



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.277

Updated December 3, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
STL News & Information	21
Contact Information	23

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

I . ISSUE & TREND

1. 현대중·대우조선 M&A 심사, 가속 VS 지연 전망 교차

중국 이어 일본도 합병 초읽기...한국조선 M&A 반대 명분 약화
최대 발주처 EU 심사는 난관 예상...노조리스크 극복도 숙제

중국의 1·2 위 조선사 합병에 이어 일본 양대 조선사도 합병 수준 업무 제휴를 맺으며 양국으로부터 대우조선해양 기업결합심사를 받고 있는 현대중공업에 이목이 집중된다.

기존 제기했던 합병 반대 기조와 달리 양국도 같은 수순을 밟음에 따라 현재 진행 중인 심사에 반대할 명분이 크게 약화된 모습이다. 다만 한국 조선사들의 주요 고객사가 몰려있는 유럽연합(EU)의 기업결합심사는 절차가 까다로워 난관이 예상되는 데다, 지속된 노조리스크 부담은 현대중공업을 더욱 옥죄고 있다.

3일 조선업계에 따르면 일본 1위 조선사인 이마바리조선과 2위 재팬마린유나이티드(JMU)는 합병 수준의 자본·업무 제휴에 합의했다. 양사는 상선 영업과 설계 담당 합작 회사를 설립하고 생산 효율화를 추진할 예정이다.

양사의 제휴는 대형화되는 글로벌 조선업 추세에 대항하기 위해서다. 지난 11월 말 중국 1위 국영조선사인 중국선박공업(CSSC)와 2위 조선사 중국선박중공(CSIC)가 합병해 중국선박 공업그룹(CSG)이 출범했다.

한국 1·2 위 조선사인 현대중공업과 대우조선도 합병을 진행 중이다. 한국과 중국은 날로 수주점유율을 높여가며 글로벌 시장에서 1~2위를 다투고 있다. 반면 과거와 달리 경쟁력이 크게 약화된 일본은 더 이상 뒤쳐진다면 자국 조선업 회생은 불가능하다는 위기의식이 팽배하다.

현대중공업이 양 국가를 상대로 진행 중인 기업결합심사도 무난히 통과할 가능성이 높아졌다.

앞서 양사의 합병 추진 발표 당시 중국과 일본은 독과점 등을 이유로 반대 의사를 밝히며 경계심을 드러냈다. 하지만 자국 조선사들도 비슷한 양상을 보이고 있는 만큼 현대중공업 기업결합심사 과정에서 큰 문제를 제기하지 않을 것으로 예상된다.

현대중공업은 지난 9월부터 일본 공정거래 당국과 기업결합을 위한 사전 협의를 진행 중이다. 중국에는 지난 7월 신청서를 제출했다.

I . ISSUE & TREND

이제 까다로운 대상은 EU 만 남았다는 평가다. 일단 상황은 호의적이지 않다. EU의 경우 다른 국가들과 달리 심사 과정이 까다롭다. 1 단계인 일반심사와 2 단계인 심층심사로 구분되며 이 두 과정을 다 거칠 경우 최대 6개월의 시간이 소요된다.

통상 일반심사에서 마무리되는 경우가 많으나 최근 현대중공업처럼 합병 시 독과점 문제가 지적됐던 유럽 크루즈선사들간의 심사 과정을 볼 때 EU가 독과점에 민감한 모습을 보이고 있어 어려움이 예상된다.

노조리스크 지속도 현대중공업의 아킬레스건으로 꼽힌다.

최근 열린 현대중공업 임원선거에서 기존 강성 노조와 같은 성향의 지부장이 선출됐다. 이로써 현대중공업 노조는 지난 2014년부터 8년에 걸쳐 강성 기조를 이어가게 됐다.

현 노조는 현대중공업과 대우조선 합병을 두고 회사와 직접적으로 부딪혀 왔다. 지금까지도 소송 등으로 복잡하게 얽혀 있으며 이로 인해 임금단체협상도 여전히 타결되지 못한 상황이다.

특히 새로운 지부가 임기초반 내부결속 및 성과 확보에 집중하기 위해 투쟁 강도를 더 높일 수 있어 향후 회사와 노조의 관계 회복은 난항이 예상된다.

조선업계 관계자는 "각국 조선사들의 합병 움직임은 현대중공업과 대우조선의 기업결합에도 호재로 작용할 것"이라며 "EU가 여전히 까다로운 곳으로 꼽히긴 하나 조선업 흐름을 반영해 긍정적으로 검토할 가능성이 있다"고 말했다.

2. 조선·해운, 잇따른 유전 발굴에 모처럼 '콧노래'

남미·UAE 이어 이란서 530억배럴 규모 유전 발견
원유운반선 수요 및 원유 운송량 증가 기대

시황 부진에 시달리는 조선업계가 세계 각 지역에서 신규 유전이 속속 발굴되며 모처럼 콧노래를 부르고 있다. 원유생산량 확대를 이룰 운반하기 위한 원유운반선 수요도 확대될 수 있기 때문이다. 해운업계도 원유운송량 증대로 동반 수혜가 기대된다.

26일 조선업계에 따르면 지난 10일 이란은 남서부 유전지대 후제스탄주에서 530억배럴 규모의 유전을 발견했다고 발표했다. 매장량이 공식 확인되면 이란의 원유 매장량은 총 2000억배럴에 육박할 전망이다.

I . ISSUE & TREND

아랍에미리트(UAE) 최고석유위원회도 지난 4 일 70 억배럴 규모의 유전을 발견해 전체 매장량이 1050 억배럴로 증가했다고 밝혔다.

지난 6 월 미국 석유화학기업 엑슨모빌은 남미 가이아나 인근 바다에서 매장량 32 억배럴 규모의 유전을 발견해 다음달부터 채굴에 들어간다. 노르웨이 국영 석유회사 에퀴노르도 최근 북해 심해유전에서 석유생산을 시작했으며 캐나다도 산유량 확대를 계획 중이다.

국제에너지기구(IEA)는 오는 2020 년 비석유수출국기구(NOPEC)의 원유 공급량 전망치를 기존 전망치보다 10 만배럴 늘어난 하루 230 만배럴로 확대했다.

지난 10 월 기준 수에즈막스·아프라막스급 유조선 발주는 각각 전년동기 대비 65%, 29% 늘었다. 원유생산량 증대는 이같은 상승세에 불을 지필 전망이다. 특히 지난 2018 년 대비 56% 하락하며 부진한 상황을 보이고 있는 초대형 유조선(VLCC)의 재도약을 이끌 것으로 예상된다.

원유를 타국가로 수출하기 위한 운송량도 늘어날 것으로 전망되는 만큼 해운업계의 기대도 크다.

현재 해운업계는 수익성 확보의 난적으로 원료비 부담을 겪고 있다. 이를 위해 현재 유류할증료 도입도 추진하고 있는 상황이다. 원유생산량 확대로 공급이 늘어남에 따라 유가도 안정화될 가능성이 높아 비용절감을 도모할 수 있다.

관련업계 관계자는 "유전이 발견됐다고 해서 바로 선박 발주로 이어지거나 유가가 하락하진 않을 것"이라며 "장기적으로 봤을 때 업계에 긍정적인 요인이 될 것으로 예상된다"고 말했다.

3. SK 1 兆 투자해 하루 4 만배럴 친환경 선박 연료 생산

‘IMO 2020’ 규제 대응해 대규모 VRDS 설비 건설

지난달 27 일 SK 그룹 주력 에너지·화학 계열사의 생산 설비가 모여있는 울산 CLX(컴플렉스) 내 감압잔사유탈황설비(VRDS) 공사 현장. 우뚝 솟은 반응기(리액터·REACTOR) 주변에 크레인 여러 대가 자재들을 실어나르고 작업자들은 마무리 배관 공사로 분주했다.

64M 높이의 이 반응기는 유황 함유가 높은 연료유, 이른바 감압 잔사유(VR)에 수소를 첨가해 탈황(脫黃)

I . ISSUE & TREND

반응을 일으켜 황을 제거하는 설비로, 친환경 저(低)유황 연료유를 생산하는 VRDS의 '심장' 격이다.

SK 에너지가 1 조원을 투자해 건설한 VRDS가 내년 1월 완공을 앞두고 있다. 지난 2017년 SK가 VRDS 신설 계획을 발표하고 공사에 착수한 지 29개월 만이다. 두 달간 시운전을 거쳐 내년 3월 본격적인 상업 가동이 시작되면 하루 4만배럴(1배럴=159ℓ)의 저유황유를 생산하게 된다. SK 에너지는 VRDS 가동으로 매년 2000억~3000억원 수익이 발생할 것으로 기대하고 있다.

SK 에너지가 CLX 내 8만 3800㎡(2만 5000평) 부지에 대규모 설비를 세운 것은 내년부터 국제해사기구(IMO)의 'IMO 2020' 환경 규제가 발효되면 저유황유 수요가 늘어날 것으로 내다봤기 때문이다.

IMO는 선박에서 나오는 배기가스를 줄이기 위해 내년 1월 1일부터 선박 연료유에 포함된 황 함유량을 3.5% 이하에서 0.5% 이하로 규제를 대폭 강화하겠다고 발표했다. 이 규제에 따라 세계 모든 선박은 배기가스 정화 장치인 '스크러버(SCRUBBER)'를 설치하거나 연료를 저유황유로 바꿔야 한다.

시장에서 수요 변화는 이미 감지되고 있다. 새로운 규제 시행을 앞두고 일부 선사들이 시범적으로 저유황유를 구매하고 있기 때문이다. SK 에너지에 따르면 지난달 SK 에너지의 저유황유 판매실적은 전달의 4~5배 수준이었다.

국제에너지기구(IEA)는 고유황유 수요가 올해 일평균 350만배럴에서 내년 140만배럴로 40%가량 감소하고, 같은 기간 저유황유 수요는 10만배럴 미만에서 100만배럴로 크게 증가할 것으로 전망했다.

한 PL은 "규제가 시행되면 유황 함량이 높은 연료를 실은 선박에 대해서는 출항 허가가 나지 않기 때문에 IMO 2020은 상당히 강력한 규제"라며 "저유황유 수요가 늘어날 수밖에 없다"라고 설명했다. 스크러버를 설치한 선박의 경우 고유황유를 사용할 수 있지만, 스크러버 장착 속도는 빠르지 않다. 이 PL은 "스크러버 품질에 대한 의구심이 있고 장착에도 비용이 들어 많은 선사가 스크러버 장착을 망설이고 있다"고 말했다.

SK 에너지는 저유황유 사업이 최근 유가 변동성 확대와 글로벌 수요 감소로 수익성이 악화된 석유사업에 새로운 활력이 될 것으로 보고 있다. GS칼텍스나 S-OIL, 현대오일뱅크 등 다른 정유사들은 기존 탈황 설비 가동률을 높여 대응할 것으로 보여, 대규모 VRDS 설비를 갖춘 SK 에너지가 저유황유 수요가 늘어나는 상황에서 유리할 것이라는 계산이다.

I . ISSUE & TREND

또 VRDS 는 저유황유를 생산하는 것이 기본 역할이지만, 기존 고도화 설비인 중질유분해시설(RFCC)과 연계해 휘발유나 프로필렌 등 다른 제품을 생산할 수 있어 시장 상황에 유연하게 대응할 수 있다. 한 애널리스트는 "VRDS 공정은 기술 장벽이 높은 만큼 고부가 설비로 판단된다"며 "SK 이노베이션 (146,500 원 ▼ 1,000 -0.68%)의 석유화학 자회사인 SK 에너지는 VRDS 공정의 핵심 기술 경쟁력을 확보해 설비가 안정적으로 가동될 것"이라고 평가했다.

4. 12 월 중국 철강 생산량 감소.. 케이프선 운임에 부정적

트레이드 윈즈는 불과 2 달 전만 하더라도 1 일 20,000 달러선을 기록했던 케이프선 운임이 최근 급락을 거듭하고 있다고 전했다. 향후 운임이 11 월에 이어 12 월까지 이어진 중국의 철광석 수입량 감소로 하방압력을 받게 될 것이라고 주장하였다. 또한, 향후 케이프선 운임은 중국의 철강 생산량에 크게 영향을 받을 것이라고 설명했다.

하지만 트레이드 윈즈는 전문가들의 분석을 바탕으로 케이프선의 운임 하락을 일시적 현상으로 간주하고 향후 운임의 상승 가능성도 제시했다. 향후 운임에 긍정적으로 작용할 근거는 다음과 같다.

첫째, 건화물선 오퍼레이터인 골든 오션(GOLDEN OCEAN)이 제시한 내용으로 중국 철강 생산량 증가율이 매년 10%대를 유지하고 있으나, 향후에도 이러한 증가율을 보일지는 미지수라고 평가했다. 한편, 중국 내 철강 소비량이 증가함에 따라 재고량이 줄어들고 있으며, 더불어 철광석 재고량도 눈에 띄게 줄어들고 있으며, 이는 향후 수입량 증가로 이어질 것이라고 주장했다.

둘째, 2020 년 ~2021 년 브라질의 철광석 생산량이 현 수준보다 30% 증가

셋째, IMO 의 환경 규제에 대응해 선박에 스크러버를 설치하기 위해 휴항(OFF-HIRE)하는 선박의 증가

하지만 운임에 부정적인 영향을 미칠 요인들도 여전히 존재한다고 덧붙였다.

첫째, 중국의 환경규제를 지방정부들 에서도 도입하고 있는 상황으로 철강 생산량의 감소가 지속될 것이라는 점이다.

둘째, 케이프선 운임 시장을 견인하던 중국 철강 생산과 건화물선 수요간 역학 관계가 변화하고 있다는 점이다. 중국 제철소의 철강 생산량이 기록적으로 증가하고 있음에도 불구하고 철광석 수입량 증가율은 최근 3 년 동안 둔화되고 있는 상황임. 과거에는 중국 철강 생산량 증가가 철광석 수입 증가로 이어졌으나, 최근에는 중국 제철소가 철광석 수요를 자체적으로 처리하고 있는 것으로 보인다고 설명했다.



I. ISSUE & TREND

또 올해 9 월 달에 환경 규제 등으로 인해 중국의 철광석 수요가 감소했음에도 불구하고 브라질의 철광석 수출량 증가로 운임이 급등한 것을 그 예로 제시했다고 KMI 는 밝혔다.



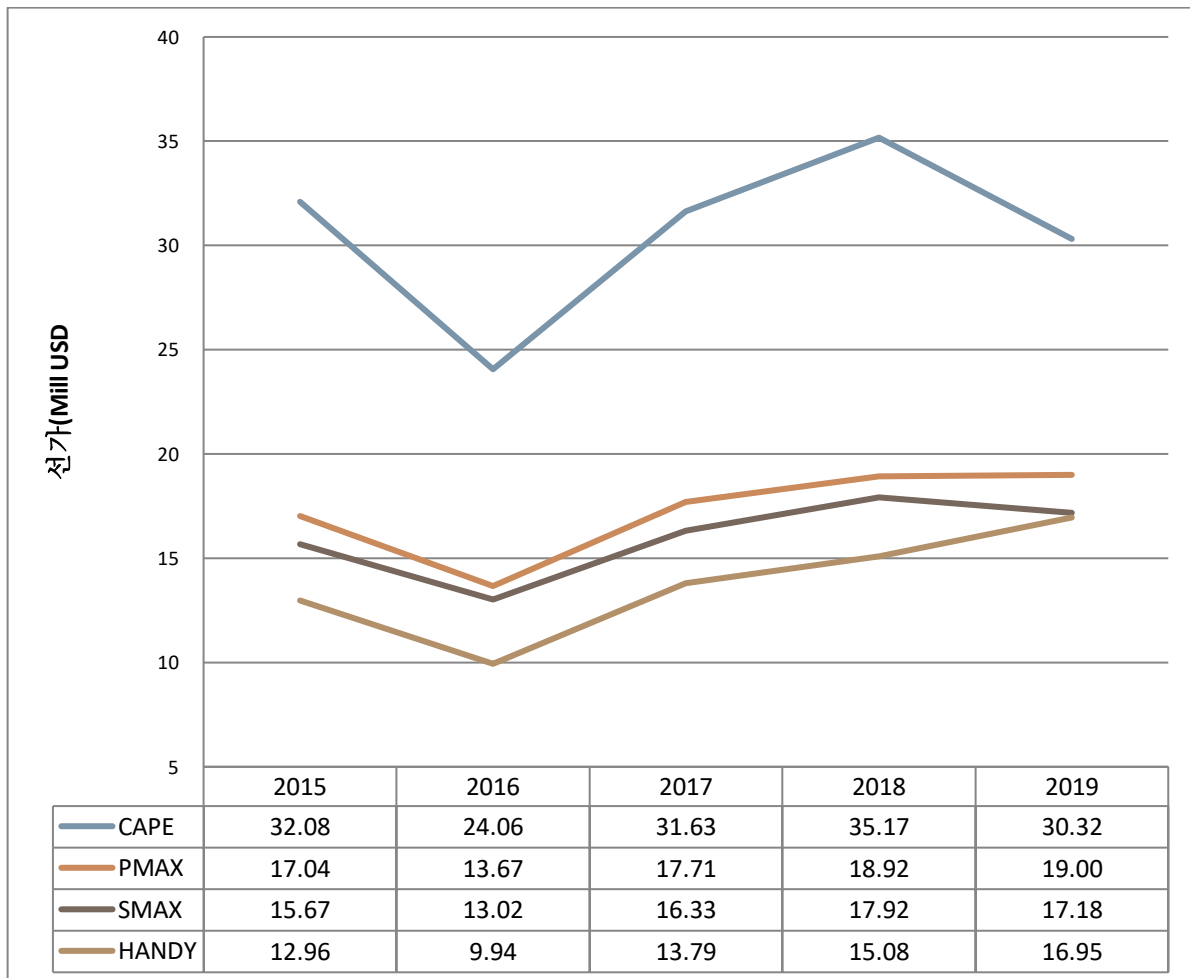
II . BULK CARRIER

(◆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	30.32
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-13.80%
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	17.18
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.12%
Handysize 37K	12.96	9.94	13.79	15.08	16.95
	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.37%	12.43%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

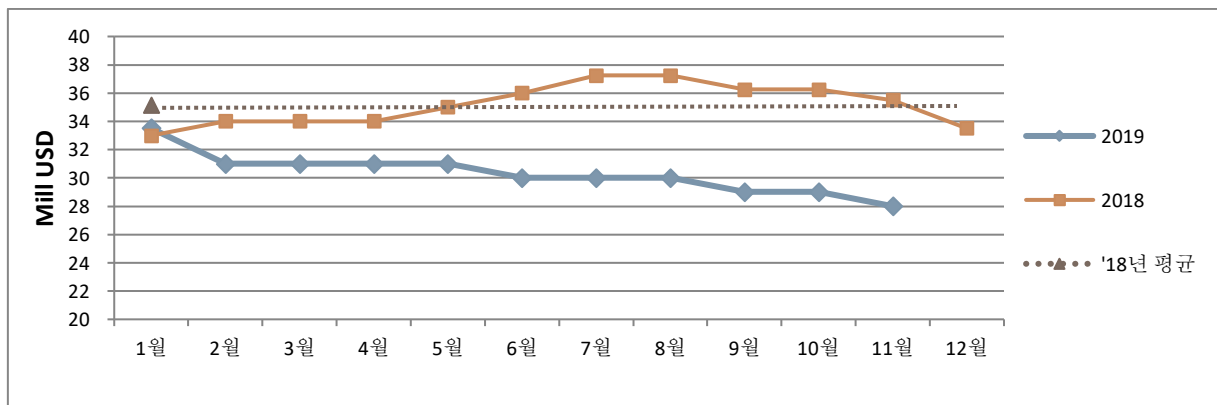




II . BULK CARRIER

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	28.00		30.32
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.3%	0.0%	-3.4%		-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%	-19.5%	-20.0%	-20.0%	-21.1%		-13.8%
	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		19.00
		전월대비	0.0%	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%	0.0%		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	17.00		17.18
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	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%	-5.6%	-5.6%		-4.1%
HANDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.50		16.95	
	전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.9%		-	
	전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	9.7%	6.3%	13.3%	13.3%	13.3%	10.0%		12.4%	
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

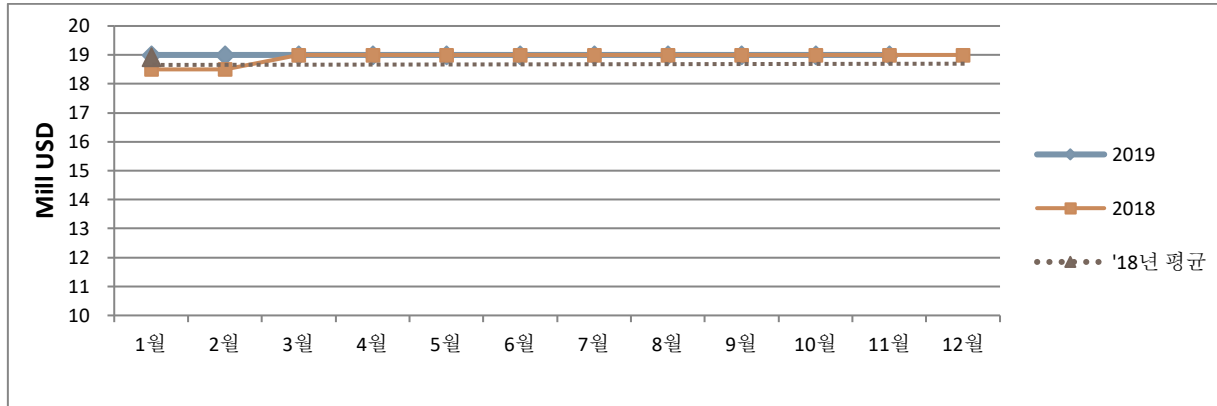
□ Cape



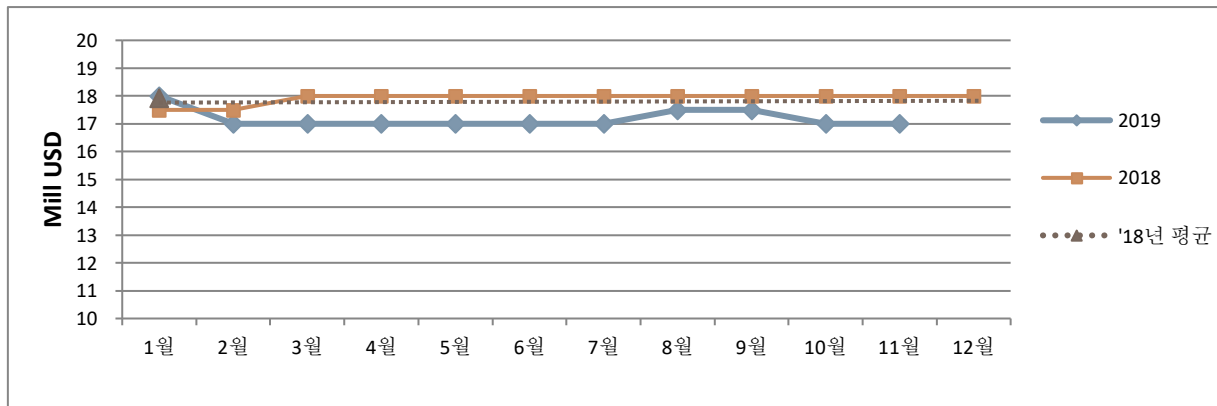


II. BULK CARRIER

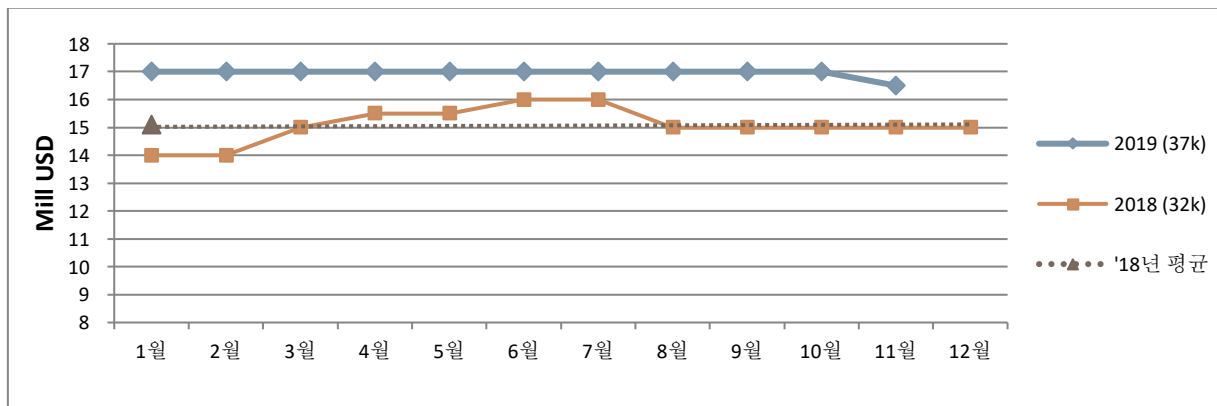
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AZUL FORTUNA	203,095	2005	JAPAN	B&W		15.8	UK buyer
BC	BULK HARVEST	175,617	2012	CHINA	B&W		19	Undisclosed buyer
BC	HARVEST FESTIVAL	72,497	1998	JAPAN	SULZ		5.3-5.5	Chinese buyer
BC	IWAGI 515	63,000	2019	JAPAN		C 4x30.7t	28	Japanese buyer incl. 12 month TC back
BC	GRAND BRIDGE	45,916	1997	KOREA	B&W	C 4x30t	4.1	Chinese buyer
BC	GLYFADA	45,455	1995	JAPAN	B&W	C 4X25t	4.0	Undisclosed buyer
BC	ORIENT TRIBUNE	33,500	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	8.5	Greek buyer
BC	DOROTHEA OLDENDORFF	33,013	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	5.5	Undisclosed buyer
BC	LAKE HAKONE	28,496	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.5	Undisclosed buyer



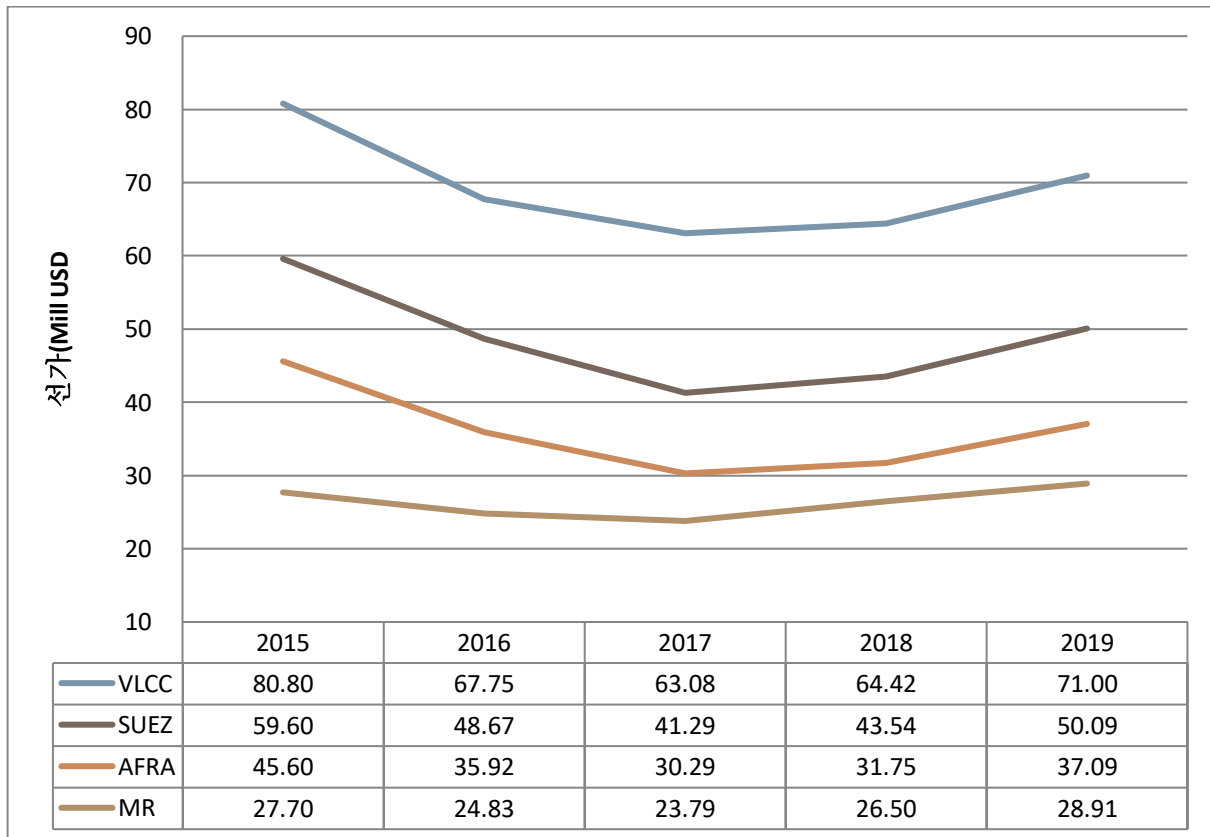
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	71.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.21%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	50.09
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.05%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	37.09
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	16.82%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.91
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.09%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	10.93
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-7.12%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

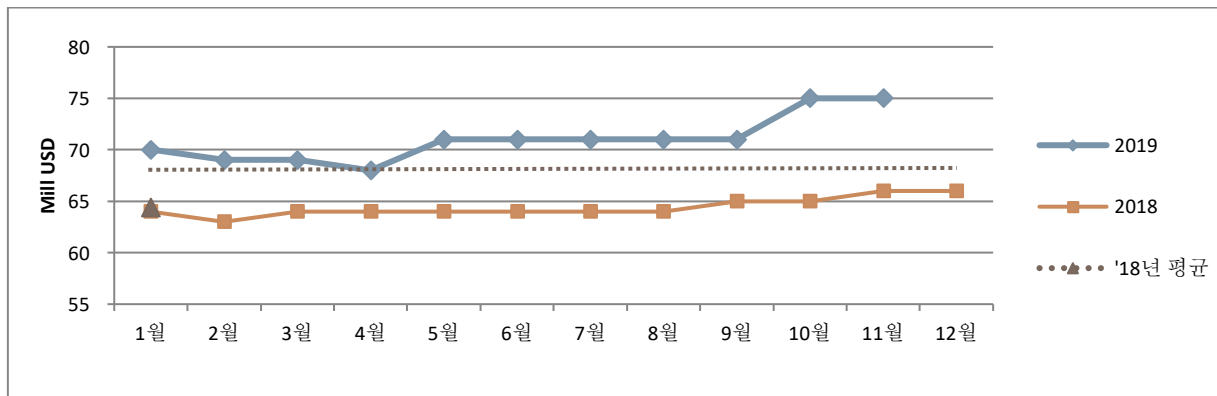




III. TANKER

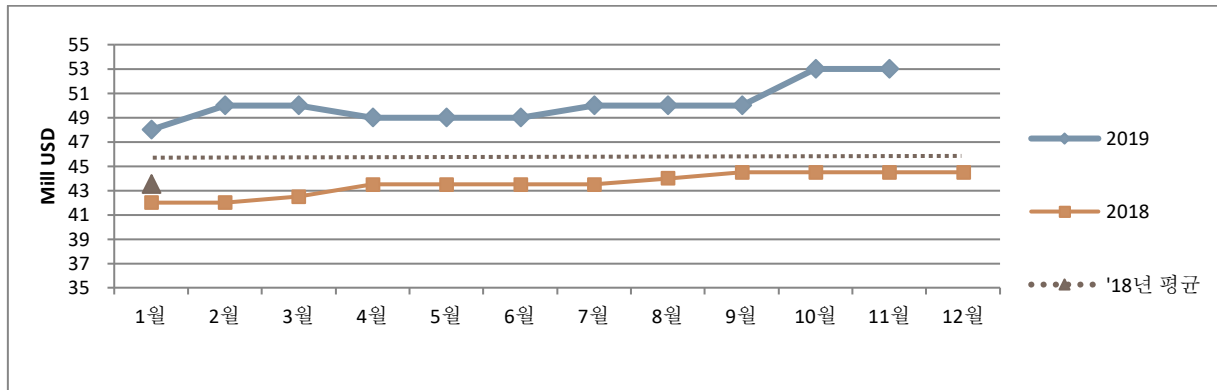
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2019	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	75.00	75.00		71.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%	9.2%	15.4%	13.6%		10.2%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.00	53.00	53.00	50.09
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	6.0%	0.0%		-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%	13.6%	12.4%	19.1%	19.1%		15.0%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	41.00	41.00		37.09
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%	0.0%	0.0%	7.9%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%	18.8%	18.8%	32.3%	28.1%		16.8%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	30.00	30.00	30.00	28.91
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%	-3.3%	3.4%	0.0%		-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%	7.4%	11.1%	9.1%		9.1%
	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	10.75	10.75	10.50		10.93
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.3%	0.0%	-2.3%		-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%	-4.3%	-6.5%	-4.4%	-4.5%		-7.1%
	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

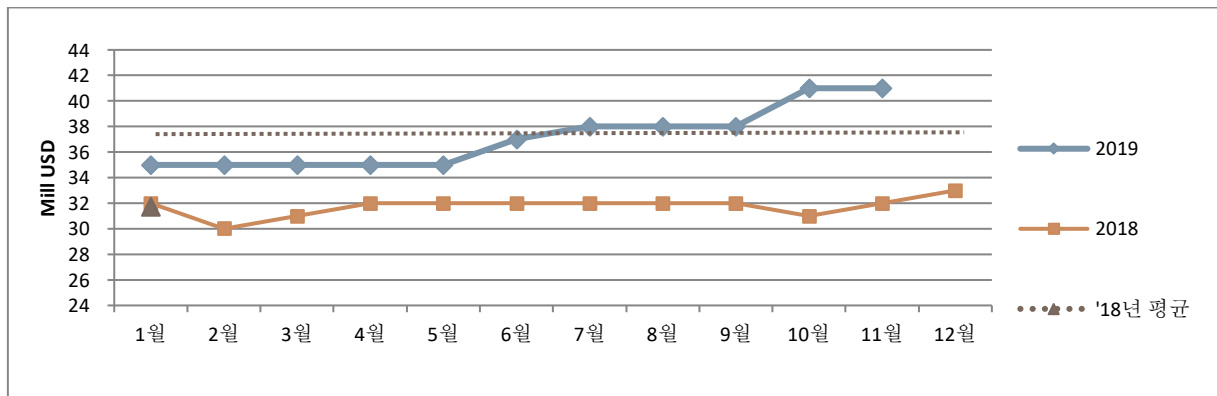


III. TANKER

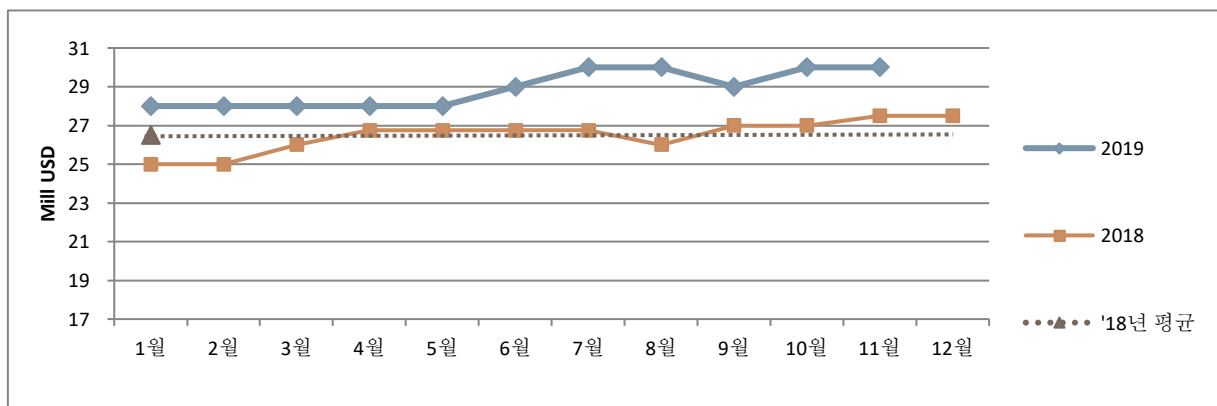
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ANTONIS I. ANGELICOUSSIS	306,286	2000	KOREA	B&W		24.65	Far Eastern buyer
TANKER	MARAN CALLISTO	299,167	1999	KOREA	B&W		18	Chinese buyer basis DD due
TANKER	JUPITER SUN	115,000	2007	JAPAN	B&W		28.7	Greek buyer
TANKER	SEAWAYS FRAN	112,118	2001	KOREA	B&W		13.6	Greek buyer basis DD passed
TANKER	NAVIG8 PRECISION	110,928	2018	CHINA	B&W		132	Norwegian buyer (Ocean Yield ASA)
TANKER	NAVIG8 PRIDE	110,928	2018	CHINA	B&W			
TANKER	NAVIG8 PROVIDENCE	110,928	2018	CHINA	B&W			
TANKER	NAVIG8 PRESTIGE	110,928	2018	CHINA	B&W			
TANKER	MAERSK PRODUCER	109,647	2006	CHINA	WART		21	Indonesian buyer (BULL)
TANKER	MAERSK PROMISE	109,647	2006	CHINA	WART		21	
TANKER	MAERSK PRINCESS	109,637	2005	CHINA	SULZ		19	
TANKER	MAERSK PHOENIX	109,571	2005	CHINA	SULZ		19	
TANKER	HARLEY	44,936	1997		B&W		6	Undisclosed buyer
TANKER	CHAMPION TRADER	40,727	1997	ITALY	WART	2	7.2	Chinese buyer
TANKER	HAI DE BAO	27,186	2002	JAPAN	MITSU		8	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	LONE STAR	47,355	2002	CROATI A	B&W	2&3	8.25	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	CHEMBULK WELLINGTON	14,312	2004	JAPAN	B&W		6.4	Undisclosed buyer



III. TANKER

OIL/CHEM	FATMAWATI (stst)	7,527	1996	JAPAN	B&W	2&3	1.6	Singaporean buyer
----------	------------------	-------	------	-------	-----	-----	-----	-------------------

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NYK LYNX	77,900	2002	KOREA	SULZ	6178	TEU	14	Global Ship Lease
CONT	NYK LIBRA	77,900	2002	KOREA	SULZ	6178	TEU	14	
CONT	NYK LYRA	77,900	2002	KOREA	SULZ	6178	TEU	14	
MPP	PACIFIC WINTER	19,359	2012	CHINA	MAN	1011	TEU	7	German buyer (Ice 1A Heavylifters)
MPP	BALTIC WINTER	19,350	2011	CHINA	MAN	1011	TEU	7	
MPP	PACIFIC WINTER	19,306	2012	CHINA	MAN	1011	TEU	7	

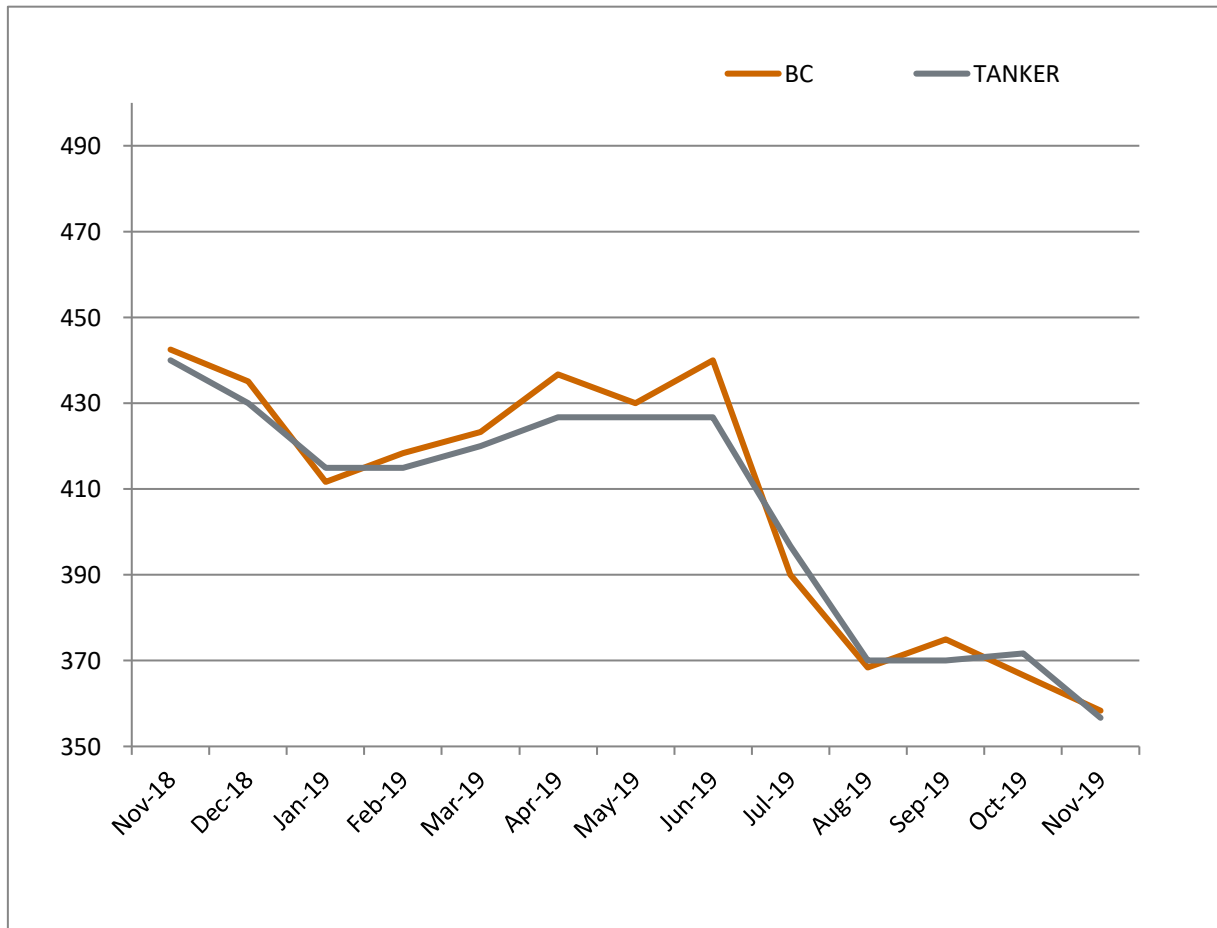


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 11 월	2019 년 11 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	399.55	-7.7%	440.00	356.67	-4.0%	-18.9%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	401.67	-8.8%	442.50	358.33	-2.3%	-19.0%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



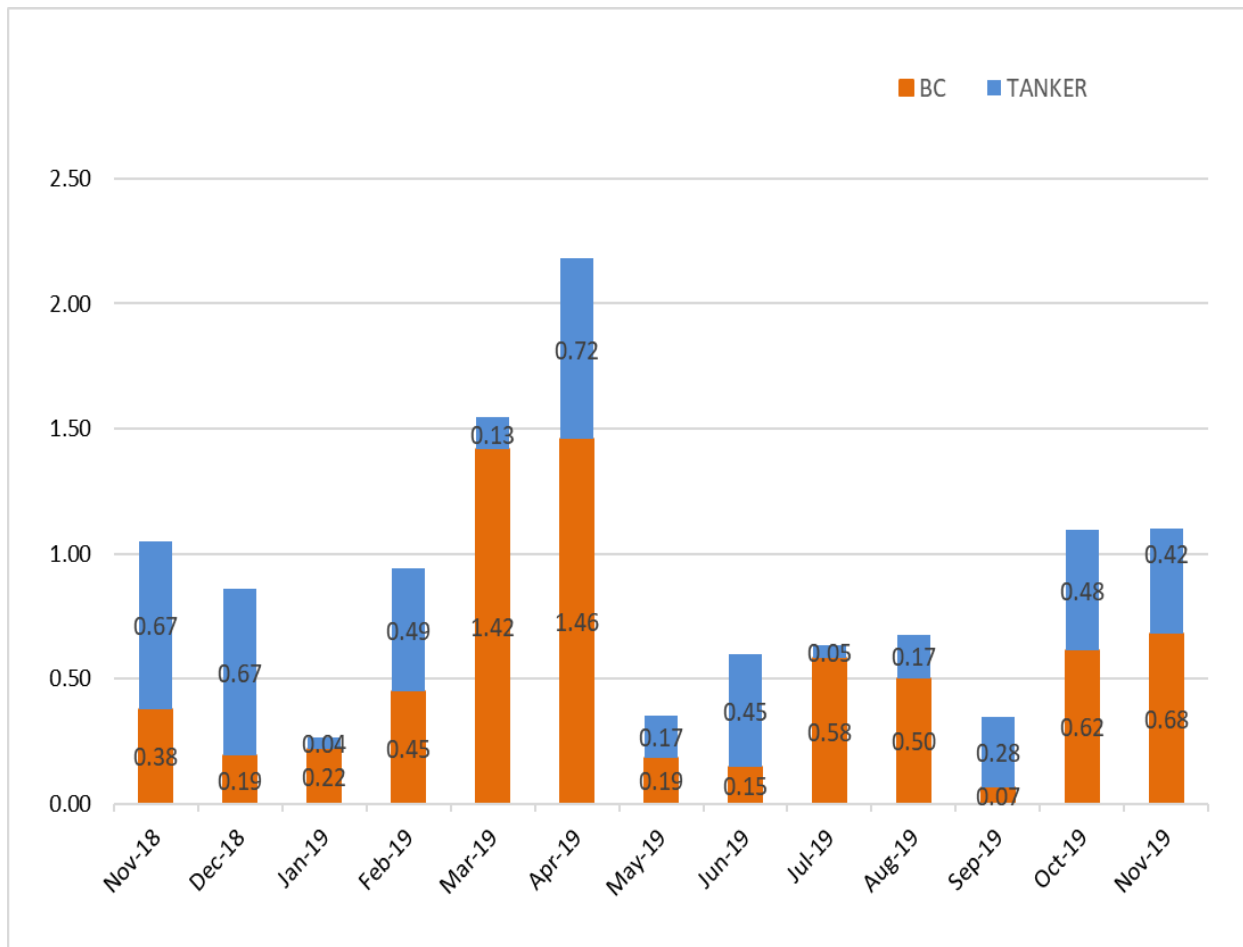


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 11 월		2019 년 11 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	3.26	15.6%	83	42.6%	0.67	11	0.42	-37.9%	10	-9.1%
BC	4.20	112	5.82	138.5%	97	86.6%	0.38	9	0.68	79.5%	9	0.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

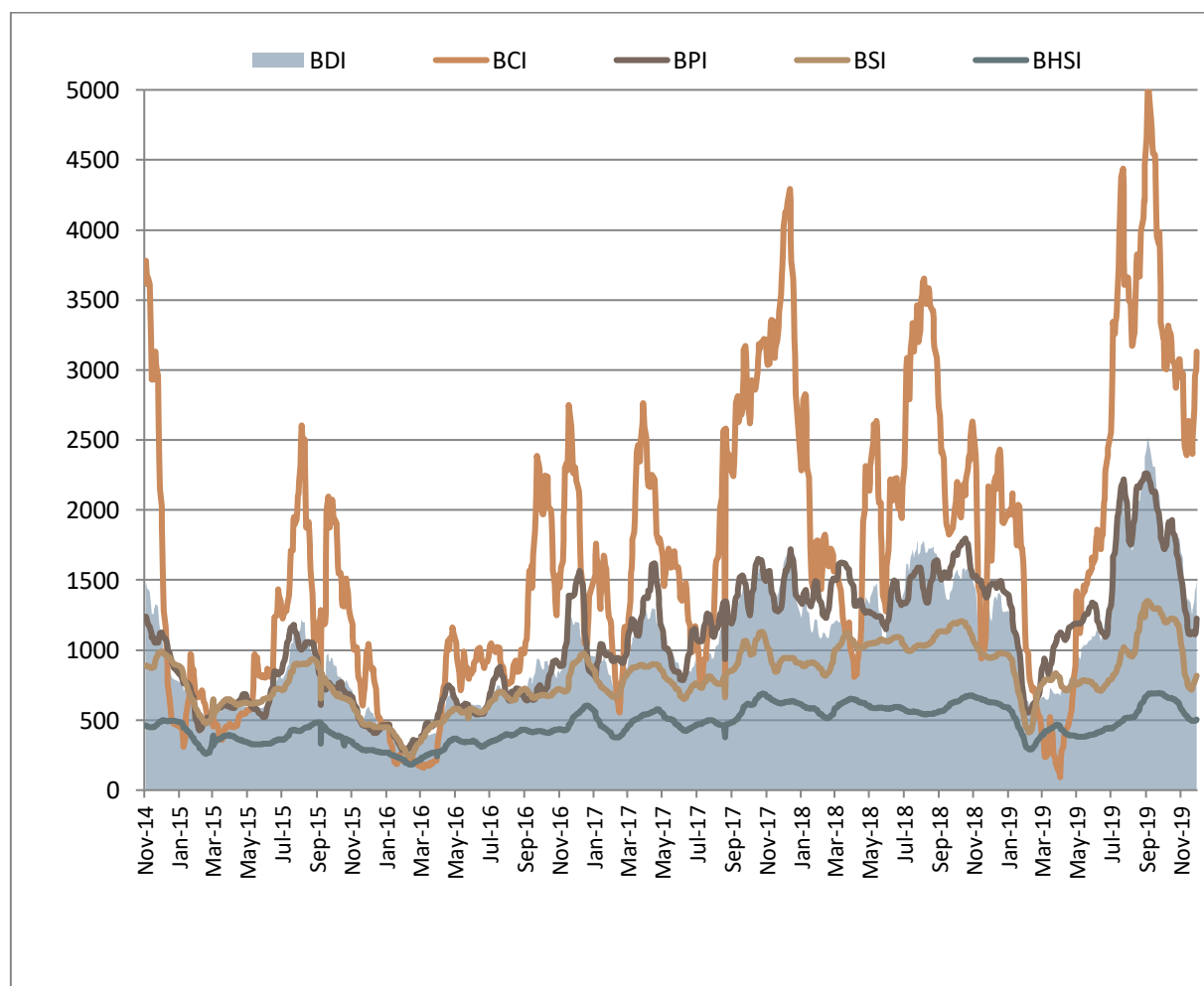
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ARISTIMO	45,584	8,147	1997	KOREA	B&W	380	PAKISTAN
OIL/CHEM	KARADENIZ POWERSHIP SUAT BEY	5,758	2,348	1992	JAPAN	MITSU	615	INDIA incl. 400 tons solid stainless steel
OIL/CHEM	EVER DIAMOND	55,515	21,820	1998	JAPAN	SULZ	388	INDIA
OIL/CHEM	SPIRIT OF MANILA	30,554	11,630	2000	TAIWAN	B&W	415	AS IS SINGAPORE
OIL/CHEM	UNI-ANGEL	15,477	5,129	1997	TAIWAN	SULZ	345	AS IS SINGAPORE
OIL/CHEM	UNI-AHEAD	15,477	5,129	1997	TAIWAN	SULZ	338	AS IS TAIWAN
GC	KWANGTUNG	23,683	9,449	1994	JAPAN	MITSU	370	INDIA
REEFER	FRIO DOLPHIN	8,900	4,964	1989	JAPAN	MITSU	340	INDIA
TANKER	DESPINA ANDRIANNA	71,637	13,783	2000	CHINA	B&W	344	BANGLADESH
TANKER	ANDROUSSA	47,629	9,606	1995	JAPAN	B&W	380	BANGLADESH
TANKER	LADY NOOR	11,538	4,290	1982	JAPAN	MAK	360	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-11-22	2019-11-15	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1528	1284	▲244.00	2518	290
BCI	3131	2493	▲638.00	5043	92
BPI	1225	1129	▲96.00	2262	282
BSI	816	747	▲69.00	1351	243
BHSI	505	494	▲11.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	306.00	▼-11.00	245.00	▼-7.50	354.50	▼-1.00
IFO180	344.50	▼-5.00	271.00	▼-3.50	410.00	▲2.50
MGO	591.50	▲0.50	569.50	▲8.50	622.00	▲0.50
LSMGO	580.50	▼-3.50	565.50	▼-3.00	-	-
VLSFO	558.00	▼-3.00	497.50	▲2.50	577.50	▲2.00

❖기준일 : 11 월 29 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-11-29	2019-11-22	CHANGE
미국 달러	1179.30	1176.50	▲2.80
일본 엔(100)	1076.89	1083.43	▼-6.54
유로	1298.47	1301.44	▼-2.97
중국 위안	167.87	167.05	▲0.82

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 왕홍경제

소비자를 이끄는 강력한 힘! 거대한 영향력, 왕홍경제

최근 블로그, 인스타그램 등 SNS 를 기반으로 하는 영향력 있는 '인플루언서(INFLUENCER)'들이 속속 등장하고 있습니다. 인플루언서는 '영향을 주다'라는 뜻의 단어 INFLUENCE 에 사람을 뜻하는 접미사 -ER 을 붙인 것으로 영향력을 행사하는 사람을 뜻하며, 흔히 알고 있는 파워블로거, 페이스북 스타, 유튜브 등이 이에 속합니다. 요즘 유튜브들은 그 인기가 연예인 못지않을 정도로 크게 치솟고 있는데요, 이들의 인기가 많아지면서 유통업계에서는 이들을 활용한 마케팅을 펼치고 있습니다. SNS 를 통한 마케팅이 단순한 정보전달에서 벗어나 제품 개발부터 출시까지 소비자 참여형으로 변화함에 따라, 연예인이 아닌 인플루언서를 통해 제품을 어필하는 것입니다.

이러한 흐름은 국내뿐만 아니라, 세계 경제의 큰손으로 떠오르고 있는 중국에서도 일어나고 있는데, 이러한 상황을 나타내는 말로 '왕홍경제'라는 말이 등장했습니다.

왕홍이란?

중국 전역에 막대한 영향력을 미치고 있는 '왕홍'은 왕루어홍런(网络红人)을 일컫는 말로, 소셜 미디어에서 큰 영향력과 파급효과를 가진 사람들을 의미합니다. 국내에서는 앞서 언급한 인플루언서의 개념으로 볼 수 있는데요. 이들은 연예인은 아니지만 그에 견줄만한 외모나 양질의 콘텐츠로 사람들의 주목을 받고 있습니다. 왕홍은 웨이보, 텐센트 등 각종 중국 SNS 에서 활동하며 수많은 팬과 영향력을 지니고, 왕홍경제라 불릴만큼 중국의 커머스 시장을 좌지우지하고 있습니다.

일례로 심천에 사는 20 대 중국인 여성 L 양은 자신이 좋아하는 왕홍 周揚青(GRACE CHOW)의 인스타그램에 들어가 그녀의 패션을 감상하는 것으로 하루를 시작합니다. 이후 연결된 타오바오 홈페이지를 통해 그녀가 입은 옷을 실제로 구입하기도 하는데요. 브랜드 상품에 비해 저렴하지만 예쁜 옷이 많아 자주 이용한다고 합니다. 이처럼 왕홍은 일상생활에 큰 영향을 주고 있습니다.

왕홍경제

왕홍 경제의 기반은 소셜미디어입니다. 중국은 해외 주요 소셜미디어가 서비스되지 않으며 중국 자체 플랫폼이 발달되어 있습니다. 대표적인 중국의 소셜 미디어로는 웨이보/웨이신/텐센트/유큐 등이 있습니다. 2017 년 기준 중국은 약 5 억 9,600 만명의 소셜 네트워크 이용자를 가지고 있는데요. 이는 전 세계 이용자 수의 24.2%를 차지하고 있습니다. 더불어 스마트폰 보급률의 경우 20 15 년 말 58%를 기록하고 있는데요. 소셜미디어 시장의 주요 고객인 18~24, 25~34 세의 경우 80%가 넘는 수치를

VI. STL NEWS & INFORMATION

보인다는 점에서 중국의 모바일 시장 크기를 가늠해볼 수 있습니다. 중국은 이제 모바일 콘텐츠의 대부분이 스마트폰을 대상으로 만들어지고 있으며, 스마트폰용 콘텐츠 시장규모는 2016 년 들어 전 세계 1 위로 올라섰습니다.

왕홍은 SNS 내에서 자신만의 독특한 콘텐츠로 팔로워들의 소비력을 자극해 상업가치를 올리고 있습니다. 연예인이 아닌 일반인이라는 점에서 친근한 느낌을 줘 소비력을 올리는 것인데요, 귀타이쥘안증권이 2016 년 1 월에 발표한 보고서에 따르면 왕홍에 의해 주도되는 시장은 의류분야에서만 1000 억 위안(약 18 조원) 이상의 가치를 가지며 이는 온라인 의류 쇼핑시장 전체의 1/6 에 달하는 금액이라고 합니다.

[출처: 네이버 블로그 - 기획재정부 경제 e 야기 부분발췌]



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)
 Manager
 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)