



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.315

**Updated September 8, 2020**

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. '해운 공룡' 머스크 "육상물류 사업 통합"...2 만 7000 명 정리해고

세계 최대 해운선사인 머스크그룹이 육상 물류 사업을 통합하는 과정에서 직원 2 만 7000 명을 감원한다. 자사 물류 사업 강화 목적으로 통합하는 데 그룹 내 전체 직원 3 분의 1 을 정리해고한다.

5 일 업계에 따르면 머스크그룹은 신종 코로나 바이러스 감염증(코로나 19) 팬데믹에도 불구하고 주요 조직 변경을 통해 사업을 재편한다.

머스크는 지난 2 일 공식 성명을 내고 "해상 컨테이너와 내륙 물류 사업을 통합하기 위해 34% 달하는 일자리를 대대적으로 감축할 것"이라고 밝혔다. 빈센트 클럭 머스크그룹 최고상업책임자(CCO)는 직원들에게 이메일을 보내 "조직을 단순화함에 따라 중복되는 일자리가 (해고) 영향을 받을 것"이라고 말했다.

현재 머스크는 올 연말까지 머스크 물류 자회사 담코와 아프리카 서비스에 초점을 맞춰온 사프마린과의 통합을 추진하고 있다. 물류통합으로 구조조정 영향을 받는 직원은 머스크의 총 직원 8 만명 중 2 만 6000~2 만 7000 명에 달할 전망이다. 특히 흡수 통합되는 담코와 사프마린에서도 3400 명의 직원이 감원된다. 사프마린은 10 월 1 일자로 머스크로 흡수된다.

이번 물류 사업 통합은 지난해부터 예고된 일이다. 머스크그룹은 지난해 경영 성과 평가에서 해운과 운송사업에 전념하겠다고 이미 공언했다. 머스크가 물류 통합에 나선 건 고객들에게 더 나은 서비스를 제공하기 위한 목적도 있다. 변화하는 공급망 요구 사항으로 인해 다양한 운송 수단에 대한 수요가 증가하고 있어 이를 충족하기 위해 회사의 전문성과 역량 강화 목적으로 물류 서비스 통합에 나선 것이다.

머스크는 이번 물류사업 통합으로 2 억 달러(약 2378 억원) 비용 절감 효과를 기대하고 있다. 회사 관계자는 "올해 말까지 담코와 사프마린 브랜드 흡수 통합에 따라 중복되는 일자리를 정리한다"며 "사업 재편으로 단순화되고 고객 중심적인 글로벌 해양·물류 조직으로 거듭날 것"이라고 말했다.

## I . ISSUE & TREND

### 2. 8 년 만에 최고치 오른 컨테이너선 운임

컨테이너선 운임이 8 년 만에 최고치를 갈아치우며 성수기를 맞은 해운업황이 빠르게 회복하고 있다. 해운사가 2 분기에 이어 수익성 개선세를 지속할 가능성도 커진다.

7 일 영국 클락슨리서치에 따르면 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 4 일 기준 1320.80 으로 한 주 새 57.57 포인트 올랐다.

SCFI 는 중국 상하이에서 출항하는 각 노선의 단기(SPOT) 운임을 지수화한 것으로 2012 년 8 월 넷째 주 1333.67 이후 8 년 만에 1300 선을 넘어섰다. 상승세도 벌써 6 주째다. 운임이 2015 년 이후 머물던 600~1000 박스권에서 벗어났다.

노선별로 보면 미주 서안 운임이 1FEU(12M 여 컨테이너 박스 1 개)당 3758 달러로 3 주 연속 사상 최고치를 다시 썼다. 코로나 19 직후 떨어진 연중 최저치에 비하면 176% 뛰었다. 미주 동안 노선 운임도 1FEU 당 4538 달러로 2015 년 4 월 이후 4000 달러를 웃돌았다. 유럽 노선 역시 1TEU(6M 여 길이 컨테이너 박스 1 개)당 1042 달러로 연초 이후 2 주 연속 1000 달러를 상회했다.

코로나 19 직후 주요 선사가 선복량을 줄인 데 비해 미주 노선을 중심으로 화물 수요가 늘면서 운임이 치솟고 있다. 한국해양진흥공사는 "미·중 간 정치 갈등 가능성이 남아있지만 양국 컨테이너 화물의 실물 경제활동(수출입)이 역대 최대 수준"이라며 "중국 중추절로 수요가 줄어들 수 있는데도 선사가 외려 가용 선복량을 늘리겠다고 발표한다"고 분석했다. 실제 업계에 따르면 운항하지 않고 정박하는 선박을 나타내는 컨테이너선 계선율은 11.1%에서 최근 4.6%로 떨어졌다.

국내 최대 선사인 HMM 운임 상승은 호재다. HMM 은 지난 2 분기 평균 SCFI 가 전년 동기 대비 16% 상승하며 2 분기 영업이익이 1387 억원으로 5 년 만에 흑자로 돌아서기도 했다. 방민진 유진투자증권 연구원은 "업황과 자체 체질 개선이 HMM 수익성을 개선시키고 있다"며 "3 분기 추가로 2 만 4000TEU 급 컨테이너선 인도를 마치면서 원가율도 개선될 것"이라고 봤다.

컨테이너 업황이 나아지면서 선박 발주로 이어질 수 있다는 기대도 나온다. 외신은 대만 선사인 에버그린(EVERGREEN)이 1 만 5000TEU 급 컨테이너선을 발주하려 일부 조선사와 협의하고 있다고 보도하기도 했다.

## I . ISSUE & TREND

### 3. 세계 해운업계, 코로나 사태로 선원 초과근무 위험 수위

세계 해운업계가 코로나 19 에 따른 각국의 봉쇄 조치로 마비될 위기에 처했다. 일부 선원들은 바이러스 방역 때문에 17 개월째 육지를 밟지 못하는 상황이다.

믹 핀레이 호주해상안전청(AMSA)장은 6 일 파이낸셜타임스(FT)를 통해 방역 조치로 입항이 어려운 상선과 선원들의 초과근무를 지적하며 해당 문제가 세계 해운업계를 "서서히 멈추거나 치명적인 사고를 초래할 수 있다"고 말했다. 그는 "우리가 만약 이 문제를 해결하지 못하면 선원들이 결국 파업에 들어갈 수밖에 없고 우리는 그들이 계속 일할 수 있게끔 초과근무 해소를 최우선 과제로 다뤄야 한다"고 주장했다.

국제 해사노동협약에 의하면 선원이 승선했던 선박을 떠나지 않고 해상에서 머무를 수 있는 최대 기한은 11 개월이다. 그러나 코로나 19 사태로 세계 각국이 방역을 명분으로 선원들의 입항을 거부하면서 불가피한 초과근무가 발생하고 있다. 국제해운회의소(ICS)에 의하면 현재 세계적으로 25 만명의 선원들이 원래 계약기간을 초과해서 바다에 머무르고 있다.

핀레이 청장은 6 월 26 일부터 104 건의 해사 규정 위반 신고를 접수했으며 이중 4 분의 3 이상이 11 개월 근무 기간 초과 사례였다고 말했다. 그는 "17 개월 동안 바다에 머문 사례도 있었다"며 "업계 모든 사람들이 선원들에게 지속적인 피로가 가중될 경우 사고로 이어질 수 있다고 우려한다"고 말했다. 국제운송노동자연맹(ITWF)의 딘 서머스 호주 조정관은 이와 관련해 바다에서 18 개월을 머문 사례도 있다며 현 상황이 "현대 사회의 노예제도"라고 비난했다.

핀레이 청장은 지난 7 월 25 일 모리셔스 남동쪽 해안에서 일본 화물선 '와카시오'호가 좌초해 대량의 기름이 유출된 사건을 언급하고, 업계에서는 해당 사건 원인 중 하나가 선원들의 피로라는 주장이 있다고 전했다. 이어 선원들 사이에서 과도한 피로로 인해 정신건강 악화와 자살기도 같은 문제가 생길 수 있다고 우려했다.

## I . ISSUE & TREND

### 4. 9 월 1 주차 국제 유가, 수요 둔화

8 월 27 일부터 9 월 3 일까지의 국제유가가 미국 멕시코만의 석유 생산 재개 및 중국 원유 수입 둔화 전망에 하락했다.

한국석유공사 석유동향팀은 4 일 '유가정보서비스 오피넷'을 통해 '2020 년 9 월 1 주 주간 국제유가동향'을 발표했다. 이에 따르면 대서양 유종인 브렌트(BRENT)유는 전주대비 배럴당 1.02 달러 하락한 44.07 달러를 기록했고, 미국 서부텍사스산원유(WTI)는 전주대비 배럴당 1.67 달러 하락한 41.37 달러를 기록했다. 중동 유종인 두바이(DUBAI)유는 전주대비 배럴당 1.58 달러 하락한 43.43 달러를 기록했고, 오만(OMAN)유는 전주대비 1.66 달러 하락한 43.58 달러를 기록했다.

31 일 미국 내무부에 따른 멕시코만 원유 생산중단 규모가 멕시코만 생산의 84%에서 9 월 2 일 기준 19.9% 일일 36 만 8,000 배럴로 감소하며 생산이 재개됐다. ICIS, FGE 등에 따르면 중국의 독립계 정유사들이 원유수입쿼터 소진으로 중국의 9, 10 월 원유수입이 5~6 월 대비 40% 수준까지 감소할 것으로 알려졌다.

당초 시장은 독립계에 대한 4 분기에 대한 원유수입쿼터가 재차 부여될 것으로 기대 했으나 아직까지 발표되지 않으면서 기대감이 줄어들고 있으며 독립계는 쿼터 소진에 따라 원유수입을 줄이고 LCO, 희석 비튜멘과 같은 대체원료를 활용하기 시작했다.

로이터(REUTERS)가 집계한 OPEC 의 8 월 원유생산은 일일 2,427 만배럴로 감산규모 완화에 따라 전월대비 일일 95 만배럴 증가했다. 특히 사우디 생산이 전월대비 일일 60 만배럴 증가했으며 UAE 는 더운 날씨로 발전수요가 증가하면서 생산이 전월대비 일일 29 만배럴 증가하며 생산쿼터(일일 259 만배럴)을 초과 생산해 UAE 에너지 장관은 초과 생산분을 향후 보충 감산할 것이라 밝혔다.

에너지부 자료에 따라 인터팍스(INTERFAX)가 보도한 러시아 8 월 원유(컨덴세이트 포함) 생산은 일일 986 만배럴로 전월대비 5% 증가했으며, 로이터(REUTERS)는 통상 러시아가 일일 70~80 만배럴의 컨덴세이트를 생산함을 감안하면 생산쿼터(일일 900 만배럴)을 소폭 상회했을 것으로 추정했다.

러시아 에너지장관은 2 일, 세계석유수요가 팬데믹 전 수준의 90%까지 회복했으며 내년이면 수요가 완전히 회복될 것으로 예상한다고 밝히며 자국은 OPEC+에 수요 회복세에 맞춰 감산합의를 조절해 대응할 것을 제안할 것이라 발언했다.

## I . ISSUE & TREND

미국 에너지정보청(EIA)에 따른 28 일 기준 미국의 휘발유 수요가 전주대비 일일 37 만 5,000 배럴 감소했다. EIA 에 따르면 미국 원유재고가 허리케인에 따른 해상생산 차질, 수입 감소에 의해 전주대비 940 만 배럴 급감했다. 미국 원유생산은 일일 110 만배럴 감소한 일일 970 만배럴로 2018 년 1 월 이후 최저치를 기록했으며, 원유 순수입은 일일 65 만 5,000 배럴 감소했다.

UAE 에너지장관에 따르면 ADNOC 사가 주요 고객에 10 월 원유 공급을 모든 유종에 있어 30% 축소 통보를 한 것으로 알려졌다.

미국은 2 일 중국 고위 외교관에 미국 대학 또는 외교시설 밖에서 열리는 50 인 이상 대규모 문화행사 참석 시 국무부의 승인을 받도록 하는 내용의 제재 방안을 발표하자 3 일 중국 외교부는 미국의 조치에 대응해 정당한 대응을 취하겠다고 밝혔다. 중국 관영언론 글로벌타임스는 3 일, 중국이 현재도 미국 국채 보유량을 점진적으로 줄이고 있고 미국과 갈등 고조 시 이를 급격히 줄일 수 있다고 보도했다.

미국 의회예산국(CBO)는 2021 년 미국 정부부채가 2 차 세계대전 이후 처음으로 미국 GDP 를 초과할 것이라 분석했다. ISM(공급관리협회) 발표에 따르면 미국의 8 월 제조업 PMI(구매관리자지수)가 전월 54.2 에서 56.0 으로 상승하며 2018.11 월 이후 최고치를 기록했다.

중국의 차이신 8 월 제조업 PMI 는 전월 52.8 에서 53.1 로 상승했고 IHS 발표 유로존 제조업 PMI 는 전월 51.8 에서 51.7 로 소폭 하락했으나 2 개월 연속 경기확장 기준인 50 선을 상회했다.

8 월 27 일~9 월 3 일 싱가포르 석유제품은 휘발유는 배럴당 3.05 달러 하락한 45.62 달러, 등유는 배럴당 2.65 달러 하락한 39.37 달러를 기록했다. 경유는 배럴당 3.40 달러 하락한 46.13 달러를 기록했다.

9 월 2 일 기준 싱가포르 경질제품 재고는 38 만 1,000 배럴 증가한 1,402 만 4,000 배럴을 기록했고, 중간유분은 166 만 2,000 배럴 증가한 1,602 만 4,000 배럴을 기록했다. 중질제품은 93 만 6,000 배럴 감소한 2,219 만 5,000 배럴을 기록했다.



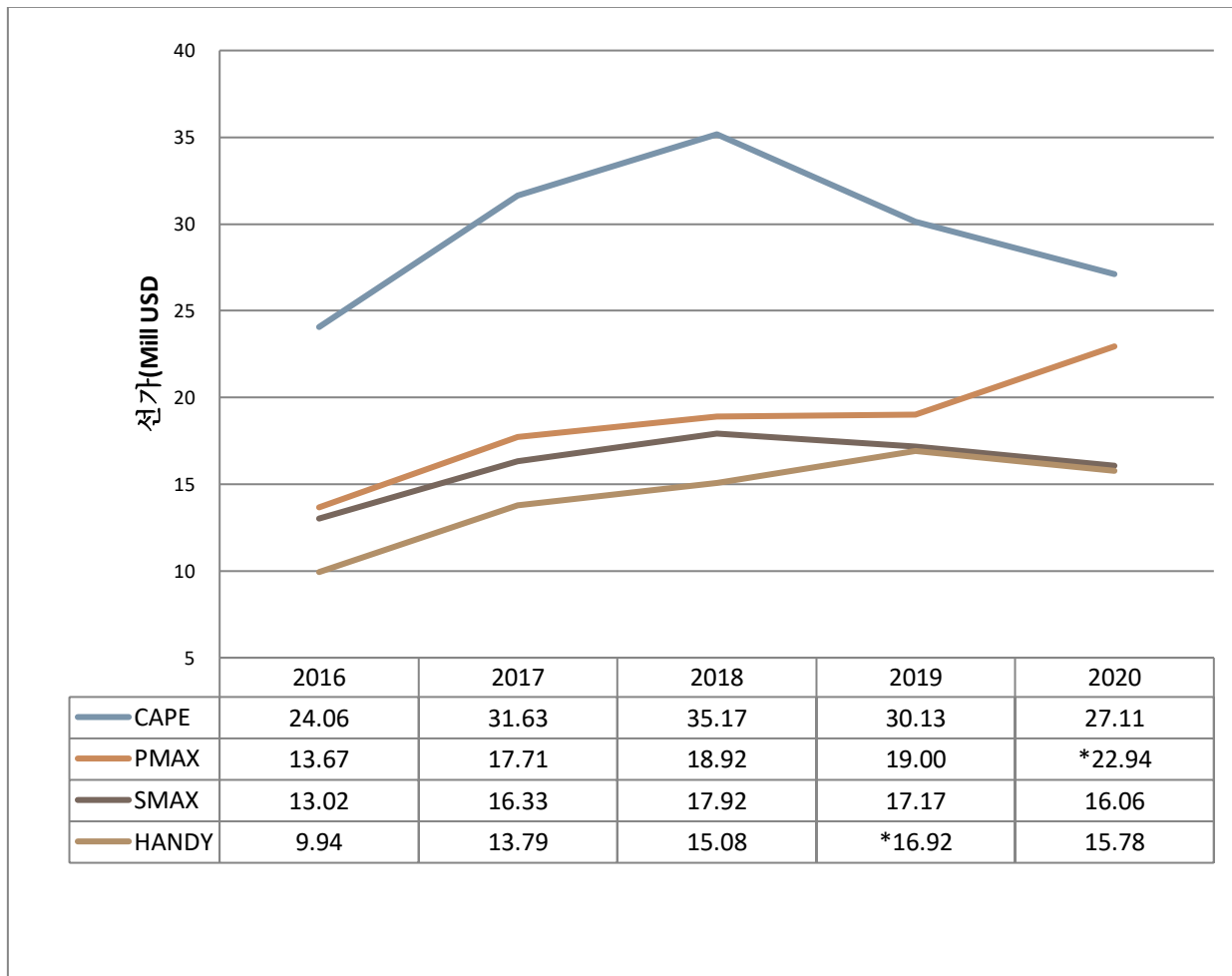
## II . BULK CARRIER

(❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : 전년도 대비,%)

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Capesize 180K</b>	24.06	31.63	35.17	30.13	27.11
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.00%
<b>Kamsarmax 82K</b>	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.94
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.76%
<b>Supramax 58K</b>	13.02	16.33	17.92	17.17	16.06
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-6.47%
<b>Handysize 37K</b>	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.78
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-6.73%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(❖선령 5 년기준, Million USD)

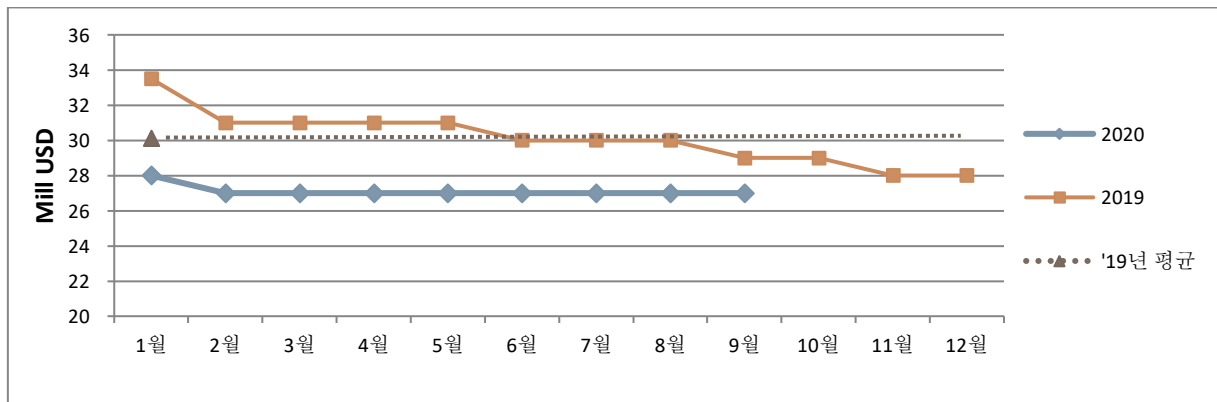




## II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.11
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	16.4%	12.9%	12.9%	12.9%	12.9%	10.0%	10.0%	10.0%	-6.9%	-10.0%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	23.00	22.94
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	0.0%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	21.1%	20.8%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	16.06
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-8.8%	11.4%	11.4%	-6.5%
HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.50	15.78	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	0.0%	-	
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	11.8%	14.7%	14.7%	14.7%	-6.7%	
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	30.13	
	PMAX	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.50	17.50	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92	

### □ Cape

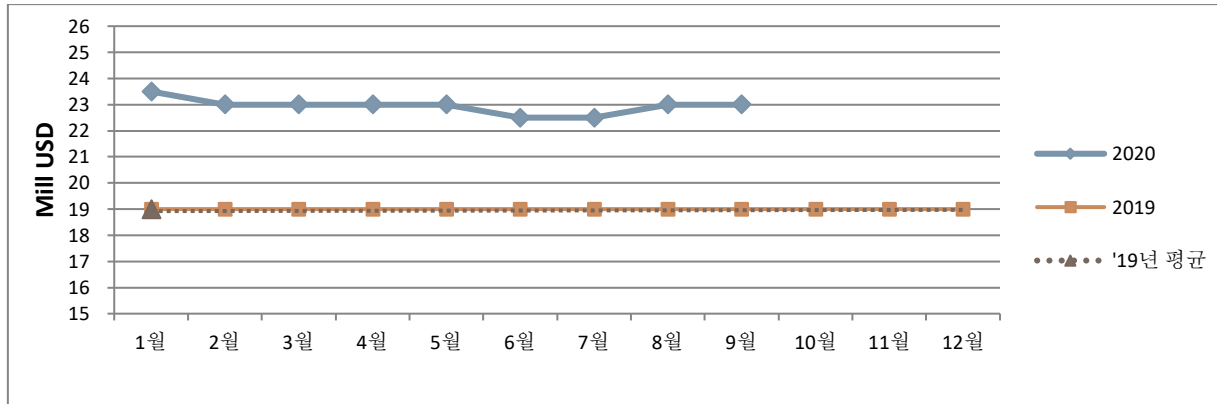




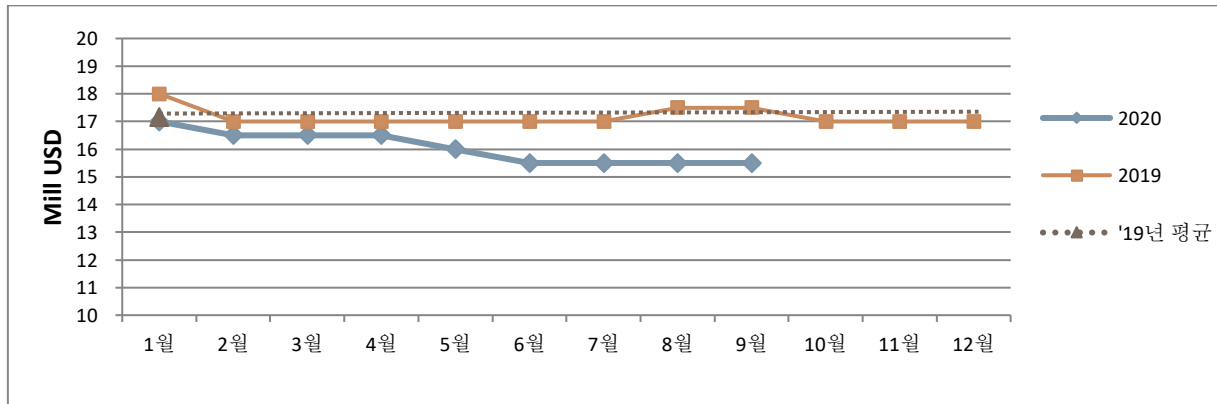


## II. BULK CARRIER

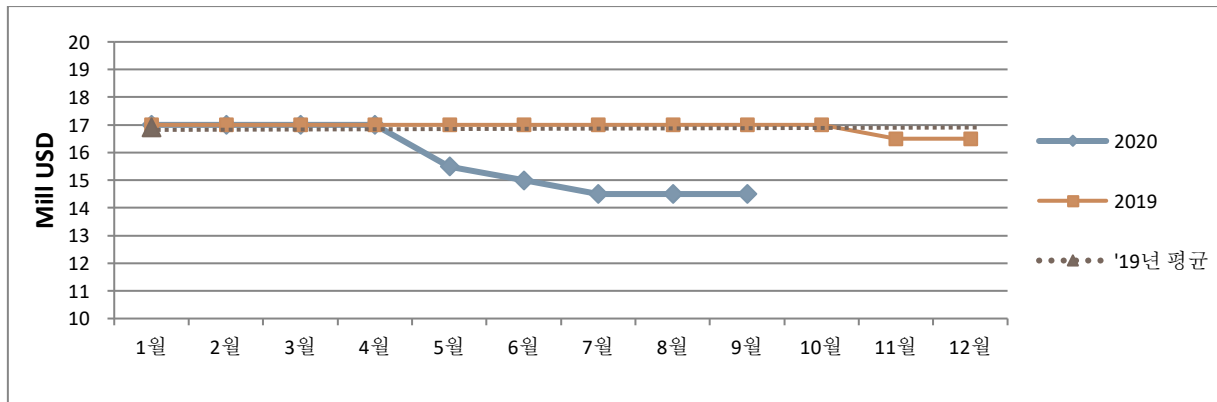
### □ Kamsarmax \*'19년까지는 76K 기준



### □ Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AZUL CIELO	203,195	2005	JAPAN	B&W		13.85	Singapore buyer
BC	TETE OLDENDORFF	180,600	2011	JAPAN	B&W		19.5	Greek buyer
BC	LOWLANDS KAMSAR	82,100	2010	JAPAN	B&W		15.1	Greek buyer, BWTS (Fitted).
BC	ANDANTE	81,615	2012	KOREA	B&W		16	Brazil buyer (Norsul)
BC	ELENA II	76,741	2006	JAPAN	B&W		8.2	Greek buyer
BC	WATFORD	57,022	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8.9	Undisclosed buyer, BTWS fitted
BC	PURE TRADER	56,855	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	8.4	Udisclosed buyer
BC	GLOBAL GARNET	52,223	2005	JAPAN	MITSU	C 4x30t	6.5	Chinese buyer
BC	V SANDERLING	50,307	2003	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5	Chinese buyer, SS/DD due Nov '20
BC	EXPLORER	47,639	1996	JAPAN	B&W	C 4x25t	2.8	Chinese buyer
BC	TRANSCENDEN TIME	32,686	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	6	Undisclosed buyer, SS/DD passed
BC	DERIBAS	28,665	1996	JAPAN	MITSU	C 4x30t	2.6	Lebanese buyer, SS/DD due Oct '20
BC	CALLISTO	25,009	2010	JAPAN	B&W	C 3x30t	4.8	Turkish buyer



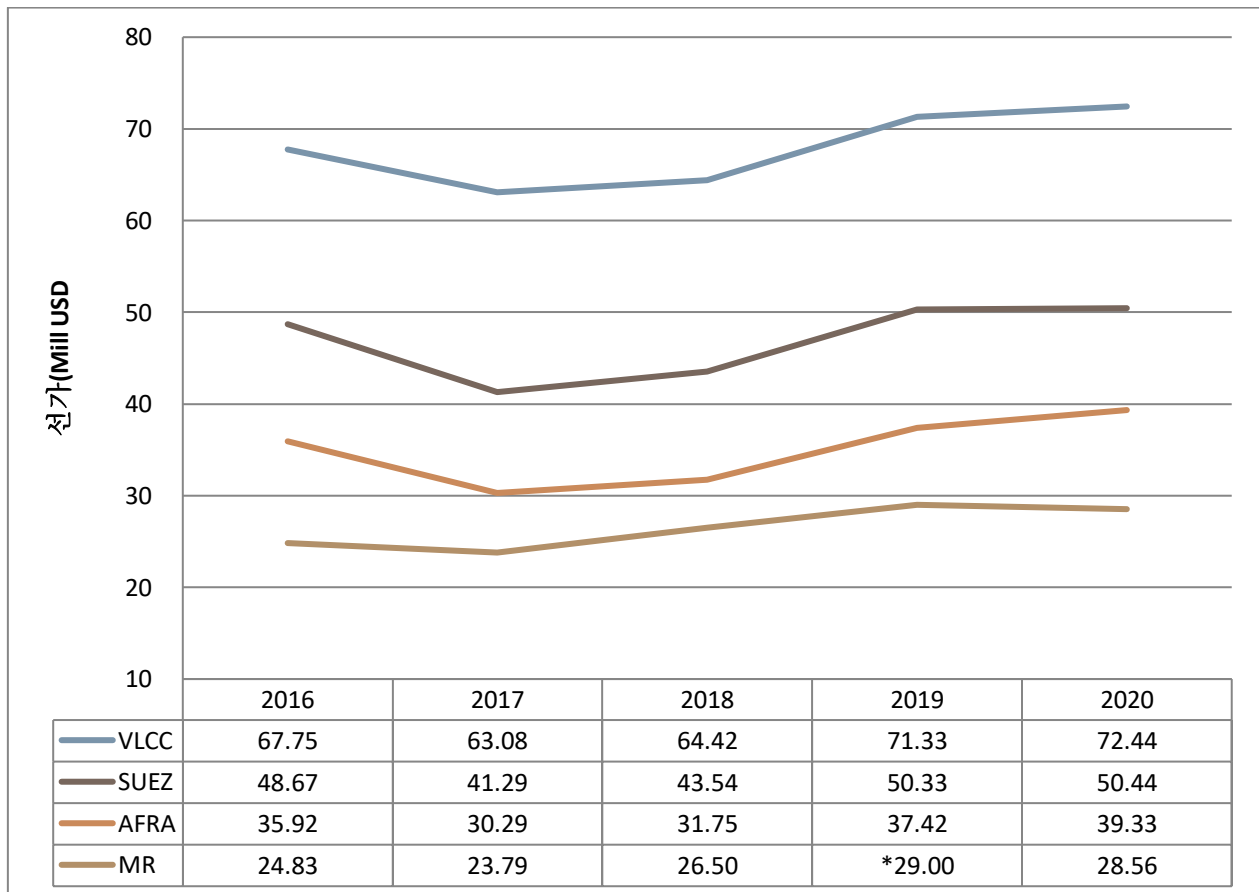
### III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	72.44
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	1.56%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	50.44
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	.22%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	39.33
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	5.12%
MR 51K <small>*'18 년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.56
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-1.53%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

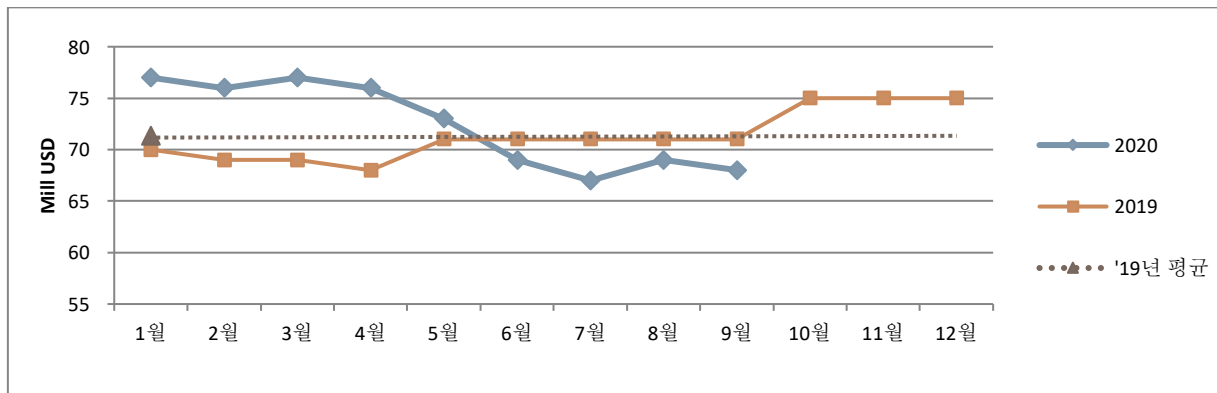




### III. TANKER

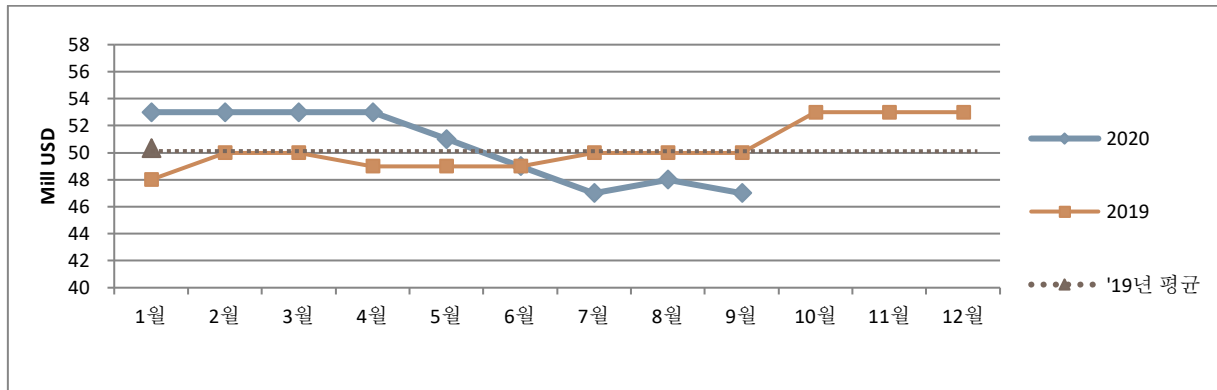
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	68.00	68.00	72.44
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	-1.4%	-1.4%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-4.2%	-4.2%	1.6%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	47.00	47.00	50.44
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	-2.1%	-2.1%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-6.0%	-6.0%	0.2%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	36.00	39.33
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%	-5.3%	5.1%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.50	28.56
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	11.7%	-8.6%	-8.6%	-1.5%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	29.00	

#### VLCC-310K

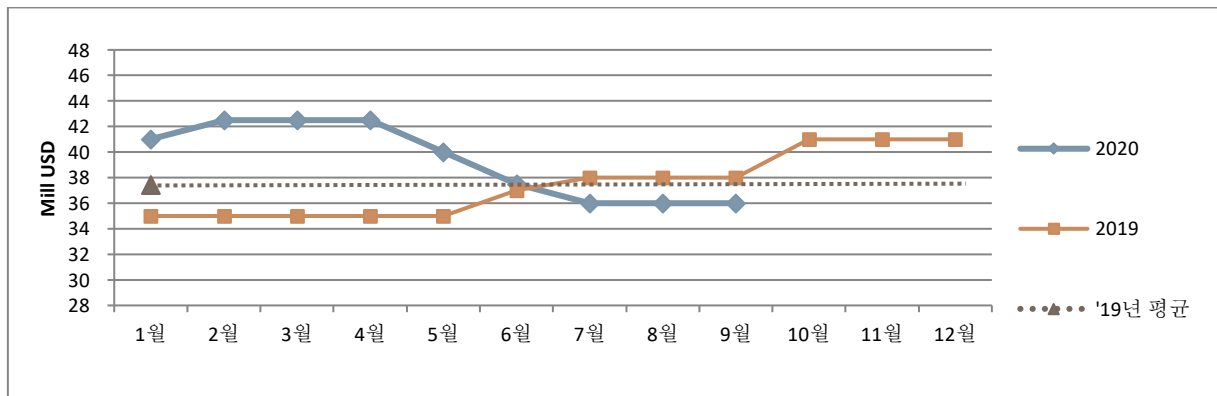


### III. TANKER

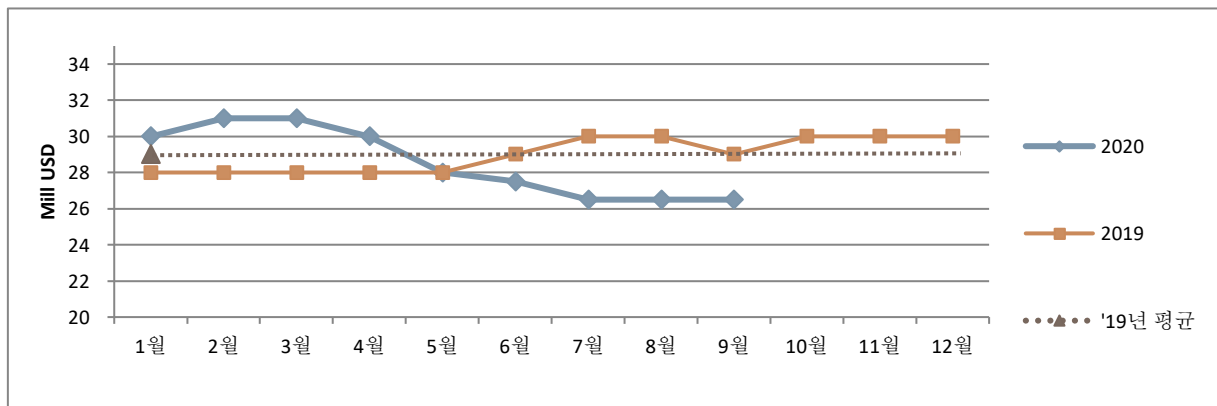
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	BAG MEUR	306,324	2000	KOREA	SULZ		21.75	Singapore buyer
TANKER	HAFNIA AMERICA	74,996	2006	JAPAN	MITSU		12	Singapore buyer
TANKER	GT INDEPENDENCE (methanol carrier)	30,957	1998	JAPAN	MITSU		4.8	Chinese buyer
OIL /CHEM	NORD ANDES	49,962	2011	JAPAN	B&W	2	21	Chinese buyer
OIL /CHEM	SEA LONGITUDE (stst)	16,526	2003	JAPAN	B&W		7.3	undisclosed buyer, auction sale

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

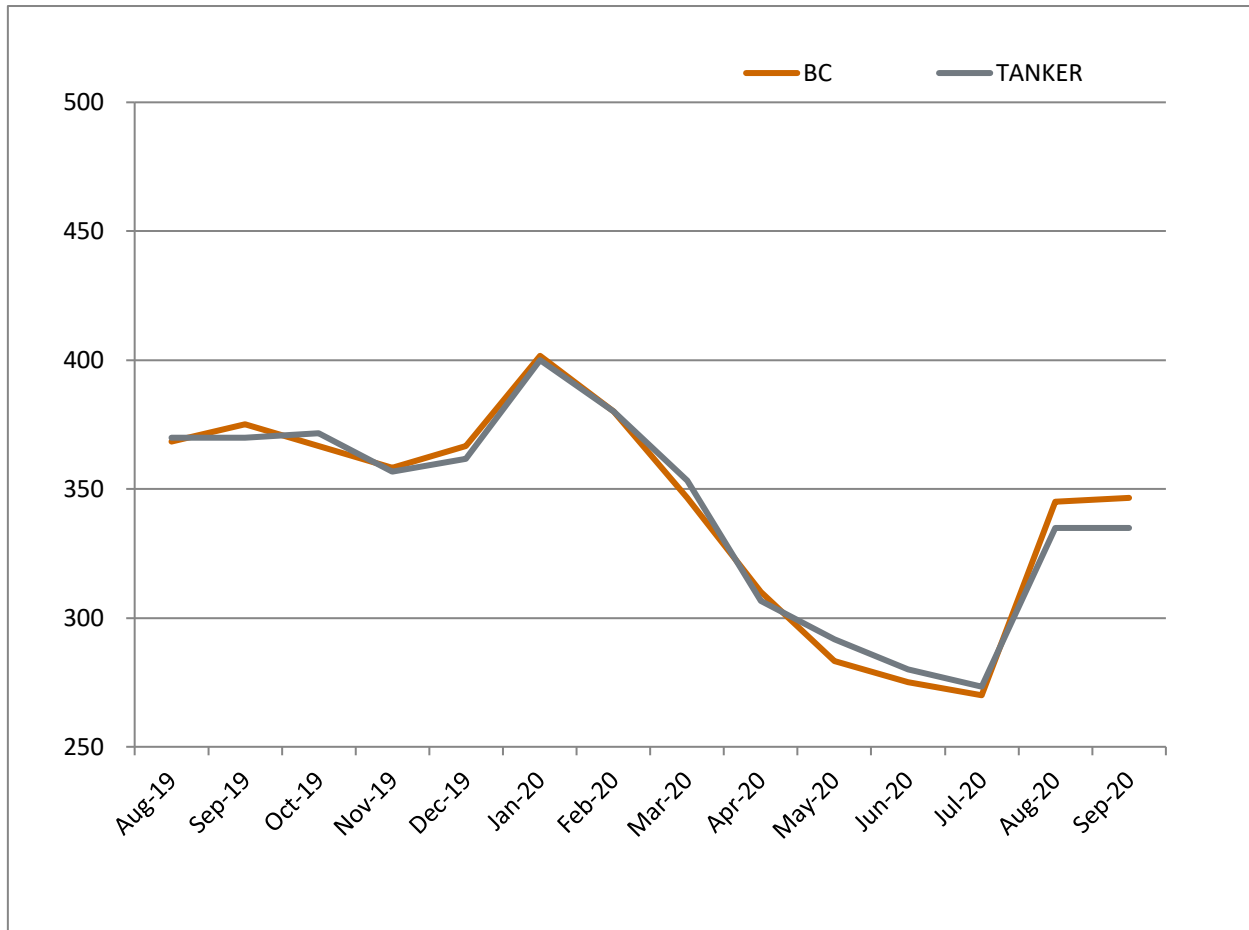


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 9 월	2020 년 9 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	328.33	-17.2%	370.00	335.00	0.0%	-9.5%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	328.70	-17.6%	375.00	346.67	0.5%	-7.6%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



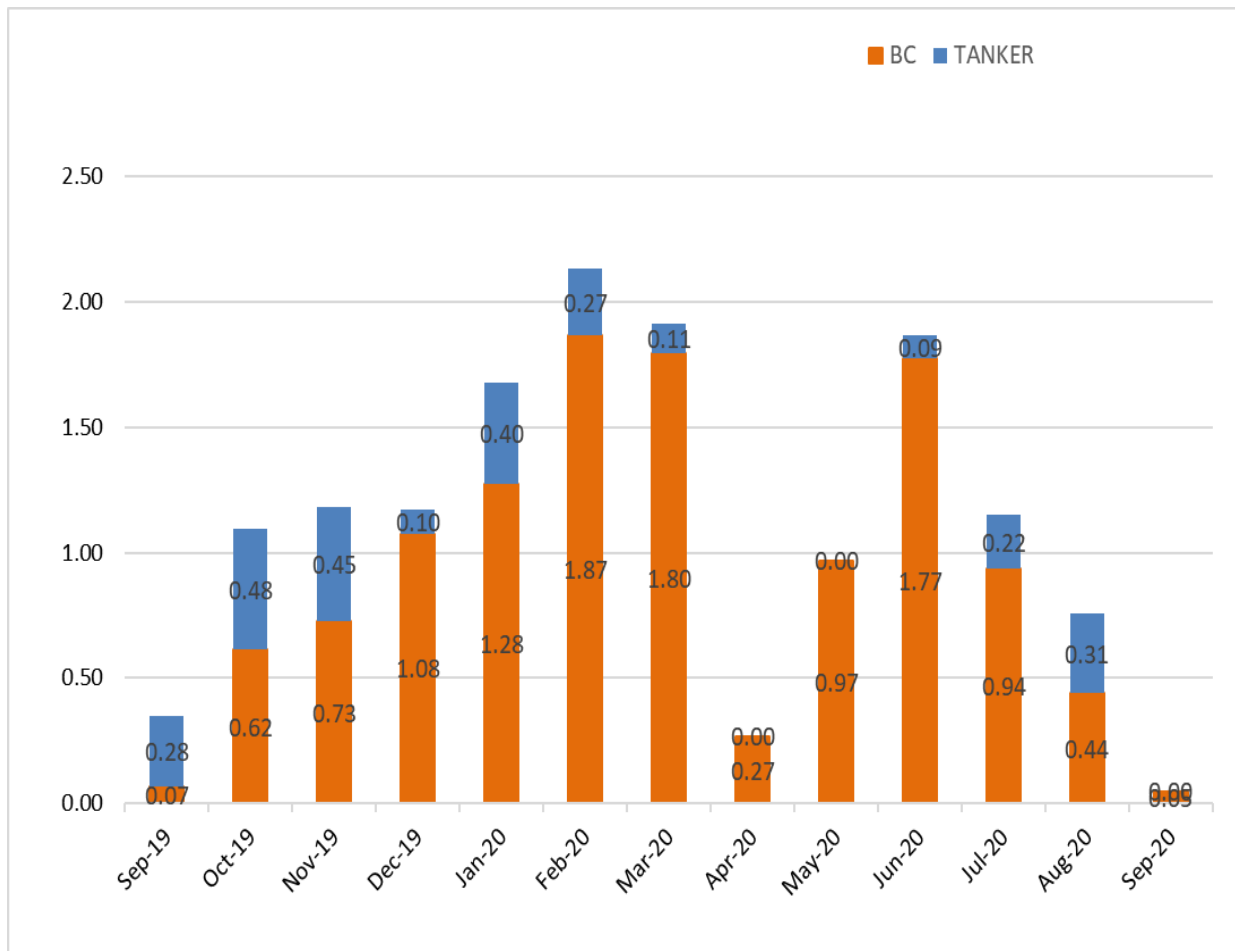


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 9 월		2020 년 9 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	1.40	39.7%	49	50.5%	0.28	7	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	7.45	116	9.37	125.9%	94	81.0%	0.07	4	0.05	-26.9%	1	-75.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)







## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

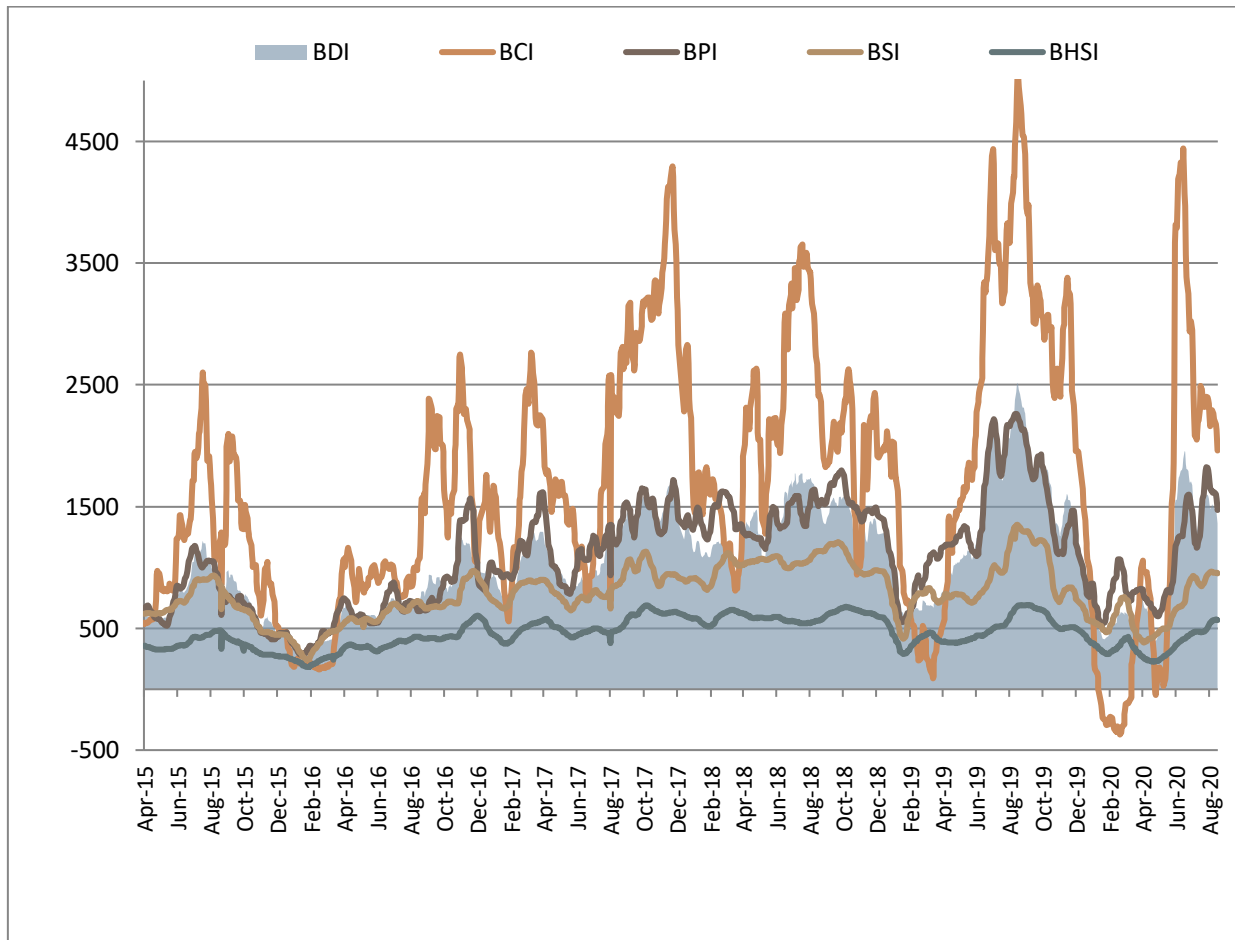
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	JANICE N	264,340	38,856	1995	JAPAN	MITSU	330	INDIA, NK HKC Recycling
BC	KHAN S	47,574	7,585	1996	JAPAN	SULZ	370	PAKISTAN
BC	SEA HERO	22,256	5,017	1990	JAPAN	MITSU	350	Full Sub-conti option
BC	STAR B	11,660	4,690	1978	JAPAN	B&W	368	Full Sub-conti option
TANKER	JAG LEELA	105,148	17,077	1999	KOREA	B&W	255	AS IS Indonesia, fire damaged
TANKER	SRIRACH EAGLE	96,168	15,630	1996	KOREA	B&W	330	AS IS Songkhla, gas free for men entry



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2020-09-04	2020-08-28	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1362	1488	▼-126.00	2518	290
BCI	1960	2218	▼-258.00	5043	-372
BPI	1473	1617	▼-144.00	2262	282
BSI	953	958	▼-5.00	1351	243
BHSI	569	570	▼-1.00	692	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	337.00	▼-8.00	317.50	▼-1.00	325.00	▲4.00
MGO	355.50	▼-22.50	336.00	▼-26.50	356.00	▼-16.50
LSMGO	363.00	▼-15.50	336.50	▼-22.50	-	-
VLSFO	286.50	▼-5.50	264.50	▼-10.00	276.00	▼-2.00

❖기준일 : 9 월 4 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2020-09-04	2020-08-28	CHANGE
미국 달러	1187.50	1185.70	▲1.80
일본 엔(100)	1119.28	1112.60	▲6.68
유로	1407.13	1401.56	▲5.57
중국 위안	173.69	172.34	▲1.35

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

---

### [시사상식] 멘탈데믹

코로나 19로 사회·경제적 손실은 물론 사람들의 정신건강에도 우울감이 확산되면서, 공동체 전체에 정서적 충격이 전염병처럼 번지는 상황을 이르는 말이다. 이은환 경기연구원 연구위원이 2020년 5월 <코로나 19 세대, 정신건강 안녕한가!>라는 보고서에서 처음 언급하면서 알려지기 시작한 개념이다.

'MENTAL(정신)'과 'PANDEMIC(감염병 대유행)'의 합성어로, 개개인의 우울감이 확산되면서 공동체 전체에 정신적 트라우마가 전염병처럼 번지는 상황을 이르는 말이다. '멘탈데믹'이라는 용어는 이은환 경기연구원 연구위원이 2020년 5월 <코로나 19 세대, 정신건강 안녕한가!>라는 보고서에서 처음 언급하면서 알려지기 시작했다.

실제로 코로나 19의 전 세계적 유행 및 장기화로 개개인에 대한 건강 위협 및 사회·경제적으로도 많은 손실이 발생하고 있으며, 이는 사람들의 정신건강에도 악영향을 미치고 있다. 이에 이와 같은 상황을 반영한 '코로나블루(CORONA BLUE)'라는 신조어까지 등장했다. 이에 우리나라에서도 지자체별로 심리회복 프로그램의 개발·보급에 나서는 등 멘탈데믹에 대비하기 위한 방안을 마련 중에 있다.

[출처 : 시사상식사전, PMG 지식엔진연구소]



## 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

snp@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)

##### Claire C.W. Ji (지차욱 차장)

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6411

Mob. 010-6625-9785

snp@stlkorea.com

claire@stlkorea.com(Personal)

##### Mike Hong (홍창목 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob.010-4855-8055

snp@stlkorea.com

mikehong@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 (이현성 부장 Tel.070-4800-0153)

| 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)