



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.386

February 03, 2022

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	11
+ Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
Issue & Trend	22
Contact Details	23

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

I . NEWS

1. 해양경찰청, 위성사업 본격 추진...전담조직 신설

해양경찰청은 최근 위성사업 전담조직을 신설하고 위성 관련 사업에 본격적으로 나섰다고 28 일 밝혔다.

해경청은 현재 정부의 통신위성, 초소형위성, 한국형 위성항법시스템(KPS) 개발 사업 등에 참여하고 있다.

이번에 스마트해양경찰추진단 산하에 신설된 위성사업추진계는 이 같은 위성 관련 사업을 총괄하며 해양경찰 임무에 최적화된 위성을 설계해 초국경 해양감시망을 구축한다는 방침이다.

해경청은 초국경 해양감시망을 구축해 함정과 항공기뿐만 아니라 위성으로도 해양감시 임무를 수행할 계획이다.

위성을 활용하면 먼바다의 상황을 신속하게 파악할 수 있고, 통신 사각지대를 해소해 선박 등의 위성 조난신호 위치를 정확하게 확인할 수 있다고 해경청은 밝혔다.

해경청은 과학기술정보통신부 등 우주 기술개발 관련 부처·연구기관·기업과도 협력체계를 마련하기로 했다. 아울러 국가 우주 정책에 해양 경비나 안전 관련 위성 사업이 반영될 수 있도록 할 예정이다.

2. HMM 올해도 신바람...해운업계 "상반기 쾌속항진"

글로벌 해운운임이 올해도 고공행진을 거듭할 것으로 예상된다.

1 일 한국해양진흥공사가 발간한 '2021 년 KOBC 연간 해운시황보고서'에 따르면 지난해 글로벌 해운운임은 북미항로를 중심으로 하는 유동량 급증과 항만적체 현상으로 사상 최대치를 기록했다.

실제로 북미항로 물동량은 지난해 기준 2,400 만 TEU(20 피트 컨테이너 1 개)를 기록해 전년 대비 약 19% 늘었다. 일각에서는 LG 전자의 생활가전이 북미에 제대로 선적되지 못하고 있다는 말까지 나온다.

I . NEWS

문제는 북미를 중심으로 하는 물동량 증대로 일종의 적체 현상이 벌어진 장면이다. 코로나 19 팬데믹이 일부 해소되며 물류 유동량 자체가 크게 늘어난 상태에서 지난해 3월 수에즈 운하 사고, 5월 중국항 폐쇄, 7월 베트남 락다운 등 사건사고도 겹쳤다.

지난해 글로벌 컨테이너 교역량은 전년보다 6.7% 늘었는데 선복 공급 증가율은 4.3%에 그친 이유다. 쉽게 말해 유동량이 급증하면서 망 자체가 동맥경화에 빠질 수 밖에 없는 사건사고도 끊이지 않았다. 해운운임이 늘어난 배경이다.

올해도 비슷한 현상이 벌어질 조짐이다. 컨테이너 화물 수요 증가율은 4.2%로 전망되며 지난해 대비 2.5%p 하락했으나 컨테이너선대 증가율 역시 지난해 대비 0.5%p 떨어진 3.8%로 전망되는 등 수요증가율 우세가 점쳐진다. 컨테이너선 자체가 부족한 것은 아니지만 병목 현상이 여전한 상태에서 해운운임이 당장 떨어질 가능성은 낮다.

그 결과 SCFI는 2020년 9월부터 상승을 시작해 지난달 28일 기준 5010.36 포인트를 기록했으며 이 수치는 당분간 치솟을 가능성이 높다. 최소 상반기까지는 해운운임 상승세가 예상된다.

컨테이너 운임 정보업체 제네타는 "불확실한 시장 상황에 대응하기 위해 선사와 연간계약 체결 확대를 희망하는 화주가 늘고 있다"며 "여러 상황을 종합했을 때 올해 계약운임은 사상 최고치에 이를 것"이라고 전망했으며 영국 해운컨설팅업체 드류리도 "적기 운송과 시장의 불확실성을 회피하려는 화주들의 욕구가 높다"며 "2022년 계약운임은 작년보다 최소 60%이상 높아질 것"이라고 분석했다.

보고서도 "스팟운임이 유례없는 수준"이라며 "시황변동 리스크를 줄이기 위한 화주들의 장기계약 체결 수요가 증가하고 있다"고 밝혔다. 나아가 "7월로 예정된 미 서부항남노조(ILWU)와 항만운영사 단체(PMA)간 노사협상에도 이목이 집중되며 당분간 정상화 시기를 특정하기 어렵다"고 말했다.

한 때 파산 위기를 겪던 HMM도 살아났다. 컨테이너선이 매출의 90%를 차지하는 HMM이 지난해 4분기에만 매출 4조 1,257억원, 영업이익 2조 3,427억원을 기록했을 것으로 예상하고 있다. 연간 기준으로 매출 13조 4,821억원, 영업이익 6조 9,755억원 수준이다. 증권사들은 HMM의 올해 영업이익이 지난해보다 3.5%(3,000억원)가량 더 늘어날 것으로 전망하고 있다.

다만 해운운임은 하반기 정상화로 접어들 가능성도 있다. 보고서는 "테이퍼링 조기 종료와 금리인상 등 글로벌 금융 긴축으로 서서히 해운운임이 안정화될 수 있다"고 말했다.

I . NEWS

3. "톤세제 도입 18 년만에 약속 지키다"

국적선사들의 숙원사업 중 하나였던 선박 톤세제도는 해운업계의 각고의 노력과 故노무현 대통령의 결단으로 2005 년 아시아 최초로 도입됐다. 톤세제 도입 당시 해운업계는 톤세를 처음 도입했던 유럽처럼 톤세 도입으로 얻게 되는 수익의 일부를 선원들을 위해서 쓰겠노라고 약속한 바 있다.

그러나 이 약속은 몇년 후 이어진 장기 해운 불황으로 지켜지지 못했고 그렇게 공염불로 끝나는 듯했으나 해운업계는 다시 살림살이가 나아지자 18 년만에 이 약속을 지키기 위해 힘을 모으기 시작했다.

한국해운협회 김영무 상근부회장은 1 월 27 일 해운전문지 기자단과 간담회를 갖고 "톤세 도입당시 문서로 서명까지는 남기지 않았지만 톤세 절감 혜택의 일부를 모아 선원들을 위해 쓰겠다고 구두로 약속한 바 있다. 지난해 해운호황으로 선사들의 재무상황이 개선되자 정태순 회장을 비롯한 회장단을 중심으로 이 약속을 지키자는 공감대가 형성됐다. 20 일 열렸던 정기총회에서도 여러 회원사들이 동의를 해주셔서 올해 안으로 '선원복지기금' 설립을 추진할 계획"이라고 밝혔다.

해운협회가 올해 선원복지기금 설립을 추진하는 것은 국민 혈세를 지원받아 다시 성장할 수 있는 기반을 마련할 수 있었기 때문에 국민들에게 받은 그 혜택의 일부를 돌려주자는 취지에서다.

해운협회는 톤세제 적용선사들의 법인세 절감분의 일정 부분을 기부받아 선원복지기금을 조성하고 협회내 기금운용위원회를 구성해 기금을 집행해 나갈 계획이다. 이 기금으로 선원들의 복지향상과 해기사 양성, 해양세력 확산, 해양문화 활동 지원 등 다양한 활동을 전개해 나간다는 방침이다.

특히 선원복지 및 고용과 관련해 현재 중단된 선원연금제도를 재추진하고 장기 승선 선원에 대한 보상, 한국인 선원 고용 장려금 지원, 지정선박 운영지원 등으로 활용할 계획이다.

김영무 부회장은 "선원복지기금은 우선 기금 규모를 정하는 게 중요하다. 협회에서 생각하는 기금 규모가 있지만 어디까지나 선사들의 자발적인 동의와 기부를 얻어야만 그 규모를 정할 수 있다. 톤세 적용선사들이 자발적으로 기금 출연을 하실 수 있도록 협회가 적극적으로 설득해 나갈 것"이라고 밝혔다.

한편 해운협회는 장기불황과 코로나 여파로 2 년간 중단됐던 한국해양진흥공사에 대한 출자도 재개한다는 계획이다. 해운업계는 한국해양진흥공사의 전신인 한국해양보증보험 시절부터 톤세 절감액의 10%를 출자해왔다.

I . NEWS

김영무 부회장은 “톤세제를 통해 해운업계가 많은 혜택을 받고 있는 만큼 그 역할을 해야 한다. 우리가 톤세 혜택 일부를 지속적으로 해양진흥공사에 출자하고 있고 이번에 추가로 선원복지기금을 만들려고 하는 것도 톤세제 도입 취지를 살리기 위한 선사들의 노력”이라고 강조했다.

4. 코로나 19 속 선박 해체 증가...지난해 704 척 고철로

해상 물동량 부족 속에서도 선박 해체 시장은 2년 연속 성장한 것으로 나타났다.

영국 선박가치평가기관 베셀밸류(VESSELSVALUE)가 최근 발표한 '2021 해체 보고서'에 따르면, 지난해 총 704 척이 스크랩용으로 판매되었으며, DWT(재화중량톤수) 기준으로는 2640만 DWT, 금액 기준으로는 27억 달러에 달했다. 2020년 583척, 2018년 558척에 비해 각각 20.8%, 26.2% 증가한 것이다.

보고서는 2021년에는 기록적인 컨테이너 수요, 급등하는 철강재 가격, 오미크론으로 대표되는 새로운 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 변종의 등장으로 인한 각국의 봉쇄령 해제 위협 등 해운산업의 중대한 변화가 있었으며, 이러한 요소들이 결합되어 다양한 선박 해체시장이 형성되었다고 설명했다.

704척 가운데 화물선에 속하는 선종의 척수는 510척이었다. 이 가운데 가장 많이 해체된 선종은 유조선으로, 301척이 고철용으로 판매돼 전체 화물선의 59.0%를 차지하는 등 시장을 주도했다. 다음으로는 벌커 선박이 59척으로, 철거 선단의 11.0%를 차지한 반면, 컨테이너 운반선은 11척으로 2.0%에 그쳤다.

지난해 유조선 폐기는 88척의 철거 계약이 체결된 2020년에 비해 242.0% 급증한 것이다. 최근 수년간 유가하락으로 유조선이 남아 돌고, 이로 인해 정기기간용선계약(TC) 효율이 낮아지는 상황에서도 선주들은 유조선 시장의 회복을 기다리며 버텼으나 코로나 19 사태 이후 최근까지도 운임이 오르지 않자 인내심에 한계를 드러내며 오래된 선박을 해체 조선소에 매각한 것으로 보인다. 철강가격이 상승해 매각액이 높아진 것도 한 요인이었다.

벌커선박 해체량은 2020년 132척에 비해 55.3% 감소했다. 이는 지난해 벌커 용선 가격이 10년 만에 최고치를 기록했기 때문이다. 그러나 가장 인상적으로 해체 척수가 줄어든 것은 컨테이너 시장으로 2020년 83척에 비하면 86.7% 줄었다. 2021년 컨테이너선 운임이 역사상 가장 높았기 때문에, 이 선종의 낮은 해체율은 놀라운 일이 아니다.

I . NEWS

지난해 선박을 구매해 가장 많이 해체한 국가는 방글라데시로 전체 해체선박 704 척의 33.0%에 해당하는 232 척이었다. 이어 인도가 178 척(25.3%)이었고, 파키스탄이 105 척으로 14.9%를 차지했다. 터키는 2021 년에 70 척의 선박을 해체해 비중이 9.9%였으며, 나머지 약 17.0%는 중국, 대한민국, 노르웨이, 덴마크 등의 지역에서 해체됐다.

2021 년은 인도와 아시아지역의 고철 가격이 매우 강세를 보인 해였다. 벌커, 유조선, 컨테이너선의 아시아지역의 평균 고철 가격은 2007 년 이후 최고치에 도달했다. 2021 년 1 월 1 일부터 12 월 31 일까지 평균 가격은 LDT(선박을 해체하기 위해 지급하는 선가 단위)당 400 달러에서 610 달러/LDT 로 52.5% 급등했다.

이러한 가격 강세는 코로나 19 팬데믹(세계적 대유행)으로부터 제조업 생산이 회복된 결과로, 최근의 철강재 수요 증가에 따른 것이다. 2021 년 말에는 가격이 하락하기 시작했는데, 이는 코로나 19 오미크론 변종 바이러스 확산에 따른 새로운 폐쇄 조치와 그에 수반되는 산업 활동의 둔화를 위협한 데 따른 것으로 분석됐다.

벌커, 유조선, 컨테이너선에 걸쳐 2021 년 방글라데시의 평균 고철 가격은 550 달러/LDT 로 아시아 대륙에서 고철 가격이 가장 높았다. 이 강세는 치솟는 철강재 가격과 비교적 안정된 통화 덕분이었다. 파키스탄은 높은 인플레이션과 폭락한 루피화에도 불구하고 2021 년 평균 고철가격이 543 달러/LDT 로 2 위를 차지했고, 인도는 535.4 달러/LDT 로 뒤를 이었다. 인도의 상대적으로 낮은 가격은 인도 해체조선소 120 곳 중 92 곳이 홍콩국제협약(선박의 안전하고 환경적으로 건전한 재활용을 위한)을 준수한다는 계급사회 선언(SOC)을 달성했기 때문일 가능성이 있으며, 이는 해체조선소 소유주들의 운영비가 지출되었을 것으로 추정할 수 있다.

참고로 한진중공업이 1997 년에 건조해 범양상선(현 팬오션)에 인도했던 2 만 7300DWT 급 원목선 뉴다이아몬드호 등 LDT 가 3 만 8968MT(메크릭톤)인 초대형유조선(VLCC)은 방글라데시 평균 스크랩가격으로 약 350 만달러 더 비싸게 팔릴 것이다. 즉, 연간 평균가격이 540 달러/LDT 인 인도가격과 비교해 555 달러/LDT 의 가격으로 팔린다는 것이다.

한편, 보고서는 2022 년에는 철강재 가격이 조정세로 돌아설 수 있지만, 지속하는 낮은 유조선 운임과 하락하는 벌커 시장으로 인해 이 부문에서 선박 해체가 활기를 띠 것으로 전망했다. 반면, 컨테이너선와 가스운반선 시장은 강세를 유지할 것으로 보이며, 2023 년이 되어서야 컨테이너선와 가스운반선 해체량의 실질적인 증가를 관찰할 수 있을 것으로 예측했다.



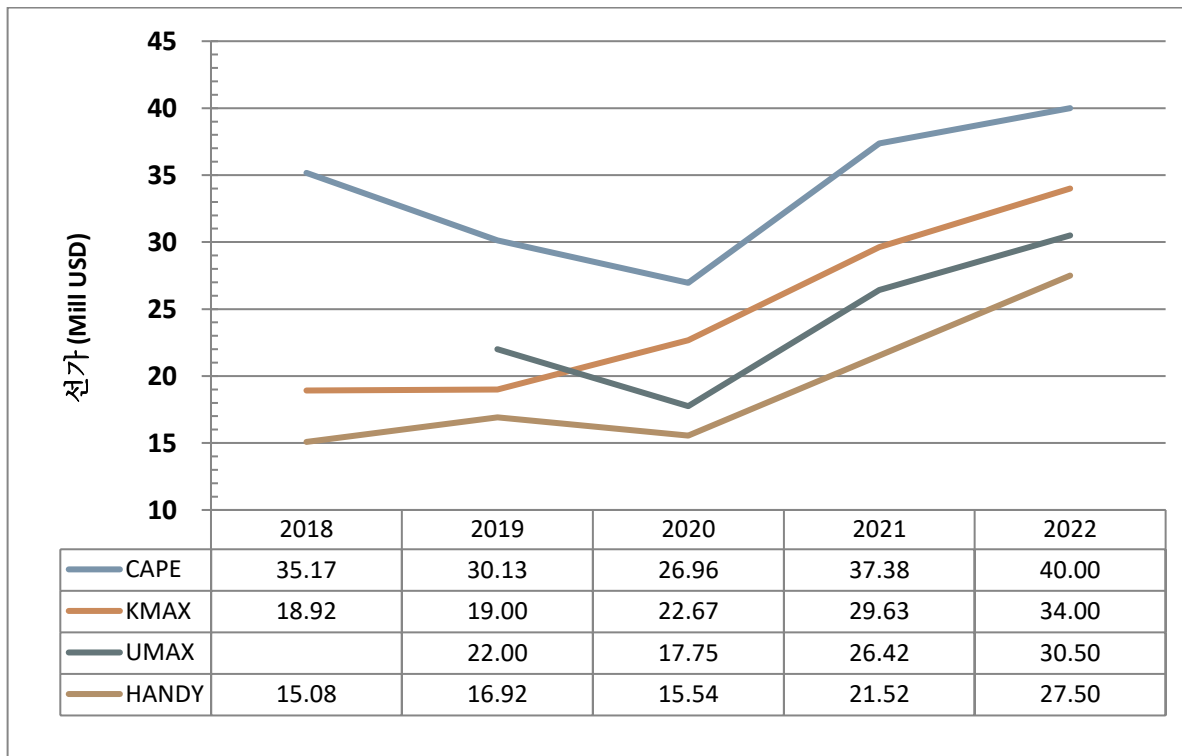
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2018	2019	2020	2021	2022
Capesize (180K)	35.17	30.13	26.96	37.38	40.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	7.02%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.00
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	30.50
			-0.19	48.83%	15.46%
Supramax (58K) (until 2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize (37K) (*based on 32K until 2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	27.50
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	27.78%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



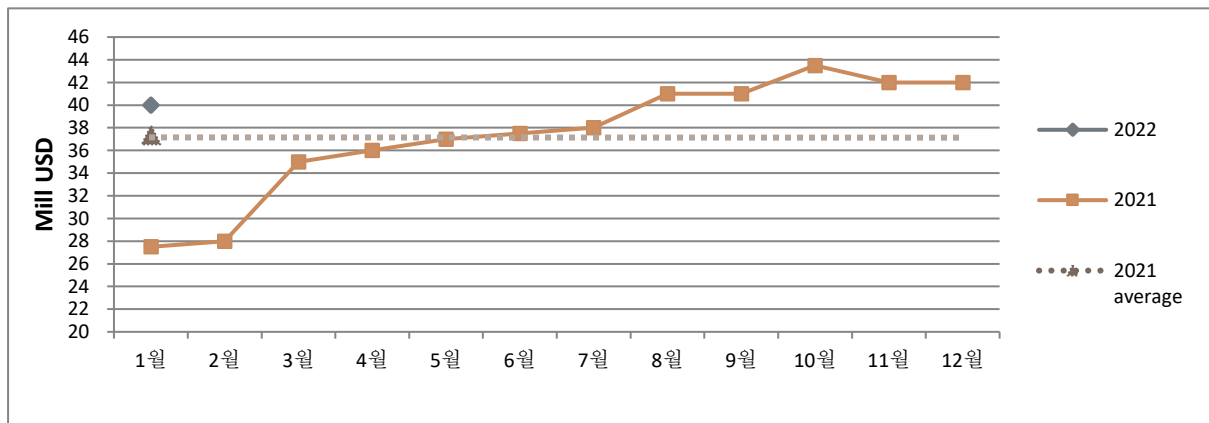


II . BULK CARRIER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00						40.00
	전월대비	-4.8%						--
	전년대비	45.5%						7.0%
KMAX (82K)	선가	34.00						34.00
	전월대비	3.0%						--
	전년대비	41.7%						14.8%
UMAX (60-61K)	선가	30.50						30.50
	전월대비	1.7%						--
	전년대비	52.5%						15.5%
HANDY (37K)	선가	27.50						27.50
	전월대비	7.8%						--
	전년대비	86.4%						27.8%

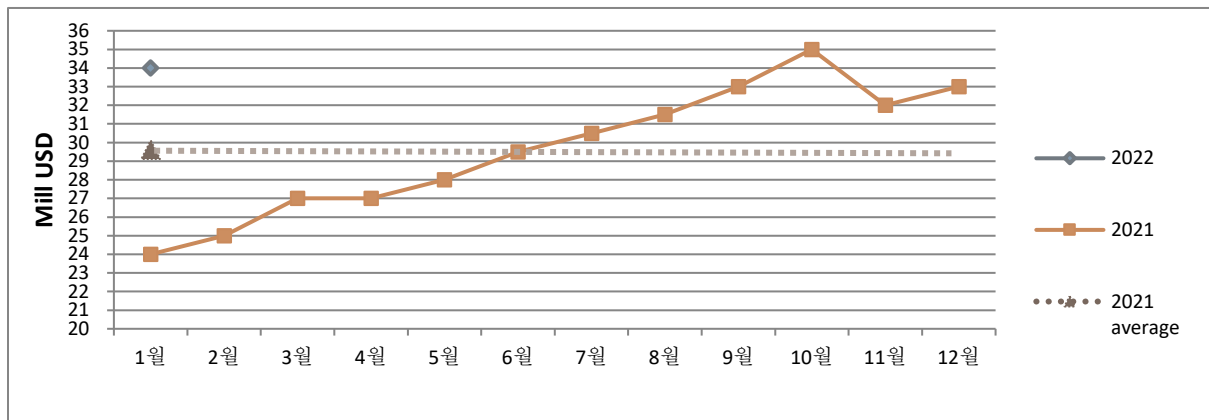
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

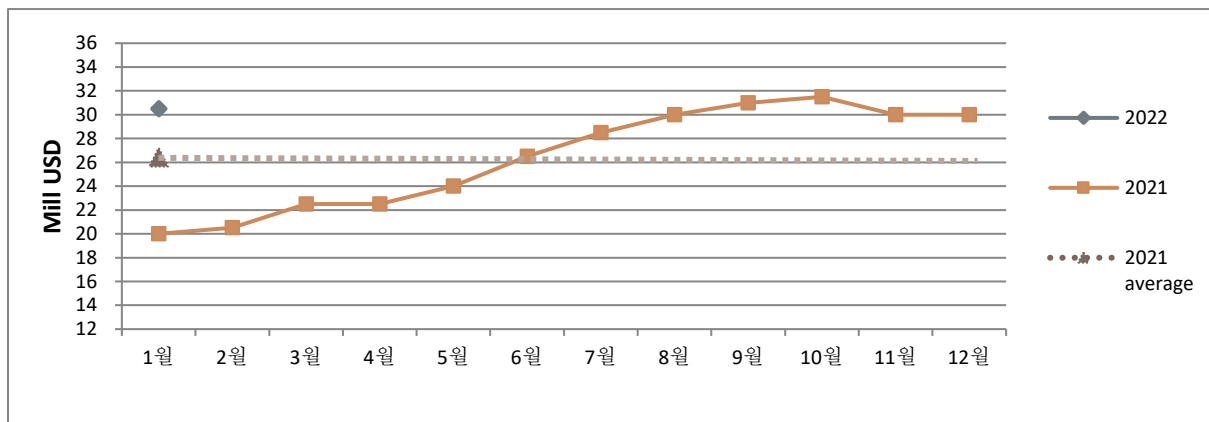


II . BULK CARRIER

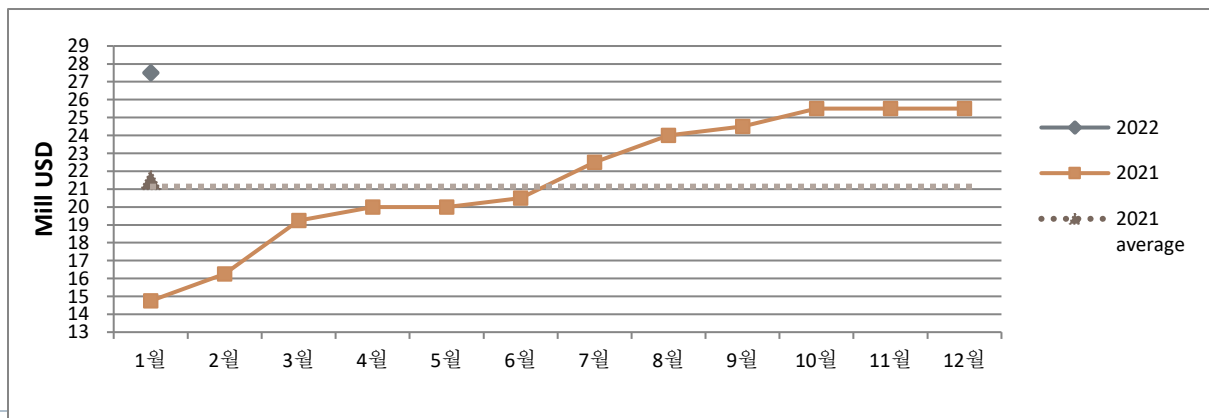
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BAOSTEEL ELEVATION	206,312	2007	JAPAN	B&W		18.6	Undisclosed buyer
BC	SOUTH TRADER	181,387	2014	JAPAN	B&W		33.8	Undisclosed buyer
BC	JIN HANG	93,069	2012	CHINA	B&W		17.22	Undisclosed buyer, Online auction
BC	ENERGY TRITON	82,122	2012	JAPAN	B&W		24.8	Chinese buyer
BC	SILVER STAR	79,200	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	18.0	Middle Eastern buyer, BWTS fitted
BC	ELVA	73,910	2001	JAPAN	B&W	--	11.2	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	G TAISHAN	58,780	2008	CHINA	B&W	4 X 30t	17.4	Undisclosed buyer
BC	WEST WIND	56,557	2008	JAPAN	WART	C 4x35t	16.85	Undisclosed buyer
BC	SAFESEA NEHA II	53,389	2008	CHINA	B&W	C 4x35t	13.8	Chinese buyer
BC	CIELO DI VIRGIN GORDA	39,202	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	22.7	Undisclosed buyer
BC	INTERLINK AUDACITY	39,100	2016	CHINA	B&W	C 4x30.5t	280-12EB	German buyer (oscar wehr)
BC	INTERLINK CAPACITY	39,100	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK AFFINITY	39,046	2016	CHINA	B&W	C 4x30.5t		
BC	INTERLINK FIDELITY	38,792	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK MOBILITY	38,787	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK TENACITY	38,785	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK EQUALITY	38,781	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK VERACITY	38,763	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK QUALITY	38,719	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK UTILITY	38,706	2016	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK ABILITY	38,683	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	INTERLINK PROBITY	38,683	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		



II . BULK CARRIER

BC	DAIDO AMBITION	37,982	2021	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	33.0	Greek buyer
BC	ULTRA TOLHUACA	37,429	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	24.5	Undisclosed buyer
BC	NEW JOURNEY	36,371	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	23.8	Undisclosed buyer
BC	HUI XIN 18	35,045	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	11.56	Undisclosed buyer, Online auction
BC	LOCH MAREE	33,382	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	18.0	Undisclosed buyer, log fitted



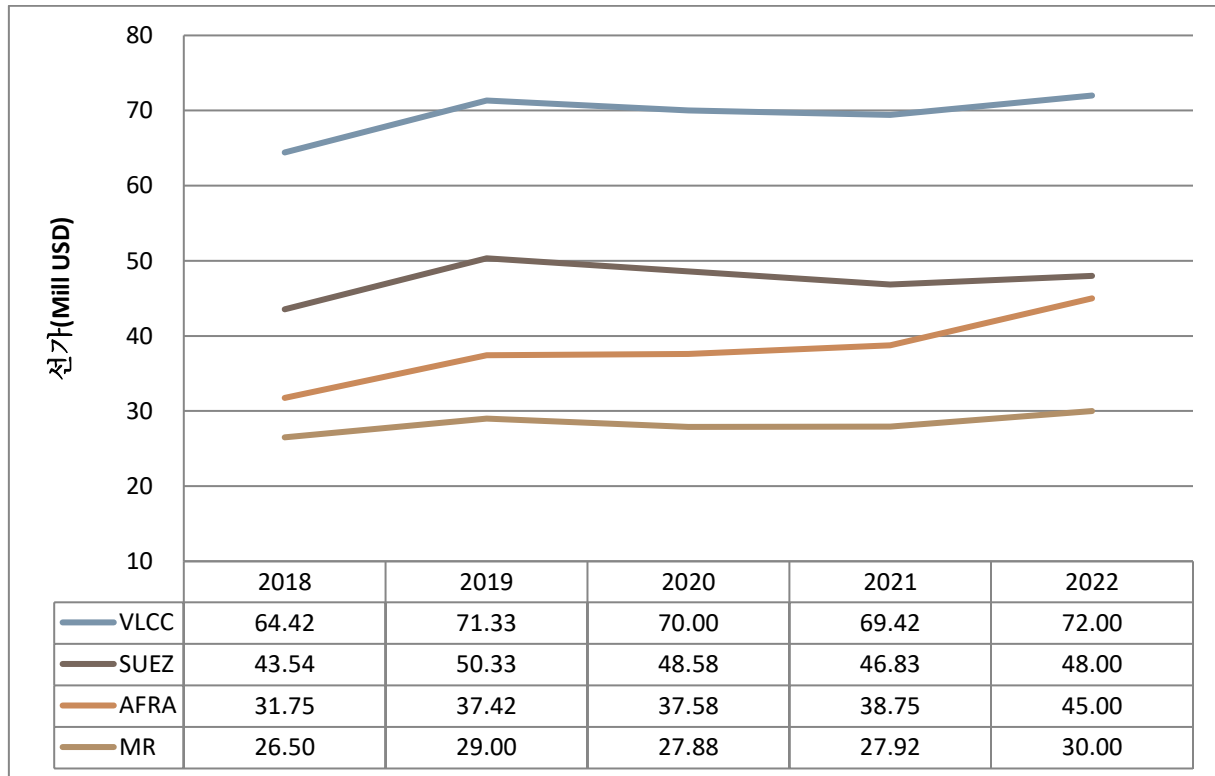
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	72.00
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	3.72%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	48.00
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	2.49%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	45.00
	4.81%	17.85%	-0.45%	3.10%	16.13%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	30.00
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	7.46%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

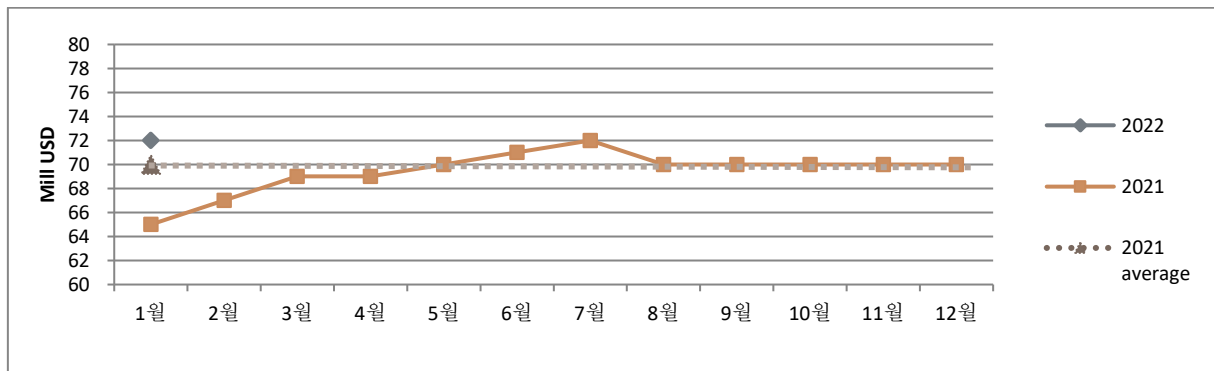




III. TANKER

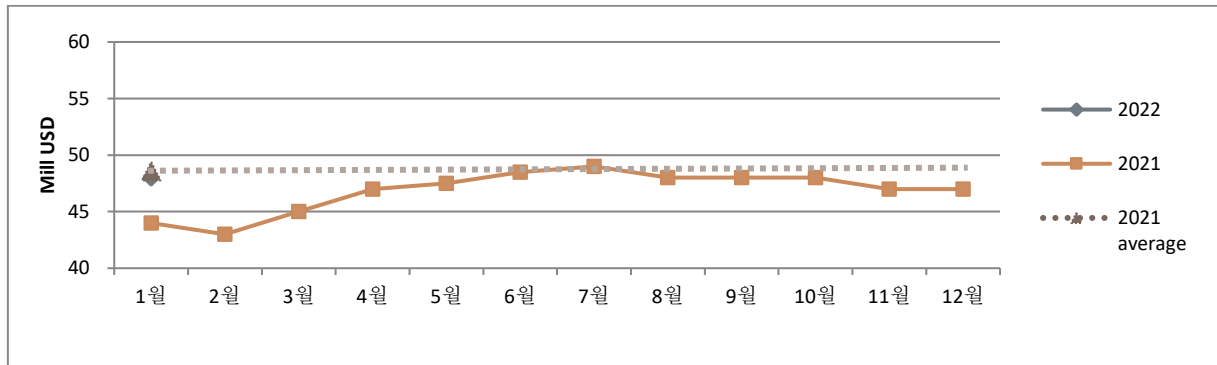
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00						72.00
	전월대비	2.9%						-
	전년대비	10.8%						2.9%
SUEZ 160K	선가	48.00						48.00
	전월대비	2.1%						-
	전년대비	9.1%						-1.2%
AFRA 105K	선가	45.00						45.00
	전월대비	9.8%						-
	전년대비	36.4%						19.7%
MR 51K	선가	30.00						30.00
	전월대비	3.4%						-
	전년대비	9.1%						7.6%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	연 평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	70.00
SUEZ		44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.88

VLCC-310K

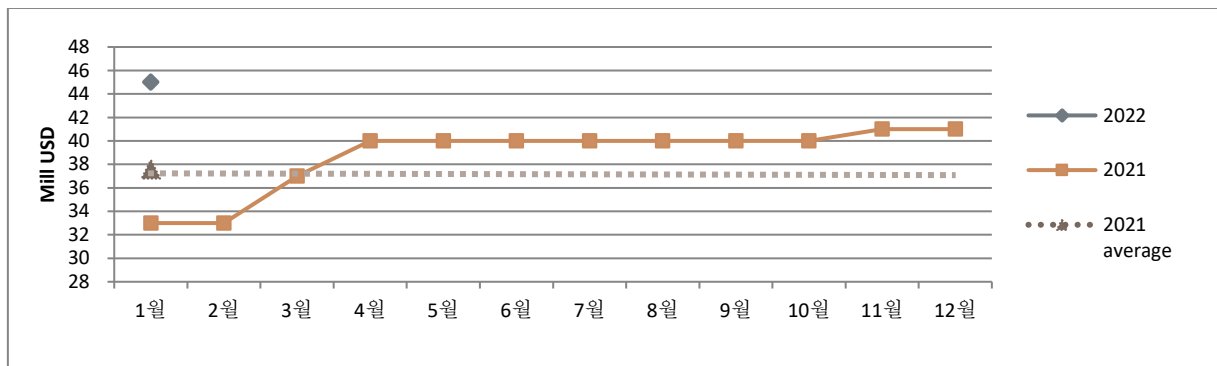


III. TANKER

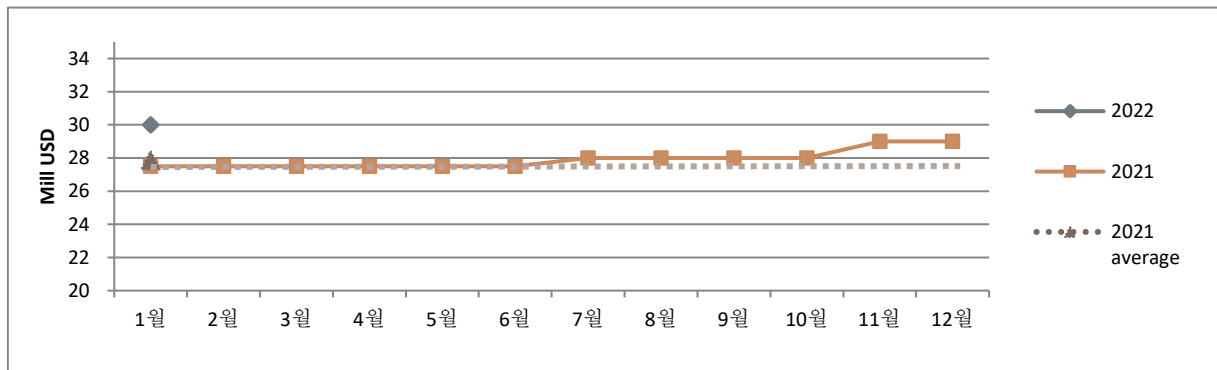
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CRUDESUN	115,643	2018	KOREA	B&W		47.6	Undisclosed buyer
TANKER	GUNDALA	107,127	2003	JAPAN	B&W		11.7	Chinese buyer
TANKER	STI PRECISION	74,000	2016	KOREA	B&W		35.85	
TANKER	STI PROVIDENCE	74,000	2016	KOREA	B&W		35.52	
TANKER	STI PRESTIGE	74,000	2016	KOREA	B&W		36.17	
TANKER	STI EXCELSIOR	74,000	2016	KOREA	B&W		33.18	
TANKER	STI EXPEDITE	74,000	2016	KOREA	B&W		33.25	
TANKER	STI EXCEED	74,000	2016	KOREA	B&W		33.45	Undisclosed buyer
TANKER	STI EXECUTIVE	74,000	2016	KOREA	B&W		34.90	
TANKER	STI EXPRESS	74,000	2016	KOREA	B&W		34.84	
TANKER	STI EXCELLENCE	74,000	2016	KOREA	B&W		34.93	
TANKER	STI PRIDE	74,000	2016	KOREA	B&W		35.31	
TANKER	STI EXPERIENCE	74,000	2016	KOREA	B&W		33.57	
TANKER	STI EXCEL	74,000	2015	KOREA	B&W		32.82	
TANKER	POLAR COD	73,900	2008	JAPAN	B&W		11.7	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	STI MAJESTIC	49,999	2019	KOREA	B&W	2&3	34.9	Undisclosed buyer
TANKER	STI FONTVIEILLE	49,990	2013	KOREA	B&W		23.5	Japanese buyer
TANKER	STI FONTVIEILLE	49,990	2013	KOREA	B&W		23.5	Japanese buyer
TANKER	PRIME EXPRESS	45,996	2010	JAPAN	B&W		16.2	Undisclosed buyer

III. TANKER

OIL/CHEM	KEREL	37,297	2002	KOREA	B&W		4.65	Undisclosed buyer	
OIL/CHEM	BALTIC SOUL	37,244	2001	KOREA	B&W		4.55	Undisclosed buyer	
OIL/CHEM	LS JAMIE	5,800	2009	TURKEY	MAK		4.6	Undisclosed buyer	
OIL/CHEM	LS ANN	5,757	2008	TURKEY	MAK		4.4	Undisclosed buyer	
LNG	EXCALIBU	77,822	2002	KOREA	ETC		35	Chinese buyer	
LNG	AL ZUBARAH	72,557	1996	JAPAN	MITSU		--	Qatar buyer(Qatargas)	
LNG	AL BIDDA	72,462	1999	JAPAN	MITSU		--		
LNG	AL WAKRAH	72,453	1998	JAPAN	MITSU		--		
LNG	AL WAJBAH	72,453	1997	JAPAN	MITSU		--		
LNG	AL RAYYAN	72,430	1997	JAPAN	MITSU		--		
LNG	BROOG	72,339	1998	JAPAN	MITSU		--		
LNG	DOHA	72,337	1999	JAPAN	MITSU		--		
LNG	ZEKREET	72,316	1998	JAPAN	MITSU		--		
LNG	AL JASRA	72,218	2000	JAPAN	MITSU		--		
LNG	AL KHOR	72,176	1996	JAPAN	MITSU		--		
CHEMICAL	CELSIUS MANILA	19,997	2002	JAPAN	MITSU		7.9		Korean buyer
CHEMICAL	FURE FLADEN	18,736	2003	SPAIN	MAN	2	5.5		Undisclosed buyer, epoxy coated
CHEMICAL	FURE FERDER	18,500	2003	SPAIN	MAN	2	5.5		Undisclosed buyer



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	RHODOS	78,961	2013	KOREA	WART	6,881	TEU	140	France buyer (CMA CGM)
CONT	CAPE MANILA	39,316	2011	CHINA	WART	2,758	TEU	47.0	Italian buyer (MSC)
CONT	AS PATRICIA	34,500	2006	POLAND	B&W	2,510	TEU	34.3	Undisclosed buyer
CONT	MIAMI TRADER	33,365	2002	GERMANY	B&W	2,460	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	KANWAY GALAXY	24,386	1997	JAPAN	MITSU	1,613	TEU	19.0	Undisclosed buyer
CONT	MOUNT GOUGH	23,299	2016	CHINA	B&W	1,730	TEU	42.2	Undisclosed buyer
CONT	BINDI IPSA	23,200	2013	CHINA	B&W	1,815	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	MOUNT NICHOLSON	23,133	2017	CHINA	B&W	1,730	TEU	45.0	Asian buyer
CONT	ST EVER	18,500	2011	JAPAN	B&W	2,500	TEU	46.5	Taiwanese buyer
CONT	RUN HE	16,421	2003	GERMANY	B&W	1,200	TEU	20.0	Undisclosed buyer

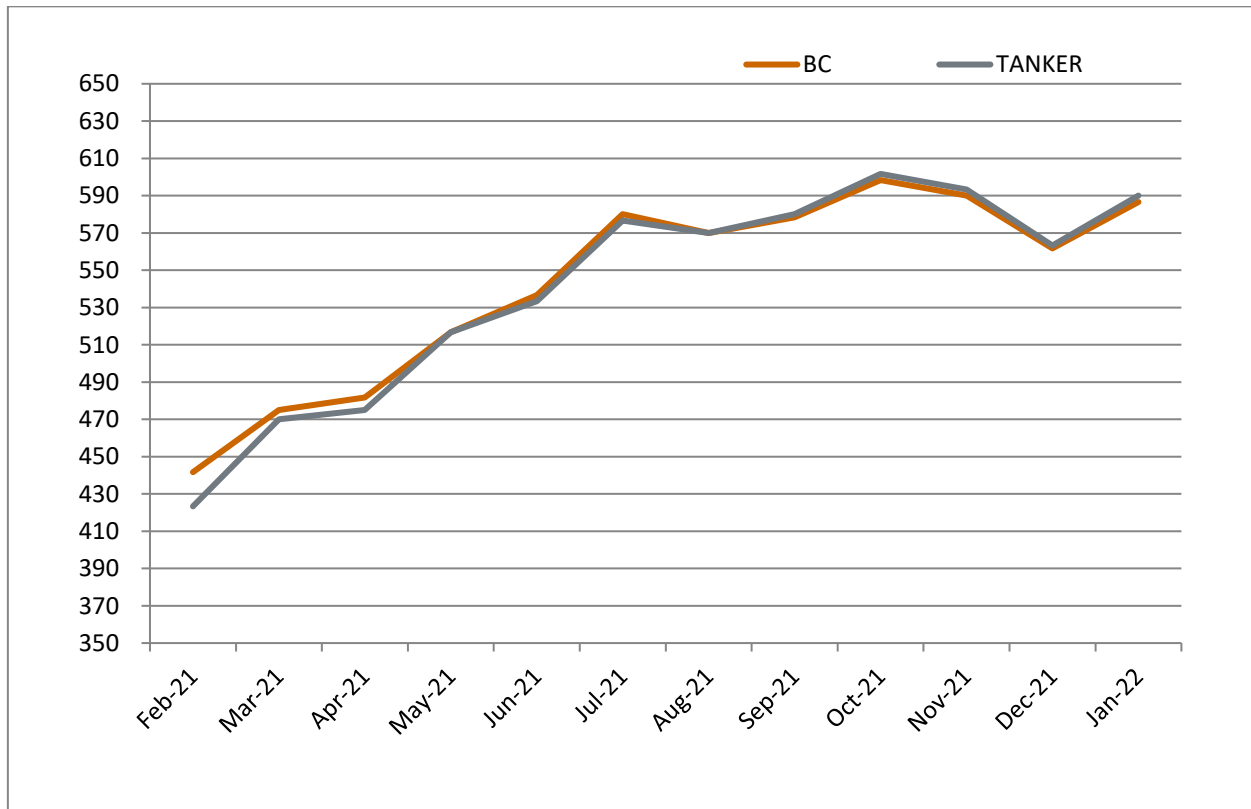


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.01	2022.01		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	590.00	12.0%	418.33	590.00	4.7%	41.0%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	586.67	10.9%	420.00	586.67	4.5%	39.7%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





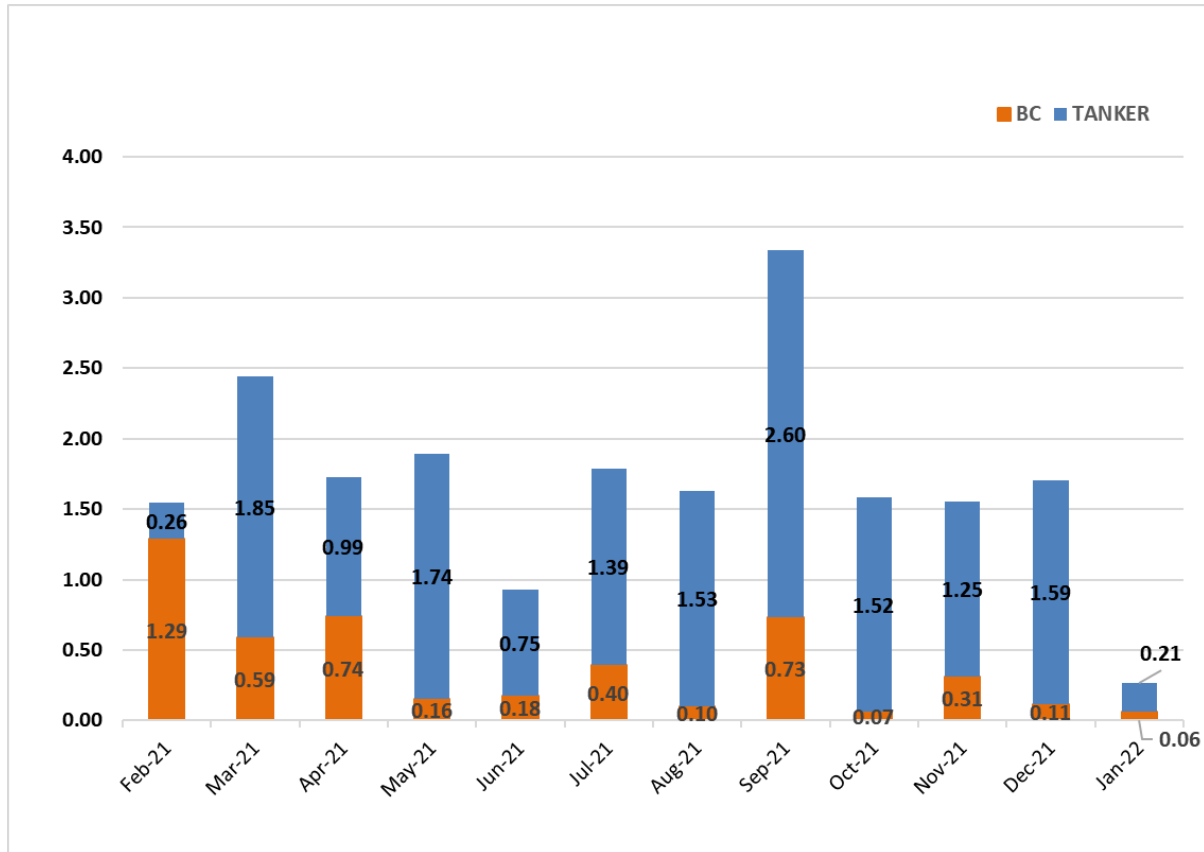
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.01		2022.01			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.19	9	0.21	9.6%	16	77.8%
BC	15.61	164	6.34	123*	1.67	20	0.06	-96.4%	2	-90.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

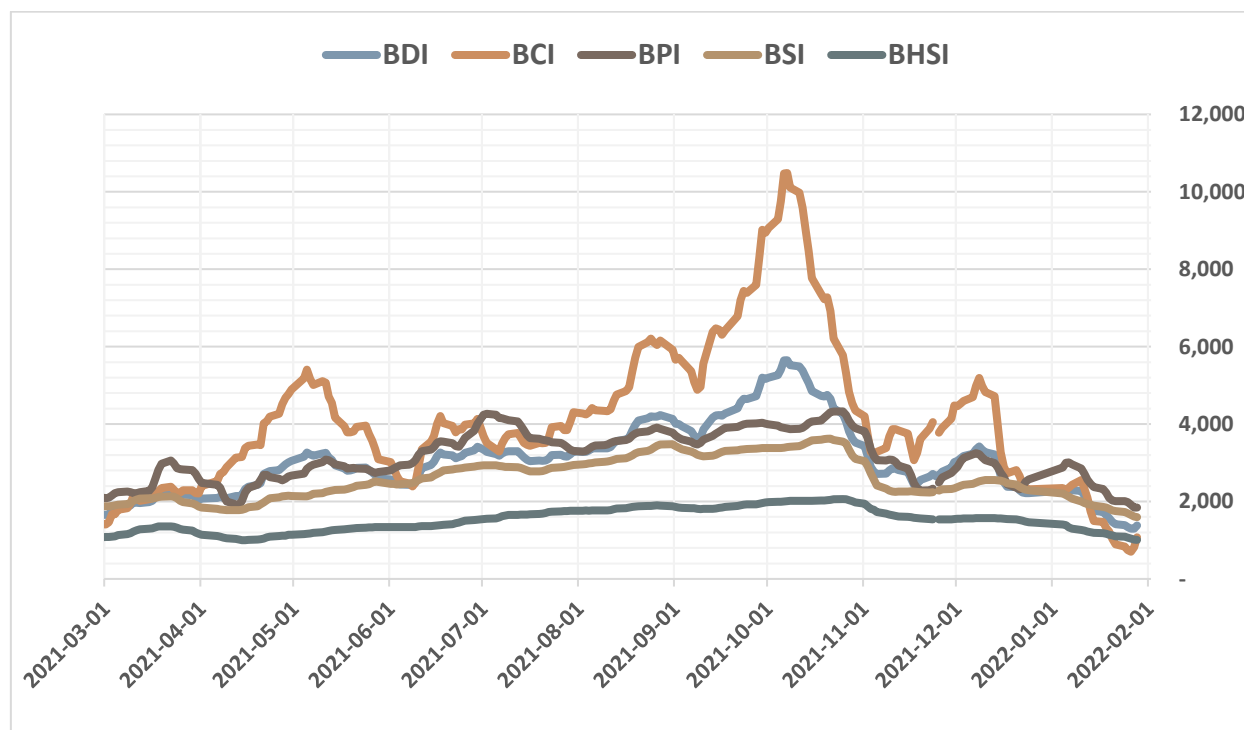
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
Tanker	BULL PAPUA	106,121	15,682	1999	JAPAN	SULZ	650	--



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-01-28	2022-01-21	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,381	1,415	▼34	5,650	1,111
BCI	1,075	891	▲184	10,485	702
BPI	1,840	2,010	▼170	4,328	1,165
BSI	1,597	1,749	▼152	3,624	882
BHSI	1,011	1,103	▼92	2,062	553





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	686.00	▼1.50	659.00	▲7.00	669.50	▲5.00
MGO	780.50	▲30.00	793.00	▲34.50	875.00	▲35.00
LSMGO	811.00	▲51.00	783.00	▲14.50	-	-
IFO380	526.00	▲22.00	518.00	▲26.50	558.50	▲44.00

❖기준일 : 1 월 28 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-01-28	2022-01-21	CHANGE
미국 달러	1202.40	1190.40	▲12.00
일본 엔(100)	1042.80	1044.16	▼1.36
유로	1340.07	1346.76	▼6.69
중국 위안	189.34	187.65	▲1.69

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 모모세대

모모세대란 데스크톱 PC 보다 스마트폰이 더 익숙하고 텍스트보다는 동영상 콘텐츠를 즐기는 1990 년 이후 출생자들을 일컫는다.

'모어 모바일(MORE MOBILE)' 세대의 줄임말로 현재 10 대들이 이에 해당한다.

이들은 물건을 구매하거나 소통하는 일, 정보를 얻는 대부분의 일상 속에서 스마트폰을 이용하며 이들에게 카카오톡, 라인, 인스타그램 다이렉트메시지(DM), 페이스북 메신저 등 메시징 서비스와 SNS 는 필수다.

모모세대란 용어는 2014 년 김경훈 한국트렌드연구소 소장의 저서인 '모모세대가 몰려온다'에서 처음 사용됐다.

이들은 유튜브, 아프리카 TV 등 동영상 사이트 등을 통해 대부분의 정보를 얻으며 인터넷 방송, 웹드라마, 웹툰, 웹소설 등 5~10 분 안에 즐기는 '스낵컬처'의 주요 소비층이다. 또 모바일 기기에 대한 적응 속도도 기존 세대보다 더욱 빠르며 1 인 방송 콘텐츠 시장도 이들을 통해 확장되고 있다.

모모세대의 수요 확대로 다중채널네트워크(MCN) 사업, 즉 콘텐츠 크리에이터들의 제작을 지원해주고 콘텐츠 유통과 판매, 광고 유치, 자금 지원 등을 관리해주는 미디어 사업도 함께 커지고 있다. CJ E&M 다이아티비, NHN 엔터테인먼트 등이 이에 해당된다.

[출처: 연합뉴스(투자금융부 윤시윤 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 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