



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.260

Updated August 06, 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	24

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

I . ISSUE & TREND

1. 일본, 추가 對韓 공격 카드는?...조선산업 합병 불허. 농수산물 수입 규제

일본 정부가 2일 한국을 화이트리스트(전략물자 수출 시 통관절차 간소화 혜택을 주는 안보상 우호 국가)에서 이달 28일부터 배제하겠다고 발표하면서 일본의 추가 공격 수단이 무엇인지 관심이 쏠리고 있다.

가장 가능성이 높은 대상은 조선업이다. 일본은 산업은행의 대우조선해양 공적자금 지원을 문제 삼아 WTO 제소 절차를 밟고 있다. WTO 제소 사전 단계인 양자 협의 단계다. 일본 경제산업성은 지난 6월 발간한 '2019 년판 불공정 무역신고서, 경제산업성의 방침' 보고서에도 "(한국은) 자국 조선업에 대해 국책금융기관이 대규모 공적 자금을 지원하고 있다"며 '한국 조선업을 WTO 제소 우선순위에 두겠다'고 경고했다.

일본 정부는 과거의 공적자금 투입 뿐만 아니라 현재 한국 정부의 조선업 육성 정책도 문제 삼았다. 특히 조선사가 생산 원가 이하로 입찰가로 적어낼 경우에도 일정 조건이 충족되면 무역보험공사가 선수금 환급보증(RG)을 발급할 수 있도록 한 것을 문제 삼은 것으로 알려졌다. 산업통상자원부 관계자는 "한국선박해양과 현대상선간 선박 건조 금융계약, '해운재건 5 개년 계획'에 따른 선박 신조 지원, '조선산업 발전전략'에 따른 친환경선박 건조 지원 등에 대해서도 WTO 보조금협정에 위반한다는 취지의 양자협의 요청서를 보내왔다"고 말했다.

아울러 일본은 현대중공업그룹의 대우조선해양 인수와 관련한 핵심 절차인 기업결합심사에 제동을 걸 수 가능성도 존재한다. 사이토 다모쓰 일본조선공업회 회장은 지난 6월 19일 취임 기자회견에서 두 회사의 합병에 반대의견을 밝혔다. 당시 그는 "압도적인 조선그룹이 탄생하는 것은 매우 위협적"이라며 "각국 공정거래위원회가 이 합병을 그냥 지켜보지 않을 것이라 생각한다"고 말했다.

일본이 한국을 화이트리스트에서 빼면서 내세운 명분은 한국 측의 수출 통제가 명확하지 않고 믿을 수 없다는 것이다. 통상 문제가 아니라는 '꼼수'를 부린 것이다. 이와 유사하게 농수산물 검역 등을 엄격하게 실시하고 일본 국내 행정규제 위반 소지를 들어 한국산 제품 수입을 막을 수 있다는 지적이다. 이른바 비관세 장벽이다.

I . ISSUE & TREND

일본은 자국 어업자와 가공업자를 보호한다는 명목으로 수산물 수입에 대해 수입물량을 직접 규율하는 수입쿼터제도를 운영한다. 표준이나 시험검사 관련 제도를 까다롭게 해 수입을 제한하는 무역기술장벽을 강화하는 것도 일본이 쓸 수 있는 전략이다. 무역기술장벽은 무역 상대국가 간 서로 다른 기술규정, 표준, 적합성 평가 등을 채택해 적용함으로써 상품의 자유로운 이동을 저해하는 비관세장벽이다.

한국산 농수산물이 비관세 장벽 강화의 1 차 타깃이 될 가능성이 높다. 일본 언론은 최근 일본 정부가 반도체 소재에 이어 한국 농식품을 추가 규제 품목으로 검토하고 있다고 보도한 바 있다. 한국의 주요 수출품목으로는 농식품에서는 파프리카, 토마토, 김치를, 수산물에서는 참치, 김, 전복 등을 꼽을 수 있다.

이재호 농림축산식품부 장관은 지난달 국회 업무 보고에서 "아직 구체적 조치가 일본에서 있는 것은 아니다"라면서도 일본의 경제 보복이 우리 농산물 수출로까지 번질 경우, 일부 신선 채소가 대상이 될 수 있다는 가능성을 제기했다. 일본은 이미 6 월부터 한국산 납치와 생식용 냉장 조개 등 5 개 품목에 대한 수입 검사를 강화했다.

다자간 통상 협정과 금융 분야에서 보복 시나리오도 제기된다. 지난 3 월 일본 정부가 이번 화이트리스트 배제 조치의 단초가 된 징용배상 소송과 관련해 한국의 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP) 가입을 막는 방안을 보복 조치로 검토했었다.

당시 산케이신문은 "일본 정부는 한국에서 자산이 압류된 일본 기업에 실제 피해가 나온 경우에 대응조치를 발동할 방침"이라며 한국이 CPTPP 가입을 신청하면 일본이 거부권을 행사하는 방안이 논의되고 있다고 보도했다. "한국은 한일 양국의 약속을 지키지 않듯이 TPP(일본에서 사용하는 CPTPP의 명칭)도 지키지 않을 것"이라는 게 일본 정부 관계자가 내건 CPTPP 가입 거부 명분이다.

금융 보복 가능성도 높다. 아소 다로 일본 부총리 겸 재무상은 이미 지난 3 월 한국에 대한 보복조치와 관련해 "관세에 한정하지 않고 송금의 정지, 비자의 발급 정지라든지 여러 보복 조치가 있을 것으로 생각한다"고 밝혔다. 금융 보복 가능성을 시사했다. 일본계 금융사들이 1997 년 국제통화기금(IMF) 외환위기 때 한국으로 흘러간 자금을 회수, 위기 상황을 악화시킨 것처럼 이번에도 일본계가 자금의 만기 연장이나 신규 대출을 거부할 가능성이 존재한다.

I . ISSUE & TREND

2. 日 경제보복 파장, 韓조선 수주 제동 움직임...근해선사 물동량 위태

일본이 한국 조선업의 견제 수위를 높여가고 있다. 일본 조선업 단체가 현대중공업과 대우조선해양의 기업결합을 반대한 데 이어 일본 유력 조선사인 이마바리조선은 한국 조선업의 저가 수주를 비판했다. 자칫 국내 조선사들의 신규수주 활동이 일본발 경제보복에 위축될 가능성도 배제할 수 없다.

지난 5 일 관련업계에 따르면 현대중공업, 대우조선, 삼성중공업을 포함한 국내 조선업계는 선박 기자재의 국산화율이 90%가 넘어 일본이 추가 수출규제를 해도 영향이 적다는 평가가 나온다.

조선업계에선 일본에서 넘어오는 중간재 수입은 많지 않고, 모두 독일 등 유럽으로 대체 가능해 일본과의 통상 마찰에서 큰 영향은 없을 것으로 보고 있다.

선박 건조용 철판인 후판은 국내 조선사들이 포스코에서 주로 공급받는다. 일본산 후판을 수입해 쓰는 경우가 있으나 일시적인 수급 조절용이어서 수출규제 영향이 미미할 것이란 관측이다.

국내 조선사들이 지난해 해외 발주량의 과반수 이상 수주를 따낸 액화천연가스(LNG)운반선에는 일부 극저온 설비가 필요한 기자재와 항해통신장비 등 일본 부품이 사용된다. 하지만 이는 일본산 부품이 없으면 제작이 불가능한 것이 아니라 직접 제조해서 쓰면 비용이 더 들기 때문에 일본에서 부품을 공유하고 있다는 게 업계 평가다.

한국 조선업의 글로벌 시장 수주에서 올 상반기 기준 유럽연합(EU)은 45%로 가장 많다. 그 다음은 한국과 중국이며 일본은 5% 안팎에 불과하다. 올해도 그 비중은 계속되고 있다. 대우조선의 경우 일본 업체로부터의 수주는 한 건도 없고, 연내까지 계획 잡혀 있는 수주도 없는 것으로 확인됐다.

최광식 하이투자증권 연구원은 "일본은 대부분의 선박을 자국 수주에 의존하며, LNG선의 절반은 한국에 발주한다"며 "한국 발주를 중단하면 일본 상사들의 LNG 선 관련 투자와 수입에 문제가 생길 수 있다"고 분석했다.

한일관계 악화가 장기화 국면으로 빠져들면 일본이 국내 업체 발주 물량을 연기시킬 가능성은 존재한다.

I . ISSUE & TREND

조선업계 관계자는 "LNG 선은 그나마 한국 발주가 많은데 일본이 경제보복 등을 감안해 향후 발주를 꺼리게 되면 수주 매출 영향을 받을 순 있을 것"이라고 말했다. 그러면서 "일본이 한국에 LNG 선을 발주해야 할 경우 기술력이 월등히 앞서 있는 한국산 대신 신뢰가 떨어지는 중국산을 택할 확률은 굉장히 낮다"고 지적했다.

일본이 '화이트리스트(수출 우대국)' 명단에서 한국을 빼는 등 2차 경제보복에 나서자 시장에선 일본이 다른 방향으로 한국 조선업을 견제할 가능성을 우려하고 있다.

이미 일본은 산업은행의 대우조선에 대한 공적자금 지원 등을 불공정 무역(보조금 위반)으로 판단하고 국제무역기구(WTO)에 분쟁 절차를 밟고 있다. 아베 정부는 WTO 제소 건을 현대중공업과 대우조선 합병 심사에서도 같이 보겠다고 버리고 있다.

또 일본 최대 조선사인 이마바리조선의 히가키 유키토 사장은 지난달 말 기자회견을 열어 한국 조선산업의 저가 수주를 공개적으로 비판했다. 어떻게 해서든 국내 조선사들의 수주 활동에 제동을 걸겠다는 속셈이다.

해운업의 경우 아시아 역내(한국~일본 등)만 운항하는 고려해운, 장금상선, 흥아해운 등 중소 근해선사들의 물동량 감소폭이 클 것으로 우려된다. 한국과 일본을 오가는 물동량은 2017년 159만 TEU, 지난해 162만 TEU 등 지난 몇 년간 증가 추세다.

국내 대표 국적 선사인 현대상선은 일본 해운사 원(ONE)이 소속된 새로운 해운동맹 '디 얼라이언스'에 내년 4월부터 가입하지만 일본과 거래가 없는 원양 선사여서 한일관계와는 무관하다는 입장이다.

현대상선 관계자는 "디 얼라이언스는 독일, 대만 선사와 함께 동등한 정회원 자격을 갖춘 것으로 동맹 업체들 간에 피해를 줄 수도 없고, 피해가 갈 수도 없다"면서 "운항 노선이 99% 이상 미주(북미), 구주(유럽)로 물동량 감소 우려는 없다"고 설명했다.

해운업계 관계자는 "현대상선뿐 아니라 미주 노선 중심인 SM 상선은 영향이 적겠지만, 중소 해운사들은 일본 의존도가 상당히 크다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

3. 조선·해운 "환율상승, 양날의 검"

조선·해운업계가 원·달러 환율 급등을 예의주시하고 있다. 당장 큰 영향은 없으나 환율상승이 장기화되면 원가부담이 커져 실적에 악영향을 끼칠 수 있기 때문이다. 6일 조선업계에 따르면 이날 오전 10시 기준 원·달러 환율은 달러당 1,218 원을 기록했다. 원달러 환율이 종가 기준 1,200 원을 돌파한 것은 지난 2017년 1월 9일(1,208.3 원) 이후 처음이다.

환율이 상승한 것은 미국과 중국의 무역분쟁 및 일본의 수출규제가 겹쳤기 때문이다. 특히 미국이 중국을 환율조작국으로 지정하는 등 대내외 악재가 겹치면서 당분간 환율 상승흐름은 지속될 것으로 전망된다. 환율이 상승하면 수출 시장에서 가격경쟁력이 높아져 국내 수출업종에는 유리한 게 일반적이다. 그러나 원자재 수입 부담으로 이어질 수 있기 때문에 원가상승으로 수익성을 확보하는 데는 불리하다.

조선·해운업계의 경우 대다수 실적이 해외에서 발생하기 때문에 상대적으로 선박 가격 상승 및 운임 상승으로 실적 개선에 대한 기대감은 크다. 조선업계의 경우 선박 인도하고 받는 건조 대금 가치 상승에 유리하다.

모든 계약은 헤비테일 결제방식으로 통상적으로 4~5 차례 선박 대금을 나눠 받는데 마지막 인도 시점에 대부분의 선박대금을 확보한다. 인도 시점 기준 환율이 상승한 만큼 선박 대금액은 높아져 수익성 확보 차원에서 긍정적이다.

문제는 조선사들이 고정 원가의 30% 이상을 차지하는 수입 원재료 가격 부담이 늘어날 수 있다는 점이다. 결제 통화가 달러인 만큼 후판가격 구입에 따른 상승 부담이 커져 채산성이 떨어질 수밖에 없다.

국내 조선빅 3(현대중공업·삼성중공업·대우조선해양)가 후판 가격 상승 부담 등 영업적자에서 벗어나지 못한 상황에서 일본이나 중국 후판 구매가격 인상에 대한 악영향은 클 수밖에 없다. 후판 뿐 아니라 선박 항법장치 및 LNG 기자재 등 해외산 소재를 사용한 기자재 제품가격 상승 부담도 뒤따를 수 있다.

조선업계의 경우 이를 대비해 국내 기자재 수입처와 협력 강화, 환율의 심리적 저항선에 맞춰 환율 기준가를 잡고 변동 위험성을 줄이는 환헤지를 병행 중이다.

I . ISSUE & TREND

원가부담이 높아지는 것은 해운업계도 마찬가지이다. 현대상선은 주원료인 벙커유 가격 부담에 따른 영업적자가 지속되고 있다. 여기에도 벙커유보다 고가인 저유황유 구입 부담은 더욱 커진다.

해운업계는 이를 대비해 싱가포르나 르테르담 등 벙커유 수입처 다변화로 위험성을 줄이고 운임비를 높이는 데 주력하고 있다. 조선업계 관계자는 "조선·해운업계는 업종 특성상 환율 상승에 민감할 수밖에 없다"라며 "국제통화기금(IMF) 외환위기 때 환율 상승으로 계약 선가 상승 이점으로 큰 수혜를 봤지만 원가 부담이 업계 화두가 된 만큼 장기적으로 리스크를 관리해야 할 것"이라고 지적했다.

4. 선박 전쟁보험료 더욱 급등...유조선 공격 전 대비 20 배

호르무즈해협 주변을 포함한 중동 정세의 긴장이 갈수록 높아지는 가운데 선박 전쟁보험료가 계속 급등하고 있다. 5, 6 월의 유조선 공격 사건 이후 위험 해역 항해때 마다 발생하는 할증 보험료는 사건 전 대비 10 배였으나 8 월 1 일부터 다시 그 2 배(사건 전 대비 20 배)로 뛰어올랐다. 가령 VLCC(초대형 유조선)의 선체 가격이 100 억엔인 경우 종전은 1 항해 250 만엔였던 보험료가 현재는 1 항해 5,000 만엔으로 급등해 석유회사 등 화주의 부담 증가로 연결될 가능성이 생겼다.

전쟁보험 요율을 정하는 영국 런던의 보험업계가 통지했다. 요율 상승으로 제외수역으로 들어갈 때 마다 5,000 만엔의 보험료가 발생하는 계산이 된다. 전쟁보험료 지불은 석유회사 등의 화주(용선자)가 부담하는 경우가 일반적이다. 해운 관계자는 "배선 리스크가 있는 것은 사실이다. 프리미엄이 높아지는 것은 당연한 흐름"이라며 비용 부담 증가에 이해를 구한다.

보험 요율은 영국 보험업계가 결정하고 각국의 보험회사에 통지해 적용한다. 중동정세를 둘러싸고는 7 월 이후도 영국·이란 간에서 유조선 나포의 응수가 일어나는 등 긴박한 상황이 계속됐다. 치안 회복을 위해 미국과 유럽이 각각 함선부대 결성에 움직이고 있으나 이에 동조하는 국가를 모으는 조정은 난항을 겪고 있다. 긴장상태 완화를 가능할 수 없는 가운데 이번에 영국 런던의 보험업계가 효율을 한층 더 인상했다.

전쟁보험은 선체 가격에 대해 일정한 비율(보험요율)을 곱해 산출한다. 그 가격은 5, 6 월의 치안 악화 전까지는 약 0.025%였으나 사건 이후는 약 0.25%로 10 배로 급등했다. 그리고 8 월 1 일부터는 0.5%, 사건 전 대비 20 배까지 인상하게 됐다. 현 시점에서 이 높은 보험 요율 적용의 기한도 정해져 있지 않다. 장기화되면 중동으로의 배선을 꺼리는 분위기가 고조되어 배선처 분산 등도 발생할 수 있다.

I . ISSUE & TREND

하지만 일본 보험회사 담당자는“걸프전쟁(1991년), 이라크전쟁(2003년) 등에서는 보험요율이 10%에 달했던 적도 있다. 0.5% 정도면 배선이 정체되는 일은 없을 것이다”고 지적한다. 한편“상선의 안전이 담보되는 태세가 갖춰지면 보험요율도 내릴 것”이라며 미국이 지향하는 유지연합이나 유럽의 선박 호위단 등의 동향을 주시하고 있다.

전쟁보험의 보험료 지불은 석유회사 등의 화주가 부담하는 것이 일반적이다. 용선계약에서 미리 그취지를 규정하는 것이 상관례로 되어 있다. 전쟁보험의 요율을 둘러싸고는 지난 달 이후 영국 선적 만 오를 것이라 관측이 강했었다. 이란 혁명 방위대에 의한 영국 선적 유조선의 나포 등이 표면화되어 영국으로 치적하는 리스크를 지적하는 주장이 나왔다.

현 시점에서 영국 선적 만 급등하는 움직임은 일어나지 않았다. 하지만 지난 달 이후 파나마, 리베리아, 마셜제도 등 주요 선적국의 등록기관에는 영국 선적을 보유하는 선주로부터 전적(轉籍) 문의가 증가했다. VLCC 등에서 실제로 전적하는 사례도 드물게 보였다.



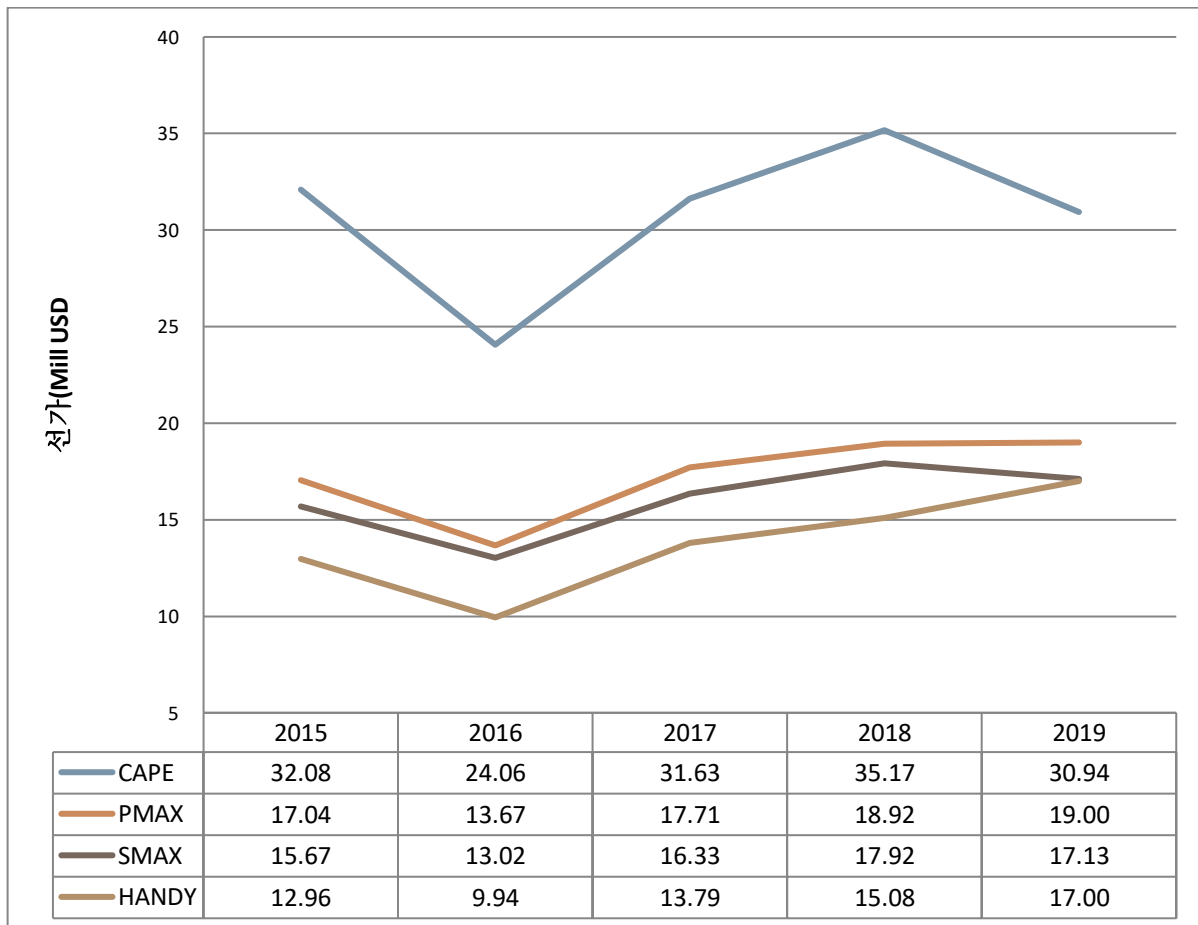
II . BULK CARRIER

(◆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	30.94
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-12.03%
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	17.13
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.44%
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)

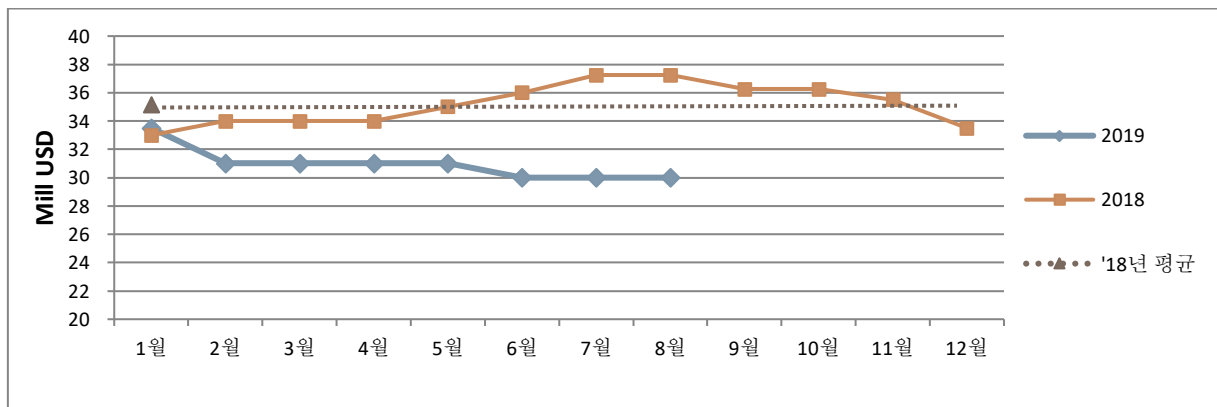




II . BULK CARRIER

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	30.00		30.94
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	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%	-19.5%		-12.0%
	PMAx 76k	선가	19.00	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%	0.0%		-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	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	17.00		17.13
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	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%	-5.6%		-4.4%
HNDY 37k	선가	17.00	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%	0.0%		-	
	전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	9.7%	6.3%	13.3%		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

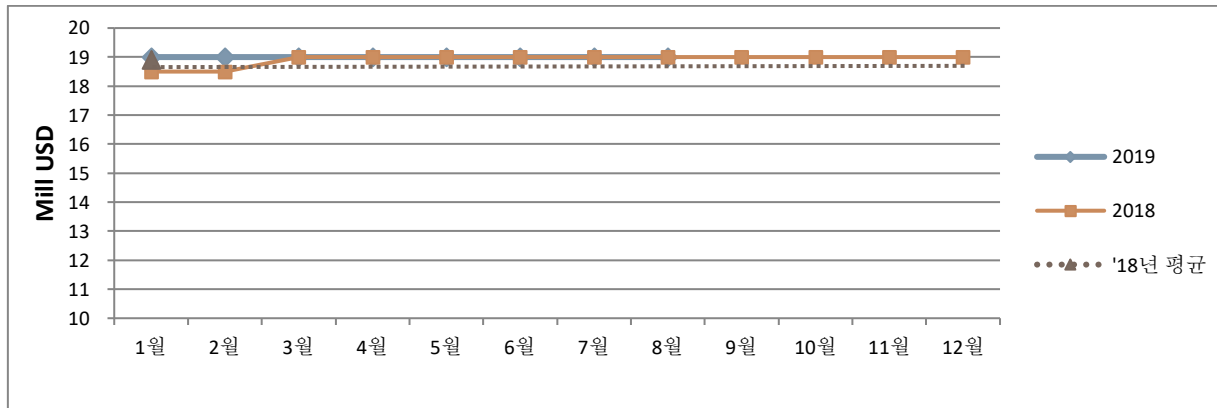
□ Cape



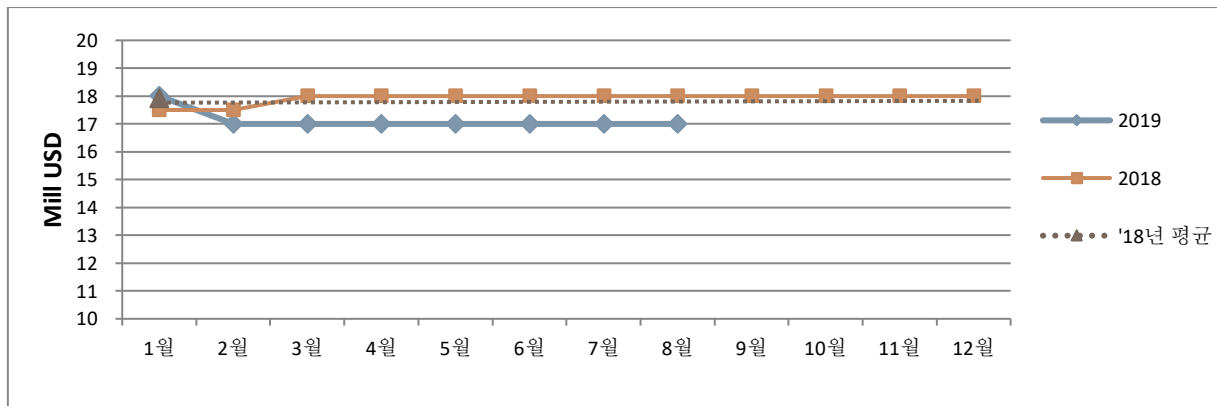


II . BULK CARRIER

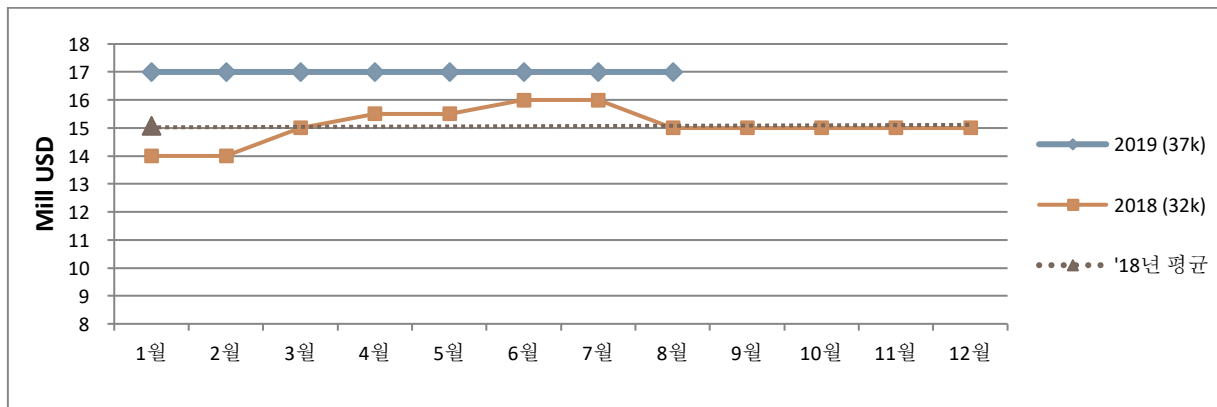
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NORD DESTINY	83,684	2008	JAPAN	B&W		14.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	YASA NESLIHAN	82,849	2005	JAPAN	B&W		11.3	Greek buyer
BC	NIREFS	75,311	2001	KOREA	B&W		6.7	Greek buyer
BC	ZHOUSHAN CHANGHONG CHB044	64,000	2019	CHINA	B&W	C 4x30t	23	Oman buyer
BC	ZHOUSHAN CHANGHONG CHB045	64,000	2019	CHINA	B&W	C 4x30t	23	
BC	GH ROUGH HABIT	63,301	2012	CHINA	MAN	C 4x35t	16.6	Norwegian buyer
BC	HINODE MARU	58,630	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	16.45	Greek buyer
BC	NORD MANATEE	57,982	2010	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	13.4	Undisclosed buyer
BC	SINAR KAPUAS	57,374	2011	KOREA	B&W	C 4x30t	11	Chinese buyer
BC	SHEFFIELD	55,783	2010	VIETNAM(KOR)	B&W	C 4x30t	21	Greek buyer
BC	PETERBOROUGH	55,783	2009	VIETNAM(KOR)	B&W	C 4x30t		
BC	HARUKA	28,392	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.7	7.6	Greek buyer



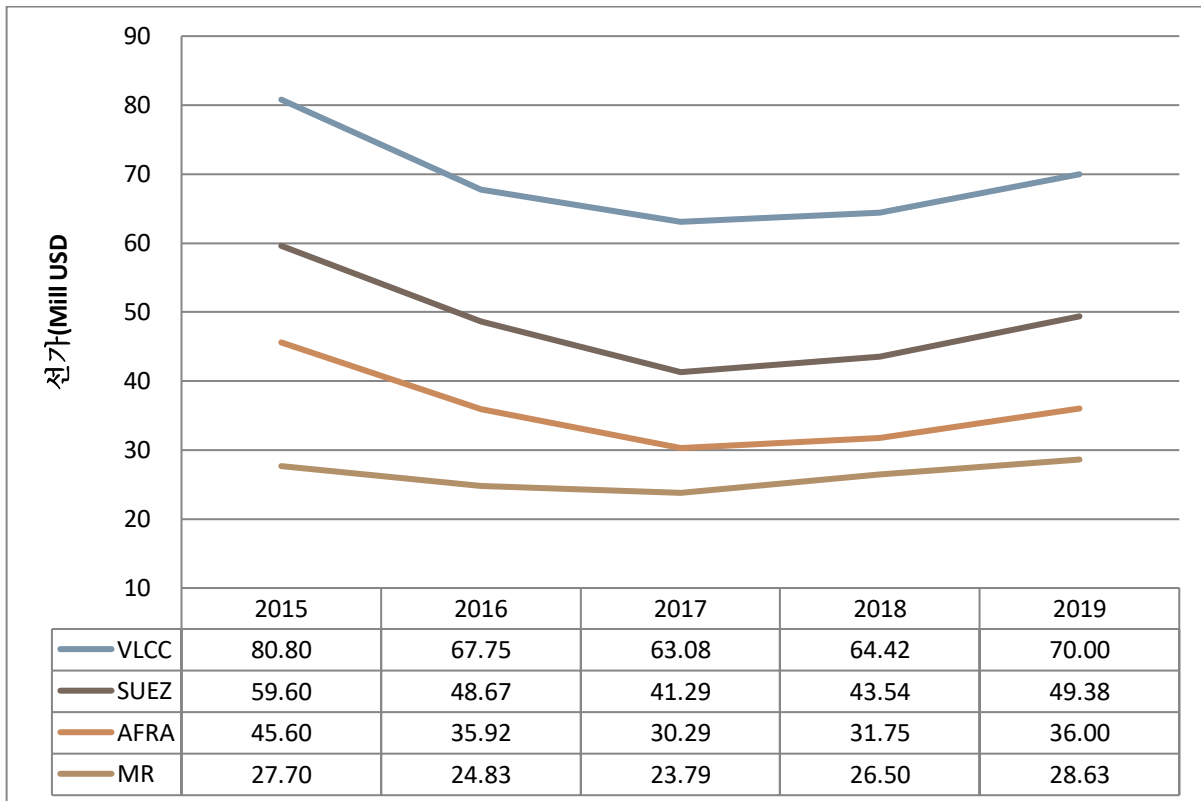
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	70.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.66%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.38
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.40%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	36.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	13.39%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.63
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	8.02%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.03
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.28%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

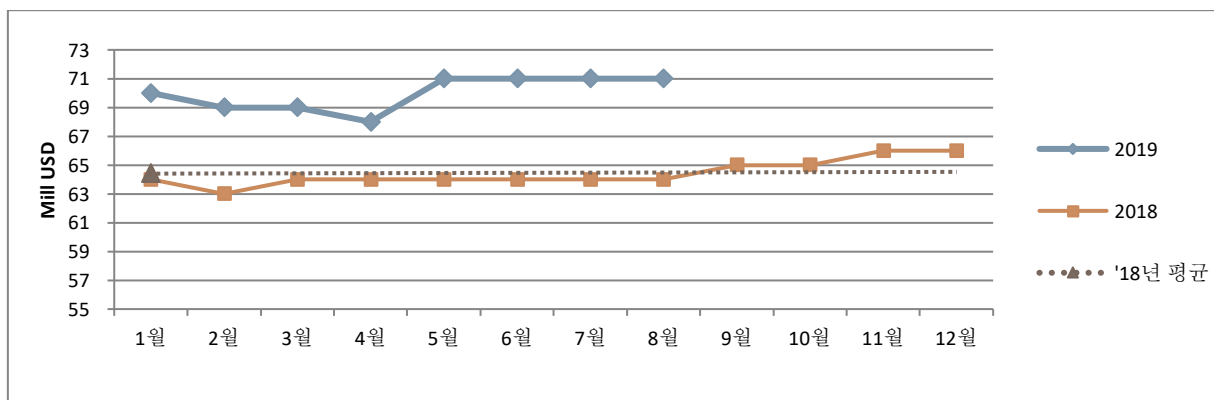




III. TANKER

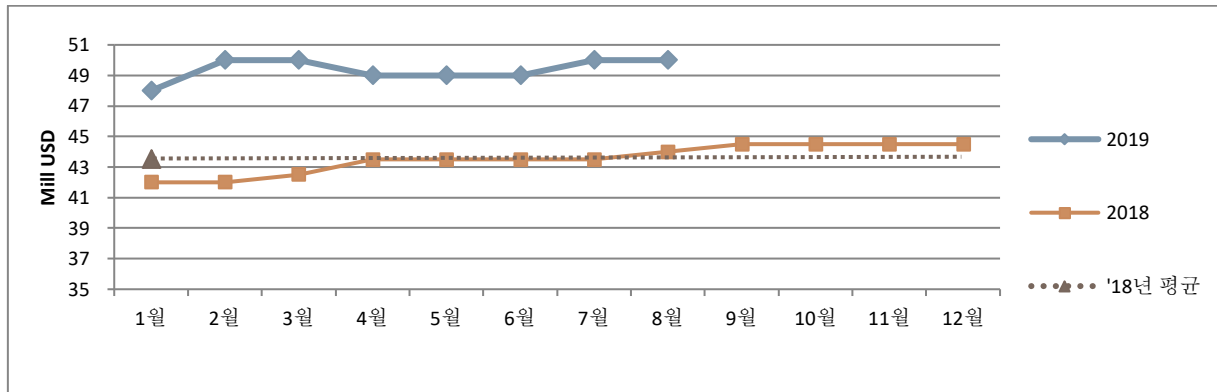
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00		70.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%		8.7%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00		49.38
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%		-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	14.9%	13.6%		13.4%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00		36.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%	18.8%		13.4%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00		28.63
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%	0.0%		-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%	15.4%		8.0%
	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00		11.03
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%	-4.3%		-6.3%
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

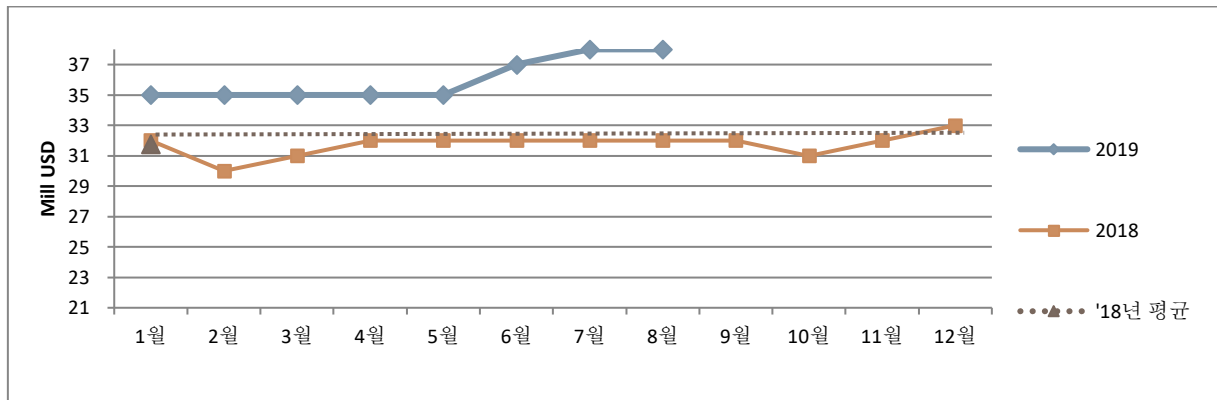


III. TANKER

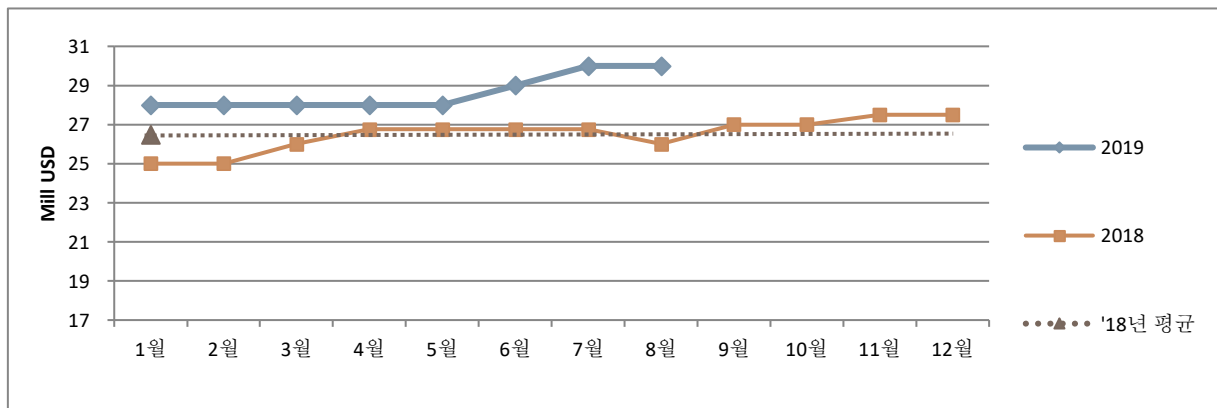
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NECTAR	105,317	2005	JAPAN	SULZ		15.5	Far Eastern buyer
TANKER	NEW BREEZE	48,064	2010	JAPAN	B&W		16.8	Undisclosed buyer
TANKER	PIONEER EXPRESS	47,370	2009	JAPAN	B&W	3	16	Indian buyer
OIL /CHEM	TEAM TARANTELLA	46,764	2002	CROATIA	CAT	2&3	8.2	Undisclosed buyer
LPG	PALANIMALA GAS	49,301	1992	JAPAN	B&W		11.8	Singaporean buyer (Oriental Energy)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	LILLY SCHULTE	47,681	2012	CHINA	B&W	3635	TEU	10	German buyer (Elbdeich Reederei)
CONT	VORONEZH	22,708	2008	POLAND	WART	1728	TEU	8	Undisclosed buyer

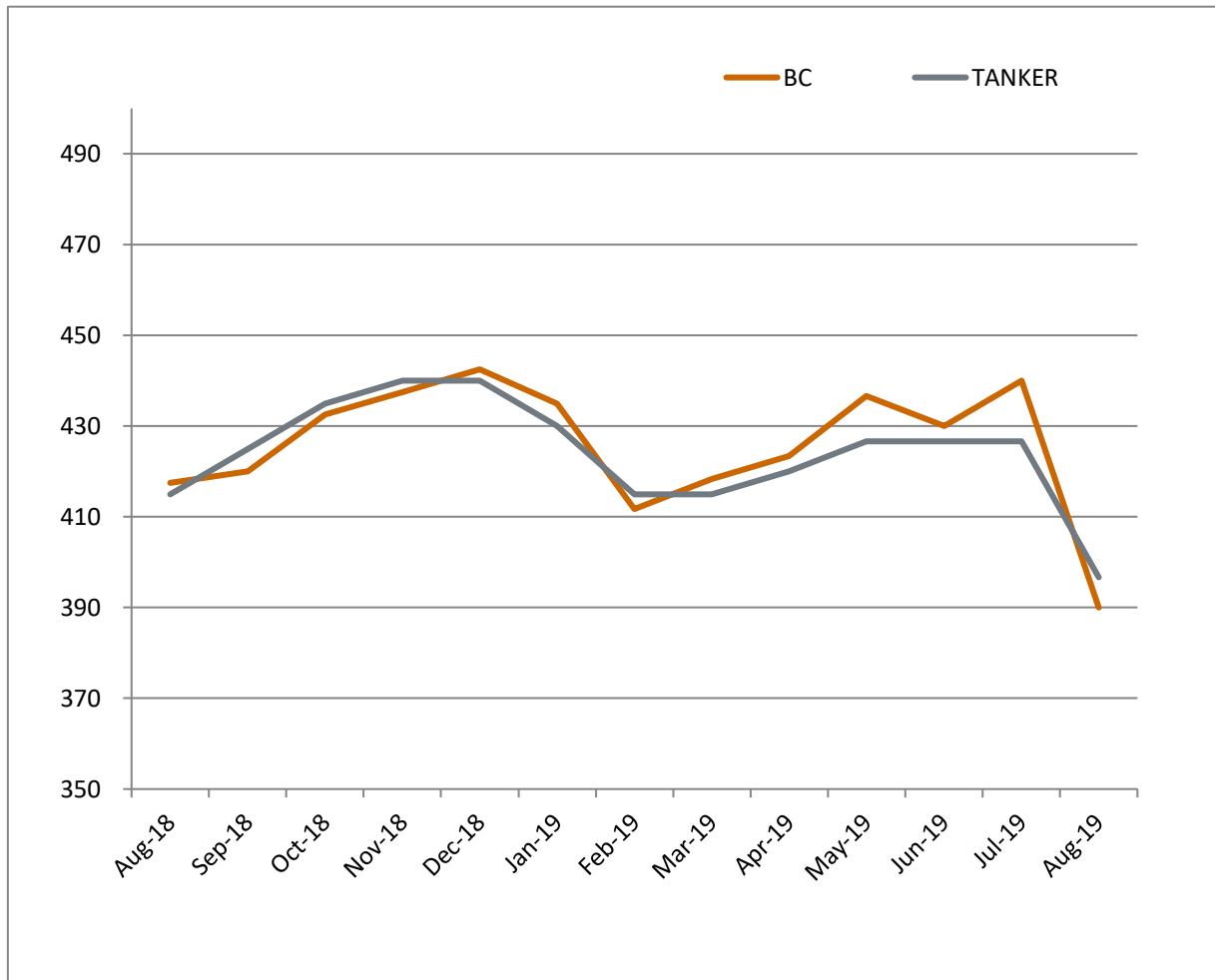


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 8 월	2019 년 8 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	415.42	-4.0%	425.00	396.67	0.0%	-6.7%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	417.50	-5.2%	420.00	390.00	0.0%	-7.1%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



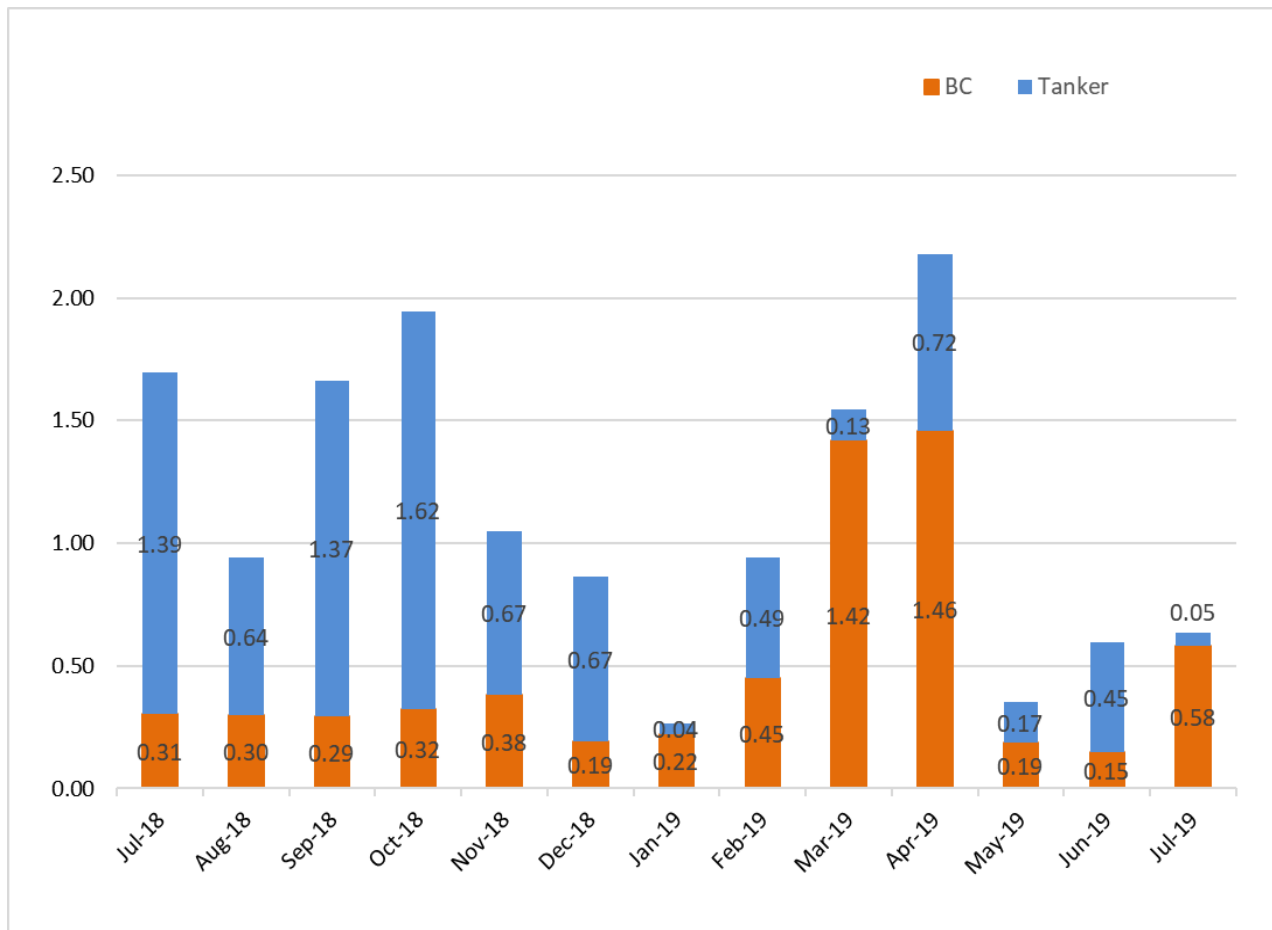


IV. DEMOLITION

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%	48	24.6%	1.39	16	0.05	-96.1%	4	-75.0%
BC	4.20	112	4.45	106.0%	71	63.4%	0.31	5	0.58	90.5%	14	180.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

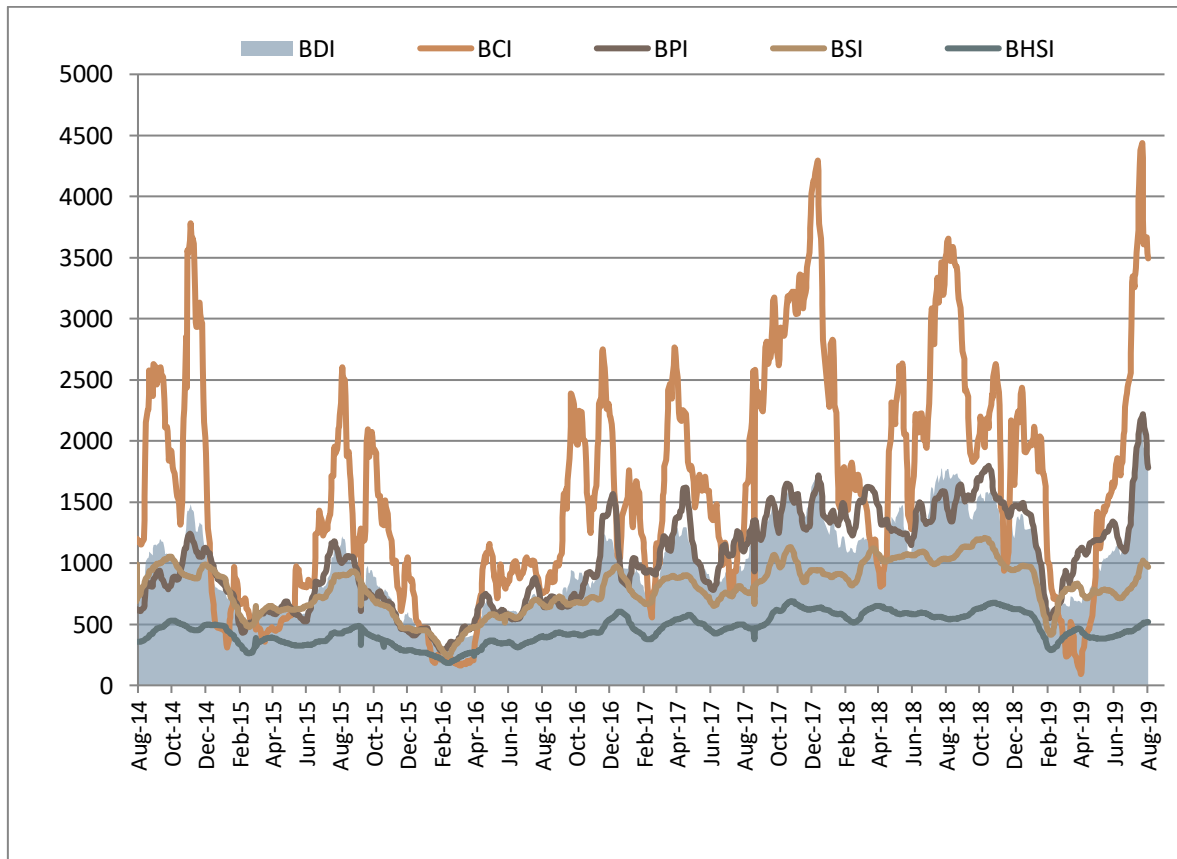
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	MERIDIAN (chip carrier)	48,817	9,142	1996	JAPAN	MITSU	378	INDIA, Green Recycling
TANKER	AGIRI	98,805	16,750	1996	KOREA	B&W	401	AS IS Fujairah, not gasfree



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-08-02	2019-07-26	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1788	1937	▼-149.00	2191	290
BCI	3492	3647	▼-155.00	4438	92
BPI	1779	2109	▼-330.00	2219	282
BSI	968	1005	▼-37.00	1207	243
BHSI	517	515	▲2.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	441.00	▼-11.50	363.00	▼-7.50	379.00	▼-2.50
IFO180	470.00	▼-5.00	398.00	▼-3.00	436.00	▼-2.00
MGO	599.00	▼-3.00	568.00	▲4.50	601.50	▼-15.00
LSMGO	599.00	▼-5.00	554.00	▼-18.50	-	-

❖기준일 : 8 월 2 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-08-02	2019-07-26	CHANGE
미국 달러	1188.50	1179.80	▲8.70
일본 엔(100)	1106.04	1085.72	▲20.32
유로	1316.80	1315.01	▲1.79
중국 위안	171.93	171.56	▲0.37

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 환율 조작국

자국의 수출을 늘리고 자국 제품의 가격경쟁력을 확보하기 위해 정부가 인위적으로 외환시장에 개입해 환율을 조작하는 국가를 말한다. 미국은 매년 4월과 10월 경제 및 환율정책 보고서를 통해 환율조작국을 발표한다. '심층분석 대상국'이라고도 한다.

■ 미국 재무부는 교역상대국에 대해 종합무역법(1988년 제정)과 교역촉진법(2015년 2월 제정, 일명 BHC 법안)에 근거하여 일년에 두 번(4월·10월) 주요 교역국에 대한 경제 및 환율 정책 보고서를 의회에 제출한다. 이 보고서에서는 환율조작국 대신 '심층분석 대상국'이란 표현을 쓰는데 두 가지가 혼용되어 쓰인다.

이 보고서에 따르면

▷지난 1년 동안 200억 달러(약 24조 원)를 초과하는 대미 무역 흑자

▷국내총생산(GDP) 대비 3%를 초과하는 경상흑자

▷지속적이고 일방적인 외환시장 개입(GDP의 2%를 초과하는 외환을 12개월 중 8개월 이상 순매수) 등 3개 요건에 모두 해당하면 환율조작국으로 지정한다고 명시되어 있다. 그중 두 가지 요건에 해당할 경우는 환율관찰대상국으로 분류된다.

환율조작국으로 지정되면 ▷미국기업 투자 시 금융지원 금지 ▷미 연방정부 조달시장 진입 금지 ▷국제통화기금(IMF)을 통한 환율 압박 ▷무역협정과 연계 등의 제재가 따르며, 환율관찰대상국으로 분류되면 미국 재무부의 모니터링 대상이 된다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 “美, 中 환율조작국 전격 지정...G2 환율전쟁 포성, 세계경제 파장”

미국이 5일(현지시간) 중국을 환율조작국으로 전격 지정했다. 관세를 주고받는 무역전쟁이 격화되는 와중에 미국이 환율조작국 '카드'를 꺼냄으로써 미중간 충돌이 전면전으로 확대될 경우 글로벌 경제와 금융시장에도 큰 파장을 미칠 것으로 보인다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

미국이 중국에 맞서 인위적인 환율개입에 나서지는 않았지만 이미 환율전쟁이 시작됐다는 평가가 나온다. 미국 재무부는 이날 성명을 통해 "스티븐 므누신 장관이 트럼프 대통령의 권한으로 중국이 환율 조작국이라는 것을 오늘 결정했다"고 밝혔다.

중국에 대한 환율조작국 지정은 1994년 이후 처음이며, 미국은 1998년 이후 공식적으로 환율 조작국을 지정하지 않아 왔다고 미국 언론들은 전했다. 므누신 장관은 중국의 최근 행동으로 만들어진 중국의 불공정한 경쟁 우위를 제거하기 위해 국제통화기금(IMF)과 관여할(engage) 것이라고 강조했다.

환율조작국으로 지정되면 미국은 해당 국가에 대해 환율 저평가 및 지나친 무역흑자 시정을 요구하게 된다. 그러나 1년이 지나도 개선되지 않을 경우 해당국에 대한 미국 기업의 투자 제한, 해당국 기업의 미 연방정부 조달계약 체결 제한, 국제통화기금(IMF)에 추가적인 감시 요청 등의 구체적인 제재 조치에 나설 수 있다.

므누신 장관은 "최근 중국이 자국 통화 가치를 떨어뜨리기 위한 구체적인 조치를 취했다"면서 "중국이 외환시장에서 지속적이고 큰 규모의 개입을 통해 통화가치 절하를 용이하게 해온 오랜 역사가 있다"고 말했다. 미국의 이 같은 조치는 시장에서 심리적 마지노선으로 여겨지는 '1달러=7위안'의 벽이 깨진 데 대한 대응으로 보인다. 환율이 달러당 7위안을 넘는 '포치'(破七) 현상이 나타난 것은 글로벌 금융위기 직전인 2008년 5월 이후 11년 만이다.

미국은 트럼프 대통령이 예고한 대중 추가관세에 대한 보복으로 중국이 위안화 가치 하락을 허용, 환율을 무기화하고 있다는 시각이 지배적이다.

지난달 30~31일 중국 상하이에서 재개된 고위급 무역협상에서 진전이 없자 트럼프 대통령은 9월 1일부터 3천억달러 규모의 중국산 제품에 대해 10%의 관세를 부과하겠다고 지난 1일 밝혔다.

중국은 또 현지시간으로 6일 새벽 온라인 성명을 통해 중국 기업의 미국산 농산물 구매를 중단했으며, 지난 3일 이후 구매한 미국 농산물에 대한 관세 부과를 배제하지 않을 것이라고 밝혔다.

트럼프 대통령은 이날 오전 트위터를 통해 "중국이 자국 통화 가치를 역사상 거의 최저 수준으로 떨어뜨렸다"며 "그것은 환율 조작이라고 불린다"고 공격했다. 트럼프 대통령은 이어 "연방준비제도도 듣고 있냐"며 연준의 통화 관리 정책에 대한 불만을 재차 표시한 뒤 "이것(중국의 환율조작)은 시간이 흐르면서 중국을 매우 약화할 중대한 위반"이라고 주장했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

트럼프 대통령은 중국의 환율조작국 지정을 대선공약으로 내세웠고, 이를 결국 실행에 옮겼다. 다만 트럼프 대통령은 가장 최근인 지난 5 월을 포함해 취임 후 5 번의 반기 환율보고서에서 중국을 관찰대상국으로 분류했지만 이번에 전격적으로 중국에 대해 강경기조로 돌아섰다.

므누신 장관은 지난 5 월 중국에 대해 "재무부는 중국의 환율 문제와 관련해 강화된 관여 조치를 지속할 것"이라며 향후에도 계속 면밀히 주시하며 대응하겠다는 입장을 밝혔었다.

AP 통신은 환율 조작국 지정은 중국에 대한 미국의 추가 제재의 기반이 될 수 있다고 평가했다. 블룸버그 통신은 미 재무부의 결정은 "상당히 상징적"이라면서도 "세계 최대 경제 대국인 미국과 중국의 관계가 급격히 악화하고 있다는 것을 보여준다"고 전했다.

'웨스트팩'의 환율 전문가인 리처드 프래뉴로비치는 "매우 도움이 되지 않는 무역전쟁의 또 다른 격화이며, 아마 시장에 혼란을 가져올 것"이라고 우려했다. '내셔널 오스트리아 뱅크'의 선임 환율 전략가인 로드리고 카르틸은 "미중 무역전쟁은 더 악화될 것이고, 우리는 공식적으로 환율전쟁중에 있다고 할 수 있다"고 말했다. 미 뉴욕타임스(NYT)는 "중국이 위안화 절하를 허용하고 중국 기업이 미국 농산물 구매를 중단하고, 미 재무부가 중국을 환율 조작국으로 지정하면서 미중 무역전쟁은 더욱 위험한 국면에 접어들었다"고 평가했다.

트럼프 행정부가 중국을 환율 조작국으로 지정하면서 자체적인 환율 개입에는 일단 선을 그은 것 아니냐는 관측을 낳고 있다.

블룸버그 통신은 지난달 10 일 트럼프 대통령이 달러화 가치를 떨어뜨릴 방법을 찾아볼 것을 측근들에게 주문했다고 보도했다. CNBC 방송은 트럼프 대통령이 지난달 23 일 참모들을 소집해 회의를 개최한 후 환율시장 개입에 나서지 않기로 결정했다고 같은 달 26 일 보도했다. 그러나 트럼프 대통령은 이 같은 보도에 당일 "나는 그것을 2 초 만에 할 수 있다. 나는 뭘 안 하겠다는 말은 안 했다"라고 환율시장 불개입 결정을 부인했다.

[출처: 연합뉴스, 2019.08.06]



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)