

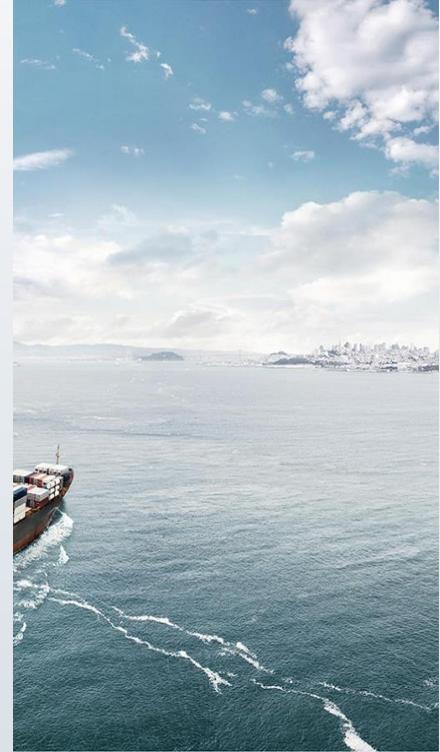


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.268

Updated October 01, 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. 저유황유 지침 발표로 엔진고장 우려 다소 해소

환경규제 대체 연료인 저유황유에 대한 지침이 드디어 나왔다. 그동안 저유황유가 선박 엔진에 부담을 줄 수 있다는 우려가 해소될 수 있을지 주목된다.

29 일 관련업계에 따르면 국제표준화기구(ISO)는 최근 2020 년 발효될 국제해사기구(IMO)의 황산화물(SOx) 배출규제 대응방안 저유황유에 대한 지침을 발표했다. ISO 는 정유, 해운, 엔진메이커 등 관련 업계 이해당사자들과 현재 현재 생산되는 수천가지의 저유황유 샘플을 분석하고 테스트를 거쳤다.

이를 통해 가장 보편적인 저유황유 점성도는 30~380 센티스톡(cSt) 수준인 것으로 파악됐다. 센티스톡은 기름의 점성을 나타내는 단위이며 숫자가 낮을 수록 기름이 묽다. 선사들은 규제에 대처하기 위해 황함량이 0.5% 이하인 저유황유를 사용해야 하지만 황함량이 낮을 수록 기름은 더욱 더 묽어지게 된다.

묽은 기름은 곧 선박 엔진에 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 그동안 선박에 탑재된 엔진들은 모두 기존 연료 고유황유(벙커 C 유) 사용에 적합하도록 만들어졌기 때문이다. 고유황유 점성도는 380~500 센티스톡 수준인 반면 저유황유 샘플 중에는 점성도가 6~7 센티스톡까지 떨어진 것도 있었다.

점성이 높은 기름에 맞춰 만들어진 엔진에 갑작스럽게 묽은 기름이 투입되면 엔진 고장 문제를 일으킬 수 있다. 이는 선박이 운항 중에 멈추거나 대형 사고로 이어질 수도 있는 부분이다. 상황이 이렇다 보니 선사들은 고유황유에 비해 더 비싼 저유황유를 사용하고도 엔진 고장 리스크를 안고 있었다.

하지만 ISO 가 이번에 점성도 지침을 발표하면서 이런 우려는 어느 정도 해소될 전망이다. 아직까지 저유황유로 선박을 제대로 운영한 경험이 없어 우려를 완전히 해소했다고 할 수는 없다. 그럼에도 업계에서는 최소 30 센티스톡 수준으로 저유황유가 생산된다면 큰 사고는 없을 것이란 판단이다. 해운업계 관계자는 "저유황유 점성도에 기준이 잡힌 만큼 정유사들이 이에 맞게 생산만 한다면 엔진 사고 발생에 대한 우려는 줄어들 것"이라고 강조했다.

I . ISSUE & TREND

2. IMO2020 글로벌 선사들의 대응현황 UPDATE

한화투자증권은 작년 11 월 30 일 발간한 <2019 년 연간전망: 기회(期會)> 보고서에서 국내외 선사들의 대응방안을 점검한 바 있다. 당시 글로벌 선사들은 IMO 의 황산화물(SOX) 규제에 대응하기 위해 저유황유(LSFO)를 메인으로 사용하면서 일부 선박에 스크러버(SCRUBBER)를 설치하는 조합을 가장 많이 선택했었다.

약 1 년여의 시간이 흐른 지금 큰 그림은 변하지 않았다. 하지만 작년과 다른점은 선사들이 눈에 띄게 적극적으로 스크러버를 설치하고 있다는 것이다. 저유황유만 사용하겠다고 했던 MAERSK 는 계획을 변경해 50 척 이상의 선박에 스크러버를 설치할 계획이며, MSC 는 200 척 이상에 스크러버를 설치해 운용할 계획이다.

CMA CGM 도 사선 148 척 중 100 척 이상의 선박에, 대만 컨테이너선사인 EVERGREEN 도 신조와 개조를 포함해 140 척 이상의 선박에 스크러버를 설치하겠다는 계획을 밝히는 등 컨테이너선사들은 스크러버 설치에 적극적인 태도를 보이고 있다.

벌크선사들도 크게 다르지 않은 모습이다. 일본 해운사인 NYK 와 MOL 은 각각 178 척의 사선 중 70 척에 대해, 98 척의 사선 중 20 척 이상에 스크러버를 설치할 계획을 밝혔다. 다른 선사들은 더욱 적극적인 모습인데 STAR BULK CARRIERS 는 사선 118 척 중 114 척에 스크러버를 설치해 운용한다는 계획이다.

탱커선사들의 경우는 조금 갈린다. 상위 탱커 선사인 EURONAV NV 와 TEEKAY TANKERS 는 스크러버를 설치하지 않고 저유황유(LSFO)를 사용한다고 밝힌 반면, ANGELICOUSSIS GROUP 과 SCORPIO TANKERS 는 신조와 개조를 포함해 각각 80 척 이상, 95 척의 선박에 스크러버를 설치해 선대를 운용해 나간다는 계획이다.

국내선사들의 큰 방향성도 저유황유를 메인으로 사용하고 일부 선대에 스크러버를 설치해 사용하는 쪽으로 가닥을 잡고 있다. 현대상선은 국내 선사 중 가장 공격적으로 스크러버를 설치하고 있다. 기존 보유한 사선 선대 22 척 중 17 척에 스크러버를 설치한다는 계획이며, 작년에 발주한 초대형 컨테이너선 20 척은 모두 스크러버+LNG READY 선으로 인도받을 예정이다.

주요 벌크선사인 팬오션은 장기운송계약을 수송하는 선박 중 VALE 8 척, POSCO 2 척 등 총 10 척의 선박에 대해 스크러버를 설치해 운용할 계획이다. 또한 수주잔고 15 척 중 VALE 의 장기운송계약을 수송하기 위한 8 척과 1,800TEU 컨테이너선 2 척에 스크러버를 설치할 예정이다.

I . ISSUE & TREND

대한해운은 POSCO와 맺어진 장기운송계약 2 척에 대해서만 스크러버를 설치하고 나머지는 저유황유를 사용할 것으로 보인다. 아무래도 유류할증료(BAF) 조항이 포함돼 있는 장기운송계약 비중이 높다보니 스크러버 설치에 크게 집중하지 않는 모습이다.

3. 이란산 원유 운송 中기업... 트럼프 행정부, 추가제재

도널드 트럼프 미국 행정부가 수출금지한 이란산 원유를 실어날라 미국의 대이란 제재를 위반한 중국 기업 및 관계자들을 전격적으로 제재 명단에 포함했다. 하산 로하니 이란 대통령은 미국을 겨냥해 “한 번의 실수가 큰불을 부채질할 수 있다”고 경고했다. 유엔총회를 계기로 대화 가능성이 거론됐던 미-이란 갈등이 오히려 격화되는 양상 속에 롤러코스터를 타고 있다는 평가다.

지난 25일 로이터통신, 월스트리트저널(WSJ) 등에 따르면 미 재무부는 이날 중국 최대 국영 선사인 중국원양해운(코스코·COSCO)의 자회사 코스코 쉬핑 탱커와 이 회사의 선원·선박을 관리하는 회사를 제재 대상 명단에 올렸다고 밝혔다.

모기업 코스코의 경우 제재가 적용되지 않지만 코스코 쉬핑 탱커 역시 세계 최대 규모의 유조선사 가운데 하나로 꼽히는 만큼 제재에 따른 파장이 만만치 않을 전망이다.

재무부는 중국 콩코드 석유와 페가수스 88 유한공사, 쿤룬 해운, 쿤룬 지주회사 등 다른 4개사도 제재 명단에 포함했다. 이들 기업과 관련된 중국 국적의 개인 5명도 제재 대상에 올렸다.

이날 제재는 24일 미국 뉴욕에서 개막한 올해 유엔총회를 무대로 트럼프 대통령과 로하니 대통령 간 깜짝 정상회담 가능성이 거론된 가운데 단행돼 충격을 줬다. 특히 마이크 폼페이오 미 국무장관은 이날 유엔총회에서 열린 이란 핵 반대 정상회의 기조연설을 통해 제재 사실을 발표했다. 그는 “미국의 제재와 반대로 고의로 이란으로부터 석유를 수송한 일부 중국단체에 제재를 가한다”며 “이란이 비난할수록 우리의 압박은 더 커질 것”이라고 강조했다.

이란 역시 미국과 협상 가능성을 일축하며 강력 반발했다. 로하니 대통령은 이날 유엔총회 일반토의 연설에서 페르시아만(걸프) 지역 안전이 “붕괴의 가장자리에 있다”며 “안전은 미국의 무기와 개입으로 제공되지 않는다. 미군이 철수할 때만 안전해질 것”이라고 말했다.

I . ISSUE & TREND

4. 사우디 "피격 석유시설 원상복구 작업 완료" 국제유가 '뚝'

사우디아라비아의 국영석유사 아람코가 지난달 무인기(드론)로부터 피격받은 석유시설을 모두 원상복구했다고 밝혔다. 이 소식에 국제유가는 3% 넘게 하락했다.

예멘 반군은 무인기 편대로 공격했다고 주장했지만 미국과 사우디는 공격 주체로 이란을 지목했다.

사우디아라비아 국영석유사 아람코의 이브라힘 알부아이나인 판매 담당 최고경영자(CEO)는 30 일(현지시간) 아랍에미리트(UAE)에서 열린 회의에 참석해 기자들에게 "공격받은 석유시설의 생산 용량이 9 월 25 일부로 공격 이전 수준으로 모두 회복됐다"고 말했다. 이어 "원유 정제 용량이 공격 이전보다 오히려 약간 높아졌다"라고 덧붙였다.

앞서 지난 14 일(현지시간) 아람코의 핵심 석유시설인 사우디 동부의 아브카이크 단지와 쿠라이스 유전이 공격받아 사우디 전체 산유량의 절반인 하루 570 만 배럴의 원유 생산이 차질을 빚었다. 사우디 정부는 이달 말까지 산유량을 원상 복구하겠다고 밝혔지만, 시기는 단언하기 어렵다는 관측이 많았다.

아람코는 석유시설 복구를 완료함에 따라 이르면 올해 말로 예정된 기업공개(IPO) 작업도 계획대로 진행한다는 방침이다. IPO 에 맞춰 투자자를 모으기 위해 내년 회계연도에 750 억 달러(약 90 조원)의 기본 배당금을 지급할 계획이다.

사우디는 이번 IPO 에서 지분 5%를 사우디(타다울)와 해외 주식시장에 상장할 계획이다. 사우디 정부는 아람코의 기업가치를 2 조 달러(약 2400 조원)로 추산했다. 기업가치 2 조 달러를 기준으로 750 억 달러의 배당금을 주주에게 지급한다면 배당 수익률은 3.75%로 수준이다. 블룸버그는 이 배당수익률이 세계적인 저금리 추세를 고려하면 높은 편이지만 셸(6.22%), 엑손(4.9%) 등 동종 업계보다는 낮다고 평가했다.

아울러 사우디 정부는 내년 1 월부터 아람코에 적용하는 소득세율을 인하할 방침이다. 새로운 세율 조정안에 따르면 브렌트유를 기준으로 유가가 배럴당 70 달러 이하면 15%, 70~100 달러는 45%, 100 달러 이상이면 80%로 조정됐다.

한편, 사우디아라비아가 원유시설을 모두 복구하면서 국제유가는 하락했다. 이날 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 11 월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 전 거래일보다 배럴당 3.3%(1.84 달러) 떨어진 54.07 달러에 거래를 마쳤다.



I . ISSUE & TREND

런던 ICE 선물거래소의 11 월물 브렌트유도 오후 4 시 04 분 현재 배럴당 1.87%(1.16 달러) 하락한 60.75 달러에 거래되고 있다. WTI와 브렌트유는 사우디아라비아 국영 석유회사 아람코의 원유시설 2 곳에 대한 공격으로 이달 중순 15~20%가량 폭등세를 보이기도 했지만 미국과 이란 간 갈등이 미국의 군사적 보복까지에는 이르지 않고, 미중 무역갈등에 따른 수요 우려로 지속적인 하락세를 보였다.

로이터통신에 따르면 올해 3 분기 브렌트유는 8.7%, WTI 는 7.5%의 하락세를 기록했다. 이달 들어서는 브렌트유는 0.6% 오른 반면 WTI 는 1.9% 하락했다.



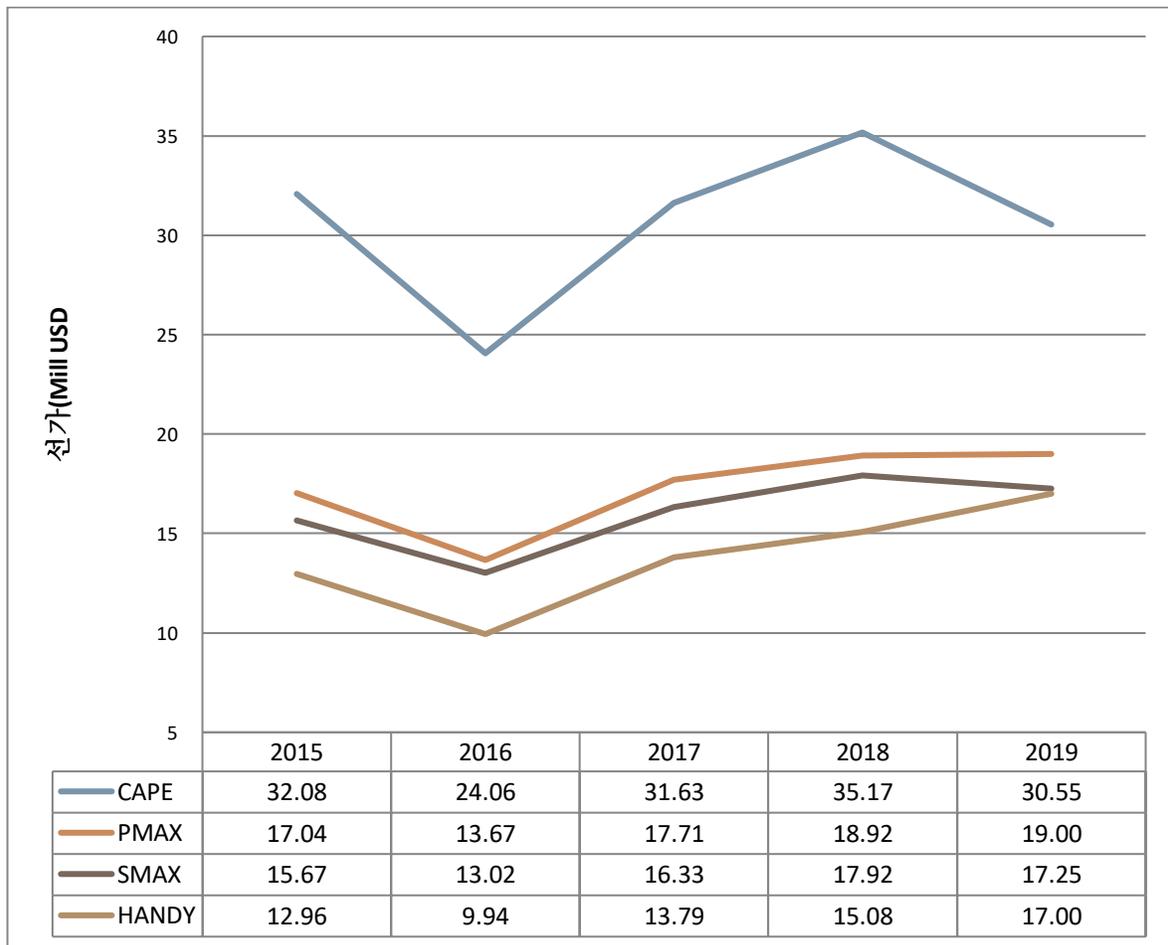
II . BULK CARRIER

(◆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	30.55
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-13.14%
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)

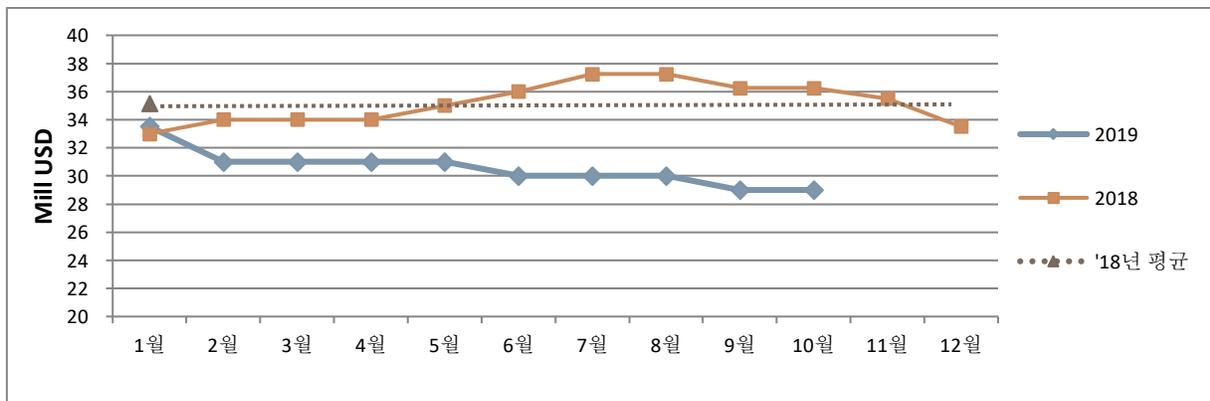




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균	
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	29.00	29.00			30.55
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.3%	0.0%		-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%	-19.5%	-20.0%	-20.0%			-13.1%
	PMAx 76k	선가	19.00	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%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	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	17.50			17.25
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-2.8%	-2.8%	-2.8%			-3.7%
HNDY 37k	선가	17.00	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%	0.0%			-	
	전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	9.7%	6.3%	13.3%	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	36.25	35.50	33.50	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	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	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	15.00	15.00	15.00	15.08	

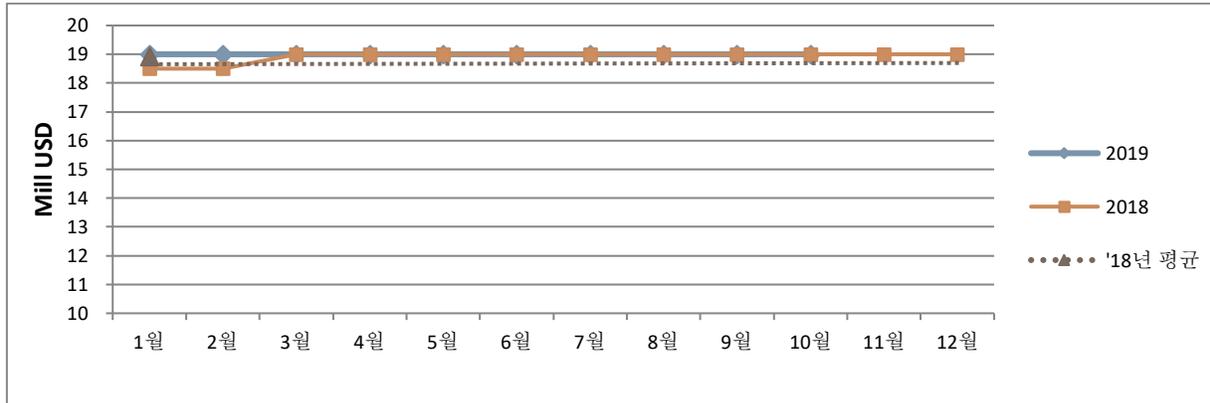
□ Cape



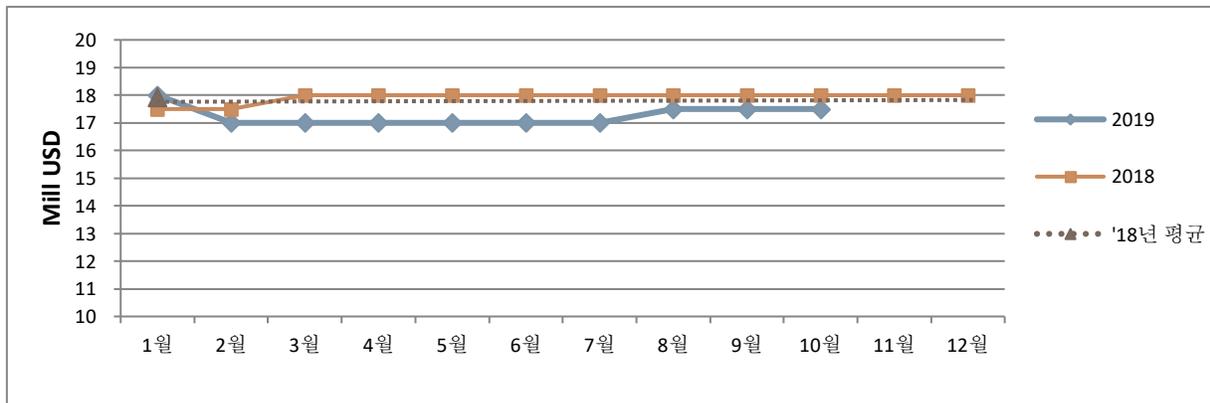


II. BULK CARRIER

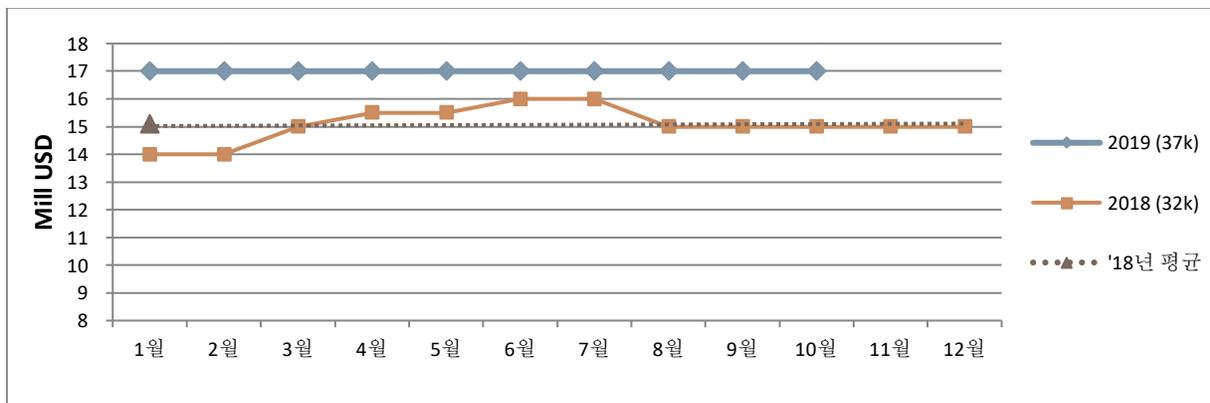
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AZUL INTEGRA	203,272	2004	JAPAN	B&W		16.5	Chinese buyers (Shandong Shipping), DD due end of '19
BC	LOWLANDS BRILLIANCE	169,631	2002	KOREA	B&W		10.8	S. Korean buyer, SS/DD due early 2020
BC	CHANCE	75,926	2004	JAPAN	B&W		9.5	Undisclosed buyer, SS passed
BC	VITASPIRIT	74,269	2001	JAPAN	B&W		7.25	Chinese buyer, DD passed. (old sale)
BC	BOREAL	74,181	2002	JAPAN	B&W		7.2	Greek buyers (Bright Navigation) DD due early 2020
BC	LITTLE PRINCE	74,133	2001	JAPAN	B&W		6.7	Greek buyers (Bright Navigation)
BC	SBI COUGAR	63,592	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	19.4	Chinese buyers (China Minmetals Corp.), BWTS fitted)
BC	SBI PUMA	61,542	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	18.5	
BC	UNIVERSAL BALTIMORE	56,801	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.2	Chinese buyer
BC	RIBBON	53,400	2005	JAPAN	B&W	C 4x31t	8.9	South East Asian buyer
BC	ODISSEUS	51,187	2003	CHINA	B&W	C 4x30t	5.5-5.75	Chinese buyer
BC	HARVEST RISING	46,678	1996	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	4.3	Chinese buyer
BC	SEAS 11	37,205	2013	CHINA	WART	C 4x30t	22.35	Dutch buyer, no BWTS
BC	SEAS 5	37,205	2012	CHINA	WART	C 4x30t		
BC	OCEAN EXPORTER	28,461	2002	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	4.95	Chinese buyer, off market deal
BC	IDSHIP BULKER (logger)	28,361	2008	JAPAN	B&W	C 4x31t	7.8	Far Eastern buyer, Taiwanese financier driven sale



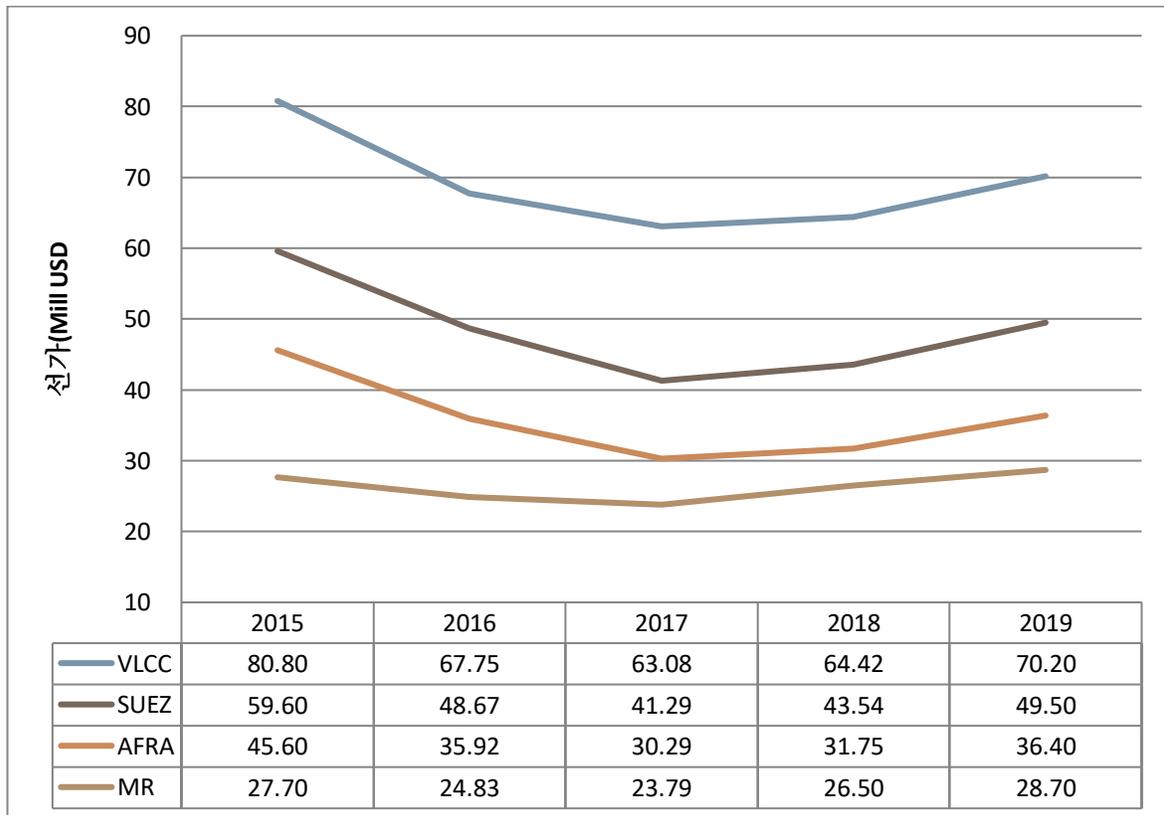
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	70.20
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.97%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.50
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.69%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	36.40
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	14.65%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.70
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	8.30%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	10.98
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.75%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

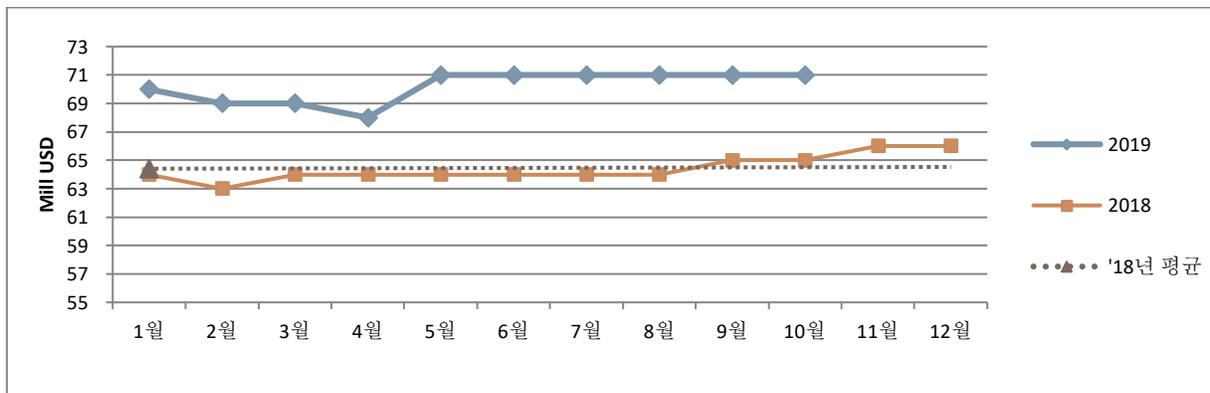




III. TANKER

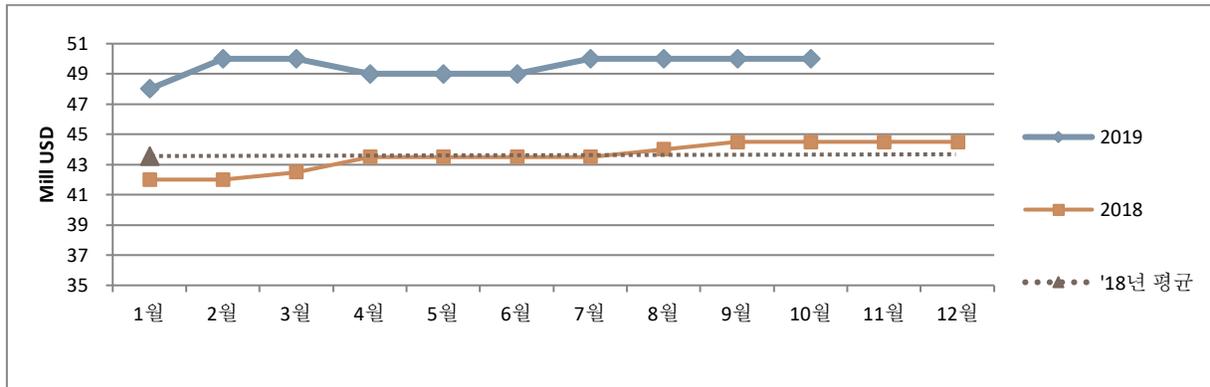
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00			70.20
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	9.2%			9.0%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.00			49.50
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%	13.6%	12.4%	12.4%			13.7%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	38.00			36.40
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%	18.8%	18.8%	22.6%			14.6%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	29.00			28.70
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	-3.3%	0.0%			-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%	7.4%	7.4%			8.3%
	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	10.75	10.75			10.98
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.3%	0.0%			-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%	-4.3%	-6.5%	-4.4%			-6.8%
	2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	65.00	66.00	66.00	64.42
		SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	44.50	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	31.00	32.00	33.00	31.75
MR		25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.75	26.00	27.00	27.00	27.50	27.50	26.50	
CHEM		13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.25	11.00	11.00	11.77	

VLCC-310K

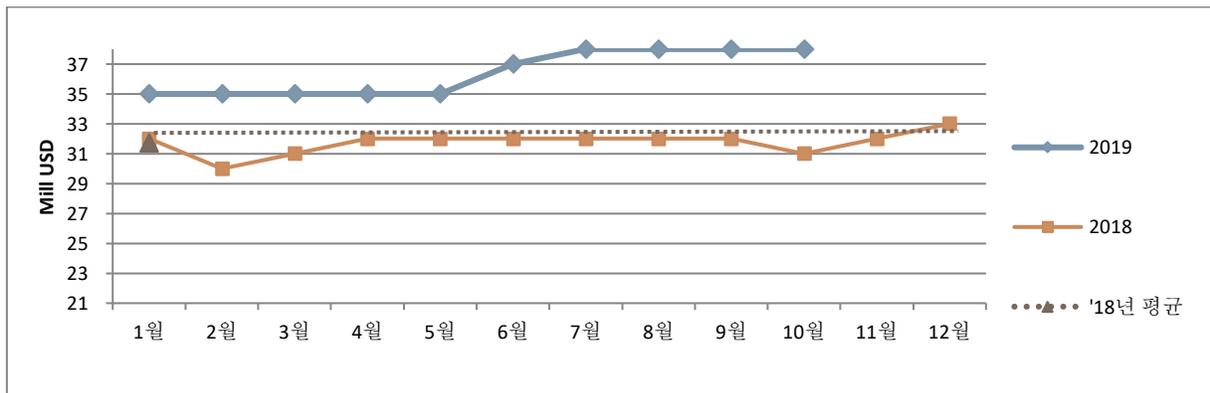


III. TANKER

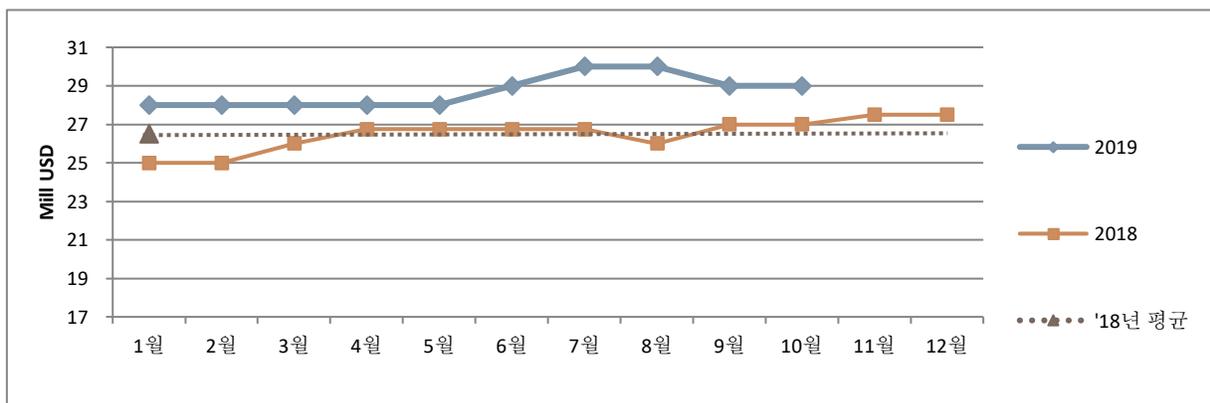
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	HAPPY CENTURY	105,322	2001	JAPAN	SULZ		12.5	Turkish buyers (Karadeniz)
TANKER	GULF COBALT	74,999	2009	KOREA	B&W		17.8	Undisclosed buyers
TANKER	GULF CRYSTAL	74,999	2009	KOREA	B&W		17.8	
TANKER	SEA HALCYONE	47,087	2001	JAPAN	B&W		8.3	Undisclosed buyer
TANKER	SEARAMBLER	39,551	2001	KOREA	B&W		7	Russian buyer
OIL /CHEM	LONE STAR	47,355	2002	CROATIA	B&W	2&3	7.85	S. American buyer
OIL /CHEM	FPMC 18	46,829	2009	CHINA	B&W	3	11	Singaporean buyers (Winson Oil)
OIL /CHEM	BUNGA LUCERNE (stst)	19,991	2012	JAPAN	B&W		16	Vietnamese buyer
OIL /CHEM	BUNGA LOTUS (stst)	19,991	2012	JAPAN	B&W		16	
OIL /CHEM	ROYAL EMERALD	13,102	2006	KOREA	YAN		6.1	Vietnamese buyer
OIL /CHEM	BUNGA ASTER	37,961	2010	KOREA	B&W	2	93.5-7eb	Danish buyer
OIL /CHEM	BUNGA ANGELICA	37,961	2010	KOREA	B&W	2		
OIL /CHEM	BUNGA ANGSANA	37,961	2010	KOREA	B&W	2		
OIL /CHEM	BUNGA AZALEA	37,961	2010	KOREA	B&W	2		
OIL /CHEM	BUNGA ALLIUM	37,961	2010	KOREA	B&W	2		
OIL /CHEM	BUNGA AKASIA	37,961	2009	KOREA	B&W	2		
OIL /CHEM	BUNGA ALAMANDA	37,961	2009	KOREA	B&W	2		



III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CONTI CHAMPION	100,948	2005	KOREA	SULZ	8073	TEU	25	Greek buyer
CONT	LEDA TRADER	33,917	2000	GERMA NY	B&W	1886	TEU	6	Indonesian buyers (Meratus)

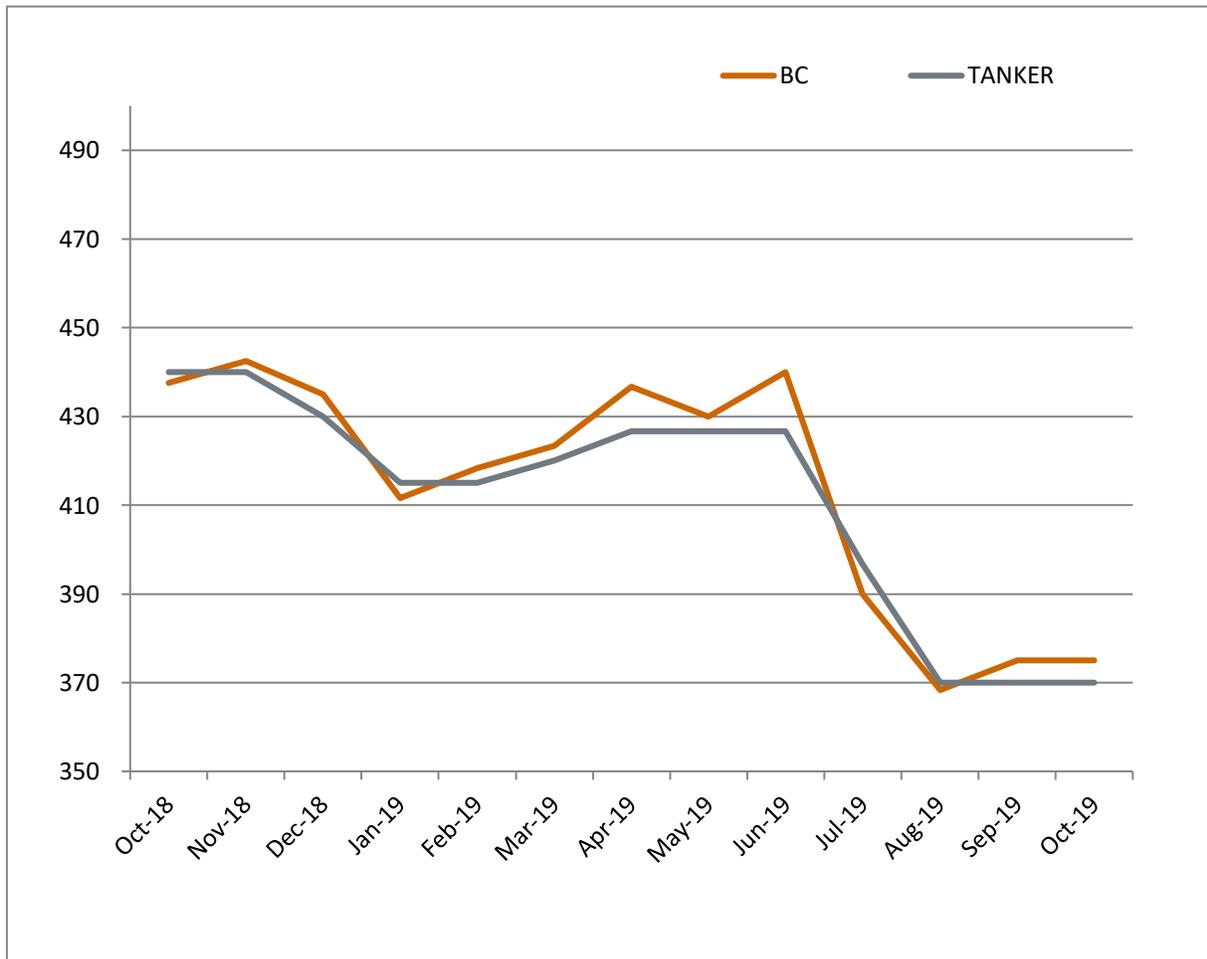


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 10 월	2019 년 10 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	403.67	-6.8%	440.00	370.00	0.0%	-15.9%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	406.83	-7.7%	437.50	375.00	0.0%	-14.3%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



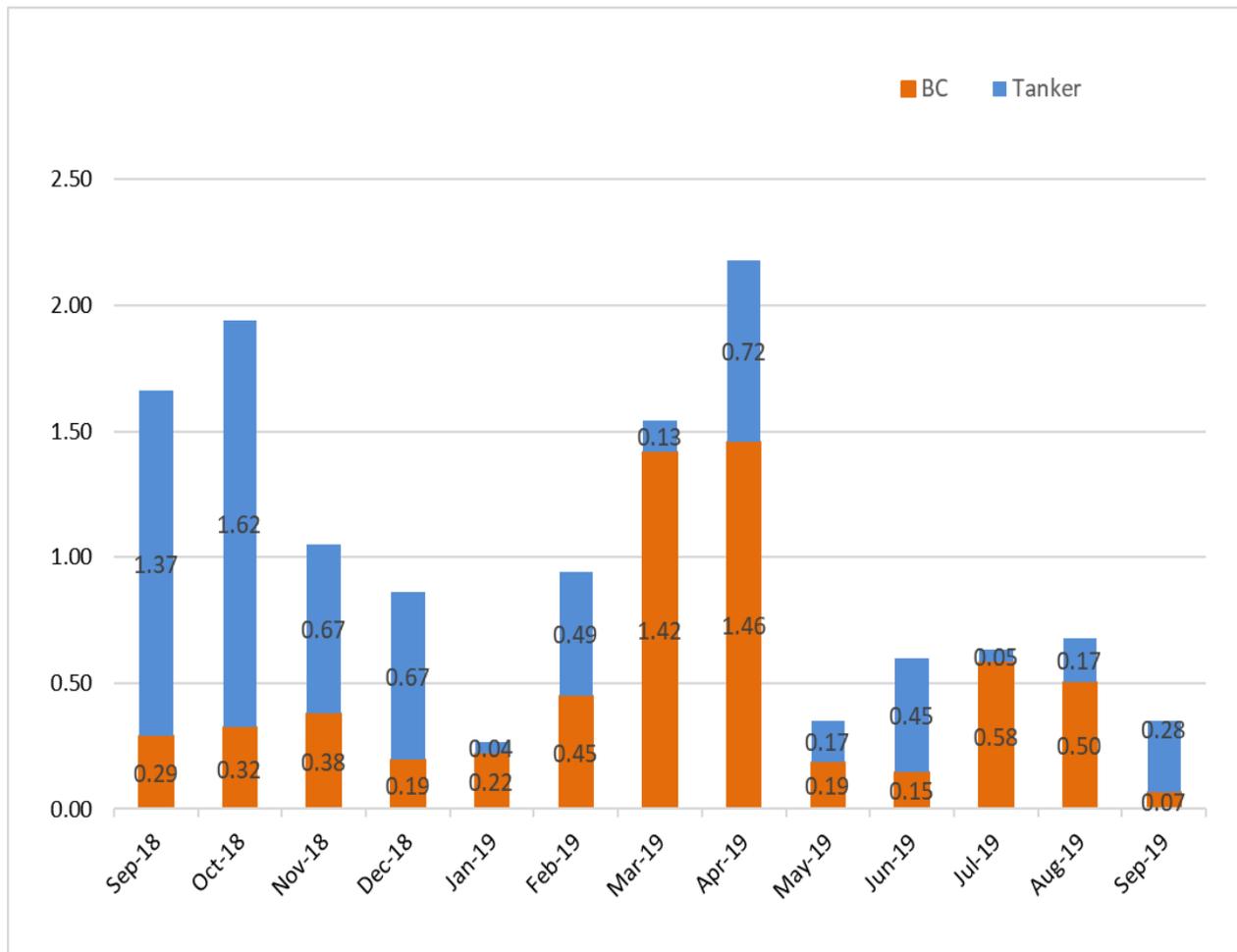


IV. DEMOLITION

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	2.51	12.0%	63	32.3%	1.37	15	0.28	-79.3%	7	-53.3%
BC	4.20	112	5.03	119.6%	87	77.7%	0.29	9	0.07	-77.7%	4	-55.6%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

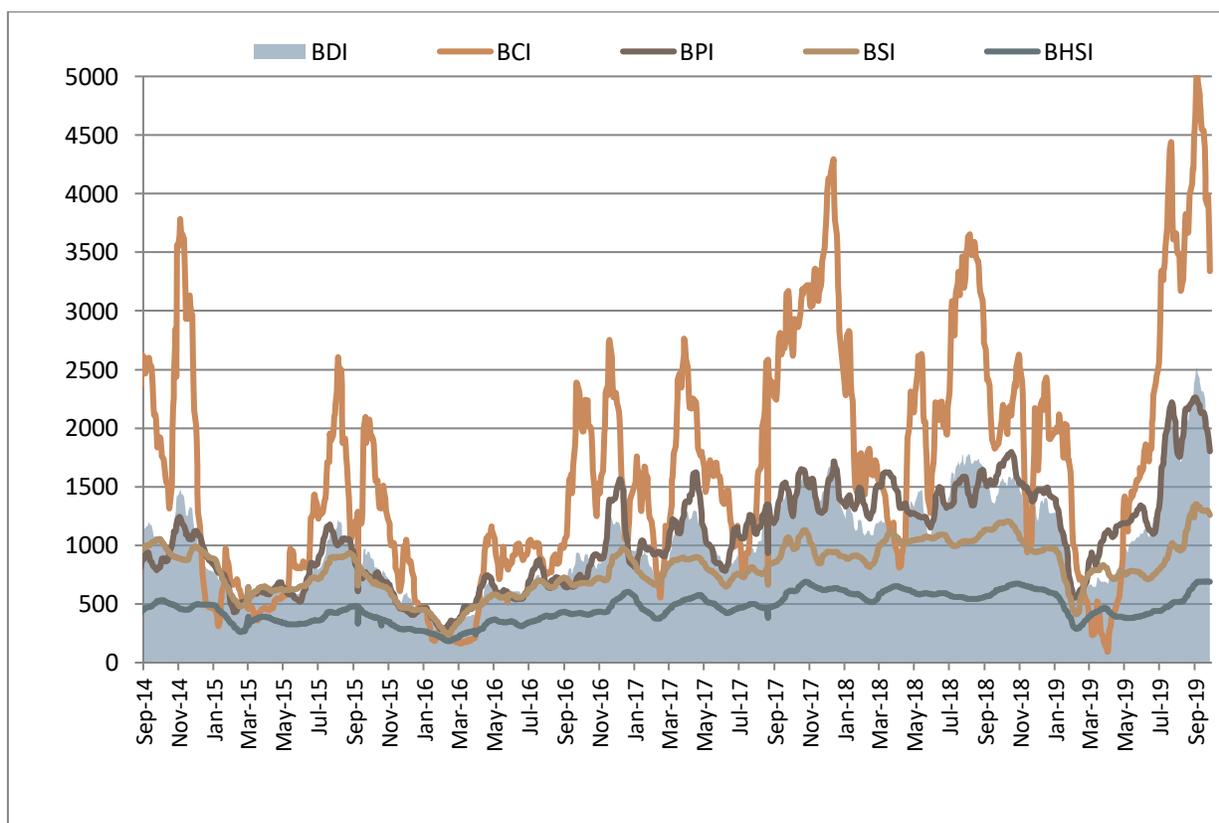
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	LILY QUEEN	14,080	5,732	1995	POLAND	B&W	380	INDIA or BANGLADESH(option)



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-09-27	2019-09-20	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1857	2131	▼-274.00	2518	290
BCI	3338	3952	▼-614.00	5043	92
BPI	1804	2013	▼-209.00	2262	282
BSI	1260	1300	▼-40.00	1351	243
BHSI	690	692	▼-2.00	692	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	461.50	▼-72.00	401.00	▲10.00	422.00	▼-57.50
IFO180	503.50	▼-64.00	431.50	▼-15.00	479.50	▼-78.00
MGO	605.00	▼-11.50	580.50	▼-22.00	635.50	▼-36.50
LSMGO	603.00	▼-14.00	578.50	▼-37.00	-	-

❖ 기준일 : 9 월 27 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-09-27	2019-09-20	CHANGE
미국 달러	1199.10	1195.10	▲4.00
일본 엔(100)	1112.13	1106.22	▲5.91
유로	1309.36	1320.05	▼-10.69
중국 위안	168.35	168.43	▼-0.08

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 마이너스 금리

저금리 상황에서 물가상승률이 더 높은 경우 실질금리가 마이너스로 나타나는 것을 말한다.

예금이나 채권 등에서 실질적으로는 금리의 혜택을 볼 수 없는 것을 말한다. 예를 들어 저축성 예금의 경우 은행에 돈을 예치해 두더라도 저금리로 인해 돈을 찾을 때쯤에는 물가상승률이 더 높아 실질금리가 마이너스로 나타나는 경우가 해당된다. 2000년대 이후 저금리시대로 급속히 진행됨에 따라 2~3%대의 금리를 받게 되는 상황에서 4% 이상의 물가상승률이 이어진다면 실제적으로는 -1% 이상의 마이너스 금리가 되는 상황이 되는 것이다.

채권의 경우에는 채권을 표면이자 없이 액면가보다 높은 가격에 발행하는 것을 '마이너스 금리'라 한다. 이는 만기에 받을 돈보다 더 돈을 주고라도 채권을 사는 것으로, 경제위기 때 미국이나 독일 국채와 같은 안전자산으로 수요가 몰릴 경우 발생한다. 투자자는 채권 가격이 더 오를 경우 유통시장에서 웃돈을 받고 팔아 차익을 얻을 수 있다. 마이너스 금리임에도 불구하고 투자자들이 국채를 매입하는 것은 손해를 감수하면서까지 자금을 안전자산에 맡기는 것으로, 그만큼 금융시장이 불안하다는 의미를 내포하고 있다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 “왜 마이너스 금리인가”

독일 10년 만기 국채수익률이 마이너스 0.7%까지 하락했다. 만기까지 보유하면 매년 0.7%씩 자산가치가 줄어든다. 독일만이 아니다. 세계 채권시장 14조 달러의 4분의 1이 마이너스 금리 채권이다. 마이너스 금리는 일본과 유럽의 일이지만 다른 나라도 '강 건너 불구경'이 아니게 되었다. 마이너스 금리는 인류가 처음 겪는 일이다. 금리는 체온처럼 경제의 변화를 반영하는데, 그렇다면 경제에 어떤 변화가 온 것일까. 이런 변화는 일시적인가 아니면 구조적인가.

금리가 마이너스 될 수 있다는 건 경제학자 새뮤얼슨(P.Samuelson)이 1958년에 언급한 바 있다. 이에 따르면 장기적으로 인구증가율과 금리가 같을 수 있다고 보았으며, 이를 '생물학적 금리'라고 불렀다. 인구가 감소하면 금리도 마이너스가 된다. 너무 단순한 모형이라 현실에 적용하기에 무리가 있지만, 공교롭게도 마이너스 금리로 접어든 일본과 유럽은 인구감소를 걱정하는 사회이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

실제로 국제통화기금(IMF)은 새뮤얼슨이 정의한 '생물학적 금리'를 구해보았다. 선진국은 중간값이 마이너스 0.6%이며 동유럽은 마이너스 0.4%, 중동과 북아프리카는 1.7%다. 우리나라는 마이너스 0.9%로 조사 대상 34 개국 중 일본, 이탈리아, 독일, 그리스, 스페인 정도만 우리보다 낮다. 인구가 전반적으로 저금리 압력으로 작용하고 있음을 볼 수 있다.

금리를 저축과 투자의 관점으로 볼 수 있다. 저축이 투자보다 많으면 금리가 하락하는데 초과 정도가 심하면 이론적으로 마이너스가 될 수 있다. 최근의 수명 연장과 기술 혁신은 저축 초과, 즉 저축을 늘리고 투자를 줄이는 방향으로 이끌고 있다.

수명이 길어지면 지금 지출하지 않고 미래 지출을 위해 저축하려 한다. 돈을 지금 사용하지 않고 미래로 이연하는 데 따른 대가를 '시간 선호'라 하여 금리로 보상받는데, 수명이 너무 길어지면 현재 돈보다 미래 돈을 좋아하는 '역(逆) 시간 선호'가 발생하여 금리가 마이너스될 수 있다.

한편 기술 혁신은 자본을 덜 쓰는 방향으로 진행되기 때문에 투자 수요를 줄인다. 과거에 자동차 100 대를 생산했다면, 이제는 50 대 생산하고 네트워크를 활용해 공유하면 된다. 기술 혁신이 자본의 회전율을 높이면 자본 스톡(stock)에 대한 투자가 줄어든다. 초(超) 수명으로 '역시간 선호'가 발생하는 상황에서 네트워크 중심의 기술 혁신으로 투자 수요가 줄면 금리가 구조적으로 낮아질 수 있다.

금리가 마이너스여도 채권을 사는 이유는 뭘까? 마이너스 금리라도 더 하락하면, 예를 들어 마이너스 0.2%에서 마이너스 0.7%로 하락하면, 채권가격 상승으로 돈을 번다. 최근 유럽채권 투자자들이 높은 수익을 얻은 이유다. 또 하나, 운용기관들은 성과를 벤치마크(채권 기준지수)에 대비해서 평가하는데 여기에 장기 국채가 많이 들어 있다. 따라서 벤치마크 성과에서 크게 벗어나지 않으려면 금리가 마이너스라도 벤치마크 채권 구성과 비슷하게 보유해야 한다.

마이너스 금리에서 계속 더 내려가는 데는 한계가 있다. 더 내려가면 채권 대신 '금리 0%의 현금'을 보유하면 된다. 다만 현금을 거액 보관하려면 '보관·안전·수송·보험'에 따르는 비용을 지불해야 한다. 비용은 보관 금액이 커질수록 줄어들기는 하지만 대략 연 0.5~1%에 이른다고 하니, 마이너스 금리가 이 현금보관 비용을 초과해서 내려가기는 쉽지 않을 것이다.

현재 마이너스 금리는 경기 순환전 요인 이외에 초수명과 기술 혁신이라는 추세적 요인이 내재해 있다. 이들은 인류가 처음 겪는 구조적 요인이어서 당분간 초저금리를 탈출하기 어려워 보인다. 우리나라 역시 고령화와 인구 감소로 구조적인 초저금리 대열에 가담할 가능성이 크다. 8 월 소비자물가가 통계 작성 이후 처음으로 마이너스가 되었는데 금리도 새로운 세계를 볼 지 모르겠다.

[출처: 한국일보, 2019.09.16]



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)