[Volume No.259]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.259

Updated July 30, 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	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
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. '믿을건 LNG 선뿐'...1 년 내 200 척 발주된다

앞으로 1 년 내 액화천연가스(LNG) 운반선의 신조 발주가 200 척 이상이 될 전망이다. 늘어난 LNG 수송 수요 고조에 부응하는 것인데 LNG 운반선 신조 발주가 세계 조선업의 성장 원동력이 될 것이라는 관측이 나온다.

지난 22 일 국제 LNG 수입자협회(GIIGNL)와 클락슨 등에 따르면 2020 년 중반까지 기존 선복량 중 40%에 해당하는 200 척 이상의 신규 조선 발주가 진행될 예정이다. 대규모 신조 발주가 예상되는 건 2020 년부터 시행되는 국제해사기구(IMO) 선박 환경 규제와 대규모 LNG 생산 프로젝트가 본격 시동을 걸면서다.

지난해 10 월 캐나다의 브리티시 컬럼비아 주에서 시행되는 LNG 생산 프로젝트인 'LNG 캐나다'가 최종투자 결정(FINAL INVESTMENT DECISION·FID) 된 데 이어 미국 텍사스 주의 골든 패스 LNG 프로젝트, 동아프리카 모잠비크의 대형 LNG 프로젝트 등 FID 가 잇따르고 있다.

또한 세계 최대 LNG 수출국인 카타르와 파푸아뉴기니의 기존 LNG 생산기지에 대한 확장 프로젝트, 러시아 야말 LNG 프로젝트에 이은 북극권의 LNG 프로젝트인 아크틱(ARCTIC) LNG-2 프로젝트 등 다수의 LNG 프로젝트가 구체화되고 있다.

세계 주요 LNG 수입 기업이 가입한 GIIGNL 에 따르면 2018 년 세계 LNG 교역량은 전년 대비 8.3% 늘어난 3 억 1,380 만 T 을 기록했다. 호주·미국·러시아 등에서 늘어난 공급이 상승 요인으로 작용한 것이다.

실제 지난해 말 기준으로 LNG 운반선 세계 선복량은 563 척으로, 이중 부유식 LNG 저장·재가스화 설비(FSRU) 33 척, 탱크 용량 5 만㎥ 이하의 소형 LNG 운반선 44 척을 제외하면 486 척이다. 특히 LNG 트레이드가 오는 2025 년 4 억 5,000 만 T 까지 확대되면서 최대 200 척 이상의 새로운 선박 수요가 생길 것이라는 게 업계 분석이다. 신조선 수요는 기존 선박의 40% 이상에 해당되는 규모이다.

사실 LNG 프로젝트는 지난 2014 년 3 분기 이후 유가 급락의 여파로 LNG 사용이 감소하면서 정체기를 맞았다. LNG 공급이 수요보다 많아지면서 FID 가 미루어져 왔기 때문이다. 그러다 지난해 중국의 LNG 수입량이 급격히 늘어나면서 LNG 프로젝트의 최종투자 결정이 잇따르기 시작했다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

중국 정부가 환경대책의 일환으로 석탄에서 가스(LNG·LPG)로의 연료 전환을 서두르면서 지난해 LNG 수입량은 전년 대비 41% 늘어난 5,378 만 t 으로 크게 증가, 역대 최고치를 갱신했다. 여기에 인도 또한 LNG 수요 국가로 급부상 중이다. 인도의 2018 년 LNG 수입량은 전년 대비 17% 늘어난 2,242 만 t 으로 20% 가까이 증가했다. 특히 인도 정부는 1 차 에너지에서 차지하는 천연가스의 비중을 현 7%에서 2022 년까지 15%까지 끌어올릴 방침이다.

다만 인도는 LNG 저장기지나 LNG 의 원활한 이송을 지원하는 파이프라인 등의 인프라가 취약해 단·중기적 수입의 성장은 완만하게 진행될 것이라는 관측이다.

중국, 인도뿐 아니라 경제성장에 따라 에너지 소비가 확대되고 있는 동남아시아 지역도 LNG 수요가 늘어날 가능성이 높다. 업계는 LNG 운반선 발주량 증가가 해운·조선 관계자들 사이에서 규모가 큰 비즈니스 찬스로 주목할 것으로 내다봤다.

이를 입증하듯 올해들어 LNG 운반선 대형 상담이 활발히 진행 중이다. 현재 카타르 국영석유 카타르 패트롤리엄은 지난 4 월말 LNG 운반선 발주 계획을 공표한 상태이다. 기존 LNG 생산기지에 대한 확장 프로젝트용 60 척에다 기존 선박의 대체용을 포함하면 향후 10 년간 조달 규모는 100 척이 넘는다.

신조선 준공 시기는 2023~2026 년으로 연간 10 척 이상씩 건조를 상정하고 있으며, 국내 조선 '빅 3'인 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양을 상대로 견적을 제출한 것으로 알려졌다. 일본 조선업체는 규모면에서 대응이 어려워 건조 상담을 보류한 상태이다.

조선업계 관계자는 "LNG 무역량이 확대되는 가운데 1 차 수입자의 전매(되팔기)를 제한하는 전용지 조항이 붙지 않는 계약이 증가하는 등 LNG 매매 계약의 유연성이 증가하고 있다"며 "향후 LNG 트레이드는 지속적으로 증가할 것으로 전망이다"라고 밝혔다.

2. BDI 2 천 P 선 무너져...과도 상승에 용선주 저항(?)

급격한 상승세를 보였던 벌크선운임지수 BDI 가 지난 7 월 25 일 2,000P 선이 무너지며 1947P, 26 일 1,937P 를 기록했다. 케이프사이즈 운임지수인 BCI 도 7 월 24 일 4,000P 선이 깨지며 25 일에는 3,609P 를 기록한 것으로 나타났다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

한국해양진흥공사에 따르면 급등세를 이어가던 건화물선 케이프사이즈 시황이 급락하며 강한 조정에 돌입했다. 케이프의 갑작스러운 하락에 따라 하위 선형들의 심리도 악화되며 동반 하락으로 이어졌다.

급격한 하락세는 다소 완화되고 있으나 철광석 가격 및 재고량 등 케이프 관련 지표들이 뚜렷한 방향성을 보여주지 않고 있어 이번주 혼조세가 예상된다.

철광석 가격은 북중국 지역의 환경 오염 통제 강화 및 브라질 발레(VALE)사의 광산 추가 정상화 소식으로 하락했다. 석탄 가격은 주요 발전소들의 충분한 재고량에 따른 구매 수요 둔화로 하락세를 나타냈다. 곡물 가격은 각 곡종 별 수급 상황에 따라 혼조세를 보였다.

1 척의 신조 거래 소식이 있었으며, 케이프사이즈를 제외한 모든 선형의 신조선가는 보합세다. 지난 한 주 총 14 척의 중고선이 거래됐으며, 중고선가는 대형선 위주로 상승세를 유지했다. 케이프사이즈 마켓은 그 동안의 강한 상승세를 역으로 반영하 듯 강한 조정에 돌입했다. 펀더멘털 상 뚜렷한 변화보다는 과도한 상승에 대한 용선주들의 저항 및 시장 내 고점 인식 확산에 따른 반발로 판단된다.

발레사의 광산 가동 추가 정상화 및 중국 철광석 항만 재고량 감소세 둔화, 철광석 가격 하락 등이 복합적으로 작용하며 케이프사이즈 시황 향방에 대한 불확실성이 증가됐다. 케이프 및 FFA(해상운임선물거래)의 급락에 따라 파나막스시장에도 경계감이 확산되며 하락세를 보였다.

대서양 주요 수역 내 선복공급 부족은 여전히 이어지고 있지만, 상위 선형발(發) 심리 악화로 PERIOD 수요는 위축됐다. 유럽과 중국의 폭염에도 불구하고 전력용 연료탄 수요가 뚜렷하게 발생하지 않아 케이프의 조정이 지속될 경우 하락 압력 높아질 전망이다.

수프라막스 시장은 파나막스 보다는 케이프 조정세의 영향을 덜 받는 상황이지만 전 수역에 걸친 활동세가 둔화되며 약보합세를 나타냈다. 그 동안 상승세를 주도한 대서양 내 주요 항로들이 오랜만에 하락세로 전환됐으며, 비교적 수급 균형이 양호한 수역들도 성약활동이 둔화됐다. 전 선형에 걸친 경계감 확산에 따라 이번주 수역별 수급상황에 따른 혼조세가 예상된다.

핸디 마켓은 대서양 중심의 시황 상승을 구현해 온 그 동안의 패턴과 달리 대서양 하락/태평양 상승을 구현했다. 핸디 선형 시황이 수역 내 수급 균형을 가장 충실하게 반영한다는 점을 감안할 때, 장기간 상승세를 유지해 온 핸디 대서양 항로들의 하락 전환이 대서양 수역 내 선박 수요 감소로 이어질지 여부가 주목된다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

3. 조선업계, 여름휴가 시작되지만 임단협·후판값에 하반기 '암울'

국내 '조선 빅 3'가 근심 걱정을 짊어진 채 이번주부터 여름 휴가에 들어간다. 상반기 우울한 성적표를 받은데 이어 임단협(임금 및 단체협상) 난항과 후판 가격 인상이라는 악재로 인해 하반기에도 만만치 않은 어려움이 예상되고 있어서다.

지난 29 일 업계에 따르면 현대중공업은 이날부터 다음달 8 일까지 여름 휴가를 실시한다. 대우조선해양 역시 이날부터 최대 2 주간 하계 휴가에 들어간다. 삼성중공업의 여름 휴가도 다음주부터 본격 시작될 예정이다.

다만, 휴가 기간에도 조선 빅 3 의 마음은 편치 않을 것으로 보인다. 상반기 수주 부진에도 고정비 감소와 환율 상승으로 큰 고비는 피할 수 있었다. 하지만 하반기 들어서 임단협 난항이 지속되고 후판값까지 인상된다면, 불확실성이 가중될 수 있다는 분석이다.

실제로 조선 3 사의 올 상반기 수주액은 지난해 상반기 보다 19.1% 줄어든 95 억 8,000 만달러를 기록했다. 현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3 사의 올해 수주 목표는 320 억 7,000 만달러로 현재까지 달성률은 29.8%에 불과하다.

상반기 조선 3 사가 모두 부진한 수주 실적을 거둔 이유는 미·중 무역분쟁 장기화로 전 세계 선박 발주량 자체가 줄어서다. 클락슨에 따르면 상반기 전 세계 선박 발주량은 1,026 만 CGT 로 전년 동기 대비 42%나 감소한 것으로 나타났다.

최광식 하이투자증권 연구원은 현대중공업그룹의 중간지주사인 한국조선해양에 대해 "LNG 선에 대한 의구심은 없지만, 상선 발주 정체가 문제"라고 지적했다. 삼성중공업의 경우 "고정비 효과가 언제 나타나는지에 따라서 3 분기 매출이 2 분기 보다 늘어날 것으로 예상된다"면서 "4 분기에는 흑자 전환을 예상한다"고 설명했다.

하반기에도 고전이 예상된다. 현재 현대중공업 노조는 올해 임금협상에서 기본급 12 만 3,526 원(호봉승급분 별도) 인상과 성과급 최소 250% 보장 등을 요구하고 있다. 노조는 지난 17 일 찬반투표를 통해 쟁의행위를 결의했지만, 사측은 지난해에 비해 2 배 이상 늘어난 요구안에 곤혹스러워하고 있다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

여기에 현대중공업이 최근 법인분할 주총방해와 생산방해 등의 손실에 대해 노조 측에 수십억원의 손해배상 소송을 청구하고 직원들을 징계하면서 노사갈등은 최고조에 달한 상황이다.

대우조선해양 노조도 기본급 12 만 3,526 원 인상과 전 직급 단일 호봉제, 통상임금 800% 확대 등을 요구하고 있다. 이번에 제시한 기본급 요구안은 지난해의 6 배 수준이다. 삼성중공업도 노동자협의회가 2015 년 이후 4 년 만에 기본급 인상을 요구하고 있어 난항이 예상된다.

후판 가격도 하반기 인상이 점쳐지고 있다. 이미 상반기 한 차례 가격을 동결한데다 최근 철강석 가격이 크게 올랐기 때문이다. 실제 작년 하반기 60~70 달러 선을 유지했던 철광석 가격은 올해 들어 가파르게 상승하고 있다. 이달 초 철광석(62% 분광 기준) 가격은 1 톤당 114 달러를 기록했다.

조선·철강업계는 이달부터 하반기 조선용 후판 가격 협상을 진행 중에 있다. 철강사들은 하반기 후판 가격을 인상해야 한다는 입장이지만, 조선사에서는 수주물량 감소 및 선박 가격 회복세가 더딘 이유로 가격 동결이나 인하를 요구하고 있다.

4. 철강·조선업계, WTO 이사회에 쏠린 눈

철강·조선업계가 국제무역기구(WTO) 일반 이사회에서 벌어진 한국과 일본의 수출규제 조치 관련 논의에 촉각을 곤두세우고 있다. 이사회에서 구속력 있는 결정이 나오는 것은 아니나 이를 계기로 국제사회에서 한국에 우호적인 분위기가 조성될 수 있기 때문이다.

이는 일본에게 압박으로 작용해 제재조치를 철회하거나 향후 예정된 WTO 제소에서 한국에게 유리하게 작용할 가능성이 있다. 이 경우 수출규제 조치에 따라 선박 부품 수입 및 수소차 생산 차질에 대한 여파로 타격을 입을 가능성이 큰 철강·조선업계의 피해도 줄어들 전망이다.

지난 25 일 업계에 따르면 지난 24 일 스위스 제네바에서 164 개 회원국이 참여한 가운데 개최된 WTO 일반이사회에서 한국과 일본은 수출규제 조치를 두고 팽팽하게 맞섰다. 한국은 이 자리에서 "일본의 수출규제 조치는 WTO 협정에 위배되는 조치로 징용 배상 판결에서 비롯된 정치보복"이라고 주장했다. 반면 일본은 "안보상 정당한 조치로서 수출 관리체계 점검 차원일 뿐"이라며 맞섰다. WTO 일반이사회에서 이뤄진 양국의 논의는 구속력 있는 결정을 이끌어낼 순 없다. 하지만 입장을 설명함으로써 국제사회의 동의와 지지를 얻는 것이 가능하다. 이는 일본에게 압박감을 줘 수출규제를

Ⅰ. ISSUE & TREND

자진 철회하거나 WTO 분쟁해결기구에 공식 제소를 준비할 예정인 한국에게 긍정적으로 작용할 가능성이 높다. 이날 한국이 발언한 내용들이 향후 심리에서 반영될 수 있기 때문이다.

산업계는 당장은 수출규제를 받지 않아도 제재 확대에 따라 피해를 입을 수 있어 양국 간 격돌을 주의 깊게 지켜보고 있다. 일본의 화이트 국가 제외를 기반으로 한 이번 수출규제 조치는 국가안보라는 명목 하에 자의적으로 제재 품목을 정할 수 있어 그 범위가 무궁무진하기 때문이다.

철강·조선업계도 마찬가지다. 철강업계는 제재에 따라 미래 전략으로 내세운 수소차 사업에 타격을 입을 수 있다. 일본은 현재 수소차 시장에서 한국을 주요 경쟁상대로 보고 있어 수소차에 제재를 가할 가능성이 높다.

수소차의 엔진인 연료전지에 사용되는 소재 일부나 수소탱크의 경우 일본에서의 수입 비중이 높거나 전량 수입에 의존하는 만큼 수출 규제 시 수소차 생산은 차질을 입게 된다. 이 경우 국내 자동차업계에 맞춰 금속분리판 등 수소차 부품 생산에 열을 올리고 있는 철강업계의 동반 피해도 예상된다.

조선업계도 예외는 아니다. 선박 운항에 쓰이는 핵심장비인 선박항법장치 등이 수출 규제 대상으로 언급되고 있기 때문이다. 물론 일본 외 미국과 유럽 등 대체 공급처가 있긴 하나 섣불리 바꾸기도 어렵다. 항법장치 시장에서 일본산 점유율이 워낙 높아 건조 원가 상승 및 납기일 등에 문제가 생길 수 있기 때문이다.

선박 레이더와 액화천연가스(LNG) 화물창 카고펌프 또한 일본산 비중이 높아 피해가 예상된다. 업계 관계자는 "무역제재 조치를 두고 입장이 팽배하고 여전히 진행 중인 상황이라 섣불리 판단하긴 어렵다"며 "다만 국제 사회에서 우호적인 분위기가 조성된다면 한국의 주장도 좀 더 힘을 받을 것"이라고 말했다. 그는 이어 "아직 명확히 결론이 난 것은 없어 상황을 꾸준히 모니터링하고 대비책을 준비하는 것이 필요하다"고 강조했다.

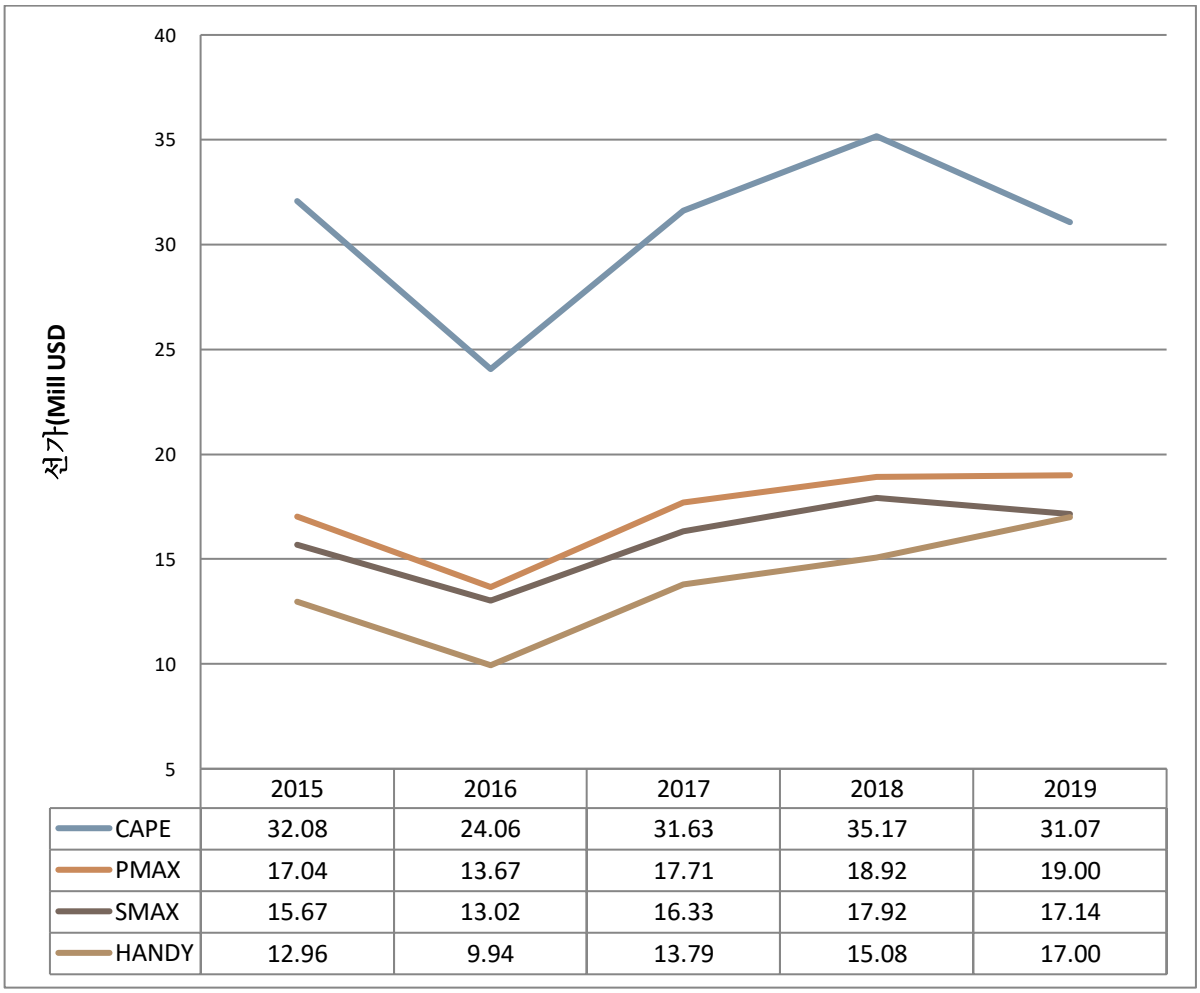
Ⅱ. BULK CARRIER

(❖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)

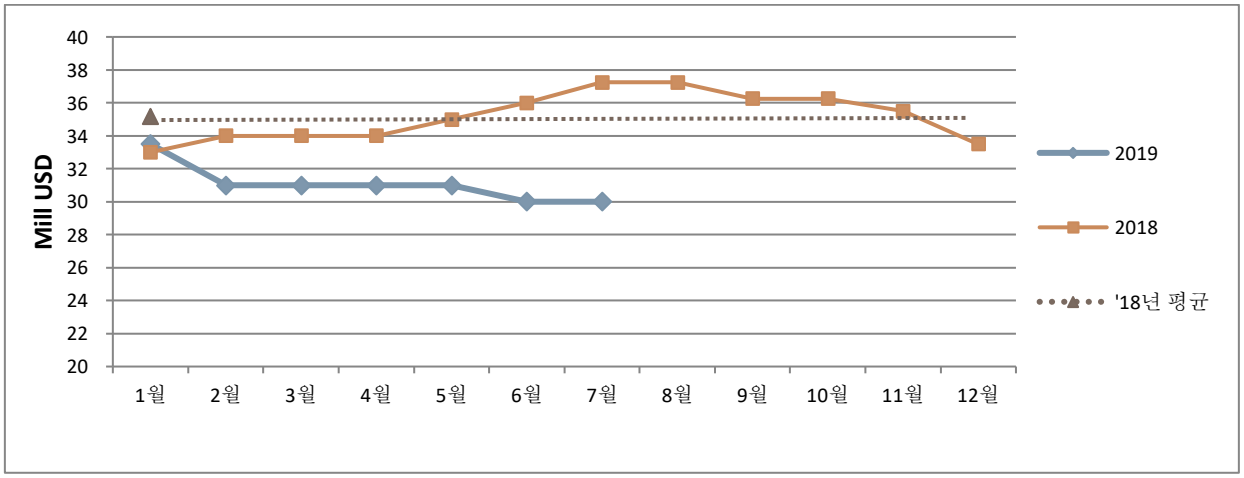


	2015	2016	2017	2018	2019
CAPE	32.08	24.06	31.63	35.17	31.07
PMAX	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
SMAX	15.67	13.02	16.33	17.92	17.14
HANDY	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00

Ⅱ. BULK CARRIER

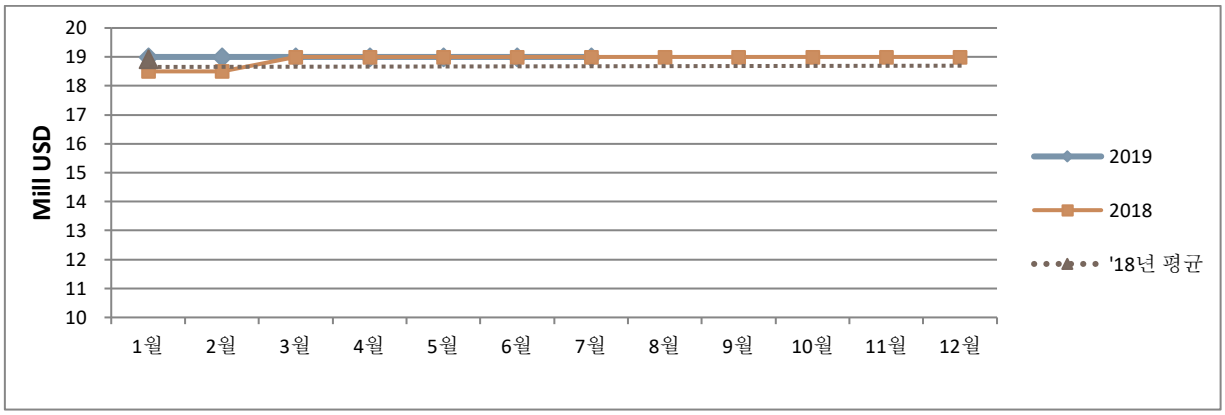
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00			31.07
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%			-11.6%
	PMAX 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	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

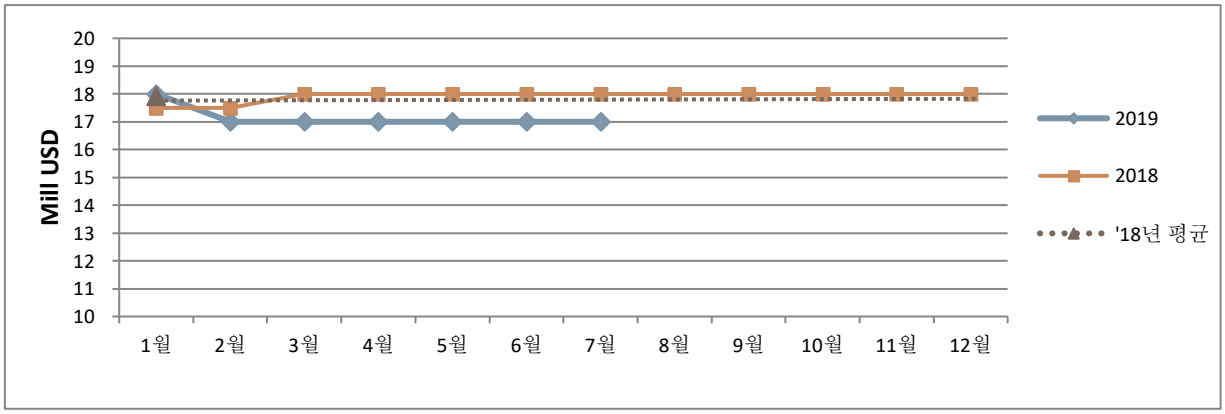


Ⅱ. BULK CARRIER

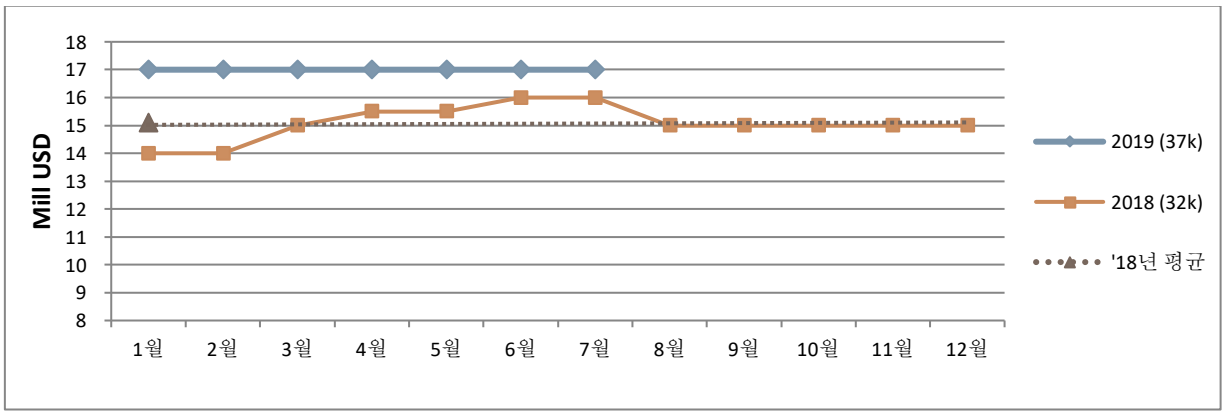
☐ Panamax



☐ Supramax



☐ Handy



Ⅱ. BULK CARRIER

Ⅲ-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SHINYO DILIGENCE	176,955	2006	JAPAN	B&W		16.8	Hong Kong buyer
BC	MAGICA G	82,740	2012	KOREA	B&W		19	Greek buyer
BC	KAVO MANALI	76,801	2004	JAPAN	B&W		8.7	Greek buyer
BC	YM VIRTUE	76,610	2003	JAPAN	B&W		7.52	Chinese buyer
BC	ETERNAL GRACE	76,585	2006	JAPAN	B&W		9.6	Chinese buyer
BC	OGNA	75,825	2008	CHINA	B&W		10.3	Greek buyer, ss/dd passed & BWTS fitted
BC	OCEAN JORF	61,269	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	24	Undisclosed buyer, dd passed March 2019
BC	BLUE CAT	56,956	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	9	Greek buyer, Auction sale
BC	BRIGHT HERO (open hatch)	51,725	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.5	Greek buyer
BC	KESTREL I	50,351	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.325	Taiwanese buyer, ss/dd due
BC	AURORA BULKER (sd, log)	32,722	2004	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	6.8	Greek buyer, basis ss passed
BC	IKAN JERUNG (open hatch)	31,760	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9	Hong Kong buyer, dd due March 2020
BC	GENCO CHALLENGER (log fitted)	28,428	2003	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.2	Vietnamese buyer
BC	RAULI N	27,348	1996	CHINA	B&W	C 4x30t	3.5	Undisclosed buyer
BC	PACIFIC VENUS	18,712	2001	JAPAN	B&W	C 3x36t	4.5	Undisclosed buyer

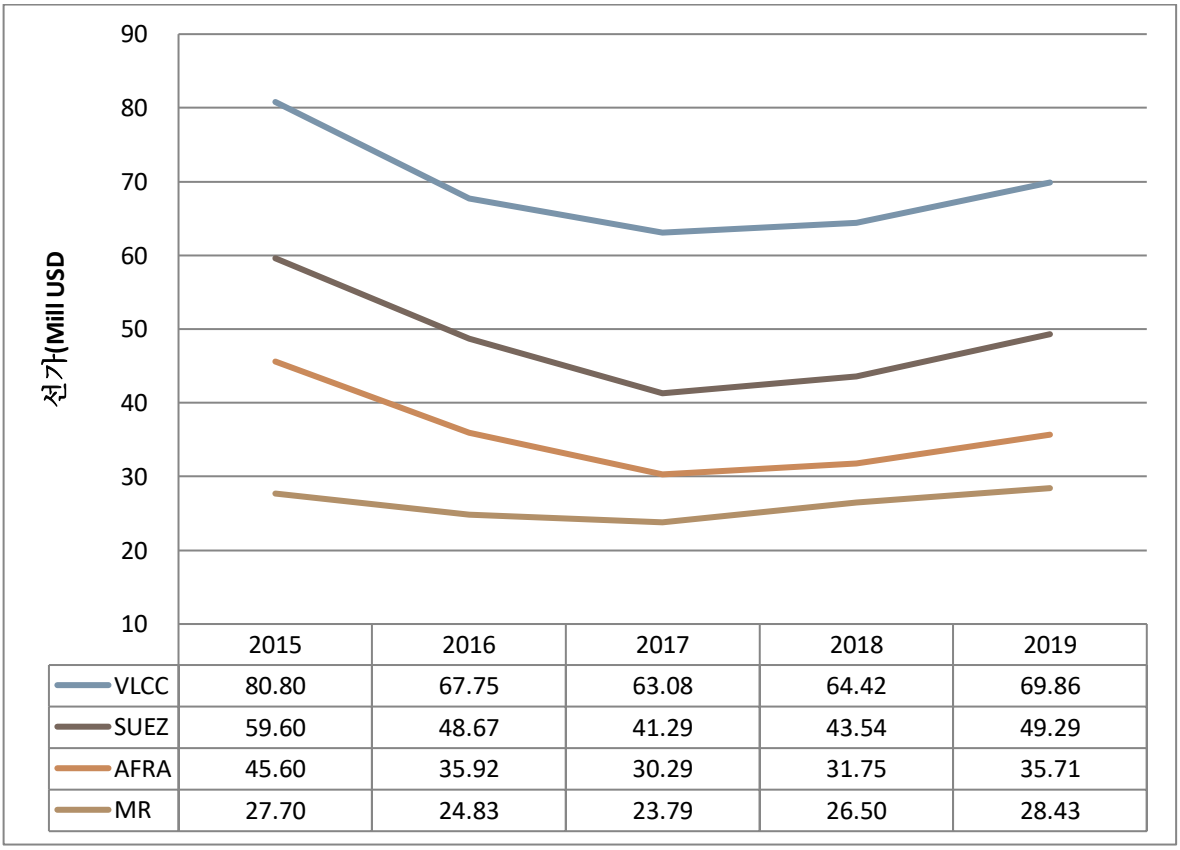
Ⅲ. TANKER

(❖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 : %)

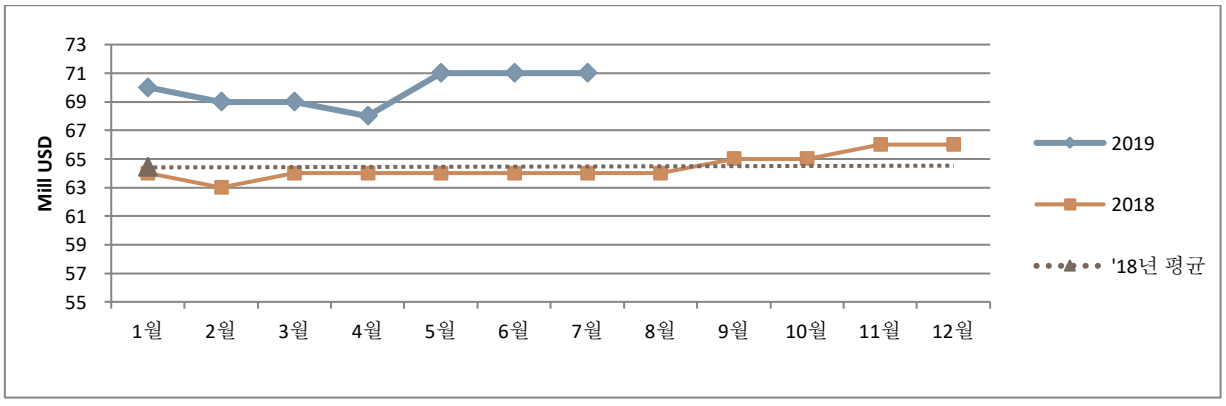


	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC	80.80	67.75	63.08	64.42	69.86
SUEZ	59.60	48.67	41.29	43.54	49.29
AFRA	45.60	35.92	30.29	31.75	35.71
MR	27.70	24.83	23.79	26.50	28.43

Ⅲ. TANKER

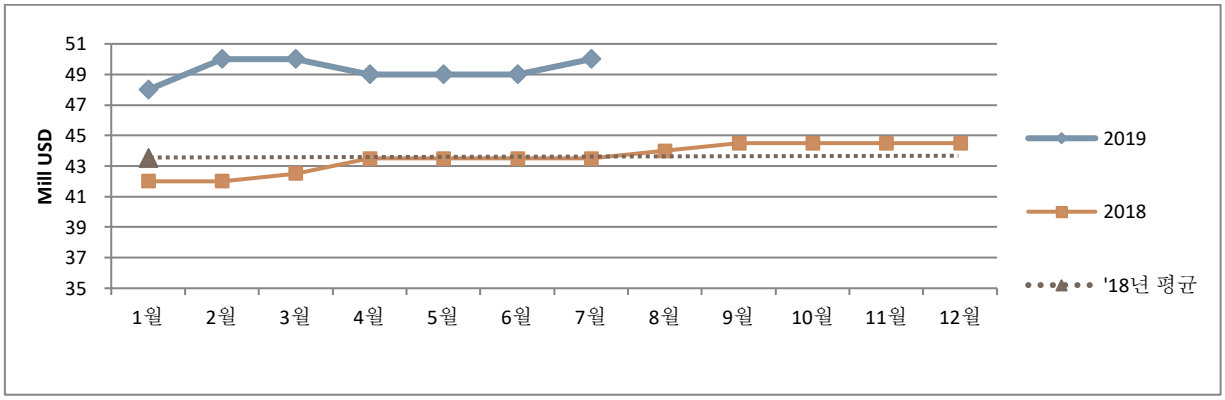
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00			69.86
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%			8.4%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00			49.29
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%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

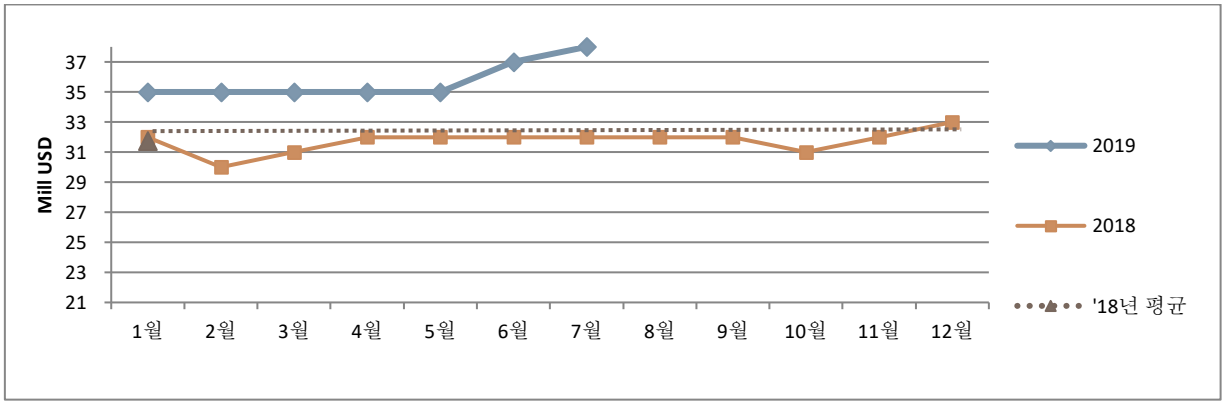


Ⅲ. TANKER

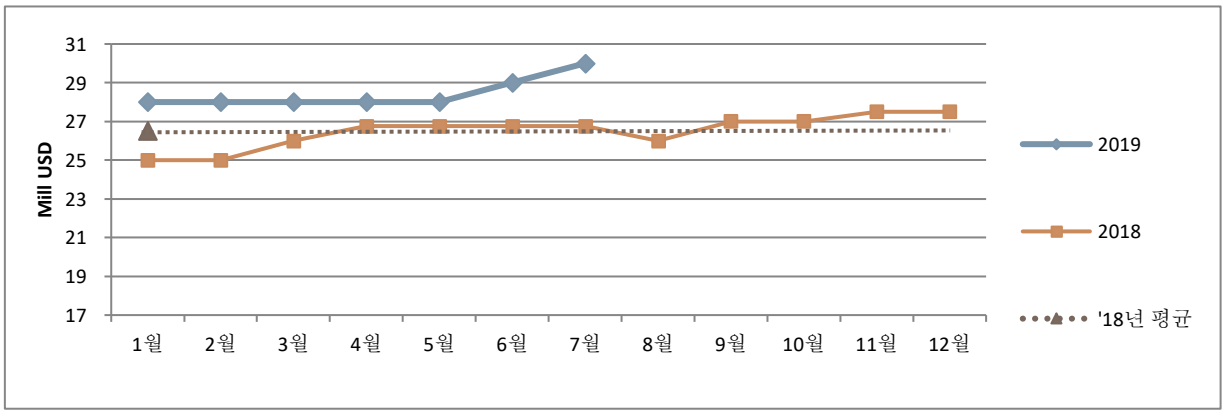
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



Ⅲ. TANKER

Ⅳ-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	THEONI	47,198	1997	JAPAN	B&W		5.5	UAE buyer
TANKER	TORM SAN JACINTO	47,038	2002	DENMARK	B&W		Low-Mid $ 8m	Middle Eastern buyer, DD 03/2020
TANKER	COASTAL MERCURY	2,240	2012	CHINA	B&W		2.4	Undisclosed buyer
OIL/ CHEM	EAGLE EXPRESS	45,902	2010	JAPAN	MITSU		16.5	UK based (Union Maritime), SS/DD 01/2020
OIL/ CHEM	FPMC 23	44,996	2010	KOREA	B&W		15	Greek buyer, SS/DD 03/2020
OIL/ CHEM	EVA HERON (stst)	35,210	1979	NORWAY	B&W		18	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

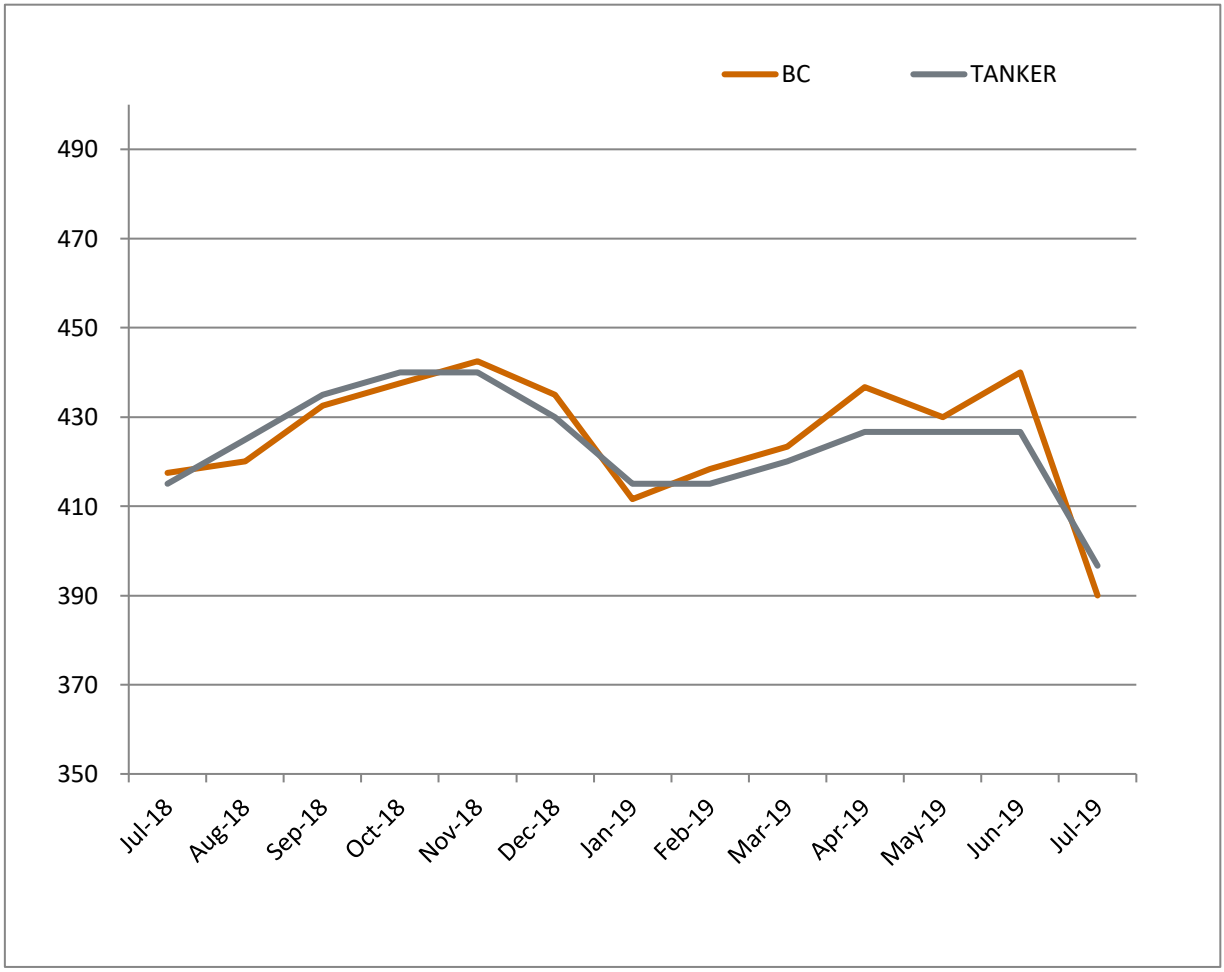
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS

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%	418.10	-3.4%	415.00	396.67	-7.0%	-4.4%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	421.43	-4.4%	417.50	390.00	-11.4%	-6.6%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

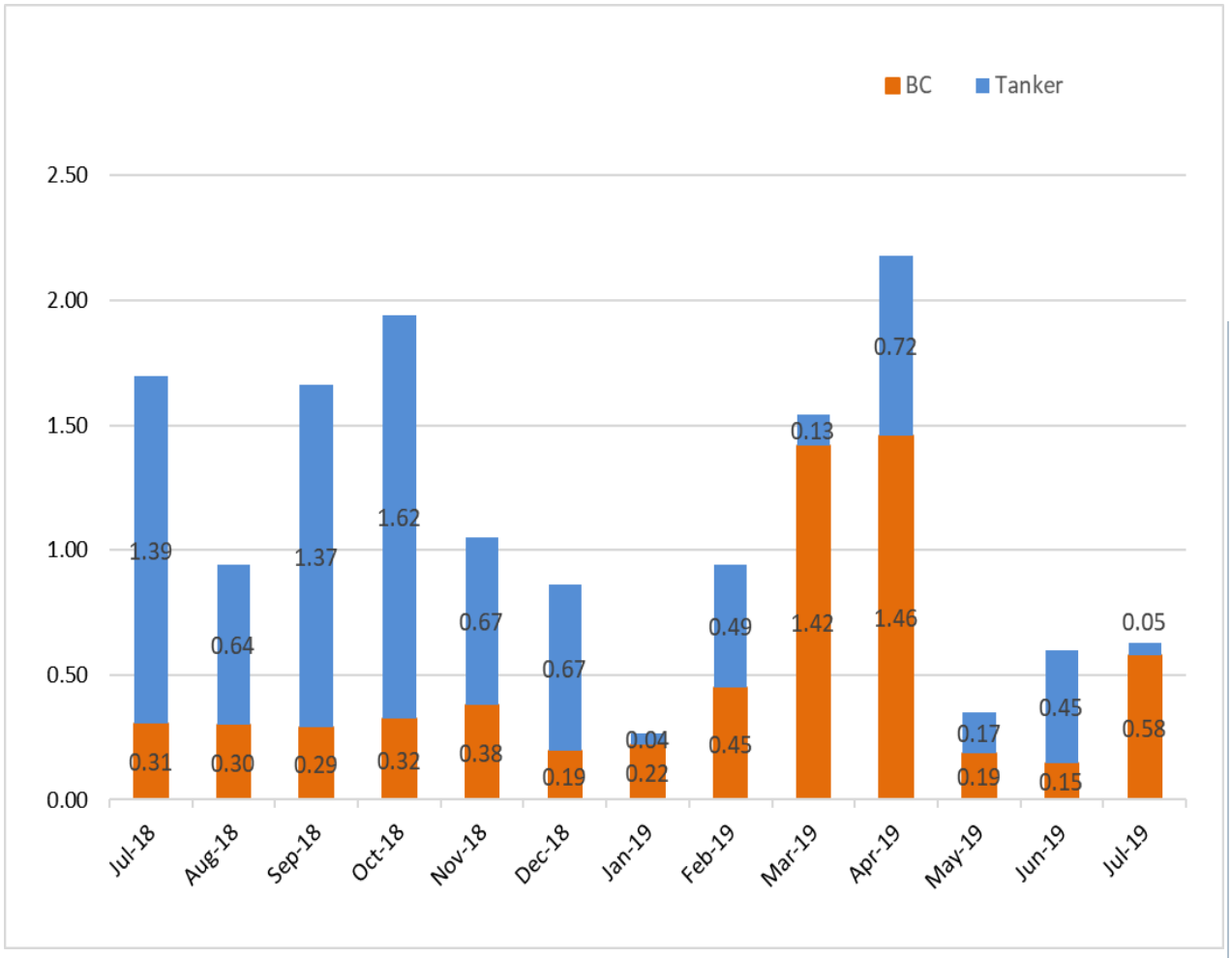


Ⅳ. DEMOLITION

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	2.05	9.8%	46	23.6%	1.39	16	0.05	-96.5%	2	-87.5%
BC	4.20	112	4.45	106.0%	69	61.6%	0.31	5	0.58	89.2%	12	140.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

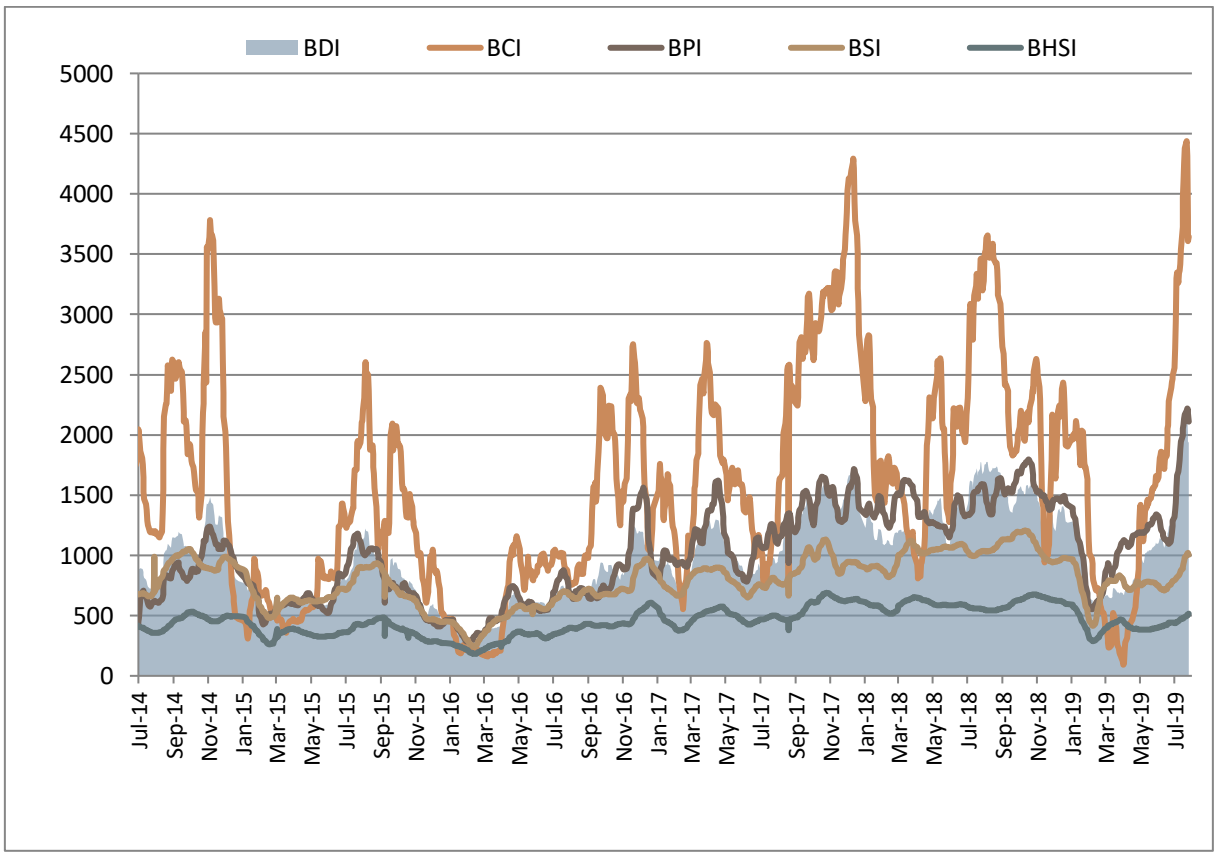
Ⅴ-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	JAPAN	67,958	23,983	1996	JAPAN	SULZ	350	INDIA
CONT	BRILLIANT	9,868	4,503	1992	DENMARK	MAK	421	BANGLADESH
GC	BYUKSANG 3001	4,050	1,521	1992	KOREA	B&W	316	BANGLADESH
GC	HOYO MARU	3,199	1,751	1988	JAPAN	AKASAKA	412	BANGLADESH
REEFER	GRIPO	3,929	2,000	1986	JAPAN	MITSU	351	INDIA
TANKER	HAWTAH	300,361	48,100	1996	JAPAN	MITSU	417	AS IS Red Sea, incl. 650 tons bunkers, not gasfree

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-07-26	2019-07-19	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1937	2170	▼-233.00	2191	290
BCI	3647	4379	▼-732.00	4438	92
BPI	2109	2170	▼-61.00	2219	282
BSI	1005	982	▲23.00	1207	243
BHSI	515	492	▲23.00	690	183



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	452.50	▼-0.50	370.50	▼-9.50	381.50	▲5.00
IFO180	475.00	▼-11.50	401.00	▼-14.00	438.00	▲2.50
MGO	602.00	▲8.00	563.50	▼-1.00	616.50	▲8.00
LSMGO	604.00	▲12.50	572.50	▲21.50	-	-

❖기준일 : 7 월 26 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-07-26	2019-07-19	CHANGE
미국 달러	1179.80	1179.50	▲0.30
일본 엔(100)	1085.72	1097.77	▼-12.05
유로	1315.01	1327.59	▼-12.58
중국 위안	171.56	171.27	▲0.29

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 백색 국가

일본이 자국의 안전 보장에 위협이 될 수 있는 첨단 기술과 전자 부품 등을 타 국가에 수출할 때, 허가신청을 면제하는 국가를 가리킨다. '안전 보장 우호국', '화이트리스트'라고도 한다.

■ 일본 정부가 안보상 문제가 없다고 판단한 '안보 우방 국가'로, 일본의 제품 수출 시 허가 절차 등에서 우대를 해주는 국가를 말한다. 특히 무기 개발 등 일본의 안전보장에 위협이 될 수 있는 전략물자 수출과 관련해 허가신청이 면제되는 국가를 가리킨다. 통상적으로 해외로 수출되는 제품은 안보 문제없이 적절한 관리가 이뤄지고 있는지 개별적으로 심사해야 할 필요가 있는데, 화이트 국가로 지정될 경우 절차와 수속에서 우대를 받게 된다.

화이트 국가에는 현재 오스트리아·벨기에·불가리아·체코·덴마크·핀란드·프랑스·독일·그리스·헝가리·아일랜드·이탈리아·룩셈부르크·네덜란드·노르웨이·폴란드·포르트갈·스페인·스웨덴·스위스·영국·호주·뉴질랜드·아르헨티나·미국·캐나다·한국 등 27 개 국가가 포함돼 있는데, 우리나라의 경우 2004 년에 화이트 국가로 지정됐다.

그러나 일본은 2019 년 7 월 한국에 대한 반도체 소재 수출 규제 조치에 이어 안보상 우호국가로 우대하던 화이트 국가에서 한국을 제외하겠다는 방침을 밝혀 파문을 일으켰다. 일본은 한국을 화이트 국가에서 제외시키는 이유로 재래식 무기에 대한 캐치올(Catch-All) 규제가 도입되지 않았다는 점을 제시했으나, 이에 대해 문제가 있다고 지적할 뿐 구체적인 근거나 사례를 제시하지는 못하고 있다.

한편, 무역에서 화이트 국가는 일종의 동맹 개념처럼 사용되는데, 과거 냉전체제에서는 자본주의 국가나 공산주의 국가들이 서로 자기편을 가리킬 때 화이트 국가라는 개념을 사용한 바 있다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 "日 백색국가 제외 'D-3'...전기차·화학·정밀기계 타깃 우려"

일본이 우방국인 화이트 국가(백색 국가) 명단, 이른바 '화이트리스트'에서 한국을 제외하는 법령 개정이 이르면 사흘 뒤 이뤄진다. 화이트리스트에서 제외되면 일본은 자의적으로 한국에 타격을 줄 수 있는 품목을 중심으로 대(對)한국 수출 절차를 대폭 강화할 것으로 예상된다.

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

30 일 일본 현지 언론과 업계에 따르면 일본은 이르면 8 월 2 일 각의(국무회의)를 열고 한국을 화이트리스트에서 제외하는 수출무역관리령 개정안을 처리할 전망이다. 일본 정부가 공식적으로 각의 개최일을 고지한 것은 아니지만, 현재로선 다음 달 2 일 열리는 각의에서 한국의 화이트리스트 제외를 결정할 가능성이 가장 유력하게 점쳐진다.

한국 정부는 1 일 일본이 수출무역관리령 개정안을 고시한 이후 세계무역기구(WTO)와 미국에 잇달아 고위급 인사를 파견하며 이를 저지하기 위한 총력전을 벌였지만, 일본의 입장에는 별다른 변화가 감지되지 않는 상황이다.

정부도 각의 날짜를 정확히 알 수는 없더라도 화이트리스트 배제는 예정된 수순이라고 보고 단기 및 중장기 대책 마련에 속도를 내고 있다. 홍남기 부총리 겸 기획재정부 장관은 국회 기획재정위원회에 제출한 서면 질의 답변서에서 "화이트리스트 제외가 현실화하면 수출제한대상이 확대될 우려가 있다"며 "추가 보복에 대해 발생 가능한 모든 경우를 염두에 두고 관계 부처가 긴밀히 공조해 철저히 대비하고 있다"고 밝혔다. 유명희 통상교섭본부장은 29 일 기자간담회에서 "모든 가능성을 염두에 두고 만반의 준비를 하고 있다"며 "통상 측면에서는 WTO 제소나 아웃리치(대외접촉)를 할 수 있다"고 말했다.

일본이 한국을 화이트리스트에서 제외한다면 무기로 전용될 우려가 있는 1 천 100 여개 대한국 수출 물품은 포괄허가에서 개별허가 대상으로 바뀐다. 이들 품목을 한국으로 수출하려면 일본 정부의 허가를 받아야 한다는 의미다. 일본은 한국경제에 당장 타격을 줄 수 있는 품목부터 조일 것으로 예상된다.

백색 국가에서 배제된다고 해서 한국으로의 수출길이 완전히 막히는 것은 아니다. 일본 정부 역시 이번 조치가 수출규제가 아니라고 주장하면서 민간용으로 사용되는 정상 수출의 경우 허가를 내주겠다는 입장을 내놓았다. 하지만 반도체처럼 한국 산업 내 비중이 큰 업종을 중심으로 수출을 막거나 추가 서류를 요구하며 허가를 지연하는 '꼼수'를 부릴 수 있다.

산업통상자원부 관계자는 "일본은 기업이 천몇개 품목을 수출할 때마다 신청서를 내면 건건이 봐서 검토하겠다는 이야기"라며 "유리한 품목을 넣다 빼는 식으로 운영할 가능성이 있다"고 내다봤다. 한국이 미래 먹거리 산업으로 주력하는 전기차나 일본 의존도가 높은 화학, 정밀기계 등이 다음 타깃이 될 수 있다.

현대경제연구원은 한일 주요 산업의 경쟁력을 비교한 결과 방직용 섬유, 화학공업, 차량·항공기·선박 등의 대일 수입의존도는 90%가 넘는 것으로 분석했다. 전기차 배터리와 수소전기차 탱크에 들어가는 필수 소재부품 역시 상당수가 일본산이다.

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

이에 LG 화학, SK 이노베이션, 삼성 SDI 등 배터리업체들은 백색국가 배제에 대응한 대비책을 고민 중이다. LG 화학 신학철 부회장은 지난 9 일 취임 후 첫 기자간담회에서 "일본의 수출규제 품목이 확대될 경우를 가정해 시나리오 플래닝에 들어갔다"고 밝힌 바 있다. 반도체·디스플레이업체들은 수출규제 대상이 지난 4 일 이뤄진 3 개 품목에서 대폭 늘어날 것으로 보고 태스크포스를 꾸려 시나리오별 대책을 마련하고 매일 현황을 점검하는 등 비상경영에 돌입한 것으로 알려졌다.

일본이 다른 방식으로 한국을 압박할 수도 있다. 일본 경제산업성은 지난달 26 일 펴낸 '2019 년판 불공정 무역신고서, 경제산업성의 방침' 보고서에서 산업은행의 대우조선 자금지원을 문제 삼았다.

KDB 산업은행이 대우조선해양에 공적자금을 투입한 것을 '불법 보조금'으로 간주하고 WTO 에 제소하겠단 방침을 공식적으로 밝힌 것이다. 대일 의존도가 높은 제품의 한국 수출을 막는 동시에 반대로 한국의 주력 수출품에는 비관세장벽을 세울 수 있다.

일본은 우리나라 농식품과 수산물의 최대 수출 시장이다. 특히 지난해 파프리카 수출액 가운데 일본 비중은 99%에 달했다. 현지 언론은 최근 일본 정부가 반도체 소재에 이어 한국 농식품을 추가 규제 품목으로 검토하고 있다고 보도하기도 했다.

산업부 관계자는 "외교부 및 경제 관계 부처들과 수시로 만나 의견을 교환하고 대응책을 논의하고 있다"며 "철저하게 대비하고 있다"고 말했다..

[출처: 연합뉴스, 2019.07.30]

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)