

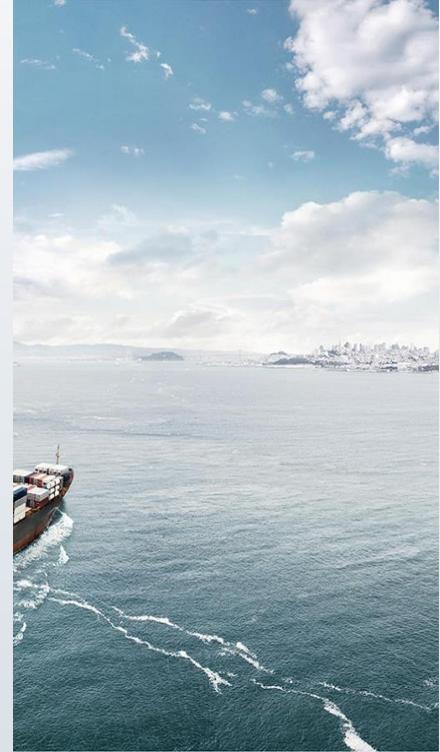


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.251

Updated June 04, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
STL News & Information	21
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. 美·中 무역분쟁, 컨선과 부정기선 모두 악영향

미·중 무역분쟁은 컨테이너선, 부정기선 등 해운업계에 모두 악영향을 미칠 것이라는 전망이다. 미국 트럼프정부가 약 2,000억 달러(약 22조원)의 중국 제품에 부과하는 제재 관세를 현재의 10%에서 25%로 올리면서 해운업계에 악영향 우려가 커지고 있다. 아시아와 미국을 연결하는 정기 컨테이너 항로에서는 중국 발 컨테이너물동량의 점유율이 60% 이상을 차지하기 때문에 미국의 관세인상으로 가장 큰 영향을 받을 것으로 전망된다.

부정기선의 경우에도 미중 무역전쟁의 심화로 세계경제의 경기둔화에 의한 시황 악화가 예상되지만 향후 전망에 불투명한 부분이 많아 관계자는 관망하고 있는 추세이다. 컨테이너선의 경우 아시아에서 미국 수출용 컨테이너 항로(북미동안)에서는 최근, 베트남 등의 존재감이 높아지고 있지만 그래도 중국 발 컨테이너 물동량이 60% 이상을 차지하고 있기 때문에 여전히 압도적인 존재감을 유지하고 있다.

미국 트럼프 대통령의 대중국 관세인상이 있었지만 그 동안 큰 영향을 받지 않았으며 오히려 미국과 중국간 무역전쟁에 대비한 경영전략으로 2018년 북미동안 컨테이너 물동량은 과거 최다를 기록했다. 올해 초까지도 컨테이너 물동량의 증가세는 바뀌지 않았고, 3월의 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 1% 늘어난 122만 TEU를 기록해 동월 실적으로는 사상 최대를 기록했다.

더구나 지금까지 관세 10%를 화주가 일부 부담하면서 그런대로 해운시황의 악화를 극복해 왔으나, 25%라고 하는 고율의 관세부과는 해운시황에 악영향을 초래할 것으로 전망되며 중국 발 물동량의 감소전망이 우세할 것으로 예상된다. 한편, 베트남 등 중국 이외의 동남아시아 국가의 물동량 증가가 기대되지만 북미무역 전체를 보완하기엔 역부족인 것으로 판단된다.

한편, 부정기선의 경우 미국의 대중국 관세 부과에 따른 직접적인 영향보다는 미중 간 무역협상이 난관에 부딪힘에 따라 경기악화의 영향이 우려되고 있는 실정이다. 무역협상이 교착상태에 빠지면서 중국의 체감경기가 악화되면 철광석과 원유 수요의 감소를 초래할 수 있으며, 그것은 드라이 벌크선이나 유조선 시황의 악화를 유발할 가능성이 있다.

이번 미국의 대중국 관세제재에 따른 추가 파장에 대해서 드라이선과 유조선 관계자 모두 직접적인 영향은 없을 것이라고 전망하지만, 단지, "협상이 꼬여 장기화되면 세계경제나 무역에 대한 악영향은 피할 수 없다"고 전문가들은 예상하고 있다.

I . ISSUE & TREND

미중 무역마찰을 둘러싸고 양국의 경기후퇴가 우려됐지만 아직은 큰 영향이 없을 것으로 예상되고 있다. 그러나 미중무역협상의 재협상이 불투명해지고 있는 상황에서 해운시황은 전반적으로 약세에서 벗어나지 못할 것으로 예상된다.

미중간의 무역마찰로 인해 북미동안 4 월의 컨테이너 물동량은 2% 증가한 126 만 TEU 를 기록하는데 그쳤다. 미국의 민간조사회사인 데카르트·데이터마인이 최근 발표한 아시아 10 개국에서 대미(북미 동안)의 2019 년 4 월 컨테이너 수송량은 전년 동월 대비 2% 증가한 126 만 TEU 를 기록했다.

미중무역마찰로 인해 최대 컨테이너 물동량 선적지인 중국 발 미국 향 물동량은 3 월에 이어 4 월 에도 마이너스를 기록한 반면에, 한국, 대만, 베트남 등의 국가들이 증가세를 나타내 전체 컨테이너 물동량은 플러스(+)를 기록했으며, 북미행의 1~4 월 누계는 전년 동기 대비 1% 증가한 506 만 4,000 TEU 를 기록하는데 그쳤다.

지난 4 월의 컨테이너 물동량을 국가·지역별로 보면, 중국은 여전히 점유율 측면에서 58%로 1 위를 차지하지만 전년 동월 대비 2% 감소하여 73 만 2,000TEU 를 기록한 반면 5 위를 기록한 홍콩도 전년 동월 대비 10% 감소한 5 만 1,000TEU 로 대미 무역마찰에 의해 중국 권 컨테이너 물동량의 침체가 이어지고 있는 실정이다.

중국~미국향로의 1~4 월 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 5% 감소한 290 만 6,000TEU 를 기록했으며, 품목별로는 가구가 전년 동월 대비 3.5% 줄어든 15 만 7,000TEU 로 1 위, 기계류가 4% 감소한 8 만 5,000TEU 를 기록하여 2 위를 차지하는 등 중국 발 컨테이너물동량의 상위 10 개 품목 중 5 개가 마이너스(-)를 기록했다.

한편, 우리나라는 3.5% 늘어난 13 만 6,000TEU, 대만이 21% 늘어난 8 만 TEU, 베트남이 33% 늘어난 7 만 2,000TEU 를 각각 기록한 반면 일본은 1% 감소한 4 만 4,000TEU 로 7 위, 점유율은 3.5%를 기록했다. 다만, 환적 물동량을 포함할 경우 일본 발 컨테이너 물동량은 전년대비 3.5% 증가한 5 만 8,000TEU 를 기록했다.

올해 3 월에는 북미서안~아시아권역으로의 물동량이 전년 동월 대비 10% 이상 감소했다. 3 월 미국발 아시아(서안) 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 10% 감소한 53 만 2,000TEU 를 기록했다. 한편, 아시아지역의 최대 시장인 중국의 컨테이너 물동량이 30% 감소한 16 만 TEU 를 기록해 대폭 감소했으나 반면에 2 위를 차지하고 있는 일본은 22% 증가한 6 만 8,000TEU, 3 위인 우리나라는 12.5% 감소한 6 만 5,000TEU 를 기록했다.

I . ISSUE & TREND

미국 발~아시아항로의 상위 10 개 품목을 보면 1 위가 폐지, 2 위가 목초·콩 등의 화물이지만 모두 감소세를 보였고, 4 위인 목재와 7 위인 섬유, 무명 베 등 6 개 품목이 모두 마이너스로 전환됐다. 중국에 한정해 보면, 상위 10 개 품목 중 9 개 품목이 2 자릿수 감소 추세를 보이고 있다.

화물 움직임이 호조였던 아시아~북미항로에 있어서 미·중 무역전쟁의 심화가 향후 해운업계에 큰 위협요인이 되고 있다. 주요 컨테이너 선사의 아시아 발 미국 향(북미동안) 컨테이너 화물에서 중국 물동량이 차지하는 비율에 격차가 있어 가장 높은 비중을 차지하는 COSCO와 CMA-CGM(APL 포함)의 73%. 오션네트워크익스프레스(ONE)와 현대상선은 모두 50%대에 머물렀다. 미·중 마찰이 예상됨에 따라 북미항로에 배선하는 컨테이너선사의 영향도 달라질 것으로 보인다.

주요 컨테이너 선사의 북미동안 컨테이너 물동량 중 중국에서의 적재비율은 알파라이너가 2018 년 5 월~2019 년 4 월까지 1 년간의 실적을 바탕으로 그 결과를 정리했다. 북미동안의 상위 10 개 선사의 중국 발 물동량의 적재 비율을 보면, 1) COSCO+OOCL 이 73%, 2) CMA-CGM 이 APL 물동량을 포함해 73%, 3) ONE 이 55%, 4) 에버그린이 69% 5) 머스크 68%, 6) MSC 가 70%, 7) 현대상선이 52%, 8)양밍 68%, 9) 하파그로이드 67%, 10) 짐라인이 69%를 점유하는 것으로 조사됐다.

북미동안의 컨테이너 화물량은 작년 하반기, 미국이 대중 관세 인상을 경고하면서부터 수요가 대폭 증가했다. JOC-PIERS 의 조사에 의하면 2018 년 10~12 월의 물동량은 전년동기 대비 16% 증가해 분기기준으로 2010 년 7~9 월기 이후 최고의 2 자릿수 증가를 기록했다.

갑작스러운 수요는 올해 들어 일단락되고 2019 년 1~3 월기의 물동량은 거의 전년 동기 수준으로 감소했다. 다만, 중국 발 물동량에 한정하면 8% 감소하는 등 미·중 무역전쟁의 영향이 큰 요인으로 작용하고 있다. 알파라이너는 미국이 추가로 중국에 대한 관세대상 품목을 확대할 경우 북미 동안의 컨테이너 화물 량은 8% 이상 감소할 것으로 전망하고 있다.

2. 유럽-아시아선사, 해운 블록체인플랫폼 선점 '한판승부'

유럽선사들이 블록체인 기반의 해운물류플랫폼 개발을 주도하면서 아시아선사들도 이에 대응하는 움직임을 보이고 있다. 덴마크 머스크라인은 블록체인 기반의 디지털플랫폼 트레이드렌즈에 스위스 메디터레이니언쉬핑(MSC)과 프랑스 CMA CGM 이 참여한다고 지난 30 일 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

이로써 선복량 기준으로 세계 1 위와 2 위 4 위 선사가 트레이드렌즈 회원 명단에 이름을 올리게 됐다. 머스크 측은 두 선사의 참여로 전 세계 해상 컨테이너 화물의 절반에 해당하는 데이터가 트레이드렌즈에 제공된다고 설명했다.

머스크와 IBM 이 합작 개발한 트레이드렌즈는 4 차산업혁명의 핵심 기술인 블록체인을 적용해 모든 참여자들이 물류정보와 무역 관련 서류를 실시간으로 공유하고 확인할 수 있도록 지원한다. 컨테이너 온도와 무게는 물론 선박 도착시간, 선하증권(BL) 등의 모든 해운물류 정보가 실시간으로 제공된다.

현재 싱가포르항, 홍콩항, 네덜란드 로테르담항, 호주 관세청 등 전 세계 100 여곳의 해운항만 업·단체가 참여하고 있다. 선사에선 이번에 가입한 2 곳을 포함해 머스크 계열사인 함부르크수드와 싱가포르 PIL, 이스라엘 짐라인 등이 회원사로 등록돼 있다.

우리나라에선 고려해운과 남성해운이 합류했다. 국내 해운물류정보망사업자인 케이엘넷도 아시아태평양 지역 최초로 네트워크 사업자로 참여해 지난달 국내 기업이 연동할 수 있는 게이트웨이 개발을 마쳤다.

CMA CGM 과 MSC 측은 “디지털 협업은 컨테이너선산업의 진화를 위한 열쇠”라며 “트레이드렌즈는 공급망을 디지털화하고 공통적인 표준을 중심으로 협력할 수 있는 큰 잠재력을 갖고 있다”고 합류 배경을 말했다. 두 회사는 트레이드렌즈 자문위원으로도 활동하면서 플랫폼의 중립성과 개방성에 대한 조언을 할 예정이다.

이를 계기로 향후 3 대 유럽선사의 디지털물류 부문 협력이 더욱 강화될 것으로 보인다. 이날 머스크라인이 프랑스 벤처기업 트랙센스(TRAXENS)에 투자한다는 소식도 함께 타전됐다. 트랙센스는 CMA CGM 과 MSC 가 출자한 회사다. 머스크라인은 프랑스 IT 기업이 생산하는 사물인터넷(IOT) 기반의 컨테이너 위치정보 추적 모듈 5 만개를 자사 장비에 부착할 예정이다. MSC 가 운영하는 물량과 같은 규모다.

이처럼 현재 해운업계에 불고 있는 4 차산업혁명 열풍은 머스크라인이 주도하는 모양새다. 덴마크 선사는 트레이드렌즈 개발뿐 아니라 지난달 MSC 와 독일 하파크로이트, 일본 오션네트워크익스프레스(ONE) 등 3 곳과 중립 비영리 단체인 디지털컨테이너해운협회(DCSA)를 설립했고 이달 들어선 트랙센스 출자 계획을 전했다.

I . ISSUE & TREND

구미선사 주도로 플랫폼이 개발되면서 아시아권 선사 사이에선 경계의 눈초리도 포착된다. 플랫폼이 특정기업에 치우치지 않고 정보의 중립성을 확보할 수 있는냐는 우려가 나온다. 상황이 이렇다보니 아시아선사들은 유럽계 선사에 대항하기 위해 직접 플랫폼 개발에 나서고 있다.

세계 3위 선사인 중국 코스코는 4개 선사와 손잡고 글로벌슈핑비즈니스네트워크(GSBN)를 결성한 뒤 트레이드렌즈와 유사한 플랫폼 개발을 진행 중이다. 참여 선사는 CMA CGM, 코스코 자회사인 OOCL, 대만 에버그린 양밍 들이다. 홍콩계 해운물류 IT 회사인 카고스마트가 개발을 담당할 예정이다.

하지만 오션얼라이언스 회원사란 이유로 GSBN 컨소시엄에 합류했던 CMA CGM 이 유럽선사 중심의 트레이드렌즈에도 중복 가입하면서 해운플랫폼 경쟁은 유럽과 아시아의 구도로 뚜렷이 나뉘게 됐다.

3. '부동의 1 위' 대우조선해양..."인수완료까지 고난의 행군"

대우조선해양이 글로벌 수주잔량 1위 경쟁력을 바탕으로 경영정상화 추진에 고삐를 죄는 과정에서 '고난의 행군'을 이어가고 있다. 조선업 특성상 남은 일감은 추가 일감 확보를 위한 성장동력이 되지만 인수합병(M&A)이 추진 중인 대우조선 앞에 쉽게 풀기 힘든 과제가 산적해 있기 때문이다.

4일 조선업계에 따르면 이성근 대우조선 사장은 4~6일까지 노르웨이 오슬로에서 열리는 노르쉬핑 조선박람회에 참석한다. 2년마다 한 번씩 열리는 노르쉬핑은 그리스 포시도니아, 독일 국제조선기자재박람회와 함께 세계 3대 조선박람회로 꼽힌다. 조선사 대표들은 유럽 해운선사를 비롯해 전 세계 해운업계 큰손들이 참가하는 이번 박람회 참석으로 선사들에 눈도장을 찍는다. 이 사장으로서 대표 취임 이후 첫 3대 조선박람회 참여인데다 정상화 길목에 들어선 회사 역시 올해 박람회가 어느 때보다 중요하다.

대우조선은 전 세계 조선사를 통틀어 500만 CGT 이상의 가장 안정적인 수주잔량을 바탕으로 수주가격 경쟁력을 확보해 5분기 연속 흑자 기조를 이어가야 한다. 클락슨에 따르면 올 4월 말 대우조선은 540만 4,000CGT의 일감을 보유해 2014년 11월 말 이후 2년여간 단일조선소 기준으로 전 세계 수주잔량 1위 자리를 지키고 있다.

아울러 대우조선은 대주주인 KDB 산업은행과 인수자인 현대중공업간 회사 매각작업이 시작된 지난 2월 말(584만 6,000CGT) 대비 수주잔량이 44만 CGT 이상 줄어든 상황인 만큼 앞으로 3년치 이상의 수주를 확보해야 한다.

I . ISSUE & TREND

이 사장이 해외출장으로 자리를 비운 옥포조선소에는 회사 매각에 따른 현대중공업의 현장실사가 시작됐지만 첫날인 3일부터 난항을 겪었다.

대우조선 입장에서는 해외 주요 경쟁당국의 기업결합 승인 여부를 예단하기 힘든 만큼 최대한 회사 주요사업 부문에 대한 고유 유형자산의 유출을 막아야 한다는 고민이 크다. 대우조선은 이를 위해 일찌감치 매각 대응 전담 TF 를 구성했다. TF 를 통해 현장실사 이전 서면실사에 대응해왔으며, 앞으로도 실사단을 상대로 요구 자료에 대한 공개 수위를 조절해 나갈 것으로 전망된다.

업계 관계자는 "대주주인 산업은행이 본계약부터 현장실사 등 회사 매각을 주도적으로 추진하고 있다"며 "대우조선으로서는 회사 매각 이슈 등을 안은 채 수주 일감도 확보해야 하는 등 경영정상화에 접어드는 길목에서 고심을 거듭할 수밖에 없을 것"이라고 말했다.



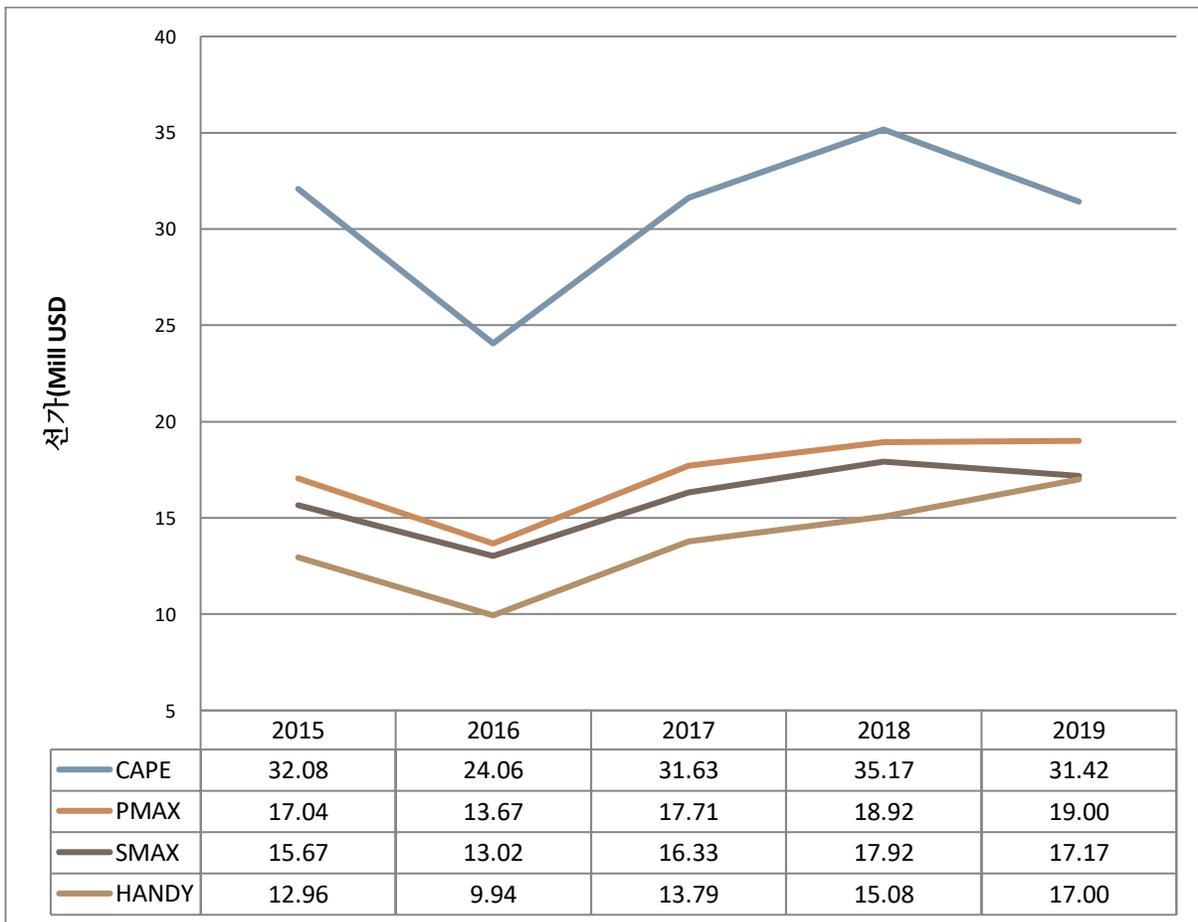
II . BULK CARRIER

(◆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	31.42
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.67%
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	17.17
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%
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)

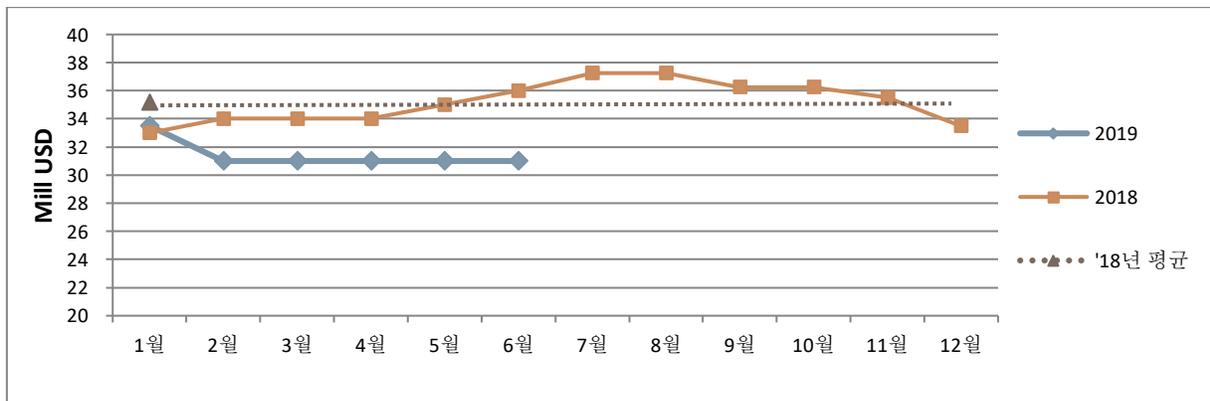




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	31.42
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-13.9%	-10.7%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.17
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-4.2%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	6.3%	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	

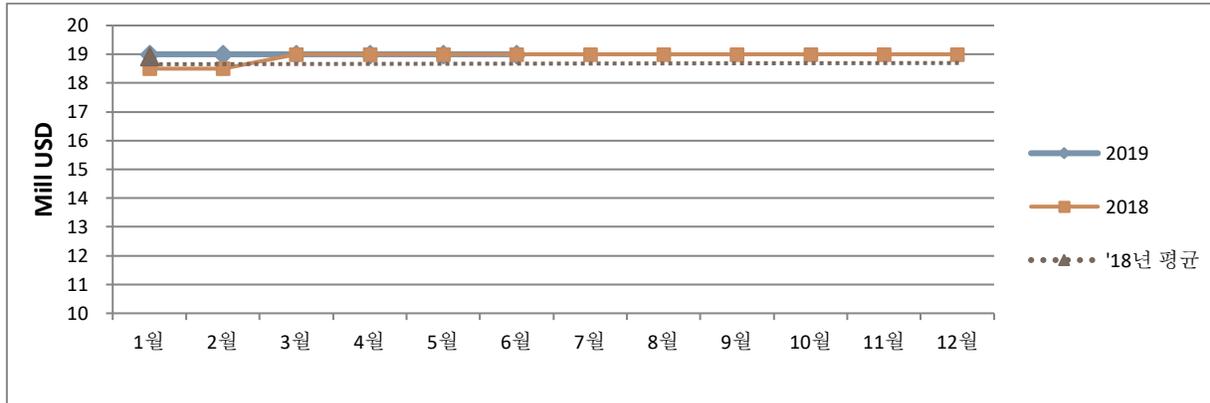
□ Cape



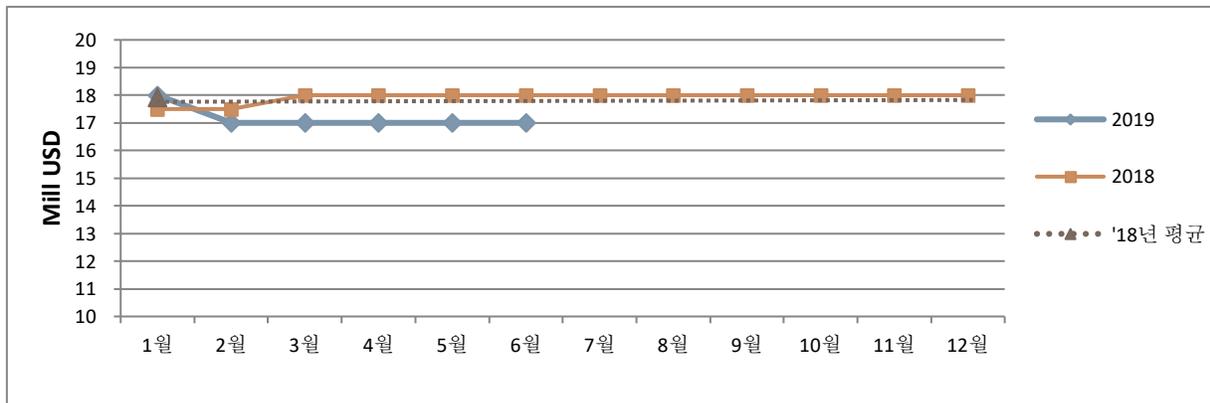


II . BULK CARRIER

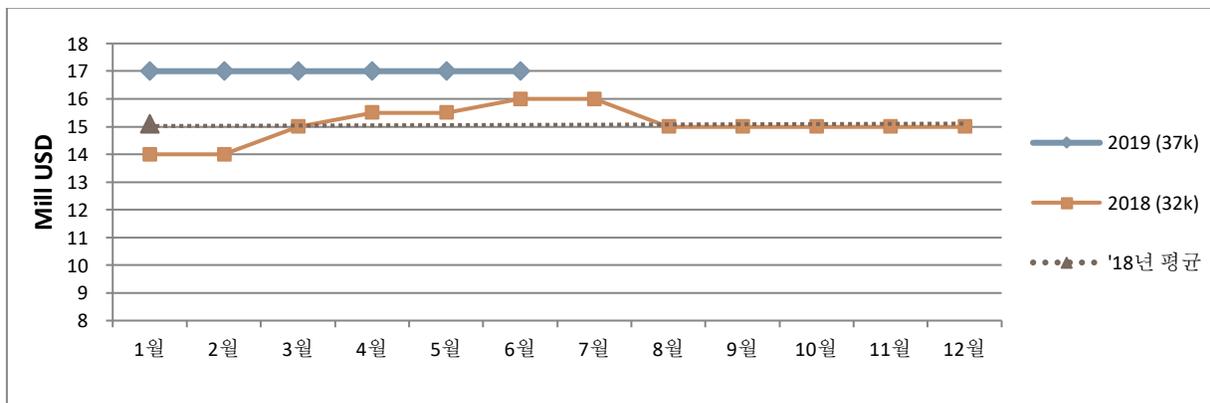
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	OCEAN FAVOUR	72,400	1998	JAPAN	B&W		6.2	Middle Eastern buyer, BWTS fitted
BC	DARYA BRAHMA	56,056	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10.8	Indonesian buyer, DD due Jul '19
BC	TRITON VALK	55,651	2009	JAPAN	B&W		13.1	Greek buyer
BC	BLUE BALANCE	45,713	1998	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.8	Chinese buyer



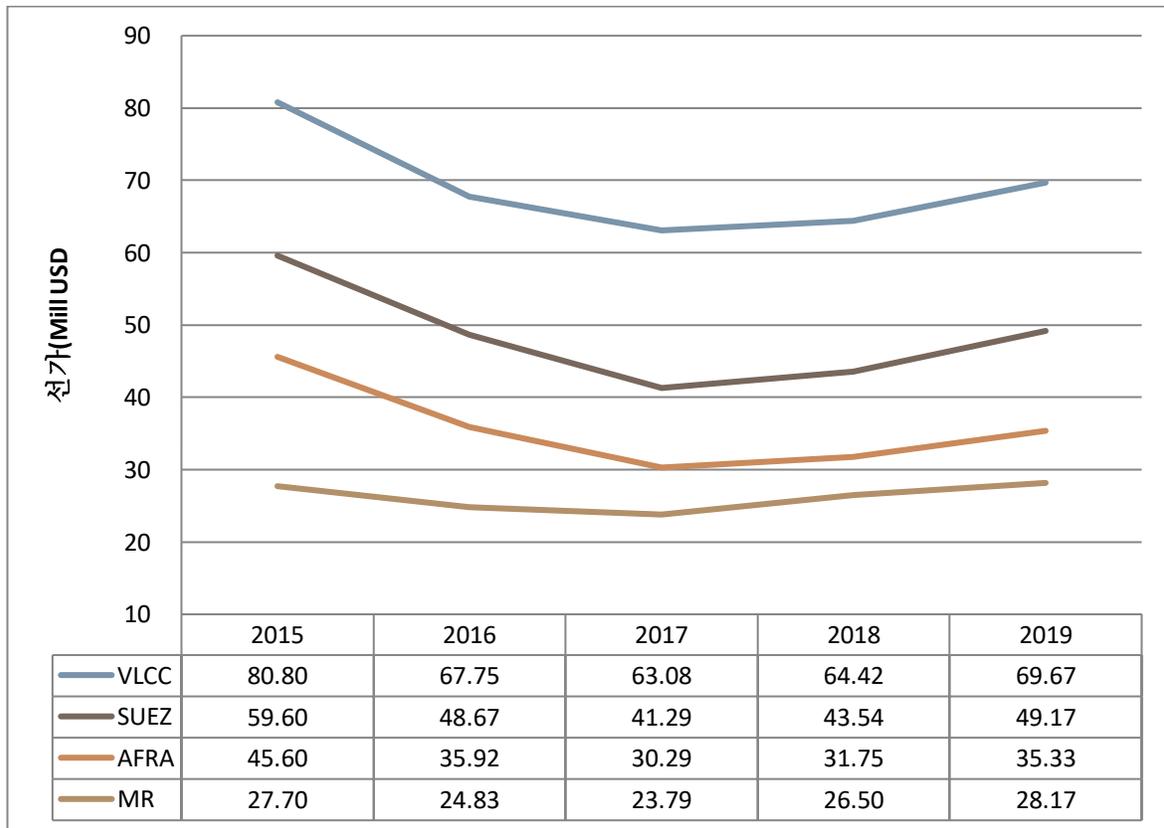
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.67
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.14%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.17
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	12.92%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.33
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	11.29%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.17
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	6.29%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.04
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.19%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

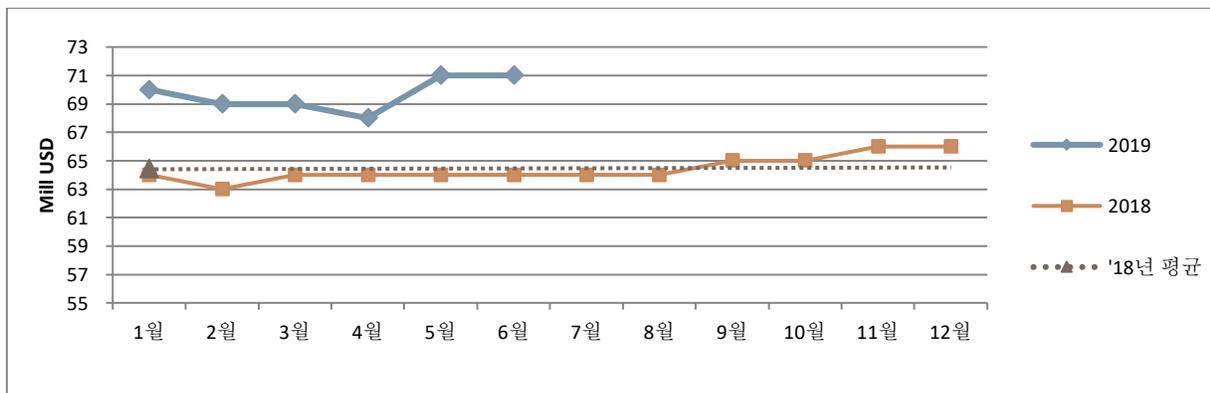




III. TANKER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	69.67
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	8.2%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	49.17
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	12.9%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	35.33
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	11.3%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	28.17
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	6.3%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.04	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-6.2%	
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	

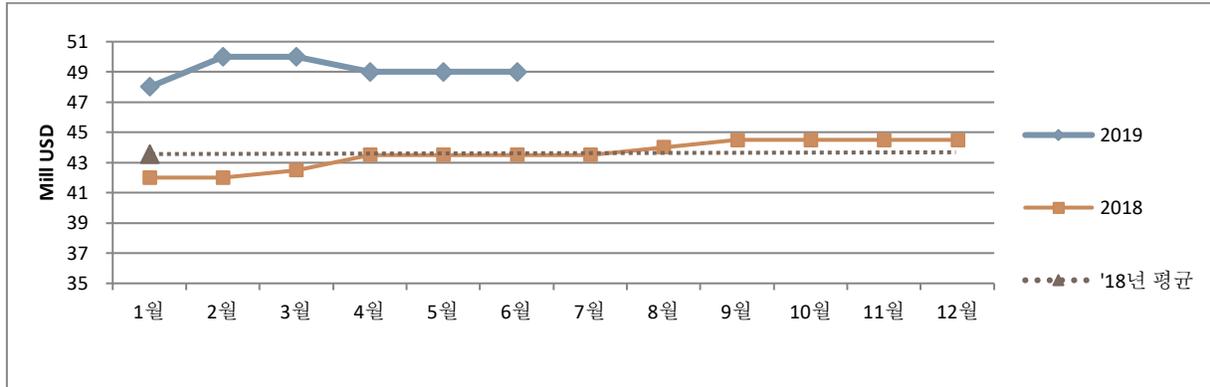
VLCC-310K



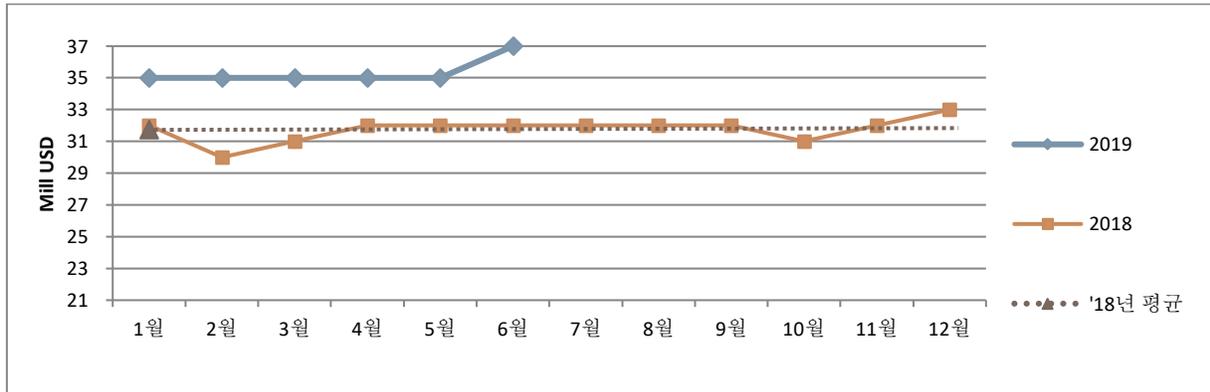


III. TANKER

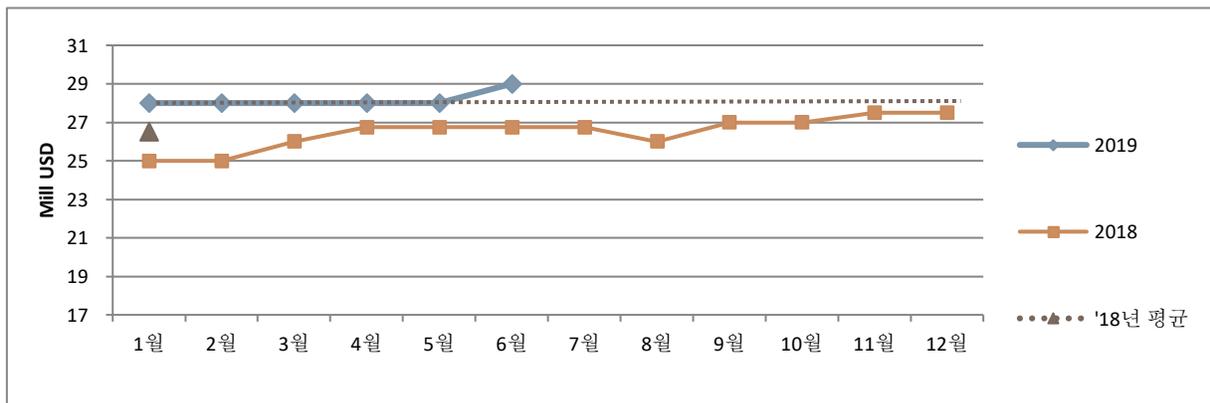
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OKLAHOMA	105,465	2006	JAPAN	SULZ		18.5	Vietnamese buyer (PV Trans), DD due Nov '19
TANKER	SAKURA PRINCESS	105,400	2007	JAPAN	MITSU		23	Vietnamese buyer (PV Trans)
TANKER	MAERSK JEDDAH	104,623	2011	KOREA	B&W		30	Greek buyers (Diana Shipping)
TANKER	MAERSK JAMNAGAR	104,588	2011	KOREA	B&W		30	
TANKER	SECURITY	46,803	2004	KOREA	B&W		9.75	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	KASTAV	52,610	2009	CROATIA	WART	2	15.1	Turkish buyer, basis SS/DD due
OIL /CHEM	MARIPOSA	49,999	2010	JAPAN	B&W	3	17.75	Greek buyer (Kassian)
OIL /CHEM	HIGH SUN	49,990	2014	VIETNAM (KOR)	B&W	3	28.5	Turkish buyers (Ditas Shipping)
OIL /CHEM	STRYMON	47,119	2005	KOREA	B&W	3	11	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	TENACITY	46,803	2004	KOREA	B&W		9.5-9.7	Far Eastern buyer
OIL /CHEM	CHEMICAL DISTRIBUTOR (stst)	12,288	1999	JAPAN	B&W	2&3	4.55	Indian buyer, SS/DD due Jun'19
LPG	VIKING RIVER	29,536	2007	KOREA	B&W		20.5	Greek buyer (Stealth Gas)
LPG	NORDIC RIVER	29,000	2007	KOREA	B&W		20.5	Danish buyer (Ultragas)
LPG	ALMAJEDAH	17,298	2004	KOREA	B&W		11.5	Greek buyer



III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANSA MARBURG	23,419	2007	CHINA	B&W	1740	TEU	6.4	Chinese buyer (Bohai Shipping), basis DD due
MPP	DONGTAI BAOHONG (TD)	12,500	2011	CHINA	WART	730	TEU	4	Auction sale, Chinese buyer, laid up for years

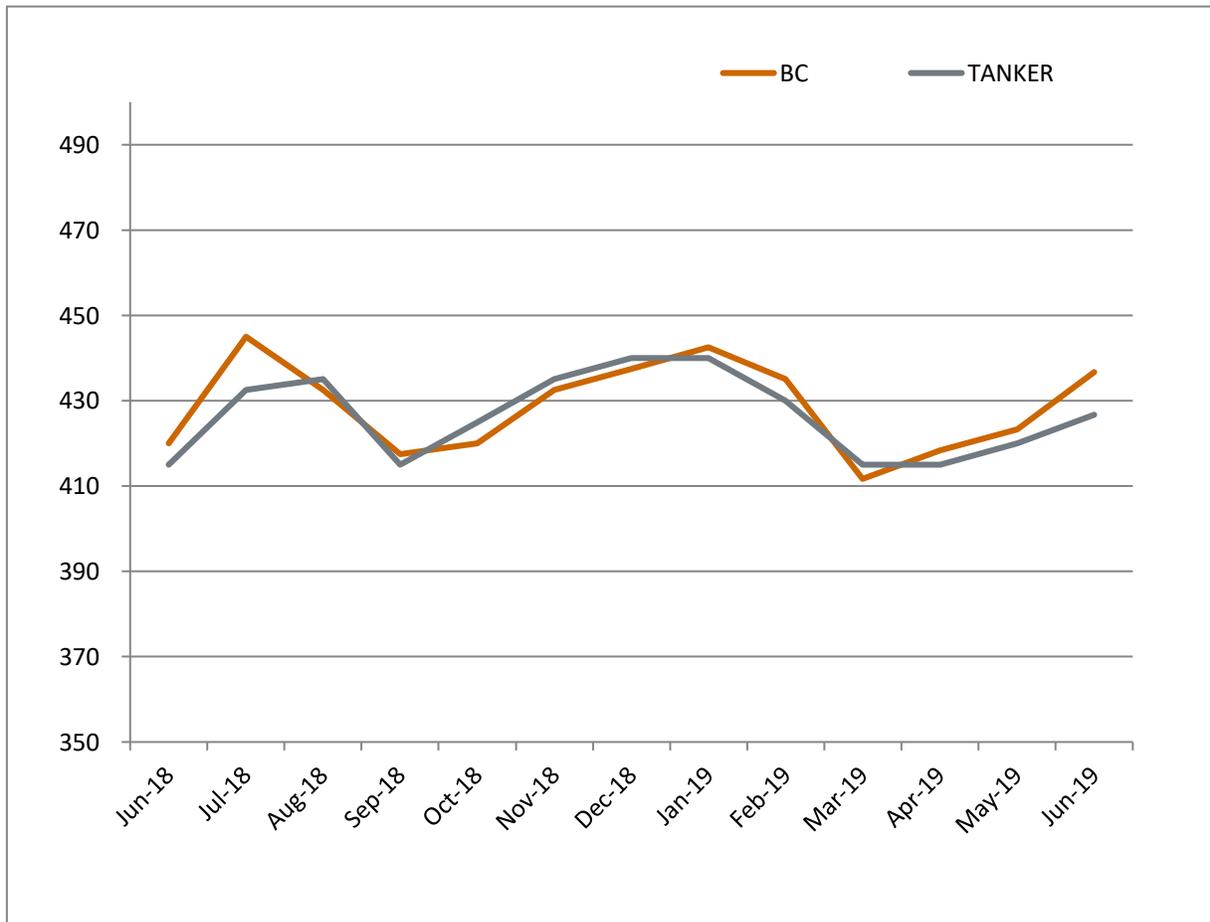


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 6 월	2019 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	421.67	-2.6%	435.00	426.67	0.0%	-1.9%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	425.00	-3.5%	432.50	430.00	0.0%	-0.6%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



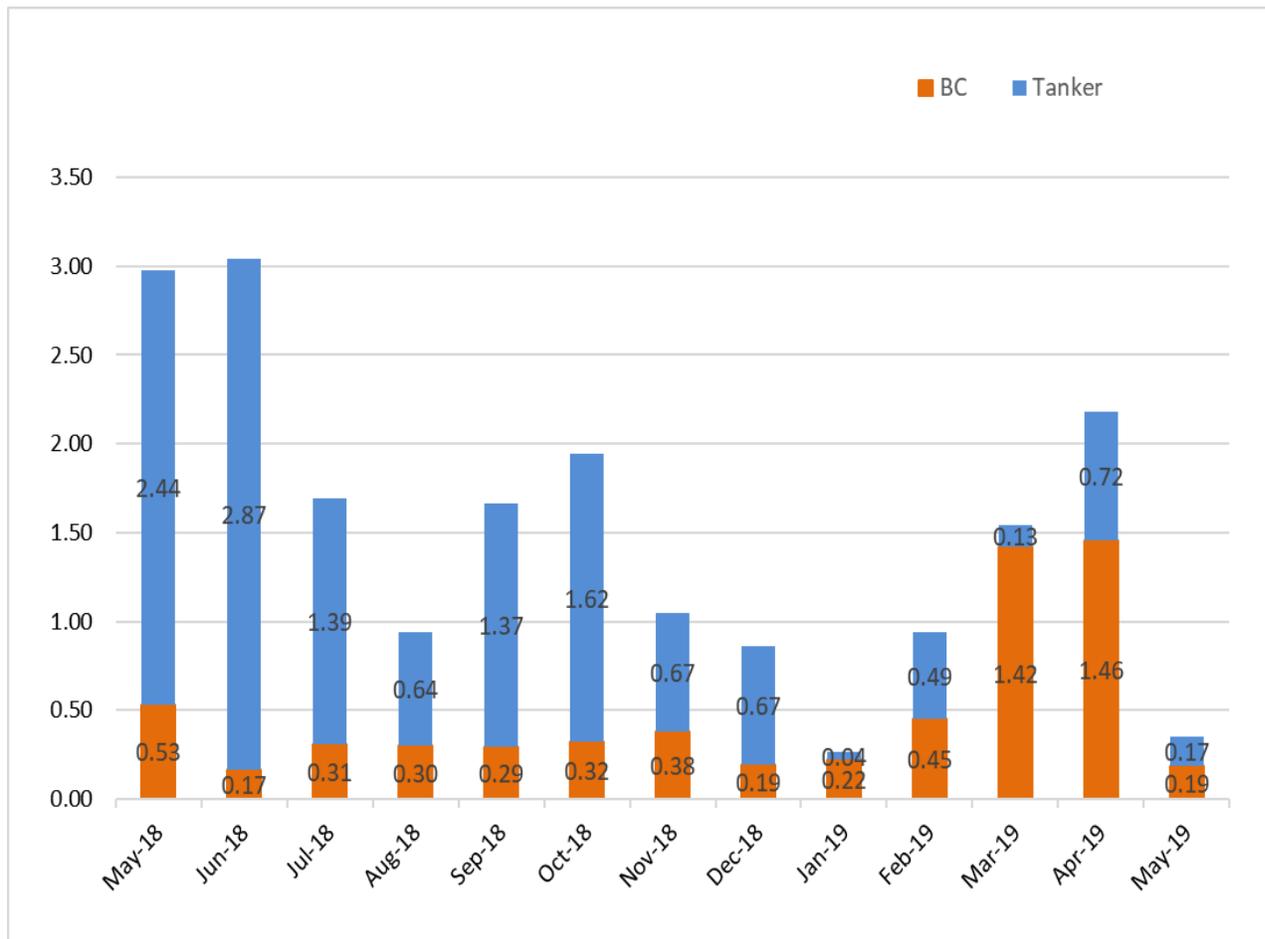


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 5 월		2019 년 5 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	1.55	7.4%	35	17.9%	2.44	22	0.17	-93.2%	6	-72.7%
BC	4.20	112	3.73	88.8%	51	45.5%	0.53	14	0.19	-65.3%	13	-7.1%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

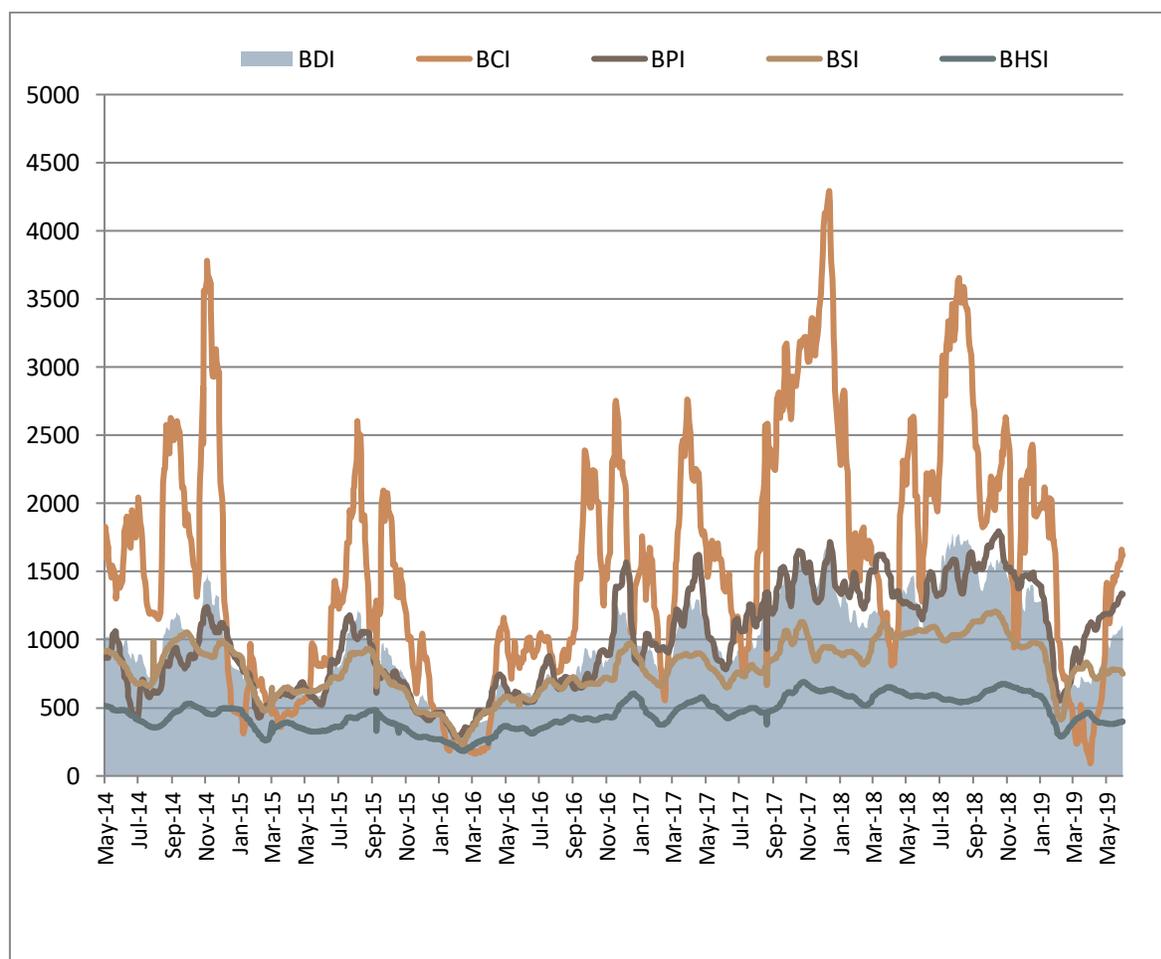
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	PREMA ONE	71,741	9,985	1995	JAPAN	B&W	436	BANGLADESH
CONT	EASLINE BUSAN	12,708	-	1994	POLAND	B&W	430	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-05-31	2019-05-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1096	1066	▲ 30.00	1774	290
BCI	1620	1545	▲ 75.00	4293	92
BPI	1335	1304	▲ 31.00	1796	282
BSI	752	778	▼ -26.00	1207	243
BHSI	398	393	▲ 5.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	396.00	▼-11.50	382.00	▼-10.50	384.50	▼-16.50
IFO180	439.00	▼-9.00	420.00	▼-15.00	432.00	▼-13.00
MGO	594.50	▼-19.00	585.00	▼-14.00	628.00	▼-16.00
LSMGO	592.00	▼-13.50	561.00	▼-26.00	-	-

❖기준일 : 5 월 31 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-05-31	2019-05-24	CHANGE
미국 달러	1190.00	1191.20	▼-1.20
일본 엔(100)	1085.82	1087.41	▼-1.59
유로	1324.83	1332.12	▼-7.29
중국 위안	171.77	171.70	▲0.07

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 기저효과

■ 특정 시점의 경제상황을 평가할 때 비교의 기준으로 삼는 시점에 따라 주어진 경제상황을 달리 해석하게 되는 현상이다.

■ 본래는 당해 연도 인플레이션을 평가를 위한 것.

당해 연도의 인플레이션율에 대한 평가는 직전(기준) 연도의 인플레이션율에 의존한다. 전년도 인플레이션율이 낮았다면, 물가가 조금만 올라도 당해 연도 인플레이션율이 높다고 평가하게 된다. 전년도 인플레이션이 높았다면, 반대로 낮다고 평가하게 된다. 가령, 초콜릿 가격이 시간 순서대로 시점 1에서 1,000 원, 시점 2에서 3,000 원, 시점 3에서 1,800 원이며, 현재는 2,000 원이라고 설정해 보자. 기준 시점을 1로 잡으면 현재 물가가 크게 올랐다고, 2로 잡으면 현재 물가가 크게 떨어졌다고 판단할 것이다. 직전인 시점 3을 기준으로 하면, 물가상승률이 미미하다고 평가할 것이다.

기저 효과는 근본적으로 기준 연도도 선택에 따른 착시이니만큼, 인플레이션율 이외에도 경제 성장률, 기업 수익률 등 다양한 경제·경영 지표와 관련될 수 있다. 그런데 그러한 착시는 내가 아닌 통계분석 주체에 의해 인위적으로 의도된 착시라는 점에 그 특징이 있다.

이러한 관점에서 심리학의 유사 개념인 '반사 효과(basking in reflected glory) - 차단 효과(cutting off reflected failure)'와는 대비된다. 사람들이 유·불리에 따라 특정 대상을 자기와 동일시하거나, 또는 자기로부터 분리하려는 습성을 갖는다는 것이다. 예컨대, 한국 축구팀이 승리하면 "우리가 이겼다."고 말하지만, 패배하면 "그들이 졌다."고 하듯이.

■ 그럼, 기저 효과는 무엇을 의도한다는 것인가?

시중에 발표되는 다양한 경제·경영 지표가 기저효과를 내재할 수 있다는 사실은 이를 받아들이는 개별 경제주체에게는 걱정거리가 아닐 수 없다. 지표를 읽을 때에 수치 뒤에 가려진 진실을 함께 살피는 지혜가 필요하다는 것이다. 발표된 지표를 글자 그대로 믿었다가는 크게 손해를 볼 수도 있음이다. 그렇다면 기저 효과를 방치하는 누군가는 정말 나쁜가? 반드시 그렇지 않다. 예를 들어 보자. 경제침체 시 가뜩이나 경제활동이 위축되어 있는데, 속속 암울한 경제지표만 계속 발표되면 어떻게 되겠는가? 경제주체는 필요 이상으로 더 허리띠를 졸라 매어 자칫 경제를 질곡으로 몰아갈 수 있다. 경기회복을 조금이라도 앞당기기 위해서는 소비와 투자가 미덕이기 때문이다. 결국 의도된 착시인 기저 효과는 경제정책 당국이 국가경제의 안정 및 선순환을 위해 시장과 별이는 고도의 심리전술과도 같은 것이다.

[출처: 상식으로 보는 세상의 법칙: 경제편]



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)