

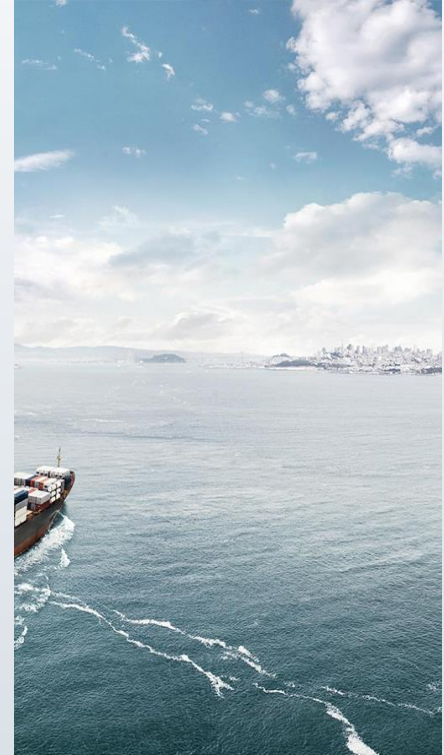


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.340

**Updated March 9, 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. 달러화, 인플레이 기대심리 강화에 강세

달러화 가치가 달러 인덱스 기준으로 석 달 반 만에 최고치 수준까지 치솟았다. 미국 국채 수익률 상승 압력이 이어지고 있어서다. 인플레이션 기대심리 강화에 따른 미 국채 수익률 상승 압력에 놀란 투자자들은 안전 투자처인 달러화로 빠르게 갈아타고 있다.

8 일 오전 9 시 현재(이하 미국 동부시각) 뉴욕 외환시장에서 달러화는 108.670 엔을 기록, 전장 뉴욕 후장 가격인 108.344 엔보다 0.326 엔(0.30%) 상승했다.

유로화는 유로당 1.18721 달러에 움직여, 전장 가격인 1.19150 달러보다 0.00429 달러(0.36%) 하락했다. 유로는 엔에 유로당 129.99 엔을 기록, 전장 129.10 엔보다 0.11 엔(0.09%) 내렸다.

주요 6 개 통화에 대한 달러 가치를 반영하는 달러 인덱스는 전장보다 0.30% 상승한 92.217 을 기록했다.

달러화는 달러 인덱스 기준으로 지난해 4 분기에 4% 하락한 뒤 올해 들어서는 2.5% 반등하는 등 변동성을 강화하고 있다. 투자자들이 안전자산인 달러화에 대한 수요를 강화하면서다.

미 국채 수익률 상승세는 좀처럼 진정될 기미를 보이지 않고 있다. 각종 경제지표를 비롯해 미국의 전반적인 경제 여건이 인플레이션 기대를 강화하고 있기 때문이다.

미국 상원은 지난 주말 1 조 9 천억 달러 규모의 재정 부양책을 통과시켰다. 이제 성인 1 인당 1 천 400 달러에 이르는 현금 지급안이 포함된 재정부양책이 가시화되면 미국 경기가 가파르게 회복될 것으로 점쳐지고 있다.

그동안 미국 경제 회복의 약한 고리였던 고용지표까지 호전된 것으로 확인됐다. 인플레이션 상승 압력이 증폭될 수 있다는 우려가 월가를 중심으로 고개를 들고 있다. 미 노동부는 지난주말 2 월 비농업 부문 고용이 37 만 9 천 명 증가했다고 발표했다. 월스트리트저널(WSJ)이 집계한 시장 예상 21 만 명 증가보다 많았다. 2 월 실업률은 6.2%로 전월 6.3%에서 하락했다. 시장 예상 6.3%보다도 낮았다

## I. ISSUE & TREND

미 국채 수익률과 여타 국가의 국채 스프레드도 확대되면서 달러화 강세를 뒷받침하고 있다. 인플레이션 기대 등을 반영한 미 국채 수익률이 치솟았지만, 경기둔화 우려를 반영한 독일 분트체 수익률은 하락세를 거듭하면서다.

뱅크오브아메리카(BOA)의 분석가인 아타나시오스 뱌바키디스는 미국 경기부양과 빠른 경제 재개, 그리고 더 큰 소비자 구매력의 강력한 결합은 달러화에 대해 분명히 긍정적인 요인이라고 진단했다.

XM의 투자분석가인 마리오스 하지키리아코스는 "미국 고용시장이 빠르게 회복되고 있고 바이든 대통령의 거창한 재정부양책이 상원을 통과한 데다 미국은 면역 체계도 강화해 이번 주말 기록적인 수의 백신을 투여했다"고 진단했다.

### 2. “손보사 P&I 진출, KP&I 와 협력하자”

“한국선주상호보험(KP&I)은 설립후 20년간 엄청난 성장을 해왔다. 그러나 최근 국내외 경쟁이 점점 치열해지고 재보험시장마저 악화되면서 새로운 변곡점을 맞고 있다. 이 변곡점을 잘 극복해야만 한 단계 더 성장할 수 있다. KP&I와 손해보험사의 콜라보를 추진하는 것도 어려운 변곡점을 극복하는 한 방법이 될 수 있다.”

고려대학교 해상법연구센터(센터장 김인현 교수)가 2월 20일 해상보험을 주제로 개최된 ‘바다, 저자전문가와와의 대화’ 강연자로 나선 문병일 KP&I 前전무는 점점 치열해지는 P&I 시장에서 KP&I의 경쟁력 제고를 위해 국내 손해보험사들과의 콜라보를 제안했다.

문병일 前전무는 한국 P&I 시장의 현재 상황을 한마디로 ‘기울어진 운동장’으로 표현했다. 뮤추얼 방식으로 언제든지 적자를 메울 수 있어 클럽 경영이 안정적이고 릴리스콜(탈퇴보험료)이라는 강력한 무기로 탈퇴를 억지할 수 있으며 픽스드 상품(FIXED PREMIUM FACILITIES), HULL&머신, 오프쇼어, 납치 및 협상, 전쟁보험, 건조보험 등 다양한 보험상품을 판매하고 있는 IG 클럽과 치열한 경쟁을 해야 하기 때문이다. KP&I가 설립후 20년간 눈부신 성장을 한 것은 사실이지만 국내 P&I 보험의 약 82%는 아직도 해외 IG 클럽들에게 내주고 있는 상황이다.

또한 매출 증대를 이유로 해외 픽스드 P&I 클럽들과 제휴해 P&I 시장에 진출하고 있는 손해보험사들과도 경쟁해야 한다. 더군다나 KP&I는 2017년부터 2019년까지 3년간 잇따라 대형사고가

## I . ISSUE & TREND

발생하면서 재보험 조건이 나빠져 재보험료가 상승하고 있기 때문에 경쟁력을 유지하는 게 상당히 어려운 처지다.

문병일 전무는 “규모가 작으면 보험사의 핵심인 대수의 법칙이 적용되지 않는다. 결국은 규모를 키워야 한다. 그런데 KP&I의 국내 점유율이 고작 17~18%이고 이마저도 손보사들과 경쟁하고 있다. 손보사들의 전체 매출중에서 선박보험은 0.2%에 불과할 정도 미미한데 클레임 네트워크 구축비용 등 매몰비용을 들어서 굳이 P&I에 진출할 실익이 없다”고 지적했다.

문전무는 또 “P&I에 진출하려는 손보사들은 차라리 KP&I와 협력해 클레임 등의 업무를 KP&I에 일임한다면 매출과 수익을 동시에 올릴 수 있을 것이다. 단언컨대 손보사들이 손잡으려는 해외클럽보다 KP&I의 클레임 능력이 훨씬 뛰어나다. KP&I와 손보사들이 충분히 상생할 수 있는 방법을 찾을 수 있고 이것이 결국 국적선사에게도 도움이 될 것”이라고 밝혔다.

문전무는 KP&I와 손보사의 콜라보를 위해서는 먼저 현행법상 금지된 KP&I의 재보험 기능을 풀어야 하며 KP&I와의 콜로보에 관심을 갖고 있는 일부 손보사들과 긴밀한 협의를 해나갈 필요가 있다고 지적했다.

한편 문병일 전무는 KP&I 후배들에게 “선배로서 후배들에게 한마디 조언을 하자면 IG 클럽을 이길 수 있다는 자신감을 가졌으면 좋겠다. IG 클럽과 비교해 서비스, 지급능력, 개런티, 담보한도, 해외 클레임 처리능력 등 모든 면에서 떨어지지 않는다. 그들을 이기지 못할 이유가 없다”고 밝혔다.

문전무는 이어서 “프란시스 베이컨은 수상록에 ‘산이 마호메트에게 오지 않는다면 마호메트가 산으로 가야 한다’는 명언을 남겼다. KP&I가 변곡점을 넘어 성장하려면 반드시 규모의 경제를 이뤄야 하고 여기서 한국해운협회와 정부의 역할이 매우 중요하다. KP&I가 해운협회와 정부에 기대하고 요청을 하고 있는데 산이 오지 않는다면 KP&I이 가야 한다”고 강조했다.

### 3. HMM, 컨테이너 박스 제조업체 설립 추진... 지속성은 의문

## I . ISSUE & TREND

해양수산부 산하 한국해양진흥공사와 HMM 등 국적선사들이 국내 합작 컨테이너 박스 제조업체 설립을 추진한다. 컨테이너 박스를 구하기 어려운데다가 가격까지 치솟고 있기 때문이다. 다만 과거 국내 컨테이너 박스 제조업체들이 중국 업체와 가격경쟁에서 밀려 생산을 포기했던 점을 고려할 때 지속 가능할지가 관건이다.

9일 해운업계에 따르면 해양진흥공사는 HMM, 한국해운협회 등과 지난 5일 만나 국내 합작 컨테이너 박스 제조업체 설립 방안을 제안했다. 합작 회사의 부지 등 총 투자 규모는 1000 억원정도로 잡았다. '씨스포빌'을 최대 주주로 HMM 과 해운협회가 각각 35%와 15%가량의 지분을 출자하는 방식이다. 씨스포빌은 해상 여객운송 사업 등을 하는 업체로 중국에서 컨테이너를 제작하는 광동현대모비스유한공사의 지분 100%를 갖고 있다.

연간 생산 목표는 TEU(6M 길이 컨테이너 1 개) 기준 10 만개로 세웠다. 다만 첫 논의였던 만큼 구체적인 시점 등은 확정되지 않았다. HMM 관계자는 "지난주 처음으로 제안을 받고 내부 검토에 들어간 상태"라고 말했다.

해양진흥공사는 국적 선사들의 안정적인 컨테이너 박스 공급을 위해 국내 제조업체가 필요하다고 보고 있다. 지난해 하반기 들어 컨테이너 박스가 부족해 수출을 하지 못하는 상황이 불거졌기 때문이다.

컨테이너 박스는 CIMC(중국국제해운컨테이너그룹)를 비롯한 중국 업체들이 전세계 제품의 90%를 생산하고 있다. 중국 업체들은 지난해 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 생산에 차질을 빚은 뒤 공급량을 좀처럼 늘리지 않고 있다. 이후 컨테이너선 시황이 크게 뛰면서 컨테이너 박스가 부족해졌다. 옆친데 덮친격으로 북미나 유럽으로 갔던 컨테이너 박스가 물류난으로 제때 돌아오지 않으면서 품귀현상이 극심해졌다.

가격도 급등했다. 새로 만드는 컨테이너 박스 가격은 FEU(12 미터 길이 컨테이너 1 개) 기준 6000 달러대, TEU 기준 3000 달러대에 진입했다. 1년여 사이 2 배 수준이 됐다.

컨테이너 박스 수요는 계속 늘어날 전망이다. 컨테이너선 발주가 이어지는 만큼 신조 컨테이너 박스가 더 필요하기 때문이다. 통상 컨테이너선에 실을 수 있는 것보다 선사는 여유분을 포함해 1.5 배가량의 컨테이너 박스를 확보한다. 현재 전세계 컨테이너선 수주 잔량이 100 만 TEU 인만큼 단순 계산하면 해운시장에만 앞으로 150 만 TEU 가량의 컨테이너 박스 수요가 더 있을 것이라는 뜻이다.

## I . ISSUE & TREND

---

이에 인도 등도 컨테이너 박스 자체 생산에 나섰다. 피유시 고얄 인도 상무부 장관은 지난 5일 열린 '토종 컨테이너 박스 제조' 웨비나에서 "더는 수입에 의존하지 말고, 해양 경제에서 인도가 자급자족할 수 있도록 컨테이너 박스를 자체 생산해야 한다"고 말했다.

베트남 최대 철강업체인 호아팻 그룹도 컨테이너 박스 시장 진출을 선언했다. 베트남 남부지역에 첫 제조공장을 지은 뒤 동부와 북부 하이퐁항 인근에도 공장을 확대할 계획이다. 2022년 2분기부터 연간 컨테이너 박스 50만 TEU(1TEU는 6M 길이 컨테이너 1개) 생산을 목표로 하고 있다.

다만 컨테이너 박스 품귀현상이 계속될지 예측하기 어려운 만큼 국내 제조업체를 설립하는 것이 타당한지에 대해서도 의문이 제기된다. 코로나 백신 보급에 따라 물류망이 안정되면 가격이 하락할 가능성이 큰데, 이때는 국내 컨테이너 박스 제조업체가 가격 경쟁력을 확보하기가 어렵기 때문이다. 1990년대까지 세계시장 점유율 1위를 기록하던 국내 컨테이너 박스 제조업체들이 중국 업체들의 저가 공세에 밀려 2000년대 들어 생산을 접었던 경험도 있다.

물류업계 관계자는 "중국 업체들의 독점 구조를 깨야할 필요성은 공감하지만 국내 컨테이너 박스 제조업체가 가격이 내려갔을 때도 경쟁력을 확보할 수 있을지는 의문"이라고 말했다.

해양진흥공사 역시 논의가 더 필요하다는 입장이다. 해양진흥공사 관계자는 "컨테이너 박스가 실제로 부족한지, 이같은 현상이 지속될지에 대해서는 여러 의견이 있는 상황"이라며 "우선 실수요자인 선사들의 의견을 구한 단계다. 실제 설립 추진까지는 논의할 점이 많다"고 설명했다



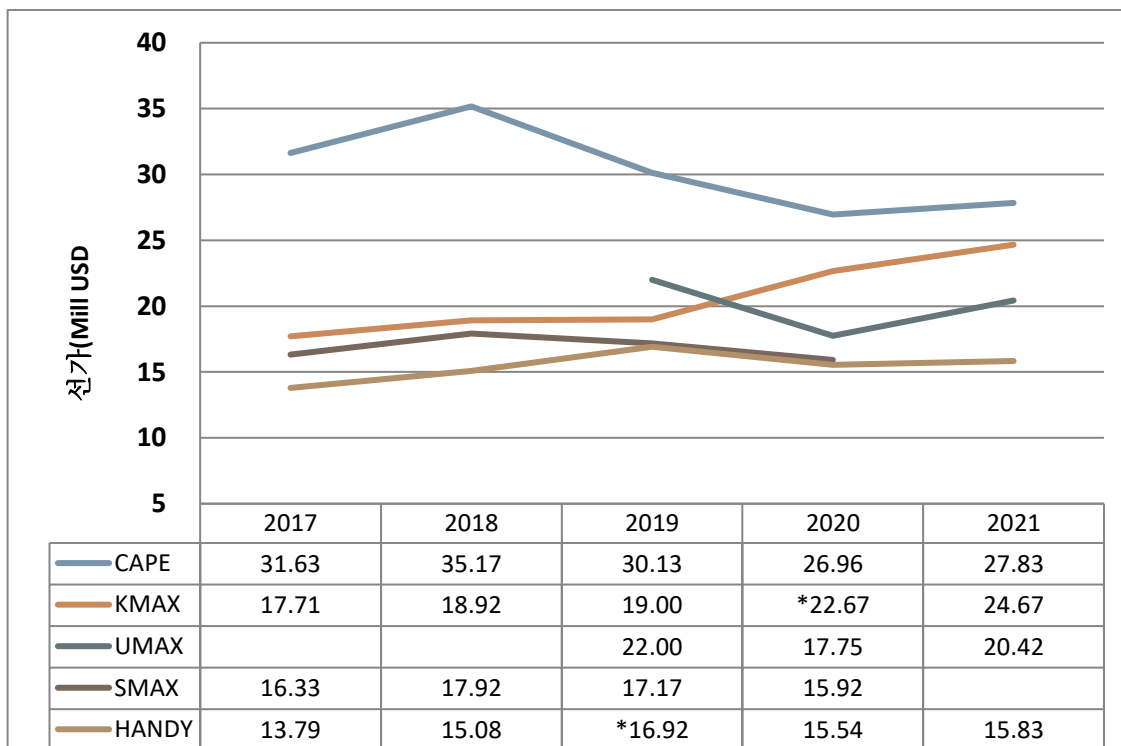
## II . BULK CARRIER

(◆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	27.83
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	3.25%
Kamsarmax 82K (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	24.67
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	8.82%
Ultramax 60-61K (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	20.42
	--	--	--	-19.32%	15.02%
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	15.83
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	1.88%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

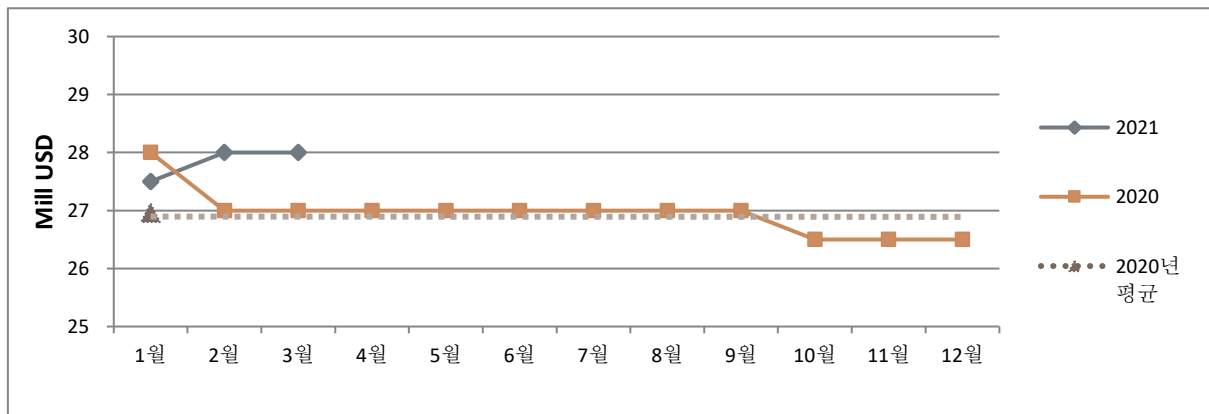




## II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00	28.00				27.83
		전월대비	3.8%	1.8%	0.0%				--
		전년대비	-1.8%	3.7%	3.7%				3.2%
	KMAX 82K	선가	24.00	25.00	25.00				24.67
		전월대비	9.1%	4.2%	0.0%				--
		전년대비	2.1%	8.7%	8.7%				8.8%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.50	20.75				20.42
		전월대비	12.7%	2.5%	1.2%				--
		전년대비	--	--	--				--
HANDY 37K	선가	14.75	16.25	16.50				15.83	
	전월대비	0.0%	10.2%	1.5%				--	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	-2.9%				1.9%	
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	

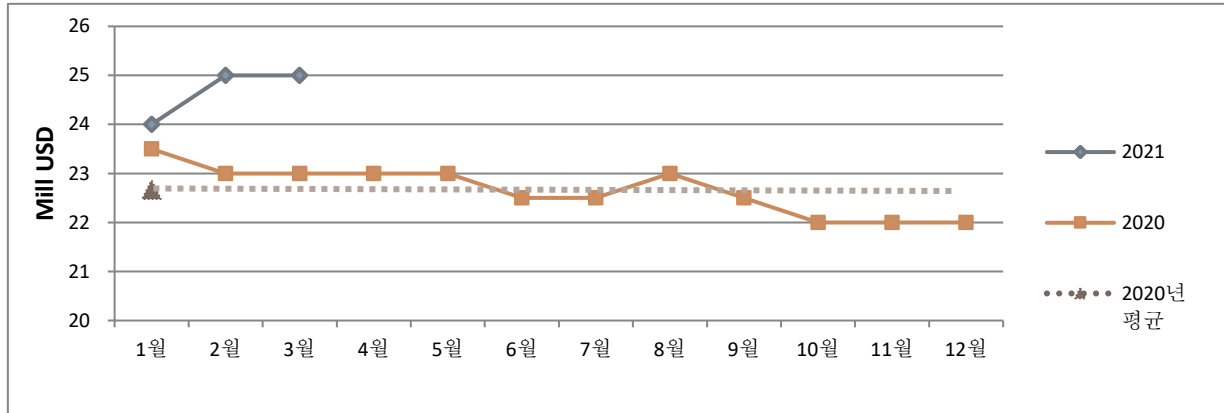
### □ Cape



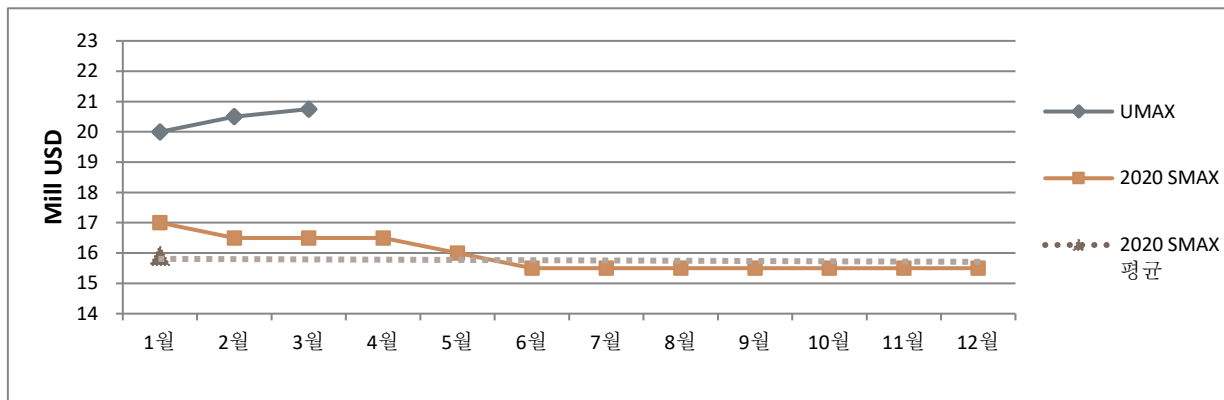


## II. BULK CARRIER

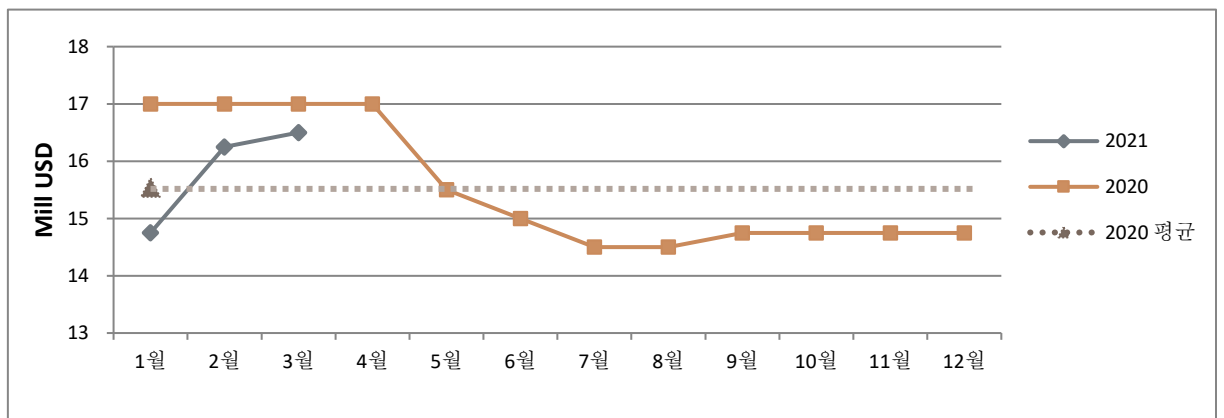
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ROBIN WIND	78,228	2013	JAPAN	B&W		18.5 -18.7	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GH SEABIRD	63,997	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	19.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	WINNING BRIGHT	58,800	2012	CHINA	B&W	C 4x30.5t	14.2	Greek buyer (Common Progress), BWTS fitted
BC	WINNING ANGEL	58,799	2012	CHINA	B&W	C 4x30.5t	14.2	
BC	EASTERN EDELWEISS	56,757	2012	CHINA	B&W	C 4x36t	11.8	Undisclosed buyer
BC	LUMINOUS NOVA	56,100	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	15	Indian buyer (Great Eastern)
BC	MYKALI	56,100	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.8	Chinese buyer
BC	AVRA	53,806	2004	CHINA	B&W	C 4x40t	7.2 -7.3	HK based buyer (Jinhui Shipping)
BC	PAPAYIANNIS	51,029	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.5	Undisclosed buyer
BC	BOLERO	25,008	1997	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	2.9	Middle East buyer



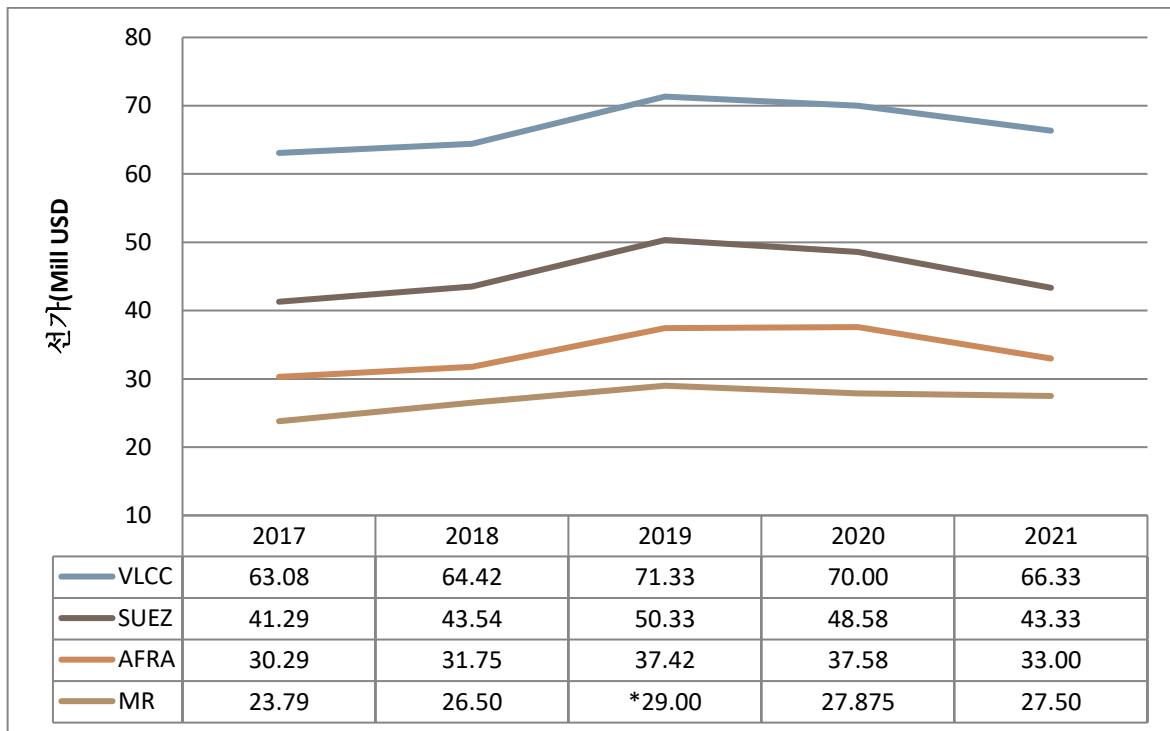
### III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	66.33
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-5.24%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	43.33
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-10.81%
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>*18년까지는 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 : %)

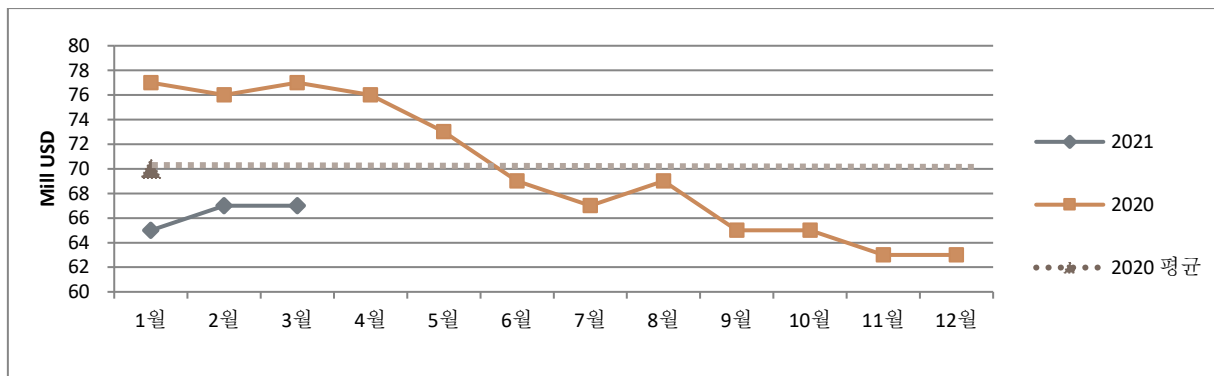




### III. TANKER

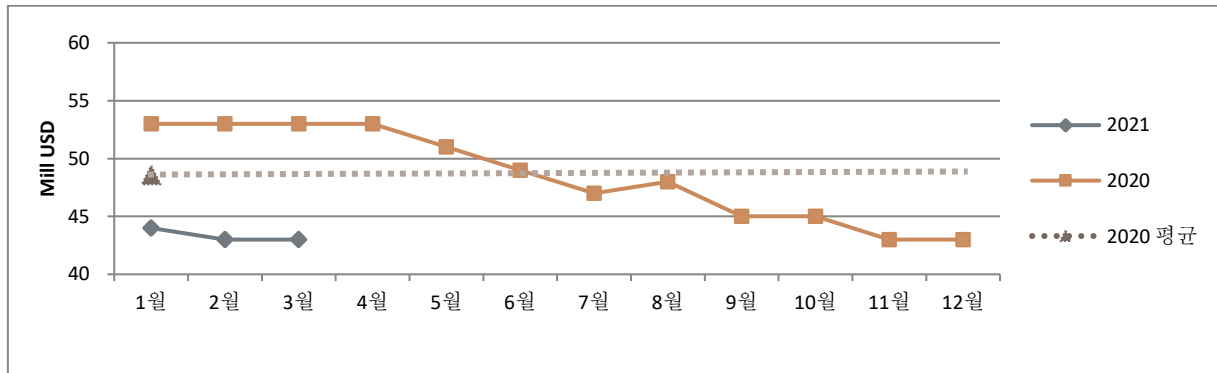
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	67.00				66.33
		전월대비	3.2%	3.1%	0.0%				-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-13.0%				-5.2%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	43.00				43.33
		전월대비	2.3%	-2.3%	0.0%				-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-18.9%				-10.8%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	33.00				33.00
		전월대비	1.5%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-22.4%				-12.2%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50				27.50
		전월대비	5.8%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-8.3%	-11.3%	-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

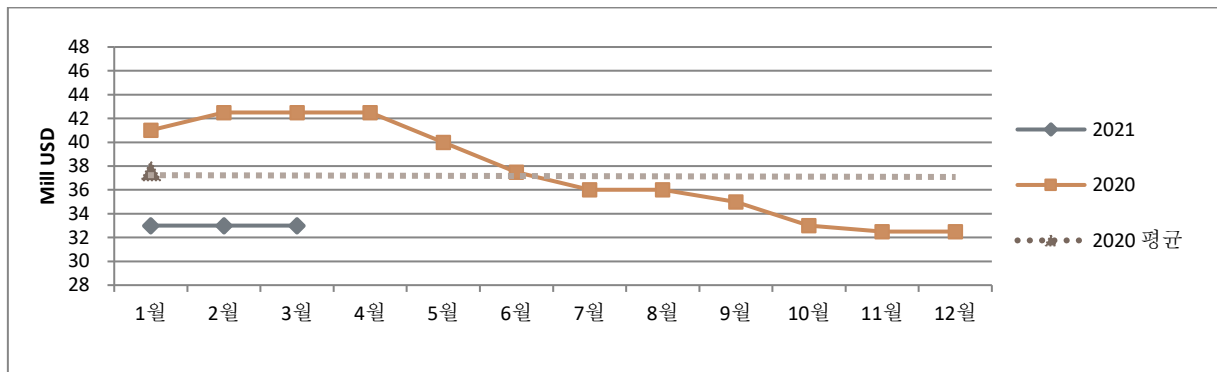


### III. TANKER

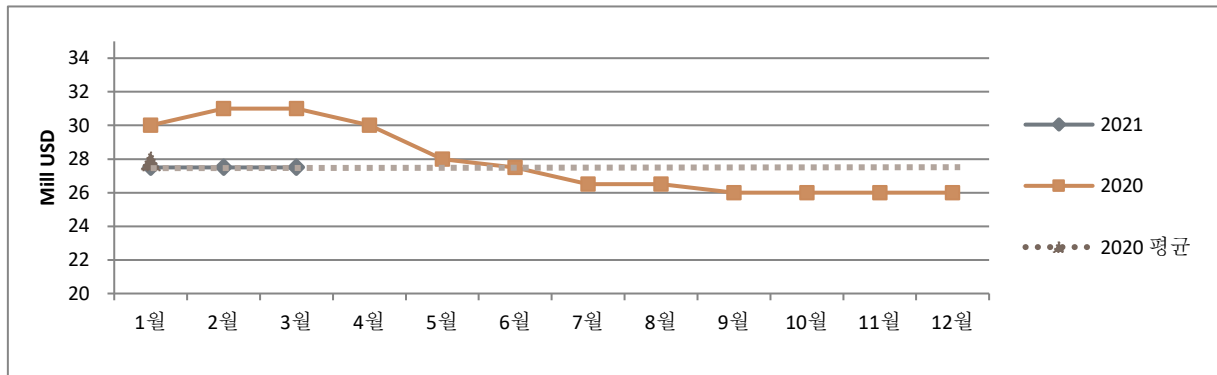
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K





### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARVIN STAR	157,985	2009	KOREA	B&W		23.5	Vietnamese buyer (FGAS Petrol Co)
TANKER	STAR OSPREY	114,809	2003	KOREA	B&W		12.4	Vietnamese buyer (FGAS Petrol Co)
TANKER	STAR SWIFT	114,800	2003	KOREA	B&W		11.6	
TANKER	NECTAR SEA	105,370	2008	JAPAN	B&W		16.5	Norwegian buyer
TANKER	NORDIC PIA	38,396	2006	CHINA	B&W		7.0-7.2	Greek buyer (Avin)
OIL/CHEM	MR PAT BROWN	50,100	2009	KOREA	B&W		14.25	Malaysian buyer
OIL/CHEM	TEAM VOYAGER	46,190	2008	CROATIA	B&W	2&3	148-8EB	Denmark Buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	TEAM AMORINA	46,184	2012	CROATIA	B&W	2&3		
OIL/CHEM	TEAM ALLEGRO	46,184	2012	CROATIA	B&W			
OIL/CHEM	TEAM LEADER	46,070	2009	CROATIA	B&W			
OIL/CHEM	TEAM DISCOVER	46,043	2008	CROATIA	B&W			
OIL/CHEM	TEAM ADVENTURER	45,966	2007	CROATIA	B&W			
OIL/CHEM	TEAM CORRIDO	44,999	2010	CROATIA	B&W			
OIL/CHEM	TEAM CAVATINA	44,999	2010	CROATIA	B&W			

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HOBBY HUNTER	50,928	2009	KOREA	WART	4255	TEU	23.5	German buyer (Hapag Lloyd)
CONT	CITY OF BEIJING	34,418	2009	CHINA	WART	2578	TEU	10.5	Norwegian (Songa Containers)
CONT	CITY OF SHANGHAI	33,874	2009	CHINA	WART	2578	TEU	10.5	
CONT	CITY OF HONGKONG	34,418	2009	CHINA	WART	2578	TEU	10.5	
MPP	ALAM SEJAHTERA	29,692	1985	JAPAN	SULZER	108	TEU	14.9	Greek buyer, BWTS fitted

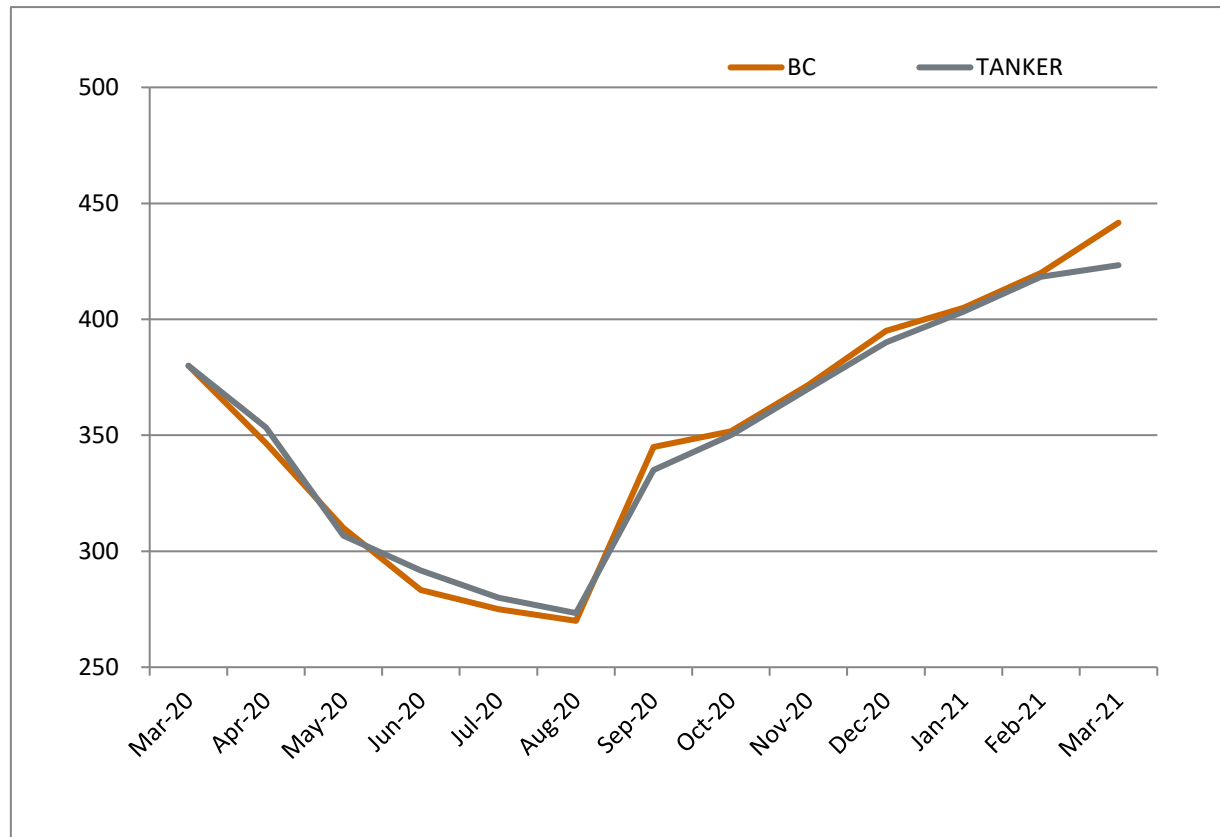


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 3 월	2021 년 3 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)	
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	427.22	24.0%	353.33	440.00	3.9%	24.5%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	438.33	27.2%	346.67	453.33	2.6%	30.8%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



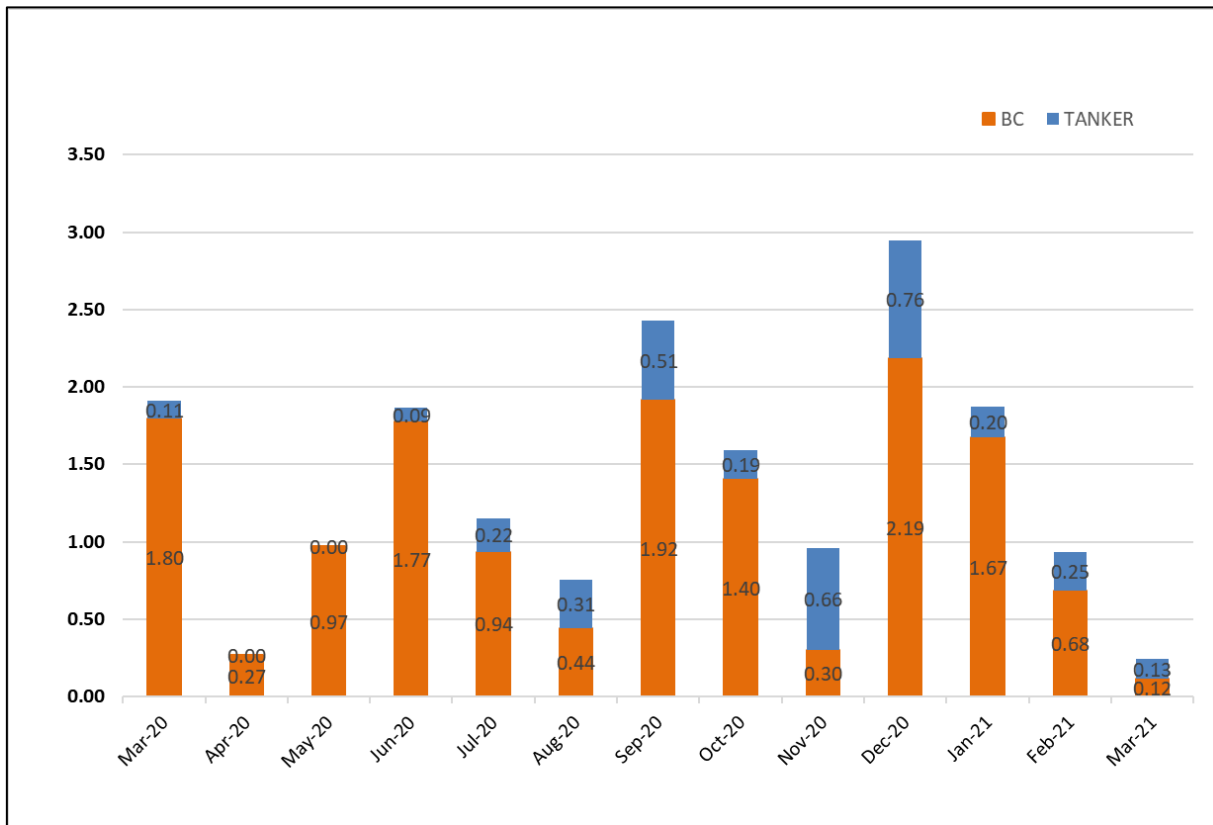


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 3 월		2021 년 3 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%	0.11	9	0.13	10.7%	4	-55.6%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.80	18	0.12	-93.5%	2	-88.9%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)







## IV. DEMOLITION

---

### V-1. Demolition Sales Report

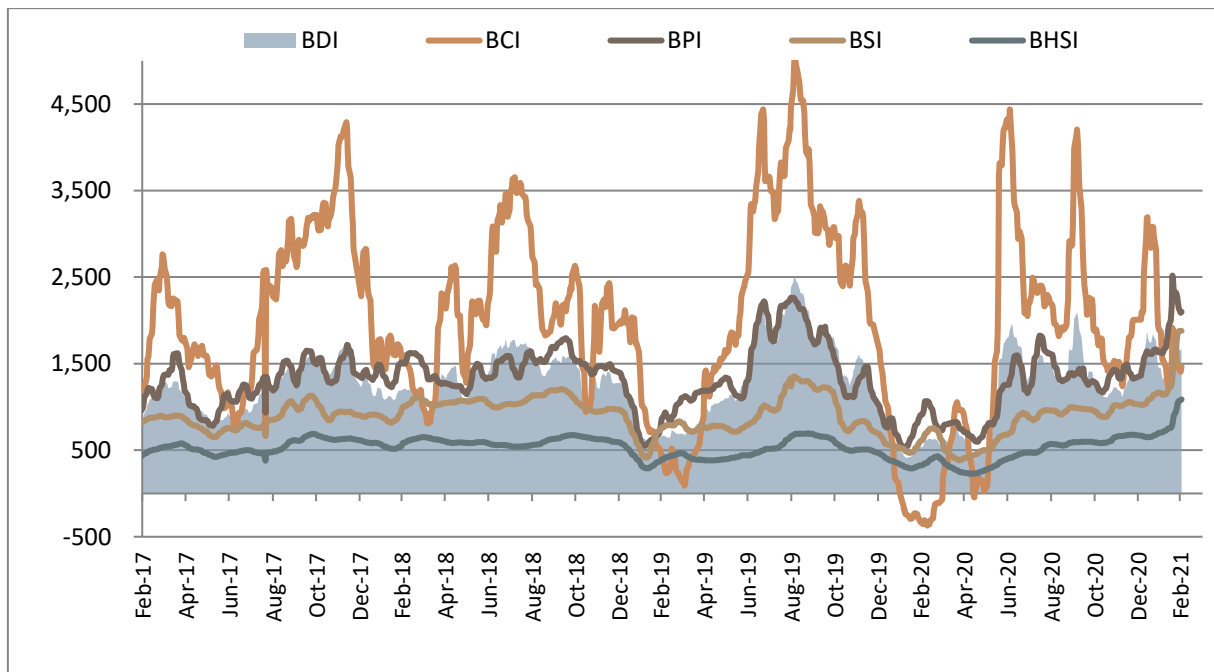
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	SINOMERCHANT	330,713	37,479	1997	KOREA	B&W	473	BANGLADESH
BC	SINOCARRIER	266,573	38,306	1992	KOREA	MAN	478	--
BC	THE MERCIFUL	73,939	9,796	1997	JAPAN	B&W	480	PAKISTAN
CHEM	FORTUNE GLORY XLI	33,540	10,220	1997	RUSSIA	B&W	475-481	BANGLADESH



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2021-03-05	2021-02-26	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,829	1,675	▲154.00	2518	290
BCI	1,784	1,439	▲345.00	5043	-372
BPI	2,241	2,140	▲101.00	2518	282
BSI	1,917	1,878	▲39.00	1917	243
BHSI	1,131	1,070	▲61.00	1131	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
<b>IFO380</b>	522.00	▲3.00	502.00	▲9.00	511.50	▲14.50
<b>MGO</b>	546.00	▲1.50	550.50	▲7.00	592.00	▲7.50
<b>LSMGO</b>	560.50	▲15.00	544.00	▲15.50	-	-
<b>VLSFO</b>	407.50	▲6.00	396.00	▲11.00	385.00	▲0.50

❖기준일 : 3 월 5 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2021-03-05	2021-02-26	CHANGE
미국 달러	1126.20	1108.40	▲17.80
일본 엔(100)	1042.83	1043.15	▼-0.32
유로	1347.50	1349.86	▼-2.36
중국 위안	174.03	171.86	▲2.17

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

---

### [시사상식] NDF (Non-Deliverable Forward)

만기에 계약 원금의 교환 없이 계약 선물환율과 현물환율(지정환율) 간의 차이만을 계약 당시 약속한 지정통화(통상 미 달러화)로 결제하는 파생금융상품을 말한다.

[출처: 네이버 시사상식사전]

### [관련기사] 높아지는 비트코인 관심 속 골드만 삭스, 암호화폐 데스크 재개

골드만삭스 그룹이 암호화폐 트레이딩 데스크를 재개해 다음주부터 고객을 위한 비트코인 선물 및 역외선물환(NDF) 거래를 시작할 것이라고 로이터가 전했다.

이 데스크는 골드만삭스가 빠르게 성장하고 있는 디지털 자산 부문에서 진행 중인 사업의 일부로, 여기에는 블록체인 기술 및 중앙은행 디지털화폐와 관련된 프로젝트도 포함된다.

이번 트레이딩 데스크 재개는 지난 1 년 동안 470% 이상 급등한 비트코인에 기관들의 관심이 높아지면서 나온 조치다. 정부와 중앙은행이 경기부양책을 가동함에 따라, 가장 큰 암호화폐인 비트코인은 투자자들과 일부 기업들에 인플레이션 헤지로 여겨지고 있다.

골드만삭스는 비트코인 가격이 사상 최고치에서 떨어지며 디지털 코인에 대한 투자자들의 관심이 약화된 2018 년, 암호화폐 데스크를 처음으로 마련했다.

[출처 : 메트로신문 박태홍 기자]

## 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)