



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.345

**Updated April 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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
STL News & Information	21
Contact Information	23

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

## I . ISSUE & TREND

### 1. 운임 강세에 노후선박도 풀가동... 고철값 올라도 선박 해체 오히려 감소

고철값이 크게 올랐음에도 올해 1 분기 선박 해체량이 지난해보다 오히려 줄어든 것으로 나타났다. 환경규제와 맞물려 폐선(廢船)이 크게 늘어날 것으로 예상됐지만, 컨테이너선과 건화물선(벌크선) 운임이 강세를 보이면서 해운사들이 노후선박까지 최대한 활용하고 있기 때문이다.

7 일 해운업계에 따르면 지난달 기준 선박에서 해체해 얻는 철스크랩(고철) 가격은 소형 벌크선 기준 LDT(경화배수톤·선박의 순수한 철 무게)당 475 달러까지 올랐다. 최근 3 년 가운데 가장 높은 수준이다. 미국과 중국의 경기부양책과 맞물려 원자재 시장이 호황을 보이면서 철스크랩 가격도 뚝 뛰었다.

과거엔 철스크랩 가격이 오르면 폐선도 활발해졌으나 최근엔 상황이 달라졌다. 영국의 조선·해운시황 분석업체 클락슨리서치에 따르면 올해 1 월부터 지난달 26 일까지 폐선 시장에 나온 선박은 560 만 DWT(재화중량톤수·화물을 실을 수 있는 무게)로 지난해보다 11%가량 적다.

국제해사기구(IMO)가 지난해부터 선박의 황산화물 배출 규제를 시행하면서 업계에서는 선박 해체 시장이 활발해질 것이란 관측이 나왔다. 클락슨리서치는 올해 폐선량으로 작년보다 19.4% 많은 3000 만 DWT 를 예측했다.

올해 해체 시장이 오히려 축소된 이유로는 해운 운임이 유례없이 높은 수준인 점이 꼽힌다. 세계 컨테이너선 운임 지표인 '상하이 컨테이너선 운임지수(SCFI)'는 올해 1 분기 평균 2765.2 로 지난해 1 분기의 3 배 수준이었다. 벌크선 운임지수(BDI)도 꾸준히 올라 지난달 들어 2000 대를 넘어섰다. 지난해 1 분기에는 400~600 대였다. 운임이 크게 오르면서 해운사들이 노후 선박까지 최대한 운영하고 있는 것이다.

선박 해체량의 40% 이상을 차지하는 파키스탄과 방글라데시, 터키 등 이슬람 국가들이 4 월 중순부터 한달간 라마단 기간에 들어가는 만큼 2 분기에도 선박 해체가 활발하지 않을 전망이다.

이 때문에 해운 운임이 다소 진정될 것으로 전망되는 하반기에 폐선이 몰릴 것이라는 관측에 무게가 실린다. 컨테이너선사들이 지난해 코로나 사태로 운임이 급락하자 선복량(적재능력)을 줄여 방어에 나섰던 것과 같은 맥락이다.

## I . ISSUE & TREND

노후 선박은 컨테이너선의 비중이 크다. 한국해양진흥공사에 따르면 전 세계 컨테이너선 5456 척 가운데 943 척(17.3%)은 건조된지 20년 이상이 지난 노후 선박이다. 벌크선은 9.3%, 유조선은 6.4%다.

노후 컨테이너선의 93%는 6000TEU(1TUE=20 피트 컨테이너 1개)급 이하의 소형 선박이어서 폐선에 따른 실제 선복량은 크게 줄지 않을 것으로 보인다. 운임 하락 국면이 왔을 때 폐선만으로 대응하기 어렵다는 의미다.

전문가들은 선대 구성을 점검해야 할 때라고 조언했다. 해운업계 관계자는 "연근해 노선이나 동남아시아 노선에 여전히 소형의 노후 컨테이너선을 활용하는 경우가 많다"며 "노후 선박이 저속 운항을 해야 하는

IMO의 EEXI(현존선 에너지 효율지수) 규제가 2023년에 도입되면 이들 선박이 설자리가 사라지기 때문에 지금부터 준비해야 한다"고 말했다.

한국해양진흥공사도 '선박 해체시장 분석과 전망' 보고서를 통해 "선박의 '적기 확보'와 '적기 처분'을 위해, 단기 수익성에 안주하기 보다는 한발 앞서 합리적인 선대 운영 전략 수립이 필요한 시점"이라고 지적했다.

## 2. 올해 美경제, 1983년 이후 가장 강력한 성장률 기록할 듯

올해 미국 경제가 1983년 이후 가장 높은 성장률을 기록할 것이라고 미 경제전문가들이 입을 모았다. 다만 예상보다 빠른 경제 회복이 물가 상승을 부추길 수 있다는 우려도 여전히 제기됐다.

11일(현지시간) 월스트리트저널(WSJ)이 경제전문가 69명을 대상으로 지난 5~7일 실시한 설문조사 결과에 따르면, 전문가들이 예상한 올해 미 경제성장률 평균치는 6.4%로 집계됐다. 이는 지난해 12월 전문가들이 예상한 올해 성장률 전망치 3.7%보다 2.7%포인트나 높아진 것으로, 현실화한다면 1983년 7.9% 이후 가장 높은 성장률을 기록하게 된다.

전문가들은 또 내년 성장률에 대해선 3.2%로 올해와 비교해 크게 둔화될 것으로 내다봤다. 하지만 미국의 잠재 성장률이 1.5~2.0% 수준이라는 점을 감안하면, 2021~2022년은 2005년 이후 가장 강력한 2년이 될 것이라고 WSJ는 설명했다.

## I . ISSUE & TREND

디시전 이코노믹스의 수석 이코노미스트는 “놀라운 충격을 받았음에도 얼마나 빨리 (경제가) 회복되고 있는지 보라”며 “우리는 현재 회복의 초기 단계에 진입했으며, (완전한 회복까지) 3~5 년이 남았다. 우리는 (경제) 붐에 빠질 것으로 본다”고 말했다.

다만 빠른 경제 회복은 인플레이션을 동반할 것이라는 부작용에 대한 우려도 제기됐다. 전문가들은 오는 6 월 물가상승률이 3%로 뛰어오를 것으로 봤다. 이는 2012 년 이후 가장 높은 수준이다. 전문가들은 그러나 올해 12 월에는 2.6% 수준으로 다시 둔화될 것으로 예상했다.

이는 미 연방준비제도(연준·FED) 의장이 “물가가 일시 급등할 수 있겠으나 이는 조기 회복에 따른 자연스러운 현상”이라며 “우려하지 않는다”고 밝힌 것과 유사한 인식이다.

올해 미국 내 일자리는 710 만개 늘어 역대 최대 증가폭을 보일 것으로 예상됐다. 이는 지난해 12 월 조사 때 490 만개와 비교하면 크게 늘어난 것이다. 이에 따라 실업률 전망치도 작년 말 조사 결과인 5.6%에서 4.8%로 떨어졌다.

연준이 예상보다 빨리 기준금리 정상화에 나설 것이라는 우려로 최근 급등세를 보였던 미 국채 금리에 대해선 10 년물 금리가 올해 말엔 1.9%, 2023 년 말엔 2.5%로 천천히 상승할 것으로 내다봤다. 이는 2018 년과 비교하면 여전히 낮은 수준이라고 WSJ 는 설명했다.

이같은 전망을 토대로 전문가들은 연준이 2024 년 이후가 아닌 2023 년 중반부터 기준금리를 올리기 시작할 것이라고 내다봤다. 앞서 연준은 목표로 하고 있는 완전고용 및 인플레이션 2%가 달성될 경우 기준금리를 인상하기 시작할 것이라고 밝혔다.

전문가들은 미국인 3 명 중 1 명 꼴로 접종을 마친 신속한 백신 보급, 1 조 9000 억달러 규모의 강력한 경기부양안, 2 조 3000 억달러 규모의 인프라 투자 계획 등을 올해 성장 동력으로 꼽았다.

미셸 마이어뱅크오브아메리카(BOFA) 미국 경제 담당 책임자는 “경기부양안은 규모와 타이밍 측면에서 미 경제에 예상보다 큰 자극을 줬다”며 “백신 배포 역시 예상보다 훨씬 빠르게 진행되고 있다”고 설명했다.

마이어 책임자는 이어 “미 경제는 일정기간 경기부양안 지원 아래 동면 상태에 있었다. 이 기간 동안 기업들은 생산성을 높이기 위해 신기술에 투자하고 인력 관리를 다시 들여다보게 됐다. 어떤 의미에서

## I . ISSUE & TREND

보면 미 경제는 다시 짜여졌다"면서 향후 기술, 구조, 정책 변화 등에 따라 성장세는 더욱 강력해질 수 있다고 내다봤습니다.

### 3. 이란, '한국케미호' 나포로 무엇을 얻었나

외교부는 지난 1월 4일부터 이란 당국에 의해 억류돼 이란 반다르압바스 항 인근 라자이 항에 묘박 중이던 우리 국적 선박 '한국케미호'와 선장에 대한 억류가 9일 해제됐다고 발표했다.

억류 직전 우리 국적 선원 5명, 미얀마 선원 5명, 베트남 선원 2명, 인도네시아 선원 1명 등 총 13명이 승선해 있었다.

현재 선장과 선원들의 건강은 양호하며, 화물 등 선박의 제반 상황에도 이상이 없는 것으로 확인됐다. '한국케미호'는 현지 행정절차를 마친 후 9일 10시 20분(이란 현지 시각 5시 50분) 무사히 출항했다.

한국케미호는 지난 1월 4일, 호르무즈 해협 공해상에서 이란 혁명 수비대에게 나포당해 이란의 반다르아바스 항에 억류됐다. 당시 이란 당국은 한국케미호가 인근 해역에 대해 해양환경법을 위반했다고 주장했지만, 근거는 없었다. 한국 정부의 거듭된 요청에도 증거를 제출하지 않았던 것이다.

5일 청해부대의 '최영함'이 호르무즈 인근 해상에 도착했고, 다음날 고경석 외교부 아프리카중동국장이 이란으로 급파됐다. 이날 이란 정부는 코로나 19 백신을 확보하려 했으나 미국의 자금 동결을 우려해 하지 못했다고 말했다. 이를 전인 3일 <테헤란 타임스>에서는 "한국과 백신 물물 교환을 원한다"는 이야기가 나오기도 했다.

10일 최종건 외교부 제1차관이 이란으로 출발했다가 15일 귀국했다. 그는 나포사건 해결을 위해 미국과 협의하겠다는 것과 이란과 협상을 지속하겠다고 발표했다.

18일 정부는 우호적 분위기 조성을 위해 호르무즈 인근에서 청해부대를 철수시켰다. 이날 이란은 한국에 동결된 석유 수출 대금으로 유엔 회원국 분담금을 내겠다는 의사를 유엔에 전달했다. 금액은 1,625만 달러, 원화로 약 180억 원이었다.

20일 모하마드 자바드 자리프 이관 외무장관이 정부 홈페이지에서 "한국이 미국의 명령에 따라 이란의 자산을 압수했다"고 주장했다.

## I. ISSUE & TREND

24 일 이란의 선박이 원유 불법거래를 하다가 인도네시아 해상에서 나포됐고, 이 과정에서 기름을 바다에 유출했다.

2 월 2 일 이란 외무부는 승선원 20 명 중 19 명에 대한 억류를 해제했다. 다만 선박과 선장은 조사 완료 전까지 억류하겠다고 발표했다.

5 일 사이드 하티브자데 이란 외무부 대변인은 "모든 조사가 선장과 선박을 돕는 방향으로 진행됐으며 사법부도 해당 사건에 긍정적으로 접근하고 있다"고 발표해 곧 사건이 해결되리란 관측이 나왔다.

23 일 이란은 "한국이 미국 제재로 한국의 은행에서 출금이 동결된 이란 자산 10 억 달러를 풀어주는 데 동의했다"고 발표했다. 외교부 관계자는 "실제 동결자금의 해제는 미국 등 유관국과의 협의를 통해 이뤄져 나갈 것"이라 말했다. 참고로 한국에 동결된 이란 자금은 70 억 달러, 원화로 약 7 조 7,000 억 원으로 추산된다.

3 월 9 일 이란은 "한국에서 제조된 아스트라제네카 코로나 19 백신 312 만 회분을 수입할 것"이라고 발표했다.

그리고 결국 4 월 9 일 '한국케미호'는 완전히 풀려났다. 1 월 4 일 나포 당시에 나왔던 '해양환경'에 대한 사법처리나 근거, 추가 조치 전혀 없이 '코로나 19 백신' '유엔 회원국 분담금' '동결 자금' 등의 이야기와 협상이 진행된 후 풀려난 것이다.

### 4. MSC, 부산-유럽 해상·철도 복합운송서비스 가동

스위스·이탈리아 선사인 MSC 가 해상과 철도를 결합한 복합운송서비스를 개설하며 비해운사업을 강화한다. MSC 는 우리나라와 중국 일본 등 주요 아시아 항만과 유럽을 연결하는 복합운송서비스를 개시한다고 밝혔다.

이번 서비스 개설은 최근 코로나 19 여파로 블랭크세일링(임시휴항)과 컨테이너박스 부족, 운임 인상 등으로 화물운송에 차질을 빚고 있는 화주들의 원활한 물류를 돕겠다는 차원에서 이뤄졌다.

## I . ISSUE & TREND

---

MSC의 복합운송서비스는 우리나라 부산, 중국, 일본과 러시아 벨기에 독일 네덜란드 프랑스의 주요 항만을 연결한다.

부산 상하이 요코하마 등의 항만에서 러시아 보스토치니와 블라디보스토크를 해상으로 연결한 후 대륙간 철도 운송을 통해 상트페테르부르크까지 횡단한다. 보스토치니와 블라디보스토크에서 상트페테르부르크까지 철도를 통해 13일이 소요된다. 상트페테르부르크에서 다시 해상 운송을 통해 안트베르펜(앤트워프) 로테르담 브레머하펜 르아브르를 연결한다. 부산에서 상트페테르부르크까지 19일, 르아브르까지 32일 만에 주파할 수 있는 데다 역내 운송을 통해 유럽의 주요 항만을 이어 경쟁력 있는 운송시간을 제공한다.

코로나 장기화로 해운과 항공 중 한 가지 방식만을 고집했던 화주들로서 MSC의 서비스를 통해 운송루트 다양화를 꾀할 수 있을 것으로 보인다. MSC 관계자는 “앞으로도 다양한 고객 요구를 충족시킬 수 있도록 기항지 확대, 신규 노선 개설 등 지속적으로 서비스를 강화해 나갈 방침”이라고 밝혔다.



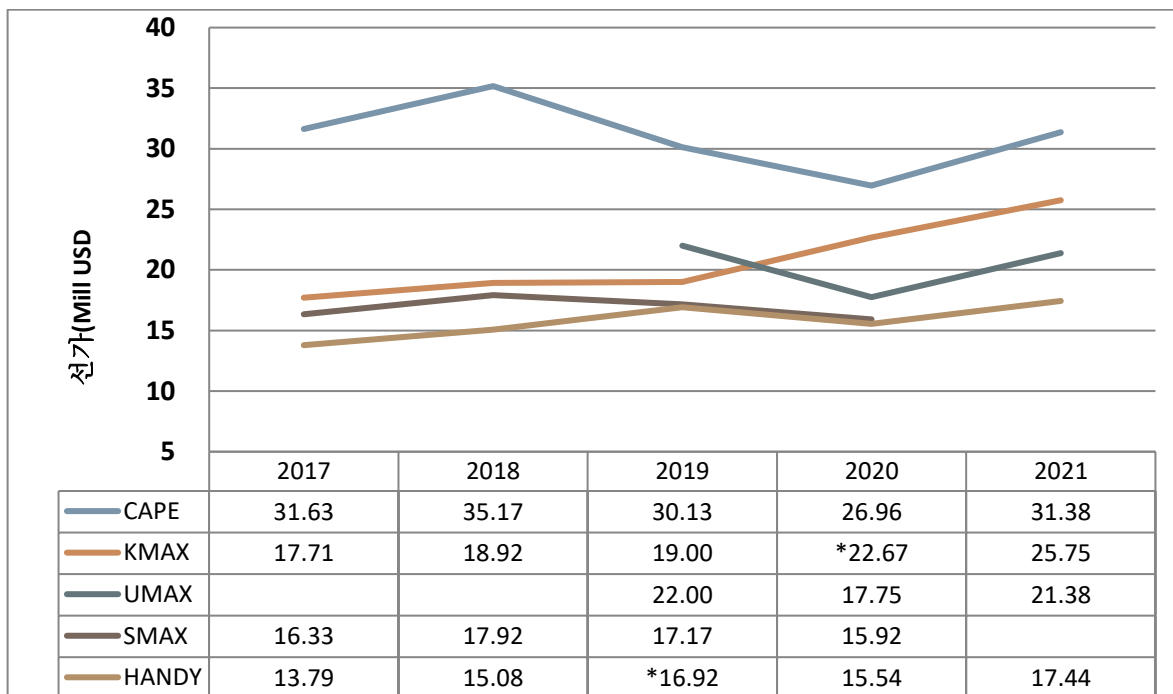
## II . BULK CARRIER

(◆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	31.38
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	16.38%
Kamsarmax 82K (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	25.75
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	13.60%
Ultramax 60-61K (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	21.38
	--	--	--	-19.32%	20.42%
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	17.44
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	12.20%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)



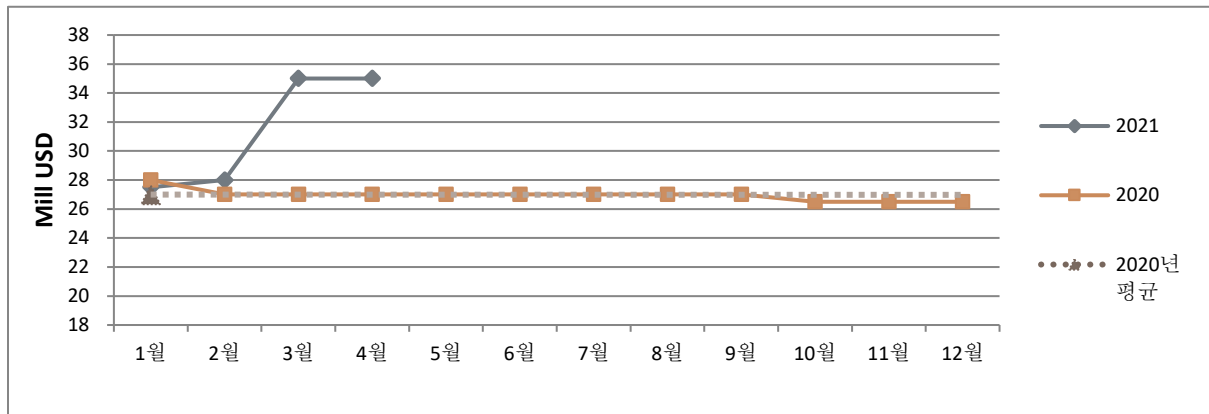




## II . BULK CARRIER

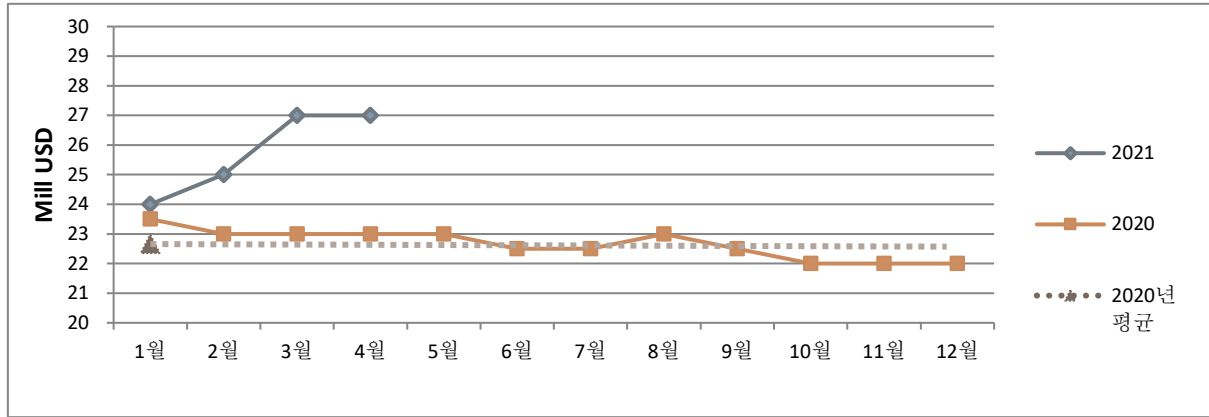
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00	35.00	35.00			31.38
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	0.0%			-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	29.6%			16.4%
	KMAX 82K	선가	24.00	25.00	27.00	27.00			25.75
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%			-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%			13.6%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.50	22.50	22.50			21.38
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%			-
		전년대비	--	--	--	--			-
HANDY 37K	선가	14.75	16.25	19.25	19.50			17.44	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	1.3%			-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	14.7%			12.2%	
2020	CAPE (180K)	28.00	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	22.67	
	SMAX (58K)	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.92	
	HANDY (37K)	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	15.54	

### □ Cape

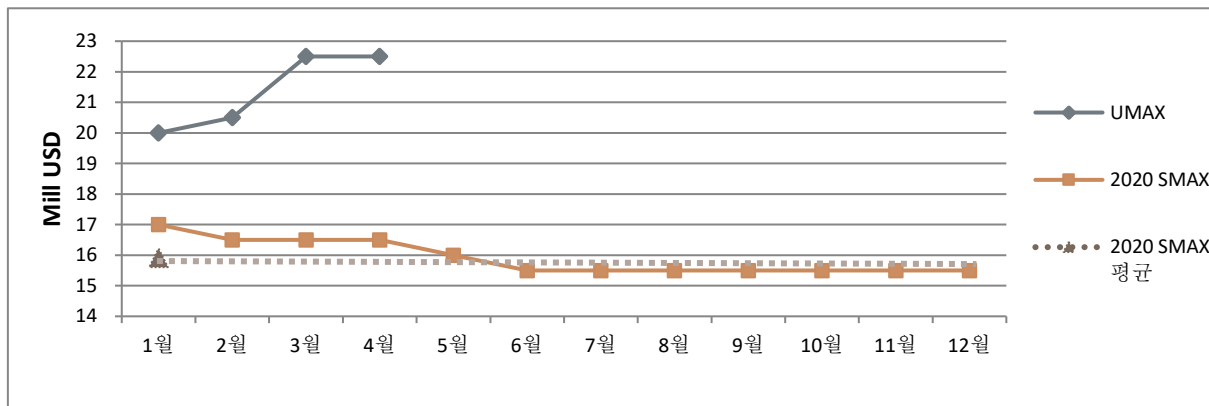


## II . BULK CARRIER

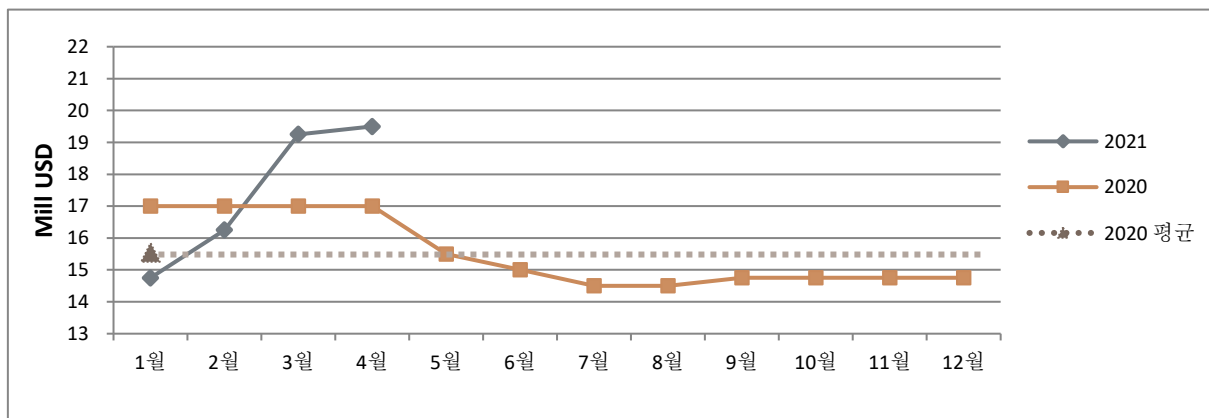
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LINDA DREAM	180,180	2007	JAPAN	B&W		19.0	Undisclosed buyer
BC	CAPE RAY	177,000	2007	CHINA	B&W		16.0	Chinese buyer
BC	BOTTIGLIERI GIULIO BORRIELLO	93,258	2011	CHINA	B&W		11.9	Undisclosed buyer
BC	SIBERIAN EXPRESS	92,974	2012	CHINA	B&W		14.0	Undisclosed buyer
BC	NORD STELLAR	81,600	2016	CHINA	B&W		25.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	XI JIANG YUE	74,940	2011	JAPAN	B&W		18.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	EMPEROR	63,516	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	19.2	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SNOWY	63,516	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	19.2	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GH NORTHERN DANCER	63,025	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	21.75	Undisclosed buyer, BWTS fitted
GC	SWEET BRIER	49,507	2008	JAPAN	B&W	C 3x14.7t	10.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	PACIFIC 05	33,702	2009	CHINA (KOR)	B&W	C 4x35t	18-2EB	Undisclosed buyer
BC	PACIFIC 06	33,671	2010	CHINA (KOR)	B&W	C 4x35t		
BC	LILY OLDENDORFF	31,647	2003	JAPAN	MITSU	C 4x30t, C 4X35t	--	UAE based buyer, BWTS fitted
BC	NORDIC BULKER	28,458	2002	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.8	Middle Eastern buyer, BWTS fitted



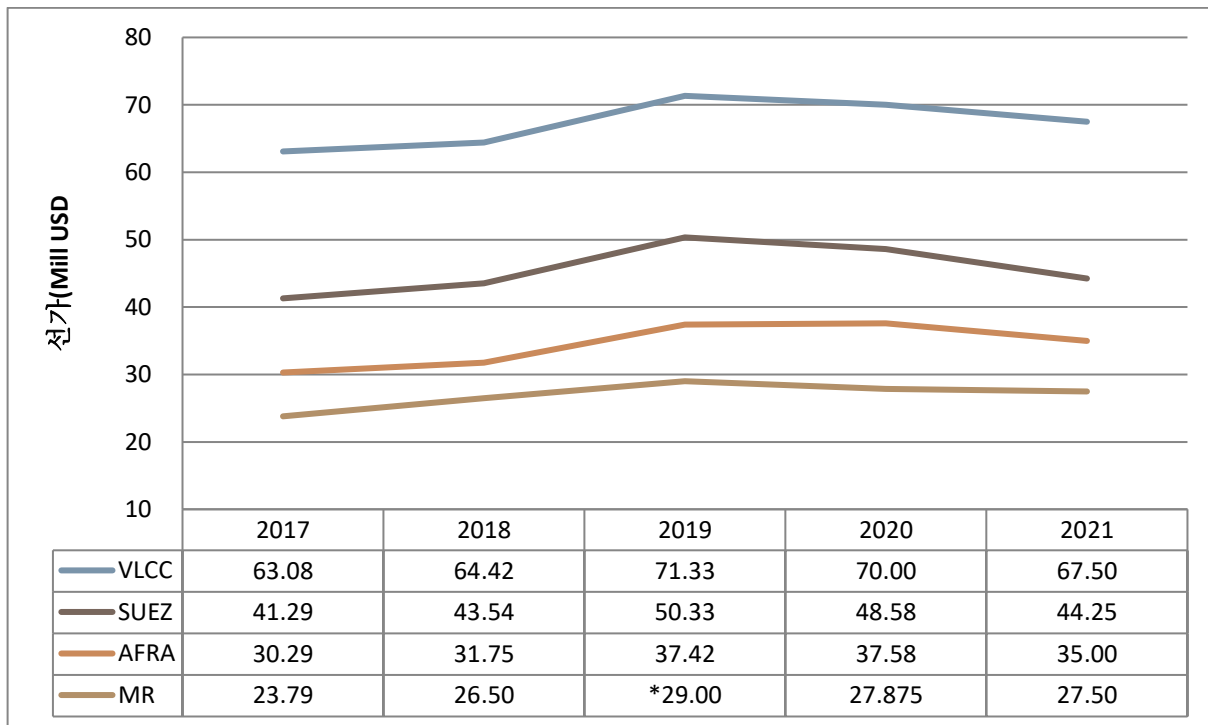
### III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	67.50
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-3.57%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	44.25
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-8.92%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	35.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-6.87%
MR 51K <small>*18 년까지는 49K 기준</small>	23.79	26.50	*29.00	27.875	27.50
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-1.35%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

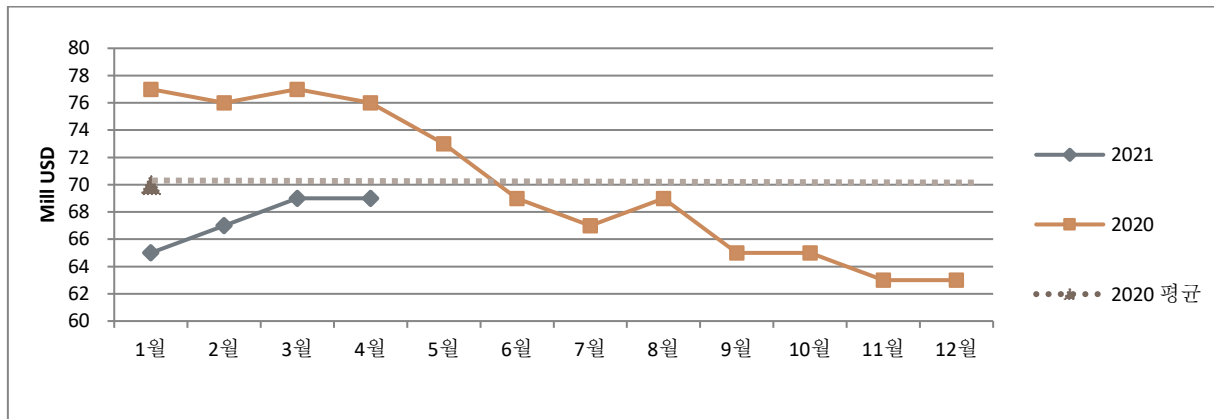




### III. TANKER

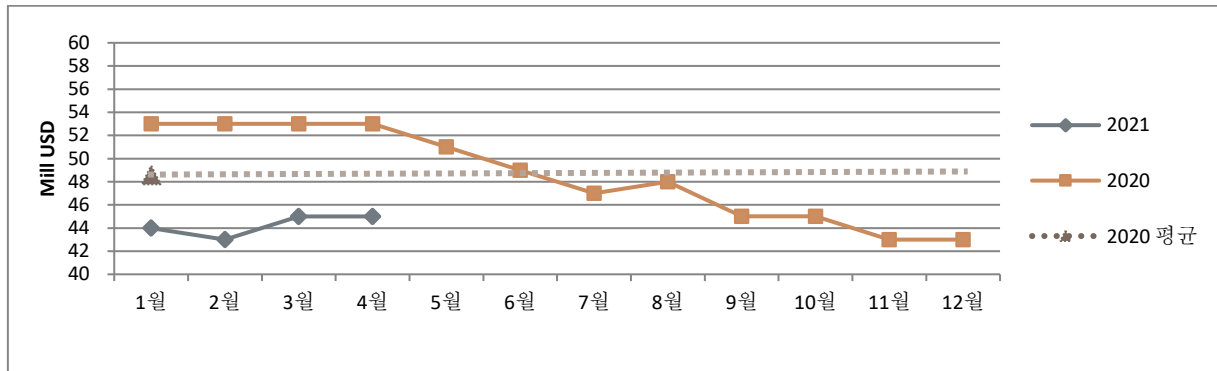
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00			67.50
		전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	3.0%			-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-10.4%			-3.6%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	45.00			44.25
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.7%			-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-15.1%			-8.9%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	37.00			35.00
		전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	12.1%			-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-12.9%			-6.9%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50			27.50
		전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-11.3%			-1.3%
2020	VLCC	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	70.00	
	SUEZ	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	48.58	
	AFRA	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	37.58	
	MR	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	27.88	

#### VLCC-310K

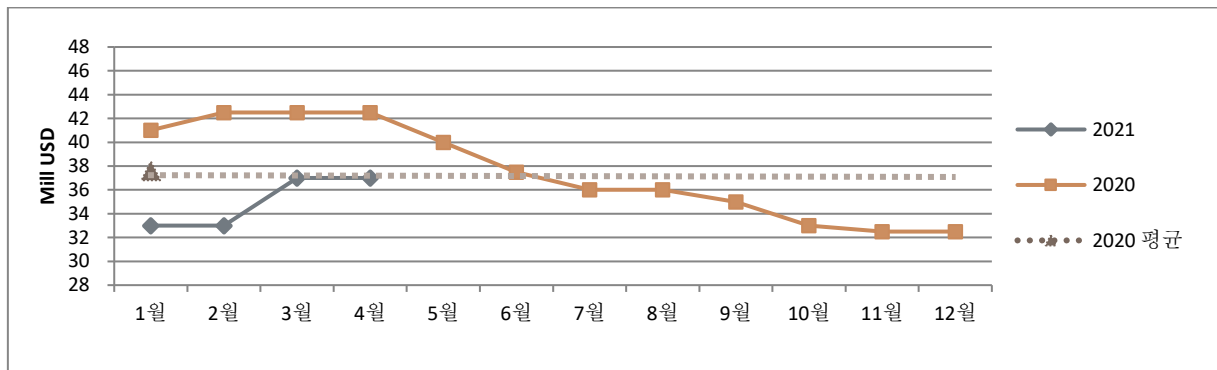


### III. TANKER

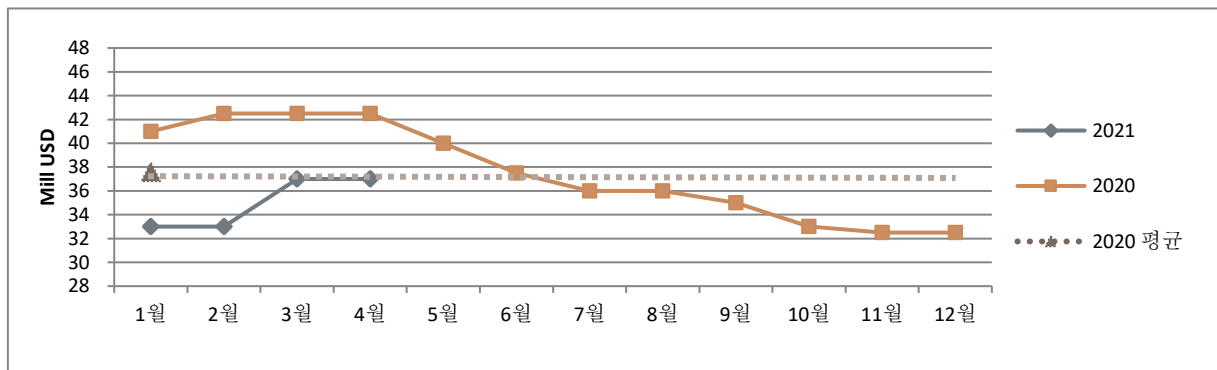
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DHT CONDOR	320,050	2004	KOREA	B&W		28.5	
TANKER	DHT RAVEN	298,563	2004	KOREA	B&W		28.5	Undisclosed buyer, Scrubber fitted
TANKER	DHT LAKE	298,564	2004	KOREA	B&W		28.5	
TANKER	SANTA MARINA	299,984	2004	JAPAN	SULZ		28.9- 29.0	Undisclosed buyer
TANKER	FOLEGANDROS I	299,000	2004	JAPAN	SULZ		28.2	Middle Eastern buyer
TANKER	SUPREME	164,600	2002	KOREA	B&W		15.25- 15.85	UAE buyer
TANKER	OCEAN TIARA	108,940	2007	CHINA	B&W		13	Undisclosed buyer
TANKER	UMLMA	106,095	2006	KOREA	B&W		15	Greek buyer, BWTS fitted
TANKER	HAFNIA EUROPE	75,000	2006	JAPAN	B&W		11.35	Undisclosed buyer
TANKER	NAVIG8 UNIVERSE	45,313	2013	KOREA	B&W	2	18.8	Danish buyer
TANKER	NOUNOU	44,990	2000	CHINA	B&W		6	UAE based buyer
TANKER	NORD HUMMOCK	36,700	2007	KOREA	B&W	2&3	9.35	German buyer
OIL/CHEM	ANALIPSI LADY	71,818	2005	KOREA	B&W		11.75	Greek buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	OVERSEAS GULF COAST	50,000	2019	KOREA	B&W		32.5	Singapore buyer (Eastern Pacific), BWTS fitted
OIL/CHEM	HERMITAGE BRIDGE	47,880	2003	KOREA	B&W	3	--	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	KRISJANIS VALDEMARS	37,300	2007	KOREA	B&W	2&3	10	Greek buyer, BWTS fitted



### III. TANKER

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ST BLUE	18,500	2011	JAPAN	B&W	2500	TEU	22.5	Korean buyer (Sinokor)



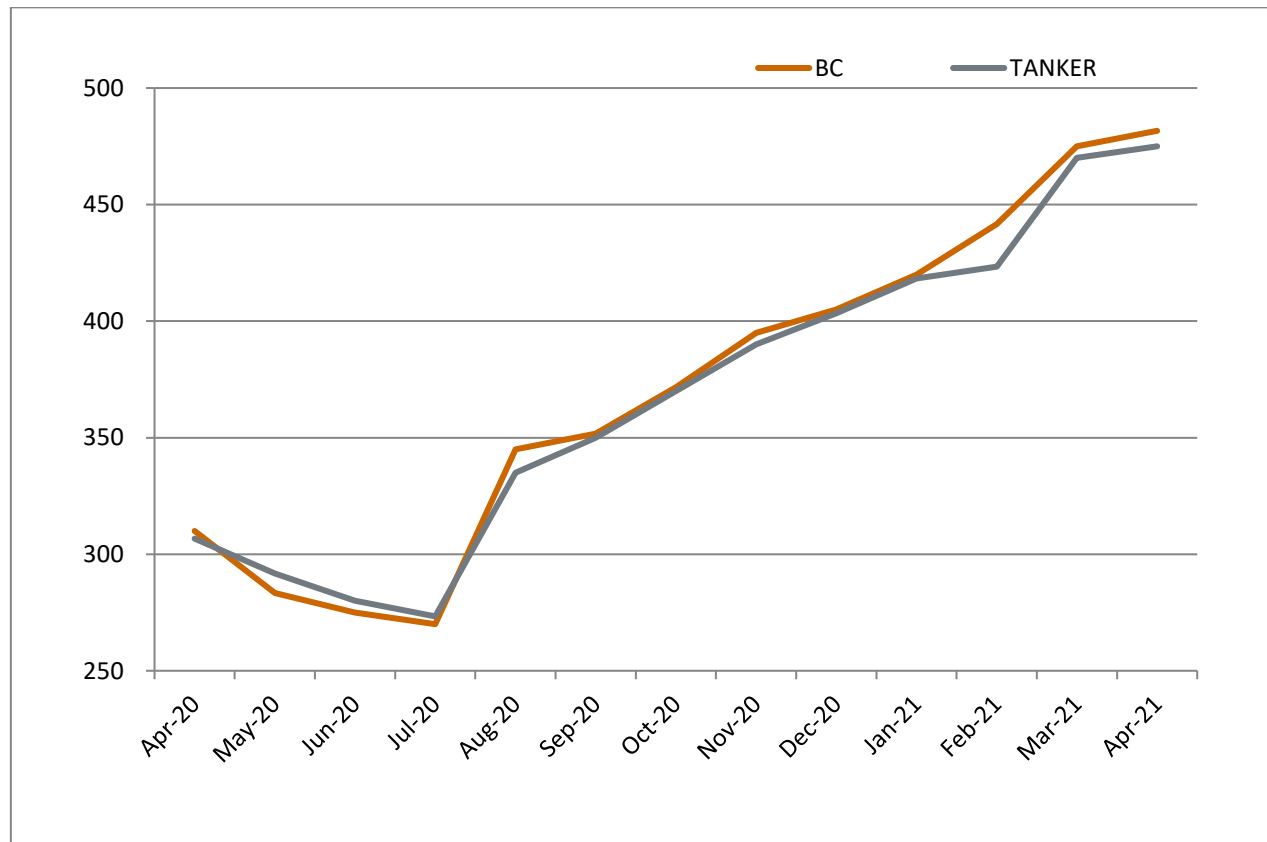


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 4 월	2021 년 4 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)	
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	446.67	29.7%	306.67	475.00	1.1%	54.9%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	454.58	31.9%	310.00	481.67	1.4%	55.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



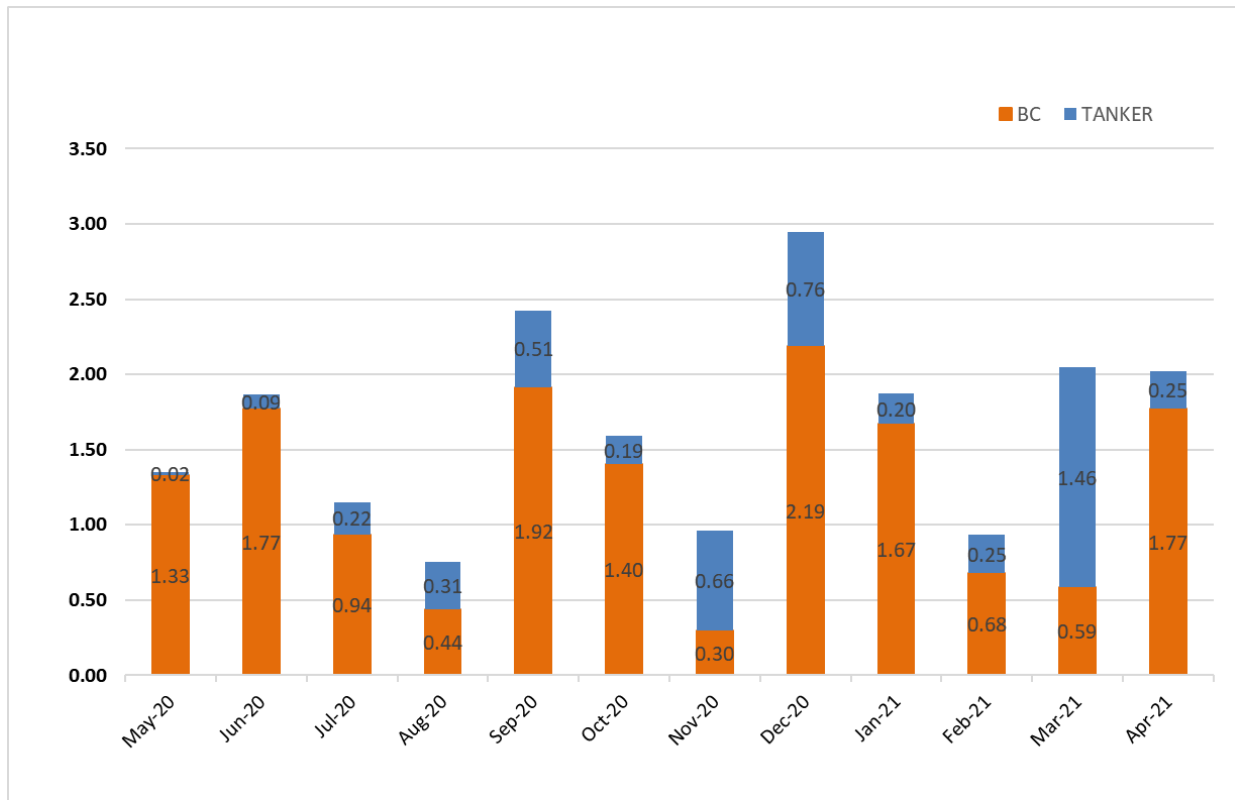


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 4 월		2021 년 4 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%	0.14	2	0.25	70.4%	7	250.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.38	7	1.77	456.1%	3	-40.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

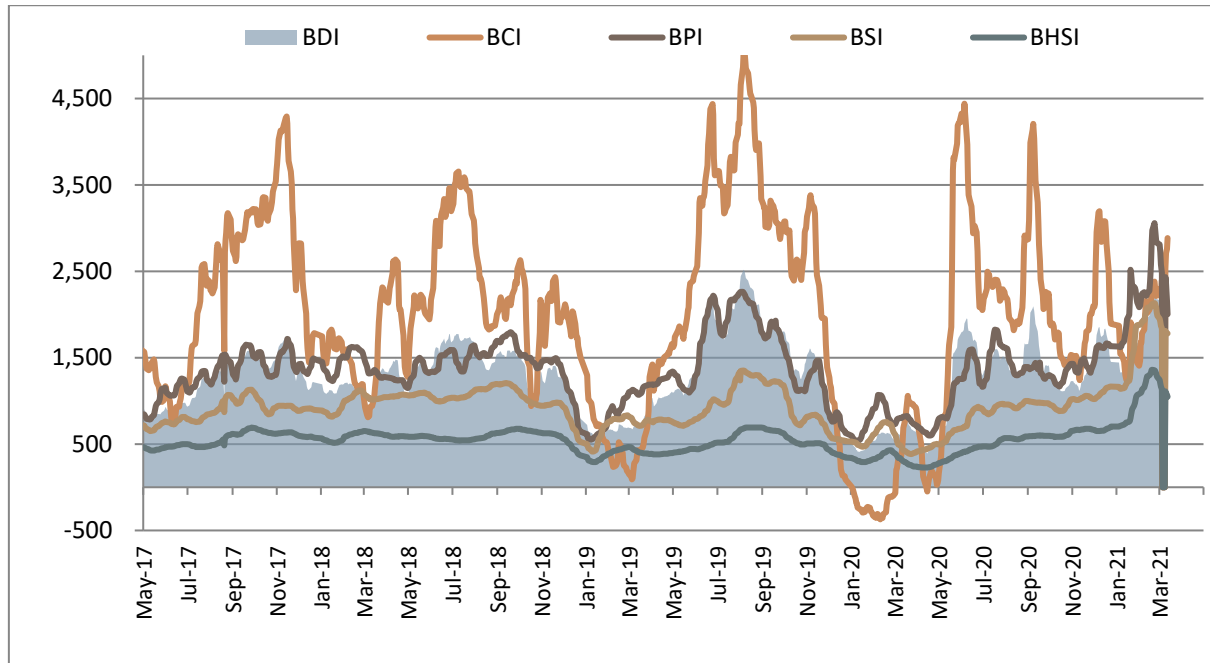
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
OIL/CHEM	ELEGANT	10,329	3,292	1996	JAPAN	B&W	645	AS IS KHOR FAKKAN
TANKER	SC OCEAN LI	105,000	17,124	1999	KOREA	B&W	485	INDIA, AS IS BATAM
TANKER	MASS I	47,172	9,302	1996	JAPAN	B&W	502	PAKISTAN
TANKER	ANGEL 201	2,999	1,238	1993	JAPAN	HANSHIN	215	AS IS ECUADOR, BANGLADESH



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2021-04-09	2021-04-01	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
<b>BDI</b>	2,085	2,072	▲13.00	2518	290
<b>BCI</b>	2,883	2,394	▲489.00	5043	-372
<b>BPI</b>	2,003	2,484	▼-481.00	3058	282
<b>BSI</b>	1,780	1,840	▼-60.00	2133	243
<b>BHSI</b>	1,049	1,137	▼-88.00	1360	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
<b>IFO380</b>	480.00	▼-7.00	458.50	▼-10.00	482.00	▲4.00
<b>MGO</b>	516.50	▲15.00	501.00	▲0.00	559.00	▼-2.00
<b>LSMGO</b>	509.50	▼-7.00	492.00	▼-11.00	-	-
<b>VLSFO</b>	366.00	▼-17.00	353.00	▼-16.50	361.00	▲0.00

❖기준일 : 4 월 9 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2021-04-09	2021-04-02	CHANGE
미국 달러	1118.50	1129.30	▼-10.80
일본 엔(100)	1023.00	1020.88	▲2.12
유로	1332.69	1330.15	▲2.54
중국 위안	170.60	171.76	▼-1.16

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] 사물인터넷

사물인터넷이란 인터넷을 기반으로 모든 사물을 연결하여 사람과 사물, 사물과 사물 간에 정보를 상호 소통하는 지능형 기술 및 서비스를 말하며 '아이오티(IOT : INTERNET OF THINGS)'라 약칭되기도 한다.

[출처: 네이버 지식백과]

### [관련기사] 대우조선, 선박 생산에 IoT 접목...첨단 디지털 생산센터 개소식

대우조선해양이 선박 생산에 사물인터넷(IOT) 등 첨단 디지털 기술을 접목시켜 스마트 조선소로 전환을 시도한다.

8일 대우조선해양에 따르면 회사는 전남 거제도 옥포조선소에서 디지털 생산센터 개소식을 열었다.

대우조선해양의 디지털 생산센터는 드론 등으로 건조중인 블록의 위치 등을 실시간으로 확인할 수 있는 '스마트 생산관리센터'와 실시간으로 시운전 중인 선박의 상태를 확인할 수 있는 '스마트 시운전센터'로 구성되어 있다.

회사는 스마트 생산관리센터는 최신 IOT 기술을 접목, 실시간 생산정보를 공유하고 빠른 의사결정을 할 수 있게 됐다고 설명했다.

그동안 생산회의는 각 공장과 선박 공정률, 블록 이동 등 수 많은 생산정보를 별도로 모으고 공유하는 과정을 거쳐야 해 시간상 제약이 따를 수밖에 없었다.

스마트 생산관리센터에서는 대형 스크린을 통해 1분마다 업데이트 되는 각종 생산정보를 확인하고, 문제가 발생하면 즉시 해결책을 찾을 수 있는 것으로 알려졌다.

또 기상 상황 등 생산에 영향을 주는 불확실성에 대한 예측과 시뮬레이션으로 위험요소를 사전에 대응할 수 있다.

아울러 스마트 생산관리센터는 생산성 향상은 물론 공정 안정에 따른 안전사고 예방 등에 기여하고 조선소 내 자원, 에너지 사용량 등의 정보를 활용해 본격적인 스마트 조선소 운영이 가능할 것으로 보인다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

---

이와함께 스마트 시운전센터에서는 대우조선해양이 건조하는 모든 시운전 선박의 장비별 성능, 연료 소모량, 문제점 등 모든 운항 정보를 수집해 실시간 모니터링하고 기술 지원을 한다.

스마트 시운전센터에 수집된 데이터는 빅데이터 분석을 통해 앞으로 건조될 선박의 장비 운전 최적화 및 개선점을 사전에 적용해 볼 수 있고, 선주들에게 운영비 절감 방안 등을 제안할 수 있어 수주 경쟁력 향상도 기대된다.

개소식에 참석한 대우조선해양 이성근 사장은 "디지털 생산센터는 회사의 미래 경쟁력인 스마트 조선소 구축과 선박 자율운항시대를 열어줄 핵심 시설로 자리 매김할 것"이라며 "새로운 미래지향적 조선소가 되기 위한 혁신점에 와 있다고 생각하고 매우 의미있는 성과"라고 말했다.

[출처: 공감언론 뉴시스]

## 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

#### | 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(Personal)

**Joovi Park (박주비 대리)**  
 Assistant Manager  
 Tel. 070-7771-6419  
 Mob. 010-7794-6182  
 snp@stlkorea.com  
 joovi@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. 070-7771-6412  
 Mob.010-4525-5079  
 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)

| **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)