

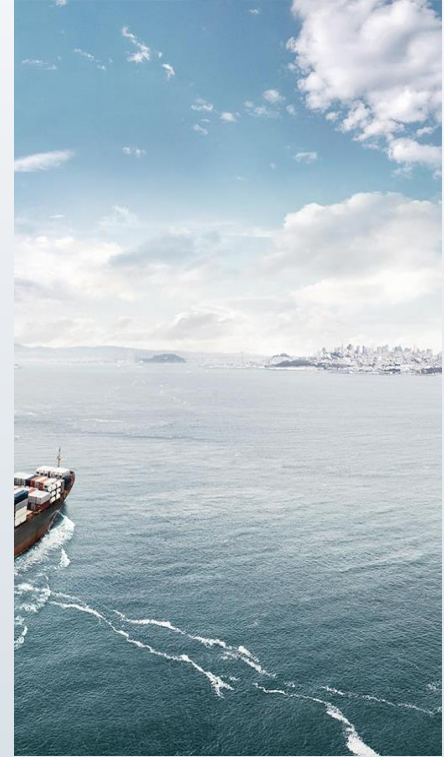


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.242

**Updated April 02, 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. 韓 조선사, 중국 상하이에서 LNG 선 수주경쟁 총출동

국내 조선업계 '빅 3'가 중국 상하이에서 열리는 LNG(액화천연가스)관련 산업 전시회에 총출동해 수주 경쟁을 벌인다.

지난 1 일 조선업계에 따르면 대우조선해양과 삼성중공업, 현대중공업은 1 일부터 5 일까지 중국 상하이에서 열리는 'LNG 2019'에 참가해 LNG 운반선 등의 제품을 홍보할 예정이다. 이번 전시회에는 가스프롬(GAZPROM), 카타르 페트로리움(QATAR PETROLEUM), 셰브론(CHEVRON), 엑손모빌(EXXON MOBIL) 등 국내 조선사들의 주요 고객인 글로벌 에너지 그룹이 대거 참여한다. 국내 대형 조선 3 사는 LNG 운반선을 비롯해 부유식 LNG 생산설비, LNG 연료추진 유조선 등 LNG 관련 제품들의 모형을 전시해 홍보에 나설 예정이다.

먼저 올해 전 세계 발주된 13 척의 LNG 운반선 중 가장 많은 7 척을 수주한 삼성중공업은 남준우 사장이 직접 현장을 지휘한다. 남 사장은 영업·기술 임원 10 여명과 함께 행사에 참석해 직접 글로벌 에너지기업과 선사들에게 영업활동을 펼칠 계획이다.

이어 대우조선과 현대중공업도 20 여명의 임직원을 현장에 파견해 홍보 활동에 나선다. 대우조선에서는 최근 신임 대표이사로 선임된 이성근 사장이 전시회 기간 중 1 박 2 일 일정으로 현장을 찾는다.

현대중공업에서는 그룹선박·해양영업본부장을 맡고 있는 박승용 부사장이 직원들과 함께 현장을 찾는다. 대우조선과 현대중공업은 올해 3 척과 1 척의 LNG 운반선을 수주했다.

한편, 지난해부터 전 세계적으로 LNG 소비량과 생산량이 증가하면서 이를 운반하는 LNG 운반선의 수요도 함께 늘어나고 있다. 2016 년 10 척, 2017 년 18 척에 그쳤던 LNG 운반선 발주량은 지난해 76 척으로 늘어났다.

더불어 LNG 운반선은 LNG 를 극저온의 상태로 액화시켜 운반해야 하기 때문에 기술 우위를 가지고 있는 국내 조선사들에게 수주경쟁력이 있다. 실제 국내 조선사들은 지난해 발주된 76 척의 LNG 운반선중 66 척을 수주하면서 조선업 회복의 발판을 마련하기도 했다.

## I . ISSUE & TREND

### 2. 조선빅딜 본게임, '실사' 개시한 현대重... '산 넘어 산'

지난달 8일 산업은행과 대우조선해양 인수 본계약을 맺은 현대중공업이 이번 주부터 대우조선 실사에 들어갔으나, 벌써부터 상당한 진통을 예고해 향후 귀추가 주목된다. 당장 대우조선 노조가 매각 철회 입장을 고수하며 실사 저지 방침을 내세운 상태여서 현장 실사 과정에서 물리적 충돌도 불가피할 전망이다.

2일 관련업계에 따르면 현대중공업과 산은은 1일 대우조선 인수 절차 관련 첫 회의를 열고 8주간의 실사 계획에 합의했다. 매각에 반대하고 있는 대우조선 노조는 물론 지역 시민사회단체가 실사 방문을 차단하고 있어, 당장 현장 실사보다는 서류 검토에 집중할 방침이다.

대우조선의 선박 제조원가 등 영업비밀 보호를 위해 해당 자료는 현대중공업과 산은이 각각 구성한 회계·법무법인 등 자문사만 열람토록 했다. 대우조선의 방위산업 관련 기술 등 핵심적인 영업기밀이 경쟁사에 유출될 수 있다는 일각의 우려를 고려한 것으로 풀이된다.

앞서 현대중공업과 산은은 본계약 당시 '기업결합승인 전까지 양사의 독자영업에 부정적 영향을 끼치는 위법한 행위금지'에 합의하기도 했다. 현대중공업 관계자는 "앞으로 자문사가 먼저 중요 정보를 살펴보고 각 실사팀은 필터링 된 정보를 받아 검토를 진행할 것"이라고 밝혔다.

실사는 당분간 문서를 통해 이뤄질 전망이다. 본계약 직후 대우조선 노조와 지역사회 등의 반발이 커지면서 실사가 지연될 가능성도 제기된다. 거제시의회는 최근 대우조선 매각협상 중단·전면 재검토를 촉구하는 결의문을 채택, 인수·합병 합의 2개월 만에 본격 움직임에 나섰다.

대우조선 노조도 실사 저지단을 구성하는 등 반발 수위를 높이고 있다. 현재 대우조선 서울사무소에는 노조 집행부를 중심으로 조합원 여러 명이 실사 저지를 위해 상주하고 있는 상황이다. 충돌에 따라 제기될 여론의 역풍을 피하기 위해선 이들 협조 여부가 변수로 지적된다.

현대중공업은 현장 실사까지 모두 끝낸 뒤 오는 5월 31일 임시주주총회를 열고 회사를 중간지주사인 가칭 한국조선해양과 사업회사인 현대중공업으로 분할한다. 한국조선해양은 산하에 현대중공업과 대우조선해양·현대삼호중공업·현대미포조선 등 4개 조선소를 거느리는 구조가 된다. 다만 한국조선해양 설립 후에도 합병 완료를 위해선 각국 공정거래당국의 기업결합심사를 거쳐야한다. 일본, 중국, 미국, 유럽연합(EU) 등 경쟁국의 심사를 통과해야 합병이 마무리된다. 현대중공업은 실사 등을 거치면서 국내외 공정거래 당국에 기업결합 승인을 신청할 계획이다.

## I . ISSUE & TREND

영국 클락슨에 의하면 삼호·미포조선을 포함한 현대중공업의 지난해 말 수주잔량은 1,114 만 5,000CGT 로 시장점유율 13.9%, 대우조선은 584 만 4,000CGT 로 7.3%다. 두 회사 시장점유율 합계는 21.2%로 공정위 경쟁제한 기준선인 50%에는 못 미친다. 그러나 현재 경쟁국들은 한국 조선사의 독과점 지위를 우려해 기업결합 승인에 부정적 입장을 보이고 있다. 업계 관계자는 "EU 는 세계 1·2 위인 현대중공업·대우조선 인수합병에 대해 엄격한 심사를 예고했고, 경쟁국인 일본·중국도 기업결합을 용인하지 않을 가능성이 높다"고 봤다.

### 3. 세계 최대 해운사 '머스크', 복합물류체제로 전환 추진

"기존에는 주로 해상운송이었다면 앞으로는 짜임새있게 연결된 육상물류컨테이너 서비스를 고객들에게 제공해 나가겠다." 세계 최고 해운사 덴마크의 머스크 그룹 CEO 소렌 스키투(SØREN SKOU)는 지난 20 일 도쿄에 위치한 일본지사서 열린 기자 회견에서 이와 같이 운을 뚫었다.

머스크는 올 1 월 컨테이너 통관·내륙수송 서비스 등 육상물류를 담당하는 그룹 물류사 '담코(DAMCO)'를 필두로 기존의 해운물류를 복합물류 체제로 전환을 추진하고 있다. 기존에는 항만과 항만까지만 주로 관할을 했다면, 앞으로는 물류 인력·수단 등을 고객의 집 앞까지 확대하여 고객맞춤형 서비스를 실현하겠다는 전략인 것. 머스크는 DAMCO 의 디지털 포워딩 사업인 "TWILL" 서비스도 지난해 9 월부터 제공하고 있다.

스쿠투 CEO 는 "우리는 세계 제 1 위의 컨테이너 선복량을 확보해, 컨테이너 해상운송에 있어서는 이미 경쟁력이 충분하다"며, "육상물류는 글로벌 해운사들이 시도하지 않은 부분으로 우리의 기회는 육상에 있다"고 강조했다. 지난 19 일 스키투 CEO 는 아베 신조 총리를 예방했다. 머스크 그룹의 CEO 로는서 이번이 첫 일본 방문이다.

한편, 굴지의 글로벌 선사인 CMA-CGM 은 국제물류 기업 'CEVA LOGISTICS'와 전략적 제휴를 맺고, 공동영업 등을 추진하면서 복합운송물류사업으로 확대하겠다는 입장이다. 또한, 스위스 선사인 MSC 도 철도 물류를 유럽 역내 투입하고 있으며 중국 국영 선사 COSCO 그룹은 싱가포르 소재 COSCO 쉬핑 인터내셔널을 통해서 싱가포르의 물류회사인 '코젠트'를 매수해 복합물류운송으로 전환을 시도하고 있다. COSCO 그룹은 중국의 일대일로 정책에 발맞추어 중국-유럽간 철도 수송을 확대하기 위한 수순을 밟고 있다.

## I . ISSUE & TREND

### 4. 해운플랫폼 선점 각축전

4차산업혁명 바람이 해운업계에도 거세게 불어온다. 그중 가장 가까운 미래에 해운업의 판도를 바꿀 것으로 전망되는 '플랫폼'에 관심이 모이고 있다. 금융, 부동산, 서비스 등 타 산업분야에서 증명해 보이듯 '플랫폼을 선점하는 자가 업계를 지배한다'는 사실이 글로벌 선사들의 발빠른 대응에 불씨를 제공했다.

이 가운데 해운플랫폼 추세에 관망세를 유지하며 구체적인 노력을 보이지 않고 있는 국내 해운업계도 미래 물류 생태계를 이끌어갈 리더십이 필요한 시점이라는 목소리가 나오고 있다.

#### ■ 해운플랫폼이 가져올 변화

해운물류의 과정에는 송하인, 수하인, 포워드, 세관, 법무, 검역, 대리점, 항만관계자, 육상운송관계자, 선장 등 수많은 이해관계자가 개입한다. 이와 같은 복잡하고 비효율적인 프로세서가 앞으로 플랫폼으로 인해 획기적으로 개선된다.

MAERSK에서 시장분석업무를 맡았고, 현재 해운관련 정보회사를 운영하는 라스 엔센(LARS JENSEN)은 그의 저서 '생존을 넘어 번영으로'를 통해 "해운과정에서 화주의 모든 정보와 외부 이해관계자의 데이터 교환 등이 자동화될 것이다. 엄두가 안 나겠지만 대부분의 주요 정기선사는 2025년까지 어떻게든 전 과정 또는 거의 대부분 과정을 자동화할 가능성이 크다"고 전망했다.

기존에 선사마다 온라인 예약 서비스 수준의 서비스는 제공해 왔다. 하지만 온라인해운플랫폼은 더 나아가 오프라인에서 행해져 왔던 계약, 운임분석까지도 플랫폼에서 실현함으로써 중간관계자를 배제시켜 선사 및 사용자의 시간과 비용을 대폭 감축시키는 혁신을 가져올 것으로 예상된다. 특히, 정보를 기록하고 복제해 저장하는 분산형 데이터 저장기술인 블록체인을 기반으로 한 해운플랫폼은 복잡한 기존의 해운과정의 투명성을 도모하고 해운물류 당사자 간의 신뢰 향상을 도모할 것으로 기대된다.

#### ■ 한국형 리더십 나와야

세계 글로벌 해운업계는 해운플랫폼 선점에 박차를 가하고 있다. 블록체인 해운플랫폼 트레이드렌스는 MAERSK와 IBM에 의해 공동 개발됐다. 세계 최고의 IT기업과 세계 최고의 선사가 손을 잡고 전세계 해운물류 판도를 좌지우지하겠다며 출사표를 던진 이 플랫폼은 현재까지 네델란드 로테르담, 싱가포르 PSA, ICTSI(INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES INC) 등의 주요 항만업체를 포함하여 총 94개의 단체가 가입해 있는 것으로 알려졌다.

## I . ISSUE & TREND

수집 데이터에 대한 소유권을 자기들이 독점하겠다는 트레이드오프에 으뜸장을 놓은 플랫폼의 등장도 초읽기에 들어 갔다. CMA CGM, COSCO SHIPPING LINES, EVERGREEN MARINE, OOCL, YANG MING 등 최대 정기선 화주 5 개사가 합류해 추진중인 진정한 개방형 블록체인 플랫폼 '글로벌 해운 비즈니스 네트워크(GSBN, GLOBAL SHIPPING BUSINESS NETWORK)'도 앞으로 세계 해운 물류 생태계를 잠식할 후보로 주목받고 있다.

이와 관련해 전문가들은 우리나라도 정부와 유관기관, 해운업계가 합심해서 한국 화주들을 중심으로 플랫폼을 독자적으로 구축해야 한다는데 입을 모으고 있다. 한국해양수산개발원 해운정책연구실 관계자는 "세계 컨테이너 해상물동량에서 우리나라 수출입 컨테이너 화물의 비중은 7%가량으로 적지 않다"며, "한국 화주들 중심으로 플랫폼이 구축돼 향후 동남아 시장, 글로벌 시장으로 순차적으로 확대돼야 한다"고 주장했다.

2017년부터 국내 해운물류 블록체인 컨소시엄에 참여하고 있는 곽광용 현대상선 과장은 "국내 플랫폼 생태계의 조기 정착을 위해 우선 국내 참여자들에게 우선적으로 실질적인 도움이 될 수 있는 방향으로 발전해 나가야 한다고 생각한다"고 말했다.

이와 같이 글로벌 시장에 내놓을 경쟁력있는 한국형 플랫폼 구축이 필요하다는데 공감대가 커지고 있지만 그 리더십을 누가 발휘할 것인가에 대해서는 이견이 나온다.

우리나라 최대 원양 컨테이너 선사인 현대상선이다. 현대상선은 최근 밸류링크유와 차세대 해운물류시스템 구축을 위해 손을 잡았다. 차세대 해운물류시스템(가칭, NEW GAUS 2020) 구축 프로젝트는 기존의 GAUS 시스템에 최신 기술 트렌드를 적용하여 미래 INDUSTRY 4.0 기반의 플랫폼 선진화를 하겠다는 계획이다.

현대상선 관계자는 "현대상선은 블록체인 기술의 효과나 향후 가능성을 검증하는데 노력해 왔고 앞으로 고객에게 제공할 수 있는 가치에 초점을 두고 고객 가치의 관점에서 가능한 다양한 방법들을 최대한 활용할 예정이다"고 전했다.

하지만 일각에서는 현대상선이 우리나라 독자적인 플랫폼 구축을 선도하는데 부정적인 반응이다. 업계 관계자는 "지속적인 적자경영에 향후 얼라이언스도 불투명한 현대상선이 주도권을 잡는다면 국내는 물론 글로벌 참여도 미흡할 수 있다"고 우려했다. 또 다른 업계 관계자는 "블록체인 해운플랫폼에는 선사, 화주, 포워드, 터미널 등 다양한 참여자가 요구되는 만큼 대기업 화주가 주도하면 글로벌 해운기업과 대적할 가능성 있다고 본다"고 말했다.

## I . ISSUE & TREND

사실상 우리나라 물류시장은 2 자물류 대기업 자회사들이 수출입 화물의 83%(2015년 기준)를 차지하는 기울어진 운동장이라는 특성상 글로벌 시장에서 해운플랫폼의 입지를 넓힐 수 있을 것이라는 관측이다.

하지만 현실에서 대기업 자회사의 물류플랫폼의 실적은 저조한 수준이다. 삼성 SDS의 물류플랫폼인 첼로(CELLO)는 안정된 화물과 그동안 글로벌 물류 운영 경험을 기반으로 인공지능(AI), 사물인터넷(IOT)을 접목시킨 해운물류서비스를 제공하겠다고 다양한 관계자의 참여를 호소하고 있으나 삼성의 1, 2, 3차 벤더 이외에는 실질적으로 이용률은 낮은 것으로 알려졌다.

업계 관계자는 “물류사가 플랫폼 주도권을 잡으며 운임정보, 사용정보, 고객정보까지 다 경쟁사에게 넘겨줘야 하는 모양새인데 LG 화주에게 삼성 첼로 플랫폼에서 들어오라고 하면 선 듯 플랫폼을 이용하겠다는가”라고 반문했다.

### ■ 중립성, 친숙화 숙제

이에 국내 블록체인 플랫폼 기술 및 생태계 육성을 위해서는 선사, 화주가 아닌 중립적인 협의체가 리더십을 발휘해야 한다는 주장에 무게가 실리고 있다. 업계관계자는 “해운업계는 상당히 보수적이다. 플랫폼을 자신들의 정보 노출의 온상지로 보는 한, 플랫폼에 선 듯 나서는 참여자는 없을 것”이라고 밝혔다.

마침 중립적 위치에 있는 정부가 나서서 블록체인을 활용한 해운혁신을 이끌겠다고 공언했다. 해양수산부는 지난해 12월 ‘블록체인 기반 컨테이너 부두 간 반출입증 통합발급 서비스’를 구축하고 올해 1년동안 부산신항에서 항만 물류업체를 대상으로 시범운영한다. 하지만 해양수산부 관계자는 “블록체인이라는 것이 완벽히 검증된 체계가 아니기 때문에 정부가 주도하는 것도 조심스러운 것이 사실이다”고 전했다.

한편, 블록체인 기술에 대한 친숙화 또한 중요한 숙제이다. 윤희성 한국해양수산개발원 해운빅데이터연구센터장은 “블록체인이라는 것은 4차 산업 중 가장 어려운 분야이다. 이와 같은 어려운 기술에 대한 친숙도가 선행돼야 할 것이다”며, “금융, 운송사, 항만, 터미널 등 해운 이해관계자들이 모두 참여하는 협의체가 마련돼 교육 및 지식전달 역할을 해야 할 필요가 있다”고 강조했다.

실제로 선사, 포워더 등은 해운관련 포럼, 세미나 등에서 블록체인 플랫폼에 대한 관심이 끊이지 않고 있으며 정보를 습득하기 희망하고 있다. 플랫폼 시대가 엄습해오는 지금 새로운 해운 생태계 적응을 위한 준비가 필요한 시점이다.



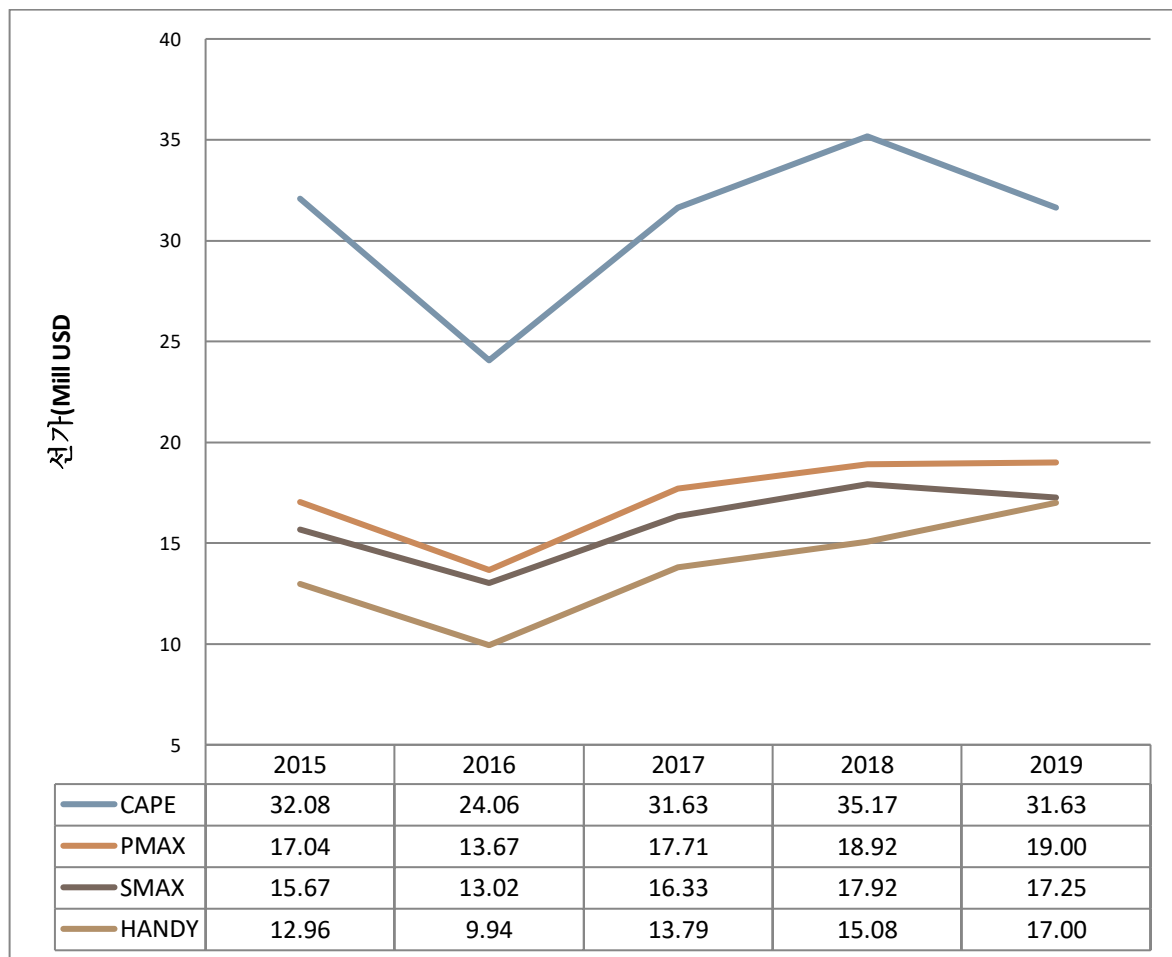
## II . BULK CARRIER

(◆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	31.63
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.08%
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	17.25
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.74%
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)



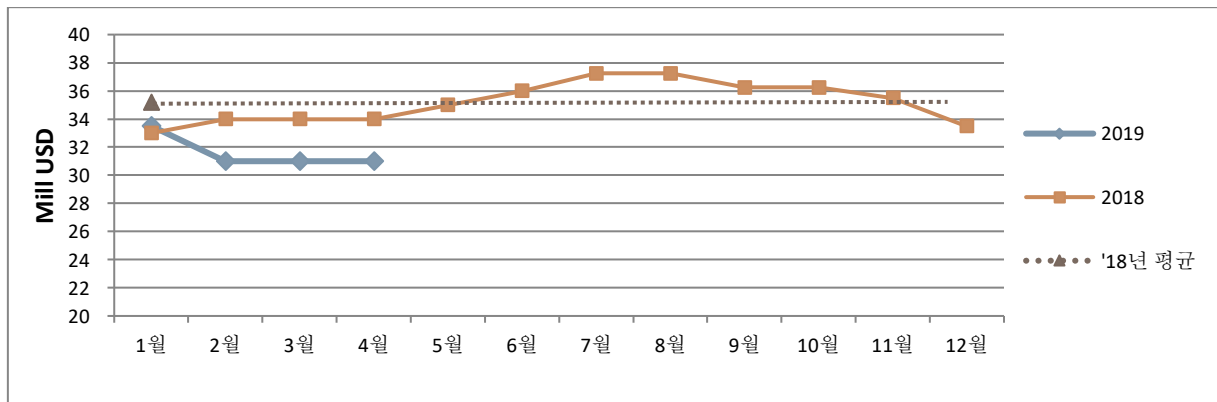




## II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00			31.63
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%			-10.1%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%			0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00			17.25
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%			-3.7%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%			12.7%
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	15.08	

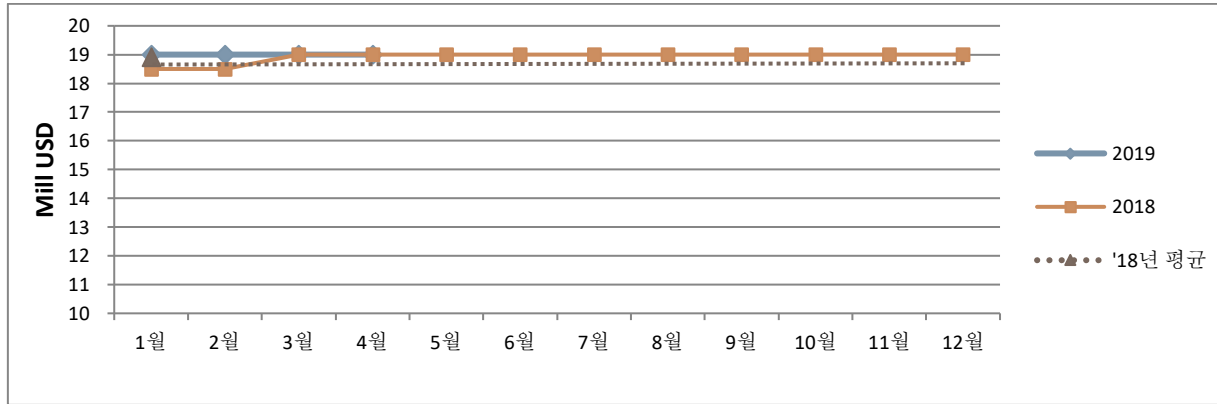
### □ Cape



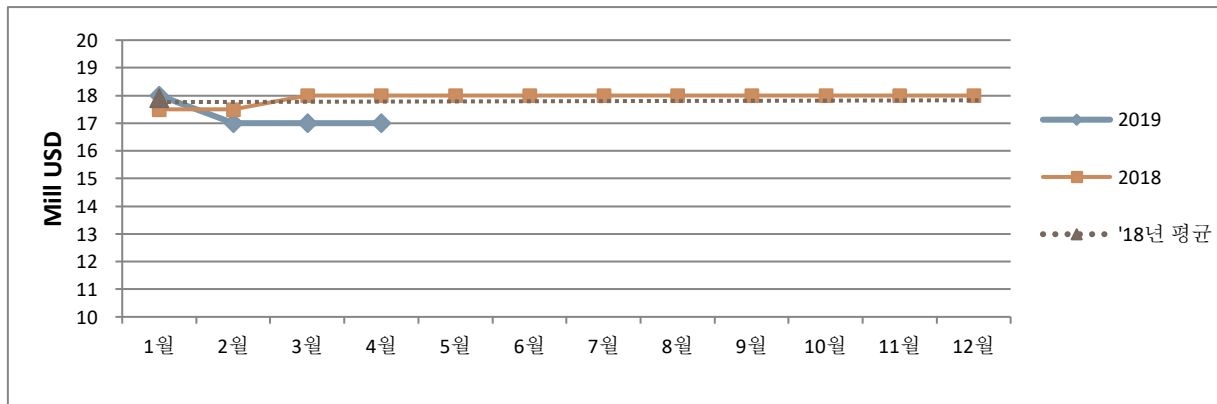


## II . BULK CARRIER

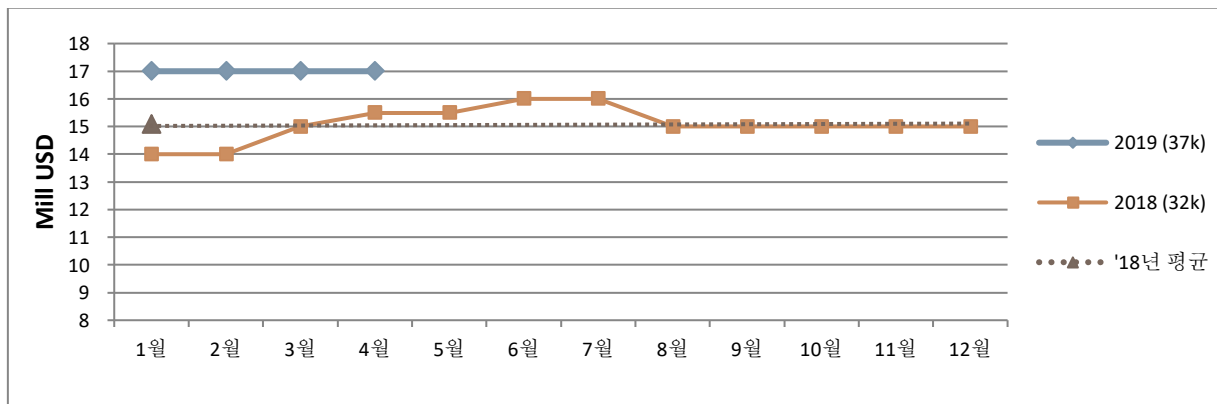
### □ Panamax



### □ Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CEMTEX PIONEER	77,598	2004	TAIWAN	B&W		7.3	Chinese buyer, SS/DD due
BC	NORDKAP (geared)	77,229	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	14	Chinese buyer, DD Jul/Jun '19
BC	NORDPOL (geared)	77,195	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t		
BC	ADVENTURE II	62,472	2018	JAPAN	B&W	C 4x30t	26	Bangladeshi buyer (Meghna)
BC	MOONRAY	57,000	2009	CHINA	B&W	C 4x35t	9.2	Chinese buyers, SS/DD due
BC	LONG BRIGHT	37,300	2012	CHINA	WART	C 4x30t	-	Chinese buyer, auction sale
BC	SUNLIGHT LILY	33,642	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30t	12.35	Greek buyer
BC	FANTHOLMEN	32,500	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8.5	Undisclosed buyer, bank driven deal,
BC	AMAR MERAY T	28,716	1996	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	4.35	Far Eastern buyer, DD due Jul '19



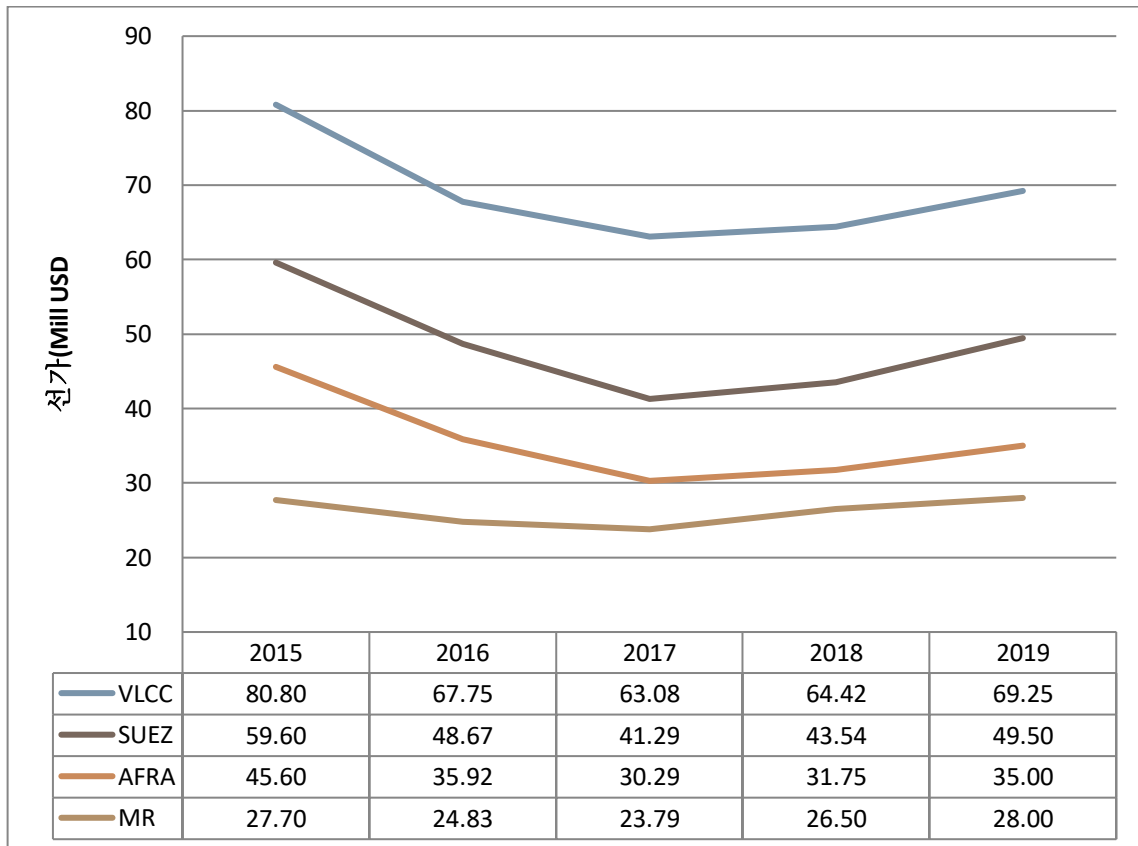
### III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.25
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.50%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.50
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.69%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	10.24%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.00
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	5.66%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.06
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.01%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

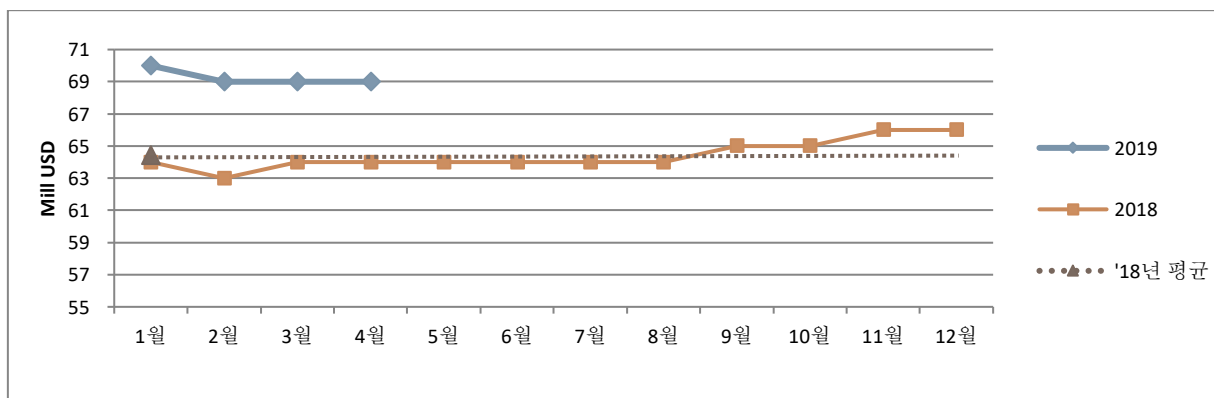




### III. TANKER

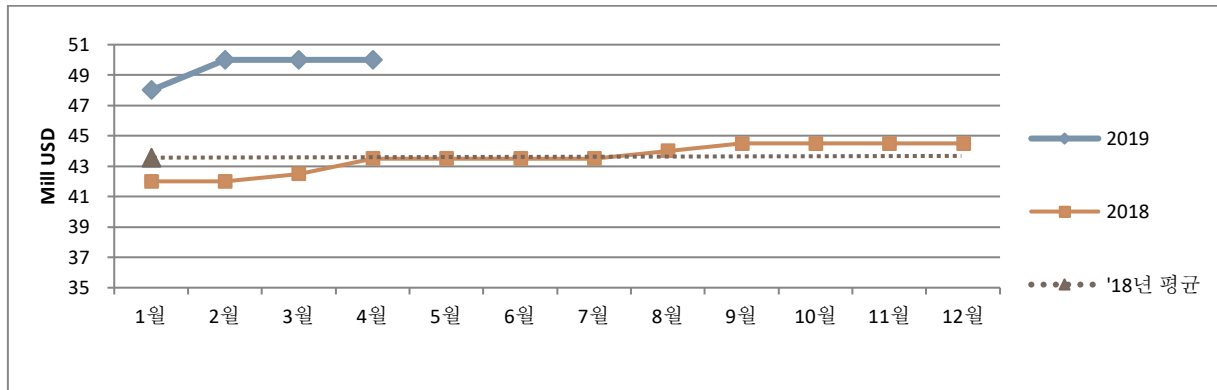
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	69.00			69.25
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	7.8%			7.5%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	50.00			49.50
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	14.9%			13.7%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00			35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%			10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00			28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%			5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00			11.06	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%			-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%			-6.0%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.77	

#### VLCC-310K

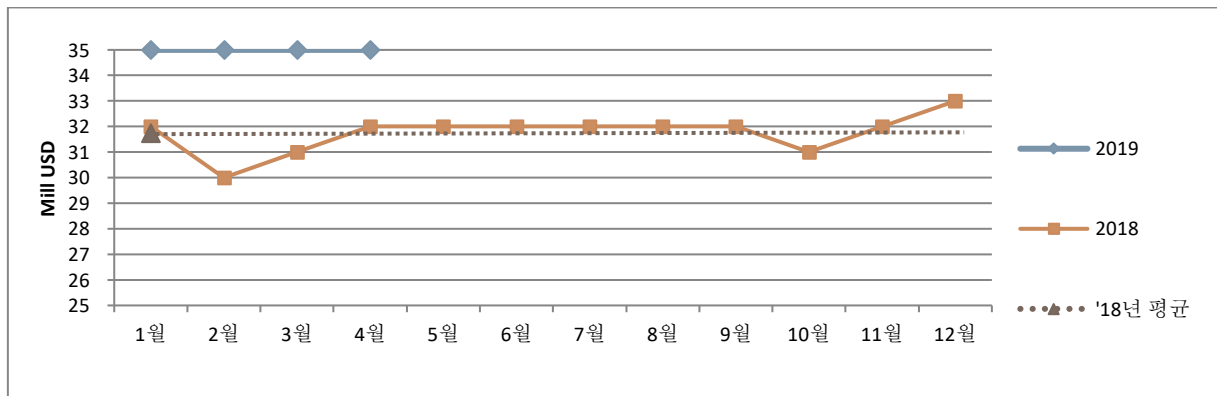


### III. TANKER

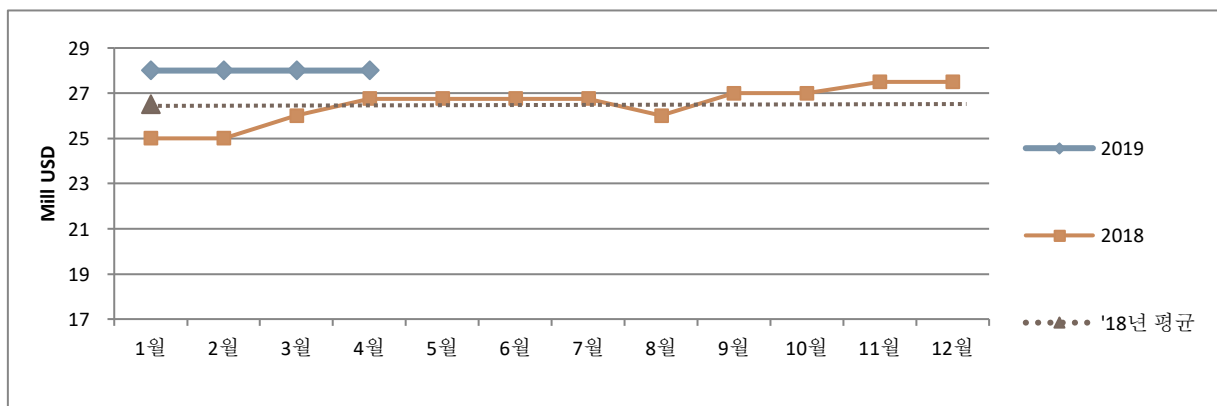
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	C. DREAM	298,570	2000	JAPAN	B&W		21.85	Thailand buyer
TANKER	SCF ALTAI	159,417	2001	KOREA	B&W		-	Undisclosed buyer, BWTS fitted
OIL /CHEM	JINAN	40,232	2003	KOREA	B&W	3	7.5	Greek buyer
OIL /CHEM	DUKHAN	40,231	2003	KOREA	B&W	3	7.5	
LNG	NORGAS CREATION	10,446	2010	CHINA	MAK		41	Dutch buyer
LNG	NORGAS INVENTION	10,441	2010	CHINA	MAK			

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

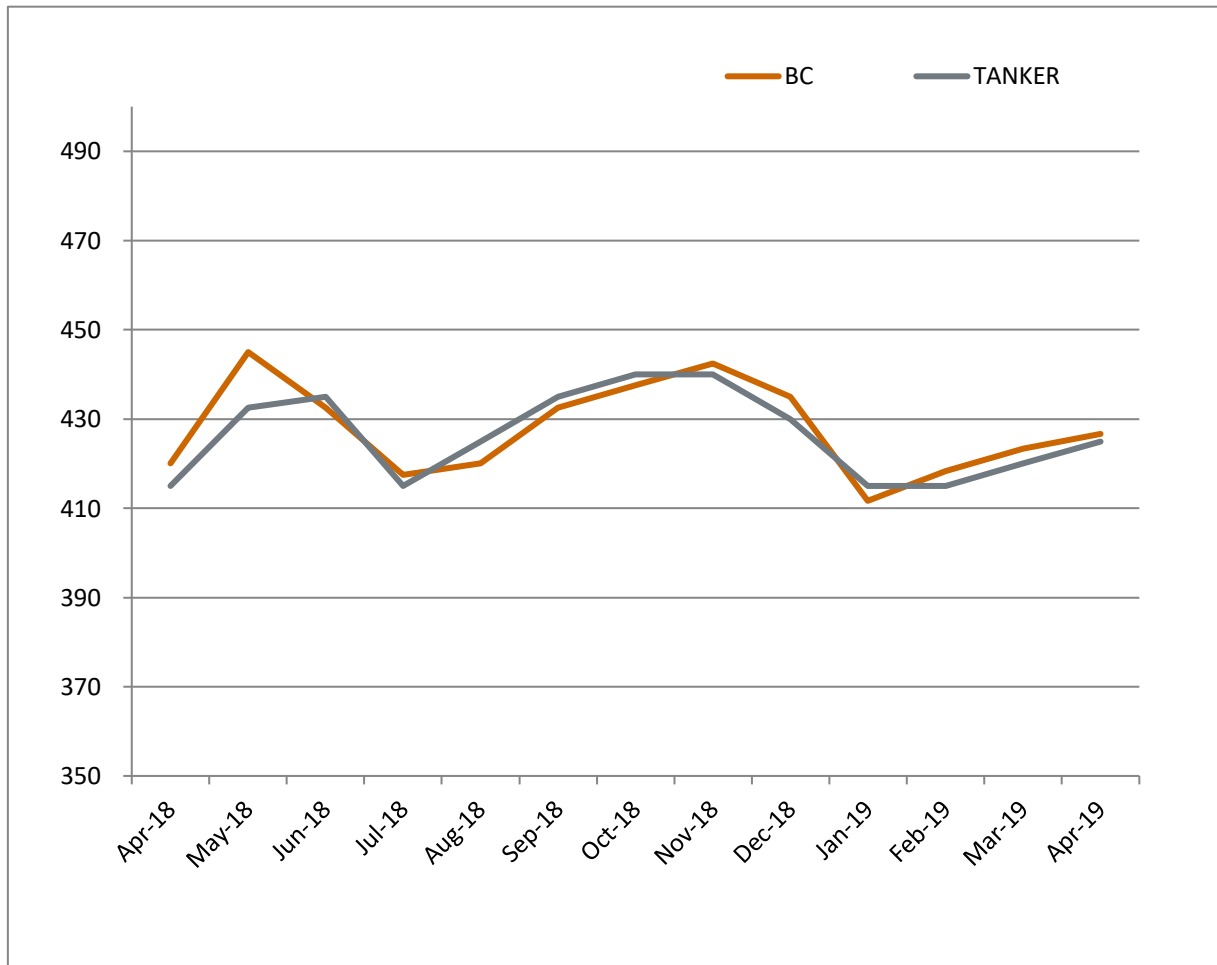


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 4 월	2019 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	418.75	-3.3%	415.00	425.00	1.2%	2.4%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	420.00	-4.7%	420.00	426.67	0.8%	1.6%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)





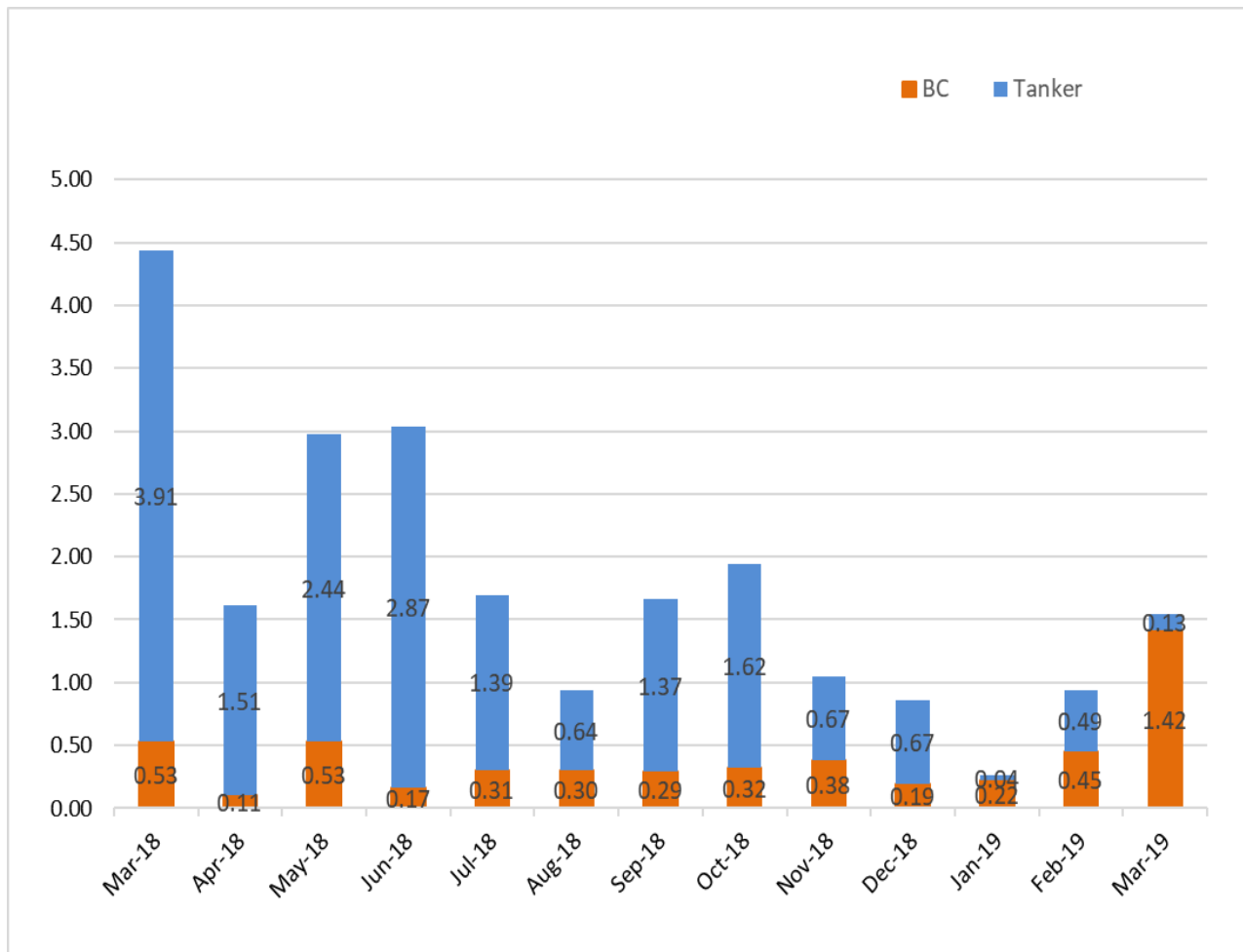


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 3 월		2019 년 3 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	0.66	3.2%	19	9.7%	3.91	22	0.13	-96.8%	7	-68.2%
BC	4.20	112	2.09	49.7%	23	20.5%	0.53	11	1.42	167.4%	13	18.2%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

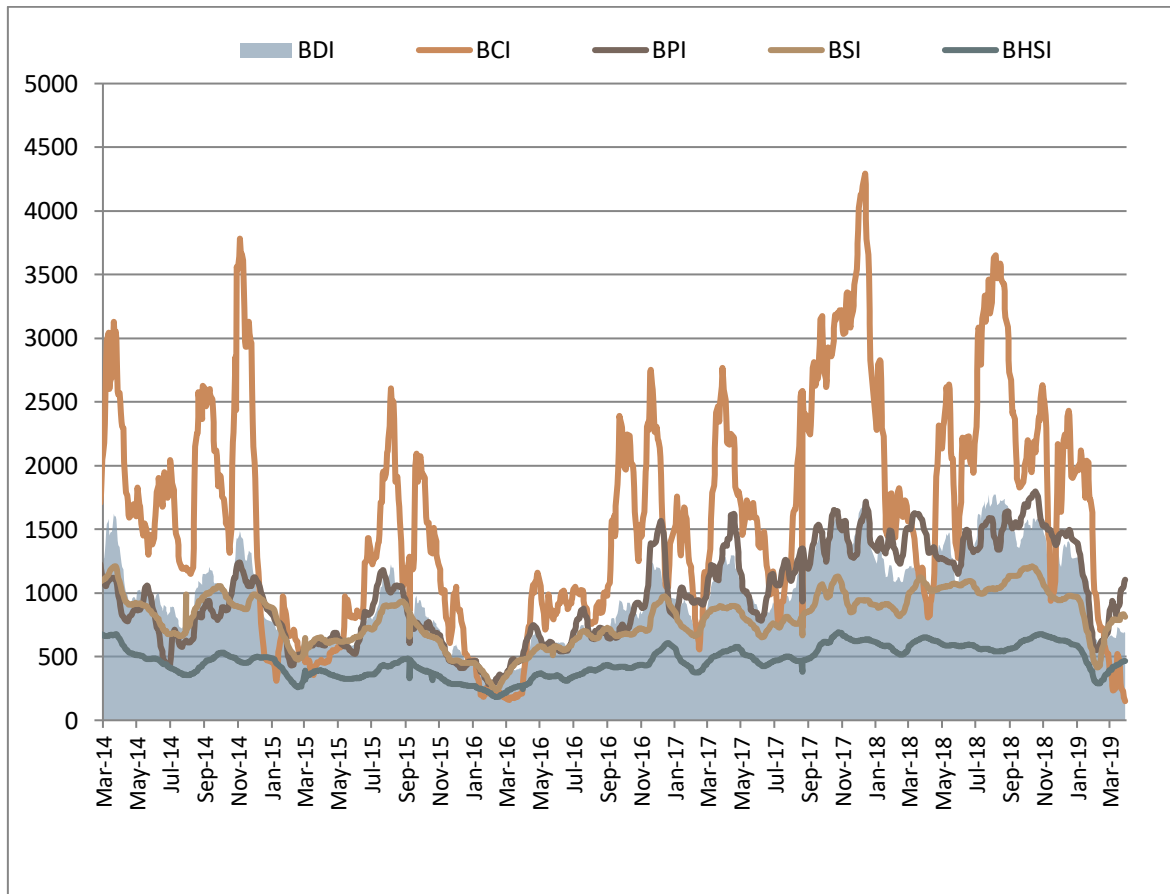
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
GC	WHITE PEARL	39,273	-	1985	POLAND	B&W	443	BANGLADESH, Green Recycling
RORO	KS HERMES 3	5,517	5,462	1993	JAPAN	ETC	477	BANGLADESH
LPG	GAZ PALMYRA	9,996	5,554	1984	SPAIN	MAN	428	AS IS KHOR FAKKAN
OBO	SKS TANARO	109,786	18,406	1999	KOREA		434	INDIA, Green Recycling
OBO	SKS TIETE	109,773	18,438	1999	KOREA	B&W	430	INDIA, Green Recycling



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2019-03-29	2019-03-22	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	689	690	▼-1.00	1774	290
BCI	150	251	▼-101.00	4293	150
BPI	1102	1027	▲75.00	1796	282
BSI	813	826	▼-13.00	1207	243
BHSI	464	455	▲9.00	690	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	426.50	▲0.00	409.00	▲0.00	422.00	▲6.50
IFO180	456.50	▼-3.50	449.00	▲3.00	483.50	▲11.00
MGO	608.50	▼-7.00	574.50	▼-5.00	636.00	▼-4.00
LSMGO	608.50	▼-5.50	576.00	▲1.00	-	-

❖기준일 : 3 월 29 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2019-03-29	2019-03-22	CHANGE
미국 달러	1137.80	1125.80	▲12.00
일본 엔(100)	1028.24	1016.39	▲11.85
유로	1277.46	1280.60	▼-3.14
중국 위안	168.74	168.48	▲0.26

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] – 리디노미네이션

#### ■ 한 나라에서 통용되는 화폐의 액면가를 낮은 숫자로 변경하는 조치

한 나라에서 통용되는 화폐의 액면가를 낮은 숫자로 변경하는 조치. 즉, 화폐단위를 하향 조정하는 것을 말한다. 화폐의 가치변동 없이 모든 은행권 및 지폐의 액면을 동일한 비율의 낮은 숫자로 조정하여 새로운 통화단위로 화폐의 호칭을 변경하는 것으로 화폐단위를 1000 대 1, 100 대 1 등으로 바꾸는 식이다. 리디노미네이션은 거래 시 편의 제고, 회계장부의 기장 처리 간편화, 인플레이션 기대심리 억제, 자국 통화의 대외적 위상 제고 등을 기대할 수 있다.

반면 화폐단위 변경으로 인한 불안, 새로운 화폐의 제조에 따른 화폐 제조비용, 신-구 화폐의 교환 및 컴퓨터 시스템의 교환 등비용이 많이 수반된다. 과거, 일부 선진국에서 자국 통화의 대외적 위상을 제고할 목적으로, 중남미 제국과 같은 나라에서 국민들의 인플레이션 기대심리를 억제할 목적으로 이용되기도 했다. 종전에는 디노미네이션(denomination)이라 불렀으나, 한국은행은 디노미네이션이 화폐, 채권, 주식 등의 액면금액을 의미하기 때문에 화폐단위 변경을 영어로 표현하려면 '리디노미네이션' 또는 '디노미네이션의 변경'이라는 표현을 사용하는 것이 정확하다고 밝힌 바 있다.

[시사경제용어사전, 기획재정부]

#### ■ 관련기사 "1000 원을 1 원으로? 복잡한 리디노미네이션 계산서"

이주열 한국은행 총재가 지난 25 일 "리디노미네이션(화폐단위 변경, Redenomination) 논의를 할 때가 됐다고 생각은 한다. 그러나 장점 못지않게 단점도 따르기 때문에 조심스럽게 논의할 필요가 있다"고 밝혔다. 오래된 화두인 리디노미네이션이 다시 주목 받고 있다.

한국은 과거 리디노미네이션을 두 번 실시했다. 1 차 리디노미네이션은 1953 년 2 월 15 일 한국전쟁 포화 속에서 실시됐다. 전쟁으로 생산활동이 위축되고 거액의 군사비 지출로 물가가 급등한 상황을 수습하기 위함이었다. 화폐 액면가는 100 대 1 로 절하하고 화폐단위를 원에서 환으로 변경했다. 제 2 차 리디노미네이션은 10 여년 뒤인 1962 년 6 월 10 일 실시됐다. 만화 '타짜'에도 등장하는 사건이다. 10 환을 1 원으로 조정했다. 당시 정부는 지하경제를 양성화하고 물가상승을 막기 위한 목적으로 리디노미네이션을 실시했지만 목적을 달성하지는 못한 것으로 평가된다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

◇화폐가치 변동 없는데 왜 하나? 원화위상 높이자=일반적으로 리디노미네이션은 초인플레이션 등으로 화폐 신뢰가 무너졌을 때 이를 회복하기 위해 한다.

가장 유명한 초인플레이션 사례인 독일 예를 보면 1921년 1월 0.3 마르크이던 신문 가격이 1923년 11월 7000 만마르크까지 올라갔다. 1 마르크 지폐로 신문한장을 사기 위해서는 7000 만장이 필요하다. 수레로 돈을 가져가도 부족할 수 있다. 거래의 수단이라는 화폐 기능이 물리적으로 붕괴하는 것이다. 이런 상황에서는 화폐 액면가를 조정할 필요가 있다.

2019년 현재 한국 상황은 정반대다. 지난달 소비자물가 상승률은 전년동월대비 0.5%를 기록했다. 인플레이션이 아니라 저물가를 걱정해야 하는 상황이다. 현 상황에서 인플레이션은 리디노미네이션 근거가 될 수 없는 것이다.

환율의 경우에는 사정이 조금 다르다. 29일 기준 원/달러 환율은 서울외환시장에서 1135.5 원이다. 1 달러가 1135.5 원으로 교환된다는 의미다. 그렇다면 1 원은 몇 달러로 교환될까? 이날 기준으로 약 0.000881 달러다. 파운드화 기준으로는 0.000675 파운드다. '자국화폐/해외화폐'를 사용하는 표기법에 따르면 외국인들이 보기에 원화는 가치가 떨어져 보일 수 있다.

낮은 원화 위상은 한국정부가 중장기적으로 추진하고 있는 원화국제화에 걸림돌이 될 수 있다. 환율 계산이 직관적이지 않다는 문제도 있다. 물론 일본 경우를 보면 높은 화폐단위가 통화 국제화의 결정적인 변수는 아니지만 이를 추진하는 입장에서는 장애물이다.

◇회계비용 절감, 구체적 편익 추산은 어려워=리디노미네이션은 회계단위를 줄여줌으로써 이에 소요되는 경제적 비용을 줄여줄 수 있다.

지난해 한국 명목 GDP(국내총생산)은 1,782 조 3,000 억원이다. 숫자로만 표현하면 '1,782,300,000,000,000'원이라는 긴 숫자가 된다. 100억 미만 단위를 절사하지 않았다면 이를 한 눈에 파악하기란 사실상 불가능하다. 삼성전자 2017년 연결 매출액은 '239,575,376,000,000 원(239 조 5,753 억 7,600 만원)'이다. 한 눈에 보기 어려운 건 마찬가지다.

문제는 회계단위를 줄임으로써 생기는 편익을 액수로 추산하기 어렵다는 것이다. 숫자를 정확하게 파악하는데 추가로 소요되는 시간의 경제적 비용 또는 숫자를 잘못 봐 생기는 비용을 계산해야 한다. 이득이 발생한다는 것은 직관적으로 알 수 있지만 구체적인 금액으로 이를 분석하기란 쉽지 않다. 이에 대한 연구도 진행되지 않은 상황이다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

또 1,000 대 1 리디노미네이션에 대한 효과성 문제도 거론된다. '0' 세 자리를 없애도 큰 이득이 없다는 뜻이다. 실제로 삼성전자 2017 년 매출액을 놓고 비교해보면 '239,575,376,000,000'이나 '239,575,376,000'이나 눈이 어지럽기는 마찬가지다. 6자리 이상 조정되는 것이 아닌 경우 실익이 없다고 보는 경우도 많다.

◇무시할 수 없는 비용, 2004 년 당시 2.6 조원 추산 물가상승도 우려

반면 리디노미네이션 추진에 따른 비용은 분명하다. 현금자동입출금기(ATM)을 모두 교체해야 하고 모든 기업과 가게, 공공기관에서 회계프로그램을 새로 마련해야 한다. 새로운 화폐를 인쇄하는 비용, 교환에 소요되는 인건비 등도 만만치 않은 문제다. 한은이 2004 년 만든 '화폐제도 선진화 개혁안'에 따르면 약 2 조 6,000 억원이 소요되는 것으로 알려졌다. 15 년 동안 경제규모가 확대되고 물가가 상승해 비용은 큰 폭으로 확대됐을 것으로 보인다.

의도치 않은 물가 상승 또한 우려된다. 예컨대 한 잔에 3,900 원인 커피가 3.9 원이 되는 경우 4 원으로 올려 받을 수 있다는 것이다. 1,000 원 미만 제품의 경우에는 소수점 둘째자리 가격 상승 효과가 클 수 있다. 670 원 짜리 콩나물이 0.67 원이 되는 것이 아니라 0.7 원이 될 가능성이 있다는 것이다.

화폐환상도 우려된다. 화폐환상이란 임금이나 소득 실질가치는 변화가 없는데도 명목단위가 오르면 임금이나 소득이 올랐다고 받아들이는 것을 말한다. 리디노미네이션의 경우에는 가격이 낮아지는 반대효과가 작동한다.

예컨대 15 만원 짜리 블루투스 스피커가 150 원이 되면 실질 가치에는 변동이 없음에도 불구하고 '싸다'고 느낄 수 있다는 것이다. 이같은 현상은 해외여행을 통해 리디노미네이션을 실시하지 않은 현재도 체험할 수 있다.

원/엔 환율은 이날 기준 100 엔당 1,025 원이다. 우수리를 떼면 1 대 10 비율이다. 10 대 1 리디노미네이션을 간접체험하고 싶다면 일본에 가보면 된다. 실제로 일본 여행을 하고 돌아온 사람들로부터 "밥 한끼를 동전으로 계산하다보니 돈을 더 험하게 쓰는 것 같다"는 말을 쉽게 들을 수 있다.

[출처: 머니투데이, 2019.03.31]



## 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 과장 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)