

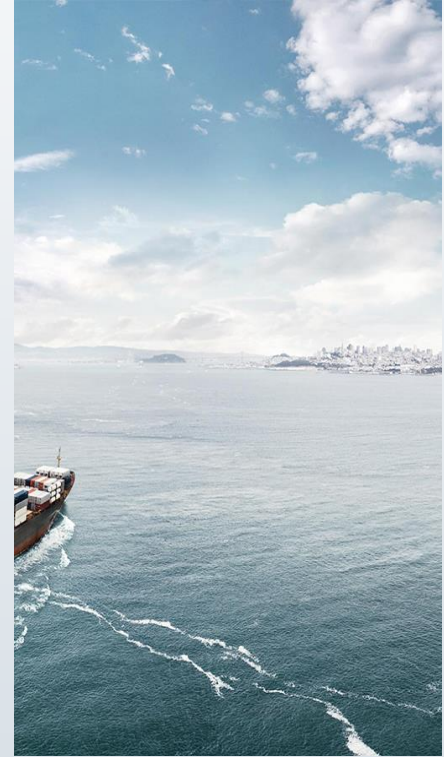


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.264

Updated September 03, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
STL News & Information	21
Contact Information	23

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

I. ISSUE & TREND

1. 해운업, 수급 개선의 순풍 불어온다(!?)

벌크선운임지수 BDI가 지난 7월 19일 2,170 포인트를 기록해 2013년 12월 이후 5년 6개월 만에 최고치를 경신했다. 전통적인 비수기 구간 진입으로 6월 2주차 전주대비 4.7% 하락(1,085 포인트)해 기존의 계절성이 나타나는 듯 보였으나, 브라질 VALE 사의 BRUCUTU 광산 생산 재개에 따른 대서양 노선 선박 부족 현상과 G20에서의 미·중 간 화해 무드 등에 힘입어 5주 연속 랠리를 이어갔다.

이후, 급등에 따른 피로감과 대서양 노선 선박 증가로 1,700 포인트 대까지 조정을 받았으나, 8월 중순 재차 상승 전환해 현재 2,300 포인트를 돌파한 상황이다. 곡물 수확 시즌 도래와 2020년 1월 IMO의 황산화물 규제 강화를 앞두고 불확실성에 대비한 선제적인 재고 확보 수요까지 더해진 데에 따른 것으로 판단된다.

삼성증권은 연말까지 BDI 강세가 이어질 것으로 예상하는데, 신조 선박 수주 잔고가 역사적 저점 수준에 머물고 있어 향후 공급과잉 현상이 개선될 것으로 판단되며, 중국의 견조한 조강 생산 증가로 철광석 재고가 큰 폭으로 감소한데다, 내년 1월 시행되는 황산화물 규제 대응을 위한 스크러버 설치 및 연료 탱크 청소 등으로 실제 가용 선박 기준으로 공급이 감소할 가능성이 있기 때문이다.

7월 말 기준 벌크선 수주 잔고는 9,445만 DWT으로 전체 선복량 대비 11% 수준이다. 2017년 7월 선복량 대비 8.6%를 (7,019만 DWT) 기록하며 2008년 이후 최저점을 찍었던 때에 비해서는 수주 잔고가 증가했으나, 2017년 말 브라질 Vale의 대규모 장기운송계약 발주가 있었음을 감안하면 여전히 부담스러운 수준은 아니라고 판단된다.

현재 수주 잔고 9,445만 DWT 중 30만 DWT을 넘는 VLOC 선박은 총 1,450만 DWT으로 전체 수주 잔고의 15.4% 수준이며, 전체 선복량 대비해서는 1.7% 가량을 차지하고 있다. 이러한 VLOC 신조 선박들은 대부분 장기운송계약에 투입될 것으로 예상되는데, 장기운송계약(CVC) 특성상 일반적으로 선박 교체가 불가능하며 계약 기간 내 타 화물 운반이 제한되기 때문에 실제로 Spot 시장 선박 수급 및 운임에 큰 영향을 미치지 않을 것으로 보인다.

VLOC를 제외한 수주 잔고는 전체 선복량 대비 9.2% (7,940만 DWT) 수준으로 최근 3년 평균 선복량 대비 수주 잔고 평균 11.5%에도 못 미쳐 과거 대비 공급 과잉에 대한 부담은 크게 완화된 것으로 분석된다.

I . ISSUE & TREND

2. 조선 3 사, LNG 운반선 대규모 수주 놓고 일본-중국 '동맹'과 싸운다

한국조선해양, 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3 사가 LNG(액화천연가스)운반선 수주 증가의 기대를 품고 있다. 그러나 중국과 일본 조선업체가 LNG 운반선 수주시장에서 한국 조선 3 사를 견제하려는 움직임에 속도를 내고 있다는 점은 고민거리다. 조선 3 사는 스마트선박 기술 강화에 매달리며 중국과 일본의 추격을 뿌리치려 한다.

1 일 조선업체에 따르면 글로벌 주요 선주들이 LNG 운반선의 교체시기를 맞고 있다. 클락슨리서치에 따르면 7 월 말 기준으로 14 만 CBM 급 이상의 LNG 운반선은 글로벌 선박량이 413 척으로 2017 년 말 332 척보다 80 척 늘었다. 반면 12 만~14 만 CBM 급 LNG 운반선의 선박량은 116 척으로 2010 년부터 계속해서 선박량이 줄고 있다. 이는 선주들이 과거 일본 조선소들이 대거 건조했던 12 만~14 만 CBM 급 모스형 LNG 운반선을 선단에서 퇴출하고 있기 때문으로 파악됐다.

박무현 하나금융투자 연구원은 "일본에서 건조된 LNG 운반선은 증기터빈을 탑재해 추진효율도 낮을뿐더러 평균 선박연령도 20 년을 넘었다"며 "이 선박들이 용선시장에서 퇴출되면서 17 만 CBM 급 이상의 초대형 LNG 운반선 발주가 늘어날 것"이라고 분석했다.

조선 3 사는 초대형 LNG 운반선 수주시장에서 사실상 적수가 없다고 해도 과언이 아니다. 2019 년 상반기 기준으로 글로벌시장에서 초대형 LNG 운반선은 모두 27 척 발주됐는데 이 가운데 90%에 이르는 24 척을 조선 3 사가 수주했다. 중국이 2 척, 러시아가 1 척으로 뒤따랐다.

이는 조선 3 사가 멤브레인형 LNG 운반선 건조와 관련해서 가장 앞선 기술력을 보유하고 있기 때문이다. 멤브레인형 LNG 운반선은 LNG 화물창을 선박 몸체와 일체화한 형태다.

반면 일본 조선사들의 설계능력은 모스형 LNG 운반선에 머물러 있다. 모스형은 반구형 화물창을 선박 몸체 위에 덮어둔 형태로 멤브레인형보다 LNG 운반량이 적을뿐더러 LNG 추진방식의 엔진을 탑재하기가 어렵다. 이 때문에 최근 선주들은 모두 멤브레인형 LNG 운반선을 발주한다.

조선 3 사는 하반기 들어서도 LNG 운반선 수주시장의 지배력을 굳혀가고 있다.

I. ISSUE & TREND

한국조선해양은 기존 LNG 운반선 수주계약에 딸린 부수계약(옵션) 물량을 잇따라 확보하고 있다. 대우조선해양도 주요 고객사이자 글로벌 메이저 선사인 마란가스로부터 LNG 운반선 1 척을 수주한 데 이어 추가계약을 논의하고 있다.

삼성중공업은 아시아 선주로부터 LNG 운반선 1 척을 조건부 수주했으며 러시아의 해양가스전 개발사업 '북극 LNG2 프로젝트'에 필요한 쇠빙 LNG 운반선 건조계획에도 기술파트너로 참여해 대규모 수주를 기대하고 있다.

그러나 조선 3 사의 LNG 운반선 패권에 중국과 일본 조선업체가 함께 도전장을 내밀고 있어 LNG 운반선 설계능력 이외의 차별점이 필요해지고 있다.

앞서 8 월 15 일 일본의 미쓰이 E&S 와 중국 양쯔강조선소의 합작 조선소인 양쯔미쓰이조선(YAMIC)이 공식 출범했다. 현지언론 국제선박네트워크는 "양쯔미쓰이조선은 LNG, LEG(액화에탄가스), LPG(액화석유가스)등 고부가 가스운반선의 건조를 주력으로 할 것"이라고 전했다.

미쓰이 E&S 는 특수선 건조를 통해 선박 건조기술을 쌓아 왔지만 멤브레인형 LNG 운반선의 설계를 보유하고 있지는 않다. 반면 양쯔강조선소는 멤브레인형 LNG 운반선의 설계는 보유하고 있지만 선박 건조기술이 선주들의 신뢰를 얻지 못하고 있다. 중국과 일본 조선사들이 서로의 부족한 부분을 채워주는 협력관계를 맺은 셈이다.

일본과 중국의 협력은 선박을 발주하는 해운사들 사이에서도 이뤄졌다. 지난 8 월 6 일에는 일본 3 대 해운사인 MOL(미쓰이 OSK 해운)과 중국 1 위 해운사 중국원양해운(COSCO)가 LNG 를 포함한 가스 운송 프로젝트에서 협력을 확대하는 업무협약을 맺었다.

두 해운사 모두 러시아 야말 프로젝트나 호주 퍼시픽 LNG 프로젝트에서 생산되는 LNG 를 운반하기 위한 LNG 운반선을 꾸준히 발주해오고 있다. 양쯔미쓰이조선도 여기에 필요한 LNG 운반선을 건조할 것으로 예상된다. 조선업계 한 관계자는 "중국과 일본 조선업체와 해운업계의 LNG 관련 협력은 한국 조선 3 사의 지배구도에 균열을 내기 위한 것"이라며 "당장은 큰 영향을 미치지 않더라도 장기적으로는 큰 위협이 될 수 있다"고 말했다.

조선 3 사는 LNG 운반선 수주 패권을 유지하기 위해 스마트선박 기술을 키우는 데 힘을 쏟고 있다. 이에 앞서 8 월 28 일 한국조선해양은 한국해양대학교와 스마트선박 기술을 공동 연구하기 위한 업무협약을 맺었다.

I . ISSUE & TREND

두 기관은 현대중공업그룹이 보유한 스마트선박 솔루션인 ISS(INTEGRATED SMART SHIP)를 기반으로 자율운항 솔루션을 개발하기 위해 손을 잡았다.

대우조선해양은 지난 7 월 세계적 선급협회인 영국 로이드레지스터(LLOYD REGISTER)로부터 스마트선박 솔루션의 사이버보안 인증을 획득했다. 스마트선박 솔루션의 보안 인증은 대우조선해양이 글로벌 조선업계 최초로 선급 인증을 받은 것이다.

삼성중공업은 자체개발한 스마트선박 솔루션인 에스베슬(SVESSEL)에 엔진 진단 및 제어기술을 탑재하기 위해 독일의 선박엔진 기술회사 MAN-ES 와 손을 잡았다. 스마트선박 기술은 LNG 운반선뿐만 아니라 전체 선박 종류에 폭넓게 적용이 가능한 만큼 중요성이 매우 높다.

양종서 한국수출입은행 해외경제연구소 선임연구원은 “스마트선박시장은 아직까지 불확실성이 많지만 착실한 준비가 필요하다”며 “개발 전략에 따라 조선 3 사가 시장을 주도하는 위치에 설 것인지 (중국과 일본의) 종속적 위치로 전락할 것인지가 결정될 수 있다”고 바라봤다.

3. 조선 3 사, 에탄운반선 발주 열어줄 미중 무역협상 타결 학수고대

한국조선해양, 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3 사가 에탄운반선 발주를 불러올 미국과 중국의 무역협상 타결을 고대하고 있다. 에탄은 연료로서, 나아가 석유화학제품 원재료로서의 가치도 지니고 있다. 미국의 공급과 중국의 수요가 맞물리고 있어 업계에서는 곧 에탄운반선 발주가 늘어날 것으로 내다본다.

지난 2 일 조선업계에 따르면 미국에서 셰일가스 수출을 확대하는 작업이 진행되면서 에탄운반선의 수요가 늘어날 가능성이 높다. 에탄은 셰일가스에서 뽑아내는 연료이지만 최근 석유화학 원재료로도 각광받고 있다. 에탄은 나프타의 원재료로도 쓰이는 데 기존의 나프타보다 가격이 저렴해 에탄 분해설비(ECC)들이 최근 미국에서 대거 가동되고 있다.

미국 최대의 셰일유 및 셰일가스 생산지인 텍사스 퍼미안분지에서 동남부 해안으로 가스를 운송하는 EPIC 파이프라인이 2020 년 2~3 분기 완공을 목표로 건설되고 있다. 2022 년에는 보몬트 지역의 파이프라인도 완공된다.

I . ISSUE & TREND

동시에 중국에서는 에탄의 수요가 늘어날 것으로 예상된다. 중국에서는 2020년 180만 톤, 2021년 200만 톤, 2022년 275만 톤 규모의 에틸렌을 생산하는 에탄분해설비가 가동을 앞두고 있는데 에틸렌 생산량으로 따지면 미국 에탄분해설비들의 규모와 비슷한 수준이다.

에탄의 물동량이 늘어날 수밖에 없는 환경이 만들어지며 조선 3사는 에탄운반선 수주에 기대를 품고 있다. 에탄운반선 수주경험이 있는 조선사는 한국조선해양 6척(옵션 3척 포함), 삼성중공업 12척(옵션 3척 포함), 중국 다렌조선 5척(옵션 3척 포함) 뿐이다. 이 가운데 삼성중공업은 6척의 선박을 차질없이 인도해 세계 최초로 인도실적을 쌓았고 한국조선해양은 현재 건조를 진행 중이다. 반면 다렌조선은 인도기한을 어겨가며 1척만을 인도했고 나머지 4척은 인도 일정을 맞출 수 없다며 건조를 포기해 사실상 수주 후보군에서 멀어져 있다. 대신 대우조선해양이 수주 기회를 엿보고 있다.

대우조선해양 관계자는 “대우조선해양도 에탄운반선의 설계능력과 건조 기술을 보유하고 있다”며 “발주량 자체가 적어 수주하지 못했을 뿐 수주전 참전은 항상 염두에 두고 있다”고 말했다.

수요와 공급이 맞물리는 시기가 다가오고 있다는 점, 선박 1척을 건조할 때 1년 이상이 걸린다는 점 등을 감안하면 에탄운반선의 발주가 본격화될 시기는 멀지 않은 것으로 여겨진다. 조선해운 전문매체 헬레닉시핑뉴스는 “미국과 중국 사이의 에탄 물동량 전망치를 고려하면 단기적으로 에탄운반선이 최소 30척 필요하다”며 “미국 보몬트 가스전의 수출용 파이프라인까지 갖춰지는 2022년부터는 중국뿐만 아니라 인도나 유럽으로 에탄을 운송할 에탄운반선도 필요하게 될 것”이라고 전했다.

일부 에너지 및 석유화학회사들은 이미 에탄운반선을 확보하기 위해 물밑에서 움직이고 있다. 조선해운 전문매체 트레이드윈즈는 영국 석유화학회사 이네오스가 9만 CBM 급의 초대형 에탄운반선 2척의 발주를 추진하고 있다고 보도했다. 이 매체는 미국 가스회사 AGT(AGILITY GAS TECHNOLOGIES)가 16만 5천 CBM 급의 ‘점보’ 에탄운반선을 발주하는 프로젝트를 진행하고 있다는 소식도 전했다.

에탄운반선은 고부가선박으로 조선 3사가 수익성을 고려해 수주에 눈독을 들일만한 선종이다. 삼성중공업 관계자는 “삼성중공업은 세계 최초로 초대형 에탄운반선을 수주해 성공적으로 건조한 바 있다”며, “독보적 기술력과 건조 경험을 바탕으로 시장을 계속 선도해 나갈 것”이라고 말했다.

삼성중공업이 2014년 수주했던 8만 7천 CBM 급 에탄운반선은 1척의 건조 가격이 1억 2천만 달러였다. 현재 17만 CBM 급 초대형 LNG 운반선은 1척의 건조 가격이 1억 9천만 달러 안팎이다. 에탄운반선의 크기가 AGT가 염두에 두는 16만 5천 CBM 급으로 커진다면 건조가격이 초대형 LNG 운반선과 비슷하거나 혹은 그 이상이 될 수도 있다.

I . ISSUE & TREND

다만 미국과 중국의 무역분쟁이 에탄올반선 발주 본격화를 가로막고 있다. 중국은 무역분쟁이 격화되자 미국산 셰일가스에 관세 25%를 매겼다. 이 때문에 2019년 2분기 중국은 미국산 셰일가스를 전혀 수입하지 않았다.

앞서 1일 두 나라가 추가관세를 부과하는 등 무역장벽이 높아지고는 있으나 도널드 트럼프 미국 대통령이나 중국 상무부 모두 9월 재개될 협상을 취소하지 않겠다는 태도를 보이고 있다.

한국조선해양 관계자는 "수주를 확보하기 위해 최선을 다하고 있지만 업황 회복이 우선돼야 기회가 있다"며 "무역협상이 잘 타결돼 에탄올반선 발주가 본격화된다면 수주기회를 놓치지 않기 위해 노력하겠다"고 말했다.

4. 해운산업 생존위해 탄소중립 대책 절실하다

해운산업의 생존을 위해선 탄소중립 대책이 긴급하다는 지적이다. 탄소중립이란 이산화탄소를 배출한 만큼 이산화탄소를 흡수하는 대책을 세워 이산화탄소의 실질적인 배출량을 '0'으로 만든다는 개념이다. KMI 전서연 전문연구원에 따르면 최근 UN 보고에 따르면, 매년 해상을 통한 화물운송은 107억 톤이며 전 세계 탄소배출량에서 선박이 차지하는 비율은 2~3%이다. 이 때문에 지속가능한 경제발전을 위해선 세계 해운산업의 탈 탄소화가 필요하다는 것이다.

선박 탄소 배출량은 세계 5대 탄소배출 국가를 제외한 모든 국가에서 발생하는 배출량보다 많은 수치이다. UN 산하 국제해사기구(IMO) 규제 하에 해운업계는 이미 2050년까지 탄소배출량을 50% 이상 줄이기 위한 노력을 하고 있다.

그러나 해운분야가 생존하기 위해서는 엄청난 변화가 더 요구된다. 영국의 해운시황분석 컨설팅 기업 MSI(MARITIME STRATEGIES INTERNATIONAL)의 최신 보고서에 의하면 화석연료에서 에너지 전환을 하지 않을 경우 해운기업은 재정적으로 피해를 입을 수 있다. MSI는 석유 및 석탄 수요가 급격히 감소함에 따라 건화물 및 액체화물 운송 수요가 줄어들면서 2025년부터 전 세계 모든 탱커선의 가치가 급격히 하락할 것으로 예측하고 있다.

에너지 전환을 위해서는 우선 석유, 가스 및 석탄에 대한 의존이 높은 문제를 인식하고 기업과 단체가 미래 기술에 투자할 수 있도록 적절한 재정 인센티브를 마련해야 하며 또한, 항만도시, 민간, 규제기관이 서로 협력해야 한다.

I. ISSUE & TREND

배출가스 과세 시스템 마련 등 오염에 대한 세금 책정은 에너지 전환에 도움을 줄 수 있다. 또 석유, 가스 및 석탄 부문에 대한 보조금을 공공서비스에 투자하거나 줄일 필요가 있다. IMF는 화석연료에 대한 연간 보조금을 약 4조 7천억 달러로 추산하고 있다.

해운업계는 탄소배출 제로 선박 전환에 투자하고 탄소배출 제로 연료의 잠재적 공급업체와 협력해 미래 연료의 실효성을 강화해야 한다. 세계 해운산업의 탈 탄소화는 전 세계 국가기후행동계획과 상당한 시너지를 이룰 것이다. 환경보호 단체인 EDF(ENVIRONMENTAL DEFENSE FUND) 보고서에 따르면, 해운업계 에너지 전환은 2050년까지 최대 6조 달러의 재생에너지 인프라 투자를 활성화시킬 수 있다.

2018년에 덴마크 선사 머스크는 2050년까지 탄소배출량 제로 달성 목표를 세웠다. 머스크는 이미 2030년까지 탄소배출량 60% 감축을 중간 목표로 두고 10억 달러 비용을 들여 실질적으로 배출량을 줄였다. 현재 바이오 연료 활용을 통한 탄소중립 옵션을 개발하고 있다. 아울러 2030년까지 탄소를 배출하지 않는 선박을 개발해 운항할 계획이다.



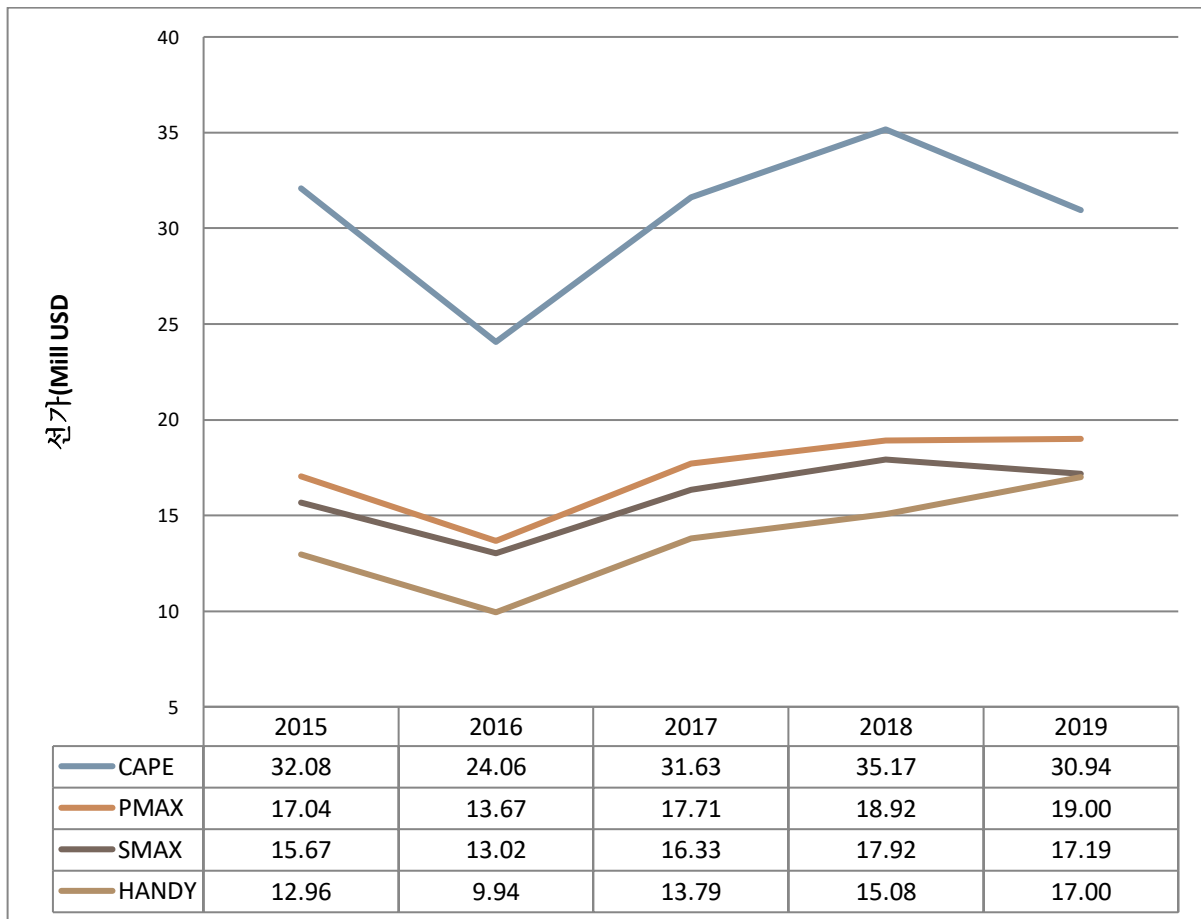
II . BULK CARRIER

(◆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	17.19
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.09%
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)

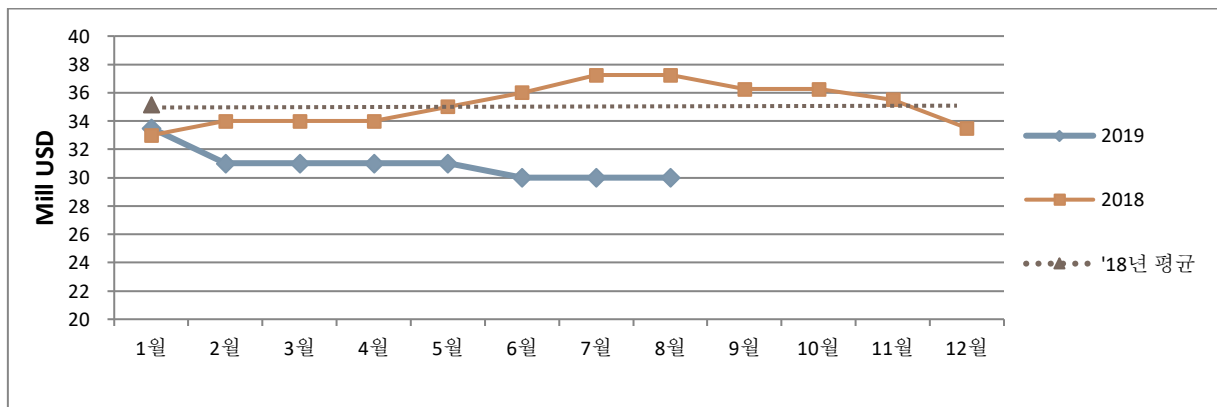




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	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%	0.0%		-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-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		19.00
		전월대비	0.0%	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%	0.0%		0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.50		17.13
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%		-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-2.8%		-4.4%
HNDY 37k	선가	17.00	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%	0.0%		-	
	전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	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	37.25	36.25		35.17
	PMAx	18.50	18.50	19.00	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	18.00		17.92
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	15.50	16.00	15.00	15.00		15.08

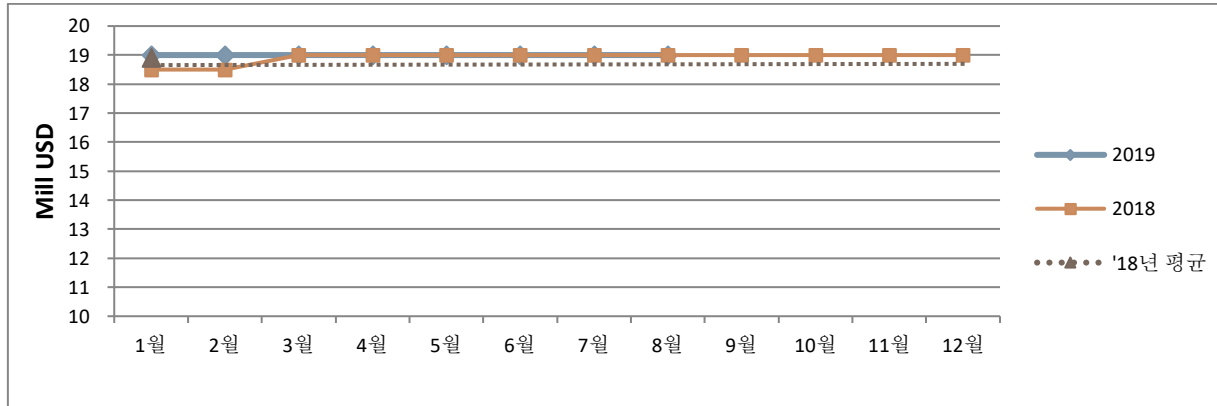
□ Cape



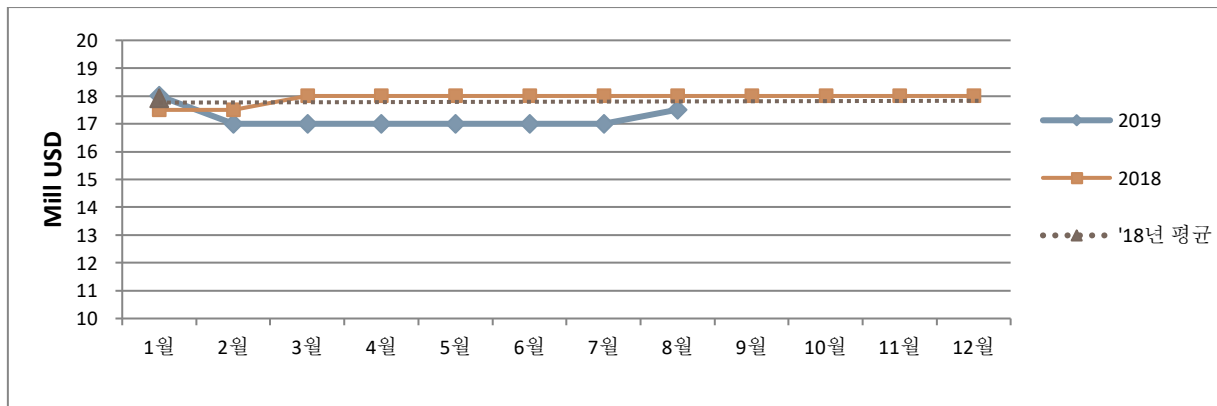


II. BULK CARRIER

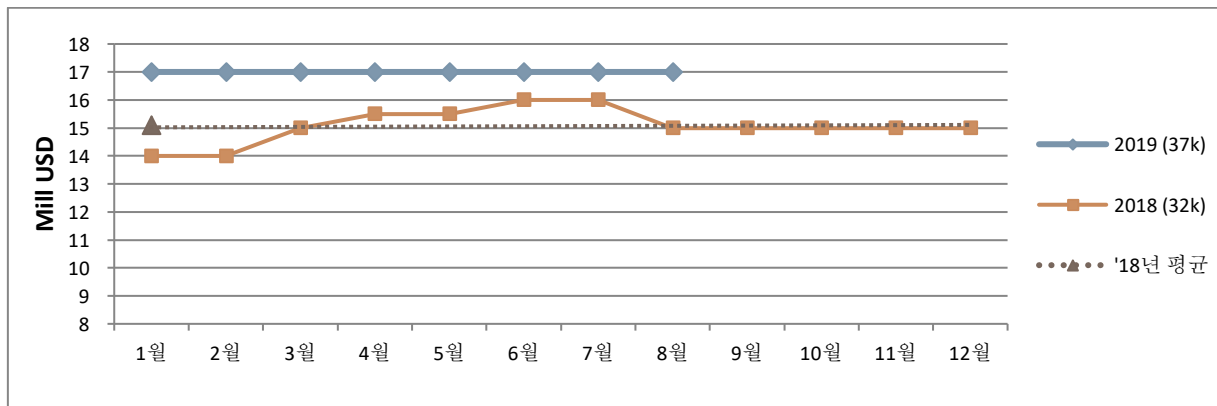
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CLIPPER VICTORY	77,119	2015	JAPAN	B&W		20.75	Greek buyer, BWTS fitted
BC	VITAGRACE	75,921	2001	JAPAN	B&W		6.5	Chinese buyer, DD 08/2019
BC	UNDERDOG	74,444	2006	CHINA	B&W		8.5	Undisclosed buyer
BC	SRI WANDARI INDAH (geared)	73,852	1999	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.5	Indonesian buyer, SS/DD due
BC	BOMAR AMBER	58,100	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	15	Undisclosed buyer, DD 01/2020
BC	LADY MARY	52,193	2001	PHILIPPINES	B&W	C 4X30t	5.5	Chinese buyer, DD overdue
BC	SHANTHI INDAH	45,681	1996	JAPAN	B&W	C 4x25t	3	Indonesian buyer
BC	SAM PHOENIX	34,264	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	8.5	Greek buyer
BC	C. S. STAR	33,171	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	10.3	Greek buyer
BC	COURAGEOUS	28,510	2004	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	xs 6	Undisclosed buyer



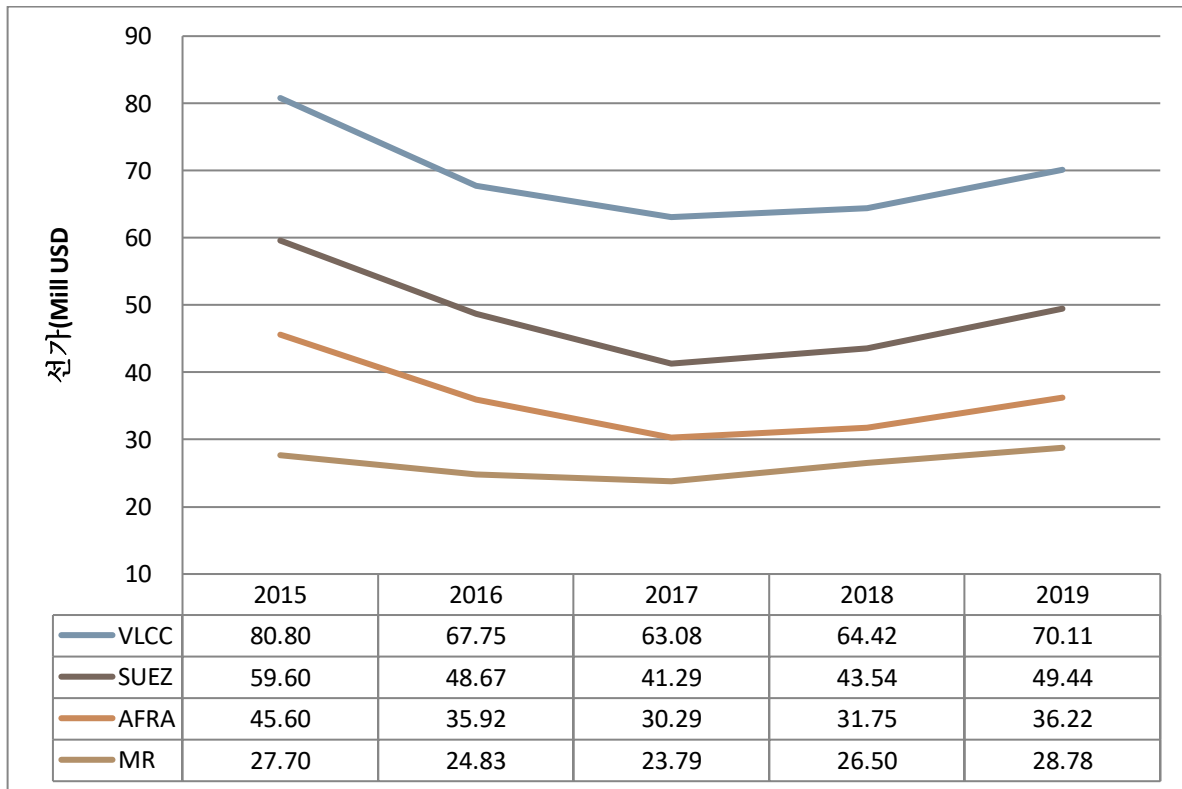
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	70.11
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.83%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.44
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.56%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	36.22
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	14.09%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.78
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	8.60%
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 : %)

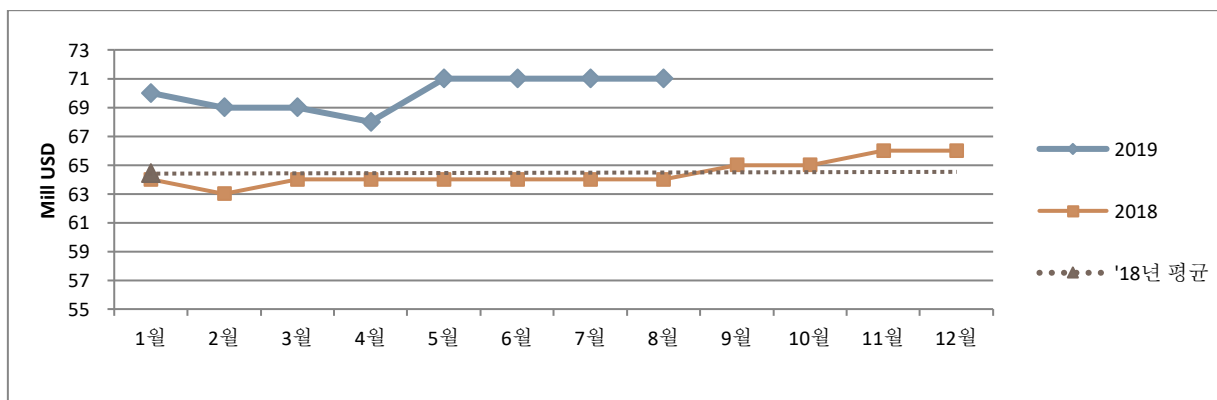




III. TANKER

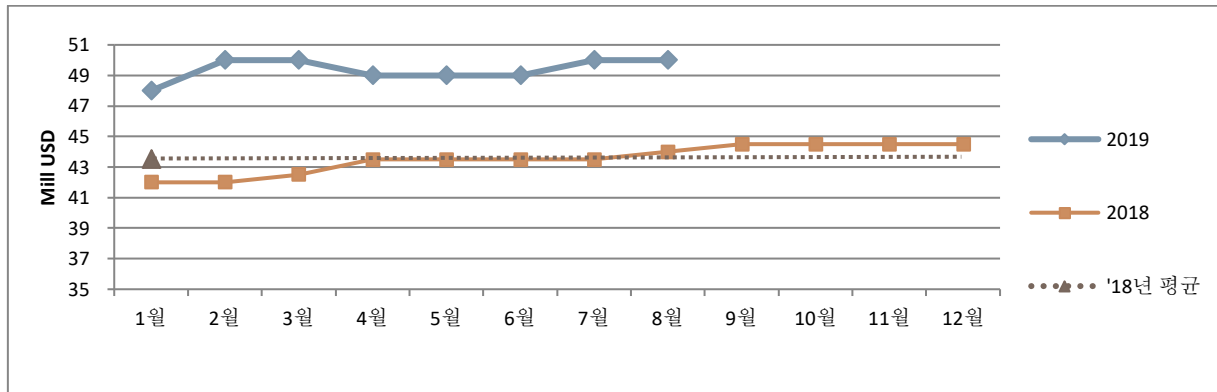
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	70.11
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	8.8%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	49.44
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%	13.6%	12.4%	13.6%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	36.22
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%	18.8%	18.8%	14.1%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	30.00	28.78
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%	11.1%	8.6%
	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	10.75	11.00
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.3%	-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%	-4.3%	-6.5%	-6.5%
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	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	43.50	44.00	44.50	44.50	43.54
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	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	26.75	26.00	27.00	26.50
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.77

VLCC-310K

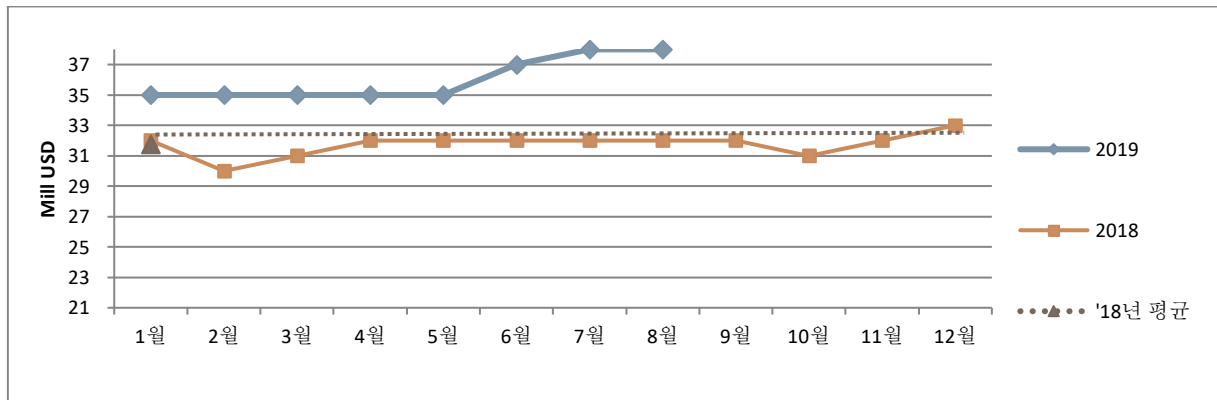


III. TANKER

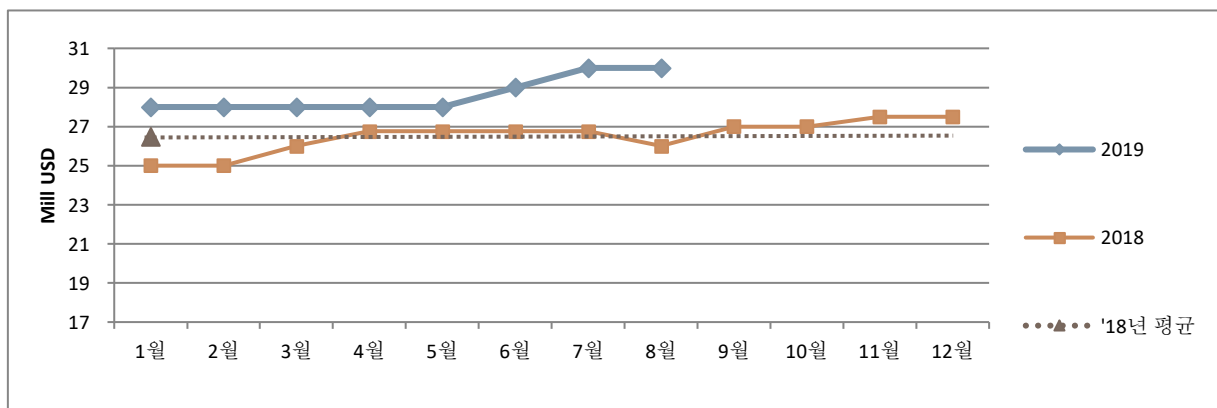
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FOLK BEAUTY	15,065	2010	RUMANIA	B&W	2	-	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	PAMINA	67,247	2005	KOREA	SULZ	5047	TEU	9.13	Undisclosed buyer
CONT	KMTC PORTKELANG	27,600	2004	KOREA	B&W	1860	TEU	6.5	Undisclosed buyer, SS passed 03/2019
CONT	ALGELA	11,223	2005	GERMAN Y	MAK	868	TEU		
CONT	ANDREA	11,107	2005	GERMAN Y	MAK	868	TEU	15.5	Undisclosed buyer
CONT	GREEN FAST	7,086	1996	GERMAN Y	MAK	601	TEU		

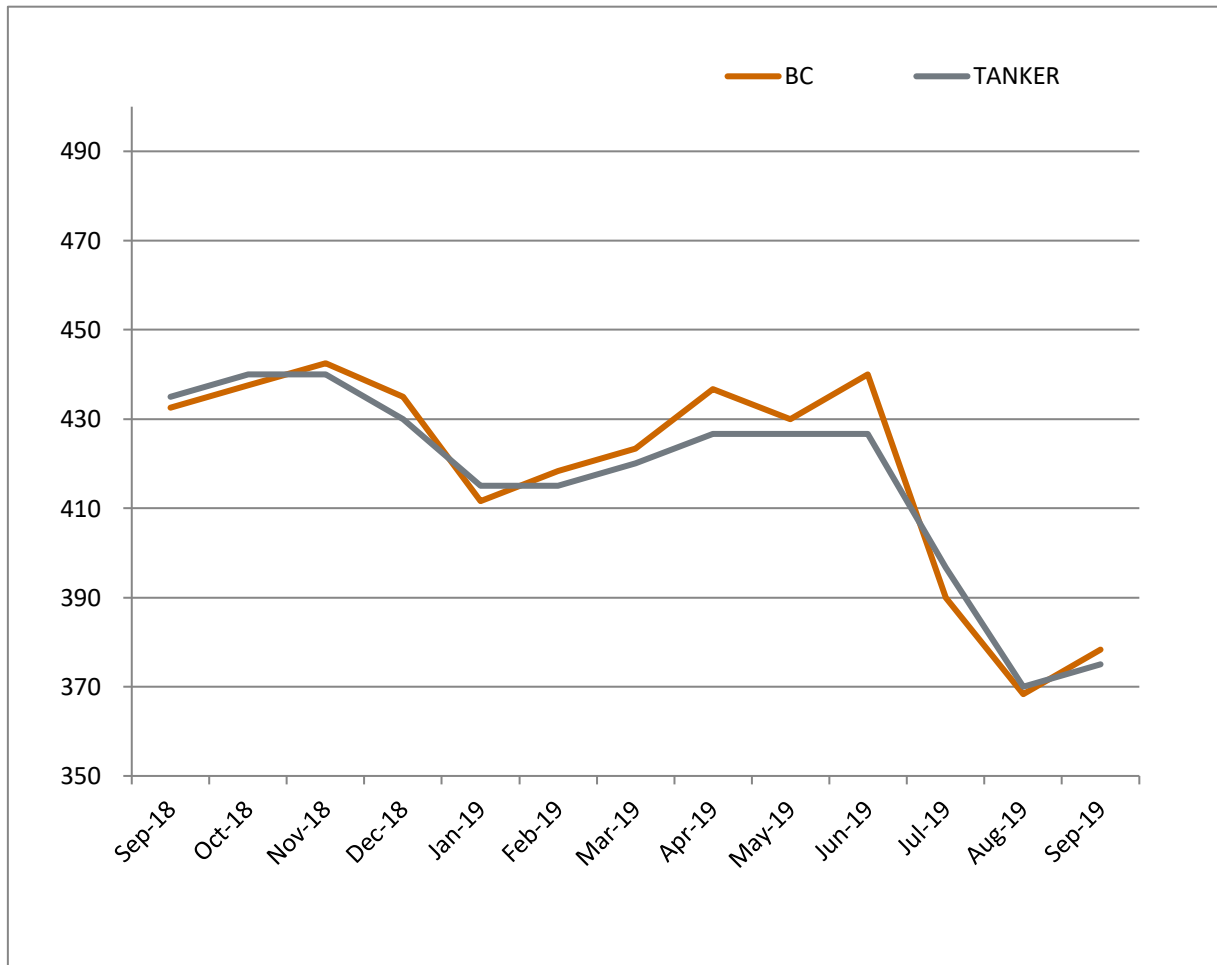


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 9 월	2019 년 9 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	407.96	-5.8%	435.00	375.00	1.4%	-13.8%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	410.74	-6.8%	432.50	378.33	2.7%	-12.5%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



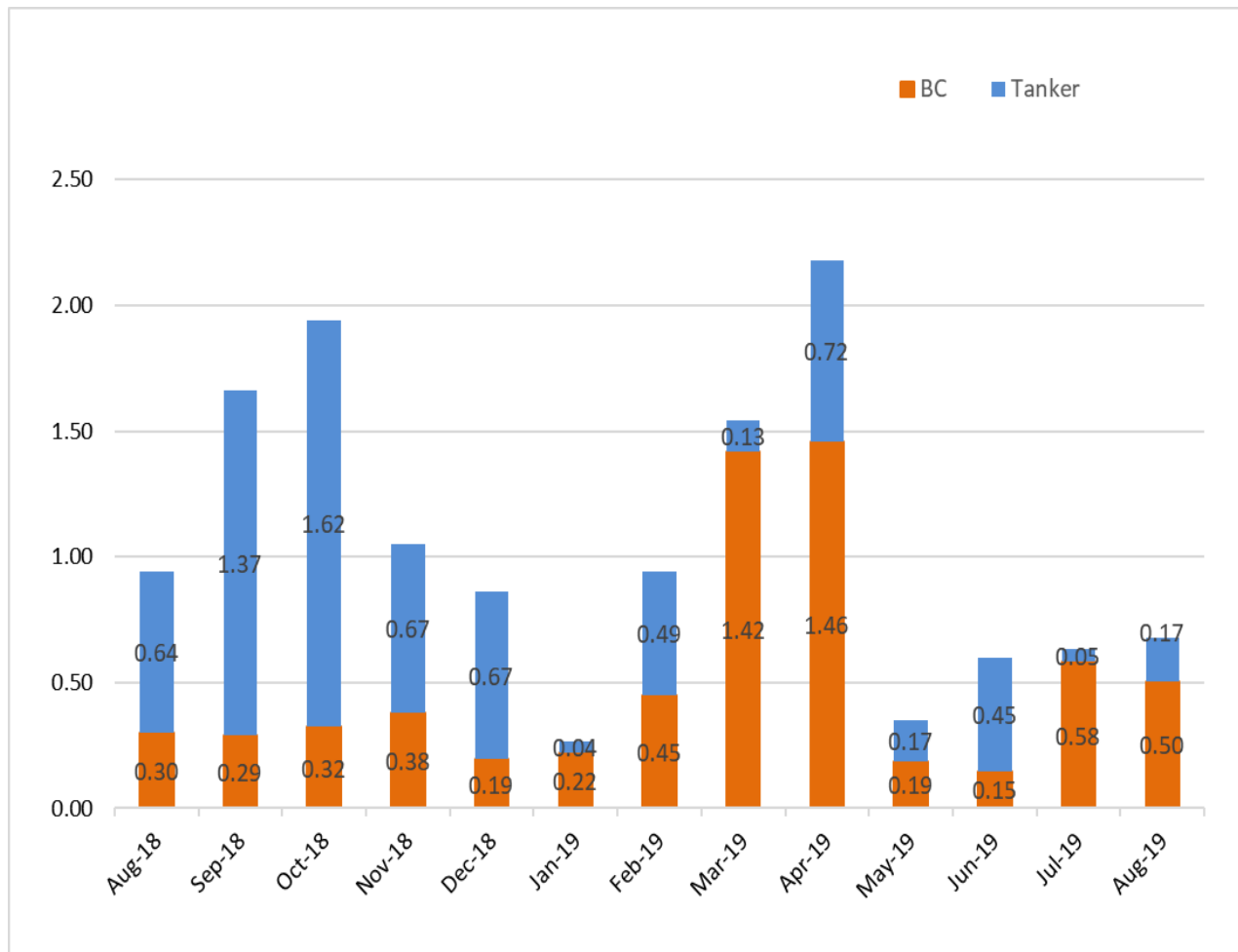


IV. DEMOLITION

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	2.23	10.7%	56	28.7%	0.64	10	0.17	-73.1%	8	-20.0%
BC	4.20	112	4.96	118.1%	83	74.1%	0.30	10	0.50	68.8%	12	20.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

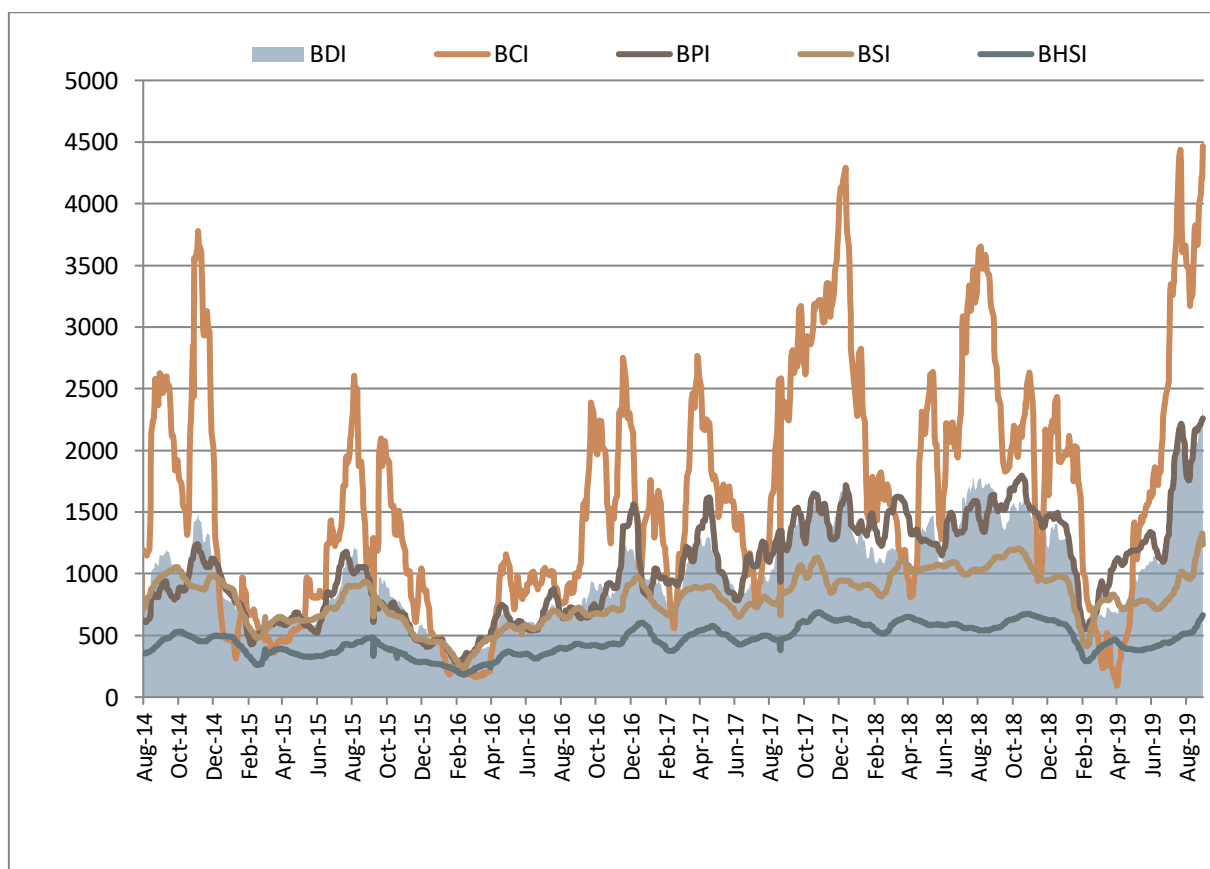
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ATLANTIC MERCHANT (ore carrier)	238,818	36,280	1992	JAPAN	B&W	405	Full subconti delivery option, incl 907t IFO+378t MGO
CONT	APL KOREA	66,520	24,248	1995	KOREA	B&W	380	AS IS Colombo, Green recycling
CONT	APL SINGAPORE	66,520	24,250	1995	KOREA	B&W	380	



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-08-30	2019-08-23	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	2378	2168	▲ 210.00	2378	290
BCI	4467	3991	▲ 476.00	4467	92
BPI	2260	2196	▲ 64.00	2260	282
BSI	1236	1249	▼ -13.00	1328	243
BHSI	665	619	▲ 46.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	437.00	▲50.50	297.50	▲0.00	329.00	▲21.50
IFO180	467.00	▲56.50	327.50	▼-2.00	389.00	▲26.00
MGO	575.00	▲2.00	545.50	▲2.00	608.50	▲15.50
LSMGO	580.50	▲9.50	552.00	▲9.00	-	-

❖기준일 : 8 월 30 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-08-30	2019-08-23	CHANGE
미국 달러	1215.20	1205.10	▲10.10
일본 엔(100)	1140.66	1131.92	▲8.74
유로	1343.83	1335.43	▲8.40
중국 위안	169.48	170.23	▼-0.75

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – R의 공포 (Recession)

경기순환 중 경기후퇴국면으로 경제활동이 활기를 잃어 그 규모가 전반적으로 축소되는 현상을 말한다. 즉 생산, 소비, 투자, 소득, 고용 등이 감소하고 재고와 실업이 증가하기 시작하여 기업이윤은 감소한다. 또한 물가, 주가, 임금, 이자율 등도 오름세가 그치고 내림세로 반전한다. 전미경제연구소(NBER)는 실질 GDP가 전기에 비해 2분기 이상 연속 감소한 경우를 리세션으로 정의하고 있다. 이 경기후퇴가 심화되는 국면을 불황(depression)이라고 한다.

[출처: NEW 경제용어사전, 미래와경영연구소]

■ 관련기사 "美 장단기국채 금리 역전 심화...'R의 공포' 확산"

미국 국채의 장단기 금리 역전 현상이 심화하면서 이른바 'R(Recession, 경기침체)의 공포'가 확산하고 있다. 미국 국채 2년물과 10년물, 3개월물과 10년물 금리 역전 폭은 글로벌 금융위기를 앞둔 2007년 이후 최대로 벌어졌고 30년물 금리도 2%선 밑으로 떨어졌다.

미국 CNBC에 따르면 미국 국채 2년물 금리와 10년물 금리는 지난 26일(현지시간) 역전된 채 장을 마친 뒤 27일에는 장중 한때 각각 1.526%와 1.476%로 격차가 0.05%포인트까지 벌어졌다. 미국 국채 2년물과 10년물의 역전된 금리 격차는 지난 2007년 3월 이후 최대다.

미국 국채 2년물의 금리가 10년물 금리보다 높아진 장단기 금리 역전은 대표적인 경기침체 전조 현상으로 여겨진다. 2년물과 10년물 금리 역전 현상은 2005년 12월 이후 이달 들어 처음 발생했다. 크레디트스위스에 따르면 지난 50년간 2년물과 10년물 국채 금리 역전 현상 발생은 모두 경기침체로 이어졌으며 금리가 역전되고 평균 22개월이 지난 후 경기침체가 일어났다.

이날 이미 수개월째 역전상태를 지속하고 있는 미국 3개월물 금리와 10년물 금리 차도 한때 0.52%포인트로 확대돼 2007년 3월 이후 최대로 벌어졌다. 국채 금리는 가격과 반대로 움직인다. 국채 수요가 증가하면 국채 가격이 올라 금리는 하락한다.

블룸버그 집계 따르면 이날 현재 미국 국채 30년물의 금리도 2% 아래로 떨어져 3개월물과의 격차가 줄어들고 있다. 레이먼드 제임스의 케빈 기디스 채권 자본시장 대표는 "(역전 현상 심화는) 경기침체가 지금부터 1년, 1년 반 뒤에 일어날 확률이 높다는 것을 보여준다"고 주장했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

기디스 대표는 연방준비제도(Fed·연준)의 경기부양 능력에 한계가 보이는 데다 기대 인플레이션도 낮은 상황이어서 미국 10년물과 30년물 국채를 매입할 뚜렷한 이유가 생기고 있다고 분석했다.

안전자산인 미국 국채에 대한 수요 증가에는 미중 무역전쟁 격화가 주요 원인으로 작용하고 있다. 도널드 트럼프 미국 대통령은 중국이 무역 협상 재개를 원한다는 전화를 걸어왔다고 말했지만 중국 외교부 대변인은 이를 공식 부인하는 등 무역 협상을 둘러싼 불확실성이 커지는 상황이다. 마누라이프 자산 운용사의 마이크 로리지오 국채 트레이딩 대표도 "장단기 금리 역전이 심화하는 현상도 만기가 긴 국채의 매입을 부추기고 있다"고 말했다.

[출처: 연합뉴스, 2019.08.28]



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)