



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.285

Updated February 11, 2020

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	22

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

I. ISSUE & TREND

1. 연안해운 선박 신조에 8200 억 지원

정부가 연안해운 선사들의 해상안전과 화물 운송 경쟁력을 강화하기 위해 선박 신조에 8000 억원을 지원한다.

해양수산부와 금융위원회는 5일 열린 제 2차 경제활력대책회의에서 이 같은 내용의 '연안여객·화물선박 현대화 지원방안'을 발표했다.

이번 지원방안의 핵심은 연안여객선과 화물선박의 신조를 지원하는 정책금융 프로그램이다. 산업은행에서 운영해 온 외항선박 신조지원 프로그램의 지원대상을 연안여객선과 화물선까지 확대하고 연안선사들의 영세한 자금력에도 원활한 금융 조달이 이뤄질 수 있도록 한국해양진흥공사가 보증을 제공하는 내용이다.

특히 노후화로 선박 교체가 시급한 연안여객선과 화물선의 신규 발주뿐만 아니라 선종에 따라 중고선도 지원 대상에 포함해 해상 안전을 강화한다는 구상이다. 지원규모는 사전 수요 조사 결과에 미뤄 연안여객선 6000 억원, 연안화물선 2000 억원 등 8000 억원 안팎이 될 전망이다.

해운조합의 신조 수요 조사에서 연안해운사들은 총 59척 8231 억원을 신청했다. 여객선 21척 6089 억원, 화물선 34척 2066 억원, 예인선 등 4척 76 억원이었다.

프로그램을 운영하는 산업은행과 해양진흥공사는 3월과 9월 연 2회 누리집에 사업계획을 공고해 지원 희망기업을 모집하고, 외부 전문가 등을 포함해 두 기관 공동으로 구성된 '지원대상 심의위원회'의 심의를 거쳐 지원대상을 최종 선정할 계획이다.

지원대상으로 선정된 선사는 공사와 산은의 보증과 대출을 통해 신조대금의 80%를 지원받게 된다. 선순위 60%를 공사가 지급 보증하고, 후순위 중 20%를 산업은행에서 직접 투자하는 구조다. 선사는 20%를 자체 부담한다.

공사와 산은은 선사들이 상환부담을 덜 수 있도록 만기 15년의 장기금융을 지원한다. 선순위는 1년 거치 이후 15년 동안 원리금을 균등분할 상환하고 후순위는 만기에 일시 상환하는 방식이다.

I. ISSUE & TREND

이날 오후 해양진흥공사 황호선 사장과 산은 이동걸 회장은 목포 연안여객터미널에서 연안해운사 지원 업무협력 협약을 체결했다. 행사엔 문성혁 해수부 장관과 홍남기 경제부총리, 은성수 금융위원장 등이 참석했다.

문 장관은 별도로 인근 영암군에 있는 유일조선소를 방문해 업계 애로사항을 듣는 한편 기존 해수부가 국가재정으로 추진해 온 연안선박 이차보전사업 집행상황을 점검했다.

유일조선소는 현재 영성글로벌의 1999t 급 유조선을 건조 중인 중소조선사다. 영성글로벌은 내항화물선사로 유조선 신조를 위해 선가 110 억원 중 80%를 금융대출로 조달했고 이차보전사업으로 이자 1 억 5 천만원을 지원받고 있다.

문성혁 해양수산부 장관은 "연안여객·화물선박 현대화 지원방안이 마련되어 더 많은 선사들이 선박 신조기회를 얻게 되고 금융지원 혜택을 받게 될 것으로 기대한다"며 "기존에 지원해오던 현대화펀드, 이차보전사업 등도 지속적으로 추진해 더욱 안전한 해상안전 환경을 조성하고 해운업의 경쟁력도 강화해 나가겠다"고 말했다.

2. 글로벌 선박업체, '신종 코로나'로 매주 4 천억원 손실

전 세계 선박 물동량이 신종 코로나바이러스 감염증으로 크게 줄어들면서 선박 운송업체들이 매주 3억5천만달러가량(약 4천145억원)의 손실을 보고 있다고 월스트리트저널이 10일(현지시간) 보도했다. 덴마크 소재 해상 데이터 제공업체인 시-인텔리전스는 지난달 신종코로나 발병 이후 전 세계 교역량이 컨테이너 기준 35 만개 이상 축소됐다고 집계했다.

중국 내 많은 기업이 10일부터 오랜 춘제 연휴를 마치고 업무를 재개했지만, 여전히 많은 공장은 업무 재개에 어려움을 겪고 있다. 전 세계 주요 컨테이너선 관문인 상하이와 홍콩 항구 관계자들에 따르면 항만근로자들의 절반 가량만이 10일부터 업무에 복귀했다.

중국 교통운수부 소속 국유기업인 상하이 샬비지의 리 첸 예인선 담당 선장은 "트럭 운전사들은 선박에 화물을 싣기 위해 밤새 차량에서 대기하고 있으나 화물은 없다"고 전했다.

그는 "소수 당번 근무자들만 세관 업무를 처리하다 보니 업무가 지연되고 있다"라며 "춘제 이후 늘 있던 긴박감은 없다. (오히려) 많은 사람이 업황이 크게 부진해 일자리에 대해 걱정하고 있다"고 전했다.

I . ISSUE & TREND

시-인텔리전스에 따르면 중국과 미국을 오가는 최소 21 건의 선박 운항이 취소됐고, 아시아와 유럽을 오가는 선박 운항도 10 건가량 취소됐다. 운항 취소에 따라 중국과 미국을 오가는 총 19 만 8 천 500 개의 컨테이너 배송이 취소됐고, 아시아와 유럽을 오가는 15 만 1 천 500 개의 컨테이너 배송이 중단됐다.

전미 소매협회(NRF)와 해킷협회가 발간한 보고서에 따르면 2 월 미국 항구의 수입 컨테이너선 운송 물량은 전년 대비 12.9% 줄고, 3 월에는 9.5% 감소할 것으로 예상된다. 보고서는 또 2 월과 3 월 미국으로 들어오는 컨테이너 물량도 이전 추정치보다 37 만개가량 줄어들 것으로 예상했다.

조나단 골드 NRF 공급망 및 세관 정책 담당 부사장은 "미국 소매업체들은 무역전쟁으로 수입처를 일부 다른 나라로 이동시키기 시작했다. 그러나 업무 중단이 길어지면 공급망에도 영향을 미칠 것"이라고 말했다.

IHS 마킷은 최근 보고서에서 공장 가동 중단으로 철광석과 석탄 등의 원자재 수요가 크게 줄어들 것이라며 이에 따라 드라이 벌크선의 타격이 가장 클 것이라고 말했다. IHS 마킷의 라홀 카푸어 부사장은 "상황이 가라앉고, 2 분기에 수요 회복의 정도에 의문이 남아 있긴 하지만, 1 분기에는 큰 폭의 하락이 예상된다"고 말했다.

중국 양쯔강 최대 항구인 난징항의 한 크레인 담당자는 수입되는 철광석 규모가 지난 3 주간 크게 줄었다며 "이같이 줄어든 적은 본적이 없다"고 말했다.

조선 및 해운 분석기관 클락슨도 새로운 유조선, 벌크선, 컨테이너선의 인도가 수 개월 가량 지연될 수 있다고 말했다.

한 영국 해운시장 분석 전문기관에 따르면 중국 조선소들이 960 척, 총 270 억달러에 달하는 수주를 받아 놓은 상태다. 그러나 중국 국영업체인 중국선박집단공사(CSSC)의 한 임원은 저널에 "설비의 4 분의 1 가량만 가동되고 있다"라며 "일부 공급망이 심각하게 타격을 입었으며 예비물량도 전달이 되지 않고 있으며 기술자들은 여전히 출근하지 않고 있다"고 전했다.

그는 "중국 춘제가 4 주가량 업무를 지연시켰으며, 신종 코로나는 추가로 3 주를 더 지연시킬 것"이라고 말했다.

3. 군산해경 '외국 국적 유조선 4 척' 덜미

대한민국 영해와 배타적 경제수역(EEZ) 내에서 무단으로 기름(油)을 옮긴 외국 국적 유조선 4 척이 잇따라 해경에 덜미를 잡혔다.

I . ISSUE & TREND

전북 군산해양경찰서는 "지난 9 일 오후 2 시 15 분께 옥도면 직도 서방 약 26.9KM 해상에서 2,878T 급 화물선 A 호(선장 A 씨·50)와 5,038T 급 화물선 B 호(선장 B 씨·50)를 각각 해양환경관리법 위반 혐의로 적발했다"고 10 일 밝혔다.

해경에 따르면 두 척의 화물선은 모두 러시아 국적의 유조선으로, 대한민국 영해와 배타적 경제수역 내에서 기름(油)을 옮기는 작업을 하려면 관계기관에 신고해야 하지만 이를 어긴 혐의를 받고 있다.

또 지난 7 일에도 군산시 어청도 남서쪽 40.7KM 해상에서 중국 대련항을 출항한 마셜제도 국적 3 만 T 급 유조선 C 호와 러시아 국적 3 천 T 급 유조선이 허가 없이 기름 이송 작업을 하다 해경 경비함에 적발됐다.

이 선박들은 해양환경관리법에 따라 파도와 너울의 영향을 받지 않는 항계 내에서 안전하게 선박에서 다른 선박으로 기름 이송 작업을 진행해야 하고 만일 유출 사고가 발생할 경우 관계기관이 사전에 이를 인지하고 있어야 신속한 방제작업이 이뤄질 수 있으나 이 같은 규정을 무시했던 것으로 조사결과 드러났다.

특히 행정서류를 작성하지 않아도 되고 운송료 및 항만시설사용료 등을 아끼기 위해 이처럼 신고를 하지 않고 이송 작업 과정에 '기름 유출'이 발생했을 경우 사고사실을 숨기고 달아날 우려가 매우 높다는 것이 해경 측의 설명이다.

군산해양경서 조성철(총경) 서장은 "해상에서 선박 간 기름 이송 작업은 대형사고로 이어질 우려가 매우 높은 작업으로 사전에 반드시 관계기관에 신고를 해야 한다"며 "해양오염 사고를 미연에 방지하고 해상교통의 안전을 확보하기 위해서라도 지속적으로 감시하고 강력한 단속을 이어갈 예정"이라고 밝혔다.

한편, 해상에서 신고 없이 기름 이송작업을 실시하다 적발될 경우 해양환경관리법에 의거 100 만원 이하의 과태료에 처해진다.

4. '울산 동북아 오일·가스 허브' 핵심사업 첫걸음 뗐다

'울산 동북아 오일·가스 허브 북항사업'의 핵심인 LNG(액화천연가스)와 석유제품 저장탱크 조성 사업이 실시설계와 시공사 선정 절차를 시작으로 본격화됐다. 시는 2024 년 상업운영에 돌입해 국제에너지

I . ISSUE & TREND

시장에 진입한다는 계획이다. 이를 통해 울산이 '에너지 국제거래 허브'의 중심지로 도약하는 전기가 될 것으로 기대를 모으고 있다.

울산시는 북항사업 특수목적법인 KET(KOREA ENERGY TERMINAL)가 상부저장시설 시공사 선정에 착수했다고 10 일 밝혔다.

북항 상부저장시설은 총 32 만㎡ 부지 중 22 만㎡ 부지에 264 만 배럴의 LNG(액화천연가스) 저장탱크 1 기와 석유제품 저장탱크 4 기를 조성하는 사업이다. 사업비는 LNG 저장탱크에 4000 억원, 석유제품 저장탱크에 2160 억원 등 모두 6160 억원이다. KET 에는 한국석유가스공사가 49.5%, SK 가스가 45.5%, MOL 케미컬탱커(싱가포르 업체)가 5%의 지분율로 참여했다. 출자액은 총사업비의 30%로 1848 억원 규모다.

KET 는 LNG 저장탱크와 석유제품 저장탱크의 실시설계에도 들어갔다. 또 한국가스기술공사에 의뢰해 설계와 건축물의 객관적 안전성을 검증할 감리업체 선정도 진행 중이다. 감리업체는 탱크외조 기초 및 내진 설계 분야 등 5 개 분야로 나눠 선정되며, 임무 기간은 사업 준공까지다. KET 는 오는 6 월 기공식 전까지 모든 사전 준비를 완료한다는 방침이다.

지난해 11 월 정부의 예비타당성 조사를 통과한 북항 상부저장시설 사업은 생산유발 효과는 전국 1 조 452 억원, 울산 8382 억원, 부가가치유발 효과는 전국 5508 억원, 울산 3557 억원이며, 고용유발 효과는 전국 9685 명, 울산 7277 명으로 분석됐다.

한국석유공사는 북항사업이 속도를 냄에 따라 남항 사업 협의에도 나서고 있다. 관심을 가지는 상부저장시설 투자자와 긴밀히 접촉하고 있다. 또 울산항만공사와 하부시설 건설을 협의하고 있다. 울산항만공사는 북항 사례를 반면교사 삼아 하부시설과 상부저장시설의 연속성 확보를 강력하게 건의하고 있다.

울산항만공사는 지난 2010 년 30 만 2000 m²규모의 북항 하부시설공사에 들어가 2017 년 7 월 완료했다. 그러나 한국석유공사 주도의 상부저장시설에 투자자를 찾지 못해 사업추진에 어려움을 겪었다. 이에 항만공사는 투자금이 묶여 손실을 입기도 했다. 울산시 관계자는 "동북아 오일·가스 허브 사업의 첫걸음이 시작됐다"며 "북항사업과 함께 남항사업도 적극 지원해 동북아 오일·가스허브로 정착하도록 최선을 다할 것"이라고 말했다.



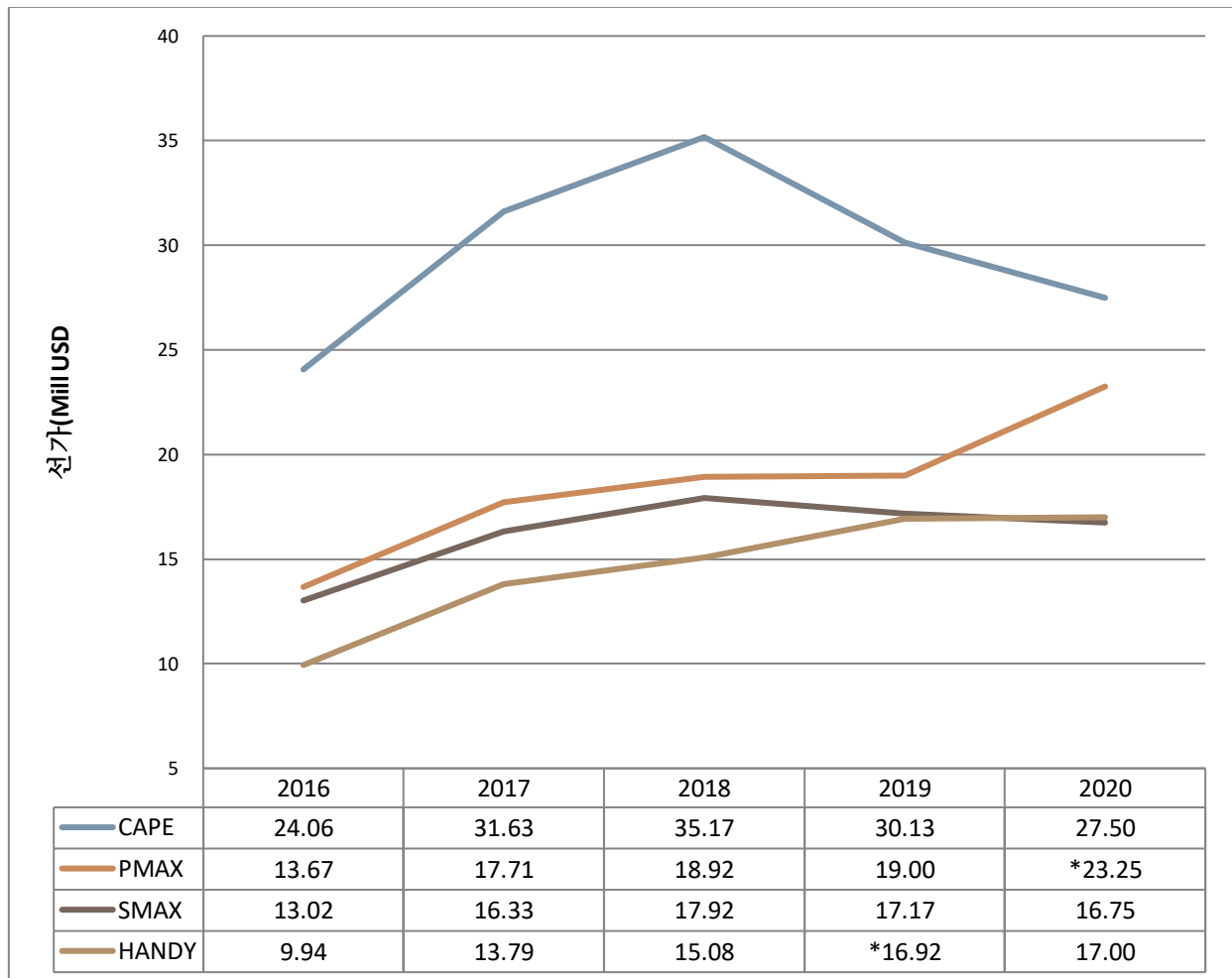
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	27.50
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-8.71%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.25
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	22.37%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.75
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-2.43%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	17.00
*'18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	0.49%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

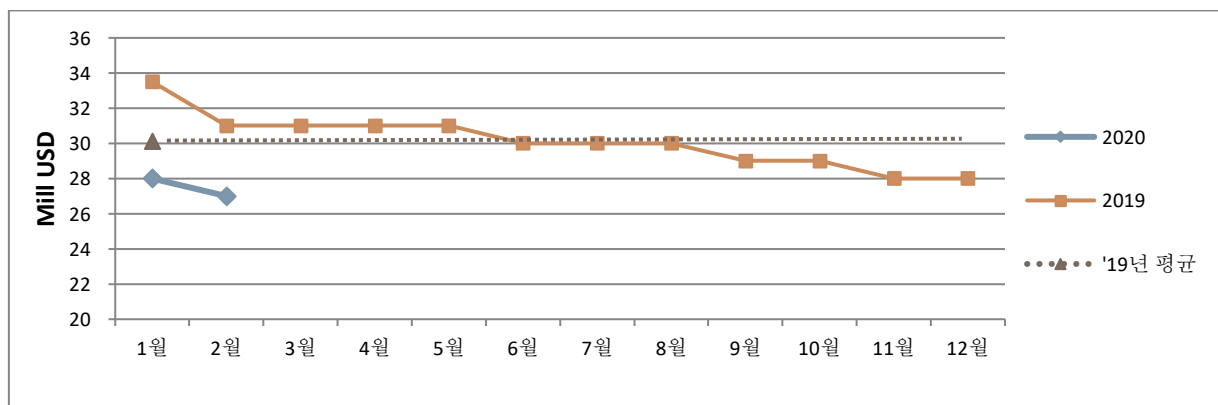




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00					27.50
		전월대비	0.0%	-3.6%					-
		전년대비	-16.4%	-12.9%					-8.7%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00					23.25
		전월대비	23.7%	21.1%					-
		전년대비	23.7%	21.1%					22.4%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50					16.75
		전월대비	0.0%	-2.9%					-
		전년대비	-5.6%	-2.9%					-2.4%
	HANDY 37K	선가	17.00	17.00					17.00
		전월대비	3.0%	0.0%					-
		전년대비	0.0%	0.0%					0.5%
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.13	
	PMAX	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92	

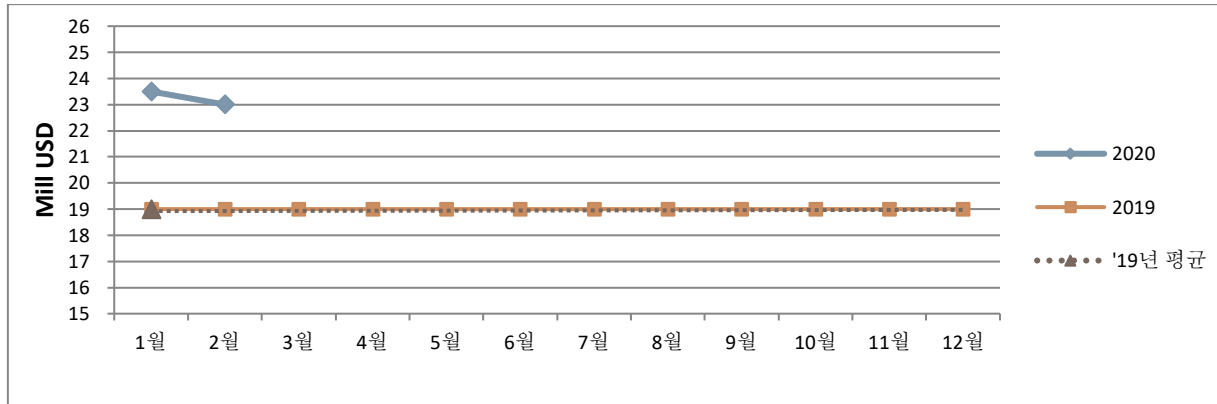
□ Cape



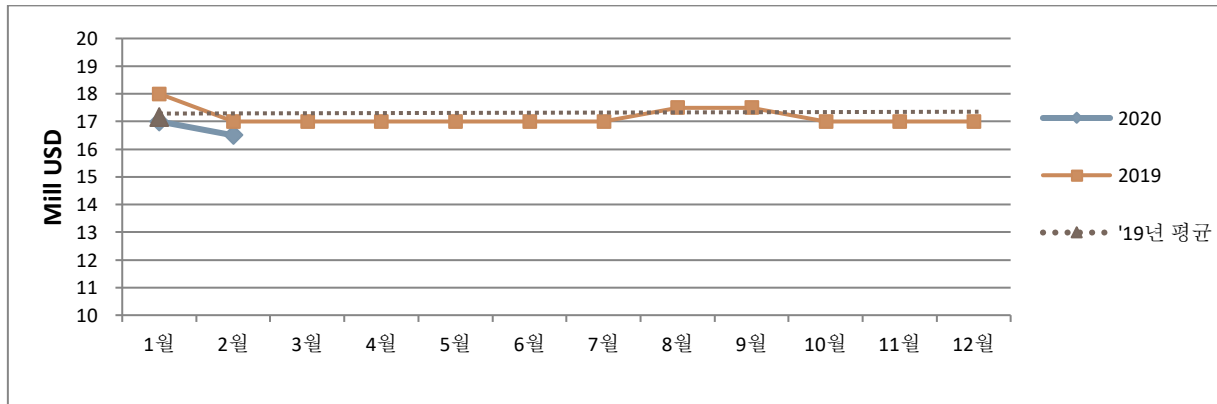


II. BULK CARRIER

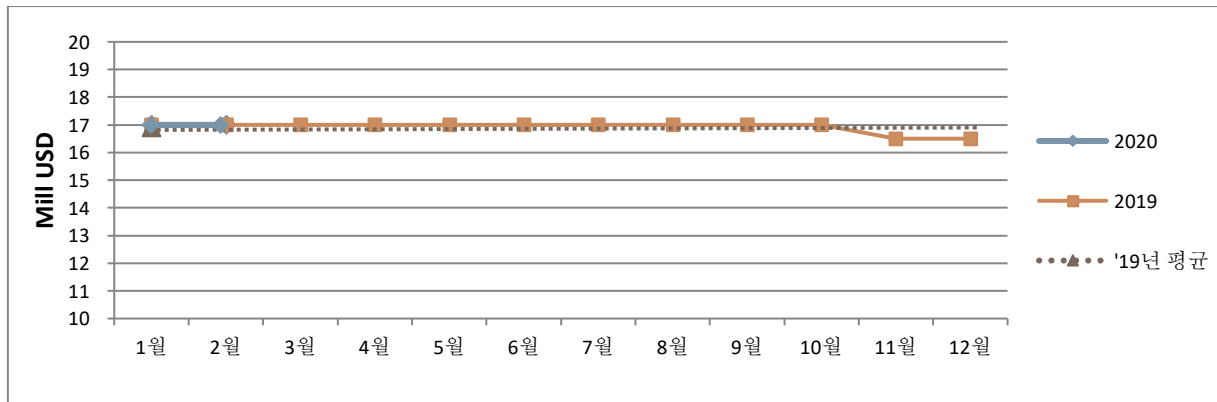
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NOVO MESTO	53,626	2005	CHINA	B&W	C 4x35t	6.3	Indonesian buyer



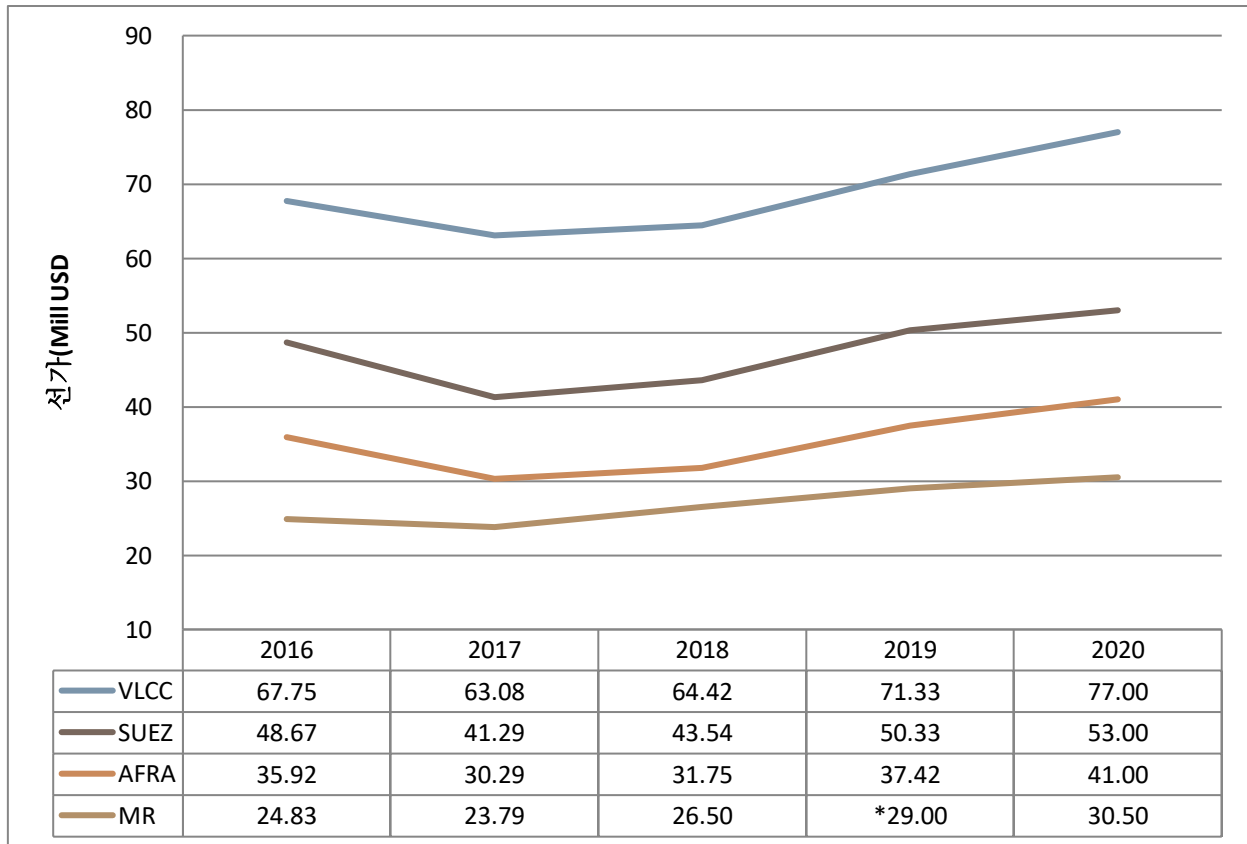
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	77.00
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.94%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	53.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	5.30%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	41.00
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	9.58%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.50
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	5.17%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.92	12.42	11.77	10.90	10.50
	10.45%	-10.78%	-5.20%	-7.43%	-3.63%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

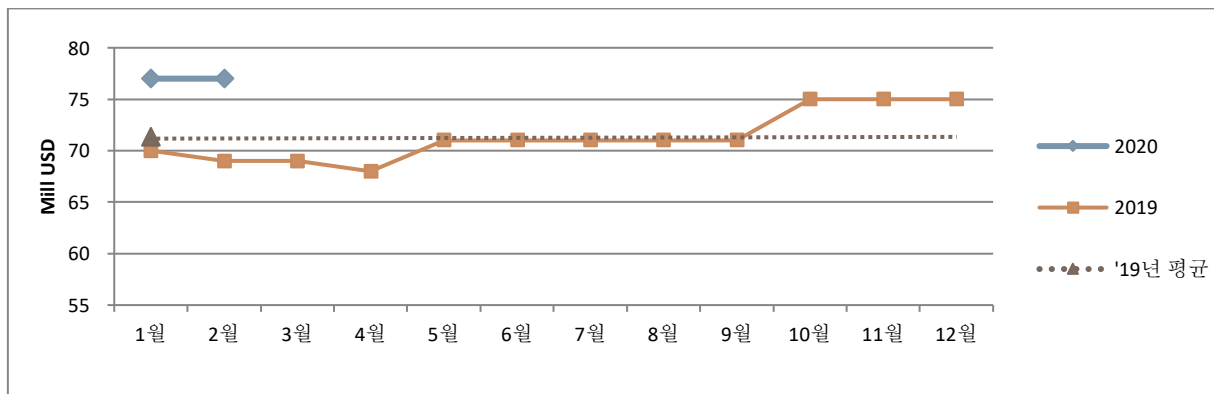




III. TANKER

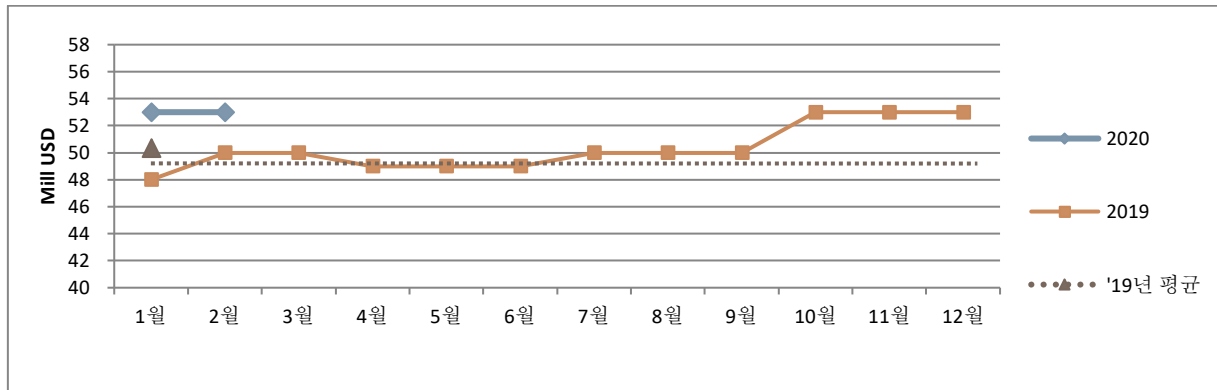
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	77.00					77.00
		전월대비	2.7%	0.0%					-
		전년대비	10.0%	11.6%					7.9%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00					53.00
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	10.4%	6.0%					5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	41.00					41.00
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	17.1%	17.1%					9.6%
	MR 51K	선가	30.00	31.00					30.50
		전월대비	0.0%	3.3%					-
		전년대비	7.1%	10.7%					5.2%
CHEM IMO2 13K	선가	10.50	10.50					10.50	
	전월대비	0.0%	-3.6%					-	
	전년대비	-4.5%	-6.7%					-3.6%	
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	29.00	
	CHEM	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	10.90	

VLCC-310K

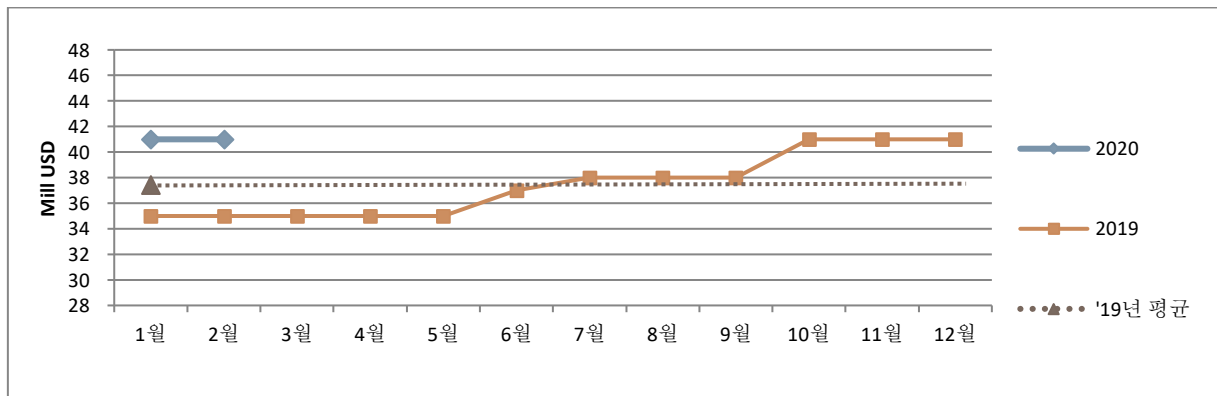


III. TANKER

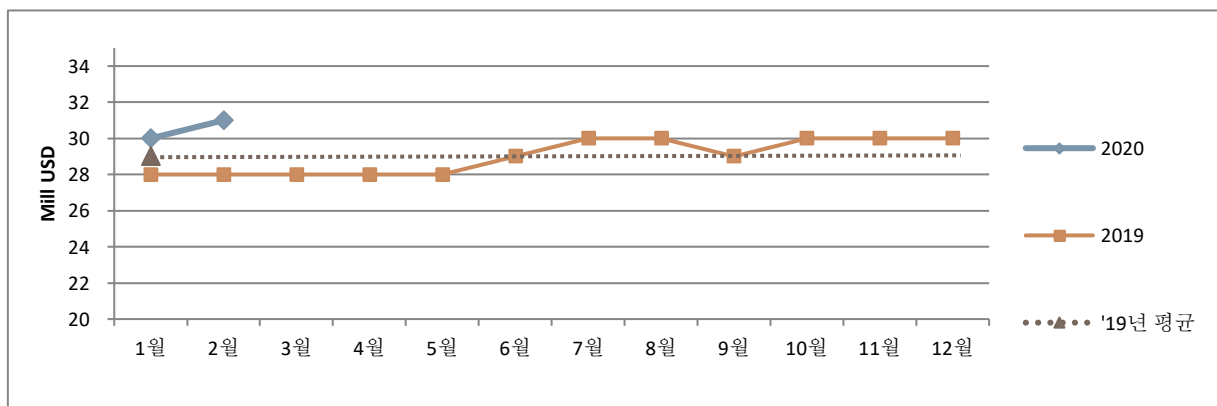
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SCF Khibiny	159,196	2002	KOREA	MAN		19.0	Greek buyer
TANKER	RHEA	105,579	2002	JAPAN	SULZ		13.75	UAE buyer
TANKER	GALWAY FISHER	4,967	1997	CHINA	MAK		1.75	European buyer
OIL/CHEM	CELSIUS MUMBAI (stst)	19,992	2005	JAPAN	B&W	2&3	10	Vietnamese buyer
OIL/CHEM	DONGHAI	17,777	2009	CHINA	B&W	2	7.4	Singaporean buyer
OIL/CHEM	BOW ANDES (stst)	16,020	2000	JAPAN	B&W	2&3	5.0	Chinese buyer(Taihua Ship Management)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HYUNDAI CONFIDENCE	68,047	2003	KOREA	B&W	5680	TEU	11.0	Greek Buyer (Embiricos Group)
CONT	SAN FRANCISCO II	63,355	2009	KOREA	SULZ	4860	TEU	10.7	Greek buyer
CONT	GISELE A	35,600	2004	POLAND	B&W	2764	TEU	6.0	U.A.E.buyer (Tehama shipping)
CONT	WEHR SCHULAU	23,026	1999	POLAND	SULZ	1730	TEU	2.5	Undisclosed buyer
CONT	GLORY FORTUNE	13,760	2006	CHINA	B&W	1098	TEU	3.6	Undisclosed buyer
CONT	VEGA EPSILON	13,760	2007	CHINA	MAN	1118	TEU	3.65	Lithuania buyer (Limarko Shipping)

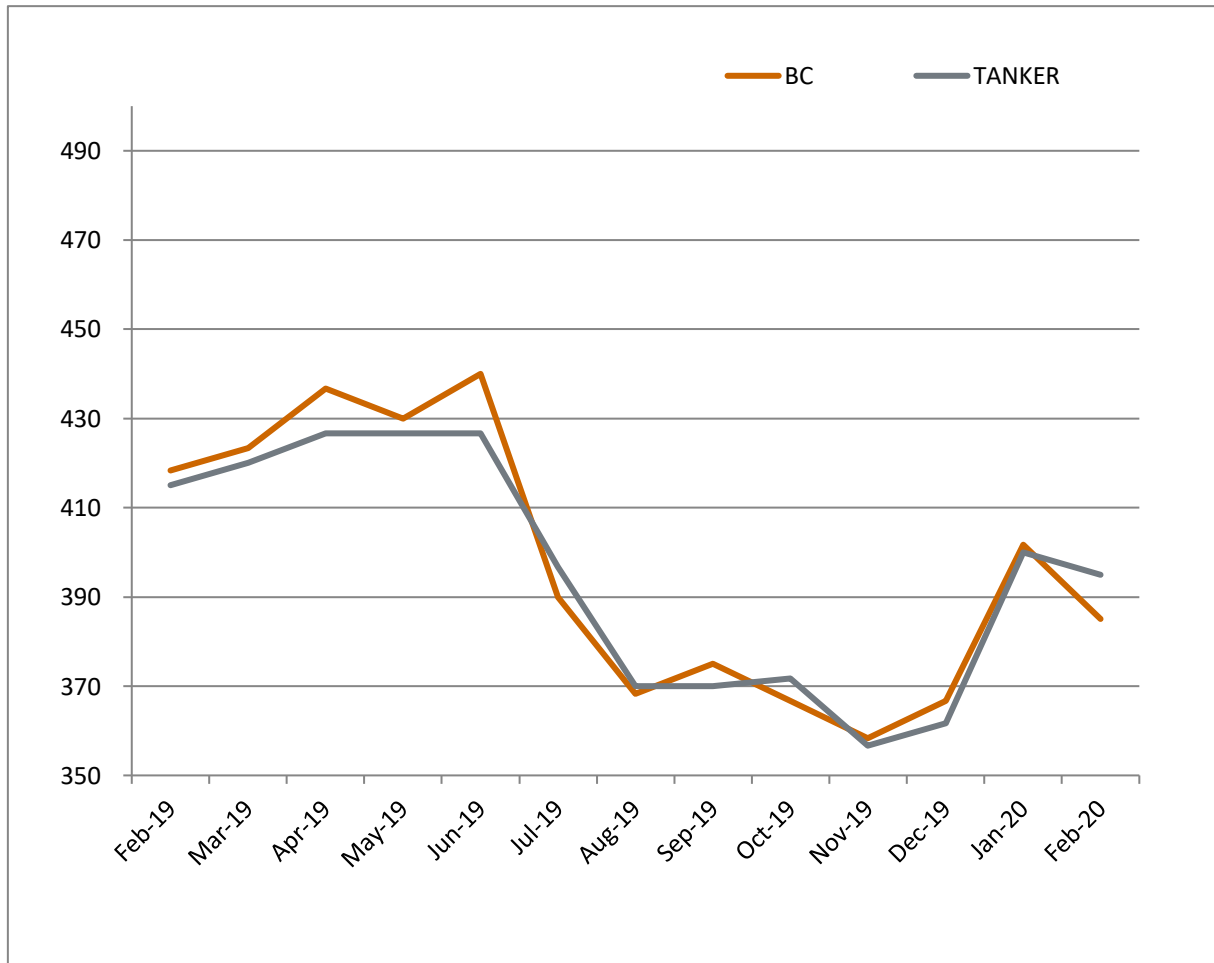


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 2 월	2020 년 2 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	397.50	0.3%	415.00	395.00	-1.3%	-4.8%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	393.33	-1.4%	418.33	385.00	-4.1%	-8.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



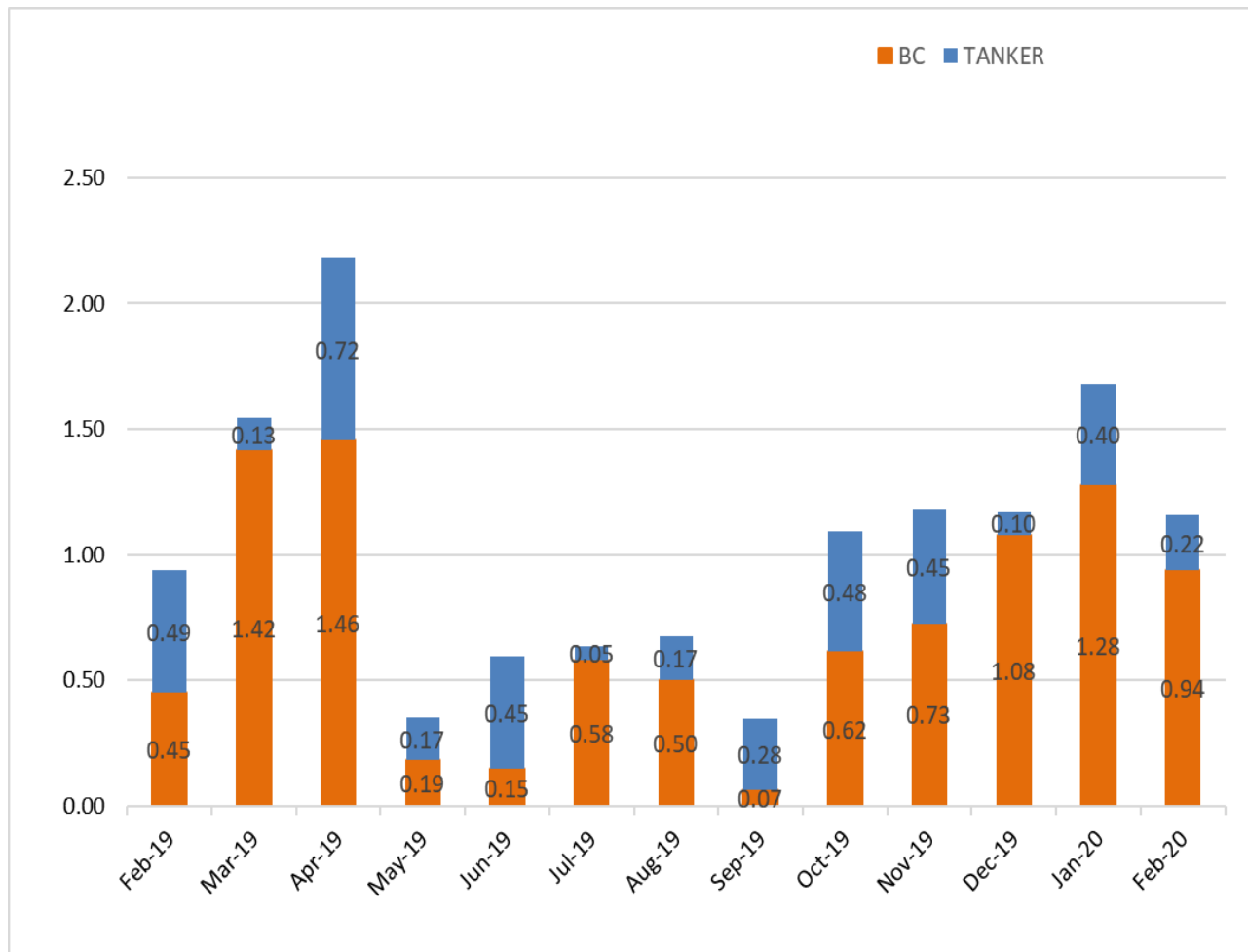


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2019 년 2 월		2020 년 2 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	3.54	17.0%	97	49.7%	0.49	8	0.22	-55.7%	6	-25.0%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	0.45	5	0.94	108.9%	7	40.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

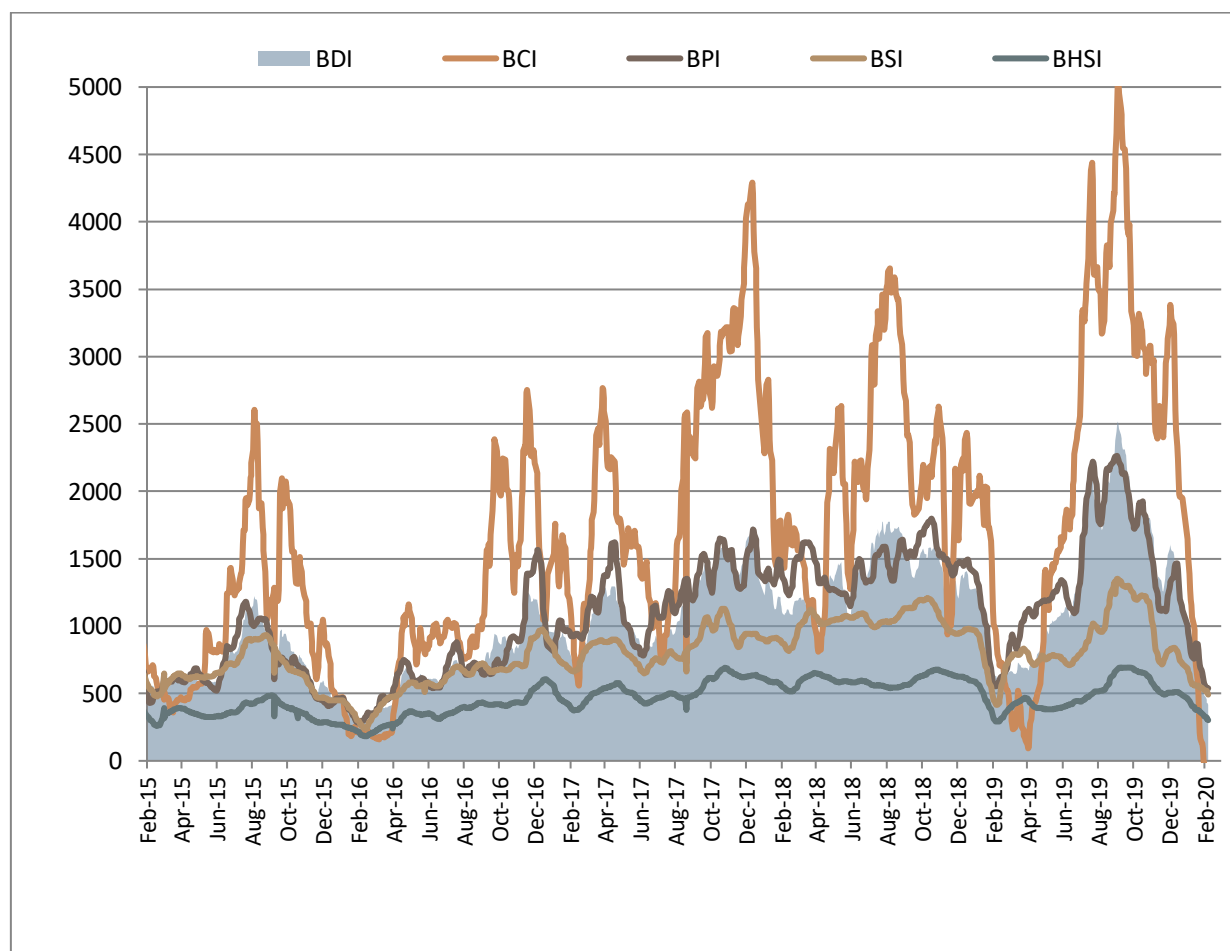
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	PACIFIC OPAL (ore)	278,157	37,399	1995	KOREA	B&W	394	BANGLADESH
BC	BERGE ENTERPRISE	211,485	25,268	1997	KOREA	B&W	396	BANGLADESH
BC	HOPE I	170,751	21,591	2000	JAPAN	B&W	398	AS IS SINGAPORE, BANGLADESH, old sale
BC	BLUE ISLAND 8	152,398	18,475	2000	JAPAN	B&W	397	BANGLADESH
BC	PANTANASSA	30,812	7,844	1996	CHINA	B&W	384	PAKISTAN
BC	UNITY	27,802	7,433	1997	CHINA	B&W	385	PAKISTAN
BC	SUPERTRAMP	24,765	7,280	2001	CHINA	B&W	380	BANGLADESH
CONT	SM VANCOUVER	67,712	25,201	2000	GERMANY	SULZ	397	EN BLOC, AS IS CHINA
CONT	SM TACOMA	66,830	25,201	2000	GERMANY	SULZ	397	
CONT	BLACK EAGLE	32,709	13,419	1983	FRANCE	SULZ	362	INDIA
TANKER	BALSAM	98,875	0	1996	KOREA	B&W	415	Full sub-continent delivery option, old sale
TANKER	CAVALIER	47,629	9,606	1995	JAPAN	B&W	360	AS IS SINGAPORE, Price is net of commissions



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-02-07	2020-01-31	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	415	487	▼-72.00	2518	290
BCI	-234	-20	▼-214.00	5043	-234
BPI	541	574	▼-33.00	2262	282
BSI	491	524	▼-33.00	1351	243
BHSI	304	332	▼-28.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	322.00	▼-16.50	294.00	▲1.50	353.50	▲0.50
IFO180	334.00	▼-22.00	322.00	▲2.00	395.00	▲5.00
MGO	544.00	▼-36.00	492.00	▲3.50	533.00	▼-11.00
LSMGO	541.00	▼-30.50	489.00	▲0.50	-	-
VLSFO	535.00	▼-37.50	468.00	▼-4.50	487.50	▼-33.00

❖기준일 : 2 월 7 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-02-07	2020-01-31	CHANGE
미국 달러	1181.40	1183.50	▼-2.10
일본 엔(100)	1074.05	1086.68	▼-12.63
유로	1297.18	1305.76	▼-8.58
중국 위안	169.55	169.55	▲0.00

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[일반상식사전] 미국 아카데미 시상식(Academy Awards)

아카데미상은 일명 '오스카상'이라고도 하며, 미국 영화업자와 사회법인 영화예술 아카데미협회 (ACADEMY OF MOTION PICTURE ARTS & SCIENCES)가 수여하는 미국 최대의 영화상이다.

1927년 메트로 골드윈 메이어(MGM)사의 사장인 루이스 메이어는 그의 자택에서 조그만 파티를 개최하고 협회의 필요성과 상을 수여하는 문제를 제기했다. 그 결과 그해 여름 '영화 예술 과학 아카데미(ACADEMY OF MOTION PICTURE ARTS & SCIENCE)'의 첫 회합에 36명의 관계자들이 참석한 가운데 열렸으며 이 자리에서 설립 취지를 담은 성명서가 발표되었다.

제 1회 아카데미상 시상식은 그로부터 2년 후인 1929년 5월 16일 할리웃의 루즈벨트 호텔에서 270여명의 관계자들이 참석한 가운데 거행되었다. 당시의 아카데미상은 고작 20여명의 멤버로 구성된 위원회가 12개 부문의 수상작을 선출하는 보잘 것 없는 것이었다. 그러나 그로부터 3년 후인 1932년에는 백명의 위원들이 선출에 임하는 대규모 아카데미로 성장했다. 처음 15년간은 호텔에서 거행되다가 1944년부터 극장 상영에 이익이 되도록 극장 무대로 옮겼고, 1969년부터는 LA 카운티 뮤직 센터 '도로시 찬들러 파빌론'에서 거행되었다. 이후 1988년부터는 슈라인 오디토리움(SHRINE CIVIC AUDITORIUM)과 번갈아가며 진행되다가 2002년에 할리웃에 코닥 극장(KODAK THEATRE)이 아카데미 전용 시상식장으로 사용되었다. 한편, 1953년부터 NBC-TV에서 최초로 방송 전파를 탔다.

아카데미상이 '오스카'(OSCAR)라는 별명을 얻은 데는 여러가지 설이 있다. 마거릿 헤릭(MARGARET HERRICK) 여사는 아카데미 협회의 도서관 직원이었는데 도서관 책상 위에 세워 놓은 황금상을 보고 "우리 오스카 아저씨하고 어쩔 이렇게 꼭 닮았을까"라고 외치는 것을 한 신문의 기자가 듣고 다음날 컬럼에서 아카데미상의 이름을 '오스카'라고 부른다고 썼다. 그런가 하면 두 차례나 아카데미상을 탄 여배우 베티 데이비스가 트로피를 뒤에서 보았을 때 첫 남편 해먼 오스카 넬슨과 꼭 닮아서 '오스카'라고 명명했다는 이야기도 있다. 또한 할리웃의 명 컬럼니스트인 시드니 스콜스키(SIDNEY SKOLSKY)가 1934년 제 6회 아카데미 시상식에서 여우주연상을 수상한 캐서린 헵번에 관련한 칼럼을 쓰다가 아카데미상을 늘 '그 상'이라고 표현하는데 싫증을 느껴 '오스카'라고 새로이 고안해 냈다는 이야기도 있다. 아카데미 측에서는 이러한 닉네임을 1939년까지는 공식적인 석상에서는 사용하지 않았다. 여하튼 이 3가지 설은 60년 전부터 퍼지기 시작해 현재에 이르고 있는데 어떤 것이 정확한 것인지 알 수 없지만 이제 '오스카'란 이름은 이의없이 받아들여지고 있다.

버라이어티지의 분석에 따르면 85년부터 10년간 오스카 작품상을 받은 영화는 수상 직후 1주일간 수상전보다 평균 24% 관객이 늘었다고 한다. 특히 외국어 영화상부문에서 두드러지는데, 92년 <지중해>는 수상 전 4만달러밖에 못 벌었으나 수상 후 4백 50만달러로 수입이 꺾충뛰기도 했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

아카데미상은 아카데미 회원이 뽑는데, 할리우드에는 전 미국 대통령 레이건이 위원장직을 맡은 배우조합이라든가, 감독협회, 촬영감독협회 같은 부문별 직능 단체가 있고, 특정의 실적이 있는 사람이 아카데미 회원으로 추천된다. 회원의 총수는 약 6300 명 (2002 년 기준). 즉 미국 영화제작에 직접 관여하는 사람들만이 투표권을 가진 영화인에 의한, 영화인을 위한 상이라고 할 정도로 영화제에 걸맞는 큰 특징을 갖고 있다. 평론가, 신문기자, 극장업자, 영화팬들은 자격이 없다.

아카데미는 노미네이션이라는 후보 형태로 먼저 선출된다. 다시 말해 자신이 소속하는 부문에 대해서 각자가 각각 5 편(연기부문은 주연, 조연의 남녀배우 각 5 인)의 후보를 기명투표한다. 여기서 뽑은 5 편(혹은 5 사람) 이내를 후보작이 되어 알파벳순으로 수상식이 있기 6 주전에 발표한다. 이 후보에 드는 것만으로도 대단한 영예로 생각된다.

최종 투표는 전회원이 참여하지는 못하고 현역에서 활약하는 약 400 여 명의 회원이 한다. 이들에게 전부문의 노미네이트된 작품/인물이 기록된 투표 용지가 배포된다. 또한 미처 보지 못한 작품은 회원 전용 시사를 통해 볼 수 있다. 전부분에 걸쳐서 각 1 편을 체크해 무기명 투표함으로써 최종 결정된다.

오스카 상의 가장 큰 상인 '빅 5'는 작품, 감독, 남우주연, 여우주연, 각본상을 말하고, 그랜드슬램은 각본을 뺀 나머지 네 상을 수상한 작품을 뜻한다. 참고로 빅 5 를 모두 수상한 영화는 3 편 밖에 없다. 1935 년 <어느날 밤에 생긴 일>이 최초이며, 1976 년 <뼈꾸기 등지 위로 날아간 새>와 1992 년 <양들의 침묵>이 있다.

아카데미상에는 일반부문의 시상 외에도 아카데미 협회 이사진으로 구성된 심사위원단에 의해 수상이 결정되는 과학기술상, 명예상, 특별상 시상도 있다. 그 중에서도 가장 주된 상은 오랜 세월을 가장 창조적인 작품들을 만들어내기 위해 힘쓰고 그러한 작품들을 제작해온 제작자에게 주어지는 어빙 G 탈버그상이다. 이 특별상에는 동으로 만든 어빙 G 탈버그의 흉상으로 만든 트로피를 수여 받게 된다. 이 상은 제작자들에게는 최고의 상으로 인정받는 권위적인 상이다.

또 다른 상인 진 허숄트 박애상은 영화업계에서 가장 인도주의적인 공로를 많이 세운 개인에게 수여된다. 골든 E. 소이어 상은 영화계의 기술적 발전에 그 공로가 큰 개인에게 수여하고 있다. 어빙 G 탈버그, 진 허숄트, 골든 E. 소이어 상은 매년 정기적으로 수여되는 것은 아니고, 각 공로가 인정되는 업적이 있을 때에만 아카데미 임원진들의 선택에 의해서 수여된다.

과학기술상은 기술 과학 분야에 수여되는 상으로 세계적으로 저명한 영화 과학 기술 분야의 관련 전문가들로 이루어진 위원회가 혁신적인 영화 과학 기술임을 인정하고 추천하는 것에 의해 아카데미

VI. STL NEWS & INFORMATION

임원진들이 결정하게 된다. 이러한 과학 기술은 단일한 영화 내에서뿐만 아니라 그 외의 영화에서도 공로가 인정되어야 한다.

명예상은 아카데미 시상식 안에서 정해진 부문에 들지 않더라도 뛰어난 업적이 증명되면 수여되어지는 상이다. 영화계에 혁혁한 공을 세운 부분에 대해서나 혹은 아카데미 협회에 큰 공로를 세웠다면 이상을 수상하게 된다. 월트 디즈니(WALT DISNEY)가 미키 마우스(MICKEY MOUSE)라는 캐릭터를 만들어 낸 것으로 이 명예상을 받았고, 야키마 캐넛(YAKIMA CANUTT)이 스텐트맨으로서 또한 명예상을 수상했으며, 아키라 구로사와(AKIRA KUROSAWA) 감독이 전 세계 영화팬들에게 영감을 불러일으킨데 대한 공로로 이 상을 수상하기도 하였다.

특별상은 영화에 있어서 그 공로가 크고, 창조적인 작품에 수여되고, 아카데미협회 이사들에 의해서 결정되는 비정규부문 상에 해당한다.

이 상은 1977년 <스타 워즈>에서 로봇의 음성을 만들어내고, 외계인 등의 생물체를 창조한 벤자민 버트 주니어(BENJAMIN BURTT JR)와 최초의 장편 컴퓨터 애니메이션인 <토이 스토리>(95)를 만들어낸 픽사라 불리는 팀의 리더 존 라세터(JOHN LASSETER)에게 수여되었다..

[출처: 네이버 영화]



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)

| **CHARTERING**

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 snp@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com(Personal)

| **RESEARCH**

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

Mike Hong (홍창목 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6417
 Mob.010-4855-8055
 snp@stlkorea.com
 mikehong@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)