



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.320

**Updated October 13, 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. “와이파이가 식량만큼 중요해요”... 해운업계, 젊은 선원 잡으려 팔 걷어붙였다

코로나바이러스 감염증(코로나 19) 이후 해운업계에선 ‘선원 복지’에 대한 관심이 커지고 있다. 선원들의 선내 체류 시간이 길어지면서 스트레스를 낮추기 위한 방법이 무엇보다 중요해진 상황이다.

해운사들이 복지 중 가장 신경 쓰는 부분은 바로 ‘와이파이(WI-FI)’다. 장기 승선하는 선원들에겐 태평양 한가운데서도 가족과 연결해주는 인터넷은 ‘한 줄기 빛’과 같다. 해운업계에서는 “하루 세 끼 식사만큼 중요한 게 와이파이”라는 우스갯소리도 나온다.

선박에 본격적으로 와이파이가 도입되기 시작한 것은 2010년대 중반부터다. 이전까지 선원들은 승선 시 육상에서 사용하던 휴대전화를 정지하고, 비싼 위성 전화를 사용해 가족들에게 가끔 연락하는 게 일상이었다. 하지만 일부 선박에 와이파이가 도입된 후 선원들은 휴식 시간에 자유롭게 가족들에게 연락하거나 최신 뉴스를 읽을 수 있게 됐다.

와이파이는 선원들의 행복지수를 높이는 역할을 하고 있다. 2015년부터 분기별로 집계되는 선원행복지수 분석 결과, 선내에서 자유롭게 인터넷을 사용하는 선원들의 행복지수는 그렇지 않은 선원들에 비해 훨씬 높은 것으로 나타났다. 선원행복지수를 개발한 스티븐 존스 영국 국제무역부 해양서비스 전문가는 “인터넷 사용은 소통이 많지 않은 선원들의 우울증을 줄이고, 사고와 일탈을 막는데 도움을 준다”고 설명했다.

인터넷은 선원들의 일자리 선택에도 영향을 미치고 있다. 지난해 국제해운회의소(ICS)가 진행한 선원 고용 실태 조사 결과, 선원들은 일자리 선택 기준에서 인터넷 접속을 가장 중시하는 것으로 나타났다. 인터넷을 사용할 수 없는 배에 승선한 선원 10명 중 8명은 “인터넷을 사용하기 위해 배를 옮길 것”이라고 답했다.

이 때문에 국내외 선사들은 3000만원의 장비 설치비, 월 200만~600만원의 사용료를 지불하고서라도 인터넷에 투자하고 있다. HMM, SM상선, 폴라리스쉬핑 등 국내외 주요 선사들은 전 선박에서 데이터를 사용할 수 있도록 초고속 위성 안테나를 설치해왔다. 동원산업도 지난해 3대양을 누비는 모든 원양어선

## I . ISSUE & TREND

선박에 와이파이를 설치했다. 영상시청, 화상통화도 할 수 있어서 다른 나라 선원들의 부러움을 사고 있다.

한 해운업계 관계자는 "젊은 선원들은 인터넷을 가장 중요한 근무 복지 환경으로 꼽고 있다"며 "업무에도 도움이 되는데, 선박에 긴급 상황이 발생할 경우 위성전화, 이메일 등에 비해 빠르게 연락할 수 있어서 좋다"고 말했다.

한편 해운업계 안팎에서는 선원들의 인터넷 사용에 대한 주의가 필요하다는 목소리도 나온다. 지난 7월 모리셔스에서 좌초된 일본 화물선의 사고 원인이 인터넷 때문이라는 증언이 나와서다. 선장은 당시 와이파이로 가족과 통화를 하기 위해 육지에 접근하다 항로를 이탈했던 것으로 드러났다.

해운업계 관계자는 "직원들의 복지와 선박 관리에 인터넷이 중요하다는 것은 모두 공감하지만, 선박 보안이나 근무질 저하에 대한 우려도 있다"며 "과도한 사용이나 근무 태만을 막기 위해 월 데이터 사용량을 제한하는 방식을 적용 중"이라고 했다.

## 2. 해운업계 코로나 악재에도 호실적 순항

국내 해운업계가 코로나 19 악재에도 호실적을 기록하며 순항하고 있다. 특히 화물특수로 올 2분기 깜짝 실적을 내는 등 코로나 19 사태 이전보다 실적이 개선되는 모습이다. 다만 물동량이 줄고 있고 선박 운임가격 상승이 일시적 효과에 그칠 수 있는 만큼 리스크를 대비할 수 있는 사전 준비가 필요하다는 지적이다.

7일 해운업계에 따르면 HMM(옛 현대상선)은 최근 세계 최대 2만 4000TEU(1TEU 6M 컨테이너선 1개)급 컨테이너선 12척을 모두 만선으로 출항했다. 세계 교역 물량이 줄어드는 상황에서 이번 만선 출항은 이례적이라는 평가다. 하반기 실적도 기대된다. 미주 노선을 중심으로 컨테이너선 운임 상승세가 계속되고 있는 데다 전통적인 성수기까지 겹쳐 수익성이 대폭 개선될 것으로 예상되기 때문이다. HMM은 올 상반기 1367억원의 영업이익을 기록해 21분기 만에 흑자전환에 성공했다. SM그룹 해운부문 계열사인 SM상선은 올해 2분기 영업이익 201억원, 영업이익률 약 10%를 달성, 창사 이래 최대 실적을 달성했다. 3분기 역시 영업이익률 18%를 상회하는 실적이 기대된다. 대한해운도 올 상반기 연결기준 761억원의 영업이익을 거두며 23분기 연속 흑자를 달성했다.

## I . ISSUE & TREND

해운업계의 이 같은 실적 개선은 선박화물운임 상승 영향이 크다. 코로나 19 사태 장기화로 주요 선사는 비용 절감 등을 위해 배를 항구에 대거 세워뒀다. 이 후 각국의 코로나 19 봉쇄조치 해제가 잇따르면서 예상보다 수요가 빠르게 회복됐고 컨테이너 공급이 상대적으로 부족해지면서 운임 상승이 이어진 것이다.

실제 중국 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 지난달 30 일 1443.54 를 기록해 9 주 연속 상승세를 이어갔다. 이는 작년 9 월 30 일(734.09) 대비 약 두 배 가량 증가한 수치다. 작년 최고치(968.07)과 비교하면 절반가량 상승했다. 연초 60 달러선을 웃돌던 국제유가는 30~40 달러선으로 떨어지며 안정적인 흐름을 보이고 있다. 선박 화물 운임 급등에다 국제유가까지 하락해 선박 운항 비용까지 절감된 상황이라 하반기 업황 역시 긍정적이라는 평가가 나온다.

다만 우려되는 것은 물동량이 점점 줄고 있다는 점이다. 산업통상자원부에 따르면 수출은 지난 3 월 이후 5 개월 연속 내리막이다. 수입 역시 4 월부터 4 개월 연속 전년 동기 대비 10% 이상의 하락세를 기록 중이다. 수출 감소는 곧 교역량 감소로 이어지기 때문에 해운업계 업황을 망가뜨리는 직격탄이 될 수 있다. 지난달 30 일 영국의 조선·해운 분석기관 클락슨리서치는 올해 글로벌 해상 물동량 감소폭은 금융위기 직후인 2009 년(4.1%)보다 더 큰 4.4%를 기록할 것이라고 전망했다. 특히 보호무역주의와 제조업의 본국 회귀 확산으로 완제품의 장거리 운송은 꾸준한 감소 추세를 보이고 있다. 여기에 선박운임 상승과 국제유가 하락이 일시적 효과에 그칠 수 있다는 점도 우려되는 대목이다.

해운업계 관계자는 "물동량이 줄어들면 운임가격이 떨어질 수 밖에 없다"면서 "연말까지 해운업계의 실적이 개선될 가능성은 높아 커 보이지만 일시적 효과로 지속 가능성에 대해선 의문이 드는 건 사실"이라고 말했다. 이 관계자는 "이러한 대외 리스크를 대비할 수 있는 여러 조치들을 내부에서도 찾고 있는 중"이라고 덧붙였다.

### 3. MACNET, 해운산업 발전을 위한 전략 세미나 열어

해양산업통합클러스터(MACNET)는 오는 14 일 오후 1 시 30 분부터 'DECARBONIZATION, 2020 전략세미나 - II'를 온라인 개최한다고 7 일 밝혔다. 해양산업통합클러스터가 주최하고 부산시가 후원하는 이번 전략 세미나는 탈탄소화 가속화에 따른 에너지정책의 패러다임 전환에 대비하기 위해 마련됐다. 총 3 개 세션으로 진행되며 세션별로 각 분야의 최고의 전문가들의 발표와 깊이 있는 토론으로 진행될 예정이다.

## I . ISSUE & TREND

‘수소기술의 현재와 미래전략’을 주제로 다루는 제 1 세션은 강상규 광주과학기술원 교수가 좌장을 맡으며 그린뉴딜과 탈탄소 수소기술의 현재(백승욱 한국표준과학연구원 박사), 수소공급인프라 구축 핵심기술개발 사업 진행 결과(이재무 발맥스 상무) 발표가 있을 예정이다. 이어 이영철 한국가스공사 부장과 이근태 한국기계연구원 박사가 토론에 참여한다.

제 2 세션은 ‘선박 탈탄소 기술정책의 핵심방향과 전망’을 주제로 김연태 한국선급 기술본부장이 좌장으로 세션을 이끈다. 현존선 에너지효율지수(EEXI) 규정의 이해 및 영향(허윤정 한국선급 책임연구원), 선박 배출권거래제 개요 및 도입 전망(김진형 한국선급 책임연구원)에 대해 발표한다. 토론에는 김영선 HMM 부장, 한상태 SK 해운 과장, 이인호 현대글로벌서비스 부장이 참여한다.

마지막 제 3 세션에서는 ‘조선·기자재산업 선도 전략’을 주제로 배재류 한국해양대학교 교수가 좌장을 맡는다. LNG 운반선 및 LNG 병커링선용 기자재 국산화 전략(최성윤 한국조선해양기자재연구원 박사), 탈탄소 선박 및 핵심기자재 개발 전략(강희진 선박해양플랜트연구소 박사)에 대한 발표 후, 김경훈 트랜스가스솔루션 대표와 김병로 한국산업기술시험원 박사가 토론자로 함께할 예정이다.

국제해사기구(IMO)는 올해 황산화물 배출규제(선박의 디젤연료의 황성분 0.5% 이하 저감) 시행에 이어 오는 2050년까지 온실가스 배출량을 2008년 대비 50% 감축해야하는 강력한 규제를 예고하고 있다. 이에 전 세계적으로 에너지 패러다임 전환은 더욱 가속화 될 것으로 예상되며 선박의 탈탄소 국제기술규제에 대한 대응방안 마련이 시급한 실정이다.

이형철(한국선급 회장) 해양산업통합클러스터 회장은 “해사업계 화두인 탈탄소화 규제 대응을 위해서는 핵심 기술 확보와 정부, 해운선사, 조선소, 기자재 업계 공동의 노력과 협업이 중요하다”며 “이번 MACNET 세미나를 통해 각 기관 간 기술정보를 폭넓게 공유하고 심도 있는 대응방안 논의로 국내 산업계에 실질적인 도움이 되길 바란다”고 말했다.

한편 이번 행사를 주최하는 MACNET은 해양산업분야 산·학·관·연 49개 회원기관이 협력하기 위해 설립된 사단법인 단체다. 지난 7월 온라인 세미나에 이어 두 번째 세미나를 주최하고 있으며 앞으로도 비대면 방식의 토론을 활성화하기 위해 정기적으로 개최할 계획이다.

이번 세미나는 ‘사회적 거리두기’에 동참하고자 웨비나 형식으로 진행되며 세미나 공식 홈페이지에서 누구나 참여 가능하다.

## I . ISSUE & TREND

### 4. 中, 호주산 석탄 수입 중단 지시

중국 세관 당국이 몇몇 중국 국영 철강업체와 전력 생산업체에 호주산 석탄 수입 중단을 지시했다고 가디언이 12 일(현지시간) 업계 보도를 인용해 전했다.

이번 보도는 중국과 호주 간 정치적 긴장이 계속되는 가운데 나왔다.

사이먼 버밍햄 호주 무역장관은 호주 정부가 이를 인지하고 있으며 호주 자원부와 논의하고 있다고 전했다. 버밍햄 장관은 "이전에도 중국과의 교역에서 때때로 차질이 빚어졌다"며 "호주는 상호 이익을 제공하는 신뢰할만한 양질의 자원 공급 국가라는 우리의 입장을 계속 강조해나갈 것"이라고 말했다.

호주광물협회(MCA)도 해당 보도를 인지하고 있으나 장기적 충격 가능성은 크지 않은 것으로 판단했다.

S&P 글로벌 플래츠는 이날 몇몇 익명의 소식통을 인용해 중국 국유 에너지 업체들과 제철소 등이 즉각 수입을 중단하라는 구두 통지를 받았다고 보도했다.

원자재 전문매체 아르고스 미디어도 최소 몇몇 중국 국유 제철소와 에너지 업체들이 이러한 통지를 받았으며 몇몇은 아직 그런 통지를 받지 못했다고 전했다.

아르고스는 싱가포르 소재 트레이더를 인용해 완전 수입 금지라기보다는 수입 쿼터를 제한하는 움직임일 수 있다고 추정했다.

호주는 올해 상반기 6 개월 동안 중국에 73 억달러어치의 석탄을 수출했다. 작년 같은 기간보다 8%가량 늘었다. 호주의 철광석의 중국 수출량도 전년 대비 16%가량 늘어난 430 억달러에 달했다.



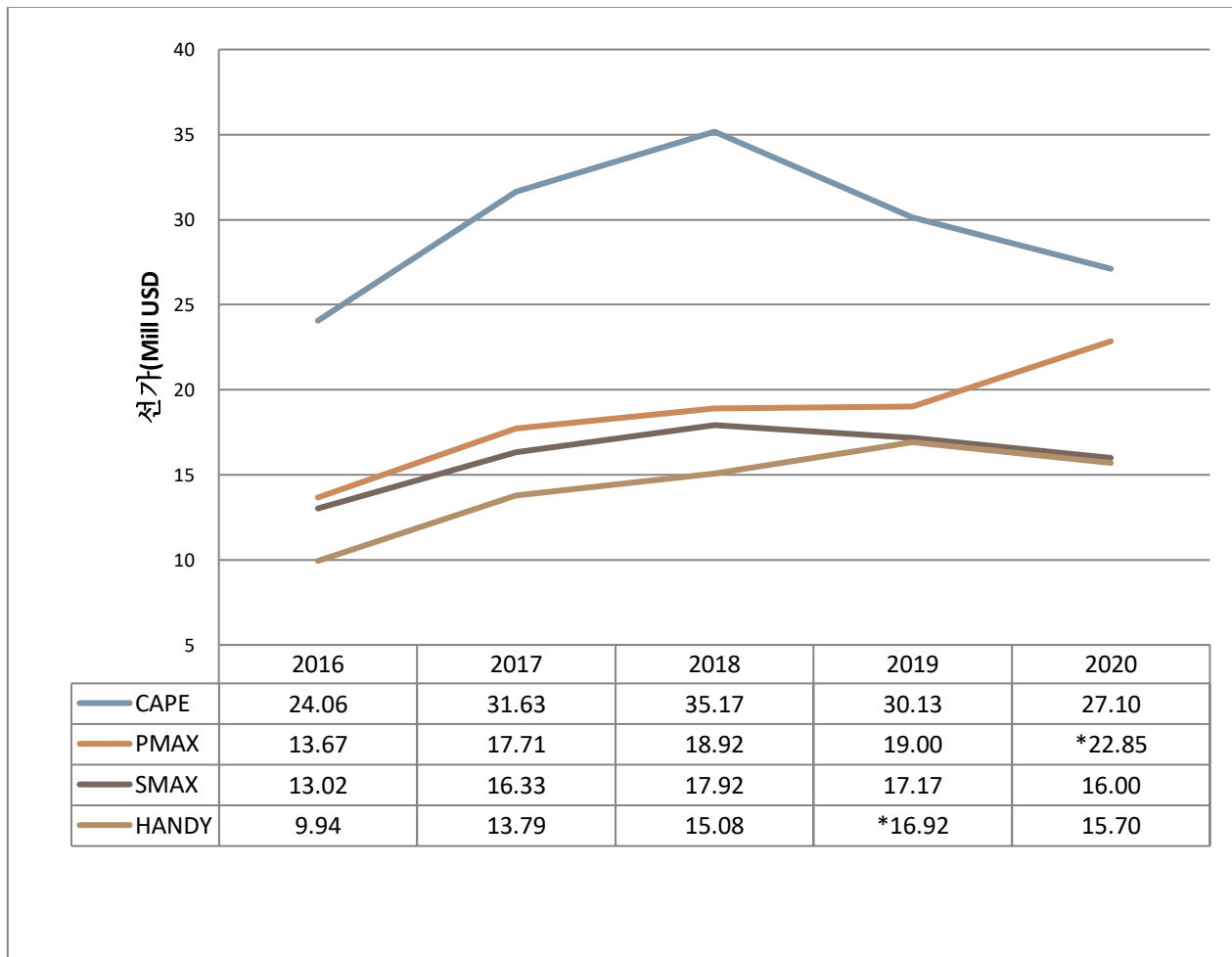
## II . BULK CARRIER

(◆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	27.10
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.04%
<b>Kamsarmax 82K</b>	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.85
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.26%
<b>Supramax 58K</b>	13.02	16.33	17.92	17.17	16.00
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-6.80%
<b>Handysize 37K</b>	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.70
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-7.19%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

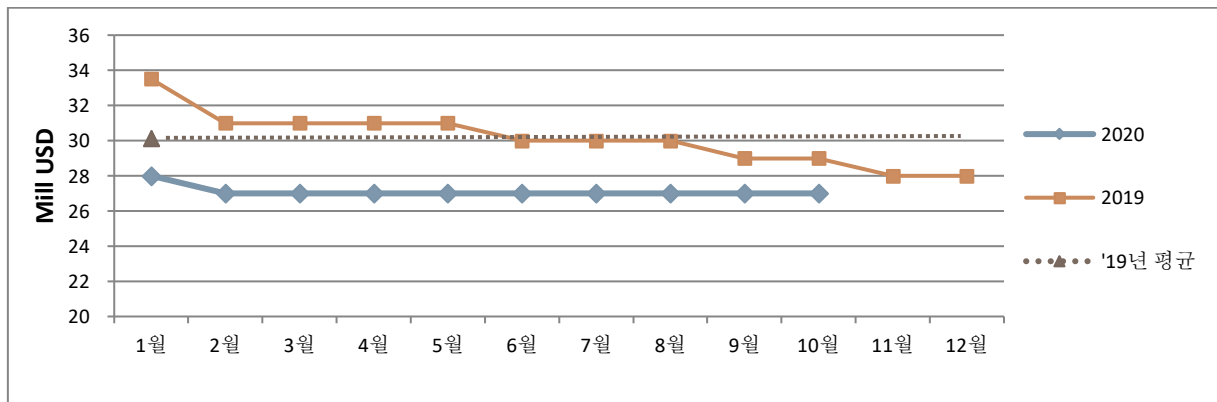




## II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00			27.10
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	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%	-6.9%			10.0%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.50			22.85
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	-2.2%	0.0%			-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	18.4%	18.4%			20.3%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50			16.00
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	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%	-8.8%			-6.8%
	HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	14.75			15.70
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	1.7%	0.0%			-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	11.8%	14.7%	14.7%	13.2%	13.2%			-7.2%
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	29.00	28.00	28.00	30.13	
	PMAX	19.00	19.00	19.00	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	17.00	17.00	17.00	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.50	16.50	16.92	

### □ Cape

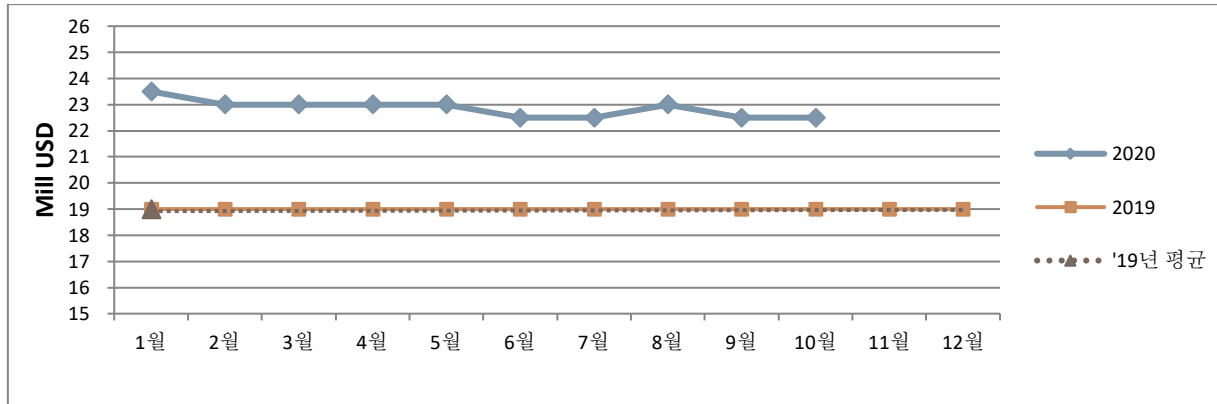




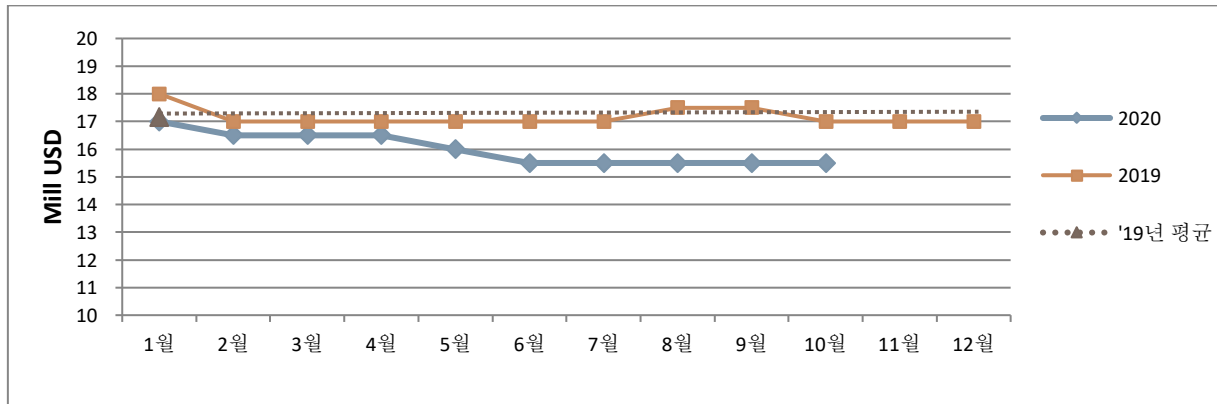


## II. BULK CARRIER

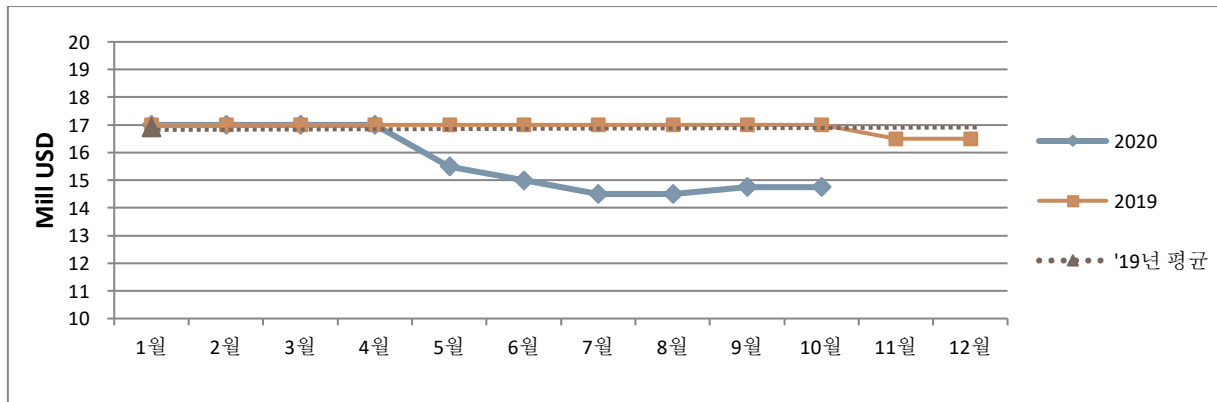
### □ Kamsarmax \*'19년까지는 76K 기준



### □ Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	PACIFIC ENDURANCE	181,458	2011	JAPAN	B&W		19.1-19.5	undisclosed buyer
BC	ROYAL ACCORD	180,129	2009	JAPAN	B&W		18.4	undisclosed buyer
BC	PACIFIC QUEEN	175,918	2010	CHINA	B&W		14.5	Norway buyer
BC	MINERAL ANTWERPEN	172,424	2003	KOREA	B&W		10	undisclosed buyer
BC	SBI CONGA	81,167	2005	CHINA	B&W		18.4	undisclosed buyer
BC	NORD NEPTUNE	75,726	2006	JAPAN	B&W		8-8.4	undisclosed buyer
BC	ISABELLA MANX	63,878	2019	CHINA	B&W		25.8	U.A.E. buyers (ADNOC), BWTS fitted
BC	QUEEN JHANSI	58,758	2007	CHINA (JPN)	B&W	C 4x30t	7.75	Indonesian buyer
BC	OSPREY I	50,206	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.9	Chinese buyer
BC	ALAM SETIA	36,320	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	QUEEN ANATOLIA (log fitted)	28,350	1996	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	2.9	undisclosed buyer
BC	PACIFIC ENDURANCE	181,458	2011	JAPAN	B&W		19.1-19.5	undisclosed buyer



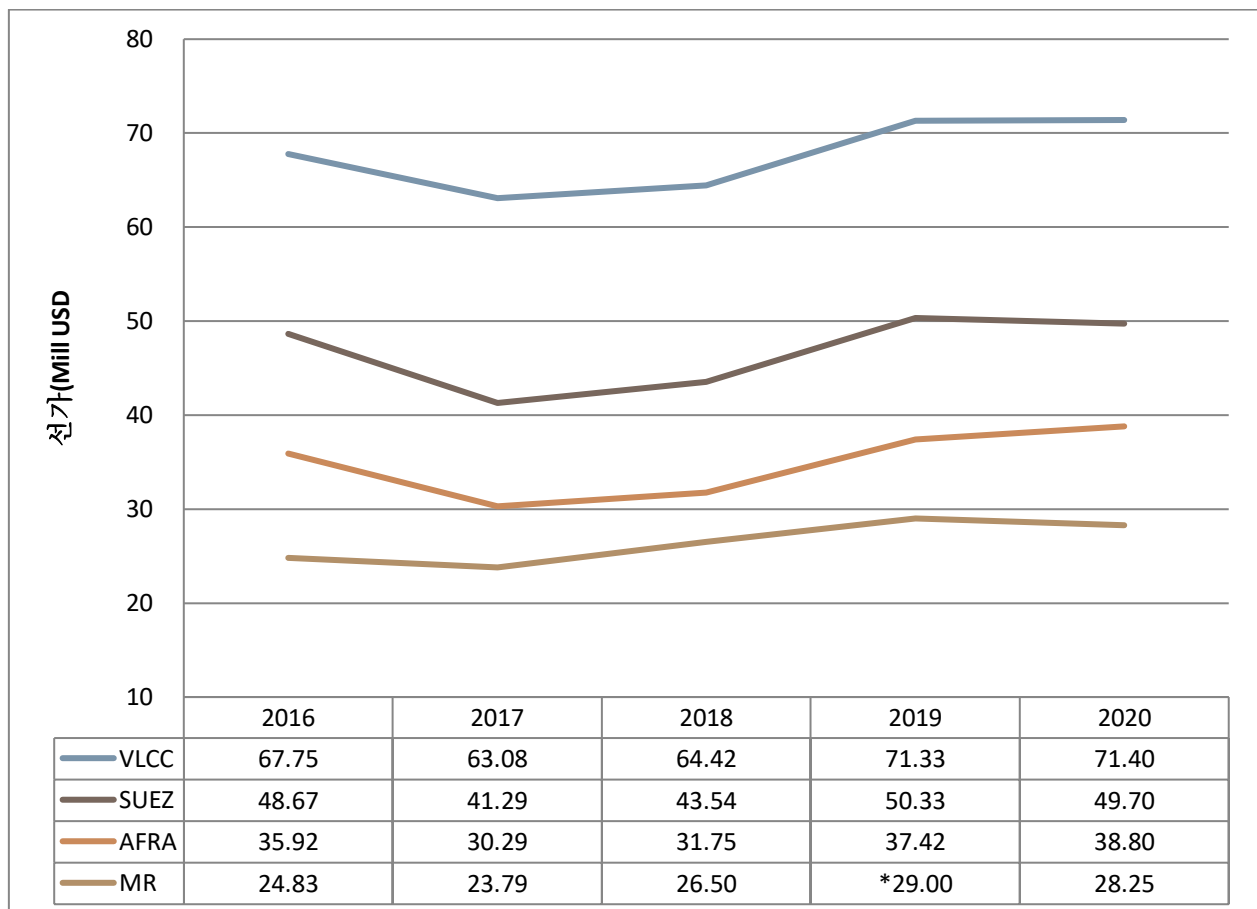
### III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	71.40
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	.09%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	49.70
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	-1.26%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	38.80
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	3.70%
MR 51K <small>*18 년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.25
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-2.59%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

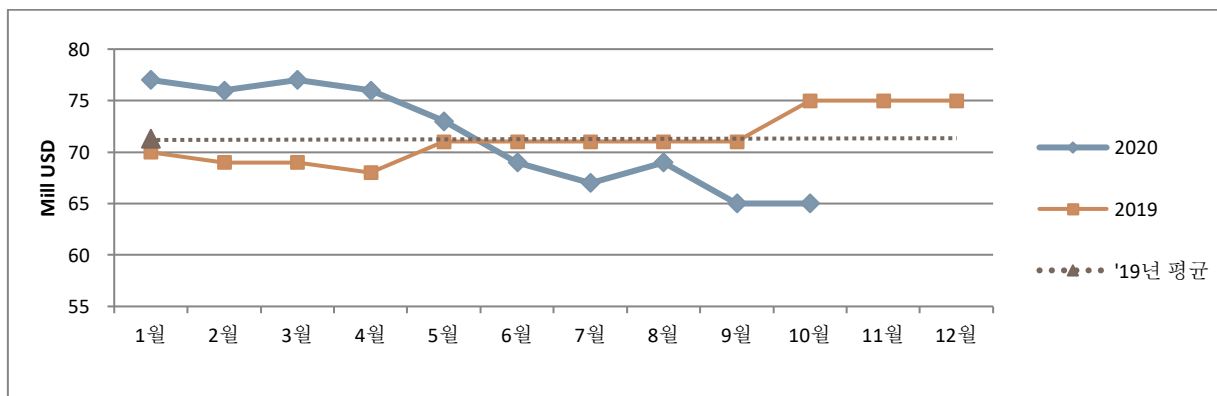




### III. TANKER

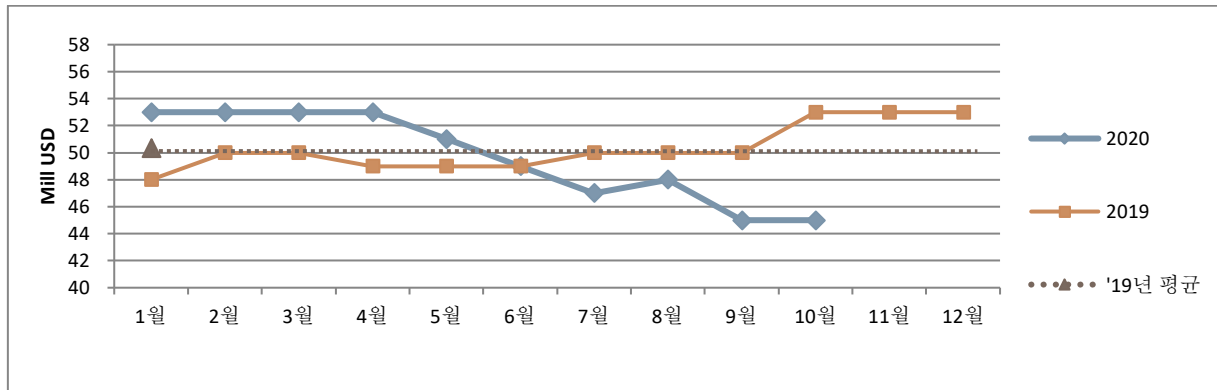
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00			71.40
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%	-5.8%	0.0%			-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%	-8.5%	-13.3%			0.1%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	45.00			49.70
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	2.1%	-6.3%	0.0%			-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-4.0%	-10.0%	-15.1%			-1.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	35.00			38.80
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	-2.8%	0.0%			-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%	-7.9%	-14.6%			3.7%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	26.00			28.25
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	-1.9%	0.0%			-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	11.7%	11.7%	10.3%	13.3%			-2.6%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	75.00	75.00	75.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	53.00	53.00	53.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	41.00	41.00	41.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	30.00	30.00	30.00	29.00	

#### VLCC-310K

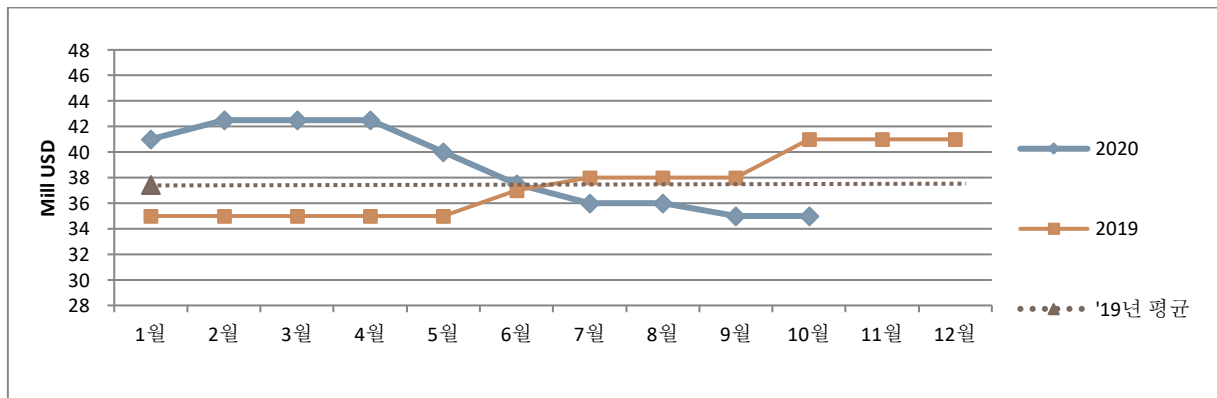


### III. TANKER

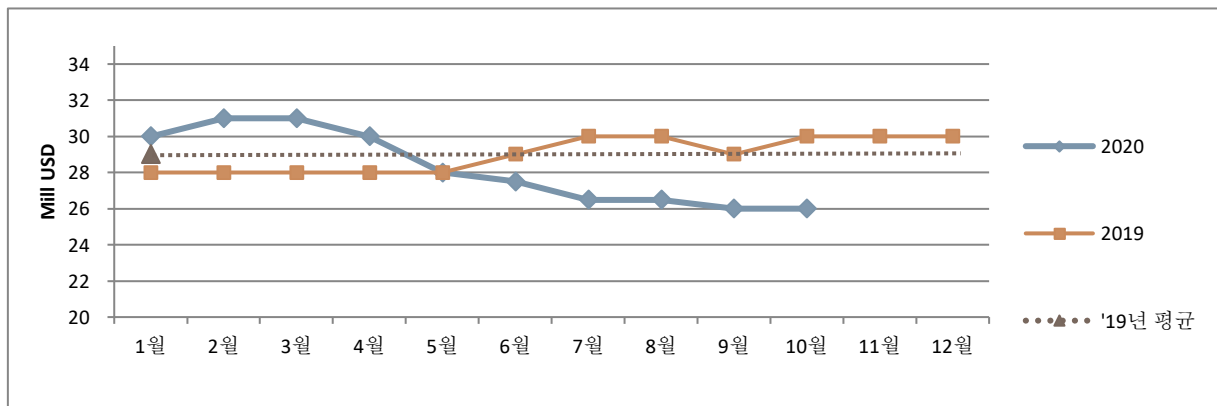
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PANTANASSA	317,106	2011	KOREA	WART		46	Undisclosed buyer
TANKER	BUNGA KASTURI TIGA	300,398	2006	JAPAN	B&W		31	Indonesian buyers (Pertamina)
TANKER	HUNDER SAGA	300,000	2019	KOREA	B&W		84	UAE Buyer (Adnoc Logistics)
TANKER	HUNDER LAGA	300,000	2019	KOREA	B&W		84	
TANKER	MAERSK PROGRESS	109,570	2005	CHINA	SULZ		12.75	Undisclosed buyer
TANKER	IOANNIS	105,423	1999	KOREA	B&W		9	Undisclosed buyer, DD fresh passed
TANKER	CHAMPION PRINCESS	105,258	2012	KOREA	B&W		26.4- 26.5	Indian buyers (Great Eastern)
TANKER	NORD INTEGRITY	48,026	2010	JAPAN	B&W		16.1	Undisclosed buyer, SS/DD passed, BWTS fitted
OIL/CHE M	BALTIC ADVANCE	37,332	2006	KOREA	B&W	2	8.5	Undisclosed buyer, Ice class 1B
OIL/CHE M	POLARIS STARDOM (stst)	12,484	2008	JAPAN	B&W	2&3	8.5	undisclosed buyer
OIL/CHE M	GOLDEN GRACE (stst)	9,516	2005	JAPAN	B&W		6.6	undisclosed buyer
LPG	GAS JENNY	49,618	1991	JAPAN	B&W	LPG	13	UAE buyer

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

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

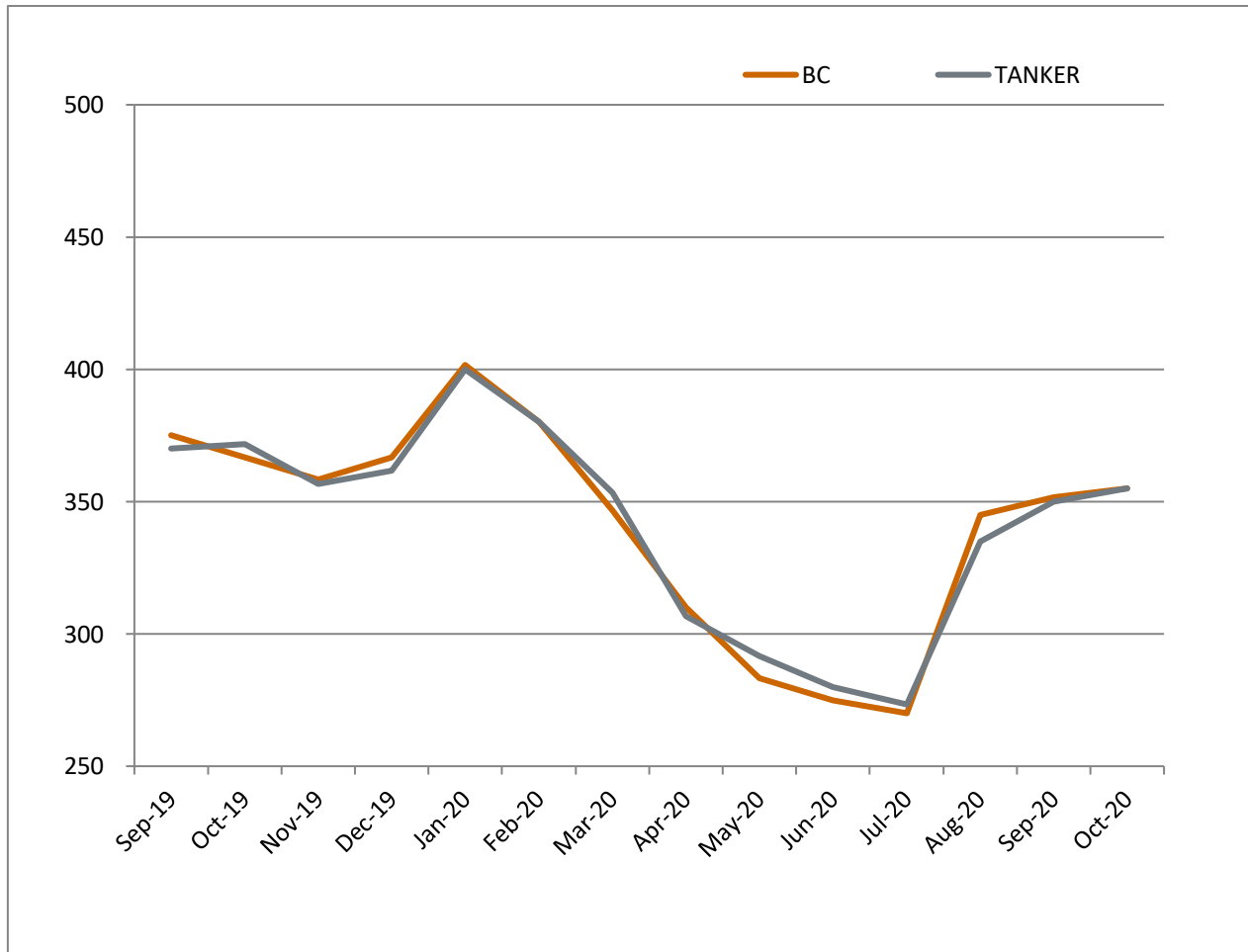


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 10 월	2020 년 10 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	332.50	-16.1%	371.67	355.00	1.4%	-4.5%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	331.83	-16.8%	366.67	355.00	0.9%	-3.2%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



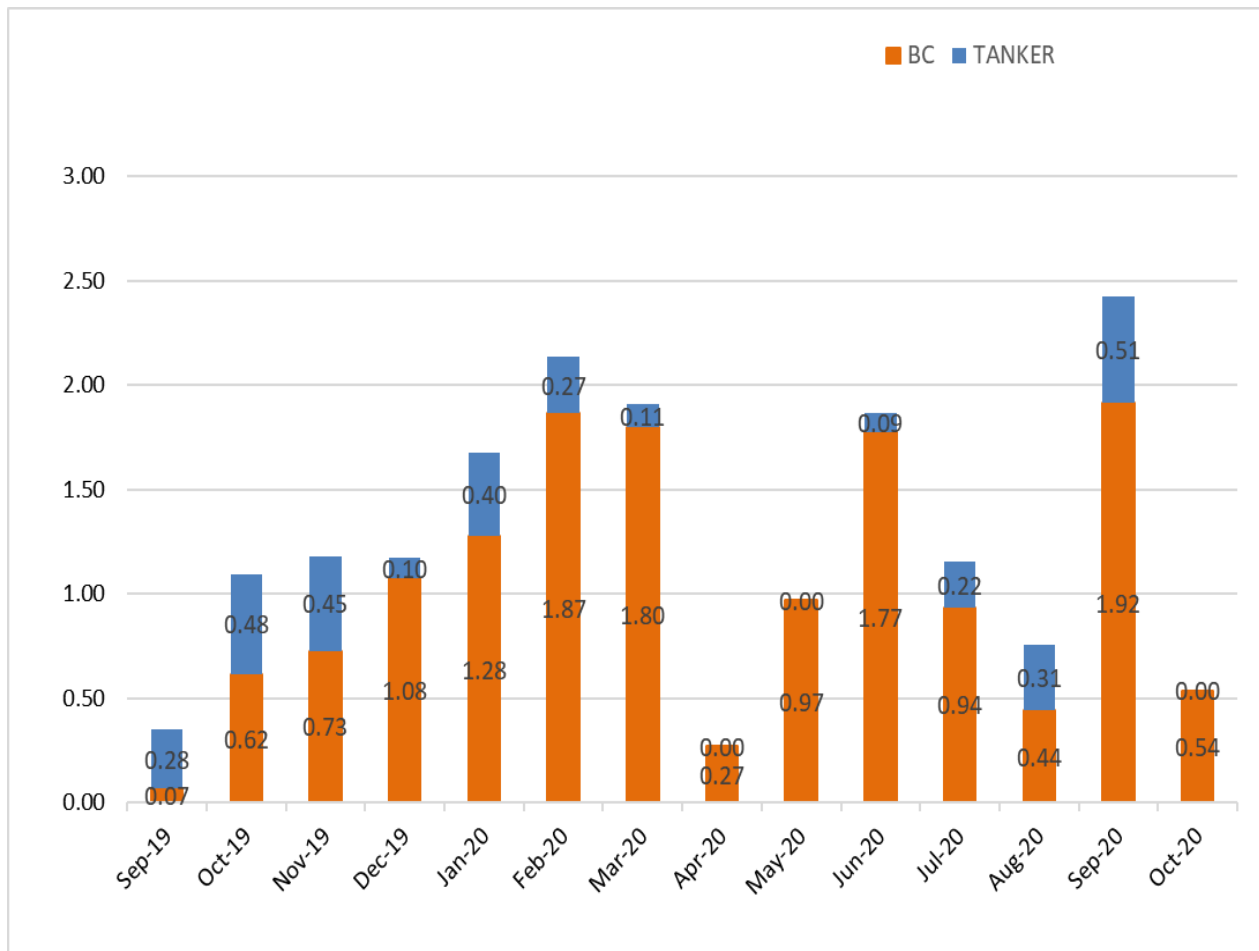


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 10 월		2020 년 10 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	1.91	54.2%	60	61.9%	0.48	14	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	7.45	116	11.78	158.2%	118	101.7%	0.62	8	0.54	-13.0%	2	-75.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)







## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

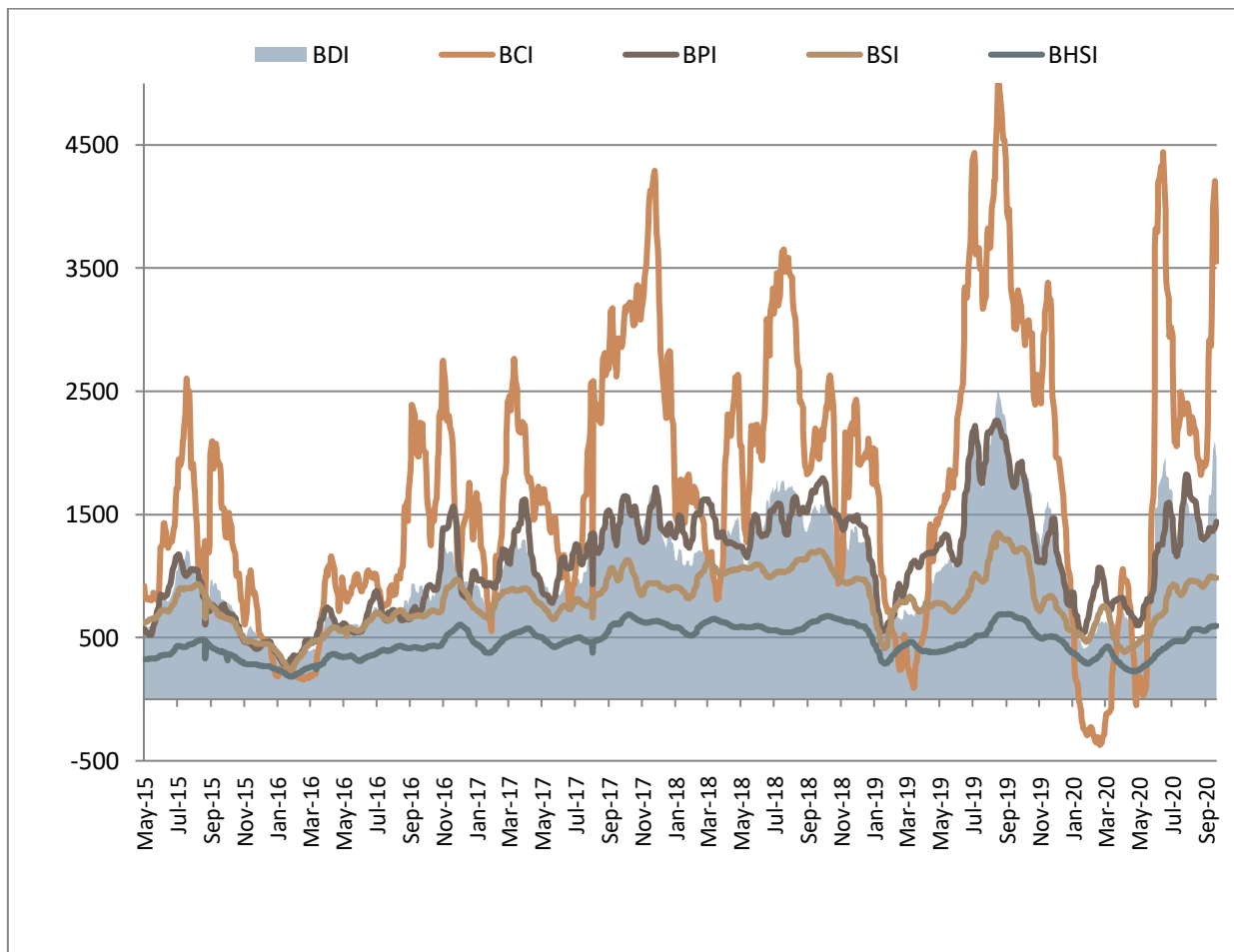
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	BERGE KIBO	289,889	36,711	1993	KOREA	B&W	375	AS IS Labuan
BC	KT 06	45,863	8,002	1994	JAPAN	MITSU	370	BANGLADESH, End November delivery
BC	SHANTHI INDAH	45,681	7,440	1996	JAPAN	B&W	345	BANGLADESH
PCC	CONTINENTAL HIGHWAY	17,201	15,006	2001	JAPAN	MITSU	347	INDIA, green recycling, incl. 350 mt bunkers rob
PCC	NIPPON HIGHWAY	16,827	13,400	1999	JAPAN	B&W	356	INDIA, green recycling,



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2020-10-09	2020-10-02	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1982	2020	▼-38.00	2518	290
BCI	3555	3987	▼-432.00	5043	-372
BPI	1439	1373	▲66.00	2262	282
BSI	982	991	▼-9.00	1351	243
BHSI	595	593	▲2.00	692	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	344.50	▲14.50	317.50	▲21.00	307.50	▲0.50
MGO	357.50	▲10.50	342.50	▲37.00	371.50	▲24.50
LSMGO	350.00	▲8.50	342.50	▲30.00	-	-
VLSFO	276.00	▲13.50	255.50	▲12.50	261.00	▲10.00

❖기준일 : 10 월 9 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2020-10-12	2020-10-05	CHANGE
미국 달러	1156.20	1169.50	▼-13.30
일본 엔(100)	1094.63	1108.48	▼-13.85
유로	1366.45	1370.19	▼-3.74
중국 위안	171.73	171.37	▲0.36

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] 각 이코노미 (Gig Economy)

빠른 시대 변화에 대응하기 위해 비정규 프리랜서 근로 형태가 확산되는 경제 현상. 1920년대 미국에서 재즈 공연의 인기가 높아지자 즉흥적으로 단기적인 공연팀(GIG)들이 생겨난 데서 유래한 말이다.

[출처 : 매일경제용어사전]

### [관련기사] 각 경제(Gig Economy)

근로자가 번 소득을 바로 현금으로 지급하는 '인스턴트 급여' 방식이 확산되고 있습니다. 우버, 카카오택시, 청소연구소, 배민라이더스 등이 대표적인 예입니다. 이른바 ' (GIG ECONOMY) 시대'가 온 것입니다. 시대가 변하면서 기업과 근로자가 고용되는 형태가 크게 변화하는 모양새입니다. 포스트 코로나 시대 더욱 가속화될 '각 경제'는 무엇이고 어떤 변화를 가져올지 알아보겠습니다.

Q:'각 경제'란 무엇인가요.

A:'각'은 소규모 연회장에서 연주를 한다는 뜻을 가진 영어 단어입니다. 1920년대 미국에서 즉흥적으로 하룻밤 공연에 참여하는 음악인을 구하는 단기 계약이 유행했거든요.

각 경제는 이제 기업이 필요할 때마다 사람과 임시적으로 계약을 맺고 고용하는 경제 형태를 뜻하는 용어가 됐습니다. 컨설팅업체 매킨지는 각 경제를 '디지털 산업에서 거래되는 기간제 근로'라고 정의했습니다.

각 경제는 일반적으로 특정한 프로젝트 혹은 기간이 정해진 단일 업무를 수행하기 위해 노동력이 유연하게 공급되는 구조입니다. IT와 디지털 기술 발전으로 개인화된 서비스를 제공하는 주문형 플랫폼 산업이 성장하면서 각 경제는 더욱 빠르게 성장했습니다. 기존 오프라인 거래와 차별화한 유형의 일자리와 고용 형태가 급증했습니다.

Q:각 경제 장단점은 무엇인가요.

A:사람을 고용하는 기업 측면에선 전통적인 고용 형태인 장기 고용으로 발생하는 고용보험과 같은 비용을 줄일 수 있어 좋습니다. 하지만 오랜 기간 노하우를 쌓은 숙련된 전문 인재를 고용하기 어렵다는 점에서 장기적으로 생산성이 하락하는 문제가 있습니다. 근로자 입장에서는 전통적인 장기 근로 계약 형태를 벗어나서 본인 능력과 역량에 따라서 직업 선택 폭이 넓어지는 장점이 있습니다. 근로자 스스로 전문성을 키우고 자기계발을 해야 하는 유인이 생기는 셈이죠.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

하지만 직업 안정성이 낮은 단점이 있습니다. 단순한 기술 보유 수준으로는 낮은 임금을 받을 수밖에 없거든요. 전문 기술이 없는 노동자의 고용안정성이 낮아집니다.

Q:'각 워커' 규모가 어느 정도 되나요.

A:정확한 각 워커 규모를 추산한 데이터는 없지만 대략적으로 세계 시장에서 종사자수는 생산 가능 인구 대비 10% 미만인 것으로 추정됩니다. 이들 종사자는 대체로 젊고 고학력이며 남성 비율이 높은 특징을 가지고 있습니다. 우리나라는 세계 최고 수준 인터넷 네트워크와 모바일 커머스 시장 등을 바탕으로 각 경제가 빠르게 도입됐 습니다. 최근 확산 속도가 더욱 빨라지고 있습니다.

Q:우리나라엔 어떤 각 워커들이 있나요.

A:음식 배달 서비스인 '쿠팡이츠' '배민라이더스'와 집 청소 대행 서비스인 '청소연구소' '미소' 등 다양한 플랫폼 서비스들이 우리가 접하기 쉬운 대표적인 각 경제 서비스입니다. 디지털 플랫폼을 기반으로 단기로 사람을 고용, 서비스를 제공하는 수많은 비즈니스는 계속해서 늘어나고 있습니다.

특히 요즘 길거리에 배달 대행 오토바이를 많이 볼 수 있죠? 이들은 개인 운송수단인 자동차나 오토바이의 보험 가입 증명서류를 제출하면 드라이버로 등록할 수 있습니다. 고용이 쉽고 간편해진 것이죠. 우리나라에 서도 앞으로 각 워커가 지속해서 늘어나 산업 구조와 문화를 바꿀 것으로 보입니다.

Q:앞으로 각 경제 시대는 어떻게 변화할까요.

A:각 경제 시대는 디지털 플랫폼으로 개인의 능력이나 기술이 적용되는 새로운 일자리가 창출 가능한 게 특징이죠. 그래서 비경제활동인구의 노동 참여를 촉진할 전망입니다. 물론 각 경제가 전통 산업을 완전히 대체하는 형태로 발전한다면 임시직이 급속도로 증가해 고용의 질을 떨어뜨리고 소득안정성을 방해할 소지가 있습니다.

전통 산업을 대체하면서 각 경제가 발전한다면 다양한 이해 상충으로 갈등이 심화될 우려도 있습니다. 그래서 각 경제의 긍정적인 성장을 위해선 무조건적인 전통 산업 대체보다 새로운 디지털 경제를 창조하는 방식으로 발전 모형을 구축하는 게 중요해 보입니다. 기존 산업과 공정한 경쟁을 유도하고, 각 워커를 보호하기 위한 다양한 사회적 안전망도 필요합니다.

[출처 : ETNEWS]



## 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)