

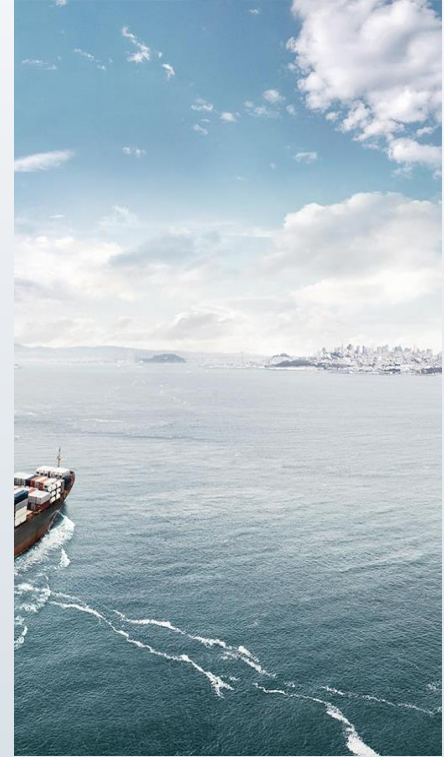


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.253

Updated June 18, 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	22

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

I . ISSUE & TREND

1. 미중 무역전쟁, 원양선사 중국시장 영업 강화 절실

미중 무역전쟁이 해운, 항만업계에 미치는 영향에 대한 보고서가 발표돼 관심을 모았다. 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 미국과 중국은 2018년 정상회의에서 90일간 추가관세 유예 및 무역협상 재개에 합의했으며 2019년 2월 24일 미국의 관세인상 보류로 협상 타결에 대한 기대가 증가했으나 5월 상호관세 부과로 무역전쟁이 새로운 국면에 진입했다.

미국은 2,000억 달러에 달하는 제품에 대해 관세를 기존 10%에서 25%로 상향 조정했으며 중국도 미국산 제품 600억 달러에 대해 5~25%의 보복관세를 부과했다. 양 국가는 대화를 지속하고 있으나 미국의 국가비상사태 선포를 통한 중국 정보통신업체와의 거래 제한, 중국의 희토류 수출금지 검토 등 대치국면은 계속되고 있다. 오는 6월 말 G20 회의에서 미-중 정상 간 회담이 무역전쟁의 분수령이 될 것으로 예상되며 합의 도출에 실패할 경우 상호관세부과는 장기화될 가능성이 높다.

미-중 간 교역량은 1.7억 톤에 달하며 이 중 99%는 해상을 통해 이루어져 무역전쟁이 발생할 경우 해상운송 수요 감소는 불가피할 것으로 예상된다. 특히, 미국의 중국에 대한 관세가 최종 소비재와 중간재에 집중돼 컨테이너화물의 영향이 클 것으로 전망된다. 국제통화기금(IMF) 등 주요 기관의 분석에 따르면 이번에 실시된 상호 관세부과로 인해 양 국가의 경제성장률이 0.1~0.6%, 세계 경제성장률은 0.1% 하락할 것으로 전망된다.

미국의 중국산 제품에 대한 수입 컨테이너 물동량은 2019년 0.3% 감소할 것으로 예상되며, 무역전쟁이 지속될수록 물량 감소폭은 더 커져 2020년에는 0.6%에 이를 것으로 전망된다. 드류리(DREWRY)는 중국산 제품의 가격이 10% 상승할 경우 수입량이 6% 감소할 것으로 예상하였지만 단기적으로 중국산 제품의 수급루트를 변경하기는 어려울 것으로 판단돼 급격한 물동량 감소는 없을 것으로 예상된다. 다만, 올해 1분기 베트남의 대미 수출액 증가세는 40.2%에 달하며 2018년 4분기 동남아-미국간 컨테이너 물동량 증가율도 인도네시아 15.3%, 필리핀 13.5%, 베트남 12.1%를 기록하여 이미 일부 제조시설의 탈 중국화는 시작된 것으로 보인다.

아시아-미주 운임은 2018년 10월 40피트 컨테이너(FEU)당 2,600달러에서 절반 수준으로 하락한 상태로 컨테이너 수요 감소로 인해 아시아-미주 항로 운임은 전년대비 약세를 기록할 것으로 전망된다. 6월 말 G20 회담 이후 추가관세 부과 시 작년 하반기와 같이 관세를 피하기 위한 조기선적물량이 집중되어 일시적으로 컨테이너 운임 인상 가능성이 있다.

I . ISSUE & TREND

하지만 장기적으로 제조시설의 탈 중국화로 중국발 컨테이너 화물 수요 증가세 둔화가 예상돼 선사들은 임시 결항과 저속운항을 통해 공급량을 축소할 것으로 전망된다. 이미 지난달 현대상선은 아시아-미주서비스(PS1)에 대해 임시 결항을 실시했으며 오션얼라이언스도 6월에 3회(미 서부 2회, 동부 1회) 임시 결항을 실시할 예정이다.

알파라이너에 따르면 국적 원양선사인 현대상선의 아시아-북미 공급비중은 전체선대의 29%이며 SM 상선은 87%에 이르고 있다. 양사 공히 상위 20개 선사 평균인 18%에 비해 동 항로 투입비중이 높아 운임 하락 시 실적 악화로 이어질 수 있다.

또 국적 원양선사의 중국화물 비중은 경쟁선사들에 비해 낮은 수준이나 이는 중국시장에 대한 영업 경쟁력이 낮다고 해석될 수 있어 중국발 화물 감소 시 국적 선사의 피해가 더 클 가능성도 배제할 수 없다.

2018년 기준 우리나라의 미국, 중국에 대한 수출 의존도는 46.5%(중국 34.4%, 미국 12.1%)에 달해 미-중 무역전쟁으로 인한 직·간접적인 영향이 클 것으로 예상된다. 이번 추가관세로 인해 우리나라의 대중 수출은 10.2억 달러, 대미 수출은 0.4억 달러 감소할 것으로 예상돼 이를 컨테이너로 환산할 경우 약 4천 TEU의 컨테이너 화물이 감소할 것으로 예상된다. 아울러 국내항만에서 처리되는 미국향 중국 환적 컨테이너 물동량은 2019년 2천 TEU, 2020년 5천 TEU 감소할 것으로 전망된다.

미-중 간 상호 관세부과로 인해 글로벌 선사들은 중국발 화물이 베트남을 비롯한 아세안 국가들로 이전되는 것을 감지하고 동지역으로 서비스 범위를 확대하고 있다. 원양 정기선사는 동남아 핵심항만으로 기항을 확대하여 변화에 선제적으로 대응해야 한다는 지적이다. 또 지속된 경영위기로 취약한 상태에 놓인 국내 인트라아시아선사들도 구조조정을 통해 경쟁력을 강화함으로써 시장지배력을 유지해야 한다는 것이다.

아울러 원양선사들은 중국시장에 대한 영업을 강화할 필요가 있다고 밝혔다. 특히 내년부터 유럽항로에 투입되는 초대형 컨테이너 선박의 원활한 운영을 위해서라도 현재 화물 창출 능력이 높은 중국에 대한 영업력을 크게 향상시킬 필요가 있다고 언급했다. 이를 위해 항만 운영사와 함께 해외 거점항만 개발에 대한 투자도 적극적으로 검토해야 한다고 강조했다.

I . ISSUE & TREND

2. 호르무즈 해협 봉쇄 협박에 해운업 '먹구름'

미중 무역분쟁 격화로 어려움을 겪고 있는 글로벌 해운업계에 또 다른 먹구름이 드리우고 있다. 최근 오만 해역에서 발생한 유조선 피격 사건으로 미국과 인도의 대립이 격화하면서 호르무즈 해협 완전봉쇄 가능성도 제기되고 있기 때문이다. 호르무즈 해협이 봉쇄될 경우 운임 가격이 어떻게 움직일 지 예측이 불가능해지고, 전쟁 보험료도 인상되면서 결국 해운업체들의 경영 상황도 불안정해질 수밖에 없게 된다.

지난 17 일 관련업계에 따르면 인도 인근의 호르무즈 해협에서 지난 13 일(현지시간) 의문의 선박 폭발사고가 발생했다. 노르웨이 선사 프론트라인(FRONTLINE)의 프론트 알타이어호와 일본 고쿠카산교(KOKUKA SANGYO)의 코쿠카 커레이저스호 등 2 척의 원유운반선이 정체불명의 포탄 공격을 받았다.

이번 피격에 대해 미국은 이란을 공격의 배후로 지목했으나 이란은 자신들이 아니라며 즉각 반박했다. 양측의 주장이 엇갈리면서 긴장이 점차 고조되고 있다. 해운업계는 이란이 호르무즈 해협을 봉쇄하겠다고 엄포를 놓고 있어 이에 따른 다양한 시나리오를 세우고 있다. 그러나 당장 어떤 결과로 이어질 지는 확신할 수 없는 상황이다.

무엇보다 운임은 예측하기 어려운 변수다. 호르무즈 해협 봉쇄가 가시화할 경우 일시적으로 선취 수요가 몰릴 수 있다. 또 전쟁 위험에 따른 운임 프리미엄이 붙을 수도 있다. 최종적으로 호르무즈 해협 통행이 불가능하면 해협 내에서만 오가는 셔틀 서비스만 허용될 가능성도 있다. 이 경우 셔틀 운임 상승 여파로 전체 해운업계 운임도 상승할 가능성도 제기되고 있다.

반면 수요 부진으로 운임이 하락할 가능성도 상존한다. 운임은 운반할 물량이 없으면 떨어지기 마련으로, 사고 위험에 원유 수요가 하락하면 운임도 자연스럽게 하락할 것이란 전망이다. 국내 해운업계 관계자는 "현재 업계에서는 관련 사항에서 주목하고 있지만 당장 운임이 어떤 식으로 변동할 지에 대해 판단하기는 이르다"면서 "다만 운반 물량이 떨어지면 운임이 하락해 이는 업계에 분명한 악재가 될 것"이라면서 밝혔다.

전쟁보험료 인상으로 운영부담도 높아진다. 선사들은 통상적으로 선박에 대한 보험을 든다. 하지만 전쟁 위험이 높은 지역을 오가는 선박은 보험 적용이 안되기 때문에 별도로 전쟁 보험에 가입해야 한다. 또 선박 보험사들은 지금처럼 전쟁에 대한 불안심리가 높아질 경우 적게는 몇 배에서 수 십배까지 보험료를 인상한다.

I . ISSUE & TREND

국내 선사 관계자는 "위험 부담이 높지만 당장 물량 운반을 중단할 만한 단계는 아니다"면서 "운임이 상승할 것이라고 단정지을 수는 없지만 유가 및 보험료가 상승할 경우 운임에도 적용될 수밖에 없다. 현재는 상황을 지켜보고 있다"고 설명했다.

3. 탱커에서만 나타나고 있는 선가 상승

2019 년 선가상승은 간단치 않은 문제일 것으로 전망한다. 2019 년 신조 발주흐름을 보면, LNG 선 이외에는 발주 자체가 거의 없기 때문이다. 즉, 발주환경의 개선없이 나타나는 선가상승은 요원하다.

이같은 의견을 지지해 주는 것이 바로 중고선가다. 2018 년 하반기까지 빠르게 상승한 중고선가 상승이 신조선가 상승을 설명했지만, 막상 2018 년 하반기부터 중고선가 특히 컨테이너선의 중고선가가 하락 반전하며 선가상승을 억제하고 있기 때문이다. 특이하게도 2019 년의 선가 강세는 탱커에서만 나타나고 있다. 중고선가 상승이 보조하는 상황이다. 하지만 올해 LNG 선 이외의 선종의 발주는 거의 없다는 점을 주목한다고 유진투자증권 이상우 애널리스트는 밝혔다.

선가상승 과정에서 발주량이 동반 증가하는 일은 나타나지 않고 있다. 물론, 선가상승이라는 수요증가 요인으로, 타 선종대비 양호한 흐름을 보이는 것처럼 보이지만 울돌머는 그렇지 못하다는 지적이다. 전반적인 상선발주 부진 흐름에서 LNG 선만 양호한 모습이기 때문이다. 특히, 전반적인 발주 부진을 이끌고 있는 벌크선은 브라질 발레의 생산차질에도 불구하고, BDI 빠른 하락 등 전반적인 수요부진이 확인되고 있으며, 이는 기타 상선 선종에서도 유사한 움직임이다.

LNG 선 발주는 최근에도 양호하다. 발주물량은 분기별로 차이를 보일 수 있지만 지속적인 발주와 함께 수주단가가 상승하고 있는 것이 확인되고 있다는 것이다. 2019 년 진행된 수주의 대부분은 1.9 억 달러/척을 넘기고 있다. 심리적 저항선이던 1.88 억달러/척을 돌파한 것은 의미가 있다는 분석이다.

수익성 악화에도 불구하고, 전반적인 수주부진 극복과정에서 제값 받기가 가능해진 것이기 때문이다. 물론, 그 과정에서 과거보다 저조한 신규수주를 기록 중이지만 신조선가 상승이 신규계약과정에서 나타나고 있는 몇 안 되는 사례다.

현재 대형 LNG 프로젝트의 진행은 다양한 지역에서 준비중이다. 대표적으로 카타르다. 카타르 국영석유회사(QATAR PETROLEUM, 이하 QP)는 최대 LNG 선 60 척 발주 제안서를 이미 발행한 상태다.

I . ISSUE & TREND

빠르면 2019년 연말 결정될 것으로 보이는 LNG 선 발주의 근거는 바로 자국 가스전인 NORTH FIELD의 확장이다. 현재 7,700만톤/년 체제인 카타르의 LNG 생산증가는 약 1.1억톤/년까지 4,000만톤/년 가량 증가할 것으로 전망되기 때문에, 이 물량의 수출을 위한 LNG 선 발주를 진행중인 것이다. 여기에, 미국 셰일가스 자산인 GOLDEN PASS LNG(1,600만톤/년)도 2024년부터 수출이 진행될 예정이기 때문에, 총 5,600만톤/년 생산량 증가분에 대한 우선적인 40척 발주가 진행중이다.

이외에도 모잠비크 프로젝트의 진행이 기대된다. 카타르 외에도 오일메이저의 LNG 개발의지가 강하게 확인되는 지역이 바로 동아프리카이며, CORAL FLNG(3.4MTPA), ANADARKO(12.9MTPA), MAMBA(7.6MTPA)등 개발이 빠르게 진행중임이 확인되고 있다. 금년 하반기는 이런 대규모 발주 물량들이 한국 조선업체에 얼마만큼의 수주로 연결될지를 확인하는 '수확'의 계절이다. 이뿐 아니다. 러시아를 비롯한 기존 LNG 공급국가들의 증설 또한 예상되고 있어, LNG 선 발주흐름은 장기호황세를 지속할 것으로 전망된다.

4. 성동조선해양 매각 3수 실패, "남은 방법 수의계약뿐"

성동조선해양의 새주인 찾기 작업에 또 다시 먹구름이 끼고 있다. 진행 중인 3차 매각도 불발됐기 때문이다. 법원이 정한 회생계획안 가결시한(10월 18일)이 불과 4개월여임을 감안하면 공개경쟁 입찰은 무리다. 성동조선의 자금사정을 감안하면 사실상 청산이 유력해진 가운데 성동조선을 관리 중인 창원지방법원은 이해관계자들과 여러 방안을 강구할 계획이다.

지난 14일 조선업계에 따르면 창원지법은 이르면 다음 주까지 법정관리인 및 성동조선 대주주 한국수출입은행 등과 논의해 성동조선의 처리방안을 내놓을 방침이다. 성동조선 회생계획안 가결기간은 회생절차 개시 결정일(2018년 4월 24일)로부터 최대 1년 6개월이다. 회생절차 시한을 늘릴 수도 있으나 이미 1년 시한에서 6개월 연장한 전적이 있는 데다, 시한을 늘린다 해도 당장 현금성 자산과 일감이 부족한 성동조선으로서는 더 이상의 작업장 유지가 어렵다.

기존처럼 채권단 관리로 돌려보내는 방법도 있으나 주채권은행인 수출입은행도 더 이상의 지원은 어렵다는 입장이다. 이에 따라 업계 일각에서는 수의계약 가능성이 제기된다.

법원 관계자는 "현재로서는 예비입찰에 참여했던 업체 및 사모펀드 가운데 자금조달 능력이 양호한 업체를 선정해 수의계약이 진행될 가능성이 가장 높은 것으로 보인다"라고 말했다.



I . ISSUE & TREND

다만 2 차 매각부터 성동조선의 핵심시설이 몰려 있는 1,000 억원 규모의 2 야드 중심 분리매각까지 허용한 상태에서 원매자들의 자금조달 능력 미비로 3 차례나 매각시도가 불발됐다는 점에서 수의계약조차 가능성이 희박하지 않겠느냐는 의견이 업계에서 제기된다. 법원 관계자는 "추후 처리절차는 파산부 실무진이 결정할 일"이라며 "현재로서는 향후 절차에 대해 확답하기 어렵다"라고 말했다.



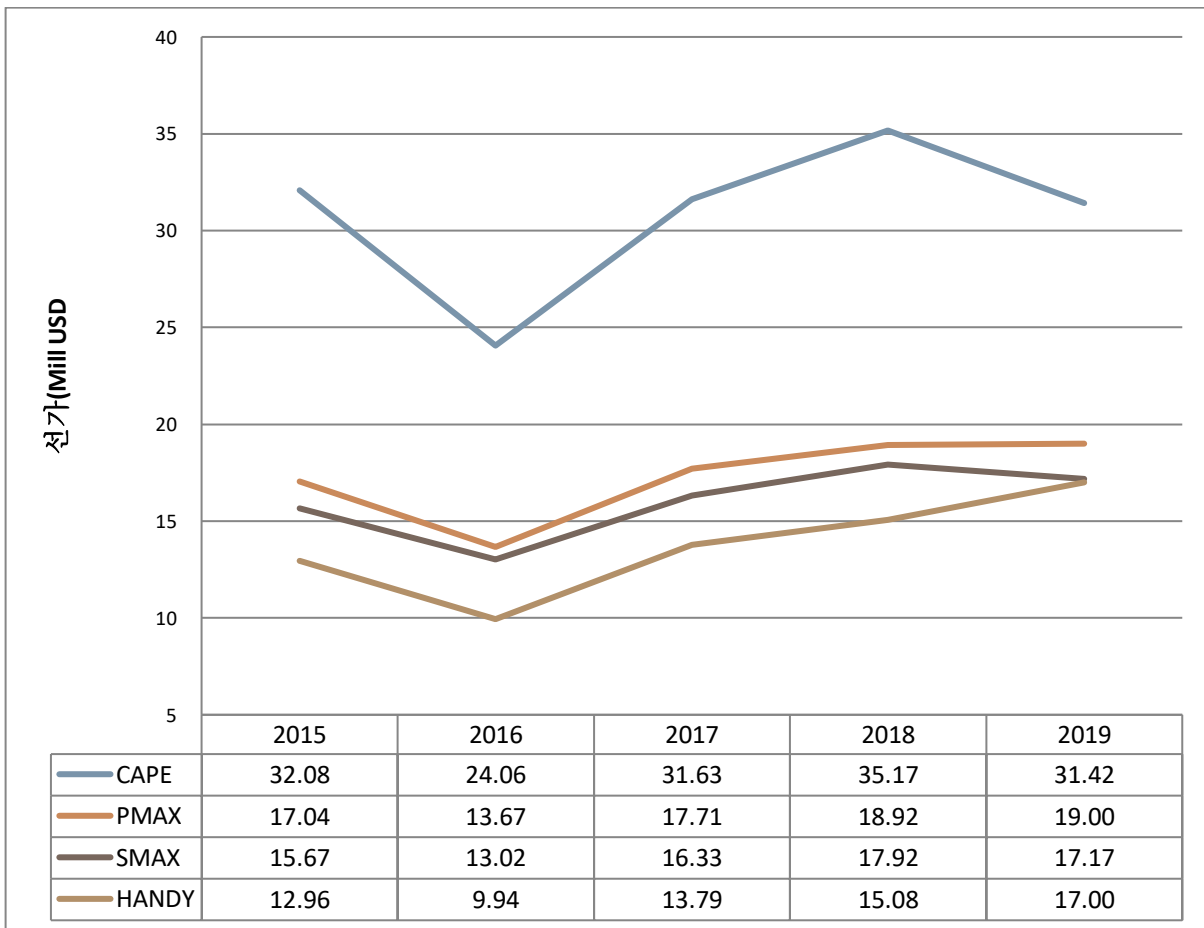
II . BULK CARRIER

(◆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	31.42
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.67%
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	17.17
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%
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)

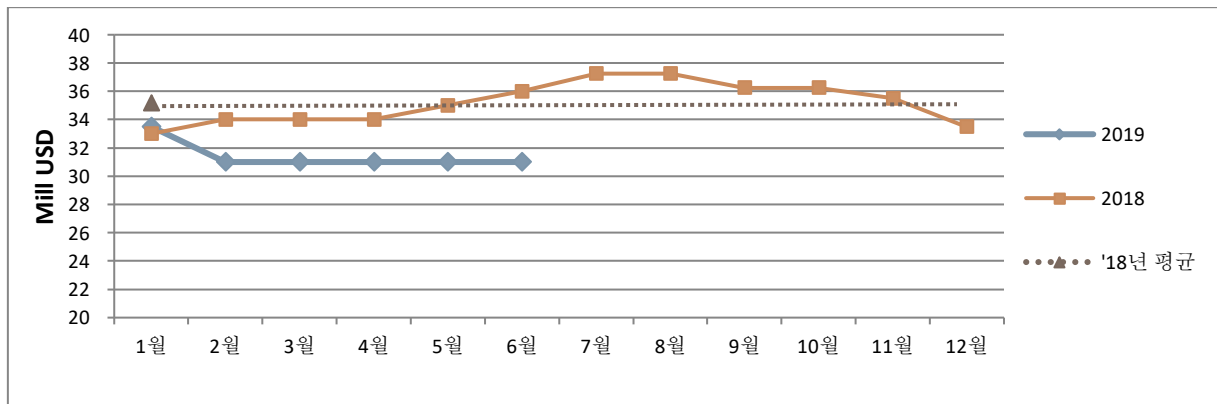




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	31.42
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-13.9%	-10.7%
	PMAx 76k	선가	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%	-
		전년대비	2.7%	2.7%	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	17.17
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-4.2%
	HNDY 37k	선가	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%	-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	6.3%	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	

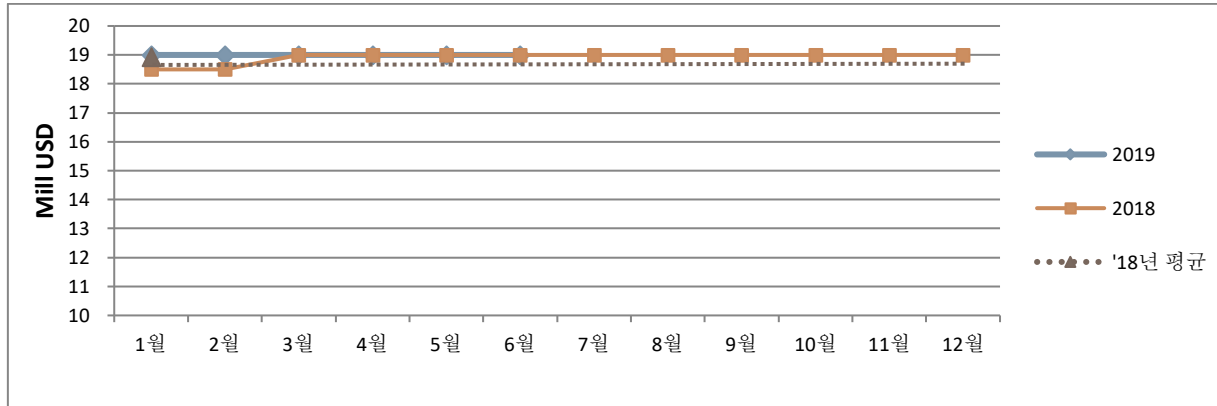
□ Cape



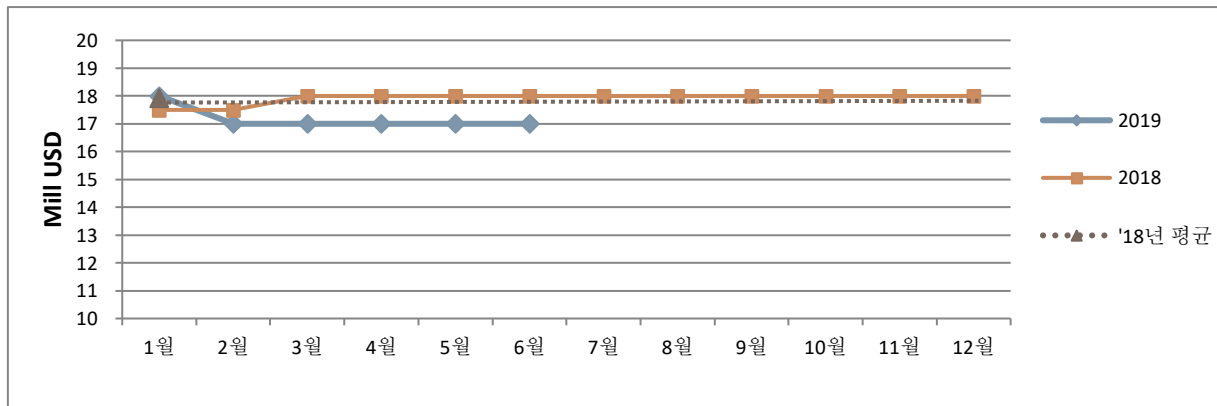


II . BULK CARRIER

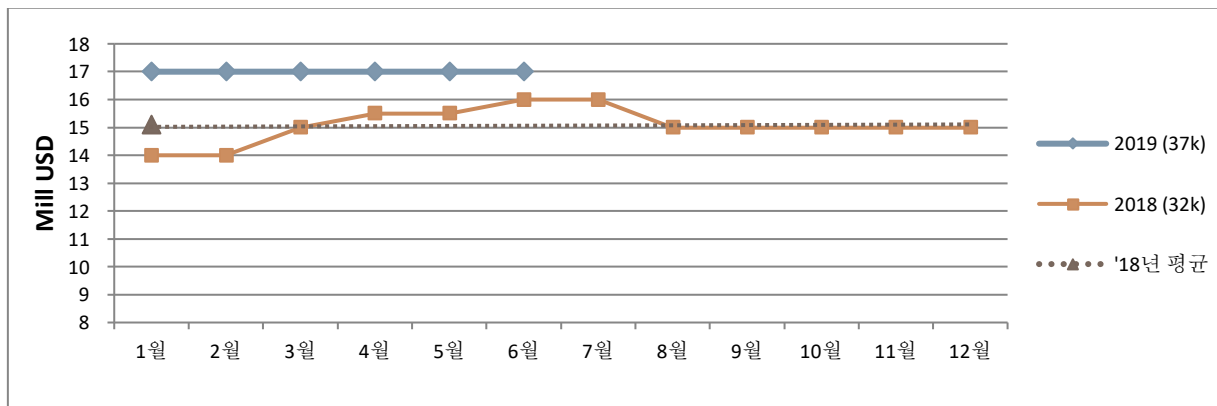
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	KEY NAVIGATOR	81,955	2014	JAPAN	B&W		ex 23	Undisclosed buyer
BC	ULTRA INNOVATION	61,188	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	24	Greek buyer(Neptune Dry), Incl. 12 months T/C back
BC	BULK PEGASUS	58,736	2009	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	13.3	Bangladeshi buyer (Akij Group)
BC	HECTOR	52,512	2002	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	6.5	Chinese buyer
BC	LAS TORTOLAS	50,633	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	12.3	Denmark buyer
BC	STAR MASAYA	42,717	1998	JAPAN	SULZ	C 4x30t	4	Chinese buyer
BC	NORD TOKYO	28,343	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.9	Undisclosed buyer

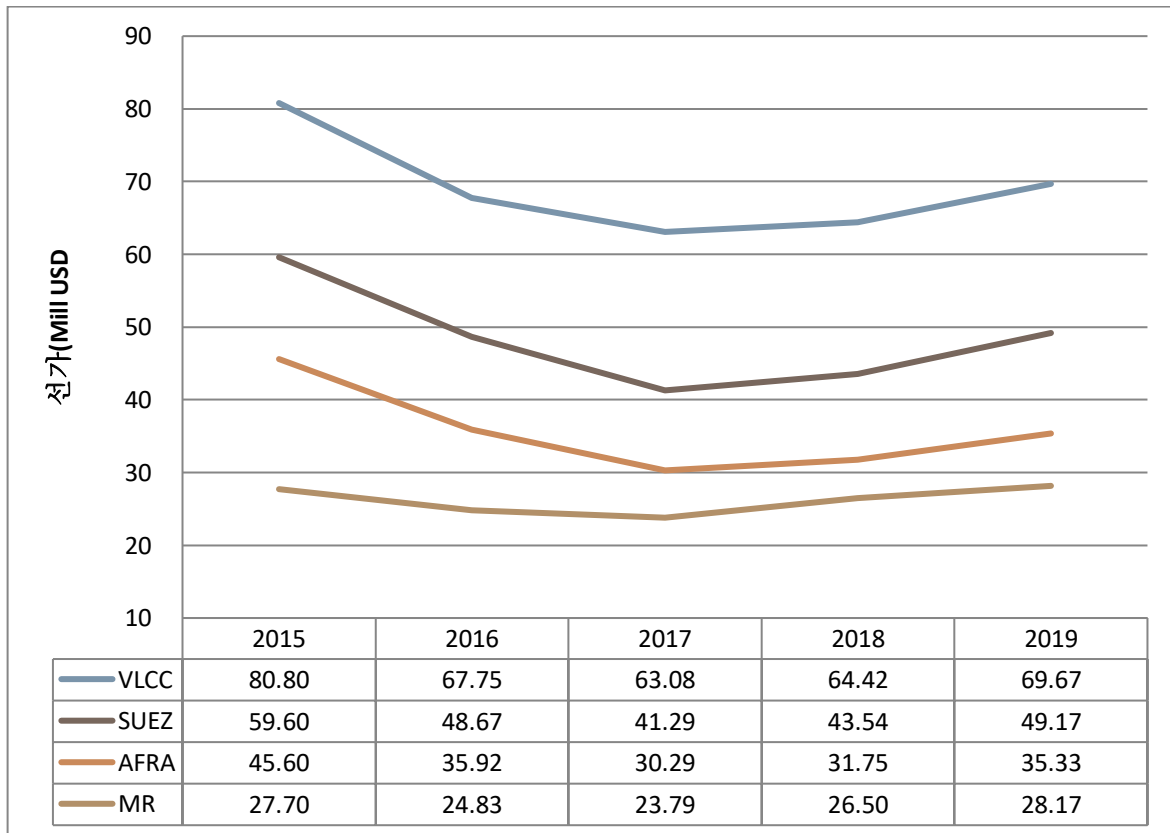
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.67
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.14%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.17
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	12.92%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.33
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	11.29%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.17
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	6.29%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.04
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.19%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

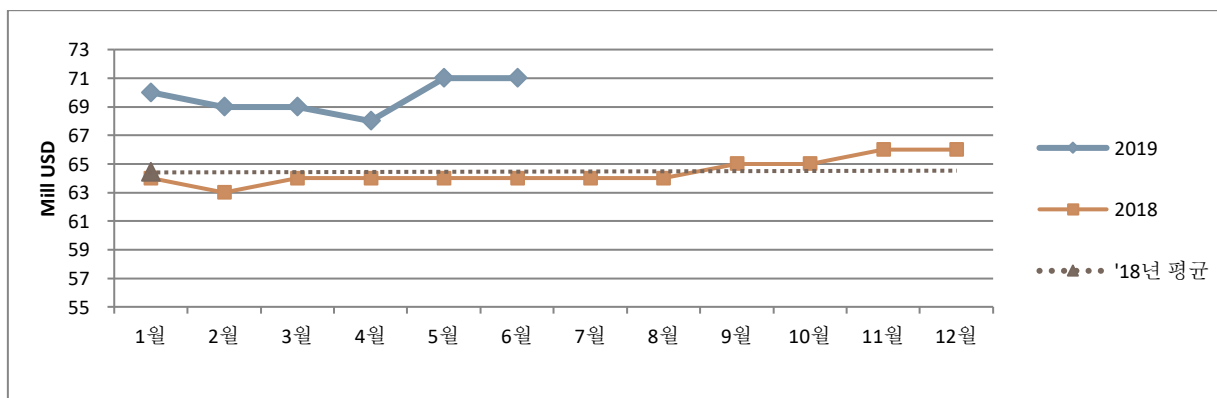




III. TANKER

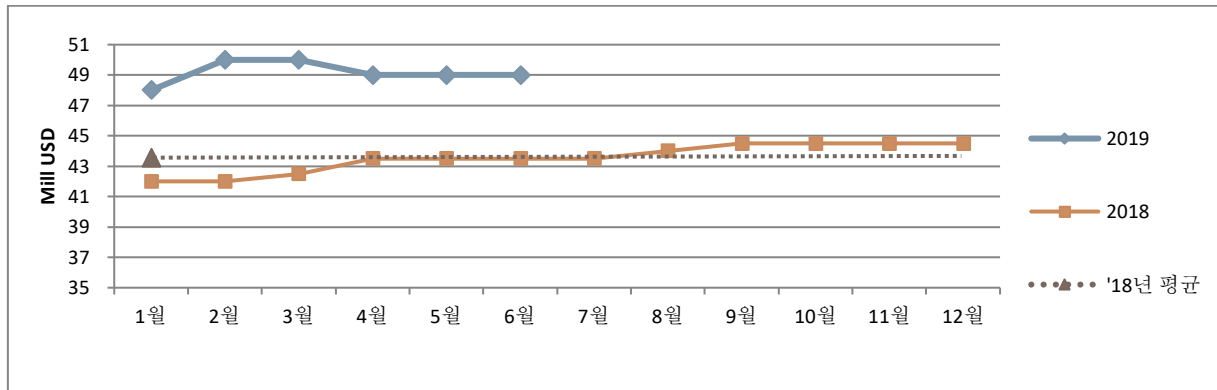
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	69.67
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	8.2%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	49.17
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	12.9%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	35.33
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	11.3%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	28.17
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	6.3%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.04	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-6.2%	
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

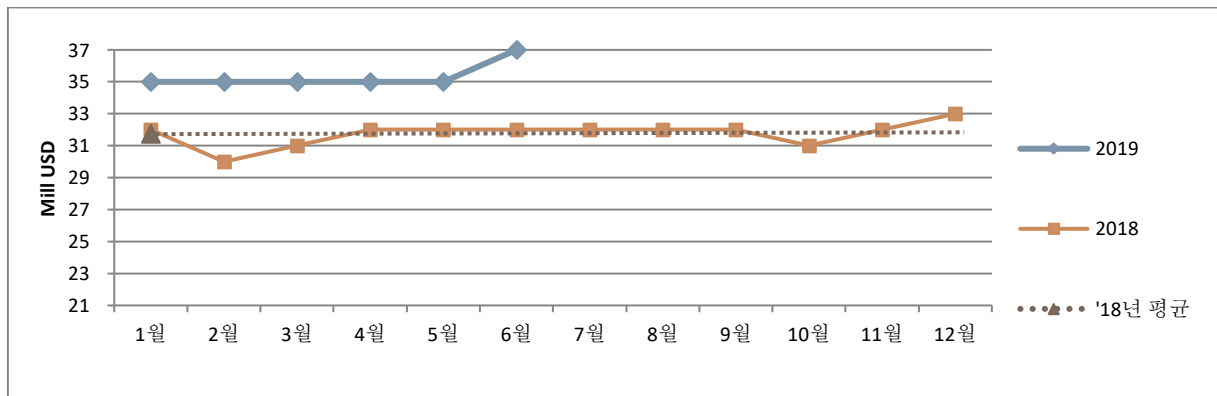


III. TANKER

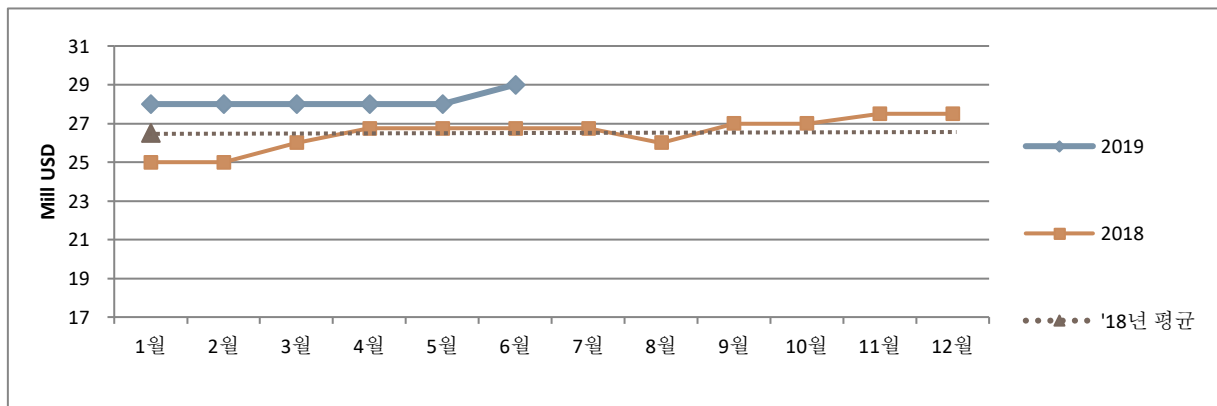
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	EVER RICH NO. 18	105,483	2003	JAPAN	SULZ		12.8	Undisclosed buyer
OIL/ CHEM	PURPLE GEM	6,824	2009	TURKEY	MAK	2	7	Swedish buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	BALTHASAR SCHULTE	49,856	2012	CHINA	B&W	4250	TEU	10.9	UK buyer
CONT	JPO LEO	41,743	2005	POLAND	B&W	3091	TEU	7	Norwegian buyer
CONT	AS ARIES	29,266	2001	POLAND	B&W	1835	TEU	5	Middle Eastern buyer
CONT	CONTSHIP ACE	8,524	2007	CHINA	MAK	706	TEU	3.45	Asian buyer

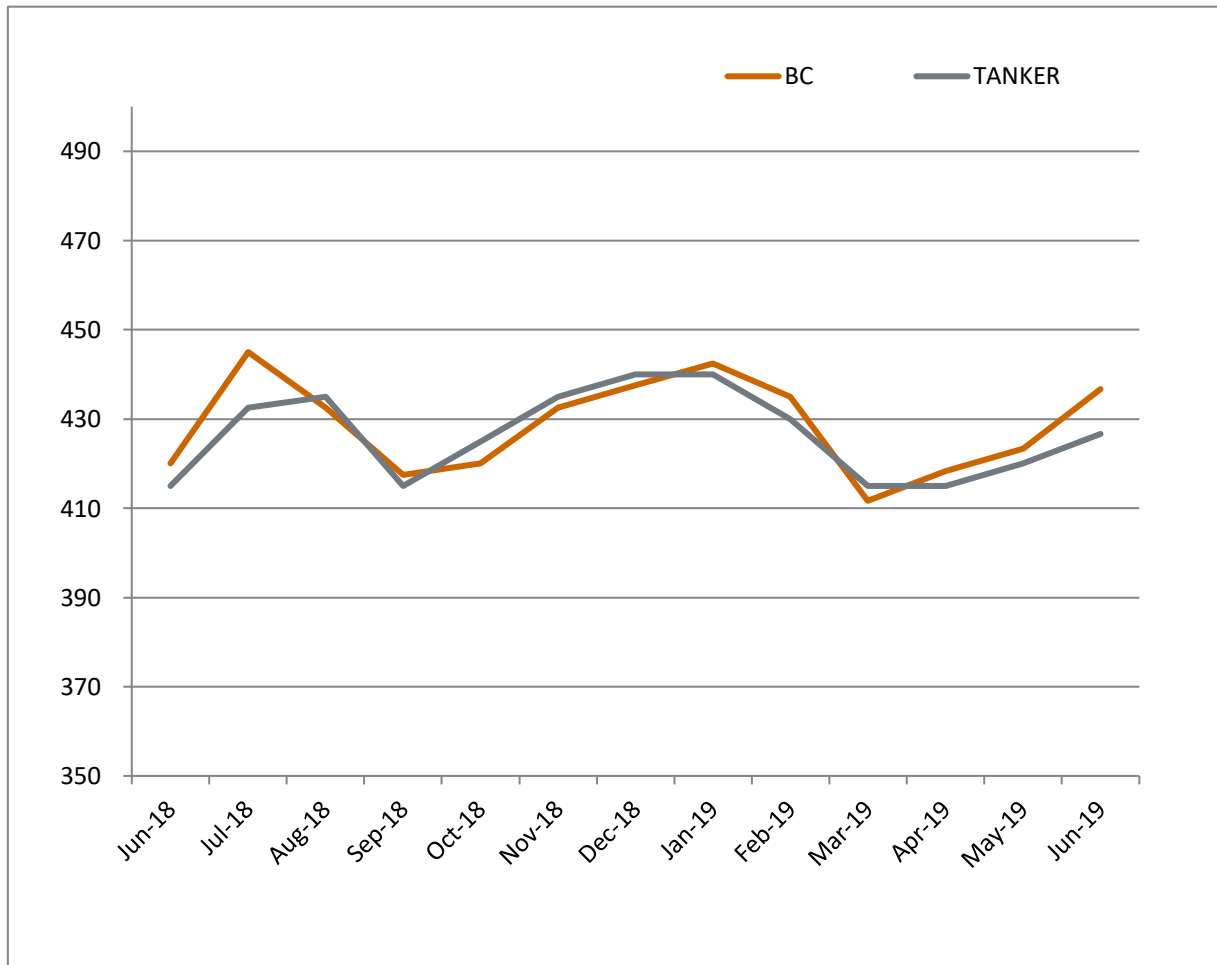


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 6 월	2019 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	421.67	-2.6%	435.00	426.67	0.0%	-1.9%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	426.67	-3.2%	432.50	440.00	2.3%	1.7%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



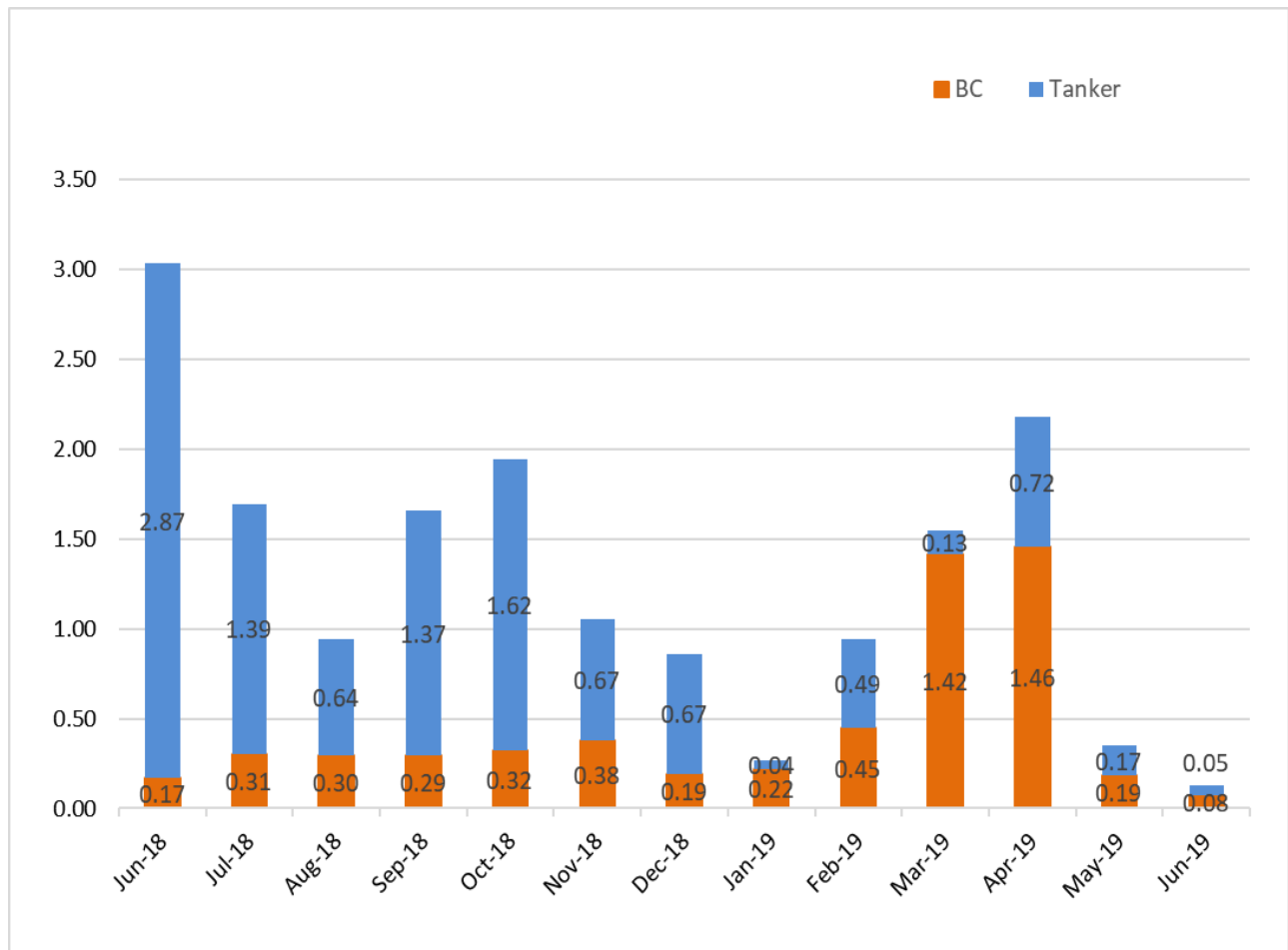


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 6 월		2019 년 6 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	1.60	7.7%	38	19.5%	2.87	16	0.05	-98.2%	3	-81.3%
BC	4.20	112	3.80	90.6%	54	48.2%	0.17	11	0.08	-55.0%	3	-72.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

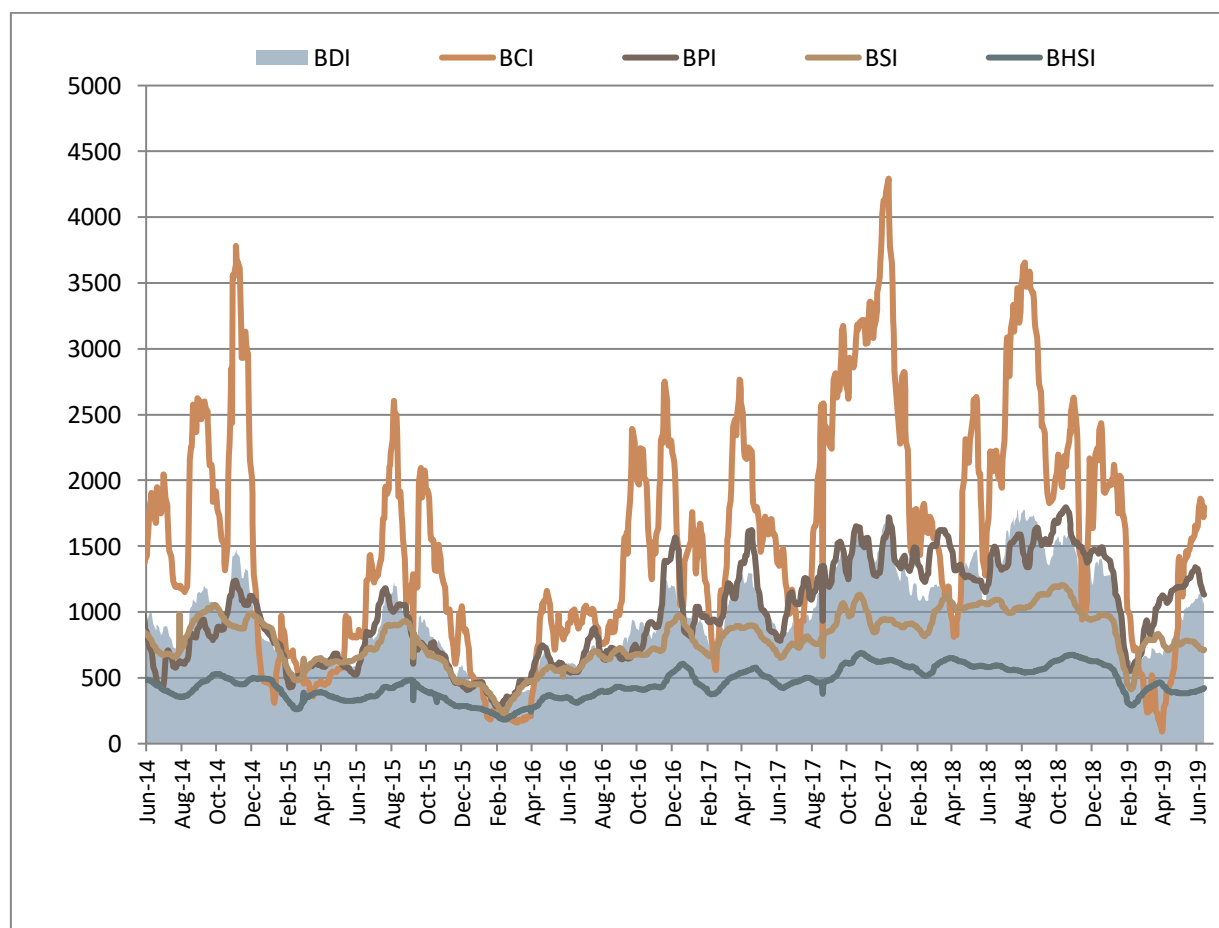
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	ROTTERDAM BRIDGE	50,914	16,060	2001	KOREA	B&W	480	BANGLADESH, incl 52 mt spare propeller
CONT	HONGKONG BRIDGE	50,500	16,060	2001	KOREA	B&W	471	BANGLADESH
CONT	IWASHIRO	24,381	8,175	1995	JAPAN	MITSU	415	AS IS Haiphong, Vietnam, incl. ROB 150ts



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-06-14	2019-06-07	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1085	1138	▼-53.00	1774	290
BCI	1800	1862	▼-62.00	4293	92
BPI	1131	1213	▼-82.00	1796	282
BSI	716	719	▼-3.00	1207	243
BHSI	420	412	▲8.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	376.50	▼-18.50	363.00	▼-10.00	354.00	▼-9.50
IFO180	419.50	▼-7.50	399.50	▼-6.00	406.00	▼-7.50
MGO	560.00	▼-6.00	541.50	▼-4.50	586.50	▼-10.00
LSMGO	558.50	▼-8.50	536.50	▲3.50	-	-

❖기준일 : 6 월 13 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-06-14	2019-06-07	CHANGE
미국 달러	1184.70	1179.80	▲4.90
일본 엔(100)	1093.45	1087.87	▲5.58
유로	1336.16	1330.70	▲5.46
중국 위안	171.09	170.35	▲0.74

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – G20

■ 선진 7 개국 정상회담(G7)과 유럽연합(EU) 의장국 그리고 신흥시장 12 개국 등 세계 주요 20 개국을 회원으로 하는 국제기구.

1999 년 9 월에 개최된 국제통화기금(IMF) 총회에서 G7 과 신흥시장이 참여하는 기구를 만드는 데 합의하여 같은 해 12 월 창설되었다. 'G'는 영어 '그룹(group)'의 머리글자이고, 뒤의 숫자는 참가국 수를 가리킨다.

회원국은 미국·프랑스·영국·독일·일본·이탈리아·캐나다 등 G7 에 속한 7 개국과 유럽연합 의장국에 한국을 비롯한 아르헨티나·오스트레일리아·브라질·중국·인도·인도네시아·멕시코·러시아·사우디아라비아·남아프리카공화국·터키를 포함하는 신흥시장 12 개국을 더한 20 개국이다. 유럽연합 의장국이 G7 에 속할 경우에는 19 개국이 된다.

1999 년 12 월 독일에서 첫 회의가 열린 이래 매년 정기적으로 회원국의 재무장관과 중앙은행 총재가 회담하다가 세계적 금융위기 발생을 계기로 2008 년부터 정상급 회의로 격상되었다. 회의의 주요 내용은 국제금융의 현안이나 특정 지역의 경제위기 재발 방지책, 선진국과 신흥시장간의 협력체제 구축 등이며, IMF·세계은행(IBRD)·유럽중앙은행(ECB)·국제통화금융위원회(IMFC)가 옵서버 자격으로 참가한다.

종전에는 G7 이 대개 1 년에 한 차례 정상회의를 열어 세계의 경제 문제를 논의하였으나, 1997 년 아시아의 외환위기를 맞아 선진 7 개국의 협력만으로는 위기를 해결하기 어렵다는 한계에 부딪쳤고, 중국·인도 등 정치적·경제적으로 성장한 신흥국들이 포함되지 않아 대표성이 결여된다는 문제점도 제기되었다.

이에 따라 IMF 회원국들 가운데 가장 영향력 있는 20 개국을 모은 것이 G20 이다. G20 국가의 총인구는 전세계 인구의 3 분의 2 에 해당하며, 20 개국의 국내총생산(GDP)는 전세계의 90%에 이르며, 전세계 교역량의 80%가 이들 20 개국을 통하여 이루어질 정도로 세계 경제에서 큰 비중을 차지한다.

G20 은 5 개 그룹으로 나뉘는데, 미국·캐나다·사우디아라비아·오스트레일리아가 1 그룹, 러시아·인도·터키·남아프리카공화국이 2 그룹, 브라질·아르헨티나·멕시코가 3 그룹, 영국·프랑스·독일·이탈리아가 4 그룹, 한국을 포함한 일본·중국·인도네시아가 5 그룹이다. 별도의 사무국은 없으며, 의장국이 1 년간 사무국 역할을 한다. 제 5 차 정상회의는 2010 년 11 월 한국의 서울에서 개최되었다.

[출처: 두산백과]

VI. STL NEWS & INFORMATION

■ 관련기사 "시진핑 방북·G20·트럼프 방한...세계 이목 쏠린 '6월 외교대전'"

28~29 일 일본 오사카에서 열리는 주요 20 개국(G20) 정상회의를 전후로 한반도 비핵화 문제를 둘러싼 각국 정상회담이 동시다발로 진행된다. 문재인 대통령이 김정은 북한 국무위원장의 적극적인 움직임을 촉구한 가운데 정상 간 연쇄접촉을 통해 돌파구가 마련될지 주목된다.

20~21 일 시진핑 중국 국가주석의 평양 방문이 그 시작이다. 청와대 핵심관계자는 18 일 기자들을 만나 "(한반도 비핵화) 대화 동력과 불씨를 살리는데 북중 간 대화가 도움이 될 것"이라고 말했다. 이 관계자는 "북중 정상이 만나는 것에 있어서 우리 정부가 (중국과) 긴밀히 협의해왔다"며 "(시 주석 방북에) 우리 정부의 의중이 담겨있다는 것으로도 해석이 가능할 것"이라고 부연했다.

문 대통령은 지난 12 일(현지시간) 노르웨이 오슬로대학에서 열린 대담에서 이달 말 도널드 트럼프 미 대통령 방한 전 김 위원장을 만나는 것이 바람직하다면서도 "김 위원장의 선택에 달렸다"고 언급했다. 한반도 평화체제 구축·비핵화를 위해 되도록 빠른 시일 내에 남북 정상회담이 필요하다는 점을 지적하고 공을 김 위원장에게 넘긴 것이다. 시 주석 방북이 전격 발표된 가운데, 청와대는 이를 통해 북미대화 재개 돌파구가 마련된다면 나쁘지 않다는 입장이다. 싱가포르·하노이 북미 정상회담 한 달 여 전에 시 주석과 김 위원장이 만났던 점을 고려한 것으로 보인다.

우리정부 입장에서는 시 주석이 이번 방북에서 김 위원장의 비핵화 협상 복귀 의사를 끌어낸 뒤 G20 정상회의 중 열릴 한중, 미중 정상회담을 통해 각국 입장을 조율하는 것이 최상의 결과다. 반면 시 주석이 트럼프 대통령과의 회담을 앞두고 북한과 결속을 과시해 미국을 압박하려는 것 아니냐는 우려도 나온다. G20 정상회의 후 한국에서 열리는 한미 정상회담이 그 결과를 확인하는 자리가 될 전망이다. 문 대통령과 트럼프 대통령은 북중 정상회담 결과에 대한 양국 평가를 공유하고 3 차 북미 정상회담을 비롯해 향후 비핵화 협상 전망을 가늠할 것으로 예상된다.

실무진들도 바쁘게 움직이고 있다. 18 일 미국으로 떠난 이도훈 외교부 한반도평화교섭본부장은 오는 21 일까지 스티브 비건 국무부 대북특별대표를 비롯한 미 행정부 고위인사들을 만나 비핵화 진전을 위한 양국 간 협력방안을 논의한다. 비건 대표도 내주 초 한국을 찾을 것으로 알려졌다.

[출처: 뉴스토마토, 2019.06.18]



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)