

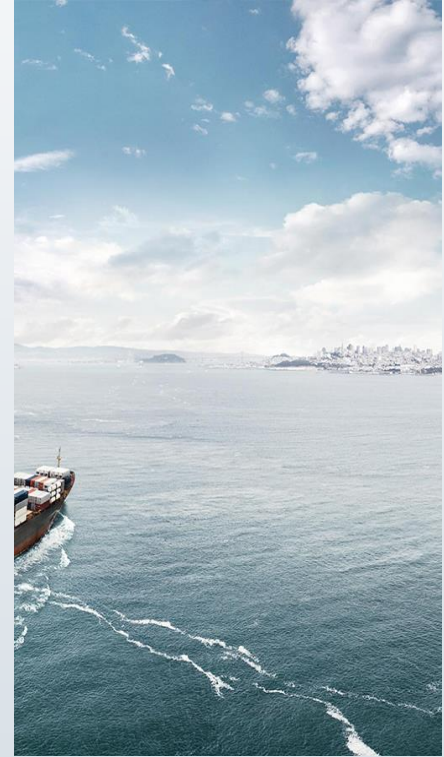


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.228

Updated December 11, 2018

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. 韓 글로벌 선박 수주 1 위 탈환

우리나라가 2011 년 이후 중국에 내줬던 세계 선박 수주 1 위 왕좌를 7 년 만에 되찾을 것으로 보인다. 중국의 저가수주 공세에 밀렸던 한국이 높은 기술력이 요구되는 액화천연가스(LNG) 선박 등에서 두각을 드러내며 명실상부 글로벌 경쟁력을 입증한 것으로 업계는 보고 있다.

10 일 영국의 조선해운시황 분석기관 클락슨리서치에 따르면 우리나라 11 월 누적 수주량은 1,090 만 CGT(표준화물선화산톤수, 237 척)로 조사됐다. 전 세계 발주량이 2,600 만 CGT 인 점을 감안하면 전체 물량의 42%를 우리 조선사들이 쓸어 담은 셈이다.

지난 6 년간 1 위 자리를 지켜 온 중국은 874 만 CGT(34%, 404 척)로 우리가 216CGT 더 앞선다. 3 위는 일본으로 322 만 CGT(12%, 160 척)에 그쳤다. 11 월 한달간 수주량에선 중국에 밀렸지만 연말까지 누적 수주량을 따져보면 한국의 세계 1 위 탈환이 확실시되고 있다.

올해 누계 발주량 2,600 만 CGT 는 극심한 수주 가뭄이던 2016 년 11 월 누계 발주량 1,200 만 CGT 과 비교해 2 년 새 두 배이상 증가한 수치다.

업계에선 그동안 저가로 승부하던 중국이 인건비 부담이 커지면서 가격경쟁력이 떨어지고 있을뿐 아니라 낮은 품질로 인해 시장에서 매력을 잃고 있는 것으로 보고 있다. 조선업계 관계자는 “숙련된 노동자가 부족하고 설계 오류가 잦은 중국에 비해 우리는 초대형·친환경 선박을 건조할 수 있는 생산설비와 납기 등 선주 요구를 두루 충족할 수 있는 고급 인력을 보유하고 있다”고 평가했다.

다만 점차 개선되고 있는 글로벌 물동량이 G2(미국·중국)간 무역분쟁 양상에 따라 불안정해질 수 있다는 점은 복병이다. 또 우리가 강점을 가진 액화천연가스(LNG)선 특수에 따른 반짝 효과일 수도 있어 마냥 낙관은 이르다는 게 조선업계 시각이다.

실제로 11 월 한 달만 놓고 보면 전 세계 선박 발주량 211 만 CGT 가운데 중국이 153 만 CGT(72%)로 가장 많은 일감을 따냈고, 한국(30 만 CGT·14%), 일본(19 만 CGT·9%)이 뒤를 이었다. 조선사 수익성을 좌우하는 클락슨 신조선가지수 지난달 수치도 130 포인트로 전월과 동일했다. 지난달 유조선·LNG 운반선 가격은 변동없이 각각 9,250 만 달러와 1 억 8,200 만 달러에 그쳤다.

I . ISSUE & TREND

2. 싱가포르, 스크러버 폐수 방류 금지

싱가포르가 자국 해역에서 황산화물(SOX) 저감장치인 스크러버의 세정수 배출을 금지할 방침이다. 싱가포르해사항만청(MPA)의 앤드류 탄 장관은 11 월 30 일 열린 해운포럼에서 이 같이 밝혔다. 주요 선사들은 2020 년 1 월 발효되는 선박 황산화물 배출 규제 강화에 대응해 스크러버 설치를 추진하고 있다.

스크러버는 크게 세 가지로 나뉜다. 바닷물로 배기가스를 씻어낸 뒤 폐수를 배 밖으로 버리는 개방형(오픈루프)과 배 안의 순환수를 사용해 배기가스를 씻어낸 뒤 폐수를 배 안에 보관하고 있다가 육상에 버리는 폐쇄형(클로즈드루프), 개방형과 폐쇄형을 혼합한 하이브리드형이다.

개방형은 조작성 쉽고 가벼운 데다 크기도 작아 스크러버 설치를 결정한 선박의 절반 이상이 이 방식을 선택한 것으로 파악된다.

탄 장관은 개방형 스크러버를 단 선박이 싱가포르에 들어올 경우 유황성분 0.5% 이하의 규제 적합유 사용을 의무화할 것이라고 말했다. 또 하이브리드형 선박은 폐쇄형으로 전환해야 한다고 말했다.

이로써 개방형 스크러버를 단 선박은 싱가포르에서 연료유 보급과 하역을 할 때 유황성분 0.5%의 저유황유를 사용해야 할 것으로 보인다. 싱가포르 해역은 항로가 좁고 통항량도 많아 연료유를 전환하는 작업이 어려워질 거란 평가가 나온다.

세계 최대 선박연료유 공급기지인 싱가포르가 스크러버 배수 규제를 발표하면서 지역 또는 국가별 환경 규제가 확산할지 관심이 모아진다. 지역규제가 늘어날수록 스크러버를 통한 환경 규제 대응 효과가 크게 떨어질 전망이다.

유럽과 북미 지역에선 자체 배출규제지역(ECA)를 설정하고 유황성분 0.1% 이하의 연료유 사용을 의무화했다. 황산화물을 0.5% 정화하는 스크러버를 장착한 선박은 해당 지역을 항해할 때 연료유를 MGO(선박용 경유)나 초저유황유로 전환해야 한다. 독일이나 벨기에는 스크러버 설치를 통한 환경규제 대응을 인정하지 않을 방침인 것으로 알려졌다.

I . ISSUE & TREND

3. 부산항 `쓴웃음`...실속적은 中환적물량만 밀물

지난 7일 부산신항만주식회사 항만 곳곳에서 진행되는 작업 현장 열기는 한겨울 강추위를 잊게 했다. 길이 6m에 높이 2.6m의 큼직한 컨테이너를 실은 대형 트럭들은 쉴 새 없이 항만 정문을 오가며 화물 운송에 여념이 없었다. 항구에 정박한 선박에서는 인부들이 컨테이너 수천 개를 내리느라 구슬땀을 흘리고 있었다. 올해 부산항 물동량이 1876년 개항 이래 사상 최대치를 기록할 것이라는 부산항만공사 전망에 힘이 실리는 순간이었다.

부산항은 지난 10월 물동량 기준으로 중국 상하이항, 싱가포르항, 중국 선전항, 중국 닝보·저우산항, 중국 광저우항에 이어 세계 6위 수준이다. 하역 현장에서 만난 이승재 부산신항만주식회사 부장은 "올해 환적 화물 덕분에 컨테이너 물동량이 크게 늘었다"며 "2016년 한진해운 사태로 어려움을 겪었던 부산항에 활기가 돌고 있다"고 말했다. 부산항만공사는 올해 부산항 물동량이 2,100만 TEU를 넘어서 2,167만 TEU에 달할 것으로 예상한다. 이는 항만업계 예상을 뒤집는 `호황`이다. 항만업계는 올 초까지도 "지난해 처음으로 부산항 물동량이 2,000만 TEU(2,049만 TEU)를 넘어섰지만 미·중 무역전쟁 등 여파로 부산항 성장에는 한계가 있을 것"이라고 예상했다.

국내 경기 침체로 수출입 화물이 제자리걸음하는 가운데 미국과 중국을 오가는 환적 화물이 증가한 덕분에 부산항이 `뜻밖의 호황`을 누리고 있는 것으로 분석됐다. 실제로 올해 물동량 증가의 일등공신은 환적 화물이다. 전체 물동량 가운데 환적 화물 비중이 사상 최고치인 53%에 달했다. 수출입 화물은 1,021만 6,000개로 지난해 수준에 머물고 있지만, 다른 나라 수출입 화물을 부산항에서 배를 바꿔 제 3국으로 가는 환적 물동량은 1,145만 800개로 지난해보다 11.5% 늘어날 것으로 예상됐다. 이처럼 환적 화물이 크게 증가한 이유는 텐진항을 비롯한 중국 항만의 기상 악화와 체선 현상이 심화되면서 중국으로 바로 가는 노선이 부산항에서 환적했고, 미·중 무역전쟁에 따라 내년 1월부터 중국 수입 화물에 대해 추가 관세가 부과될 것을 우려해 미리 물량을 처리했기 때문이다.

부산항 성장세가 지속될 수 있을지는 미지수다. 내년 미·중 무역전쟁이 본격화하면 환적 물동량이 급감할 수 있기 때문이다. 부산항은 절반에 가까운 환적 물동량을 미국과 중국에 의존하고 있어 두 나라 간 무역전쟁으로 가장 큰 타격을 받을 것으로 우려된다. 부산항만공사가 부산항에서 배를 바꾼 환적 화물 출발지를 분석한 결과, 중국이 전체 중 39.6%로 가장 큰 비중을 차지했다. 두 나라가 상대국 수출품에 막대한 규모로 보복 관세를 부과하면 교역이 줄고 이는 부산항의 환적화물 감소로 이어질 수밖에 없는 구조다. 중국으로 나가는 우리나라의 중간재 수출도 줄어들 것으로 보인다.

I . ISSUE & TREND

부산항만공사가 물동량을 늘리기 위해 해마다 수백억 원에 달하는 현금을 선사들에 인센티브로 제공하고 있는 것도 `역효과` 논란에 휩싸여 있다. 부산항만공사에 따르면 해양수산부가 환적화물 인센티브 제도를 도입한 2003 년 이후 지난해까지 부산항에 기항한 선사들에 현금으로 지급한 인센티브는 총 2,355 억여 원이다. 연평균 157 억원꼴이다. 올해는 인센티브 예산으로 203 억원을 책정했다.

여기에 낮은 운임 탓에 환적 업체들이 언제든 화물 수송을 포기할 수 있다는 점은 부산항의 `뜻밖의 호황`을 위협하는 시한폭탄으로 작용할 수 있다. 유복근 한국은행 경제연구원 국제경제연구실장은 "글로벌 충격이 우리나라 수출에 미치는 부정적 영향을 완화하기 위해서는 품목별 수출 다변화보다는 국가별 수출 다변화를 추구하는 것이 바람직하다"고 말했다. `뜻밖의 호황`에 가려져 있는 부산항의 그늘이 여전히 걷히지 않고 있다는 지적이다.

4. 2018 물류업계 주요 이슈

▣ 남북정상회담, 한반도 철도협력 기대감 높아져

올해 남북 정상회담을 계기로 철도부문의 협력이 현실화될 것이란 기대가 커지고 있다. 북한의 철도는 육상수송의 중심이고, 도로와 해운수송이 보조하는 구조다. 북한철도의 98%는 단선이고, 통신 및 신호체계도 대부분 반자동이다. 이중 70% 이상은 일제 강점기에 건설돼 노후화가 심각하다. 철도에 대한 시설투자도 미흡해 선로는 목침목의 비중이 높다. 철도의 평균 속도는 여객은 20~50km/h, 화물은 30~40km/h, 중량화물 약 17km/h 로 매우 느리다. 북한 철도노선의 전철화율(전체 철도 노선 중 전기로 운영되는 노선 길이 비율)은 79.8%로 우리나라(73.3%)보다 높은 편이지만, 전력 등 에너지 부족으로 인해 운행이 중단되는 사태도 빈번하다.

남북경협전문기업 'G-한신' 윤희로 사업단장은 최근 남북물류포럼이 개최한 '한반도 철도사업의 의미와 추진과제' 강연에서 한반도 철도사업은 북한의 교통·물류인프라를 구축하고, 이를 활용해 대륙에 진출함으로써 동북아시아의 단일시장을 형성해 한반도 신경제지도를 완성하는데 의미가 있다고 주장했다. 윤 단장은 한반도 철도사업은 현대화와 국제화 두 측면에서 접근해야 한다고 조언한다.

현대화는 3,500km 의 기존철도 선로를 현대화하는 것이 핵심이고, 국제화는 개성-평양-신의주(376km) 고속철도·도로를 건설하는 것이 골자다. 우리나라에서 유럽까지 진출하기 위해서는 북한 철도의 현대화와 국제화가 동시에 진행되어야 한다. 한편 북한은 시장경제에 익숙하지 않기 때문에 우리나라가 철도사업을 기획하는 단계부터 주도적으로 지원해야 한다고 윤희로 단장은 조언했다.

I . ISSUE & TREND

철도 현대화부터 국제화까지 전 노선에 대한 기획설계를 북한과 함께 공동으로 작업해 고속철도·도로사업과 부대사업 역사 개발, 광산개발 등의 타당성을 조사하고, 국제선 철도 운영사를 설립해 운영방안을 수립하는 것은 물론 자금 조달 방안과 사업수행계획서 작성, SPC 조직 기획까지 전반적인 밑그림을 주도적으로 그려 나가야 한다고 설명했다.

철도와 도로 인프라 구축부터 운영과 에너지공급까지 전체적인 맥락에서 사업을 준비하고 검토해서 추진해야 한다는 게 윤 단장의 구상이다. 다만 건설단계에서 정부조직이 직접 참여하지 않는 통합법인을 구성해 철도차량 구매부터 철도차량기지 건설, 고속철도 건설, 고속도로 건설과 함께 복합역사 건설, 부대시설 건설, 광물자원개발 등을 협업할 수 있다고 봤다. 결론적으로 남북한이 공동으로 기획단을 구성해 사업수행계획 및 국제협력방침을 수립하고, 국내컨소시엄을 통해 SPC 를 설립한 다음 본계약을 거쳐 국제컨소시엄을 구성해야 한다는 게 핵심이다. 그래야 사업의 주도권을 확보하고 투자 자본에 의한 지배권을 확보하며, 국토주권을 수호할 수 있기 때문이다.

▣ 북극항로 물류의 새 길을 열다

올해 2 월 북극은 역대 가장 포근한 기온을 기록했다. 일부 지역에선 빙하가 녹는 속도도 빨라졌다. 북극의 기온 상승은 생태계에 큰 영향을 주면서 원주민과 동물들은 삶의 터전을 점차 잃고 있다. 역설적이게도 북극의 빙하가 사라지면서 인류는 '북극항로'를 통한 새로운 경제적인 혜택을 누리게 됐다. 북극항로는 유럽과 아시아를 잇는 최단 항로로 운송시간을 단축할 수 있고, 연료비 절감이 가능하다. 이 항로는 수에즈운하와 파나마운하 루트보다 거리가 짧아 연간 국제무역운송 비용을 크게 절감할 수 있을 것으로 예상된다. 다만 아직까지 북극의 얼음이 녹는 7 월에서 11 월까지만 운송이 가능하다.

2030 년께에는 얼음이 완전히 녹을 것으로 예상돼 연중 운송이 가능할 것으로 전망된다. 북극물류연구소 홍성원 교수에 따르면 러시아 경제에서 북극지역의 중요성이 높아지면서 러시아 정부는 북극항로를 포함하는 북극개발 협동관리 조직을 설립하려는 움직임이다. 이에 따라 한국 정부도 러시아 정부 내의 북극개발 관리 조직의 설립 동향을 면밀하게 파악해, 북극항로와 조선, 항만 등 양국의 협력 강화를 위한 철저한 준비가 필요해 보인다.

해운기업 가운데는 현대상선이 2,500~3,500TEU 급 선박 등을 이용해 북극항로 운항에 나설 것이라는 보도가 나오고 있다. 업계에 따르면 현대상선은 컨테이너선 앞에 세울 쇄빙선을 조달하거나 쇄빙선 없이도 운항할 수 있도록 아이스 클래스 선박을 발주하는 방안도 논의 중이다. 지난 2016 년엔 SLK 국보와 팬오션도 북극항로를 이용해 2,300 톤급 LNG 플랜트 설비를 운송했다.

I . ISSUE & TREND

CJ 대한통운은 2015 년 우리나라 최초로 북극항로를 이용한 상업운항을 개시한데 이어, 러시아 물류기업 페스코와 전략적 협업과 공동 사업개발을 위한 협약(MOU)을 체결했다. 한편 러시아 푸틴대통령은 2025 년까지 북극항로의 물동량을 지금의 약 10 배인 8,000 만톤까지 늘려나간다는 목표를 제시했다. 한국해양수산개발원 항만물류연구본부 이성우 본부장 역시 환동해권 항만들은 북방물류진출의 거점으로 적합하다고 평가했다. 특히 부산항은 환동해지역 전체를 아우를 수 있는 위치에 있으며, 미주항로, 구주항로와 함께 북극항로가 상용화될 경우 2 개 방향 3 개 기간항로가 교차하는 지점에 있기 때문에 중요성이 더 높아질 것이라고 분석했다. 특히 강원도 항만들은 북한의 나진, 청진, 러시아 극동지역 항만들을 통해 중국 동북 2 성과 우리나라 수도권, 중부권 등을 연결하는 중계항만 역할이 가능할 것으로 예측했다.

▣ '블록체인' 도입, 글로벌 물류기업 앞장

4 차 산업혁명과 함께 떠오른 수많은 기술 중 최근 전 산업계에서 블록체인을 유독 주목하고 있다. 이 기술은 블록에 데이터를 담아 체인 형태로 연결, 수많은 컴퓨터에 동시에 이를 복제해 저장하는 분산형 데이터 저장 기술이다. 블록체인에 저장하는 정보는 다양하기 때문에 블록체인을 활용할 수 있는 분야도 매우 광범위하다.

대표적으로 가상통화에 사용되는데, 이때는 블록에 금전 거래 내역을 저장해 거래에 참여하는 모든 사용자에게 거래 내역을 보내주며 거래 때마다 이를 대조해 데이터 위조를 막는 방식을 사용한다. 이 밖에도 전자 결제나 디지털 인증뿐만 아니라 화물 추적 시스템, P2P 대출, 원산지부터 유통까지 전 과정을 추적하거나 예술품의 진품 감정, 위조화폐 방지, 전자투표, 전자시민권 발급, 차량 공유, 부동산 등기부, 병원 간 공유되는 의료기록 관리 등 신뢰성이 요구되는 다양한 분야에 활용할 수 있다. 물류업계 역시 블록체인에 관심을 갖고 관련 기술 도입에 눈을 치켜세우고 있다. 하지만 국내 기업에선 아직 도입이 활발하진 않다.

물류 대기업들이 관심을 갖고 있지만 구체적인 사례가 나오고 있지 않는 상황이다. 하지만 글로벌 물류기업들은 블록체인 기술에 관심을 가지고 시나브로 도입을 추진하고 있다. 국내 대표 특송기업인 우정사업본부 역시 이 기술에 관심을 가지고 하나하나씩 풀어가고 있다. 그 일환으로 우정사업본부는 JB 금융그룹 전북은행과 지난 8 월 30 일 전북은행 본점 회의실에서 '블록체인 기술개발 등 4 차 산업혁명 분야의 공동발전을 위한 업무협약'을 체결하고 관련 금융 기술 개발에 나섰다. 이번 협약을 통해 양 기관은 4 차 산업혁명의 신기술인 블록체인 기술에 대해 공동협업으로 혁신적인 금융 기술 개발에 노력하기로 했다. 특히, 제 5 회 대한민국 SW 융합 해커톤 대회에서 블록체인을 적용해 물류·금융서비스를 혁신하는 새로운 아이디어를 발굴하고 우수작으로 선정된 기술은 함께 발전시켜 나갈 계획이다.

I . ISSUE & TREND

전반적으로 다른 나라에서는 작년까지 많은 기업들이 블록체인 기술을 테스트하는 프로젝트들을 진행한 단계였다면, 올해는 이를 실제 비즈니스에서 활용하기 위해 네트워크를 구축하고 있는 추세이다. 물류업계 역시 이와 마찬가지로 물류업계에서 블록체인의 활용과 영향력은 더욱 커질 전망이다. 중요한 것은 '어떤식으로 도입하는가'이다. 전문가들은 블록체인 도입 시 전문기업과 함께 하는 것이 유리하다고 조언한다.

▣ 최저임금 인상·주 52 시간, 물류업계 흔들다

물류업계가 최저임금 인상과 주 52 시간 근무제로 인해 큰 변화를 겪었다. 이 제도들은 근로자 입장에서는 분명히 좋은 제도이지만 사업주나 기업 입장에서는 받아들이기 힘든 부분도 있다. 특히 최근 최저임금 두 자릿수 퍼센트 인상의 경우 근로자에게 함박웃음을 주지만 경영주 입장에서선 답답할 노릇이기도 하다.

2018 년 현재 최저임금은 시간당 7,530 원으로 지난해 6,470 원에 비해 16.4% 올랐다. 이는 2001 년 이후 17 년 만에 최대 인상폭이다. 특히 두 자릿수 퍼센트 인상은 이례적인 것으로 새로운 정부 출범과 함께 최저임금 인상이 탄력을 받고 있다. 정부는 향후 지속적으로 최저임금을 인상해 나가겠다고 발표했다.

최저임금의 인상에 찬성하는 측은 저임금 근로자의 생활 개선과 소득 불균형 해소를 이야기한다. 하지만 최저임금의 인상이 인건비 부담을 늘려 중소기업·자영업자의 생계를 위협하고, 자연스레 고용이 감소해 기대한 효과를 거두지 못할 것이라는 의견도 적지 않다. 물류업계 관계자들은 이를 겸허히 받아드리면서도 이에 대한 개선이 필요하다고 목소리를 높였다. 특히 최저임금 인상과 신규 인력 채용에 대한 연관성을 잘 파악해 다양한 정책을 수립해야 한다고 지적했다.

▣ 정부 화물차 유가보조금 부정수급 막기 나서

화물차 유가보조금 부정수급이 기승을 부리고 있는 가운데 정부가 이를 막기 위한 정책을 쏟아냈다. 연간 최대 3,000 억 원대로 추정되는 화물차 유가보조금 부정수급을 막기 위해 국토교통부(이하 국토부)가 단속과 처벌 강화에 나섰다.

지난 10 월 7 일 국토교통부는 '화물차 유가보조금 부정수급 방지 방안'을 발표했다. 국토부가 밝힌 방지 방안은 ▲주유소 중심으로 단속체계 전환 ▲처벌 강화 ▲부정수급 예방 체계 구축으로 압축된다. 2017 년 한 해 2,893 건 약 64 억원에 달하는 부정수급 사례가 적발됐다. 하지만 실제 부정수급은 이보다 훨씬 많은 3,000 억원에 달할 것으로 추정되고 있어 부정수급 감시체계 강화가 필요한 상황이다.

I . ISSUE & TREND

먼저 단속체계의 경우 기존 화물차주 중심이던 단속 방법을 부정수급 공모자인 주유업자 단속으로 전환한다. 이에 국토부는 한국석유관리원과 전국 10개 지역본부에 180여명의 인력을 두고 다음 달부터 주유소 합동점검에 나선다. 주유소의 판매시점관리(POS) 시스템의 판매시간·판매량과 국토부 유가보조금관리시스템(FSMS)의 카드 결제 시간 등을 비교하면 부정수급 확인이 가능한 만큼 POS가 설치된 주유소에 한해 유류구매카드 거래가 가능하도록 개선한다는 방침이다.

▣ 배송시간 단축 경쟁

당일주문과 당일배송 서비스가 택배업계, 온라인 오픈마켓, 백화점, 대형마트, 홈쇼핑, 식품업계 전반으로 확산되는 추세다. 우체국택배는 서울-부산 당일 배송, 전남 소포라벨, 안심소포 기본수수료 인하 등 이용자 편의를 강화한 새로운 서비스를 선보였고, 전날 밤 늦게 주문해도 다음날 아침 일찍 받아볼 수 있는 '새벽배송' 역시 큰 주목을 받고 있다.

IT 솔루션기업 지브라 테크놀로지스가 발표한 '풀필먼트의 미래: 아태지역 비전연구' 결과에 따르면 물류 기업의 67%는 2023년까지 당일 배송 서비스를 제공할 것으로 예상되며 55%는 2028년까지 2시간 내 배송을 실현할 것으로 전망했다. 지브라 테크놀로지스가 전 세계 16개국 제조, 운송 및 물류, 유통기업 2,700여곳을 대상으로 진행한 설문조사 결과, 응답자의 96%는 2028년까지 클라우드 소싱된 배송이나 특정 주문을 완료하기로 선택한 운송기사들의 네트워크를 활용하게 될 것으로 예상한다고 답했다.

▣ '라스트 마일 딜리버리'를 주목하라

최근 유통 및 물류업계에서 '라스트 마일 딜리버리'라는 말을 종종 듣는다. 라스트 마일 딜리버리란 사형수가 집행장까지 걸어가는 마지막 길을 가리키는 단어 라스트 마일(LAST MILE)에 전달을 뜻하는 딜리버리(DELIVERY)가 붙어 만들어진 신조어다.

라스트 마일은 유통업계에서는 고객과의 마지막 접점을 의미하며, 라스트 마일 딜리버리는 유통업체의 택배 상품이 목적지에 전달되기까지의 모든 과정과 요소를 뜻한다. 라스트 마일 딜리버리는 유통업계의 미래전략으로 안전과 편의성이 높은 새로운 배송 서비스를 제공하는 것과 기술적 측면에서 물류와 IT 기술의 만남, 감성적 측면에서 고객만족과 감동 등을 모두 포함한다.



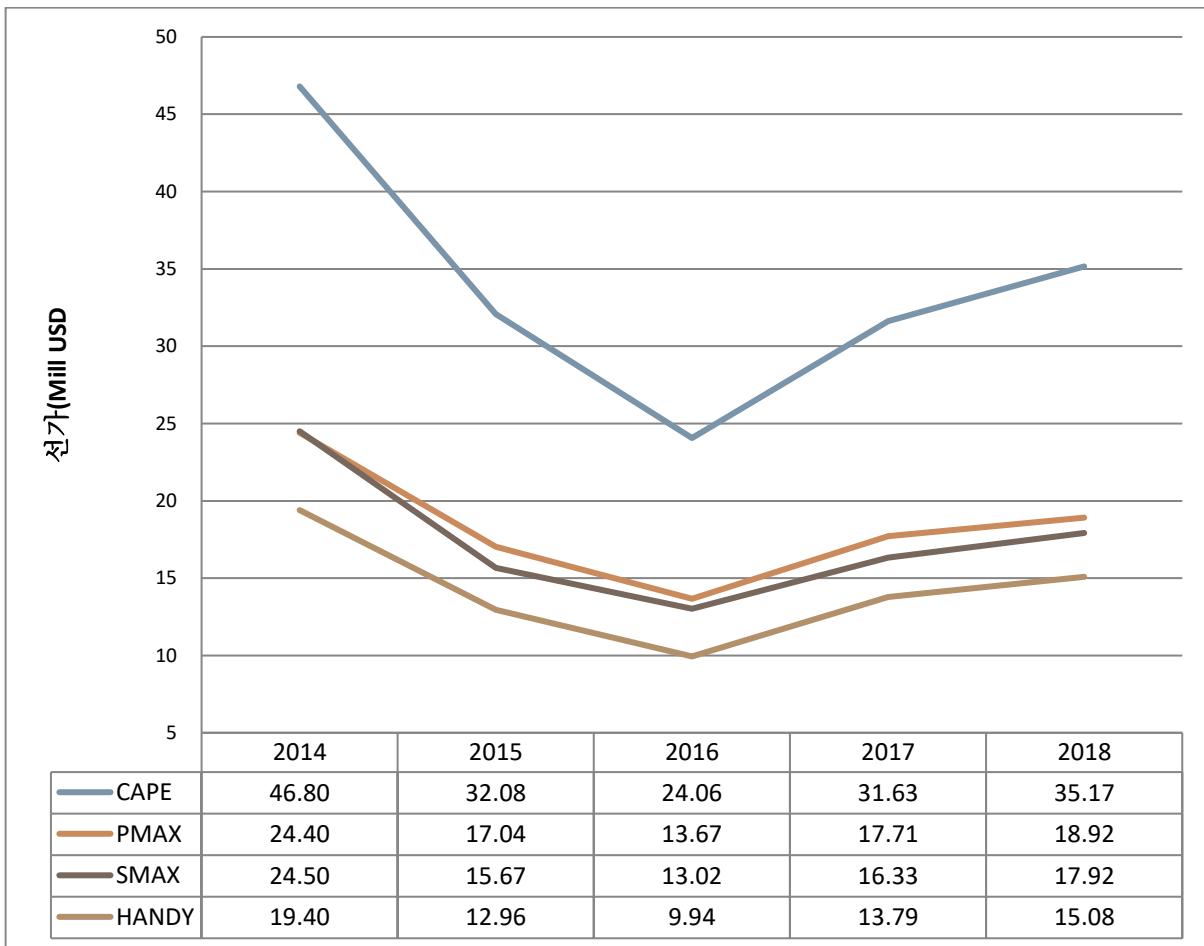
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80 28.81%	32.08 -31.45%	24.06 -24.99%	31.63 31.43%	35.17 11.20%
Panamax 76K	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.71 29.57%	18.92 6.82%
Supramax 56K	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.33 25.44%	17.92 9.69%
Handysize 32K	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.79 38.78%	15.08 9.37%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

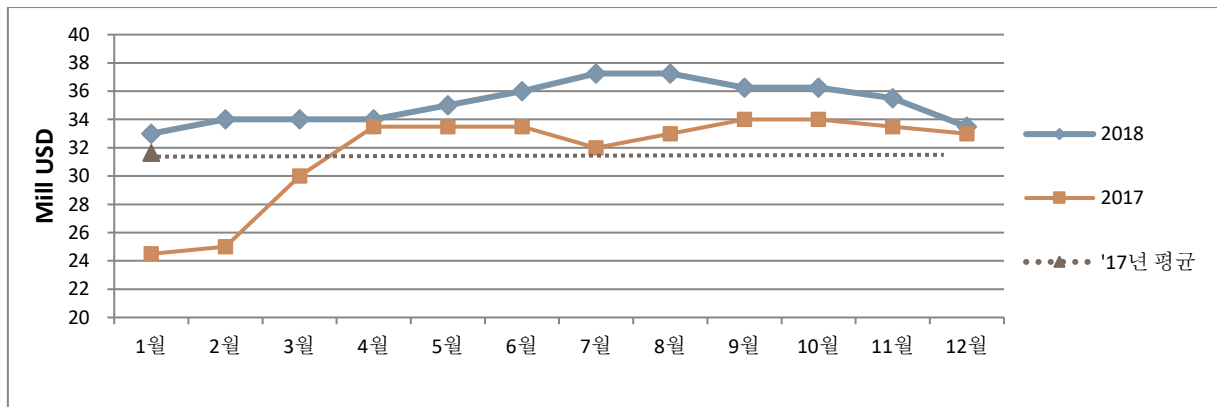




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	36.25	36.25	35.50	33.50	35.17
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	-2.7%	0.0%	-2.1%	-5.6%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	6.6%	6.6%	6.0%	1.5%	11.2%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	5.6%	2.7%	2.7%	2.7%	5.6%	2.7%	6.8%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.1%	12.5%	10.8%	10.8%	5.9%	5.9%	2.9%	9.7%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.08
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	0.0%	-6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%	7.1%	7.1%	7.1%	11.1%	7.1%	9.4%
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	34.00	33.50	33.00	31.63	
	PMAX	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.00	18.50	17.71	
	SMAX	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	17.00	17.00	17.50	16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.50	14.00	13.79	

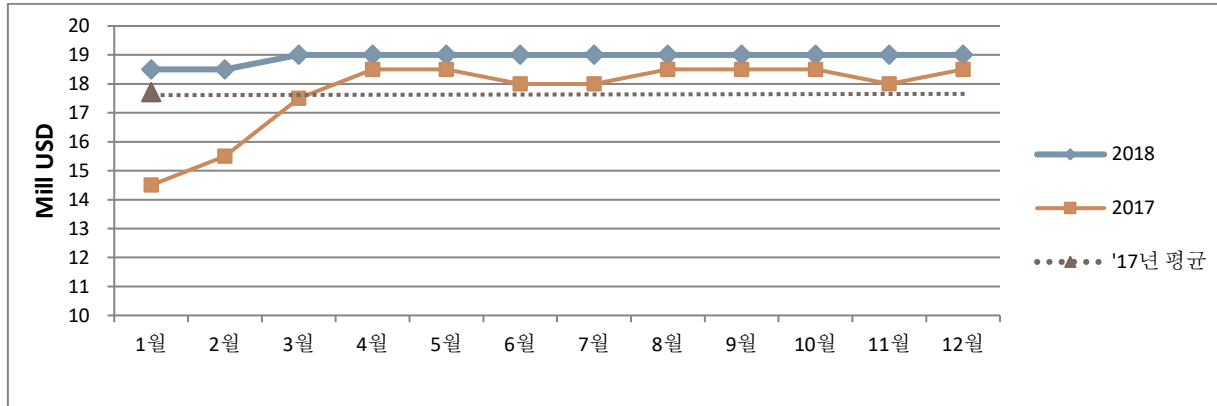
□ Cape



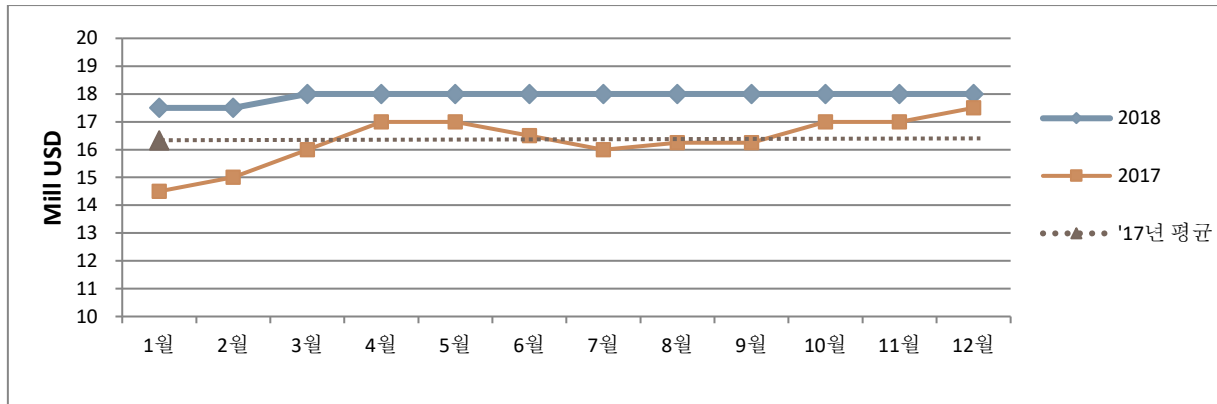


II . BULK CARRIER

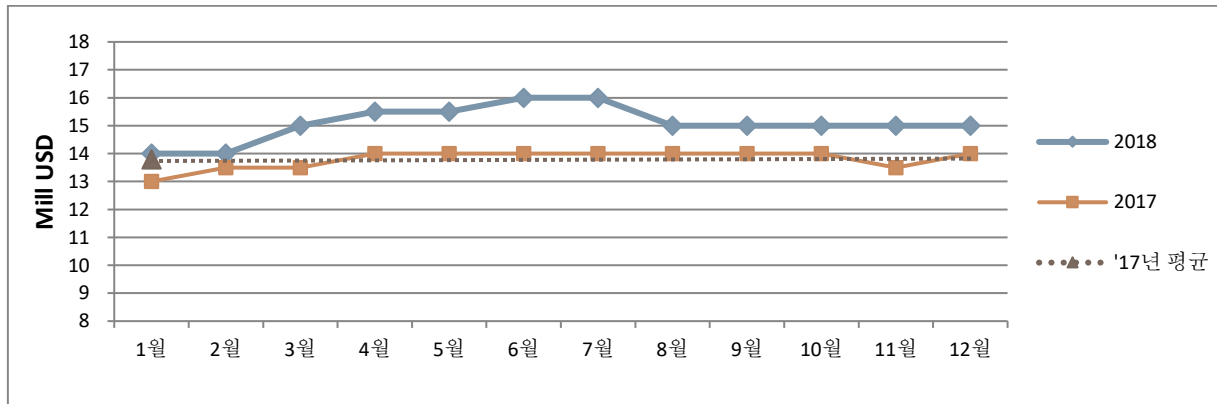
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	FRONTIER CORONET	182,674	2011	JAPAN	B&W		29.5	Greek buyer (Unisea Shipping)
BC	FIVE STARS BEIJING	179,764	2010	JAPAN	B&W		23.1	Auction sale, Greek buyer, laid up since October 2016
BC	SHAGANG HONGFA	179,469	2011	KOREA	B&W		33	Greek buyer, incl t/c back
BC	SHAGANG HONGCHANG	179,469	2011	KOREA	B&W		33	
BC	EURO FORTUNE	177,477	2005	JAPAN	B&W		16	Greek buyer (Bright Navigation)
BC	KARLOVASI	82,354	2016	JAPAN	B&W		28	Undisclosed buyer
BC	OCEAN NEERJA	64,000	2018	CHINA	B&W	C 4x30t	24	Undisclosed buyer
BC	ANJELIQUE D	58,698	2012	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	16	Greek buyer
BC	VERONIQUE D	58,698	2012	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	16	
BC	MERCURY OCEAN	53,452	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	11.3	Undisclosed buyer
BC	STELLA T	48,224	1997	JAPAN	MITSU	C 4x25t	4.7	Chinese buyer, basis DD due
BC	CATHARINA SCHULTE	34,457	2006	KOREA	B&W	C 4x45t	13	U.K buyers (Tufton Oceanic)



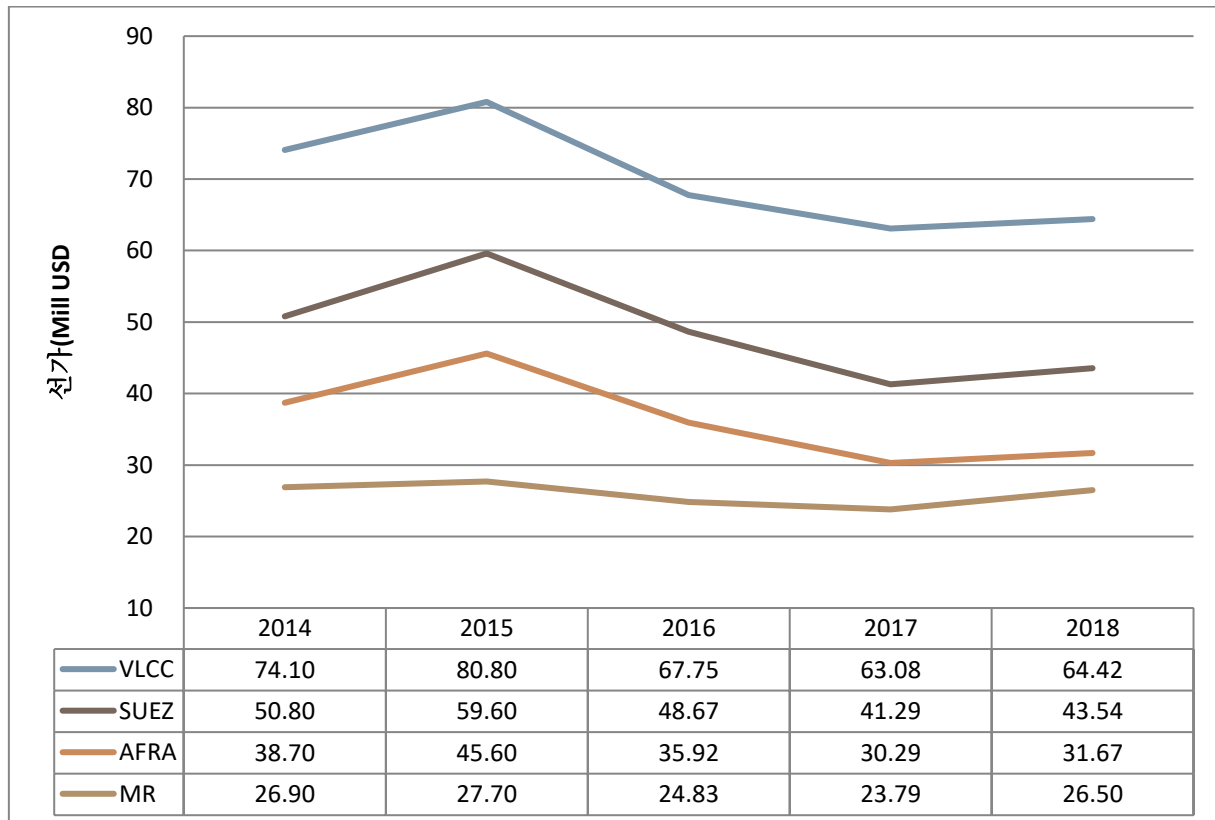
III. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	64.42
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	43.54
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.67
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.54%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.50
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	11.77
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

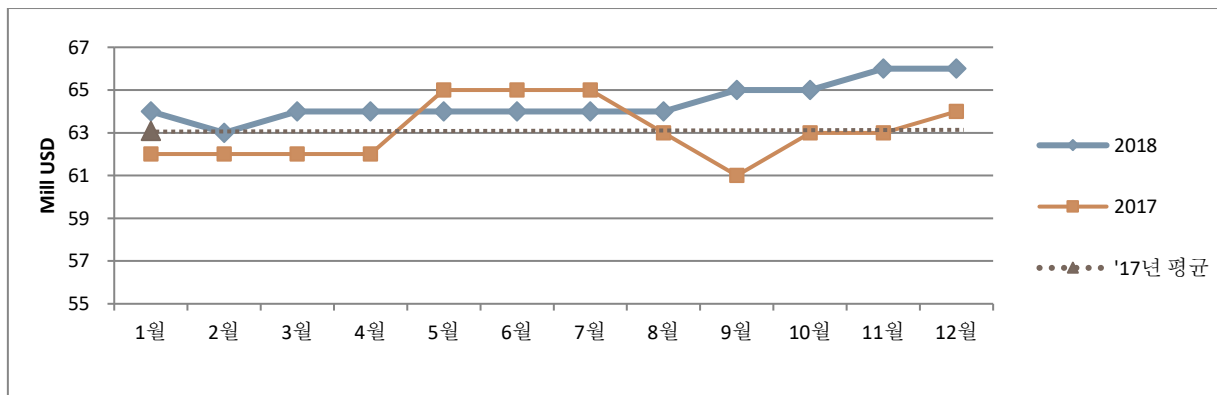




III. TANKER

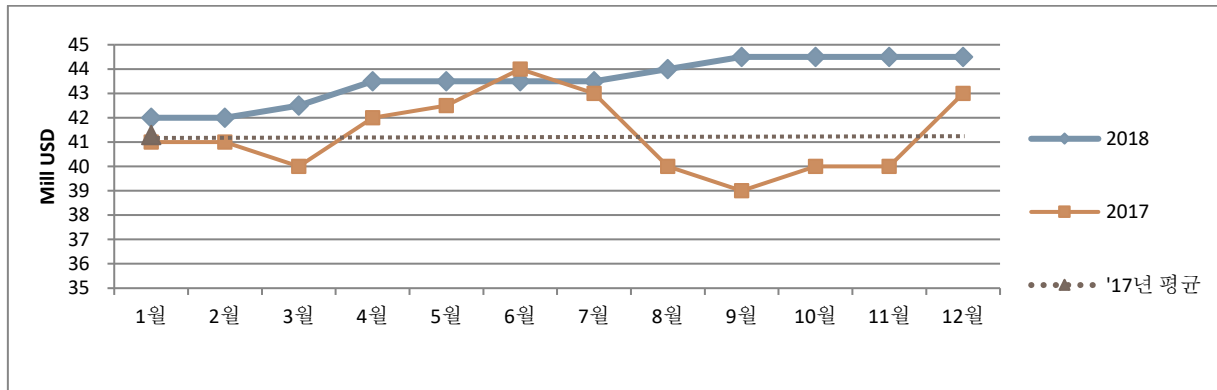
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	65.00	66.00	66.00	64.42
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	1.5%	0.0%	-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	6.6%	3.2%	4.8%	3.1%	2.1%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	44.50	44.50	44.50	43.54
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	10.0%	14.1%	11.3%	11.3%	3.5%	5.4%
	AFR A 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.00	32.00	32.00	31.67
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.1%	3.2%	0.0%	-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%	3.2%	3.2%	6.7%	6.7%	3.3%	6.7%	0.0%	4.5%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75	26.00	26.00	27.00	27.00	27.50	26.50
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%	10.6%	10.6%	12.5%	12.5%	10.0%	11.4%
	CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.25	11.25	11.00	11.77
		전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%	-9.8%	-4.2%	-6.3%	-6.3%	-15.4%	-5.2%
	2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00	64.00	63.08
		SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	39.00	40.00	40.00	43.00	41.29
		AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	30.00	32.00	30.29
MR		22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00	23.50	23.50	24.00	24.00	25.00	23.79	
CHEM		12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.00	12.00	13.00	12.42	

VLCC-310K

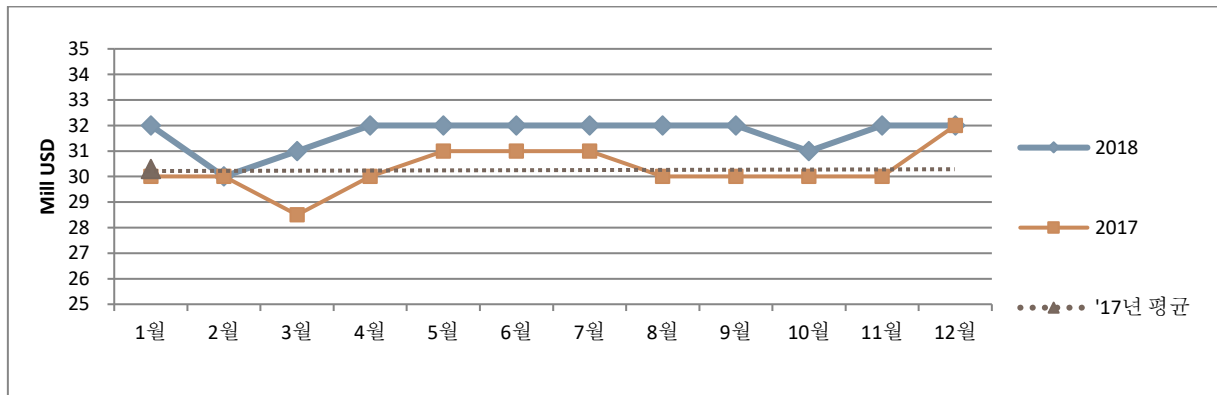


III. TANKER

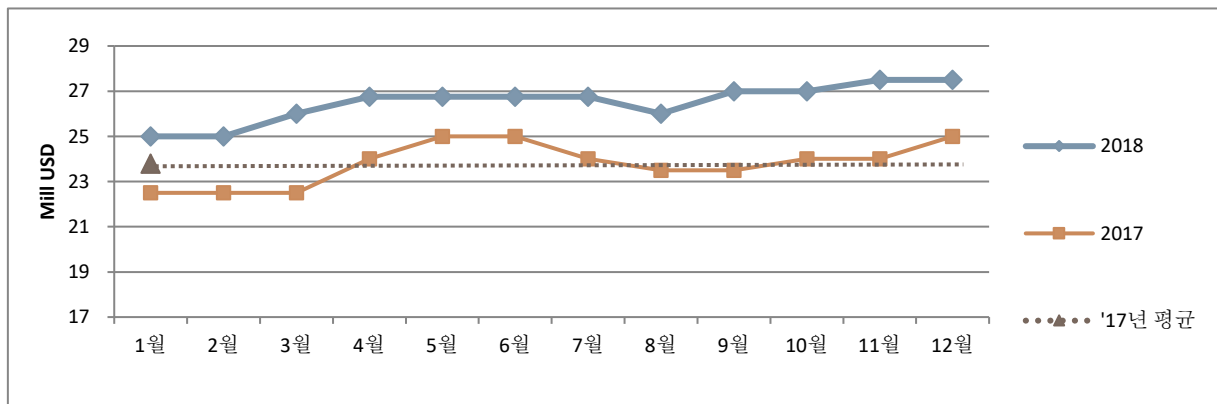
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	JIANGSU RONGSHENG 1161	156,900	2018.12	CHINA	B&W		49.5	Greek buyer (Delta Tankers), scrubber fitted)
TANKER	GULF VALOUR	114,900	2012	KOREA	B&W		32.5	Greek buyer
TANKER	GULF VISION	114,900	2012	KOREA	B&W		31.5	
TANKER	KING DARWIN	73,604	2007	CHINA	B&W		13	Singapore buyers (Clearlake Shipping)
TANKER	HIGH TRADER	49,990	2015	VIETNAM(KOR)	B&W		27	Undisclosed Buyer
TANKER	MORNING HARUKA	47,407	2005	JAPAN	B&W		10.5	Undisclosed Buyer
TANKER	ARDMORE SEATRADER	47,141	2002	JAPAN	B&W		8.3	Indian buyer (Sanmar Shipping)
OIL /CHEM	MR KENTAURUS	46,763	2007	KOREA	B&W		13.7	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	ARDMORE SEAMASTER	45,840	2004	JAPAN	MITSU		8.2	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	NORDIC RUTH	35,820	2000	KOREA	SULZ	3	5.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	CHEMROAD FUJI (stst)	33,888	2006	JAPAN	MITSU	2&3	15.3	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

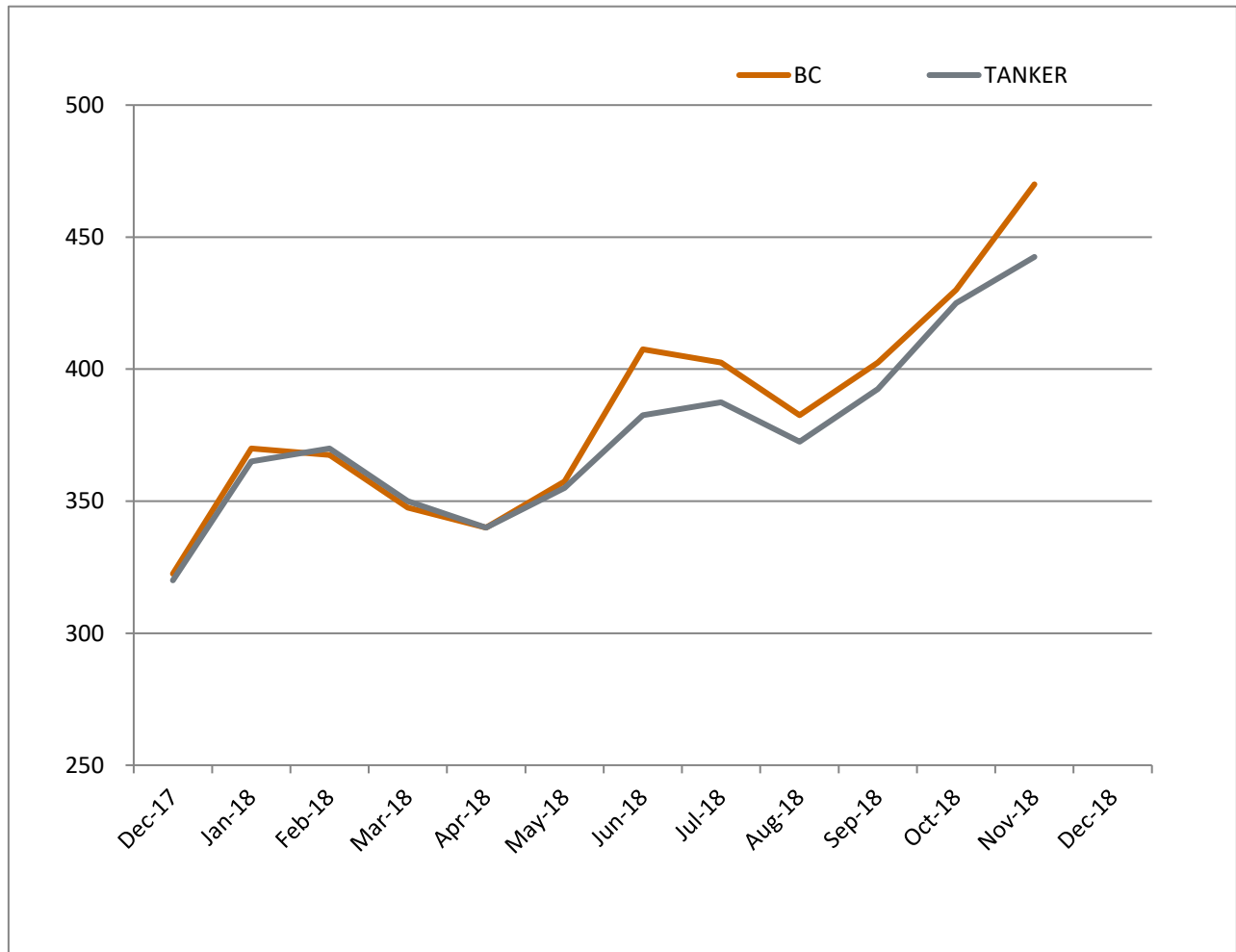


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 12 월	2018 년 12 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	432.92	18.5%	425.00	430.00	-2.3%	1.2%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	440.63	18.8%	430.00	435.00	-1.7%	1.2%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



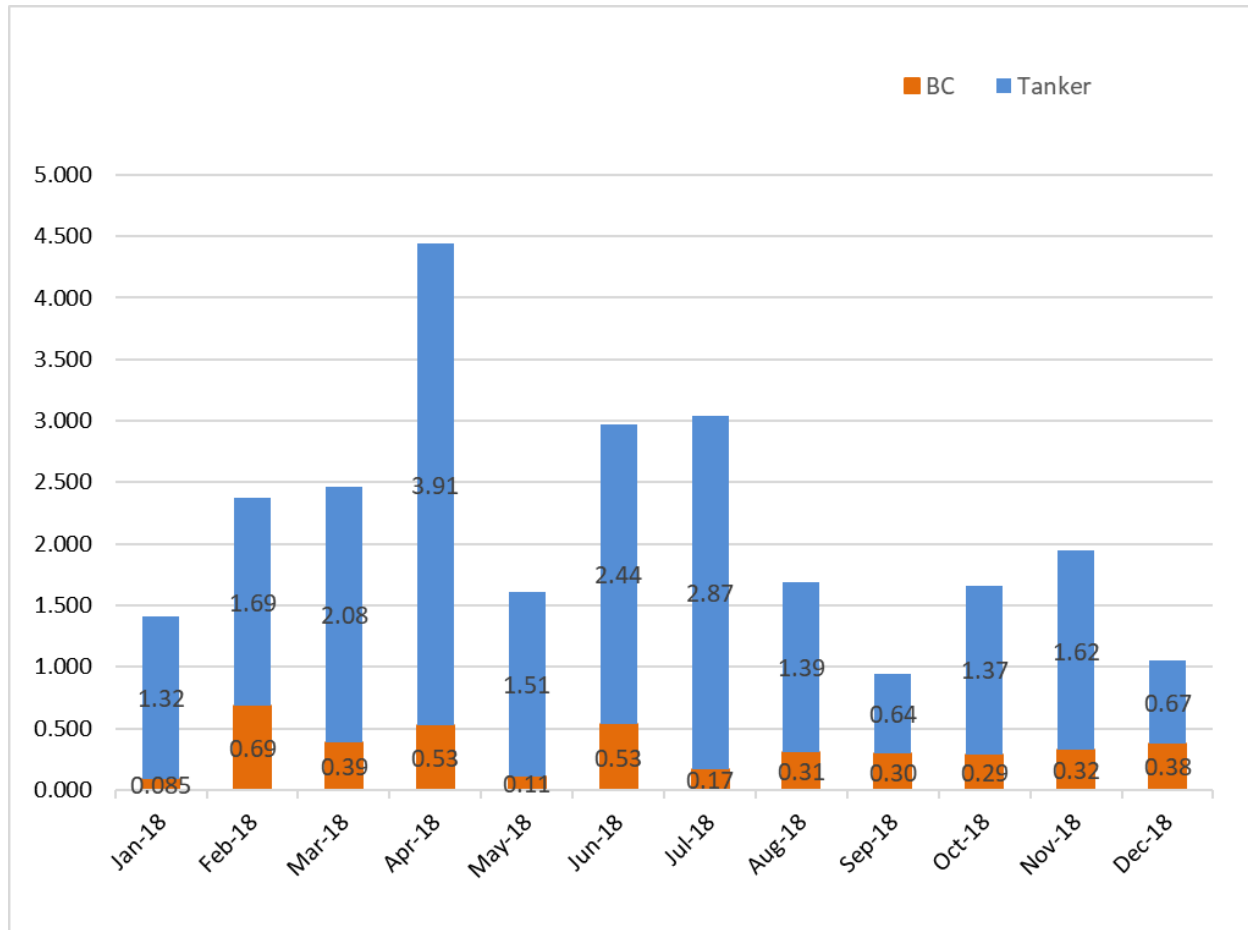


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 12 월		2018 년 12 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	11.47	113	20.31	177.0%	188	166.4%	1.32	13	0.12	-91.2%	3	-76.9%
BC	11.74	292	4.18	35.6%	108	37.0%	0.09	7	0.18	108.2%	3	-57.1%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

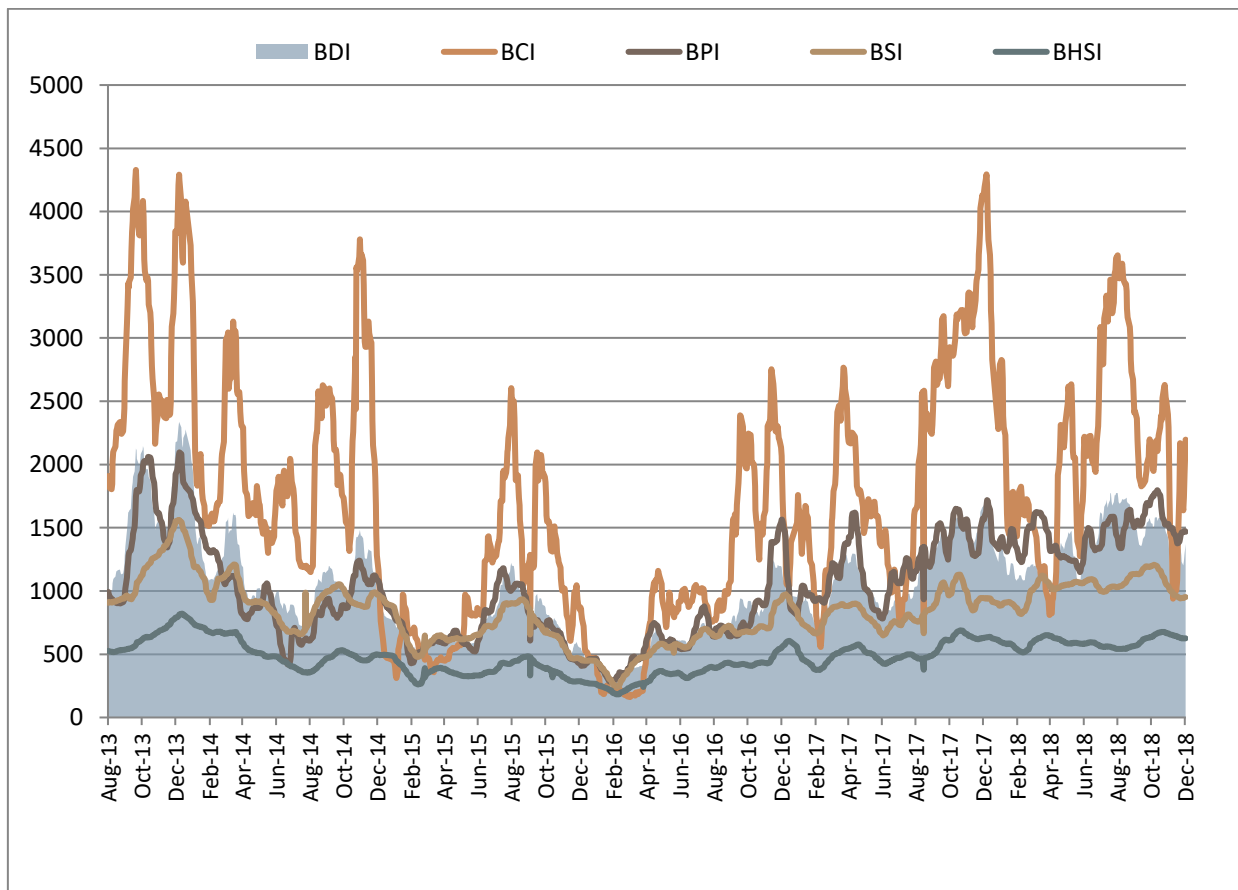
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	SHINYO BRILLIANCE	172,589	21198	2001	JAPAN	B&W	440	AS IS Singapore
CONT	KOTA JELITA	22,360	7426	1997	POLAND	SULZ	475	BANGLADESH, incl ROB 300t
CONT	PAUL ABRAO	22,026	7393	1996	GERMAN Y	SULZ	460	AS IS Colombo
MPP	ARKAIM-5	5,344	1780	1982	NETHERL AND	WART	427	BANGLADESH
PCC	VAN CHERRY	12,249	13826	1994	JAPAN	SULZ	485	AS IS Singapore, incl ROB 400t
TANKER	BUNGA KELANA 6	105,811	17063	1999	KOREA	B&W	463	BANGLADESH
LNG	TENAGA LIMA	70,948	29249	1981	FRANCE		453	BANGLADESH
LPG	GAS PUFFIN	9,433	4356	1991	GERMAN Y	MAN	495	INDIA



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-12-07	2018-11-30	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1372	1231	▲ 141.00	2337	290
BCI	2197	1755	▲ 442.00	4293	161
BPI	1469	1463	▲ 6.00	2096	282
BSI	953	944	▲ 9.00	1562	243
BHSI	625	626	▼ -1.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	407.00	▼-6.00	366.00	▲7.00	378.00	▲4.50
IFO180	435.00	▼-10.00	403.50	▲5.50	422.00	▲9.50
MGO	552.00	▼-7.00	532.50	▼-16.50	601.00	▼-23.50

❖기준일 : 12 월 07 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-12-07	2018-11-30	CHANGE
미국 달러	1117.80	1121.80	▼-4.00
일본 엔(100)	991.97	988.98	▲2.99
유로	1271.78	1277.67	▼-5.89
중국 위안	162.47	161.73	▲0.74

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 브렉시트 (BREXIT)

영국(Britain)과 탈퇴(Exit)의 합성어로 영국의 유럽연합(EU) 탈퇴를 뜻하는 말이다. 이는 그리스의 유로존(유로화 사용 19 개국) 탈퇴를 일컫는 그렉시트(Grexit)에서 따온 말이다.

■ 영국, 브렉시트 찬반 국민투표에서 EU 탈퇴 결정

2016 년 6 월 23 일 브렉시트 찬반 국민투표에서 투표에 참여한 영국 국민 3,355 만 명의 51.9%인 1,742 만 명이 브렉시트 찬성에 표를 던지면서 반대(48.1%)를 3.8%포인트 차이로 이겼다. 이에 따라 영국의 EU 탈퇴, 브렉시트가 결정됐다. 영국의 EU 탈퇴는 1973 년 EU 의 전신인 유럽경제공동체(EEC)에 가입한 지 43 년 만이다. 영국은 EEC 에 가입한 지 2 년 만인 1975 년에도 EEC 잔류 여부를 묻는 국민투표를 추진한 바 있으며, 당시 영국 국민의 67%가 잔류를 지지했다.

한편, 영국의 EU 탈퇴로 EU 는 회원국이 28 개국에서 27 개국으로 줄어든 것에서 더 나아가 EU 존립에 대한 근본적인 의문이 제기될 가능성이 커 향후 흐름이 주목되고 있다. 실제로 그렉시트(그리스의 유로존 탈퇴)는 물론 프랑스, 이탈리아, 덴마크, 체코 등에서도 EU 탈퇴를 요구하는 목소리가 높아지고 있기 때문이다.

■ 영국의 브렉시트 여론은 왜 일었나?

브렉시트 여론은 2008 년 글로벌 경제위기로 촉발된 유럽 재정위기가 계기가 됐다. EU 의 재정 악화가 심화되자 영국이 내야 할 EU 분담금 부담이 커졌고, 이에 영국 보수당을 중심으로 EU 잔류 반대 움직임이 확산된 것이다. 여기에 영국으로 들어오는 취업 목적의 이민자가 크게 증가하고, 특히 2015 년 말 시리아 등으로부터의 난민 유입이 계속되자 EU 탈퇴를 요구하는 움직임은 가속화됐다.

이처럼 영국의 EU 탈퇴 움직임이 가속화되자 EU 는 2016 년 2 월 EU 회원국 정상회의에서 앞서 영국이 EU 잔류를 위해 제시했던 요구조건(▲이민자 복지혜택 제한 ▲영국 의회의 자주권 강화 ▲EU 규제에 대한 영국의 선택권 부여 ▲비유로존 국가의 유로존 시장 접근 보장)을 대부분 수용했다.

이에 캐머런 총리는 2016 년 6 월 23 일 브렉시트 찬반 국민투표 실시를 공식 발표하면서 “영국의 미래를 위해 EU 잔류에 투표해 줄 것”을 국민들에게 호소했다. 하지만 국민들이 결국 브렉시트를 선택하자 캐머런 총리는 투표 결과를 수용하겠다고 사임하겠다는 뜻을 밝혔다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

■ 영국, EU 탈퇴 공식 통보 - 브렉시트 절차 돌입

영국이 EU에서 탈퇴를 선언하면서 브렉시트 절차가 본격적으로 시작됐다. 테리사 메이 영국 총리가 2017년 3월 28일(현지시간) EU 탈퇴를 선언하는 서한에 서명하고, 이 서한이 29일 EU 정상회의 상임의장 도날트 투스크 EU 정상회의 상임의장에게 전달되면서 브렉시트 절차가 공식 개시된 것이다. 이는 2016년 6월 23일 영국이 국민투표에서 52% 대 48%로 브렉시트를 선택한 지 9개월 만이다.

2017년 12월 8일에는 테리사 메이 영국 총리와 장클로드 융커 EU 집행위원장이 벨기에 브뤼셀에 위치한 EU 집행위에서 1단계 협상을 타결했다. 양측은 EU 회원국 아일랜드와 영국령 북아일랜드 간 국경 통과 규정은 기존과 유사한 열린 국경을 유지하기로 했으며, 영국에 거주하는 EU 시민과 EU 국가에 거주하는 영국 국민의 EU 시민권 문제는 기존의 법적 지위 대부분을 유지하기로 했다. 양측의 최대 쟁점이었던 EU 재정예에 대한 영국의 기여금 규모에 대해서는 구체적인 타결 액수를 언급하지 않았다. 브렉시트는 리스본 조약 제 50조에 따라 2019년 3월 24일까지 협상이 진행될 예정이다. 만약 협상이 불발될 경우 해당 조약에 따라 영국은 2019년 3월 29일 어떤 협의도 없이 EU를 떠나게 된다.

■ 브렉시트, 향후 절차는?

브렉시트는 1, 2단계 협상으로 진행되는데 브렉시트 위자료 납부, 아일랜드 국경 문제, 영국 내의 EU 시민권 문제 등을 협상한 1단계에 이어 2단계에서는 무역 등 구체적인 경제 현안에 대해 협상하게 된다. 양측은 2019년 3월까지 영국 의회와 유럽의회의 동의, EU 정상회의의 승인을 모두 받아야 한다. 협정은 유럽연합 정상회의의 가중 다수결(역내 인구의 65% 이상 찬성하고 27개국 중 16개국이 찬성)로 체결되며, 이어 27개 개별 회원국 의회의 동의 절차를 거쳐야 한다. 만약 영국과 EU가 협상 기간 연장에 합의하지 않은 채 3월 24일까지 합의안을 마련하지 못하면 영국은 2019년 3월 29일 협정 없이 자동으로 EU를 탈퇴하게 된다.

[네이버 지식백과] 브렉시트 (시사상식사전, 박문각)

■ 관련기사 "英, 브렉시트 합의안 표결 연기...리스크 완화 판단 일러" - 출처: 뉴시스, 2018.12.11

IBK투자증권은 11일 영국 의회에서 유럽연합(EU) 탈퇴 여부를 결정지을 브렉시트 합의문 표결이 연기된 것과 관련해 "합의안 부결 가능성으로 노딜 브렉시트(아무런 대책없이 영국이 일방적으로 유럽연합을 떠나는 것) 우려가 이어지면서 영국을 중심으로 한 금융시장의 변동성이 확대됐고 메이 총리가 표결을 앞두고 연기를 결정했다"고 밝혔다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

김예은 연구원은 "합의안이 하원에서 통과하기 위해서는 총 320 표의 찬성표가 필요하다. 하지만 안전장치에 대한 의견이 엇갈리는 등 보수당 내부에서도 반대가 만만치 않은 상황"이라며 "예정대로 표결을 진행했을 경우 큰 격차로 부결이 예상됐다. 따라서 메이 총리는 표결을 연기하고 EU 회원국 정상과 논의하겠다는 입장을 밝혔다"고 설명했다.

"하지만 EU에서는 재협상이 없다는 입장을 고수하고 있어서 의회에서 원하는 결과가 쉽게 얻어지기는 어려울 것으로 예상한다"며 "합의안이 승인되는 것이 가장 좋은 경우이지만 쉽게 승인되기 어려운 상황이다. 따라서 표결 연기에도 리스크가 완화됐다고 판단하기에는 이르다"고 강조했다.

"합의안이 부결된다면 노딜 브렉시트 리스크가 확산되며 글로벌 금융시장에 충격을 미칠 것으로 판단한다"며 "부결될 때 예상 가능한 시나리오는 노딜 브렉시트 발생과 제 2의 국민투표 실시"라고 전망했다. 또 "부결될 경우 EU와 재협상 가능성이 있지만 협상의 주도권은 의회가 가지며, 메이 총리의 불신임 투표 이후 새로운 총리가 EU와 재협상할 것으로 예상된다"면서도 "EU는 이번 합의안이 최선이며 부결될 경우 재협상이 없다는 입장이라 이 역시도 쉽지 않다"고 관측했다. 그는 브렉시트 합의안이 승인될 때 까지 영국을 중심으로 한 금융시장의 불안심리가 지속될 것이라고 전망했다.

김 연구원은 "합의안이 승인될 경우 금융시장의 불안심리는 완화될 가능성이 높다"며 "하지만 현재 상황을 고려했을 때 금융시장에 미치는 단기적인 충격은 불가피할 것으로 예상한다"고 말했다. 이와함께 "영국 경제뿐 아니라 EU 경제 전반에도 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 특히 파운드와 유로의 약세가 강 해지면서 달러 강세 요인으로 작용할 것"이라고 예상했다. 그러나 "과거 브렉시트 국민투표가 가결됐을 때 단기적으로 코스피는 하락했으나 바로 소폭 반등하는 등 완만히 하락폭을 회복했던 경험이 있다"며 "그 충격이 오래가지는 않을 것으로 예상된다. 충격을 방어하기 위해서 BOE와 ECB 모두 완화적인 통화정책 기조로 전환 할 가능성이 높아 보이기 때문"이라고 주장했다.

그러면서 "단기적인 충격에서 회복하나 노딜 브렉시트가 현실화될 경우 글로벌 금융시장에 또 다른 리스크 요인으로 작용할 수 있다"며 "따라서 브렉시트를 둘러싼 이슈가 불거질 때마다 변동성이 확대될 수 있음을 염두할 필요가 있다. EU 정상회담에서의 논의가 어느 때보다 중요해진 상황"이라고 말했다.



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

| FERROALLOY LOGISTICS

| WAREHOUSE MANAGEMENT

E-mail. operation@stlkorea.com

에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)

Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388
 E-mail. tour@stlgtour.com

전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)

Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333
 E-mail. academy@stlyacht.com