

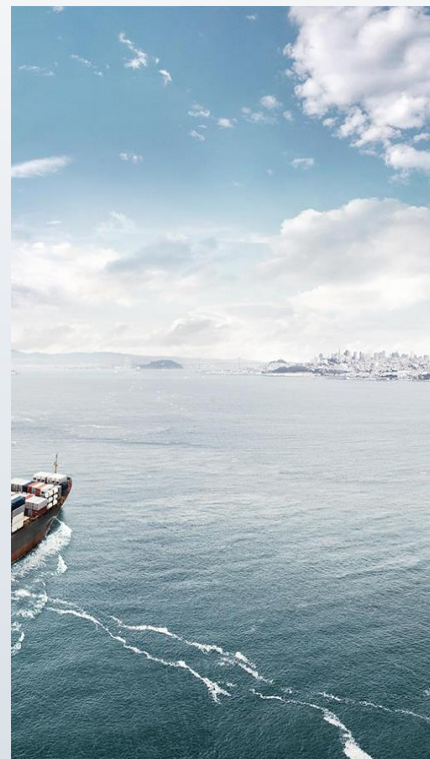


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.262

Updated August 20, 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	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
STL News & Information	22
Contact Information	25

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

I . ISSUE & TREND

1. 화주의 불공정계약 제재할 해운법 개정안 확정

대기업 2 자물류 자회사들의 운임인하 요구 등 강압적이고 위압적인 계약 횡포가 줄어들 것으로 기대된다.

지난 2 일 국회 본회의에서 해운법 개정안이 통과됐다. 선주와 화주간에 불공정계약이 개선될 것으로 업계는 기대하고 있다. 지난해 11 월 더불어민주당 윤준호 의원 등 10 명의 의원이 발의한 해운법 일부개정법률안이 이번에 국회를 통과했다.

그동안 대기업 2 자물류 기업들은 모기업의 화물을 바탕으로 시장에서 지배적인 지위에 있었던 것이 사실이다. 따라서 선사와 계약을 할 때 이러한 지위를 이용해서 입찰 참여 선사들 간의 무한경쟁을 유도하는가 하면, 할증료 전체를 운임에 포함시키는 총비용 입찰을 강요해 온 것도 사실이다. 특히 수송계약 체결 후 빈번한 재협상을 통한 운임인하 강압 등의 불공정한 거래행태를 유지해왔다.

이번에 개정된 해운법에서는 운송계약의 공정성을 확보할 수 있는 내용을 담았다. 공정하고 투명한 계약 체결 의무를 부과하고, 선주와 화주의 불공정 계약 체결 및 계약 불이행 등에 대하여 금지행위를 신설했다. 3 개월 이상의 장기계약을 체결할 경우에 포함되어야 할 내용을 법률로 정하고, 표준계약서를 작성하여 활용하도록 규정했다. 따라서, 운임 우대조건, 최소물량의 보장, 원재료 가격 상승에 따른 운임 협의 등을 법률로 보장하도록 명시했다.

한국선주협회는 환영과 지지를 표명한다고 공식 발표했다. 선주협회 김영무 부회장은 “해운재건 5 개년 계획이 효율적으로 시행되기 위해서는 공정한 계약에 따른 안정적인 화물확보가 전제되어야 한다”면서, “이를 위해서는 공정한 해운시장의 조성 and 선화주간 상생협력이 중요하다”고 말을 했고요. 또한 선사도 친환경 고효율 선박 확보와 노선 확대, 그리고 정시성 준수 등 서비스 품질 개선을 위해 노력하겠다”고 약속했다.

◆ 화주가 불공정한 계약을 하지 못하도록 법적 제한

사실상 컨테이너화물을 운송하고 있는 외항여객운송사업 중 카페리업 등을 확대하고, 운임공표를 유예하거나 신고로 갈음할 수 있는 사유를 법률로 정했다. 법률이 아니고서는 화주 임의대로 운임을 좌지우지할 수 없게 만든 것이다. 또한 화물운송 계약의 공정성과 투명성을 제고할 수 있는 내용도 신설되었다. 계약당사자의 일방이 우월적인 지위를 남용하여 불공정 불투명하게 체결하지 못하도록 의무를 부과하고, 계약에 포함되어야 하는 내용을 법률로 정했다.

I . ISSUE & TREND

◆선사와 화주의 금지행위 확대 및 불공정 행위 신고 다원화

또한 선사와 화주의 금지행위도 확대했다. 정당한 사유없이 운송계약을 불이행하거나 일방적으로 변경하는 것, 우월적 지위를 이용한 불공정 계약은 금지하도록 명시를 해 놓았다. 만약 이를 위반할 경우에 신고할 근거도 명문화했다. 신고율을 높이기 위해 관련 업계의 단체에도 신고할 수 있도록 신고 접수기관을 다원화했다.

화주의 위반행위에 대한 보고 및 조사에 대한 내용도 명문화했다. 그동안 해양수산부는 불공정계약 논란이 있을시에 선사만을 직권으로 조사했지만, 앞으로는 선화주의 금지행위 해당 여부 또는 신고사항의 위반행위 해당여부 확인이 필요한 경우에 화주의 사업장 출입을 통한 서류 등을 조사할 수 있는 권한을 갖게 된다. 해수부가 선사와 동일하게 화주에 대해서도 조사를 할 수 있게 법률적인 기반이 마련된 것이다.

◆우수 선화주 인증제도 도입 및 포워더도 화주에 포함

이 밖에도 선화주간 상생 노력을 하는 기업에게 좋은 평판을 부여하여 지속적인 협력의 선순환 고리를 만들기 위한 장치도 마련됐다. 우수 선화주 기업 인증의 법적 근거를 마련하고 인증전담기관의 지정, 인증 기업에 대한 재정적, 행정적 지원의 근거를 마련한 것이다.

아울러 국제물류주선업자는 화물운송계약에 있어 화물운송을 위탁하는 당사자로서 사실상의 화주임에도 해운법 상에 미 포함되어 있었다. 하지만, 해상화물운송사업자와 화물의 운송계약을 체결하는 당사자로서 국제물류정책기본법에 따른 국제물류주선업에 종사하는 자를 '화주'에 포함을 시켰다.

해운업계 관계자는 "위기에 처한 해운업의 재건에 많은 도움이 될 수 있을 것 같다. 선주와 화주가 상생발전 할 수 있는 계기가 되기를 바란다"고 기대감을 표했다.

2. 한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리가 성패 관건

한일간 무역전쟁은 공급사슬 위험관리에 성패가 달려있다는 지적이다. 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 일본 정부가 7월 4일 플루오린 폴리이미드 등 반도체 및 디스플레이 생산 핵심 소재 3개에 대해 수출규제를 시작한 데 이어, 8월 2일 각의 결정을 통해 한국을 백색국가('화이트 리스트' 또는 '수출절차 간소화 대상국')에서 제외키로 결정함으로써 한국의 주요 수출산업 공급사슬에 '적신호'가 켜졌다.

I . ISSUE & TREND

일본 정부의 이번조치는 한일간 역사 문제로 시작된 일본 정부의 정치적 불만을 '수출 규제'라는 경제적 수단으로 치환했다는 점에서 매우 이례적인 한편, 정치적 갈등 및 양국민의 감정악화 등으로 한일무역전쟁으로 비화되고 있다.

우리나라 대외 교역과 국가 경쟁력에서 매우 높은 비중을 차지하는 반도체/디스플레이 산업의 경우, 핵심 소재와 장비를 일본에 의존하고 있어 이번 수출규제로 공급사슬이 크게 흔들릴 위험에 직면했으며, 우리나라가 이들 제품 분야에서 주요 산업재 공급자라는 측면에서 글로벌 공급사슬마저 크게 요동칠 기미를 보이고 있다. 한국이 글로벌 시장에서 점유율 70% 이상을 차지하는 메모리나 유기발광다이오드(올레드) 패널 등은 구글/아마존(미국), 화웨이(중국), 소니(일본), 필립스(네덜란드) 등 세계의 주요 IT 및 전자제품 기업들에게 공급되므로, 만약 국내 기업이 생산 차질을 빚으면 글로벌 공급사슬 자체가 크게 요동칠 수밖에 없다는 관측이 나오고 있다.

또 일본 정부가 우리나라를 백색국가에서 제외함에 따라, 우리나라 화학.기계.자동차 산업은 물론 산업 전반의 공급사슬에 큰 타격이 예상된다. 고무.피혁 제품의 원료로 사용되는 자일렌의 경우 일본산 의존율이 95.2%, 포장재.건축자재.전선 절연제 제조 등 전 산업 분야에 두루 쓰이는 에틸렌의 경우도 일본산 의존율이 95.2%에 이른다. 이들 제품에 대해 일본이 수출을 규제할 경우(심사 기간 90 일 및 개별 수출 허가, 이를 위한 서류 제출 등), 우리 해당 기업들은 정상적인 제품 생산 활동에 차질을 빚게 된다. 더욱이 일본 정부가 '캐치-올' 규정 등을 악용하여 수소전기차 개발에 필요한 탄소섬유 등 미래 첨단제품 개발에 핵심적인 소재, 부품 등에 대해 자의적으로 수출을 규제할 경우, 미래 성장 잠재력 실현에도 커다란 장애가 발생할 수 있다.

일본의 수출 규제에 따른 영향은 공급사슬 비용 증가 및 품질 저하로 예상된다. 즉 공급처 다변화에 따른 수송, 재고 비용 및 리드타임 증가와 균질하지 못한 부품/소재/장비 등의 조달에 따른 생산품 품질 저하의 우려가 있다. 이번 경우처럼 '정치적 요인'에 의한 공급사슬위험(SUPPLY CHAIN RISK, SCR)은 그 범위가 국제적 공급사슬 전반으로 확대가 예상되며, 파급효과가 급격히 현실화하는 자연재해와 달리 시간을 두고 누적적, 단계적으로 발생할 가능성이 높은 만큼, 기업과 정부 차원에서 '일본 변수'에 초점을 맞춘 별도의 공급사슬 위험관리 대책이 절실하다.

우선, 기업은 재고확보 및 공급사슬 루트 변경 등 '전술적 대응'과 더불어, 국산화 및 생산 포트폴리오 변경, 신규 공급자의 개발 등 '전략적 대응' 방안을 조속히 강구해야 한다. 특히 아무리 특정 공급자 또는 공급국(여기서는 일본 기업 및 일본)이 품질, 물류비 등의 측면에서 신뢰성이 높거나 기술우위 및 특허에 의해 독점적 우위에 있다 하더라도 공급국 또는 공급자를 복수로 운영하여 주 공급자와 대체 공급자를 경쟁적으로 활용할 수 있는 "7 대 3 구매 전략"을 마련해야 한다는 지적이다. 즉 규모의 경제효과로

I . ISSUE & TREND

70%를 주 공급자로부터 공급받고 경쟁을 위해 대체 공급자에게 30%를 공급받음으로서 상황에 따라 주 공급자와 대체 공급자를 상호 변경할 수 있는 전략이 필요하다는 것이다.

다음, 정부는 이번 사태 해결과 더불어 국가 목표에 걸맞은 전략 수립을 위해 공급사슬 외부 및 내부의 '투트랙' 접근법을 취할 필요가 있다. 공급사슬 외부 접근은 이번 일본의 수출 규제 동기가 정치적/외교적 요인에 있는 만큼, 일본 정부 및 국제 사회에 정치/외교 및 경제·무역 사안의 분리를 지속적으로 요구 또는 설득할 필요가 있다.

공급사슬 내부 관점에서는, 단기적으로 '할당관세제도'의 선별적 도입 등을 통해 우리 기업이 제 3의 공급자를 통해 부품/소재/장비 등을 확보하도록 지원하고, 중장기적으로 국산화 등 공급자 다변화를 위한 투자 지원, 산업별/제품별로 특정 국가/기업별 조달 목표 수준 설정 등을 포함하는 (가칭) "우리나라 주요산업 공급사슬 위험관리 추진 전략" 수립이 필요하다고 밝히고 있다. 아울러 국내 중소/중견기업을 위한 공급사슬 위험관리 도입을 지원하는 가이드라인 제시 및 맞춤형 교육 등의 방안도 마련해야 할 시점이라고 강조했다. 나아가 산업별/제품별 글로벌 SCM 및 SCRM 전문인력 양성사업을 서둘러야 한다고 지적했다.

3. 日 철강·조선기자재, 자국 수출규제에 냉가슴

일본 철강·조선 기자재업체들이 자국 정부의 대한민국 수출규제로 냉가슴을 앓고 있다. 일본 정부의 구조조정에 따른 줄폐업도 모자라 한국에 대한 수출 규제 조치에 따라 수요처와 수익성 모두 큰 타격을 입을 수 있다는 우려의 목소리가 일본 철강·조선 기자재업체들 사이에서 나오고 있다.

지난 13 일 교도통신 등 외신에 따르면 일본 기업 112 곳을 대상으로 '일본 정부의 한국에 대한 수출규제 조치 평가'를 실시한 결과 응답자의 절반이 넘는 54%가 "모르겠다, 말할 수 없다"고 밝힌 것으로 나타났다. 통신은 양국 정부간 대립이 심화하자 일본 정부의 조치가 미칠 영향을 신중히 지켜보겠다는 입장을 나타낸 것이라고 해석했다.

확대 해석을 자제했지만 일본 기업들은 일본 국내 경기에 대해 불안감도 드러냈다. 물론 일본 철강·조선 기자재사의 상황도 마찬가지다. 일본 정부의 산업 구조조정으로 자국 조선소 대부분이 통폐합한 뒤 국내 수요처를 잃으면서 문을 닫았기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

양업계 매출의 일부분이 한국에서 발생하기 때문에 한국 수출선이 끊길 경우 또다시 회사의 폐업을 고민해야 한다. 더구나 제품 품질 경쟁력을 높여 수익성을 개선시킨 상황이다.

일본 철강사의 경우 한국 조선 빅 3(현대중공업·삼성중공업·대우조선해양) LNG 선의 화물창에 적용되는 특수합금강을 수출하고 있다. 특수합금강은 영하 162 도의 LNG 를 운반하기 위해 니켈합금강 등으로 제작된다. 워낙 고가인데다 환경규제 강화에 따라 매년 수요가 늘고 있다.

국내 포스코가 상용 생산에 나서면서 경쟁업체로 급부상하고 있는 상황이다. 아직까지 실증선 적용 실적에서 앞서지만 품질차가 크지 않은 만큼 장기적으로 우려감은 커질 수밖에 없다. 일본 기자재업체도 긴장하고 있다. 조선 빅 3 는 LNG 카고펌프 등 LNG 관련 기자재 공급량의 90% 이상을 차지하고 있기 때문이다.

조선 빅 3 는 올 상반기 LNG 선 발주량 24 척 중 23 척을 싹쓸이하며 LNG 선 시장을 장악하고 있다. 한국 정부는 지난 12 일 일본에 대한 수출 우대국 제외 조치로 맞불을 놓으면서 양국 관계 경색에 따른 우려감은 더욱 커지고 있다. 업계 관계자는 "일본의 수출규제 조치 이후 뚜렷한 움직임은 나타나고 있지 않지만 주요 수요 시장 위축으로 일본 철강·기자재사들이 입을 타격을 클 수밖에 없을 것"이라고 말했다.

4. 해운시장 덮친 미중 무역분쟁, 중국 점유율 곤두박질

글로벌 해운시장에서 미중 무역분쟁을 둘러싼 공포가 확산되고 있는 가운데, 중국의 북미수출 점유율이 급격한 하강 국면에 접어들고 있다. 반면 중국의 대체지로 급부상 중인 동남아시아국가연합(아세안)은 물동량 상승세를 기록 중이다.

미중 양국의 무역전쟁 장기화는 공급과잉으로 몸살을 앓고 있는 해운시장의 불안을 부채질할 것으로 우려된다. 이러한 가운데 컨테이너선사들은 임시결항과 환경규제에 따른 스크러버 설치로 약세시황을 극복하겠다는 계획이다.

■ 중국 북미수출 점유율 전년比 5%p 하락

미중 무역분쟁 여파로 올 들어 북미항로에서 중국의 약세, 동남아시아의 강세가 이어지고 있다. 올해 상반기 중국의 북미수출 점유율은 전년 대비 4.6%p(포인트) 줄어든 59.7%를 기록, 60%대가 붕괴됐다. 중국발 미국행 수출 점유율이 50%대를 기록한 건 2004 년 이후 15 년 만에 처음이다.

I . ISSUE & TREND

‘차이나 이펙트(중국 효과)’로 불리는 중국의 급속한 경제성장에 따라 중국발 미국행 점유율은 2005 년 이후 60%대를 유지해왔지만 무역전쟁 직격탄을 맞으며 50%대로 곤두박질 쳤다.

미국 통계기관인 피어스에 따르면 상반기 아시아 18 개국에서 미국으로 수송된 컨테이너 물동량은 전년 829 만 3,200TEU 대비 2% 증가한 845 만 8,900TEU 를 기록했다. 점유율 1 위인 중국의 감소세에도 아세안의 폭발적인 증가세에 힘입어 전체 물동량은 플러스성장을 이어갔다.

중국발 수출물량은 506 만 8,300TEU 로 전년 대비 5% 감소했다. 1 위 품목인 가구·가재도구와 2 위 기계류, 3 위 일반 전기기기 등 3 대 수출 품목이 모두 역신장하며 물동량 감소세를 이끌었다. 올해 중국 점유율은 1~2 월 60%대를 보였다가 3~4 월에 50%대로 하락했다. 5~6 월 60%대를 회복했지만 3~4 월의 부진으로 상반기 점유율은 60% 아래로 떨어졌다. 미중 무역분쟁이 장기화 조짐을 보이면서 북미항로에서 중국의 영향력은 더욱 하락할 것으로 전망된다.

같은 기간 중국의 대체지로 주목받고 있는 아세안에서 미국으로 수출된 물동량은 전년 대비 23.1% 폭증한 158 만 2,500TEU 를 기록했으며, 점유율 역시 18.7%로 3.2%p 상승했다. 가구 섬유·기타제품이 두 자릿수 증가하며 중국 상위 품목이 부진한 것과는 대조적인 실적을 보였다. 동남아 모든 국가에서 플러스 성장을 일궈으며, 특히 베트남 캄보디아 미얀마의 성장이 두드러졌다.

베트남 캄보디아 미얀마는 전년 대비 30.5% 38.8% 110.1% 폭증한 70 만 5,200TEU 4 만 4,300TEU 6,900TEU 를 달성하며 중국을 빠르게 대체하고 있다. 한국발 물량은 45 만 1,500TEU 로 11.9% 증가했다. 전체 물동량에서 차지하는 점유율은 5.3%로 전년 대비 0.4%p 상승했다. 자동차 부품과 전기기기 등이 대폭 증가하며 플러스 성장을 거뒀다. 서남아시아발 수출은 53 만 9,800TEU 를 기록하며 전년 대비 11.8% 증가했다.

6 월 실적은 중국발 물동량이 감소한 탓에 전년 대비 0.5% 증가한 144 만 5,300TEU 에 그쳤다. 같은 달 아세안에서 미국으로 수출된 물동량은 전년 대비 26.2% 증가한 26 만 2,300TEU 를 기록, 41 개월 연속 성장가도를 달렸다. 한국발 물량 역시 10.3% 증가한 7 만 1,516TEU 를 기록, 성장세를 이어갔다.

북미항로 운임은 오르락내리락을 반복하고 있다. 중국 춘절 이후 하락일로를 걷던 북미항로 운임은 5 월 운임협상(SC)을 앞두고 상승세로 돌아섰지만 이후 하락세로 전환했다. 6 월 내내 약세를 보이던 운임은 7 월 들어 소폭 상승세를 띠었다.

I . ISSUE & TREND

중국 상하이해운거래소에 따르면 8 월 9 일자 상하이발 미국 서안행 컨테이너 운임은 40 피트 컨테이너(FEU)당 1,474 달러로 집계됐다. 전주 1,433 달러와 비교해 41 달러 상승했지만 1 년 전인 2,074 달러와 비교하면 600 달러 낮은 수치다. 서안과 마찬가지로 동안행 운임도 전년과 비교해 약 400 달러 이상 하락했다. 동안행 운임은 FEU 당 2,660 달러로 전주와 비교해 100 달러 이상 떨어졌다.

■ 성수기 들어 유럽항로 운임 상승세로 돌아서

북미항로와 달리 중국발 유럽행 물동량은 증가세를 보이고 있다. 영국 컨테이너트레이드스터티스(CTS)에 따르면 올해 1~5 월 아시아 15 개국발 유럽 54 국행 컨테이너 물동량은 5.4% 증가한 687 만 6,000TEU 를 기록했다. 물동량 1 위 국가인 중국발 화물은 5.5% 증가한 494 만 TEU 로 집계됐다.

우리나라를 포함한 동북아시아는 8.1% 증가한 89 만 4,700TEU 로 플러스 성장을 일궈냈다. 동남아는 3.1% 증가한 104 만 1,500TEU 를 수송했다. 5 월 물동량은 점유율 70%를 차지하는 중국이 5.5% 증가한 104 만 6,000TEU 를 기록했으며, 우리나라와 일본 대만 등의 동북아시아는 3% 증가한 18 만 TEU 로 집계됐다. 동남아시아발 물동량은 5% 증가한 20 만 9,600TEU 로 37 개월 연속 증가했다.

중국 춘절 이후 약세를 지속했던 유럽항로 운임은 성수기 들어 상승세로 돌아섰다. 올 들어 900 달러대로 시작한 운임은 춘절 이후 600~700 대를 지속하다가 8 월 들어 800 달러대 진입에 성공했다. 신조선 대부분이 유럽으로 가장 먼저 투입되는 탓에 선사들의 지속되는 선박 조절 노력에도 운임은 정체를 보였다.

하지만 크리스마스 시즌을 대비한 밀어내기 물량 증가로 운임은 상승세로 돌아섰다. 8 월 9 일자 상하이발 북유럽행 운임은 TEU 당 810 달러로 집계됐다. 지난해 평균운임 820 달러와 비교하면 소폭 낮은 수준이다.

■ 컨선시장 스크러버 설치로 시황상승 전망

미중 무역분쟁과 환경규제, 초대형선 인도 등은 남은 하반기 선사들에게 화두가 될 것으로 보인다. 향후 신조선 인도가 대형선을 중심으로 이뤄진다는 건 공급과잉으로 몸살을 앓고 있는 컨테이너선사들에게 약재로 작용할 전망이다.

로이즈리스트에 따르면 지난달에만 18 만 5,000TEU 에 가까운 신조선이 해운시장에 공급됐다. 내년까지 1 만 5,000TEU 급 이상 선박 공급량이 매년 40 만~50 만 TEU 로 예상돼 공급과잉은 더욱 심화될 것으로 예상된다.

I . ISSUE & TREND

선사들은 초대형선 인도에 따른 공급과잉과 미중 무역분쟁, 환경규제 등에 대응하기 위해 임시결항을 잇따라 실시하고 있다. CMA CGM 과 코스코 OOCL 에버그린으로 구성된 오션얼라이언스는 지난달 북미동안 노선에서 총 3 편을 뺐다. 감축되는 선박은 3 만 4,250TEU 규모였다. OA 는 지난달 유럽수입항로에서 북유럽 5 편, 서지중해노선 1 편, 동지중해노선 3 편을 결항했다.

여기에 내년 황산화물 규제를 앞두고 스크러버 설치가 늘어나면서 컨테이너선 시황이 상승할 거란 전망도 나온다. 스크러버 설치가 늘어날수록 시장 수급이 개선될 가능성이 높다는 설명이다.

프랑스 알파라이너에 따르면 현재 총 35 만 TEU 31 척의 컨테이너선이 스크러버 설치를 진행 중이다. 이달엔 전체 컨테이너선대에서 약 2.2%를 차지하는 1 만 8,000TEU 급 선박 4 척 등이 스크러버 설치를 위해 수리조선소로 향했다.

알파라이너는 "2018 년 6 월부터 총 39 척이 설치를 완료했다"며 "이 수치는 앞으로 몇 달 동안 급증할 것으로 예상되며 550 척 이상의 선박이 스크러버를 달 것으로 보인다"고 말했다.

선사 관계자는 "남은 하반기에 스크러버 설치를 위해 많은 선박들이 노선에서 자리를 잠시 자리를 비울 것으로 예상된다"며 "이는 무역분쟁과 초대형선 인도로 불투명한 전망을 내다보고 있는 선사들에게 긍정적인 영향을 미칠 것"이라고 말했다.



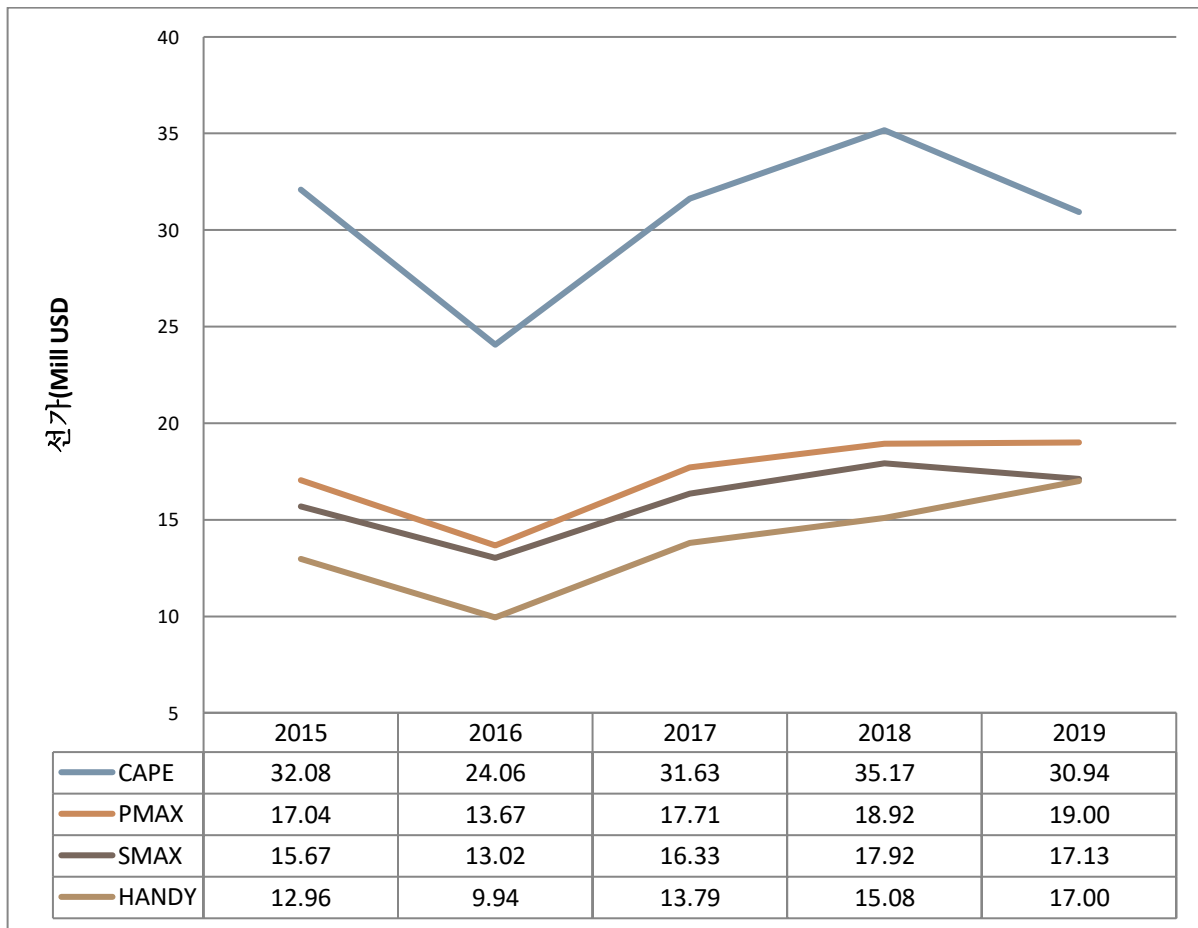
II . BULK CARRIER

(◆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)

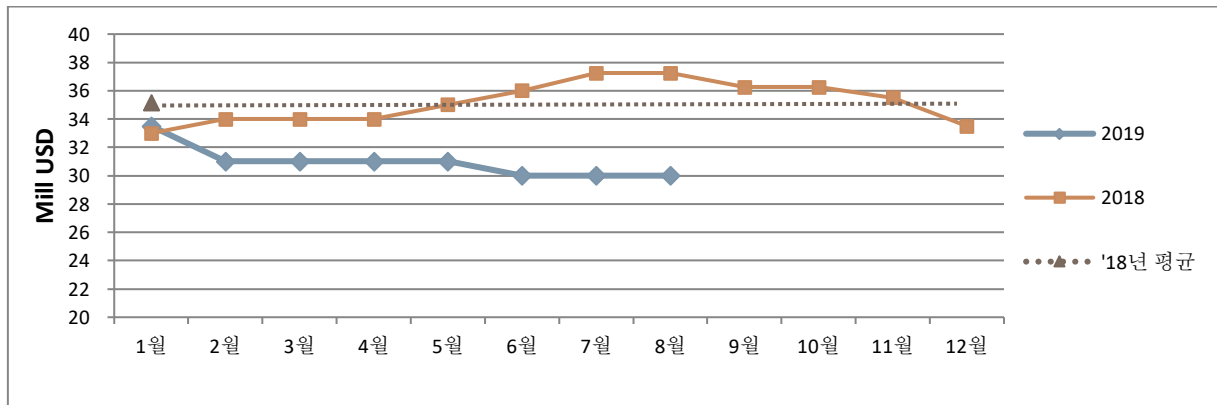




II . BULK CARRIER

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

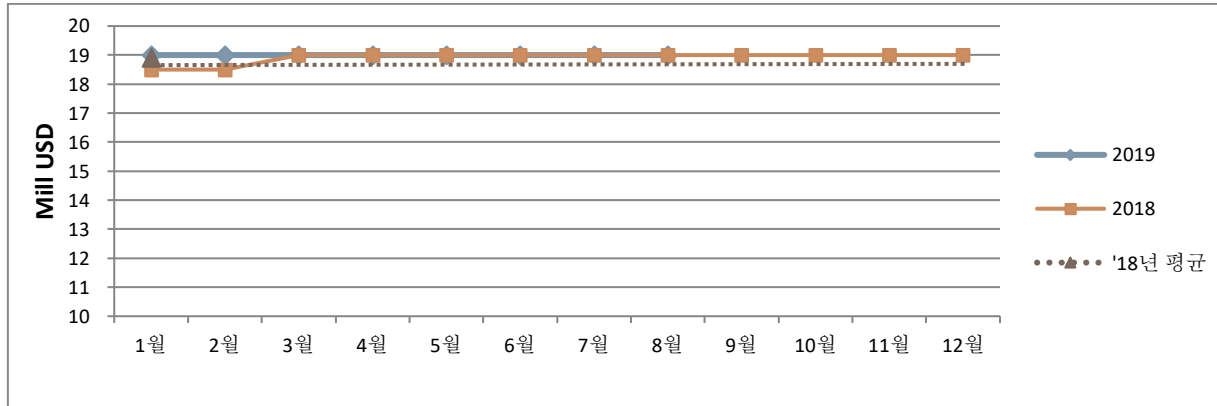
□ Cape



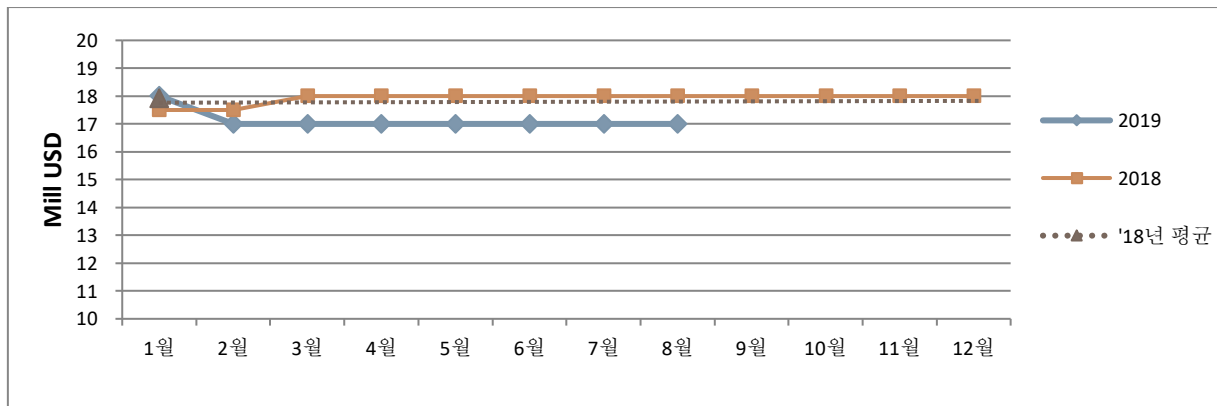


II . BULK CARRIER

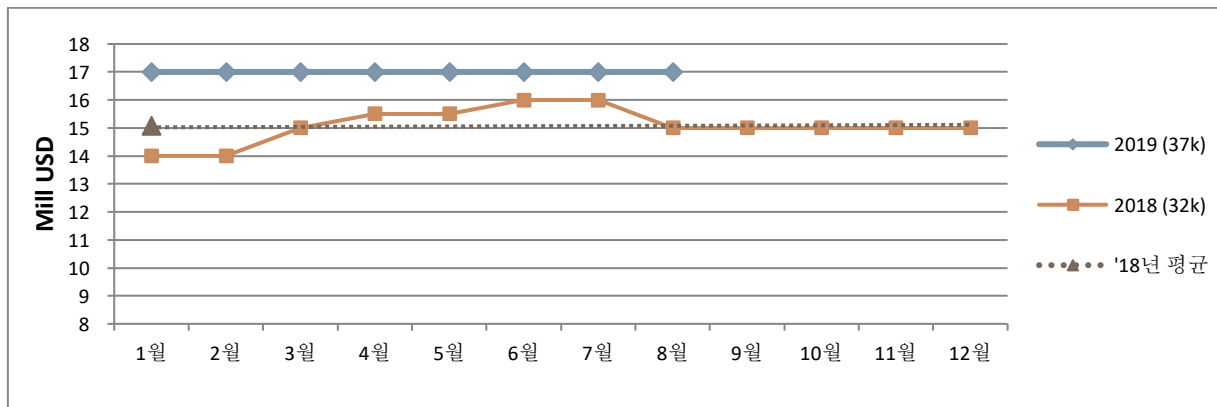
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	KEY PACIFICO	81,812	2015	JAPAN	B&W		24	Chinese buyer
BC	HEINA	76,598	2005	JAPAN	B&W		10.2	Undisclosed buyer
BC	CORAL EMERALD	75,632	2007	JAPAN	B&W		12.25	Greek buyer
BC	HANTON TRADER III	63,518	2014	CHINA	B&W	C 4x35t	18	Oman buyer (Oman Shipping)
BC	HANTON TRADER I	63,518	2014	CHINA	B&W	C 4x35t	18	
BC	NAVIOS ORIANA	61,442	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.1	Hong Kong buyer
BC	ACHAT	56,969	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	10.25	Undisclosed buyer
BC	GOLDEN ISLAND	51,700	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30t	12.45	Undisclosed buyer
BC	SHENG AN DA 69	32,300	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.75	Chinese buyer
BC	HEDVIG BULKER	31,872	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	10.5	Greek buyer

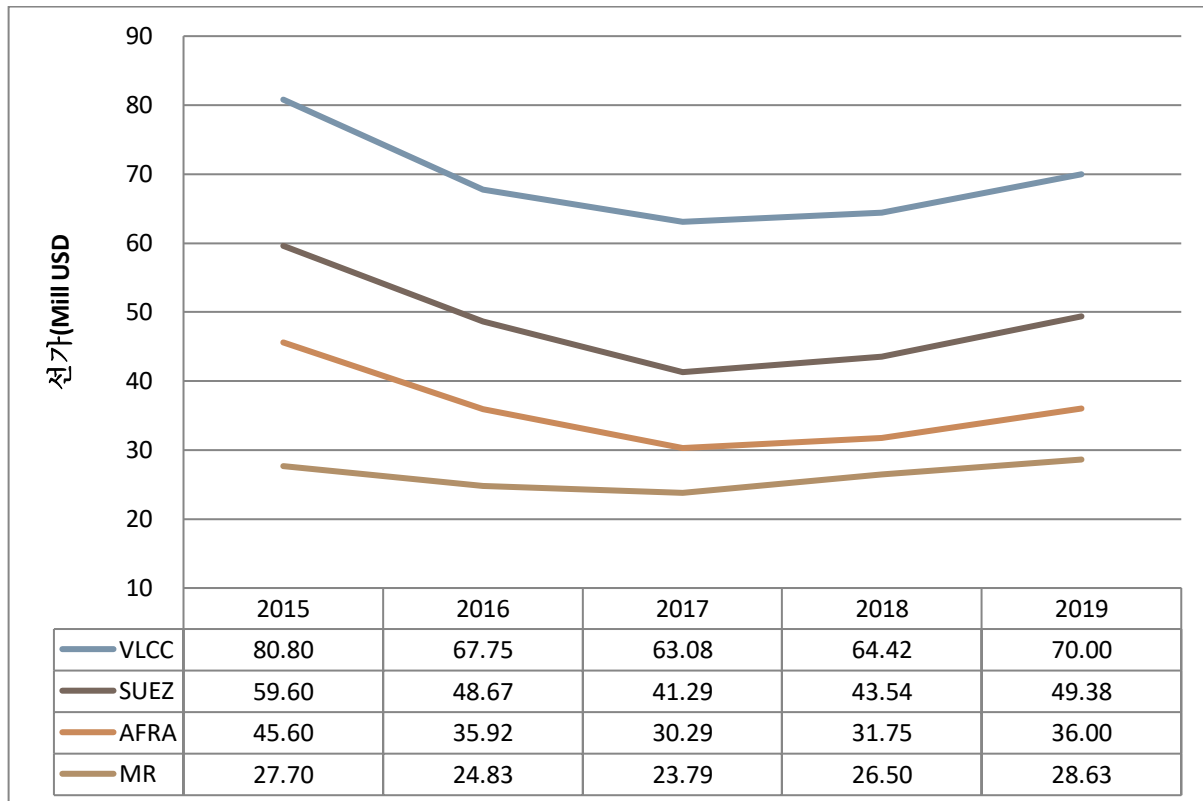
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	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 : %)

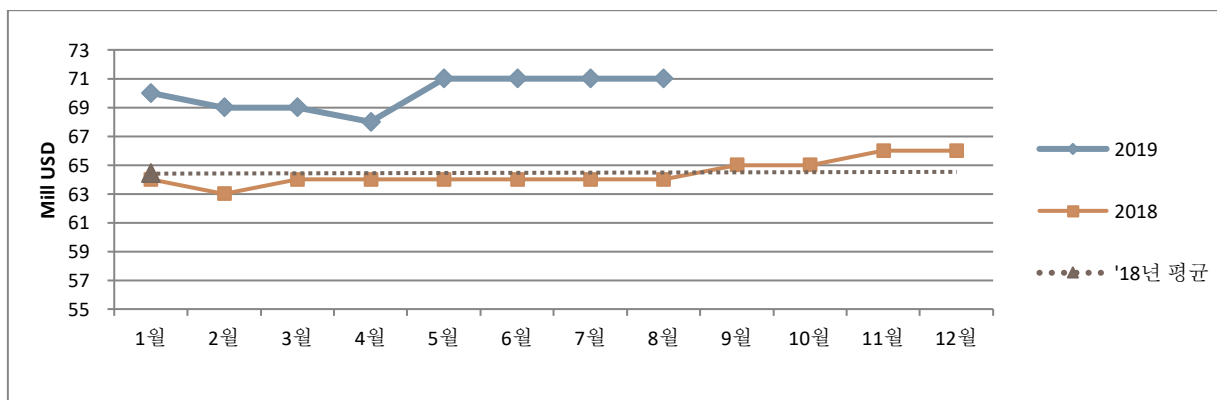




III. TANKER

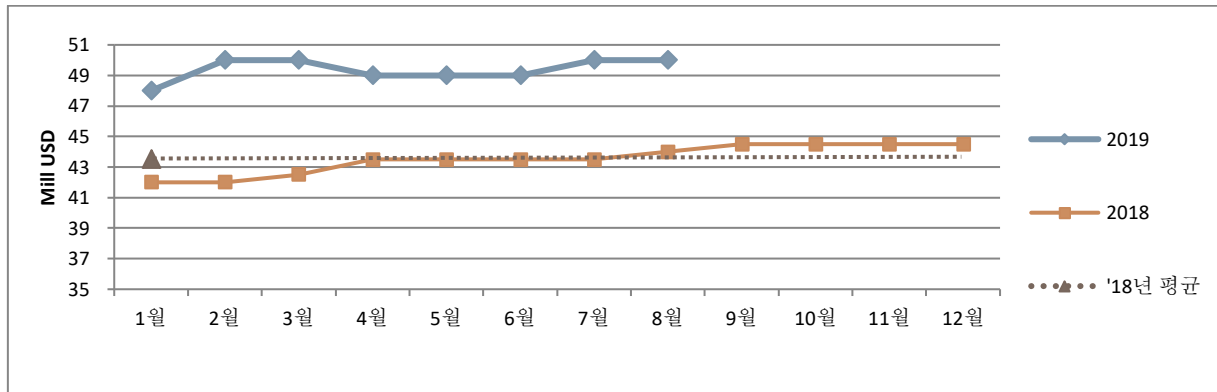
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00		70.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%	10.9%		8.7%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00		49.38
		전월대비	7.9%	4.2%	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

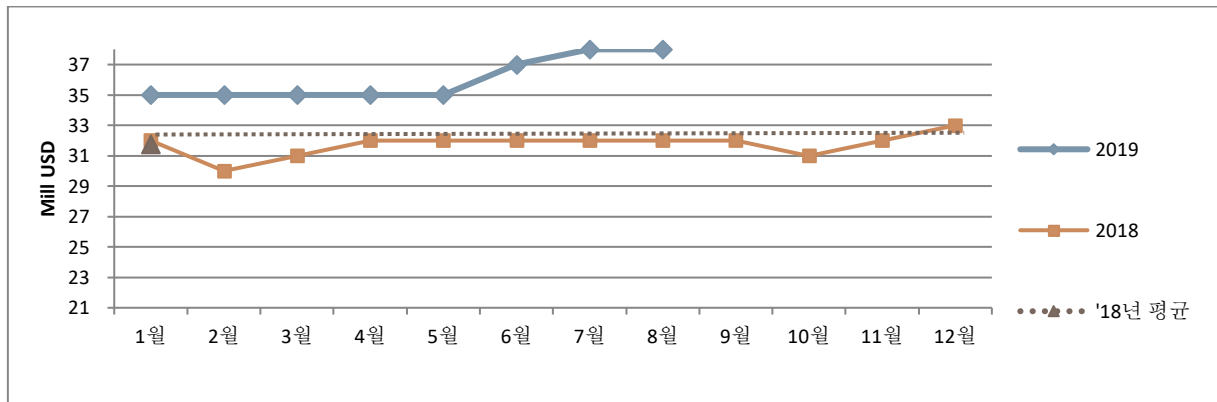


III. TANKER

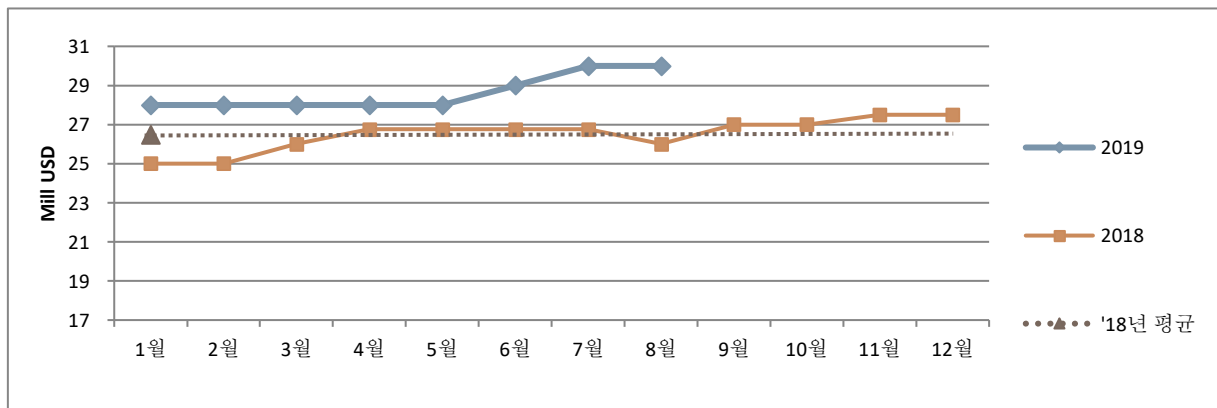
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MEADOWS	40,577	1996	CROATIA	SULZER	3	5.25	Chinese buyer
OIL /CHEM	ALPINE DUKE	46,093	2009	KOREA	B&W		19	Greek buyer
OIL /CHEM	ALICE	39,316	2013	CHINA	B&W		20	Italian buyer
OIL /CHEM	AMI	39,316	2012	CHINA	B&W		20	
OIL /CHEM	TORM SAONE	36,986	2004	KOREA	B&W		8	Indonesian buyer
OIL /CHEM	SUN CARNATION	12,705	2004	JAPAN	B&W	2&3	7.5	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HERM	9,500	2004	KOREA	MAK	750	TEU	2.0	Holland buyer
MPP	BBC THAMES	17,299	2008	CHINA	WART	962	TEU	-	German buyer
MPP	BBC RIO GRANDE (td)	17,299	2008	CHINA	WART	962	TEU	-	

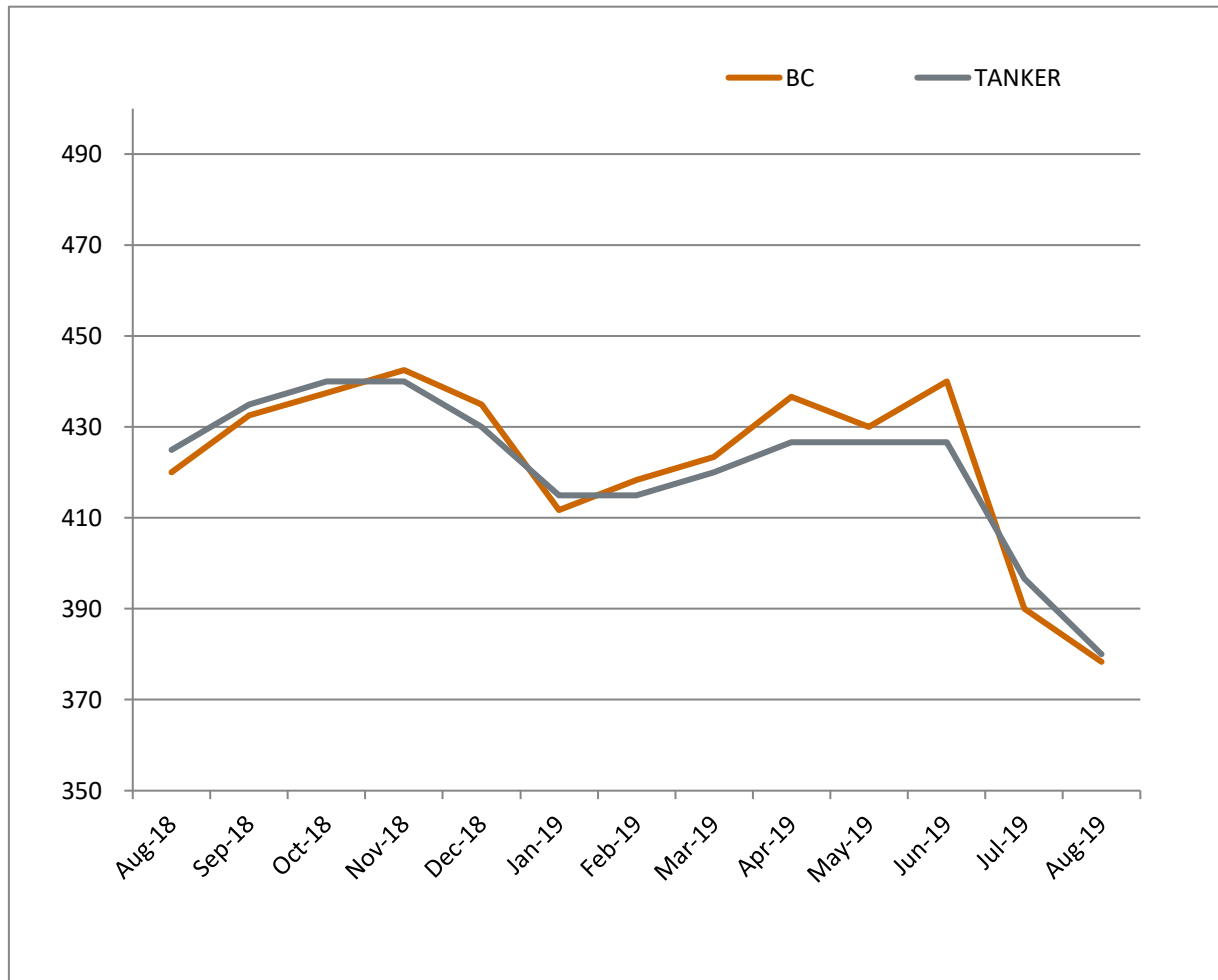


IV. DEMOLITION

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%	413.33	-4.5%	425.00	380.00	-4.2%	-10.6%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	416.04	-5.6%	420.00	378.33	-3.0%	-9.9%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



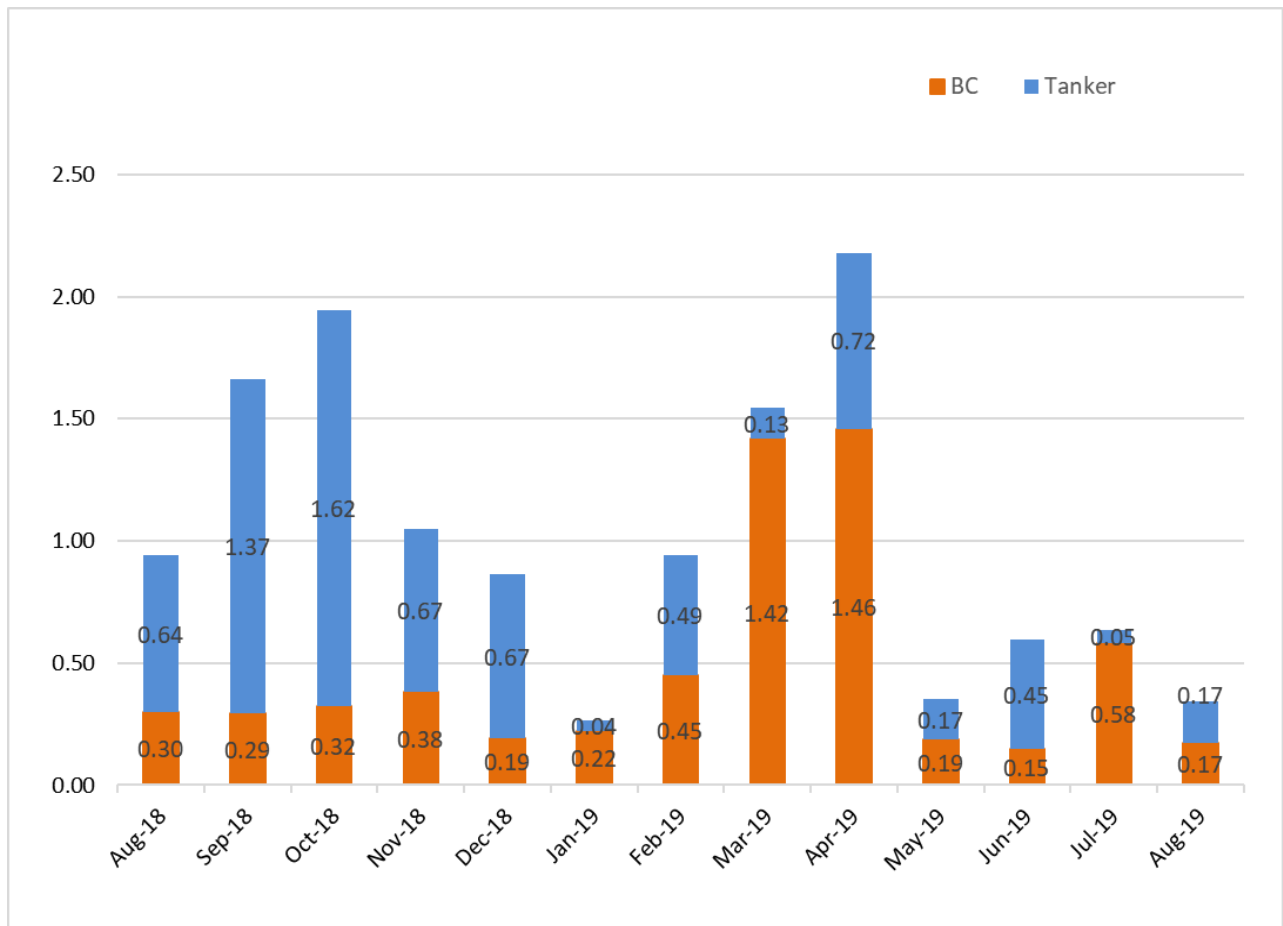


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 8 월		2019 년 8 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	2.22	10.6%	53	27.2%	0.64	10	0.17	-73.9%	5	-50.0%
BC	4.20	112	4.63	110.2%	77	68.8%	0.30	10	0.17	-41.9%	6	-40.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

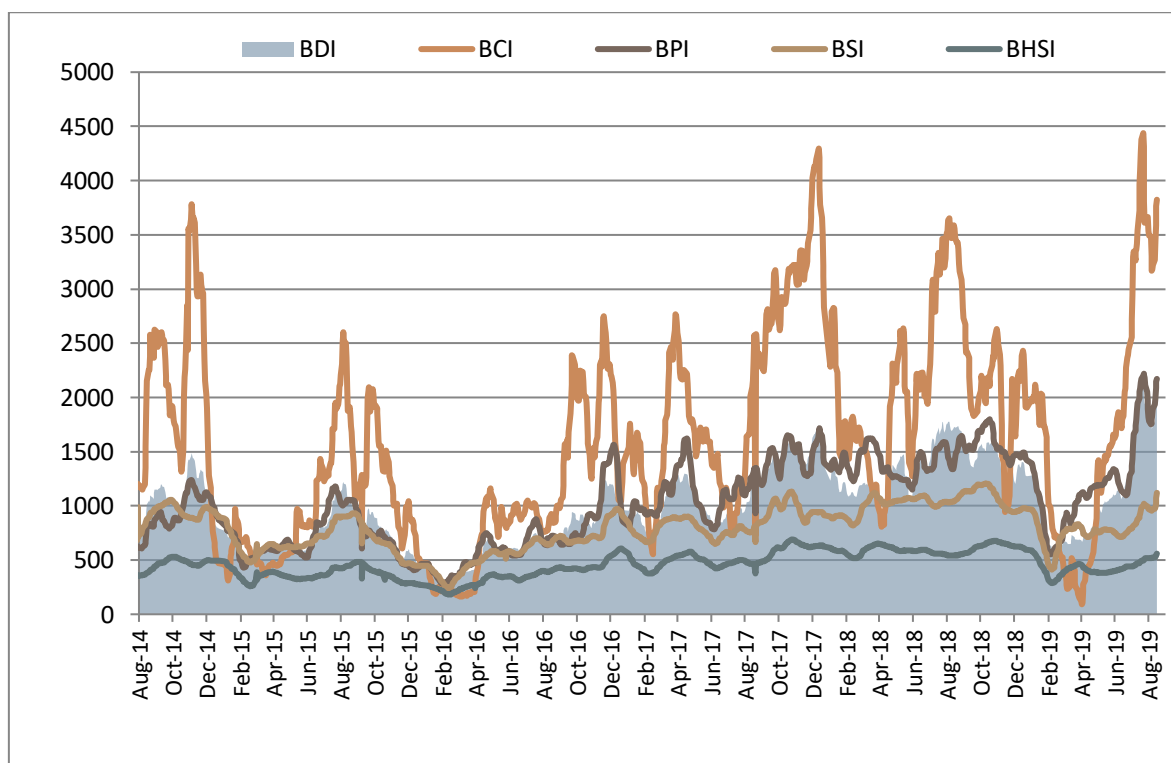
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	JUPITER (wood chip carrier)	38,692	7,847	1996	JAPAN	DAIHA	375	BANGLADESH
BC	HTK HOPE	24,835	5,629	1984	JAPAN	MITSU	385	BANGLADESH
CONTAINER	EVER UNSON	63,216	24,048	1997	JAPAN	SULZ	372	AS IS Hong Kong, green recycling
CONTAINER	EVER UNIQUE	63,216	24,048	1997	JAPAN	SULZ	372	AS IS Ningbo, green recycling
CONTAINER	EVER DELIGHT	55,515	21,820	1998	JAPAN	SULZ	372	AS IS Colombo, green recycling
CONTAINER	UNI-AMPLE	15,477	21,820	1997	TAIWAN (JPN)	SULZ	372	AS IS Taiwan, green recycling
TANKER	PELITA BANGSA	64,267	12,573	1986	JAPAN	B&W	340	AS IS Indonesia, part gas free



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-08-16	2019-08-09	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	2088	1748	▲ 340.00	2191	290
BCI	3826	3222	▲ 604.00	4438	92
BPI	2169	1898	▲ 271.00	2219	282
BSI	1118	970	▲ 148.00	1207	243
BHSI	560	523	▲ 37.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	354.00	▼-9.00	284.00	▼-17.50	293.00	▼-10.50
IFO180	378.00	▼-19.00	313.00	▼-19.50	347.50	▼-21.00
MGO	573.50	▲12.50	541.00	▲11.50	590.00	▲26.50
LSMGO	571.50	▲14.50	545.50	▲20.50	-	-

❖기준일 : 8 월 16 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-08-16	2019-08-09	CHANGE
미국 달러	1211.70	1211.30	▲0.40
일본 엔(100)	1141.55	1144.73	▼-3.18
유로	1346.32	1355.08	▼-8.76
중국 위안	172.31	171.28	▲1.03

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 홍콩 범죄인 인도법 반대 시위

홍콩 시민들이 2019년 3월 31일부터 범죄인 인도법에 반대하며 전개한 시위로, 6월에는 100만 명이 넘는 시민들이 참여하는 대규모 시위로 확산됐다. 캐리 램 홍콩 행정장관은 이와 같은 대규모 시위에 6월 15일 법안 잠정 중단 방침을 밝혔으나, 법안 완전 철폐와 캐리 램 행정장관의 사퇴까지 요구하는 홍콩 시민들의 시위는 반중국 성향으로 확대되며 계속 이어지고 있다.

■ 시위의 계기, 범죄인 인도법은 무엇?

범죄인 인도법은 중국 본토와 대만, 마카오 등 홍콩과 범죄인 인도 조약을 체결하지 않은 국가나 지역에도 범죄인을 인도할 수 있도록 하는 내용을 담고 있다. 홍콩은 영국, 미국 등 20개국과 인도 조약을 맺었지만 중국과는 이 조약을 체결하지 않았다.

해당 법안은 2018년 2월 대만에서 벌어진 홍콩인 살인사건을 계기로 본격적으로 추진됐다. 당시 20대의 홍콩인 남성이 대만에 같이 갔던 홍콩인 여자친구를 살해하고 홍콩으로 돌아왔는데, 홍콩법은 영국식 속지주의 원칙에 따라 타국에서 발생한 살인죄를 처벌할 수 없도록 하고 있어 처벌에 한계가 있었다. 이에 홍콩 정부는 이 사건을 처리하기 위해 2019년 초 범죄인 인도법 개정안을 마련하면서 대만뿐 아니라 중국·마카오 등에서도 용의자를 소환하도록 했다.

이에 홍콩 시민들은 중국 정부가 부당한 정치적 판단을 바탕으로 홍콩의 반중 인사나 인권운동가를 중국 본토로 송환하는 데 해당 법안을 악용할 수 있다는 점을 우려하며 거세게 반발했다. 실제로 해당 법안이 있기 전인 2015년 10~12월, 중국 공산당 내 권력 암투나 지도층 비리를 다룬 금서들을 출판·판매해오던 홍콩 코즈웨이베이 서점의 주주와 직원 5명이 잇따라 실종된 사건이 있었기 때문이다. 이 사건은 당시 실종됐던 5명 중 1명이 2017년 '중국 선전에 갔다가 납치돼 감금·조사를 받으며 허위자백을 강요받았다.'고 폭로하면서 그 전모가 드러난 바 있다.

■ 홍콩 시민들의 반대 시위 확산

범죄인 인도법안에 반대하는 홍콩 시민들의 시위는 2019년 3월 31일 처음 시작돼 당초 6월 12일 예정이던 송환법 2차 심의를 앞두고 거세졌다. 시위는 6월 9일 주최 측 추산 103만 명(경찰 추산 24만 명)이 참여한 가운데 열린 것을 시작으로 계속 이어졌다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

시민들은 6월 12일에는 법안 처리가 예정돼 있던 입법회 건물 주변을 봉쇄했는데, 홍콩 정부는 이 시위를 폭동으로 규정하며 최루탄·고무탄·물대포 등을 동원해 시위를 강경 진압하면서 80여 명의 부상자가 발생하기도 했다.

그럼에도 시위가 가라앉지 않자 홍콩 정부는 2차 심의를 미뤘고, 캐리 램 행정장관은 6월 15일에는 법안 추진을 장점 중단한다고 발표했다. 그러나 시민들은 송환법 연기가 아닌 완전 철회와 이를 주도한 캐리 램 행정장관의 사퇴를 요구하면서 다시 시위에 나섰다. 특히 6월 16일에는 앞서 6월 9일보다 훨씬 많은 약 200만 명이 참여한 대규모 시위가 열렸고, 결국 이날 캐리 램 행정장관은 사과 성명을 발표했다.

그러나 그는 시위대가 요구한 범죄인 인도법 완전 철회와 자신의 사퇴 요구는 수용하지 않았다. 이에 홍콩 시민들의 시위는 계속됐으며, 특히 홍콩 주권 반환 22주년 기념일인 7월 1일에는 일부 시위대가 입법회에 진입해 의사당을 점거하는 초유의 사태가 발생하기도 했다.

■ 반중국 성향으로 확산된 홍콩 시위, 중국 정부 이례적 기자회견

7월 21일 위안량 전철역에서 100여 명의 흰옷을 입은 남성들이 쇠몽둥이와 각목 등으로 송환법 반대 시위 참여자들과 시민들을 무차별적으로 공격, 최소 45명이 다쳐 병원으로 이송되는 사건이 벌어졌다. 이 백색테러 사건은 소강상태로 접어들던 시위를 다시 확산시키는 계기가 됐으며, 특히 7월 21일 일부 시위대는 홍콩 내 중국 중앙정부를 대표하는 기관인 홍콩 주재 연락판공실 앞까지 진출해 중국 중앙정부를 상징하는 붉은 휘장에 검은 페인트를 뿌리는 등 강한 반중국 정서를 드러냈고, 28일 시위 현장에서는 대형 성조기가 등장하기도 했다.

이에 홍콩 관련 업무를 총괄하는 중국 국무원 홍콩·마카오 사무판공실은 7월 29일, 1997년 홍콩 반환 후 처음으로 홍콩 내정과 관련된 기자회견을 하면서 홍콩 정부와 경찰에 시위대의 폭력 행위에 강력하게 대응할 것을 주문했다. 중국 정부가 이례적으로 기자회견까지 열며 시위를 좌시하지 않겠다고 강조한 것은, 송환법 반대를 내걸고 시작된 홍콩 시위가 장기화되면서 반중국 시위로 비화된 데 대한 강경한 입장을 분명히 한 것이라는 분석이다.

또 중국 정부는 8월 6일 두 번째 회견을 열어 홍콩 경찰에 엄격한 법 집행을 주문한 데 이어 7일에는 홍콩 시위를 색깔 혁명이라고 처음 규정했다. 이에 홍콩에 대한 군대 투입 등 무력 개입이 시작되는 것이 아니냐는 관측이 일었다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

■ 홍콩 시민들의 반중 정서, 해당 법안을 계기로 폭발

홍콩 시민들의 대규모 시위는 갈수록 노골화되는 중국의 내정간섭으로 홍콩의 자유와 민주체제가 위협받는 것에 대한 불만이 해당 법안을 계기로 폭발한 것이라는 분석이 지배적이다. 실제로 1997년 홍콩이 영국에서 중국으로 반환될 때, 중국 정부는 서구식 민주주의 체제가 익숙해진 홍콩의 자치권을 50년 동안 보장하기로 약속한 바 있다.

그러나 2013년 시진핑(習近平) 국가주석 취임 이후 6년간 오히려 홍콩에 대한 통제는 더욱 강화됐고, 이에 홍콩 시민들의 불만도 높아져 갔다. 예컨대 시진핑 정권은 후진타오 주석 시절 중국이 홍콩에 약속한 '2017년 홍콩 행정장관 직선제' 약속을 뒤집기도 했다. 당시 이에 반발한 홍콩 시민들은 그해 9월부터 79일간 도심을 점거한 채 완전한 직선제를 요구하는 시위를 벌였으나(우산혁명), 끝내 이 요구는 받아들여지지 않았다. 여기에 1997년 홍콩 주권 반환 이후 중국 본토의 막대한 자금이 홍콩에 유입되면서 부동산 가격을 폭등시켰고, 홍콩으로 몰려든 중국인들이 저임금은 물론 고임금 일자리까지 잠식하면서 홍콩인들의 불만을 가중시켰다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]



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)