

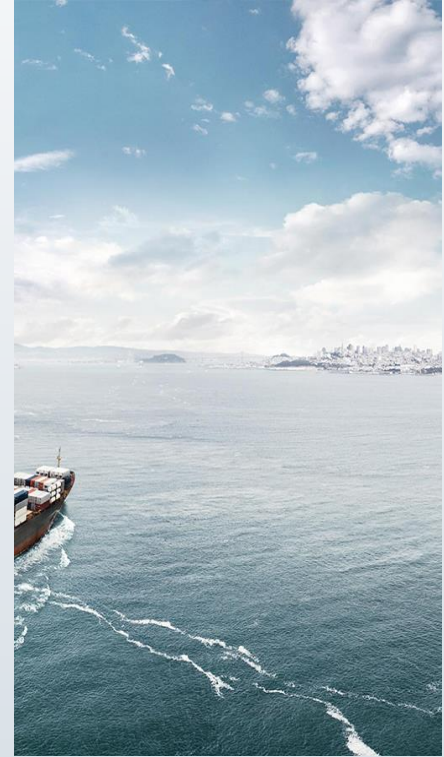


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.377

**November 23, 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
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	22

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

## I . NEWS

### 1. 해상운임 오름세 꺾였지만, 여전히 물류 적체

작년 하반기부터 고공행진을 이어가던 상하이컨테이너운임지수(SCFI)가 10 월을 고점으로 둔화 조짐을 보이고 있다. 그러나 미국 컨테이너 수입의 40%를 처리하는 로스앤젤레스(LA)와 롱비치 항구에선 물류 적체난이 해소되지 않고 있다.

2 월 초 중국 춘절 등을 고려하면 항만 물류 적체는 최소한 내년 2 월까지 지속할 것이란 전망이 나온다. 해상 운임료가 예년 수준으로 떨어지기 위해선 2 년이 걸릴 것이란 암울한 전망도 제시된다.

한국관세물류협회에 따르면 SCFI는 10 월 8 일 4647.6 으로 사상 최고점을 찍은 후 11 월 19 일 4555.21 로 2% 가까이 하락했다. 10 월 이후로는 주간 단위로 소폭 오를 때도 있지만 고공행진보다는 상승세가 둔화하는 조짐을 보이고 있다. 물론 1 년 전(작년 11 월 20 일 기준 1938.32)과 비교하면 무려 2.4 배 오른 것이라 여전히 높은 수준이긴 하다.

KB 증권에 따르면 중국 상하이에서 미국 LA 항까지의 컨테이너 평균 운임료는 9 월말 40 피트당 12 만달러로 고점을 찍은 후 최근 10 만달러 수준으로 하락했다.

최근 컨테이너 운임료 상승세가 둔화한 것은 3 분기 극성수기가 지나간 영향이란 분석이 우세하다. 해운업계 관계자는 “통상 3 분기는 연말 성탄 시즌 등에 물량이 급증하는 극성수기이고 4 분기는 비수기에 속하는데, 코로나 19 이후 이런 패턴들이 무너지고 있다”면서 “3 분기보다 나아졌으나 4 분기는 비수기임에도 물량 적체 현상이 계속되고 있다”고 말했다.

극성수기 때보단 운임료가 낮아졌지만 여전히 물류 적체 현상이 해소되지 않고 있다는 분석이다. 미국 경제매체 CNBC 에 따르면 스위스 물류업체 퀴네앤드나겔은 10 월 말 현재 전 세계적으로 600 척 이상의 컨테이너선이 항구 밖에 정체돼 있다고 밝혔다. 이는 연초 대비 두 배 수준이다.

미국에선 항만 물류 적체 해소를 위한 대책이 나왔지만 쉽지 않을 것이란 분석이 나온다. 미국은 LA 항과 롱비치항을 연중 무휴로 운영하고 항구에 컨테이너가 6 일 이상 체류했을 경우 컨테이너 한 개당 일일 100 달러의 벌금을 부과기로 결정했다. 이에 따라 LA 항과 롱비치항에 적체된 화물은 고점 대비 소폭 감소했다는 분석이 나온다.

그러나 미국 물류 전문업체 아메리칸시퍼에 따르면 LA 와 롱비치항에서 5 만 8900 개의 컨테이너가 벌금 부과 대상으로 분류되고 있다. LA 항에는 지난 주 8 만 4000 개의 컨테이너가 대기 중인데 이 중

## I . NEWS

4 만개가 9 일 이상 적체된 물량이다. 월스트리트저널(WSJ)에 따르면 LA 항과 롱비치항에서 2 주 이상 하역을 위해 대기하는 선박은 80 척에 달한다.

이러한 벌금 조치 등은 물류난 해소에 한계가 있을 것이란 게 해운업계 설명이다. 해운업계 관계자는 “선사들이 (물량을) 빼낸다고 해결될 게 아니라 컨테이너 박스를 옮길 트럭들이 부족하고 트럭기사는 물론 항만에서 일하는 사람들이 부족하다”며 “항만 인근 해역에 떠 있는 선박들은 컨테이너 박스가 제대로 회수되지 않아 박스도 부족한 상황”이라고 말했다. 컨테이너 상자를 트럭으로 옮기는 경우엔 9 일, 철도로 옮기는 경우엔 6 일 이상 대기하고 있다.

이는 우리나라에도 고스란히 영향을 미치고 있다. 해운업계 관계자는 “부산에서 미국으로 가는 정기선은 미국까지 통상 2 주면 가는데 미국 항만에서 일주일 이상 대기를 하고 있다”며 “왕복으로 6~7 주 걸리는데 이마저 지켜지지 않을 때가 많다”고 설명했다.

이러한 항만 물류 적체는 적어도 내년 2 월까지 지속할 것이란 의견이 나온다. 내년 중국 춘절이 2 월 1 일인데 춘절 전후로 1~2 주간 공장 가동을 멈추는 곳이 많기 때문에 춘절 연휴 이전에 물량을 밀어낼 것이라 물류 적체가 심해질 것이란 분석이다. 퀴네앤드나겔은 물류난이 최소 내년 2 월까지 지속할 것으로 예상했다.

항만 물류 적체가 장기화하면 물가가 상승하고 산업생산이 위축될 것이란 전망도 나온다. 원재료 등을 수입해 제조하는 입장에선 원재료를 받는 데까지 시간이 걸리고 운임비용도 비싸기 때문에 생산 원가 부담이 커질 수 밖에 없다. 결국엔 생산을 줄이거나 생산 비용이 오른 만큼 소비자 가격에 전가하는 수밖에 없다.

유엔무역개발회의(UNCTAD)에 따르면 컨테이너 운임 급등이 지속하면 2023 년까지 세계 수입 가격이 11% 오르고 소비자 물가상승률도 1.5% 상승시킬 것으로 분석됐다. 컨테이너 운임이 10% 상승하면 미국, 유로 지역의 산업생산이 1% 이상 감소하고 중국은 0.2% 위축될 것으로 예상됐다.

관건은 컨테이너 운임이 언제쯤 코로나 19 이전 수준으로 복귀할 수 있을 지에 달려 있다. 블룸버그에 따르면 덴마크 해운조사기관 씨인텔리전스는 SCFI 가 정상화되려면 18~26 개월이 걸릴 것이라고 전망했다. 이는 과거 하락기간 당시 주간 평균하락률 -0.4~-0.9%를 고려해 추정된 수치다.

## I . NEWS

유엔무역개발회의는 “운임료는 항만 인프라 품질, 무역 촉진 환경 및 정기선과의 운송 연결성 등 구조적 측면의 영향을 많이 받는다”며 “인프라가 개선되면 세계 평균 항만 운송 비용이 4.1%, 무역이 촉진되면 3.7%, 정기선과의 항만 연결성이 개선되면 4.4% 하락할 것”이라고 설명했다.

## 2. 미래 수송 연료 '재생합성연료(e-Fuel)' 어디까지 왔나

산업통상자원부(장관 문승욱)는 23 일 '재생합성연료(E-FUEL) 제 5 차 연구회'를 개최하고 미래 수송연료 산업의 전망과 과제를 논의했다.

산업부는 지난 4 월부터 국내 산·학·연 전문가들과 관련 연구회를 발족해 국내·외 E-FUEL 정책·연구 동향과 경제성, 국내 도입할 때 과제 등을 정례적으로 논의해 왔다.

이번 연구회에서는 지난 4 차례 논의에서 다뤘던 좁은 의미의 재생합성연료(E-FUEL)의 기술동향과 경제성 분석에서 더 나아가 수송분야에서 필요로 하는 넓은 의미의 '탄소중립연료'의 의의와 기술동향과 과제를 검토했다.

재생합성연료(E-FUEL)는 그린수소와 탄소 자원(대기중 포집 등)으로 제조한 합성연료를 말한다.

보다 구체적으로, 정유, 자동차, 항공 등 다양한 업계의 시각에서 바라본 탄소중립 연료의 기술개발 동향과 과제, 전망 등을 공유했다.

김철현 현대오일뱅크의 중앙기술연구원장은 “해운과 항공 부문처럼 단기간 내 온실가스 저감이 어려운 분야는 바이오연료와 같은 저탄소 연료의 활용가능성이 주목받고 있다”며 “이를 위해 정유업계에서도 바이오항공유와 E-FUEL 생산을 위한 업계 공동기술개발 등 협력에 속도를 내고 있다”고 소개했다.

박기태 에너지기술연구원 탄소전환연구실장은 국내 정유산업의 탄소중립 실현을 위해 정유공정에 특화된 CCU(탄소포집과 활용)기술 개발 계획을 설명하고 앞으로 관련 기술을 활용한 E-FUEL 생산 가능성을 제시했다.

## I . NEWS

유래근 보쉬코리아의 시스템엔지니어링 실장은 "수송 분야에서 전주기 관점(WELL-TO-WHEEL)의 탄소중립 달성을 위해 재생연료(탄소중립연료와 같은 의미)가 이바지할 수 있다"며 보쉬를 포함한 다양한 업계의 기술 적용 프로젝트 동향을 소개했다.

김재환 한국항공우주연구원 항공추진연구부 부장은 항공수송분야의 탄소 중립화 요구에 대한 항공기 전동화, 탄소중립연료의 사용 등 다양한 대응전략을 설명하고 최근 주목받고 있는 재생합성연료(E-FUEL)의 항공분야 적용 사례를 소개했다.

강경성 산업부 에너지산업실장은 "정부의 2050 탄소중립 시나리오에서 제시한 것과 같이 수송부문의 탄소중립 실현을 위해 전기·수소차를 중점 보급하되 E-FUEL, 바이오연료 등 다양한 기술중립적 옵션을 탄소중립 감축 수단으로 병행할 필요가 있다"고 말했다.

### 3. 에버그린, 장난조선서 짓는 2.3 만 TEU 2 척도 세계최대 선형으로 UP

대만 선사 에버그린은 2 년 전 발주한 2 만 3000TEU 급 컨테이너선 2 척을 2 만 4000TEU 로 변경 발주한다고 밝혔다. 발주 주체도 홍콩법인에서 싱가포르법인인 에버그린아시아로 바꿨다.

에버그린은 지난 2019년 9월 2 만 3000TEU 급 선박 10 척을 삼성중공업과 중국선박공업(CSSC) 자회사인 후둥중화조선 장난조선에 나눠 발주했다. 10 척 중 6 척을 삼성중공업이 확보했고 나머지 4 척을 중국 조선소에서 가져갔다.

이후 삼성중공업과 후둥중화조선에 발주한 선박을 2 만 4000TEU 로 업그레이드한 에버그린은 홍콩법인에서 장난조선에 발주했던 2 척도 커진 선형으로 다시 계약했다.

선가는 종전과 같은 척당 1 억 4000 만~1 억 6000 만달러, 총 2 억 4000 만~3 억 2000 만달러(약 2830 억~3780 억원) 사이이다.

대만 선사는 선형 변경 소식을 전하면서 중국 컨테이너기기 제조업체 3 곳에 총 5 만 5500 개의 컨테이너박스도 주문했다고 덧붙였다.

## I . NEWS

---

중국 동팡국제컨테이너에서 2 만 7500 개, 광둥푸와기계에서 1 만 5000 개, CXIC 에서 1 만 3000 개를 각각 짓는다. 거래금액은 동팡국제 1 억 6505 만달러, 광둥푸와 9645 만달러, CXIC 7700 만달러 등 총 3 억 3850 만달러(약 4000 억원)다.

아울러 2800TEU 급 선박 2 척을 자회사인 이탈리아마리티마에 9000 만달러를 받고 처분했다.

에버그린은 올해 들어 선단 확장을 더욱 가속화하고 있다. 지난 3 월 우리나라 삼성중공업에 1 만 5000TEU 급 선박 20 척을 발주한 데 이어 3 달 뒤 중국 후둥중화조선에 2 만 4000TEU 급 초대형선 2 척을 2 년 만에 추가 발주했다. 삼성중공업과 맺은 계약은 선가가 25 억달러(약 2 조 9000 억원)에 이르는 역대 최대 규모의 단일 거래다.

9 월엔 11 억달러를 투자해 CSSC 계열 황푸원충선박과 피더컨테이너선 24 척을 짓는 계약을 체결했다. 3000TEU 급과 2300TEU 급 각각 11 척, 1800TEU 급 2 척이다. 앞서 8 월엔 7000TEU 급을 비롯한 중고선 8 척을 인수했다.



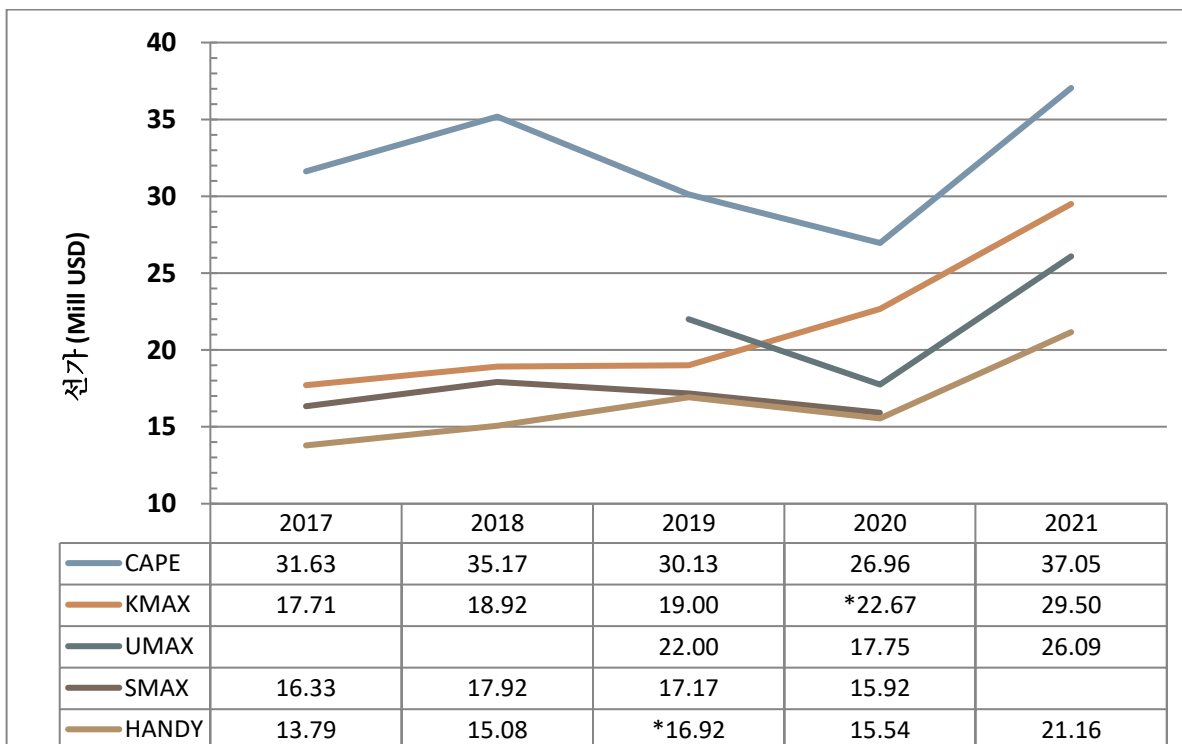
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Capesize (180K)</b>	31.63	35.17	30.13	26.96	37.05
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	37.42%
<b>Kamsarmax (82K)</b> (*based on 76K until 2019)	17.71	18.92	19.00	*22.67	29.50
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	30.15%
<b>Ultramax (60-61K)</b> (from 2019)			22.00	17.75	26.09
				-19.32%	46.99%
<b>Supramax (58K)</b> (until 2020)	16.33	17.92	17.17	15.92	--
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	--
<b>Handysize (37K)</b> (*based on 32K until 2018)	13.79	15.08	*16.92	15.54	21.16
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	36.14%

### □ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)





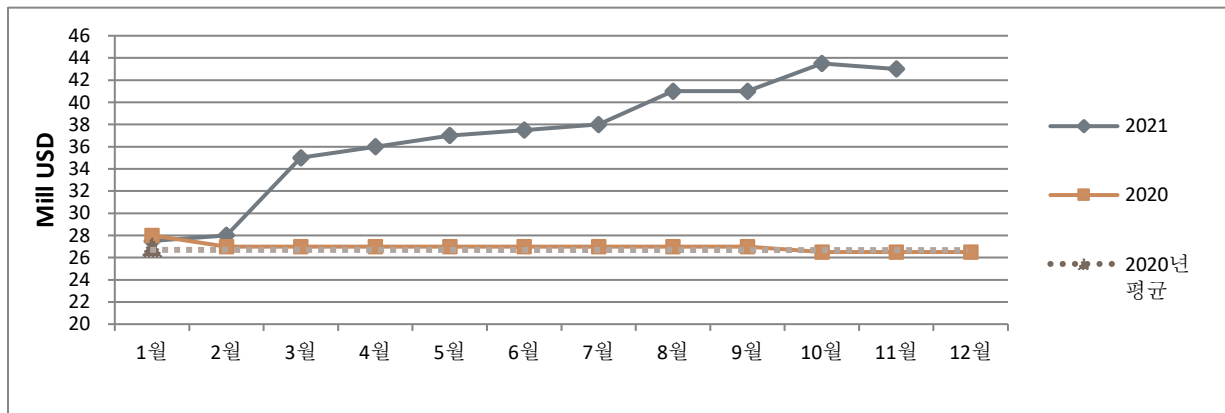
## II . BULK CARRIER

2021년		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	41.00	43.50	43.00	37.05
	전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	2.8%	1.4%	1.3%	7.9%	0.0%	6.1%	-1.1%	--
	전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	37.0%	38.9%	40.7%	51.9%	51.9%	64.2%	62.3%	37.4%
KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	35.00	34.00	29.50
	전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	3.7%	5.4%	3.4%	3.3%	4.8%	6.1%	-2.9%	--
	전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	21.7%	31.1%	35.6%	37.0%	46.7%	59.1%	54.5%	30.1%
UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	31.50	30.00	26.09
	전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	6.7%	10.4%	7.5%	5.3%	3.3%	1.6%	-4.8%	--
	전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	24.50	25.50	25.50	21.16
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%	2.5%	9.8%	6.7%	2.1%	4.1%	0.0%	-
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%	36.7%	55.2%	65.5%	66.1%	72.9%	72.9%	36.1%

2020년		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K)		28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.50	26.50	26.96
KMAX (82K)		23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.00	22.00	22.67
SMAX (58K)		17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.92
HANDY (37K)		17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	14.75	14.75	15.54

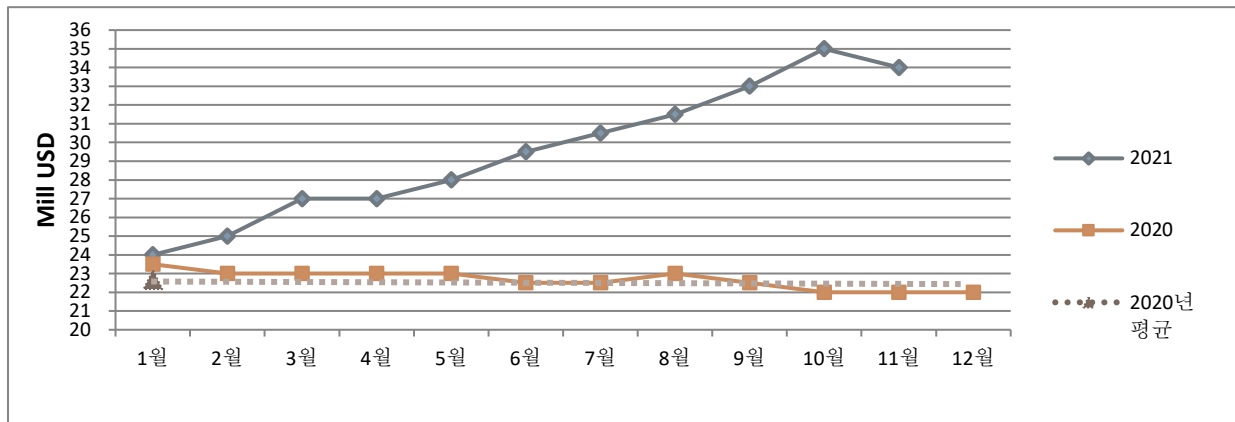
### □ Cape



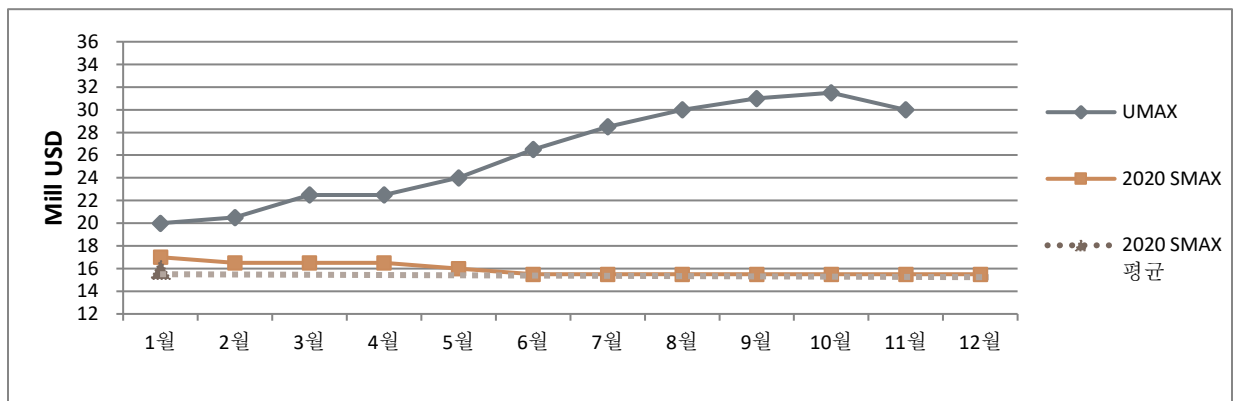


## II . BULK CARRIER

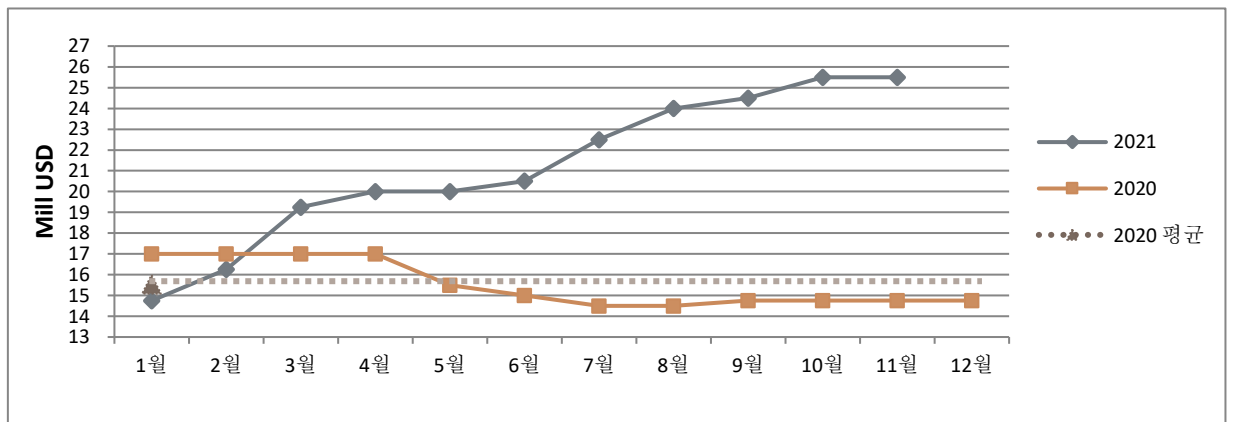
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BUNJI	98,704	2013	JAPAN	B&W		23.5-24.0	German buyer(Oldendorff), BWTS fitted
BC	BRAVEHEART	74,117	2001	JAPAN	B&W		13	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SOHO MERCHANT	63,800	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	23	Greek buyer, BWTS fitted
BC	SOHO TRADER	63,473	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	23	Greek buyer, BWTS fitted
BC	FU HENG SHAN	57,034	2011	CHINA	B&W	--	20	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	GUANG ZHOU FA ZHAN 5	56,970	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	20	Undisclosed buyer
BC	SHANDONG HAI TONG	56,724	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	16.71	Chinese buyer (Zhejiang Shipping)
BC	ZHONG XING DA 98	38,448	2013	CHINA	B&W	C 4x30t	14.1-14.4	Undisclosed buyer, auction
BC	FRI MARLIN	3,046	1994	CHINA	Deutz	--	2.3	Undisclosed buyer



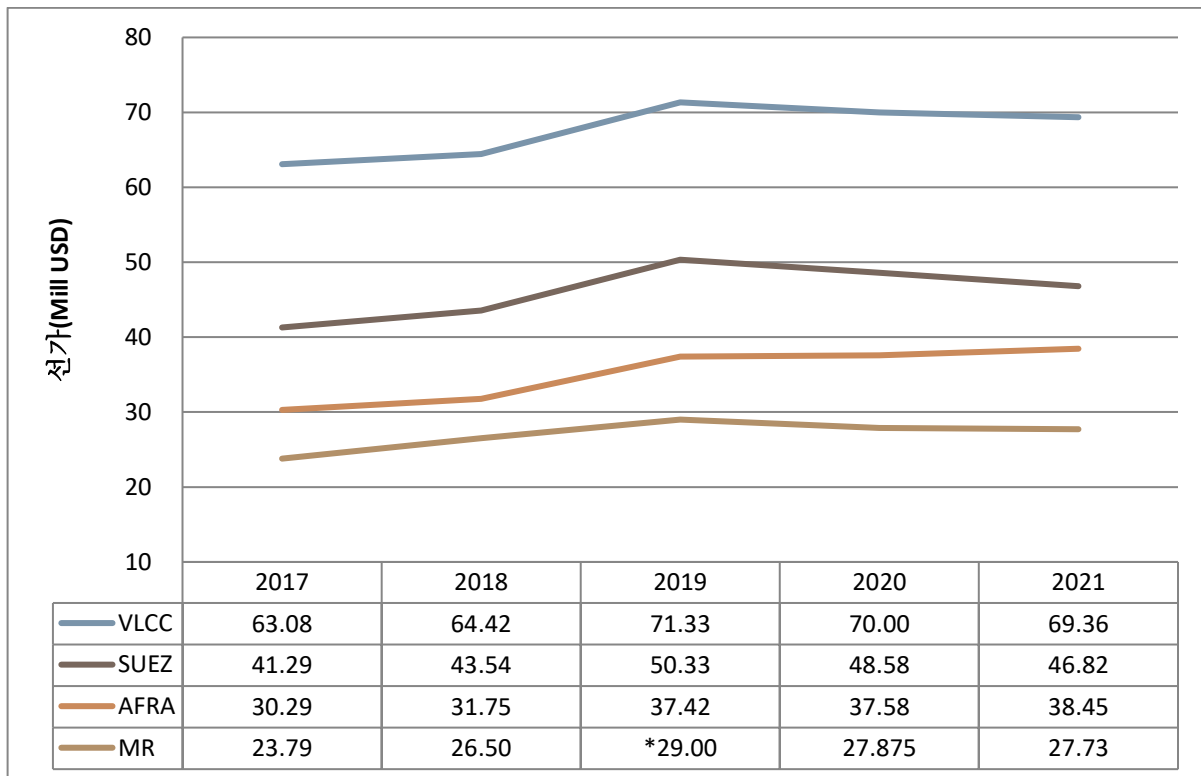
### III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	69.36
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.91%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	46.82
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.63%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	38.45
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	2.32%
MR (51K) <small>*'18 년까지는 49K 기준</small>	23.79	26.50	*29.00	27.87	27.73
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.53%

#### □ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

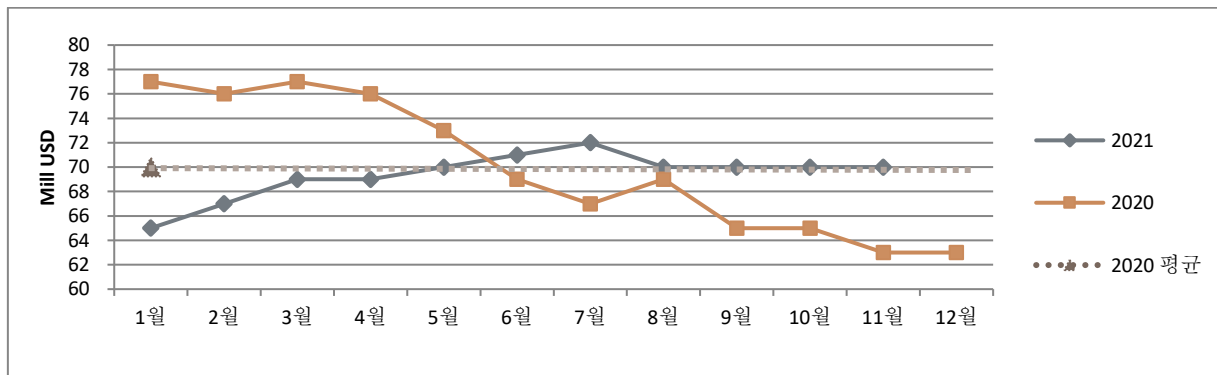




## III. TANKER

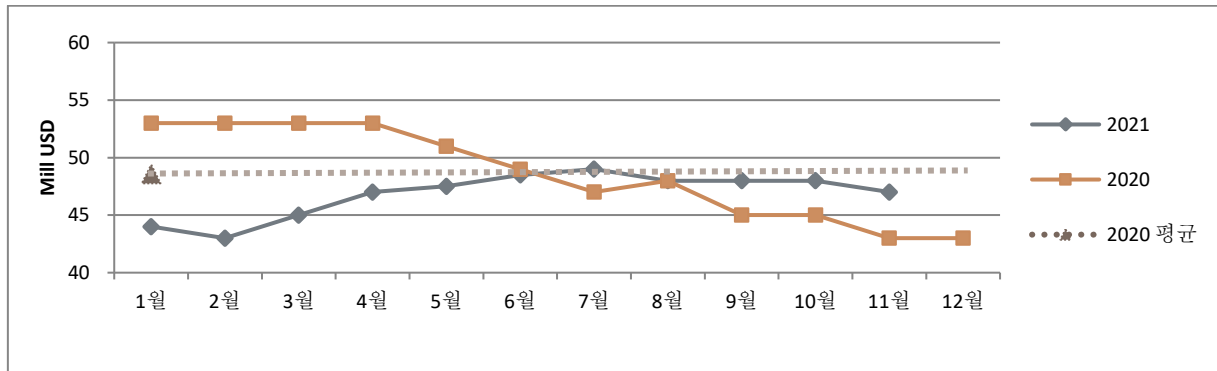
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	72.00	70.00	70.00	70.00	70.00	69.36
	전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-4.1%	2.9%	7.5%	7.7%	7.7%	7.7%	11.1%	-0.9%
SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	49.00	48.00	48.00	48.00	47.00	46.82
	전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	1.1%	2.1%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.1%	-
	전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-6.9%	-1.0%	4.3%	6.7%	6.7%	6.7%	9.3%	-3.6%
AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	38.45
	전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%	0.0%	6.7%	11.1%	14.3%	21.2%	21.2%	23.1%	2.3%
MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	27.73
	전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-8.3%	-1.8%	0.0%	5.7%	7.7%	7.7%	7.7%	7.7%	-0.5%
2020		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
VLCC		77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00	63.00	70.00
SUEZ		53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	45.00	43.00	48.58
AFRA		41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	33.00	32.50	37.58
MR		30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	26.00	26.00	27.88

### VLCC-310K

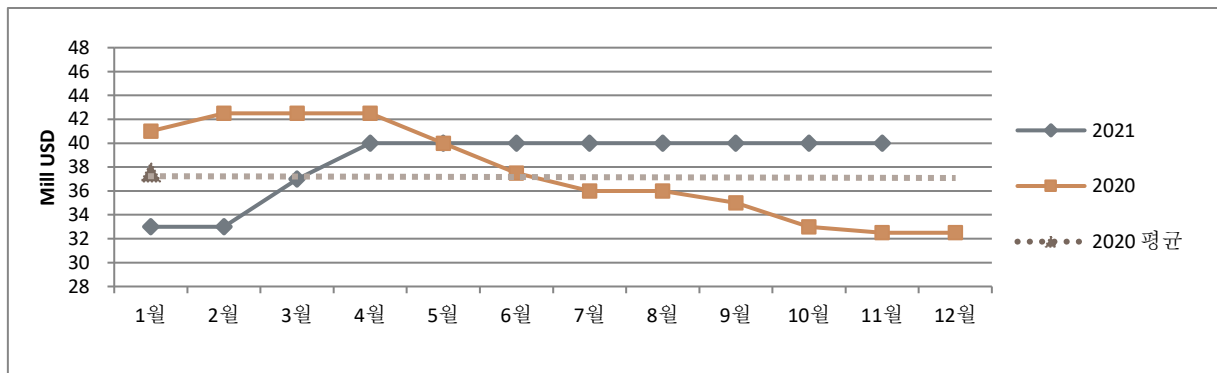


### III. TANKER

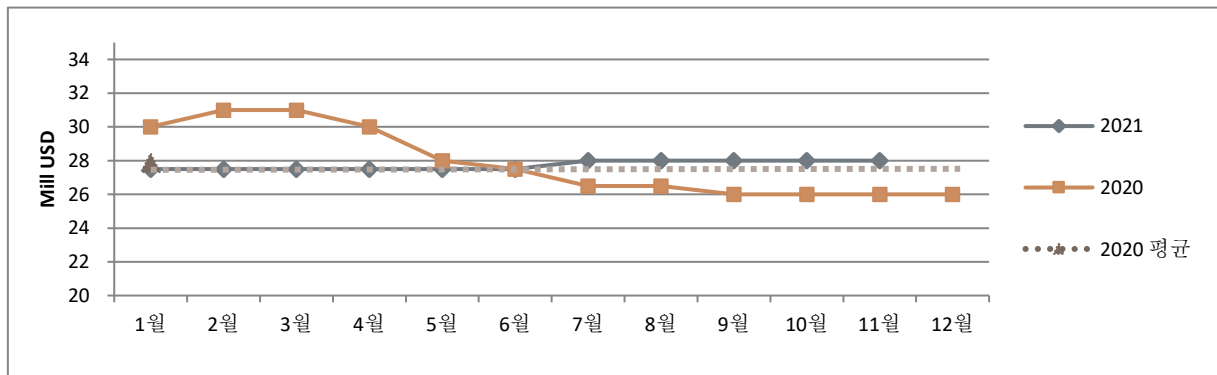
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ASTRO PERSEUS	159,100	2004	KOREA	B&W		18.5	Middle Eastern buyer
TANKER	PTI AMAZON	51,218	2007	KOREA	B&W		9.9	Undisclosed buyer
TANKER	PTI RHINE	51,000	2007	KOREA	B&W	3	9.9	Undisclosed buyer
TANKER	OCEAN GLOBE	50,300	2007	KOREA	B&W		10	Undisclosed buyer
TANKER	EASTERLY AS OLIVIA	19,983	2007	JAPAN	B&W	2&3	11	Undisclosed buyer, stainless steel
TANKER	MESABI	12,900	2006	KOREA	B&W		6	Undisclosed buyer, BWTS fitted
TANKER	IHEM	5,850	2005	TURKEY	MAK	2&3	1.9	Nigerian buyer, epoxy coated/coiled
OIL/CHEM	PYXIS LAMDA	50,100	2017	KOREA	B&W		32	Greece buyer (Pyxis Tankers)
OIL/CHEM	SEAWAYS BODIE	37,627	2006	KOREA	B&W	2&3	--	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	BARDON	12,902	2006	KOREA	B&W		6	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CHEMICAL	WAWASAN RUBY	19,957	2010	JAPAN	B&W		--	Far Eastern buyer, stainless steel

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	LEO PARAMOUNT	71,816	2005	JAPAN	B&W	6350	TEU	40	Greece buyer
CONT	AS PETULIA	34,221	2008	CHINA	WART	2564	TEU	35.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CONT	CORONADO BAY	33,783	2008	CHINA	WART	2578	TEU	40	Undisclosed buyer
CONT	GLACIER BAY	33,711	2009	CHINA	WART	2578	TEU	40	Undisclosed buyer
CONT	AS PALATIA	33,660	2006	KOREA	B&W	2526	TEU	35.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted
MPP	FWN PAULA	10,618	2002	NETHERLAND	MAK	669	TEU	5.3	Undisclosed buyer

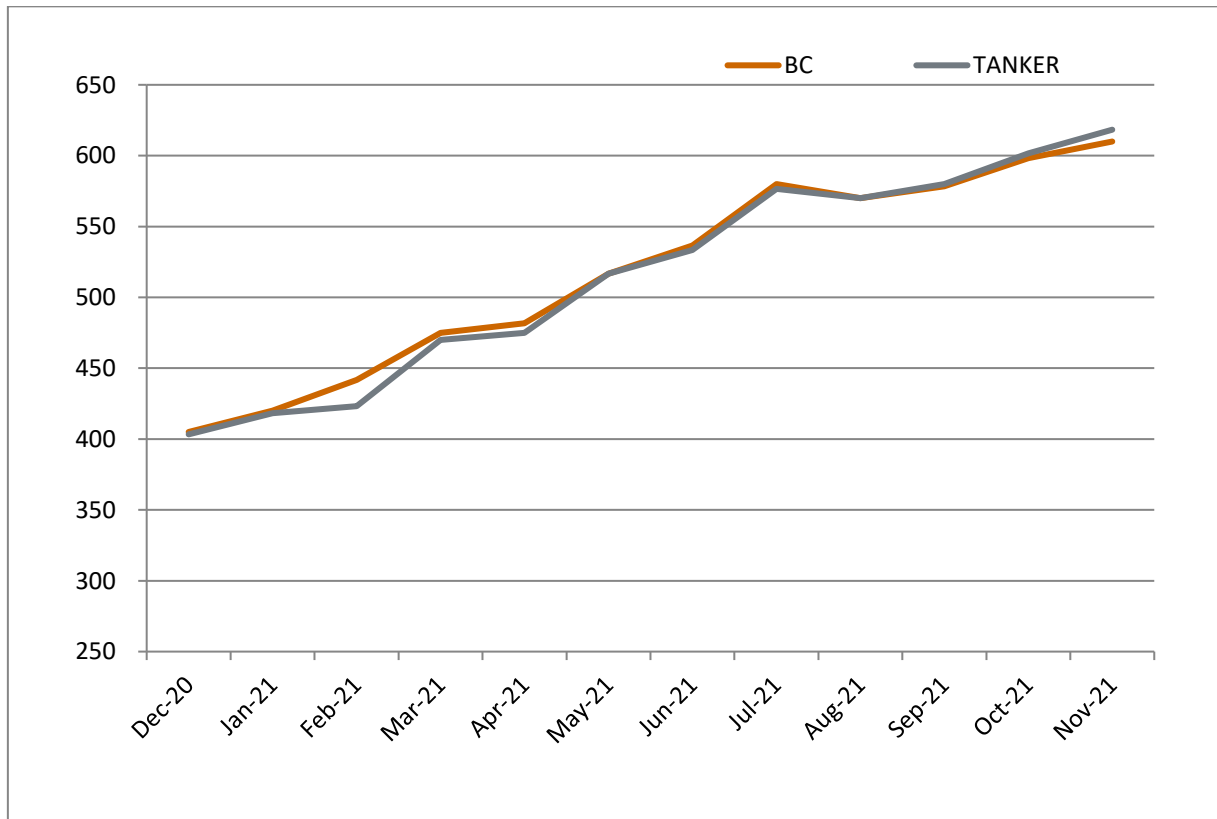


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

	2019		2020		2021		2020.11	2021.11		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	525.76	52.6%	390.00	618.33	2.9%	58.5%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	528.03	53.2%	395.00	610.00	2.0%	54.4%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



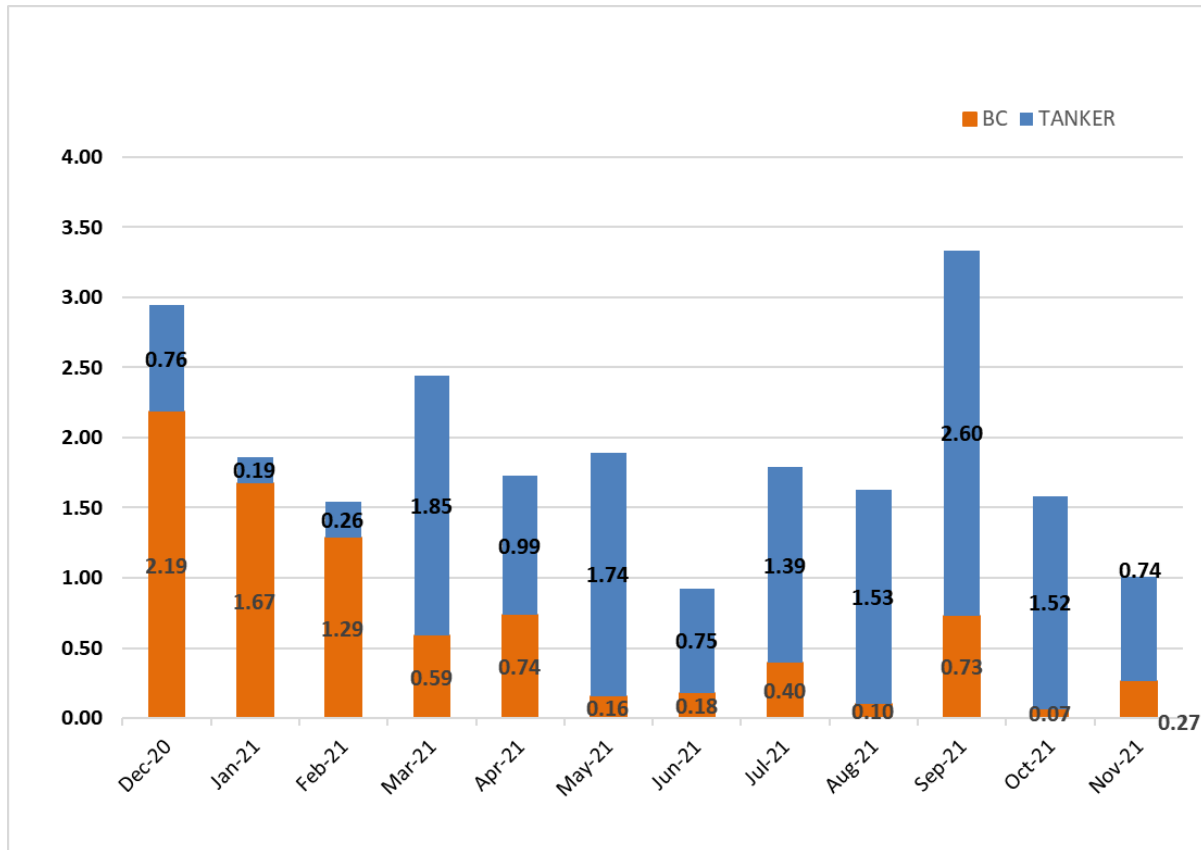


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019		2020		2020.11		2021.11			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.54	97	3.68	112	0.66	18	0.74	12.3%	15	-16.7%
BC	7.45	116	15.61	164	0.30	10	0.27	-11.6%	3	-70.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### Demolition Sales Report

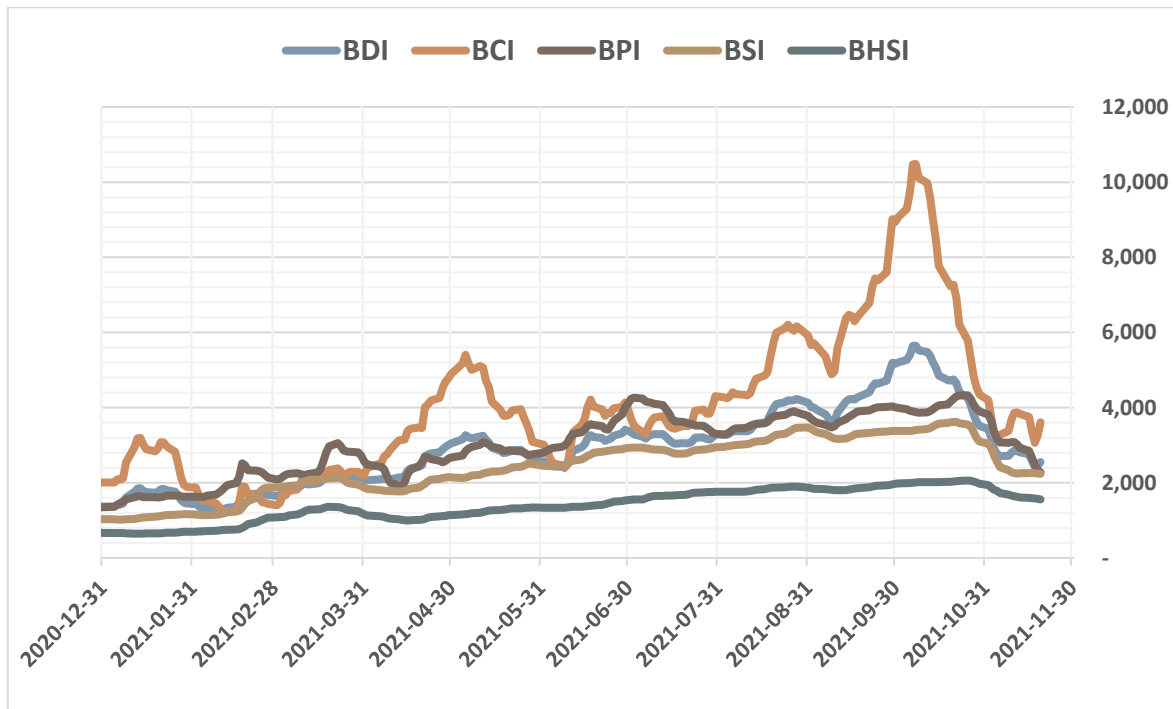
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	BERGE KANGCHENJUNGA	263,237	33,703	1994	JAPAN	MITSU	630	Undisclosed buyer
TANKER	ASTRA	149,995	22,650	2002	JAPAN	B&W	576	INDIA, AS IS MANGALORE
TANKER	ETC MENA	107,181	16,432	2001	JAPAN	B&W	650	AS IS SINGAPORE
TANKER	OCEAN WINNER	37,274	8,750	2002	KOREA	B&W	595	AS IS MALAYSIA, auction sale



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2021-11-19	2021-11-12	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
<b>BDI</b>	2,552	2,807	▼255.00	5,650	1,111
<b>BCI</b>	3,610	3,836	▼226.00	10,485	1,241
<b>BPI</b>	2,282	2,930	▼648.00	4,328	1,165
<b>BSI</b>	2,237	2,253	▼16.00	3,624	882
<b>BHSI</b>	1,561	1,613	▼52.00	2,062	553





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	616.00	▼12.50	564.50	▼6.50	586.00	▼9.50
MGO	683.50	▼35.50	665.00	▼10.50	701.00	▼36.50
LSMGO	681.50	▼28.50	648.50	▼26.50	-	-
IFO380	462.00	▼2.50	432.00	▼1.00	458.00	▼16.00

❖기준일 : 11 월 19 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2021-11-19	2021-11-12	CHANGE
미국 달러	1180.50	1184.70	▼4.20
일본 엔(100)	1033.31	1038.80	▼5.49
유로	1342.52	1356.19	▼13.67
중국 위안	185.07	185.15	▼0.08

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

### [시사상식] 엄격성 지수

영국 옥스퍼드대 연구팀이 전 세계 180여 개국의 코로나 19 대응 수준을 평가한 지수로, 100에 가까울수록 방역 강도가 높은 것이다.

영국 옥스퍼드대 연구팀이 2020년 1월부터 전 세계 180여 개국의 코로나 19 대응 수준을 평가하고 있는 지수를 말한다. 평가 항목은 ▷학교 운영 ▷직장 운영 ▷대규모 행사 제한 ▷모임 제한 ▷외출 자제 권고 ▷공공 캠페인 ▷대중교통 제한 ▷국내 이동 제한 ▷출·입국 제한 등 총 9개 항목이다. 이를 통해 1에서 100점까지 점수가 매겨지는데, 수치가 낮을수록 방역 강도가 낮고 높으면 방역 강도가 강하다는 뜻이다.

한편, 2020년 초부터 전 세계로 확산된 코로나 19 팬데믹은 코로나 19 백신 개발과 접종으로 그 종식에 대한 기대감이 높아진 바 있다. 하지만 잇따른 변이 바이러스의 출현과 돌파감염 사례가 이어지면서 코로나 19 방역체계 전환을 요구하는 목소리가 높아지기 시작했고, 이에 전 세계적으로 시행됐던 '사회적 거리두기'는 점차 '단계적 일상회복(위드 코로나)'으로 전환되고 있다. 이에 우리 정부 역시 2021년 11월 1일부터 '단계적 일상회복 방안'을 시행하고 있는데, 해당 방안 시행 이후 엄격성 지수가 급감하면서 우려를 낳고 있다.

[출처: 네이버 지식백과]

### [관련뉴스] 英옥스퍼드大 “한국 코로나 방역 강도, G20 최저 수준”

한국의 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 대응 수위가 주요 국가에 비해 크게 낮은 것으로 분석됐다. 단계적 일상 회복(위드 코로나) 시작으로 방역 강도가 단기간에 큰 폭으로 완화된 탓이다.

10일 영국 옥스퍼드대의 코로나 19 '엄격성 지수(Stringency Index)'에 따르면 한국은 39.35점(8일 집계 기준·100점 만점)이다. 주요 20개국(G20) 중 한국보다 낮은 건 멕시코(35.19점)와 슬로베니아(36.11점·유럽연합 의장국)뿐이다. 엄격성 지수는 각국의 코로나 19 대응 수준을 분석한 것이다. 모임 인원이나 다중이용시설 영업 등 9개 분야의 방역조치를 평가한다. 지수가 낮을수록 방역 강도가 약하고, 높을수록 세다.

한국의 엄격성 지수는 위드 코로나 시행 후 8점 가까이 떨어졌다. 점진적 위드 코로나를 시행 중인 싱가포르(44.44점)는 물론이고 방역조치 대부분을 해제한 영국(41.20점)보다 낮아졌다. 각국의 상황이 다르기 때문에 지수 순위로 방역 성공이나 실패를 따지긴 어렵다. 하지만 한국의 경우 일시에 너무 많은 방역조치를 풀었다는 우려가 전문가뿐 아니라 방역당국 내에서도 나오고 있다.

실제 위드 코로나 이후 각종 방역지표는 빠르게 악화하고 있다. 10일 0시 기준 신규 확진자는 2425명이다. 하루 사이에 700명 넘게 늘었다. 위중증 환자는 460명으로, 코로나 19 유행 이후 가장 많았다. 10일 오후 9시까지 잠정 집계된 신규 확진자도 2342명에 이른다. 헬러윈데이와 방역 완화의 영향이 나타나고 있다는 분석이 나온다. 특히 수도권 위중증 병상 가동률은 70%를 넘어섰다. 전문가들은 수도권에만 비상계획을 발동해 일상 회복을 잠시 멈춰야 한다는 의견까지 내놓고 있다.

## VI. ISSUE & TREND

“단계적인 방역 완화라고 했지만 찬찬히 보면 더 완화할 조치가 거의 없을 정도입니다.”

질병관리본부장을 지낸 정기석 한림대 성심병원 호흡기내과 교수는 1일부터 시행 중인 단계적 일상 회복(위드 코로나)에 대해 이렇게 평가했다. 그의 말대로 위드 코로나 이후 일상의 분위기는 이미 코로나 19 이전을 연상케 한다. 오후 10시면 불이 꺼지던 수도권 곳곳의 ‘먹자골목’은 다시 불야성이다. 백신 접종 완료 등의 ‘방역 패스’를 적용하긴 하지만 최근 프로야구 경기장은 만원 관중이다. 지난주(1~7 일) 휴대전화 이동량은 2억 5141만 건으로, 2년 전 같은 기간(11월 4~10일)의 2억 6202만 건에 근접했다. 그러나 위중증 환자가 늘어나면서 이런 조치가 다른 나라에 비해 다소 빠르게 시작됐다는 우려도 나온다. 정 교수는 “얼마 전까지 가족 모임을 못 할 정도로 방역을 조였던 것과 비교하면 급격한 완화 속도”라고 진단했다.

영국 옥스퍼드대 연구팀은 지난해 1월부터 세계 180여 개국의 코로나 19 정책 엄격성 지수(Stringency Index)를 추적 집계하고 있다. 해당 국가가 학교 운영이나 행사 및 모임 제한, 대중교통 운행 중단 등의 항목에서 취한 방역의 강도가 높을수록 높은 지수를 받는 구조다.

지난달 말까지만 해도 한국의 엄격성 지수는 영국과 독일 등 유럽 국가를 물론이고 방역 규제가 많은 것으로 알려진 싱가포르(44.44점)보다 높은 47.22점이었다. 그만큼 방역 강도가 강했다는 뜻이다. 하지만 1차 개편이 시행된 이후 단번에 8점 가까이 떨어진 39.35점이 됐다. 이는 브라질(40.28점)과 비슷한 수준이다.

한국에 앞서 점진적인 일상 회복에 나선 대표적인 나라가 싱가포르다. 싱가포르는 이미 3개월 전 코로나 19 대응 체제 전환을 시작했다. 하지만 싱가포르는 아직도 백신 접종을 마치지 않은 사람은 식당에서 음식을 먹을 수 없다. 24시간 이내에 받은 유전자증폭(PCR) 검사 음성 확인서가 있을 때만 예외가 인정된다. 미접종자도 4명까지 식당을 이용할 수 있는 한국과 대조적이다. 위드 코로나 시행 이후 방역패스를 해제했던 덴마크도 8일 방역패스 재도입 방침을 내놨다.

모임 인원 제한 역시 마찬가지다. 수도권 10명, 비수도권 12명인 한국과 달리 싱가포르는 2명만 모일 수 있다. 여기엔 ‘하루 한 번만 허용’이라는 단서가 붙는다. 모든 방역 조치를 단번에 해제한 것으로 알려진 영국도 일부 지역에선 15명까지만 제한 없이 모일 수 있다. 그 이상의 모임은 방역 책임자의 ‘위험도 평가’가 있어야만 허용되며, 최대 30명까지만 가능하다. 또 영국은 국민들의 이동량을 줄이기 위해 버스와 지하철 배차를 감축했다. 한국은 코로나 19 확산 이후 전국적으로 대중교통 제한 조치가 이뤄진 적이 없다. 서울시가 자체 적용하던 심야 감축 운행은 지난달 25일 해제됐다.

방역당국은 옥스퍼드대가 발표하는 엄격성 지수를 코로나 19 국제 비교의 참고 자료로 활용하고 있다. 다만, 해당 지수에는 국민들의 마스크 착용 여부가 반영되지 않는다. 한국이 다른 방역 완화 수준은 영국과 유사하지만 확진자 수가 크게 적은 이유가 철저한 마스크 착용 때문이라는 분석이 나온다. 정부는 일상 회복이 마무리되는 때까지 실내 마스크 착용을 의무화할 방침이다.

이와 별개로 방역당국 역시 위드 코로나 전환 속도가 다소 빠르다는 점을 우려하고 있다. 방역당국은 위드 코로나

## VI. ISSUE & TREND

---

로드맵 발표를 앞두고 식당 카페 등의 영업시간 제한 전면 해제와 사적 모임 인원 완화를 단번에 시행하는 건 시기상조라는 의견을 낸 것으로 알려졌다. 방역당국 관계자는 “먼저 영업시간 제한을 풀고 2 단계 때 인원을 풀거나 아니면 반대로 인원만 풀어야 한다는 의견을 냈지만 다른 부처의 해제 요구가 강해 반영되지 못했다”고 말했다.

일상회복지원위원회 방역의료분과 위원인 정재훈 가천대 의대 예방의학과 교수는 “여러 방역조치가 동시에 완화되면서 이제는 어떤 조치가 확산세에 얼마나 영향을 미치는지 측정하기도 어려워진 상태”라고 지적했다.

[출처: 동아일보 이지윤, 유근형, 이지윤 기자]



## VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.	
101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea Tel. +82-2-776-0840 (Rep.)   Email. snp@stlkorea.com	
<b>CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일)</b> Tel. 070-7771-6410	

STL GLOBAL CO., LTD.		
Email. seoul@stlkorea.com		
<b>Chartering</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim (이사 김현진)</b> Director Tel. 070-7771-6404	<b>Mike Hong (부장 홍창목)</b> General Manager Tel. 070-7771-6417
<b>Fleet Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>H.S. Lee (부장 이현성)</b> General Manager Tel. 070-7771-6412	
<b>Research &amp; Operation</b> snp@stlkorea.com	<b>Anna Lee (과장 이해란)</b> Manager Tel. 070-7771-6403	<b>Joovi Park (대리 박주비)</b> Assistant Manager Tel. 070-7771-6419
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Henry S.H.Oh (차장 오수현)</b> Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	<b>Jennifer Park (과장 박영단)</b> Manager Tel. 070-7771-6407
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn (차장 안지영)</b> Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin (과장 진정식)</b> Manager Tel. 070-7771-6406

에스티엘 지투어_STL G TOUR		전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy	
tour@stlgtour.com		academy@stlyacht.com	
기업/일반 단체 항공예약  실장 김영하	Tel. 1661-8388 Tel. 070-4800-0151 Fax. 02-6499-8388 www.stlgtour.com	보트/요트 면허취득  실장 이진행	Tel. 061-247-0331 Tel. 010-2777-4027 Fax. 061-247-0333 www.stlyacht.com