



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.405

June 14, 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. “국적선대 확충위해 민간금융 확대돼야”

현재 국적선박에 제공되고 있는 선박금융중 민간 비중이 불과 8~10%에 불과해 국적선대 확충을 위해서는 민간금융의 선박금융 참여를 확대시키는 것이 대단히 중요하다는 지적이 나왔다.

한국해양진흥공사 정영두 ESG 경영실장은 6 월 9 일 개최된 2022 부산해양콘퍼런스에서 ‘해양금융발전 전략’을 주제로 발표하면서 한국 선박금융의 문제점으로 민간금융 참여가 저조하다는 것과 중견·중소선사의 선박금융 비중이 상대적으로 낮다는 것을 문제점으로 지적했다.

정영두 실장은 “국적선사가 보유한 국적선이 1600 여척인데 이중 국내 금융기관 이용률이 60%, 해외금융기관이 40%인데 국내 금융의 경우 정책금융이 거의 대부분이고 민간은 8~10%에 불과하다. 또 상위 10 개 선사에 제공된 선박 금융이 70%에 달해 상대적으로 중견·중소선사들이 소외돼 있다”고 지적했다.

정실장은 국적선대의 평균 선령이 14.2 년으로 상대적으로 노후화돼 있는데 국제 환경규제가 점점 강화되고 있어 경쟁력 유지를 위해서는 노후선을 조속히 친환경 선박으로 신조 대체하는 것이 필요하다고 강조했다.

노후선을 친환경 선박으로 대체하고 국적선대를 확대해 나가기 위해서는 정책금융기관으로는 한계가 있고 민간금융이 활성화돼야 한다는 게 정실장의 지적이다. 정실장은 “공사에서는 민간금융을 선박금융으로 유도하기 위한 연구를 진행하고 있다. 선박을 자산으로 증권형 토큰(STO)를 발행하는 방법과 조세리스 제도를 도입하는 방안을 검토중”이라고 밝혔다.

증권형 토큰인 STO(SEcurity TOKEN OFFERING)은 상업용 부동산에 일부 시행되고 있고 아직까지 선박 STO는 없다. 선박용 STO는 선박 소유권이나 수익을 블록체인상에서 디지털 토큰으로 전환해 주식처럼 개인이나 기관 투자자들이 거래할 수 있도록 하는 일종의 가상화폐다. 선박 STO가 시행될 경우 민간 선박투자가 상당히 활성화될 것으로 기대되고 있다.

이날 패널토론자로 참여한 부산은행 안병철 해양투자금융부장도 정책금융기관의 참여가 과도하면 결과적으로 WTO 보조금 시비에 휘말릴 수 있고 궁극적으로 한국해양금융산업 자체를 왜곡시키고 발전을 저해할 수 있다고 지적했다.

I . NEWS

안병철 부장은 “민간은행의 해양금융 참여 확대를 위해서는 단기적으로 정책금융기관들이 어떻게 하면 민간금융기관과 협력해서 해양금융을 제공할 수 있는지 협력방안을 모색해야 한다. 장기적으로는 민간은행이 해운에 투자할 수 있도록 경쟁력을 키우고 다양한 형태의 거래를 통해 수익을 창출해야 한다”고 강조했다.

패널토론자로 참여한 한국자산관리공사 김형수 해운금융 2 팀장은 해운산업은 다른 산업에 비해 변동성이 심하고 선박 담보금액이 크며 대출기간도 5~10 년으로 장기간이라는 점 때문에 민간은행들의 참여가 저조하다고 분석했다.

김형수 팀장은 민간은행들을 선박금융에 참여시키려면 정책금융기관들이 중장기적으로 협업하는 방안을 마련해야 하며 특히 정보의 비대칭성을 해소할 필요가 있다고 지적했다. 김형수 팀장은 “정책금융기관은 앵커 투자자로서 민간은행의 참여가 반드시 필요하다. 캠프가 시행하고 있는 선박펀드의 경우 민간이 참여하고 있는데 선박펀드처럼 민간이 차명할 수 있는 보다 다양화된 금융상품을 만들 필요가 있다”고 강조했다.

2. 컨선사들, 공정위 결정 불복...이의 신청, 행정소송 준비 박차

공정거래위원회 전원회의가 동남아항로에 이어 한일항로와 한중항로 컨선사에 대한 공동행위(우임담합)에 대한 심사결과를 발표해 이목이 집중됐다. 특히 동남아항로와 달리 한일항로는 심사대상 15 개 선사 중 14 개 선사가 우리 국적선사들이고, 한중항로는 27 개 선사중 16 개사는 국적선사, 11 개 선사는 중국선사이면서 한중 양국 정부당국의 관리운영 하에 있다는 점이 부각돼 해운업계는 긍정적인 공정위의 결정을 크게 기대했었다.

하지만 한일항로는 예상을 크게 앞지른 과도한 액수의 과징금이 부과돼 해당선사들이 당혹스러워하고 있다. 법정대리인인 관련 로펌들도 곤혹스러운 상황이다.

수출항로에 한해 과징한 것과 관련, 수입항로 컨화물이 많은 곳은 상대적으로 전체 수송량 점유율에 비해 적은 과징금이 부과된 점도 눈길을 끌었다.

동남아항로 공동행위 심사보고서(검찰 공소장 격)에는 과징금이 적시됐지만 한일항로와 한중항로 심사보고서에는 과징금 액수가 적시돼 있지 않았고, 하루종일 열린 전원회의에서도 공정위 전원회의

I . NEWS

심사관(검사 격)이 운임담합을 통한 매출액과 그에 대한 과징금 부과액을 거론치 않아 궁금증만 더했었다.

피심인측에선 전원회의 이후 최소 1개월 뒤 심결서 전달 시 과징금 부과 결과를 알 수 있을 것으로 전망했지만, 공정위 발표는 당초 예상보다 훨씬 빨리 공개돼 분위기는 무거운 상황이다. 한중항로 운임담합건과 관련해선 불만은 있지만 시정명령 부과라는 점에서 일각에선 다행이라고 언급, 한중항로는 매년 열리는 한중해운회담이 큰 역할을 한 것으로 보인다. 한중항로보다 운임이 높은 한일항로(할증료 등 포함)의 경우 예상외 상당한 액수가 과징돼 해당선사들은 예민한 상태다.

한일항로 15개 선사 중 14개 선사가 국적선사라는 점을 고려 시, 컨테이너선사들이 해운법에 준해 공동행위를 했다는 주장을 완전 무시하고 공정위가 컨선사들의 운임담합을 공정거래법 위반으로 판단해 상당액의 과징금을 부과한 것 자체는 대내외적 파괴력(?), 해운산업에 대한 인식 부재 등의 비난을 받을 수밖에 없는 상황을 초래했다.

한 관계자는 “한일항로 전원회의는 심사관이 일방, 고압적인 자세를 일관했지만 한중항로 전원회의는 양상이 피심인측이 다소 주도하는 양상이었다”며 공정위의 결정이 어떻게 나올 것인가는 이미 예고했던 바라고 말했다.

한일항로 과징금 부과액과 관련해 선사들간에는 다소 견해차가 눈에 띈다. 부당하게 많이 과징된 점에 대해선 액수의 조정이 불가피함을 강조했다.

해당선사들은 이의신청, 행정소송 순을 밟으며 과징금 부과에 부당성을 강력히 주장할 예정이다.

공정거래위원장이 곧 새정부 인사로 교체될 예정이고, 윤 정부 초대 해수부 장관인 조승환 장관이 취임이후 해운선사의 공동행위건을 최대 현안으로 지목하고 있다는 점에서 향후 이의신청, 행정소송 결과에 따라 동남아항로와 한일항로 선사에 부과된 과징액수가 크게 줄어들 수도 있을 것으로 조심스럽게 전망해 본다.

공정위 전원회의의 과징금 부과와 관련해 컨테이너선사들의 법정대리인을 맡았던 로펌들간에도 희비가 오간 것을 알려지고 있다. 선사들이 선호하는 로펌과 그렇지 않은 로펌으로 구분되는 양상이다.

한편 한국해운협회는 공정위의 발표가 있자, 곧바로 성명서를 내고 부당함을 성토했다. 해운협회는 지난 1월에 발표한 동남아항로에서의 제재와 마찬가지로 공동행위를 허용하는 해운법의 취지를 무시하고

I . NEWS

해운법과 해양수산부의 지도감독에 따라 화주와의 협의를 거쳐 해양수산부 장관에 신고한 절차를 문제 삼아 동남아항로에 이어 재차 해운기업에게 제재를 가한 것이라고 강조했다.

특히, 지난 2004년 공정거래위원회는 선사간의 공동행위에 대해 해운법에 의한 정당한 행위이고 협약절차상의 문제는 해운법 소관업무로 적법하다고 인정한 바 있음에도 불구하고 이번에 제재를 가한 것은 공정거래위원회의 자기부정이라 할 수 있다고 주장했다.

아울러 과징금 산정 시 외국선사의 운송요청에 따라 부산항을 단순히 스쳐가는 환적화물(피더화물)에 대해서도 과징금을 부과하는 것은 해운업의 기본적인 속성을 이해하지 못하고 있을뿐만 아니라, 동시에 극심한 경쟁속에서도 동북아 제 1의 환적항만을 지향하고 있는 부산항의 존재를 부인하는 처사라고 힐난했다.

더욱이 한중항로는 한국과 중국 양국정부에 의해 수십년동안 관리된 항로임에도 불구하고 시정명령 조치를 내린 것은 양국 정부의 외교 및 해운정책을 근본적으로 외면한 것이라 아니할 수 없다고 밝혔다.

게다가 선사들의 공동행위로 인한 화주의 피해규모와 해운선사들의 부당이익을 입증하지도 않고 국내 관련 경제단체의 탄원서와 피해를 입지 않았다는 1000여 화주의 사실확인서도 무시한 채 일방적으로 제재를 취한 것이며, 사실상 한일, 한중, 동남아항로 취항선사들이 부당이익은커녕 낮은 운임으로 어려운 처지에 있었음은 주지의 사실이라고 지적했다.

이에 해운업계는 공정거래위원회에 의해 거듭되는 잘못된 판단을 바로잡고 해운공동행위의 정당성을 회복하기 위해 행정소송을 추진할 것이라고 밝혔다.

또 해운공동행위와 관련한 법의 취지를 명확히 하여 향후에는 이번과 같은 혼선이 다시는 발생하지 않도록 법과 제도를 개선하고 정부기관간 소통을 원활히 해 줄 것을 윤석열 정부에 강력히 요청했다.

3. [화물연대 파업 1주일] 피해규모 1.6조원...사태 장기화 조짐

전국민주노동조합총연맹(민주노총) 소속 화물연대가 일주일째 파업을 이어가면서 관련 피해규모가 눈덩이처럼 불어나고 있다. 국내 산업계 피해 규모만 약 1조 6000억 원에 달하는 것으로 집계된 가운데 사태가 장기화 조짐을 보이고 있어 긴장감이 감돈다.

I . NEWS

13일 산업통상자원부에 따르면 지난 7~12일 6일간 자동차, 철강, 석유화학, 시멘트 등 주요 업종에서 총 1조 5868억원 상당의 생산·출하·수출 차질이 발생한 것으로 파악됐다.

부문별로 보면 철강업계는 육상 운송을 통한 제품 반출이 제한되면서 총 45만T의 출하 차질이 빚어졌다. 철강제품의 평균 단가가 T당 155만원임을 고려하면 6975억원 규모 피해를 본 셈이다. 실제 포스코 포항제철소는 재고 적재 공간 부족으로 이날부터 선재·냉연 공장 가동을 중단한 상태다.

석유화학 업계는 전남 여수와 충남 서산 대산공단 등 석유화학 단지를 중심으로 제품 반출이 제한되면서 5000억원 상당의 제품 출하 차질이 발생했다. 이에 따라 일부 석유화학 업체는 이번 주부터 생산량 축소에 나설 예정이다.

자동차 업계는 부품 반입에 어려움을 겪으면서 5400대의 생산 차질이 발생해 총 2571억원(승용차 평균 대당 판매가격 4759만원 기준) 상당의 피해를 본 것으로 추산됐다. 타이어 업계는 약 64만개, 570억원 상당의 타이어 제품 출하에 차질을 빚었다.

자동차 부품 생산업체들의 단체인 한국자동차산업협동조합은 최근 입장문을 내고 "절박한 생존의 상황에 내몰린 부품업계 종사자를 위해서라도 누구도 이해하지 못하는 운송 중단을 화물연대는 즉각 철회하길 간곡히 호소한다"며 "화물연대가 단체행동으로 자동차 부품업체의 부품 공급을 막고 자동차 생산에 차질을 초래하게 하는 것은 생존권을 위협하는 것"이라고 지적하기도 했다.



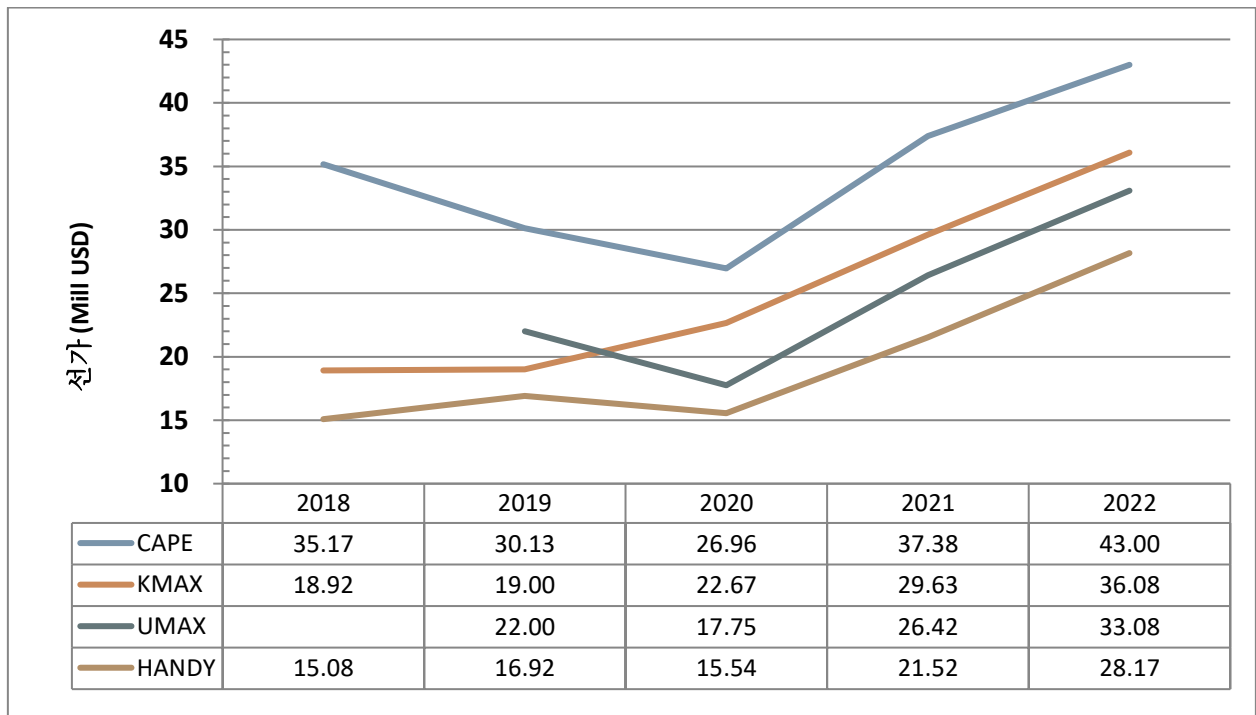
II . BULK CARRIER

(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	43.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	15.05%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	36.08
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	21.78%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	33.08
			-19.32%	48.83%	25.24%
SMAX 58K (~2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize 37K '32K (~2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	28.17
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	30.88%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



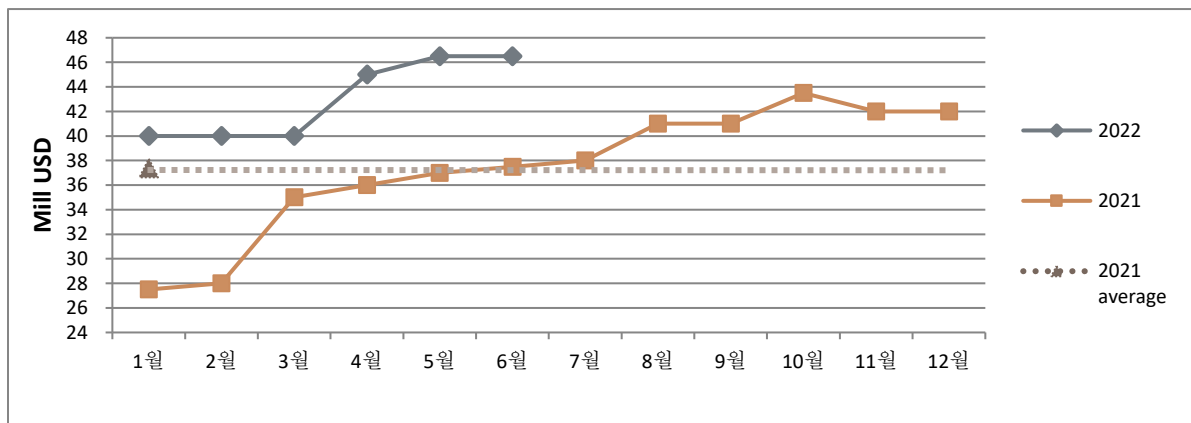


II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	43.00
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	3.3%	0.0%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	25.7%	24.0%	15.1%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.08
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	35.7%	28.8%	21.8%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.08
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	0.0%	1.5%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	41.7%	30.2%	25.2%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.17
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	42.5%	39.0%	30.9%

2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	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

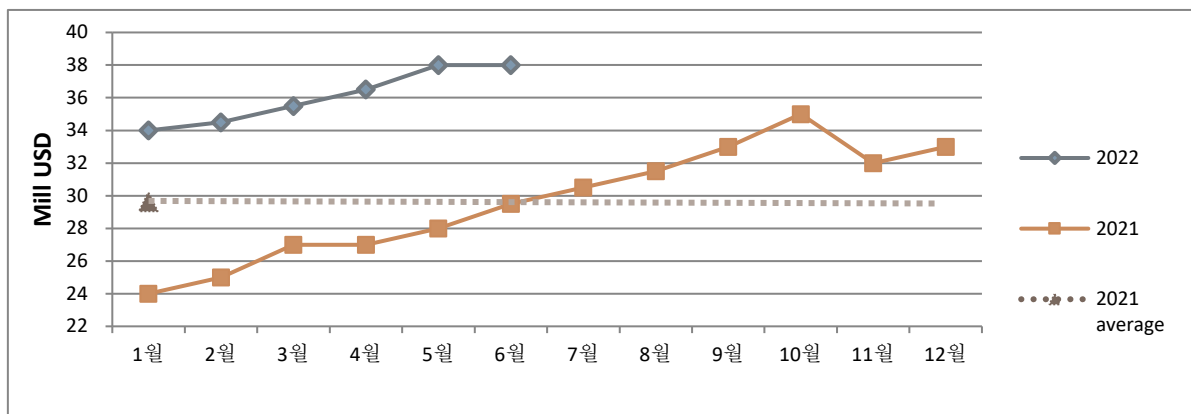
□ Cape



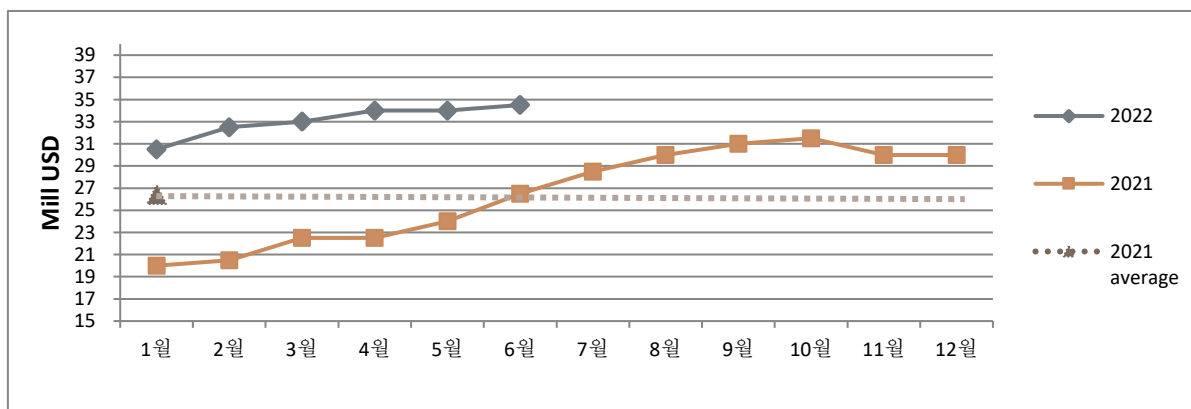


II . BULK CARRIER

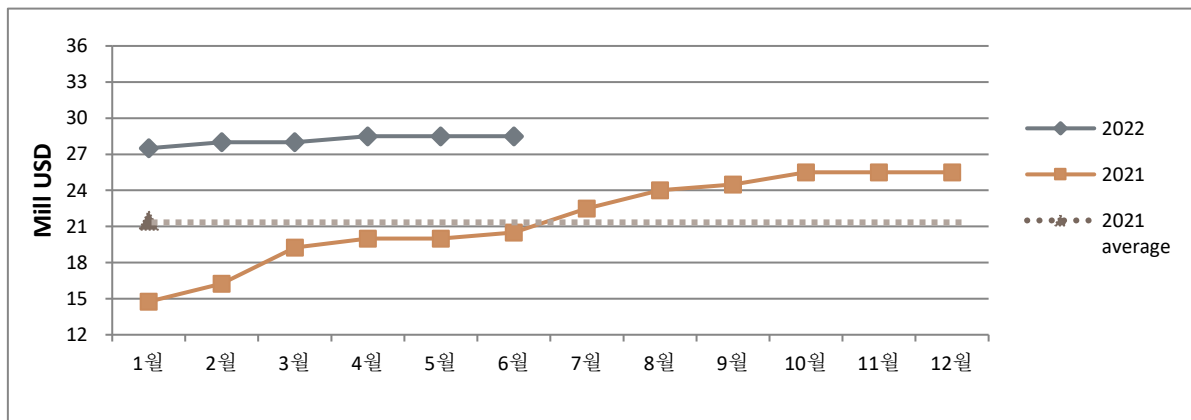
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ROSEBANK	177,028	2010	CHINA	B&W			UK buyer
BC	NORD LYRA	82,300	2020	CHINA	B&W		37.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	NORD LUNA	82,300	2020	CHINA	B&W		37.8	Greek buyer, BWTS fitted
BC	ELIM JOYCE	77,834	2004	CHINA	B&W		15	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	ORIENT PRIMA	76,596	2005	JAPAN	B&W		17	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	AGIA SKEPI	73,018	1999	KOREA	B&W		11	Undisclosed buyer
BC	IVS PINEHURST	57,811	2015	PHILIPPINES	B&W	C 4x35t	18	S. African buyer (Grindrod Shipping)
BC	VAN FORTUNE	56,847	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	16.5	Chinese buyer(HNA), BWTS fitted
BC	INTERLINK PRIORITY	38,709	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	26.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	INTERLINK DIGNITY	38,671	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	26.3	Undisclosed buyer, BWTS fitted, ICE Class C
BC	ANSAC COLUMBIA	37,993	2017	JAPAN	B&W	C 4x30.5t		Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	AFRICAN ROOK	37,686	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	27	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	ADRIATIC PEARL	37,293	2012	CHINA	WART	C 4x30.5t	19.8	European buyer
BC	ASOMATOS	28,498	2003	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	11.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	PACIFIC NOBLE	28,198	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.7t		Greek buyer, BWTS fitted



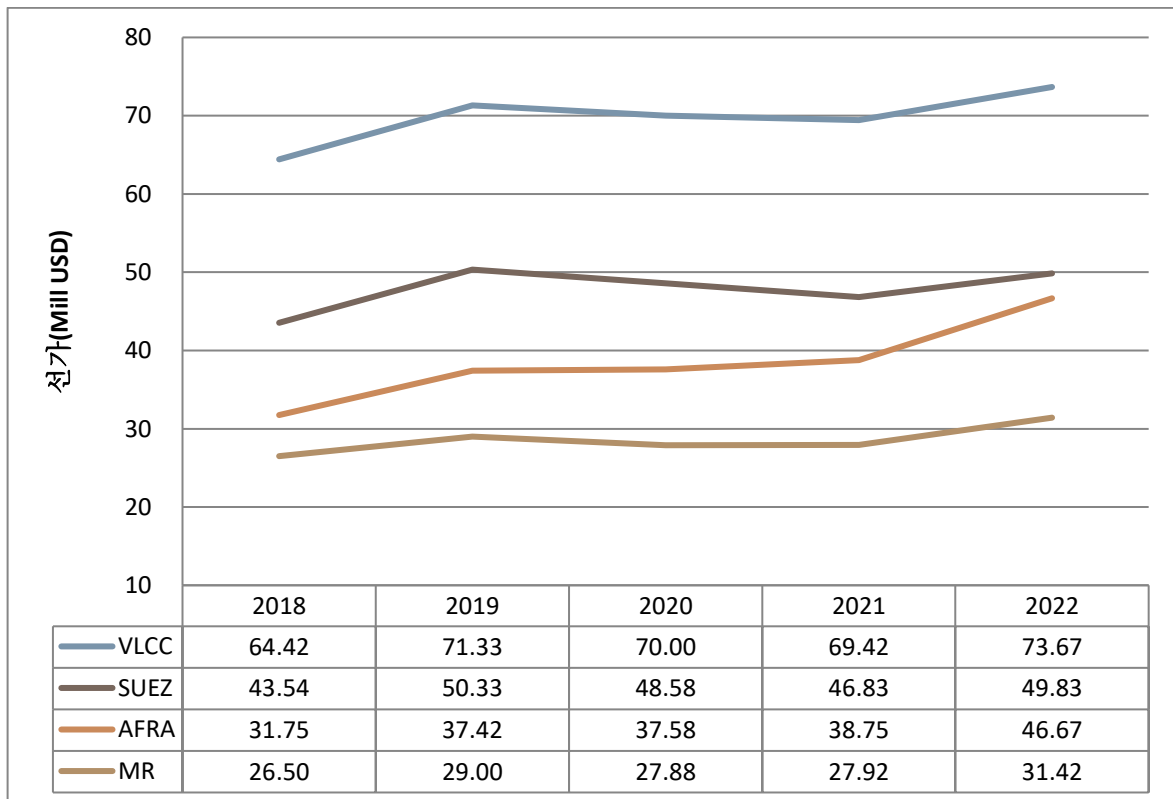
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	73.67
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	6.12%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	49.83
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	6.41%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	46.67
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	20.43%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	31.42
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	12.54%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %

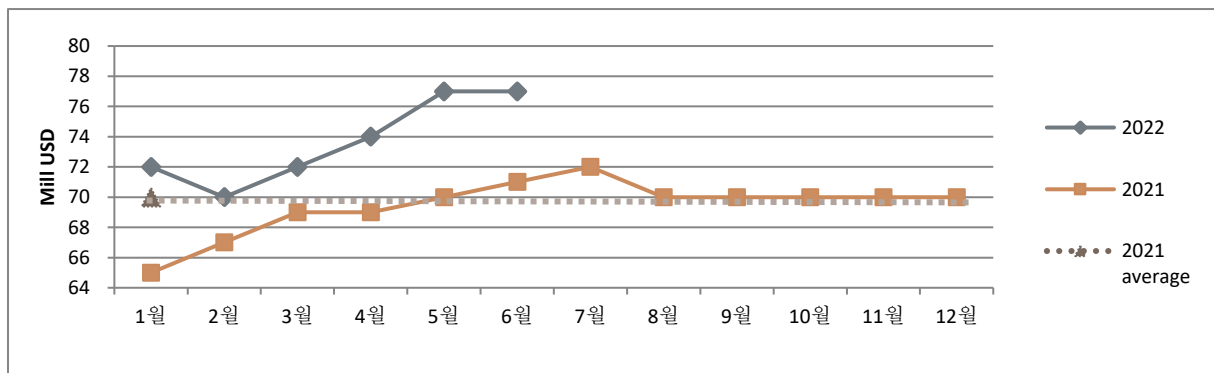




III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	73.67
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	5.2%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	52.00	49.83
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	7.2%	2.6%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	46.67
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	24.2%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	31.42
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	12.7%
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

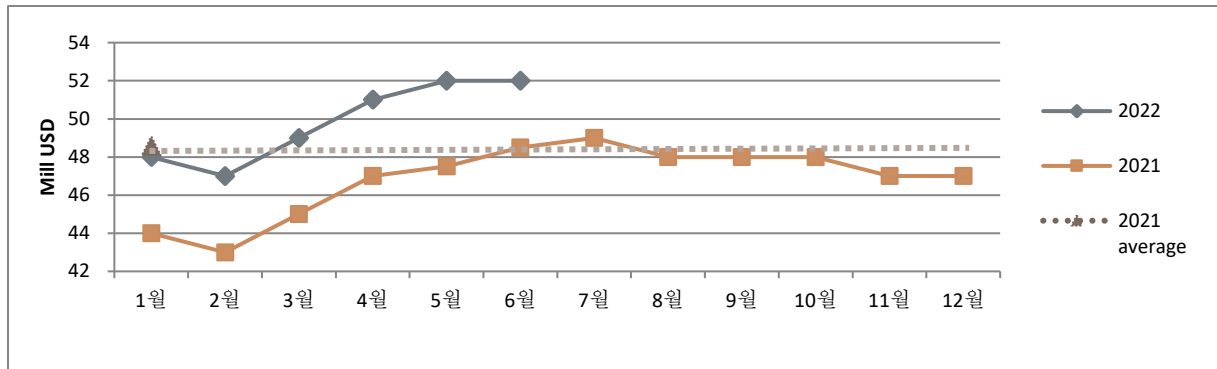
VLCC-310K



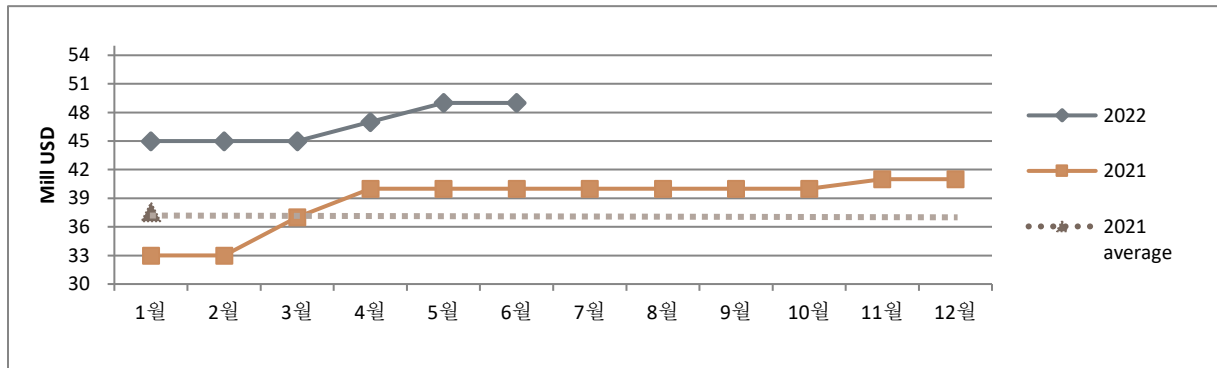


III. TANKER

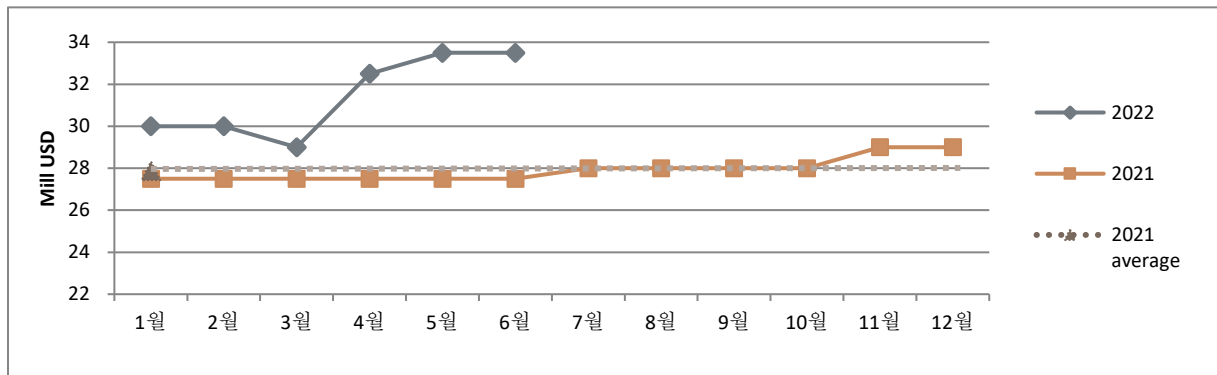
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DUQM	210,084	2008	JAPAN	MITSU		39	Undisclosed buyer, BWTS fitted
TANKER	NORDIC MOON	160,000	2002	KOREA	B&W		16	Undisclosed buyer
TANKER	MARVIN STAR	157,985	2009	KOREA	B&W		26.4	Lebanese buyer
TANKER	RIDGEBURY ASTARI	149,991	2002	JAPAN	SULZ		15.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
TANKER	GODAM	113,553	2006	KOREA	B&W		22	Undisclosed buyer, BWTS fitted, Ice Class 1A
TANKER	SILVER	107,507	2010	JAPAN	B&W		27.5	Undisclosed buyer, Epoxy coated
TANKER	SEA BEECH	106,138	2003	JAPAN	B&W		16	Undisclosed buyer, Epoxy coated
TANKER	BARONESS	105,300	2011	JAPAN	B&W		33	Undisclosed buyer, BWTS fitted, Coiled
TANKER	CHALLENGE PASSAGE	48,658	2005	JAPAN	B&W		12.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted, Coiled
TANKER	ANGEL NO. 6	46,663	2005	JAPAN	MITSU	2	9.4	Undisclosed buyer
TANKER	CHEM EAGLE	25,421	2009	KOREA	B&W	2	9	Undisclosed buyer
TANKER	CHEM VENUS	19,887	2004	JAPAN	B&W	2&3	9.9	Undisclosed buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	HANS SCHOLL	40,250	2004	KOREA	B&W	3	8.1	Undisclosed buyer, BWTS fitted
OIL/CHEM	MAERSK SEAFARER	45,999	2016	KOREA	B&W	3		
OIL/CHEM	MAERSK NAVIGATOR	45,999	2016	KOREA	B&W	3		
OIL/CHEM	MAERSK CAELUM	45,999	2016	KOREA	B&W	3		
OIL/CHEM	MAERSK CIRRUS	39,999	2017	KOREA	B&W	2&3	230-8EB	S. Korean buyer (Kmarin), BWTS fitted
OIL/CHEM	MAERSK ALTUS	39,999	2017	KOREA	B&W	2&3		
OIL/CHEM	MAERSK STRATUS	39,999	2017	KOREA	B&W	2&3		
OIL/CHEM	MAERSK NIMBUS	39,999	2016	KOREA	B&W	2&3		
OIL/CHEM	MAERSK CUMULUS	39,999	2016	KOREA	B&W	3		



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	AGAMEMNON	103,773	2007	KOREA	WART	7,943	TEU	65.5	Undisclosed buyer
CONT	ARCHIMIDIS	103,773	2006	KOREA	WART	7,943	TEU	64.5	
CONT	OEL KEDARNATH	41,850	2003	POLAND	B&W	3,108	TEU	45	Swiss buyer, BWTS fitted
CONT	A MIZUHO	13,950	2008	CHINA	B&W	1,022	TEU	21	Swiss buyer (MSC)

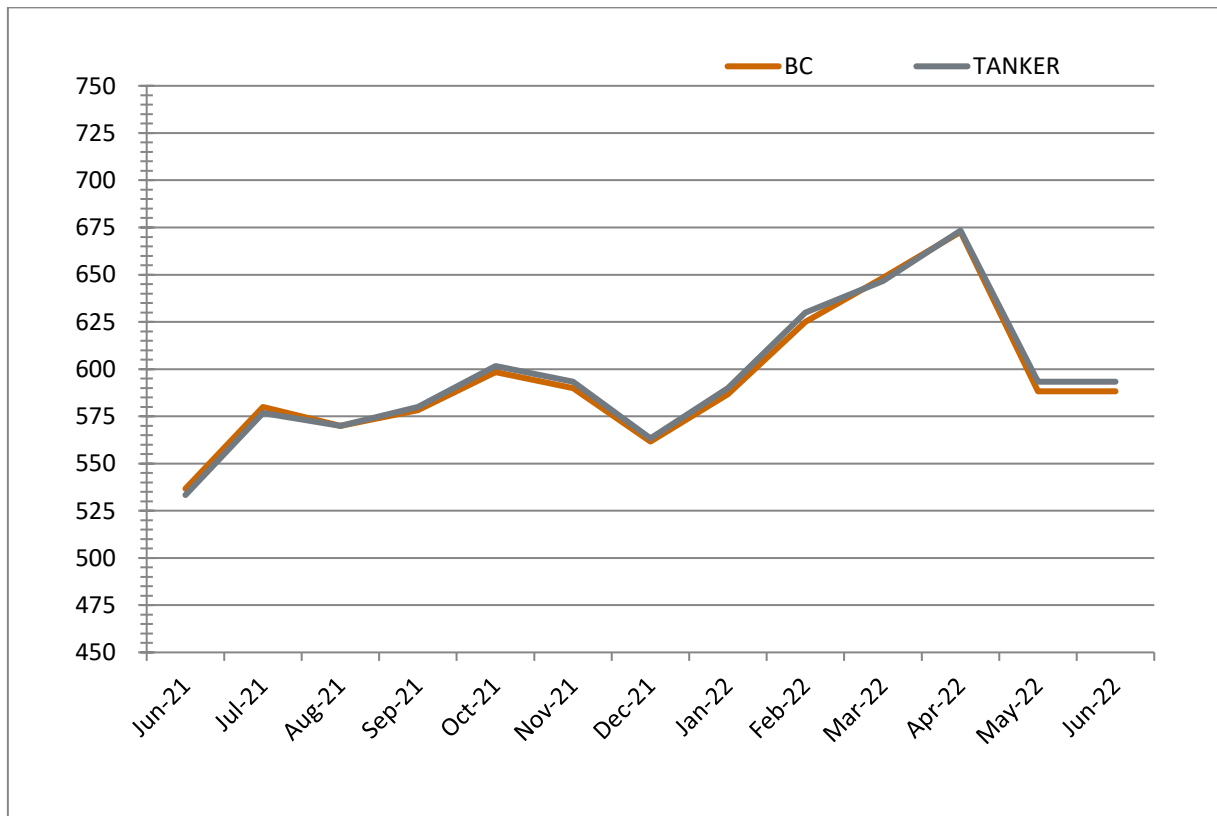


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.06	2022.06		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	621.11	17.9%	533.33	593.33	0.0%	11.3%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	618.22	16.8%	536.67	588.33	0.0%	9.6%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





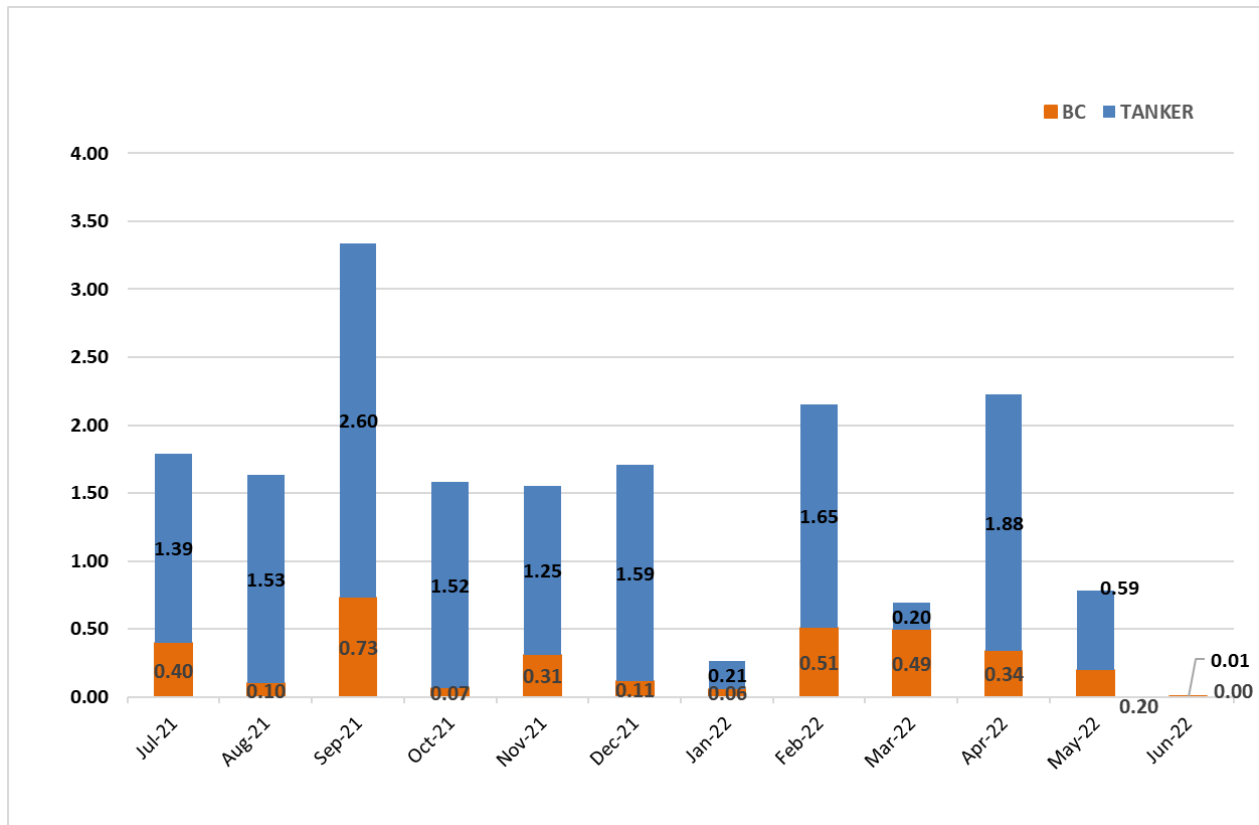
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.06		2022.06			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.75	28	0.01	-99.0%	2	-92.9%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.18	4	0.00	-99.7%	1	-75.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

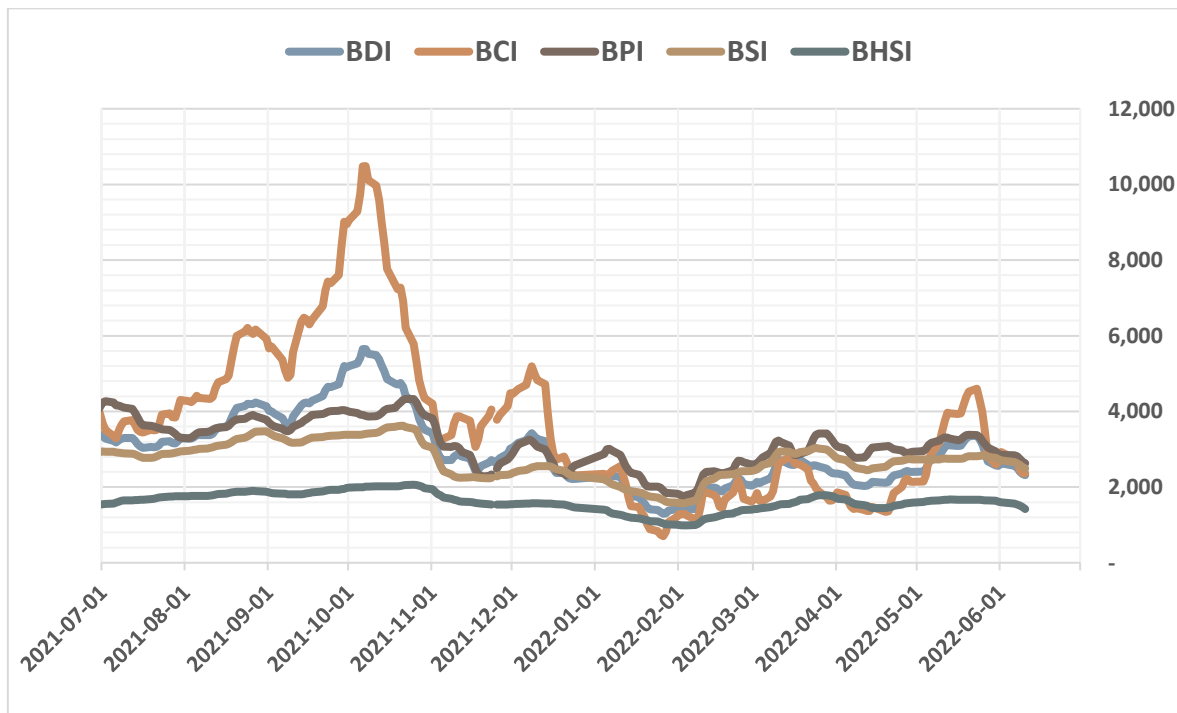
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
------	--------	-----	-----	-----	------	-----	--------------------	---------



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-06-10	2022-06-01	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,320	2,633	▼313.00	5,650	1,296
BCI	2,371	2,927	▼556.00	10,485	702
BPI	2,629	2,851	▼222.00	4,328	1,765
BSI	2,495	2,703	▼208.00	3,624	1,570
BHSI	1,417	1,595	▼178.00	2,062	988





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	1149.00	▲54.00	965.00	▲49.50	968.00	▲18.00
MGO	1338.50	▲81.00	1351.00	▲28.00	1370.50	▼0.50
LSMGO	1335.00	▲56.00	1363.50	▲55.00	-	-
IFO380	610.50	▼44.50	633.00	▼35.00	737.50	▲20.50

❖기준일 : 6 월 10 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-06-10	2022-06-03	CHANGE
미국 달러	1257.60	1251.20	▲6.40
일본 엔(100)	935.40	963.31	▼27.91
유로	1335.07	1345.04	▼9.97
중국 위안	188.02	186.69	▲1.33

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] C 테크 (Climate technology)

C 테크란 탄소 배출을 효과적으로 감축하고 기후변화에 대응·적응하는 모든 기술을 말한다.

기후(CLIMATE)·탄소(CARBON)·청정(CLEAN)의 영어 단어 첫 글자인 'C'와 기술을 의미하는 테크(TECH)를 합친 말이다. 기후위기 대응과 친환경 기술의 중요성이 급부상하면서 세계 주요국들이 이 분야에 대규모로 투자하고 있다. 시장분석업체 블룸버그 NEF의 '에너지 전환 투자 트렌드 2021'에 따르면, 미국은 1140 억달러(약 141 조원), 중국은 2260 억달러(약 280 조원), 우리나라는 130 억달러(약 16 조원)를 C 테크에 투입했다.

세계적인 컨설팅 회사 맥킨지&컴퍼니가 올해 공개한 맥킨지글로벌연구소(MGI) 탄소중립 이행 보고서는 8년 뒤인 2030년, 국가온실가스감축목표(NDC) 달성 시점에는 세계적으로 9000 조원 규모의 C 테크 시장이 열릴 것으로 내다봤다. 한편, 안철수 대통령직인수위원회 위원장이 제 31 차 비전코리아 국민보고대회 '위닝 포뮬러 : C 테크 레이스'에서 새로 출범하는 정부는 C 테크를 주요 국정과제로 다뤄 '과학기술중심국가' 대한민국을 만들어 가겠다고 밝혔다.

[출처] - 잡코리아



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	