



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.265

Updated September 10, 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	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. 美해안경비대, 한국인 선원 4명 41시간만에 전원구조

미국 해안경비대(USCG)가 9일(현지시간) 미 동부 해안에서 전도된 현대글로벌비스 소속 자동차운반선 골든레이호 안에 고립됐던 한국인 선원 4명 전원을 구조했다.

USCG는 이날 오후 5시 58분께 트위터 계정에 글을 올려 "USCG와 구조 대원들이 마지막 골든레이호 선원을 무사히 구출했다"며 "모든 선원의 소재가 확인됐다"고 밝혔다. 전원 구조는 전날 오전 1시 40분께 선체가 기울어지는 사고가 발생한 지 약 41시간여만이다.

USCG는 마지막으로 구조된 선원 1명도 추가적인 진료를 위해 응급의료서비스 직원에게 이송됐다고 설명했다. 먼저 구조된 3명은 건강 점검과 응급 처치 등을 위해 인근 병원으로 옮겨졌다. AP 통신은 이들의 건강 상태와 관련, "4명 모두 비교적 양호한 상태였으며 추가 진단을 위해 병원으로 이송됐다"고 전했다.

앞서 USCG는 이날 낮 12시 46분께 트윗을 통해 처음으로 "골든레이호의 모든 선원 4명이 생존해 있음을 확인했다"고 밝혔다. USCG는 선체에 구멍을 뚫어 배 안에 갇힌 선원들과 연락을 취했으며 생존 확인 약 3시간 만에 먼저 2명을 구조한 데 이어 다른 1명을 구조했다. 또 2시간여가 흐른 오후 늦게 나머지 선원 1명까지 무사히 구조하는 데 성공했다. USCG는 오전 7시께 헬리콥터 등을 동원해 구조 인원을 현장에 투입, 본격적인 구조 작업에 나섰다.

해안경비대는 선원 3명을 구출한 직후인 오후 3시 30분께 조지아주 자연자원부 해안자원국 본부에서 기자회견을 열어 활동 상황을 설명했다. 먼저 구조된 3명은 브런즈윅에 있는 사우스이스트 조지아 헬스 시스템 등 인근 병원의 응급실로 이송됐다.

USCG 소속 존 리드 대령은 회견에서 "구조된 선원들은 행복하고 안도하는 것으로 보였다"고 말했다. USCG는 선원 4명이 선박의 선미 쪽 프로펠러 샤프트 룸에 있었으며 구조대원들이 이들을 끌어내기 위해 선체를 절단했다고 말했다고 AP 통신은 전했다. 리드 대령은 이와 관련, 선체에 가로 2피트(약 60cm), 세로 3피트(약 91cm)의 구멍을 뚫은 뒤 점을 연결하는 것처럼 3인치씩 키워 나갔다고 설명했다.

이 구멍을 통해 선원들에게 물과 음식을 제공했고 신선한 공기가 공급됐다고 그는 덧붙였다. 마지막에 구조된 1명은 다른 3명과 약간 떨어진 엔지니어링 통제실 칸의 강화 유리 뒤쪽에 있었던 것으로 파악됐다.

I . ISSUE & TREND

한편 리드 대령은 회견에서 사고 원인 조사와 관련해서는 구체적인 입장을 내놓지 않았으며 "우리는 계속 조사할 것"이라고 말했다.

한국 사고대응반의 김영준 애틀랜타 총영사도 오후 4시 30분께 대응반이 자리 잡은 브런즈윅의 한 호텔에서 기자회견을 열어 현지 상황을 설명했다. 김 총영사는 사고 원인에 대해 "해안경비대와 선사가 두루 조사를 진행 중인 것으로 안다"면서 "기준에 구출된 선원 중심으로 오늘 (오전) 10시부터 면접 등을 통해 조사하는 것으로 이해한다"고만 전했다. 사고 당시 일본 선박이 근접했다는 보도와 관련해서는 "사고 원인과 관련해선 당국 조사를 기다리는 게 맞다고 생각한다"며 말을 아꼈다. 김 총영사는 또 10일부터 구조된 선원들의 가족이 차례로 현장에 도착하는 것으로 안다고 전했다.

키트 페이스 USCG 대변인은 이날 연합뉴스 특파원과 만나 사고 원인 조사와 관련, "조사가 진행 중이고 장기간에 걸친 조사가 될 것으로 예상된다"며 향후 유사 사건의 발생을 막기 위해 적절한 조사가 필요하다고 말했다. 그는 "항공기 사고에서 모든 생존자와의 인터뷰 자료를 분석해 조사하는 데 수개월이 걸리는 것처럼 이 사건의 원인을 규명하기 위해 알려진 모든 데이터를 평가할 것"이라며 "그것은 긴 과정"이라고 설명했다.

그는 골든레이호가 다른 배와 부딪히는 것을 피하려다 사고가 났을 가능성이 있다는 일부 보도와 관련, "그 보도를 듣지 못했다"면서도 "조사가 진행 중이다. (당시) 지나가는 선박들의 근접성은 틀림없이 조사될 것"이라고 말했다.

USCG는 향후 활동과 관련해서는 트윗을 통해 "이제 작전은 환경 보호로 완전히 옮겨져 선박을 제거하고 상거래를 재개할 것"이라며 오염 방지와 전도 선박 처리 등에 주력하게 될 것이라고 전했다.

브런즈윅항은 3개 터미널을 갖춘 조지아주 주요 항만으로, 남쪽으로 플로리다주와 멀지 않으며 미국에서 차량 화물이 많이 드나드는 항만이다.

골든레이호는 전날 새벽 브런즈윅항에서 12.6km 떨어진 해상(수심 11m)에서 선체가 좌현으로 90도가량 크게 기울어지는 사고를 당했다. 승선한 24명 가운데 사고 발생 10시간 만에 20명이 구조됐다. 구조된 인원은 한국인 6명, 필리핀인 13명, 미국 도선사 1명 등이다.

해안경비대는 한국인 1등·2등·3등기관사와 실습기관사 등 나머지 4명에 대해 이날 본격적으로 구조 활동을 펼친 끝에 전원 구조에 성공했다.

I . ISSUE & TREND

2. BDI, 2010 년 11 월 3 일 이후 최고치인 2500P 돌파

벌크선운임지수 BDI 가 9 년 10 개월만에 최고치를 기록했다. 용선료 상승과 브라질-중국 IRON ORE 운임 급등으로 선사들 수익 개선이 가능하다는 지적이다. 2019 년 9 월 3 일 BDI 는 2,501PT 로 9 년 10 개월만에 2,500PT 를 상회했다. 9 월 4 일에는 2,519PT, 9 월 5 일에는 2,499PT 로 이틀만에 2,500PT 선을 내렸지만, 지난 7 월 2,000PT 를 상회한 이후 2 개월만에 재차 2,500PT 를 돌파한 것은 충분히 의미가 있다는 판단이다.

BDI 는 선박을 빌리는 DAILY 용선료를 지수화 한 것으로 BDI 의 상승이 곧바로 선사들의 수익성을 증대시키는 것은 아니다. 하지만, 건화물 수송계약을 위한 운임의 산출에 선박의 용선료가 포함되기 때문에 용선료의 상승은 운임의 상승으로 이어진다. 용선료가 상승하면 선사들은 그만큼 운임의 인상을 통해 용선료 증가분을 화주에게 전가하게 된다.

CLARKSON 에 따르면 브라질에서 중국 TUBARAO 로의 철광석 수송운임은 8 월 30 일 기준 \$28/TON 으로 전주의 \$23.5/TON 대비 19.1% 상승한 것으로 나타났다. 동기간 CAPESIZE 선형의 6 개월 T/C 는 \$30,000/DAY 에서 \$32,625/DAY 로 8.7% 상승한 것과 비교하면 큰 폭으로 상승한 것이다.

지난 1 월 브라질 댐 붕괴사고 이후 3 월 8 일 브라질에서 중국으로의 철광석 수송 운임은 \$11.75/TON 까지 하락했다. 8 월 30 일 운임은 최저 운임대비 약 138.3% 상승했다. 같은 기준으로 CAPESIZE(170K)의 6M T/C 는 3 월 8 일 \$8,500/DAY 에서 8 월 30 일 \$32,625/DAY 로 약 283.8% 상승했다.

선사들의 운임은 용선료를 제외한 다른 운항비용들이 포함되어 있기 때문에, 용선료 변동폭 대비 운임의 변동폭은 낮게 나타나는 것이 일반적이다. 용선료는 선주 선사와 선사간의 거래이고, 운임은 선사와 화주와의 계약이다. 용선료의 상승은 선주, 선사의 이익을 증가시킨다면 운임의 상승은 선사의 수익을 증대시키는 것으로 볼 수 있다는 것이다.

8 월 23 일 대비 8 월 30 일 브라질 중국 철광석 항로의 운임이 크게 상승한 것은 수요측면에서의 영향이 크기 때문으로 추정된다. 해당 수역에서 선사들의 OPEN TONNAGE 는 부족한데 반해 중국으로 빨리 수출하려는 화주들의 수요가 늘어나고 있다는 분석이다.

I . ISSUE & TREND

이는 지난 6 월 말 ~ 7 월 중순의 BDI 상승과는 차이가 존재한다. 당시에는 갑자기 VALE 사의 수출 재개로 해당 수역에서 선박을 확보하려는 선사들의 수요증가가 원인이었다면 지금은 화주들이 빨리 계약을 성사시키고자 하는 움직임이 원인이 되고 있는 것으로 추정된다.

2020 년 GLOBAL SULPHUR CAP(3.5%→0.5%)의 시행을 앞두고 화주나 선사들은 4 분기말 해양 벙커유의 변동성이 크게 확대될 것을 우려하고 있다. VLSFO 혹은 MGO 의 가격이 얼마나 상승할지 누구도 감을 잡지 못하고 있기 때문이다. 브라질에서 중국으로 철광석을 수출하는 화주와 철광석을 운반하는 선사 모두 연료유가 상승의 불확실성에 노출되고 있는 것이다.

연료유가의 상승은 선사들의 운항비용증가, 운임의 상승으로 이어질 것이 명약관화하다. 따라서 이를 염려한 화주들이 4 분기 맺어야 할 계약을 연료유가의 불확실성을 피해 3 분기에 미리 계약을 체결하고 있는 것으로 추정된다. 이러한 수요의 증가는 예상하지 못했던 것으로 브라질-중국노선의 운임 급등을 야기하고 있다는 판단이다.

건화물 해운시황의 개선은 부진했던 호주와 브라질의 철광석 수출물량이 회복되고 있기 때문이다. 2019 년 1 월~4 월 호주의 월별 철광석 수출물량은 평균 63.6 백만톤을 기록했다. 이는 2018 년 1~4 월 월 평균 수출물량인 67.9 백만톤대비 -4.29 백만톤, -6.3% 감소한 수치이다. 하지만 5 월~6 월에는 75.7 백만톤으로 전년 동기간대비 +1.0%(YOY)의 증가세를 기록 중이다.

2019 년 브라질의 철광석 수출량도 6 월부터 회복세에 진입했다. 2019 년 1 월 발생한 댐붕괴 사고의 여파로 브라질 철광석 수출량은 3 월~5 월에는 월평균 23.1 백만톤으로 2018 년 동기간의 월평균 수출량 대비 월평균 26.9% 감소했었다. 하지만 6 월에는 29 백만톤(+9.4% YOY), 7 월에는 34.2 백만톤 (-4.8% YOY) 수준까지 회복됐다.

3. 미중 무역전쟁에 한풀 꺾인 LNG 선 전망

환경규제 호재를 등에 업고 발주 강세를 보이던 액화천연가스(LNG) 운반선 장밋빛 전망에 안개가 드리우고 있다. 지난해 예상보다 많은 LNG 선 발주가 몰렸던 데다 LNG 수요에 큰 비중을 차지하는 미중간 무역전쟁 여파로 발주세가 한풀 꺾인 모양새다.

올해 발주된 선박은 신규계약이 아닌 기발주 선박의 옵션 물량이며 이는 선가 상승세를 저지하고 있다. 옵션물량은 기발주 계약선가와 동일한 탓에 신규계약과 달리 계약선가가 낮을 수밖에 없다.

I . ISSUE & TREND

지난 6일 클락슨에 따르면 올해 1~7월 LNG 선 발주량은 30 척으로 전년 동기보다 5 척 감소했다. LNG 선 발주 강세가 한풀 꺾인 모습이다.

문제는 중국의 미국산 LNG 수입 감소 여파로 해석된다. 중국은 미국산 LNG 주요 수입국이지만 중국이 최근 들어 미국산 LNG 에 관세를 부과하고 LNG 수입을 줄이면서 LNG 선 발주 강세도 주춤했다. 실제로 미국산 LNG 가 중국의 전체 LNG 수입에서 차지하는 비중은 지난해 1~4월 7.5%에서 올해 같은 기간 1.3%로 급락했다. 설상가상 중국은 올해 하반기 미국산 LNG 관세율을 기존 10%에서 25%로 올렸다. 미국에너지협회는 양국이 보복 관세 등 무역전쟁을 이어갈 경우 장기적으로 전 세계 LNG 시장 흐름에도 영향을 미칠 것으로 전망했다.

조선 빅 3(현대중공업·삼성중공업·대우조선해양)로서는 미중 무역전쟁에 대형(17만^m급) LNG 선 발주가 줄어들 것을 우려한다. 특히 중국이 미국의 LNG 수입을 줄이면 LNG 원거리 운송이 축소돼 대형 LNG 선 시장에 부정적 영향을 미칠 수 있다는 것이 베셀즈밸류즈 측 설명이다.

올해 조선 빅 3의 대형 LNG 선 신규 발주는 줄었다. 올 들어 발주된 선박은 지난해 등 기발주 계약의 추가 옵션물량이다. 옵션물량 계약은 기발주 물량의 계약선가가 적용되는 만큼 최근 오른 LNG 선 가격보다 낮은 이전 수준에 LNG 선 수주를 확보하게 된다. 조선업계 관계자는 "주력 건조 선박 중 선박 가격이 높은 LNG 선 수주에 집중할 수밖에 없다"면서도 "옵션물량이 아닌 신규물량이 늘어야 선박가격 상승세도 비로소 본격화될 수 있을 것"이라고 말했다.

4. 韓조선업 수주량, 4개월 연속 세계 1위...수주 목표 달성은 '빨간불'

지난달 한국의 조선업 수주량이 4개월 연속 세계 1위를 차지했다. 그러나 발주량 자체가 급감하며 업황 회복으로 보기에는 이르다는 지적도 적지 않다. 지난 9일 클락슨에 따르면, 8월 누적 전세계 선박 발주량은 1,330만 CGT(표준화물 환산톤수)로 1년 전보다 43% 감소했다. 금액 기준으로는 32% 줄어든 수준이다. 8월 한 달만을 대상으로 분석하면 전년 대비 58% 급감했다.

산업통상자원부는 지난달 조선업 수주 실적 및 고용동향을 분석한 결과, 세계 선박 발주물량 100만 CGT 중 한국의 현대중공업·대우조선해양·삼성중공업 등이 73.5%에 달하는 73만 5,000CGT를 수주했다고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

액화천연가스(LNG) 운반선 발주물량 3 척 중 3 척을 모두 가져왔고, 탱커는 14 척 중 13 척(LNG 연료추진선 10 척 포함)을 수주했다. 수주 금액도 한국은 지난달 성과에 힘입어 올 1~8 월까지 113 억달러(약 13 조 5,000 억원)를 기록해 중국 109 억 3,000 만달러를 제치고 1 위를 회복했다고 강조했다.

한국은 올 들어 8 월까지 세계에서 발주한 LNG 운반선 27 척 중 24 척, 초대형 원유운반선(MLCC) 17 척 중 10 척의 건조계약을 따내는 등 고부가가치 선박 수주를 주도했다. 중국, 일본 등의 자국 발주와 수주 물량을 제외하면 세계 발주 물량의 대부분을 한국이 가져왔다는 설명이다.

문제는 발주량 자체가 절반 가까이 감소하며 연초 세웠던 올해 목표 수주량 달성은 불투명해졌다는 점이다. 현대중공업그룹과 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3 사가 지난달까지 체결한 선박 건조 계약 실적은 모두 121 억 8,900 만 달러로 작년 대비 21.3% 감소했다.

특히 현대중공업그룹 조선 3 개사(현대중공업·현대미포조선·현대삼호중공업)는 수주 실적이 40.5% 급감하며 연간 수주목표인 159 억 달러의 31.4%에 그쳤다. 그나마 삼성중공업이 목표 78 억 달러의 54%를 달성해 국내 조선업체 가운데 유일하게 절반을 넘겼다. 대우조선해양은 36%의 수주율을 나타냈다. 업계 관계자는 "미중 무역분쟁 등으로 발주량 자체가 급감하며 조선 3 사 전반적으로 상반기 수주 실적은 저조했다"면서도 "하반기 들어 협상이 예정돼 있는 프로젝트가 여럿 있어 연간 수주 목표 달성에 희망을 걸고 있다"고 말했다.



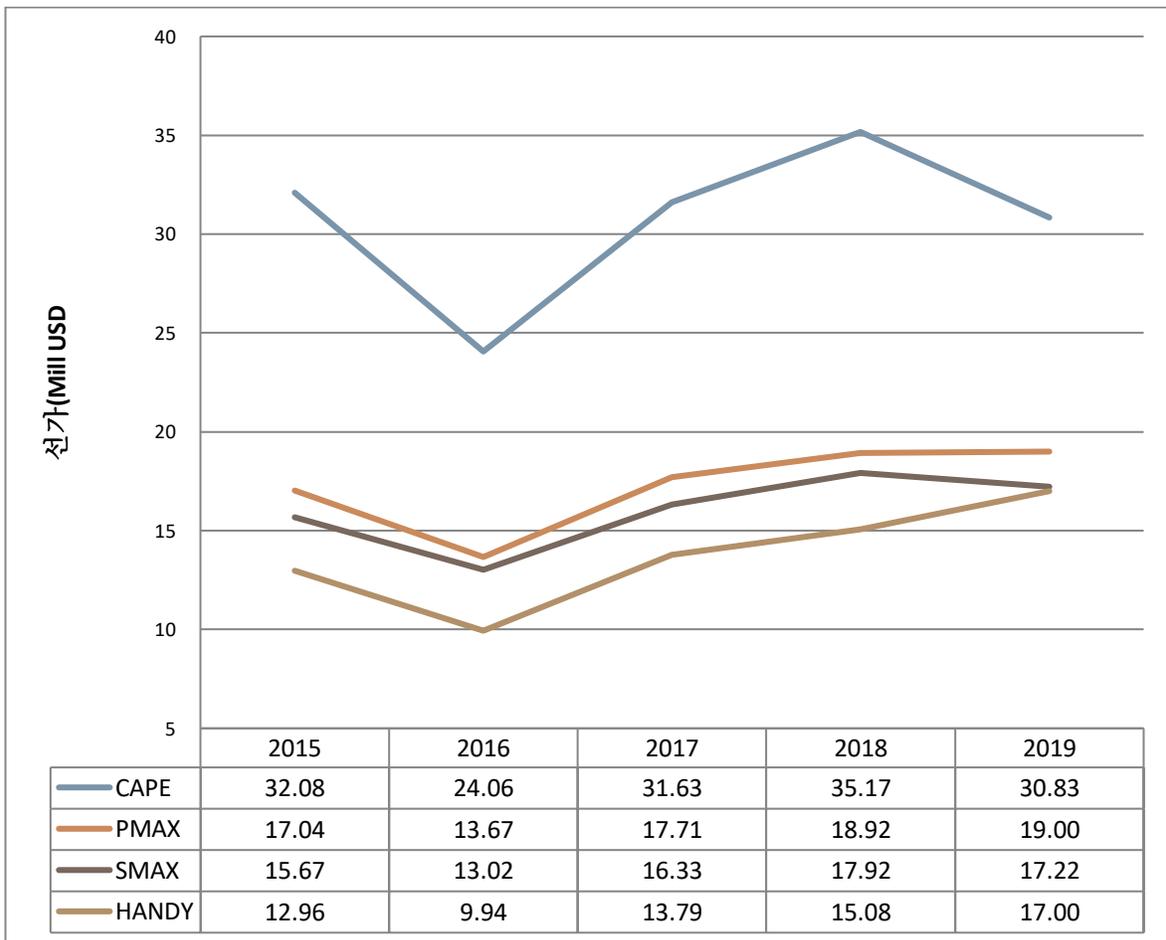
II . BULK CARRIER

(◆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	30.83
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-12.33%
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	17.22
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.89%
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)

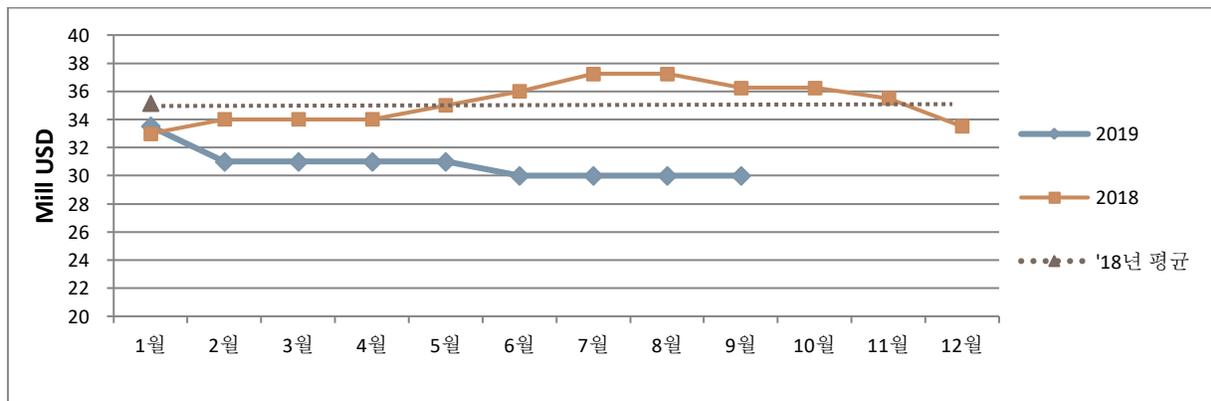




II . BULK CARRIER

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	30.00	30.83
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	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%	-17.2%	-12.3%
	PMAx 76k	선가	19.00	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%	0.0%	-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	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	17.50	17.22
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-2.8%	-2.8%	-3.9%
	HNDY 37k	선가	17.00	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%	0.0%	-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	9.7%	6.3%	13.3%	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	

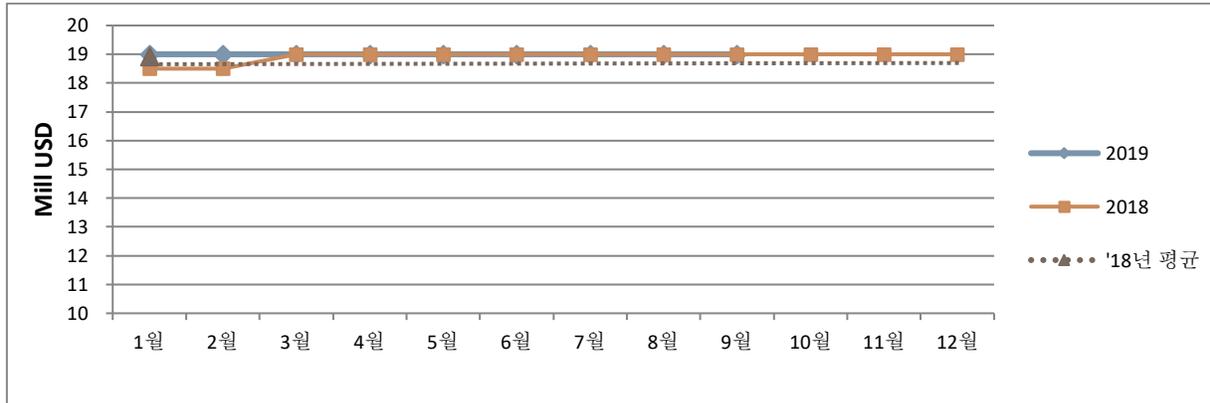
□ Cape



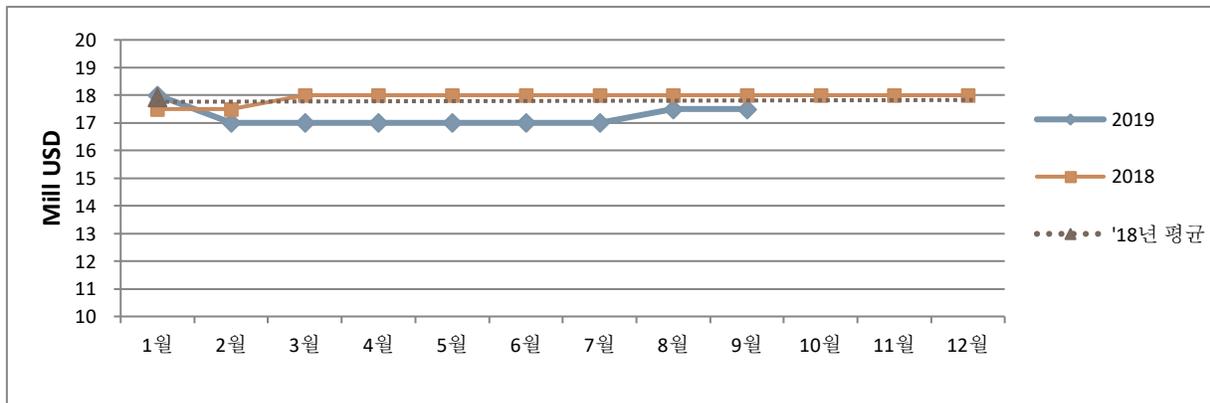


II. BULK CARRIER

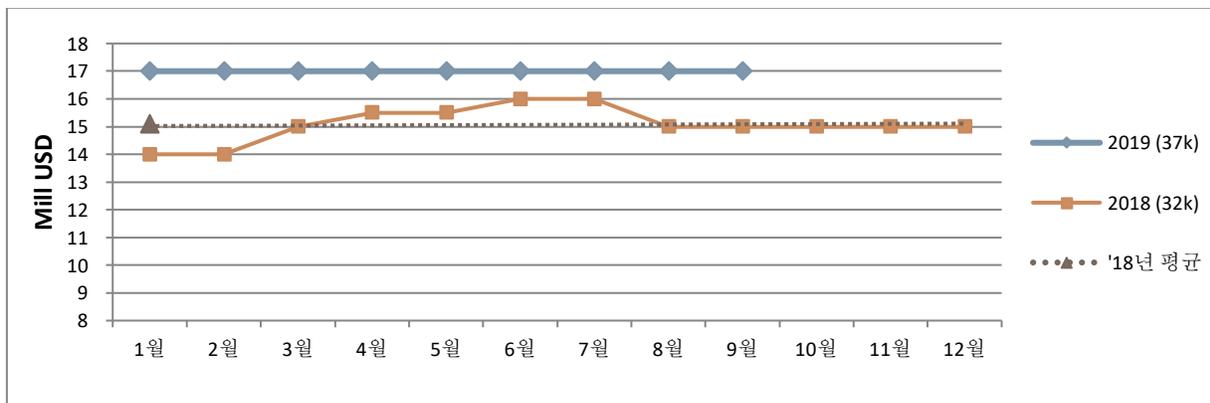
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AZUL CHALLENGE	203,277	2004	JAPAN	B&W		16	Korean buyer
BC	HARRIETTE N	176,213	2011	CHINA	B&W		24	Chinese buyer
BC	BULK SUCCESS	175,656	2014	CHINA	B&W		24.3-25	Norwegian buyer
BC	YM VIRTUE	76,610	2003	JAPAN	B&W		7.35	Indian buyer
BC	ERGINA LUCK	73,976	1999	JAPAN	B&W		6.25	Undisclosed buyer
BC	HARVEST MOON	73,040	1996	KOREA	B&W		4.5	Chinese buyer
BC	PACIFIC KNIGHT	68,461	1996	JAPAN	SULZ	C 4x30t	6.5	Chinese buyer
BC	2 x Resale SHIN KURUSHIMA TOYOHASHI 3731/3732	61,000	2019	JAPAN	B&W		27.85	Japanese buyer
BC	NORD EXPLORER	58,803	2009	PHILIPP INES	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer
BC	PINTAIL	56,880	2011	CHINA	B&W	C 4x36T	10.8	Chinese buyer
BC	SCOTER	56,837	2012	CHINA	B&W	C 4x30T	11.6	
BC	LEONARISSO	56,850	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	10.3	Undisclosed buyer
BC	YASA GULTEN	55,953	2005	JAPAN	B&W	C 4X30T	10.65	Undisclosed buyer
BC	YASA OZCAN	55,924	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.3	Undisclosed buyer
BC	PAOLO U	48,227	1997	JAPAN	MITSU	C 4x25t	4	Chinese buyer
BC	AQUA DIAMOND	42,584	2001	CROATI A	B&W	C 4 X 30t	4	Chinese buyer, SS/DD due
BC	SENTOSA BULKER (log fitted)	32,740	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	7.5-7.8	Danish buyer (Clipper),



II . BULK CARRIER

BC	EMILIE BULKER (log fitted)	32,691	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	7.5-7.8	Intra-Danish transaction
BC	ORCHARD BULKER (log fitted)	32,500	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	7.5-7.8	



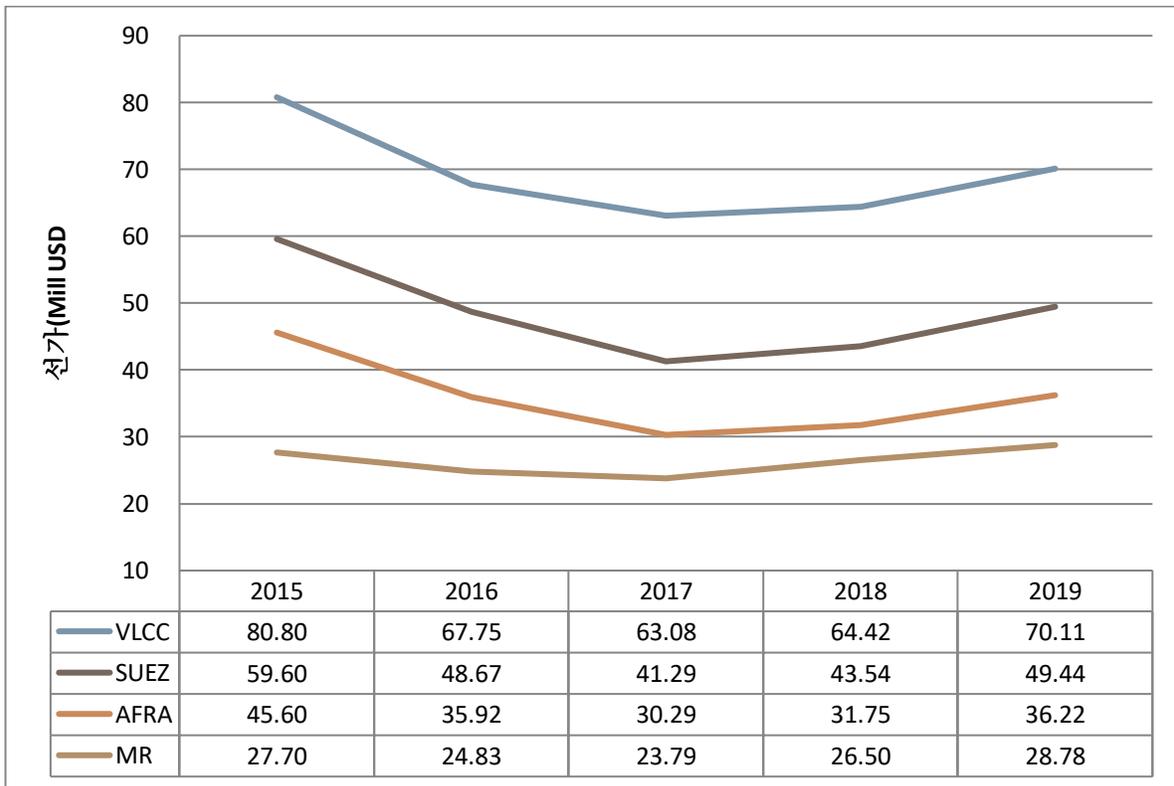
III. TANKER

(◆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 : %)

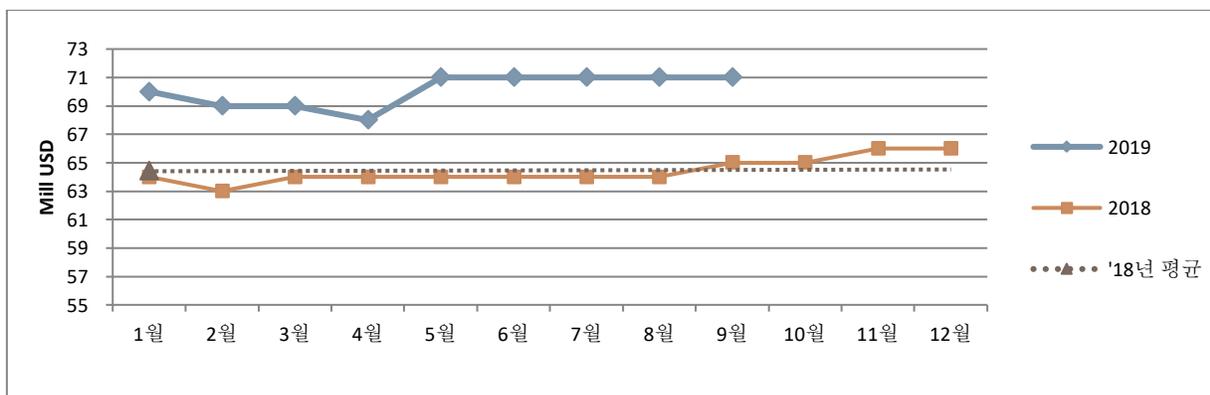




III. TANKER

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

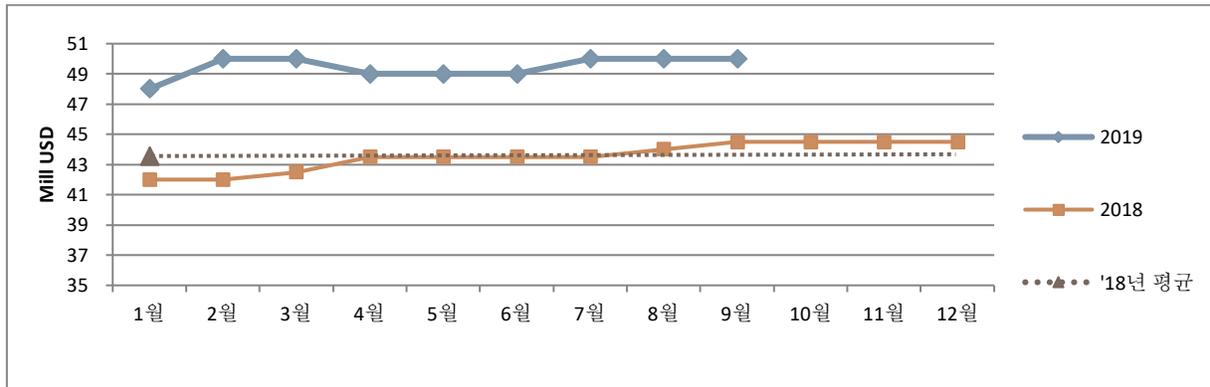
VLCC-310K



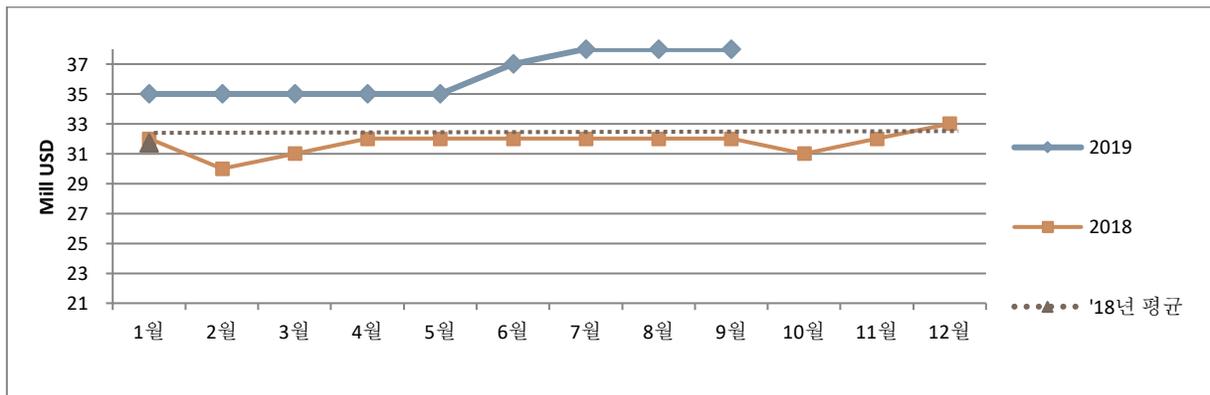


III. TANKER

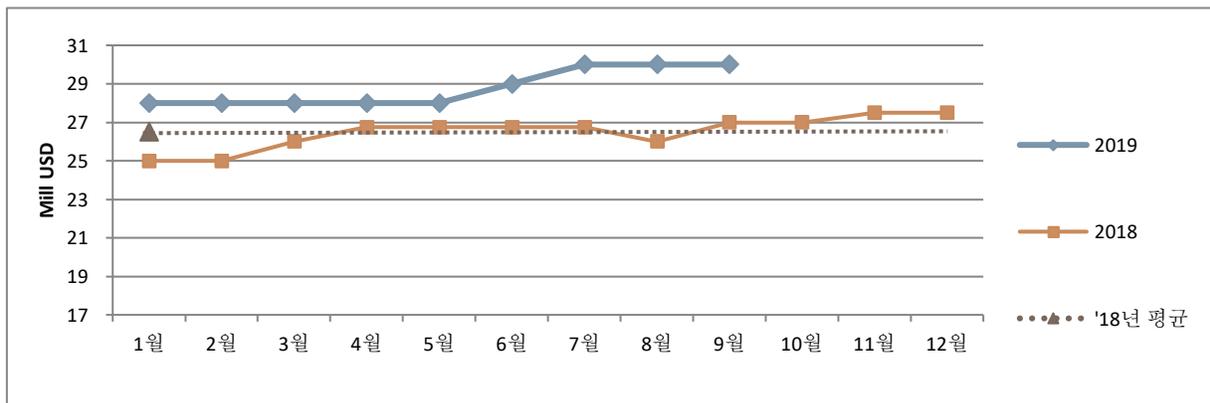
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ENERGY PROTECTOR	51,319	2004	KOREA	B&W		11	Undisclosed buyer, SS passed, BWTS fitted
TANKER	GLOBAL MARINE NO. 10	45,858	2000	JAPAN	MITSU U		6.75	Undisclosed buyer
TANKER	QUEEN HELENA	15,065	2009	RUMANIA	B&W	2	7	Indian buyer, Auction Sale
TANKER	ASPHALT SPRING	6,854	2007	CHINA	DAIH A		-	Middle Eastern buyer
CHEM	CHEMBULK SYDNEY (stst)	14,271	2005	JAPAN	B&W		6.8	Undisclosed buyer
CHEM	SUNRISE ECO (stst)	8,629	2004	JAPAN	B&W	3	7.8	Indonesian buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
------	--------	-----	-----	------	-----	------	------	-------	---------

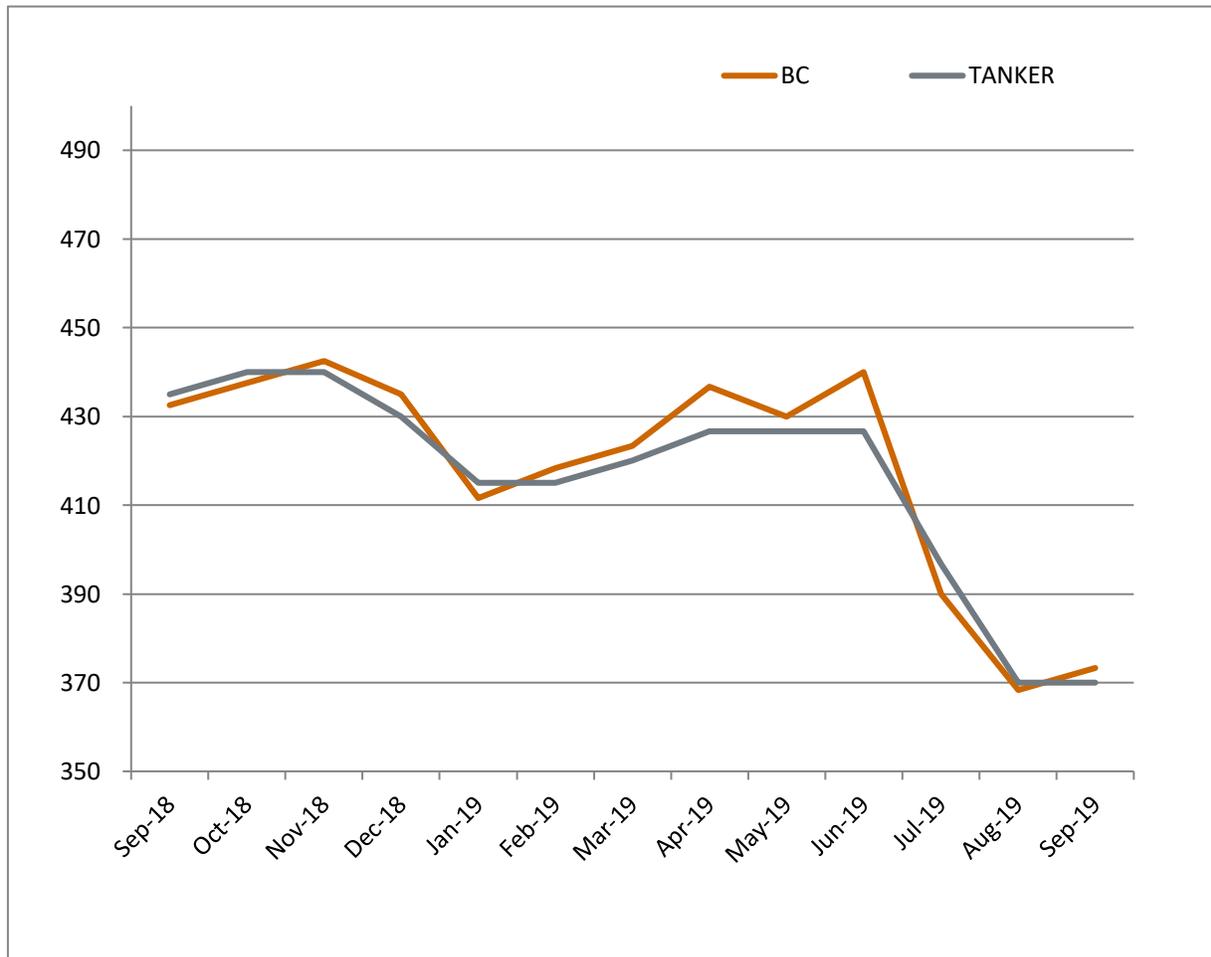


IV. DEMOLITION

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%	407.41	-5.9%	435.00	370.00	0.0%	-14.9%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	410.19	-6.9%	432.50	373.33	1.4%	-13.7%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



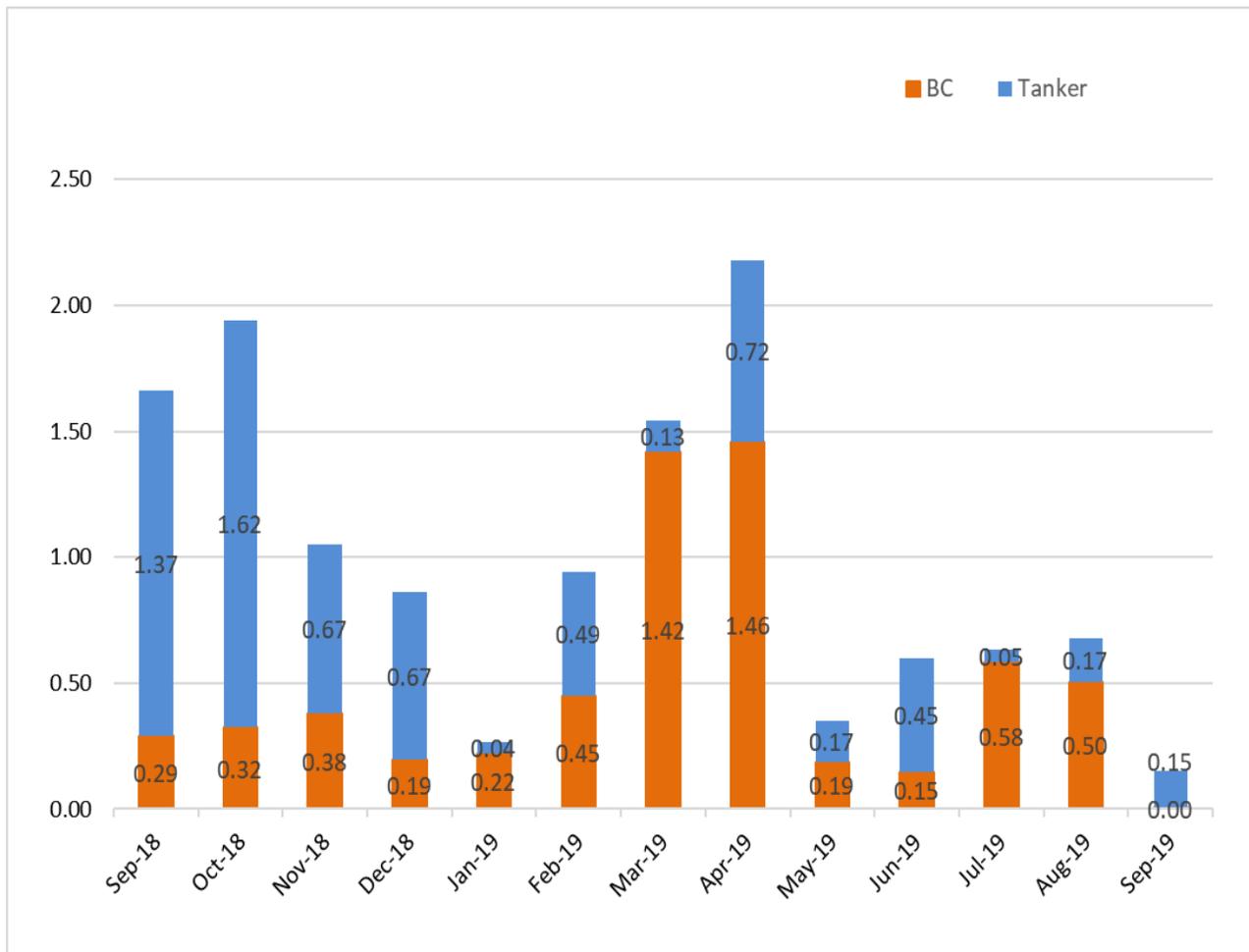


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 9 월		2019 년 9 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	2.37	11.4%	57	29.2%	1.37	15	0.15	-89.3%	1	-93.3%
BC	4.20	112	4.96	118.2%	84	75.0%	0.29	9	0.00	-99.0%	1	-88.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

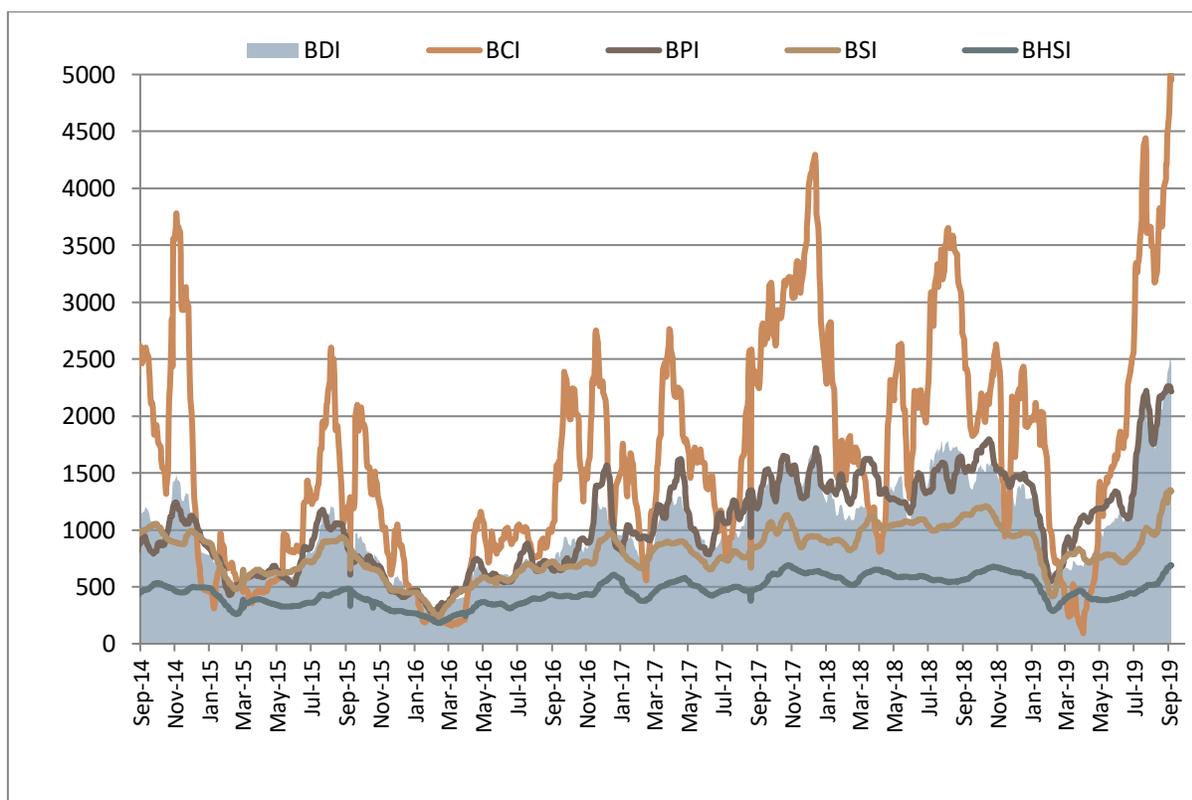
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ARCTIC PEARL	45,295	11,011	1986	JAPAN	SULZ	385	INDIA, Green recycling
TANKER	ANKLESHWAR	147,563	22,257	1994	KOREA	B&W	368	AS IS Colombo, extra payment for bunkers, no gasfree



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-09-06	2019-08-30	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	2462	2378	▲ 84.00	2518	290
BCI	4949	4467	▲ 482.00	5043	92
BPI	2216	2260	▼ -44.00	2262	282
BSI	1338	1236	▲ 102.00	1351	243
BHSI	689	665	▲ 24.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	438.00	▲1.00	312.00	▲14.50	385.50	▲56.50
IFO180	479.00	▲12.00	376.50	▲49.00	464.50	▲75.50
MGO	574.50	▼-0.50	558.50	▲13.00	621.50	▲13.00
LSMGO	580.00	▼-0.50	555.50	▲3.50	-	-

❖기준일 : 9 월 6 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-09-06	2019-08-30	CHANGE
미국 달러	1199.60	1215.20	▼-15.60
일본 엔(100)	1120.96	1140.66	▼-19.70
유로	1323.82	1343.83	▼-20.01
중국 위안	168.01	169.48	▼-1.47

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[해외여행 경비 아끼는 환전 팁 '완전정복'...'아는 것이 돈!'] – by. STL Gtour

'아는 것이 힘?' 이제는 '아는 것이 돈'이 되는 세상이다. 국토교통부에 따르면, 올해 상반기 항공이용객이 전년 동기 대비 6% 증가한 6,156 만 명을 기록했다. 이는 반기별 역대 최고치다. 저비용항공사(LCC)의 공급이 늘고 노선 다변화와 내·외국인 여행객 증가에 따라 국제선 여행객이 크게 늘어난 것이 이유다.

8 월까지 이어지는 울여름 휴가철에도 해외여행을 떠나는 사람들이 꾸준히 늘고 있다. 이런 여행을 떠나기 전 해야할 준비 중 하나가 바로 '환전'이다. 해외여행을 계획하면서 아무런 준비 없이 출국 당일 수수료가 비싼 공항에서 환전한다면 적게는 몇천 원, 많게는 몇만 원까지 손해 보기 일쑤.

특히 요즘처럼 환율 변동이 큰 시기에는 환전 타이밍도 잘 잡아야 같은 돈으로도 현지에서 더 많은 경험을 할 수 있다. 물론 해외에서 신용카드를 이용한 결제도 가능하지만, 일부 선진국을 제외하면 여전히 카드 결제가 어려운 곳도 많다.

■ 주거래은행 활용하고, 일부는 지폐 대신 동전으로

앞서 말한 대로 환전은 시점이 중요하다. 환율 변동이 큰 시기에는 언제 환전을 하느냐에 따라 손해를 볼 수도, 혹은 적잖은 이익을 볼 수 있다.

네이버와 같은 포털에서 "환율 조회"를 검색하면 세계 환율에 대한 정보를 쉽게 확인할 수 있다. 관련 자료는 KEB 하나은행과 신한은행에서 제공하는데, 일자 별 환율과 최근 3 개월, 1 년, 3 년, 10 년의 환율 추이 정보를 살펴볼 수 있다. 해당 여행지의 통화 화폐 환율이 오르는 추세면 조금이라도 서둘러 환전하는 것이, 통화 화폐 환율이 내리는 추세면 조금이라도 더 기다렸다가 환전하는 것이 바람직하다.

환율정보 앱인 '마이뱅크'를 이용하면 실시간으로 전국에서 환율이 가장 저렴한 은행과 환전소를 비교할 수 있다. 환전하고자 하는 화폐 종류와 거주지역을 설정하면 오늘 자 기준으로 환전 수수료가 가장 낮은 환전소와 위치, 절약금액을 확인할 수 있다.

만일 주거래은행이 있다면 이곳에서 환전하는 것이 가장 현명하다. 대다수 은행은 주거래 고객을 대상으로 환전수수료를 할인해주는 '환율 우대제도'가 있기 때문이다. 특히 휴가철이면 각 은행에서는 환율 우대 이벤트를 제공하는데, 시간을 들여 오프라인에 방문하는 것보다 모바일 앱으로 환전 예약하면 더욱 저렴하게 환전할 수 있다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

서울역 환전센터를 이용하는 것도 하나의 방법이다. 서울역 환전센터에는 국민은행, 기업은행 등 총 2곳의 은행이 있다. 국민은행은 오전 6시부터 오후 10시까지, 기업은행 환전센터는 오전 7시부터 오후 10시까지 운영한다.

서울역 환전센터는 주요 통화인 달러, 유로, 엔화는 최대 90%까지 우대를 받을 수 있다. 다른 통화의 경우에도 시중 은행보다 상당히 낮은 수수료로 환전할 수 있다. 이 때문에 항상 환전하려는 사람이 몰려 대기시간이 길 수 있으니 도착하자마자 번호표부터 뽑고 대기하는 것이 좋다.

경비 일부는 지폐 대신 동전으로 환전하는 것도 환전에 있어서 소소한 이익을 남길 수 있는 팁이다. 은행은 외국 동전을 따로 수출입하지 않기 때문에 여행객들이 쓰고 남은 동전을 매매 기준율의 50% 가격에 되사고, 해외에 나가는 여행객들에게 이 동전을 매매 기준율의 70% 가격에 되판다. 지폐로 환전하는 것보다 동전으로 환전하는 것이 30% 저렴한 셈이다.

다만 은행에 외국 동전이 잘 없으므로, 미리 확인하고 방문하는 것이 좋다. 자칫 동전으로 환전하기 위해 방문했다가 은행에 외국 동전 재고가 없으면 낭패를 볼 수 있다. 이렇게 외국 동전으로 환전했다면, 현지에서 최대한 다 쓰고 오는 게 좋다. 가지고 돌아와도 온전히 환전할 방법이 없기 때문이다. 은행에서 외국 동전을 한국 돈으로 바꿀 때는 결국 매매 기준율의 50%의 가격만 받을 수 있으니 손해다.

동남아처럼 환전수수료가 높은 통화는 국내에서 달러로 환전한 후 현지에서 해당 국가의 통화로 이중환전을 하는 것이 유리하다. 동남아를 여행하는 사람들이 많이 사용하는 환전 방법인데, 한국과 현지에서 두 번 환전해야 하는 불편함과 자칫 현지 환전소에서 바가지를 당할 우려도 있으니 사전에 환율을 확인해야 한다.

끝으로 해외에서 신용카드를 사용할 때는 결제 시 원화 결제가 아닌 현지 통화로 결제해야 한다. 자칫 신용카드 사용 시 원화로 결제하면 카드수수료 외에도 현지통화를 원화로 바꾸는 과정에서 추가 수수료가 부과되기 때문이다. 만일 현지에서 신용카드로 결제한 뒤 영수증에 원화(KRW) 금액이 표시돼 있다면 현지 통화로 재결제를 요청해야 수수료가 부과되지 않는다.

[출처: 이투데이, 2019.08.22]



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)