



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.328

Updated December 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	22

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

I. ISSUE & TREND

1. 해수부, 내년 예산 6 조 1628 억 원...재출범 이후 역대 최대 증가율

해양수산부는 2021 년도 예산 총지출 규모가 국회 심의과정에서 정부안 6 조 1440 억 원보다 188 억 원 증액된 6 조 1628 억 원으로 확정됐다고 4 일 밝혔다. 이는 2020 년도 본예산 5 조 6029 억 원보다 10.0%(5599 억 원) 증액된 수준으로 해수부 재출범 이후 역대 최대 증가율이다.

부문별로는 수산·어촌 부문에 2 조 6736 억 원(2020 년 대비 10.4%↑), 해운·항만 부문에 2 조 1099 억 원(11.2%↑), 물류 등 기타 부문에 9015 억 원(10.0%↑)이 편성됐다.

우선 수산물 수출 기업 경쟁력 강화를 위한 가공 설비 설치 지원비 15 억 7000 만 원이 증액됐고 스마트 양식클러스터 1 개소 추가 조성을 위한 7 억 5000 만 원이 추가 마련됐다. 천일염 산업 육성을 위한 소금산업진흥연구센터 신축 설계비 3 억 5000 만 원이 신규 편성되고 개체굴 양식장 설비 설치 지원비 등 30 억 원도 증액됐다.

어선 안전조업 지원 강화를 위해 후포 어선안전조업국 이전비 18 억 원이 증액됐고 국민해양안전관 운영비 및 해양안전체험관 운영비가 각각 4 억 2000 만 원, 8 억 5000 만 원이 추가됐다. 아울러 해양수산 종사자 복지 향상을 위한 서귀포항 항만근로자 복지관 건립비용 5 억 원, 경북 외국인어선원 복지회관 건립비용 14 억 원도 증액됐다. 연구개발(R&D) 예산은 2020 년 예산(6906 억 원) 대비 13.3% 증가한 7825 억 원으로 확대됐다.

항만 경쟁력 강화를 위해 광양항 3 투기장 재개발 지원 35 억 6000 만 원, 울릉 사동항 항만 태풍 피해복구지원 165 억 원, 목포북항 물양장 확충비 10 억 원을 추가 편성했고 대변항, 남당항, 감포항 등 국가어항 건설에 102 억 2000 만 원이 증액 편성됐다. 진해명동 마리나 항만의 조속한 건설을 위해 10 억 원이 추가 편성됐고 부산항축제 지원(3 억 원), 완도국제해조류 박람회 개최 지원(1 억 4000 만 원) 예산과 해양심층수 산업 육성을 위한 해양심층수 수자원센터 장비 구입비(3 억 원) 예산이 증액됐다.

해양문화 저변 확산을 위해 인천해양박물관 유물구입비 5 억 원과 해양포럼 개최 지원비용 2 억 3000 만 원을 추가로 확보했다. 부산 북항 오염퇴적물 정화·복원 비용이 10 억 원 증액 편성됐으며 해양쓰레기 관리 강화를 위한 강 하구 해양쓰레기 처리 비용도 7 억 원 증액됐다.

I . ISSUE & TREND

해양수산부는 코로나 19 등으로 어려움을 겪고 있는 해양수산 분야 업계 및 종사자를 조속히 지원하기 위해 연말까지 구체적인 사업계획을 수립하여 2021 년도 재정 집행을 차질 없이 추진할 계획이다. 또 예산집행 점검회의를 활성화해 예산의 신속한 집행을 독려하고 실제 수요처에 자금이 원활히 투입될 수 있도록 지자체 및 민간 보조사업의 관리를 강화하는 등 실집행율을 높이는 데도 집중할 계획이다.

2. “해운업 호황이라지만 다 좋은건 아냐” 컨테이너는 날지만, 벌크는 걷고 탱커는 뒷걸음

컨테이너선 운임이 역대 최고치를 경신하는 것과 달리 건화물(벌크)선과 탱커선 운임은 부진이 이어지고 있다. 업계에서 “해운업 모두가 호황인 것은 아니다”라는 말이 나오는 이유다. 그나마 벌크선의 경우 향후 수요 증가에다 공급량 부족으로 업황이 개선될 것이라는 전망이 나오는 반면 탱커선의 침체는 장기화될 가능성이 크다는 분석이 제기된다.

지난 7 일 업계에 따르면 컨테이너선 운임 강세는 계속되고 있다. 세계 컨테이너선 운임 지표인 상하이 컨테이너선 운임지수(SCFI)는 4 일 기준 2129.26 을 기록했다. 2009 년 10 월 지수가 만들어진 이후 최고점이다. 9 주 연속 상승하면서 매주 기록을 갈아치우고 있다.

반면 광물과 곡물 등을 운반하는 벌크선 운임은 지난 10 월 ‘반짝’ 반등 이후 약세가 이어지고 있다. 중국 철강업계가 동절기 감산에 들어갔고, 환경 규제 영향으로 석탄의 해상 운송 수요도 크게 줄어든 영향이다. 벌크선 시황을 나타내는 발틱운임지수(BDI)는 지난 4 일 1189 로 지난해 같은 기간 1400 대를 하회했다. 이같은 추세가 이어지면 올해 연평균 BDI 는 1075 로 전년보다 20.5% 하락할 것으로 추정되고 있다.

유류품을 운송하는 탱커선은 사정이 더 열악하다. 유가 급락으로 수입이 몰려 치솟았던 탱커선 운임은 지난 5 월 산유국의 감산 합의 등과 맞물려 급락한 뒤 회복하지 못하고 있다. 초대형 원유운반선(VLCC) 중동-중국 항로의 운임 지수를 나타내는 월드스케일(WS)은 계속해서 30 을 밑돌고 있다. 용선료로 환산하면 하루 약 7000 달러다. VLCC 의 손익분기점이 약 3 만 달러로 고려할 때 스팟운임이 손익분기점의 4 분의 1 수준이다.

I . ISSUE & TREND

선박 별로 운임 상황이 다른 만큼 국내 선사들의 실적도 온도 차를 보이고 있다. 컨테이너선을 주력으로 하는 HMM(옛 현대상선)은 올해 2 분기와 3 분기 연속 영업이익을 냈다. 10 년 만에 연간 흑자 가능성도 커졌다. 금융정보업체에 따르면 증권사 애널리스트들은 HMM 이 올해 8210 억원의 영업이익을 거둘 것으로 전망했다.

반면 벌크선이 주력인 팬오션의 올해 3 분기 매출은 6344 억원으로 지난해보다 7%가량 줄었고, 대한해운역시 같은 기간 매출이 16% 감소한 2204 억원에 그쳤다. 그나마 장기 운송계약 덕분에 이익은 양호했다. 같은 기간 영업이익은 팬오션은 0.8% 감소하고, 대한해운은 오히려 1.5% 증가하는 등 선방했다.

그나마 업계에선 벌크선 운임은 내년부터 회복세를 보일 것으로 내다봤다. 중국과 미국 모두 인프라 투자가 이어져 수요가 늘어날 가능성이 큰 반면, 벌크선 공급량은 1%가량 늘어나는데 그칠 것으로 보이기 때문이다. 중국의 석탄 수입 쿼터가 초기화되는 1 월부터 반등이 있을 거라는 전망도 나오고 있다.

반면 탱커선 운임은 당장 회복하기 어렵다는 견해가 많다. 원유나 석유제품 등의 수요가 빠르게 회복되지 않을 것이란 전망이 우세하기 때문이다. 석유수출국기구(OPEC)와 러시아 등 비(非)OPEC 주요 산유국들의 협의체인 OPEC+이 최근 계획보다 감산 폭을 덜 줄이기로 합의한 것도 같은 맥락이다. OPEC+는 당초 내년 1 월부터 감산 규모를 600 만 배럴까지 조정할 계획이었지만, 770 만 배럴에서 720 만 배럴로 낮추는 것으로 결론 냈다.

공급 문제도 있다. 현재 탱커선 10 척 중 1 척은 보관용으로 쓰이고 있다. 운행이 불가능한 선박을 제외한 수치다. 수요가 늘더라도 언제든지 보관용 선박을 운영하면 공급이 따라 오를 수 있는 구조다. 업계 관계자는 "코로나 백신이 등장해서 경제활동이 다시 불붙더라도 원유 소비까지 온기가 전달되는데 시간이 더 필요할 것"이라며 "유조선 불황은 당분간 이어질 것"이라고 했다.

3. “언제나 콜드체인 유지하는 냉동 컨테이너 나왔다”

최근 백신 상온노출 등으로 콜드체인(저온물류)에 대한 관심이 커지는 가운데 항상 콜드체인을 유지하는 냉동 컨테이너가 개발되어 주목된다. 한국철도기술연구원(철도연)은 콜드체인이 단절되지 않는 ‘배터리 하이브리드 스마트 고단열 컨테이너’를 개발했다고 8 일 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

기존 냉동 컨테이너는 환적 시 전원이 공급되지 않아 최근 발생한 백신 상온노출 사례처럼 골드체인이 단절돼 화물이 훼손될 수 있으며, 화물열차와 같이 전원공급이 불가능한 구간에서는 활용할 수 없다. 하지만 철도연의 컨테이너는 배터리 및 전원 구동 방식의 냉동 공조시스템으로 운영되기 때문에 이동 및 환적 시 전원공급이 불가능한 상황에서도 냉동 기능을 유지할 수 있어 골드체인이 가능해졌다.

철도연이 개발한 배터리 하이브리드 스마트 고단열 컨테이너는 20 피트 표준규격 냉동 컨테이너이다. 국제표준화기구(ISO) 단열 컨테이너 성능시험 규정에 따른 단열 및 냉동 공조기 성능시험을 완료했고, 도로에서 시험 운영을 실시해 안전성 및 적용성 등을 점검했다.

외부 전원공급 없이도 내장된 배터리를 사용해 내부온도 최저 영하 20 도까지 사용할 수 있다. 또한, 시험 결과, 내부온도 7 도 설정 시 상온에서 72 시간 이상 유지하는 것을 확인했다. 특히, 컨테이너 벽체를 폴리우레탄 등의 일반 단열재보다 단열성능이 약 8 배 이상 우수한 진공단열재를 적용하여 단열성능을 높였다.

아울러 기존의 냉동 컨테이너는 외부전원으로 구동해 효율 향상보다는 비용 절감에 기능이 집중됐다. 반면, 스마트 고단열 컨테이너는 화물 및 외기온도에 따른 브러시리스 모터(BLDC) 인버터 압축기 자동 제어 기술 개발을 통해 냉동 공조시스템의 효율 향상을 극대화해 배터리로도 구동시킬 수 있다. 해외에도 배터리를 활용하는 냉장 컨테이너는 일본 JR 화물이 개발한 '빙감 SO'가 유일하며, 춘계 약 40 시간 및 하계 약 30 시간 정도 기능을 유지한다.

한편, 철도연은 2017 년 극지연구소와 진공단열재를 적용해 단열성능을 높인 고단열 컨테이너를 개발했고, 2017 년부터 남극 K 루트 탐사에 시범 운영 중이다. 올해에는 고단열 컨테이너에 활용된 진공 단열 벽체 기술을 통해 이동식 청정실험실을 개발해 제작했고, 내년부터 남극에서 사용된다. 고단열 컨테이너와 청정실험실은 추가 제작해 남극 내륙기지 건설과 탐사에 계속 활용할 예정이다.

4. 원화강세 딜레마... 환율궤 디플레이션 우려 '솔솔'

국내 경기에 대한 긍정적 전망으로 원화 강세가 두드러지자 디플레이션(지속적인 물가하락) 우려가 커지는 역설적인 상황이 벌어지고 있다. 내년에도 소비의 개선이 더딜 것이란 전망이 우세한 가운데 업친 데 뚫친 격으로 원화강세는 수입물가를 떨어뜨려 디플레이션 가능성을 키울 수 있다.

I . ISSUE & TREND

현재 원화는 주요국 중에서도 유난히 강세다. 일부 취약 신흥국을 제외하고서는 절상률이 가장 높다. 시장에서는 달러 약세 흐름도 크게 변하지 않을 것으로 보고 내년 환율 전망을 1000 원대로 보는 시각이 많다. 다만 세계경기 기대감에 따른 국제유가가 오를 가능성이 있고 수입물가가 전체 물가상승률에 미치는 영향이 크지 않다는 점에 주목하는 시각도 있다.

8일 한국은행에 따르면 원·달러 환율이 1080 원대로 떨어진 지난 4일을 기준으로 원화의 절상률은 10 월말 대비 4.9%를 기록했다. 취약신흥국으로 꼽히는 브라질(11.4%), 러시아(7.6%), 터키(7.2%), 남아공(7.2%), 멕시코(7.1%) 등을 제외하고선 주요국 중 가장 절상률이 높았다. 우리나라 다음으로는 인도네시아(4.4%), 유로(4.0%), 영국(3.6%), 중국(2.6%) 순이었다.

11월 들어 백신 개발 가능성에 따른 달러 약세가 기저에 깔린 가운데 유독 원화의 강세가 두드러지고 있다. 신종 코로나 바이러스 감염증(코로나 19) 3차 확산이 시작됐지만 여타국 대비 확산 정도가 양호한데다 글로벌 교역 상황이 좋아지면 기업 실적, 경기 상황 등이 대폭 개선될 것으로 예상되기 때문이다. 내년 환율 전망은 1040~1050 원대로 모아지고 있다. 지난 10년 평균환율이 1125 원 수준이라는 점을 감안하면 7~8% 가량 낮아지는 셈이다.

삼성선물 연구원은 "앞으로도 환율 하락에 우호적인 환경이 지속될 것으로 본다"며 "과거 환율 수준을 감안하면 체감 환율은 더욱 낮을 수 있다"고 했다.

최근 외국인 투자자들의 자금이 대거 국내 증시에 몰리면서 원화 강세를 이끌어 가는 것도 이같은 기대감을 반영한 것이다. 금융감독원에 따르면 외국인은 지난달 국내 상장주식을 6조 1250억 원어치 사들인 것으로 집계됐다. 이는 2013년 9월(8조 3000억 원) 이후 최대 순매수 규모다.

하지만 원·달러 환율의 하락은 경기전반에 득보다 실이 크다는 분석이 많다. 특히 이제 막 실적을 높여가고 있는 수출기업의 수익성에 악영향을 미칠 것으로 보인다. 뿐만 아니라 최근에는 수입물가를 떨어뜨려 안그래도 낮은 물가 상황을 더욱 악화시킬 수 있다는 우려까지 제기되고 있다.

수입물가는 벌써 국제유가와 환율 하락의 영향을 받아 내리막을 걷고 있다. 10월 기준 수입물가지수(95.63)는 전월 대비 2.6% 떨어지면서 넉 달 연속 하락했다. 전년 동월 대비로는 11.6% 하락한 수준이다. 국제유가가 2% 넘게 하락해 광산품, 원유, 석탄석유제품 등이 크게 내린 가운데 환율을 반영한 반도체, 기계류 물가도 떨어졌기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

일각에서는 수입물가 하락으로 인한 디플레이션 우려를 제기하고 있다. 내년 성장세가 올해의 기저효과로 반등이 예상되고는 있지만 소비의 회복은 더딜 것이라는 전망이 적지 않아서다. 최근 3차 확산으로 수도권을 중심으로 사회적 거리두기 조치가 2.5 단계로 상향되는 등 민간소비 중심으로 부정적 여파가 예상되는 상황이다. 통계청이 발표한 소비자물가 상승률은 10 월 0.1%, 11 월 0.6%로 두 달 연속 0%대를 기록했다. 일부 전문가들은 간헐적으로 마이너스(-)물가 가능성도 내다보고 있다.

서울대 경제학과 교수는 "코로나 19 이전부터 저물가 상황이 이어져 왔던 데다 최근 3차 확산에 따른 수요의 추가적인 부진에 수입물가까지 하락한다면 마이너스 물가 가능성도 배제할 수 없다" 며 "디플레이션 우려가 적지 않은 상황"이라고 했다.

반면 국제유가가 제한적으로나마 회복세를 보이고 있다는 점과 더불어 수입물가가 소비자물가 흐름에 미치는 영향이 크지 않다는 점을 들어 디플레이션 우려를 일축하는 의견도 있다. 지난 4 일 뉴욕상업거래소(NYMEX)에 따르면 서부텍사스유(WTI)는 배럴당 46 달러를 돌파하는 등 최근 미국 부양책과 백신 개발 가능성에 힘입어 오름세를 보이고 있다. 내년 중에는 50 달러대까지는 무난히 올라갈 것이라는 전망이 많다.

유진투자증권 연구원은 "환율이 10% 정도 빠졌을 때 소비자물가에 미치는 탄성치는 0.1% 수준으로 크지 않다"며 "단기간의 환율 급락이 수입물가를 떨어뜨릴 수는 있지만 그것이 물가 전반에 절대적인 영향은 미치지 않을 것으로 본다"고 했다.



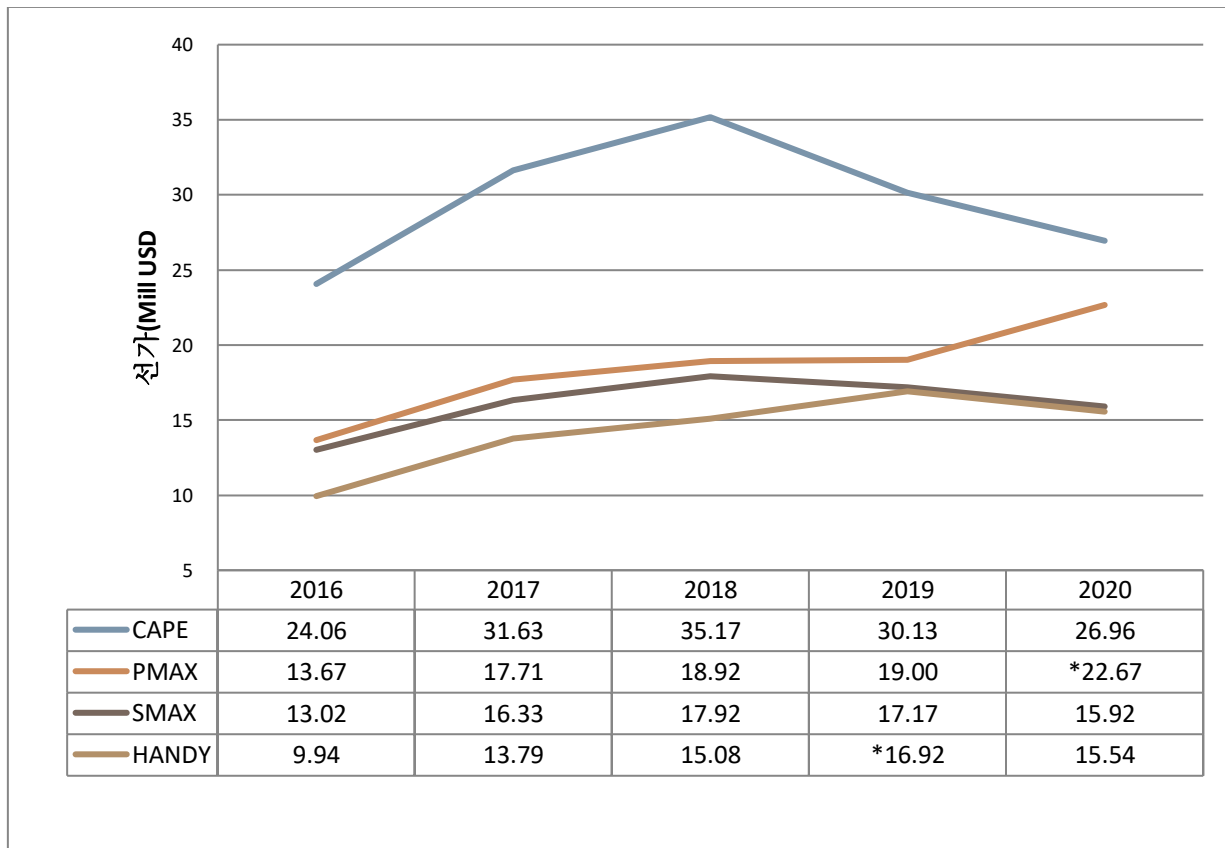
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	26.96
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.67
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	15.92
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.54
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(❖선령 5 년기준, Million USD)

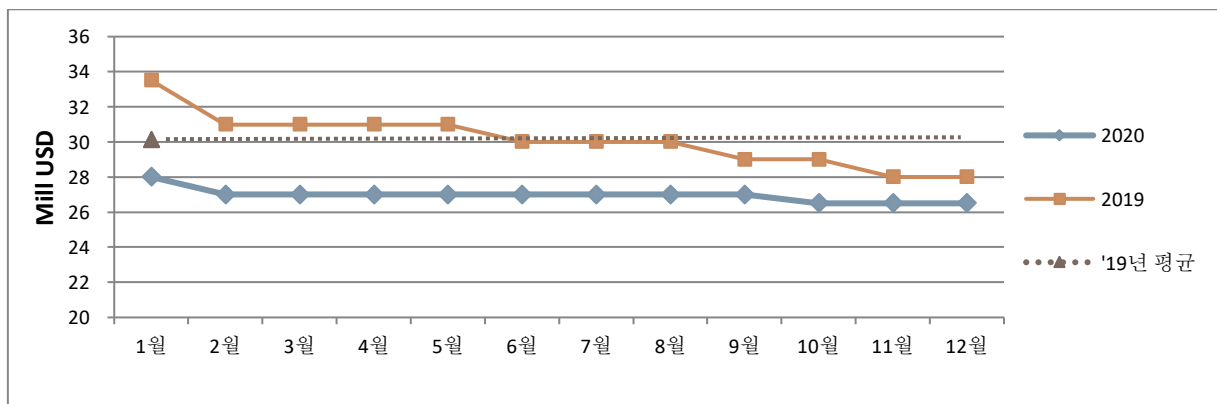




II . BULK CARRIER

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	26.50	26.50	26.50	26.96	
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.9%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-6.9%	-8.6%	-5.4%	-5.4%	10.5%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.00	22.00	22.00	22.00	22.67
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	-2.2%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	18.4%	15.8%	15.8%	15.8%	15.8%	19.3%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.92
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	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%	-8.8%	-8.8%	-7.3%
	HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	14.75	14.75	14.75	14.75	15.54
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-8.1%
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	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	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	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	17.00	16.50	16.50	16.92	

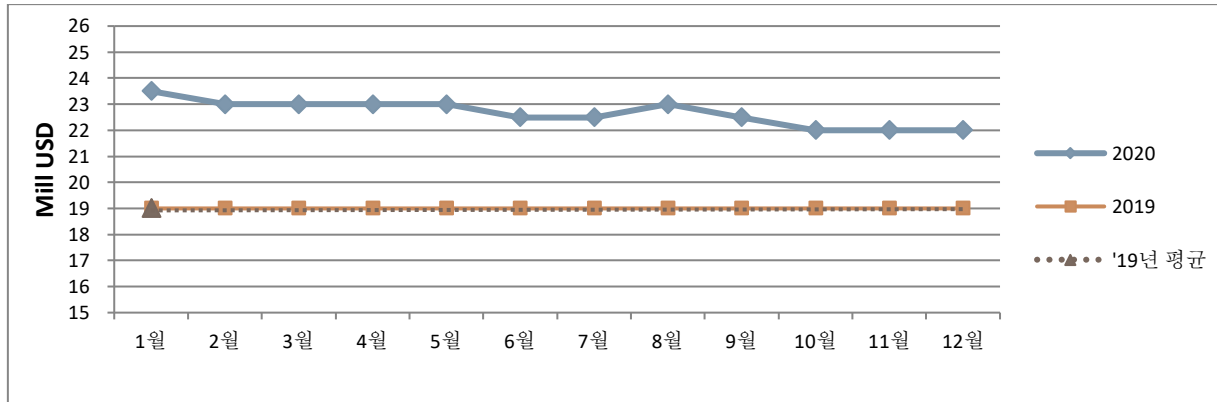
□ Cape



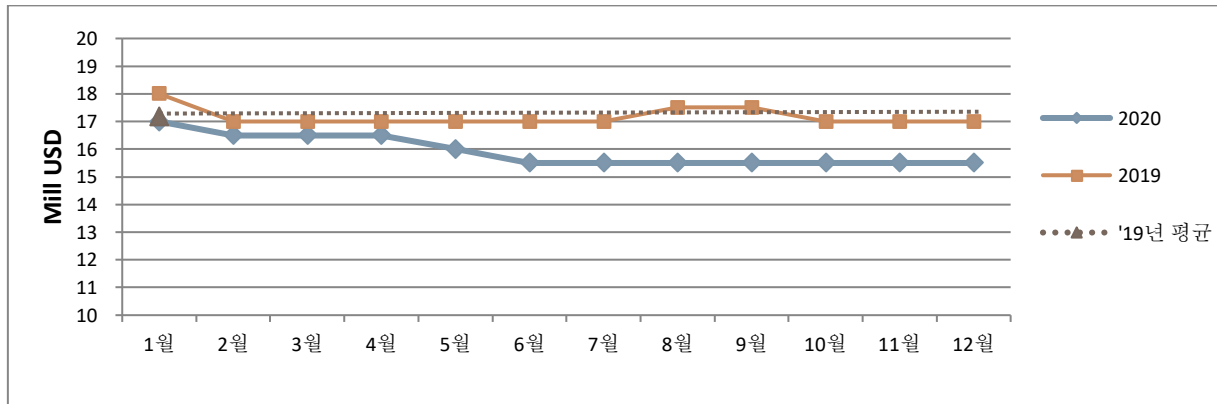


II . BULK CARRIER

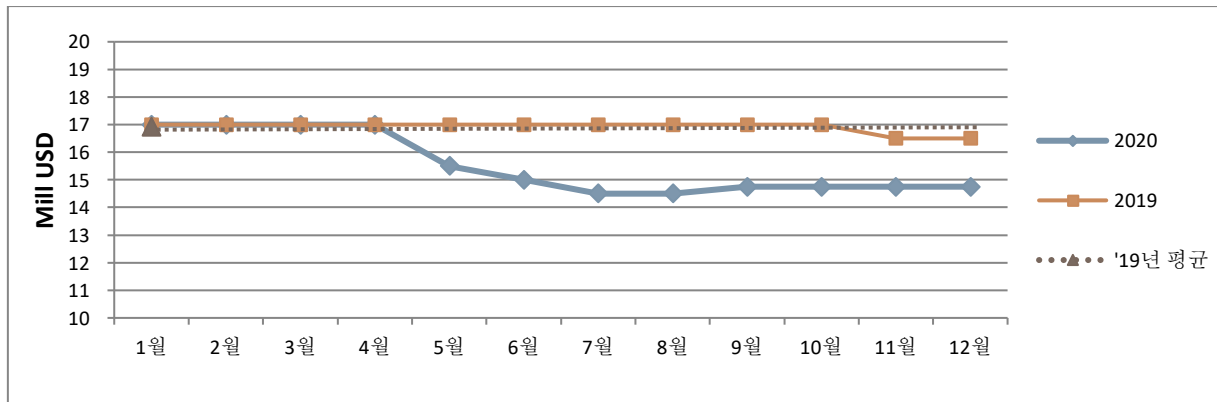
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	GAIA CELERIS	229,045	2006	JAPAN	MITSU		11.8~12	Greek buyer
BC	SBI LYNX	82,000	2018	CHINA	B&W		22.2	Monaco buyer (Transocean), BWTS, Scrubber fitted
BC	WOOKIE	81,755	2012	CHINA	B&W		12	Greek buyer (Modion Maritime)
BC	ASIA OPAL	80,328	2011	KOREA	B&W		12.8	Undisclosed buyer
BC	RED ROSE	76,629	2003	JAPAN	B&W		6.8	Chinese buyer
BC	HAI JI	73,601	2004	CHINA	B&W		6.63	Undisclosed buyer
BC	HAPPY CLIPPER	73,414	2001	JAPAN	SULZ		5.2	Undisclosed buyer
BC	SBI GEMINI	63,655	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	16	Undisclosed buyer
BC	SBI POSEIDON	61,593	2016	JAPAN	MITSU	C 4x30t	19.2	Greek buyer (M/Maritime)
BC	SBI APOLLO	60,437	2016	JAPAN	MAN	C 4x30t	19.2	Greek buyer (M/Maritime)
BC	QUEEN JHANSI	58,758	2007	CHINA (JPN)	B&W	C 4x30t	7.5	Undisclosed buyer
BC	GLOVIS MADRID	56,605	2013	CHINA	B&W	C 4x35t	9.7	Greek buyer, BWTS fitted
BC	PANGEA	55,675	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	9.8	Undisclosed buyer
BC	INDIGO DEVOTION	55,623	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	11	Greek buyer, BWTS fitted
BC	ORIENT IRIS	55,464	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.5	Greek buyer
BC	ANDES QUEEN	52,333	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	10.9	Undisclosed buyer
BC	FEARLESS	30,778	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.2	Middle East buyer



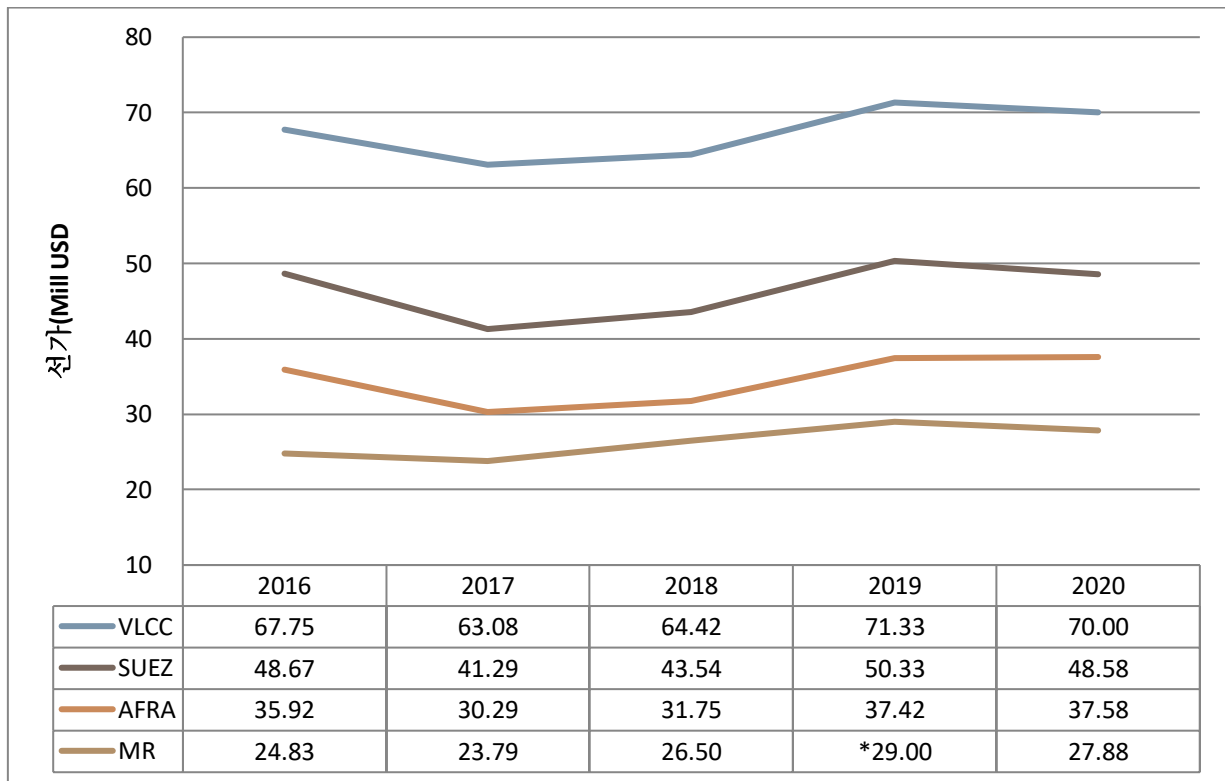
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	70.00
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	48.58
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	37.58
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	.45%
MR 51K *18년까지는 49K 기준	24.83	23.79	26.50	*29.00	27.88
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

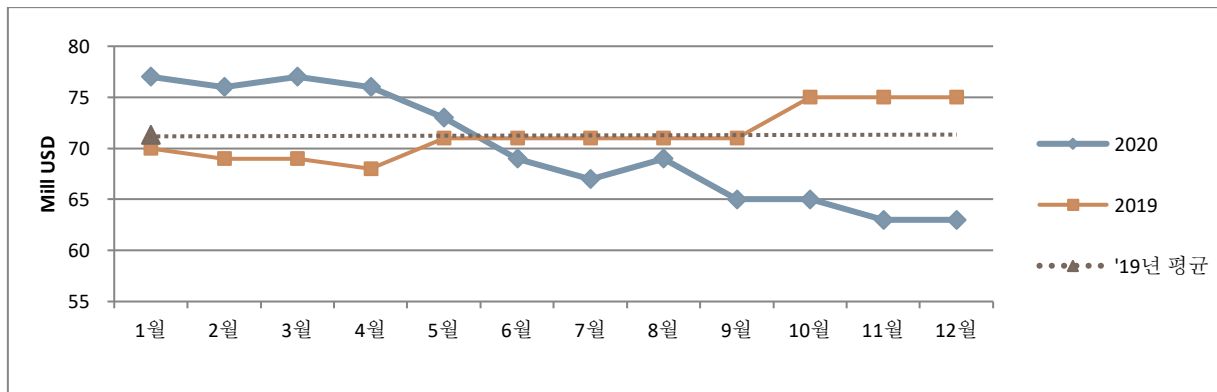




III. TANKER

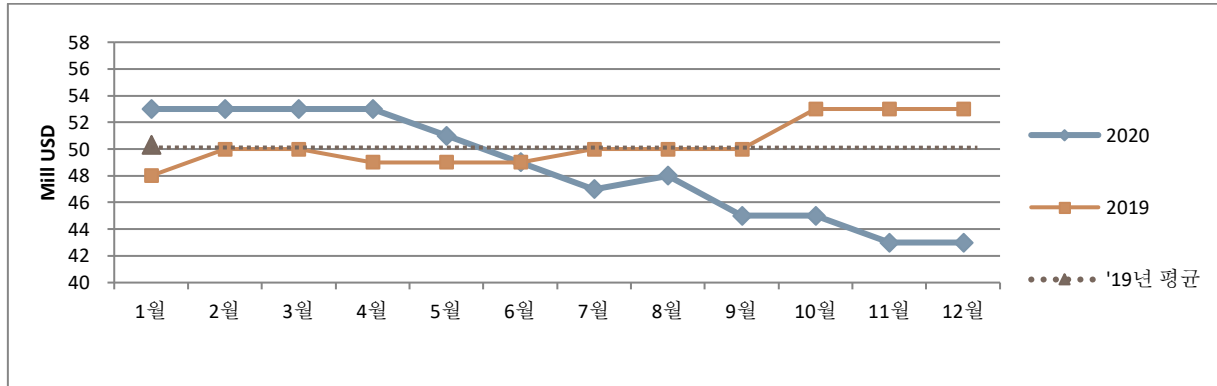
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00	63.00	63.00	70.00
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%	-5.8%	0.0%	-3.1%	0.0%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%	-8.5%	13.3%	16.0%	16.0%	-1.9%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	45.00	43.00	43.00	48.58
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	2.1%	-6.3%	0.0%	-4.4%	0.0%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-4.0%	10.0%	15.1%	18.9%	18.9%	-3.5%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	33.00	32.50	32.50	37.58
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	-2.8%	-5.7%	-1.5%	0.0%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%	-7.9%	19.5%	20.7%	20.7%	0.4%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	26.00	26.00	26.00	27.88
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	-1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	11.7%	11.7%	10.3%	13.3%	13.3%	13.3%	-3.9%
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

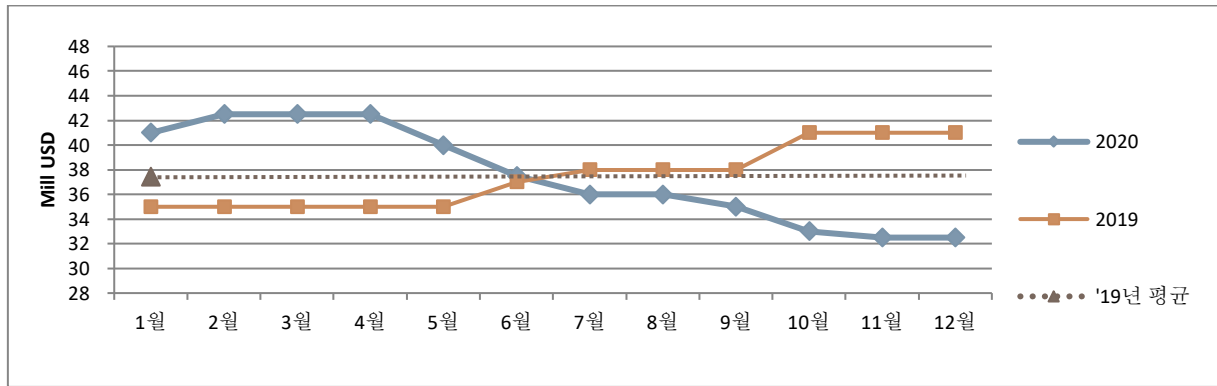


III. TANKER

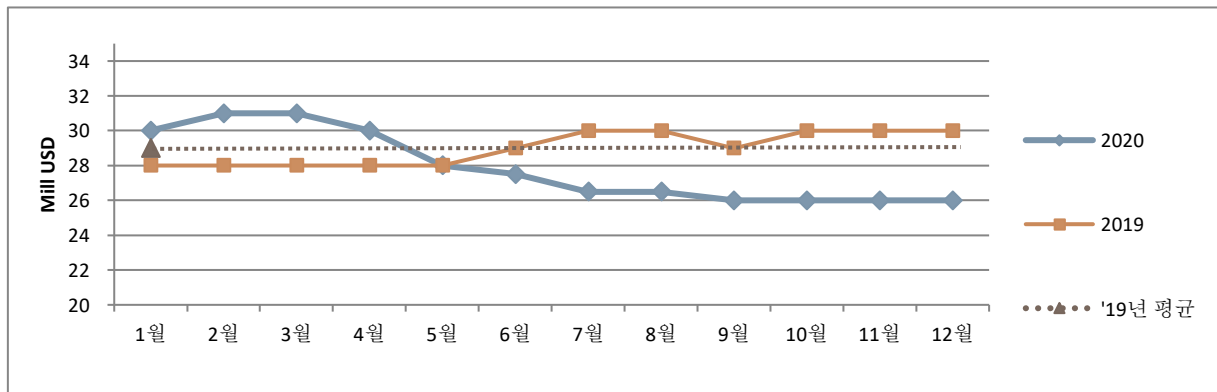
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	WU TAI SAN	318,757	2011	CHINA	WART		-	UK Buyer, Auction sale
TANKER	KUN LUN SAN	318,757	2011	CHINA	WART		-	UK Buyer, Auction sale
TANKER	JING GANG SAN	318,448	2013	CHINA	WART		45.25	Greek buyer (Pantheon)
TANKER	NAJAF	309,498	2000	KOREA	B&W		19.7	Greek buyer
TANKER	EAGLE	309,064	2002	KOREA	B&W		24.6-24.9	UAE Buyer (Marshal shipping)
TANKER	SUMAC	164,533	2003	KOREA	B&W		14.8	Russian buyer
TANKER	MESAIEED	106,075	2006	KOREA	B&W		13.75	Undisclosed buyer
TANKER	PAMISOS	105,300	2011	JAPAN	B&W		22	Greek buyer (NGM Energy)
TANKER	MARITINA	74,993	2006	JAPAN	B&W		12.5	Undisclosed buyer
TANKER	FS SINCERITY	48,045	2009	JAPAN	B&W		13.7	Undisclosed buyer
TANKER	BALOS	45,729	2004	JAPAN	B&W		9.5	Undisclosed buyer, Epoxy coated
OIL/CHEM	VALLE DI ARAGONA	42,721	2001	KOREA	B&W	2	7	Indonesia buyer
OIL/CHEM	NORD BUTTERFLY	38,431	2008	CHINA	B&W	2&3	9	Greek buyer (Ancora Investment Trust), 1year T/C Back
OIL/CHEM	STOLT BOTAN	11,553	1998	JAPAN	B&W	2&3	3	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONTAINER	YANGTZE SHANGHAI	63,886	2020	CHINA	B&W	5315	TEU	36.5	UK Buyer
CONTAINER	ZHEJIANG OUHUA 725	63,868	2021	CHINA	B&W	5300	TEU	36.5	

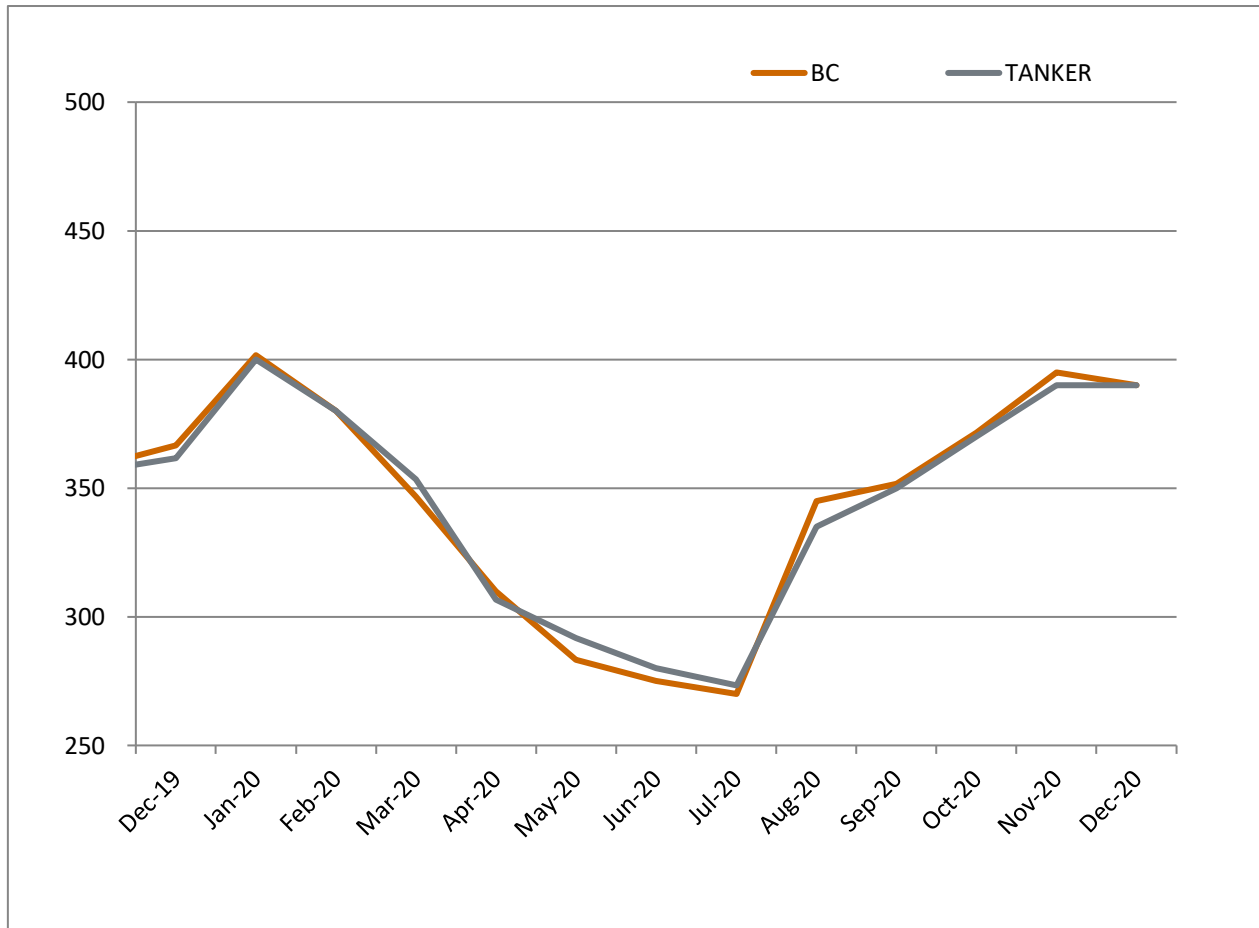


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 12 월	2020 년 12 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)			증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	343.33	-13.4%	361.67	390.00	0.0%	7.8%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	343.33	-13.9%	366.67	390.00	-1.3%	6.4%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



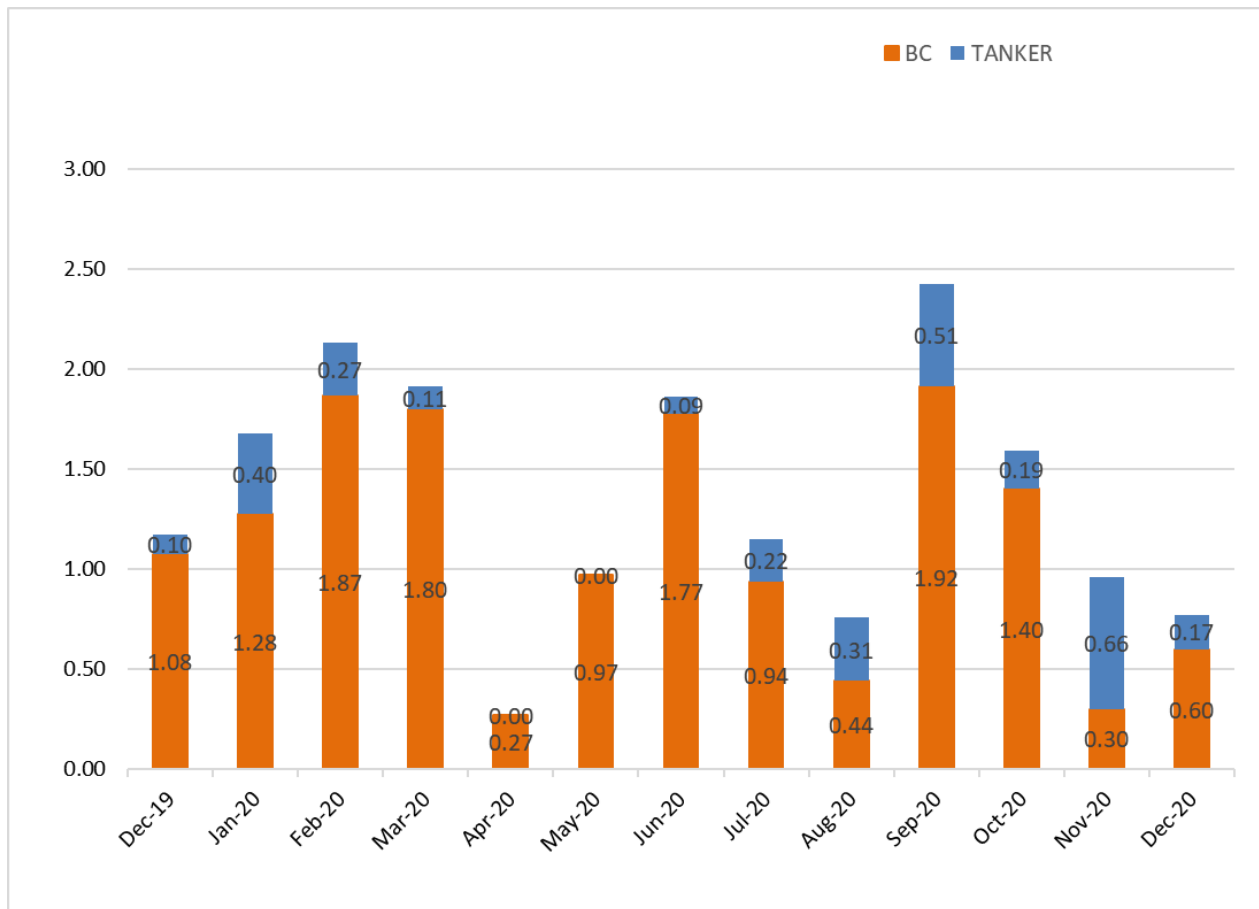


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 12 월		2020 년 12 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	2.94	83.0%	91	93.8%	0.10	9	0.17	81.7%	5	-44.4%
BC	7.45	116	13.55	181.9%	140	120.7%	1.08	11	0.60	-44.4%	3	-72.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

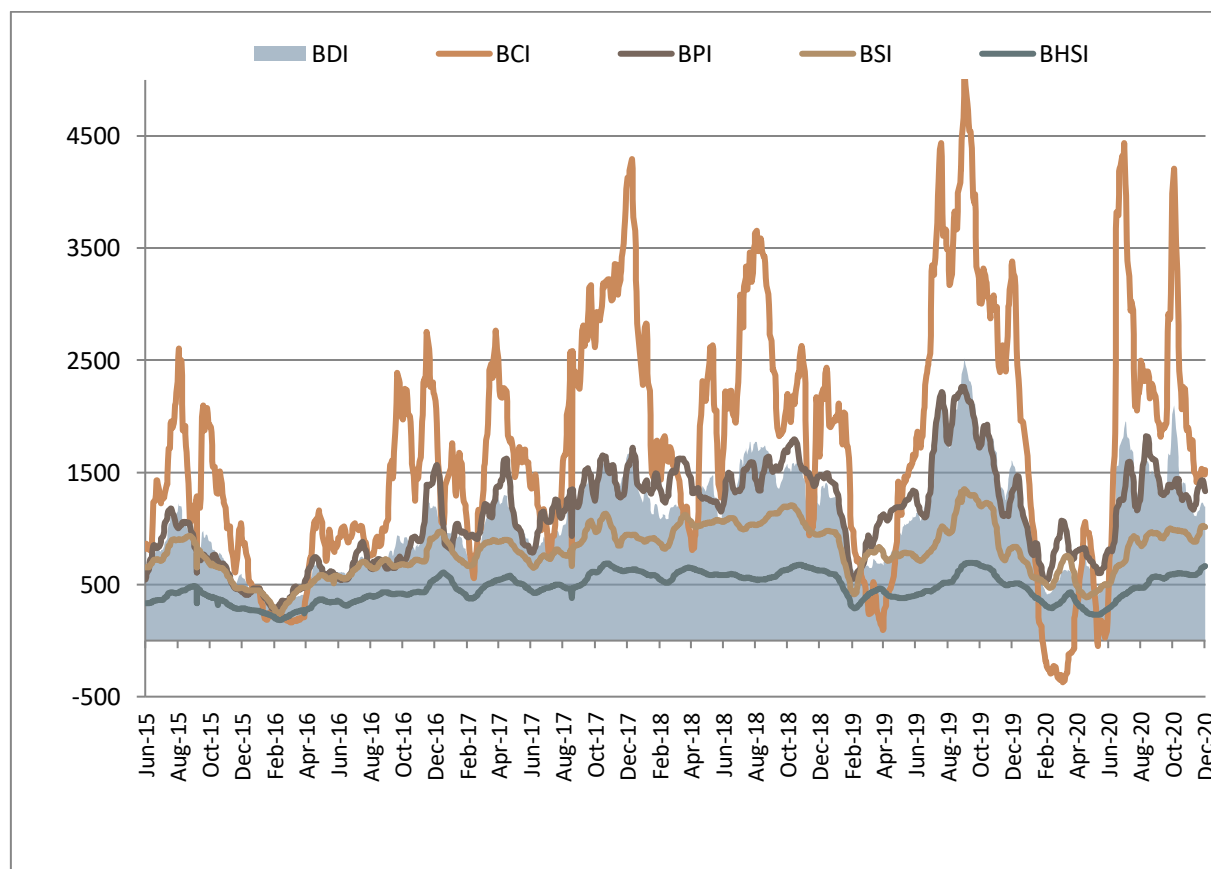
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	BERGE LHOTSE	269,958	38,832	1995	JAPAN	B&W	420	AS IS Singapore
BC	ORIENTAL II	26,564	5,636	1985	JAPAN	B&W	390	PAKISTAN
OIL/CHEM	NBCO 3	6,954	2,477	1981	FINLAND	WART	356	PAKISTAN
TANKER	CARTOLA	153,071	22,870	2000	KOREA	B&W	388	AS IS Indonesia
TANKER	BOSPORUS	96,755	14,142	1994	KOREA	B&W	400	AS IS Singapore
TANKER	AL EZZ AL SAUDI	4,913	2,101	1994	JAPAN	HANSH	356	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-12-04	2020-11-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1197	1230	▼-33.00	2518	290
BCI	1520	1533	▼-13.00	5043	-372
BPI	1331	1429	▼-98.00	2262	282
BSI	1011	1018	▼-7.00	1351	243
BHSI	664	649	▲15.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	324.50	▲5.50	292.00	▲1.50	292.50	▼-2.00
MGO	427.00	▲16.00	416.50	▲4.50	427.00	▲8.50
LSMGO	422.50	▲17.00	405.00	▲6.00	-	-
VLSFO	395.00	▲13.50	368.00	▲11.50	361.00	▲7.00

❖기준일 : 12 월 4 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-12-04	2020-11-27	CHANGE
미국 달러	1092.10	1105.80	▼-13.70
일본 엔(100)	1057.34	1060.77	▼-3.43
유로	1333.81	1317.12	▲16.69
중국 위안	167.56	168.56	▼-1.00

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] S-130

국제수로기구(IHO)가 2020년 12월 1일 최종 확정된 디지털 방식의 새로운 표준 해도집을 말한다. 해역을 지명 표기 없이 고유 식별번호로 표기하는 것으로, 이에 따라 '동해'를 '일본해'로 단독표기해 왔던 기존 해도집인 S-23은 폐기된다.

[출처: 네이버 지식백과]

[관련기사] 국제수로기구, '일본해' 사라진 디지털해도 표준(S-130) 개발 확정

바다 이름을 '동해'나 '일본해'와 같은 지명 없이 고유번호로만 표기하는 디지털 방식의 새로운 해도집 표준(S-130)이 제 2차 국제수로기구(IHO) 총회에서 한국시간으로 1일 최종 확정됐다고 외교부가 발표했다.

외교부는 "지난달 16일부터 18일까지 사흘간 화상회의 형식으로 개최된 제 2차 IHO 총회 논의 결과가 1일 최종 확정됐다"며 "이번 총회 종료 후, 회의록 초안 회람 등의 후속 절차를 거쳐 'S-23의 미래에 대한 비공식협의 결과 보고' 역시 원안대로 공식 확정됐다"고 밝혔다.

이번 총회 보고서에서 확정된 주요 내용은 ▲첫째, 해역을 지명표기 없이 고유번호로 표기하는 디지털 방식의 새로운 해도집 표준(S-130) 개발 ▲둘째, 기존 표준(S-23)은 아날로그에서 디지털로의 역사적 변천(EVOLUTIONARY PROCESS)을 보여주는 출판물(PUBLICATION)로서 남는다 ▲셋째, 필요시 해역의 속성 정보를 어떻게 표시할 지에 관한 지침 개발을 검토한다는 것이다.

IHO(INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION)는 세계 각국이 국제수로 업무와 해상안전에 관한 국제협력 및 표준화를 위해 설립한 국제기구로, 현재 93개 회원국이 가입해 있다. 올해 제 2차 IHO 총회는 당초 지난 4월 모나코에서 개최될 예정이었으나, 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산으로 인해 연기돼 화상회의 형식으로 개최됐다.

지난달 총회에는 유기준 외교부 국제법률국장(현 주보스톤총영사)을 수석대표로, 외교부, 해양수산부(국립해양조사원), 국방부로 구성된 정부대표단이 참석하였으며, 동북아역사재단, 동해연구회, 한국해양조사협회, 한국수로학회가 자문위원으로 참석했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

이번 총회에서 아날로그 시대 출판물로 남게 된 기존 해도 표준 S-23(LIMITS OF OCEANS AND SEAS, 해양과 바다의 경계)은 IHO 가 전세계 바다의 경계를 정하고 명칭을 부여한 발간물로서 '일본해(JAPAN SEA)'를 단독표기하고 있다.

외교부 관계자는 "이번 총회에서 IHO 가 일본해를 단독 표기중인 S-23 을 사실상 더 이상 표준으로 활용하지 않는다는 점을 명확히 함에 따라, 기술적 국제기구인 IHO 에서 지난 수십년간 지속되었던 한일 간 대립이 일단락되게 됐다"며 "또한 S-23 이 일측의 '일본해' 주장의 주요 근거였던 만큼, 금번 총회 결정으로 인해 동해 표기 확산의 큰 걸림돌이 제거된 것으로 평가된다"고 말했다.

아울러 "IHO 에서 해양과 바다의 경계 관련 새로운 표준을 개발하는 과정에서, 전자해도 선도국으로서의 우리 기술력을 활용하여 적극적으로 기여할 수 있는 기회가 주어졌다는 점은 주목할 만하며, IHO 내 한국의 위상을 한층 더 강화할 수 있는 좋은 기회가 될 것으로 기대된다"고 평가했다.

또한 "우리 정부는 금번 제 2 차 IHO 총회 결과에 따라 새로운 환경 속에서 앞으로도 민간과의 유기적 협조를 통해 동해표기 확산 외교를 더욱 강화해나갈 예정"이라면서 "우선 디지털 수로업무 분야의 선도국으로서, 새로운 표준인 S-130 개발 및 상용화 과정에 적극적으로 참여하여 동해표기 확산의 기반을 확대해나감에, 외국 정부 및 민간을 대상으로 한 기존의 동해표기 확산 노력을 지속 추진해나가는 한편, 재외공관 및 유관기관과의 온라인 모니터링 시스템을 개발해 온라인상 동해표기 확산을 위한 전방위적인 시정·교섭 활동을 추진해나갈 예정"이라고 설명했다.

이어 "코로나 19 상황 속에서 디지털 플랫폼을 활용한 공공외교가 전개되고 있는 점에 착안해, 동해표기 확산 노력을 디지털 공공외교사업과 적극 연계해나갈 예정"이라고 덧붙였다.

한편 한국이 이번 총회에 제안한 'IHO 이러닝 센터 구축'과 'IHO 기술결의 개정' 의제도 컨센서스로 통과됐다. 이러닝 센터는 IHO 및 회원국 기술자 등이 이용할 온라인 교육 시스템으로 한국 주도로 기본 인프라를 구축해 한국이 만든 가상 교육 공간에서 기술자들이 자유롭게 교육받도록 추진할 예정이다.

또한 IHO 제반 업무에 대한 정의와 기준을 수록한 IHO 기술결의에 한국이 선도하는 차세대 전자해도 표준(S-100) 관련 내용이 반영될 예정으로 한국이 IHO 에서 차세대 전자해도 표준(S-100) 관련 주도권을 가질 수 있을 것으로 예상된다고 외교부는 설명했다.

[출처 : 뉴스핌]



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)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6411

Mob. 010-6625-9785

snp@stlkorea.com

claire@stlkorea.com(Personal)

| CHARTERING

Sancho Kim (김현진 이사)

Director

Tel. 070-7771-6404

Mob. 010-5756-9378

biz@stlkorea.com

sancho@stlkorea.com(Personal)

Mike Hong (홍창목 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob.010-4855-8055

biz@stlkorea.com

mikehong@stlkorea.com(Personal)

H.S. Lee (이현성 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-

Mob.010-

biz@stlkorea.com

hslee@stlkorea.com(Personal)

| RESEARCH

Anna Lee (이혜란 과장)

Manager

Tel. 070-7771-6403

Mob. 010-2258-5561

snp@stlkorea.com

anna@stlkorea.com(Personal)

Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager

Tel. 070-7771-6419

Mob. 010-7794-6182

snp@stlkorea.com

joovi@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 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)