

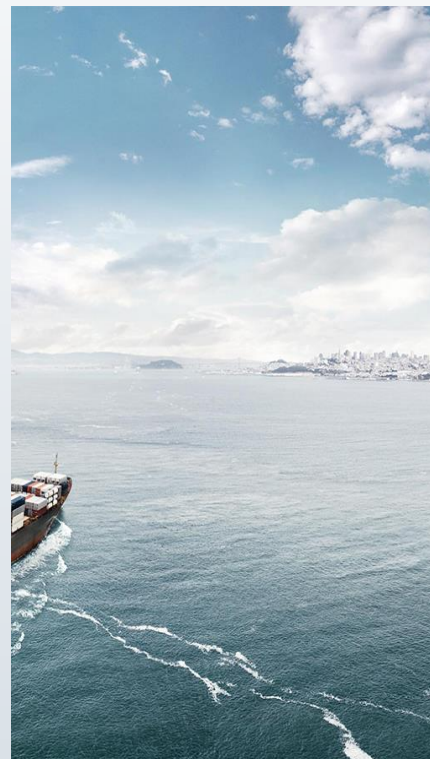


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.321

Updated October 20, 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	18
STL News & Information	19
Contact Information	20

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

I. ISSUE & TREND

1. 벌크선사에도 별들 수 있을까...BDI 지수 연고점 찍고 급락

철광석과 석탄, 곡물 등 건화물(벌크) 운임 상황을 보여주는 발틱운임지수(BDI)가 이달 초 연고점을 기록한 후 급락하고 있다. 벌크선사의 실적에도 부정적 영향을 미칠 것으로 보인다. 19 일 시장조사업체 트레이딩이코노믹스에 따르면 16 일 기준 BDI 지수는 1477 포인트를 기록했다. 한 주 사이 22% 감소한 것으로 이는 최근 3 개월 중 가장 가파르게 하락한 것이다.

트레이딩이코노믹스는 BDI 구성에 영향을 주는 케이프사이즈 및 파나마스 지수(BCI, BPI)가 급락했다고 설명했다. 한 주 동안 BCI 는 중국 항구의 철광석 비축량이 증가하면서 8.2% 하락했으며 BPI 는 3.1 % 하락했다.

BDI 지수는 6 일 2097 포인트를 기록하며 연 최고치를 찍었으며 지난해 9 월 이후 처음으로 2000 포인트를 돌파했다. 앞서 BDI 상승에도 일각에선 추가 반등 여력이 제한적이라는 전망이 제기됐다. 한 증권사 연구원은 "최근 중국철강공업협회(CISA)는 계절적 비수기와 비용 상승 압력으로 4 분기 중국 철강 생산량은 반락할 것으로 전망했다"면서 "BDI 는 중국의 철강재 원재료인 철광석, 석탄 수입량에 비례해 중국 철강 증산 여부가 중요한데, 현재 증산을 기대하기 어렵다"고 말했다.

그는 "전통적으로도 동절기 감산을 추진해왔기에 BDI 의 추가 반등 여력은 제한적"이라고 내다봤다.

다만 다른 투자증권사의 연구원은 "세계적인 호주 광산업체 리오 틴토가 연간 철광석 가이던스 재확인했다"며 "가이던스 충족을 위해서는 철광석 생산량을 3 분기 8200 만 톤에서 4 분기 8600 만~9600 만 톤으로 확대할 필요가 있어 벌크 운임 하단을 지지하는 요인"이라고 언급했다.

BDI 지수 하락세는 국내 벌크선사의 운임 수익 감소로 이어질 수 있어 실적에 부정적이다.

한 금융정보제공업체에 따르면 중견 벌크선사의 3 분기 실적은 팬오션 영업이익 629 억 원으로 전년 대비 0.79% 감소, 대한해운 346 억 원으로 13.28% 감소할 것으로 예상된다.

한편 벌크선 운임이 이같이 약세를 보이는 가운데 컨테이너선 운임은 강세를 이어가고 있다. 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 16 일 1448.87 을 기록했다. 가파른 상승세로 2012 년 7 월 이후 8 년 만에 최고치를 새로 썼다.

I. ISSUE & TREND

이에 국내 최대 컨테이너 선사인 HMM의 3분기 실적에 대한 기대감은 커지고 있다. HMM은 올해 2분기에 21분기 만에 흑자로 전환했다. 금융정보제공업체는 HMM의 3분기 영업이익이 3650억 원을 기록할 것으로 내다봤다.

2. "나프타수입 10년후 2배...여수 사포부두 포화"

국내 수출 물품 4위인 석유화학 산업의 메카 여천국가산업단지는 국가 경쟁력에 미치는 막대한 영향에도 불구하고 원료를 안정적으로 공급하는 데 문제를 안고 있다. 현재 여천산단에는 석유화학 기업의 NCC(나프타를 분해해 석유화학 제품을 만드는 플랜트) 공장이 위치해 있는데 NCC 원재료인 나프타를 실은 배들이 접안하는 여수 광양항 사포 1부두와 배후 저장시설 수용 능력이 수입량에 비해 부족하기 때문이다. 만성적인 체선(초과 입항으로 선박이 항구 밖에서 기다리는 상태)도 보이고 있어 해결책이 시급하다는 지적이 계속 나오고 있다.

박성현 목포해양대 총장은 16일 매일경제와 인터뷰하면서 여천산단 나프타 인프라에 대해 "나프타는 석유화학 산업의 '쌀'이라고 할 수 있는데 이게 제대로 운반되지 않는다는 건 석유화학 산업 경쟁력을 저하시키는 심각한 문제"라면서 "내년 사포 2부두에 추가 인프라가 신설된다지만 이것으로는 부족해 해상 비축기지 같은 발상 전환이 필요하다"고 말했다.

여천산단은 연간 나프타를 900만 T 수입하고 있다. 특히 내년 상반기에는 신규 크래커(나프타 분해시설)가 증설돼 연간 나프타 수입량이 2021년이면 1300만 T, 2030년에는 2000만 T까지 늘어날 것으로 전망된다. 늘어나는 나프타 수입량은 사포항에 '발등의 불'인 셈이다. 생산능력이 증가하더라도 지금처럼 체선율이 높은 사포항과 배후 저장시설에 과부하가 걸리면 나프타를 제때 공장에 운반할 수 없어 결국 생산설비를 제대로 활용할 수 없게 된다.

이 때문에 NCC 관련 업체는 해양수산부에 전용 부두와 추가 저장시설 용지를 확보해 달라고 건의했다. 해수부에서는 울촌 지역을 검토 중이지만 신규 공사 기간만 5년 넘게 걸리고 준설 등에 소요되는 막대한 재정 확보 문제 등으로 경제성도 불투명해서 당장 내년에 닥칠 사포 부두 과밀화 문제를 해결할 수는 없을 것으로 보인다.

I. ISSUE & TREND

박 총장은 원유와 같이 나프타에도 해상 비축기지를 활용해 나프타 운반 선박을 접안하고 원료를 비축하는 방안을 제시하고 있다. 초대형원유운반선(VLCC)이 석유 해상 비축기지가 돼 유조선을 접안시키고 원유를 저장하는 방식으로 나프타 운반 선박도 하역할 수 있는 주차장 같은 해상 비축기지를 여수광양항에 만들자는 것이다. 해상 비축기지는 장시간이 소요되는 부두 신설과 달리 현재 있는 초대형 선박만 이용하면 되기 때문에 바로 사포 부두 체선 문제와 저장시설 문제를 동시에 해결할 수 있다는 장점이 있다. 박 총장은 "이미 외국에는 석유 등을 비축하는 해상 비축기지가 있고 우리나라에도 비축기지로 바로 투입될 수 있는 초대형 선박이 있다"며 "여수광양항 선박 정박지에 해상 환적을 할 수 있도록 여수지방해양수산청 규제를 완화하는 등 몇 가지를 해결하면 된다"고 말했다. 다음달 26일 여수시 국회의원인 김희재·주철현 더불어민주당 의원과 이개호 농림축산식품해양수산위원회 위원장은 국회에서 포럼을 열고 부두 체선 문제 해결과 석유화학 산업 관련 인프라 구축에 대해 논의할 예정이다. 스마트선박 입출항 시스템, 선박 체선료 감면 방안 등을 향한 운송 전문회사 등 산업체와 산학협력으로 오래 연구해온 목포해양대는 부두와 해상 비축기지 신설 등에 관한 경제성 평가도 제시할 준비를 갖췄다.

박 총장은 "국회 포럼 이후에도 석유화학 산업의 안정적 발전과 원재료 수급 안보를 위해 나프타 태스크포스를 만들어 민·관·학 공동으로 협력해야 한다"면서 "현재 국내 기업에 나프타를 운반해주는 선박은 모두 외국 선박인데 자국 선박을 늘릴 필요가 있다"고 말했다.

3. “한진해운 파산에 해운서비스 수출 위축”

코로나 19로 급감했던 글로벌 물동량이 회복되면서 국적 컨테이너선이 부족해지자 한진해운의 파산을 막았더라면 글로벌 해운 서비스 부진을 막을 수 있었을 것이라는 연구 보고서가 잇따라 나오고 있다.

15일 한국무역협회 국제무역통상연구원은 최근 발간한 ‘해운 서비스 수출 부진 현황과 시사점’ 보고서를 통해 한진해운 사태 이후 우리나라의 운송서비스 수출 규모가 세계 10위권 밖으로 밀려나는 등 해운 경쟁력이 크게 후퇴해 선박 공급 부족 사태를 초래했다고 밝혔다.

보고서에 따르면 우리나라 운송서비스 수출액은 2010년 세계 5위(390억 달러)에서 지난해 11위(263억 달러)로, 세계에서의 비중은 4.7%에서 2.6%로 하락했다. 2012년 414억 달러로 정점을 찍었지만 한진해운이 법정관리를 신청한 2016년 274억 달러까지 급감했고 이후 200억 달러대를 맴돌고 있다. 반면 세계적으로는 2010년 8279억 달러에서 지난해 1조 288억 달러로 연평균 2.2% 증가했다.

I. ISSUE & TREND

한진해운 파산 이후 핵심 자산인 선박과 터미널이 모두 외국선사로 넘어간 게 해운산업 위축으로 이어졌다는 지적도 나왔다. 한진해운의 1만 TEU 급 컨테이너선은 세계 1, 2위 선사인 덴마크 머스크가 6척, 세계 2위인 스위스 MSC가 3척을 가져갔고 미중 항로의 핵심인 롱비치터미널도 MSC가 인수했다. 이에 따라 우리나라 원양컨테이너 선박량은 2016년 8월 105만 TEU(한진 63만, 현대 42만)에서 올해 8월 70만 TEU(HMM 65만, SM 5만)로 35만 TEU가 줄었다. 이혜연 수석연구원은 “국적 선·화주 간 장기계약을 유도하고, 우수 선·화주 인증제를 통해 국내 선사를 이용하는 화주들에게 인센티브를 부여해야 한다”고 말했다.

16일에는 부산항발전협의회가 주관해 부산항국제여객터미널 5층 컨퍼런스홀에서 열리는 ‘해운정책 평가와 정책제안, 뉴노멀 시대 해운정책 대토론회’에서 고려대 김인현(법학전문대학원) 교수는 ‘한진해운 파산이 주는 시사점’을 발표했다. 김 교수가 한진해운 파산의 이유로 ▷해운동맹 와해로 운임이 자유화됐지만 대형선 발주를 못해 경쟁력을 잃은 점 ▷잡은 고액의 정기용선에 따라 지출이 증대된 점 등을 꼽았다. 이어 도산을 막기 위한 방안으로는 ▷장기운송계약을 장려해 안정화시킬 것 ▷해운법 및 채무자 회생법을 개정할 것 등을 권했다.

4. '고로에 다시 불 붙이는 철강업계'...현실은 '두 달 앞도 예측불허'

신종 코로나바이러스감염증(코로나 19) 여파로 수요급감을 겪었던 글로벌 철강업계가 최근 들어 생산량을 늘리면서 해석이 분분하다. 1·2분기 역대 최악의 적자를 기록했던 철강업계 입장에서는 3분기 흑자전환을 기대하고 있지만 일시적 반등에 그칠 것이라는 전망도 만만치 않다.

지난 12일 니혼게이자이신문을 포함한 외신 등에 따르면 세계 1위 철강업체인 아르셀로미탈은 지난달 말 프랑스 마르세유의 포수르메르 제철소를 재가동했다. 신종 코로나바이러스감염증(코로나 19) 여파로 고로를 잠정 폐쇄한지 6개월여 만이다. 세계 3위인 닛폰스틸 역시 코로나 19 확산 이후 가동을 중단한 고로 1기를 다음달부터 재가동한다. 일본 2위인 JFE 스틸은 이미 히로시마현 후쿠야마시의 서일본제철소 고로를 다시 가동하기 시작했다. 이외에 브라질의 우지미나스, 미국 US 스틸 등도 고로에 다시 불을 붙이고 있다. 철강전문매체 SBB는 지난 9월 기준 코로나 19 대유행으로 폐쇄된 세계 철강사 고로 72기 중 22기가 재가동에 들어갔다고 전했다. 전체의 34%가 재가동에 들어간 셈이다.

I. ISSUE & TREND

철강업계가 멈췄던 고로를 재가동하기 시작한 것은 자동차와 건설, 가전 등 후방산업에서 수요가 증가했기 때문이다. 자동차 생산이 예상보다 선전한데다, 중국과 유럽 등에서는 코로나 19로 무너진 경제를 회복하기 위해 정부 주도의 인프라 투자도 적극 추진하고 있다. 세계철강협회(WSA)에 따르면 세계 철강 생산량은 지난 8월 1억 5620만 T으로, 역대최저였던 지난 4월 1억 3700만 T보다 소폭 상승했다.

지난달 도요타 자동차의 미국향 수출 실적은 5만대로, 전년동월 보다 1.8% 증가했다. 유럽향 수출물량 역시 지난달 1만 9000대로, 선방했다.

니혼게이자이신문은 "자동차를 중심으로 일본 제조업 수요가 살아나고 있다"면서 "닛폰스틸의 고로 재가동으로 일본내 조강 생산능력은 코로나 19 대유행 이전의 90% 수준으로 회복될 것"으로 분석했다.

중국과 유럽에서의 인프라 투자도 철강수요를 자극하고 있다. 정부 주도의 인프라 투자가 늘어난 점도 철강수요 회복에 기여하고 있다. 중국 정부는 사상 최대인 GDP 대비 3.6% 이상의 재정을 편성해 인프라투자에 집중한다는 계획을 발표하기도 했다. WSA는 올해 중국의 철강 수요가 전년대비 1% 증가한 916만 5000T으로 예상했다. 프랑스 역시 코로나 19 사태로 인한 경제적 타격을 해소하기 위해 향후 2년간 70여개 분야에 1000억유로(약 136조원)의 예산을 투입한다는 '경제 복구 계획'을 발표한 바 있는데, 상당부분 건설 등 인프라 투자에 초점이 맞춰져 있다. 철강수요만 놓고보면 코로나 19로 인한 타격이 거의 없다는 의미로 해석될 수 있다. 스위스 금융기업 UBS는 코로나 19 사태로 잠정 중단한 유럽의 고로 중 약 3분의 1이 재가동할 것이라는 긍정적인 시나리오도 제시했다.

하지만 철강수요의 반등에도 불구하고 완전한 회복은 아닐 것이라는 의구심이 남아있다. WSA는 "백신이나 치료제가 부재한 상황에서 2차·3차 대유행 차단에 실패하거나 각국 정부의 경기부양책이 효과를 발휘하지 못할 경우 수요 반등이 지연될 수 있다"고 분석했다. 특히 유럽 철강소비량의 약 20%를 차지하는 자동차 분야의 경우 판매 증가에도 불구하고, 코로나 19 사태 이전 수준으로 완전히 회복되기까지는 멀었다는 관측도 나오고 있다. 3분기 반짝 수요에 그치고 4분기 이후에는 다시 불확실성에 휩싸일 가능성이 크다는 것이다. 시기적으로 이미 4분기에 접어들었지만 국내 철강업체 관계자는 분기별 수요 전망을 묻는 질문에 "예측불허"라고 답했다. 글로벌 차부품업체 콘티넨탈은 2025년은 돼야 세계 자동차 판매량이 예년 수준을 회복할 것이라고 전망했다. 일각에서는 공급과잉도 고로 가동에 악영향으로 지목한다. WSA에 따르면 지난해 기준 전 세계 철강 총 생산량은 18억 7000만 T이었는데, 이 가운데 공급과잉 규모는 5억 T에 달하는 것으로 알려졌다.

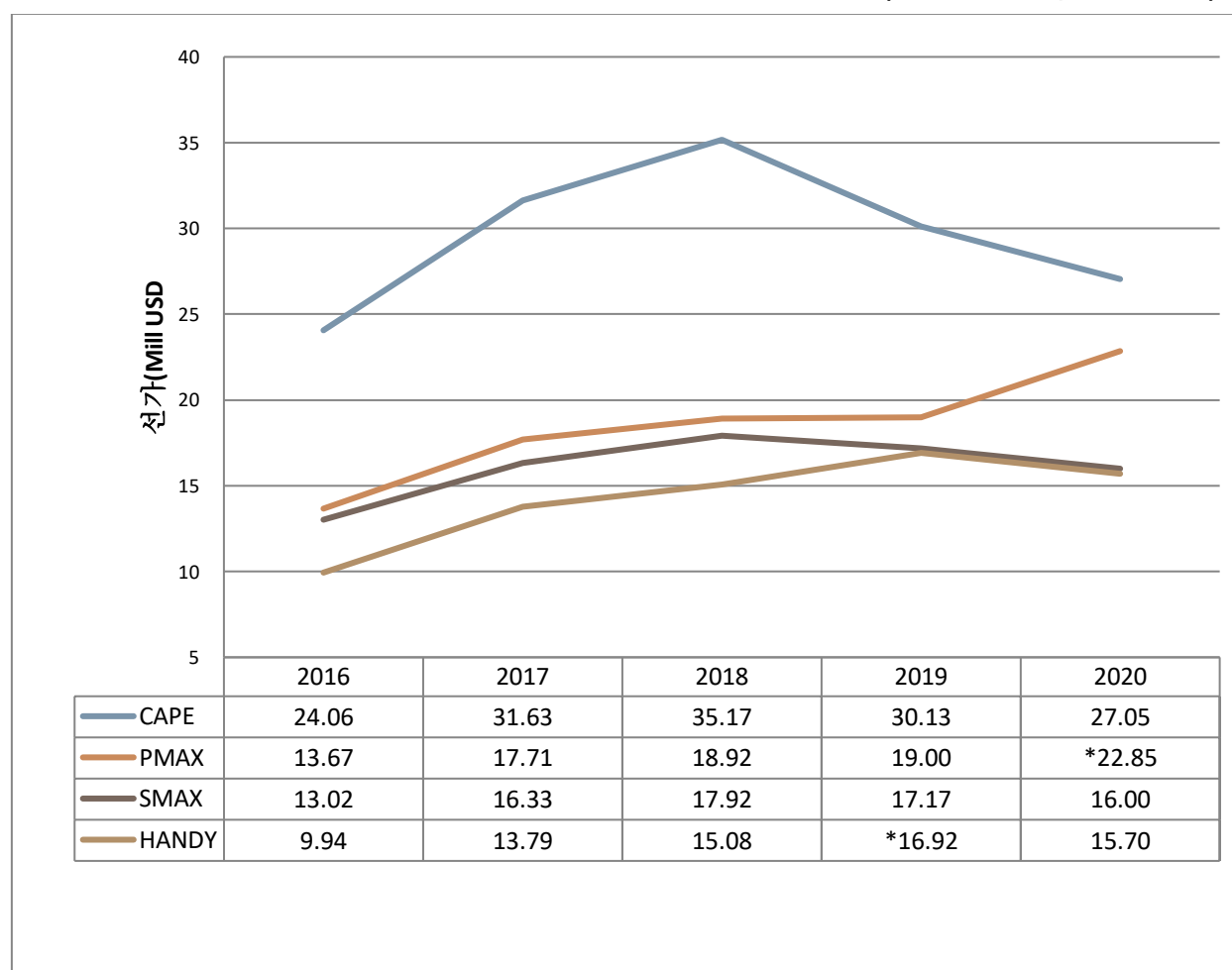
II. BULK CARRIER

(❖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	27.05
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.21%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.85
*'19 년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.26%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.00
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-6.80%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.70
*'18 년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-7.19%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

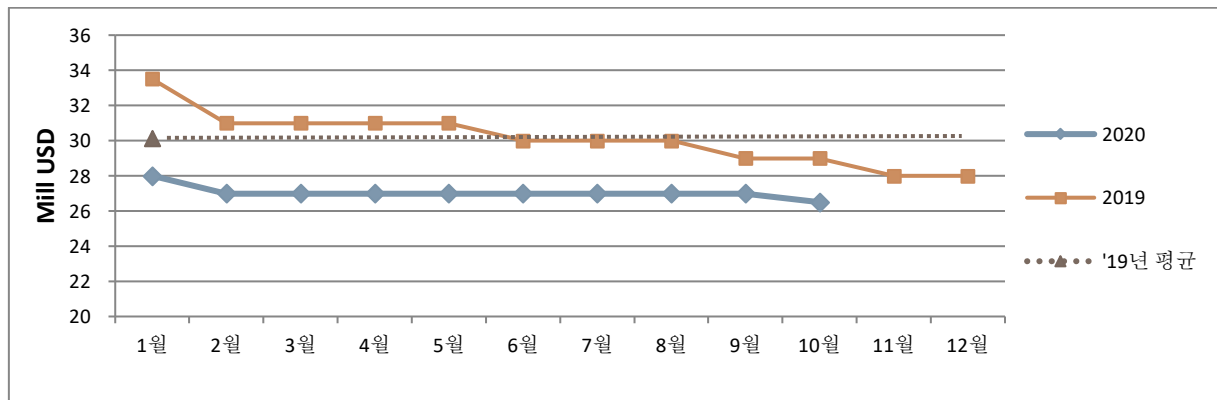
(❖선령 5 년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

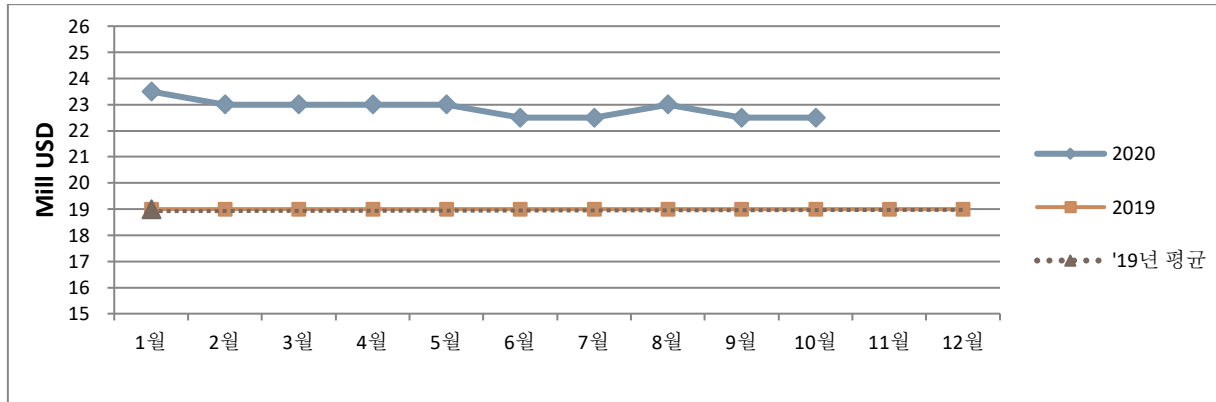
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.50			27.05
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.9%			-
		전년대비	16.4%	12.9%	12.9%	12.9%	10.0%	10.0%	10.0%	-6.9%	-8.6%			10.2%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.50			22.85
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	-2.2%	0.0%			-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	18.4%	18.4%			20.3%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50			16.00
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-8.8%	11.4%	11.4%			-6.8%
	HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75			15.70
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	1.7%			-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	11.8%	14.7%	14.7%	13.2%			-7.2%
2019	CAPE		33.50	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	29.00	29.00	28.00	28.00
	PMAX		19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	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	17.50	17.50	17.00	17.00	17.00	17.00
	HANDY (37k)		17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.50	16.50

□ Cape

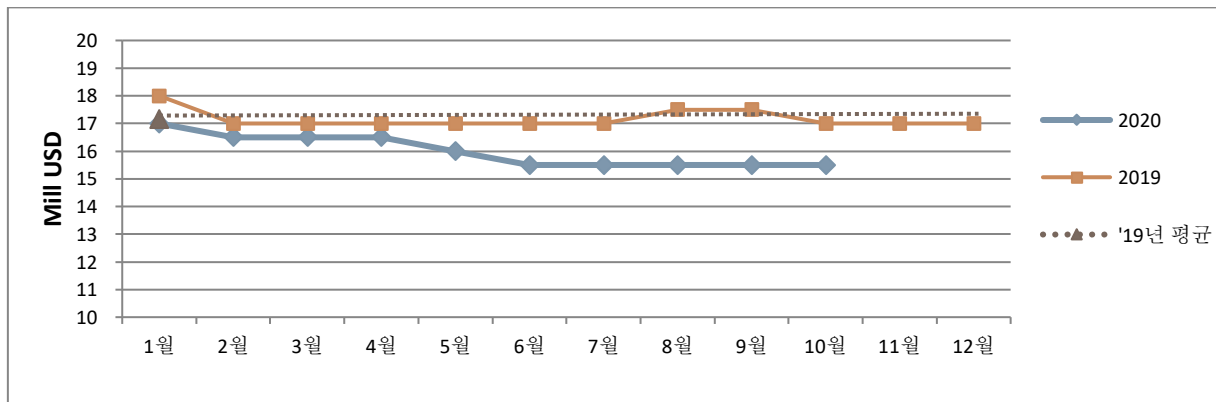


II. BULK CARRIER

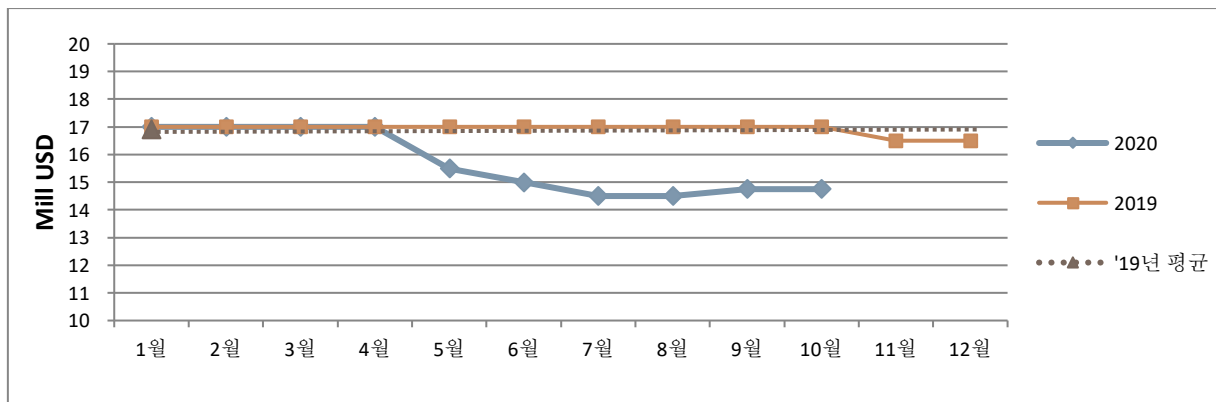
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ADS SERENADE	299,164	2002	JAPAN	B&W		25.5	Undisclosed buyer, BWTS & scrubber fitted
BC	SHIN-EI	207,933	2008	JAPAN	B&W		18.9	Chinese buyer(Seacon)
BC	HUGE HAKATA	180,643	2012	PHILIPPINES(JAP)	B&W		23	UK buyer (Zodiac), BWTS & scrubber fitted
BC	TILDA OLDENDORFF	180,556	2011	KOREA	B&W		18.7	Greek (Alpha Bulkers)
BC	CHINA STEEL RESPONSIBILITY	175,775	2002	TAIWAN	B&W		9.3	Taiwan buyer (Eddie Steamship)
BC	CHINA STEEL INTEGRITY	175,775	2002	TAIWAN	B&W		9.2	Taiwan buyer (Eddie Steamship)
BC	WESTERN MONACO	82,000	2016	CHINA	B&W		19.1	Chinese buyer
BC	BTG EIGER	81,031	2016	JAPAN	B&W		46-2eb	Greek buyer (Neda), BWTS fitted
BC	BTG EVEREST	81,014	2015	JAPAN	B&W		46-2eb	Chinese buyer
BC	IRON KOVDOR	72,474	1998	JAPAN	B&W		3.95	Chinese buyer
BC	SBI SAMSON	63,610	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	17	Undisclosed buyer
BC	SBI PHOENIX	63,310	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	17	Danish buyer (Navigare)
BC	WEST TREASURE	61,292	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	15.7-15.9	Japanese buyer, BWTS fitted
BC	SBI HERA	60,425	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	18.5	Undisclosed buyer
BC	ORIENT GRACE	58,620	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	12.5	Undisclosed buyer
BC	YUTAI BREEZE	55,088	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	9.7	Indonesian buyer, SS/DD passed, BWTS fitted
BC	TASMAN SEA	28,456	2001	JAPAN	MITSU U	C 4x30.5t	3.65	Vietnamese buyer (F-Gas), SS/DD due
BC	INCE HAMBURG	28,189	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.3	Undisclosed buyer, delivery mid-November, BWTS fitted

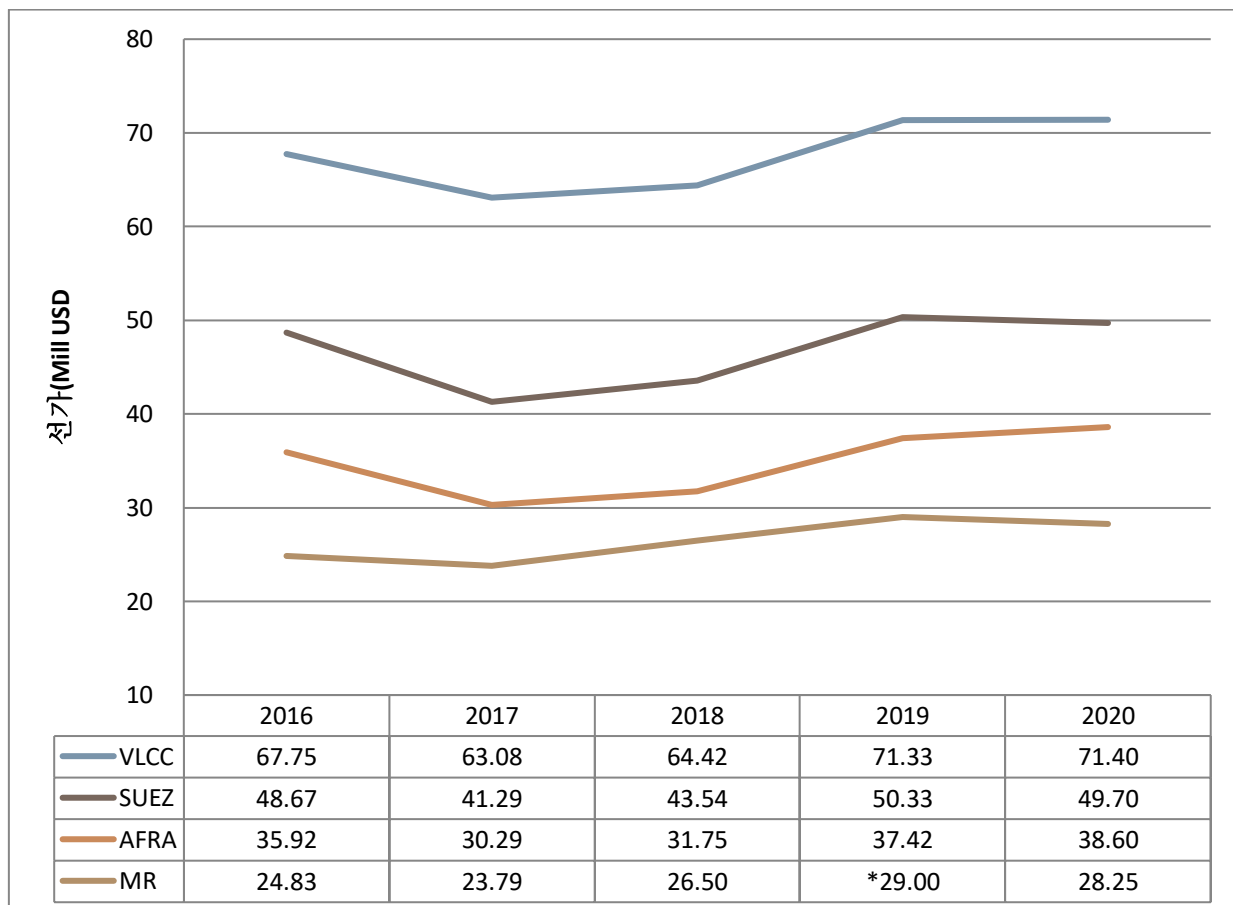
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	71.40
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	0.09%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	49.70
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	-1.26%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	38.60
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	3.16%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.25
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-2.59%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

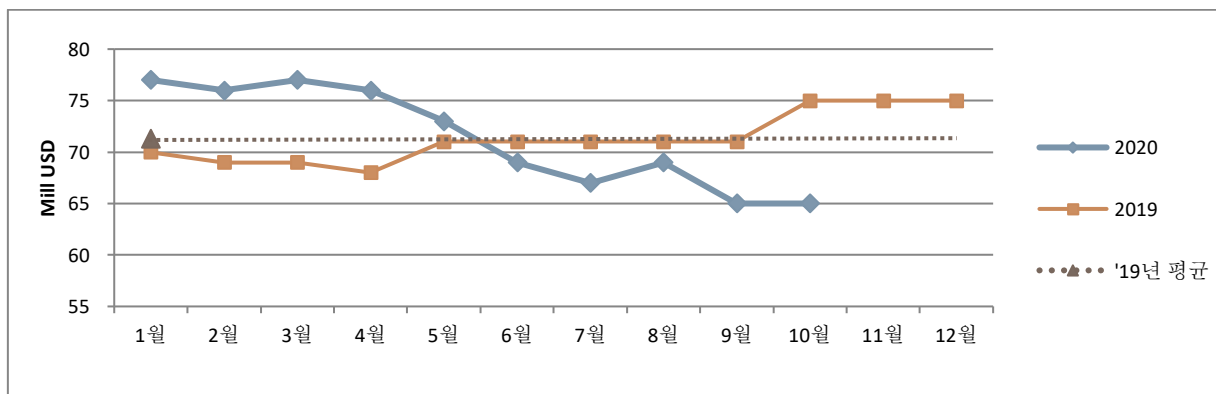
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

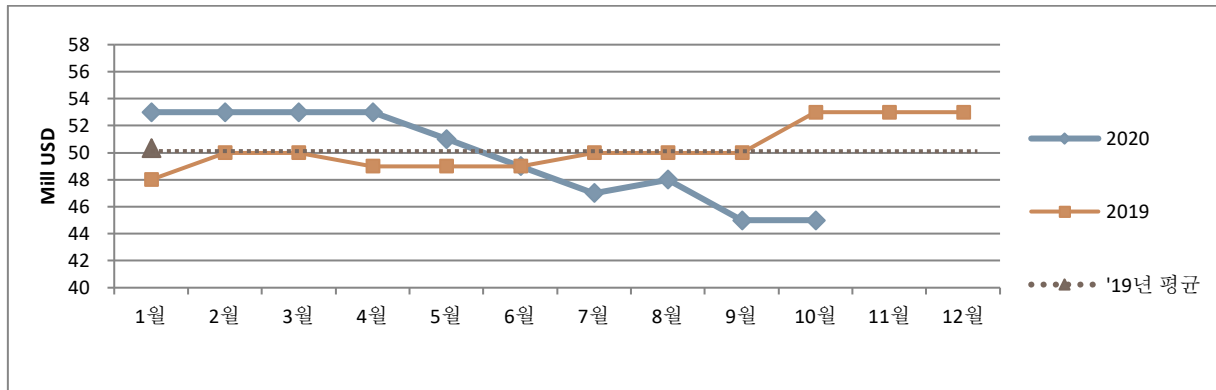
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00			71.40
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%	-5.8%	0.0%			-
		전년대비	10.0 %	10.1 %	11.6 %	11.8 %	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%	-8.5%	-13.3			0.1%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	45.00			49.70
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	2.1%	-6.3%	0.0%			-
		전년대비	10.4 %	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-4.0%	-10.0	-15.1			-1.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	33.00			38.60
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	-2.8%	-5.7%			-
		전년대비	17.1 %	21.4 %	21.4 %	21.4 %	14.3 %	1.4%	-5.3%	-5.3%	-7.9%	-19.5			3.2%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	26.00			28.25
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	-1.9%	0.0%			-
		전년대비	7.1%	10.7 %	10.7 %	7.1%	0.0%	-5.2%	-11.7	-11.7	-10.3	-13.3			-2.6%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	75.00	75.00	75.00	71.33
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.00	53.00	53.00	53.00	50.33
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	38.00	41.00	41.00	41.00	37.42
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	30.00	29.00	30.00	30.00	30.00	29.00

VLCC-310K

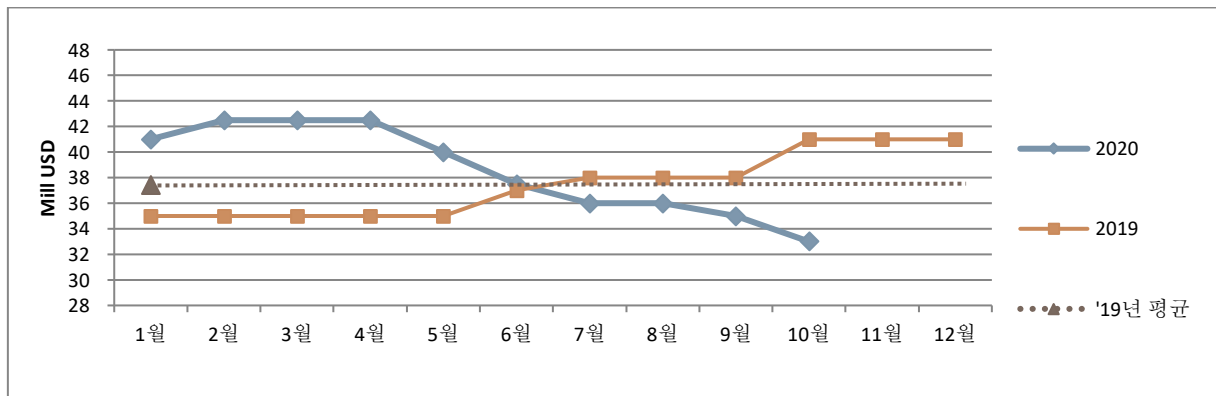


III. TANKER

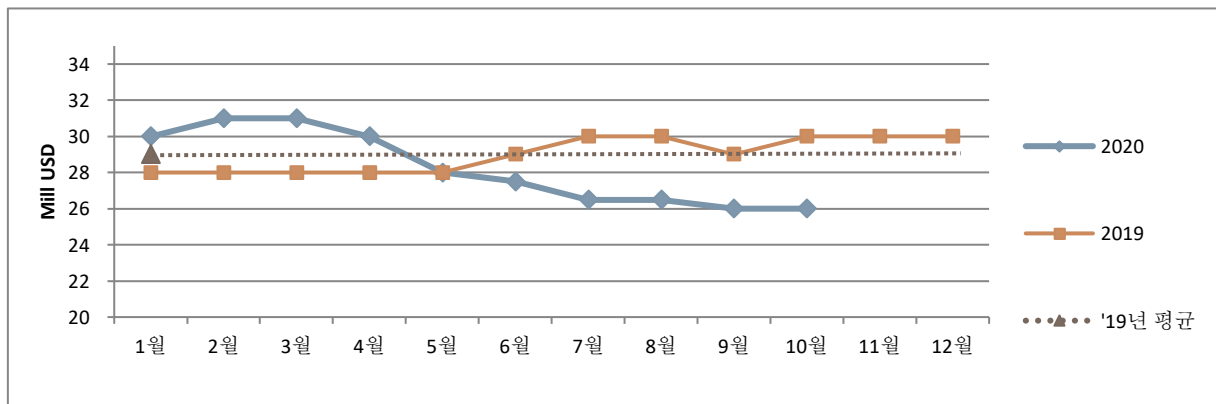
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	VOYAGER I	309,233	2003	KOREA	B&W		25.5	Middle Eastern buyer, DD due
TANKER	SEAWAYS TANABE	298,561	2002	JAPAN	B&W		25	Thailand buyer (hai Oil)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

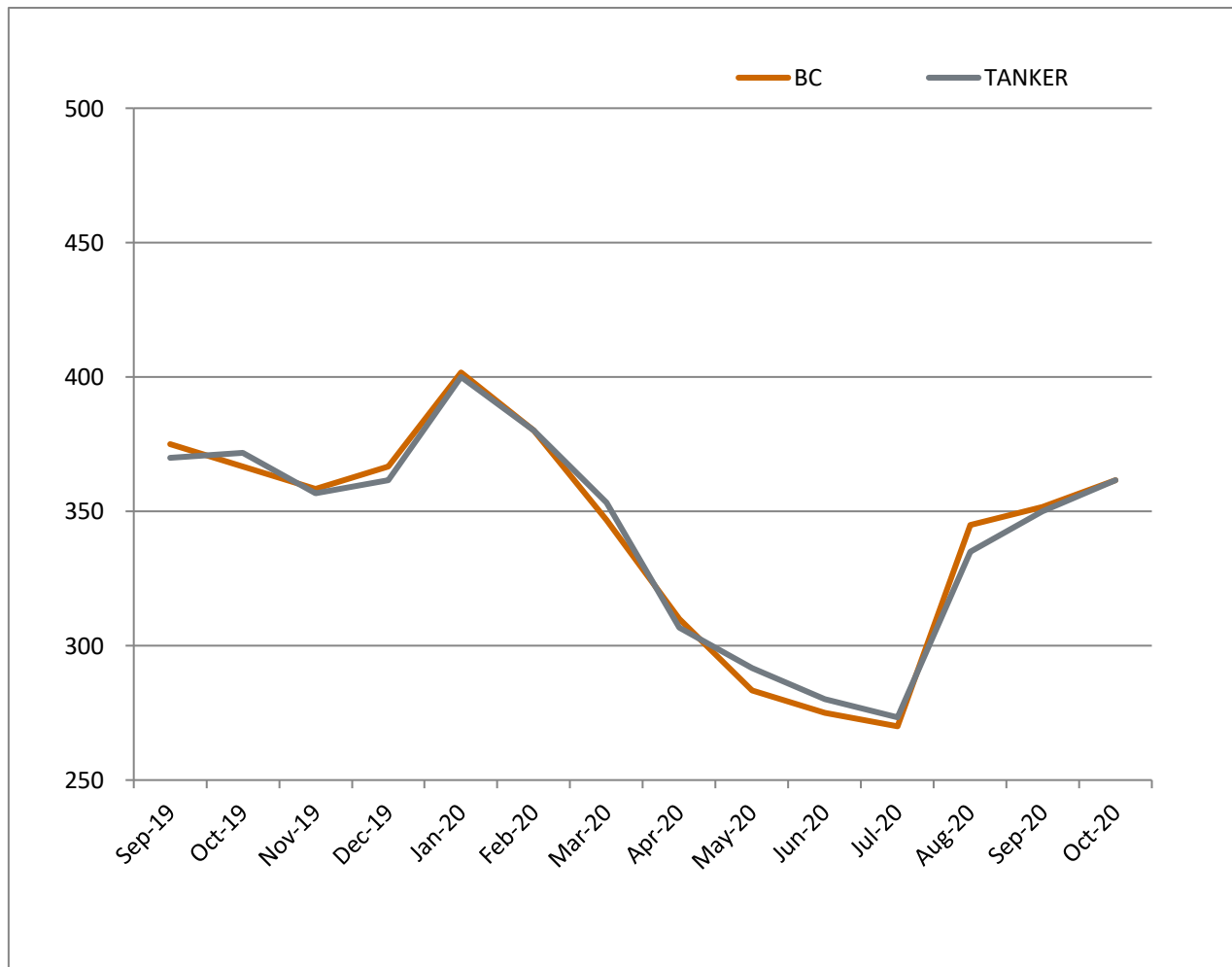
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
MPP	MCP NICOSIA	7,852	2007	CHINA	DAIHA	629	TEU	1.95	Undisclosed buyer

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 10 월	2020 년 10 월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	333.17	-15.9%	371.67	361.67	3.3%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	332.50	-16.6%	366.67	361.67	2.8%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

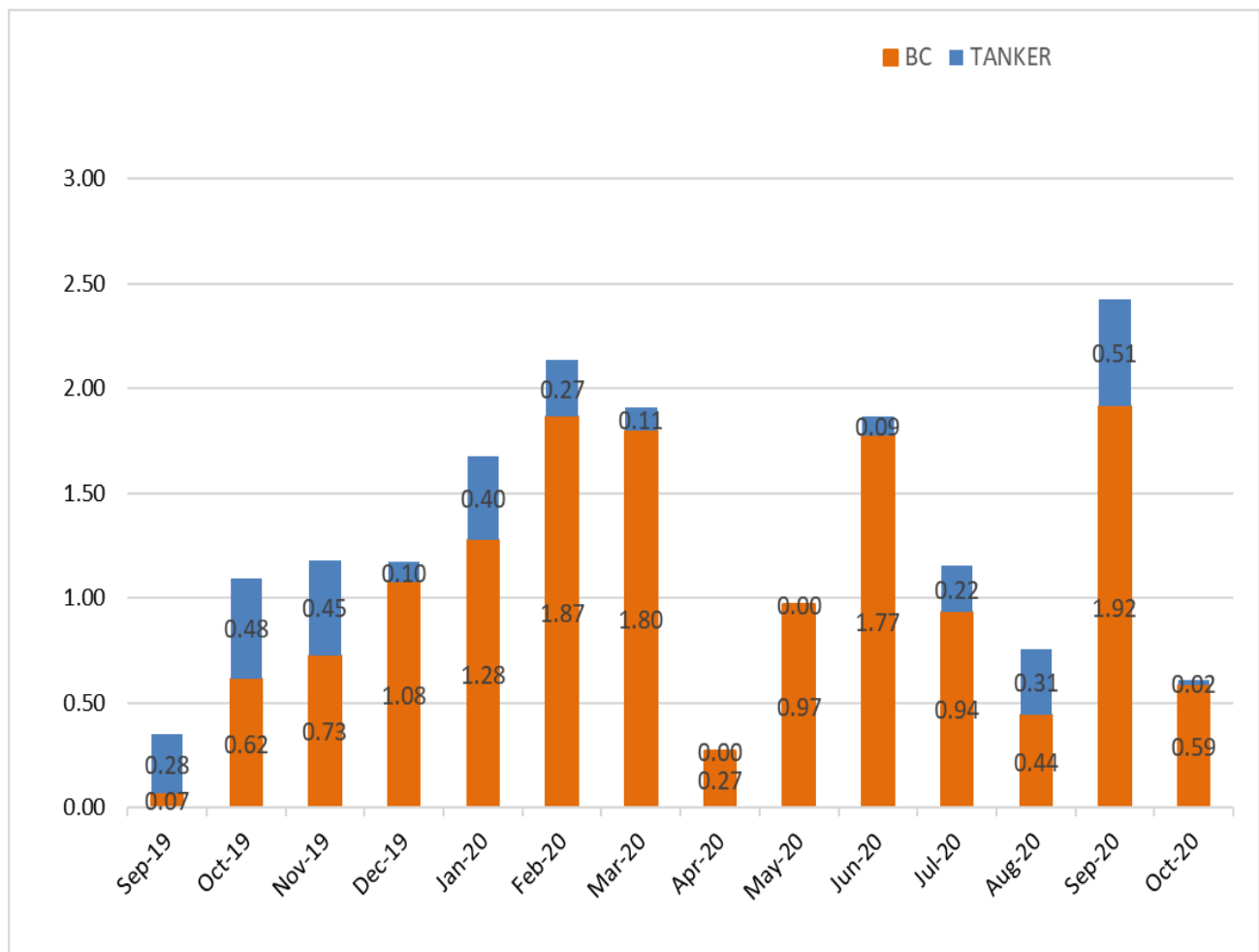


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 10 월		2020 년 10 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	1.94	54.7%	62	63.9%	0.48	14	0.02	-95.6%	2	-85.7%
BC	7.45	116	11.83	158.9%	120	103.4%	0.62	8	0.59	-5.0%	4	-50.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
MPP	PAC ALKAID	27,668	10,194	2003	CHINA	B&W	385-387	PAKISTAN
MPP	PAC ADARA	27,668	10,194	2003	CHINA	B&W	385-387	PAKISTAN
MPP	KULNATEE	11,175	6,367	1997	ARGEN TINA	SULZ	360	PAKISTAN
PCC	ROCKIES HIGHWAY	12,828	11,500	2006	JAPAN	B&W	370	INDIA, HKC recycling required

1) Baltic Index

The chart displays the performance of five indices from May 2015 to September 2020. The Y-axis represents the index value, ranging from -500 to 4500. The X-axis shows time in months, with labels every two months (e.g., May-15, Jul-15, Sep-15, etc.).

The indices are:

- BDI** (Blue shaded area): Shows moderate volatility, generally staying between 0 and 1500.
- BCI** (Orange line): Shows moderate volatility, generally staying between 0 and 1500.
- BPI** (Dark brown line): Shows moderate volatility, generally staying between 0 and 1500.
- BSI** (Orange line): Shows the highest volatility, with major peaks near 4500 in late 2019 and late 2020.
- BHSI** (Dark teal line): Shows the lowest volatility, generally staying between 0 and 500.

Key observations:

- All indices show a significant peak in late 2019, with BSI reaching the highest point near 4500.
- There is a sharp decline in all indices in early 2020, followed by a recovery.
- By late 2020, BSI has recovered to its previous peak level, while the other indices remain relatively stable.

V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	344.50	▲0.00	315.50	▼-2.00	309.50	▲2.00
MGO	357.50	▲0.00	343.50	▲1.00	372.00	▲0.50
LSMGO	351.50	▲1.50	342.50	▼-0.50	-	-
VLSFO	290.00	▲14.00	257.00	▲1.50	266.00	▲5.00

❖기준일 : 10 월 16 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-10-16	2020-10-12	CHANGE
미국 달러	1144.60	1156.20	▼-11.60
일본 엔(100)	1086.22	1094.63	▼-8.41
유로	1340.04	1366.45	▼-26.41
중국 위안	170.66	171.73	▼-1.07

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 웨비나 (Webinar)

웹(WEB)과 세미나(SEMINAR)의 합성어로 인터넷의 웹상에서 행해지는 세미나를 말한다. 인터넷에 연결된 컴퓨터와 마이크나 전화를 이용해 강사와 참석자간에 실시간, 양방향으로 진행된다. 참가자들은 자기 자리에 있는 컴퓨터를 통해 쉽게 웨비나에 참석할 수 있기 때문에 세미나 개최 비용을 줄일 수 있고 시·공간의 제약도 피할 수 있다. 우리말로는 '화상 토론회'라고 한다.

[출처 : 한경 경제용어사전]

[관련기사] 무역협회, EU 고위험우려물질 신고제 대응 웨비나

한국무역협회는 13 일 유럽연합(EU)이 내년 도입하는 고위험우려물질(SCIP) 신고제 관련 '유럽 SCIP 신고제도 대응' 웨비나(웹+세미나)를 열었다.

EU는 내년 1월부터 고위험우려물질을 중량 대비 0.1% 이상 함유한 완제품의 EU 내 공급자에 대해 고위험우려물질 데이터베이스 신고 의무를 부과한다. 이와 관련 한국무역협회 브뤼셀지부가 지난 6월 유럽에 진출한 국내 기업 250 개사를 대상으로 긴급 설문을 실시한 결과, SCIP 신고제 도입 자체를 모르는 사례가 많았고 응답 기업 83%는 준비 부족 등을 이유로 제도 도입 연기를 희망하는 것으로 나타났다.

일부 기업은 "연초 발생한 코로나 19(신종 코로나바이러스 감염증) 사태로 고위험우려물질 신고제에 대응할 여력도 부족했다"고 토로했다.

이 때문에 무역협회는 전미제조자협회(NAM), 유럽자동차제조업협회(ACEA) 등 유관단체 40 여개와 협력해 EU 당국에 제도 시행 1년 유예 요청 서한을 6월에 두 차례, 9월에 한 차례 발송했다. 그럼에도 EU 정책 당국은 해당 제도를 예정대로 시행할 가능성이 크다.

이날 웨비나에선 서정호 한국과학기술연구원 유럽연구소 대외협력실장과 유럽 현지 컨설팅 기업인 에스씨씨 게엠베하(SCC GMBH)의 김지영 컨설턴트가 SCIP 신고제도 동향과 업체 유의사항, SCIP 신고서류 작성법 등을 안내했다.

[출처 : 이데일리]

VI. STL NEWS & 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 부장)

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)