

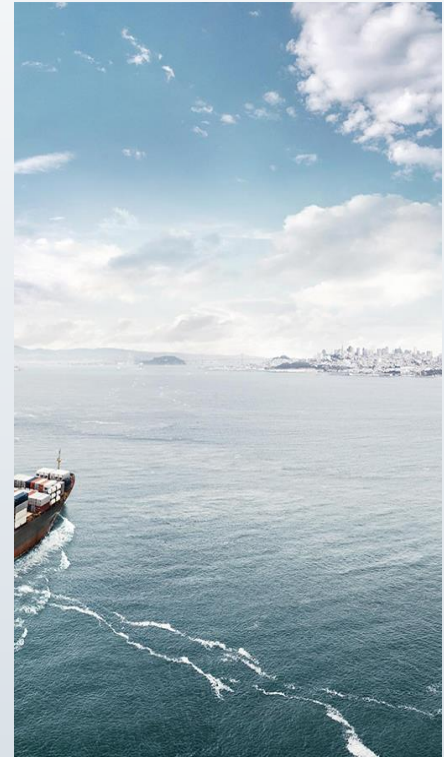


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.261

Updated August 13, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	22

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

I . ISSUE & TREND

1. 선박 환경규제 강도 높이는 中...韓 가스추진선 시대 여나

2020 년 1 월 IMO(국제해사기구)가 전세계 모든 선박을 대상으로 황산화물 배출 규제를 시행하는 가운데, 중국이 선제적으로 선박 관련 환경규제를 연일 강화해가고 있다. 국내 조선업체는 당장 LNG(액화천연가스) 수요 확대에 따른 대규모 LNG 운반선 수주로 간접적 수혜를 누리고 있는 데 더해, 중장기적으로는 LNG와 LPG(액화석유가스)를 원료로 활용하는 LNG·LPG 추진선 시장 선점이라는 수혜를 누릴 것으로 기대된다.

■ 中, IMO2020 보다 강한 항만도시 환경규제 펼친다

지난 11 일 업계에 따르면 중국 정부는 2020 년 1 월부터 ECA(배출규제해역)을 운항하는 모든 선박은 황 함유량 0.1% 이하로 제한하는 계획안을 22 일 확정·발표할 예정이다. 내년 3 월부터 이를 만족하지 못한 연료를 선적할 경우 1 만~10 만위안의 벌금을 부과한다는 방침이다.

앞서 중국은 2015 년 12 월 항만도시 대기질 개선을 위해 3 개(장강삼각주, 주강삼각주, 보아하이만) 항만도시를 선박 배출규제해역(ECA)로 지정했으며, 지난해 11 월 ECA 범위를 전국 연해 전역 및 내하 지역으로 확대한 바 있다. 선박 연료의 황함유량을 0.5%로 제한하는 IMO 2020 시행에 앞서 선제적으로 환경규제를 시행한 것으로, 내년부터는 이를 더욱 강화하려는 움직임이다.

국내 조선업체에는 직간접적 수혜가 연이어 발생할 전망이다. 이미 중국 정부는 환경규제 강화에 따라 현지 석탄발전소들을 LNG 발전소로 전환하는 작업을 활발히 전개 중으로, 미국 셰일혁명과 더불어 전세계 LNG 물동량 증가에 결정적 원인을 제공하고 있다. 실제로 글로벌 에너지기업 쉘에 따르면 지난해 전세계 LNG 수요는 전년 대비 2,700 만톤 증가한 3 억 1,900 만 T 을 기록했으며 올해 3 억 5,400 만 T, 2020 년 3 억 8,400 만 T 으로 지속 증가할 것으로 예상하고 있다.

이에 한국조선해양과 대우조선해양, 삼성중공업 등 국내 조선 빅 3 는 지난해 전세계에 발주된 76 척의 LNG 운반선 중 대형(17 만 4,000 m³급 이상) 66 척을 싹쓸이했고, 올해에도 상반기 30 척 중 21 척을 수주하는 성과를 내고 있다. 이번 중국의 ECA 규제 강화는 LNG 운반선 뿐 아니라 LNG·LPG 추진선에 기술 강점을 갖춘 국내 조선업체에 직접적 수혜를 가져다줄 전망이다. 이혜준 하나금융투자 연구원은 “중국의 석탄 발전소들이 LNG 발전소로 달라져가고 있듯 중국으로 향하는 거의 모든 상선들은 LNG 추진선들로 달라질 것”이라며 “중국 조선의 낮은 기술력과 선박 건조능력을 고려하면 한국 조선소들과 기자재 기업들에게 많은 사업기회가 돌아올 것”이라고 전망했다.

I . ISSUE & TREND

■ 韓 조선, LNG 운반선 더해 LNG-LPG 추진선 기회로

특히 중국은 이번 ECA와 관련 개방형 스크러버를 탑재한 선박들까지 규제 대상으로 삼고 있다는 점은 주목할 대목이다. 개방형 스크러버는 바닷물을 이용해 배기가스를 세척한 뒤 세정수를 다시 바다로 배출하는 시스템으로, 중국은 세정수가 바다를 오염시킬 수 있다는 점을 근거로 올해 1월 1일부터 ECA 내 개방형 스크러버 사용을 전면 금지했다. 중국뿐 아니라 현재 벨기에, 독일(라인강), 싱가포르, 미국(캘리포니아·코네티컷항만 해역), 아랍에미리트 등 이미 개방형 스크러버 사용을 금지시킨 국가들이 늘고 있는만큼, 선사들이 중장기적으로 스크러버 탑재 대신 아예 LNG나 LPG 등 친환경 추진선을 발주하는 주요 요인으로 작용할 전망이다.

국내 조선업계는 경쟁국가인 일본과 중국 대비 LNG-LPG 추진선 관련 차별화된 기술경쟁력을 확보하고 있는 것으로 평가된다. 우선 LNG 추진선의 경우 LNG 운반선과 대부분 유사한 기술력을 필요로 한다는 점에서 국내 조선소들의 경쟁 우위는 확고하다. 박무현 하나금융투자 연구원은 “한국 조선업은 이미 LNG 추진 기술을 모두 갖고 있고 중국과 일본은 설계인력 부족과 설계 능력 한계로 제대로 대응하지 못하고 있다”고 진단했다.

LPG 추진선 관련해서는 현대중공업그룹이 독보적 기술력을 갖추고 있다. 전세계적으로 LPG 추진은 소형 선박에만 활용돼 왔지만, 현대미포조선의 중심으로 최근 중형 LPG 선박 건조가 본격화된 모양새다. 한국조선해양은 이같은 현대미포조선의 노하우를 바탕으로 대형 선박에도 LPG 추진을 적용하고 있으며, 올해 7월 말까지 수주한 LPG 운반선 4척(현대중공업 3척, 현대미포조선 1척) 모두 LPG 추진을 적용했다.

2. 'LNG 선 최강자' 한국 조선소 견제 위해 손잡은 中·日

중국과 일본이 액화천연가스(LNG) 운반선 '최강자' 한국 조선소들을 따라잡기 위해 손을 잡았다. 중국 1위 해운사인 중국원양해운(COSCO)과 일본 3대 해운사인 MOL은 지난 6일 LNG 및 에탄 가스 운송 프로젝트 협력을 확대하는 업무협약(MOU)을 맺었다고 밝혔다. 중국 COSCO와 일본 MOL은 이번 MOU를 통해 북극해 LNG 개발사업인 야말 프로젝트 등 신규 LNG 운송계약 확보에 나설 것으로 보인다.

조선업계는 중국과 일본이 새 운송사업에 필요한 신규 LNG 선 발주를 중국 조선소에 몰아주며 한국 견제에 나설 것으로 보고 있다. 중국과 일본의 이런 '협력 관계'는 조선업계에서 새삼스러운 것이 아니다.

I . ISSUE & TREND

기술력이 부족한 중국은 10 년 전부터 일본 선사로부터 기술지도를 받아 선박을 만들어왔다. 조선소들이 자체적으로 선박 기술을 보유하고 있는 한국과 달리 일본은 선사들이 원천 기술을 갖고 있다. 조선업보다는 해운업에 강점을 가진 일본은 중국에 기술을 내주는 대신 새 운송로 확보 등에 집중하고 있다.

중국과 일본은 중국 내 합작조선소 건립도 앞두고 있다. 중국 최대 민영조선사 장수뉴양즈장과 일본 특수선 전문업체 미쓰이 E&S 의 합작사가 이달 내로 출범할 예정이다. 새로 출범할 합작사는 소형 LNG 운반선 기술 개발에 역량을 집중하기로 했다. 중국과 일본 조선업계가 합작사를 세운 것은 이번이 처음이다.

조선업계 관계자는 "선박 시장 수요를 주도하고 있는 LNG 선의 경우 한국이 압도적인 패권을 쥐고 있다"며 "이를 견제하기 위한 중국과 일본의 움직임이 날로 거세지고 있다"라고 말했다. 한국은 지난해 전 세계에서 발주된 LNG 선의 85% 이상을 가져왔다. 국내 조선사들은 고부가가치 선박으로 꼽히는 LNG 선 건조 기술력에서 중국, 일본 등 경쟁국보다 좋은 평가를 얻고 있다. LNG 운반선 화물창에서 자연적으로 발생하는 증발 가스를 100% 다시 액화, 화물창에 집어넣는 '완전재액화시스템(FRS)'에서 앞서 있다.

기술력에서 한국이 중국과 일본에 앞서고 있지만 안주하기에는 추격 속도가 빠르다는 지적도 나온다. 하나금융경영연구소에 따르면 한국과 중국의 고부가가치 선박 기술 격차는 2014 년 3.6 년에서 지난해 3.4 년으로 좁혀졌다. 양종서 해외경제연구소 선임연구원은 "한국이 중국, 일본과의 경쟁에서 앞서기 위해서는 앞으로도 계속 기술주도권을 놓지 말아야 한다"며 "R&D 투자와 함께 친환경 선박, 스마트십 등 차별화된 기술력을 확보해야 한다"고 말했다.

3. 위험지역 파병 가시화...해운업계 부담 줄어들까

세계 주요 원유 수송로인 호르무즈해협 위기로 인한 보험료 급등에 골머리를 앓고 있는 해운업계에 희소식이 전해졌다. 이 지역을 운항하는 상선을 보호하기 위해 미국이 주도하는 호르무즈 호위연합체에 영국이 참여를 공식 선언했기 때문이다.

한국과 호주 등 다른 국가들도 공식 선언은 하지 않았으나 이미 연합체에 협조할 뜻을 밝힌 상태다. 평소 선사들은 선박을 운항할 때마다 선박보험에 가입한다. 하지만 호르무즈해협에서 발생한 선박나포 등 위험 고조로 보험료가 급등했다.

I . ISSUE & TREND

이번 연합체를 통해 위험부담이 줄어들다면 보험료도 다시 안정세를 찾을 가능성이 높다. 또 동 선박에 화물을 싣는 화주들의 우려도 감소할 것으로 전망된다.

지난 9 일 해운업계에 따르면 영국은 최근 미국이 주도하는 호르무즈 호위연합체에 국가로는 최초로 공식참여를 선언했다. 이 연합체는 호르무즈해협을 통과하는 상선들을 보호하기 위해 제안됐다. 현재 호르무즈해협에서는 지난 7 월 파나마 선적 유조선을 시작으로 영국 유조선 등이 이란에게 나포되며 긴장감이 고조되고 있는 상황이다. 영국의 이번 참여를 계기로 미국의 참여제안에 긍정적인 신호를 보내온 한국과 네덜란드·호주 등 다른 국가들의 참여도 점차 가시화될 것으로 예상된다. 이번 연합체 구성이 순조롭게 이뤄진다면 호르무즈해협도 안정을 찾을 전망이다. 이에 따라 선사들의 부담도 줄어들 가능성이 높다.

현재 선사들은 선박 운항 전 매번 보험을 가입한다. 하지만 호르무즈해역의 위기가 고조되자 이 지역을 통과하는 선박보험료는 10 배 이상 인상됐다. 운항 시 마다 가입하는 만큼 위험이 더 커지면 보험료도 얼마나 오를지 예측하기 어렵다.

선사들은 인상분을 선박운임에 포함시키고자 노력하고 있으나 화주들의 반발도 무시할 수 없다. 하지만 호르무즈해역이 다시 안정을 찾는다면 보험료도 다시 인하될 가능성이 있다. 특히 선사들에게 화물을 맡기는 화주들의 불안감도 줄어들 것으로 전망된다.

해운업계 관계자에 따르면 "아직 연합체가 결성되기 전이고 국제 정세가 그때그때 다르다보니 현재로서는 어떻게 될지 알 수 없다"며 "선박 보험료 협상이 매달 이뤄지는 만큼 다음 협상 때까지 기다려봐야 알 것 같다"고 말했다.

4. 급한불 꺾지만...성동조선 회생 `산넘어 산`

성동조선해양이 연말까지 4 차 매각을 위한 시간 확보에 나섰다. 성동조선은 지난 1 년간 매각을 세 번 시도했으나 모두 실패로 끝났다. 중소형 조선업의 미래를 불투명하게 보는 전문가도 많아서 일각에서는 '시간 끌기 작전'이라는 지적도 나온다.

지난 12 일 금융권에 따르면 성동조선은 연말까지 추가 매각을 시도하기 위한 시간을 확보하는 내용으로 된 회생계획안을 이날 창원지방법원에 제출했다.

I . ISSUE & TREND

앞서 창원지방법원 파산 1 부(재판장 김창권 부장판사)는 이달 12 일을 회생계획안 제출 마감시한으로 정했다. 성동조선이 지금까지는 1·2 야드 매각을 통해 유동성을 확보하는 방법에 초점을 뒀다면, 이날 회생계획안은 이미 매수자를 찾은 3 야드의 매매 대금을 활용하는 방안에 방점을 찍었다. 성동조선은 2017 년 현대산업개발과 27 만 5,269 m² 규모인 통영 조선소 3 야드 용지 매각 계약을 체결했다. 당시 현대산업개발은 해당 용지에 액화천연가스(LNG) 복합화력발전소를 건립할 목적으로 매입을 결정했다. 매매 가격은 1,107 억원이다.

성동조선은 이 3 야드 매매 대금을 현대산업개발로부터 받아 채권자들에게 우선 배당하겠다는 방침이다. 물론 총 채권 규모에 비하면 미미한 액수다. 현재 성동조선의 전체 채권 규모는 회생담보권 8,689 억원, 회생채권 1 조 7,433 억원으로 총 2 조 5,000 억원 수준이다.

그러나 성동조선은 법정기한인 10 월 18 일 전 회생계획안 인가를 받아내기 위해 3 야드 매매 대금을 '당근'으로 채권기관과 주요 주주에게 제시하겠다는 전략이다. 회생계획안은 법원에 제출되고 3~4 주 후에 열리는 관계인집회에서 가결된 후 다시 법원으로 넘어간다. 관계인집회에는 채권자들과 주주 등이 참여한다. 법원이 최종 인가를 내주면 회생계획안은 효력을 얻는다. 회생계획안 인가만 받으면 10 월 18 일 이후에도 추가로 매각을 시도할 수 있다.

하지만 '급한 불'만 끄는 미봉책이 될 가능성도 있다. 성동조선이 추가로 확보한 시간은 한 달 반 정도에 불과하기 때문이다. 연말까지 4 차 매각을 마무리 짓겠다는 내용이 계획안에 담겼고, 회생계획안에 담긴 내용을 이행하지 못하면 성동조선의 파산 절차 돌입은 불가피해 보인다. 그런 만큼 시장은 시큰둥한 반응이다.

현재 조선업을 둘러싼 대내외 환경이 녹록지 않다는 점도 부정적인 요인이다. KDB 산업은행 미래전략연구소가 발간한 '한국 조선산업의 적정생산능력 검토' 보고서에 따르면 2000 년대 중반과 같은 조선업 호황기가 다시 올 가능성은 낮다는 분석이다.

중형 조선사 입지도 좁아지고 있다. 한국수출입은행에 따르면 2010 년 국내 조선시장에서 11.7% 점유율을 기록한 중형 조선사는 올 상반기 점유율이 6.2%로 하락했다. 글로벌 시장에서 해운사들이 대형 선박을 주로 발주해 중형 조선사들 먹거리가 줄고 있기 때문이다.

채권기관들과 법원이 지역 여론 등을 의식해 청산 결정을 미루고 있는 것 아니냐는 지적이 나오는 이유다. 성동조선은 지난해 3 월 법정관리에 들어간 뒤 상황이 더욱 안 좋아졌다. 현재 수주 잔량이 없어 개점휴업 상태다. 직원 750 명 중 600 여 명은 순환 무급 휴직 중이다.

I . ISSUE & TREND

성동조선 인수 자금은 약 3,100 억원이고, 첫째 운영 비용만 1,500 억원 정도가 필요한 것으로 전해졌다. 성동조선의 연간 영업손실은 333 억원이다. 자산은 지난해 말 기준 9,394 억원이지만 부채가 2 조 7,030 억원에 달한다. 현재 한국수출입은행이 81.25%, 한국무역보험공사가 10.09%, NH 농협은행이 8.55% 성동조선 지분을 들고 있다.

다만 연말까지 매각에 실패하더라도 무조건 파산으로 가는 것은 아니다. 법원이 파산 선고를 하더라도 관리인이 항고하면 사실상 장기간 현 상태가 지속될 수 있다. 일각에서는 노조 반발과 총선을 앞둔 지역 여론 악화 때문에 청산 결정을 미루고 있는 것 아니냐는 분석도 나온다.

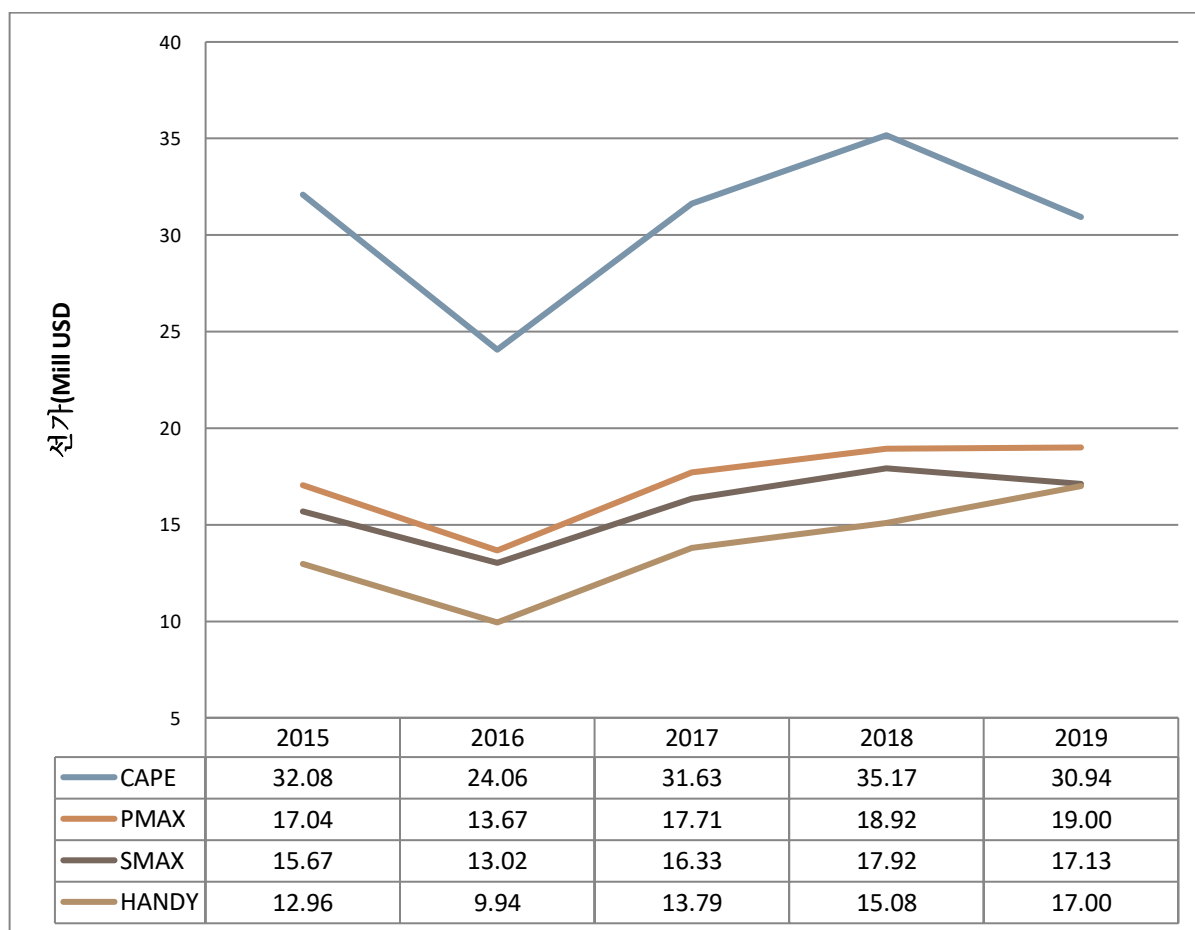
II . BULK CARRIER

(◆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	30.94
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-12.03%
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	17.13
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.44%
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

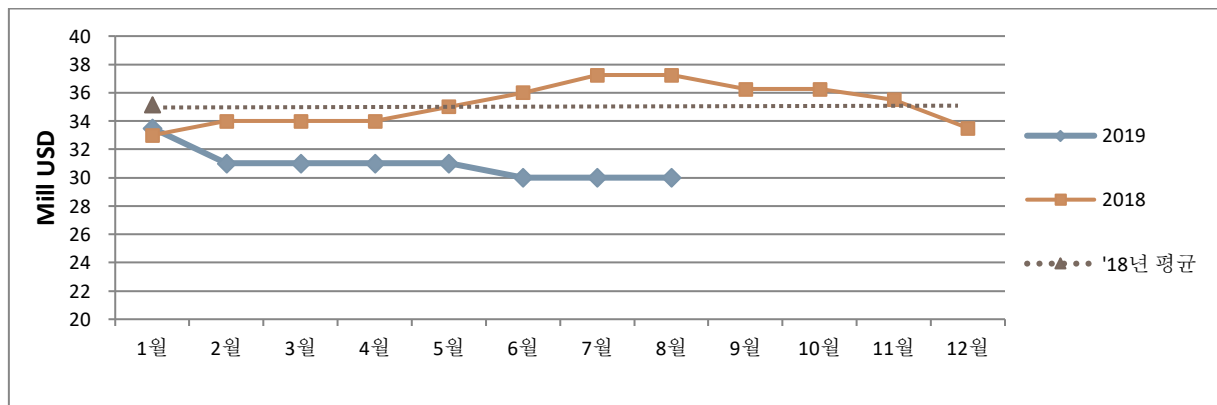
(◆선령 5 년기준, Million USD)



II . BULK CARRIER

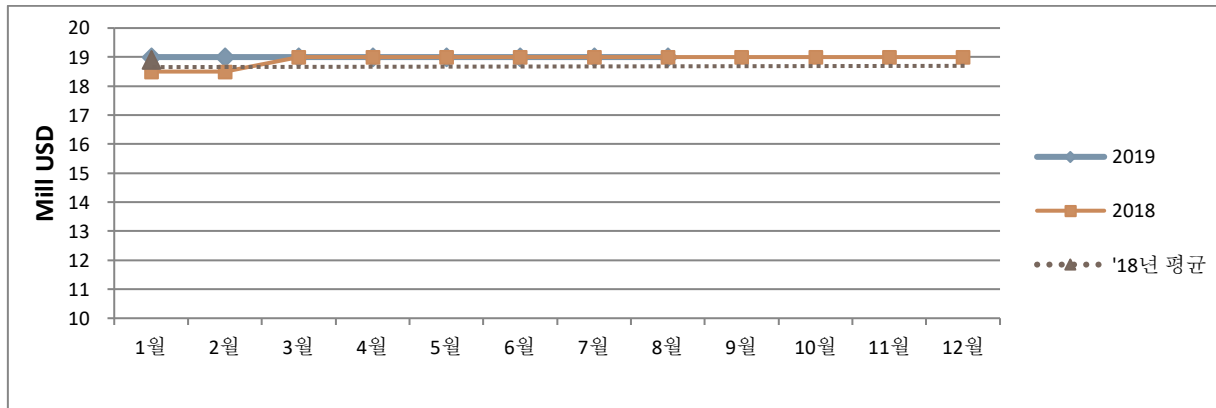
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.94
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%	-19.5%		-12.0%
	PMAX 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00		19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		0.4%
	SMAX 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00		17.13
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%		-4.4%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00		17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	6.3%	13.3%		12.7%
2018	CAPE		33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	34.00	37.25	36.25	35.17
	PMAX		18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92
	SMAX		17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92
	HANDY (32k)		14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	15.50	16.00	15.00	15.08

□ Cape

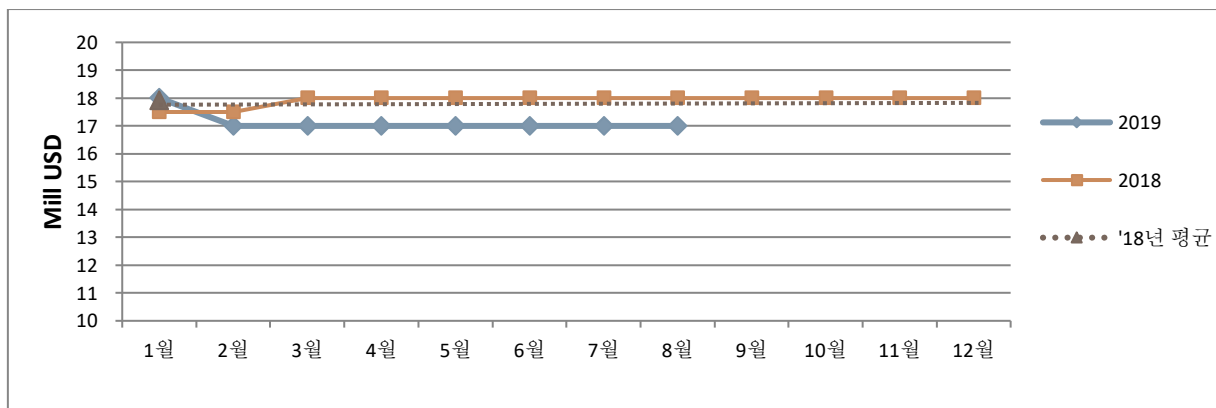


II . BULK CARRIER

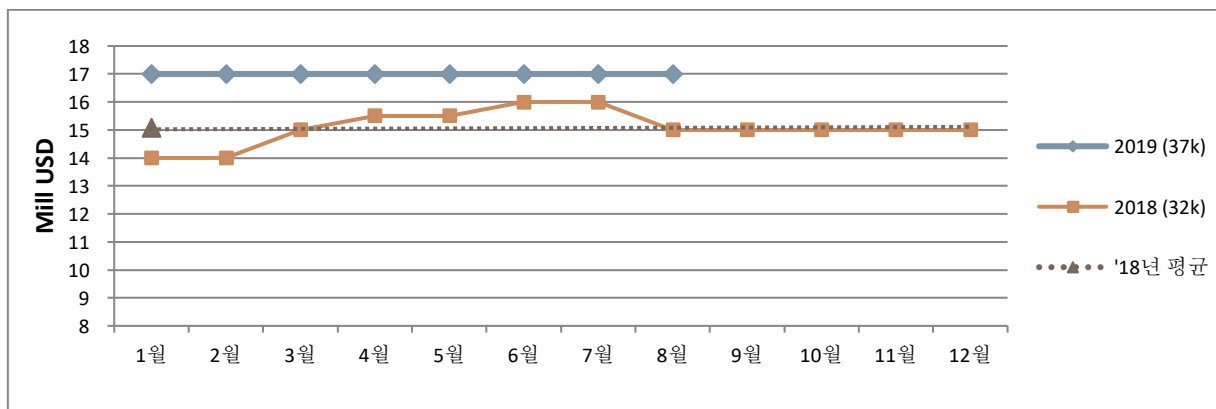
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	DIANA SCHULTE	79,700	2010	CHINA	B&W		11.5	Chinese buyer, incl TC attached
BC	DORA SCHULTE	79,607	2010	CHINA	B&W		11.5	Greek buyer
BC	MERIT TRADER	58,175	2014	JAPAN	B&W		19	Undisclosed buyer, SS/DD due Oct'19, BWTS fitted
BC	IRIS HALO	56,034	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.9	Bangladesh buyer
BC	AQUAKULA	55,309	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.1	Indonesian buyer (Djakarta Lloyd)
BC	MARIE GRACE	53,450	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10.5	Undisclosed buyer
BC	ATLANTIC GRACE	33,709	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.5	Greek buyer
BC	IVAN LOPATIN	33,324	2010	CHINA	WART	C4x30T	5.6	Undisclosed buyer, Auction sale
BC	LJUTA	31,812	2001	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	5.5-5.7	Undisclosed buyer, DD passed Apr '19

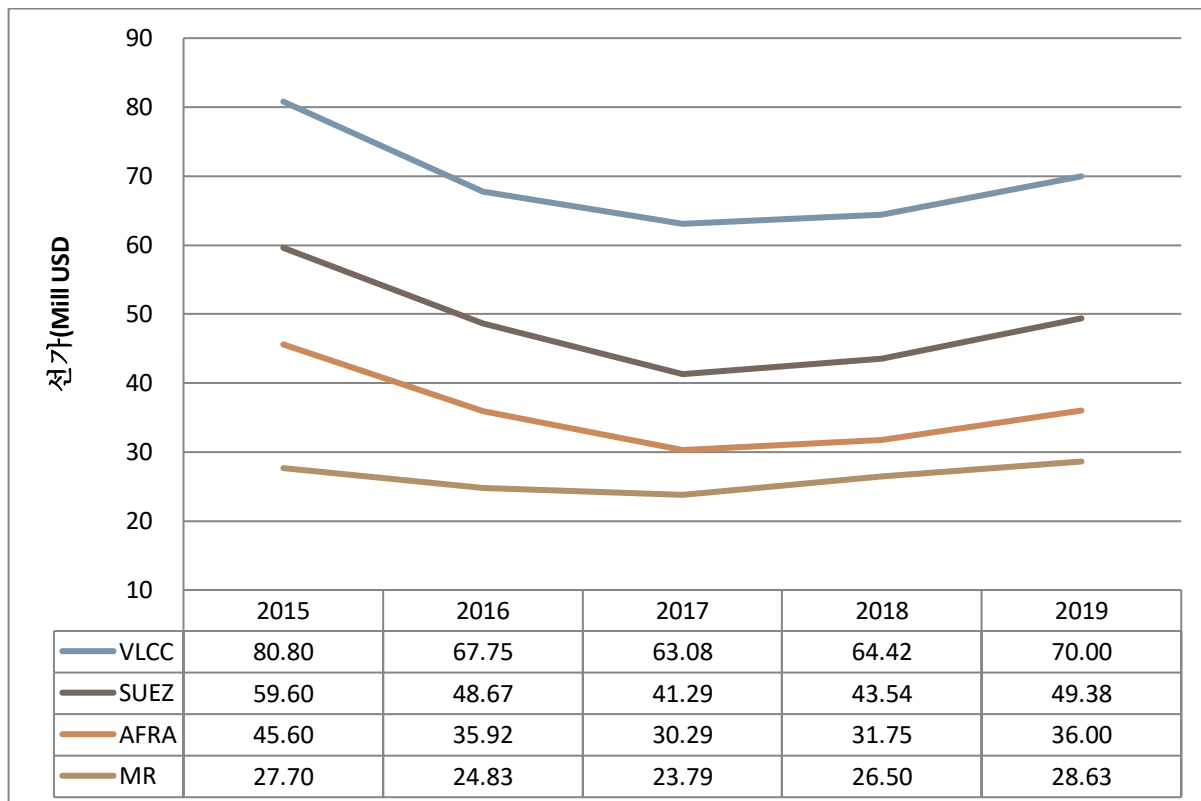
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80 9.04%	67.75 -16.15%	63.08 -6.89%	64.42 2.11%	70.00 8.66%
Suezmax 160K	59.60 17.32%	48.67 -18.34%	41.29 -15.15%	43.54 5.45%	49.38 13.40%
Aframax 105K	45.60 17.83%	35.92 -21.24%	30.29 -15.66%	31.75 4.81%	36.00 13.39%
MR 51K	27.70 2.97%	24.83 -10.35%	23.79 -4.19%	26.50 11.38%	28.63 8.02%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60 -3.08%	13.92 10.45%	12.42 -10.78%	11.77 -5.20%	11.03 -6.28%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

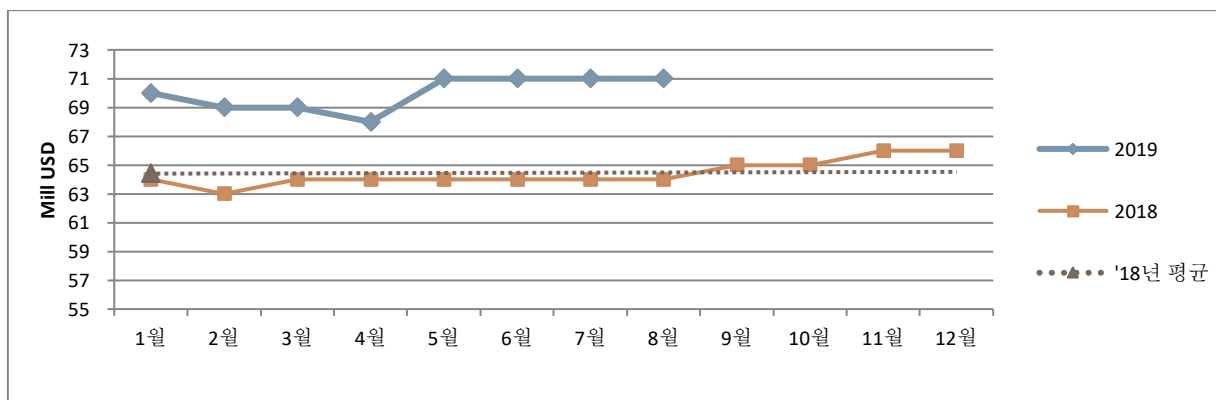
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

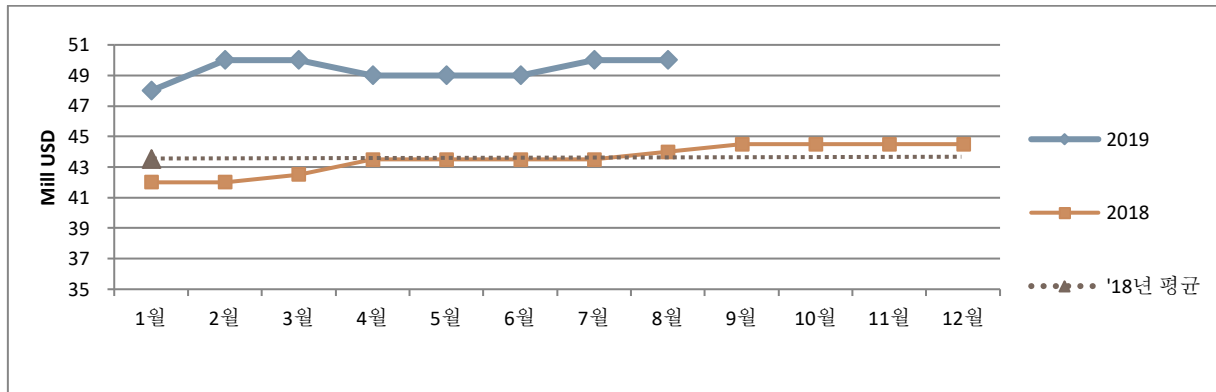
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	70.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	8.7%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	49.38
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%	13.6%	13.4%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	36.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%	18.8%	13.4%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	28.63
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%	8.0%
2017	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.03
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%	-4.3%	-6.3%
	VLCC		64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	64.42
	SUEZ		42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	43.54
	AFRA		32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.75
	MR		25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.75	26.00	26.50
	CHEM		13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.77

VLCC-310K

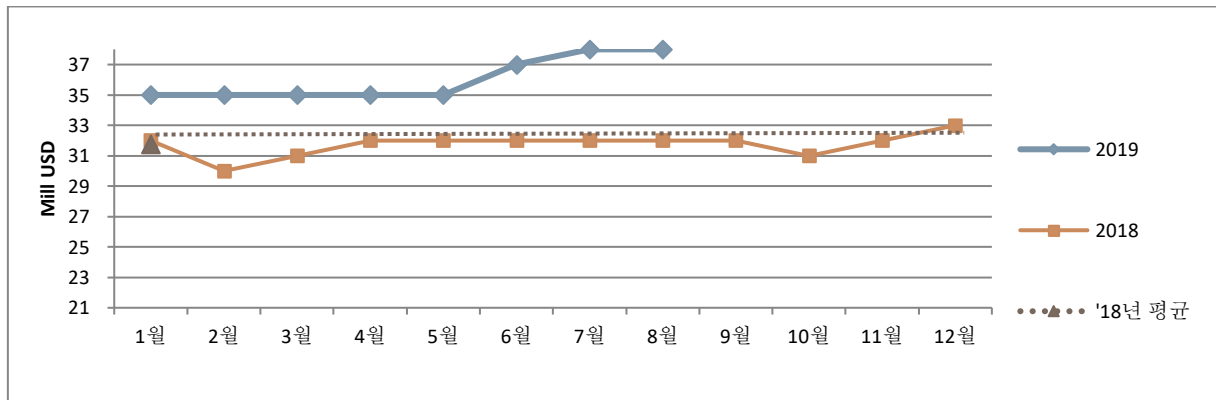


III. TANKER

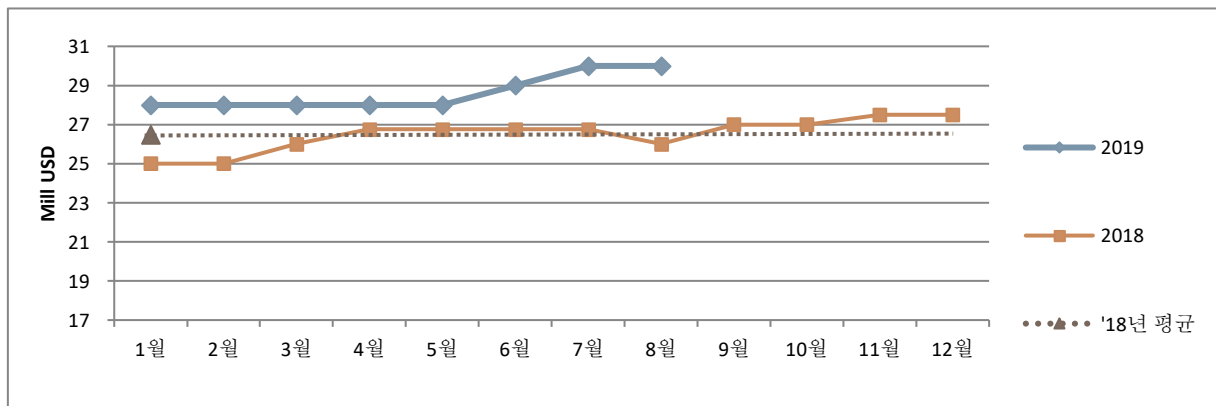
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	V. K. EDDIE	305,261	2005	KOREA	B&W		38	Japanese buyer (Modec), conversion purpose to FPSO
TANKER	NAVE ELECTRON	305,177	2002	KOREA	B&W		26.5	Undisclosed buyer
TANKER	VICTORY I	298,911	2001	KOREA	SULZER		26	UAE buyer (Royal Express)
TANKER	EAGLE SIBU	105,364	1999	KOREA	B&W		7.2	Undisclosed buyer SS/DD due Aug '19

2) CONTAINER, REEFER, ETC

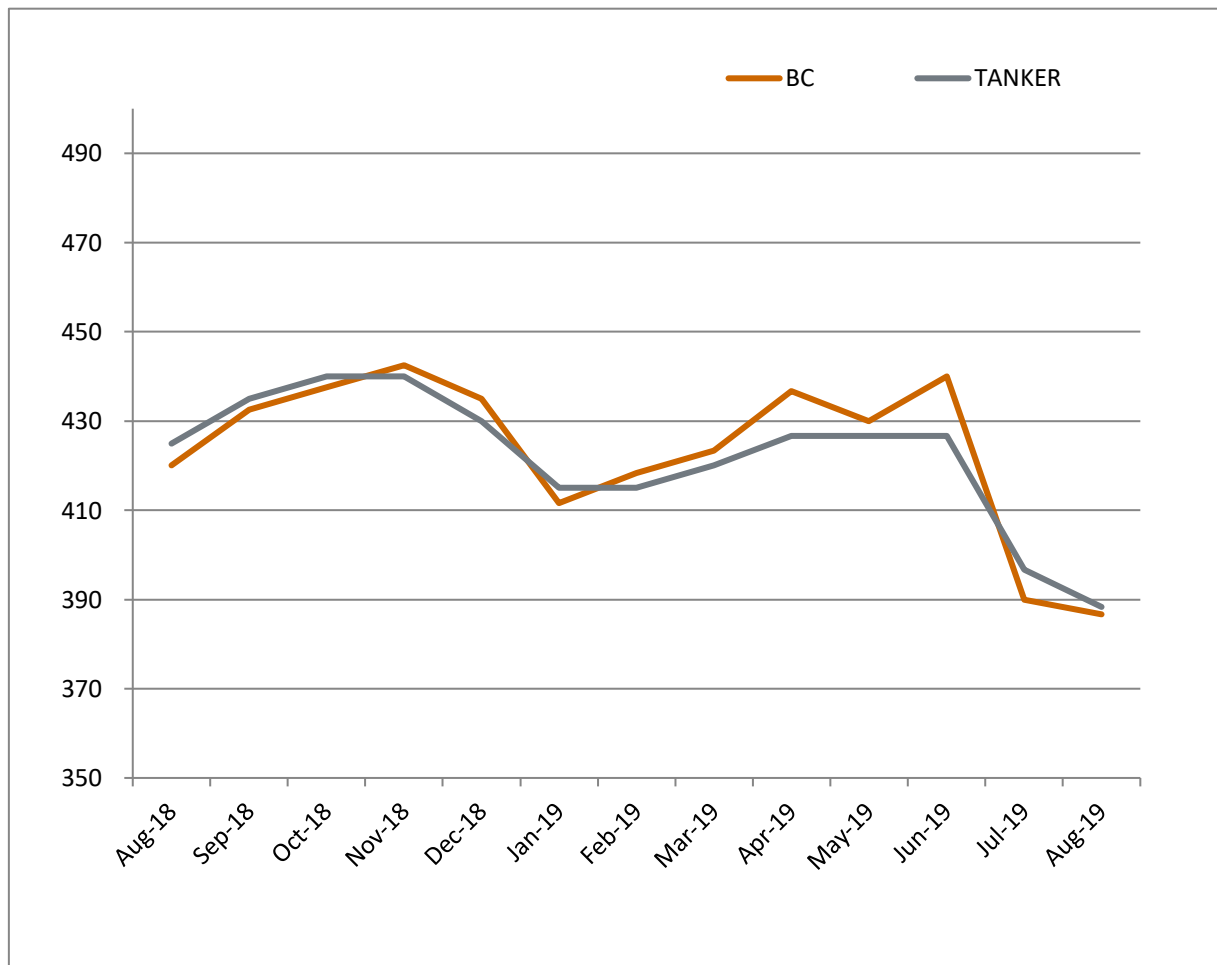
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CS SETUBAL	16,727	1997	GERMANY	B&W	1122	TEU	-	UAE buyer (Global Feeder Shipping)
CONT	ASIATIC JADE	12,303	2005	TURKEY	B&W	1155	TEU	4.7	Undisclosed buyer
CONT	ASIATIC GLORY	12,191	2006	GERMANY	B&W	1145	TEU	4.7	

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 8 월	2019 년 8 월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	414.38	-4.3%	425.00	388.33	-2.1%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	417.08	-5.3%	420.00	386.67	-0.9%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

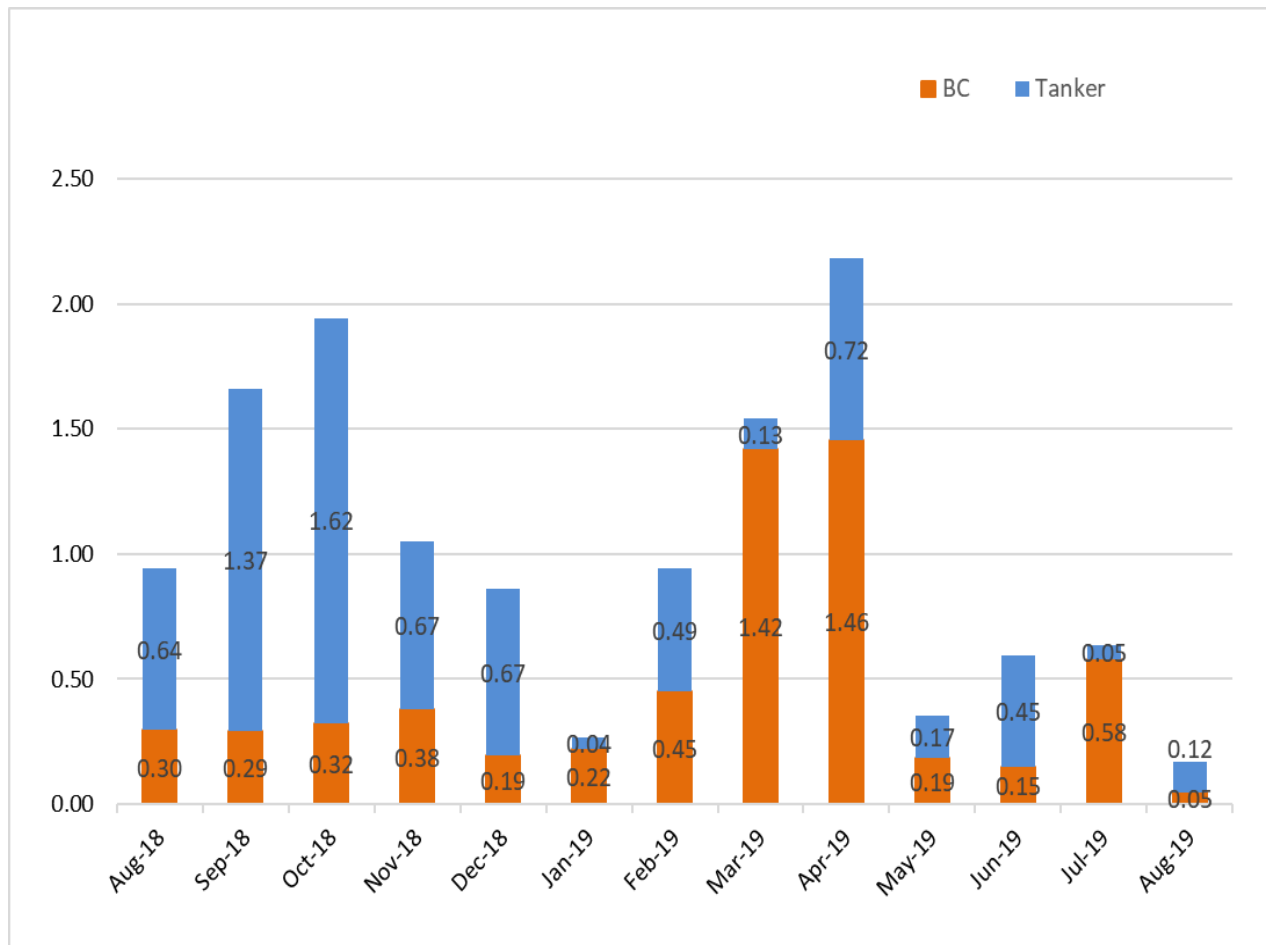


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 8 월		2019 년 8 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	2.17	10.4%	51	26.2%	0.64	10	0.12	-81.4%	3	-70.0%
BC	4.20	112	4.51	107.3%	72	64.3%	0.30	10	0.05	-83.9%	1	-90.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

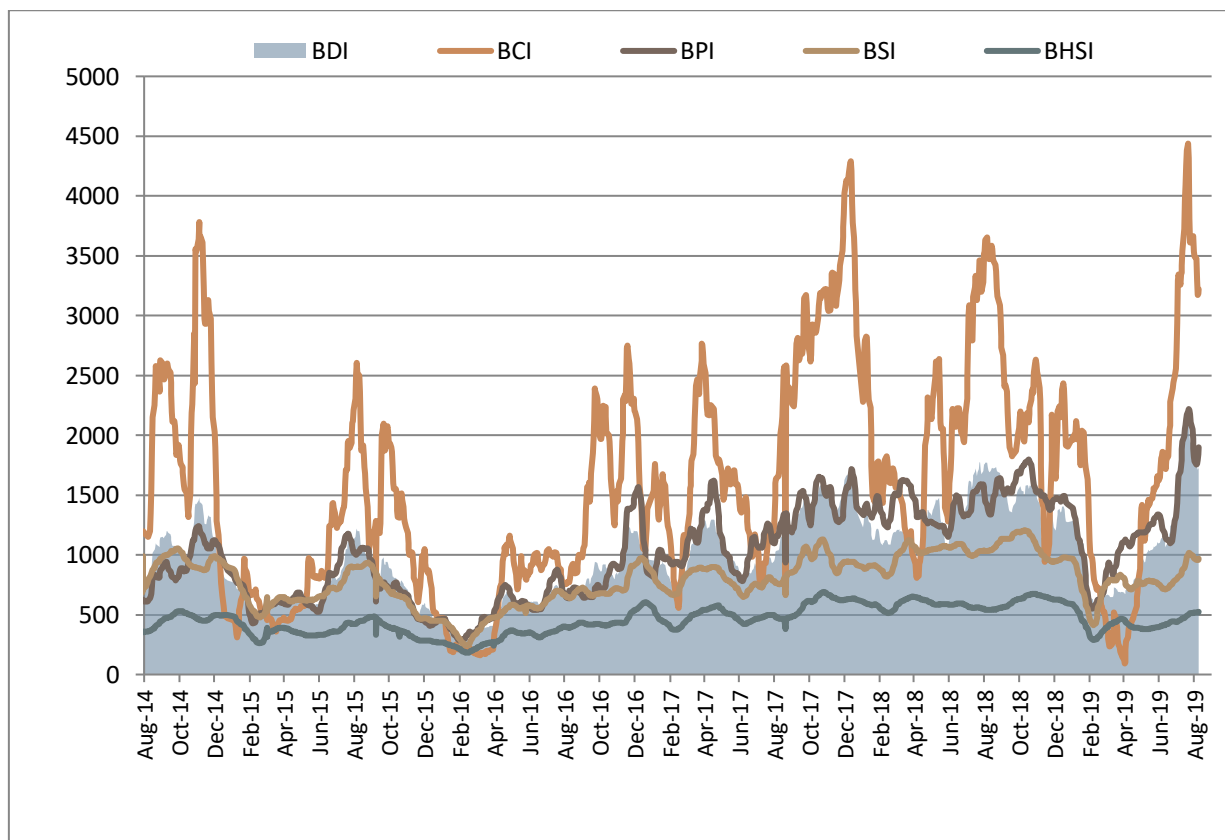
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
TANKER	AN YUN	43,363	9,758	1991	TAIWA N(JPN)	SULZ	377	AS IS Taiwan, gas free sale for men entry

V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-08-09	2019-08-02	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1748	1788	▼ -40.00	2191	290
BCI	3222	3492	▼ -270.00	4438	92
BPI	1898	1779	▲ 119.00	2219	282
BSI	970	968	▲ 2.00	1207	243
BHSI	523	517	▲ 6.00	690	183



V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	363.00	▼-78.00	301.50	▼-61.50	303.50	▼-75.50
IFO180	397.00	▼-73.00	332.50	▼-65.50	368.50	▼-67.50
MGO	561.00	▼-38.00	529.50	▼-38.50	563.50	▼-38.00
LSMGO	557.00	▼-42.00	525.00	▼-29.00	-	-

❖ 기준일 : 8 월 9 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-08-09	2019-08-02	CHANGE
미국 달러	1211.30	1188.50	▲22.80
일본 엔(100)	1144.73	1106.04	▲38.69
유로	1355.08	1316.80	▲38.28
중국 위안	171.28	171.93	▼-0.65

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[당장 떠나야 할 '한정판 여행지' 톱 6] – by. STL Gtour

매년 휴가철 때 꼭 등장하는 여행 콘텐츠가 있다. '곧 사라질 한정판 여행지' 리스트다. 언제 사라질 지 모른다, 당장 떠나라, 뭐 이런 식인데, 어김없이 사라지지 않고 있다. 하지만 모른다. 설마 하다, '푹' 하고 바닷속으로 잠길 지. 일단, 눈여겨 봐 두시라.

■ 베니스, 베네치아

물의 도시 베니스. 언제 봐도 로맨틱한 대운하. 약 400 개에 달하는 다리가 섬과 섬 사이를 이어주고 그 수로들을 양증맞은 배, '콜마'가 연신 지난다. 이 낭만적인 풍광이 없어진다면 어떨까? 지리학자들에 따르면 이 지반, 서서히 가라앉고 있다고 한다. 심지어 지구 온난화 현상덕에 해수면도 상승 중. 진퇴양난이다. 당연히 베니스, 애를 쓰고 있다. 자동차 진입을 금지시키는 등 인위적인 노력을 기울이는 중이다. 그래도 역부족. 2030 년이 되면 베니스에 더는 사람이 살지 못할 거라는 암울한 예측까지 나왔다. 째깍째깍. 그야말로 한정판.

■ 아부 메나 그리스도 유적

한술 더 뜬다. 이미 붕괴가 진행중인 것으로 알려진 아부 메나 그리스도 유적. 1979 년 세계문화유산으로 지정된 뒤 여행객들이 꾸준히 늘고 있는 핫스팟이다. 초기 그리스도교 신성도시로 꼽히는 데다 교회, 바실리카, 수도원 등 유적들이 몰려 있는 1,500 여 년 역사의 풍성함까지 지닌 최고의 명품 포인트.

이 곳을 사라지게 만든 것도 따지고 보면 인간이다. 토지 개간 사업으로 10 년 동안 농업용수가 공급되면서 건조했던 토지에 수분 함유량이 높아졌고 결국 건물 기초 지반이 약해지면서 하나 둘 붕괴가 이뤄지고 있는 것. 건물 기반을 다지기 위해 모래를 가져다 붓고, 일반인 통행까지 금지시키는 등 복원중인데, 지켜봐야 할 것 같다.

■ 몰디브

한정판 하면 늘 1 순위에 오르는 곳 몰디브. 1,190 여 개 산호섬, 눈처럼 새하얀 백사장, 에메랄드빛 바다의 환상적인 풍광. 게다가 섬에서 건물이 차지하는 면적이 불과 5%에 불과한 천혜의 공간이다. 이곳, 역시 위태롭다. 지구 온난화로 인한 해수면 상승으로 100 년 안에 사라진다는 전망이 이미 현실화하고 있다. 2100 년께에는 몰디브 80% 정도가 물에 잠긴다는 전망까지 나왔다. 그래서일까.

VI. STL NEWS & INFORMATION

스타들까지 줄줄이 이 한정판 여행지로 향하고 있다. 최근엔 배우 김성령씨가 인스타에 올려 화제가 된 곳. 원더걸스 출신인 선예, 슈퍼주니어 성민과 김사은 부부, 핑클 출신 배우 이진도 몰디브로 신혼여행을 떠났고 모히또에서 몰디브 한 잔'이라는 명대사를 남긴 이병헌 역시 이민정과 이곳에서 달콤한 신혼 여행을 즐겼다고 한다.

■ 그레이트 배리어 리프

호주 그레이트 배리어 리프. 두말 필요 없는, 매머드 산호초 지대. 역시나 최고의 여행 포인트다. 다양한 색과 모양의 산호초 400 여 종과 동물들. 우주에서도 보인다니, 말 다했다. 이 멋진 여행 포인트도 리미티드 여행지다. 지구 온난화의 위협으로 산호가 죽어 하얗게 변하는 표백화가 진행되고 있다. 설상가상, 바다거북이나 혹등고래도 멸종 위기다. 지리학자들이 '잠수 D 데이'로 꼽는 해는 2050 년.

■ 투발루

땅덩어리 일부가 이미 물에 잠긴 곳도 있다. 이름도 생소한 투발루. 크고 작은 산호초 섬 9 개로 이루어진 섬나라다. 남태평양 딱 한복판에 둥지를 튼 보석같은 곳이면서 세계에서 4 번째로 작은 나라로 알려져 있다. 지구 온난화로 인한 기온 상승이 원인이 됐고, 남북극 빙이 점점 녹아서 수위가 높아진 뒤, 투발루 섬 2 개는 이미 잠겨 버렸다고 한다. 수도인 푸나푸티까지 침수되면서 '천도'를 한 상태. 지구상에서 맨 처음 사라지는 '한정판 넘버원'나라가 될 지 모른다.

■ 파타고니아

'세상의 끝' 파타고니아. 칠레와 아르헨티나 남부 지역이다. '지구의 끝' '세상의 끝'이라는 수식어처럼, 거친 안데스 산맥, 대지, 빙하 등이 끝으로 몰려 장관을 이룬다. 상상해 보시라. 지구의 끝을 막고 있는 거대한 빙하. 여기서 유빙이 떨어져 나가는 모습을 직접 본다는 것, 심장이 뛰지 않는가. 하지만 한정판이다. 남북극 빙하처럼 이곳의 빙하도 녹아내리고 있다. 빙하로 뒤덮여 있던 평야 중에는 이미 호수로 변해버린 곳도 있을 정도. 아, 어쨌거나 서둘러야 할 것 같다. 곧 사라질 지 모르니까.

[출처: 콕트립, 2019.07.30]

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 차장 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)