[Volume No.415]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.415

August 23, 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	8
Tankers	12
+ Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
Issue & Trend	22
Contact Details	23

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

Ⅰ. NEWS

1. 달러화, 잭슨 홀 앞두고 강세... 유로화, 패리티 붕괴

달러화 가치가 다시 뛰박질을 시작했다. 연방준비제도(FED·연준)가 잭슨홀 미팅을 통해 매파적인 행보를 새삼 강조할 것으로 점쳐지면서다. 유로화 가치는 달러화와 1 대 1 의 등가로 교환되는 패리티(PARITY) 아래로 떨어지면서 다시 곤두박질쳤다. 천연가스 가격이 급등한 데다 가뭄까지 겹쳐 경기침체가 불가피할 것으로 점쳐지면서다.

22 일 오후 4 시 현재(이하 미국 동부시각) 뉴욕 외환시장에서 달러화는 137.460 엔을 기록, 전장 뉴욕 후장 가격인 136.793 엔보다 0.667 엔(0.49%) 상승했다. 유로화는 유로당 0.99437 달러에 움직여, 전장 가격인 1.00402 달러보다 0.00965 달러(0.96%) 하락했다. 유로는 엔에 유로당 137.65 엔을 기록, 전장 137.33 엔보다 0.32 엔(0.23%) 올랐다. 주요 6 개 통화에 대한 달러 가치를 반영하는 달러 인덱스는 전장 108.082 보다 0.80% 상승한 108.945 를 기록했다. 유로화는 달러화와 1 대 1 의 등가로 교환되는 패리티(PARITY) 환율이 깨지는 등 급락했다. 유로화는 한때 0.99240 달러에 거래되는 등 지난달 14 일에 기록했던 52 주 신저가 0.99500 달러도 경신했다.

러시아와 우크라이나 전쟁이 지속하는 가운데 주요에 에너지원인 천연가스 가격이 급등하면서 유로화를 끌어내렸다. 유럽의 천연가스 가격은 이날도 19% 이상 폭등했다. 러시아가 독일로 연결되는 가스관 '노르트 스트림-1'의 유지 보수를 위해 해당 가스관을 통한 가스 공급을 3 일간 중단할 것으로 알려졌기 때문이다. 러시아의 갑작스러운 결정은 독일을 포함한 유럽 지역의 가스 공급 부족 우려를 심화하고 유럽의 경기침체 위험을 강화할 것으로 예상된다. 북유럽의 벤치마크인 네덜란드 천연가스 10 월물 가격은 이날 오전 전장보다 19% 오른 메가와트시(MWH)당 294.235 유로에 거래됐다. 지난주 금요일에 해당 선물 가격은 역대 최고치인 244.55 유로에 거래를 마친 바 있다. 천연가스 선물 가격은 전주까지 5 주 연속 상승했다.

에너지 위기가 고조된 가운데 역대급 가뭄으로 내륙 물류 차질 우려까지 겹치면서 유로화를 추가로 압박한 것으로 풀이됐다. 각국이 가뭄으로 농업부터 전력·제조업·관광업 등 광범위한 분야에서 피해를 보고 있으며, 이에 따라 공급망 혼란이 가중되고 식품과 에너지 가격 상승을 부채질할 것으로 우려됐다. 유럽 최대의 경제 규모를 가진 독일을 포함한 스페인·포르투갈·프랑스·이탈리아 등 각국의 가뭄 피해가 500 년 만에 최악으로 치닫고 있는 것으로 진단됐다. '독일의 젖줄'로 불리는 라인강을 비롯한 주요 하천이 말라가면서다.

Ⅰ. NEWS

안전통화이면서 캐리 통화인 엔화는 약세를 재개했다. 오는 25~27 일(현지시간) 열리는 잭슨홀 회의에서 제롬 파월 연방준비제도(연준·FED) 의장이 적극적인 긴축을 계속할 것이라는 입장을 명확히 할 것으로 예상되면서다. 미국 국채 10 년물 수익률도 전날 종가대비 6BP 이상 오른 3.037%에 호가되는 등 상승세를 재개하면서 엔화 약세를 부채질했다.

미국채 수익률은 지난주부터 강화된 연준 고위 관계자들의 매파적인 발언에 상승세를 보여왔다. 토마스 바킨 리치먼드 연방준비은행(연은) 총재는 지난 20 일 "인플레이션을 2%로 되돌리기 위해 필요한 모든 조치를 할 것"이라고 밝혔다. 이에 앞서 제임스 불러드 세인트루이스 연은 총재도 18 일 월스트리트저널 인터뷰에서 9 월 75BP 인상안을 지지한다고 말했다. 연준 관계자의 잇따른 매파 발언에 '연준 피벗(태도 변화)' 기대감이 주춤해지면서 엔화 매도세가 강화된 것으로 풀이됐다. 미·일 국채 금리 스프래드가 확대되면서다.

자금시장은 9 월 연방공개시장위원회(FOMC)가 자이언트 스텝인 75BP 금리 인상을 할 것이라는 전망을 47.5%로 반영했다. 50BP 인상 가능성은 52.5%의 확률로 반영됐다.

중국 중앙은행인 인민은행이 이날 사실상 기준금리인 1 년 만기 대출우대금리(LPR)를 3.70%에서 3.65%로 0.05%포인트 인하했다. 1 년 만기 LPR 인하는 지난 1 월 이후 7 개월 만이다. 인민은행은 5 년 만기 LPR 도 4.45%에서 4.30%로 내렸다. LPR 는 18 개 시중 은행의 최우량 고객 대상 대출금리 동향을 취합해 평균 낸 수치에 불과하지만, 시장에서는 중앙은행이 각종 정책 수단을 통해 사실상 LPR 를 결정하는 것으로 이해한다. 이는 2019 년부터 중국의 사실상 벤치마크 자금조달 비용으로 여겨져 왔다. 역외 위안화는 지난 주말 종가 6.8359 위안 대비 급등한 6.86 위안 후반에서 호가가 나오고 있다. 위안화 환율 상승은 위안화 약세를 의미한다.

주요 6 개 통화에 대한 달러 가치를 반영하는 달러 인덱스도 한때 109.102 를 기록하는 등 지난달 14 일 이후 최고치를 기록했다.

캑스턴의 분석가인 마이클 브라운은 지난주 연준 연사들로부터 현실을 확인받은 시장이 연준의 비둘기파적인 변신은 카드에 없다는 현실을 깨닫고 테이블에서 물러날 위험이 있다고 진단했다. 그는 "투자자들이 금요일 잭슨 홀에서 제롬 파월 연준 의장의 상대적으로 매파적인 발언을 점치고 특히 유럽의 성장에 대한 우려가 제기되는 가운데 위험회피 심리와 매파적인 연준은 달러화 강세의 완벽한 조합이다"고 강조했다. 그는 ""0.9950 달러는 전저점이므로 중요한 수준인 것 같다"면서 "이 수준이 무너지면 더 큰 폭으로 하락할 수도 있다"고 지적했다. 유럽중앙은행(ECB)이 긴축적인 통화 정책을 빠르게 철회할 수도 있다는 이유에서다.

Ⅰ. NEWS

NAB 의 전략가인 로드리고 캐트릴은 연준 고위 관계자들은 인플레이션과의 싸움에서 아직 승리를 거두지 않았다고 강조하면서 오는 25~27 일 열리는 잭슨 홀 미팅을 앞두고 시장을 뒤흔들고 있다고 진단했다. 그는 이 가운데 제롬 파월 연준 의장은 긴축 정책의 종착점은 아직도 멀리 있다는 점을 강조할 것이라는 전망이 증폭되고 있다고 덧붙였다.

2. 드라이벌크선 시황 '심각한 여름', 탱커 'VLCC 의 귀환'

지난 주 드라이벌크선 시황은 '심각한 여름', 탱커는 'VLCC 의 귀환', 컨테이너선은 '운임인하 경쟁(?)' 그리고 SALE & PURCHASE 는 '중고 유조선 거래 활발'로 압축 표현됐다. 한국해양진흥공사에 따르면 드라이벌크선 케이프사이즈 시황은 중국의 건설 제조업 등 철강 후방산업 침체 지속으로 철광석 물동량 부진이 이어지는 한편 글로벌 선박 체선은 꾸준히 완화되며 하락세를 보였다. 8 월 19 일 발틱 CAPE T/C AVERAGE 는 6,267PT 로 지난 1 월말 이후 최저치를 기록했다.

중국 1~7 월 부동산개발 투자는 전년동기대비 6.4% 감소해 1~6 월의 5.4% 감소 대비 추가 위축됐다. 같은 기간 신규주택 착공 면적은 전년동기대비 36.1% 급감, 중국 부동산 경기 침체를 반증했다. 중국 쓰촨성 등 일부 지역은 폭염으로 전력수요가 급증하자 가정용 전력을 우선 공급하기 위해 8 월 15~20 일 기간 전력 소모가 큰 일부 산업의 가동을 중단했다. 이는 다시 산업용 철강 수요 감소를 유발해 중국 제철소 철강 생산 마진의 악화를 초래했다.

반면 전 세계 케이프 선박 체선은 중국 상하이 봉쇄 해제 이후 감소세를 지속하며 선박 실질 공급을 증가시켰다. 상하이 봉쇄가 이어지던 5 월 말 최대 1.29 억 DWT(전체 선대의 34%)까지 증가했던 케이프 선박 체선은 8 월 중순 0.99 억 DWT(전체 선대의 26%) 수준으로 감소했다. 과도한 하락에 따른 저점 인식 확산으로 추가 하락은 서서히 저지되겠으나 공급 우위의 수급불균형이 지속돼 본격적인 상승 전환 가능성은 높지 않다.

드라이벌크선 파나막스 시황은 중국향 석탄 물동량 회복에도 불구하고 유럽향 석탄 수요 부진으로 인해 낙폭이 확대됐다. 중국의 폭염이 지속되며 일부지역 내 전력 공급 부족이 발생하자 중국향 석탄 물동량이 회복세를 보였다.

하지만 중국향 신규 물동량은 대부분 수프라막스로 집중되며 파나막스 시황 견인 효과는 미미한 상태다. 유럽 ARA 항만 석탄 재고량이 사상 최고치인 820 만톤까지 증가해 석탄 수입 부진이 지속됐다.

Ⅰ. NEWS

ARA 지역에서 독일 내륙으로 석탄이 주로 수송되는 라인강의 수위가 평소 150CM 에서 최근 31CM 까지 하락해 KAUB 포인트 기준 일부 선박은 운항 자체가 불가능한 상황이다. 라인강을 운항하는 바지선 운임은 가뭄 이전 대비 약 20 배 폭등했다. ARA 지역 석탄이 원활하게 반출되지 못하자 일부 터미널은 신규 도착하는 석탄 양하 선박의 입항을 거부중인 것으로 알려졌다.

태평양은 중국향 석탄 수요가 다소나마 시장을 지지하겠으나 대서양수역 지지 요인이 감지되지 않아 금주 약세 지속이 전망된다.

드라이벌크선 수프라막스 시황은 중국향 석탄 물동량 증가 및 흑해 곡물 수출 회복세의 영향으로 상승했다. 중국 폭염에 따른 전력수요 증가로 인도네시아산 석탄수입이 확대됐다. 근래 러시아산 석탄의 저가판매에 대응키 위해 인니산 석탄 가격이 비교적 크게 하락했던 점도 가격 경쟁력 확보 요인이다. 최근 파나막스와 수프라막스 간 운임 격차가 축소되자 다시 수프라막스 배선이 증가했다. 인니-중국 구간 양 선형간 운임 격차는 7 월 초 최대 톤당 10 불 이상으로 확대됐으나

지난주 말에는 톤당 5 불가량으로 축소됐다. 파나막스 운임이 여전히 수프라막스 대비 낮으나 인도네시아 선적항의 플로팅 크레인 부족을 감안해 수프라막스 배선이 선호됐다. 흑해는 우크라이나 곡물 선적을 위한 선박 수요가 꾸준히 유입되며 상승세를 구현했다. 현재까지는 아프리카, 유럽 등 인근 지역으로의 핸디사이즈 화물이 주종을 이루고 있으나 수프라막스 선적 아시아향 화물에 대한 선적 문의도 서서히 증가하고 있다. 금주 태평양 중심의 회복세를 이어가겠으나 중국향 석탄 특수의 장기화 가능성은 낮다.

원유선 시황의 경우 VLCC 는 미국 원유 수출 증가는 전 수역 시황 상승을 견인했다. 중동 -중국 구간 WS 주간은 32% 상승했다. SPOT TCE 40,000 불을 돌파(6 월 평균-$17,791, 7 월 $2,190). 대서양(미국, 브라질)-아시아 구간 물동량은 증가했다. 톤마일 증가에 따른 가용 선박감소는 단기 급등에 따른 조정 압력에도 시황 지지요인으로 작용할 전망이다. 수에즈막스는 대서양수역 가용 선박 감소 및 상위 선형 강세 영향에 운임이 상승했다. 미국-유럽 구간 화물 유입이 늘었다. 다만 서아프리카 수출 둔화는 시황 하방을 압력했다. 아프라막스는 중동 내 선박 수급 개선 수에즈 서부로의 공선 이동 증가에 운임이 올랐다. 동남아 역내 수요도 꾸준히 유입됐다. 다만 상위 선형의 화물 흡수는 상승폭이 제한됐다.

제품선 시황의 경우 LR 은 아시아-유럽 구간 물동량이 증가했다. 중동 내 가용 선박 감소는 운임 상승을 견인했다. 유럽은 9 월 정제설비 유지보수 시즌 돌입을 앞두고 경유 재고 구축 수요가 증가했다. MR 은 동북아지역 제품 수출은 증가하나 넉넉한 선박 공급에 시황 보합세를 구현했다.

Ⅰ. NEWS

컨테이너 정기선 시황을 살펴보면 2022 년 33 주(8.15~19) SCFI 종합지수는 3,430P 를 기록했다. 전 구간에서 약세를 보이며 SCFI 는 10 주 연속 하락했다. 최근 약세 시황이 운임지수에 반영되면서 FBX, WCI, SCFI 등 주요 컨테이너운임지수 동반 하락세(북미 기준 WCI 7.4%, FBX 3%)를 나타냈다.

경기위축과 함께 미 고용시장도 냉각 중이다. 월마트, 애플 등 주요 기업들 구조조정 또는 계약직 계약 해지 등 고용 축소 움직임이 확산되고 있다.

상하이항의 7 월 물동량은 6 월 대비 17% 증가하며 코로나 봉쇄 부작용에서 회복된 양상을 보였다.

미서안항로는 14 주 연속 하락했고 미동안항로는 13 주 연속 내렸다. 북미항로 체선이 개선됨에 따라 운임 약세가 지속됐다. 데이터마인社에 따르면 7 월 LA 항 접안 대기일수는 7.2 일로 전월 8 일 대비 개선됐다. 동부 사바나항도 전월 대비 체선 상황이 개선세다. 그러나 트럭 및 샷시 부족으로 인해 내륙운송 정체는 지속 중이다. 항만에서 컨화물 반출이 늦어지고 있으며 LA 항의 5 일 이상 체류화물 비율은 6 월 76.7%로 전월 대비 10%P 상승했다. 북미 물류 정상화를 위해선 체선뿐만 아니라 내륙운송 문제 해결 동반이 필요하다.

유럽항로는 12 주 연속 하락했다. 인플레이션의 영향으로 운임 약세가 지속됐다. 또 파업과 기상 악화로 인해 항만 및 운송시설 생산성에 부정적인 여파가 확대 중이다. 독일, 폭염과 가뭄 영향으로 라인강 수심이 낮아져 내륙 운송 차질이 발생했다. 또 함부르크, 브레머하펜 등 주요 항만 파업이 재개될 것이라는 전망이 나오며 8 월 공급망 혼란 심화 우려감이 증가됐다.

연근해/기타항로의 경우 동남아항로는 7 주 연속 하락했다. 싱가포르의 6 월 근원물가(주거 교통비 제외 물가) 상승률은 4.4%로 14 년 만에 최대치를 경신했으며 7 월 소비자 물가상승률도 6.2%대의 높은 수준을 유지할 전망이다. 경기위축 및 공급확대 여파로 약세 지속 중이며 중동, 인도 및 동남아항로 약세도 계속됐다.

19 일 SCFI 항로별 추이를 보면 미서안항로는 FEU 당 5782 달러로 전주대비 371 달러 하락했고 미동안항로는 FEU 당 8992 달러로 114 달러 내렸다. 유럽항로는 TEU 당 4788 달러로 183 달러, 지중해항로는 TEU 당 5483 달러로 150 달러 각각 하락했다.

동남아항로는 TEU 당 749 달러로 26 달러 내렸고 중동항로는 TEU 당 2231 달러로 141 달러 하락한 것으로 나타났다.

Ⅰ. NEWS

호주항로는 TEU 당 2853 달러로 49 달러, 남미항로는 TEU 당 8965 달러로 249 달러 하락했다.

한국항로는 TEU 당 289 달러로 5 달러 하락했다. 일본서안항로는 TEU 당 316 달러, 일본동안항로는 TEU 당 305 달러로 전주와 동일하다.

동서아프리카항로는 TEU 당 5748 달러로 138 달러 하락했고 남아프리카항로는 TEU 당 5220 달러로 40 달러 내렸다.

3. 조선업 인력부족 정부 나선다...경쟁력 방안 마련 추진

정부가 인력 부족으로 허덕이는 조선업에 대한 대책 마련에 착수할 것으로 보인다. 주무부처 장관이 조선사 대표들과 만나 머리를 맞댔다.

산업통상자원부에 따르면, 이창양 산업부 장관은 지난 8 월 19 일 아침 8 시 30 분 서울 포시즌스 호텔에서 1 시간 동안 '조선 3 사 최고경영자(CEO)와 간담회'를 개최했다.

이날 간담회에는 이창양 장관과 가삼현 한국조선해양 대표, 박두선 대우조선해양 대표, 정진택 삼성중공업 대표 등이 참석해, 조선업계의 주요 현안 및 애로사항, 조선업 발전방안에 대해 논의했다.

업계에서는 최근 수주물량 확대에도 불구하고 인력부족은 심화되고 있어 인력의 적기 확보가 중요하다는 점을 강조하면서, 정부에 기술인력 양성을 위한 지원사업 및 외국인 인력 도입 제도개선을 건의했다.

또한, 최근 선가상승에 따른 금융권의 선수금환급보증(RG) 한도 상향, 국산 기술을 적용한 조선기자재의 실선 적용 확대 등도 요청했다.

아울러 국내 조선 3 사는 올해 2340 억원을 투자하여 암모니아 추진 선박, 탄소 포집장치, 스마트십 데이터플랫폼 등 무탄소 · 디지털전환 기술개발과 함께, 스마트 야드, 친환경 설비구축 등 조선산업의 미래를 위한 시설 투자를 확대할 계획이라고 밝혔다.

이창양 장관은 조선업계가 초격차 경쟁력을 유지할 수 있도록 선제적 · 적극적으로 투자해 줄 것을 당부하면서, 정부도 인력확충 · 기술개발 · 생태계 강화 등 3 대 분야의 정책에 집중하겠다고 밝혔다.

Ⅰ. NEWS

우선, 조선업의 인력 부족 문제를 해결하기 위해 △생산인력 확충, △설계·엔니지어링 등 전문인력 양성, △외국인력 도입 제도개선 등 종합적인 인력 확충계획을 수립할 예정이다.

또한, 정부와 업계가 기술개발을 통해 △LNG 운반선·추진선 등 저탄소선박 및 주력 선종의 초격차를 유지하고, △수소·암모니아 등 무탄소선박 및 자율운항 선박 시장을 선제적으로 대응할 계획이다.

아울러, 해상풍력 하부구조물, 이산화탄소 운반선 등 미래 잠재력이 큰 사업영역의 지원도 병행하겠다고 말했다.

△조선소 및 기자재업체까지 생산공정의 디지털 전환을 촉진하여 업계의 생산성 향상을 도모하고, △수주물량 이행을 위한 금융애로 해소 등 중소조선사의 경쟁력 제고와 함께, △기자재 기업의 설계·R&D 역량 등 기술경쟁력을 강화하겠다고 밝혔다.

이 장관은 이러한 기본방향에 따라 조만간 '조선산업 경쟁력 제고 방안'을 마련할 예정이며, 현재의 호황기를 놓치지 않고 국내 조선업이 한 단계 더 도약할 수 있도록 정부와 업계가 함께 전략을 마련하고 힘을 모아야 한다고 강조했다.

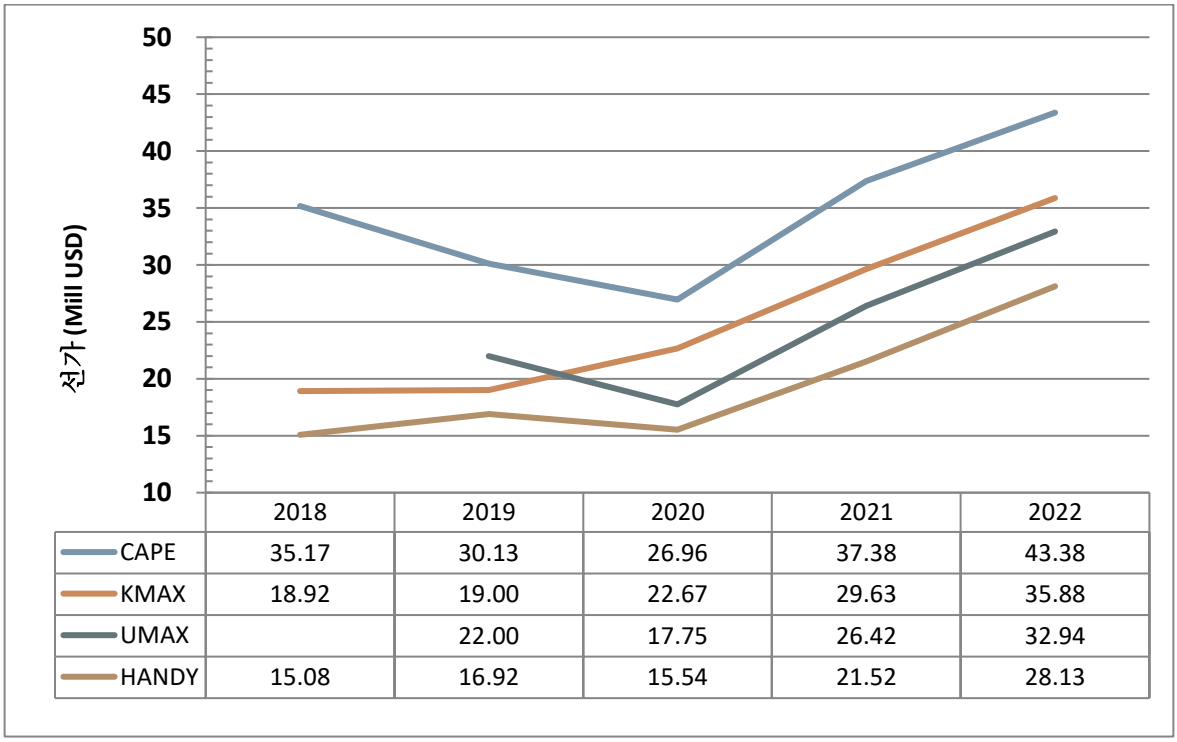
Ⅱ. BULK CARRIER

(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	43.38
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	16.05%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	35.88
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	21.08%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	32.94
			-19.32%	48.83%	24.68%
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	28.13
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	30.69%

❒ BC 연평균 선가

❖선령 5 년기준, Million USD



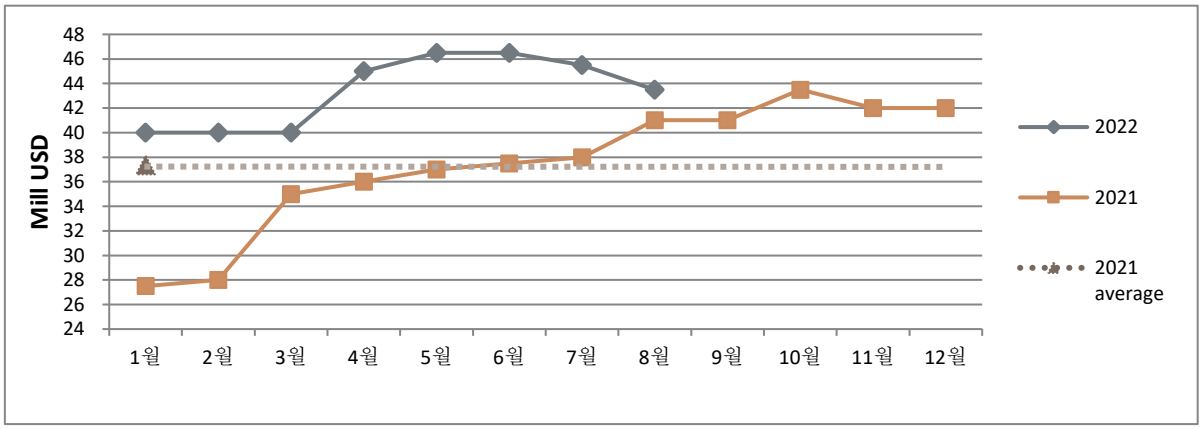
	2018	2019	2020	2021	2022
CAPE	35.17	30.13	26.96	37.38	43.38
KMAX	18.92	19.00	22.67	29.63	35.88
UMAX		22.00	17.75	26.42	32.94
HANDY	15.08	16.92	15.54	21.52	28.13

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	43.50	43.38
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	-2.2%	-4.4%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	19.7%	6.1%	16.1%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	34.50	35.88
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-5.3%	-4.2%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	18.0%	9.5%	21.1%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	33.00	32.00	32.94
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-4.3%	-3.0%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	15.8%	6.7%	24.7%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.50	28.13
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.5%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	26.7%	14.6%	30.7%

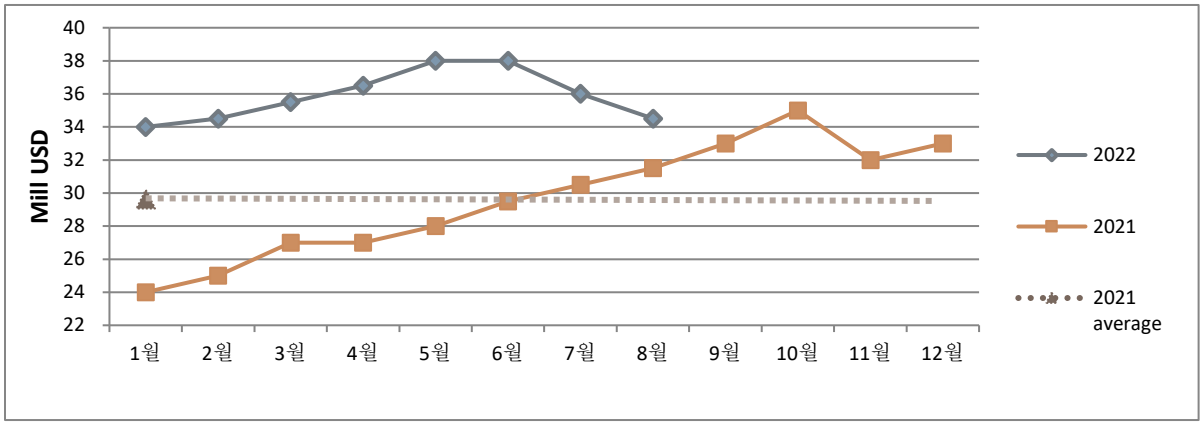
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	21.52

☐ Cape

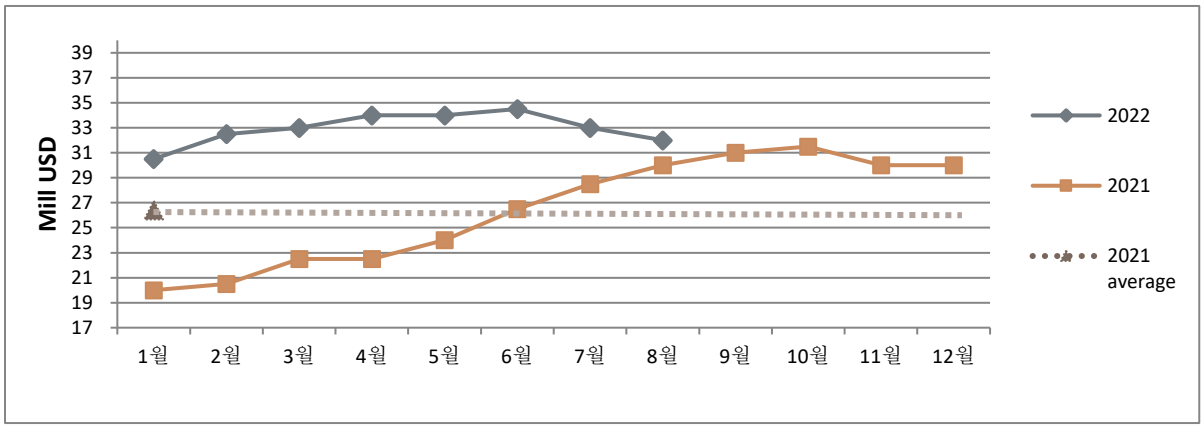


Ⅱ. BULK CARRIER

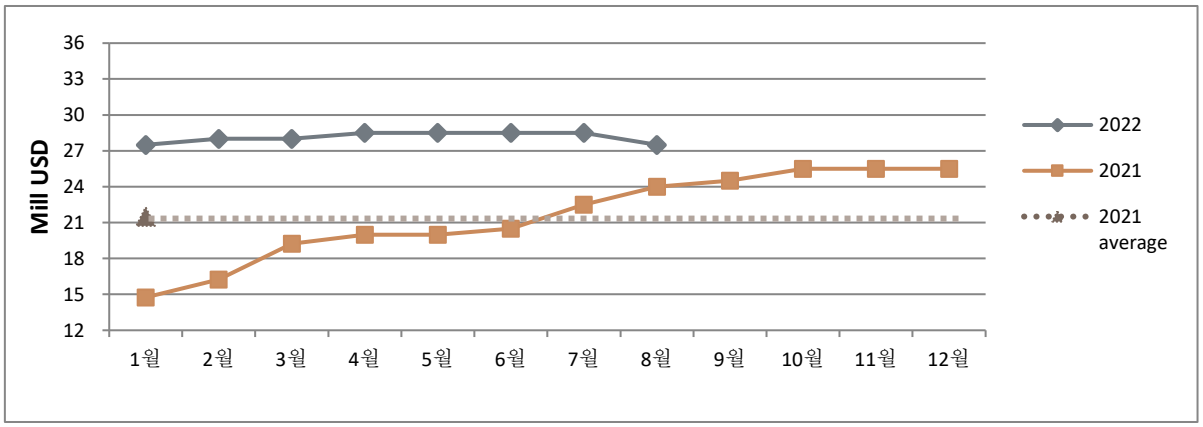
☐ Kamsarmax



☐ Ultramax & Supramax



☐ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NEW ORLEANS	180,960	2015	CHINA	B&W		33.2	Japanese buyer, Eco
BC	SANTA BARBARA	180,000	2015	CHINA	B&W		33.2	Japanese buyer, Eco
BC	ZHONG LIANG DONG NAN	52,551	2001	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.59	Chinese buyer, Auction
BC	PRETTY TEAM	35,200	2013	CHINA	B&W	C 4x30.5t	--	Undisclosed buyer
BC	FW ADVENTURER	34,487	2019	JAPAN	B&W	C 4x30t	28.25	Undisclosed buyer, Eco, Log fitted
BC	DEM FIVE	31,842	2002	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11	Middle Eastern buyer, CO2 fitted
BC	BISCAYNE LIGHT	24,341	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	7.2	Turkish buyer, CO2/Log fitted, OHBS
BC	SEBAT	18,315	1997	JAPAN	B&W	C 3x30t	6.7	Egyptian buyer

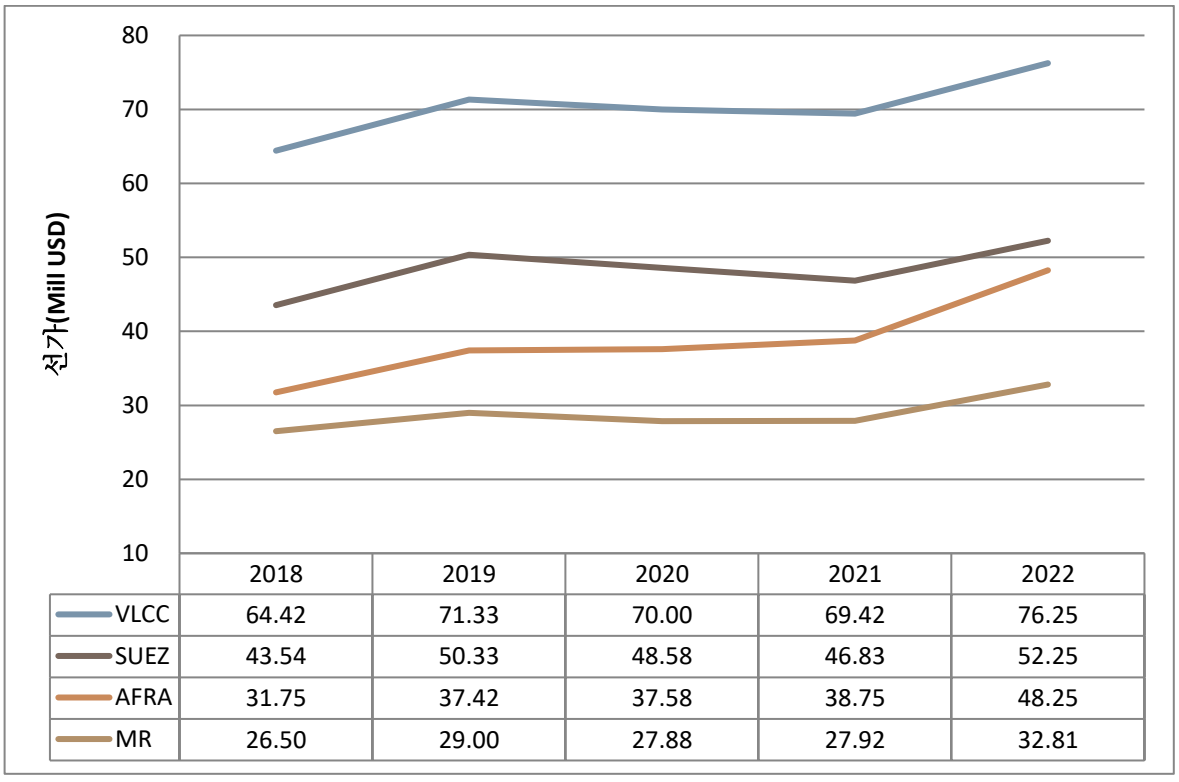
Ⅲ. TANKER

(❖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



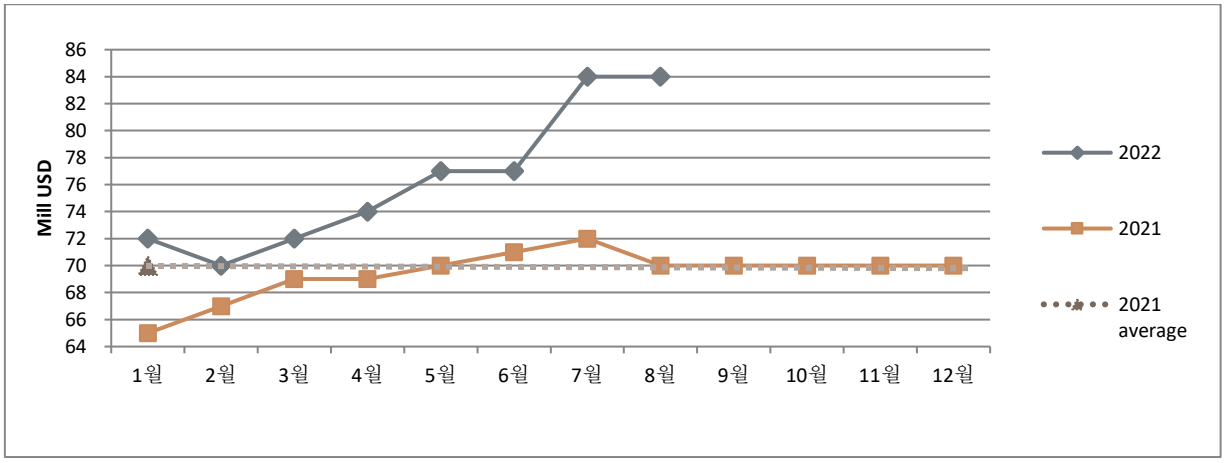
	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC	64.42	71.33	70.00	69.42	76.25
SUEZ	43.54	50.33	48.58	46.83	52.25
AFRA	31.75	37.42	37.58	38.75	48.25
MR	26.50	29.00	27.88	27.92	32.81

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%

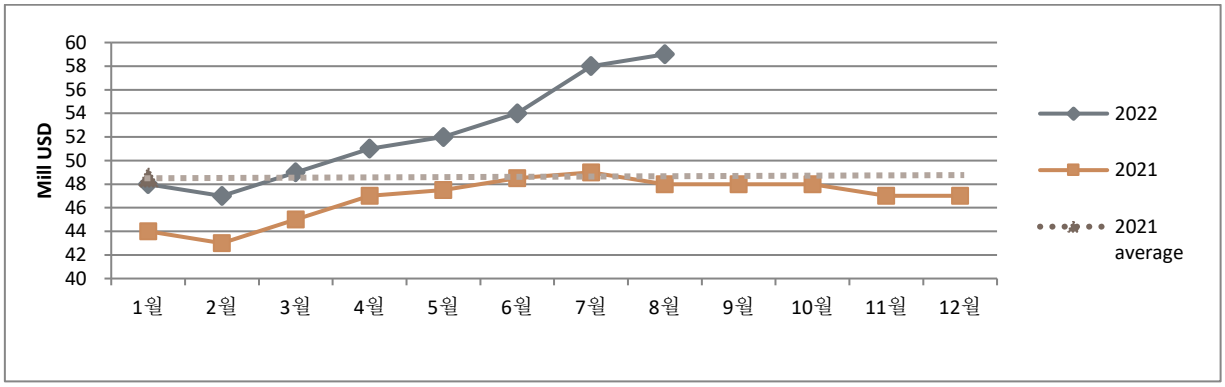
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	연 평균
VLCC	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	71.00	70.00	70.00
SUEZ	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.50	48.00	48.58
AFRA	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	27.88

☐ VLCC-310K

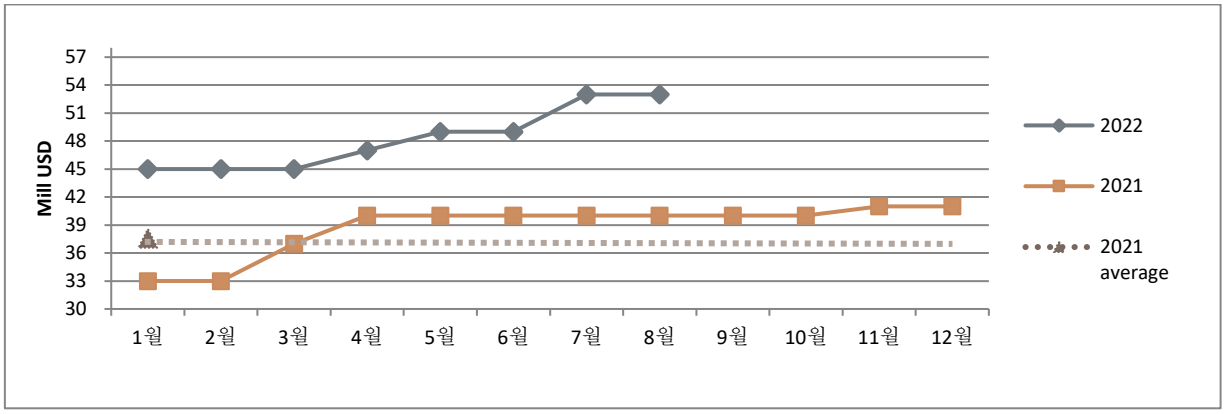


Ⅲ. TANKER

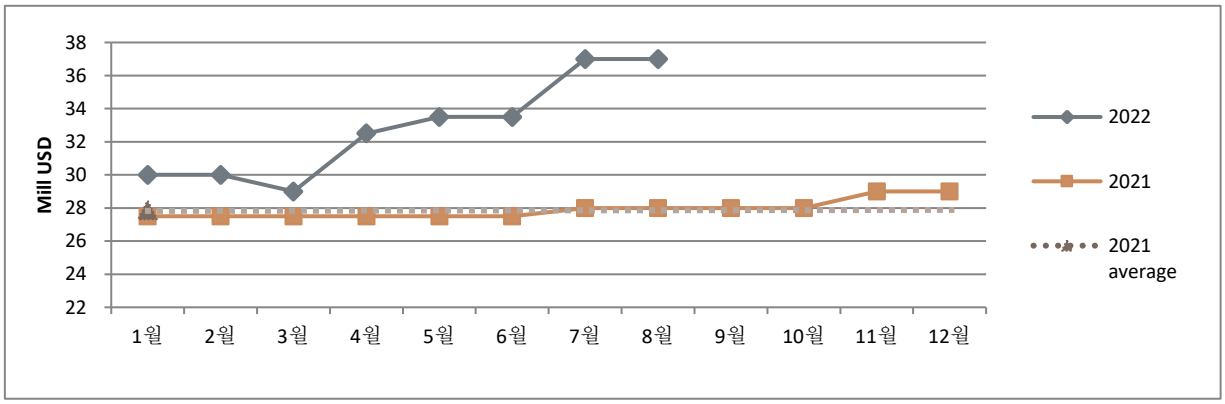
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



Ⅲ. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	C. GUARDIAN	300,300	2019	KOREA	B&W		98	S. Korean buyer(HMM), Scrubber fitted, Eco
TANKER	ATINA	159,500	2015	KOREA	B&W		222.5-4EB	Norwegian buyer (SFL Corp), Scrubber fitted, Eco
TANKER	ISTANBUL	159,500	2015	KOREA	B&W			
TANKER	AYSE C	158,060	2020	KOREA	B&W			
TANKER	ZEYNEP	158,060	2020	KOREA	B&W			
TANKER	ALPINE AMALIA	105,304	2010	KOREA	B&W		36	Undisclosed buyer, Scrubber fitted, Epoxy coated, Coiled
TANKER	ARGO	105,188	2009	KOREA	B&W		34.5	Undisclosed buyer
TANKER	INCA	68,500	2003	JAPAN	B&W		15	Undisclosed buyer, Epoxy coated, Coiled
TANKER	RIDGEBURY SATURN	50,000	2007	KOREA	B&W		18	Greek buyer, Epoxy coated
TANKER	TORM MOSELLE	47,024	2003	JAPAN	B&W		--	Undisclosed buyer, Epoxy coated
TANKER	CROWN II	46,135	2003	KOREA	B&W	3	--	Undisclosed buyer, Epoxy coated
OIL/CHEM	DEE4 DOGWOOD	47,399	2008	JAPAN	B&W		45-2EB	Undisclosed buyer, Epoxy coated, Coiled
OIL/CHEM	DEE4 CEDAR	45,994	2010	JAPAN	B&W			
OIL/CHEM	ENERGY PATRIOT	46,584	2008	KOREA	B&W	2	19.8	Greek buyer, Epoxy coated

CONTAINER, REEFER, ETC

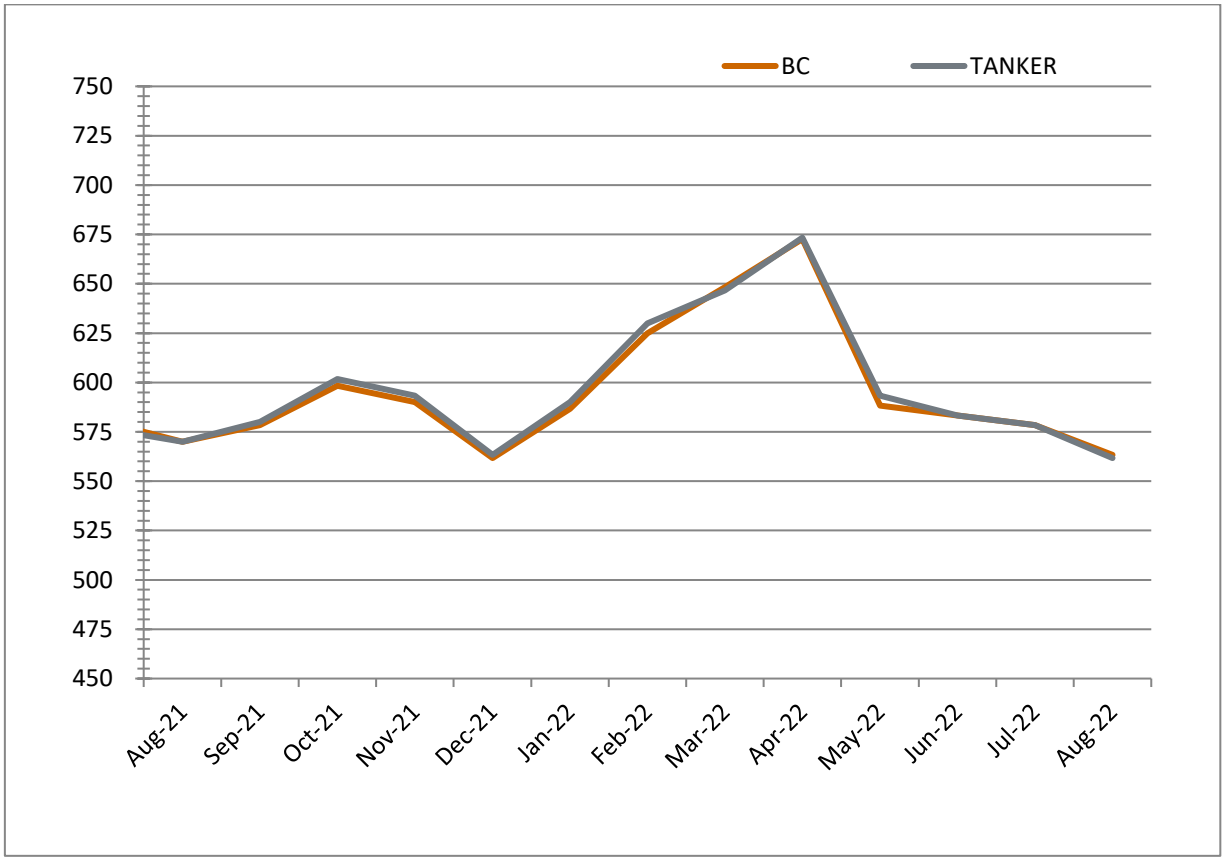
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NORTHERN PRELUDE	59,404	2009	KOREA	B&W	4616	TEU	65	Swiss buyer (MSC)
CONT	ASIATIC REUNION	12,828	2008	KOREA	B&W	1049		18.5	Far Eastern buyer

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%	607.08	15.2%	570.00	561.67	-2.9%	-1.5%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	605.75	14.5%	570.00	563.33	-2.6%	-1.2%

❖기준 : 인도 해체선 시장



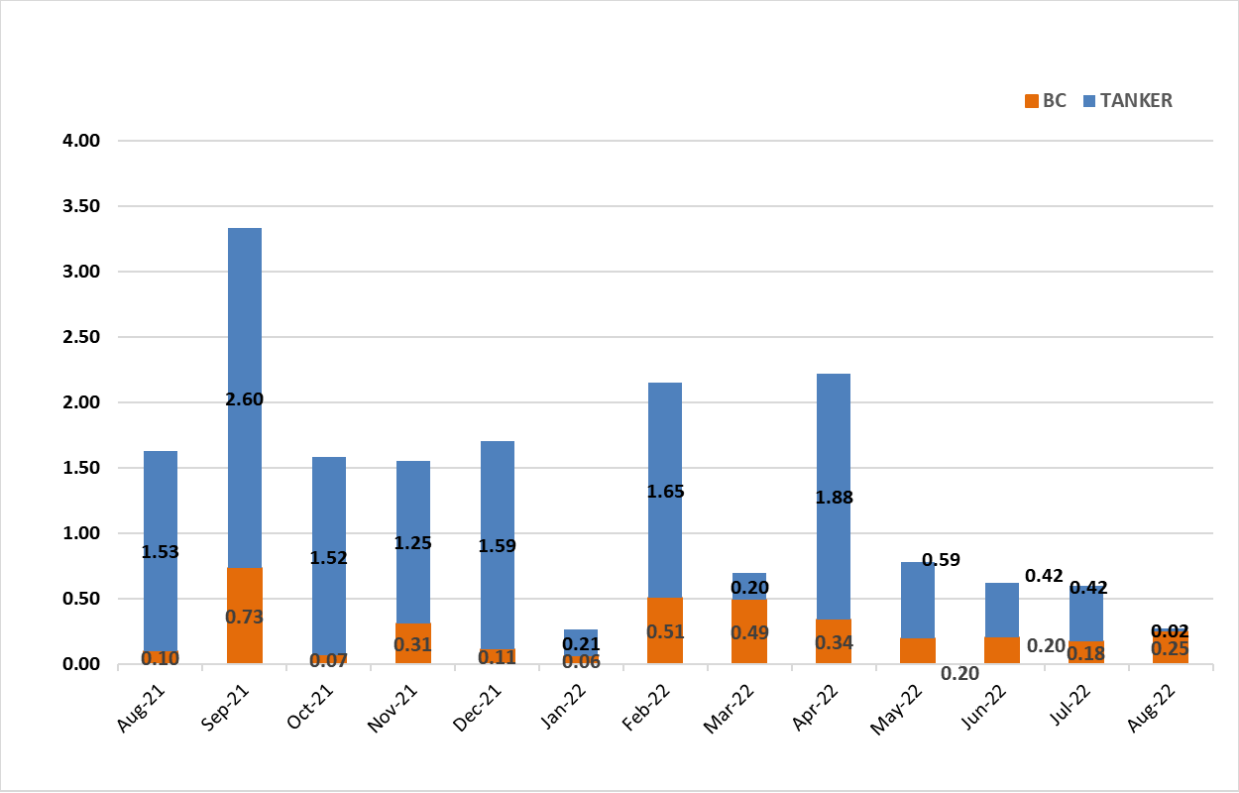
Ⅳ. DEMOLITION

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	0.02	-98.9%	3	-89.7%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.10	5	0.25	151.8%	2	-60.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

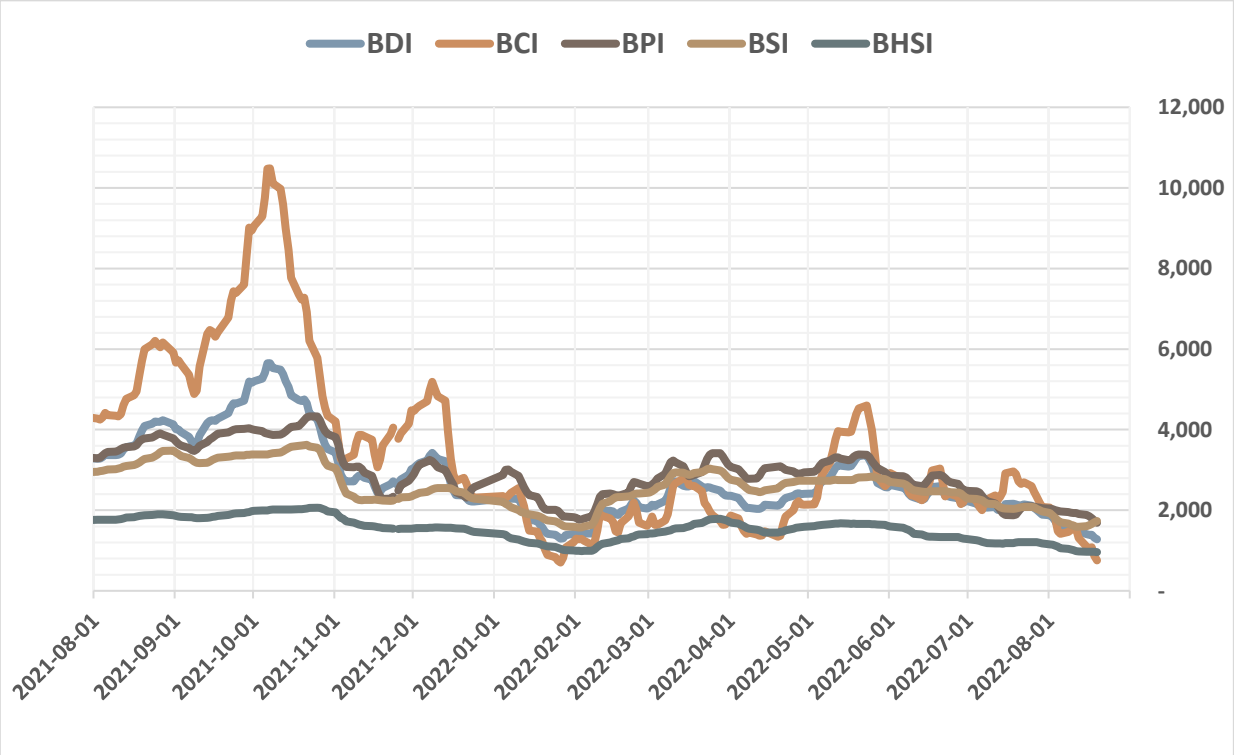
Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SUNLIGHT	172,572	21,215	2000	JAPAN	B&W	547	INDIA
BC	CAPTAIN VENIAMIS	171,400	23,118	2001	KOREA	B&W	550	INDIA
TANKER	NEW SMILE	6,902	2,227	1995	SINGAPORE	YAN	580	BANGLADESHI
OIL/CHEM	PRISCO BRAVO	7,975	2,564	1991	NORWAY	Ulstein Bergen	1,200	INDIA, Incl. 538t stst

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-08-19	2022-08-12	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,279	1,477	▼198.00	5,650	1,279
BCI	756	1,314	▼558.00	10,485	702
BPI	1,688	1,907	▼219.00	4,328	1,688
BSI	1,735	1,593	▲142.00	3,624	1,570
BHSI	960	978	▼18.00	2,062	960



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	763.50	▼33.50	733.00	▼21.50	734.00	▼24.00
MGO	1043.00	▲26.00	1082.00	▲37.50	1054.50	▲9.00
LSMGO	1041.50	▲21.00	1082.00	▲37.50	-	-
IFO380	521.50	▼14.00	532.50	▼5.00	573.00	▼37.50

❖기준일 : 8 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-08-19	2022-08-12	CHANGE
미국 달러	1317.30	1302.50	▲14.80
일본 엔(100)	969.71	979.21	▼9.50
유로	1328.76	1344.51	▼15.75
중국 위안	193.81	193.28	▲0.53

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. ISSUE & TREND

[시사 상식] 스톱 앤 고(stop-and-go)

통화정책에서 스톱 앤 고(STOP-AND-GO)는 지난 1970 년대 초 연방준비제도(FED·연준)가 금리 인상과 인하를 반복했던 행태를 일컫는 말이다. 1970 년대 초 1 차 오일쇼크로 물가가 급등하자 연준 1973 년부터 기준금리를 올렸지만, 물가가 어느 정도 반락하고 경기가 둔화하자 1975 년에는 금리를 다시 큰 폭으로 내렸다. 하지만 제 2 차 석유파동에 따른 물가 상승 유인이 다시 발생하자 1979 년에는 물가 상승률이 13%에 달하는 등 극심한 인플레가 나타났다. 결국 물가는 1979 년 취임한 폴 볼커 연준 의장의 초고강도 금리 인상을 통해서 진정됐다.

최근 연준의 주요 인사들은 물가에 대응한 통화정책에서 1970 년대의 '스톱 앤 고'의 실수를 되풀이하지 않아야 한다는 지적을 내놓고 있다. 바킨 리치먼드 연방준비은행(연은) 총재는 샬롯 로터리 클럽 강연에서 1970 년대에 긴축정책과 완화정책을 번갈아 가면서 시행했던 스톱앤고(STOP-AND-GO) 방식의 통화정책을 피하고 싶다고 말했다. 그는 성장이 약해졌을 때 과도하게 반응하면서 긴축적인 통화정책에 제동을 걸고, 긴축과 완화를 오간 것은 실패했던 사례라고 지적했다. 그는 "1970 년대에 경제가 약한 달이 있을 때마다 누군가 다시 완화했다"며 "이는 아마도 올바른 정책이 아닐 것"이라고 말했다.

한국은행에서도 연준의 이런 과거 실패를 반면교사로 삼아야 한다는 지적이 있다. 지난 7 월 금융통화위원회 의사록을 보면 한 금통위원은 1970 년대 연준의 스톱 앤 고 교훈을 되새길 필요가 있다면서 "물가가 안정되지 않은 상태에서 경기침체를 우려해 성급히 금리 인하에 나선 결과 기대인플레 상승에 따른 인플레 악순환을 막지 못해 경기 진폭을 키웠다"고 지적했다.

[출 처 : 연합인포맥스]

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		
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	
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	**Hayden Son (손호영)** Team member Tel. 070-7771-6401
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