

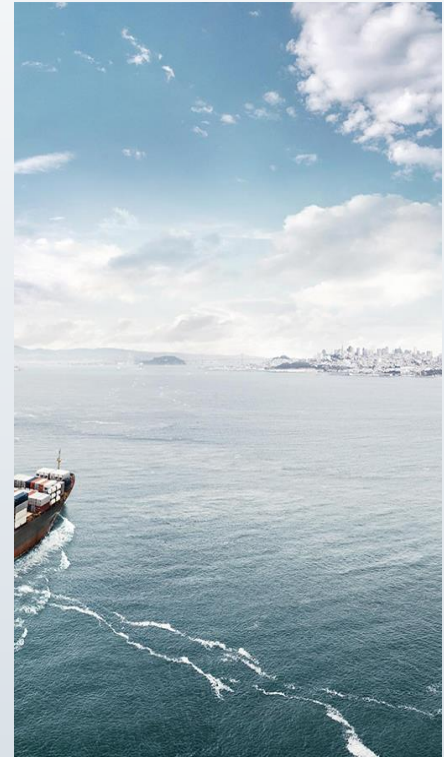


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.304

Updated June 23, 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. 운임 지수 반등에도 웃지못하는 해운업계

해운 운임이 급등하면서 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 위기에 빠졌던 해운업계에 실낱같은 희망을 주고 있다. 해운업계에서는 업황 회복 조짐을 반기면서도 운임 상승을 코로나 19 이전 수준의 수요 회복으로 해석하는 것은 아직 이르다는 목소리도 나온다.

21일 해운업계에 따르면 철광석·석탄·곡물 등 건화물 시황을 보여주는 운임지수인 발틱운임지수(BDI)와 컨테이너 시황을 나타내는 상하이컨테이너운임지수(SCFI)가 모두 코로나 19 사태 이전 수준을 회복했다.

지난 18일 BDI는 전거래일보다 281포인트 상승한 1,527을 기록했다. 지난해 12월 6일 이후 195일 만에 1,500대를 돌파한 것이다. BDI는 불과 한 달 전만 해도 400대에 머물렀다. BDI 운임이 되살아난 것은 산하 지수인 케이프운임지수(BCI)가 큰 폭으로 상승했기 때문이다. 세계 경기의 바로미터로 불리는 BCI는 이달 10일 1,039에서 일주일 새 2배나 상승한 2,455를 기록하고 있다. 이는 중국 정부가 코로나 19 여파에서 벗어나기 위해 대규모 인프라 투자를 결정하고 철광석 재고 확보에 나선 덕분이다. 브라질이 17일 철광석 수출을 재개한 점도 긍정적인 영향을 줬다. 양지환 대신증권 연구원은 “브라질·중국 간 철광석 물동량이 늘어나면서 대서양수역의 선박량 부족이 용선료 및 운임 급등세로 이어지고 있다”고 말했다.

SCFI는 19일 전주보다 89포인트 상승한 1,015.3을 기록하며 올해 1월 이후 처음으로 1,000대에 진입했다. SCFI의 상승은 미국이 견인하고 있다. 코로나 19로 얼어붙었던 미국이 경제활동을 재개하면서 물동량이 늘었기 때문이다. 미주 서안 운임료는 1FEU(40피트 컨테이너 1개분)당 2,755달러로 2012년 8월 이후 최고치를 기록했다. 미주 동안은 2018년 11월 이후 최고치인 1FEU당 3,255달러로 올라섰다. 미주 지역 물동량 비중이 큰 HMM(옛 현대상선)과 SM상선은 운임 반등이 수익성 개선으로 연결될 것을 기대하고 있다.

긍정적인 신호들에도 해운업계는 긴장의 끈을 놓지 않고 있다. 미국과 중국의 무역갈등이 다시 불거지고 있는데다 코로나 19 확산세가 아직 꺾이지 않고 있기 때문이다. 업계의 한 관계자는 “선박량 축소와 유동성 확보 등 비상경영 체제에서 아직 벗어나지 못했다”며 “물동량이 본격 회복됐다고 말하기에는 아직 이르다”고 말했다.

I . ISSUE & TREND

2. 고령 선박 해체하는 해운사들... 운임 상승 속도 불나

코로나 19 가 확산되면서 줄었던 선박 해체 수요가 다시금 늘어나기 시작했다. 6 월 이후 지난 15 일까지의 선박 해체량이 지난달 전체보다 67% 증가했다. 선주들은 인도, 파키스탄 등이 봉쇄조치를 풀자 재빨리 해체조선소를 찾고 있다. 해운업계에서는 "노후 선박 폐선(廢船)이 늘면서 공급이 줄어들면 해운 운임이 오를 것"이라는 기대감이 형성되고 있다.

19 일 조선해운 분석기관 클락슨과 증권업계에 따르면, 6 월 1~15 일 보름 동안 해체된 선박량은 189 만 DWT 를 기록했다. 올해 4 월(70 만 DWT), 5 월(113 만 DWT) 두달간 해체한 선박량보다 많은 수준이다. 6 월 들어 해체된 선박 23 척의 선령(선박의 나이)은 18~31 년 정도로, 선종은 컨테이너선(7 척), 벌크선(5 척), 다목적운반선(4 척) 순으로 많았다.

해운사들은 선박 해체 계약에 박차를 가하고 있다. 브라질 발레사(社)는 지난 1 분기 "고령 개조 벌크선(VLCC 를 VLOC 로 개조한 벌크선) 25 척을 더 이상 운영하지 않겠다"고 밝혀 하반기에도 선박 해체 작업을 진행할 것으로 예상된다.

해운업계 전문가들은 "당초 해운사들이 국제해사기구(IMO) 황산화물 규제로 폐선을 계획했다가 코로나 19 때문에 기다린 것"이라고 설명하고 있다. 선박 해체는 주로 인도, 파키스탄, 방글라데시, 중국 등의 바닷가 선박해체장에서 진행되는데, 코로나 19 로 해당 국가들이 입국 금지, 산업 현장 섣다운 등을 조치해 해체작업을 진행하지 못한 것이다.

최광식 하이투자증권 연구원은 "지난주 해체선 매각 계약이 4~5 월 두달치만큼 체결됐다"며 "지금도 해외에서 인도로 입국할 경우 14 일 격리를 해야 하는 상황이지만, 코로나 19 가 2 차로 번질까 봐 해운사들이 노후선 처분을 서두르고 있다"고 했다.

엄경아 신영증권 연구원은 " IMO 가 올해 초 선박연료유의 황 함유량 상한을 기존 3.5%에서 0.5%로 대폭 강화하면서 낡은 배에 스크러버를 달거나 비싼 저유황유를 넣고 항해해야 한다"며 "경제성이 떨어진 배를 해체하려는 선주들의 수요가 드디어 나오고 있는 것"이라고 했다.

해운업계에서는 노후선 해체가 향후 해운 시황에도 긍정적으로 작용할 것으로 기대하고 있다. 실제로 노후선 해체가 크게 늘어난 이달 들어 해운 운임이 빠르게 회복하고 있다. 발틱운임지수(BDI)는 지난달 해운업계 최대 불황으로 꺾혔던 2016 년 9 월 이후 처음으로 400 이하까지 떨어졌다가 이달 초 520 까지 올랐고, 지난 18 일엔 1527 로 치솟은 상황이다.

I . ISSUE & TREND

염 연구원은 "해체 예정이었으나 시장에 남아서 저가로 화물을 나르던 선박들이 퇴출되면서 시장 운임이 빠르게 상승한 것"이라며 "하반기에도 해체량 증가가 운임 상승으로 이어지는 흐름이 계속될 것"이라고 말했다.

3. 해운 불황인데 수에즈 운하 통과 선박 8% 늘어난 이유

글로벌 해운 업계가 코로나 직격탄을 맞은 가운데, 핵심 물류 동맥인 수에즈 운하를 통과하는 상선의 수가 평소보다 늘어난 것으로 집계됐다. 올해부터 강화된 환경규제와 비용 절감을 위해 항로를 단축한 일부 선사들의 결정 때문으로 분석된다.

17 일 이집트 수에즈운하국(SCA)과 발틱국제해운거래소(BIMCO)에 따르면 올해 1 월부터 5 월까지 원유선, 벌크선, 컨테이너선 등 상선이 수에즈 운하를 지나간 횟수는 총 6166 건이다. 이는 지난해 같은 기간(5685 건)보다 8.46% 늘어난 규모다. 선종 별로는 원유선이 2127 건, 벌크선이 2116 건, 컨테이너선이 1923 건 등으로 집계됐다.

석탄과 곡물 등 포장하지 않은 화물을 취급하는 벌크선의 수에즈 운하 이동 규모가 가장 크게 증가했다. 지난해보다 약 42% 늘었는데, 유럽 해운전문매체 헬레닉시핑뉴스는 글로벌 물동량 감소에 따라 선사들이 연료비라도 줄여보겠다는 목적으로 아프리카 남단인 희망봉을 돌아가는 대신 항로가 짧은 수에즈 운하를 직접 통과했기 때문으로 보인다고 분석했다.

수에즈 운하를 통과한 원유선도 지난해 같은 기간보다 11% 늘었다. 지난 3 월 377 건이었던 수에즈 통과 원유선은 지난달 482 건까지 증가했다. 저유가에 따라 원유 거래가 활발해지면서 항로에 투입되는 원유선 수가 증가하기도 했고, 국제해사기구(IMO)의 환경규제가 영향을 끼쳤다는 분석도 있다.

IMO 는 올해 1 월부터 선박 연료유 황산화물(SOX) 함유율을 기존 3.5%에서 0.5%로 제한하고 있다. 선사들은 강화된 규제를 충족하기 위해 기존 선박에 스크러버(탈황장치)를 설치하거나 값비싼 저유황유를 사용해야 한다는 뜻이다. 하지만 수에즈 운하에선 아직 고유황유 사용에 대한 제한을 두지 않고 있다. 이에 아직 스크러버를 설치하지 않았거나 저유황유를 사용할 여력이 없는 선박들이 수에즈 운하로 몰린 것으로 보인다.

반면 컨테이너선의 수에즈 운하 이동 규모는 15% 줄었다. 가장 큰 원인은 코로나 여파에 따라 물동량이 크게 줄면서 컨테이너선 운항 자체가 축소했기 때문이다. 해운 전문 분석기관 알파라이너에 따르면 전

I . ISSUE & TREND

세계 컨테이너선 유희율은 11.6%에 달한다. 지난달에는 수에즈 운하를 통과한 컨테이너선의 수가 지난해 같은 기간보다 3분의 1 가량 축소됐다.

일반적으로 글로벌 경기가 좋을 때는 수에즈 운하를 지나는 컨테이너선이 월 602 건까지 치솟기도 했다. 하지만 올해는 월평균 384 번밖에 수에즈 운하를 지나가지 않았다. 해운업계 최악의 불경기로 꼽혔던 2016 년(437 건)보다 훨씬 더 심각한 수준이다.

컨테이너선의 대형화 추세도 원인으로 꼽힌다. 중소형 컨테이너선을 항로에 여러 차례 투입하는 대신 대형 컨테이너선을 한 번 투입하는 게 훨씬 더 경제적이다. 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 세계에서 가장 큰 컨테이너선으로 꼽히는 2 만 4000TEU 급은 1 만 5000TEU 급 컨테이너선보다 척당 연간 약 64 억원(유럽 항로 기준)의 운항 비용을 절감할 수 있다. 선복량은 늘어나지만, 연료비나 항만 입출항료 등 제반 비용이 많이 늘어나지 않기 때문이다.

4. 조선·해운 미래 먹거리 '자율운항선박' 선점 위해 1600 억 원 투자

정부가 조선·해운 업계의 미래 먹거리인 '자율운항선박' 세계 시장 선점을 위해 1600 억 원을 투입한다. 이를 통해 2030 년 글로벌 시장의 50%를 장악한다는 목표다.

산업통상자원부와 해양수산부는 17 일 인공지능(AI) 기술 등을 활용한 자율운항선박이 상용화할 수 있도록 '자율운항선박 기술개발사업'을 추진, 이를 위한 통합사업단을 발족했다. 자율운항선박은 AI, 사물인터넷(IOT), 빅데이터, 센서 등을 융합해 선원의 의사결정을 지능화·자율화된 시스템이 대체할 수 있는 차세대 고부가가치 선박이다. 자동차 분야에서는 이미 이 기술이 장착된 승용차들이 출시되고 있다.

산업부와 해수부는 미래 조선·해운산업을 업그레이드할 자율운항선박의 사업화 실현을 위해 2025 년까지 총 1600 억 원(국비 1196 억 원)을 투입해 기술개발에 나선다. 대양 항해는 국제해사기구(IMO)에서 정의하는 자율운항선박 자율화등급 레벨 3(LEVEL 3) 수준에 도달하는 것을 목표로 한다. 레벨 3 은 최소 인원이 선박에 타고 원격제어나 장애 예측·진단 등을 자동화하는 등급이다. 연안 항해의 경우 선원이 승선한 상태에서 원격제어 기능을 발휘할 수 있는 레벨 2 를 확보하는 것이 최종 목표다.

I . ISSUE & TREND

조선업계는 자율운항선박이 상용화되는 2025 년경 전 세계 관련 시장 규모가 1550 억 달러(약 188 조 원)에 달할 것으로 전망하고 있으며 해운업계는 자율운항선박 도입 시 최적 운항 경로 탐색, 인적 과실로 인한 사고 감소 등이 가능해 운항 선박의 경제성과 안전성이 획기적으로 개선될 것으로 기대하고 있다.

양 부처는 우선 사업의 핵심기술인 지능형 항해시스템과 기관 자동화 시스템, 통신시스템, 육상운용시스템의 개발을 추진한다. 이후 국제 항해를 하는 선박에 적용해 상용화 가능성을 검증할 예정이다. 이 검증을 위한 성능 실증센터는 울산광역시 고늘지구에 구축한다. 센터에서는 25M급 시험선과 중형급 상선 등 단계적으로 실증 시험을 진행하고, 결과에 대한 기록을 쌓아나갈 예정이다. 또한 국제무대에서 이 기술을 선점하기 위해 이번 사업 과정에서 개발된 기술에 대해 국제 표준화도 동시에 추진한다. 또 사업단의 원활한 운영을 위해 선박해양플랜트연구소 안에 통합사업단을 설치한다. 산자부 소관 과제는 선박해양플랜트연구소가, 해수부 소관 과제는 한국선급이 각각 사업단 내 총괄기관으로 역할을 할 예정이다.

통합사업단은 이날 해수부와 산자부 관계자들이 참석한 가운데 현판식을 열고 본격적인 업무를 시작했다. 강경성 산업부 산업정책실장은 “자율운항선박 기술개발사업은 선박 및 해운·항만 시장 패러다임 전환에 대비하는 첫 단계로 자율운항선박이 상용화되는 2030 년까지 관련 시장의 50% 선점을 목표로 한다”며 “사업이 종료되는 2025 년 이후에는 자율화 등급 레벨 4 에 해당하는 완전 무인 자율운항선박 관련 기술 개발을 추진하겠다”고 말했다.



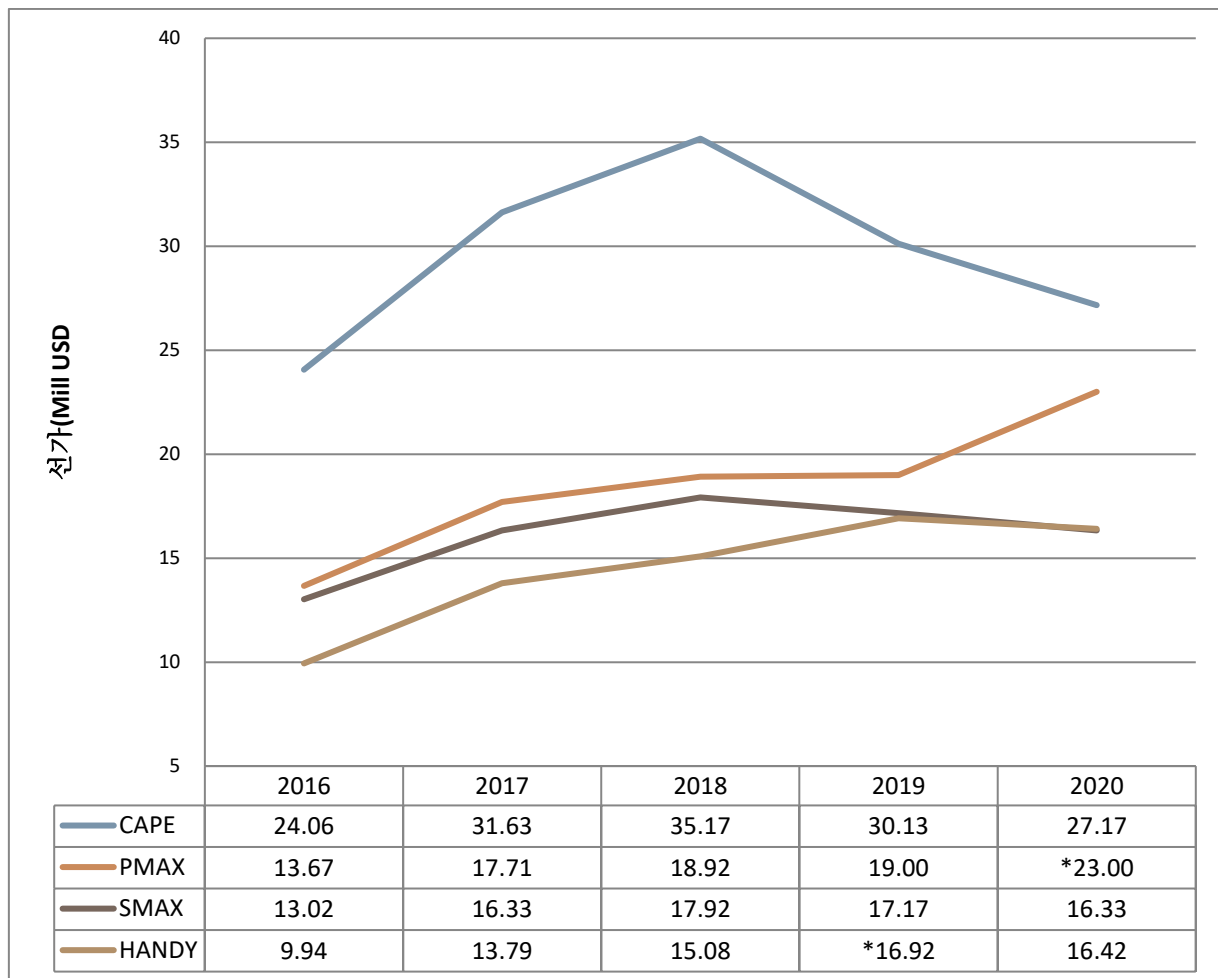
II . BULK CARRIER

(◆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	27.17
	-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)

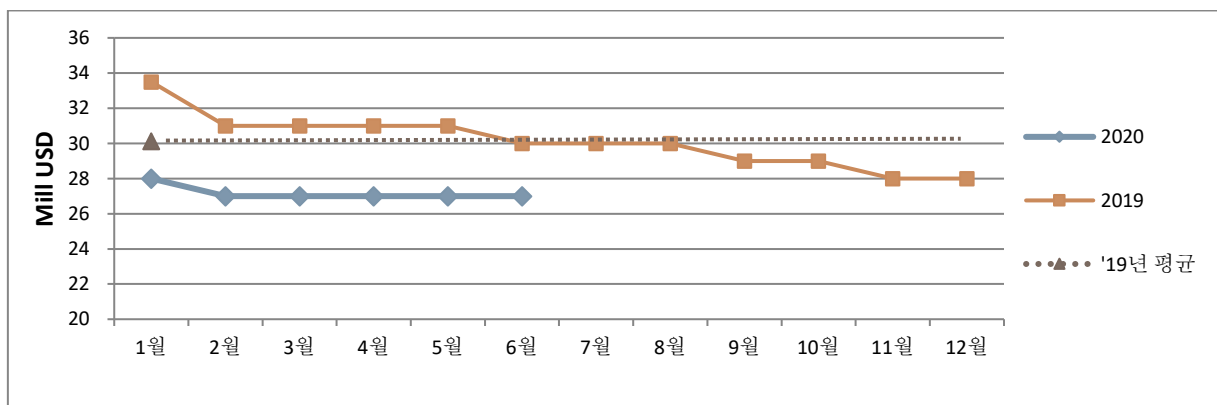




II . BULK CARRIER

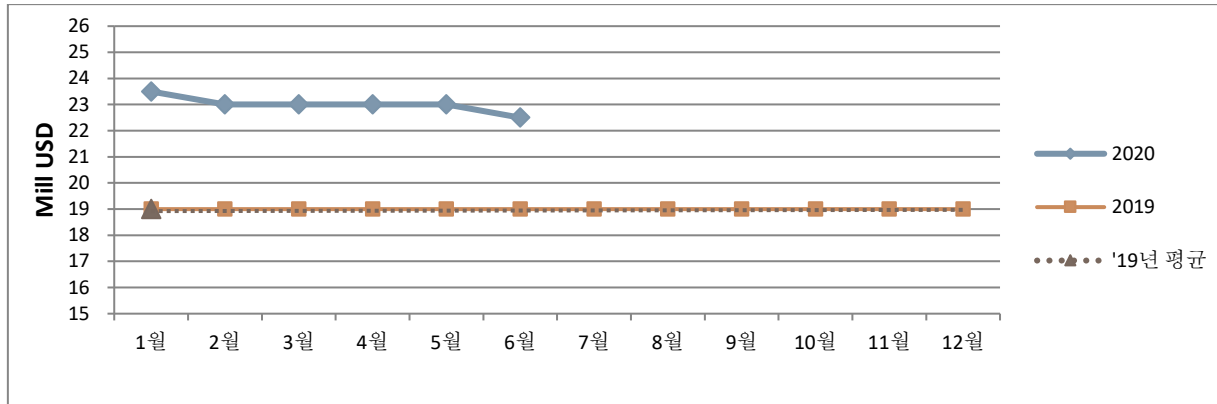
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.17
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-10.0%	-9.8%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	23.00
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	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

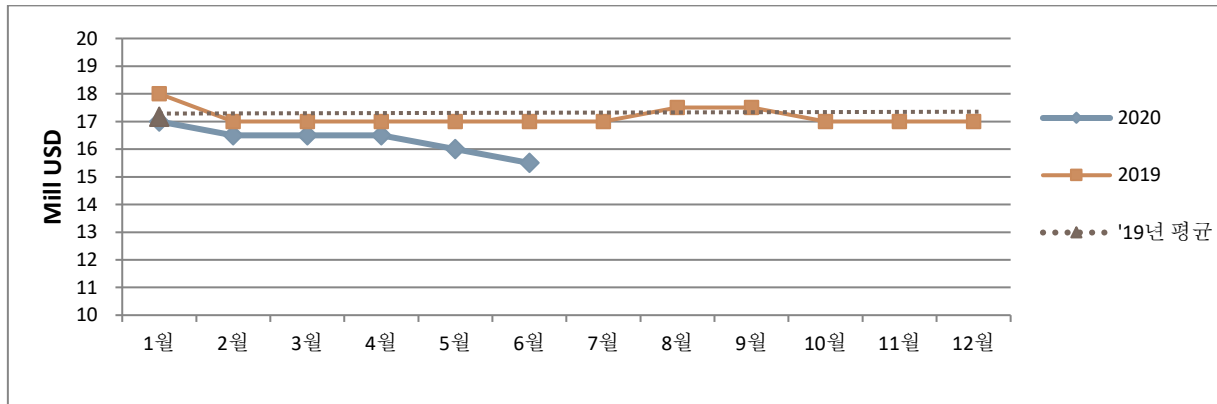


II. BULK CARRIER

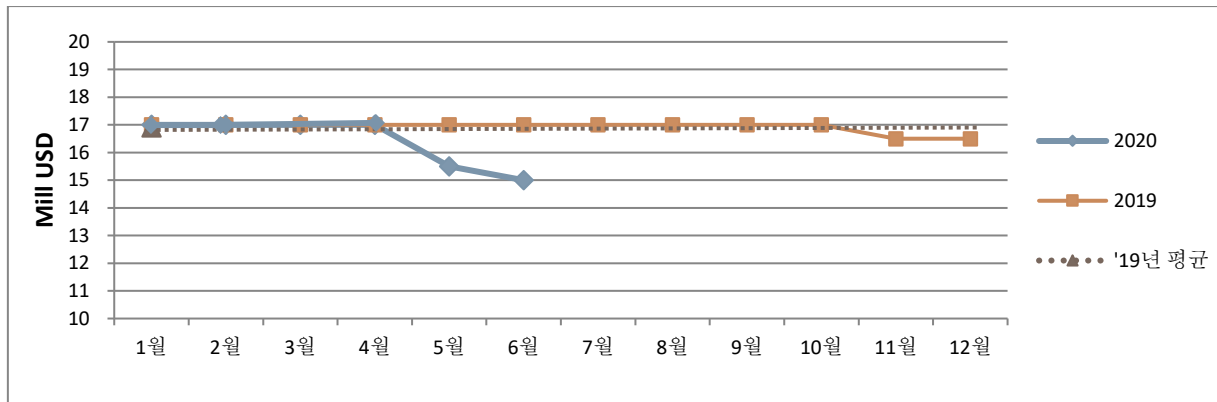
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NEW STAGE	176,877	2008	JAPAN	B&W		16.3	Greek buyer (Erasmus)
BC	AQUAGLORY	171,015	2003	JAPAN	B&W		9.5-9.7	Chinese buyer
BC	LM VICTORIA	93,318	2010	CHINA	B&W		9.2-9.3	Undisclosed buyer
BC	BW BARLEY	83,369	2010	JAPAN	B&W			
BC	BW ACORN	82,589	2010	JAPAN	B&W		41	Greek buyer
BC	BW EINKORN	81,502	2010	JAPAN	B&W			
BC	AQUAVITA AIR	81,300	2020	JAPAN	B&W		28.5	Greek buyer
BC	QI XIANG 21	75,704	2011	CHINA	B&W		13.5	Chinese buyer
BC	PANAMAX ENERGY	74,083	1998	JAPAN	SULZ		3.45	Chinese buyer, DD due Jul '20
BC	HELENE SELMER	55,741	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.5	Greek buyer
BC	ODIRIS	53,466	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.6	Greek buyer
BC	DIANA	33,702	2009	CHINA(KOR)	B&W	C 4x35t	5.6	Undisclosed buyer
BC	FEYHA	33,671	2010	CHINA(KOR)	B&W	C 4x35t	5.9	Undisclosed buyer
BC	KAMENITZA	32,631	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t		
BC	SLAVYANKA	32,252	2012	CHINA	B&W	C 4x30.5t	11.5	Undisclosed buyer
BC	IKARIA ISLAND	32,211	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	3.4	Lebanese buyer
BC	LUGANO	20,001	2002	KOREA	B&W	C 3x30t	2.4	Lebanese or Turkish buyer



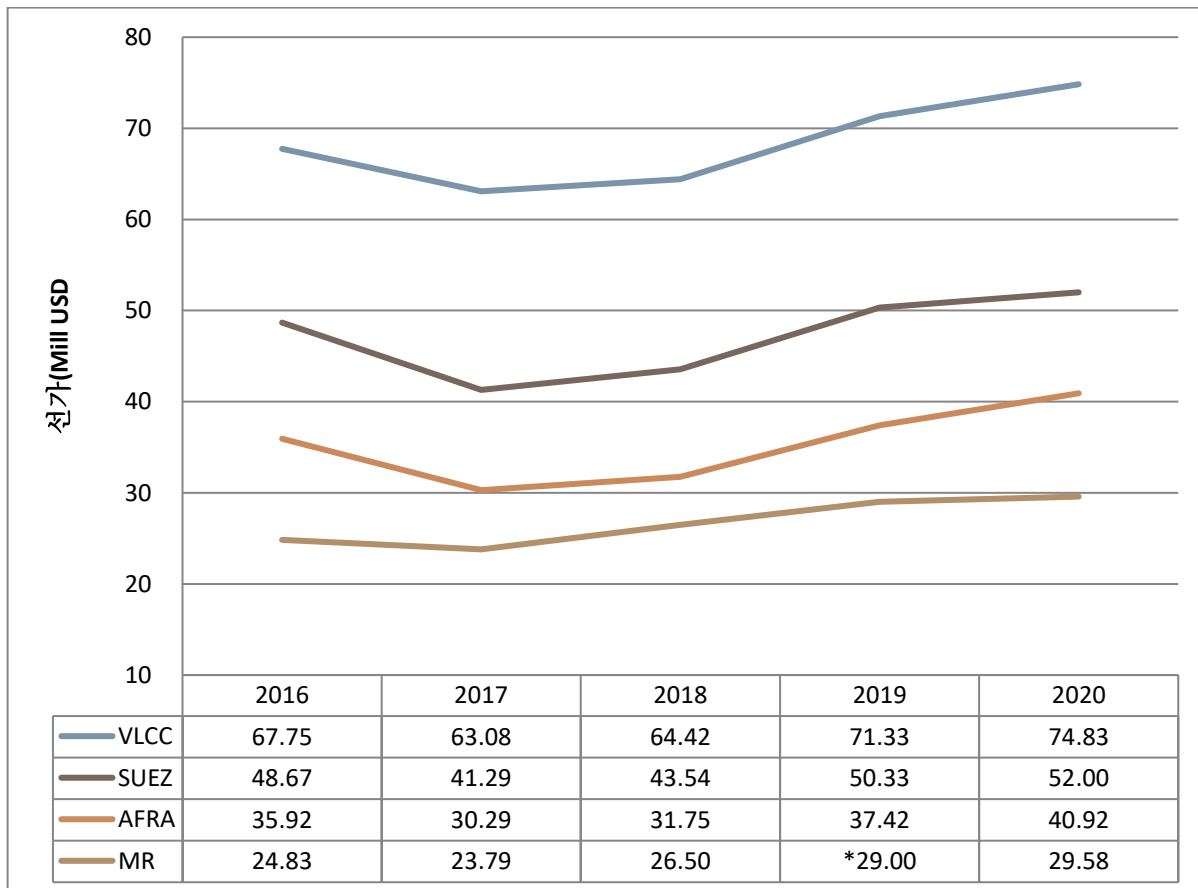
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	74.83
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	4.91%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	52.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	3.31%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	40.92
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	9.35%
MR 51K <small>*'18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	29.58
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	2.01%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

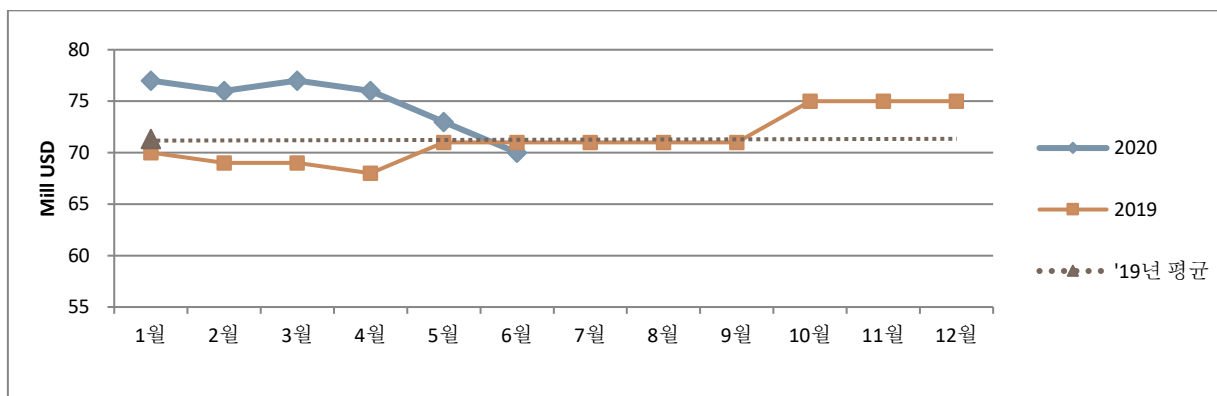
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

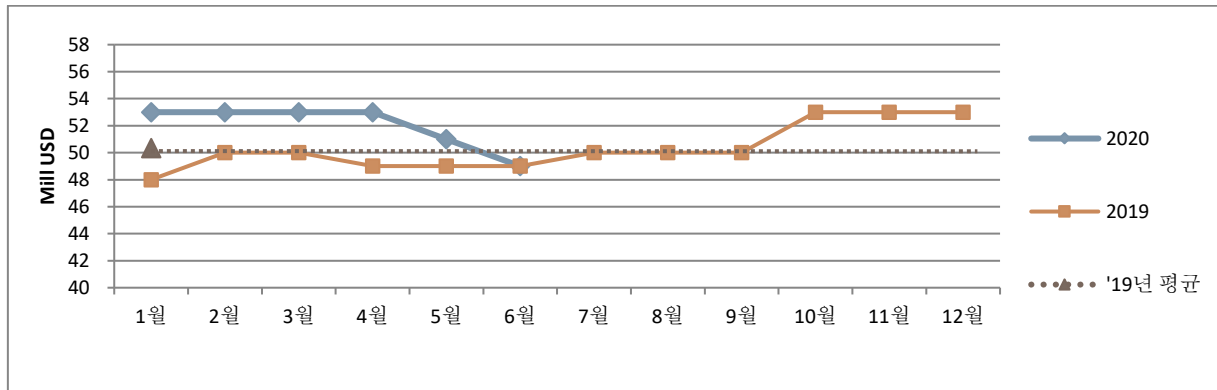
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	70.00	74.83
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-4.1%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-1.4%	4.9%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	52.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	3.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.00	40.92
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-7.5%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	0.0%	9.4%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	29.58
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	2.0%
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

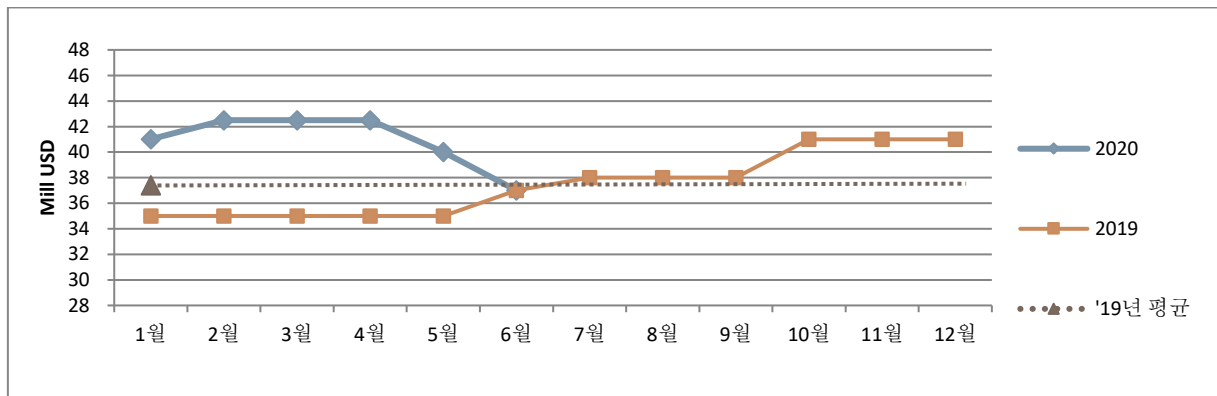


III. TANKER

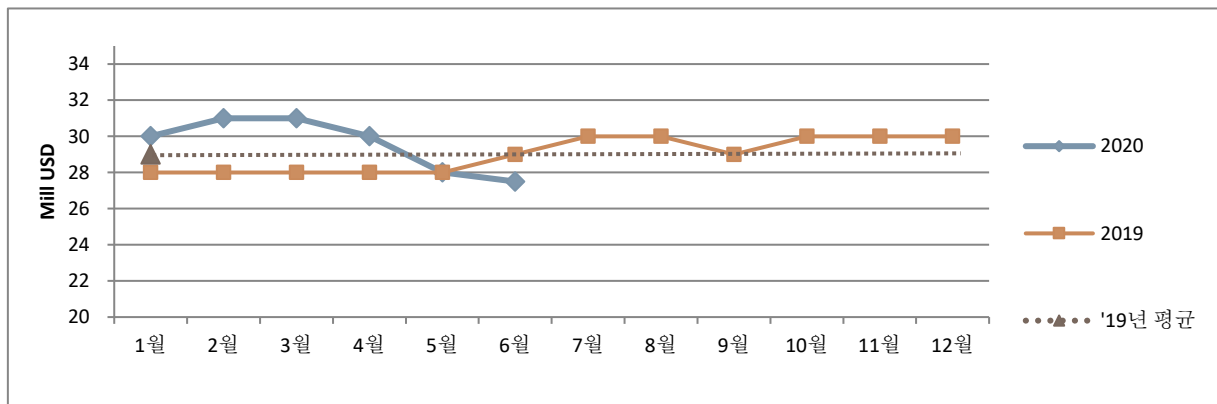
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARINA M	308,491	2000	KOREA	SULZER	DH	32	Middle Eastern buyer, old sale
TANKER	SEADANCE	105,477	1999	KOREA	B&W		9.5-9.7	Middle Eastern buyer
OIL /CHEM	VALLE DI CASTIGLIA	47,721	2001	KOREA	B&W	3	7.3	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	MAERSK ROSYTH	34,810	2003	CHINA	B&W	2&3	7.2-7.3	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	ADFINES SUN	19,118	2011	CHINA	MAK	2	10	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	ADFINES SKY	19,118	2011	CHINA	MAK	2	10	
OIL /CHEM	SICHEM SINGAPORE	13,141	2006	KOREA	B&W	2&3	5.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	SOUTHERN GIRAFFE (stst)	12,647	2008	JAPAN	B&W	2	8	S. Korean buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	AS LEONA	12,790	2008	KOREA	B&W	1043	TEU	5	HK buyer (SITC)

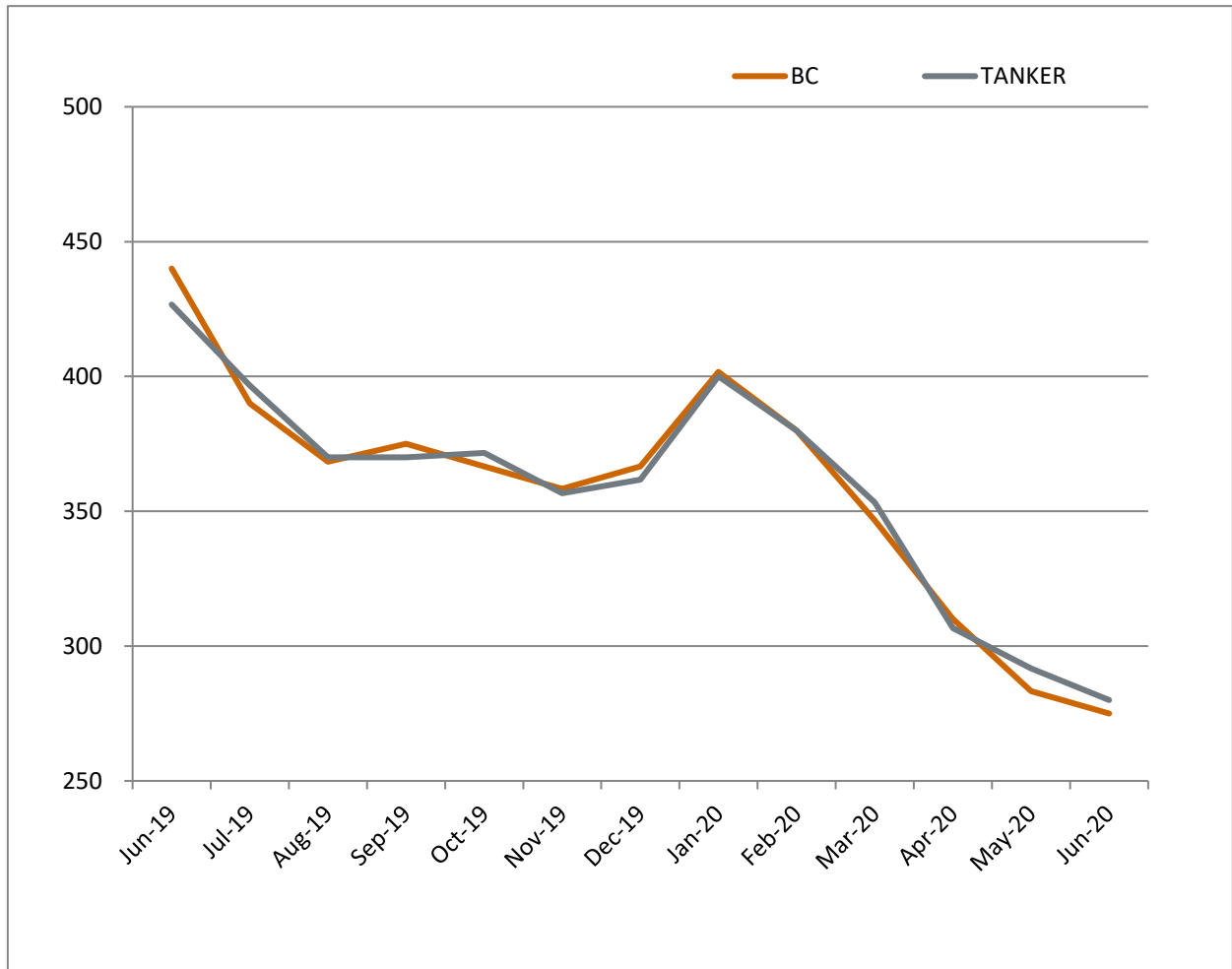


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 6 월	2020 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	335.28	-15.4%	426.67	280.00	-4.0%	-34.4%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	332.78	-16.5%	440.00	275.00	-2.9%	-37.5%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

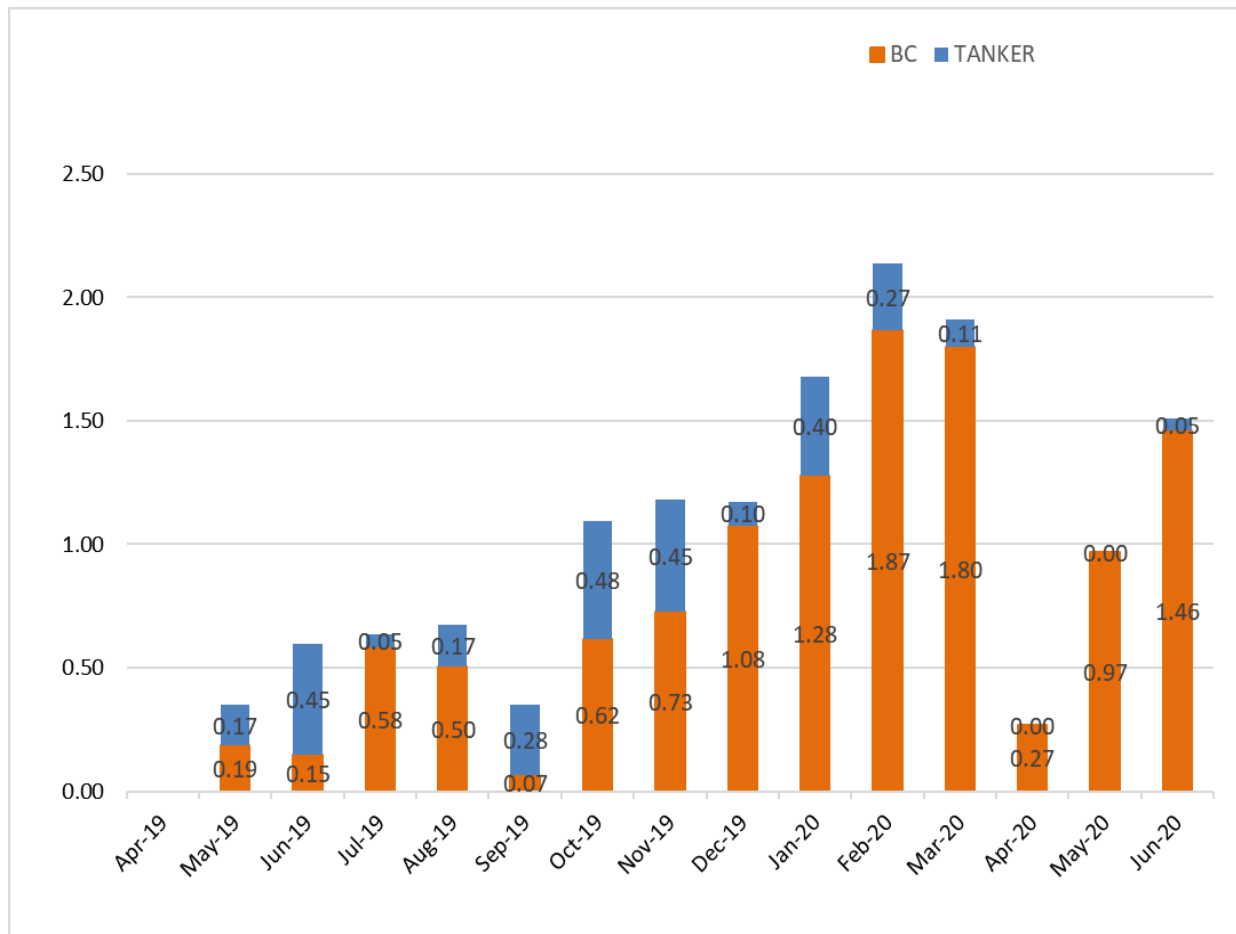


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적			2019 년 6 월		2020 년 6 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	0.83	23.5%	36	37.1%	0.17	6	0.05	-71.7%	1	-83.3%
BC	7.45	116	7.64	102.6%	66	56.9%	0.19	13	1.46	689.2%	7	-46.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

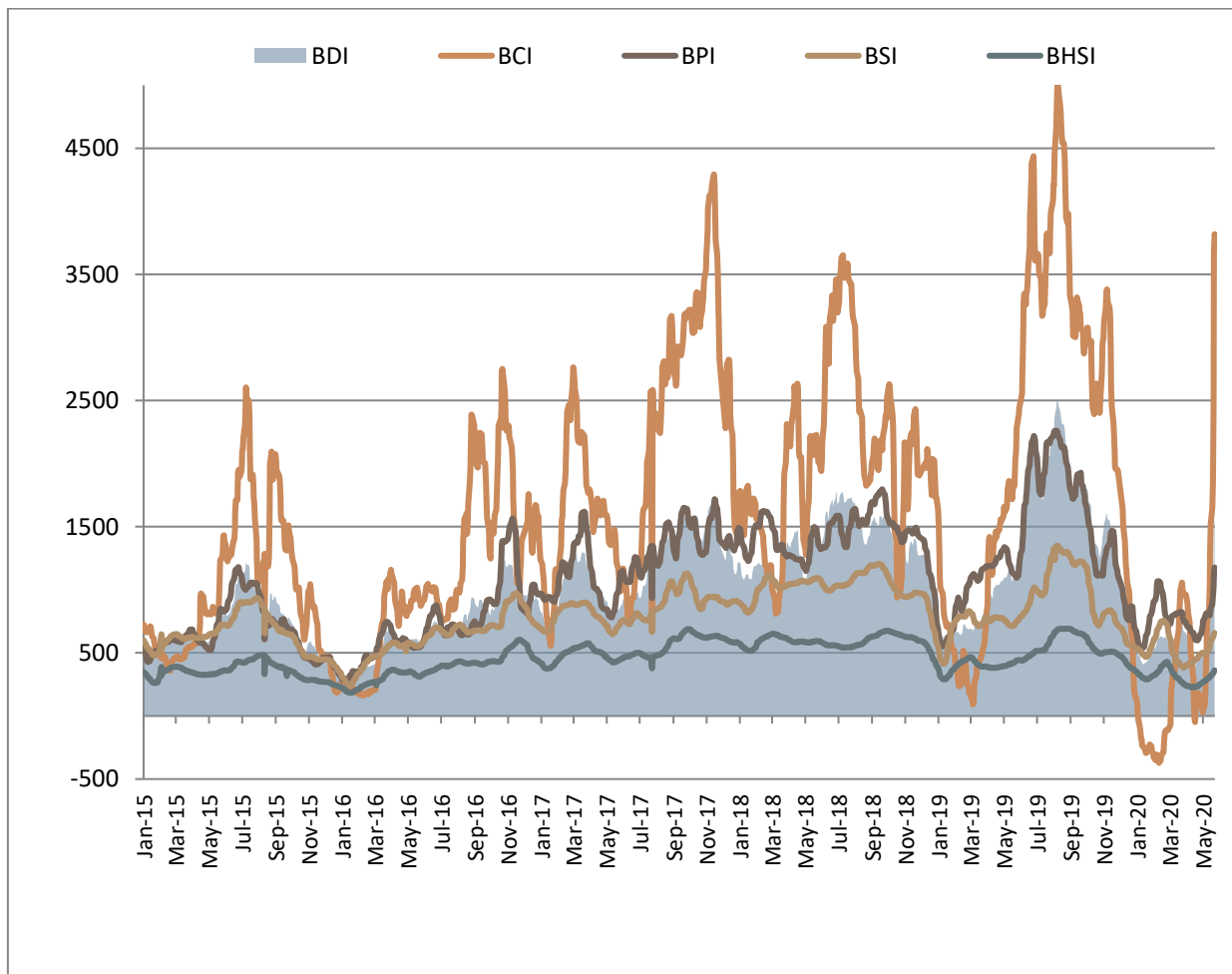
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	KAWASAKI	90,456	32,578	1997	DENM ARK	B&W	318	INDIA
CONT	PORT KLANG	15,315	6,450	2001	KOREA	SULZ	325	PAKISTAN
CONT	MELANESIAN PRIDE	13,669	5,607	1990	JAPAN	B&W	270	INDIA, HKC green recycling
CONT	FORUM SAMOA 4	13,550	5,727	1991	JAPAN	B&W	268	INDIA
PCC	ARCADIA HIGHWAY	15,507	12,784	1995	JAPAN	B&W	288	INDIA
PCC	GLOVIS PHOENIX	13,308	14,219	1995	KOREA	B&W	310	AS IS Singapore, incl. ROB 615t
PCC	GLOVIS PRIME	13,241	14,498	1995	KOREA	B&W	312	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-06-19	2020-06-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1555	923	▲ 632.00	2518	290
BCI	3819	1523	▲ 2,296.00	5043	-372
BPI	1178	852	▲ 326.00	2262	282
BSI	657	575	▲ 82.00	1351	243
BHSI	363	315	▲ 48.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	256.50	▲18.00	247.50	▲16.50	228.00	▲9.50
MGO	379.50	▲31.50	366.50	▲49.00	348.50	▲18.50
LSMGO	373.50	▲31.50	359.00	▲42.00	-	-
VLSFO	335.00	▲29.00	306.50	▲36.50	291.00	▲8.00

❖기준일 : 6 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-06-19	2020-06-12	CHANGE
미국 달러	1213.00	1192.80	▲20.20
일본 엔(100)	1133.91	1116.91	▲17.00
유로	1359.47	1347.21	▲12.26
중국 위안	171.27	168.84	▲2.43

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 코로나 디바이드(corona divide)

코로나 19 팬데믹(대유행)으로 인해 근로 소득자와 자산가 사이의 빈부격차가 더욱 늘어나는 현상

[관련기사] 실물 최악인데 시장은 과열... '코로나 디바이드' 부른다

중 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 실물 경제가 위기 상황을 이어가는 가운데 자산시장이 과열 징후를 보이고 있다. 코로나 19 사태 극복을 위해 전 세계 정부와 중앙은행이 총동원한 통화·재정정책이 실물과 시장 간 초유의 괴리 상황을 연출한 것이다.

취약층을 중심으로 근로·사업소득이 감소하는 상황에서 자산가들의 재산소득만 늘어날 경우 빈부격차를 다시 한번 심화시키는 이른바 '코로나 디바이드(CORONA DIVIDE)'로 이어질 것이라는 경고가 나온다.

14일 주요 경제·금융지표를 보면 금융시장과 실물경제가 유례없는 괴리 상황을 보인다.

코스피 지수는 12일 2,132로 마감했다. 코로나 19가 재유행할 수 있다는 공포감이 위험자산 회피 심리를 키우면서 이날 지수가 2.0% 급락했으나 여전히 2,100 선을 웃돌고 있다. 코로나 사태 직전 고점이 2,267(1월 22일), 저점이 1,457(3월 19일)이었음을 고려하면 이미 83%를 회복한 것이다. 지난 8일 장중 고점 2,217을 기준으로 하면 낙폭의 94%를 회복했다.

코스닥 시장은 지난 1일 730 선을 돌파해 52주 최고가를 경신했다. 코로나 19 치료제 개발 과정에서 수혜를 입은 바이오주가 시장을 이끈 결과다.

미국의 나스닥 지수는 10일 1만 고지를 넘었다. 1971년 출범 이후 49년 만에 만들어낸 최고가다. 코로나 19 재유행 가능성이 거론되면서 지수는 9,588로 한발 물러선 상황이다.

대표적인 자산시장 중 하나인 부동산시장도 꿈틀거리고 있다. 용산 정비창 개발 계획, 잠실 국제교류복합지구(MICE) 개발 사업, 현대차그룹의 강남구 삼성동 신사옥 글로벌비즈니스센터(GBC) 건립 사업 등 호재가 이어지면서 급매물이 들어가고 호가가 올라가고 있다. 감정원에 따르면 이번 주(8일 기준) 서울 아파트값은 지난주 대비 0.02% 상승하면서 3월 둘째 주(0.02%) 이후 13주 만에 상승세로 돌아섰다. 군포와 인천, 안산 등 조정지역에서 집값 상승세도 두드러진다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

자산시장은 과열 징후를 보이고 있지만 실물은 전혀 다른 세상이다. 통계청이 발표한 4월 산업활동동향을 보면 광공업 생산이 6.0% 감소했다. 금융위기 때인 2008년 12월(10.5%) 이후 11년 4개월 만에 최대폭 감소다.

고용시장 역시 한파가 계속되고 있다. 5월 취업자 수는 39만명 이상 감소했다. 지난 3월(-19만5천명)과 4월(-47만6천명)에 이어 석 달째 감소를 의미한다. 3개월 연속 취업자 수 감소는 글로벌 금융위기 여파가 있었던 2009년 10월~2010년 1월 4개월 연속 마이너스를 기록한 이후 처음이다. 실업자와 실업률은 통계 작성을 시작한 1999년 이후 가장 높은 수준이다.

금융시장에서는 정부와 한국은행이 코로나 19 사태를 극복하기 위해 내놓은 통화·재정정책이 자산시장 과열의 주요 원인 중 하나인 것으로 보고 있다.

정부는 175조원 상당의 금융시장 안정대책을 비롯해 총 250조원 규모의 지원 대책을 내놓은 바 있다. 여기에 기업과 가계가 민간 금융사에서 자금 확보에 나서면서 4월 통화량(M2·광의통화)이 3천 18조 6천억원으로 사상 처음으로 3천조원을 넘어섰다.

한국은행도 두 달 새 기준금리를 0.75%포인트 인하했다. 현재 기준금리는 연 0.5%로 사상 최저수준이다.

[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)