



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.373

October 26, 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	5
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Issue & Trend	20
Contact Details	23

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

I . NEWS

1. 정유업계, 유가·정제마진·수요 '3 高' 혼풍...실적 고공행진 예고

정유업계가 국제유가와 정제마진 급등, 수요 증가의 '3 고(高) 시대'를 맞아 실적개선 기대감에 부풀어 있다.

국제 유가는 80 달러선을 넘었고 정유사의 핵심 수익성 지표인 정제마진은 최고치를 찍었다. 여기에 6 분기만에 석유제품 수출 물량이 플러스로 전환한데이어 겨울철 난방유와 '위드 코로나'에 따른 항공유 수요까지 늘어날 것으로 보이면서다.

26일 한국석유공사 오피넷에 따르면 10월 첫째 주 싱가포르 정제마진은 배럴당 6.9달러를 기록했다. 지난해 코로나 19 여파로 마이너스 1.5달러까지 떨어진 것과 비교하면 4배 이상 급등한 수준이다. 정제마진은 코로나 19 팬데믹 이후 줄곧 마이너스 또는 배럴당 1달러대를 밑돌았다.

정제마진은 원유를 정제해 휘발유·경유·나프타(NAPHTHA) 등 석유제품을 만들어 얻는 이익을 의미하는데 통상적으로 각 정유사마다 산출되는 정제마진은 다르지만 일반적으로 4~5달러 수준을 손익분기점으로 보고 있다.

게다가 세계적인 석유제품 수요 증가는 우리 정유업계에 호재로 작용하고 있다.

이날 대한석유협회에서 발표한 자료를 보면 올해 3분기 SK에너지와 GS칼텍스, 에쓰오일, 현대오일뱅크 등 국내 정유업계가 수출한 석유제품 물량이 전년 동기 대비 0.6% 증가한 1억 1182만 배럴로 집계됐다. 이는 지난해 1분기 이후 6분기만이다.

2. 조선·정유업계 역대급 호황인데 드릴십은 계약 파기...왜?

올해 수주목표를 '초과 달성'하며 2008년 조선업 슈퍼 사이클에 버금가는 실적을 올리고 있는 조선 3사에게도 골칫거리가 있다. 국제유가가 치솟으며 실적이 부진하던 해양플랜트조차 팔리기 시작했지만, 드릴십(심해용 원유시추선)만큼은 요지부동이다. 미인도 드릴십을 헐값에 매각하기로 했지만 그마저 파기된 상황도 발생했다.

I . NEWS

25일 조선업계에 따르면 노르웨이 해양시추업체 노던드릴링이 대우조선해양에 발주한 드릴십'웨스트 리브라호'의 매매계약이 최근 취소됐다. 지난 8월에 이어 두 번째 드릴십 매매계약 취소다.

노던드릴링은 대우조선해양과 드릴십 '웨스트 아퀼라호'의 매매계약도 체결했지만, 지난 8월에 대우조선해양의 납품지연을 이유로 취소했다. 노던드릴링은 2018년 5월 대우조선해양과 드릴십 2기를 각각 2억 9600만 달러에 인수하기로 하고 계약체결 당시 각각 선수금 9000만 달러를 지불한 상태다. 노던드릴링은 대우조선해양에 선수금을 돌려받고 이자와 손해배상도 청구한다는 계획을 세웠다.

가격이 일반 선박의 수배에 달하는 드릴십은 조선시황이 악화된 2008년 이후 국내 조선사들의 구원투수였다. 한때는 1기 당 가격이 6억 달러를 넘기도 했지만, 저유가 여파로 2014년 이후 전 세계적으로 신규 발주가 전무한 상황이다. 대우조선해양, 삼성중공업이 2013년 수주했던 드릴십은 유가 하락으로 계약이 파기되면서 '악성 재고'로 남게 됐다. 삼성중공업이 지난해 대규모 적자를 냈던 가장 큰 이유도 드릴십 재고자산 가치가 떨어지면서다.

삼성중공업은 지난 6월 이탈리아 전문 시추 선사인 사이팸(SAIPEM)과 드릴십 1기에 대한 용선(선박을 빌려주는 것) 계약을 체결했지만, 아직 4기는 재고로 남아있는 상황이다. 대우조선해양 역시 이번에 노던드릴링과 계약이 파기되면서 4기를 재고로 두게 됐다. 현대중공업그룹만 업황 둔화 초기에 수주 취소된 시추설비를 전량 매각해 재고가 없는 상태다.

반면, 드릴십과 마찬가지로 2014년 이후 조선업계의 '골칫덩이'였던 해양플랜트는 국제 유가가 오르자 발주가 나오고 있는 상황이다. 국제 유가가 80달러를 돌파하며 2018년 이후 최고 수준을 기록하고 있지만, 드릴십 업황은 당분간 회복되기 힘들 것이라는 게 조선업계의 관측이다

드릴십을 재사용할 수 있다는 것도 신규 발주를 막는 요인 중 하나다. 해양생산설비는 일반적으로 유전의 생산 주기 내내 사용하지만, 드릴십은 신규 유전의 탐사와 개발이 완료된 후에 다른 프로젝트에 투입할 수 있다.

수출입은행 선임연구원은 "FPSO(부유식 원유생산·저장·하역설비) 같은 해양생산설비는 발주가 나오지만, 드릴십은 이미 과잉공급됐다"며 "전 세계 드릴십 가동률은 70%에 불과하다"고 말했다.

전문가들은 지금과 같은 국제 유가 상승 흐름이 지속될지도 미지수라고 내다봤다. "드릴링에 투자를 해야 드릴십 수요가 생기는데 해양석유업자들과 주요 석유기업들은 고유가 시황이 장기화될 것으로

I . NEWS

보지 않는다"며 "현재는 OPEC+(세계석유수출기구플러스)가 석유 수요 회복에 비해 증설을 더디게 하고 있어 유가가 일시적으로 높게 형성된 것"이라고 설명했다.

FPSO 등 생산설비는 이미 발굴한 유전에 투입하면 되지만, 드릴십은 새로 유전을 개발해야 하기 때문에 막대한 비용과 시간이 들어간다. 또 2014 년 이후 유가 변동성이 커졌는데 유가 변동성이 높을수록 유전 개발을 통한 수익 예측이 쉽지 않고 투자 위험도 커진다. 신규 유전 개발에 대한 투자가 위축되는 이유다.

환경 규제가 강화되는 것도 신규 유전 개발 투자에 영향을 미치고 있다. 삼성증권 관계자는 "환경 규제 강화 가능성도 신규 유전 개발 투자에 영향을 준다"며 "에너지 가격 강세에도 화석연료에 대한 투자가 과거 대비 소극적인 상황"이라고 설명했다.

반면, 드릴십에 대한 전망이 나쁘지 않다는 시각도 있다. 삼성중공업 관계자는 "미인도 드릴십 4 기 모두 (용선·매각 등을) 협상 중"이라며 "유가가 오르고 있어서 드릴십에 대한 관심도 높아지고 있다"고 말했다.

대우조선해양도 미인도 드릴십 4 기 중 2 기는 2023 년 영국 시추선사인 발라리스(VALARIS)에 인도하기로 한 상황이다. 대우조선해양 관계자는 "발라리스로부터 이미 60~70%의 대금을 받았기 때문에 나머지 드릴십 2 기에 대한 계약은 취소될 가능성이 거의 없다"고 말했다.

3. 삼성중, 업계최초 멤브레인형 액화수소 화물창 개발

삼성중공업이 대형 액화수소운반선 개발을 위한 독자 액화수소 화물창(저장탱크) 기술을 개발해 수소경제 시대에 앞서나가고 있다. 삼성중공업은 영국 선급 로이드(LLOYD)로부터 조선업계 최초로 '멤브레인형 액화수소 저장탱크 16 만m³ 액화수소운반선 개념설계'에 대한 기본 인증(AIP)을 획득했다고 21 일 밝혔다.

선급은 새로운 기술에 대한 안정성, 적합성 등을 체크하는 업체다. 즉 삼성중공업이 개발한 신기술은 이미 안정성 측면에서 검증을 마쳤다고 볼 수 있다.

이번에 독자 개발한 멤브레인형 액화수소 화물창은 선체 내부에 단열공간을 만들어 영하 253°C로 액화된 수소를 안전하게 저장하는 기술이다. 이는 공간 활용도가 높아 별도 독립형 화물창 보다 가격이 싸고 대형화하는 데 유리하다.



I . NEWS

삼성중공업은 업계에서 가장 먼저 멤브레인형 액화수소 화물창을 순수 독자 기술로 개발해 앞으로 수소 운반선 대형화 개발 경쟁에서 주도권을 거머쥘 계획이다.

특히 액화수소 화물창 독자 기술 선점은 액화천연가스(LNG)운반선 화물창과 달리 해외 업체 기술 의존도에서 벗어날 수 있는 계기가 될 것으로 기대된다.

이동연 삼성중공업 조선해양연구소장은 "삼성중공업이 개발한 멤브레인형 액화수소 화물창은 대량의 수소를 안전하고 경제적으로 운송할 수 있는 가장 효율적인 솔루션"이라며 "삼성중공업이 수소산업 생태계를 활성화하는 데 선도적 역할을 해 나갈 것"이라고 강조했다.



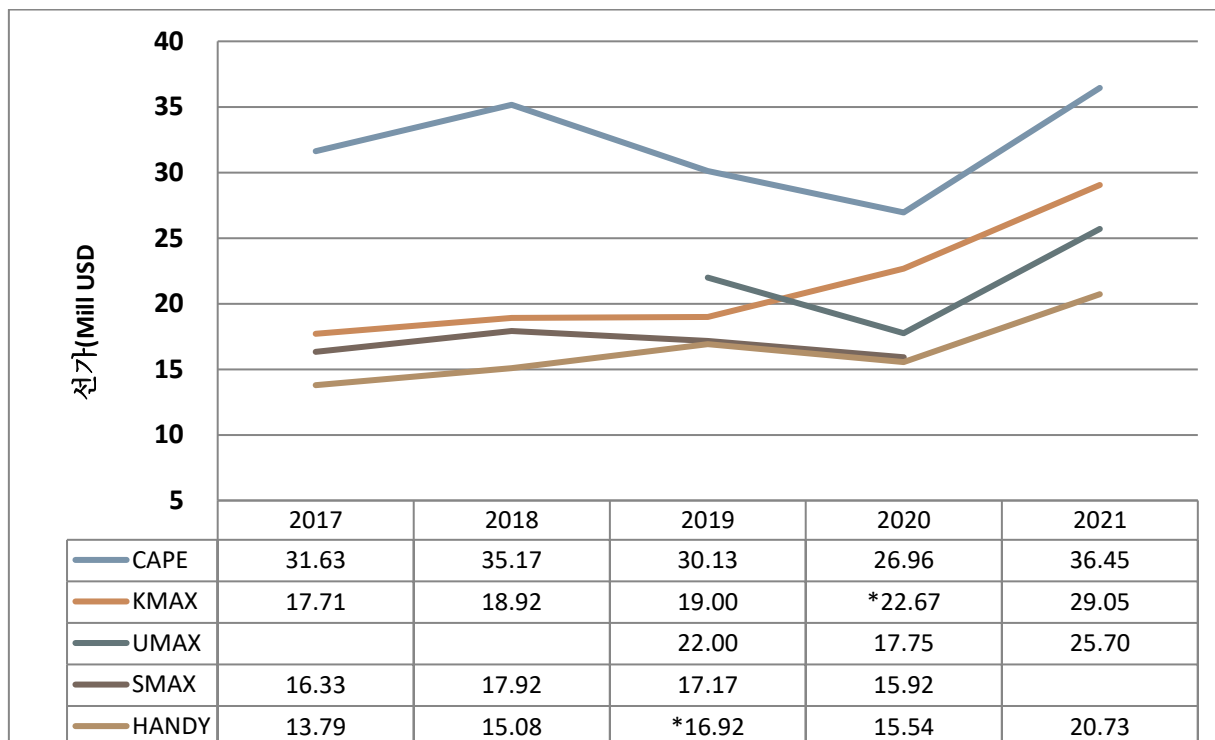
II . BULK CARRIER

(◆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	36.45
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	35.21%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	29.05
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	28.16%
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	20.73
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	33.35%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



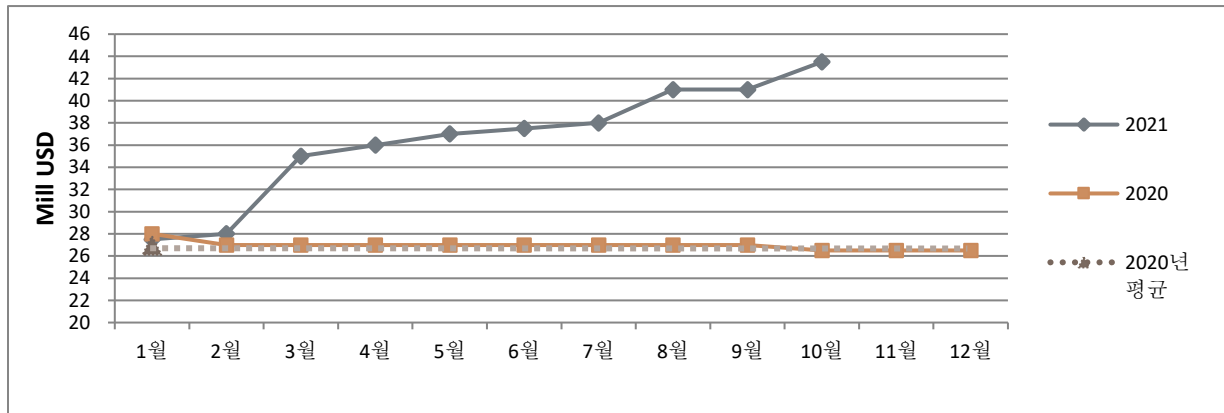


II . BULK CARRIER

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	43.50	36.45
	전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	2.8%	1.4%	1.3%	7.9%	0.0%	6.1%	--
	전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	37.0%	38.9%	40.7%	51.9%	51.9%	64.2%	35.2%
KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	35.00	29.05
	전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	3.7%	5.4%	3.4%	3.3%	4.8%	6.1%	--
	전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	21.7%	31.1%	35.6%	37.0%	46.7%	59.1%	28.2%
UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	31.50	25.70
	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	25.50	20.73
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%	2.5%	9.8%	6.7%	2.1%	4.1%	-
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%	36.7%	55.2%	65.5%	66.1%	72.9%	33.4%

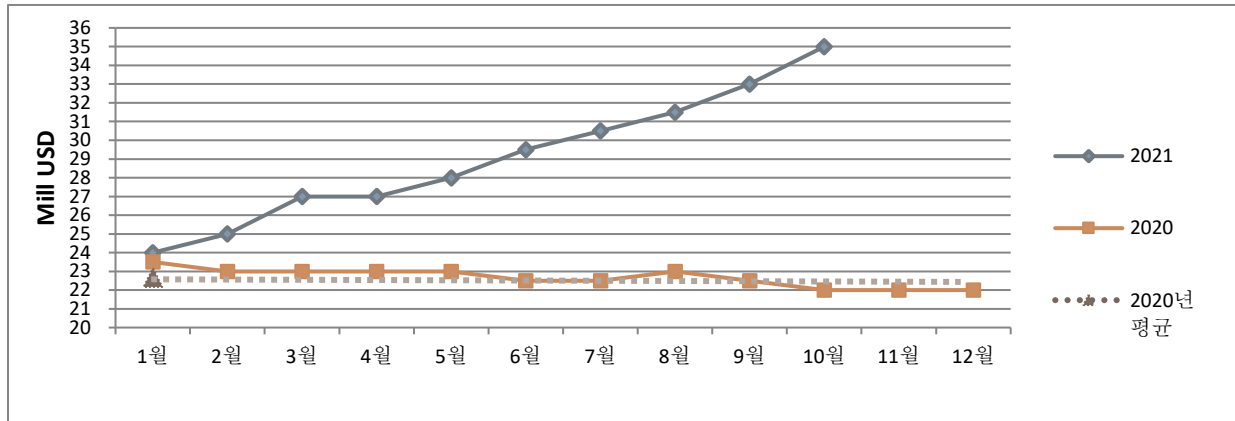
2020 년		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	평균
CAPE (180K)		28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.50	26.96
KMAX (82K)		23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	22.50	22.00	22.67
SMAX (58K)		17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.50	15.92
HANDY (37K)		17.00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

□ Cape

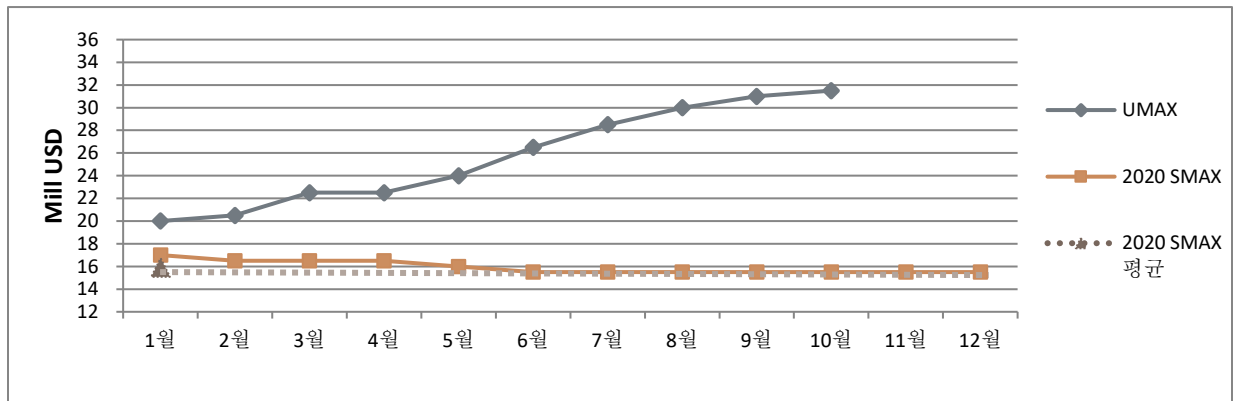


II . BULK CARRIER

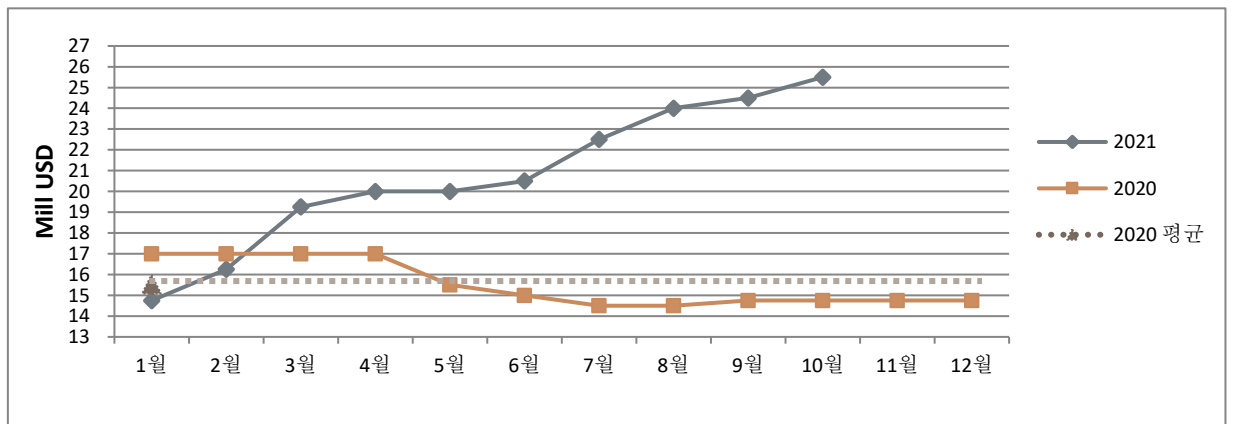
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SHANDONG HAI CHANG	75,200	2011	CHINA	B&W		16.75	Undisclosed buyer, At Auction
BC	MP PANAMAX 4	70,000	1995	JAPAN	SULZER	C 4x30t	7.65	Undisclosed buyer
BC	KANOORA	61,396	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	28.4	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	DANIELA OETKER	61,288	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	29.8	Bangladesh buyer, BWTS fitted
BC	WP BRAVE	58,627	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	21.75	Undisclosed buyer
BC	CARMENCITA	58,500	2009	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	21	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	SHANDONG HAI SHENG	56,532	2011	CHINA	WART	C 4x36t	17.1	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	IKAN SELAYANG	56,079	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	26.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	PACIFIC 08	52,471	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.5	Undisclosed buyer
BC	LUCKY SEA	52,246	2005	CHINA	MAN	C 4x30t	14.2	UAE buyer
BC	STONY LAKE	45,269	1997	CHINA	SULZER	C 4x30t	6.5	Undisclosed buyer
BC	KIVELI	38,191	2008	NETHERLANDS	WART	C 4x40t	11	Undisclosed buyer
BC	FEDERAL DANUBE	37,058	2004	CHINA	B&W	C 4x40t	23-2EB	Undisclosed buyer
BC	FEDERAL ELBE	37,058	2003	CHINA	B&W	C 4x40t		
BC	ROYAL JUSTICE	37,000	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30t	22	Asian buyer, BWTS fitted
BC	CREST NAVIGATOR	36,360	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	22	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	XING NING HAI	34,443	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	23.1	Undisclosed buyer
BC	GLOBAL PASSION	33,686	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SKALA	33,628	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30t	--	HK based buyer (Taylor Maritime)
BC	KAMBOS	33,225	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30t	--	
BC	OCEAN HOPE	32,877	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	18	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GOLDEN BRIDGE	31,877	2000	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	10.5	Undisclosed buyer



II . BULK CARRIER

BC	QUEEN ASIA	28,425	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	15.0-15.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	MAGNOLIA	28,389	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	13	Greek buyer, BWTS fitted
BC	SKOPOS	28,075	2001	CHINA	YAN	C 4x30t	7.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted



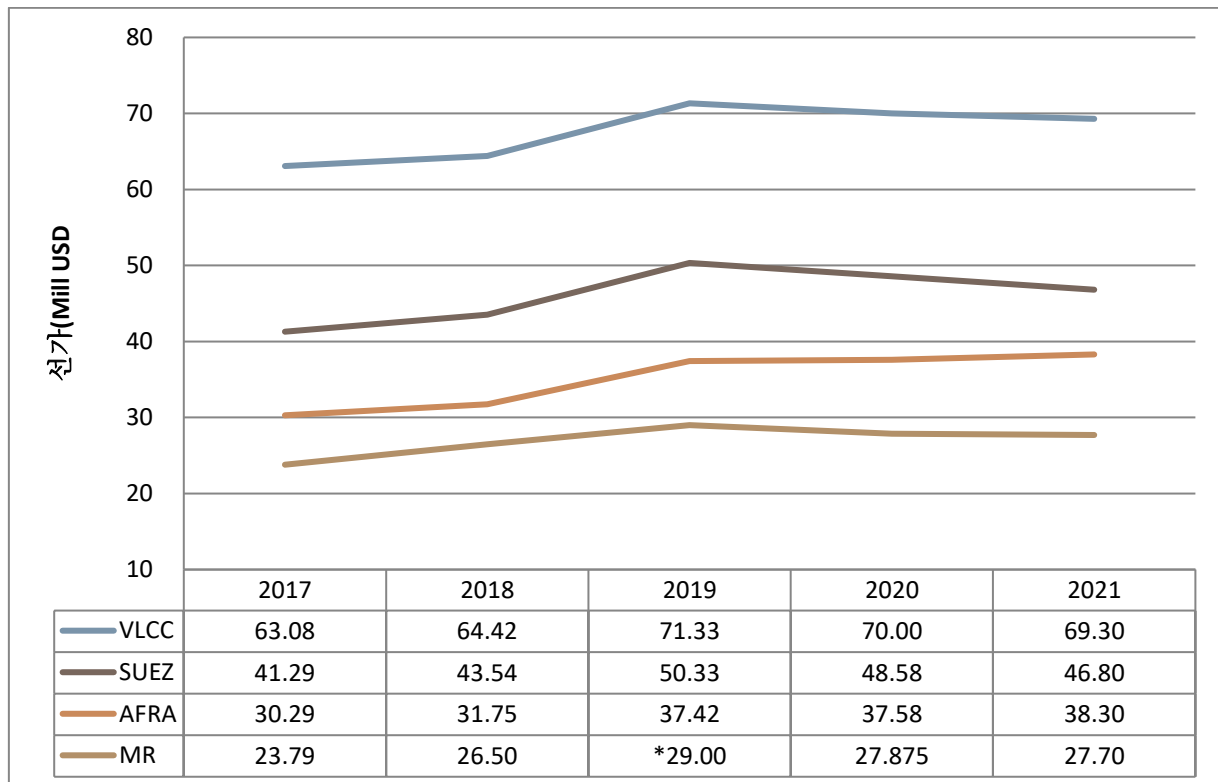
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	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 : %)

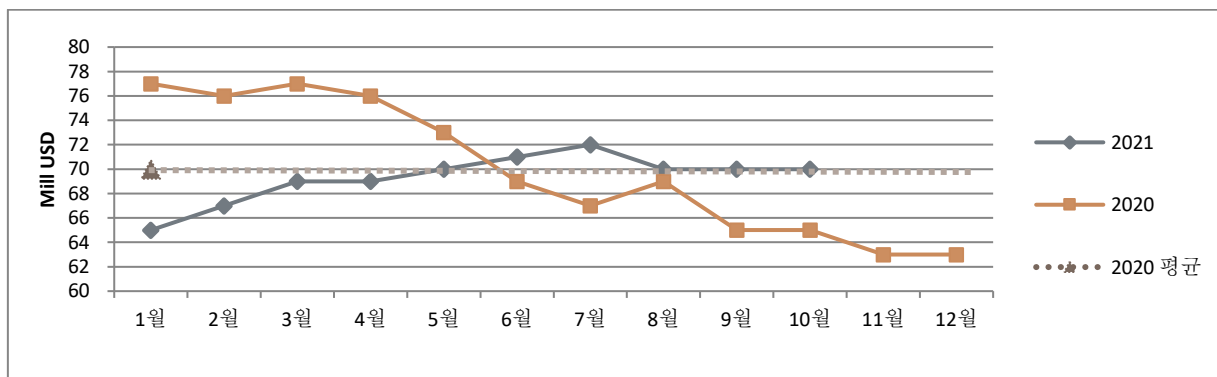




III. TANKER

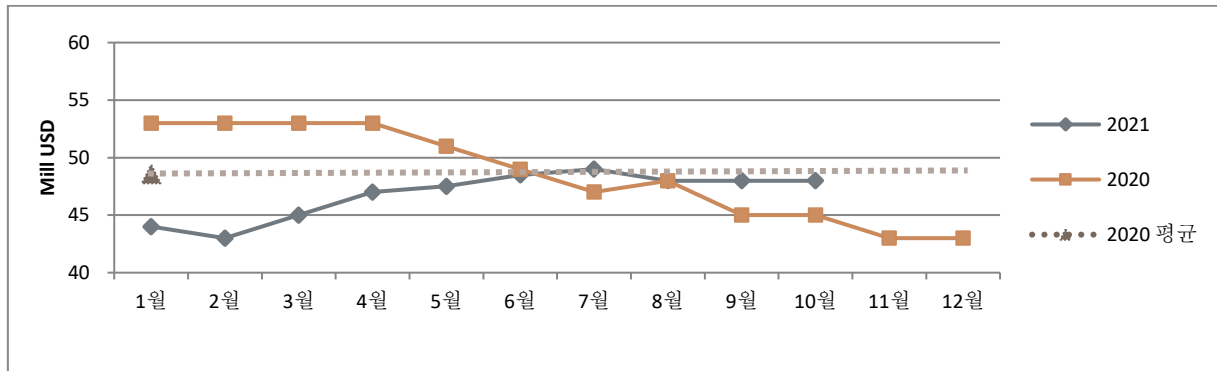
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	72.00	70.00	70.00	70.00	69.30
	전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-4.1%	2.9%	7.5%	7.7%	7.7%	7.7%	-1.0%
SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	49.00	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

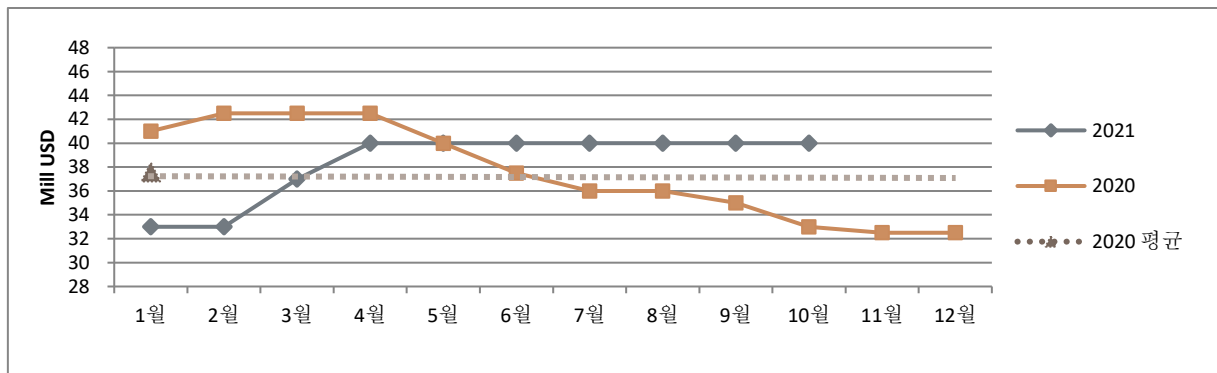


III. TANKER

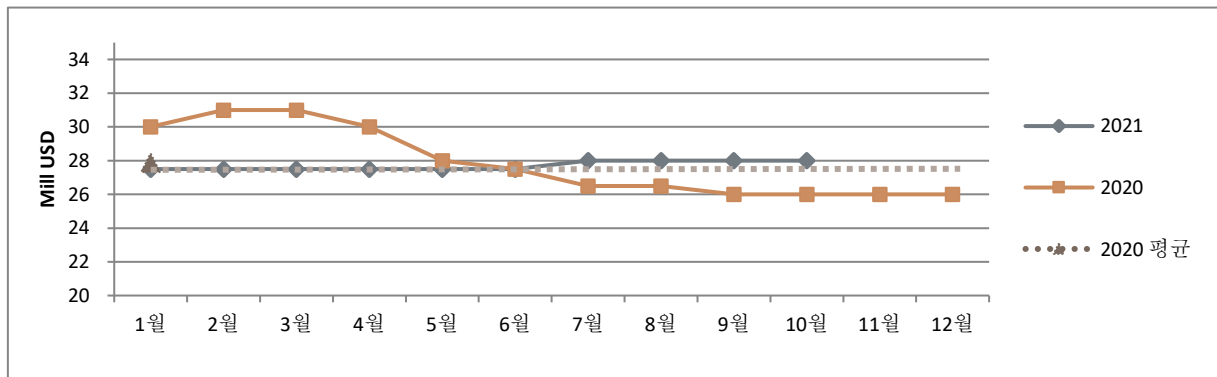
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GILOS	319,247	2004	KOREA	B&W		29.0	Undisclosed buyer
TANKER	SEAWAYS DIAMOND HEAD	301,000	2016	CHINA	B&W		66.1	
TANKER	SEAWAYS LIBERTY	301,000	2016	CHINA	B&W		63.7	
TANKER	SEAWAYS HENDRICKS	301,000	2015	CHINA	B&W		63.8	Norwegian buyer (Ocean Yield ASA), BWTS fitted
TANKER	SEAWAYS TYBEE	301,000	2015	CHINA	B&W		61.2	
TANKER	SEAWAYS CAPE HENRY	300,900	2016	CHINA	B&W		63.1	
TANKER	SEAWAYS TRITON	300,900	2016	CHINA	B&W		62.1	
TANKER	ASPASIA LEMOS	105,188	2009	KOREA	B&W		--	Greek buyer, BWTS fitted
TANKER	ATLANTIC YUCATAN	55,863	2006	JAPAN	B&W		17.0	Undisclosed buyer
TANKER	ECO LOS ANGELES	50,185	2020	KOREA	B&W		36.5	Denmark buyer (Norden), BWTS fitted
TANKER	ECO CITY OF ANGELS	49,815	2020	KOREA	B&W		36.5	
OIL/CHEM	SHAMROCK JUPITER	19,837	2009	JAPAN	B&W		15.3	Vietnamese buyer (Petro Vietnam), stainless steel
OIL/CHEM	MARINUS	7,082	2003	TURKEY	MAK	2	3.9	Undisclosed buyer
CHEMICAL	SICHEM MUMBAI	13,085	2006	KOREA	B&W	2&3	4.9	Undisclosed buyer
LPG	IRIS GLORY	54,707	2008	KOREA	B&W	LPG	41.65	Japanese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HERON HUNTER	51,744	2009	KOREA	WART	4255	TEU	60	Israeli buyer (Zim)
CONT	HARPY HUNTER	51,701	2009	KOREA	WART	4563	TEU	60	
CONT	ALS FAUNA	51,701	2008	KOREA	WART	4275	TEU	60	Israeli buyer (Zim), BWTS fitted
CONT	ALS JUNO	49,506	2009	CHINA	B&W	4256	TEU	60	

III. TANKER

CONT	IRENES RESPECT	39,359	2006	KOREA	B&W	2824	TEU	44	French buyer (CMA GCM), BWTS fitted
CONT	SAN ALVARO	27,757	2007	KOREA	B&W	1819	TEU	--	Danish buyer
CONT	VIKING MERLIN	23,188	2014	CHINA	B&W	1740	TEU	33	French buyer (CMA GCM)
CONT	AS FEDERICA	18,405	2007	CHINA	MAN	1284	TEU	23	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CONT	AS FAUSTINA	17,948	2007	CHINA	MAN	1284	TEU	23	Undisclosed buyer, BWTS fitted
CONT	STEFAN SIBUM	12,992	2009	GERMANY	MAK	1036	TEU	21.5	Undisclosed buyer
CONT	GREAT SIBUM	12,992	2008	GERMANY	MAK	1036	TEU	20.1	Undisclosed buyer
MPP	MANISA BIANCA	8,961	2000	NETHERLANDS	MAK	562	TEU	7.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted

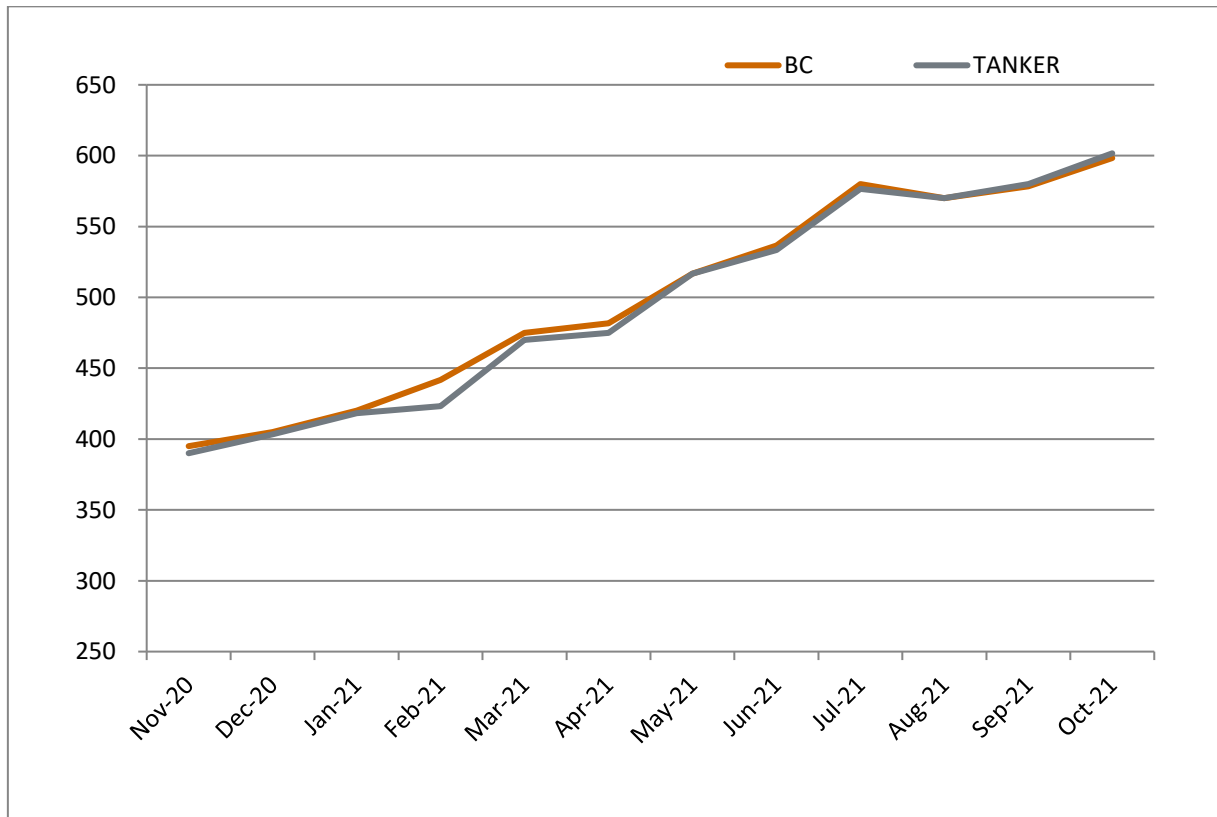


IV. DEMOLITION

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%	516.50	50.0%	370.00	601.67	3.7%	62.6%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	519.83	50.9%	371.67	598.33	3.5%	61.0%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



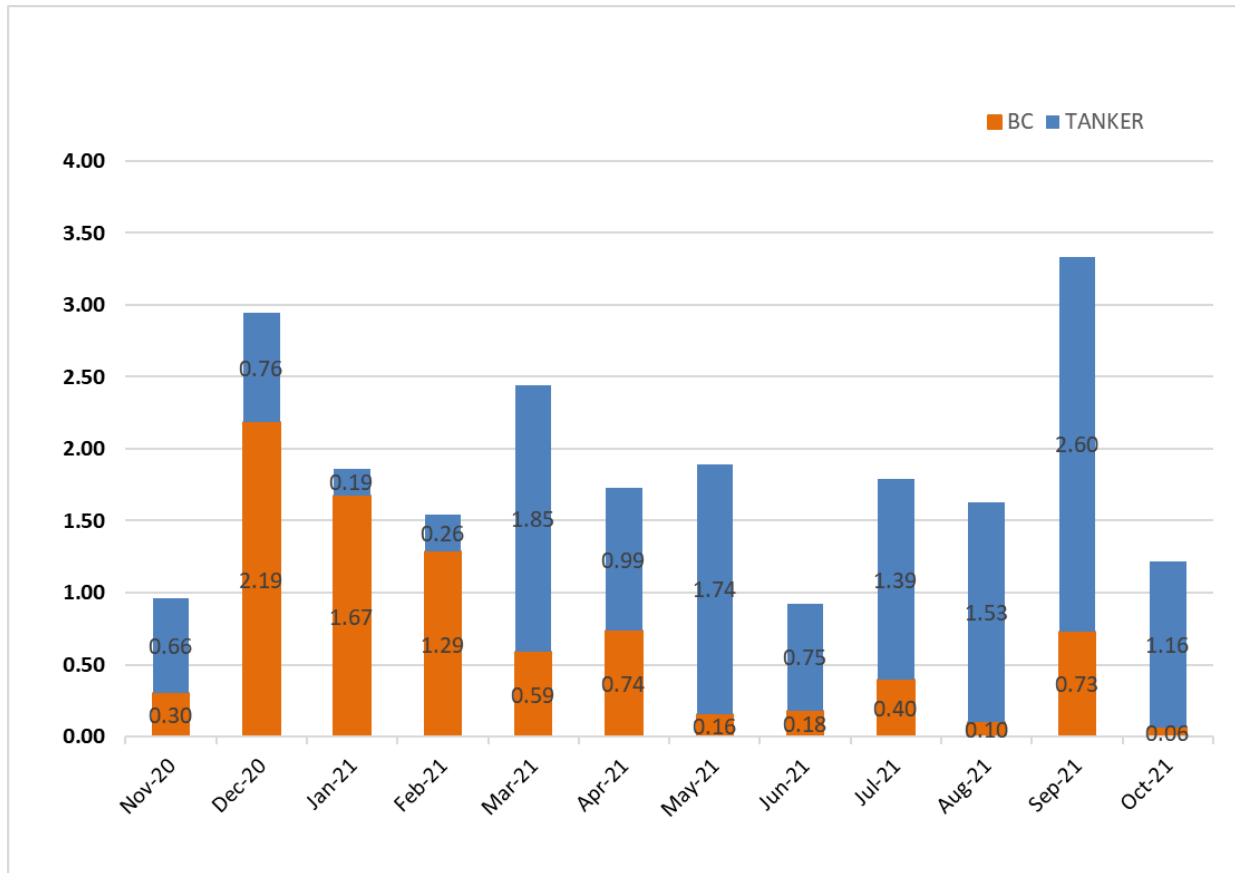


IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019		2020		2020.10		2021.10			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.54	97	3.68	112	0.19	8	1.16	511.9%	17	112.5%
BC	7.45	116	15.61	164	1.40	11	0.06	-95.6%	2	-81.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

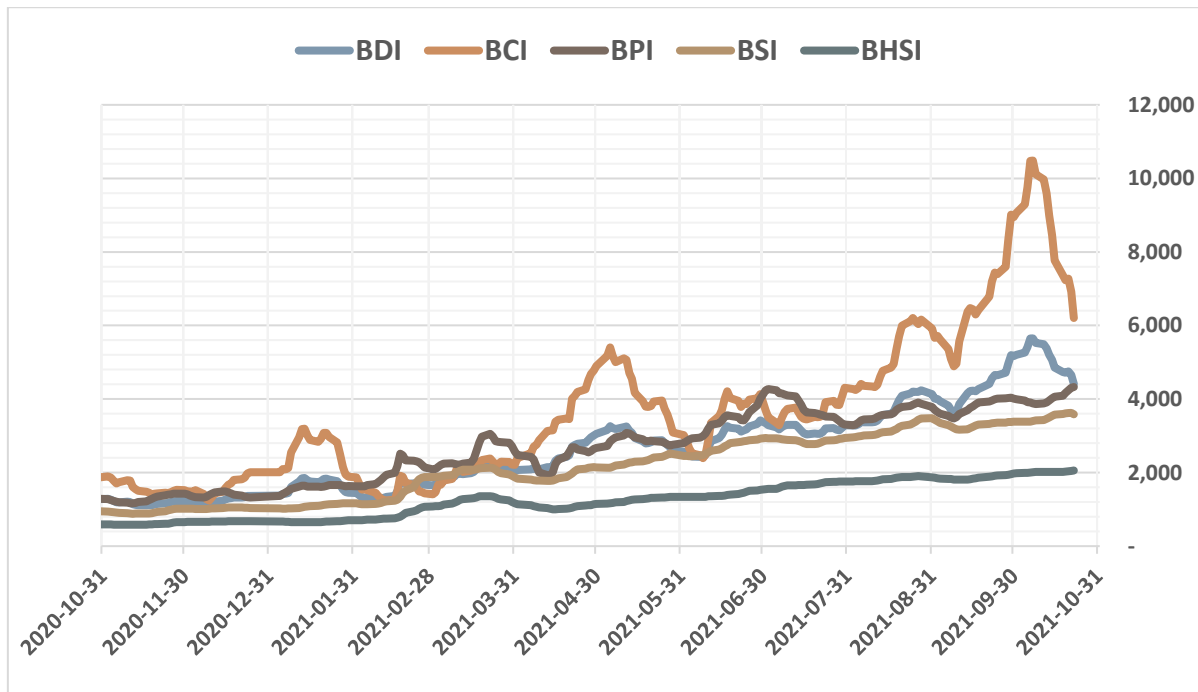
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
OIL/ CHEM	PELICAN	11,915	4,234	1999	JAPAN	MAK	942	AS IS SRI LANKA, incl. Stainless steel
PCC	ST. LEO THE GREAT	3,520	6,833	1992	JAPAN	SULZER	400	AS IS MANILA
TANKER	SONANGOL LUANDA	159,178	23,192	2000	KOREA	B&W	615	INDIA
TANKER	SONANGOL GIRASSOL	159,057	23,313	2000	KOREA	B&W	615	INDIA
TANKER	MUSKIE	70,362	13,842	2003	KOREA	B&W	620	INDIA
TANKER	WALLEYE	70,362	13,842	2003	KOREA	B&W	618	INDIA



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-10-22	2021-10-15	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	4,410	4,854	▼444	5,650	1,111
BCI	6,205	7,767	▼1,562	10,485	1,241
BPI	4,327	4,065	▲262	4,327	1,165
BSI	3,584	3,576	▲8	3,624	882
BHSI	2,057	2,021	▲36	2,057	553





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	625.00	▲3.00	607.00	▲1.00	612.00	▲3.50
MGO	710.50	▼2.50	706.00	▼10.50	753.00	▼2.00
LSMGO	714.00	▼10.00	706.00	▼10.50	-	-
IFO380	502.50	▼25.00	476.50	▼16.00	486.50	▲15.00

❖기준일 : 10 월 22 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-10-22	2021-10-15	CHANGE
미국 달러	1175.80	1188.30	▼12.50
일본 엔(100)	1031.72	1044.71	▼12.99
유로	1366.75	1378.19	▼11.44
중국 위안	184.04	184.65	▼0.61

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사상식] 슬로플레이션

경기 회복 속도가 더더 지는 상황에도 불구하고 물가 상승이 일어나는 현상으로, 스태그플레이션(STAGFALTION)보다는 경기 하강의 강도가 약할 때 사용된다.

[관련뉴스] 공급난에도 견조한 세계경제...“슬로플레이션에 가깝다”

전 세계에 1970~1980년대 ‘스태그플레이션’ 재현 공포가 짙다. 50년 전 위기가 다시 언급되는 것은 당시 발생한 세계적인 공급 차질, 물가 급등세 등의 현상이 지금과 비슷해서다. 그러나 성장 측면에서 아직 견조한 세계 경제 상황을 고려할 때 분명히 다른 점도 존재한다. 이에 현재로서는 스태그플레이션(경기 침체 속 물가 급등) 보다 충격이 약한 슬로플레이션(경기 둔화 속 물가 상승) 가능성이 더 높다는 평가가 나온다. 다만 내년까지 코로나 19 불확실성이 워낙 큰 탓에 예측이 빗나갈 위험은 계속 주시해야할 것으로 보인다.

스태그플레이션 위기 어땠나

스태그플레이션은 1970~1980년대 미국을 중심으로 발생했던 경제 위기다. 원인은 크게 세 가지였다. 베트남 전쟁 수습 등을 위한 미국 정부의 적극적 재정 지출과 낮은 금리로 시중에 많은 돈이 풀렸다.

이것이 수요 측면에서 물가 상승을 자극하는 사이 공급 측면에선 1~2차 석유파동이 터졌다. 각종 생필품 가격은 급등했다. 노조의 힘이 강해지면서 임금도 크게 올랐다. 또한 미국은 1971년 달러와 금의 교환(금태환) 정지를 선언했는데, 이로 인한 달러 가치 하락은 수입 물가 상승이라는 부담도 불러왔다. 높은 물가는 비용 증가에 따른 생산성 하락, 실업률 증가, 경기 침체 등으로 이어졌다.

스태그플레이션은 석유파동 시기에 따라 1차(1973년 11월~1975년 3월)와 2차(1980년 1월~1980년 7월)로 나눌 수 있다. 당시 경제 상황을 수치로 살펴보면, 국제유가(브렌트유 기준)는 1차 때 배럴당 3.02달러에서 11.65달러로 무려 285% 뛰었다. 2차 때는 배럴당 30~40달러로 1년 전보다 74% 급등했다. 미국 소비자물가 상승률(CPI)은 1972년 3% 안팎에서 1974년 12월 12.3%까지 치솟았다. 2차 때는 1978년 5~6%대였던 물가가 1980년 3월 14.8%까지 상승했다. 실업률도 1차(4.5%→9.0%), 2차(5%→7.8%) 등으로 고공행진 했다.

미국 국내총생산(GDP) 성장률은 1차 위기 때 평균 -1.5%를 기록했으며, 2차 때는 평균 -3.3%를 나타냈다. 경제 위기는 미국 뿐만 아니라 대부분 국가로 퍼져나갔다.

VI. ISSUE & TREND

당시와 같은 점과 다른 점

현재와 50년 전 위기가 비슷한 점은 공급망 차질, 높은 물가, 시중 유동성 등이다. 과거처럼 전 세계 정부의 적자 지출 확대와 저금리로 시중 유동성이 풍부하다. 이런 가운데 원자재, 원유 등 공급 불안으로 물가 상승세가 커지고 있다. 미국, 유럽 등에서는 구인난으로 임금 인상 압력도 높아지는 중이다. 수치를 비교해 보면, 2020년 9월~2021년 9월 국제유가는 배럴당 40.30 달러에서 77.81 달러로 93% 훌쩍 뛰었다. 같은 기간 소비자물가 상승률은 미국이 1.4%에서 5.4%, 한국은 1.0%에서 2.5%로 급등한 상태다.

그러나 다른 점도 존재한다. 가장 큰 차이는 경기 상황이다. 스태그플레이션은 경기 침체 속 물가 급등이다. 그런데 현재 전 세계 경제는 아직 양호한 모습이다. 올해 경제 성장률 전망치는 미국은 5.9%, 한국은 4.0% 등이다. 국제통화기금(IMF)이 이달 발표한 올해 세계 경제 성장률 전망은 5.9%다. 경기 개선세가 다소 둔화하고 있지만, 50년 전과 같은 마이너스(-) 성장 조짐은 나타나지 않고 있다.

스태그플레이션 정도를 측정하는 경제고통지수(MISERY INDEX·물가상승률과 실업률의 합) 또한 50년 전 수준까지 도달하지 않은 상황이다. 이 지수는 과거 20%까지 올라갔다. 미국과 한국의 실업률은 지난달 각각 4.8%, 2.7%로 코로나 19 초기보다 점점 낮아지는 추세다.

경제 구조와 통화정책 상황도 다르다. <파이낸셜 타임스>는 지난 5일 "인플레이션이 상승했지만 성장률도 상승했고, 노동 조식이 약해져 1970년대처럼 임금과 물가 인상의 소용돌이가 반복될 가능성도 작다"고 과거와 차이점을 언급했다. 또한 각국 중앙은행은 과거 물가를 잡기 위한 빠른 긴축 행보가 경제를 불황으로 이끈 경험을 기억하면서 최대한 조심스럽게 움직이고 있다.

슬로플레이션이라면 위험 요소는

따라서 현재로서는 경기 상황이 스태그플레이션보다 슬로플레이션에 더 가까워 보인다. 한국은행은 지난 18일 '국제금융시장 동향'에서 "주요 투자은행들은 양호한 경제 성장률 등을 볼 때 1970년대와 같은 스태그플레이션 가능성은 낮으며, 2000년대 이후 원자재 가격 상승기에 나타났던 슬로플레이션이 재현할 것으로 보고 있다"고 전했다.

다만 앞으로 예의주시해야 할 부분은 경제 성장 둔화가 '경제 위기'로 번질 가능성이다. 많은 전문가는 내년쯤 공급 차질이 해소될 것으로 본다. 그러나 예상보다 공급난이 길어지면 경기 둔화 폭이 커지고 물가 상승세도 이어질 수밖에 없다. 설사 공급난이 해소되어도 경제 재개로 인한 수요 측면의 상승 압력이 강해져 물가를 자극할 가능성도 존재한다. 이렇게 되면 중앙은행들이 더는 버티지 못하고 계획보다 빠른 '돈줄 조이기'에 나서면서 경기를 더욱 끌어내릴 수 있다.

VI. ISSUE & TREND

중요한 건 내년 물가 수준이다. 올해와 같은 2~5%대 정도의 상승률이라면 주로 각국 통화정책 전환 속도에 영향을 주는 정도이겠지만, 50년 전과 같은 5~10%대라면 세계 경제에 구조적 충격까지 가져올 수 있다.

[출처: 한겨레 전슬기 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		
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	