



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.231

Updated January 08, 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	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. 한국조선, 세계 발주량 절반 휩쓴 비결..."친환경·초대형"

한국 조선업계가 지난 2018년 한 해 전세계 선박 발주량의 절반 가까이 수주하며 7년 만에 중국을 누르고 세계 1위 자리를 되찾았다. 한국의 친환경 가스선과 초대형 선박 건조 부문의 기술적 진화가 수주금액·수주잔량 부문에서 모두 1위를 이끌었다는 분석이다.

7일 영국 조선·해운 분석기관 클락슨에 따르면 지난 2018년 전세계 선박 발주량은 1,017척(2,860만 CGT, 647억달러)인 것으로 집계됐다. 이 중 한국 조선업계는 CGT 기준 1,263만 CGT(263척, 259억달러)를 수주하며 글로벌 발주량의 44.2%를 차지했다. CGT는 선박의 부가가치를 나타내는 지표로 한국의 수주한 선박일감의 부가가치와 작업난이도 등을 고려해 수치화 시킨 것이다. 연간 기준으로 한국이 글로벌 발주량의 40% 이상 차지한 것은 지난 2011년 40.3% 이후 처음이다.

중국 조선업계의 경우 지난 2018년 915만 CGT(438척, 184억달러)를 수주하며 CGT 기준으로 글로벌 발주량(2,860만 CGT)의 32%를 차지했다. 앞서 2017년 글로벌 발주량의 42%(1,176만 CGT) 차지한 중국은 2018년에는 2위로 내려앉으며 수주금액은 물론 수주잔량(CGT 기준) 모두 1위 자리를 한국에 내줬다.

2018년 한국이 중국을 제치고 세계 1위에 올라선 것은 친환경 가스선·초대형 컨테이너선 부문의 뛰어난 건조 기술력 때문이다. 구체적으로 한국의 2018년 CGT(1,263만 CGT)를 척수 263척으로 나누면 척당 평균 4만 8,000CGT로 중국(915만 CGT÷438척) 2만 CGT에 3배 앞서있는 CGT 차이를 확인할 수 있다. 앞서 2011년과 비교하면 한국은 4만 CGT(1,457만 CGT÷360)로 중국(1,259만 CGT÷772척) 대비 CGT 상승폭이 커졌다는 점도 확인 가능하다. 이는 한국과 중국의 고부가선박 건조 부문에서 기술 격차를 확인할 수 있는 대목이다.

글로벌 LNG선 시장이 초강세를 보이면서 지난 2018년 국내 조선빅 3는 17만㎡급 LNG선 60척을 수주했다. 클락슨 기준으로 대형 LNG선을 포함한 현재 한국의 전체 LNG선 수주잔량은 100척으로 중국(15척)과 6배 이상 차이를 보인다.

컨테이너선 부문에서의 기술 격차는 더 컸다. 2018년 한국은 컨테이너선 자체 건조 기록을 경신했다. 지난 2017년 스위스 선사로부터 초대형급 컨테이너선 9척 수주한 한국은 2018년 이보다 큰 2만 3,000TEU급 이상 컨테이너선을 수주하면서 최대 컨테이너선 건조 실적을 추가 확보하게 됐다.

I . ISSUE & TREND

앞서 2011년 1만 8,000TEU 급 크기에서 현재 컨테이너선 부문은 2만 3,000TEU 급으로 초대형화가 진행 중이다. 중국의 경우 프랑스 선사로부터 2만 2,000TEU 급 컨테이너선을 수주하긴 했으나 건조 지연 등의 문제가 발생하고 있는 것으로 알려졌다.

조선업계 관계자는 "지난해 세계 1위의 자리를 되찾는 것에 의미가 있다"면서도 "대량 발주가 이뤄지는 컨테이너선 부문의 발주 움직임이 더딘 점은 아쉬움이 크다. 향후 규제 강화 움직임 등 기술력을 요구되는 친환경 가스선 부문에서 회복세가 기대되는 만큼 선박 수주를 위해 더욱 박차를 가할 것"이라고 말했다.

2. 韓조선 "삼페인 일러"...체질개선·수주확보 '총력'

2015년 이후 3년 동안 뼈를 깎는 구조조정을 견뎌온 국내 조선업체가 희망의 새해를 맞았다. 지난해부터 LNG 운반선을 중심으로 전 세계 조선 시장이 회복세를 보이고 있다. 올해 선박 발주량도 늘어날 것으로 예상된다. 일감이 늘어나면서 국내 조선사들 실적도 점진적으로 개선될 것으로 보인다.

다만 LNG 운반선이 선박 시장에 차지하는 비중이 크지 않다는 점에서 수주 다변화에 성공하지 못하면 이같은 호황이 반짝 현상에 그칠 가능성이 있다. 또 중국 조선소와의 경쟁, 미·중 간 무역분쟁, 유가변동, 노동조합·하도급업체와의 갈등 등도 조선업계를 둘러싼 리스크로 지목된다. 특히 LNG 운반선 수주 확대에 만족해 당겼던 구조조정 고삐를 놓으면 국내 조선업 위기가 재현될 수 있다는 지적이 나온다.

▣ LNG 운반선 수주만으론 '한계'...선종 다변화 급선무

1일 조선업계에 따르면 2016년과 2017년 연간 10여척에 머물렀던 LNG 운반선이 지난해에는 70척 가까이 발주됐다. 발주확대 추세는 올해도 이어질 것으로 보인다. 업계는 올해 LNG 운반선 발주물량을 60척 이상으로 예상한다. 늘어난 LNG 운반선 발주는 국내 조선업계가 독차지했다. 한국의 조선사들은 지난해 전 세계 LNG 운반선 발주물량 중 90% 이상을 수주했다. 덕분에 2011년 이후 7년 만에 중국을 제치고 수주량 1위 자리를 탈환했다.

영국의 조선·해운전문 분석기관인 클락슨리서치도 내년부터 2027년까지 매년 60척 이상의 LNG 선이 발주될 것으로 예상했다. 중국과 인도 등 신흥국에서 LNG 수요가 급격히 늘어나고 있다는 점도 호재다. 호주와 미국 역시 공급을 확대하면서 LNG 물동량이 증가하는 추세다. LNG 운반선 발주확대로 기사회생의 발판을 마련했다는 점은 긍정적이다. 그러나 호황이 계속될지 여부를 장담할 수 없다는 점이 문제다.

I . ISSUE & TREND

올해 19 만달러까지 올랐던 LNG 운반선의 하루 운임은 최근 10 만달러 선까지 급감했다. 마진율이 떨어지면 운영업체가 LNG 운반선 발주를 줄일 가능성이 있다. LNG 운반선에 만족하지 말고 수주 다변화에 적극 나서야 한다는 분석이 나오는 배경이다.

양종서 한국수출입은행 해외경제연구원 선임연구원은 "LNG 운반선은 전 세계 500 척밖에 되지 않지만 벌크선과 탱커 시장의 경우 1 만척이 넘는다"며 "고부가가치선 수주만으론 국내 조선소 1 개 유지도 어려운 만큼 수주 다변화가 시급하다"고 말했다.

▣ 조선업 "삼페인은 이르다...허리띠 더 졸라매야"

LNG 운반선 수주 확대만으로 조선업 견인을 기대하기 어렵다는 분석은 "삼페인을 터뜨리기엔 이르다"는 우려로 이어진다. 조선업 구조조정 중단 및 속도 조절론에 대한 경계다.

이봉진 한화투자증권 "컨테이너선 발주가 회복돼야 조선주 상승세가 지속될 수 있다"고 진단했다. LNG 운반선 발주가 늘어났다고 조선업 회복을 기대하는 건 시기상조라는 의미다. LNG 운반선 수주확대를 근거로 조선업 구조조정 속도조절론 등이 불거지고 있으나 아직 그럴 시기가 아니라는 목소리가 나올 수밖에 없다. 실제 지난해 전세계 선박 발주량 2,599 만 CGT 중 LNG 운반선 비중은 18%인 471 만 CGT 정도다. 발주가 늘어나긴 했으나 세계 선박시장에서 LNG 운반선이 차지하는 비중이 크지는 않다.

중국 조선소와의 경쟁, 요동치는 국제 유가에 따른 해양플랜트 발주 연기, 노동조합과의 반복되는 갈등 등 리스크도 여전하다. 허리띠를 졸라매지 않으면 또 다시 위기를 자초할 수 있다. 구조조정 고삐를 바짝 조여 몸집은 줄이고 수익성은 높이는 방식으로 체질을 개선해야한다.

업계 관계자는 "한국 조선업은 죽음의 고비에서 막 벗어났다"며 "수주물량이 2~3 년 뒤엔 매출로 반영되는 수주산업 특성상 실적회복을 자축하기 이르다"고 말했다.

▣ 친환경 컨테이너선이 주력 먹거리 "수주경쟁력 강화해야"

조선업계가 기대를 거는 부분은 컨테이너선이다. 2020 년 국제해사기구(IMO)가 시행하는 황산화물 강화 규제에 따라 친환경 컨테이너선 발주가 늘어날 것으로 예상돼서다. IMO 조치로 2020 년부터 글로벌 선사들은 운송 선박 연료유의 황 함유량을 기존 3.5%에서 0.5%까지 낮춰야 한다. 체질개선과 함께 친환경 컨테이너선 수주에 미리 대비해야만 한다. 물론 글로벌 해운선사들은 기존 노후 선박에 탈황설비를 적용할지 친환경 선박을 신조 발주할지 아직 구체적인 계획을 내놓지 않고 있다.

I . ISSUE & TREND

그렇다고 손을 놓고 있을 수는 없다. 대우조선해양, 삼성중공업, 현대중공업은 현대상선 친환경 대형 컨테이너선 20 척을 수주하며 친환경 선박부분에서 경쟁우위를 점했다고 볼 수 있다. 이를 영업무기로 삼아 글로벌 선사들을 공략하면 친환경 발주확대 시점에 수주고를 늘릴 수 있다. 조선업계 관계자는 "머스크나 MSC 등 글로벌 선사들이 눈치를 보고 있지만 2020년이 1년밖에 남지 않아 발주계획을 곧 결정지을 것"이라며 "대형 선사 방침이 정해지면 중소 선사에서도 컨테이너선 발주 확대가 이어질 것"으로 내다봤다.

3. '오르냐 내리느냐' 국제유가, 무역협상에 달렸다

새해부터 국제 유가가 옛새째 상승세를 이어가고 있다. 지난 10 월이후 두달새 40% 넘게 폭락한 유가가 오래간만에 반등에 성공한 것이다. 사우디아라비아의 수출 감축 등이 주요 원인으로 보이지만, 전문가들은 이번주내로 결과가 나올 미중 무역협상이 향후 유가 향방을 결정하는 '키(KEY)'가 될 것으로 본다.

지난 7 일(현지시간) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 거래된 2 월분 서부텍사스산원유(WTI)는 전일 대비 1.2%(0.56 달러) 상승한 배럴당 48.52 달러에 거래를 마쳤다. 런던 ICE 선물거래소의 3 월물 브렌트유는 전일 대비 0.5%(0.27 달러) 오른 배럴당 57.33 달러로 마감했다. WTI 와 브렌트유는 지난해 12 월 28 일부터 6 거래일 연속 상승세다. 이 기간 WTI 는 7.5%, 브렌트유는 8.7% 올랐다.

CNBC 는 전문가들을 인용해 당분간 유가가 상승할 여력이 있지만 미중 무역협상 결과에 따라 유가 상승 여부도 결정날 것이라고 전했다. 양측은 지난 7 일부터 이틀간 중국 베이징에서 차관급 무역 협상을 재개했다. 아직 구체적인 발표는 없지만 중국의 양보로 타협에 이를 수 있다는 전망이 나오고 있다.

암리타 센 에너지애크트 수석 원유 분석가는 "유가가 지난 두달간 떨어져도 너무 떨어졌기 때문에 세계 경제가 본격적으로 침체되지 않는 한은 유가가 더 오를 여력이 있다"면서 "다만 미중 무역전쟁에 대한 불확실성이 여전히 크기 때문에 현재 유가 상승세는 매우 위태로운 상황"이라고 설명했다.

이번 무역협상이 불발로 끝날 경우 세계 경제 성장에 큰 짐이 될 전망이다. 이미 미국의 지난해 12 월 제조업 구매관리자지수(PMI)는 54.1 으로 전월대비 5.2 포인트나 하락했다. 이는 2016 년 11 월 이후 약 2 년 만에 가장 낮은 수준이다. 같은달 중국의 차이신제조업 PMI 역시 2017 년 5 월 이후 처음으로 50 을 하회한 49.7 을 기록해 '위축' 국면에 진입했다. PMI 가 50 을 밑돌면 '위축'을 뜻한다.

I . ISSUE & TREND

이미 올해 원유 수요 전망치도 종전보다 낮아진 상태다. 석유수출국기구(OPEC)는 지난해 11 월 보고서를 내고 올해 원유 수요가 하루 평균 126 만배럴 증가할 것으로 전망했다. 이는 전달보다 하루 7 만배럴 감소한 것으로 4 개월째 전망을 낮춘 것이다.

에너지 컨설팅업체 반다인사이트의 반다나 하리는 "현재 유가는 강세와 약세의 기로에 서있다"면서 "OPEC 의 감산 여부보다는 경제와 금융시장의 분위기가 유가 향방을 좌우할 것"이라고 했다.

4. 2019 년, 달러 지고 엔 뜬다

1 년 전 금융시장에서는 미 달러화 약세 전망이 지배적이었다. 연방준비제도(FED)의 기준금리 인상이 대부분 달러화 가치에 반영돼 있다고 본 금융시장은 달러화의 추가 강세 여지가 거의 없다고 봤다. 그러나 주요 기관들의 달러 강세 베팅은 금세 무색해졌다. 미국의 경제 성장률은 다른 나라를 크게 웃돌았고 연준도 4 차례 금리 인상을 보란듯이 마쳤으며 미국과 중국의 무역전쟁은 미 달러화의 매력을 강화했다.

2019 년을 맞이한 금융시장에서도 달러 약세 전망이 우세하다. 전문가들은 연준이 긴축 사이클 종료를 논의하고 미국 경제 성장세도 둔화하면서 달러화가 마침내 약세 전환할 것으로 예상한다. 반면 평가절하됐다는 인식이 큰 일본 엔화와 영국 파운드, 유로화는 상승 압력을 받을 것이라는 전망이 제기된다.

▣ 날개 꺾인 달러화, 약세 재료 다수

달러화가 지난해와 같은 강세를 이어갈 것으로 보는 전문가는 드물다. 주요 통화 대비 달러 가치를 보여주는 달러인덱스(달러지수)는 지난해 4.33% 상승했다. 올해 총 4 차례의 기준금리 인상에 나선 연준이 내년 2 차례 금리 인상에 나선다고 해도 금리 인상 사이클 종료 논의를 시작하고 3~4%대의 경제성장을 보인 미국이 1%대로 성장률을 낮출 것으로 예상되면서 달러화 역시 과도한 상승 폭을 줄일 것이라는 게 일반적이 견해다. 미국의 쌍둥이 적자(재정 및 경상 적자) 문제도 달러화를 압박할 가능성이 크다.

주요 투자은행(IB)들도 일제히 달러 약세 전망에 나섰다. JP 모건은 "현재 과대평가된 달러화 가치에서 펀더멘털 재료에 따른 경로를 따를 것으로 보는 것이 합리적일 것"이라며 "미국의 대규모 경상수지 불균형과 세계 각국의 금리와 경제 성장률의 수렴, 미국의 강달러 정책 포기 등은 미국 달러 환율이 향후 10~15 년간 점진적으로 하락할 것이라는 우리의 가정을 뒷받침 한다"고 설명했다.

I . ISSUE & TREND

JP 모건 애셋 매니지먼트는 올해 하반기 미국 경제 성장의 둔화가 달러화 가치 하락을 주도할 것으로 내다봤다. 달러화는 지난 4 월 이후 과매수 구간에 진입했다는 게 대다수 전문가의 평가다. 모건스탠리에 따르면 달러화는 10~15%가량 과대평가됐다. 구체적으로 상반기에는 달러화가 지지되다가 하반기에 두드러진 약세를 보일 것이라는 전망이 많다.

보수적인 예측기관들도 최소한 달러화가 안정된 흐름을 보일 것으로 예상한다. BNP 파리바는 달러화가 단기적으로 미국과 다른 나라의 성장률 차이로 지지되다가 중기적으로는 투자자들이 무역 적자와 연준의 중립 기조로 약세로 전환할 것으로 예측했다. 크레딧스위스 역시 연준의 긴축이 상당히 진행됐고 유럽중앙은행(ECB)과 일본은행(BOJ)이 이를 따라잡으면서 달러화가 안정된 모습을 보일 가능성에 무게를 뒀다. 매쿼리는 달러화가 상반기 지지되다가 투자자들이 연준의 금리 인상 중단과 ECB의 금리 인상 가능성에 주목하면서 하반기 다소 약해질 것으로 내다봤다. 피델리티 인터내셔널의 유진 필랄리티스 포트폴리오 매니저는 로이터통신에 “포지셔닝 관점에서 (미국을 제외한) 나머지 세계의 성장률이 정말로 약해지고 미국이 계속해서 강할 것이라고 보지 않는 한 달러화가 두드러진 강세를 보일 기회는 없는 듯하다”고 설명했다.

일부 전문가들은 지난해 그랬던 것처럼 예상과 달리 달러화가 강세를 보일 수 있다고 본다. 바클레이스의 전략가들은 “미 달러화 약세 루머는 매우 과장됐다”면서 달러의 실효 환율이 2019년 2~3% 상승할 것으로 내다봤다. 특히 이 같은 달러 강세가 상반기 연준의 꾸준한 금리 인상으로 지지될 것으로 예측했다.

■ 날개 다는 엔화, 과소평가된 파운드

특히 달러화는 전통적인 안전자산으로 여겨지는 일본 엔화와 스위스 프랑 대비 가치를 잃을 전망이다. 블룸버그통신의 설문 조사에 따르면 환율 전문가들은 올해 말 달러/엔 환율이 113 엔까지 오를 것으로 전망했다. 최근 들어 엔화 강세 베팅은 월가에서 달러 약세와 함께 가장 인기 있는 거래로 떠올랐다. 전문가들은 엔화가 상당히 저평가 돼 있다고 입을 모은다. 올해 달러 대비 엔화는 2.64% 절상되는 데 그쳤다.

TD 증권은 올해 상반기 BOJ가 일본 국채 보유를 줄이며 국채금리가 오르면서 일본 투자자들이 자산을 국내로 들여올 수 있다고 예상했다. BNP 파리바의 대니얼 캣자이브 수석 북미 외환 전략가는 연준이 금리 인상을 멈추면서 일본 투자자들이 달러화 보유를 줄일 것이라고 설명했다. 모건스탠리는 올해 달러/엔 환율이 102 엔까지 내리며 엔화가 강세를 보일 것으로 전망했다. 러셀 인베스트먼트는 엔화가 상당히 평가절하된 상태라면서 일본은행이 이전보다 덜 비둘기파적으로 돼 엔화를 지지할 것으로 내다봤다.

I . ISSUE & TREND

올해 브렉시트 이슈로 압박을 받은 파운드화 역시 반등할 것이라는 전망이 나온다. 파운드/달러 환율은 올해 5.68% 하락하며 브렉시트 불확실성을 반영했다. 새해 들어서는 일부의 우려와 달리 브렉시트가 원활히 진행돼 파운드화도 안정을 찾을 것이라는 전망이 나온다.

롬바드 오비어는 테리사 메이 영국 총리가 무사히 의회로부터 브렉시트 합의안에 대한 지지를 얻어 노딜 브렉시트 상황을 피할 것으로 보고 이것이 파운드 강세를 촉발할 것으로 예측했다. 러셀 인베스트먼트도 유럽의 경제 지표 회복과 브렉시트 합의가 유로화와 파운드화를 띄울 수 있다고 보고 특히 파운드가 더 큰 상승 여력이 있다고 진단했다.



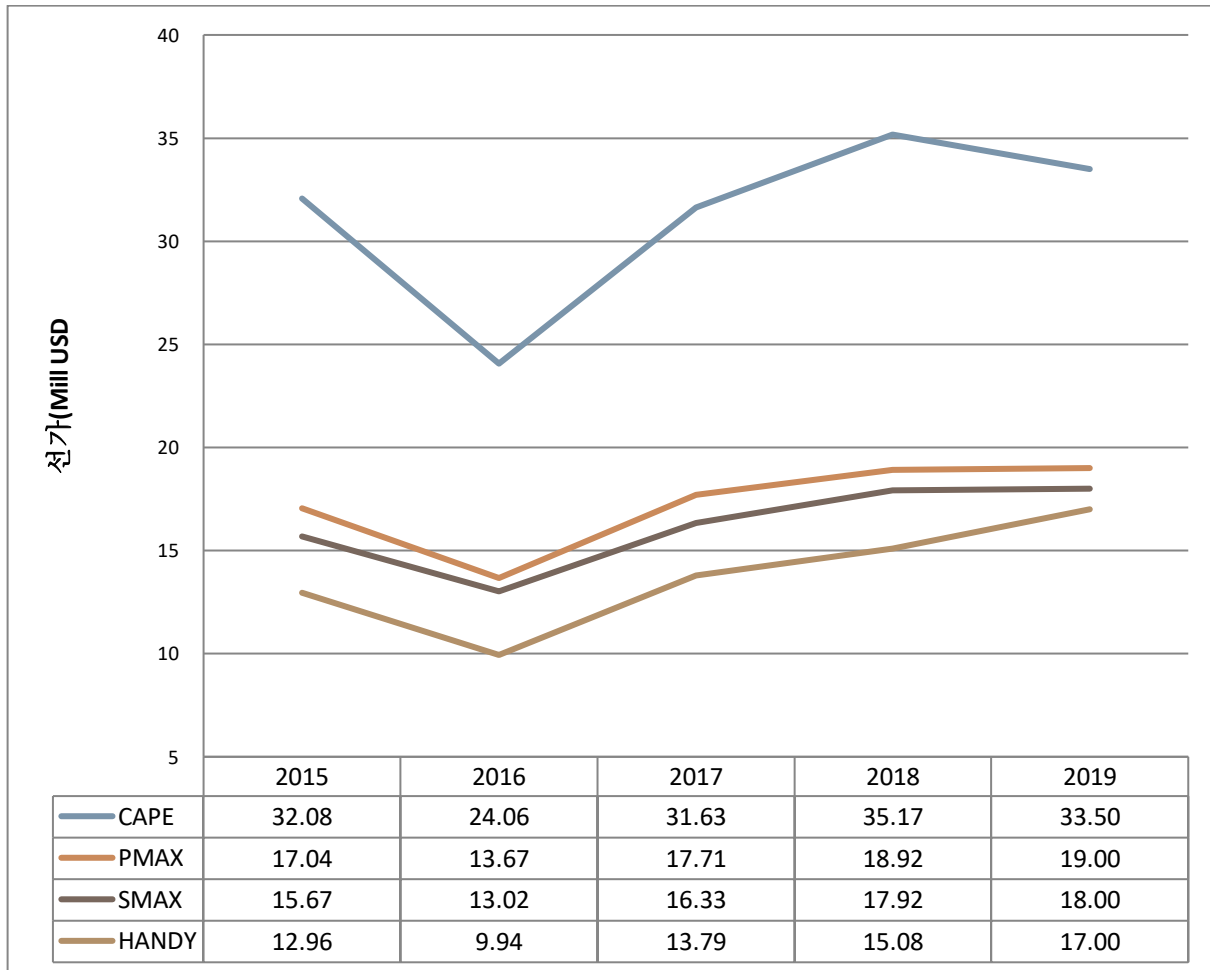
II . BULK CARRIER

(◆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	33.50
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-4.75%
Panamax 76K	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%
Supramax 56K	15.67	13.02	16.33	17.92	18.00
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	0.45%
Handysize 37K	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00
	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.37%	12.73%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

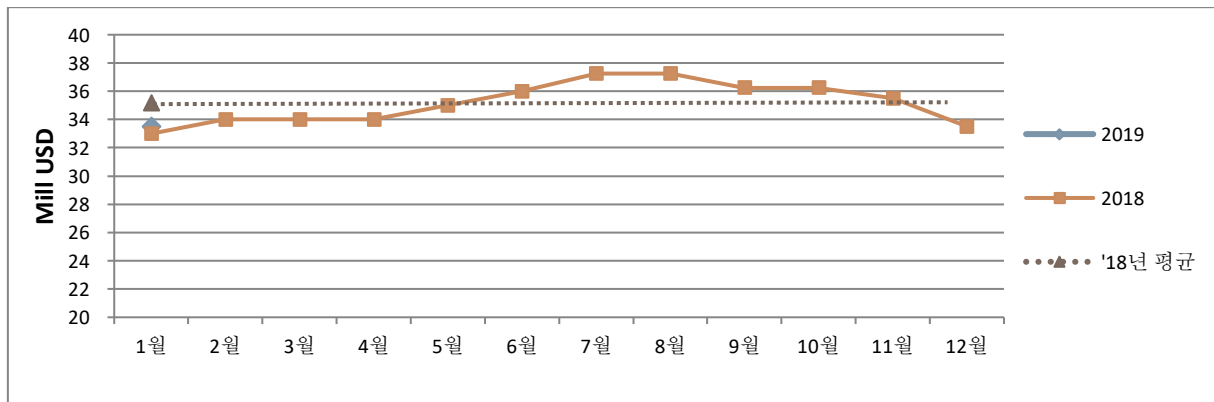




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50						33.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	1.5%						-4.7%
	PMAx 76k	선가	19.00						19.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	2.7%						0.4%
	SMAx 56k	선가	18.00						18.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	2.9%						0.5%
HANDY 37k	선가	17.00						17.00	
	전월대비	13.3%						-	
	전년대비	21.4%						12.7%	
2018	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	34.33	
	PMAx	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.71	
	SMAx	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.79	

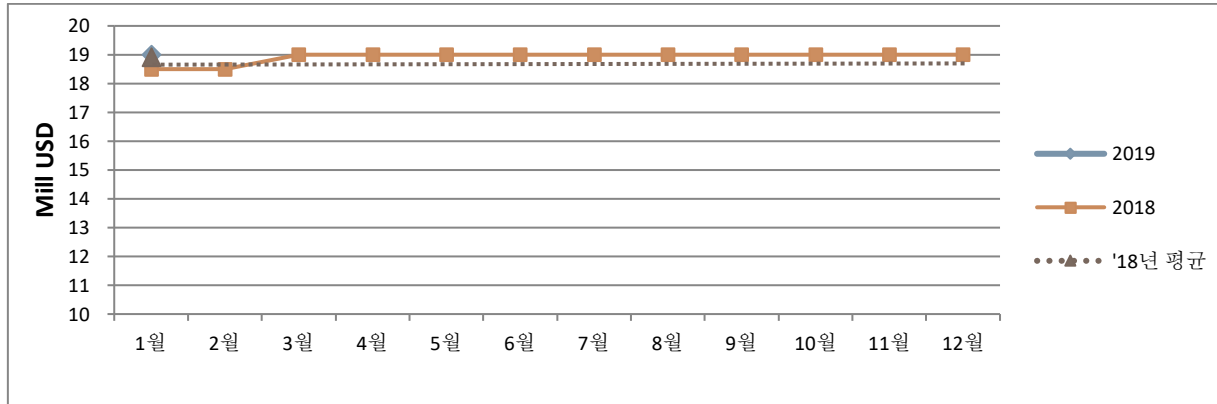
□ Cape



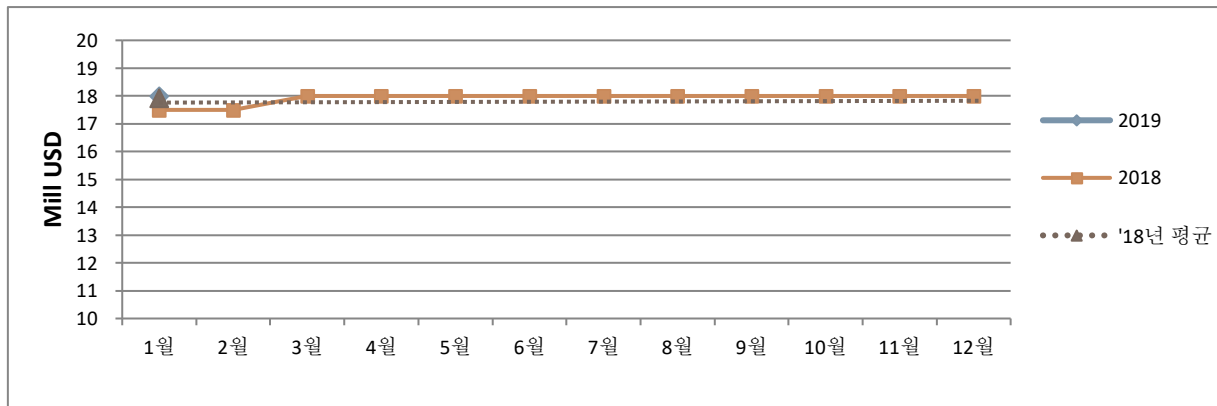


II . BULK CARRIER

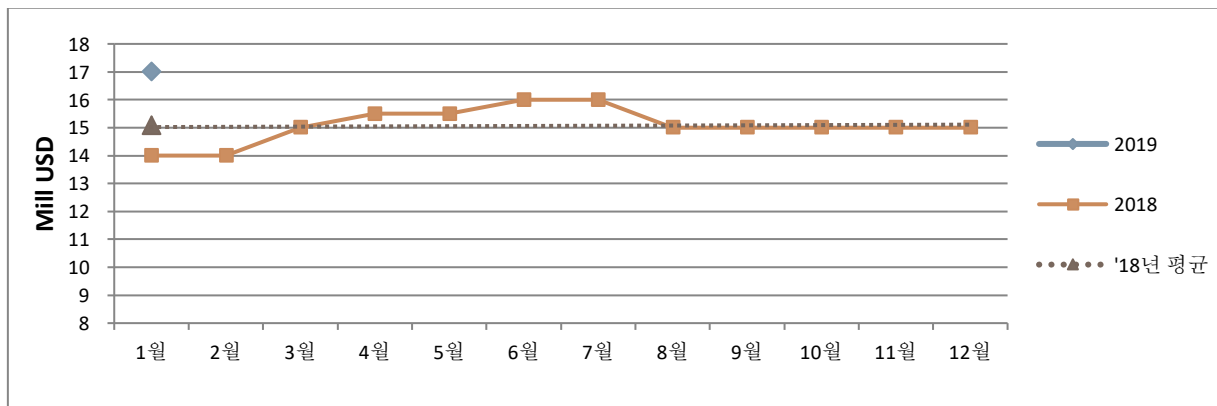
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ATLANTICA SUN	82,000	2019	CHINA	B&W		26.5	German buyer (Oldendorff), Tier II
BC	JIN ZHOU	50,209	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.38	Chinese buyer



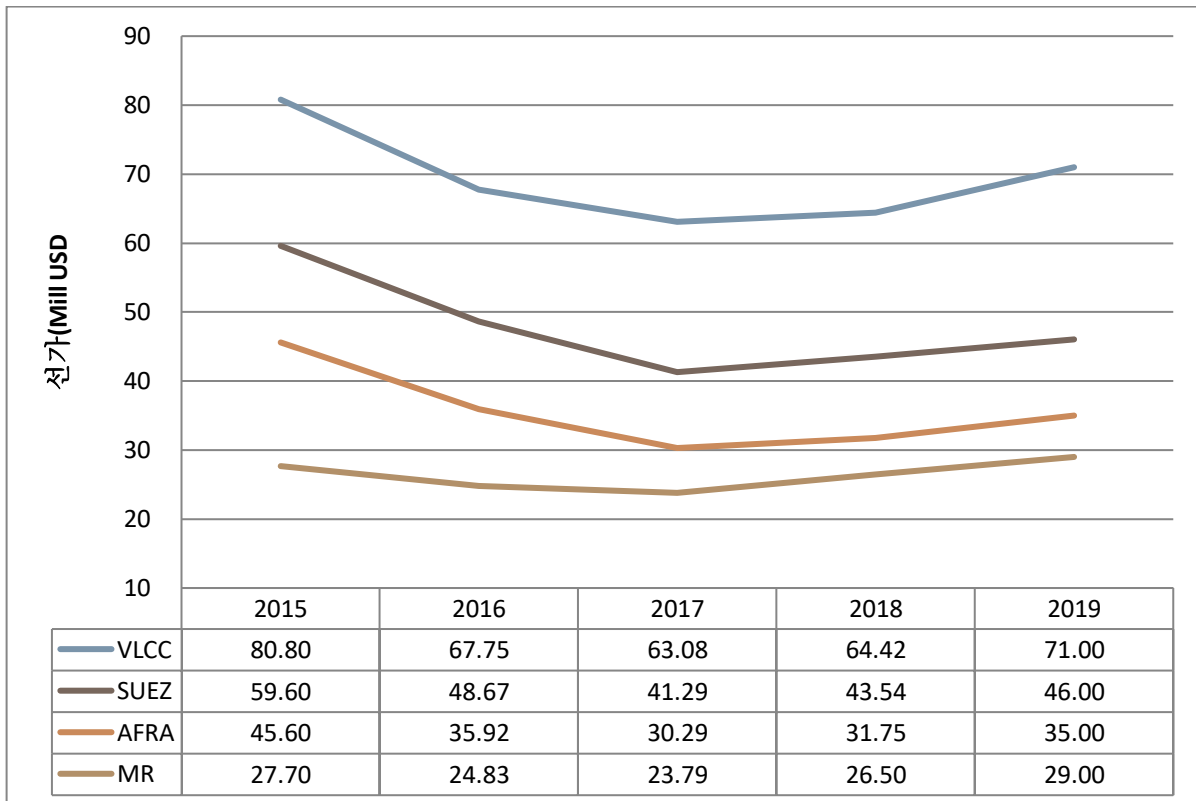
III. TANKER

(◆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	46.00
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	5.65%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	10.24%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	29.00
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.00
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.54%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

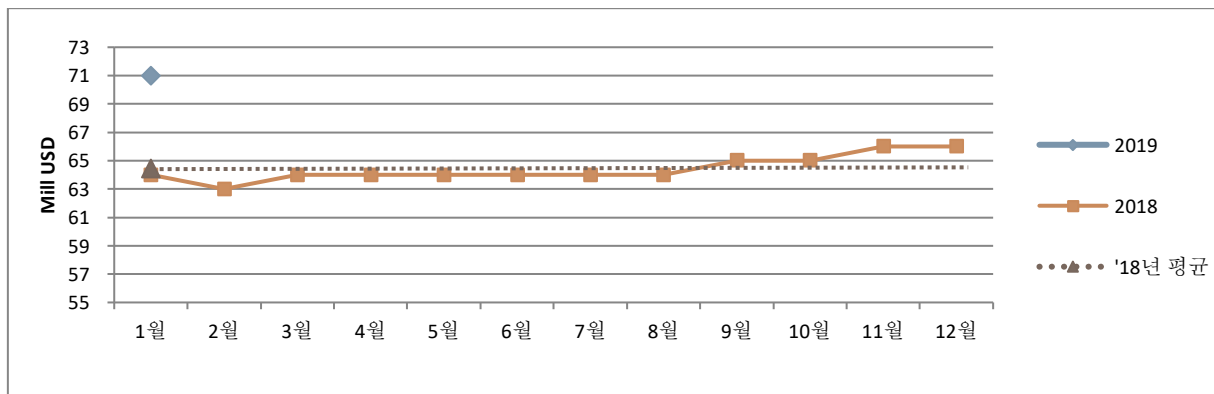




III. TANKER

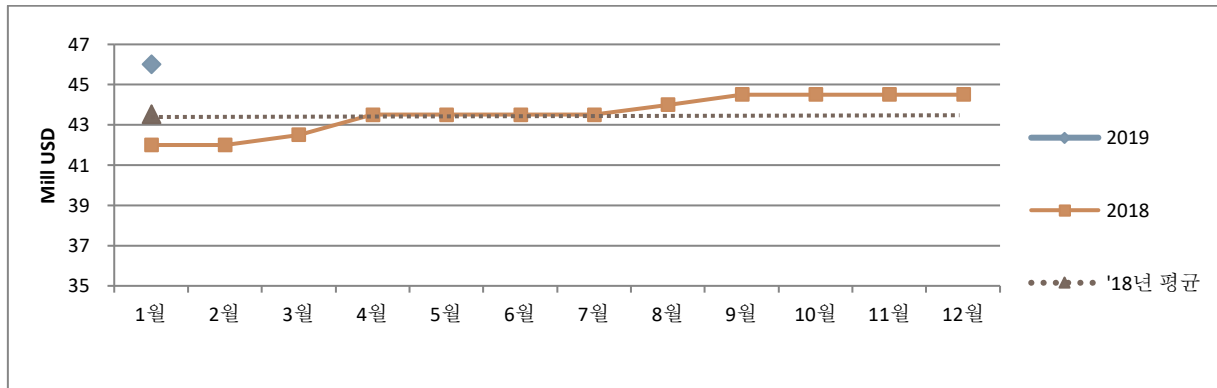
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	71.00						71.00
		전월대비	7.6%						-
		전년대비	10.9%						10.2%
	SUEZ 160K	선가	46.00						46.00
		전월대비	3.4%						-
		전년대비	9.5%						5.6%
	AFRA 105K	선가	35.00						35.00
		전월대비	6.1%						-
		전년대비	9.4%						10.2%
	MR 51K	선가	29.00						29.00
		전월대비	5.5%						-
		전년대비	16.0%						9.4%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00						11.00	
	전월대비	0.0%						-	
	전년대비	-15.4%						-6.5%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.83	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	42.83	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.50	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.04	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	12.25	

VLCC-310K

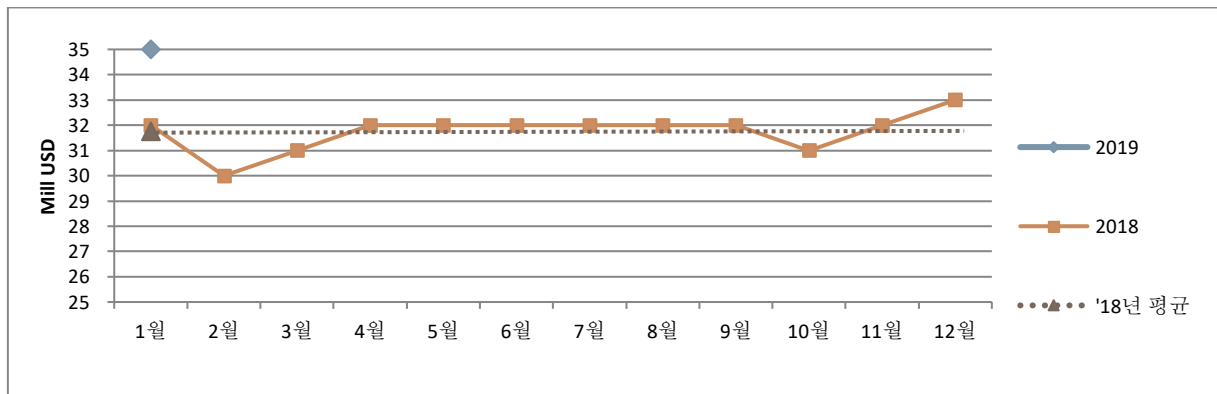


III. TANKER

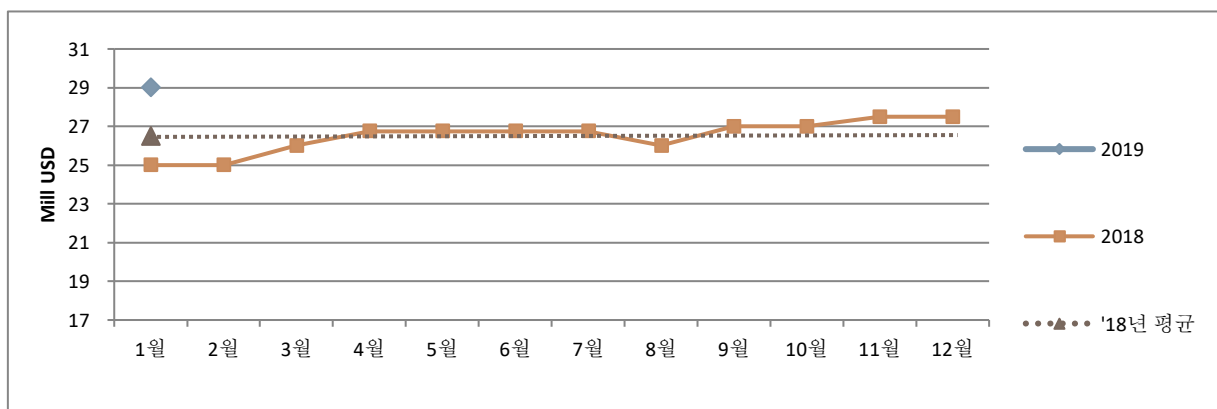
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FORMOSA SIXTEEN	45,672	2007	CHINA	WART		8	Greek buyers (Monte Nero Maritime)
OIL /CHEM	JINAN	40,232	2003	KOREA	B&W	3	9.25	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	DUKHAN	40,231	2003	KOREA	B&W	3	9.25	
OIL /CHEM	NORTHERN OCEAN	13,780	1998	CHINA	B&W	2	5	Danish buyers (Monjasa), SS/DD due
OIL /CHEM	DEFNE-S	6,400	2008	ISTANBUL	MAK	2	7.2	Polish buyer (Unibaltic SP)
LPG	JS GREENSTAR	15,210	2013	CHINA	B&W		25	Undisclosed buyer
LPG	JS GREENSEA	15,206	2013	CHINA	B&W		25	
LPG	JS GREENSKY	15,188	2013	CHINA	B&W		25	
LPG	JS GREENSUN	15,177	2013	CHINA	B&W		25	
LPG	JS GREENSAIL	15,022	2014	CHINA	B&W		25	
LPG	JS GREENSPEED	15,019	2014	CHINA	B&W		25	
LPG	JS GREENSAND	15,016	2014	CHINA	B&W		25	
LPG	JS GREENSTONE	15,012	2014	CHINA	B&W		25	

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	LUCINA	9857	2004	ROMANIA	MAK	500	TEU	3.2	Undisclosed buyer

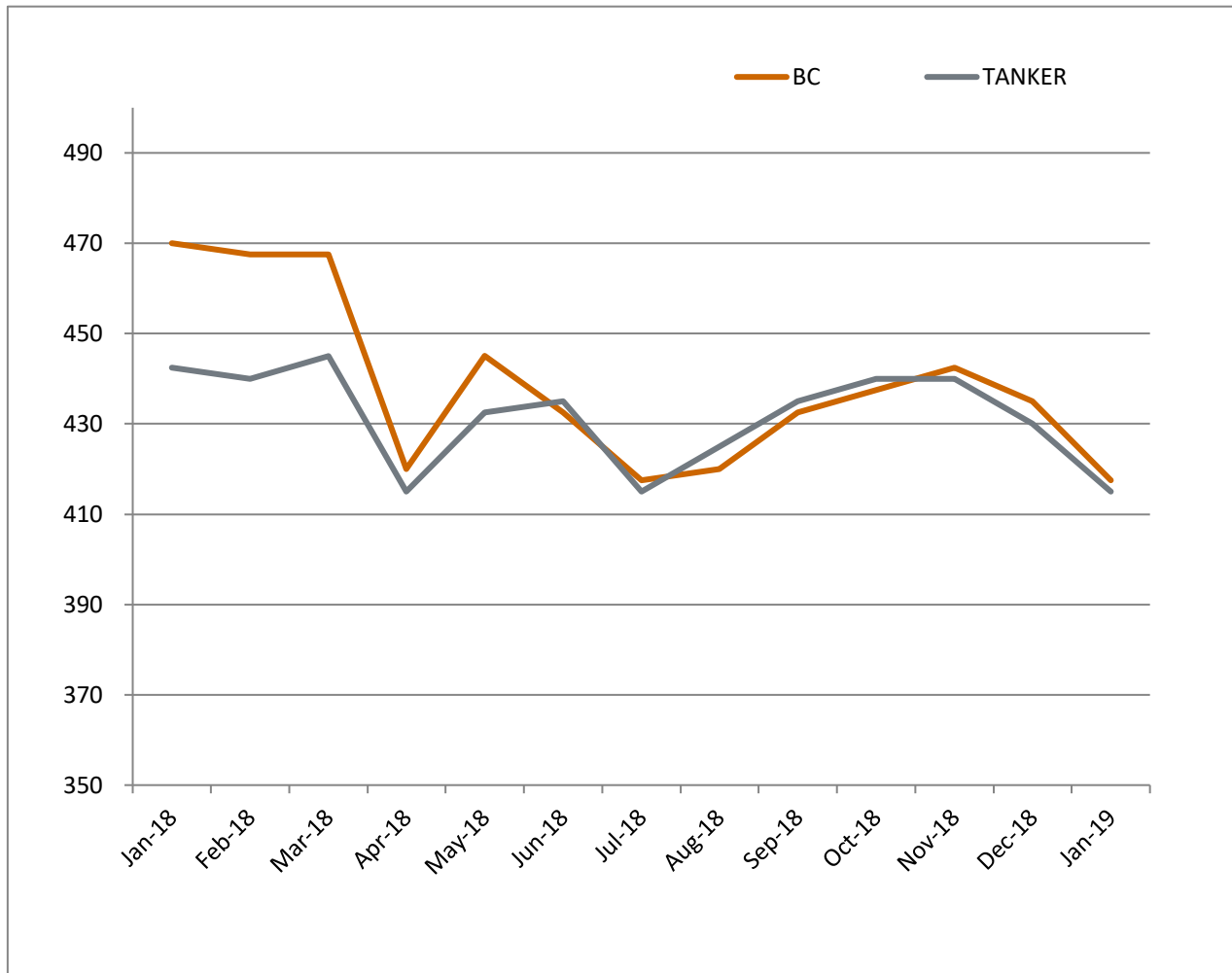


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 1 월	2019 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	415.00	-4.1%	442.50	415.00	-3.5%	-6.2%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	417.50	-5.2%	470.00	417.50	-4.0%	-11.2%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



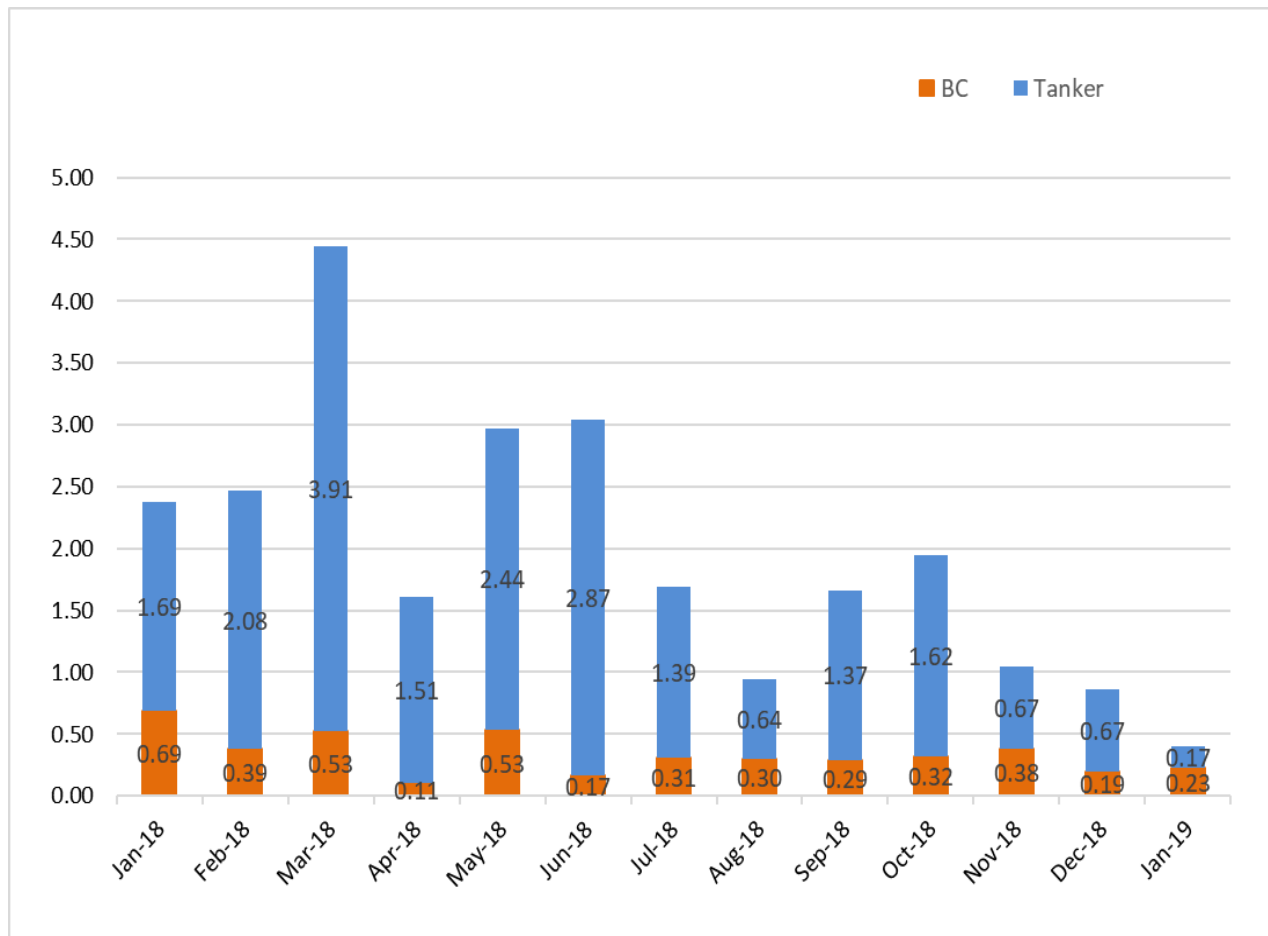


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 1 월		2019 년 1 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	0.17	0.8%	2	1.0%	1.69	23	0.17	-89.9%	2	-91.3%
BC	4.20	112	0.23	5.5%	1	0.9%	0.69	11	0.23	-66.6%	1	-90.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

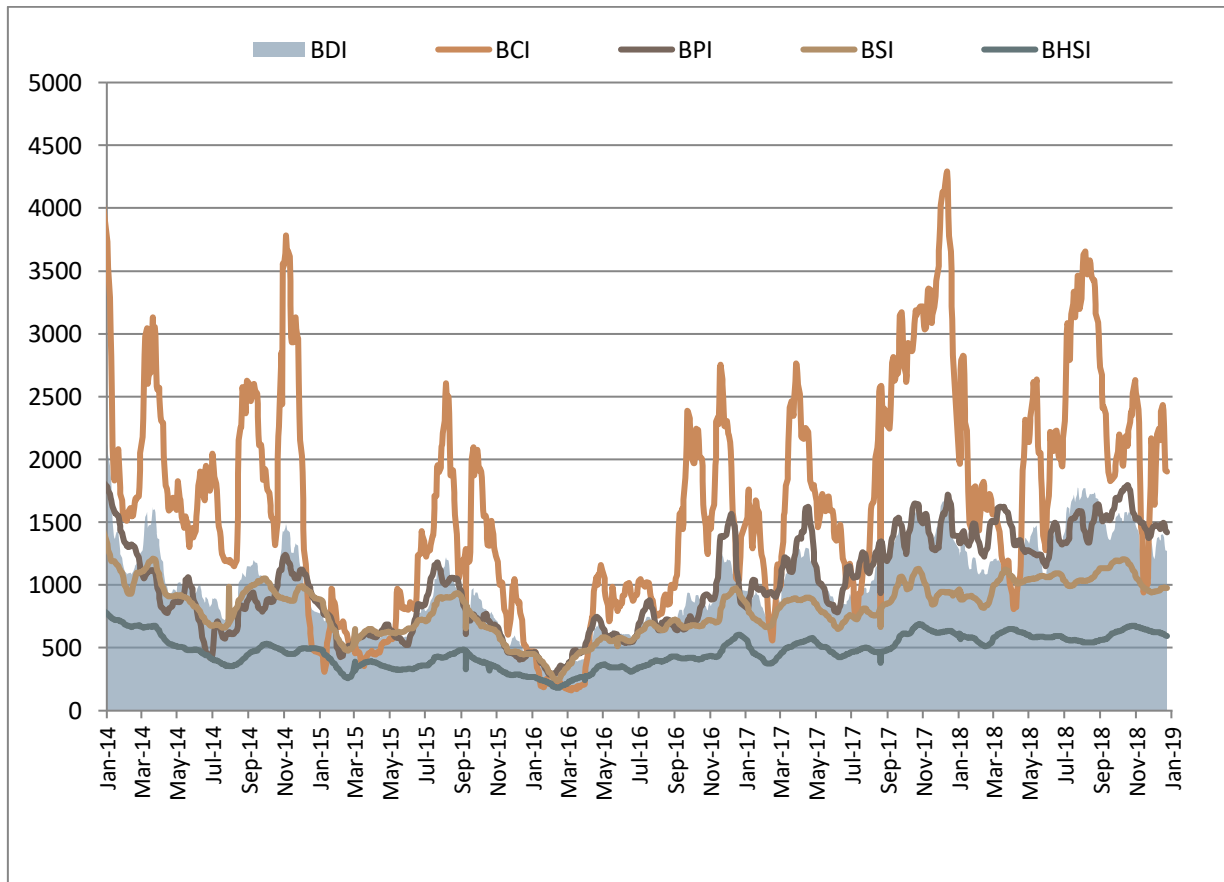
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	EVER ULTRA	63,388	24018	1996	JAPAN	SULZ	420	AS IS Taiwan
CONT	MARENO	17,705	5996	2000	CANADA	SULZ	440	AS IS Oman, incl. ROB 290t
CONT	EVER ABLE	15,606	7004	1996	JAPAN	SULZ	380	AS IS Taiwan
GC	HARIN TRANSPORT 16 (TD)	1,750	695	1979	JAPAN	HANSH	390	BANGLADESH
OIL /CHEM	EAGLE BIRMINGHAM	99,343	16727	1997	KOREA	B&W	443	AS IS Singapore
OIL /CHEM	EUROVISION	71,345	15555	2000	CROATIA	SULZ	425	AS IS Singapore, Gas free for man entry



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-01-04	2018-12-21	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1260	1279	▼-19.00	1826	290
BCI	2003	1913	▲90.00	4293	161
BPI	1331	1437	▼-106.00	1796	282
BSI	946	977	▼-31.00	1209	243
BHSI	571	597	▼-26.00	744	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	354.50	▲15.50	311.00	▲14.50	327.50	▲18.00
IFO180	375.50	▲18.00	341.00	▲25.50	388.00	▲24.00
MGO	507.00	▲12.50	477.50	▼-5.00	551.50	▲12.50
LSMGO	507.00	▲22.00	468.50	▲31.00	-	-

❖기준일 : 1 월 04 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-01-04	2018-12-28	CHANGE
미국 달러	1127.50	1121.30	▲6.20
일본 엔(100)	1046.36	1010.95	▲35.41
유로	1284.62	1281.81	▲2.81
중국 위안	163.74	162.60	▲1.14

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식 – 미국 섯다운 (Shut down)]

■ 미국 연방정부 일시폐쇄제도.

셋다운 제도는 정당 간의 예산안 합의가 실패하여 새해 예산안 통과 시한을 넘기는 경우 예산이 배정되지 않아 정부기관이 일시 폐쇄되는 상태를 말한다. 정부는 일부 필수적인 기능만 유지된 채 업무를 잠정 중단하게 된다. 군인, 경찰, 소방, 교정, 기상예보, 우편, 항공, 전기 및 수도 등 국민의 생명 및 재산 보호에 직결되는 업무에 종사하는 핵심기관 서비스는 유지되지만 그 이외의 공무원들은 강제 무급휴가를 떠나야 하며, 예산이 배정될 때까지 자발적 무보수 근무도 할 수 없다. 핵심기관 공무원들도 일은 하지만 예산안 의결 전까지 보수를 받지 못한다.

한편, 미국은 1976년 이후 18번의 셋다운을 겪었다. 2013년 미 상·하원은 그해 9월 30일까지 건강보험개혁법이 포함된 2014 회계연도 잠정 예산안을 합의하는 데 실패하여 10월 1일부터 미 행정부는 셋다운에 들어갔다. 이는 빌 클린턴 행정부 시절인 1995년 이후 17년만의 셋다운이었다. 미 행정부 임시폐쇄는 10월 16일 2014 회계연도 임시 예산안 및 국가부채한도 증액안에 합의함으로써 종료되었다. 이후 2018년 12월에는 도널드 트럼프 대통령이 자신의 오랜 공약이던 국경지대 장벽 설치를 위해 정부 예산 57억 달러를 투입해야 한다고 주장했으나 공화당과 민주당의 합의 불발로 2019 회계연도 예산안이 통과되지 못하면서 12월 22일부터 셋다운에 들어간 바 있다.

[시사상식사전, 박문각]

■ 관련기사 “美 셋다운, 배보다 배꼽이 더 크다...손실액 벌써 27조 넘어” – 출처: 조선닷컴, 2019.01.08

멕시코 국경장벽 건설비용 56억달러(약 6조 2,300억원)를 예산안에 포함시킬지를 두고 도널드 트럼프 대통령과 민주당이 공방을 벌이는 가운데, 17일째 지속된 셋다운으로 발생한 손실액은 이미 수백억달러에 이르렀다는 지적이 나오고 있다. 미국 타임지는 4일(현지 시각) 국제신용평가기관 스탠다드앤amp;푸어스의 보고서를 인용해 2013년 미국 연방정부가 16일 간 셋다운되면서 발생한 손실이 총 240억달러(약 27조원)로 추정된다고 전했다.

미국 경제의 성장을 감안하면 트럼프 행정부가 17일째 업무를 정지하며 발생한 손실액은 2013년의 셋다운보다 클 것으로 보인다. 대통령과 의회가 멕시코 국경장벽 예산 56억달러를 가지고 싸우는 동안 이미 240억달러(약 27조원)가 넘는 손실이 발생해 ‘배보다 배꼽이 더 큰’ 상황이 된 것이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

S&P는 보고서에서 2013년 섯다운의 영향으로 미국의 2013년 4/4분기 목표 경제성장률이 3.0%에서 2.4%로 떨어졌다고 밝혔다. 그러면서 업무정지 기간 동안 정부 서비스의 부재로 인한 손실이 31억달러(약 3조 4,800억원), 여행수입 손실이 24억 3,200만달러(약 2조 7,300억원), 국립공원 폐쇄로 인한 손실이 12억 1,600만달러(약 1조 3,700억원), 워싱턴 D.C.에서만 근로자 임금 보전으로 34억 7,200만달러(약 3조 9,000억원)의 손실이 발생했다고 했다. S&P는 이외 연방 전체 공무원의 임금 손실과 경제 전반에 미치는 손실까지 합하면 총손실액이 240억달러에 이른다고 전했다.

미국 연방정부가 섯다운되면 국가 안보, 사법 집행 등 주요 정부 기능을 수행하는 기관 외에는 대부분의 정부기관이 문을 닫는다. 미국 의회전문지 더힐은 섯다운으로 연방정부 15개 부처 중 9개가 업무 중지 상태이며 약 80만명의 근로자가 임금을 받지 못하고 있다고 지난 4일 전했다. 그러나 섯다운이 끝난 뒤 이 기간 임금이 소급해서 지급되기 때문에 연방정부 입장에서는 일하지도 않은 근로자에 인건비를 지출하는 셈이다. 국립공원·박물관 등도 문을 닫기 시작했다.

초당파적 싱크탱크 브루킹스 연구소의 윌리엄 G. 게일 선임연구원은 "주로 섯다운의 쟁점이 되는 예산은 섯다운이 가져오는 거대한 손실에 비하면 하찮은 수준"이라며 "연방 정부의 자금지원이 중단되면 연간 3,000억달러(약 337조원)의 손실이 발생하지만 장벽 건설비용은 고작 40억달러(약 4조 5,000억원) 남았다"고 말했다. 게일은 "어떤 사업을 그런 식으로 운영되지 않는다"며 "정치적 쇼맨십이 이어지는 동안 경제는 고통받을 것"이라고 했다.

그러나 트럼프 대통령과 민주당 양측이 팽팽하게 맞서는 가운데, 예산안 협상이 계속 실패하며 교착상태가 이어지고 있다. 이번 섯다운 사태가 빌 클린턴 행정부 때인 1995년 21일간 이어졌던 역대 최장 섯다운 기록을 넘을 것이란 전망도 나오고 있다.



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