[Volume No.267]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.267

Updated September 24, 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	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. 해운계, 인도네시아 니켈광 수출금지 영향에 주목

해운업계가 인도네시아 니켈광 수출금지와 관련해 촉각을 세우고 있다. 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 2006 년까지 전세계 니켈광 교역량은 1 천만 톤을 크게 밑돌았으나 중국 경제의 비약적 발전에 힘입어 2007 년에 22 백만 톤, 그리고 불과 4 년 후인 2011 년에는 5 천만 톤을 돌파했다.

이후 2014 년에 약 83 백만 톤으로 정점을 찍은 이래 인도네시아 수출금지 등 영향으로 해마다 비교적 큰 폭으로 등락을 시현했다. 클락슨은 올해 니켈광 해상물동량이 작년 대비 약 14% 증가한 약 6 천 5 백만 톤이 될 것으로 예상하고 있으며, 인도네시아의 수출금지를 반영하지 않은 예상치로 2020 에는 금년보다 증가한 약 71 백만 톤이 될 것으로 전망했다.

니켈광의 주요 수출국은 인도네시아와 필리핀이며, 중국이 2018 년 기준 4,900 만 톤을 수입하여 최대 수입국의 지위를 점하고 있음. 한국과 일본의 수입량은 연간 약 3 백만 톤 수준이다. 예정보다 2 년 앞당겨 2020 년 1 월 1 일부터 시행하는 인도네시아의 수출금지 조치는 니켈광 교역에 상당한 영향을 줄 것이며 니켈광 수송에 사용되는 수프라막스의 시황에도 큰 충격을 줄 것으로 예상된다.

인도네시아는 8 월 말에 2020 년 1 월 1 일부터 니켈광 수출을 금지한다고 발표했다. 이는 니켈 제련에 수반되는 부가가치를 국내에서 창출하겠다는 것에 더하여 스테인리스강, 전기자동차 배터리 등 관련 산업을 발전시키겠다는 인도네시아 정부의 정책 의도가 반영된 것이다.

인도네시아는 2014 년에도 니켈광 수출을 금지했다가 2017 년에 쿼터제로 완화한 적이 있다. 당시에는 필리핀이 중국향 수출을 크게 늘림으로써 충격을 완화했지만, 이번 수출중단에는 필리핀이 증산을 통해 영향을 흡수할 가능성이 거의 없는 것으로 분석되고 있다. 필리핀 주요 생산지인 무슬림 민다나오 지역 니켈광산이 고갈에 직면한 데다가 필리핀 정부의 환경보호정책으로 자원부에서 채굴중단을 명령할 것으로 예상되고 있기 때문이다. 결과적으로 필리핀의 중국향 수출량은 약 2 천 5 백만 톤에서 3 천만 톤 사이에서 한계를 보일 것으로 전망된다.

중국은 수출금지에 선제적으로 대응하고 있는 것으로 보인다. 이미 금년 8 월까지 수입물량을 전년대비 13.4% 증가시켰으며, 인도네시아의 수출금지가 표면화되면서 이러한 선구매 추세는 금년 말까지 지속될 것으로 예상된다. 그 결과 단기적으로 금년 말까지는 물량 증가에 따른 긍정적인 효과가 예상되나 내년 이후에는 부정적인 영향하에 놓일 것으로 전망된다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

니켈광을 확보하지 못할 경우 중국은 러시아나 인도네시아로부터 제련된 니켈을 수입하여 부족분을 보충할 것으로 보인다. 니켈광의 니켈 함량은 다른 광물과 달라 2~3%로 매우 낮기 때문에 니켈광 수송수요 1 백만 톤이 없어지는 것은 수프라막스 약 17 항차가 소멸되면서 컨테이너 약 1,000TEU 의 수송수요가 발생되는 것으로 환산될 수 있다. 만일 인도네시아의 수출금지로 시장에서 2 천만 톤의 수송수요가 사라진다면 수프라막스 340 항차 물량의 수요가 소멸되면서 컨테이너 2 만 TEU 의 수요가 생겨나는 것으로 단순화 할 수 있으나 실제 제련된 니켈 수송 물량은 이러한 단순 환산과는 달리 컨테이너와 일반화물선 등으로 분산될 것으로 예상된다고 KMI 는 밝혔다.

2. "국내 4 대 정유사, 저유황유 공급 충분하다"

불과 3 개월여 앞으로 다가온 국제해사기구(IMO)의 선박연료 황함량 규제 강화 조치로 저유황유 수요가 급증할 것으로 예상된 가운데, 국내 4 대 정유사가 국내 수요는 거의 충당할 수 있을 것이라는 전망이 나왔다.

대한석유협회는 지난 18 일 해양수산부와 한국해양교통안전공단, 한국선주협회가 부산항국제전시컨벤션센터에서 공동 주최한 '해운부문 대기환경 정책 설명회'에서 내년 국내 정유사가 출하하는 황 함량 0.5% 이하 저유황유 비중이 96%에 이를 것으로 예측했다.

황함량 0.5% 이하로 IMO 규제를 충족하는 해상경유(MGO)나 초저유황연료유(VLSFO)는 기존 엔진을 그대로 사용할 수 있어 초기 투자 부담이 없다는 점 때문에 탈황장치(스크러버)를 설치하지 않았거나 LNG(액화천연가스) 등 대체연료 추진 선박을 확보하지 못한 중소 선사 대부분이 내년부터 선박 연료유로 사용하려고 고려하는 방법이다.

컨설팅 업체인 맥킨지는 내년부터 2021 년까지 MGO 와 VLSFO 가 고유황유를 대체하면서 일시적 수요 증가로 두 저유황유 와 고유황유와의 가격차가 커질 것으로 예상했다. 드류리도 현재 T 당 420 달러 수준인 고유황유가 내년엔 280 달러 수준으로 떨어지고, MGO 는 올해 T 당 640 달러 수준에서 내년에도 650 달러 수준을 유지할 것으로 전망했다. 하지만 맥킨지는 2022 년 이후 스크러버 보급 확대로 고유황유 수요가 회복되면서 가격차는 2017~2018 년 수준으로 떨어질 것으로 내다봤다.

이런 국제 동향에 비해 국내 저유황유 수급은 원활할 것이라는 전망이 우세했다. IHS 마킷은 단일 공장 원유 정제 설비 규모 세계 5 위권 내에 3 개가 오른 한국 정유사들이 저유황유 수요 증가에 적절히 대비한 덕분에 국내 수요를 충분히 소화하고도 남아 싱가포르나 홍콩에도 수출할 수 있을 것으로

Ⅰ. ISSUE & TREND

예상했다. SK 에너지는 내년 7 월부터 저유황 중질유를 하루 4 만 배럴씩 생산할 수 있는 탈황설비(VRDS)를 상업 가동하고, S-OIL 도 작년 11 월부터 고유황 중질유 탈황시설(RHDS)을 설치해 하루 4 만 배럴의 저유황 중질유를 생산할 수 있다. GS 칼텍스는 저유황 경질원유 수입을 확대하고, 기존 고도화시설을 활용해 경질유 생산을 늘리는 방안을 검토하고 있는 것으로 알려졌다. 석유협회는 2018 년에 비해 내년 20%, 2021 년 26% 공급을 확대하고, 이 중 황 함량 0.5% 이하 저유황유 비중을 내년 96%, 2021 년 97%로 높여 나갈 계획이라고 설명했다.

한편 지난 18 일 설명회가 열린 부산항국제전시컨벤션센터는 불과 3 개월 앞으로 다가온 황 함량 규제에 대한 관심 때문인지 500 석 넘는 컨벤션홀이 거의 빈 자리 없이 가득 차 해운업계의 관심이 그만큼 크다는 사실을 보여줬다. 한국해양안전교통공단 이연승 이사장은 "해운업계에 발등의 불로 떨어진 황산화물 규제를 비롯해, 더 큰 영향을 미칠 온실가스 대응 문제에 대해 이해의 폭을 넓히고 실질적인 도움이 되도록 정보 공유를 더 활성화하겠다"고 말했다.

3. 조선업계 임단협, 하나둘씩 타결

삼성중공업·한진중공업 등 조선업계가 오랜 진통을 겪어왔던 임금 및 단체협상 합의점을 찾고 있다. 글로벌 무역전쟁 등 내수와 수출 가릴 것 없이 발주시장 전반이 부진한 만큼 더이상 합의를 미루기 어렵다는 공감대가 형성된 것으로 풀이된다. 노사간 칼끝대치 보다는 파열음을 줄이고 하반기 일감 확보에 매진할 수 있을 것으로 기대된다.

지난 20 일 조선업계에 따르면 한진중공업 노사는 최근 2018 년 및 2019 년 임단협을 최종 타결했다. 노사는 발 빠른 임단협 타결의 원인으로 조선업계의 어려운 상황을 지목한다. 올해 대주주가 한진중공업홀딩스에서 KDB 산업은행으로 변경되면서 경영정상화를 위한 노사 상생의 타협점을 찾았다는 분석도 나온다.

노사 합의안에 따르면 한진중공업 근로자들은 기본급이 1 만원 오른다. 아울러 통상임금 논란 해결을 위해 격월 지급하던 정기상여금을 매월 50% 나눠 지급하고 통상임금에 포함시켰다. 시운전 수당을 2 만원 올리면서 주 52 시간 근로제도 한꺼번에 해결하게 됐다. 선박 시운전 업무 특성상 근로시간을 조절하는 게 불가피한데 수당을 인상하는 대신 52 시간 근로제를 준수하게 됐다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

한진중공업 노사는 2 년치 임단협 타결에 이뤄내면서 일감 확보 등 회사 조기 정상화에 나선다. 한진중공업은 오는 2020 년 말 대한민국 해군 수송함 마라도함을 인도하면 남은 일감은 없다. 현재 추가 일감 확보가 절실한 상황이다.

단 특수선 시장 특성상 물량은 대부분 정부발 공공발주 물량이다. 한진중공업은 국내 유일의 특수선 전문 조선소로 일감 확보에 있어 상당한 우위를 점하고 있다. 특히 조선 전문가인 이병모 사장이 영입되면서 회사 조기 정상화를 위해 박차를 가한다는 방침이다.

추석 이전 올해 임단협을 타결한 삼성중공업도 고부가가치선 확보에 열을 올리고 있다. 조만간 1 조원대 2 만 3,000TEU 급 초대형 컨테이너선 수주가 기대된다. 삼성중공업이 에버그린의 컨테이너선 계약이 확정되면 수주액은 50 억 7,400 만 달러로 늘어날 전망이다. 올해 목표액의 78 억 달러 중 65%를 달성하게 되는 셈이다. 국내 조선업계 가운데 가장 높은 목표 달성률이다.

올해 두 번째 해양 플랜트 수주도 기대된다. 사우디아라비아 부유식 원유 생산·저장·하역설비(FPSO) 프로젝트 입찰에 참여했으며 현지 정부 정책에 따라 합작 투자회사를 세우고 최대 유전 개발국에서 해양플랜트 시장 선점을 노리고 있다.

업계 관계자는 "삼성중공업과 한진중공업은 해양플랜트과 특수선 분야에서 단단한 입지를 구축하고 있다"며 "임단협 문제가 일단락되면서 최대 과제인 장기 일감 확보를 통해 노사 협력을 더욱 강화해 나갈수 있을 것"이라고 말했다.

4. 환율 상승에 지난달 원화 실질가치 2 년 6 개월 만에 최저치 기록

글로벌 경기 불안정에 원화 약세가 지속되면서 교역상대국 통화가치와 물가변화를 고려한 원화 값이 2 년 6 개월만에 가장 낮은 수준으로 떨어졌다.

지난 22 일 국제결제은행(BIS)에 따르면 지난달 주요 교역상대국 환율과 비교한 원화의 실질실효환율지수(2010 년=100)는 105.05 로, 2016 년 2 월 104.82 를 기록한 이후 가장 낮다. 실질실효환율은 교역상대국에 대한 각국 통화의 실질 가치를 나타내는 지표로서, 해당 지수가 하락했다는 것은 해당국 통화의 실질 가치가 내렸다는 것을 의미한다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

원화의 실질환율은 지난해 11 월(113.99) 이후 하락세를 나타냈다. 특히 미·중 무역분쟁이 격화하기 시작한 4 월(110.13) 이후 4 개월 동안 5 포인트 이상 떨어졌다. 달러화 대비 명목환율 기준으로 살펴보면 4 월 말 달러당 1168.2 원이었던 원·달러 환율은 8 월 말 달러당 1211.2 원으로 상승(원화가치)했다.

하나금융경영연구소에 따르면 원·달러 환율은 미·중 무역 갈등 격화와 완화에 영향을 받는 가운데 박스권내 등락을 반복하고 있다. 통상 원화는 달러와 엔화 대비 리스크가 있는 통화로 분류돼 글로벌 경기 불안정 시 가치가 떨어지는 양상을 보인다. 하나금융경영연구소 관계자가 이달 초 발간한 보고서에서는 "트럼프와 시진핑은 무역 갈등 악화보다는 협상을 통한 문제 해결 의지가 있는 것으로 판단되나, 트럼프식 협상전략과 중국의 궁합이 좋지 않아 협상이 장기 교착상태에 빠질 가능성도 배제할 수 없다"면서 "당분간 원·달러 환율은 미·중 무역분쟁 향방에 의존할 것으로 보여 향후 양국의 무역협상에 귀추가 주목된다"고 진단했다.

실질실효환율 하락은 소비자들에겐 외국상품에 대한 실질 구매력을 떨어뜨리는 효과로 작용하고, 수출 측면에서는 교역상대국들이 한국산 상품을 싼값에 살 수 있어 긍정적 요인으로 작용한다. 하지만 최근 우리나라의 수출 부진은 가격요인보다는 글로벌 교역 둔화에 따른 영향이기 때문에 실질실효환율 절하의 효과가 가시화하지 않고 있다.

원화 약세가 이어지는 과정에서 환율 변동성이 높아진 점도 수출입 기업 입장에서는 부담요소다. 지난달 30 일 진행된 한국은행 금융통화위위원회 회의 의사록에서 한 금통위원은 "현재의 우리 경제 상황을 고려하면 환율 상승(원화가치 하락)이 거시경제에 다소 도움을 줄 수 있을 것으로 기대할 수 있을 것"이라면서도 "최근 대내외 여건이 불안해지는 상황에서 외환시장 변동성이 지나치게 확대하지 않도록 외환당국이 신경을 쓸 필요가 있다"고 언급했다.

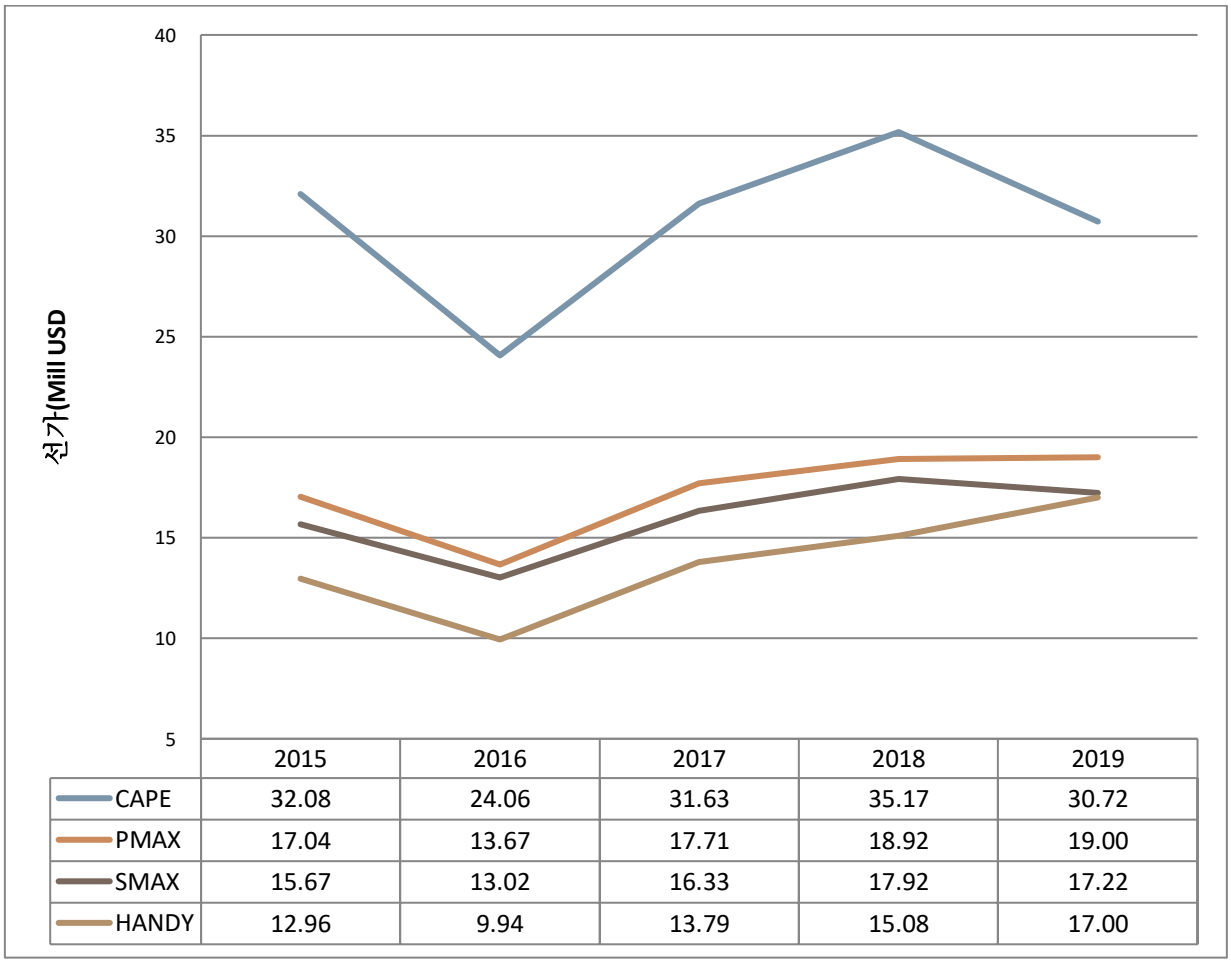
Ⅱ. BULK CARRIER

(❖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	30.72
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-12.65%
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)

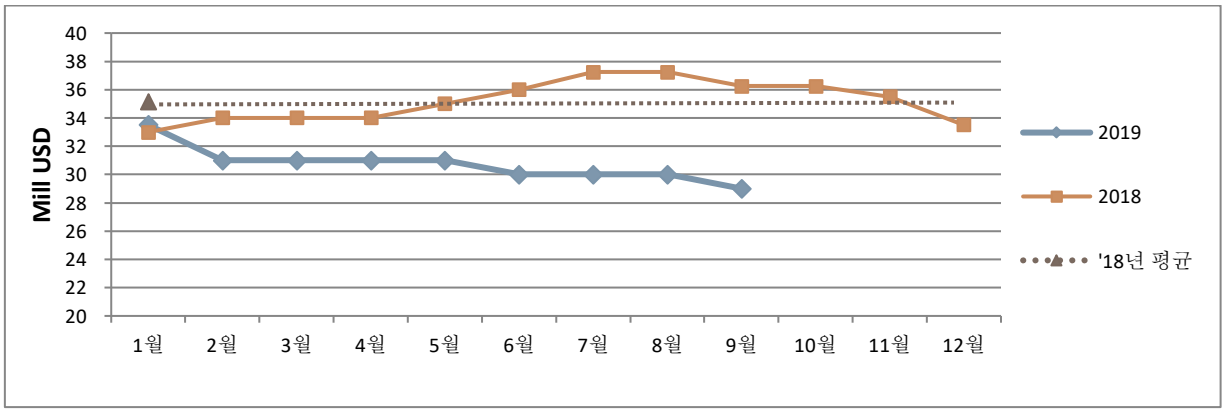


	2015	2016	2017	2018	2019
CAPE	32.08	24.06	31.63	35.17	30.72
PMAX	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
SMAX	15.67	13.02	16.33	17.92	17.22
HANDY	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00

Ⅱ. BULK CARRIER

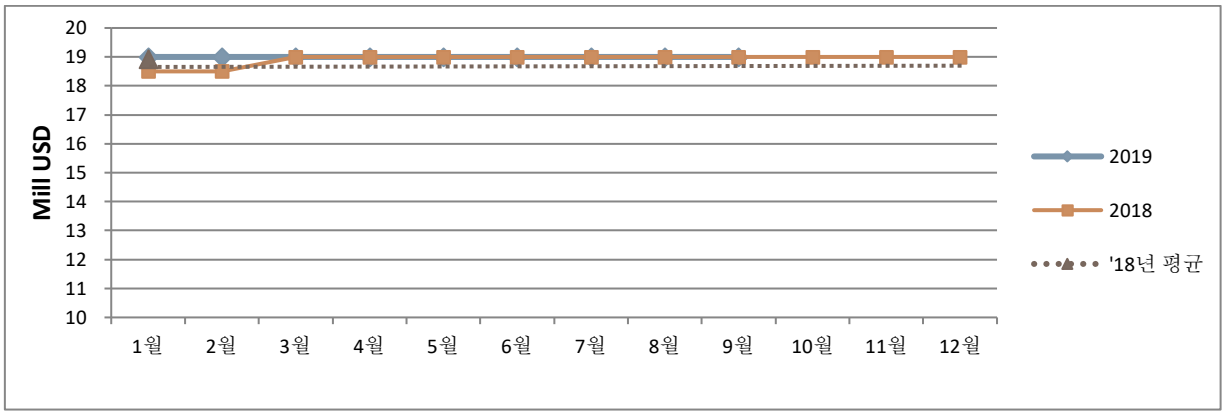
	구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	29.00	30.72
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.3%	-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%	-19.5%	-20.0%	-12.6%
	PMAX 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	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

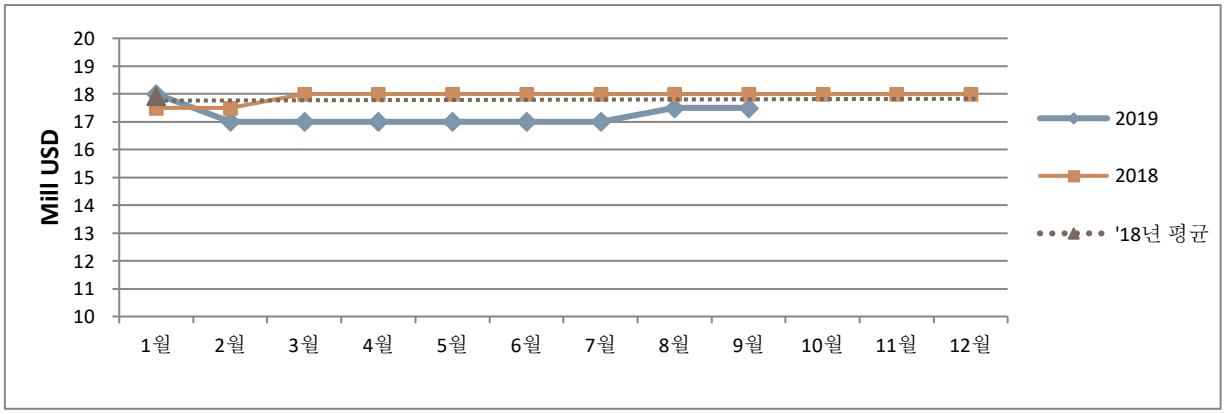


Ⅱ. BULK CARRIER

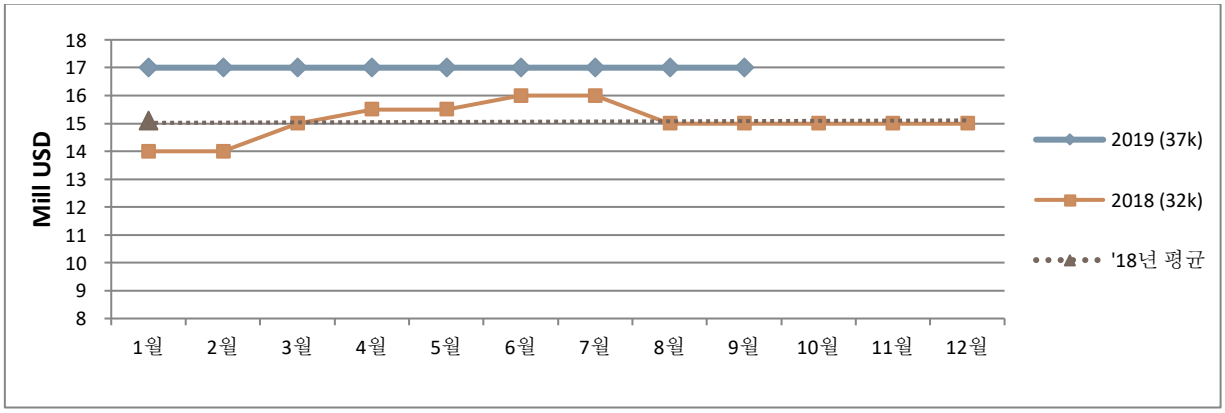
☐ Panamax



☐ Supramax



☐ Handy



Ⅱ. BULK CARRIER

Ⅲ-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CELIGNY	181,074	2016	JAPAN	B&W		43.5	UK buyer
BC	CORSIER	181,074	2016	JAPAN	B&W		43.5	
BC	JOHN WULFF	93,282	2010	CHINA	B&W		12.5	Greek buyers (Lavinia)
BC	DIMITRA	93,243	2010	CHINA	B&W		11.8	Greek buyer
BC	DUKE ORSINO	91,439	2005	JAPAN	MITSU		11.3	Chinese buyer, coal carrier
BC	GUO QIANG 8	63,376	2018	CHINA	B&W	C 4x35t	23	Middle Eastern buyer (Oman Shipping), BWTS fitted
BC	SEA IRIS	58,117	2010	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	13.2	Greek buyer, ss/dd due Aug 2020
BC	KING ISLAND	57,631	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	20.51	Singaporean buyer (Pacific Basin)
BC	TORENIA	56,049	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.3	Greek buyer
BC	SEAL ISLAND	35,947	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	18.63	Singaporean buyer (Pacific Basin)
BC	SALDANHA BAY	35,947	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	18.63	Singaporean buyer (Pacific Basin)
BC	MISS SIMONA	34,529	2010	KOREA	B&W	C 4x35t	8.7	Monaco buyer, bank driven sale, ss/dd due Jun 2020
BC	SAM FALCON	34,268	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	8	Undisclosed buyer
BC	SHENG AN DA 67	26,756	2011	CHINA	B&W	C 4x25t	6.5	Chinese buyer, auction sale

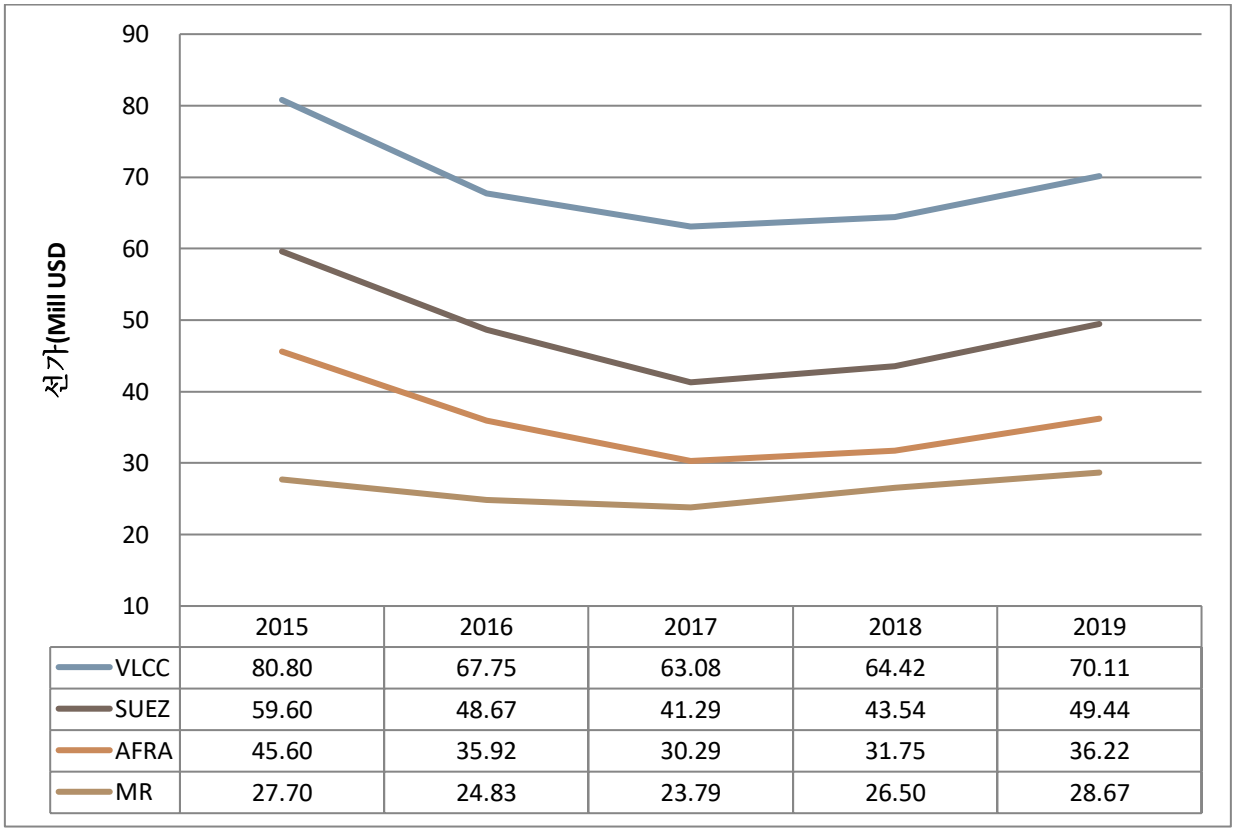
Ⅲ. TANKER

(❖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	28.67
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	8.18%
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 : %)

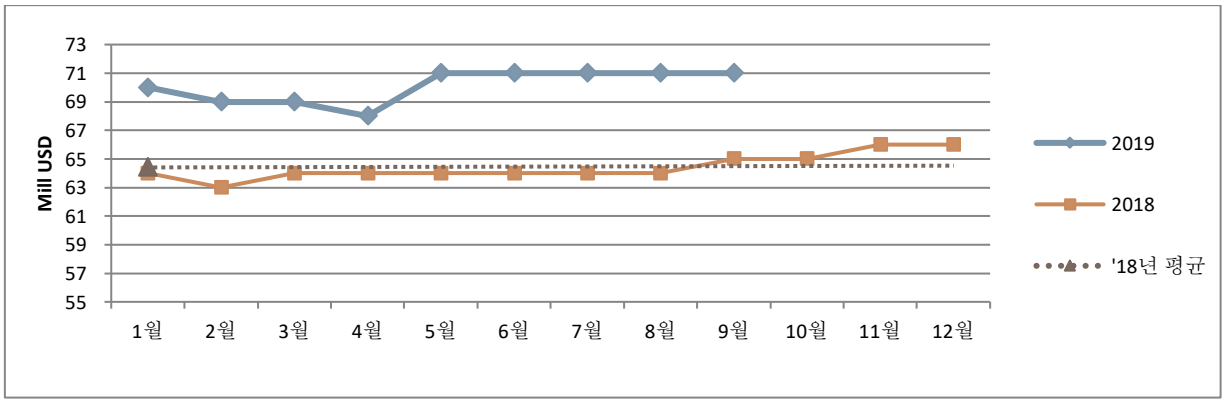


	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC	80.80	67.75	63.08	64.42	70.11
SUEZ	59.60	48.67	41.29	43.54	49.44
AFRA	45.60	35.92	30.29	31.75	36.22
MR	27.70	24.83	23.79	26.50	28.67

Ⅲ. TANKER

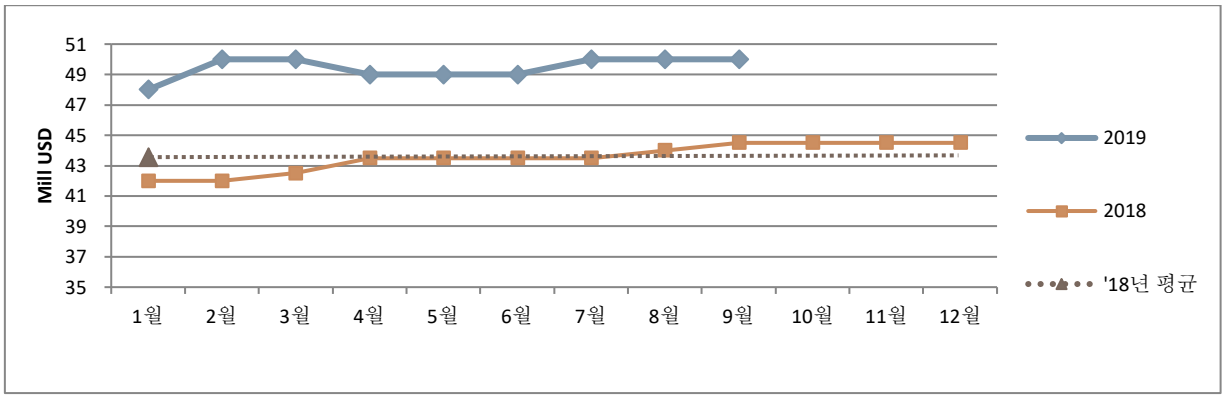
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	70.11
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	8.8%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	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	29.00	28.67
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	-3.3%	-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%	7.4%	8.2%
	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	65.00	64.42
	SUEZ		42.00	42.00	42.50	43.50	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	32.00	31.75
	MR		25.00	25.00	26.00	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	11.77

☐ VLCC-310K

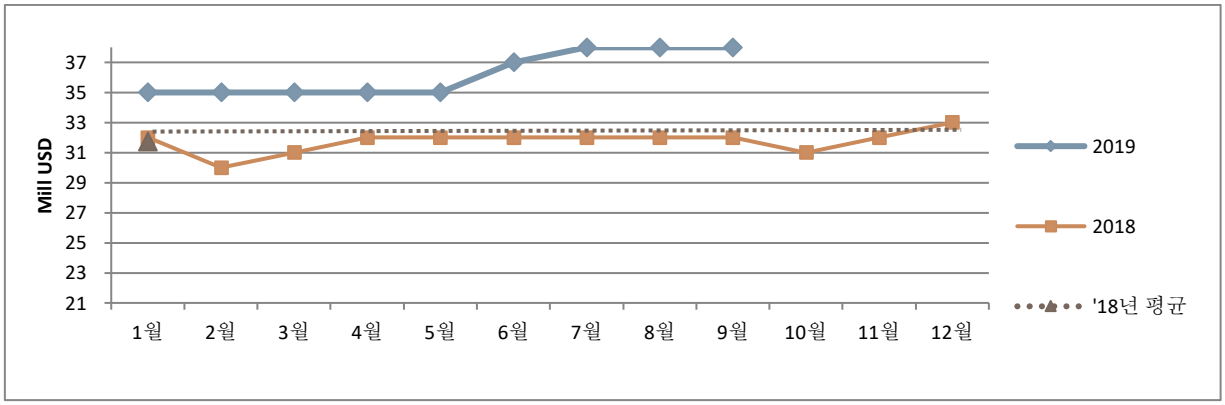


☐ SUEZMAX-160K

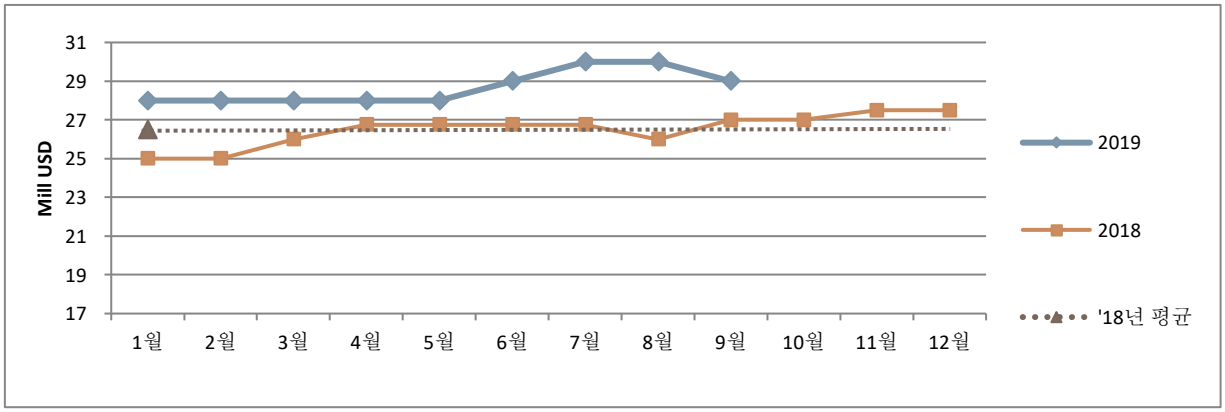
Ⅲ. TANKER



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



Ⅳ-1. Tanker Sales Reported

Ⅲ. TANKER

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TOYO	310,309	2005	JAPAN	B&W		28-29.5	Greek buyer (Altomare), ss/dd due January 2020
TANKER	ESTEEM SPLENDOUR	106,488	2005	JAPAN	SULZ		14.25	Indonesian buyers (Soechi Lines), basis ss/dd due
TANKER	CHALLENGE PACIFIC	47,286	2007	JAPAN	B&W		13.45	Greek buyer (Spring Marine)
TANKER	TAJIN	47,147	2003	JAPAN	B&W		8	Undisclosed buyer
TANKER	HAFNIA ATLANTIC	45,967	2004	KOREA	MITSU		10	Chinese buyer
TANKER	ALPINE HIBISCUS	37,857	2010	KOREA	B&W		13.85	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	C VALENTINE	51,255	2006	KOREA	B&W	2&3	12.8	Greek buyer
OIL /CHEM	ALEXANDER SPIRIT	40,083	2007	KOREA	B&W	3	11.5	Greek buyer (Ancora)
OIL /CHEM	MAERSK EDGAR	37,188	2004	CHINA	B&W	2&3	9.35	Undisclosed buyer, ss/dd freshly passed, Ice 1C
OIL /CHEM	MAERSK ERIN	37,188	2004	CHINA	B&W	2&3	9.35	
OIL /CHEM	DA YOUNG	16,456	2001	JAPAN	B&W	2	5.2	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	SICHEM MONTREAL	13,069	2008	CHINA	B&W		8.4	Vietnamese buyer

III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

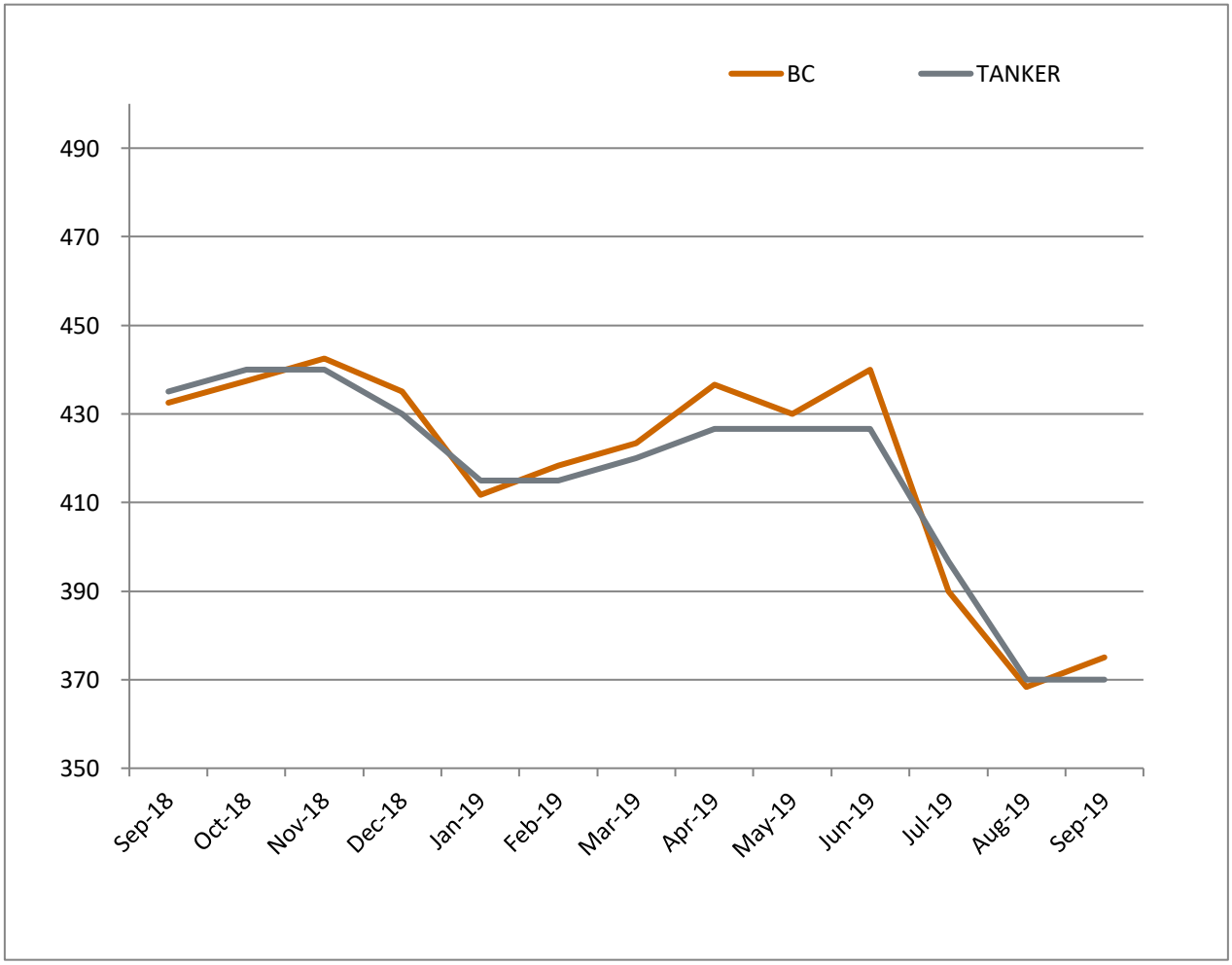
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MSC FILOMENA	149,130	2010	KOREA	B&W	12552	TEU	160	Danish buyer (Navigare Capital Partners), Long-term BBC back to sellers
CONT	MSC FAUSTINA	140,139	2011	KOREA	B&W	12552			
CONT	MSC PARIS	101,138	2006	KOREA	B&W	8204	TEU	23.6	UK based (Tufton Oceanic), Incl. 5,5 years T/C to MSC
CONT	HAMMONIA ISTRIA	62,090	2013	CHINA	B&W	4957	TEU	28	Singaporean buyer (X-Press Feeders)
CONT	HAMMONIA ISTRIA	57,251	2013	CHINA	B&W	4957	TEU	28	Undisclosed buyer
CONT	GROUSE HUNTER	55,495	2006	KOREA	SULZ	4132	TEU	9	Middle Eastern buyer
CONT	ELISABETH-S	49,506	2009	CHINA	B&W	4249	TEU	10	Israeli buyer (XT Shipping), SS/DD freshly passed, 5 years T/C to Maersk

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%	410.37	-6.9%	432.50	375.00	1.8%	-13.3%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

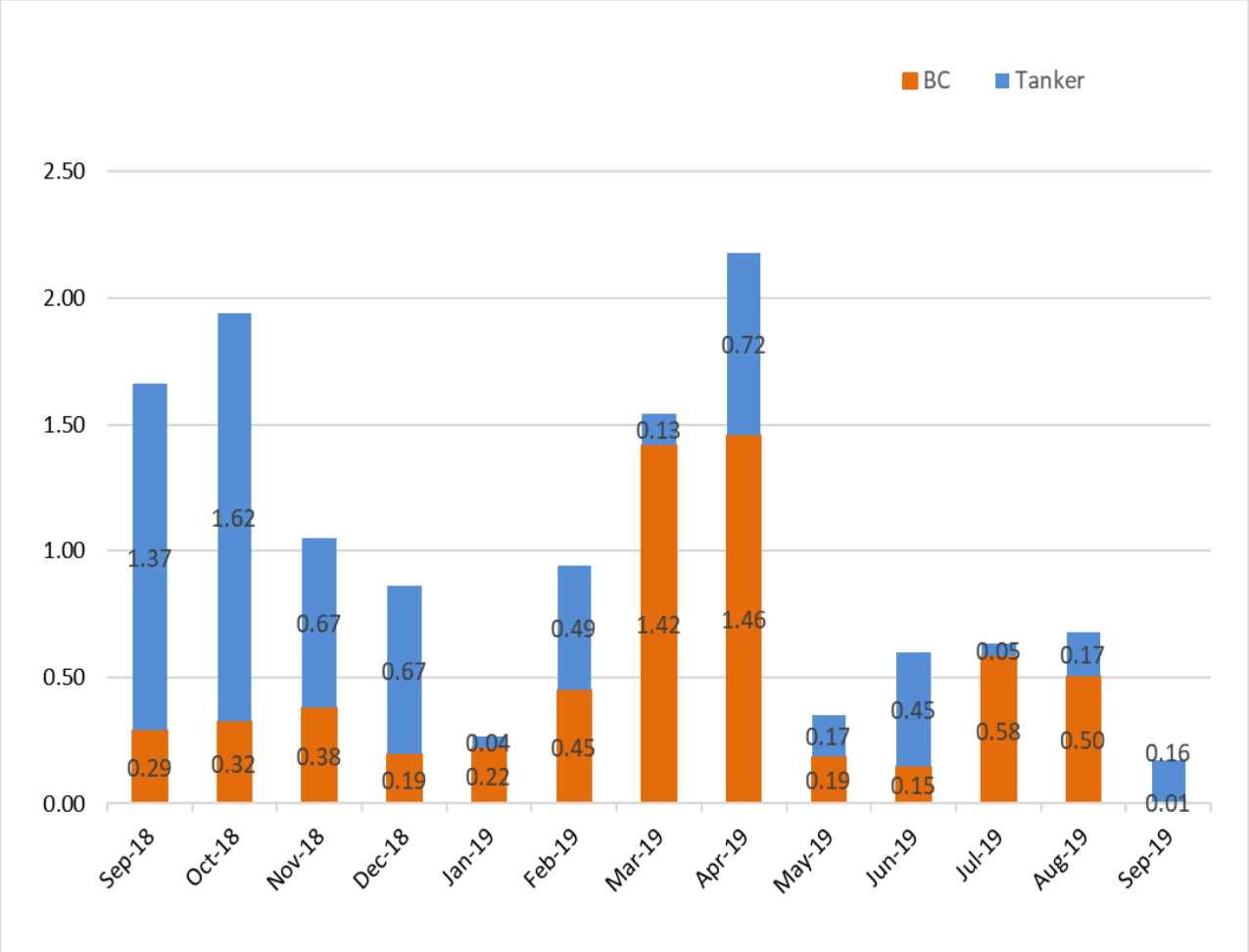


Ⅳ. DEMOLITION

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	2.39	11.4%	58	29.7%	1.37	15	0.16	-88.2%	2	-86.7%
BC	4.20	112	4.97	118.3%	84	75.0%	0.29	9	0.01	-97.3%	1	-88.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

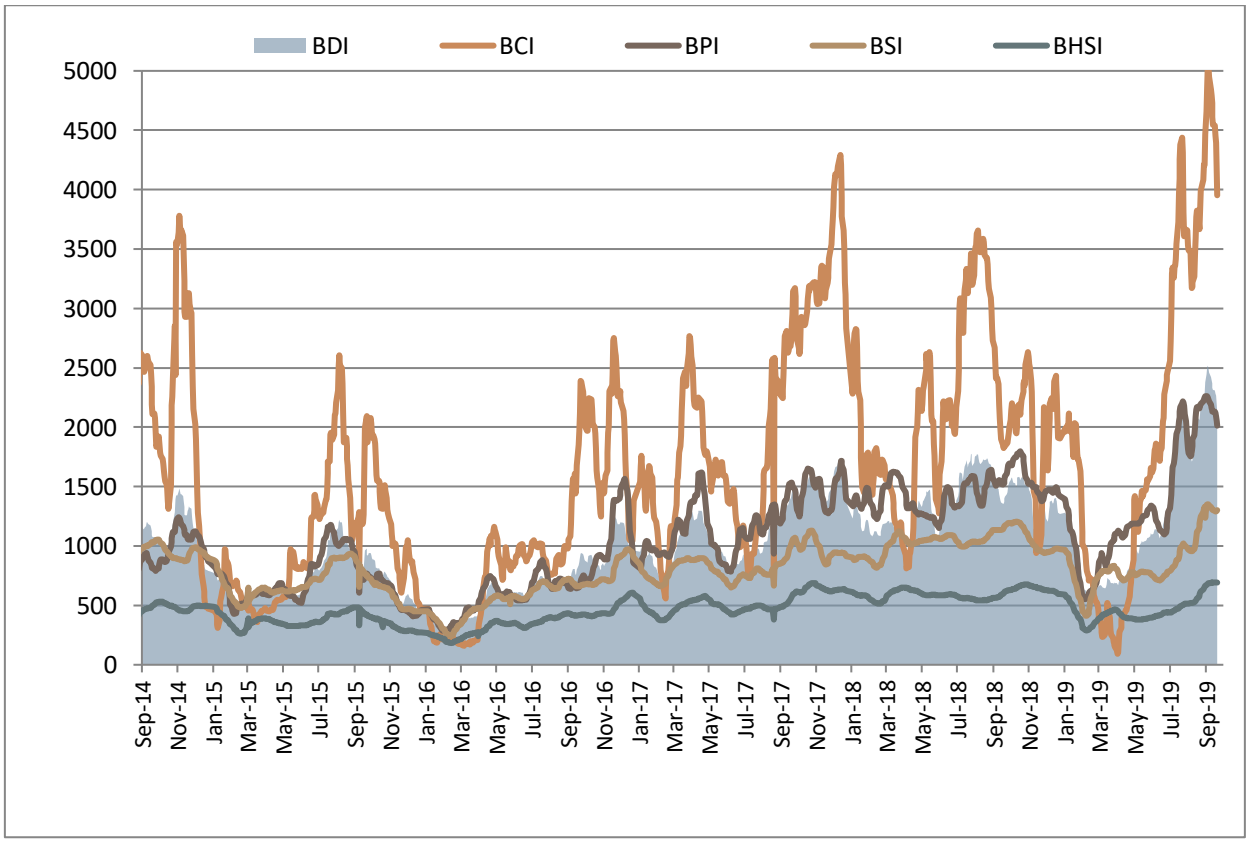
Ⅴ-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	PTOLEMEOS	45,712	7,809	1995	JAPAN	B&W	290	AS IS DJBOUTI
CHEM	INDRADI (stst)	13,944	3,848	1993	JAPAN	B&W	536	INDIA, 800 tons solid stainless steel

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-09-20	2019-09-13	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	2131	2312	▼-181.00	290	2131
BCI	3952	4547	▼-595.00	92	3952
BPI	2013	2133	▼-120.00	282	2013
BSI	1300	1299	▲1.00	243	1300
BHSI	692	691	▲1.00	183	692



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	533.50	▲59.00	391.00	▲64.00	479.50	▲71.00
IFO180	567.50	▲66.00	446.50	▲64.50	557.50	▲77.50
MGO	616.50	▲26.50	602.50	▲42.00	672.00	▲50.00
LSMGO	617.00	▲36.50	615.50	▲59.00	-	-

❖기준일 : 9 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-09-20	2019-09-11	CHANGE
미국 달러	1195.10	1191.90	▼-7.70
일본 엔(100)	1106.22	1108.59	▼-12.37
유로	1320.05	1316.75	▼-7.07
중국 위안	168.43	167.58	▼-0.43

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 실질실효환율

한 나라의 화폐가 상대국 화폐에 비해 실질적으로 어느 정도의 구매력을 갖고 있는지를 나타내는 환율을 말한다.

우리가 보통 쓰는 환율은 수요와 공급에 따라 결정되는 명목환율(nominal exchange rate)이다. 외국돈에 대한 우리나라 돈의 상대가치를 말하는데 명목환율은 두 통화간 비교만 가능할 뿐 주요 교역상대국 전체의 환율변동 대비 원화가치의 변동을 파악하지는 못한다. 이러한 점을 감안해 지표 작성 시 선정한 주요 교역상대국 통화 각각에 대한 원화가치의 변동을 무역비중과 같은 적절한 가중치로 가중평균하여 종합·산출한 지표가 명목실효환율(nominal effective exchange rate)이다.

한편 일국통화의 대외가치는 명목환율의 변동 뿐만 아니라 국가간 물가상승률의 차이에 의해서도 변화하게 되는데 이를 감안해 산출한 환율이 실질환율(real exchange rate)이다. 실질실효환율은 명목실효환율과 실질환율의 개념을 통합하여 작성한 것으로 명목실효환율에 자국과 주요 교역상대국간의 물가상승률 차이를 감안해 계산한다

실질실효환율은 물가수준까지 감안해서 화폐의 실질적인 구매력(대외가치)이 어느 정도인지 알 수 있는 지표인 셈이다. 실질실효환율은 비교 시점의 명목실효환율을 자국과 교역상대국 간의 가중상대물가지수로 나누어 계산할 수 있다. 실질실효환율지수가 100 이상이면 기준시점 대비 주요 교역상대국통화에 대한 자국통화의 고평가, 100 이하이면 저평가를 나타낸다.

[출처: 한경 경제용어사전]

■ 관련기사 "저물가 여파…7 월 실효환율 명목·실질차 '글로벌 금융위기후 최대'"

저물가 현상이 계속되면서 원화 명목실효환율(NEER·nominal effective exchange rate)과 실질실효환율(REER·real effective exchange rate)간 격차가 글로벌 금융위기 이후 최대치를 경신했다. 또 원·달러 환율 상승에 실질실효환율도 3 년 2 개월만에 가장 낮았다. 하락률 역시 세계 60 개국 중 11 위에 올랐다.

지난 6 일 국제결제은행(BIS)에 따르면 7 월 한국 원화의 명목실효환율은 전월대비 0.49%(0.55 포인트) 떨어진 111.90(2010 년 100 기준)을 기록했다. 반면 실질실효환율은 전달보다 0.95%(1.02 포인트) 하락한

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

107.71 을 보였다. 이에 따라 명목과 실질 실효환율간 격차는 5.21 포인트를 기록해 2008 년 2 월 5.49 이후 11 년 5 개월만에 최대치를 경신했다.

실질실효환율(REER)이란 세계 60 개국의 물가와 교역비중을 고려해 각국 통화의 실질적 가치를 보여주는 지표다. 수치가 100 보다 높으면 기준연도(2010 년)보다 그 나라 화폐가치가 고평가(원화 강세) 됐다는 의미며, 낮으면 저평가(원화 약세) 됐다는 뜻이다. 즉 이 수치가 상승하면 수출의 가격경쟁력이 약화됨을, 하락하면 강화됨을 의미한다. 명목실효환율(NEER)은 교역량만 가중 평균한 지표다. BIS 는 3 월 실효환율 발표부터 기존 61 개국 중 베네주엘라를 뺀 60 개국으로 집계 중이다.

이는 7 월 소비자물가가 전년동월대비 0.6% 오르는데 그치는 등 올들어 0%대 물가 흐름이 지속되면서 실질실효환율 하락폭이 컸기 때문으로 보인다. 또, 중국이나 일본 등 주요교역상대국 실질실효환율에 미처 물가를 반영하지 못한 때문도 있다는게 한국은행 측 설명이다. 한은 관계자는 "물가가 높은 수준이 아니니 그 영향을 받은 것 같다"면서도 "7 월 실효환율 발표시 BIS 가 모든 국가들의 물가를 업데이트 한 것 같지 않다. 다음 발표때 실질실효환율 수치는 바뀔 수 있겠다. 이에 따라 명목과 실질간 차이에도 변동이 있을 것으로 보인다"고 전했다.

한편, 원화 실질실효환율은 2016 년 5 월(106.45) 이후 3 년 2 개월만에 최저치를 경신했다. 하락률도 슬로베니아(-1.12%), 스페인(-1.07%), 룩셈부르크(-1.06%)에 이어 세계 60 개국 중 11 위에 랭크됐다. 주요교역국인 유로지역(-1.33%, 93.48)은 한국보다 낙폭이 더 컸고, 미국(-0.58%, 116.58)과 일본(-0.36%, 77.29)은 더 적었다. 반면 중국(0.64%, 121.18)은 되레 올랐다.

같은기간 원·달러 평균 환율은 전월대비 0.31 원 하락한 1175.31 원을 기록했다. 다만 7 월 26 일 장중 한때 1186.2 원까지 치솟아 한달만에 최고치를 경신하는 등 오름세(원화약세)가 계속됐다.

[출처: 이투데이, 2019.09.06]

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)