[Volume No.413]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.413

August 9, 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. 유가·곡물가격은 내리는데 '달러 초강세' 왜 안 풀릴까

글로벌 인플레이션을 견인했던 국제유가와 곡물가격이 러시아의 우크라이나 침공 이전 수준으로 돌아갔지만, '달러 초강세'는 풀리지 않고 있다. 미국 연방준비제도이사회(연준)의 긴축 속도가 좀체 완화될 기미도 없는 데다, 3 회 연속 '자이언트스텝'(기준금리 0.75% 포인트 인상) 가능성까지 커지고 있어서다.

시카고상품거래소(CME)의 페드워치는 7 일(현지시간) 6 월과 7 월에 자이언트스텝을 연속으로 밟은 연준이 오는 9 월에도 같은 결정을 내릴 가능성을 70.5%로 봤다. '빅스텝'(기준금리 0.5% 포인트 인상) 가능성은 29.5%였다. 지난달 27 일만 해도 연준이 긴축 속도 완화를 시사하는 듯하면서 9 월 자이언트스텝 단행 가능성은 불과 34%로 관측됐었다.

불과 열흘 만에 자이언트스텝 가능성이 2 배 이상으로 늘어난 것은 인플레이션 완화 징조와 반대되는 현상이다. 유엔식량농업기구(FAO)가 발표하는 7 월 세계곡물가격지수는 147.3 으로 러시아의 우크라이나 침공이 시작됐던 지난 2 월(145.3) 수준으로 떨어졌고, 최고치였던 5 월(173.5)보다 16.3% 내렸다. 이날 전미자동차협회(AAA)에 따르면 미국 내 평균 휘발유 가격도 갤런(3.78ℓ)당 4.069 달러로 최고가였던 지난 6 월 14 일(5.016 달러)보다 18.9% 하락했다.

하지만 미 노동부가 7 월 고용상황 보고서를 낸 지난 5 일을 기점으로 연준의 매파(통화 긴축 선호) 기조가 강해지고 있다. 비농업 일자리가 52 만 8000 개 늘면서 시장전망(25 만개)의 2 배를 넘는 고용시장 활황에 연준의 긴축 속도를 늦출 장애물이 사라졌다.

메리 데일리 샌프란시스코 연방준비은행(연은) 총재는 이날 CBS 방송에서 9 월 연준의 빅스텝 단행 가능성을 묻는 질문에 "경제지표를 따를 필요가 있다. 인플레이션을 낮추는 데 초점을 맞춰야 한다"며 자이언트스텝을 배제하지 않았다. 전날 미셸 보먼 연준 이사도 "인플레이션이 꾸준하고 의미 있게 하락하는 것을 볼 때까지 비슷한 규모의 금리 인상(자이언트스텝)을 논의 대상에 올려야 한다"고 했다. 이달 초 매파 인사인 제임스 불러드 세인트루이스 연은 총재는 연내 총 1.5% 포인트의 추가 금리 인상을 촉구했고, 비둘기파(통화 완화 선호) 인사인 찰스 에번스 시카고 연은 총재도 자이언트스텝의 여지를 열어 두었다.

Ⅰ. NEWS

이런 분위기를 반영한 듯 세계 주요 6 개국 통화 대비 달러의 가치를 보여 주는 달러화지수(달러인덱스)는 지난달 1 일 이후 한 달 넘게 105 선 위를 지키고 있다. 이 같은 달러 초강세는 2002 년 11 월 이후 약 20 년 만의 일이다.

2. "컨테이너선 75% EEXI 충족 못해"

현재 운항중인 전세계 컨테이너선의 약 75%가 온실가스 배출규제인 EEXI 를 충족하지 못하고 있는 것으로 나타났다.

영국의 해운분석기관인 MSI(MARITIME STRATEGIES INTERNATIONAL)가 최근 발간한 리포트를 통해 전세계 컨테이너선의 75%가 내년 1 월 1 일 시행되는 현존선 온실가스 배출 규제인 EEXI 를 충족하지 못하고 있으며 전세계 컨테이너선의 절반 이상은 탄소 집약도 지수(CII)도 충족하지 못한다고 밝혔다.

MSI 는 현재 컨테이너선 2/3 는 EEXI 를 준수하기 위한 실질적인 조치가 필요하며 특히 선령 10 년 이상된 노후 컨테이너선들은 EEXI 를 거의 충족하지 못하기 때문에 시급한 조치가 필요하다고 지적했다.

사실 더 큰 문제는 선박의 실제 운항효율성을 측정하는 CII 다. 첫 번째 CII 등급은 2024 년 3 월 31 일까지 마감되는 2023 년 데이터를 기반으로 산출되는데 MSI 에 따르면 현재 컨테이너선의 절반 정도만 2023 년 CII 요구 등급을 충족하고 나머지는 D~E 등급이다. 3 년 연속 D 등급을 받았거나 E 등급을 받은 선박은 시행조치계획서를 승인 받아야만 운항이 가능하다. IMO 는 CII 감축목표를 2008 년을 기준으로 2030 년까지 40%, 2050 년까지 70%로 정해놓고 있는데 MSI 는 CII 등급 충족 컨테이너선 비율이 2026 년까지 1/3 로 떨어질 것으로 보고 있다.

MSI 는 상당수 컨테이너선들이 EEXI 와 CII 를 충족하지 못하지만 기술적으로 어려운 문제는 아니라고 지적했다. 선주들은 규정 준수를 위해 엔진 출력 제한(EPL) 장치나 샤프트 출력 제한(SHAPOLI) 장치를 설치하면 된다.

다만 MSI 는 컨테이너선들이 규정을 준수하기 위해 선속을 제한할 경우 스케쥴 준수가 어렵게되고 항만 혼잡을 가중시킬 수 있다고 우려를 표했다. MSI 는 항만 혼잡으로 입항대기 시간이 길어질 경우 발전기를 사용해야하기 때문에 연료 소모량이 늘어나 CII 등급에 악영향을 끼칠 수 있어 선사들이 이부분에 대한 대비도 해야한다고 지적했다.

Ⅰ. NEWS

또한 안전문제 때문에 출력 제한을 하지 못하는 노후 컨테이너선도 있기 때문에 이들 선박의 경우 폐선할 수밖에 없어 공급 측면에도 영향이 미칠 것으로 예상된다. MSI 는 EEXI, CII 시행으로 노후선들의 폐선이 앞당겨져 선박의 경제 수명이 단축될 수 있다고 지적했다.

3. 한국 조선, 7 월 세계 선박 '절반' 수주... 韓 55%, 中 30%

영국의 조선해운시황 분석기관 클락슨리서치에 따르면, 7 월 전 세계 선박 발주량 210 만 CGT(70 척) 중 한국이 116 만 CGT(19 척, 55%)를 수주하며 중국 62 만 CGT(35 척, 30%)를 제치고 3 개월 연속 1 위를 차지했다.

1~7 월 누계 기준으로도 한국은 1,113 만 CGT(204 척, 47%)를 수주, 1,007 만 CGT(383 척, 42%)를 기록한 중국을 앞섰다. 올해 1~7 월 발주된 LNG 운반선(140,000M³ 이상)은 103 척으로 이는 클락슨리서치가 LNG 운반선 발주 데이터를 집계한 2000 년 이래 최대이다. 수주 호조로 한국의 수주잔량도 지난해 9 월 이후 11 개월째 증가하며 지난해 같은 기간 2,850 만 CGT(618 척) 보다 26% 증가한 3,586 만 CGT(717 척)로 나타났다. 클락슨 신조선가지수는 161.57 포인트를 기록, 상승세를 이어갔다.

[선박 발(수)주량]
7 월 전 세계 선박 수주량은 210 만 CGT(70 척)를 기록했으며, 이 중 한국이 116 만 CGT(19 척, 55%)를 수주하면서 62 만 CGT(35 척, 30%)를 기록한 중국에 앞섰다. 올해 1~7 월 누계 수주 실적은 한국 1,113 만 CGT(204 척, 47%), 중국 1,007 만 CGT(383 척, 42%), 일본 171 만 CGT(65 척, 7%) 순이다.

선종별 발주량을 살펴보면 전년동기 대비 LNG 선(140,000M³ 이상)은 크게 증가한 반면, 대형 컨테이너선, 유조선, 벌크선(CAPESIZE) 모두 감소했다. 특히, LNG 운반선은 카타르 프로젝트에 힘입어 1~7 월에만 103 척이 발주, 역대 최다를 기록함. 이전 최고 발주는 2011 년 41 척이었다.

※ 1~7 월 주요 선종별 누계 발주량
- 컨테이너선(12,000TEU 급 이상): '21 년 977 만 CGT(163 척) → '22 년 295 만 CGT(103 척, 70%↓)
- 대형 LNG 선(140,000M³ 이상): '21 년 313 만 CGT(36 척) → '22 년 888 만 CGT(103 척, 184%↑)
- 초대형 유조선(VLCC): '21 년 133 만 CGT(31 척) → '22 년 -
- S-MAX 급 유조선: '21 년 36 만 CGT(12 척) → '22 년 3 만 CGT(1 척, 92%↓)
- A-MAX 급 유조선: '21 년 75 만 CGT(29 척) → '22 년 47 만 CGT(18 척, 37%↓)
- 벌크선(CAPESIZE): '21 년 222 만 CGT(69 척) → '22 년 39 만 CGT(12 척, 82% ↓)

Ⅰ. NEWS

[수주잔량]

7 월 말 전 세계 수주잔량은 6 월 말 대비 51 만 CGT 증가한 1 억 126 만 CGT 로 국가별로는 중국 4,237 만 CGT(42%), 한국 3,586 만 CGT(35%)를 기록했다.

전월 대비 한국(93 만 CGT, 3%↑)은 증가한 반면, 중국(△12 만 CGT, 0.3%↓)은 소폭 감소했다. 전년 동기와 비교해 보면 한국(737 만 CGT, 26%↑)이 중국(462 만 CGT, 12%↑)에 비해 큰 폭으로 증가했다.

[선가추이]

7 월 클락슨 신조선가지수(NEWBUILDING PRICE INDEX)는 161.57 포인트를 기록해 2020 년 12 월 이후 20 개월째 상승세를 이어가고 있다.

전월 대비 선종별 선가 추이를 살펴보면, LNG 선(174,000M³)은 2 억 3,100 만 달러 → 2 억 3,600 만 달러, 초대형 유조선은 1 억 1,750 만 달러 →1 억 1,900 만 달러, 벌크선 6,400 만 달러 → 6,450 만 달러로 상승했다.

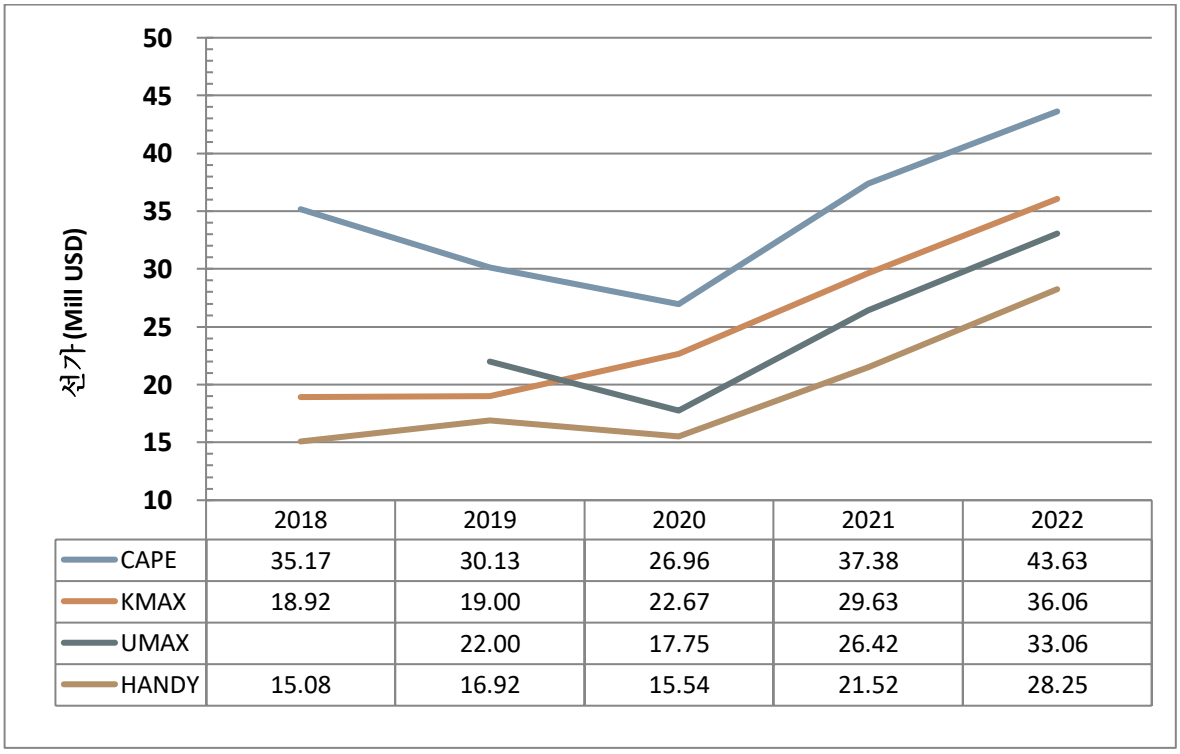
Ⅱ. BULK CARRIER

(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	43.63
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	16.72%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	36.06
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	21.71%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	33.06
			-19.32%	48.83%	25.16%
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	28.25
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	31.27%

❒ BC 연평균 선가

❖선령 5 년기준, Million USD



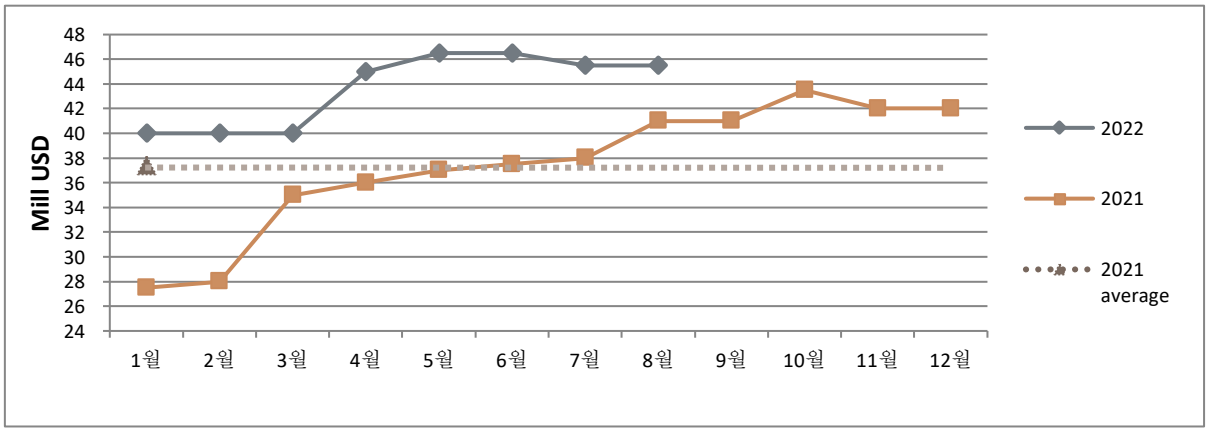
	2018	2019	2020	2021	2022
CAPE	35.17	30.13	26.96	37.38	43.63
KMAX	18.92	19.00	22.67	29.63	36.06
UMAX		22.00	17.75	26.42	33.06
HANDY	15.08	16.92	15.54	21.52	28.25

II. BULK CARRIER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	45.50	45.50	43.63
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	-2.2%	0.0%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	19.7%	11.0%	16.7%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	36.00	36.06
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-5.3%	0.0%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	18.0%	14.3%	21.7%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	33.00	33.00	33.06
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-4.3%	0.0%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	15.8%	10.0%	25.2%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	28.50	28.25
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	26.7%	18.8%	31.3%

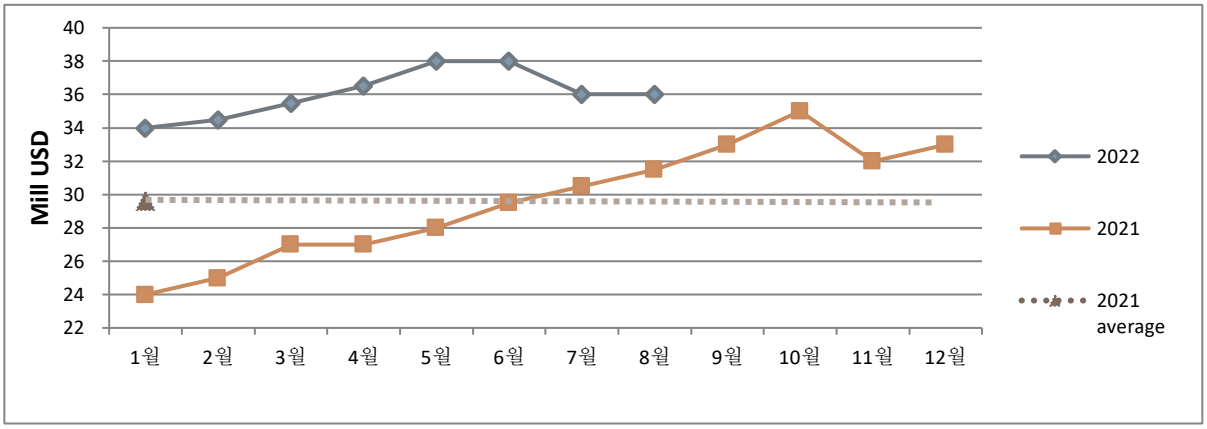
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	21.52

◘ Cape

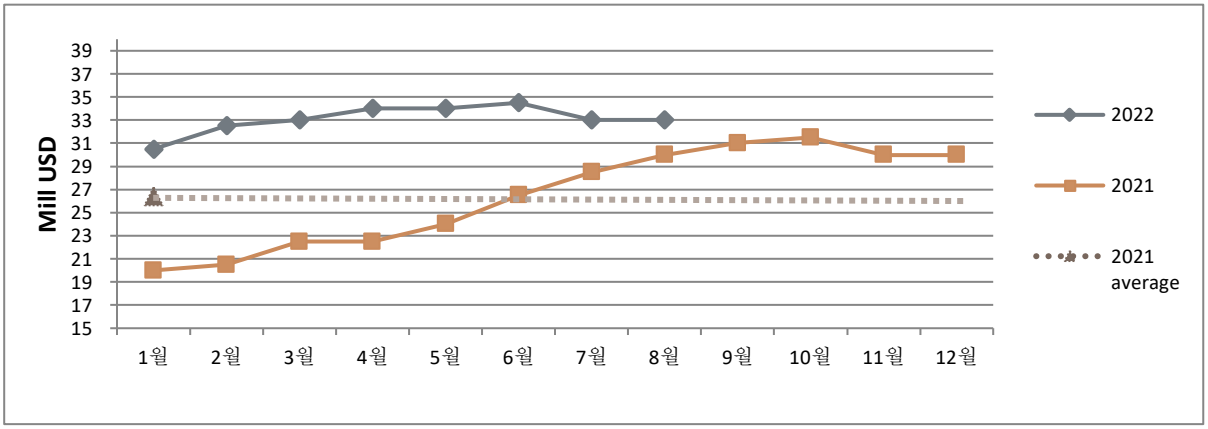


Ⅱ. BULK CARRIER

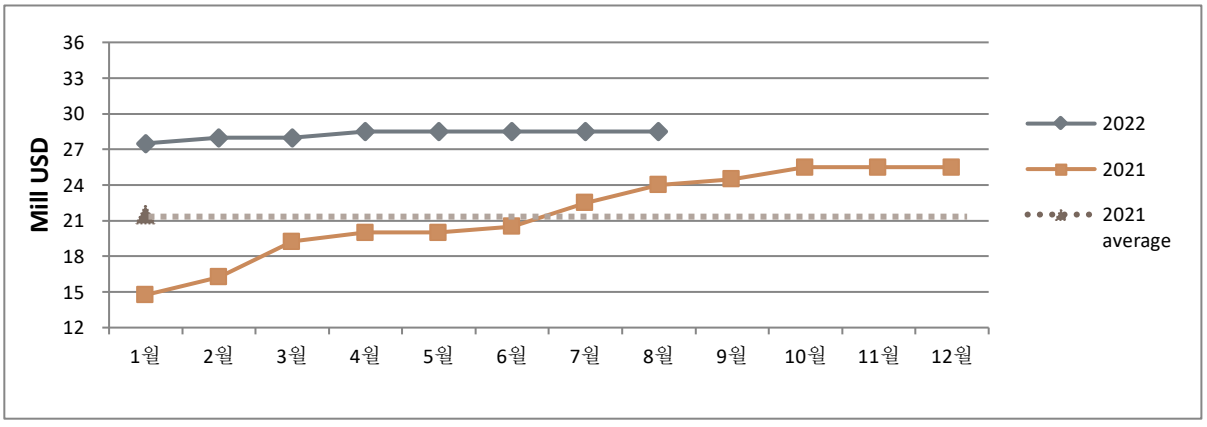
☐ Kamsarmax



☐ Ultramax & Supramax



☐ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	KRITON	73,975	2003	KOREA	B&W		15	Undisclosed buyer
BC	NAUTICAL ANNE	63,593	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	31	Undisclosed buyer, Scrubber fitted
BC	TERESA OETKER	57,970	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	17.5	Undisclosed buyer
BC	ESHIPS PROGRESS	57,000	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	18	Undisclosed buyer
BC	JIA HUI SHAN	56,611	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	17.8	Undisclosed buyer
BC	SOPHIA K	55,612	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	22.9	UAE buyer
BC	DENALI	54,286	2009	CHINA	B&W	C 4x36t	16	Undisclosed buyer
BC	EQUINOX VOYAGER	52,000	2002	CROATIA	B&W	C 4x35t	15.3	Chinese buyer
BC	MISS SIMONA	34,529	2010	KOREA	B&W	C 4x35t	16.8	Undisclosed buyer
BC	ECO ANGELBAY	32,165	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	39-2EB	Greek buyer
BC	ECO BUSHFIRE	32,081	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t		
BC	GLOBAL AQUARIUS	28,328	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	14.8	Vietnamese buyer
BC	AFRICAN FALCON	27,028	2003	CHINA	B&W	C 4x30t	11.5	Egyptian buyer

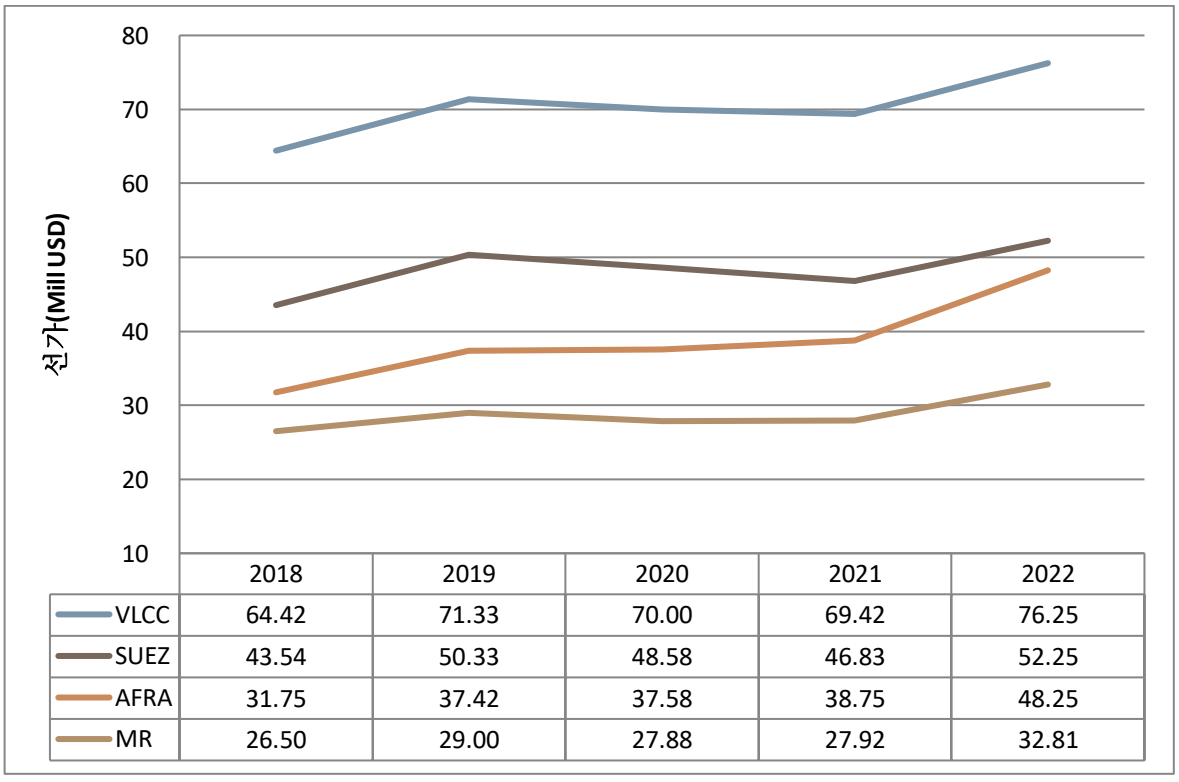
Ⅲ. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	76.25
	2.11%	10.73%	-1.87%	-.83%	9.84%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	52.25
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	11.57%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	48.25
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	24.52%
MR (51K) *'18 년까지는 49K 기준	26.50	29.00	27.88	27.92	32.81
	11.38%	9.43%	-3.88%	.15%	17.54%

❒ TANKER 연평균 선가

❖선령 5 년기준, Million USD



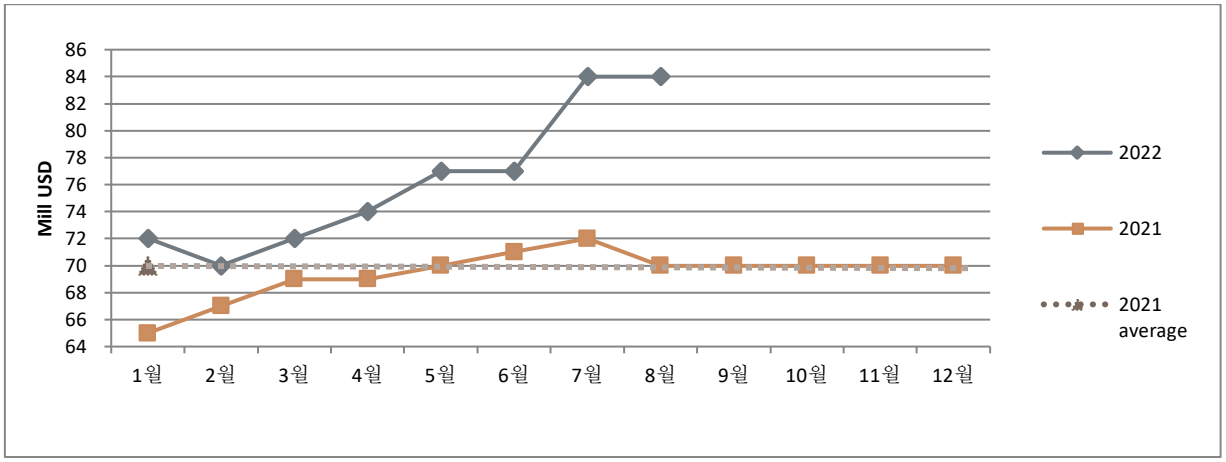
	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC	64.42	71.33	70.00	69.42	76.25
SUEZ	43.54	50.33	48.58	46.83	52.25
AFRA	31.75	37.42	37.58	38.75	48.25
MR	26.50	29.00	27.88	27.92	32.81

Ⅲ. TANKER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	76.25
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	9.1%	0.0%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	16.7%	20.0%	8.9%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	52.25
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	7.4%	1.7%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	18.4%	22.9%	7.5%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	53.00	48.25
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	8.2%	0.0%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	32.5%	32.5%	28.4%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	37.00	32.81
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	10.4%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	32.1%	32.1%	17.7%

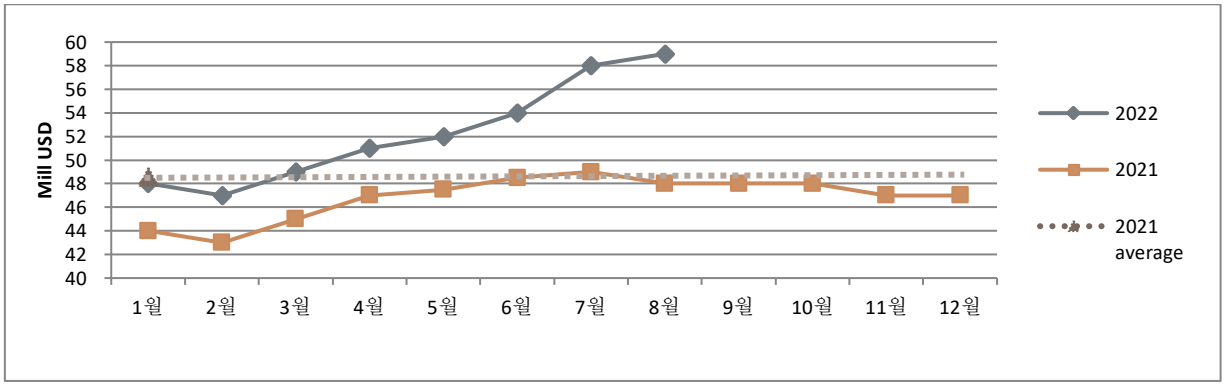
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	연 평균
VLCC	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	71.00	70.00	70.00
SUEZ	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.50	48.00	48.58
AFRA	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	27.88

☐ VLCC-310K

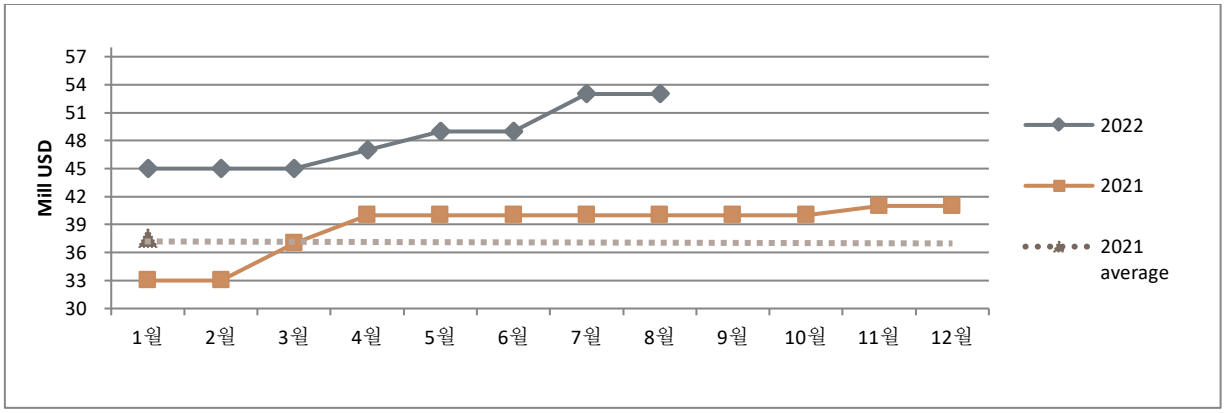


Ⅲ. TANKER

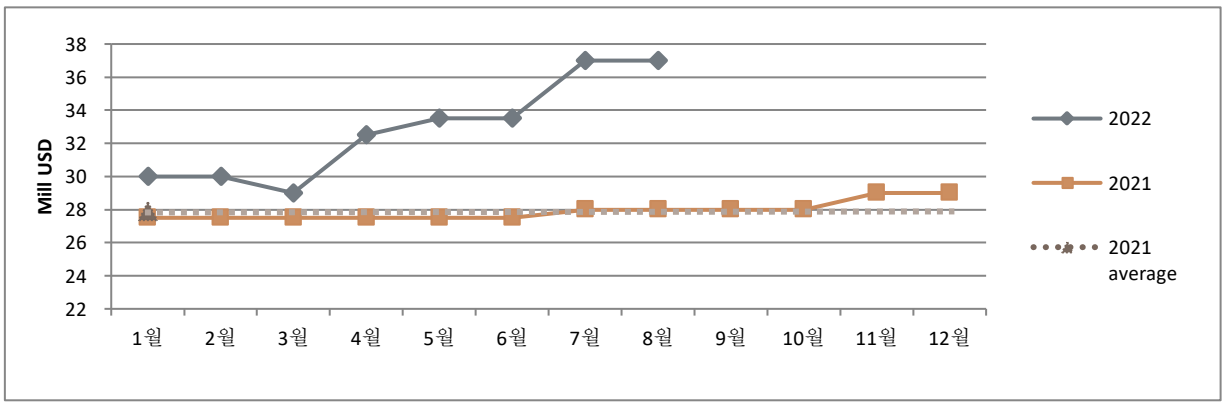
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



Ⅲ. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TINAT	316,502	2002	KOREA	B&W		29.5	Far Eastern buyer
TANKER	SPM STRENGTH	159,314	2002	KOREA	B&W		17	Chinese buyer
TANKER	RIDGEBURY LINDY B	146,356	2007	JAPAN	B&W		33	Greek buyer, Ice class 1A, scrubber fitted
TANKER	VOYAGER I	106,638	2002	JAPAN	B&W		14.5	Chinese buyer
TANKER	STAVANGER FALCON	105,400	2009	JAPAN	B&W		28.1	Undisclosed buyer
TANKER	PROSPEROUS	105,400	2009	JAPAN	B&W		28.7	Undisclosed buyer
TANKER	ARCTIC CHAR	74,999	2008	CROATIA	B&W		40-2EB	Undisclosed buyer, Ice 1A, epoxy coated
TANKER	ARCTIC FLOUNDER	74,925	2009	CROATIA	B&W			
TANKER	ALPINE PENELOPE	74,401	2008	KOREA	B&W		21	Turkish buyer
TANKER	KARADENIZ POWERSHIP ANATOLIA	72,514	2004	KOREA	B&W		13.2	Undisclosed buyer
TANKER	PRIORITY	46,847	2005	JAPAN	B&W		13	Greek buyer
OIL/CHEM	ALTAIR TRADER	311,110	2005	JAPAN	B&W		36	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	CHOLA QUEEN	104,996	2002	JAPAN	B&W		17	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	ORWELL	51,745	2010	KOREA	B&W	3	25	Greek buyer
OIL/CHEM	JAL UPASANA	46,846	2006	JAPAN	B&W	3	33.5-2EB	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	JAL SASVATA	46,590	2009	JAPAN	B&W	3		
OIL/CHEM	STEFANIE	37,248	2003	KOREA	B&W	3	10.8	Undisclosed buyer, Ice class 1B
OIL/CHEM	TIGER PERSEVERANCE	12,267	2019	JAPAN	B&W	2	--	Undisclosed buyer, Eco
OIL/CHEM	TIGER RELIANCE	12,259	2018	JAPAN	B&W	2	--	Undisclosed buyer
LNG	METHANE SHIRLEY ELISABETH	78,997	2007	KOREA	ETC		54	Undisclosed buyer
LPG	BASTOGNE	26,616	2002	KOREA	B&W		20	Undisclosed buyer
LPG	NAVIGATOR MAGELLAN	23,292	1998	JAPAN	B&W		12.2	Undisclosed buyer

III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

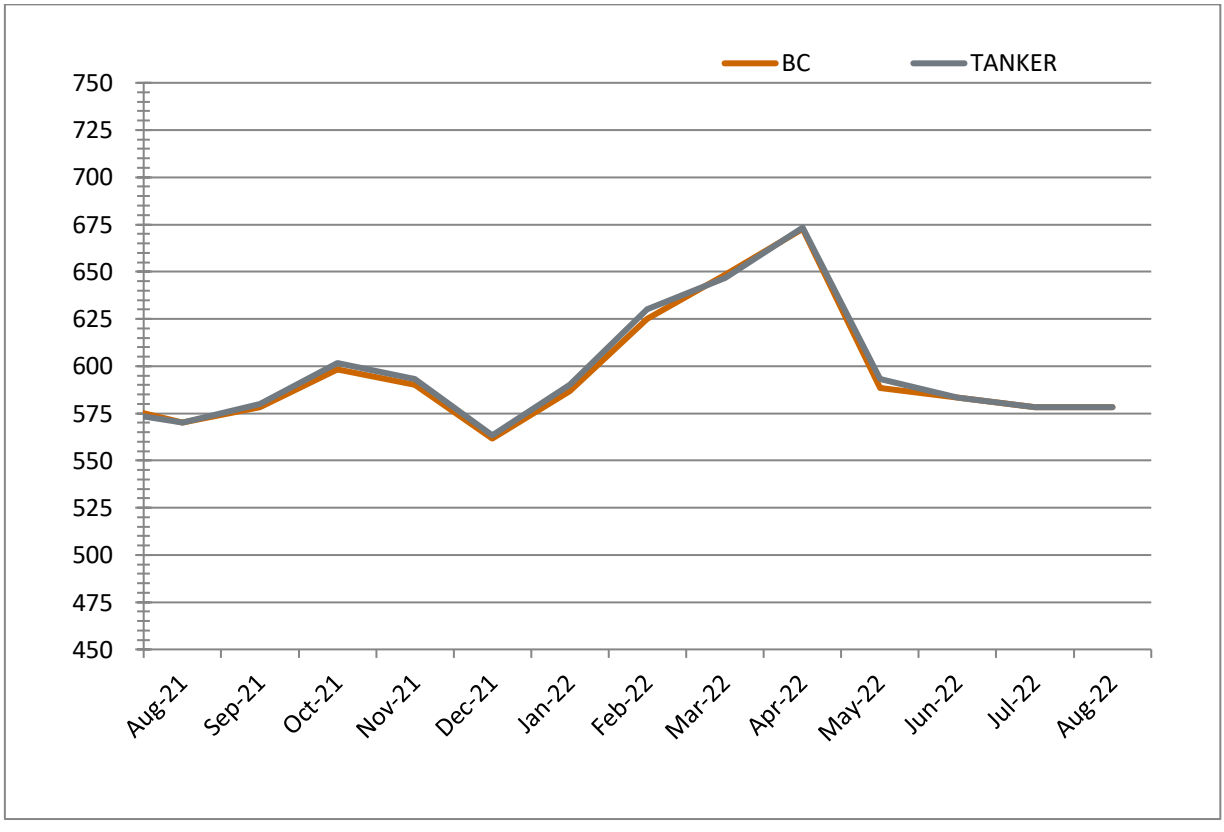
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CARIBBEAN EXPRESS	23,890	2007	GER-MANY	MAN	1706	TEU	30.1	Undisclosed buyer
CONT	ELA	23,367	2012	CHINA	B&W	1740	TEU	--	German buyer
CONT	KALLIROE	23,292	2011	CHINA	B&W	1740	TEU	35.4	Undisclosed buyer, Ice class 1A, scrubber fitted
CONT	A KIBO	21,937	2008	JAPAN	B&W	1708	TEU	30.0	Undisclosed buyer
CONT	ENDURANCE	9,450	2005	ROMA-NIA	MAK	750	TEU	8	Turkish buyer

Ⅳ. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.08	2022.08		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	609.17	15.6%	570.00	578.33	0.0%	1.5%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	607.63	14.8%	570.00	578.33	0.0%	1.5%

❖기준 : 인도 해체선 시장



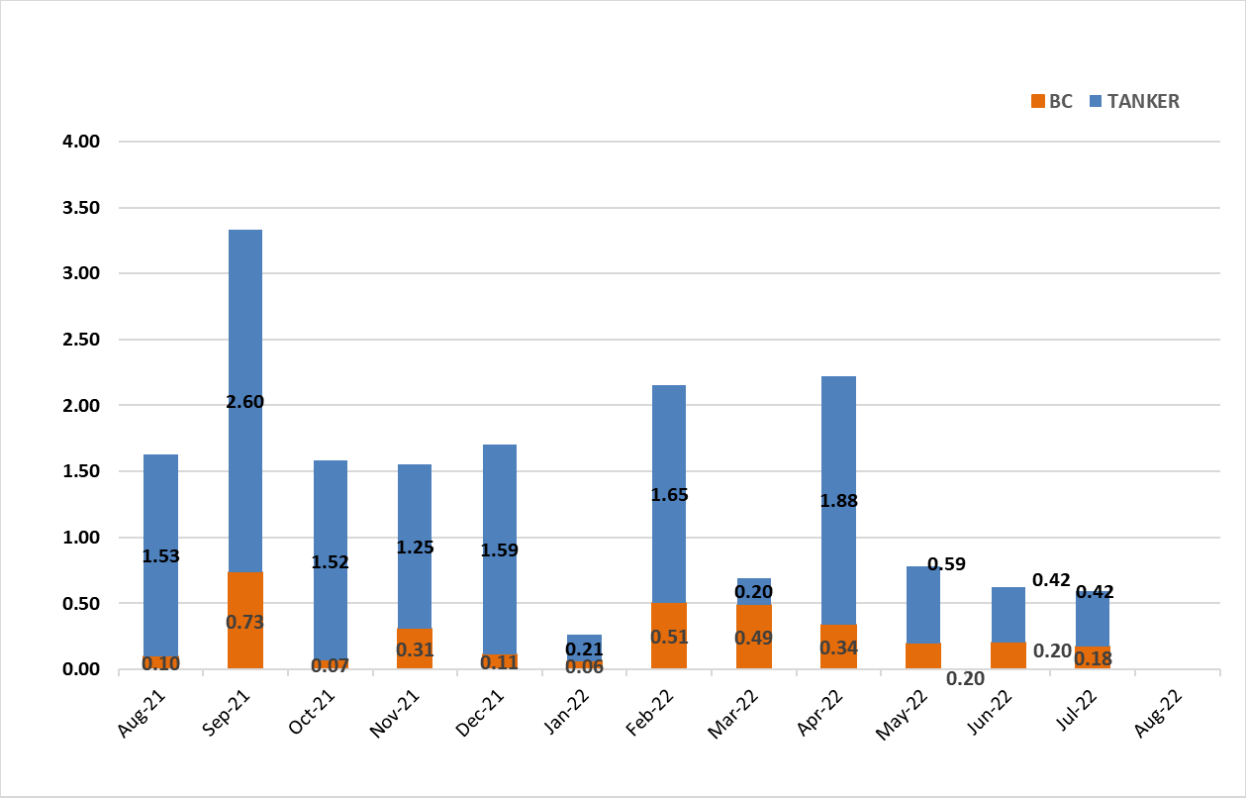
Ⅳ. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.08		2022.08			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	1.53	29	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.10	5	0.00	-100.0%	0	-100.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

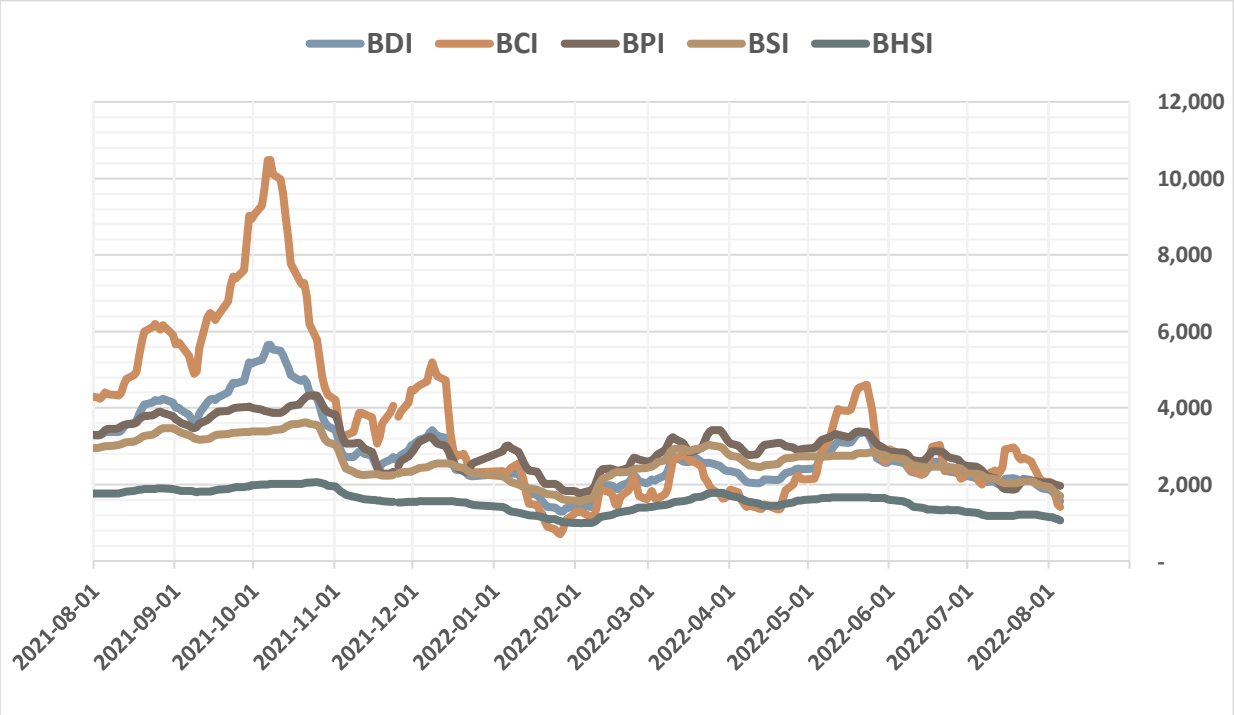
Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
TANKER	QUEENSWAY	159,878	23,128	1993	PORTUGAL	--	520	INDIA, HKC recycling

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-08-05	2022-07-29	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,560	1,895	▼335.00	5,650	1,296
BCI	1,411	2,081	▼670.00	10,485	702
BPI	1,967	2,051	▼84.00	4,328	1,765
BSI	1,700	1,971	▼271.00	3,624	1,570
BHSI	1,058	1,173	▼115.00	2,062	988



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	742.50	▼151.50	699.00	▼68.50	762.50	▼69.00
MGO	987.50	▼98.50	1016.50	▼91.50	1029.00	▼121.50
LSMGO	982.00	▼106.00	1016.50	▼91.50	-	-
IFO380	500.50	▼6.50	482.50	▼8.00	611.00	▲0.50

❖기준일 : 8 월 5 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-08-05	2022-07-29	CHANGE
미국 달러	1309.70	1304.00	▲5.70
일본 엔(100)	986.22	970.53	▲15.69
유로	1342.44	1329.30	▲13.14
중국 위안	193.83	193.35	▲0.48

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. ISSUE & TREND

[시사 상식] 킹 달러

달러의 강세 현상을 이르는 말로, 특히 2022 년 들어 미 연방준비제도(FED·연준)의 가파른 정책금리 인상과 글로벌 경기침체 위협으로 인한 달러 가치의 급등을 가리키는 말로 자주 사용되고 있다. 이러한 달러 가치 급등은 2022 년 글로벌 인플레이션 국면에서 미국 FED 가 금리 인상을 지속적으로 단행하면서, 세계의 자금이 대표적인 안전자산인 달러로 몰려들고 있기 때문이다. 실제로 2022 년 달러 가치는 20 년 만에 최고로 뛰었는데, 이러한 달러 강세를 가리켜 기축통화를 넘어 '슈퍼 달러', '강 달러', '킹 달러'의 시대가 도래했다는 일각의 평가까지 나오고 있다.

한편, 미국의 달러는 본래 보헤미아(현재의 체코) 지방에서 쓰던 탈러(THALER)에서 유래된 것으로, 미국은 영국에서 독립한 뒤 새 화폐 단위로 달러를 채택했다. 달러는 토마스 재퍼슨 대통령 재임 시기인 1785 년 7 월 정식 화폐 단위로 선포됐으나 실질적 단일통화로 정착한 것은 1913 년이 되어서였다. 미국 달러화는 제 2 차 세계대전 직후인 1944 년 브레턴우즈 체제가 구축된 이후 세계경제의 기축통화로서의 입지를 공고히 하고 있다. 당시 구축된 브레턴우즈 체제는 미국 달러만이 금과 일정한 비율로 교환되며, 다른 나라들의 통화가치는 달러와의 교환비율에 의해 결정되도록 하는 내용이 담겨 있다. 달러화는 2008 년 글로벌 경제위기와 중국 위안화의 도전 등 기축통화로서의 지위가 흔들리는 몇 차례의 위기도 겪기도 했지만, 현재 전 세계 경제의 구심점을 차지하는 원유·철광석· 곡물 등 각종 원자재의 결제 수단으로 사용되고 있는 등 여전히 그 지위를 공고히 하고 있다.

[출 처 : 네이버 지식백과]

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