

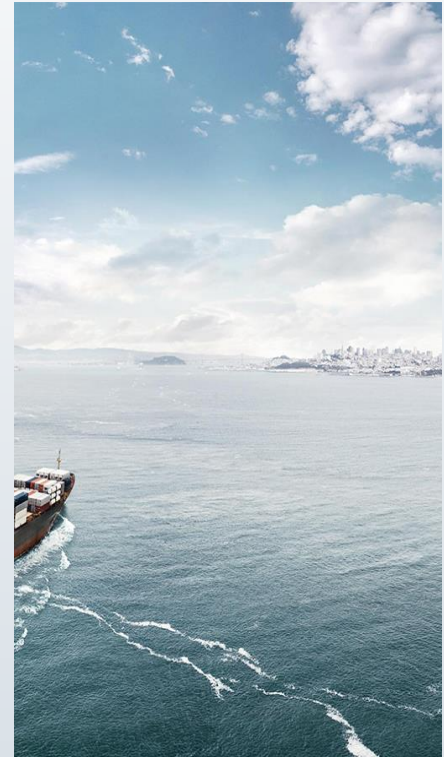


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.397

April 19, 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	10
+ Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Issue & Trend	20
Contact Details	21

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

I . NEWS

1. “석유, 위안화로 결제할까?” 이 한마디에 기축통화 달러가 흔들

지난달 미국 월스트리트저널이 전한 소식은 전 세계를 긴장시켰다. 세계 최대 산유국 사우디아라비아가 중국에 수출하는 원유에 대해 위안화 결제를 허용하는 방안을 검토 중이라는 내용이었다. 1974년 석유 파동 이후 지금까지 석유 대금의 달러 결제는 세계 경제의 불문율이었다. 과거 미국 닉슨 정부가 사우디의 안보를 보장해주는 거래의 대가였다. 이른바 ‘페트로 달러(PETRO DOLLAR)’ 체제로, 금본위제를 탈피한 달러가 기축통화 지위를 유지할 수 있게 만들어준 핵심 축이다. 원유의 위안화 결제는 달러 패권이라는 견고한 댐에 금이 가기 시작한다는 걸 뜻한다.

러시아의 우크라이나 침공 이후 미국과 러시아 간 신(新)냉전이 펼쳐지면서 수면 아래에서 기축통화 전쟁이 치열하게 펼쳐지고 있다. 미국이 달러 중심 국제 금융 결제망인 스위프트(SWIFT-국제은행 간 통신협정)에서 러시아를 퇴출하는 등 강력한 금융 제재에 나서자, 러시아를 비롯해 미국과 가깝지 않은 국가를 중심으로 달러 생태계에서 벗어나려는 노력이 가시화된 것이다.

제재 당사국인 러시아는 에너지 수입 의존도가 높은 유럽에 천연가스 대금을 루블(러시아 화폐)과 비트코인(가상 화폐)으로 내라고 요구했고, 유라시아경제연합(EAEU)을 통해 중국과 함께 단일 통화 도입 프로젝트도 추진 중이다. 심지어 쿼드(미국·일본·호주·인도 4국 안보협의체) 가입국인 인도마저 러시아와 무역을 지속하기 위해 루피(인도 화폐)와 루블로 결제할 수 있는 시스템을 마련 중이다. 중국은 이번 전쟁을 계기로 위안화 국제화 전략을 가속할 심산이다.

미·중 간 반응은 사뭇 엇갈린다. 중국 관영 환구시보는 “러시아와 우크라이나 분쟁은 달러와 유로화에 의존하는 것이 얼마나 위험한지 드러냈다”며 “앞으로 위안화가 주요 기축통화로서 위상이 더욱 강해질 것”이라고 자신감을 나타냈다. 미국 CNN은 “지난 80년간 달러로 (세계를) 지배한 미국이 기축통화 지위를 잃을 위험이 있다”며 우려를 드러냈다.

◇흔들리는 달러 위상

달러의 위상은 계속 약해져 왔다. 국제통화기금(IMF)이 지난달 31일 발표한 전 세계 외환보유고 데이터에 따르면, 작년 4분기 기준 총 외환보유액(12조 505억달러)에서 달러가 차지하는 비율은 58.8%(7조 871억달러)로 지난 20여년간 지속적으로 하락해왔다. 1999년만 해도 이 비율은 71%에 달했다. 기타 고피나트 IMF 수석 부총재는 “달러는 앞으로도 주요 통화로 남겠지만 더 작은 차원의

I . NEWS

분열은 확실히 가능하다"며 "우크라이나 사태를 계기로 달러의 지배력이 점차 약화되고 국제 통화시스템 역시 더욱 파편화할 것"이라고 경고했다. 달러 패권 전쟁의 최전방에 서 있는 미 연방준비제도(FED)의 제롬 파월 의장도 지난 3 월 초 의회 청문회에서 "두 개 이상의 기축통화를 보유할 수도 있다"며 위기감을 나타냈다.

반면 중국 위안화의 영향력은 점차 커지고 있다. 세계 외환보유고에서 위안화가 차지하는 비중은 작년 4 분기 현재 2.79%(3361 억달러)로 아직 5 위에 불과하다. 하지만 앞 순위 통화 비율은 늘지 않은 대신 위안화는 2016 년 3 분기 이후 가장 높은 수치를 기록했다. 위안화를 통한 국제 결제는 더 빠른 속도로 성장 중이다. 중국 인민은행 보고서를 보면 작년 위안화의 국가 간 결제 거래액은 79 조 6000 억위안(약 12 조 5300 억달러)으로 전년 대비 75.8% 늘었다. 시준양 중국 상하이대 금융경제학 교수는 "위안화는 앞으로 10~20 년 안에 세계 중앙은행의 3 대 준비 통화가 될 것"이라고 전망했다.

◇달러 무기화 전략 독 됐다

달러의 위상 하락에는 여러 요인이 복합적으로 작용했다. 달러를 지나치게 무기화한 미국의 대외 전략도 그 중 하나다. 러시아 스위프트 퇴출에서 볼 수 있듯 달러는 미국이 가진 가장 강력한 무기 중 하나다. 라구람 라잔 전 인도 중앙은행 총재는 달러를 "경제적 대량살상무기(WMD)"라고 불렀을 정도다.

IMF 분석에 따르면, 세계 외환보유고에서 달러 비중이 줄어들기 시작한 시점은 2001 년 9·11 테러 이후 대(對)테러 대응을 명분으로 타국에 대한 각종 제재 수단을 마련하기 시작한 시점과 맞물린다. 가령, 스위프트 시스템 정보를 언제든지 수집할 수 있게 한 '국제긴급경제권법' 통과가 대표적이다. 세계 각국이 무기화된 달러를 기피하면서 탈(脫)달러화(DE-DOLLARIZATION) 바람이 시작됐다. 여기에 2008 년 미국발 글로벌 금융 위기가 터지자 각국 중앙은행들의 자산 다변화 노력은 더욱 거세졌다. 마이클 하트넷뱅크오브아메리카 전략가는 "달러의 무기화는 달러 가치를 떨어뜨린다"며 "세계 금융시스템이 발칸반도처럼 분열되면서 기축통화의 역할이 약화됐다"고 지적했다.

그간 미국과 굳건한 경제·안보 동맹 관계를 맺고 달러 순환 펌프 역할을 해온 사우디가 갑자기 친중 노선으로 돌아선 것도 미국의 대외 정책 때문이라는 분석이 나온다. 이슬람 수니파 국가들의 맹주인 사우디는 지난해 미국이 이슬람 극단주의 세력인 탈레반에 패해 아프가니스탄에서 철수한 것에 큰 충격을 받았다. 여기에 대해 바이든 행정부가 시아파 맹주인 이란과 핵 합의 복원에 나서자 더욱 감정이 상했다.

서방 국가들이 주도하는 탄소 중립 정책도 사우디의 마음을 중국 쪽으로 기울게 만들었다. 탄소 중립 정책이 가속화되면 탄소 배출량이 많은 석유 산업은 사양 산업으로 내몰리게 된다. 그 공백을 메우려

I . NEWS

사우디가 중국으로 시선을 돌린 셈이다. 월스트리트저널은 "최근 몇 년간 중국은 사우디가 자체 탄도 미사일을 만드는 것을 도왔고 핵 프로그램에 대해서도 협의했다"며 "(사우디와 미·중 간) 역학 관계가 극적으로 바뀌었다"고 전했다.

다만 달러가 약해졌다고 해서 위안화가 그 자리를 온전히 대체한다는 의미는 아니다. 기축통화국은 유동성 공급 역할을 수행하는 만큼 미국처럼 대규모 무역 적자를 감수해야 하는데, 무역 흑자로 경제가 돌아가는 중국이 그 역할을 맡긴 어렵다. 중국의 폐쇄적인 자본시장, 미국 달러를 가장 많이 보유한 국가가 바로 중국이란 점도 위안화가 기축통화가 되는 데 제약이다. 성태윤 연세대 경제학과 교수는 "기축통화는 유동성과 신뢰성을 모두 확보해야 하는데 위안화는 사실상 외환 거래가 통제되고 있기에 국제적으로 통용되는 화폐라 보기 어렵다"며 "아직 달러의 적수는 찾기 어렵다"고 했다.

☞ 기축통화(基軸通貨)

국제 무역과 금융거래에서 기본 결제 수단으로 이용되는 통화로, 1960년대 미국 예일대의 로버트 트리핀 교수가 처음 명명했다. 제 2차 세계대전이 막바지였던 1944년 미국 주도의 브레턴우즈 체제가 시작되면서 달러가 공식 기축통화로 자리 잡았다.

2. "전세계 천연가스 수요 감소할 것"

국제에너지기구(IEA)의 최신 분기별 업데이트에 따르면 러시아의 우크라이나 침공으로 인한 가격 상승과 시장 혼란으로 2022년 세계 천연가스 수요는 소폭 감소할 것으로 전망된다고 외신이 전했다.

전 세계 가스 수요의 감소는 IEA가 지난 1월에 발표한 이전 분기 업데이트에서 1% 성장을 예상한 것과 비교된다. 전망치 하향 조정액은 500억㎥로 지난해 미국 액화천연가스 수출액의 절반가량에 해당한다. 전 세계 천연가스 소비량은 2021년에 4.5% 증가한 바 있다.

러시아의 우크라이나 공격은 이미 수급 불균형이 발생하던 천연가스 시장, 특히 유럽에 더 많은 압력과 불확실성을 더했다. 현재 러시아 천연가스를 유럽연합으로 수입하는 것에 대한 법적 제한은 없지만 러시아-우크라이나 전쟁은 EU 국가들이 러시아 화석연료에 의존도를 낮추는데 일조했다.

유럽의 보다 다각화된 천연가스 공급 추진으로 액화천연가스(LNG) 화물 수요가 심화되면서 현물가스 가격이 사상 최고치로 치솟았다. 이러한 영향으로 지난해와 올해 동절기 동안 아시아의 평균 현물 LNG 가격은 최근 5년간 평균치의 4배 이상을 기록했다.

I . NEWS

유럽의 경우는 비교적 온화한 날씨에도 불구하고 현물 LNG 가격이 평균의 5 배를 기록했다. 또한 우크라이나를 침공하기 전부터 러시아가 유럽에 대한 가스 공급을 대폭 줄이려는 움직임에 의해서도 가격이 상승했다. 이로 인해 난방 시즌이 시작될 때 유럽의 천연가스 재고량은 평균치보다 17% 가량 낮아진 바 있다.

사다모리 게이스케 에너지시장안보국장은 “우크라이나에 대한 러시아의 이유 없는 공격은 무엇보다도 인도주의적 재앙이지만 그것은 또한 중대한 에너지 공급과 안보 위기를 촉발시켰다”라며 “유럽이 러시아산 가스에 대한 의존도를 낮췄기 때문에 LNG 공급에 대한 경쟁이 치열해질 수밖에 없지만 현재 직면하고 있는 에너지 문제에 대한 가장 합리적인 해결책은 에너지 효율 개선을 가속화하고 화석 연료에서 저탄소 에너지원으로의 전환하는 것”이라고 말했다.

러시아는 유럽의 가장 큰 천연가스 공급국으로 수요의 33%를 담당하고 있다. 이는 2009 년의 25%에서 증가한 것이다. 우크라이나를 통과하는 천연가스의 흐름은 우크라이나 자체의 공급 중단과 가스 기반 시설의 손상을 경험했음에도 불구하고 침공 이후 지금까지 계속되고 있다.

올해 유럽의 천연가스 소비량은 6% 가까이 감소할 것으로 예상된다. 아시아에서는 2022 년에 3% 성장할 것으로 예상되는데 이는 2021 년의 7% 성장에 비해 현저한 둔화이다.

아메리카, 아프리카, 중동 등 지역은 주로 국내산 가스에 의존하고 있어 가스시장 변동성의 직접적인 영향을 덜 받을 것으로 예상된다. 다만 해당 국가들은 원자재 가격 상승, 구매력 약화, 기업 신뢰 위축으로 인한 투자 감소 등 러시아의 우크라이나 침공으로 인한 더 큰 경제적 영향에 영향을 받고 있다고 IEA 보고서는 말했다.

3. 新造船價, 더 오를 수 밖에 없다(!?)

신조선가(價)는 '더 오를 수 밖에 없다'는 지적이다. 다올투자증권 애널리스트에 따르면 신조선가는 수요와 공급의 결과인 조선의 수주잔고 증감이 결정한다.

잔고가 늘어나는 시기 어김없이 신조선가는 오르고, 잔고 소진 시기에 한번도 신조선가가 오른 적이 없다는 것. 선박 건조 기한+6 개월으로 통상 2 년이상의 백로그(수주잔고의 지속기간) 길이를 유지해야 하는 조선사들인데, 백로그 길이가 2.5 년을 돌파하는 순간 신조선가가 폭발적으로 오른 바 있다.

I . NEWS

2021 년에 신조선가가 30%나 오른 것은 결국 한국 조선사들의 수주 목표 보다, 그리고 매출 30 조원보다 훨씬 많은 440 억달러 수주를 달성해서 잔고가 늘었기 때문이다.

지금 한국 조선사들은 2024 년 인도물 영업을 거의 끝내간다. 2024 년 91%를 채우고 있지만, 이는 백로그 길이가 늘 상대적으로 짧은 현대미포조선이 평균을 깎아 먹고도 이 정도이다. 현대중공업, 현대삼호중공업, 삼성중공업은 캐파의 100% 이상을 확보하고 있다. 2025 년 인도물도 캐파 대비 1/4 나 확보하고 있다. 완전한 '셀러스 마켓'이다

우리만 일감이 많다고 되는 것은 아니다. 시장을 양분하고 있는 중국 조선업에서 우리의 경쟁상대인 국영 등의 탐티어 조선사들의 백로그 길이도 2024 년 인도물을 109% 확보해 길다.

중대형 선박 건조의 80%를 담당하는 라이벌 국가의 조선사들의 백로그 길이가 무려 3 년이다. 갑 조선에게 놓인 카드는 신조선가 인상 밖에 없다.

컨테이너선과 LNG 선이 선가 상승을 주도하고 있다. 탱커 인콰이어리가 아주 높은 가격에 들어 오고 있지만 도크 면적 대비 매출이 컨테이너선과 LNG 선을 따라올 수 없어서 외면 받고 있을 지경이다. 향후 컨테이너선 발주는 파나막스급과 피더선 발주 랠리 다음을 지켜봐야 하지만 LNG 선은 1) 글로벌 에너지 패러다임 변환, 2) 우크라이나 전쟁에 따른 EU 의 LNG 의존 도 강화, 3) CO2 규제에 따른 스팀터빈 LNG 선 교체발주 사이클로 수년간 걱정할 필요가 없다.

그런데 LNG 선 백로그는 길어도 너무 길다. 현재 2025 년 인도물 19 척을 보유하고 있지만. 3 월 중순 외신은 한국의 2026 년 인도물 LNG 선 슬롯이 또 사라져간다고 보도하고 있다. 이는 1)카타르, 말레이시아 등의 대형 LNG 선 사전예약과 2)조선사들의 LNG 선 인도 CAPA. 한계 때문이라는 것.

실제 카타르와 페트로나스 물량을 본 계약으로 인식한다고 가정할 경우, 불가항력 중인 모잠비크가 재개된다고 할 때 한국 조선사들의 LNG 선 잔고는 2026~2028 년에 30~40 척을 깔고 있다는 지적이다. 고작 연간 20 척 정도가 열려 있을 뿐이다.

LNG 선을 발주하고 싶은 선주들 입장에서는 기가 찰 노릇인 셈이다. LNG 선 선가 협상력은 강력하게 조선사들에게 있다고 애널리스트는 밝혔다.



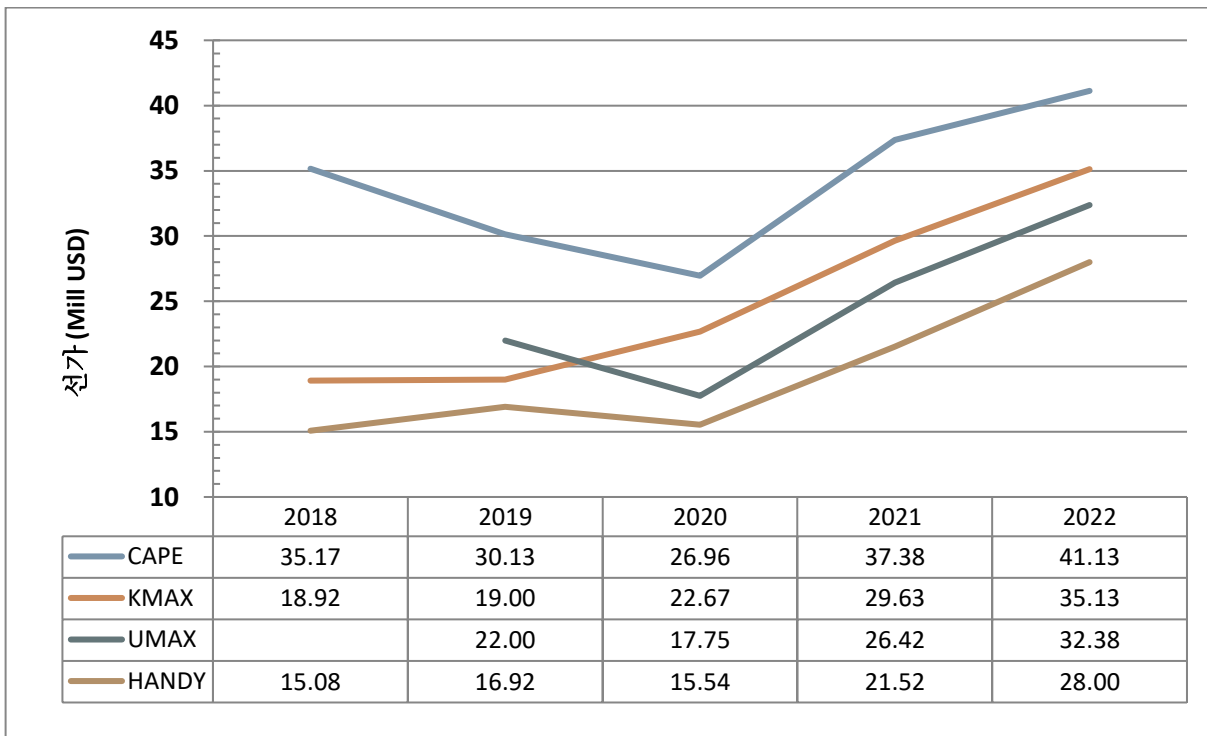
II . BULK CARRIER

(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	41.13
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	10.03%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	35.13
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	18.55%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	32.38
			-19.32%	48.83%	22.56%
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	28.00
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	30.11%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



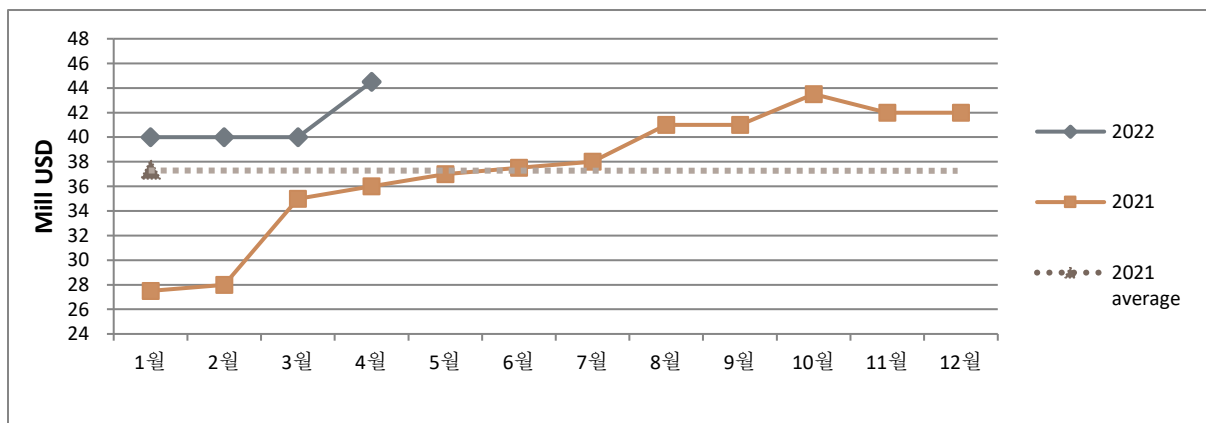


II . BULK CARRIER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	44.50			41.13
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	11.3%			--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	23.6%			10.0%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50			35.13
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%			--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%			18.6%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	33.50			32.38
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	1.5%			--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	48.9%			22.6%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50			28.00
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%			--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%			30.1%

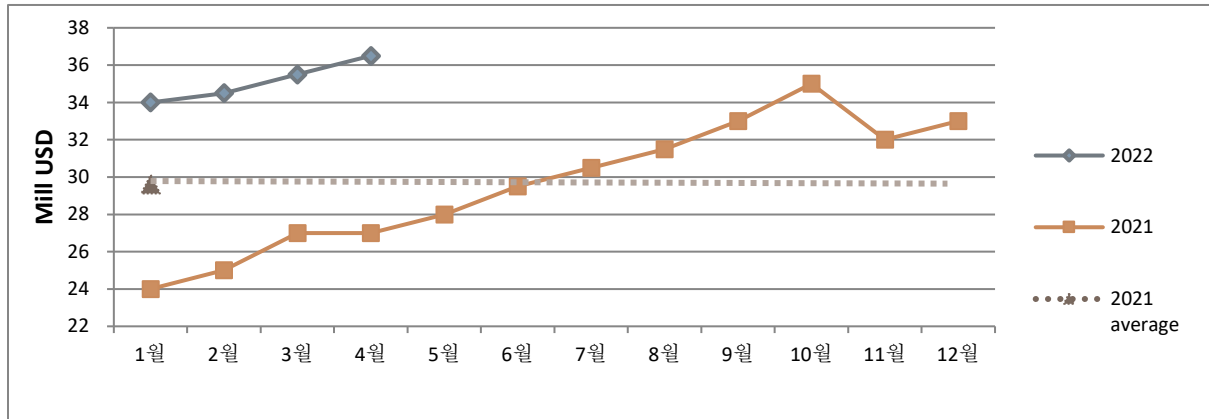
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

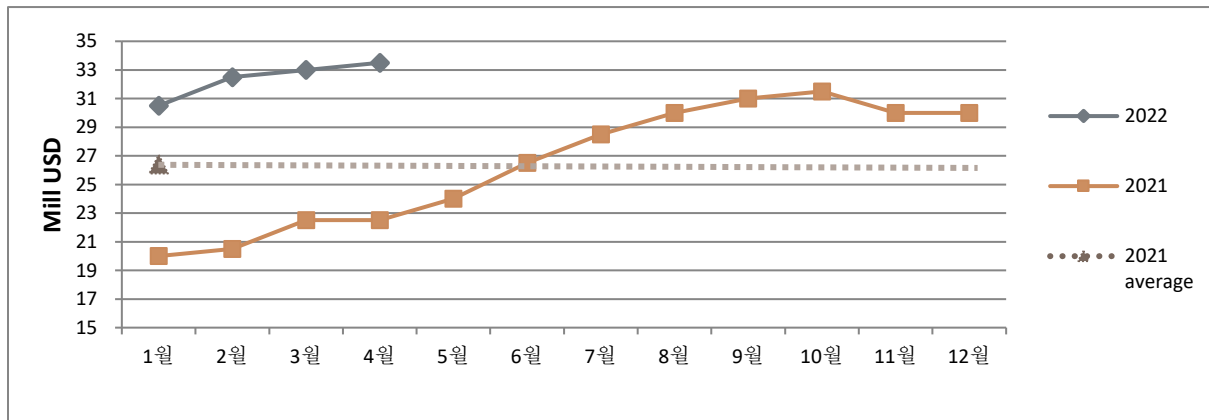


II . BULK CARRIER

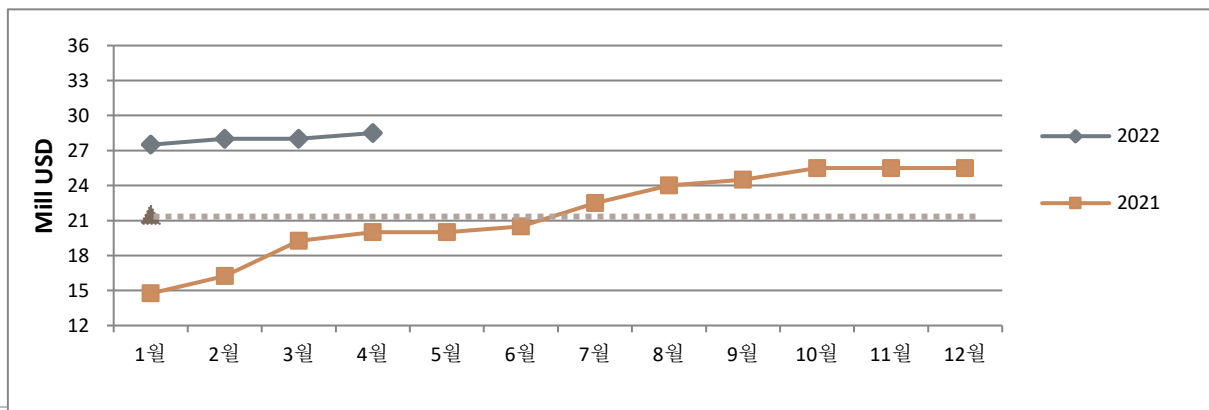
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MOUNT OPHIR	180,181	2004	JAPAN	B&W		17.5- 17.9	Undisclosed buyer
BC	ROSCO PALM	83,153	2011	CHINA (JPN)	B&W		26	Undisclosed buyer
BC	DERBY	81,700	2011	KOREA	B&W		24	Undisclosed buyer
BC	SHAO SHAN 1	74,009	1997	JAPAN	B&W		8.6	Chinese buyer
BC	NAVIGARE BACCA	61,213	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	32.25	Bangladesh buyer
BC	NEW ABLE	55,889	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	26.5	Japanese buyer
BC	GDF SUEZ NORTH SEA	55,848	2012	JAPAN	WART	C 4x30t	21.5	Undisclosed buyer
BC	NZ SHANGHAI	55,000	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	16.9	Undisclosed buyer
BC	CORONA	46,685	1999	JAPAN	SULZER	C 4x30t	10.2	Undisclosed buyer
BC	NILE CONFIDANTE	37,300	2012	CHINA	WART	C 4x30t	14.25	Far Eastern buyer

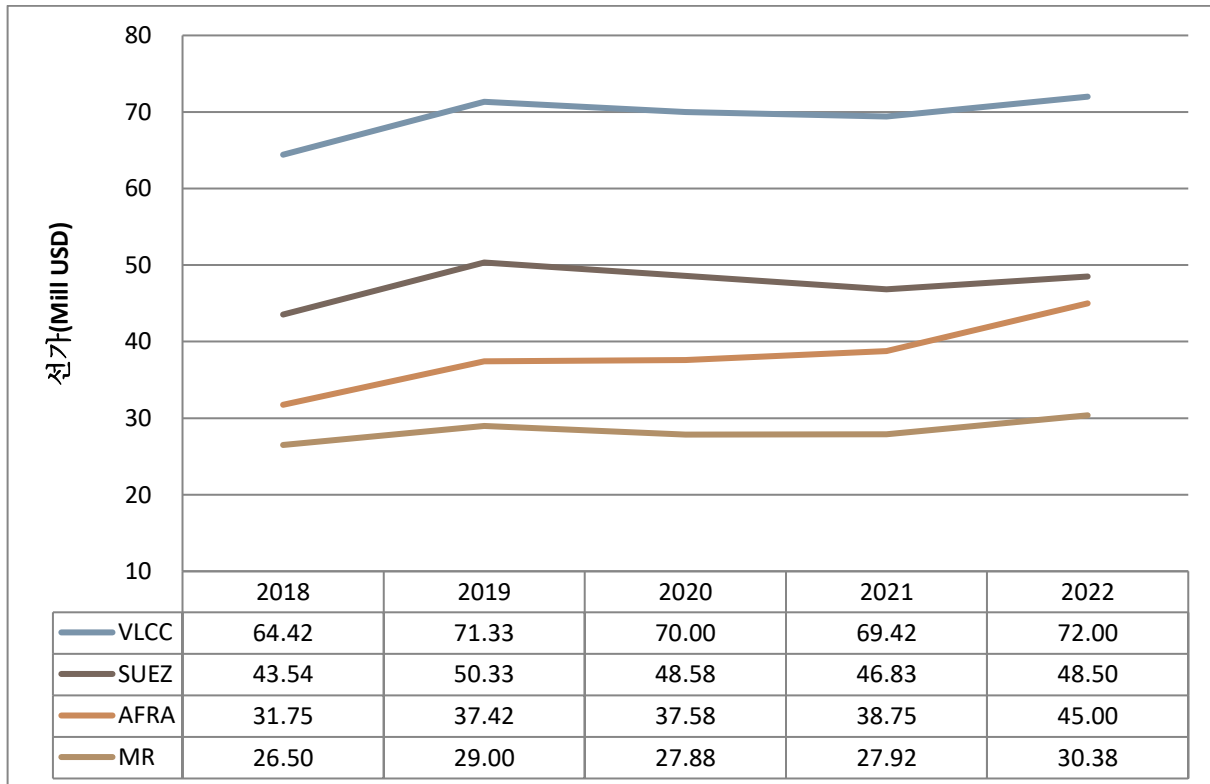
III. TANKER

(◆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	48.50
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	3.56%
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>*18 년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	30.38
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	8.81%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

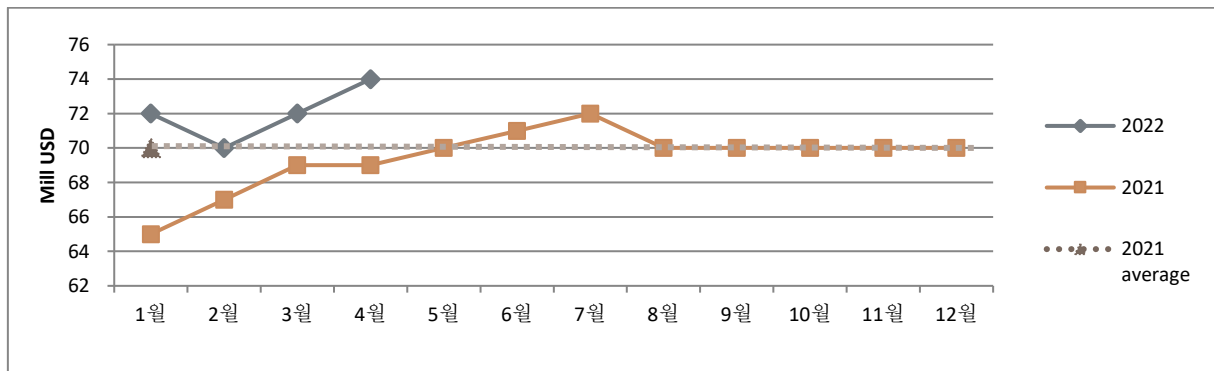




III. TANKER

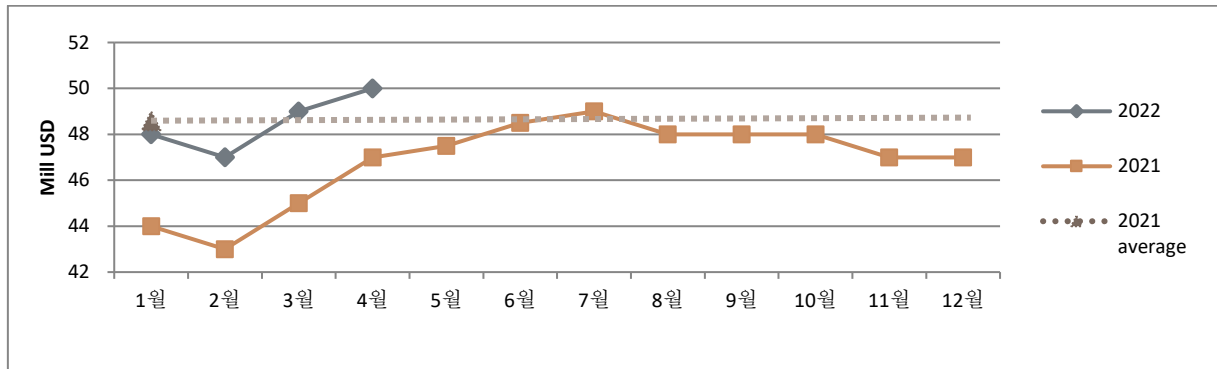
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00			72.00
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%			-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%			2.9%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	50.00			48.50
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	2.0%			-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	6.4%			-0.2%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	45.00			45.00
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	12.5%			19.7%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50			30.38
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%			-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%			9.0%
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

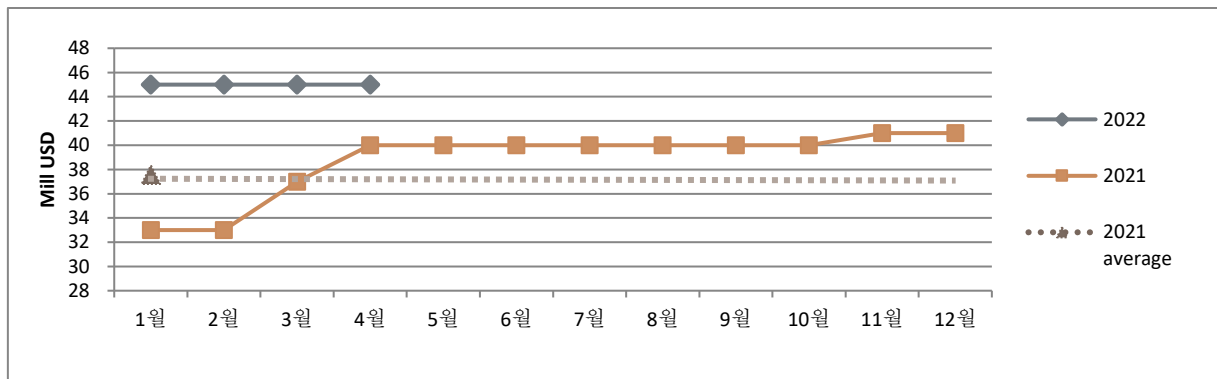


III. TANKER

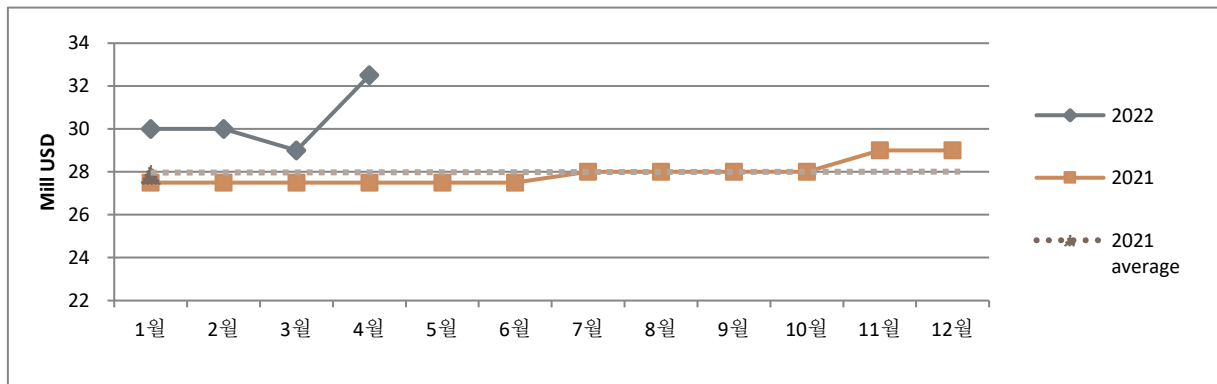
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CHELSEA	300,000	2020	KOREA	B&W		184-2EB	Undisclosed buyer
TANKER	GHILLIE	300,000	2019	KOREA	B&W		184-2EB	Undisclosed buyer
TANKER	BM MIMOSA	105,576	2007	JAPAN	SULZ		21	Greek buyer
TANKER	MAERSK TANGIER	49,835	2016	KOREA	B&W		31	Undisclosed buyer, epoxy & phenolic
TANKER	SONGA PRIDE	49,708	2016	CROATIA	B&W		24.75	Undisclosed buyer, epoxy & phenolic
TANKER	TROGIR KAIROS I	49,708	2015	CROATIA	B&W		24.75	Undisclosed buyer, epoxy & phenolic
TANKER	SEAWAYS AMBROSE	37,623	2006	KOREA	WART		9.9	Undisclosed buyer
TANKER	SEAWAYS CANAVERAL	37,582	2006	KOREA	B&W		9.85	Undisclosed buyer, epoxy & phenolic
TANKER	TORM GYDA	36,207	2009	KOREA	B&W		13.5	Greek buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	HIGH SATURN	51,527	2008	KOREA	B&W		14.25	Greek buyer
OIL/CHEM	ARCTIC BREEZE	50,922	2007	KOREA	B&W	2	24-2eb	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	ARCTIC BLIZZARD	49,990	2006	KOREA	B&W		24-2eb	Undisclosed buyer, epoxy & phenolic, ice class
OIL/CHEM	SEAWAYS CAPE HORN	37,662	2006	KOREA	B&W	2&3	9.9	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	SEAWAYS CHANIA	36,713	2006	KOREA	B&W	2&3	9.9	Undisclosed buyer, epoxy & phenolic
CHEMICAL	OCEAN EEL	13,499	2019	CHINA	WART		--	Chinese buyer, epoxy & phenolic
CHEMICAL	OCEAN BASS	13,499	2018	CHINA	WART		--	Chinese buyer, epoxy & phenolic
CHEMICAL	OCEAN COD	13,499	2018	CHINA	WART		--	Chinese buyer, epoxy & phenolic



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	TALASSA	67,150	2005	CHINA	SULZ	5,527	TEU	--	German buyer
CONT	GH ZEPHYR	33,874	2008	CHINA	WART	2,578	TEU	--	French buyer

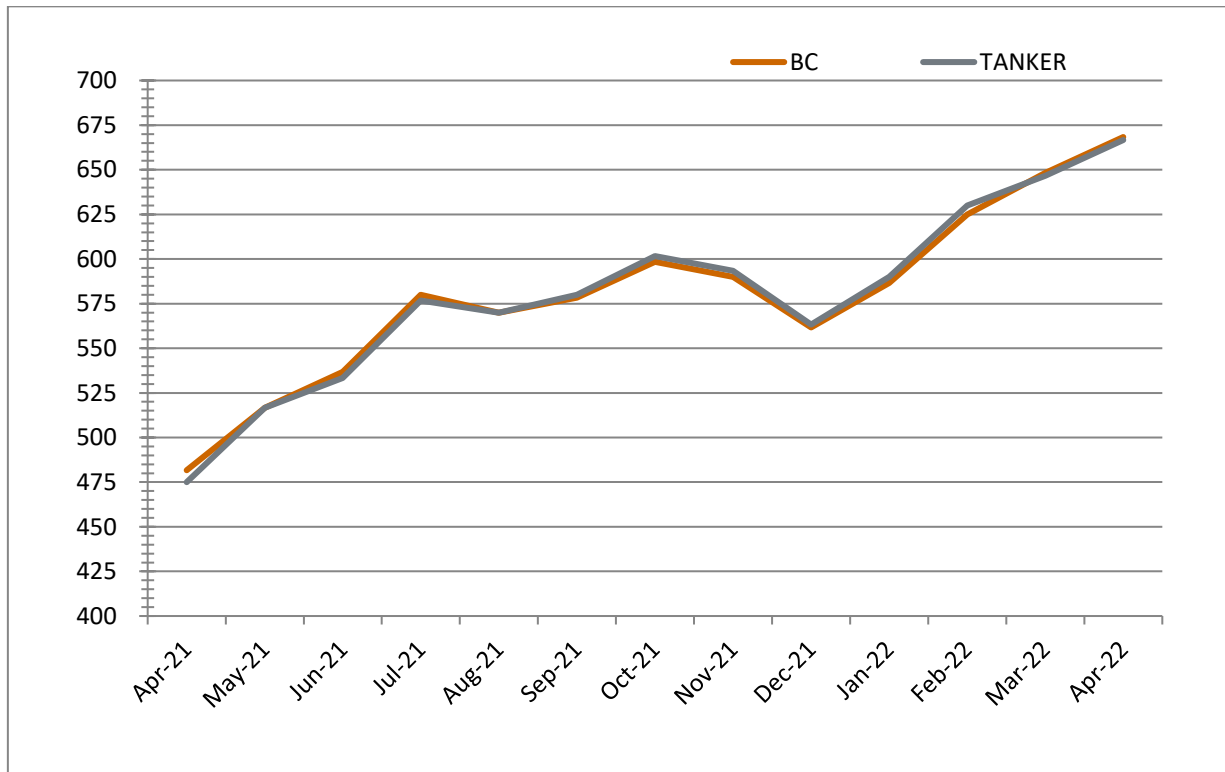


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.04	2022.04		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	633.33	20.2%	475.00	666.67	3.1%	40.4%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	632.08	19.4%	481.67	668.33	3.1%	38.8%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





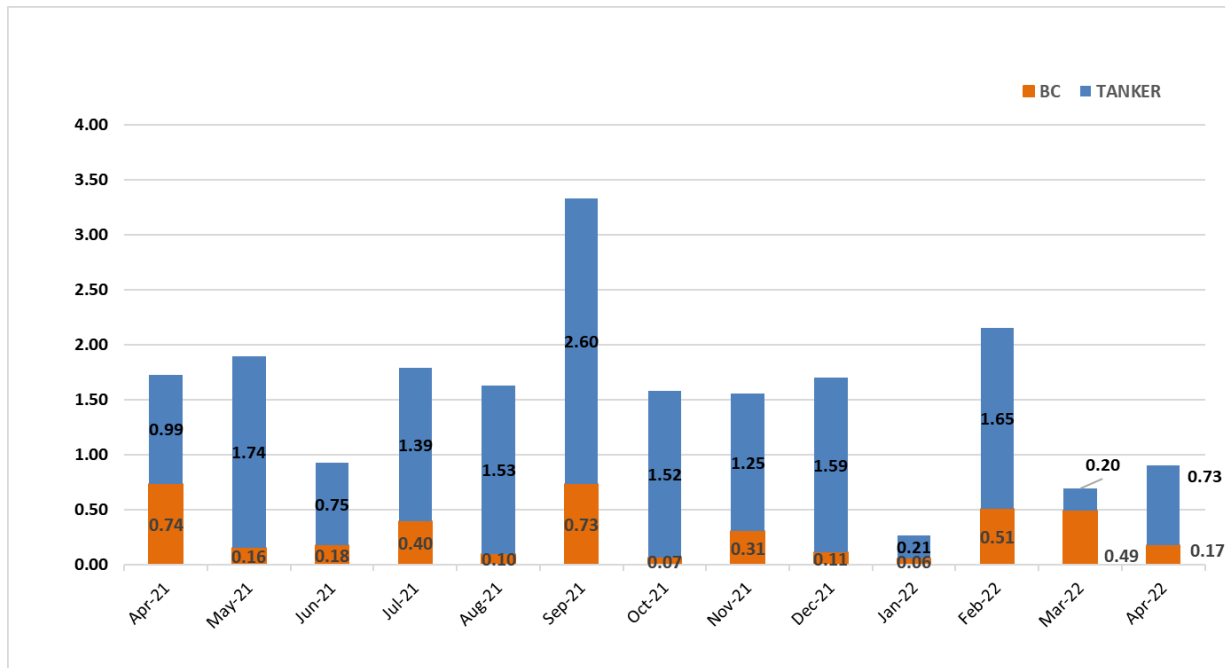
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.04		2022.04			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.99	25	0.73	-26.6%	13	-48.0%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.74	21	0.17	-76.4%	2	-90.5%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

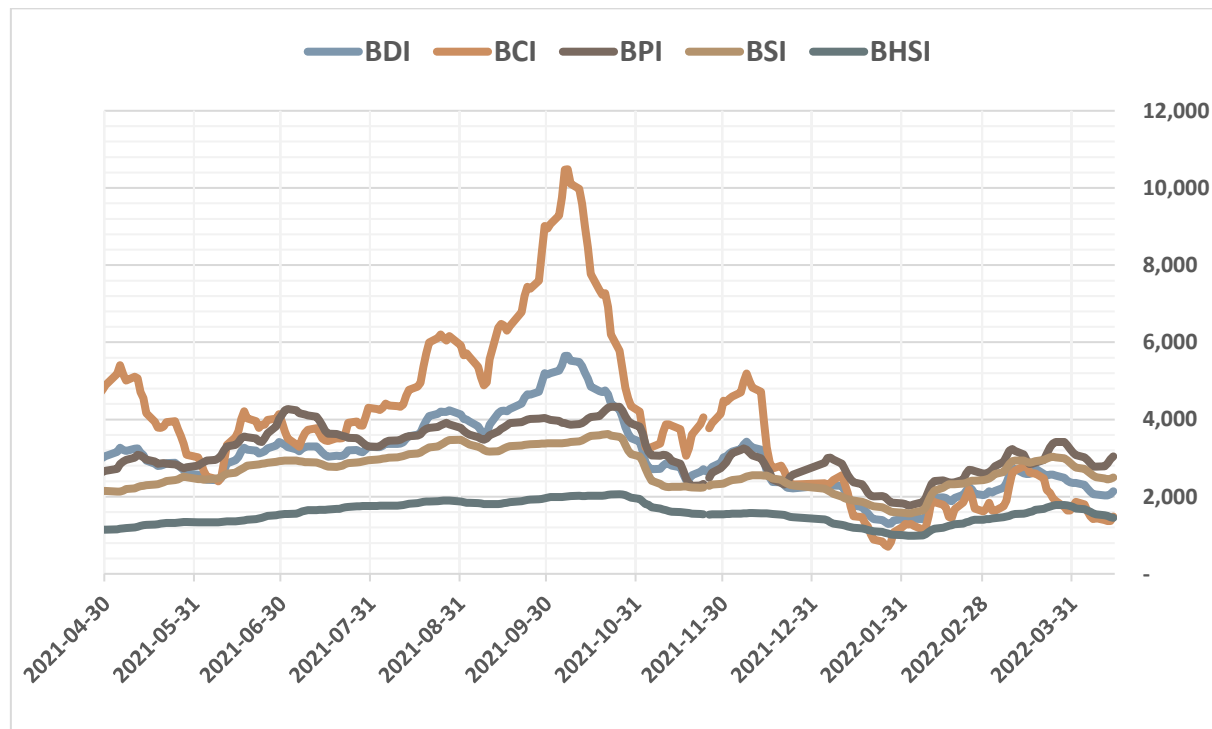
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
CONT	ION	105,212	16,640	1998	KOREA	B&W	708	PAKISTANI



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-04-14	2022-04-08	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,137	2,055	▲82.00	5,650	1,121
BCI	1,481	1,444	▲37.00	10,485	702
BPI	3,042	2,777	▲265.00	4,328	1,325
BSI	2,497	2,502	▼5.00	3,624	973
BHSI	1,449	1,544	▼95.00	2,062	613





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	913.50	▲90.50	849.50	▲13.50	913.00	▲48.50
MGO	1175.50	▲79.00	1198.50	▲67.00	1298.00	▲138.00
LSMGO	1142.50	▲51.50	1183.00	▲133.50	-	-
IFO380	744.50	▲62.50	631.00	▲9.00	708.50	▲40.00

❖기준일 : 4 월 15 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-04-15	2022-04-08	CHANGE
미국 달러	1224.20	1218.50	▲5.70
일본 엔(100)	971.55	981.47	▼9.92
유로	1325.20	1324.88	▲0.32
중국 위안	192.02	191.41	▲0.61

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 새로운 팡(FANG)

새로운 팡(FANG)은 연료(FUEL), 농업(AGRICULTURE), 천연자원(NATURAL RESOURCES), 금(GOLD)의 앞 네 글자를 모은 단어다.

FANG 이라는 단어는 원래 정보기술(IT) 대형주인 페이스북(메타), 아마존, 넷플릭스, 구글을 가리키는 말이었다. 그런데 올해 들어 기존 FANG 주식이 부진한 모습을 보이는 가운데 유망 투자처로 원자재가 떠오르면서 새로운 FANG 이 등장하게 됐다.

러시아의 우크라이나 침공을 계기로 원유와 각종 천연자원, 곡물의 가격이 급등했고, 안전 자산인 금값도 오르는 추세다.

또 선진국이 추진했던 태양력과 풍력 등 대체 에너지로의 전환이 예상보다 쉽지 않은 것으로 드러났는데, 이 와중에 기존 화석 에너지에 대한 투자는 마르면서 원유와 천연가스의 가격 상승을 부채질했다.

이런 흐름을 반영한 S&P500 에너지업종 지수는 연초 435.83 에서 605.12 로 38.8%나 올랐다.

반면 아마존과 구글의 모기업 알파벳의 주가는 연초 대비 각각 8.7%, 10.1% 떨어졌고, 메타는 36.5%, 넷플릭스는 41.3%나 급락했다.

새로운 FANG 이라는 개념을 내놓은 사람은 닉 지코마키스 NEIRG 웰스 매니지먼트 창업자다.

지코마키스 NEIRG 창업자는 외신과의 인터뷰에서 "성장주에 집중했던 과거의 방식은 인플레이션 문제가 심각한 앞으로의 5 년에는 통하지 않을 것"이라고 강조했다.

[출처] - 연합인포맥스



VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.		President Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410	
SnP snp@stlkorea.com		Jack Kim (이사 김종수) Director Tel. 070-7771-6411	
STL GLOBAL CO., LTD.		President Marino Hwang (대표이사 황재웅) Tel. 070-7771-6400	
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 이혜란) 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	
Ferrous 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	
Tel. +82-2-776-0840 (Rep.) Email. seoul@stlkorea.com website : www.stlkorea.com Address: 101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea			

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