

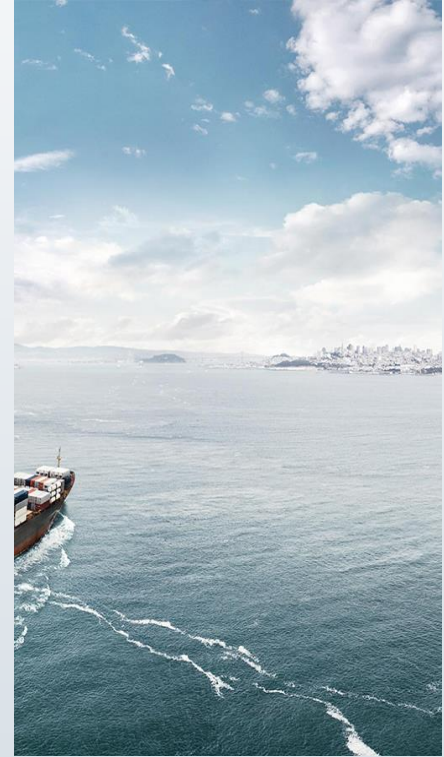


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.243

Updated April 09, 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. 동아탱커 도산...중소 해운사 위기 우려

중견 해운사인 동아탱커의 전격적인 기업회생절차(법정관리) 신청은 중소 해운업계의 연쇄 침몰의 신호탄이라는 우려가 고조되고 있다.

중견 국적선사 가운데 기업회생절차에 들어간 것은 지난 2016년 9월 소형벌크선사였던 서래해상 이후 두 번째다. 동아탱커는 매출액 기준으로 국적선사 랭킹 20위권에 위치한 상위권 선사로 지난 2012년 법정관리 상태였던 대한해운 인수전에 참가할 정도로 사세를 확장하던 기업이었다. 그러나 해운시황이 곤두박질 친 2016년 이후 유동성 위기에 직면했고 선대 매각을 통한 경영정상화를 시도하다가 결국 침몰하고 말았다.

선박 등 자산 매각을 통해 어렵게 버텨 나가던 동아탱커는 지난해 매출액이 전년대비 17.8% 감소한 1,531억원, 영업이익은 37.6% 증가한 358억원을 기록하며 흑자전환에 성공해 경영이 정상화되는 듯했다. 그러나 최근 리보금리(시장금리의 기준점)가 상승하면서 선박 자본비(CAPEX)가 크게 상승하면서 다시 어려움에 직면했다. 동아탱커는 주로 대선 영업을 통한 용선료 수입으로 사업을 해왔기 때문에 가뜩이나 급락한 용선료 때문에 수입이 줄어드는 와중에 리보금리 상승으로 비용지출이 늘어 일반 운영자금과 대출 이자 등을 상환하지 못하는 지경에 이르렀다.

특히, 올해부터 시행된 '신 국제회계기준의 리스기준서(IFRS16)'은 자금 확보를 가로막는 배경으로 작용했다. 해운사들이 운용 선박을 발주할 때 통상 80~90%가량을 대출받는데 새로운 회계기준은 이러한 리스비용을 부채로 잡고 있다. 따라서 투자를 확대하는 해운사는 부채비율이 눈덩이처럼 불어날 가능성이 높다. 아시아나항공이 감사보고서 사태를 부른 이유와 비슷하다.

이러다보니 동아탱커의 부채비율은 2017년말 기준 2,943%에 달했고, 지난해말 현재는 다소 낮아졌지만 1,814%로 높은 수준이다. 다른 해운사들도 동아탱커 만큼은 아니지만 여전히 높은 부채비율을 보이고 있다. 작년말 기준 △현대상선 396.4% △SK해운 593.7% △흥아해운 998.7% △폴라리스슈핑 634.0% △대한상선 344.0% △KSS해운 261.9% 등이다. 부채비율이 높은 기업에게 자금을 대출해줄 금융기관은 없기 때문에 중견 해운사들이 겪는 자금난은 상식을 뛰어넘는다고 업계 관계자들은 하소연했다.

채권단의 과도한 압박도 문제라는 지적이다. 동아탱커의 주채권은행인 한국산업은행과 수출입은행, 해양진흥공사 등은 그동안 회사 경영정상화를 위해 선박 재금융, 세일앤리스백(S&LB)을 통한 유동성 공급 등의 지원을 해왔고 추가로 동아탱커에 선박 매각 등을 통한 자구노력을 요구했다.

I . ISSUE & TREND

이에 동아탱커는 2016~2017년에 돈이 될만한 선박은 모두 매각했고, 남은 보유 선박은 중고선가가 장부가 이하여서 매각해봐야 오히려 손해인 것들로 알려졌다. 즉 할 수 있는 최선의 자구노력은 모두 진행했다는 것이다. 하지만 업황 부진으로 인한 매출 및 수익 감소와 그에 따른 운용비용 부담 증가 등 외부적 요인이 강하게 작용하면서 효과를 보지 못했다. 채무재조정만이 유일한 방안이었으나 채권단은 이를 받아들이지 않았다. 동아탱커는 막판까지 채권단과 협의를 진행했지만 합의를 이루지 못하고, 결국 최악의 선택을 할 수밖에 없었다.

해운업계 관계자는 "동아탱커 만의 문제가 아니라 중견 해운사들 전체의 문제다"라며 "지난해 4월 정부가 '해운재건 5개년 계획'을 발표하는 등 정책을 펴고 있지만 업황이 회복되지 않으면 조선업에 이어 해운업도 대규모 도산위기에 빠질 가능성이 높다"고 전했다.

2. 1 분기 한국 조선업 수주 주춤...중국에 이어 2 위

올 1·4분기 전 세계 선박 발주량과 한국 조선업 수주량이 다소 주춤한 것으로 나타났다. 1·4분기 발주량이 전년 동기보다 42% 감소했고 한국 수주량도 중국에 밀리며 2위에 머물렀다.

지난 8일 클락슨리서치에 따르면 올해 1·4분기 전 세계 선박 발주량은 573만 CGT(196척)로 지난해 같은 기간(996만 CGT)보다 42% 감소했다. 이 기간 국가별 수주량은 중국이 258만 CGT(106척·45%)로 가장 많았고 한국이 162만 CGT(35척·28%)로 2위였다. 이어 78만 CGT(10척·14%)를 수주한 이탈리아와 47만 CGT(20척·8%)를 따낸 일본 순이었다.

지난달만 놓고 보면 231만 CGT(73척)가 발주돼 90만 CGT(28척)에 그친 전달보다 141만 CGT 증가했다. 다만 이 중엔 중국 조선사들이 자체 발주한 1만 5,000TEU급 컨테이너선 10척이 포함됐다. 이 물량은 중국 업체들로 돌아가 지난달 수주량 또한 중국이 127만 CGT(37척·55%)로 1위를 차지했다. 이어 크루즈선 2척 등을 수주한 이탈리아가 46만 CGT(3척·20%)로 2위였다. 한국은 36만 CGT(13척·16%)로 3위를 기록했다.

지난달 말 기준 수주잔량은 중국 (2,992만 CGT·37%), 한국 (2,133만 CGT·26%), 일본 (1,418만 CGT·18%) 순이었다. 중국이 전달보다 62만 CGT 증가했고 한국과 일본은 각각 27만 CGT와 51만 CGT 감소했다.

I . ISSUE & TREND

선가는 변동이 없었다. 지난달 클락슨 신조선가지수는 전달과 같은 131 포인트를 기록했다. 선종별로도 초대형원유운반선(VLCC) 9,300 만 달러, 컨테이너선(13,000~14,000TEU) 1 억 1,500 만 달러, 액화천연가스(LNG) 운반선 1 억 8,500 만 달러로 전달과 비교해 가격변동이 없었다.

3. 야심찼던 中 ‘유럽판 일대일로’, 그리스서 제동

그리스에 유럽 해운 거점을 확보하려던 중국의 야심 찬 계획이 그리스의 제동으로 차질을 빚게 됐다.

월스트리트저널(WSJ)에 따르면 그리스 중앙고고학평의회(KAS)는 3 일 문화유적 보호를 이유로 중국 원양해운(코스코·COSCO)이 추진하려던 아테네 인근 피레우스항개발사업을 부결했다. KAS 는 코스코가 추진하려던 피레우스항 단지내 쇼핑몰 건설 계획을 불허하는 한편 5성급 호텔 건설 계획도 대폭적인 수정을 요구했다. 또 2 개 조선소 가동도 중단할 것임을 시사했다. 지난 2016 년 피레우스항 지분 51%를 취득한 코스코는 그동안 피레우스를 중국의 유럽 해운 거점으로 육성하기 위해 막대한 자본을 투자해왔으나 문화유적 보호를 앞세운 그리스 당국의 제동으로 유럽판 일대일로 인프라 구축사업에 차질이 빚어지게 됐다고 WSJ 은 전했다.

중국은 외환위기로 재정난에 시달리는 그리스를 유럽 수출의 허브로 육성하기 위해 유럽 최대 규모의 투자를 추진해왔으며 그리스 최대 상업항구인 피레우스를 일대일로 프로젝트의 핵심 부분으로 육성해왔다. 여기에 재정위기로 외국기업들이 대거 이탈한 그리스도 중국 투자를 유치하기 위해 적극적으로 나서면서 양국이 이해가 맞아떨어지면서 밀월관계가 됐다.

고대 이래 그리스 해운업의 중심지인 피레우스는 스페인 발렌시아에 이어 지중해 제 2 의 항구이며 코스코는 이미 피레우스를 수에즈 운하를 통해 유럽을 오가는 아시아 컨테이너선들의 환적 허브로 활용해왔다. 이에 따라 코스코는 약 6 억 유로(약 7 천억원)를 추가 투입해 피레우스항 단지 내에 새로운 물류센터와 유람선 선착장, 쇼핑몰과 4 개 호텔 건설 계획을 발표했다.

그러나 그리스 중앙 및 지역 당국은 코스코의 일부 계획에 반대해왔으며 당초 코스코의 투자 계획에 이의를 제기하지 않았던 그리스 정부는 지난 2 월 코스코의 절반 계획만을 승인하고 나머지는 지역 당국의 결정에 맡겼다. 이에 대해 코스코 측은 피레우스항이 지난 수십년간 아무런 고고학적 우려 없이 운용돼왔음을 고려할 때 그리스 당국의 이번 결정은 매우 이례적인 것이라고 반박했다.

I . ISSUE & TREND

4. 中 해운업체, 북한 남포시와 항로독점 운영 MOU 체결

중국의 해운업체가 북한 남포시와 업무협약(MOU)을 체결하고 북·중 해상 항로 운영권 독점권을 따내 눈길을 끌고 있다. 지난 2 일 대한무역투자진흥공사(KOTRA) 광저우무역관은 증권시보라는 중국매체를 인용, 노길현 북한 남포특별시 부위원장 겸 부시장이 지난달 19~20 일 중국 해운업체 보하이페리그룹 주식유한공사를 방문해 MOU 를 체결했다고 밝혔다.

이 자리에서 노길현 남포시 부위원장은 "이번 답사를 통해 보하이페리 여객선이 매우 크고, 편안하고, 관리도 잘 되고 있다는 점을 인상적으로 봤다"며 "성공적인 협력을 통해 양국 간 경제, 무역, 문화관광 등 다양한 분야의 더 우호적인 협력 관계를 구축할 것"이라고 밝혔다.

중국 산둥반도·랴오둥반도와 북한 남포항 간 여객 항로, 호화 크루즈 항로개설 협력에 합의하고 지난달 20 일 협약을 체결한 것이다. 해당 매체는 "협약에 따르면 남포시는 다른 해운회사와 경쟁성 있는 항로를 개설하거나 같은 종류의 업무 협력은 체결할 수 없다"면서 "보하이페리가 독점적으로 엔타이(煙臺)-남포, 다렌(大連)-남포 간의 해상항로 운영권을 확보하기로 했다"고 설명했다.

북한 서해안의 관문 도시이자 공업도시인 남포의 남포항은 수도인 평양에서 약 50 km가량 떨어져 있고, 항구의 주요 부두는 7 개가 있어 여러 척의 대형 화물선의 동시 하역 작업이 가능하다. 또한 항구 크레인 등 현대화 하역설비와 항만 운송 서비스를 갖춰 있어 항구 화물 환적지로서의 역할을 하고 있다.

해당 무역관은 "중국 역시 엔타이와 다렌은 뛰어난 지리적 조건을 앞세워 국가전략중점발전도시로 육성 중"이라며 "동북아 국제경제권을 보면 엔타이는 동북아 국제경제권의 핵심지로 한반도와 연결되는 중요한 지점으로 한반도와의 거리는 192 km에 불과하다"고 설명했다.

여객 운송업체 보하이페리는 산둥성 엔타이와 랴오닝성 다렌 간을 운항하는 카페리 전문 회사로 현재 엔타이-다렌, 평라이-뤼순, 룡커우-뤼순의 3 개 노선을 운항하고 있다. 이 회사는 국가 일대일로의 발전전략을 토대로 한·중 해운항로를 개설했으며 개항 이래 여객 60 만여 명, 화물 15 만 TEU 운항 실적을 기록했고 30 여 개 항로를 개설하기도 했다.

무역관은 "올해는 북·중수교 70 주년이며 양국 간 새로운 협력 계기를 맞이하고 무역은 한층 더 확대될 것으로 보인다"면서 "또한 엔타이와 남포를 중심으로 구축되는 교역 플랫폼을 통해 북·중 교역 발전을 촉진함으로써 양국 간의 교역을 극대화하는 데 도움이 될 것"이라고 전했다.



I . ISSUE & TREND

그러면서 "UN 제재에도 최근 북한의 경제개방 조짐에 따라 중국의 많은 기업들이 북한에 대한 투자 및 사업에 관심을 보이고 있다"면서 "현지 조선족 사업가에 따르면 이미 다수의 북·중 협력 프로젝트에 대한 협의를 진행 중이며, 일부는 4 월 북·중 정상회담이 성사되면 이에 맞춰 체결식을 진행할 것이라고 한다"고 설명했다.



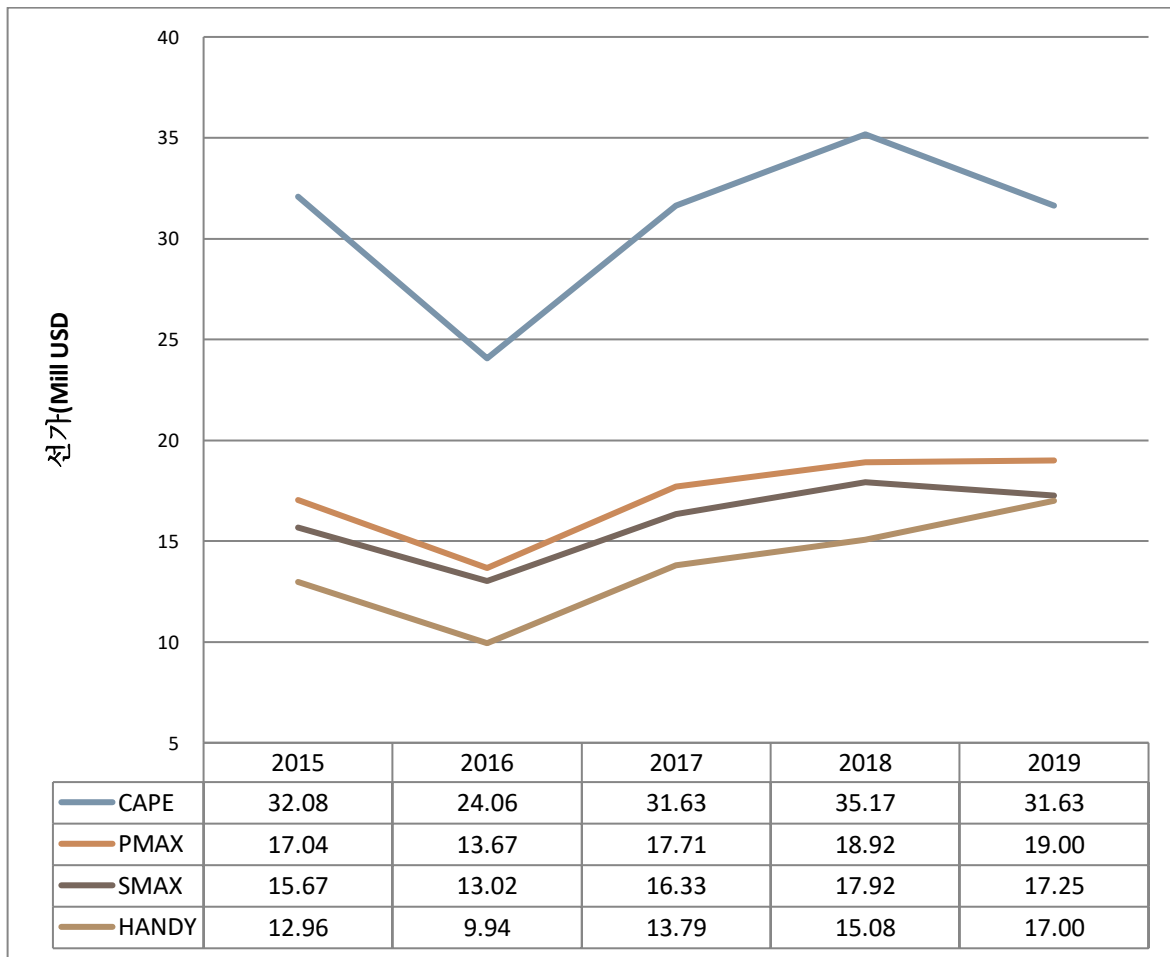
II . BULK CARRIER

(◆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	31.63
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.08%
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	17.25
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.74%
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)

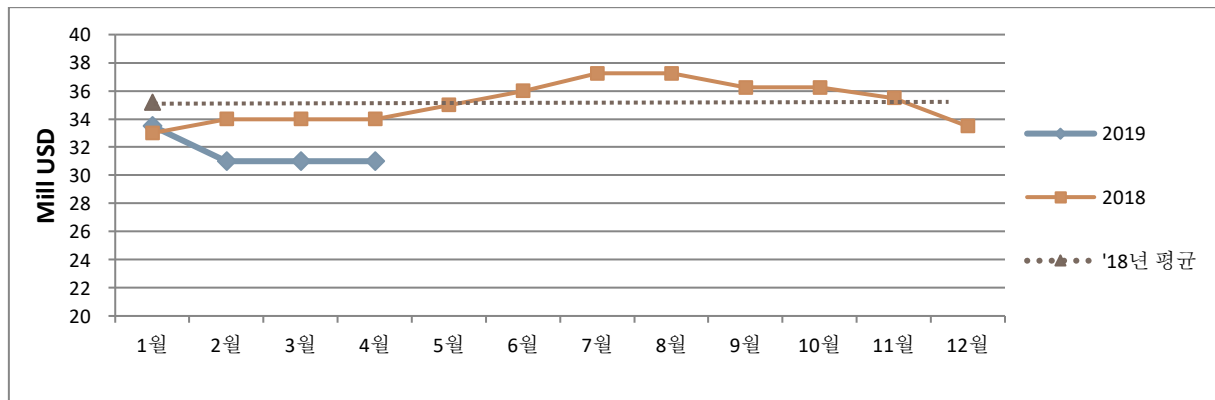




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00			31.63
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%			-10.1%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%			0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00			17.25
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%			-3.7%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	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	

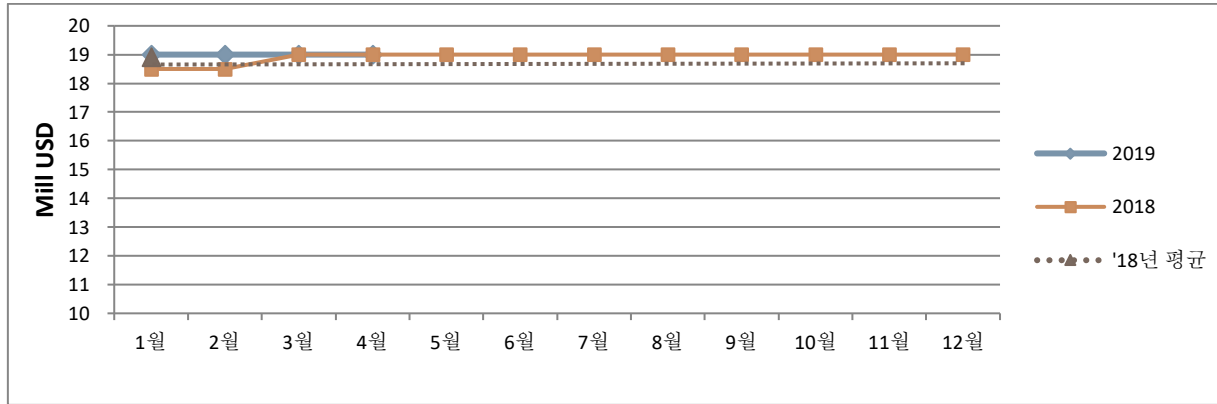
□ Cape



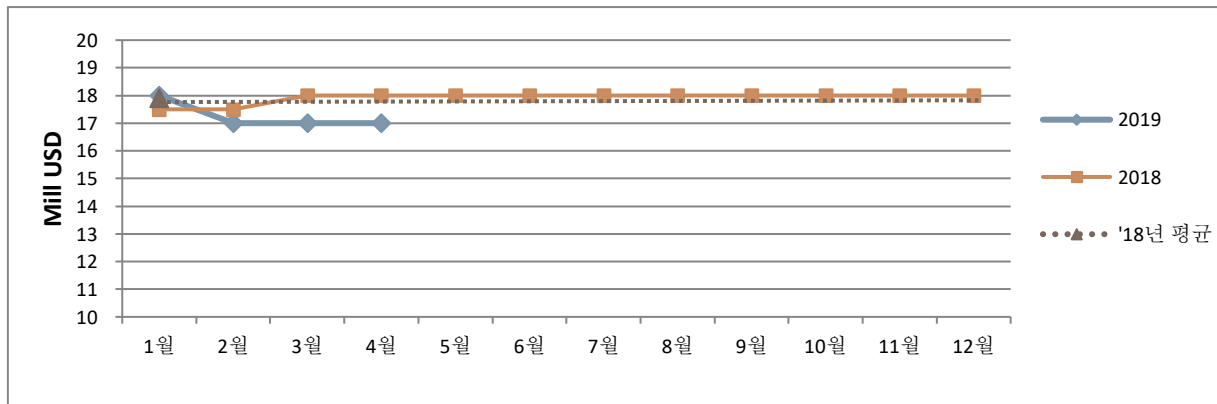


II . BULK CARRIER

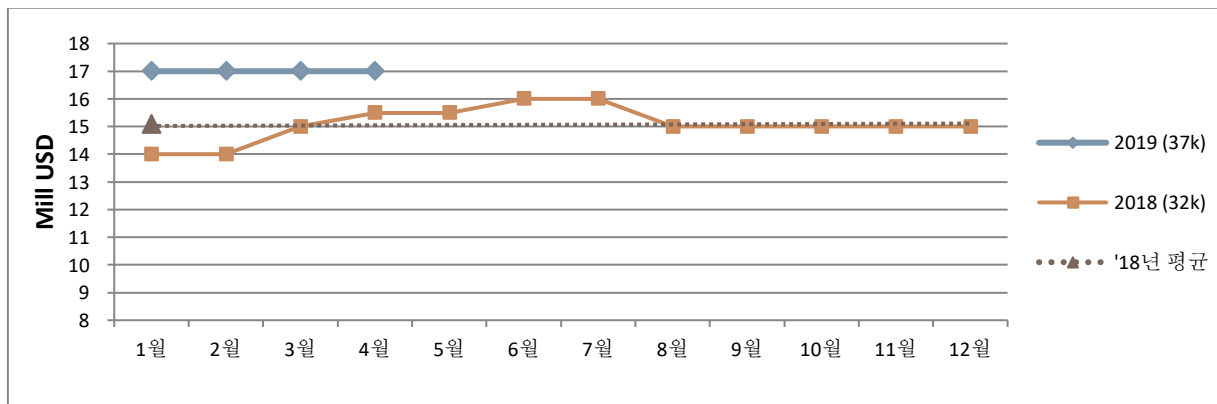
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ASCANIUS	76,878	2004	JAPAN	B&W		8.5	Greek buyers (Newport), SS/DD freshly passed
BC	VIOLA	58,729	2008	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	13	Norwegian buyer
BC	MEDI LISBON	58,710	2006	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	10.75	Bangladeshi buyer
BC	AMIS LEADER	58,700	2010	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	13	Norwegian buyer (Belships)
BC	TOMINI ABILITY	56,971	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	9.8	Chinese buyer, Tier II
BC	NAESS RESOLUTE	56,815	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	10.5	Turkish buyer, Tier I, bank driven deal
BC	ANTOINE	55,498	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	13	Undisclosed buyers
BC	DEFIANT	52,478	2001	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	6.25	Chinese buyer
BC	OCEAN BEAUTY	45,622	1996	JAPAN	B&W	4 X 25T	3.8	Undisclosed buyer, SS/DD due May 2019
BC	ARMATA	43,769	1996	KOREA	B&W	C 4x30t	4.4	Chinese buyer
BC	GLOBAL PROSPERITY	33,721	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30t	8.6	Undisclosed buyer
BC	CBM ADRIEN	33,500	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	9	
BC	CMB GIULIA	33,500	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	9	Greek buyer
BC	CBM ADRIEN	32,663	2011	KOREA	B&W	C 4x30.5t	8.3	
BC	IVS KAWANA	32,642	2005	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	7.8	Middle Eastern buyer
BC	CBM CATRINE	32,618	2012	KOREA	B&W	C 4x30.5t	9.7	Greek buyer
BC	HAI YU (log)	27,760	1996	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	3.2	Vietnamese buyer



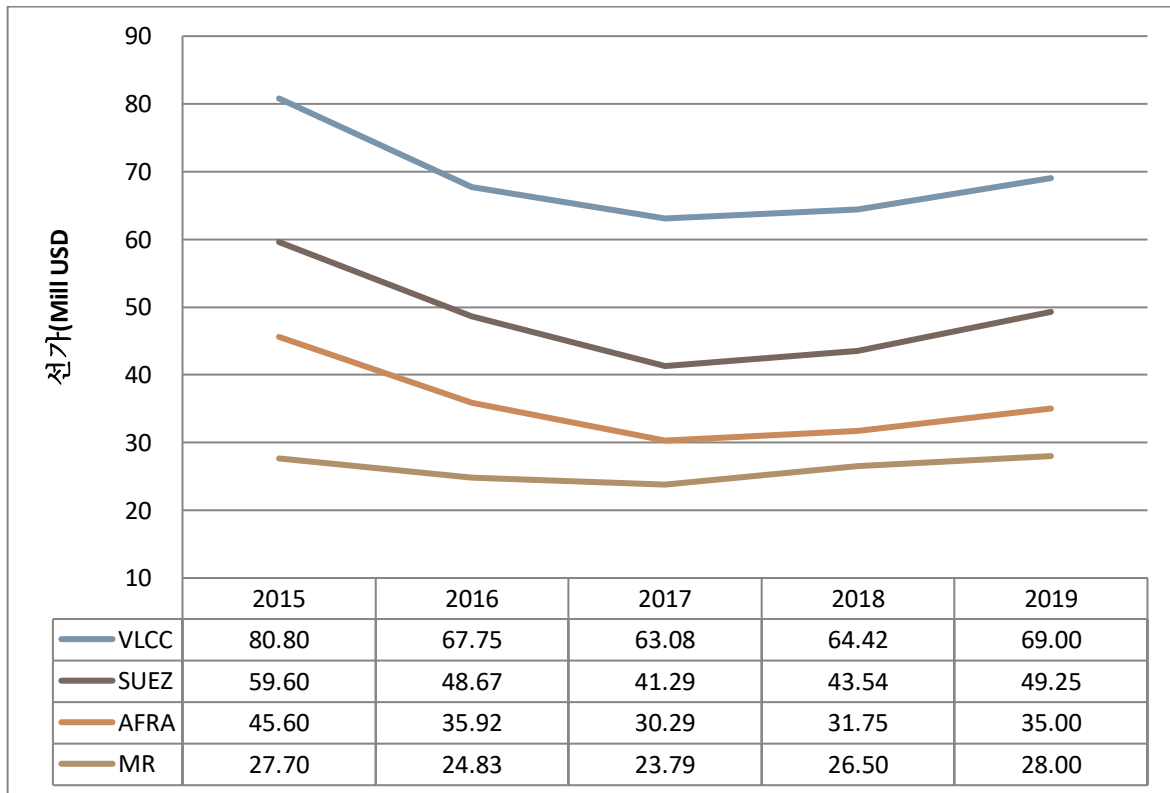
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.11%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.25
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.11%
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	11.06
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.01%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

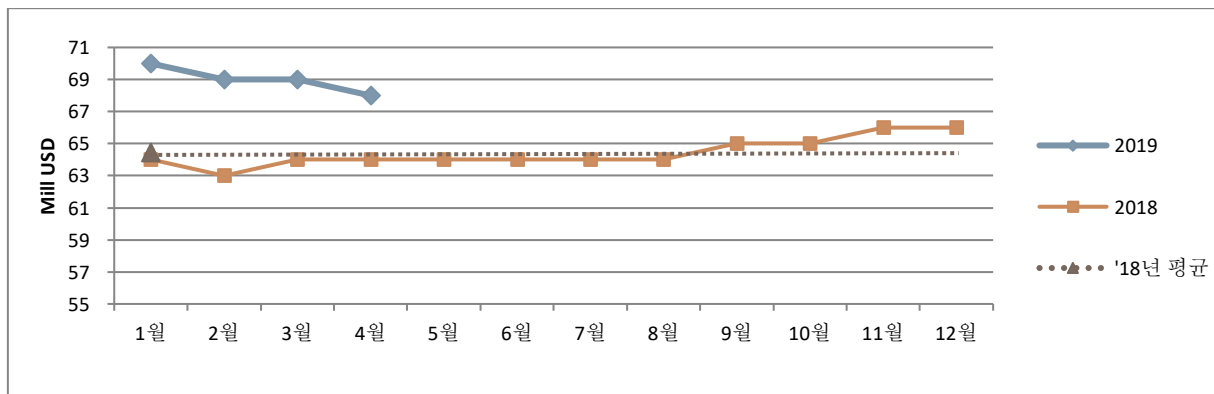




III. TANKER

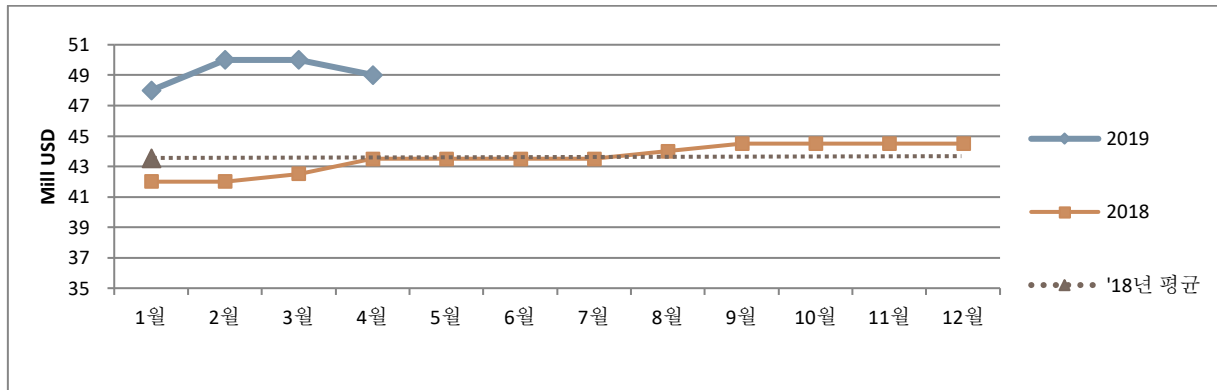
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00			69.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%			7.1%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00			49.25
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%			13.1%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00			35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%			10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00			28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%			5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00			11.06	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%			-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%			-6.0%	
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

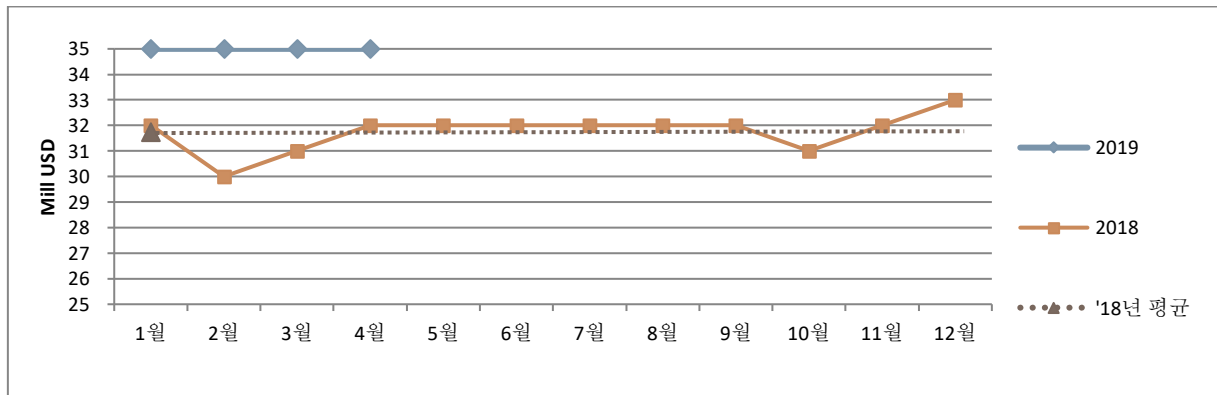


III. TANKER

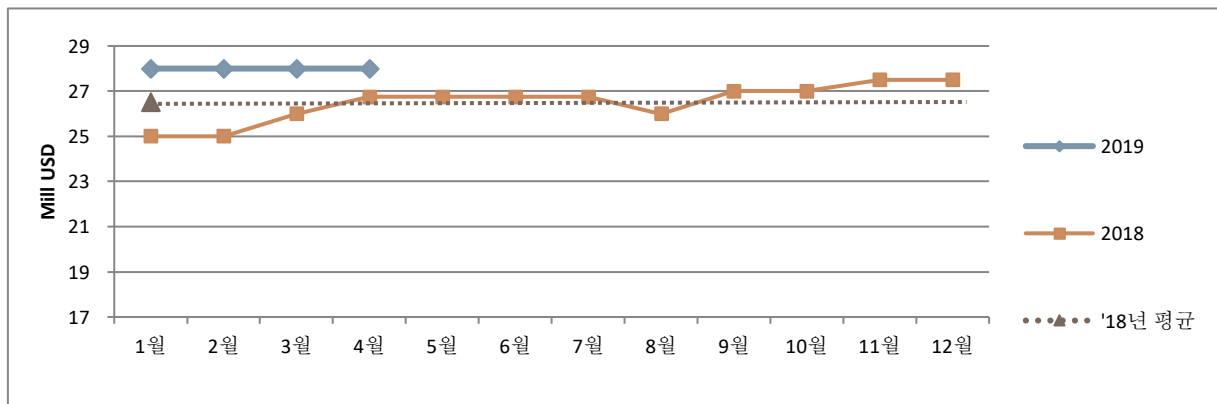
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FORMOSAPETRO CHALLENGER	281,501	2001	JAPAN	SULZER		19	Undisclosed buyer
TANKER	SEA PECOS	115,674	2018	KOREA	B&W		48.9-2EB	Turkish buyer
TANKER	SEA TANANA	115,667	2018	KOREA	B&W			
TANKER	ARIAKE MARU (dpp)	45,920	2008	JAPAN	B&W		13.75	Greek buyers (AVIN)
TANKER	ARDMORE SEAFARER	45,744	2004	JAPAN	B&W		9.2	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	PORT MOODY	46,157	2002	KOREA	B&W	3	7.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	SC SHENZHEN (stst)	19,477	1999	JAPAN	MITSU	2&3	6.75	Chinese buyer
OIL /CHEM	LOUISE KNUITSEN	16,512	2010	CHINA	B&W		15.25	Canadian buyer, Super Ice Class
OIL /CHEM	DONG-A CALYPSO	13,000	2009	KOREA	B&W	2	9	Undisclosed buyer, DD due May 2019
OIL /CHEM	HANZE AA	12,279	2007	TURKEY	MAK	2	6.5	Spanish buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ITAL MILIONE	53,644	2008	KOREA	B&W	4363	TEU	10	U.K. buyer (Borealis)
CONT	ITAL MODERNA	53,644	2008	KOREA	B&W	4363	TEU	10	
CONT	SAINT NIKOLAOS	34,415	2004	GERMANY	WART	2490	TEU	6.9	German buyer (ER Capital)
CONT	EASTERN EXPRESS	12,473	2004	KOREA	B&W	826	TEU	4.8	South East Asian buyer

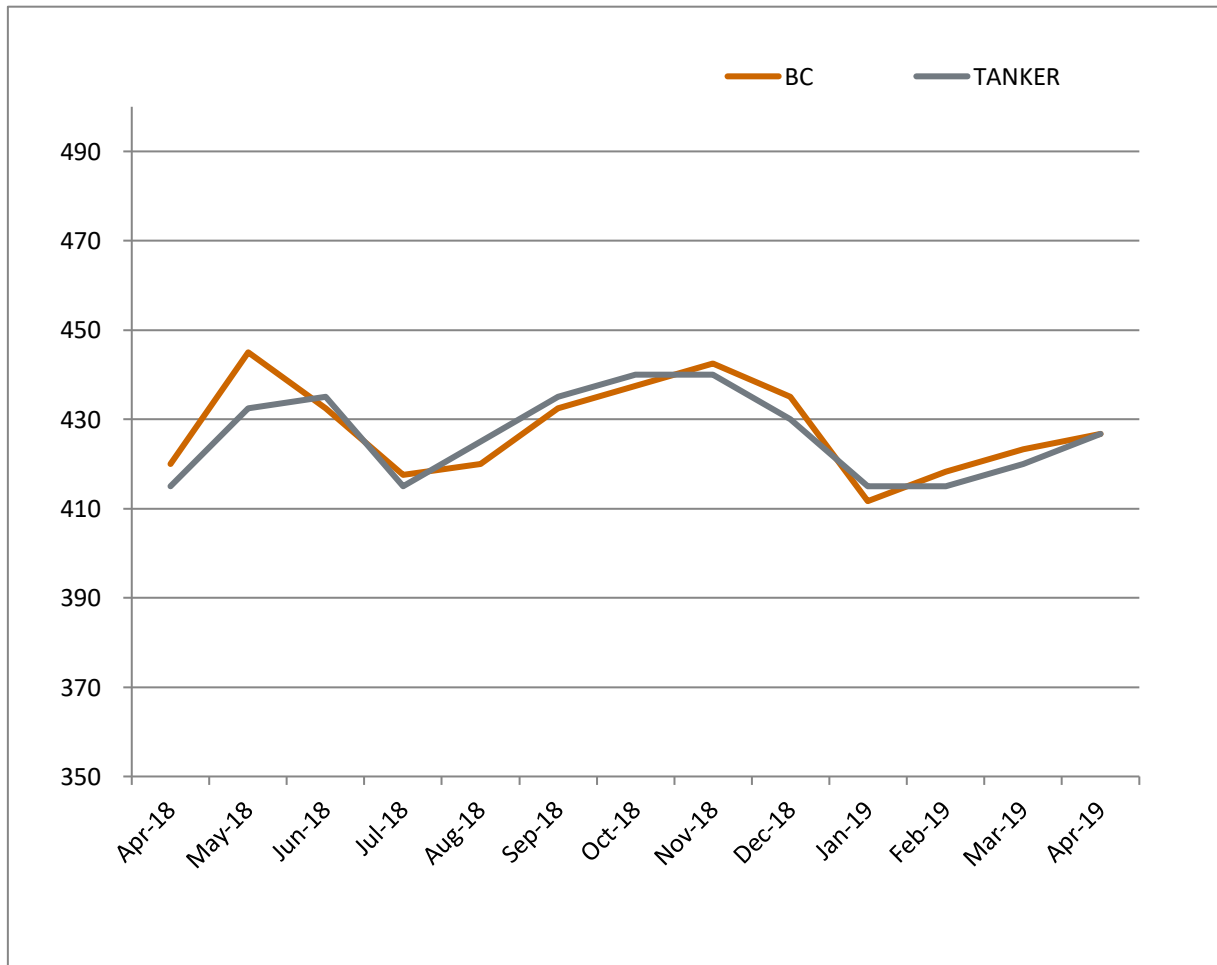


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 4 월	2019 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	419.17	-3.2%	415.00	426.67	1.6%	2.8%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	420.00	-4.7%	420.00	426.67	0.8%	1.6%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



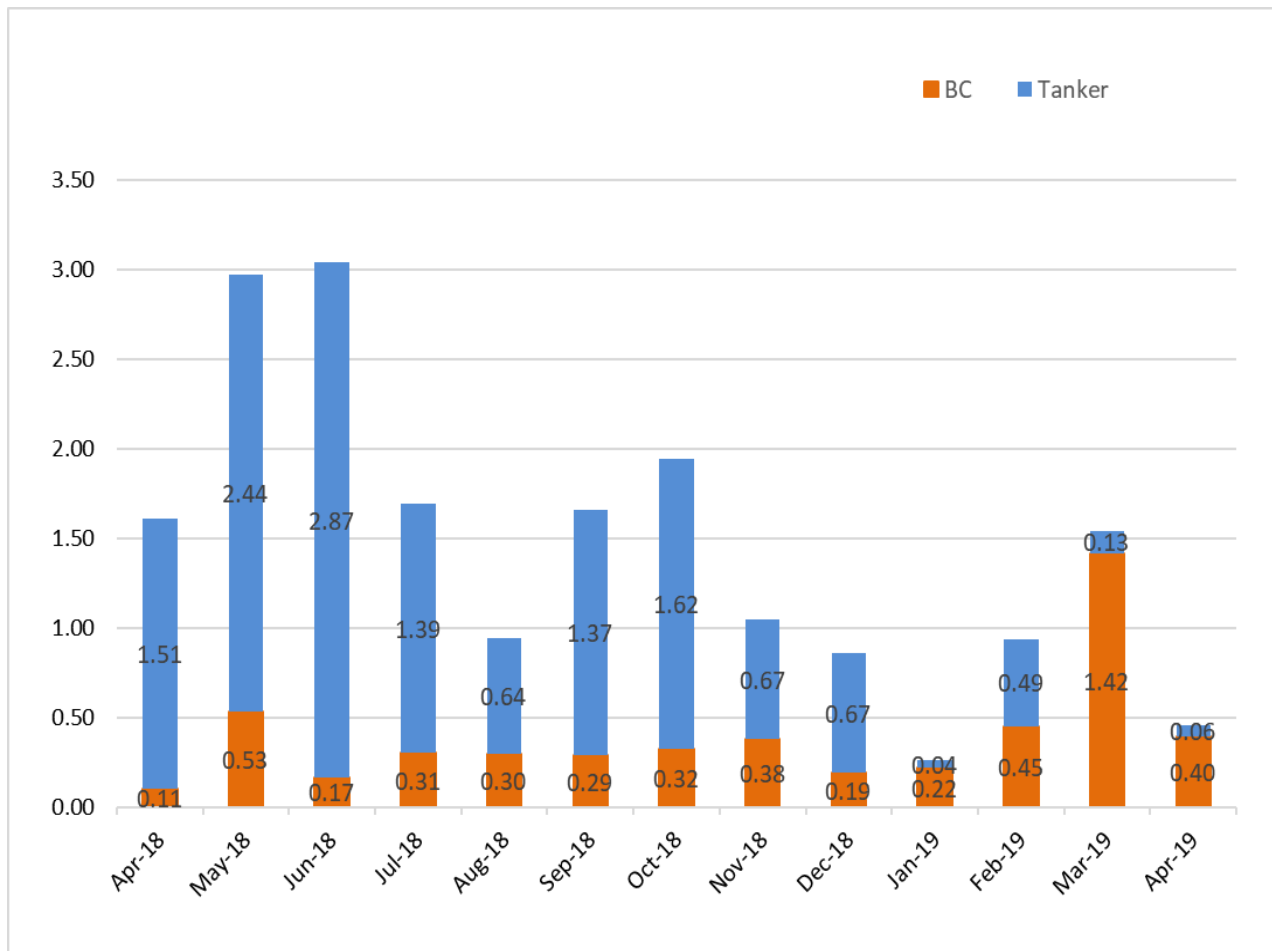


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 4 월		2019 년 4 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	0.72	3.5%	23	11.8%	1.51	18	0.06	-95.9%	4	-77.8%
BC	4.20	112	2.48	59.1%	27	24.1%	0.11	8	0.40	276.2%	4	-50.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

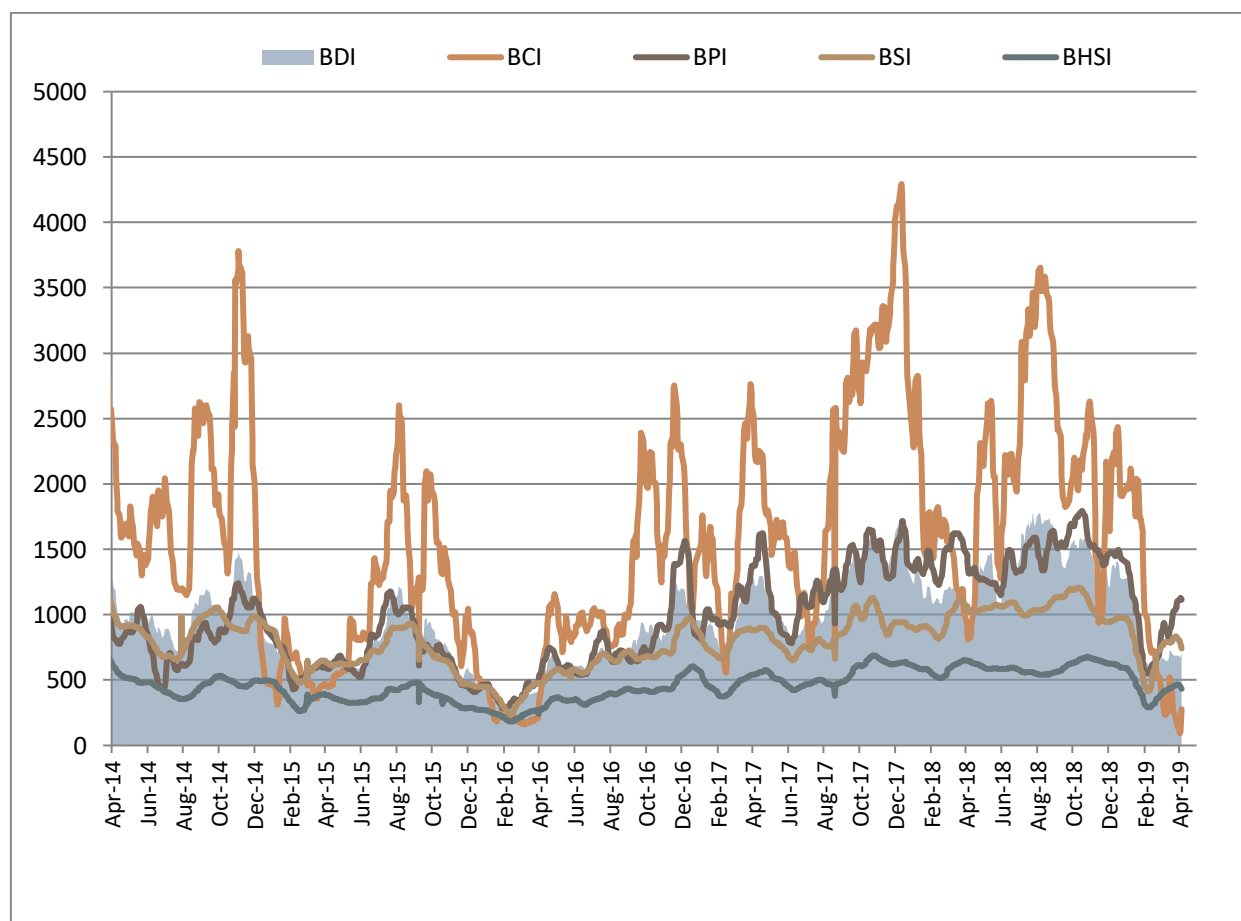
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	SILVER GENEVA	170,974	20,057	1998	JAPAN	SULZ	463	AS IS Singapore, incl. ROB 1500t
BC	ALPHA MILLENNIUM	170,415	24,570	2000	JAPAN	B&W	452	AS IS Singapore, incl. ROB 500t
CONT	OEL EMIRATES	45,240	14,323	1995	KOREA	SULZ	497	BANGLADESH
CONT	WAN HAI 206	23,724	6,828	1991	JAPAN	B&W	388	AS IS Taiwan
CONT	QUEEN OF LUCK	23,130	7,002	1995	GERMAN Y	B&W	457	BANGLADESH
MPP	WEST OCEAN 1	3,900	1,771	1977	NORWAY	MAK	405	BANGLADESH
REEFER	SHIN HANG	9,746	4,995	1985	JAPAN	PIELS	392	BANGLADESH
TANKER	MEDELIN ATLAS	45,018	8,946	1989	KOREA	B&W	427	en bloc sale, AS IS Indonesia
TANKER	CALAGUAS	5,615	2,527	1978	JAPAN	MITS U	320	



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-04-05	2019-03-29	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	711	689	▼-1.00	1774	290
BCI	276	150	▼-101.00	4293	92
BPI	1114	1102	▲75.00	1796	282
BSI	742	813	▼-13.00	1207	243
BHSI	432	464	▲9.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	427.00	▲0.50	414.50	▲5.50	432.50	▲10.50
IFO180	464.00	▲7.50	453.50	▲4.50	487.50	▲4.00
MGO	612.00	▲3.50	581.50	▲7.00	651.00	▲15.00
LSMGO	610.00	▲1.50	586.50	▲10.50	-	-

❖기준일 : 4 월 05 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-04-05	2019-03-29	CHANGE
미국 달러	1135.50	1137.80	▼-2.30
일본 엔(100)	1017.06	1028.24	▼-11.18
유로	1274.31	1277.46	▼-3.15
중국 위안	169.00	168.74	▲0.26

❖최초고시, 매매기준율기준



VI. STL NEWS & INFORMATION

[동력수상레저기구 조종면허] – by. 전남요트아카데미

■ 동력수상레저기구조종면허란?

동력수상레저기구 중 최대출력 5 마력 이상의 수상 레저기구를 조종하기 위해 해양경찰청장이 발행하는 조종면허를 말합니다. 여기서 말하는 동력수상레저기구란 추진기관이 부착되어 있거나 부착, 분리가 수시로 가능한 수상 레저기구를 말하며 모터보트, 세일링 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크라프트 등이 이에 해당합니다.

■ 동력수상레저기구조종면허 취득 방식

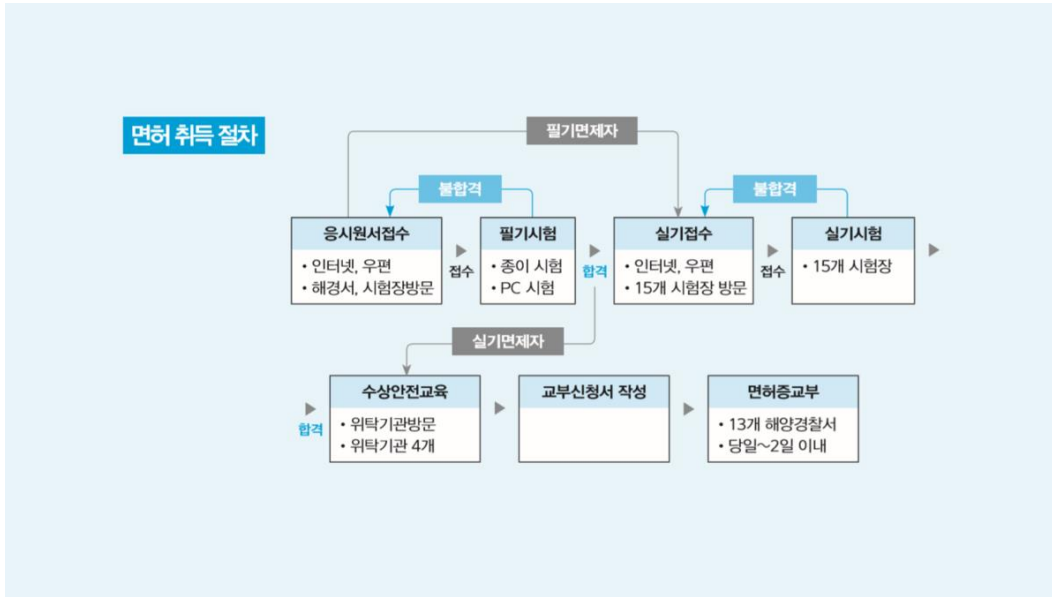
동력수상레저조종면허 취득 방식으로는 시험 방식과 시험 면제 교육을 이수하는 방식이 있습니다. 시험 방식은 필기시험과 실기시험에 합격한 뒤 안전교육을 이수하면 면허증이 발급되는 방식이고 시험 면제 교육을 이수하는 방식은 말 그대로 일정 시간 이상의 관련 교육을 이수하면 면허증이 발급되는 방식입니다.

- ① 시험 방식 (필기시험+실기시험+안전교육)
- ② 시험 면제 교육 이수
 - 일반조종면허 2급 36 시간 이수 (단, 일반조종면허 1급은 시험방식으로만 취득가능)
 - 요트조종면허 40 시간 이수

면허종별		면허기준	합격기준			면제교육 취득	취득
			필기 시험	실기 시험	안전 교육		
일반 조종면허	제1급	수상레저사업장 종사자 시험대행기관의 시험관 동승 시 무면허 조종	70점 이상	80점 이상	3시간 이수	해당 없음	면허 발급
	제2급	요트를 제외한 동력수상레저기구 조종	60점 이상	60점 이상	3시간 이수	36시간 교육이수	
요트조종면허		돛과 추진기관이 부착된 요트 조종	70점 이상	60점 이상	3시간 이수	40시간 교육이수	

VI. STL NEWS & INFORMATION

■ 면허 취득 절차



■ 응시원서 접수

동력수상레저기구조종면허 응시 일정은 해양경찰청 조종면허 시험 계획에 의거 매년 2월 해양경찰청 수상레저종합정보(<https://imsm.kcg.go.kr>)에 공고됩니다. 응시원서 접수는 전국의 해양경찰서, 면허시험장에 방문 또는 인터넷, 우편접수가 가능하며, 응시 일정 중 희망일자 및 장소를 선택할 수 있으나 선착순으로 접수되며 공고된 시험일 기준 2개월 전부터 2일 전까지 가능합니다.

■ 필기, 실기시험 장소 및 일정

필기시험장(pc 시험장 포함)은 전국에 있는 시험장에서 매월 상시 진행됩니다. 실기 시험장도 매월 전국 15개 시험장에서 진행됩니다. 단, 상시 가능한 필기시험과 달리 실기시험은 시험장마다 정해진 일정이 있어서 사전 확인 후 응시할 수 있습니다. 면제교육기관(교육장)은 전국에 39개 교육장이 마련되어 있습니다. 상세 사항은 해양경찰청 수상레저종합정보(<https://imsm.kcg.go.kr>) 참고하십시오.

[출처: 해양경찰청, 네이버 다락원]



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)