

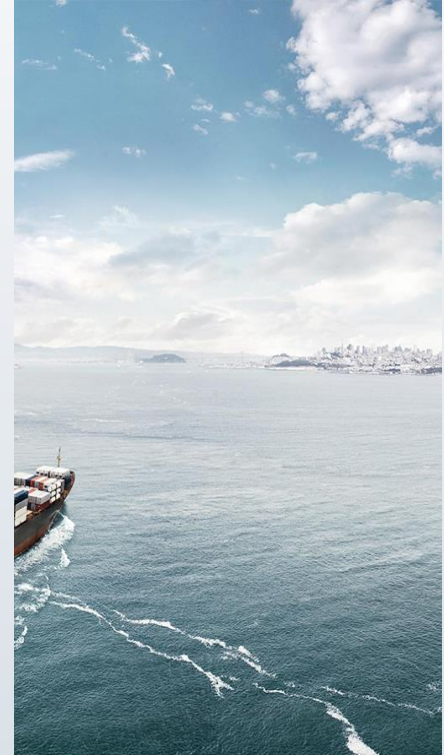


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.427

November 15, 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. 지난 주 하루 60 원 급락한 환율... 얼마까지 내릴까

고공행진을 이어오던 원/달러 환율이 최근 들어 빠른 속도로 상승분을 반납하고 있다. 특히 9 일 오후 미국 10 월 소비자물가(CPI) 상승률이 8 개월 만에 7%대로 하락하며 원/달러 환율은 전날 1310 원대까지 떨어졌다. 미국의 긴축 기조 완화 예상에 달러 가치가 떨어지고 중국의 '제로 코로나' 정책 철회 기대감에 위안화 약세까지 진정되자 원/달러 환율이 지난달 말 고점을 찍은 뒤 이제 본격적인 하락세로 접어드는 것이 아니냐는 기대감이 나온다. 전문가들은 당장 환율이 1200 원대까지 내려갈 가능성을 언급하면서도 낙관하기엔 이르다는 입장이다.

12 일 서울 외환시장에서 따르면 전날 원/달러 환율은 전 거래일(1377.5 원)보다 59.1 원 급락한 1318.4 원에 마감했다. 전날 환율은 전 거래일보다 30.0 원 내린 1347.5 원에 출발했다. 장중 오후 2 시 30 분께 전 거래일 대비 53.7 원 급락해 1328.8 원까지 떨어졌다. 하루 변동 폭 기준으로 2009 년 4 월 30 일(58.7 원 하락) 이후 가장 큰 폭의 하락이었다.

이는 9 일 미국 노동부가 10 월 CPI 가 전년 동월 대비 7.7% 상승했다고 발표하면서 시장의 예상 (블룸버그 집계, 7.5%)을 크게 하회, 시장이 다음달 연준이 공개시장위원회(FOMC)에서 자이언트스텝 (0.75%포인트)이 아닌 빅스텝(0.5%포인트)의 금리인상을 할 확률을 더 높게 본 데 따른 결과로 풀이된다.

미 CPI 가 시장 예상치를 하회하자 10 일(현지시간) 주요 6 개국 통화 대비 달러가치를 나타내는 달러 인덱스는 전 거래일보다 2.46%포인트나 급락한 107.743 에 거래를 마쳤다. 블룸버그는 달러 인덱스가 2009 년 이후 최대 하락폭을 보였다고 밝혔다.

신한은행 연구원은 전날 시장 흐름에 대해 "장 초반엔 미 CPI 여파가 이어지는 수준이었는데 11 시 넘어 추경호 부총리께서 국민연금 같은 공적기관 투자자 화니치 비율 높일 수 있도록 추진하겠다는 말씀을 하시면서 외환시장에 임팩트가 있었고 2 시 반에 중국이 코로나 격리나 비행 금지 조치를 완화하는 방향으로 변경했다고 발표하면서 그때 또 환율 하락폭이 커졌다"고 분석했다.

하이투자증권 연구원은 연말 안에 원/달러 환율이 1250 원대까지 내려갈 수 있다고 내다봤다. 연구원은 "전날 낙폭이 워낙 가팔라서 추가적으로 가는 덴 조금 숨고르기가 있을 것"이라면서도 "전체적으로 변동성이 있긴 하겠지만 연말까지 특별한 이벤트가 없다면 추세적으로 하락 흐름을 이어갈 것으로 보고 있다"고 말했다.

I . NEWS

다만 전문가들은 연말 전 다시 환율이 다시 반등할 수 있다는 경계감을 나타냈다. 신한은행 연구원은 "일단 이 급락세가 지속되기보단 다음주엔 조금 분위기가 달라질 수 있다"면서 "미국이 금리 인상을 중단한 게 아니고 속도 조절인데 아직 금리 인상까진 갈 길이 남아 있다"고 말했다.

또 "금리 인상 사이클에서 경기 침체나 신용 위험은 후행하는 경향이 있다"며 "그래서 신용 시장이 받는 스트레스는 이게 환율이 내리고 주가가 반등한다고 해도 금리 수준이 더 높아지는 과정에서 신용시장의 스트레스는 아직 확대될 여지가 높기 때문에 달러화의 대세 하락을 얘기하기엔 아직은 아니라고 본다"고 분석했다.

대신증권 연구원은 "물가가 7.7%이라는 건 여전히 낮은 수준은 아닌 것이고 연준이 기준금리 인상 사이클을 감속시킬 여지가 있지만 인상을 또 안 한다는 것은 아니다"며 "전날 시장이 너무 흥분해 환율이 많이 빠진 느낌이라 과한 면이 있었던 만큼 반등이 있을 수 있다고 본다"고 말했다.

다만 이번 미 CPI 결과에 따라 당장 한·미 기준금리 인상 폭과 인상 속도가 줄어든 것이란 예상엔 이견이 없었다. 연방기금금리(미국의 기준금리) 선물은 이날 시카고상품거래소(CME)에서 연준이 12 월 FOMC 에서 빅스텝할 확률을 85.4%로 반영했다. 이 수치는 하루 전만 해도 56.8%에 머물렀다.

NH 투자증권 연구원은 "(이제) 11 월 금통위 때 기준금리 0.25% 인상을 다들 기정사실로 생각하는 분위기일 것 같다"며 "3.50% 정도에서 기준금리가 마무리될 것 같다"고 말했다.

이창용 한은 총재도 금리인상 속도를 조절할 가능성을 내비쳤다. 이 총재는 전날 오전 서울 중구 웨스틴조선호텔에서 열린 '한국은행과 한국경제학회(KEA) 공동 국제 컨퍼런스'에서 개회사를 통해 "최근 인플레이와 환율이 안정되는 모습을 보이고 있으며, 연준 의장이 기자회견에서 밝힌 바와 같이 (미 금리 인상이) 다소 누그러질 것으로 예상된다"며 "비은행부문에서의 금융안정을 확보하는 것이 중요한 문제로 대두되고 있다"고 말했다.

2. “탄소규제로 해운시장 지각변동 우려”

내년부터 시행되는 국제해사기구(IMO)의 탄소 규제가 한국 해운산업에 큰 타격을 줄 거란 전망이 나왔다.

I . NEWS

한국해양수산개발원(KMI)은 지난달 28 일 서울 명동 로얄호텔에서 열린 해사포럼 조찬간담회에서 “금융시장에서 사용되는 빅스텝이 해운 시장에서도 시행되는 느낌”이라며 “2025 년이 시장의 터닝포인트가 되고 2030 년엔 현재 알고 있던 해운회사가 많이 사라질 것 같다는 생각이 든다”고 깊은 우려감을 나타냈다.

국제해사기구는 내년 1 월 1 일부터 현존선박에너지효율지수(EEXI)와 선박탄소집약도지수(CII) 등급제를 시행할 계획이다. EEXI 가 선박의 온실가스 배출을 사전에 규제하는 조치라면 CII 등급제는 사후 규제 조치라 볼 수 있다. EEXI 는 2013 년 도입된 신조선 대상 에너지효율설계지수(EEDI)의 ‘현존선판’이다. 기국 또는 선박검사기관에서 400T(총톤) 이상 선박의 연비를 사전에 인증하는 제도다.

선박이 화물 1T 을 싣고 1 마일을 항해할 때 발생하는 CO₂ 배출량을 기관출력 재화중량톤수(DWT) 등의 선박 제원에 근거해 산출한다. 내년 평가기준은 1999 년부터 2008 년까지 10 년간 건조된 선박의 톤마일당 CO₂ 배출량 평균값보다 20% 개선된 수치다. 기준을 통과하지 못하는 선박은 엔진 출력을 제한하거나 친환경 연료 사용 또는 로터세일 같은 연비 개선 장치를 다는 조치를 취해야 한다. 선박은 2023 년 1 월 1 일 이후 도래하는 첫 정기검사에서 연비 인증을 통과해야 한다.

CII 등급제는 1T 의 화물을 1 마일 운송하는 데 배출되는 CO₂ 양을 연료사용량, 운항거리 등 선박의 운항정보를 활용해 사후(事後)적으로 산출하는 제도다. 운항 정보를 토대로 5000T 이상 외항선의 1 년간 연비를 조사해 A(매우 우수) B(우수) C(보통) D(불량) E(매우 불량) 5 단계로 평가한다. 최저등급인 E 를 한 차례 맞거나 D 를 3 년 연속 맞으면 선주는 1 달 이내에 C 등급 이상으로 올라갈 수 있는 에너지효율개선계획(SEEMP)을 제출해야 한다.

계획이 미흡하거나 연비 개선이 이뤄지지 않으면 해당 선박은 시장에서 퇴출된다. 제도 도입 후 1 년이 지난 2024 년에 첫 등급이 부여될 전망이다. IMO 는 탄소 규제 도입으로 국제해운의 CO₂ 배출량을 2008 년 대비 2030 년까지 40%, 2050 년까지 70% 감축한다는 목표다.

부산항, 녹색연료공급기지 못만들면 경쟁력 상실

한국선급에서 2020 년 운항정보를 기준으로 국내 선박 600 여척을 대상으로 조사한 결과 80% 이상이 EEXI 를 만족하지 못하고 20%가 해체 수순을 밟아야 하는 CII E 등급에 해당하는 것으로 집계됐다. 박 실장은 “CII 가 EEXI 보다 시장에 미치는 영향이 훨씬 더 클 것”이라며 “사전 규제인 EEXI 는 돈을 들여서 기술적으로 대응하면 되지만 CII 는 실제 배출한 탄소 총량으로 계산하기 때문에 과거 단일선체 유조선 퇴출 규제처럼 기준에 미흡하면 무조건 운항이 정지된다”고 설명했다.

I . NEWS

그렇다고 EEXI 를 만만히 봐선 안 된다. 엔진 출력을 제한하거나 에너지 절감 장치를 설치하는 개조 비용이 신조 비용보다 더 많이 들어가는 까닭이다. 해양수산부는 선사들의 부담을 줄여주고자 내년까지 엔진출력제한장치 설치비 10%를 보조하는 지원 정책을 도입했다.

KMI 는 “IMO 가 향후 기준을 크게 강화하는 빅스텝을 도입할 수 있다”며 “앞으로 LNG 연료를 쓰는 선박도 안심할 수 없다”고 관측했다. 지금 짓는 LNG 추진선의 CII 등급은 현재 A 등급이지만 IMO 에서 2025 년 기준을 강화하는 빅스텝을 추진하면 D 등급 이하로 떨어질 수도 있다는 분석이다. 그는 “2020 년 기준으로 국내 선박의 65%가 CII C 등급 이상이었지만 강화되는 기준에선 절반도 CII 등급을 충족하지 못할 것으로 보인다”고 말했다.

또한 “저속운항으로 CII 기준을 맞추는 계획은 현실성 없다”며 “가장 효과가 뛰어난 친환경 연료를 선정해 선박을 신조하고 벙커링(연료공급) 네트워크를 구축해야 한다”고 조언했다. 싱가포르에서 그린메탄을 벙커링을 추진하는 머스크를 예로 들며 우리나라가 이 같은 친환경 연료 공급 시장을 준비하지 못하면 부산항으로 선박이 들어오지 않아 해운과 항만이 함께 경쟁력을 잃을 수 있다고 진단했다.

해진공, 해운 탈탄소 대응 주도해야

윤민현 해사포럼 회장은 금융권이 탈탄소화를 이루는 데 핵심 역할을 할 것으로 규정했다. 앞으로 국내외 선사들이 앞다퉀 금융기관과 연계해 친환경 선박 건조에 열을 올릴 거란 진단이다. 하지만 국내 은행들이 포세이돈원칙(POSEIDON PRINCIPLES)에 가입하지 않은 점을 지적하며 “싱가포르를 금융권까지 모여서 대응 전략을 짜고 있는데 우리나라는 정부를 비롯해 집약되는 센터가 없는 것 같다”고 쓴소리했다.

포세이돈원칙은 해운 분야 탈탄소 운동을 독려하고자 국제 은행이 결성한 조직으로, 현재 30 곳의 주요 선박금융기관이 가입해 있다. 우예중 수협중앙회 감사위원은 “해양진흥공사가 한국선급(KR) 해양수산개발원(KMI)과 협력해 단편적인 정책금융에서 벗어나 ESG(친환경·사회공헌·윤리경영)와 해운 시장의 탈탄소 규제에 대응하는 주관 기관 역할을 해야 한다”고 주문했다.

해양진흥공사는 “누군가 발주를 해야 정책금융기관의 지원이 가능하다”며 “산업부에서 중소 조선소에 친환경 선박 개발을 지원하는데, 국내 선주들이 이들 조선소에 공동 발주해 낮은 선가로 친환경 선박을 도입하는 방법을 고민해야 한다”고 제안했다.

I . NEWS

3. OPEC 원유 수요 전망치 하향에 하락

뉴욕유가는 석유수출국기구(OPEC)가 올해와 내년 전 세계 원유 수요 전망치를 하향한 데다 달러화 가치가 오름세를 보이면서 하락했다.

14 일(현지시간) 뉴욕 상업거래소에서 12 월 선물 서부텍사스산원유(WTI) 가격은 전날보다 3.09 달러(3.47%) 하락한 배럴당 85.87 달러에 거래를 마쳤다.

이날 하루 하락률은 지난달 14 일 이후 최대로 유가는 3 거래일 만에 하락세로 돌아섰다.

유가는 OPEC 의 원유 수요 전망치 하향 소식과 중국의 코로나 19 확진자 수 증가, 달러 강세 등에 하락 압력을 받았다.

OPEC 은 이날 발표한 보고서에서 올해 원유 수요가 하루 250 만 배럴가량 증가할 것으로 예상했다. 이는 이전보다 10 만 배럴 낮춘 것이다.

내년 글로벌 원유 수요 전망치도 하루 220 만 배럴가량 증가하는 데 그칠 것으로 예상했다. 이 역시 이전 전망치보다 10 만 배럴 낮춘 것이다.

OPEC 은 세계 경제가 상당한 불확실성 시기에 진입했으며 4 분기 들어 어려움이 증가하고 있다고 진단했다.

중국이 해외 입국자들에 대한 방역 기준을 완화했으나, 중국 내 코로나 19 확진자가 늘고 있다는 소식은 유가에 부정적으로 작용했다.

중국 국가위생건강위원회(위건위)에 따르면 전날 중국 본토 신규 지역사회 감염자 수는 1 만 5 천 525 명으로 집계돼 지난 10 일부터 나흘 연속으로 1 만 명대를 기록했다.

확진자 발생으로 운영을 중단한 상하이 디즈니랜드는 이날 재개 일정을 아직 확정하지 못했다고 공지했다.



I . NEWS

스톤엑스의 애널리스트는마켓워치에 "중국이 코로나 19 검사 요건을 대폭 완화하기 시작했으며, 외국인에 대한 입국 규제도 완화하고 격리 지역을 해제하고 있다"라면서도 "완전 경제 개방은 아직 요원해 보인다"라고 말했다.

달러화가 강세를 보인 점도 유가에 하방 압력으로 작용했다.

주요 6 개 통화에 대한 달러화 가치를 보여주는 ICE 달러지수는 이 시각 전장보다 0.4%가량 오른 106.689 에서 거래됐다.

ING 의 원자재 전략 헤드는 "미 달러 강세가 유가와 원자재 시장 전반에 압박으로 작용하는 것으로 보인다"라고 말했다.

그는 "중국의 코로나 19 격리 지침 완화 이후 시장이 약간 앞서갔을 수 있는 부문이 있다"라고 덧붙였다.



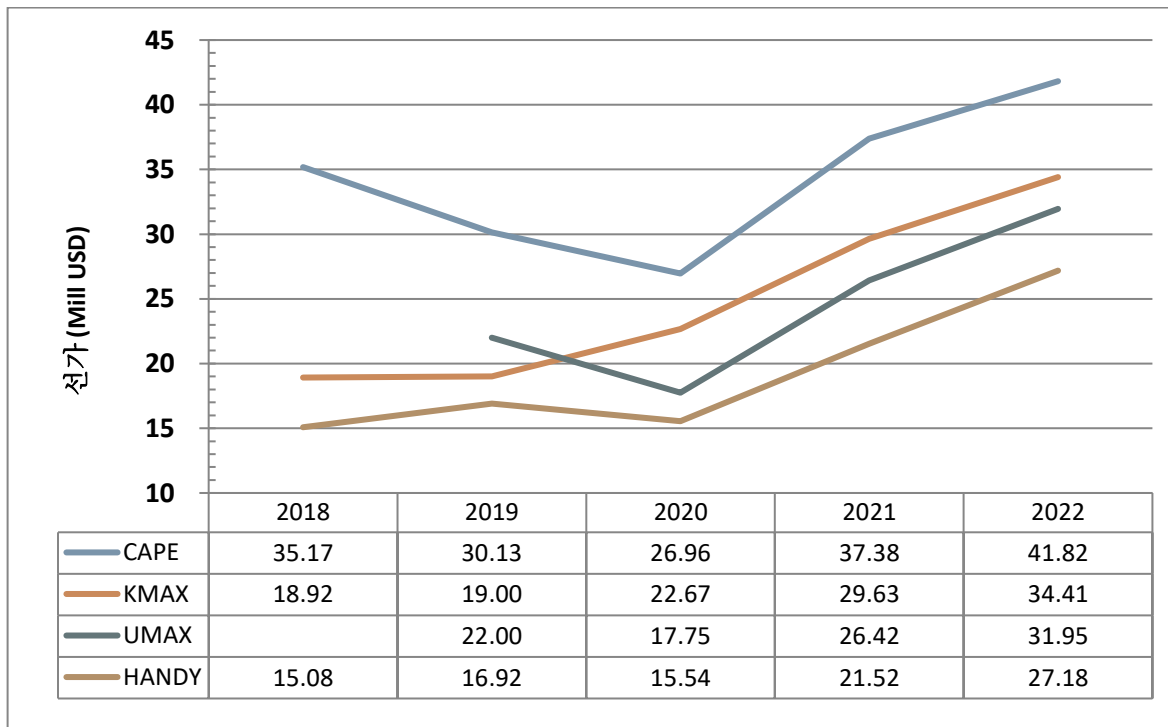
II . BULK CARRIER

(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	41.82
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	11.89%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.41
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	16.13%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	31.95
			-19.32%	48.83%	20.96%
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	27.18
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	26.30%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



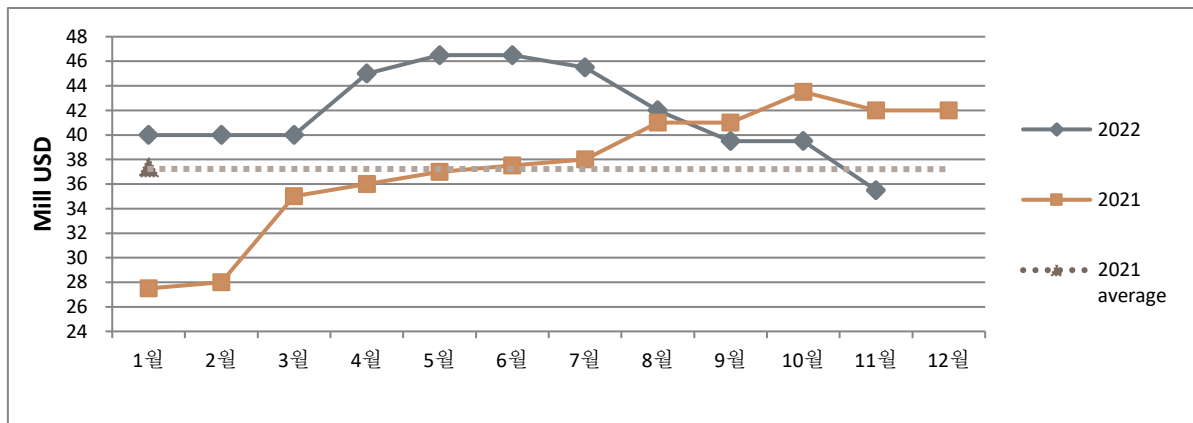


II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	45.50	42.00	39.50	39.50	35.50	41.82
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	-2.2%	-7.7%	-6.0%	0.0%	-10.1%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	19.7%	2.4%	-3.7%	-9.2%	-15.5%	11.9%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	31.00	31.00	34.41
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-5.3%	-8.3%	-6.1%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	18.0%	4.8%	-6.1%	-11.4%	-3.1%	16.1%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	33.00	31.50	30.00	30.00	28.50	31.95
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-4.3%	-4.5%	-4.8%	0.0%	-5.0%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	15.8%	5.0%	-3.2%	-4.8%	-5.0%	21.0%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	24.50	24.00	27.18
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-5.3%	-3.7%	-5.8%	-2.0%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	26.7%	12.5%	6.1%	-3.9%	-5.9%	26.3%

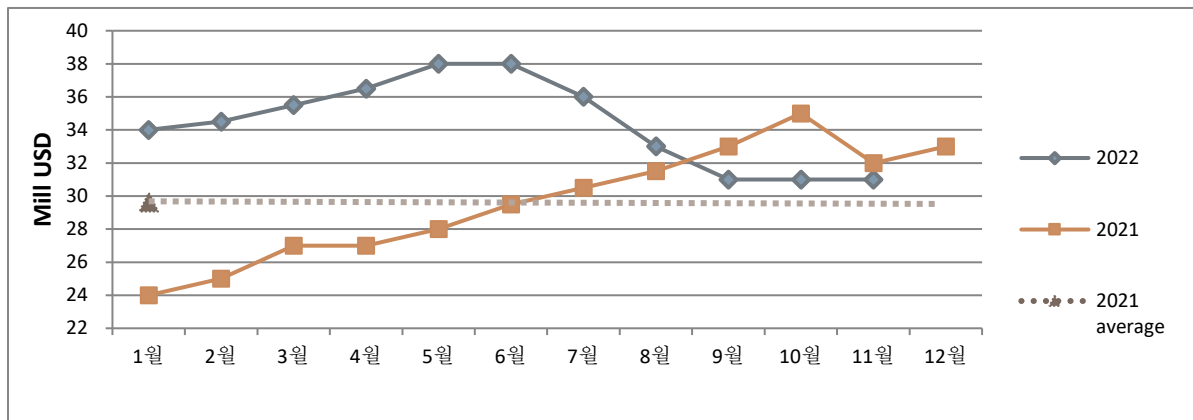
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	41.00	43.50	42.00	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	35.00	32.00	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	31.50	30.00	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	24.50	25.50	25.50	21.52

□ Cape

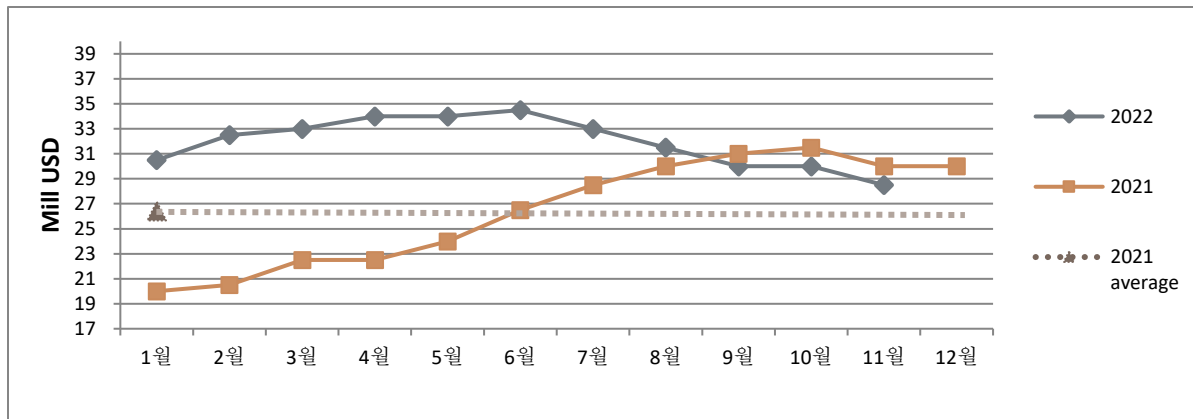


II . BULK CARRIER

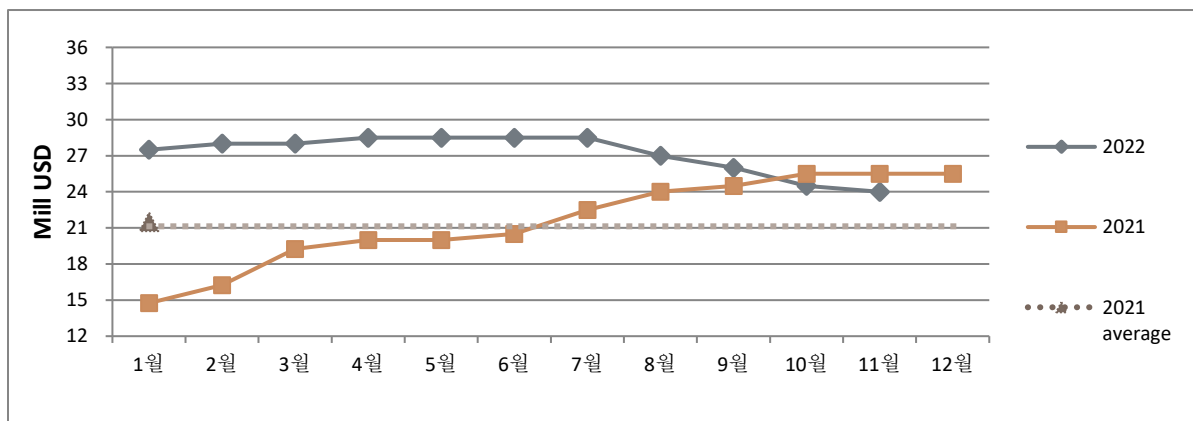
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NAVIOS OBELIKS	181,415	2012	JAPAN	B&W		29.5	S. Korean buyer(Synergy Maritime), scrubber fitted
BC	HL SHINBORYEONG	179,294	2010	KOREA	B&W		25	Undisclosed buyer
BC	KEY LIGHT	83,027	2012	JAPAN	B&W		23	UAE buyer (Abu Dhabi Port), tier II engine
BC	OCEAN ROSEMARY	82,265	2013	CHINA	B&W		21	Greek buyer(Capital Ship Management), tier II engine
BC	DARYA LOK	81,874	2012	KOREA	B&W		21.5	Undisclosed buyer
BC	CMB PARTNER	81,805	2016	PHILIPPINES (JAP)	B&W		29	Greek buyer (Minerva Marine), tier II engine
BC	NAVIOS ALDEBARAN	76,529	2008	JAPAN	B&W		14	Undisclosed buyer
BC	LT OCEAN STAR	75,395	2005	JAPAN	B&W		14	Undisclosed buyer
BC	CERAFINA	74,500	2005	CHINA	B&W		12	Greek buyer
BC	BULK CARINA	57,819	2016	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	22	Greek buyer
BC	AZZURA	52,050	2004	JAPAN	SULZ	C 4x30t	12.8	Undisclosed buyer
BC	INTERLINK ACTIVITY	38,743	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	21	Undisclosed buyer, ice class 1C, eco-engine
GC	OCEAN ECHO	37,084	2013	JAPAN	AKASAKA	C 4x30t	17.5	Undisclosed buyer, open hatch
BC	NORD QUEBEC	36,546	2013	JAPAN	B&W	C 4x31t	17	Undisclosed buyer, ice class 1C
BC	MOUNT BAKER	32,039	2003	JAPAN	MITSU	C 4x30t	--	Undisclosed buyer
BC	MANTA CICEK	31,997	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.5	Malta buyer (Negmar Shipping)
GC	BLUE BAIE	31,734	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30t	13	Turkish buyer
BC	TRUDY	30,790	2009	CHINA	B&W	C 3x30t	13	Swedish buyer (Brodin Shipping), ice class 1C



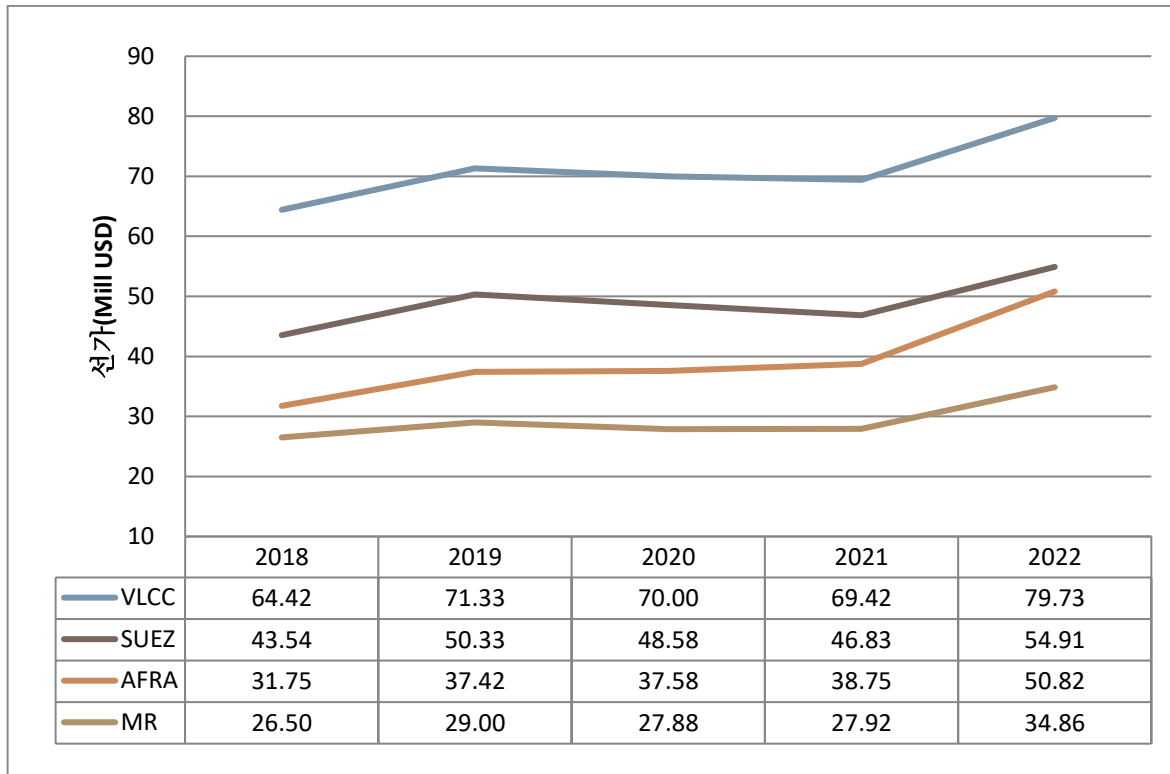
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	79.73
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	14.85%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	54.91
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	17.24%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	50.82
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	31.14%
MR (51K) <small>*'18 년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	34.86
	11.38%	9.43%	-3.88%	.15%	24.88%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

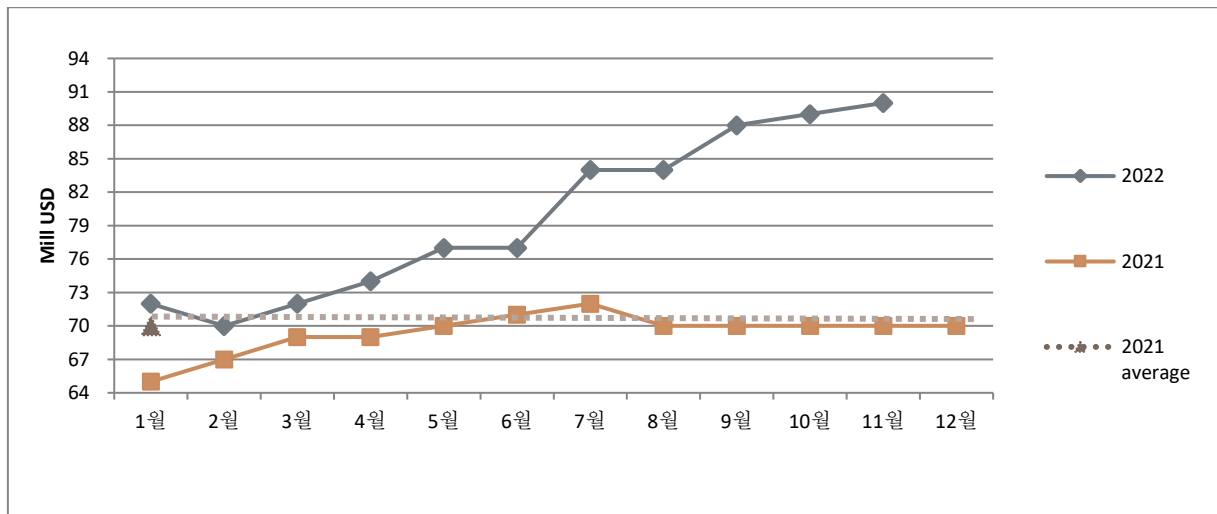




III. TANKER

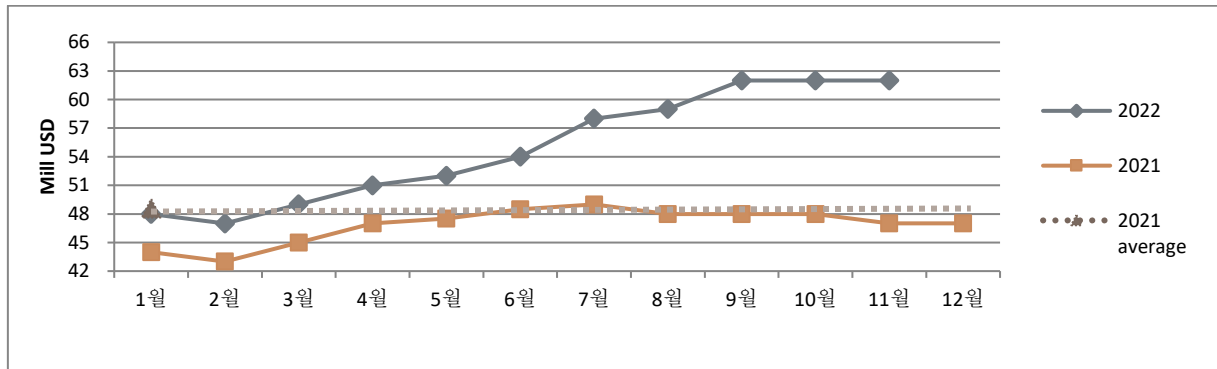
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	89.00	90.00	79.73
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	9.1%	0.0%	4.8%	1.1%	1.1%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	16.7%	20.0%	25.7%	27.1%	28.6%	13.9%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	62.00	62.00	54.91
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	7.4%	1.7%	5.1%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	18.4%	22.9%	29.2%	29.2%	31.9%	13.0%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	57.00	58.00	50.82
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	8.2%	1.9%	5.6%	0.0%	1.8%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	32.5%	35.0%	42.5%	42.5%	41.5%	35.2%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	39.00	39.00	34.86
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	10.4%	8.1%	0.0%	-2.5%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	32.1%	42.9%	42.9%	39.3%	34.5%	25.1%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	71.00	70.00	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	47.00	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	41.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	28.00	28.00	29.00	27.88

VLCC-310K

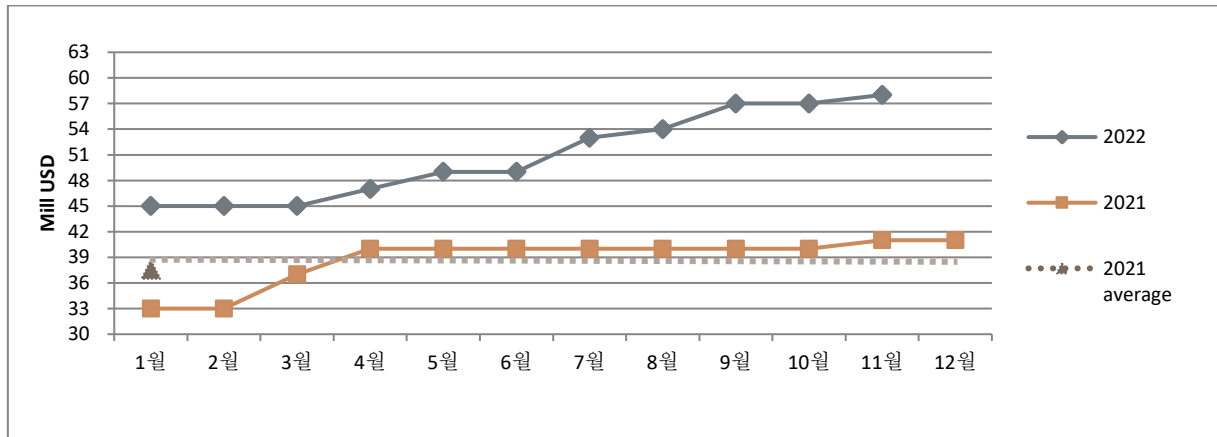


III. TANKER

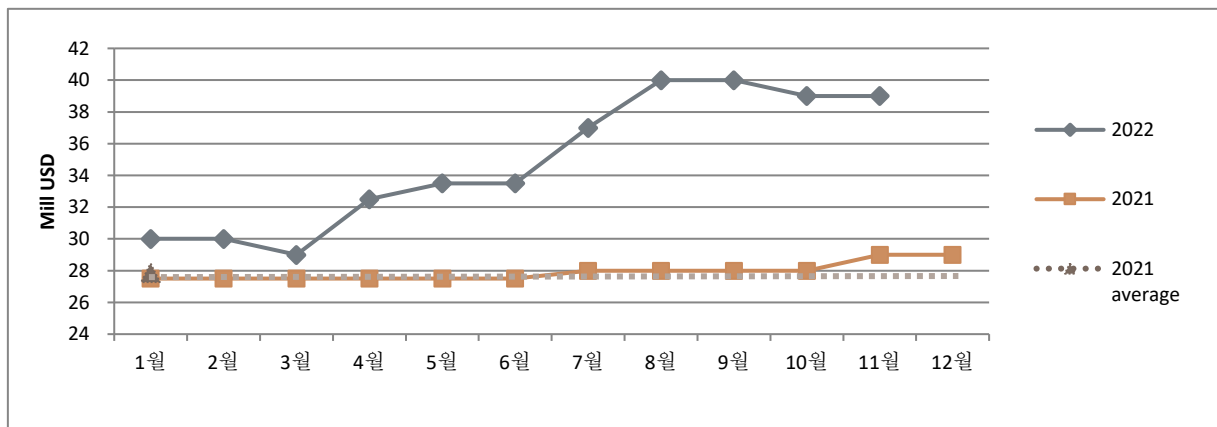
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ELANDRA DENALI	299,999	2020	KOREA	B&W		227- 2EB	Saudi Arabian buyer (Bahri), eco-engine, scrubber fitted
TANKER	ELANDRA ELBRUS	299,999	2020	KOREA	B&W			
TANKER	ALTHEA	115,194	2022	KOREA	B&W		72.5	Undisclosed buyer, eco-engine, epoxy coated
TANKER	KARACHI	107,081	2003	JAPAN	B&W		19	Undisclosed buyer
TANKER	AUGUSTA	72,344	2003	CHINA	B&W		12	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	GOLDEN CAMELLIA	34,783	2021	CHINA	WINGD		34.5	Undisclosed buyer, eco-engine, epoxy coated
TANKER	WOOJIN CHEMS	12,675	1999	JAPAN	B&W	2&3	--	Indonesian buyer (Berlian Laju Tanker), stst
OIL/CHEM	BISMARCK BERNAS	50,554	2008	KOREA	B&W		--	Turkish buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	GS FUTURE	17,532	2009	KOREA	B&W		24- 2EB	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	GS FORWARD	17,527	2008	KOREA	B&W			
OIL/CHEM	YU RU	16,718	2011	CHINA	B&W	2&3	12.5	Indian buyer, ice class II
OIL/CHEM	STO CAMELLIA	11,679	2000	JAPAN	MITSU		5.6	Indonesian buyer, stst
LPG	PROMISE	54,784	2008	KOREA	B&W	LPG	40.8	Undisclosed buyer, stst

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
------	--------	-----	-----	------	-----	------	------	-------	---------

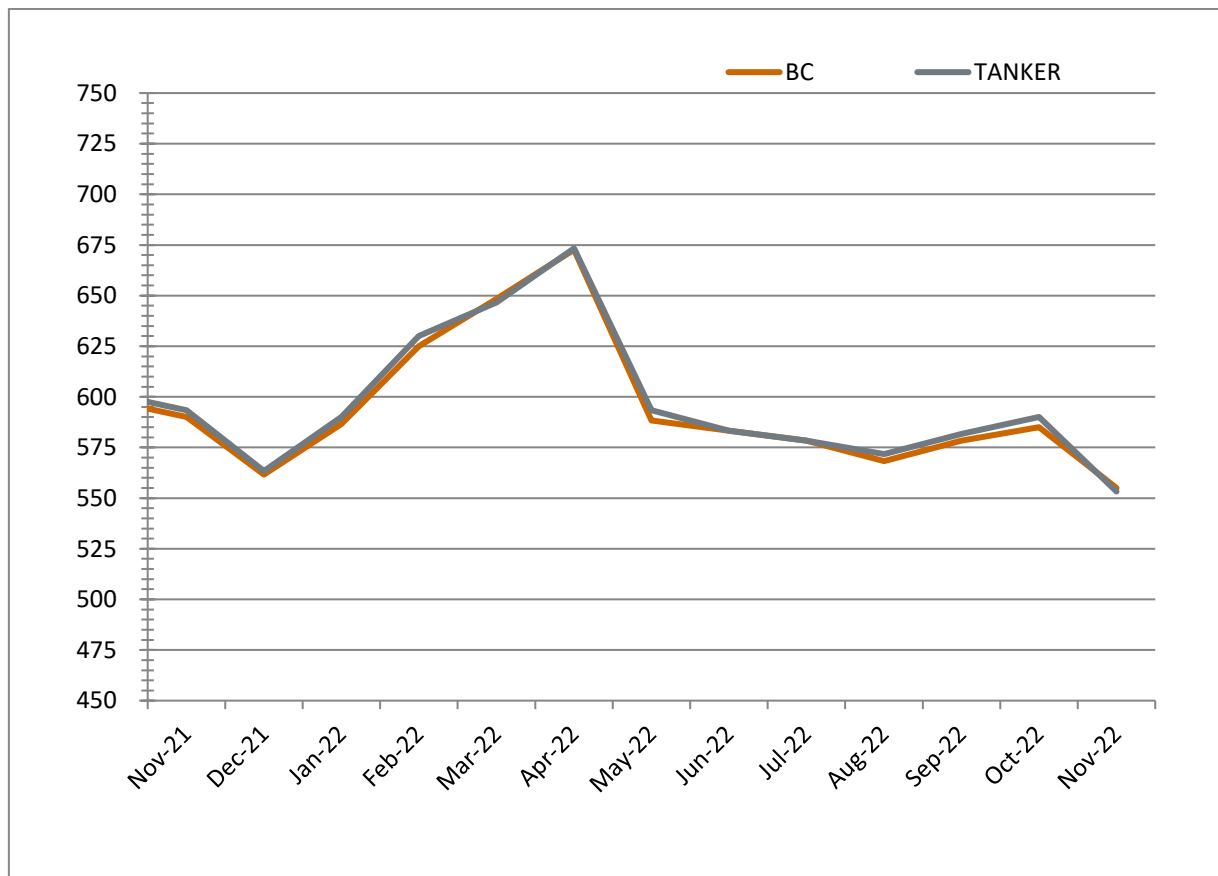


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.11	2022.11		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	603.83	14.6%	593.33	553.33	-6.2%	-6.7%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	601.43	13.7%	590.00	555.00	-5.1%	-5.9%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





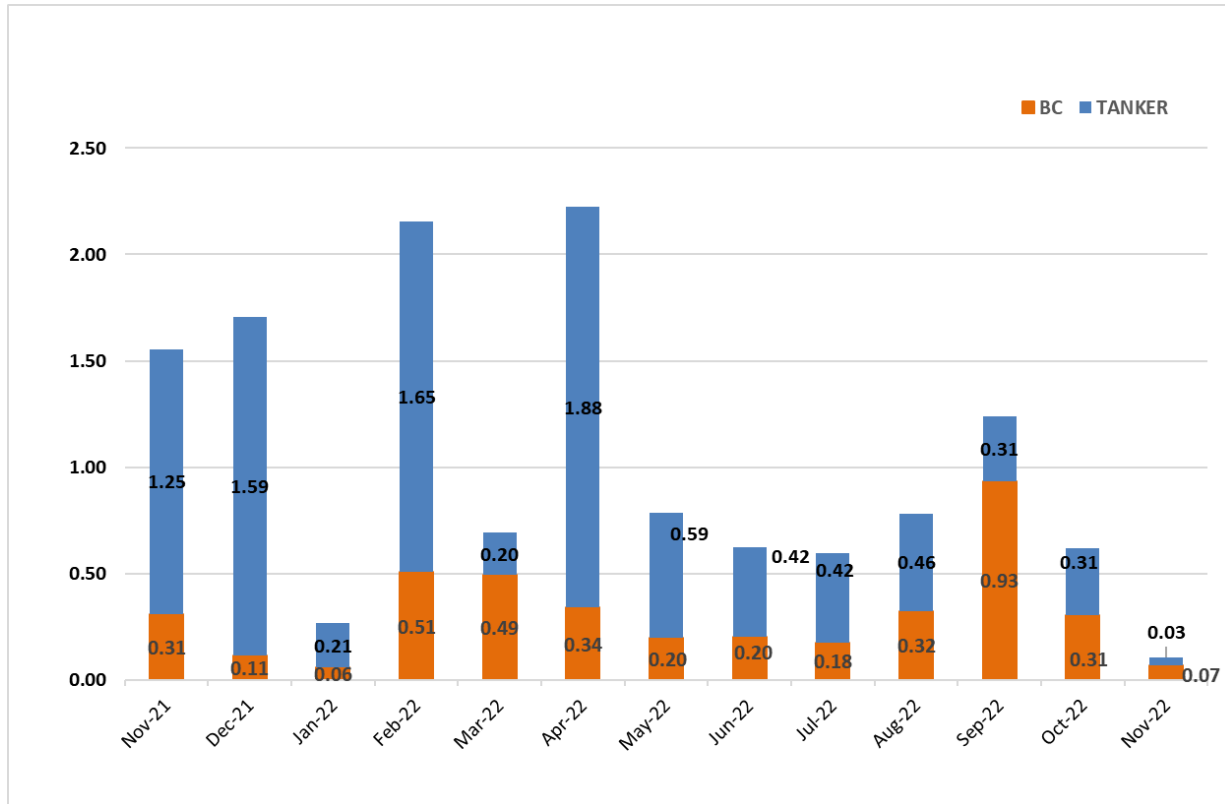
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.11		2022.11			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	1.25	27	0.03	-97.3%	1	-96.3%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.31	7	0.07	-77.7%	1	-85.7%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

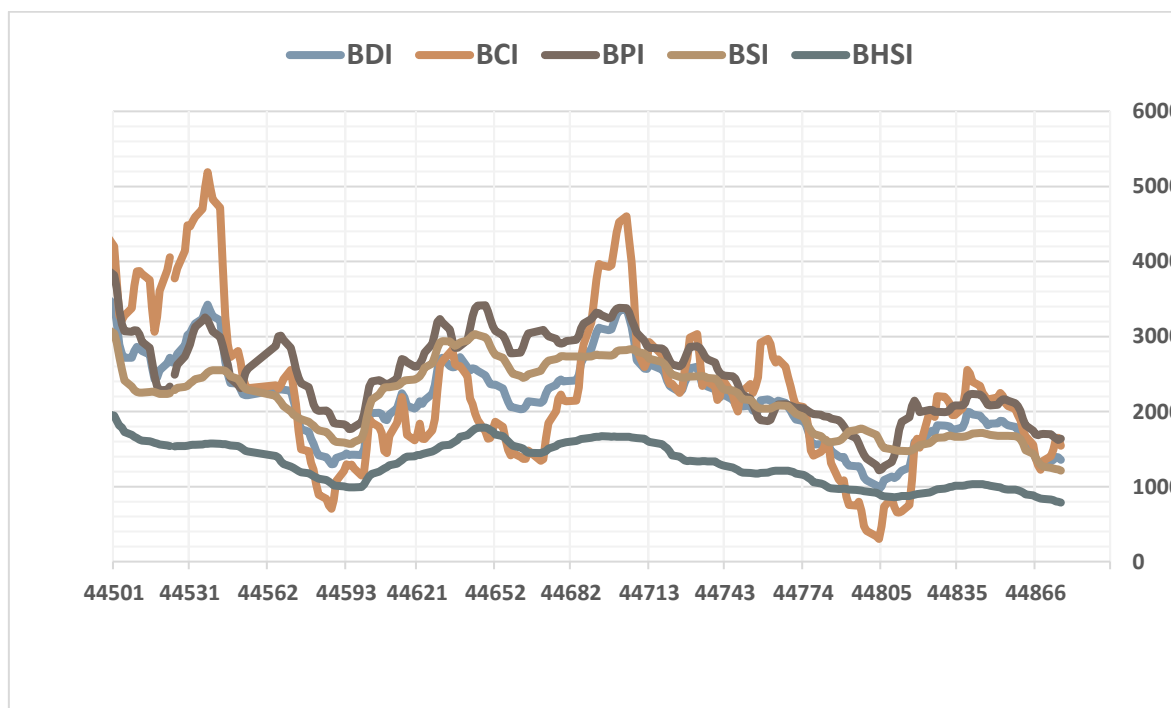
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
CONT	XETHA BHUM	15,302	5,103	1993	KOREA	B&W	619	Undisclosed buyer



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-11-11	2022-11-04	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,355	1,323	▲32.00	5,650	965
BCI	1,544	1,343	▲201.00	10,485	302
BPI	1,637	1,700	▼63.00	4,328	1,217
BSI	1,213	1,268	▼55.00	3,624	1,473
BHSI	787	836	▼49.00	2,062	859





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	701.00	▲1.00	656.00	▲4.00	654.50	▼28.00
MGO	1063.00	▼5.50	992.00	▼74.00	1050.50	▼66.00
LSMGO	1069.00	▲0.50	992.00	▼74.00	-	-
IFO380	433.50	▲13.00	433.50	▲24.50	431.00	▼1.50

❖기준일 : 11 월 11 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-11-11	2022-11-04	CHANGE
미국 USD	1370.10	1422.10	▼52.00
영국 GBP	1601.78	1587.77	▲14.01
유로 EUR	1396.68	1386.62	▲10.06
중국 CNY	188.87	193.88	▼5.01
일본 JPY (100)	966.39	959.39	▲7.00

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 밀크플레이션 (milkflation)

밀크플레이션이란 우유(MILK)와 인플레이션(INFLATION)의 합성어로, 원유의 가격이 상승하면서 우유·치즈·버터 등의 유제품뿐만 아니라 커피·제빵·제과 등 2차 가공식품 등 전반적인 식품의 가격도 상승하는 인플레이션을 말한다. 원유 가격이 오르며 관련 제품의 가격도 덩달아 상승해 전반적인 식품 가격에 영향을 미친다.

지난 8월 국내 최대 우유업체인 서울우유는 낙농가에 월 30억원 규모의 목장경영 안정자금을 지급한다고 밝혔다. 이는 사실상 원유 구매가격 인상을 의미해 원유 구매 가격은 리터당 58원 인상, 소비자 가격은 리터당 200~300원 수준 인상이 예상된다. 서울우유의 자율적인 가격 결정에 '원유가격 결정체계' 개편을 준비하던 정부는 난감한 처지가 됐다. 현재 원유가격은 단일가로 책정하며 시장 수요를 반영하지 않고 농가의 생산비에만 연동하여 결정한다. 정부는 이 방식이 국산 가공유 제품의 가격 경쟁력을 떨어트린다고 보고 용도별 차등가격제를 추진하고 있지만 낙농제도 개편안을 두고 대립이 이어지면서 논의가 이뤄지지 않고 있다.

[출처 : 잡코리아]



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