

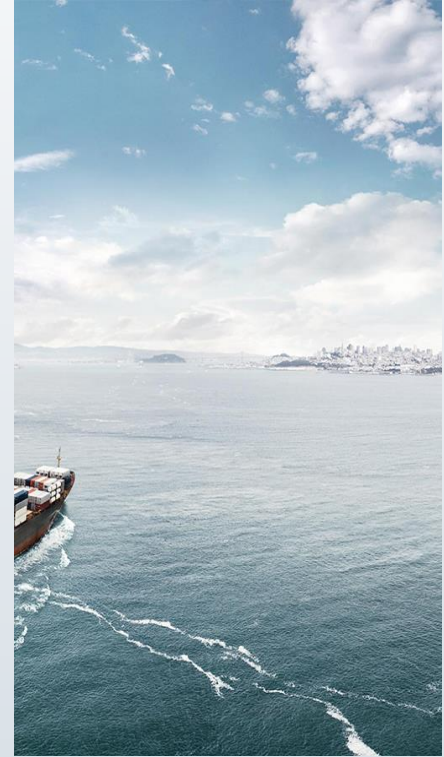


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.407

June 28, 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	7
Tankers	11
+ Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
Issue & Trend	21
Contact Details	22

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

I . NEWS

1. “문제는 환율이 아니라 물가야!”

최근 미국 재무부는 ‘주요 교역 상대국의 거시경제 환율정책 보고서’를 공개했습니다. 이번 보고서는 작년 12월에 발표된 직전 보고서와 동일하게 “주요 교역 상대국의 부당한 환율 조작이 없었다”고 결론지었습니다. 다만, 스위스와 싱가포르 당국의 지속적인 외환시장 개입이 존재한다고 판단했으며 우리나라를 포함한 12개 국가를 ‘감시 대상국’으로 분류했습니다.

미 재무부는 2015년의 ‘교역촉진법’과 1988년의 ‘종합무역법’에 근거해 반기별로 환율 보고서를 작성해 연방의회에 제출합니다. 이 보고서는 주요 교역 상대국의 경상수지, 대미 무역수지, 외환시장 개입 경향 등을 분석해 해당 국가가 수출 경쟁력 제고를 위해 인위적으로 자국의 통화가치를 낮추는 행위를 규제하는 장치로 활용됩니다.

미 재무부는 두 법률에 명시된 기준에 따라 주요 교역 상대국의 환율 조작 여부를 판단합니다. 특정국이 환율 조작국으로 지정되면 해당 국가에 경제적 불이익을 가할 수 있는데, 제재 수단은 △미국 기업의 해당 국가 투자 시 금융 지원 금지 △미 연방정부 조달시장 참여 금지 △국제통화기금(IMF)을 통한 환율 압박 등입니다.

교역촉진법에 근거한 환율 조작국 판정요건은 작년 12월에 일부 개정됐습니다. 조사 대상을 ‘대미 교역액 기준 상위 20개국’으로 한정했으며 환율 조작 판정을 위한 3가지 요건도 △대미 무역 흑자(상품·서비스) 150억 달러 이상 △경상수지 흑자 국내총생산(GDP)의 3% 이상(또는 국내총생산 대비 경상수지 차이 1% 이상) △달러 순매수 규모가 GDP 대비 2% 이상이며 12개월 중 8개월 이상 개입 시 등으로 변경됐습니다.

이번 환율 보고서는 2021년 1~4분기 중 대미 상위 20개 교역 상대국의 거시경제와 환율정책을 평가 분석했습니다. 보고서에서 집중 조명된 스위스의 경우 교역촉진법의 환율 조작국 지정요건 3가지를 모두 충족했지만 미국은 종합무역법 기준을 적용해 스위스에 대한 환율 조작국 지정을 잠정 유보했습니다.

종합무역법은 위 3대 요건 외에도 최근 환율 동향, 외환 관리 관행, 외환 보유고, 자본 통제, 통화정책 등을 정상 참작해 환율 조작을 판정하는 유연성을 허용하고 있습니다. 미 재무부는 “작년부터 시작된 스위스와의 양자 논의를 연장해 불공정 해소를 위해 가용한 정책 옵션을 논의할 것”이라고 밝혔습니다.

I . NEWS

미 재무부는 대미 무역에서 과도한 흑자를 기록한 12 개국을 감시 대상국으로 분류했는데, 한국, 중국, 일본, 독일, 이탈리아, 인도, 말레이시아, 싱가포르, 태국, 대만, 베트남, 멕시코가 포함됐습니다. 직전 보고서에서 심층 분석 대상이었던 대만과 베트남은 이번에 감시 대상국으로 완화됐습니다.

우리나라는 교역축진법 3 개 기준 중 경상 흑자, 대미 무역 흑자 등 2 개에 걸려 작년처럼 감시 대상국 리스트에 올랐습니다. 보고서는 “한국의 2021 년 경상 흑자는 GDP 대비 4.9%로 전년의 4.6%보다 증가했고 대미 무역 흑자도 220 억 달러로 170 억 달러에 비해 크게 늘었다”고 분석했습니다. 지난해 달러 대비 원화 가치가 8.6% 하락함에 따라 한국 외환당국이 원화 가치 부양을 위해 GDP 대비 0.8% 수준인 140 억 달러를 순매도한 것으로 보인다는 것입니다. 또한 “한국의 외환 보유액은 올해 2 월 기준 4370 억 달러인데, 이는 단기외채 총액의 2.6%로 안정적인 수준”이라고 평가했습니다.

중국은 3 개 기준 중 대미 무역 흑자만 충족했으나 중국 당국의 불투명한 환율정책 때문에 감시 대상국으로 분류됐습니다. 2021 년 중국의 경상수지 흑자는 GDP 대비 1.8%에 그쳤지만 대미 무역 흑자는 세계 최대인 3550 억 달러를 기록했습니다. 작년 한 해 중국은 외환시장에서 GDP 대비 1.6%인 약 2900 억 달러의 순매수를 기록해 환율 조작국 요건에는 미달했습니다. 미 재무부는 “중국 국영은행의 외환거래 활동을 면밀하게 감시 중”이라며 중국 당국의 투명한 외환 관리정보의 공개를 촉구하기도 했습니다.

한편, 미국의 뉴욕타임스(NYT)는 “현재 국제 외환시장의 모든 문제는 강달러 현상에 기인한다”고 분석했습니다. 원래 미 재무부의 환율 보고서는 수출 경쟁력을 위한 외국의 인위적 환율 평가절하를 전제로 하지만 지금의 달러 강세는 외부 요인이 아닌 미국의 급격한 통화 긴축 정책, 즉 내생변수에 따른 결과라는 것입니다.

실제 주요 통화 대비 달러 가치의 등락을 보여주는 달러 인덱스(DXY)는 올해 들어서만 15% 이상 상승했습니다. 그런가 하면 미 연방준비제도는 최근 미국의 기준금리를 0.75%p 인상한 1.5~1.75%로 결정했습니다. 올해 4 차례 남은 연방공개시장위원회(FOMC)에서 기준금리를 3.4%까지 올릴 것으로 예상되는 가운데 달러 강세는 상당 기간 유지될 것이라는 전망이 지배적입니다. 따라서 미국의 공격적인 금리 인상과 강달러의 지속은 일부 개도국의 외환위기로 비화할 수 있다는 경고가 나오고 있습니다.

일각에서는 일부 국가들이 달러 대비 자국 통화가치의 하락을 완화하기 위해 직접 외환시장에 개입한 것으로 보고 있습니다. 최근 일본, 스위스, 싱가포르 등의 외환 보유액 감소세가 뚜렷한데, 달러 초강세를 틈타 순매도를 통해 환율 방어에 나섰다는 것입니다. 이런 추측은 KOTRA 워싱턴 무역관과의 인터뷰에 응한 한 현지 전문가가 “올해 하반기 환율 보고서에는 이전과 달리 주요 국가들의 자국 통화 부양 노력이

I . NEWS

담길 것"이라며 "지금은 수출 경쟁력을 높이는 것보다 인플레이션을 잡는 것이 최우선 과제이기 때문"이라고 설명한 데서도 드러납니다.

2. "조선업체 인력난 해소 위해 적극적인 외국인 수급 필요"

수주 확대에도 불구하고 심각한 인력난을 겪고 있는 조선업체의 인력 부족 문제를 해소하기 위해서는 적극적인 외국인 인력 수급 대책 마련이 시급하다는 지적이다.

23일 전남 영암에서 열린 '서남권 조선업 활성화를 위한 인력 수급 대책 및 지원 방안 토론회'에서 노성호 전남조선해양전문인력양성센터장은 주제발표를 통해 이같이 주장했다.

이날 토론회는 최근 전남 서남권 소재 조선사인 현대삼호중공업과 대한조선의 수주가 꾸준히 늘어나고 있지만 중소 조선 블록 납품업체들이 코로나 19와 장기간 지속돼 온 조선업 불황의 영향으로 인력을 구하지 못해 작업물량을 반납하는 사태에 대한 해결책 마련을 위해 열렸다.

노성호 센터장은 "경남권 조선사와 달리 배후 인구가 절대적으로 부족한 전남 서남권의 경우 내국인 근로자 유입을 위한 업황 개선에 따른 인건비 현실화와 병역특례기업 조건 완화 등이 필요하다"고 말했다.

이어 "인구소멸위기지역으로 내국인 인력 확보가 사실상 불가능해 적극적인 외국인 인력 확보 대책이 필요하다"며 "2025년까지 전남 조선업 필요 인력이 추가로 9000명에 달할 것으로 예상된다"고 설명했다.

토론회에서는 최근 국내 주요 조선사의 수주가 늘어나면서 인력 부족으로 일감을 소화하지 못하고 반납하는 등 어려운 상황과 인근 업체의 인력 빼가기 실태, 내국인 취업 활성화를 위한 각종 취업 지원 제도 강화 방안 등이 논의됐다.

유인숙 (유)유일 대표는 "최근 인력난이 가중되면서 인근 업체에서 50여명을 빼가고 인력이 없어 올해만 800억원가량의 일감을 포기했다"며 "외국인 인력 유치를 가로막고 있는 각종 규제를 하루 속히 철폐하고, 우리 지역에서 이들이 뿌리를 내릴 수 있도록 정주 여건도 개선해 나가야 한다"고 촉구했다.

I . NEWS

김병수 다운산업 대표는 "대불산단 업체의 물량 반납으로 조선사의 사내협력사도 부하가 늘어나고 공정 지연이 발생하고 있다"며 "야근과 특근이라도 늘려 공정을 만회해야 하지만 인력난과 주 52 시간제 등으로 인력 활용에 어려움이 많다"고 토로했다.

외국인 인력 확보를 위한 비자 제도 개선에 대한 논의도 이뤄졌다. 조두연 목포대학교 교수는 "국내 외국인 유학생의 D2 비자를 활용해 조선업 취업을 유도할 수 있을 것"이라며 "대학도 학생 유치 등에 효과가 있을 것으로 기대하고 있다"고 강조했다. 내국인 인력 취업 장려를 위한 지자체의 지원 요청도 제기됐다.

대한조선 협력사협의회장인 이인철 대표는 청년층 유입을 위해 청년내일공제사업 중 기업 분담금 일부 지원을, 유인숙 유일 대표는 타 지역 신규 인력 유입을 위한 이주정착비 지원을, 전남기자재협동조합 김탁 전무는 신중년희망일자리장려금 지원을 적극 검토해달라고 요청했다.

3. KP&I 성장 걸림돌 법과제도 개정해야

수년째 연간 3 천만달러 보험료 한계점

올해 22 주년을 맞이한 KP&I 가 연간 보험료 3 천만달러(320 억원)에 머무는 변곡점에 도달해 성장의 한계를 느끼고 있다.

수년째 연간보험료 3 천만달러 그쳐 대형사고나 해외 재보험료 인상에 따른 영업이익 적자 또는 소폭의 흑자로 겨우 버티고 있는 실정이다. 지난 2 천년 정부 자금으로 설립 출발한 한국선주상호보험조합이 성장의 한계점에 도달한 가장 큰 원인 중 하나가 영업시장의 한정된 선주상호보험(제 3 자책임보험) 국한되어 진퇴양난을 겪고 있다.

이러한 성장한계를 피부로 가장 먼저 느낀 임직원 보험영업팀과 클레임보상 팀이다. 심지어 국민의 혈세로 건조한 국적외항 선박도 영국 일본 홍콩등 해외 선주상호보험클럽에 가입하고 있다. 국적선주들이 해외를 선호하는 경우가 우선 보험료가 저렴하다는 이유다. 두 번째로 메이저 화주들의 요구로 IG 클럽 보험사를 지정하고 있다. 또 선박건조 자금대출 은행의 권유로 울며겨자 먹기 해외로 눈길을 돌린다.

I . NEWS

국적선사 선주의 자의로 해외 보험사를 선택의 경우 클럽이사는 1년에 한번 부부동반 초청 비행기 현지 숙박 골프 여행 접대등 서비스가 이루어진다. 같은 값이면 다홍치마라고 호사를 누릴 수 있는 기회를 놓칠 수 없다. 이처럼 우리나라 선주상호보험은 해외 보험사들의 영업 전략을 따라가지 못한다.

현대글로벌비스의 경우 보험가입도 그룹 방침을 따라야 한다. 국민의 혈세로 선박 도입시 선주상호보험클럽은 애국심에 호소하는 것도 한계점이라고 이구동성으로 말하고 있다. 선사는 우리나라 선주상호보험에서 대형사고시 신속한 보험처리와 보증서 발급여부와 현지에서 선박압류 해결할 능력여부를 따진다.

해외 보험료도 저렴하지 않고 서비스도 뒤 떨어져 결국 고객들은 해외로 눈길을 돌린다는 선주들의 궁색한 변명도 성장하는데 한계다. 이러한 경우 선사에게 책임을 전가보다는 들 KP&I 영업구조와 법적으로 제약받는 규정으로 성장의 한계점에 도달한다. 대형화주는 신용장개설시 계약서에 보험가입은 오로지 'IG 클럽'이라고 원칙을 정한다. 여기에 법무법인 변호사들도 계약서에 먼저 'IG 클럽'이라고 서류를 작성해 고객에게 전달한다. 변호사들도 'IG 클럽 또는 P&I 클럽'이라고 권장 내지 설득력이 있어야 한다. 국내 변호사들이 해외클럽으로부터 로비를 받고 IG 클럽을 선호하는 의혹도 생긴다.

소위 선사는 '환자'라면 진단하는 '의사'는 선급이다. 여기에 약사가 보험사로 약을 투여해야 살아 남는다. 선박 운항에 가장 중요한 보험 안전 등 3박자가 맞아야 선박은 순항한다. 이제 KP&I 출범 22주년 청년이다. 무엇보다 영업팀은 왕성한 활동으로 어려움을 극복하고 개척하는 진취적인 프로정신 모습을 보여 줘야 한다. 일 못하는 목수가 연장 탓하고 설교 못하는 목사가 성경책을 탓하는 것처럼 핑계 없는 무덤이 없다.

KP&I 이사회 구성도 문제가 있다. 24여명의 이사들은 모두 수산 해운 선주들이다. 매년 이사회에서 보험료 인상은 부정적이다. 올해는 두자리 숫자로 결정해서 그나마 다행이다. 해외 보험시장도 녹록지 않다. 코로나로 보험료 수입보다 선원 보험료가 과다하게 지출 선원분야는 적자를 면치 못하고 있다. 선박 1척당 선원만 가입하는 경우 상해와 질병등 '배보다 배꼽이 더 크다'고 관계자들은 지적하고 있다.

금융위와 손보험회는 특별법에 의해 태동한 KP&I는 선체보험과 재보험 영업을 불허하고 있다. 오로지 선주배상책임 영업에 한정하고 있다. 시중보험사 해운조합과 예선조합은 선체보험과 항만특수보험 재보험등 종합백화점식 보험영업이 가능한 반면에 선주상호보험의 '재보험' 취급을 금융위에서 강력 반대하고 손해보험협회는 '선체보험' 반대로 進退兩難(진퇴양난)에 놓여 있다. 지난 17년 국무회의에서



I . NEWS

해수부장관의 선주상호보험조합법 개정으로 다양한 보험사업을 요청하면 산자부와 기재부에서 반대하고 나서 지금까지 법개정을 못하고 있다.

보험료 신설과 인상등 주무부처 보험 감독도 금융위원회에서 받는다. 그러나 해운조합은 감독기관이 해수부이다. 요율과 신상품개발등 주무부처인 해수부가 빠를 수밖에 없다. 금융위는 P&I 특수성을 고려하지 않고 KP&I 를 일반조합 취급도 문제점이다.



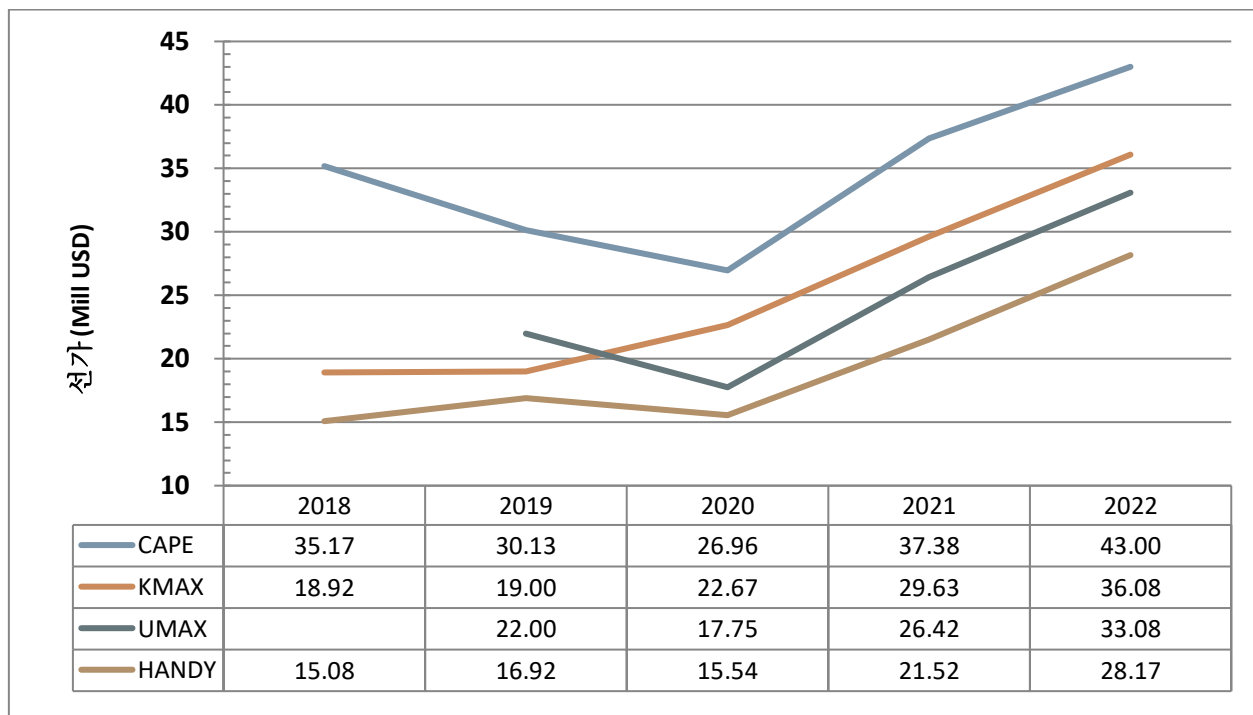
II . BULK CARRIER

(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



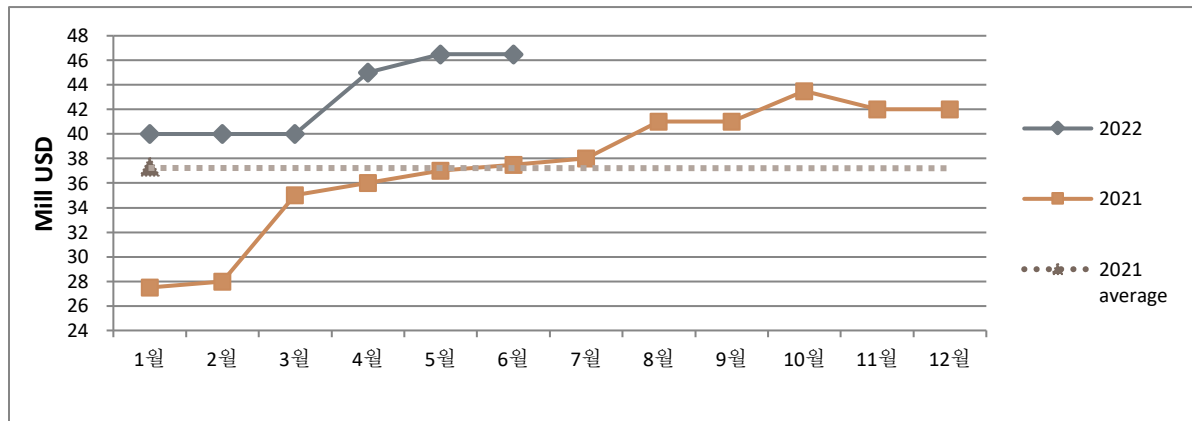


II . BULK CARRIER

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%

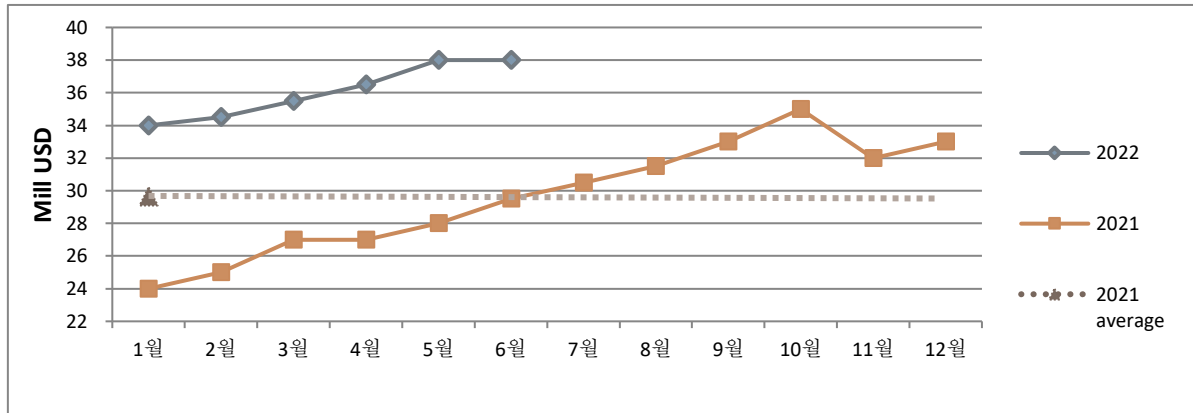
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

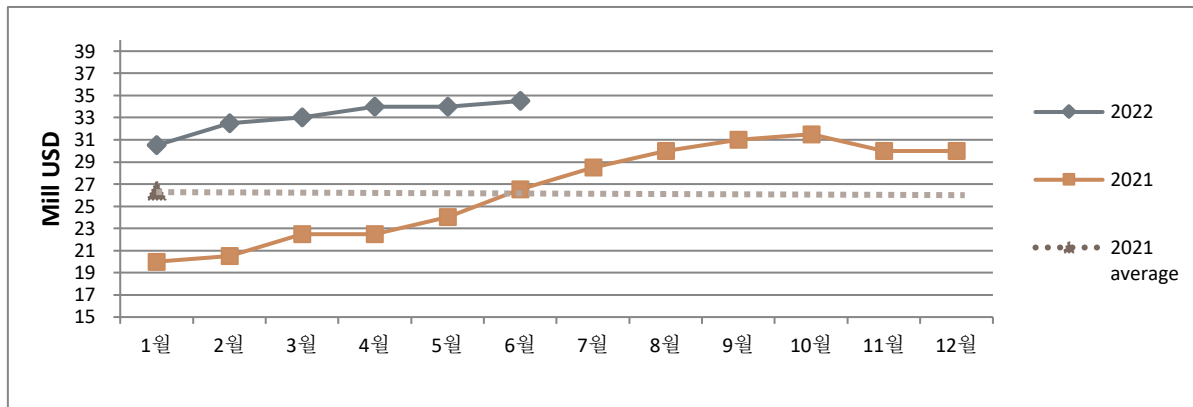


II . BULK CARRIER

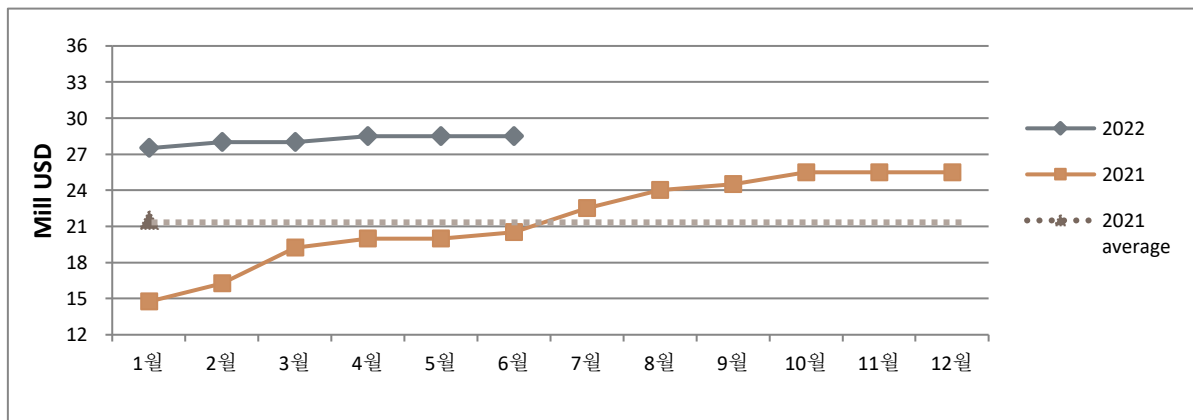
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CONSTANTIN OLDENDORFF	92,762	2012	CHINA	B&W		21.65	UAE buyer
BC	CLEMENS OLDENDORFF	92,759	2012	CHINA	B&W		21.65	UAE buyer
BC	MAJESTIC SKY	81,949	2014	JAPAN	B&W		32.5	Greece buyer
BC	TINA IV	75,187	2009	CHINA	B&W		16.75	Undisclosed buyer
BC	ATLANTIC MANZANILLO	63,590	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	34	Undisclosed buyer
BC	IGNAZIO	58,126	2010	PHILIPPINES (JPN)	B&W	C 4x30t	19	Chinese buyer
BC	SAGARJEET	58,079	2009	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	18.4	Chinese buyer
BC	SUNNY HORIZON	56,686	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	17.42	Undisclosed buyer
BC	CARDINAL	55,408	2004	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15.8	Chinese buyer
BC	EMILIA	53,098	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.9	Russian buyer
BC	SEVEN LADY	51,241	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	22.5	Undisclosed buyer
BC	VICJOUR ACE	50,209	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.3	Chinese buyer
BC	TEAM HOPE	37,196	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	19.5	Turkish buyer
BC	SUPER VALENTINA	33,382	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30t	22	Undisclosed buyer, open hatch



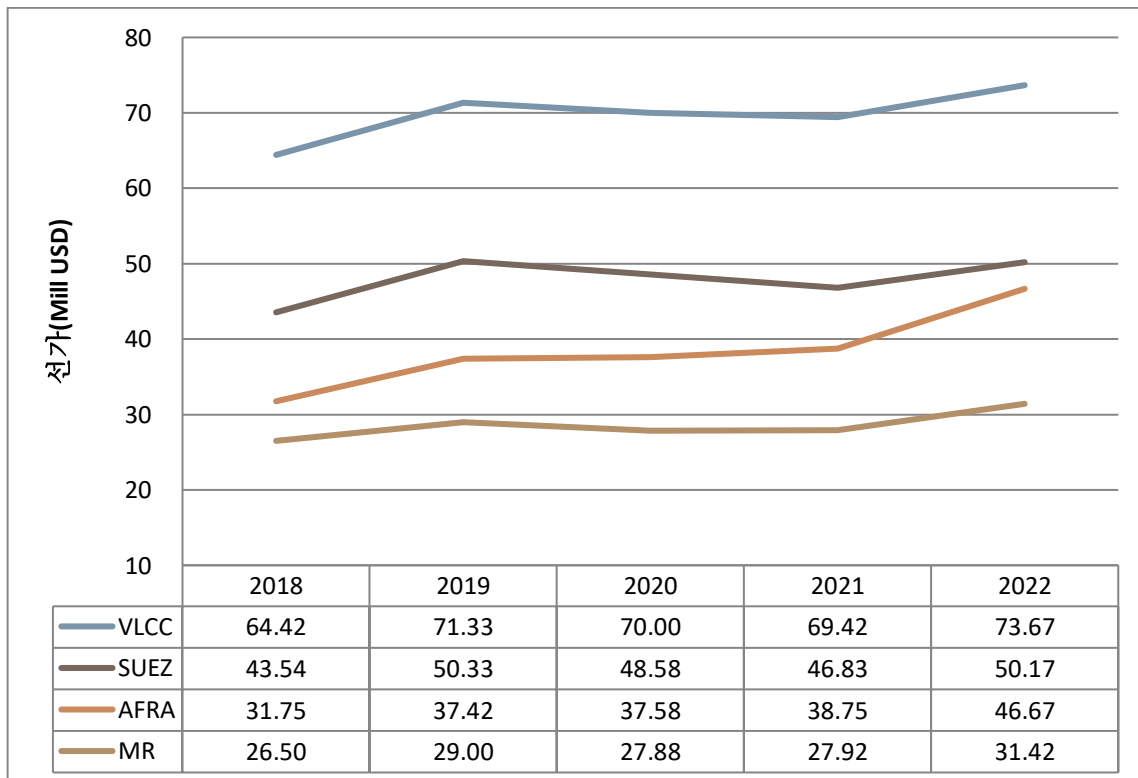
III. TANKER

(◆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	50.17
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	7.12%
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 : %

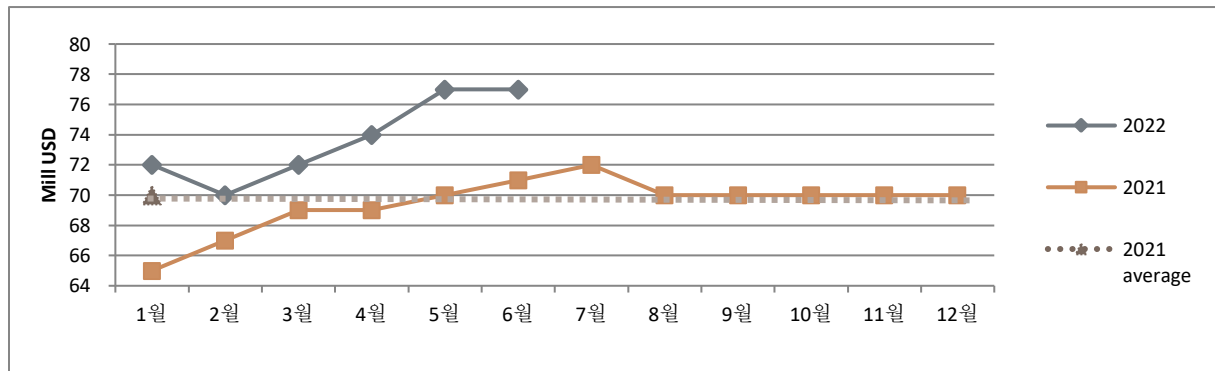




III. TANKER

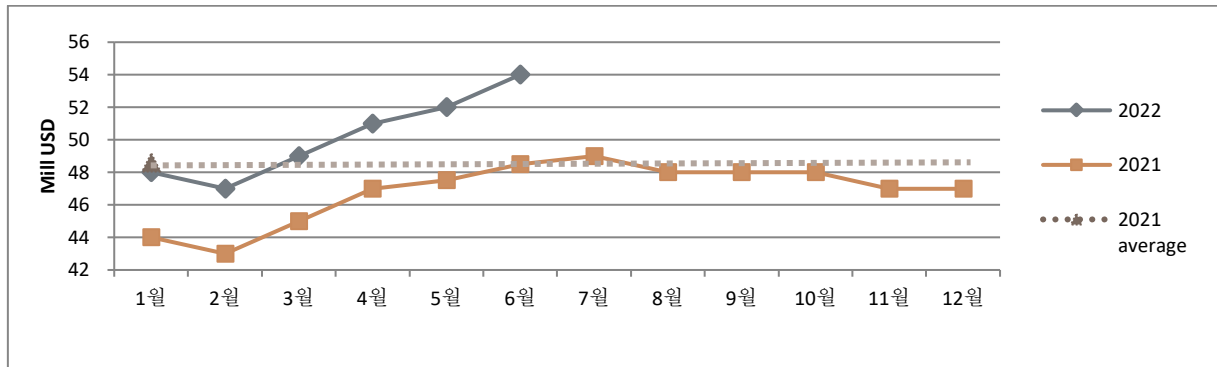
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	73.67
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	5.2%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	50.17
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	3.3%
AFRA 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

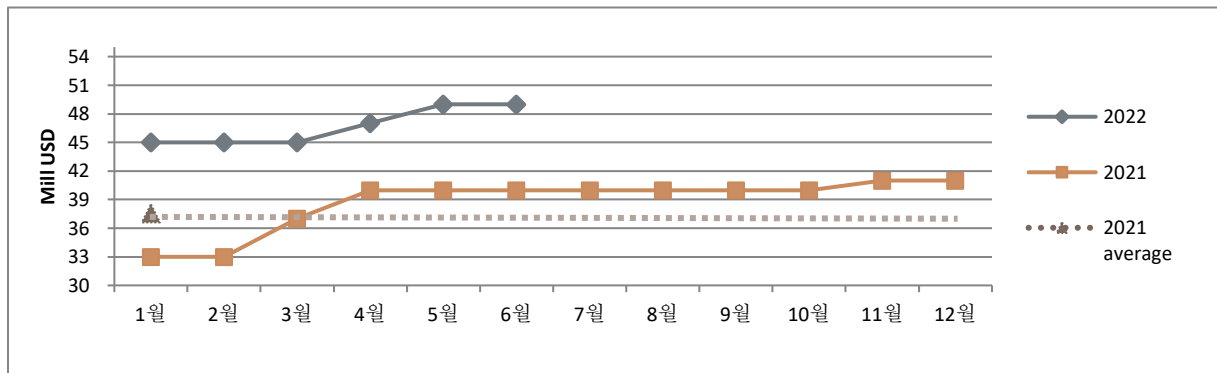


III. TANKER

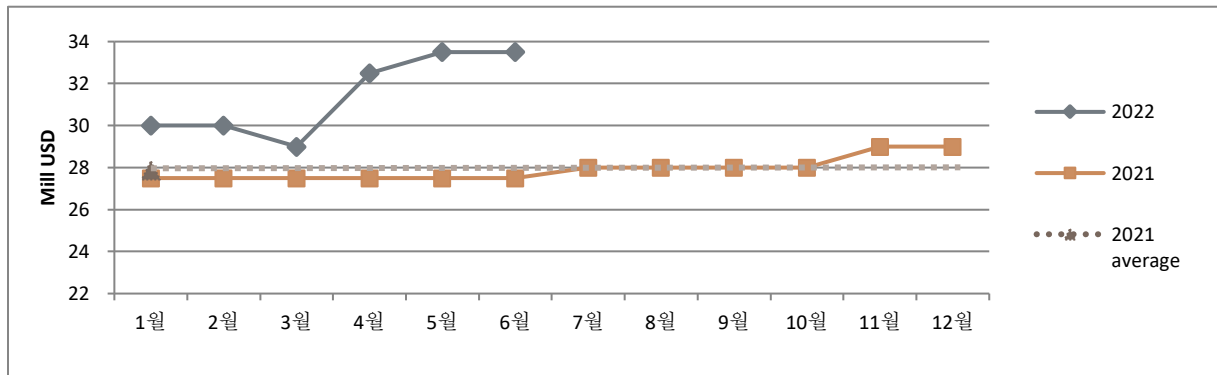
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	KOHO I	301,045	2002	JAPAN	WART		28.5	Chinese buyer
TANKER	MARIDAKI	299,990	2005	JAPAN	SULZ		36.5	Undisclosed buyer
TANKER	STORVIKEN	152,000	2006	KOREA	B&W		23.5	Greek buyer
TANKER	NORDIC RIO	151,174	2004	KOREA	B&W		16	Undisclosed buyer
TANKER	CARLTON	115,635	2004	KOREA	B&W		22	Chinese buyer
TANKER	ANGELICA SCHULTE	106,433	2005	JAPAN	SULZ		19.5	Undisclosed buyer
TANKER	MARAN SAGITTA	105,071	2009	KOREA	B&W		27.58	Greek buyer
TANKER	HY GINKGO	49,600	2023	CHINA	B&W	2&3	152-4EB	USA buyer
TANKER	HY SPRUCE	49,600	2023	CHINA	B&W	2&3		
TANKER	HY CEDAR	49,600	2023	CHINA	B&W	2&3		
TANKER	HY OAK	49,600	2023	CHINA	B&W	2&3		
TANKER	HAFNIA RAINIER	40,014	2007	JAPAN	MITSU	3	10	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	CELSIUS RICHMOND	50,083	2010	JAPAN	B&W		19	Turkish buyer
OIL/CHEM	HAFNIA VICTORIA	40,016	2007	JAPAN	MITSU	3	12.5	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	MAERSK BORNEO	29,013	2007	CHINA	B&W		10.5	Undisclosed buyer
CHEMICAL	PROSPER	9,285	2008	CHINA	MAK	2	3.6	Middle Eastern buyer

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ZIM CONSTANZA	53,500	2010	CHINA	B&W	4,253	TEU	72	French buyer (CMA CGM)
CONT	ZIM TARRAGONA	50,089	2010	CHINA	B&W	4,253	TEU	72	French buyer (CMA CGM)

III. TANKER

CONT	EASTAWAY MALMSEY	45,402	2011	CHINA	WART	3,421	TEU	65	UAE buyer
CONT	IRENES RAINBOW	39,382	2006	KOREA	B&W	2,824	TEU	45	French buyer (CMA CGM)
CONT	MOUNT KELLETT	23,367	2017	CHINA	MAN	1,756	TEU	40	French buyer (CMA CGM)
CONT	ZIM CONSTANZA	53,500	2010	CHINA	B&W	4,253	TEU	72	French buyer (CMA CGM)

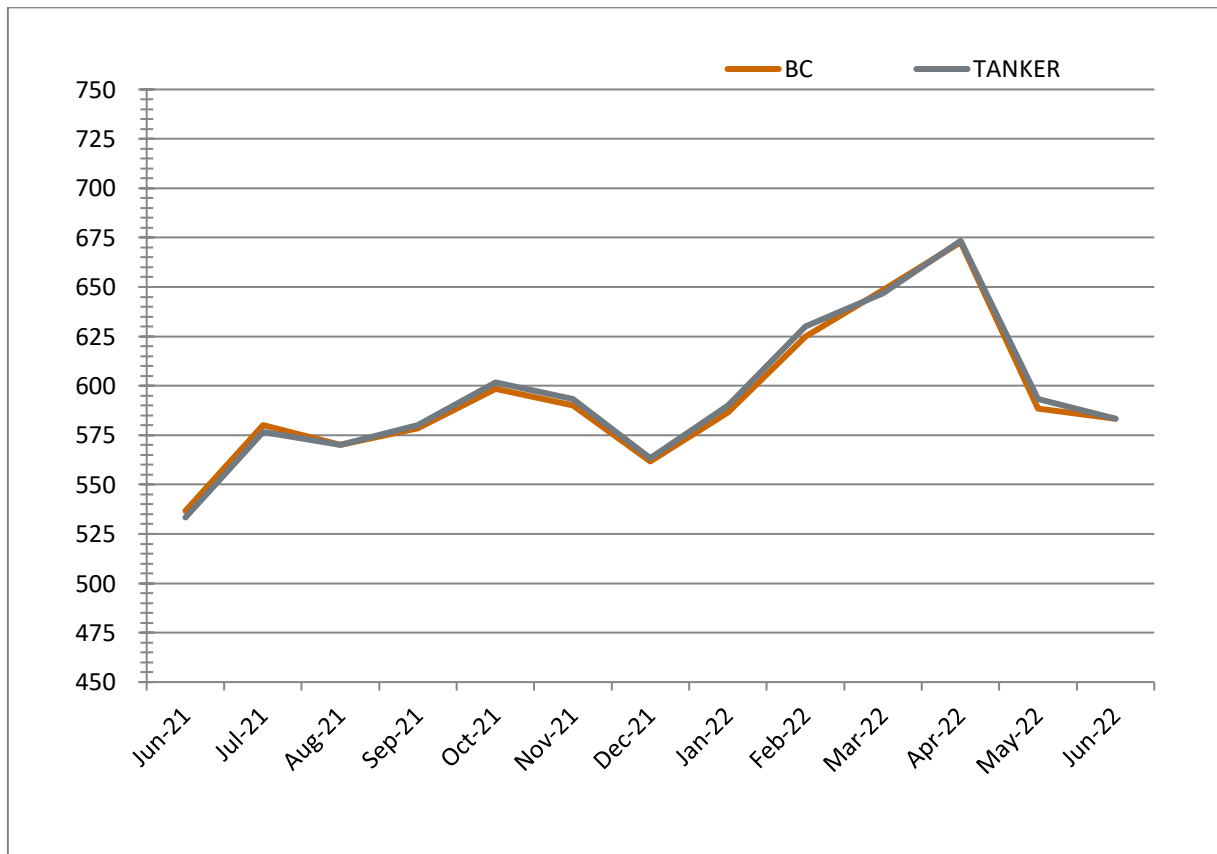


IV. DEMOLITION

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%	619.44	17.6%	533.33	583.33	-1.7%	9.4%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	617.39	16.7%	536.67	583.33	-0.8%	8.7%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





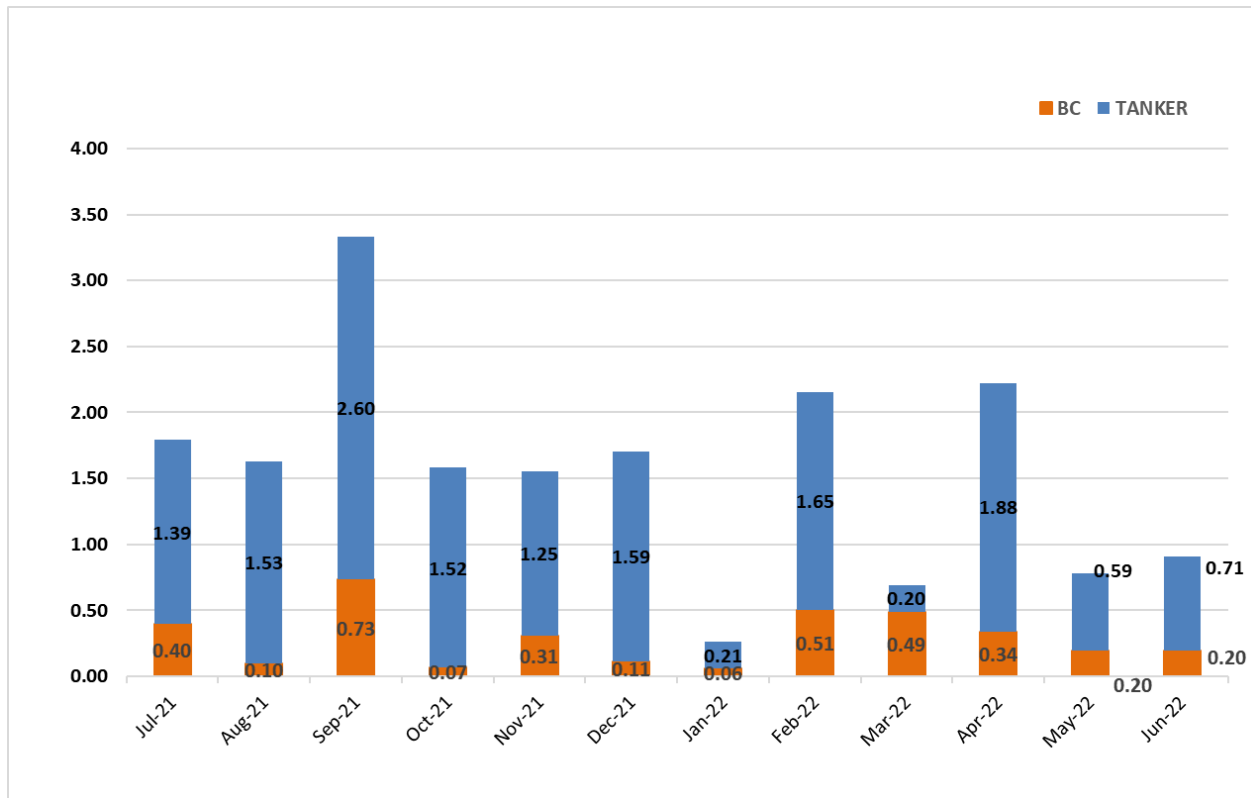
IV. DEMOLITION

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	0.71	-4.8%	8	-71.4%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.18	4	0.20	11.3%	4	0.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

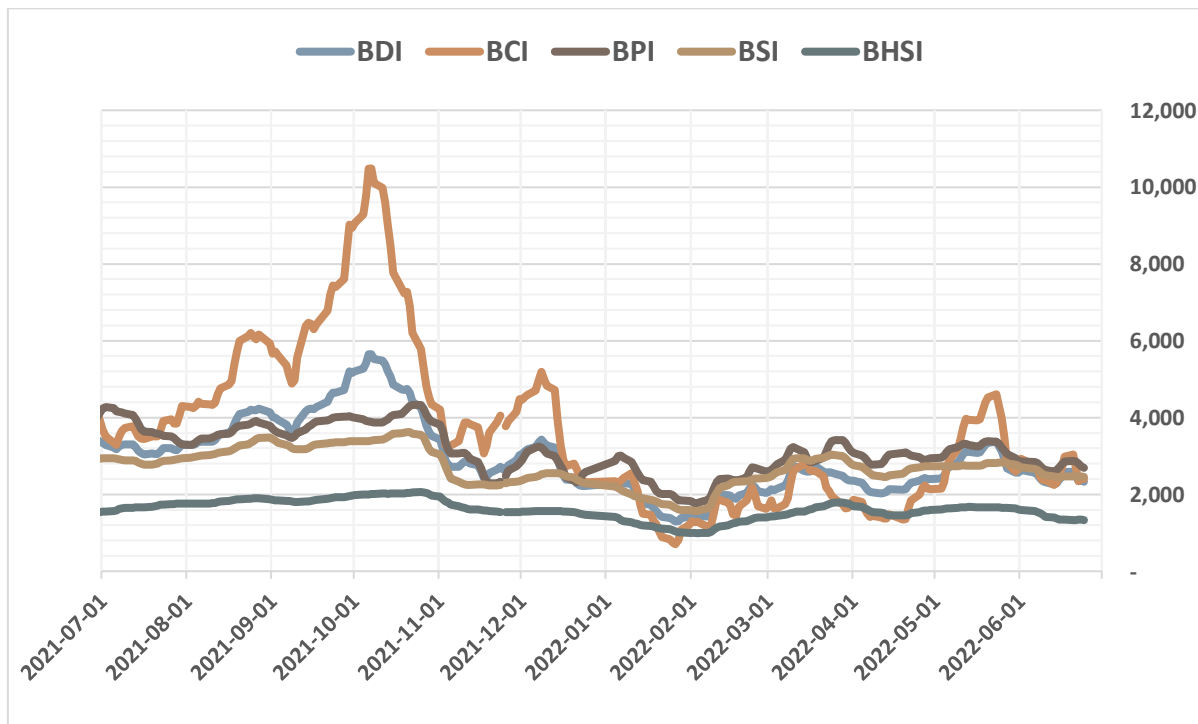
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
------	--------	-----	-----	-----	------	-----	--------------------	---------



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-06-24	2022-06-17	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,331	2,578	▼247.00	5,650	1,296
BCI	2,396	2,987	▼591.00	10,485	702
BPI	2,695	2,862	▼167.00	4,328	1,765
BSI	2,449	2,467	▼18.00	3,624	1,570
BHSI	1,334	1,343	▼9.00	2,062	988





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	1077.00	▼10.00	885.00	▼40.50	883.50	▼50.00
MGO	1356.00	▼51.50	1337.00	▼30.00	1354.50	▼1.00
LSMGO	1373.50	▼19.00	1332.50	▼11.50	-	-
IFO380	589.00	▼34.00	573.50	▼65.50	690.50	▼26.50

❖기준일 : 6 월 24 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-06-24	2022-06-17	CHANGE
미국 달러	1300.70	1284.10	▲16.60
일본 엔(100)	964.66	968.73	▼4.07
유로	1369.25	1354.60	▲14.65
중국 위안	193.77	191.62	▲2.15

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 빈카운터스

빈카운터스(BEAN COUNTERS)는 직역하면 '콩 세는 사람'으로, 숫자와 데이터로 모든 문제를 바라보는 재무·회계 전문가를 냉소적으로 일컫는 말이다.

부정적 의미의 빈카운터스는 비효율의 제거와 이윤극대화를 추구해 기업의 경영을 소비자 만족에서 멀어지게 만들고, 제품과 서비스의 혁신을 저해한다.

세계 자동차 업계의 전설적인 인물인 밥 루츠 제너럴모터스(GM) 전 부회장은 GM이 최고의 제품을 만들기보다 비용 절감과 수익성에 매달리면서 내리막을 걷게 됐다고 회고했다.

루츠 전 부회장의 지론은 자동차 업체의 성공을 이끄는 이들은 현장 전문가인 '카 가이(CAR GUYS)'라는 것이다.

루츠 전 부회장은 그의 저서 '빈카운터스'에서 1970년대 GM이 재무적 측면에 집중하는 방식으로 제품 개발 과정을 새로 편성하고 비용 절감을 추구한 탓에 새로운 자동차 모델들이 개성을 잃고 말았다고 주장한다.

포춘지에 따르면 루츠 전 부회장은 엔지니어링과 제조에서 디자인을 해방했고, 각자의 차종이 개개의 브랜드를 갖는 마케팅 시스템을 해체하는 개혁을 GM에서 진행한 것으로 알려졌다.

[출처] - 연합뉴스포맥스



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	
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	
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 실장 김영하	Tel. 1661-8388 Tel. 070-4800-0151 Fax. 02-6499-8388 www.stlgtour.com tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장 이진행	Tel. 061-247-0331 Tel. 010-2777-4027 Fax. 061-247-0333 www.stlyacht.com academy@stlyacht.com