



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.311

Updated August 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- 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. “쳐다보지도 말라”던 해운투자, 물꼬 트였다

여의도 금융가에 “바다 위에 떠 있는 건 쳐다보지도 말아야 한다”는 말이 유행하던 시절이 있었다.

대우조선해양과 한진해운 등 조선·해운 업계에서 굼직한 기업들의 좌초가 있었기 때문이다. 한번 쏟으면 거둬들일 수 없으니 말 그대로 바다에 돈을 붓는 격이었다. '수익'과 '안정성' 사이 줄타기가 일상인 투자 업계에서 순수하게 해운업계 자금을 조달하는 것은 상상 속의 일이었다.

2022년까지 해운업계를 금융위기 이전 수준으로 되돌린다는 해운재건 5개년 계획에서도 금융투자 업계의 유동성을 끌어올리는 것은 꼭 넘어야 할 과제였다. 투자의 뒷문을 책임지는 수문장 해양진흥공사가 탄생하게 된 배경이다.

해양진흥공사는 현재 정책 금융기관 중 가장 이질적인 기관이자, 세계 해운업계에서도 찾아보기 어려운 조직이다.

세금이 투입되는 정책금융기관이라도 투자와 보증에 따른 리스크 관리는 필수다. 이 때문에 정책금융기관은 대부분 여러 산업에 걸쳐 포트폴리오를 갖는다. 하지만 '해운재건 5개년 계획'에 따라 2018년 7월 출범한 해양진흥공사는 해운업계 지원 업무에 특화 되어있다.

해양수산부와 기획재정부 등 정부 몫 1조 5500억 원을 포함한 3조원에 달하는 자금이 선박도입과 유동성 확보지원 등 해운산업 지원에만 쓰인다. 2008년 글로벌 금융위기 이후 세계 해운업 불황이 10년 넘게 이어진 점을 감안하면 상당한 위험을 안고 해양진흥공사를 설립한 셈이다. 세계적으로 봐도 해운업계 지원을 위한 상시 조직을 찾아보기 어렵다고 한다.

해양진흥공사의 존재감은 설립 직후 드러났다. 정부는 해운재건 계획의 핵심으로 현대상선(현 HMM)의 정상화 목표를 제시했다. 이를 위해 세계 최대규모인 2만 4000TEU(20피트 컨테이너 1개분) 컨테이너선 12척 건조에 착수했다.

배 한척 당 비용은 1700억원. 총 2조원이 필요했다. HMM 부담분을 제외하고 △선순위 채권 40% △중순위 채권 15% △후순위 채권 35%으로 조달계획을 짰다. 중순위 채권은 산은 등 정책금융기관이 맡았다.

I . ISSUE & TREND

문제는 40%. 무보증 선순위 투자금 8000 억원을 조달하는 것이었다. 바다는 쳐다보지도 말아야 한다는 말처럼 금융투자업계는 해운재건 계획을 외면했다. 해운업 불황기인 데다 정부 지원으로 겨우 사업을 이어가는 HMM 에 수천억원을 넣을 금융기관은 없었다. 해수부와 HMM 담당자들이 여의도 금융가를 돌며 선순위 채권 투자를 권했지만 돌아오는 건 부정적인 대답뿐이었다.

이때 등장한 게 해양진흥공사다. 해양진흥공사는 후순위 채권 7771 억원을 모두 떠안았다. 2 조짜리 고위험 투자가 1 조 1000 억원짜리 안정적 투자로 바뀐 셈이다. 바꿔말하면 망하더라도 일단 7771 억원은 가장 나중에 상환받기로 한 셈이니 선순위 채권 매력도가 올라가는 셈이다.

후순위 채권 리스크를 던 덕에 미래에셋과 메리츠증권의 자금이 절반씩 들어왔다. 이렇게 조달한 자금으로 만든 배 12 척은 올해 9 월까지 HMM 인도를 마친다. 올해 4 월 첫 운항을 시작한 HMM 알헤시라스호부터 6 호선까지 만선행렬을 이어갔다.

HMM 정상화 지원이 해양진흥공사 업무 중 가장 큰 부분을 차지하는 것은 사실이다. 하지만 HMM 외에도 국내 48 개 선사가 해양진흥공사의 투자와 보증을 받아 새 배를 건조하고 유동성을 확보하고 있다.

해양진흥공사에 따르면 올해 6 월말 기준 해운업계 지원 금액은 4 조 2622 억원이다. HMM 의 2 만 4000TEU 컨테이너선 건조 보증과 친환경 설비 개량, 구조개선 작업 등에 2 조 8034 억원이 들어갔다.

나머지 선사 48 곳에 대한 지원은 1 조 4588 억원이다. HMM 지원의 절반을 조금 넘는 수치다. 세부적으로는 선사 2 곳이 해양진흥공사 투자를 받아 배 7 척을 도입했고, 해양진흥공사 보증을 통해 배를 만든 선사는 7 곳, 25 척이다. 탈황장비 등 IMO(국제해사기구) 친환경 기준을 맞추기 위한 지원도 진행, 25 개 선사가 보유 중인 배 128 척에 친환경설비를 장착했다.

중소형 선사에 가장 특화된 지원은 S&LB(세일 앤 리스백)이다. 신규 선박을 매각해 유동성을 확보한 다음, 다시 장기임대(리스)해 사업을 진행하는 것. 한번에 큰 자금을 들이기 어려운 중소형 선사가 안정적으로 배를 운용하기 위해 찾는 방법이다. 해양진흥공사의 지원 2876 억원으로 18 개 선사가 배 25 척을 도입했다.

I . ISSUE & TREND

해수부 관계자는 "해운업계의 높은 리스크 탓에 선사들은 유동성 조달이 쉽지 않고, 돈을 빌리더라도 비싼 금리 부담을 진다"며 "해양진흥공사의 보증 시 기존 금리보다 연 2% 이하 수준에서 자금을 조달가능하다"고 설명했다.

올해 초 전세계를 덮은 코로나 19(COVID-19)는 해운업계에도 큰 충격이었다. 주요 교역국 중국을 포함한 전세계가 항구를 걸어 닫고 배는 바다 위에서 멈췄다. 항구에는 빈컨테이너만 쌓이고 일감이 '뚝' 끊겼다. 정부의 대대적인 지원 없인 해운재건 계획도 수포로 돌아갈 위기에 놓였다.

우리 정부가 해운업계에 내놓은 지원규모는 1 조 6000 억원. 이 가운데 해양진흥공사가 맡은 것만 1 조 2000 억원이다. 유례없는 위기상황에선 단일 포트폴리오 리스크보단 집중지원의 장점이 부각된 결과다.

대표적인 예가 긴급경영자금 지원이다. △여객선사에 300 억원 △외항화물운송사에 900 억원 △항만하역사에 300 억원 등 총 실탄 1500 억원을 준비했다. 해양진흥공사가 자금을 금융기관에 예치하면 금융기관은 시중보다 낮은 금리로 자금을 빌려주는 방식이다. 대출 리스크를 공사가 떠안는 구조 덕에 가능한 일이다.

지난 3 일 기준 75 개사가 긴급경영자금 지원을 신청했다. 이 가운데 33 곳이 총 616 억원을 빌렸다. 신용등급을 책정 받지 못하거나 B 등급 미만 기업 역시 시중에서 자금조달이 어려운 신용도에서도 최대 20 억원까지 긴급경영자금 조달을 진행 중이라고 해수부는 설명했다.

한 해운업계 관계자는 "정부의 정책 지원은 꾸준히 잘 작동하는 사례 가 해양진흥공사"라며 "급격한 상황변동으로 위험도가 큰 해운분야 투자에 안전판 역할을 다하고 있다"고 평가했다.

2. 日선박 기름유출...'천혜 낙원' 모리셔스 앞바다가 검게 변했다

일본 외무성은 9 일 자국 화물선이 아프리카 인도양 섬나라인 모리셔스 해안에 좌초한 뒤 기름(중유) 유출 사고를 낸 것과 관련해 '국제긴급원조대' 전문가팀을 파견한다.

I . ISSUE & TREND

일본 외무성에 따르면 일본 해상보안청의 기름유출 사고 방제 담당 전문가 4 명과 외무성, 국제협력기구(JICA) 직원 각 1 명 등 6 명으로 구성된 전문가팀은 10 일 나리타공항을 통해 출국한다. 이들은 현지에서 기름 유출 현황을 파악하고 모리셔스 정부의 방제 작업에 대해 조언할 것으로 알려졌다.

아프리카 인도양에 있는 섬나라 모리셔스 해안에는 기름이 가득 든 연료탱크를 싣고 가던 일본의 화물선이 좌초되면서 기름이 유출되고 있는 중이다. 모리셔스 해안에 좌초한 일본 3 대 해운회사인 쇼센미쓰이(商船三井)의 용선 화물선인 '와카시오호'에는 5 개의 연료탱크에 약 3800 톤의 중유가 실려 있었고, 이 가운데 1180 톤이 들어 있는 탱크가 파손된 것으로 알려졌다. 철광석 등을 운반하는 사고 선박은 길이 약 300M의 대형 화물선으로 2007 년 건조됐다.

지난 6 일부터 기름 유출이 시작되면서 모리셔스 당국은 환경 비상사태를 선포했다. 교도통신은 이번 사고가 모리셔스의 관광산업에 타격을 주고 희귀 생물 생태계에도 영향을 미칠 것으로 우려되고 있다고 보도했다.

모리셔스 정부는 이번 사고에 대처할 기술과 전문 인력이 없다며 에마뉘엘 마크롱 프랑스 대통령에게 지원을 호소했다.

3. 20 분기 연속적자 HMM 마침내 "흑자"...해운업 모처럼 웃었다

20 분기 연속 적자를 내어 온 HMM(옛 현대상선)이 2 분기 흑자를 발표할 전망이다. 2016 년 한진해운이 파산하고 현대상선의 대주주가 산업은행으로 바뀌는 등 한국 해운업이 흥역을 치른 뒤 맞이하는 첫 흑자 전환이다.

9 일 금융투자업계 등에 따르면 오는 14 일 2 분기 실적 공시를 앞둔 HMM 은 흑자 전환이 유력하다. 2015 년 1 분기 이후 처음이다. 한국해양진흥공사를 통해 HMM 을 관장하는 해양수산부는 12 일 '해운 재건 추진 성과 및 향후 계획'에 대한 기자회견을 할 예정이어서 이날 잠정공시가 이뤄질 가능성도 있다.

HMM 의 실적이 호전된 직접적인 이유는 선박 운임은 낮아지지 않는데 저유가 기조가 이어져 비용 절감 효과가 발생했기 때문이다. 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)으로 급감했던 세계 물동량이 점차 회복세를 보이지만 HMM 을 비롯한 선박 회사들은 운항 편수를 늘리지 않아 운임이 계속 오르고 있다.

I . ISSUE & TREND

앞서 HMM 이 소속된 세계 3대 해운 동맹 '디 얼라이언스'는 코로나 19로 수요 감소 우려가 여전히 8월에도 감편 체제를 유지하겠다고 발표했다. 반면 국제유가는 서부텍사스산원유(WTI)가 코로나 19로 급락해 4월 저점을 찍었고, 지난 7일 기준 배럴당 41.22달러를 기록해 1월 최고점(배럴당 63.27달러) 대비 여전히 낮은 수준이다.

여기에 정부 지원을 등에 업은 HMM 이 대형 컨테이너선을 과감하게 투입한 전략도 실적 견인에 보탬이 됐다. 머스크·MSC 등 글로벌 대형 해운사는 대형선을 앞세워 물량을 독식하고 있다. 따라서 대형선을 투입하지 않으면 매출 증대는 물론 글로벌 경쟁이 불가능하다.

2015년 부채 비율이 2000%까지 치솟았던 '적자 기업' HMM 으로선 쉽지 않은 결정이었다. 2008년 금융위기 이후 세계 물동량이 전체적으로 줄었는데 적자 기업이 대형선을 투입했다 채우지 못할 수 있다는 걱정이 잇따랐다.

올 초 코로나 19가 본격 확산하면서 우려가 더 커졌지만 HMM 은 4월 2만 4000TEU 급(1TEU는 20피트 길이 컨테이너 1개) 1호선인 알헤시라스호를 유럽으로 출항시켰다. 결과는 성공적이었다. 알헤시라스호는 1만 9621TEU를 실어 선적량 세계 신기록을 세웠다.

또 2호선 오슬로호와 3호선 코펜하겐호 모두 백홀(돌아오는 노선)에서 만선을 기록했다. 백홀의 평균 화물적재율은 통상 50~60%다. HMM 은 4월 이후 대형 컨테이너선 9척을 투입해 7척이 만선을 기록했다.

HMM 이 대형 경쟁사 머스크 등이 포함된 기존의 해운 동맹 '2M'에서 탈퇴해 4월부터 디 얼라이언스의 정회원으로 활동한 것도 물동량 확보에 도움이 됐다. HMM 은 1분기에 적자를 기록했지만 지난해 1분기보다 손실 폭을 1000억원 이상 줄였다.

다만 HMM 이 하반기에도 실적 상승세를 이어갈지는 두고 봐야 한다. 해외 선사들이 하반기부터 선적량을 늘리면 운임이 하락할 수 있기 때문이다. 이한준 KTB 투자증권 연구원은 "HMM 은 배가 다니지 않는 상황에서 대형 컨테이너선을 움직였기 때문에 흑자 전환이 가능한 것"이라며 "다만 해외 선사들이 언제든지 다시 배를 움직일 수 있어 실적 상승세가 지속 가능할지는 조금 더 지켜봐야 한다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

4. 중국만 웃은 2 분기 2020년...코로나로 각국 희비 '극명'

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)이 강타한 올해 2 분기(4~6 월) 아시아 각국 경제의 명암이 뚜렷하게 갈렸다. 세계 경제가 기록적인 마이너스 성장을 기록한 가운데 한국은 비교적 잘 버텼다는 평가가 나온다.

중국 경제는 유일하게 플러스로 반등하는 데 성공했다. 하지만 일본·인도 그리고 동남아시아의 여러 국가들은 최악의 성적표를 받아 들게 됐다.

◇ 한국...마이너스 성장 폭 최소화 성공

블룸버그 집계에 따르면 한국의 올해 2 분기 실질 국내총생산(GDP) 기준 성장률은 작년 동기 대비 -2.9%다. 경제가 뒷걸음질 치기는 했지만 다른 주요국과 비교하면 충격파가 비교적 덜한 편이다.

블룸버그 분류로 선진국에 속하면서 지난 2 일까지 2 분기 GDP 를 발표한 11 개국 중 한국의 역성장 폭이 제일 작기 때문이다. 국제통화기금(IMF) 외환위기 때인 1998 년 4 분기(-3.8%)보다도 오히려 낙폭이 작았다.

이와 관련해 한국은행은 한국의 2 분기 실질 GDP 성장률이 직전분기 대비로는 -3.3%로 집계됐다고 발표했다. 역시 2 일까지 2 분기 경제성장률을 발표한 13 개 OECD 회원국과 비회원국인 중국 등 14 개국 가운데 두 번째로 높았다. 홍남기 부총리 겸 기획재정부 장관은 "단순 비교는 어렵지만 GDP 감소폭 절대치로만 보면 한국 경제가 이번 위기에 따른 피해를 다른 국가의 20~30% 수준으로 최소화했다"고 평가했다.

◇ 코로나 19 일찍 겪은 중국은 플러스 반등

1 분기에 사상 최악인 -6.8%까지 추락했던 중국 경제성장률은 2 분기에 극적으로 반등했다. 코로나 19 직격탄을 일찍 맞은 탓에 먼저 충격파에서 벗어났기 때문이다. 중국 국가통계국 발표에 따르면 중국의 2 분기 GDP 는 지난해 같은 기간보다 3.2% 증가했다. 시장 전망치를 훨씬 상회하는 수준이다.

중국은 주요 경제국 가운데 처음으로 코로나 19 를 딛고 경기 반등에 성공했다는 평가를 받는다.

중국은 지난 3 월 중순부터 코로나 19 가 진정세로 접어들자 과감하게 봉쇄 조치를 해제했다. 경제 정상화를 추진하면서 감세·재정지출 확대 등 각종 경기 부양책도 잇달아 내놨다.

경기 회복에 대한 기대감으로 증시는 폭등했다. 6 월 수출입도 시장 예상과 달리 증가세를 기록했다.

I . ISSUE & TREND

다만, 다른 나라의 상황이 여전히 심각하고 중국 소비자 심리도 회복되지 못한 상태라 당장 급격한 회복세를 기대하기는 쉽지 않다는 분석도 많다.

◇ 일본...기록적인 역성장 걱정

오는 17 일 발표될 예정인 일본의 2 분기 실질 GDP 는 세계금융위기 영향을 받던 2009 년 1 분기(-17.8%) 수준을 압도하는 역대 최악의 성적표가 될 것으로 보인다.

일본경제연구센터가 지난달 9 일 민간 이코노미스트 35 명의 의견을 토대로 제시한 2 분기 일본 GDP 평균치에 따르면 전기와 비교해 23.5%(연율기준)의 역성장을 기록할 것으로 전망됐다.

2 분기에 코로나 19 확산에 따른 긴급사태 선포 여파로 소비와 생산 활동이 큰 지장을 받았기 때문이다.

일본의 한 경제연구소의 수석 이코노미스트는 "숙박, 운송 등 관광 관련 분야의 소비감소가 마이너스 성장의 큰 요인"이라며 일본 경제가 코로나 19 사태 이전 수준을 회복하려면 연(年) 단위의 시간이 필요할 것으로 내다봤다.

◇ 인도·동남아시아...너나 할 것 없이 '암울'

인도의 상황도 암울하다. 코로나 19 확산을 막기 위해 강력한 봉쇄 조치를 했다가 경제에 심각한 타격이 생기면서다. 전문가들은 2 분기에는 1 분기(3.1%)와 비교할 수 없을 정도로 큰 폭의 하락이 예상된다고 내다보고 있다.

인도중앙은행(RBI)이 진행한 설문 조사에서 2 분기 경제성장률은 -21.5%로 예상됐다.

통계 분석업체 CRISIL 은 -25.0%를 전망치로 내놨다. 인도의 2 분기 경제성장률은 오는 31 일 발표된다.

이미 2 분기 경제성장률이 발표된 싱가포르의 경우 전분기 대비 41.2%나 쪼그라들었다. 필리핀과 인도네시아도 전년 동기 대비 각각 -16.5%와 -5.3%로 역성장했다.

태국과 베트남의 경제기관들도 올해 경제성장률이 마이너스를 기록할 것이라는 전망을 잇달아 내놓는 등 2 분기 역성장이 불가피할 것으로 내다봤다.

특히 GDP 의 15%에 가까운 비중을 차지하는 관광 산업이 고사 직전에 처한 태국은 올해 GDP 가 8~9% 후퇴할 것으로 전망됐다.



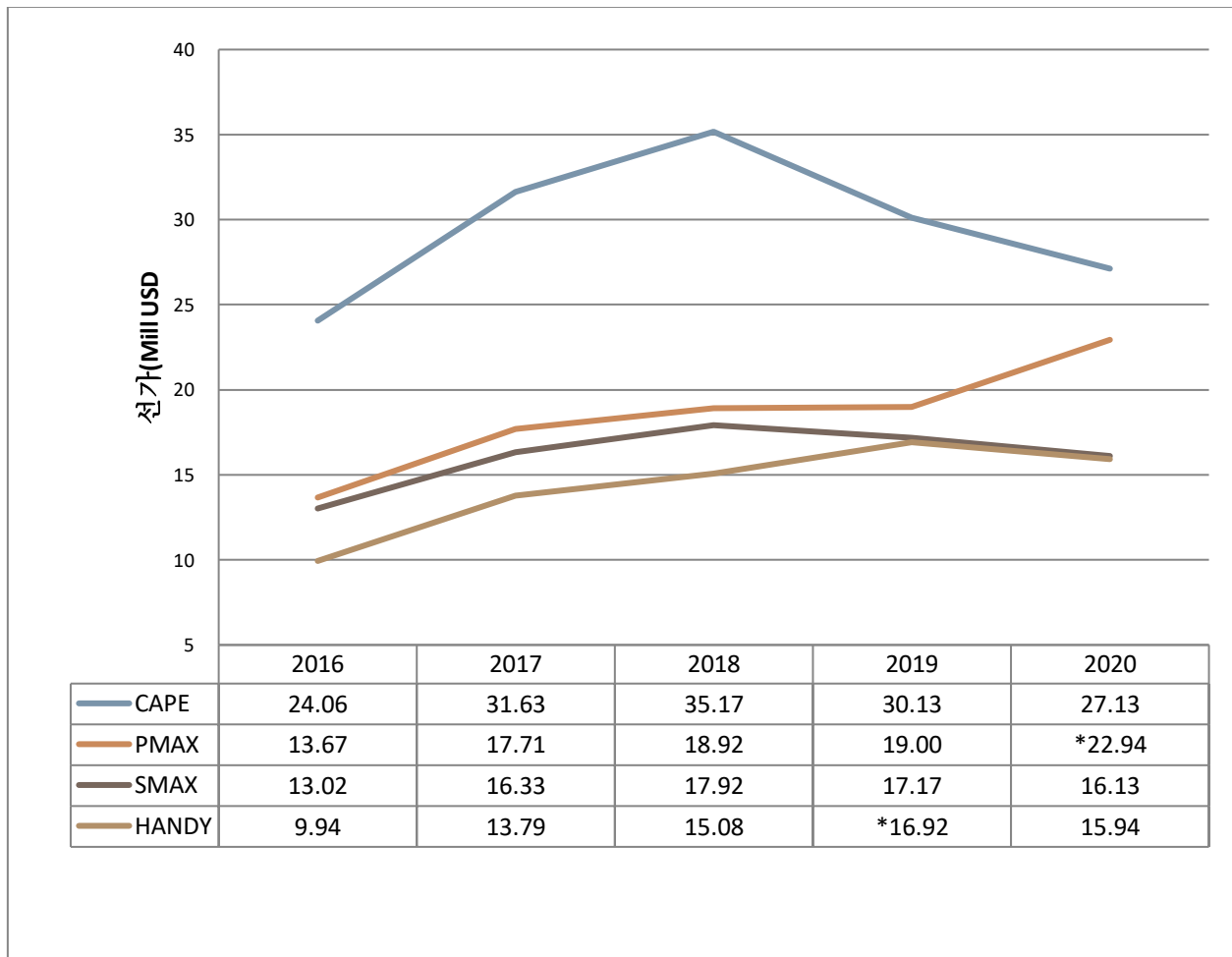
II . BULK CARRIER

(◆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	27.13
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.96%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.94
*19 년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.72%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.13
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-6.07%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.94
*18 년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-5.79%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

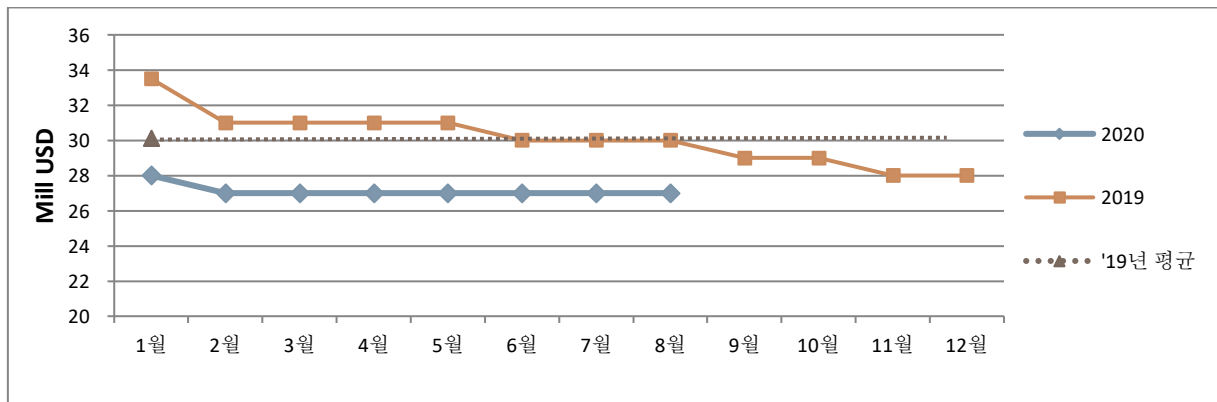




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균		
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00		27.13	
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00		22.94	
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%		-	
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%		20.7%	
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50		16.13	
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	0.0%		-	
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-8.8%	-	11.4%		-6.1%
HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50		15.94		
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%		-		
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-	-	-		-5.8%		
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	30.13		
	PMAX	19.00	19.00	19.00	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	17.00	17.50	17.50	17.17		
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92		

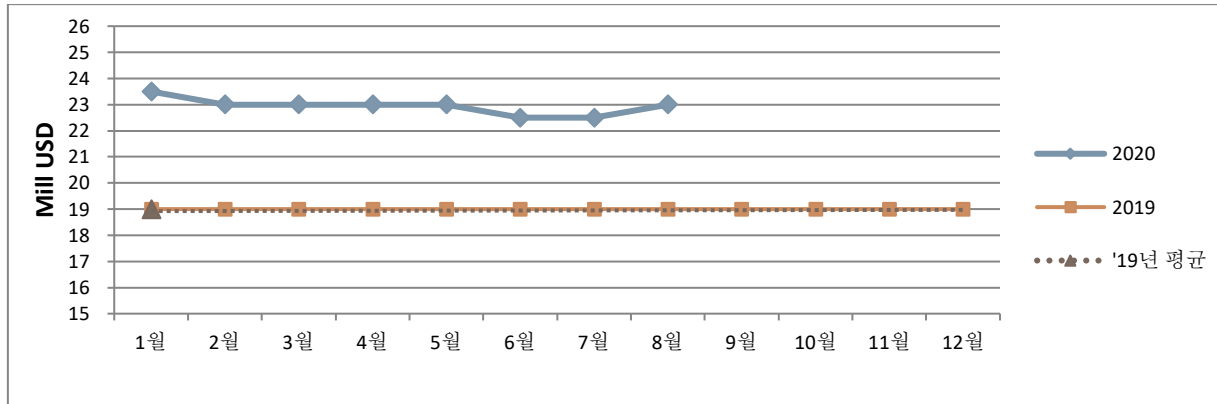
□ Cape



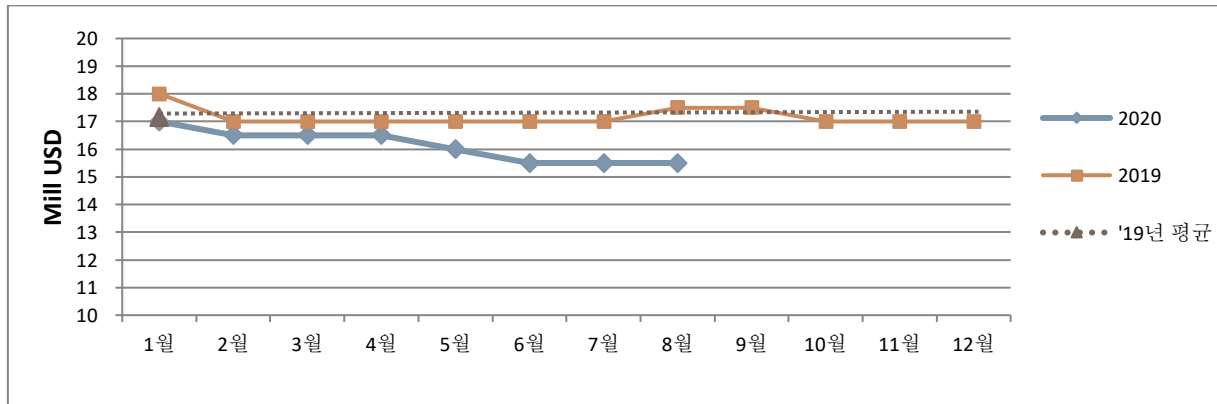


II. BULK CARRIER

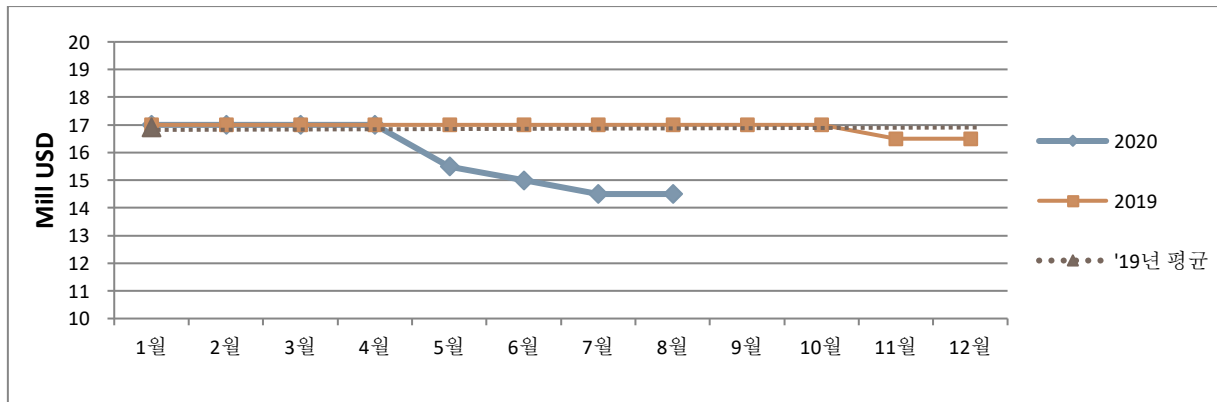
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	XING LE HAI	81,361	2017	JAPAN	B&W		26.0	Chinese buyer
BC	XING HUAN HAI	81,361	2017	JAPAN	B&W		26.0	Chinese buyer
BC	DEVONGATE	61,517	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	16.2	Greek buyer (Goldenport), BWTS fitted
BC	SANTA KATARINA	58,096	2010	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	10.7	Greek buyer
BC	VEGA LEA	53,716	2010	CHINA	B&W	C 4x36T	7	Undisclosed buyer
BC	RAFFLES QUAY	53,688	2006	CHINA	B&W	C 4x36t	5.1-5.2	Undisclosed buyer, Old sale
BC	WESTERN CONFIDENCE	28,467	2009	JAPAN	B&W	C 4x31t	5.9	Turkish buyer



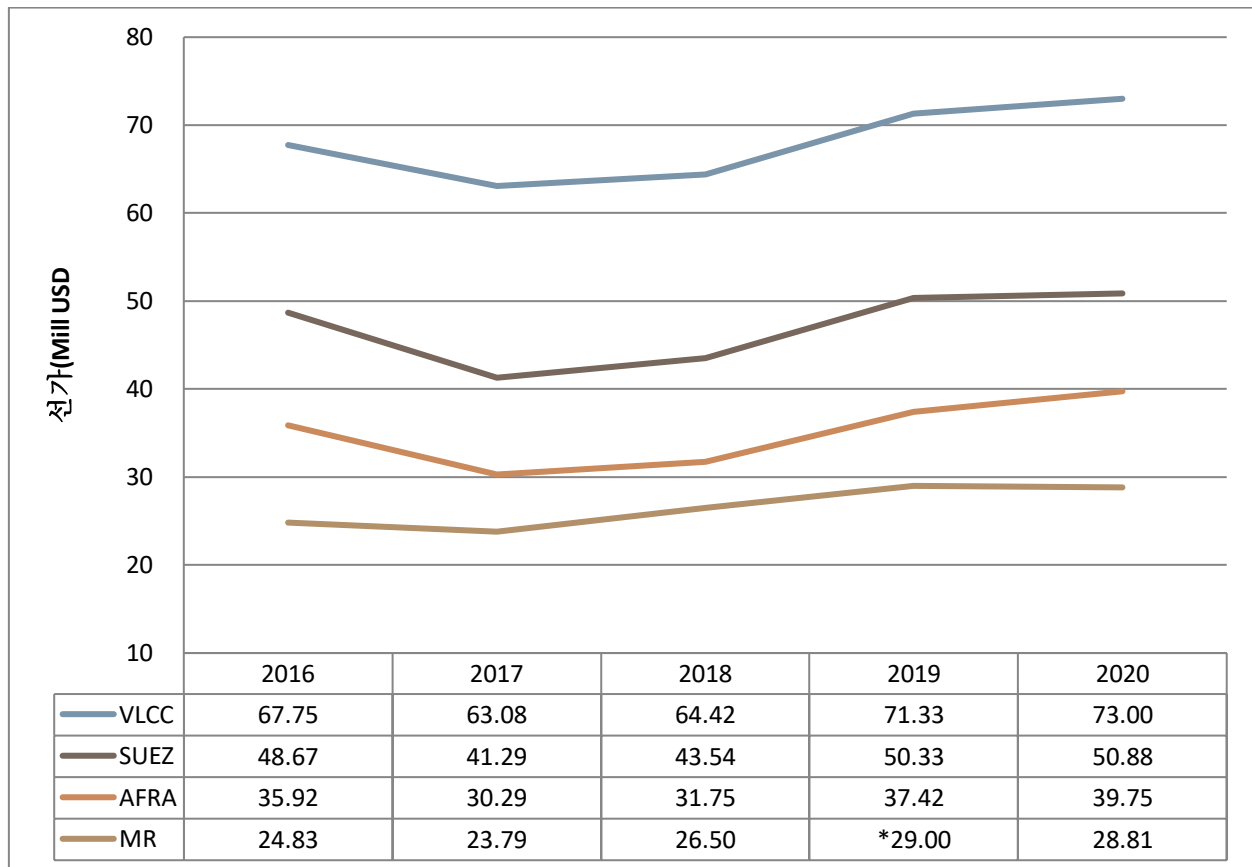
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	73.00
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	2.34%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	50.88
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	1.08%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	39.75
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	6.24%
MR 51K <small>*'18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.81
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-6.5%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

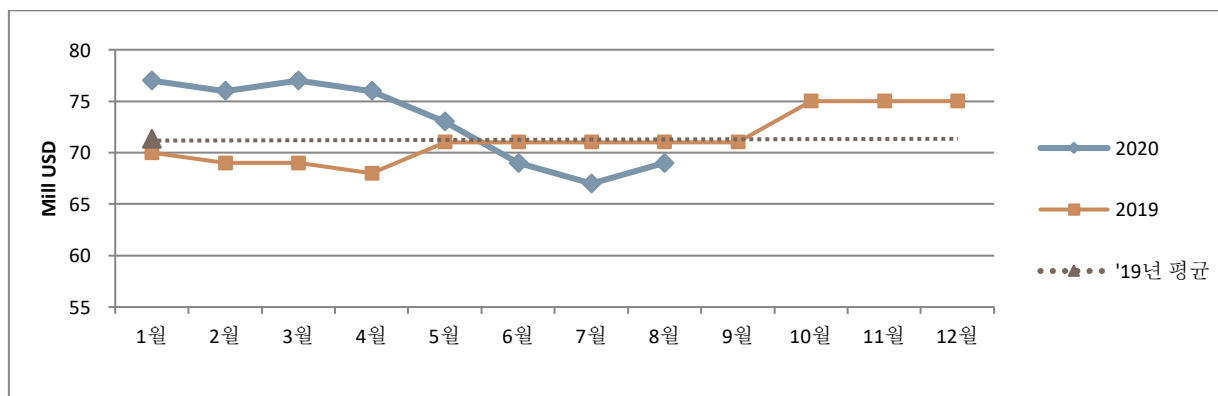




III. TANKER

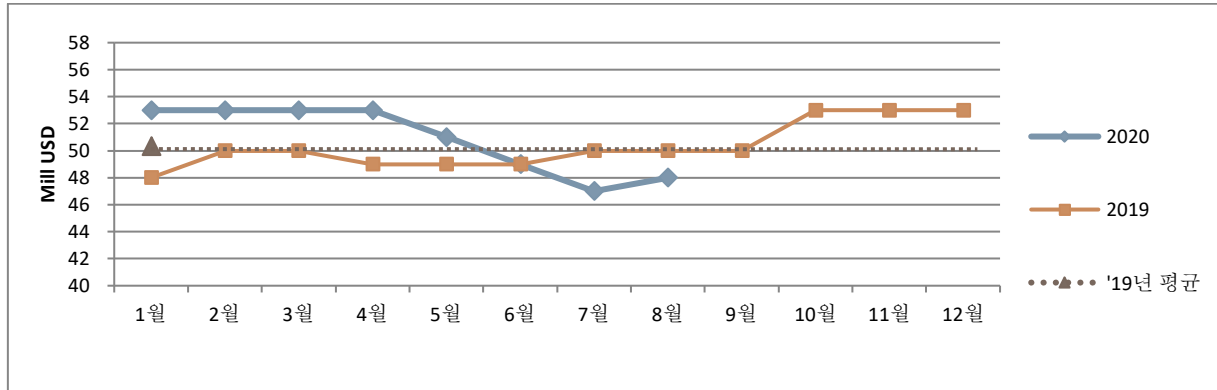
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00		73.00
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%		-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%		2.3%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00		50.88
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	2.1%		-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-4.0%		1.1%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00		39.75
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%		-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%		6.2%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50		28.81
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%		-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	-	-		-0.6%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	29.00	

VLCC-310K

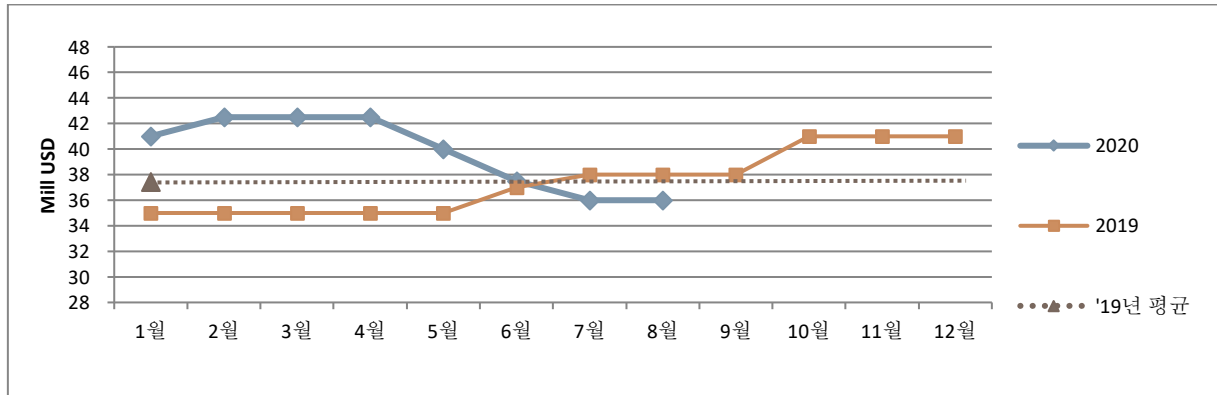


III. TANKER

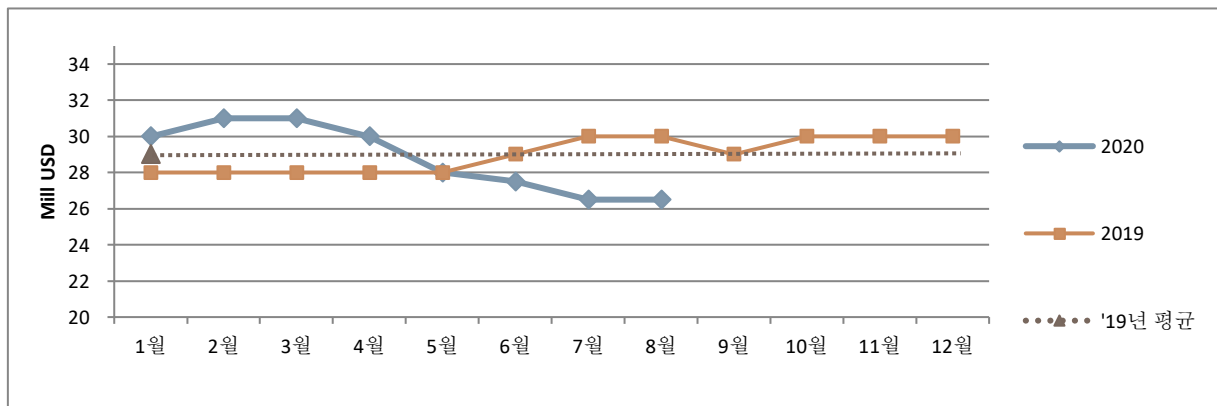
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OTOWASAN	302,477	2005	JAPAN	B&W		27	Greek buyer
TANKER	V. HARMONY	299,682	2020	KOREA	B&W		90	
TANKER	V. GLORY	299,682	2020	KOREA	B&W		90	Undisclosed buyer, incl. 10yr tc@ \$30.000/day, BWTS+Scrubber fitted
TANKER	V. ADVANCE	299,682	2020	KOREA	B&W		90	
TANKER	V. PROSPERITY	299,682	2020	KOREA	B&W		90	
TANKER	ADVANTAGE SKY	156,644	2010	CHINA	B&W		25.2	Undisclosed buyer, Auction sale
TANKER	UMLMA	105,000	2006	KOREA	B&W		14.9	Undisclosed buyer
TANKER	ARCHANGELOS GABRIEL	72,291	2005	CHINA	B&W		7.0	German buyer (Chemikalien Seetransport)
TANKER	SEA SWIFT	4,998	2003	CHINA	ETC		1.5	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MADRID EXPRESS	12,562	2011	KOREA	B&W	12562	TEU	146	Canadian buyer(Seaspan), Incl T/C
CONT	PARIS EXPRESS	12,562	2011	KOREA	B&W	12562	TEU		

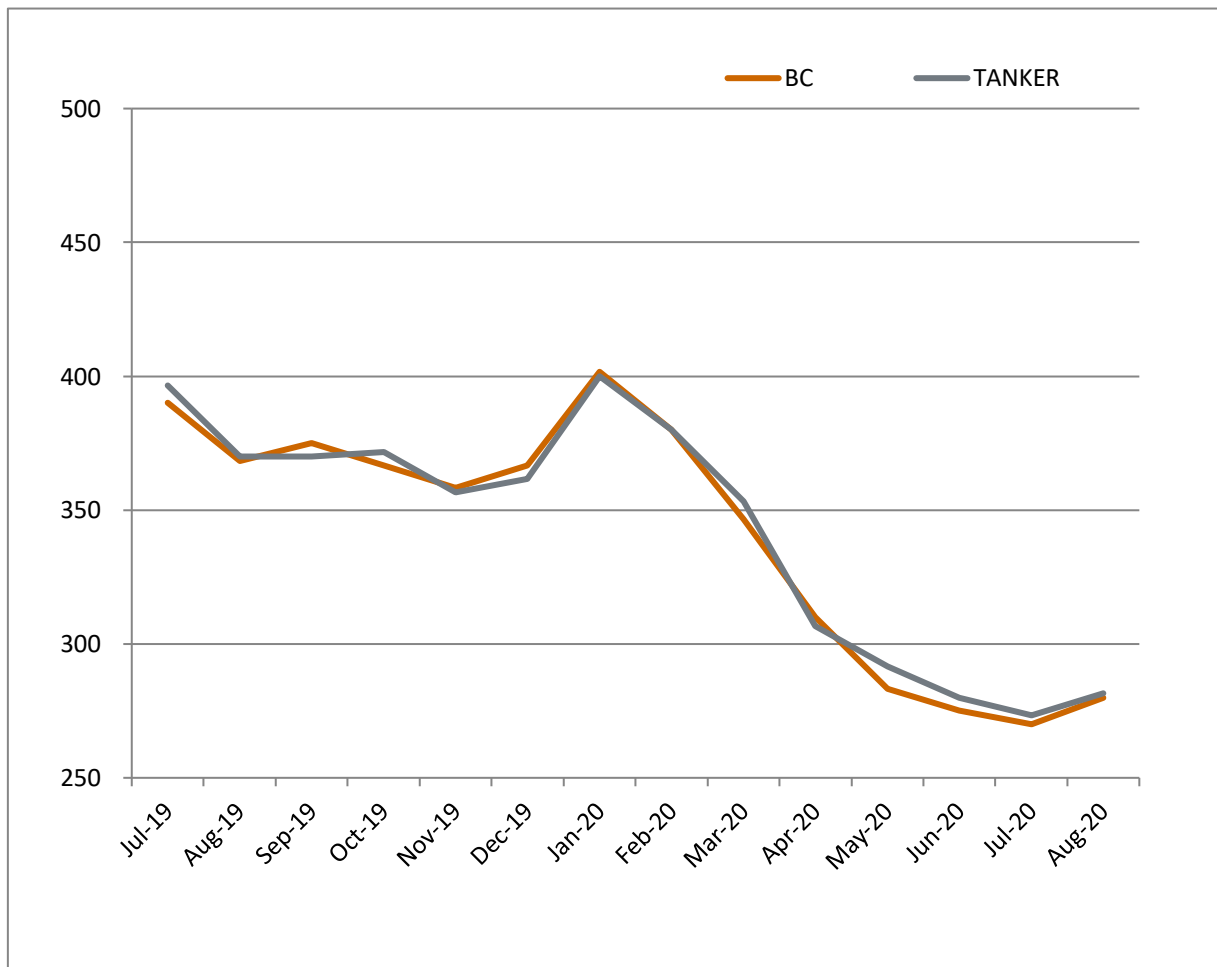


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 8 월	2020 년 8 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	320.83	-19.1%	370.00	281.67	3.0%	-23.9%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	318.33	-20.2%	368.33	280.00	3.7%	-24.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



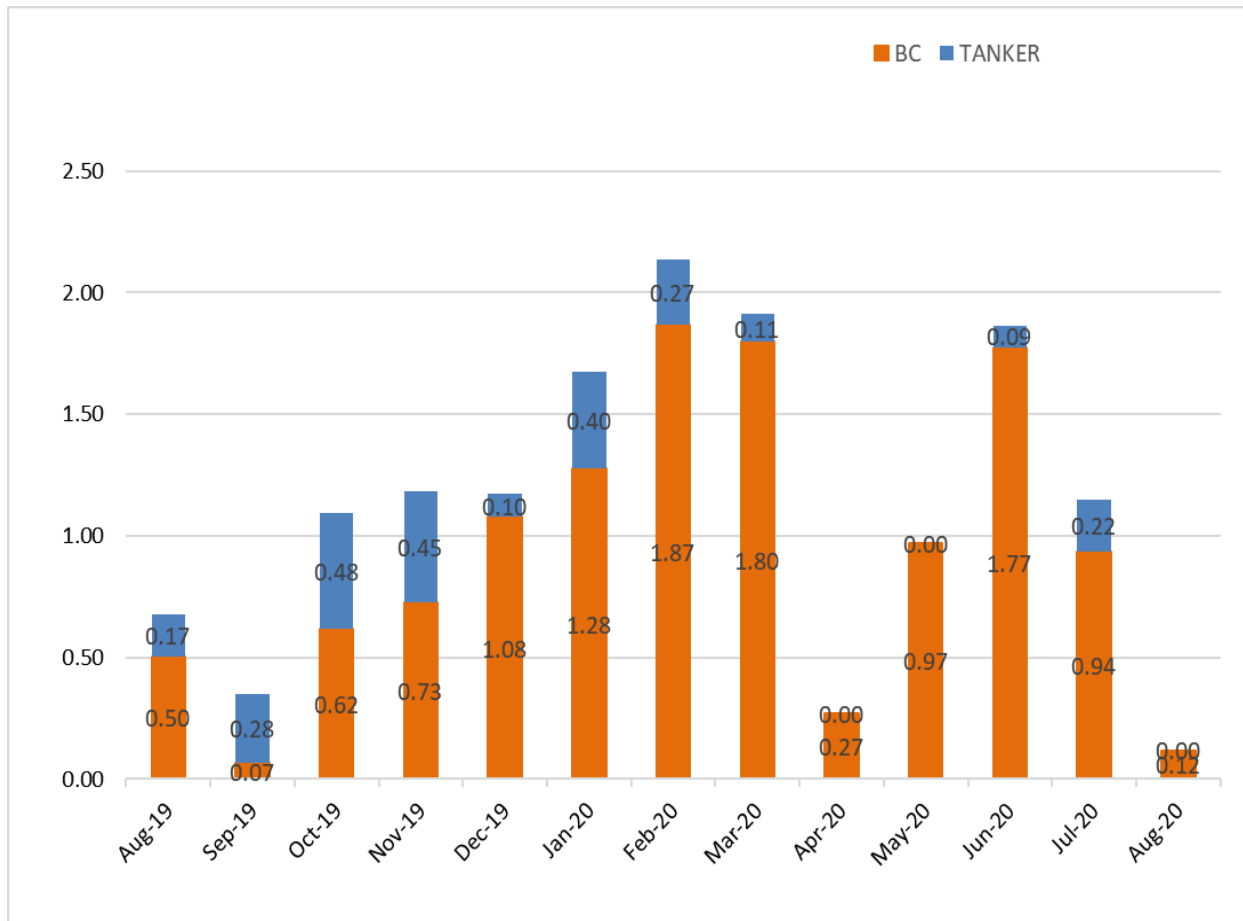


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 8 월		2020 년 8 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	1.09	30.8%	42	43.3%	0.17	8	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	7.45	116	9.00	120.9%	84	72.4%	0.50	12	0.12	-76.5%	2	-83.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

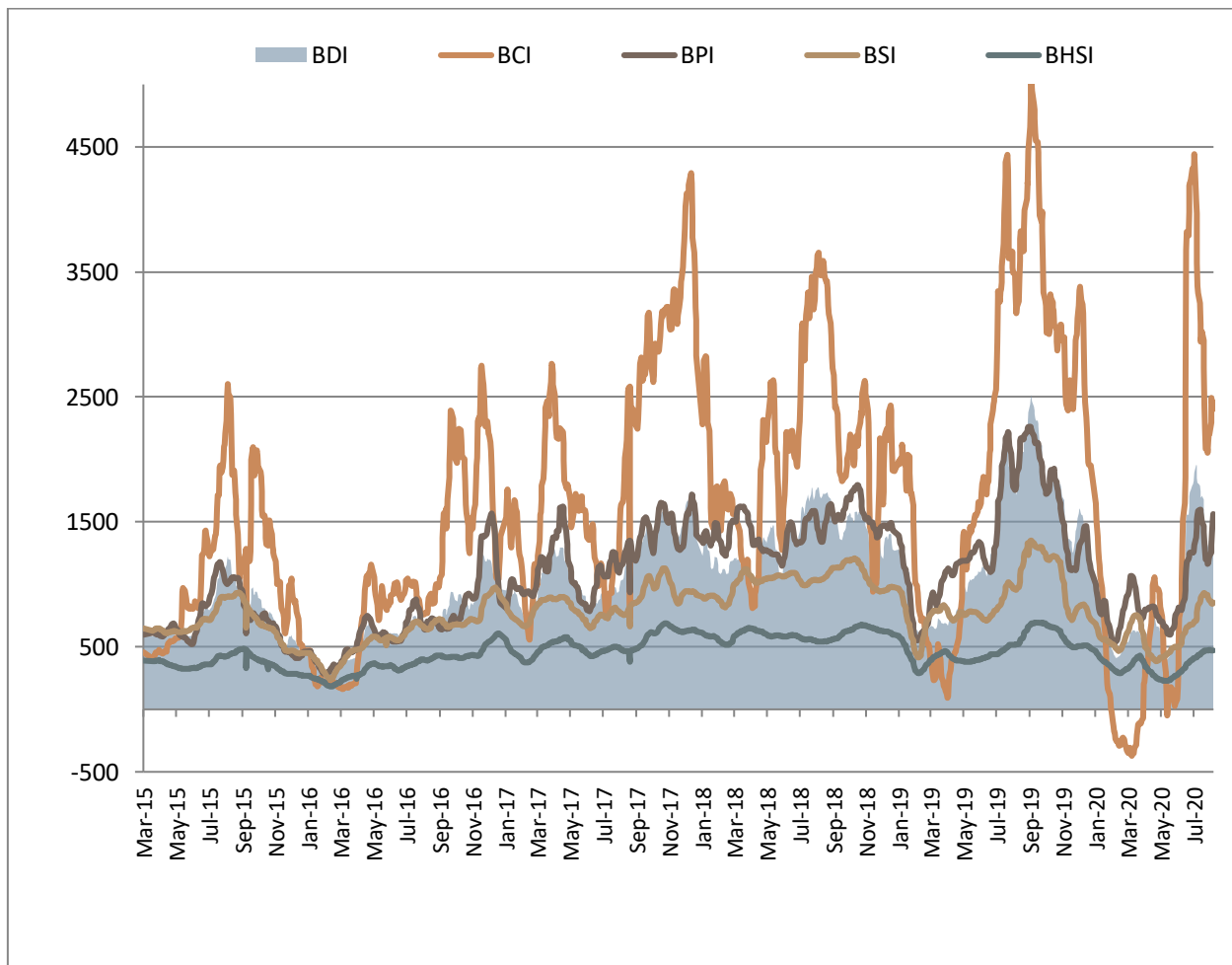
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	SURYAWATI	69,124	9,730	1996	JAPAN	SULZ	360	PAKISTAN
BC	GREEN WORLD (chip carrier)	49,673	10,203	1996	JAPAN	MITSU	360	PAKISTAN
CONT	EVER DELUXE	55,635	21,387	1998	JAPAN	SULZ	310	AS IS Taiwan, HKC Green recycling
CONT	EVER DECENT	55,604	21,387	1998	JAPAN	SULZ	310	AS IS Taiwan, HKC Green recycling
CONT	UNI ARISE	15,477	7,016	1997	TAIWA N	SULZ	265	AS IS Taiwan, HKC Green recycling
CONT	BFP GALAXY	14,035	5,048	1997	SPAIN	B&W	2.1	Middle East buyer
PCC	CARIBBEAN HIGHWAY	17,886	13,180	2002	JAPAN	B&W	321	INDIA, Incl.800 ts fule, HKC Green recycling
PCC	ATLANTIC HIGHWAY	17,232	15,006	2002	JAPAN	MITSU	320	INDIA, Incl. 300 ts fule, HKC Green recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-08-10	2020-07-31	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1501	1350	▲151.00	2518	290
BCI	2401	2206	▲195.00	5043	-372
BPI	1563	1227	▲336.00	2262	282
BSI	855	870	▼-15.00	1351	243
BHSI	471	474	▼-3.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	349.00	▲6.50	314.00	▲1.00	309.50	▲19.00
MGO	386.00	▼-3.00	371.50	▲6.00	381.50	▲13.50
LSMGO	388.00	▼-2.50	368.50	▲5.00	-	-
VLSFO	280.50	▼-5.50	266.00	▲2.00	266.50	▲4.50

❖ 기준일 : 8 월 7 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-08-07	2020-07-31	CHANGE
미국 달러	1184.30	1191.40	▼-7.10
일본 엔(100)	1122.45	1137.32	▼-14.87
유로	1406.89	1411.21	▼-4.32
중국 위안	170.64	170.26	▲0.38

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 패닉바잉

패닉바잉은 최대한의 물량을 확보하려는 시장심리의 불안으로 인해 가격에 관계없이 발생하는 매점·매석 현상을 말하며, 일반적으로 엄청난 거래량과 함께 가격의 급상승이 나타난다. 2010년 러시아 정부가 가뭄에 따른 생산량 감소로 밀 수출을 금지하자, 시카고상품거래소(CBOT)에서 9월 인도분 밀 가격은 하루 최대 변동폭인 60센트(8.3%)가 치솟은 부셸당 7.85달러를 기록해 패닉바잉의 우려를 낳았다. 이러한 패닉바잉으로 인한 가격 급등 현상이 벌어진 시장을 패닉 마켓이라고 한다.

[출처 : 네이버 지식백과, 매일경제]

[관련기사] '패닉바잉' 빌라로 번졌다...서울 거래량·가격 동반 상승

서울 아파트값이 단기 급등하고 전셋값마저 크게 오르자, 상대적으로 저렴하고 규제가 덜한 빌라(다세대·연립주택)로 수요가 몰리면서 거래량과 가격이 동반 상승하고 있다.

11일 서울부동산정보광장에 따르면 집계 중반을 넘긴 서울 지역 7월 다세대·연립주택 거래량은 6369건을 기록 중이다. 지난해 7월(3644건) 대비 75% 급증했다. 2008년 4월(7686건) 이후 12년 3개월 만에 최대치다.

서울 다세대·연립주택 거래량은 앞서 6월 6296건을 기록해 12년래 최대 수준을 한 차례 경신한 뒤, 이달 들어 거래가 계속 늘어 기록을 갈아치웠다. 주택 실거래 신고 기한이 계약 후 30일인 것을 고려하면, 7월 거래량은 이달 말까지 더 늘어날 가능성이 높다.

주택시장에서 아파트에 비해 상대적으로 관심이 적던 빌라의 거래량이 급증한 것은 집값 급등에 따른 불안감 때문으로 풀이된다.

현 정부 들어 20여 차례 거듭된 부동산 규제에도 불구하고, 서울 아파트값이 50여%(KB부동산 기준) 급등하자, 불안감에 일단 집을 사고 보자는 '패닉바잉'(공황구매)이 확산했다. 이후 아파트값이 더 오르면서 접근이 어려워지자, 상대적으로 가격이 낮은 빌라로 수요가 이동하면서 다세대·연립주택의 거래가 늘었다는 분석이다.

여기에 최근 임대차법 등의 영향으로 아파트 전셋값마저 58주 연속 상승하는 등 크게 오르자, 부담을 느낀 실수요자들이 빌라로 선회한 것으로 보인다. 아파트만큼은 아니더라도 빌라 역시 집값이 오를 것이라는 기대감도 반영됐다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

정부의 부동산 규제가 아파트에 집중하면서 '풍선효과'(비규제 지역 또는 주거 유형에 수요가 몰리는 것)로 빌라 수요가 늘었다는 분석도 나온다. 지난 6·17 대책'에 따라 서울에서 3 억원 이상 아파트를 사면 전세자금대출을 받을 수 없지만, 빌라 등 주택은 규제를 받지 않는다. 아파트는 7·10 대책에서 임대사업자 세제 혜택이 폐지됐지만, 빌라 등은 유지된다.

자치구별 다세대·연립주택 거래량을 보면, 은평구가 734 건으로 가장 많았고, 강서구(725 건), 양천구(464 건), 강북구(401 건), 송파구(356 건) 등의 순이었다.

거래가 늘면서 집값도 오르고 있다. 한국감정원 조사에서 서울 다세대·연립주택 7월 매매가격지수는 전월 대비 0.15% 상승해 올해 최대 상승 폭을 기록했다. 서울 전체 다세대·연립주택의 중간값인 중위매매가격은 7월 2억 3336만원으로, 해당 통계 집계를 시작한 2012년 1월 이후 최고 수준을 기록했다.

부동산 114 수석연구원은 "서울 아파트값이 단기 급등하고, 규제가 집중되면서 대체상품으로 빌라(연립, 다세대)에 풍선효과가 이어진 것으로 보인다"며 "최근 발표된 공공재개발 등 정부 주도의 개발 호재에 따른 기대감으로 일부 지역 거래는 더 늘어날 가능성도 있다"고 말했다.

이어 "다만 빌라는 아파트와 달리 환금성, 주차문제, 관리문제, 커뮤니티 등 단점도 가지고 있기 때문에, 현재의 추세가 계속 이어질지는 다소 의문이다"고 밝혔다.

[출처 : NEWS1]



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 부장)
 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)

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)