

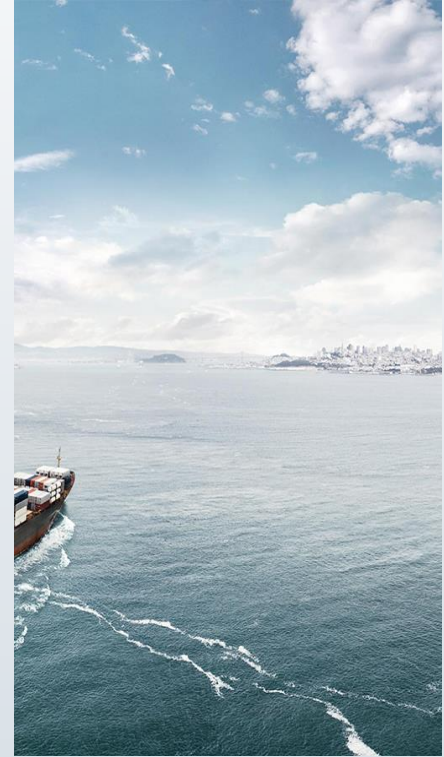


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.421

October 04, 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	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. 킹달러 옆친데 유가상승 덮쳐, 유럽-아시아 고통 커진다

사우디아라비아와 러시아가 주축인 산유국협의체 'OPEC 플러스(OPEC+)'가 전 세계 공급량의 1% 수준을 줄이는 대규모 감산에 나설 것으로 보인다. 2020년 3월 신종 코로나바이러스 감염증 대유행 초기 이후 가장 큰 폭의 감산이 이뤄질 것이라는 전망에 국제유가가 장중 3% 급등했다.

2일(현지 시간) 블룸버그통신과 월스트리트저널(WSJ)에 따르면 5일 오스트리아 빈에서 열리는 OPEC+ 회의에서 산유국들이 하루 100만 배럴 이상의 감산을 검토 중이라고 보도했다. 세계 원유 공급량의 약 1%에 해당한다. 일각에서는 감산량이 하루 최대 150만 배럴이 될 수 있다는 전망도 나오고 있다.

OPEC+는 세계 최대 에너지 소비국인 중국의 경기 둔화 등 글로벌 경기 침체 우려 속에서 3분기(7~9월)에만 25%가량 국제유가가 급락한 것을 대규모 감산 검토 이유로 내세웠다. 그러자 뉴욕상품거래소의 서부텍사스산원유(WTI)와 런던선물거래소의 브렌트유 가격 모두 장중 3%까지 치솟았다.

석유 감산으로 인한 유가 급등이 이어질 경우 달러 가치 초강세 현상인 '킹달러'로 화폐 가치가 급락한 한국 등 아시아나 에너지 위기로 고통을 겪고 있는 유럽에 물가 상승 압력으로 작용해 경제위기 우려를 키울 것으로 전망된다.

러시아와 사우디아라비아의 감산이 미국에 대한 반발로 해석된다는 점도 국제 정세의 불안감을 키우고 있다. 미국은 인플레이션 억제와 러시아의 '오일머니' 제재를 위해 증산 노력을 기울여 왔다. 월스트리트저널(WSJ)은 "러시아산 에너지 수입을 줄이고 있는 서방은 중동에 더 비싼 값을 주고 원유를 수입할 수밖에 없다"고 지적했다.

최근 경기 침체 우려 속에 국제 유가가 급락하면서 산유국협의체 'OPEC 플러스(OPEC+)'가 감산에 나설 가능성이 예견돼 왔다. 서부 텍사스산 원유(WTI)는 올해 한때 배럴당 123달러대까지 치솟았다. 지난달 말 78달러대로 급락했다. 3분기(7~9월)에만 25% 떨어졌다. 지난달 OPEC+ 회의에서 하루 10만 배럴가량 소폭 감산을 결정하기도 했다. 글로벌투자은행인 JP 모건은 산유국들이 유가를 배럴당 90~100달러 수준으로 높이기 위해 이달 하루 50만 배럴 이상의 감산이 가능하다고 예상했다.

하지만 2020년 3월 이후 처음으로 5일(현지 시간) 오스트리아 빈에서 대면으로 열리는 OPEC+ 회의에서 전 세계 공급량의 1% 수준인 하루 100만 배럴 대규모 감산을 검토 중이라는 소식이 전해지자

I . NEWS

유가 상승 쇼크가 세계 경제에 충격을 줄 수 있다는 우려가 높아지고 있다. 달러로 가격이 표시되는 유가가 하락해 왔지만 '킹 달러' 현상으로 인한 달러 가치 상승분을 고려할 경우 미국을 제외하면 유럽 아시아 등 다른 지역 국가들에는 여전히 유가가 인플레이션을 유발하는 원인이 돼 왔기 때문이다. 이 때문에 감산으로 인한 유가 급등은 고물가와 경기 둔화에 직면한 세계 경제에 더욱 고통을 줄 것으로 전망된다.

○ 대규모 감산 검토, 세계 경제 충격 우려

100만 배럴 감산 검토 보도가 나온 2일 오후 뉴욕상품거래소 11월 인도분 WTI는 장중 82달러를 넘어서는 등 전장 대비 3%가량 급등했다. 런던 국제선물거래소의 11월분 브렌트유도 장중 3.31% 올랐다. 미국에 이어 각각 세계 2위, 3위 산유국인 사우디아라비아와 러시아가 주축인 OPEC+는 세계 하루 생산량인 1억 배럴의 약 40%를 차지한다.

유럽 에너지 위기와 글로벌 인플레이션 속에 급격한 원유 감산은 국제유가 상승을 유도해 세계 경제의 또 다른 위협 요인으로 작용할 것으로 보인다.

오안다그룹 선임 애널리스트는 블룸버그에 "여름 동안 경기 비관론 속에 국제유가가 급락했지만 이제 다시 유가 상승의 위험이 돌아오고 있다"고 밝혔다. 하버드대 중동연구센터의 연구원은 월스트리트저널에 "감산으로 국제유가가 오르면 물가가 더 오르고 이 때문에 유가 수요를 위축시킬 수 있다. 일부 국가의 경기 침체를 악화시킬 수 있다"고 지적했다.

○ 서방의 러시아 원유 제재 무력화 가능성

OPEC+의 대규모 감산이 서방의 러시아 제재를 무력화할 수 있다는 우려도 나온다. 미국을 비롯한 주요 7개국(G7)은 지난달 초 러시아가 석유 수출로 전쟁 비용을 충당하는 것을 막기 위해 '원유 상한제'를 도입하기로 했다. G7이 정한 가격 이하로만 러시아산 원유를 사들여야 해상 운송이 가능하도록 해 러시아가 원유 수출을 통해 얻는 이익을 제한하겠다는 취지였다.

하지만 산유국 감산으로 원유 값이 오르면 인위적으로 러시아 원유 가격만 제한하기 어려워진다. 중국, 인도 등이 러시아산 구매를 늘리는 등 서방 제재에 동참하지 않을 가능성이 높아진다. 이 때문에 러시아가 적극적으로 하루 100만 배럴 감산에 지지를 보내고 있다고 로이터 등이 보도했다. 미국은 지난달 30일 러시아가 우크라이나 점령 지역에 대한 불법 병합을 선언하자 미국은 러시아에 대한 대규모 제재 명단을 발표했다. OPEC+ 주요 인사인 알렉산드로 노바크 러시아 부총리도 포함됐다.

I . NEWS

조 바이든 미국 대통령은 7월 사우디에 직접 증산 요청을 하고 미국 내 원유 비축량을 푸는 등 유가 안정에 정권의 명운을 걸어왔다. 사우디가 러시아와 손잡고 대규모 감산에 나서는 것은 미국에 도전적인 행보로 읽힐 수 있다. 민주당 소속 로 카나 미 하원의원은 "사우디가 블라디미르 푸틴에게 힘을 실어주고 미국을 기만하는 원유 감산에 나서는 미국은 사우디에 대한 항공부품 공급을 막아야 한다"고 비판했다.

2. "바닷길은 좁다"...하늘길 여는 글로벌 해운사들

글로벌 해운사들이 항공사업 영토 확장에 속도를 내고 있다. 코로나 19 팬데믹 기간 전 세계를 뒤흔들었던 물류대란과 우크라이나 사태 불확실성을 계기로 공급망 지배력을 높이려는 시도를 가속화하고 있는 것이다. 자금력이 풍부한 일부 해운사들은 항공에 이어 물류사 인수합병(M&A)을 통해 육·해·공을 아우르는 '종합물류기업'으로 도약하겠다는 목표다.

선복량 기준 세계 최대 해운사인 머스크는 기존 항공물류 계열사인 스타에어 사업을 머스크 에어카고로 이관하기 위해 미 연방 교통부에 항공운송 허가를 신청했다고 지난달 29일(현지시간) 주요 외신이 보도했다. 머스크 에어카고는 항공화물 사업 진출을 위해 머스크가 지난 4월 설립한 별도 법인이다.

항공화물 사업에 가장 발 빠르게 뛰어든 머스크는 기재 투자를 통해 현재 보잉 767 화물기 15대의 기단을 갖췄다. 최근 물동량 증가에 대응해 보잉 화물기 767-300F 3대를 추가로 미·중 노선에 투입했고, 2년 뒤에는 신규 주문분 보잉 777F 2대를 더 인도받는다는 계획이다.

CMA CGM도 지난해 CMA CGM 에어카고라는 항공물류 자회사를 설립하며 항공물류 사업에 발을 뻗었다. 이를 위해 카타르항공으로부터 중고 화물기 에어버스 330-200F 4대를 구입했고, 올해 보잉 777 2대를 추가로 인수했다.

스위스에 본사를 둔 MSC는 아틀라스 에어와 손잡고 화물항공사 MSC 에어카고를 출범했다. MSC 에어카고는 보잉 777-200F 기 4대로 내년 서비스 시작을 앞두고 있다.

◆육·해·공 연계한 '문앞 운송' 시대 연다

글로벌 해운사들의 항공사업 확대는 코로나 19 팬데믹을 거치면서 불거진 공급망 혼란에서 기인한다. 코로나 19 기간 극심한 인력난과 봉쇄 조치로 세계 곳곳에서 전례없는 물류난이 이어지면서 한때 아시아와 미주를 오가는 선박들이 울스톱 됐다.

I . NEWS

지난해 10 월에는 미 서부의 두 거점 항만인 로스앤젤레스(LA)·롱비치항에서 입항을 기다리는 대기 선박 수가 사상 최대 수준으로 치솟았다. 전쟁터를 방불케 하는 물류난을 해소하기 위해 백악관이 직접 대책 회의를 주재했고, 주정부는 군경찰 투입까지 검토하는 상황이 이어졌다.

이 같은 혼란을 겪으면서 불확실성 회피와 적기 운송에 대한 화주들의 요구가 높아졌다. 영국 해운 컨설팅기업 드류리는 코로나 19 를 거치면서 운임이 비싸더라도 상대적으로 안정적인 항공운송을 선호하는 화주들의 수요가 점점 늘고 있다고 전했다. 화주들의 수요가 다양해지면서 컨테이너선과 항공기를 통해 운송하는 서비스에서 한발 더 나아가 트럭과 철도를 연계해 '문앞 운송'까지 실현하겠다는 것이 해운사들의 최종 목표다.

MSC 는 이를 위해 프랑스 물류기업인 볼로레 로지스틱스의 아프리카 사업부를 57 억유로에 인수했다. 인수 대상에는 아프리카 8개국에서 운영 중인 16개 터미널과 80여개 대리점, 철도운영권 등이 포함됐다. 머스크도 아시아 물류기업 36 억달러에 인수해 아시아 지역에서의 육상 인프라를 확보했다.

◆탄탄한 유보금...항공·물류사 쇼핑 나서는 빅 3

빅 3 해운사들은 오랜 업력 동안 쌓아놓은 탄탄한 유보금을 바탕으로 항공·물류사 쇼핑에 나서고 있다. 코로나 19 로 인한 여객 수요 급감과 자금난으로 도산 위기에 몰린 항공사들이 매물로 쏟아지면서 시장은 더 뜨거워졌다.

일례로 MSC 는 독일 항공사 루프트한자와 손잡고 이탈리아 국영항공사인 ITA 항공 인수전에 뛰어 들었다. MSC 는 M&A 를 성사시키기 위해 3개월간 실사 작업을 벌였지만, 에어프랑스-KLM 과 미 델타항공이 주도한 컨소시엄에 빼앗기면서 최종 인수에는 실패했다.

MSC 는 델타항공과 에미레이트항공 등에서 28년간 화물사업을 이끌어온 제니 데이블을 책임자로 영입해 M&A 나 파트너사와의 제휴 등의 방식으로 사업 확장을 모색 중이다. 대형 항공화물 취급 경쟁력을 높이기 위해 지상조업사도 자체적으로 확보하는 방안을 논의 중인 것으로 전해진다.

해상운임은 올해도 고공행진을 이어갈 것으로 보인다. 팬데믹 기간 가파르게 상승해 온 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 올 초 5000 선을 넘나들었다. 경기 침체 우려 등으로 최근 2000 선대로 떨어졌지만 여전히 코로나 19 이전 대비로는 2 배가량 높은 수준이다.

해운사들의 실적 전망도 어둡지 않다. 드류리는 2021~2023 년 업계가 벌어들이는 이익이 지난 2020 년까지 최근 60 년간 벌어들인 이익과 유사할 것으로 전망했다. 코로나 19 팬데믹 이전인 2019 년

I . NEWS

70 억달러 수준이던 글로벌 해운사들의 영업이익이 운임 상승에 힘입어 2020년 260 억달러, 지난해 2100 억달러로 급증했다. 업계는 글로벌 경기침체 영향으로 내년도 수익은 올해 보다는 낮을 것으로 예상했지만, 팬데믹 이전 수준보다는 훨씬 높은 것으로 내다봤다.

3. "WGBI 편입시 90 조 원 유입... 환율 안정 직접 효과"

한국이 세계 최대 채권지수인 세계국채지수(WGBI)의 관찰대상국으로 등재된 가운데 WGBI 편입 시 60 조~90 조원 정도가 채권 시장에 유입돼 환율 안정 효과가 직접적으로 나타날 것이란 전망이다. 유형철 기획재정부 국고국장은 30일 정부세종청사에서 브리핑을 통해 "지금 환율과 여러 변화를 감안할 때 90 조원까지도 자본이 들어오지 않을까 한다"고 밝혔다.

런던증권거래소 산하 FTSE 러셀은 29일(현지시간) 발표한 이번 달 FTSE 채권시장 국가 분류에서 한국을 잠재적으로 시장접근성 상향 조정(레벨 1→레벨 2) 가능성이 있는 관찰대상국으로 분류했다. WGBI는 미국·영국·독일·중국·일본 등 세계 주요 23 개국이 편입된 세계 3대 채권지수 중 하나다. 추종자금은 총 2조 5000억 달러 내외로 추정된다. 명목 국내총생산(GDP) 기준 세계 10대국 중 WGBI에 편입되지 않은 나라는 한국과 인도 뿐이다.

FTSE 러셀은 매년 3월과 9월 채권시장 국가 분류를 발표해 이를 토대로 채권 지수를 운용한다. 한국은 이번에 관찰대상국으로 등재되며 이르면 내년 중에 시장접근성 레벨 상향 조정 및 WGBI 편입 결정 가능성이 높아졌다.

유 국장은 "베스트 시나리오는 내년 3월 편입이 결정되고 6개월 유예기간을 거쳐 9월에 실제 편입되는 것"이라며 "앞으로 편입돼서 90조원이 들어오면 환율 안정 효과가 직접적으로 있는 것"이라고 말했다.

그러면서 "국고채라서 질 좋은 자금이 들어온다"며 "단기 수익을 쫓는 게 아닌 안전성이 높은 자금이라 국내 채권시장이 안정될 수 있다"고 덧붙였다.

다음은 유형철 국장과의 일문일답.

-WGBI에 들어가면 돈이 어떻게 들어온다는 건가.

"WGBI 지수를 추종하는 펀드들이 있다. 외국 국채에 투자할 때 23개국 비율에 따라 투자하는 게 일반적이다. 저희가 여기에 들어가는 것이다. 저희가 들어가면 9번째 순서로 2% 넘는 정도다. 2조 5000억 달러의 2% 정도가 한국 국채시장으로 들어온다고 생각하면 된다."

I . NEWS

-외화자금이 들어오면 환율 안정세에 도움이 되나.

"많이 기대하고 있다. 실제 편입을 위해서는 굉장히 많이 노력해야 한다. 보통 1년 정도가 걸린다. 실제 편입돼서 그로 인해 외국자금이 국내로 들어오는 건 그만큼 시간이 걸린다. 저희가 기대하기에는 시장 펀더멘털을 투자자들이 다시 확인하는 등 추가적인 효과가 있지 않을까 한다. 그런 부분이 환율에 도움이 될 거라고 기대한다. 만약 편입돼서 90조원이 들어오면 환율 안정 효과도 직접적으로 있는 것이다. 하나 말할 수 있는 게 국고채기 때문에 질 좋은 자금이 들어온다. 대부분 안정을 추구하는 투자자금이다. 단기 수익을 쫓지 않는 안정성 높은 자금이 국내에 많이 들어올 때, 국내 채권시장도 안정될 수 있다고 기대한다."

-시장접근성 레벨 상향 조정에 불안 요인은 무엇인가.

"외환시장 규제들인데 충분히 얘기됐던 부분들이다. 외국 투자자에 대해 국내에서 등록해 승인 받아 외환 거래할 수 있는 내용들은 발표된 사항이다. 외국인 투자 자본시장 규제가 있었는데 다 해결하려고 노력한 분이라 상당히 긍정적으로 보고 있다."

-세계개편이 필요한데 야당 반응은 어떤가.

"WGBI에 가입한 나라 23개국이다 외국인의 국채 투자에 대해 이자소득세와 양도소득세를 면제하고 있다. 글로벌 룰이라고 생각할 수 있다. 거기에 거부감은 없는 걸로 판단된다. 그런데 세법개정안 전체로 봐서 지연되는 것이 우려된다. 앞으로 WGBI에 들어가면 수요 저변이 넓어지고 우리 시장에 굉장히 필요한 돈이 될 거다. 이런 면에서 반대할 이유가 없다."



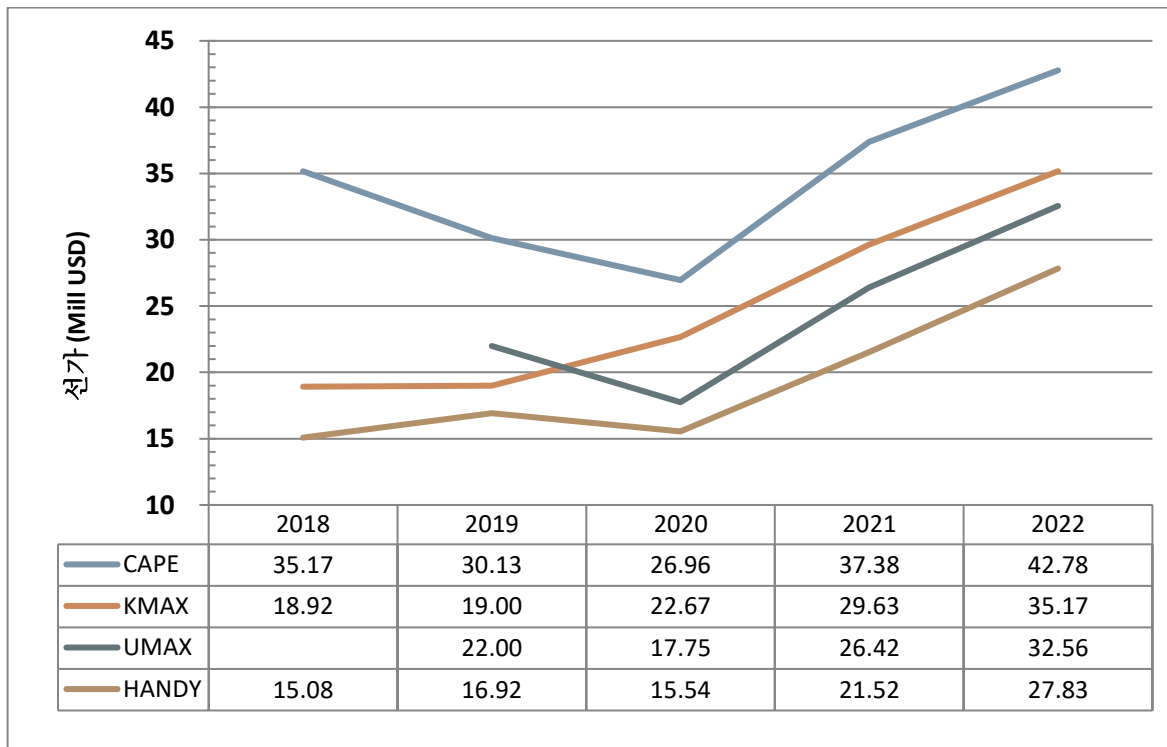
II . BULK CARRIER

(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	42.78
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	14.46%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	35.17
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	18.69%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	32.56
			-19.32%	48.83%	23.24%
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	27.83
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	29.33%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



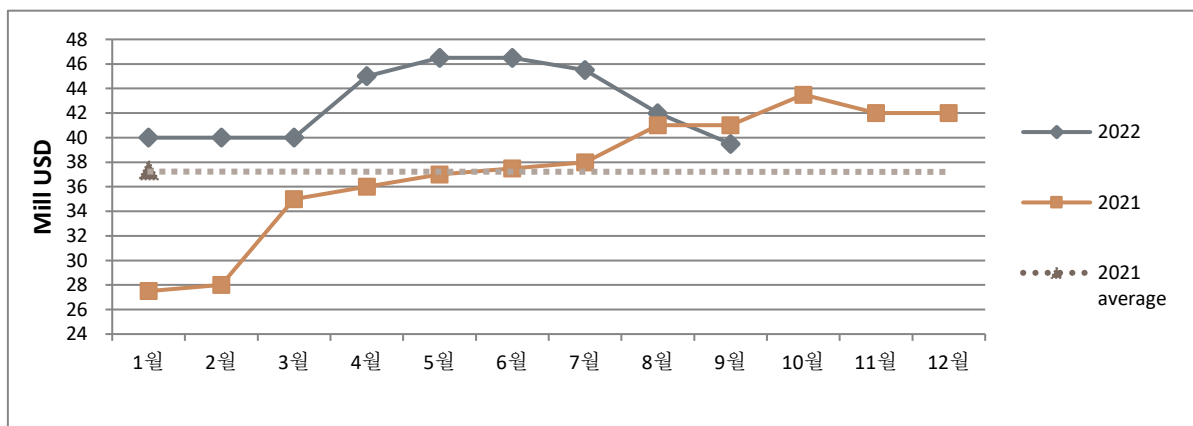


II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	45.50	42.00	39.50	42.78
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	-2.2%	-7.7%	-6.0%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	19.7%	2.4%	-3.7%	14.5%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	35.17
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-5.3%	-8.3%	-6.1%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	18.0%	4.8%	-6.1%	18.7%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	33.00	31.50	30.00	32.56
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-4.3%	-4.5%	-4.8%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	15.8%	5.0%	-3.2%	23.2%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	27.83
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-5.3%	-3.7%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	26.7%	12.5%	6.1%	29.3%

2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	41.00	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	24.50	21.52

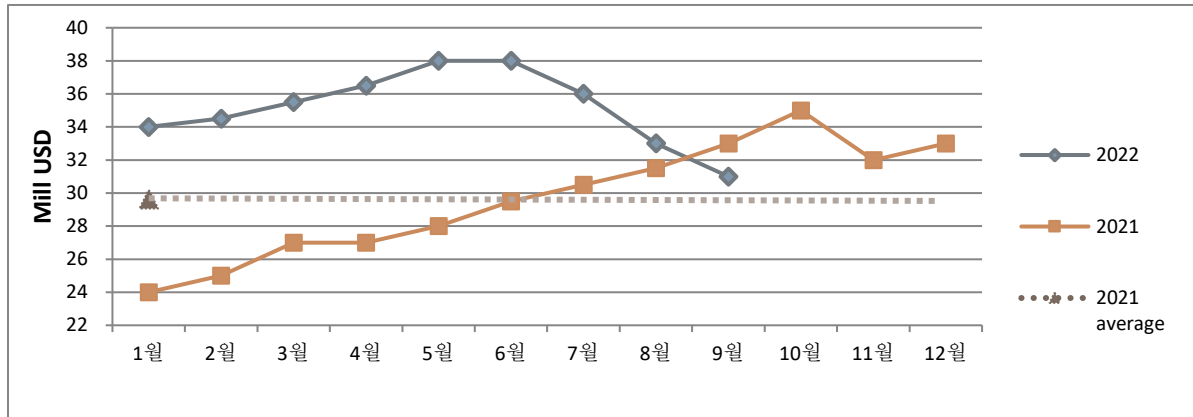
□ Cape



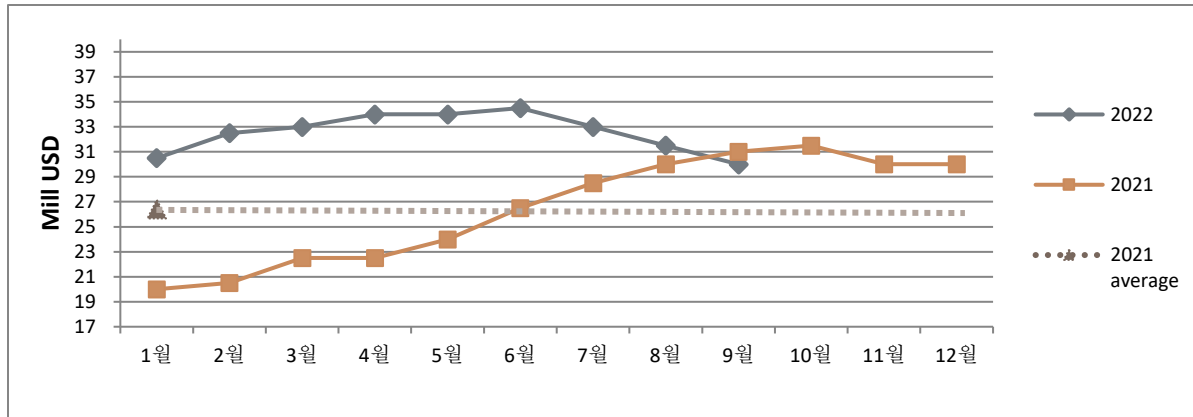


II . BULK CARRIER

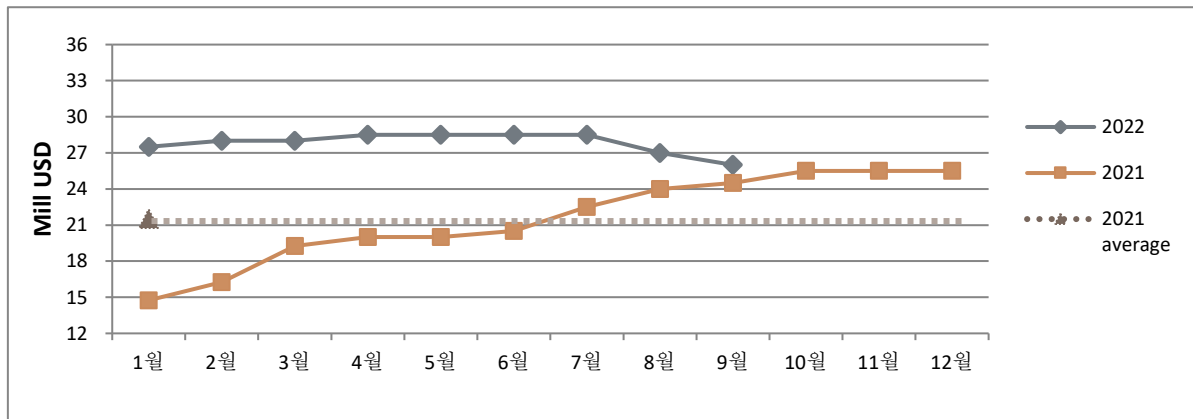
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CYMONA GEMINI	82,992	2006	JAPAN	B&W		15.85	Greek buyer (Minoa Marine Ltd)
BC	OCEAN THYME	82,300	2014	CHINA	B&W		20.5	Greek buyer, Eco-engine
BC	NORD CORONA	81,600	2019	CHINA	B&W		29	Undisclosed buyer
BC	NORD BARENTS	62,600	2019	JAPAN	B&W	C 4x30t	33.3	Greek buyer, scrubber fitted, Eco-engine
BC	DREAM OCEAN	33,383	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30t	17.65	Undisclosed buyer



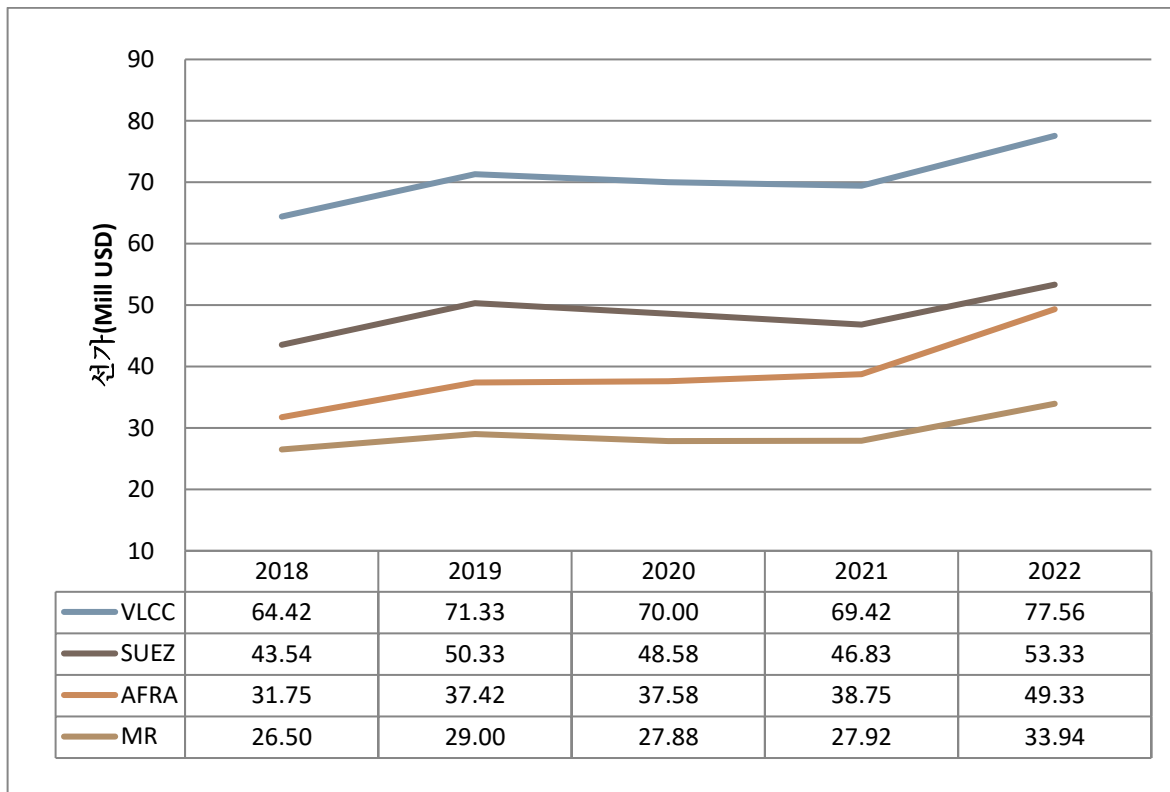
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	77.56
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	11.72%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	53.33
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	13.88%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	49.33
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	27.31%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	33.94
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	21.59%

□ TANKER 연평균 선가

❖선령 5 년기준, Million USD

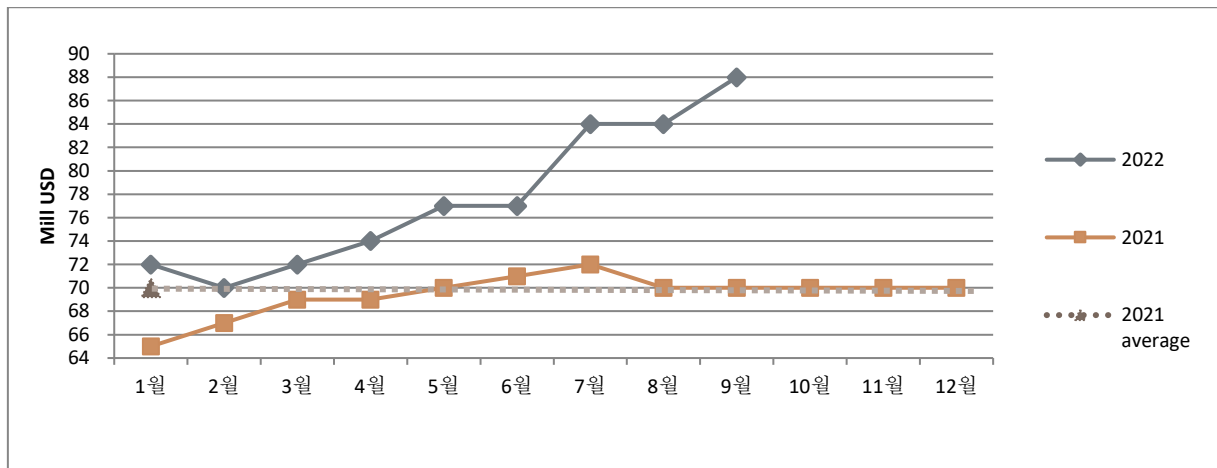




III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	77.56
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	9.1%	0.0%	4.8%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	16.7%	20.0%	25.7%	10.8%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	53.33
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	7.4%	1.7%	5.1%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	18.4%	22.9%	29.2%	9.8%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	49.33
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	8.2%	1.9%	5.6%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	32.5%	35.0%	42.5%	31.3%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	33.94
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	10.4%	8.1%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	32.1%	42.9%	42.9%	21.8%
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	연평균	
VLCC	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	71.00	70.00	70.00	70.00	70.00
SUEZ	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.50	48.00	48.00	48.00	48.58
AFRA	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	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	28.00	28.00	27.88

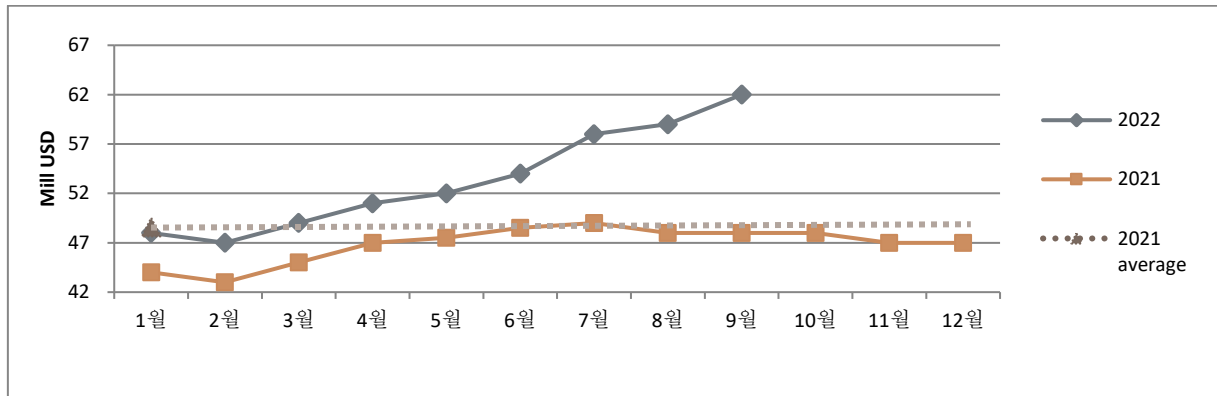
VLCC-310K



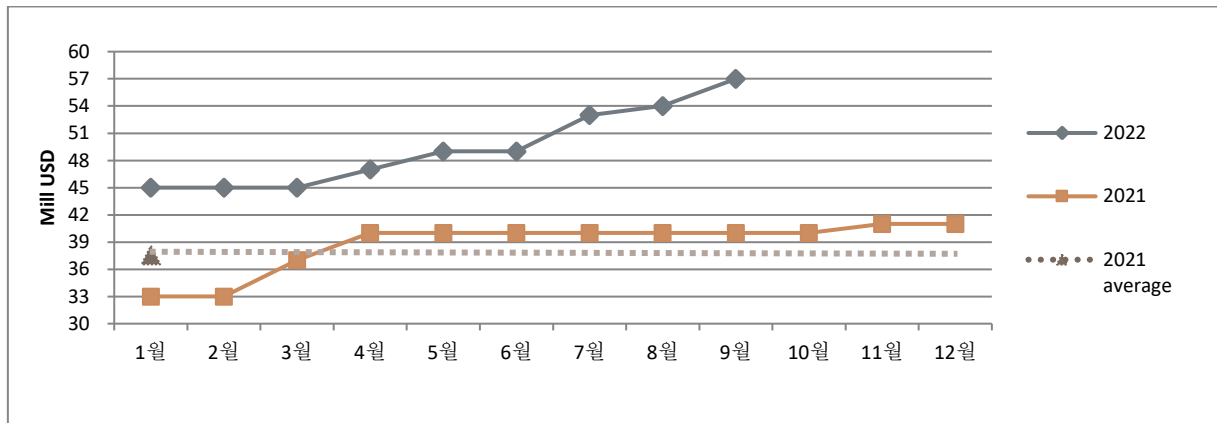


III. TANKER

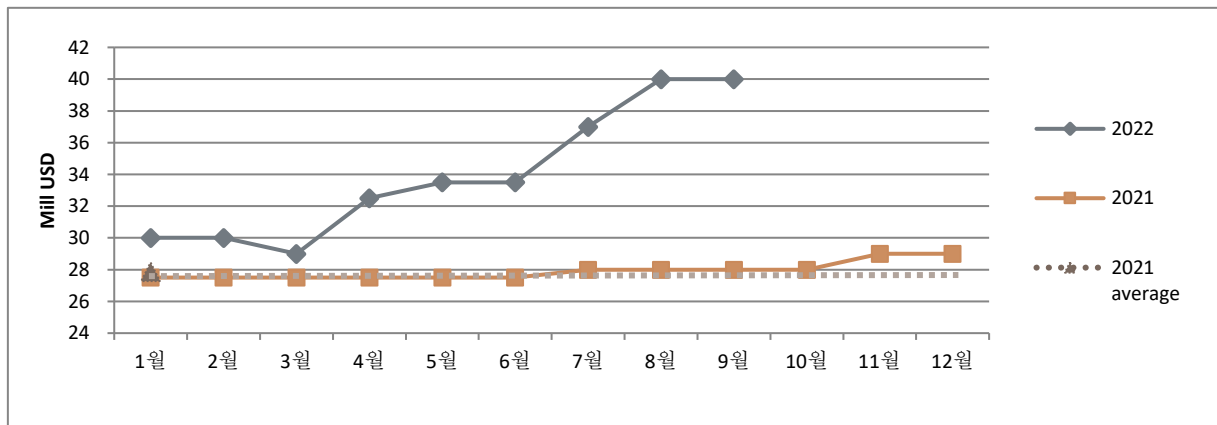
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PRIDE	300,149	1998	JAPAN	B&W		24.5	Undisclosed buyer, coiled
TANKER	VINGA	159,000	2012	KOREA	B&W		42	Greek buyer (Thenamaris), Eco-engine
TANKER	KEROS VOYAGER	105,585	2008	KOREA	B&W		35.5	Middle Eastern buyer
TANKER	RIDGEBURY ACACIA	53,712	2006	JAPAN	MITSU		35-2EB	Undisclosed buyer
TANKER	RIDGEBURY BIRCH	53,712	2006	JAPAN	MITSU			
OIL/CHEM	LAPEROUSE	50,420	2011	CHINA	B&W	2	26	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	NORD GARDENIA	39,999	2014	CHINA	B&W	2&3	26	Greek buyer, epoxy coated, coiled
CHEMICAL	BATTERSEA PARK	19,949	2002	JAPAN	B&W		10.5	Undisclosed buyer

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	AS LAETITIA	11,807	2007	CHINA	MAN	957	TEU	16	US buyer

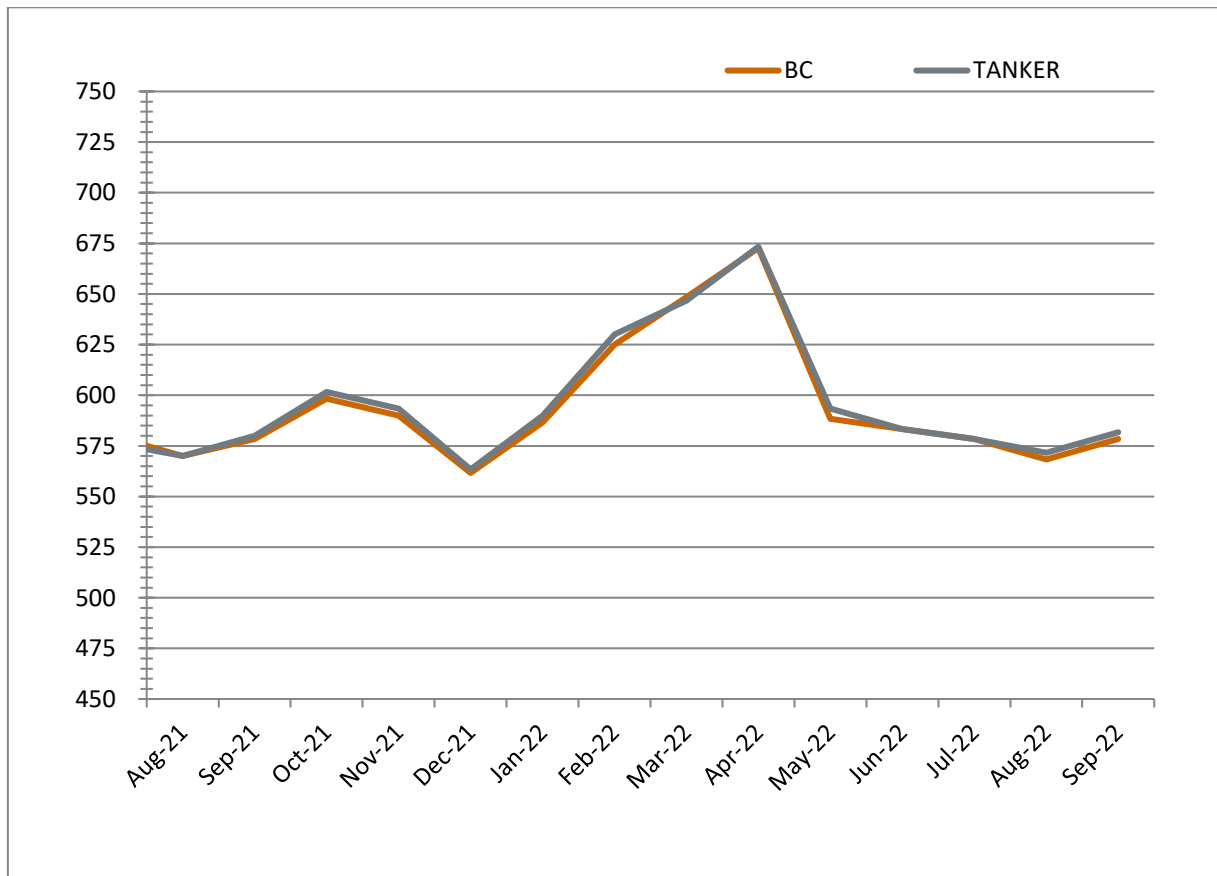


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.09	2022.09		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	605.37	14.9%	580.00	581.67	1.7%	0.3%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	603.26	14.0%	578.33	578.33	1.8%	0.0%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





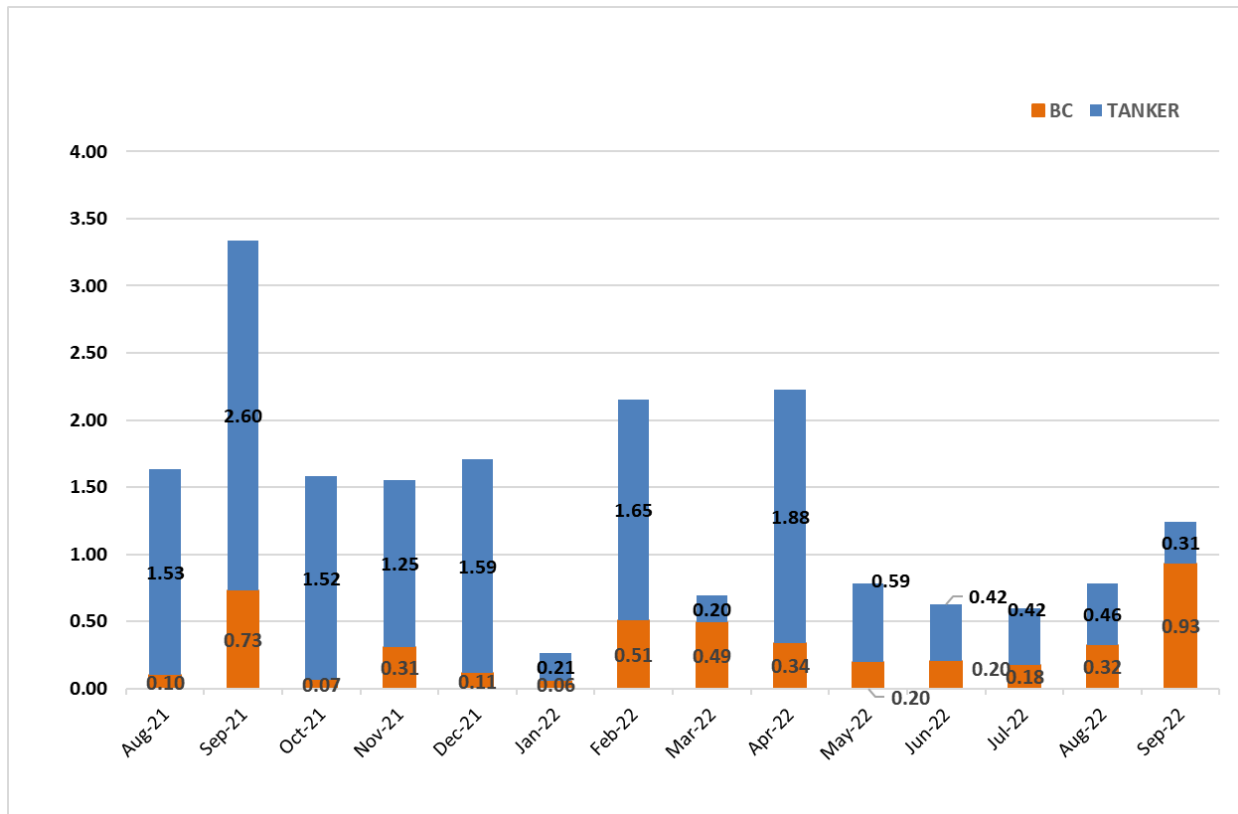
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.09		2022.09			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	2.60	43	0.31	-88.2%	9	-79.1%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.73	8	0.93	27.5%	9	12.5%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

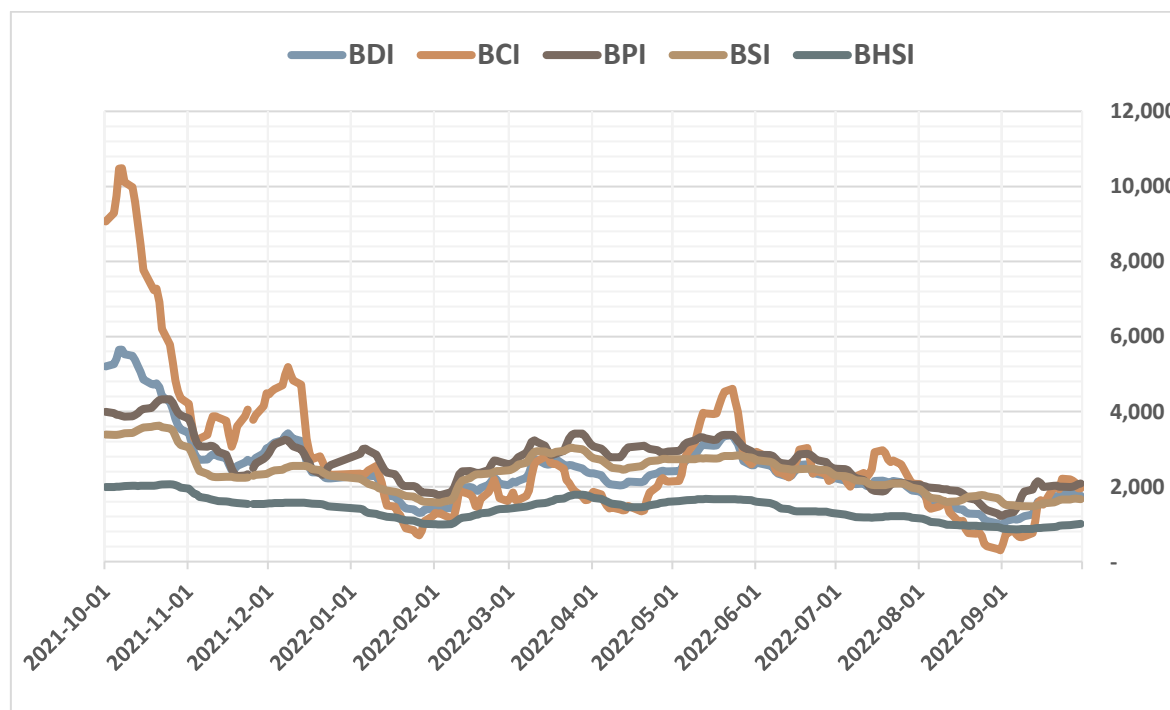
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SHUN FU	70,424	10,672	1990	KOREA	B&W	610	BANGLADESHI



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-09-30	2022-09-23	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,760	1,816	▼56.00	5,650	965
BCI	1,955	2,206	▼251.00	10,485	302
BPI	2,082	1,995	▲87.00	4,328	1,217
BSI	1,663	1,652	▲11.00	3,624	1,473
BHSI	1,009	966	▲43.00	2,062	859





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	696.00	▲6.00	631.00	▼22.50	625.00	▼27.00
MGO	936.50	▲10.00	947.50	▼55.00	994.00	▲7.00
LSMGO	933.00	▲7.00	947.50	▼55.00	-	-
IFO380	390.00	▼28.00	416.00	▼14.00	410.00	▼36.50

❖기준일 : 9 월 30 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-09-30	2022-09-23	CHANGE
미국 달러	1434.80	1408.00	▲26.80
일본 엔(100)	993.25	989.15	▲4.10
유로	1408.83	1385.33	▲23.50
중국 위안	199.66	198.45	▲1.21

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 조용한 퇴직(quiet quitting)

조용한 퇴직(QUIET QUITTING)은 최근 미국을 비롯해 전 세계적으로 확산하고 있는 현상으로 직장에서 맡은 업무만 최소한으로 하고 그외 회사 일엔 관여하지 않겠다는 의미로 쓰인다. 직장을 조용히 퇴사하겠다는 의미가 아니라 심적으로 퇴사에 가까운 마음가짐을 갖고 회사 생활을 하겠다는 뜻이다.

미국 월스트리트저널(WSJ)과 워싱턴포스트(WP) 등 주요 언론은 미국 직장인 사이에서 조용한 퇴직이라는 단어가 유행하고 있으며 미국 직장인의 절반 이상이 이같은 현상에 공감하고 있다고 최근 보도했다.

조용한 퇴직 현상은 미국의 한 20대 엔지니어가 짧은 동영상을 소셜 미디어에 올리면서 퍼지고 있다고 미국 언론들은 전했다. 이 엔지니어는 영상에서 "당신의 일이 곧 삶이 아니고 당신의 가치는 성과로 결정되지 않는다"며 조용한 퇴직이라는 표현을 썼는데 미국의 젊은 세대들이 상당히 공감했다는 것이다.

미국 여론조사업체 갤럽이 미국 직장인 1만 5천 900명을 대상으로 지난 6월 조사한 결과 응답자 중 32%만 일에 대한 열정을 느끼고 있다고 답했지만, 18%는 적극적으로 일에서 떨어져 있다고 말했다. 나머지 50%는 주어진 최소한의 일만 하고 일로부터 자신을 분리한 채 관여하지 않고 있다고 답했는데 이것이 조용한 퇴직에 해당한다는 분석이 나온다.

조용한 퇴직은 코로나 19 사태 이후 미국에서 나타난 '대퇴사 시대(THE GREAT RESIGNATION)'와 맞물려 나타나는 현상이다. 코로나 19 사태로 대규모 구조조정과 초과 근무, 늘어난 실업수당 등으로 일에 대한 회의감이 커지면서 업무 몰입도도 떨어지고 있는 것으로 풀이되고 있다. 대퇴사로 구인난이 극심해지자 남은 직원들은 업무 부담이 가중되고 과로에 지친 나머지 조용한 퇴직을 하게 됐다는 것이다.

[출 처 : 연합뉴스]



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 (상무 김현진) Managing 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 (대리 손호영) Assistant Manager 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	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 www.stlgtour.com tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장 이진행	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 www.stlyacht.com academy@stlyacht.com