

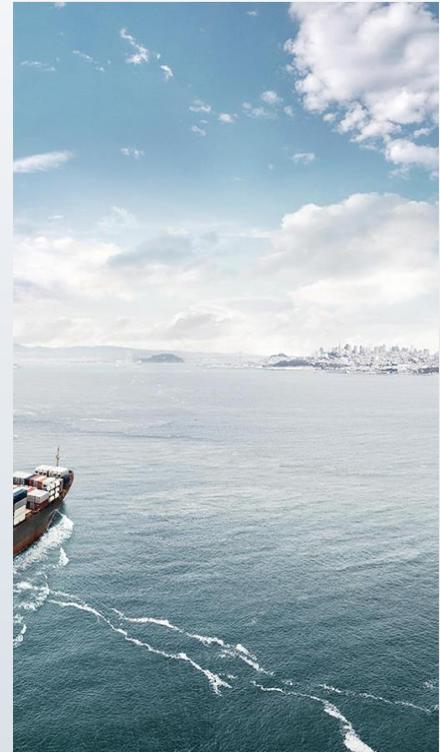


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.359

**Updated July 20, 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. 삼성중, 신재생에너지 시장에 도전

삼성중공업이 해상 풍력 부유체(FLOATER) 독자 모델을 개발하고 국내외 해상 풍력 발전설비 시장 공략에 나선다. 삼성중공업은 9.5MW 급 대형 해상 풍력 부유체 모델을 개발하고 노르웨이 선급 DNV 로부터 기본설계 인증(AIP)을 획득했다고 19 일 밝혔다.

선급은 새로운 기술의 적합성, 안정성 등을 점검하는 업체다. 즉 DNV 가 AIP 인증을 부여했다는 것은 개발된 기술에 대한 적합성, 안정성, 적합성이 문제가 없다는 얘기다. 이번에 인증 받은 해상 풍력 부유체는 해상에서 풍력발전기를 지지하는 철구조물 '폰툰(상자형 부유 구조물)'을 없앤 간소화한 디자인으로 제작부터 운송, 설치까지 공사기간을 크게 단축할 수 있다. 또 40 여 년간 한국 동해에 부는 바람의 세기, 조류, 수심 데이터를 분석해 극한의 해상 환경에서도 안정성이 확보하도록 설계됐다.

삼성중공업은 이 같은 강점을 활용해 정부가 6GW 규모 전력생산을 목표로 추진 중인 '동해 부유식 해상 풍력 발전' 프로젝트를 적극 공략할 계획이다. 동해 부유식 해상 풍력 발전 프로젝트는 지난 5 월 예비타당성 조사가 통과됐으며 오는 2026 년까지 추진될 예정이다.

삼성중공업은 지난해 10 월 독자모델 설계 기술 개발에 착수했으며 지난 3 월에는 선박해양플랜트연구소 (KRISO)에서 부유체 모형 수조 테스트를 완료했다. 당시 주요 선급, 정부부처, 동해 부유식 해상 풍력 단지 개발사로 참여 중인 지아이지-토탈 (GIG-TOTALENERGIES), 셸(SHELL), 에퀴노르 (EQUINOR), 한국전력 등이 참석해 높은 관심을 보였다.

이왕근 삼성중공업 해양사업담당은 "해상 풍력 부유체는 삼성중공업의 대형 해양플랜트 수행 역량을 신재생 에너지 분야로 확장한다는 뜻"이라며 "정부가 추진하는 그린 뉴딜 정책에도 부응할 수 있기를 기대한다"고 강조했다.

한편 전세계에서 탄소중립이 강화되면서 부지 선정의 제약이 적고 대규모 전력 생산이 가능한 부유식 해상 풍력이 주목받고 있다. 국내에서도 정부의 '재생에너지 3020 이행계획'에 따라 여러 해상 풍력 사업 검토가 활발히 진행되고 있다.

### 2. 파병 함정, 우선 집중 대상"이라 해놓고 청해부대는 누락

## I . NEWS

아프리카 해역에 파병 중인 청해부대 34 진(문무대왕함·4400T 급)의 코로나 19 감염자가 247 명으로 늘었다. 이는 문무대왕함 승조원의 82%에 해당하는 수치로, 군 당국의 안이한 대응이 불러온 최악의 집단 감염으로 기록될 전망이다.

합동참모본부는 19 일 오전 8 시 기준, 승조원 301 명 중 247 명이 양성 판정을 받았다고 밝혔다. 전날보다 확진자가 무려 179 명이 늘었으며 현지 병원 입원 환자는 모두 16 명이 됐다. 중증 환자는 없으며 집중관리가 필요한 중등증 환자는 1 명으로 파악됐다.

청해부대 집단 감염이 이처럼 확산한 데는 군 당국의 총체적 부실 대응이 원인으로 꼽힌다. 무엇보다 이미 지난 4 월 해군 상륙함 '고준봉함'에서 승조원 84 명 가운데 32 명이 코로나 19 에 무더기 감염돼 긴급 복귀한 전례가 있음에도 집단 감염이 재연됐고 규모는 더욱 커졌다. 밀접·밀접·밀폐된 함정 내 집단 감염의 위험성을 확인하고도 이를 간과한 것이다.

문무대왕함이 군수물자를 싣기 위해 외부와 접촉이 있던 뒤 감기 증상이 나타났는데도 코로나 19 검사나 격리 조치를 하지 않은 것이 단적인 예다. 또 8 일 만에 승조원 40 여명을 대상으로 한 '신속항체검사' 결과 '음성' 판정이 나오자 더 이상 추가 조치를 취하지 않은 점도 이해하기 어렵다.

애초 청해부대 34 진에 코로나 19 감염 여부를 확인할 수 있는 신속항원검사 키트가 아닌 항체 여부를 확인하는 신속항체검사 키트가 보급된 점도 문제로 지적된다. 이와 관련해 국방부는 18 일엔 "청해부대가 올 2 월에 나갈 때는 항원키트가 개발이 안 돼 있었다"고 해명했지만 이날은 "올해 1 월 신속항원검사키트를 활용하고 유증상자의 경우 의료진이 판단을 해 유전자증폭(PCR) 검사를 병행하라는 공문 지시를 내려보냈다"고 말을 바꿨다. 감염 여부를 바로 확인할 수 있는 항원키트를 지참하라고 지시했는데, 청해부대 34 진이 항원검사 키트를 챙겨간 경위는 파악되지 않고 있다는 것이다.

먼 바다에서 작전 중인 청해부대원들에게 백신을 공수했어야 했느냐는 문제는 여전히 논쟁거리다. 문무대왕함이 출항한 지난 2 월에는 국내 백신 접종이 시작되기 전이었다. 30 살 미만의 장병들에게엔 화이자 접종이 필요하지만, 지난달 보관기준이 변경되기 전까지는 초저온냉동고가 필요해 공급이 어려웠다는 게 군 당국의 설명이다. 또 먼 바다에서 작전 임무가 지속돼 아나필락시스 등 접종 뒤 이상 반응에 응급 대처가 제한되는 점도 고려했다고 덧붙였다.

그래도 군 당국이 청해부대원들의 코로나 19 진단 키트를 제대로 완비하고 백신 공급을 검토하는 등 집단 감염을 제대로 준비하고 예방했는지 의문은 남는다. 정은경 질병관리청장은 이날 정례브리핑에서 "아직 (백신의) 국외 반출 관련해서 세부적으로 (군 당국과) 논의한 적은 없다"고 밝혔다. 그러면서

## I . NEWS

“(국방부가) 비행기를 통해서 백신을 보내야 되고, 또 백신의 유통에 대한 문제나 이런 부분들이 어렵다고 판단해 백신을 공급하지 못한 것이라고 (우리가) 판단하고 있다”고 덧붙였다. 반면 국방부는 청해부대 34 진 관련 구체 협의를 하지는 않았으나, 2~3 월께 질병청과 해외파병부대 예방접종 문제를 구두 협의했다는 입장이다. 당시 협의에서 국내 백신 수급 상황과 해외 이송시 콜드체인 유지 문제, 백신 접종 때 사후 관리 문제를 고려해 해외파병부대에 대한 백신 보급이 어렵다는 판단을 했다고 국방부 관계자는 전했다.

국회 국방위원회 소속인 하태경 국민의힘 의원은 이날 “소 잃고 외양간도 못 고치는 정부”라며 국방부의 부실한 대처를 강하게 비판했다. 지난 4 월 해군 상륙함 고준봉함에서 32 명 집단 감염이 발생한 뒤 “국방부가 대면 보고에서 해외 파병·연합 훈련 참가자·함정 등이 우선 접종 대상”이라고 국회에 보고했는데 이를 이행하지 않아 대규모 집단 감염이 발생했다는 지적이다. 하 의원은 “청해부대는 함정이고 해외 파병이라 정부의 1 차 접종 대상에 들어갔어야 하는데 우선 접종하기로 해놓고 후순위로 뺐 것”이라며 “국방부의 말장난을 눈뜨고 볼 수가 없다. 서욱 국방부 장관을 즉각 경질해야 한다”고 강조했다.

이런 가운데 청해부대가 정박해 있는 아프리카 해역 인접국에 급파된 공군 다목적 공중급유수송기 (KC-330) 2 대가 한국 시간으로 이날 저녁 청해부대 34 진 전원인 301 명을 태우고 귀국길에 올랐다. 전날 김해공항에서 출발한 수송기에는 이경구(준장) 국방부 국제정책차장을 단장으로 해군 148 명, 공군 39 명, 의료진 13 명 등 200 명 규모의 특수임무단이 파견됐다.

청해부대 34 진 부대원들은 20 일 오후 늦게 서울공항에 도착할 예정이다. 이들은 도착 직후 유전자증폭(PCR) 재검사를 받고 전담의료기관 및 생활치료센터, 군내 격리시설 등으로 이송될 전망이다.

### 3. 신조선 시운전 유류 면세될까...관세법 개정 추진

신조한 선박의 시운전용 유류에 대한 면세를 추진하는 법안이 발의되어 조선업계의 관심이 커지고 있다.

국민의힘 서일준 국회의원은 국내 조선사 제조 선박의 시운전용 유류에 대한 면세 근거를 마련하는 '관세법 일부개정안'을 지난 16 일 대표 발의했다.

## I. NEWS

국내 조선사들은 20 여년 전부터 선박 시운전에 드는 유류는 선박 제조과정에서 소모되는 필수적인 물품이므로 마땅히 면세해야 한다고 주장하고 있었으나, 현재까지 관세청 등 조세 당국은 제조 후 유행과정에서 소모되는 물품으로 해석해 면세 적용에서 배제하고 있는 상황이었다.

한국조선해양플랜트협회에 따르면 선박 시운전용 유류가 면세될 경우 조선사 측 경비 절감 효과가 한해 약 200 억원에 달한다고 추산하고 있어 조선사 측 입장에서는 글로벌 경쟁력 강화를 위해 반드시 해결해야 할 숙원이기도 했다.

이번에 서 의원이 대표발의한 관세법 일부개정법률안은 보세공장 원재료의 범위에 '제조된 선박 등의 시운전을 위한 연료, 윤활유'를 포함하도록 법에 명시함으로써 선박 시운전용 유류의 면세가 가능하도록 한 것이 골자다.

서 의원은 국회 기획재정위 활동을 통해 관세청에 이들 품목의 면세를 지속해서 주문해왔고, 특히 지난 4 월 신임 관세청장과의 면담에서는 이를 단일 안건으로 삼아 강하게 요청, 기재부 등 조세 당국과 적극적으로 협의하겠다는 답변을 받기도 했다. 이 같은 노력에 더해 이번 개정안 대표발의로 선박 시운전용 유류 면세 실현은 한층 가속도가 붙을 전망이다.

서 의원은 "선박 시운전용 유류 면세는 국내 조선사들의 숙원으로 코로나 19 사태로 인한 타 산업 지원에 대한 형평성 차원에서도 반드시 이뤄져야 한다"며 "조속한 법안 통과로 대한민국 조선산업의 경쟁력이 한층 업 그레이트 되도록 노력하겠다"고 말했다.

## 4. 철강업계 VS 조선업계 '후판' 가격 협상 늦어지는 까닭은

국내 조선·철강업계가 올해 하반기 후판(주로 선박용으로 쓰이는 두께 6 mm 이상의 두꺼운 철판) 가격을 두고 협상을 이어가고 있지만, 아직 합의점을 도출하지 못하고 있다. 하반기 후판 가격 협상은 6 월 전후로 마무리된다. 하지만 올해는 조선·철강업계가 첨예한 입장차를 보이면서 협상에 난항을 겪고 있다. 20 일 관련업계에 따르면 조선·철강업계가 올 하반기 후판 가격을 두고 여전히 협상을 진행 중이다.

조선·철강업계가 하반기 후판 가격을 두고 팽팽한 줄다리기를 하고 있는 배경은 철강사들이 한국조선해양과 대우조선해양, 삼성중공업 등 조선 3 사에 하반기 후판 공급가를 톤당 115 만 원으로 제시하면서다.

## I . NEWS

철강사들이 조선 3사와 합의했던 상반기 후판 공급가는 톤당 70만원대 초반으로 알려져 있는데, 종전과 비교하면 35~45만원 이상 높은 가격을 제시한 것이다. 이처럼 철강사들이 높은 후판 공급가를 책정한 것은 원료인 철광석 가격이 급등한 데 따른 원가 부담 때문이다.

철광석 가격은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)로 위축됐던 글로벌 경제가 서서히 회복을 보이면서 철강 제품 수요가 급증하면서 전년 대비 두 배 이상 뛰었다. 실제로 한국자원정보서비스에 따르면 철광석 가격은 지난해 평균 톤당 108.84달러에서 5월 14일 226.46달러로 109.6% 폭등했다. 현재 철광석 가격은 지난 16일 기준 219.7달러로 여전히 200달러 선을 유지하고 있다.

반면 조선업계는 연간 수주 목표 달성을 넘어 초과 달성 가능성까지 점쳐지는 등 모처럼 수주 랠리를 이어가고 있는데, 후판 가격 상승이 이러한 상승세를 상쇄할 것을 우려해 높은 인상은 부담스럽다는 입장이다.

통상 국내 조선업계는 선수금을 적게 받고 인도 대금을 많이 받는 형태인 헤비테일 계약을 맺어 수주한 선박들이 실적에 반영되기까지 1~2년가량 소요된다. 따라서 올해 실적은 극심한 수주 불황기를 겪었던 2019년과 2020년 때의 수주실적이 반영된다.

이런 상황에서 조선업계는 선박 건조 비용의 약 20%를 차지하는 후판 가격이 오르면 이에 따른 상승분이 올해 실적에 즉각 반영돼 안 좋을 것으로 예상되고 있는 실적에 더욱 악영향을 미칠 것이라고 입을 모은다.

실례로 조선업계 만형 격인 한국조선해양은 올 2분기 영업손실을 기록할 것으로 업계는 전망한다. 당초 700억원대 이익을 올릴 것으로 예상됐지만, 후판 가격 상승이 실적 컨센서스(평균 예상치)를 끌어내리면서 적자 전환할 것으로 관측되고 있다.

조선업계 관계자는 "후판 가격의 경우 선박 원가의 20%를 차지하는 것으로 보고 있다"며 "후판 가격 상승 대비 선가가 오르고 있지 않아 (후판 가격 인상에) 부담을 느끼고 있다"고 말했다.



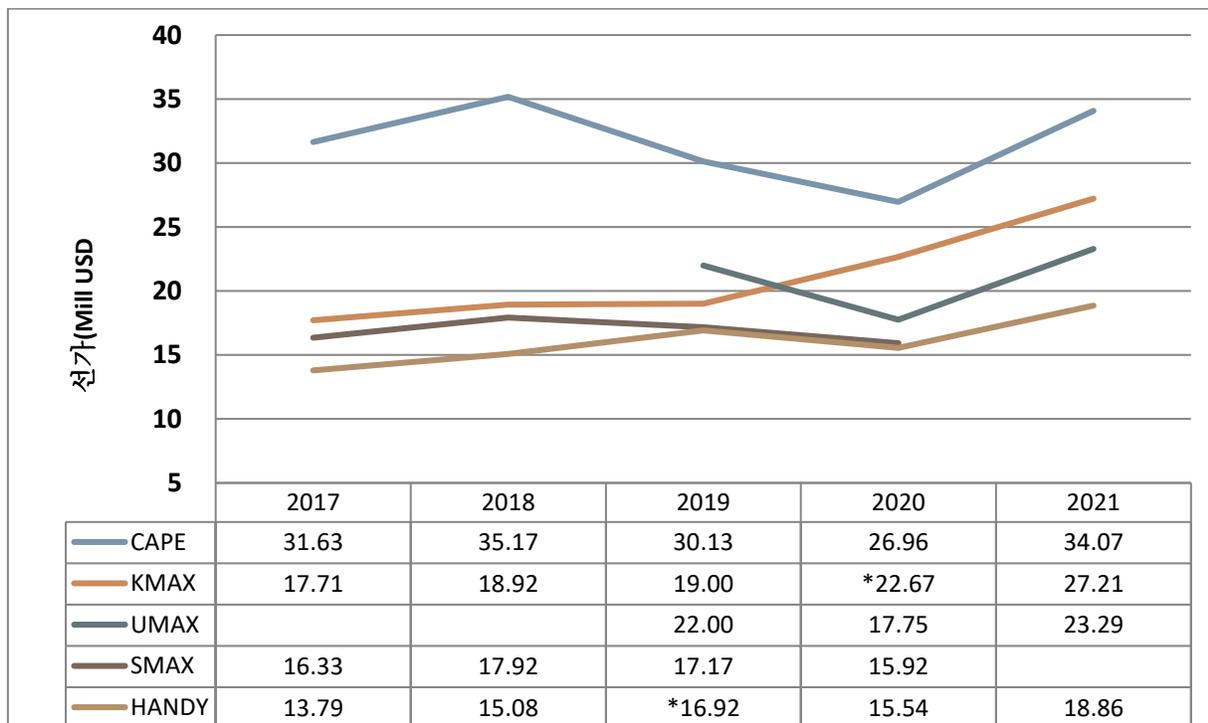
## II . BULK CARRIER

(◆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	27.21
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	20.06%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	23.29
	--	--	--	-19.32%	31.19%
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	18.86
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	21.33%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

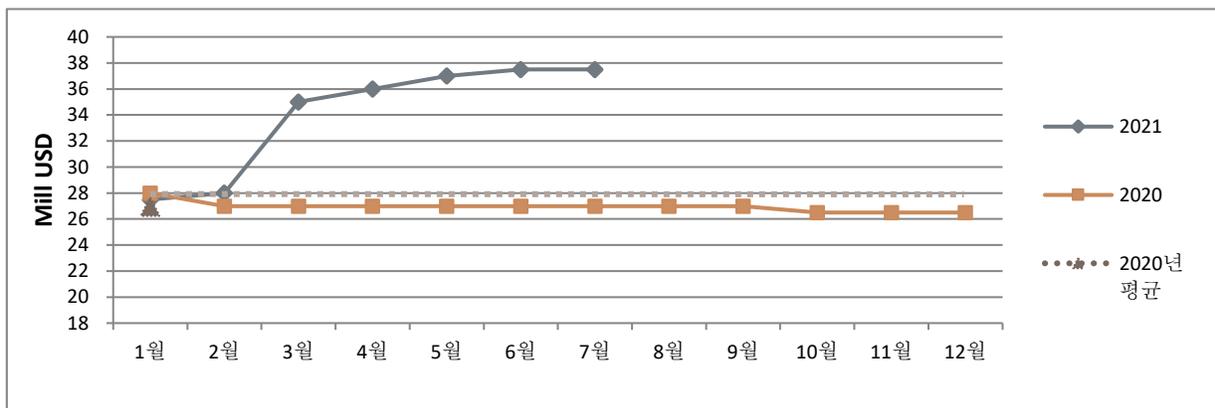




## II . BULK CARRIER

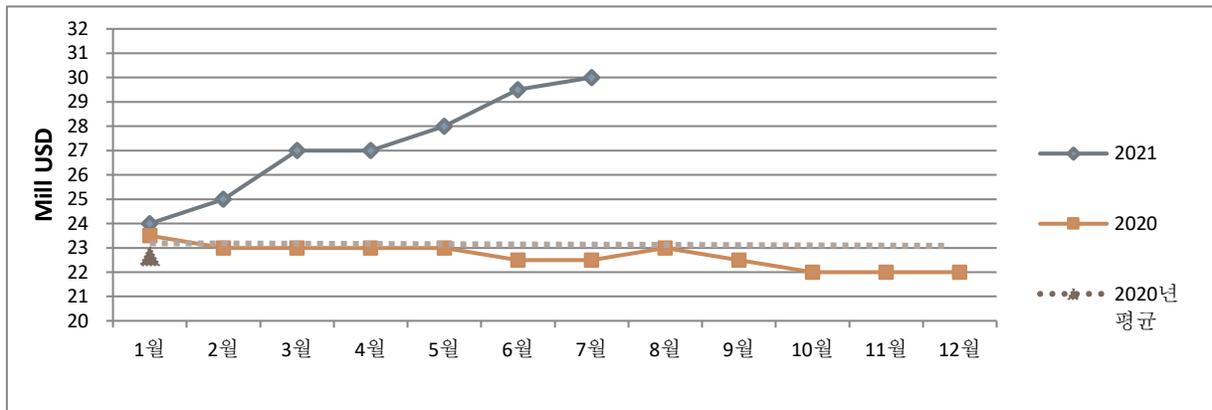
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	평균	
2021	CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.50	37.50	37.50	34.07
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	1.4%	1.4%	0.0%	-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	38.9%	38.9%	38.9%	26.4%
	KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	29.50	29.50	30.00	27.21
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	5.4%	5.4%	1.7%	-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	31.1%	31.1%	33.3%	20.1%
	UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	26.50	26.50	27.00	23.29
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	10.4%	10.4%	1.9%	-
		전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.50	20.50	21.25	18.86	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	2.5%	2.5%	3.7%	-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	36.7%	36.7%	46.6%	21.3%	
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

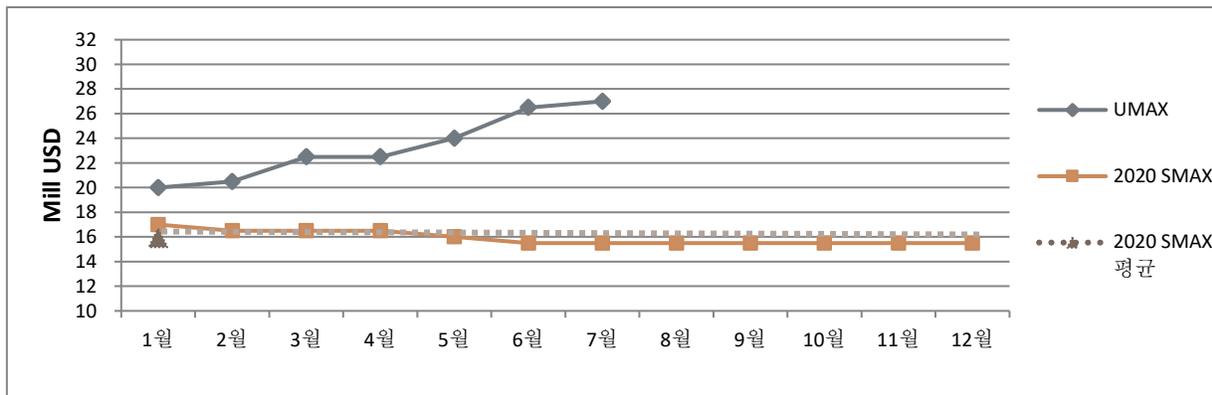


## II. BULK CARRIER

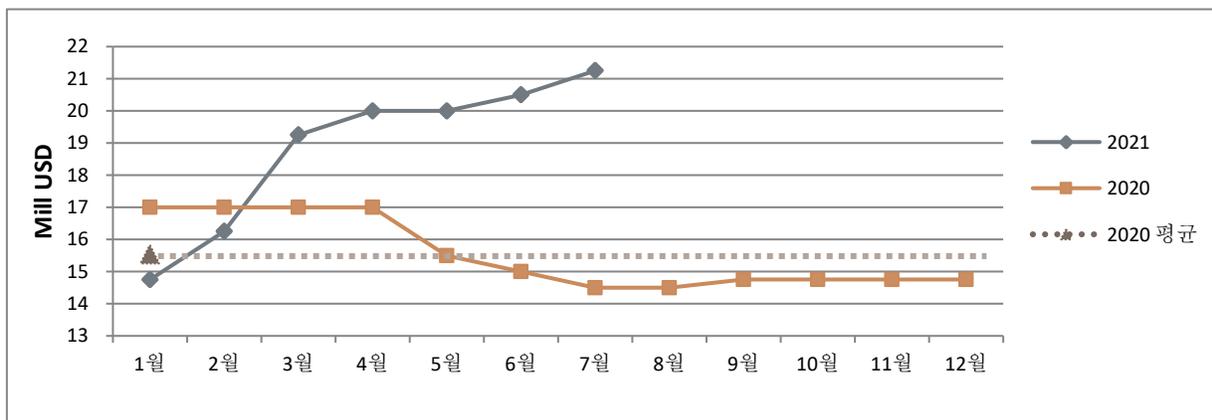
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BULK DENMARK	181,500	2010	JAPAN	B&W		30.5	Greek buyer (Thenamaris), BWTS & Scrubber fitted
BC	NAVIOS AZALEA	74,823	2005	CHINA	B&W		--	Undisclosed buyer
BC	XING BAO	71,400	1997	JAPAN	B&W		8	Chinese buyer
BC	BELFRI	55,866	2007	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15.18-15.50	Chinese buyer (Jinhui Shipping)
BC	SOPHIA K	53,496	2008	VIETNAM	B&W	C 4x36t	11.5	Greek buyer
BC	OCEAN RAINBOW	38,494	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	--	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	DRY BEAM NEO	38,180	2019	JAPAN	B&W	C 4x30t	25.5-26.0	Swiss buyer (Nova Marine Carriers), BWTS fitted
BC	INTERLINK EQUITY	37,071	2013	CHINA	WART	C 4x30t	14.65-14.70	Greek buyer
BC	CIELO DI CAPALBIO	36,699	2012	KOREA	B&W	C 4x36t	15.7	Undisclosed buyer
BC	GREAT RESOURCE	31,776	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	12.6	Greek buyer, BWTS fitted
BC	GEKI STAR	28,352	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9.5	Middle Eastern buyer
BC	IRONGATE	28,316	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	13.9	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	KING RICE	28,250	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	12.7	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	LUCKY LIFE	28,000	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	13.6-13.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	OLZA	16,592	2012	CHINA	B&W	C 3x30t	7.2	German buyer



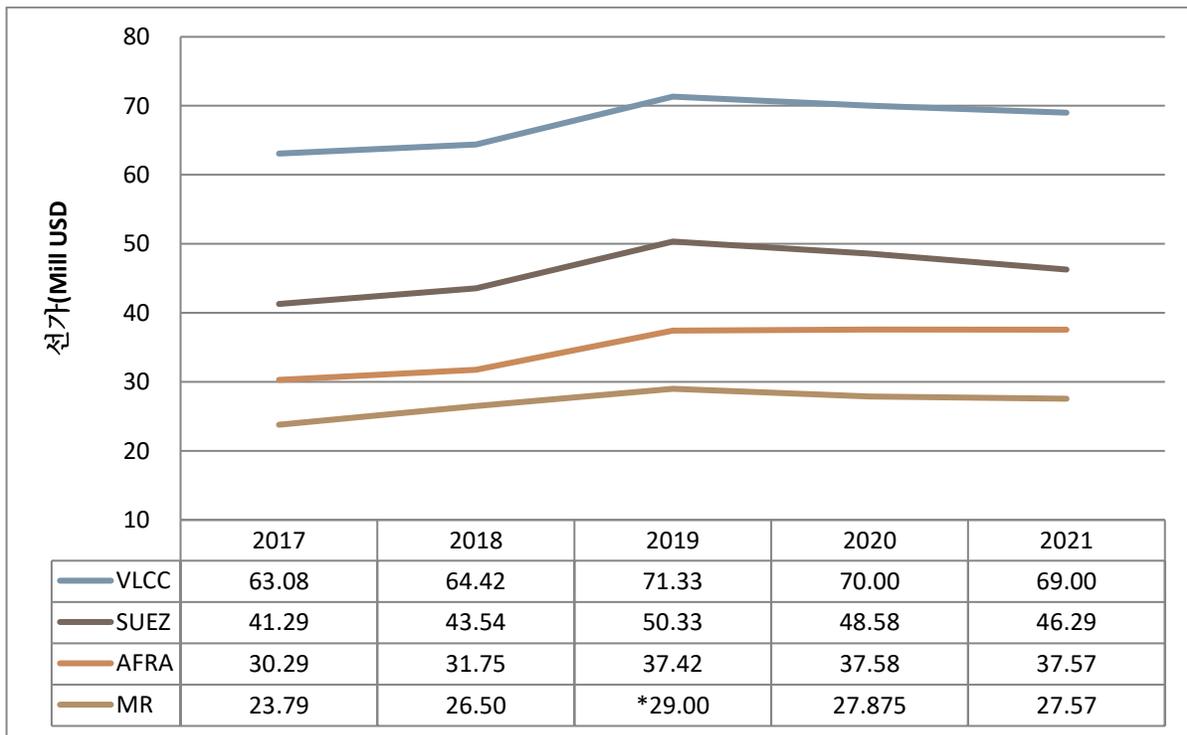
### III. TANKER

(◆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 : %)

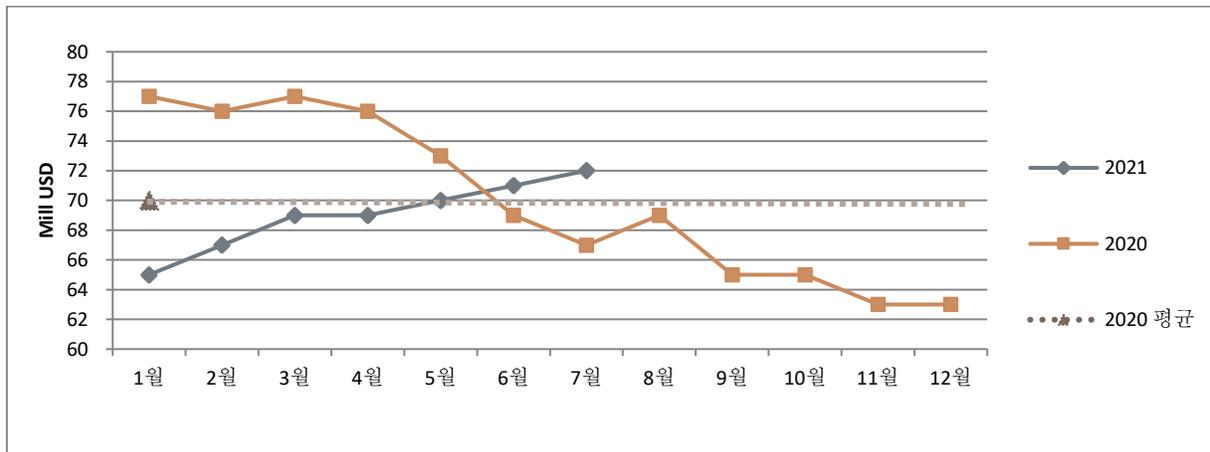




### III. TANKER

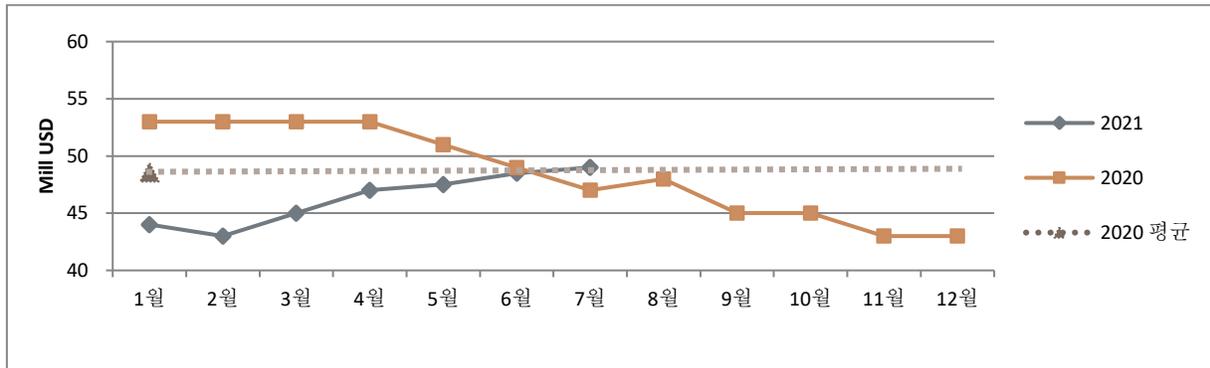
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	71.00	71.00	72.00	69.00
		전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	2.9%	2.9%	7.5%	-1.4%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	48.50	48.50	49.00	46.29
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	2.1%	2.1%	1.0%	-
		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

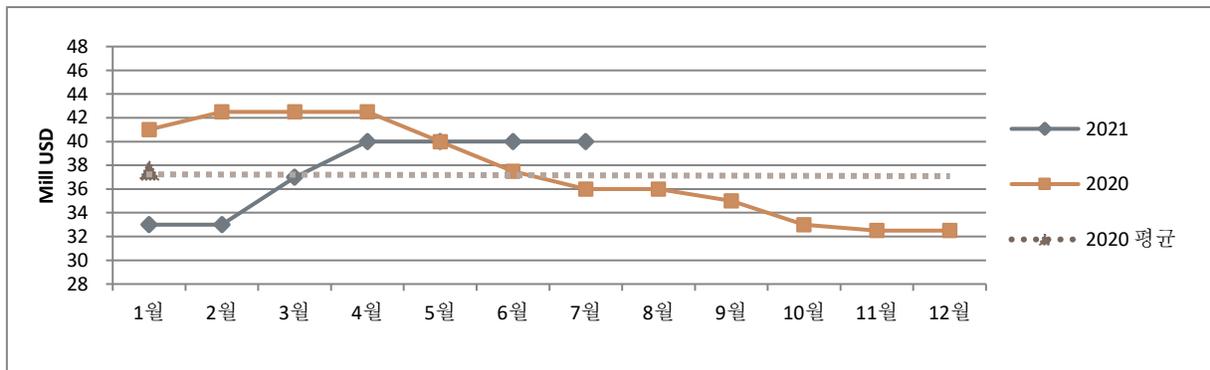


### III. TANKER

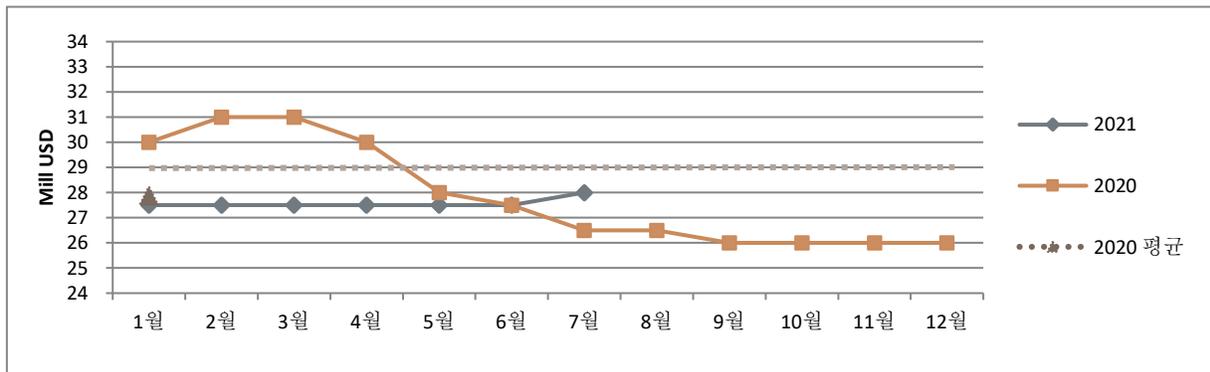
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Report

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TAKAHASHI	314,000	2007	CHINA	B&W		34.35	Greek buyer (NGM Energy)
TANKER	VLADIMIR VELIKIY	149,953	2002	KOREA	B&W		16.1	Undisclosed buyer
TANKER	PERICLES	114,761	2003	KOREA	B&W		13	Turkish buyer
OIL/CHEM	GOLD OCEAN	37,320	2007	KOREA	B&W		8.8	Undisclosed buyer

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	DONG CHENG HAO HAI	46,311	2007	KOREA	B&W	3,768	TEU	--	European buyer
CONT	DONG CHENG BI HAI	45,557	2007	KOREA	B&W	3,586	TEU	--	European buyer

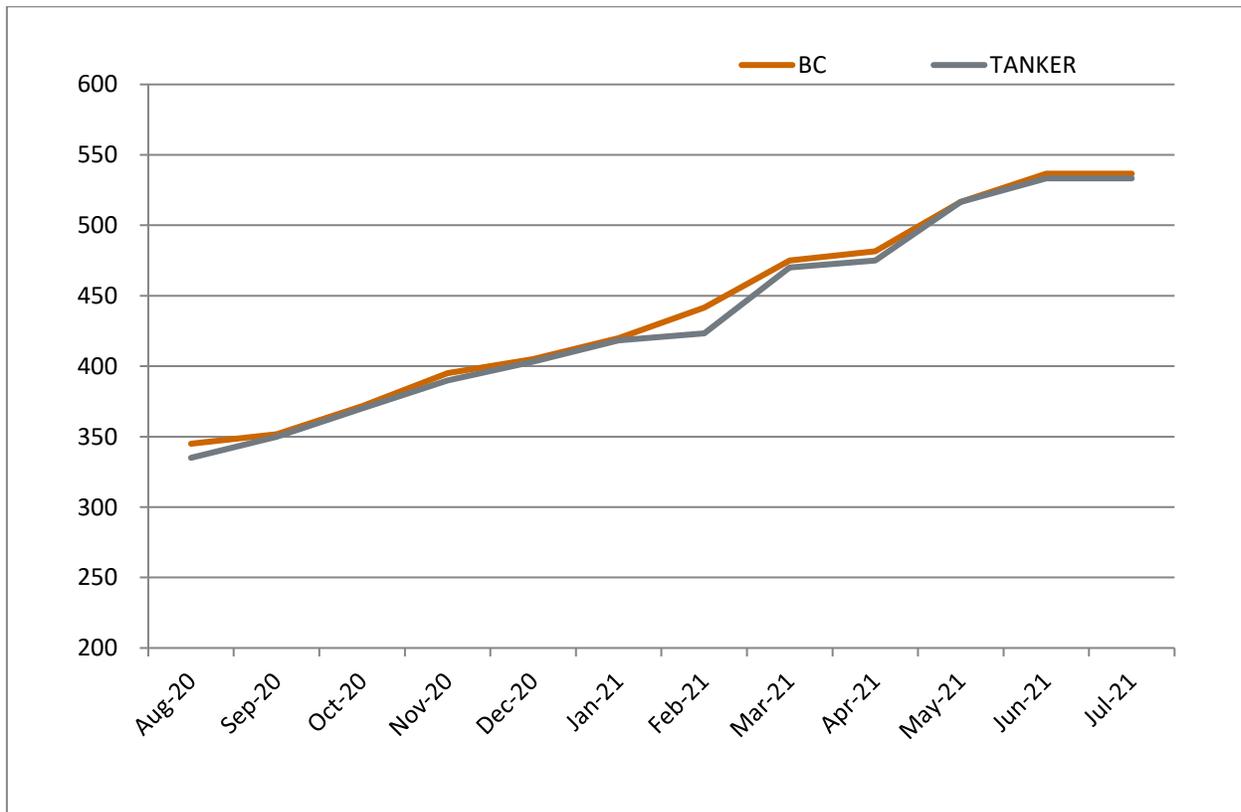


## IV. DEMOLITION

### 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



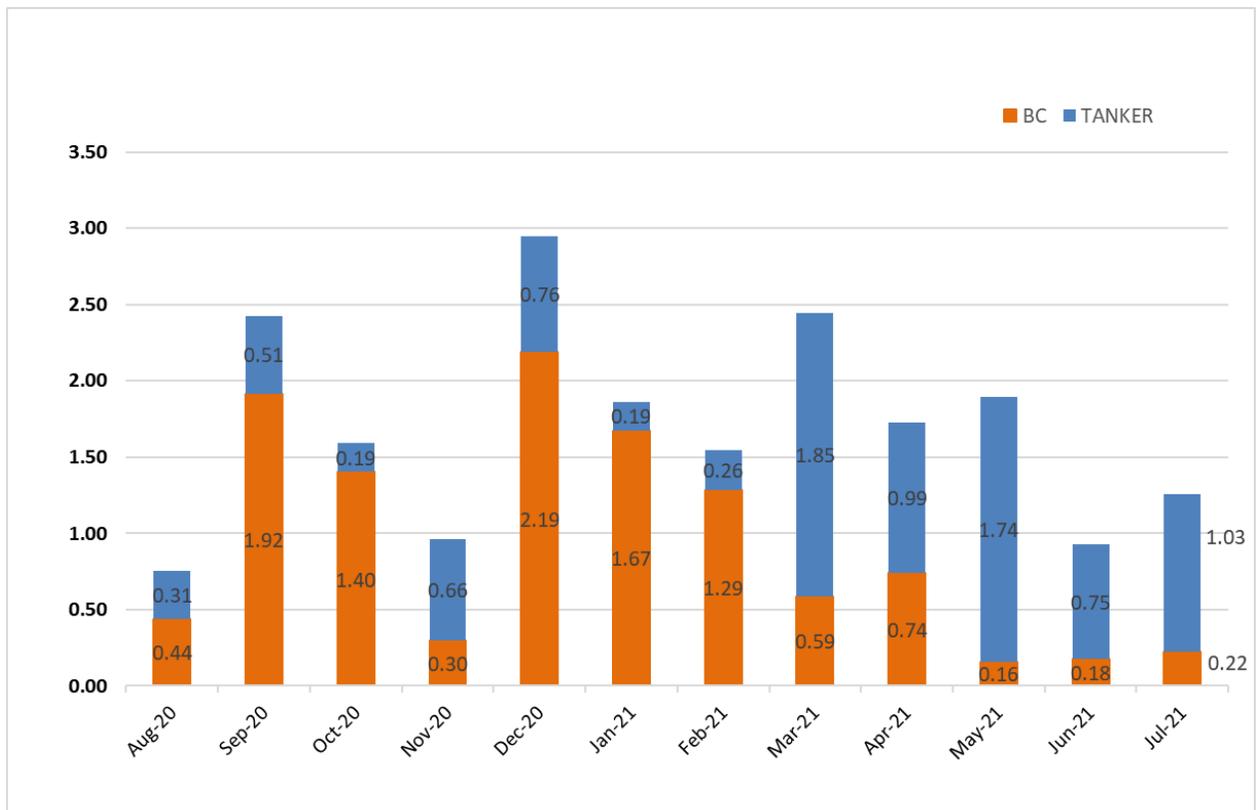


## IV. DEMOLITION

### 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	1.03	380.6%	16	220.0%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.94	13	0.22	-76.2%	4	-69.2%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

---

### V-1. Demolition Sales Report

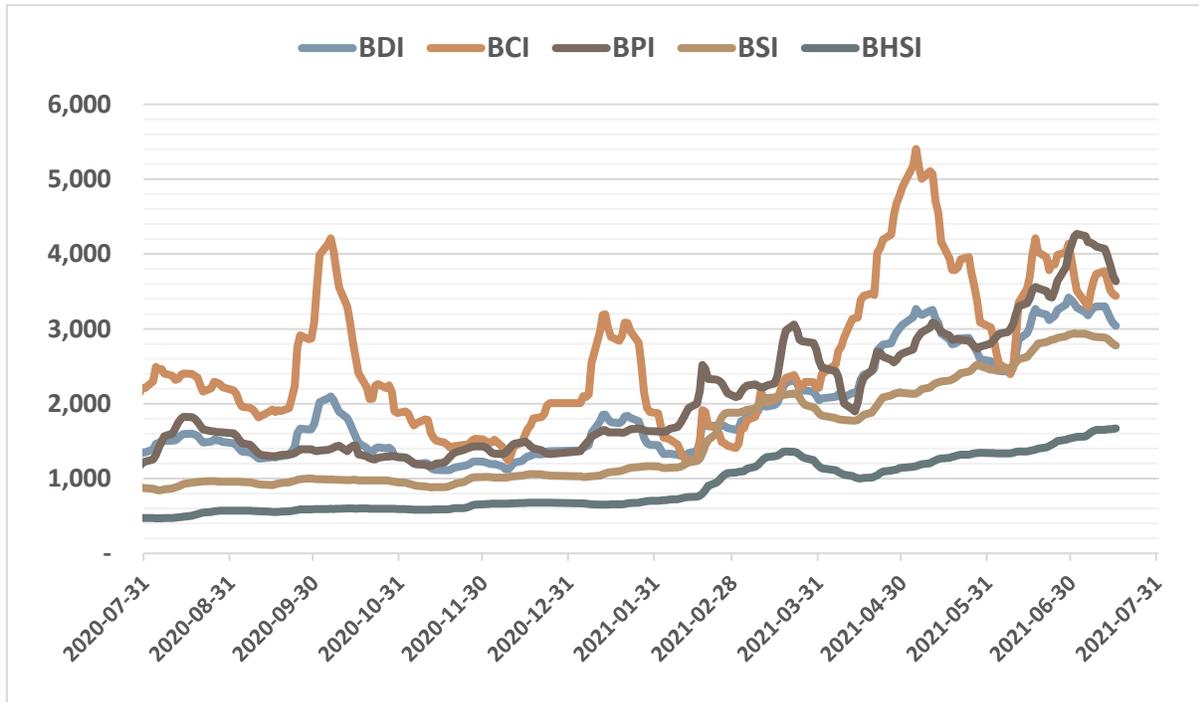
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	K PHOENIX	148,700	17,724	1996	KOREA	B&W	533	AS IS S.KOREA, Incl. 180T bunkers
CHEMICAL	THERESA TIGA	18,523	5,969	1996	JAPAN	B&W	720	INDIA, Incl. stainless steel
TANKER	RUBICON VANTAGE	80,745	19,697	1987	CHINA	B&W	585	AS IS KAOHSICHANG



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2021-07-16	2021-07-09	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
<b>BDI</b>	3,039	3,300	▼-261.00	3418	1111
<b>BCI</b>	3,442	3,735	▼-293.00	5404	1241
<b>BPI</b>	3,635	4,101	▼-466.00	4269	1161
<b>BSI</b>	2,775	2,891	▼-116.00	2939	686
<b>BHSI</b>	1,669	1,651	▲18.00	1669	405





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	547.50	▲4.50	527.50	▼-9.50	528.50	▼-7.50
MGO	588.00	▼-4.50	592.00	▼-21.00	610.00	▲5.50
LSMGO	593.50	▼-7.00	586.00	▼-2.00	-	-
IFO380	419.00	▼-2.00	408.00	▼-5.50	417.50	▼-0.50

❖기준일 : 7 월 16 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2021-07-16	2021-07-09	CHANGE
미국 달러	1143.70	1143.40	▲0.30
일본 엔(100)	1041.48	1041.21	▲0.27
유로	1351.11	1354.24	▼-3.13
중국 위안	177.01	176.51	▲0.50

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

### [시사상식] 바이러스의 변이

바이러스는 숙주 없이는 무생물에 가깝지만, 숙주세포만 있으면 생물 흉내를 내며 진화한다. 특히 바이러스는 인간과 동물을 넘나드는 이종 간 전염 과정에서 변이를 거쳐 강력한 신종 바이러스로 진화한다.

바이러스는 단백질과 핵산(DNA 나 RNA 와 같은 유전물질)으로 이루어진, 생물과 무생물 중간 형태의 미생물이다. 바이러스는 세포의 형태를 갖추지 못한 유전정보를 가지고 있는 핵산과 이를 둘러싼 단백질막으로만 구성돼 있어 스스로 물질대사를 할 수 없다. 따라서 동식물이나 미생물의 살아 있는 세포에 기생해 살아가는데, 세포 속으로 침투한 바이러스는 숙주 세포의 유전자 복제와 단백질 합성 도구를 사용해 자신의 유전물질을 무수히 증식해 낸다. 이는 바이러스가 한 가지 형태로만 존재하는 것이 아니라 복제를 통해 끊임없이 변종을 만들어 낸다는 것으로, 바이러스 유전자의 돌연변이 속도는 일반 생물보다 무려 50 만 배나 빠르다는 연구도 있다.

#### 바이러스 변이, 왜 일어나나?

바이러스는 크기가 워낙 작아 자신의 유전자를 보호하는 기능이 떨어지고, 이에 숙주의 유전자와 잘 섞인다. 또 스스로 복제하고 증식하는 과정에서 위치가 달라지거나 아예 빠져버리면서 변이할 확률이 높아진다.

대부분의 신종 바이러스로 인한 전염병은 야생동물로부터 유래하는데, 전문가들은 변종 바이러스가 늘어나는 이유로 인간의 무분별한 개발로 인한 동식물 서식지 파괴를 꼽는다.

실제로 인간의 무분별한 자연 훼손 등으로 산림과 습지가 사라지면서 동물이 인간세계로 건너와 먹이를 찾고 배설물을 남기는 일이 빈번해지고 있는데, 처음에는 동물 간 감염만 되다가 점점 인간과 접촉이 많아지면서 인간에게 감염되는 형태로 변이되는 것이다.

예컨대 철새에 있던 인플루엔자 바이러스가 인간에게로 전이되면서 독감이 생겼고, 1980 년대에는 아프리카 원숭이에 있던 인간면역결핍바이러스로 인해 에이즈가 생겼으며, 2009 년에는 야생 진드기를 통한 중증열성혈소판감소증후군(SFTS)이 발생한 바 있다.

또 2000 년대 들어 많은 사망자를 발생시킨 사스의 경우 박쥐의 바이러스가 변종을 일으키면서 사향고양이로 옮겨진 뒤 사람에게 전파됐으며, 메르스의 경우 박쥐가 지닌 바이러스가 낙타를 거쳐 인간에게 옮긴 것으로 추정되고 있다.

## VI. ISSUE & CONTACT INFORMATION

---

아울러 기업 형태로 이뤄지는 대규모 가축 사육도 바이러스 변이를 일으키는 원인으로 지목되고 있다. 대량 축산에서는 밀집사육, 인공사료, 근친번식 등 생태를 무시하는 요소가 빈번히 일어나는데, 이 과정에서 면역력이 급격히 떨어진 동물이 다양한 바이러스에 노출되면서 변종 바이러스를 양산한다는 주장이다. 이 밖에 인간이 항바이러스제나 백신 등을 개발하면 할수록 바이러스가 생존을 위해 더욱더 활발한 변이를 거듭한다는 주장도 있다.

[출처 : 네이버 지식백과]

## 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

#### Joovi Park (박주비 대리)

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

#### | CHARTERING |

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

#### | RESEARCH |

**Anna Lee (이혜란 과장)**  
 Manager  
 Tel. 070-7771-6403  
 Mob. 010-2258-5561  
 snp@stlkorea.com  
 anna@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)