

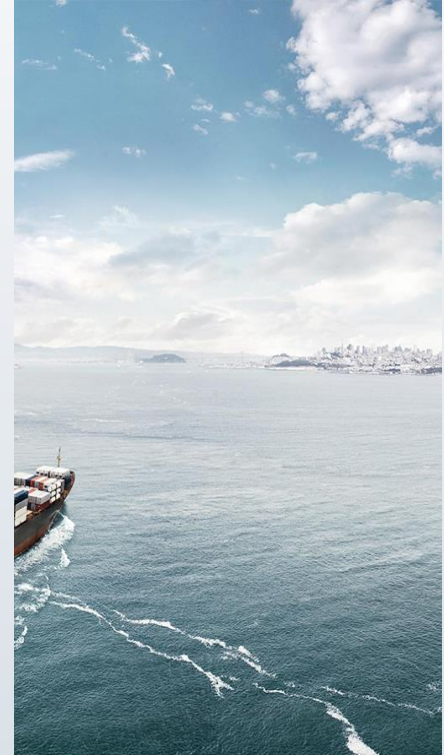


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.364

Updated August 24, 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	6
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	21

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

I . NEWS

1. BDI 4092 포인트...中 항만 체선·선복 공급 '최대 변수'

8 월 20 일 건화물선 운임지수(BDI)는 전일보다 116 포인트 상승한 4092 로 마감됐다. 지난 주 벌크 시장은 모든 선형에서 선복 부족 현상이 계속되면서 상승세를 기록했다.

외신에 따르면 중국에서 7 월 철광석 수입은 전년 대비 20% 감소하고 철강 생산을 감축했지만 철광석 가격이 급등하면서 브라질과 호주 등 국가에서 출하가 늘어나 케이프선의 시황은 고공행진을 이어갔다. 또 중국과 정치적 긴장이 고조되고 있는 호주에서 석탄 수출은 줄었지만 전체 체선 규모는 확대되고 있어 시황을 지지했다.

케이프 운임지수(BCI)는 전거래일보다 286 포인트 오른 5997 을 기록했다. 지난 주 케이프 시장은 중국 항만의 체선이 지속되고 있는 가운데 호주와 브라질에서의 수요 증가로 상승세를 이어갔다. 한국해운진흥공사에 따르면 주요 철광석 수출업체들이 공급 능력을 회복하고 선복 차질로 인해 고운임 시황을 지속하고 있지만 중국 항만 체선 및 선복 공급이 현 시황에서 최대 변수라 예의주시해야 한다.

케이프선의 1 일 평균 정기용선료는 전주보다 9416 달러 상승한 5 만 1669 달러를 기록했다.

파나마스 운임지수(BPI)는 전거래일보다 31 포인트 상승한 3785 를 기록했다. 파나마스 시장은 케이프선의 급등 영향으로 태평양 역내 석탄 및 남미의 곡물 수요가 강세를 나타냈다. 금주는 석탄 가격이 최근 급등세를 보이면서 점점 부담 요인으로 작용할 것으로 보인다. 이와 함께 파나마스선 자체로는 상승 동력이 부족해 케이프선의 시황에 영향을 많이 받을 것으로 예측된다.

파나마스선의 1 일 평균 정기용선료는 3 만 5230 달러로 전주보다 1450 달러 올랐다.

수프라maks 운임지수(BSI)는 3276 으로 전거래일보다 39 포인트 상승했다. 수프라maks 시장은 아시아 역내 석탄 수요가 강세를 보여 태평양 수역을 중심으로 상승세를 기록했다. 대서양 수역은 흑해와 멕시코만 등에서 꾸준하게 상승세를 유지했다. 금주는 선박 공급 상황에 따라 시황이 영향을 받을 것으로 전망된다.

수프라maks선의 1 일 평균 정기용선료는 전주 대비 2409 달러 상승한 3 만 6407 달러였다.

I . NEWS

2. HMM 해상노조 파업투표 92.1% 찬성 가결...물류대란 '초읽기'

HMM 해원연합노동조합(해상노조)이 진행한 파업 찬반투표가 투표자 기준 92.1%(400명) 찬성률로 가결되면서 물류대란 위기가 초읽기에 들어갔다.

23일 HMM 해상노조에 따르면 22일부터 이틀간 전체 조합원 434명을 대상으로 파업에 대한 찬반투표를 실시한 결과 투표자 기준 92.1%(400명) 찬성률로 가결됐다. 투표율은 95.8%를 기록했다. 찬성 400명, 반대 24명, 무효 10명이다.

이번 투표는 과반의 조합원이 참석해 과반이 찬성표를 던지면 가결된다. 노조는 지난 20일 중앙노동위원회 2차 조정회의에서 조정중지 결정이 나오에 따라 쟁의권을 확보한 상태다. 해상노조는 파업 투표가 가결됨에 따라 MSC(스위스 국적 해운선사)로 이직을 위해 오는 25일쯤 단체사직서를 제출할 예정이라며 사측 압박에 나섰다. 이후 부산항 입항 선박(선박 미정)에 대해 사직 및 계약 종료를 이유로 집단 하선을 진행할 예정이다. 또 하역 작업자 등은 PCR 검사 증서 제시 전까지 승선을 거부한다는 방침이다.

해상노조는 선원법상 쟁의행위 제한으로 파업도 쉽지 않은 만큼, 요구가 관철되지 않을 경우 HMM을 떠나는 것도 불사하겠다는 의지를 피력한 것으로 풀이된다. 선원법상 운항 중이거나 해외 항만에 기항하는 선박은 파업할 수 없다. 국내에 정박 중인 선박에 탑승한 경우만 파업할 수 있는 셈이다.

해상노조는 그간 코로나 19 장기화로 선원 교대가 제대로 이뤄지지 않아 강제적으로 계약이 연장된 선원이 많다고 강조했다. 교대 선원을 구하기 힘든 상황에서 집단 하선 및 승선계약 연장을 거부하면 배가 멈추게 된다.

전정근 해원노조 위원장은 "교대할 선원이 없는 것은 해상노동이 그 가치를 인정받지 못하고 있기 때문"이라며 "월 313시간의 살인적인 노동 강도에도 불구하고 그걸 가볍게 초과하는 현 근무 현실에서 떠날 때가 되었다는 생각이 든다"고 말했다.

이어 "선원법으로 파업도 못하게 막아놨는데 그렇게 중요한 직업이면서 처우개선도 못해준다는 것은 노예 밖에 안 된다는 생각"이라며 "급여 한두푼 더 받으려는 것으로 몰아가지 않았으면 한다"고 덧붙였다.

I . NEWS

해상노조는 단체사직서 제출 후엔 MSC 로 단체 지원서를 제출한다는 방침이다. 그러면서도 회사에서 전향적인 안을 가지고 온다면 다시 협의가 가능하다며 타협점 도출 가능성을 열어뒀다.

사무직 직원을 주축으로 구성된 육상노조도 이르면 23 일부터 조합원 1000 여명을 대상으로 파업 찬반투표를 실시할 계획이다. 육상노조는 해상노조에 앞서 중노위 조정이 결정됐다.

앞서 사측은 육상노조에 임금 8% 인상과 격려금 300%, 연말 결산 이후 장려금 200% 지급, 교통비 5 만~10 만원, 복지포인트 50 만원 등의 내용이 담긴 협상안을 제시했지만, 노조 내부에서는 '8 년간 임금동결'을 보전하는 데는 미흡하다는 의견이 우세했던 것으로 전해졌다. 두 노조는 임금인상률 25%, 성과급 1200% 등을 요구했다. 육상노조와 해원노조는 파업 찬반투표까진 별개로 진행하지만, 추후 상황에는 공동투쟁위원회(가칭)를 만들어 공동으로 대응한다는 방침이다.

국내 유일 원양 컨테이너 운송업을 영위하는 HMM 의 파업 및 쟁의행위 가능성이 커지면서 수출 기업들은 당장 비상이다. 고운임을 지불해도 선복 확보가 어려운 상황에서 HMM 마저 파업하면 배를 구하는 것 자체가 쉽지 않을 수 있어서다. 또 선적 및 하역 등을 관리하는 육상노조도 파업에 동참하면 수출 물류대란은 불가피할 전망이다.

HMM 은 지난해 임단협도 진통 끝에 12 월 31 일 자정 직전 극적으로 타결된 바 있다. 당시엔 노사가 물류대란은 막자는 취지에서 협상이 성사됐다. HMM 사측은 "파업에 이르지 않도록 끝까지 최선을 다해 협상에 임하겠다"고 밝혔다.

3. 멕시코만 해상 석유 플랫폼서 화재...5 명 사망·2 명 실종

멕시코 인근 멕시코만 바다 위의 석유 플랫폼에서 불이 나 10 여 명의 사상자가 나왔다.

23 일(현지시간) 멕시코 국영 석유기업 페멕스는 전날 발생한 화재의 사망자가 5 명으로 늘었다며, 6 명이 다쳤고 2 명이 아직 실종상태라고 밝혔다. 사상자들은 페멕스와 협력업체 직원들로, 화재 당시 일상적인 유지·보수와 청소 업무를 하고 있었다고 페멕스는 설명했다.

페멕스는 앞서 캄페체주 앞바다의 한 플랫폼에서 전날 오후 3 시께 불이 나 1 시간 20 분 만에 진화됐다고 밝힌 바 있다. 정확한 화재 원인은 아직 확인되지 않았다. 이번 화재로 125 개 유정의 가동이 중단돼 하루 42 만 1 천 배럴의 석유 생산 손실도 발생했다. 멕시코 전체 일일 생산량의 4 분의 1 가량이다.

I . NEWS

멕시코만에선 지난달에도 페멕스의 해상 석유 플랫폼 인근의 파이프라인에서 가스가 유출되며 이른바 '불의 눈'이라고 불린 대형 해상 화재가 발생한 바 있다. 당시 환경단체 그린피스는 "멕시코 석유산업은 지난 몇 년간 투자가 줄며 유지·보수에 심각한 문제들을 겪어왔다"고 비판하기도 했다.

연이은 화재로 또 비판이 제기되자 페멕스의 옥타비오 로메로 대표는 이날 기자회견에서 "설비 고장이나 유지·보수 미비 때문이 아니다"라며 "석유산업 자체에 내재한 위험과 관련된 문제"라고 말했다.

4. 국제항해선박 온실가스 감축규제 시행 대비 에너지효율 등급 사전 제공

해양수산부는 국제적인 온실가스 감축 규제 시행에 대비하여 국내 외항선사를 지원하기 위해 8월 25일 국적선의 에너지효율 등급을 계산한 결과값을 선사에 제공한다고 밝혔다.

국제해사기구(IMO)는 지난 2018년 4월에 2050년 국제해운 온실가스 총배출량을 2008년 대비 50%로 감축하겠다는 목표를 설정하였고, 2021년 6월에는 해양오염방지협약(MARPOL)을 개정·채택하여 현재 운항 중인 국제항해선박(이하 '현존선')에 온실가스 배출 규제를 적용하는 '선박탄소집약도지수(CII) 제도'를 마련하였다.

이에 따라, 현존선은 2024년부터 운항거리, 연료소모량 등 1년간의 운항정보를 기반으로 매년 선박탄소집약도지수(CII)를 계산하여야 한다. 2019년 선박탄소집약도지수(CII)를 기준으로 2020년~2023년까지는 총 5%를, 2024년~2026년까지는 매년 2%씩 선박탄소집약도를 낮추어야 한다.

선박소유자는 이를 위해 기관출력 제한 등의 기술적 조치와 함께 최적항로 운항, 저탄소 연료 사용 등의 조치를 취하고, 선박검사기관(한국해양교통안전공단, 한국선급)을 통해 매년 감축률 달성 여부를 검증받아야 한다.

선박에는 검증결과에 따라 A등급부터 E등급까지 에너지효율 등급이 부여되는데, A, B등급은 평균 이상의 높은 효율을 나타내며, C등급은 보통 수준, D, E등급은 낮은 효율을 의미한다. 3년 연속 D등급이거나 1년 이상 E등급을 받은 선박은 에너지효율 개선계획을 수립하고 선박검사기관으로부터 승인받은 이후에 운항을 할 수 있게 된다.

I . NEWS

해양수산부는 국내 외항선사가 이러한 규제에 미리 대응할 수 있도록 2020년 운항정보를 기반으로 규제대상 국적선 684척의 선박탄소집약도지수(CII)를 기준으로 한 에너지효율 등급을 계산하여 그 결과값을 선사에게 제공하기로 하였다.

선박탄소집약도지수 계산 결과에 따르면, 국적선 684척 중 높은 효율인 A, B 등급이 37.3%(255척), 평균 효율인 C 등급이 28.5%(195척), 낮은 효율인 D, E 등급이 34.2%(234척)로 나타났다. 특히 D, E 등급 비율은 2015년 이전에 건조된 선박에서 높게(75.8%) 나타났는데, 이는 신조선에 대한 선박 에너지효율 개선규제(선박에너지효율설계지수:EEDI)가 2015년 이후 건조된 선박부터 적용되었기 때문이다.

해양수산부는 선사가 자체적으로 선박별 등급을 계산해 볼 수 있도록 선박검사기관을 통해 개발한 계산 프로그램을 무료로 배포하고, 오는 9월에는 온라인 간담회를 개최하여 국적선의 국제규제 대응방안에 대해 관련 전문가들과 논의할 계획이다.

이외에도, 해양수산부는 2018년부터 노후 국적선을 친환경 고효율선박으로 대체 건조할 경우 보조금을 지급하고 있으며, 수소·암모니아 등 무탄소 선박 기술 확보 및 온실가스(CO₂) 포집장치 개발 등을 위한 연구개발(R&D)도 함께 추진하고 있다.

명노현 해양수산부 해사안전국장은 “국제해사기구가 추진하고 있는 선박 온실가스 감축 규제는 해운업계에 큰 영향을 미칠 것이므로, 미리 준비하고 대응하는 것이 무엇보다도 중요하다.”라며, “해양수산부는 선박검사기관, 관련 전문연구기관 등과 긴밀히 협력하여 해운업계가 온실가스 규제에 철저히 대응해 나갈 수 있도록 지원하는 한편, 해양환경규제 강화가 친환경선박 시장을 선도하는 기회가 될 수 있도록 관련 기술 개발도 적극적으로 추진하겠다.”라고 말했다.



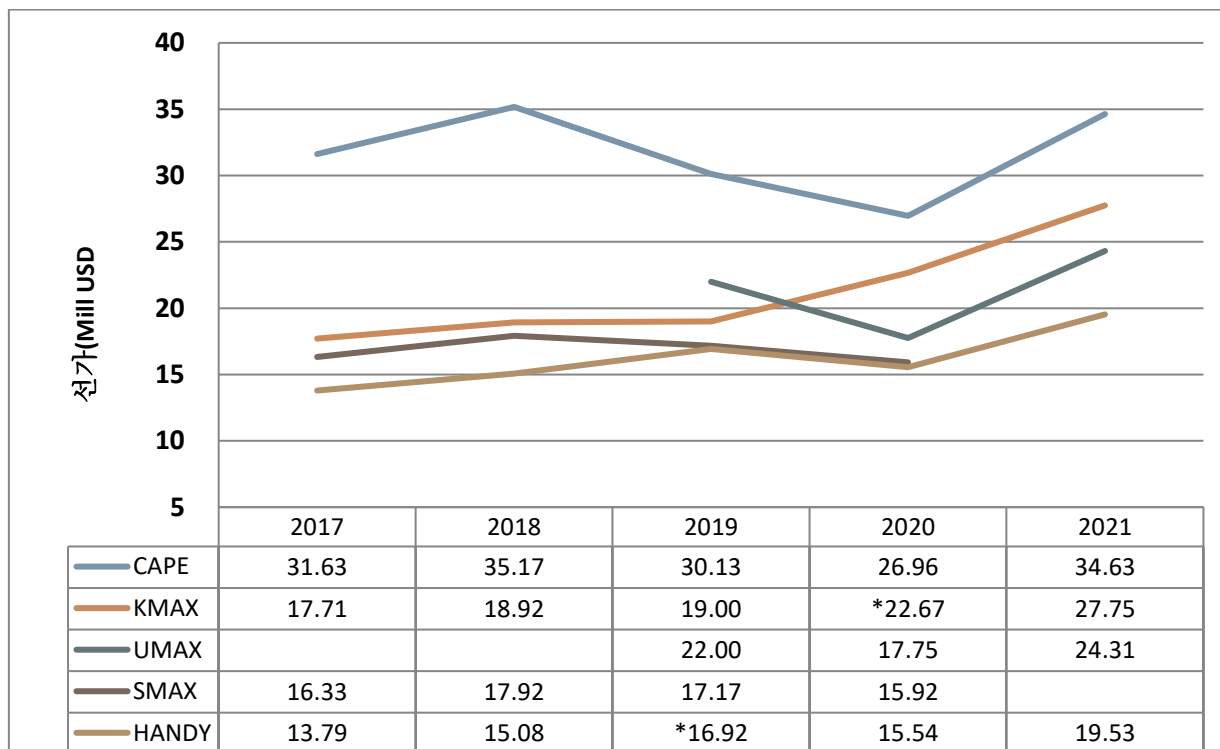
II . BULK CARRIER

(◆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	34.63
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	28.44%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	27.75
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	22.43%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	24.31
	--	--	--	-19.32%	36.97%
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	19.53
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	25.67%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)

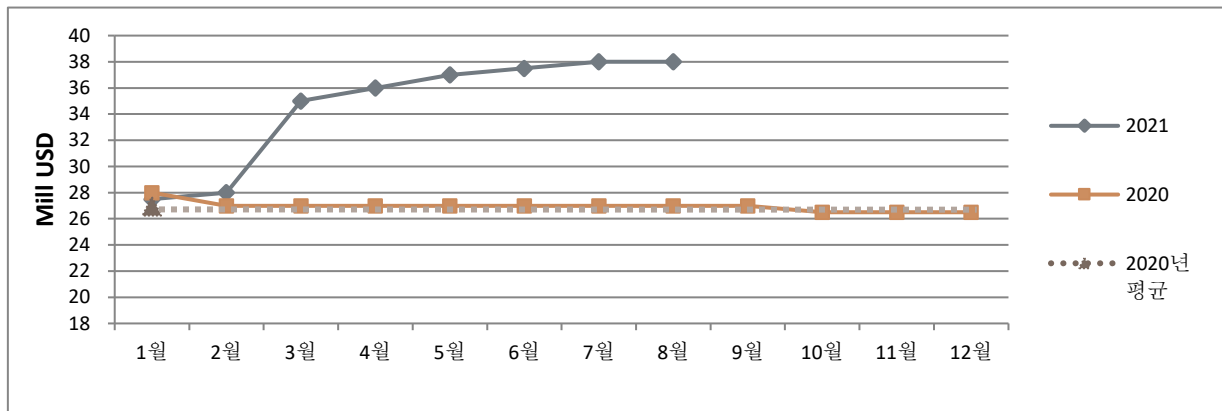




II . BULK CARRIER

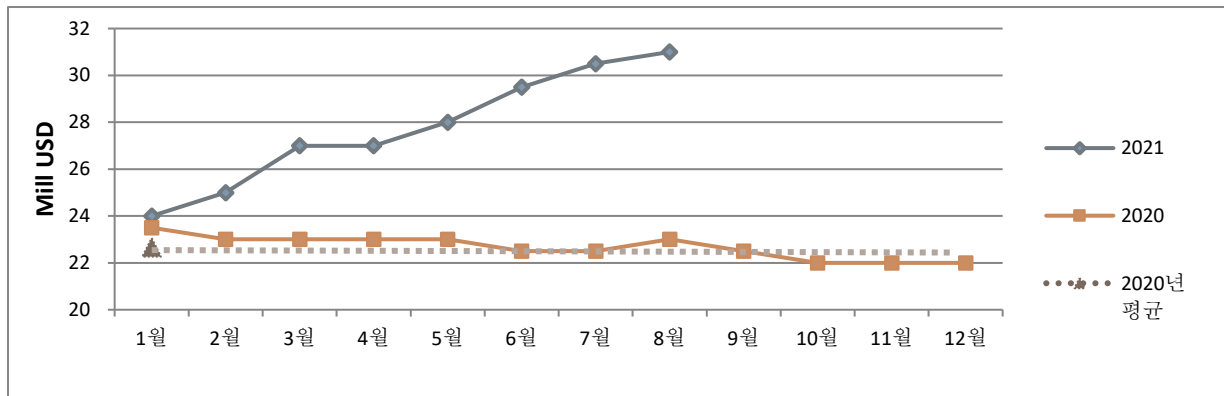
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균	
2021	CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	38.00	34.63
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	2.8%	1.4%	1.3%	0.0%	-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	37.0%	38.9%	40.7%	40.7%	28.4%
	KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.00	27.75
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	3.7%	5.4%	3.4%	1.6%	-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	21.7%	31.1%	35.6%	34.8%	22.4%
	UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	24.31
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	6.7%	10.4%	7.5%	5.3%	-
		전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	23.00	19.53	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%	2.5%	9.8%	2.2%	-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%	36.7%	55.2%	58.6%	25.7%	
2020	CAPE (180K)	28.00	27.00	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	23.00	22.67	
	SMAX (58K)	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.92	
	HANDY (37K)	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	15.54	

□ Cape

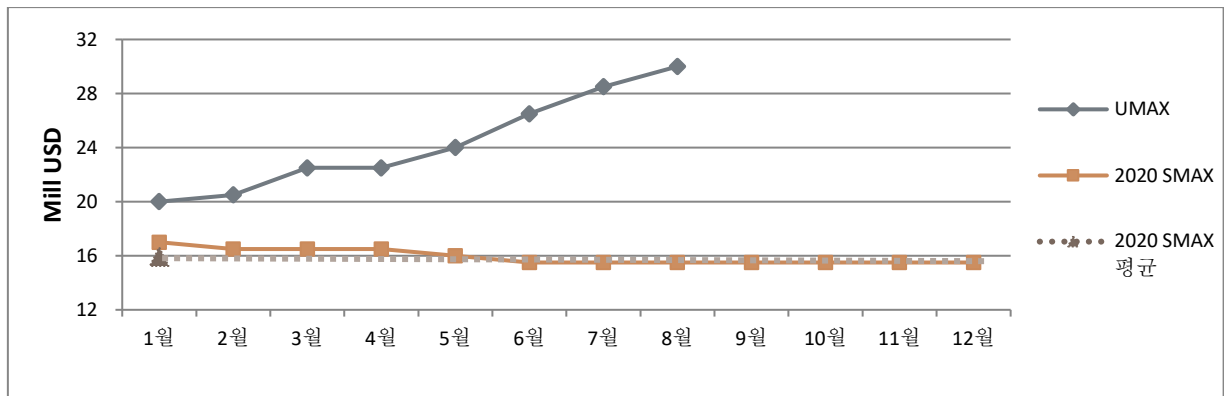


II . BULK CARRIER

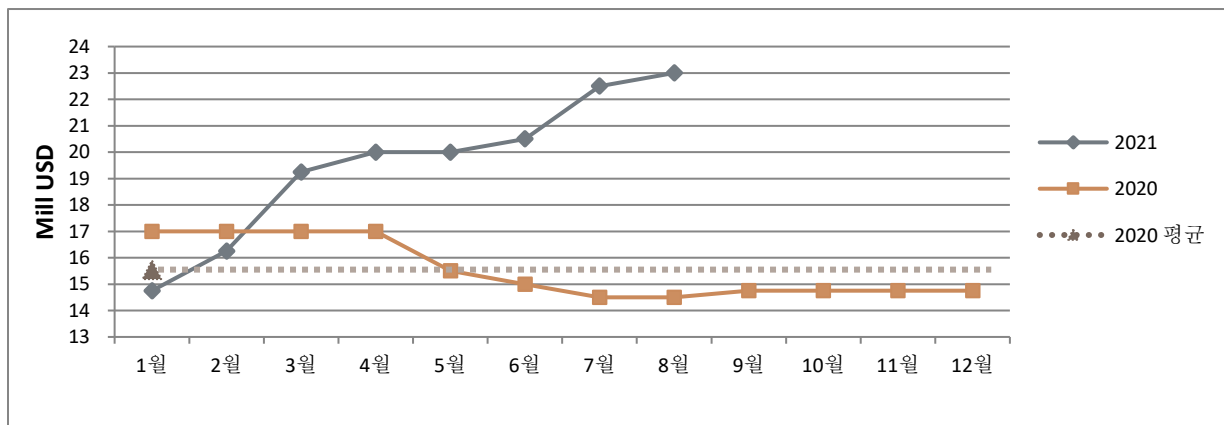
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE UNITED	203,137	2007	JAPAN	B&W		22	Greek buyer
BC	PRISCILLA VENTURE	77,283	2008	JAPAN	B&W		18.25-18.40	Chinese buyer
BC	ADS GALTESUND	75,395	2007	JAPAN	B&W		15.9	Chinese buyer
BC	ASIA RUBY IV	63,023	2014	CHINA	B&W	C 4x36t	23	
BC	ASIA RUBY III	63,023	2014	CHINA	B&W	C 4x36t	22	Greek buyer, BWTS fitted
BC	ASIA RUBY II	62,996	2014	CHINA	B&W	C 4x36t	24	
BC	NORD PEAK	61,649	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	22.5	HK buyer, BWTS fitted
BC	BELCARGO	58,729	2008	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	16.5-17.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	MELATI LAUT	56,643	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	15.3	Chinese buyer
BC	BULK PHOENIX	56,088	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	19.2	Bangladesh buyer (Meghna Marine)
BC	ATLANTIC ENSENADA	55,814	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15.7-15.8	Bangladesh buyer, BWTS fitted
BC	SPAR DRACO	53,565	2006	CHINA	B&W	C 4x36t	13.45	Undisclosed buyer
BC	ASHIYA STAR	52,223	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30t	13.0-13.8	Bangladesh buyer, BWTS fitted
BC	WAN AN	42,717	1998	JAPAN	SULZER	C 4x30t	7	Chinese buyer
BC	NEREUS ISLAND	37,920	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	21	HK buyer (Pacific Basin), BWTS fitted
BC	PORT PHILLIP BAY	37,614	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	--	HK buyer (Taylor Maritime), BWTS fitted
BC	PRASLIN	36,782	2011	VIETNAM (KOR)	B&W	C 4x30t	17	HK buyer (Taylor Maritime), BWTS fitted
BC	PACIFIC BULKER	36,309	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	21	HK buyer, BWTS fitted
BC	FOUR DIAMOND	34,059	2011	VIETNAM	B&W	C 4x30t	12.75	Greek buyer
BC	ANTIGONI	32,663	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	11.2	Chinese buyer
BC	ORIENT GLORY	32,419	2013	KOREA	B&W	C 4x30t	15.5	Greek buyer (Loadline), BWTS fitted
BC	ATHOS	30,618	2007	INDIA	B&W	C 4x30t	11.1	Undisclosed buyer, BWTS fitted



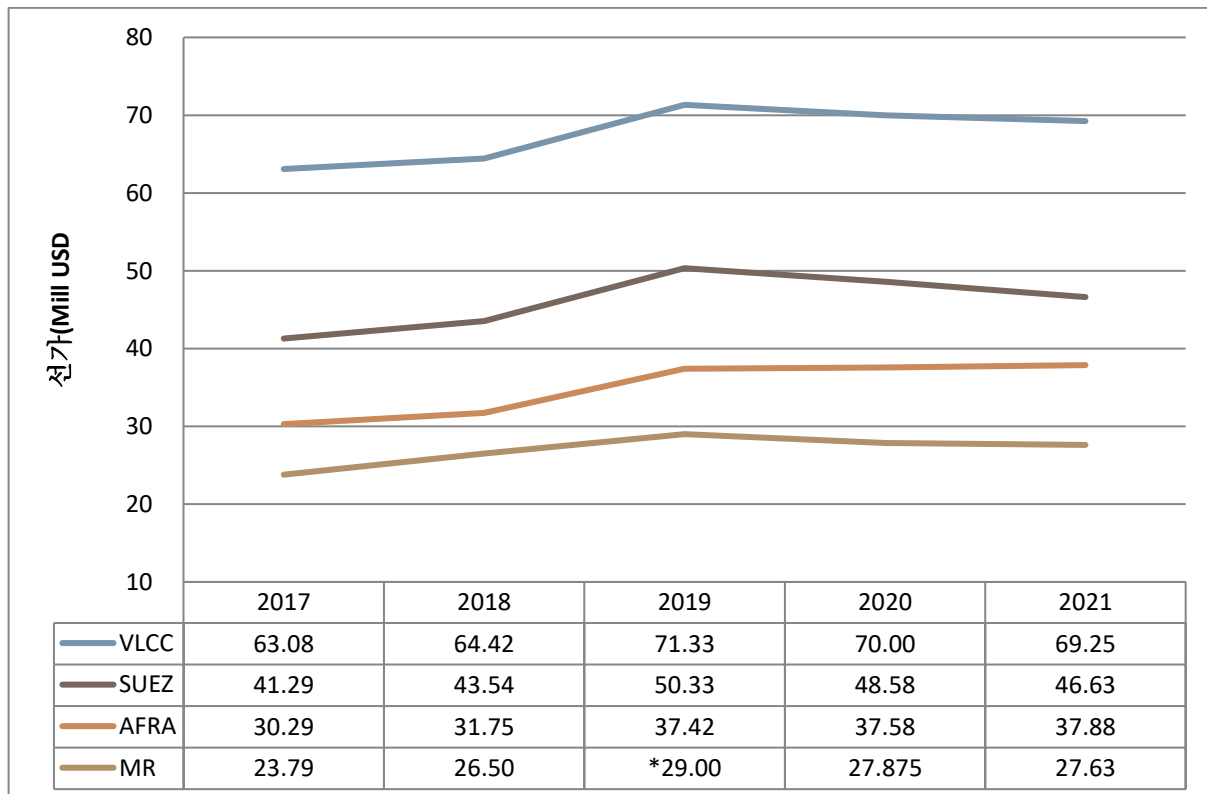
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	69.25
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-1.07%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	46.63
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-4.03%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	37.88
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	0.78%
MR (51K) *18년까지는 49K 기준	23.79	26.50	*29.00	27.87	27.63
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.90%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

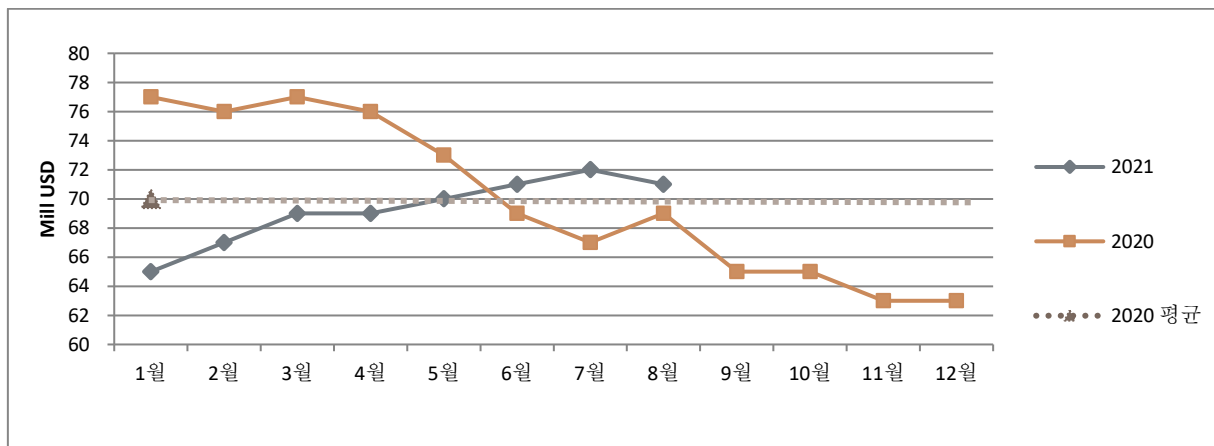




III. TANKER

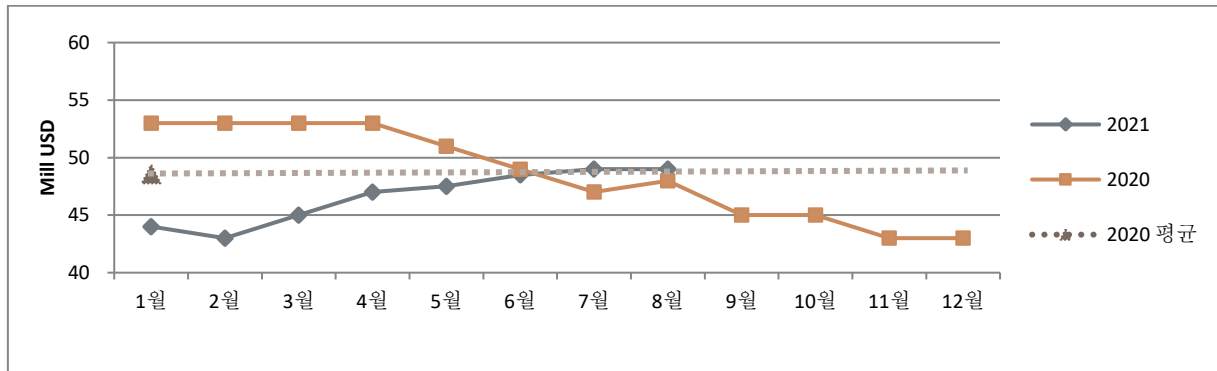
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	72.00	71.00	69.25
		전월대	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	-1.4%	-
		전년대	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-4.1%	2.9%	7.5%	2.9%	-1.1%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	49.00	49.00	46.63
		전월대	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	1.1%	2.1%	1.0%	0.0%	-
		전년대	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-6.9%	-1.0%	4.3%	2.1%	-4.0%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	37.88
		전월대	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%	0.0%	6.7%	11.1%	11.1%	0.8%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	28.00	27.63
		전월대	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	-
		전년대	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-8.3%	-1.8%	0.0%	5.7%	5.7%	-0.9%
2020	VLCC	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	70.00	
	SUEZ	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	48.58	
	AFRA	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	37.58	
	MR	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	27.88	

VLCC-310K

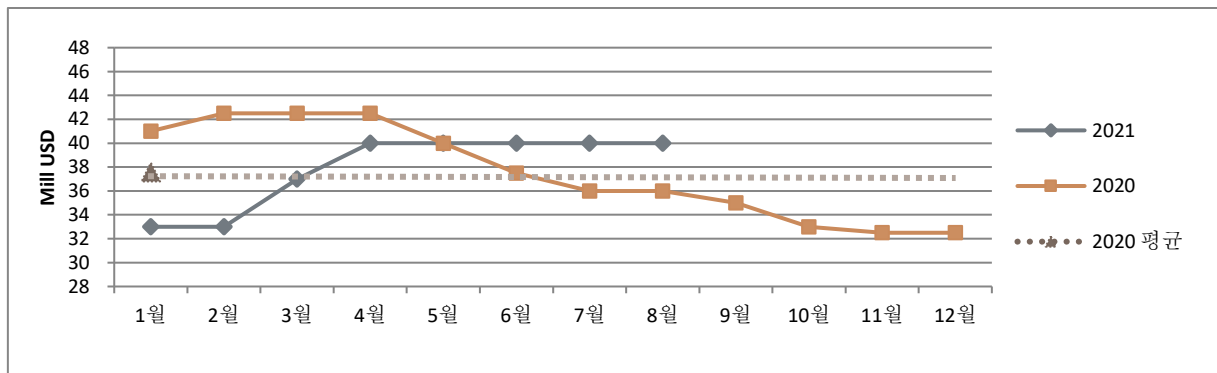


III. TANKER

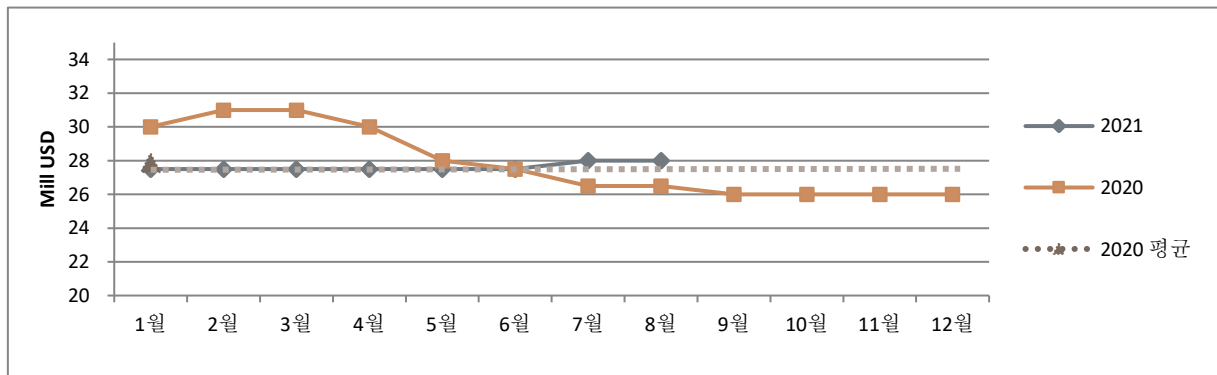
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	KATSURAGISAN	311,620	2005	JAPAN	MAN		30	Undisclosed buyer, BWTS fitted
TANKER	PAEONY	281,050	1999	JAPAN	SULZER		25	Undisclosed buyer, BWTS fitted
TANKER	MINERVA MAYA	105,716	2003	KOREA	B&W		13.5	Chinese buyer
TANKER	NESTE	25,117	2005	CHINA	WART		--	Undisclosed buyer
TANKER	ANUKET AMBER	9,596	2008	CHINA	MAK		5	Singapore buyer (First Ship Lease Trust)
LPG	CAPTAIN MARKOS NL	58,585	2006	KOREA	B&W		42.5	Undisclosed buyer
LPG	BOW GALLANT	9,999	2008	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
LPG	BOW GUARDIAN	9,999	2008	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
CHEMICAL	BOCHEM ANTWERP	19,806	2011	JAPAN	MITSU		15.6	Vietnamese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	GERRIT BRAREN	23,818	2,006	GERMANY	B&W	1706	TEU	25	Singapore buyer (X-Press Feeders)
CONT	HEUNG-A MANILA	14,920	1,997	KOREA	B&W	653	TEU	5.5	Singapore buyer (Straits Orient Lines)
CONT	HEUNG-A JAKARTA	10,320	1,997	KOREA	B&W	653	TEU	5.5	Singapore buyer (Straits Orient Lines)
MPP	MAXIMUS-1	10,632	2,005	TURKEY	DAIHA	550	TEU	4.5	Undisclosed buyer

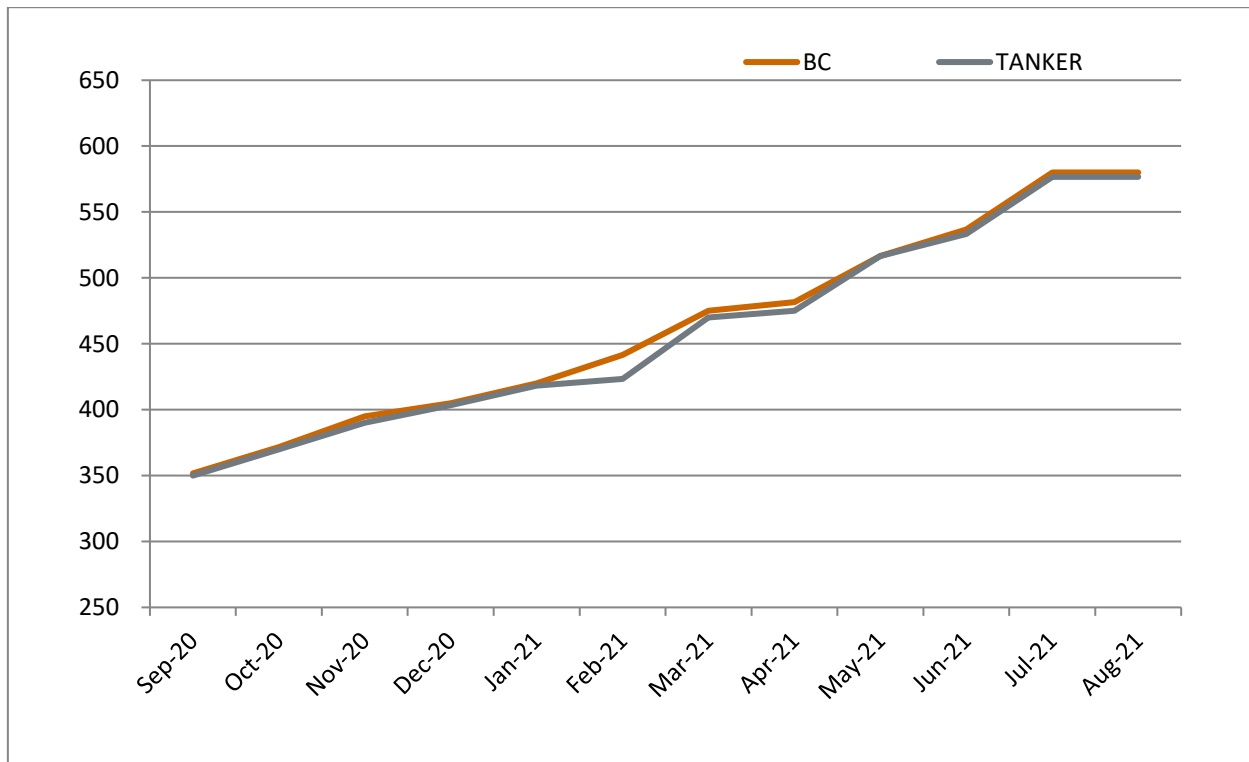


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 8 월	2021 년 8 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%	498.75	44.8%	335.00	576.67	0.0%	72.1%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	503.96	46.3%	345.00	580.00	0.0%	68.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장



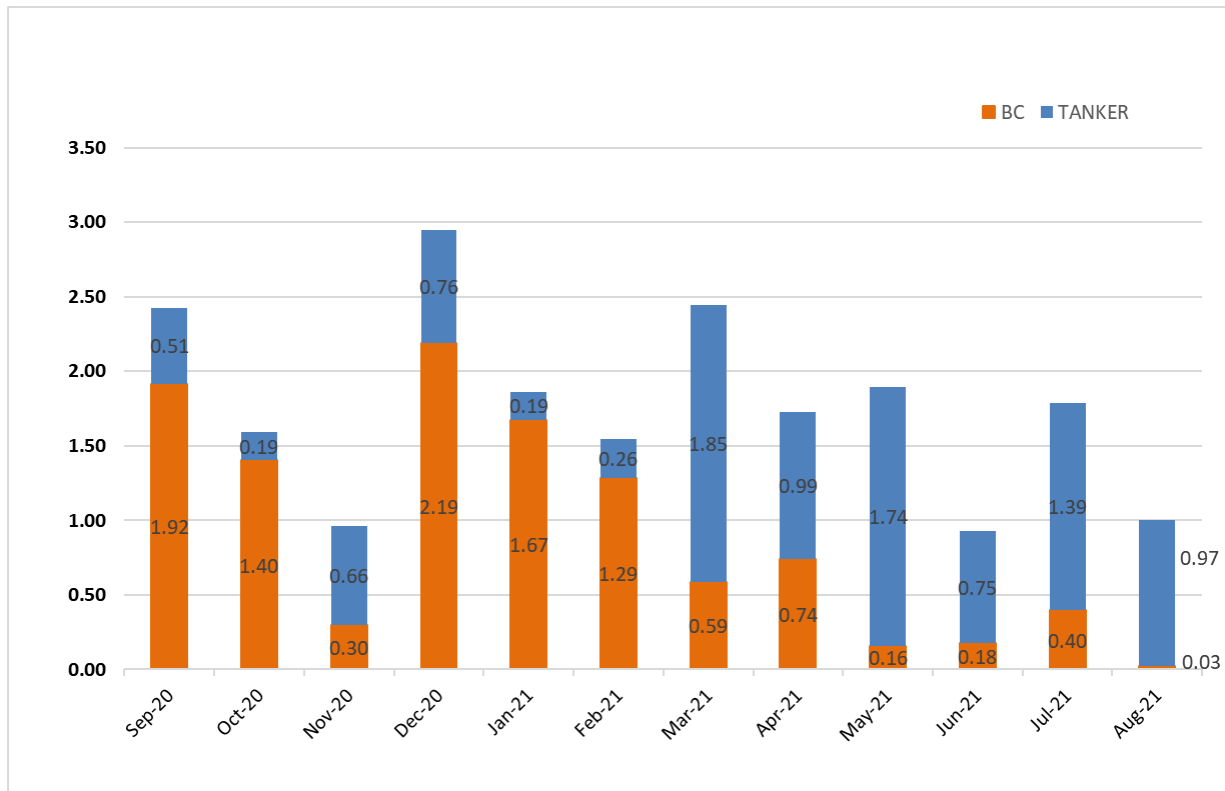


IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 8 월		2021 년 8 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%	0.31	7	0.97	209.6%	15	114.3%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.44	11	0.03	-94.3%	3	-72.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

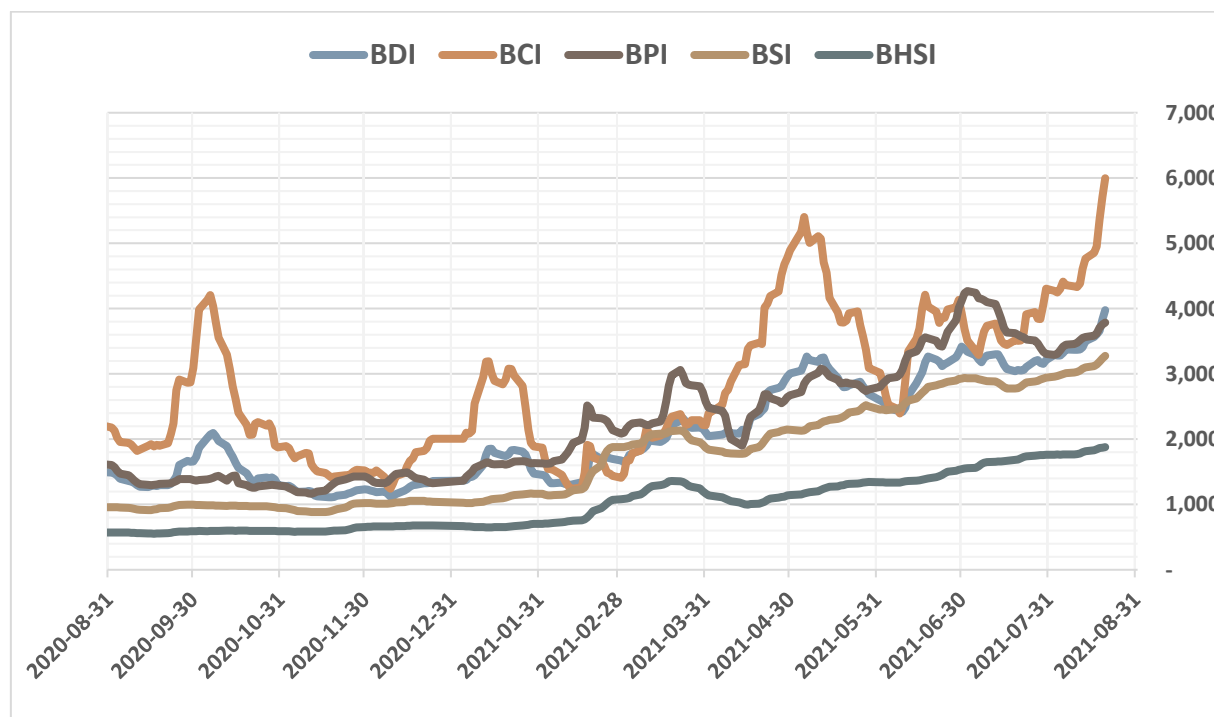
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
TANKER	PIRAMERD	47,149	9,375	2003	JAPAN	B&W	605	PAKISTAN
TANKER	STANDORF	28,820	11,050	1990	BELGIUM	B&W	700	BANGLADESH, Incl. 1,100 tons ROB



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-08-20	2021-08-13	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	4,092	3,566	▲526.00	4092	1111
BCI	5,997	4,766	▲1,231.00	5997	1241
BPI	3,785	3,566	▲219.00	4269	1165
BSI	3,276	3,098	▲178.00	3276	882
BHSI	1,878	1,816	▲62.00	1878	553





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	493.50	▼-33.50	473.00	▼-31.00	479.50	▼-23.50
MGO	538.50	▼-34.00	544.50	▼-24.50	582.50	▼-12.50
LSMGO	538.50	▼-33.50	534.00	▼-40.50	-	-
IFO380	390.00	▼-22.00	379.00	▼-24.50	384.00	▼-15.50

❖기준일 : 8 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-08-20	2021-08-13	CHANGE
미국 달러	1174.50	1158.90	▲15.60
일본 엔(100)	1069.92	1049.82	▲20.10
유로	1371.52	1360.32	▲11.20
중국 위안	180.77	178.82	▲1.95

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사상식] BNPL (Buy Now Pay Later)

무이자로 할부 결제를 하는 방식의 서비스로, 결제 업체가 소비자를 대신해 가맹점에 먼저 대금을 지불하면 소비자가 여러 차례에 나눠 결제 업체에 대금을 보내는 방식이다. 밀레니얼 세대의 호응을 얻으면서 미국, 호주 등지에서 확대되고 있다.

[출처 : 네이버 지식백과]

[관련기사] 빅테크 BNPL 맹공에도 카드업계 반응 '시큰둥'

국내 빅테크 기업들이 해외에서 선풍적인 인기를 끄는 BNPL 서비스 도입에 박차를 가하고 있지만, 카드업계는 미온적 반응을 보이고 있다. 국내 결제 시장은 BNPL 이 주목받는 미국이나 영국, 호주와 달리 이미 신용카드 문화가 발달해 있어 BNPL 이 큰 위협이 되지 않는다는 것이다. 현 구조상 빅테크 기업이 획기적인 비즈니스 모델로 만들기도 어렵고 기존 결제 시장에 큰 반향을 일으킬 수도 없다는 판단이다.

BNPL 은 엄청난 혁신처럼 보이지만, 핵심은 무이자 할부결제 서비스다. BNPL 취급 업체가 가맹점에 물건 값을 먼저 지급하고 이후 이용자들이 BNPL 업체에 대금을 나눠서 내는 구조다. 주로 신용카드 발급이 어려운 외국의 MZ 세대 사이에서 널리 이용되는 것으로 전해진다.

한국에서는 이 BNPL 결제방식을 도입한 업체가 거의 없는 상태다. '소비의 미학' '로마드' 등 일부 업체가 BNPL 결제방식을 택하고 있지만, 해당 플랫폼의 규모나 회원 수가 적어 반향을 일으키지 못하고 있다.

빅테크 기업인 네이버가 BNPL 을 비즈니스 모델로 만들기 위한 실험에 들어간 게 가장 큰 관련 이슈다. 카카오페이 역시 모바일 후불형 교통카드 서비스를 제공 중이지만, 이미 T 머니가 대중화된 상황이어서 향후 서비스 대중화가 쉽지 않다는 분석이다.

카드업계는 빅테크 기업의 BNPL 실험이 말 그대로 실험 정도로 끝날 것으로 보고 있다. BNPL 의 본질은 무이자 할부서비스인데, 이미 전업 카드사(신한·삼성·KB 국민·롯데·우리·하나)가 활성화한 상태이다 보니 특별한 경쟁력을 찾기가 어렵다는 것이다.

더욱이 무이자할부 서비스를 제공하기 위해 가맹점에 상대적으로 높은 6%대의 수수료를 책정해야 한다. 이 때문에 BNPL 모델을 도입하려는 가맹점 수가 제한적일 수밖에 없다는 게 서비스 확산에 가장 큰 걸림돌이 될 전망이다.

VI. ISSUE & TREND

카드업계 한 관계자는 “한국은 시장환경이 완전히 다르다. 신용카드 보급률이 높을 뿐만 아니라, 민간소비 지출의 75%가 신용카드로 이뤄진다”며 “BNPL 을 굉장한 혁신처럼 얘기하지만, 본질은 카드사가 제공하는 무이자할부 서비스다. 심지어 카드사의 무이자할부 제도는 너무 잘 정착돼 있다”고 말했다.

하나금융경영연구소 선임연구원은 “기본적인 구조는 신용카드 할부서비스랑 크게 다르지 않다. 신용카드 문화가 잘 발달한 한국에서는 큰 경쟁력이 없다고 본다”면서도 “빅테크 기업은 실험 수준으로 BNPL 서비스를 제공하지만, 플랫폼과 다수의 고객을 보유한 만큼 반향을 일으킬 수도 있다고 본다”고 밝혔다.

[출처 : 아주경제]



VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.		
101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea Tel. +82-2-776-0840 (Rep.) Email. snp@stlkorea.com		
CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410		

STL GLOBAL CO., LTD.		
Email. seoul@stlkorea.com		
Chartering biz@stlkorea.com	Sancho Kim (이사 김현진) Director Tel. 070-7771-6404	Mike Hong (부장 홍창목) General Manager Tel. 070-7771-6417
Fleet Operation biz@stlkorea.com	H.S. Lee (부장 이현성) General Manager Tel. 070-7771-6412	
Research & Operation snp@stlkorea.com	Anna Lee (과장 이해란) Manager Tel. 070-7771-6403	Joovi Park (대리 박주비) Assistant Manager Tel. 070-7771-6419
Agency Operation operation@stlkorea.com	Henry S.H.Oh (차장 오수현) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	Jennifer Park (과장 박영단) Manager Tel. 070-7771-6407
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn (차장 안지영) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	Joanne Jin (과장 진정식) Manager Tel. 070-7771-6406

에스티엘 지투어_STL G TOUR		전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy	
tour@stlgtour.com		academy@stlyacht.com	
기업/일반 단체 항공예약 실장 김영하	Tel. 1661-8388 Tel. 070-4800-0151 Fax. 02-6499-8388 www.stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장 이진행	Tel. 061-247-0331 Tel. 010-2777-4027 Fax. 061-247-0333 www.stlyacht.com