



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.349

Updated May 11, 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

News	1
Bulk Carrier	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	17
- Demolition Sales Report	
Key Indicators	20
Issue	22
Contact Information	24

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

I . NEWS

1. 인도 한국기업 700 곳 “코로나가 공장·시장 다 삼켰다”

국내 한 대기업의 CEO(최고경영자)는 주말인 지난 8 일과 9 일 출근해 임원들과 긴급 회의를 가졌다. 이 회사는 인도 첸나이 지역에 공장이 있는데, 부품 수급에 비상등이 켜졌기 때문이다. 그는 “한국·베트남·중국에서 생산한 부품을 인도 공장으로 보내야 하는데 세계 각국이 인도 선박·선원에 대해 입국 제한 조치를 하고 있어 인도행 선박을 구할 수 없다”고 말했다. 그는 “부품 재고가 1~2 주일치밖에 안 남아 매일 인도 현지와 비상회의를 열어 대책을 강구하고 있다”고 한숨을 쉬었다.

인도 코로나 사태가 최악의 국면으로 치달으면서, 인도에 진출한 한국 기업들이 초비상 상태다. 인도에서는 8 일 하루에만 코로나 신규 확진자 40 만 3738 명이 발생했다. 14 억 인구를 자랑하는 인도는 미국, 중국과 함께 세계 3 대 시장으로 꼽힌다.

◇韓기업의 대표 공장이자 시장이 무너진다

9 일 업계와 코트라에 따르면 인도에 진출해 있는 한국 기업은 700 여사. 이 기업들은 인도 정부의 봉쇄 정책에 따라 현지 채용 인력을 중심으로 제한적으로 사업장을 운영하며, 주재원들의 가족은 한국으로 귀국시키고 있다.

인도 첸나이에 공장이 있는 현대차는 10 일부터 15 일까지 설비 보수 공사를 진행할 계획이다. 봉쇄 지역이 늘어나면서 주말 특근을 취소하고 주말 공장 가동을 중단한 데 이어, 예년 여름휴가철에 하던 설비 보수도 아예 앞당겨 진행하기로 했다. 현대차 측은 “생산에는 아직 직접적인 차질이 없지만 봉쇄 지역이 빠르게 확산되고 있어 현재 인도 판매 딜러의 약 20%만 정상 근무하고 있는 상황”이라고 말했다. 현대차그룹에 인도는 미국·중국 다음으로 큰 시장이자, 지난해 해외 주요 시장 중 유일하게 성장한 시장이기도 하다.

삼성전자 무선사업부 역시 인도 코로나 사태로 글로벌 사업 전략을 다시 세우느라 분주하다. 인도는 삼성전자에 세계 최대 스마트폰 시장이다. 삼성전자는 올해 1 분기 인도 스마트폰 시장에서 중국 샤오미에 이어 2 위에 올랐다. 갤럭시 스마트폰 중저가 라인과 인도 특화 제품을 내세워 현지 시장을 공략한 덕분이다. 하지만 봉쇄 사태 여파로 온라인 판매까지 일부 차질을 빚고, 부품 조달에도 어려움이 가중되고 있다. 2 분기에도 공격적인 마케팅으로 시장점유율을 올리겠다는 전략이었지만, 갈수록 악화되는 코로나 사태로 이런 전략이 벽에 부딪힌 것이다.

I . NEWS

LG 전자도 노이다와 푸네 소재 가전 공장의 생산 계획을 기존보다 축소해 운영하고 있다. 인도에 현지 공장을 두고 있는 한 대기업 대표는 “차라리 공장을 2 주일 정도 셧다운하는 게 나운데 인도 현지 채용 인력들은 공장이 방역 상태가 좋고 시원하기 때문에 계속 나오려 한다”며 “대부분의 한국 기업이 올 상반기 사업 실적은 포기한 상태”라고 말했다.

◇인도발 글로벌 물류 대란 우려도

업계에서는 ‘인도발 해운 물류 대란’이 더 큰 문제라고 지적했다. 코로나 유입을 막기 위해 인도를 경유한 선박과 선원의 입항을 금지하는 국가가 늘고 있기 때문이다. 해운 업계에선 지난 3 월 말 수에즈운하에서 발생한 컨테이너선 좌초 사고 때를 뛰어넘는 물류 경색이 벌어질 수 있다는 우려의 목소리가 나온다. 현재 전 세계 선원 160 만명 중 약 24 만명이 인도 출신이다.

파이낸셜타임스(FT) 등 외신에 따르면 중국 저장성 Ningbo에 있는 저우산항은 최근 3 개월간 인도·방글라데시에 들른 선박·선원의 입항을 막고 있다. 싱가포르와 아랍에미리트(UAE) 푸자이라항도 최근 인도를 경유한 선원이 선박에서 내릴 수 없도록 조치했다. 지난해 물동량 기준 싱가포르는 세계 2 위, 저우산항은 3 위다.

인도 코로나 사태가 장기화할 경우 국내 해운 업계도 타격을 입을 것으로 보인다. 이철중 한국해운협회 이사는 “우리 업계가 고용한 외국인 선원 1 만 2000 명 중 인도인은 130 명 수준이라 아직은 문제가 생기지 않았다”면서도 “인도 코로나 확산세가 몇 달 더 지속되면 세계에서 둘째로 인구가 많은 나라의 물류가 꽉 막히는 것이기 때문에 글로벌 해운망이 연쇄적으로 삐걱대는 도미노 현상이 발생할 수 있다”고 말했다.

2. '연일 고공행진' 철광석 값...정부·철강업계, 대책 마련 착수

자동차·조선·건설 등 전방산업의 ‘쌀’이라고 불리는 철광석 가격이 폭등하며 제조업체들의 시름이 깊어지자 정부와 업계가 대책 마련을 위해 머리를 맞댄다.

11 일 산업통상자원부에 따르면 정부와 한국철강협회는 이날 협회 회원사들을 소집해 시장 상황을 점검한다. 이 자리에는 포스코와 현대제철 등 국내 철강업계 강자들도 참석한다. 이번 회의에서는 철강 제품 품목별 수급 상황과 전망 등에 대한 의견이 오갈 예정이다.

I . NEWS

이후 13 일에는 기계·조선·기자재 등 수요 단체들을 소집해 애로 사항을 검토·취합할 계획이다. 철강협회의 한 관계자는 "철강 분야는 다른 산업과 달리 제품 종류가 매우 다양하다"며 "제품별 유통 상황 등을 먼저 점검할 예정"이라고 말했다.

이처럼 정부와 관련 공급 업체들이 적극적으로 사태 진화에 나서고 있는 이유는 바로 연일 신기록을 달성하고 있는 철강재 가격 때문이다.

중국 칭다오항 기준(CFR) 철광석 가격은 지난 10 일 톤당 228 달러로 전일 대비 8.7% 올라 최고가를 경신했다. 철광석 가격은 지난 6 일 사상 처음으로 톤당 200 달러를 뚫은 201.88 달러를 기록한 뒤 연일 강세를 보이고 있다. 7 일에는 212.25 달러를 기록하며 하루 만에 210 달러 선을 돌파하기도 했다.

코로나 19 로 침체됐던 전 세계 경기가 차츰 회복되면서 일부 주요국들이 경기 부양책을 내놓으며 철강 수요가 급증했지만, 생산이 이를 따라잡지 못하자 가격 급증세가 계속되는 모습이다.

여기에 세계 1 위 철강 생산국인 중국과 세계 1 위 철강석 생산국인 호주의 긴장 관계가 극에 달하고 있는 점도 원인으로 꼽히고 있다. 중국은 철광석 수입의 60%를 호주에 의존하고 있지만, 최근 정치적 갈등으로 전략경제대화를 중단하는 등 양국의 갈등은 계속 격화되고 있다. 때문에 철광석에서 탄생한 철강재를 구매해야 하는 전방산업의 고민은 깊어지고 있다.

현재 자동차·가전 등의 소재로 쓰이는 기초 철강재 열연강판뿐만 아니라 선박을 만들 때 쓰는 후판 등 대부분의 필수 원자재 가격이 줄줄이 상승하고 있다. 일부 조선업체는 철강업체와의 협상을 통해 후판 등 원자재 가격을 톤당 10 만원 인상하는 데 합의하는 등 원가 절감에 사활을 걸고 있는 것으로 알려졌다.

문제는 앞으로의 상황이 더 나빠질 수 있다는 점이다.

NH 투자증권은 11 일 철광석 가격이 올해 들어 44.0% 상승했고 한 달만에 33.5% 급증세를 보였다는 점을 고려했을 때 철광석 가격이 당분간 강세를 이어갈 것이라고 전망했다. 현재 청와대 국민청원 사이트에는 철강재 인상을 더 이상 버티기 힘들다는 청원이 잇따라 등장하고 있다. '철강 분야에 관련된 일을 하는 직장인'이라고 밝힌 한 청원인은 "이렇게 계속 가다간 철강업계 제조업의 희망은 없어 보인다"라며 정부의 실질적인 대책 마련을 촉구하기도 했다.

다만 전방산업 관계자들 사이에서는 정부와 철강 업계가 대책 마련에 나선다고 할지라도 현 상황이 급반전되기는 어려울 가능성이 크다고 보고 있다.

I . NEWS

현 사태의 근본적인 원인은 곧 '가격 급등'이지만, 이는 비단 한국만의 상황이 아니라는 점을 고려했을 때 정부가 나서서 시장 가격을 독자적으로 통제할 수 없기 때문이다. 이에 산업부는 최근 철강 업체들에게 "생산라인을 쉬지 않고 가동해 시장에 충분한 물량을 공급하라"라고 주문한 것으로 알려졌다.

사실상 가격을 조정하는 것보다 국내 생산 물량을 늘려 제조업체들의 공급 대란 사태를 진화하는 데 먼저 초점을 두겠다는 취지로 풀이된다.

3. 드라이 벌크선 시장, 중국과 호주 갈등 증폭... 컨선 시장, 미동안항로 7 천달러 처음 돌파

드라이 벌크선 시장은 중국과 호주간 갈등이 증폭됐고 컨테이너선 시장은 미동안항로가 처음으로 7 천달러를 돌파했다. 한국해양진흥공사에 따르면 지난주 드라이 벌크선(건화물선) 케이프사이즈급 시황은 전 수역에 걸친 선박공급 부족이 지속되는 가운데 주초 호주 메이저 화주들의 선박 확보 수요가 유입되며 상승세를 유지했다.

중국 정부와 호주와의 전략적 경제 대화 중단이 6일 선언됐다. 양국간 외교 갈등 고조에 따른 무역 불안정성 증대 전망으로 철광석 가격이 급등했다.

케이프 시황도 동 발표 이후 하락세로 전환됐으나 중국의 호주산 철광석에 대한 높은 의존도를 고려하면 물동량에 미치는 영향은 제한적일 것으로 보인다.

철광석 가격 급등에도 불구하고 중국 제철소의 철강 생산마진은 사상 최고 수준을 지속했다. 중국 정부의 연이은 정책 변동(철강 세제 개편, 對호주 갈등 고조)에도 불구하고 시장 펀더멘털에는 아직 별다른 영향이 나타나지 않고 있다.

파나막스와의 격차 확대에 따른 화물 분할 수요로 인해 항로별 단기 조정이 발생하겠으나 수요 우위의 수급 구조는 당분간 지속될 전망이다.

드라이 벌크선 파나막스급 시황의 경우 케이프 상승에 따른 화물 분할 수요 및 남미 PNW 곡물 화물 증가가 시황을 견인했다.

I . NEWS

브라질의 4월 대두 및 대두박 수출량은 1,887 만톤으로 사상 최대치를 경신한 가운데 미국과 브라질의 옥수수 작황 우려 증대로 국제 옥수수 가격이 급등했다.

주요 옥수수 수입국들은 미국, 흑해 등에서 현재 조달 가능한 물량을 최대한 선취했다. 옥수수 가격이 급등하자 오히려 가격이 저렴한 소맥을 사료용으로 구매하는 사례도 증가해 PNW, 호주, 흑해 등 소맥 공급처의 선박 수요도 증가했다.

케이프 강세 및 곡물 물동량 호조가 단기적으로 지속되며 파나마스 시황도 견조하게 유지되겠으나 중국의 대두 분쇄가공 마진이 부진하게 이어지고 있는 점은 부담 요인이다.

드라이 벌크선 수프라막스급 시황의 경우 중국의 석탄 확보 수요 지속 및 B/H(백홀, 돌아오는 구간)항로 강세 등에 힘입어 태평양 중심으로 상승했다. 대서양도 남미와 미걸프만이 반등에 성공했으나 태평양 시황이 대서양보다 높은 구조가 지속되며 B/H 항로에 대한 프리미엄이 강화됐다.

인도의 코로나 19 확산이 통제불능 정도로 심화되자 일부 국가들은 인도 기항 선박에 대한 입항 제한을 실시하고 있어 선대 운영에 차질이 예상된다. 남아공은 인도 기항 후 자국 항만에 입항하는 선박들에게 30 일간의 외항 대기 5 일부터 의무화했다.

일부 동 조치가 장기화될 경우 체선 증가 및 대상 선박 제한으로 시장 상승 요인으로 작용할 것으로 보인다.

이번주 전반적인 회복세가 이어지겠으나 주 중반 이슬람권의 연휴가 예정돼 있어 인도네시아 석탄은 주 초반 성약 집중 후 소강상태를 보일 것으로 예상된다.

원유선 시황의 경우 VLCC 는 중동 주요 산유국의 5월 감산 완화에도 불구하고 중국 및 일본의 연휴 기간 중 성약 부진으로 중동~중국 구간 TCE 마이너스 구간에 재진입했다. 대서양도 공선 대량 유입에 따른 선박 과잉으로 하락세로 전환됐다.

수에즈막스급은 흑해 및 미걸프만 등의 신규 수요는 꾸준히 유입됐으나 전반적인 선박 공급 과잉이 해소되지 않으며 약세를 지속했다.

I . NEWS

바이든 행정부 출범이후 이란의 원유 수출은 증가 추세다. 그러나 이란산 원유수송에 주로 노후 선박들이 투입돼 노후선 해체 유인 감소 및 선박 공급과잉이 지속됐다.

제품선 시황의 경우 LR 은 활발한 성약 활동을 보였으나 넉넉한 가용 선박에 시황은 보험세를 구현했다.

원유선 저시황이 계속되며 통상 원유선 첫 항해에 한해 수송했던 석유제품을 수회에 걸쳐 수송하는 경우가 증가하며 제품선 수요 감소로 연결됐다.

컨테이너선 시황을 보면 2021 년 18 주(5 월 3 일~5 월 7 일) SCFI(상하이발컨운임지수)는 3,095.2P 로 美서안 항로의 약세와 함께 6 주 만에 소폭 하락했다. 단, 타 원양항로에서는 강세가 지속 중이다. 현재 SCFI 와 더불어 컨테이너선박의 용선료 또한 고공행진 중이며 4 월 전 세계 비운항 컨테이너 선박 비율은 0.8%로 매우 낮은 수준을 보이는 중이다(2020 년 7 월) 비운항 선박 비율: 9.7%, 정기 수리 선박 제외).

미주항로의 경우 美서안항로는 선박 공급량 58% 증가와 함께 4 주만에 하락했다. 동안항로는 선박공급(+5.7%)이 수요를 따라가지 못하며 5 주 연속 상승 및 7,000 달러를 최초 돌파했다. 미국 1 분기 소매판매는 경기부양책에 힘입어 전년대비 16% 증가했으며 빠른 경기회복에 따라 선박 및 컨박스 부족 지속 중 특히 내륙 운송 악화로 인해 트러킹 운임은 전년 대비 2~3 배 수준에 육박했다.

고운임 시황은 전통적 성수기인 8 월까지 지속될 것으로 보이며 선사들은 5 월 중순 약 1,000 달러의 운임 인상을 계획 중이다.

유럽항로는 5 주 연속 상승했다. 18 주차 선박 공급량 증가(+48%)에 따라 최근 운임급등세는 다소 둔화된 양상이다. 유럽 1 분기 물동량 증가는 발렌시아 +9.2%, 로테르담 +4.5%, 앤트워프 +2.3%로 타지역(북미, 아시아)에 비해 낮은 성장세를 보이고 있으며 경기 전망 또한 국가별로 상이하게 나타나는 중이다. 6 월 기점으로 영국과 프랑스에서는 규제 완화를 계획하는 반면 독일과 이탈리아는 통제 강화가 지속됐다. 현재 네덜란드, 영국, 프랑스에서 항만 체화는 계속 되는 중이다.

연근해/기타항로의 경우 지난주 동남아항로 운임은 소폭 하락(-0.4%)하며 보험세를 유지했다. 경기 회복에 따라 1 분기 아시아 주요 항만의 물동량 성장세(닝보 +25.1%, 선전 +35.3%, 천진 +20.5%)가 두드러졌고, 이와 함께 주요 항만(중국, 인도네시아, 싱가포르) 정체도 지속 중이다.

한편 7 일 SCFI 항로별 운임동향을 보면 미서안항로는 FEU 당 4608 달러로 전주대비 415 달러 하락했고 미동안항로는 FEU 당 7036 달러로 617 달러 올랐다. 유럽항로는 TEU 당 4678 달러로 전주보다 48 달러



I . NEWS

상승했고 지중해항로는 TEU 당 4803 달러로 98 달러 상승했다. 동남아항로는 TEU 당 854 달러로 3 달러 내렸고 중동항로는 TEU 당 2441 달러로 142 달러 올랐다. 호주항로는 TEU 당 1896 달러로 43 달러 상승했고 남미항로는 TEU 당 7410 달러로 97 달러 상승했다. 한국항로는 TEU 당 306 달러로 6 달러 하락했다. 일본동안항로는 TEU 당 257 달러로 2 달러 내렸고 일본서안항로는 TEU 당 248 달러로 4 달러 하락했다. 동서아프리카항로는 TEU 당 6482 달러로 24 달러 하락했고 남아프리카항로는 TEU 당 3594 달러로 72 달러 올랐다.



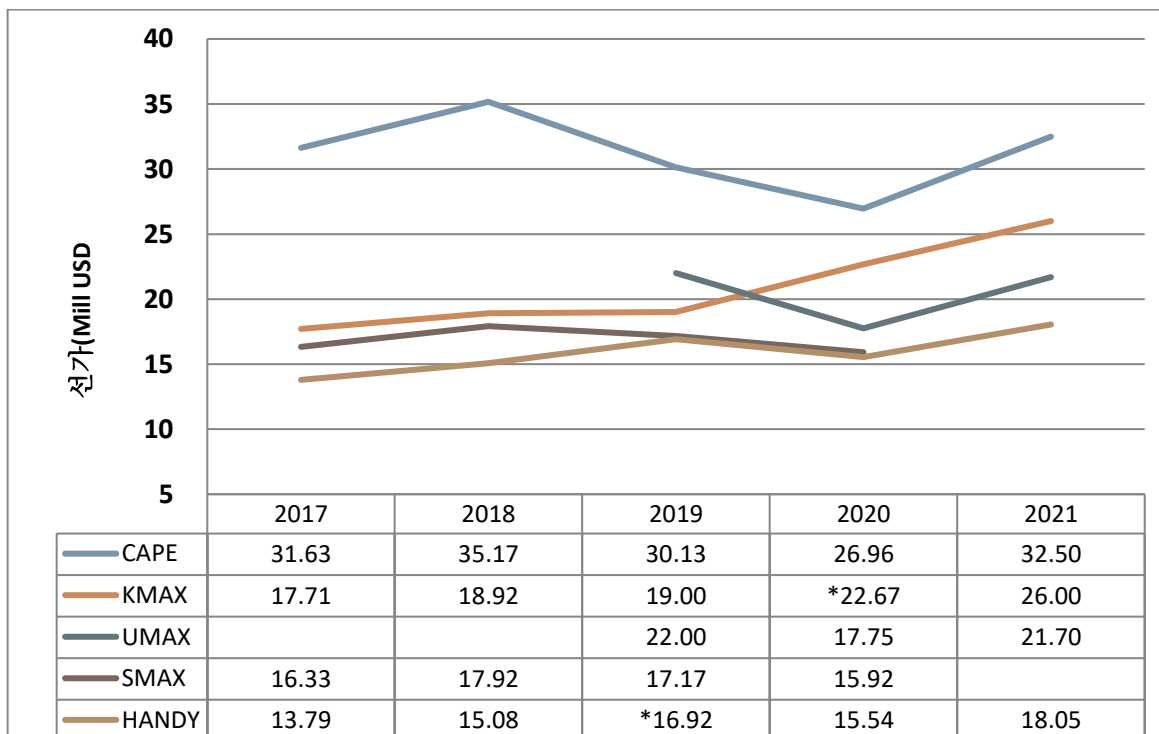
II . BULK CARRIER

(◆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	32.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	20.56%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	26.00
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	14.71%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	21.70
	--	--	--	-19.32%	22.25%
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	18.05
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	16.14%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

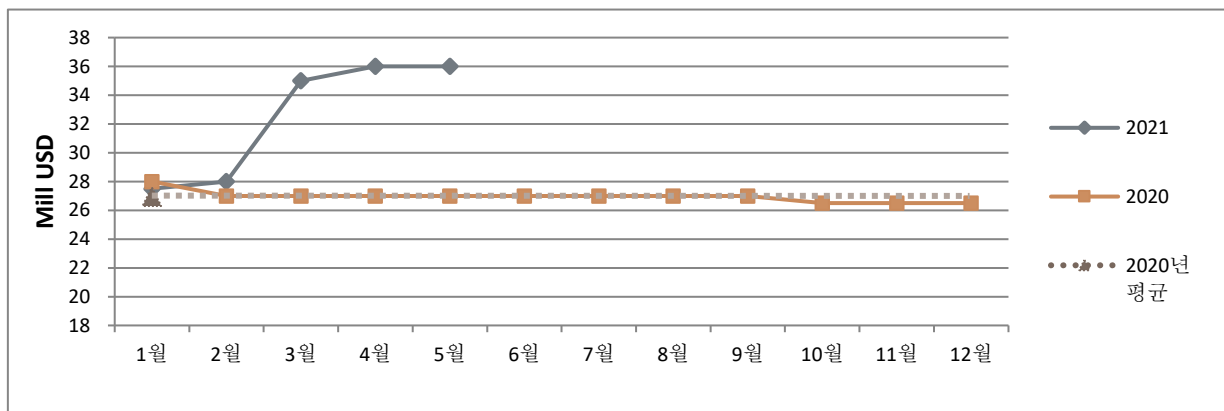




II . BULK CARRIER

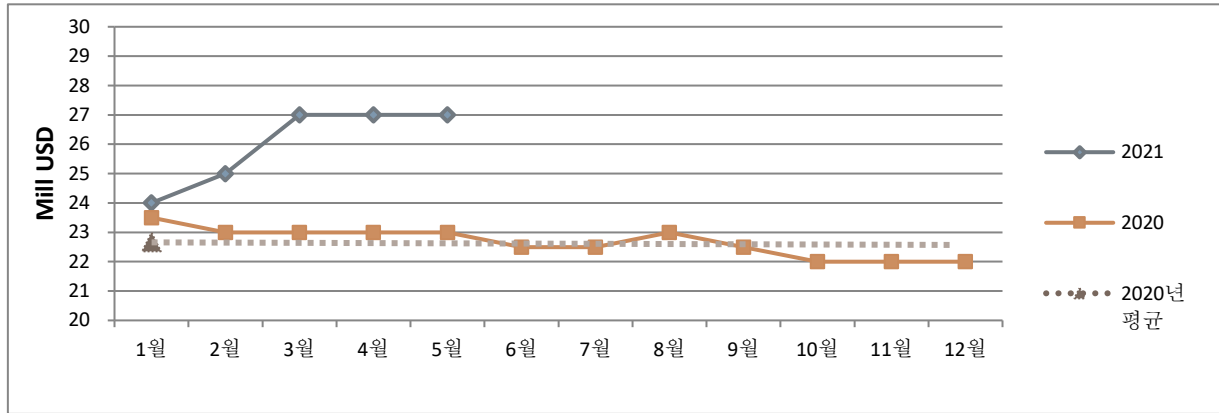
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	36.00		32.50
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	0.0%		-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	33.3%		20.6%
	KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	27.00		26.00
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	17.4%		14.7%
	UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	23.00		21.70
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	2.2%		-
		전년대비	--	--	--	--	--		-
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00		18.05	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%		-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%		16.1%	
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

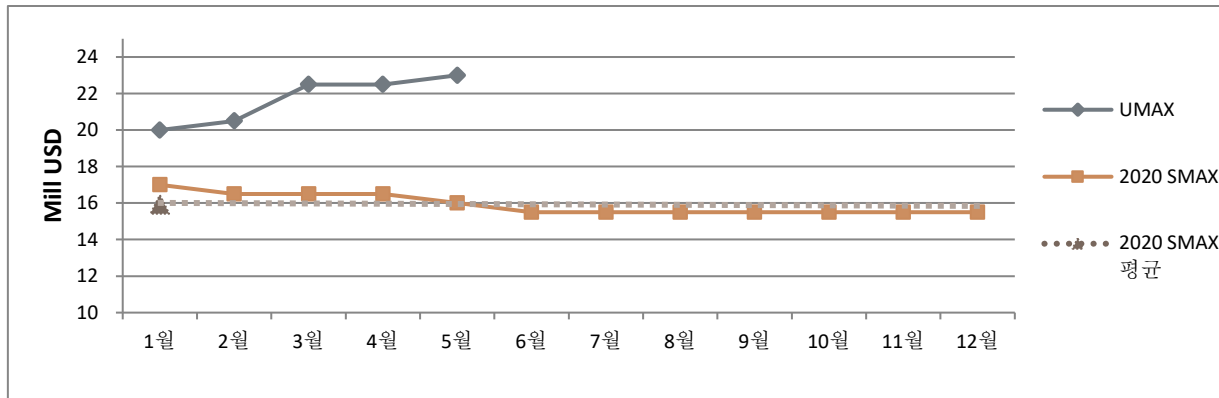


II. BULK CARRIER

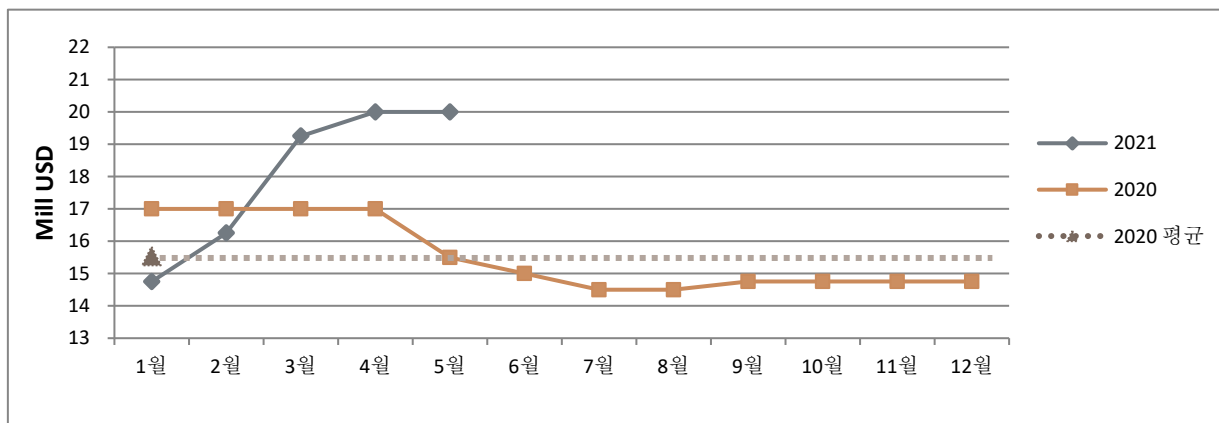
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CL PEKING	85,000	2021	CHINA	B&W		28.5	Undisclosed buyer
BC	CL GENEVA	85,000	2021	CHINA	B&W		28.5	Undisclosed buyer
BC	XIAO MAY	85,000	2021	CHINA	B&W		28.5	Undisclosed buyer
BC	BLESSED LUCK	76,704	2004	JAPAN	B&W		11.2-11.3	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SILVIA GLORY	56,880	2012	CHINA	B&W	C 4x36t	13	Chinese buyer
BC	SILVIA AMBITION	56,854	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	13	Chinese buyer
BC	SUPERIOR	56,556	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	13.5	Far eastern buyer
BC	PACIFIC BRIGHT	56,512	2013	CHINA	B&W	C 4x36t	14.8-15.1	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	SIKANIA	53,553	2001	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9.1	Bangladesh buyer, BWTS fitted
BC	BERGE BANDAI	39,359	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	17-17.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	FORTUNE BAY	28,671	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	9.4	Undisclosed buyer, BWTS fitted



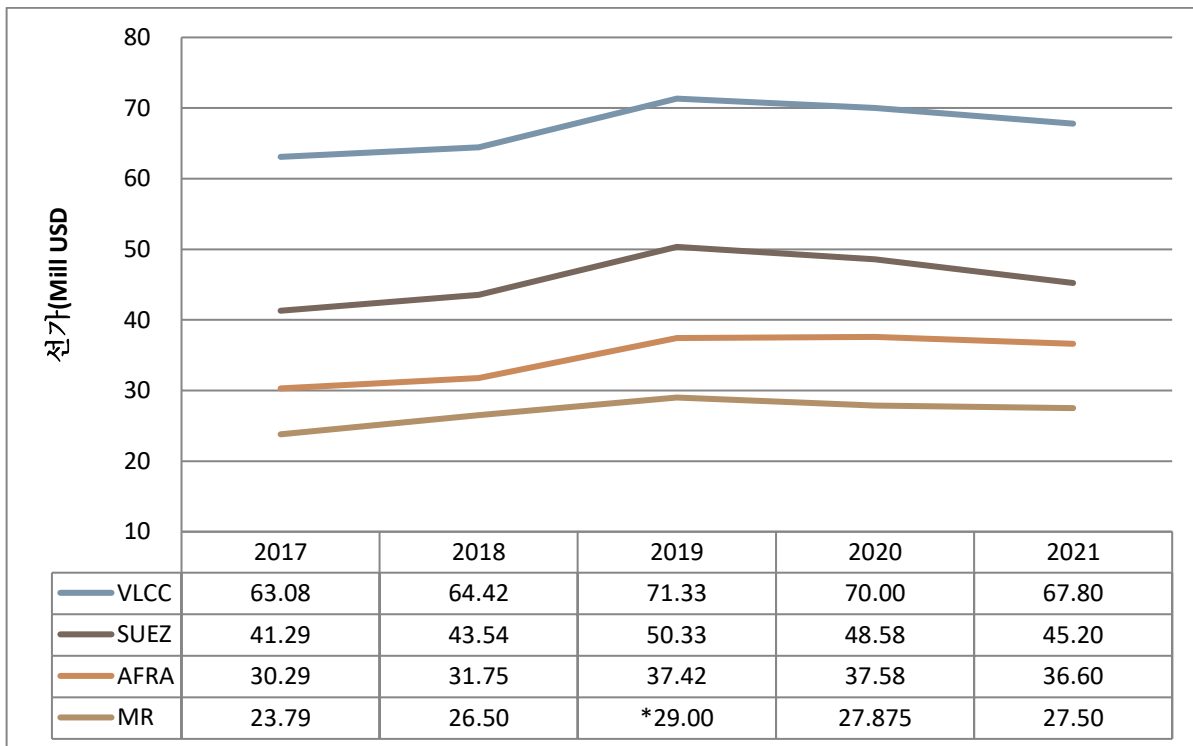
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	67.80
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-3.14%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	45.20
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-6.96%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	36.60
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-2.62%
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 : %)

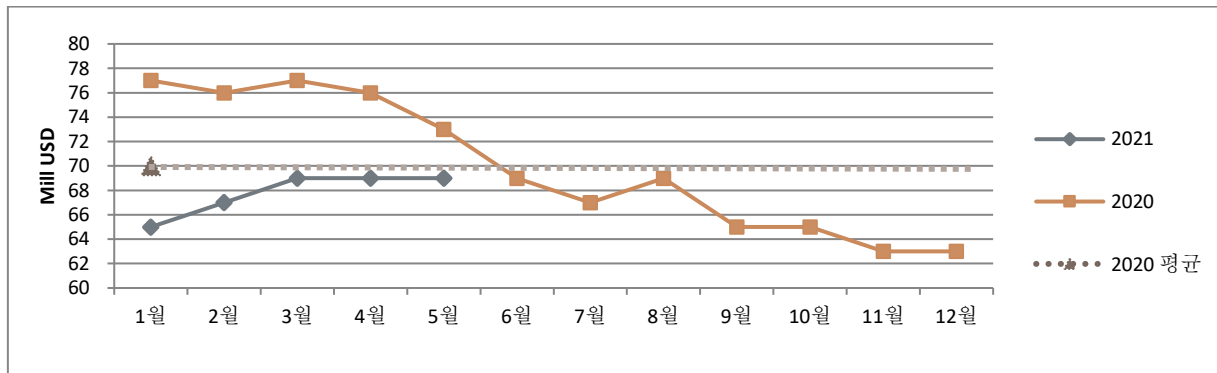




III. TANKER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	69.00		67.80
		전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-5.5%		-3.1%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.00		45.20
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	0.0%		-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-7.8%		-7.0%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00		36.60
		전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	0.0%		-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%	0.0%		-2.6%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50		27.50
		전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-8.3%	-1.8%		-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	

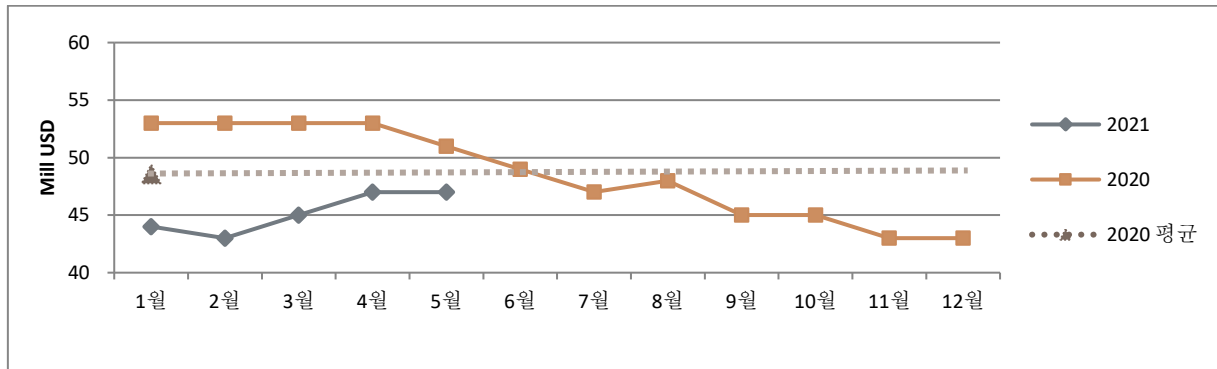
VLCC-310K



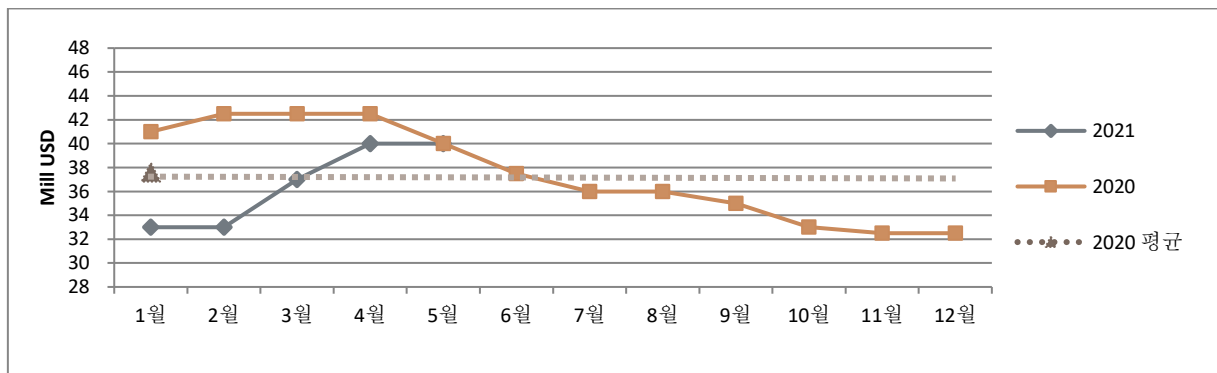


III. TANKER

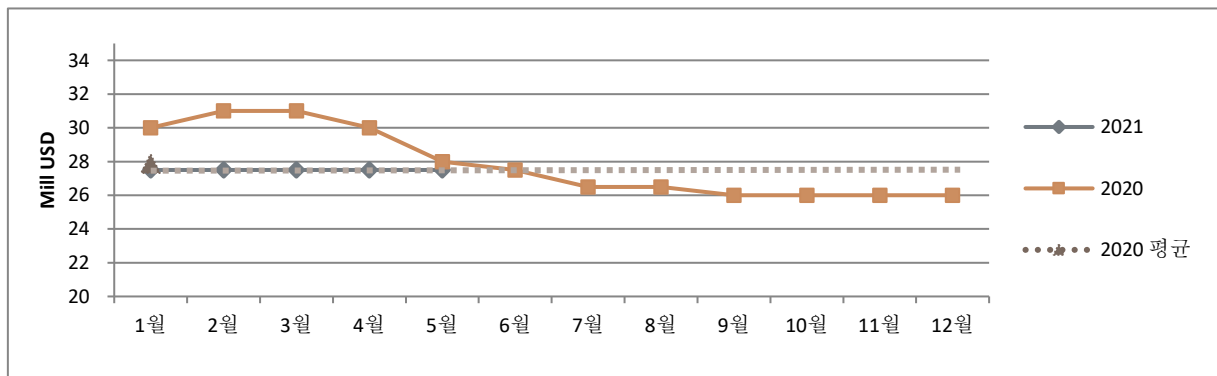
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NAVE NEUTRINO	298,330	2003	JAPAN	B&W		43.7	Chinese buyer
TANKER	SEAWAYS TANABE	298,561	2002	JAPAN	B&W		24	Chinese buyer
TANKER	SKS SPEY	158,843	2007	KOREA	B&W		24	Chinese buyer
TANKER	EUROFAITH	151,848	2004	KOREA	B&W		18	Middle eastern buyer
TANKER	ALONISSOS	106,290	2004	KOREA	B&W			
TANKER	ALONISSOS	106,162	2004	KOREA	B&W			
TANKER	AGATHONISSOS	106,149	2002	KOREA	B&W		49.25-5EB	Greek buyer
OIL/CHEM	SIKINOS	37,620	2006	KOREA	B&W			
OIL/CHEM	SKYROS	37,562	2006	KOREA	B&W			
TANKER	MARATHA	105,995	2003	KOREA	B&W		13.5	Undisclosed buyer
TANKER	STAR OSPREY	88,836	2008	JAPAN	B&W	2		
TANKER	STAR KESTREL	51,228	2007	KOREA	B&W	2	24-2EB	Undisclosed buyer
TANKER	HELLAS EXPLORER	51,246	2008	KOREA	B&W	2&3	13	Undisclosed buyer
TANKER	HELLAS ENTERPRISE	51,246	2008	KOREA	B&W	2&3	13	Undisclosed buyer
TANKER	ARISTA LEO	3,270	2018	CHINA	B&W	--	5	Chinese buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	MR ARIES	49,998	2009	CHINA	B&W	2	15	UK buyer (Hayfin Capital Management)
OIL/CHEM	MAREX EXPRESS	46,652	2013	KOREA	B&W	--	20	Undisclosed buyer



III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SKYROS	110,399	2014	KOREA	WART	8666	TEU	101	Switzerland buyer (MSC)
CONT	SYMI I	110,388	2014	KOREA	WART	8666	TEU	101	Switzerland buyer (MSC)
CONT	ARGUELLO	51,314	2009	KOREA	WART	4228	TEU	37.5	Korean buyer, BWTS fitted

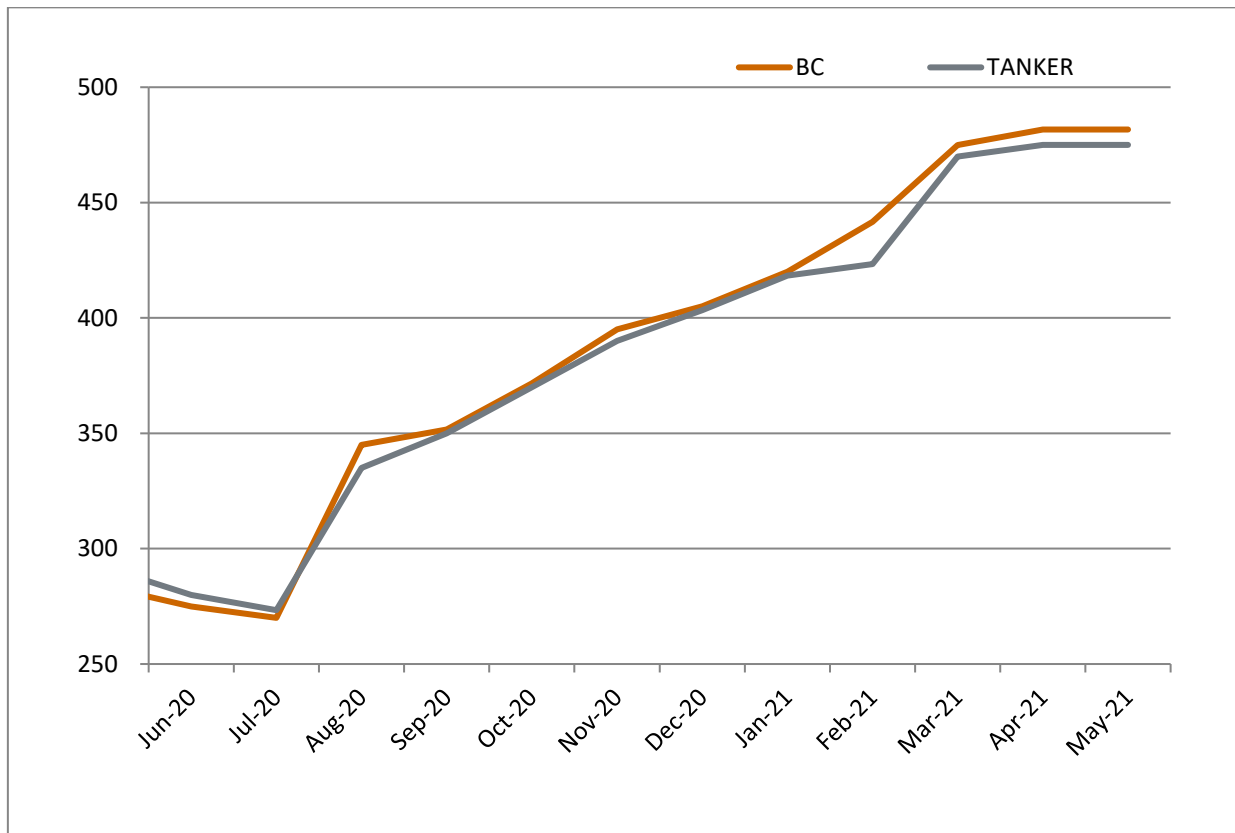


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 5 월	2021 년 5 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)			증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	452.33	31.3%	291.67	475.00	0.0%	62.9%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	460.00	33.5%	283.33	481.67	0.0%	70.0%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



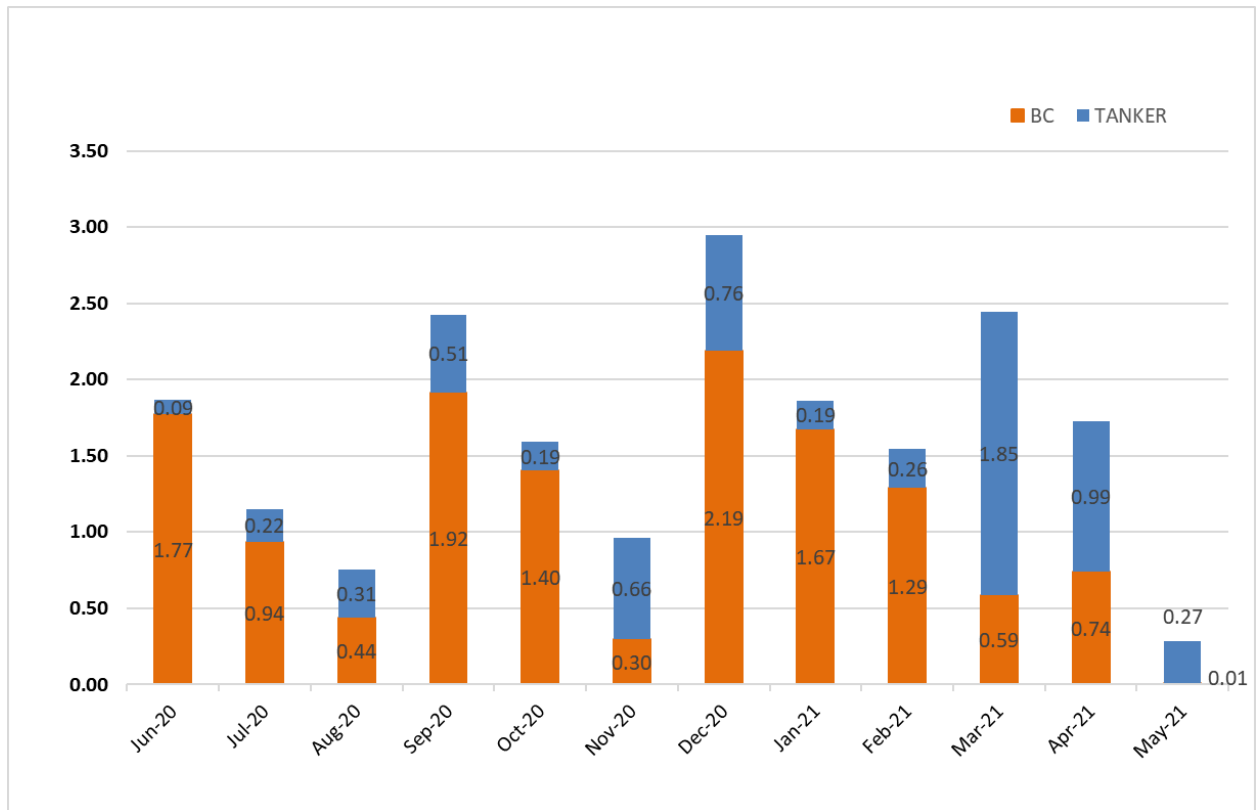


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 5 월		2021 년 5 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	3.68	104.2%	112	115.5%	0.02	2	0.27	1,388.5%	4	100.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	1.33	10	0.01	-99.4%	1	-90.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

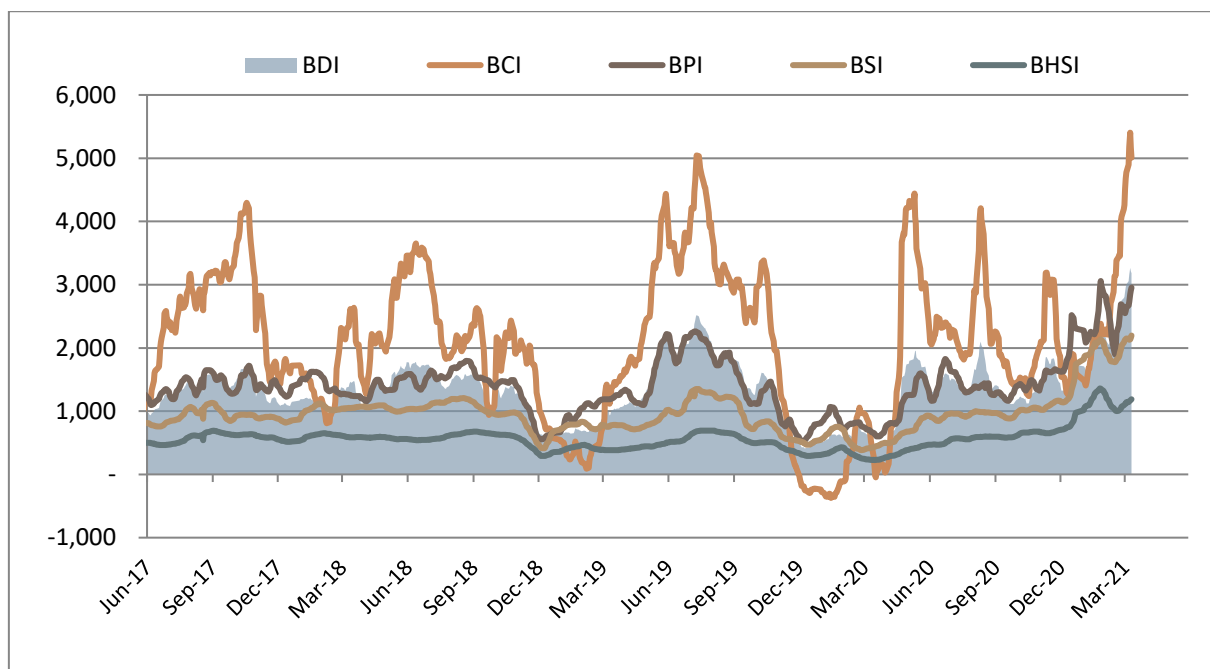
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	SHANGHAI	156,750	19,524	1991	KOREA	B&W	514	Bangladesh
BC	VIKA	41,185	9,664	1998	BULGARIA	B&W	550	India
CHEMICAL	FALCON	19,998	6,695	1996	KOREA	B&W	735-750	India, Incl. 1,100 tons stainless steel
GC	SIHAM 1	4,000	1,100	1983	ISTANBUL	ETC	462	Pakistan
LNG	CARIBBEAN ENERGY	72,557	28,085	1980	USA	ETC	640	Bangladesh, Incl. 3500 tons aluminum
OIL/CHEM	SEA RIDER	35,752	8,552	2000	KOREA	B&W	567	Pakistan, Incl. stainless-steel content
TANKER	EM VITALITY	300,361	48,100	1996	JAPAN	MITSU	500	Bangladesh, As is Indonesia, Incl. 200T ROB
TANKER	FREEMONT	99,991	17,554	1998	KOREA	B&W	535	Bangladesh
TANKER	MR STAR	45,219	10,043	1997	JAPAN	B&W	536-541	Bangladesh
TANKER	NOLLA	5,300	1,827	1984	JAPAN	HANSH	485	Pakistan



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-05-07	2021-04-30	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	3,183	3,053	▲130.00	3,266	393
BCI	5,006	4,896	▲110.00	5,404	-372
BPI	2,955	2,672	▲283.00	3,058	520
BSI	2,196	2,144	▲52.00	2,196	383
BHSI	1,189	1,145	▲44.00	1,360	228





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	501.00	▼-6.00	494.00	▲8.00	489.50	▲3.50
MGO	556.50	▲17.00	553.00	▲14.50	580.50	▲11.50
LSMGO	551.00	▲5.50	537.00	▲14.00	-	-
VLSFO	393.00	▼-4.50	390.00	▲4.00	389.00	▲9.00

❖ 기준일 : 5 월 7 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-05-07	2021-04-30	CHANGE
미국 달러	1125.50	1107.40	▲18.10
일본 엔(100)	1032.05	1016.90	▲15.15
유로	1357.63	1342.33	▲15.30
중국 위안	173.61	171.20	▲2.41

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

[시사상식] 시세션(shecession)

코로나 19가 가져온 경기 침체로 인한 여성의 대량 실직을 뜻한다. 특히 서비스업에 종사하던 여성이 큰 타격을 입었다. 이 용어는 대공황과 글로벌 금융위기 당시 경기 침체로 건설업, 제조업 등에 종사하던 남성들이 대량 실직할 것을 두고 히세션이라고 부른 데서 착안했다.

[출처: 네이버 지식백과]

[관련기사] 코로나가 부른 '시세션'...워킹맘에 더 가혹했다

코로나발(發) 고용 타격이 남성보다 여성, 그중에서도 자녀가 있는 기혼 여성에게 더 가혹했다는 분석이 나왔다. 과거 경기 침체기엔 남성 일자리가 더 많이 감소했던 것에 비해 여성 고용이 이례적으로 더 크게 줄었다는 것이다. 여성 근로자의 비중이 높은 대면 서비스업 등이 코로나 19 직격탄을 맞은 데다 방역 대책으로 육아 공백이 발생하면서 여성의 육아 부담이 커진 점이 원인으로 꼽힌다.

한국은행이 6일 발표한 '코로나 19와 여성고용: 팬데믹 VS 일반적 경기침체 비교' 보고서에 따르면 여성 취업자 수는 코로나 19 이전보다 많게는 5.4%(지난 1월 기준)까지 감소한 것으로 나타났다. 이에 비해 남성 취업자 감소율은 최대 2.4%(지난 1월)로 여성의 절반도 안 됐다. 코로나 19가 본격 확산한 지난해 2월 기준으로 월별 취업자를 분석한 결과다.

코로나 19 확산 이후 지난 1년 동안 실업률 상승폭도 여성이 남성보다 1.7% 포인트 높았다. 1997년 말 외환위기나 2008년 글로벌 금융위기 당시 남성 실업률이 여성보다 각각 1.7% 포인트, 0.3% 포인트 높았던 것과 반대의 결과다.

같은 기간 고용률 역시 여성이 남성보다 0.9% 포인트 더 떨어졌다. 외환위기와 금융위기 당시 남성의 고용률 하락폭은 여성에 비해 각각 1.5% 포인트, 0.3% 포인트 높았다.

오삼일 한은 조사국 고용분석팀 차장은 "과거 경기 침체기엔 건설과 제조업을 중심으로 남성 일자리가 더 많이 감소하는 '만세션'(MANCESSION) 현상이 두드러졌는데, 코로나 19 때는 여성 종사자가 많은 비대면 서비스 업종이 타격을 받으면서 여성의 고용이 큰 폭으로 감소하는 이례적인 '시세션'(SHECESSION)이 일어났다"고 말했다.

VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

특히 여성 취업자 가운데 기혼 여성 취업자 감소가 두드러진 점이 이례적이다. 한은에 따르면 코로나 19 팬데믹 이후 1년 동안 만 30~45세 여성 취업자 감소 중 기혼 여성의 기여율이 95.4%에 이르고, 미혼 여성의 기여율은 4.6%에 불과한 것으로 집계됐다.

코로나 19 방역 대책으로 학교와 어린이집이 문을 닫으면서 가정 내 육아 부담이 크게 늘어난 점이 주요 원인으로 꼽혔다. 실제로 기혼 여성 중에서도 자녀가 많을수록, 초등학생 자녀를 둔 경우에 고용률이 더 큰 폭으로 하락했다. 지난해 상반기 기준 자녀가 1명인 여성의 고용률은 전년 같은 기간 대비 1.1% 포인트 감소한 반면 자녀가 3명 이상인 여성의 고용률은 2.1% 포인트 감소했다. 구체적으로 6세 이하 자녀를 둔 여성의 고용률은 1.6% 포인트, 7~12세 자녀를 둔 경우 2.7% 포인트, 13~17세의 경우 0.8% 포인트 각각 줄었다.

[출처: 서울신문 김희리 기자]



VI. ISSUE & CONTACT 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

| SHIP SALE & PURCHASE |

Neal S.I. Kwon (권순일 상무)
 Senior Director
 Tel. 070-7771-6410
 Mob. 010-9496-0523
 snp@stlkorea.com
 neal@stlkorea.com

| CHARTERING |

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 biz@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com

| RESEARCH |

Anna Lee (이혜란 과장)
 Manager
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-2258-5561
 snp@stlkorea.com
 anna@stlkorea.com

Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager
 Tel. 070-7771-6419
 Mob. 010-7794-6182
 snp@stlkorea.com
 joovi@stlkorea.com

Mike Hong (홍창목 부장)

General Manager
 Tel. 070-7771-6417
 Mob.010-4855-8055
 biz@stlkorea.com
 mikehong@stlkorea.com

H.S. Lee (이현성 부장)

General Manager
 Tel. 070-7771-6412
 Mob.010-4525-5079
 biz@stlkorea.com
 hslee@stlkorea.com

| **AGENCY OPERATION** (오수현 차장 Tel. 070-7771-6402, 박영단 과장 Tel. 070-7771-6407)

| **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)