



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.356

Updated June 29, 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
- Demolition Sales Report	
Key Indicators	17
Issue	19
Contact Information	21

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

I. NEWS

1. 2023년부터 현존선에도 온실가스 배출규제 적용

2023년부터는 신조선 외에 현존선에 대해서도 온실가스 배출규제가 적용될 예정이다.

해양수산부(장관 문성혁)는 내년 1월 1일부터 현재 운항 중인 국제항해선박(이하 현존선)에도 온실가스 배출규제가 적용된다고 24일 밝혔다. 이는 지난 10일부터 17일까지 영상회의로 개최된 '국제해사기구(IMO) 해양환경보호위원회(MEPC)'에서 해양오염방지협약(MARPOL)이 개정됨에 따라 시행되는 것이다.

지금까지 선박에 대한 온실가스 배출 규제는 2013년 1월 1일 이후 건조된 신조 선박에 한해 적용됐으나, 이번 IMO의 해양오염방지협약 개정으로 현존선에도 적용되게 됐다.

IMO는 지난 2018년 4월에 2050년 국제해운 온실가스 총배출량을 2008년 대비 50%로 감축하겠다는 목표를 설정했으며, 이번 협약 개정을 통해 운항 중인 선박의 에너지효율을 개선하기 위한 조치로서 선박에너지효율지수(EEXI) 및 선박탄소집약도지수(CII) 제도를 마련했다.

신조선의 경우 선박의 건조단계에서부터 선박의 제원을 기반으로 계산되는 선박에너지효율설계지수(EEDI)를 충족해야 하며, 현존선은 EEDI와 동일한 방법으로 계산되는 선박에너지효율지수(EEXI) 허용값을 충족함과 동시에 매년 운항실적에 따라 계산되는 선박탄소집약도지수(CII) 감축률도 만족해야 한다.

구체적으로 현존선은 선박에너지효율 기준값 대비 약 20%를 감축한 값을 충족해야 한다. 선사는 이를 위해 기관 출력을 제한하거나 에너지효율 개선장치를 설치해 선박의 효율을 높여야 하며, 선박검사기관으로부터 내년 1월 1일 이후 도래하는 첫 번째 선박검사일까지 허용값 충족여부를 검증 받아야 운항이 가능하다.

또 현존선은 2019년 기준 선박탄소집약도지수(CII)에 비해 2020년~2022년까지는 매년 1%씩, 2023년~2026년까지는 매년 2%씩 선박탄소집약도지수가 개선돼야 한다. 선박소유자는 이를 충족하기 위해 기관출력 제한 등의 기술적 조치와 함께 최적항로 운항, 저탄소 연료 사용 등의 조치를 취해야 하며, 선박검사기관으로부터 매년 감축률 달성 여부를 검증받아야 한다. 목표 미달성 선박은 선박 에너지효율 개선계획을 수립해 승인 받은 후에야 운항을 할 수 있다.

I. NEWS

해수부는 국내 외항선사가 사전에 현존선 온실가스 규제에 적절히 대응할 수 있도록 지난 3 월 규제대상 국적선에 대한 선박에너지효율지수(EEXI)를 계산해 결과값을 선사에게 제공하고 이달말 온·오프라인 설명회를 통해 해양오염방지협약 개정 내용을 전파할 계획이다.

아울러 선박검사기관은 선사가 스스로 선박별 에너지 효율값(EEXI, CII)을 계산해 볼 수 있도록 전문 프로그램을 개발해 무료로 서비스를 제공하고 있다.

이밖에 해수부는 2018 년부터 노후 국적선을 친환경 고효율선박으로 대체 건조할 경우 보조금을 지급해 오고 있으며, 수소·암모니아 등 무탄소 선박 기술 확보 및 온실가스(CO2) 포집장치 개발 등을 위한 연구개발(R&D)도 함께 추진하고 있다. 이번 현존선에 대한 온실가스 규제에 대해서도 재정 및 행정 지원 방안 등을 추가적으로 모색할 계획이다.

최종욱 해사산업기술과장은 "IMO 가 추진하고 있는 선박 온실가스 감축 규제는 올해부터 적용된 선박연료유 황함유량 규제보다도 해운 및 조선업계에 더 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다"며, "해수부는 해운·조선업계, 선박검사기관, 관련 전문연구기관 등과 긴밀히 협력해 감축목표 달성에 철저히 대응해 나가고, 해양환경규제 강화가 친환경선박 시장을 선도하는 기회가 될 수 있도록 관련 기술 개발도 적극적으로 추진하겠다"고 말했다.

2. "공정위 과징금 부과로 해운재건 차질"

최근 공정거래위원회가 동남아 해운항로를 운항 중인 11 개 국적 컨테이너선사에게 부당한 공동행위를 이유로 5600 여억원의 과징금을 부과하는 심사보고서를 채택한 데 대해 해운업계와 무역업계가 함께 우려를 표명했다.

한국해운협회와 한국무역협회는 23 일 대한상공회의소 회의실에서 '해운대란 극복과 안정적인 해운시장'을 주제로 선·화주 상생협력 세미나를 열고 공정거래위원회가 심사보고서를 전면 재검토해 줄 것을 촉구했다.

김영무 해운협회 부회장은 "만약 공정위 주장대로 정기선사들에게 수천억원의 과징금이 부과된다면 해운산업 재건작업 차질은 물론 외교마찰과 보복조치, 선박의 대량 매각 등 부작용이 엄청날 것"이라고 지적했다.

I. NEWS

그는 "더 큰 문제는 우리 수출입화주에게 안정된 해상운송 서비스를 제공하지 못하게 돼 최근 해운대란으로 어려움을 겪고 있는 수출입화주를 더 어렵게 할 것"이라며 "정기선사의 공동행위는 해운법에 따라 인정되고 규율돼야 한다"고 강조했다.

김병유 무역협회 회원지원본부장은 "선사들에게 과징금이 부과될 경우 과징금 납부를 위한 선사들의 선박 매각, 한국발 선복량 축소, 운임 추가 상승 등으로 이어져 수출업계에 피해가 예상된다"고 지적했다. 김 본부장은 또 "이번 공정위 조사가 동남아 국가 경쟁당국의 연쇄조사로 이어질 수 있다"고 우려했다. 추수감사절, 광군제, 크리스마스 특수 등이 이어지면서 앞으로 수출 물동량 증가가 예상되는 상황에서 공정위 조사로 물류대란이 가중되면 국내 수출업계의 경쟁력 약화로 이어질 수 있다는 지적도 이어졌다.

김 본부장은 "공동행위의 요건과 절차에 대한 개선이 일부 필요하며, 선화주 상생 절차를 더욱 활성화하고 우수선화주인증제도, 화물안전운임제 공동대응, 장기운송계약 확대 등 다양한 협력활동이 추진되기를 희망한다"고 덧붙였다.

이날 주제발표를 한 양창호 전 인천대 교수는 "공정위가 정기선사들의 운임 미신고와 협의 미준수 등을 이유로 부당한 공동행위로 심사한 것은 해운법의 공동행위 입법취지와 공정거래법 제 58 조의 취지를 잘못 해석한 것으로 판단된다"고 지적했다.

이어 "우리나라가 선제적으로 동남아항로 운항선사들에게 과징금을 부과할 경우 외국선사들이 우리 수출입화주들에게 독금법 리스크를 운임에 전가할 우려가 있고, 외국선사들이 한국 항만 기항을 기피할 우려도 있다"며 "공정위 심사보고서는 반드시 재고돼야 한다"고 주장했다.

3. 치솟던 원자재 시세 일단 주춤, 인플레이 공포 이겼나

지난달 세계적인 물가상승(인플레이션) 공포로 가파르게 올랐던 원자재 가격이 주요국의 돈풀기 전략 유지에 따른 안도감 및 강달러 현상 때문에 차츰 가라앉고 있다. 전문가들은 비록 상승세가 한풀 꺾이기는 했지만 지난해 비해 상승 여력이 있다며 원자재 투자 매력이 여전하다고 지적했다.

월스트리트저널(WSJ)은 27일 시장 관계자들을 인용해 원자재 가격이 수직 상승한다던 지난달 시장 예측이 엇나갔다고 전했다. 25일 기준 뉴욕상품거래소에서 거래된 7월 구리 선물 가격은 파운드(0.45KG)당 4.2920 달러를 기록해 올해 최고점이었던 지난달 11일(4.7620 달러) 대비 약 10.9% 빠졌다. 알루미늄 가격은 런던상품거래소 기준으로 지난달 7일 T당 2540.48 달러로 올해 들어 20%

I . NEWS

이상 뛰었지만 이달 25 일 기준 2485.85 달러로 5 월 7 일 대비 2.1% 내려갔다. WSJ 는 옥수수과 대두 선물 가격 역시 5 월 고점 대비 각각 13%, 19%씩 빠졌으며 이달 돼지 출하 가격 역시 17% 추락했다고 지적했다. 특히 건설시장에 투입되는 목재 가격은 올해 봄에 4 배 이상 올랐다가 54% 추락했다.

영국 투자사 애버딘스탠다드인베스트먼트의 리처드 던바 다중 자산 대표는 "시장에서는 몇 달 전만 해도 원자재 가격이 계속 오를 수밖에 없다는 것이 중론이었지만 이제는 일부 예외 품목이 생겼다"고 말했다.

시세변동을 진단하는 설명중 하나는 애초에 올해 원자재 폭등이 일시적인 현상이었다는 주장이다. 이에 따르면 코로나 19 의 세계적 대유행(팬데믹)이 점차 누그러지고 경제 활동이 재개되면서 짧은 기간 원자재 공급이 부족해졌다. 제롬 파월 미 연방준비제도(연준) 의장은 미 목재 가격의 급등락을 지적하고 인플레이션 위협이 일시적인 현상이라고 주장했다. 미 시장조사업체 스펀드매터스는 25 일 발표에서 올해 들어 각국 제련소들이 정상 작동하면서 지난 5 월에만 세계 알루미늄 생산량이 전년 동기 대비 6% 늘었다고 강조했다. 이어 올해 국제 시장에서 58 만 8000T 가까이 모자랐던 알루미늄이 100 만 T 이상 남을 수도 있다고 예고했다.

또 다른 원인은 원자재 거래에 쓰이는 달러 가치가 올라가면서 수입 부담이 커졌기 때문이다. 주요 6 개국 통화 대비 달러 가치를 가늠하는 달러지수는 25 일 기준 91.85 를 기록해 전월 대비 약 2% 올랐다. 이는 미 연준이 이달 발표에서 금리 인상 시기를 최소 2023 년으로 설정했지만 연준이 통화량을 줄인다는 우려가 완전히 해소되지 않은 까닭으로 추정된다.

그러나 일부 투자 전문가들은 원자재 가격 상승이 이제 시작이라고 보고 있다. 실제로 생산보다 연료로 더 많이 쓰이는 석유와 천연가스 가격은 생산에 주로 쓰이는 다른 원자재들에 비해 계속 오름세를 보이고 있다. 올해 역대 최고치를 기록했던 철광석 가격 역시 중국과 미국이 팬데믹 극복과 동시에 대규모 사회기반시설 투자를 시작하면서 고공행진을 이어가고 있다. 중국 텐진항 기준 철광석 가격(순도 62%)은 지난달 12 일 T 당 218.38 달러에서 이달 25 일 214.17 달러로 1.9% 정도 빠졌다. WSJ 는 사회기반시설 외에도 각국 소비자들의 소비 확대, 중국 기업들의 사재기, 지난 수년간 이어진 원자재 보관 시설 투자 부족 현상 등을 지적하며 가격 상승 요인이 많다고 설명했다.

미 투자사 디렉시온의 에드 이질린스키 대체 투자 대표는 "우리는 지금 시장 초입에 있다"며 "(원자재 가격 상승이) 연준의 설명대로 일시적이라고 보지 않는다"고 말했다.

I . NEWS

독일 도이체방크의 짐 리드 조사 전략가는 “원자재 시장은 지난 10년 넘게 투자자들의 관심을 받지 않았기 때문에 작은 긍정적인 움직임에도 시세가 급변할 수 있다”고 분석했다.

다만 WSJ는 세계 원자재의 60%를 가져가는 중국이 번덕을 부릴 수 있다고 설명했다. 신문은 중국이 이달 초 구리와 아연, 알루미늄 재고를 풀어 가격을 잡겠다고 예고하자 해당 시세가 급락했다고 지적했다.

4. 대법원, 손해배상 사건에 대한 사건명 표시 구분예규 개정

대법원은 해사사건으로 인한 손해배상청구 사건은 일반 손해배상청구 사건과 함께 “손해배상(기)”로 표기하고 있으나 이 중 ‘해사사건으로 인한 손해배상청구 사건’을 구별해 별도의 사건명인 “손해배상(해)”로 표기하기로 했다고 발표했다.

대법원은 7월 1일부터 해사사건에 대하여는 “손해배상(해)”라는 사건번호를 붙이기로 예규를 수정했다는 것이다. 지금까지는 해사사건이라도 별도의 구별없이 일반사건으로 처리되어 왔다. 이제는 “해”라는 사건번호를 기재하여 소장을 제출하면 법원의 사건분장 직원이 이 사건을 가장 처리를 잘 할 수 있는 재판부에 배당하게 된다. 김인현 한국해사법정중재활성화 추진위원장은 “서울과 부산에는 해사전담 재판부가 있다. 이제부터는 해사사건은 빠짐없이 해사전담 재판부에 배당되게 된다. 이렇게 되면 해사사건이 한 곳으로 집중되어 해사사건은 더 전문적으로 집중해 처리될 수 있다. 해사사건 수의 통계자료를 만드는 것에도 유용할 것으로 보인다. 해사법원 설치에 한걸음 더 다가가게 되었다.”고 환영의 뜻을 표했다.

권성원 변호사를 비롯한 해상변호사들이 그 필요성을 제기하고 한국해법학회(회장 손점열) 및 해사법원활성화추진위가 노태악 대법관의 도움을 받아 청원서를 제출해 이런 좋은 결과가 난 것으로 파악됐다.



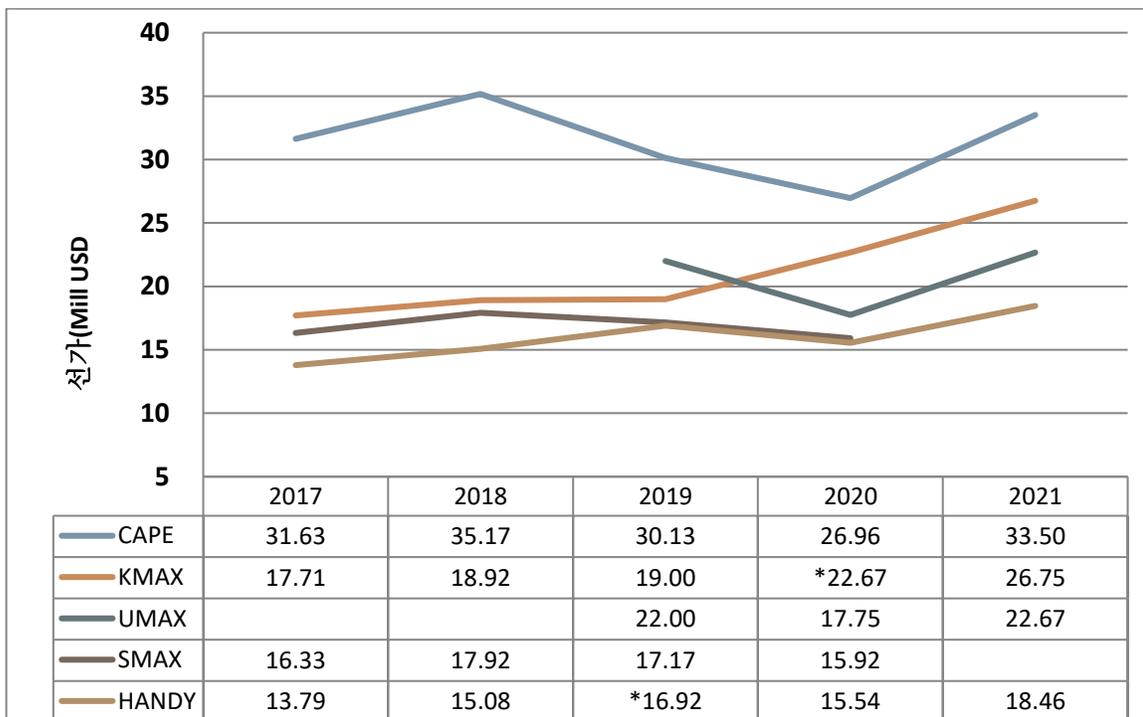
II . BULK CARRIER

(◆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	33.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	24.27%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	26.75
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	18.01%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	22.67
	--	--	--	-19.32%	27.70%
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	18.46
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	18.77%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

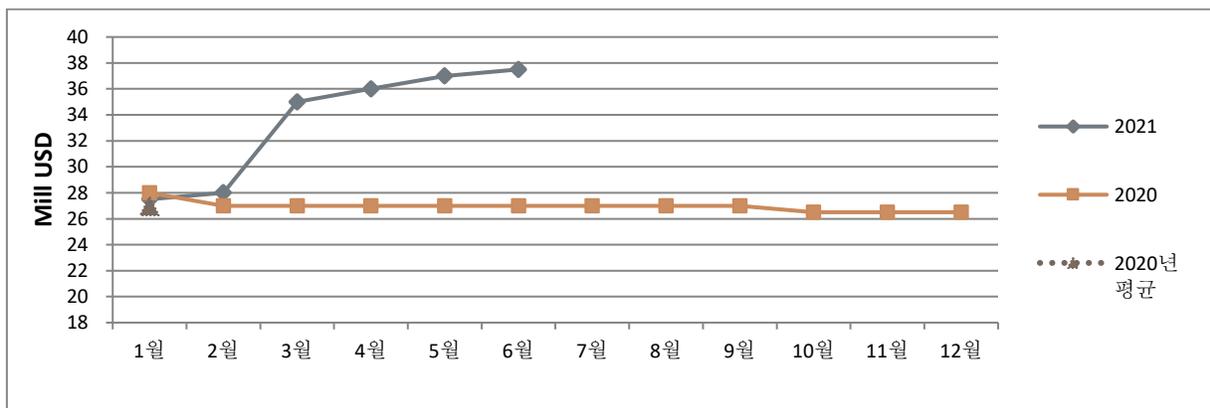




II . BULK CARRIER

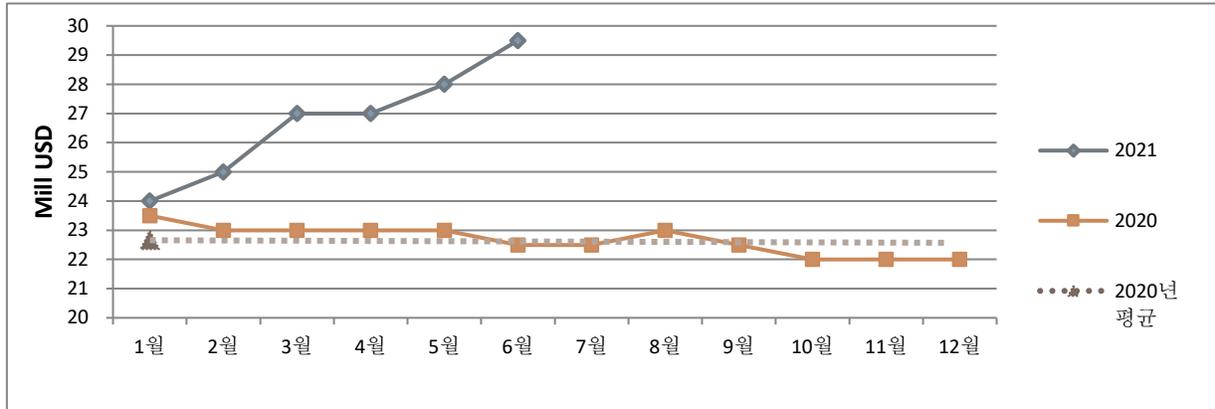
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	33.50
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	2.8%	1.4%	-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	37.0%	38.9%	24.3%
	KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	26.75
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	3.7%	5.4%	-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	21.7%	31.1%	18.0%
	UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	22.67
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	6.7%	10.4%	-
		전년대비	--	--	--	--	--	--	--
	HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	18.46
		전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%	2.5%	-
		전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%	36.7%	18.8%
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

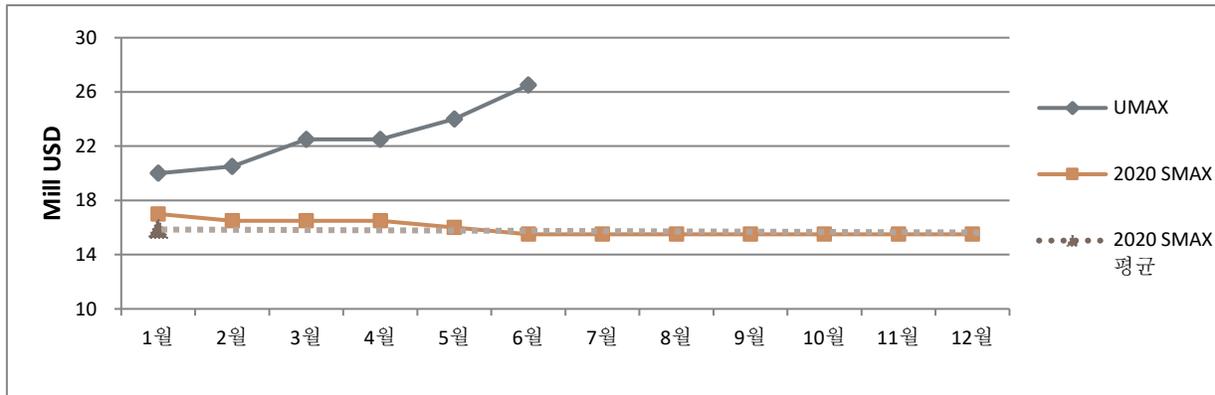


II. BULK CARRIER

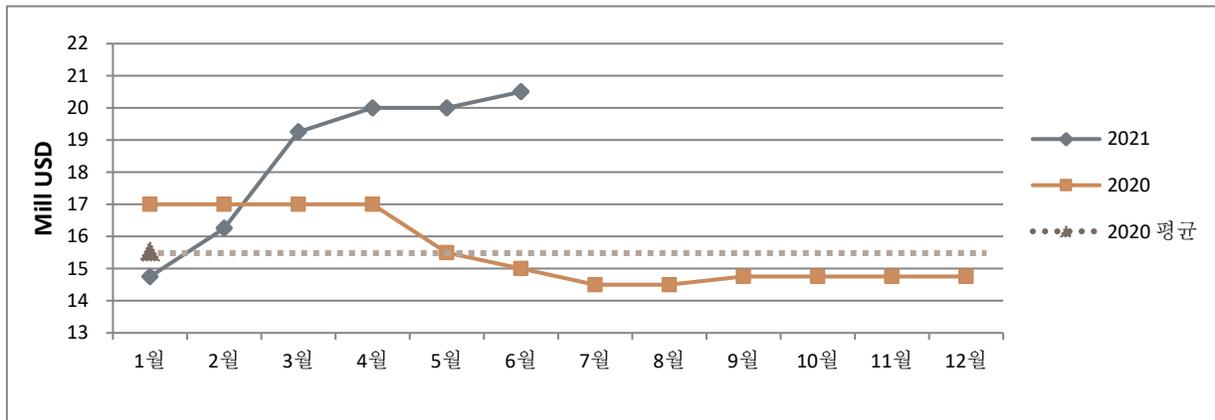
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LOWLANDS TENACITY	179,600	2011	PHILIPPINES(KOR)	B&W		29.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	OCEAN CLARION	176,952	2009	JAPAN	B&W		24	Greek buyer (Seenergy Maritime)
BC	NANAKURA	91,439	2003	JAPAN	MITSU		12.0-12.2	Indonesian buyer
BC	CECILIA B	82,017	2012	JAPAN	B&W		23.5-23.9	Greek buyer, scrubber & BWTS fitted
BC	ORIENT GENESIS	78,200	2014	JAPAN	B&W		23	Greek buyer, BWTS fitted
BC	CENTURION	76,838	2005	JAPAN	B&W		12.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	AMBER CHAMPION	63,800	2013	CHINA	B&W	C 4x30t	20.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	VIALLI	63,488	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	22.7-23.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	LA LAMA	61,300	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	26.0-26.2	Undisclosed buyer, BWTS & Scrubber fitted
BC	BULK TITAN	58,090	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	16.0-16.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	NORD OLIVE	56,108	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	22.5	Turkish buyer, BWTS fitted
BC	POLA ANISIA	46,412	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	10.25	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	LIBERTY ISLAND	37,495	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.0-15.2	Greek buyer
BC	POLA ILARIA	37,495	2010	CHINA	WART	C 4x30t	12.75	German buyer (Briese), BWTS fitted
BC	WESTERN AIDA	37,400	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	12.6	Germany buyer
BC	INTERLINK VERITY	37,163	2012	CHINA	WART	C 4x30t	14	Undisclosed buyer
BC	INTERLINK ACUITY	37,152	2011	CHINA	WART	C 4x30t	13.0-13.3	Greek buyer
BC	HAMBURG PEARL	35,921	2011	KOREA	B&W	C 4x35t	14.35	Undisclosed buyer, BWTS fitted, OHBS
BC	HOUSTON PEARL	35,916	2011	KOREA	B&W	C 4x35t	14.35	Undisclosed buyer
BC	MALEN RAINBOW QUEST	34,627	2011	CHINA	B&W	4x30t	14.2	Greek buyer, SS/DD passed
BC	GLOBAL AQUARIUS	28,328	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10	Greek buyer, BWTS fitted



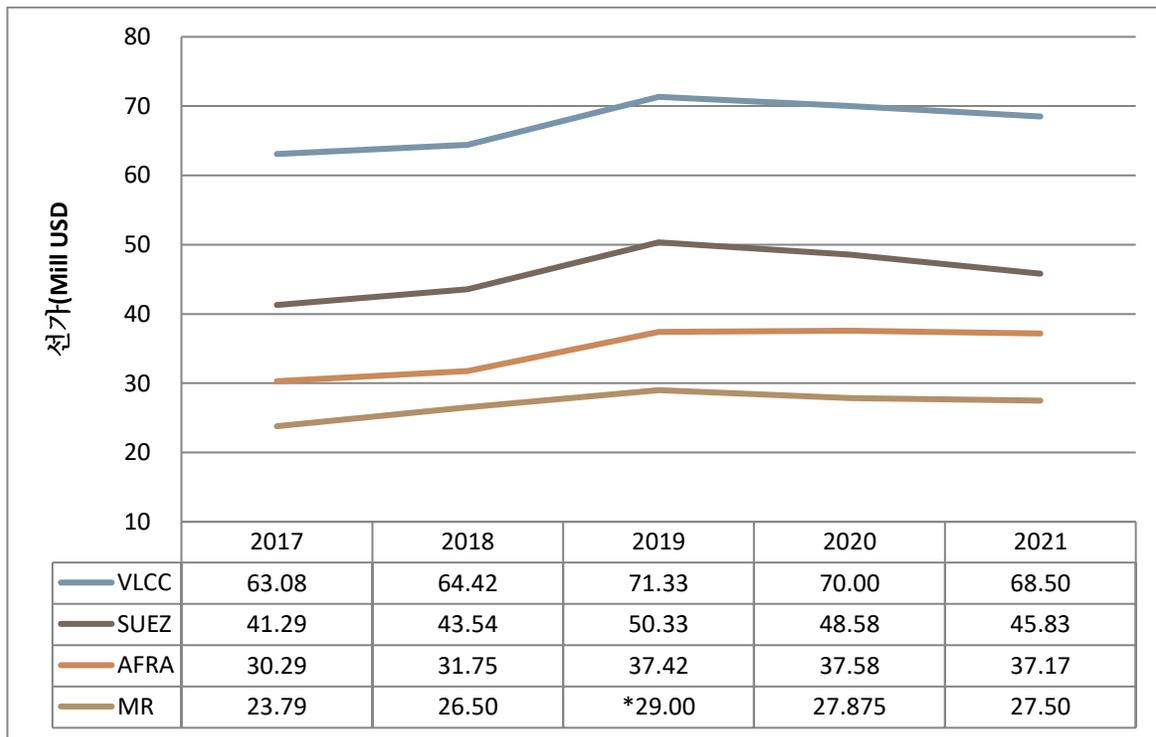
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	68.50
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-2.14%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	45.83
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-5.66%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	37.17
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-1.11%
MR (51K) *18 년까지는 49K 기준	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 : %)

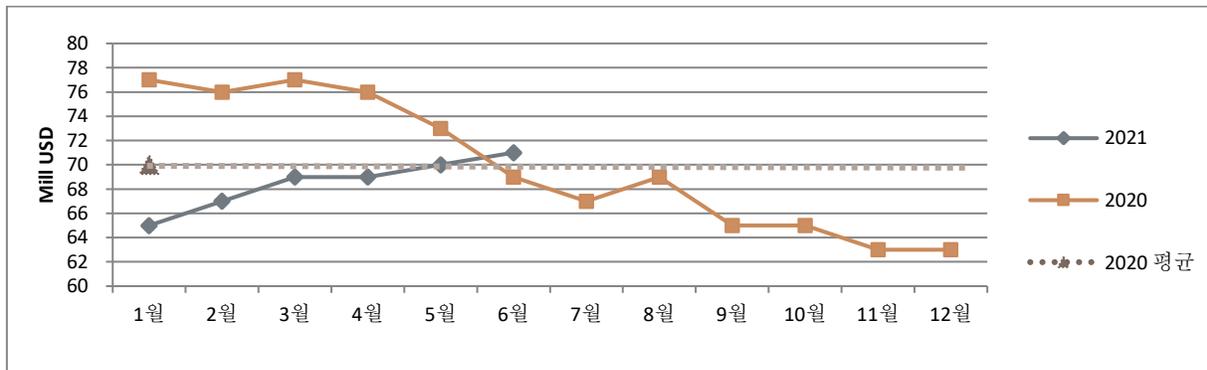




III. TANKER

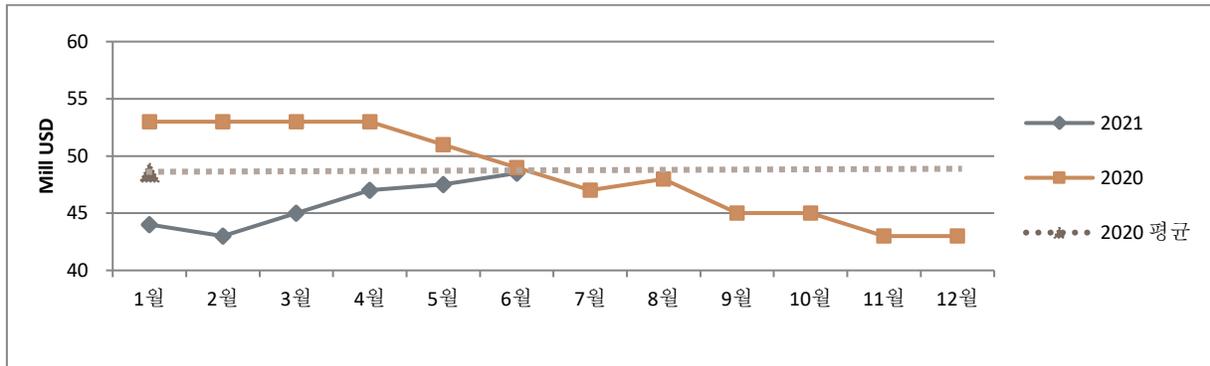
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	68.50
		전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-4.1%	2.9%	-2.1%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	45.83
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	1.1%	2.1%	-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-6.9%	-1.0%	-5.7%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	37.17
		전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%	0.0%	6.7%	-1.1%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50
		전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-8.3%	-1.8%	0.0%	-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

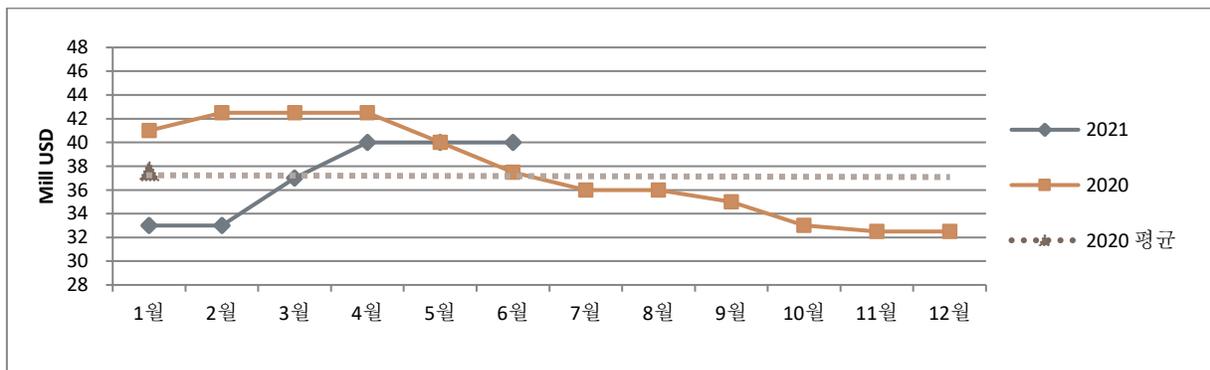


III. TANKER

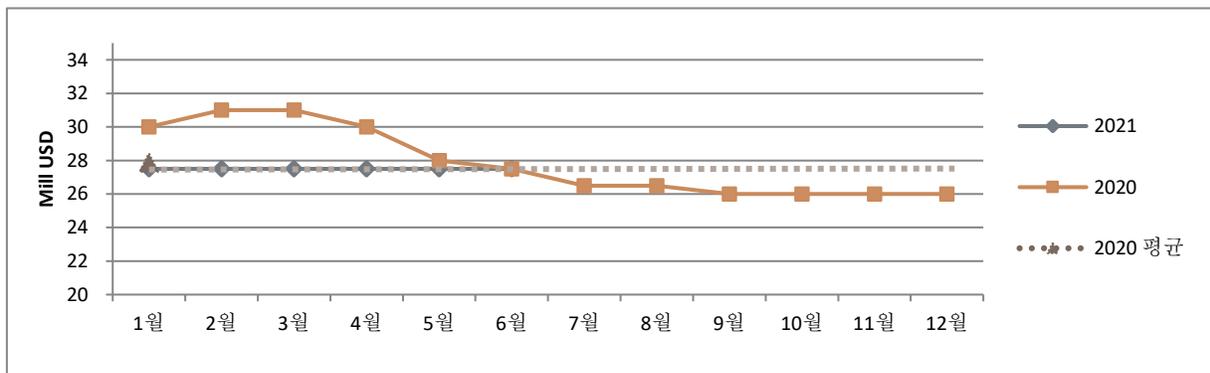
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	LARA	50,655	2007	KOREA	B&W		10.8	Undisclosed buyer, EPOXY, BWTS fitted
CHEMICAL	KOHZAN MARU III	45,300	2000	JAPAN	MITSU		6.75	Undisclosed buyer, ZINC, DD 11/2021

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ALABAMA	53,508	2010	CHINA	B&W	4,250	TEU	35	Swiss buyer (MSC)
CONT	SCHUBERT	50,871	2010	KOREA	WART	4,300	TEU	--	Swiss buyer (MSC)
CONT	BOMAR MILIONE	53,644	2008	KOREA	B&W	4,363	TEU		
CONT	BOMAR ROSSI	46,020	2012	CHINA	WART	3,421	TEU		
CONT	BOMAR BEIJING	45,421	2014	CHINA	WART	3,405	TEU		
CONT	NORDIC HONG KONG	45,421	2014	CHINA	WART	3,400	TEU		
CONT	NORDIC MACAU	45,401	2014	CHINA	WART	3,421	TEU		
CONT	BOMAR HAMBURG	38,795	2006	KOREA	B&W	2,824	TEU	233.9	UK buyer
CONT	BOMAR BELLINI	38,657	2007	KOREA	B&W	2,824	TEU	-12EB	(Global Ship Lease)
CONT	HAYDN	37,800	2006	GERMANY	B&W	2,742	TEU		
CONT	RAVEL	34,200	2014	CHINA	B&W	2,546	TEU		
CONT	BEETHOVEN	33,577	2012	KOREA	B&W	2,546	TEU		
CONT	MOZART	33,339	2007	KOREA	B&W	2,824	TEU		
CONT	BOMAR REBECCA	31,341	2012	CHINA	MAN	2,546	TEU		
CONT	NORDBALTIC	33,315	2003	GERMANY	SULZ	2,478	TEU	--	Swiss buyer (MSC)
CONT	GDYNIA TRADER	22,968	2001	POLAND	SULZ	1,730	TEU	11	Undisclosed buyer

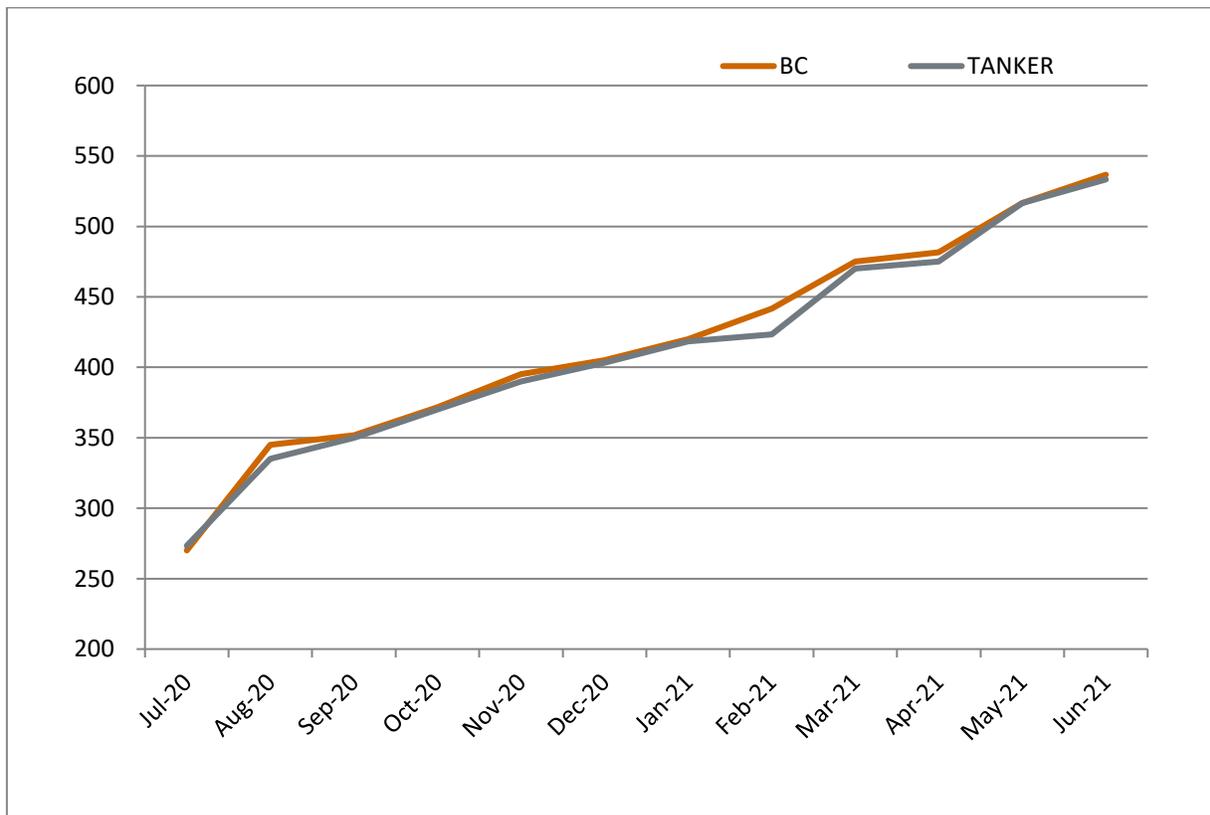


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020년 6월		2021년 6월	
	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%	472.78	37.3%	280.00	533.33	3.2%	90.5%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	478.61	38.9%	275.00	536.67	3.9%	95.2%

❖기준 : 인도해체선시장



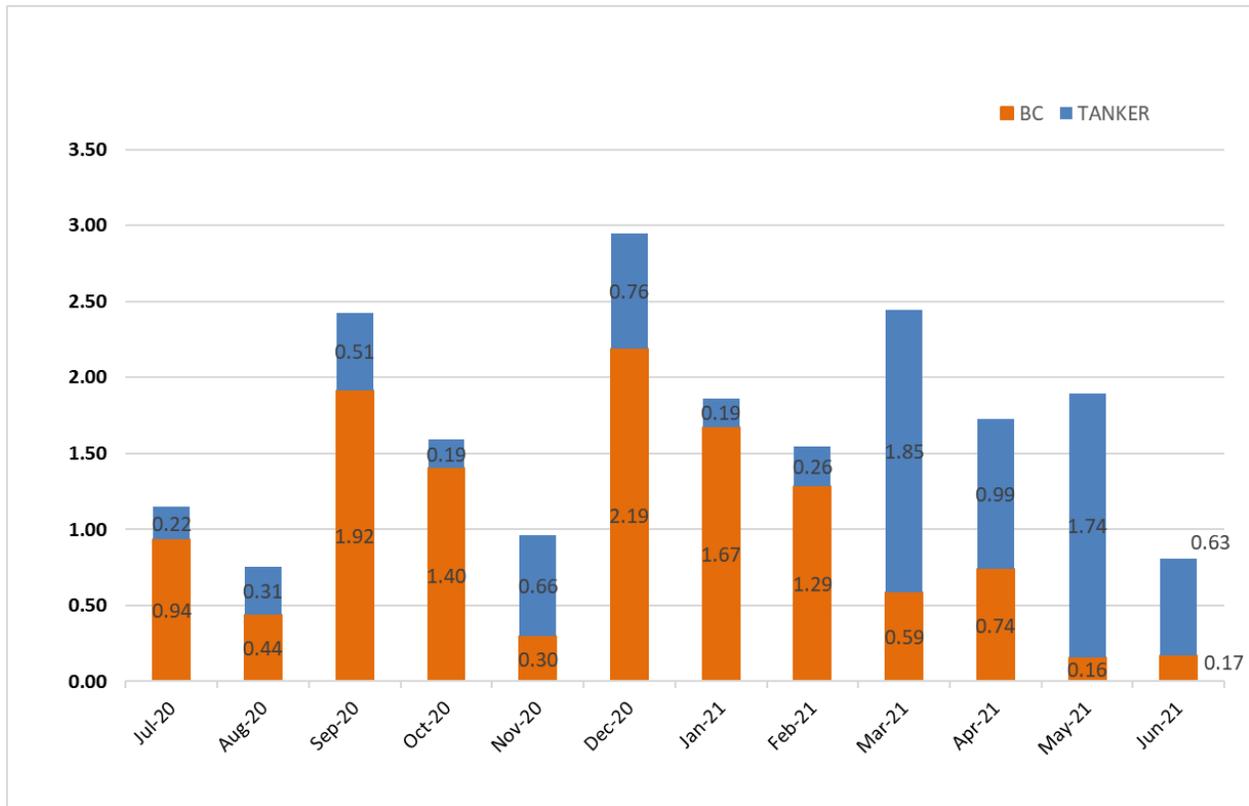


IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 6 월		2021 년 6 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%	0.09	2	0.63	594.0%	23	1,050.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	1.77	10	0.17	-90.2%	3	-70.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

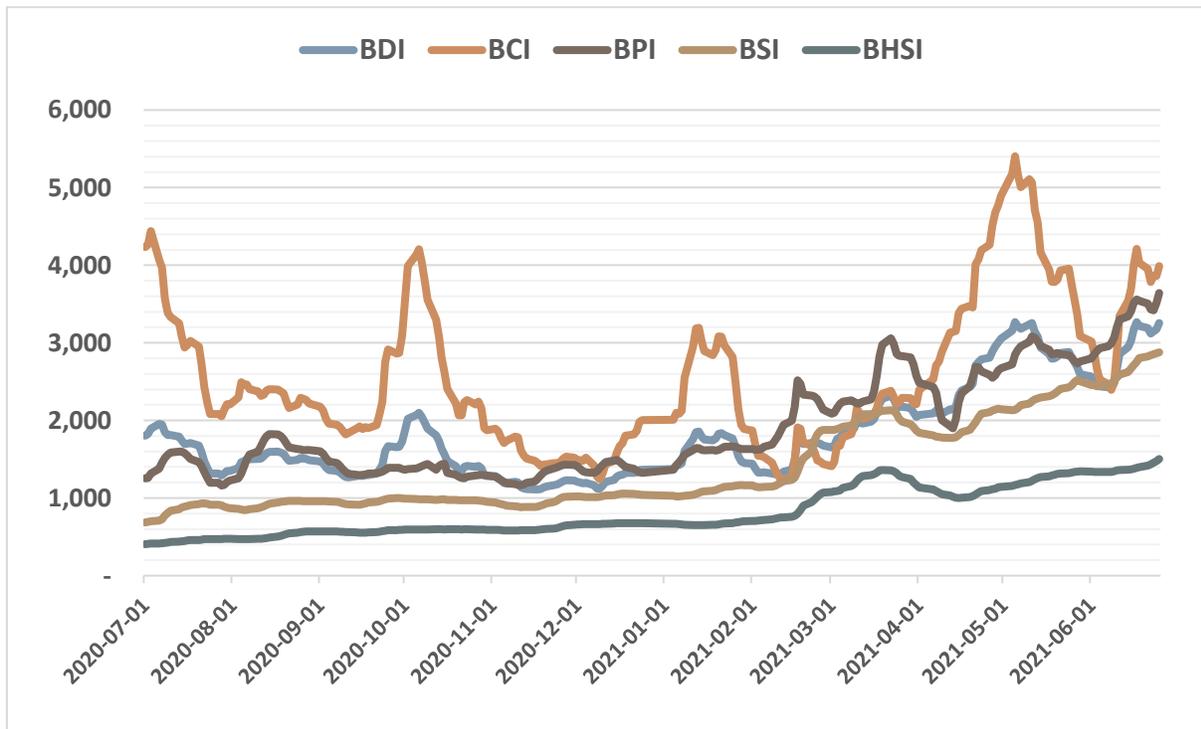
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
OIL/ CHEM	ELKA ANGELIQUE	44,781	10,182	2001	CROATIA	B&W	590	PAKISTANI
TANKER	ORO SINGA	113,333	17,708	1999	KOREA	B&W	528	AS IS BATAM, INCL. 400T SLUDGE
TANKER	WID A	4,999	2,329	1989	JAPAN	B&W	524	INDIA



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-06-25	2021-06-18	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	3,255	3,218	▲37.00	3267	1111
BCI	3,987	4,029	▼-42.00	5404	1241
BPI	3,642	3,544	▲98.00	3642	1161
BSI	2,877	2,802	▲75.00	2877	686
BHSI	1,503	1,398	▲105.00	1503	405





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	546.00	▲19.00	528.50	▲14.00	541.00	▲20.50
MGO	604.00	▲15.00	592.50	▲5.00	630.50	▲36.00
LSMGO	604.00	▲15.00	596.50	▲18.00	-	-
IFO380	429.00	▲14.50	417.00	▲14.50	541.00	▲130.00

❖기준일 : 6 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-06-25	2021-06-18	CHANGE
미국 달러	1135.80	1129.50	▲6.30
일본 엔(100)	1024.40	1024.26	▲0.14
유로	1355.12	1345.52	▲9.60
중국 위안	175.23	175.73	▼-0.50

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

[시사상식] 기후난민

기후 변화로 인해 생태학적 환경이 변화하면서 살던 곳을 떠나 난민이 되는 사람을 일컫는다. 지구온난화 등으로 인해 해수면이 높아지면서 침수될 위기에 놓인 국가들에서 주로 발생한다. 거대강국들이 편리를 위한 무분별한 개발을 감행하면서 이산화탄소를 배출한 것이 원인이 되기 때문에 국제적으로 문제가 되고 있다. 피지, 투발루, 키리바시 등 남태평양 섬나라들에서 직접적인 피해가 나타나고 있으며 기후난민은 2050년이 되면 1억 명에 달할 것으로 추정되고 있다. 이 밖에도 폭우, 태풍, 지진 등의 자연재해로 기후난민이 발생하기도 한다.

[출처 : 네이버 지식백과]

[관련뉴스] 기후 변화로 수도 옮기는 인도네시아를 위한 조언

중앙을 가로지르는 방파제 왼쪽으로 홀로 버려진 건물은 인도네시아 자카르타의 이슬람 사원(모스크)이다. 1만 7000여 개의 섬으로 이뤄진 인도네시아는 지구 온난화에 따른 해수면 상승과 지하수 개발 등에 따른 지반침하 문제가 겹쳐 2100년이면 해안 도시 대부분이 물에 잠길 것으로 예상된다.

특히 인구 1000만 명의 인도네시아 수도인 자카르타는 해마다 7.5CM 씩 지반이 내려앉아 해안 제방을 쌓아도 바닷물이 제방을 넘어 들어오는 일이 반복되고 있다. 인도네시아 33개 행정구역 중 24개 지역이 해수면 상승의 위협에 시달리고 있다.

해수면 상승으로 자카르타가 한 해에 지출한 비용은 10억 달러(약 1조 1130억 원)를 넘어 해마다 증가하고 있다. 결국 인도네시아 정부는 2019년 수도를 보르네오섬 동부 칼리만탄으로 옮기기로 결정했다.

국제학술지 '사이언스'는 18일자 특별판을 발행하며 기후 변화로 자신의 터전을 버리고 새로운 곳으로 이주할 때 고려해야 할 점들을 '대비 전략: 기후 변화로 인한 이주 계획'이라는 제목으로 다뤘다.

연구진은 논문에서 사회 정의, 환경, 건강, 문화유산 등 여러 요소를 종합적으로 고려한 로드맵을 작성해야 한다고 강조했다. 특히 과학기술로 모든 문제를 해결할 수 있다는 '기술 낙관주의'를 경계해야 한다고 주장했다. 또 기후 변화로 강제 이주를 선택할 수밖에 없는 원주민의 경우 이주 논의에 원주민을 적극적으로 참여시켜야 한다고 권고했다.

VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

기후 변화로 지역사회 전체가 이주를 선택해야만 했던 사례는 과거에도 있었다. 미국 알래스카 본토에서 서쪽으로 약 8KM 떨어진 섬마을인 시시마레프는 지구 온난화로 섬이 침수위기에 처하자 주민 투표를 통해 4000 년간 일군 삶의 터전을 떠나기로 결정했다. 과거에는 섬 주변을 둘러싼 얼음이 파도로부터 마을을 보호했지만, 지구 온난화에 얼음이 녹으면서 이제는 바닷물이 마을을 침범하며 가옥이 무너졌다. 하지만 엄청난 이주 비용에 결국 이주는 무산됐다.

기후변화에 관한 정부 간 협의체(IPCC)는 2050 년 기후 변화에 따른 난민이 2 억 5000 만 명에 이를 것이라고 경고한 바 있다.

[출처 : 동아사이언스]



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

| 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)