



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.324

Updated November 10, 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. 바이든 승리에 조선·해운 '기대'...철강 '근심'

미국 대통령으로 민주당의 조 바이든이 당선된 가운데 국내 조선, 해운, 철강 산업에 끼치는 영향이 다를 것으로 보인다. 조선, 해운 산업은 미중 무역갈등 완화로 경영환경 개선이 기대되는 반면 철강은 환경규제와 보호무역주의 정책 지속 등으로 부정적 영향을 받을 전망이다.

지난 8일 관련업계에 따르면 바이든 당선으로 국내 조선, 해운업 경영환경이 개선될 것으로 보인다. 우선 조선업은 선가 상승 호재로 인식하고 있다. 바이든이 당선되면서 달러 약세와 원화 강세 움직임이 나타나고 있다. 지난 6일 원달러 환율은 4.2 원 내린 1124.0 원에서 출발했다. 전문가들은 미 대선 이벤트 이후에도 원화 강세는 당분간 이어질 것이란 전망이다. 이는 조선업계에 호재다. 상선의 경우 원화를 기준으로 선가가 책정되기 때문에 원화가 오를 수록 선가가 상승해 수익성이 높아진다. 반대로 원화가 약세면 선가도 떨어진다. 선가 상승은 발주 전망에도 긍정적인 요소다. 글로벌 선주들이 선가가 더 오르기 전에 서둘러 발주할 수 있기 때문이다.

해운업계도 기대감을 나타내고 있다. 세계 교역 규모가 축소될 정도로 극으로 치달던 미중 무역갈등이 다소 완화될 것이란 전망이다. 지난해 국내 항만 물동량은 미중 무역분쟁 여파로 0.8% 증가하는데 그쳤다. 특히 올해는 코로나 19 사태로 전 세계 물동량이 역성장할 정도로 경제사정이 악화됐다. 바이든이 중국과의 관계개선을 시도한다면 해운업 전망은 밝아진다. 더불어 물동량 증가로 신조선 발주까지 이어질 수 있다.

반면 철강업계는 보호무역주의 조치가 유지될 것이란 전망이다. 국내 철강업계는 2016년 트럼프 당선 이후 반덤핑관세(AD)/상계관세(CVD) 요율 부과 등 불이익을 겪었다. 바이든 역시 자국우선주의 기조에는 변함이 없을 것으로 보이면서 기존의 조치가 지속될 것이란 분석이다.

특히 전미철강노조(USW)는 지난 5월 바이든에게 미국산 철강을 60% 이상 사용한 자동차만 미국산으로 인정해야 한다고 요구했다. 이에 바이든은 "철강과 알루미늄은 미국에서 처음부터 생산돼야 미국산이라고 이름붙일 수 있도록 할 것"이라고 답하기도 했다. USW는 미국에서도 입김이 강한 산별노조다.

게다가 바이든의 환경보호 기조도 철강업계에 부정적 영향이 우려된다. 바이든은 만약 당선된다면 취임 첫날 파리기후협약을 다시 가입하겠다고 공언했었다. 2025년까지 환경 의무를 준수하지 않는 국가에 대해 탄소조정세를 부과하겠다고도 했다. 실제로 탄소조정세를 도입하면 철강 수출이 타격을 받을

I . ISSUE & TREND

것으로 보인다. 업계 관계자는 "바이든이 환경 정책을 전면적으로 내세우면 철강 산업의 수출환경이 더 악화될 수 있다"고 우려했다.

2. 코로나 19 백신 개발 가능성... WTI, 8% 급등"

미국 제약사 화이자의 코로나 19 백신이 기대 이상의 임상 결과를 보였다는 발표에 국제유가가 급등했다.

9 일(현지시간) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 미국 서부텍사스산 원유(WTI)는 전일에 비해 3.15 달러 상승(8.48%)한 40.29 달러에, 중동산 두바이유는 0.23 달러 하락한 40.34 달러에 거래를 마쳤다. WTI의 경우 사흘 만에 반등, 5 개월여 만에 최대 상승폭을 기록했다.

런던 ICE 선물거래소의 북해산 브렌트유는 전일대비 2.95 달러 오른 42.40 달러에 거래됐다.

코로나 19 백신이 그동안 유가를 짓눌러온 최악의 수요 침체를 정상화시켜줄 것이라는 기대감을 반영한 결과로 보인다. 화이자는 외부 전문가 패널이 3 상 임상시험에서 발생한 94 명의 확진자를 분석한 결과 백신의 코로나 19 예방효과가 90%를 넘었다는 중간결과를 공개했다. 백신을 투여한 실험군과 플라시보(가짜 약)를 투여한 실험군으로 나눠 진행한 임상시험 과정에서 나온 확진자 중 백신접종자는 10%도 되지 않았다는 것이다.

아직 임상시험이 진행 중이고 최종 분석 결과를 기다려야 하지만, 일반 독감 백신(예방효과 40~60%)보다 훨씬 강력한 효과를 보여준 것인 만큼 코로나 19 대유행으로 극도로 위축된 이동·여행 수요 회복에 도움을 줄 수 있다는 전망이 나온다. 화이자는 이달 중 미국 식품의약국(FDA)에 백신 긴급승인신청을 낼 계획이다. CFRA 리서치의 에너지 자산 분석가인 스투어트 글릭먼은 블룸버그통신에서 "이번 결과는 수요 측면에서 모든 것을 바꿀 수 있다"며 "백신이 상업적으로 생산된다고 가정하면 사람들은 백신이 있다는 것을 알기 때문에 좀 더 위험을 무릅쓸 수 있게 된다"고 말했다. CNN은 백신 개발과 관련한 호재는 원유업계에 특히 중요하다고 전했다. 코로나 19 사태에서 원유 수요가 전례 없이 감소했기 때문이다.

4 월 유가는 코로나 19 사태와 선물 만기일 이슈가 겹쳐 마이너스(-)로 떨어지기도 했다. 석유수출국기구(OECD)와 러시아가 기록적인 감산을 단행한 뒤에야 유가는 반등했다.

크레이그 얼람 OANDA 수석시장분석가는 "팬데믹으로 인해 원유는 완전히 끔찍한 한 해를 보내면서 한 때 마이너스 수준까지 밀렸다"며 "백신이 전 세계에 대학살을 초래한 끔찍한 문제에 대한 지속가능한 해결책을 제공하면 상황이 바뀔지도 모른다"고 전망했다.

I . ISSUE & TREND

OECD+의 증산 연기도 예상된다. 사우디아라비아의 압둘라지즈 빈 살만 에너지 장관은 OPEC+ 회의를 3 주가량 앞두고 회원국 간에 합의만 이뤄진다면 감산안 일정이 조정될 수 있다고 밝혔다.

김유미 키움증권 연구원은 "유가는 화이자에서 개발 중인 코로나 19 백신이 90% 이상의 예방효과를 보였다는 소식에 위험자산 선호 심리가 높아진 영향으로 상승했다"며 "최근 유가가 코로나 19 재확산에 따라 약세를 보인 만큼 관련 소식이 발표된 이후 원유 수요가 회복 둔화 우려가 완화된 점도 유가 상승 요인으로 작용했다"고 설명했다. 다만 백신 개발이 완전히 마무리되고 상용화하기까지 시간이 좀 더 필요하다는 점에서 이날 유가 폭등은 화이자 뉴스에 과도하게 반등한 측면이 있다는 분석도 나온다.

주말에 당선 확정된 조 바이든 민주당 대선후보가 이란과 베네수엘라에 대한 제재를 완화할 경우 내년 글로벌 원유 공급이 늘어날 수 있다는 우려도 제기된다.

3. 불확실성의 시대...해운업, 빅데이터에 주목하다

지난 4 일 한국해양진흥공사가 주최한 '2020 KOBC 마리타임 컨퍼런스'에서 정영두 한국해양진흥공사 부장은 "과거에는 기업들이 중요한 의사결정을 할 때 시황이 올라갈 것인지 떨어질 것인지 수급이 증가할 것인지 줄어든지, 혹은 심리 변수가 어떻게 이동하는지 등으로 판단이 가능했지만 지금은 정보의 양과 변수가 매우 많아졌다"고 설명했다. 그는 이어 "예전에는 내가 얼마나 신속정확하게 빨리 정보를 입수하느냐가 정보력의 기본이었지만 지금은 정보의 핵심을 파악하고 처리, 분석하는 것까지 병행돼야 올바른 의사결정을 할 수 있는 상황"이라고 말했다.

빅데이터 수집 및 운용에 대한 일반적인 접근이다. 그렇다면 해운업계가 이러한 측면의 고민에 들어가는 이유는 무엇일까. 최근 해운업계의 불확실성은 점점 더 증대되고 있다. 올 들어 가장 큰 변수는 뭐니뭐니해도 코로나 19의 발현이었다. 전 세계적으로 인적 이동은 물론 교역량이 둔화하면서 해운업에 직접적 악영향을 끼치는 상황들이 발생했다. 그 결과 국제통화기구(IMF)는 지난 6월 해운업 경기와 밀접한 관련이 있는 교역성장률이 올해 -11.9%를 기록할 것이라 발표하기도 했다.

이어 미국과 중국의 갈등 또한 점점 격화되는 모양새다. 코로나 19를 둘러싼 책임공방은 물론 미국과 달리 중국이 코로나 19 통제에 성공한 것으로 보이며 패권을 둘러싼 양국간 경쟁이 역대 최악의 상황으로 치닫고 있다. 일각에서는 미국과 중국의 2차 무역분쟁은 물론 보호무역주의 부상으로 디커플링(탈동조화)까지 확산될 수 있다는 우려가 나오고 있는 상황이다.

I . ISSUE & TREND

이 밖에도 4차 산업혁명으로 전자상거래가 증가하고 과거 소품종 대량생산에서 다품종 소량생산으로 변화하는 등 생산과 소비패턴이 달라지면서 해운업은 그야말로 그 어느 때보다 격랑의 소용돌이 한 가운데 서있다.

시장 변화에 발 빠르게 대응하려면 정확한 정보를 바탕으로 한 합리적 의사결정이 필수적이다. 하지만 방대한 정보로 의사결정의 불확실성은 더욱 높아가는 실정이다. 이에 양질의 정보를 선별하고 분석하는 능력이 요구되고 있다. 빅데이터에 대한 관심이 높아질 수밖에 없는 이유다. 해외에서는 이미 빅데이터와 인공지능 등 4차 산업혁명 기술을 활용한 의사결정이 활발히 진행되고 있다. 일례로 글로벌 1위 선사인 머스크는 디지털 본부를 설립해 운영하고 있으며 IBM과 조인트벤처인 트레이드렌즈를 설립해 해운빅데이터 확보에 나서고 있다. 머스크는 빅데이터 분석을 통해 선박 효율성을 최대 7~8% 증가시킨 것으로 알려졌다. 현재 트레이드렌즈를 도입한 국가는 캐나다, 사우디아라비아, 요르단, 아제르바이잔, 싱가포르, 태국, 인도네시아 등 총 11개국에 달한다.

하지만 국내 국적선사들의 자체 리서치 기능은 거의 없다고 봐도 무방한 수준이다. 대형선사와 중소형선사간 정보 불균형 현상도 심각한 상황이다. 정보 자체의 수급이 어려운 상황에서 정확한 분석 능력을 요구하기란 더 어려울 수밖에 없다. 당연히 기업의 의사결정 또한 제대로 이뤄질 리 만무하다.

사례는 선명하다. 지난 2017년 운임회복세에도 불구하고 국내 원양 선사인 HMM(구 현대상선)의 세전영업이익률은 7.3%, SM상선은 18.1%로 모두 적자를 기록한 바 있다. 반면 HMM과 비슷한 규모의 ZIM과 K-LINE의 세전영업이익률은 각각 5.4%, -0.1%를 기록해 상대적으로 낮은 적자폭을 기록했다. 동일한 시황에서 국적 컨테이너선사들이 상대적으로 낮은 경영성과는 의사결정의 중요성을 시사한다.

정영두 부장은 “불확실성이 커지는 상황에서 아무것도 하지 않으면 리스크 제로가 아니라 망하게 된다”며 “리스크를 어떻게 관리하는가에 따라 호황기에 남들보다 많이 벌 수 있고 불황기에 손실을 덜 낼 수 있다. 이에 현실적 목표를 찾는 게 중요하다”고 강조했다.

이어 그는 “빠르고 신속한 정보와 함께 글로벌 시장, 경쟁선사 동향 모니터링과 분석이 반드시 필요하다. 그런데 해운업 정보는 대다수 유럽에 집중돼있고, 국내의 경우 대형선사보다 중소형선사가 정보를 적게 갖고 있는 불균형이 있다”며 “코로나 19도 그렇지만 올해 중국의 홍수가 대단히 큰 변수가 될 뻔 했다. 이런 것들 해운산업정보센터에서 정기적 또는 수시로 심층 리포트를 제공하려고 노력하고 있다. 많이 활용해 달라”고 당부했다.



I. ISSUE & TREND

업계에서는 큰 변화가 없는 해운업'마저' 빅데이터에 집중하는 장면에 집중하고 있다. 특히 빅데이터를 단순히 모으는 것이 아니라 데이터를 가공해 의사결정의 중요한 축으로 활용하려는 행보에 높은 점수를 주고 있다.

이는 데이터의 확보는 물론 가공과 운용에 대한 산업 전반의 관심이 높아지고 있음을 시사한다. 그 연장선에서 코로나 19 라는 불확실성의 시대를 맞아 해운업이 모색하려는 다양한 해법에도 시선이 집중된다.



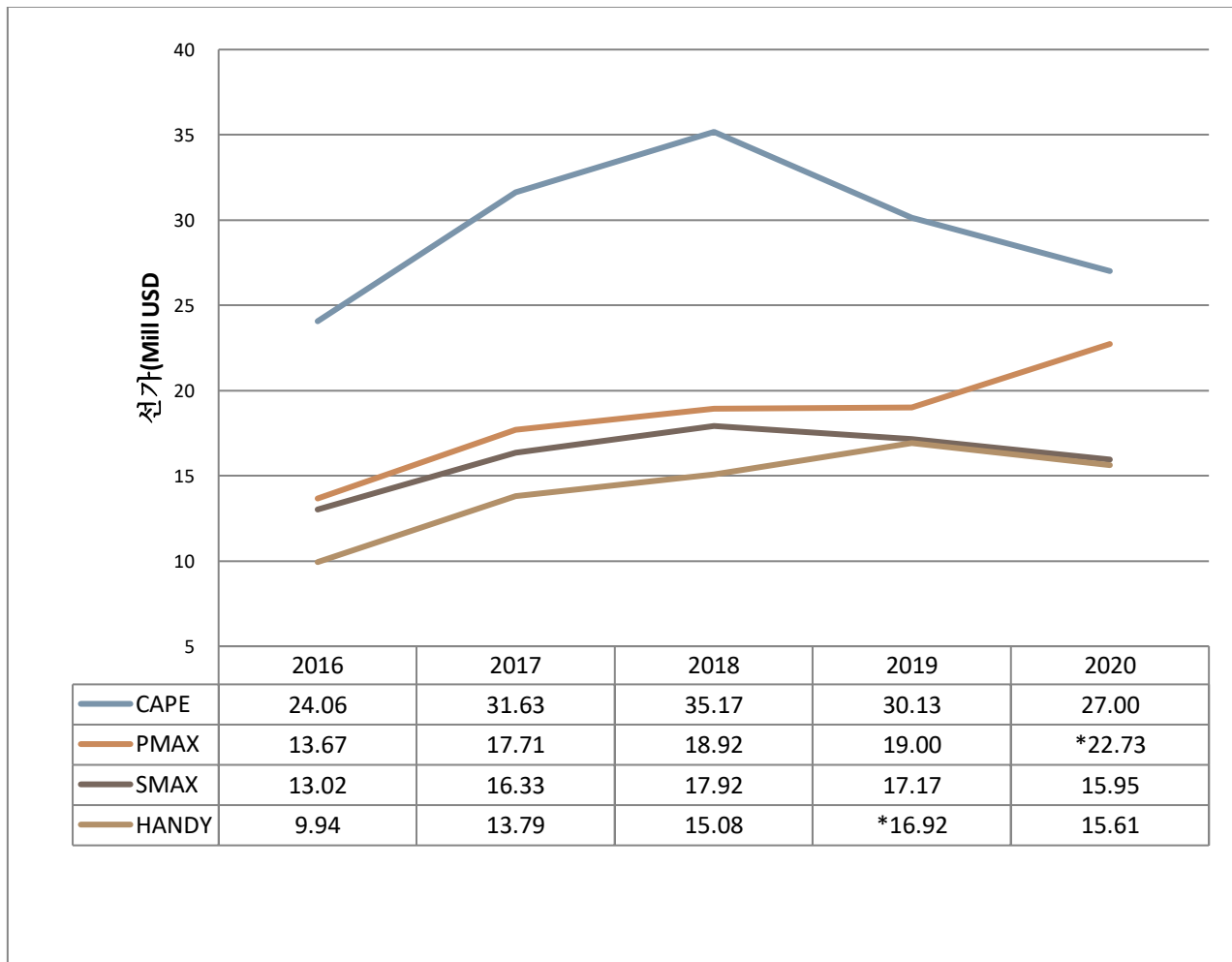
II . BULK CARRIER

(❖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	27.00
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.37%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.73
*19 년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	19.62%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	15.95
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.06%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.61
*18 년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-7.70%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(❖선령 5 년기준, Million USD)

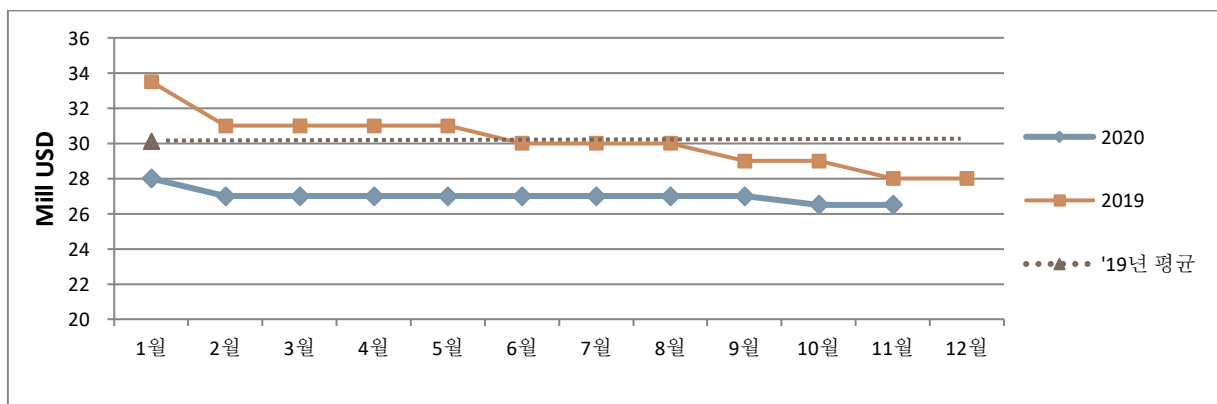




II. BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.50	26.50		27.00
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.9%	0.0%	-
		전년대비	16.4%	12.9%	12.9%	12.9%	12.9%	10.0%	10.0%	10.0%	-6.9%	-8.6%	-5.4%		10.4%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.00	22.00		22.73
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	-2.2%	-2.2%	0.0%		-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	18.4%	15.8%	15.8%		19.6%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50		15.95
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	0.0%	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%	-8.8%	-8.8%		-7.1%
	HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	14.75	14.75		15.61
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	11.8%	14.7%	14.7%	13.2%	13.2%	10.6%		-7.7%
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	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	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	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	17.00	16.50	16.50	

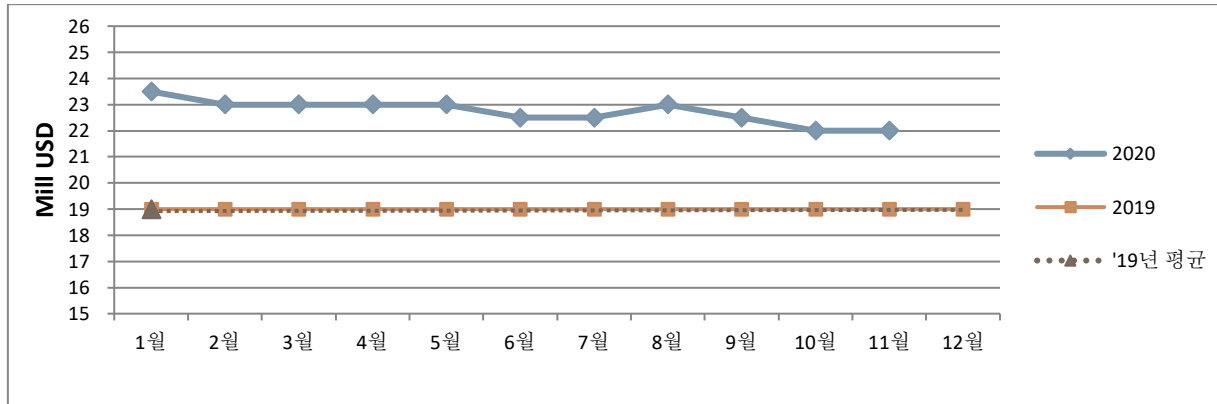
□ Cape



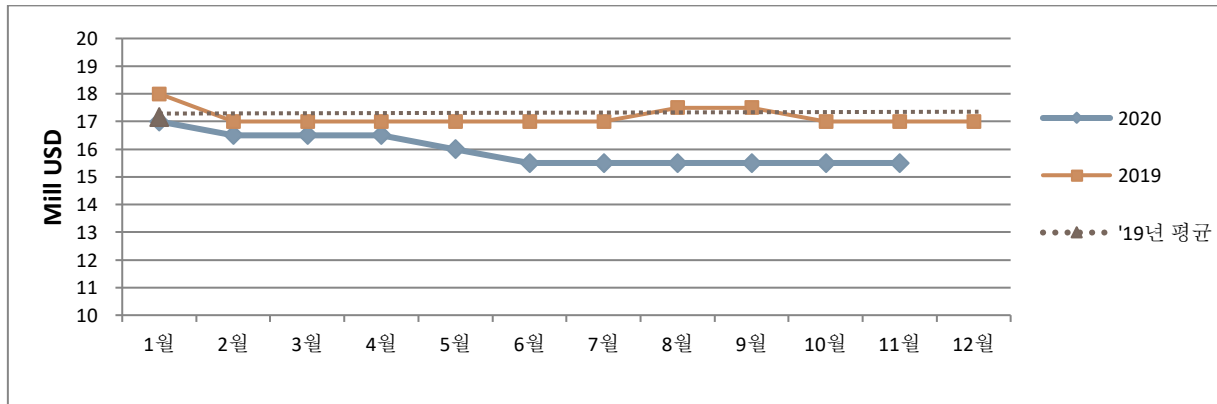


II. BULK CARRIER

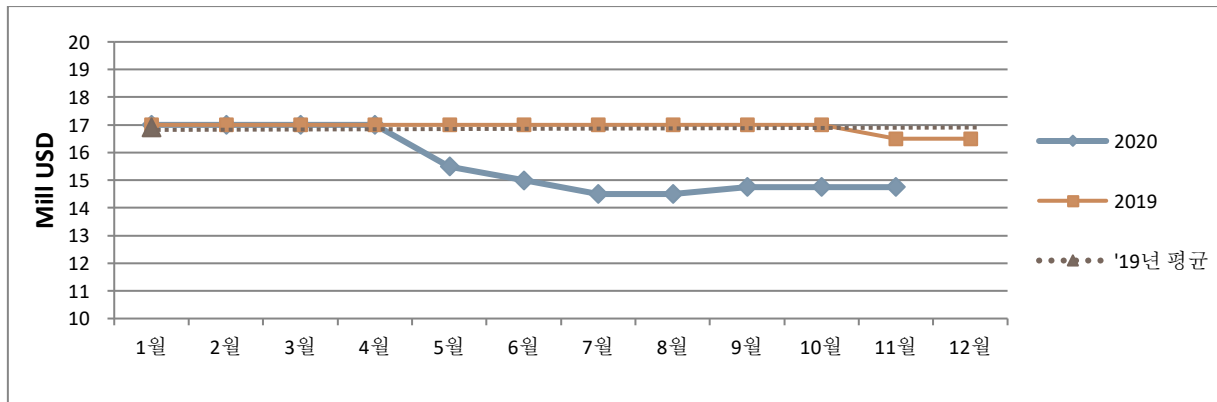
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	INA	176,423	2003	JAPAN	B&W		9.1	Undisclosed buyer
BC	PACIFIC KINDNESS	82,177	2011	JAPAN	B&W		15	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	MILD SEA	81,684	2013	CHINA	WAR T		14	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SHINANO	56,676	2008	JAPAN	WAR T	C 4x30t	8.8-8.9	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	V PETREL	52,307	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	RUBYRED	48,225	1997	JAPAN	MITS U	C 4x25t	3.3	Undisclosed buyer
BC	AEC ABILITY II	37,504	2006	JAPAN	MITS U	C 4x36t	6.6	European buyer
BC	RAINBOW QUEST	34,627	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	7	Undisclosed buyer
BC	THETIS	28,432	2004	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	4.9	Vietnamese buyer
BC	GLORIOUS SUNLIGHT (log fitted)	28,202	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.2	Undisclosed buyer
BC	STELLAR HUDSON	23,186	2011	JAPAN	B&W	C 3x30t	6.8	UAE buyer (ADNOC), BWTS fitted



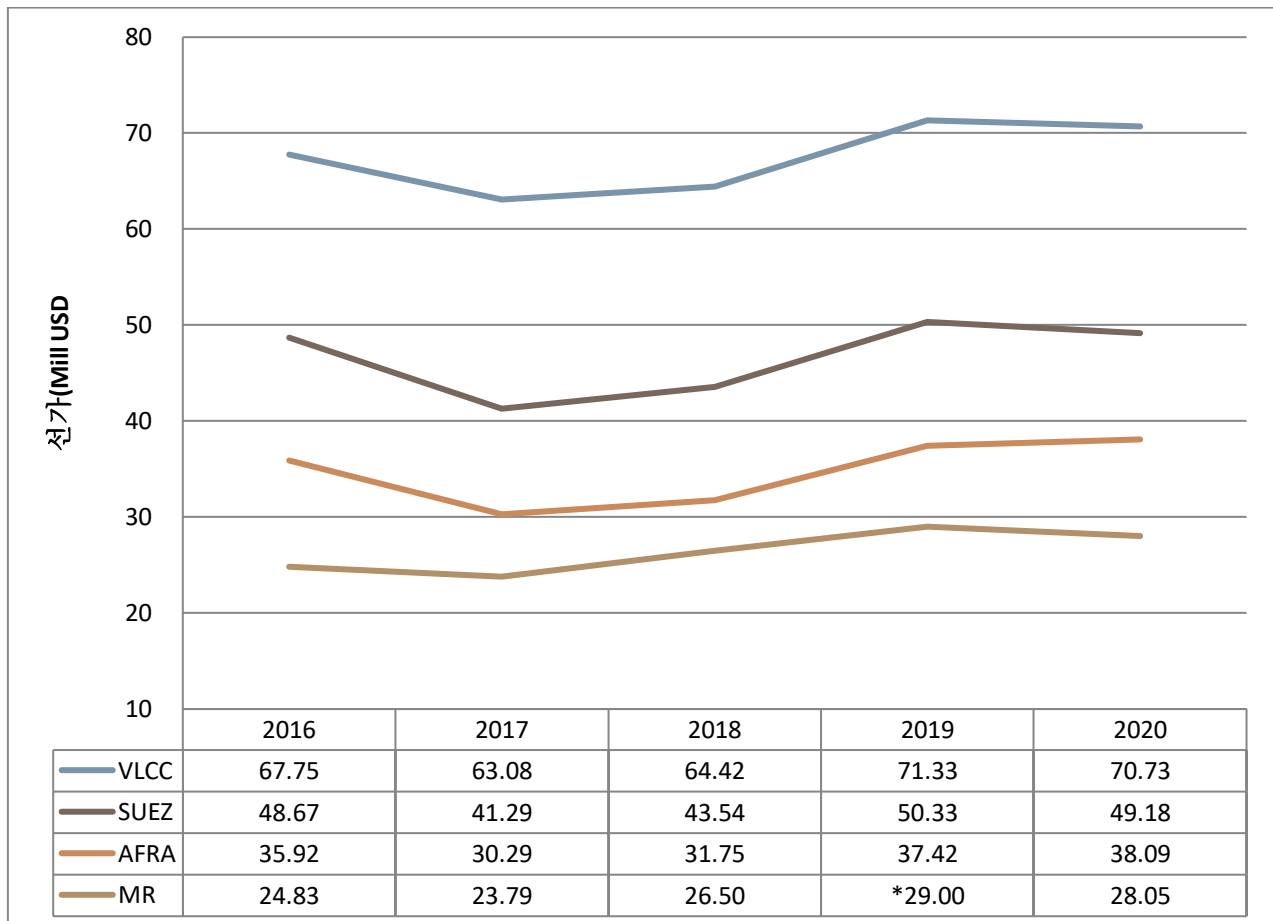
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	70.73
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	-0.85%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	49.18
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	-2.29%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	38.09
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	1.80%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.05
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.29%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

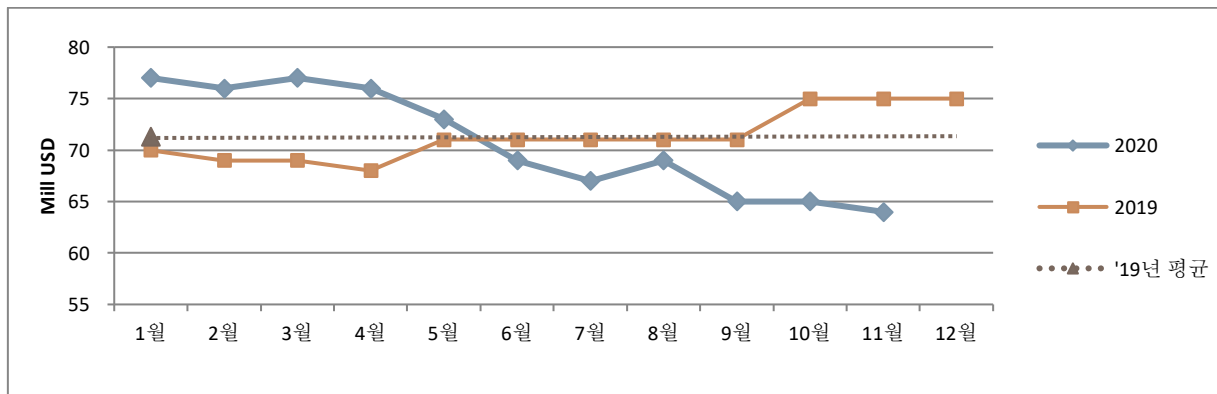




III. TANKER

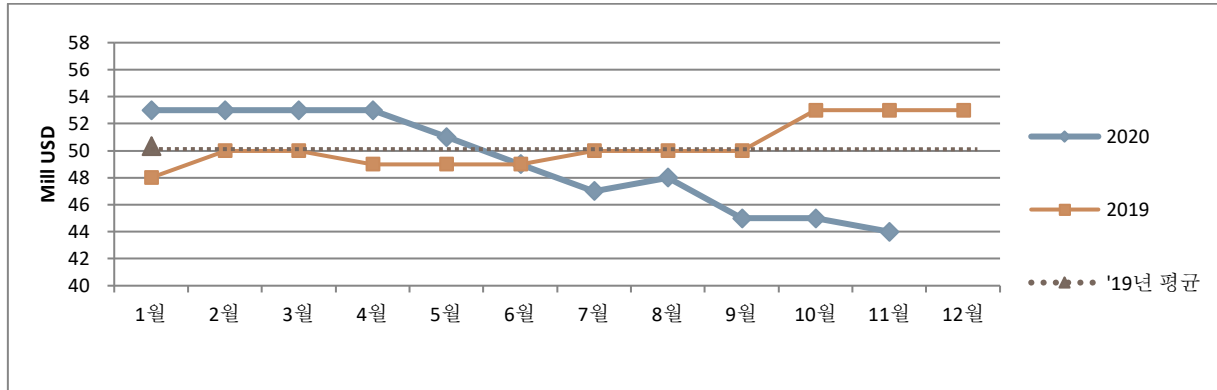
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00	64.00		70.73
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%	-5.8%	0.0%	-1.5%		-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%	-8.5%	-	13.3%	14.7%	
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	45.00	44.00		49.18
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	2.1%	-6.3%	0.0%	-2.2%		-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-4.0%	-	10.0%	15.1%	17.0%	
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	33.00	33.00		38.09
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	-2.8%	-5.7%	0.0%		-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%	-7.9%	-	19.5%	19.5%	
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	26.00	26.00		28.05
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	-1.9%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	-	11.7%	11.7%	10.3%	13.3%	13.3%	
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	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	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	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	29.00	30.00	30.00	30.00		29.00

VLCC-310K

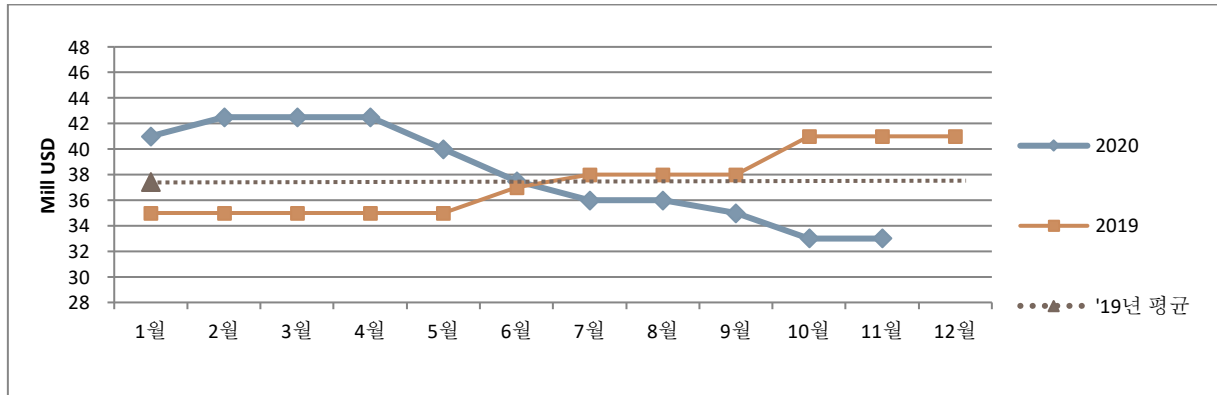


III. TANKER

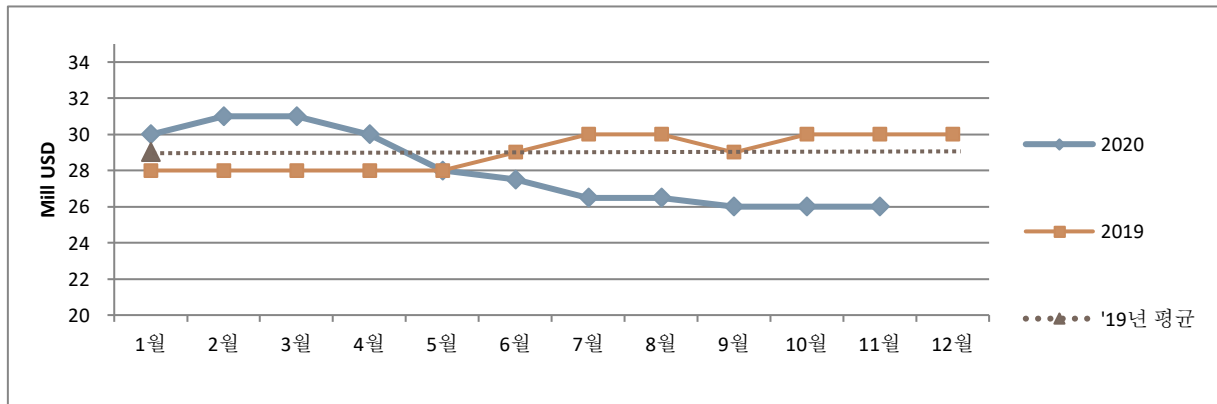
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TRF HORTEN	297,639	2018	PHILIPPINE S(KOR)	B&W		71-72	Greek buyer (Delta Tankers), BWTS Fitted, Scrubber Installed
TANKER	BACALIAROS	159,988	2003	KOREA	B&W		15	Greek buyer
TANKER	BONNY	159,152	2005	KOREA	B&W		19	Undisclosed buyer
TANKER	DELOS VOYAGER	105,850	2003	JAPAN	B&W		12.5	Middle Eastern buyer
TANKER	OCEAN SOLAR	6,500	2011	CHINA	AKASAK A		5.7	Dutch buyer (Vitol)
OIL/CHEM	EVINOS	49,997	2013	KOREA	B&W	2	23	Spanish buyer
LPG	EXCALIBUR	5,312	2012	VIETNAM	WART		11	Dutch buyer (Anthony Veder)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	E.R. TIANSHAN	101,532	2006	KOREA	B&W	8533	TEU	28.5	Swiss buyer (MSC)
CONT	E.R. TIANPING	101,491	2006	KOREA	B&W	8553	TEU	28.5	
CONT	E.R. TEXAS	100,680	2006	KOREA	B&W	8465	TEU	28.5	
CONT	E.R. TOKYO	100,680	2006	KOREA	B&W	8553	TEU	28.5	
CONT	E.R. YOKOHAMA	93,659	2004	KOREA	SULZ	7849	TEU	22	
CONT	E.R. VANCOUVER	93,638	2004	KOREA	SULZ	7849	TEU	22	Undisclosed buyer
CONT	NATAL	44,133	2007	KOREA	B&W	3388	TEU	8.85	
CONT	GLUECKSBURG	26,152	2008	CHINA	B&W	1732	TEU	5.1	

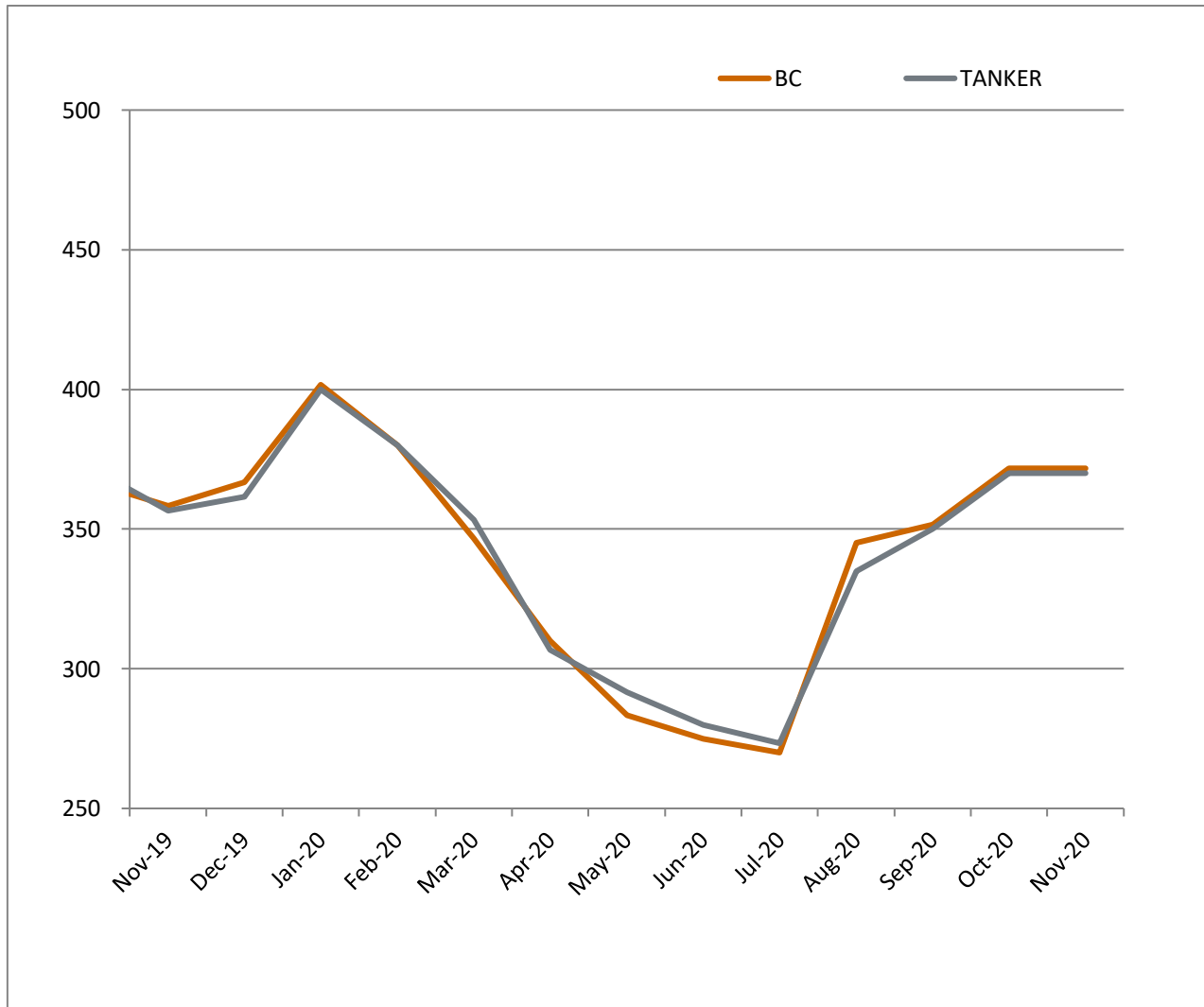


IV. DEMOLITION

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 (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)



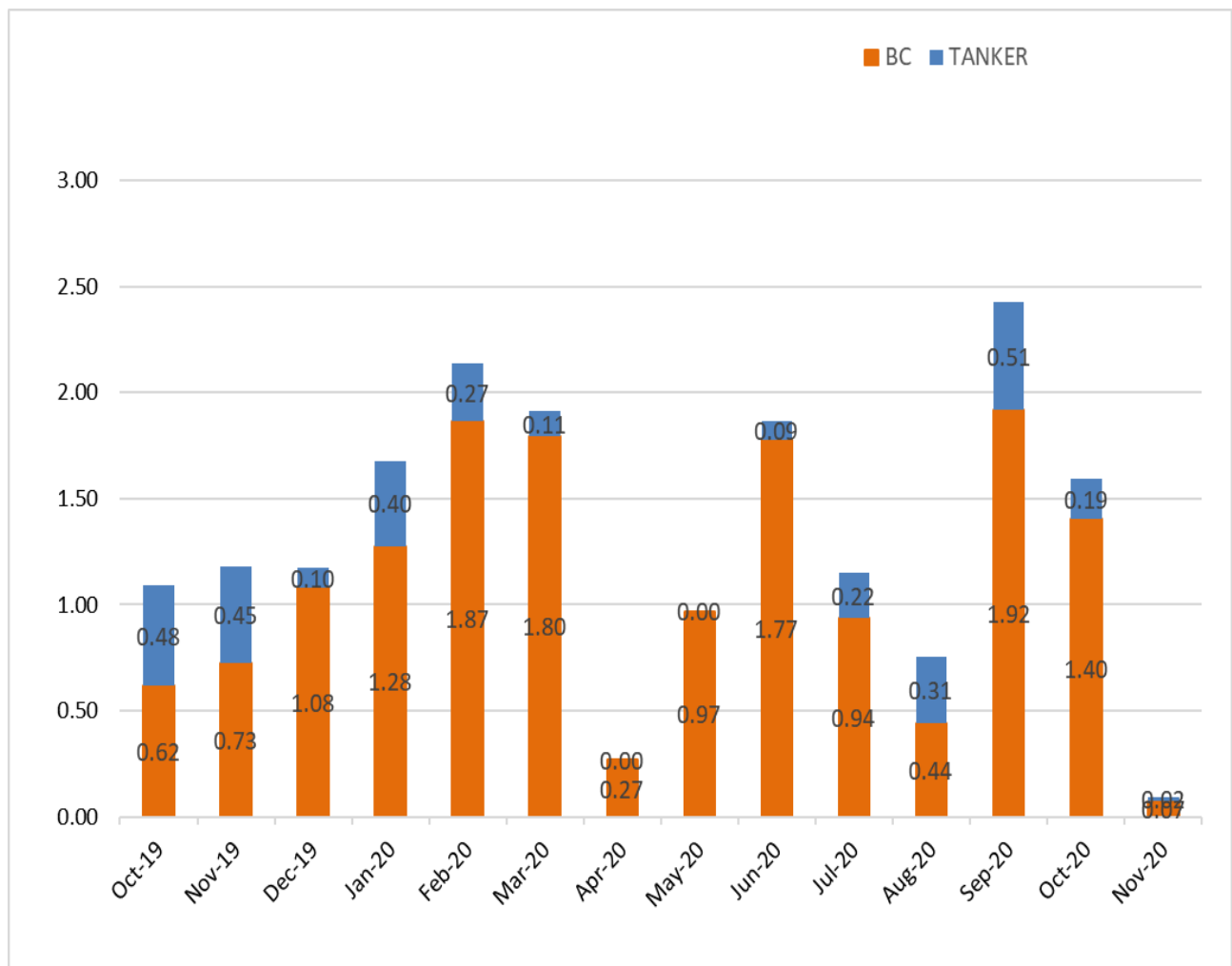


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 11 월		2020 년 11 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	2.12	60.0%	70	72.2%	0.45	11	0.02	-96.3%	2	-81.8%
BC	7.45	116	12.72	170.9%	129	111.2%	0.73	10	0.07	-89.8%	2	-80.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

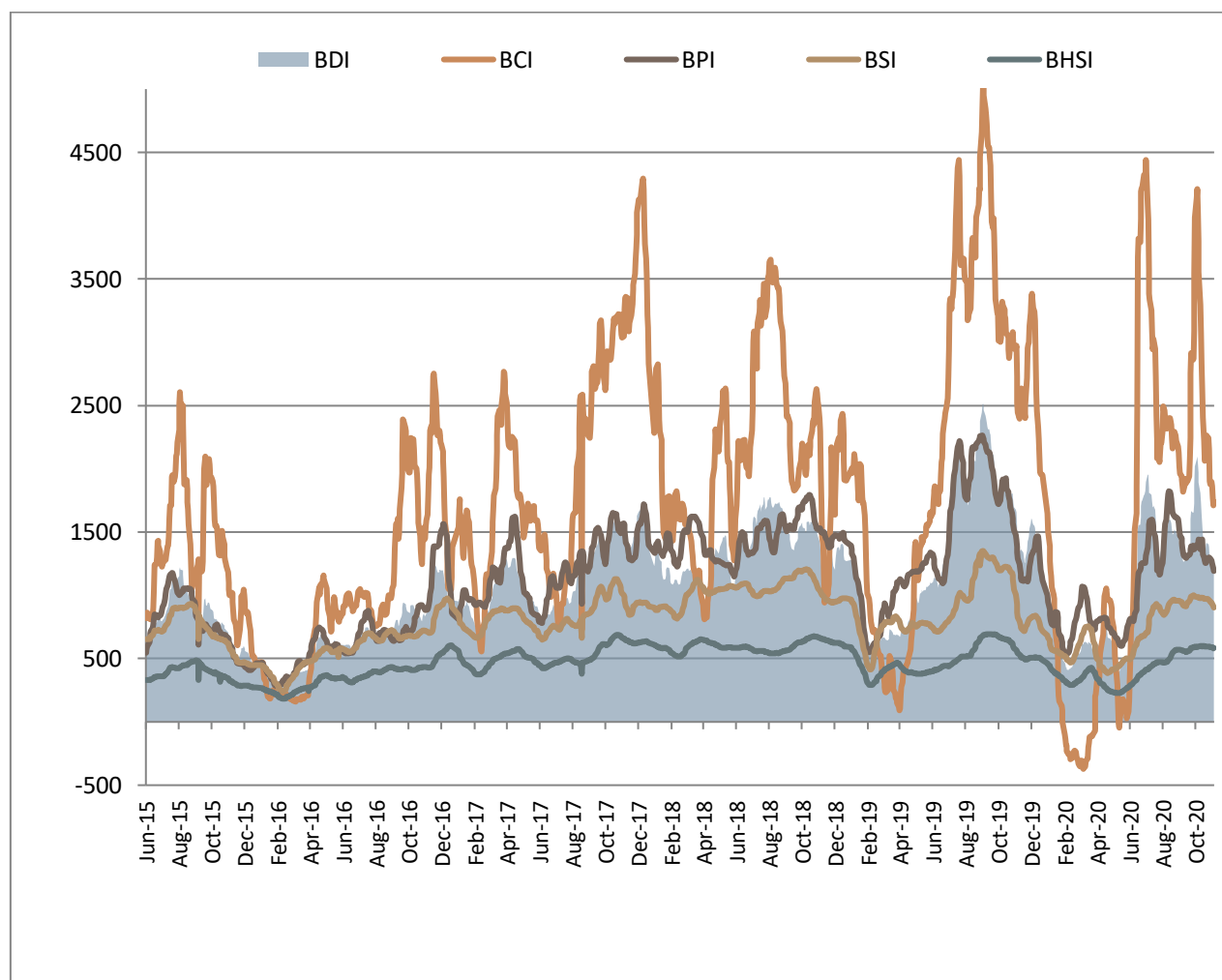
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	PING SHUN 1	46,376	11,801	1998	POLAND	B&W	385	PAKISTAN
BC	ABK TRADER	28,452	6,011	1991	JAPAN	B&W	395	PAKISTAN
RORO	SHIN ZUI MARU	6,799	7,604	2001	JAPAN	PIELS	352	PAKISTAN
TANKER	ALBA	47,358	9,640	1998	CROATIA	B&W	387	BANGLADESH
TANKER	MEDELIN WEST	15,999	4,815	1990	MALAYSIA	AKASAKA	385	BANGLADESH
TANKER	PROSPERY	9,932	2,700	1995	SINGAPORE	B&W	361	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-11-06	2020-10-30	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1196	1283	▼-87.00	2518	290
BCI	1739	1875	▼-136.00	5043	-372
BPI	1190	1289	▼-99.00	2262	282
BSI	901	949	▼-48.00	1351	243
BHSI	583	591	▼-8.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	339.00	▲21.00	309.00	▲15.00	302.00	▲14.50
MGO	351.50	▲20.00	333.50	▲7.50	364.50	▲12.00
LSMGO	345.00	▲18.00	331.50	▲17.50	-	-
VLSFO	283.50	▲14.00	263.00	▲10.50	255.00	▲4.00

❖기준일 : 11 월 06 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-11-06	2020-10-30	CHANGE
미국 달러	1130.90	1133.40	▼-2.50
일본 엔(100)	1091.66	1083.50	▲8.16
유로	1337.18	1323.07	▲14.11
중국 위안	170.17	168.81	▲1.36

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 매직 넘버

미국 대선 방식은 각 주에서 선발된 대통령 선거인단이 대통령을 선출하는 간접선거다. 각 주는 같은 날 직접투표로 그 주의 선거인단이 투표할 후보를 결정한다. 각 주에서 1위를 차지한 정당의 후보가 그 주에 배정된 선거인단의 표를 모두 가져가기 때문에 '승자독식제(WINNER TAKES ALL)' 방식으로 불리기도 한다.

각 주의 선거인단 숫자는 각 주당 인구비례로 선출된 하원의원의 전체 수 435명과 각 주당 2명씩 배정된 상원의원의 수, 그리고 미국 수도 워싱턴 D.C에서 배출한 선거인단 3명을 모두 합산한 숫자로 총 538명이다. 대선에서 538명의 전체 선거인단 수에서 과반을 넘는 270명을 확보하면 사실상 당선이 확정된다.

미국의 독특한 선거제도는 1787년 헌법에 규정되고 지금까지 그대로 이어져 왔다. 이 제도는 버려지는 표가 많아 비민주적이란 비판도 있지만, 미국 연방 내 각 주의 독립성을 보장한다는 의미가 있다.

[출처 : TV 리포트]

[관련기사] 바이든 '매직넘버' 펜실베이니아서 찍어...나흘만에 대선일정 마무리

3일(현지시간) 0시 뉴햄프셔주의 작은 마을 딕스빌노치에서의 투표와 함께 시작된 미국 대선 레이스는 나흘 만인 7일 펜실베이니아주 개표가 마무리되며 막을 내렸다. 선거 막바지까지 접전이 이어지며 안갯속이었던 대선 승패는 예상대로 경합주에서 갈렸다.

하루 전인 6일까지만 해도 펜실베이니아주에서는 주말을 넘겨 늦으면 오는 10일까지 개표 결과 발표가 이뤄질 수 있다는 관측이 지배적이었다. 우편투표 도착 지연, 잠정투표 유효성 검증 등을 이유로 주 당국은 '데드라인'을 10일로 제시했었다.

그러다 바로 다음날인 7일 오전 11시 24분 CNN 방송이 "바이든 당선"을 긴급보도한 것을 시작으로 AP 통신이 2분 뒤인 11시 26분 "바이든이 당선됐다"고 타전했다.

AP 통신은 이때가 조 바이든이 펜실베이니아에서 3만 4,243표 차이로 도널드 트럼프 대통령을 앞서기 시작한 시점이었으며 남아 있는 표로는 트럼프 대통령의 역전이 어렵다고 판단했다면서 바이든 당선을

VI. STL NEWS & INFORMATION

확정 지었다. 이때 펜실베이니아에 남은 우편투표 미개표 분량은 대략 6 만 2,000 장이었던 것으로 AP 는 집계했다.

잠정투표 집계 결과는 더 오리무중이었는데, AP 는 당시 남아 있던 잠정투표 미개표 분량을 10 만여장으로 추정하고 트럼프 대통령이 잠정투표 격차에서도 바이든을 따라잡지 못할 것으로 판단했다.

6 대 경합주 중 하나인 펜실베이니아는 투표 전 예측에서는 바이든 우세로 점쳐졌으나 3 일 개표가 시작되자마자 트럼프 대통령이 67 만 5,000 표 차이로 깜짝 우위를 보인 후 줄곧 앞서왔다. 하지만 우편투표가 속속 개표되기 시작하면서 바이든이 맹추격하기 시작했고 나흘 만인 이날 바이든의 막판 극적 역전에 성공하면서 매직넘버(270)를 거머쥐고 백악관 입성을 확정 지었다. 실제로 4~6 일 사흘간 우편투표 중 75%는 바이든의 차지였다고 AP 는 분석했다

[출처 : 서울경제]



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)