

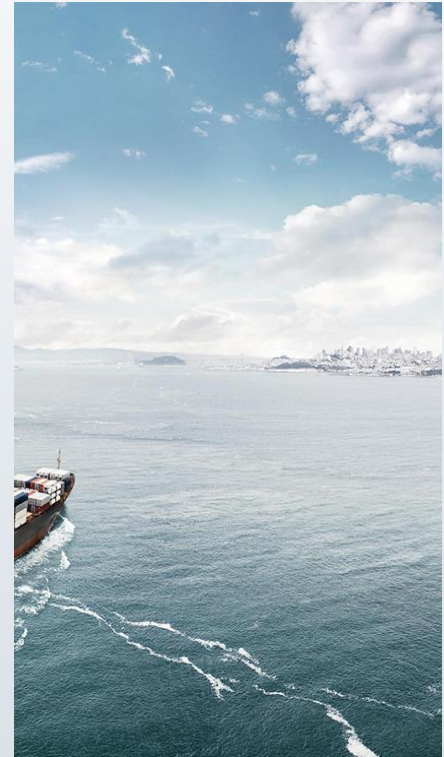


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.358

Updated July 13, 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. 자동차선, 수급 타이트 계속...중고선에 오퍼 쇄도

완성차 등을 운송하는 자동차선의 선복 수급이 타이트한 상황이 계속되는 가운데 중고선에 대한 관심이 높아지고 있다. 용선시장에서 수배할 수 있는 프리선도 거의 없기 때문에 몇 안되는 중고선 매물에 오퍼가 쇄도하고 있다고 한다. 반도체 부족이 운송 수요에 미치는 영향도 경미에 그칠 것으로 보여 선복 수급이 느슨해질 요인은 보이지 않는다. 자동차선 운항 선사는 안정적인 서비스 제공에 고심하고 있다고 일본해사신문이 전했다.

시장관계자에 따르면 유럽 선주가 6500 대 선적 신에 자동차선을 매각에 나섰다고 하는데 많은 기업이 이름을 올렸다. 최종적으로는 유력 자동차선사가 매입했다고 한다. 아시아발 아프리카향 중고선 등을 취급하고 있는 포워드가 자동차선을 매입하는 경우도 있는 것으로 알려졌다. 스페이스 확보가 어려워지고 있기 때문에 중고선을 매입해 스스로 운항하고 있는 것으로 보인다고 시장관계자는 말한다.

자동차선은 완성차와 건설기계 등의 운송에 특화된 특수선으로 범용성이 부족한데다 고도의 운송 품질 관리가 요구되기 때문에 선주와 선사는 제한된다. 중고선으로 매매되는 기회도 적다. 관계자에 따르면 올 들어 매매된 자동차선은 8 척에 그친다. 그 중 2 척은 가축 운송선으로의 개조 목적으로 매매됐다. 적은 매물에 대해 구매자가 집중되어 있는 것은 자동차선 선복 수급이 타이트한 상황이 계속되고 있기 때문이다.

완성차업체는 작년 가을 이후 자동차 판매시장 회복에 따라 출하를 본격화했다. 컨테이너선의 스페이스 부족으로 일부 화물이 흘러 들어오고 있는 점도 선복 수급 타이트 요인이 되고 있다. 게다가 항만 혼잡으로 인한 가동률 저하가 수급 압박에 박차를 가하고 있다.

용선시장에서 조달 가능한 프리선도 거의 없는 상황이 계속되고 있다. 올해는 신조 자동차선 13 척이 준공될 예정이지만 유럽역내항로 등 특정지역에서 배선되는 것도 포함되기 때문에 글로벌 트레이드의 공급 증가는 기대할 수 없다.

반도체 부족으로 인한 감산 영향도 일정 정도 나타나고 있지만 해운관계자는 선복 수급이 느슨해질 조짐은 없다고 말해 안정적인 서비스 유지에 부심하고 있다.

I . NEWS

2. 기지개 켜던 해운업, 과징금에 '비상'..."한진해운 때보다 파장 클 것"

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 이후 오히려 수출입 물동량이 급증하면서 해운업 부활의 신호탄을 맞은 해운사가 위기에 처했다. 공정거래위원회가 12 개 국적 컨테이너 선사에게 공동행위에 대한 과징금을 부과한다고 통보하면서다.

6 일 해운업계 등에 따르면 공정위는 23 개 국내외 선사와 동남아정기선사협회에 한국~동남아 항로에 총 122 차례 운임 관련 합의가 있었다며 항로 관련 매출액의 8.5~10%에 달하는 과징금을 부과한다는 심사보고서를 발송했다. 업계가 추정하는 과징금은 5000 억~6000 억이다.

앞서 이번 사건은 2018 년 목재 수입업계가 부당한 담합 행위를 했다고 해운업계를 공정위에 신고하면서 불거졌다. 이후 목재업계가 공정위에 신고철회를 요청했음에도 공정위는 직권인지 조사 등을 계속해서 진행했다고 해운업계는 설명했다.

해운업계는 해운법 제 29 조에 따라 외항화물운송사업자는 공동행위가 허용된다는 입장이다. 또 운송비 관련해서도 화주와 사전협의를 거쳤고, 관할 부처인 해양수산부에도 신고했기에 별문제가 없다고 주장하고 있다.

해운업계는 "국제협약인 해운법에서 공동행위는 1870 년대부터 시행된 오랜 관행으로 해운기업 공동행위는 독금법 적용을 제외하고 있다"고 강조했다. 아울러 해운법에 따르는 만큼 공정위 인가를 받을 필요가 없고, 112 차례의 부속 협의 또한 신고대상이 아니라고 맞서고 있다.

반면 공정위는 공정거래법 제 19 조에 따라 해운업계가 공정위의 인가를 받지 않은 엄연한 불법행위로 규정했다. 아울러 해운법이 정하는 절차에도 충족하지 않아 부당한 행위라고 봤다. 운임 관련 부속 협의를 해수부에 신고하지 않았다는 이유에서다.

다만 공정위는 "아직 정확한 과징금은 정해지지 않았다"며 "향후 해당 국적선사의 의견을 수렴하고 전원회의 등을 거쳐 법 위반 항목과 제재 수준을 최종 결정하겠다"고 밝혔다. 주관 부처인 해수부는 이번 사건과 관련해 공정위와 비공식적 협의를 계속 이어나가는 한편 최대한 해운법에 우선할 수 있게 선주들과도 적극적으로 논의하겠다는 입장이다.

I . NEWS

해수부 관계자는 "선사들이 의견 수렴을 준비하는 데 필요한 부분은 긴밀히 협조해 최대한 원만하게 해결할 수 있도록 중간에서 노력하겠다"고 말했다.

전문가들은 해운업계가 천문학적인 과징금이 부과되면 한진해운 파산 사태와 맞먹는 타격을 받을 것으로 분석하고 있다. 부경대 하명신 국제통상학부 교수는 해운 선사들의 공동행위는 담합이라기보다는 경영전략인데, 공정위가 물류 기업의 특수성을 고려하지 않고 일반적인 기업의 잣대를 들이대고 있다고 설명했다. 하 교수는 "해운 선사들이 실제로 수천억원대의 과징금을 내게 된다면 한진해운 파산 때보다 더 큰 해운업의 불황을 맞게 될 것"이라고 경고했다. 선사가 과징금을 마련하기 위해서 선박을 처분하게 되고, 그렇게 되면 선원들의 고용불안이 가중돼 우리나라 수출입 기능이 큰 타격을 받는다는 이유에서다.

실제로 해운업계는 2017년 한진해운 파산을 전후로 해운 매출액은 39조원에서 29조원으로 급감했다. 하지만 2018년 시행된 해운재건 5개년 계획(2018~2022)에 따라 HMM(구 현대상선)에서 발주한 초대형 컨테이너선 20척이 발주되고 코로나 19로 환적물량 등이 증가하면서 각종 손해가 겹쳤다.

이에 따라 해양수산부는 올해 해운 매출액을 40조원으로 예상하고 있기도 하다. 이는 2008년 글로벌 금융위기 이전의 해운 매출액 51조원 이후 최대치다. 하 교수는 "주관 부서인 해수부가 이번 사태 해결을 위해 공정위와 하루빨리 합리적인 방안을 도출해내야 한다"며 "이와 함께 국무조정실 등 정부도 적극적으로 나서 양 단체를 중재할 필요가 있다"고 말했다.

3. 하반기 후판가격 인상 놓고 철강·조선업계 팽팽한 줄다리기

철강과 조선업계가 올해 하반기 후판(선박에 쓰이는 두께 6mm 이상의 두꺼운 철판) 가격 인상을 두고 팽팽히 맞서고 있다.

철강업계는 철광석 가격 급등에 따라 공급가를 올릴 수밖에 없다는 입장이지만 조선업계는 간만에 맞은 수주 랠리에도 '남는 게 없다'며 울상을 짓고 있다.

12일 철강·조선업계에 따르면 포스코는 현재 한국조선해양과 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 '빅3' 업체들과 하반기 후판 가격을 협상 중으로, 후판 공급가를 T당 115만 원으로 제시한 것으로 알려졌다. 종전 공급가는 T당 70만~80만 원대인 것으로 전해졌다. 이를 고려하면 35~45만 원 이상 높은 가격을 제시한 것이다.

I. NEWS

포스코 관계자는 "현재 조선사들과 하반기 가격 협상을 진행 중으로 확정되지 않았다"고 말했지만, 포스코가 후판 가격을 인상하면 현대제철등 다른 철강사들도 줄줄이 가격 인상에 동참할 것으로 보인다.

철강업계는 최근 원료인 철광석 가격 급등에 따른 원가 부담과 글로벌 철강 시황 호조세 등을 반영해 공급 가격을 올릴 수밖에 없다는 입장이다.

산업통상자원부에 따르면 중국 칭다오항 기준(CFR) 철광석 가격은 지난 5월 12일 T 당 237.57 달러로 역대 최고치를 찍은 뒤 200 달러대 머물며 고공행진을 하고 있다. 원료가격 상승과 공급부족 등으로 국내 후판 유통가격도 지난해 말 T 당 65만 원 선에서 최근 T 당 130만 원을 넘어섰다. 국내 후판 가격이 T 당 100만 원을 넘어선 건 2011년 이후 처음이다.

반면 조선업계는 후판 가격 상승에 따른 수익성 악화를 이유로 난감한 표정을 짓고 있다.

올해 상반기 13년 만에 최대 수주량을 달성하는 등 국내 조선업계가 간만에 호황을 맞았지만, 선박 건조 비용의 20%를 차지하는 후판 가격 인상은 조선업체 실적에 적지 않은 영향을 미칠 전망이다.

조선업체들은 주로 헤비테일 계약(선수금을 적게 받고 인도 대금을 많이 받는 형태의 계약)을 맺어 수주가 실적에 반영되기까진 1~2년이 소요된다. 2019~2020년 수주 불황이 올해 실적을 좌지우지하는 상황에서 후판 가격 인상은 수익성을 더 크게 끌어내릴 것이라고 업계 관계자들은 입을 모았다.

특히 조선업체들은 후판 가격 인상으로 예정원가 변화가 예상되면 수주잔고 점검 후 예상 손실에 대해 총당금을 설정하는데 만약 이 총당금이 지난 2분기 실적에 반영되면 '어닝쇼크'(실적충격)가 발생할 수 있다는 관측도 제기된다.

증권가에서 후판 가격 인상 시 빅3에 미치는 영향이 1조 6천억 원에 달할 것이라는 전망이 나오는 것도 이런 연유다. 두 업계가 평행선을 달리면서 올해 하반기 후판 가격 협상이 난항을 겪을 것이라는 전망이 지배적이다.

한 철강업계 관계자는 "현재 조선업계는 시장가격보다 훨씬 싼 가격에 물건을 팔라고 주장한다"면서 "철강사들도 원가 인상분을 반영하지 못하면 부담이 큰 만큼 현실화에 나설 수밖에 없다"고 말했다. 이에 대해 조선업계 관계자는 "당시 후판 가격을 기준으로 수주액을 책정했는데 선박 건조가 진행 중인 가운데 가격이 오르면 수익성은 당연히 타격을 입는다"면서 "수주 랠리에도 적자를 면치 못하는 이유"라고 반박했다.



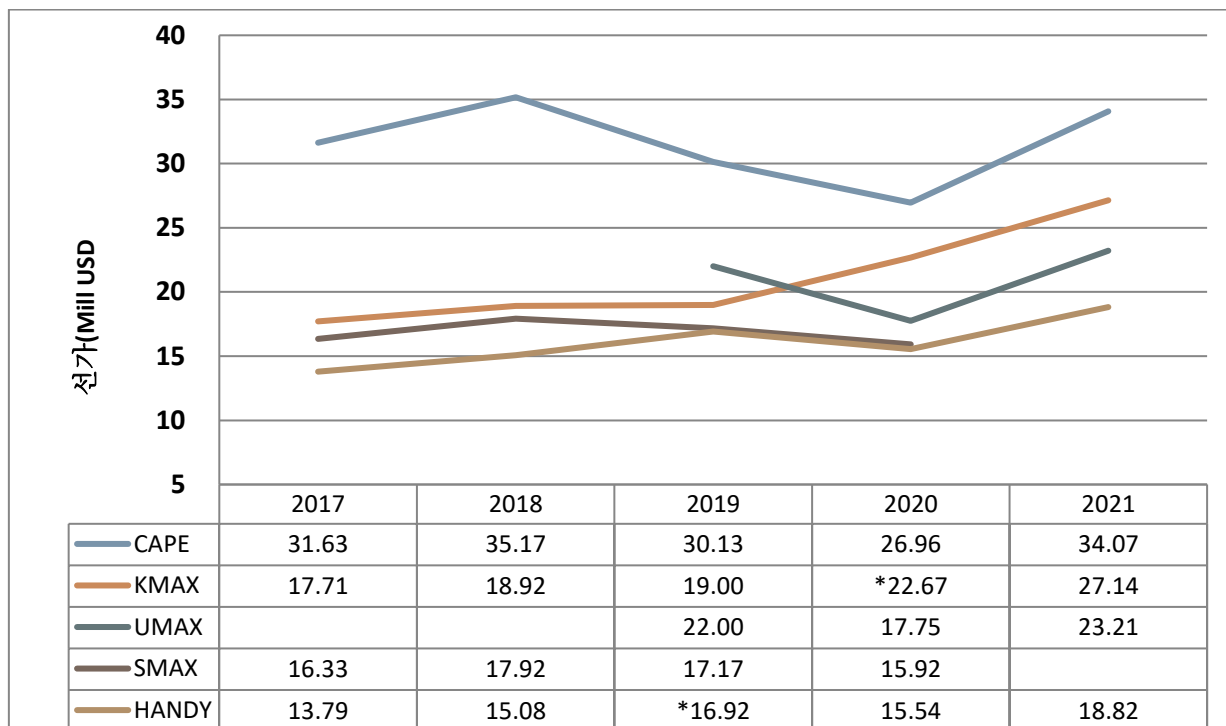
II . BULK CARRIER

(◆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	27.14
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	19.75%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	23.21
	--	--	--	-19.32%	30.78%
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	18.82
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	21.10%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

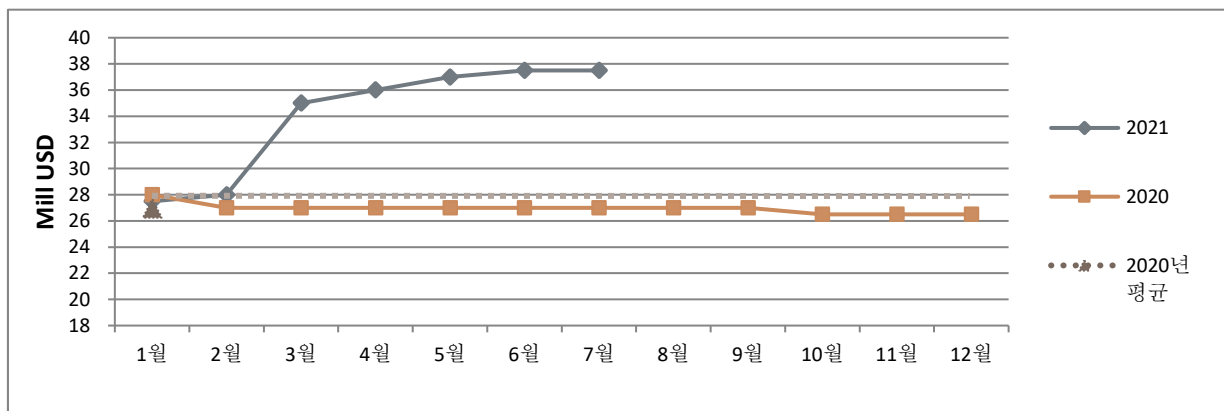




II . BULK CARRIER

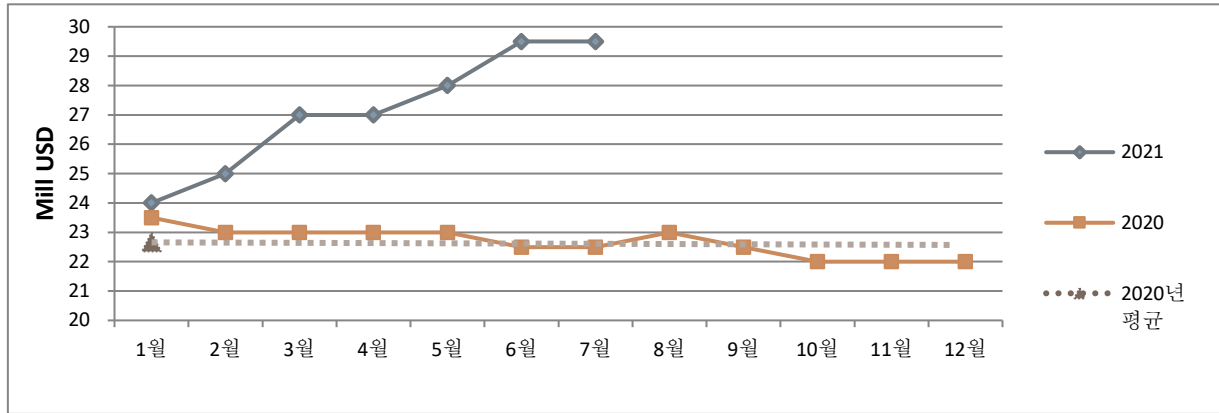
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	평균	
2021	CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.50	37.50	37.50	34.07
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	1.4%	1.4%	0.0%	-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	38.9%	38.9%	38.9%	26.4%
	KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	29.50	29.50	29.50	27.14
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	5.4%	5.4%	0.0%	-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	31.1%	31.1%	31.1%	19.7%
	UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	26.50	26.50	26.50	23.21
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	10.4%	10.4%	0.0%	-
		전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.50	20.50	21.00	18.82	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	2.5%	2.5%	2.4%	-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	36.7%	36.7%	44.8%	21.1%	
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

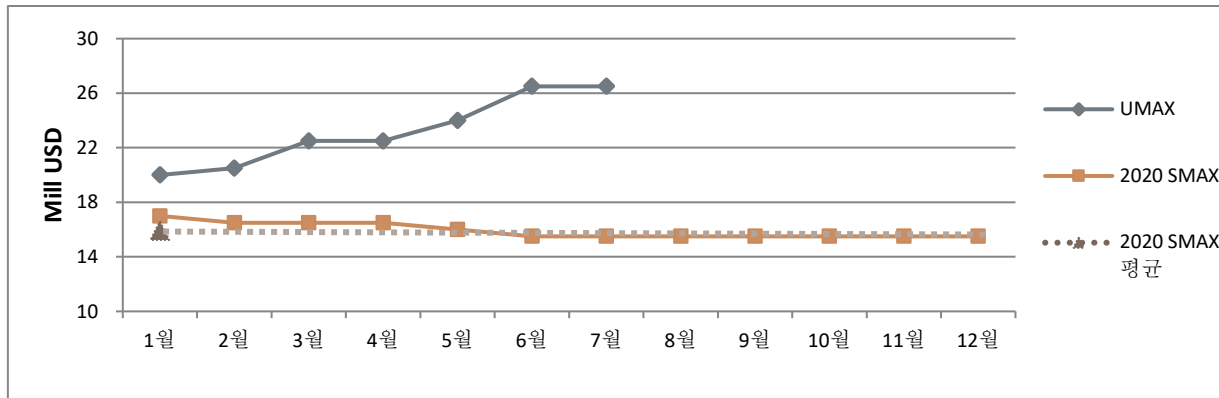


II. BULK CARRIER

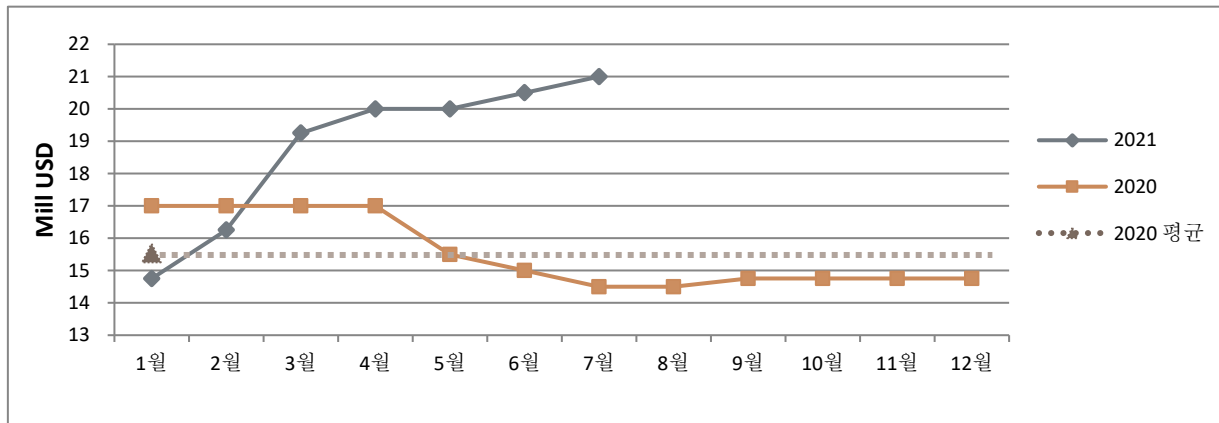
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LEADERSHIP	171,199	2001	JAPAN	B&W		12	Far Eastern buyer
BC	DOUBLE PROVIDENCE	95,720	2012	JAPAN	B&W		21.25-21.30	Greek buyer
BC	LDN FORTUNA	93,318	2011	CHINA	B&W		16.0-16.1	HK based buyer (Smart Gains)
BC	SEA EXPRESS	79,252	2012	CHINA	B&W		18.0	Greek buyer, BWTS fitted
BC	QC MATILDE	76,015	2002	JAPAN	B&W		10.8-10.9	Undisclosed buyer
BC	CANEA	75,356	2007	JAPAN	B&W		17.5	Greek buyer
BC	NAVIGARE BELLUS	63,310	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	25.9	USA buyer, BWTS fitted
BC	NAVIGARE BEATUS	63,310	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	25.9	USA Buyer, BWTS fitted
BC	NAVIGARE BONITAS	63,166	2014	CHINA	B&W	C 4x36t	20.2	USA buyer, BWTS fitted
BC	KMARIN ULSAN	63,151	2014	CHINA	B&W	C 4x36t, 4x30t	21.0	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	BULK COSTA RICA	58,758	2012	CHINA	B&W	C 4x30.5t	18.6	Greek buyer, BWTS fitted
BC	BULK PATAGONIA	58,723	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	19.8	Greek buyer
BC	BULK CURACAO	57,937	2011	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	18.1	Greek buyer
BC	BULK ECUADOR	57,937	2011	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	18.1	Greek buyer
BC	LARA	56,600	2008	JAPAN	WART	C 4x35t	15.8	Undisclosed buyer
BC	CENTENARIO FORZA	56,129	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	18.5	Undisclosed buyer
BC	MING YUAN	33,003	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	11.0	Greek buyer
BC	ADALINE	12,259	2001	JAPAN	MITSU	C 3x30t	3.5	Undisclosed buyer



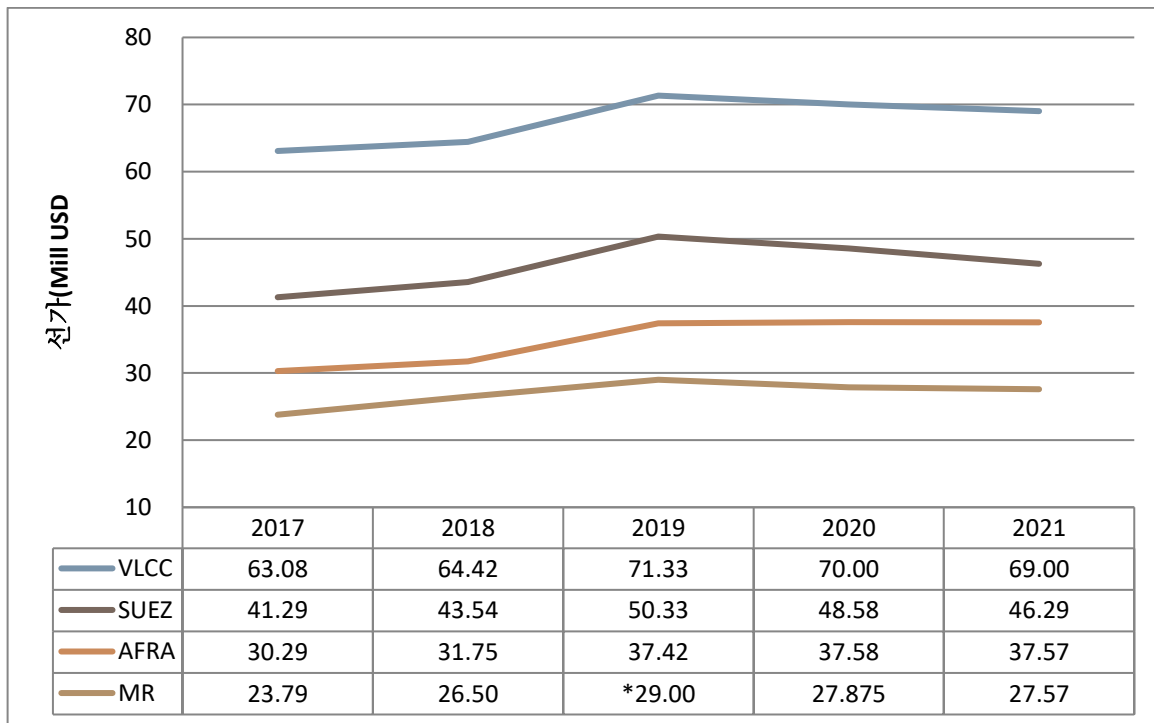
III. TANKER

(◆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 : %)

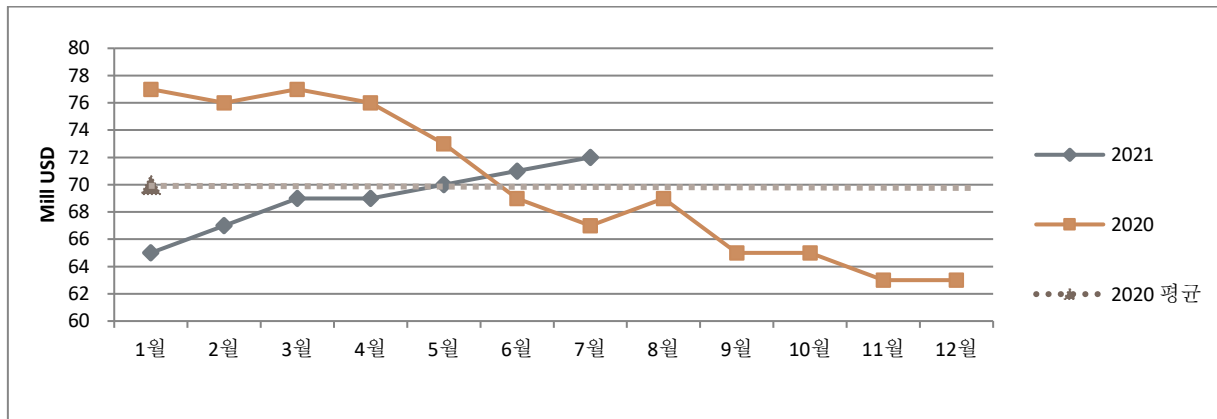




III. TANKER

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	

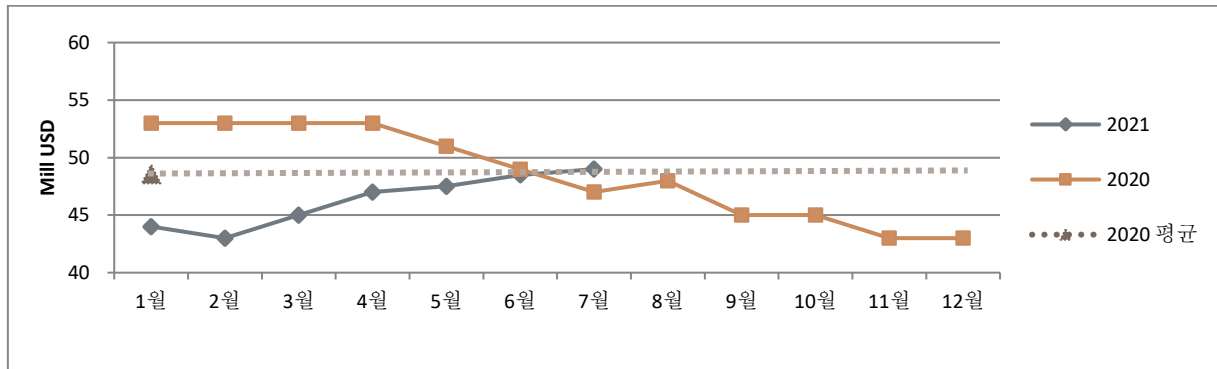
VLCC-310K



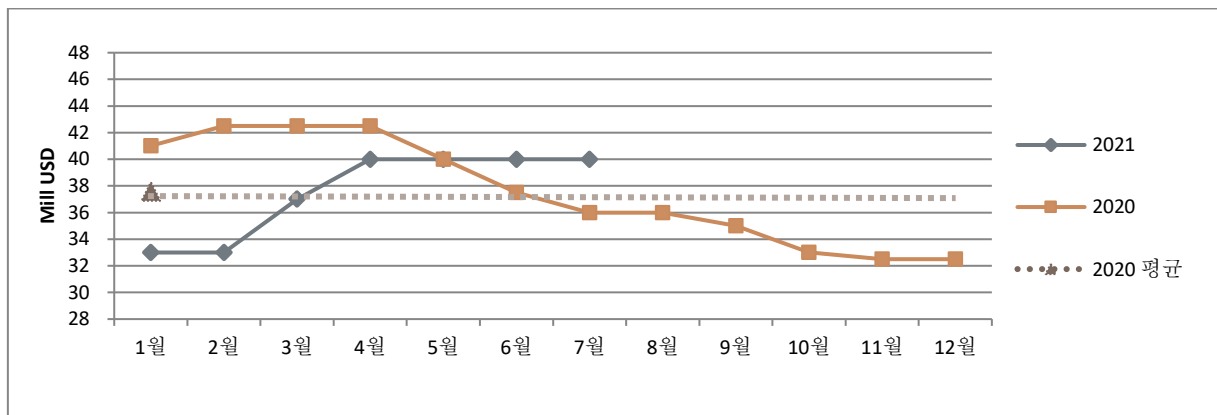


III. TANKER

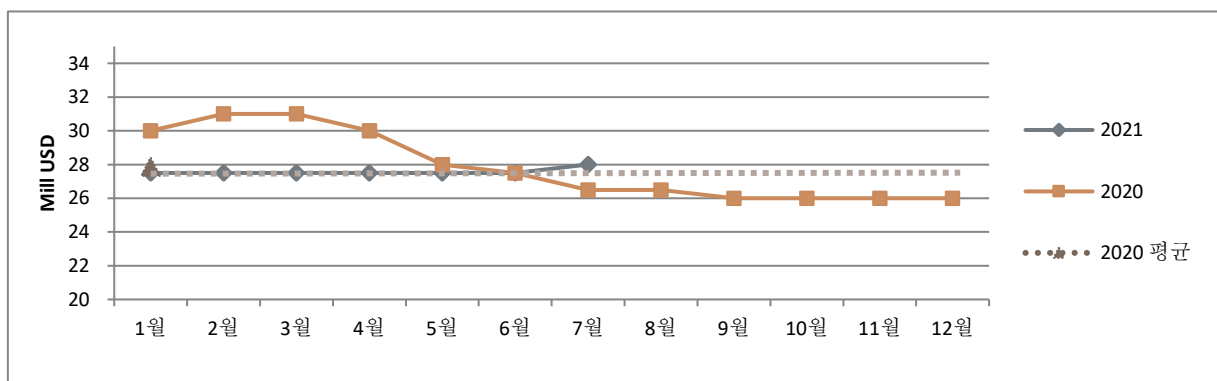
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OLYMPIC LEGEND	309,270	2003	KOREA	B&W		31	Middle Eastern buyer
TANKER	PHOENIX M	307,151	1999	KOREA	B&W		--	Thai buyer (Nathalin Shipping)
TANKER	OCEAN PEGASUS	108,926	2009	CHINA	B&W		--	Undisclosed buyer, Auction sale
TANKER	MAERSK MARMARA	51,182	2006	KOREA	B&W		26.5	Undisclosed buyer, EPOXY
TANKER	NEW BREEZE	48,064	2010	JAPAN	B&W	3	15.5	Greek buyer, BWTS fitted
TANKER	AGENA	37,577	2011	KOREA	B&W	3	15.75	Undisclosed buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	NAVIG8 TANZANITE	49,478	2016	KOREA	B&W	2	30.7	Undisclosed buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	MAERSK MEDITERRANEAN	45,962	2007	KOREA	B&W	2	20.5	Undisclosed buyer, EPOXY
OIL/CHEM	ADARA	37,690	2011	KOREA	B&W	3	15.75	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CHEMICAL	CHEMROUTE BRILLIANT	25,594	2009	JAPAN	MITSU	2&3	16.5	German buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MEXICO	66,686	2002	KOREA	B&W	4,992	TEU	50.5	Swiss buyer (MSC)
CONT	RHL CONCORDIA	56,100	2012	CHINA	B&W	4,620	TEU	--	German buyer (Hapag Lloyd)
CONT	BALTHASAR SCHULTE	49,856	2012	CHINA	B&W	4,250	TEU	--	Danish buyer (A.P. Moller)
CONT	ZARNATA EXPRESS	49,727	2007	CHINA	B&W	4,250	TEU	--	UK based buyer (Mount Street)
CONT	NASIA	38,200	2005	KOREA	B&W	2,824	TEU	36	Swiss buyer (MSC), BWTS fitted
CONT	SEOUL TRADER	34,528	2009	KOREA	B&W	2,664	TEU	--	Swiss buyer (MSC)
CONT	VIRGINIA TRADER	34,347	2006	GERMANY	SULZ	2,490	TEU	--	UK based buyer (Mount Street)
CONT	NORDATLANTIC	33,291	2003	GERMANY	SULZ	2,478	TEU	--	Swiss buyer (MSC)
CONT	SAN PASLEY	27,757	2007	KOREA	SULZ	1,819	TEU	--	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CONT	MCC KYOTO	22,314	2008	CHINA	B&W	1,713	TEU	21.5	French buyer (CMA CGM)
CONT	ILIOS	13,543	2006	CHINA	B&W	1,102	TEU	--	Swiss buyer (MSC)

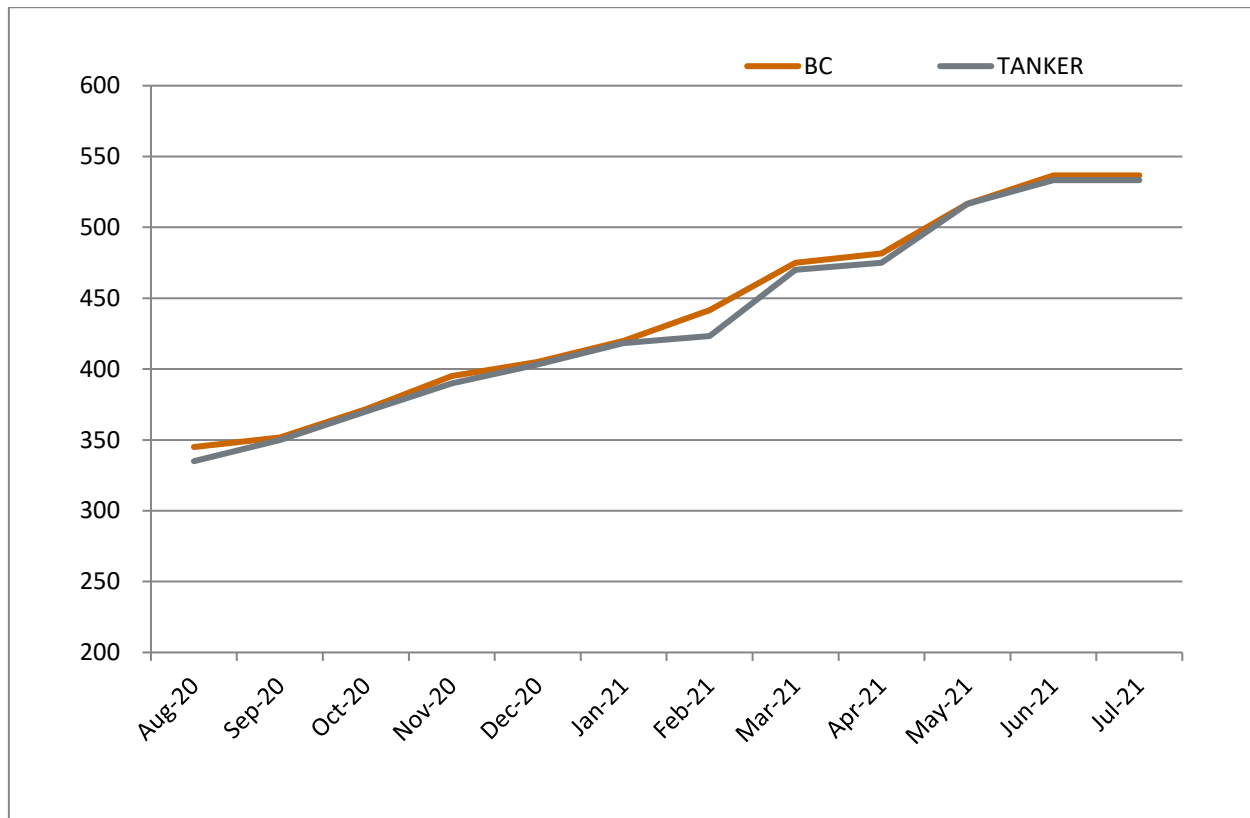


IV. DEMOLITION

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



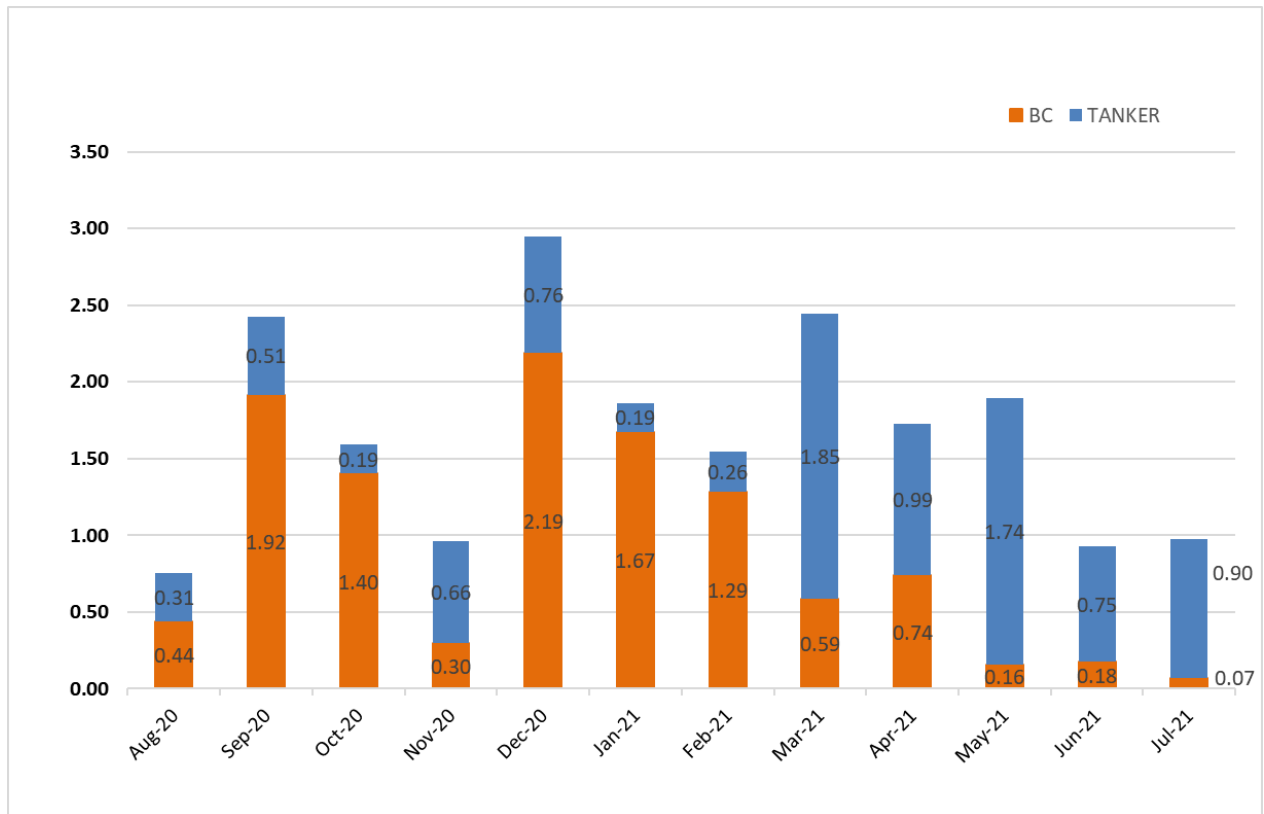


IV. DEMOLITION

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	0.90	320.7%	11	120.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.94	13	0.07	-92.6%	1	-92.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

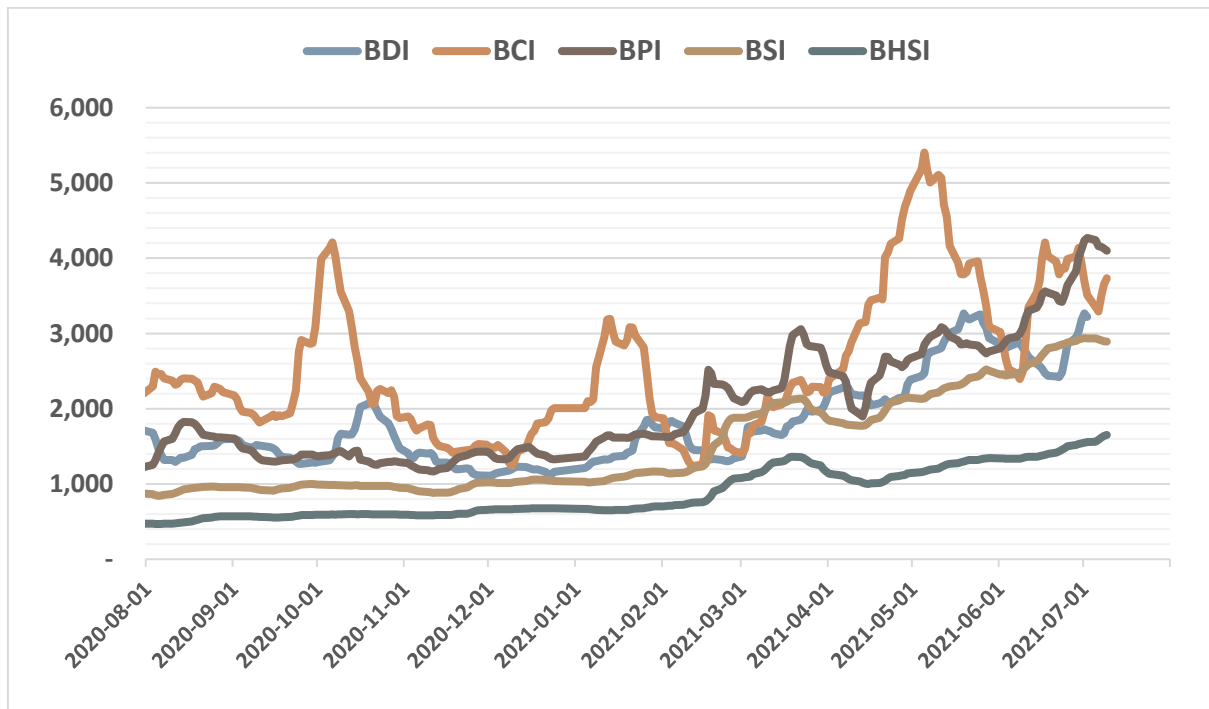
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	KARUNIA	69,235	8,543	1993	JAPAN	SULZ	585	BANGLADESH
CHEMICAL	JETSTAR	9,593	2,621	1994	KOREA	B&W	575	BANGLADESH
TANKER	EMINENCE I	46,341	10,589	1996	SPAIN	B&W	570	BANGLADESH
TANKER	SIMBA	44,677	10,845	1996	BRAZIL	B&W	565	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-07-09	2021-07-02	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	3,300	3,285	▲15.00	3418	1111
BCI	3,735	3,510	▲225.00	5404	1241
BPI	4,101	4,269	▼-168.00	4269	1161
BSI	2,891	2,935	▼-44.00	2939	686
BHSI	1,651	1,555	▲96.00	1651	405





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	543.00	▼-10.50	537.00	▲3.00	536.00	▼-2.50
MGO	592.50	▼-16.50	613.00	▲16.50	604.50	▼-19.00
LSMGO	600.50	▼-0.50	588.00	▼-8.50	-	-
IFO380	421.00	▼-12.50	413.50	▼-9.00	418.00	▼-7.50

❖기준일 : 7 월 9 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-07-09	2021-07-02	CHANGE
미국 달러	1143.40	1132.20	▲11.20
일본 엔(100)	1041.21	1014.93	▲26.28
유로	1354.24	1341.15	▲13.09
중국 위안	176.51	175.01	▲1.50

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

[시사상식] 업무연속계획 (BCP, Business Continuity Planning)

업무연속계획(BCP)은 재난이 발생했을 때도 사업상 연속성을 유지하기 위한 방법론으로, 재해·재난 시 업무를 차질 없이 수행할 수 있는 환경을 구축해 놓는 것을 말한다.

코로나 19 확산에 대응해 국내기업과 금융권 대부분이 BCP 를 시행하고 있다. 별도의 업무공간을 마련하고 직원을 분산시켜 코로나 19 감염 위기에도 사업을 이어갈 대책을 마련하는 것이 대표적이다. 정상적으로 복구·운용하기 어려운 데이터를 백업해두는 등 위기에도 사업상 어려움이 없도록 준비하는 것도 이에 포함된다.

BCP 는 2001 년 미국 9·11 테러 이후 급부상한 개념이다. 당시 많은 기업이 갑작스럽게 도산하거나 심각한 경영난에 시달리면서 이를 계기로 미증유(未曾有: 지금까지 있어 본 적이 없는)의 재앙에 대비해야 한다는 목소리가 커졌다.

한편, 작년 11 월 27 일 사내 첫 코로나 19 확진자가 발생하자 NH 투자증권은 11 월 30 일부터 BCP 체제로 전환했다.

[출 처: JOBKOREA]



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)