

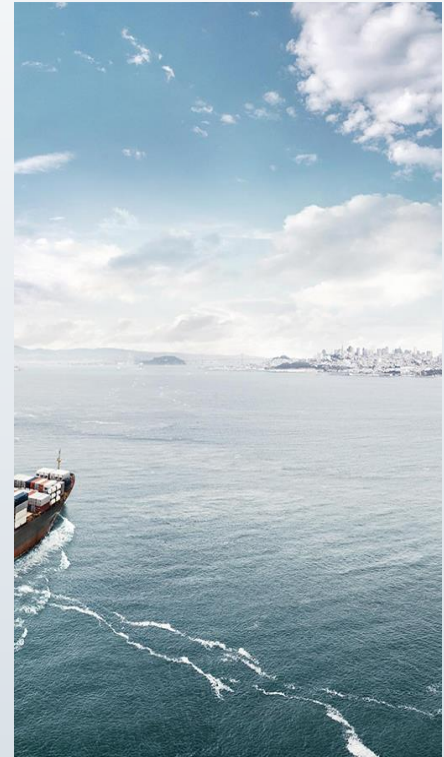


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.323

Updated November 3, 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	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
STL News & Information	21
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. 물동량 넘치지만 선박 부족

컨테이너선 운임이 최근 하루가 다르게 치솟고 있다. 글로벌 해운사들이 코로나 19 팬데믹 확산으로 공급을 대폭 줄였으나 미국 경제가 급격히 회복세에 들어서며 각종 소비가 폭증하고 있는 영향이다. 소비 위축으로 어려움을 겪어온 국내 수출기업들은 이제야 숨통이 트일 토대가 마련됐다.

하지만 되레 표정이 어둡다. 물건을 싣고 미주로 향할 컨테이너선 구하기가 '하늘의 별따기'가 됐기 때문이다. 선박 부족 사태가 이어지며 3년 8개월 전 파산 선고된 한진해운이 재조명을 받고 있다. 그때 정부가 전폭적인 지원을 결정했더라면 지금처럼 배가 없어 찢절매는 상황은 오지 않았을 거란 지적이 나온다.

◇미주항 컨선 운임 급등, HMM 추가 투입에도 '역부족'

27일 해운업계에 따르면 컨테이너 운임 수준을 나타내는 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 지난 4월부터 매달 꾸준히 오르고 있다. 6월 1000을 넘더니 9월에는 1400을 넘겼다. 가장 최근 발표인 지난 23일에는 1469.03으로 2012년 5월 4일(1501.46) 이래 8년 5개월 만에 고점을 찍었다.

무엇보다도 상승세가 가파르다. 지수가 매달 150~200씩 높아지고 있다. 지금과 같은 추세로는 조만간 역대 최고치(1583.18)를 경신할 가능성이 높다는 관측까지 나온다. SCFI는 중국 상하이를 거쳐가는 주요 노선의 2009년 10월 16일 운임을 기준(1000) 삼아 수치화한 시황 지표다.

특히 눈에 띄는 건 미주 서안과 동안 노선 운임이다. 서안 운임은 올 2월 코로나 19가 확산되기 전 FEU 당 1300달러대에서 10월 현재 3800달러대로 3배 가까이 뛰었다. 동안 운임 역시 같은 기간 2600달러대에서 4600달러 수준으로 대폭 올랐다. 장기계약이 아닌 스팟성으로 미국에 물건을 보내려면 8개월 전보다 2~3배의 운임을 지불해야 한다는 의미다.

이는 글로벌 물동량을 좌우하는 미국경제가 최근 제조업과 서비스업을 중심으로 회복세에 들어서며 소비가 급증하고 있는 영향으로 풀이된다. 미국 정부가 재난지원금을 지급하며 돈이 돌기 시작했고 크리스마스와 연말연시를 앞둔 시점이라는 것도 소비 증가의 주요 원인으로 손꼽힌다. 통상 3분기는 이 같은 이유로 전 세계 물동량이 증가해 해운업계에서 성수기로 불린다.

I. ISSUE & TREND

문제는 국내 수출기업들이 배를 구할 수가 없다는 점이다. 기본적으로 공급 증가 속도가 수요 회복 속도를 따라가지 못하고 있는 데다 그로 인해 운임이 크게 올라 부담이 가중된 상태다. 그나마 현대글로벌이나 삼성 SDS, 판토스 같은 대기업 화주들은 장기 운송계약을 체결하고 있는 HMM에 추가 선박 투입을 요청해 가까스로 대응하고 있다.

HMM은 국내 기업들의 대미 수출을 돕기 위해 오는 31일 북미 서안 항로에 컨테이너선 2척을 추가 투입한다. 정기 서비스만으로는 수요 충족이 안돼 수출기업 보호 차원에서 투입을 결정했다. 중국 등은 거치지 않고 부산에서 LA로 곧장 향하는 직기항 서비스다. 지난 8월과 9월에도 한 차례씩 긴급 투입했던 경험이 있다.

HMM 관계자는 "장기계약 화주들의 요청에 따라 컨테이너선 긴급 투입이 결정됐다"며 "대승적 차원에서 진행하는 건으로 수익과는 큰 관계가 없다"고 말했다.

◇한진해운 파산, 국적사 선복량 반토막..."너무 쉽게 구조조정" 지적

이 같은 상황이 도래하자 2017년 2월 파산한 한진해운이 재조명 받기 시작했다. 정부가 한진해운 지원에 앞장섰더라면 지금과 같은 상황이 오진 않았을 거란 지적이 업계 안팎에서 나오고 있다.

당시 한진해운은 컨테이너선 101척, 벌크선 44척 등 총 145척의 선대를 갖춘 국내 1위이자 세계 7위 규모 선사였다. 하지만 법원의 파산 결정으로 40년에 걸쳐 개척한 70여개의 노선 네트워크와 운항 노하우가 하루아침에 사라졌다. 국적 선사의 컨테이너 선복량은 106만 TEU에서 51만 TEU로 반토막 났다.

국내 해운업계에 어려움이 본격화되기 시작한 건 2009년 글로벌 금융위기 이후다. 유럽 대형 선사들이 인수합병(M&A)과 초대형 선박 발주로 덩치를 키우며 공급 과잉 상태가 됐지만 이 같은 환경 변화에 적절히 대응하지 못한 탓이다.

결국 한진해운은 고가의 용선료 역풍 등을 맞아 기업회생절차 개시 6개월 만에 파산이 결정됐다. 서울중앙지방법원 제6파산부는 2017년 2월 17일 전자결재로 한진해운의 파산을 최종 승인했다. 청산가치가 존속가치보다 높다는 이유였다.

I. ISSUE & TREND

박용진 더불어민주당 의원은 최근 산업은행을 상대로 진행한 국회 정무위원회 국정감사에서 "2016 년 파산 전 한진해운은 세계시장의 3%를 차지했었는데 현재 HMM 은 2.6% 정도"라며 "해운업이 위기인 이유는 산업은행이 근시안적 태도로 너무 쉽게 구조조정을 결정했기 때문이 아닌가 싶다"라고 지적했다.

선주협회는 위기극복을 위한 선화주간 협력을 강조하고 있다. 김영무 한국선주협회 부회장은 "HMM 의 임시편 추가투입으로 국내 화주의 물류 애로가 다소나마 해소될 것으로 기대된다"고 밝혔다.

2. 삼성물산 탈석탄 선언...베트남 발전소는 예정대로 진행

삼성물산이 글로벌 환경 위험에 대응하기 위해 석탄 관련 신규 사업을 중단한다. 국내 비금융회사 중 첫 탈석탄 선언이다. 다만 최근 논란이 돼 온 베트남의 초대형 석탄화력발전 사업은 예정대로 진행하기로 했다. 삼성물산은 27 일 이사회를 열어 전사적인 '탈석탄' 사업 방침을 결정했다. 우선 건설부문은 석탄화력발전 관련 사업에 투자, 시공 등 어떠한 방식으로든 참여하지 않기로 했다.

다만 현재 시공 중인 강릉 안인화력발전소와 최근 수주한 베트남 봉양 2 석탄화력발전소에 대해선 "국제 기준보다 엄격한 환경기준을 적용해 시공할 계획"이라고 회사 쪽은 말했다. 상사부문도 기존 계약된 석탄 트레이딩은 서비스를 제공하고, 기존 계약이 종료되면 차례로 철수한다. 삼성물산은 "회사의 친환경 경영방침에 부합하고 글로벌 기후변화 리스크 대응 노력에 동참하는 차원에서 내린 결정"이라고 밝혔다. 삼성물산 관계자는 "지난달부터 거버넌스 위원회가 탈석탄 여부에 대한 논의를 하는 등 회사 차원에서 다양한 토론 과정이 있었다"고 강조했다. 거버넌스 위원회는 이사회 산하기구로 사외이사로만 구성돼 있다.

앞서 지난 21 일 영국 최대 기업연금 운용사인 리걸앤드제너럴 그룹, 노르웨이 연금회사인 케이엘피(KLP), 핀란드의 노르디아은행 등 유럽계 기관투자자들은 "평판 리스크와 기후 관련 리스크를 일으킬 수 있다"며 삼성물산과 일본 미쓰비시 등 12 개 기업에게 봉양 2 석탄화력발전 사업에 참여하지 말 것을 요구한 바 있다. 베트남 북동부 하띤성에 1200 MW(600 MW 2 기) 용량의 석탄화력발전소를 건설·운영하는 이 사업에는 한전과 일본 미쓰비시가 40%씩 지분을 투자했으며, 삼성물산과 두산중공업이 설계·시공사업자로 참여한다. 삼성물산의 이번 결정은 건설사를 포함한 국내 비금융사 가운데 처음으로 '탈석탄'을 선언했다는 점에서 의미가 있다. 그러나 최근 투자를 결정한 베트남 봉양 2 석탄화력발전소나 강릉 안인화력 1·2 호기 등 핵심 사업을 제외한 것은 한계로 지적된다. 앞서 케이비(KB)국민은행이 탈석탄 선언을 했지만, 강릉 안인화력 발전에하기로 한 투자는 유지하고 앞으로의 신규 사업에 참여하지 않겠다는 선언을 한 것과 비슷하다.

I. ISSUE & TREND

이치언 환경운동연합 에너지기후활동가는 “국내외에서 기후위기 문제의 심각성을 지적하며 석탄발전에 투자하지 말라는 목소리가 높아지자 비판을 무마하기 위한 이미지 쇄신용 선언을 한 것”이라며 “새롭게 시작되는 석탄발전 사업은 없으니 부담이 적다. 기존에 투자하기로 한 사업을 유지한다면 진정성있는 선언으로 볼 수 없다”고 밝혔다. 삼성물산 선언이 삼성그룹의 금융기관들로 확대되어야 한다는 지적도 있다. 지난 21 일 한국사회책임투자포럼, 더불어민주당 양이원영 의원, 국제환경단체 그린피스가 공동조사한 ‘한국 금융기관의 석탄투자 현황’ 자료를 보면, 2009 년 이후 올해 6 월까지 삼성화재(7 조 7073 억원)·삼성생명(7 조 4115 억원) 등 삼성 금융계열사의 석탄금융규모는 15 조 1302 억원이다. 전체 금융기관 석탄금융 지원액(60 조)의 25%에 해당하는 규모이다.

3. 유럽 재봉쇄로 유가 5 개월 최저가...정유업계 실적악화 '된서리'

유럽에서 코로나 19(COVID-19) 재확산으로 국제유가가 5 개월간 저점 수준까지 떨어지자 정유업계가 다시 긴장하고 있다. 올 하반기로 갈수록 적자 수렁에서 벗어나길 기대했는데 유가가 하락하면 재고손실이 커지기 때문이다.

지난 2 일 관련 업계와 인베스팅닷컴 등에 따르면 서부텍사스산원유(WTI) 선물가는 지난 1 일 기준 배럴당 34 달러까지 떨어져 5 월 28 일(33.71 달러)이후 최저치를 보였다. 지난 10 월 낙폭만 11.0%에 달했다. 브렌트유도 동반 약세로 10 월 한 달간 하락폭이 8.5%였다.

이처럼 유가가 다시 약세를 보이는 이유는 유럽의 코로나 재확산으로 봉쇄에 들어간 국가들이 속속 나오고 있어서다. 실제 프랑스는 10 월 말부터 최소 한 달 일정으로 비필수적 외출을 금지하는 '재봉쇄'에 돌입했다. 독일 연방정부와 주정부도 이달 초부터 4 주간 '부분봉쇄'에 들어갔다. 독일은 전국 식당과 술집, 극장 등 여가시설은 폐쇄하고, 상점과 학교 문은 여는 대신 식당 포장 판매를 허용했다.

누적 확진자 100 만명을 넘긴 영국도 11 월부터 4 주간 잉글랜드 전역을 대상으로 봉쇄 조치에 나섰다. 지난 3 월에 이은 두 번째로 비필수 업종의 상점이나 펍, 식당 등의 영업을 중단된다. 단 학교는 종전처럼 개방을 유지한다.

지난달 31 일 영국 파이낸셜타임스(FT)는 "원유 트레이더 및 애널리스트들은 프랑스와 독일의 재봉쇄 우려로 유가가 고전하자 서둘러 석유 수요의 타격을 계산하고 있다"고 전했다.

I. ISSUE & TREND

FT가 인용한 글로벌 최대 원유 중개업체 중 한 곳인 '트라피구라(TRAFIGURA)'의 사드 라힘 수석 이코노미스트에 따르면 올 초 팬데믹 전 러시아를 포함한 유럽의 1일 평균 석유 소비량은 2000만 배럴로 전 세계 소비의 20%를 차지했지만 팬데믹이 극성이던 지난 4월에는 1400만 배럴까지 떨어졌다. 이후 10월에는 1800만~1900만 배럴 수준까지 회복했지만 11월에 다시 1700만~1800만 배럴까지 떨어질 수 있다는 관측이다.

브리티시 페트롤리엄(BP)의 버나드 루니 최고경영자(CEO)는 지난달 말 '2020 인도 에너지 포럼'에서 "2차 코로나는 올 하반기 전 세계 석유 수요에 우리가 생각했던 것보다 더 많은 악영향을 미치고 있다"고 밝히기도 했다. 다만 북반구가 동절기로 진입해 석유 수요 살아난다는 것은 긍정적이다. 유럽 각국의 봉쇄조치가 올 상반기처럼 전면적이지 않고 부분적으로 이뤄지고 있다는 점도 유가하락을 '패닉' 수준으로 내몰진 않을 것이라는 기대를 갖게 한다.

그러나 유가하락 자체는 기정사실로 국내 정유업계 실적에는 그늘이 지고 있다. 올해 3분기 실적 발표를 마친 국내 정유사 중 현대오일뱅크가 연결 기준 352억원의 영업이익을 낸 것을 제외하면 SK이노베이션이 289억원 적자를, S-OIL은 93억원 적자를 각각 올리며 올 들어 3분기 연속 적자를 이어갔다. 일부에서는 최근 유가하락으로 올 4분기에도 국내 정유업체들이 적자를 벗어나지 못할 것이라고 관측한다. 지난 10월 마지막 주 정유업계 수익성 지표인 정제마진은 배럴당 1.7달러로 여전히 손익분기 수준(4~5달러)에 크게 못 미친다. 한 정유업계 관계자는 "유가하락이 일시적이라면 실적 회복 전망이 유호하지만 4분기 말까지 유가 약세가 지속된다면 4분기가 3분기보다 상황이 나아질 것이라고 장담 못한다"고 밝혔다.

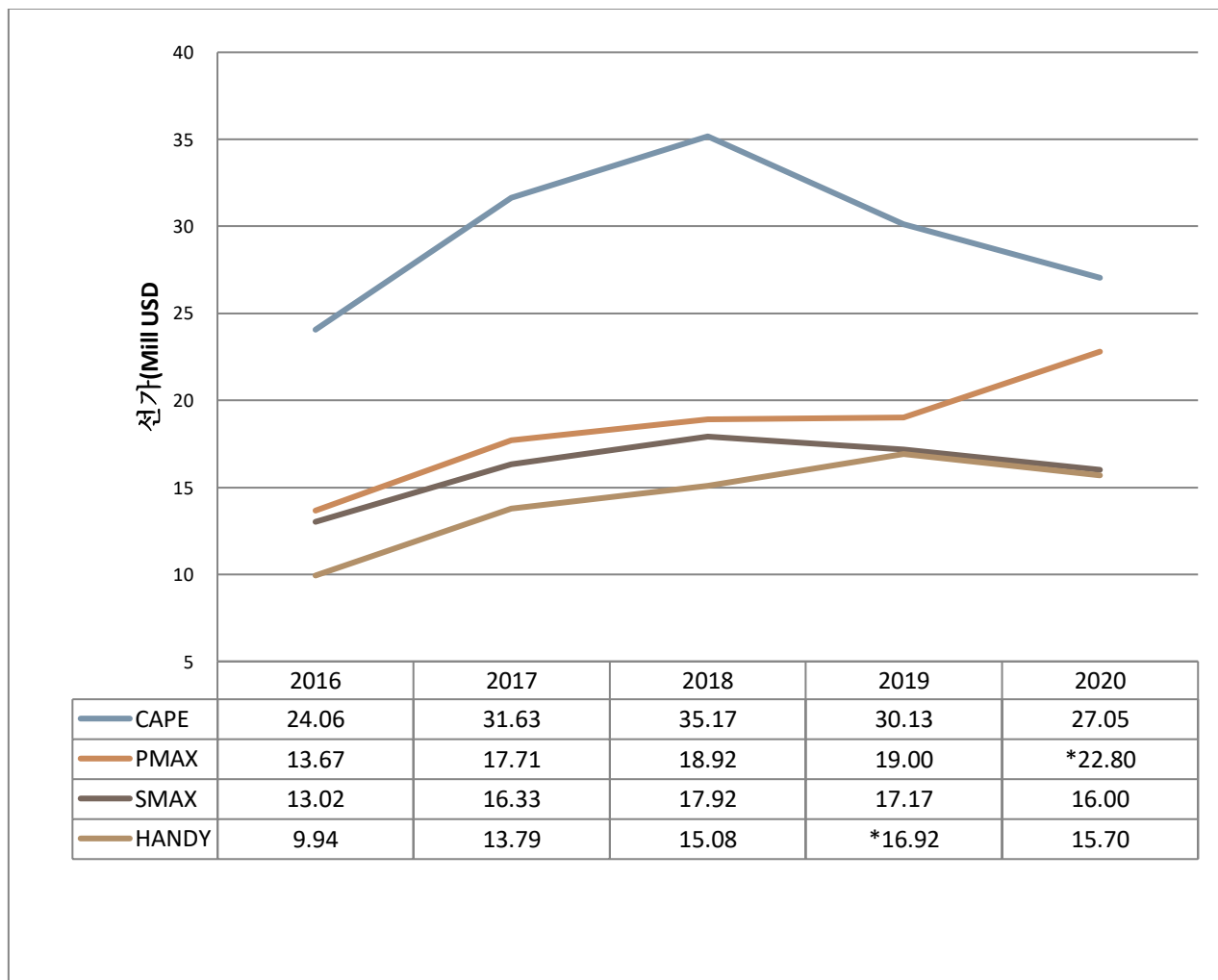
II. BULK CARRIER

(❖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	*22.80
*19 년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.00%
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

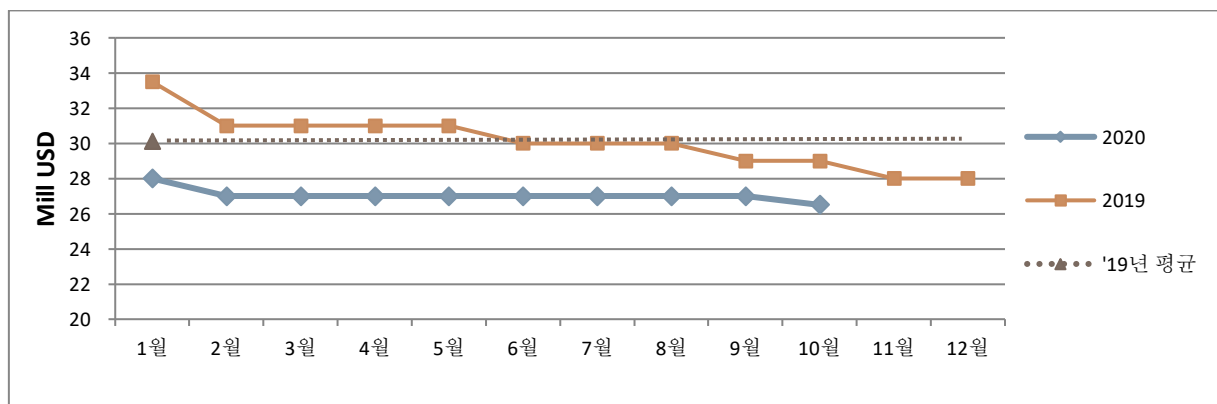
(❖선령 5 년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

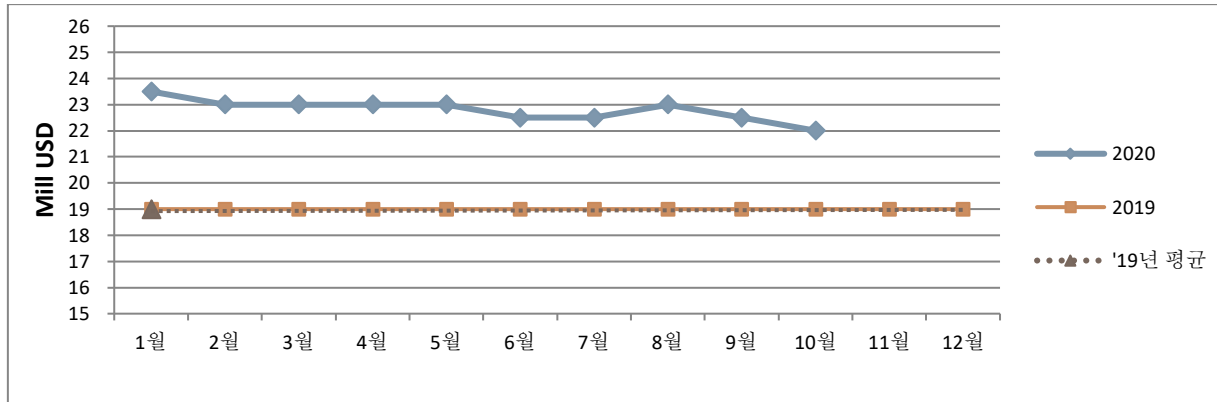
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.50			27.05
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.9%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-	-6.9%			-
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.00		22.80
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	-2.2%	-2.2%		-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	18.4%	15.8%		20.0%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	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%	0.0%		-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-8.8%	-	-	-8.8%		-6.8%
	HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	14.75		15.70
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	1.7%	0.0%		-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-	-	-	-	-		-7.2%
2019	CAPE		33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	29.00	29.00	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

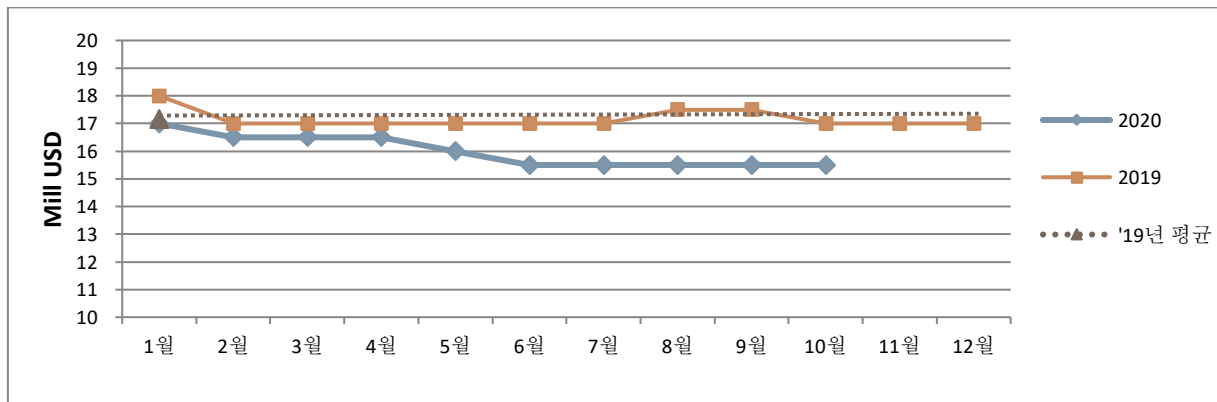


II. BULK CARRIER

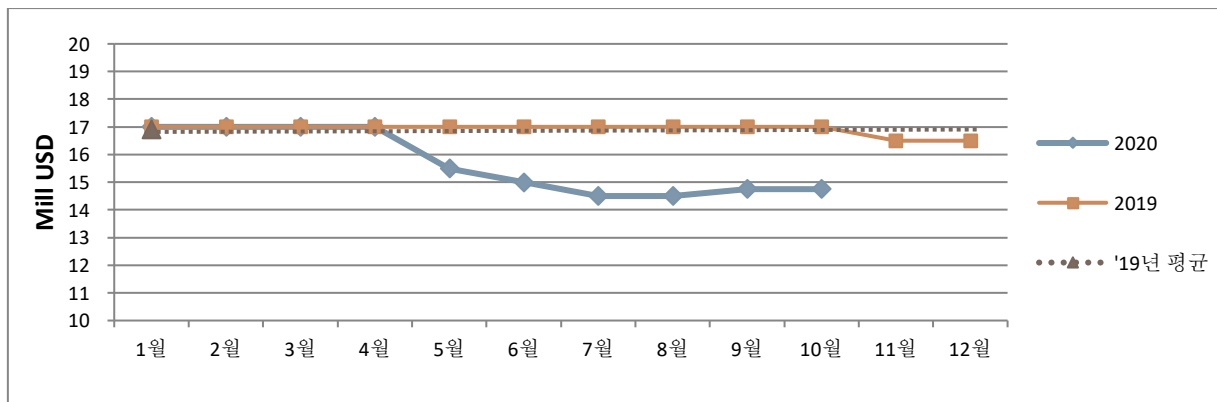
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TRUE DREAM	180,694	2014	PHILIPPINES(JAP)	B&W		23	Undisclosed buyer
BC	AQUA VISION	180,353	2011	CHINA	B&W		15.75	Greek buyer
BC	TIGER GUANGDONG	180,099	2011	CHINA	B&W		64	Greek buyer
BC	TIGER JIANGSU	180,096	2010	CHINA	B&W			
BC	TIGER SHANDONG	180,091	2011	CHINA	B&W			
BC	TIGER LIAONING	180,082	2011	CHINA	B&W			
BC	KING ORE	176,818	2010	KOREA	B&W		19.2-19.5	Undisclosed buyer
BC	CSSC WAN MEI	176,460	2012	CHINA	B&W		17.8-18.3	Undisclosed buyer
BC	GEMINI OCEAN	80,982	2017	JAPAN	B&W		25	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	DEWI PARWATI	75,700	2011	CHINA	B&W		9.5	Chinese buyer
BC	SEAEAGLE	71,663	1998	JAPAN	B&W		4.1	Chinese buyer
BC	NAUTICAL GEORGIA	63,435	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	17	Undisclosed buyer, BWTS fitted, Scrubber Installed
BC	SEA MELODY	58,117	2010	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	10.5	Greek buyer basis delivery Nov., BWTS fitted
BC	SHINANO	56,676	2008	JAPAN	WART	C 4x30t	8.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	BRIGHT PHOENIX	55,636	2011	JAPAN	B&W	C4x30t	11.5	Greek buyer, BWTS fitted, ss/dd due early next year
BC	NERAIDA	55,567	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Turkish buyer, ss/dd passed, BWTS fitted
BC	ACHILLEUS	52,822	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.2	Chinese buyer
BC	PORT ESTORIL	52,822	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t		
BC	ANGELA	52,500	2004	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	5	Undisclosed buyer
BC	V ARCTIC TERN	51,535	2002	KOREA	B&W	C 4x30t	5.05-5.4	U.A.E. buyer, BWTS fitted

II . BULK CARRIER

BC	OSPREY I	50,206	2002	JAPAN	B&W	4x30tc	4.9	Chinese buyer
BC	M. EMIR AKSOY	47,245	1998	JAPAN	B&W	4x25tc	3.2	Undisclosed buyer
BC	INDIGO IMABARI	38,271	2010	JAPAN	B&W	C4x30.5t	10.6	European buyer, BWTS fitted, ss/dd passed
BC	ROOK	37,851	2010	CHINA	WAR T	C 4x30t	6	Danish buyer, BWTS fitted
BC	NEW EVEREST	35,065	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	8-9	Greek buyer, BWTS fitted
BC	K&A SP	33,170	2011	JAPAN	MITS U	C 4x30.5t	7.0	Greek buyer
BC	MS CHARM	32,449	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	6.5	Turkish buyer, BWTS fitted, t/c attached
BC	BALTIC HARE	31,887	2009	JAPAN	MITS U	C 4x30t	7.5- 7.9	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	FAIR WINDS	28,434	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.5	Undisclosed buyer, ss/dd passed
BC	STAR AQUA (log fitted)	28,225	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.4	Undisclosed buyer, ss/dd due 2/2021, BWTS overdue 08/2022

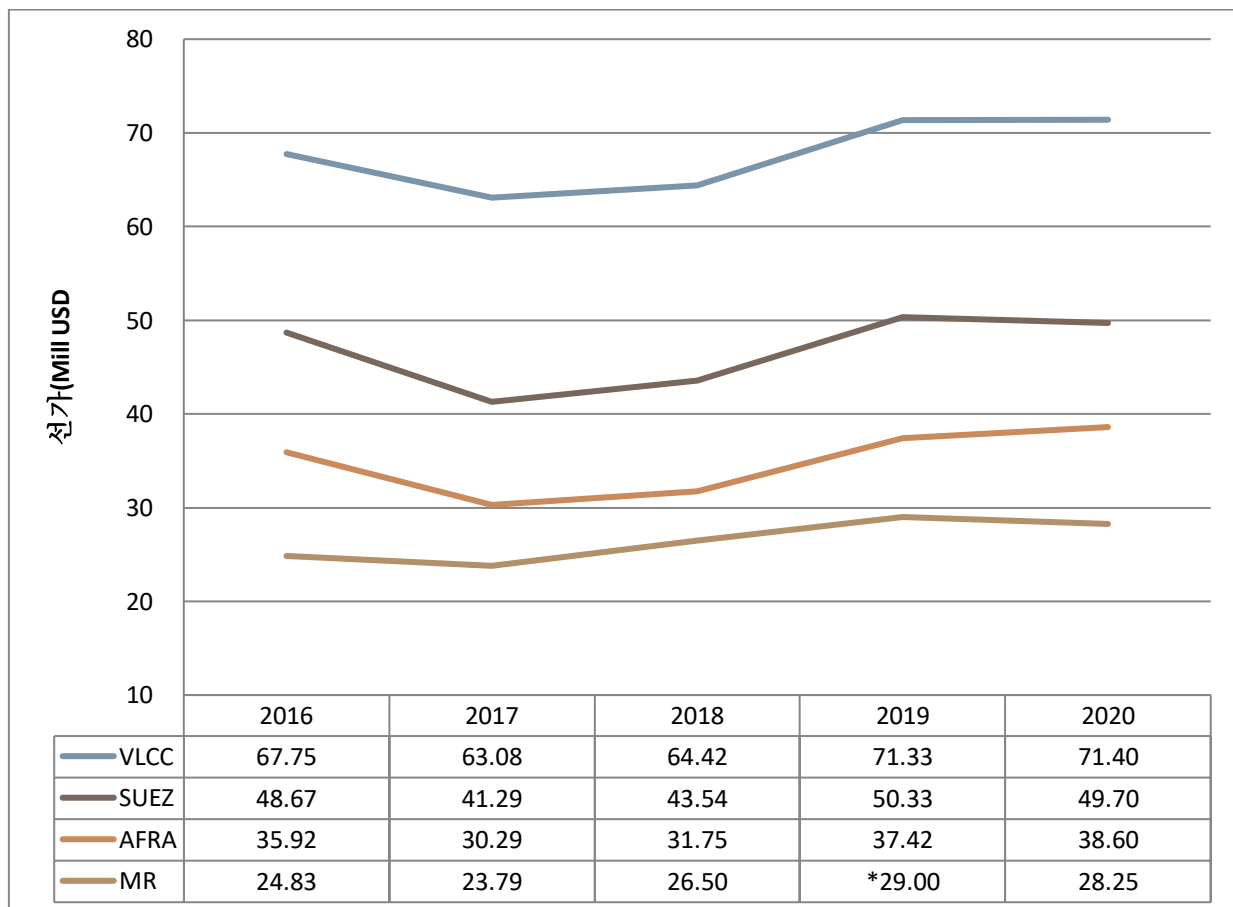
III. TANKER

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

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

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

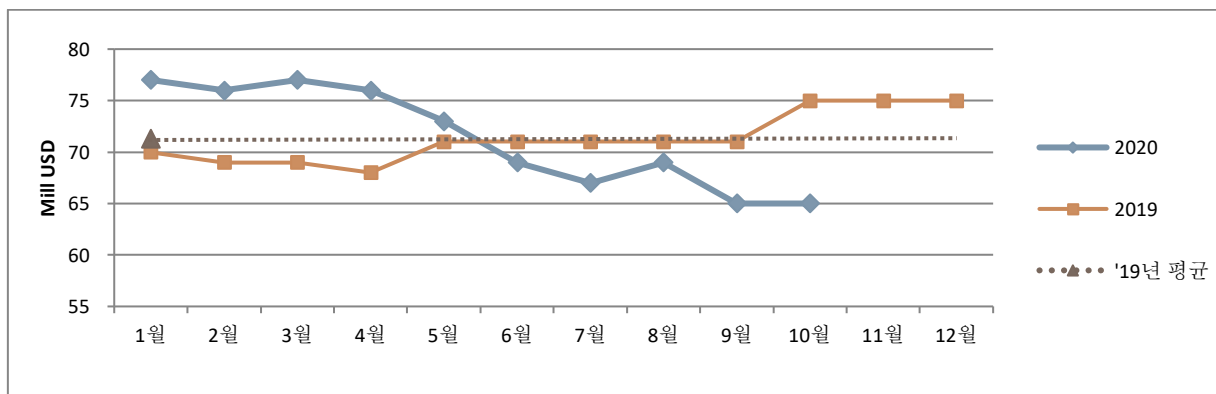
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

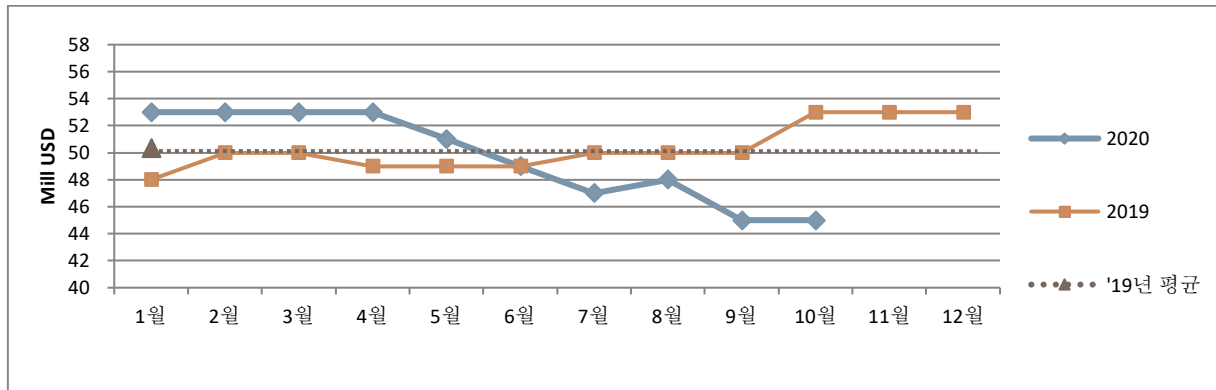
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00			71.40
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%	-5.8%	0.0%			-
		전년대비	10.0 %	10.1 %	11.6 %	11.8 %	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%	-8.5%	-13.3			0.1%
	SUEZ 160K	선가	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

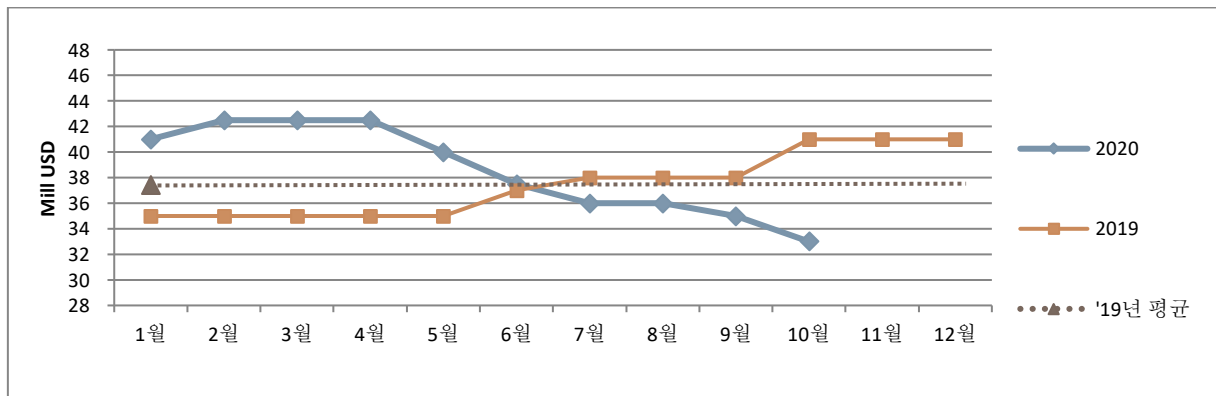


III. TANKER

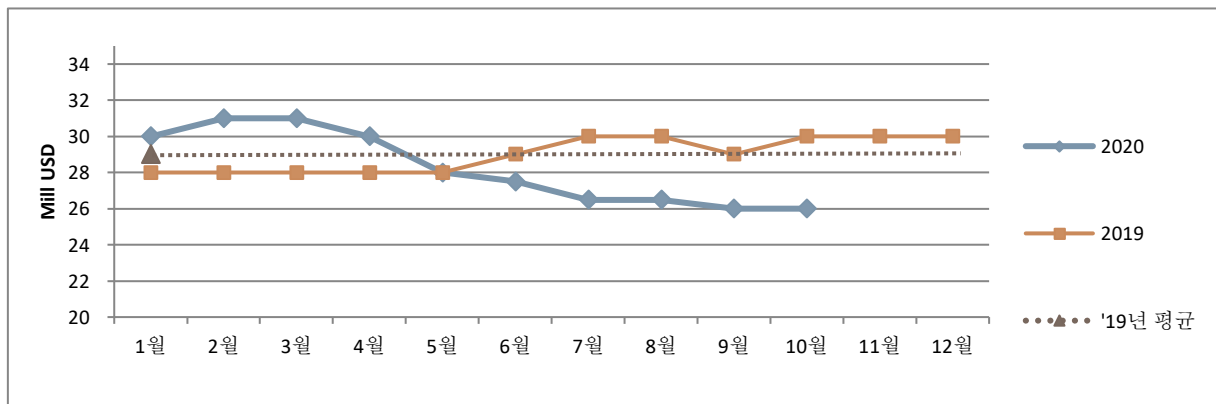
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SKOPELOS	319,360	2002	KOREA	B&W		25.5-26	Malaysian buyer, basis dd passed, BWTS fitted
TANKER	OLYMPIC LEGEND	309,270	2003	KOREA	B&W		26	Chinese buyer
TANKER	OLYMPIC LOYALTY II	306,999	2005	KOREA	B&W		32-32.7	Greek buyer, basis ss passed
TANKER	OCEAN TRADER	108,770	2008	CHINA	B&W		16-16.5	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	ATLANTIC MIRAGE	51,149	2009	KOREA	B&W		16.35	Spanish buyer(Marflet)
OIL/CHEM	ECO CALIFORNIA	50,290	2019	KOREA	B&W			
OIL/CHEM	STENAWECO EVOLUTION	49,973	2015	VIETNA M(KOR)	B&W		110	Greek buyer
OIL/CHEM	STENAWECO ENERGY	49,973	2014	VIETNA M(KOR)	B&W			
OIL/CHEM	STENAWECO IMPULSE	49,762	2016	CHINA	B&W			
OIL/CHEM	ZHU JIANG	50,192	2009	KOREA	B&W		12.8	
OIL/CHEM	BEI JIANG	49,999	2009	KOREA	B&W		13.2	Greek buyer, ss/dd passed
OIL/CHEM	GLAFKOS	49,997	2013	KOREA	B&W		23	Spanish buyer(Marflet)
OIL/CHEM	YAYOI EXPRESS	47,999	2006	JAPAN	B&W		12	undisclosed buyer, SS/DD due
OIL/CHEM	VALLE DI ARAGONA	42,721	2001	KOREA	B&W		7.2	
OIL/CHEM	VALLE DI ANDALUSIA	42,721	2001	KOREA	B&W		7.2	Indonesian Buyer
OIL/CHEM	VALLE DI SIVIGLIA	42,721	2001	KOREA	B&W		7.2	

III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

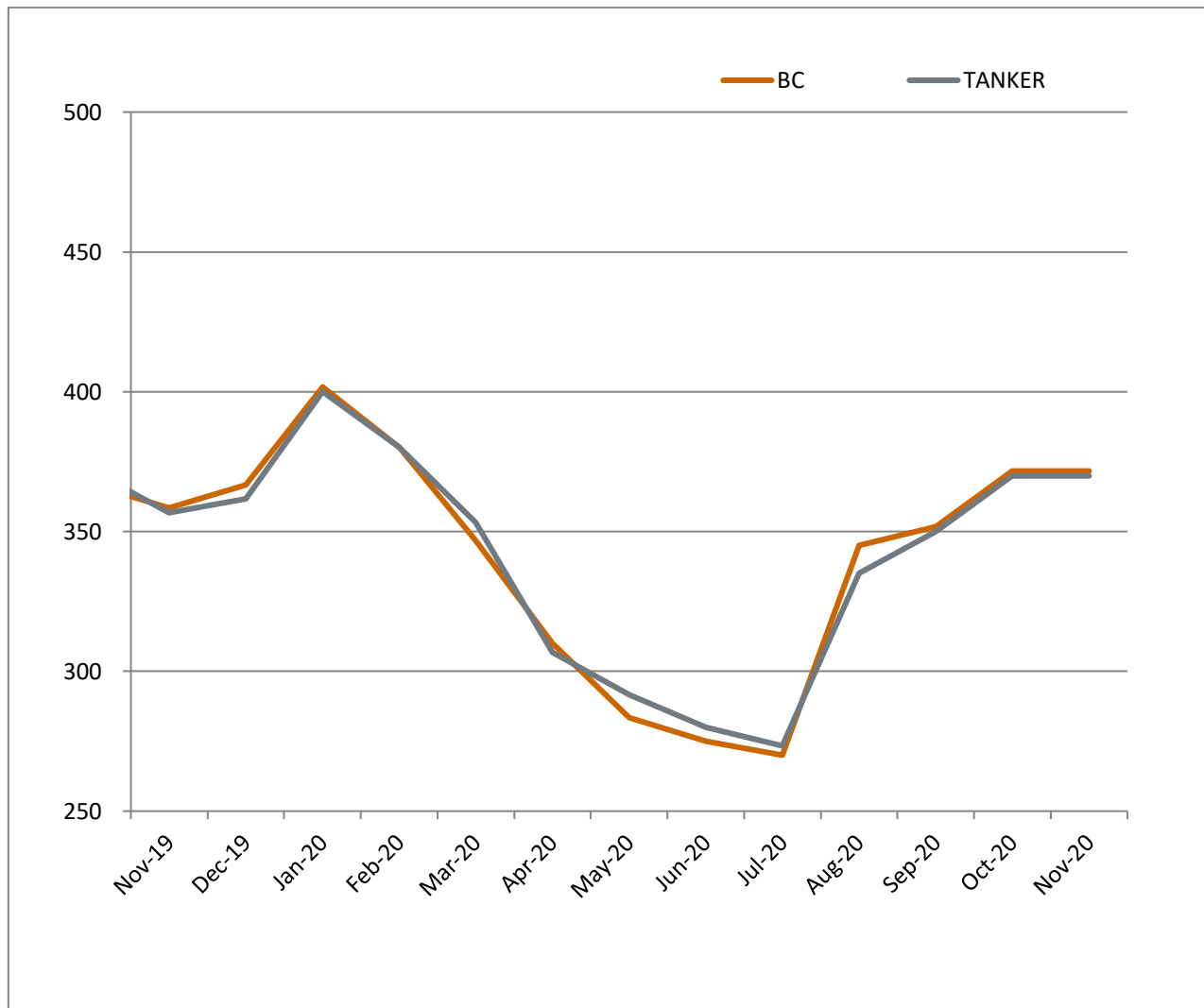
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MAULLIN	81,002	2010	TAIWAN	WART	6589	TEU	26	Undisclosed buyer
CONT	OOCL KAOHSIUNG	72,125	2006	JAPAN	B&W	5888	TEU	15	Undisclosed buyer, dely Jan-Mar '21, bss SS/DD due Mar '21
CONT	BALTIC EAST	64,011	2005	KOREA	B&W	4738	TEU	10	Swiss buyer(MSC), SS/DD overdue May '20
CONT	MARIA SCHULTE	42,141	2006	CHINA	B&W	3534	TEU	7.5	Greek buyer (Lomar)
CONT	GERHARD SCHULTE	42,082	2006	CHINA	B&W	3534	TEU	7.5	Greek buyer
CONT	SONDERBORG	13,760	2007	CHINA	B&W	1118	TEU	2.65-2.7	Greek buyer

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 11 월	2020 년 11 월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	337.27	-14.9%	356.67	370.00	0.0% 3.7%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	336.97	-15.5%	358.33	371.67	0.0% 3.7%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

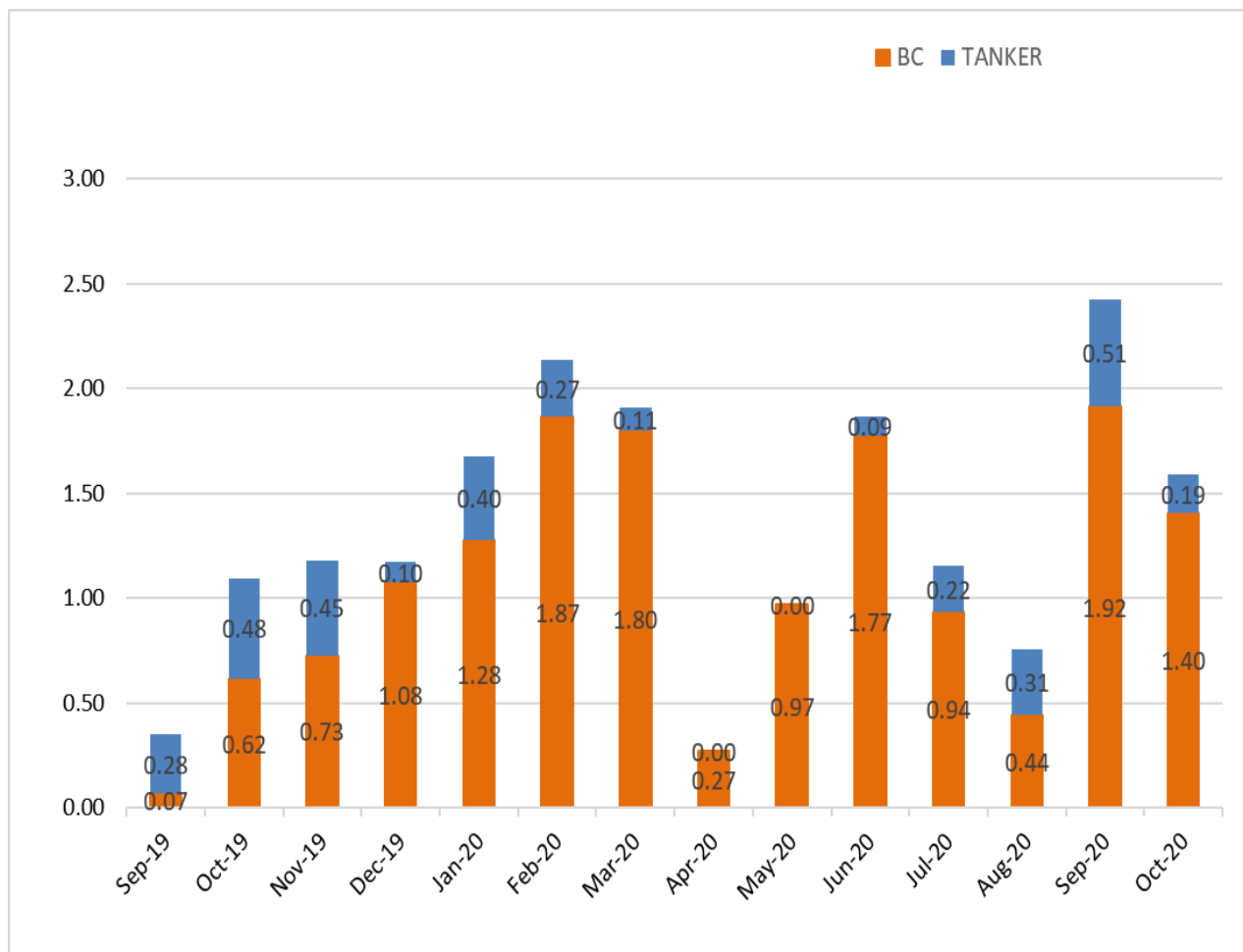


IV. DEMOLITION

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	2.10	59.5%	68	70.1%	0.48	14	0.19	-60.4%	8	-42.9%
BC	7.45	116	12.65	169.9%	127	109.5%	0.62	8	1.40	127.8%	11	37.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

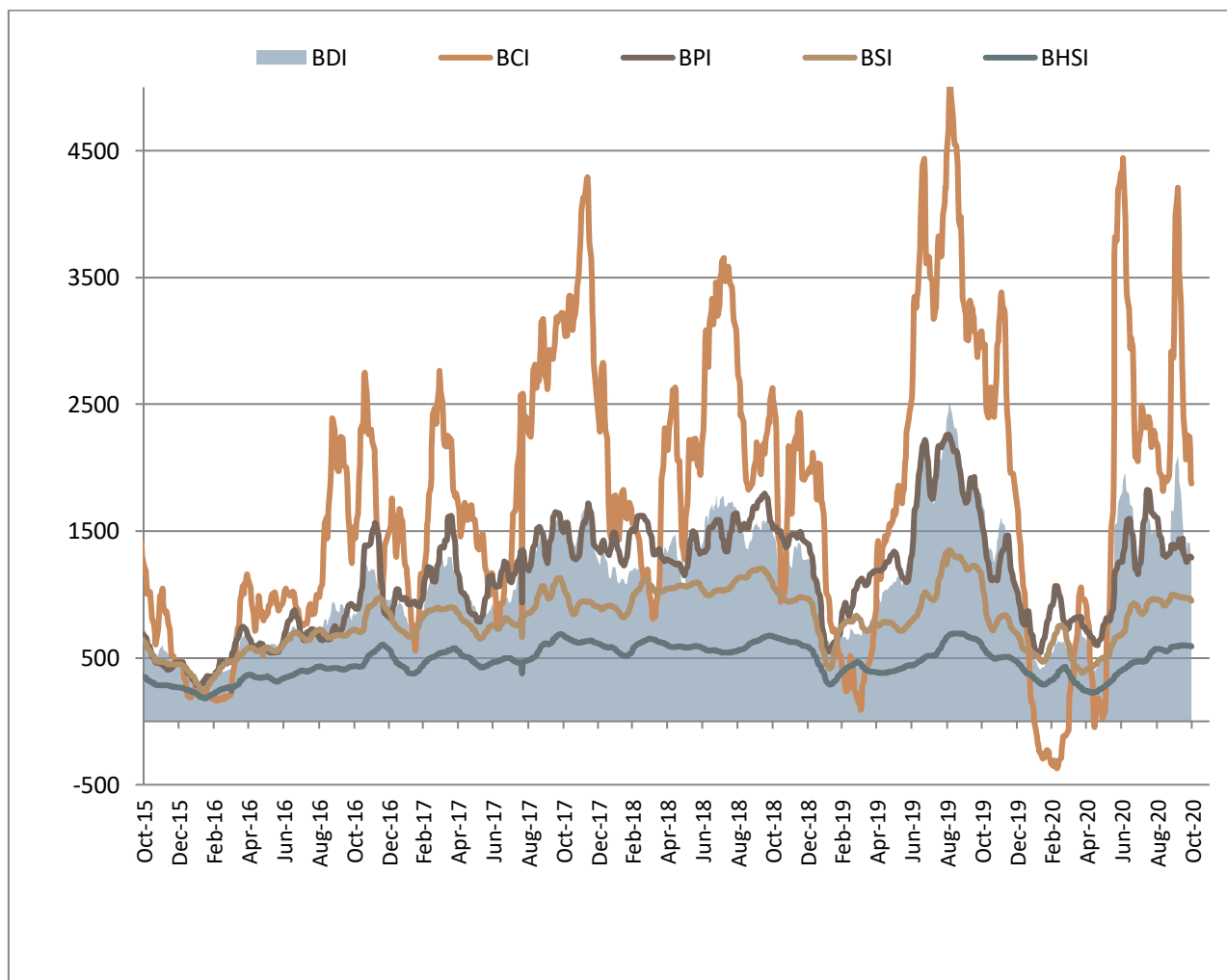
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	STELLAR OCEAN	304,616	39,941	1994	JAPAN	SULZ	392-393	BANGLADESH/PAKISTAN option
BC	STELLAR LIBERTY	291,435	39,941	1993	JAPAN	MITSU	392-393	
REEFER	AMINA H	5,010	2,302	1989	JAPAN	MITSU	440	INDIA
RORO	TIAN REN	5,989	10,462	1990	JAPAN	PIELS	356	BANGLADESH

V. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-10-30	2020-10-23	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1283	1415	▼-132.00	2518	290
BCI	1875	2261	▼-386.00	5043	-372
BPI	1289	1274	▲15.00	2262	282
BSI	949	972	▼-23.00	1351	243
BHSI	591	597	▼-6.00	692	183



V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	318.00	▼-22.50	294.00	▼-22.00	287.50	▼-18.00
MGO	331.50	▼-14.50	326.00	▼-13.00	352.50	▼-16.50
LSMGO	327.00	▼-17.00	314.00	▼-24.00	-	-
VLSFO	269.50	▼-21.00	252.50	▼-10.50	251.00	▼-11.50

❖ 기준일 : 10 월 30 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-10-30	2020-10-23	CHANGE
미국 달러	1133.40	1134.10	▼-0.70
일본 엔(100)	1083.50	1081.28	▲2.22
유로	1323.07	1340.68	▼-17.61
중국 위안	168.81	170.40	▼-1.59

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 레이블링 게임 Labeling Game

나를 꽃으로 표현한다면 무슨 꽃일까? 혹은 색깔이라면, 브랜드라면? 최근 다양한 유형의 자기진단 테스트가 인기다. MBTI·곤대레벨·학과 테스트 등 각종 자기성향 유형화 테스트가 급격히 유행하는 것은 다원화된 현대사회에서 '찐(진짜)' 자아를 찾으려는 현대인의 갈구로 해석할 수 있다. 한 사람이 여러 개의 정체성을 동시에 갖는 '멀티페르소나'의 시대, 한 사람에 대해서도 맥락에 따라 다양한 큐레이션을 실시하는 '초개인화'의 시대에 "나는 누구인가?"는 스스로도 대답이 쉽지 않은 질문이 됐다.

사회적 접촉이 현격히 줄어들며 실존적 불안을 가중시키는 팬데믹 시대의 현대인이 '내 안의 나', 자기정체성을 찾는 과정을 일컫는 '레이블링 게임 LABELING GAME'이라는 용어를 새롭게 제시한다. 이는 자신에게 스스로를 규정하는 딱지를 붙인다는 의미로서, "자기정체성을 특정 유형으로 딱지(레이블)를 붙인 뒤, 해당 유형이 갖는 라이프스타일을 동조·추종함으로써 정체성의 불확실성을 해소하려는 게임화된 노력"을 말한다. 레이블링 게임은 현실의 자아를 확인해줄 뿐 아니라 타인과의 공유와 비교를 통해 '자기정체성 찾기' 놀이로 진화하기도 한다. 나의 정체성에 대한 고민이 일상에서 소비의 즐거움으로 치환되는 것이다.

소비 사회를 사는 현대인에게 자아란 단지 철학적 영역에 머무르지 않는다. 이제 소비자들은 각종 테스트를 통해 자기정체성을 확인하고 이에 따라 자기 유형에 맞춘 소비를 하게 됐다. 과거에는 자신을 표현하기 위해 자기정체성에 맞는 브랜드를 선택했다면, 이제는 "이런 브랜드를 구매하는 걸 보니 나는 이런 사람"이라는 역의 인과관계가 성립하는 것이다. 레이블링 게임이 우리 산업에 의미하는 바는 이제 브랜드는 브랜드 정체성과 타깃 고객의 자기특성이 정확히 들어맞는다는 느낌을 줄 수 있어야 한다는 점이다. 소비자와 쌍방향으로 소통하며 자발적인 정체성의 동일시를 이룰 수 있을 때, 새로운 트렌드를 이끄는 브랜드로 성장할 수 있을 것이다. 분명 쉬운 일은 아니지만, 브랜드의 미래는 바로 이 동일시에 달려 있다.

[출처] [트렌드 코리아 2021]

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)