

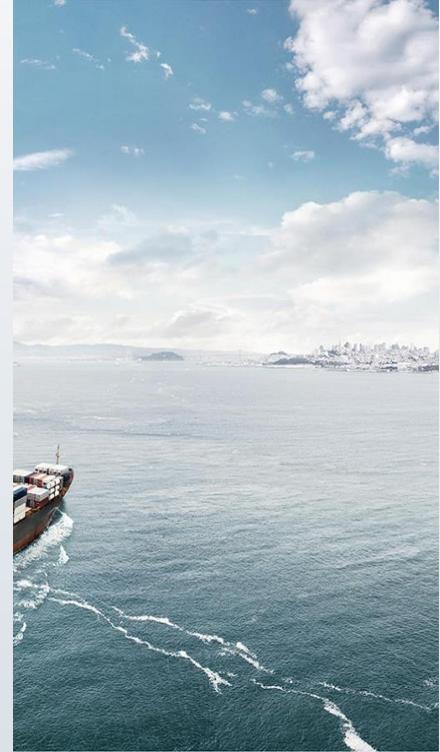


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.254

Updated June 25, 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	23

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

I . ISSUE & TREND

1. 정기선 현대중 부사장, 사우디 왕세자 빈 살만 만난다 중동발 수주 기대감

이달 26일 방한하는 무함마드 빈 살만 사우디아라비아 왕세자가 정기선 현대중공업 부사와 만날 것으로 알려졌다. 두 사람이 만나는 것은 이번이 처음이다. 조선업계에서는 빈 살만 왕세자가 방문하는 국가에서 대규모 경제협력을 발표한 만큼 이번 방한에서 현대중공업에 선물보따리를 안겨줄지 기대하고 있다.

지난 24일 업계에 따르면 빈 살만 왕세자는 오는 26일 방한해 정기선 부사와 만난다. 이번 만남은 빈 살만 왕세자측의 제안으로 성사된 것으로 알려졌다. 빈 살만 왕세자는 사실상 사우디의 정상 역할을 하고 있는 '실세'다. 그는 지난해 2,240억달러(약 254조원)의 영업이익을 낸 아람코를 움직이는 인물이다.

정 부사장은 이번 만남에서 사우디아라비아와 함께 추진 중인 프로젝트들을 중점 논의할 것으로 알려졌다. 현대중공업과 사우디아라비아는 합작조선소 건립을 비롯해 선박·육상용 엔진 사업을 진행하고 있다. 총 5조원이 투자되는 조선소는 오는 2021년 완공을 목표로 킹살만 조선산업단지에 건설될 예정이다. 현대중공업의 조선소 지분은 약 10%다. 엔진 사업은 올해까지 총 4억달러(약 4,600억원)를 투자해 연산 200여대 규모의 엔진공장을 사우디에 세울 계획이다.

조선업계에서는 현대중공업이 사우디아라비아의 조선업 발전에 기여한 대가로 일감을 수주할 것으로 내다보고 있다. 빈 살만 왕세자는 과거 순방 국가에서 대규모 투자를 발표해 주목받았다. 올 2월 중국을 방문했을 때는 280억달러 규모로 경제협력 협약을 체결했고, 파키스탄에서는 200억달러의 투자를 약속했다.

조선업계 고위 관계자는 "현대중공업의 지분 투자와 기술 협력이 사우디에서 발주할 선박 수주에 긍정적인 영향을 줄 것"이라며 "이번 회동에서 빈 살만 왕세자가 '선물보따리'를 풀 가능성을 배제할 수 없다"고 말했다.

현대중공업이 눈여겨 보는 일감으로는 아람코의 마르잔 유전개발 프로젝트가 꼽힌다. 설계부터 생산으로 이어지는 2개 해양설비 패키지 사업으로 공사비가 60억~70억달러(약 8조원)에 달한다.

I . ISSUE & TREND

사우디아라비아 국영 해운사인 바흐리(BAHRI)발 선박 수주도 기대감을 더하고 있다. 바흐리는 아람코와 20 척에 달하는 용선계약을 바탕으로 초대형 유조선 및 중형 탱커 발주를 계획 중이다. 현대중공업그룹의 중형조선소 자회사인 현대삼호중공업과 현대미포조선은 바흐리가 발주한 초대형 유조선 및 중형 탱커 최대 건조 실적을 보유하고 있어 수주가 유력한 것으로 전해졌다.

2. 해운정책, 내실성장 중시·선형별 세분화된 대책 필요

3 년만에 열린 한국선주협회 사장단 연찬회에서 정부가 추진하는 해운재건 정책이 외형보다는 내실성장에 더 주안점을 두고 분야별·선형별로 세분화된 대책이 필요하다는 것에 대해 성토했다. 지난 21 일 경기도 현대블룸비스타에서 열린 '올해 한국선주협회 사장단 연찬회'에서 진행된 정책파트 분임토의에서는 정책금융기관의 역할 및 해운재건 정책의 내실성장 강화, 선화주 협력에 대한 성토가 이어졌다.

분임토의 결과발표를 맡은 황진희 한국해양수산개발원(KMI) 본부장은 "해운재건 정책이 외형성장보다 내실성장이 중시되고, 분야별·선형별로 세분화된 대책이 필요하다는데 의견이 모였다"며, "현대상선(HMM)과 정기선들간 협력이 필요하다는데도 공감했다"고 말했다.

이어 "신용등급 위주의 선박금융 정책에 대한 문제점과 해양진흥공사 출범 이후 기대가 높아지면서 다른 정책금융기관들의 지원이 줄어드는 문제에 대해서도 역할강화가 필요하다"며, "해양진흥공사에선 조선소와 화주 등의 투자를 이끌어낼 수 있는 플랫폼이 있어야 한다는 의견도 나왔다"고 덧붙였다. 또 정책분임토의에는 선화주 협력과 2자 물류 업체들의 문제에 대한 의견에도 선사들의 공감대가 형성됐다.

황 본부장은 "선화주 협력에 있어 산사도 서비스 능력과 비용 경쟁력을 제고해야 하며 현 2 자물류업체들이 직접 수송보다 중개를 해서 더 큰 문제가 발생하고 있는 부분을 더 중점적으로 해결해야 한다"며, "국가 전략물자 수송에 있어서도 공공기관의 적절한 운임이 제공해줘야 한다는 의견도 있었다"고 설명했다. 그는 이어 "현대상선이 가진 자원 정보를 공유하고 선사들의 협력이 담합이 되지 않도록 하는 노력이 필요하다는 것과 일률적인 정책이나 제도에 대한 가이드라인은 리스크가 있으므로 모든 선종을 고려해야 한다는데도 공감대를 형성했다"고 강조했다.

한편, 이날 선주협회 연찬회에서 장세호 산업은행 산업혁신금융단장과 강석중 한국중부발전 처장, 정태성 제주도청 부이사관, 김미정 서울세관 수출과장 등에게 감사패를 수여했다.

I . ISSUE & TREND

3. '생존 기로' 선 중형조선

중형조선사들이 생존 기로에 섰다. 시발점은 성동조선해양이었다. 세 차례 시도했던 매각이 결국 불발하면서 파산 가능성이 높아진 상황이다. 파산이 현실화될 경우 중형조선사들의 줄도산으로 이어질 수 있다.

이에 따라 국내 중형조선사간 통폐합을 통해 글로벌 경쟁력을 확보해야 한다는 목소리가 높아지고 있다. 수주 영업력, 연구개발(R&D) 능력 등을 모두 갖춘 조선 '빅 3 와' 달리 자체적인 인프라가 부족한 중형조선사들을 통합하면 비용부담은 줄어 들고, 영업능력은 더 높아질 것이란 분석이다.

20 일 업계에 따르면 올해 STX 조선해양은 옵션분 2 척, 대선조선은 각각 남성해운과 범주해운으로부터 컨테이너선 2 척, 대한조선은 6 척(옵션 4 척 포함) 수주에 그쳤다. 중국의 저가 수주, 미중 무역분쟁 등 상황은 악화일로다. 이런 가운데 업계 허리로 불리던 성동조선해양의 파산 가능성이 높아지면서 통폐합론은 더욱 힘을 받고 있다.

실제로 일본 조선업계는 자체적으로 조선사간 통합을 추진했다. 2013 년 유니버설조선(UNIVERSAL SHIPBUILDING)과 IHI 마린유나이티드(MARINE UNITED)가 통합하면서 JMU(JAPAN MARINE UNITED CORPORATION)를 탄생시켰다.

중국도 국영조선그룹인 중국선박중공집단공사(CSIC)와 중국선박공업집단공사(CSSC)가 통합을 추진하고 있다. 이들이 합쳐질 경우 신조 수주 위협은 더욱 거세질 전망이다.

국내 조선업계 관계자는 "계속해서 중형조선사 통폐합 주장이 나오는 것은 경쟁력 강화 필요성이 커지고 있기 때문이다. 현재 중형조선사들의 영업력, R&D, 선박 설계 능력 등이 부족한 상황"이라면서 "조선사간 통합으로 부족한 능력은 보완하고 비용절감 등의 시너지 효과를 기대할 수 있을 것"이라고 설명했다.

국내 대형조선사는 중형조선사를 인수할 여력이 없다. 현대중공업은 대우조선해양 인수를 위한 기업결합심사에 집중하고 있다. 중형조선사로 눈을 돌릴 만큼 여유가 없는 형국이다. 삼성중공업도 당초 산업은행의 대우조선해양 인수제안에도 불참의사를 통보한 바 있다. 외형을 키우는 것보다 현재 회사의 강점을 살리는데 주력하겠다는 전략이다.

I . ISSUE & TREND

그럼에도 지역경제 활성화 역할을 하던 중형조선사를 포기할 수는 없다. 중형조선사 도산은 지역경제 쇠락으로 이어지기 때문이다. 조선사들이 잇따라 문을 닫으면서 지역경제 침체와 고용문제도 야기했다. 또 조선기자재업체의 생태계도 보장하기 어려운 상황이다.

이에 따라 중형조선사를 통합하고 경쟁력이 확인된 3~4 가지 선종만을 주력으로 건조해야 한다는 지적이다. 선박 설계, 영업, 연구개발 등 중앙 역할을 할 조선사를 두고 여기에 속한 나머지 조선사는 야드(작업장)를 특화해 선박을 건조하는 구조다. 이를 통해 그동안 각사가 부담하던 개발, 영업 등의 간접비용은 줄어들고 자연스럽게 가격경쟁력을 향상시키는 효과를 얻을 수 있을 것이란 분석이다.

또 조선업 활성화를 위한 조선업 관련 공사 개발의 필요성도 제기된다. 지난해 정부는 해운업 활성화를 위한 지원 전담기관 한국해양진흥공사를 출범시켰다. 조선사 자체적인 생존이나 주도적인 통합이 어려운만큼 조선업계에도 전담 지원 기관이 필요하다는 것이다.

업계 관계자는 "중형조선사는 자체적으로 통합할 여력이 안 된다. 정부에서 조선업 전담 기관을 만들어 전문 경영인을 수장자리에 앉히고 조선사 활성화를 도모할 필요가 있다"며 "최근 3차 매각이 불발된 성동조선해양도 수의계약식으로 흡수하는 방식도 생각해 볼 필요가 있다"라고 설명했다.

4. 파나마운하, 새로운 통항료 내년 도입...컨선은 동결

파나마운하청(ACP)은 파나마운하를 통과하는 선박의 새로운 요금 체계를 내년부터 시행한다고 밝혔다. 컨테이너선 할인 제도를 확충한 반면 유조선과 화학제품운반선(케미컬선), LPG(액화석유가스)·LNG(액화천연가스) 운반선 등은 10% 안팎으로 요율을 인상했다.

개편안은 파나마운하를 통과하는 선종 가운데 통항료 지불 규모가 가장 큰 컨테이너선은 요금 체계를 동결하고 통과 횟수에 따른 할인제도를 개편했다. 4 단계 할인율을 6 단계로 늘리고 파나마운하 통과가 많을수록 할인율을 확대했다.

반면 유조선과 케미컬선 LPG 선 LNG 선 통항료는 인상됐다. 요율은 기존 파나마급과 신파나마급에 따라 다르지만 상승폭은 평균 10% 정도다. 이 중 LPG 선 인상폭은 파나마급 8%, 신 파나마급 15% 정도다. LPG 선 요율은 2017 년에도 30% 가까이 인상된 뒤 다시 두 자릿수로 인상될 예정이다.

I . ISSUE & TREND

운하청은 7월 15일까지 의견을 접수한 뒤 9일 뒤인 24일 파나마시에서 공청회를 열 예정이다.

현재 파나마운하 이용선박 중 통항료 지불금액이 가장 큰 선종은 컨테이너선 자동차선 벌크선으로 파악된다. 다만 신갑문만 놓고 보면 금액과 척수 모두 LPG선이 컨테이너선에 이어 2번째로 많다.

5. 미중 무역협상 재가동...정상회담서 담판 예고

미국과 중국간 무역협상이 주요 20개국(G20) 정상회의 일정에 맞춰 급물살을 타기 시작했다. 미중 고위급 무역협상단이 협상 관련 통화를 한 데 이어 도널드 트럼프 미국 대통령과 시진핑 중국 국가주석간 정상회담이 오는 29일 성사될 것이란 관측이 나온다. 완전타결 확률이 낮지만 추가 관세부과 보류와 협상 재개 수준에서 봉합될 가능성도 제기된다.

■ 고위급 협상 급물살

중국 상무부는 25일 홈페이지에 게재한 성명을 통해 류허 중국 부총리와 미국의 스티븐 므누신 미국 재무장관 및 로버트 라이트하이저 무역대표부(USTR) 대표가 24일 전화 통화를 했다고 밝혔다. 상무부는 "양측은 양국 정상에 따라 경제·무역 문제와 관련한 입장을 교환했다"며 "양측은 대화를 이어가기로 합의했다"고 전했다.

이번 양국 무역협상 대표 간의 통화는 이번 주 일본 오사카에서 주요 20개국(G20) 정상회의를 계기로 열리는 미중 정상회담에 앞서 열리는 고위급 실무회의 차원에서 성사됐다.

트럼프 대통령과 시 주석간 정상회담 일정도 윤곽이 드러나고 있다. 미 행정부 고위 당국자는 24일(현지시간) 트럼프 대통령의 G20 정상회의 참석 일정에 대한 전화브리핑에서 "트럼프 대통령이 G20 둘째 날에 시 주석을 만날 것으로 보인다"면서 29일 미중 정상회담 개최 가능성을 언급했다.

■ 현상유지 수준 봉합 기대감

이번 사전 협상과 정상회담에서 양국의 무역갈등이 완전 타결로 이어질 것이란 기대는 낮다. 실제로 이 당국자는 미·중 회담의 목표에 대해 "논의의 목적은 경제적 관계를 재조정하는 것"이라며 이는 지적재산 보호를 위해 일어나야 할 "구조적 변화"를 의미하기도 한다고 설명했다. 미중 무역협상이 깨진 구조적 문제가 이번 회담에서도 관건이 될 것임을 시사했다.

I . ISSUE & TREND

이어 미국이 중국에 부과한 관세와 관련, 당국자는 "이들 관세의 원래 목적은 미국 지적재산의 절도를 다루기 위한 것이었다"면서 "중국이 현명하지 못하게 거기에 대한 보복을 결정해 대통령이 다른 관세를 부과했다"고 말했다. 중국은 기존에 부과한 관세를 철회해야 한다는 입장이다. 그러나 이 당국자는 기존 관세 부과 계획이 없다는 점을 강조하고 있다.

이에 일각에선 미국이 중국에 예고한 추가관세를 보류하고 공식적인 무역협상의 재개하는 정도가 이번 정상회담의 최대 수확이 될 수 있다고 내다보고 있다. 미국은 기존 2500억 달러 규모 제품에 대한 25% 관세를 부과한 데 이어 3,000억 달러 규모의 중국 제품에 대한 25% 추가관세 부과를 추진중이다. 추가 관세까지 부과되면 중국의 대미 수출품 전체가 관세폭탄 타깃이 된다. USTR은 지난 17일부터 이날까지 공청회, 다음달 2일까지 이의 서면접수 기간을 마치면 추가관세 부과를 집행할 수 있게 된다.

이와 관련, 이번 정상회담에서 미국이 중국에 대해 추가로 부과하려던 관세를 연기할 가능성이 높다고 미 CNBC가 보도했다. 금융자문회사 에버코어 ISI 연구원 도널드 스트라츠하임은 이번 정상회담에서 미국이 추가 관세를 무기한 연기할 가능성을 45%, 특정 시점까지 연기할 가능성이 35%인 것으로 전망했다. 미중 정상회담 공동 성명서에 미국의 추가관세 인상 언급이 빠져도 미 행정부가 가능한 빨리 추가 관세 연기를 발표하는 가능성은 20%로 전망했다.



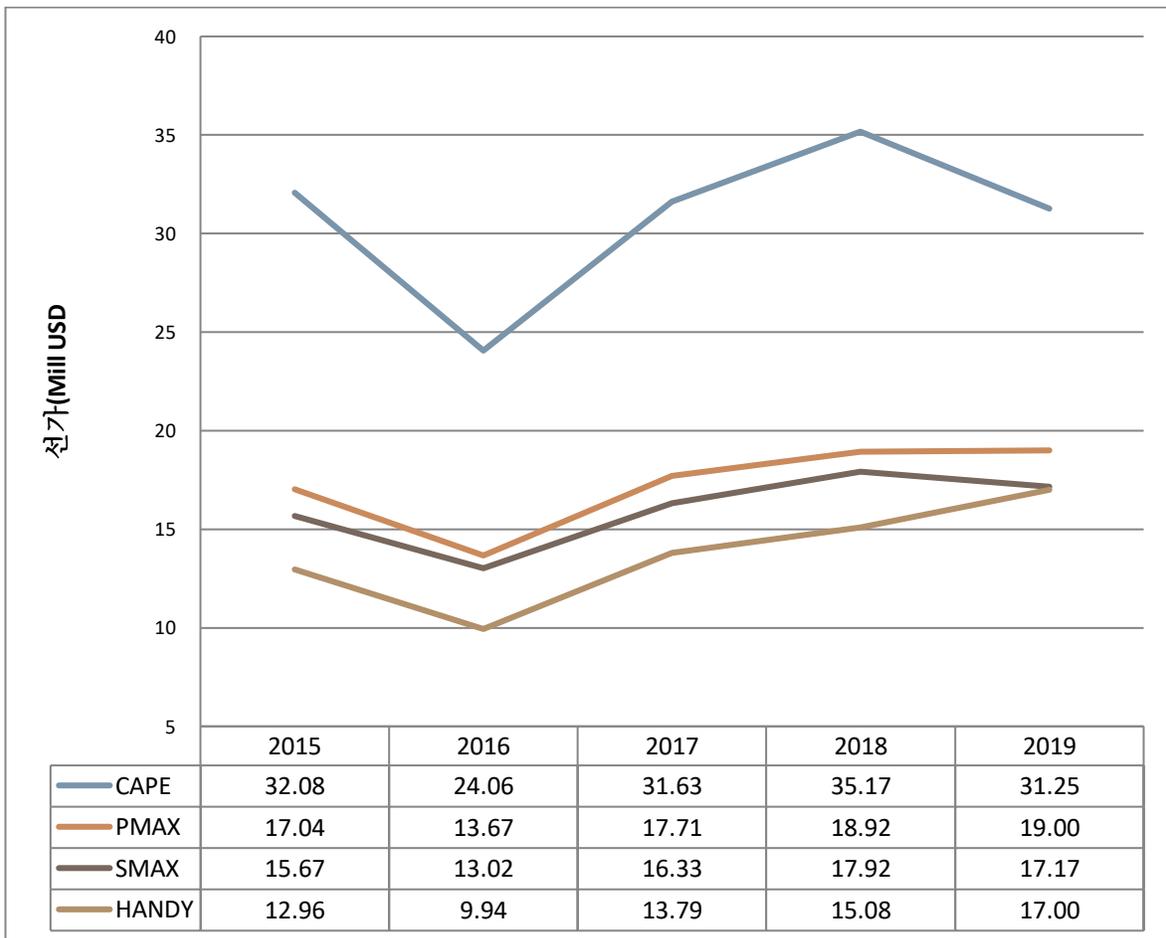
II . BULK CARRIER

(◆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	31.25
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-11.15%
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)

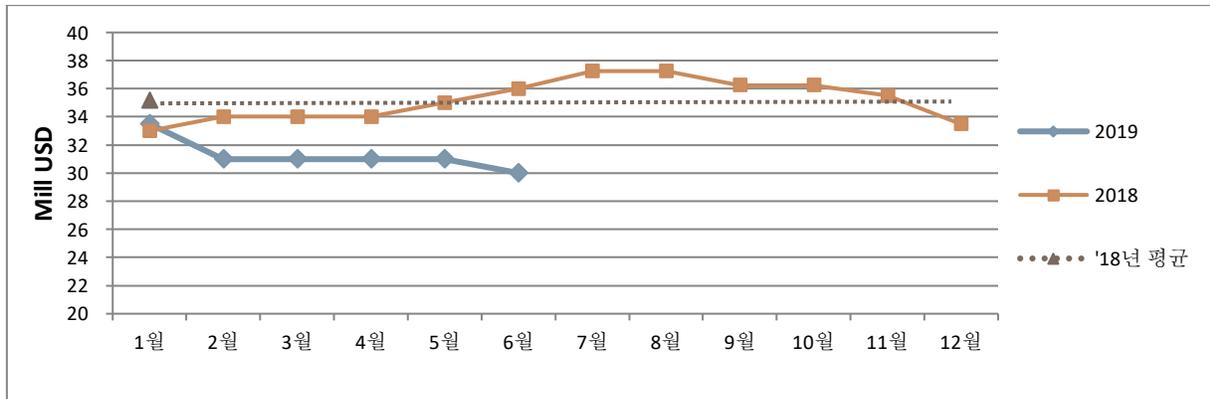




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	31.25
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.2%	-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-16.7%	-11.1%
	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	

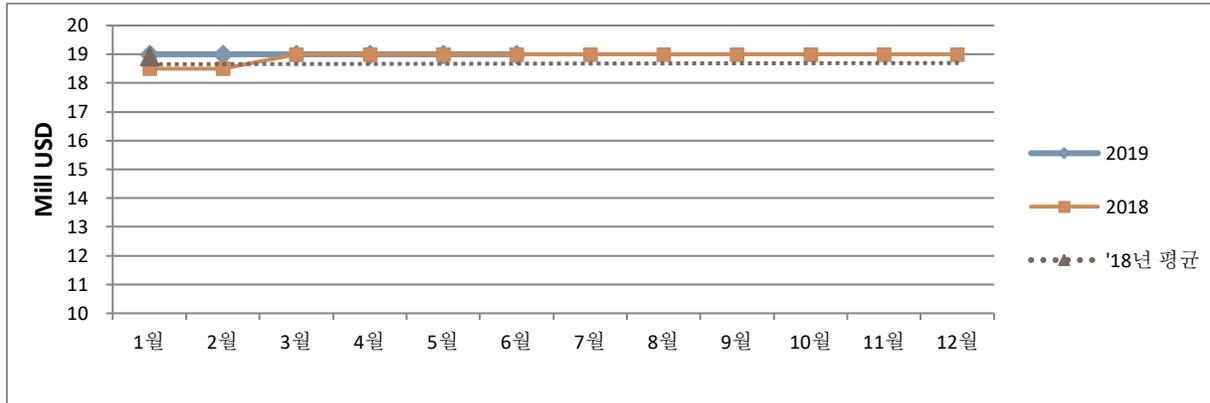
□ Cape



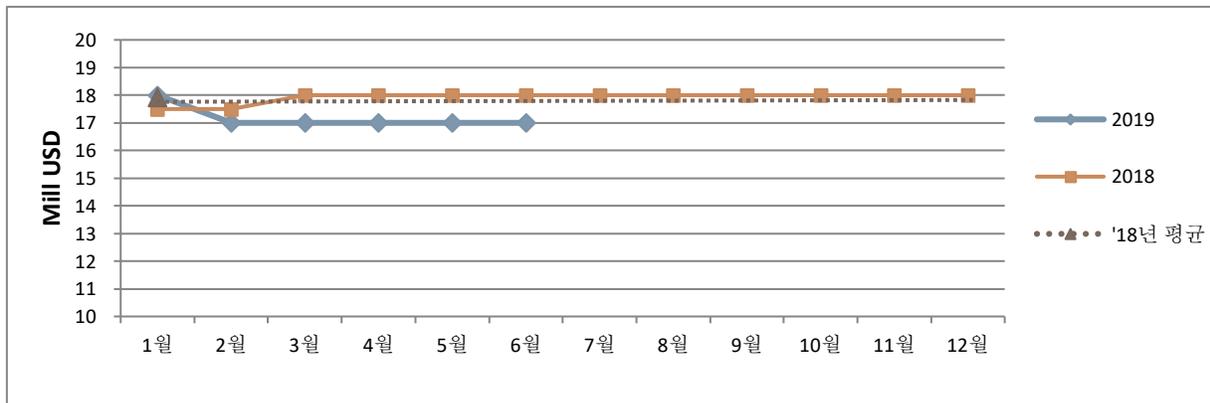


II . BULK CARRIER

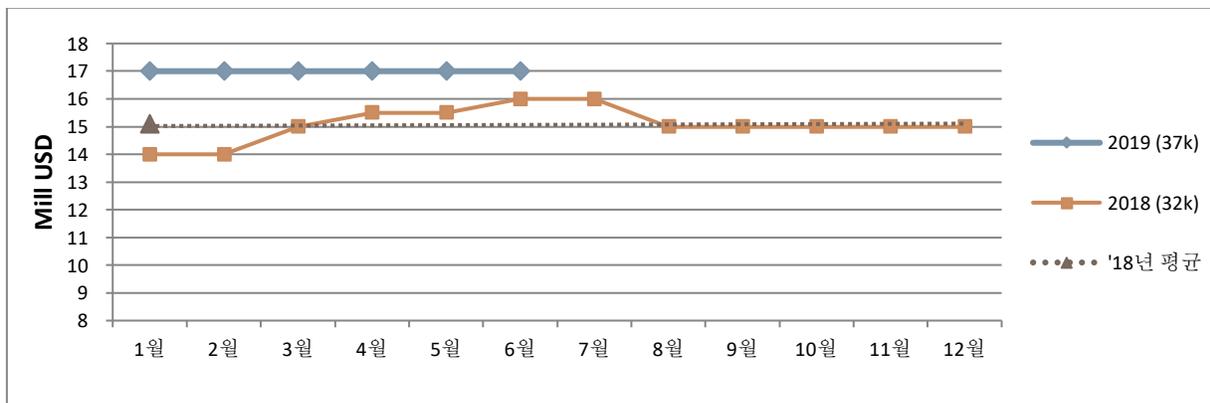
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AGTR BLOSSOM	99,000	2019	CHINA (JPN)	B&W		32	Japanese buyer, delivery July '19 + June '19
BC	AGTR AMBITION	99,000	2019	CHINA (JPN)	B&W		32	
BC	OCEAN RUBY	92,500	2010	CHINA	B&W		13.2	German buyer
BC	THETIS	73,624	2004	CHINA	B&W		6.4	Undisclosed buyer
BC	ODIGITRIA	46,509	2001	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5.5	Chinese buyer
BC	DAIWAN BRAVE	34,358	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.5	Greek buyer



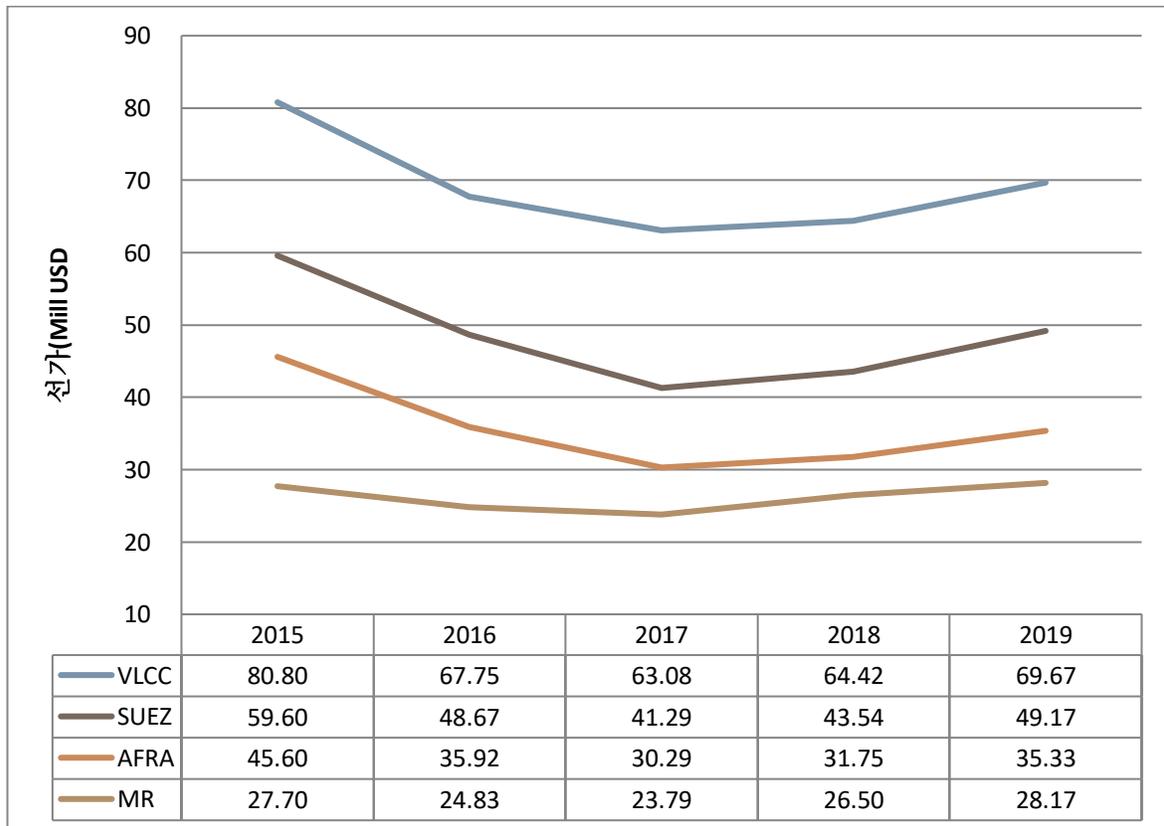
III. TANKER

(◆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 : %)

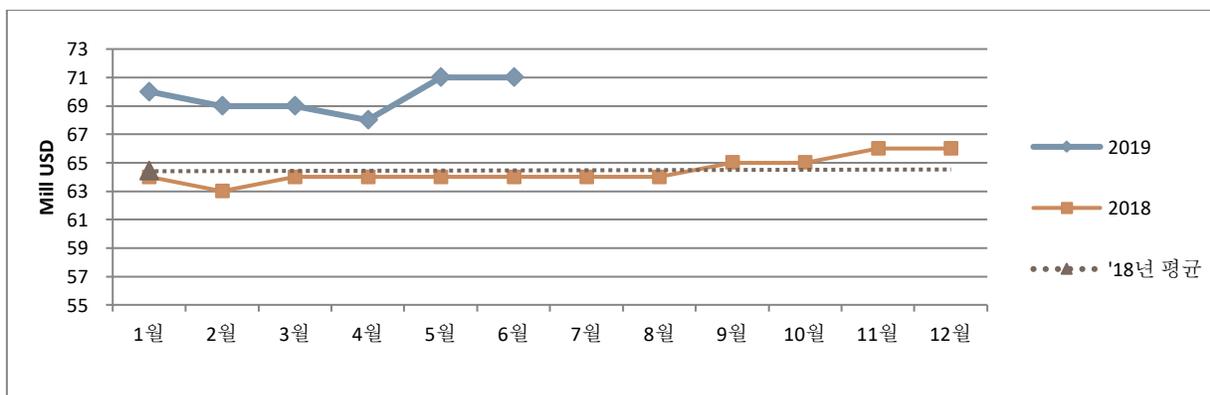




III. TANKER

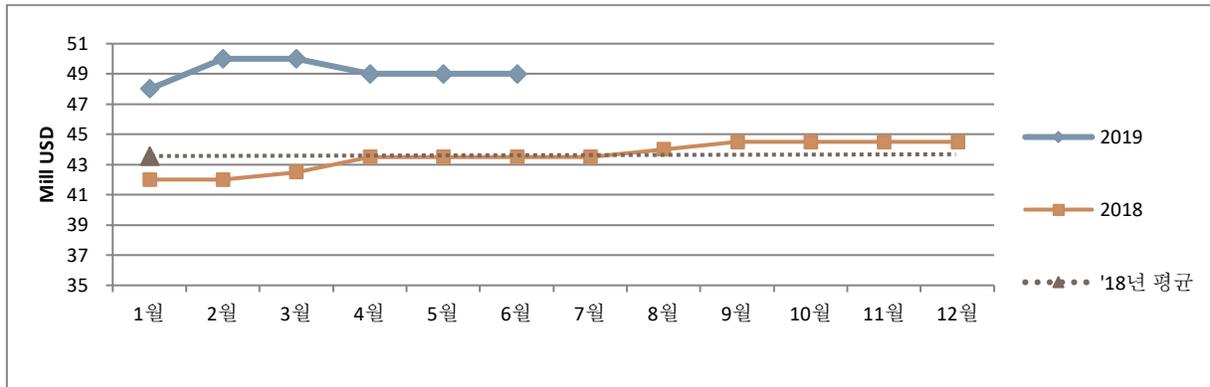
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	69.67
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	8.2%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	49.17
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	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

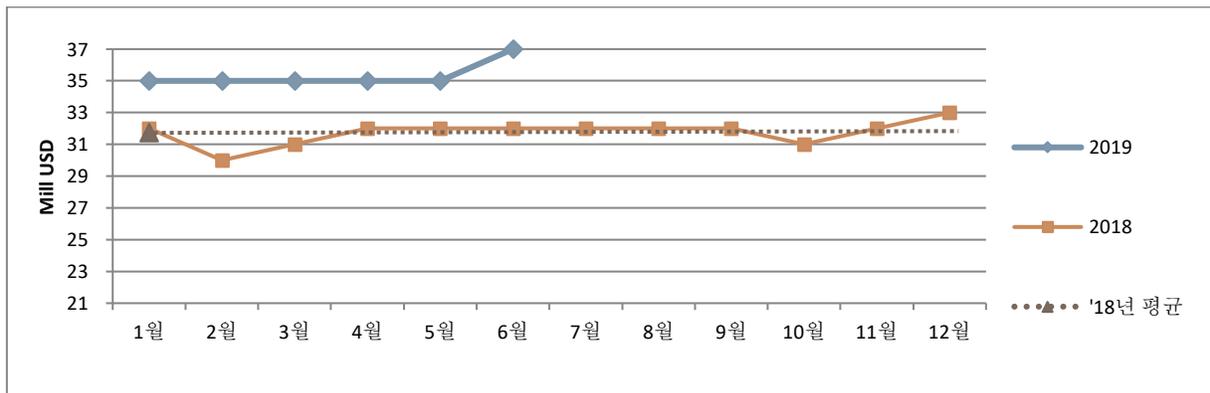


III. TANKER

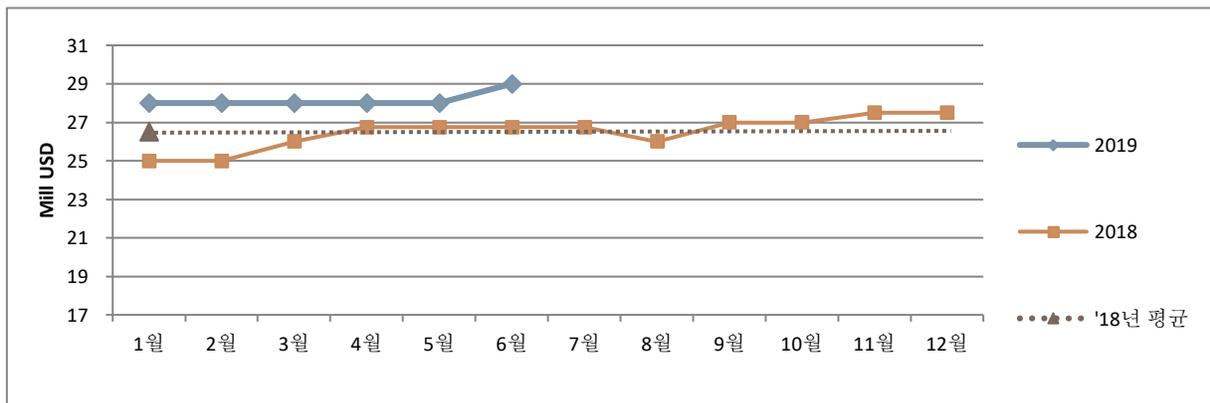
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	HYUNDAI SAMHO 8022	300,000	2020	KOREA	B&W		92.5	Norwegian buyer (Frontline)
TANKER	DAEWOO 5455	300,000	2019	KOREA	B&W		98	South Korean buyer (SK Shipping)
TANKER	SAPPHIRE-T	11,300	2008	TURKEY	MAK	2	7	Danish buyer
TANKER	KAITO MARU	4,998	2007	JAPAN	B&W		3.1	Undisclosed buyer, laid up in Taiwan
OIL /CHEM	FPMC 22	50,994	2010	KOREA	B&W		30	European buyer, SS/DD due 01/2020
OIL /CHEM	FPMC 20	50,994	2009	KOREA	B&W			
OIL /CHEM	FPMC 21	50,994	2009	KOREA	B&W		14.5-14.9	Greek buyer, Deepwell
OIL /CHEM	ATLANTIC QUEEN	46,838	2010	KOREA	B&W	3	20	Danish buyer (Torm)
OIL /CHEM	ATLANTIC PEGASUS	46,838	2010	KOREA	B&W	3	20	
OIL /CHEM	BORAQ	46,286	2003	KOREA	B&W	2	7.1	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	HIGH EFFICIENCY	44,999	2009	JAPAN	B&W		16.2	Italian buyer (Premuda), SS/DD freshly passed

III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	PARSIFAL	101,500	2006	KOREA	B&W	8204	TEU	25	Greek buyer (Danaos)
CONT	HAMMONIA VIRGINIA	56,620	2014	CHINA	B&W	4896	TEU	27	Singapore buyer (seacon)
CONT	HAMMONIA SAPPHIRE	56,620	2014	CHINA	B&W	4896	TEU	27	
CONT	HAMMONIA AMERICA	56,620	2014	CHINA	B&W	4896	TEU	27	
CONT	SUNSHINE BANDAMA	21,500	2007	JAPAN	B&W	1708	TEU	high 7	Chinese buyer (Shanghai Shipping)
MPP	DONGTAI BAOZE	12,500	2008	CHINA	WART	658	TEU	4.8	Action sale, Chinese buyer

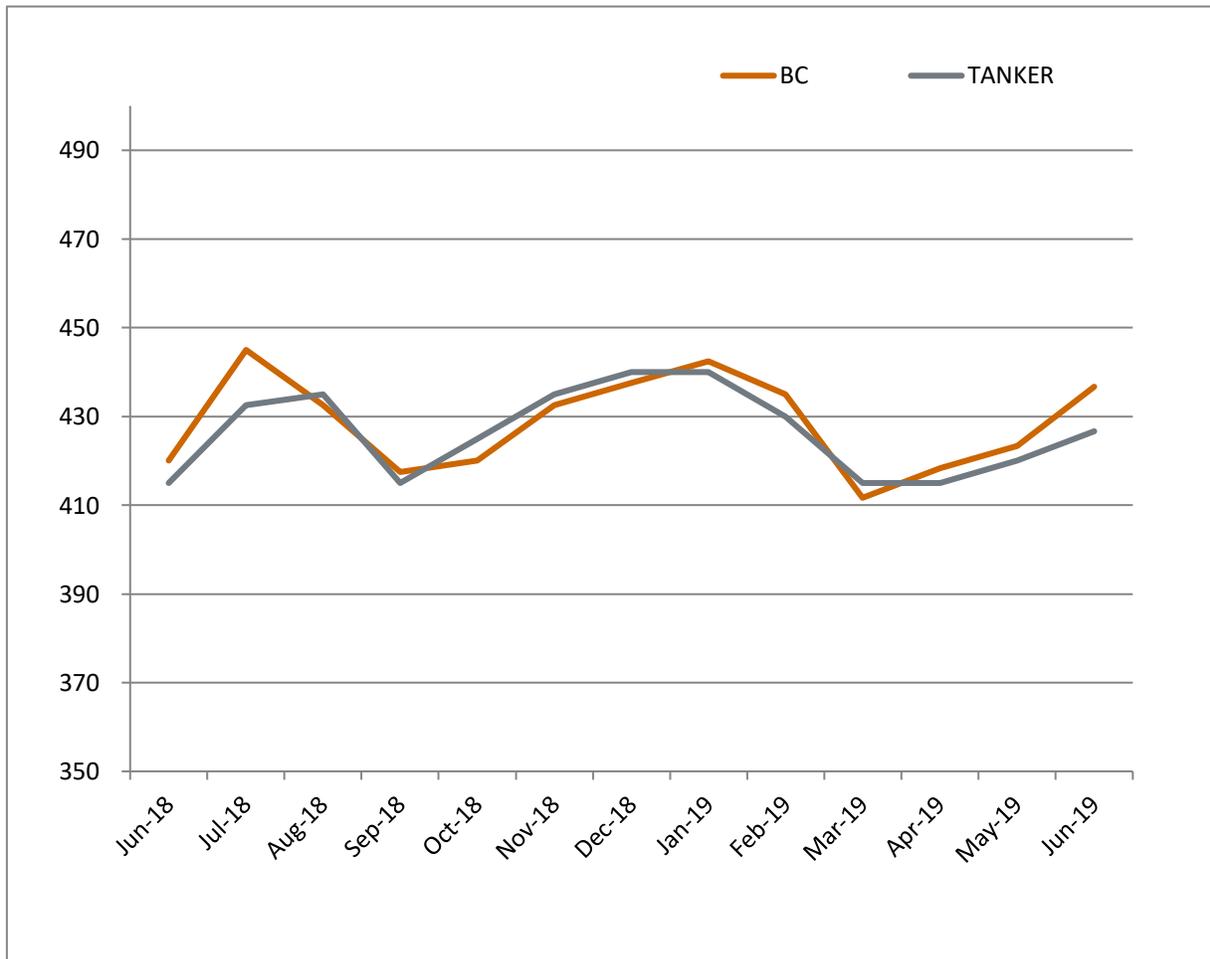


IV. DEMOLITION

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%	426.67	-3.2%	432.50	440.00	2.3%	1.7%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



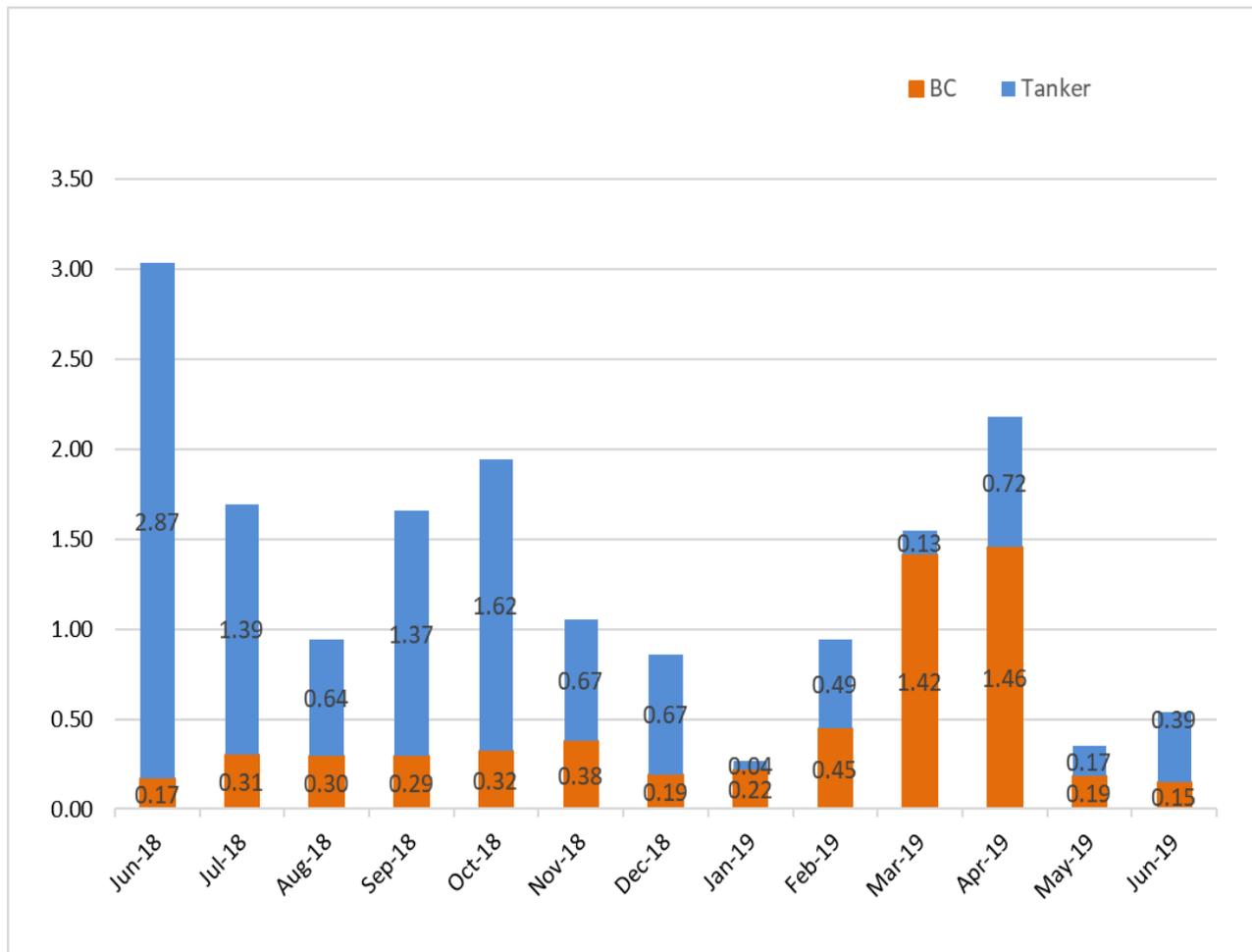


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 6 월		2019 년 6 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	1.94	9.3%	40	20.5%	2.87	16	0.39	-86.3%	5	-68.8%
BC	4.20	112	3.88	92.3%	57	50.9%	0.17	11	0.15	-12.5%	6	-45.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

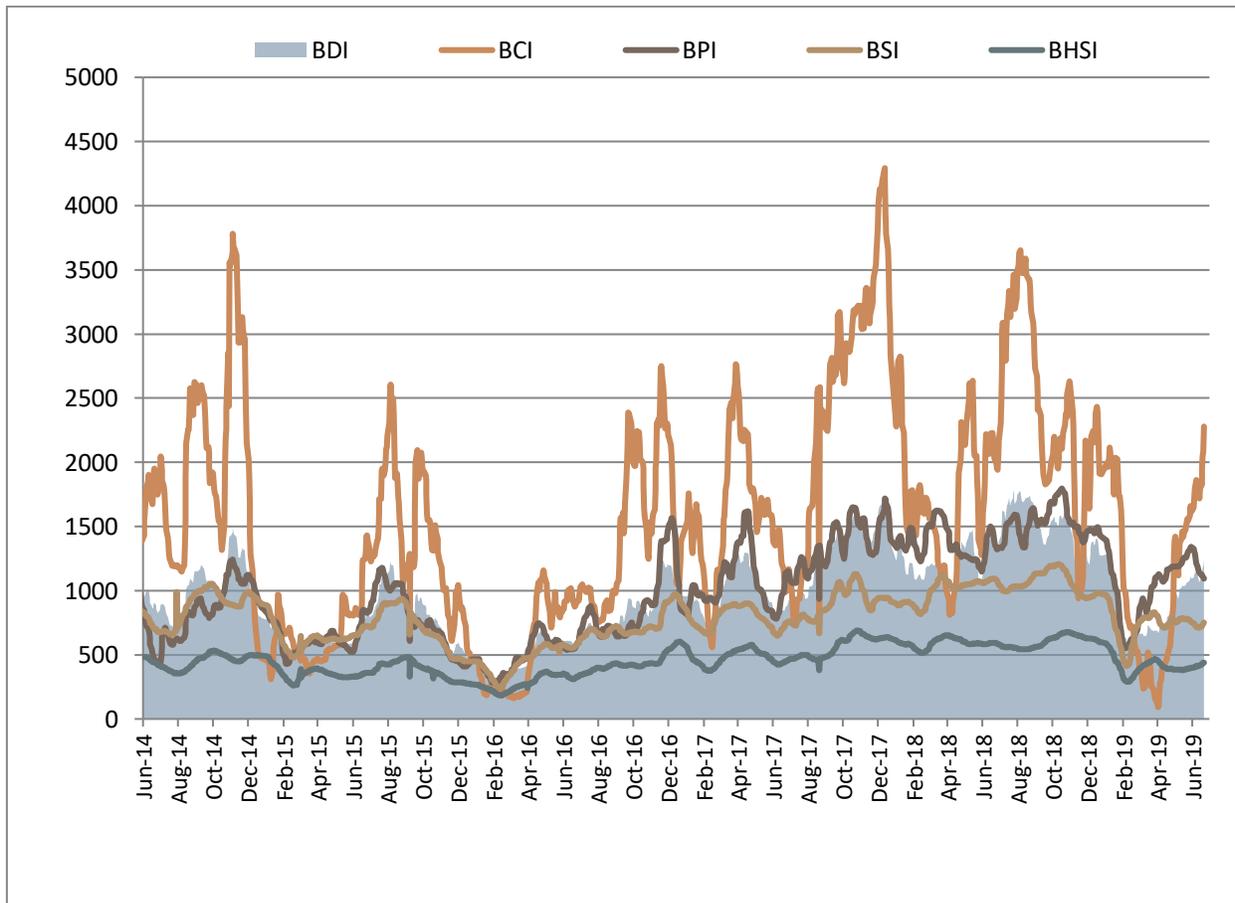
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	RAKIURA MARU	23,872	8,502	1996	SWEDEN	B&W	468	INDIA
PCC	DELPHINUS	10,800	6,786	1991	JAPAN	MITSU	415	INDIA
PCC	TRANS PACIFIC 5	10,700	7,780	1992	JAPAN	MITSU	415	INDIA
TANKER	WATBAN	300,361	48,100	1996	JAPAN	MITSU	442	AS IS Jeddah, incl. ROB 1250t
TANKER	BRILLIANT	44,484	8,450	1992	CHINA	B&W	421	AS IS Singapore, incl. ROB 200t



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-06-21	2019-06-14	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1239	1085	▲154.00	1774	290
BCI	2278	1800	▲478.00	4293	92
BPI	1096	1131	▼-35.00	1796	282
BSI	751	716	▲35.00	1207	243
BHSI	440	420	▲20.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	394.00	▲17.50	368.50	▲5.50	379.50	▲25.50
IFO180	448.50	▲29.00	405.50	▲6.00	435.50	▲29.50
MGO	580.00	▲20.00	555.00	▲13.50	601.00	▲14.50
LSMGO	586.00	▲27.50	558.50	▲22.00	-	-

❖기준일 : 6 월 21 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-06-21	2019-06-14	CHANGE
미국 달러	1167.70	1184.70	▼-17.00
일본 엔(100)	1087.90	1093.45	▼-5.55
유로	1318.51	1336.16	▼-17.65
중국 위안	169.62	171.09	▼-1.47

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 오버투어리즘

■ 수용 가능한 범위를 넘어서는 관광객이 관광지에 몰려들면서 관광객이 도시를 점령하고 주민들의 삶을 침범하는 현상을 말한다.

지나치게 많다는 뜻의 'Over'와 관광을 뜻하는 'Tourism'이 결합된 말로, 수용 가능한 범위를 넘어서는 관광객이 몰려들어 관광객이 도시를 점령하게 되고 관광지 주민들의 삶을 침범하는 현상을 말한다. 관광객이 너무 많이 몰려들게 되면 그 관광지는 환경 생태계 파괴, 교통대란, 주거난, 소음공해 등의 여러 부작용이 발생하게 되며 급기야 원주민이 다른 곳으로 이전하게 된다.

해외 유명 관광지에서는 오버투어리즘 문제 해결을 위해 각종 대책을 내놓고 있다. 예를 들어 스페인 바르셀로나는 신규 호텔 허가를 중단하고 불법·미등록 주택 관리를 강화했다. 남미 페루는 안데스 산맥을 따라 마추픽추로 향하는 하이킹 코스인 잉카 트레일 이용자 수를 하루 500 명, 마추픽추 방문객은 하루 2,500 명으로 제한하는 관광객 총량제를 도입했다.

우리나라의 경우에도 서울의 북촌 한옥마을과 이화 벽화마을 주민들이 몰려드는 관광객들로 인해 사생활 침해와 소음공해, 쓰레기 무단 투기 등의 불편을 호소하고 있어 대책 마련이 시급한 실정이다. 이에 따라 서울시는 '관광 허용 시간제'를 도입해 가장 붐비는 북촌로 일대를 월요일부터 토요일까지만 오전 10시부터 오후 5시까지만 입장할 수 있게 했다.

[시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 "'풍차의 나라' 덮친 오버투어리즘...네덜란드 '관광세' 도입 도마 위"

"튤립이 짓밟히고 있고, 암스테르담 사람들은 운하 옆에 있는 자신들의 집에서 밀려 나왔으며, 풍차로 유명한 네덜란드의 가장 그림같은 마을은 관광객들에게 휩쓸렸다"(가디언)

튤립과 풍차의 나라, 유럽의 네덜란드가 넘쳐나는 관광객들로 몸살이를 하고 있다. 가디언은 네덜란드 정부가 오버투어리즘 문제를 해결하기 위해 관광세 부과, 일부 관광지 폐쇄 등을 포함하는 대책마련에 나서고 있다고 보도했다. 보도에 따르면 지난해 네덜란드를 방문한 관광객 수는 1,800 만 명이다. 네덜란드 관광위원회에 따르면 2030년까지 관광객의 수는 연간 4,200 만 명까지 증가할 것으로 관측된다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

문제는 너무 많은 수의 관광객이 유입되면서 현지 주민들의 삶이 피해를 입고 있다는 점이다. 현지 정부 역시 이 같은 문제점을 인식하고, 관광지로서 네덜란드를 홍보하는 대신 최근에는 밀려오는 관광객을 '통제'하는 것으로 관광정책의 초점을 맞추고 있는 것으로 알려졌다.

관광위원회의 한 문서는 "우리는 (관광객이) '더 많은 것'이 항상 더 좋은 것을 의미하는 것이 아니라는 것을 인식하고 있다"면서 "방문객의 흐름을 통제할 수 있으려면 지금 조치를 취해야한다. 관광지 홍보 대신 관광지를 관리해야할 시간이다"고 밝혔다.

관광객 유입을 관리하기 위한 다양한 전략이 담긴 이 문서는 논란이 되는 관광지를 폐쇄하고, 관광세를 부과하는 등의 방법을 통해 사람들이 특정 지역을 방문하는 것을 '단념'토록 해야한다고 제안했다.

네덜란드 관광위원회 대변인은 "암스테르담과 같은 도시나 풍차가 많은 작은 마을인 히트오른과 같은 지역들은 매우 붐비고, 그곳은 그 마을에 관심이 많은 중국 관광객들로 가득차 있다"면서 "몇 년 전만 해도 기업가들은 마을에 더 많은 사람들을 모으는 데 초점을 맞췄지만, 현재 주민들은 자신들의 터전이 관광 명소라기 보다는 박물관으로 보인다고 말하고 있다"고 밝혔다.

가령, 암스테르담 국립미술관과 반고흐 미술관은 매해 연말에 열리는 미국 주요 여행 컨벤션에 참가하는 것을 중단했다. 이는 관광객들이 도시를 방문하는 것 자체를 막겠다는 것이 아니라, 인파를 관리하는 것이 현재 정부가 고려하고 있는 오버투어리즘 해결책의 핵심이라는 점을 방증한다. 지방자치단체에서는 호텔과 기념품 가게, 티켓 판매점 등의 확대를 조절하는 방식으로 이 문제에 접근하고 있다.

오버투어리즘은 현지 주민들의 생활에 피해를 입히는 것뿐만이 아닌, '환경 비용' 측면에서도 속히 해결해야할 숙제로 부상하고 있다. 관광위원회는 2030 년에 4200 만 명의 관광객이 네덜란드를 방문할 경우 2017 년과 비교해 49%의 CO2 배출 감소하겠다는 당초 목표를 달성하지 못할 것이라고 경고했다.

[출처: 헤럴드경제, 2019.05.07]



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)