

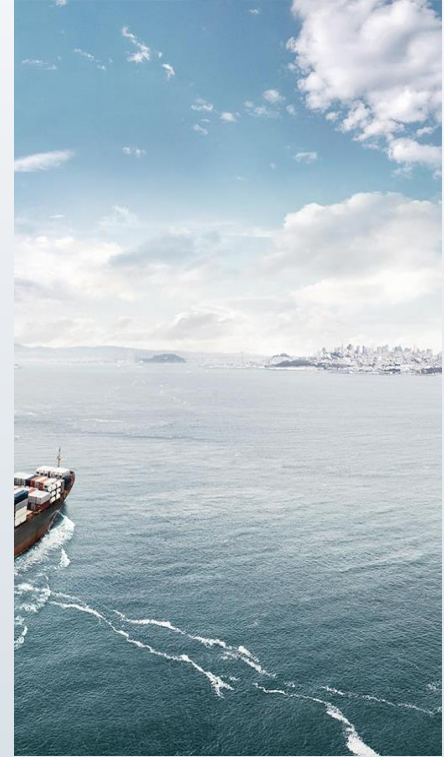


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.258

Updated July 23, 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	22

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

I . ISSUE & TREND

1. "철광석 수요 늘고, 배는 줄고"...해운 운임 5년 만에 최고

해운 운임이 최근 가파르게 오르며 5년 만에 최고치를 기록했다. 철광석 수요가 늘어난 반면 선박 공급량이 줄었기 때문이다. 전문가들은 올 하반기까지 운임이 강세를 보일 것으로 내다봤다.

지난 17일 해운업계에 따르면 벌크선 운임 상황을 나타내는 BDI 지수는 지난 15일 기준 1928 포인트를 기록했다. 지난 2014년 1월 6일 1951 포인트 이후 5년 만이다. BDI 지수는 올해 1월 1282에서 50% 이상 올랐다.

철광석 등을 싣고 나르는 케이프사이즈, 파나막스, 수프라막스의 용선료도 일제히 상승했다. 15만톤급 이상 케이프사이즈의 하루 평균 용선료는 15일 기준 3만 75달러를 기록, 6월 평균치인 1만 7,820달러 대비 68.8% 급등했다. 지난해 평균값인 1만 9,830달러 대비로도 51.7% 올랐다.

운임 급등은 브라질 광산 운영이 정상화된 이유가 크다. 브라질 벨루오리존치시 인근 브루마지뉴 지역 광산 댐을 보유한 발레(Vale)는 최근 남동부에 위치한 부르쿠트 광산 운영을 재개했다. 생산능력은 3,000만톤이다. 때마침 중국의 철광석 물량이 바닥나면서 기존 재고를 확보하려는 수요가 브라질로 몰렸다.

유럽 역시 무더위로 석탄 수요가 늘었다. 실제 프랑스, 스페인, 독일 지역은 40도를 넘는 '이른 폭염'으로 6월 평균기온이 역대 최고치를 경신했다. 이석주 해양진흥공사 과장은 "사상 최대 더위로 유럽의 냉방 수요가 살아나고 있다"면서 "이런과의 갈등으로 기름값이 오르자 대체재로 석탄 수요가 증가하고 있다"고 설명했다.

늘어나는 수요와 달리 선박 공급량은 감소세를 보이면서 운임 상승에 기름을 붓고 있다. 내년 1월부터 적용되는 국제해사기구(IMO) 규제에 따라 스크러버(황산화물 저감장치) 장착을 앞둔 선박들이 운항을 속속 중단하고 있기 때문이다.

스크러버 주 장착 대상인 케이프사이즈 선박량이 감소하자 상대적으로 작은 사이즈인 파나막스급 수요가 늘어나고 있다. 실제 10만톤급 이하인 파나막스는 1만 4671달러를 기록하며 6월 대비 33.8%, 지난해 대비 17.1% 상승했다.

I . ISSUE & TREND

전문가들은 운임 상승세는 3 분기를 지나면 어느 정도 소강상태를 보일 것으로 전망했다. 다만 스크러버 설치의 경우 제작 기간이 수 개월 소요되는 만큼 운임 하락세가 가파르지는 않을 것으로 봤다. 중국 철광석 재고가 어느 정도 확보되면 운임은 점차 안정될 것이라면서도 선박 공급량에 한계가 있어 하반기 운임폭은 크게 떨어지지 않을 것으로 설명했다.

2. 평균 폐선 선령 2016 년 이후 반등...지난해 28.3 년 기록

최근 선사들의 스크러버 설치 결정이 확대되고 있으며 소형 노후선의 폐선 가능성은 존재하고 있다는 분석이다. 철광석 물동량은 바닥을 지나고 있으나 단기적으로 개선폭은 제한적일 전망이다. 따라서 최근 드라이벌크운임(BDI)의 가파른 반등을 물동량 회복 기대로만 설명할 수는 없을 것으로 판단된다.

2020 년 국제해사기구(IMO)의 황산화물 배출 규제가 임박하면서 커지고 있는 드라이벌크 시장의 공급 조정 기대가 이를 뒷받침하고 있다는 분석이 다. 황 산화물 배출 규제란 선박 연료의 황 함량을 기존 3.5%에서 0.5%로 낮추는 규제이다. 이에 선사들은 스크러버(탈황장치) 장착, 저유황유(LSFO, 황산화물 함량 0.5% 이하) 사용, 액화천연가스(LNG) 선박 전환 등의 대응 방식을 결정하고 있다. 어떤 방식이든지 규제 대응은 선사들의 비용 증가 요인이고 이를 전가하기 위해 운임은 상승해야 한다는 것. 이미 컨테이너선사들의 경우 신 유류할증료(BAF) 도입을 모색하고 있다. 벌크선사들의 경우 개별 입찰 시 이를 반영하게 되겠지만 마찬가지로 원가 전가 시도는 이루어질 전망이다.

최근에는 스크러버 장착을 선택하는 선사들이 증가하고 있는 것으로 파악된다. 기존에 저유황유를 주요 대응으로 정했던 머스크조차 스크러버 투자액을 대폭 확대했고 MSC(180 척), 에버그린(90 척), 현대상선(50 척 이상) 등 주요 컨테이너 선사들이 스크러버 설치를 예고하고 있다. 이는 저유황유 확보 문제와 가격 급등 우려 등을 반영한다는 지적이다. 스크러버 설치에는 최소 40 일 이상이 소요되며 하반기 트래픽 증가로 소요 기간은 대폭 연장될 것으로 예상된다. 이는 시장 공급의 축소를 의미한다는 것이다.

보다 중요한 것은 스크러버의 설치 가능성과 설치 비용의 회수 여부이다. 우선 소형 선박은 스크러버 설치를 위한 개조 자체가 어려울 수 있다. 이 경우 비싼 저유황유를 투입해야 한다. 투자비 회수 기간은 연료 비용과 사용량 등에 좌우되지만 일반적으로 1~3 년 정도로 추산되고 있다. 결국 연료 효율이 떨어져 저유황유를 투입해 마진을 확보하기 어려운 선박이나 스크러버를 설치하더라도 비용 회수기간이 촉박할 정도로 노후화된 선박은 폐선(SCRAPPING) 가능성이 크다.

I . ISSUE & TREND

물론 올해 전세계 선박량 증가율은 연초 예상보다 상향 조정되고 있다(2019년 선박량 증가율 +2.5%YOY 예상). 가파른 BDI 상승 또는 상승 기대로 당초 예상보다 폐선 규모가 축소된 결과이다. 올해 예상 폐선 규모는 950만 DWT에 불과하며 이는 2015~2017년 평균인 연 2,487만 DWT를 한참 하회하는 수치이다. 현재 20년 이상 된 드라이벌크 선박은 5,920만 DWT 규모(전체 선박량의 7.0%)이나 평균 폐선 선령은 2016년 이후 반등하여 지난해 28.3년을 기록한 상황이다.

환경 규제에 의한 공급 축소와 원가 전가 시도로 상승하는 BDI가 단기적으로 폐선을 지연시킬 수는 있으나 환경 규제가 시행되면 선박의 실질적인 경쟁력이 확인되면서 추가로 폐선이 나올 것으로 전망된다. 이는 정체되어 있는 오더북 상황과 더불어 전체 선박량 증가율의 완만한 하락세를 견인할 것으로 보인다.

3. 선택·집중 VS 물량 공세...차이 나는 한·중 조선 수주전략

세계 1·2위를 다투은 한국과 중국 조선업계의 수주 전략이 갈리고 있다.

한국은 수익성 극대화를 위해 주력 수주 선종인 고부가 선박에 집중하고 있다. 반면 중국은 수주 선종을 다각화하는 등 물량공세를 앞세운 전략을 세웠다. 중국의 무자비한 선종 다각화에 회의적인 목소리가 적지 않은 가운데 한국에는 중국과 조선 분야 격차를 더욱 벌릴 기회가 될 것이라는 전망이 나온다.

지난 22일 영국 클락슨에 따르면 올해 1~6월까지 한국 조선업계는 선박 69척(317만 CGT)을 수주한 것으로 나타났다. 이 가운데 국내 조선 빅 3는 절반이 넘는 35척을 수주했다. 국내 빅 3가 수주한 일감 대부분은 17만㎡급 이상 대형 LNG 선을 비롯한 주력인 고부가 선박들이다. 특히 17만㎡급 이상 대형 LNG 선의 경우 24척 중 23척을 국내 빅 3가 가져갔다. 국내 빅 3는 지난해에도 전 세계 발주된 76척 LNG 선 중 66척을 수주했다. 고부가 선박의 경우 중국 등 수주 경쟁 국가간 기술 격차가 쉽게 좁혀지지 않는 시장이다. 국내 빅 3에는 중국의 저가 과당 경쟁이 허용되지 않는 시장인 만큼 수익성 확보를 위한 수단으로 활용된다.

중대형 및 중소형 조선사도 주력 선박 수주에 집중했다. 현대삼호중공업과 대한조선은 올 1~6월까지 중대형 원유운반선 15척을 수주했다. 양사는 지난해 중대형 원유운반선 발주량의 64%인 35척을 수주한 바 있다.

I . ISSUE & TREND

중소형사는 사실상 주력선 수주를 독점했다. 현대미포조선의 경우 지난해 중형 탱커 발주량의 절반이 넘는 19 척을 수주한바 있다. 이 기간 대선조선과 함께 1,000TEU 급 피더 컨테이너선 발주량의 96%를 싹쓸이하기도 했다. 물론 중대형 및 중소형사도 주력선에 집중하며 건조 원가는 절감하고 수익성을 극대화하는 데 주력했다.

이에 비해 중국은 수주 선종 다각화로 물량 확보에 집중했다. 주력 벌크선 이외 고부가 선박을 주력화하고 있는 것이다. 그러나 건조 경험이 전무한 고부가 크루즈선 수주에 나섰다라는 점은 한국의 상황과 다르다.

조선업계에서는 중국의 크루즈선 등 무자비한 고부가선 수주에 대해 회의적이다. 당장 고부가 물량을 확보할 수 있으나 경험이 전무한 만큼 인도를 완료할 수 있을지 의문이 들기 때문이다. 건조 원가 상승 물론 제 때 인도를 못할 경우 인도 지연에 따른 보상금을 물어야 할지도 모른다.

조선업계 관계자는 "한국이 해양설비를 건조하며 고가의 해외 기자재를 사용하면서 엄청난 비용이 지출되고 이 손실을 만회하기 위해 대규모 구조조정을 진행했다"며 "중국의 고부가 수주 선종 다각화는 향후 심각한 경쟁력 저하로 이어질 수 있을 것"이라고 말했다.

4. 해운업 톤세 적용 5년 연장

정부가 올해 일몰되는 해운기업 톤세 적용을 2024년까지로 5년 연장한다. 17일 기획재정부에 따르면 정부는 2019년 세법개정안을 당정협의를 거쳐 다음주 발표할 계획이다.

정부는 해운업계의 요청을 받아들여 조세특례제한법을 개정해 올해로 만료되는 해운 톤세의 적용기한을 5년 연장하기로 확정했다. 톤세제는 해운기업의 해운소득에 대해 영업이익 대신 소유 또는 용선한 선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 선박표준이익을 과세표준으로 해 법인세를 부과하는 방식이다. 세부담에 대한 예측가능성이 제고돼 경영이 안정화되고 중장기 사업추진이 용이해 영국, 네덜란드, 노르웨이 등 대다수 국가들이 시행하고 있다.

우리나라는 지난 2005년 톤세를 도입했고 2009년, 2014년에 이어 이번에 세 번째로 적용기한이 연장된다. 해운업계 관계자는 "해운기업의 경영 안정화와 계획적 투자를 통한 경쟁력 확보를 위해 꼭 필요한 결정"이라고 말했다.

I . ISSUE & TREND

5. 창명해운 소속 선박, 남중국해 해상서 해적 피해 발생

창명해운 소속 선박이 남중국해를 항해하다 해적으로부터 피해를 입은 것으로 확인됐다.

해양수산부 및 관련업계에 따르면 지난 22 일 오전 4 시 25 분께 창명해운 소속 화물선(벌크선) CK 블루벨호가 싱가포르항에서 출항해 남중국해로 향하던 중 해적으로부터 현금 및 물품을 강탈당한 것으로 확인됐다.

이 사건으로 인명피해는 없었으나, 해적이 선장과 2 등 항해사를 제압하는 과정에서 경미한 타박상이 발생했고, 현금 1 만 3,300 달러와 의류, 신발, 휴대폰 등 선원 개인 소지품을 강탈해간 것으로 알려졌다.

관련업계 관계자는 "선원들의 부식을 사거나, 선박 운항에 있어 기본적으로 보유해야 하는 선용금을 선장이 보유하고 있는데 이를 포함한 현금을 강탈해간 것"이라며, "스피드 보트를 통해 침입해 금품만 강탈해가는 이러한 경미한 해적사고가 많아지게 될까 우려스럽다"고 전했다.

해수부 관계자는 "해적피랍과 같은 대형사고가 아닌 경미한 해적사고는 국적선박을 기준으로 2008 년 이후 처음"이라며, "우리 선사에 이 사건을 전파해 사고 해역 항해시 유사사건이 발생하지 않도록 해적 당직 강화 등 조치를 취할 것"이라고 전했다.



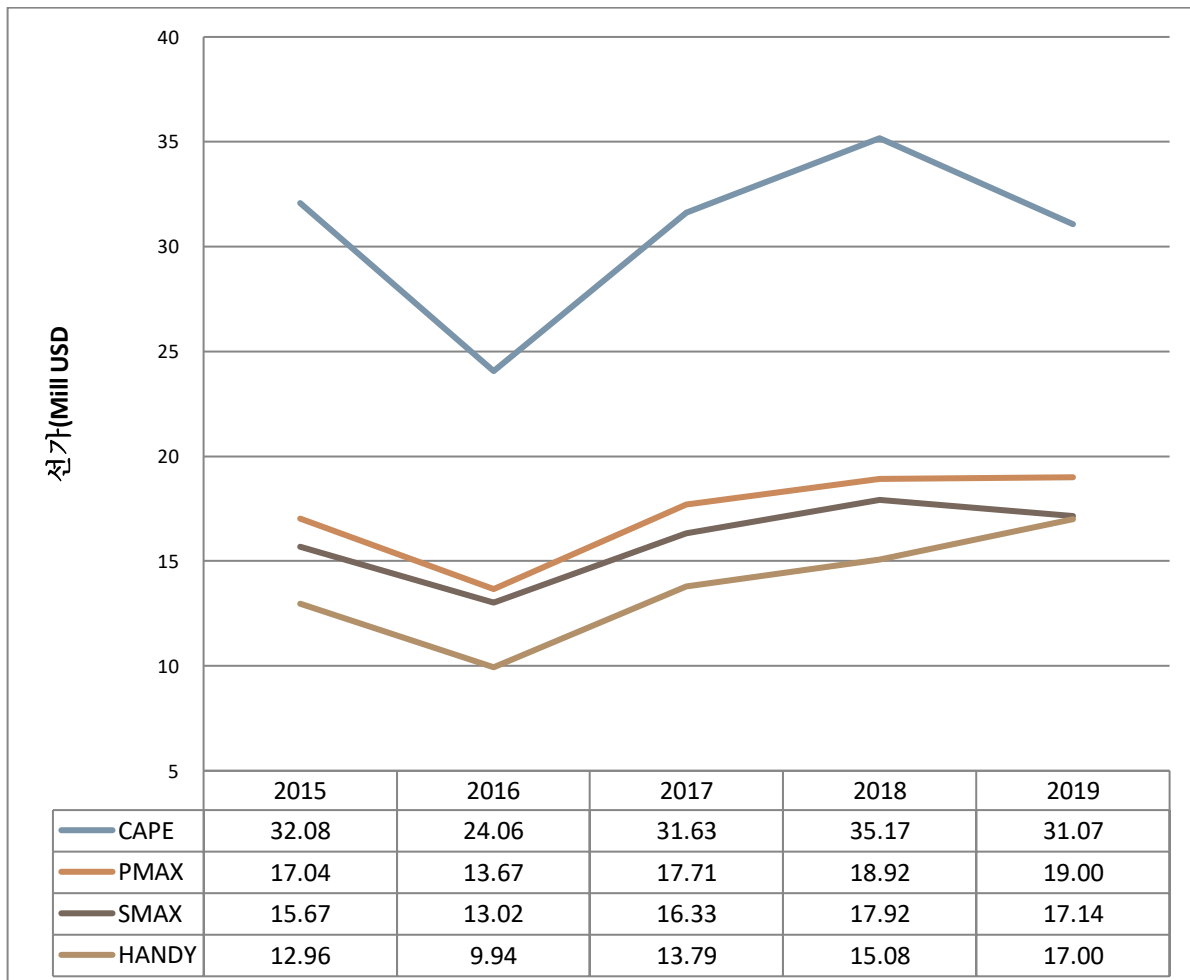
II . BULK CARRIER

(◆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)

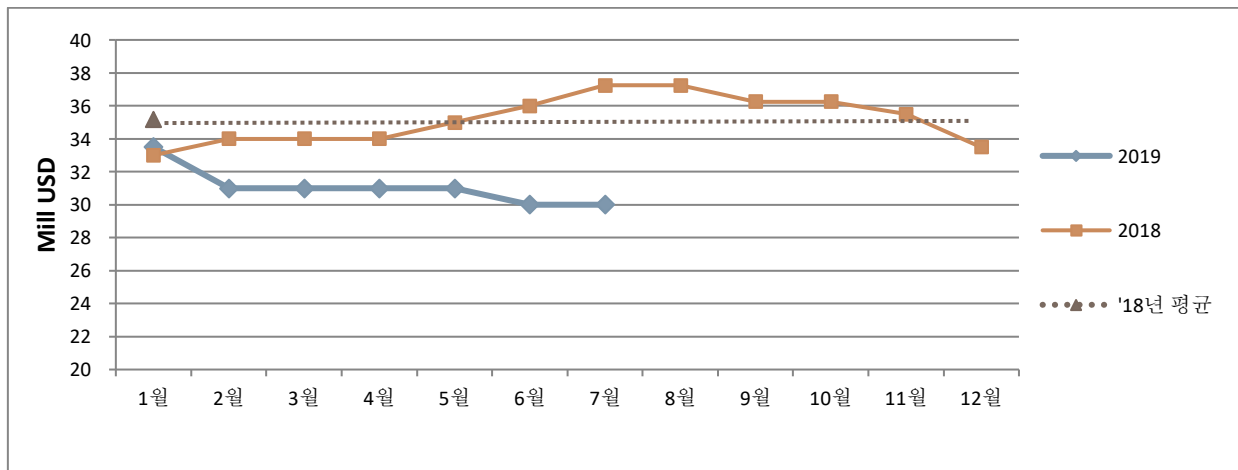




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	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	

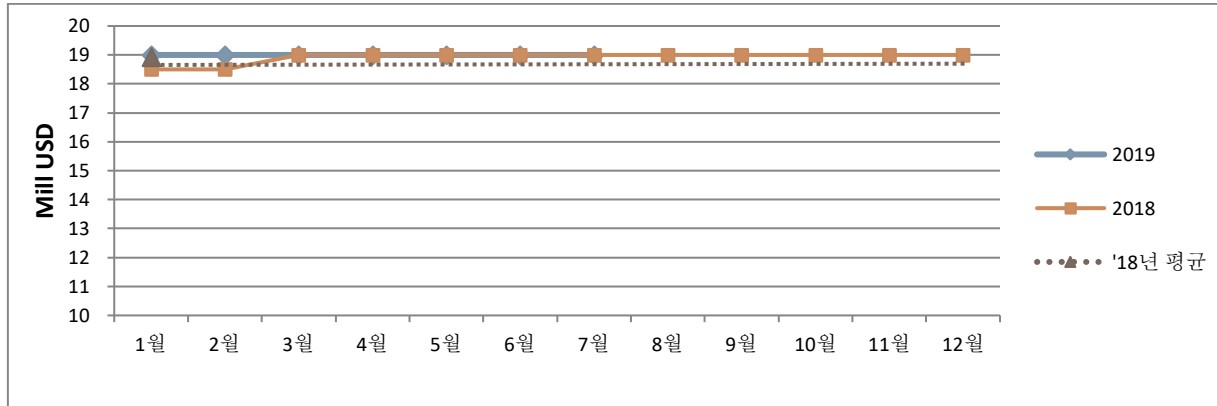
□ Cape



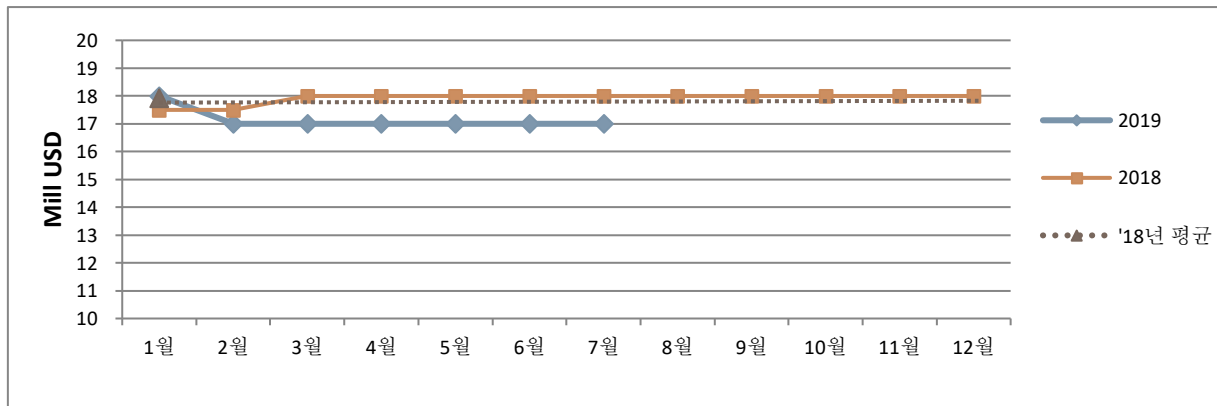


II . BULK CARRIER

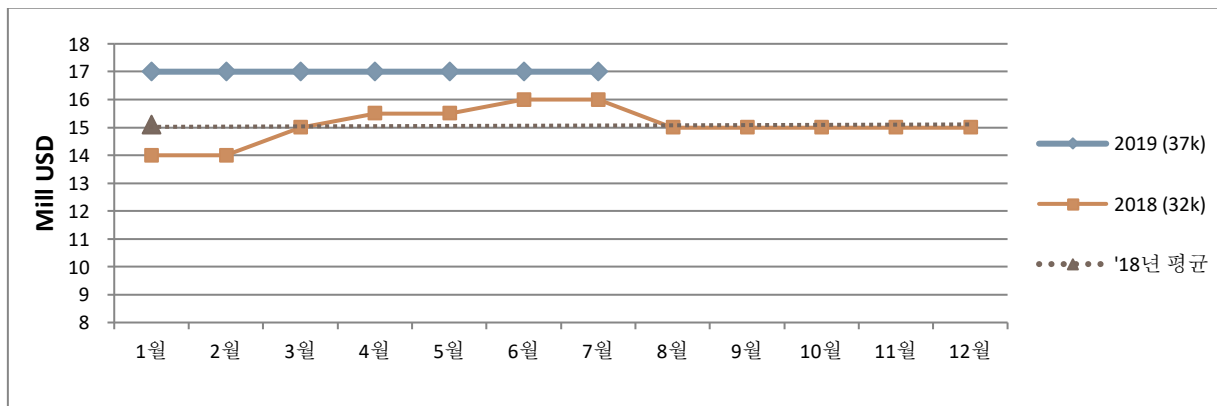
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NORD STEEL	180,230	2007	JAPAN	B&W		17.5-17.75	Chinese buyer
BC	MSXT VIVIENNE	175,085	2004	CHINA	B&W		12.5	Undisclosed buyer, SS/DD due Aug '19
BC	CAPE MARIA	171,480	2005	KOREA	B&W		13.8	Greek buyer
BC	SUNNY SMILE	95,768	2013	JAPAN	B&W		21.5	Greek buyer
BC	OCEAN TOPAZ	92,859	2013	CHINA	B&W		15	Chinese buyer
BC	SINAR KUTAI	57,333	2011	KOREA	B&W	C 4x30t	11	Chinese buyer, DD passed Mar '19
BC	NAVIOS PRIMAVERA	53,464	2007	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10-10.4	Undisclosed buyer
BC	STAR GAMMA	53,098	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	7	Russian buyer
BC	KONSTANTIN OS D	50,326	2000	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.5	Chinese buyer, SS/DD due Sept '19
BC	GLARUS	46,513	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.2	Chinese buyer, DD due Jul '19
BC	SAGITTARIUS OCEAN	37,052	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.25	Greek buyer
BC	CRANE ISLAND	32,157	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	8.8	Undisclosed buyer
BC	ISLAND SPIRIT	31,864	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.25	Greek buyer
BC	JUDI ALAMAR	28,760	1995	JAPAN	B&W	C 4x30t	3.9	Middle Eastern buyer

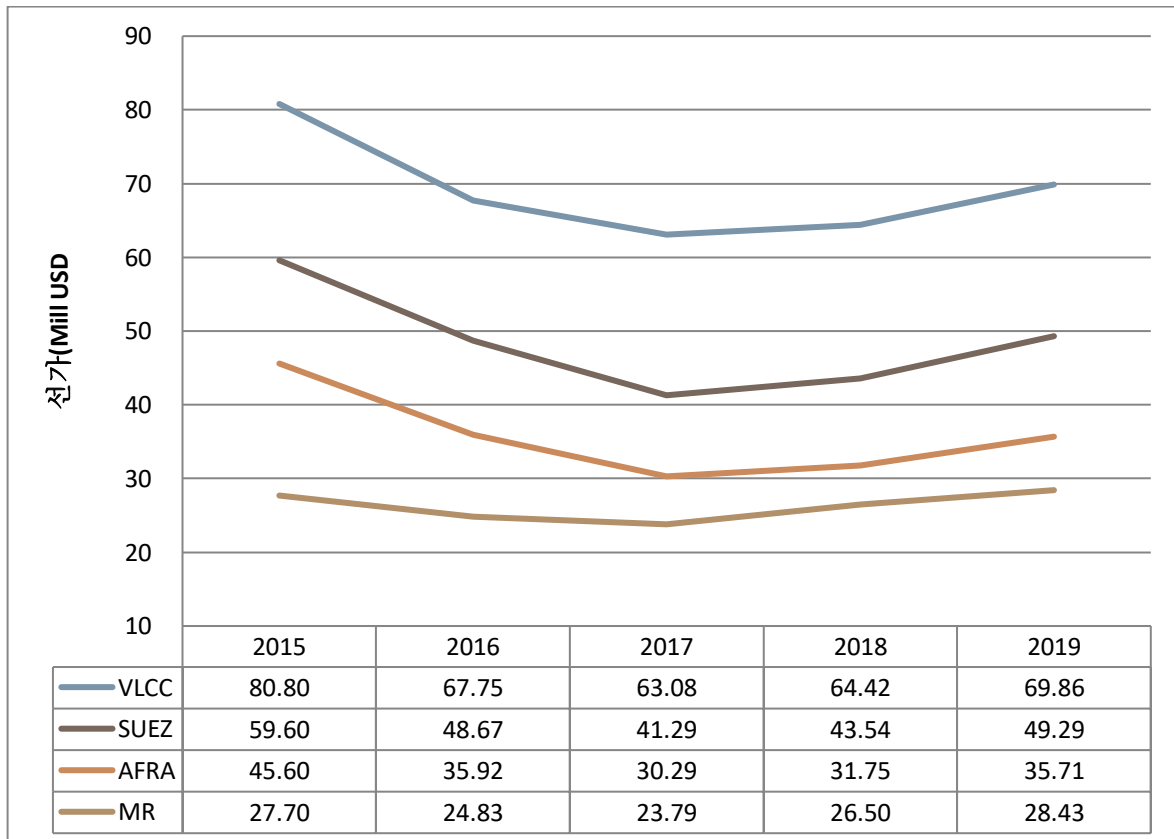
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.86
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.44%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.29
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.20%
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 : %)

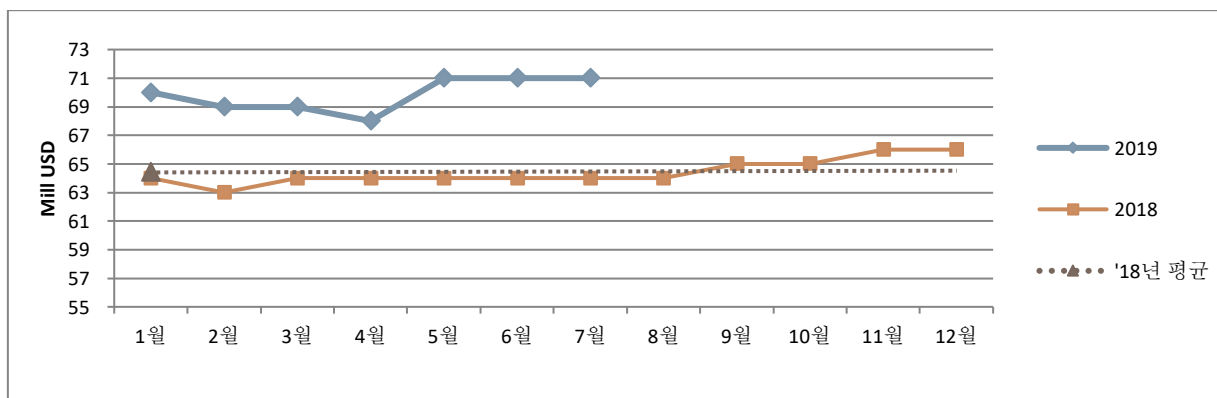




III. TANKER

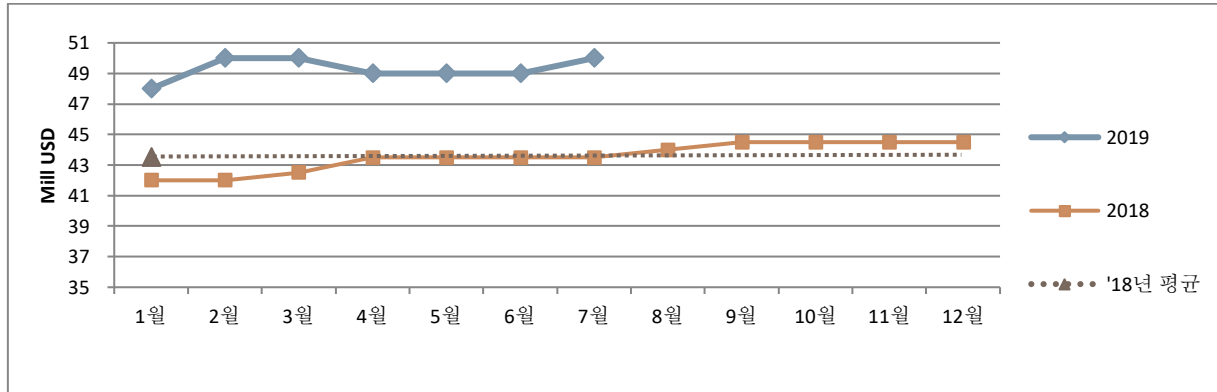
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00			69.86
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%			8.4%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00			49.29
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%			13.2%
	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

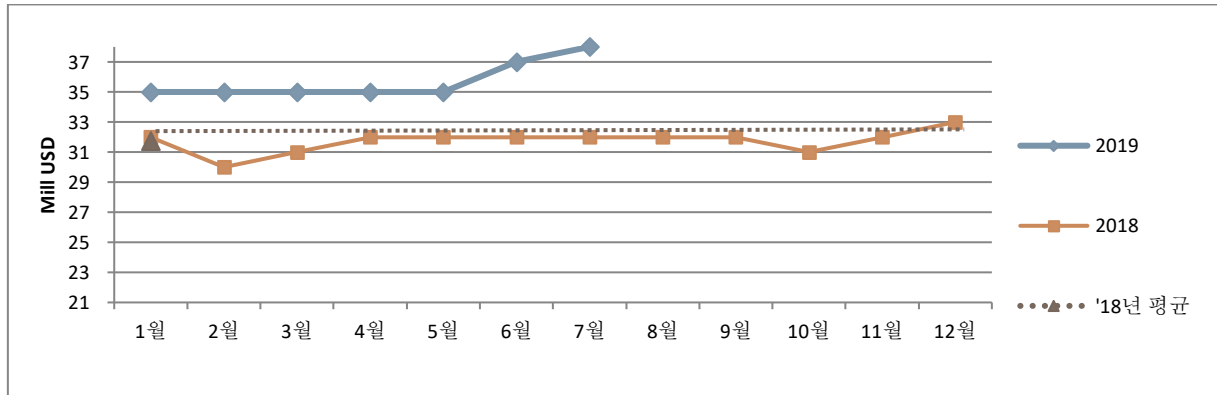


III. TANKER

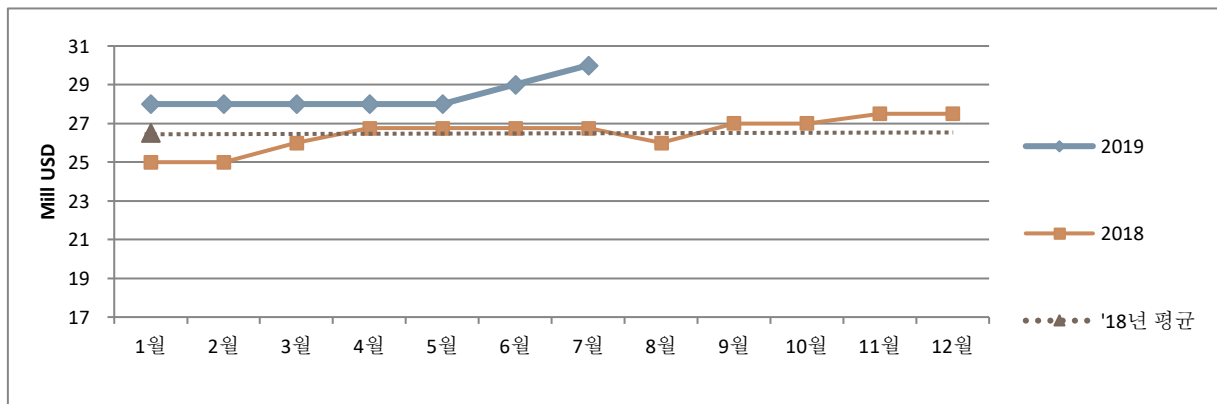
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OLYMPIA I	107,181	1999	JAPAN	B&W		7.9	Greek buyer
TANKER	LOENGO	73,626	2007	CHINA	B&W		10.5	Danish buyer
TANKER	MAERSK RALEIGH	35,192	2005	CHINA	B&W		11.2	UK buyer (James Fisher)
OIL /CHEM	PITANGA	16,394	2009	TURKEY	MAK	2&3	10	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	PENYUAN	7,543	2009	CHINA	ETC	2	3.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	SU-B	1,845	2009	TURKEY	B&W	2	3.4	Greek buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	STRAUSS	33,365	2005	GERMA NY	B&W	2478	TEU	8.2	Greek buyer
CONT	HANSA LUDWIGSB URG	22,937	2011	CHINA	B&W	1740	TEU	13.8	Chinese buyer (China Navigation)

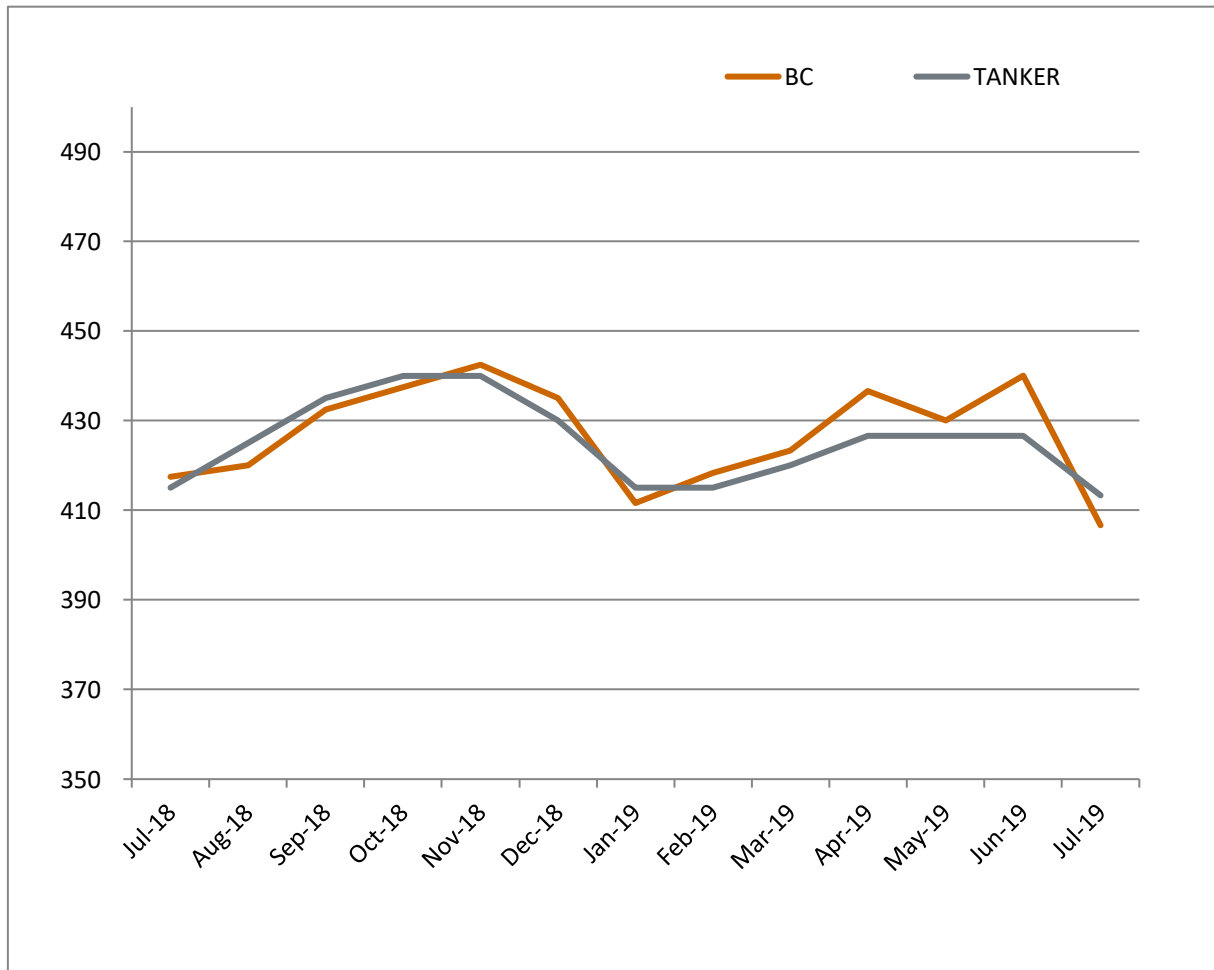


IV. DEMOLITION

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%	420.48	-2.9%	415.00	413.33	-3.1%	-0.4%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	423.81	-3.8%	417.50	406.67	-7.6%	-2.6%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



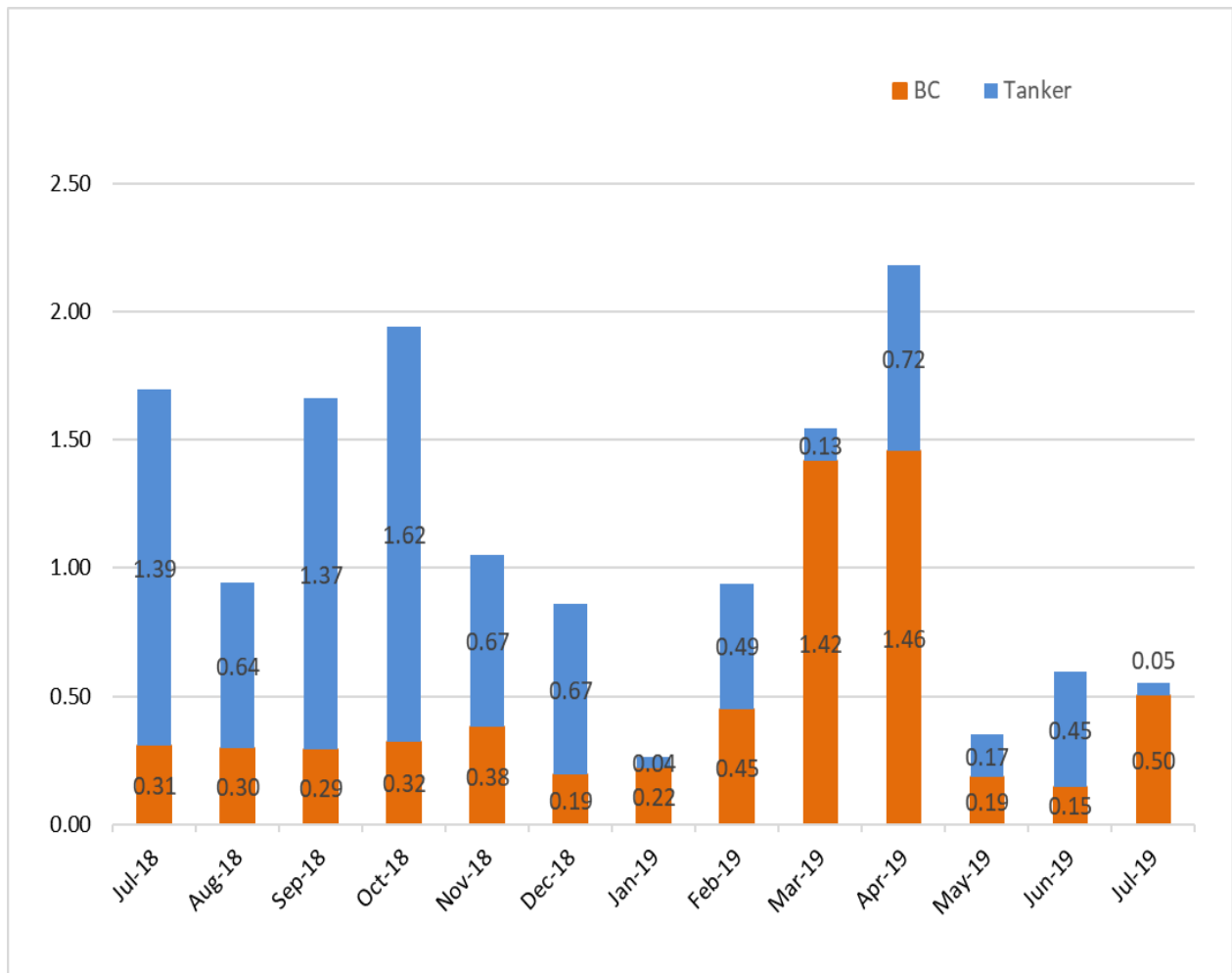


IV. DEMOLITION

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	-96.5%	2	-87.5%
BC	4.20	112	4.36	103.8%	63	56.3%	0.31	5	0.49	64.9%	8	60.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

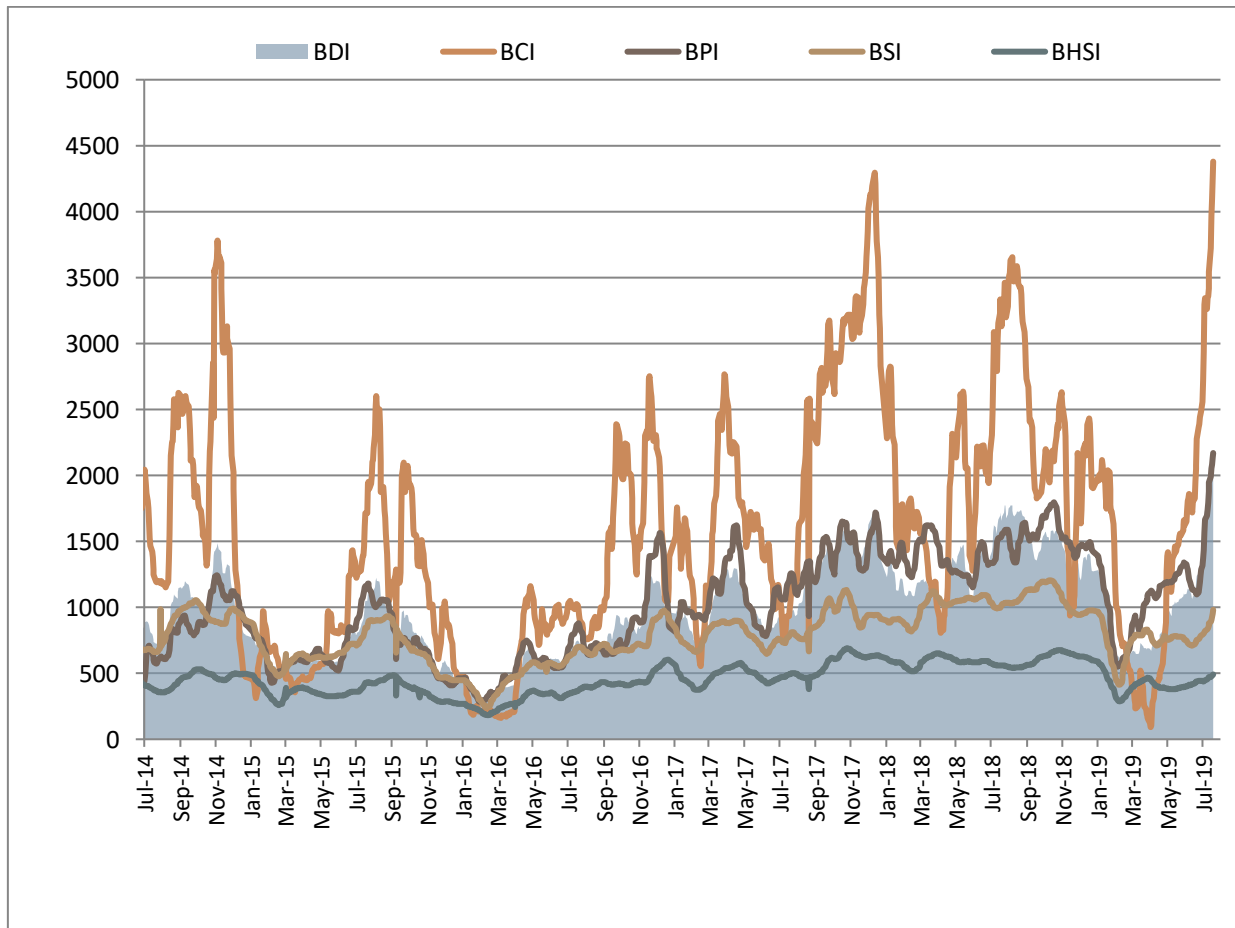
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ANANGEL HAILI	260,723	31,817	1995	JAPAN	MITSU	427	AS IS Singapore, incl. 800T bunkers ROB
MPP	LUKA	20,501	5,307	1999	GERMA NY	MITSU	328	AS IS Piraeus
MPP	OMAR B	11,702	3,581	1983	SPAIN	B&W	375	INDIA
MPP	MERATUS AMBON	8,122	3,334	1992	SINGAP ORE	B&W	370	AS IS Singapore, incl 150 tons IFO + 25 MGO \$370
OIL /CHEM	ALIZEA	46,801	9,044	1995	KOREA	B&W	420	INDIA
PCC	HOJIN	19,273	15,194	1990	JAPAN	MITSU	410	INDIA, HKC NK Green recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-07-19	2019-07-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	2170	1865	▲ 305.00	2170	290
BCI	4379	3541	▲ 838.00	4379	92
BPI	2170	1945	▲ 225.00	2170	282
BSI	982	879	▲ 103.00	1207	243
BHSI	492	472	▲ 20.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	453.00	▼-43.50	380.00	▼-34.50	376.50	▼-46.00
IFO180	486.50	▼-33.50	415.00	▼-30.00	435.50	▼-43.50
MGO	594.00	▼-26.00	564.50	▼-29.50	608.50	▼-28.50
LSMGO	591.50	▼-29.50	551.00	▼-36.50	-	-

❖기준일 : 7 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-07-19	2019-07-12	CHANGE
미국 달러	1179.50	1173.80	▲5.70
일본 엔(100)	1097.77	1081.99	▲15.78
유로	1327.59	1321.29	▲6.30
중국 위안	171.27	170.67	▲0.60

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 호르무즈 해협

페르시아만과 오만만을 잇는 좁은 해협으로 중요한 원유 수송로.

■ 이란과 아라비아반도 사이에 페르시아만과 오만만을 잇는 좁은 해협이다. 북쪽으로는 이란과 접하며, 남쪽으로는 아랍에미리트에 둘러싸인 오만의 비지(飛地, 다른 나라의 영토 안에 있는 땅으로 월경지라고도 함)이며 너비는 약 50km 이다. 이 해협은 세계적인 산유국인 사우디아라비아, 이란, 쿠웨이트의 중요한 석유 운송로로 세계 원유 공급량의 30% 정도가 영향을 받는 곳이기도 하다. 핵문제와 관련하여 서방의 압력에 대항해 이란이 호르무즈해협 봉쇄로 맞서 전 세계적으로 이슈가 되기도 하였다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 “호르무즈 해협”

“세계 경제의 생명줄 - 호르무즈 해협”

페르시아만 입구에 있는 호르무즈 해협은 전 세계에서 가장 중요한 원유 수송로 가운데 하나입니다. 사우디아라비아, 쿠웨이트, 아랍에미리트, 그리고 카타르 등 중동 주요 산유국이 생산하는 원유가 대부분 호르무즈 해협을 통해 수출됩니다. 전 세계 해상 원유수송량의 약 1/3 이 호르무즈 해협을 통과합니다. 2016년 기준으로 원유 약 1천 850만 배럴이 매일 호르무즈 해협을 통해 운송됐고, 이는 세계 최대 규모입니다.

한국과 일본 등 전 세계 많은 나라가 호르무즈 해협을 통해 운송된 원유에 크게 의존하고 있습니다. 그런데 이렇게 중요한 수송로인 호르무즈 해협은 매우 비좁은 곳입니다. 가장 좁은 폭이 약 33km로 하루 평균 대형 유조선 14대가 통과합니다. 이란과 오만이 접하고 있는 호르무즈 해협은 비좁은 탓에 선박 통행을 가로막기가 매우 쉽습니다. 그래서 이란은 자신들의 전략적인 이해를 달성하기 위해 종종 호르무즈 해협을 봉쇄하겠다고 위협한 바 있습니다.

“호르무즈 해협 봉쇄와 세계 경제”

호르무즈 해협이 봉쇄되면 전 세계 일간 원유 해상 수송량 가운데 약 30%가 발이 묶일 것으로 전문가들은 전망합니다. 이는 전체 원유 공급이 20% 감소하는 것을 뜻하며 그 여파로 기름값이 크게 오를 것입니다. 호르무즈 해협을 통한 운송이 막힌 원유는 지상에 있는 송유관을 통해 우회 수출할 수도 있지만, 그 양은 매우 제한적이기 때문에 호르무즈 해협 봉쇄는 세계 경제에 큰 충격을 줄 수 있습니다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

“호르무즈 해협에서 발생한 미국과 이란의 충돌”

미국과 이란은 과거에도 호르무즈 해협에서 충돌한 적이 있습니다. 지난 1988 년 이곳에 이란이 설치한 기뢰에 부딪혀 미 해군 초계함이 파손되자 미 해군은 보복으로 이란 해군 함정 3 척과 해상 시추선 2 척을 파괴했습니다. 또 같은 해 미 해군 순양함이 이란 민간 여객기를 오인 격추해 크게 논란이 되기도 했습니다. 2016 년엔 이란 혁명수비대가 경비정에서 근무하던 미 해군 병사 10 명을 나포했다가 석방하기도 했습니다. 그밖에 호르무즈 해협에 인접한 걸프만에서 이란 혁명수비대 함정이 미 해군 함정에 너무 가까이 다가와 경고사격을 한 적도 있었고, 이란이 무인기를 띄어 미국 항모모함을 근접 정찰하기도 했습니다.

미 해군 함대에서 호르무즈 해협을 작전구역으로 삼는 곳은 5 함대로 사령부는 바레인에 있습니다. 지난해 하산 로하니 이란 대통령은 재외 공관장 회의에서 미국이 이란산 원유 수출을 전면 차단하면 호르무즈 해협을 봉쇄할 수 있다고 경고했습니다.

이런 가운데 이란 육군의 기우마르스 헤이다리 준장도 지난해 호르무즈 해협은 모두 지날 수 있거나, 그렇지 않으면 아무도 지나가지 못해야 한다며 미군이 못된 행태를 감히 할 수 없을 만큼 이란군 전력의 강하다고 경고했습니다. 이란은 지난 2011 년과 2012 년, 그리고 2016 년에도 호르무즈 해협을 봉쇄하겠다고 위협한 바 있습니다. 하지만, 이란은 지금까지 한 번도 이를 실행한 적이 없었습니다.

“이란의 호르무즈 해협 봉쇄 전략”

이란은 군사력에서 미국에 절대 열세입니다. 그래서 많은 전문가는 이란이 원유 수송을 방해하려 한다면 호르무즈 해협을 장악하기보다는 선박 통항을 방해하는 전략을 구사할 것으로 전망합니다. 이런 지역 접근 거부 전략을 위해 이란은 호르무즈 해협에 기뢰를 설치하고 지대함 미사일, 그리고 소형 고속정을 이용한 공격을 감행할 것으로 예상됩니다. 이런 이란의 전략에 대비해 미국과 동맹국들은 걸프만에서 종종 해군 훈련을 하고 있습니다.

“호르무즈 해협을 둘러싼 미국과 이란의 충돌 가능성”

이란이 자국 원유 수출 금지에 대해 호르무즈 해협 봉쇄에 나설 수도 있다고 경고했지만, 전문가들은 이란이 실제로 이를 행동에 옮길 가능성은 작다고 전망했습니다.

사라 바슈리 SVB 에너지 대표는 미국 민간 연구단체인 애틀랜틱 카운슬에 주최한 토론회에서 이란이 전쟁을 염두에 둔 것이 아니라 세계 경제에 미칠 영향을 염두에 둔 심리전을 펼치고 있다고 지적했습니다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

그는 이란이 수입하는 물품도 대부분 호르무즈 해협을 통해 들어가기 때문에 이란이 이곳을 해협을 봉쇄할 수 없다고 설명했습니다.

애틀랜틱 카운슬 산하 미래 이란 이니셔티브의 책임자 바버라 슬래빈 씨는 이런 상황은 미국도 마찬가지라고 설명했습니다. 트럼프 미국 대통령이 분명히 중동에서 전쟁을 다시 시작하지 않겠다고 약속했기 때문에 호르무즈 해협을 둘러싸고 두 나라가 무력 충돌을 벌일 가능성이 작다고 슬래빈 대표는 전망했습니다.

트럼프 대통령은 지난 2018년 5월 이란 핵 합의 탈퇴를 선언하고 2015년 7월 합의 타결 이후에 해제한 경제제재를 복원하라고 명령했습니다. 이에 따라 미 행정부는 이란 석유 부문 제재를 6개월의 유예기간이 끝나는 지난해 11월 4일부터 재개했습니다.

이에 따라 이란 정부가 과연 호르무즈 해협 봉쇄에 나설지 주목됩니다.

[출처: VOA, 2019.05.17]



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)