

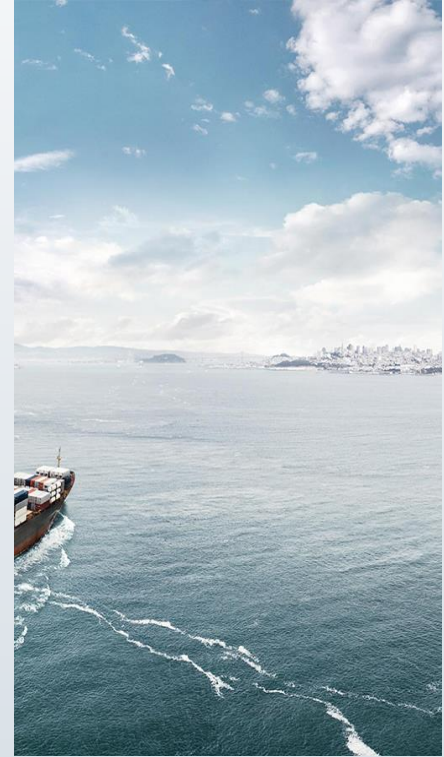


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.370

October 5, 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	13
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	20

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

I . NEWS

1. “컨선·벌크선 중고가, 신조가보다 높아”

컨테이너선과 벌크선 운임 강세 영향으로 중고선가가 급등하면서 올해 2월 이후 컨테이너선과 벌크선의 일부 중고선가가 신조선가 보다 높은 이상 현상이 벌어지고 있어 선사들이 선박 투자 시 면밀한 모니터링이 필요하다는 분석이 나왔다.

한국해양진흥공사 해운산업정보센터는 지난 9월 28일 최근 선가 변동성이 커짐에 따라 ‘선박 매매 시장 분석 및 전망’이라는 스페셜 리포트를 발간했다. 해진공은 2008년 금융위기로 촉발된 해운장기 불황으로 선박 가격은 전반적으로 우하향 추세가 장기간 이어졌으나 코로나 19 영향으로 지난해 하반기부터 원자재 가격과 운임 시황이 급등하면서 2009년 이후 선가가 12년만에 최고 수준을 회복했다고 지적했다.

운임시황의 영향을 민감하게 받는 중고선가의 변동성이 신조선가보다 훨씬 높은 데 2009년 이후 클락슨 종합 선가지수를 보면 신조선가 변동률은 평균가 대비 34%, 최저가 대비 38%지만 중고선가는 평균가 대비 84%, 최저가 대비 123%에 달하는 것으로 나타났다. 중고선가의 변동폭이 신조선가 대비 2.5~3.2 배 정도 가량 높은 수준인 셈이다.

해진공은 “중고선가의 변동폭이 신조선가 보다 워낙 크기 때문에 지난해 하반기부터 운임시황이 급등한 컨테이너선과 벌크선의 경우 2월부터 일부 선형에서 중고선가가 신조선가를 역전하는 현상이 벌어지고 있다”고 밝혔다.

운임이 급등한 컨테이너선과 벌크선의 경우 선가가 변동성이 대단히 커졌지만 역대 최저 운임수준을 기록중인 탱커의 경우는 변동폭이 대단히 낮아 54%의 변동폭을 기록하고 있다. 중고선가가 급등한 컨테이너선과 벌크선의 경우 중고거래량도 크게 늘어난 것으로 나타났다.

2015년 이후 연간 1천척이상 거래됐던 중고선은 코로나가 발행했던 지난해 해운시황이 크게 위축되면서 600척으로 거래량이 뚝 떨어졌다. 그러나 올해는 컨테이너선과 벌크선 시황 호황으로 이들 선형의 중고선 거래가 급증해 8월말 현재 지난해 거래량을 넘어섰다.

신조선 역시 그동안 장기 해운불황, 환경규제 강화에 따른 투자 주저 등이 겹치면서 상당히 낮은 수준을 유지해왔으나 올해 운임이 급등한 컨테이너선을 중심으로 신조 발주가 크게 늘어났다.

I . NEWS

해진공은 최근 신조선 발주의 트렌드로 "컨테이너선과 벌크선을 중심으로 한 선박의 대형화 추세가 발주 척수 대비 발주 선복량 규모를 확대시키고 있다"는 점으로 꼽았다.

한편 해진공은 운임급등으로 선가 변동성이 커졌고 특히 일부선형에서 중고선가가 신조선가를 상회하는 이상 현상이 벌어지는 만큼 선박들의 선가변동 움직임을 면밀하게 모니터링하면서 선박투자 여부를 결정해야 한다고 지적했다.

해진공은 "현재 컨테이너선과 벌크선 운임이 기록적인 강세를 보이고 있으나 이러한 호황이 언제까지 지속될지 알 수 없다. 전반적인 선복 공급 과잉 상황에서 관련 산업 및 업계의 대응과 상황 변화를 면밀히 확인하고 대응해야 할 것이다.

특히 현재와 같이 선박가격 변동성이 다시 커진 시기에는 더욱 적극적인 선가변동 리스크 관리가 필요하다"고 강조했다. 2009년 이후 10년 이상 이어진 장기 해운불황 속에서 선사 영업 담당자들이 2007~2008년 호황기에 장기운송계약을 확보하지 못한 것과 고가선박 도입 이후 선가변동 리스크를 감내하지 못한 부분을 후회한 것을 다시 반복하지 말고 적극적으로 선가 변동 리스크 관리를 주문한 것이다.

2. "에너지 병목 현상 더 오래간다"...항만·해운·운송업체들 잇단 경고

글로벌 에너지 공급망의 병목 현상이 기대와는 달리 생각보다 오래 갈 수 있다는 경고가 잇따르고 있다.

국제적으로 가장 큰 항만 운영업체 중 하나인 두바이의 'DP 월드' CEO인 술탄 모하메드 빈 술레이만은 지난 2일 '두바이 엑스포 2020'에서 블룸버그 TV와 만나 이 같은 혼란이 앞으로 2년은 더 지속될 수 있다고 말했다고 '제로 헛지'가 4일(현지시간) 전했다

술레이만은 "팬데믹 초기에 글로벌 공급망이 위기를 맞았다"면서 "치솟는 컨테이너 운임은 물량 부족과 누적된 운송 지연에 따른 것으로 운임은 계속 오를 것"으로 내다봤다. 그는 "아마도 2023년에는 다소 완화 될 것으로 생각한다"고 했다.

세계 최대 해운업체인 AP 밀러 머스크는 에너지 병목 현상이 예상보다 오래 지속될 것으로 전망했고

I . NEWS

글로벌 운송업체인 DHL 과 UPS 등은 공급망 장애는 내년까지 계속되며 오랫동안 영향을 줄 상처를 남길 수 있다고 경고했다.

병목 현상을 해소하는 방법은 무엇일까. 제로 헷지는 가장 손쉬운 방법은 소비자 수요를 줄이는 것이지만 이는 팬데믹에서 회복 중인 경제에 찬물을 끼얹을 수 있어 각국이 꺼리는 방안이다.

세계 최대의 채권 투자자인 핼코의 전 CEO 엘 에리언은 "공급 측면에서의 이런 혼란은 1~2 년 더 지속될 수 있으며 이는 생산자 가격을 치솟게 해 결국 소비자 물가를 상승시킬 것으로 본다"고 말했다. 그는 "(전 세계가 석유 파동을 겪은) 1970 년대를 살아보지 않은 사람들에게는 이런 익숙치 않은 상황이 (경기침체와 물가 상승이 반복되는) 스태그 플레이션 분위기로 해석될 수 있을 것이라고 했다.

산업계에서의 이런 경고에도 불구하고 각국의 중앙은행들은 인플레이션이 일시적이라는 입장이어서 대조를 이룬다.

3. 물류 붕괴로 국제분업 차질 심각

완제품, 반제품 및 원료의 많은 제품 부문 공급차질이 확산되고 있다. 파스타와 닭고기를 얻는 데도 어려움을 겪고 있다. 어떤 경우에는 육식, 건축 자재, 셸러드 드레싱, 심지어 책도 찾기가 어렵다. 일상생활 전체로 공급 부족이 영향을 미치고 있다.

문제는 전 세계로 확산되고 있다는 점이다. 주유소에는 대기가 늘어나고 있다. 일부 식품의 생산에 필수적인 이산화탄소 부족, 보건 당국들은 장비의 부족으로 혈액 검사를 연기하는 경우도 나타나고 있다.

로이터통신은 반도체 칩 부족으로 자동차 약 700 만 대가 생산 연기되고 있다고 추산했다.

공급 부족은 비용 상승을 초래한다. 일부 장난감에 사용되는 자석의 비용은 3 월 이후 약 50% 증가하여 완성 제품은 약 7% 증가했다. 가격이 계속 변하기 때문에 생산자와 소비자 모두 곤란을 겪고 있다.

각 기업들은 해결책을 찾지 못하고 있다. 기업들은 1 년 가까이 중요한 부품을 비축하려고 한다. 그러나 한 가지 부품만 없어도 완제품을 제조할 수 없다.

I . NEWS

수십 년 동안 저가 부품 생산을 담당해 온 남미와 동남아시아는 물론 '세계의 공장' 역할을 해온 중국 기업들도 완제품이 조립되는 공장으로 부품을 제대로 공급하지 못해 큰 어려움을 겪고 있다.

공급 차질이 확산되면서 전 세계 교통 장관들이 압박을 받고 있다. 전 세계 정부와 대통령들 역시 압박을 받기는 마찬가지다. 원인은 코로나 19 다. 코로나 19 이후 여러 공급망 차질로 공조가 약해지고 있다.

그런 가운데 세계 무역의 약 12%가 지나가는 수에즈 운하와 중국 선박의 우발적인 좌초 등 해상운송 사고도 공급 차질을 초래한 또 다른 이유였다.

중국은 지난 5 월 코로나 변종의 발발 후, 국가의 주요 산업 도시 중 하나인 심천 근처 거대한 컨테이너 항구를 폐쇄했다. 몇 주 동안 작업을 재개하지 못했다. 8 월 당국은 직원이 양성 반응을 보인 후 닝보-저우산 시 근처의 컨테이너 터미널을 폐쇄했다. 닝보-저우산은 세계에서 세 번째로 큰 컨테이너 항구다. 2020 년에 12 억 T 물품이 닝보-저우산 부두를 통과했다. 그 폐쇄는 추수감사절, 블랙 프라이데이 기간 동안 미국 상점에 상품의 공급을 위협할 수 있다. 8 월 25 일 닝보 터미널이 재가동되었다. 그러나 코로나가 재발되면 언제든 폐쇄될 수 있다.

DREWRY WORLD 컨테이너 지수에 따르면 아시아에서 유럽으로 컨테이너를 보내는 비용은 2020 년 5 월에 비해 약 10 배 증가했다. 상하이에서 로스앤젤레스까지 비용은 6 배 이상 증가했다. 글로벌 공급망은 너무 취약해져서 단 하나의 작은 사고로 인해 치명적인 결과를 초래할 수 있다.

9 월 21 일 로스앤젤레스와 롱비치의 항구는 미국 수입량의 40%를 감당하고 있는데 위기 상태에 접근하고 있었다. 가구에서 전자 제품, 장난감에 이르기까지 모든 것을 운반하는 70 척 이상의 화물선이 해외에 머물게 되었다. 하역 도커와 트럭 운전사가 충분하지 않았기 때문이다. 이는 크리스마스 쇼핑 시즌에 혼란을 발생하게 한다.

로스앤젤레스 항구의 진 세로카(GENE SEROKA) 국장은 해상 교통량이 전염병 이전 수준에서 50% 증가했다고 밝혔다. 미국 소비자 구매력은 너무 강해서 국내 물류의 모든 부하를 흡수할 수 없다고 세로카는 말했다.

세계는 국제 분업의 비효율적 과정을 겪고 있다. 미국, 중국, 한국, 일본, 유럽, 남미, 동남아 등 전 세계 근로자들이 서로 연결되어 있었는데 코로나 이후 그 연결이 끊어지고 있다. 공급차질이 발생하면 일을 할 수 없다. 평소보다 두 배 이상 걸리고 때로 세 배 이상 걸린다.

I . NEWS

한편으로 코로나로 인해 하역 근로자들이 일을 하지 않아 물동량이 이동하지 않게 되는 경우도 발생하고 있다. 부두와 철도 터미널은 소비자 수요를 따라잡으려고 서두르고 있다. 그러나 장비와 같은 제품을 계속 움직일 수 있는 충분한 근로자를 확보하지 못하고 있다. 미국 일각에서는 물품 하역에 해군의 개입을 요구하고 있는 실정이다.

옥스포드 이코노믹스의 경제학자들에 따르면, 현재 공급 난이도는 소비자가 전염병 이전 패턴을 재개할 때만 완화될 것으로 진단한다. 상품에 더 적은 돈을 지출하고 레스토랑 식사, 스포츠 이벤트 및 여행과 같은 서비스에 더 많은 돈을 지출하려면 코로나 극복 내지 워드 코로나가 이뤄져야 한다. 공급망의 정상화는 적어도 2022년 하반기나 되어야 회복될 것으로 전망된다.

미국 소매 연맹의 공급망 및 세관 부사장들은 이제 기존 모델 변경을 말한다. 그간 수십 년 동안 일한 물류체계를 새 환경에 부합하도록 개선해야 한다고 주장한다.



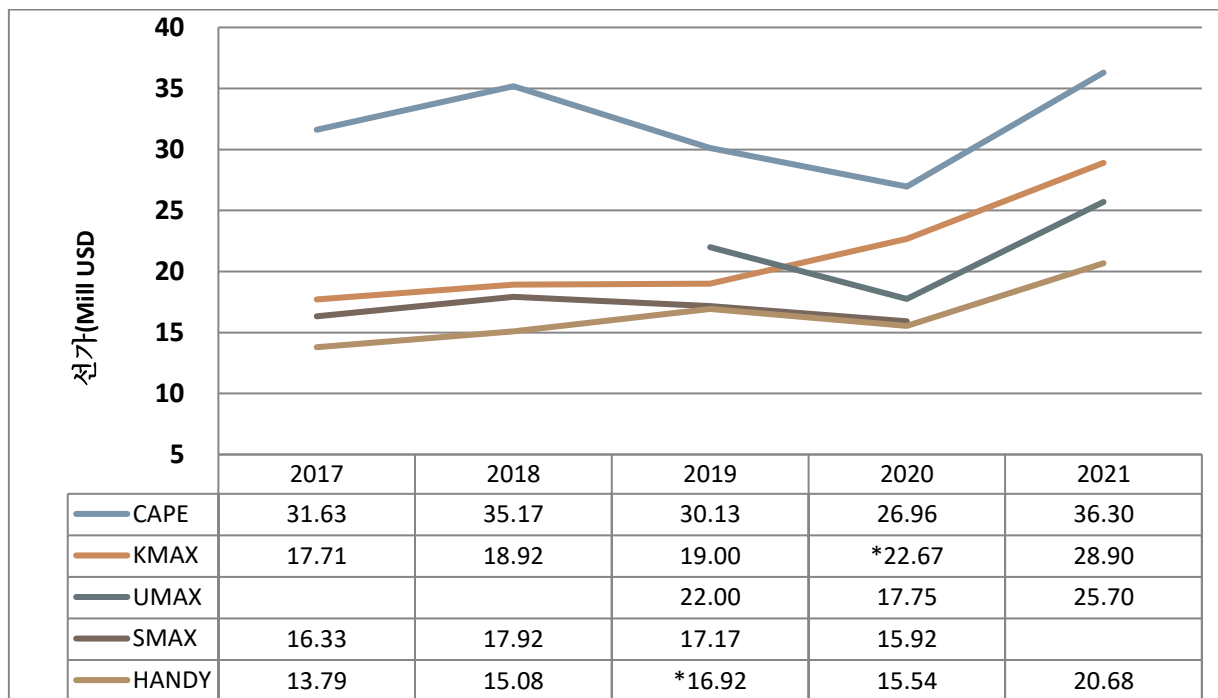
II . BULK CARRIER

(◆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	36.30
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	34.65%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	28.90
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	27.50%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)			22.00	17.75	25.70
				-19.32%	44.79%
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	20.68
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	33.03%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



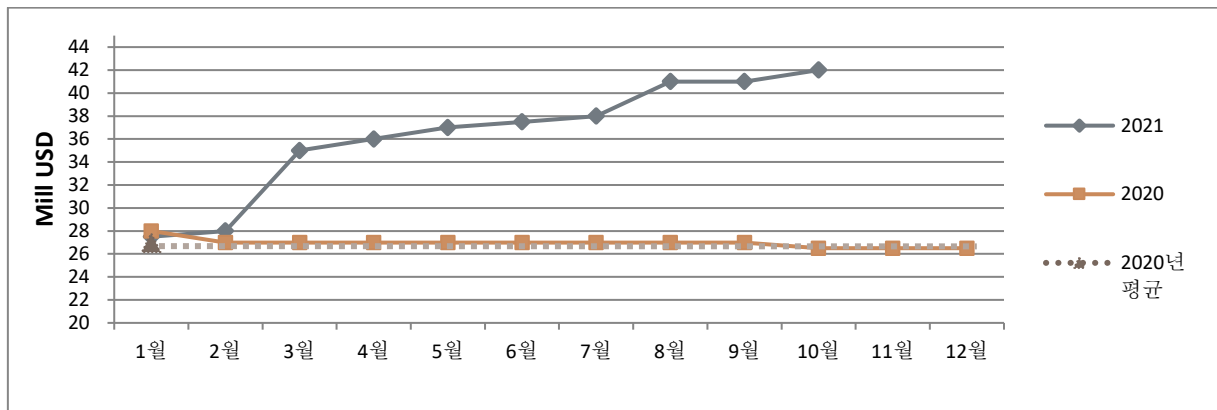


II . BULK CARRIER

2021 년		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	평균
CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	41.00	42.00	35.67
	전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	2.8%	1.4%	1.3%	7.9%	0.0%	2.4%	--
	전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	37.0%	38.9%	40.7%	51.9%	51.9%	58.5%	32.3%
KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	33.50	28.39
	전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	3.7%	5.4%	3.4%	3.3%	4.8%	1.5%	--
	전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	21.7%	31.1%	35.6%	37.0%	46.7%	52.3%	25.2%
UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	31.50	25.06
	전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	6.7%	10.4%	7.5%	5.3%	3.3%	1.6%	--
	전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	24.50	25.00	20.19
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%	2.5%	9.8%	6.7%	2.1%	2.0%	-
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%	36.7%	55.2%	65.5%	66.1%	69.5%	29.9%

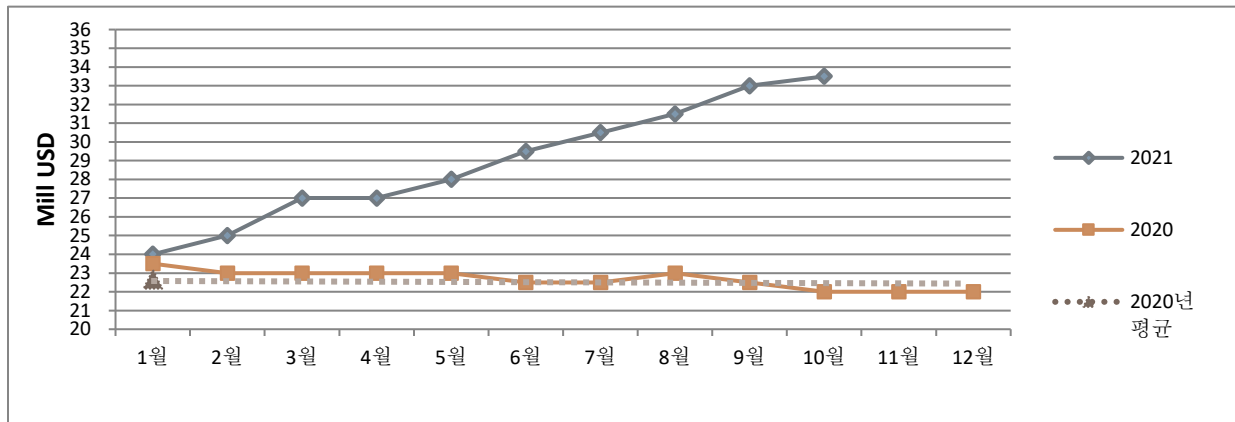
2020 년	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	평균
CAPE (180K)	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.50	26.96
KMAX (82K)	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.00	22.67
SMAX (58K)	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.92
HANDY (37K)	17.00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

□ Cape

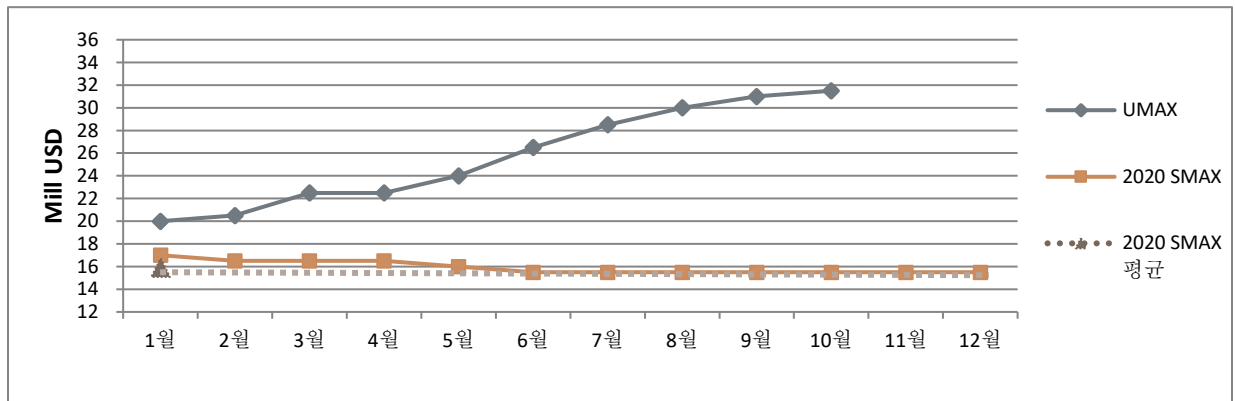


II . BULK CARRIER

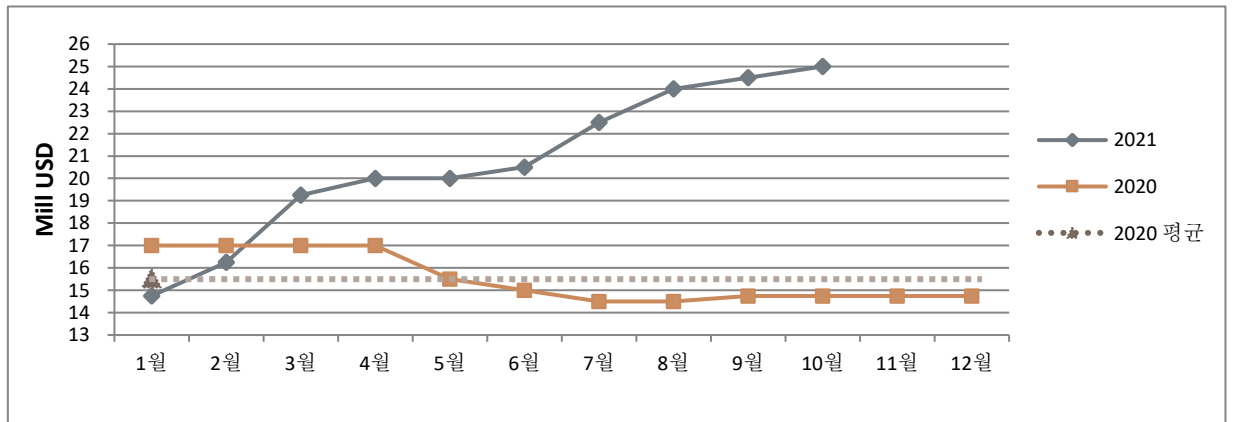
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CONRAD	207,647	2017	CHINA	B&W		55.5	USA buyer, BWTS fitted
BC	ROSCO MAPLE	181,453	2010	JAPAN	B&W		33.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	AQUA HONOR	175,428	2012	KOREA	B&W		28.0	Undisclosed buyer
BC	BANASOL	72,600	2001	JAPAN	B&W		13.7	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	STOVE FRIEND	57,700	2016	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	29.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	STOVE TIDE	57,700	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	29.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SEACON 6	56,800	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	15.3	Undisclosed buyer
BC	SPRING HAWK	55,688	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	22.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	JUN BENEFIT	45,572	1997	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.0-7.2	Undisclosed buyer
BC	NEW HISTORY	36,300	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	20.6	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	NEW INSPIRATION	36,300	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	20.6	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	TEO	35,829	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	16.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	EOS ESPERANCE	33,700	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	17.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	EOS VICTORY	33,500	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	17.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	STRATEGIC ENDEAVOR	33,078	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	14.1	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	BAO DA	28,107	2001	CHINA	SULZER	C 4x30t	7.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GLORIOUS EARTH	26,102	2013	JAPAN	B&W	C 3x30.7t	14.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	BULKER BEE 21	25,041	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	21.5	German buyer, BWTS fitted
BC	BULKER BEE 20	25,041	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	21.5	German buyer, BWTS fitted



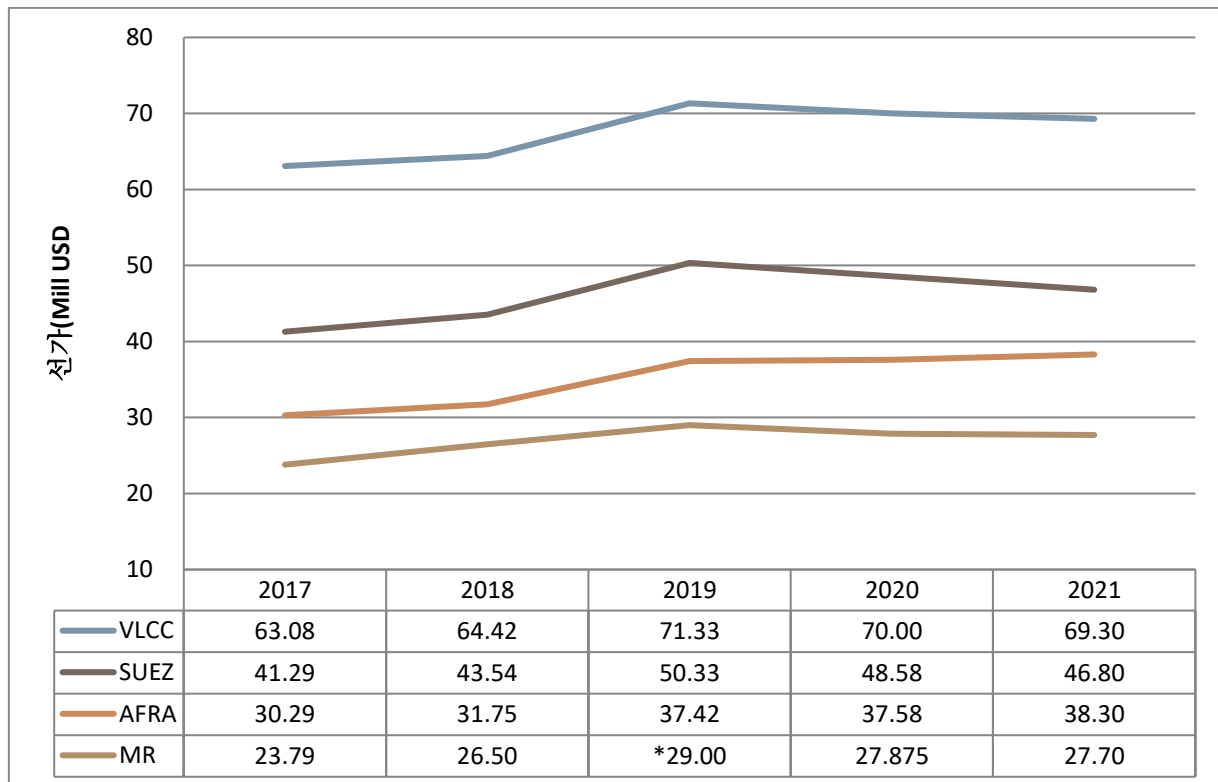
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	69.30
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-1.00%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	46.80
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.67%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	38.30
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	1.91%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	23.79	26.50	*29.00	27.87	27.70
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.63%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

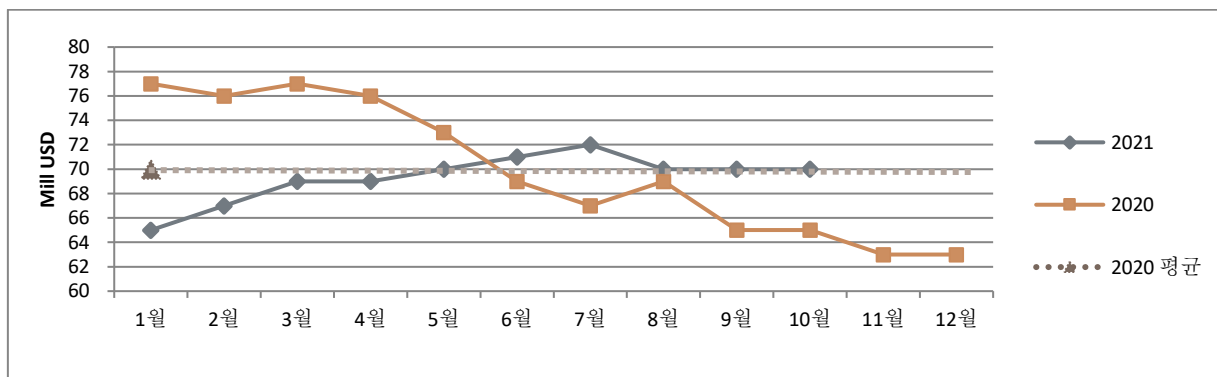




III. TANKER

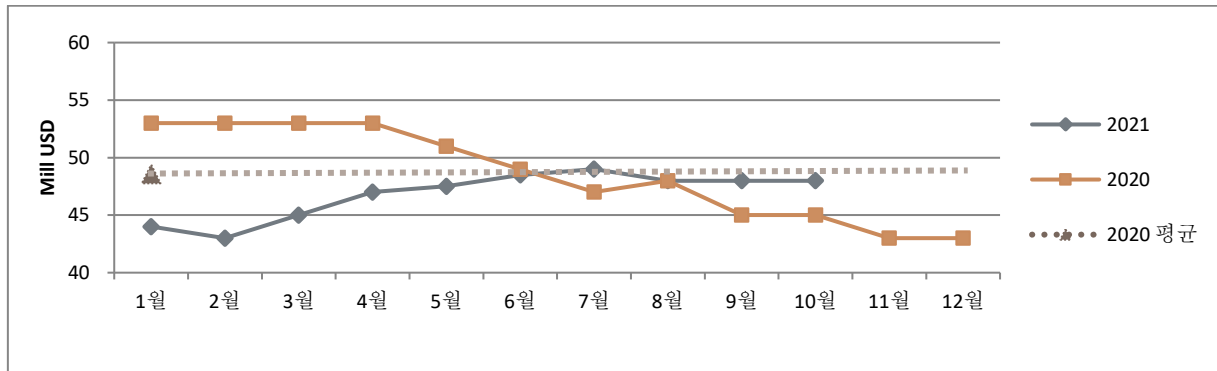
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	72.00	70.00	70.00	70.00	69.30
	전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-4.1%	2.9%	7.5%	7.7%	7.7%	7.7%	-1.0%
SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	49.00	48.00	48.00	48.00	46.80
	전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	1.1%	2.1%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-6.9%	-1.0%	4.3%	6.7%	6.7%	6.7%	-3.7%
AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	38.30
	전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	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%	14.3%	21.2%	1.9%
MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	28.00	28.00	28.00	27.70
	전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	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%	-0.6%
2020		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
VLCC		77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	65.00	70.00
SUEZ		53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	45.00	48.58
AFRA		41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	33.00	37.58
MR		30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	26.00	27.88

VLCC-310K

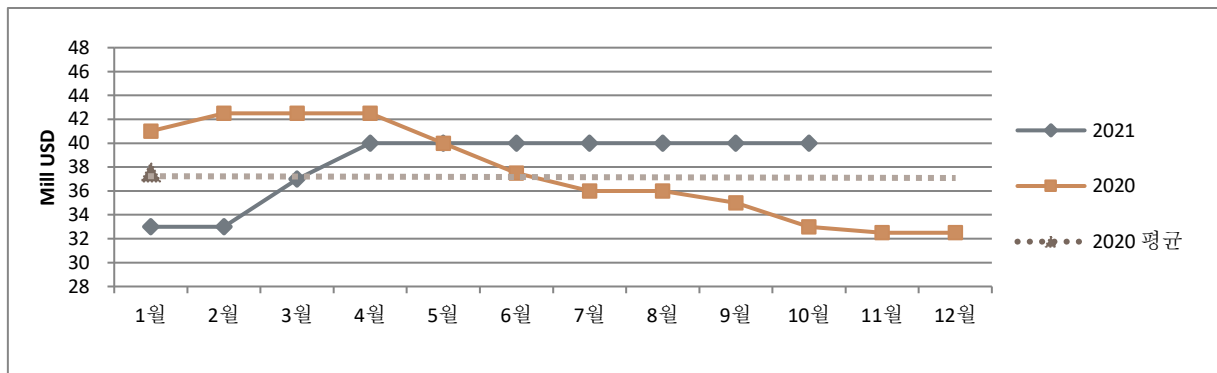


III. TANKER

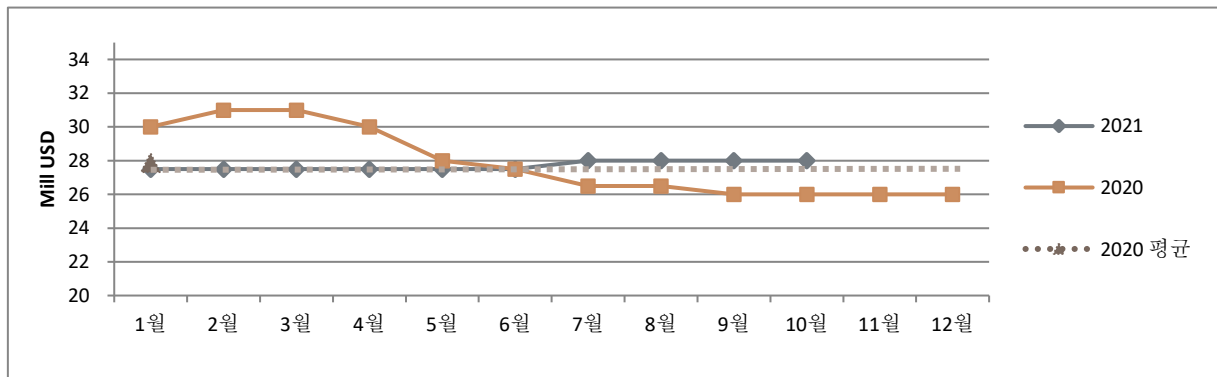
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OCEAN CLOVER	34,700	2019	JAPAN	ETC	--	18.4	Chinese buyer, BWTS fitted

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	FILIA T	23,060	2019	CHINA	Win GD	1774	TEU	41	Taiwanese buyer (Wan Hai Lines), BWTS fitted
CONT	ROBERT RICKMERS	22,703	2003	POLAND	SULZ	1730	TEU	20	Swiss buyer(MSC)

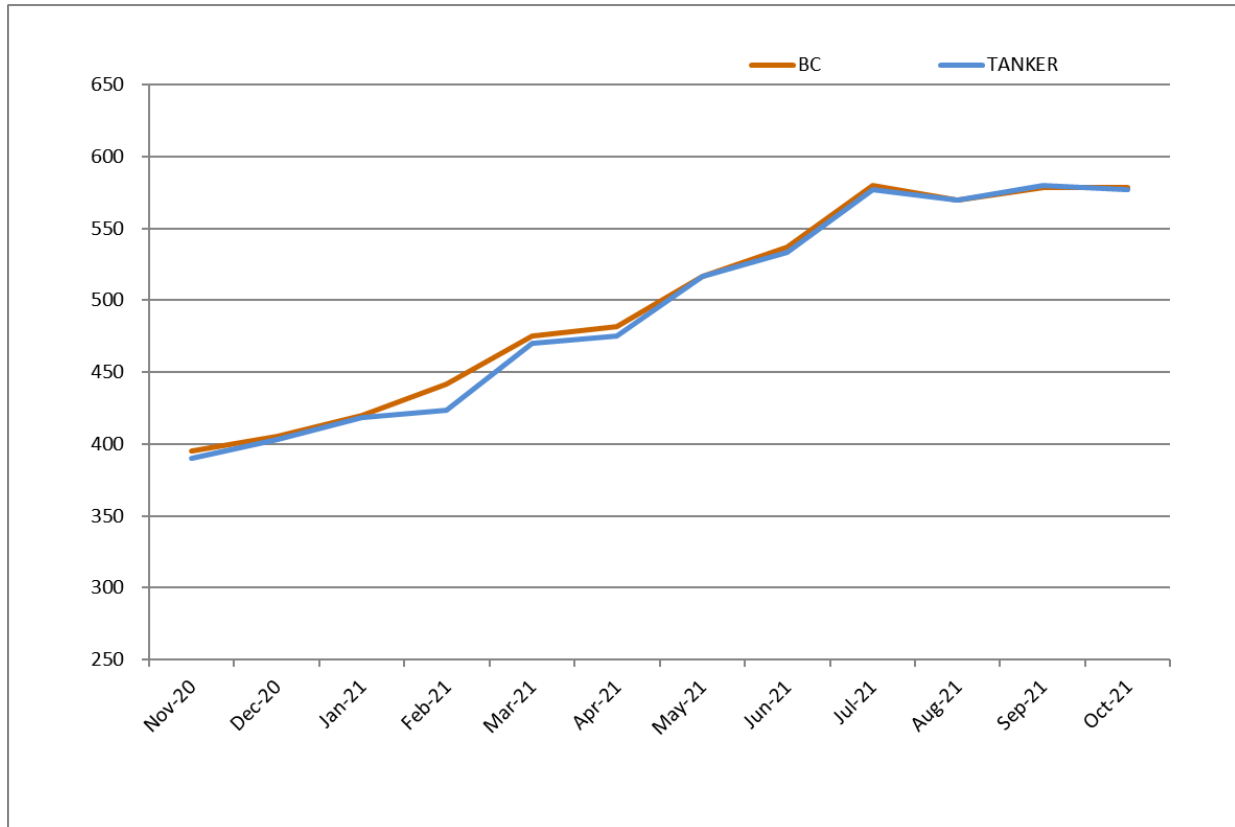


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2019		2020		2021		2020.10	2021.10		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	514.00	49.2%	370.00	576.67	-0.6%	55.9%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	517.83	50.3%	371.67	578.33	0.0%	55.6%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



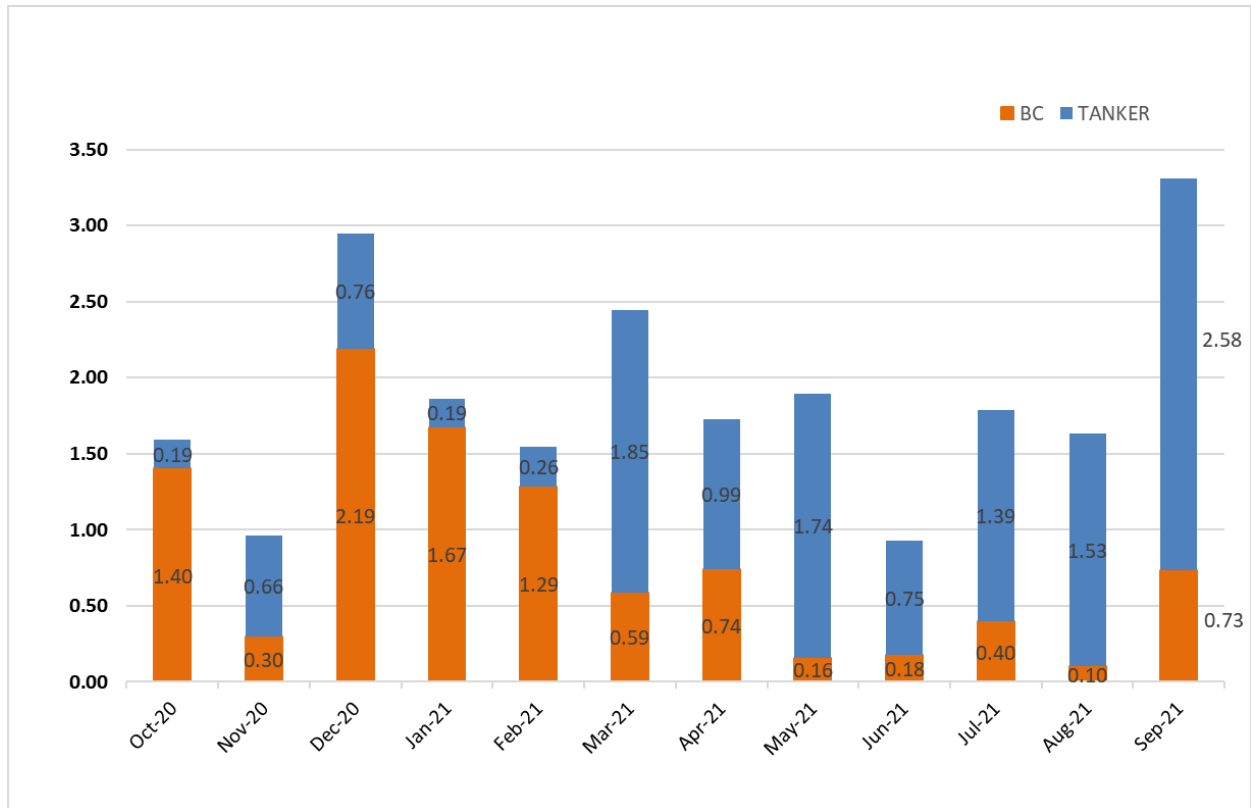


IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019		2020		2020.09		2021.09			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.54	97	3.68	112	0.51	11	2.58	404.9%	38	245.5%
BC	7.45	116	15.61	164	1.92	23	0.73	-61.8%	7	-69.6%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

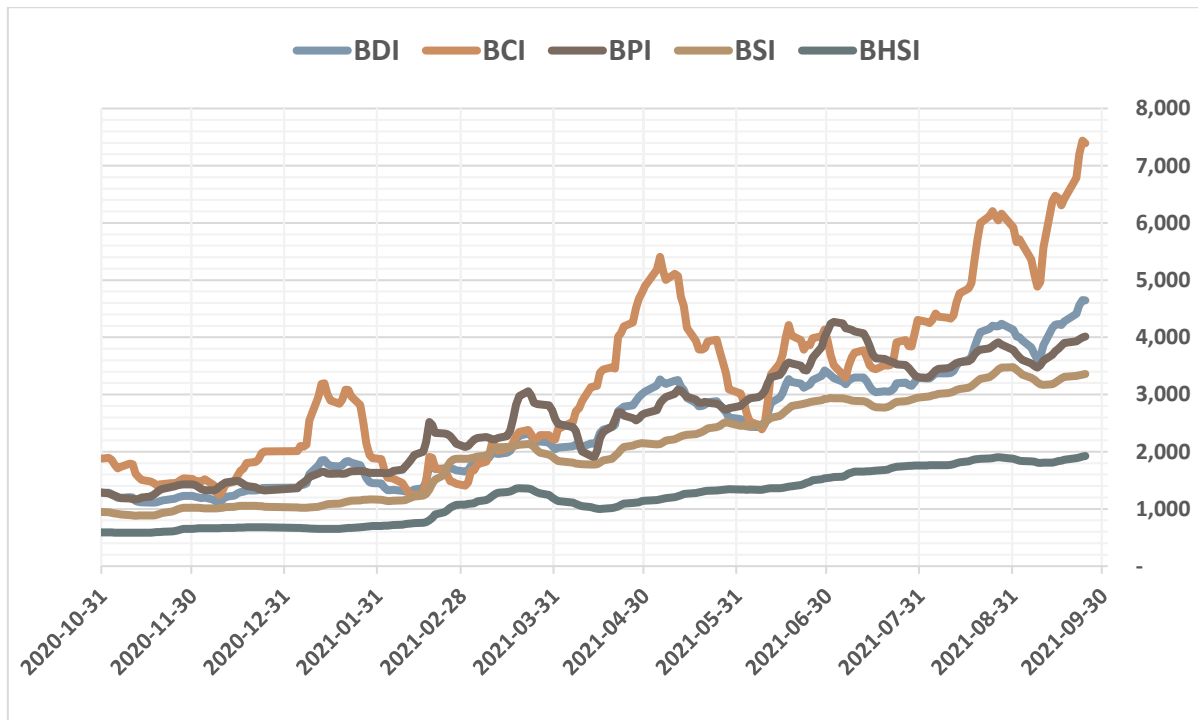
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
CHEMICAL	PHARMONY	10,749	3,193	1996	JAPAN	B&W	855	INDIA, All stainless-steel cargo tanks
TANKER	EM LONGEVITY	306,324	46,657	2000	KOREA	SULZ	592	BANGLADESH
TANKER	INGRID	105,528	15,954	2000	JAPAN	SULZER	514	PAKISTAN
TANKER	LUCKY DOLPHIN	35,758	7,486	1996	JAPAN	B&W	608	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-10-01	2021-09-24	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	5,202	4,644	▲558.00	5,202	1,111
BCI	9,066	7,393	▲1,673.00	9,066	1,241
BPI	3,992	4,012	▼-20.00	4,269	1,165
BSI	3,383	3,359	▲24.00	3,477	882
BHSI	1,987	1,925	▲62.00	1,987	553





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	572.00	▲6.50	556.00	▲9.50	558.50	▲11.00
MGO	663.50	▲28.50	658.00	▲30.00	689.00	▲43.50
LSMGO	652.00	▲20.00	645.50	▲21.00	-	-
IFO380	496.00	▲10.00	447.00	▲11.00	423.00	▲3.50

❖기준일 : 10 월 1 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-10-01	2021-09-24	CHANGE
미국 달러	1185.20	1181.70	▲3.50
일본 엔(100)	1064.06	1071.45	▼-7.39
유로	1372.28	1387.55	▼-15.27
중국 위안	183.08	182.19	▲0.89

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사상식] 그린플레이션

'그린플레이션'이란 친환경 경제로 전환하는 과정에서 관련 원자재 등 자원의 수요는 늘고 생산은 줄어들면서 자원 가격이 오르는 현상을 말한다.

이미 그린플레이션 현상은 나타나고 있다. 천연가스 가격 폭등이 그 예다. 기후변화, 탄소중립 정책을 적극적으로 추진하고 있는 유럽에서 특히 천연가스 가격 폭등세가 뚜렷하다. 유럽 내 천연가스 가격은 연초 대비 약 220% 상승했다. 발전용 천연가스 수요는 증가하는 반면 천연가스 공급은 줄어든 영향이 크게 작용했다.

또 다른 발전용 원료인 석탄 가격도 덩달아 상승하고 있다. 가뜰이나 환경 규제 강화로 석탄 생산이 차질을 빚고 있는 상황에서 예상치 못한 발전용 석탄 수요 증가가 석탄 가격 급등으로 이어지고 있다.

그린플레이션 효과는 단순히 에너지 가격에만 미치지 않는다. 알루미늄 최대 생산지인 중국의 강력한 탄소중립 정책 추진에 따른 알루미늄 생산 감소로 알루미늄 가격도 들쭉이고 있다.

'탄소제로의 역설'이 '그린플레이션 현상'으로 가시화하고 있다는 진단이 나온다.

이런 그린플레이션은 물가 불안 요인이면서 중국 등 주요국 경기 둔화 압력을 높인다.

유럽뿐 아니라 중국 경제 역시 그린플레이션에 직격탄을 맞을 것을 우려하는 목소리가 높아지고 있다. 일부에서는 중국 경제가 직면한 진짜 위기는 '헝다 사태'가 아닌 '전력난'이라고 주장하는 목소리도 나온다. 중국에서는 호주와의 갈등에 따른 석탄 공급 차질, 가격 상승 등으로 이번 달 들어 전력난이 발생했고, 생산활동에도 악영향을 주고 있다.

[출처: 연합뉴스]



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	
CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410	

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

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