



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.337

Updated February 16, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	18
Key Indicators	21
STL News & Information	23
Contact Information	25

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

I . ISSUE & TREND

1. 뉴딜펀드로 친환경 선박 도입 확대

현 정부가 추진하고 있는 20 조원 규모의 정책형 뉴딜펀드를 통해 친환경 선박을 도입하는 방안이 추진된다.

해양수산부는 2 월 2 일 금융위원회, 기획재정부와 공동으로 온라인으로 친환경 선박 분야 뉴딜 투자설명회를 개최했다고 밝혔다. 정부는 지난해 9 월 관계부처 합동으로 '정책형 뉴딜펀드 조성방안'을 발표하고 5 년간(2021~2025 년) 재정·정책금융 7 조원과 민간투자자금 13 조원을 매칭해 총 20 조원 규모의 자펀드를 결성할 계획임을 밝힌 바 있다.

이와 관련해 정부는 관계부처 협업으로 뉴딜 분야별로 투자사업을 발굴하고 정책형 뉴딜펀드에 대한 이해를 돕기 위해 산업계 및 금융계 관계자를 대상으로 뉴딜 분야별 투자설명회를 개최하고 있다. 지난해 11 월 6 일 디지털 분야(DATA/AI, 5G+)를 시작으로 미래차·신재생에너지(2020. 11. 19.), 그린 뉴딜(2020. 11. 26.), 스마트팜(2020. 12. 10.) 투자설명회가 개최됐고 이번에 다섯 번째로 친환경 선박 분야 뉴딜 투자설명회가 개최됐다.

이번 투자설명회는 그린뉴딜 과제 중 하나이자 미래 해양수산 분야의 핵심 현안인 '친환경 선박'을 주제로 개최됐으며 코로나 19 방역지침 준수를 위해 현장 참석자 없이 해양수산부 유튜브를 통해 생중계로 진행됐다.

해양수산부 김준석 해운물류국장은 개회사를 통해 "친환경 정책은 이제 거스를 수 없는 세계적인 추세이며 디젤선박 중심으로 운영 중인 해운산업계에도 큰 변화를 일으킬 것이다. 그린쉽-K 추진전략에 따라 친환경 선박 기술개발, 한국해양진흥공사 등을 통한 금융지원 등을 통해 우리 해운산업의 친환경 선박 전환이 효과적으로 이루어질 수 있도록 적극 지원해 나가겠다"고 밝혔다.

김준석 국장은 뉴딜펀드를 활용한 친환경 선박 도입 프로젝트는 해운과 조선, 투자자 모두에게 굉장한 기회가 될 것이라고 강조했다. 먼저 해운업계의 경우 해양환경규제가 점점 강화되고 있기 때문에 고가의 친환경 선박을 확보하지 못하면 경쟁력을 확보할 수 있는 기회 자체가 상실되는데 뉴딜펀드를 이용할 경우 리스크를 최소화하면서 선박을 제때 확보할 수 있다는 강점이 있다.

I. ISSUE & TREND

조선업계도 뉴딜펀드를 통해 고부가가치 선박을 수주할 수 있기 때문에 해운-조선 상생을 통해 일감을 확보할 수 있다. 투자자들은 기본적으로 뉴딜펀드에 정부가 참여하고 선박도입시 한국해양진흥공사를 비롯한 정책금융기관들이 참여하기 때문에 투자리스크를 최소화하면서 안정적인 투자수익률을 올릴 수 있을 것으로 예측됐다.

이날 설명회에서는 친환경 선박 뉴딜펀드가 구체적으로 어떤 방식으로 조성되고 추진되는지에 대한 질문들이 많이 나왔다. 이에 대해 해수부측은 친환경 선박 뉴딜펀드를 어떻게 구성할지는 아직 확정되지 않았다고 설명했고 한국성장금융 이상원 팀장은 블라인드 펀드나 프로젝트 펀드 모두 가능할 것으로 예상되며 3 월께 진행되는 정책펀드 공모에 투자운용사와 해운업계가 구체적으로 사업제안을 해달라고 밝혔다.

한편 이날 투자 설명회는 해수부 서지만 사무관이 '한국형 친환경 선박 그린쉽-K 추진계획'에 대해, 해수부 신철용 사무관이 '친환경 선박 보급 확대 필요성'에 대해, 한국해양진흥공사 천용건 부장이 '한국해양진흥공사 보증 및 보증사업 안내'에 대해, 선박해양플랜트연구소 강희진 친환경연료추진연구센터장이 '친환경 선박 관련 연구개발(R&D) 현황'에 대해, 한국성장금융 이상원 팀장이 '정책형 뉴딜펀드 조성 현황'에 대해, 멀티에셋자산운용 전근수 팀장과 KSF 선박금융 김도식 상무가 '친환경 선박 등 선박펀드 투자사례'에 대해 주제 발표하고 질의응답시간을 가졌다.

2. HMM 민영화, 해운 재건 신호탄 될까

국내 최대 해운사인 HMM 의 민영화가 시장의 최대 관심사로 떠올랐다.

최대주주인 산업은행이 HMM 지분 매각을 추진할 경우 해운시장 침체로 10 년 넘게 부진을 면치 못했던 국내 해운업계가 글로벌 경쟁력을 되찾을 절호의 기회로 꼽힌다. 다만 민영화 이후에도 산업에 대한 이해를 바탕으로 한 정부 지원이 뒷받침돼야 한다는 지적도 제기된다.

◆ 5 년 만에 영업흑자 눈앞..."채권단 관리 후 초대형 선박 전략 도입한 덕분"

12 일 업계에 따르면 HMM 는 작년 기준 10 년 만에 영업적자를 탈출할 것으로 전망된다. 증권업계는 HMM 이 2020 년 영업이익 8622 억원을 달성할 것으로 보고 있다.

I . ISSUE & TREND

HMM 이 긴 터널을 뚫고 흑자전환에 성공한 가장 큰 요인은 초대형 선박 도입이다. HMM 은 작년 4 월 세계 최대 컨테이너선인 2 만 4000TEU(1TEU 는 6M 컨테이너 1 개)급 선박 12 척을 아시아~유럽 항로에 투입한 이후 현재까지 30 회 연속 만선 출항을 이어가고 있다. 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산 영향으로 화물을 다 채우지 못할 거라는 일부 우려를 떨쳐낸 것이다.

초대형 선박 전략이 통한 것은 글로벌 해운시장의 흐름과 연관이 있다. 과거 속도 경쟁을 벌였던 선사들은 2010 년 이후부터 운임 경쟁으로 방향을 바꿨다. 머스크, MSC 등 글로벌 해운사들이 선박 규모를 늘리고 비용을 낮춰 시장을 장악한 반면 우리 국적사인 한진해운과 현대상선은 여기에 대응하지 못했다. 결국 자구안을 내지 못한 한진해운은 파산에 이르렀다.

반면 자구안을 바탕으로 2016 년 8 월 채권단 관리에 들어간 HMM 은 뒤늦게 초대형 선박 경쟁에 뛰어들 수 있게 됐다. HMM 은 채권단 관리 후 2 년여 만인 2018 년 대우조선해양과 삼성중공업에 2 만 4000TEU 급 12 척을, 현대중공업에 1 만 6000TEU 급 8 척을 발주했다. 금융논리에 따라 구조조정 압박을 받았던 해운업계가 글로벌 경쟁력을 갖추기 위한 조건을 강조한 결과였다.

해운업계 관계자는 "글로벌 선사들이 해운산업 침체 속에서도 몸집을 키운 반면 우리 국적사들은 적기에 대형 선박 발주를 못해 위기를 맞았다"며 "HMM 은 뒤늦게나마 발주한 초대형 선박이 들어오는 시기에 운임이 높아지면서 이번 실적 개선에 크게 기여했다"고 말했다.

◆ 인수 후보 거론되는 포스코...현대글로벌비스, 2015 년과 다른 판단할 가능성도

HMM 이 정부 지원에 힘입어 정상화 단계를 밟으면서 산은의 지분 매각 가능성이 거론되고 있다. 최대주주인 산은은 HMM 지분 12.61%를 보유하고 있다. 신용보증기금과 한국해양진흥공사는 각각 7.51%, 4.38%를 갖고 있다. 세 기관의 합산 지분율은 24.5%다.

HMM 인수기업으로는 포스코와 현대글로벌비스가 거론된다. 포스코는 물류 자회사 출범을 추진하는 등 해운업 내재화를 추진한 바 있다. 현금성 자산 역시 18 조원에 이르러 HMM 인수금액으로 거론되는 1 조 5000 억원을 조달하는 데도 어려움이 없다. 다만 채권단인 사업은행과 포스코 모두 지분 거래 여부를 검토한 바 없다는 입장이다.

현대글로벌비스는 옛 현대상선과 범 현대가라는 점에서 또 다른 인수후보다. 현대상선 시절 현대그룹은 1997 년 외환위기 이후 유동성 부족을 버티지 못해 자동차수송선사업부를 유코카캐리어스에 매각했다.

I . ISSUE & TREND

현대그룹은 해당 업체와 자동차 운송계약을 맺고 거래하는 동시에 현대글로벌비스를 세워 자체 운송물량을 늘려갔다.

앞서 현대상선이 유동성 위기를 겪던 2015 년에도 채권단은 현대차그룹에 현대상선 인수 의향을 타진한 바 있다. 당시 현대차그룹은 인수 의사가 없다고 밝혔지만 이번에는 정의선 회장 중심의 지배구조 개편을 위해 다른 판단을 내릴 수 있다는 분석도 나온다.

◆ "해운산업 중요성 부각" 민영화 후에도 정부 지원 필요성...해양진흥공사 자본금 확대 요구

다만 HMM 을 민영화하더라도 정부 지원이 계속 필요하다는 지적이 제기된다. 우리 경제의 근간인 수출 성장을 위해서는 해운산업이 안정적으로 뒷받침돼야 한다는 이유에서다. 반도체나 핵심부품 등 항공운송을 이용하는 일부 고부가가치 제품을 제외한 수출 물량의 대부분은 여전히 해상운송이 맡고 있는 만큼 해상운임이 우리 수출에 미치는 영향은 막대하다.

특히 해운동맹(얼라이언스)가 중요한데 비해 한국은 아직 시장 지위가 낮은 상황이다. HMM 이 작년 4 월 합류한 '디 얼라이언스'는 2019 년 기준 아시아~유럽 노선 점유율이 24.9%로 오션얼라이언스(37.4%), 2M(36.5%)과 10% 이상 차이가 벌어져 있다. HMM 은 작년 세계 최대 컨테이너선에 이어 올 상반기 투입되는 1 만 6000TEU 급 8 대를 포함, 선복 규모가 기존의 2 배 이상인 85 만 TEU 에 이르게 된다. 2022 년까지는 100 만 TEU 를 목표로 하고 있다.

해운업체 지원을 위해서는 한국해양진흥공사의 역할이 중요하다. 정부는 한진해운 사태가 터진 이후 국내 해운산업의 중요성을 인식하고 2018 년 해양수산부 산하의 한국해양진흥공사가 설립했다. 업계는 현재 약 3 조원 규모의 공사 자본금 규모를 늘려 산업 지원을 확대해야 한다고 요구하고 있다.

업계 관계자는 "물량이 많지 않은 한국에 글로벌 선사들이 들어오는 이유는 해운동맹 때문"이라며 "국내 해운사들이 경쟁력을 갖고 해운동맹에 참여해야만 우리 화주들의 협상력도 높아질 수 있다는 점에서 HMM 이 민영화되더라도 글로벌 해운시장에서 국내 업체들의 경쟁력 확보를 위한 정부 지원은 지속되어야 한다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

3. 원자재 슈퍼사이클 초입... 철강·해운 '설렌다'

최근 원자재와 곡물 등 가격이 무섭게 오르면서 시장이 5차 원자재 슈퍼사이클의 초입에 들어섰다는 관측이 나온다. 산업별 희비가 엇갈릴 것으로 전망되는 가운데 철강과 조선·해운, 종합상사 등 관련 기업의 활약이 기대된다.

◆ 원유·구리·곡물 등 원자재 가격 잇단 랠리

15일 자본시장에 따르면 최근 원유와 구리 등 원자재 가격은 천정부지로 치솟고 있다.

당장 한동안 힘을쓰지 못하던 국제유가가 반등하고 있다. 실제로 지난 12일(현지시간) 뉴욕상업거래소에서 3월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 전날보다 배럴당 2.1%(1.23달러) 오른 59.47달러에 마감했다. 일 년 전과 비교했을 때는 16.2% 올랐고 코로나 19 팬데믹에 유가가 배럴당 10달러까지 급락한 지난해 4월과 비교하면 여섯 배나 오른 셈이다.

대표적 경기민감 원자재인 구리 가격도 11일 런던금속거래소(LME) 기준 톤당 8292달러로 전일 대비 0.15% 상승했다. 지난해 3월 저점 4617달러와 비교할 경우 대략 1.8배 오른 수준이다. 구리가격이 톤당 8000달러를 넘긴 것은 8년만이다.

이외에 철광석, 알루미늄, 주석, 아연, 코발트, 니켈 등도 최고가이거나 전고점을 돌파했다.

2012년 이후 가격 하락세를 띠던 대두, 옥수수, 밀 등 곡물 가격 상승세는 더 가파르다. 대두 가격은 1부셸(27.2kg)당 13.72달러로 1년 전(8.93달러)보다 53.7% 급등했다. 이 밖에 옥수수 가격은 5.39달러로 40.7%, 밀은 6.37달러로 16.3%, 귀리는 3.51달러로 15.4% 올랐다.

그 결과 전 세계 원자재 가격을 대표하는 지수인 시아르비(CRB) 원자재지수는 지난해 연초 수준을 회복했으며 그해 4월 저점 대비 약 72% 상승했다. 구리·원유·대두 등 주요 22개 원자재 선물로 구성된 블룸버그 상품지수 또한 13일 현재 84.06포인트를 기록했다. 이미 원자재 슈퍼사이클이 시작됐다는 말이 나오는 이유다.

I. ISSUE & TREND

◆ 슈퍼사이클, 대규모 경기 부양·친환경 정책 영향

원자재 가격이 랠리를 이어가면서 전문가들 사이에서 슈퍼사이클의 후폭풍에 대비해야 한다는 주장이 나오고 있다.

실제 글로벌 투자은행 골드만삭스의 제프 커리 원자재 리서치부문장은 “장기적이고 구조적인 상승장에 진입했다”며 “원자재 슈퍼 사이클이 향후 10 년간 이어질 수 있다”고 언급했다. 마르코 콜라노빅 JP 모건 퀀티테이티브 전략가 또한 “지난 사이클은 1996 년에 시작해서 2008 년에 정점을 찍었다”며 “이번 5 번째 슈퍼사이클에서 이미 원자재 가격, 특히 원유 가격의 상승이 시작됐고 이는 팬데믹 이후의 회복, 매우 완만한 통화 및 재정 정책, 달러 약세, 강한 물가, 환경정 정책이 수요 및 공급에 미치는 영향 등으로 인해 움직일 것”이라고 분석하기도 했다.

원자재 가격 상승의 배경으로는 각국 정부가 코로나 19 사태에 대응해 대규모 경기 부양에 나서는데다 친환경 정책 등에 따른 수요 증가 기대감이 꼽힌다.

실제 중국은 코로나 19 충격을 극복하고자 지난해 통화·재정 정책을 아우르는 고강도 경기 부양책을 펼친 바 있다. 그 결과 작년 세계 주요국 가운데 드문 플러스 성장을 이뤄냈다. 아울러 미국의 바이든 행정부는 1 조 9000 억달러(한화 약 2100 조원) 규모의 경기부양책을 추진 중이다. 민주당은 예산조정권을 발동해 통상 상원 가결에 필요한 60 명이 아니라 과반 찬성만으로도 통과시키겠다는 입장이다. 이에 대규모 투자에 따른 원자재 수요가 예상된다.

친환경 정책도 원자재 가격 랠리에 탄력을 더했다. 실제 바이든 정부의 친환경 인프라 정책을 시작으로 유럽의 그린딜, 중국의 탄소 중립 선언 등이 구리와 니켈을 중심으로 한 원자재 수요를 높일 것이라 관측이다. 일례로 구리의 경우 전기와 열전도성이 높아 친환경 에너지 발전시설, 전력시설의 와이어와 케이블, 배관, 전기차 배터리 등에 활용된다. 풍력 발전 등 신재생 에너지 발전 방식에 필요한 대규모 송전선 등에도 쓰인다. 대규모 수요가 예상되는 이유다.

인플레이션 헤지(위험 회피) 수요 등도 원자재 가격 상승을 견인한 것으로 분석된다. 주요 선진국 중앙은행들의 완화적 통화정책으로 물가 상승 가능성이 커지자 향후 화폐가치 하락에 대비하려는 수단으로 원자재를 사들이고 있다는 해석이다.

◆ 철강·해운 등 중후장대 기대감 ‘들쭉’

I . ISSUE & TREND

원자재 가격 상승은 수출 중심 경제구조를 가진 우리나라에 단기적으로는 부담으로 작용할 가능성 높다. 예컨대 곡물 값이 오르면 원가가 올라가는 식음료 기업의 경우 원가 경쟁력 하락이 우려된다.

하지만 상대적으로 기회요인이 존재한다는 설명이다. 석유화학과 철강, 조선·해운 등 산업이 대표적이다.

당장 종합상사와 철강업을 모두 영위하고 있는 포스코그룹의 주가는 꾸준히 상승세다. 철광석 등 원자재 가격 상승에 따른 가격 인상이 기대되는데다 업황 회복세가 맞물리면서 수익성 개선이 가능해질 것이란 기대감이 반영된 영향이다.

15일 한국거래소에 따르면 포스코는 전 거래일 대비 3000 원(1.11%) 하락한 26만 8000 원에 거래를 마감했다. 올 들어 주당 29만 5500 원까지 올랐던 포스코 주가는 소폭 조정 받는 흐름을 띄고 있다. 그러나 지난해 3월 23일 13만 3000 원까지 떨어졌던 것과 비교하면 1년이 채 되지 않은 기간 동안 두 배가 오른 셈이다. 같은 날 포스코인터내셔널도 전장 대비 9000 원(4.07%) 하락한 2만 1200 원에 장을 마쳤다. 이 또한 지난해 3월 23일 장중 8640 원까지 하락했던 것과 비교하면 2.5 배나 높은 수준이다.

조선·해운 기업들 또한 원자재 슈퍼사이클에 따른 실적 수혜를 입을 것으로 기대된다. 우선 조선업계의 경우 유가상승에 따른 해양플랜트 발주와 함께 선가 상승으로 인한 가격 협상력 확대, 탱커와 컨테이너선 및 벌크선 등 신조발주가 기대된다.

해운업계의 경우 물동량 증가세로 인한 실적 개선세를 점쳐볼 수 있다. 과거 4차 원자재 슈퍼 사이클 시기였던 2007년 10월 발틱운임지수(BDI)는 1만포인트를 돌파한 바 있으며, 철광석과 석탄 및 곡물 등 원자재를 실어나르는 벌크선의 하루 사용대금은 20만달러(약 2억원)대로 치솟은 바 있다. 그 결과 STX 팬오션(현 팬오션)은 2008년 6673억원의 영업이익을 냈다. 2004년 779억원의 아홉 배였다. 한진해운과 현대상선(현 HMM)역시 5000억원 안팎의 사상 최대 이익을 올렸다.

자원개발 사업 분야가 핵심인 종합상사 또한 전반적으로 긍정적인 영향을 받을 것으로 기대된다. 다만 일각에서는 코로나 19 백신 보급으로 인한 경기회복을 원자재 슈퍼사이클로 단정지어서는 안된다는 경계의 목소리가 나온다. 아울러 경기부양책에 따른 투기적 수요도 간과해서는 안된다는 우려도 있다.

철강업계 관계자는 “벌써부터 미국과 일본 등 일부 지역에서는 철강 수요를 공급이 따라가지 못하는 상황으로 알고 있다”며 “지난해 부진했던 철강사들이 공장 가동을 늘리면서 원자재 가격 상승분을 제품에 반영하는 등 수익 향상에 기대를 걸고 있다”고 말했다.



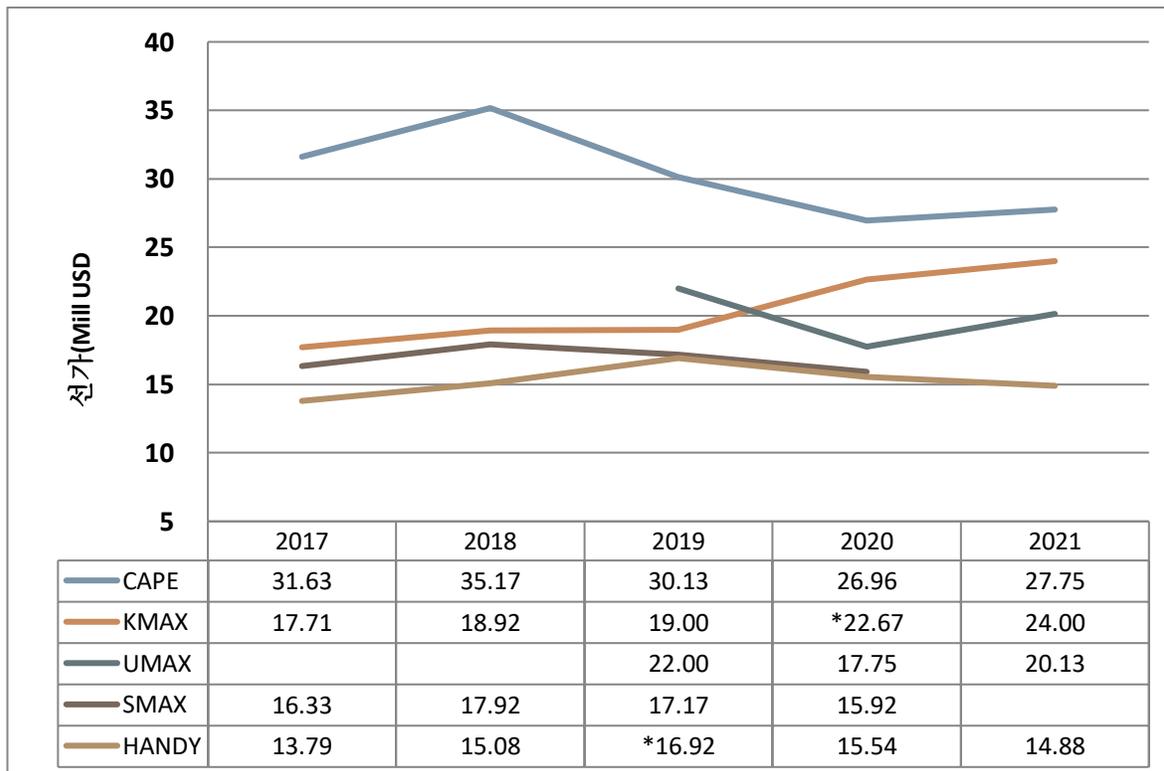
II . BULK CARRIER

(◆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	27.75
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	2.94%
Kamsarmax 82K (*19년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	24.00
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	5.88%
Ultramax 60-61K (19년부터)	--	--	22.00	17.75	20.13
	--	--	--	-19.32%	13.38%
Supramax 58K (20년까지)	16.33	17.92	17.17	15.92	--
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	--
Handysize 37K (*18년까지는 32K 기준)	13.79	15.08	*16.92	15.54	14.88
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	-4.29%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

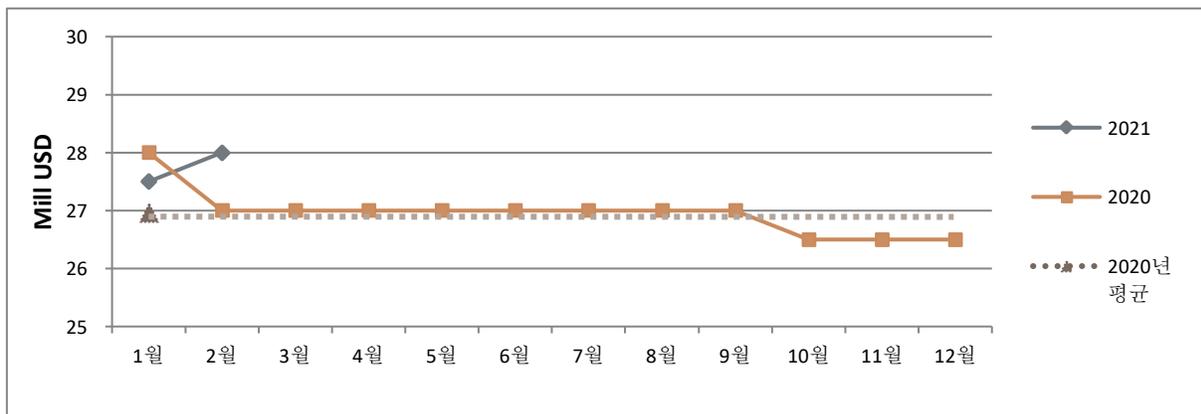




II . BULK CARRIER

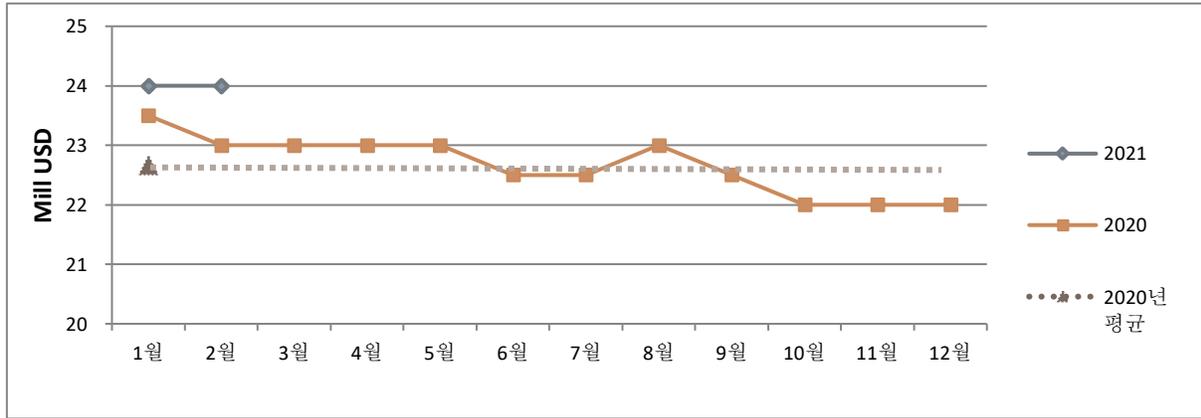
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00					27.75
		전월대비	27.50	28.00					-
		전년대비	3.8%	1.8%					2.9%
	KMAX 82K	선가	-1.8%	3.7%					24.00
		전월대비	24.00	24.00					-
		전년대비	9.1%	0.0%					5.9%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.25					20.13
		전월대비	12.7%	1.3%					-
		전년대비	--	--					-
HANDY 37K	선가	14.75	15.00					14.88	
	전월대비	0.0%	1.7%					-	
	전년대비	-13.2%	-11.8%					-4.3%	
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

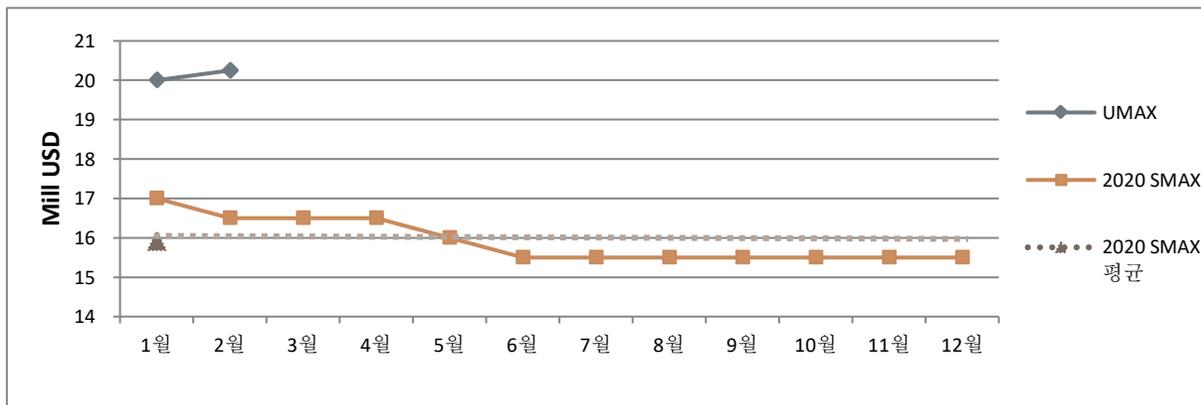


II . BULK CARRIER

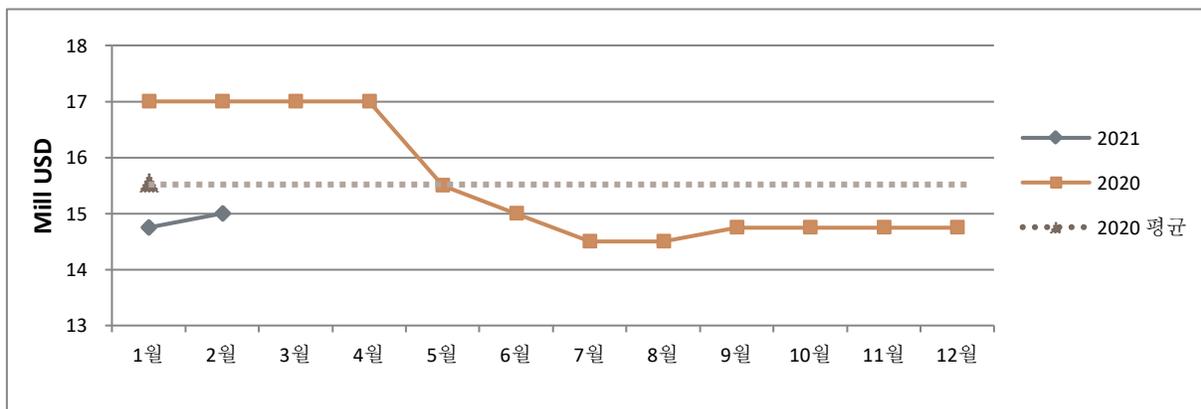
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ENEOS BREEZE	301,000	2003	JAPAN	SULZ		22.8	Chinese buyer
BC	GIANT SLOTTA	174,093	2006	CHINA	B&W		12	Chinese buyer
BC	AQUABREEZE	171,014	2003	JAPAN	B&W		10.9	Undisclosed buyer
BC	EXPLORER SPIRIT	106,000	2008	JAPAN	B&W		16	Greek buyer (IMS)
BC	NAVIGATOR SPIRIT	106,000	2008	JAPAN	B&W		16	Greek buyer (IMS)
BC	STABANGER BLISS	105,400	2008	JAPAN	B&W		15.2	Undisclosed buyer
BC	KIND SALUTE	95,790	2011	JAPAN	B&W		16.0-16.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	GOLDEN OPPORTUNITY	75,500	2008	CHINA	B&W		8.5	Greek buyer
BC	CAPTAIN TASSOS D	75,200	2011	CHINA	B&W		10.7	Undisclosed buyer
BC	SBI PISCES	63,500	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	SBI PERSEUS	63,500	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	SBI THALIA	63,500	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	88 -5EB	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SBI ATHENA	63,500	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	SBI HERCULES	63,314	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	ULTRA WOLLONGONG	61,684	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.8	HK buyer (Pacific Basin), BWTS fitted
BC	WILTON	57,970	2011	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	COOPER	57,970	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	29.5-29.8 -3EB	US buyer
BC	TEXAS	57,970	2011	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	SERENE LYDIA	57,300	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8.5-8.8	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	ORCHARD QUAY	56,742	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	8.0-8.6	Chinese buyer
BC	JOIE N	56,557	2011	CHINA	WART	C 4x30t	8.4	Chinese buyer
BC	GREEN PHOENIX	56,116	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.2	Undisclosed buyer

II . BULK CARRIER

BC	VINCENT GENESIS	55,733	2011	JAPAN	WART	C 4x35t	11.1	Undisclosed buyer
BC	MELPOMENI	53,806	2002	CHINA	B&W	C 4x40t	5.3	Chinese buyer
BC	GENCO LORRAINE	53,416	2009	CHINA	B&W	C 4x35t	8.1	Far Eastern buyer
BC	KITANA	52,454	2003	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	5.7-5.9	Undisclosed buyer
BC	RED JACKET	52,224	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30t	8.75	Greek buyer
BC	CIELO DI DUBLINO	37,064	2011	KOREA	B&W	C 4x35t	10.8	Israeli buyer
BC	ATLANTIC VENUS	33,677	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	10.0-10.2	Undisclosed buyer
BC	ARISTOS II	32,376	2011	KOREA	B&W	C 4x30t	8.6	Greek buyer (Load Line Marine)



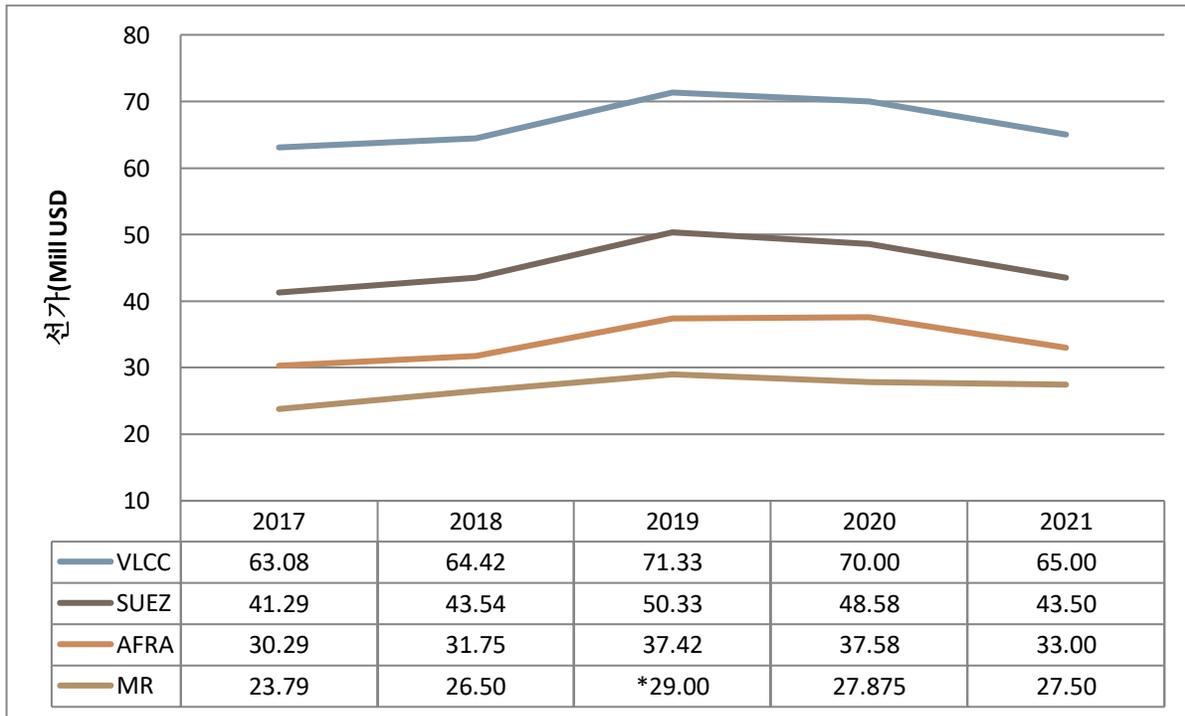
III. TANKER

(❖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	43.50
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-10.46%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	33.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-12.20%
MR 51K <small>*18 년까지는 49K 기준</small>	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 : %)

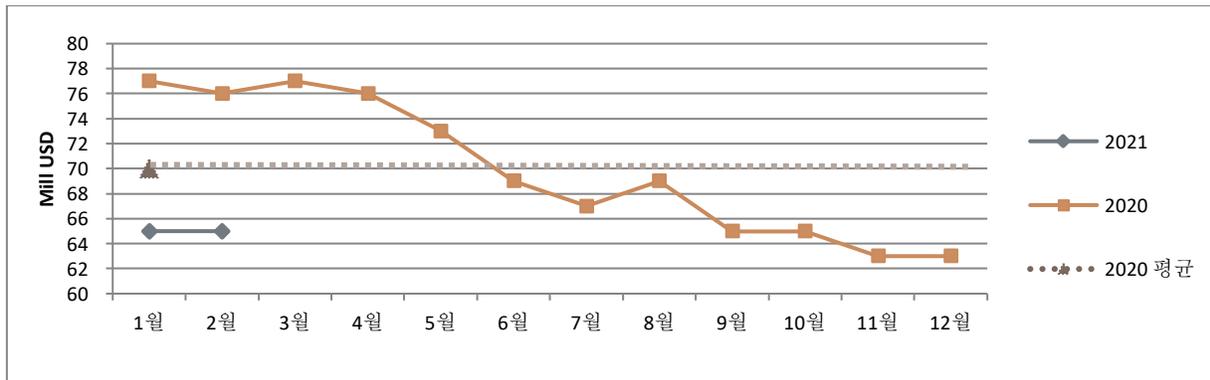




III. TANKER

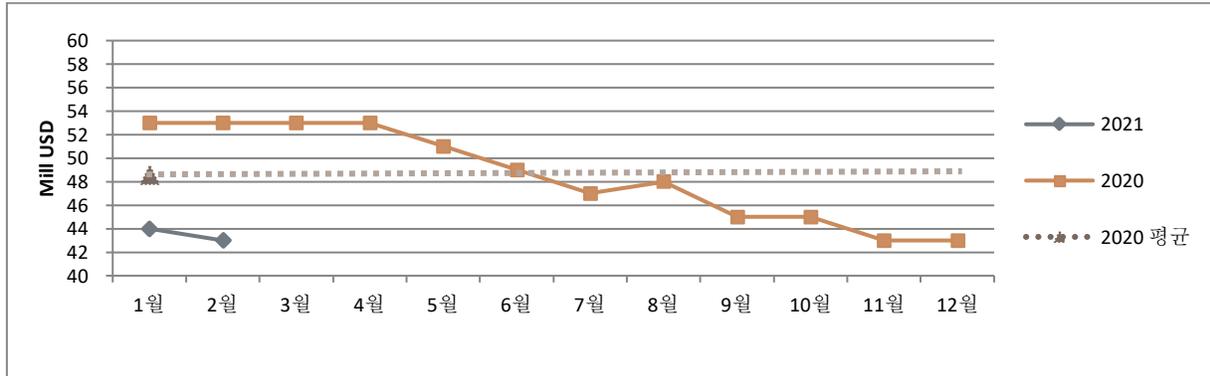
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	65.00					65.00
		전월대비	3.2%	0.0%					-
		전년대비	-15.6%	-14.5%					-7.1%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00					43.50
		전월대비	2.3%	-2.3%					-
		전년대비	-17.0%	-18.9%					-10.5%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00					33.00
		전월대비	1.5%	0.0%					-
		전년대비	-19.5%	-22.4%					-12.2%
	MR 51K	선가	27.50	27.50					27.50
		전월대비	5.8%	0.0%					-
		전년대비	-8.3%	-11.3%					-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

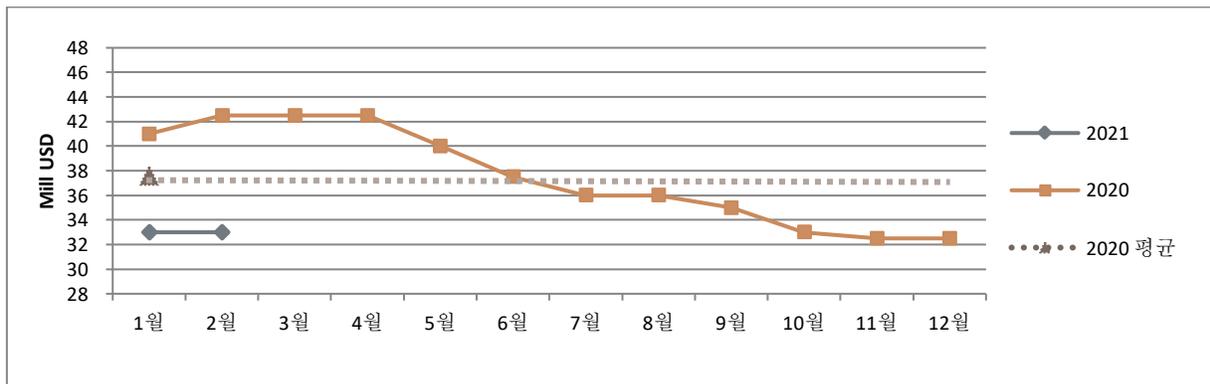


III. TANKER

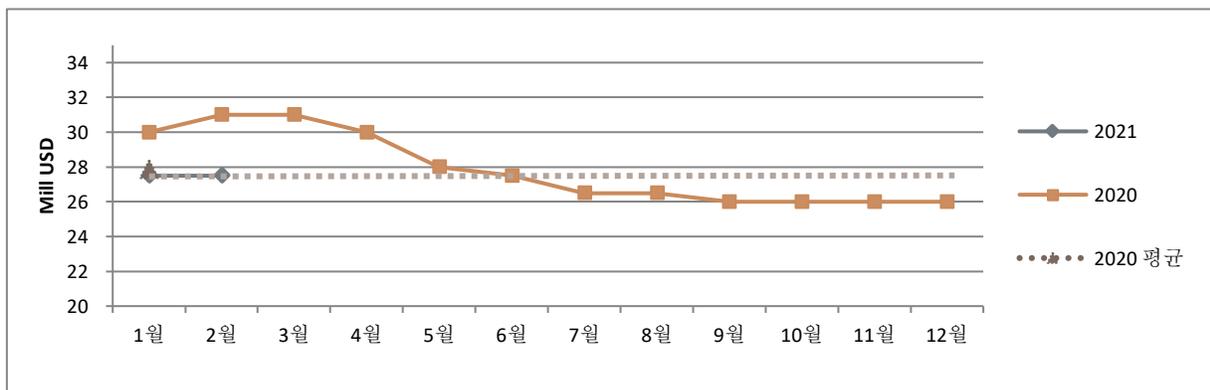
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ICARIA	165,187	2003	KOREA	B&W		16	Undisclosed buyer
TANKER	LADY AVA	160,383	2001	KOREA	B&W		13.4	Undisclosed buyer
TANKER	SUEZ VASILIS	158,574	2011	KOREA	B&W		50-2EB	Greek buyer (NGM)
TANKER	SUEZ FUZEYYA	158,574	2011	KOREA	B&W			
TANKER	EPISKOPI	153,019	2001	KOREA	B&W		12.8	Undisclosed buyer
TANKER	DUBAI HOPE	115,340	2005	KOREA	B&W		13.6	Cyprus buyer
TANKER	DUBAI HARMONY	115,340	2005	KOREA	B&W		13.6	Cyprus buyer
TANKER	STAVANGER BLISS	105,400	2008	JAPAN	B&W		15.2	Undisclosed buyer
TANKER	CARINA	47,600	2010	JAPAN	B&W		15	Undisclosed buyer
TANKER	HIGH PRIORITY	46,847	2005	JAPAN	B&W		9.7	Italian buyer, BWTS fitted
TANKER	SICHEM BEIJING	13,068	2007	KOREA	B&W		5.2	Vietnamese buyer, Epoxy, Phenolic

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	GRANVILLE BRIDGE	70,144	2006	KOREA	B&W	5624	TEU	18.5	Taiwanese buyer (Wan Hai Lines)
CONT	SEATTLE EXPRESS	68,463	2008	KOREA	B&W	5085	TEU	40.5 -3EB	Greek buyer (Capital Product Partners), BWTS fitted
CONT	LONG BEACH EXPRESS	68,383	2008	KOREA	B&W	5085	TEU		
CONT	FOS EXPRESS	68,383	2008	KOREA	B&W	5085	TEU		
CONT	NAXOS	68,047	2003	KOREA	B&W	5,686	TEU	25.5	Undisclosed buyer
CONT	CO OSAKA	50,500	2008	KOREA	B&W	4506	TEU	20.5	Greek buyer



III. TANKER

CONT	SPHENE	43,127	2007	KOREA	B&W	3400	TEU	13	Greek buyer
CONT	DANUM 175	16,422	2003	GERMANY	B&W	1221	TEU		
CONT	AS FRIDA	16,421	2003	GERMANY	B&W	1200	TEU	12.7 -3EB	Undisclosed buyer
CONT	AS LAGUNA	11,663	2008	CHINA	B&W	957	TEU		
CONT	WES JANINE	13,000	2012	CHINA	MAN	1036	TEU	10.3	
CONT	WES AMELIE	12,992	2010	CHINA	MAN	1036	TEU	9	German buyer (Elbdeich Reederei)
CONT	WES CARINA	12,992	2011	CHINA	MAN	1036	TEU	9.3	

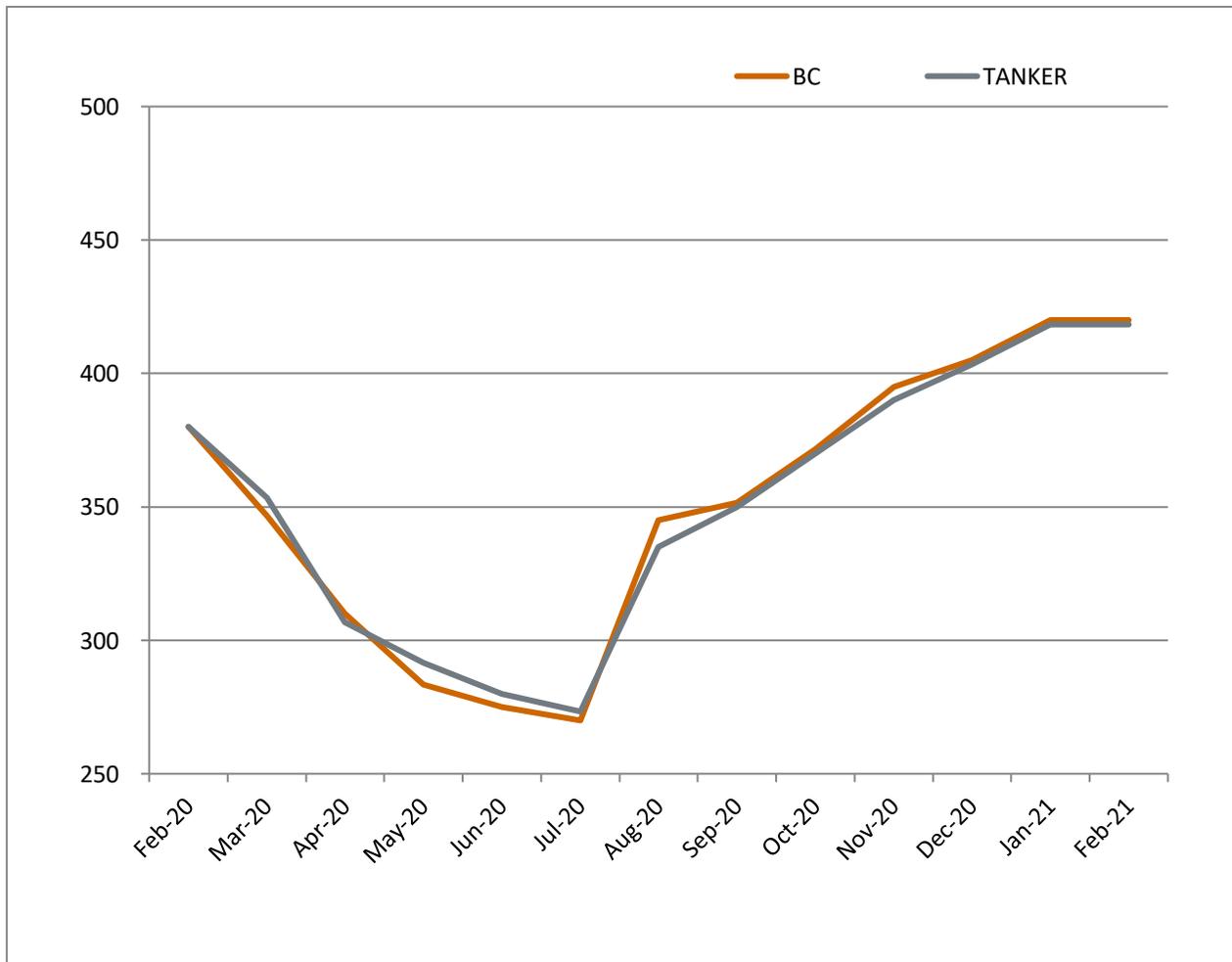


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (USD/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 2 월	2021 년 2 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)			증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	418.33	21.5%	380.00	418.33	0.0%	10.1%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	420.00	21.9%	380.00	420.00	0.0%	10.5%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



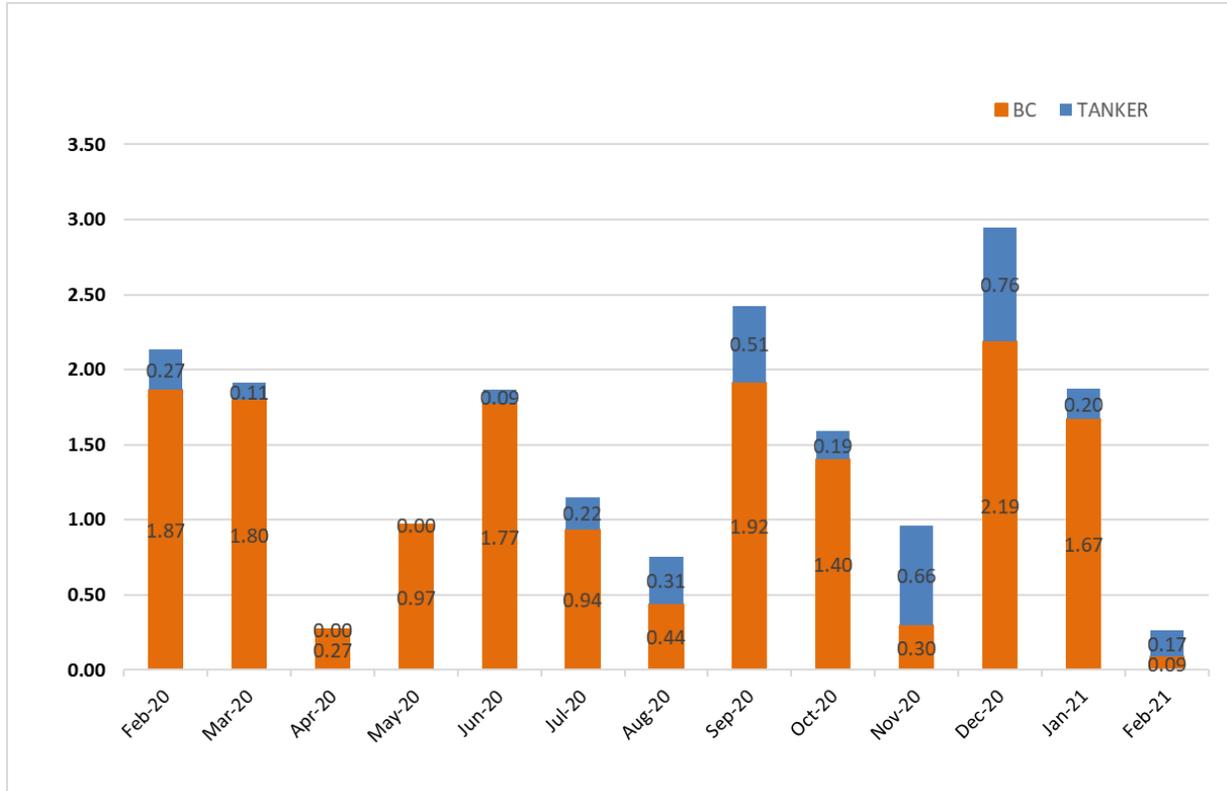


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 2 월		2021 년 2 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%	0.27	13	0.17	-35.3%	8	-38.5%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.87	22	0.09	-95.3%	4	-81.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

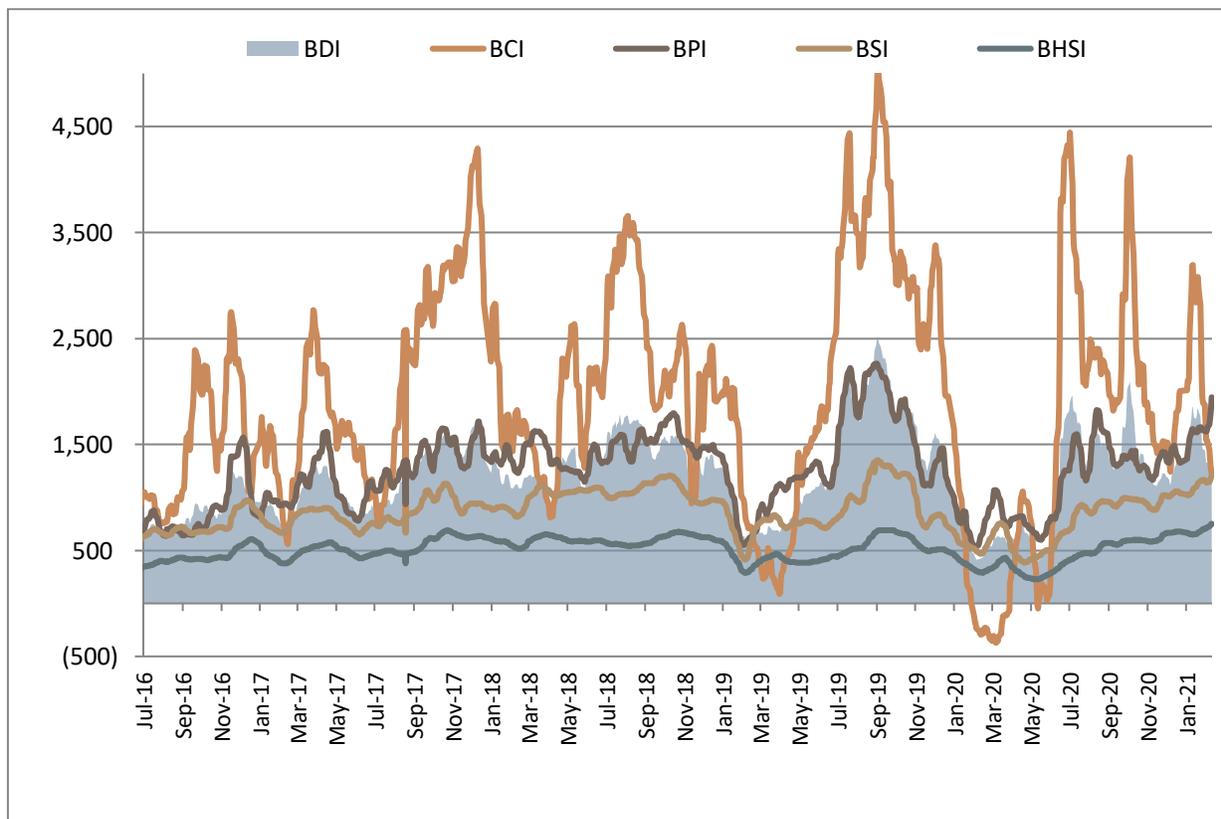
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	RIGEL	72,465	10,156	1998	JAPAN	B&W	449	BANGLADESH, INCL 150MT MGO
OIL/CHEM	IRINI I	40,632	10,195	1982	JAPAN	SULZ	445	SUBCONTINENT BUYER'S OPTION
TANKER	MARQUESSA	104,592	18,090	2006	CHINA	B&W	311	AS IS MANILA, NOT GAS FREE, FIRE DAMAGED



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-02-12	2021-02-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,333	1,339	▼-6.00	2518	290
BCI	1,527	1,242	▲285.00	5043	-372
BPI	1,662	1,944	▼-282.00	2262	282
BSI	1,144	1,217	▼-73.00	1351	243
BHSI	719	751	▼-32.00	719	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	506.00	▲20.00	459.00	▲12.50	453.00	▲21.00
MGO	520.50	▲16.50	500.50	▲7.00	529.00	▲16.50
LSMGO	514.00	▲19.00	498.00	▲17.00	-	-
VLSFO	379.50	▲8.50	356.50	▲10.50	337.50	▲8.00

❖ 기준일 : 2 월 12 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-02-15	2021-02-08	CHANGE
미국 달러	1110.10	1124.00	▼-13.90
일본 엔(100)	1057.49	1066.31	▼-8.82
유로	1345.77	1354.14	▼-8.37
중국 위안	172.78	173.64	▼-0.86

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] N 차 신상

단순히 남이 쓰던 상품이 아니라, 몇 번째 받아쓰더라도 새것에 버금가는 가치를 가지고 있는 중고품은 이제 '신상품'과 다름없다. 이러한 현상을 'N 차 신상'이라 지칭한다. '여러 차례' 거래되더라도 '신상품'과 다름없이 받아들여지는 트렌드를 표현한 것이다. N 차 신상의 판이 커지게 된 원인으로는 구매할 때 처분까지 생각하는 시대의 도래, 공유에 너그럽고 싫증을 빨리 내는 MZ 세대의 등장, 코로나 19로 인한 집콕 소비의 증가, 쉽고 안전한 거래 플랫폼의 발달 등을 들 수 있다.

이들은 물건만 거래하는 것이 아니라 소소한 재능도 사고판다. 좋아하는 캐릭터 그림이나 반려동물 초상화를 그려주기도 하고, 다이어리 꾸미기용 스티커를 직접 제작해서 팔기도 한다. 또한 중고마켓 이용자들은 비슷한 취향의 구매자나 판매자를 만날 수 있다는 점을 N 차 신상의 큰 장점으로 꼽는다.

[출처: DAILY TOMORROW, 트렌드 코리아 2021]

[관련기사] N 차신상의 역습...재테크의 놀이터...중고플랫폼 성장...三'中古' 쇼핑을 흔들다

이제 중고는 더 이상 '남이 쓰던' 상품이 아니다. 나에게 오면 그 상품이 몇 번의 손바뀜이 있었던지 간에 '신상'이다. 'N 차 신상'이 생산과 소비 패러다임을 완전히 바꾸고 있는 배경이다. 이로써 중고거래가 '1 차 신상'을 다루는 유통시장의 메인 플레이어들까지 위협하는 모습이다. 중고거래의 이유는 단순히 '지갑이 얇아서' 만이 아니다. 중고거래 플랫폼이 MZ 세대는 물론 고연령층에게도 재테크의 재미가 쏠쏠한 '새로운 놀이터'일 뿐 아니라 거래 과정에서 '친구 맺음'과 같은 소셜 라이프도 형성시킨다. 중고거래가 '쇼핑'을 뛰어 넘어 새로운 문화를 구축해 나가고 있는 것이다.

◇'1 차 신상' 위협하는 'N 차 신상'=이미 '왁 더 독(WAG THE DOG·꼬리가 몸통을 흔드는 현상)'은 일어나고 있다. 일반적으로 기업들은 그간 차별화된 디자인이나 기능, 품질 등을 앞세워 '1 차 신상품'들을 선보이며 시장을 주도해 왔다. 특히 빠르게 IT 신상을 빠르게 받아들이는 소비자들은 '얼리어답터'나 '이노베이터'로 분류되며 신문물에 깨어있는 이들처럼 여겨지곤 했다.

그러나 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)을 지렛대로 중고거래를 통해 스마트한 소비를 즐기는 '세컨슈머'들이 세력을 키우며 유통 시장의 패러다임을 바꾸는 모양새다. 구입하는 순간 바로 중고가

VI. STL NEWS & INFORMATION

되어 버리는 신상의 약점을 파악한 세컨슈머들은 중고거래 사이트를 뒤지며 이미 누군가의 손을 타며 감가상각된 '언박싱' 신제품을 합리적인 가격에 취한다. 예컨대 백화점이나 가전제품 전문점에서 다이슨 헤어드라이기를 꼼꼼히 살펴본 후 집에 돌아와 옥션이나 G마켓, 쿠팡 같은 오픈마켓을 뒤지는 것이 아니라 중고거래 사이트에 들어가 할인률이 더 높은 언박싱 새 상품을 고르는 식이다.

신상품을 만들었지만 팔리지 않아 재고로 쌓이고 이 또한 결국 '1차 중고'가 되어 버리면서 코로나 경기 불황 늪에 빠져 버린 기업들은 진퇴양난에 처했다. 한 K 패션 브랜드 디자이너는 "시즌별 신상을 많이 만드는 대신 수요를 계산해 최소한의 기획 상품만 제작해 재고를 줄이는 데 주력하고 있다"며 "특히 옷이 지구를 해치는 주범으로 인식되어 중고 빈티지 옷에 대한 대중의 관심이 높아 갈수록 힘들다"고 털어놨다.

[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

biz@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)

Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager

Tel. 070-7771-6419

Mob. 010-7794-6182

snp@stlkorea.com

joovi@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)

| **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)