

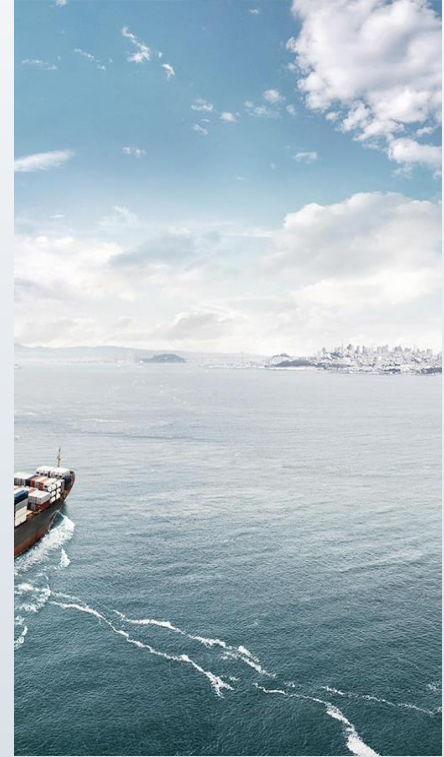


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.240

Updated March 19, 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
STL News & Information	19
Contact Information	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 산은 이동걸 회장, 한진중공업 방문

한국산업은행 이동걸 회장이 한진중공업 영도조선소를 방문해 경영정상화를 당부했다. 지난 18 일 한진중공업과 산업은행에 따르면, 이동걸 회장은 이날 오후 한진중공업 영도조선소를 방문했다. 이달 초 한진중공업에 대한 출자전환이 확정되면서 한국산업은행이 최대주주로 올라서게 됨에 따라 회사 현황을 살피고 기업가치 제고와 경쟁력 확보를 강조하기 위한 행보다.

한진중공업은 올 초 자회사인 수빅조선소가 현지 법원에 기업회생절차를 신청함에 따라 2018 년도 연결재무제표상 자본잠식 상태임을 밝힌 바 있다. 이후 한진중공업은 현지 은행들과 출자전환을 통해 주식 일부를 취득하기로 하는 채무조정 합의를 성사시키며 보증채무를 해소했다.

자본잠식 해소와 재무구조 개선을 위해 한국산업은행을 포함한 국내 채권단도 출자전환에 동참했고 결국 국내외 채권단 12 곳 6,874 억원 규모의 출자전환이 확정됐다. 출자전환이 완료되면 국내외 채권단이 한진중공업 지분 83%를 보유하게 되며 한국 산업은행이 기존 한진중공업홀딩스를 대신해 최대주주로 올라서게 된다. 이 같은 자본확충 조치와 더불어 경영 불확실성으로 지적받아 온 '수빅조선소 리스크'를 조기에 해소할 수 있게 됐다.

하지만 한진중공업에는 해외와 국내로 이원화돼 있던 생산시스템을 영도조선소 중심으로 재편해야 하는 숙제가 남아 있다. 이날 이 회장이 영도조선소를 찾은 것도 이와 무관하지 않다는 것이 관련 업계의 설명이다.

국내 조선업 1 번지이자 부산지역 최대 조선사로서 지역경제를 뒷받침해 온 한진중공업이 하루빨리 독자생존 기반을 마련해야만 국내 조선산업 경쟁력뿐 아니라 부산지역 일자리와 협력업체들도 지킬 수 있기 때문이다.

한진중공업 관계자는 "신속한 출자전환 결정과 경영정상화 지원이 이루어진 데는 정책금융기관인 한국산업은행의 역할이 무엇보다 컸다"며 "한국 조선산업의 허리로 불리는 국내 대표 중형조선소로서 독자생존이 가능한 경쟁력을 확보하는 데 총력을 기울일 것"이라고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

2. 배 만들 도크 자리 귀해진다, 조선 3 사 건조가격 상승 기대

조선 3 사가 목을 빼고 기다려온 선박 건조가격 상승이 곧 본격화할 수도 있을 것으로 보인다. 지난 15 일 글로벌 선박중개업체 BRS 에 따르면 선박 건조가격은 올해부터 오름세가 계속될 것으로 전망된다. 배를 만드는 조선소 숫자가 줄어들고 있기 때문이다.

2008 년만 해도 세계에서 조업 중인 조선소 야드는 651 개였으나 지난해는 357 개로 반토막이 났다. BRS 는 "친환경 선박으로 교체 필요성이 커지고 있는 만큼 발주 수요는 지속적으로 늘어날 것"이라며 "그러나 한국이나 중국에서 문을 닫은 야드들이 다시 가동하기는 힘든 상황"이라고 말했다. 필요한 배는 많은데 지을 데가 없어지고 있다는 뜻이다. 특히 현대중공업과 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3 사의 도크(선박 건조대)는 LNG 운반선으로 빠르게 자리가 차고 있다.

박무현 하나금융투자 연구원은 "한국 조선소들의 LNG 운반선 건조물량은 2021 년까지 채워져 있고 향후 발주 예상치를 감안하면 2022 년 슬롯(자리)도 사실상 없어졌다고 볼 수 있다"고 분석했다. 17 만 4 천 CBM 급 이상 LNG 운반선의 올해 발주물량은 50~55 척으로 추정되지만 100 척 발주가 나와도 놀라울 게 없는 상황이라는 것이다.

실제로 지난해 미국에서 새로 승인된 LNG 액화터미널은 연간 생산량이 5 천만 톤 규모다. 이것 만으로도 100 여 척의 새로운 LNG 운반선 발주가 필요하다. 뿐만 아니라 카타르에서 60 척, 아랍에미레이트 25 척, 러시아 야말 프로젝트에서 14 척의 발주가 예상되고 있다.

중국에서도 미국산 LNG 를 180 억 달러치, 4,186 만 톤 더 수입하겠다고 계획해두었다. 17 만 4 천 CBM 급의 멤브레인형 LNG 운반선은 1 번 운항할 때마다 평균적으로 8 만 5 천 톤, 연간 67 만 톤을 수송하는데 4,186 만 톤의 LNG 를 수입하려면 선박 62 척 정도가 새로 발주돼야 한다는 계산이 나온다.

박 연구원은 "주요 LNG 운반선 선주사들이 하나같이 배가 부족하다고 강조하고 있는 상황에서 중국이 LNG 수입을 확대하면 선박 부족현상은 더욱 심해질 것"이라며 "이는 선박 건조가격 상승을 가속화할 수 있다"고 예상했다.

I . ISSUE & TREND

조선 3사가 높은 지배력을 유지하고 있는 유조선 역시 덩달아 건조가격이 오를 수 있을 것으로 여겨진다. 유조선 선주들이 LNG 운반선에 도크 자리를 빼앗길까 걱정해 발주를 서두를 가능성이 제기되기 때문이다.

선박 중개업체 깁슨(GIBSON)은 최근 리포트에서 유조선 선주들에게 한국 조선사들의 야드가 LNG 운반선으로 꽉 채워지기 전에 서둘러 발주를 해야한다고 조언했다. 올해 유조선 발주시장은 이미 초대형 원유운반선과 중형 유조선이 다시 인기를 끌면서 바쁜 움직임을 보이고 있다. 여기에 LNG 운반선 발주까지 늘고 있어 향후 몇 년 동안 한국 조선사들의 야드는 빈 자리가 뜸할 수 있다는 것이다.

깁슨은 "특히 카타르의 LNG 운반선 대거 발주가 현실화되면 이런 현상은 더 두드러질 것"이라며 "현대중공업이 대우조선해양을 인수하면 공급과잉이 줄어 이들의 가격 협상력이 높아지는 데다 LNG 운반선의 높은 수요까지 합쳐져 선박 건조가격 상승을 부추길 수 있다"고 봤다.

클락슨리서치에 따르면 LNG 운반선 가격은 두 달 연속으로 100만 달러씩 상승했다. 2월 LNG 운반선은 1억 8,500만 달러로 1월보다 100만 달러 비싸졌다. 지난해 2월에 1억 8천만 달러로 최저점을 찍은 이후 지속적으로 오르고 있다.

3. 대우조선 M&A, 우려가 현실로...中·日 "결합승인, 글썸"

대우조선해양 인수합병(M&A)의 가장 큰 난관으로 꼽혔던 경쟁국 기업결합 승인에 대한 우려가 현실화되고 있다. 중국과 일본이 한국에서 매머드 조선사가 탄생해 독과점이 이뤄질 것을 우려해 M&A 승인을 거부하고 있기 때문이다.

지난 12일 조선업계에 따르면 일본 정부는 최근 현대중공업의 대우조선 인수에 대해 대놓고 불편한 심기를 드러냈다. 일본 교통부는 "현대중공업과 대우조선이 합치면 세계 수주 점유율 20% 이상을 차지한다"라며 "선박 발주 회복세가 미미한 상황에서 LNG 선 중심의 발주가 이어지고 있는데 한국의 독점지위가 경쟁을 왜곡시키지 않을 것인지 따져봐야 한다"고 지적했다.

공식적인 입장은 나오지 않았으나 대우조선 M&A가 탐탁치 않기는 중국도 마찬가지다. 세계 최고 조선국 지위를 놓고 그동안 한국과 자웅을 겨뤘기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

현대중공업그룹은 2018년 기준으로 수주잔량 세계 1위 조선그룹이다. 여기에 대우조선을 자회사로 편입하면 전 세계 수주점유율 21.2%가 된다. 이는 전 세계 수주잔량의 5분의 1 수준이다. 2000년 이후 20% 이상 점유율을 확보한 조선그룹은 사실상 전무하다. 최근 발주가 늘고 있는 LNG 선의 경우 양사 점유율을 합하면 세계 발주량의 60%를 넘어선다. 사실상 과점상태인 셈이다.

앞서 대우조선의 대주주인 KDB 산업은행은 지난 8일 현대중공업과 대우조선 민영화에 대한 본계약을 체결했다. 이는 시작에 불과하고 수개월간 여러 복잡한 절차를 거쳐야 하나의 회사로 탄생할 수 있다. 이후 공정거래위원회 및 경쟁국 기업결합 승인, 민영화 이해관계사들의 대한 지분정리 등이 이뤄져야 한다. 물론 노동조합을 비롯한 여론의 설득도 병행돼야 한다. 이 가운데 하나라도 미비할 경우 대우조선 M&A는 언제든지 중단될 수 있다.

현대중공업지주 최대주주인 정몽준 아산재단 이사장도 "우선 경쟁국 기업결합 심사를 통과해야 하는 만큼 우리가 결정할 수 있는 일은 없다"라고 언급한 바 있다. 이와 관련 가삼현 현대중공업 사장은 "(기업결합 심사와 관련한)법률적 준비를 철저히 할 것"이라고 말했다.

4. 유가 4 주째 상승세...소비자·정유사 엇갈린 반응

지난해 말 40 달러까지 떨어졌던 국제유가가 다시 반등세를 타기 시작했다. 국내 휘발유와 경유 가격 역시 4주 연속으로 상승했다. 게다가 정부의 유류세 인하 조치가 오는 5월 종료되면서 소비자들의 한숨이 깊어지고 있다.

반면, 지난해 대규모 적자를 낸 정유업계는 안도의 한숨을 내쉬는 분위기다. 정유업계는 지난해 4분기 국제유가 급락으로 막대한 재고평가손실을 기록하며 3년 만에 최악의 성적표를 거뒀다. 유가 반등이 정제마진 회복으로 이어지면서 올해 1분기 실적 회복을 기대하고 있다.

지난 18일 한국석유공사 유가정보서비스 오피넷에 따르면 국내 정유사들이 주로 수입해 사용하는 두바이유 가격은 지난해 12월 26일 배럴당 49.52 달러를 기록한 이후 15일 67.71 달러까지 올랐다. 브렌트유 역시 지난해 12월 24일 배럴당 50.49 달러에서 15일 67.16 달러까지 경총 뛰어올랐다.

국제유가가 오르면서 국내 휘발유와 경유 가격 역시 동반 상승하기 시작했다. 지난해 12월 4주차 휘발유 가격이 리터당 1천 189 원에서 이달 첫주 1천 299 원으로 경총 뛰었다. 경유 역시 1천 76 원에서 1천 209 원으로 올랐다.

I . ISSUE & TREND

특히 유가 상승세에 오는 5 월 정부의 유류세 인하 조치가 종료되면 국내 휘발유 및 경유 가격이 폭등할 수 있다는 우려가 나온다. 휘발유는 리터당 123 원, 경유는 87 원의 세금을 한시적으로 낮춰졌지만, 5 월부터는 인하한 세금을 원상태로 되돌아가면서 소비자의 부담은 커질 전망이다.

이와 달리 국내 정유업계에서는 국제유가 반등세에 기대하고 있다. 유가 상승으로 원재료 가격도 뛰어올랐다. 하지만, 석유제품 가격이 더 큰 폭으로 증가, 정제마진은 개선됐다. 정제마진이 올해 1 월 2.5 달러에서 이달 4.2 달러까지 치솟았다. 통상 국내 정유사의 정제마진 손익분기점은 4 달러 수준이다.

국내 정유사들은 재고평가이익까지 누릴 수 있다. 정유사는 보통 2~3 개월 전에 구매한 원유를 정제해 휘발유, 나프타 등 석유제품으로 판매한다. 국제유가가 급락할 시기에 구입해 비축해놓은 원유재고분을 유가 상승시에 판매할 경우 정유사의 수익으로 이어질 수 있다.

정유업계 한 관계자는 이날 "국내 기름값이 4 주 연속으로 상승하면서 소비자 입장에서는 부담을 느낄 수 있다"며 "정유사 수익은 유가가 아닌 정제마진의 추이를 살펴야 하는데 현재까지 정제마진이 개선되고 있어서 올해 1 분기 실적을 기대하고 있다"고 말했다.



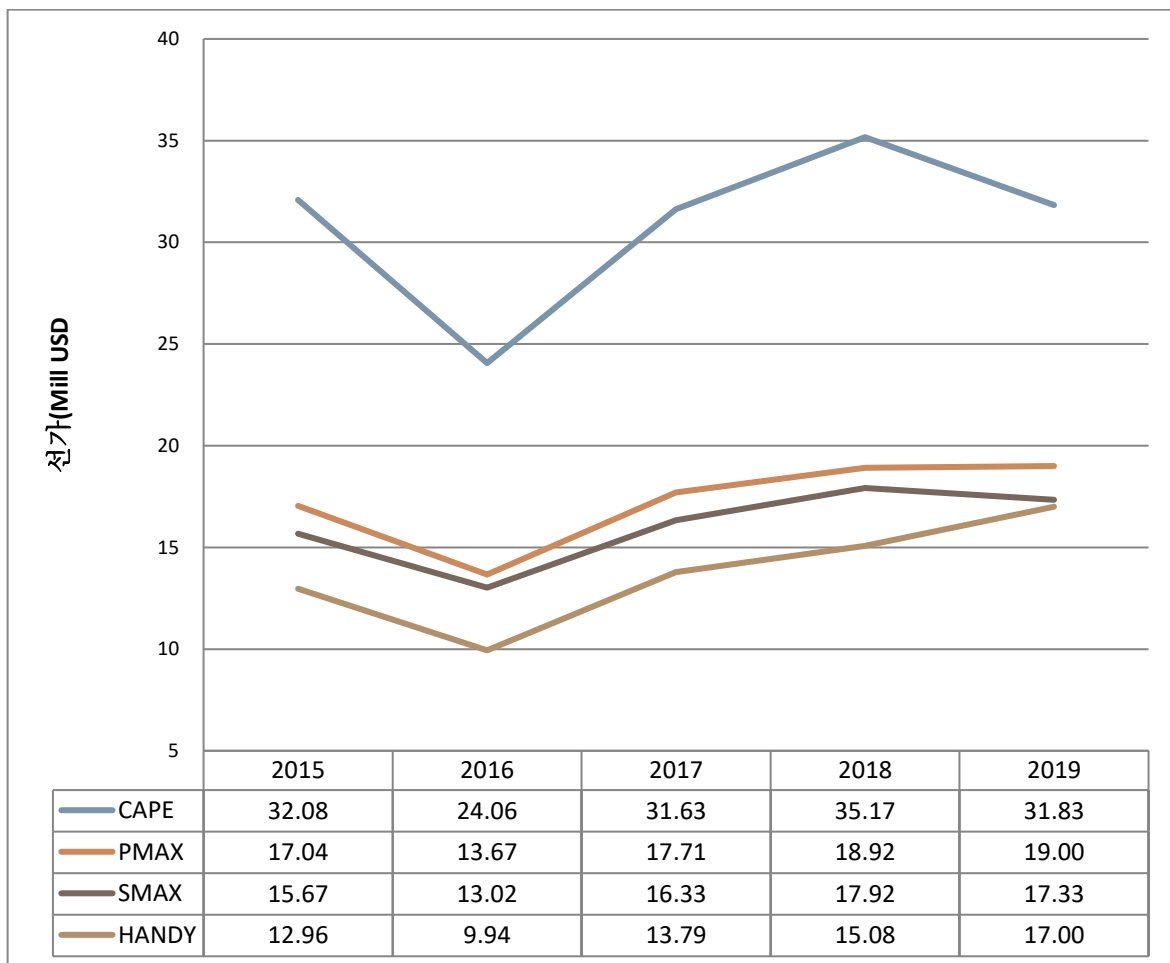
II . BULK CARRIER

(◆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	31.83
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-9.49%
Panamax 76K	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%
Supramax 58K	15.67	13.02	16.33	17.92	17.33
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.27%
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)

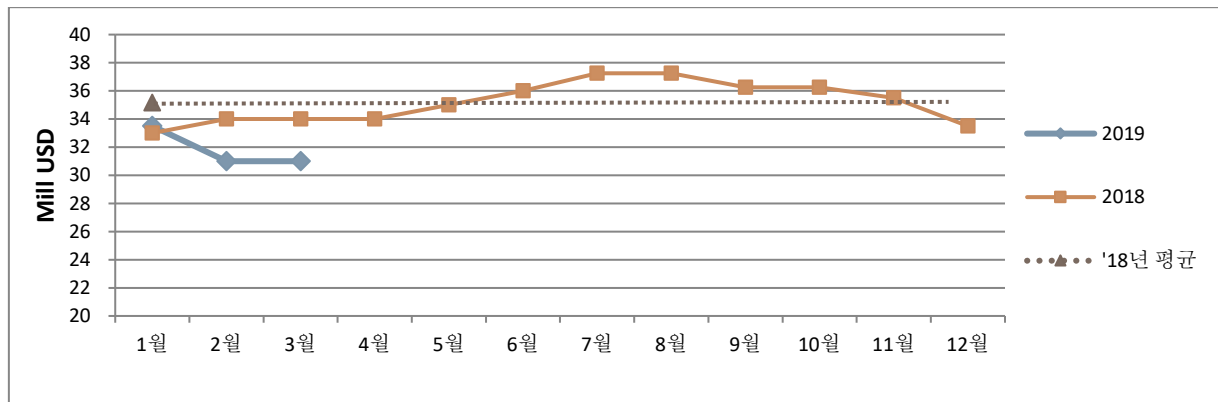




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00				31.83
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%				-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%				-9.5%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00				19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%				0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00				17.33
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%				-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%				-3.3%
HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00				17.00	
	전월대비	13.3%	0.0%	0.0%				-	
	전년대비	21.4%	21.4%	13.3%				12.7%	
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	15.08	

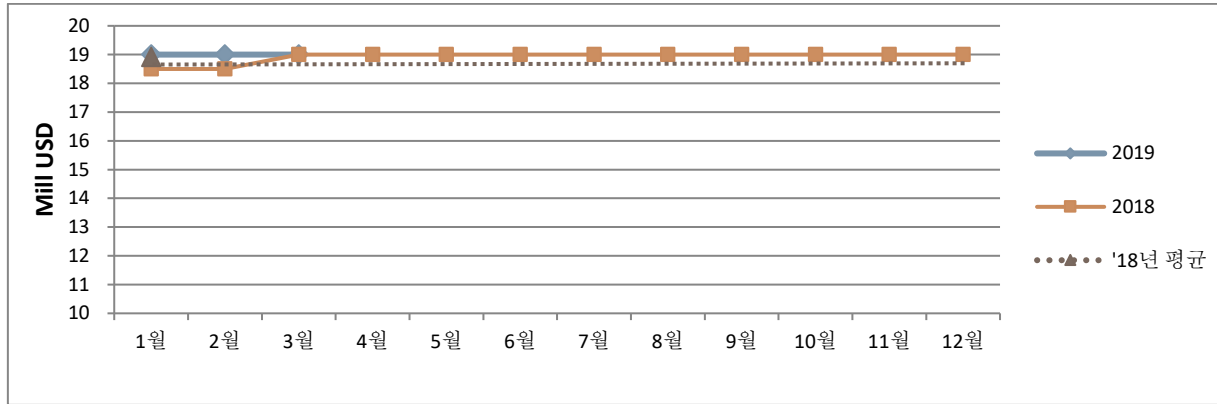
□ Cape



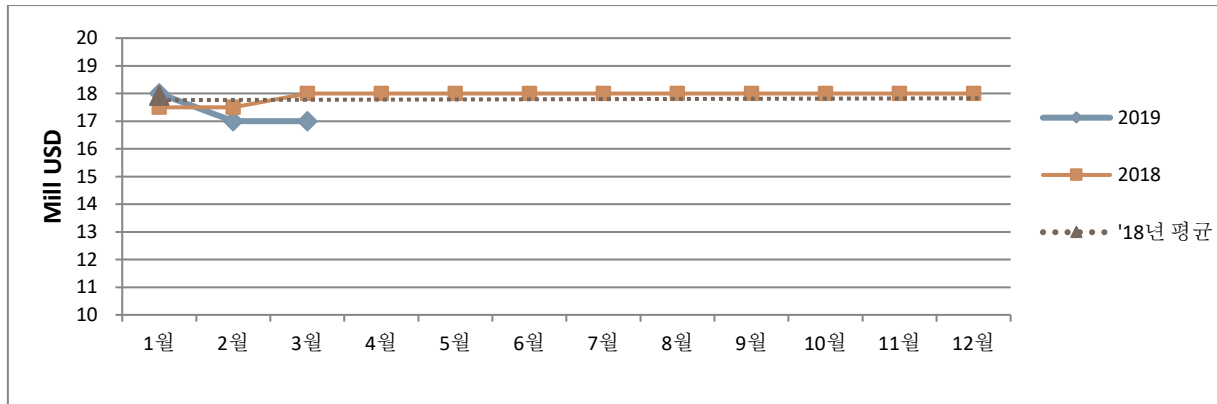


II . BULK CARRIER

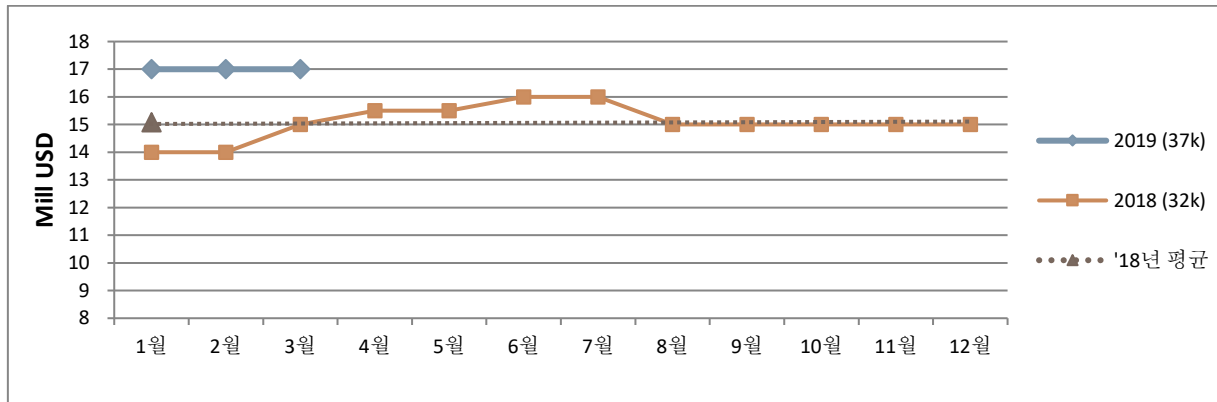
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SBI ELECTRA	82,052	2015	CHINA	B&W		24	Canadian buyers (Canada Steamship Lines), BWTS fitted, conversion to self-unloaders
BC	SBI FLAMENCO	81,800	2015	CHINA	B&W		24	
BC	ROSALI	76,728	2005	JAPAN	B&W		9.8	Greek buyer
BC	ATLAS B	76,554	2008	JAPAN	B&W		12.2	Greek buyers (Omicron)
BC	CORVIGLIA	73,035	1999	CHINA	SULZ		5.2	Chinese buyer, ss/dd due
BC	ADVENTURE I	62,472	2017	JAPAN	B&W	C 4x30t	25.5	Greek buyer
BC	NORD EXPRESS	58,785	2007	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	11.5	European buyer
BC	NIKIFOROS	45,693	1996	JAPAN	B&W	C 4x30t	3.3	Undisclosed buyer
BC	TOKOMARU BAY	28,258	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	9	European buyer, dd due



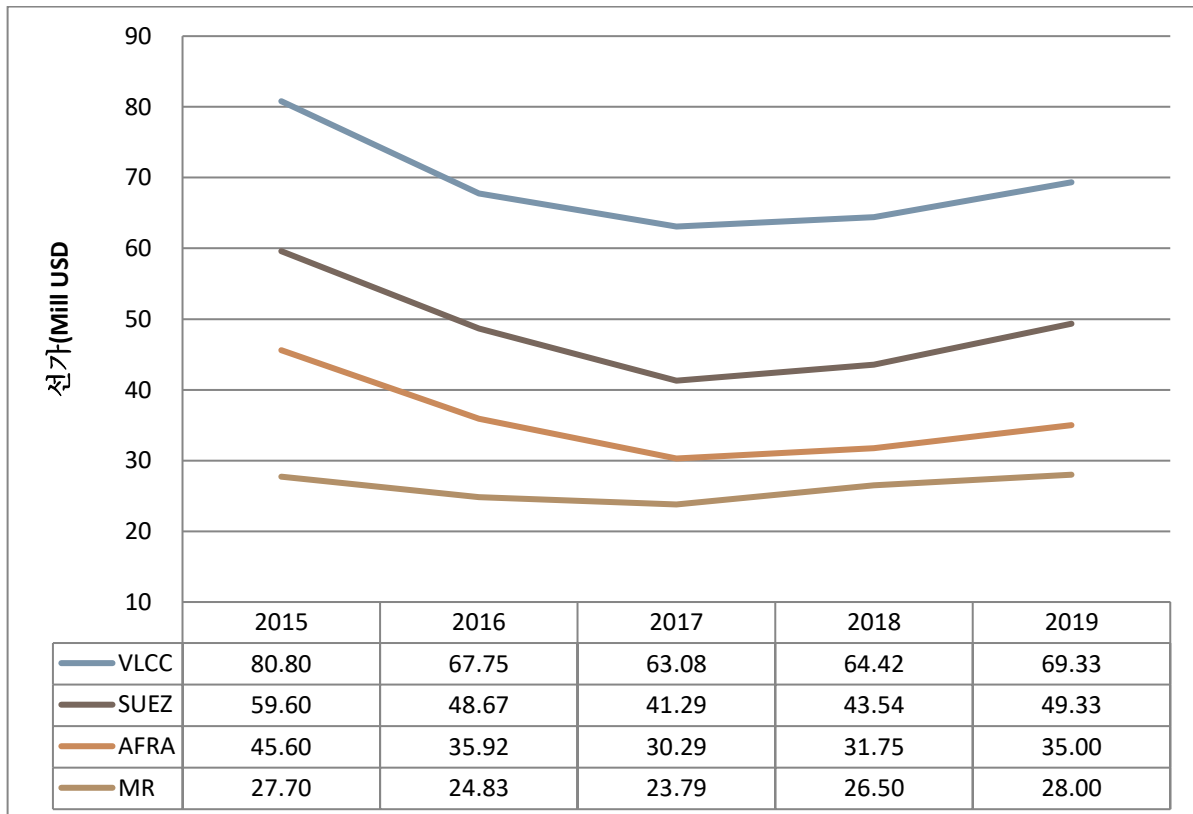
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.33
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.63%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.33
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.31%
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	28.00
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	5.66%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.08
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-5.83%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

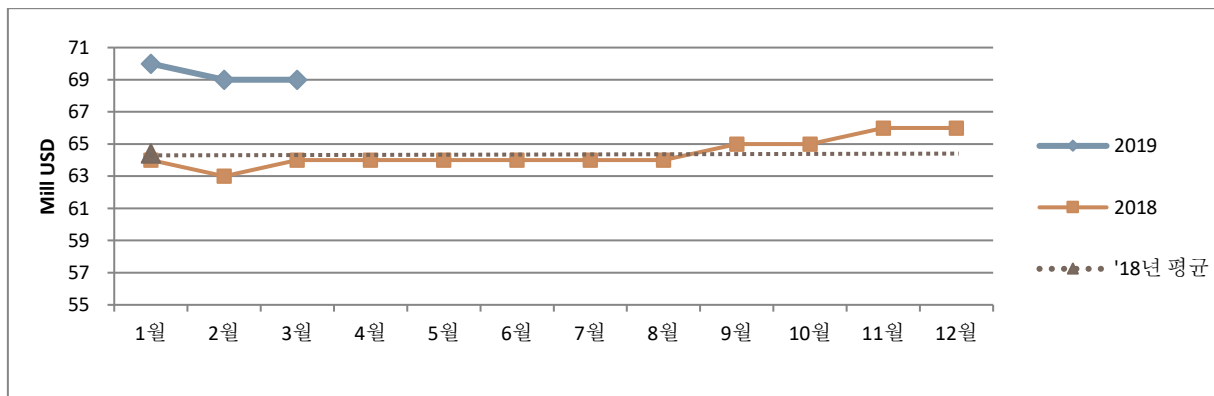




III. TANKER

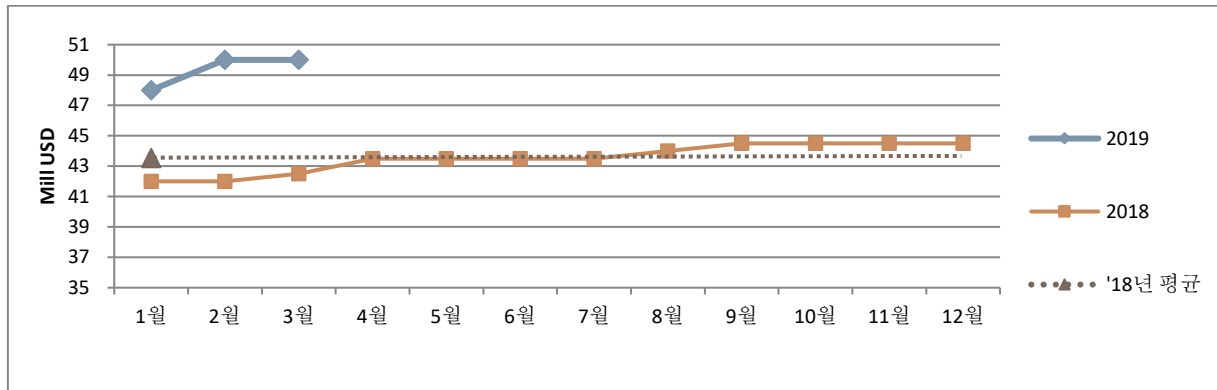
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00				69.33
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%				-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%				7.6%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00				49.33
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%				-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%				13.3%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00				35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%				10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00				28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%				5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00				11.08	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%				-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%				-5.8%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.77	

VLCC-310K

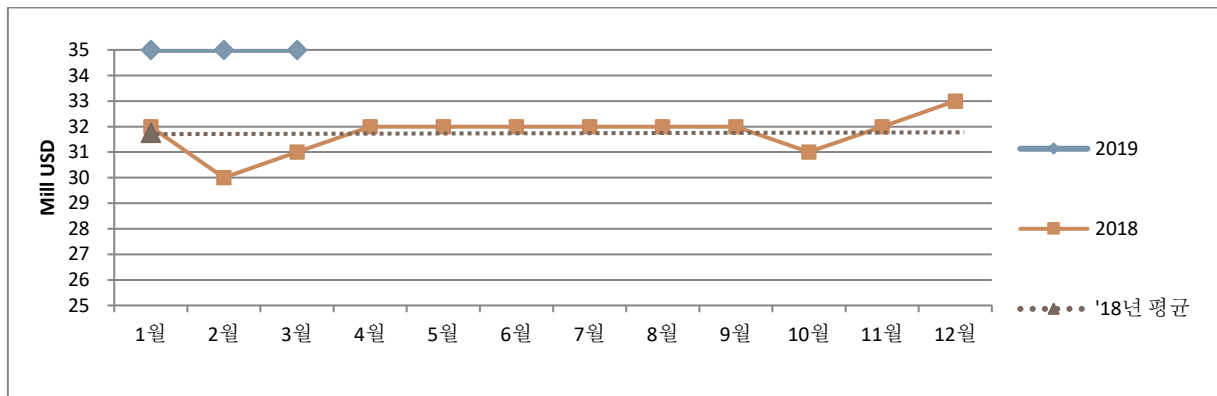


III. TANKER

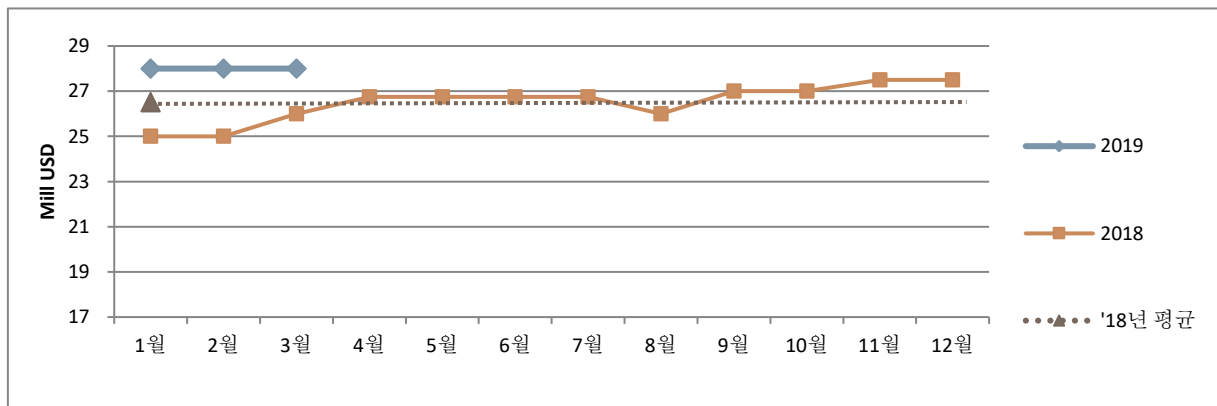
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SEA HORIZON	298,412	2001	JAPAN	B&W		22.5	Singaporean buyer (Ocean Tankers)
TANKER	AGRIOS	106,029	2005	KOREA	B&W		13.2	undisclosed buyer
TANKER	ASTRO SCULPTOR	105,109	2003	KOREA	B&W		13.2	Greek buyer
TANKER	ANGELICA AN	46,408	1999	KOREA	B&W	2&3	6.8	Indian buyer (Seven Islands)
TANKER	RIZOPON	34,999	1999	CHINA	B&W		4.75	undisclosed buyer, ss/dd due Nov. '19
TANKER	OXALIS CLOVER	4,516	2007	JAPAN	HANSH		4.4	Singaporean buyer
OIL /CHEM	MR SIRIUS	46,846	2007	KOREA	B&W		14.25	German buyer
OIL /CHEM	EMMANUEL TOMASOS	37,113	2002	KOREA	B&W	3	6-6.5	Indonesian buyer (Waruna)
OIL /CHEM	WHITE SHARK (stst)	20,896	2007	JAPAN	B&W		25	Singaporean buyers (Golden Stena Baycrest)
OIL /CHEM	CRIMSON SHARK (stst)	19,918	2008	JAPAN	B&W			

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANSE ENDURANCE	12,793	2008	KOREA	B&W	1049	TEU	16.4	Chinese buyer
CONT	HANSE ENERGY	12,500	2008	KOREA	B&W	1049	TEU	16.4	

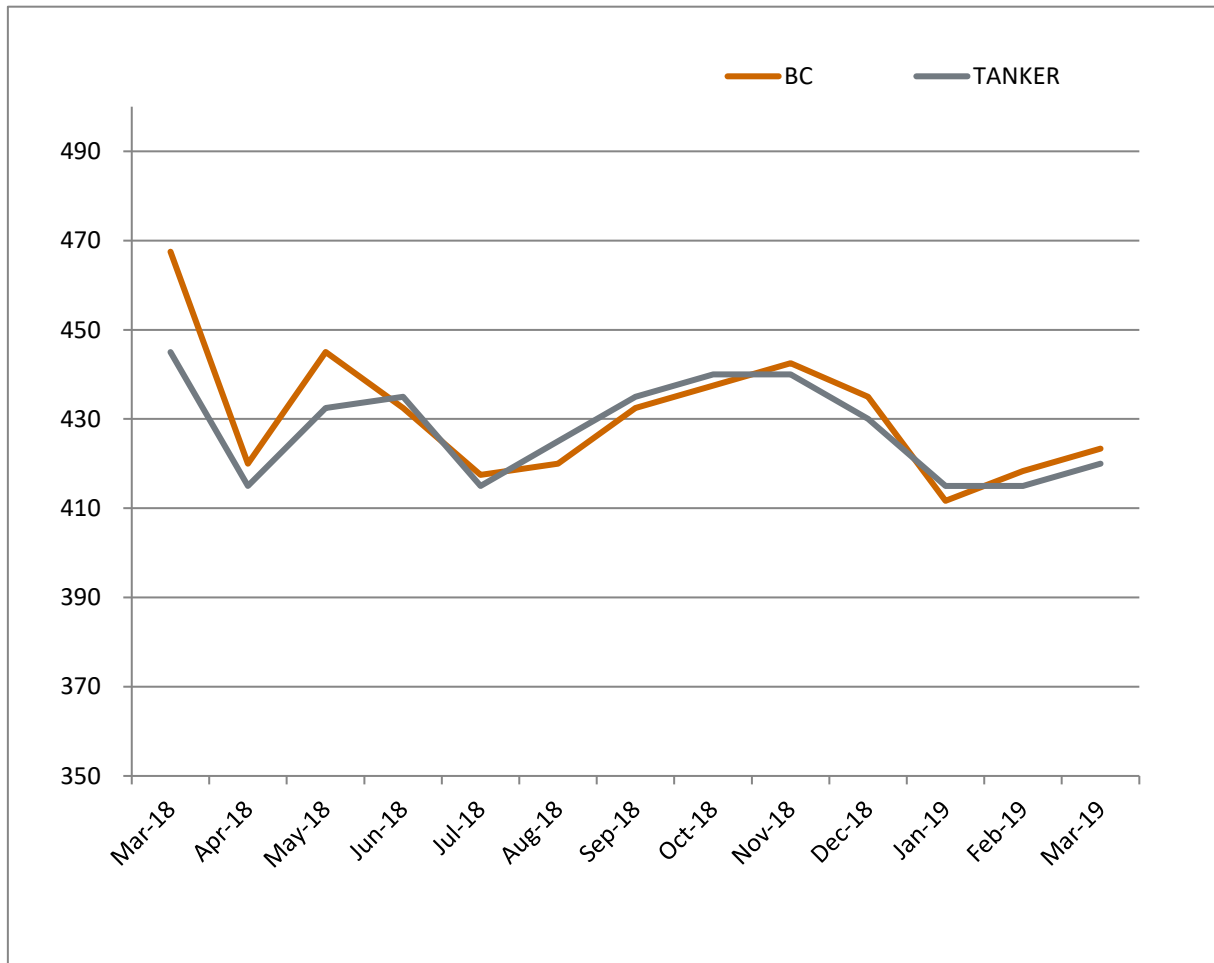


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 3 월	2019 년 3 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	416.67	-3.8%	445.00	420.00	1.2%	-5.6%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	417.78	-5.2%	467.50	423.33	1.2%	-9.4%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



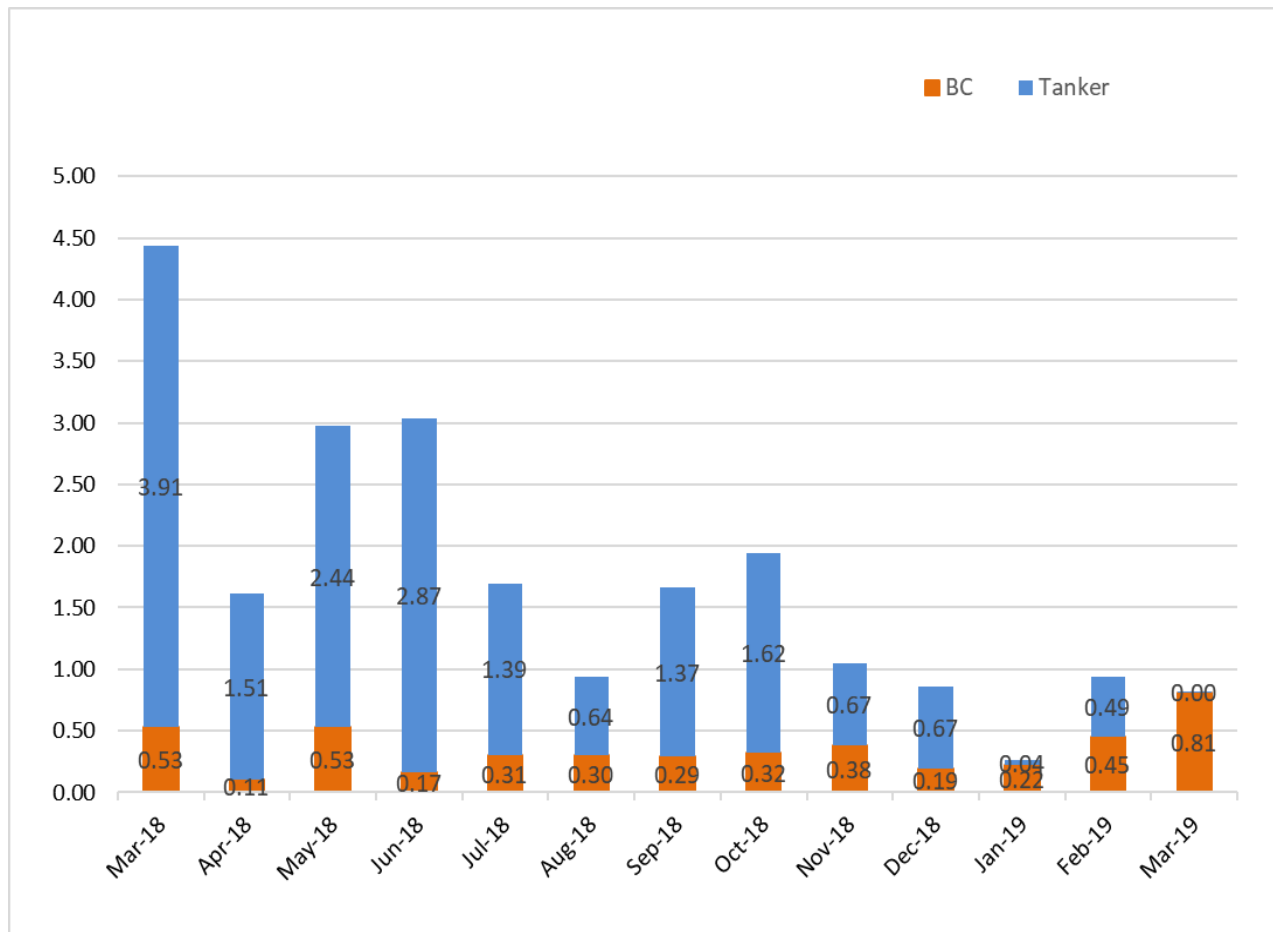


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 3 월		2019 년 3 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	0.54	2.6%	13	6.7%	3.91	22	0.00	-99.9%	1	-95.5%
BC	4.20	112	1.48	35.3%	20	17.9%	0.53	11	0.81	53.4%	10	-9.1%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

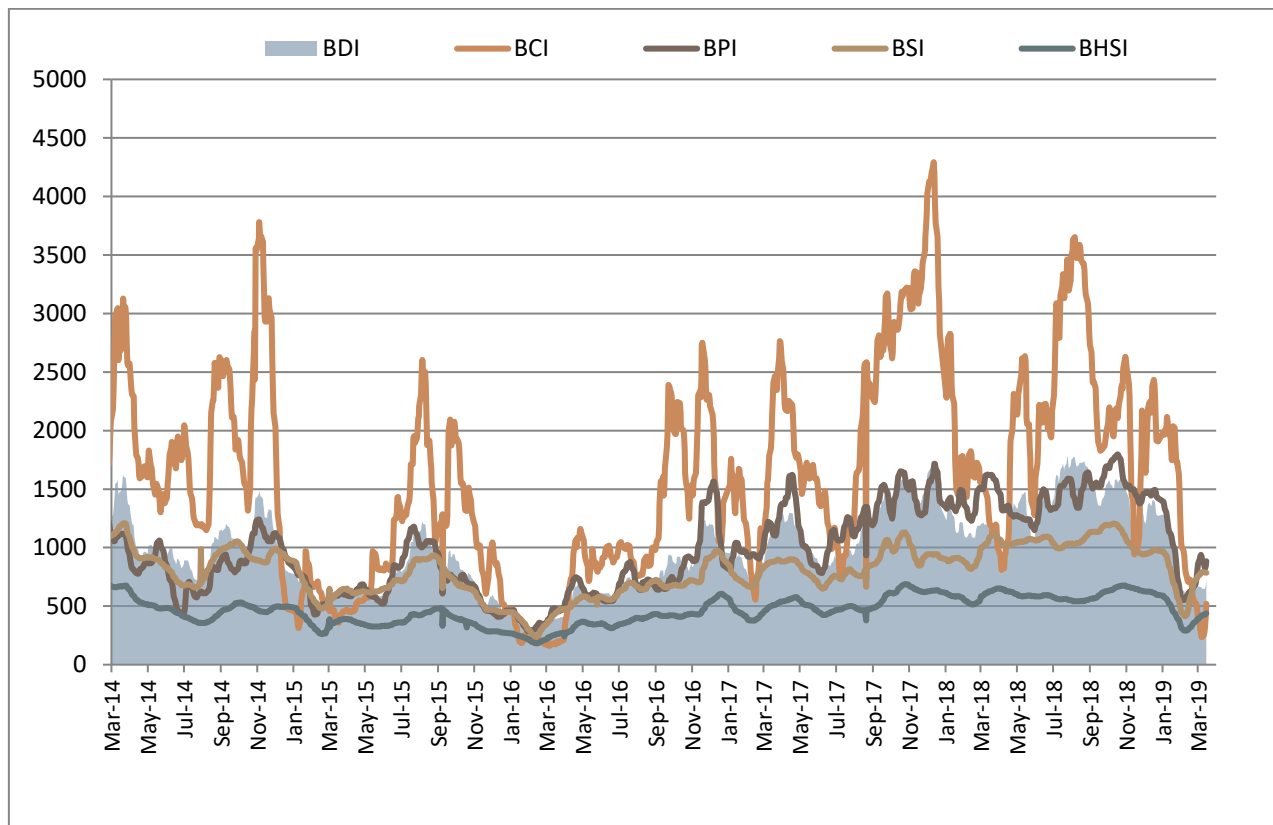
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ORISSA	65,287	18,890	1979	ITALY	ETC	415	AS IS GOA, Auction sale, incl. ROB 600t
BC	NADYA (ex-TAMIL NADU)	45,792	10,967	2000	INDIA	SULZ	433	BANGLADESH
CONT	ZIM HAIFA	66,938	20,895	2004	KOREA	SULZ	475	AS IS Singapore (Bangladesh), incl. ROB 300t
CONT	PIRAEUS	66,597	19,730	2004	KOREA	B&W	450	AS IS Singapore(India), green recycling
CONT	MSC PYLOS	29,651	11,315	1991	CROATIA	B&W	448	AS IS Singapore incl. ROB 440t
CONT	MSC RONIT	26,282	7,540	1990	GERMANY	B&W	446	AS IS Fujairah, extra payment for bunkers
CONT	IG 2	25,440	8,611	2000	CHINA	B&W	442	BANGLADESH
CONT	BANI BHUM	13,825	4,577	1996	SINGAPORE	B&W	450	BANGLADESH
MPP	ORIENTAL MUTIARA	26,336	7,354	1989	GERMANY	B&W	467	BANGLADESH
REEFER	MARINE STAR	1,958	1,138	1987	JAPAN	AKAS AKA	420	AS IS Malaysia
RO-PAX	UTOPIA IV	4,322	5,779	1992	JAPAN	PIELS	457	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-03-15	2019-03-08	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	730	649	▲81.00	1774	290
BCI	520	235	▲285.00	4293	161
BPI	883	894	▼-11.00	1796	282
BSI	786	790	▼-4.00	1209	243
BHSI	437	421	▲16.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	439.00	▲5.00	420.50	▲12.50	424.00	▼-1.00
IFO180	464.00	▼-2.50	458.00	▲15.00	485.00	▲4.50
MGO	619.00	▲2.00	585.00	▲2.50	640.00	▼-4.00
LSMGO	621.00	▲6.50	587.00	▲11.00	-	-

❖기준일 : 3 월 15 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-03-15	2019-03-08	CHANGE
미국 달러	1132.70	1128.30	▲4.40
일본 엔(100)	1013.96	1011.16	▲2.80
유로	1280.63	1263.13	▲17.50
중국 위안	168.62	167.91	▲0.71

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 어닝쇼크

기업이 시장에서 예상했던 것보다 저조한 실적을 발표하여 주가에 영향을 미치는 현상을 일컫는 경제용어.

주식시장에서 '어닝(earning)'은 기업의 실적을 뜻하며, 분기 또는 반기별로 기업들이 집중적으로 그동안의 영업 실적을 발표하는 시기를 '어닝 시즌(earning season)'이라 한다. 영업 실적은 해당 기업의 주가와 직결되기 때문에 투자자들은 이에 민감할 수밖에 없는데, '어닝 쇼크'란 이처럼 어닝 시즌에 기업이 발표한 영업 실적이 시장의 예상치보다 훨씬 저조하여 주가에 충격을 준다는 의미에서 붙여진 용어이다. 영업 실적이 시장의 예상치보다 저조한 경우에는 주가 하락으로 이어지는 경우가 일반적이며, 영업 실적이 좋더라도 예상했던 것보다 저조하면 주가가 하락하기도 한다. 이와 대조적으로 영업 실적이 예상보다 높은 경우에는 주가가 큰 폭으로 상승할 가능성이 있는데, 이를 '어닝 서프라이즈(earning surprise)'라고 한다.

[출처: 두산백과]

■ 관련기사 “어닝쇼크 낸 정유업계, 1분기 실적 반등 기대감 ‘솔솔’”

국내 정유업계의 올해 1분기 실적 전망에 청신호가 켜졌다. 이익과 직결되는 정제마진이 회복세를 보이고 있는데다 국제유가도 꾸준히 상승 중이다. 작년 4분기 '어닝쇼크'를 낸 정유업계가 올해 1분기 실적 반등에 성공할지 주목된다.

지난 18일 업계에 따르면 작년 4분기 SK 이노베이션, 에쓰오일, GS칼텍스, 현대오일뱅크 등 정유 4사의 합산 영업손실 규모는 1조 136억 원에 달했다. 국제유가가 급락한데 이어 수익성을 판가름하는 정제마진이 10년 만에 최저 수준으로 떨어지면서 직격탄을 맞은 탓이다.

이들은 올해 초까지 정제마진이 급락하면서 1분기 실적 전망도 어두웠다. 정제마진은 휘발유와 경유 등 석유제품 가격에서 원료인 원유 가격과 수송비 등 비용을 뺀 금액이다.

그러나 최근 상황이 반전됐다. 정제마진이 3주 연속 상승하며 실적에 청신호가 켜진 것이다. 이달 첫째 주 싱가포르 복합정제마진은 배럴당 4.2달러를 기록했다. 지난 12일에는 연중 최고치인 4.37달러까지 올랐다. 지난 1월 넷째 주 1.5달러까지 떨어졌다는 점을 고려하면 한 달여 만에 거의 3배 수준으로 오른 셈이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

이처럼 정제마진 개선세가 나타나고 있는 이유는 미국 정기보수 시즌에 따른 설비 가동률이 하락했기 때문으로 분석된다. 정유사들은 통상 2~3 년에 한 차례씩 2 개월간 정기보수를 진행한다. 전 세계 정제 능력의 18.9%를 차지하는 미국의 정기보수가 긍정적 영향을 미쳤다는 평가다. 또 계절적 수요가 개선되면서 휘발유 마진도 반등했다.

국제유가가 꾸준히 오름세를 보이고 있는 점 역시 실적에 긍정적 요인이다. 우리나라가 주로 수입하는 두바이유 가격은 최근 배럴당 66~67 달러 수준으로 올라왔다. 작년 말 42 달러대였던 서부 텍사스산 원유(WTI)도 지난주 배럴당 58 달러대까지 오르며 4 개월 만에 최고치를 기록했다.

작년 4 분기 대규모 적자를 기록한 정유 4 사는 일단 최악의 국면은 벗어났다는 평가다. 실제로 증권가에서는 정유사들의 1 분기 실적이 작년 4 분기 대비 크게 개선 될 것으로 내다보고 있다

손지우 SK 증권 연구원은 “올 초까지 정제마진 급락이 이어지며 정유업계의 1 분기 실적에 대한 우려가 컸는데, 어느 정도 부담은 덜어냈다”면서 “물론 유가의 추가 상승 가능성이 높지 않기 때문에 3 월 추가 회복이 쉽지 않지만, 1 분기 실적은 평균보다 높은 수준일 것으로 전망된다”고 말했다.

[출처: 매일일보, 2019.03.18]



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** (오수현 과장 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)