

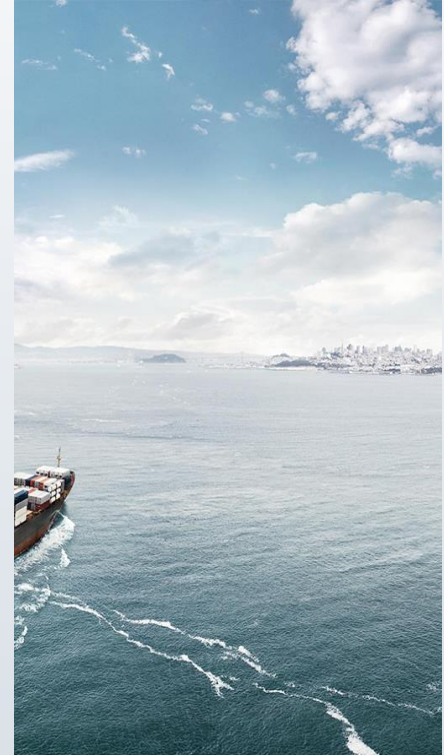


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.347

**Updated April 27, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Issue	20
Contact Information	22

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

## I . NEWS

### 1. “배 들어온다”... 한국 조선, 독 빌 틈이 없다

지난 21 일 전남 영암 현대삼호중공업. 70 만평 공장에 있는 3 개 독(DOCK·배를 만드는 작업장)에는 빈 곳 없이 초대형 LNG 컨테이너선과 LPG 선, 벌크선 등 8 척의 건조 작업이 한꺼번에 진행되고 있었다. 보통 독 1 곳에서 2~3 척 건조 작업을 동시에 진행한다. LNG 컨테이너선 근처에선 새로 건조될 선박에 쓰일 강철을 모듈(덩어리) 형태로 잘라내는 작업이 분주하게 진행되고 있었다. 1 년 전만 해도 조선업 불황에 코로나까지 겹쳐 3 개 독이 모두 가동되는 날이 드물었다.

최근 상황은 달라졌다. 작년 하반기부터 미국·중국 경기가 빠르게 회복되고, 글로벌 선박 발주가 늘었다. 한국 조선 업체들이 잇따라 계약에 성공하며, 독이 비는 대로 선박이 줄줄이 들어온다.

현대중공업그룹의 다른 조선 계열사인 울산의 현대중공업 7 개 독, 미포조선소 4 개 독도 거의 차 있다. 현대삼호중공업 한정동 전무는 “독이 전체 풀가동되는 것이 몇 년 만인 것 같다”며 “이제 막 바닥에서 무릎을 댄 기분”이라고 했다.

조선소에서 8 km가량 떨어진 전남 영암 대불산업단지. 조선 기자재 업체 300 여 곳이 몰려 있는 이 공단은 일감이 없어 3~4 년째 문을 닫고 있는 공장이 30 여 곳 있다. 조용하던 이 산단에도 변화가 생기기 시작했다. 채용 공고를 내는 업체가 나오기 시작한 것이다. 선실 내부 설비 업체 관계자는 “2016 년 전체 직원 250 여명 중 절반을 내보냈는데, 이번에 5 년 만에 새 직원을 뽑는다”며 “작년 말부터 주문이 조금씩 늘어 기대가 된다”고 말했다. 대불산업단지의 2 월 상시 고용 인원은 작년 같은 달보다 1.4% 늘었다.

국내 조선업 현장이 다시 활기를 띠고 있다. 공장 가동률이 상승하고, 채용이 늘면서, 조선업에 의존하던 지역 경제에도 온기가 돌기 시작했다.

독에서 건조 중인 LNG 컨테이너 선박의 연료 탱크실에 들어섰다. 9% 니켈강으로 만들었다는 1 만 2000 m<sup>3</sup> 규모의 초대형 탱크가 보였다. LNG 연료는 선박용 디젤에 비해 오염 물질 배출이 적어, 환경 규제를 피하려는 글로벌 선주들이 경쟁적으로 주문하는 선박이다. 하지만 LNG 를 영하 163 도 이하에서 보관해야 해 다루기 까다롭다. 삼호중공업 사업기획담당 이승환 상무는 “니켈이 포함된 LNG 연료 탱크를 용접할 때는 일반 용접 기술로는 안 된다”며 “이 기술은 한국이 압도적”이라고 말했다.

## I . NEWS

2010 년 전후 사상 최대 호황을 누리던 국내 조선업은 2016 년 수주 절벽에 내몰렸다. 저유가와 불경기로 선박 발주가 줄어든 상황에서 중국 조선 업체의 저가 수주에 직격탄을 맞았다. 반전의 계기는 2019 년 말 국제해사기구(IMO)가 2025 년까지 선박 온실가스 배출량을 2008 년 대비 최소 30%를 감축하라는 기준을 제시하면서 찾아왔다. 선주들이 가격보다 기술력에 주목하면서 다시 한국 조선 업체의 문을 두드렸다. 국내 조선 업체 관계자는 "중국 조선 업체가 수주했던 LNG 추진 컨테이너선이 자주 고장을 일으켰다"며 "한국 조선업의 기술력이 돋보이는 계기가 됐다"고 말했다.

올해 들어 한국 조선 업체는 글로벌 물량의 절반 이상을 쓸어 담고 있다. 영국 조선·해운 시장 분석 업체 클락슨 리서치에 따르면 올해 3 월까지 전 세계 신규 선박 발주량은 1024 만 CGT(표준화물선 환산 톤수·323 척)였다. 이 중 우리나라 조선 업체가 52%인 532 만 CGT(126 척)를 수주했다.

현대중공업그룹의 중간지주회사인 한국해양조선은 3 월까지 82 척·69 억달러어치를 수주했다. 대우조선해양은 같은 기간 22 척·20 억달러를 수주했고, 삼성중공업은 42 척·51 억달러를 수주했다.

조선업 호황으로 지역 경제의 분위기도 달라졌다. 대불산업단지에서 컨테이너선의 해치커버를 만드는 '마린텍' 작업장에는 80 여 직원이 조립 작업을 하고 있었다. 김용환 대표는 "일감이 서서히 늘고 있어 연말까지 20%가량을 더 채용하고, 생산 장비도 추가로 들여올 계획"이라고 했다. 산단 내 공장 가동률도 조금씩 올라가는 추세다. 2017 년 대불산업단지의 가동률은 55.2%에 그쳤지만 작년엔 69.1%였다. 올해 들어서는 가동률 70%를 넘어섰다. 현대삼호중공업 협력사 인원도 늘고 있다. 2018 년 6312 명이었던 것이 올해 3 월엔 7116 명이 됐다.

## 2. 현대글로벌비스 추가 M&A 나설까... 현금성 자산만 1 조 4000 억

현대글로벌비스가 인수합병(M&A)에 공격적으로 나설 것으로 보인다. 지난해 보스턴다이내믹스 인수 참여에 이어 또다시 대형 M&A 를 성사시킬 지 주목된다.

26 일 업계에 따르면 현대글로벌비스의 연간 설비투자(CAPEX)는 8000 억원 수준. M&A 등 전략적 지분투자에 2000 억원, 선박 매입비용과 국내외 시설투자에 각각 3000 억원을 사용할 예정이다.

지난해 말 기준 현금 및 현금성자산만도 1 조 4000 억원에 달하는 점에 비춰 투자 집행에 무리는 없어 보인다.

## I . NEWS

하나금융투자 연구원은 "현대글로벌비스의 연간 투자계획은 최근 컨퍼런스콜을 통해 명확해졌다"며 "연간 투자금액은 8000 억원으로 ▲2000 억원은 보스턴 다이내믹스 인수금 및 전략적 투자 ▲3000 억원은 선박 관련 ▲1500 억원은 중고자동차선 매입 ▲1000 억원은 VLCC 계약 등 중도금과 스크러버 유지 보수 등에 쓸 것으로 보인다"고 밝혔다.

여기에 실적호재까지 겹쳐 글로벌비스를 주목하는 눈들이 많다. 1 분기 매출액은 지난해 같은 기간 대비 8% 상승한 5 조 600 억원이었다. 영업이익은 7% 성장한 2093 억원을 기록했다. 완성차의 생산과 판매 물동량이 커지면서 물류 매출액은 18%나 커졌다.

연구원은 "운행 선박수의 확대와 3 월 이후 선적물량의 증가, 연료비 상승을 반영한 운임 인상, 그리고 환율의 부정적 영향 소멸 등으로 2 분기 이후 완성차 해상운송 부문의 큰 폭 성장이 예상된다"며 "환율 하락에 따른 단기 수익성 하락이 일단락되고 있고, 완성차의 생산 증가와 신공장 가동에 따라 국내외 물동량이 증가하면서 물류 부문의 수혜가 기대된다"고 내다봤다.

이베스트투자증권 연구원은 "현대글로벌비스의 환율, 운임 비용 등 네거티브 변수들은 지난 1 분기 이후 추가로 악화되지 않을 것"이라며 "현대차그룹의 해외 거점(인도네시아, 싱가포르, 미국) 확대가 올해를 기점으로 가속화될 예정이라 물류와 CKD 사업을 위주로 캡티브 매출이 빠르게 증가할 것"이라고 전망했다. 이어 "그룹 내 신사업 역할도 선명해지고 있어 밸류에이션 상승의 자유도도 높아지고 있다"고 밝혔다.

다만 일감 몰아주기 규제를 피하기 위한 대주주의 지분 매각 가능성 등에 대한 우려는 상존한다.

정의선 회장은 현대글로벌비스 지분 23.29%를 보유한 최대주주다. 정몽구 명예회장은 6.71%를 갖고 있어 총수 일가 지분은 30%에 이른다. 공정거래법 상 일감몰기 등을 피하기 위해서는 현대글로벌비스 지분을 매각해 20% 미만으로 낮추고 그룹 지주사 역할을 하는 현대모비스 지분은 높여야 하는 상황이다.

### 3. 전세계 코로나 백신접종 10 억회 돌파...미·중·인도가 58% 차지

전 세계적으로 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 백신 접종 건수가 10 억 회를 돌파한 것으로 나타났다.

## I . NEWS

AFP 통신은 24 일(현지시간) 207 개 국가와 지역에서 최소 10 억 293 만 8 천 540 회 백신 접종이 이뤄진 것으로 집계됐다고 보도했다.

절반이 넘는 58%의 접종은 미국과 중국, 인도 3 국에 집중됐다. 미국은 2 억 2 천 560 만 회, 중국은 2 억 1 천 610 만 회, 인도는 1 억 3 천 840 만 회 접종이 이뤄졌다.

인구 대비 최소 1 회 이상 접종 비율을 보면 이스라엘에서는 거의 60%가 예방 주사를 맞아 최선두에 있었고, 아랍에미리트(51%), 영국(49%), 미국(42%), 칠레(41%), 바레인(38%), 우루과이(32%)가 뒤를 이었다. 유럽연합(EU)의 경우 1 억 2 천 800 만 회 접종이 이뤄졌다. 인구 대비 21%다.

AFP 는 접종 프로그램이 속도를 내면서 한 달도 못 돼 백신 접종 횟수가 배로 증가한 것이라고 평가했다.

또 고소득 국가는 인구 비중으로 16%지만 전체 백신 투여 횟수의 47%를 차지하는 등 특혜를 누린다면서, 대다수 저소득국도 접종을 시작했지만 전체 투여 횟수 대비로는 0.2%에 불과한 실정이라고 지적했다.

특히 아시아권에서 백신 접종을 시작해야 하는 나라로는 북한 1 개국이 꼽혔다. 또 탄자니아, 마다가스카르 등 아프리카 7 개국을 포함해 모두 12 개국이 여전히 접종을 개시해야 하는 상황이라고 AFP 는 전했다.

백신 종류별로는 아스트라제네카 백신이 혈전 등 부작용 논란에도 불구하고 전체 대상국의 4 분의 3 가량인 156 개국에서 투여됐다.

화이자 백신은 44%인 91 개국, 모더나 백신은 22%인 46 개국에서 접종이 이뤄졌고, 이어 시노팜 백신(20%, 41 개국), 스푸트니크 V 백신(15%, 32 개국), 시노백 백신(10%, 21 개국) 순이었다.

## 4. 유령선에 갇혀 나홀로 4 년...배와 함께 버려진 선원의 기구한 사연

유령선에 갇혀 나홀로 4 년을 버틴 선원이 드디어 자유의 몸이 됐다. BBC 는 지난 2017 년 이집트 바다에 발이 묶였던 선원 모하메드 아이샤가 23 일 모국 시리아로 향했다고 보도했다. 그가 배와 함께 유기된 지 4 년만의 일이다.

## I . NEWS

아이샤는 2017년 5월 5일 바레인 선적 화물선 MV 아만호에 합류했다. 하지만 그해 7월 화물선이 선박안전증명서와 자격증명서 만료로 이집트 수에즈 인근 아다비야 항에 억류되면서 뜻밖의 비극이 시작됐다.

억류 기간, 선박 계약자인 레바논 화주는 연료비를 대지 못했고, 선박 소유주인 바레인 선사도 자금난에 빠졌다. 그 바람에 MV 아만호는 그야말로 바다 위 미아가 되어버렸다. 그 사이 이집트인 선장은 현지 법원과 함께 아이샤를 MV 아만호의 법정대리인으로 지정해버렸다. 문제가 해결될 때까지는 배를 떠날 수 없다는 통보였다.

시리아 출신이었던 아이샤는 이 명령이 무엇을 의미하는지 알지 못한 채 서명했다. 그가 상황을 파악했을 땐 이미 다른 선원들은 모두 떠나고 홀로 배에 남은 뒤였다. 줄지에 4000톤급 거대 화물선의 법정대리인이 되어버린 아이샤는 형량 없는 '감옥'에 갇혀 기약 없는 기다림을 시작했다.

항구를 드나드는 다른 배를 물끄러미 바라보며 하루를 보냈다. 역시 뱃사람인 형이 탄 배가 지나가는 것을 그저 바라만 보고 있을 때도 있었다. 아이샤는 "형이 탄 배는 너무 멀리 떨어져 있어 손도 흔들 수 없었다. 전화로 겨우 목소리만 듣는 정도였다"고 밝혔다. 2018년 8월 돌아가신 어머니의 임종도 지키지 못했다. 아이샤는 "그때 스스로 삶을 끝내야 하나 심각하게 고민했다"고 털어놨다.

이듬해에는 전기마저 끊겨 버렸다. 해가 지면 칠흑같은 어둠이 깔린 유령선에서 공포와 맞서야 했다. 그는 "마치 거대한 무덤 같았다. 아무것도 보이지 않았고 아무 소리도 들리지 않았다. 관 속에 누워 있는듯 했다"고 설명했다.

지난해 3월 폭풍우가 휘몰아쳤을 때는 그야말로 생사의 기로에 섰다. 하지만 결과적으로 폭풍우는 신의 한수나 다름 없었다. 8KM를 표류하던 선박이 오히려 해안선에 더욱 가까이 다가가면서 그는 며칠에 한 번 해변으로 헤엄쳐나갈 수 있게 됐다. 육지로 나가 음식을 사고 휴대전화도 충전했다.

같은해 12월 국제운수노동조합연맹(ITF)이 그의 사연을 접한 후에는 본격적으로 해방의 길이 열렸다. 연맹 도움으로 기나긴 싸움을 시작한 아이샤는 억류 4년 만인 지난 23일 풀려나 고국으로 향하는 비행기에 몸을 실었다. 아이샤는 "이제야 안심이 된다. 기쁘다. 마치 감옥에서 풀려난 기분이다. 드디어 가족과 재회하게 됐다"며 기뻐했다.

ITF 측은 아이샤 사건이 해운업계에 만연한 선원 유기 실태를 단적으로 보여주는 사례라고 강조했다. 관계자는 "자신이 만들지 않은 상황에 갇힌 아이샤는 모두에게 잊힌 채 4년을 보냈다"면서 "지금이



## I . NEWS

---

해운업계가 반성해야 할 순간"이라고 지적했다. 아이샤의 비극은 선박에 대한 책임과 의무를 가진 당사자들이 책임을 회피하지 않고 송환을 위해 노력했다면 충분히 막을 수 있었을 것이라며 질타를 쏟아냈다.

국제노동기구(ILO)에 따르면 아이샤 건과 같은 선원 유기 사례는 전 세계적으로 250 건 이상이 현재진행형이다. 2020 년 발생한 신규 건수는 85 건으로 전년 대비 2 배 이상 늘었다. 2019 년 7 월 이란 아싸루예 해안에 버려진 팔라우 선적 벌크선 올라에도 인도 선원 19 명이 갇혀 있다. 이들은 "비상금이 모두 바닥났다. 선상 상황이 매우 중대하다"며 단식 투쟁에 들어갔다. ITF 측은 "선사와 선주, 기국(선박 등록국), 해양당국, 항만 등 모든 관련기관이 머리를 맞대야 한다"며 만연한 선원 유기 문제에 대한 해결책을 촉구했다.



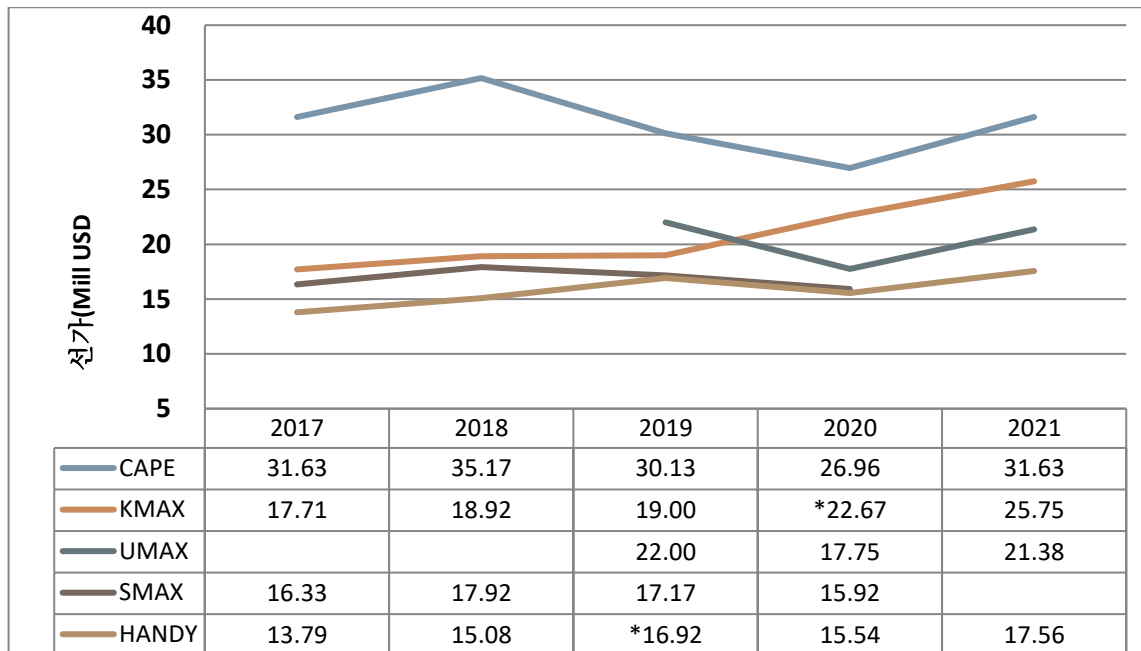
## II . BULK CARRIER

(◆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	31.63
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	17.31%
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	17.56
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	13.00%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)



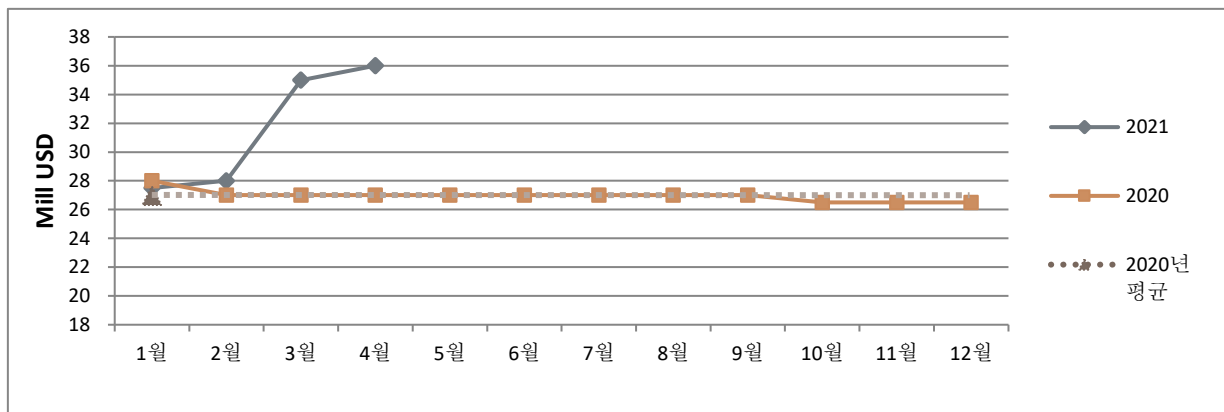




## II . BULK CARRIER

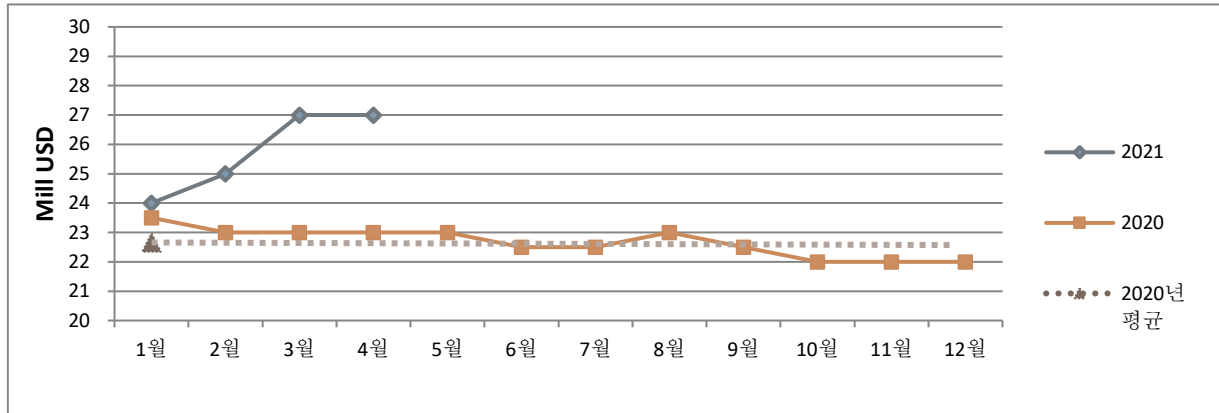
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00	35.00	36.00			31.63
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%			-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%			17.3%
	KMAX 82K	선가	24.00	25.00	27.00	27.00			25.75
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%			-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%			13.6%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.50	22.50	22.50			21.38
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%			-
		전년대비	--	--	--	--			-
HANDY 37K	선가	14.75	16.25	19.25	20.00			17.56	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%			-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%			13.0%	
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

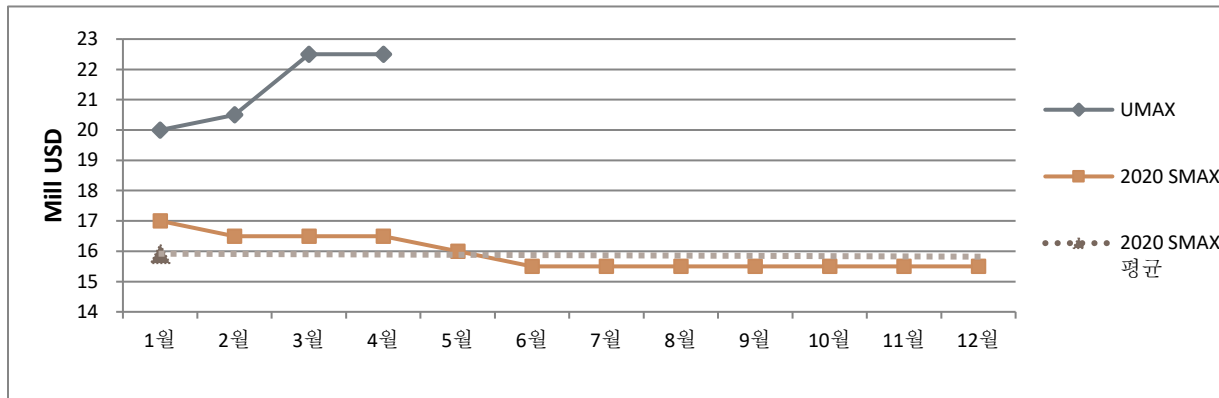


## II . BULK CARRIER

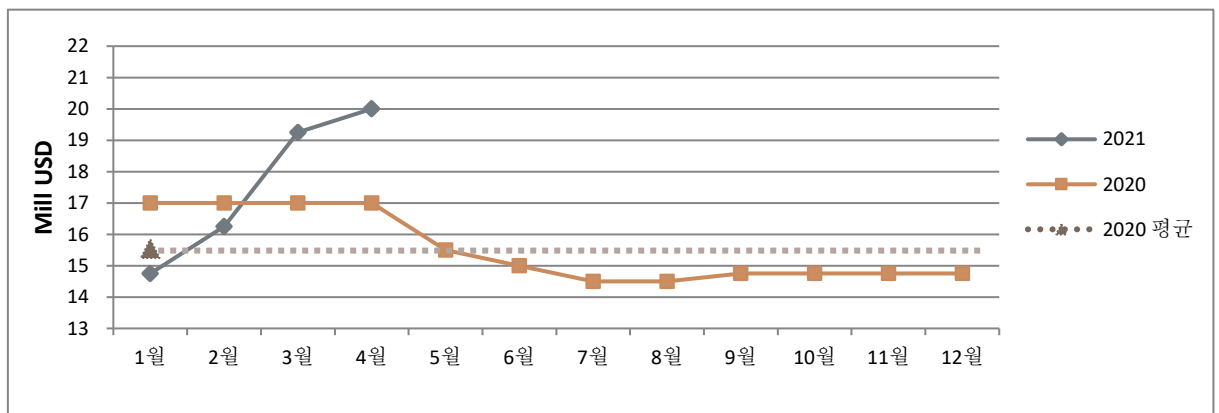
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	UNITY	74,133	2001	JAPAN	B&W		8.2	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	CEMTEX VENTURE	73,594	2006	CHINA	B&W		12.8-13.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SERENA R	63,800	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	20.4	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	VIALLI	63,488	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	21	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GUO QIANG 8	63,376	2018	CHINA	B&W	C 4x35t	23	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SAGE AMAZON	63,227	2012	CHINA	B&W	C 4x35t	17.4-17.5	Undisclosed buyer
BC	K. SPINEL	59,905	2011	KOREA	B&W	C 4x30t	14.7-14.9	Undisclosed buyer, BWTS fitted, Scrubber fitted
BC	MEDI SEGESTA	58,730	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	14	Indonesian buyer, BWTS fitted
GC	THOR THUNDER	14,451	2007	JAPAN	B&W	C 2x30.8t	5.2	Undisclosed buyer



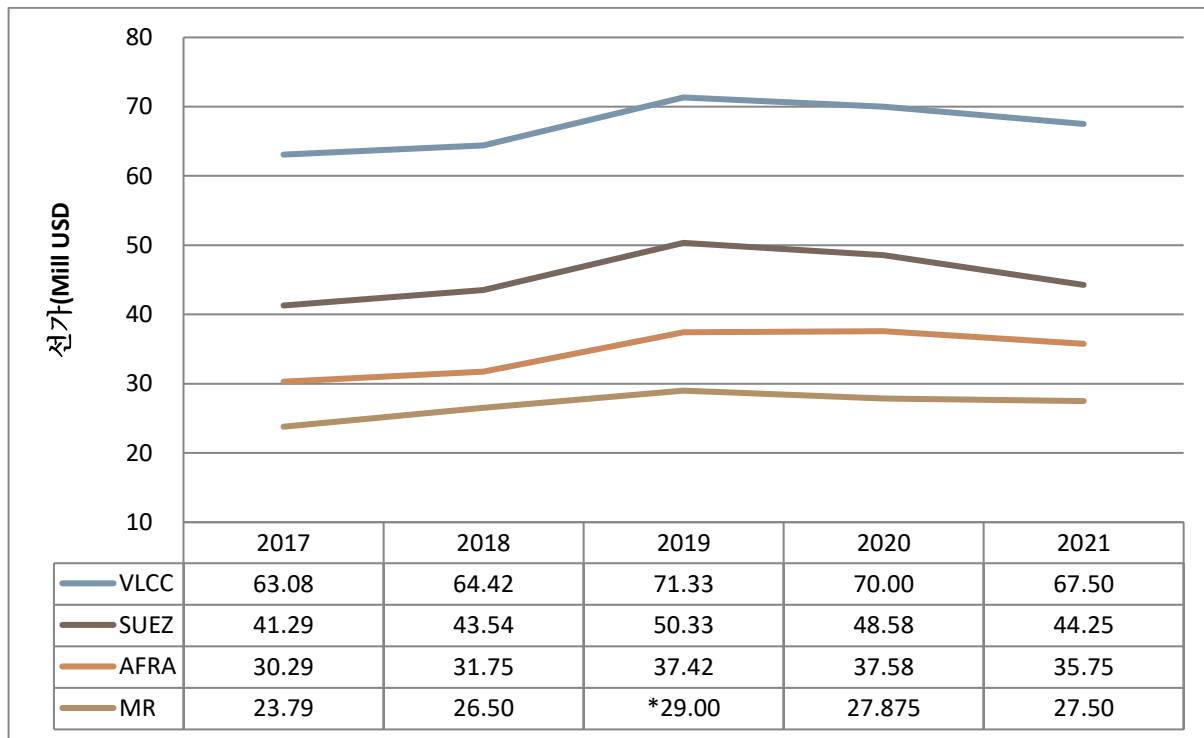
### III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	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	35.75
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-4.88%
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 : %)

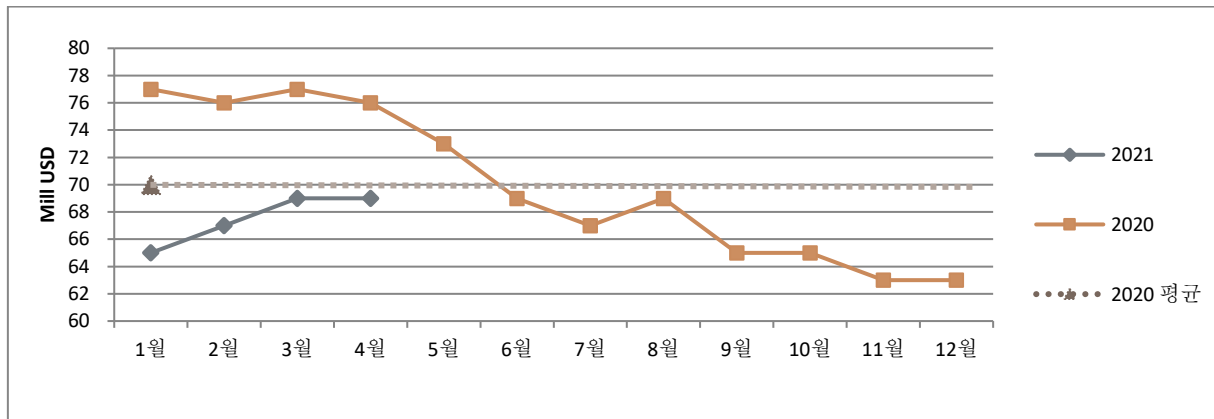




### III. TANKER

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%	0.0%			-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%			-3.6%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	45.00			44.25
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	0.0%			-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-15.1%			-8.9%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00			35.75
		전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%			-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%			-4.9%
	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%	-8.3%			-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	

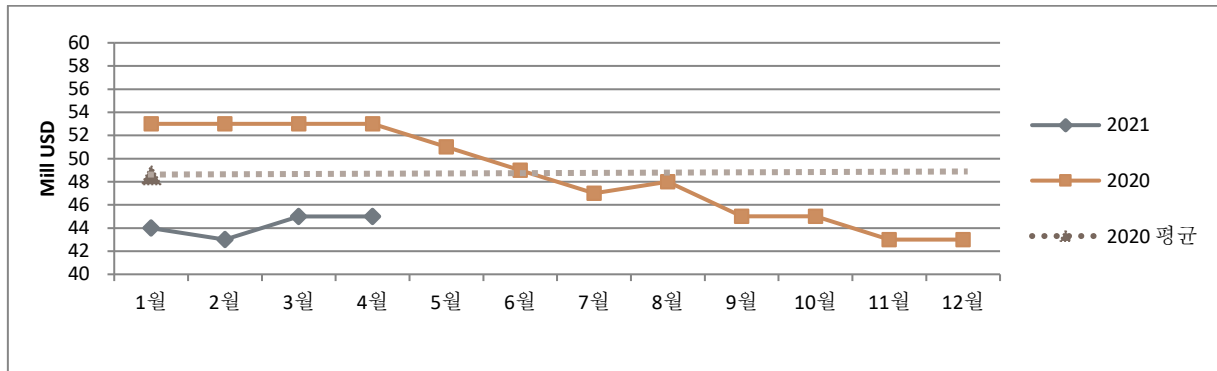
#### VLCC-310K



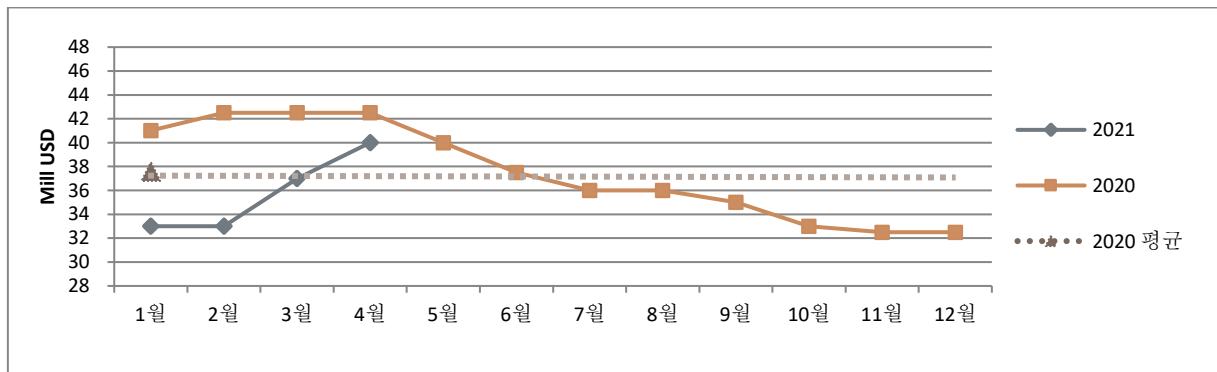


### III. TANKER

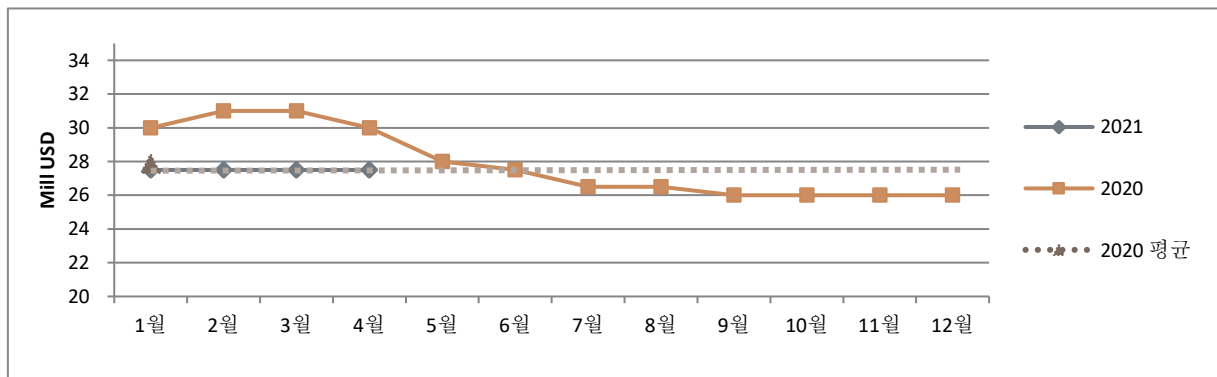
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NEPTUN	307,284	2007	CHINA	WART			
TANKER	NAVARIN	307,284	2007	CHINA	WART		30-4EB	Undisclosed buyer
TANKER	NUCLEUS	307,284	2007	CHINA	WART			
TANKER	NAUTILUS	307,284	2006	CHINA	WART			
TANKER	DAVIS SEA	106,062	2005	KOREA	B&W		14.8	Cyprus buyer, BWTS fitted, Scrubber fitted
TANKER	STAVANGER BLISS	105,400	2008	JAPAN	B&W		19.4-19.5	Undisclosed buyer, epoxy
TANKER	CAPRICORN VOYAGER	104,611	2007	KOREA	B&W		16.5	Greek buyer
TANKER	STAR MERLIN	53,775	2007	JAPAN	MITSU		11.25	Undisclosed buyer
TANKER	TORM CARINA	46,219	2003	KOREA	B&W		9.7-9.9	Undisclosed buyer, IMO II
TANKER	OCEAN EAGLE	9,519	2011	CHINA	MAK		3.95	Undisclosed buyer
LPG	BW EMPRESS	49,999	2005	JAPAN	MITSU	LPG	40	Bangladesh buyer (Bashundhara Oil and Gas)

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CMA CGM MAGDALENA	115,639	2016	KOREA	WART	9288	TEU	98	Swiss buyer (MSC), BWTS fitted, Scrubber fitted
CONT	ADONIS	114,856	2015	KOREA	WART	9162	TEU	98	
CONT	ODYSSEUS	39,423	2006	KOREA	B&W	2824	TEU	19	Korean buyer

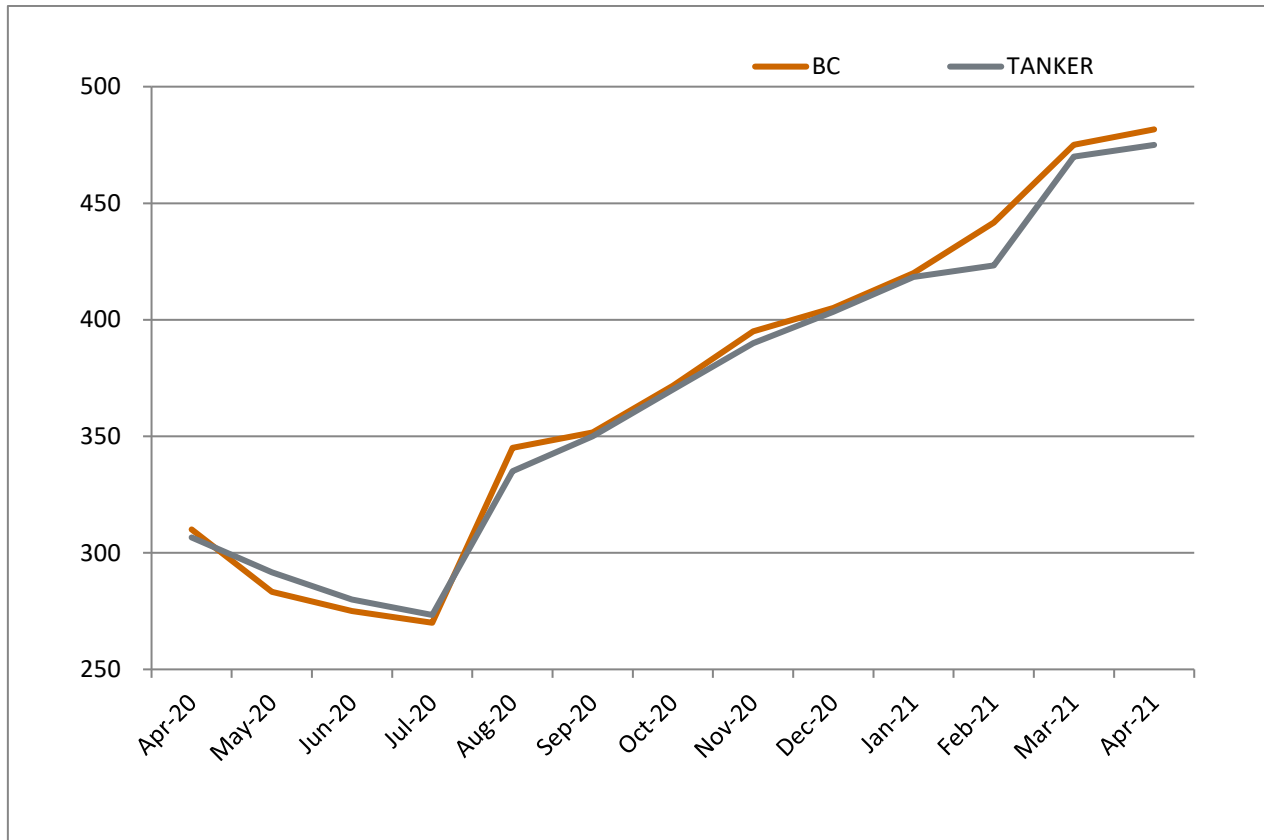


## IV. DEMOLITION

### 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)





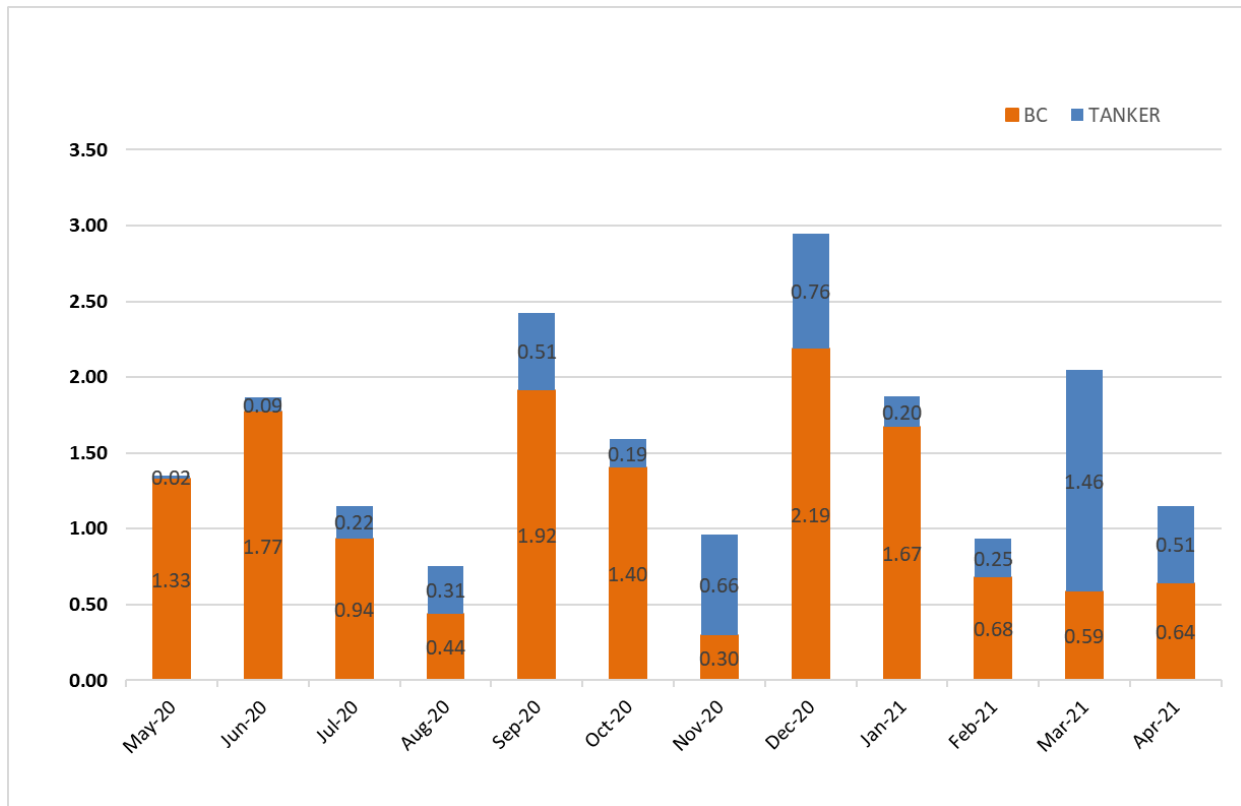


## IV. DEMOLITION

### 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	0.51	253.2%	16	700.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.38	7	0.64	69.7%	15	114.3%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## IV. DEMOLITION

---

### V-1. Demolition Sales Report

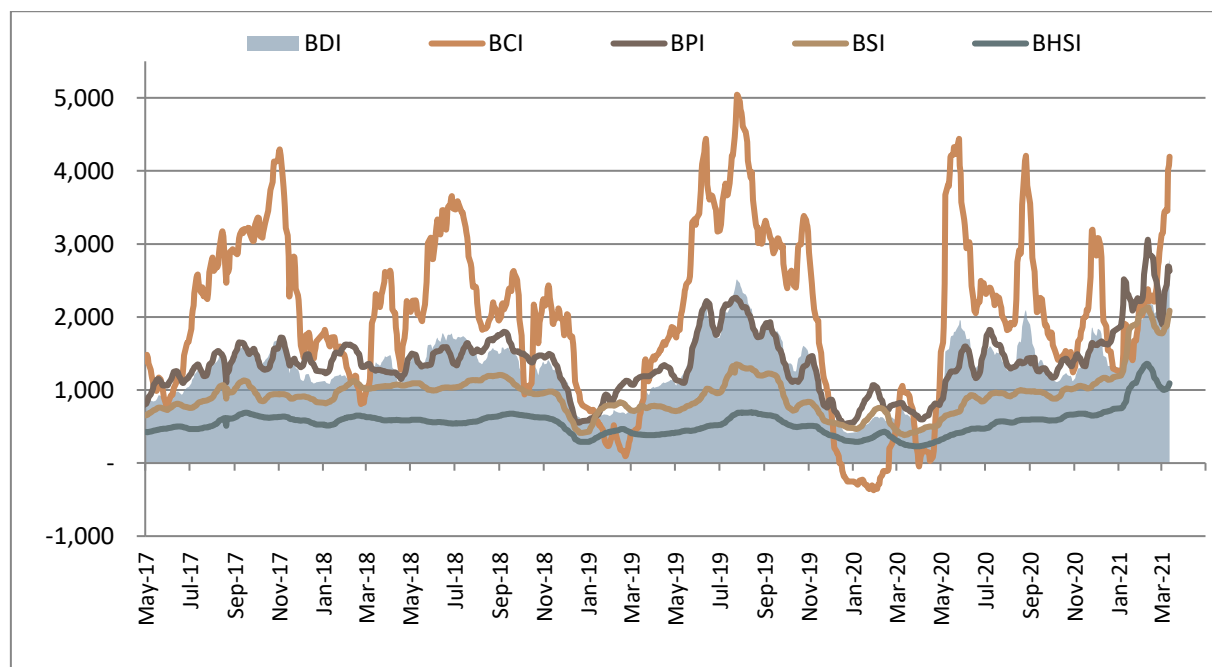
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	ICE ROSE	14,567	6,933	1985	KOREA	B&W	495	INDIA
LPG	BP JACKY	6,332	2,857	1992	NETHERLAND	MAK	525	BANGLADESH
TANKER	FAIR DREAM	43,991	9,624	1982	JAPAN	B&W	465	PAKISTAN, AS IS UAE



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2021-04-23	2021-04-16	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
<b>BDI</b>	2,788	2,385	▲403.00	2788	290
<b>BCI</b>	4,192	3,439	▲753.00	5043	-372
<b>BPI</b>	2,630	2,347	▲283.00	3058	282
<b>BSI</b>	2,085	1,849	▲236.00	2133	243
<b>BHSI</b>	1,092	1,006	▲86.00	1360	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
<b>IFO380</b>	496.50	▼-16.00	475.50	▼-16.00	473.50	▼-20.50
<b>MGO</b>	534.00	▼-11.00	524.00	▼-11.00	549.50	▼-26.00
<b>LSMGO</b>	523.50	▼-12.00	513.00	▼-11.50	-	-
<b>VLSFO</b>	393.00	▼-6.00	378.50	▼-9.00	377.50	▼-0.50

❖ 기준일 : 4 월 23 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2021-04-23	2021-04-16	CHANGE
미국 달러	1116.30	1117.60	▼-1.30
일본 엔(100)	1033.75	1027.73	▲6.02
유로	1341.40	1337.43	▲3.97
중국 위안	172.10	170.96	▲1.14

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

### [시사상식] 용기내 챌린지

용기내 챌린지는 음식 포장으로 발생하는 불필요한 쓰레기를 줄이자는 취지에서 천 주머니, 에코백, 다회용기 등에 식재료나 음식을 포장해 오는 운동이다. 식재료와 음식을 다르게 포장하는 것만으로도 포장 용도로 낭비되는 비닐, 플라스틱 등의 쓰레기를 크게 감축할 수 있다.

[출처: 네이버 지식백과]

### [관련기사] "떡볶이 여기 담아주세요" 용기 들고 식당 찾는 MZ 세대

최근 제로 웨이스트(ZERO WASTE·쓰레기 배출을 최소화하자는 의미) 운동 일환인 '#용기내 챌린지'가 젊은층 사이에서 인기다. 이는 배달·포장 등으로 발생한 일회용 쓰레기를 줄이기 위해 다회용품을 사용하자는 취지에서 시작됐다.

해당 챌린지는 코로나 19 사태로 온라인 주문과 음식 배달이 급증하면서 늘어난 일회용품에 대한 시민들의 경각심이 반영된 것으로 보인다. 전문가는 '#용기내 챌린지'를 '미닝아웃(MEANING-OUT·자신의 신념과 가치관을 드러내는 것)' 소비 일환으로 규정하며 환경 보호에 동참하는 젊은층의 움직임은 계속될 것으로 전망했다.

코로나 19 확산 여파로 배달 음식 수요가 늘고 있다. 통계청에 따르면 배달음식 주문 거래액은 2019년 9조 7000억 원에서 2020년에는 17조 4000억 원으로 전년 대비 78.6% 늘었다.

문제는 음식배달 증가로 인한 플라스틱 폐기물이다. 환경부에 따르면 지난해 공공 선별시설에서 처리한 플라스틱 폐기물은 923톤으로 전년(776톤) 대비 18.9% 증가했다.

아파트 등 민간에서 수거되는 폐기물과 일반종량제 쓰레기봉투에서 선별된 플라스틱은 포함되지 않은 수치로, 실제 배출된 플라스틱 폐기물은 이보다 훨씬 많을 것으로 예상된다.

이렇다 보니 환경오염의 심각성을 인지하는 청년들이 늘고 있다. 지난달 인크루트와 두잇서베이가 성인남녀 총 5155명을 대상으로 조사한 결과, 응답자의 절반 이상(57.5%)이 "최근 크게 늘어난 일회용품 쓰레기 문제에 심각성을 느끼고 있다"고 답했다. 특히 응답자의 79.6%는 폐기물 문제에 대해 '국가적 정책 강화 및 개인 노력이 시급하다'라고 했다.

## VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

상황이 이러자 일부 젊은층은 직접 나서 제로 웨이스트 운동을 실천하고 있다. 예컨대 플라스틱 빨대를 대나무 제품으로 대체하고 일회용 컵 대신 텀블러를 사용하는 식이다.

특히 이들 중 일부는 생활폐기물을 줄이기 위해 음식점에 용기를 직접 들고 방문하는 '#용기내 챌린지'에 동참하고 있다. 해당 챌린지는 지난해 배우 류준열 씨가 마트에서 비닐봉지가 아닌 용기 안에 생선을 담은 사진을 인증하며 화제가 된 운동이다. 현재 유튜브, 인스타그램 등 사회관계망서비스(SNS) 등에서도 해당 챌린지에 참여한 이들을 어렵지 않게 찾아볼 수 있다.

'#용기내 챌린지'에 동참한 한 누리꾼은 인스타그램을 통해 "배달 음식은 플라스틱이 너무 많이 나와서 시켜 먹을 때 지구에게 미안했다. 그래서 외식을 할 때라도 가능하면 용기를 가져간다"라며 "일상생활의 조그마한 실천을 통해 더 나은 세상이 되길 바란다. 앞으로 더욱 더 '용기' 내서 '용기'를 가져가자"라고 했다.

직장인 김모(27)씨 또한 "대학생 때부터 자취를 시작하면서 배달음식을 종종 시켜 먹었다. 그런데 최근 코로나 19로 외식을 하기 어려워지면서 배달음식을 더욱 찾게 됐다"라며 "음식을 한번 시킬 때마다 플라스틱 용품이 너무 많이 와서 어떨 때는 죄책감이 느껴지더라"고 털어냈다.

이어 "가게가 가까울 경우에는 직접 용기를 들고 가서 음식을 담아달라고 한다. 한 번 용기내는 게 어려워서 그렇지 '용기내 챌린지'를 하고 나면 뿌듯한 감정이 밀려온다"라며 "이런 작은 시도들이 모여 환경이 바뀌는 것"이라고 했다.

전문가는 환경을 중시하는 젊은층의 가치소비 트렌드가 이어질 것으로 전망했다. 이은희 인하대 소비자학과 교수는 "청년 소비자들은 비교적 사회에 큰 영향력이 있지는 않다. 그러나 바람직한 행동을 밖으로 드러내는 '미닝아웃 소비'를 함으로써 이들은 스스로 사회에 무언가 기여할 수 있는 존재라는 걸 깨닫는다. 또 미닝아웃 소비를 타인도 인정해주다 보니 스스로 뿌듯함을 느끼는 것"이라고 분석했다.

이어 "젊은 세대는 환경을 생각하는 소비를 직접 실천하면서 다른 사람과도 환경 보호 노하우를 공유하는 등 적극적으로 활동하고 있다. '개념소비'의 일환"이라며 "특히 인터넷 시대가 되면서 이런 미닝아웃 소비는 더 많이 일어나고 있다. 자신의 바람직한 행동을 SNS 등을 통해 올리면 더욱 빠르게 전파할 수 있기 때문"이라고 말했다.

[출처: 아시아 경제 허미담 기자]

## VI. ISSUE & CONTACT 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)

#### | CHARTERING |

**Sancho Kim (김현진 이사)**  
 Director  
 Tel. 070-7771-6404  
 Mob. 010-5756-9378  
 biz@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)

#### Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager  
 Tel. 070-7771-6419  
 Mob. 010-7794-6182  
 snp@stlkorea.com  
 joovi@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)

| **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)