

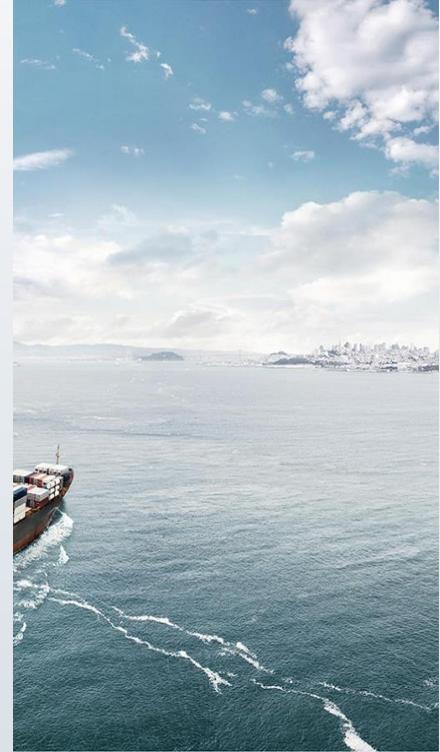


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.229

Updated December 18, 2018

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 | 11 |
| - BC Sales Report | |
| Tankers | 15 |
| - Tanker & Container Sales Report | |
| Demolition | 19 |
| Key Indicators | 22 |
| STL News & Information | 24 |
| Contact Information | 28 |

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

I . ISSUE & TREND

1. 2019 년 원자재 시장..."공급이슈가 가격 가르다"

2019 년 원자재 시장의 변동성이 확대될 것이란 전망이 나왔다. 글로벌 제조업 위축·신흥국 성장 둔화로 수요 정체가 지속되는 가운데서도 공급 불안이 증대되며 원자재 가격의 출렁거림은 높아질 것으로 예측됐다. 지난 4 일 포스코경영연구원(포스리)에 따르면 내년 원자재 시장은 올해 5 월초 미국의 이란 핵협정 탈퇴선언 이후 중동 지정학적 리스크 확대와 중국 환경규제 약화 가능성, 원자재 메이저 공급 업체들의 과점화 심화 등 공급 부문의 불안요소 증대로 가격 변동성이 클 것으로 우려된다.

내년 전반적인 원자재 가격은 약보합세에도 불구하고, 원자재별 수요·공급 등 시장여건에 따라 가격 추이가 차별화될 전망이다.

우선 유가는 석유수출국기구(OPEC)의 감산 재개 가능성에도 불구하고 미국의 셰일원유 생산 증가로 본격적인 가격 상승은 어렵겠으나 중동 리스크 확대에 따라 배럴당 60~70 달러대의 높은 변동성이 예상된다.

이차전지소재인 탄산리튬은 중국 전기차 보조금 정책 변화로 가격이 하락세로 전환됐으나 수산화리튬은 상대적으로 높은 수준이 지속될 것으로 내다봤다. 코발트는 전기차 시장 성장에 따른 공급확대 등으로 가격이 안정될 것으로 예측된다.

철강 제조의 원료가 되는 철광석 가격은 중국의 철강생산 정체로 올해 대비 하락할 전망이다. 원료탄 가격도 소폭 하락할 것으로 보이나 중국 석탄 구조조정, 호주 이상기후 가능성 등의 공급 리스크로 가격 변동성은 높지 않을 것으로 예상됐다.

구리·알루미늄·니켈·아연 등 4 대 비철금속 가격은 수급 개선에도 불구하고 미국 금리인상 지속에 따른 금융시장 불안, 중국 성장률 하락 영향 등으로 본격적인 상승이 어려울 전망이다.

김영삼 포스리 수석연구원은 "최근 글로벌 경기개선에도 불구하고 운송·제조업·건설 등의 경기부진이 지속됨에 따라 세계 경제성장 대비 원자재 수요 탄력성은 글로벌 금융위기 이전보다 하락했다"며 "내년에도 원자재 저수요 국면에서 벗어나지 못하겠지만, 공급 이슈에 따라 가격은 크게 달라질 수 있을 것"이라고 봤다.

I . ISSUE & TREND

2. 포스코경영연구원, 2019 년 국내경제 투자 부진과 수출 둔화로 성장률 2.5% 하락 전망

포스코경영연구원(이하 POSRI)이 발표한 경제전망 보고서에 따르면 국내경제는 금리상승에 따른 투자 부진과 대외환경 악화에 따른 수출 둔화로 2019 년 성장률은 2.5%로 하락할 전망이다. 이는 미국 금리 인상 본격화의 영향으로 국내 시중금리가 상승하고 외환시장 변동성도 높아짐에 따라 가계부채 및 기업경영에 부담이 커질 가능성이 있다.

세계경제는 선진국 통화긴축, G2 무역갈등 영향으로 성장률이 2018 년의 3.3%에서 2019 년 3.0%로 하락할 전망이다. 또한 글로벌 제조업 위축 및 신흥국 성장 둔화로 2019 년 세계 원자재 수요 정체는 지속된다. 그러나 중동 지정학적 리스크 증대, 중국 환경규제, 메이저 공급업체의 과점화 등 공급 불확실성이 높아짐에 따라 원자재 가격은 고변동성이 예상된다.

세계경제는 선진국 통화긴축, G2 무역갈등 영향으로 성장률이 2018 년의 3.3%에서 2019 년 3.0%로 하락할 전망이다. 최근 세계 산업생산 등 대부분 실물경기지표가 둔화 추세를 보이고 있는 가운데 OECD 선행지수 흐름도 향후 경기 둔화를 시사한다고 볼 수 있다.

한편 POSRI 는 선진국 통화긴축에 따른 금리 상승이 글로벌 소비·투자 심리를 위축시키고 미·중 무역갈등 영향이 세계 교역 부진으로 연결돼 제조업을 중심으로 실물 경기 둔화를 야기할 것으로 전망했다. 아울러 글로벌 금융위기 이후 2 차례 경기 둔화 사이클이 2 년 정도 지속된 만큼 최근 시작된 경기 하강 국면도 2019 년 하반기까지 지속될 것으로 예상된다고 밝혔다. 이어 2019 년 미국 금리인상 지속으로 신흥국에 의한 자본유출 우려가 높아지는 가운데 중국 등 신흥국 부채 부담이 커짐에 따라 글로벌 금융시장의 불확실성은 더욱 높아질 것으로 예상했다. 아울러 미국 연방준비위원회는 올해 연말 및 2019 년 4 차례 금리를 인상할 것으로 예상된다. 이에 따라 선진국-신흥국 금리차는 빠르게 축소될 전망이며 신흥국 주식·채권 자금 흐름이 순유출로 전환되고 외환시장 변동성도 확대될 가능성이 높다고 평가했다.

POSRI 에 따르면 최근 글로벌 부채가 사상 최대인 184 조 달러로 늘어났으며 신흥국 기업 등 민간 부문이 부채 증가를 주도. 금리 상승이 신흥국 부채의 원리금·이자 상환부담을 가중시켜 금융건전성 악화 및 국가신용도 추락으로 이어질 우려가 있다는 것이다. 한편 POSRI 는 선진국의 경우 2019 년 상대적으로 양호한 성장세는 유지하나 통화긴축 및 과잉부채에 따른 경기부양책 한계로 경기 하강 압력이 점차 증가할 수 있다고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

3. [2019 년 유가 전망] 흔들리는 OPEC..."수급보다 정치"

2019 년 국제 원유 가격에 대한 글로벌 시장 참가자들의 전망은 두 가지가 핵심이 될 것으로 보인다. 하나는 '공급이 위축되는 만큼 현재 가격보단 반등할 것'이라는 점, 다른 하나는 '수급보단 정치적 불확실성 때문에 유가 향방을 예측하기 더 어려워질 것'이라는 점이다.

현재 원유 시장의 여건을 기준으로 내년 북해 브렌트유는 연평균 배럴당 75 달러 선, 서부텍사스원유(WTI)는 60 달러 수준까지 회복할 것이라는 전망이 지배적이다. 석유수출기구(OPEC)가 지난 7 일(이하 현지시각) 끝난 정례 회의에서 석유 감산을 결정한 만큼 가격 상승 압박 요인이 발생한다는 것이다.

문제는 OPEC 의 영향력이 국제 원유 시장에서 이전보다 줄어들고 있다는 점이다. OPEC 내부적으로 회원국 간 이해가 엇갈리면서 갈등이 커지는 데다 좌장인 사우디아라비아는 미국과의 동맹 강화에 더 힘쓰는 모습이다. 동시에 미국이 수십 년 만에 처음으로 석유 순수출국으로 전환하면서 영향력을 더 늘리고 유가가 내려가도록 압박할 것으로 보인다.

결국 내년 국제 유가는 단순 수급보다는 미국·사우디아라비아의 동맹과 OPEC·러시아 등 기득권 간의 힘 싸움이 어떻게 전개될 것인지, 또 OPEC 이라는 카르텔이 이대로 와해될 것인지에 따라 출렁거릴 가능성이 크다.

◇배럴당 76 달러 예상...OPEC 감산 영향

11 월 말 미국 월스트리트저널(WSJ)이 11 곳의 투자은행을 대상으로 진행한 조사에서 글로벌 벤치마크인 브렌트유의 내년 전망치는 연평균 배럴당 76.98 달러로 집계됐다. 이는 10 월 말의 전망치 77.58 달러에서 하락한 수치다.

미국 벤치마크인 서부텍사스산 원유(WTI)에 대한 전망치도 10 월 말의 배럴당 70.81 달러에서 11 월 말 69.98 달러로 하향 조정됐다. 10 일 현재 뉴욕상업거래소에서 1 월 인도분 WTI 가격은 현재 배럴당 52 달러, 런던 ICE 선물거래소에서 내년 2 월물 브렌트유는 61 달러를 기록했다. 10 월 전망치보단 낮아졌지만 주요 투자기관은 여전히 내년에 유가가 반등할 것으로 점치는 것이다. 지난 11 월 말 스탠더드앤드푸어스(S&P) 글로벌 플랫폼가 11 곳의 글로벌 투자은행과 원유 중개업체를 대상으로 한 설문조사에도 브렌트유는 내년 연평균 배럴당 75.50 달러 선을 회복할 것으로 전망됐다. 글로벌 투자기관이 내년 WTI 와 브렌트유의 가격이 반등할 것으로 예상하는 것은 기본적으로 주요 산유국이 감산에 합의했기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

지난 6일 오스트리아 빈에서 열린 OPEC 정례회동에서 OPEC과 러시아 등 10개 비(非)OPEC 주요 산유국은 내년 1월부터 6개월간 하루 평균 120만 배럴을 감산하기로 합의했다. OPEC 회원국은 일일 평균 생산량을 80만 배럴 줄이며 러시아 등 비 OPEC 산유국은 하루 평균 40만 배럴을 감산한다. 시장은 그동안 '최소 100만 배럴'이 감산될 것으로 예상했다.

우드맥킨지는 이번 감산 결정으로 내년 3분기까지 시장 수급이 뽁뽁해질 것이라며 브렌트유가 배럴당 70달러 선을 웃돌 것으로 예상했다. 바클레이즈는 지난달 투자 노트에서 "최근의 국제 유가는 하방으로 오버슈팅됐고 연말까진 반등할 것"이라며 "미국이 대이란 석유제재를 유예한 것은 180일짜리로 내년 5월 초에 재조정이 있을 것"이라고 설명했다. HSBC는 "OPEC은 내년에 석유 공급과잉 사태가 다시 벌어지도록 내버려 두지 않을 것이라는 의지를 드러내 왔다"며 "이는 브렌트유를 배럴당 70달러 선에서 방어하겠다는 분명한 신호"라고 분석했다.

한편으로는 글로벌 경기 둔화에 대한 우려에도 석유 수요가 탄탄하다는 점도 유가를 지탱한다. S&P에 따르면 지난 몇 주간 글로벌 원유 재고가 늘어나긴 했지만, 전반적으로는 5년 평균치로 수렴했다.

바클레이즈는 "경제협력개발기구(OECD) 국가의 원유 재고는 수요를 고려하면 내년까지 유가를 지지할 것"이라고 봤다. 일부 분석가들은 미국발 무역 전쟁으로 글로벌 경제 건전성이 악화할 것이라는 우려는 과도하다고 강조했다. 소시에테제네랄은 "전 세계 일일 석유 수요가 올해 130만 배럴, 내년 140만 배럴로 견고할 것"이라며 "미국 외 지역의 경기 둔화에 대한 우려가 커지지만, 현재까진 근거가 부족하다"고 말했다. 모건스탠리는 "국제 석유 재고와 잉여생산력은 역사적 기준으로 여전히 낮은 만큼 유가를 뒷받침할 것"이라면서도 "지금보다 더 타이트해질 것으로 보이진 않는다"고 내다봤다.

◇트럼프가 주도하는 '파워 게임'

하지만 국제 유가가 수급에 따라 순탄하게 반등할지는 미지수다. 최근의 유가 흐름은 글로벌 경기 여건에 따른 수급보다 미국과 OPEC 등 산유국 간의 '파워 게임'으로 좌우되는 양상이기 때문이다.

도널드 트럼프 미국 대통령이 연일 OPEC의 감산에 반대하고 유가 하락을 유도하는 것은 자신의 재선과 연결돼 있다는 관측이 나온다. 유가의 하향 안정화로 물가상승률을 낮추면 미국의 기준금리 인상속도가 늦춰지고 금리 인상 압박이 약해져 2020년 대선 전에 미국 경기가 둔화하는 것을 방지할 수 있다는 계산이다. 이를 위해 트럼프 대통령은 전통의 우방이자 OPEC의 최대 산유국인 사우디에 손을 내밀었다. 사우디가 감산량을 조절한다면 사우디 언론인 자말 카슈끄지 암살 사건은 무마해주는 거래가 오갔을 것으로 시장은 보고 있다.

I . ISSUE & TREND

삼성증권은 "최근 국제유가 흐름은 석유 시장의 펀더멘털보다 정치적 요인에 연동된 것으로 보인다"며 "트럼프 대통령은 사우디 언론인 암살 사건을 무마해주는 반대급부로 유가의 하향 안정을 위해 공급조정을 요청했을 가능성이 크다"고 분석했다.

국제 석유 시장에서 미국의 '벌크업 프로젝트'는 사우디와의 밀월관계를 탄탄히 다지는 것만으로 끝나지 않는다. 사우디와의 동맹을 다져 뒷문을 단속하는 한편 수십 년 만에 석유 순수출국으로 돌아서면서 유가 압박 카드마저 강화했다.

지난 6 일 미국 에너지부가 발표한 자료에 따르면 원유와 정제된 석유 상품을 모두 합쳐 지난달 26일부터 30일까지 미국이 기록한 주간 단위 순수출량은 하루 21 만 1 천 배럴로 집계됐다. 미국 에너지부가 해당 통계를 작성하기 시작한 1973 년 이후 석유 수출량이 수입량을 웃돈 것은 이번이 처음이다.

외신은 미국이 주간 기준으로 1991 년, 월간 기준으론 1973 년부터 계속 석유 순수입국이었다고 전했다. 미국 석유연구소의 역사학자들은 그 시기가 1949 년까지 거슬러 올라간다고 보고 있다. 컨설팅업체 ION 에너지는 "정말 놀랍다"며 "미국이 OPEC 회의에 사절단을 보내는 일도 자주 있을 것"이라고 말했다.

미국의 생산량과 수출량이 급증하면서 국제 시장에서 석유 공급 방정식이 뒤집혔다는 분석도 이어진다. 스트래티직에너지&이코노믹리치는 "미국은 에너지 영향력이 전 세계적으로 강해지고 있지만, 변화는 점진적일 것"이라면서도 "OPEC 은 이제 감산할 때 이를 고려하지 않을 수 없다"고 지적했다.

미국 에너지 헤지펀드 어게인캐피털의 존 킬더프 파트너는 "원유 재고량이 대규모로 하락한 것도 눈에 띄지만 일일 원유 수출량이 300 만 배럴을 웃돌게 됐다는 것은 정말 괄목할 만한 소식"이라고 말했다. 삼성증권은 미국과 사우디가 목표로하는 유가 범위를 우선 고려해야 한다며 미국 물가 압력을 가속화하지 않는 동시에 사우디의 재정균형을 맞추는 가격 수준은 WTI 가 연평균 배럴당 60 달러 선일 것이라고 내다봤다.

◇흔들리는 OPEC...이대로 와해되나

내년 국제 유가에 또 다른 불확실성은 기득권 카르텔인 OPEC 의 결속력이 분명히 약해지고 있다는 점이다. 주요 산유국인 카타르가 내년 1 월부터 OPEC 을 탈퇴하기로 선언한 데 이어 러시아 등의 입지가 커지면서 힘이 약해진 OPEC 소속 중소 산유국들은 불만스러운 수밖에 없다는 문제가 있다.

I . ISSUE & TREND

OPEC의 좌장 격인 사우디의 리더십도 흔들리는 모양새다. 이번 회의에서 당초 목표였던 일일 100만 배럴 이상의 감산을 끌어내 체면은 유지했지만, 미국이 이란에 다시 제재를 가한 뒤 감산분을 사우디가 벌충하면서 미국의 압력에 굴복했다고 회원국들은 맹공을 퍼붓고 있다. 게다가 카슈끄지 암살 사건으로 미국에 약점을 잡힌 만큼 사우디가 트럼프 대통령의 요구를 앞으로도 전면 거부할 수는 없을 것이라는 관측도 나온다.

삼성증권은 "트럼프 대통령이 기존에는 WTI 가격이 70 달러 전후일 때 유가를 언급했지만 최근 흐름을 보면 60 달러 이하를 바라는 것 아니냐는 분석이 있다"며 "OPEC이 가격 방어 카르텔로서 기능을 상실한 것 아니냐는 불안감이 11월 유가 폭락의 트리거가 됐을 것"이라고 진단했다. 캐피털이코노믹스(CE)는 "2040년까지 OPEC은 석유 가격 결정력을 서서히 잃어갈 것"이라고 전망했다.

이번 회의에서 베네수엘라가 신임 의장을 맡게 된 것도 OPEC을 둘러싼 우려를 더욱 증폭시키고 있다. OPEC이 내년 차기 의장으로 선임한 마누엘 케베도 베네수엘라 석유장관은 군 장성 출신으로 니콜라스 마두로 대통령의 심복으로 불린다.

마두로 대통령은 OPEC을 베네수엘라의 국제적 입지를 반등시키기 위한 발판으로 삼으려 하고 있어 트럼프 대통령과 첨예하게 대립할 가능성이 있다. 그는 타협보다는 반미 구호만 외치는 좌파 강경노선을 걷고 있어 그렇지 않아도 흔들리는 OPEC의 입지를 더 불안하게 할 것이라는 예상이 나온다. 트럼프 대통령은 케베도가 회장으로 있는 베네수엘라 국영석유회사(PdVSA)를 경제적으로 옥죄고 있다. WSJ은 회원국들의 원유 생산을 조정·중재하게 될 의장에 베네수엘라를 지명한 것은 '잠재적 폭발혼합물'이라고 지적했다. 캐나다 원자재 전문가 헬리마 크로프트는 "베네수엘라가 OPEC 의장을 맡은 것은 시기적으로 최악의 선택"이라고 평가했다.

4. [2019년 글로벌 환율 전망] '약달러'의 해...연준 정책

측각

월가 전문가들은 2019년에 달러화가 내리막을 걸을 것으로 내다봤다. 미국 연방준비제도(FED·연준)가 공격적으로 금리를 인상하지 않을 것이란 기대감이 달러화 가치 하락의 배경으로 꼽혔다. 도널드 트럼프 미국 대통령이 연준의 금리 인상을 비판하며 저금리와 약달러 환경을 선호한다는 입장을 반복적으로 피력한 것도 달러화에 하방 압력을 가하는 변수로 지목됐다.

I . ISSUE & TREND

◇ 달러-엔, 100~109 엔 전망...연준 긴축 고삐

대다수 월가 투자은행(IB)은 내년에 달러화 가치가 떨어질 것으로 보고 있다. 하락을 점친 기관들은 달러-엔 환율이 내년 말 100~109 엔 수준에 도달할 것으로 예측했다. 최근 달러-엔 환율이 110 엔 초반대에서 움직이고 있으므로 최대 10% 이상 하락할 수 있다는 관측이다.

스웨덴 한델스 방켄은 달러-엔 환율이 꾸준히 내려가 내년 말에 100 엔을 기록할 것으로 추정했다. 소시에테제네랄(SG)은 내년 말 예상치를 102 엔으로 제시했고 뱅크오브아메리카(BOA)와 골드만삭스는 각각 105 엔과 108 엔으로 추정했다. 옥스퍼드 이코노믹스는 달러-엔 환율이 109.6 엔으로 하락할 것으로 봤다.

연준이 경기 둔화 조짐과 시장 혼란 등을 고려해 긴축 속도를 늦출 것이란 전망이 약달러를 유도할 것으로 분석됐다. 최근 제롬 파월 연준 의장은 금리가 중립금리에 가까워졌다고 평가하는 등 기존의 강경한 입장에서 물러나는 듯한 태도를 내비쳤다. 연준은 이달 금리를 인상할 것으로 유력시되는데 지난 9 월 세 번으로 제시한 내년 금리 인상 횟수에 변화가 있을지 주목된다.

SG 는 내년에 달러화가 하락하지 않는 것이 놀라운 일일 것이라며 정부의 재정 부양책과 성장세 둔화가 달러화에 하방 압력을 가할 것이라고 진단했다. SG 는 내년 봄에 달러화가 본격적인 하락세로 돌아설 것이라면서 미국 경제가 경착륙할 수 있다는 우려가 커질 경우 위험 회피 분위기가 일면서 달러-엔 환율이 100 엔 아래로 떨어질 가능성도 있다고 경고했다. 모건스탠리는 달러화가 10~15% 고평가된 상태라며 달러화 자산에서 자금이 빠져나가 달러화 상승세가 내년에도 지속하기 어렵다고 말했다.

◇ 유로화-엔화 강세...짓눌린 신흥국 통화 '숨통'

유로화와 엔화 강세도 달러화 가치를 떨어트리는 데 일조할 것으로 점쳐졌다. 유럽과 일본 경기가 대체로 순항하고 있고 유럽중앙은행(ECB)과 일본은행(BOJ)이 서서히 긴축으로 돌아설 조짐을 보이는 것이 유로화와 엔화 강세의 원인으로 거론됐다.

ECB 는 올해 말 자산매입 프로그램을 끝내며 양적 완화 정책에 종지부를 찍는다. 미국을 비롯한 일부 주요국처럼 정책 금리를 상향 조정할 상황에 놓인 ECB 의 금리 인상은 시간문제인 것으로 평가된다. BOJ 는 물가가 더 높아질 때까지 통화완화 기조를 고수한다는 입장이지만 '수익률 곡선 조작부 양적·질적 완화(QQE)' 정책으로 선회한 이후 국채와 상장지수펀드(ETF) 매입 규모를 슬그머니 줄이고 있다. BOJ 도 통화완화 강도를 조금씩 제어하고 있으므로 엔화에 가해지는 하락 압력도 서서히 약화하는 분위기다.

I . ISSUE & TREND

BOA 는 올해 달러화가 최고의 한 해를 보냈다면서 내년에는 유로화와 엔화가 오르고 달러화는 하락할 것으로 내다봤다.

트럼프 대통령이 파월과 연준의 긴축 정책에 대해 마음에 들지 않는다는 입장을 분명히 밝힌 것도 달러화 약세를 예견케 한다. ING 는 2019 년에 달러화 하락 분위기가 조성되고 투자자들은 미국 자산을 내던질 것이라며 백악관이 다른 경기 부양책을 모색하는 것도 약달러를 점치게 한다고 언급했다. 올해 오르막을 걸어온 달러화가 하락세로 전환될 경우 그간 짓눌려온 신흥국 통화가 반등할 것으로 보인다. 강달러 여파로 터키 리라화와 아르헨티나 페소화, 인도 루피화, 인도네시아 루피아화 등은 올해 들어 대폭 하락했다.

모건스탠리는 신흥국 통화 가치가 매력적인 밸류에이션에 힘입어 높아질 것이라며 고금리와 약달러도 신흥국 통화 강세에 힘을 보탬 것이라고 진단했다. 달러화 하락으로 신흥국 통화가 회복할 수 있다는 낙관론이 제기되지만 글로벌 경제 성장세가 약화하는 여파로 상승세가 제한적일 것이란 관측도 나온다. SG 는 내년에 신흥국 통화가 하락할 것으로 본다면서 시장 컨센서스보다 비관적인 시각이라고 설명했다.

◇ 달러화 횡보·상승 주장도...성장·고금리 예측

일부 투자은행은 내년에 달러화 가치가 현재 수준을 이어가거나 상승할 것이란 소수 의견을 내놨다. 미국의 경제 성장세가 견조하고 연준이 꾸준히 금리를 인상할 것이란 이유에서다.

일부 전문가들은 연준이 공격적인 금리 인상을 강행할 수 있다면서 탄탄한 성장세와 낙관적인 전망을 근거로 제시했다. 최근 주가가 내리막을 걷고 국채 수익률 곡선이 역전될 조짐을 보이며 불안감을 키우고 있지만 이들은 성장세가 크게 훼손되지 않을 것으로 보고 있다.

내셔널뱅크오브캐나다는 내년 말 달러-엔 환율이 현재 수준인 113 엔을 기록할 것으로 내다봤다. 달러화가 올해처럼 상승하지 않겠지만 무역 갈등이 완화해야 달러화 가치의 하락세가 이어질 수 있다고 내셔널뱅크오브캐나다는 분석했다. 씨티은행은 달러-엔 환율이 6~12 개월 뒤에도 113 엔에 머물 것으로 추정했다. 씨티은행은 달러화 가치가 향후 3 개월 동안 1% 상승했다가 이후 2%가량 낮아질 것으로 예측했다. 달러-엔 환율이 제한적인 범위 내에서 움직일 것이란 견해로 풀이된다. HSBC 는 2019 년에 달러화 가치가 오를 것이란 보기 드문 전망을 내놨다.

I . ISSUE & TREND

HSBC는 미국의 성장과 연준의 금리 인상을 근거로 내세우면서 시장이 미국의 경기 둔화를 점치고 있지만 실제로는 아직 둔화가 실현되지 않고 있다고 강조했다. 다만, HSBC는 연준이 계속해서 금리를 인상하지 않을 경우 달러화가 하방 압력을 받을 수 있다면서 하락할 확률은 3분의 1 수준이라고 덧붙였다.

5. KEB 하나은행 환율 전망 세미나 요약 (12.12)

- 세계경제가 회복되었으나 각 경제주체의 부채가 크게 증가. 선진국들은 정부의 부채 증가/ 신흥국(중국, 터키 등)은 주로 기업 부채 증가/ 한국의 경우 가계부채 증가 했음.
 - 미국은 양적완화와 확대재정정책 사용하여 경제성장률이 제고되었음. 특히 트럼프의 강력한 정책으로 법인세 35%에서 21%인하하여 (선거공약은 15%였음) 기업의 이익이 증가하고 주가상승, 가계 소비 상승 등의 영향.
 - 세계경제위기 이후, 현재 미국 실업률 최저치 기록하고 있으며 현재 수준에서 더 좋아질 수는 없을 것이라는 전망. 또한 그간의 과감한 재정지출 확대와 정부 부채 확대로, 다음 위기가 올 시에는 더 이상 정부가 쓸 돈이 없다는 평가.
 - 세계 경제 위기가 약 10년 주기로 반복되고 있다는 점에 주목. 1987년 블랙먼데이 - 1997년 아시아 국가 외환위기 - 2008년 미국발 금융 위기
 - 최근 장/단기 금리차이 축소 및 역전 현상으로, 중/장기적 경기 둔화 예상 가능.
 - 미국이 세계 GDP에서 차지하는 비중은 점점 줄고, 또한 달러가치도 장기적으로 하락 추세. 향후 4~5년 뒤 달러당 1,000원 선 내려가 900원대를 형성할 것이라는 예상.
 - 중국은 세계 경제 위기시에도 높은 성장률 지속하였으나 기업 및 은행의 부실이 위험한 상황으로 2019~2020 이들의 부실을 처리하는 구조조정 과정에서 위기를 겪을 것으로 예상. 이후 소비중심으로 안정성장 국면에 접어들 가능성 높아, 2020년 상반기 이후 투자를 추천.
 - 현재 가장 긍정적으로 보는 이머징 마켓은 인도와 베트남으로, 모두 인구구조가 좋고 장기적으로 투자 추천.
 - 한국의 10년 국채 수익률이 미국보다 낮다는 것은 미국보다 낮은 성장률을 의미. 앞으로 노동력 감소, 자본증가세 둔화. 따라서 기업의 생산성 향상이 중요. 유럽과 같이 0%대 금리로 갈 것임.
- 2018년 환율 동향: 연초 유로화 강세영향으로 달러화는 약세. 이후 미국 보호무역 조치로 달러 강세. 2017년에 대다수 통화는 달러대비 강세였던 반면, 2018년에는 달러가 강세.



I . ISSUE & TREND

- 2019년 예상 이슈:
 - 1) 연준의 긴축적 통화정책; 2019년까지 미국 경기 약간의 상승세 유지 이후 둔화 예상. 점진적 금리 인상 지속 가능성.
 - 2) 무역분쟁; 미국 보호무역 정책 유지 우위.
 - 3) 취약 신흥국 금융 불안; 아르헨티나, 터키, 브라질 등.
 - 4) 세계교역량과 수요 감소, 국제 유가 50-60 달러선 예상.
 - 5) 국내 경기 부진 및 경상 수지 감소.

- 2019, 분기별 평균 원/달러 환율 전망

| | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | 연간 |
|-------------|---------|-------|-------|---------|-------|
| 2016 | 1,200 | 1,165 | 1,120 | 1,158.6 | 1,161 |
| 2017 | 1,152.4 | 1,130 | 1,133 | 1,104.7 | 1,130 |
| 2018 | 1,072.3 | 1,080 | 1,121 | 1,130 | 1,100 |
| 2019 | 1,130 | 1,125 | 1,135 | 1,150 | 1,135 |

*2018 Q4 부터 이후 수치는 예측치.

*내년도 국내 경기에 대한 기대 부정적으로, 내년 하반기 1160~1170 원까지 갈 가능성도 열려있음.



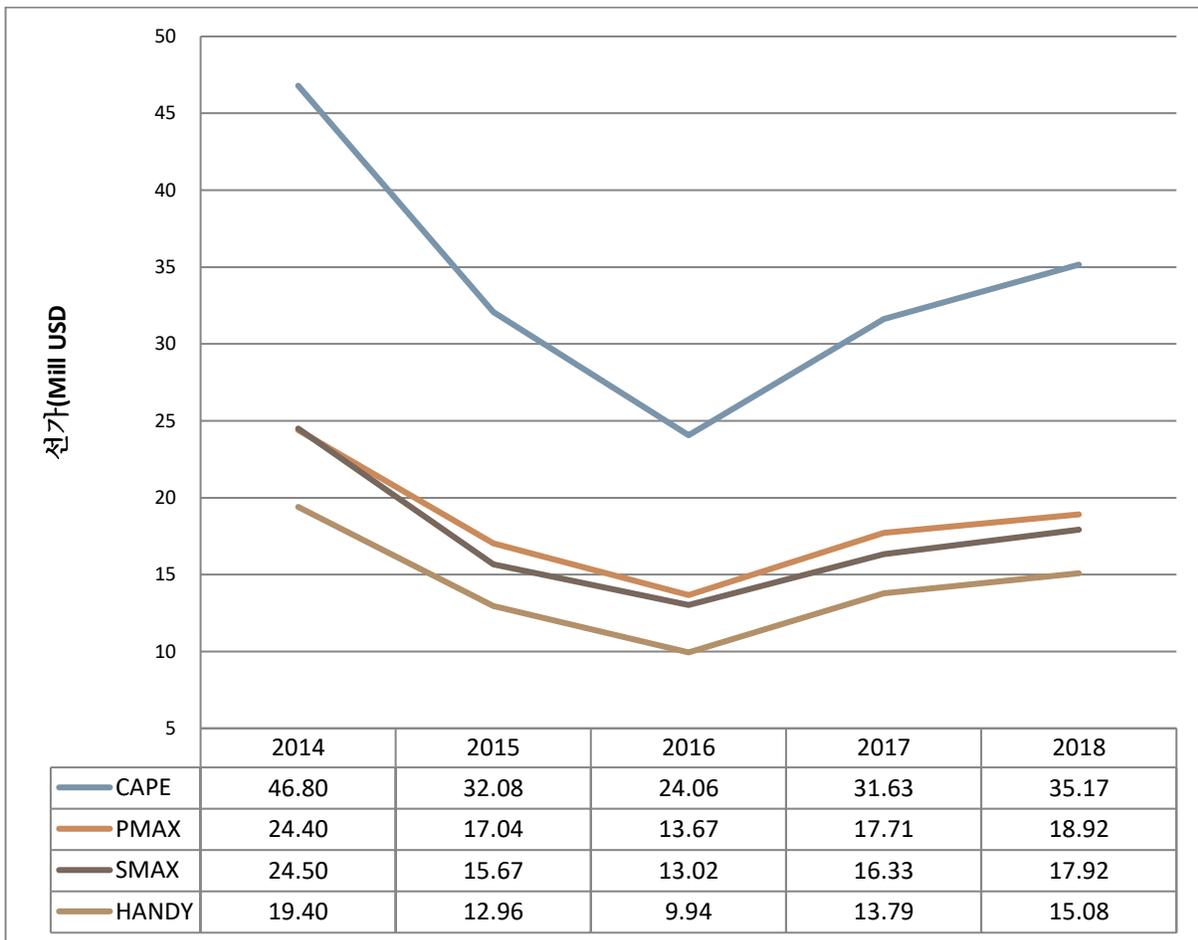
II . BULK CARRIER

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

| 연평균 선가 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Capesize 180K | 46.80 28.81% | 32.08 -31.45% | 24.06 -24.99% | 31.63 31.43% | 35.17 11.20% |
| Panamax 76K | 24.40 13.27% | 17.04 -30.16% | 13.67 -19.80% | 17.71 29.57% | 18.92 6.82% |
| Supramax 56K | 24.50 14.84% | 15.67 -36.04% | 13.02 -16.91% | 16.33 25.44% | 17.92 9.69% |
| Handysize 32K | 19.40 9.04% | 12.96 -33.20% | 9.94 -23.32% | 13.79 38.78% | 15.08 9.37% |

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

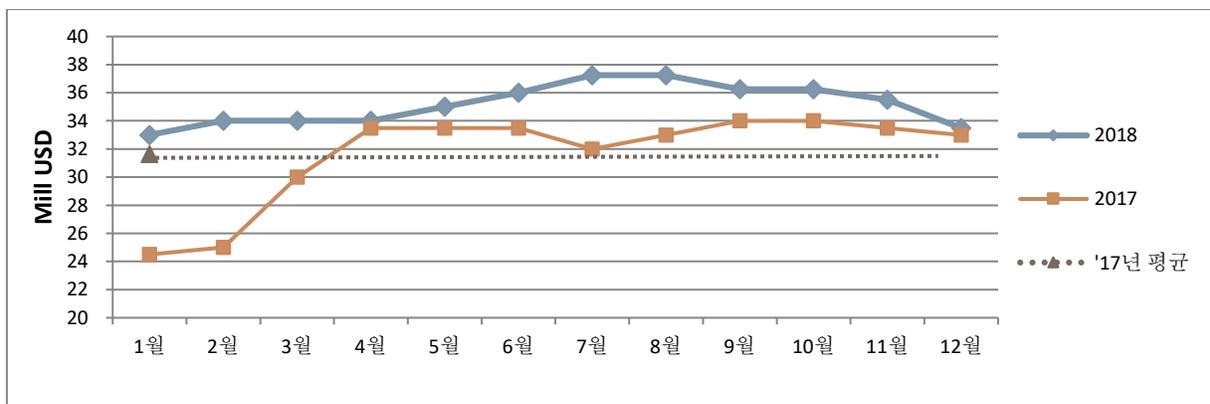




II . BULK CARRIER

| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | 평균 | |
|------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2018 | CAPE 180K | 선가 | 33.00 | 34.00 | 34.00 | 34.00 | 35.00 | 36.00 | 37.25 | 37.25 | 36.25 | 36.25 | 35.50 | 33.50 | 35.17 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 3.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 2.9% | 3.5% | 0.0% | -2.7% | 0.0% | -2.1% | -5.6% | - |
| | | 전년대비 | 34.7% | 36.0% | 13.3% | 1.5% | 4.5% | 7.5% | 16.4% | 12.9% | 6.6% | 6.6% | 6.0% | 1.5% | 11.2% |
| | PMAx 76k | 선가 | 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 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 2.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 27.6% | 19.4% | 8.6% | 2.7% | 2.7% | 5.6% | 5.6% | 2.7% | 2.7% | 2.7% | 5.6% | 2.7% | 6.8% |
| | SMAx 56k | 선가 | 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 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 20.7% | 16.7% | 12.5% | 5.9% | 5.9% | 9.1% | 12.5% | 10.8% | 10.8% | 5.9% | 5.9% | 2.9% | 9.7% |
| | HANDY 32k | 선가 | 14.00 | 14.00 | 15.00 | 15.50 | 15.50 | 16.00 | 16.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.00 | 15.08 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 7.1% | 3.3% | 0.0% | 3.2% | 0.0% | -6.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 7.7% | 3.7% | 11.1% | 10.7% | 10.7% | 14.3% | 14.3% | 7.1% | 7.1% | 7.1% | 11.1% | 7.1% | 9.4% |
| 2017 | CAPE | 24.50 | 25.00 | 30.00 | 33.50 | 33.50 | 33.50 | 32.00 | 33.00 | 34.00 | 34.00 | 33.50 | 33.00 | 31.63 | |
| | PMAx | 14.50 | 15.50 | 17.50 | 18.50 | 18.50 | 18.00 | 18.00 | 18.50 | 18.50 | 18.50 | 18.00 | 18.50 | 17.71 | |
| | SMAx | 14.50 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 17.00 | 16.50 | 16.00 | 16.25 | 16.25 | 17.00 | 17.00 | 17.50 | 16.33 | |
| | HANDY | 13.00 | 13.50 | 13.50 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 14.00 | 13.50 | 14.00 | 13.79 |

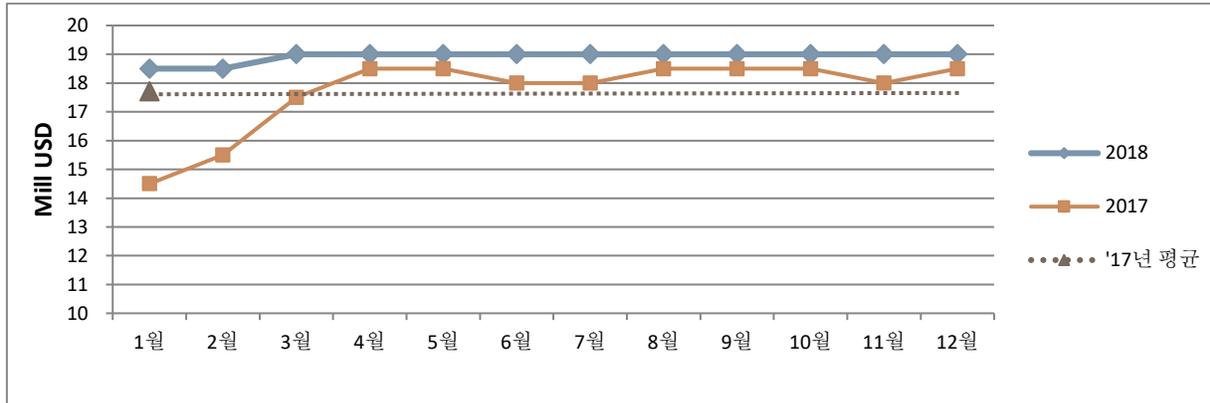
□ Cape



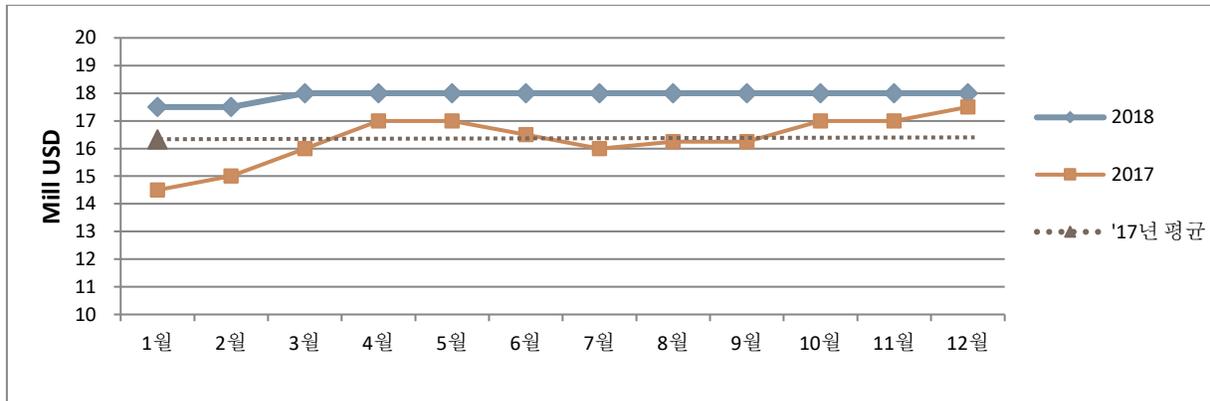


II . BULK CARRIER

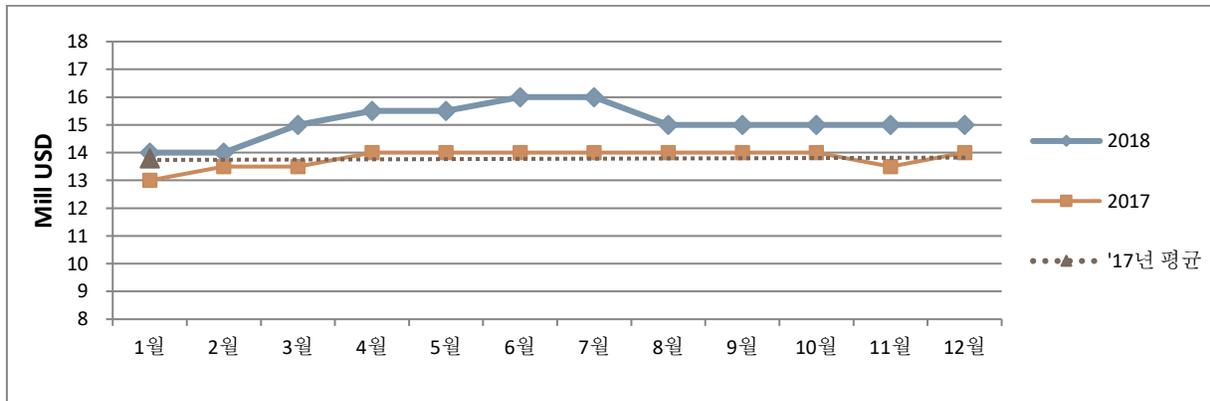
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | GEAR | PRICE | REMARKS |
|------|-------------|--------|------|-------|-------|---------|-------|---|
| BC | SEATRIBUTE | 81,642 | 2012 | KOREA | B&W | | 20.5 | Chinese buyers (Minsheng Financial Leasing) |
| BC | JIN QUAN | 51,104 | 2002 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 6.9 | Chinese buyers (Bao Fortune), DD due |
| BC | CONDOR | 50,296 | 2001 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 6.8 | Indonesian buyer |
| BC | CORAL OCEAN | 31,989 | 2012 | JAPAN | MITSU | C 4x30t | 14 | Turkish buyer (Canbaz Shipping) |



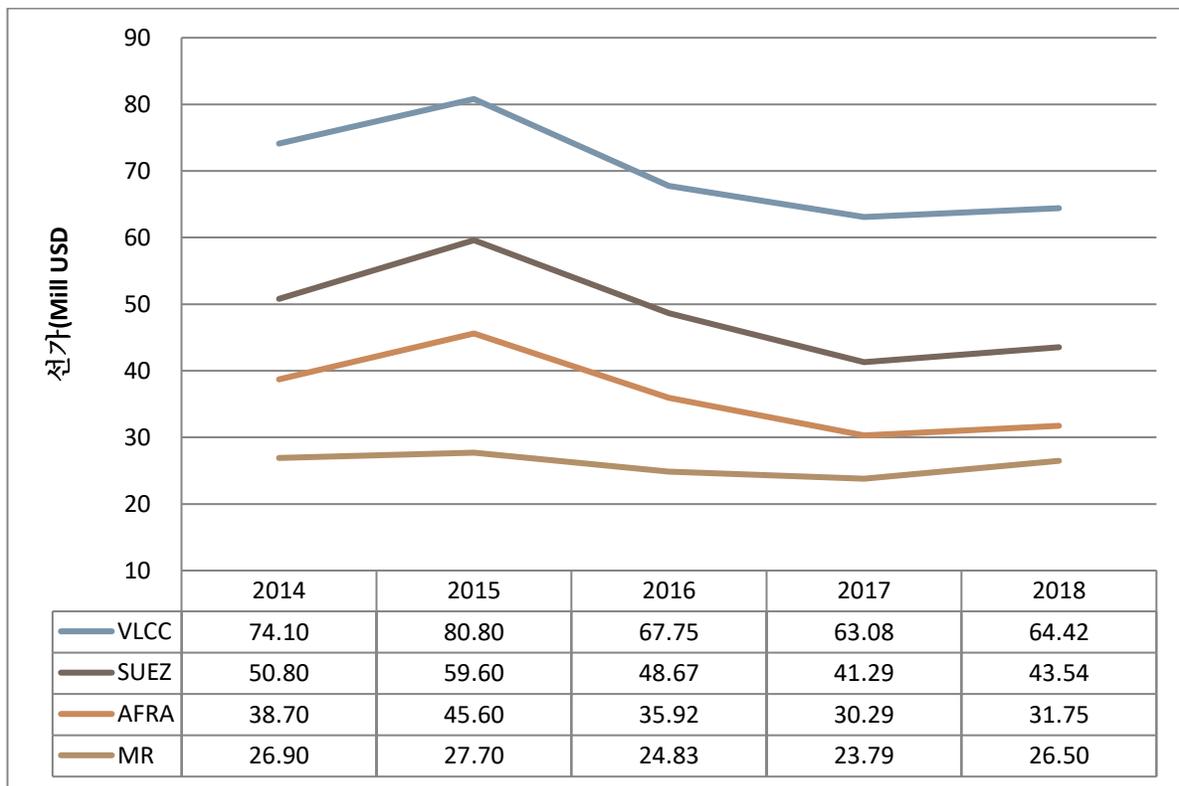
III. TANKER

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

| 구분 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------------------|--------|--------|---------|---------|--------|
| VLCC 310K | 74.10 | 80.80 | 67.75 | 63.08 | 64.42 |
| | 31.93% | 9.04% | -16.15% | -6.89% | 2.11% |
| Suezmax 160K | 50.80 | 59.60 | 48.67 | 41.29 | 43.54 |
| | 27.00% | 17.32% | -18.34% | -15.15% | 5.45% |
| Aframax 105K | 38.70 | 45.60 | 35.92 | 30.29 | 31.75 |
| | 33.45% | 17.83% | -21.24% | -15.66% | 4.81% |
| MR 47K | 26.90 | 27.70 | 24.83 | 23.79 | 26.50 |
| | 2.48% | 2.97% | -10.35% | -4.19% | 11.38% |
| Chemical Tanker IMO II 13K | 13.00 | 12.60 | 13.92 | 12.42 | 11.77 |
| | 8.90% | -3.08% | 10.45% | -10.78% | -5.20% |

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

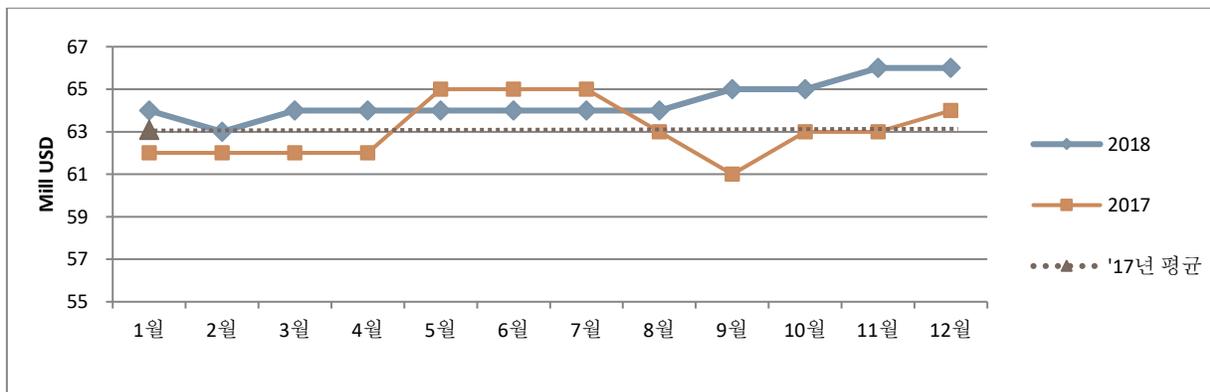




III. TANKER

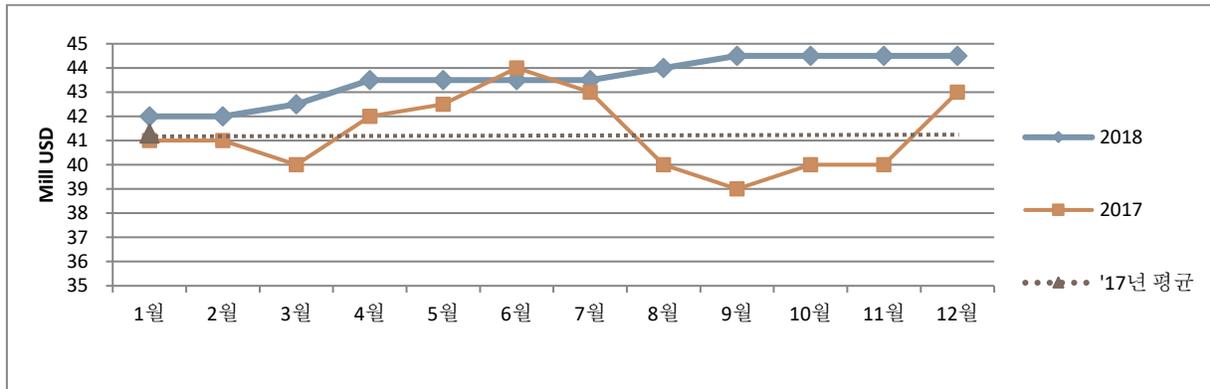
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | 평균 | |
|------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 2018 | VLCC 310K | 선가 | 64.00 | 63.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 65.00 | 65.00 | 66.00 | 66.00 | 64.42 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -1.6% | 1.6% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.6% | 0.0% | 1.5% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 3.2% | 1.6% | 3.2% | 3.2% | -1.5% | -1.5% | -1.5% | 1.6% | 6.6% | 3.2% | 4.8% | 3.1% | 2.1% |
| | SUEZ 160K | 선가 | 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 |
| | | 전월대비 | -2.3% | 0.0% | 1.2% | 2.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.1% | 1.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 2.4% | 2.4% | 6.3% | 3.6% | 2.4% | -1.1% | 1.2% | 10.0% | 14.1% | 11.3% | 11.3% | 3.5% | 5.4% |
| | AFR A 105K | 선가 | 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 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -6.3% | 3.3% | 3.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -3.1% | 3.2% | 3.1% | - |
| | | 전년대비 | 6.7% | 0.0% | 8.8% | 6.7% | 3.2% | 3.2% | 3.2% | 6.7% | 6.7% | 3.3% | 6.7% | 3.1% | 4.8% |
| | MR 47K | 선가 | 25.00 | 25.00 | 26.00 | 26.50 | 26.75 | 26.75 | 26.75 | 26.00 | 26.00 | 27.00 | 27.00 | 27.50 | 26.50 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 0.0% | 4.0% | 1.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -2.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 11.1% | 11.1% | 15.6% | 10.4% | 7.0% | 7.0% | 11.5% | 10.6% | 10.6% | 12.5% | 12.5% | 10.0% | 11.4% |
| | CHEM IMO 2 13K | 선가 | 13.00 | 12.50 | 12.50 | 12.25 | 11.75 | 11.50 | 11.50 | 11.50 | 11.50 | 11.25 | 11.25 | 11.00 | 11.77 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -3.8% | 0.0% | -2.0% | -4.1% | -2.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | -2.2% | 0.0% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | 6.1% | 4.2% | -2.0% | -2.0% | -7.8% | -8.0% | -8.0% | -9.8% | -4.2% | -6.3% | -6.3% | -15.4% | -5.2% |
| | 2017 | VLCC | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 65.00 | 65.00 | 65.00 | 63.00 | 61.00 | 63.00 | 63.00 | 64.00 | 63.08 |
| | | SUEZ | 41.00 | 41.00 | 40.00 | 42.00 | 42.50 | 44.00 | 43.00 | 40.00 | 39.00 | 40.00 | 40.00 | 43.00 | 41.29 |
| | | AFRA | 30.00 | 30.00 | 28.50 | 30.00 | 31.00 | 31.00 | 31.00 | 30.00 | 30.00 | 30.00 | 30.00 | 32.00 | 30.29 |
| MR | | 22.50 | 22.50 | 22.50 | 24.00 | 25.00 | 25.00 | 24.00 | 23.50 | 23.50 | 24.00 | 24.00 | 25.00 | 23.79 | |
| CHEM | | 12.25 | 12.00 | 12.75 | 12.50 | 12.75 | 12.50 | 12.50 | 12.75 | 12.00 | 12.00 | 12.00 | 13.00 | 12.42 | |

VLCC-310K

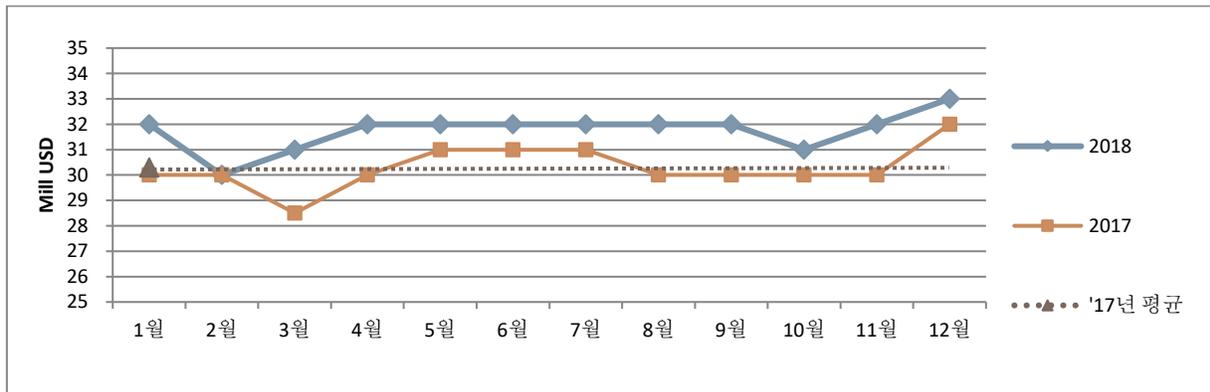


III. TANKER

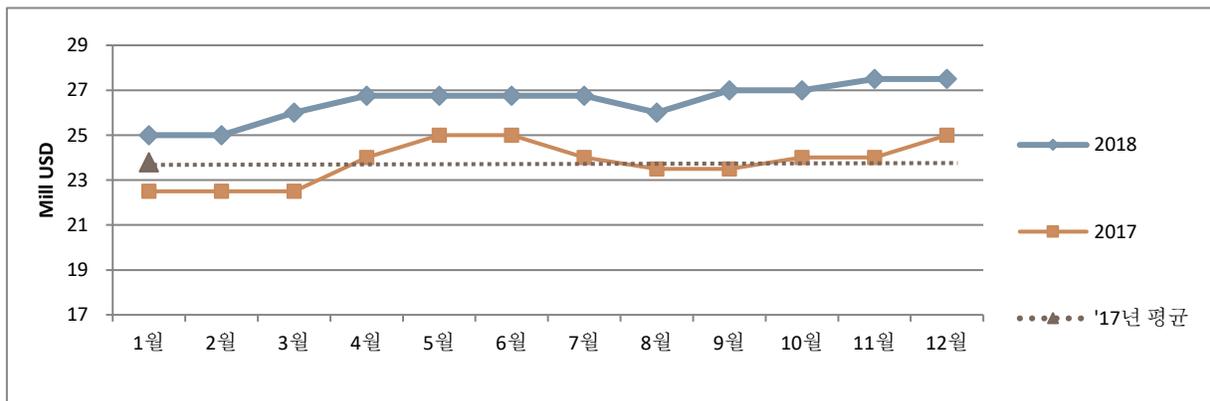
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | IMO | PRICE | REMARKS |
|-----------|---------------------|--------|------|-------|-----|-----|-------|------------------------------|
| OIL /CHEM | CPO INDIA | 51,703 | 2010 | KOREA | B&W | | 18.5 | UK Buyer (Tufton Oceanic) |
| OIL /CHEM | CPO CHINA | 51,672 | 2010 | KOREA | B&W | | 18.5 | |
| OIL /CHEM | AYESHA | 47,128 | 2008 | KOREA | B&W | 3 | 16 | Norwegian buyer |
| TANKER | MAERSK MIZUSHIMA | 45,996 | 2009 | JAPAN | B&W | | 16 | Greek buyer |
| OIL /CHEM | CPO SWEDEN | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | European buyer |
| OIL /CHEM | CPO ITALY | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |
| OIL /CHEM | CPO FINLAND | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |
| OIL /CHEM | CPO RUSSIA | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |
| OIL /CHEM | CPO GERMANY | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |
| OIL /CHEM | CPO FRANCE | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |
| OIL /CHEM | CPO ENGLAND | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |
| OIL /CHEM | CPO NORWAY | 37,321 | 2008 | KOREA | B&W | | 12 | |

2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS |
|------|------------|--------|------|-------|-----|------|------|-------|-----------------------------------|
| CONT | AS SAVONIA | 21,614 | 2000 | KOREA | B&W | 1679 | TEU | 4 | German buyer (Vega - Reederei) |

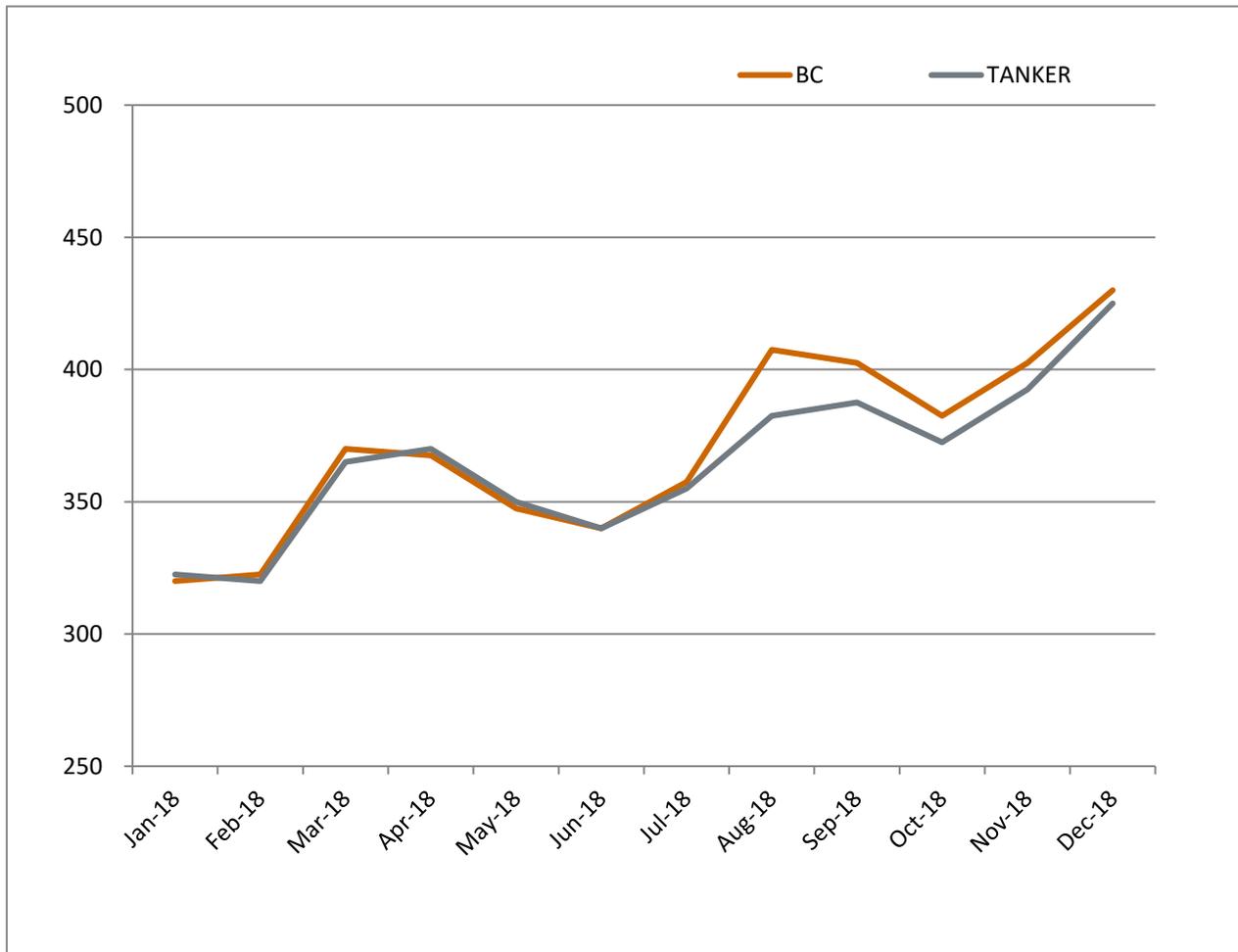


IV. DEMOLITION

1) 선가

| 해체선가 (US\$/LDT) | 2016 평균 | | 2017 평균 | | 2018 평균 | | 2017 년 12 월 | 2018 년 12 월 | | |
|--------------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|----------------|---------------|---------------|------|
| | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전년대비) | | 증감율 (전월대비) | 증감율 (전년대비) | |
| TANKER | 265.63 | -22.1% | 365.21 | 37.5% | 432.92 | 18.5% | 425.00 | 430.00 | -2.3% | 1.2% |
| BC | 267.71 | -20.5% | 370.83 | 38.5% | 440.63 | 18.8% | 430.00 | 435.00 | -1.7% | 1.2% |

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



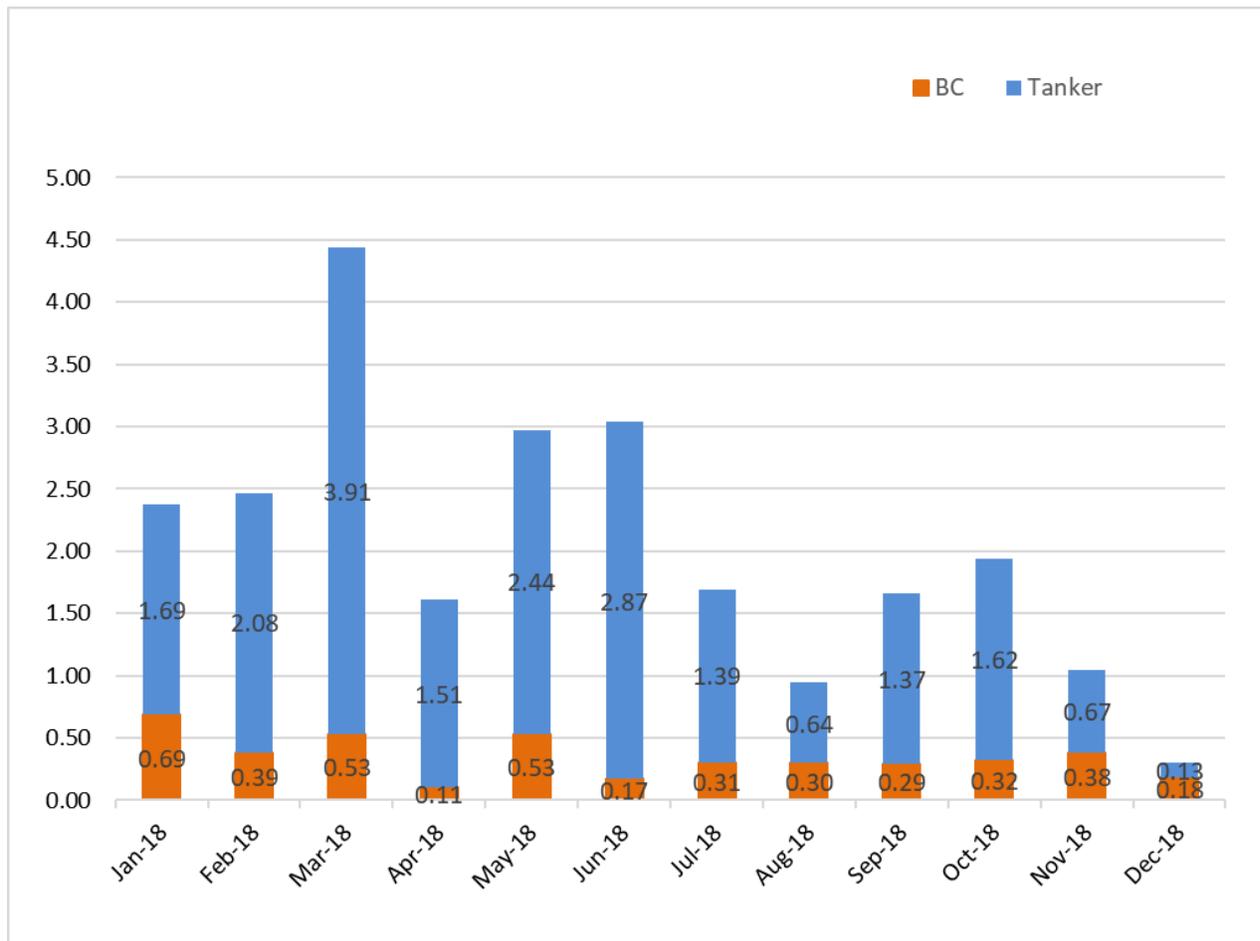


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

| 해체선 총량 | 2017 년 | | 2018 년 누적 | | | | 2017 년 12 월 | | 2018 년 12 월 | | | |
|-----------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|----------------|-----|----------------|---------------|-----|---------------|
| | Million DWT | No. | Million DWT | 누적율 (전년대비) | No. | 누적율 (전년대비) | Million DWT | No. | Million DWT | 증감율 (전년대비) | No. | 증감율 (전년대비) |
| TANKER | 11.47 | 113 | 20.32 | 177.1% | 188 | 166.4% | 1.32 | 13 | 0.13 | -90.4% | 3 | -76.9% |
| BC | 11.74 | 292 | 4.18 | 35.6% | 109 | 37.3% | 0.09 | 7 | 0.18 | 110.6% | 4 | -42.9% |

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

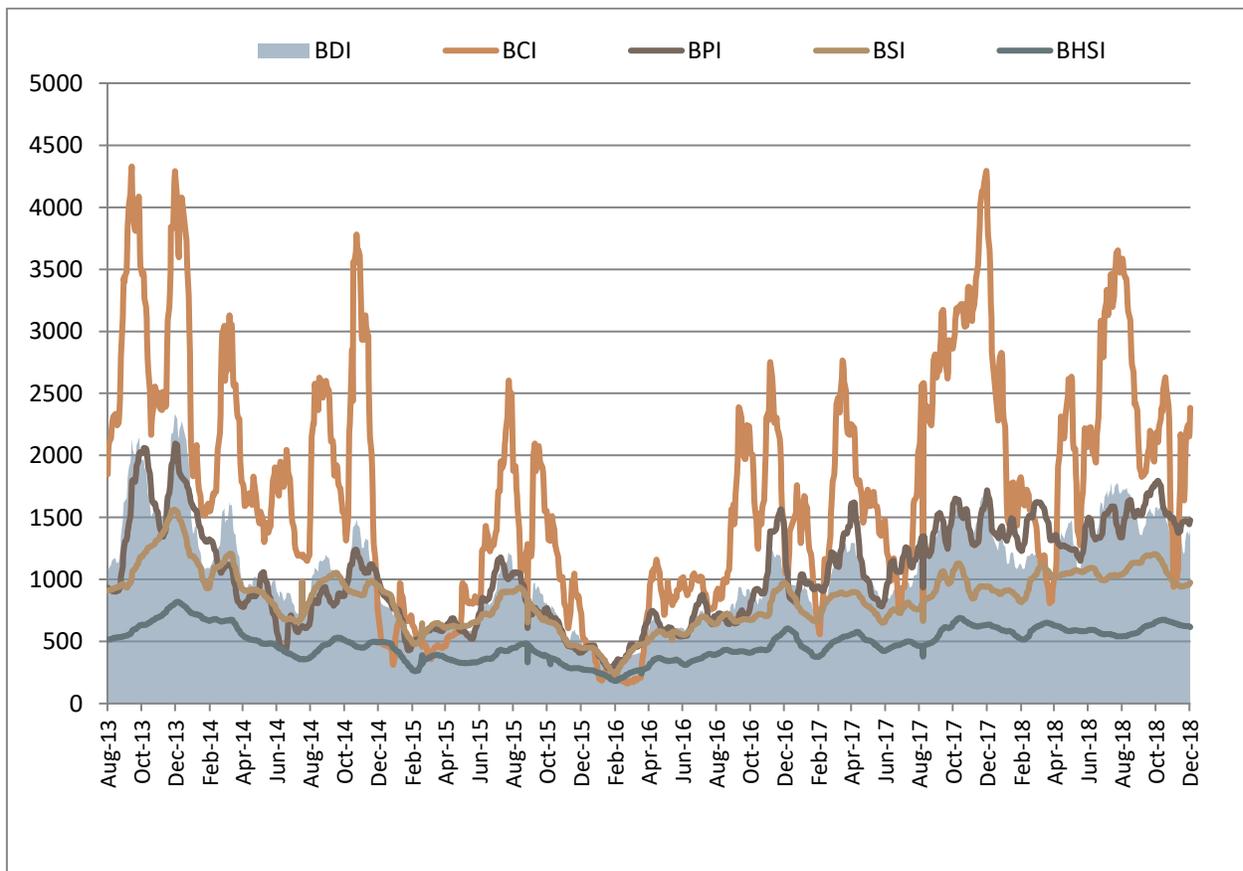
| TYPE | VESSEL | DWT | LDT | BLT | YARD | M/E | PRICE (usd/ldt) | REMARKS |
|--------|-------------|---------|-------|------|-------|-----|--------------------|----------------------------------|
| TANKER | BELOKAMENKA | 360,700 | 52224 | 1980 | JAPAN | B&W | 405 | AS IS Labuan, incl. ROB 1200t |



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

| | 2018-12-14 | 2018-12-07 | CHANGE | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|---------|-------------|------------|
| BDI | 1401 | 1372 | ▲29.00 | 2277 | 290 |
| BCI | 2383 | 2197 | ▲186.00 | 4293 | 161 |
| BPI | 1478 | 1469 | ▲9.00 | 1946 | 282 |
| BSI | 974 | 953 | ▲21.00 | 1517 | 243 |
| BHSI | 617 | 625 | ▼-8.00 | 820 | 183 |





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore | | Rotterdam | | Houston | |
|-------------------|-----------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| IFO380 | 396.50 | ▼-10.50 | 353.00 | ▼-13.00 | 364.00 | ▼-14.00 |
| IFO180 | 416.50 | ▼-18.50 | 387.50 | ▼-16.00 | 424.00 | ▲2.00 |
| MGO | 548.00 | ▼-4.00 | 533.00 | ▲0.50 | 593.50 | ▼-7.50 |

❖기준일 : 12 월 14 일 기준

3) Exchange Rate

| 구분 | 2018-12-14 | 2018-12-07 | CHANGE |
|-----------|------------|------------|--------|
| 미국 달러 | 1124.00 | 1117.80 | ▲6.20 |
| 일본 엔(100) | 989.44 | 991.97 | ▼-2.53 |
| 유로 | 1276.70 | 1271.78 | ▲4.92 |
| 중국 위안 | 163.65 | 162.47 | ▲1.18 |

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[여행상식 by STL G Tour]

연말연시 징검다리 연휴를 이용해서 여행 계획있으신 분들이 많을 듯 합니다. 에스티엘지투어에서 소개하는 여행상식 보시고 즐거운 연말연휴 보내시기 바랍니다.

■ 여행 고수들은 안다는 '예약등급' -비즈니스 업그레이드는 'M'까지, 환불 규정·마일리지 적립률 달라져



아시아나항공 이코노미석 항공권에 알파벳 V로 표시된 예약 클래스. [중앙포토]

공항에서 탑승권을 여권 사이에 끼워 몇 시간씩 들고 다녀도 자세히 들여다 보는 사람은 드물다. 보통 탑승 시간이 다가오면 탑승구, 편명, 좌석 정도를 확인하는 게 전부다. 주목받지 못하는 탑승권 위 글자들 중 의외로 중요한 역할을 하는 알파벳이 있다. 모든 탑승권에 Y, M, H, G 등 대문자로 한 자씩 찍혀 있는 알파벳, 바로 예약 클래스(Booking Class) 코드다.



VI. STL NEWS & INFORMATION

비행기 좌석 등급은 크게 이코노미, 비즈니스, 퍼스트클래스 세 가지로 나뉘지만 이 분류가 전부는 아니다. 같은 이코노미 좌석이어도 예약 클래스에 따라 많게는 10 단계 이상 세분화된다.

비즈니스석과 퍼스트클래스석 안에도 각각 3~4 단계가 있다. 대한항공은 이코노미석 15 단계 · 비즈니스석 6 단계 · 퍼스트클래스석 4 단계로, 아시아나항공은 각각 15 단계 · 7 단계 · 4 단계로 분류한다. 다시 말해 대한항공은 25 단계, 아시아나는 26 단계 클래스가 있다는 말이다.

항공사들이 이토록 세세하게 등급을 나눠 티켓을 관리하는 이유는 무엇일까. 또 내 항공권에 찍힌 알파벳 Y는 어떤 의미이고, X가 찍힌 옆좌석 승객의 항공권과는 어떤 차이가 있을까.

대한항공 민경모 차장은 “예약 클래스 분류는 기본적으로 빈 좌석을 최소화하고 수익을 극대화하기 위한 것”이라고 설명한다. 비행기에서 팔리지 않는 자리는 재고가 아니라 곧바로 손실로 이어지기 때문에 최대한 많은 고객이 티켓을 구매하도록 가격과 서비스를 조정하는 것이다. 같은 등급의 항공권이어도 고객들이 특가, 단체 할인가, 정상가 등 조금씩 다른 가격을 주고 사게 되는 이유다.

| 탑승 클래스 | 예약 등급 | | 적립률 |
|--------|------------------|---------------------------|------|
| | 국내선 | 국제선 | |
| 일등석 | -- | R | 200% |
| | -- | P | 165% |
| | -- | F | 150% |
| | -- | A | 적립불가 |
| 프레스티지석 | -- | J | 135% |
| | C, D | C, D, I | 125% |
| | Z | Z | 100% |
| | O | O | 적립불가 |
| 일반석 | Y, W, B, M, H, E | Y, B, M, S, H, E, K, L, U | 100% |
| | G | G | 80% |
| | Q, T | Q, N, T | 70% |
| | K, L, N, U, X, V | X, V | 적립불가 |

대한항공 예약 클래스에 따른 마일리지 적립률 안내표. [사진 대한항공 홈페이지]



VI. STL NEWS & INFORMATION

| 구분 | 예약 클래스 | | 마일리지 적립률 |
|-----------|-----------------|-----------------|----------|
| | 국제선 | 국내선 | |
| 퍼스트 스위트 | P | - | 200% |
| 퍼스트 | F,A | - | 150% |
| | O | - | 0% |
| 비즈니스 스마트움 | J | - | 135% |
| 비즈니스 | C,D,Z | - | 125% |
| | U | - | 100% |
| | I,R | - | 0% |
| 이코노미 | Y,B,M,H,E,Q,K,S | Y,B,M,H,E,Q,K,S | 100% |
| | G(단체할인 항공권) | - | 80% |
| | V,W | V | 70% |
| | T | - | 50% |
| | L,X,N | L,W,T,G,X,N | 0% |

아시아나항공 예약 클래스에 따른 마일리지 적립률 안내표. [사진 아시아나항공 홈페이지]

일반적으로 Y는 이코노미석 중 가장 높은 금액을 지불했다는 의미다. 할인을 전혀 받지 않은 티켓이다. 이코노미석이 오버부킹된 상황에서 비어있는 비즈니스석이 있다면 Y클래스 승객은 승격 후보 1 순위가 된다. 나머지 이코노미석에 찍힌 H, E 등 알파벳도 마일리지를 100% 쌓을 수 있는 정상가 등급이다. G는 단체 승객을 나타낸다. 항공사에 따라 조금씩 다르지만 국제민간항공협회(IATA)에서 지정한 기준 코드 범위를 크게 벗어나지 않는다.

아시아나항공 여현동 과장은 “예약 클래스가 달라도 같은 등급이라면 실제 탑승했을 때 큰 차이가 없다”면서 “다만 클래스가 높을 수록 일정 변경이 자유롭고 낮은 클래스는 환불이 불가능한 경우도 있다”고 설명했다. 각종 수수료 비율과 마일리지 적립률에도 차이가 있다. 일반적으로 정상가 티켓들은 마일리지가 100% 적립되지만 단체 할인을 받은 G 클래스는 80%만 적립된다. 얼리버드 특가·여행사 땡처리 티켓 등의 경우(T) 적립률이 20~70%로 떨어지거나 아예 없기도 하다. X 클래스는 전액 마일리지로 구매한 티켓 또는 항공사 관계자·그 가족에 제공되는 티켓으로 적립률이 0%다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

인터파크투어 민지현 대리는 “예약 클래스에 따라 장거리 티켓은 가격이 2~2.5 배까지도 차이가 난다”면서 “가끔 같은 비행기인데 구매가가 다른 것을 확인하고 항의를 하는 고객들이 있지만 예약 클래스의 의미를 설명하면 대부분 이해하는 편”이라고 말했다.

항공사들은 예약 클래스에 따른 마일리지 적립률 차이를 홈페이지를 통해 안내하고 있다. 그러나 환불·일정 변경·수수료 등 자세한 혜택의 차이를 전면 공개하지는 않는다. 물론 고객이 본인의 예약 클래스를 확인하고 개별적으로 문의하면 알아볼 수 있다. 탑승권을 받기 전에 예약 클래스를 확인하고 싶다면 온라인으로 발급받은 e-티켓의 해당 항목을 살펴보면 된다.

e-티켓 확인증 / e-Ticket Itinerary & Receipt 1511 / 02MAR17

승객성명 Passenger Name [Redacted]
 예약번호 Booking Reference [Redacted]
 발급권번호 Ticket Number [Redacted]

여정 Itinerary

| | | | | |
|----------------------|------------------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|
| 운행 Flight | KE 121 Operated by KE (KOREAN AIR) | | | |
| 출발 Departure | 서울/인천 (ICN/Incheon) | 20APR17(목) | 18:45 Local Time | Terminal No. : - |
| 도착 Arrival | 시드니 (SYD/Kingsford Smith) | 21APR17(금) | 06:15 Local Time | Terminal No. : 01 |
| 여정시간 Flight Duration | 10H 30M | SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles | 0 | |
| 예약등급 Class | X (일반석) | 발급권 유효기간 Not Valid Before | 20FEB17 | |
| 예약상태 Status | SA (미확정) | Not Valid After | 20MAY17 | |
| 료율 Fare Basis | YIDZS7R2/ZEA | 수하물 Baggage | 1 Piece | |
| 기종 Aircraft Type | Airbus A330-300 | | | |

대한항공의 e-티켓 확인증. '예약등급' 항목에서 본인이 속한 예약 클래스를 확인할 수 있다. [사진 대한항공]

저가 항공사 티켓에도 예약 클래스는 존재하지만 대형 항공사만큼 세분화되어 있지는 않다. 대부분 마일리지 제도를 운영하지 않고 좌석 등급도 이코노미석밖에 없기 때문이다. 티웨이항공 윤승범 팀장은 “정상운임, 스마트운임, 이벤트운임 세 단계로만 분류를 하고 있다”면서 “할인을 많이 받은 티켓일수록 변경수수료가 올라갈 뿐 그 외 서비스에 차이는 없다”고 설명했다.

[출처: ZUM 허브룸 by 중앙일보 2018.12.09]



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

Jiwon Song (송지원 사원)
 Tel. 070-7771-6417
 Mob. 010-4042-9803
 snp@stlkorea.com
 jiwon@stlkorea.com
 (Personal)

| AGENCY OPERATION

| FERROALLOY LOGISTICS

| WAREHOUSE MANAGEMENT

E-mail. operation@stlkorea.com

에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)

Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388
 E-mail. tour@stlgtour.com

전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)

Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333
 E-mail. academy@stlyacht.com