

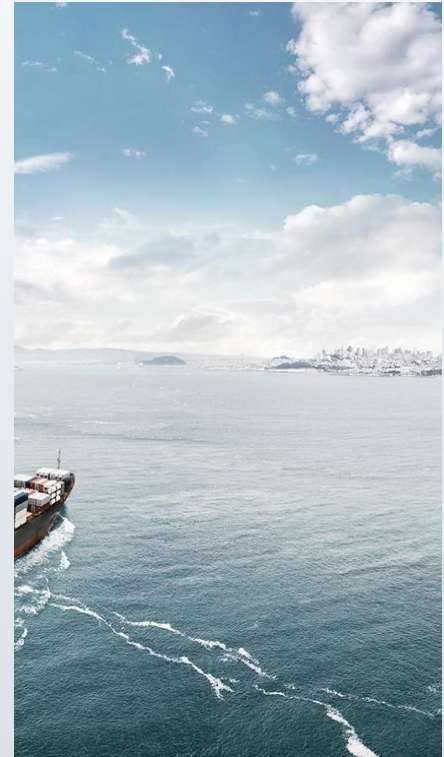


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.408

July 05, 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	5
Tankers	9
+ Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	20

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

I . NEWS

1. 상해 봉쇄 여파, 상해항도 '속수무책'

중국의 상해 봉쇄 여파가 세계 1 위 컨테이너항만인 상해항의 물동량에도 악영향을 미친 것으로 나타났다.

한국해운신문이 전 세계 주요 컨테이너항만의 올해 5 월까지 누적 물동량을 분석한 결과, 4 월까지 플러스 성장을 기록하던 상해항이 5 월 들어 마이너스 성장세로 돌아선 것으로 분석됐다.

1 월 전년 동월 대비 7.8% 증가한 435 만 TEU 를 처리하며 쾌조의 스타트를 끊은 상해항은 3 월까지 누적 물동량 1226 만 TEU 로 전년 대비 8.1%의 높은 물동량 증가율을 기록해왔다. 그러나 3 월말 중국의 제로코로나 정책으로 인한 상해 봉쇄가 본격화되면서 4 월 한 달간 308 만 TEU 의 저조한 물동량을 기록해 4 월까지 누적 물동량 역시 전년 동기 대비 1.9%로 대폭 감소했다.

게다가 상해항은 5 월에도 340 만 TEU 의 컨테이너를 처리하는데 그치면서 누적 물동량 또한 전년 대비 0.5% 감소하는 등 올 들어 처음으로 마이너스 성장세로 돌아선 것으로 나타났다. 참고로 상해항은 지난해 4 월과 5 월에 372 만 TEU, 379 만 TEU 를 각각 기록한 바 있다.

그러나 상해항의 이 같은 물동량 감소세는 중국 정부가 6 월 들어 상해 봉쇄를 해제함에 따라 빠른 시일 내에 다시 반등할 것으로 예상되고 있다.

반면 Ningbo-Zhoushan항, 심천항, 광저우항, 청도항, 천진항 등 상해항을 제외한 중국 상위권 컨테이너항만들은 상해 봉쇄에 대한 반사효과 등으로 물동량 증가 추세를 이어갔다.

닝보-저우산항의 경우 5 월 한 달간 올 들어 가장 높은 337 만 TEU 를 처리하며 누적 물동량 증가율 역시 전년 동기대비 5.2%에서 8.1%까지 끌어 올렸으며, 같은 기간 심천항 또한 268 만 TEU 를 처리, 올 들어 최고 월간 물동량을 기록하며 누적 물동량 감소율을 -4.9%에서 -1.1%로 줄였다.

5 월 청도항도 올 들어 가장 높은 월간 물동량인 221 만 TEU 를 기록하며 6 위인 광저우항과의 격차를 벌리며 5 위 굳히기에 나섰다. 광저우항 역시 청도항 만큼은 아니지만 202 만 TEU 라는 비교적 준수한 실적으로 누적 물동량 감소율을 소폭 줄이는데 성공했다. 천진항 또한 5 월 202 만 TEU 를 처리하며 올 들어 가장 높은 월간 물동량을 기록한 것으로 나타났다.

I . NEWS

반면 부산항의 경우 5월 194.9만 TEU를 기록하며 전년 동월 대비 3.23% 물동량이 감소한 것으로 나타났다. 특히 부산항은 3월 전년 대비 7.0% 감소한 187만 5천 TEU를 기록하며 올 들어 첫 감소세를 기록한 이후, 4월 187만 4천 TEU로 -4.31%, 5월 -3.23%까지 3개월 연속 감소세를 기록해 여타 상위권 항만들과는 대조된 모습을 보였다. 그러나 5월까지 누적 물동량 감소율은 -1.25%로 4월(-1.44%)에 비해 다소 개선된 것으로 나타났다.

한편 부산항과 같은 환적항만인 싱가포르항 역시 5월 312.2만 TEU를 기록하며 전년 동월 대비 -2.94% 물동량이 감소한 것으로 나타났다. 올 들어 전년 대비 높은 월간 물동량을 기록한 적이 단 한 차례도 없는 싱가포르항은 5월에도 전년 대비 물동량이 감소하며 5개월 연속 마이너스 성장세를 이어갔다.

또한 홍콩항의 경우 5월 들어 전년 대비 3.8% 감소한 153만 1천 TEU를 기록하며 5월까지 누적 물동량 또한 -6.4%의 감소율을 기록 중인 것으로 집계됐다.

우리나라 주요 컨테이너항만의 5월 물동량을 살펴보면 인천항은 전년 대비 3.32% 감소한 28만 6천 TEU를 처리하며 5개월 연속 물동량 감소세가 이어졌으나 3월(-11.09%), 4월(-20.02%)에 비해서는 감소율이 큰 폭으로 감소했으며, 이로 인해 누적 물동량 감소세 역시 -10.78%로 소폭 감소했다. 반면 광양항의 경우 5월 16만 5천 TEU를 처리하며 전년 동월 대비 7.27% 물동량이 감소했고, 누적 물동량 증가세 역시 3.36%에서 1.36%로 감소한 것으로 나타났다.

2. '고유가 급물살' 탄 친환경 선박... "메탄올 추진선" 대세 됐다"

환경규제 강화에 이어 고유가로 연료 부담이 커지면서 친환경 선박 시대가 활짝 열렸다.

조선업계가 액화천연가스(LNG)의 뒤를 이을 차세대 친환경 선박 연료 개발·상용화에 속도를 내는 가운데 본격적인 해상 수소 시장 개막에 앞서 징검다리 역할을 할 '메탄올 추진선'이 대세로 굳어지는 분위기다. 최근 글로벌 선사들이 메탄올을 연료로 사용하는 대형 컨테이너선 발주를 늘리면서 메탄올 추진선박 수주 경쟁도 치열해지고 있다.

4일 관련 업계에 따르면 5곳 이상의 아시아·유럽 선주들은 올해 말까지 50척의 메탄올 이중 연료 선박 발주를 계획하고 있다. 글로벌 해운전문지인 트레이드윈즈(TRADEWINDS)는 최근 "선주들이 많은 컨테이너 선박을 주문하면서 메탄올 모멘텀이 급증하고 있고, 이중 메탄올 추진 선박 약 50척은 연말 이전에 계약될 수 있을 것"으로 봤다.

I . NEWS

트레이드윈즈에 따르면 △덴마크 선사 AP 몰러 머스크(AP MOLLER-MAERSK) △프랑스 해운사 CMA-CGM △중국 코스코shipping홀딩스(COSCO SHIPPING HOLDINGS) △싱가포르 EPS(EASTERN PACIFIC SHIPPING) △싱가포르 퍼시픽 인터내셔널 라인스(PACIFIC INTERNATIONAL LINES) 등이 메탄올 이중 연료 컨테이너선을 이미 발주했거나 발주를 계획하고 있다.

이스라엘 해운 갑부 이단 오퍼(IDAN OFER)가 이끄는 싱가포르 EPS 와 PIL 는 8000TEU 급 메탄올 연료 추진선을 검토 중이다. 발주할 선박의 수는 아직 미정이다.

글로벌 해운사들이 메탄올을 연료로 사용하는 대형 컨테이너선 발주를 늘리면서 한국과 중국을 중심으로 한 조선사들의 수주 경쟁도 치열해질 전망이다.

국내 조선업체가 메탄올, 암모니아 등의 차세대 연료 개발·상용화에 속도를 내는 사이 중국 역시 국영 조선그룹인 CSG 산하 광선국제(GSI)를 중심으로 메탄올 추진선 기술을 축적해 왔다.

앞서 세계적인 대형 해운선사인 머스크는 지난해 8 월 현대중공업에 2024 년까지 메탄올을 연료로 사용하는 1 만 6000TEU 급 컨테이너선 8 척을 2024 년까지 건조해달라고 발주했다. 지난 1 월에는 같은 사양의 컨테이너선 4 척을 추가 주문했다.

이어 지난달에도 현대중공업과 대우조선해양, 삼성중공업 등 국내 조선 3사와 1 만 6000TEU 급 신조선 최대 12 척 건조를 위해 접촉하고 있는 것으로 알려졌다.

머스크와 함께 글로벌 '톱 3' 해운사인 CMA CGM 도 최근 1 만 5000TEU 급 메탄올 이중 연료 신조선 6 척 발주 계획을 발표했다. 이와 관련 CMA CGM 는 현대중공업과 삼성중공업등 한국 조선사들은 물론 중국 CSG 산하 장난조선, 후둥중화조선, 다렌조선 등과 접촉했으나, 아직 계약이 확정되지 않은 상태다.

'LNG→메탄올' 이중연료 추진선 시장 변화

시장에서는 대형 선사인 머스크와 CMA-CGM 을 비롯해 글로벌 해운사들이 잇따라 메탄올 추진 대형 컨테이너선 발주에 나선 것은 이중연료 추진선 시장의 변화를 보여주는 반증으로 보고 있다.

박의 오염물질 배출량 규제가 강화되는 데다 고유가로 연료비 부담이 커지면서 친환경 선박의 '시계 바늘'이 빨라지는 가운데 메탄올이 LNG 를 잇는 차세대 연료로 주목받고 있다는 것이다. 메탄올은 기존 선박유에 비해 황산화물과 질소산화물, 온실가스 등 오염물질 배출을 크게 줄일 수 있어 탄소중립 시대 친환경 연료로 주목받고 있다.

I . NEWS

해양환경규제 도입 초기엔 LNG 가 메탄올에 비해 생산단가가 낮고 질소산화물 배출량이 적다는 점에서 현재까지이중연료 엔진 시장에서 LNG 가 대세로 자리잡았다. 그러나 최근 천연가스 생산량이 늘면서 메탄올 생산단가가 떨어지고, 질소산화물 저감 기술이 발전하면서 메탄올의 LNG 대비 상대적 단점이 줄었다는 평가다.

업계 관계자는 “메탄올 선박은 값비싼 극저온 벙커 탱크와 연료 가스 처리 시스템이 필요하지 않기 때문에 LNG 선보다 건설 비용이 더 저렴하다”며 “조선업계가 궁극적으로 그린수소 연료를 사용하는 수소선을 청사진을 제시했지만 상용화까지는 상당한 시일이 소요된다는 점에서 메탄올이 대안으로 떠오르고 있다”고 설명했다.

3. 필수선원 승선 안시키고...5 개 원양어선사 적발

부산해양경찰서(서장 이병철)는 상반기 해양안전저해사범 특별단속 결과 19 척의 원양어선에서 선박직원법상 규정된 승무기준을 23 회 위반하였다고 밝혔다.

부산해경 수사과(형사 2 계)에 따르면 A 사 등 5 개 원양어선선사를 선박직원법위반 혐의로 적발하였으며, 이들 회사는 항해사, 기관사 및 통신사 등 필수 선원을 승무시키지 않은 채 조업을 해 온 것으로 드러났다.

부산해경 우계춘 수사과장은 “2014 년, 최저승무기준을 지키지 않은 채 조업을 강행, 위기상황에 제대로 대처하지 못해 사망 27 명, 실종 26 명 등 53 명의 인명피해를 발생시킨 ○○호의 교훈을 잊지 말아야한다. 해양안전사고 예방을 위하여 원양어선선사를 비롯하여 국내연근해선사에 대한 단속도 확대해 나가겠다”고 전했다.

원양어선선사측에서도 최저승무기준을 이행하려고 노력하고 있으나, 해기사 자격을 가지고 있는 선원들이 상선 취업을 선호하여 원양어선 승선을 기피하고 있으며, 코로나 19 로 인한 경영난 및 구인난 등으로 원활한 선원수급이 이루어지지 않아 선박직원법에서 규정하는 최저승무기준이 제대로 지켜지지 않고 있는 실정이다.

한편, 선박직원법에 따르면, 선박의 크기, 용도, 선박 항행의 안전에 관한 사항 등을 고려해 승무기준에 맞는 해기사를 승무시켜야 한다. 이를 위반할 경우 1 년 이하의 징역이나 1000 만원 이하의 벌금에 처한다.



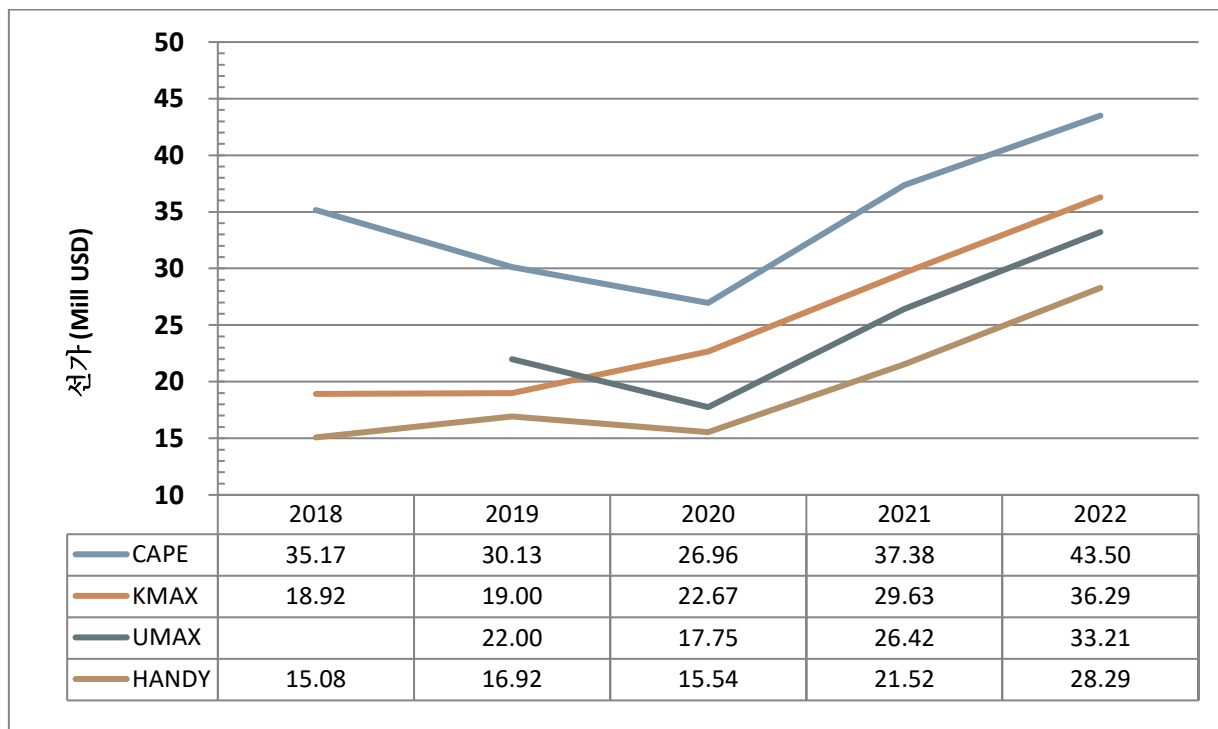
II . BULK CARRIER

(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	43.50
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	16.39%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	36.29
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	22.46%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	33.21
			-19.32%	48.83%	25.73%
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	28.29
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	31.43%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



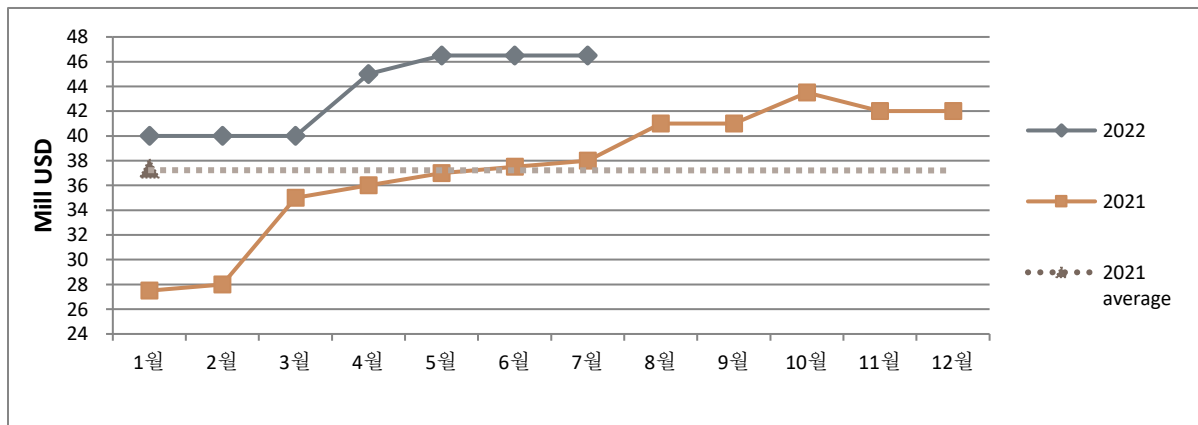


II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	46.50	43.50
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	0.0%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	22.4%	16.4%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	37.50	36.29
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-1.3%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	23.0%	22.5%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	34.00	33.21
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-1.4%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	19.3%	25.7%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	29.00	28.29
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	1.8%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	28.9%	31.4%

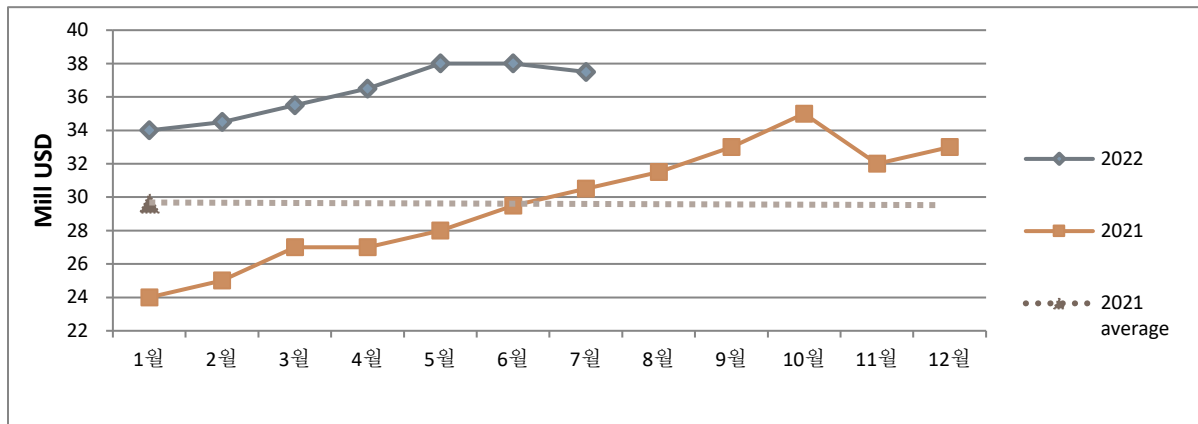
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	21.52

□ Cape

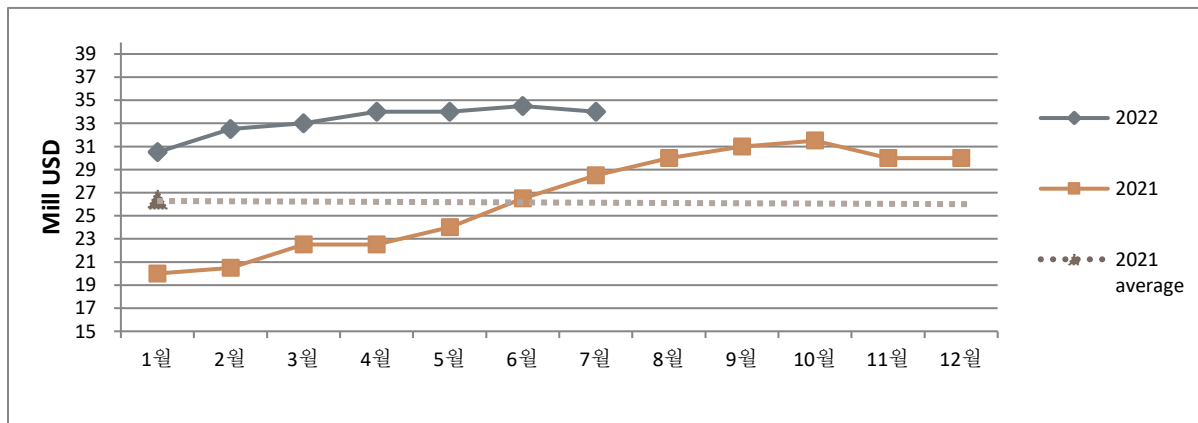


II . BULK CARRIER

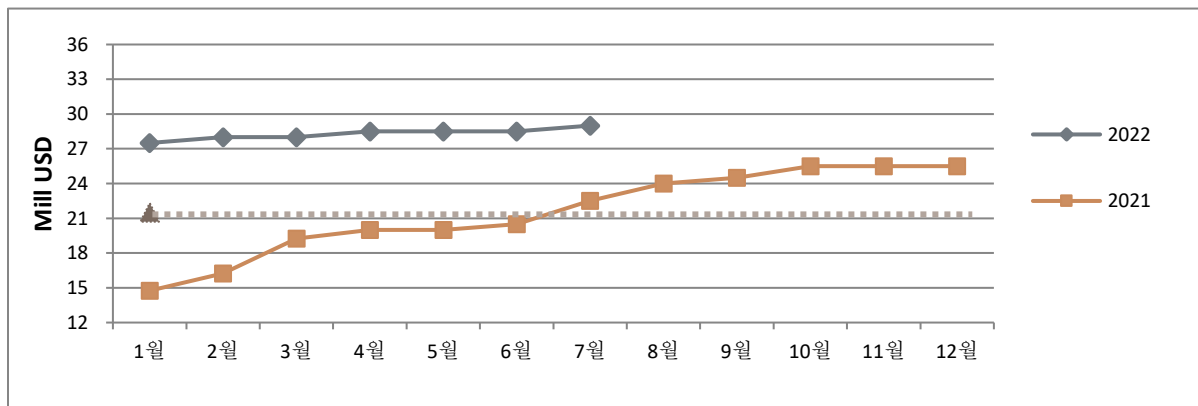
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HANS OLDENDORFF	209,190	2017	CHINA	B&W		53	Undisclosed buyer, Scrubber fitted, Eco
BC	SHANHAIGUAN B85K-10	84,800	2022	CHINA	B&W		35.18	Undisclosed buyer, Commercial Auction, Resale
BC	THESTELIA K	82,191	2009	CHINA(JPN)	B&W		23.2	Undisclosed buyer
BC	BONNEVILLE	79,403	2010	CHINA	WART		18.3	Undisclosed buyer
BC	THUNDERBIRD	79,403	2010	CHINA	WART		18.7	Undisclosed buyer
BC	THEODOR OLDENDORFF	77,171	2008	JAPAN	B&W		19.5	Turkish buyer
BC	LOWLANDS MAINE	76,500	2005	JAPAN	B&W		16	Chinese buyer
BC	RUI FU TAI	73,800	2002	JAPAN	B&W		14.1	Undisclosed buyer
BC	MAMBA POINT	55,614	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	20.3	Undisclosed buyer
BC	DUX BENEFIT	46,638	1995	JAPAN	B&W	C 4X30.5t	--	Undisclosed buyer
BC	INTERLINK ETERNITY	39,094	2018	CHINA	B&W	C 4x30.5t	29.6	Undisclosed buyer
GC	EVA BULKER	38,140	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	23	Greek buyer
BC	GOLDEN BONNIE	32,300	2009	JAPAN	MAN	C 4x30t	17.2	Undisclosed buyer
BC	IONIAN SPIRE	32,269	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	17	Undisclosed buyer
BC	MEGA MAGGIE	31,922	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.5	Undisclosed buyer
BC	VEGA GRANAT	31,780	2011	CHINA	MITSU	C 4X 30T	17.5	Undisclosed buyer
BC	PAGONA	27,797	1999	JAPAN	B&W	C 4x30t	10.5	Undisclosed buyer
BC	SUNROAD YATSUKA	24,988	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	11	Undisclosed buyer



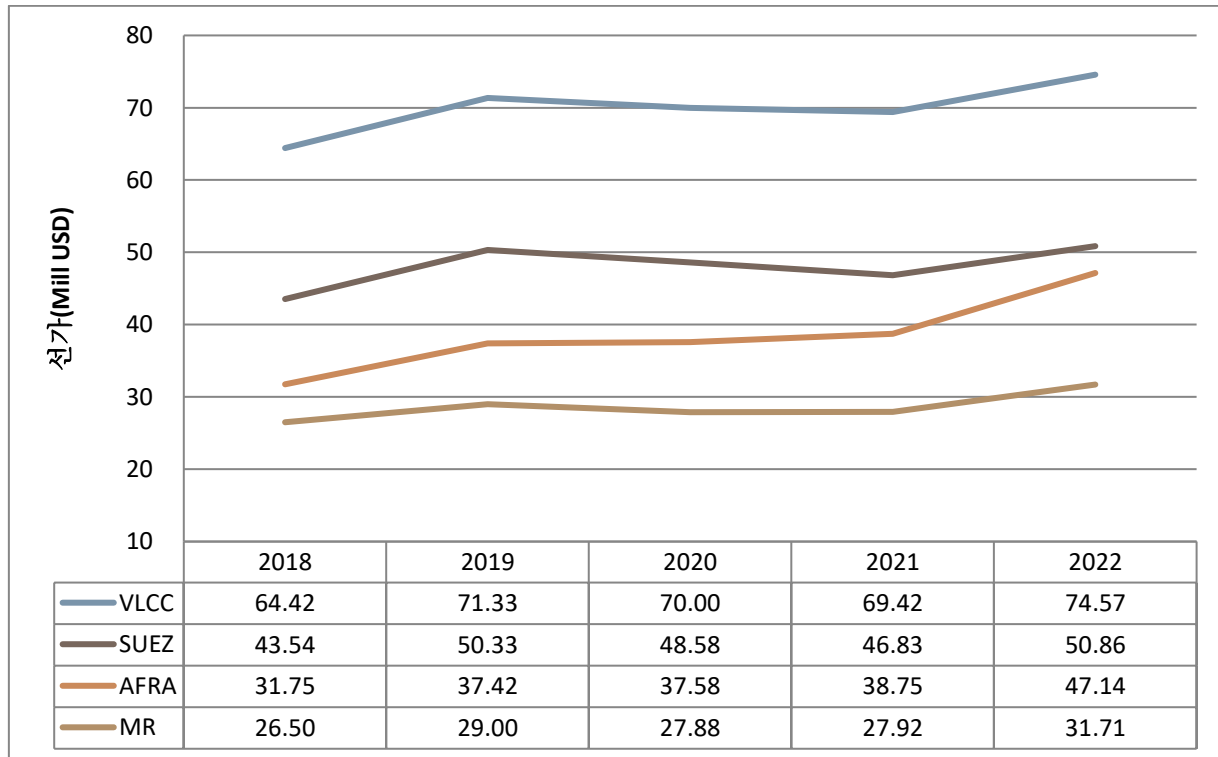
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	74.57
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	7.43%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	50.86
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	8.59%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	47.14
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	21.66%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	31.71
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	13.60%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %

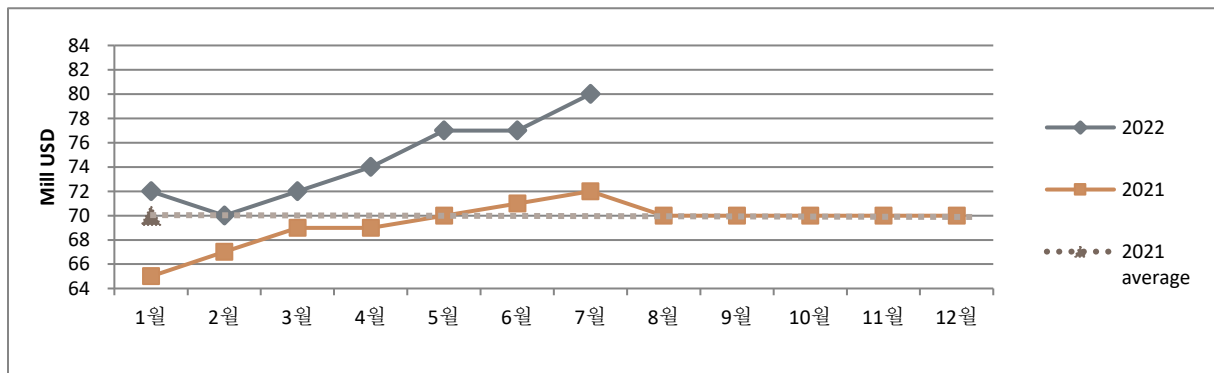




III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	80.00	74.57
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	3.9%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	11.1%	6.5%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	55.00	50.86
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	1.9%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	12.2%	4.7%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	50.00	47.14
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	2.0%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	25.0%	25.4%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	33.50	31.71
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	19.6%	13.8%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	연 평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	71.00	70.00
SUEZ		44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.50	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.88

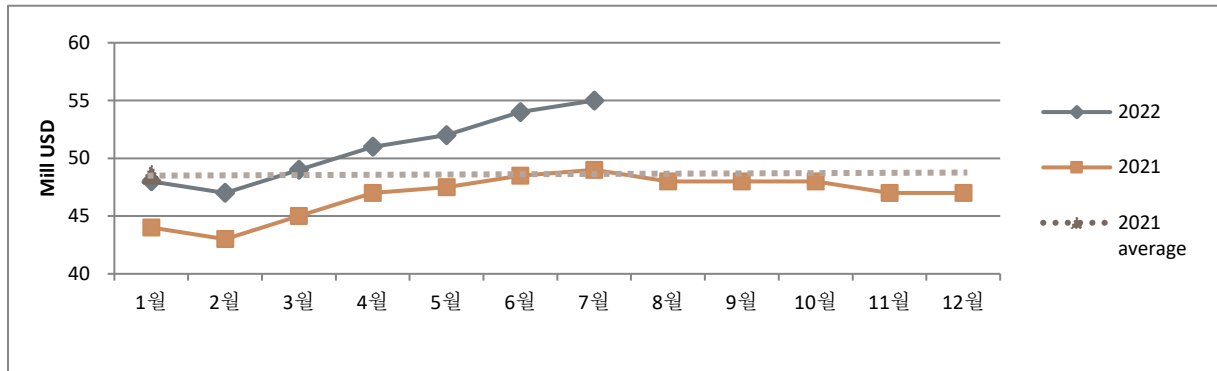
VLCC-310K



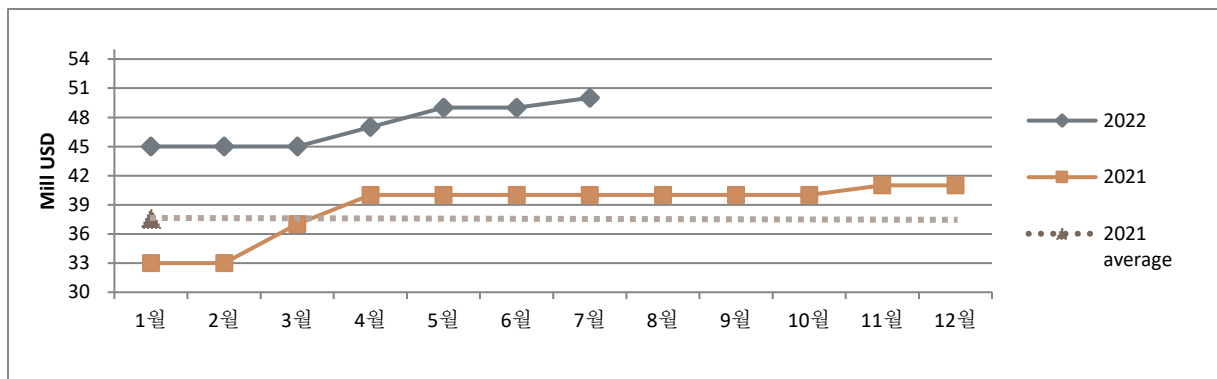


III. TANKER

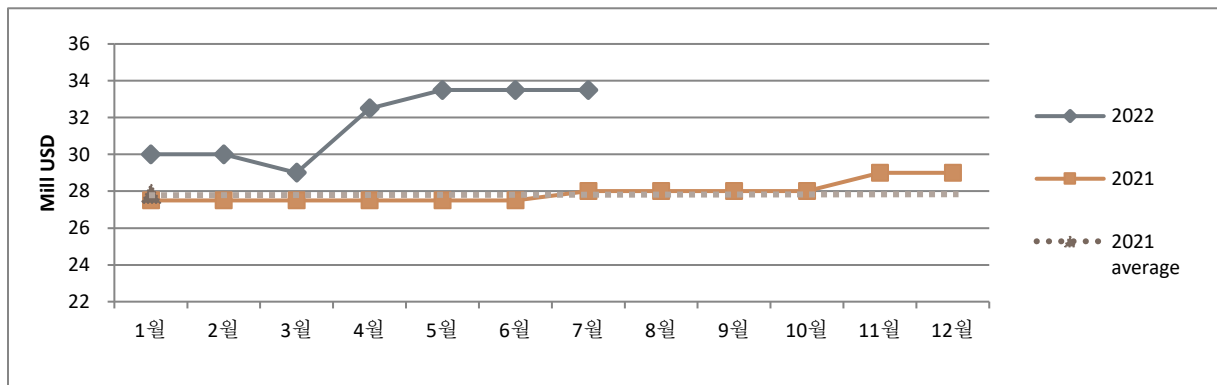
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	HUNTER IDUN	299,995	2020	KOREA	B&W		95.5	Undisclosed buyer, Scrubber fitted
TANKER	HUNTER FREYA	299,995	2020	KOREA	B&W		95.5	
TANKER	HUNTER FRIGG	299,995	2020	KOREA	B&W		96	Undisclosed buyer, Scrubber fitted
TANKER	HUNTER DISEN	299,995	2020	KOREA	B&W		96	
TANKER	NAVION GOTHENBURG	151,294	2006	KOREA	B&W		25	Undisclosed buyer, Shuttle tanker
TANKER	MAGNUS	114,809	2005	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
TANKER	STI BENICIA	49,990	2014	KOREA	B&W		31.5	UK buyer, Scrubber fitted
OIL/CHEM	ENERGY CENTURION	75,000	2008	KOREA	B&W		18	Greek buyer
OIL/CHEM	ENERGY PANTHER	46,846	2008	KOREA	B&W	2	15.5	Greek buyer, Epoxy coated
OIL/CHEM	SEACROWN I	40,039	2003	KOREA	B&W		8.5	Undisclosed buyer, Epoxy coated
OIL/CHEM	FRESIA	37,320	2003	KOREA	B&W	3	8.0	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	BALTIC FAVOUR	37,105	2006	KOREA	B&W	2&3	12.1	Undisclosed buyer, Epoxy coated,
OIL/CHEM	AZAHAR	35,648	2003	KOREA	B&W	2&3	7.2	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	CELSIUS MESSINA	20,896	2007	JAPAN	B&W	2&3	13.5	Chinese buyer, STST
OIL/CHEM	FSL LONDON	19,966	2006	JAPAN	B&W	2&3	12.0	Chinese buyer, STST

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MOUNT BUTLER	23,673	2016	CHINA	B&W	1,756	TEU	--	Undisclosed buyer, BWTS fitted, Eco



III. TANKER

MPP	HUANGHAI DEVELOPER	28,309	2013	CHINA	B&W	1,735	TEU	26	Undisclosed buyer, BWTS fitted
-----	--------------------	--------	------	-------	-----	-------	-----	----	--------------------------------

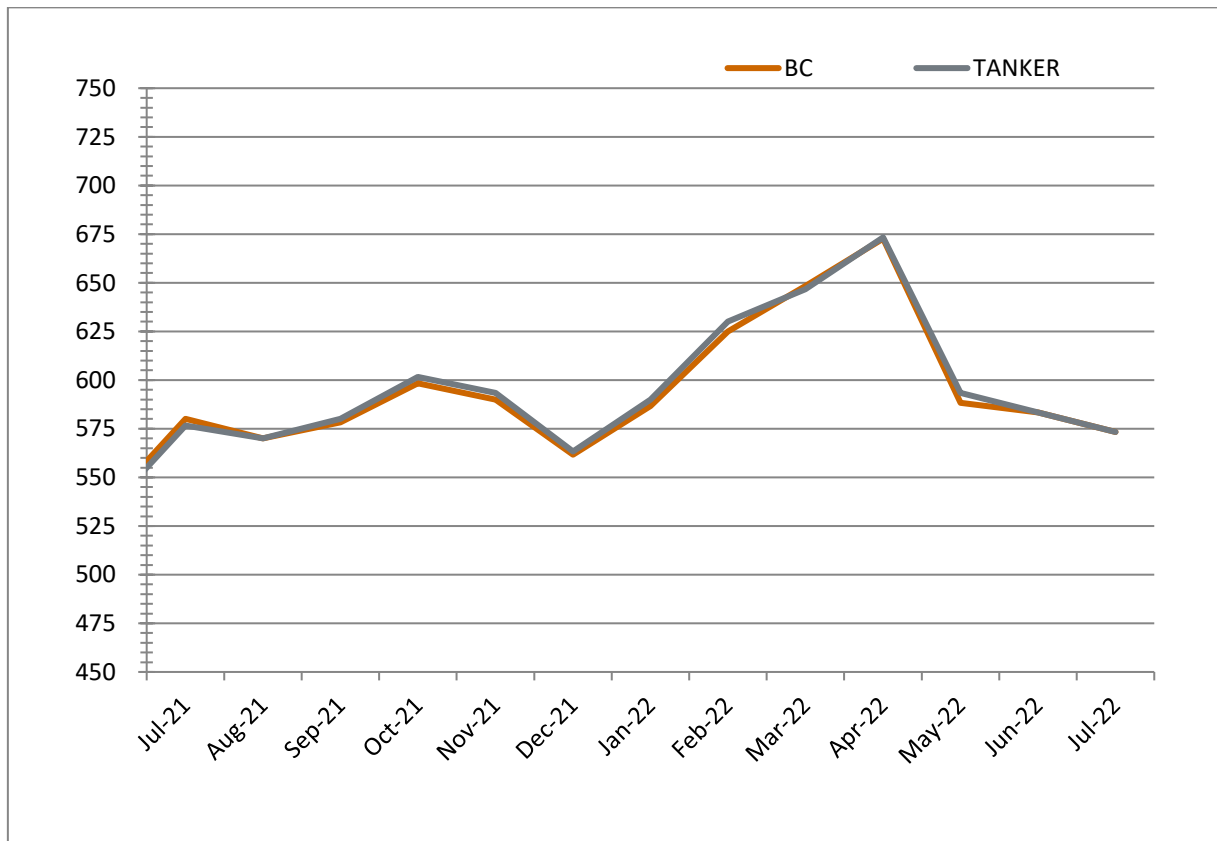


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.07	2022.07		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	612.86	16.3%	576.67	573.33	-1.7%	-0.6%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	611.10	15.5%	580.00	573.33	-1.7%	-1.1%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





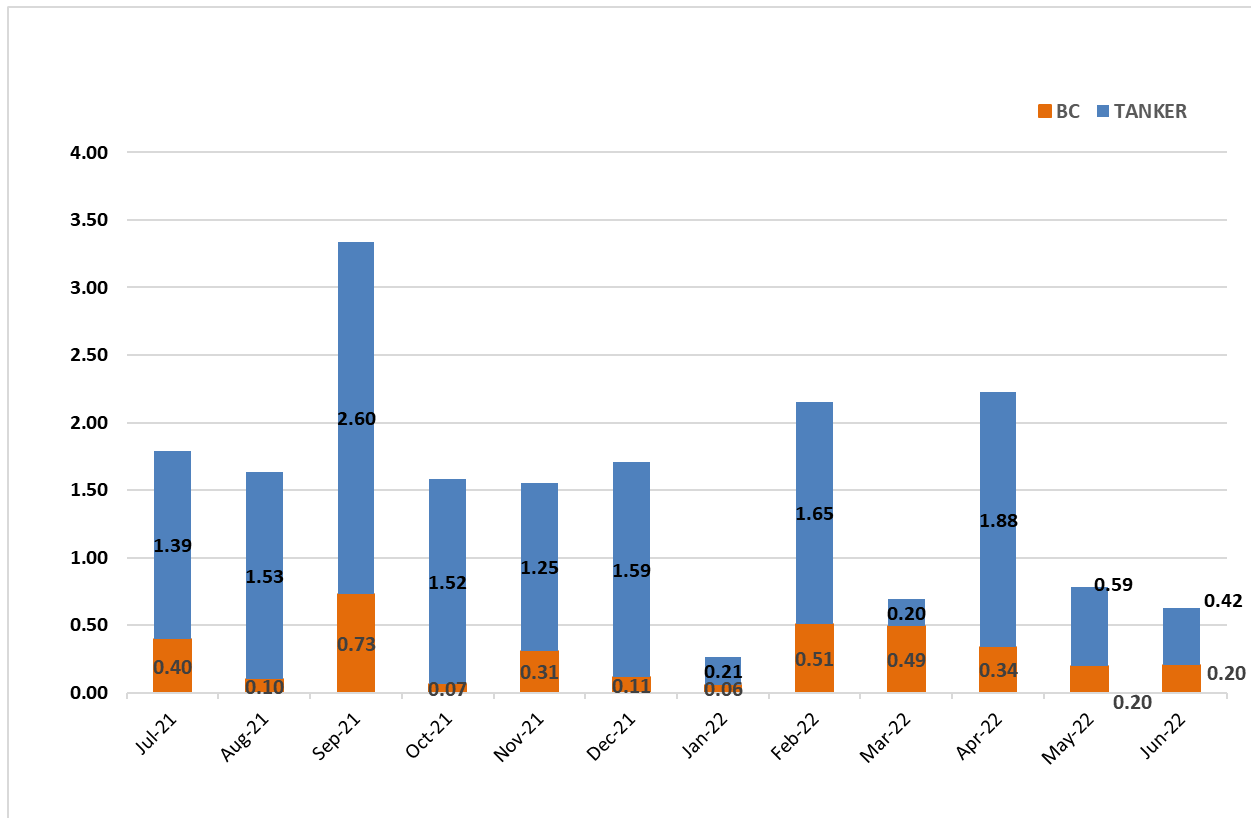
IV. DEMOLITION

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	0.42	-43.3%	10	-64.3%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.18	4	0.20	12.7%	5	25.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

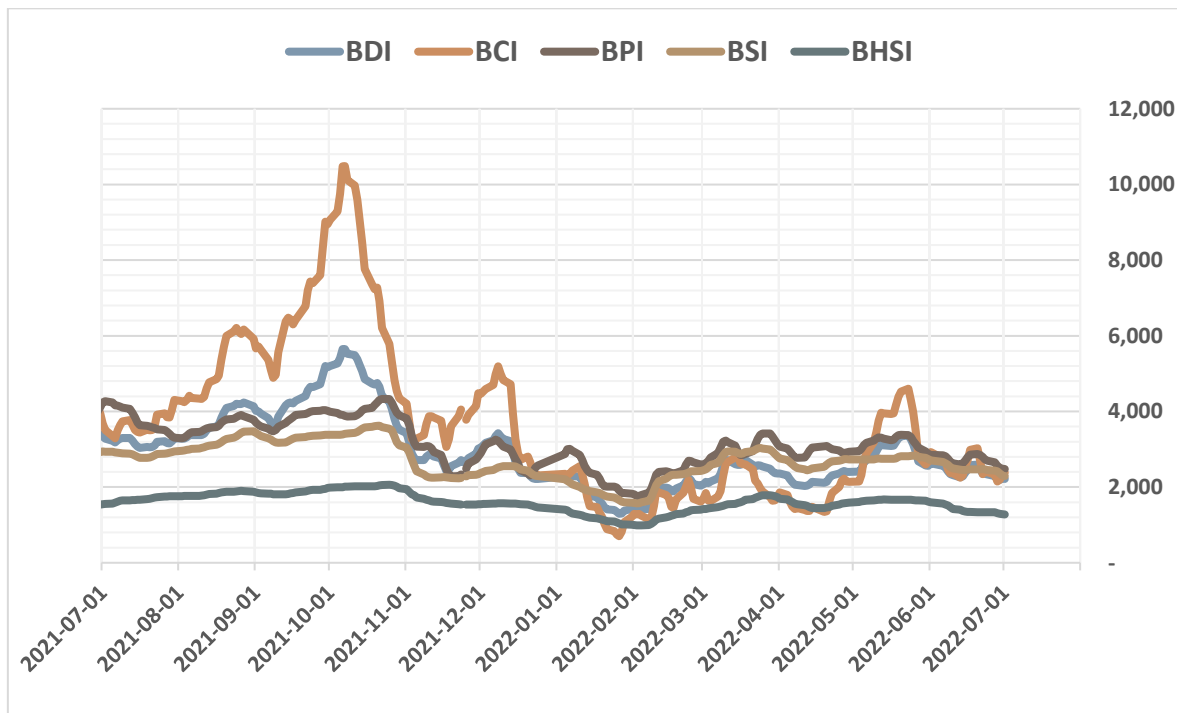
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
------	--------	-----	-----	-----	------	-----	--------------------	---------



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-07-01	2022-06-24	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,214	2,331	▼117.00	5,650	1,296
BCI	2,381	2,396	▼15.00	10,485	702
BPI	2,477	2,695	▼218.00	4,328	1,765
BSI	2,290	2,449	▼159.00	3,624	1,570
BHSI	1,276	1,334	▼58.00	2,062	988





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	1122.00	▲45.00	897.50	▲12.50	909.00	▲25.50
MGO	1274.00	▼82.00	1269.00	▼68.00	1325.00	▼29.50
LSMGO	1258.00	▼115.50	1269.00	▼63.50	-	-
IFO380	588.00	▼1.00	566.50	▼7.00	675.50	▼15.00

❖기준일 : 7 월 1 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-07-01	2022-06-24	CHANGE
미국 달러	1299.80	1300.70	▼0.90
일본 엔(100)	957.18	964.66	▼7.48
유로	1361.87	1369.25	▼7.38
중국 위안	193.89	193.77	▲0.12

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 그리드플레이션

그리드플레이션(GREEDFLATION)은 탐욕을 의미하는 'GREED'와 인플레이션(INFLATION)의 합성어다.

미국의 물가가 40 여 년 만에 최악 수준으로 치솟자 미국 민주당 일각에서 대기업의 탐욕이 인플레이션을 조장한다는 비난이 나오며 등장한 단어다.

러시아와 우크라이나의 전쟁 등을 핑계 삼아 대기업들이 상품·서비스 가격을 과도하게 올려 물가상승을 초래하고 있다는 것이다.

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 팬데믹 여파와 러시아의 우크라이나 침공에 따른 식량·에너지 가격 상승 등이 인플레이션을 촉발한 가운데 대기업들이 시장지배력을 악용해 상품 가격을 무분별하게 올렸다고 주장한다.

그러나 반대 진영에서는 그리드플레이션이 존재하지 않거나 물가에 미치는 영향이 과장됐다고 평가하고 있다.

뉴욕타임스 등은 그리드플레이션이 인플레이션의 책임을 정부가 아닌 독점적 대기업으로 돌려, 바이든 대통령과 민주당이 코로나 19 극복을 위해 단행한 대규모 경기부양책으로 물가난을 악화했다는 비난을 피해갈 여지를 줄 수 있다고 평가했다.

[출처] - 연합뉴스포맥스



VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING		President_Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410	
SnP snp@stlkorea.com	Jack Kim (이사 김종수) Director Tel. 070-7771-6411	Nova Cha (차혜정) Team member Tel. 070-7771-6409	
Address: 101-1301, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea			

STL GLOBAL		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