



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.269

Updated October 08, 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	14
Key Indicators	17
STL News & Information	19
Contact Information	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 中 조선 강국 도약, 치열해지는 한·중·일 LNG 선 시장 경쟁

중국이 LNG(액화천연가스)선 건조 기술 추격 속도를 높이며 조선 강국으로 약진하고 있다. 이에 조선업계 내 한·중·일 경쟁이 더욱 뜨겁게 가열될 전망이다.

KOTRA의 '조선 강국 도약 꿈꾸는 중국...LNG 선, 한중일 경쟁 가열' 보고서에 따르면, 중국 정부의 석탄을 천연가스로 전환하는 정책 추진으로 천연가스 소비가 급격히 증가하고 있다. 특히 2018년 수입량은 2015년 대비 174.5% 증가한 2천 400만 톤으로 중국 천연가스 공급량은 전체의 53%를 차지한다. 2025년에는 연간 9천 500만 톤에 달하는 수입으로 일본을 제치고 세계 최대 LNG 수입국이 될 것이라는 전망이다.

LNG 선은 영하 163도의 LNG를 운반하는 국제 운송수단이다. 중국은 LNG 수입의 대외 적재 의존도가 60%를 넘기 때문에, 외국 선주나 조선사가 정치적 혹은 경제적인 목적으로 수송을 중단하게 되면 고립무원의 상태가 된다. 이에 중국 국무부는 2014년부터 국가 에너지 안보 차원에서 자국의 해운업 및 선박 산업 제고를 위한 방안들을 추진하고 있다. 2020년까지 중국은 대형 LNG 선 30척 이상을 보유한 선단을 형성하고 향후 10년간 50~100척을 늘릴 것으로 예상된다.

이에 중국의 LNG 선 건조 기술은 급격한 진전을 이뤘다. 2008년 4월 후동중화조선이 자국 조선업계 최초로 대형 LNG 선인 'DAPENGSUN'를 건조한 이후, 2015년 1월 자체 설계한 'PAPUA'호를 수출했다. 2017년 6월에는 러시아와 50억 위안 이상의 건조 합의 계약을 체결했고, 2018년 2월에는 한국의 독점을 깨고 1만 8천 600㎡의 세계 최대 LNG 벙커링 셔틀을 수주했다.

또한 2019년 4월에는 노르웨이 선박분류협회인 DNV GL과 2020년까지 27만㎡급 LNG 선 연구 개발을 완료하기로 합의했는데, 이는 삼성중공업이 2007년 건조한 26만 6천㎡급의 '모자(Mozah)'호를 제치고 세계 최대 LNG 선이 될 전망이다.

중국선박공업협회의 자료에 따르면 글로벌 대형 LNG 선 시장의 국가별 경쟁구도는 2018년을 기준으로 한국이 수주량 점유율 70%, 일본이 21%, 중국이 9%를 기록했다. 그러나 전세계 조선 시장 점유율을 살펴보면 한국과 일본이 각각 25%, 중국이 43%다.

KOTRA 류빈 중국 무역관은 "과거엔 일본이 조선업계를 주도했지만, 한국이 조선 강국으로 부상했고, 중국도 조선 강국으로 도약하면서 글로벌 경쟁구도가 변화했다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

“최근 조선업계에서 열세에 놓인 일본은 중국과 적극적인 합작으로 한국을 견제하고 있으며, 중국은 정부 주도하에 대형 조선사 인수합병과 투자규모를 확대하는 추세”라고 전한 류 무역관은 “한국은 강점을 보유한 LNG 선 관련 기자재와 부품 납품 등으로 중국 시장을 개척할 필요가 있다”고 말했다.

2. 3 개월후 규제앞서 저유황유 사용 '선박 탱크 세정' 절실

저유황유 사용을 위해 선박 탱크 세정이 긴요하다는 지적이다. KMI 안영균 전문연구원에 따르면 세계 해운시장은 2020년 1월 시행되는 국제해사기구(IMO)의 SOX 규제를 앞두고 있다. 해운기업들은 현재 규제 대응책으로 규제 적합유 확보, 화주와의 연료유 할증료(BUNKER ADJUSTMENT FATOR · BAF) 교섭 및 연료 탱크 세정 등 다양한 방안을 강구하고 있다.

전례가 없던 선박 연료 대전환을 맞이하게 되는 해운기업들 중 2019년 7월 이후 연료 탱크 세정을 시작한 선사들이 나타나고 있다. EU 지역에서는 SOX 규제에 대비해 7월 이후 운항 선박의 탱크 세척을 순차적으로 실시하는 선사들이 등장하고 있다.

SOX 규제에 대응하기 위해서는 준비기간을 포함해 장기간이 소요되는데, 일부 선사들은 2020년 직전 상황이 큰 폭 등락할 것을 예상해 규제 시작 반년 전부터 여유 있게 저유황유로의 전환 작업을 시작했다.

탱크 세정 작업을 미리 완료한 선박은 2020년 초 SOX 규제 발효 이후 즉각적인 투입이 가능하다. 기존 고유황유가 부착돼 있는 탱크를 세척하지 않고 저유황유를 급유할 경우 슬러지 등이 발생해 엔진 고장이 발생할 우려가 있다.

선박 조기 세정을 실시하는 선사들은 선박 탱크 세척을 진행할 때 황 성분 0.1% 함유 저유황 마린가스 오일(MARINE GAS OIL)을 활용하고 있다. 연료탱크 속 고유황 C 중유, 벙커 C 유는 펌프로 최대한 흡입해도 흡입할 수 없는 연료가 탱크 바닥에 일정량 남아있다.

펌프를 사용한 흡입 세정 이후 탱크 저부에 남아 있는 고유황유를 저유황 MGO 로 희석시키고 혼합 안정성을 유지할 경우 국제 환경규제에 부합할 수 있다. 탱크 세정을 위해 선사는 체계적으로 스케줄을 관리할 필요가 있다. 세정이 완료된 탱크에는 규제 개시 이전부터 황 성분 0.5% 이하의 저유황유를 급유해 탱크 내부를 저유황 상태로 유지하게 된다.

I . ISSUE & TREND

세정작업은 1 개 탱크 당 일반적으로 16~17 일 걸리고, 척당 4 개의 탱크를 갖춘 재래 화물선은 40~50 일이 소요된다. 세정이 되지 않아 고유황유가 탱크에 남아 있으면 2020 년 1 월 이후 저유황유 급유가 불가능하므로, 이제 4 개월 남짓 남은 상황에서 선사들은 1 척씩 착실히 세정해가는 스케줄 관리가 필요하다.

선사는 탱크 세정 비용을 BAF 에 반영해 세정비용 일부를 화주와 분담한다는 계획이다. 선사들은 화주와 10 월 이후의 운임 및 저유황유 사용 시 발생하는 BAF 에 관한 협상을 진행 중에 있다. 현재 탱크 세정 비용과 관련된 조항을 용선계약서에 반영해 화주와의 합의를 완료한 선사들이 다수 있다. 슬러지 분산제는 선주·선사가 부담, MGO 등을 활용하는 세정 비용은 화주가 부담하고 있는 추세이다.

3. 한국형 LNG 화물창 'KC1', 프랑스 독점구도 깬다

한국 조선업계가 공동 개발한 한국형 LNG 화물창 'KC-1'이 액화천연가스(LNG) 운반선 적용 실적을 늘려가고 있다.

SM 그룹 등 국내 선사가 발주한 LNG 선을 중심으로 실적을 확대하면서 GTT 가 독점한 LNG 화물창 시장 지위를 확대 중이다. GTT 화물창 대체는 당장은 어려워 보이나 국산화될 경우 원가 절감 측면에서 큰 힘을 발휘할 전망이다.

지난 1 일 조선업계에 따르면 삼성중공업은 최근 SM 그룹 계열사 대한해운에 'SM 제주 LNG' 1 호선을 인도했다. 이 선박은 대한해운이 지난 2017 년 9 월 삼성중공업에 발주한 LNG 선이다. 통영 LNG 기지에서 제주까지 천연가스를 운반하게 된다. 특히 제주 LNG 1 호선은 그동안 만들어졌던 LNG 선과는 그 의미가 다르다.

이 선박은 한국가스공사가 대주주인 KLT(케이씨엘엔지테크)와 국내 조선 빅 3 (현대중공업·삼성중공업·대우조선해양)가 개발한 한국형 LNG 화물창 KC-1 이 적용됐기 때문이다. 국내 빅 3 는 프랑스 GTT 사가 보유한 LNG 화물창 독점기술을 대체하기 위해 KC-1 등 한국형 화물창 개발에 몰두해왔다. 이에 따라 지난 2014 년 KC-1 개발을 완료한 뒤 2015 년에는 실증선 실적을 쌓게됐다.

KC-1 기술을 활용하면 LNG 선 한 척을 건조할 때마다 GTT 에 내는 LNG 선 선가 5%(약 110 억원)의 로열티(기술료)를 내지 않아도 된다. KC-1 기술료는 GTT 기술료인 5%의 절반 이하 수준으로 나타났다.

I . ISSUE & TREND

대형 LNG 선 한척의 가격이 2260 억원 수준인 점을 감안하면 그동안 지출했던 기술료 110 억원 대비 지출은 40 억원 수준밖에 되지 않는다. 따라서 LNG 선 건조 원가 절감 등 수익성을 극대화할 수 있을 전망이다.

조선업계 관계자는 "KC-1 이 GTT 의 독점 시장에서 지위를 키울 경우 한국 LNG 선 건조 수익성 확보 효과는 상당할 전망"이라며 "KC-1 이외 솔리더스·KCS·하이맥스 등 국산 화물창이 확대될 경우 GTT 일방적 독점 시장 지위력도 힘을 잃을 것"이라고 전망했다.

4. 1200 원 맴도는 원·달러 환율..."원화=약세통화" 굳어지나

글로벌 금융시장에서 'R(RECESSION·경기침체)'의 공포감이 높아지고 있는 가운데, 약세(원·달러 환율 상승) 기조를 벗어나지 못하고 있는 원·달러 환율에 대한 우려가 커지고 있다.

전문가들은 한국 경제 전망을 불안하게 보는 글로벌 금융시장의 시각이 원화 약세 기조를 형성하고 있다고 보고 있다. 통화가치의 약세시조가 굳어지면, 자본차익을 기대하기 힘들어지는 외국인 투자 자금 이탈 가능성이 높아진다. 원·달러 환율이 상승하면 수출단가가 높아져 수출 실적 회복에 도움이 되는 측면이 있지만, 최근에는 이런 효과가 거의 발생하지 않아 실물경기 개선의 단초가 보이지 않는다는 분석이 나온다.

지난 5 일 조선비즈가 한국은행 경제통계시스템을 통해 분석한 결과, 원화는 하반기 중(7 월 1 일~10 월 2 일) 세계 주요 11 개 신흥국(비기축통화국) 통화 가운데 미국 달러화 대비 통화가치 하락폭이 3 번째로 큰 것으로 나타났다.

통화가치 하락폭이 가장 큰 통화는 브라질 헤알화(-6.48%)였고, 남아프리카공화국 랜드화(-6.42%)가 2 번째로 절하폭이 컸다. 이는 원화에 대한 평가 절하가 경제상황이 극도로 불안한 브라질, 남아공 수준이라는 의미다.

한국의 원화는 미국과 무역갈등을 빚고 있는 중국의 위안화(-3.77%)보다 절하폭이 컸고, 글로벌 교역둔화 직격탄을 맞아 2 분기 국내총생산(GDP) 성장률이 전분기 대비 3.3%(연율 기준) 감소한 싱가포르의 싱가포르달러(-1.96%)보다도 약세 수준이 강한 것으로 나타났다. 대(對) 중국 경제 의존도가 높고, 수출 중심 경제구조인 대만의 대만달러는 원화와 달리 하반기 중 소폭이나마 강세(0.09%) 기조를 나타내고 있다.

I . ISSUE & TREND

올초 달러 당 1,110 원대에서 거래됐던 한국의 원화는 연중 지속적으로 상승세를 나타냈다. 1 분기 GDP 성장률이 마이너스(전기비 -1.4%)로 발표된 지난 4 월말부터는 1,160 원 위로 올라섰고, 중국 위안화가 달러 당 7 위안 이상으로 절하된 8 월 초부터는 달러 당 1,200 원 수준으로 튀어 올랐다. 미국 재무부가 중국을 환율 조작국으로 지정한 8 월 중순에는 1,220 원대까지 치솟았다.

미국과 중국 사이의 무역협상이 시작된 9 월 이후에는 환율이 달러 당 1,200 원 아래로 내려오기는 했지만, 1,190 원 밑으로 더 내려가지는 않는 상황이다. 외환시장 관계자들은 달러 당 1,190 원 초반에서는 추가 하락에 대한 강한 거부감이 감지된다는 반응을 보이고 있다.

지난 4 일 서울 외환시장에서 달러·원 환율은 장 중 10 원 이상 하락하기도 했지만, 결국 전날 대비 9.2 원 하락한 1196.8 원에서 거래를 마쳤다. 외환시장 관계자는 "디플레이션 우려가 나올 정도로 경기침체에 대한 우려가 큰 상황에서 원·달러 환율이 더 내려가기는 부담스럽다는 정서가 강해 장 막판에 원화 매도 주문이 좀 나왔다"고 했다.

전문가들은 최근의 원화 약세에 대해 한국 경제 전망을 불투명하게 바라보는 글로벌 투자자들의 시각이 반영된 것으로 분석하고 있다. 경상수지 흑자, 외환보유액 보유 수준 등은 양호한 수준이지만, 한국 경제 성장이 불투명하다는 전망에 힘이 실리는 것이 불안 요인으로 작용하고 있다는 얘기도.

블룸버그에 따르면, 주요 11 개 글로벌 IB 의 올해와 내년 성장률 전망 평균치는 8 월초 각각 2.3%, 2.4%였지만, 최근에는 1.9%, 2.0%로 내려간 것으로 알려졌다. 올해와 내년 성장률 전망치가 점점 내려갈 정도로 한국 경제 펀더멘탈에 대한 우려가 커지고 있는 게 원화를 약세로 이끌고 있다고 볼 수 있다. 국내에서도 LG 경제연구원이 내년 성장률 전망치를 1.8%로 전망할 정도로 국내 경기에 대한 우려가 커지고 있다.

전통적으로 원화 약세는 수출 등 실물경기를 측면지원하는 기능을 했다. 그러나 최근에는 이런 선순환이 잘 일어나지 않고 있다. 원·달러 환율은 지난 6 월부터 본격적인 상승 흐름을 탔지만, 월별 수출 실적은 6 월 이후 6 달 연속 두 자릿수 감소세를 나타내고 있다. 반도체·석유화학 등을 제외한 나머지 주력 산업의 경쟁력이 저하된 탓이다.

원화 약세가 장기화되는 것은 바람직하지 않다는 진단도 나온다. 글로벌 금융시장에서 원화가 약세통화로 인식되는 상황이 고착되면, 금융시장 불안이 실물경기 위축을 증폭시키는 악순환이 나타날 수 있다는 이유에서다.



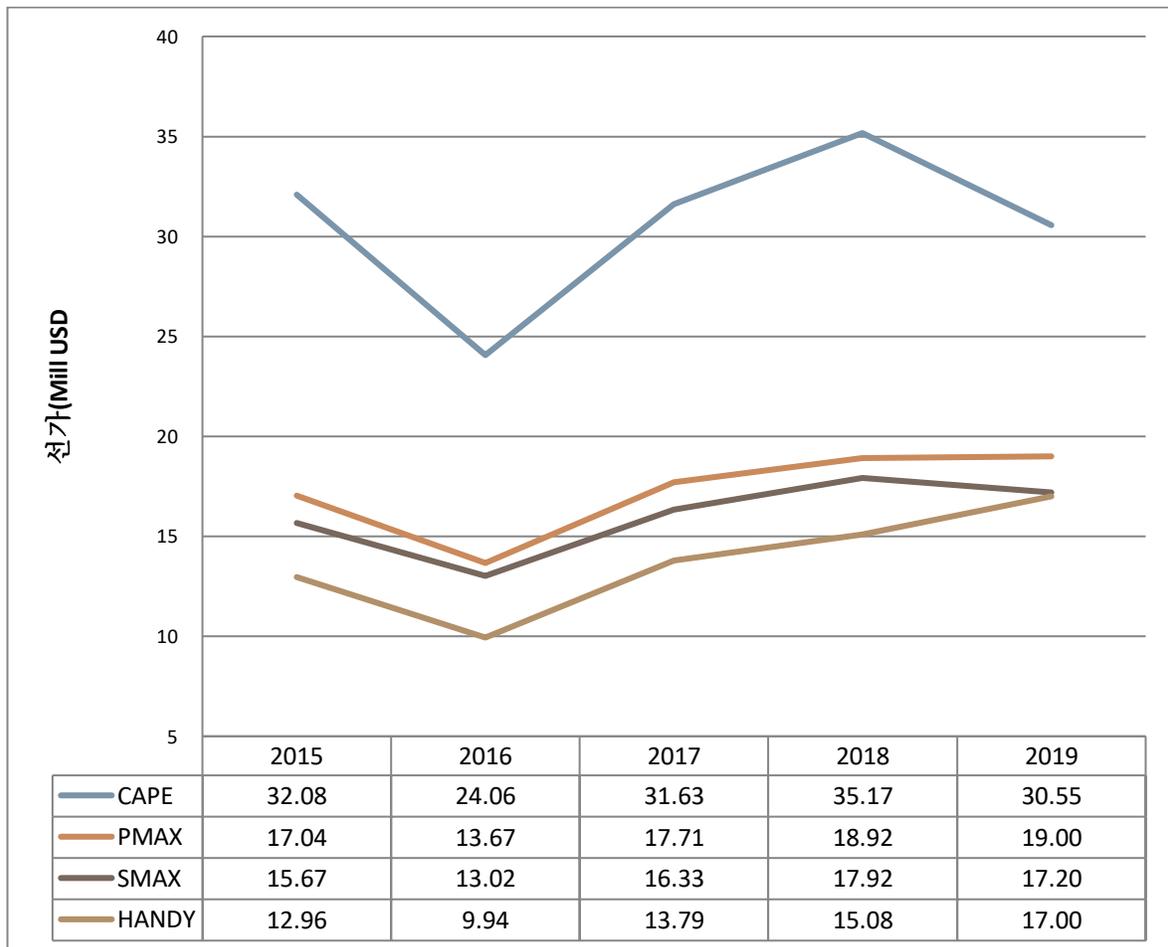
II . BULK CARRIER

(◆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	17.20
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.02%
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)

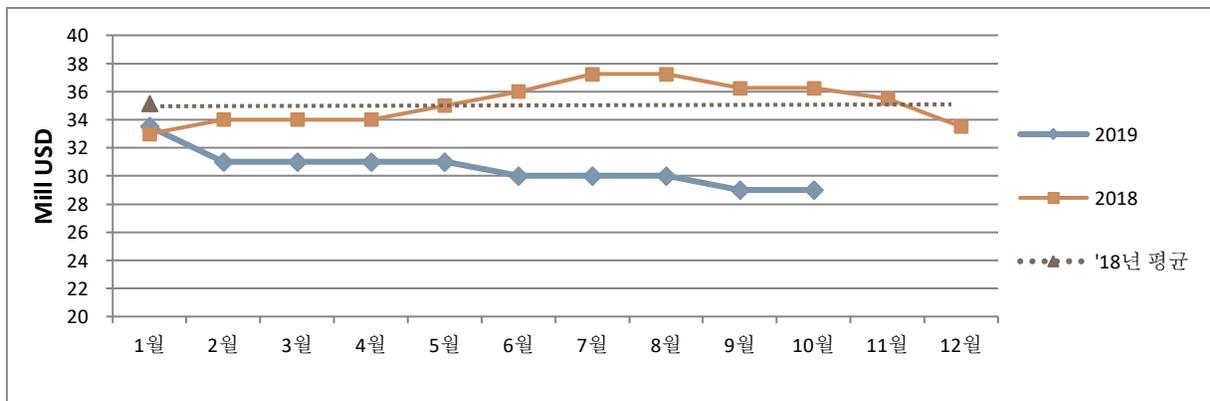




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	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	17.00			17.20
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	-2.9%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-2.8%	-2.8%	-5.6%			-4.0%
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	

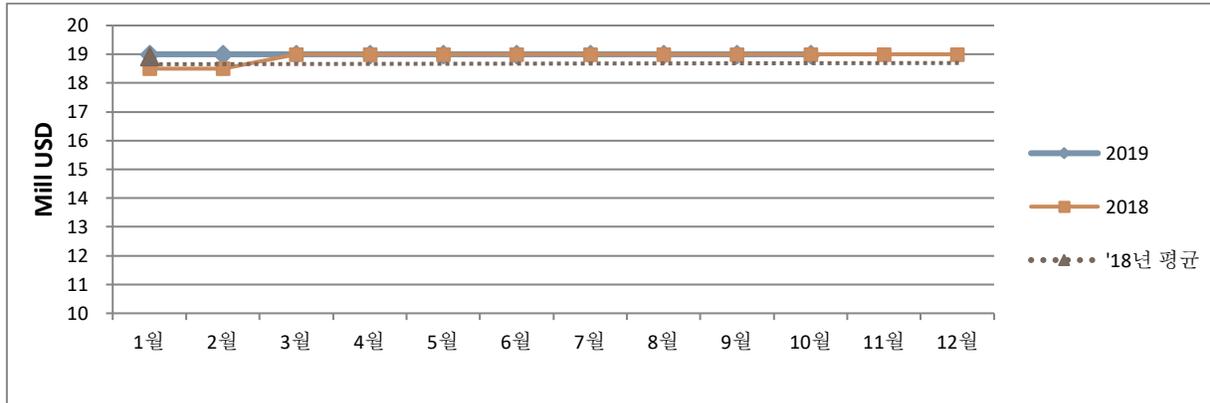
□ Cape



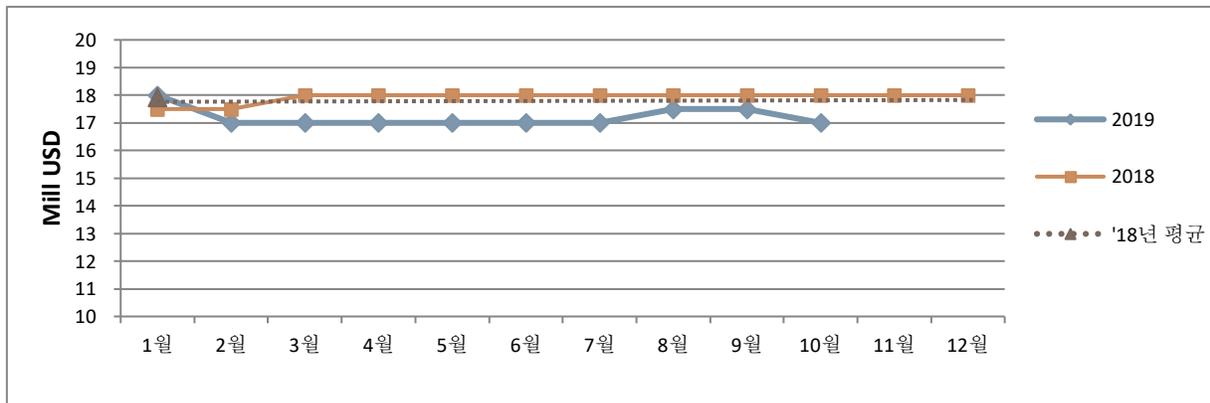


II. BULK CARRIER

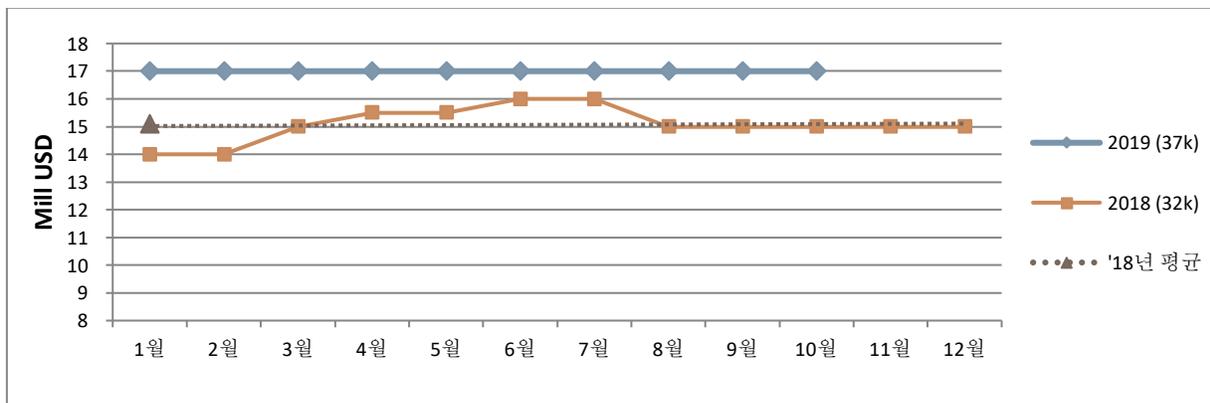
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	DOLCE	76,565	2007	JAPAN	B&W		11.5	Greek buyer (Swissmarine)
BC	GENCO THUNDER	76,499	2007	CHINA	B&W		10.4	Greek buyer (Monte Nero Maritime)
BC	UNIVERSAL BARCELONA	56,729	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.2	Chinese buyer
BC	LOWLANDS SCHELDT	33,178	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	10.5	Undisclosed buyer
BC	ANODOS (log fitted)	29,409	2000	CHINA	SULZER	C 4x30 t	4.25	Chinese buyer
BC	SEACLIFF	28,343	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.8-7.75	Chinese buyer, SS/DD due end '19, BWTS fitted
BC	GAZI	23,829	1995	JAPAN	B&W	C 4X25T	2.7	Chinese buyer, SS/DD due May '20
BC	ANNELISA	18,673	2008	JAPAN	B&W	C 3x30.5t	8	Turkish buyer
BC	BARU SATU (open hatch)	16,190	2001	JAPAN	MITSU	C 4X30.5t	10.85	Undisclosed buyer



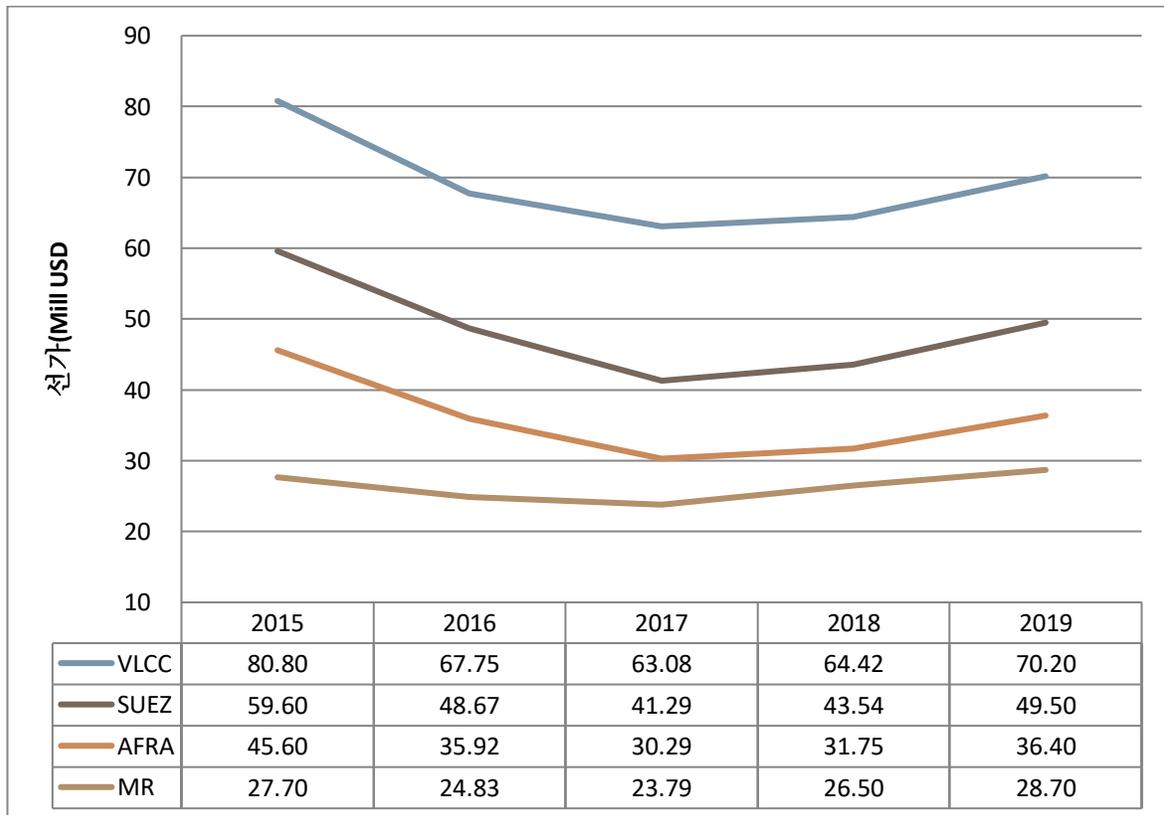
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	70.20
	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 : %)

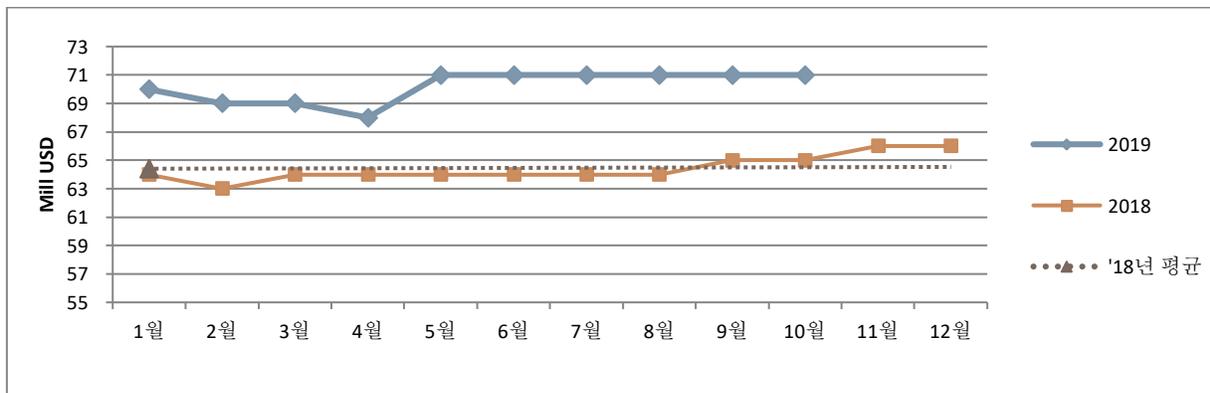




III. TANKER

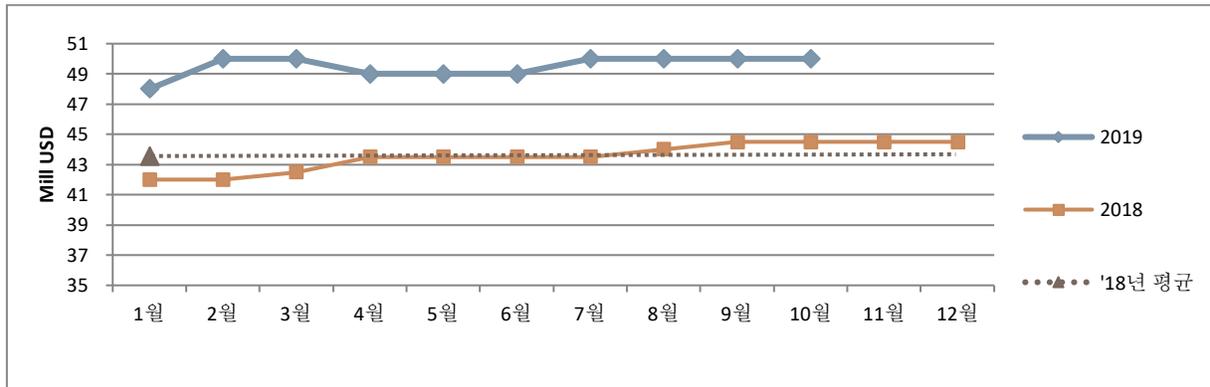
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00			70.20
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	9.2%			9.0%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	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

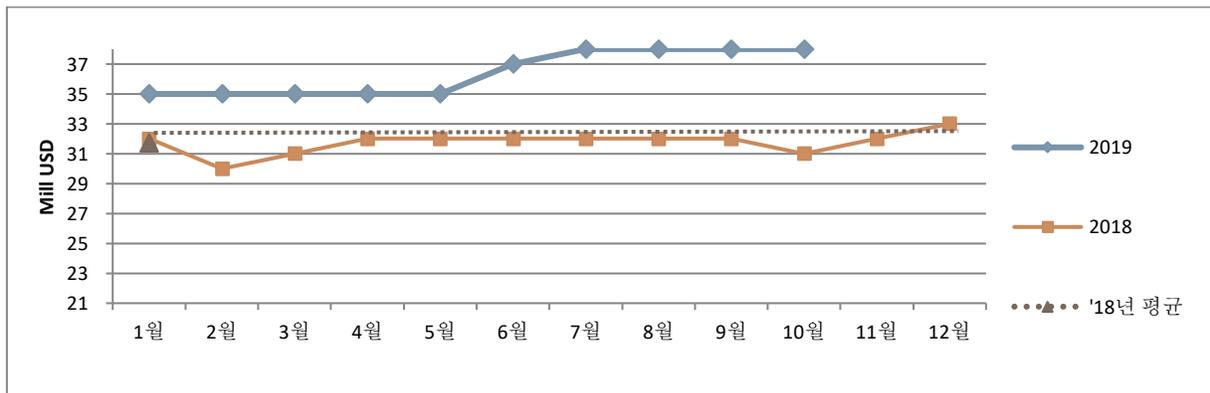


III. TANKER

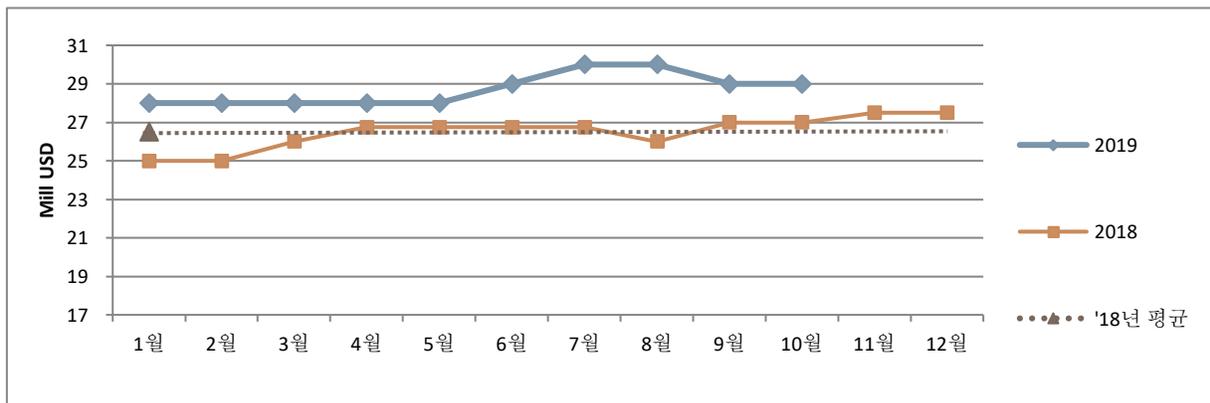
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NAGARAGAWA	301,583	2010	JAPAN	WART		49	Greek buyer
TANKER	GULF STREAM	74,999	2005	KOREA	B&W		10.4	Greek buyer
OIL /CHEM	STENAWECO CATERINA CORRADO	49,999	2015	KOREA	B&W		30.5-31	Danish buyer, incl. T/C USD 16.625/day till Aug '20
OIL /CHEM	STENAWECO ANDREA CORRADO	49,999	2015	KOREA	B&W		30.5-31	
OIL /CHEM	ALPINE MONIQUE	46,087	2010	KOREA	B&W	3	18.7	Undisclosed buyer
LPG	KAILASH GAS	64,220	1992	BELGIUM	SULZER		12.5-13	Far Eastern buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	PUCON	81,099	2006	KOREA	B&W	6539	TEU	20.2	Undisclosed buyer
CONT	CPO JACKSONVILLE	51,737	2009	KOREA	WART	4255	TEU	10.8	Undisclosed, SS/DD freshly passed
CONT	MARIA-KATHARINA S	34,333	2010	CHINA	WART	2546	TEU	8.65	UK buyer
CONT	O. M. AUTUMNI	8,524	2007	CHINA	MAK	704	TEU	2.7	Chinese buyer

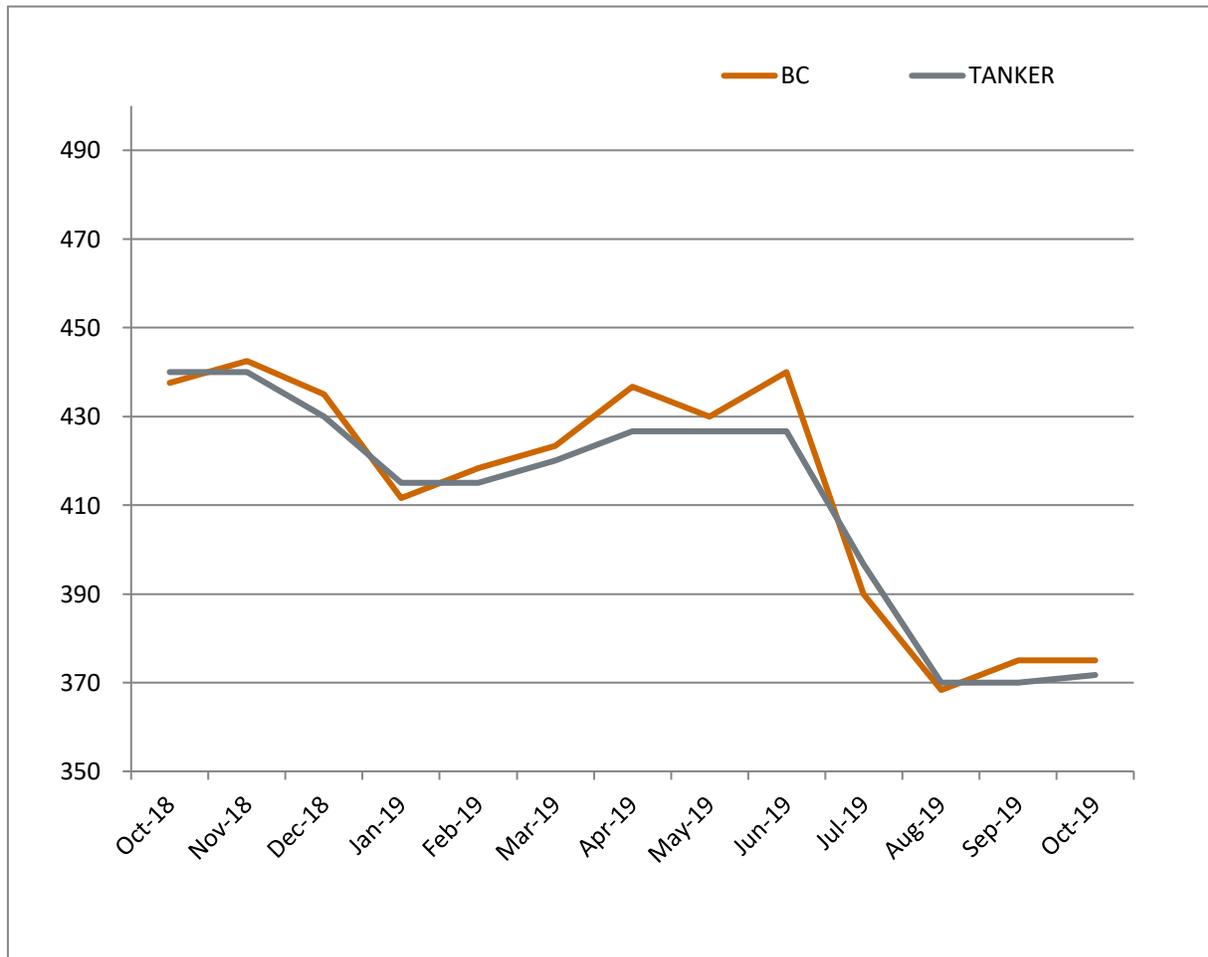


IV. DEMOLITION

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%	403.83	-6.7%	440.00	371.67	0.5%	-15.5%
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)



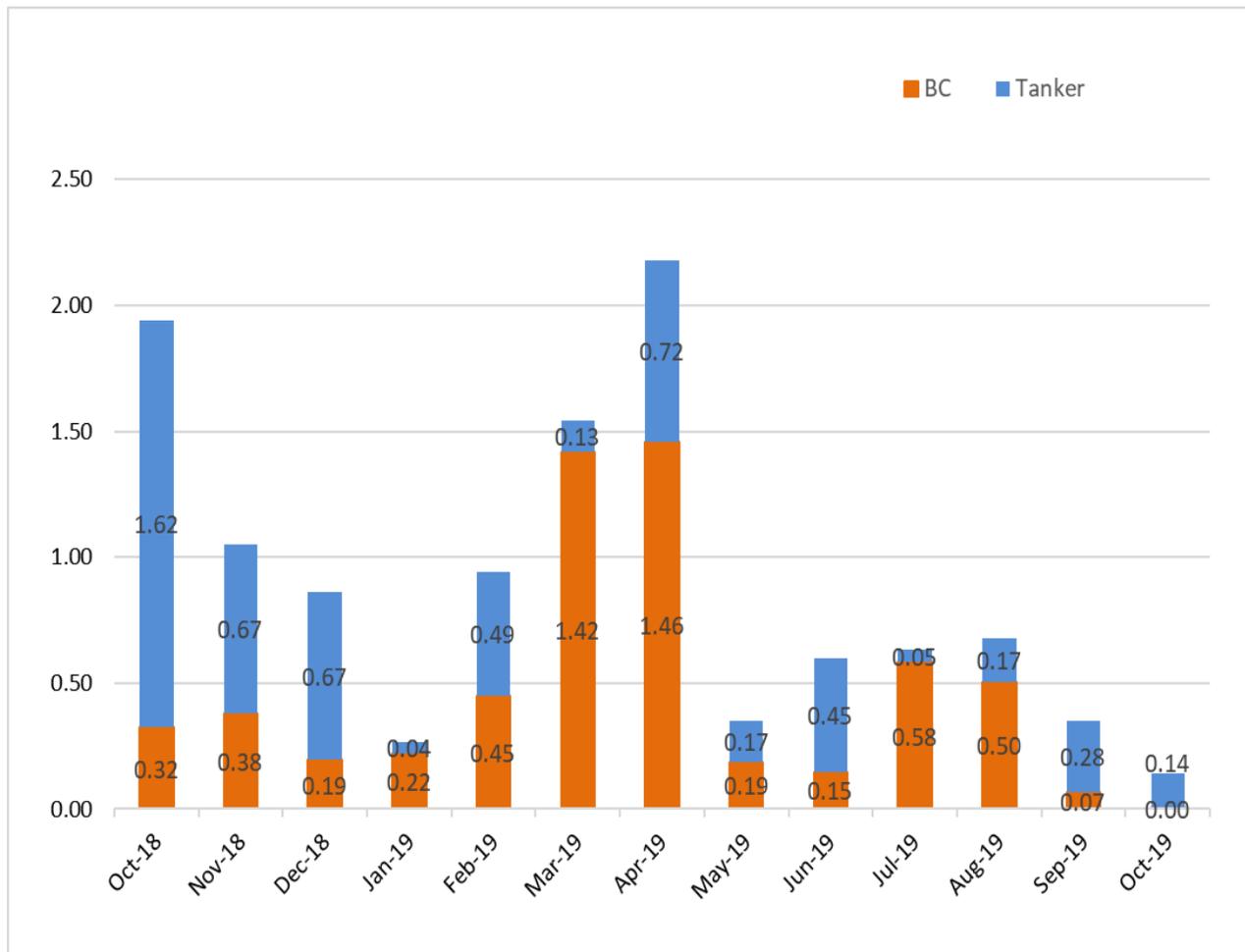


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 10 월		2019 년 10 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	2.65	12.7%	68	34.9%	1.62	15	0.14	-91.3%	5	-66.7%
BC	4.20	112	5.03	119.7%	88	78.6%	0.32	9	0.00	-99.9%	1	-88.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

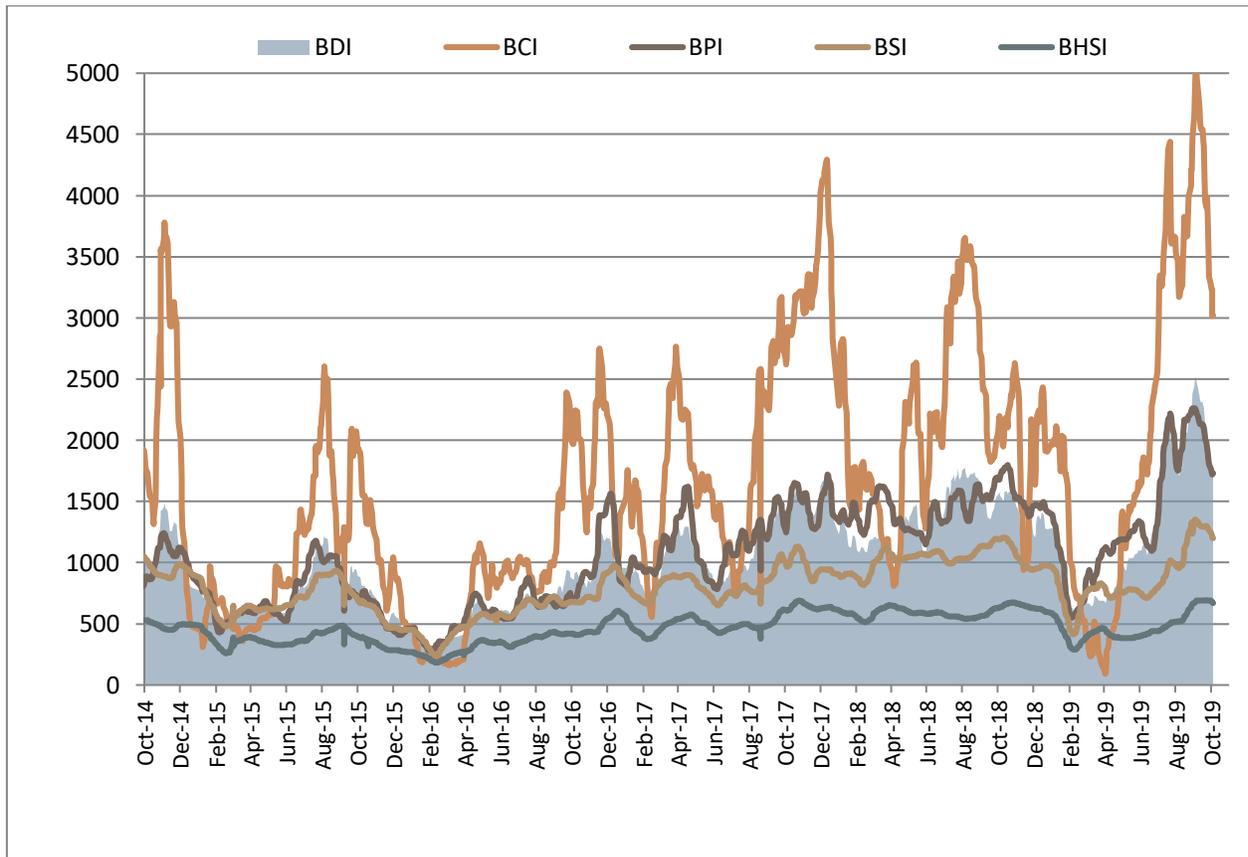
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	ASIA IPSA	24,277	10,599	2003	CHINA	B&W	390	AS IS Singapore
MPP	AREZOO	22,882	9,108	1998	KOREA	B&W	390	BANGLADESH
OIL /CHEM	THERESA SUCCESS	46,074	9,453	1996	CROATIA	B&W	390	BANGLADESH
OIL /CHEM	ADVENTURER	14,910	5,515	1989	SPAIN	B&W	370	BANGLADESH
TANKER	URSU	41,570	8,074	1988	JAPAN	B&W	393	BANGLADESH
TANKER	AKROTIRI	34,999	8,703	1994	CHINA	B&W	390	BANGLADESH
TANKER	BUM JIN NO. 3	3,502	1,200	1993	KOREA	ALPHA	350	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-10-04	2019-09-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1767	1857	▼-90.00	2518	290
BCI	3021	3338	▼-317.00	5043	92
BPI	1731	1804	▼-73.00	2262	282
BSI	1199	1260	▼-61.00	1351	243
BHSI	670	690	▼-20.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	388.00	▼-73.50	333.00	▼-68.00	414.00	▼-8.00
IFO180	417.00	▼-86.50	391.00	▼-40.50	468.50	▼-11.00
MGO	582.50	▼-22.50	560.50	▼-20.00	618.00	▼-17.50
LSMGO	578.50	▼-24.50	558.00	▼-20.50	-	-
VLSFO	538.00	▼-38.50	504.50	▼-46.00	-	-

❖기준일 : 10 월 4 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-10-04	2019-09-27	CHANGE
미국 달러	1203.70	1199.10	▲4.60
일본 엔(100)	1126.37	1112.13	▲14.24
유로	1320.82	1309.36	▲11.46
중국 위안	168.39	168.35	▲0.04

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 다이공

다이공(代工) 은 한국과 중국을 오가며 농산물과 면세품을 소규모로 밀거래하는 보따리상을 말한다.

다이공은 중국어로 '물건을 대신 전달해주는 사람'을 의미하는데, 면세점과 시장에서 각종 물품을 저가로 구입한 다음 중간상을 통해 상대국가의 시장에 싸게 내다 팔아 돈을 번다. 한국과 중국 간 여객선 운행이 증가하면서 이런 밀무역을 전업으로 하는 사람들이 크게 증가했으며 가격 질서를 어지럽히기 때문에 큰 문제가 된다.

[출처: 위키백과]

■ 관련기사 "중다이공들 '강남 면세점'에선 안보이는 이유가..."

신세계면세점 강남점과 현대백화점면세점 무역센터점이 지난해 7 월과 11 월 문을 열면서 강남권 면세점이 기존 2 곳에서 4 곳으로 늘었지만, 기대와 달리 강남권 면세점들이 울상을 짓고 있다. 강북권 면세점 중심의 쇼핑 루트를 애용하는 면세점 시장의 큰 손 '다이공'(代工, 대리구매자)이 높은 수수료 없이는 강남으로 발걸음을 옮기지 않고 있어서다.

11 일 관련업계에 따르면 강남권 면세점은 지난해 2 개 신규 면세점 추가에도 강북권에 비해 저조한 실적을 내고 있다. 서울 강남구 삼성동에 위치한 현대백화점면세점 무역센터점은 지난 1 분기 1569 억원의 매출을 올렸다. 당초 계획했던 올해 연매출 6,700 억원 달성은 가능할 것으로 예상되지만, 늘어나는 영업손실이 부담이다.

업계에서는 올해 현대백화점면세점 무역센터점의 영업손실 규모를 500 억원으로 추산했다. 하지만 1 분기 영업손실만 234 억원에 달했다. 다이공 유치를 위한 수수료 부담이 그만큼 크기 때문이라는 분석이다.

신세계면세점 강남점 역시 상황은 비슷하다. 개별 점포별 실적이 집계되지 않아 직접적인 비교는 어렵지만, 강남점 개점 이후 신세계면세점을 운영하는 신세계디에프의 영업이익은 절반 가까이 줄어든 126 억원에 그쳤다.

이 같은 강남권 면세점들의 부진은 우선 강남이라는 지리적 한계 때문이라는 분석이다. 강북지역은 롯데면세점 명동본점, 신라면세점 본점, 신세계면세점 소공동 본점 외에도 크고 작은 중견 면세점이 몰려 있는 다이공의 메카로 전체 면세 시장 매출의 70%를 차지한다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

다이공들도 짧은 시간 안에 다수의 면세점을 돌아다니며 물건을 확보할 수 있는 강북권 쇼핑루트를 선호할 수밖에 없다. 높은 수수료 등 당근이 주어지지 않는 이상 강건너 강남까지 갈 동인이 없는 셈이다.

더구나 강남권은 면세점 간 거리가 멀어 빠른 쇼핑이 어렵다는 단점이 있다. 이렇다 보니 강남권 면세점이 다이공을 모객하기 위해서는 불가피하게 강북권 면세점보다 높은 수수료율을 제시해야하는 상황이다. 업계에 따르면 강남권 면세점은 일반적으로 강북권에 비해 10%포인트 이상의 높은 송객 수수료율을 제시하고 있다. 이는 고스란히 강남권 면세점의 수익성을 갉아먹는 주요인이 되고 있다는 지적이다.

면세점 관계자는 "지난해 문을 연 강남권 면세점들은 중국의 사드(THAAD·고고도미사일방어체계) 배치 보복 사태가 터지기 이전 '유커(중국인 단체 관광객)'를 염두에 두고 추가된 곳들"이라며 "사드 사태 이후 유커 발길이 뚝 끊겨 국내 면세점시장이 다이공들에게 매출을 절대적으로 의존하는 상황에서 강남권 면세점들이 수익성을 개선하기는 쉽지 않아 보인다"고 말했다.

[출처: 머니투데이, 2019.06.12]



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)