

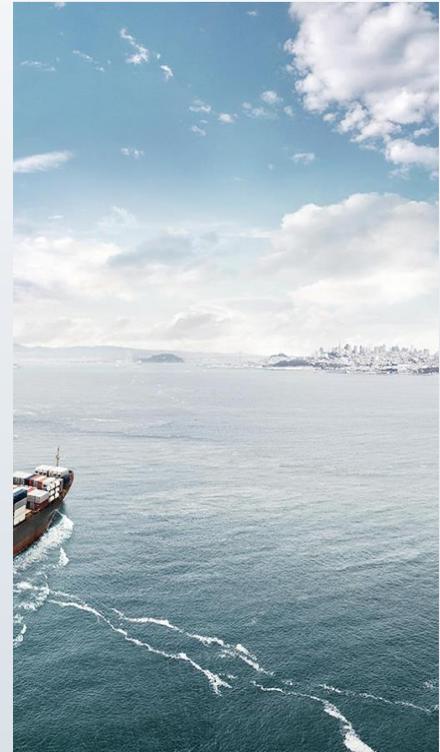


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.271

Updated October 22, 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. 원유 운임 최고치 경신...해운업계, 수익성 확대 '청신호'

초대형 원유운반선(VLCC) 운임지수(WS)가 최고치를 경신하며 해운업계의 기대감도 커지고 있다. WS 상승은 최근 호르무즈 해상 위협 확대로 미국이 이란산 원유수송을 제재하며 VLCC 가동 척수가 줄어 선박 쟁탈전이 과열됐기 때문이다. 선사들은 기존 유류비 부담을 해소하고자 올해 하반기부터 유류할증료 도입도 추진하고 있어 수익성은 더욱 확대될 것으로 예상된다.

21일 해운업계에 따르면 중동-중국항로 VLCC WS는 지난 11일 313 포인트를 기록하며 올해 들어 가장 높은 수치를 기록했다. 이후 하락세를 보이며 지난 주 절반으로 하락했지만 여전히 100 포인트 이상의 높은 수준을 보이고 있다. 월드스케일이라고도 불리는 WS는 유조선의 1회 항해 용선료를 말한다. 탱커의 용선계약을 원활히 하기 위해 탱커의 주요 항로의 기준운임을 지수로 나타낸 것이다.

WS가 급등한 이유는 주요 항로인 호르무즈 해협에서의 위험이 급속도로 높아졌기 때문이다. 최근 이란국적 VLCC가 사우디아라비아 홍해 인근에서 피격돼 사우디 우방국인 미국과 이란의 대립관계는 더욱 심화됐다. 또 미국이 이란산 원유수송을 제재하며 800척에 가까운 전 세계 VLCC 중 최소 10%에 달하는 80척 이상이 가동을 중단했다.

글로벌 지역을 운항하는 위험부담이 늘며 운임도 상승세를 보일 수밖에 없다. 선사들은 위험지역을 운항하기 위해 보험가입 시 추가로 전쟁보험료를 내야한다. 하지만 비용이 만만치 않아 운임 인상을 통해 손해를 최소화한다. 이와 함께 화주들 사이에서 선박을 확보하기 위해 치열한 경쟁을 벌이는 점도 운임 상승을 이끌었다. 운항 선박 수는 감소한 반면 운송해야 하는 원유량은 변함이 없기 때문이다. 여기에 더해 유류할증료 도입까지 성사될 경우 해운사들의 수익성은 극대화될 전망이다.

해운업계는 평소 수익성 하락의 주된 원인으로 유류세 부담을 꼽았다. 이를 만회하고자 올해 말부터 운임에 유류할증료를 부과하는 방안을 추진하고 있다. 물론 일부 화주들의 반발이 커 난항을 겪고 있긴 하나 글로벌 선사들 대부분이 공통적으로 추진 중인 사항인 만큼 도입될 가능성이 높은 상황이다.

해운업계 관계자는 "중동 정세가 지속적으로 악화 양상을 보이고 있는 만큼 당분간은 운임이 높은 수준을 유지할 것으로 예상된다"며 "유류할증료 같은 경우 올해가 가기 전 적용하기 위해 꾸준히 노력하고 있는 사안으로 조만간 도입이 이뤄질 것"이라고 말했다.

I . ISSUE & TREND

2. 덩치 키우는 코스코쉬핑포트, 세계 최대 터미널운영사로 도약

중국 선사 코스코의 터미널부문 자회사인 코스코쉬핑포트가 주요 글로벌터미널운영사(GTO)를 따돌리고 전 세계에서 가장 컨테이너처리능력이 높은 GTO 로 도약할 거란 전망이 나왔다.

한국해양수산개발원(KMI)은 영국 해운조사기관 드류리의 자료를 인용해 코스코쉬핑포트가 오는 2022년까지 컨테이너처리능력을 1억 3160만 TEU로 확충해 1위 자리를 유지할 것으로 보인다고 밝혔다. 비교시점인 지난 2017년에도 코스코쉬핑포트의 처리능력은 1억 1040만 TEU로 2위 홍콩계 GTO 허치슨포트의 1억 1030만 TEU를 따돌렸다. 올해 코스코쉬핑포트의 처리능력은 1억 2840만 TEU로 집계됐으며, 2017~2022년 처리능력 증가율은 21.2%를 기록했다.

KMI는 “코스코쉬핑포트는 중국 내 주요 컨테이너터미널의 지분을 확보하고 있으며, 아시아 주요국과 유럽 북미 등의 컨테이너터미널 지분도 적극적으로 확보하고 있다”고 밝혔다.

2위는 허치슨포트로 올해 1억 1440만 TEU를 기록했다. 연평균 0.6%의 성장률을 기록 중인 허치슨포트는 오는 2021년부터 3위 싱가포르의 PSA 인터내셔널에 밀려날 것으로 전망된다. PSA 인터내셔널은 올해 1억 1250만 TEU로 3위에 머물고 있지만 2022년에는 1억 1480만 TEU까지 처리능력을 확충해 세계 2대 GTO로 도약할 것으로 보인다.

덴마크 선사 머스크의 터미널부문 자회사인 APM 터미널은 2022년에도 1억 1230만 TEU의 처리능력을 확보해 4위 자리를 굳힐 것으로 전망된다. 올해 1억 580만 TEU의 처리능력을 기록한 APM 터미널은 연평균 2%씩 처리능력이 확충되고 있다. 5위는 아랍에미리트계 GTO인 DP 월드가 차지했다. 매년 0.9%의 성장률로 처리능력을 키우고 있는 DP 월드는 올해 8700만 TEU의 처리능력을 확보했다. 2022년에는 9100만 TEU까지 외형을 확장할 계획이다.

6위는 스위스 선사 MSC가 설립한 터미널인베스트먼트리미티드(TIL)가 차지했다. 현재 6030만 TEU의 처리능력으로 6위에 이름을 올린 TIL은 2022년 6170만 TEU의 공급을 확보할 계획이다. 7위는 중국 차이나머천트포트(초상국그룹)와 프랑스 선사 CMA-CGM의 양자구도로 좁혀지고 있다. 올해 4370만 TEU의 처리능력을 확보해 7위에 이름을 올린 차이나머천트포트는 내년까지 4450만 TEU로 확충해 오는 2022년까지 공급능력을 유지할 계획이다. CMA-CGM은 올해 4250만 TEU로 8위를 기록했지만 2021년(4470만 TEU)을 기점으로 차이나머천트포트를 꺾고 7위에 오를 전망이다.

I . ISSUE & TREND

올해 9 위는 일본 정기선 3 사 통합법인인 오션네트워크익스프레스(ONE)가 차지했다. ONE 은 3610 만 TEU 의 처리능력을 확보해 올해 9 위에 랭크됐다. 뒤이어 독일계 GTO 인 유로게이트가 2490 만 TEU 의 하역능력을 갖춰 10 위에 이름을 올렸다.

KMI 는 "상위 10 대 GTO 들은 약 9000 만 TEU 의 컨테이너 처리능력을 꾸준히 유지할 것으로 전망된다"며 "2022 년까지 상위 10 대 GTO 의 순위도 크게 변동되지 않을 것으로 예상된다"고 밝혔다.

인수합병 여파에 '컨'선사 하역능력 ↓

컨테이너 선사가 운영하던 터미널들은 인수합병 및 지분 매각 등의 여파가 반영되면서 처리능력 성장세가 크게 꺾인 것으로 나타났다. 대표적으로 일본 컨테이너 3 사인 NYK MOL 케이라인의 성장률이 줄줄이 마이너스를 기록했다. 3 사는 올해 각각 220 만 TEU 200 만 TEU 150 만 TEU 의 하역능력을 갖춰 연평균 증가율이 -34% -26.7% -18.1%로 집계됐다. 3 사가 ONE 으로 합쳐지면서 처리능력에 영향을 준 것으로 보인다. 홍콩계 선사 OOCL 은 지난해 1010 만 TEU 의 하역능력을 자랑했지만 중국 코스코에 인수되면서 올해 0TEU 로 집계됐다

3. 韓-노르웨이 해운협력회의 개최..."해기사 면허 상호인정"

해양수산부는 22 일 서울 마포구 가든호텔에서 '제 6 차 한국-노르웨이 해운협력회의'를 개최한다. 또 '한국-노르웨이 해기사 면허 상호인정 협정'을 체결한다.

노르웨이는 조선·해운 분야의 대표적인 선진국으로 지난해 세계 최초로 자율운항선박 개발에 성공하는 등 첨단 기술을 보유하고 있다. 세계 6 위의 선대를 보유한 해운 강국이다. 해수부는 지난 2012 년 노르웨이 오슬로에서 해운협력에 관한 업무협약을 체결한 이후, 매년 정기 협력회의와 세미나를 개최하고 있다.

해운협력회의는 지난 6 월 문재인 대통령의 북유럽 3 개국 순방의 후속조치로서 개최된다. 회의에는 김준석 해양수산부 해운물류국장과 비르깃 로이랜드(BIRGIT LØYLAND) 노르웨이 통상산업수산부 해운국장이 수석대표로 참석한다. 지난 정상회담에서 양국 간 논의하기로 합의한 친환경 해운정책을 공유할 예정이다. 또 자율운항선박 등 해운분야의 4 차 산업혁명 흐름에 대응하기 위한 양국 간 협력방안에 대해서도 논의할 예정이다.

I . ISSUE & TREND

회의 뒤 해수부와 노르웨이 해사청 간 '한국-노르웨이 해기사 면허 상호인정 협정'을 체결한다. 이 협정은 2018 년 12 월 한국의 제안으로 논의가 시작됐다. 자국 선박에 상대국 해기사를 승선시키기 위해 해기사면허 및 교육 이수증 등을 서로 인정하는 게 골자다.

이번 노르웨이와의 협정 체결로 총 40 개 국가에서 우리나라의 해기사 면허가 인정받게 된다. 해외에 있는 양질의 일자리에 우리 청년해기사들이 취업하는 데 도움이 될 것으로 기대된다. 해수부는 앞으로도 주요 해운국가와의 해기사 면허 상호인정 협정을 지속적으로 추진해 나갈 계획이다.

23 일 오후에는 부산 해운대 파크하얏트 호텔에서 양국이 공동으로 개최하는 '한국-노르웨이 그린쉽 세미나'(GREEN SHIP SEMINAR)가 열린다. 세미나에서는 'GO GREENER, GO SMARTER'라는 주제로 정부 관계자와 양국 전문가들이 함께 친환경 해운과 해운분야 스마트화에 관한 논의를 이어나갈 예정이다.

김준석 해수부 해운물류국장은 "노르웨이는 친환경, 스마트화분야에서 선도적인 역할을 하는 해운 선진국으로, 노르웨이와의 지속적인 해운협력을 통해 우리나라 기업, 연구기관 등에 도움이 될 수 있는 방안을 구체화해 나가겠다"고 말했다.

4. “철광석 가격 하락, 중국 생산 규제 여부가 관건”

미국 정부가 중국과 15 개월간 벌여온 무역 전쟁에서 1 단계 합의에 이르렀다고 지난 11 일(현지 시각) 밝혔다. 그러나 미국이 요구해 온 '빅딜(전면적 타결)'이 성사된 것이 아니라 중국이 원했던 '스몰딜'에 가까운 결과라 월스트리트저널(WSJ) 등은 "중국의 승리"라는 평가까지 내놓고 있다. 하지만 상당수 전문가는 "트럼프 대통령이 향후 입장을 또다시 반복할 수도 있는 등 예측 불가능성이 높아 미·중 간 무역 전쟁의 종결까지는 여전히 요원하다"는 해석을 내놓고 있다.

유진투자증권은 21 일 철광석 가격의 하락폭이 다시 커진 것에 대해 중국의 생산 규제 지속 여부가 추후 관건이라고 분석했다.

방민진 연구원은 “톤당 90 달러 후반까지 반등했던 철광석 가격은 중국 철강사들의 국경절 전 감산 확대로 하락 반전했다”며 “특히 지난주 VALE 사의 3 분기 철광석 생산량이 전기 대비 35.4% 증가했다는 발표가 하락폭을 키웠다”고 말했다.



I . ISSUE & TREND

이어 “연초 VALE 사의 댐 붕괴 사고로 대규모 타격이 있던 철광석 공급 회복은 향후 2 년여간 지속될 전망”이라며 “이는 고로사들의 투입단가 안정에 기여하겠지만 철강 가격에도 하방 압력으로 작용할 수 있는 요인”이라고 덧붙였다.

이에 중국의 생산 규제 지속 여부가 가격 변동에 관건라고 언급했다.

방 연구원은 “중국 9 월 조강생산량은 8277 만 톤으로 전년 동기 대비 2.4% 증가하는데 그쳤다”며 “10 월 초 국경절을 앞두고 대기질 관리 강도가 확대된 결과”라고 설명했다. 다만 “국경절 종료 후 생산 규제 강도가 완화됐고 3 분기 중국 GDP 성장률이 1992 년 이래 최저치인 6%에 그친 만큼 4 분기 산업 생산 규제를 지속하기는 부담이 클 것”이라고 전망했다.



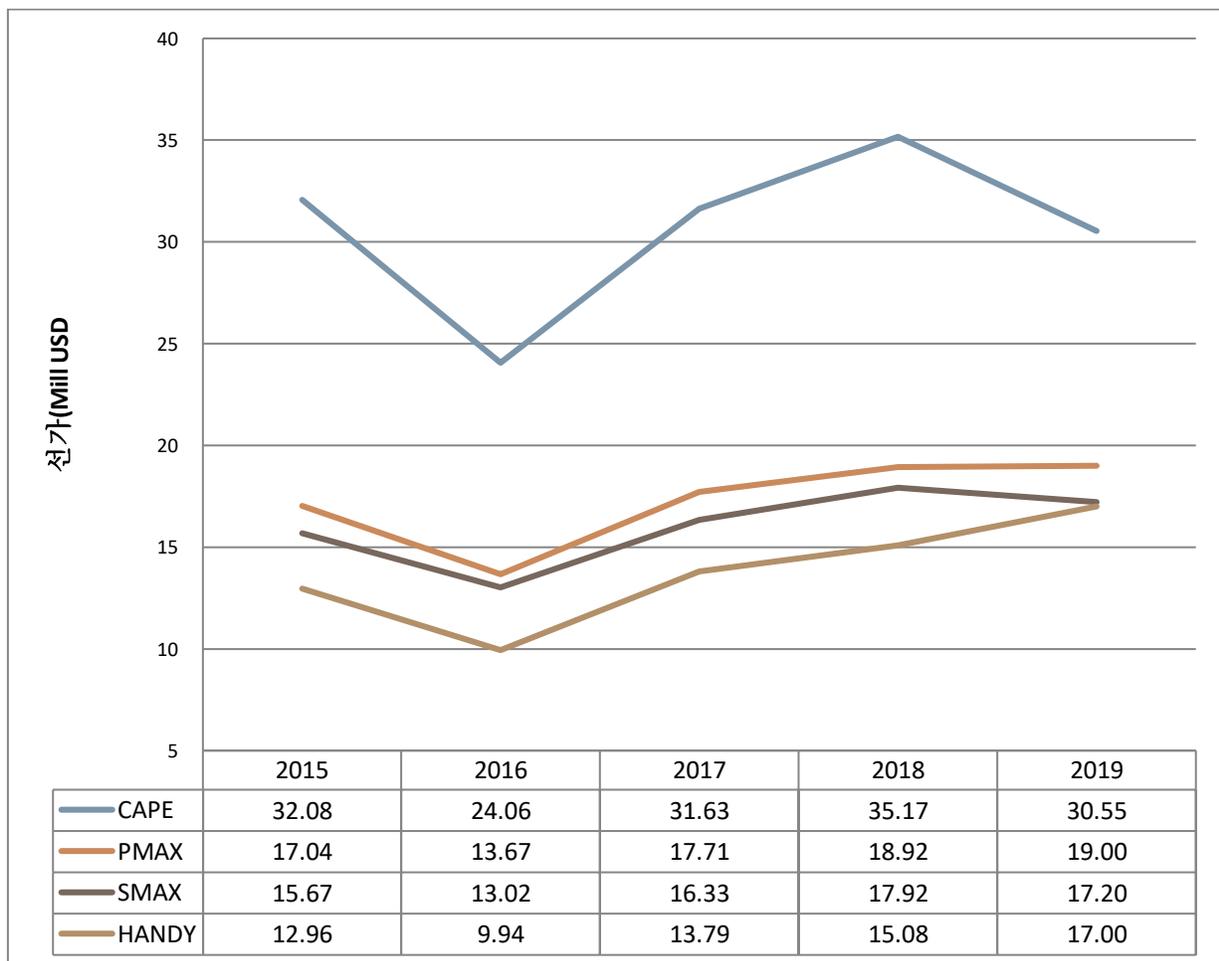
II . BULK CARRIER

(◆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)

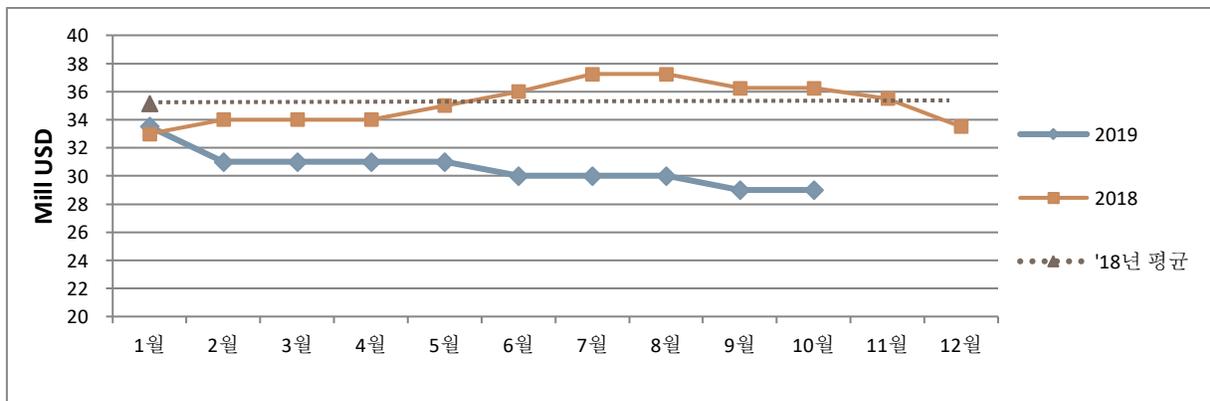




II . BULK CARRIER

구분		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%	-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	

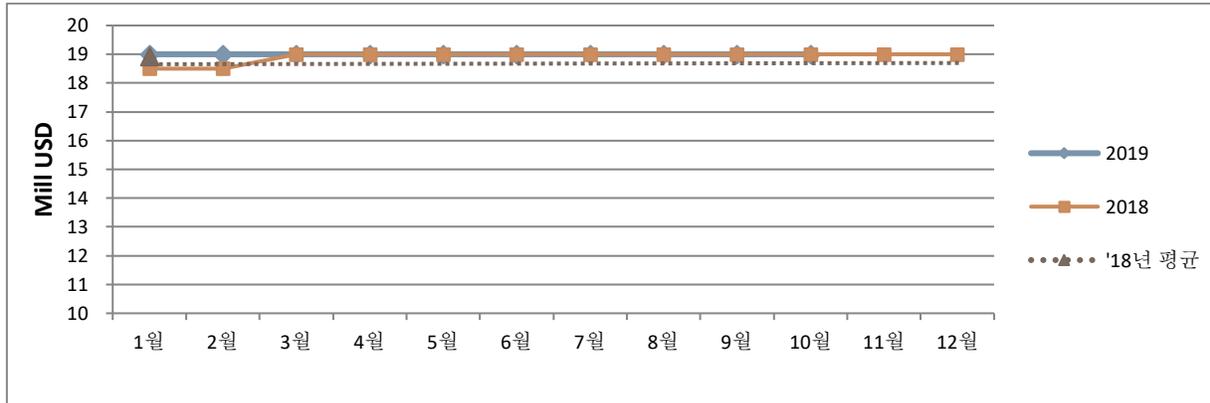
□ Cape



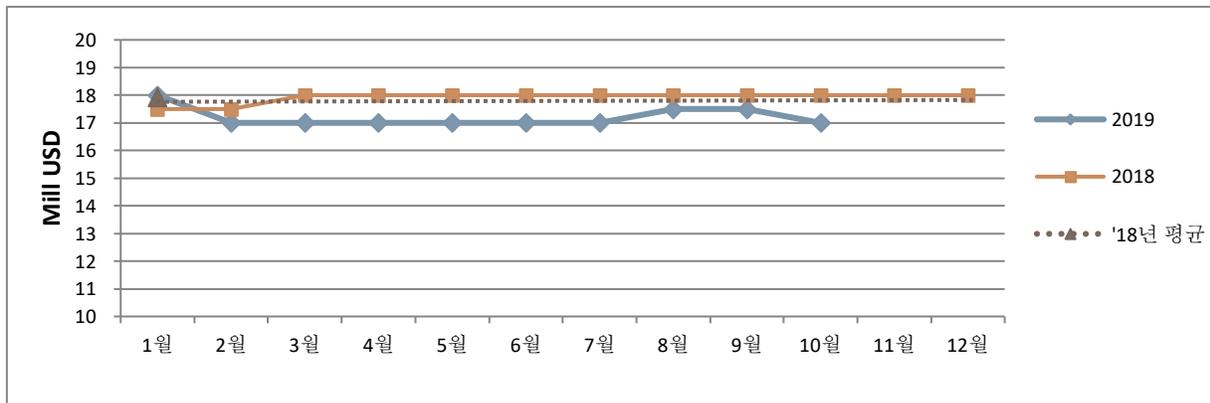


II . BULK CARRIER

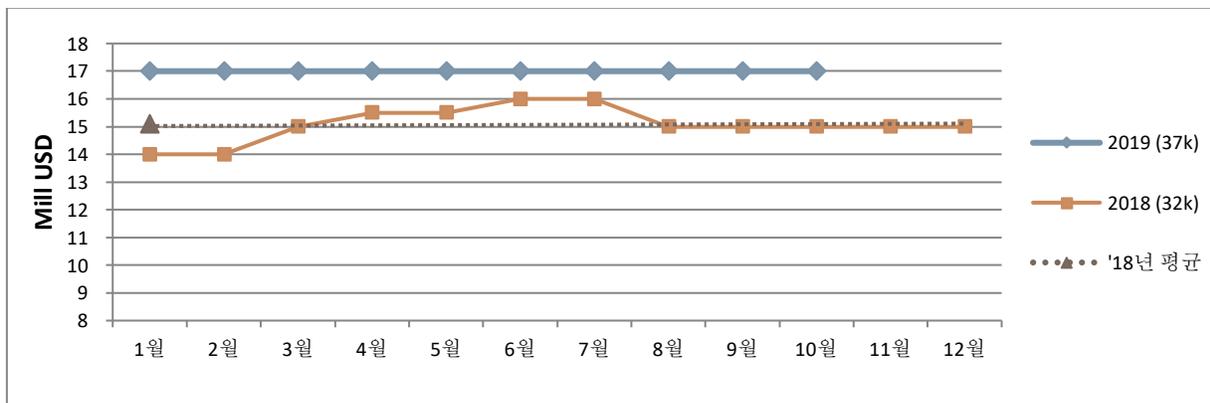
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BULK SHANGHAI	208,000	2019	CHINA	B&W		47	Norwegian buyer (Ocean Yield), 13 yrs BBB
BC	BULK SEOUL	208,000	2019	CHINA	B&W		47	
BC	BW HAZEL	81,500	2013	KOREA	B&W		21.75	Scandinavian buyer
BC	PHOENIX BAY	74,759	2006	CHINA	B&W		9.8	undisclosed buyer
BC	OREGON	74,204	2002	JAPAN	SULZER		7.9	Indonesian buyer (Gurita Lintas Samudera)
BC	SHINY HALO	61,496	2011	JAPAN	B&W	C 4x31t	16.5	Greek buyers (Empros Lines), BWTS fitted
BC	SANTA HELENA	58,215	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15.2	undisclosed buyer
BC	SUPRASTAR	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.4	Chinese buyer
BC	STOVE PHOENIX	55,840	2007	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	11.25	Undisclosed buyer
BC	GRASSHOPPER	53,146	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.4	Chinese buyer, DD due
BC	STAR EPSILON	52,402	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.5	U.A.E. buyer
BC	STAR COSMO	52,247	2005	CHINA	B&W	C 4x30t	6.8	Undisclosed buyer, SS/DD due Jan '20
BC	FORTUNE BAY	28,671	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	6.5	Greek buyer
BC	PANFORCE (log fitted)	28,200	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.5	Chinese buyer, SS/DD passed

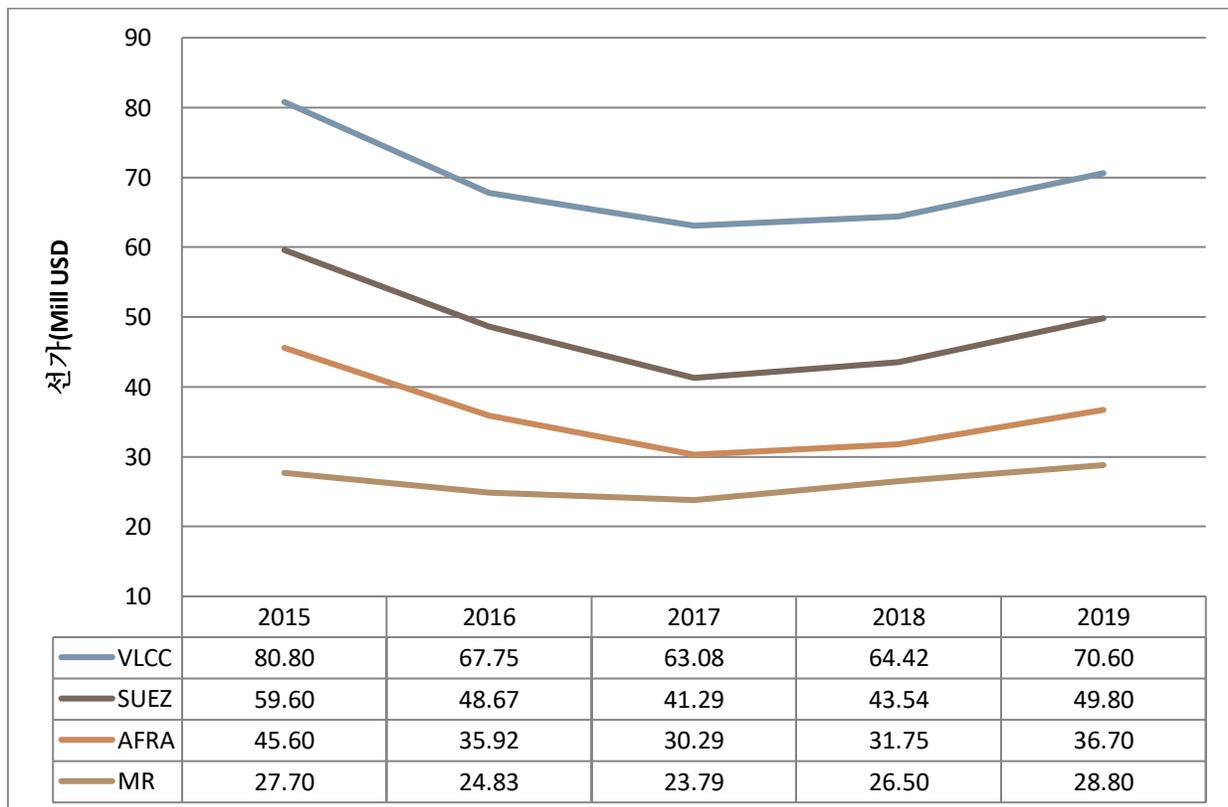
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	70.60
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	9.59%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.80
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	14.38%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	36.70
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	15.59%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.80
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	8.68%
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 : %)

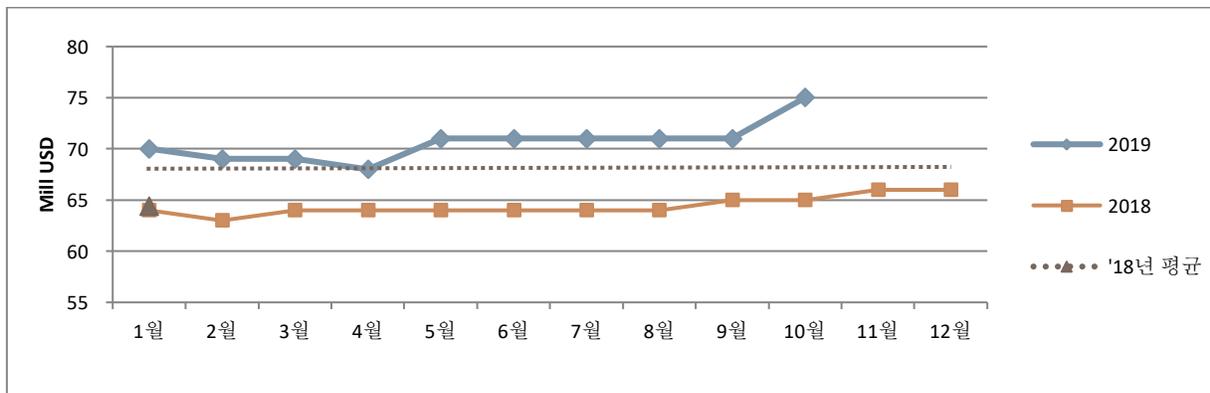




III. TANKER

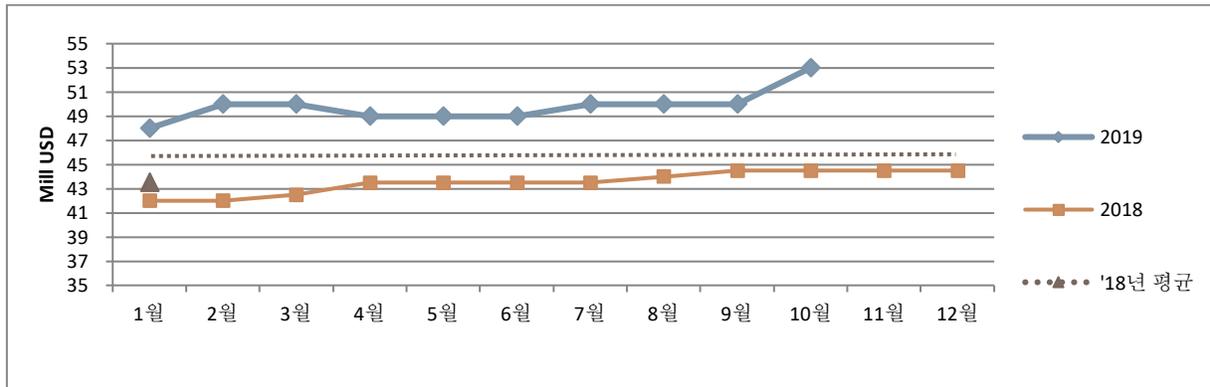
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균		
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	75.00			70.60	
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%			-	
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	15.4%			9.6%	
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	53.00			49.80	
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	6.0%			-	
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%	13.6%	12.4%	19.1%			14.4%	
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	41.00			36.70	
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%	0.0%	0.0%	7.9%			-	
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%	18.8%	18.8%	32.3%			15.6%	
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	30.00			28.80	
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	-3.3%	3.4%			-	
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%	7.4%	11.1%			8.7%	
	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	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	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	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	26.75	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	11.50	11.25	11.00	11.00	11.77	

VLCC-310K

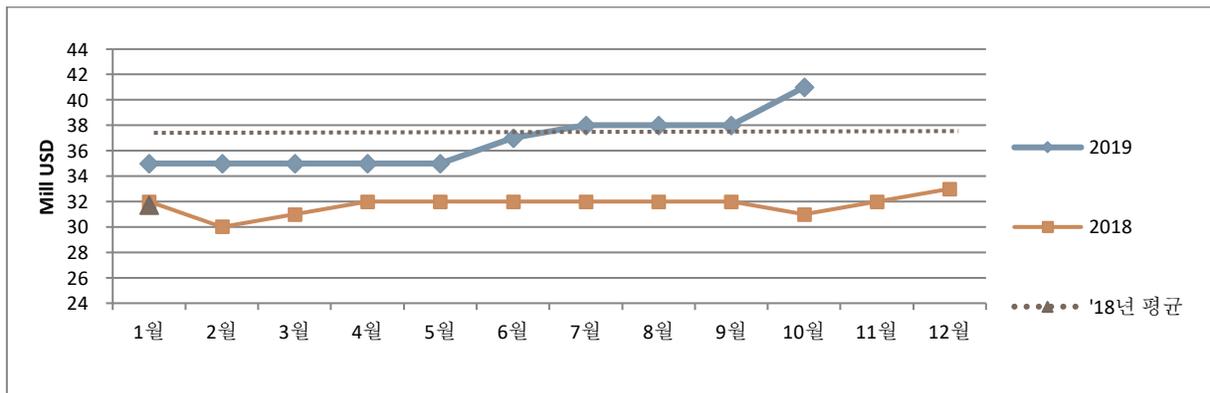


III. TANKER

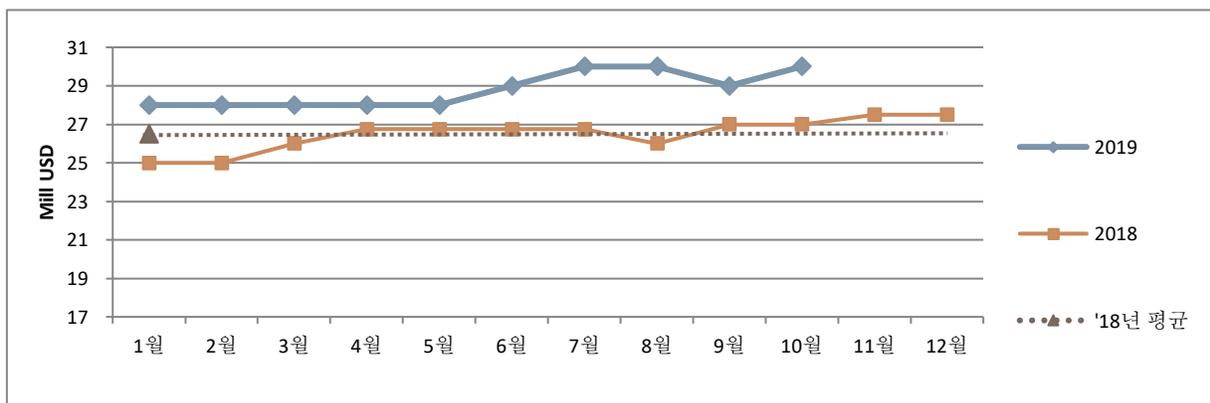
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	BRIGHTOIL GALAXY	319,743	2012	KOREA	B&W		61.5	U.K. buyers (Zodiac), Auction sale in Hong Kong
TANKER	RIDGEBURY UTAH	299,498	2001	KOREA	B&W		32.5	
TANKER	RIDGEBURY UTIK	299,498	2001	KOREA	B&W		32.5	Turkish buyer (Medship)
TANKER	RIDGEBURY ARTOIS	298,330	2001	JAPAN	B&W		32.5	
TANKER	CAPE BONNY	159,152	2005	KOREA	B&W		19.9	UK buyer (Tufton Oceanic), 3 yrs T/C attached
TANKER	HYUNDAI SAMHO 8046	157,877	2020	KOREA	B&W		64.5	
TANKER	HYUNDAI SAMHO 8045	157,877	2020	KOREA	B&W		64.5	Greek buyer (Okeanis Eco Tankers), Delivery Sep 2020
TANKER	BRIGHTOIL LUCKY	115,600	2009	KOREA	B&W		21	
TANKER	BRIGHTOIL LEAGUE	115,600	2009	KOREA	B&W		21	U.K buyer (Union Maritime), SS/DD due, Auction sale in Hong Kong
TANKER	BRIGHTOIL LEGEND	107,518	2009	JAPAN	B&W		21.8	Greek buyers (AVIN), SS/DD due, Auction sale in Hong Kong
TANKER	EVER RICH NO. 18	105,483	2003	JAPAN	SULZER		14.3	Greek buyer, clean trading LR2
TANKER	ENERGY PROGRESS	46,606	2008	KOREA	B&W		17	
TANKER	ENERGY PUMA	46,606	2008	KOREA	B&W		17	Chinese buyers (Mingsheng Financial leasing)
TANKER	ADVANCE II	46,108	2006	KOREA	B&W		14	
TANKER	RELIANCE II	46,108	2006	KOREA	B&W		14	undisclosed buyer
TANKER	ASTON I	36,032	2001	KOREA	B&W		7.45	Middle Eastern buyer
TANKER	VEMAOIL XXV	5,576	1993	JAPAN	AKAS AKA		1.9	undisclosed buyer

III. TANKER

TANKER	BRIGHTOIL 329	4,235	2016	CHINA	WART		4.47	Singaporean buyer (Equatorial Marine), Auction sale in Singapore
TANKER	BRIGHTOIL 326	4,235	2015	CHINA	WART		5.95	
TANKER	BRIGHTOIL 319	4,235	2014	CHINA	WART		4.45	
TANKER	PORT UNION	46,256	2003	KOREA	B&W	3	29	undisclosed buyer
TANKER	PORT SAID	46,211	2003	KOREA	B&W	3		
TANKER	PORT STANLEY	46,157	2003	KOREA	B&W	3		
TANKER	PORT MOODY	46,157	2002	KOREA	B&W	3		
OIL /CHEM	NORD GERANIUM	39,826	2014	CHINA	B&W		25	South American buyer (VEPAMIL), incl t/c attached
OIL /CHEM	BALTIC CHIEF I	37,389	2000	KOREA	B&W	3	5.5	Greek buyer, on subs
OIL /CHEM	BALTIC CAPTAIN I	37,339	2000	KOREA	B&W	3	5.5	
OIL /CHEM	MEGACORE HONAMI	36,955	2010	KOREA	B&W		11.5	Greek buyer, Action sale
OIL /CHEM	KAPPA SEA	6,283	2012	CHINA	MAK	2	5.2	Chinese buyer
OIL /CHEM	AMAZONA	6,283	2012	CHINA	MAK	2	5.2	
OIL /CHEM	ARMONIA	6,283	2012	CHINA	MAK		5.2	
OIL /CHEM	BITTEN THERESA	5,529	1998	TURKEY	B&W	2	3.26	Central American buyer
LPG	NAVIGATOR AURORA	27,037	2016	CHINA	B&W		69.8	Norwegian buyer (Ocean Yield), incl BBB

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	JOHANNES-S	34,330	2008	CHINA	WART	2546	TEU	-	UK buyer (Tufton Oceanic)
CONT	SHENG AN DA 12	4,082	2008	CHINA	Chinese	230	TEU	1.05	Chinese buyer, Action sale

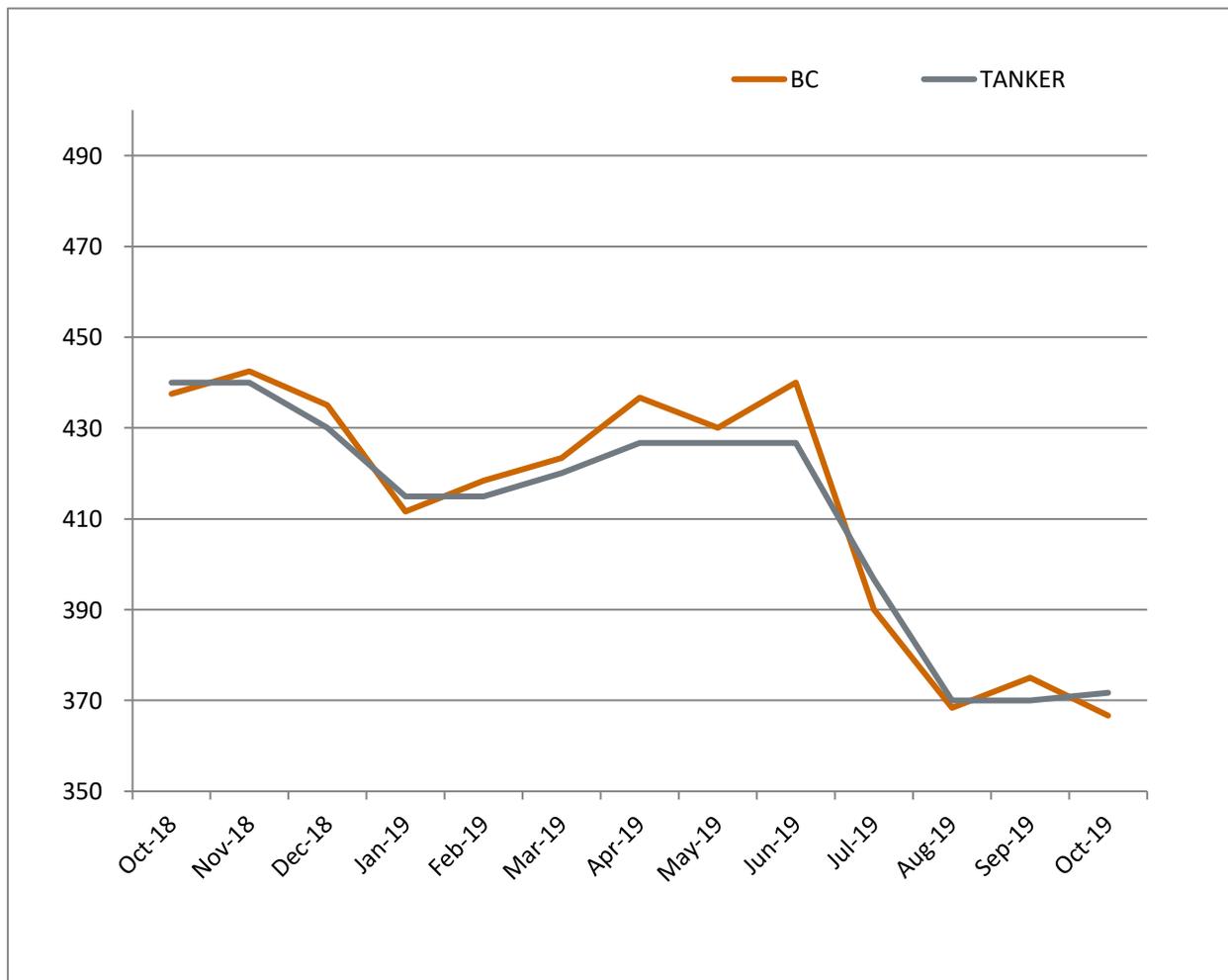


IV. DEMOLITION

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%	406.00	-7.9%	437.50	366.67	-2.2%	-16.2%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



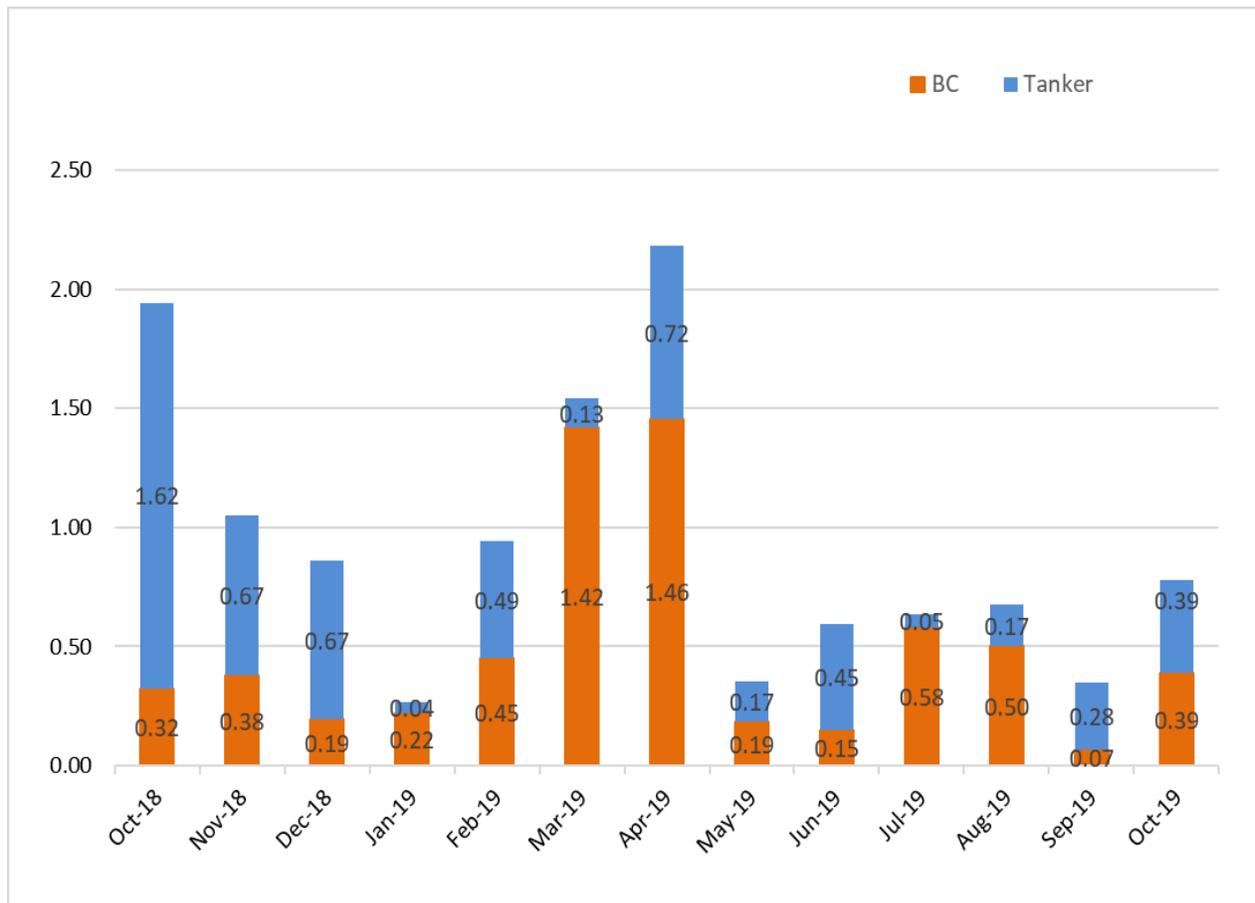


IV. DEMOLITION

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	2.90	13.9%	70	35.9%	1.62	15	0.39	-76.1%	7	-53.3%
BC	4.20	112	5.42	128.9%	92	82.1%	0.32	9	0.39	20.4%	5	-44.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

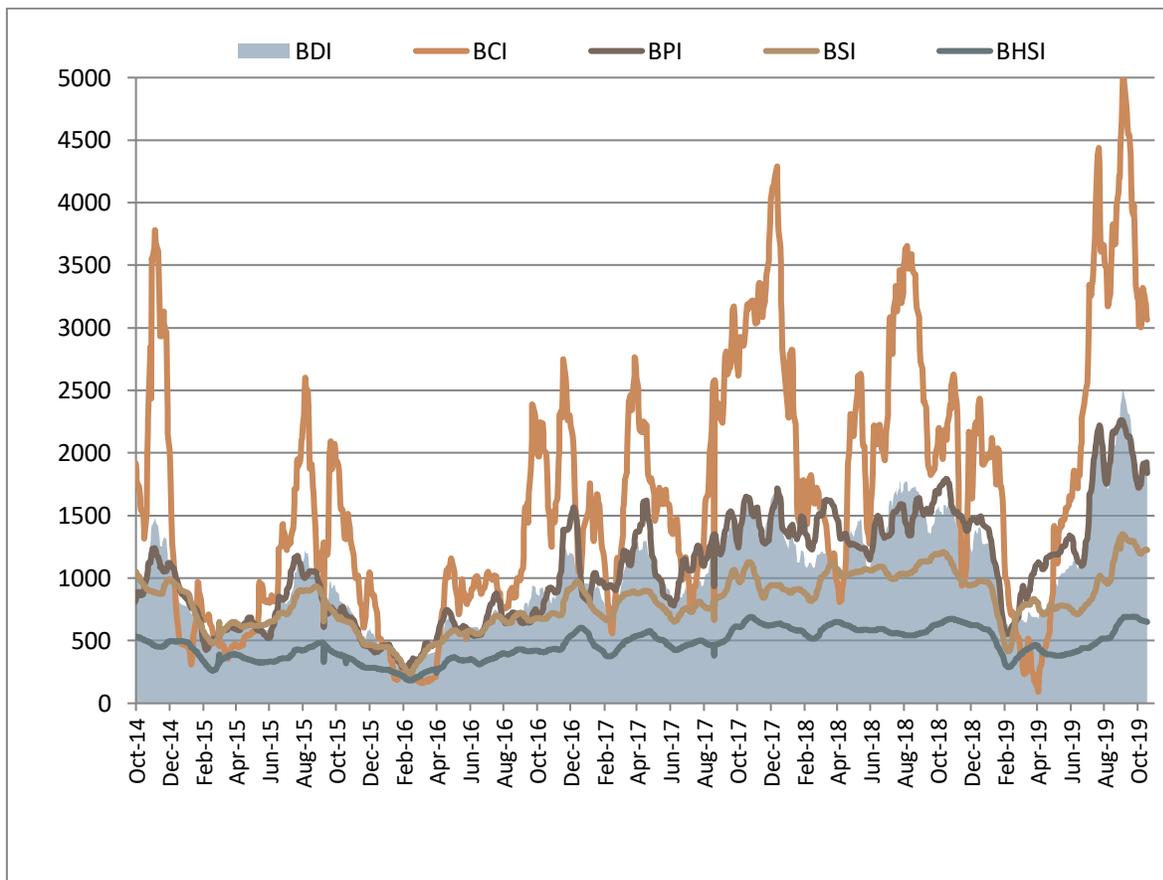
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
VLOC	BERGE BUREYA	289,889	36,723	1993	KOREA	B&W	410	AS IS Singapore, incl. sufficient bunkers to BANGLADESH
BC	ADVENTURER K	28,024	5,861	1989	JAPAN	B&W	370	BANGLADESH
BC	HERALD	26,666	5,607	1986	JAPAN	B&W	362	BANGLADESH
REEFER	SIERRA	1,828	-	1985	JAPAN	AKASA KA	415	INDIA
TANKER	NAVARINO	147,048	22,520	1994	UK	B&W	408	AS IS Fujairah
TANKER	PIRAJUI	66,721	13,409	1990	BRAZIL	SULZ	284	
TANKER	PIRAI	66,672	13,828	1990	BRAZIL	SULZ	284	AS IS Rio de janeiro, Brazil
TANKER	PEDREIRAS	55,067	14,181	1993	BRAZIL	SULZ	303	
TANKER	AURORA (molten sulphur carrier)	24,668	10,133	2000	PORTU GAL	B&W	440	AS IS Sikka, India, incl. 486ts solid stainless steel
TANKER	TIGR-1	4,999	-	1984	FINLAN D	B&W	370	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-10-18	2019-10-11	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1855	1924	▼-69.00	2518	290
BCI	3064	3290	▼-226.00	5043	92
BPI	1840	1916	▼-76.00	2262	282
BSI	1222	1218	▲4.00	1351	243
BHSI	651	658	▼-7.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	364.00	▼-14.50	269.50	▼-47.50	347.50	▼-54.50
IFO180	387.50	▼-12.00	294.50	▼-54.50	399.50	▼-60.50
MGO	590.00	▼-0.50	571.00	▲0.00	628.50	▲14.00
LSMGO	590.00	▼-7.50	571.00	▼-5.00	-	-
VLSFO	548.50	▲4.50	510.00	▼-11.00	542.50	▲11.00

❖기준일 : 10 월 18 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-10-18	2019-10-11	CHANGE
미국 달러	1186.60	1196.10	▼-9.50
일본 엔(100)	1092.99	1108.48	▼-15.49
유로	1320.15	1316.61	▲3.54
중국 위안	197.05	167.87	▲29.18

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 삼한사미(三寒四微)

3 일은 춥고 4 일은 따뜻한 한반도의 전통적 겨울 날씨인 '삼한사온'(三寒四溫)에서 온(溫)자 대신 미세먼지의 '미(微)'자를 대입한 신조어다. 즉, 이는 3 일간 한파가 이어지다 물러나면 4 일간 미세먼지가 기승을 부린다는 뜻이다.

최근 지구온난화로 북극 한랭기단이 한반도까지 밀고 내려오면서 겨울철 강력한 한파가 발생하고 있으며, 한파가 끝날 때쯤이면 중국발 미세먼지가 포함된 온난기단이 밀려오면서 삼한사미가 일상화되고 있다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 - 미세먼지 중국서 밀려온다..."이달부터 삼한사미"

21 일, 올 늦가을 접어 첫 미세먼지 예비저감조치가 시행됐다. 한동안 잠잠했던 미세먼지 농도가 다시 높아지면서 내년 3 월까지 기승을 부릴 전망이다. 이달 중국에선 농작물 잔재물을 소각하기 시작했고, 다음달부터 본격적으로 난방이 가동됨에 따라 중국발 미세먼지 영향이 더 클 전망이다. 또 기후변화로 한반도에서 미세먼지를 몰아낼 풍속이 약해진 데다, 저층부가 따뜻해지면 대기 확산이 원활치 않아 미세먼지의 정체·축적 가능성은 높아진 상태다. 기상 전문가들은 역대 최고 일평균 미세먼지 농도를 기록한 지난 3 월 5 일(143 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)의 수준에 도달하지, 아니면 넘어설지는 선불리 예측하기는 어렵다는 중론이다. 하지만 미세먼지 발생·지속일이 주기적 패턴으로 나타날 것이 확실시 됨에 따라 고농도 미세먼지에 대한 철저한 대비가 요구된다.

◇'삼한사미' 패턴 반복...중국발 미세먼지 악영향=기상청 및 민간기상업체 케이웨더 등에 따르면 올해도 '삼한사미'(三寒四微) 현상이 반복된다. 삼한사미는 사흘쯤 추우면 나흘쯤 따뜻해진다는 '삼한사온'을 빚댄 신조어다. 춥다가 따뜻해지면 미세먼지가 기승을 부리는 이 같은 삼한사미는 우리나라의 전형적인 겨울 날씨 특성이 됐다는 게 전문가들의 공통된 의견이다.

반기성 케이웨더 예보센터장은 "이달부터 겨울까지 삼한사미와 같은 패턴이 지속될 가능성이 있다"고 예측했다. 그에 따르면 이번 미세먼지는 22 일까지 이어졌다가, 다음주 초인 28 일~30 일 사이에 또 나빠질 전망이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

이런 날씨 특성은 우선 중국 영향이 크다. 반 센터장은 “북서쪽으로부터 한반도로 시베리아 고기압이 내려오는 계절이 됐고, 이미 중국 북동부 지역에 위치한 미세먼지 띠가 계속 나빠지며 아래로 내려오고 있는 상황이어서 중국발 스모그와 미세먼지가 계속 한반도로 유입될 것으로 보인다”며 “특히 다음달부터 중국이 본격적으로 난방을 가동하면 보일러·화력발전·차량매연 등 겨울철 유독 많은 오염물질까지 결합돼 더 나쁜 미세먼지가 우리나라로 넘어올 것”이라고 말했다.

기상청 관계자는 “중국에서 추수 후 남은 농작물 쓰레기를 태우면서 미세 먼지 배출량이 크게 늘어난데다 지난 19 일 몽골 남부와 중국 북부에서 황사가 발생해 이 중 일부가 서풍을 타고 넘어왔다”며 고농도 미세먼지 현상이 지속될 것으로 예상했다.

◇한반도 지정학 특성 및 지구 온난화 여파=한반도는 지정학적으로 겨울철 고기압으로 하강 기류가 발생한다. 그러면 미세먼지가 지표면에 낮게 깔리고 더 오랜 시간 머물게 된다. 이 미세먼지는 상공으로 확산 되지 못해 고농도 미세먼지로 발전한다. 이는 국내 공장지대, 자동차 매연 등과 만나 신체에 더 치명적인 영향을 안겨준다. 아울러 일교차도 미세먼지 형성에 한몫을 더한다. 케이웨더에 따르면 밤낮의 기온차가 벌어지면 바람 방향·속도가 불규칙해진다. 이는 대기 정체를 유발, 미세먼지 가중에 적잖은 영향을 미친다.

지구 온난화 여파도 있다. 동해 북쪽 해수면 온도가 높아지는 엘니뇨(해수 이상 고온현상) 현상이 겨울철 한반도 대기정체를 유발한다. 이 때문에 초미세먼지 농도가 최대 20% 가량 높아진다는 사실을 한양대 이상욱 교수와 서울대 박록진 교수가 공동연구를 통해 밝혀낸 바 있다.

국립환경과학원 대기질예보센터는 “지구 온난화로 대기권 상층에 제트류가 약해지면서 대기오염에 취약해진 데다 기후변화로 미세먼지를 동반한 황사 발생 시기가 계속 앞당겨지고 있다”고 분석했다.

한편, 우리나라에선 10 월 하순경부터 미세먼지가 나빠지기 시작한다. 올해는 제 18 호 태풍 '미탁', 제 19 호 태풍 '하기비스' 등 연이은 태풍의 영향으로 작년 같은달 대비 6 일 정도 늦춰졌다.

반 센터장은 “보통 겨울철과 이른 봄철에는 고농도 미세먼지가 잦아진다”면서 “정부가 12 월과 4 월까지 미세먼지 계절관리제를 도입·시행키로 한만큼, 미세먼지 발생의 강도와 빈도를 낮추기 위한 더욱 철저한 관리가 필요하다”고 강조했다.



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

Anna Lee (이혜란 과장)
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-2258-5561
 snp@stlkorea.com
 anna@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)