

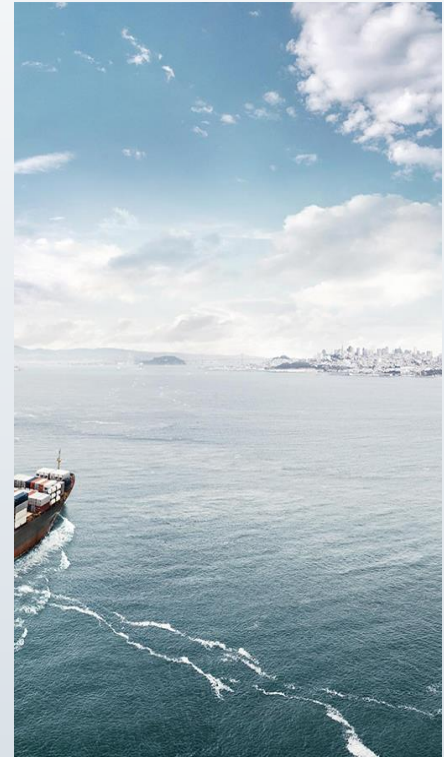


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.257

**Updated July 16, 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. BDI 와 철광석 랠리, 어떻게 볼 것인가?

경기 하방 압력으로 수요에 대한 우려가 경기 민감 업종에 부담으로 작용하고 있는 가운데에도 5년 반만에 최고치를 기록하고 있는 지표들이 있다. 바로 벌크선 운임지수(BDI)와 철광석이다. 이 시장은 공급 요인을 수반하고 있다는 공통점이 있으며 철강 시황이라는 공통 분모를 지니고 있는 만큼 총체적인 그림을 이해할 필요가 있다는 지적이다.

최근 BDI 가 1,800P 을 돌파하였다. 2018 년 고점이었던 1,774P 를 상회하며 5년 반만에 최고치를 기록하고 있는 것이다. 대체로 연중 1,000P 이상에서 움직였던 지난 해와 달리 올해초 BDI 는 600P 까지 급락했던 터라 최근 가파른 회복세가 보다 유의미해 보인다.

배경으로는 우선 드라이벌크 최대 화물인 철광석 물동량에 대한 회복 기대감을 들 수 있다. 올해 초 세계 최대 철광석 광산업체인 브라질 VALE 의 광미 댐 붕괴 사고가 있었다. 이후 사고 재발 방지를 위한 기타 광구들의 조업 중단이 이루어지며 최대 생산차질 가능 규모가 연산 9,300 만톤 수준으로 알려졌다. 이는 전 세계 철광석 물동량의 6.3%에 해당하며 전체 드라이벌크 물동량의 1.8%에 해당하는 규모이다. VALE 의 조업차질로 브라질의 철광석 수출은 6 월에도 전년동기비 16.7% 낮은 수준을 기록하고 있었다.

다만 6 월 20 일 VALE 는 댐 붕괴 사고 이후 조업 중단되었던 BRUCUTU 광구(브라질 남동부 광업지구 내 최대 광산)의 조업이 72 시간 내 재개될 것이라고 발표한 바 있으며 이는 7 월부터 브라질의 철광석 수출이 반등할 것이라는 기대를 가져왔다. 이 기대는 4 월 중순 이후 12 주 연속 감소세를 보여온 중국의 철광석 항구재고가 7 월 첫째 주 소폭 반등한 것으로 확인되며 본격화됐다.

브라질 철광석 생산의 경우 BRUCUTU 조업 정상화가 이루어질 경우 연산 3,000 만톤(전 세계 철광석 물동량의 2%, 드라이벌크 물동량의 0.6% 수준) 규모가 회복된다. 이미 연산 1,000 만톤가량은 생산이 재개된 상태였기 때문에 하반기 회복 가능한 물동량은 연산 2,000 만톤 수준이다.

다만 BRUCUTU 조업 재개 직후 호주의 RIO TINTO 가 주요 광구의 조업 차질을 이유로 올해 철광석 생산 가이드를 하향 조정(기존 3.33~3.43 억톤 -> 3.2~3.3 억톤)하였기 때문에 회복 예상 규모에서 1,300 만톤가량을 차감하게 된다. 예상치 않던 호주 광산업체의 조업 차질이 장기화된다면 연내 실질적인 철광석 공급 회복량은 제한적일 수 있다. 다만 BDI 는 물동량이 바닥을 지나 회복 구간에 진입하고 있음에 무게를 두고 있다.

## I . ISSUE & TREND

중장기적으로 철광석 공급량은 지속 성장할 것이다. VALE 는 조업 중단된 나머지 6,300 만톤 광구에 대해서도 지속적인 정상화 노력을 기울이고 있으며 안정적인 DRY PROCESSING 광구이자 가장 최근에 개발한 S11D 의 생산능력을 현재 9,000 만톤에서 1.5 억톤으로 향후 10 년간 확장하는 방안을 검토하고 있기도 하다. 즉, 4 억톤 생산체제라는 발레(VALE)의 목표는 지연(올해 생산 가이드스 3.07~3.32 억톤으로 하향 조정)된 것일 뿐이다. 올해 호주 광산업체들의 생산 가이드스 하향 조정 역시 일시적 조업차질 이슈이거나 가격 지지를 위한 전략적 행동으로 보인다.

철광석 물동량에 대해 또 한가지 고민해야 할 요인은 수요이다. 철광석의 최대 수입처인 중국의 수입 공급 차질이 있기도 전인 2018 년부터 역성장(-1.0%yoy)하였고 이에 글로벌 철광석 물동량 증가가 0.2%에 그치고 있었다. 중국의 조강생산량은 2018 년부터 현재까지 두 자릿수 성장률을 기록하고 있다. 물론 여기에는 기존에 통계에 잡히지 않았던 저급 철강재(띠티아오강) 생산설비가 완전 폐쇄된 후 전기로로 대체돼 유입된 생산량이 포함된 효과가 있다.

다만 2018 년 전기로를 이용한 조강 생산량만 증가한 것이 아니라 고로 조강 생산량도 전년동기비 8.8%가량 증가한 것으로 파악된다. 전기로 증설이 있었지만 여전히 중국의 전기로 조강 생산 비중은 10% 초반 수준으로 추정된다. 따라서 중국의 철광석 수요 자체는 매우 견조하다.

그럼에도 불구하고 중국의 철광석 수입량은 2017 년을 고점으로 둔화하기 시작했다. 정확히는 철광석 공급량이 축소됐다. 중국 자체 철광석 생산량 역시 2018 년 급감(-37.9%yoy)하였기 때문이다. 이 배경은 환경 규제였다는 판단이다. 시황 호조로 조강 생산은 급증하고 있었으나 정부의 환경 규제 강화로 감산 명령이 언제든 재개될 수 있다는 우려가 상존하였다. 이 가운데 높은 원재료 재고 수준을 유지하는 데에 부담이 컸을 것이다. 중국의 자체 철광석 생산 역시 품위가 낮고 환경 오염 유발이 크다는 이유로 광산에 대한 대대적 구조조정 계획이 알려진 후에 급감한 것이었다.

결국 중국의 견조한 철광석 수요에도 불구하고 공급량이 조정되면서 중국 내 초과 공급 규모가 대폭 축소됐다. 이는 철광석 항구재고에도 반영되어 월 수요량 150%에 육박하던 재고 레벨이 최근에는 100% 수준으로 안정화되고 있다. 즉, 재고 소진은 마무리 구간에 근접하고 있다는 판단이다.

이와 같이 광산업계의 철광석 공급 여력과 중국의 재고 조정을 감안할 때 올해 전세계 드라이벌크 물동량 증가율의 가파른 회복을 기대하기는 무리가 있다. 최근 CLARKSONS 이 전망한 2019 년 드라이벌크 물동량 증가율은 1.3%YOY 였으며 이는 철광석 물동량 -1.8%를 전제로 하고 있다. 다만 향후 2~3 년을 바라본다면 철광석의 공급 여력은 회복될 것이고 수요는 재고 소진을 마무리한 중국의 수입으로 견조하게 유지될 전망이다.

## I . ISSUE & TREND

### 2. 현대重, 아람코 유전개발 수주 일단 불발...올해도 해양플랜트 가뭄

국내 조선업계가 올해에도 해양플랜트(원유 및 가스 생산·시추 설비) 수주 가뭄에 허덕이고 있다. 삼성중공업이 올해 첫 해양설비 수주 소식을 전한 지난 4월 이후 잠잠해지고 있는 모습이다.

지난 15일 조선업계와 해양 전문지 '업스트림(UPSTREAM)' 등에 따르면 상반기 최대 해양플랜트로 기대를 모은 사우디아라비아 국영 석유기업인 아람코가 발주한 마르잔 유전개발 프로젝트 중 일부를 인도의 L&T가 이끄는 컨소시엄이 가져갔다.

아람코는 최근 L&T 컨소시엄과 마르잔 프로젝트의 해양 설비 패키지 2에 대한 의향서를 체결했으며 조만간 최종 계약을 할 것이라고 전했다. 사업 규모는 10억달러다. 마르잔 유전개발 프로젝트는 설계부터 생산까지 이뤄지는 2개 해양 패키지 사업으로 해상 가스오일 분리 플랜트와 원유 파이프라인 등을 건설하는 공사다. 총 규모는 26억 5,000만달러에 달한다.

국내 업체 중에선 현대중공업이 컨소시엄 형태로 참여해 미국 인도 업체들과 경쟁 중으로 일단 1개 프로젝트는 불발됐다. 현대중공업 관계자는 "이번에 인도 업체가 가져간 프로젝트는 일부로 남아 있는 해양플랜트 일감 소식을 기다리고 있다"고 했다.

지난해 조선 3사는 선박 수주 목표를 초과 달성했지만 업황 회복으로 보기는 이르다는 의견도 적지 않다. 선박은 호조였지만 해양플랜트는 최근 몇 년간 신규 수주에 난항을 겪고 있어서다. 실제 국내 조선사가 수주한 해양플랜트는 단 1건으로 조선 3사 모두 전체 수주목표 달성에는 실패했다.

올해도 상황은 비슷하다. 삼성중공업이 계약을 체결한 인도 릴라이언스의 부유식 원유생산 저장 및 하역설비(FPSO) 수주가 유일하다. 삼성중공업이 해양플랜트 일감을 따낸 건 2017년 6월 이탈리아 ENI와 계약한 '코랄 FLNG'(부유식 LNG 생산 설비·25억 4,000만달러) 이후 2년여 만이다. 다만 업계 안팎으로는 올해 국제유가가 상승해 해양플랜트 발주도 증가할 것이라는 기대감이 적지 않다.

나이지리아 봉가 사우스 웨스트 및 자바자바 FPSO 호주 바로사 FPSO, 베트남 블록 비 해양가스생산설비(CPF), 미국 셰브론의 '로즈뱅크' 프로젝트 등의 해양 사업들에서 국내 업체들의 수주 가능성이 제기된다.

## I . ISSUE & TREND

그러나 해양 부문은 변동성이 커 신규 수주를 예단하기 어렵다는 지적도 제기된다. 금액이 크고 기간이 오래 걸리는 프로젝트의 특성상 안정적인 유가 수준에 대한 확신이 없으면 발주가 나오기 힘들다는 진단이다. 업계 관계자는 “과거 해양 부문의 발주는 유가가 높을 때 주로 나왔었다”며 “지난해보다는 상황이 괜찮지만 긴장감을 늦출 수는 없는 상황”이라고 덧붙였다.

### 3. 美中 무역전쟁에 '동남아'로 눈돌리는 해운업계

해운업계가 동남아시아 서비스 노선을 확대하고 있다. 미·중 무역분쟁 여파로 중국발 물량이 줄어들 수 있다는 우려에 대체 물량을 확보하기 위해서다.

지난 15일 해운업계에 따르면 프랑스 선사 CMA CGM의 자회사인 싱가포르 APL은 지난 3일 남중국과 태국, 베트남을 연결하는 서비스 'RBH'를 개설했다. 주요 기착지는 중국 광저우 난사·선전 서코우, 태국 방콕·람차방, 베트남 하이퐁이다. 이 서비스엔 1,200TEU 급 선박 2 척이 투입됐다.

홍콩 컨테이너 선사 OOCL도 일본과 대만, 홍콩, 베트남을 연결하는 'KTX1' 서비스를 시작했다. 이 서비스는 기존 운행하던 일본-대만-싱가포르 서비스인 'KTX3'를 보완한 것으로 2,500TEU 급 선박 4 척이 들어간다.

대만 선사인 양밍은 중국-태국 서비스를 강화하기 위해 고려해운, 대만 선사인 TS 라인과 함께 'CTX' 서비스를 운영한다. 1,700~1,800TEU 급 선박 3 척으로 중국 상하이·닝보·샤먼, 태국 람차방·방콕, 홍콩을 잇는 노선이다.

미주 항로에 동남아 기항지를 넣은 선사도 있다. 일본 컨테이너선 통합법인인 오션네트워크익스프레스(ONE)는 동남아-미주 항로 서비스에 베트남 하이퐁항을 추가했다.

주요 선사들의 동남아서비스 개설 및 확장은 미중 무역 전쟁으로 인한 중국발 화물 감소에 대비해 서비스 항로를 다변화하는 전략의 일환이다.

한국해양수산개발원에 따르면 지난해 미중 간 교역량은 1억 7,000만톤이며 이 중 99%가 해상을 통해 이뤄졌다. 해상운송 수요 감소가 불가피한 상황인 것이다. 특히 미국의 중국에 대한 관세가 최종 소비재와 중간재에 집중되면서 컨테이너 화물의 영향이 클 것으로 보인다.

## I . ISSUE & TREND

한국해양수산개발원측은 "미중 무역전쟁으로 인해 ONE 등은 베트남을 비롯한 동남아 서비스 범위를 확장해 신규 물량확보에 대응하고 있다"면서 "국내 선사들도 동남아 핵심항만으로 기항 범위를 확대해 변화에 선제적으로 대응해야 한다"고 지적했다. 이어 "현재 화물 창출능력이 높은 중국과 앞으로 발전가능성이 높은 동남아 국가에 대한 영업력을 집중할 필요성이 있다"고 덧붙였다.

### 4. 현대중-대우조선 기업결합심사, '불승인' 요구 속 '조건부 승인' 유력

현대중공업이 대우조선해양 인수 마지막 관문인 국내외 기업결합심사 문턱을 넘을 수 있을지 관심이 쏠리는 가운데 자산매각을 전제로 조건부 승인이 유력하다는 관측이 제기됐다.

승인 조건 만족을 위해 향후 설비와 인원 감축 등 구조조정이 불가피할 것으로 전망되면서 조선산업 생태계 붕괴를 막기 위해 불승인 결정을 내려야 한다는 노동계와 지역사회의 요구가 거세지고 있다.

지난 15 일 서울 정동 민주노총에서 열린 '기업결합심사 문제점 진단 전문가 집담회'에서 발제자로 나선 박종식 연세대 사회발전연구원 전문연구원은 "양사의 초대형원유운반선(VLCC)과 액화천연가스(LNG)운반선의 시장점유율이 50%를 초과하는 상황에서 유럽연합(EU) 등은 기업결합심사에 대해 조건부 승인을 내릴 가능성이 크다"고 주장했다.

클락슨리서치에 따르면 지난 5 월 기준 전세계 20 만 DWT 이상 VLCC 수주잔량 점유율은 대우조선해양 31.5%, 현대중공업그룹 25.8%로 총 57.3%다. LNG 운반선의 경우 중대형 운반선 기준 양사의 합계 점유율은 61.5%로 집계됐다.

박 연구원은 "주요 국가에서 결합을 불허할 가능성은 대체로 낮은 편"이라면서 "합병기업의 시장지배력 강화로 인한 피해가 예상되지만 타국 기업들 간 합병을 불허할 경우 향후 자국 기업들 간 합병 건에 보복을 당할 수가 있기 때문"이라고 말했다.

타국 기업들의 합병을 반대하지 않으면서 자국 수요자들의 피해를 막기 위한 현실적인 방법이 조건부 승인이라는 설명이다. 1990 년 이후 EU 의 기업결합심사 결과를 살펴보면 조건부 승인(57.6%)과 결합 승인(27.7%)이 85% 이상을 차지한 반면, 불허 건수는 14.7%에 불과했다.

## I . ISSUE & TREND

문제는 조건부 승인에서 50% 이하로 시장점유율을 낮추기 위해 설비 축소와 인력 감축 등 자산 매각 작업이 동반된다는 것이다. 이같은 조건이 적용될 시 합병 이후 인위적인 구조조정을 실시하지 않겠다는 사측의 약속이 백지화될 가능성이 높다는 것이 박 연구원의 지적이다.

그는 "현재 두 업체의 도크는 총 22 개인데 조건부 승인 시 도크 일부 매각 혹은 폐쇄 등의 요구가 제기될 것"이라면서 "도크 폐쇄 시 구조조정으로 이어질 가능성이 높지만 도크 축소 규모는 어느 정도인지, 사업장별 고르게 감축할 것인지, 대우조선과 상호중공업에 집중해서 감축을 진행할 것인지는 현재로서 알 수 없는 상황"이라고 설명했다.

앞서 지난해 10 월 공정거래위원회는 독일 린데 아게와 미국 프렉스에어의 합병을 심사한 결과 국내외 가스 시장에서 경쟁을 일부 제한할 우려가 있다고 판단, 양사가 국내에 보유하고 있는 산소·질소·아르곤의 토니지와 벌크 사업과 관련한 자산 중 한 쪽 기업의 자산 일체를 매각하도록 명령하면서 조건부 승인 결정을 내렸다.

또 해운회사인 머스크와 함부르크-수드의 합병 심사 요청에 대해서는 두 회사가 운영하는 항로 중 한국이 포함된 10 개 항로를 검토하고, 이중 2 개 항로에서 이들 업체가 참여하고 있는 얼라이언스까지 포함한 시장점유율이 50%를 넘는다는 이유로 얼라이언스 탈퇴를 조건으로 조건부 승인 결정한 바 있다.

박 연구원은 "합병 이후에는 중복되는 인력과 설비 축소가 필연적인데 한국의 건조능력 축소는 중국의 건조 경험 축적 기회를 제공할 뿐"이라면서 "성급한 매각시도는 전체 조선산업에 대한 고려보다는 산업은행의 단기성과주의가 아니냐는 의혹을 제기하지 않을 수 없다"고 꼬집었다.

또 다른 발제자로 나선 박상인 서울대 행정대학원 교수는 기업결합심사 과정을 설명하면서 '관련시장 확정(MARKET DEFINITION)'의 중요성을 강조했다. 현대중공업그룹의 중간지주회사인 한국조선해양은 지난 1 일 공정위에 결합심사 신고서를 제출했고, 한국 공정위를 비롯해 EU와 일본, 중국, 카자흐스탄 등 5 개 심사 대상국을 확인한 바 있다.

박 교수는 "기업결합심사의 출발점은 관련시장 확정으로, 상품시장과 지리적시장이 동일한지 여부와 수평형 혹은 혼합형 결합 방식으로 다를지 결정한다"면서 "상품시장에서 상품을 조선 전체로 볼 것인지 아니면 LNG 운반선, VLCC 등 선박 종류에 따라 나눠서 볼 것인지가 합병심사에서 핵심"이라고 설명했다.



## I . ISSUE & TREND

---

이어 "한국 공정위는 조선 전체를 하나의 시장으로 판단, 결합 승인을 내릴 가능성이 높아 보이지만 EU 의 경우 한국 심사 지침에는 없는 '구피(GUPPI)' 분석 등 엄격한 시뮬레이션 과정을 진행할 것"이라면서 "만약 LNG 운반선, VLCC 등이 관련시장으로 확정될 경우 고부가가치 선박의 시장점유율이 각각 60% 70%를 넘게 되므로 승인 결정이 쉽지 않을 것으로 보인다"고 전망했다.





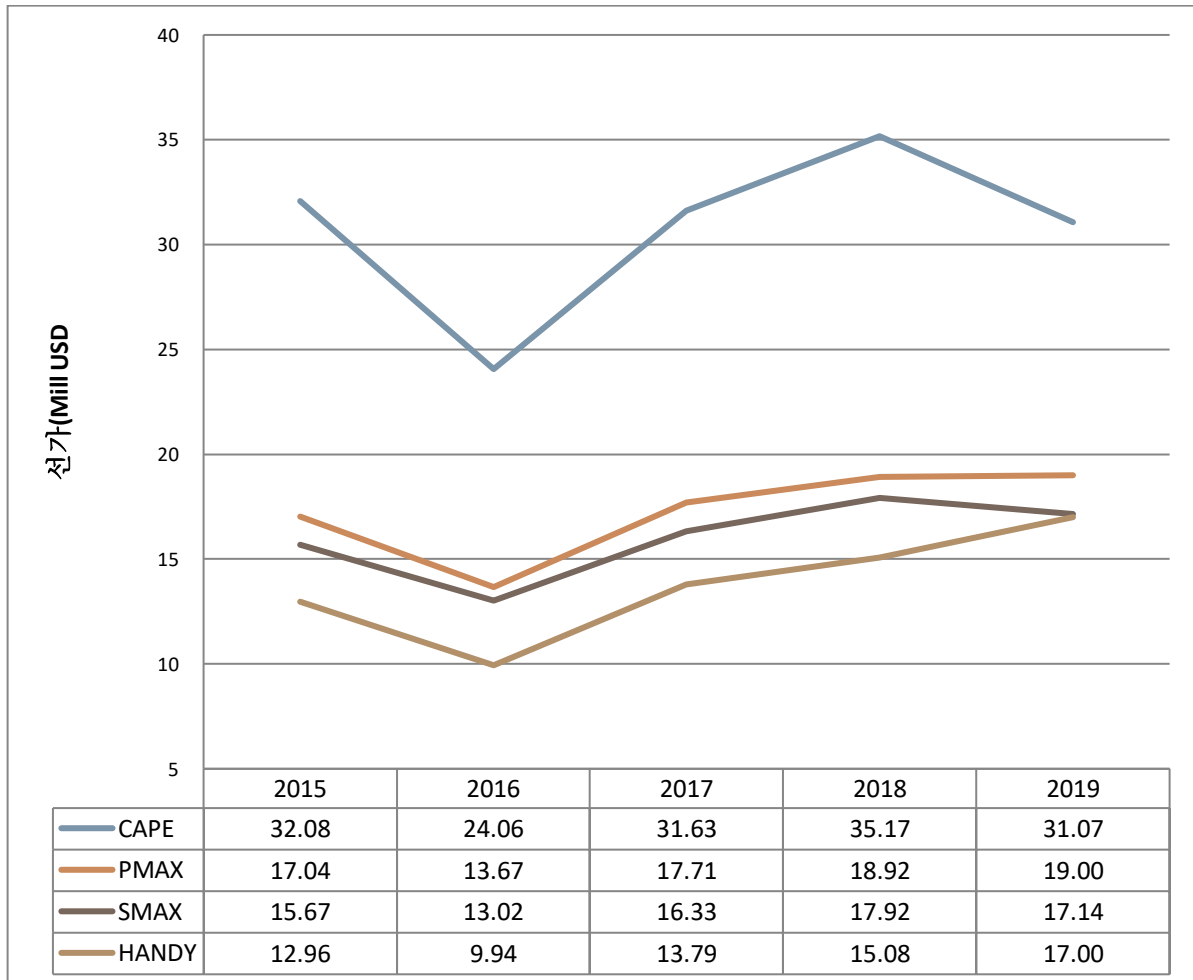
## II . BULK CARRIER

(◆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	31.07
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-11.65%
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	17.14
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.34%
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)

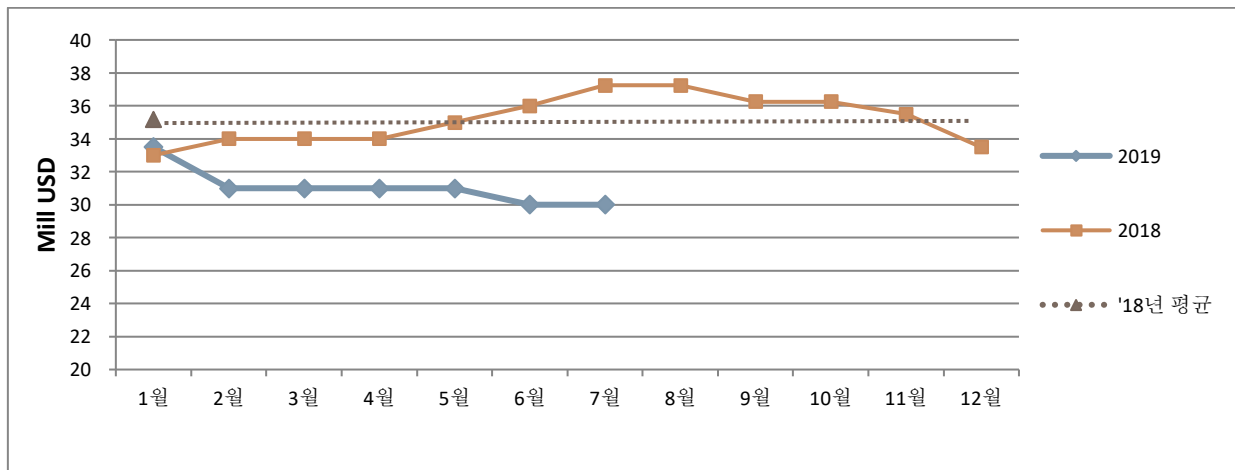




## II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00			31.07
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%			-11.6%
	PMAx 76k	선가	19.00	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%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	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	17.00			17.14
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%			-4.3%
	HNDY 37k	선가	17.00	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%	0.0%			-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	9.7%	6.3%			12.7%
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	34.00	37.25	37.25	36.25	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	15.50	16.00	15.00	15.00	15.08	

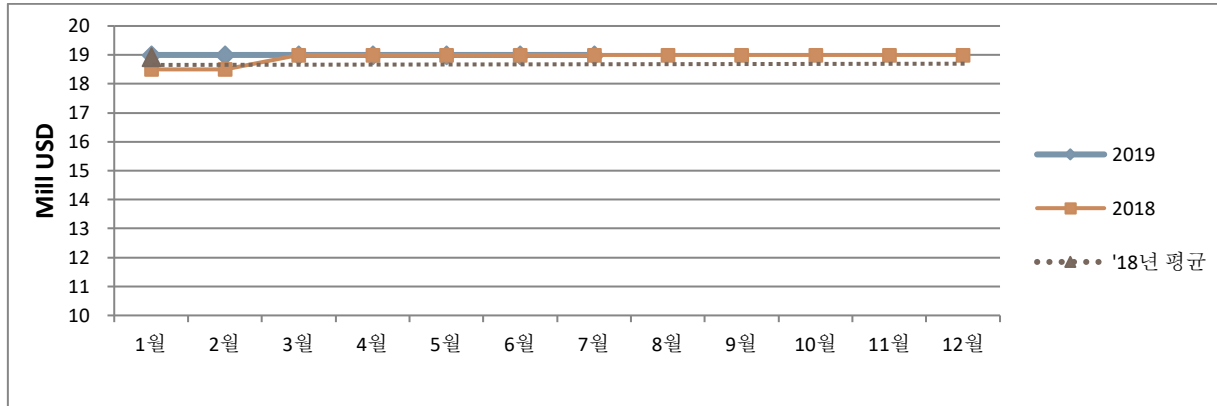
### □ Cape



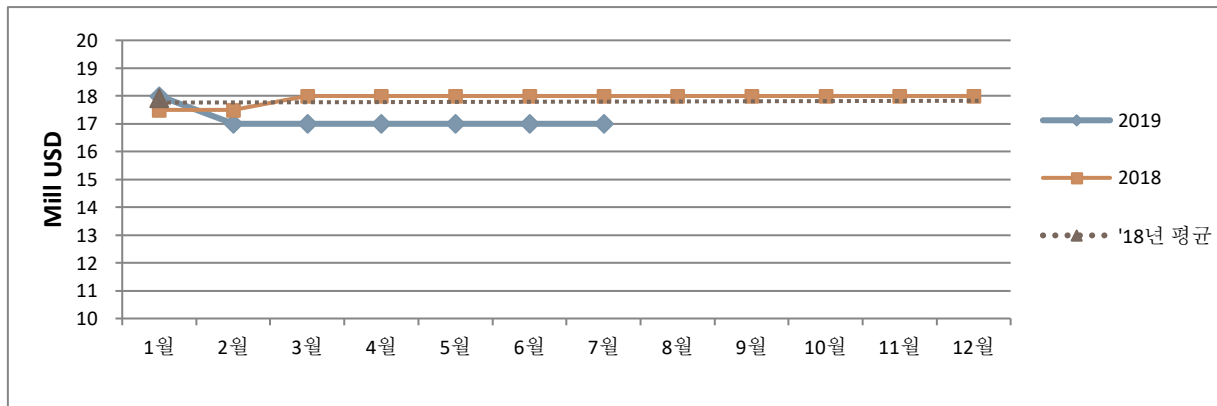


## II . BULK CARRIER

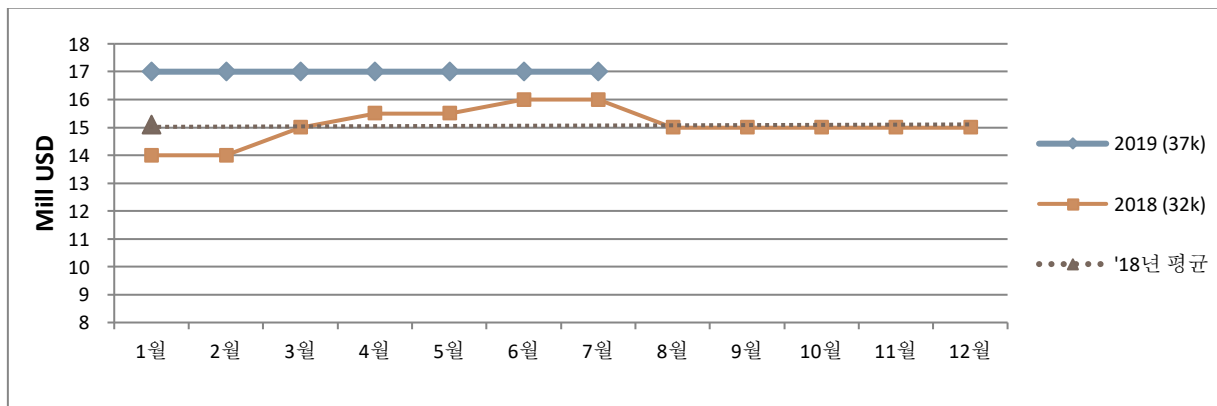
### □ Panamax



### □ Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	GLOBAL MERCATOR	182,205	2011	JAPAN	B&W		26.1	Undisclosed buyer
BC	LOWLANDS PHOENIX	177,036	2004	JAPAN	B&W		13.2	Chinese buyer, SS/DD due Nov '19
BC	RED LOTUS	83,007	2006	JAPAN	MITSU		12.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	FEDERICA PRIMA	76,596	2005	JAPAN	B&W		8.5	Chinese buyer
BC	STAR ANNA	63,038	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	17.5	Greek buyer
BC	TOMINI SINCERITY	57,000	2012	CHINA	WART	C 4x36t	10.5	Chinese buyer
BC	TOMINI INFINITY	57,000	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	10.1	
BC	NAVIOS ARC	53,514	2003	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.2	Chinese buyer, SS passed
BC	TAI HAPPINESS	52,686	2004	TAIWAN (JPN)	B&W	C 4x30t	7.4	Undisclosed buyer
BC	NITON COBALT	52,471	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Undisclosed buyer
BC	LOUISE BULKER	31,887	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.5	Hong Kong buyer (Taylor Maritime)
BC	EMMA BULKER	31,887	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.5	
BC	LADY BOSS	4,195	1982	TURKEY	ETC	D 2x5t D 2x3t	2.2	Undisclosed buyer, auction sale



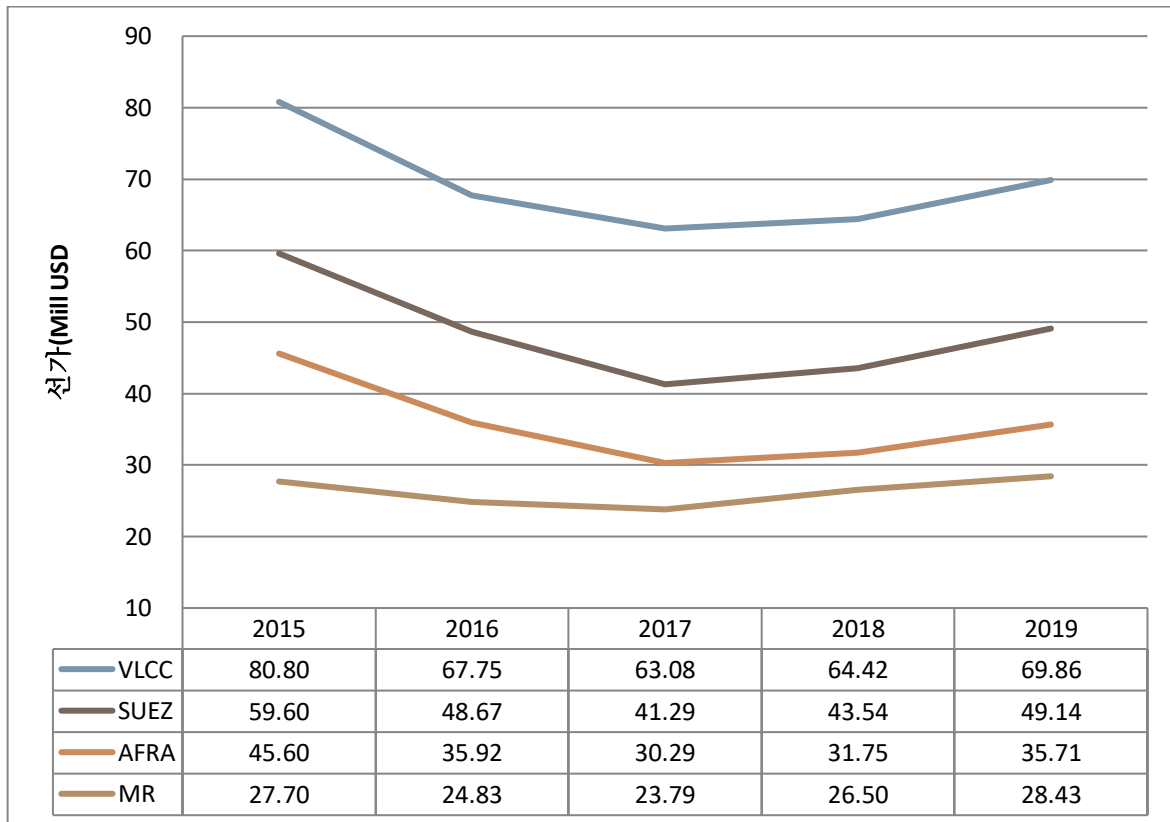
### III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.86
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.44%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.14
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	12.87%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.71
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	12.49%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.43
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	7.28%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.04
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.24%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

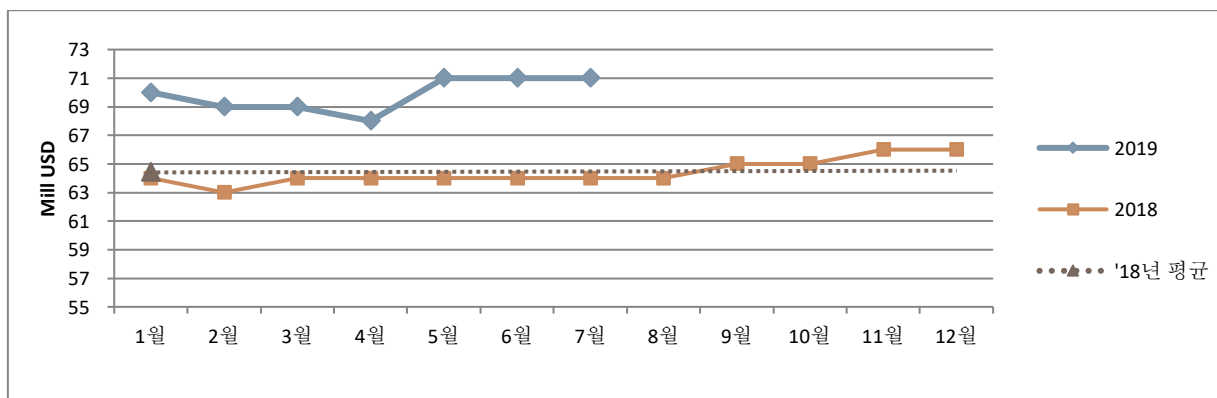




### III. TANKER

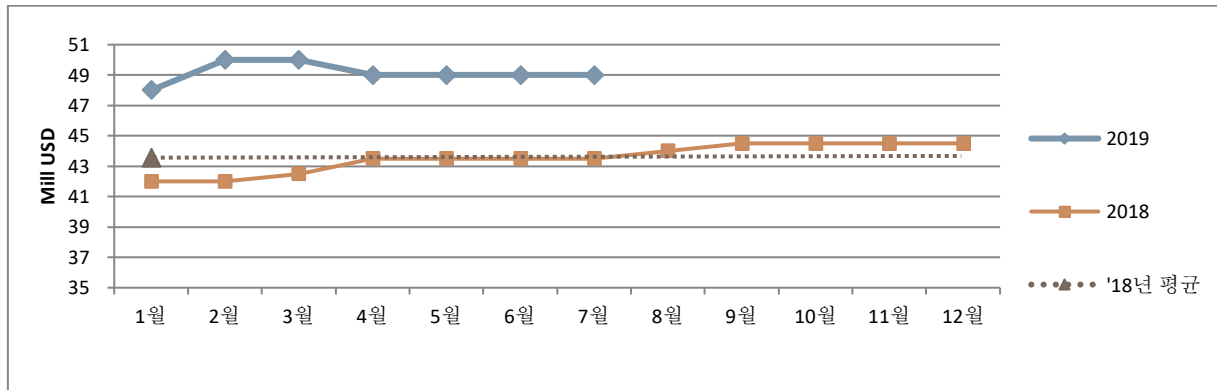
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00			69.86
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%			8.4%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	49.00			49.14
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	12.6%			12.9%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00			35.71
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%			-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%			12.5%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00			28.43
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%			-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%			7.3%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00			11.04	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%			-6.2%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.75	26.00	27.00	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.77	

#### VLCC-310K

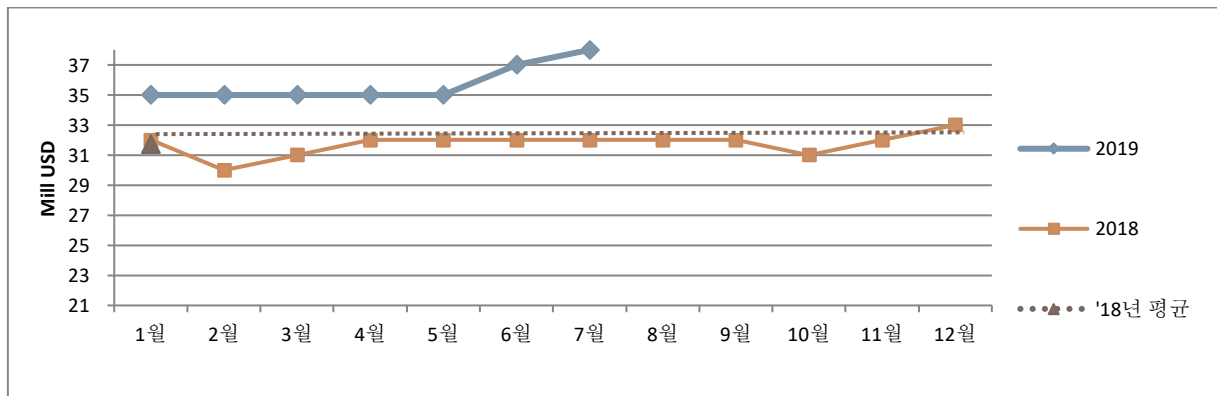


### III. TANKER

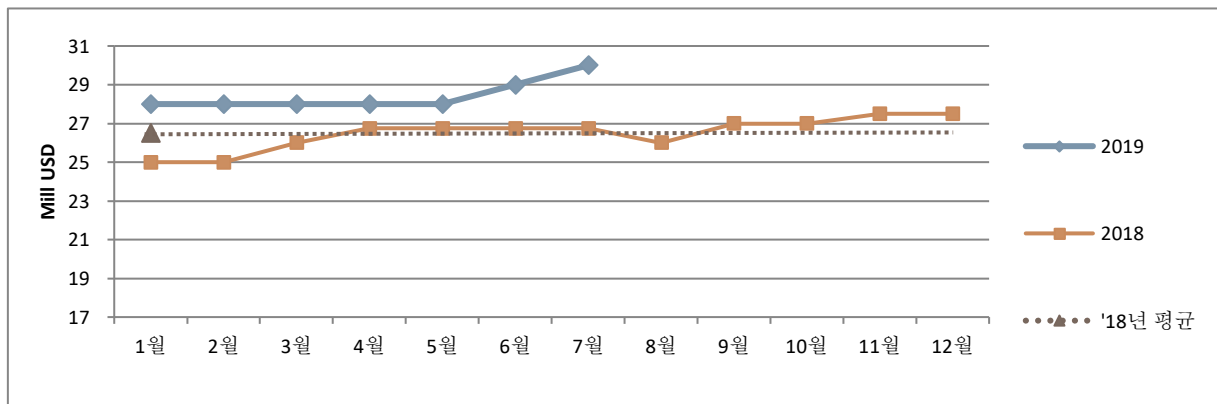
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	APOLLONIA	309,021	2003	KOREA	B&W		31	Malaysian buyer (Yinson)
TANKER	AQUARIUS WING	299,990	2005	JAPAN	SULZ		ex 30	Greek buyer
TANKER	BIENDONG MELODY	45,937	2004	JAPAN	B&W		8.1-9	Undisclosed buyer, SS/DD due Aug '19
TANKER	CORAL STARS	40,000	2004	KOREA	B&W	3	8.3	Undisclosed buyer
LPG	SABARIMALA GAS	30,761	1994	JAPAN	B&W		7.8	Undisclosed buyer
LPG	MATHRAKI	19,621	2003	JAPAN	B&W		16	Indonesian buyer (Soechi Lines)

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MSC SAVANNAH	102,528	2010	KOREA	WART	8586	TEU		International Far Eastern Leasing 5 year T/C to Maersk starting 2Q 2020 at \$19.000 pd
CONT	SM NEW YORK	102,518	2010	KOREA	WART	8586	TEU	100	
CONT	SM SAVANNAH	102,506	2010	KOREA	WART	8586	TEU		
CONT	KMARIN AQUA	62,448	2013	KOREA	WART	4532	TEU	19	Undisclosed buyer
CONT	SAGITTARI US	23,051	2001	POLAND	SULZ	1730	TEU	3.7	Singaporean buyer (Sea Lead Shipping)



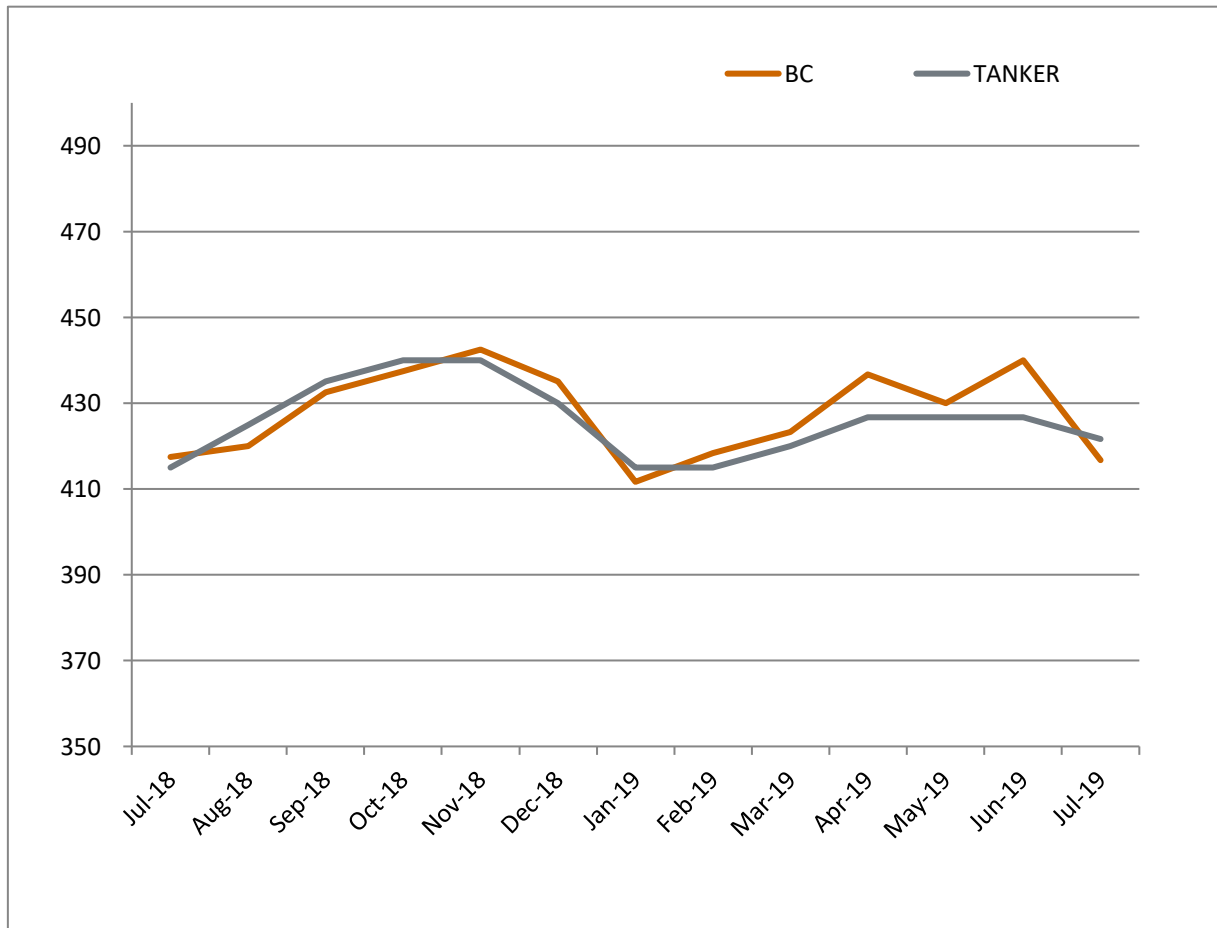


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 7 월	2019 년 7 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	421.67	-2.6%	415.00	421.67	-1.2%	1.6%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	425.24	-3.5%	417.50	416.67	-5.3%	-0.2%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



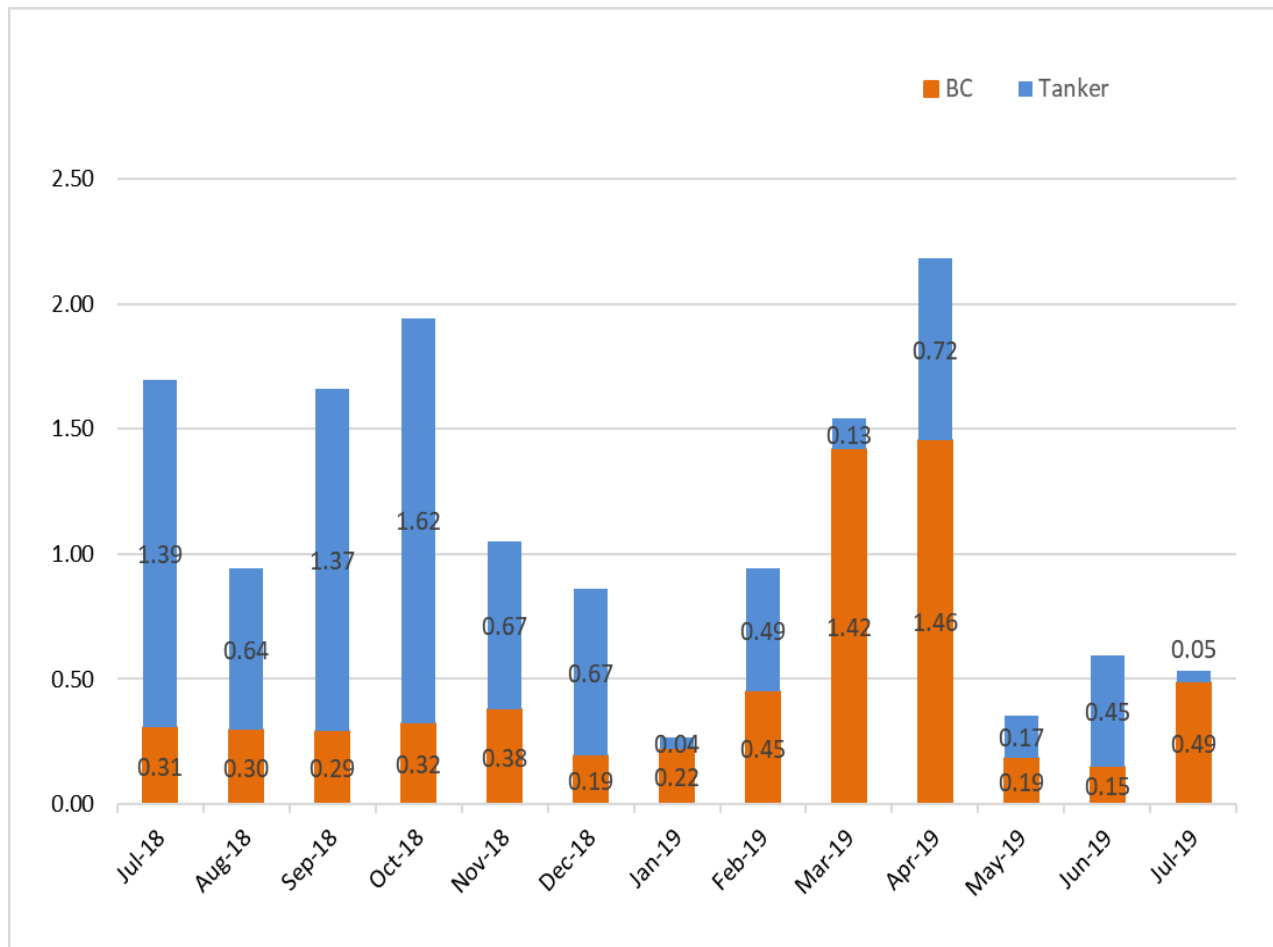


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 7 월		2019 년 7 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	2.04	9.8%	45	23.1%	1.39	16	0.05	-96.8%	1	-93.8%
BC	4.20	112	4.36	103.8%	63	56.3%	0.31	5	0.49	59.0%	6	20.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

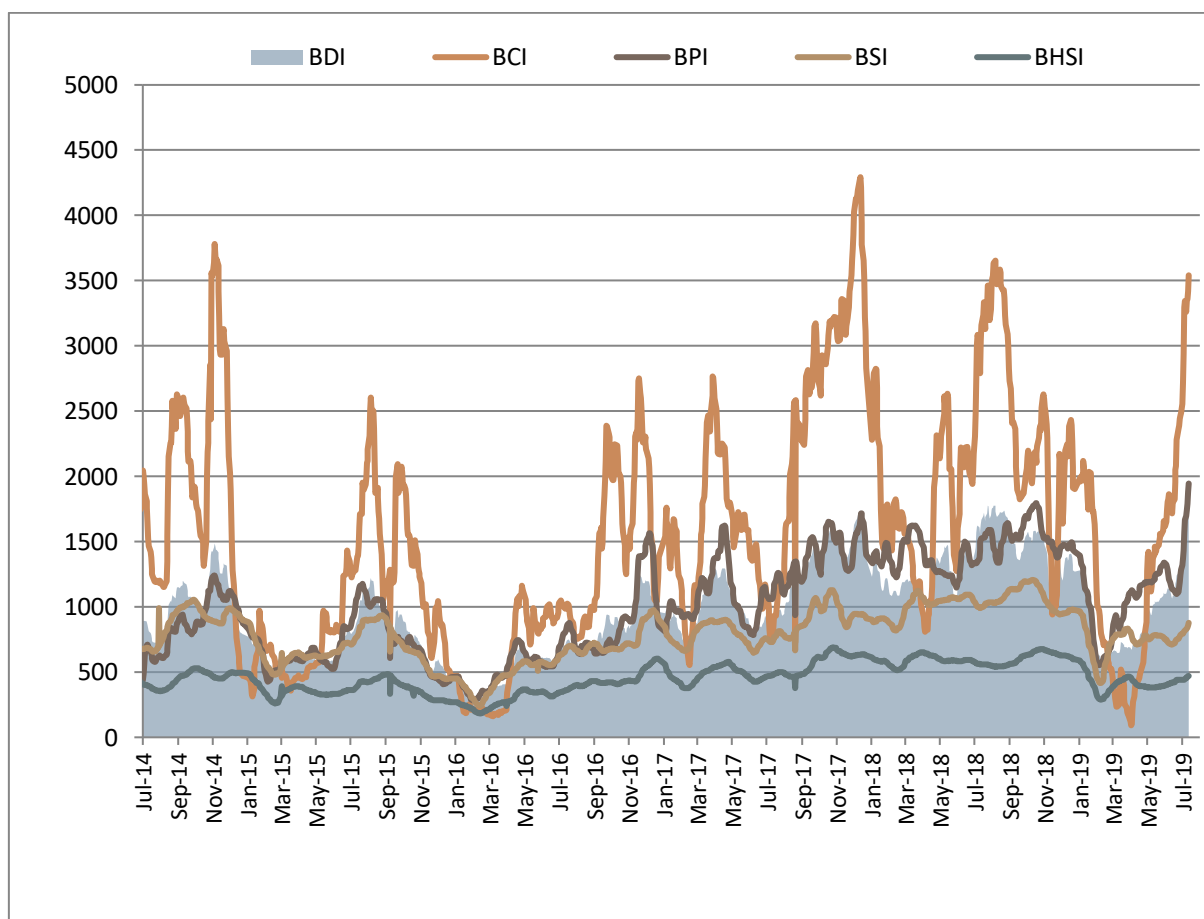
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	ORE MOATIZE	150,39 3	18,403	1997	JAPAN	B&W	425	INDIA
BC	EASTERN VIEW	73,350	10,642	1995	KOREA	B&W	415	BANGALESH, Incl. 300t ROB bunker
CONT	SM HOCHIMINH	21,492	6,989	1998	KOREA	B&W	445	Full sub-conti dely option
CONT	SM BANGKOK	21,184	7,296	1999	KOREA	B&W	445	
CONT	KMTC HongKong	20,999	7,124	1998	KOREA	B&W	425	INDIA, Fire damaged, incl. 390t bunkers, option dely Bangladesh



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2019-07-12	2019-07-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1865	1740	▲125.00	1865	290
BCI	3541	3346	▲195.00	4293	92
BPI	1945	1665	▲280.00	1945	282
BSI	879	820	▲59.00	1207	243
BHSI	472	448	▲24.00	690	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	496.50	▲56.50	414.50	▲27.50	422.50	▼-12.50
IFO180	520.00	▲50.00	445.00	▲25.50	479.00	▲3.50
MGO	620.00	▲32.50	594.00	▲27.00	637.00	▲10.00
LSMGO	621.00	▲29.00	587.50	▲30.50	-	-

❖기준일 : 7 월 12 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2019-07-12	2019-07-05	CHANGE
미국 달러	1173.80	1169.20	▲4.60
일본 엔(100)	1081.99	1084.60	▼-2.61
유로	1321.29	1319.62	▲1.67
중국 위안	170.67	170.17	▲0.50

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] – 파운드리

반도체의 설계 디자인을 전문으로 하는 기업으로부터 제조를 위탁받아 반도체를 생산하는 기업을 의미한다.

■ 파운드리의 원래 의미는 짜여진 주형에 맞게 금속제품을 생산하는 공장을 의미하였는데, 1980년대 중반 생산설비는 없으나 뛰어난 반도체 설계 기술을 가진 기업들이 등장하면서 반도체 생산을 전문으로 하는 기업에 대한 수요가 증가하였고 파운드리의 개념이 반도체 산업에 적용되어 쓰이기 시작하였다.

반도체 산업을 영위하는 기업들은 크게 IDM(Integrated device manufacturer), 팹리스(Fables), 파운드리, OSAT(Outsourced semiconductor assembly and test) 네 가지로 구분된다. IDM은 설계부터 최종 완제품까지 자체적으로 수행하는 기업이며, 팹리스는 반도체 설계만을 전담하는 기업이다. OSAT는 파운드리가 생산한 반도체의 패키징 및 검사를 수행한다. IDM 중 일부는 자사의 반도체 뿐 아니라 다른 기업의 반도체를 생산하는 파운드리 기능을 함께 수행하기도 하는데, 우리나라에는 삼성전자, SK하이닉스 등이 IDM이면서 파운드리 기능을 함께 수행하고 있다. IDM이 수행하는 파운드리와 구분하기 위해 설계 능력이 없는 기업들이 수행하는 파운드리를 '퓨어 플레이 파운드리(PURE PLAY FOUNDRY)'라 부르기도 한다.

#### [출처: 두산백과]

#### ■ 관련기사 “일본 규제에... 삼성전자 파운드리 사업, TSMC 추격 멀어지나”

삼성전자 파운드리(위탁생산) 사업이 일본의 소재 수출규제로 난관에 부딪힌 가운데 업계 1위 대만 TSMC는 더 멀리 달아난 것으로 나타났다. 일본이 포토레지스트 외에 다른 소재 수출을 추가로 막으면 삼성전자의 TSMC 추격이 더욱 어려워질 것으로 우려된다.

TSMC는 지난 6월 한 달간 매출이 858억 6,800만 대만달러(약 3조 2,000억원)로 지난해 같은 기간보다 21.9% 증가했다고 11일 밝혔다. 월간 기준으로 올해 들어 가장 좋은 실적이다. 2분기 매출은 지난해보다 10.2% 증가했다. 상반기 전체로는 지난해보다 매출이 4.5% 감소했다. 1분기에 고전하다가 2분기 들어 점점 상황이 좋아지고 있다고 볼 수 있다. TSMC가 2분기 들어 실적이 호전된 것은 7나노 극자외선(EUV) 라인 가동이 본격화했기 때문으로 보인다. TSMC는 4월부터 7나노 EUV 양산을 시작했다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

---

주요 고객은 애플이다. 애플이 올 하반기 출시할 아이폰에 들어가는 애플리케이션 프로세서(AP) A13 이 TSMC 의 7 나노 EUV 공정으로 생산된다. 3 분기 아이폰 출시를 앞두고 TSMC 가 2 분기부터 본격적으로 A13 생산을 시작해 매출이 늘어난 것이다. 시장에서는 TSMC 의 3 분기 매출이 더욱 좋아질 것으로 예상하고 있다.

전 세계 파운드리 업체 중 7 나노 EUV 공정을 도입한 곳은 삼성전자와 TSMC 두 곳이다. 삼성전자가 TSMC 보다 먼저 이 공정 양산을 발표하면서 주요 글로벌 팹리스(반도체 설계 업체) 물량을 대거 수주했다. 퀄컴, IBM, 엔비디아 등이 삼성전자에 물량을 맡겼다. 반도체 비전 2030 을 발표하며 파운드리 1 위를 목표로 했던 삼성전자는 올 들어 전방위로 뛰며 수주에 집중해 왔다.

하지만 TSMC 가 EUV 양산에 안착한 상황에서 삼성전자는 일본의 반도체 소재 수출규제로 추격 모멘텀을 잃을 상황에 처했다. 포토레지스트 외에 직접회로(IC), 전력반도체(PMIC), 리소그래피 장비, 이온주입기, 웨이퍼, 블랭크 마스크 등도 일본이 추가로 규제할 가능성이 제기된다. 이 품목은 일본의 수출규제 근거로 쓰이는 '수출무역관리령' 통제대상품목에 포함돼 있다.

삼성전자와 TSMC 가 치열하게 초미세 공정 경쟁을 벌이는 상황이라 잠깐이라도 뒤처지면 차이가 크게 벌어질 수 있다. 팹리스 업체들 입장에선 안정적으로 제품을 공급해주는 업체를 찾게 되기 때문이다.

한 반도체 업체 관계자는 "비슷한 기술 수준이라면 불안요소가 없는 곳이 더 유리하지 않겠느냐"면서 "소재 수급 문제가 현실화하면 삼성전자 파운드리 사업의 미래는 불투명해진다"고 우려했다. 시장조사업체 트렌드포스에 따르면 1 분기 파운드리 시장 점유율은 TSMC 가 48.1%로 1 위, 삼성전자가 19.1%로 2 위를 달리고 있다.

[출처: 국민일보, 2019.07.12]



## 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 차장 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)