



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.298

Updated May 12, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
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. 해양진흥공, 해운사 긴급 경영안정 6600 억 규모 유동성 지원

한국해양진흥공사는 신종 코로나 바이러스감염증(코로나 19)의 세계적인 확산과 장기화에 따른 해운사의 경영 위기 극복을 돕기 위해 총 6600 억원 규모의 유동성을 지원한다고 11 일 밝혔다.

이번 유동성 지원 사업은 해양수산부가 지난 4 월 23 일 발표한 '코로나 19 대응 해운업 추가 금융지원 대책'의 후속 조치로 마련됐다.

공사는 지난 8 일 열린 제 7 차 이사회에서 해운사의 경영 안정화를 위한 ▲회사채 매입 ▲선박 매입 후 재대선(S&LB) 확대 ▲선박 금융 후순위투자 시행 등 5 개 분야의 유동성 지원 방안을 확정했다. 이에 따라 공사는 선박 매입 후 재대선(S&LB) 지원조건을 한시적으로 완화해 운영한다. 선박 담보인정비율(LTV)을 최대 90%까지 상향하고, 실행 후 최대 6 개월까지 원리금 상환 유예도 가능하도록 했다. 또 사업예산을 기존 1000 억원에서 2000 억원으로 확대 운영한다.

공사는 해운사가 보유한 기존 선박에 대한 후순위 투자를 통해 총 1000 억원의 유동성을 추가로 공급한다. 선박 담보인정비율(LTV)을 최대 95%까지 적용하고, 기존 금융 잔액을 차감한 선박 잔여가치에 투자하는 방식으로 해운사의 자금 흐름을 도울 방침이다. 공사 내부 신용등급별로 선사 당 최대 100 억원까지 지원받을 수 있다.

이와 함께 신용보증기금의 '코로나 19 회사채 발행 지원프로그램'(P-CBO)에 공사가 특별출연 및 후순위 유동화채권을 매입하는 방식으로 해운사 편입 비중을 최대 2600 억원 수준까지 확대 공급한다.

공사는 유동성 확보에 어려움을 겪고 있는 중견·중소선사에 대해 공사가 회사채를 매입하는 방식으로 긴급 유동성도 공급한다. 지원규모는 총 1000 억원이다. 공사 내부 신용등급 및 선사의 재무현황 등을 평가해 최대 50 억원을 한도로 차등 지원한다. 중소·중견 외항해운선사 중 일정 지원조건을 충족하는 경우 모두 신청이 가능하다. 공사 내부기준에 따라 지원 대상을 선정할 예정이다.

아울러 코로나 19 사태 장기화로 해운사간 구조조정에 대비한 지원방안도 마련됐다. 공사는 국적 해운사간 인수·합병을 추진할 경우 피인수·합병기업에 직접 투자하거나 인수·합병기업에 자금을 지원한다.

I . ISSUE & TREND

구조조정 과정에서 피인수·합병기업의 고용이 유지되고, 경영 여건이 안정적일 경우 최대 1000 억원까지 지원한다.

한국해양진흥공사 황호선 사장은 "코로나 19 사태가 장기화됨에 따라 해운산업의 피해가 커질 것으로 예상된다"며 "공사는 해운산업에 대한 금융안전판으로서의 역할을 한층 강화하고, 선제적인 유동성 지원을 통해 경영 피해 최소화는 물론, 기간산업의 고용유지에도 노력하겠다"고 밝혔다.

2. 포스코 물류사업 해운업계와 충돌

지난 8 일 포스코가 이사회를 열고 물류업무를 통합해 운영하는 법인을 '연내 설립'기로 의결하면서 국내 해운 물류시장이 요동치고 있다.

포스코는 물류자회사 설립에 대해 그룹내 각 사에 흩어진 물류 기능과 업무를 통합해 그룹의 경쟁력 향상과 물류 분야 전문화를 도모할 것이라고 밝혔다.

하지만 해운 항만 물류 등 해양산업 55 개 단체가 회원으로 활동하고 있는 한국해양산업총연합회(회장 강무현 전 해양수산부 장관)는 포스코의 물류자회사 설립에 반발했다. 전략물자를 다루는 대량화주인 포스코가 물류자회사를 설립하면 해운업 진출로 귀결돼 해운산업 생태계를 취약하게 만들 것이라는 이유다. 한국전력이나 가스공사와 같은 다른 대량화주가 해운·물류산업에 진출하는 빌미를 제공할 수 있다는 우려도 따랐다.

◆해운시장 타격은 = 해양산업계는 연간 제철원료를 8000 만톤 수입하고 2000 만톤의 철제품을 수출하는 포스코가 물류자회사를 설립하면 국내 해운물류생태계가 파괴될 것으로 보고 있다.

한해충은 지난달 28 일 문재인 대통령 등에게 보낸 청원서에서 "수입원료와 수출제품을 전부 선박으로 운송해야 하는 만큼 (포스코는) 국내 물류분야 협력업체들에게는 젓줄과도 같은 기업"이라며 "이런 기업이 물류자회사를 설립한다는 것은 그야말로 제 3 자 물류기업의 희생을 담보로 자신의 배를 불리겠다는 오해를 받을 수 있다"고 지적했다. 포스코 물동량을 운송해 오던 해운·물류기업 입장에서 물동량이 사라지게 될 수 있어 반발할 수밖에 없는 상황이 된 것이다.

이와 관련 포스코는 물류자회사 설립에 관한 검토보고서, 포스코 그룹의 물류비, 장기전용선 계약을 맺고 있는 해운사 수와 계약액 등에 대해 '대외비'라며 공개하기 어렵다는 입장을 밝혔다. 다만

I. ISSUE & TREND

"포스코그룹의 물류 고도화 전문화 스마트화를 위한 것이며, 기존 거래 상대방(운송사·선사·하역사 등)과의 계약과 거래 구조는 변동이 없다"고 설명했다.

◆포스코, 해운업 진출 안할까 = 포스코는 그룹 물류업무를 통합운영하는 법인이 그룹내 분산 운영되고 있는 물류기능 조직 인력을 통합하는 것으로, 해운업이나 운송업 진출과는 무관하다고 밝혔다.

하지만 해운물류업계는 포스코가 결국 해운업에 진출할 것으로 전망했다. 김영무 한국선주협회 부회장은 "포스코가 지금은 해운업에 진출을 안 한다고 하지만 회장이 바뀌면 달라질 것"이라며 "물류자회사를 설립해 해운업 진출 교두보를 마련한 것"이라고 말했다.

지금까지 포스코 역사에서 해운업 진출은 꾸준히 시도됐다. 해운업계에 따르면 포항제철(포스코의 전신)은 1983년 해운업 진출을 시도하다 실패한 후 7년 뒤인 1990년 포항제철 대주상선주식회사를 설립했다. 같은 해 사명을 거양해운으로 바꾸고 해운업을 영위하다 1995년 한진해운에 매각했다. 당초 기대와 달리 원가절감을 할 수 없었고 대량화주에 대한 규제도 원인이었던 것으로 알려졌다.

2011년에는 포스코대우인터내셔널이 대우로지스틱스의 대주주 지분 27.5%를 인수하며 해운업 진출을 시도했지만 역시 해운업계 반대로 무산됐다. 포스코인터내셔널은 지난해 우크라이나 곡물터미널을 준공하는 등 곡물사업을 확대하고 있다.

포스코가 해운업 진출을 강행하겠다고 하면 현행 법으로 막기 어렵다는 것도 현실적 이유다. 해운법 24 조는 원유 제철원료 액화가스 발전용석탄 등 주요 화물의 화주가 해상화물운송사업 등록하면 국내 해운산업에 미치는 영향 등에 대해 전문가들로 구성된 정책자문위원회 의견을 듣고 결정해야 한다고 규정하고 있다. 하지만 이를 근거로 설립을 막기는 어렵다는 것이다.

해양수산부 관계자도 "정책자문위 의견을 거쳐 반대의견을 내도 포스코가 소송을 통해 설립을 강행하면 해수부가 패소할 가능성이 있다"고 말했다.

◆"물류기본정책에 역행한다" 지적 = 포스코의 물류자회사 설립은 정부의 물류기본정책에 역행한다는 지적도 나온다.

2016년 국토교통부와 해양수산부가 공동 발표한 국가물류기본계획(2016~2025)은 '전문 물류기업·인력 육성 및 물류상생 생태계 조성'을 명시하고 있다. 대량화물을 가진 화주가 자회사를 통해(2자물류)

I . ISSUE & TREND

사업을 영위하는 것보다 "자가물류의 3 자물류 전환 지속적 유도"를 통해 전문 해운·물류기업(3 자물류)을 육성하는 방향을 견지한 것이다.

한해총도 "국가 정책에 따라 자가물류나 2 자물류를 3 자물류로 전환해도 모자라는 판에 국민연금공단이 최대주주인 국민기업 포스코가 2 자물류기업을 세워 본격적으로 3 자물류시장에 뛰어드는 것은 이해할 수 없는 일"이라고 지적했다.

3. 선박 팔고 직원 줄이고"...해양강국 북유럽도 유동성 확보 '칼바람'

코로나와 저유가에 따른 실물경기 침체로 글로벌 해운·해양플랜트 업계가 유동성 확보에 매진하고 있다. 최근에는 노르웨이와 덴마크 등 '해양강국' 북유럽 기업들도 보유 선박을 팔거나 직원을 줄이는 등 긴축 경영에 나섰다.

11 일(현지 시각) 조선·해운 전문매체 스플래시 247 등에 따르면 노르웨이 해운업체 '솔스타드 오프쇼어'는 최근 유동성 확보 차원에서 전체 보유 선박 120 여 척 중 37 척을 다른 선사에게 매각하거나 폐선 처분할 방침이다. 보유 선박 4 척 중 1 척을 줄이는 셈이다. 솔스타드오프쇼어는 노르웨이 선사 덤씨서플라이, 파스타드쉬핑 등의 인수합병을 통해 탄생한 해양작업지원선(OSV) 전문 대형 선사다.

아울러 솔스타드오프쇼어는 9 억 5000 만달러(1 조 1500 억원) 규모의 출자전환 계획도 내놨다. 라스 페데르 솔스타드오프쇼어 최고경영자(CEO)는 "최근 코로나와 저유가에 따라 업계가 도전에 직면해있는 상황"이라며 "오래된 선박을 처분하는 등 금융구조개선을 통해 불확실성을 줄여나갈 수밖에 없다"고 했다.

덴마크의 세계 1 위 해운사 머스크사 자회사들도 잇따라 인원 감축에 나섰다. 해양시추기업 '머스크드릴링'은 지난달 최대 300 명 규모의 시추 작업자들을 해고하겠다고 밝힌 데 이어 최대 170 명 규모의 사무직 직원을 추가로 해고하겠다고 밝혔다. 머스크드릴링은 "유가 폭락으로 각종 해양플랜트 건설 계획이 잇따라 취소되거나 연기되면서 회사를 보호하기 위해 불가피했다"고 설명했다.

실제 머스크드릴링은 지난 3 월 가나에서 원유 개발 사업을 진행 중인 툴로우 오일로부터 조기 계약 종료를 통보받았고, 지난달에는 석유기업 셀 등과 진행 중인 해양 굴착 장치 수주 계약이 무산된

I . ISSUE & TREND

상황이다. 이 때문에 머스크드릴링은 오는 27일 올해 1분기 실적 발표를 앞두고 최근 수익 목표치를 하향 조정했다.

머스크의 시추장비 수송기업 자회사인 '머스크서플라이서비스'도 이달 중 덴마크 본사를 포함해 지상 직원 55명을 정리 해고할 방침이다. 스티븐 카르스텐센 머스크서플라이서비스 CEO는 "석유 및 가스 사업 활동이 현저히 감소할 것으로 예상돼 필요한 조치였다"고 했다. 사측은 인원 감축을 통해 지상 비용을 최대 30%까지 절감할 계획이다.

해양 강국 북유럽의 기업들마저 잇따라 허리띠를 졸라맬 만큼 글로벌 해운·해양플랜트 경기가 침체되면서 국내 조선 업계의 고민도 깊어질 전망이다. 업계가 어떻게든 지출을 최대한 줄이려는 상황이라 추가 발주를 기대하기 쉽지 않다. 조선해운 분석기관인 클락슨 리서치는 올해 초 세계 선박 발주 규모를 1324척으로 예상했다가 최근 44% 줄어든 756척으로 하향 조정한 바 있다.

발주 감소는 선박 가격 하락으로 이어졌다. 선박 가격 흐름을 나타내는 신조선가 지수는 지난 4월 전달보다 1포인트 떨어진 128포인트를 기록했다. 선종별로 2만~2만 2000TEU급 대형 컨테이너선은 1억 4500만달러, 케이프사이즈 벌크선은 4850만달러를 기록해 전달보다 50만달러 내렸다.

다만 당장 국내 조선업계에 직접적인 타격으로 이어질지는 판단하기 어렵다.

대외경제정책연구원의 오탉현 전문연구원은 "북유럽 기업들이 유동성 확보에 나선 것을 두고 경쟁력이 약화됐다고 보기보다는 코로나 19에 따른 현 시장 상황에서 경쟁력을 유지하기 위한 조치라고 보는 게 맞다"며 "당장 내년이라도 V자 반등을 하게 되면 고용이 늘고 자연스럽게 경기가 회복할 수 있기 때문에 국내에 어떤 영향을 줄지는 좀 더 지켜봐야 한다"고 했다.

4. 전세계 1분기 해적사고 24% 늘어...국적선 피해는 없어

최근 가봉 해역에서 한국인 1명을 포함한 6명이 해적에 납치된 가운데 올해 1분기 전세계 해역에서 발생한 해적사고가 작년보다 크게 늘어난 것으로 나타났다. 하지만 다행히 국적선 피해는 없었다.

해양수산부는 올해 1분기 전세계 해역에서 47건의 해적 사고가 발생해 작년 동기(38건)보다 23.7% 증가했다고 7일 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

이는 최근 싱가포르 해협 등에서의 해적 활동이 급격히 증가했기 때문으로 보인다.

서아프리카 해역의 해적 사고는 작년 1분기(22 건)보다 1 건 줄었으나 여전히 전체 선원 납치 피해의 77.3%가 발생하는 등 무장 해적의 위협이 지속하는 것으로 나타났다. 총기 피격 사건(4 건)도 모두 이 해역에서 발생했다. 이 해역의 가봉 인근에서는 지난 3 일(현지시간) 세네갈 선적의 어선 2 척이 해적의 공격을 받아 한국인 선장 1 명 등 선원 6 명이 납치된 것으로 파악되고 있다.

아시아 해역의 경우 연안국의 순찰 활동 강화와 아시아해적퇴치협정(RECAAP)에 따른 회원국의 노력으로 최근 10 년간 해적 사고가 줄었으나, 올해 1 분기에는 싱가포르 해협(5 건)과 인도 인근 해역(5 건)에서의 해적 사고가 증가하는 등 전년 동기(8 건)의 2 배가 넘는 19 건이 발생했다. 이 중 대다수(94%)는 현금, 귀중품, 화물 등을 노린 생계형 해적 사고였다.

특히 우리 국적선의 통항이 많은 싱가포르 해협에서 작년 9 월부터 총 17 건의 해적 공격이 발생했는데 주로 심야 시간 동쪽으로 향해하는 선박을 대상으로 공격하는 특징을 보이는 것으로 나타나 주의가 요구된다.

다행히 우리 국적 선박은 해적위험해역에서 24 시간 모니터링 체계를 유지하는 등 정부의 해적 피해 예방 정책 추진과 선사의 적극적인 동참으로 해적 피해 사례는 발생하지 않았다.

소말리아 해역에서는 청해부대를 포함한 연합해군의 활동과 민간 해상특수경비원의 승선 등에 힘입어 지난해에 이어 올해 1 분기까지 단 한 건의 해적 사고도 발생하지 않았다.

고준성 해수부 해사안전관리과장은 "동남아시아 해역과 서아프리카 기니만 해역에서 해적 사고 발생이 지속하는 만큼 피해 예방을 위해 아시아와 아프리카 지역 연안국과의 공조 체계를 강화하고, 선사와 선원에 교육을 시행하는 등 해적 피해 예방 정책 추진에 만전을 기하겠다"고 말했다.



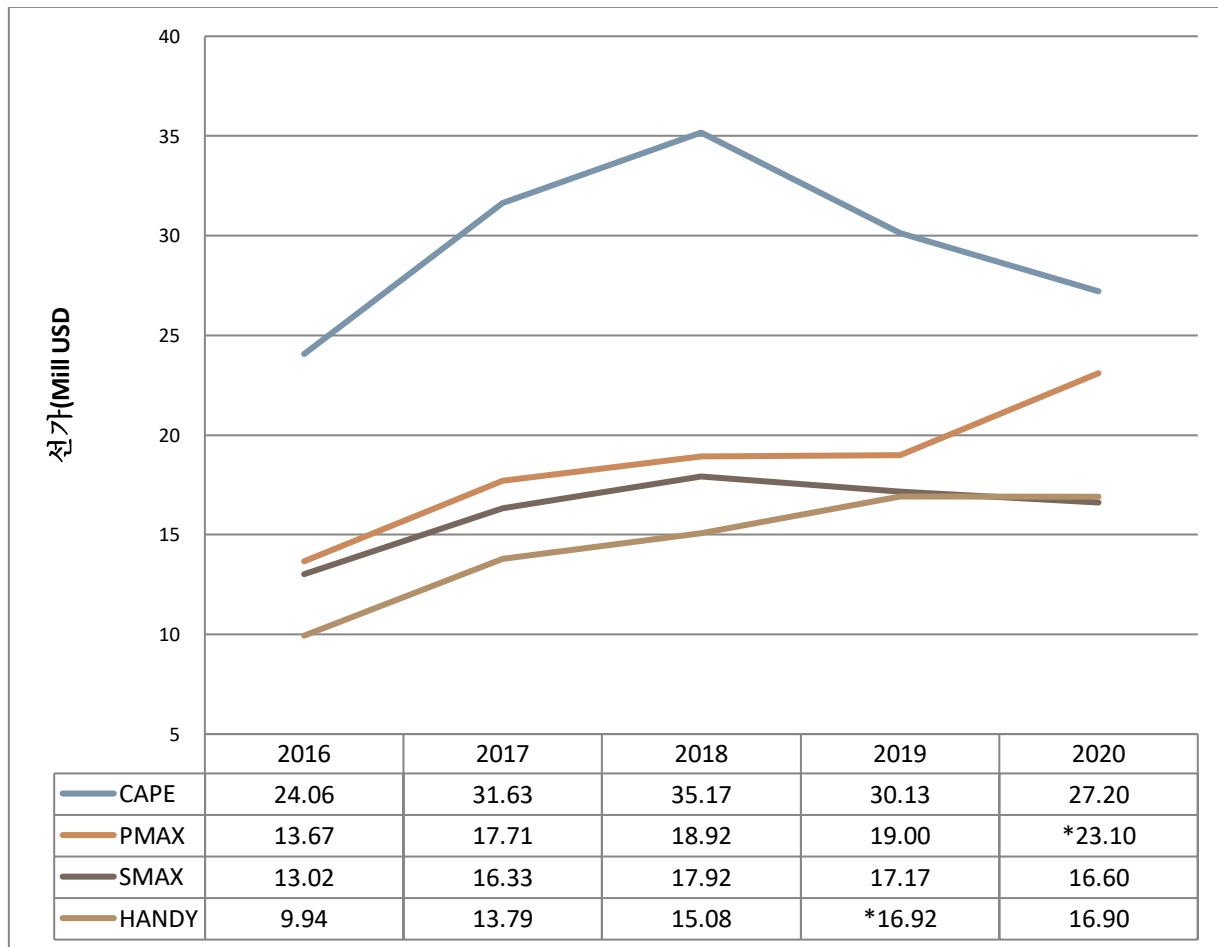
II . BULK CARRIER

(◆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	27.20
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.71%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.10
*'19 년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.58%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.60
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-3.30%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.90
*'18 년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-0.10%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

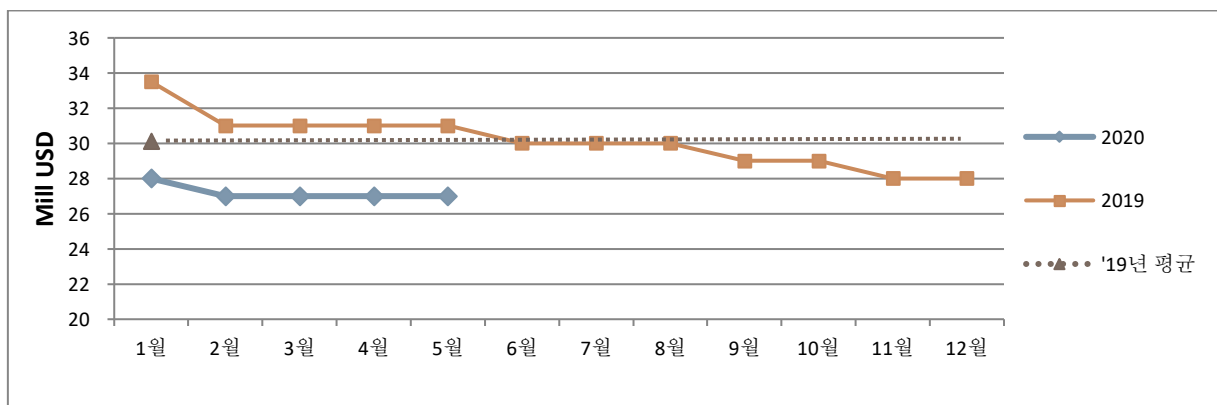




II . BULK CARRIER

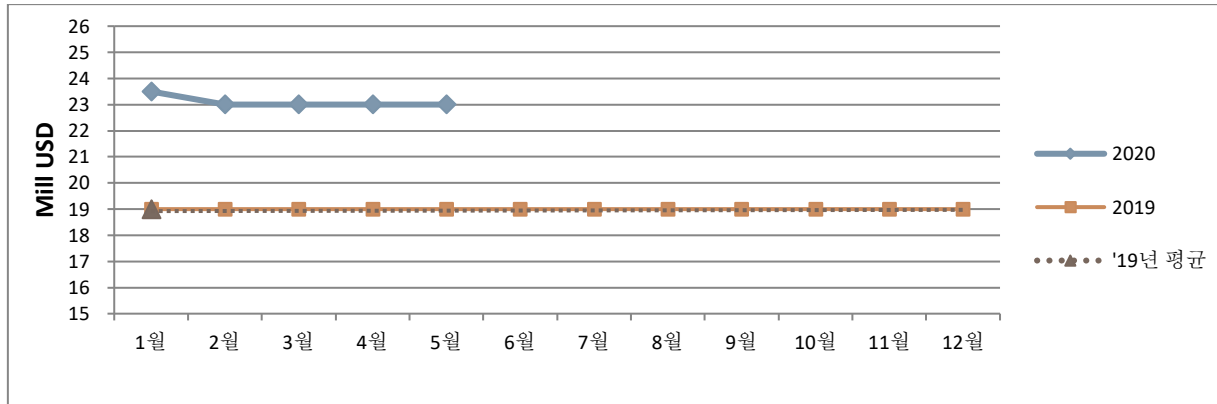
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00		27.20
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%		-9.7%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00		23.10
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%		21.6%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.50		16.60
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-2.9%		-3.3%
HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	16.50		16.90	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.9%		-	
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.9%		-0.1%	
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

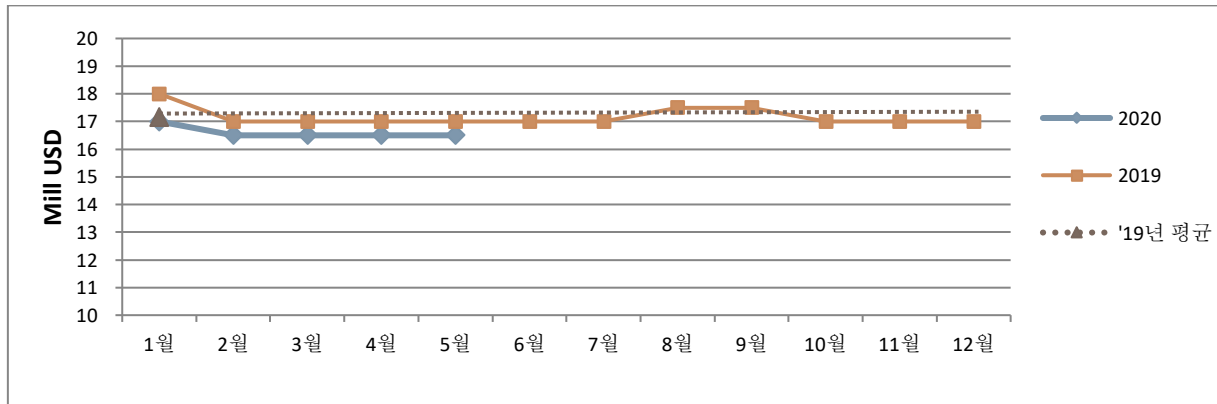


II. BULK CARRIER

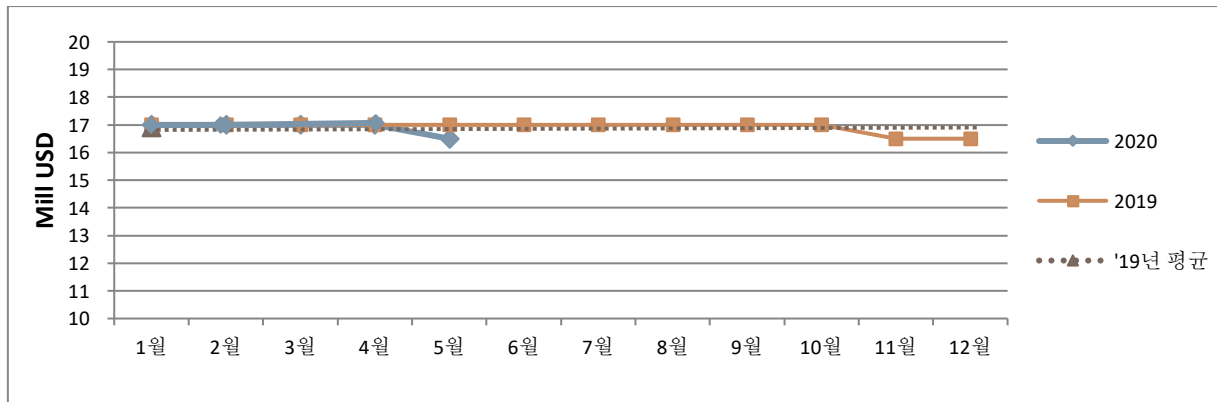
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AMAZONIT	56,952	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	7.2-7.3	Undisclosed buyer
BC	ROYAL EPIC	56,026	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Greek buyer
BC	TAURUS TWO	53,550	2006	CHINA	B&W	C 4x35t	4.8	Undisclosed buyer
BC	ASIA PEARL IV (log fitted)	35,220	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	5	Undisclosed buyer
BC	ASIA PEARL III (log fitted)	35,217	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	5	
BC	IVS NIGHTJAR	32,316	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.5	undisclosed buyer
BC	LOVELY KLARA (log fitted)	28,186	2002	JAPAN	MITS U	Cr 4X30T	4.0	Old sale, undisclosed buyer
BC	SQUAMISH (Box holds)	18,917	2009	JAPAN	B&W	C 3x30.5t	6.5	Middle Eastern buyer



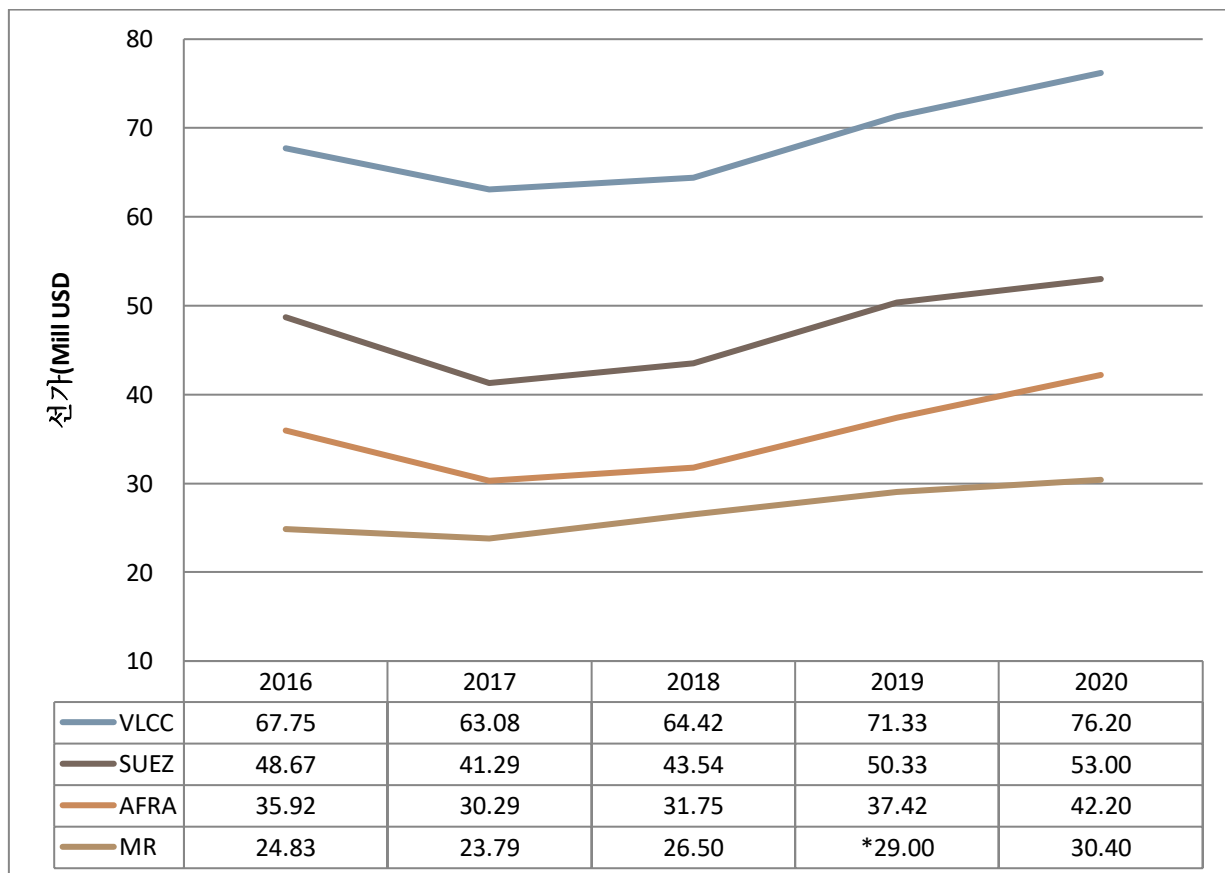
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	76.20
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	6.82%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	53.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	5.30%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	42.20
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	12.78%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.40
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	4.83%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

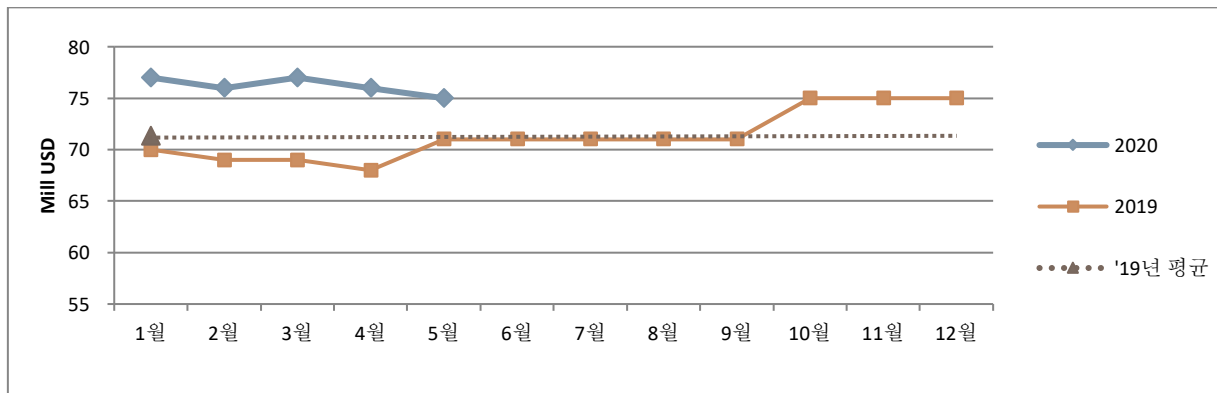




III. TANKER

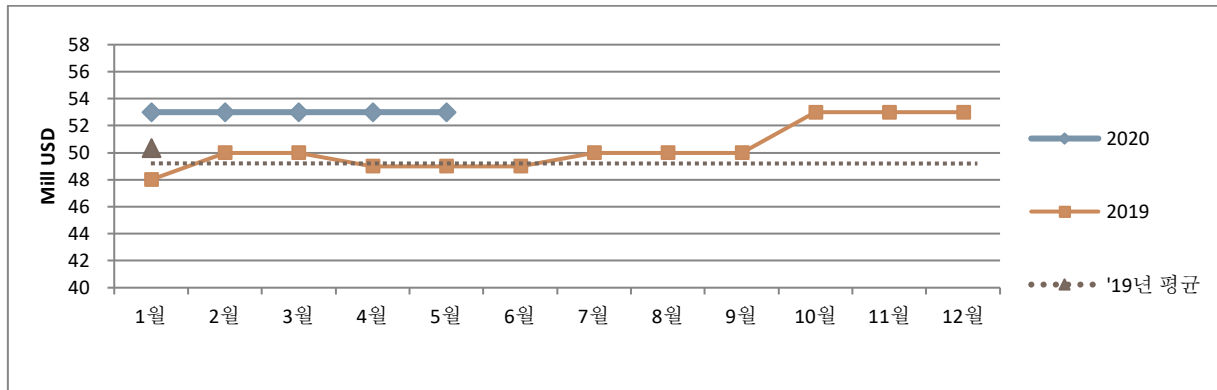
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	75.00		76.20
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-1.3%		-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	5.6%		6.8%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	53.00		53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	8.2%		5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	42.50		42.20
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	21.4%		12.8%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	30.00		30.40
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	0.0%		-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	7.1%		4.8%
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

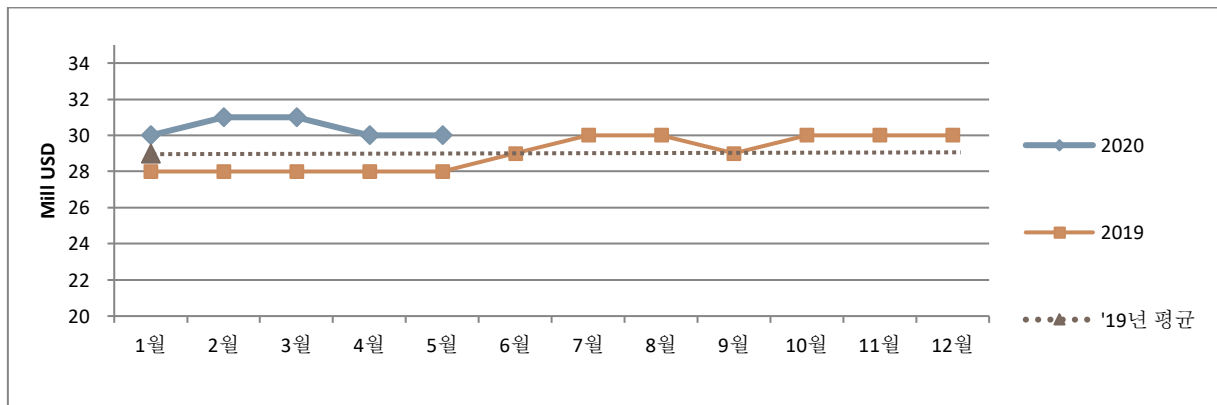


III. TANKER

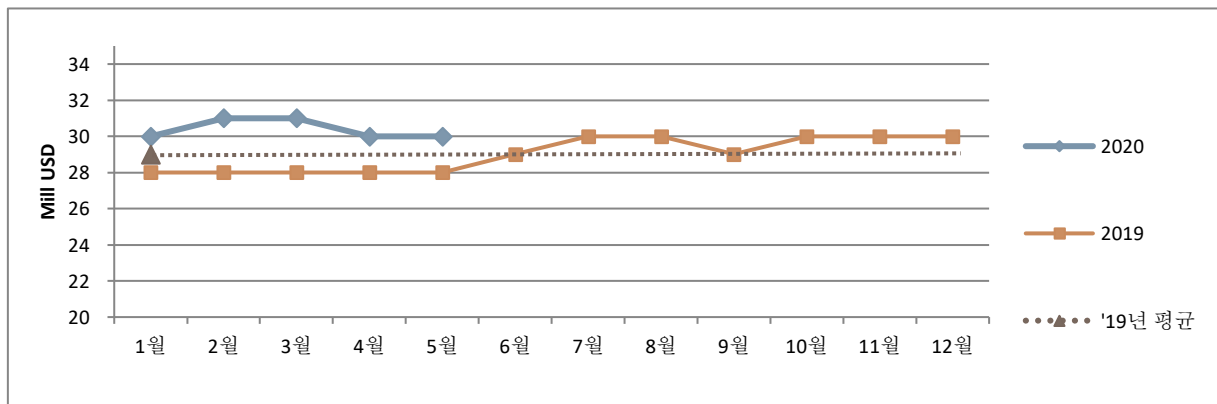
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
OIL/CHEM	ECO YOSEMITE PARK	49,999	2020	KOREA	B&W		27	Jont venture Buyer (Top Ships & Gunvor), 5+2 years T/C to Clearlake
OIL/CHEM	ECO JOSHUA PARK	49,999	2020	KOREA	B&W		27	
OIL/CHEM	RHINO	39,710	2010	KOREA	B&W	2&3	15.25	Greek buyer(Medcare Shipping)
LPG	CRESQUES	54,656	2015	KOREA	B&W		71.5	Japanese buyer, 12 years leaseback

2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

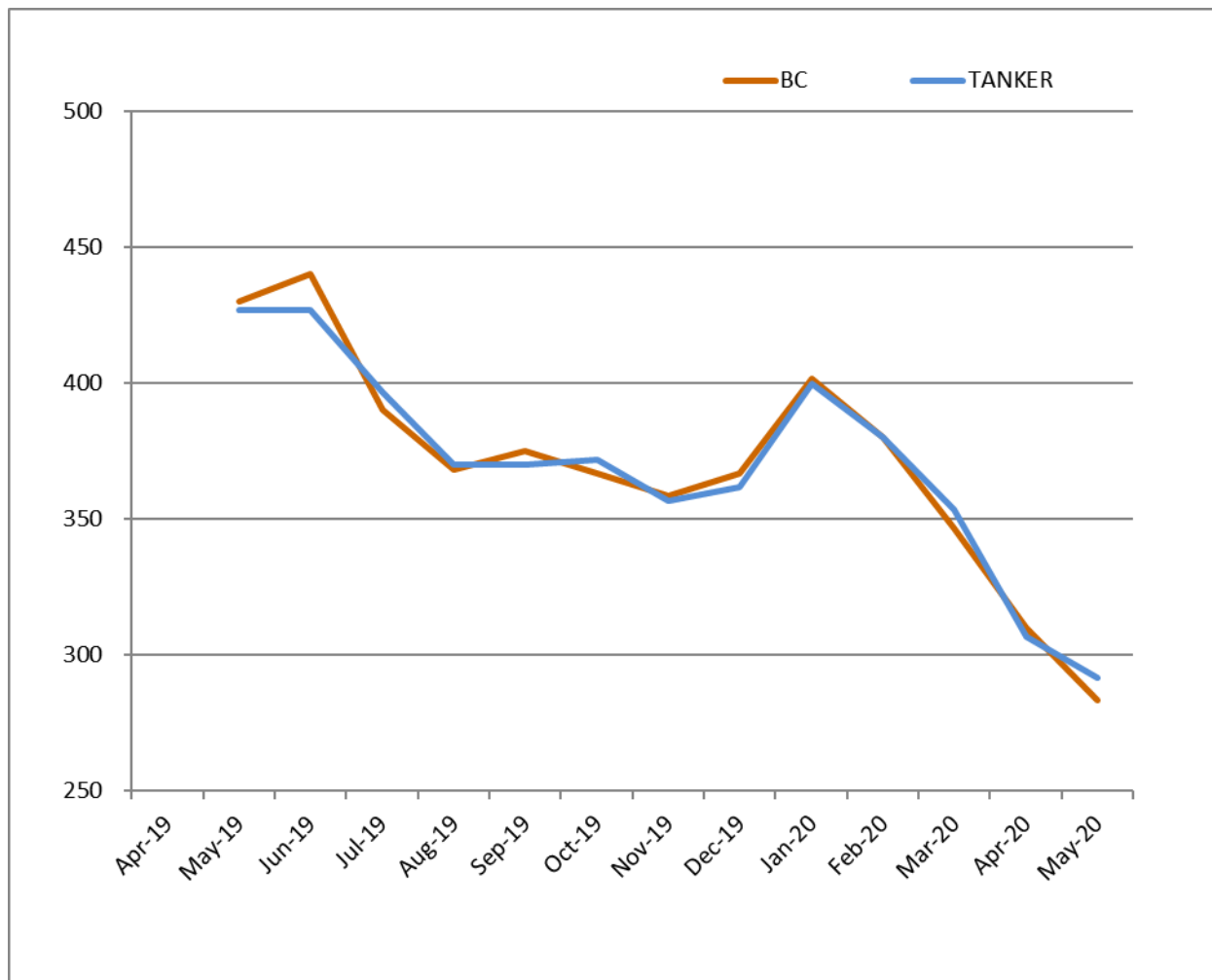


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 4 월	2020 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	346.33	-12.6%	426.67	291.67	-4.9%	-31.6%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	344.33	-13.6%	430.00	283.33	-8.6%	-34.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



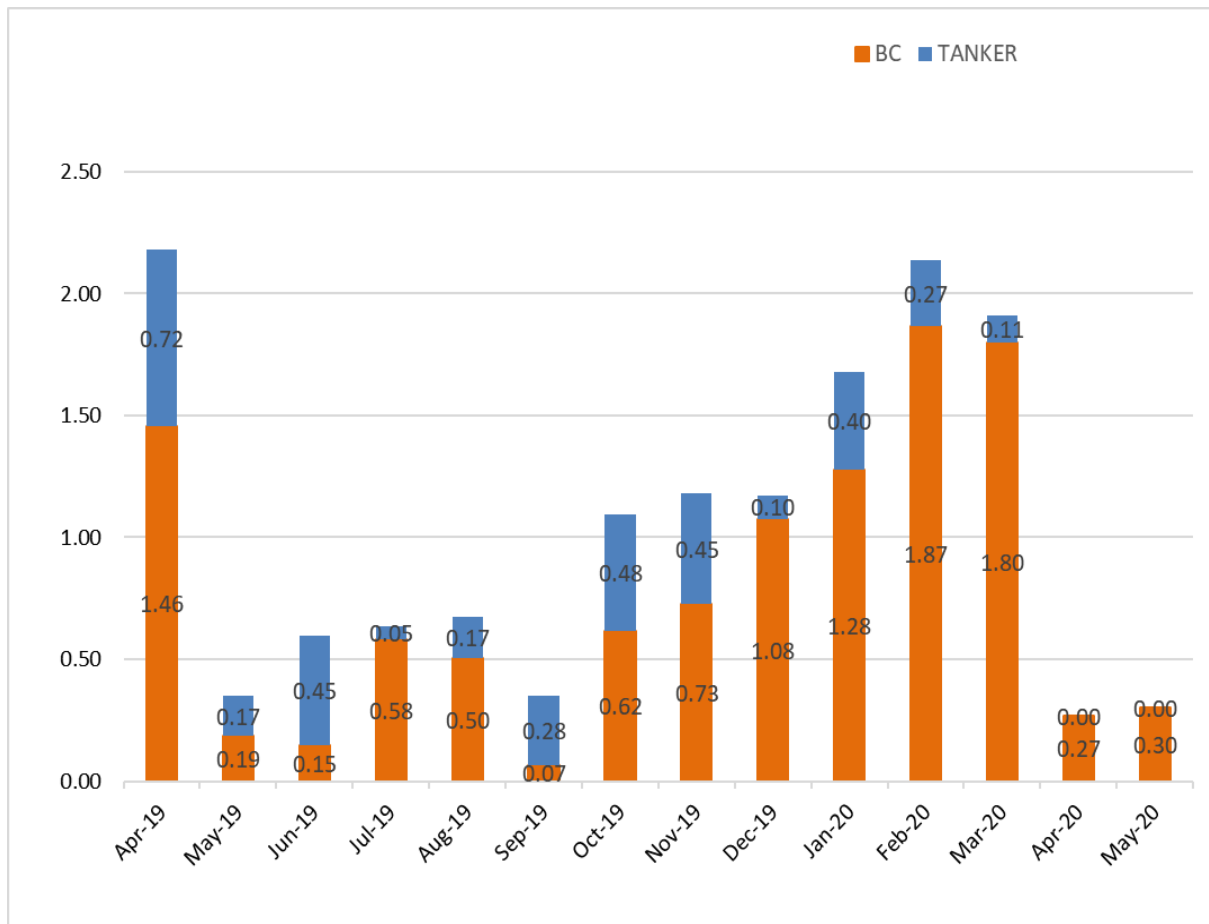


IV. DEMOLITION

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%	0.72	10	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	7.45	116	5.51	74.0%	54	46.6%	1.46	15	0.27	-81.6%	1	-93.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

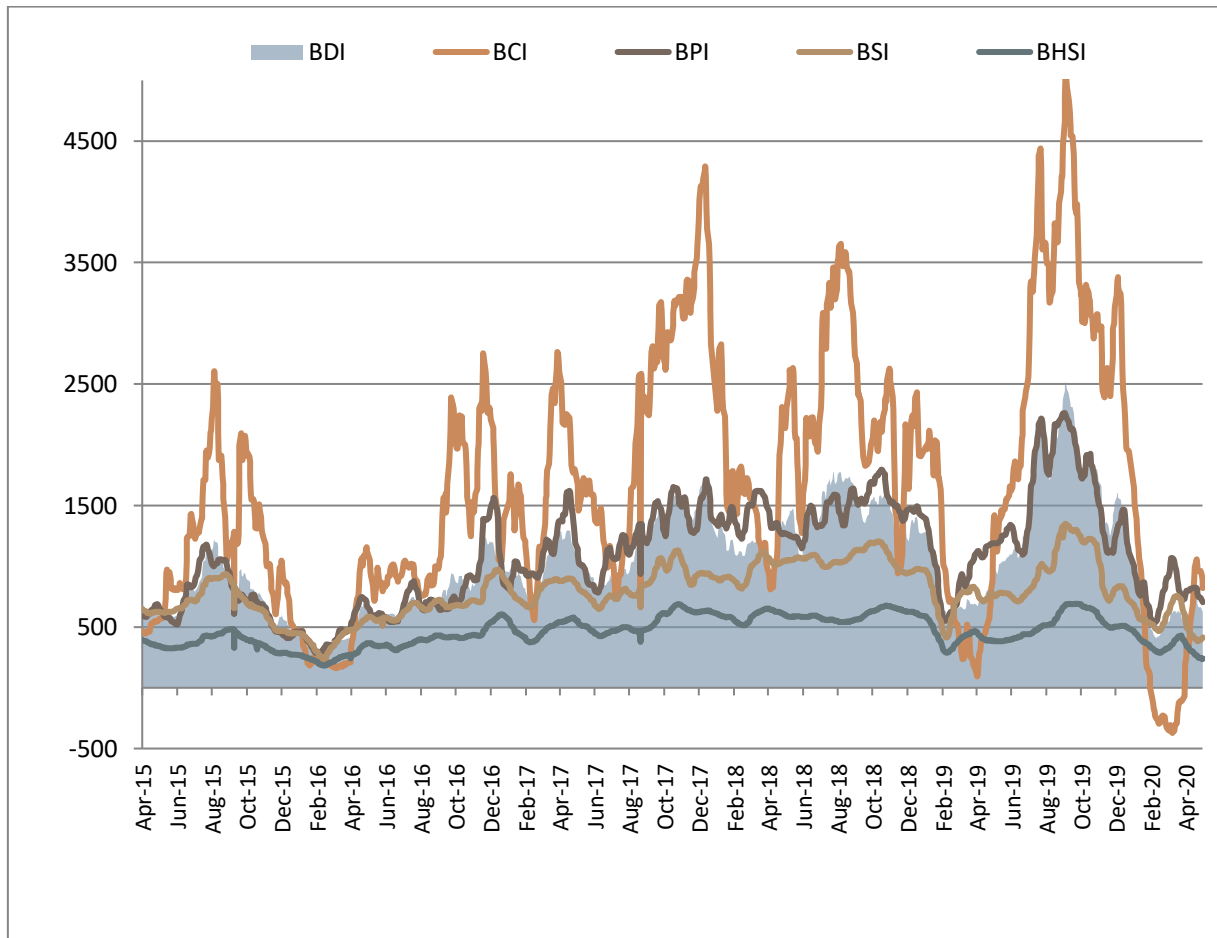
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	SHAGANG GIANT	306,902	34,360	1993	JAPAN	SULZ	280	INDIA, Previous sale failed, HKC Green recycling
PCC	JINGU	17,216	11,404	1992	JAPAN	MITSU	285	Old sale, INDIA delivery, HKC Green recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-05-07	2020-05-01	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	514	617	▼-103.00	2518	290
BCI	461	820	▼-359.00	5043	-372
BPI	667	704	▼-37.00	2262	282
BSI	423	413	▲10.00	1351	243
BHSI	228	239	▼-11.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	180.00	▲15.00	165.00	▲24.00	144.50	▲15.00
MGO	270.00	▲32.50	232.00	▲3.40	235.50	▲20.50
LSMGO	249.00	▲8.50	251.00	▲18.00	-	-
VLSFO	250.50	▲11.50	195.00	▼-21.00	226.50	▲49.50

❖기준일 : 5 월 8 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-05-08	2020-04-29	CHANGE
미국 달러	1226.50	1225.20	▲1.30
일본 엔(100)	1153.86	1147.14	▲6.72
유로	1329.53	1326.40	▲3.13
중국 위안	172.29	172.83	▼-0.54

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 리쇼어링 (Reshoring)

요약 - '제조업의 본국 회귀'를 의미한다. 인건비 등 각종 비용 절감을 이유로 해외에 나간 자국 기업이 다시 국내에 돌아오는 현상을 말한다. 장기화되는 경기침체와 급증하는 실업난을 해결하기 위함이다. 자국 기업이 해외로 이전하는 '오프쇼어링(OFF-SHORING)'의 반대 개념이다

금융위기 이후 미국은 제조업 경쟁력을 강화하기 위해 꾸준히 '리쇼어링(RESHORING)'을 추진해왔다. 실질적인 성과로 이어지고 있다는 점에서 주목할 필요가 있다. 2000년대 중반 이후 선진국의 정부들은 리쇼어링을 외치기 시작했다. 제조업이 고용과 투자 확대를 견인한다고 생각했기 때문이다. 미국 오바마 정부는 일자리 대책 일환으로 리쇼어링 정책을 강하게 펼쳤다. 당시 오바마 정부는 유턴 기업에 대해 2년간 설비투자 세제감면 등 지원책을 제시했다. 제조업체에는 25%의 우대 세율을 적용했다.

일본도 '잃어버린 20년' 이후 경제 활력을 되찾으려고 대기업 규제 완화와 공격적 통화·재정 정책을 펴면서 리쇼어링 효과를 봤다. 고이즈미 총리에 이어 아베 정부는 대규모 양적 완화를 통해 엔저 정책을 추진했다. 결국 환율 효과로 수출 경쟁력이 크게 높아졌고, 아이치현 등 지방자치단체의 입지 지원 등이 복합적으로 작용하면서 유턴 기업이 많아졌다.

유럽 각국도 리쇼어링 정책에 적극적이다. 영국 캐머런 내각은 국내총생산(GDP) 대비 제조업 비중을 15%대로 끌어올리겠다는 목표 아래 법인세인하와 노동시장 개혁을 단행했다. 프랑스는 농업과 저부가가치 제조업의 비중이 크다 보니, '르노' 등 특정 기업에 지원금을 주는 전략을 수립한 바 있다
[출처 ICT 시사상식 2017, 2016.12.20]

[관련기사] '리쇼어링' 통한 제조업 부활 강조한 文 대통령...세계 "규제완화부터"

문재인 대통령이 10일 취임 3주년 특별연설에서 '포스트 코로나' 경제 대책 중 하나로 '리쇼어링'(RESHORING)을 통한 제조업의 부활을 강조하고 나서 세계의 관심이 모아지고 있다. 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 팬데믹(PANDEMIC, 세계적 대유행)을 계기로 해외로 나간 한국 기업 공장을 다시 국내로 돌아오게 하는 소위 리쇼어링으로 침체에 빠진 제조업의 반전을 모색하겠다는 뜻이다.

문 대통령은 이날 대국민 연설에서 "세계는 이제 값싼 인건비보다 혁신역량과 안심 투자처를 선호하기 시작했다"며 "우리에게는 절호의 기회로, 한국 기업의 유턴은 물론 해외 첨단산업과 투자를 유치하기

VI. STL NEWS & INFORMATION

위해 과감한 전략을 추진하겠다"고 밝혔다. 그러면서 문 대통령은 "대한민국이 '첨단산업의 세계공장'이 돼 세계의 산업지도를 바꾸겠다"고 강조했다.

문 대통령은 "시스템 반도체, 바이오헬스, 미래차 등 3 대 신성장 산업을 더욱 강력히 육성해 미래먹거리를 창출하겠다"며 "대한민국은 세계에서 가장 안전하고 투명한 생산기지가 되었다"고도 했다. 이처럼 문 대통령이 리쇼어링을 강조한 것은 코로나 19 를 최근 침체에 있는 한국 제조업에 반전을 모색하는 기회로 삼겠다는 의지를 나타낸 것으로 풀이된다.

사실 문재인 정부 출범 이후 한국 제조업은 내리막길을 걸어왔다는 평가를 받아왔다. 한국산업단지공단의 국가산업단지 산업동향 통계에 따르면 2019 년 한 해 동안 전국 37 개 국가산업단지 생산액은 총 486 조 6622 억원으로 2018 년의 541 조 2016 억원에 비해 11.2%나 감소했다. 삼성전자, 현대차, SK, LG, 롯데 등 국내 주요 대기업들이 입주한 구미, 여수, 창원, 울산 등의 국가산업단지는 한국 제조업의 심장과도 같은데, 여기에서의 생산, 수출액이나 고용이 점차 줄어들고 있는 것이다.

국가산단의 연단위 생산액은 2012 년 616 조원으로 정점을 찍었다가 2016 년 521 조까지 줄었다. 2017 년으로 다시 반등했고, 539 조원, 2018 년 541 조원 등으로 소폭 반등했지만 문재인 정부 출범 이후 다시 생산액이 줄어드는 추세가 뚜렷하다.

재계에서는 리쇼어링을 위해서는 규제완화가 선행되어야 한다고 강조한다. 정유·화학업계의 한 고위임원은 "리쇼어링은 의지만 갖고 되는 것이 아닐 것"이라며 "기업 관련 법제가 뒷받침 되지 않는다면 무의미하다"고 했다. 그러면서 "안 그래도 국내에서 공장을 짓고 운영하는 것이 고비용 문제, 노조 문제 등으로 어려운데, 주 52 시간제와 최저시급 등 갈수록 어려움이 가중되고 있다"며 "여기에 더해 '화학물질의 등록 및 평가에 관한 법률'(화평법), '화학물질관리법'(화관법) 등 여러 법제들이 갈수록 강화되고 있는데 이 같은 문제들이 해결되지 않는 이상 리쇼어링은 어려울 것"이라고 지적했다.

전자 업계의 한 관계자는 "리쇼어링을 위해서는 법인세, 각종 인허가, 인건비 풍부한 노동력 친기업 환경 등이 요구된다"며 "산업안전보건법, 화평법, 화관법 등을 우선적으로 완화해야 한다"고 강조했다. 재계 관계자는 "장기적으로 제조업 육성을 위한 세제 정비나, 사회간접자본(SOC) 지원을 위한 합리적인 인건비 정책이 필요하다"며 "경제단체에서 이미 수년전부터 요청해온 내용을 살펴보고, 병행해서 코로나 19 직후 폭발적인 수요에 대응해 과감한 공급을 하기 위해서는 단기적인 대책도 필요하다"고 했다. 이어 "조립위주 제조업에서 숙련된 직원의 근무시간이 바로 공급량과 직결된다"며 "주 52 시간 제도를 유연하게 운영하는 제도 정비를 고려해야 한다"고 주장했다.



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)