

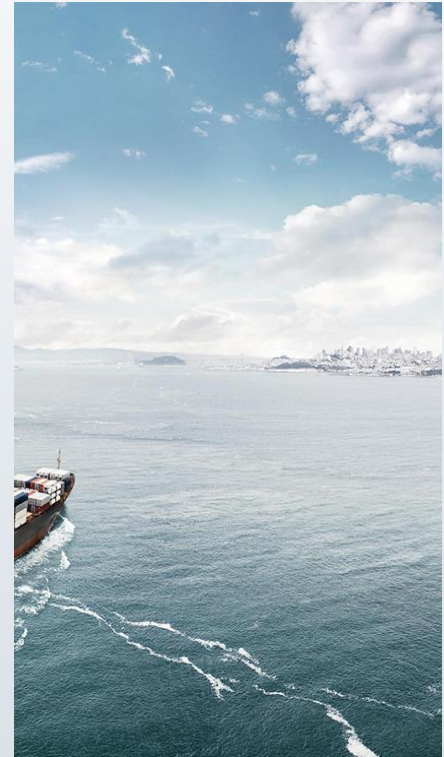


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.360

Updated July 27, 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	5
- BC Sales Report	
Tankers	9
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	13
- Demolition Sales Report	
Key Indicators	16
Issue	18
Contact Information	19

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

I . NEWS

1. 한국 선원에 2.5 배 임금 제시한 MSC... 인력 유출 우려

세계 2 대 선사 MSC 가 파격적인 임금 조건으로 한국인 선원 모집에 나서 해운업계가 동요하고 있다. 가뜰이나 선원 구하기가 쉽지 않은 상황에서 국내 선사의 선원 유출 우려가 제기되고 있다.

25 일 해운업계에 따르면 스위스 선사인 MSC 가 최근 국내에서 해기사 채용 공고를 냈다. 공고에 따르면 2 만 3000TEU 급 신조선에 근무할 선원의 경우 '대형 컨테이너선 경력자'만 지원이 가능하다. 문제는 급여 수준이 국내에서 대형 컨테이너선을 운영 중인 HMM 선원의 2.5 배 수준에 달한다는 점이다.

MSC 가 4 개월 계약직으로 일항사에게 제시한 급여는 월 1 만 3000~1 만 4000 달러(약 1500 만~1600 만 원) 수준이다. 가장 급여가 낮은 갑판원도 월 5000 달러(약 575 만 원)를 제시했다.

반면 HMM 의 경우 앞서 해운업계 불황으로 경영이 어려워지자 2016 년을 제외하고 2013 년부터 2019 년까지 6 년간 선원 임금을 동결한 바 있어 현재 임금 수준이 낮은 편이다. HMM 해원연합노동조합 위원장은 "대형 컨선 경력자라고 하면 결국 HMM 을 겨냥한 것인데, 4 개월 계약직으로 일해도 1 년 연봉 수준의 급여를 받을 수 있다고 하니 선원들이 동요할 수밖에 없다"며 "수에즈운하 사고 등을 교훈 삼아 대형선의 운항 경험과 기술이 중요하다"는 인식 아래 글로벌 선사들은 인적 자원에 이토록 많은 투자를 하는데, 여전히 우리는 인재 귀한 줄을 모른다"고 토로했다.

MSC 의 파격적인 채용 조건은 최근 2021 년도 임단협(임금 및 단체협상)에 들어간 HMM 에도 영향을 미칠 전망이다. HMM 노조 측은 임금 정상화, 주부식비 인상, 성과급 지급 등을 요구하고 있다. 이 같은 요구가 받아들여지지 않을 경우 휴가 소진과 같은 준법 투쟁도 예고하고 있다. 전 위원장은 "교대 가능한 선원이 부족해 휴가도 못 쓰면서 회사 정상화를 위해 참아왔다"며 "선원들이 휴가를 쓰겠다고 나서면 근무할 인력이 없어 배가 서게 될 수도 있다"고 경고했다.

해운 컨설팅업체 알파라이너에 따르면 MSC 는 지난해 8 월 이후 새 선박 43 척과 중고 선박 약 60 척을 사들이는 등 몸집 불리기에 나섰다. 이 같은 추세라면 조만간 선복량 세계 1 위 선사 머스크를 뛰어넘을 것이라는 전망이 나온다. HMM 도 올 6 월 1 만 3000TEU 급 컨테이너선 12 척을 발주하며 선복량 확대에 나섰다.

이처럼 선박 발주가 이어지면서 대형 컨테이너선 근무 경험이 있는 선원들의 인력 수급난도 우려되는 상황이다. 정태길 전국해상선원노조연맹 위원장은 "코로나 19 탓에 선원 교대가 잘 안 돼 선원들은

I . NEWS

집에도 못 가면서 해운재건을 위해 쉬지 않고 일해왔지만, 여전히 낮은 임금과 처우에 시달리고 있다”며 “이번에 MSC 가 2.5 배나 높은 임금을 제시하면서 선원 유출마저 심각하게 염려된다”고 말했다.

2. 사상 최악 해운대란에...현대글로벌비스 '자동차선'까지 투입

현대글로벌비스가 선복 부족 상황으로 해운대란을 겪고 있는 국내 수출기업을 돕기 위해 자동차운반선(PCTC)을 이용해 운송 지원에 나선다.

현대글로벌비스는 한국무역협회와 '중소기업 해상운송 지원 협력을 위한 업무협약'을 체결했다고 21 일 밝혔다. 현대글로벌비스는 협약에 따라 내년 초까지 '브레이크 벌크 화물' 기업들이 자동차선을 이용할 수 있도록 돕겠다는 방침이다.

브레이크 벌크 화물은 산업 및 발전설비, 철강 제품, 건설 및 광산 장비 등 대형 중량 화물을 의미한다. 자동차운반선 70 대를 보유 중인 현대글로벌비스는 앞서 글로벌 에너지 인프라 기업의 운송 의뢰로 화력·풍력 발전설비를 자동차선에 실어 미국 볼티모어, 독일 브레머하펜 등으로 나르며 브레이크 벌크 화물 운송 능력을 검증받았다.

최근 글로벌 완성차 물동량 증가로 자동차운반선 선복이 부족한 상황임에도 국내 중소기업의 애로 해소를 위해 이같이 결정했다고 현대글로벌비스 측은 설명했다. 이에 따라 자동차선에 유휴 공간이 발생하면 중소기업의 브레이크 벌크 화물을 최우선으로 선적한다는 방침이다.

현대글로벌비스 관계자는 “풍부한 해상 물류 인프라와 다년간의 운송 경험 등 회사가 가진 경쟁력이 국내 수출기업의 애로사항을 해소하는 데 도움이 되길 기대한다”면서 “앞으로도 물류 어려움을 극복을 위해 상생 협력을 다 할 계획”이라고 말했다.

선박에 화물을 싣길 희망하는 수출기업은 한국무역협회나 수출입물류 종합대응센터 홈페이지를 통해 문의할 수 있으며, 한국무역협회 물류서비스실 등에서 상담하면 된다.

한편, 해상 물동량은 증가하고 있는 반면 이를 실어나를 선박이 부족해 수출기업들이 사상 최악의 해운대란을 겪고 있다. 컨테이너선 운임을 나타내는 상하이컨테이너선운임지수(SCFI)는 지난 16 일 4054.42 포인트를 기록하며 사상 처음으로 4000 선을 넘어섰다. 곡물, 광석 등 벌크 화물 운임을

I . NEWS

나타내는 발틱운임지수(BDI)도 지난 20 일 기준 3053 포인트를 기록하며 올해 초 대비 2 배 이상 오른 상태다.

3. 올해 중고선 거래 최고치 경신 청신호...상반기 82% ↑

올해 중고선 거래가 사상 최고기록을 향해 달리고 있다.

영국 해운조사기관인 베셀즈밸류에 따르면 올해 상반기 중고선 매매 척수는 1211 척을 기록, 지난해 같은 기간의 667 척에 견줘 82% 증가했다. 거래 금액은 지난해 상반기 111.2 억달러에서 올해 214.8 억달러로 93% 급증했다. 지난해 연간 거래량 1828 척 276.5 억달러의 78% 수준이다. 이 같은 흐름이라면 올해 전체 거래량은 역대 최고치였던 2014 년의 1903 척 388 억달러를 뛰어넘는 신기록을 작성할 것으로 보인다.

사상 초유의 상황을 지나고 있는 컨테이너선과 용선료와 선가가 크게 오른 벌크선이 거래를 주도했다. 용선료가 급등하자 선주들이 높은 비용을 지불하더라도 선박 확보에 나서는 것으로 풀이된다. 선박 검사와 선원 교대가 원활히 진행되는 것도 선박 거래에 활기를 불어넣은 요인으로 지목된다.

지난해는 코로나 19 사태에 따른 출입국 통제 등으로 검사원 파견과 선원 교대가 어려워 선박 거래도 동반 부진을 보였다. 각국의 봉쇄 정책은 여전하지만 지난해 하반기 이후 3 자 검사 방식이 보급되면서 선박 거래에 숨통이 트였다는 분석이다.

선종별로, 벌크선은 올해 상반기에 551 척이 거래됐다. 지난해 186 척에서 3 배(196%) 급증했다. 거래금액은 85 억달러로, 1 년 전의 20.7 억달러에서 4.1 배 폭증했다. 벌크선은 선가에서 이미 지난해 연간 실적 76.6 억달러를 뛰어넘었다. 척수는 620 척의 89% 수준이다.

컨테이너선 거래량은 203 척 45.3 억달러였다. 지난해 같은 기간의 61 척 14.8 억달러에서 3 배 이상 폭증했다. 컨테이너선 역시 지난해 연간 실적을 금액 기준으로 훌쩍 뛰어넘었다. 지난 한 해 중고 컨테이너선 거래량은 228 척 39.2 억달러였다.

이 밖에 유조선은 지난해 상반기 205 척 44.8 억달러에서 올해 상반기 285 척 64.3 억달러로 40% 안팎의 성장률을 보였다. 반면 가스선(LNG 선 포함)은 지난해 상반기 28 척 11.3 억달러에서 올해 상반기 7.3 억달러로, 40% 안팎의 감소율을 보였다.

I. NEWS

국적별로 보면 그리스가 6 개월 동안 203 척을 사들이고 182 척을 내다 팔아 중고선 시장 최강자임을 다시 한 번 입증했다. 이 나라가 거래한 금액은 매입 35.8 억달러, 매각 39.2 억달러였다. 1 년 전에 비해 각각 2.3 배, 3.2 배 늘어난 수치다.

중고선 매입 2 위는 198 척 28.3 억달러의 중국이었다. 척수는 2 배 늘어났지만 선가는 14% 감소했다. 중국은 최근 리스회사를 통한 중고선 구입에 적극적이다. 유럽 선주와 세일앤드리스백(매각 후 재용선) 방식으로 거래를 늘린다는 분석이다.

이어 버뮤다 영국 싱가포르 아랍에미리트 스위스 독일 노르웨이 대만 등이 매입 시장 10 위권을 형성했다. 특히 세계 2 위 컨테이너선사 MSC 를 둔 스위스는 32 척 8 억달러를 사들여 선가 기준 17 배 늘어난 거래량을 보이며 7 위로 급상승했다. 지난해 상반기 스위스의 중고선 매입량은 3 척 4760 만달러에 불과했다.

매각 순위 2 위는 182 척 31.1 억달러의 일본이 차지했다. 지난해 같은 기간의 50 척 6.7 억달러에서 척수는 3.6 배, 금액은 4.6 배 늘어났다. 노르웨이 중국 싱가포르 덴마크 독일 미국 영국 모나코가 3 위부터 10 위를 차지했다. 이 중 중국은 올해 들어 중고선 매각을 4 배 이상 늘렸다. 지난해 6 개월간 중국의 매각량은 18 척 3.8 억달러였다.

지배선대 기준 세계 5 위 해운국인 우리나라는 중고선 거래에선 부진한 모습을 보였다. 우리나라는 올해 상반기 동안 27 척 3.8 억달러를 사들이고 18 척 2.4 억달러를 내다 판 것으로 집계됐다. 10 위권에도 들지 못한 수치다. 1 년 전에 비해 매입은 선가 기준으로 16% 늘어난 반면 매각은 반 토막 나는 하락곡선을 그렸다. 지난해 우리나라에서 사들인 중고선은 18 척 3.3 억달러, 내다 판 중고선은 19 척 5.3 억달러였다.

지금까지 우리나라 선주들의 중고선 거래가 가장 활발했던 때는 매입은 2014 년, 매각은 2017 년이다. 2014 년 우리나라는 104 척 16.8 억달러의 선박을 사들였다. 한진해운이 파산한 2017 년 우리나라는 95 척 15.4 억달러를 매각했다.

올해 우리나라에서 가장 많이 인수한 선박은 컨테이너선과 벌크선으로, 척수는 8 척으로 같고 금액은 각각 1.4 억달러 1.1 억달러였다. 매각 1 위 선종은 벌크선이었다. 8 척 1.5 억달러가 6 개월 새 처분됐다.



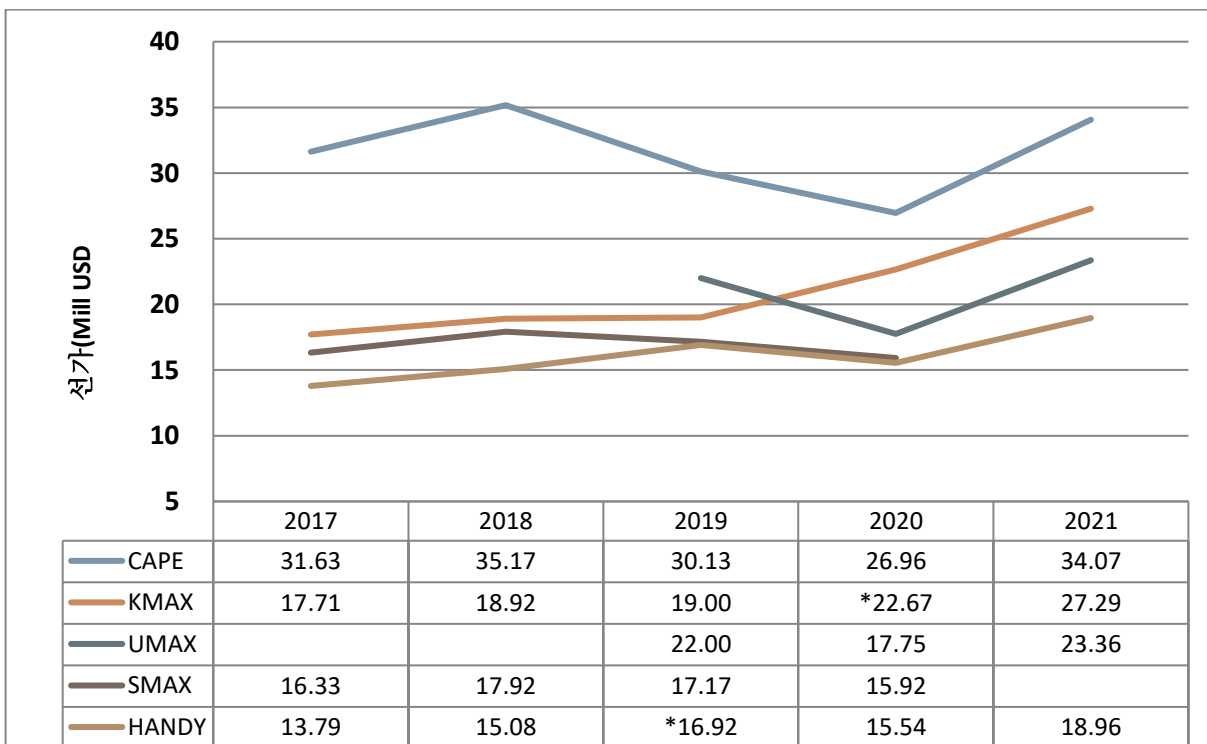
II . BULK CARRIER

(◆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	34.07
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	26.39%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	27.29
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	20.38%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	23.36
	--	--	--	-19.32%	31.59%
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	18.96
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	22.02%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

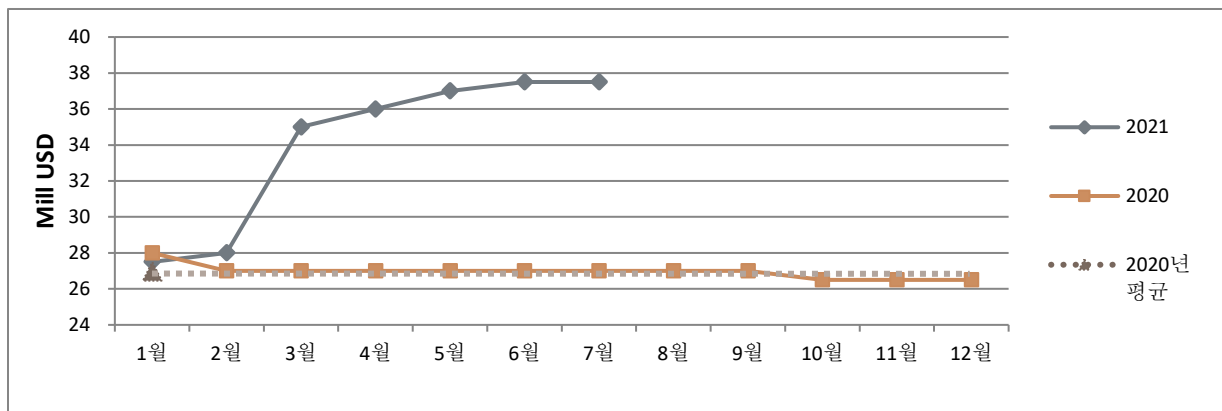




II . BULK CARRIER

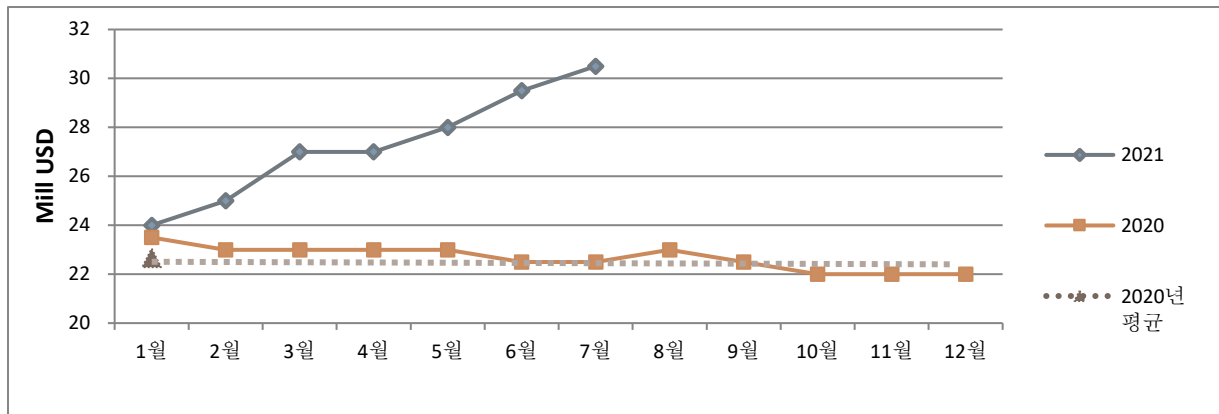
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	평균	
2021	CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.50	37.50	37.50	34.07
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	1.4%	1.4%	0.0%	-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	38.9%	38.9%	38.9%	26.4%
	KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	29.50	29.50	30.50	27.29
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	5.4%	5.4%	3.4%	-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	31.1%	31.1%	35.6%	20.4%
	UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	26.50	26.50	27.50	23.36
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	10.4%	10.4%	3.8%	-
		전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.50	20.50	22.00	18.96	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	2.5%	2.5%	7.3%	-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	36.7%	36.7%	51.7%	22.0%	
2020	CAPE (180K)	28.00	27.00	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	22.50	22.67	
	SMAX (58K)	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.92	
	HANDY (37K)	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	15.54	

□ Cape

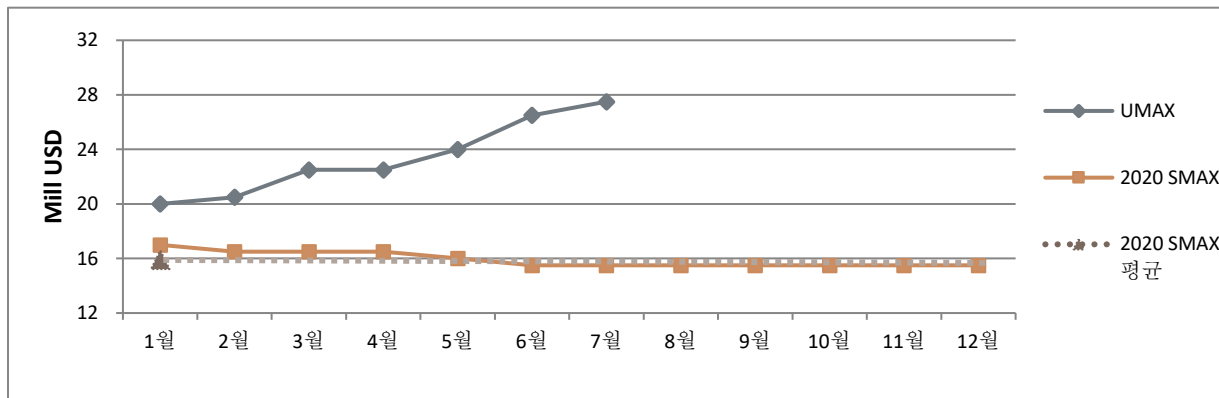


II. BULK CARRIER

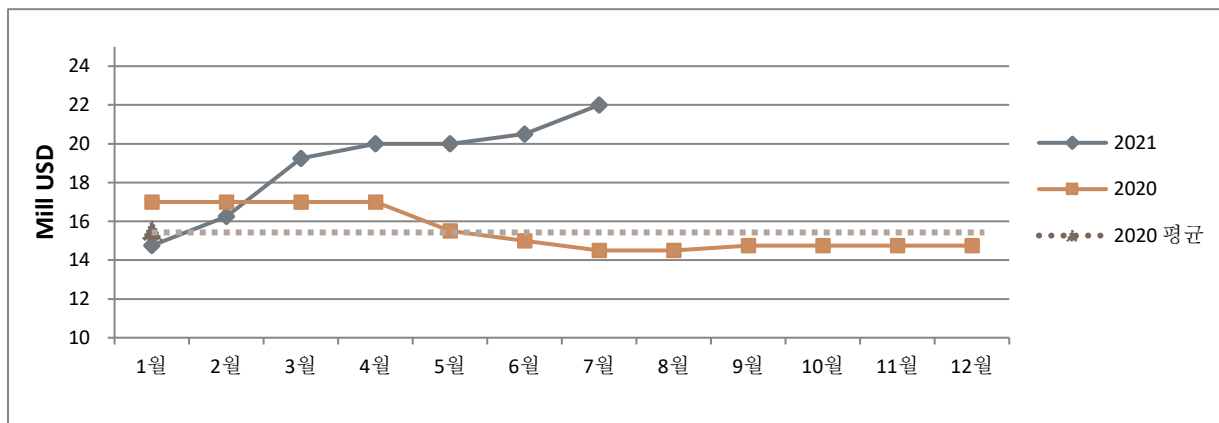
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LOWLANDS GREEN	95,695	2011	JAPAN	B&W		21	Greek buyer (Polembros), BWTS fitted
BC	MAGNOLIA	82,165	2011	JAPAN	MAN		22	Greek buyer (Diana Shipping), BWTS fitted
BC	OCEAN OPAL	81,166	2012	CHINA	B&W		19	Undisclosed buyer
BC	NAVIOS MARCO POLO	80,600	2011	JAPAN	B&W		22.3	Far Eastern buyer, BWTS fitted
BC	KMARIN ULSAN	63,151	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	22	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	NORD HUDSON	61,617	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	24.5	Undisclosed buyer
BC	NEW ASPIRATION	61,448	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	21	Greek buyer, BWTS fitted
BC	BELISLAND	61,252	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	--	Undisclosed buyer
BC	NORD TRUST	55,693	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	16	Undisclosed buyer
BC	KEN SEA	53,491	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15.5	Undisclosed buyer
BC	VALOVINE	52,000	2016	CROATIA	B&W	C 4x30t	16	Croatian buyer
BC	PUNTA	52,000	2013	CROATIA	B&W	C 4x30t	14.5	Croatian buyer, BWTS fitted
BC	SIDER FAIOCH	38,747	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	21.2	European buyer
BC	ULTRA CALBUCCO	37,981	2017	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	23.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	MS CHARM	32,500	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	KIRA OCEAN	30,835	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5.1-5.2	Undisclosed buyer



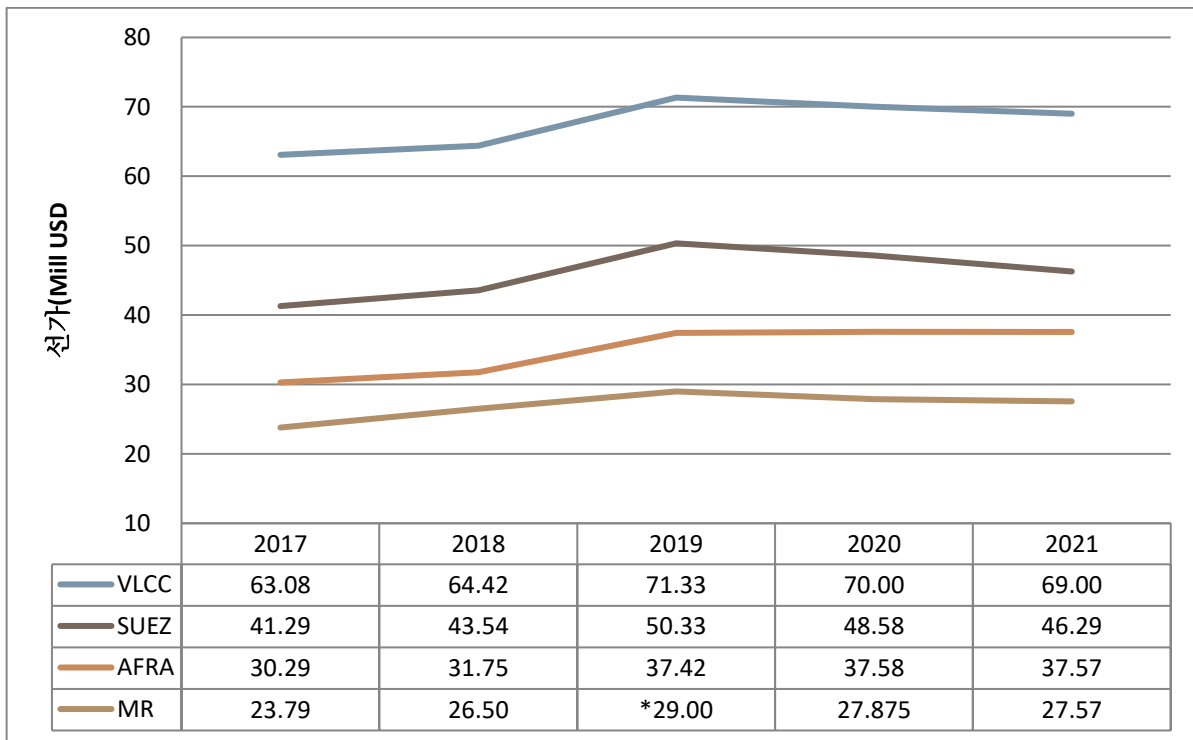
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	69.00
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-1.43%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	46.29
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-4.73%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	37.57
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-0.03%
MR (51K) *18 년까지는 49K 기준	23.79	26.50	*29.00	27.87	27.57
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-1.09%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

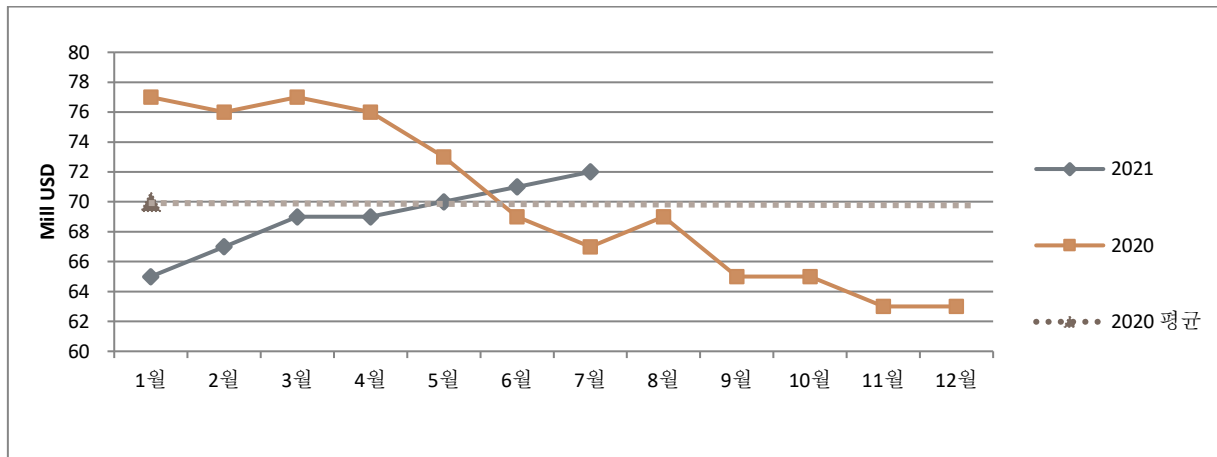




III. TANKER

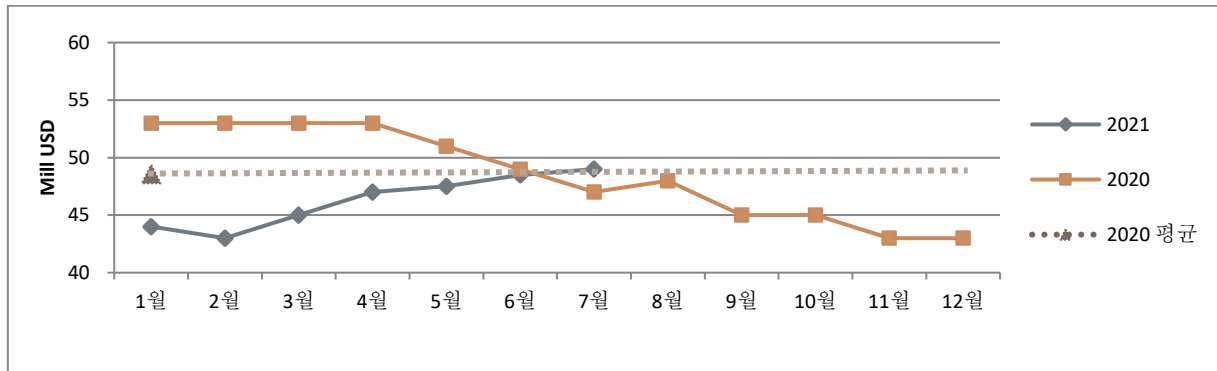
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	71.00	71.00	72.00	69.00
		전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	2.9%	2.9%	7.5%	-1.4%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	48.50	48.50	49.00	46.29
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	2.1%	2.1%	1.0%	-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-1.0%	-1.0%	4.3%	-4.7%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	37.57
		전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%	6.7%	6.7%	11.1%	-0.0%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	27.57
		전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	-
		전년대비	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-8.3%	0.0%	0.0%	5.7%	-1.1%
2020	VLCC	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	70.00	
	SUEZ	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.58	
	AFRA	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	37.58	
	MR	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	27.88	

VLCC-310K

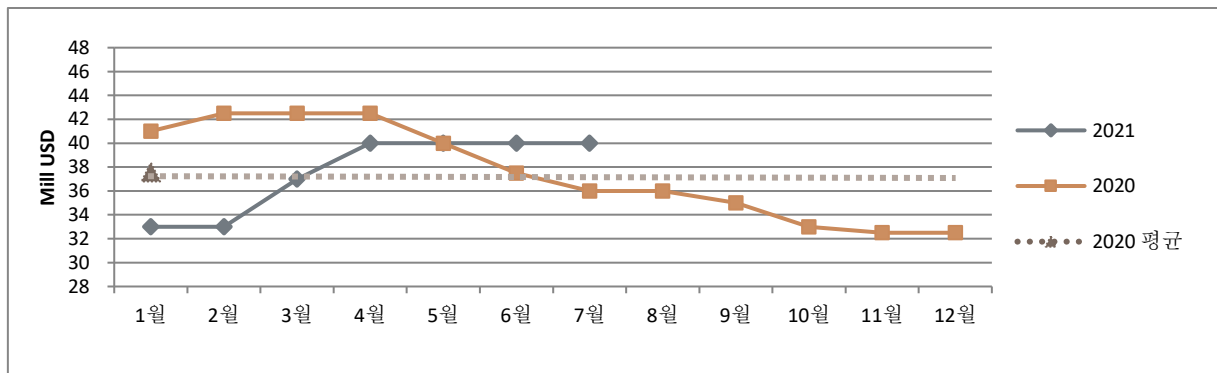


III. TANKER

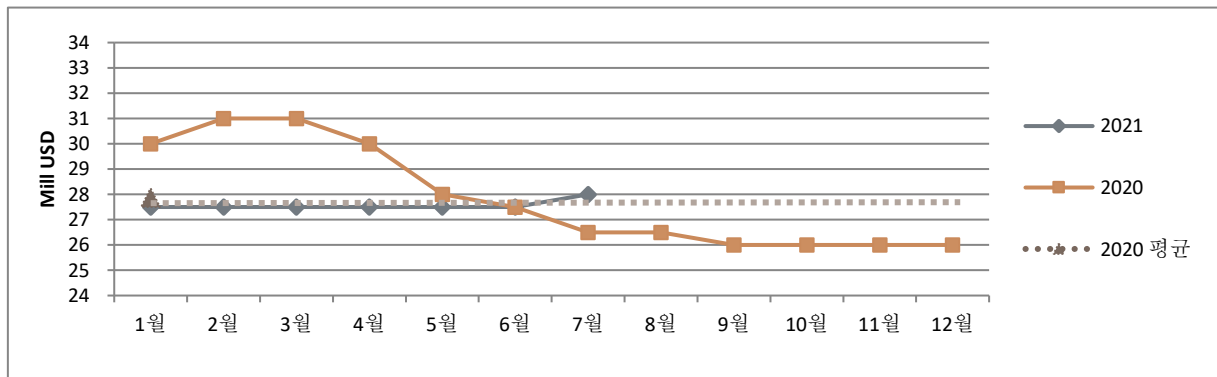
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SCF URAL	159,314	2002	KOREA	B&W		16.4	Far Eastern buyer
TANKER	SCF CAUCASUS	159,173	2002	KOREA	B&W		16.4	Far Eastern buyer, BWTS fitted
TANKER	PINK STARS	115,592	2010	KOREA	B&W		25.3	Greek buyer, BWTS fitted, Epoxy
TANKER	CELSIUS MANHATTAN	19,807	2006	JAPAN	MITSU		11.5	Chinese buyer
TANKER	PRIME SOUTH	12,900	2009	KOREA	B&W		4.3	Taiwanese buyer
CHEMICAL	BEECH GALAXY	19,998	2007	JAPAN	B&W		11.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CHEMICAL	LIME GALAXY	19,992	2008	JAPAN	B&W		12.0	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	S SANTIAGO	66,483	2006	KOREA	B&W	5,059	TEU	58	Singapore based buyer (OM Maritime)
CONT	BALLENITA	34,122	2013	CHINA	WART	2,550	TEU		
CONT	BALSA	33,583	2013	CHINA	WART	2,550	TEU	120-4EB	Undisclosed buyer
CONT	BANAK	33,583	2013	CHINA	WART	2,550	TEU		
CONT	BALAO	33,583	2013	CHINA	WART	2,550	TEU		
CONT	PHILIPPOS-MICHALIS	21,375	2015	CHINA	WART	1,700	TEU	25	French buyer (CMA CGM)
CONT	SINAR BIMA	13,760	2008	CHINA	B&W	1,118	TEU	12.5	Undisclosed buyer

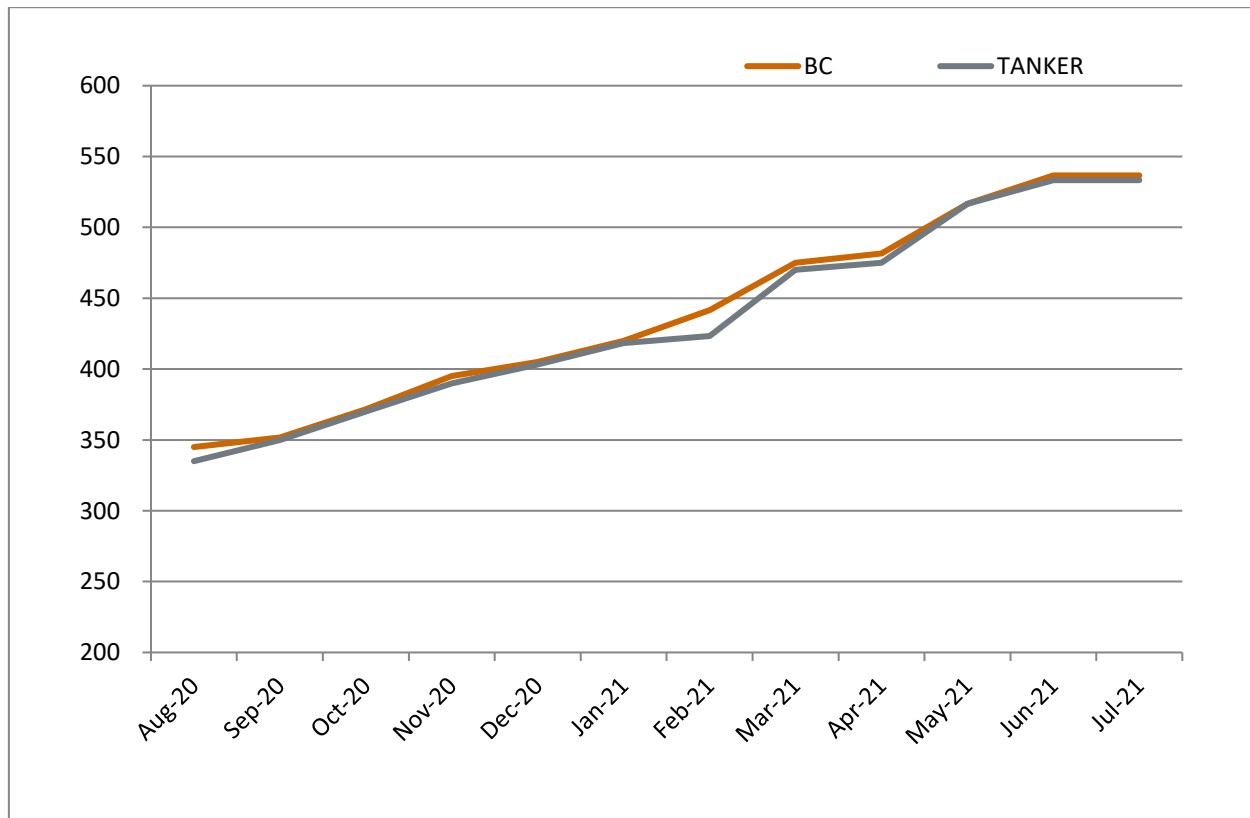


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 7 월	2021 년 7 월		
	USD/LDT	증감률 (전년대비)	USD/LDT	증감률 (전년대비)	USD/LDT	증감률 (전년대비)	USD/LDT	USD/LDT	증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	481.43	39.8%	273.33	533.33	0.0%	95.1%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	486.90	41.3%	270.00	536.67	0.0%	98.8%

❖ 기준 : 인도해체선시장



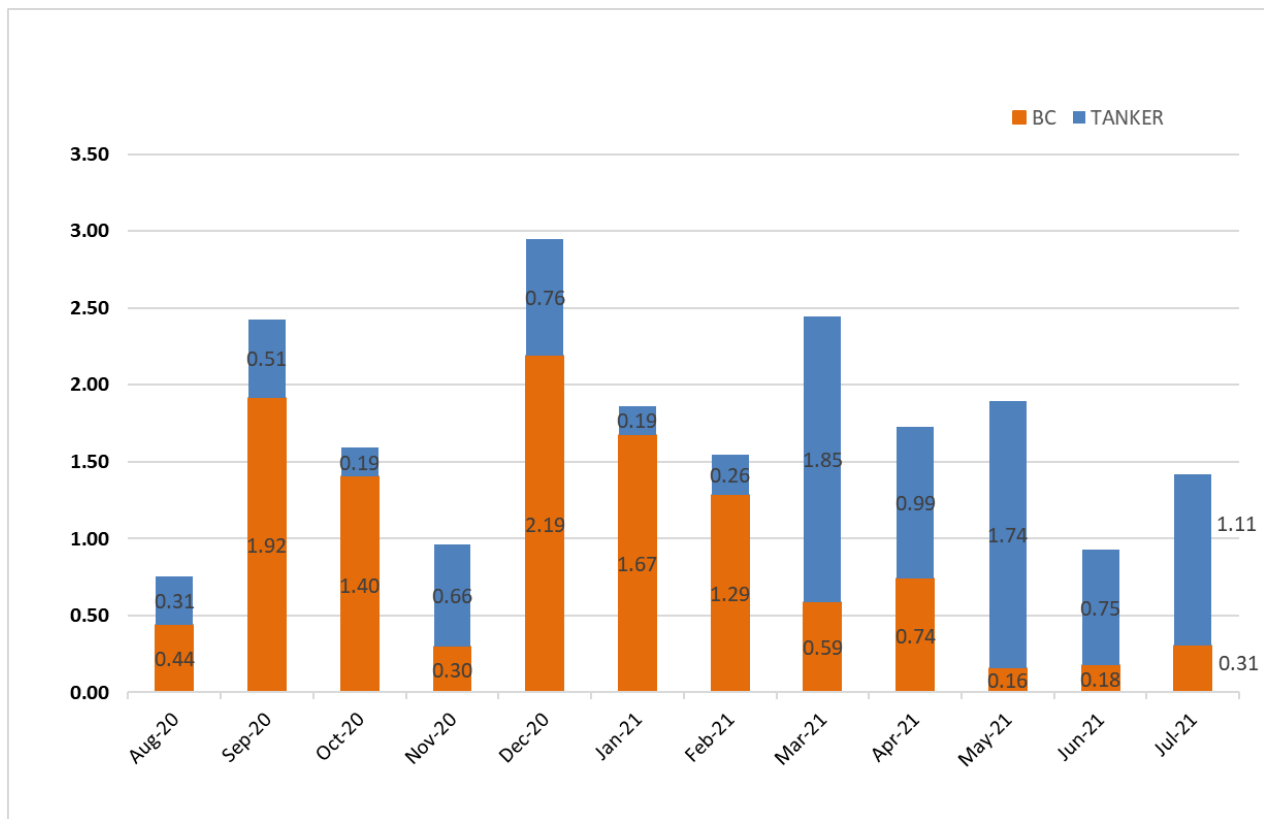


IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 7 월		2021 년 7 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%	0.22	5	1.11	415.8%	19	280.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.94	13	0.31	-67.1%	5	-61.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

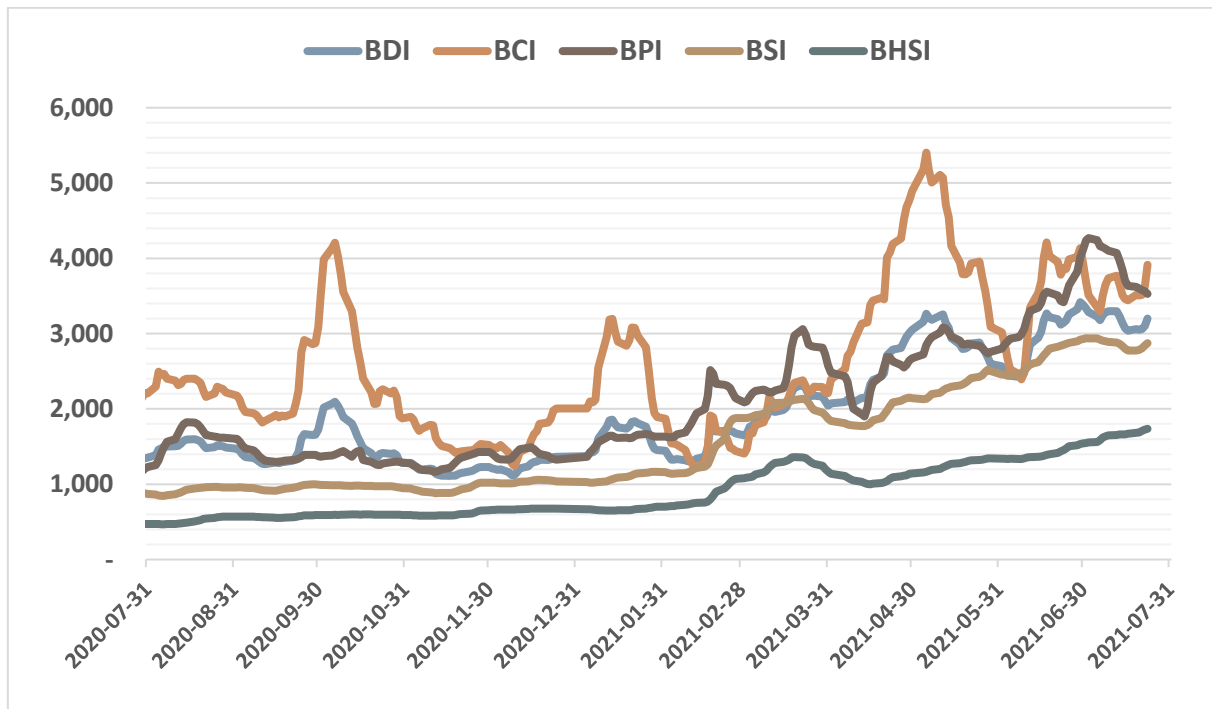
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
REEFER	GREEN OCEAN	5,362	2,467	1992	NETHERLAND	MAK	505	INDIA
REEFER	GREEN KLIPPER	5,362	2,467	1991	NETHERLAND	MAK	505	INDIA
TANKER	MR NAUTILUS	43,538	10,650	1998	CROATIA	B&W	570	PAKISTAN
TANKER	BULL SUMBAWA	31,969	7,842	2001	KOREA	B&W	575	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-07-23	2021-07-16	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	3,199	3,039	▲160.00	3418	1111
BCI	3,915	3,442	▲473.00	5404	1241
BPI	3,528	3,635	▼-107.00	4269	1161
BSI	2,871	2,775	▲96.00	2939	686
BHSI	1,736	1,669	▲67.00	1736	405





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	546.00	▼-1.50	525.00	▼-2.50	519.50	▼-9.00
MGO	590.00	▲2.00	595.50	▲3.50	617.00	▲7.00
LSMGO	587.00	▼-6.50	581.50	▼-4.50	-	-
IFO380	421.00	▲2.00	409.00	▲1.00	412.00	▼-5.50

❖기준일 : 7 월 23 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-07-23	2021-07-16	CHANGE
미국 달러	1171.14	1143.70	▲27.44
일본 엔(100)	1063.27	1041.48	▲21.79
유로	1382.09	1351.11	▲30.98
중국 위안	186.78	177.01	▲9.77

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

[시사금융용어] 델타 팬데믹

인도에서 시작된 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)의 변이 형태인 '델타'와 팬데믹의 합성어다.

팬데믹은 그리스어인 '판데모스(PANDEMOS)'에서 나온 말로 전 세계적으로 확산하는 '세계적 유행병'을 의미한다.

지난 2020년 10월 인도에서 처음 발생한 델타 변이는 기존 알파 변이(영국발)보다 전파력이 60% 더 강한 것으로 알려졌다.

세계보건기구(WHO)는 델타 변이가 코로나 19 변종 바이러스 중 확산 속도가 가장 빠르고, 치명적일 것으로 내다보고 있다.

2021년 6월 현재 델타 변이가 확인된 곳은 러시아와 영국, 포르투갈, 캐나다, 이탈리아, 벨기에, 독일 등으로 최소 92개국에서 델타 변이가 진행되고 있을 것으로 예상된다.

국내에서도 지난 4월 첫 감염자가 나온 뒤 현재까지 190여 명의 델타 변이 확진자가 발생했다.

중앙재난안전대책본부는 국내 델타 변이 바이러스가 통제 가능한 수준이라고 평가하고 있지만 향후 팬데믹에 대한 두려움이 상존하는 상황이다.

[출처: 연합뉴스]



VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

STL SHIPPING 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)