

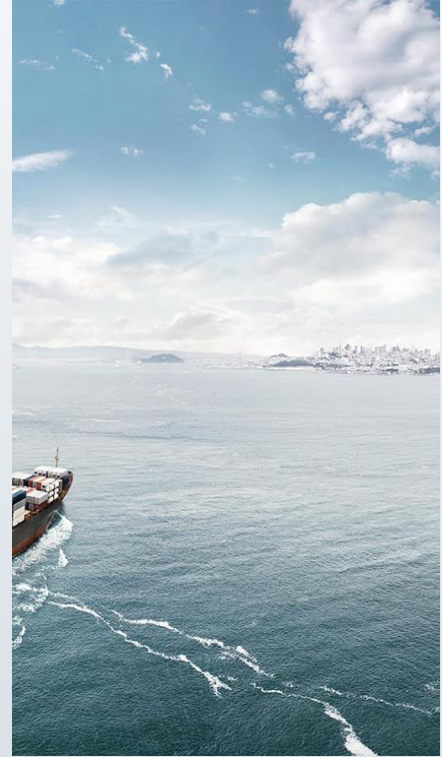


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.334

Updated January 26, 2021

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	20

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

I. ISSUE & TREND

1. 고철가격·유가 다시 오르자 선박해체 시장 다시 분주

철스크랩(고철) 가격과 유가가 상승하면서 선박 폐선(廢船) 시장이 다시 분주해지고 있다. 해운업계는 상황이 좋지 않은 유조선을 시작으로 벌크선과 컨테이너선 폐선이 이어질 것으로 전망했다.

26 일 해운·조선업계에 따르면 최근 폐선가는 방글라데시 기준 LDT(경화배수톤·선박의 순수한 철 무게)당 435 달러 안팎이다. 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 지난해 5 월 LDT 당 300 달러를 밑돌았으나, 하반기 들어 오름세를 보이면서 지난달에 LDT 당 400 달러대에 진입했다.

폐선가 상승은 철스크랩과 저유황중유 가격 상승과 맞물려 있다. 철광석 가격은 지난해 5 월 톤당 80 달러에서 현재 160 달러로 2 배 가까이 뛰었고, 저유황유 가격 역시 같은 기간 톤당 300 달러대에서 600 달러대로 치솟았다.

해운업계 관계자는 "저유가 상황에선 저유황유를 사용해 노후 선박을 운영해도 이익을 낼 수 있지만, 지금처럼 기름값이 오르면 노후 선박은 운영할수록 손해"라며 "특히 폐선가가 오른 만큼 노후 선박을 중심으로 선복량(적재능력)을 조절할 유인도 있다"고 했다.

이에 상황이 좋지 않은 유조선을 중심으로 폐선이 이어질 전망이다. 초대형 원유운반선(VLCC)의 중동~중국 노선 운임 지수인 월드스케일(WS)은 1 월 4 주차 기준 31 로, 환산 일일용선료는 1 만 5000 달러를 밑돌고 있다. 일일용선료 손익분기점 3 만달러의 절반도 안 된다.

선령이 20 년 이상인 노후 선박도 적지 않다. 선박 중개업체인 브레마(BRAEMAR ACM)에 따르면 VLCC 46 대와 수에즈막스(S-MAX)급 유조선 39 대의 선령이 20 년을 넘어섰다. 올해 20 대가 추가될 전망이다.

여기에 중국 춘절(2 월) 이후 컨테이너선과 벌크선 운임이 조정을 거치면 이들 선종의 노후선박도 폐선 시장에 나올 가능성이 크다. 선사들은 지난해 3 분기부터 컨테이너선과 벌크선 운임이 오르면서 노후선박의 폐선을 미루고 노선에 다시 투입했다. 하지만 운임이 하락하면 계속 노후선박을 운영할 이유가 없어진다.

조선해운시황 분석업체 클락슨리서치에 따르면 지난해 해체된 선박량은 2510 만 DWT (재화중량톤수·화물을 실을 수 있는 무게)였다. 2019 년 1760 만 DWT 보다 많았지만 직전 3 년치 평균 3690 만 DWT 보다

I. ISSUE & TREND

저조했다. 특히 지난해 상반기 1790 만 DWT 규모의 선박이 폐선된 것과 달리, 하반기는 720 만 DWT 에 그쳤다.

해운업계 관계자는 "운임이 강세를 보이면서 일부 선사가 폐선시기를 연기했다"며 "코로나 백신과 함께 물동량 적체 현상이 늦어도 올해 하반기에 정상화되면 다시 노후 선박을 중심으로 선박을 해체할 것"이라고 했다.

폐선이 늘면서 신조선박 발주도 탄력을 받을 수 있다는 평가가 나온다. 지난해 선박 발주량이 1924 만 CGT(표준화물선 환산톤수)로 2019 년보다 2910 만 CGT 의 66.1% 수준이었던 만큼 미뤘던 신조선박 건설이 올해 본격화될 수 있는 것이다. 클락슨리서치는 올해 친환경 선박 교체 수요와 맞물려 선박 발주량이 24%가량 늘 것으로 내다봤다.

2. 포스코, 공장 보수도 미루고 '풀가동'

포스코가 오는 3 월 예정됐던 광양제철소 공장의 보수 일정 연기를 추진한다. 자동차, 가전제품 등 전방 산업 호황에 따른 수요 급증으로 시장 전반에 소재 부족 현상이 심화하고 있어서다. 포스코는 현재 제철소 생산공장을 풀가동하며 납기일을 맞추고 있다.

26 일 철강업계에 따르면 포스코는 수요 급증에 따른 공급 여력 부족으로 오는 3 월 둘째 주에 예정된 광양제철소 3 냉연공장 보수 일정 연기를 검토 중이다.

포스코가 보수 일정 연기를 검토하는 것은 타이트한 수급 상황이 당분간 이어질 수 있다는 판단에서다. 보수 대상인 3 냉연공장의 1CAL 과 2CAL 라인은 생산 규모가 총 200 만 T 에 달한다. 자동차와 가전용 철강 제품을 생산하기 때문에 다른 설비에 비해 주문량이 많은 것으로 전해졌다.

전방 산업 수요 회복은 지난해 하반기 자동차, 가전 등의 철강 수요가 늘면서 가시화되고 있다. 이에 따라 철광석 가격도 상승하는 추세다. 철광석 가격은 지난해 1 월 92.97 달러, 7 월 104.27 달러, 11 월 128.02 달러로 꾸준히 상승했다. 급기야 올해 첫날에는 161.8 달러를 기록한 뒤 지난 15 일에는 172.19 달러까지 치솟으며 2010 년 4 월 이후 11 년 만에 170 달러를 돌파했다. 철광석 가격 급등에 현대제철은 유통형 열연 가격을 이달 10 만원 인상했고, 2 월에는 7 만원을 인상하겠다고 밝힌 상황이다.

I. ISSUE & TREND

철강업계는 올해부터 본격적으로 시황이 개선될 것으로 전망한다. 중국이 코로나 19 이후 강력한 경기 부양책을 실시하면서 철강 수요가 늘었고, 조 바이든 미국 대통령 취임 후 대규모 경기 부양책도 예정돼 있어서다.

특히 미국 수출 환경이 바이든 행정부 출범 후 개선될 것으로 기대하고 있다. 앞서 세계무역기구(WTO)가 한미 간 '불리한 가용정보(AFA)' 분쟁에서 한국 정부 승소 판정을 내렸다. 미국의 항소 가능성이 있지만 1심 승소로 한국산 제품에 대한 징벌적 관세 관행이 당분간 누그러질 것으로 내다보고 있다. 포스코 등 철강업계는 전체 매출의 약 45~55%를 수출하고 있다. 미국은 주요 수출국 중 하나다.

하나금융투자 연구원은 "바이든 행정부는 WTO와의 관계 복원을 추진할 것으로 예상되기 때문에 도널드 트럼프 전 행정부처럼 WTO의 판결을 무시하지 못할 것"이라며 "'무역확장법 232조' 폐지 가능성도 높아졌다"고 평가했다.

3. 머스크 1.3만 TEU 컨선 화물 750개 분실...유사사고 벌써 세번째

한 달이 채 지나지 않아 선박에 실려 있던 컨테이너가 바다에 떨어지는 사고가 또 일어났다. 지난해 11월 말 이후 세 번째 비슷한 사고가 잇따라 발생했다.

25일 해운업계에 따르면 덴마크 선사 머스크의 1만 3490TEU급 컨테이너선 <머스크에센>(MAERSK ESSEN)은 지난 16일 북태평양을 횡단하다 컨테이너 750개를 유실했다.

지난달 26일 중국 샤먼을 출발한 이 선박은 미국 로스앤젤레스(LA)로 가다 하와이 호놀룰루에서 북동쪽으로 690KM 떨어진 해상에서 악천후를 만나 이 같은 사고를 당했다.

해운조사기관인 영국 로이즈리스트인텔리전스와 독일 플리트몬에 따르면 선박은 당시 항속 10노트로 운항하다 강한 풍랑이 몰아치자 제 항로로 가지 못하고 남동쪽으로 급격히 선회했고 이 과정에서 일부 컨테이너가 바다로 빠졌다. 플리트몬은 사고 해상에 100개 안팎의 컨테이너가 표류하는 장면이 확인됐다고 전했다.

I. ISSUE & TREND

선박은 사고 이후에도 항해를 계속하면서 구체적인 피해 상황을 확인 중인 것으로 알려졌다. 다만 목적지는 적체가 심하고 혼잡한 LA가 아닌 멕시코 라사로카르데나스로 바꿨다. 현재 LA 항이 있는 미국 산페드로만엔 현재 45 척의 선박이 입항을 기다리며 정박 중이다.

<머스크에센>호는 멕시코 항만에 오는 29일 도착해 약 17일 정도 머물며 수리와 화물 재선적 등 사고 수습을 한 뒤 2월 15일 LA로 향할 예정인 것으로 파악된다.

선박은 지난 2010년 현대중공업에서 지어졌으며 영국선급협회(LR)에서 선급증서를 취득했다. 선주배상책임보험(P&I)은 영국 브리태니어스팀십에 가입해 있다.

머스크 측은 "피해를 입은 고객을 대상으로 클레임 절차가 진행된다"며 "선박에 타고 있던 선원은 모두 안전하다"고 전했다.

최근 컨테이너선박이 항해를 하다 컨테이너를 잃어버리는 사고가 연이어 일어나고 있다.

지난해 11월 30일 원의 1만 4000TEU급 컨테이너선 <원에이퍼스>(ONE APUS)가 하와이 북서부 해상에서 악천후를 만나 컨테이너 1816개를 유실했다.

한 달 후인 12월 30일 대만선사 에버그린의 8452TEU급 컨테이너선 <에버리버럴>(EVER LIBERAL)호가 일본 가고시마현 시모코시키(下甕)섬 남서쪽 해상에서 40피트 컨테이너(FEU) 36개를 바다로 떨어뜨리는 사고를 냈다.

사고 원인은 모두 기상 악화였다. 다만 차이가 있다면 지난해 사고를 낸 두 척의 선박은 모항인 일본 고베와 대만 타이베이로 회항한 반면 머스크 선박은 항로를 유지하며 사고를 수습할 계획이란 점이다.

머스크는 지난해 말 <머스크에센>과 동급 선박인 <머스크엘바>(MAERSK ELBA)호가 이집트 수에즈운하를 지나 영국 펠릭스토로 가다 엔진룸에서 불이 나는 사고를 입기도 했다.

I. ISSUE & TREND

4. 한국조선해양, 세계 첫 '사이버 시운전' 기술 개발

현대중공업그룹 조선 지주사인 한국조선해양이 '디지털트윈(DIGITAL TWIN)' 기술을 선박에 접목하며 차세대 선박 솔루션 개발에 박차를 가하고 있다.

한국조선해양은 세계 최초로 개발한 'LNG 운반선의 가상시운전 솔루션'에 대해 영국선급협회(LR)로부터 기본승인(AIP)을 획득했다고 25 일 밝혔다.

이 솔루션은 한국조선해양의 디지털트윈 선박 플랫폼(HIDTS)을 이용한 가상의 사이버 공간에서 실제 선박의 해상 시운전 상황과 동일한 환경을 구현해 LNG 운반선의 이중연료엔진, 연료공급시스템, 전력·제어시스템 등 핵심 설비들의 성능을 검증할 수 있다.

특히 실제 시운전에서 경험하기 어려운 극한의 조건에서도 시뮬레이션이 가능하고, 해상에서 이뤄지는 시운전 기간을 줄여 비용도 최대 30%까지 절감할 수 있다는 장점이 있다.

일반적으로 LNG 운반선은 해상 및 가스 시운전에만 약 한 달 동안 100 여명의 인원이 투입돼 운항 안정성과 가스 적재 및 하역, 탱크 냉각 등의 평가를 진행한다.

현대중공업그룹은 지난 2017 년 시뮬레이션 검증시설(HILS)을 개소하고 디지털트윈 기술을 엔진 등의 기자재 검증에 적용한 바 있으며, 이번에 개발한 솔루션을 통해 디지털트윈 기술을 선박시스템 전체로 확대 적용하는데 성공했다.

한국조선해양은 이번 가상시운전 솔루션 개발을 시작으로 추후 자산관리, 에너지 최적화, 위험 예지 등의 디지털트윈 솔루션도 순차적으로 개발해 자율운항 기반 기술을 확보한다는 계획이다.

한국조선해양 관계자는 "이번 솔루션은 디지털트윈 기술을 단일 기자재가 아닌, 선박 전반의 시스템에 적용한 세계 첫 사례라는 점에서 의미 있다"며, "선박용 첨단기술을 지속 개발해 자율운항 시대 주도권을 확보할 것"이라고 밝혔다.

한편 현대중공업그룹은 지난 2017 년 통합스마트십솔루션(ISS)을 출시한 데 이어 최근 인공지능 기반 시뮬레이션 기술을 융합한 디지털트윈선박 플랫폼을 개발했으며, 지난해 말 자율운항 전문회사인 아비커스(AVIKUS)를 설립하는 등 차세대 선박 기술 확보에 박차를 가하고 있다.

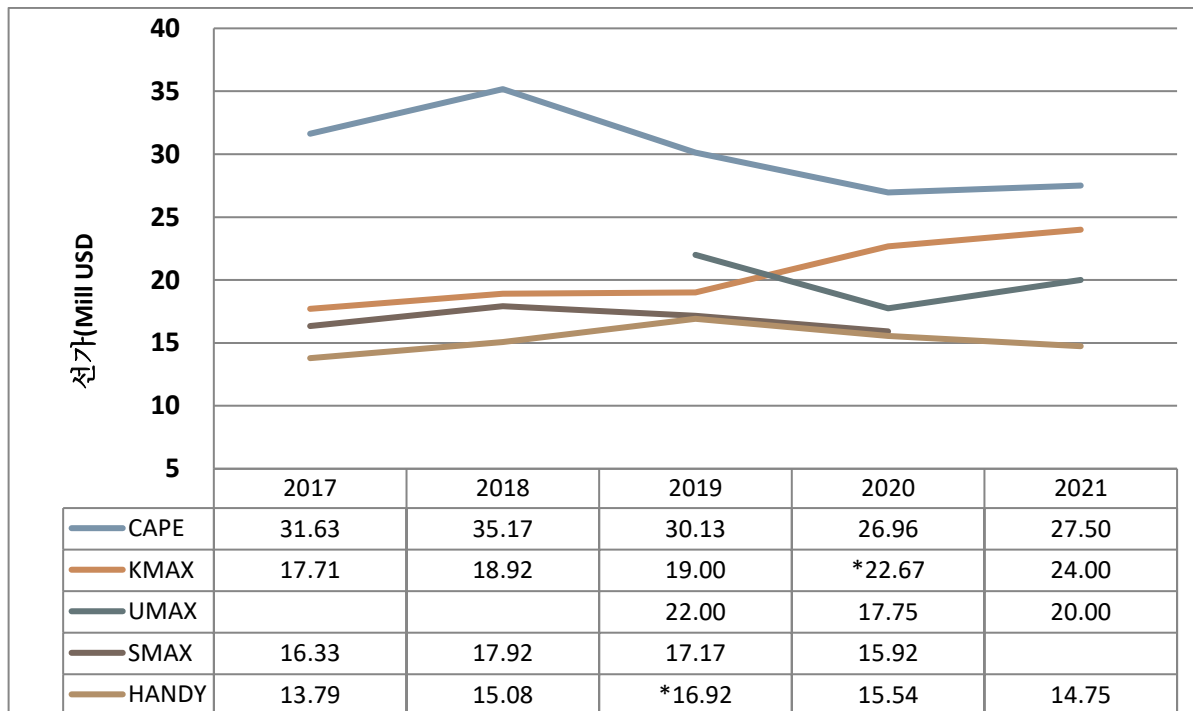
II. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2017	2018	2019	2020	2021
Capesize 180K	31.63	35.17	30.13	26.96	26.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	-1.70%
Kamsarmax 82K (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	23.00
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	1.47%
Ultramax 60-61K (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	20.00
	--	--	--	-19.32%	12.68%
Supramax 58K (20 년까지)	16.33	17.92	17.17	15.92	--
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	--
Handysize 37K (*18 년까지는 32K 기준)	13.79	15.08	*16.92	15.54	14.75
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	-5.09%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

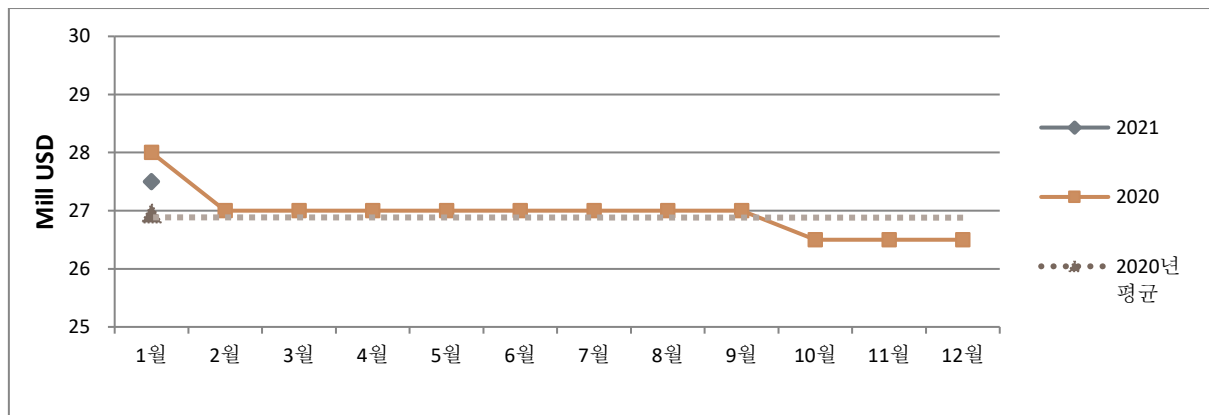
(◆선령 5 년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

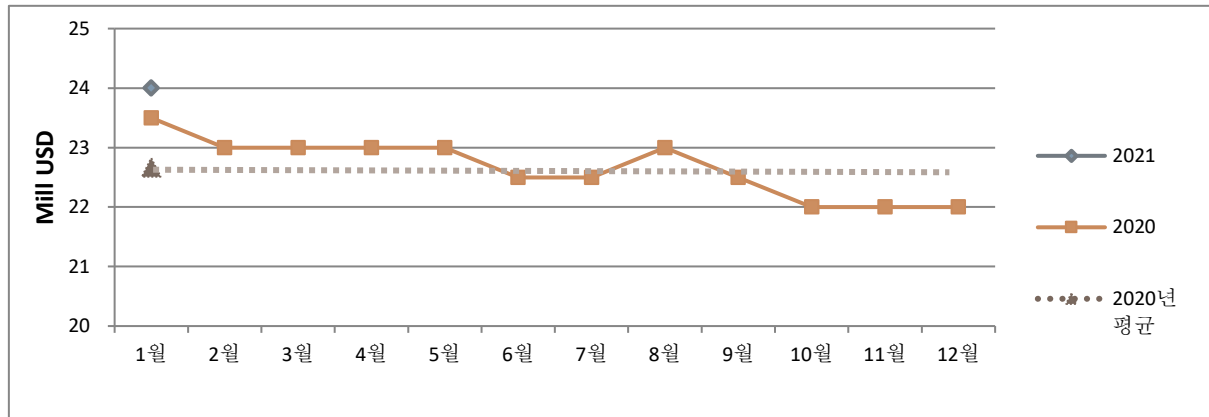
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	CAPE 180K	선가	27.50						27.50
		전월대비	3.8%						-
		전년대비	-1.8%						2.0%
	KMAX 82K	선가	24.00						24.00
		전월대비	9.1%						-
		전년대비	2.1%						5.9%
	UMAX 60-61K	선가	20.00						20.00
		전월대비	12.7%						-
		전년대비	--						-
	HNDY 37K	선가	14.75						14.75
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-13.2%						-5.1%
2020	CAPE (180K)		28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.96
	KMAX (82K)		23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.67
	SMAX (58K)		17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.92
	HANDY (37K)		17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	15.54

□ Cape

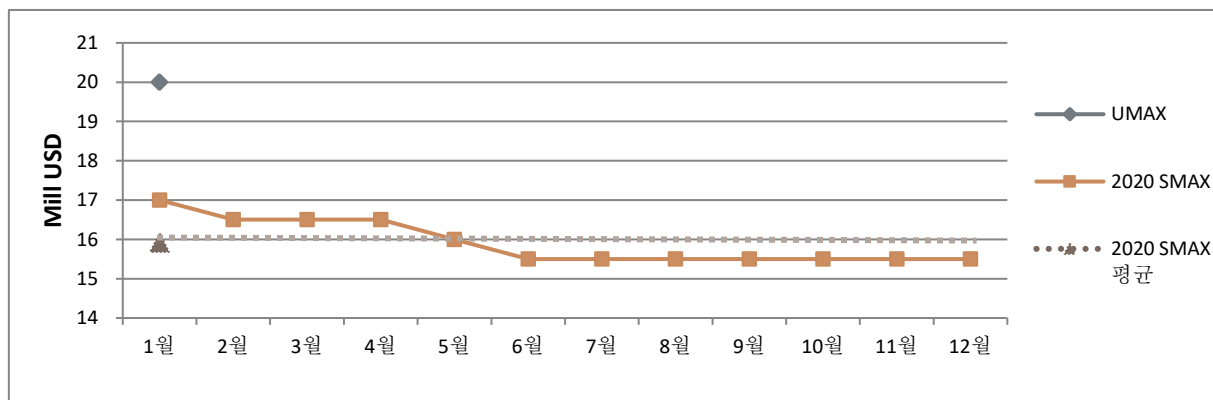


II. BULK CARRIER

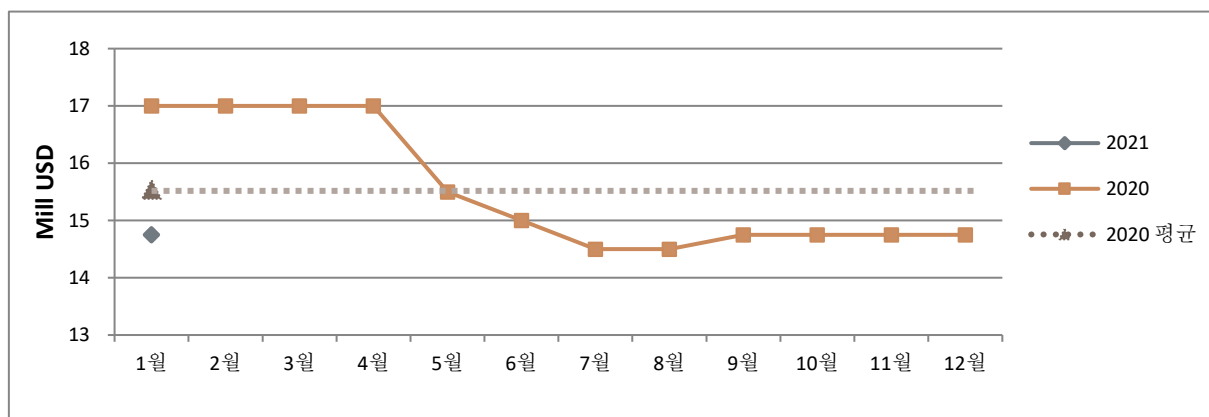
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HAN FU STAR	176,000	2012	CHINA	B&W		18.3	Greece buyer
BC	CAPE MARS	175,775	2003	CHINA	B&W		10.1	Chinese buyer
BC	AP JADRAN	79,336	2012	CHINA	B&W		-- 2EB	Chinese buyer (Avic Leasing), Sale & Leaseback
BC	AP ARGOSY	79,336	2012	CHINA	B&W			
BC	PANTERA ROSA	78,844	2009	JAPAN	B&W		13	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	OCEAN TRADER I	76,596	2006	JAPAN	B&W		8.7	Undisclosed buyer
BC	ASIA RUBY I	62,985	2014	CHINA	B&W	C 4x36t	15.4	Greece buyer (Common Progress), BWTS fitted
BC	SBI LEO	61,614	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	35 -2EB	German buyer (Reederei Nord), BWTS fitted
BC	SBI LYRA	61,559	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	NORDIC TIANJIN	56,812	2012	CHINA	WART	C 4x36t, C 4x12t	9.8	Undisclosed buyer
BC	EM JADE	55,091	2010	CHINA	B&W	C4x30.5t	9.5	Undisclosed buyer
BC	EM SAPPHIRE	54,768	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.75	Undisclosed buyer
BC	EVER LOADING	52,262	2001	KOREA	B&W	C 4x25t	4.8	Chinese buyer
BC	SMART TINA	38,868	2015	CHINA	WART	C 2x50t, C2x36t	11.8	Greece buyer
BC	AP SLANO	57,300	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	-- 3EB	USA buyer (Northern Shipping Fund Management), Sale & Leaseback
BC	AP ASTAREA	57,239	2012	KOREA	B&W	C 4x36t		
BC	AP DUBRAVA	38,703	2015	KOREA	B&W	C 4x30t		
BC	MICHEL SELMER	33,000	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	6.2	Greece buyer, BWTS fitted
BC	JUPITER ACE	32,500	2009	CHINA	B&W	C 4 X 30t	5.9	Undisclosed buyer

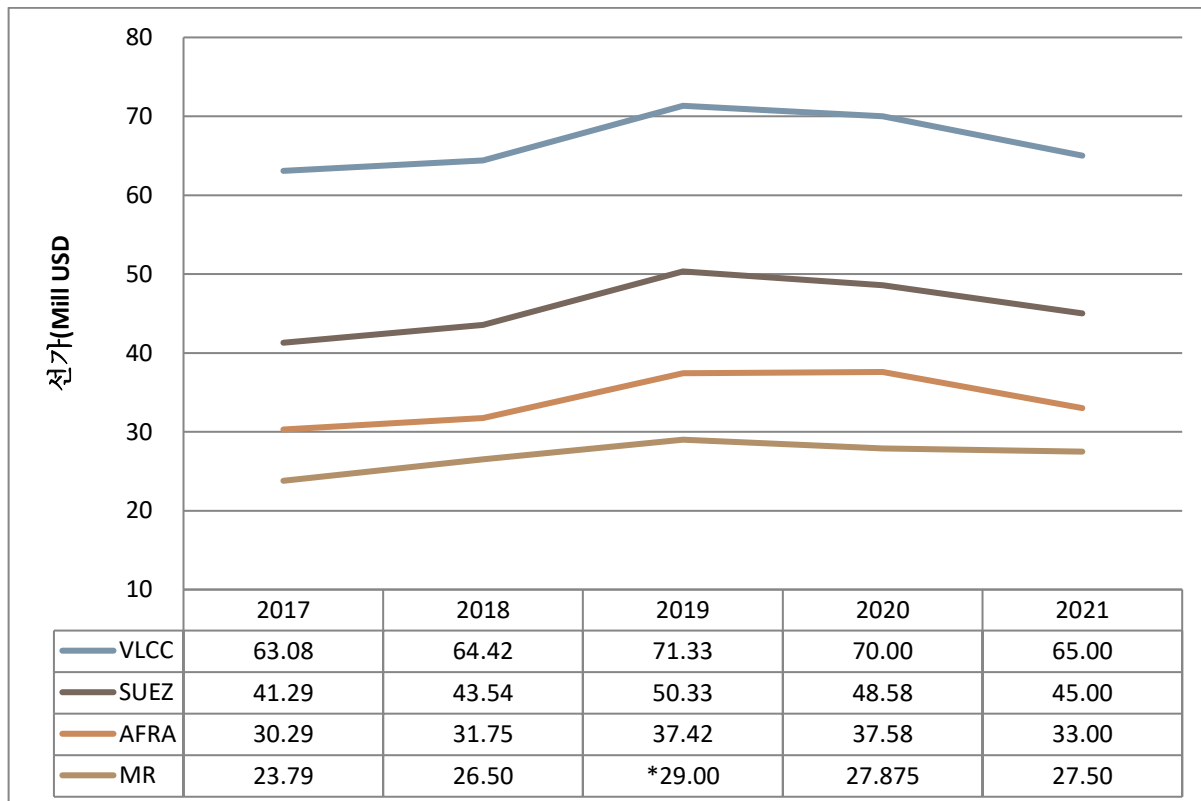
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	65.00
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-7.14%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	45.00
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-7.38%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	33.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-12.20%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	23.79	26.50	*29.00	27.875	27.50
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-1.35%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

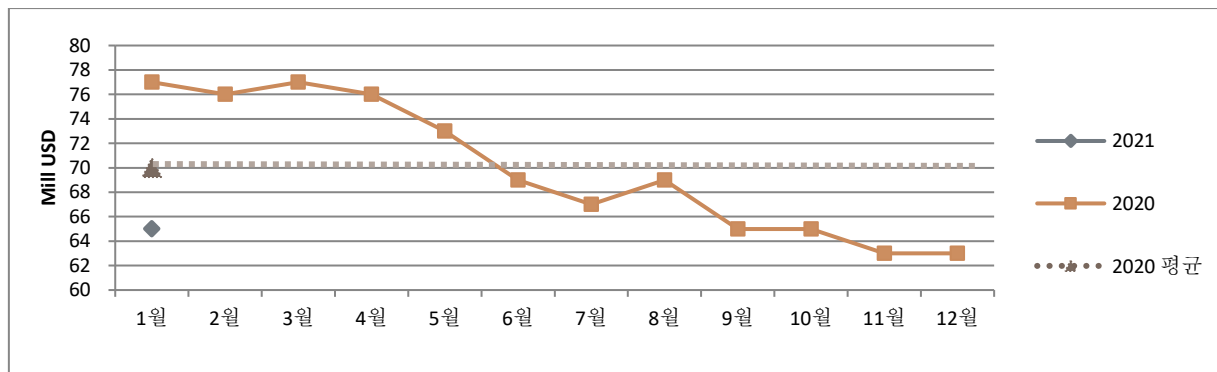
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)



III. TANKER

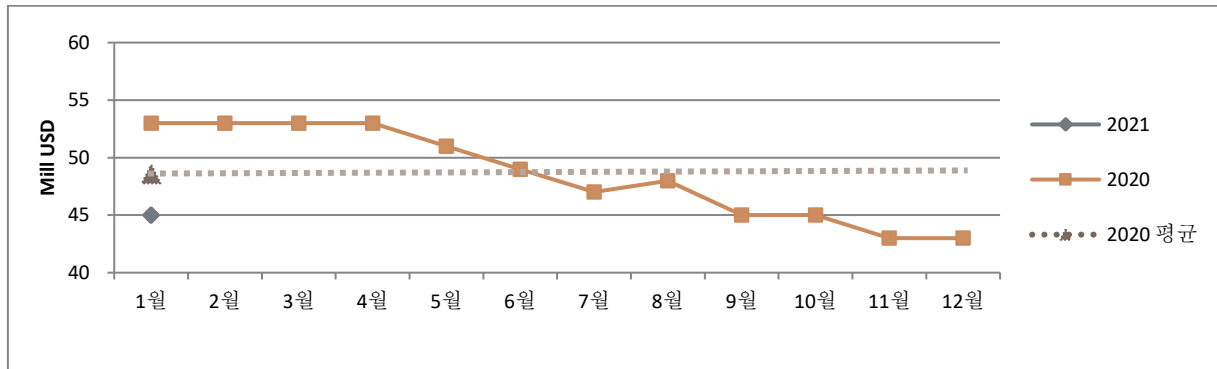
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	VLCC 310K	선가	65.00						65.00
		전월대비	3.2%						-
		전년대비	-15.6%						-7.1%
	SUEZ 160K	선가	45.00						45.00
		전월대비	4.7%						-
		전년대비	-15.1%						-7.4%
	AFRA 105K	선가	33.00						33.00
		전월대비	1.5%						-
		전년대비	-19.5%						-12.2%
	MR 51K	선가	27.50						27.50
		전월대비	5.8%						-
		전년대비	-8.3%						-1.3%
2020	VLCC		77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	70.00
	SUEZ		53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	48.58
	AFRA		41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	37.58
	MR		30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	27.88

VLCC-310K

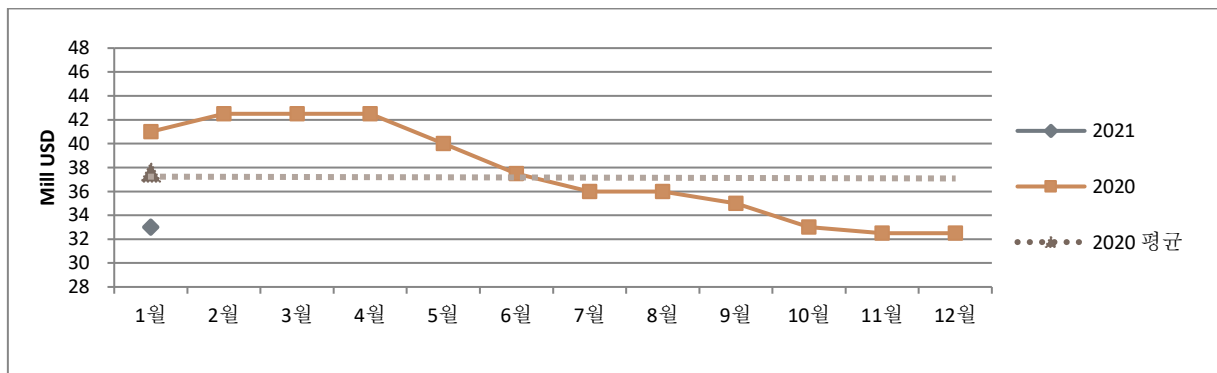


III. TANKER

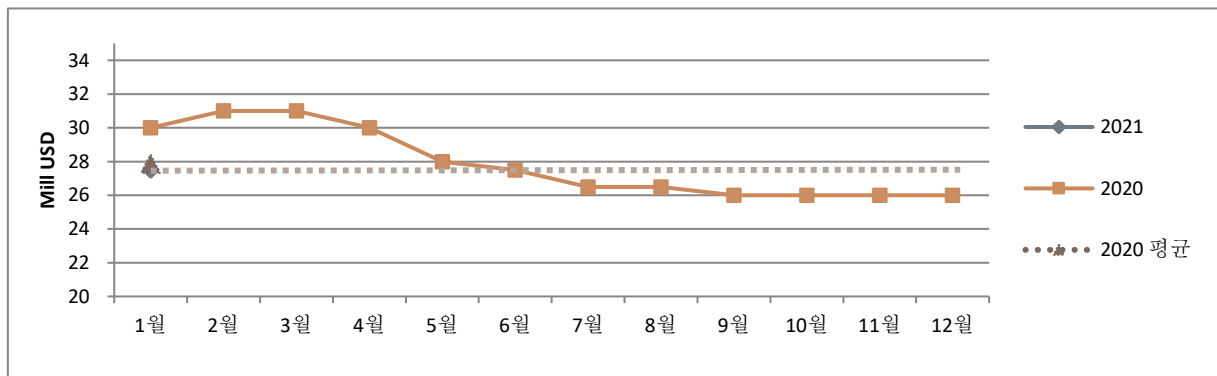
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ECO QUEEN	299,999	2016	KOREA	B&W		136 -2EB	Norwegian buyer (DHT Holdings Inc), BWTS fitted
TANKER	ECO FUTURE	299,999	2016	KOREA	B&W			
TANKER	TOVE JNUTSEN	152,601	2020	KOREA	B&W		117.8	UK based Buyer
TANKER	SAINT NICHOLAI	105,541	2002	KOREA	B&W		12.5	Indian buyer
TANKER	UNDINE	48,000	2004	JAPAN	B&W		9.75	Middle Eastern buyer
TANKER	LEOPARD	47,991	2010	JAPAN	B&W		11-13.2	Greek buyer (Spring marine)
OIL/CHEM	OLMECA	15,472	2003	JAPAN	B&W	3	5.25	Chinese buyer
OIL/CHEM	ASAVARI	13,094	2009	KOREA	MAN	2	6.1-6.2	Far Eastern buyer
LPG	ORIENTAL QUEEN	82,524	2004	JAPAN	B&W		37.5-40.3	UAE Buyer, BWTS fitted
LNG	LNG PIONEER	77,712	2005	KOREA	ETC		37	Chinese buyer, BWTS fitted

2) CONTAINER, REEFER, ETC

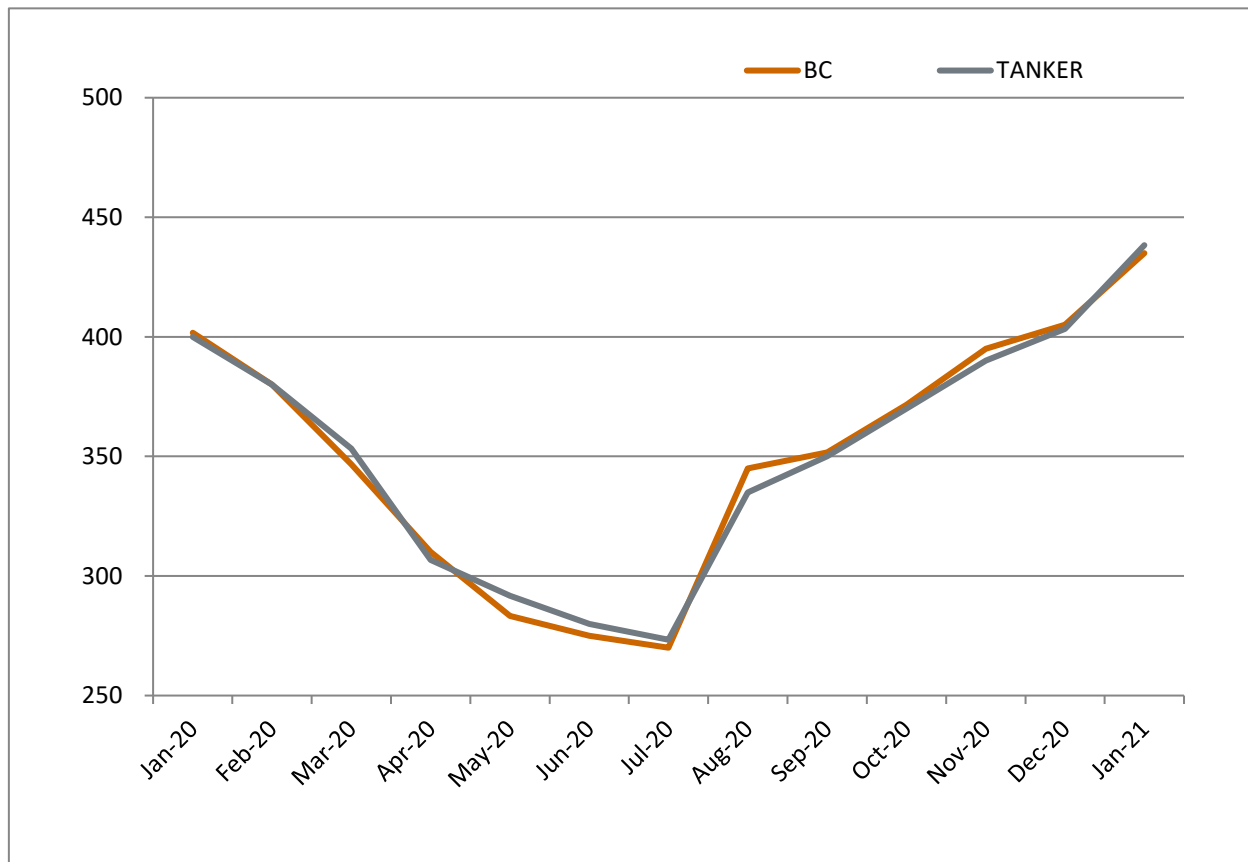
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MSC ROMA	108,887	2006	KOREA	B&W	9178	TEU	--	Greek buyer (Technomar)
CONT	MAERSK KIMI	87,269	1998	JAPAN	SULZ	6690	TEU	-- 2EB	Greek buyer (Technomar)
CONT	MAERSK KALMAR	87,269	1998	JAPAN	SULZ	6690	TEU		
CONT	MAERSK KAMPALA	85,963	2001	KOREA	SULZ	6802	TEU	--	German buyer (Bernhard Schulte)
CONT	LYDIA	37,351	2009	GERMANY	B&W	2702	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	MAERSK PENANG	37,244	1998	GERMANY	B&W	2890	TEU	-- 2EB	Greek buyer (Conbulk)
CONT	MAERSK PALERMO	37,244	1998	GERMANY	B&W	2890	TEU		

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 1 월	2021 년 1 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)			증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	438.33	27.3%	400.00	438.33	8.7%	9.6%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	435.00	26.2%	401.67	435.00	7.4%	8.3%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)

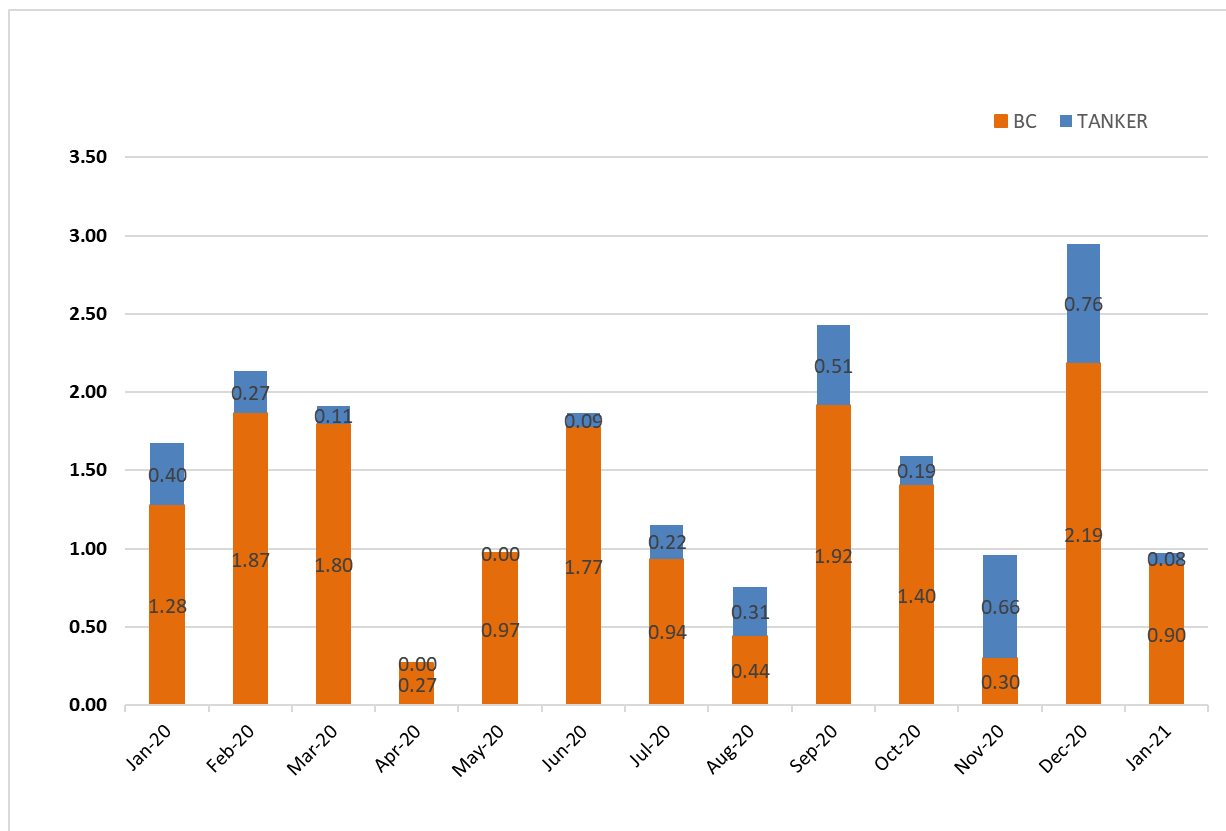


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 1 월		2021 년 1 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적률 (전년대비)	No.	누적률 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감률 (전년대비)	No.	증감률 (전년대비)
TANKER	3.54	97	3.52	99.6%	108	111.3%	0.40	13	0.08	-81.0%	5	-61.5%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.28	12	0.90	-29.6%	11	-8.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

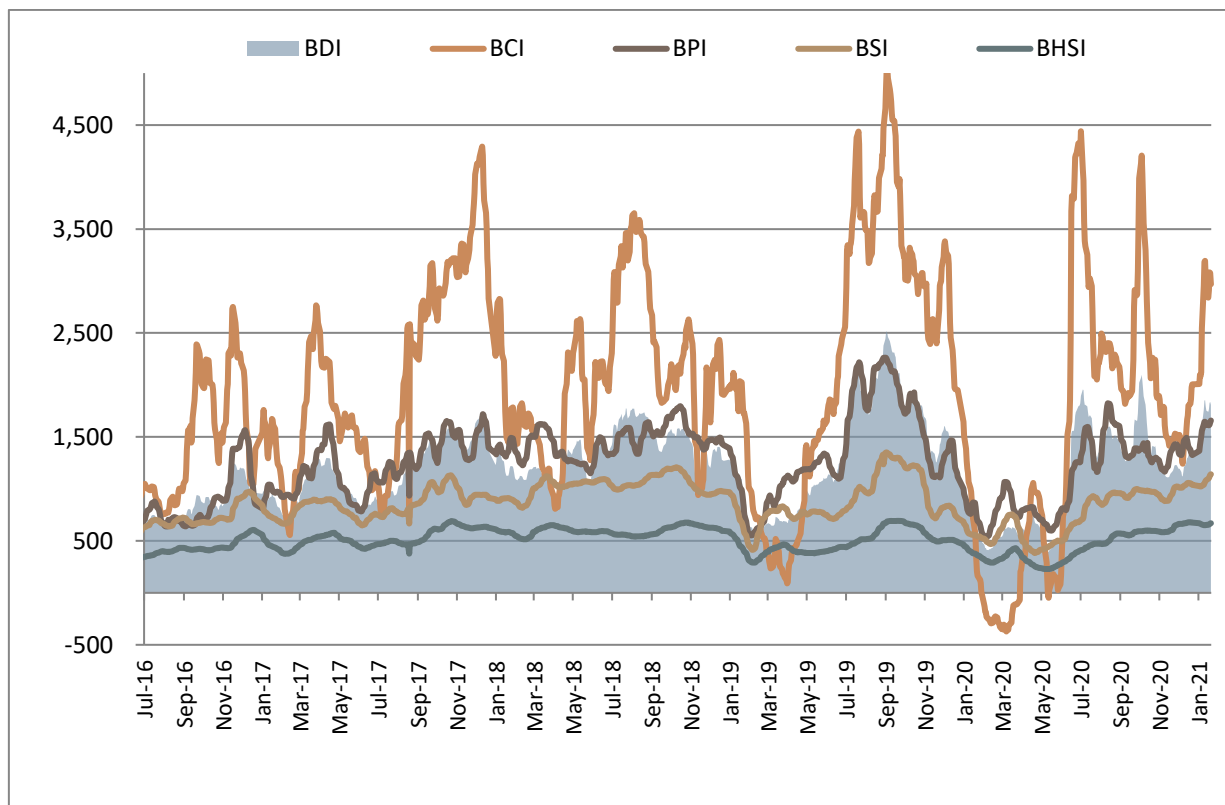
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	KT 02	47,375	7,456	1998	JAPAN	B&W	478-489	BANGLADESH
BC	KT 05	47,375	7,455	1998	JAPAN	B&W	478-489	BANGLADESH
BC	SEAPOL ENDEAVOUR	45,758	8,100	1996	JAPAN	B&W	431-433	BANGLADESH
CONT	SALAM MEWAH	17,360	5,313	1996	JAPAN	B&W	450	BANGLADESH
TANKER	RENNES	5,278	1,708	1994	NETHERLAND	CAT	430	INDIAN

V. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-01-22	2021-01-15	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,810	1,754	▲56.00	2518	290
BCI	2,970	2,893	▲77.00	5043	-372
BPI	1,659	1,616	▲43.00	2262	282
BSI	1,142	1,086	▲56.00	1351	243
BHSI	670	653	▲17.00	692	183



V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	450.50	▼-1.50	414.00	▼-1.00	420.00	▼-1.00
MGO	475.50	▼-6.50	456.50	▼-14.50	491.00	▲5.00
LSMGO	462.00	▼-3.50	452.50	▼-5.50	-	-
VLSFO	345.50	▼-6.00	324.00	▼-8.00	322.00	▼-3.50

❖기준일 : 1 월 22 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-01-22	2021-01-15	CHANGE
미국 달러	1099.20	1100.30	▼-1.10
일본 엔(100)	1062.13	1059.97	▲2.16
유로	1337.67	1337.41	▲0.26
중국 위안	170.20	170.20	▲0.00

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 프라이드 보이스

2016 년 조직된 백인 우월주의단체이자 극우단체로, 반(反)이민·반페미니즘 등을 표방한다. 도널드 트럼프를 지지하는 프라이드 보이스는 2021 년 1 월 6 일 미국 워싱턴 의회 난입 사태를 주도한 극우단체 중 하나이다.

[출처: 네이버 지식백과]

[관련기사] 트럼프 퇴임하자마자 등 돌린 프라이드 보이스..."그는 패배자"

미국의 극우파 집단 '프라이드 보이스'(PROUD BOYS)가 도널드 트럼프 전 대통령에게 등을 돌리는 분위기다.

뉴욕타임스(NYT)는 20 일(현지시간) 프라이드 보이스 내부에서 트럼프 전 대통령에 대한 비판이 확산하고 있다고 보도했다. NYT 에 따르면 텔레그램 등 프라이드 보이스의 온라인 모임에선 트럼프 전 대통령에 대해 "완전한 패배자"라거나 "협잡꾼", "약체" 등의 비판이 쏟아지고 있다. 트럼프 전 대통령과 공화당에 대한 지지 집회에 참석하지 말라는 지시도 내려진 것으로 알려졌다.

지난 6 일 워싱턴 DC 의사당 난입 사태 당시 프라이드 보이스 회원들이 중심적인 역할을 맡았다는 점을 고려한다면 180 도 입장 변화로 볼 수 있는 상황이다. 이들의 입장 변화는 트럼프 전 대통령이 의사당 난입 사태에 대해 유감을 표시한 것이 계기가 된 것 같다는 분석이다. 트럼프 전 대통령이 의사당 난입 사태 후 패배를 인정하고, 백악관을 비워준 것을 지지자들에 대한 배신행위로 간주한다는 것이다. 또한 일부 프라이드 보이스 회원들은 트럼프 전 대통령이 자신들에 대한 사면권을 행사하지 않은 데 대해서도 분노하는 것으로 전해졌다.

NYT 는 프라이드 보이스뿐 아니라 '오스 키퍼스'나 '쓰리 퍼센터스' 등 다른 극단주의 그룹에서도 트럼프 전 대통령에 대한 비판이 확산하고 있다고 전했다. 트럼프 전 대통령을 딥스테이트로부터 미국을 구할 구세주로 숭배했던 음모론 집단 '큐어넌'(QANON)의 이합집산도 가속하는 분위기다.

큐어넌에서 가장 영향력이 큰 인물로 꼽혔던 기업가 론 위킨스는 조 바이든 대통령의 취임식 직후 인터넷에 사실상 큐어넌 활동을 중단하겠다는 뜻을 밝혔다. 그는 큐어넌 회원들에게 "새로운 대통령이 취임했고, 시민들의 의무는 헌법 준수"라며 "이제 각자의 삶으로 돌아가자"고 촉구했다.

[출처 : 연합뉴스]

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)

Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager

Tel. 070-7771-6419

Mob. 010-7794-6182

snp@stlkorea.com

joovi@stlkorea.com(Personal)

| CHARTERING

Sancho Kim (김현진 이사)

Director

Tel. 070-7771-6404

Mob. 010-5756-9378

biz@stlkorea.com

sancho@stlkorea.com(Personal)

Mike Hong (홍창목 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob. 010-4855-8055

biz@stlkorea.com

mikehong@stlkorea.com(Personal)

H.S. Lee (이현성 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6412

Mob. 010-4525-5079

biz@stlkorea.com

hslee@stlkorea.com(Personal)

| RESEARCH

Anna Lee (이혜란 과장)

Manager

Tel. 070-7771-6403

Mob. 010-2258-5561

snp@stlkorea.com

anna@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 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)