[Volume No.272]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.272

Updated October 29, 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. MSC, 이탈리아 해운사 인수 추진

이탈리아 공정위, 지분 매입 허가..."경쟁 우려 없어"

세계 2 위 해운선사인 스위스 MSC 가 '해운공룡' 머스크 왕좌의 자리를 노린다. 이탈리아 해운사 지분을 매입해 몸집 불리기에 나선다.

27 일 관련 업계에 따르면 MSC 는 이탈리아 공정거래위원회(AGCM)로부터 이탈리아 로로선(RORO, 화물차로 하역하는 선박) 전문회사 해운사 이그나시오메시나의 지분 인수를 허가받았다.
AGCM 은 "이번 지분 인수 거래가 경쟁 우려를 불러 일으키지 않을 것"이라며 매입 허가 배경을 설명했다. 앞서 MSC 는 MSC 소유주인 아폰테 가문은 투자회사 머린베스트를 통해 지난 6 월부터 이그나시오메시나 지분 49% 인수를 추진해왔다. 메시나는 이탈리아 금융기관 벙커카리제와 부채 4 억 5000 만 유로(약 5900 억원)를 놓고 협상을 벌이는 등 재정난을 겪어왔다. MSC 는 지분 매입과 함께 메시나가 갖고 있는 신형 컨테이너·로로 겸용선 4 척의 지분 52%도 인수할 계획이다.

MSC 가 이탈리아 해운사 지분을 매입하는 건 경쟁력 강화 조치로 풀이된다. 현재 MSC 는 선대 확충 및 터미널 투자에 열을 올리고 있다. 이달 초 현대중공업과 약 2 만 3000TEU 급 5 척의 건조 계약을 체결하는가 하면, 이보다 앞서 지난 5 월에는 컨테이너 터미널 운영자인 터미널 투자 관심을 60%로 높였다.

MSC 가 몸집 불리기로 이탈리아 해운사를 택한 건 MCS 의 유럽 내륙철송 서비스 이유도 있다. 지난해 MSC 는 이탈리아 트리에스테항을 출발하는 물류 철도망을 통해 아시아-유럽내륙 간 수송 작업에 나섰다. MSC 의 극동-지중해 컨테이너노선인 '피닉스'를 통해 극동지역에서 트리에스테까지 운송된 화물을 철도로 오스트리아까지 다시 실어 나르는 구조다.

업계는 MSC 가 지분 매입을 통해 몸집 불리기에 성공하면 세계 해운업계 판도가 바뀔 것이라는 관측이다.

현재 해운업계는 세계 1 위 해운사인 덴마크의 머스크(점유율 18%)와 2 위인 스위스 MSC(14.9%), 3 위 중국 코스코(12.6%), 4 위 프랑스 CMA-CGM(11.6%), 5 위 독일 하팍로이드(7.4%) 등으로 재편됐다. MSC 가 경쟁력을 강화해 점유율을 높이면 역전 가능성은 충분하다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

한편, MSC 는 1970 년부터 155 개국의 해운물류 부문에 서비스를 제공하고 있다. 520 척의 선박을 운영하고 있으며 7 만명이 넘는 직원을 보유하고 있다. 지분 인수 대상이 이그나시메시나는 1921 년에 설립돼 주로 지중해에서 중동, 아프리카, 인도 아대륙까지 정기적인 서비스를 제공하고 있다.

2. 치솟는 VLCC 운임에 발주 상승세 탈까 조선업계 기대

선주사들, 운임 상승에 스크러버 설치 취소 후 용선시장 투입
운임 상승 장기화시 VLCC 발주량도 늘어날 가능성↑

부진한 시황으로 고전하고 있는 조선업계에 모처럼만에 희소식이 전해졌다. 초대형 원유운반선(VLCC)의 운임이 날로 상승하며 선박 발주에 대한 가능성이 제기되고 있기 때문이다. 특히 운임이 상승하자 선주사들이 황산화물 저감장치(스크러버) 설치에 들어간 선박까지 빼내 용선 시장에 투입할 만큼 VLCC 의 필요성이 높아지고 있는 상황이다.

최근 유럽선주들이 오는 2020 년부터 시행되는 국제해사기구(IMO) 환경 규제(선박연료유의 황 함유량 상한선을 기존 3.5%에서 0.5%로 강화)에 대응하기 위해 스크러버 설치에 들어간 VLCC 의 개조 공사를 취소하고 용선 시장에 투입하려는 움직임을 보이고 있는 것으로 알려졌다.

선주들의 이 같은 움직임은 VLCC 의 시황이 급속도로 상승세를 타고 있기 때문이다.
중동-중국항로의 VLCC 운임지수(WS)는 10 월 둘째주 기준 300 포인트를 넘어서며 올 들어 가장 높은 수치를 보였다. 지금은 이보다 하락했지만 여전히 100 포인트 이상으로 높은 수준을 기록하고 있다.
유조선의 주요 항로인 호르무즈 해협에서의 위기가 날로 높아지고 있는 것이 급격한 운임 상승의 원인으로 풀이된다.

미국과 이란의 대치로 이란산 원유수송에 제재가 걸리며 전 세계에서 운항 중인 800 척 규모의 VLCC 중 최소 80 척이 운항을 중단했다. 여기에 최근 이란국적 유조선이 피격되며 정세가 더욱 불안해졌다. 선박 운영 감소로 화주들의 선박 확보 경쟁은 치열해지고 있는데다 항로 위험 증대 및 선주사들의 보험 부담으로 운임은 자연스레 상승할 수밖에 없다.

이 같은 선박 부족과 운임 상승이 지속될 경우 선주사들은 VLCC 에 대한 운영 확대를 고려할 가능성이 높아 이는 곧 선박 발주로 이어질 것으로 전망된다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

조선업계 관계자는 "국제 정세라는 것이 워낙 변동성이 커 단기간 운임이 올랐다고 해서 선박 발주가 쉽게 나오지는 않을 것"이라면서도 "다만 미국과 이란의 갈등 분위기가 오랜 기간 지속되고 있는 만큼 상황을 예의주시하고 있다"고 말했다.

3. 국내 최대 해양산업 전시회 '코마린' 개막

현대중·대우조선 등 조선사 및 국내 기자재업체 대거 참가
국내 조선업 침체기에 기자재업체들도 동반 부진 난항

올해 상승세를 탈 것이라는 전망과 달리 부진을 면치 못하고 있는 조선업계에 반등의 기회가 찾아왔다. 2 년마다 개최되는 국내 최대 규모 조선업 전시회가 오늘부터 열리기 때문이다. 이 자리에서 조선사들은 자사가 건조한 배의 모형을 전시해 기술력을 뽐낼 예정이다. 특히 조선업 불황으로 동반 침체기에 빠진 기자재업체들도 전시회에서 기술력을 선보이며 고객들의 마음을 사로잡기 위해 나선다.

22 일 조선업계에 따르면 오늘부터 오는 25 일까지 부산 벡스코에서 개최된다. 산업통상자원부 주관으로 2 년 마다 열리는 코마린은 80 개국에서 3 만명 이상이 참가하는 국내 최대 규모 국제 해양산업 전시회다. 전시회에는 현대중공업그룹과 대우조선 등 조선사들과 한국가스공사·한화시스템·풍산 등 국내기업들과 에머슨과 록히드마틴 등 글로벌기업들이 대거 참석한다.

조선사들은 부스를 열고 자사가 건조한 선박 모형 전시 등을 통해 배 건조 능력을 선보인다. 조선기자재업체들도 선박 관련 제품 전시를 통해 고객들에게 기술력을 알리고자 집중한다.
물론 전시회에서 당장 계약이 체결되진 않으나 이를 기반으로 고객사와의 미팅 자리를 갖는 등 향후 수주를 위한 기반을 다질 수 있다.

이처럼 조선사들과 기자재업체들이 전시회를 통해 자신들의 기술력을 알리는 데에는 현재 업계에 닥친 위기와도 무관하지 않다.
현재 조선 빅 3(현대중공업·대우조선해양·삼성중공업)은 올해 수주목표를 달성하기 위해 전사적인 역량을 다하고 있으나 결과가 신통치 않다. 그나마 삼성중공업이 액화천연가스(LNG)선 수주를 통해 체면치레를 하고 있다. 현대중공업과 대우조선도 최근 국가 공공발주 선박을 수주하는 등 하반기 스퍼트를 올리고 있으나 여전히 기대에는 못 미친다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

조선업의 부진은 올해 대량 발주가 나올 것으로 기대를 모았던 LNG 선 발주가 부진했기 때문이다. 지난해 44 척이 발주된 14 만㎥ 이상 LNG 선은 지난 1~9 월까지 31 척 발주되며 30% 감소한 수치를 보였다.

이는 미·중 무역분쟁 장기화 등으로 인해 글로벌 경기가 침체기에 빠짐에 따라 선박시장도 영향을 받았기 때문으로 풀이된다. 작년 1~9 월 누계 발주량은 2696 만 CGT 를 기록했다. 하지만 올해는 1539 만 CGT 를 기록해 전년 동기 대비 43% 줄었다.
이처럼 조선업의 불황은 선박에 자재를 공급하는 기자재업체의 어려움도 가중할 수밖에 없다. 하지만 정부의 지원도 신통치 않아 불황이 날로 심화되고 있는 상황이다.

조선업계 관계자는 "최근 수주가 점차 늘어나며 조선업이 다시 반등할 기미를 보이고 있다"며 "카타르발 대규모 LNG 프로젝트의 조선사 선정도 곧 시작되는 등 기대가 높아진 상황"이라고 말했다.

그는 이어 "조선업이 살아나야 기자재업체들도 동반 성장할 수 있다"며 "이번 박람회가 침체된 시장에 활기를 불어넣는데 좋은 기회가 될 것"이라고 강조했다.

4. 인도네시아, 니켈 금수 조치 두 달 앞당겨 시행

당초 내년 1 월 계획이었으나 28 일 전격 시행
인도네시아, 세계 니켈 생산량 4 분의 1 담당
중국이 최대 피해자...수입량 3 분의 1 인니산
런던금속거래소 현물가 1.2% 급등 '화들짝'

인도네시아 정부가 28 일(현지시간) 니켈 수출 금지를 전격 단행했다. 당초 내년 1 월 시작할 예정이었지만 2 개월 앞당겨 시행한 것이다. 세계 최대 니켈 생산국인 인도네시아의 금수 조치로 국제 니켈 가격은 급등세를 나타냈다.

바흐릴 라하달리아 인도네시아 투자협력청장은 이날 인도네시아 수도 자카르타에서 기자들과 만나 "내년 1 월부터 니켈 수출을 금지하기로 한 당초 계획을 앞당겨 오늘부터 수출금지를 시행할 것"이라고 말했다. 이에 따라 인도네시아산 니켈은 과거에 미리 계약을 한 것에 대해서까지 이날부터 수출이 전면 중단됐다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

인도네시아는 앞서 지난 8 월 내년 1 월부터 니켈 광석 수출을 중단하겠다고 발표했다. 당시 밤방 카톳 아리요노 인도네시아 에너지·광물자원부 국장은 "채굴할 수 있는 니켈 매장량이 한계를 보여 긴급히 수출을 중단하게 됐다"고 설명했다. 다만 전문가들 사이에서는 인도네시아가 니켈 원석을 수출하는 대신 이를 직접 가공해 전기차 배터리와 같은 고부가가치 상품으로 만들어 파는 것이 더 큰 이익이 될 것이라고 판단했기 때문이란 분석이 우세했다.

인도네시아의 수출 중단 소식이 전해지면서 국제 니켈 가격은 급등세를 나타냈다. 이날 런던금속거래소(LME)에서 거래되는 니켈 현물 가격은 전날보다 1.2% 오른 T 당 1 만 6980 달러를 기록했다. 니켈 가격은 지난 8 월 인도네시아가 처음 수출 중단을 발표한 직후 T 당 1 만 8060 달러까지 치솟았다가 한동안 내림세를 보였다. LME 에서 거래되는 니켈 현물 가격은 지난 1 월과 비교해 62.7% 오른 상태다.

인도네시아는 세계 니켈 공급의 4 분의 1 가량을 차지하는 세계 최대 생산국이다. 인도네시아의 니켈 매장량은 현재 약 6 억 9800 만 T 으로 추산된다. 인도네시아산 니켈은 필리핀 캐나다 등 다른 주요 니켈 생산국들에서 채굴되는 것보다 품질이 우수한 것으로 평가받고 있다. 이 때문에 니켈을 재료로 하는 스테인리스강 생산에 세계적으로 인도네시아산 니켈이 다량 쓰이고 있다.

인도네시아의 니켈 금수 조치로 중국이 가장 큰 피해를 볼 것으로 분석된다. 세계 최대 니켈 수입국인 중국은 수입량의 상당량을 인도네시아산에 의존하고 있다. 중국은 지난 8 월 총 572 만 T 의 니켈 원석을 수입했는데, 이 가운데 인도네시아산은 약 3 분의 1 수준인 161 만 T 가량이었다.

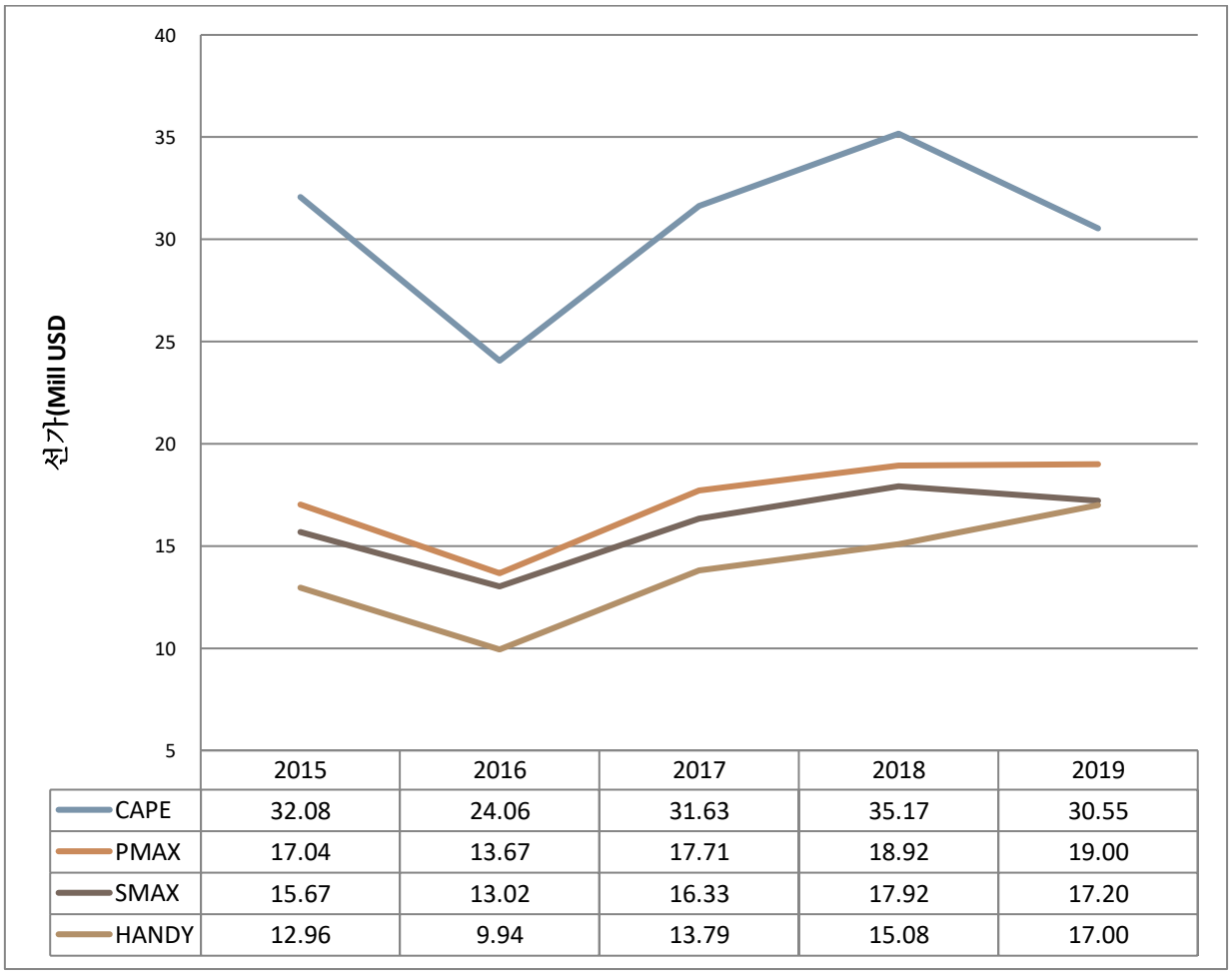
Ⅱ. BULK CARRIER

(❖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)

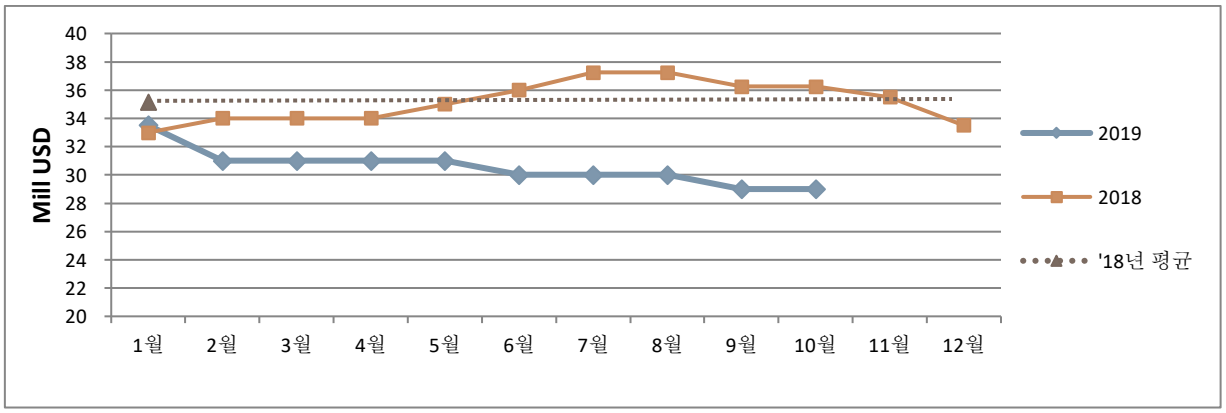


	2015	2016	2017	2018	2019
CAPE	32.08	24.06	31.63	35.17	30.55
PMAX	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
SMAX	15.67	13.02	16.33	17.92	17.20
HANDY	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00

Ⅱ. BULK CARRIER

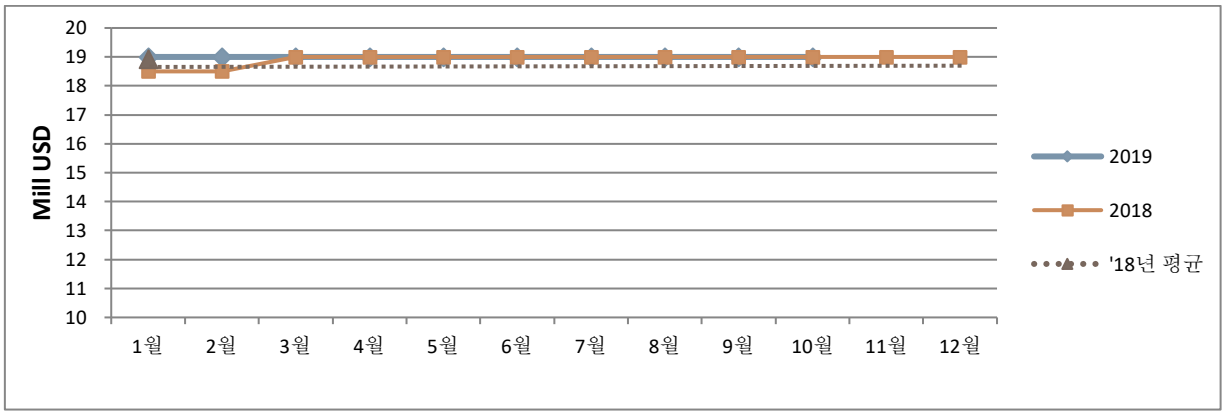
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	29.00	29.00			30.55
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.3%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%	-19.5%	-20.0%	-20.0%			-13.1%
	PMAX 76k	선가	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

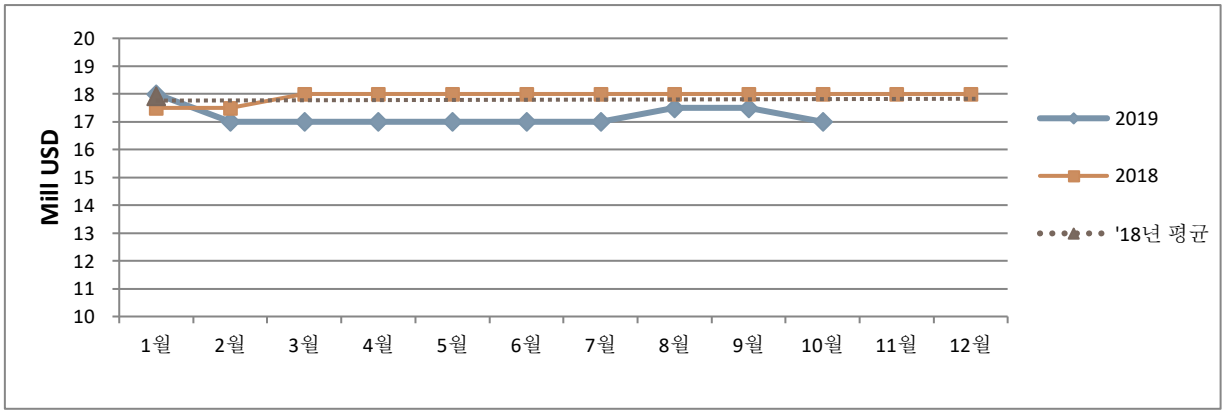


Ⅱ. BULK CARRIER

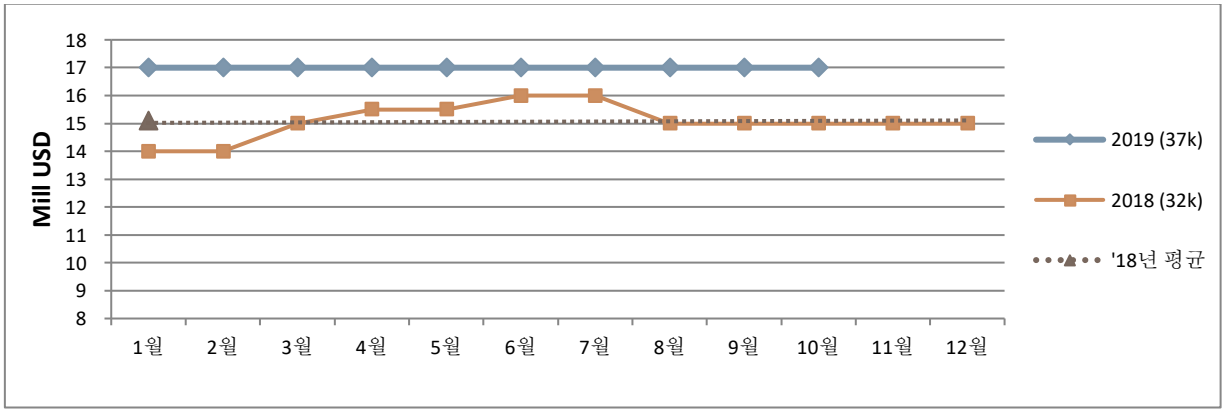
☐ Panamax



☐ Supramax



☐ Handy



Ⅱ. BULK CARRIER

Ⅲ-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NIKI	101,652	2006	ROMANIA	B&W		11	UAE buyer, DD due May '20
BC	REAL HAPPINESS	76,602	2005	JAPAN	B&W		10.2	Greek buyer
BC	ADVENTURE III	62,534	2019	JAPAN	B&W	C 4x30t	27.5	Undisclosed buyer
BC	CENTENARIO BLU	55,594	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.5 - 13.8	Greek buyer (New Vision), SS due Jun '21
BC	NAVIOS HIOS	55,180	2003	JAPAN	B&W	C 4x35t	7.65	Greek buyer
BC	BAOLONG	46,658	1998	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.25	Undisclosed buyer, DD due Dec'20
BC	MINXIN	45,428	1997	JAPAN	MITSU	C 4x25t	3.2	Chinese buyer, DD due Apr'20
BC	HE DE	32,992	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	9.5	Undisclosed buyer
BC	THURGAU	32,790	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	6.7	Greek buyer
BC	HO BAO	23,649	2001	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	4.2	Chinese buyer
GC	OCEAN FRIEND (td)	13,030	2006	JAPAN	HANSH	C 2x30T+ D1 x30T	4.4	Malaysian buyer

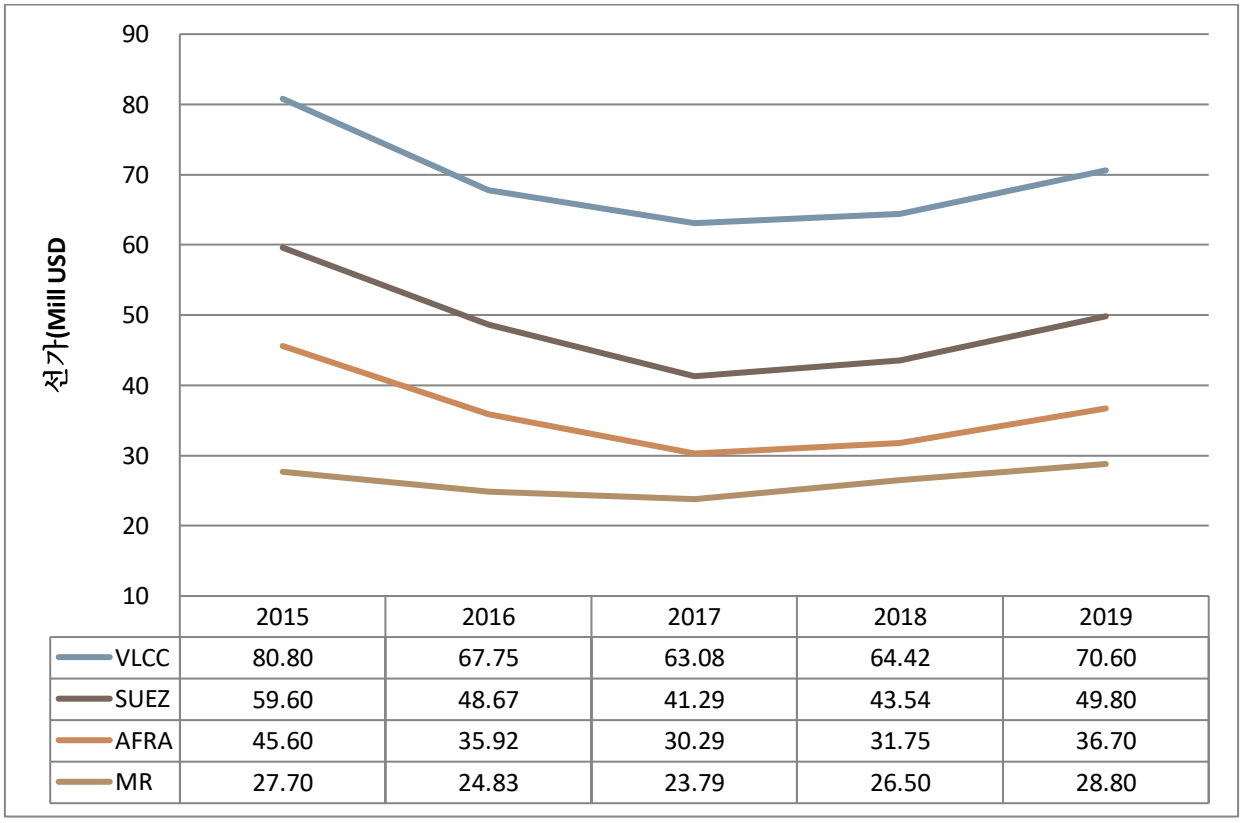
Ⅲ. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	70.60
	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 : %)

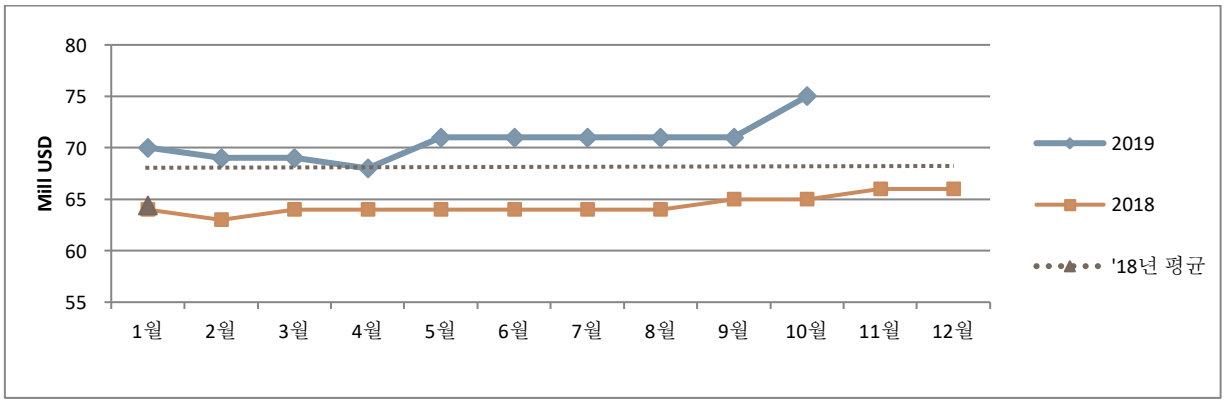


	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC	80.80	67.75	63.08	64.42	70.60
SUEZ	59.60	48.67	41.29	43.54	49.80
AFRA	45.60	35.92	30.29	31.75	36.70
MR	27.70	24.83	23.79	26.50	28.80

Ⅲ. TANKER

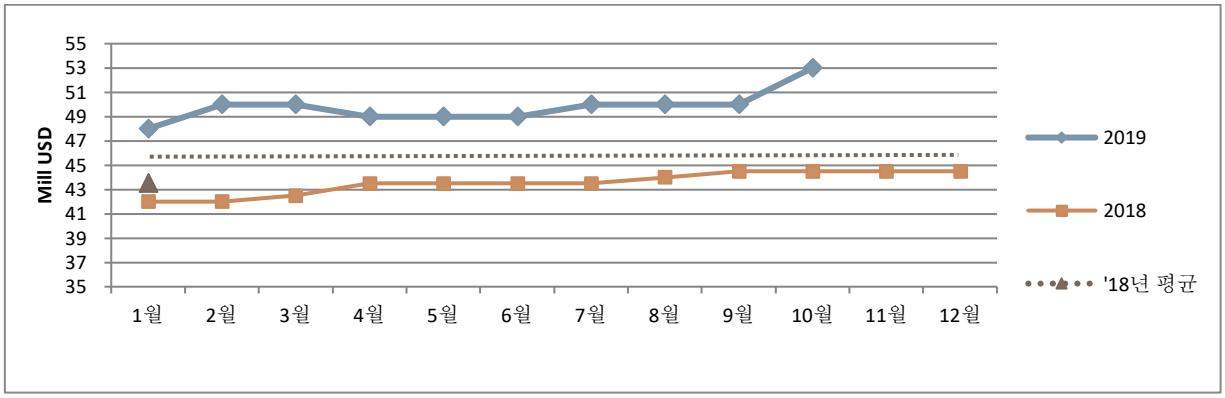
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2019	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	75.00			70.60
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	15.4%			9.6%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	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%
2018	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

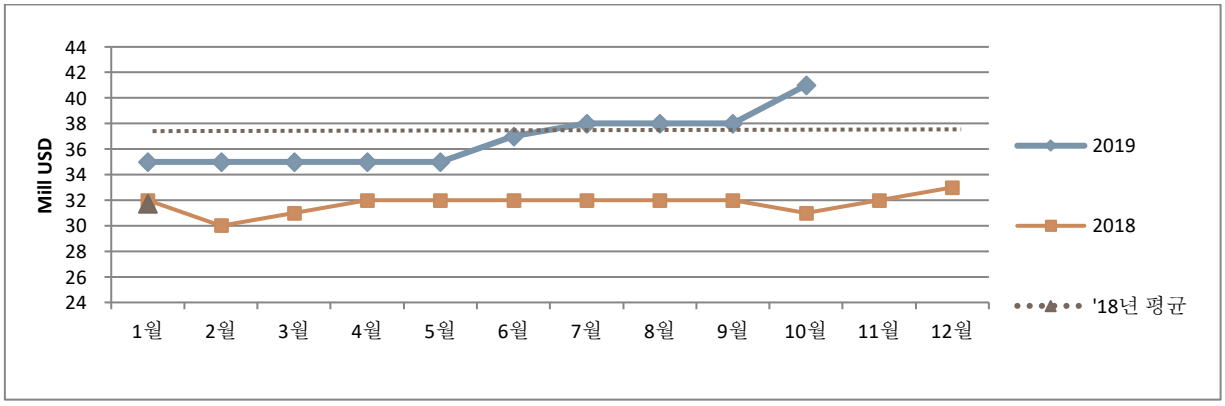


Ⅲ. TANKER

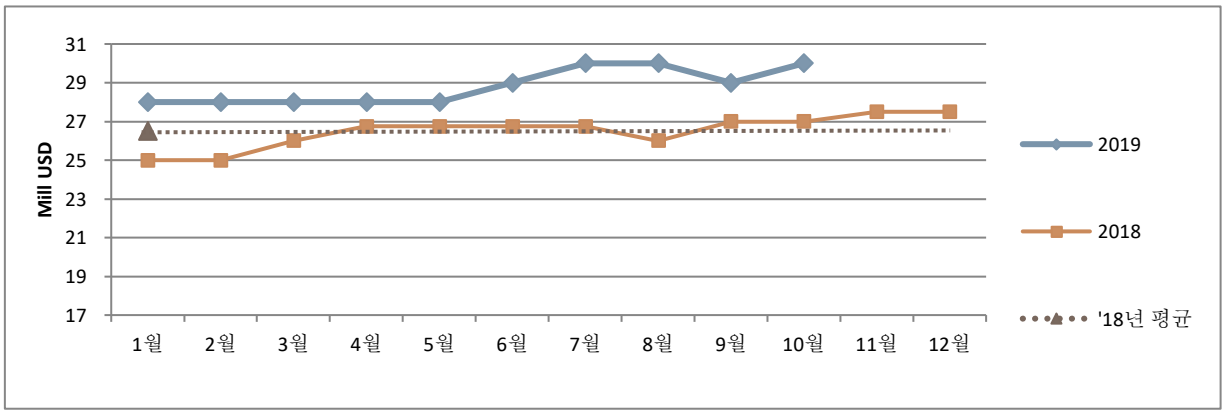
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



Ⅲ. TANKER

Ⅳ-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ENERGY R	319,000	2003	KOREA	B&W		32-33	Greek buyer (NGM)
TANKER	POWER D	319,000	2003	KOREA	B&W		32-33	
TANKER	FOUR SMILE	160,572	2001	KOREA	B&W		17.5	Undisclosed buyer
TANKER	RED MAJESTIC	105,578	2000	JAPAN	SULZ		10.5	UAE buyer, LR II
TANKER	REGENT	51,319	2004	KOREA	B&W		11	Greek (MTM Management), BWTS fitted
TANKER	LINCOLN	51,319	2004	KOREA	B&W		11	
TANKER	BUTTERFLY	47,326	2005	JAPAN	B&W		11.2	Greek buyer
TANKER	OCEAN QUEST	47,221	1999	JAPAN	B&W	3	6.5	Undisclosed buyer
TANKER	RELIANCE II	46,108	2006	KOREA	B&W	3	14	Greek buyer
TANKER	ADVANCE II	46,101	2006	KOREA	B&W	3	14	
TANKER	PORT STEWART	37,823	2003	CHINA	B&W		6.6	Middle East buyer
TANKER	RITA MAERSK	35,199	2004	CHINA	B&W	3	8	Indian buyer (Seven Islands)
TANKER	KINGFISHER	34,586	2005	CHINA	B&W		7	Undisclosed buyer
LPG	Nantong CIMC Sinopacific S1030	24,000	2019	CHINA	B&W		45	German buyer (Hartmann)
LPG	GAZ CENTURY	5,782	2001	JAPAN	B&W		6.1	Thailand buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

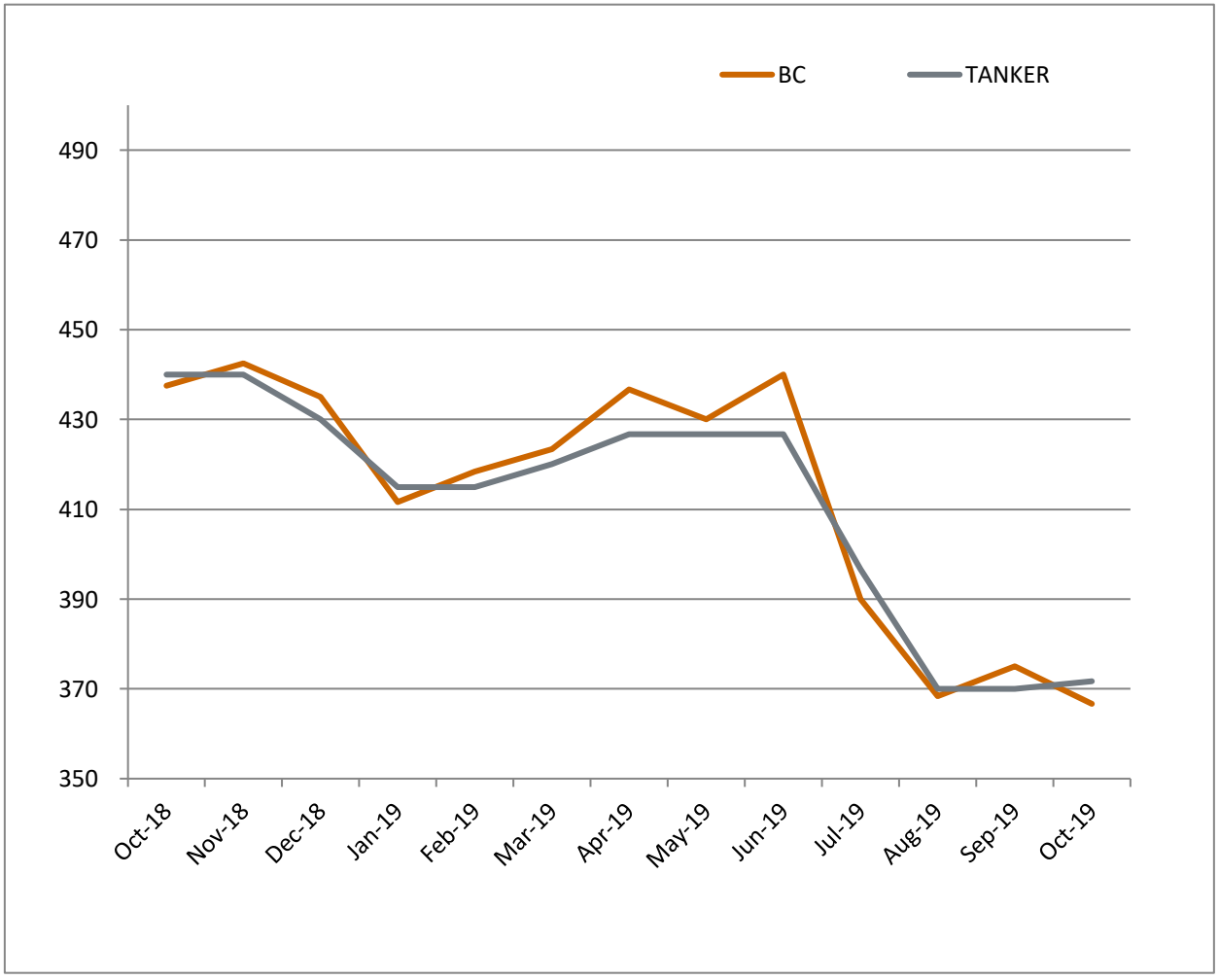
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Ⅳ. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 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)

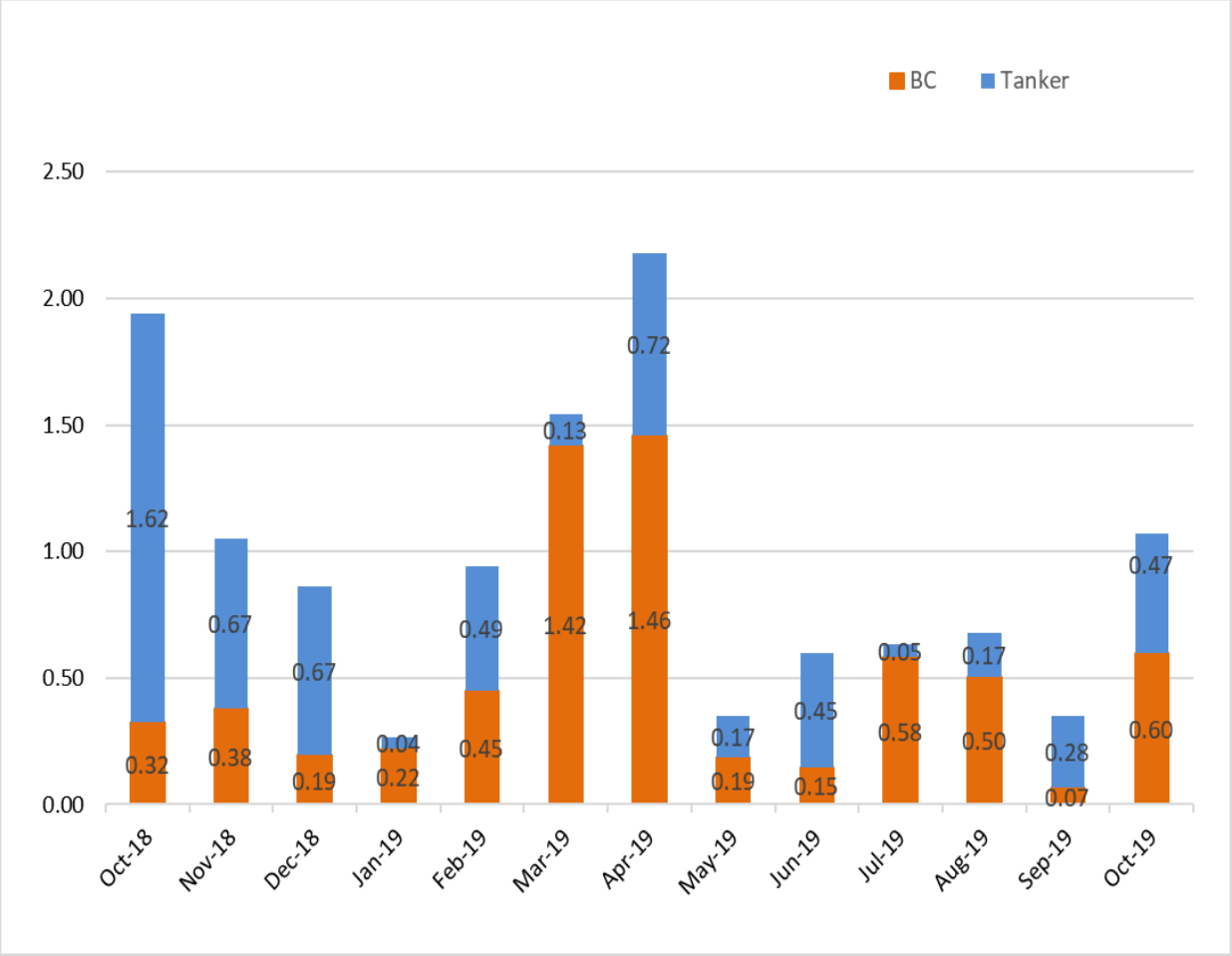


Ⅳ. DEMOLITION

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	0.47	-70.9%	13	-13.3%
BC	4.20	112	5.42	128.9%	92	82.1%	0.32	9	0.60	84.6%	7	-22.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

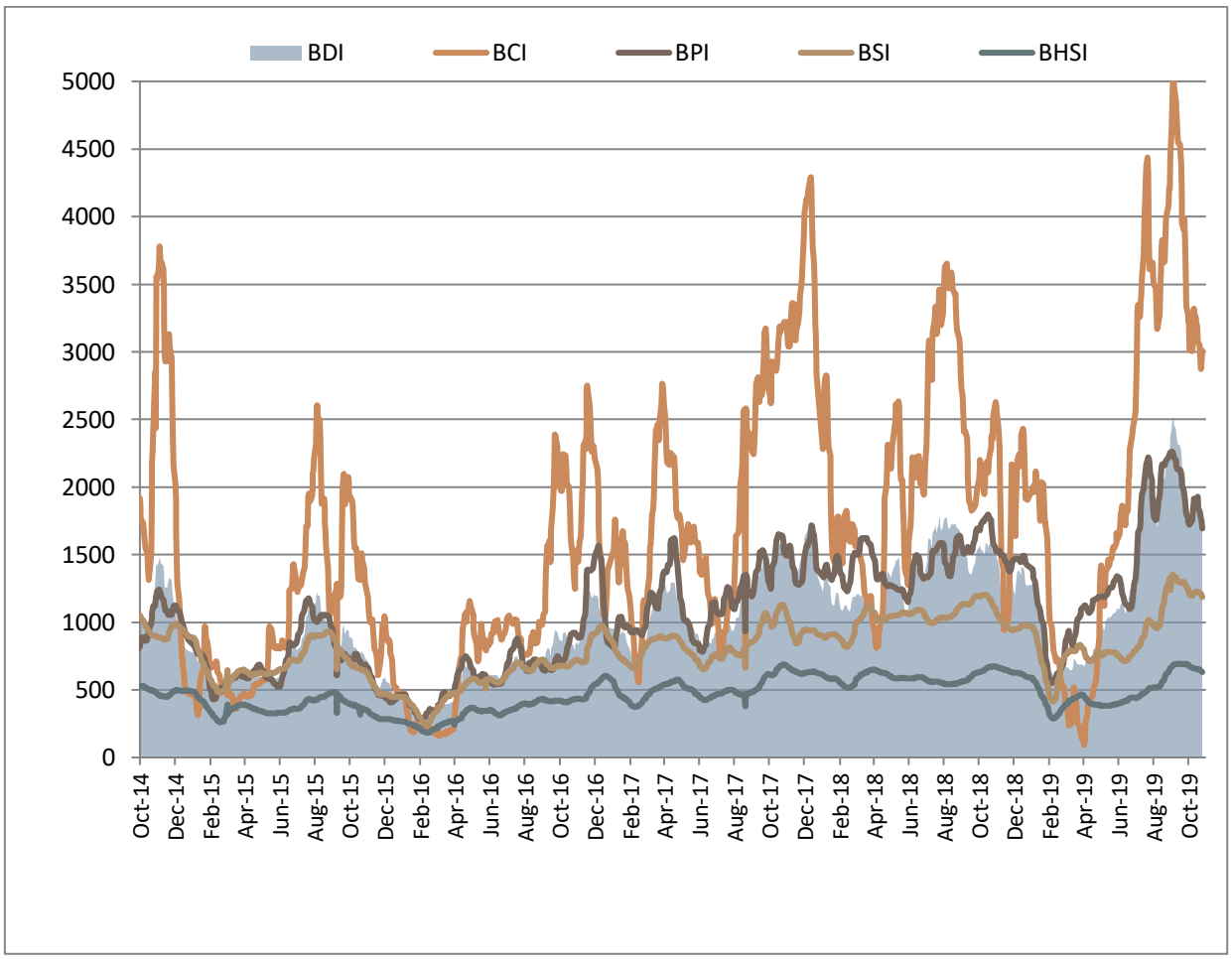
Ⅴ-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ORE BAYOVAR	179,302	22,248	1998	KOREA	B&W	375	BANGLADESH, green recycling
CONT	REUNION	31,829	8,309	1992	KOREA	B&W	390	INDIA, incl 150t bunker ROB
TANKER	NAN HAI FA XIAN (FPSO)	254,642	42,956	1976	ITALY	ETC	325	AS IS Singapore, gas free cleaning for buyers account
TANKER	SUCCESS TOTAL XXXI (FSO)	47,059	8,785	1992	KOREA	B&W	335	AS IS Indonesia, incl 2000 ts slops/sludge ROB
TANKER	EASTERN GLORY	5,288	2,970	1986	CHINA	B&W	316	BANGLADESH
TANKER	PT PROGRESS	3,901	1,458		1972	AKASAKA	320	BANGLADESH

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-10-25	2019-10-18	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1801	1855	▼-54.00	2518	290
BCI	3009	3064	▼-55.00	5043	92
BPI	1695	1840	▼-145.00	2262	282
BSI	1187	1222	▼-35.00	1351	243
BHSI	631	651	▼-20.00	692	183



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	392.50	▲28.50	269.50	▲5.00	347.50	▼-35.00
IFO180	422.50	▲35.00	294.50	▲10.00	399.50	▼-35.00
MGO	596.00	▲6.00	571.00	▲3.00	628.50	▼-4.00
LSMGO	604.00	▲14.00	571.00	▲6.50	-	-
VLSFO	550.50	▲2.00	510.00	▲6.00	542.50	▲13.50

❖기준일 : 10 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-10-25	2019-10-18	CHANGE
미국 달러	1171.00	1186.60	▼-15.60
일본 엔(100)	1078.02	1092.99	▼-14.97
유로	1300.10	1320.15	▼-20.05
중국 위안	165.70	197.05	▼-31.35

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

[용어로 보는 IT] – OTT - 인터넷을 통해 볼 수 있는 TV

OTT(Over The Top)는 인터넷을 통해 볼 수 있는 TV 서비스를 일컫는다. OTT 는 전파나 케이블이 아닌 범용 인터넷망(Public internet)으로 영상 콘텐츠를 제공한다. 'Top'은 TV 에 연결되는 셋톱박스를 의미하지만, 넓게는 셋톱박스가 있고 없음을 떠나 인터넷 기반의 동영상 서비스 모두를 포괄하는 의미로 쓰인다.

OTT 서비스가 등장한 배경에는 초고속 인터넷의 발달과 보급이 자리잡고 있다. 인터넷 속도가 보장돼야 동영상 서비스를 불편함 없이 즐길 수 있기 때문이다. 그래서 대부분의 OTT 서비스들은 2000 년대 중·후반부터 나오기 시작했다. 구글은 2005 년 '구글 비디오'를 출시했으며, 2006 년에는 유튜브를 인수했다. 넷플릭스는 2007 년 인터넷 스트리밍 서비스를 시작했고, 애플은 2007 년부터 '애플 TV'를 선보였다.

■ 게임 체인저, OTT

"우리는 곧 인터넷을 통해 대부분의 TV 를 시청하게 될 것이다. (We would soon be watching the majority of our television through the internet.)" - 빈트 서프

OTT 가 기존 방송 환경의 '룰'을 바꾸고 있는 대표적인 곳은 미국이다. 수백 개의 케이블 TV 채널이 지상파 이상의 영향력을 갖고 있는 미국 시장에서 인터넷과 모바일 등을 통한 OTT 서비스는 빠른 성장세를 보이며 기존 방송사를 위협하고 있다. 지난 2013 년 대표적인 스트리밍 서비스 넷플릭스가 미국 최대 케이블방송 <HBO>의 가입자 수를 넘어선 사건은 이런 상황을 상징적으로 보여준다.

■ 플랫폼만으로 OTT 시장 선도하는 넷플릭스

OTT 행렬 선두에 선 사업자는 넷플릭스다. 넷플릭스는 한 달에 적게는 7.99 달러만 내면 영화와 TV 프로그램 같은 영상 콘텐츠를 마음껏 볼 수 있는 온라인 동영상 스트리밍 서비스다. 인터넷이 연결돼 있는 거의 모든 플랫폼에서 넷플릭스를 볼 수 있다. 윈도우 PC 와 매킨토시, X 박스 360, 플레이스테이션 3, 닌텐도 위, 애플 TV, 아이패드, 아이폰, 구글 TV 등 다양한 시청 환경을 지원한다. 1997 년 비디오와 DVD 를 우편·택배로 배달하는 서비스로 시작한 넷플릭스는 그로부터 10 년 뒤인 2007 년 인터넷 스트리밍 서비스를 시작했다. 온라인 서비스를 시작한 지 얼마 되지 않아 유료 가입자만 5700 만명에 이르며 명실상부한 세계 최대 유료 스트리밍 서비스로 자리 잡았다. 가입자 5700 만 중 1800 만명이 해외 구독자인 넷플릭스는 앞으로 전세계 200 여개 국가로 서비스 영역을 확장할 심산이다.

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

■ 유튜브부터 크롬캐스트까지, 구글

구글은 전세계 최대 동영상 사이트 '유튜브'를 소유한 기업이다. '동영상=유튜브'라는 공식을 만들어낸 유튜브는 월 방문자수만 10 억명을 자랑한다. 에릭슨컨슈머랩이 지난 2014 년 미국에서 주문형 동영상(VOD) 서비스를 이용하는 소비자 비율을 조사한 결과에서도 제일 많이 쓰는 서비스는 유튜브로 나타났다. 에릭슨컨슈머랩 조사에서 60% 가까운 이용자가 유튜브를 사용하고 있었다. 최근에는 '유튜브 키즈'처럼 특정 시청자를 겨냥한 서비스도 내놓고 있다. 구글은 '구글 TV', '넥서스 Q' 등 OTT 단말기를 여럿 갖고 있다. 그 가운데 시장에 가장 깊숙이 침투한 단말기는 '크롬캐스트'다. 크롬캐스트는 한 손에 쏙 들어가는 크기의 스틱형 동글이다. TV 나 모니터 HDMI 와 USB 단자에 꽂고 모바일 기기로 조작하며 유튜브를 포함한 다양한 스트리밍 서비스를 볼 수 있다. 지난 2013 년 7 월 미국에서 처음 출시됐으며 지난 2014 년에만 1 천만대를 팔아 치웠다. 국내에는 2014 년 5 월부터 정식으로 판매가 시작됐다.

■ 그럼 한국은

한국에도 OTT 서비스는 여럿 있다. 2010 년 6 월 CJ 헬로비전이 내놓은 스트리밍 서비스 '티빙', KBS·EBS·MBC·SBS 등 지상파 방송사가 모여 만든 N 스크린 서비스 플랫폼 '푹', SK 플래닛 '호핀' 등이 주요 사례다. 대부분 PC 와 모바일 기기 중심의 과도기적인 모습을 보인다. 다음의 셋톱박스 '다음 TV'는 구글 TV 나 애플 TV 같은 셋톱박스 기반 OTT 서비스를 제공한다. 구글 크롬캐스트처럼 TV 나 모니터에 꽂아 쓰는 단말기도 나왔다. 현대 HCN 과 판도라 TV 가 손잡고 만든 '에브리온네이버 TV'나 티빙의 '티빙스틱'이 그런 사례다. 국내에선 아직 미국 시장처럼 두각을 나타내는 OTT 사업자는 눈에 띄지 않는다. 우선 케이블 TV 한 달 수신료가 10 만원은 너끈히 넘는 미국과 그 10 분의 1 수준인 한국은 상황이 다르다. 국내는 유료 방송 서비스 요금이 미국에 비해 상대적으로 저렴한 편이다. 월 1 만원 안팎의 비용이면 케이블방송이나 IPTV 등으로 실시간 방송과 무료 VOD 도 볼 수 있다. 또한 국내 OTT 시장의 대부분의 플레이어들은 CJ 헬로비전이나 지상파, 네이트 등 기존 콘텐츠 사업자들이다. 미국의 경우 훌루를 제외한 대표적 OTT 사업자인 넷플릭스나 구글, 애플, 아마존 등은 모두 전통적인 미디어 기업 출신이 아니다. 현재는 자체 콘텐츠를 만드는 단계까지 이른 기업도 생겨나고 있지만, 서비스 초기에는 모두 콘텐츠를 보유하지 않고 플랫폼이나 단말기만으로 방송 시장에 진입했다.

[출처: 네이버 지식백과, 용어로 보는 IT, 블로터/권혜미]

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)