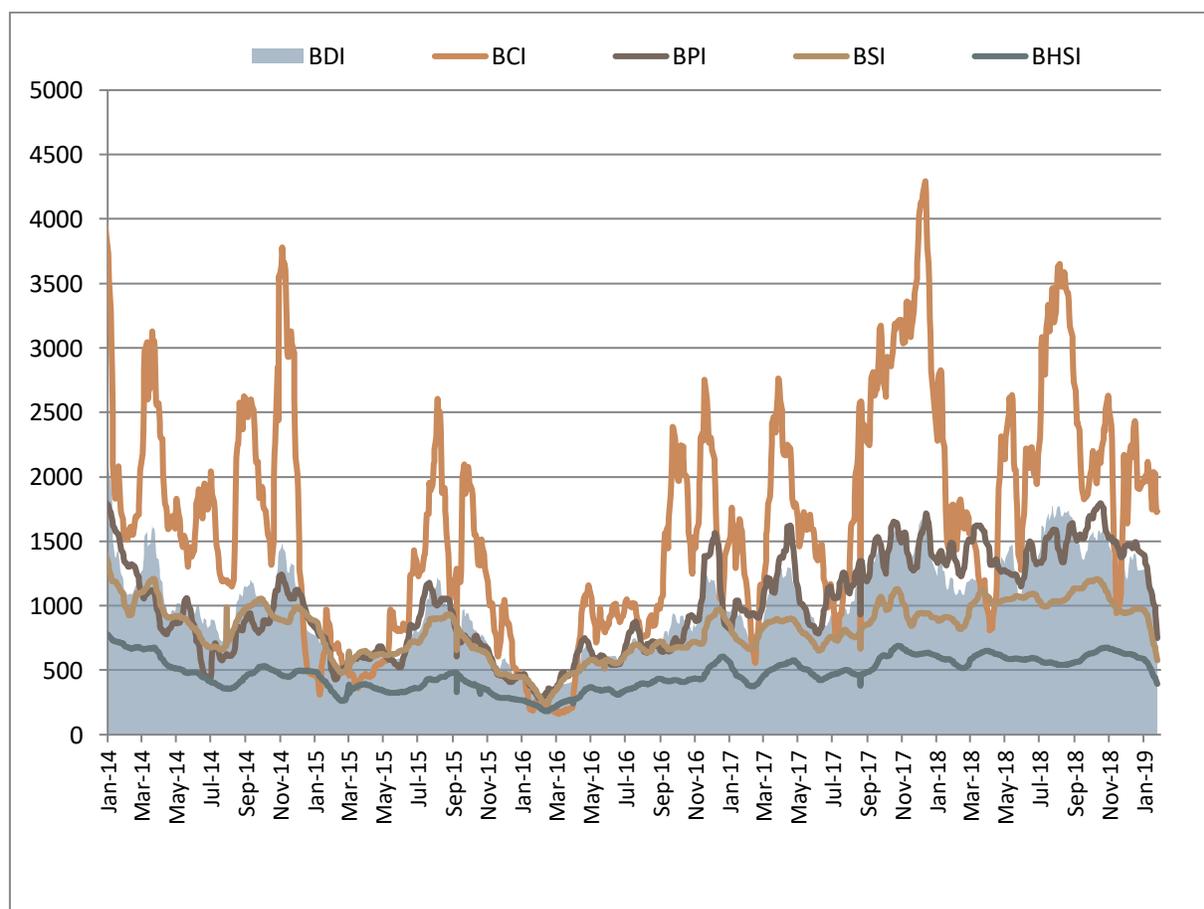
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	K. PROMISE	150,877	17972	1994	JAPAN	SULZ	423	AS IS Beihai
CEMENT	SHINE HO	17,071	5248	1984	JAPAN	B&W	355	AS IS Kaohsiung
CEMENT	KEN HO	22,271	5835	1989	JAPAN	MITS U	355	AS IS Kaohsiung
CONT	CONTI BASEL	68,200	24337	2003	KOREA	SULZ	470	BANGLADESH
CONT	EVER UNION	63,388	24078	1997	JAPAN	SULZ	440	AS IS Colombo
CONT	EVER APEX	15,606	7004	1997	TAIWAN (JAPAN)	SULZ	400	AS IS Kaohsiung
CONT	EVER ALLY	15,606	7004	1996	JAPAN	SULZ	420	AS IS Singapore
OIL/ CHEM	HARMONY SEVEN	33,836	6096	1989	JAPAN	B&W	446	BANGLADESH
OIL/ CHEM	ATLANTIC	29,999	6194	1991	JAPAN	B&W	446	BANGLADESH
TANKER	SCARLET	126,749	25768	1998	SPAIN	B&W	420	AS IS Singapore



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-01-25	2019-01-18	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	905	1112	▼-207.00	1774	290
BCI	1730	2037	▼-307.00	4293	161
BPI	748	1018	▼-270.00	1796	282
BSI	576	701	▼-125.00	1209	243
BHSI	395	451	▼-56.00	700	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	401.00	▲8.50	357.50	▲10.00	373.50	▲1.00
IFO180	422.50	▲6.50	387.50	▲19.00	430.00	▲11.00
MGO	574.50	▲0.00	529.00	▼-2.00	594.00	▲3.00
LSMGO	571.50	▲3.00	538.50	▼-4.50	-	-

❖기준일 : 1 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-01-25	2019-01-18	CHANGE
미국 달러	1128.00	1121.40	▲6.60
일본 엔(100)	1029.81	1027.35	▲2.46
유로	1274.92	1277.16	▼-2.24
중국 위안	166.05	165.67	▲0.38

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식 - 구독경제]

■ 일정 금액을 먼저 지불하고 정기적으로 제품이나 서비스를 구독해서 사용하는 경제모델

최근에는 고가의 자동차와 명품 의류 같은 물건뿐 아니라 식음료 서비스까지 다양한 분야로 월정액 서비스가 확대되고 있다. 구독경제는 무제한 스트리밍 영상을 제공하는 넷플릭스의 성공 이후 다른 분야로 확산되고 있다. 월 9.99 달러에 뉴욕 맨해튼의 수백 개 술집에서 매일 칵테일 한 잔씩 마실 수 있도록 한 스타트업 후치는 2017 년 200 만달러(22 억원)의 매출을 올렸다. 일본에서는 월 3,000 엔(3 만원)에 술을 무제한 제공하는 술집이 성업 중이다. 한국에서도 위메프의 W 카페 등에서 월 2 만 9,900 원에 1,990 원짜리 아메리카노 커피를 원없이 마실 수 있다.

이 같은 '넷플릭스 모델'은 헬스클럽과 병원 등 건강·의료 영역까지 퍼지고 있다. 옷이나 화장품, 생활용품 분야에서는 '정기배송 모델'이 각광받고 있다. 란제리 회사 아도르미는 개인맞춤형 속옷과 브래지어 등을 배송하는 서비스로 2017 년 매출 1 억달러(1,060 억원)를 기록했다.

최근에는 고급 자동차를 바꿔가며 탈 수 있는 이른바 '렌탈진화형 모델'이 등장했다. 월정액은 볼보 600 달러(67 만원), 포르쉐는 2,000 달러(220 만원), 벤츠는 1,095 달러(120 만원)~2,955 달러(330 만원) 등이다. 현대자동차도 지난 6 월 미국에서 월 279 달러(30 만원)부터 시작하는 상품을 내놨다.

경제학자들은 구독경제의 확산 현상을 '효용이론'으로 설명한다. 제한된 자원과 비용으로 최대한의 만족을 얻기 위한 노력의 결과라는 얘기다. 제러미 리프킨이 《소유의 종말》에서 예측했듯이 '소유'의 시대를 넘어 '접속'과 '이용'의 시대가 현실로 다가왔다.

We Call This Shift the Subscription Economy



The Past



The Future

[한국경제신문/한경닷컴]

VI. STL NEWS & INFORMATION

■ 관련기사 “진화하는 구독경제, 월정액 내면 음식·취미·멘토까지 서비스”

아침마다 집 현관 앞에 놓여 있는 신문과 우유 한 병. 매달 정해진 금액만 내면 매일 사러 갈 필요가 없다. 약속한 장소와 시간에 필요한 만큼 배송해주는 전통적인 ‘구독(subscription)’ 서비스다. 오래된 마케팅 수단인 구독 서비스가 영역을 확장, 진화하고 있다. 기존 구독 서비스는 면도날, 칫솔모, 생리대, 속옷 등 생필품 중심이었다. 최근에는 라이프 스타일과 취향에 맞춰 취미, 음식, 장난감, 교육 도구, 책 등을 맞춤 배송한다. 인공지능(AI)이 생애주기별 필요한 것을 골라 보내주기도 한다.

금융기관 크레디트스위스는 글로벌 구독 경제 시장 규모가 2015 년 466 조원에서 2020 년 588 조원가량으로 커질 것으로 전망했다.

구독 경제의 키워드는 ‘이익’ 과 ‘재미’ 로 압축된다. 맥킨지 설문조사에 따르면 구독 경제 이용자의 가장 큰 가입 이유는 ‘재미와 흥미’ 였다. ‘새로운 시도를 해보고 싶어서’ (25%), ‘누군가의 추천을 받아서’ (24%)라고 응답한 사람이 가장 많았다. 절반 가까운 사용자가 호기심과 새로운 경험 등을 위해 선택했다는 얘기다. ‘경제적 이익 때문에’ (19%), ‘편리해서’ (12%)라는 답변이 뒤를 이었다.

20~30 대를 중심으로 뭔가를 소유하지 않으려는 것은 세계적인 현상이다. 블룸버그는 미국에서 청소년 시기에 글로벌 금융위기를 겪은 현 20~34 세 연령층을 ‘경기 침체를 겪은 세대’ 라는 뜻의 ‘리세션 제너레이션’ 이라고 부른다. 금융위기가 보유 자산의 가치를 떨어뜨리는 것을 목격한 이들은 부모 세대와 달리 차나 집 등 목돈이 들어가고 뭔가를 지속적으로 소유하는 것을 경계하는 세대라는 뜻이다. 대학생 전문매체 대학내일이 국내 20 대의 트렌드를 분석한 보고서에 따르면 현재의 20 대는 ‘소유에 의미를 두지 않고, 렌탈이나 중고를 마다하지 않는 세대’ 로 분석했다. 소유가 중요하지 않고 그때그때 필요한 것을 얼마나 잘 찾아 쓰고 잘 즐기느냐가 더 중요하다는 의미다.

[출처: 한국경제, 2018.09.17]



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