



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.316

Updated September 15, 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	21

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

I . ISSUE & TREND

1. HMM, 2 만 4000TEU 선박 12 척 전부 출항... 해운 경쟁력 확대

HMM 이 세계 최대 규모의 2 만 4000TEU(20 피트 컨테이너선)급 컨테이너선 12 척을 모두 아시아-유럽항로에 투입하며 글로벌 해운시장에서 경쟁력을 강화한다. HMM은 지난 11 일 삼성중공업으로부터 인도 받은 12 호선 'HMM 상트페테르부르크'호를 아시아-유럽항로에 투입했다고 13 일 밝혔다. 상트페테르부르크호는 부산을 시작으로 중국 등을 거쳐 유럽으로 향하게 된다.

HMM은 지난 4 월 'HMM 알헤시라스'호를 시작으로 약 5 개월간 1~2 주 간격으로 대우조선해양(7 척)과 삼성중공업(5 척)으로부터 총 12 척을 인도 받았다. 세계 최대 규모 선박 12 척을 유럽 항로에 투입하게 되면서 아시아와 유럽을 잇는 주 1 회 서비스가 가능해졌고 잃어버렸던 글로벌 핵심 항로도 복원하게 됐다.

HMM의 2 만 4000TEU 급 컨테이너선은 코로나19 확산에도 불구하고 지난 5 월 1 호선이 1 만 9621TEU의 만선(滿船)을 기록하며 선전량 기준 세계 기록을 경신했다. 현재 10 호선까지 아시아 마지막 기항지 출항시점기준 만선 행진을 이어가고 있으며 11 호선과 12 호선은 현재 아시아를 운항 중에 있다. 또한 1 호선과 2 호선은 유럽에서 복귀한 후 재출항한 두 번째 항차에서도 만선으로 출항, 유례없는 12 항차 연속 만선을 이어가고 있는 상황이다.

문성혁 해양수산부 장관은 "2 만 4000TEU 급 세계 최대 컨테이너선 12 척 유럽항로 투입은 대한민국 해운산업을 재건하는 큰 밑거름이 될 것"이라며 "HMM 이 수출경제 중심의 우리경제를 안정적으로 뒷받침하는 국가기간산업의 핵심기업으로 그 역할을 다해주고, 선화주 상생의 모범으로도 기여해주시 바란다"고 전했다. 이동걸 KDB 산업은행 회장도 "정부의 해운재건 정책에 뒷받침해 초대형선 도입을 적극 지원한 결실을 이번에 맺게 됐고, 비상상황에서도 연속 만선, 상반기 영업이익 흑자전환을 달성한 것에 진심으로 축하한다"고 밝혔다.

그간 12 항차 연속 만선에 선적된 화물량은 컨테이너박스를 일렬로 나열할 경우 1406KM 로, 이는 백두산에서 지리산까지의 산줄기 능선을 이은 백두대간의 길이(약 1400KM)와 맞먹는다. 또한 부산항에서 중국 상하이항까지 직선 왕복거리(약 1450KM)와도 유사하다.

2 만 4000TEU 급 선박 12 척 확보로 HMM 의 선복량 역시 크게 늘었다. 그간 40 만 TEU 초반으로 유지했던 HMM 의 총 선복량은 초대형선 투입으로 현재 70 만 TEU 를 넘어섰다. 선복량 기준 글로벌

I . ISSUE & TREND

9 위에서 한 단계 뛰어오른 8 위를 기록하고 있다. HMM은 현대중공업에서 건조 중인 1만 6000TEU급 컨테이너선 8척 인도도 내년 상반기 예상하고 있다. 이를 모두 인도 받을 시 HMM의 선복량은 총 85만 TEU에 이르게 된다. HMM은 오는 2022년까지 선복량 100만 TEU를 목표하고 있다. 이를 차질없이 추진할 경우 2016년 한진해운 선복량과 HMM 선복량을 합한 선복량인 100만 TEU 수준으로 회복하게 된다.

HMM은 이번 초대형선 12척 인도로 고효율·저비용 구조를 구축할 수 있게 됐다. 실제 운항비용을 확인한 결과 2만 4000TEU급 초대형 컨테이너선은 현재 유럽항로의 평균 선형인 1만 5000TEU급 선박대비 TEU당 약 13%의 연료비가 절감됐다. 배재훈 HMM 대표는 "초대형선이 투입되기 전에는 일부 우려와 걱정이 있었지만, 글로벌 시장에서 초대형선의 효율성이 입증되고 있다"며 "대한민국 해운산업을 재건하는 확실한 변화를 국민들이 체감할 수 있도록 노력하고, 우리 수출기업들과 상생발전하는 안정적인 물류환경을 만드는데 최선을 다할 것"이라고 말했다.

2. 해운 부활 온도차... 미주 노선 "콧노래" VS 동남아 노선 "죽을 맛"

해운업계가 기나긴 불황 터널을 지나 오랜만에 기지개를 켜고 있다. 코로나 19로 주요 선사가 선복량을 줄인 사이 미주 노선을 중심으로 화물 수요가 늘면서 운임 상승세가 지속되고 있다. 다만, 업계 내부에서도 시황 회복에 대한 온도차가 확연하다. HMM과 SM상선 등을 비롯한 원양 선사는 실적 개선에 성공한 반면 중소형업체가 대부분인 연근해 선사들은 오히려 경쟁이 심화되면서 어려움을 겪고 있다.

상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 지난 4일 기준 1320.8로 8월 말보다 4.6%나 상승했다. 운임지수가 1300선을 넘어선 것은 지난 2012년 8월 넷째주 1333.6을 찍은 이후 8년 만이다. SCFI는 지난 5월을 기점으로 꾸준히 상승세를 이어가고 있다. 이같은 상승세는 코로나 19 관련 상품을 비롯한 제품 수요가 회복세를 나타내면서 물동량이 크게 개선된 덕분이다. 아울러 코로나 19로 글로벌 컨테이너 물동량이 대폭 줄어들면서 선사들은 운용 선박의 가동률을 대폭 줄였으나 최근 미주 노선을 중심으로 화물 수요가 늘고 있다.

여기에 3분기 성수기 효과와 유가 하락 등 호재가 겹치면서 운임이 크게 뛰고 있는 것이다. 업계에선 오랜 불황을 겪은 해운업계에 수요 확대에 의한 성수기 효과가 본격화되고 있다는 낙관적인 전망이

I . ISSUE & TREND

나오고 있다. 특히 매출의 40% 가량을 차지하는 미주 노선을 중심으로 운임이 급등하고 있다는 점은 고무적이다. 미주 동안의 지난달 말 운임은 FEU(40 피트 길이의 컨테이너 크기)당 4207 달러로 2015 년 이후 5 년 만에 4000 달러를 돌파했다. 같은 기간 미주 서안도 3639 달러로 사상 최고치를 나타냈다.

실제로 국내 해운업계는 코로나 여파에도 재무 실적이 개선됐다. 2 분기 HMM 은 1387 억원의 영업이익을 기록하며 흑자 전환에 성공했다. SM 그룹의 해운부문 계열사인 SM 상선도 영업이익 201 억원으로 창사 이래 최대 분기 영업이익을 기록했다.

통합한 장금상선과 흥아해운도 지난해 상반기 100 억원 적자에서 올해는 146 억원의 흑자를 냈다. 국내 대표 벌크선사인 팬오션도 탱커 시황 급등 및 저유가 기조에 힘입어 2 분기 영업이익이 643 억원으로 27.3% 늘었다.

업계에선 당분간 컨테이너선 운임 상승세가 이어질 것으로 보고 있다. 코로나 19 로 인해 마스크 등 방역용품 수요가 이어지고 있는데다 비대면으로 인한 전자상거래 수요가 늘면서 물동량이 견고한 흐름을 이어갈 것이라는 전망이다. 3 분기가 계절적 성수기인 만큼, 물동량이 더욱 늘어날 것이라는 관측이다.

업계 관계자는 "코로나 19 와 미·중 무역전쟁 등 불확실성은 여전히 존재하고 있으나 하반기도 어느정도 운임이 받쳐줄 것으로 보인다"면서 "미주 노선을 중심으로 화물 수요가 늘어나고 있어 선사들의 수익성 개선에도 청신호가 켜질 것"이라고 관측했다.

반면, 이들을 제외한 국내 중소선사들은 회복과는 거리가 멀어지고 있다. 코로나 19 장기화로 선박 발주량이 급감한 게 실적 부진으로 이어졌고, 수주잔량도 감소세가 두드러졌다. 운임마저 하락세를 이어가면서 하반기에도 어려움이 지속될 것이란 전망이다.

국내 컨테이너 선사 14 개 가운데 HMM 와 SM 상선을 제외한 나머지는 모두 동남아시아나 중국, 일본 등 인근해 노선을 주력으로 삼고 있다. 하지만 이들 노선의 상황은 미주 노선과는 다르게 나아지고 있지 않다.

중소선사들이 주로 취향하는 아시아 시장은 선박 과잉으로 운임이 크게 하락하는 등 최근 몇 년간 어려움을 겪고 있다. 글로벌 대형 선사들이 아시아 시장에 발을 들여놓기 시작했고, 이에 대응하기 위해 기존 선사들이 중소형 컨테이너선을 대거 발주하면서 경쟁이 심화된 것이다.

I . ISSUE & TREND

한국수출입은행 관계자는 "코로나 19 사태로 전체 신조선 시장의 침체에 따른 선박시장 부진으로 국내 중형조선사들의 수주량이 크게 감소했다"면서 "비교적 순조로운 건조 및 인도에 비해 수주량이 극히 적어 수주잔량 감소폭이 크게 나타났다"고 설명했다.

실제로 6월 기준 상해발 동남아 항로 운임은 한 달 전에 비해 모두 30~50 달러씩 하락했다. 지난해 연말 230 달러대를 넘었던 베트남행 운임은 반년 만에 3분의 1 토막 나는 부진을 보였다. 상해에서 부산을 오가는 운임도 올해 1~8월 평균 120 달러로 전년 동기 131.03 달러 보다 8.4% 하락했다.

현재 중소선사들은 자율적 구조조정을 통해 물동량 확보에 나서고 있다. 선사들은 감속 항해와 계선(선박 대기)을 통해 공급량을 줄이고 있지만 코로나 19 상황이 장기화된다면 운영비와 고정비가 감당하기 어려운 수준으로 오를 것으로 보인다.

3. 원자재값, 이달 들어 약세 전환...달러 향방 '주목'

글로벌 원자재 시장의 강세 흐름이 이달 들어 확연히 꺾인 듯하다. 미 달러화가 강세로 전환하면서 금값 조정도 한 달 넘게 이어지고 있다.

마켓포인트에 따르면 지난 11일(현지시간) 기준 미 서부텍사스산원유(WTI) 10월 인도분 가격은 전주 대비 6.13% 하락한 37.33 달러에 거래됐다. 전주(-7.44%)에 이어 2주 연속 하락했다. 원유 거대 수입국인 중국의 수요 감소와 미국 서부 초대형 산불 등이 원인으로 꼽힌다.

원자재 시장 약세 전환은 금융시장이 코로나 19에 적응하면서 추가적인 정책 대응이 없기 때문이라는 분석이 나온다. 한때 7만명까지 치솟았던 미국의 코로나 19 일일 신규 확진자수는 최근 4만명 수준으로 떨어졌다.

약세를 이어갔던 달러지수는 이달 들어 1.08% 상승하면서 강세로 전환해 93.33까지 올랐다. 기대 인플레이션은 하락했으며 실질금리도 상승 전환했다. 국제금융시장의 기대 인플레이션 지표인 손익분기 인플레이션율(BEI·BREAKEVEN INFLATION RATE·10년)은 지난달 말 1.80%로 연고점을 찍은 이후 하락세로 돌아서 11일 1.65%에 마감했다. 미국 10년 만기 물가연동국채(TIPS) 금리는 다시 마이너스(-) 0%대로 올라섰다.

I . ISSUE & TREND

TIPS 는 투자 원금에 물가상승률을 반영한 뒤 이자를 지급하는 채권으로 인플레이션이 발생하더라도 채권의 실질가치를 보전해주기 때문에 그에 대한 방어 수단으로 활용된다. 즉 인플레이션이 예상될 때 투자하면 더 많은 이자소득을 기대할 수 있어 실질금리 수준을 보여주는 지표로 간주된다.

이런 가운데 금값 조정도 한달 넘게 지속하고 있다. 국제 금가격은 5거래일 연속 사상 최대가를 경신하며 8월 6일 온스당 2069 달러로 사상 최고를 기록하기도 했다. 그러나 이후 금값 조정은 한 달 넘게 길어지고 있다. 11일 기준 금값은 고점 대비 5.85% 내린 1947.90 달러에서 거래됐다.

애널리스트들은 향후 원자재 가격 흐름을 판단하기 위해서는 달러 향방에 주목해야 한다고 말한다. 김소현 대신증권 연구원은 "향후 원자재 시장으로의 투자 매력도는 개별 수급 펀더멘털 외에 달러화 강세지속 여부에 달려있다"고 말했다. 김수빈 키움증권 연구원은 "최근 중국 원유 수입량이 2개월 연속 줄어든 점을 고려하면 유가는 원유 수요 전망 변화에도 계속해서 민감하게 반응할 것"이라고 예상했다.



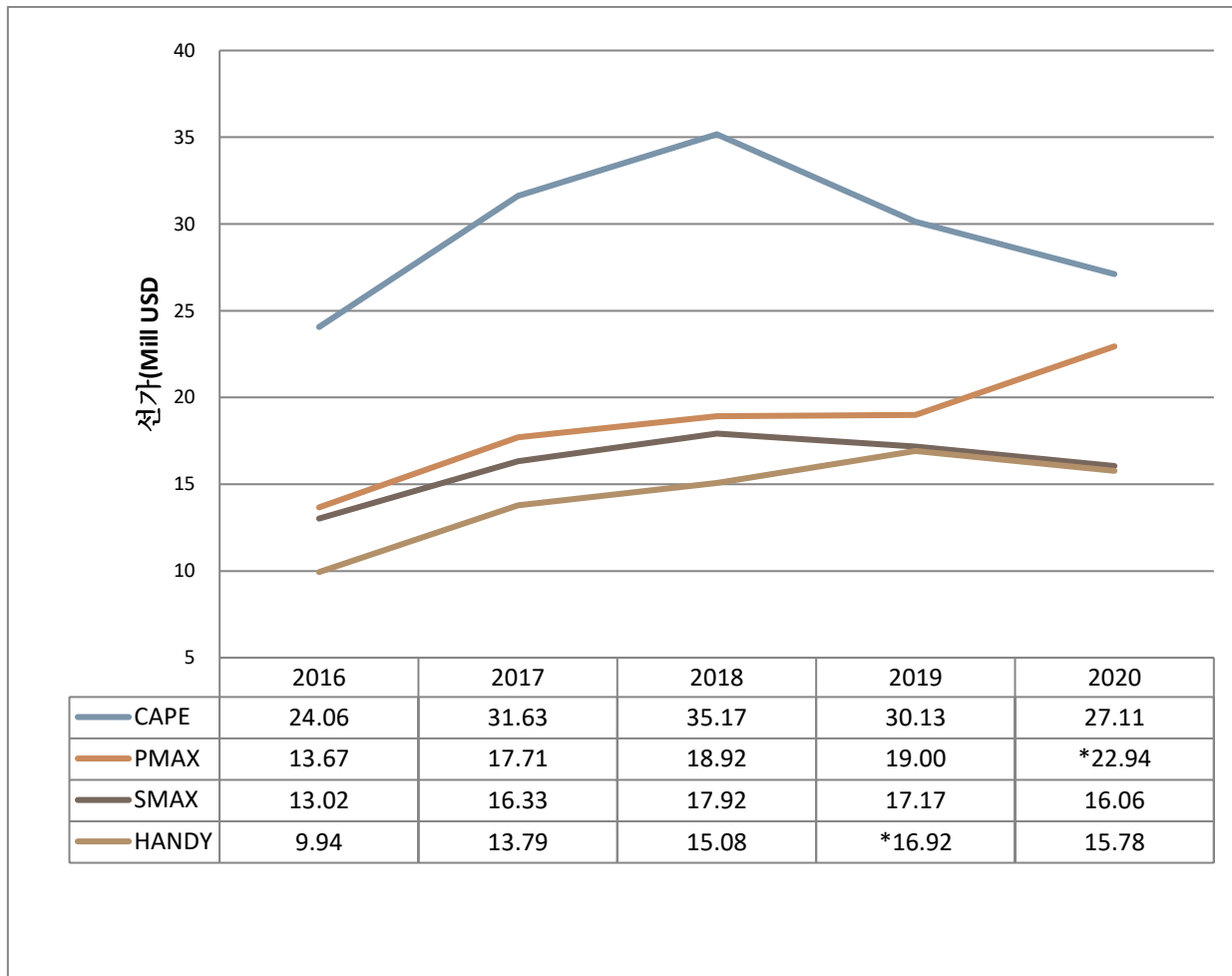
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	27.11
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.00%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.94
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.76%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.06
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-6.47%
Handysize 37K	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)

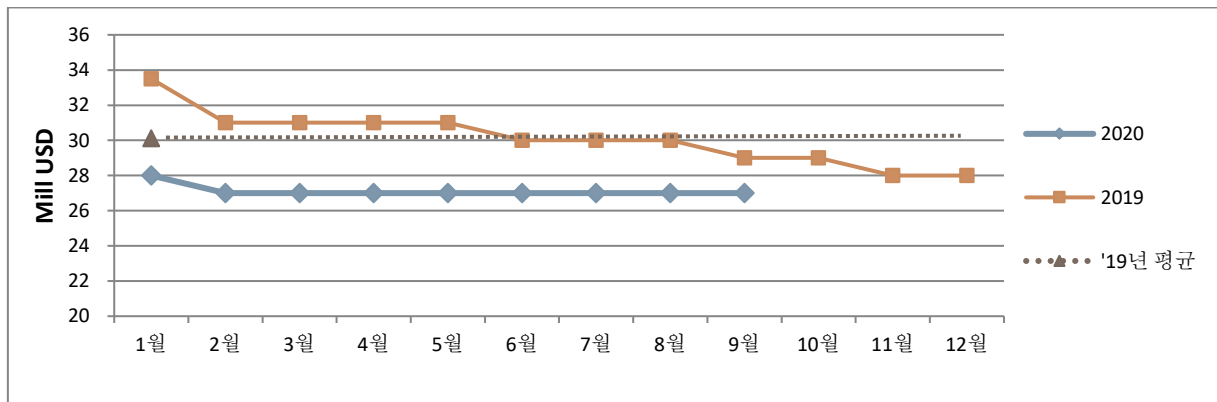




II . BULK CARRIER

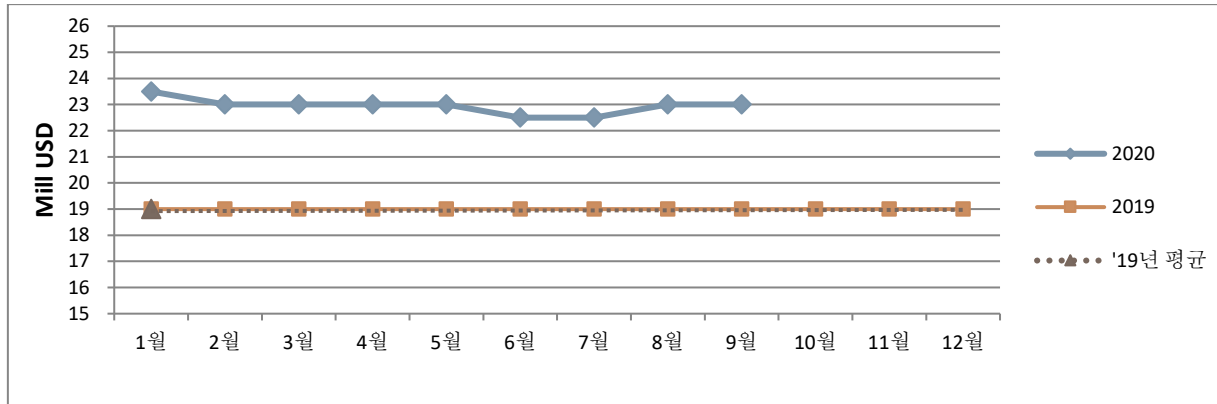
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.11
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	16.4%	12.9%	12.9%	12.9%	12.9%	10.0%	10.0%	10.0%	-6.9%	-10.0%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	23.00	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

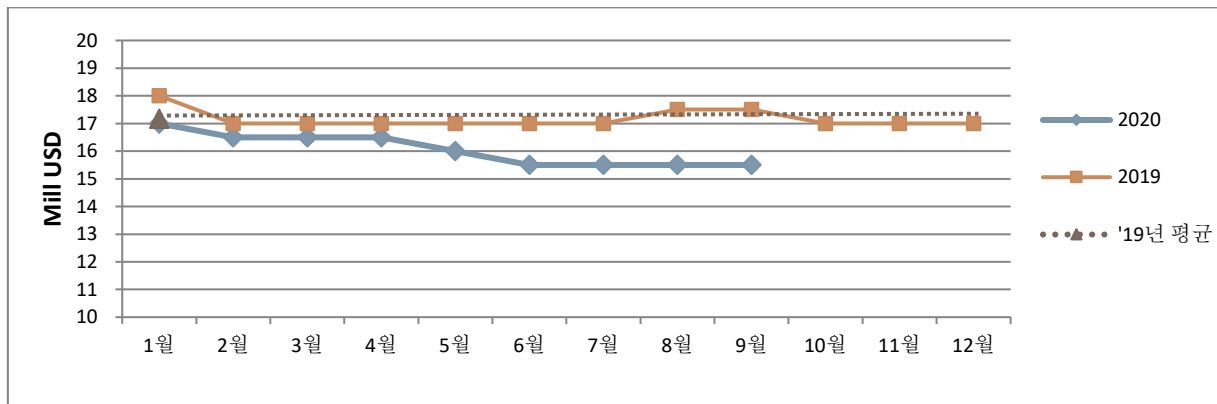


II. BULK CARRIER

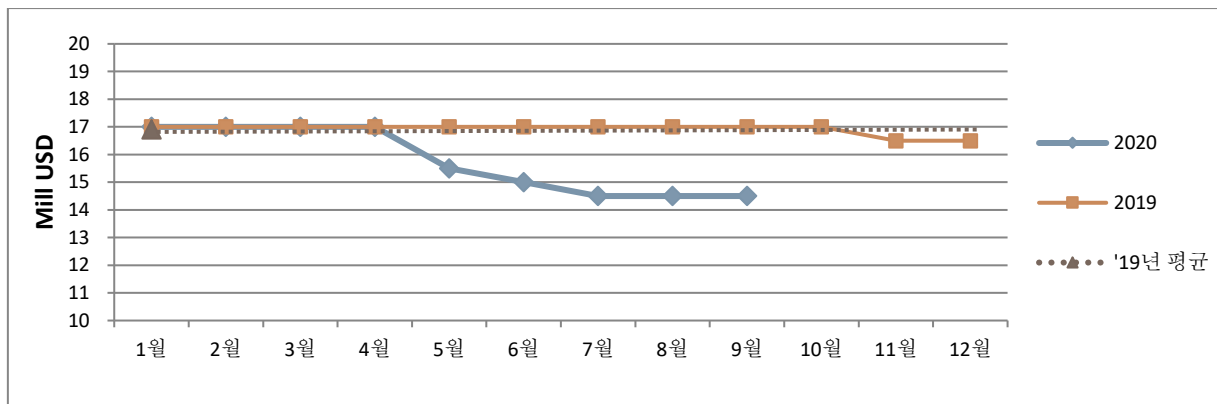
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE VANGUARD	206,180	2006	JAPAN	B&W		14.7	Chinese buyer
BC	CAPE FUSHEN	177,890	2008	CHINA	B&W		13.7-14	Singapore buyer, SS/DD Passed, BWTS fitted
BC	DOUBLE PARADISE	95,712	2011	JAPAN	B&W		15.5	Greek buyer, SS passed, BWTS Fitted
BC	IKAN SEMBAK	61,358	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	13.75	Undisclosed buyer
BC	SKUA	53,350	2003	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.4	Chinese buyer, SS/DD due Oct '20
BC	EJ OCEAN	46,570	1998	JAPAN	SULZ	C 4x25t	7.4	Chinese buyer
BC	IVY OCEAN	45,690	1999	JAPAN	B&W	C 4x30t		
BC	ANGELIC ZEPHYR	37,780	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	14.25	UAE buyer(Nan Lian Ship Management), BWTS fitted
BC	GLORIOUS STARLIGHT	28,236	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.75	Greek buyer
BC	TONG CHENG 604	5,821	2010	CHINA	Chinese		2.2	Chinese buyer, Auction Sale
BC	TONG CHENG 603	5,821	2010	CHINA	Chinese		1.9	Chinese buyer, Auction Sale



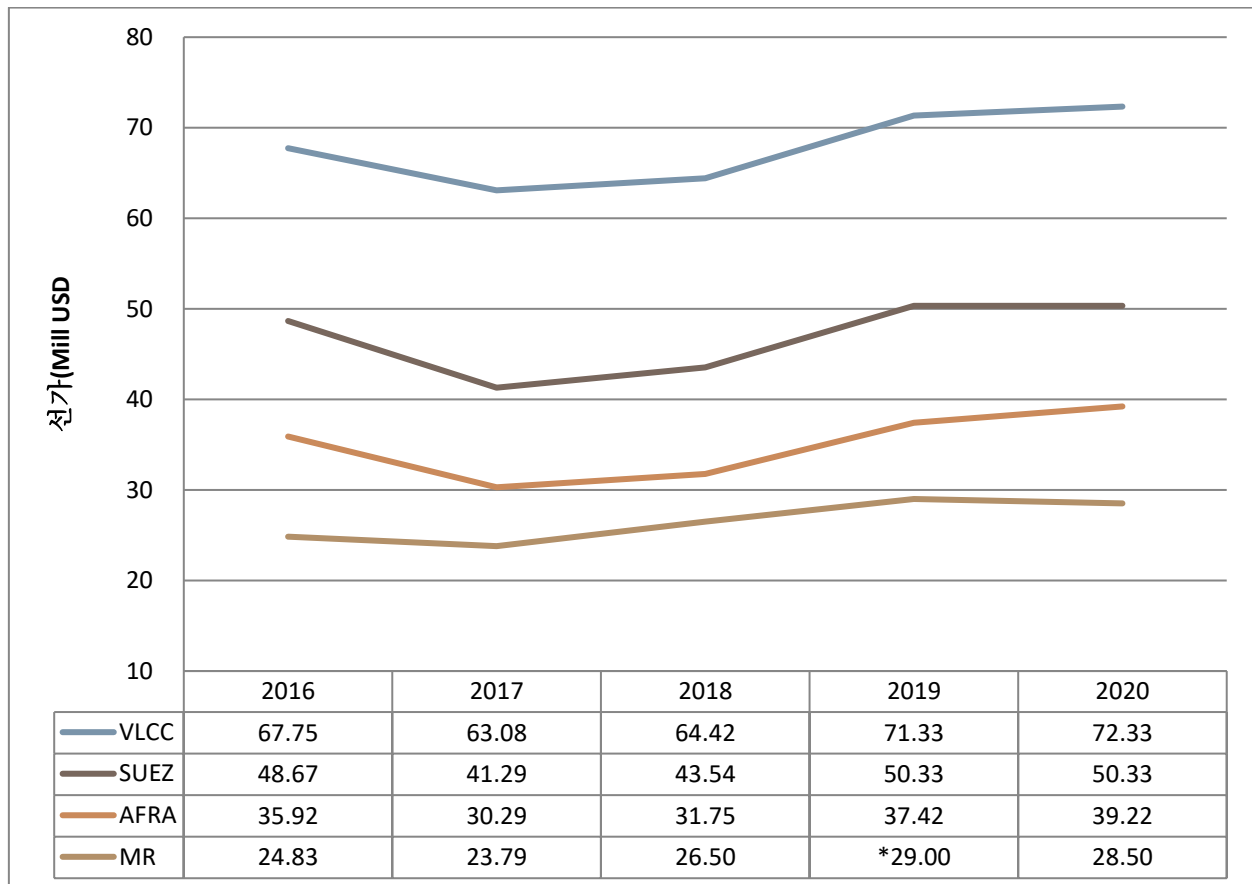
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	72.33
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	1.40%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	50.33
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	.00%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	39.22
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	4.83%
MR 51K <small>*'18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.50
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-1.72%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

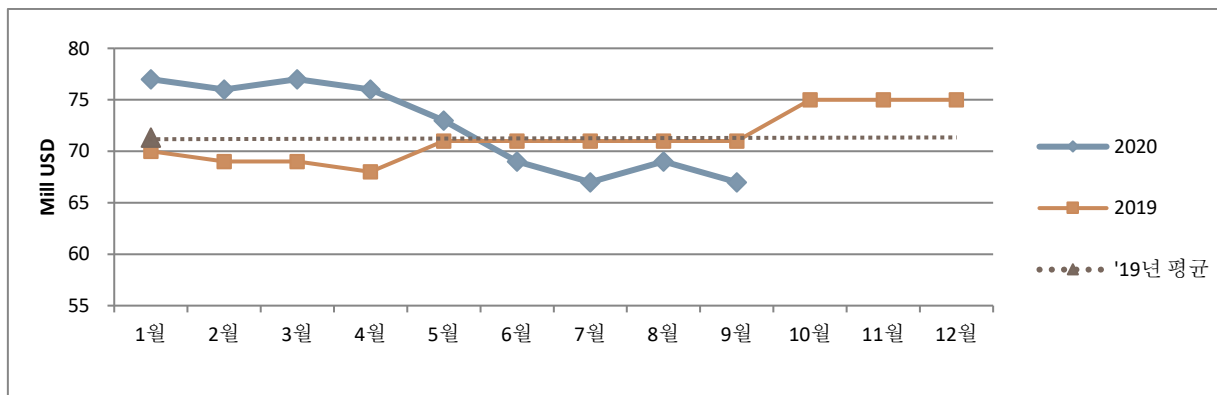




III. TANKER

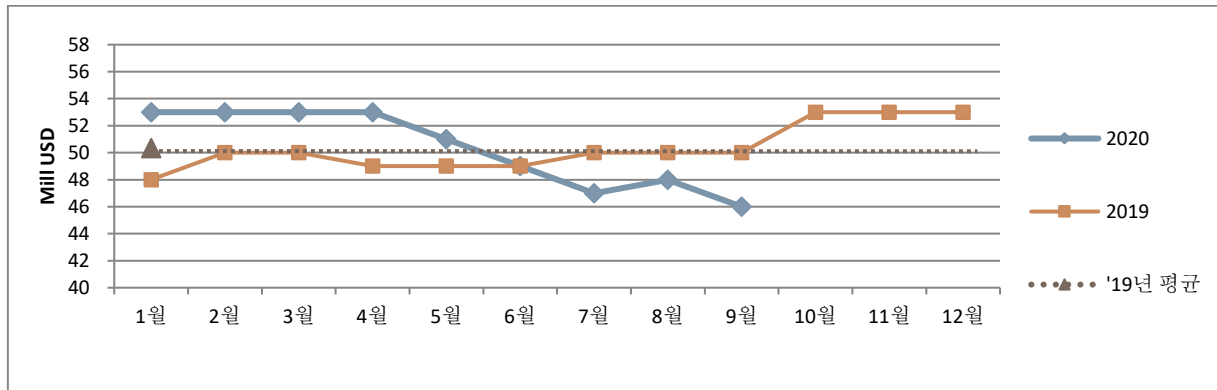
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	68.00	67.00	72.33
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	-1.4%	-2.9%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-4.2%	-5.6%	1.4%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	47.00	46.00	50.33
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	-2.1%	-4.2%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-6.0%	-8.0%	0.0%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	39.22
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	-2.8%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%	-7.9%	4.8%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	28.50
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	-1.9%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	11.7%	-8.6%	10.3%	-1.7%
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

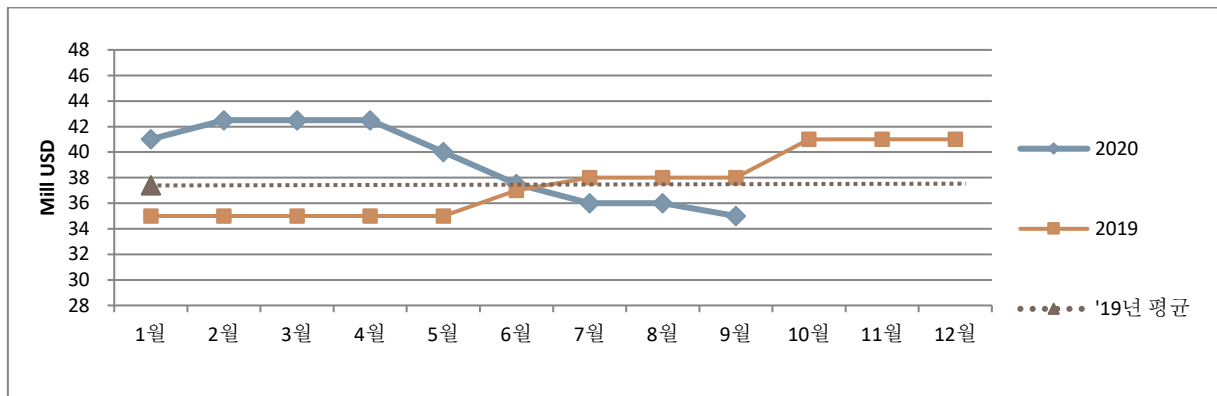


III. TANKER

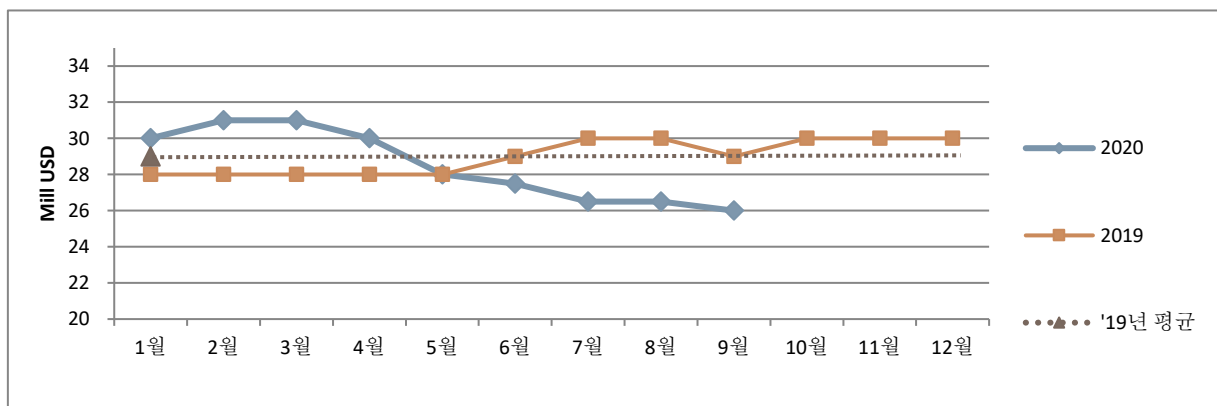
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ADS STRATUS	299,164	2002	JAPAN	B&W		25.5	Undisclosed buyer, BWTS/Scrubber fitted
TANKER	PETROPAVLOVSK	106,532	2002	JAPAN	B&W		10.2	UAE buyer(KASCO), surveys due Oct '20
TANKER	MINERVA MAYA	105,709	2002	KOREA	B&W		12.2	Vietnamese buyer
TANKER	LOVELY LADY	47,431	1999	CROATI A	B&W		6.5	Undisclosed buyer
ASPHALT	XIN SHENG	4,922	2013	CHINA	ETC		2.7	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	HIGH COURAGE	46,992	2005	TURKEY	MAN	2&3	12.65	Turkish buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	YM UBERTY	101,977	2008	TAIWAN	B&W	8241	TEU	27	Switzerland buyer
CONT	KOTA LAJU	50,525	2007	CHINA	B&W	4250	TEU	8.5	Greek buyer

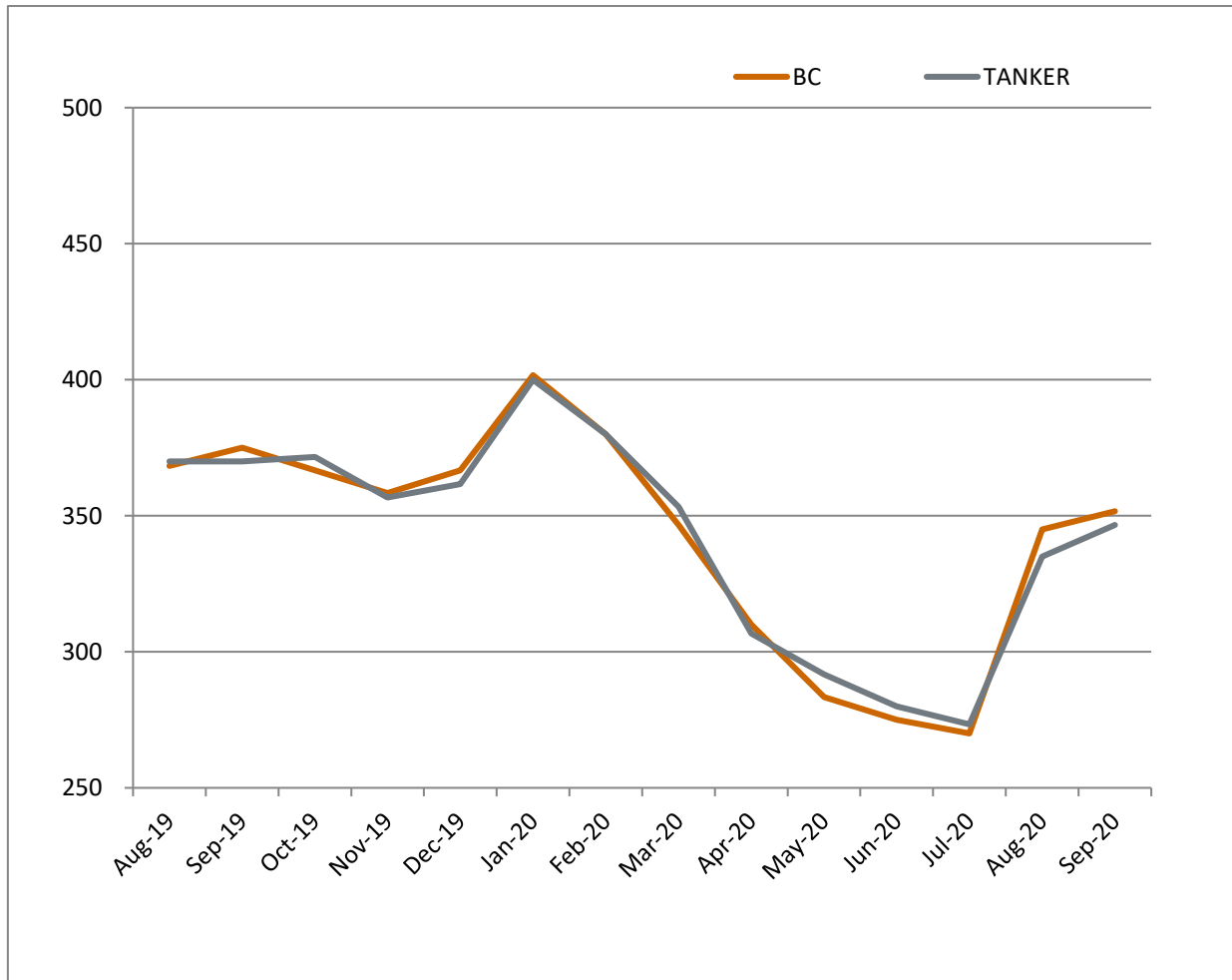


IV. DEMOLITION

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%	329.63	-16.8%	370.00	346.67	3.5%	-6.3%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	329.26	-17.4%	375.00	351.67	1.9%	-6.2%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



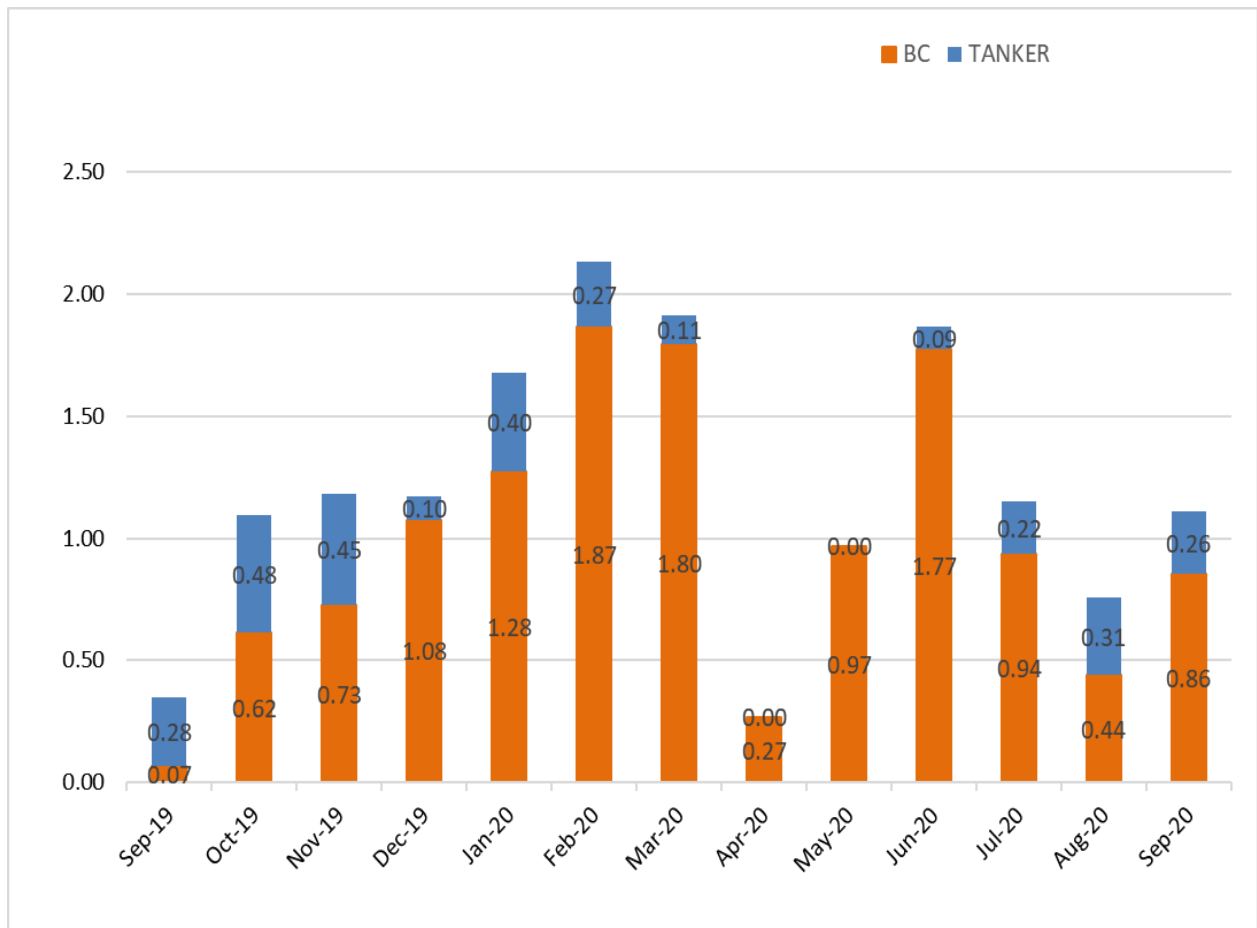


IV. DEMOLITION

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	1.66	47.0%	54	55.7%	0.28	7	0.26	-9.9%	5	-28.6%
BC	7.45	116	10.18	136.8%	102	87.9%	0.07	4	0.86	1,215.4%	9	125.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

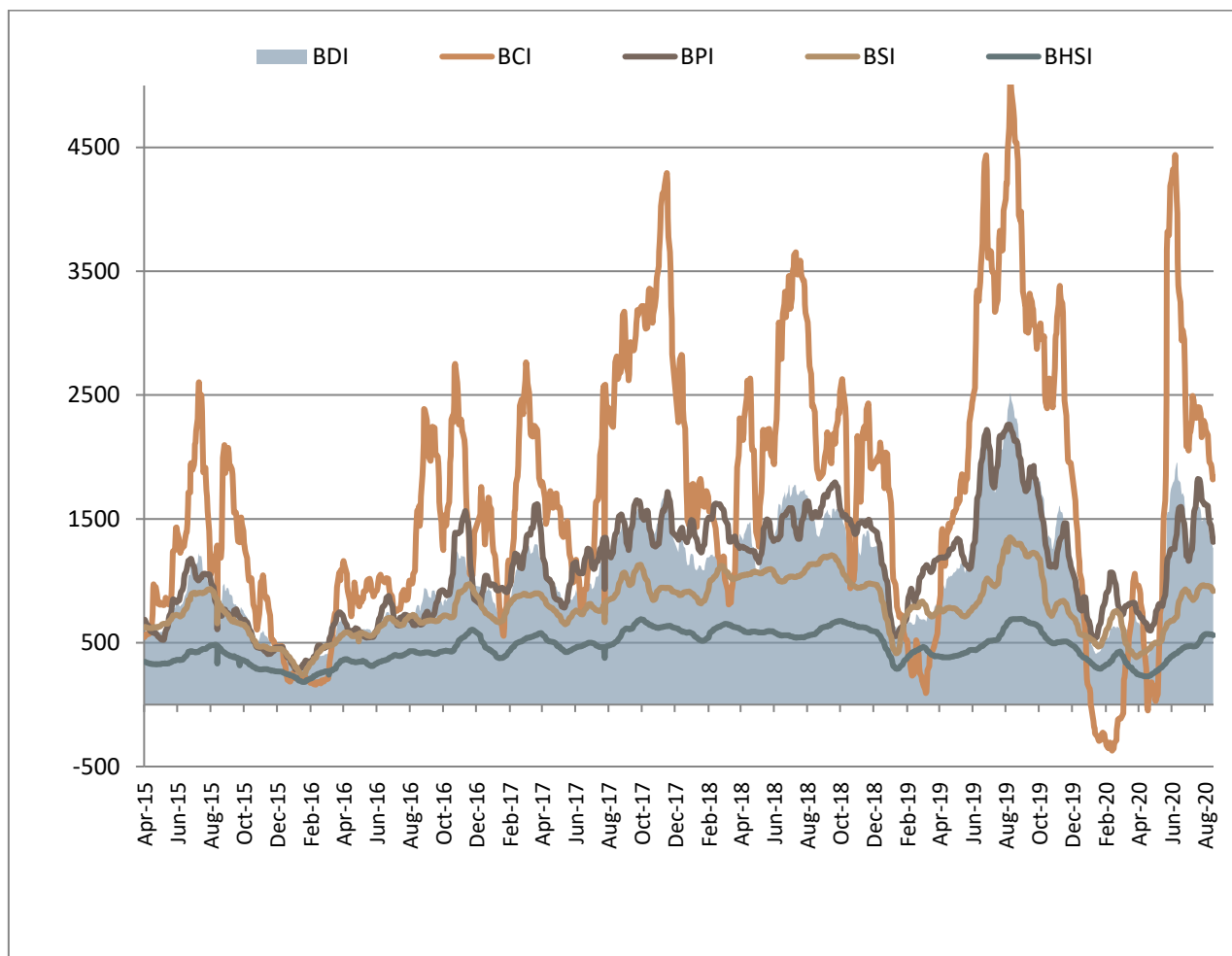
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	NONGBO PIONEER	68,788	10,250	1990	KOREA	B&W	295	AS IS China/HK
BC	BARA ANUGERAH	48,131	10,283	1994	CROATIA	B&W	338-342	PAKISTAN
BC	TAN BINH 20	11,274	2,877	1982	JAPAN	MITSU	335	INDIA
CONT	SINOKOR YOKOHAMA	10,935	4,692	1999	CHINA	B&W	385	Full sub-conti delivery
MPP	YU RONG (td)	30,491	11,744	2002	CHINA	B&W	370	BANGLADESH
MPP	LADY MICKY (box)	29,517	7,899	1997	CHINA	B&W	362	PAKISTAN, Option delivery India
MPP	ELIT	11,723	4,360	1992	SOUTH AFRICA	MAK	355	PAKISTAN
TANKER	PIRAJUI	66,721	13,409	1990	BRAZIL	SULZ	219	AS IS Brazil
TANKER	PIRAI	66,672	13,828	1990	BRAZIL	SULZ	219	AS IS Brazil
TANKER	PEDREIRAS	55,067	14,181	1993	BRAZIL	SULZ	219	AS IS Brazil
TANKER	AL NABILA	29,815	9,557	1993	BULGARIA	SULZ	384	PAKISTAN
TANKER	AL NABILA 5	29,815	9,185	1993	BULGARIA	SULZ	382	PAKISTAN, Incl. stainless-steel content



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	311.00	▼-26.00	285.00	▼-32.50	301.50	▼-23.50
MGO	337.50	▼-18.00	316.50	▼-19.50	331.50	▼-24.50
LSMGO	330.00	▼-33.00	312.50	▼-24.00	-	-
VLSFO	259.00	▼-27.50	247.00	▼-17.50	245.00	▼-31.00

❖기준일 : 9 월 11 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-09-11	2020-09-04	CHANGE
미국 달러	1185.30	1187.50	▼-2.20
일본 엔(100)	1116.57	1119.28	▼-2.71
유로	1401.80	1407.13	▼-5.33
중국 위안	173.39	173.69	▼-0.30

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 연방공개시장위원회(FOMC)

미국의 중앙은행제도인 연방준비제도(FED)의 연방준비제도위원회(BOARD OF GOVERNORS OF THE FEDERAL RESERVE SYSTEM) 산하에서 공개시장조작의 수립과 집행을 담당한다. 연방공개시장위원회는 매월 공개시장조작에 대하여 정책보고서를 발표한다. 통화량의 추이에 따라 공개시장조작 정책을 정하고, 연방준비제도이사회의 금융정책을 제시한다.

연방준비제도위원회 위원 7 명과 지역연방은행 총재 5 명의 총 12 명의 위원으로 구성된다. 5 명의 지역연방은행 총재 중 뉴욕연방은행 총재는 당연직이고, 나머지 4 명은 11 개 지역연방은행을 4 개 권역으로 나누어 각 1 명씩 선출하며, 각 권역 내에서는 1 년씩 교대로 참여한다. 위원장은 연방준비제도위원회 의장(위원장)이 겸임하며, 부위원장은 연방준비제도위원회 부의장(부위원장)이 아닌 뉴욕연방준비은행 총재가 취임한다.

1 년에 8 번 회의를 갖는데 이 자리에서 미국 경제에 대한 평가와 함께 통화공급량이나 금리조정 여부를 결정한다. 연방공개시장위원회(FOMC)에서는 공개시장조작 방침을 결정하고 그 집행은 뉴욕연방은행이 행한다. FOMC 의 정책회의 내용은 의사록이 공식 출간되기까지 비공개를 원칙으로 했으나 1999 년 12 월부터 금리정책에 관한 결정사항을 즉시 공개하는 것으로 방침을 변경하였다. 공개되는 내용에는 금리변경뿐만 아니라 앞으로 금리조정 여부를 시사하는 정책기조(BASIS)의 변화에 대한 결정사항도 포함된다.

[출처 : 시사상식사전, PMG 지식엔진연구소]

관련기사 – FOMC 결과 주목, 연준 시장 지지하는 발언 내놓을까

이번 주(14 일~18 일) 뉴욕증시는 기술주의 조정 지속 여부와 연방공개시장위원회(FOMC)가 관건이 될 것으로 보인다. 오는 15~16 일 개최되는 FOMC 에서 연방준비제도(FED·연준)가 다시 한번 시장을 지지하는 발언을 내놓을지 주목된다.

지난 잭슨홀 회의에서 평균물가목표제로의 전환을 발표한 만큼 이번 회의에서 장기간 저금리를 유지할 것이란 점을 재차 확인할 것으로 예상된다. 연준이 부양 의지를 명확하게 밝힐 경우 시장에 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상되지만 단순히 저금리 유지 방침 정도에 그칠 경우 주가 상승 동력이 되기는 역부족일 것으로 전망된다. 기술주 조정이 지속될지 여부도 관건이다. 이런 가운데 오는 18 일은 개별 주식 및 지수 선물, 옵션의 만기가 겹치는 '네 마녀의 날'이어서 변동성이 확대될 수 있다. 경제 회복 강도를 가늠해 볼 수 있는 중요한 경제 지표도 발표된다. 특히 8 월 소매판매 지표가 중요하다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

실업 급여 추가 지원이 종료된 7월 말 이후 소비가 타격을 받았을지를 가늠할 수 있기 때문이다. 도널드 트럼프 미국 대통령이 정한 바이트댄스의 틱톡 미국 사업 매각 협상 기한이 15일로 다가오는 만큼 미·중 갈등에 대한 민감도도 커질 수 있다. 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 백신 개발과 영국의 유럽연합(EU) 탈퇴 관련 불확실성도 놓쳐서는 안 되는 이슈다.

[출처 : 서울경제]



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)