

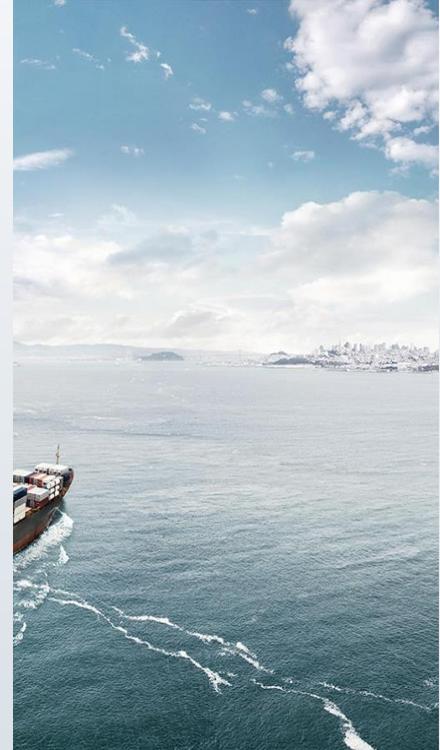


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.302

Updated June 9, 2020

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	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 정부지원 업은 中 맹추격... `韓 독주` 위협

국내 조선사들이 카타르발 대규모 액화천연가스(LNG) 운반선 수주를 따냈지만 업계에서는 정부 지원이 절실하다는 목소리가 여전하다. 특히 막강한 정부 지원을 받아 LNG 운반선 시장에서 점유율을 높여가고 있는 중국에 대한 우려가 크다. 이대로 가다가는 양국 간 격차가 크게 줄어 한국의 `독주 체제`가 흔들릴 수 있다는 비관적인 전망까지 나오고 있다.

국내 조선업계는 러시아 `아틱(ARCTIC)2 프로젝트`에서 중국 후동중화조선의 LNG 운반선 수주 여부에 주목하고 있다.

러시아 아틱 2 프로젝트는 카타르 LNG 프로젝트와 함께 올 하반기 LNG 운반선 시장 `대어`로 꼽힌다. 업계에서는 중국 후동중화조선이 이번 프로젝트에서 5 척가량을 수주할 것으로 예상하고 있다. 한 업계 관계자는 "중국 후동중화조선이 일부 물량을 수주할 것이 유력시된다"며 "국내 조선사들이 독점하다시피 했기 때문에 불과 몇 년 전만 해도 (이러한 결과는) 생각하기 어려웠다"고 말했다.

LNG 운반선 시장은 국내 조선사가 90%가량을 점유하며 사실상 독점해왔다. 2004년부터 4년간 카타르발 LNG 운반선 53 척을 싹쓸이 수주하기도 했다. 하지만 최근 들어 중국의 입지가 눈에 띄게 달라지고 있다. 중국에서 유일하게 LNG 운반선을 건조할 수 있는 후동중화조선은 업계 예상을 깨고 카타르의 1차 발주 물량 16 척을 가져가는 등 최근 잇달아 수주 성과를 거두고 있다.

중국 조선사들은 건조 기술력은 한국에 뒤처지지만 선박금융 등 정책적인 지원을 등에 업고 한국 조선사들을 맹추격하고 있다. 중국 은행들은 자국 조선소에서 건조되는 선박의 경우 선가의 60%에 대해 금융을 제공하고 있다. 해양플랜트는 건조 비용의 80%까지 지원한다. 중국 수출입은행은 중국 내 건조 비중이 50%가 넘는 프로젝트에 대해 선수금 대출을 해주고 중국 내 건조 비중이 15% 이상이면 연지급 방식의 대출을 지원하는 것으로 알려졌다.

중국의 막강한 구매력도 배경으로 꼽힌다.

가스전을 개발해 LNG를 팔아야 하는 발주처 입장에서는 최대 고객인 중국 눈치를 볼 수밖에 없다는 것이다. 한 조선사 관계자는 "중국은 전 세계 최대 LNG 수요국인 데다 해외 자원 개발 프로젝트에도 정부가 적극 나서 참여하고 있다"며 "중국 정부는 자원 구매와 자원 개발 참여를 적극적으로 자국 조선사 수주와 연결 짓고 있다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

또 다른 업계 관계자는 "후등중화조선이 그동안 수차례 기술 문제를 드러낸 점을 감안하면 정부 지원 없이 지금과 같은 성과를 올렸다는 게 설명되지 않는다"며 "코로나 19 피해에 따른 금융 지원과 함께 이러한 지원책도 필요하다"고 전했다. 이 관계자는 또 "'규모의 경제'를 이루기 위해 현대중공업과 대우조선해양의 인수·합병(M&A)에 대한 적극적인 지원도 시급하다"고 강조했다.

2. 바다에 발목인 선원들 운항 거부... 국제 해상물류 마비 위기

글로벌 해운시장이 코로나 19 로 마비될 위기에 직면했다. 세계 주요국의 항구 봉쇄와 인력 부족으로 선원 교대에 제동이 걸리면서 해상물류에 큰 차질을 빚고 있다. 파이낸셜타임스(FT)는 7 일(현지시간) 전 세계 바다에서 근무교대 대기 중인 선원들이 최대 40 만명에 이르지만 코로나 19 로 운항을 중단하는 선박이 급증할 것으로 전망했다. 이미 지난주에는 독일 국적 유조선 1 척이 근무시간 초과로 운항 거부에 들어가는 등 선원 교대 문제가 임계점에 도달하고 있다.

■ 선원 교대 못해 공급망 붕괴위기

FT 는 현재 전 세계 9 만 6000 여척 상선의 선원 180 만명 중 20% 이상이 근무교대를 못하고 발이 묶인 것으로 분석했다. 특히 선원들의 해상근무 계약기간을 임시로 연장한 비상조치가 종료되는 오는 16 일 이후에는 운항거부에 나서는 선박이 급증할 가능성도 배제할 수 없게 됐다. 해사노동협약에 따르면 12 개월 이상 승선한 선원은 강제 퇴선해야 한다. 규정 위반 시 선박도 제재를 받게 된다. 선사들은 규정 준수를 위해 선원들의 승선기간을 10 개월 이내로 계약하는 게 일반적이다. 하지만 코로나 19 로 입항이 거부되거나 교대 인력을 받지 못해 12 개월을 초과근무하는 선원들이 속출하고 있다.

세계 선장들의 모임인 국제선장협회연맹(IFSM)의 짐 스코어 사무총장은 "일부 선원들은 15 개월가량 바다에 묶여 있다"고 강조했다. 세계 선박소유주·해운사 모임인 국제해운회의소(ICS)의 가이 플래튼 사무총장도 "이 문제는 시한폭탄"이라면서 "공급망(해상물류) 붕괴위기 역시 높아지게 됐다"고 경고했다. 유엔무역개발기구(UNCTAD)에 따르면 국제 해운은 국제공급망의 핵심 축으로 세계 수출입물량의 약 80%가 유조선, 화물선, 벌크선 등을 통해 해상으로 운송된다.

국제사회도 뚜렷한 해법을 찾지 못하고 있다. 선적 등록건수가 세계 최다국인 파나마 해사국의 경우 8 일 성명을 통해 지난 3 월 이후 파나마 해역에서 3712 명의 선원과 승객들을 고국으로 돌려보냈지만 해상 환승이나 전용기 투입으로도 역부족이라고 밝혔다. 이와 관련, 국제해사기구(IMO)는 선원 교대를

I . ISSUE & TREND

위한 12 단계 규정을 각국에 제안했다. 규정에는 선원을 '필수 노동자'로 지정해 여행을 자유롭게 허가하고 항해서류를 신분증으로 활용하는 내용 등이 담겼지만, 시행까지 갈길이 멀다는 지적이 나오고 있다.

3. 미국, 베네수엘라 원유 실어나른 외국 해운사 4 곳 제재

베네수엘라 석유 산업을 옥죄고 있는 미국 정부가 베네수엘라산 원유를 실어나른 외국 해운사들을 제재 명단에 추가했다.

미 재무부는 2 일(현지시간) 올해 2~4 월 베네수엘라 항구에서 원유를 실어온 해운사 4 곳을 제재한다고 밝혔다.

마셜제도를 소재지로 한 업체 3 곳과 그리스 업체 1 곳이다. 이들이 사용한 유조선 4 척도 제재 대상이 됐다.

스티븐 므누신 재무장관은 "니콜라스 마두로 불법 정권은 이들 해운사와 선박의 도움을 받아 정권의 이익을 위해 베네수엘라 천연자원을 계속 착취해왔다"고 말했다.

그러면서 "미국은 부패 정권을 돕고 베네수엘라 국민을 고통스럽게 하는 이들을 계속 겨냥할 것"이라고 덧붙였다.

마이크 폼페이오 국무장관은 트위터에 이들 해운사들이 "마두로 정권의 베네수엘라 원유 절도를 도왔다"고 표현하며 "이번 제재가 마두로 정권을 더 고립시키고 베네수엘라 국민의 자유와 번영을 위한 걸음 나아가게 할 것"이라고 말했다.

도널드 트럼프 미 행정부는 마두로 정권을 압박하기 위해 정권의 돈줄인 석유 산업에 대해서도 제재를 강화하고 있다. 앞서 베네수엘라 국영 석유회사 PDVSA 는 물론 베네수엘라산 원유 수출에 관여한 외국 기업들도 제재 대상에 올랐다.

이날 로이터통신은 잇단 미국의 제재 속에 지난 5 월 베네수엘라의 원유 수출이 2003 년 이후 최저 수준으로 추락했다고 보도했다.

I . ISSUE & TREND

4. 국제유가 반등했지만"...'슈퍼 메이저' 석유사들 자산 매각 잇따라

글로벌 메이저 석유사들이 국제유가 반등에도 불구하고 자산을 잇따라 매물로 내놓고 있다. 장기적 석유 수요 둔화와 코로나 19 팬데믹(세계적 대유행) 여파로 늘어난 재무 부담에 대응하려는 움직임으로 해석된다.

7월 관련 업계와 한국석유공사, 외신 등에 따르면 세계 최대 석유 회사인 엑슨모빌과 셰브론은 잇따라 자산 매각에 나서고 있다. 엑슨모빌은 2021년과 2025년까지 각각 150억달러(18조 2730억원), 250억달러(30조 4550억원) 규모 자산 매각을 계획하고 있다. 멕시코만과 영국 북해, 나이지리아, 말레이시아, 인도네시아, 루마니아, 아제르바이잔, 베트남, 적도기니 등 세계 각지 업스트림(원유 생산) 자산을 망라한다. 셰브론도 마찬가지다. 육상, 천해 등에 위치한 나이지리아 8개 광구 지분을 매물로 내놨다. 인도네시아 심해 가스개발 프로젝트 지분도 처분할 예정이다.

두 회사와 함께 세계 최대 석유회사인 토탈(TOTAL)도 50억달러 규모 나이지리아 해상 OML 118 광구 지분 12.5% 매각에 나섰다. 에너지 전문 컨설팅사인 리스타드 에너지에 따르면 시장에 매물로 나온 유가스 자산 매장량은 125억 BOE(석유환산배럴) 이상으로 집계됐다.

이들 '슈퍼 메이저' 석유사들의 행보는 최근 국제유가 움직임과 대조적이다. 지난 3일(현지시간) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 7월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 배럴당 37.29달러를 기록했다. 4월 20일 5월 인도분이 마이너스 37.63달러까지 떨어졌던 것을 감안하면 가파른 회복세다. 국제유가는 석유수출국기구(OPEC) 회원국과 비회원 산유국 연합체인 오펙 플러스(OPEC+)가 일일 970만배럴에 이르는 감산 규모를 1~3개월 연장할 것으로 기대, 이번 달에만 97% 넘게 뛰었다.

하지만 장기적으로 국제유가는 하향 안정화에 접어들 것으로 예상된다. 신재생에너지 등 대체 에너지가 늘었기 때문이다.

한 정유업계 관계자는 "유가가 배럴당 35달러여도 돈을 벌 수 있는 회사가 거의 없다"면서 "메이저 석유사들이 저유가에 살아남기 위해 준비하는 것"이라고 말했다.



I . ISSUE & TREND

앞서 국제에너지기구(IEA)는 올해 평균 두바이유와 서부 텍사스산 원유(WTI) 가격을 각각 배럴당 34.13 달러, 30.10 달러로 전망한 바 있다.

코로나 19 팬데믹이 영향을 미쳤다는 분석도 있다. 실제 최근 세브론은 올해 안에 세계 직원 4 만 5000 여명 가운데 15%에 이르는 6750 명을 감원하겠다고 발표했다. 그 배경으로 비용 절감과 효율성 향상을 꼽았다. 유동성 확보가 목적이었다는 얘기다.

업계 관계자는 "석유 수요 둔화와 업황 악화가 맞물려 메이저 석유사들의 자산 처분이 가속화할 것"이라고 말했다.



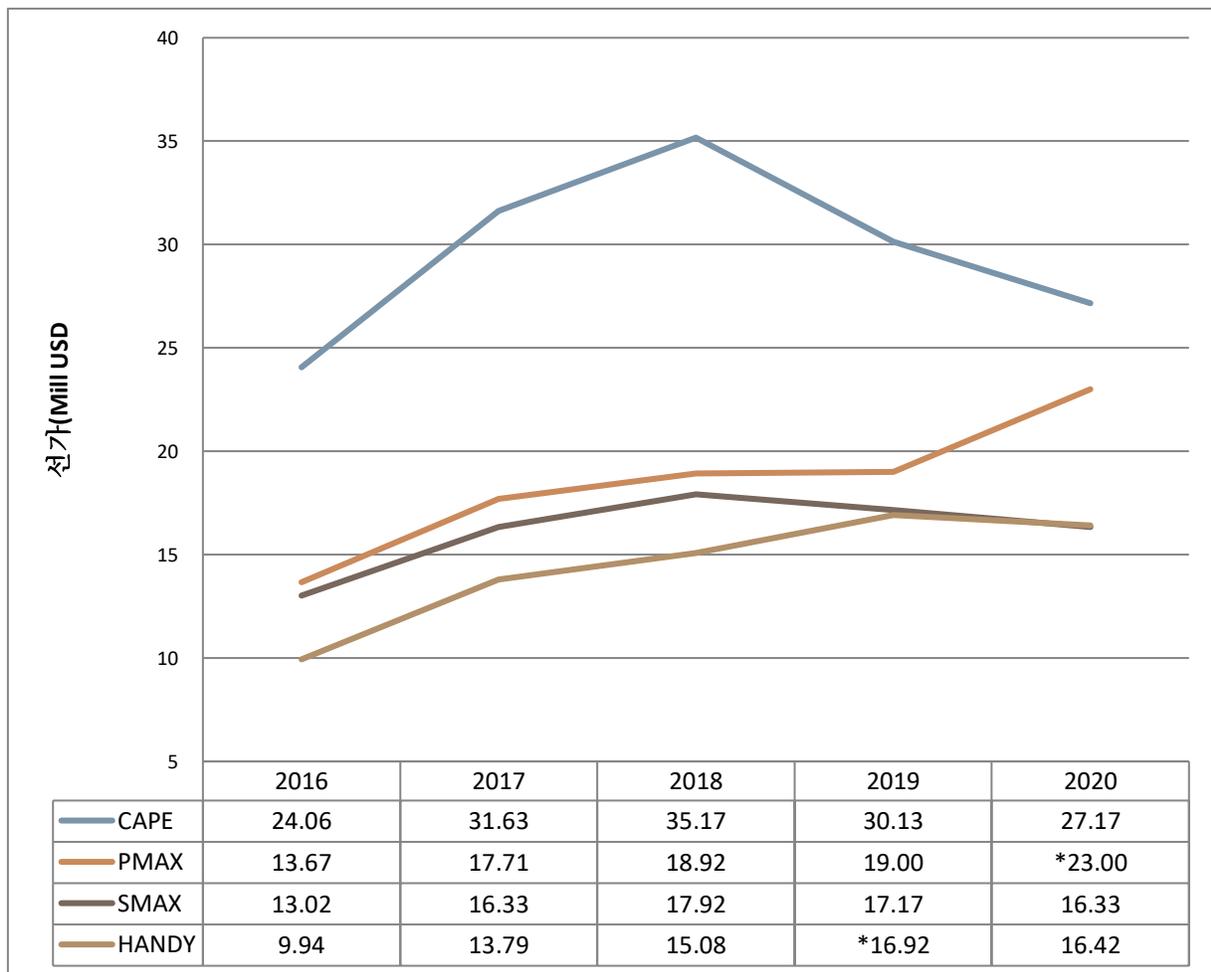
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	27.17
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.82%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.00
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.05%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.33
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-4.85%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.42
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-2.96%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

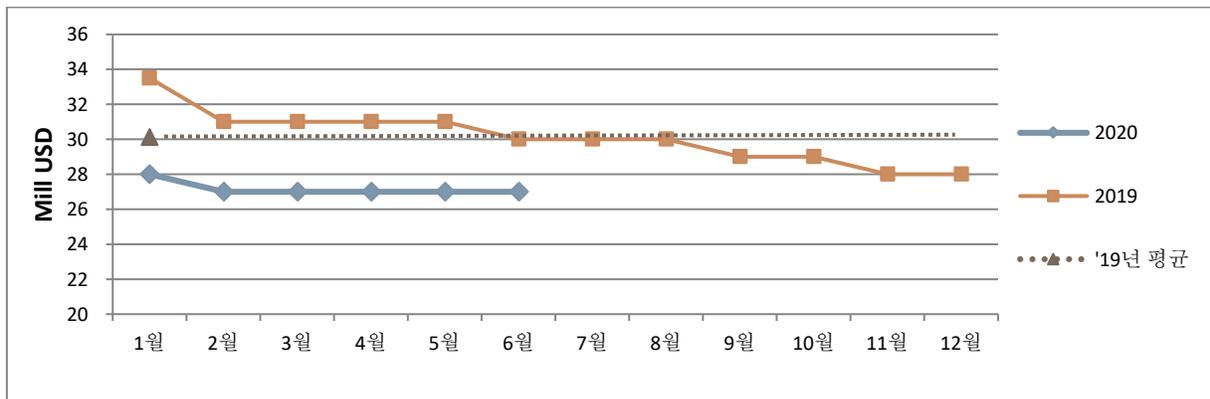




II . BULK CARRIER

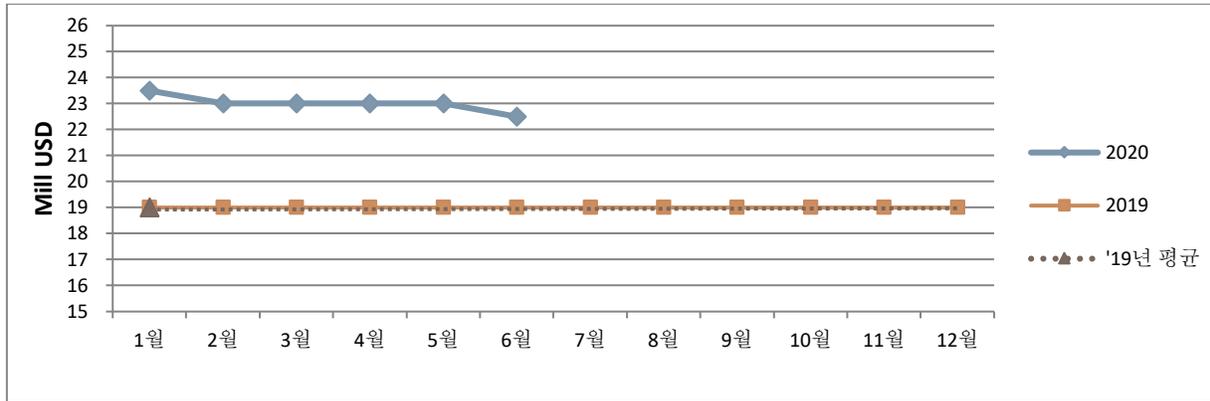
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.17
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-10.0%	-9.8%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	23.00
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	21.1%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	16.33
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-4.9%
	HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	16.42
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-11.8%	-3.0%
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.13	
	PMAX	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92	

□ Cape

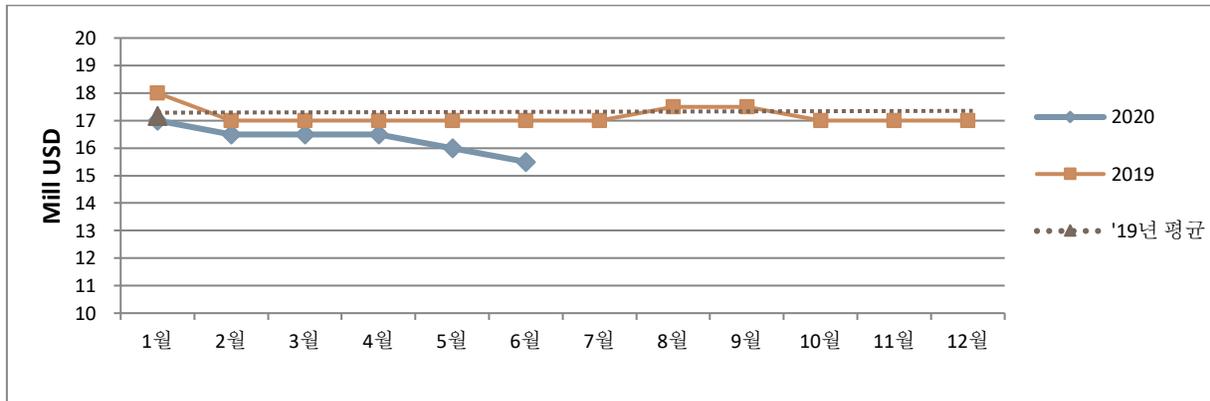


II . BULK CARRIER

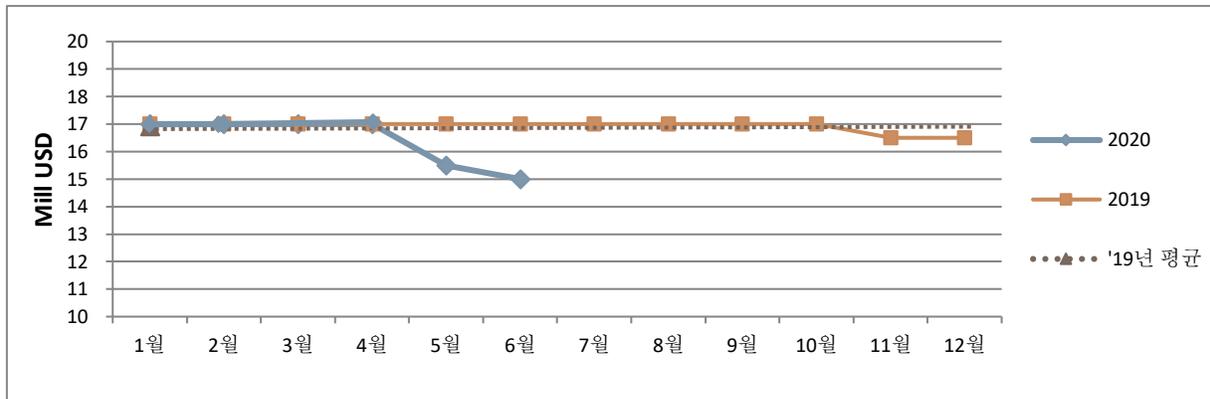
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MIKA MANX	57,893	2013	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	11-11.5	Undisclosed buyer
BC	PACIFIC CEBU	52,464	2002	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	4.8	Chinese buyer
BC	SWAKOP	34,274	2013	CHINA	WART	C 4x35t	8.4	Greek buyer, BWTS fitted
BC	IPANEMA	28,766	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.25	Undisclosed buyer, box shaped
BC	WAVE FRIEND	28,325	2010	JAPAN	B&W	C 4x30,5t	6.3	Greek buyer
BC	GLORIOUS FUTURE	24,781	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	4	Greek buyer, SS/DD/BWTS due



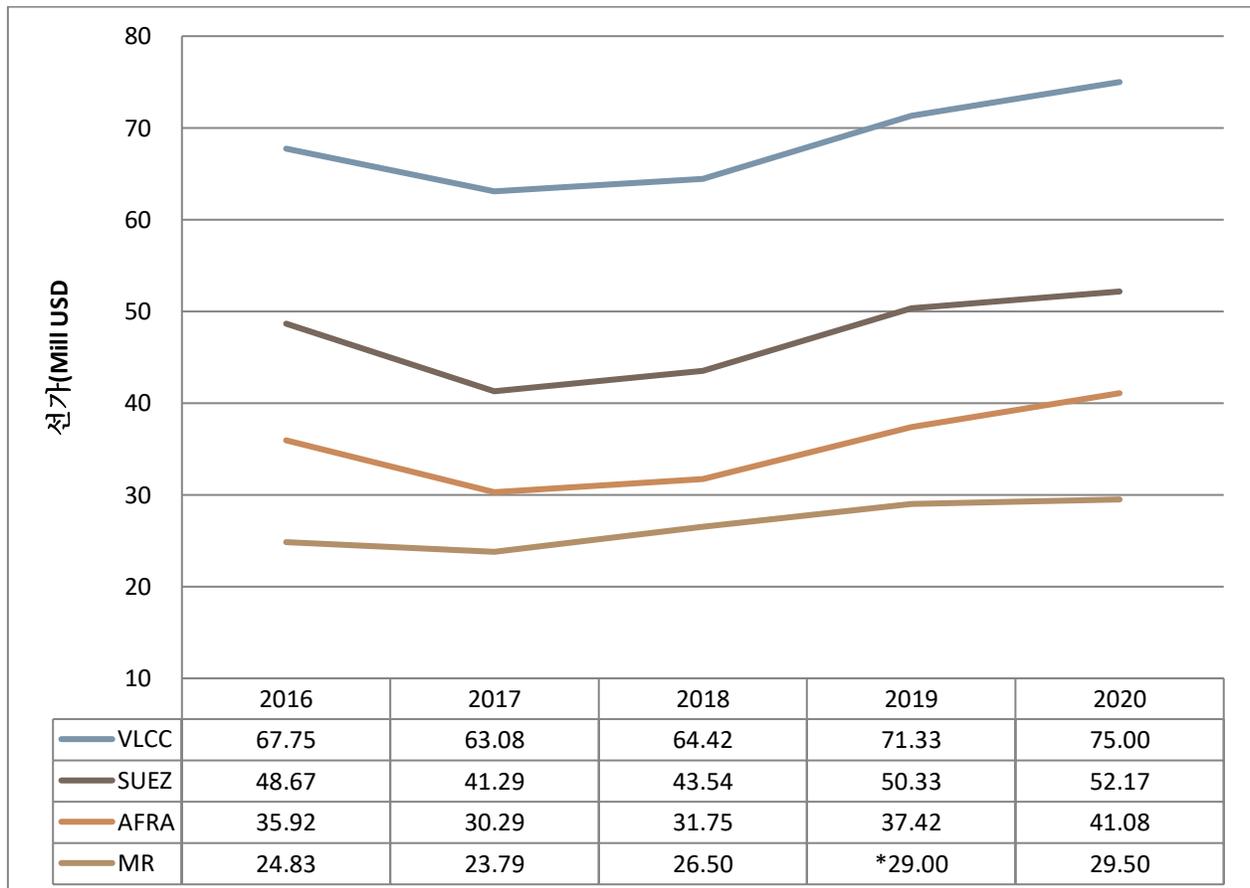
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	75.00
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	5.14%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	52.17
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	3.64%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	41.08
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	9.80%
MR 51K <small>*'18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	29.50
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	1.72%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

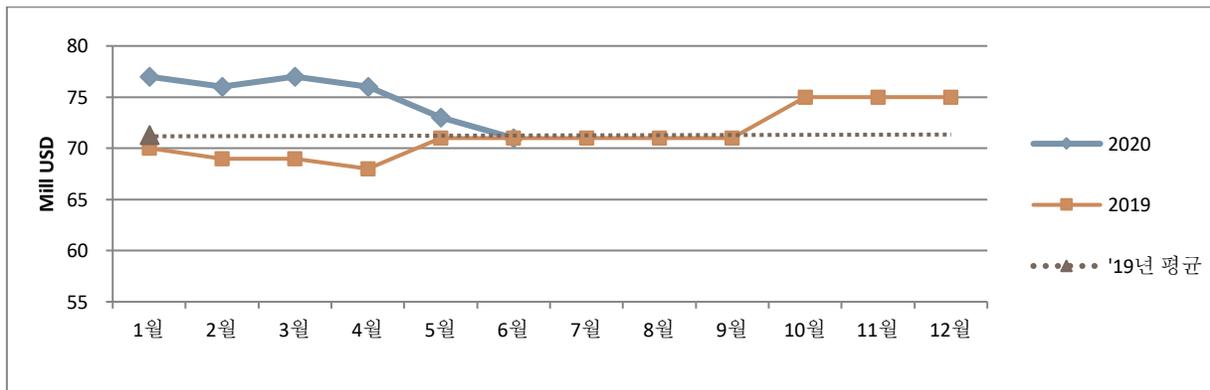




III. TANKER

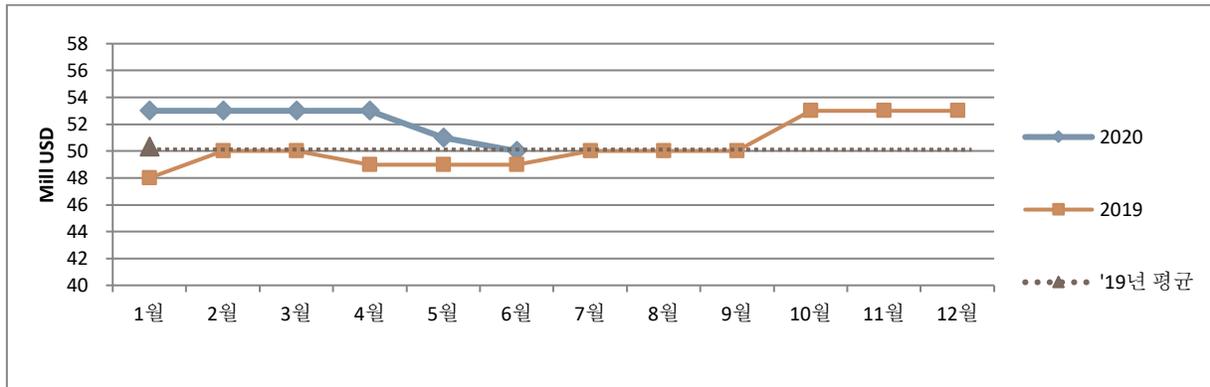
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	71.00	75.00
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-2.7%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	0.0%	5.1%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	50.00	52.17
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-2.0%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	2.0%	3.6%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	38.00	41.08
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-5.0%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	2.7%	9.8%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.00	29.50
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-3.6%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-6.9%	1.7%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	29.00	

VLCC-310K

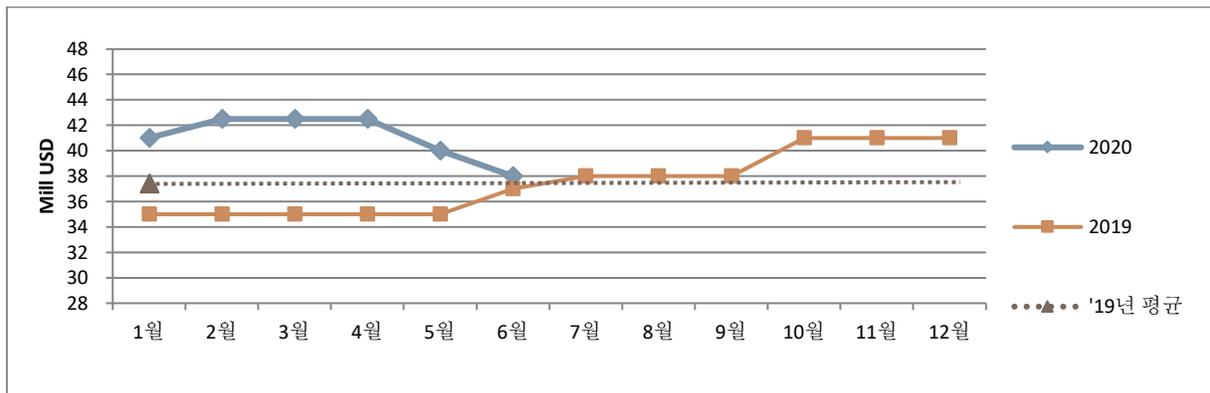


III. TANKER

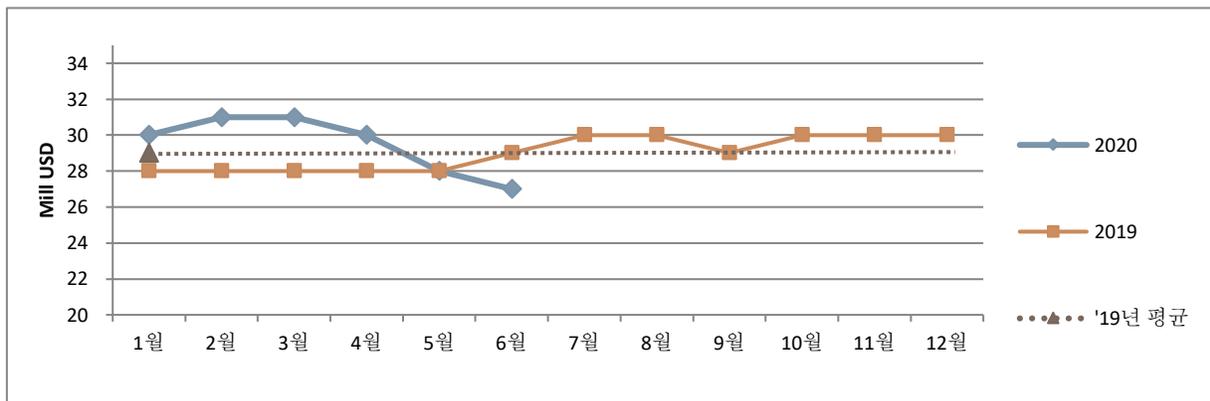
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	N. TOPAZ	306,324	2000	KOREA	SULZ		27	Greek buyer
TANKER	RIDGEBURY PURPOSE	306,307	2000	KOREA	B&W		24-24.5	Chinese buyer, for storage, delay Jun & Aug '20, SS/DD due
TANKER	RIDGEBURY PROGRESS	306,307	2000	KOREA	B&W		24-24.5	
TANKER	KALAMOS	281,037	2000	JAPAN	SULZ		23	Undisclosed buyer
TANKER	WEMBLEY	74,999	2000	KOREA	SULZ	3	7.6	Middle Eastern buyer, SS/DD due this month
TANKER	RIDGEBURY JULIA M	45,975	2007	JAPAN	B&W		13.5	Undisclosed buyer, DD freshly passed
OIL/CHEM	SOUTHERN DRAGON (stst)	12,648	2008	JAPAN	B&W		8.15	Far eastern buyers

2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

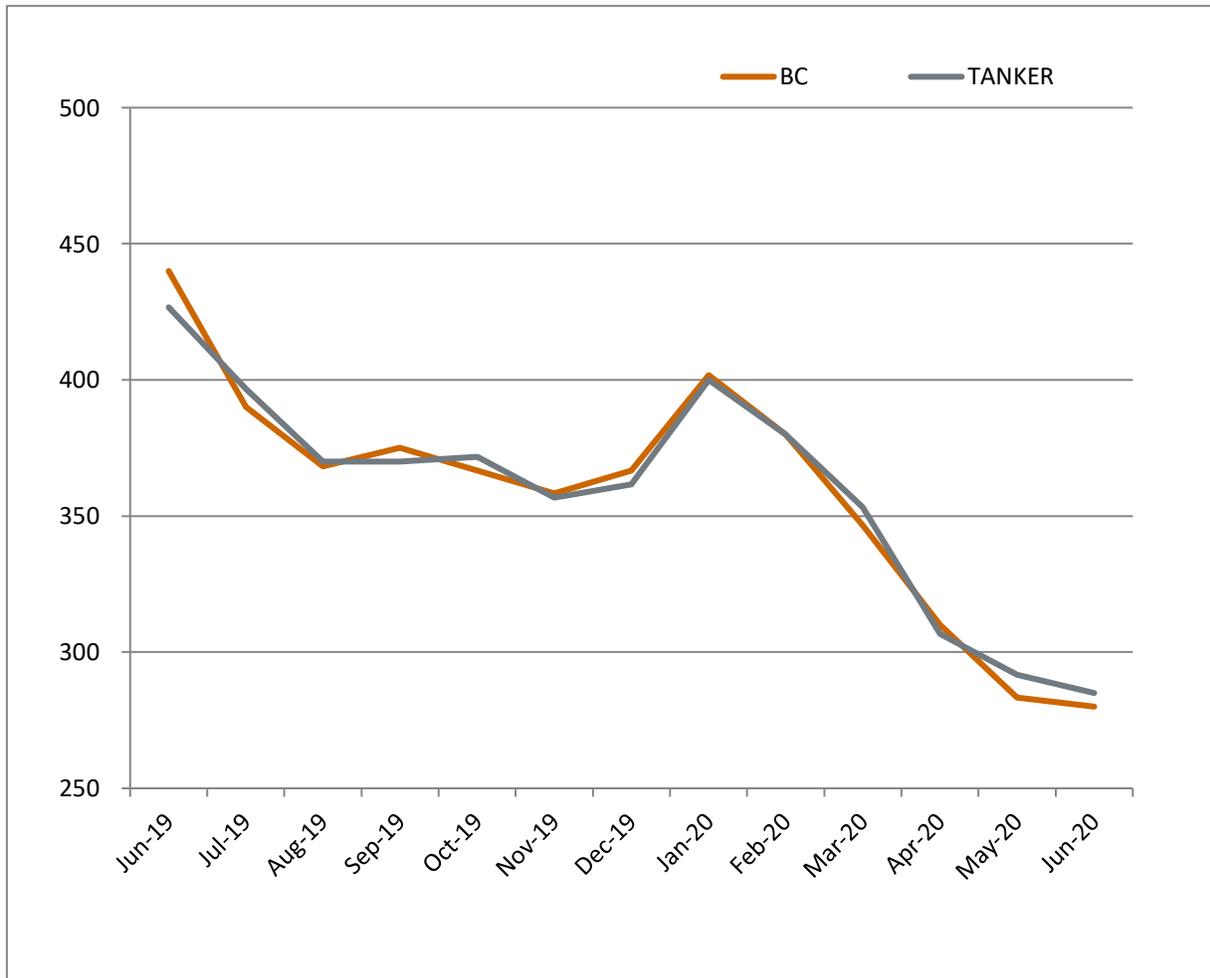


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 5 월	2020 년 5 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	336.11	-15.2%	426.67	285.00	-2.3%	-33.2%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	333.61	-16.3%	440.00	280.00	-1.2%	-36.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

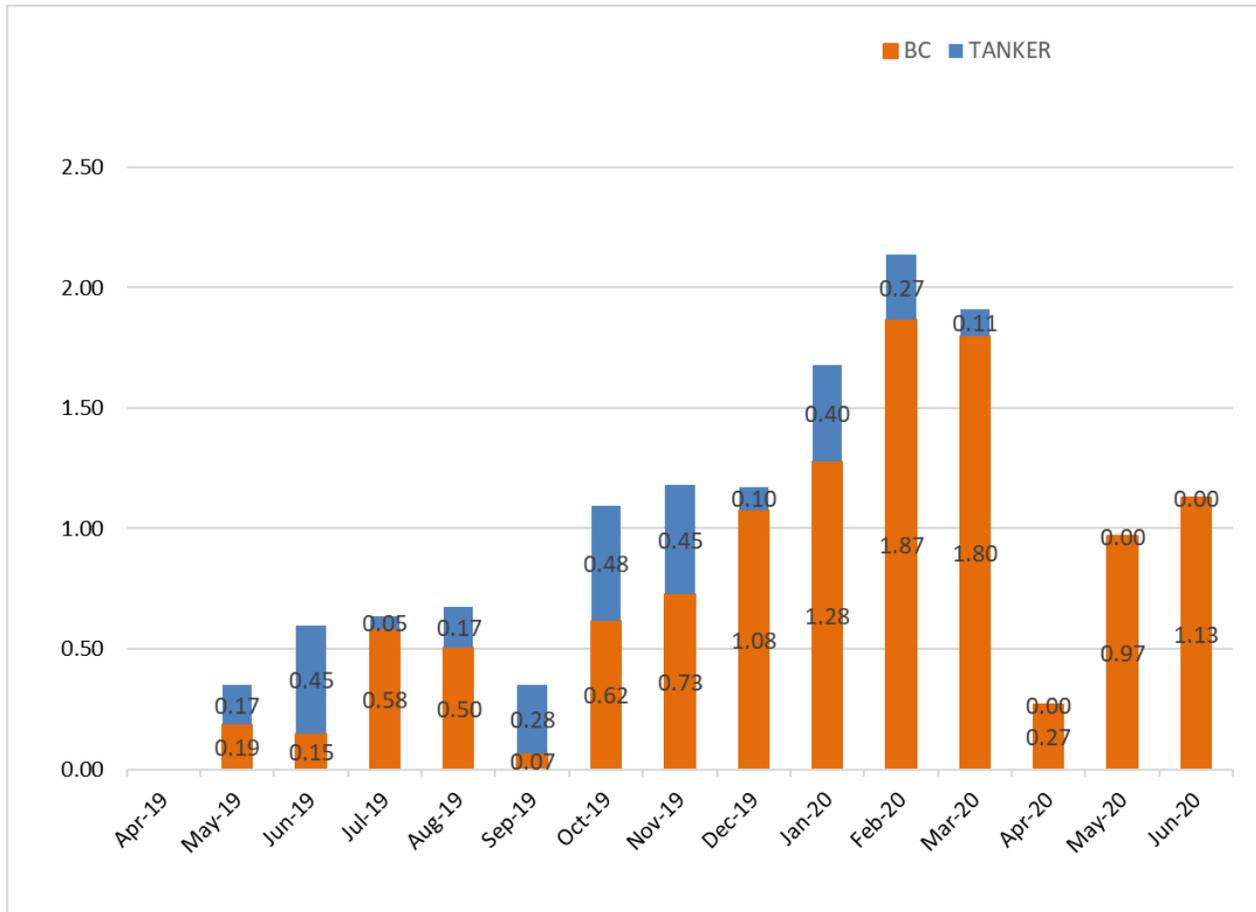


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적			2019 년 5 월		2020 년 5 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	0.78	22.2%	35	36.1%	0.17	6	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	7.45	116	7.30	98.1%	63	54.3%	0.19	13	1.13	508.6%	4	-69.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

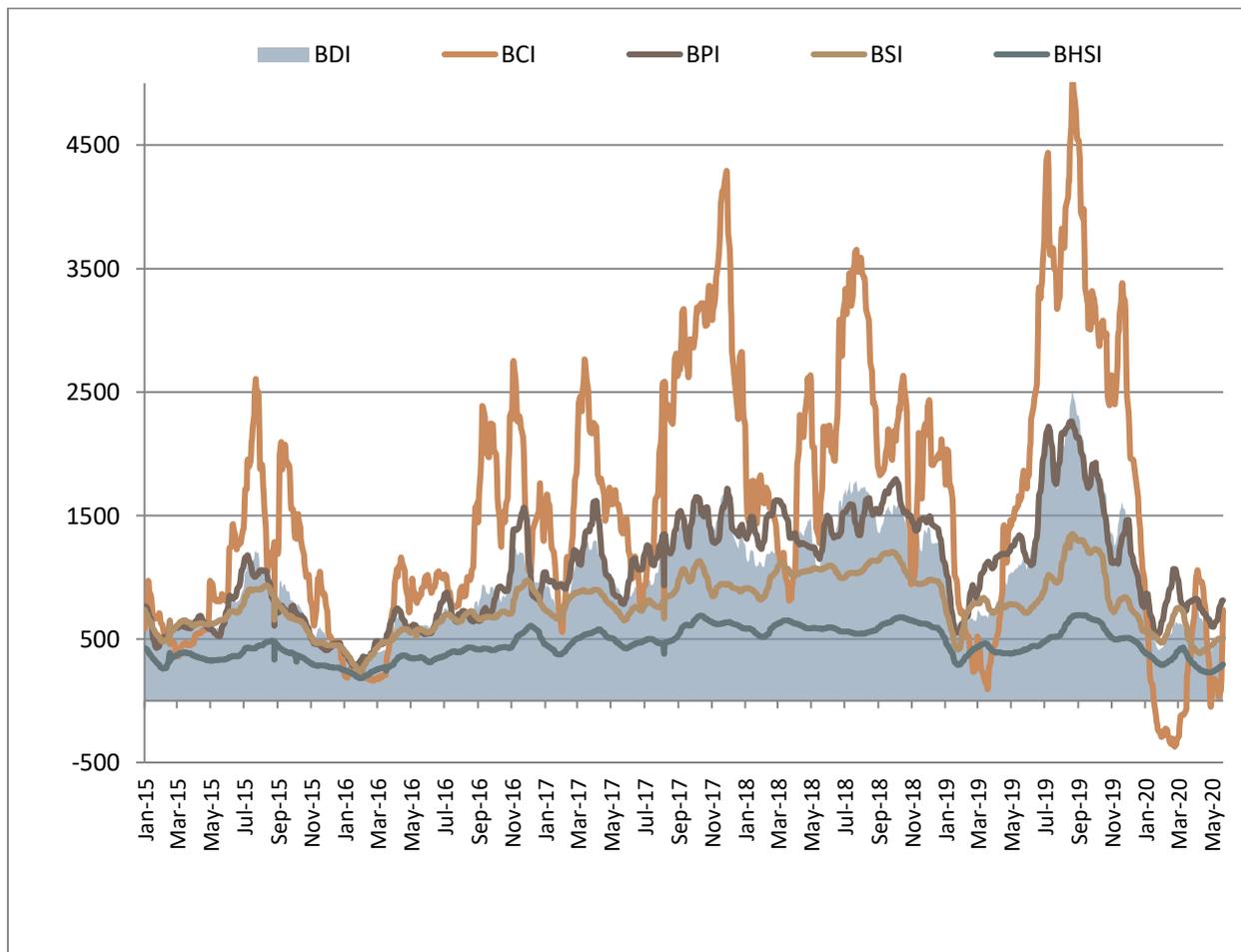
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
OBO	STELLAR SAMBA	289,934	39,941	1994	JAPAN	MITSU	295	SUBCONTINENT OPTIONS, incl ROB 1000t bunkers each vsl
OBO	STELLAR IRIS	288,272	35,038	1992	KOREA	SULZ	295	
OBO	GUOFENG ENTERPRISE	260,995	36,385	1993	JAPAN	B&W	278	INDIA, Green recycling
GC	ZEA TOKYO	29,827	12,408	2002	CHINA	B&W	301	AS IS Mumbai
GC	PAC ALTAIR	26,742	11,304	2003	CHINA	MITSU	300-303	BANGLADESH
CONT	GRAND	12,578	5,645	1992	POLAN D	B&W	280	AS IS Singapore
MPP	ZEA ANTWERP	29,912	12,323	2003	CHINA	B&W	301	AS IS Mumbai
MPP	ADAMASTOS	8,034	4,717	2001	CHINA	B&W	295	PAKISTAN
PCC	COUGAR ACE	18,922	18,922	1993	JAPAN	MITSU	300	INDIA, incl. ROB 1000t, Green recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-06-05	2020-05-29	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	504	504	▲0.00	2518	290
BCI	46	46	▲0.00	5043	-372
BPI	754	754	▲0.00	2262	282
BSI	500	500	▲0.00	1351	243
BHSI	271	271	▲0.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	250.00	▲45.00	241.50	▲49.00	207.50	▲31.50
MGO	328.00	▲27.50	319.00	▲51.50	328.00	▲17.00
LSMGO	332.50	▲37.50	322.00	▲48.50	-	-
VLSFO	306.50	▲42.00	277.00	▲34.00	279.00	▲23.00

❖기준일 : 6 월 5 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-06-05	2020-05-29	CHANGE
미국 달러	1217.40	1239.40	▼-22.00
일본 엔(100)	1114.89	1150.63	▼-35.74
유로	1380.65	1372.57	▲8.08
중국 위안	170.80	172.63	▼-1.83

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 인포데믹 (Infodemic)

'정보'를 뜻하는 'INFORMATION'과 '유행병'을 뜻하는 'EPIDEMIC'의 합성어.
잘못된 진단과 전망이 전염병처럼 급속히 퍼져 오히려 혼란을 초래하는 현상을 말한다.

[출처 : 한경경제용어사전]

[관련기사] 김정은 건강 이상설은 '인포데믹'

지난 4 월 중순부터 5 월 초까지 약 20 일간 건강이상설부터 사망설까지 퍼지며 한국은 물론 미국과 일본, 중국 등 국제사회를 떠들썩하게 만들었던 북한 김정은 국무위원장이 마침내 모습을 드러냈다.

누군가 주장하듯 혼자서 견지 못하는 심각한 상태도 아니었고, 이미 숨을 거둔 것은 더더욱 아니었다.
5 월 2 일 조선중앙방송에 따르면 김정은 위원장은 전날 노동절에 평안남도 순천인비료공장 준공식에 참석해 직접 준공 테이프를 끊었고 공장을 둘러보기도 했다.

30 대 중반임에도 지나친 비만과 심장병 등 가족의 유전적 병명으로 김 위원장의 건강이상설은 언제든 불거질 수 있는 이슈였지만, 이번 사태는 한마디로 악성 소문이나 왜곡된 정보가 전염병처럼 퍼지는 현상을 뜻하는 '인포데믹'의 산물이었다.

결국 인포데믹은 한국과 미국, 중국, 일본 등으로 '다람쥐 쳇바퀴'처럼 돌고 돌면서 김정은 국무위원장을 하루에도 몇번씩 '죽기 직전의 병자'와 '고인'으로 만들었고 분단을 마주하고 있는 한국사회는 혼란에 빠져들었다.

한국 정부가 김정은의 건강이상설과 사망설을 일축하며 "특이동향 없다"고 밝히고, 심지어 국가안전보장회의(NSC) 상임위원회를 열어 관련 정보를 종합해 '특이동향 없음'이라는 권위를 실은 결론을 내렸음에도 인포데믹 앞에서는 무용지물이었다.

그런데도 북한은 20 일 내내 반응하지 않은 채 김정은 위원장의 존재와 정상적인 국정운영을 우회적으로 알리는 스텐스를 유지했다. 북한은 과거에도 최고지도자의 사망이나 건강이상설 등에 대해 대응을 하지 않은 채 무시하는 태도를 유지했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

그리고 마침내 김정은 위원장은 노동절에 북한 주민의 식량 문제 해결에 가장 중요한 사안이라고 할 수 있는 비료생산을 위해 새로 건설한 순천인비료공장 준공식에 등장했다.

코로나 19의 세계적 확산 속에서 북한도 사회적 거리 두기를 하고 모임과 행사를 자제하는 상황에서 김정은 위원장 역시 국가적으로 중대한 사안에 대해서만 공개활동을 이어가는 것으로 평가할 수 있다.

양무진 북한대학원대 교수는 "김정은 위원장은 자신의 신상에 관한 한국과 국제사회의 가짜뉴스에 일일이 대응할 가치를 느끼지 못했을 것"이며 "오히려 무시한 채 국정운영 일정에 따라 움직이고 있음을 보여준 것"이라고 말했다.

또 "가짜 뉴스가 우리의 안보 불안을 야기하고 불필요한 비용과 노력의 소모를 초래하는 관계를 끊어야 한다"며 "탈북민들은 물론 한국 정부의 발표를 경시하고 확대 재생산하는 미국, 일본, 국내 일부 언론인들도 반성할 필요가 있다"고 덧붙였다.

[출처: 연합뉴스]



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)

| **CHARTERING**

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 snp@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com(Personal)

| **RESEARCH**

Anna Lee (이혜란 과장)
 Manager
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-2258-5561
 snp@stlkorea.com
 anna@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)

Mike Hong (홍창목 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6417
 Mob.010-4855-8055
 snp@stlkorea.com
 mikehong@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)

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)