



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.332

**Updated January 12, 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	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	22

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

## I . ISSUE & TREND

### 1. 이번엔 이란발 해운대란 오나... 해운업계 초긴장

한국 선적 유조선 이란 혁명수비대에 나포된 가운데 이란이 한국 선박을 추가 나포하거나 호르무즈 해협을 봉쇄할 것이란 전망이 나오면서 이란발 물류대란이 우려되고 있다.

10 일 정부와 해운업계에 따르면 HMM(옛 현대상선)과 KSS 해운사는 최근 호르무즈 해협 인근을 운항하는 선사들에 대해 경계 태세 강화,보완된 안전운항 등을 담은 내부 지침서를 전달했다.

앞서 문성혁 해양수산부 장관은 지난 6 일 화학 운반선 '한국케미호' 나포와 관련 호르무즈 해협 인근을 운항하는 국적 선사들에 대해 선박 위치 수신 주기를 6 시간에서 1 시간으로 단축하고 해역 진입하기 24 시간 전에 선박보안경보장치(SSAS)를 점검하는 내용의 보안태세 강화를 당부했다. 문 장관은 또 선사들과 실시간 연락체계를 갖춰 긴급 상황에도 대비하고 있다.

HMM 은 컨테이너선 기준 주 1 회, KSS 해운은 스팟 계약(비정기적단기 운송계약) 형식으로 호르무즈 해협을 운항하고 있다.

해운업계는 이번 이란 나포 사태로 물류대란이 오는 것은 아닌지 우려하고 있다.

당장엔 보험료 인상이 예고된다. 해상 보험료는 지정학적 리스크가 커질 때마다 보험료가 상승하는 경향을 보인다. 지난 2019 년 일본과 노르웨이 국적의 유조선이 잇따라 파격되자 이 구간 해상보험료는 3 배 가까이 치솟았다.

해운업계 관계자는 "호르무즈 해협 인근에 한 해 선박 보험료가 오르면 해운 운임도 변동될 수 있다"고 말했다.

유가 상승도 불가피하다. 호르무즈 해협은 전 세계 해상 원유 수송량의 약 3 분의 1 이 지나는 전략적 요충지다. 이곳을 통과하는 원유의 70~80%는 한국이나 중국, 일본 등 아시아로 공급된다. 만약 이란의 공격으로 호르무즈 해협을 지나는 선박의 수가 줄거나 최악의 경우 봉쇄될 경우 원유수입에 막대한 차질을 빚게 된다.

## I . ISSUE & TREND

해운업계 관계자는 "아직 호르무즈 해협을 통과하는 데 큰 문제는 없다"면서도 "만약 최악의 상황이 현실화하면 선박 물류를 운송하는 데 다른 루트를 이용해야 하므로 시간과 비용적인 부분에서 부담이 커질 수 있다"고 말했다.

한편 이란 혁명수비대는 지난 4 일(현지시간) 오전 10 시께 한국케미호를 걸프 해역(페르시아만) 입구 호르무즈 해협에서 나포했다. 한국케미호에는 한국 선원 5 명과 미얀마(11 명), 인도네시아(2 명), 베트남(2 명) 출신 선원 등 모두 20 명이 승선해 있는 것으로 파악됐다.

## 2. 해상풍력 발전, 국내 조선 빅 3 잇단 가세에 '탄력'

현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업 등 국내 3 대 조선업체들이 최근 잇따른 부유체 개발, 구조물 제작 등을 통한 해상풍력 발전 사업 참여에 박차를 가하고 있다.

조선업계의 이같은 움직임은 글로벌 일감 수주에 의존하는 조선업 특성상 안정적인 수익 기반 확보를 위한 신사업 진출의 필요성에 따른 것으로 알려졌다.

또 해상풍력 발전에 대한 정부의 적극적인 정책 지원과 선진국에 비해 뒤떨어지지 않는 국내 관련 산업 생태계도 조선업계의 해상풍력 사업 가속화 원인으로 분석됐다.

11 일 업계에 따르면 국내 3 대 조선업체들이 해상풍력 발전 사업 프로젝트에 잇따라 참여하면서 국내 해상풍력 발전업계에 청신호가 켜진 모습이다.

조선업계 한 관계자는 "주도권을 쥐고 해상풍력산업을 이끌고 있지는 않지만, 미래에 부유식 해상풍력발전기 수요가 증가할 것이란 전망에 따라 부유체 기술 개발에 착수했다"고 설명했다.

현대중공업은 지난해 9 월 한국석유공사와 '동해 1 한국형 부유식 해상풍력 발전체계 구축을 위한 상호협력 업무협약'을 체결했다. 현대중공업은 다양한 해양플랜트 구조물 제작 경험을 부유식 해상풍력에 활용할 예정이다. 현대중공업은 현재 5MW 급과 8MW 급 부유식 구조물에 대한 기본 제원을 설정하고 설계기술을 확보하고 있다.

## I . ISSUE & TREND

대우조선해양은 지난해 8 월 모나코 선사 스킵피오벌커스와 해상풍력 발전기 설치선 1 척에 대한 건조의향서(LOI)를 체결했다. 건조의향서에는 옵션 3 척도 포함된다. 이번에 발주될 WTIV 는 하이브리드형 배터리가 적용된다. 한 대당 최대 2 억 9000 만달러(한화 약 3187 억 4000 만원)에 달해 대표적 고부가가치선인 LNG(액화천연가스)선보다 가격대가 높다.

삼성중공업은 지난해 10 월 글로벌 국제인증기관 DVL GL 과 '부유식 해상풍력 설계기술 공동개발'에 관한 업무협약을 체결했다. DNV GL 은 지난 2013 년 노르웨이선급(DNV, DET NORSKE VERITAS)과 독일선급(GL, GERMANISCHER LLOYD)이 합병한 선박·해양플랜트·에너지 분야 인증·검사 전문기관이다. 풍력터빈 인증·풍황분석·기술 컨설팅 등 다양한 서비스를 제공하고 있다.

조선업계의 이같은 해상풍력 발전사업은 무엇보다 정부의 정책적 뒷받침에 크게 탄력을 받고 있다.

문재인 대통령은 오는 2030 년 세계 5 대 해상풍력 강국으로 거듭나겠다고 지난해 천명했다. 정부는 구체적으로 해상풍력 발전용량을 현재 1.24GW 에서 오는 2030 년까지 12GW 까지 무려 100 배 확대한다는 목표로 주요 추진과제를 시행하고 있다. 중앙정부 뿐만 아니라 지방자치단체도 해상풍력발전방안에 맞춰 민관협의체를 구성하는 등 해상풍력 활성화에 나섰다. 국내 해상풍력 관련 산업은 정부와 지자체의 이같은 의지와 지원을 바탕으로 더 발전할 수 있게 된 것이다.

정부의 해상풍력산업 육성 의지와 함께 국내 관련 산업 생태계가 잘 갖춰진 점도 조선업계의 관련 산업 확대 배경이다.

이미 풍력발전기동이나 해상풍력 하부구조물 등은 우리나라가 세계 상위권을 차지하고 있으며 조선업과 연관된 만큼 해상풍력발전은 시장잠재력을 갖췄다는 평가를 받는다. 국내 풍력발전기에 들어가는 여러 부품들의 수준이 세계 상위권 수준이다. 풍력발전은 모터나 블레이드가 중요해 아직 관련 기술이 더 발전해야 하지만 기동의 경우 씨에스원드가, 해상풍력 하부구조물의 경우 삼강엠앤티가 각각 세계 1 위를 차지하고 있다.

국내에서 해상풍력 발전 기술의 국산화도 활발하다. 한국동서발전은 지난 7 일 울산 중구 본사에서 '4 MW급 이상 대형 풍력발전기 방향 및 날개 조절용 기어시스템 국산화 개발 성과 발표회'를 열고 국내 특허와 노르웨이-독일 인증기관(DNV-GL)의 국제설계인증을 획득했다고 알렸다. 지난해 10 월 제작을 마친 유니슨의 4.3 MW 풍력발전기 시제품 실증테스트 현장(전남 영광)도 영상으로 공개했다. 앞으로 1 년 동안 실증테스트를 거쳐 성능 검증을 완료한 뒤 일본 등 해외 수출도 추진할 계획이다. 수출까지 이뤄진다면 연구개발에 참여한 국내 중소기업들은 약 36 억원의 매출을 나타낼 전망이다.

## I. ISSUE & TREND

해상풍력 발전산업이 조선업의 연관성으로 조선산업 신시장을 창출할 수 있다는 기대감이 나온다. 해양플랜트 시장은 현재 드릴십 가동률이 떨어지고 대규모 생산용 해양플랜트(FPSO 등) 발주가 줄어드는 등 침체를 벗어나지 못하고 있다.

그러나 조선산업과 연관된 원양 해상풍력단지의 경우 신재생에너지 추진에 힘입어 시장이 확대되고 있다. 한국판 뉴딜의 10대 대표 과제에도 조선업과 연관성 있는 해상풍력발전이 포함된 것 등을 살펴보면 시장잠재력을 갖춘 것으로 평가된다.

### 3. 다국적 보험사들 한진해운 상대 소송서 패소

한진해운이 회생 결정 후 운송을 중단하자 피해를 입은 화주들의 보험사가 민사소송을 제기했다가 패소했다. 이들은 화주들의 손해를 한진해운 측에 물었는데, 법원은 보험사들이 민사소송을 제기한 것은 부적법하다고 봤다.

11일 법조계에 따르면 최근 서울중앙지방법원 민사합의 46부(이광영 부장판사)는 미국의 컨티넨탈인슈어런스, 컨티넨탈캐슈얼티, 영국의 CNA 인슈어런스, 하디 등 4개 보험사가 한진해운을 상대로 낸 사무관리비용 상환 등의 청구 소송을 각하했다.

보험사들은 "한진해운이 940만달러(약 100억원)를 지급해야 한다"며 "이 채권은 공익채권에 해당하고 파산선고 후에는 재단채권이기에 때문에 수시로 변제해야 한다"고 소송을 제기했다.

이들은 한진해운에게 운송을 맡긴 DHL 등 화주들과 보험계약을 체결했다. 회생개시 결정으로 한진해운이 제때 화물을 운송하지 못해 화주들이 손해를 입었고, 화주들에게 보험금을 지급한 보험사들로서는 운송사인 한진해운에 구상권을 청구할 수 있다. 하지만 법원이 이들의 소송을 각하한 것은 한진해운의 경영난과 밀접한 관련이 있기 때문이다.

2016년 9월 1일 법원은 한진해운에 대해 회생절차개시결정을 했다. 과거 법정관리와 같은 제도다. 회생절차가 시작되자 한진해운이 전 세계에 운송하던 선박과 컨테이너가 일제히 멈춰 섰다. 일부 화물은 억류되거나 목적지가 아닌 곳으로 운송돼 방치되는 일까지 벌어졌다. 화주들은 자신들의 화물을 회수해

## I . ISSUE & TREND

다른 운송업자에게 일을 맡겼고, 이 과정에서 화물 보관료와 환적 비용 등을 지출했다. 화주들이 가입한 4개 보험사는 자기부담금을 제외하고 화주들에게 보험금을 지급했다.

한진해운은 2018년 2월 2일 회생절차 폐지 결정을, 보름이 지난 2월 17일 파산선고를 받았다. 보험사들이 이야기 한 공익채권과 재단채권 등은 일반인에게는 생소한 개념이다.

채무자회생법에 따르면 기업의 회생절차가 시작되면 종전까지의 채권은 회생채권이 된다. 모든 자산의 매각이나 처분이 금지되는 상태에서 채권자는 절차를 거쳐 법원의 결정을 받아야만 채권을 회수할 수 있다. 만일 기업이 회생절차 개시 후 또 빚을 지거나 거래를 통한 채무가 발생하면 공익채권으로 분류된다. 공익채권은 회생채권보다 우선 변제할 수 있다. 기업이 어려운 사정인데도 재기할 수 있도록 자금을 내주거나 거래를 해준 채권자를 우선 보호하는 논리다.

그런데 회생절차 중인 기업이 파산 선고를 받으면 파산 선고 이전의 모든 채권은 파산채권으로 분류된다. 앞서 정상적인 상황에서의 채권(회생채권)과 회생시 추가 발생한 채권(공익채권) 모두가 파산채권이 된다. 파산채권은 채권자들이 집회를 열어 법원 감독하에 파산기업의 남은 자산을 나눠 갖는다. 하지만 파산 이후 시점에 거래한 채권의 경우 재단채권으로 분류돼 채권자가 우선 변제받을 수 있다. 회생절차시 회생채권과 같은 구조다.

채무 변제는 대개 재단채권을 우선 수시로 변제하고, 나머지는 파산 관계인 집회 등 절차를 거쳐야 변제할 수 있다. 채권자가 많은 데 남아 있는 파산법인의 자산이 얼마 되지 않는다면, 비율에 따라 나눠 갖는다. 예를 들어 1억원 자산이 남아 있는 파산법인에 파산 전 1억원씩 빌려준 채권자 A가 있고, 5000만원씩 빌려준 채권자 B와 C가 있다고 하자. 남은 자산과 채권자들의 비율로 따져서 A는 5000만원, B와 C는 각각 2500만원씩 회수할 수 있다. 보험사들로서는 파산법원을 거칠 경우 받을 돈이 줄어들기 때문에 전액 회수할 수 있는 민사소송을 진행한 것이다.

보험사들은 "한진해운이 화주들에 대해 부담하는 화물운송의무가 이행되지 않아 채무불이행에 대한 손해를 배상해야 한다"고 주장했다.

문제가 되는 것은 채무불이행으로 인해 생긴 채권의 발생 시점이다. 회생절차 개시 후 발생했다면 공익채권이 되고, 회생절차 개시전 발생했다면 회생채권이 된다. 채무불이행이 된 시점은 회생절차 개시 후라는 점에서 보험사 주장이 설득력을 가지는 것처럼 보인다.

## I . ISSUE & TREND

---

하지만 재판부는 보험사들이 회생채권의 의미를 제대로 이해하지 못했다고 봤다. 재판부는 "회생절차는 채무자가 사업을 계속해 얻을 미래 기업 가치를 산정해 이를 채권자들에게 분배하기 위한 절차"라면서 "보험사들이 주장하는 이 사건 비용은 회생절차 관리인이 실질적으로 관여해, 사업이 계속 이어지는 과정에서 발생한 것이 아니다"고 봤다.

회생절차 개시전에 이미 발생한 채권으로 회생절차 개시 후 자금의 차입 등 행위로 생긴 청구권과 성질 자체가 다르다는 것이다. 공익채권은 회생개시 이후 해당 기업이 지속 가능한 경영활동을 하기 위해 발생한 채권을 의미하는 데 보험사들이 회수해야 할 채권은 공익채권의 개념과는 다르다.

재판부는 "보험사들이 주장하는 채권은 회생채권에 해당하고 한진해운의 회생절차가 폐지된 후에는 파산채권이 됐다"며 "파산채권은 파산 절차에 의하지 않고는 행사할 수 없고, 직접 파산채권 이행의 소를 제기하는 것은 부적법하다"고 소송을 각하했다.

또 "원고들이 파산채권에 해당하는 이 사건 채권을 행사하기 위해서는 파산법원에 채권을 신고하는 등 절차를 거치는 방법뿐이고, 소송을 통해 직접 한진해운을 상대로 채권의 지급을 구하는 것은 부적법하다고 부연했다.

보험사들은 1심 판결에 불복해 항소했다.



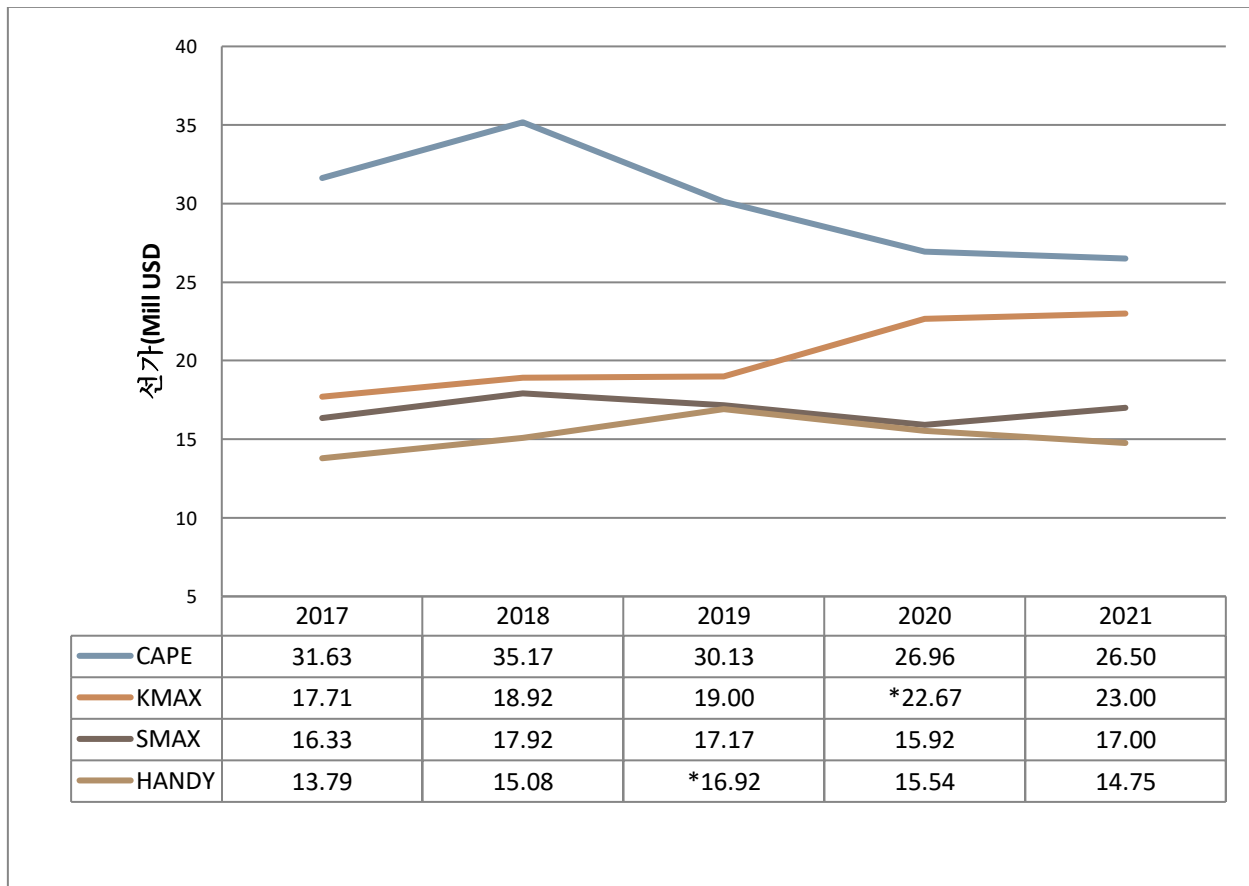
## II . BULK CARRIER

(◆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	26.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	-1.70%
<b>Kamsarmax 82K</b>	17.71	18.92	19.00	*22.67	23.00
*'19년까지는 76K 기준	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	1.47%
<b>Supramax 58K</b>	16.33	17.92	17.17	15.92	17.00
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	6.81%
<b>Handysize 37K</b>	13.79	15.08	*16.92	15.54	14.75
*'18년까지는 32K 기준	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	-5.09%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)



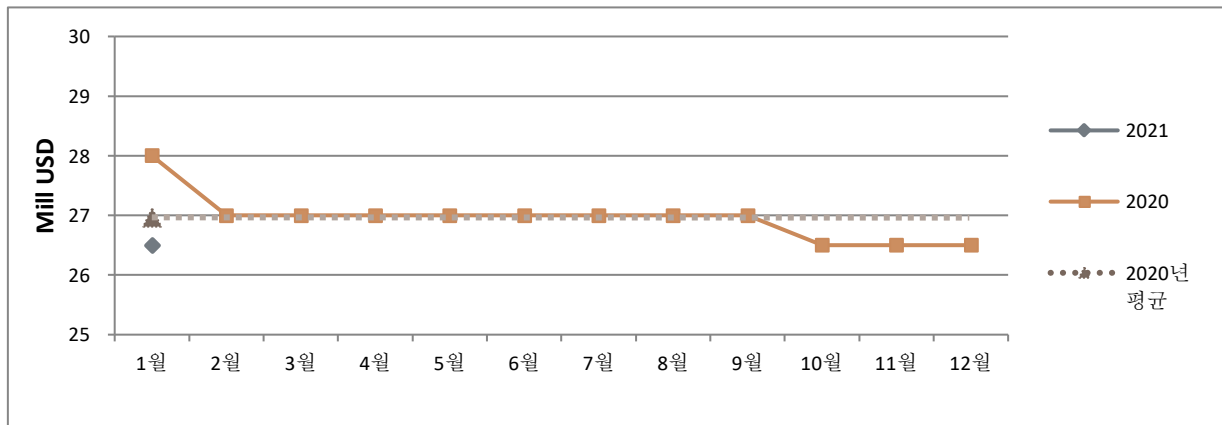




## II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	26.50						26.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-5.4%						-1.7%
	KMAX 82K	선가	23.00						23.00
		전월대비	4.5%						-
		전년대비	-2.1%						1.5%
	SMAX 58K	선가	17.00						17.00
		전월대비	9.7%						-
		전년대비	0.0%						6.8%
	HNDY 37K	선가	14.75						14.75
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-13.2%						-5.1%
2020	CAPE	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.96	
	KMAX	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.67	
	SMAX	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	

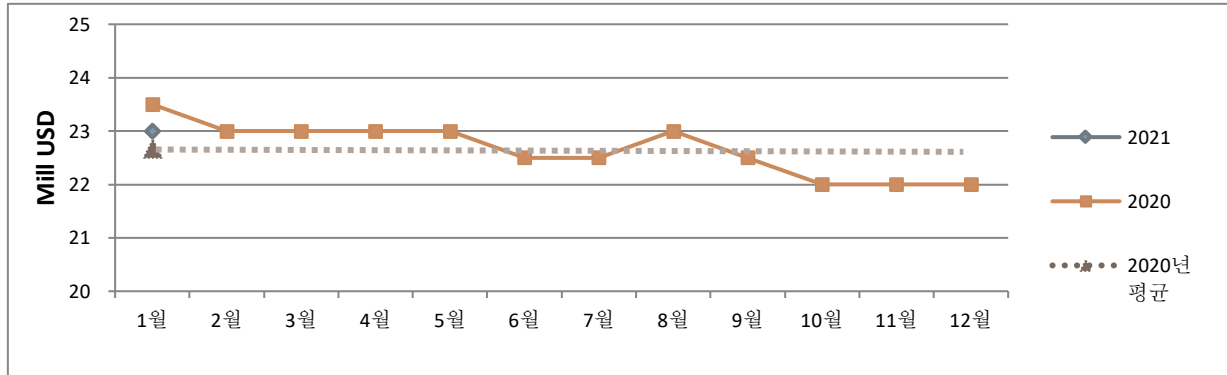
### □ Cape



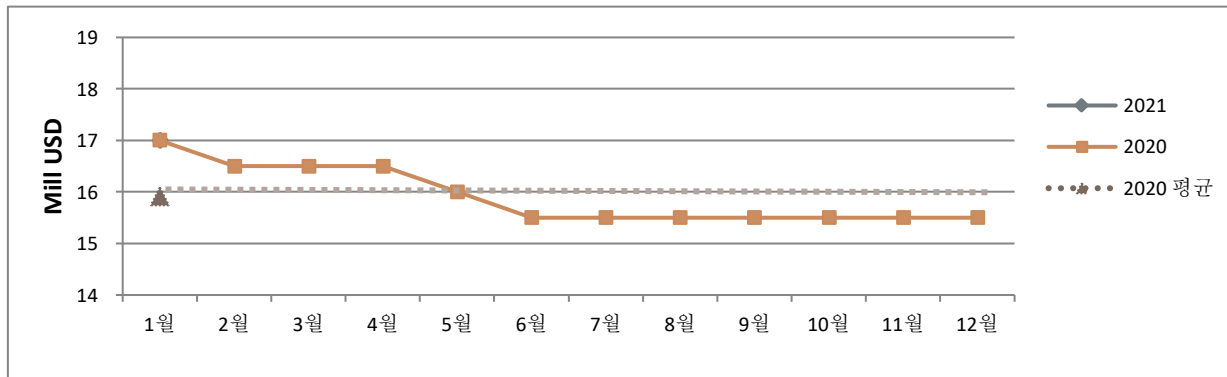


## II . BULK CARRIER

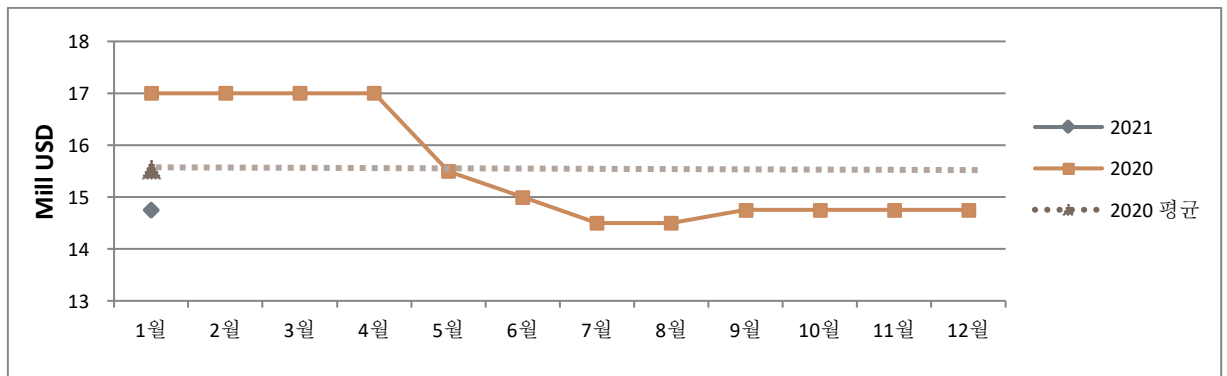
### □ Kamsarmax



### □ Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AZUL VICTORIA	206,291	2006	JAPAN	B&W		28.5-2EB	Chinese buyer, BBHP
BC	KACHIDOKI	206,291	2006	JAPAN	B&W			
BC	UNIQUE CARRIER	177,876	2007	CHINA	B&W		11.5	Singapore buyer (Berge Bulk)
BC	KING ORE	176,944	2010	JAPAN	B&W		20.3	Greek buyer (Virono Union Maritime)
BC	CAPE ISTANBUL	175,607	2011	PHILIPPINES (KOR)	B&W		19.1	Greek buyer (Virono Union Maritime) BWTS & Scrubber fitted
BC	YM EFFORT	81,700	2008	JAPAN	B&W		11.5	Greek buyer
BC	CYL	81,212	2017	CHINA	B&W		20.6	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	CMB SAKURA	75,765	2006	JAPAN	B&W		7.8-7.9	Chinese buyer
BC	WESTERN SEATTLE	57,936	2014	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	14.3	Greek buyer (Halcoussis), BWTS fitted
BC	DARYA MAHESH	56,056	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9.1-9.2	Greek buyer
BC	ERO L	50,457	2003	CHINA	B&W	C 4x36t	5.25	Chinese buyer
BC	BELFORT	50,292	2008	INDONESIA	B&W	C 4x35t	6.2	Undisclosed buyer
BC	SEACON NINGBO	45,713	1998	JAPAN	B&W	C 4x30t	3.4	Chinese buyer
BC	SAKURA OCEAN	38,200	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10.9	Undisclosed buyer, BWTS fitted



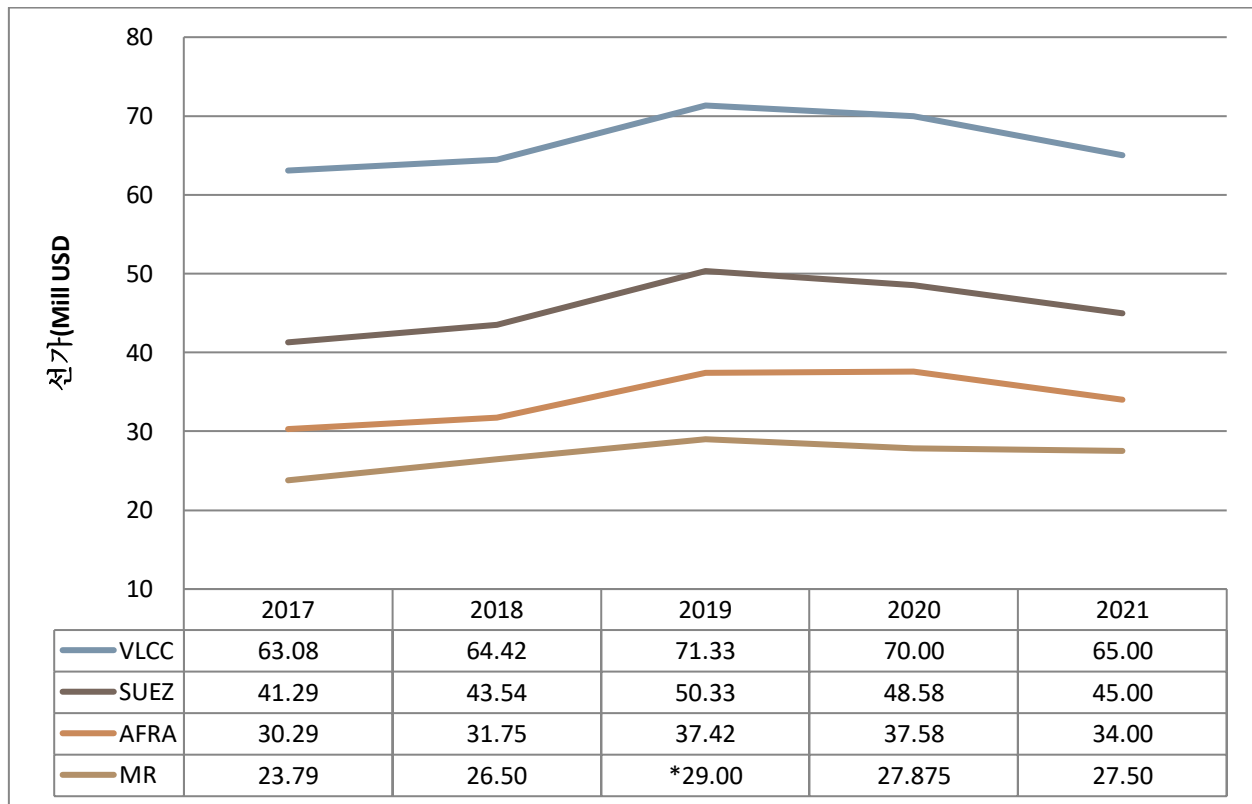
### III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	65.00
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-7.14%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	45.00
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-7.38%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	34.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-9.53%
MR 51K <small>*18년까지는 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 : %

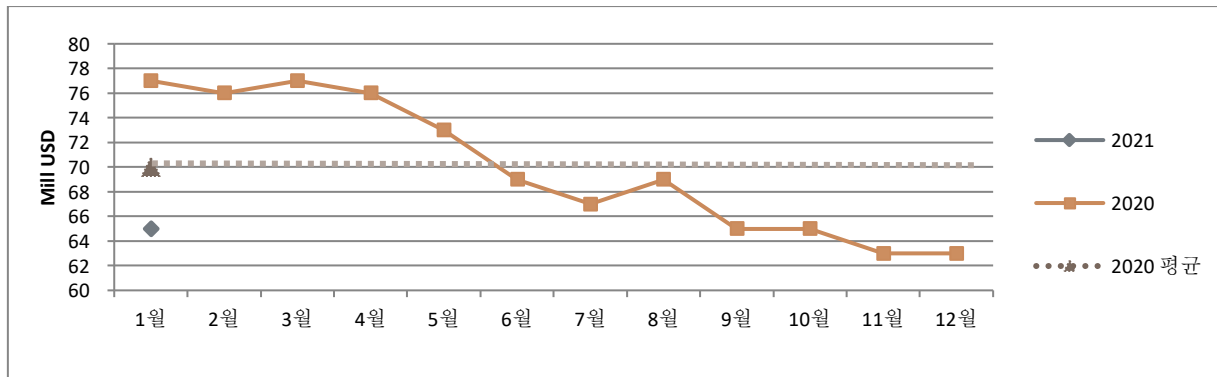




### III. TANKER

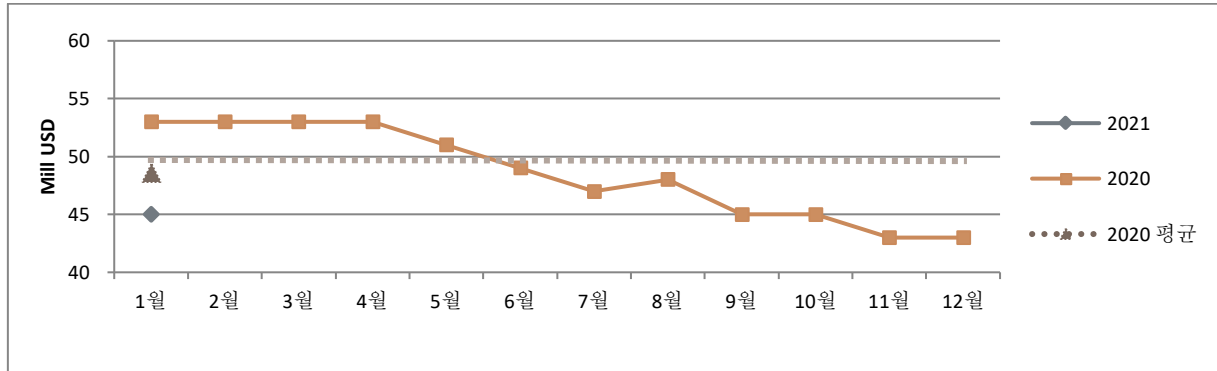
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00						65.00
		전월대비	3.2%						-
		전년대비	-15.6%						-7.1%
	SUEZ 160K	선가	45.00						45.00
		전월대비	4.7%						-
		전년대비	-15.1%						-7.4%
	AFRA 105K	선가	34.00						34.00
		전월대비	4.6%						-
		전년대비	-17.1%						-9.5%
	MR 51K	선가	27.50						27.50
		전월대비	5.8%						-
		전년대비	-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

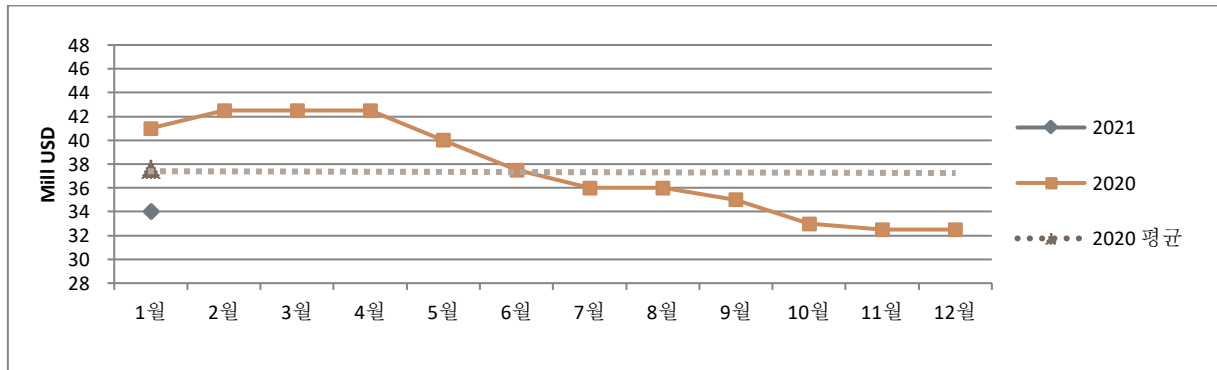


### III. TANKER

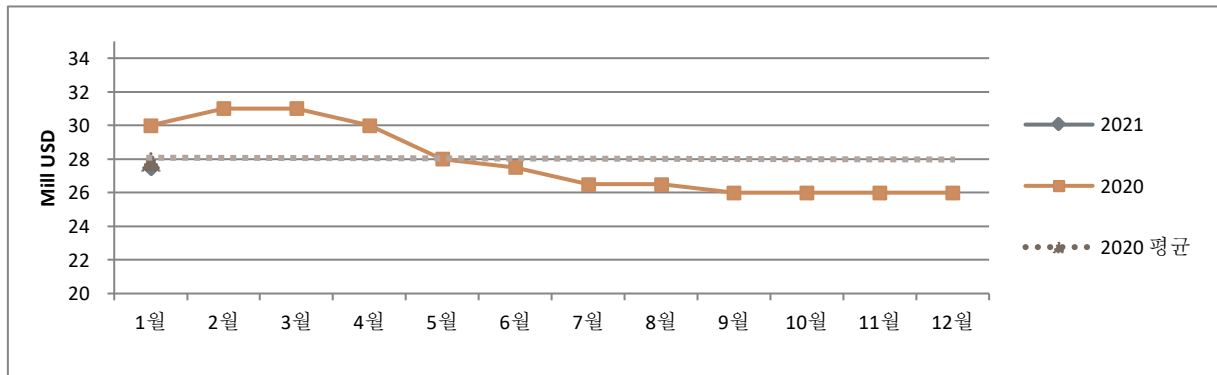
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PANTARISTE	309,288	2002	KOREA	B&W		23	Greek buyer
TANKER	MARIA	306,283	2000	KOREA	B&W		19.5	Switzerland buyer (Mercuria Energy trading)
TANKER	TSURUMI	300,600	2003	JAPAN	SULZ		24.6	Chinese buyer
TANKER	NAVE CELESTE	298,717	2003	KOREA	B&W		25	Undisclosed buyer
TANKER	CRIMSON	146,645	1998	KOREA	B&W		11.5	Chinese buyer
TANKER	AMALFI	105,500	2003	JAPAN	SULZ		11.3	Undisclosed buyer
TANKER	STAVANGER EAGLE	105,400	2009	JAPAN	B&W		18.5	Greek buyer (Coral Shipping), BWTS fitted
TANKER	ARDMORE SEAMARINER	45,726	2006	JAPAN	B&W		10.3	Undisclosed buyer
TANKER	NORDIC HANNE	38,396	2007	CHINA	B&W		7.0-7.1	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	ADFINES SKY	19,118	2011	CHINA	MAK	2	9.2	UK buyer (RF Ocean)

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MOL PACE	72,968	2006	JAPAN	B&W	6350	TEU	26.9-27.1	Taiwanese buyer
CONT	ORTOLAN GAMMA	43,127	2007	KOREA	B&W	3888	TEU	10	Maersk AS
CONT	NORO	43,127	2007	KOREA	B&W	3888	TEU	11.3	Norwegian buyer
CONT	NIKOLAS	32,300	2000	KOREA	SULZER	2506	TEU	--	Switzerland buyer (MSC)
CONT	MARIA	32,300	2000	KOREA	SULZER	2506	TEU	--	Danish buyer (MAERSK AS)
CONT	MAX KUDO	23,965	2008	GERMANY	MITSU	1702	TEU	7.4-7.6	Asian buyer
CONT	MAX KING	23,965	2008	GERMANY	MITSU	1702	TEU	7.4-7.6	Asian buyer
CONT	ITAL MELODIA	4,363	2007	KOREA	B&W	4363	TEU	15.4-15.6	Undisclosed buyer

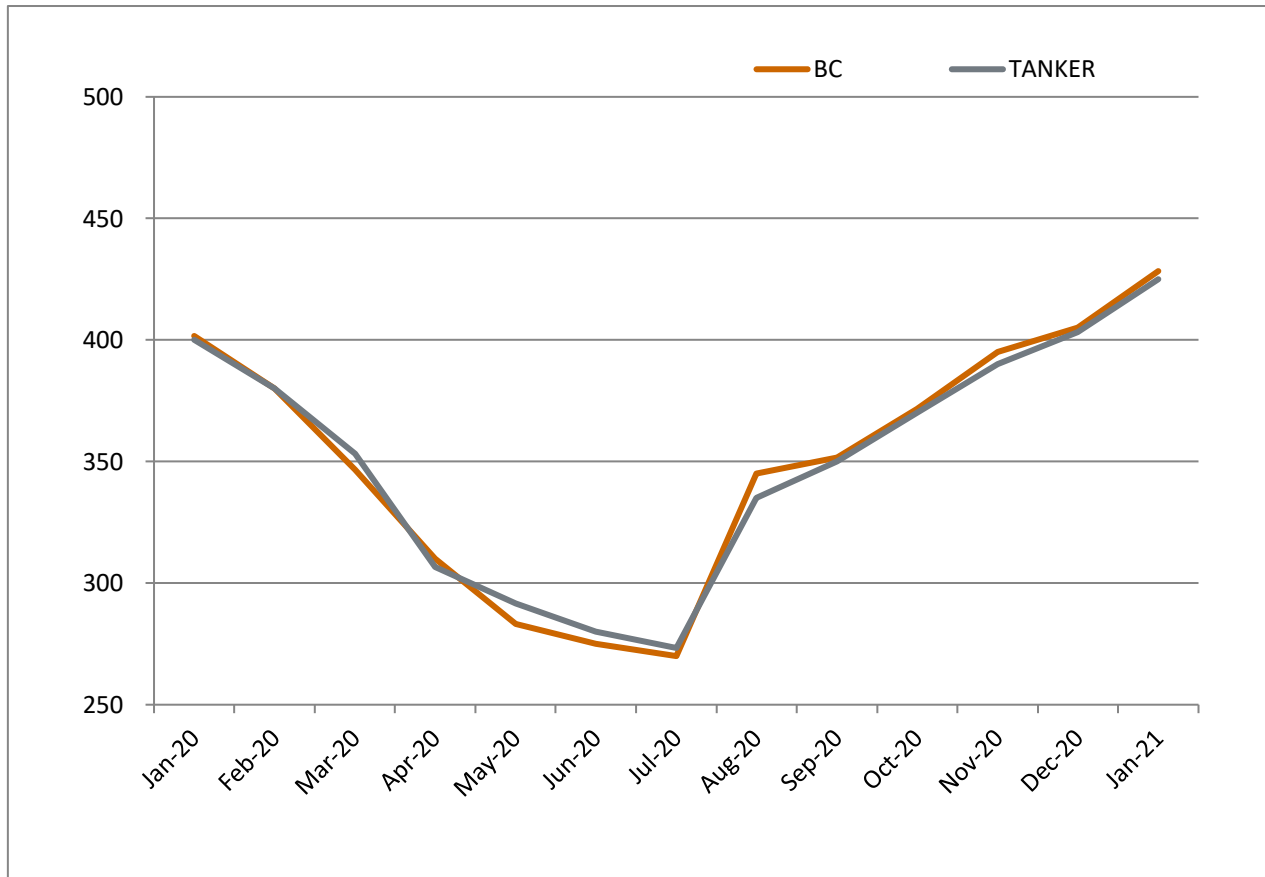


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 1 월	2021 년 1 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)	
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	425.00	23.4%	400.00	425.00	5.4%	6.3%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	428.33	24.3%	401.67	428.33	5.8%	6.6%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)





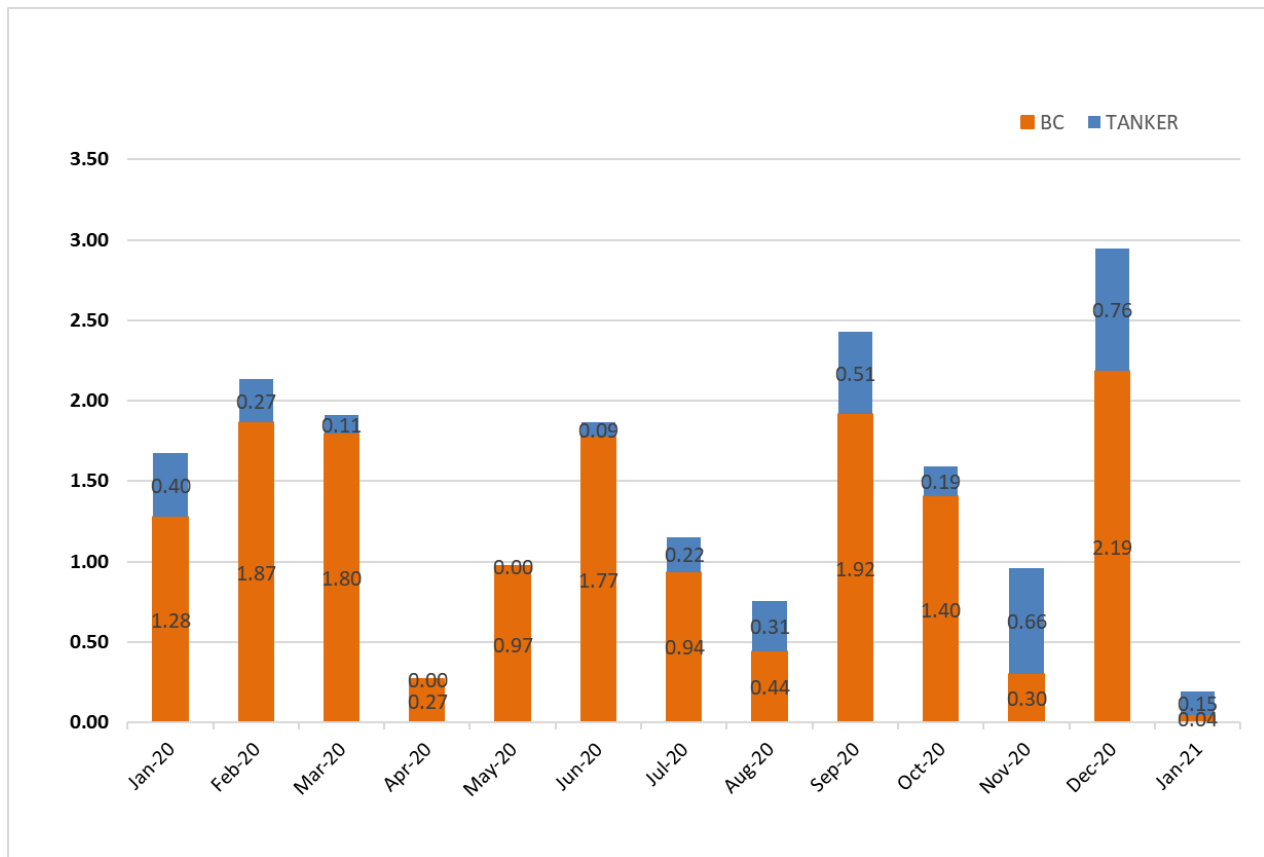


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 1 월		2021 년 1 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	3.52	99.6%	108	111.3%	0.40	13	0.15	-62.1%	1	-92.3%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.28	12	0.04	-96.7%	1	-91.7%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

---

### V-1. Demolition Sales Report

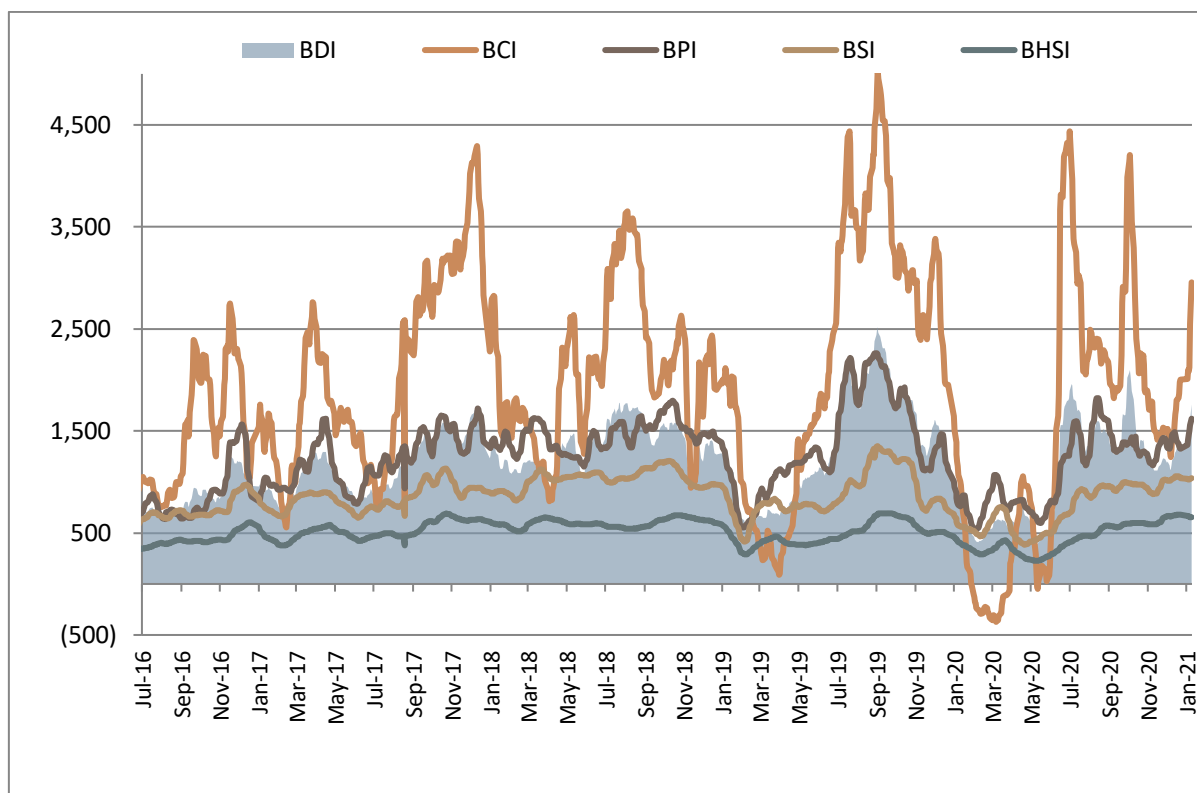
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	JIAN HUI	42,717	7,586	1997	JAPAN	SULZER	485	BANGLADESHI
TANKER	ATAULFO ALVES	153,000	22,110	2000	KOREA	B&W	430	AS IS INDONESIA



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2021-01-11	2021-01-04	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,761	1,374	▲387.00	2518	290
BCI	2,955	2,008	▲947.00	5043	-372
BPI	1,620	1,364	▲256.00	2262	282
BSI	1,039	1,028	▲11.00	1351	243
BHSI	652	669	▼-17.00	692	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	435.00	▲21.00	403.00	▲12.50	405.50	▲10.50
MGO	466.00	▲11.00	449.00	▲4.50	477.00	▼-2.50
LSMGO	452.00	▲9.50	444.00	▼-9.00	-	-
VLSFO	338.50	▲14.50	327.00	▲20.00	317.00	▲11.50

❖ 기준일 : 1 월 8 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2021-01-11	2021-01-04	CHANGE
미국 달러	1094.40	1088.00	▲6.40
일본 엔(100)	1052.36	1053.80	▼-1.44
유로	1335.50	1331.39	▲4.11
중국 위안	169.41	166.96	▲2.45

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] 포노 사피엔스

스마트폰 없이 생활하는 것을 힘들어하는 세대

[출처: 네이버 지식백과]

### [관련기사] 뉴노멀시대, 팬덤 경제의 개막

2021년 새해를 맞은 우리는 코로나 19 이후의 시대, 즉 뉴노멀이라는 새로운 문명의 기준에 따라 근본적인 변화를 시작해야 한다. 그 변화의 중심에 '팬덤경제'가 자리하고 있다.

집콕 생활 속에서 K 콘텐츠 산업은 어느 때보다 강력한 힘을 발휘했다. BTS는 타임지가 선정한 올해 최고의 엔터테이너로 뽑혔고 무려 3곡을 빌보드 싱글차트 1위에 연속으로 올리는 폭발적 인기를 과시했다. 모두가 ARMY라는 거대한 팬덤이 소셜네트워크서비스(SNS)라는 디지털 공간에서 창조해낸 성공이다. 유튜브 조회 수 1위도 우리나라 차지가 됐다. 스마트 스토어라는 벤처 스타트업에서 만든 아기상어(BABY SHARK)는 무려 75억뷰를 돌파하며 세계 1위에 등극했다. 넷플릭스에서 한국 드라마나 영화의 인기는 가히 폭발적이다. 아시아는 물론 세계 시장에서 골고루 인기를 누리고 있다. 웹툰 플랫폼 세계 1위도 우리나라 카카오와 네이버가 서로 다투고 있다.

SNS에서 생활하는 포노 사피엔스(PHONO SAPIENS·스마트폰을 신체 일부로 사용하는 디지털 인류)에게 대한민국은 엄청나게 매력적인 콘텐츠 왕국이라고 데이터가 강력하게 이야기하고 있다. 실제로 영국 모노클이라는 잡지에서는 각국의 문화적 매력지수를 소프트파워로 분석하고 국가별 순위를 매기고 있는데 2019년 15위에 머물렀던 우리나라가 2020년 2위까지 순위가 급상승했다. K 콘텐츠 산업의 성공은 대중매체와 자본이 지배하던 시장 권력이 소비자 팬덤으로 이동했다는 것을 의미한다. 좋은 콘텐츠를 경험한 소비자가 스스로 열광적으로 확산시키며 거대한 자발적 팬덤을 형성시켜 만들어낸 것이다. 이것이 뉴노멀 시대의 새로운 소비 패턴, 팬덤경제의 실체다.

팬덤경제 현상은 코로나 시대를 겪으며 거의 전 산업 분야로 확산 중이다. 방송은 이제 유튜브를 기반으로 하는 개인방송국이 지상파와 케이블 TV의 강력한 라이벌이 됐고 실제 광고산업도 이로 인해

## VI. STL NEWS & INFORMATION

급격히 재편 중이다. 팬덤 크기는 자발적 구독자 수와 조회 수가 결정하는 시대가 됐다. 방송과 광고산업이 바뀌자 유통에도 변화가 일어났다. 인스타그램이나 라이브 방송을 통해 제품을 판매하는 소셜커머스가 성장 중인데 중국에서는 이미 소셜커머스 매출 규모가 500 조원을 넘었다. 지난해 11월 11일 광군제 행사 매출은 무려 83 조원을 넘었고 자동차만 하루 33 만대를 판매해 새로운 소비문화로 정착했음을 입증했다.

최근 왕홍(網紅·중국 온라인 인플루언서) 소비현상에 대한 조사에 따르면 과도하게 정보가 많아진 디지털 사회에서 많은 소비자가 상품 선택에 상당한 어려움을 겪는 이른바 결정장애 현상을 보이고 있다고 한다. 그런 소비자가 자기가 좋아하는 하나의 플랫폼 또는 한 사람의 왕홍을 선택하고 나면 마음이 편안해지면서 안정감과 신뢰감을 느끼게 돼 팬덤이 강화된다는 것이다. 광고가 아니라 신뢰 관계가 소비로 연결되는 새로운 대중심리가 등장한 것이다. 이러한 현상은 거의 모든 글로벌 플랫폼 기업의 성장에 결정적인 역할을 해왔다. 세계 1위 기업 애플은 팬덤이 그야말로 철옹성이다. 7억명이 오직 애플 생태계에 머물기를 원한다. 세계 8위 기업으로 부상한 테슬라도 팬덤이 강력하다. 연회비 14 만원을 내는 아마존 프라임 서비스 가입자가 2억명을 넘었고 유튜브, 넷플릭스도 유료 가입자 2억명 시대를 열었다. 디지털 플랫폼에 기반한 팬덤경제는 자연스럽게 구독경제로 이어지며 폭발적 기업 성장을 뒷받침하고 있다. 뉴노멀 시대 성공 비결은 자발적 팬덤 창조에 달려 있다. 팬덤 크기는 '소비자의 좋은 경험'이 결정한다. 빅데이터도 인공지능도 팬덤이 목표다. 소상공인부터 대기업에 이르기까지 뉴노멀 시대 기업의 과제는 디지털 문명에 기반한 '팬덤'이다. 2021년 팬덤이 문제다.

[출처 : 매일경제- 최재봉 성균관대 기계공학부 교수]



## 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

**| 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)

**Claire C.W. Ji (지차욱 차장)**  
 Deputy General Manager  
 Tel. 070-7771-6411  
 Mob. 010-6625-9785  
 snp@stlkorea.com  
 claire@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)

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

**| AGENCY OPERATION (오수현 차장 Tel. 070-7771-6402)**

**| 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)**