



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.429

**November 29, 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. 車·타이어·철강 '올스톱'...화물연대 파업 영향 '초비상'

민주노총 화물연대 파업이 5 일째 이어지면서 산업계 곳곳에서 피해가 확산되고 있다. 현대차와 기아 등 완성차 업체에서는 차량 출고가 아예 멈췄고, 한국타이어 등 타이어 업체들은 타이어를 출고하지 못해 수출길이 막힐 수 있다는 우려가 나온다. 철강업체들은 공장 재고가 늘면서 또 다시 '가동 중단' 위기가 커지고 있다.

#### ◆포스코·현대제철, '가동중단' 우려 확산

28 일 관련 업계에 따르면 포스코와 현대제철 생산 공장에는 재고가 급격히 늘고 있다. 지난 24 일 0 시를 기점으로 화물연대가 총파업에 들어가며 제품 출하가 막힌 탓이다.

포스코의 경우 광양제철소를 중심으로 물류난이 심각한 것으로 전해진다. 이에 앞서 지난 6 월 화물연대 파업으로 광양제철소는 하루 1 만 5000T 출하 차질을 빚었다. 현재 포항제철소 복구 작업으로 광양제철소 생산 물량이 늘어난 만큼 최소 1 만 5000T 이상을 내보내지 못하는 것으로 추정된다.

반면 포스코 포항제철소는 아직까지 물류 적체나 재고 수준은 양호한 것으로 알려졌다. 화물연대 파업으로 우려됐던 수해 복구 작업도 순조로운 상황이다. 포스코 관계자는 "현재 수해 복구용 자재는 계획대로 들어오고 있다"고 말했다.

현대제철도 이번 파업으로 육송 출하가 주춤한 모습이다. 24 일 이후 당진, 포항, 울산 등 전국 공장에서 하루 5 만 T 정도를 내보내지 못하고 있다.

업계는 이번주 안에 화물연대 총파업이 해결되지 않으면 포스코와 현대제철 공장 가동에 차질이 빚어질 수 있다고 본다. 양사는 지난 6 월 화물연대 파업 경험을 토대로 우선 출하를 단행해 공장 재고를 최대한 낮춘 상태다. 따라서 당장 1~2 일 내에 공장 가동에 문제가 생기진 않을 전망이다.

현대제철 관계자는 "주말에는 제품을 내보내지 않아 아직까지 공장 가동에 영향을 받는 상황은 아니다"며 "우선 출하를 많이 해 둔 상태여서 재고량도 아직 여유가 있다"고 밝혔다. 이 관계자는 "사태가 장기화하면 아무래도 공장 가동에 문제가 생길 수 밖에 없다"고 말했다.

포스코와 현대제철은 지난 6 월 7 일 화물연대 총파업 당시 제품 창고가 포화 상태에 달해 공장 가동을 멈춰야 했던 악몽이 있다.

## I . NEWS

포스코는 파업 일주일째 되던 6월 13일 포항제철소 선재 공장 전체 가동을 중단했다. 가전, 고급 건자재용 소재를 생산하는 제2 냉연공장도 멈췄다. 당시 가동 중단으로 선재 7500T, 냉연강판 4500T 등 하루 1만 2000여 T의 생산차질이 빚어졌다.

파업이 끝난 뒤 현대제철도 제품 재고 증가로 공장을 멈춰야 했다. 인천공장은 120T 전기로가 10일간 멈추기도 했다. 포항공장 100T 전기로도 8일간 가동을 중단했다.

업계 관계자는 "오늘이 파업 5일째이나 주말이 이틀 끼어 있어 제품 창고는 아직 여유가 있는 상황"이라며 "지난 6월 파업 당시 피해가 극심해 우선 출하를 많이 해 둔 것도 시간을 벌어주고 있다"고 말했다.

이어 "파업 장기화로 지난 6월 같이 창고가 포화가 되면 생산을 줄일 수 밖에 없다"며 "정상 가동이 문제없이 이어지려면 이번주 내로는 파업이 해결되어야 할 것으로 보인다"고 말했다.

### ◆현대차, 차량 출고 멈춰...출고 목표치 달성 어려울수도

현대차는 지난 24일부터 일반 직원을 투입해 직접 완성된 신차를 공장 밖으로 빼내 고객에게 인도하는 '로드탁송'을 실시하고 있다. 현대차그룹 물류 사업을 담당하는 현대글로벌비스에서도 로드탁송 인력을 고용해 별도로 출고 작업을 지원 중인 것으로 알려졌다.

통상 신차 탁송에는 여러 대 차량을 실을 수 있는 카캐리어가 쓰인다. 다만 카캐리어 운전원 대다수가 화물연대 파업에 동참하며 신차 출고에 차질이 생겨 현대차가 일종의 임시방편을 마련한 것이다.

로드탁송을 시행하지 않으면 공장에 차량이 계속 쌓이게 되고, 자칫 생산 작업도 지연될 수 있다. 이 때문에 현대차 직원들은 로드탁송에 동의한 고객에게 주행거리 보증 연장 혜택을 제공하며 차량을 배송하고 있다.

파업 장기화 시 현대차가 이달 정식 출시한 그랜저 7세대 출고 계획에도 차질이 생길 수 있다는 분석이 나온다.

시장의 큰 관심을 받으며 출시한 그랜저는 사전 계약자만 10만 9000명에 달한다. 현대차는 그랜저 대기 물량을 내년까지 모두 소화한다는 방침으로, 올해 11월과 12월에 1만 1000대를 판매하겠다고 밝힌 바 있다.

## I . NEWS

당장 차가 필요한 사람들은 울산 공장에 직접 방문해 차를 수령하는 촌극까지 벌어지는 것으로 전해진다. 다만 현대차는 아산공장 출고 상황을 지켜보면 현재까지 화물연대 파업으로 인한 그랜저 출고 영향은 없다는 입장이다.

파업에 따른 신차 출고 지연이 처음 겪는 일이 아닌 만큼, 현대차에서 대응 메뉴얼을 만들어야 한다는 지적도 나온다. 앞서 화물연대는 6 월 팰리세이드 부분변경 모델 출시 당시에도 파업을 강행하며 어깃장을 놓은 바 있다.

이로 인해 현대차와 기아는 이번 총 파업에 앞서 각각 울산공장과 광주공장에서 생산하는 차량을 인근 출고 센터까지 옮기는 아르바이트 인력을 투입했지만 '미봉책'에 불과하다는 진단이다.

### ◆타이어업계, 하루 '15 만개' 출고 지연

한국타이어, 금호타이어, 넥센타이어 등 타이어업체가 화물연대 파업으로 출하하지 못한 타이어는 28 일 하루 15 만 5000 여개로 추산된다.

한국타이어는 현재 충남 금산공장과 대전공장에서 각각 5 만개씩 총 10 만개의 타이어를 생산하고 있다.

물론 이 10 만개 타이어가 모두 같은 시간 공장에서 출고되는 것은 아니다. 통상 하루 10 만개 중 6 만~7 만개 타이어가 컨테이너선에 실려 부산항으로 출하된다.

하지만 화물연대 파업으로 한국타이어는 지난 24~26 일 평상시 대비 30~40% 정도만 출고됐다.

원래 물류 이동이 없는 일요일인 27 일을 제외하고, 28 일은 평상시 대비 40~50% 수준의 타이어가 출하됐다. 이는 파업 당일 화물연대 눈치를 보며 운행을 하지 않았던 비조합원 컨테이너선들이 조금씩 움직이고 있어 지난 24~26 일보다 소폭 증가한 것이다.

이에 따라 추산해보면 28 일 하루에만 3 만 5000 여개 한국타이어가 공장 밖으로 출고되지 못할 예정이다.

한국타이어는 국내 2 개 공장 외에 중국, 헝가리, 인도네시아, 미국에도 공장이 있다. 그나마 해외공장이 많이 있다는 점에서 한국타이어의 파업 타격은 다른 타이어업체들보다 적은 편이다.

이에 반해 금호타이어는 광주, 평택, 곡성 등에 타이어 공장이 있다. 여기서 생산한 타이어는 컨테이너 트럭으로 평택항이나 부산항으로 옮겨진다.

## I . NEWS

이 공장 3 곳에서 생산하는 타이어는 하루에 총 9 만여개에 달한다. 현재 이중 90%인 8 만개 타이어가 출하에 어려움을 겪고 있다. 업계에 따르면 현재 화물연대 조합원들이 금호타이어 광주공장과 곡성공장 정문 앞을 막으며 타이어 출고를 방해하는 것으로 알려졌다.

넥센타이어는 경남 양산 및 창녕공장에서 각 5 만여개, 3 만여개 타이어를 생산중이다. 여기서 생산한 타이어는 부산신항의 컨테이너선을 통해 수출된다. 넥센타이어는 현재 절반 가까운 3 만 5000~4 만여개 타이어가 출하되지 않고 있다.

업체마다 차이가 있지만 화물연대 파업으로 타이어업계의 출고 문제는 갈수록 확대될 수 있다. 파업에 대비해 미리 비축해둔 재고가 있지만 비축 공간을 많이 차지하는 타이어 특성상 파업 시작 후 8~10 일 정도면 소진될 것으로 본다.

이에 따라 파업이 장기화할 경우, 타이어 공장에서 생산을 줄이는 이른바 감산 조치를 취할 수도 있다는 전망도 들린다. 현재 타이어업계의 물건을 나르는 물류업체들 소속 10 명중 6 명은 화물연대 조합원인 것으로 알려졌다.

업계 한 관계자는 "파업을 해도 화물연대 조합원들이 지난 6 월 파업 때처럼 비조합원 운전자들에게 위협을 가하는 일은 없으면 좋겠다"며 "정부에서 불법 행위에 대해 강경하게 대응해 주길 바란다"고 말했다.

### ◆정부, 화물연대 파업 '업무개시명령' 수순 돌입

이렇게 산업계 피해가 확대되는 가운데 화물연대 총파업이 끝날 조짐이 보이지 않자 정부는 '업무개시명령' 수순에 돌입했다.

윤석열 대통령은 28 일 오전 대통령실 수석비서관회의에서 "노동문제는 노(勞)측의 불법행위든 사(社)측 불법행위든 법과 원칙을 확실하게 정립하는 것이 중요하다"며 "노사 법치주의를 확실히 세워야 한다"고 말했다.

윤 대통령은 29 일 국무회의를 직접 주재하며 업무개시명령을 심의할 예정이다. 사실상 '업무개시명령' 수순을 밟고 있는 것으로 보인다.

업무개시명령 발동을 위한 조건도 이미 충족됐다는 게 정부 측 설명이다.

## I . NEWS

국토부는 이날 오전 9시부터 육상화물운송분야 위기경보 단계를 '경계'에서 최고 단계인 '심각' 단계로 격상했다. 국토부 '육상화물운송 분야 위기대응 실무 매뉴얼'에 따르면 위기경보 단계는 관심→주의→경계→심각 순이다.

'심각' 단계에서는 국토부 장관이 결정하면 언제든지 업무개시명령을 국무회의에 상정할 수 있다. 해당 명령이 발동되면 운송기사는 즉각 업무에 복귀해야 한다. 이를 거부할 경우 30일 간의 면허정지(1 차처분) 또는 면허취소(2 차처분)이 이뤄질 수 있다.

## 2. WTO "글로벌 무역 성장, 내년까지 둔화 가능성 커"

글로벌 무역 성장세를 가능할 수 있는 선행 지표 역할을 하는 상품교역지수가 최근 기준치를 밑도는 것으로 집계됐다. 우크라이나 전쟁으로 심화된 에너지 가격 폭등세와 각국의 금리 인상 등이 맞물려 무역 수요가 위축되는 상황을 반영한 것으로, 내년까지도 무역 성장 둔화 양상이 이어질 것이라는 전망을 낳고 있다.

세계무역기구(WTO)는 28 일(현지시간) 최근 상품교역지수가 96.2 를 기록했다고 밝혔다. 이는 지난 8 월 WTO 가 발표했던 상품교역지수인 100 보다 낮아진 것이다. 상품교역지수는 세계 무역 전망을 지수화한 것으로, 기준치인 100 보다 낮을수록 성장세가 약하고 100 보다 높으면 강하다는 의미를 담고 있다. 전망을 지수화한 만큼 글로벌 무역의 선행 지표 역할을 한다. 이처럼 상품교역지수가 하락한 것은 무역 수요가 움츠러들었다는 의미로 받아들여진다.

러시아의 우크라이나 침공 이후 가속한 에너지난, 각국의 긴축 정책 기조 등으로 인해 상품 무역이 활황을 띠기 어려울 거라는 전망이 짙어졌다는 것이다. 상품교역지수가 하락한 점에 비춰 올해를 지나 내년까지도 글로벌 무역 성장률이 둔화할 거라는 관측에 무게가 실리고 있다고 WTO 는 분석했다. WTO 는 이미 10 월 보고서에서 내년 글로벌 상품 교역량 증가율을 하향 전망했다. 올해 4 월 제시했던 2023 년 글로벌 무역 성장률 전망치인 3.4%를 다시 대폭 낮춰 1%로 변경한 것이다.

이번 상품교역지수를 부문별로 보면 수출 주문(91.7), 항공 화물(93.3), 전자부품(91.0), 원자재(97.6), 컨테이너 해운(99.3) 등 주요 항목들이 기준치를 밑돈 것으로 집계됐다. 각 분야에서 비즈니스 심리가 위축되고 전 세계 시장의 교역 수요가 줄어 들 수 있다는 점을 시사하는 것이라고 WTO 는 설명했다. 다만 자동차 분야(103.8)는 공급 여건이 개선되고 미국의 자동차 판매 호조, 일본의 수출량 증가 등에 힘입어 지수가 기준치를 상회한 것으로 나타났다.

## I . NEWS

### 3. LNG 운반선 복수 선장·기관장 도입...각 3 명까지 확대

해양수산부(장관 조승환)는 적극행정으로 액화천연가스(LNG) 운반선에 한해 선장 및 기관장 직급을 동시에 각각 3 명까지 승선시킬 수 있도록 복수 선장·기관장 제도를 도입한다고 밝혔다.

이에 따라 더 많은 우리 선원들이 더 높은 급여를 지급하는 우리 LNG 운반선에서 선장이나 기관장으로 근무하게 될 수 있게 되고, 국적선사의 LNG 운반선 선장, 기관장 구인난도 해소될 수 있을 것으로 기대된다.

최근 LNG 수요 증가와 LNG 운반선 공급 확대로 LNG 운반선의 선장과 기관장 수요가 증가할 것으로 예상되고 있다.

하지만, LNG 운반선의 주요 고객인 셸(SHELL), 큐 가스(Q-GAS) 등 해외 대형화주들이 계약 조건으로 선장과 기관장 직급으로 2 년 이상 승무한 선원을 해당 LNG 운반선의 선장, 기관장으로 승무시킬 것을 요구하고 있어 이 요건을 충족하는 선장, 기관장을 육성하는 것이 시급하다.

이에 해양수산부는 '선원법' 등 선원 관계법령에서 선박 당 1 명씩으로 제한하고 있는 선장과 기관장 직급 승무정원을 선사 및 노조단체와 협의해 각각 3 명씩으로 확대하기로 방침을 정하고, 적극행정위원회의 심의를 거쳐 11 월 28 일부터 한시적으로 복수 선장·기관장 제도를 도입하게 되었다.

그 결과 2026 년 12 월 31 일까지 우리 국적 LNG 운반선에는 각각 3 명까지 선장과 기관장을 태울 수 있게 된다. 다만, 각 선사는 복수의 선장과 기관장 간 책임 구분을 담은 계획서를 수립하여 이행하여야 하며, 계획서와 이행 결과를 해양수산부 지방해양수산청에 제출해야 한다.

윤현수 해양수산부 해운물류국장은 "LNG 운반선에 복수 선장·기관장 제도를 도입함으로써 경력 있는 관리자급 해기사를 양성하여 국적 해기사 수급난을 겪는 업계에 큰 도움을 줄 수 있으리라 기대한다"며 "앞으로도 해양수산부는 국적선박의 해기사 수급 문제 해결을 위해 적극적인 노력을 계속하겠다"고 말했다.



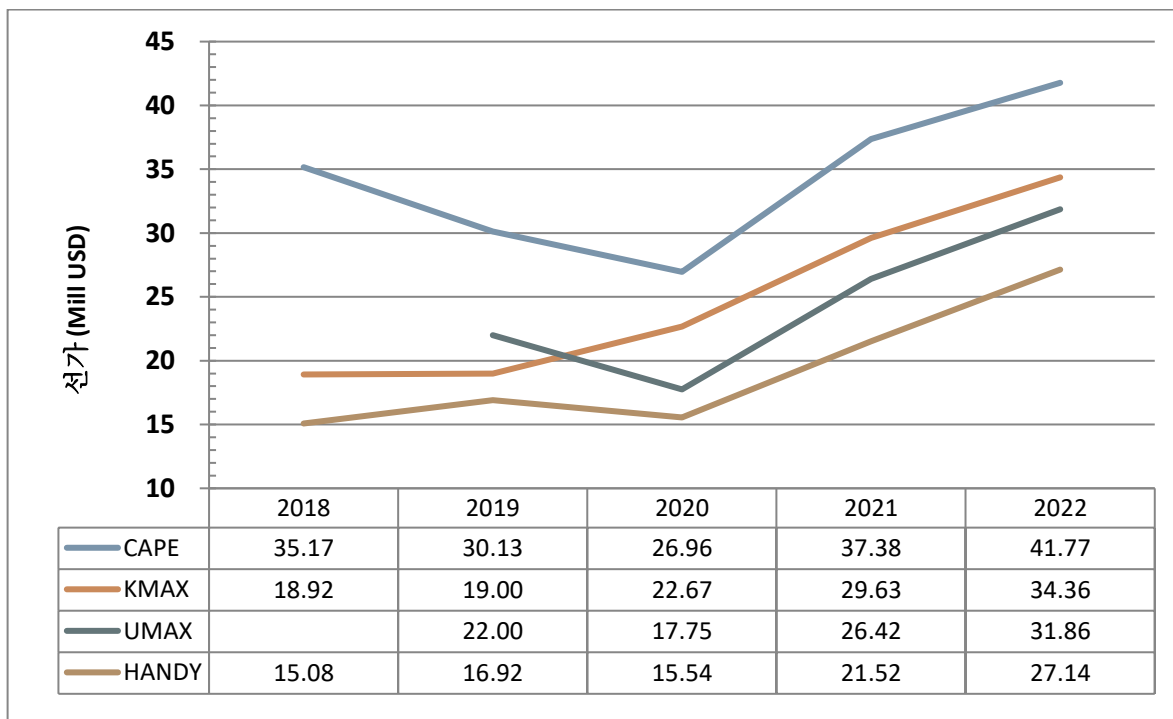
## II . BULK CARRIER

(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	41.77
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	11.77%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.36
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	15.98%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	31.86
			-19.32%	48.83%	20.62%
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	27.14
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	26.09%

### □ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD





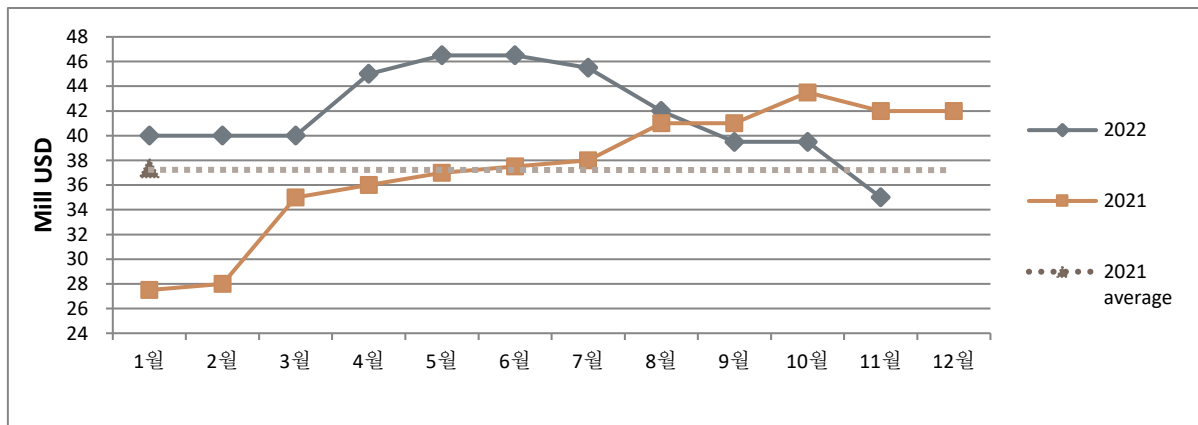


## II . BULK CARRIER

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	35.00	41.77
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	-2.2%	-7.7%	-6.0%	0.0%	-11.4%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	19.7%	2.4%	-3.7%	-9.2%	-16.7%	11.8%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	31.00	30.50	34.36
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-5.3%	-8.3%	-6.1%	0.0%	-1.6%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	18.0%	4.8%	-6.1%	-11.4%	-4.7%	16.0%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	33.00	31.50	30.00	30.00	27.50	31.86
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-4.3%	-4.5%	-4.8%	0.0%	-8.3%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	15.8%	5.0%	-3.2%	-4.8%	-8.3%	20.6%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	24.50	23.50	27.14
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-5.3%	-3.7%	-5.8%	-4.1%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	26.7%	12.5%	6.1%	-3.9%	-7.8%	26.1%

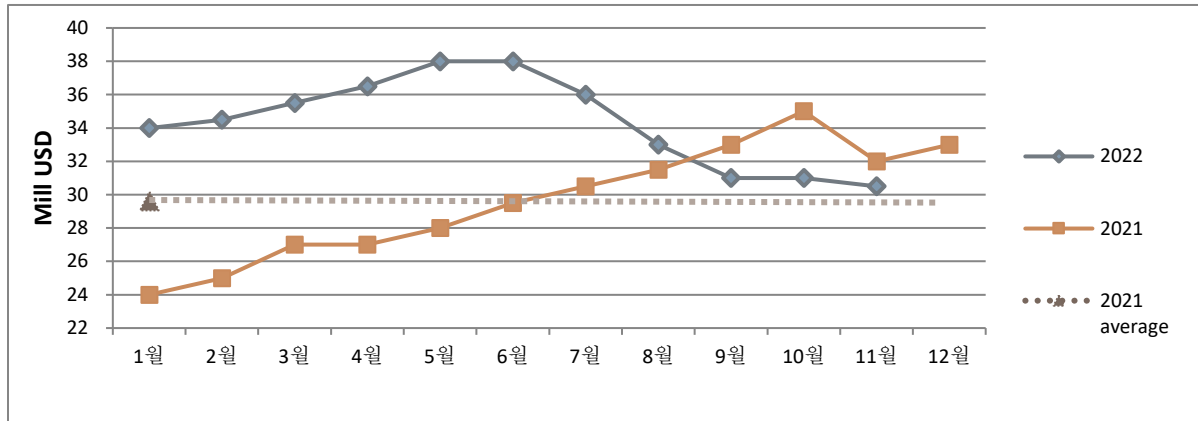
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	41.00	43.50	42.00	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	35.00	32.00	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	31.50	30.00	26.42
HANDY (37K)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

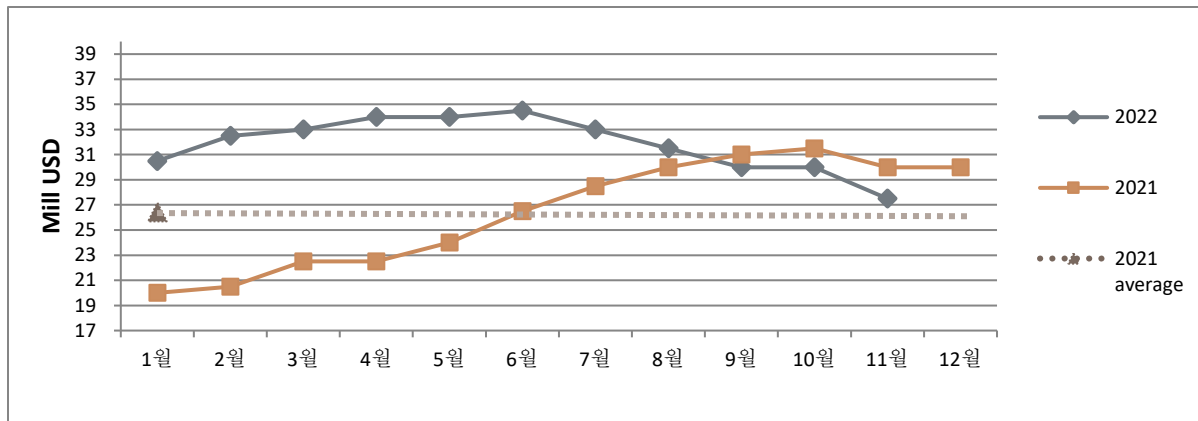


## II . BULK CARRIER

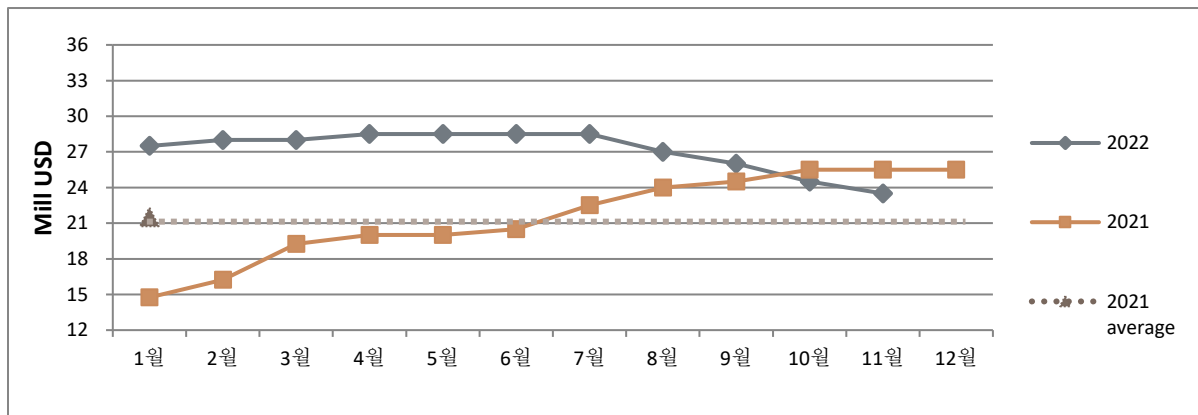
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AQUATAINE	181,725	2010	JAPAN	B&W		24.8	Greek buyer (Brave Maritime)
BC	MYNIKA	84,108	2013	KOREA	B&W		24.5	Indian buyer(FIVE STARS), eco-engine
BC	LOWLANDS COMFORT	81,845	2016	PHILIPPINES (JAP)	B&W		26	Undisclosed buyer
BC	NORD VIRGO	80,915	2014	JAPAN	B&W		27.5	Greek buyer, scrubber fitted
BC	NORD LIBRA	77,134	2014	JAPAN	B&W		22	Greek buyer (VELOS TANKERS), scrubber fitted, eco-engine
BC	TRINA OLDENDORFF	75,200	2013	CHINA	B&W	C 4x36t	25	Iraqi buyer, scrubber fitted
BC	FORTUNE LADY	74,761	1998	JAPAN	SULZ		6	Chinese buyer
BC	ITALIAN BULKER	63,482	2017	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	27	UK buyer (Dao Shipping), eco-engine
BC	TS BRAVO	38,871	2015	CHINA	WART	C 4x36t	17	European buyer, eco-engine
BC	MELINA	28,418	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	11	Undisclosed buyer
GC	OCEAN GLORY	11,100	2004	JAPAN	B&W	C 2x36t, D 1x30t	--	Undisclosed buyer
GC	DOLPHIN 21	8,552	1996	JAPAN	MITSU	C 1x30.5t, D 2x25t	--	Undisclosed buyer



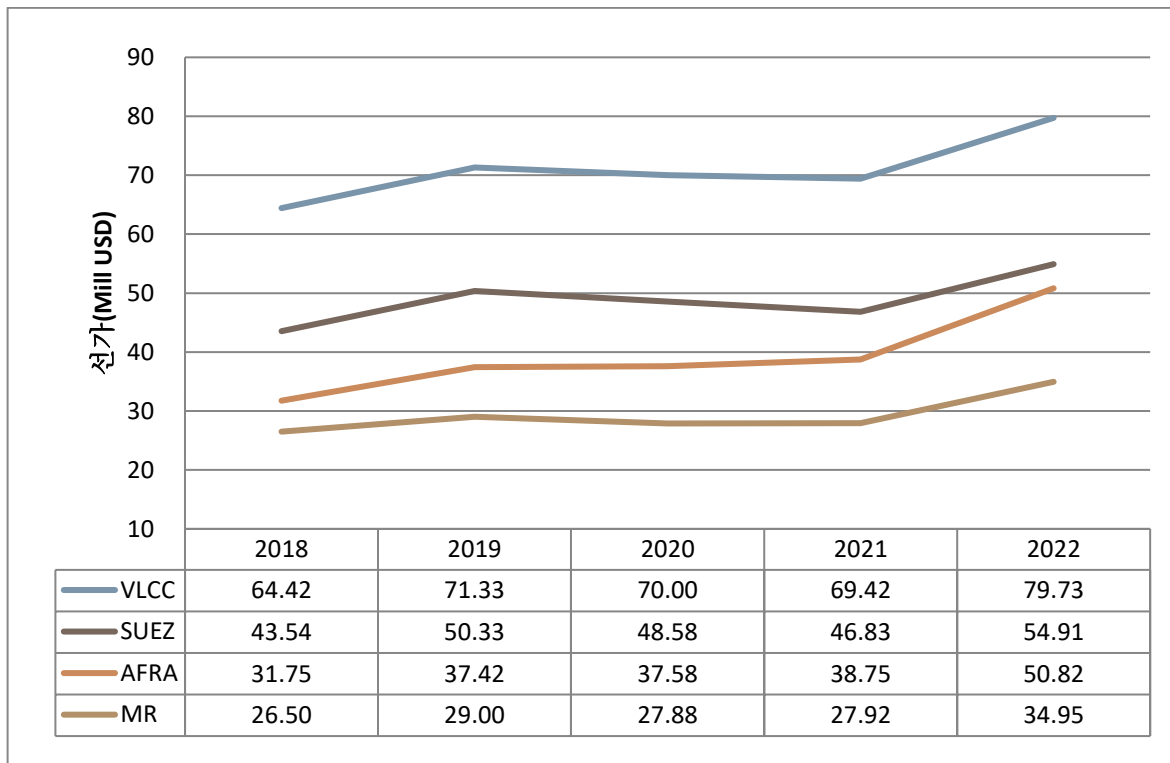
### III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	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>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	34.95
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	25.21%

#### □ TANKER 연평균 선가

❖선령 5 년기준, Million USD

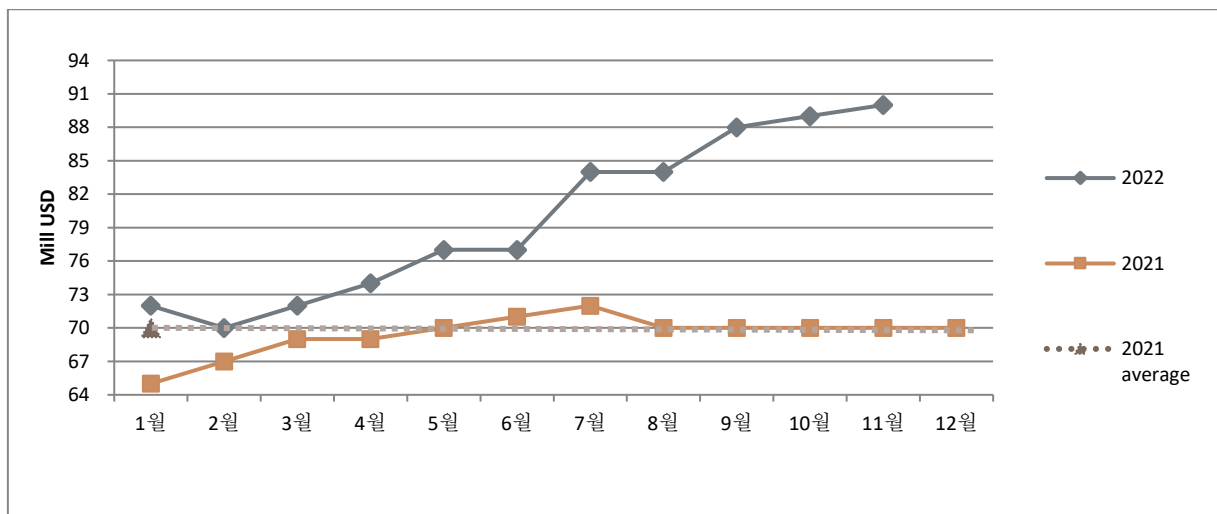




## III. TANKER

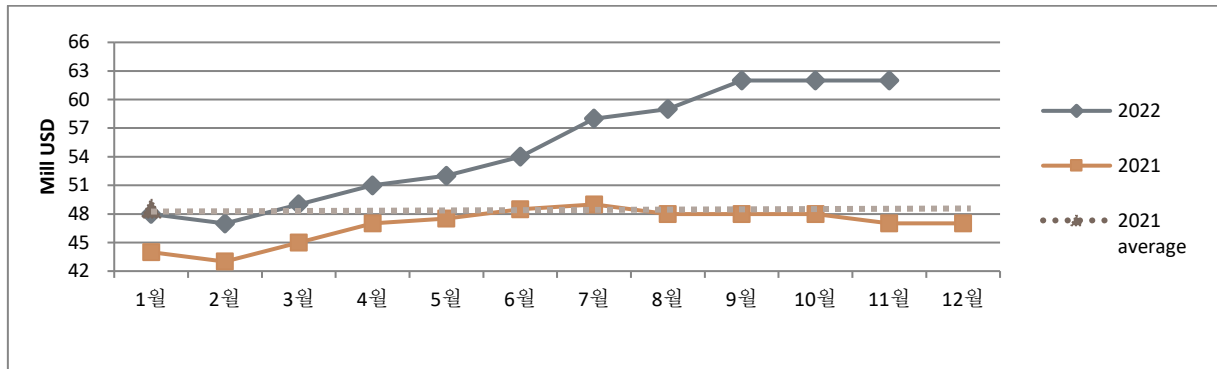
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	89.00	90.00	79.73
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	9.1%	0.0%	4.8%	1.1%	1.1%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	16.7%	20.0%	25.7%	27.1%	28.6%	13.9%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	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	40.00	34.95
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	10.4%	8.1%	0.0%	-2.5%	2.6%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	32.1%	42.9%	42.9%	39.3%	37.9%	25.4%
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

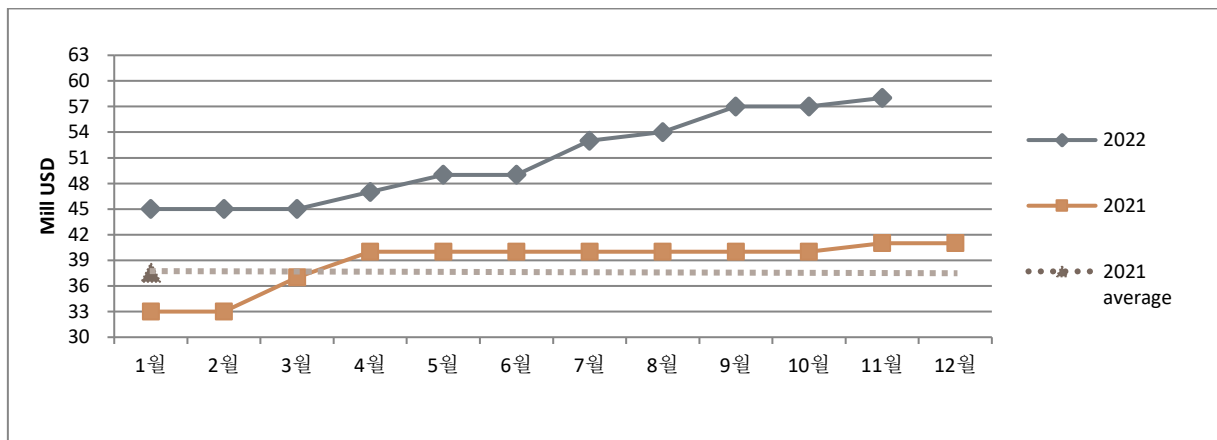


### III. TANKER

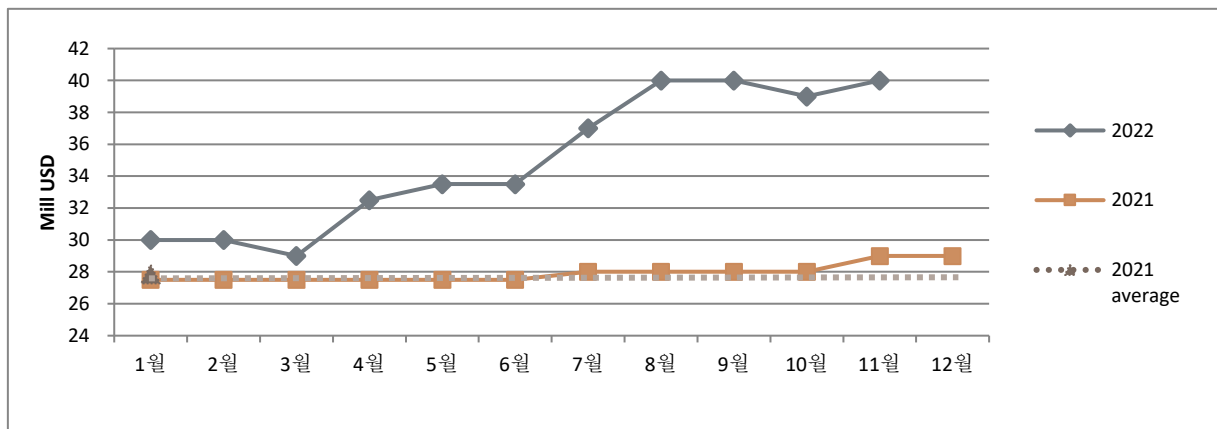
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K





### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	C. PASSION	313,998	2013	KOREA	WART		66	Korean buyer (Sinokor Shipping), eco-engine, scrubber fitted
TANKER	CONCORD	159,155	2005	KOREA	B&W		33	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	NAVIGA	150,841	1998	JAPAN	SULZER		18.7	Chinese buyer
TANKER	NORDBAY	116,104	2007	JAPAN	WART		34	Undisclosed buyer
TANKER	ALHANI	114,795	2007	KOREA	B&W		40	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
TANKER	S PUMA	105,034	2005	CHINA	B&W		17.9	Middle Eastern buyer
TANKER	FREIGHT MARGIE	70,313	2004	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	SEABREEZE	53,714	2007	JAPAN	MITSU		19.6	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	ATLANTICA BRIDGE	50,921	2005	KOREA	B&W	3	19.75	Undisclosed buyer, ice class 1A
TANKER	CLEAN IMPERIAL	49,700	2007	KOREA	B&W		19	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	NORDIC HANNE	38,396	2007	CHINA	B&W		15.7	Undisclosed buyer, epoxy coated
BITUMEN	JIN FU XING 9	4,999	2008	CHINA	GUANGZ		4	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	GWN 2	50,192	2020	KOREA	B&W	3	38.5	Japanese buyer, scrubber fitted, eco-engine
OIL/CHEM	CELSIUS RIGA	46,151	2010	KOREA	B&W		55-	US based buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	CELSIUS ROSKILDE	46,046	2009	KOREA	B&W		2EB	
OIL/CHEM	STYLE	37,923	2008	KOREA	B&W	2&3	16.5	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	SKY	37,923	2007	KOREA	B&W	2	16.5	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	STAR N	37,836	2009	KOREA	B&W	3	--	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	PETROLIMEX 10	34,997	2003	KOREA	B&W	3	10	Vietnamese buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	DH DILIGENCE	8,716	2019	CHINA	J-ENG		20	Chinese buyer, online auction, stst

#### CONTAINER, REEFER, ETC

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

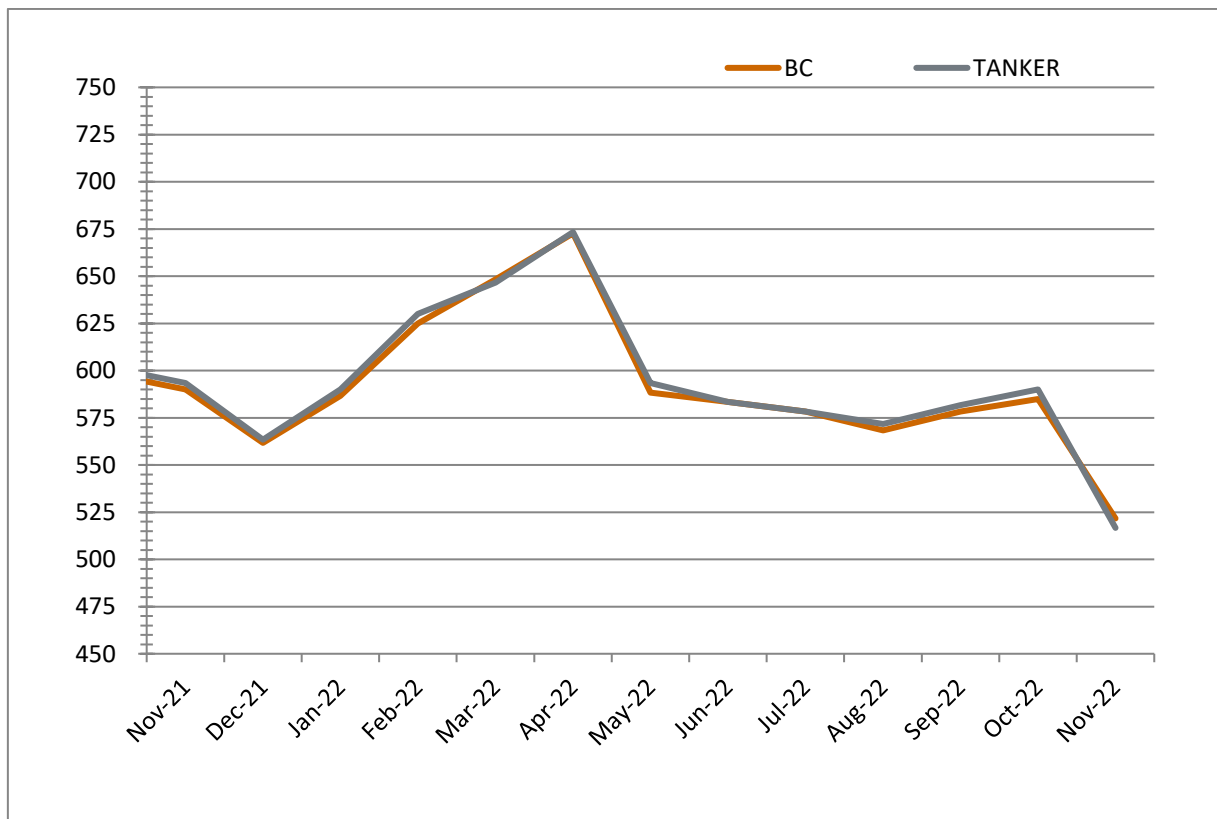


## IV. DEMOLITION

### 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%	596.21	13.2%	593.33	516.67	-12.4%	-12.9%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	594.03	12.3%	590.00	521.67	-10.8%	-11.6%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장







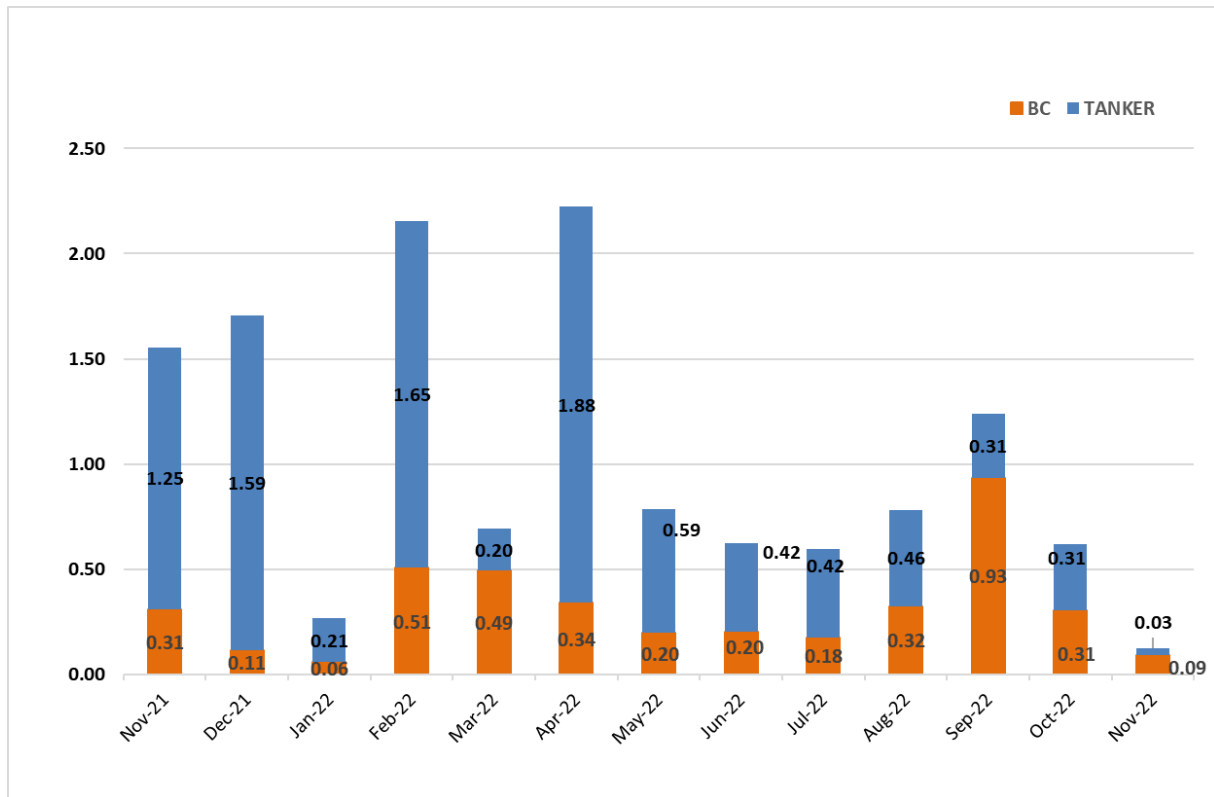
## IV. DEMOLITION

### 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	0.09	-70.5%	2	-71.4%

\*including Bulk & General cargo vessel

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

---

### Demolition Sales Report

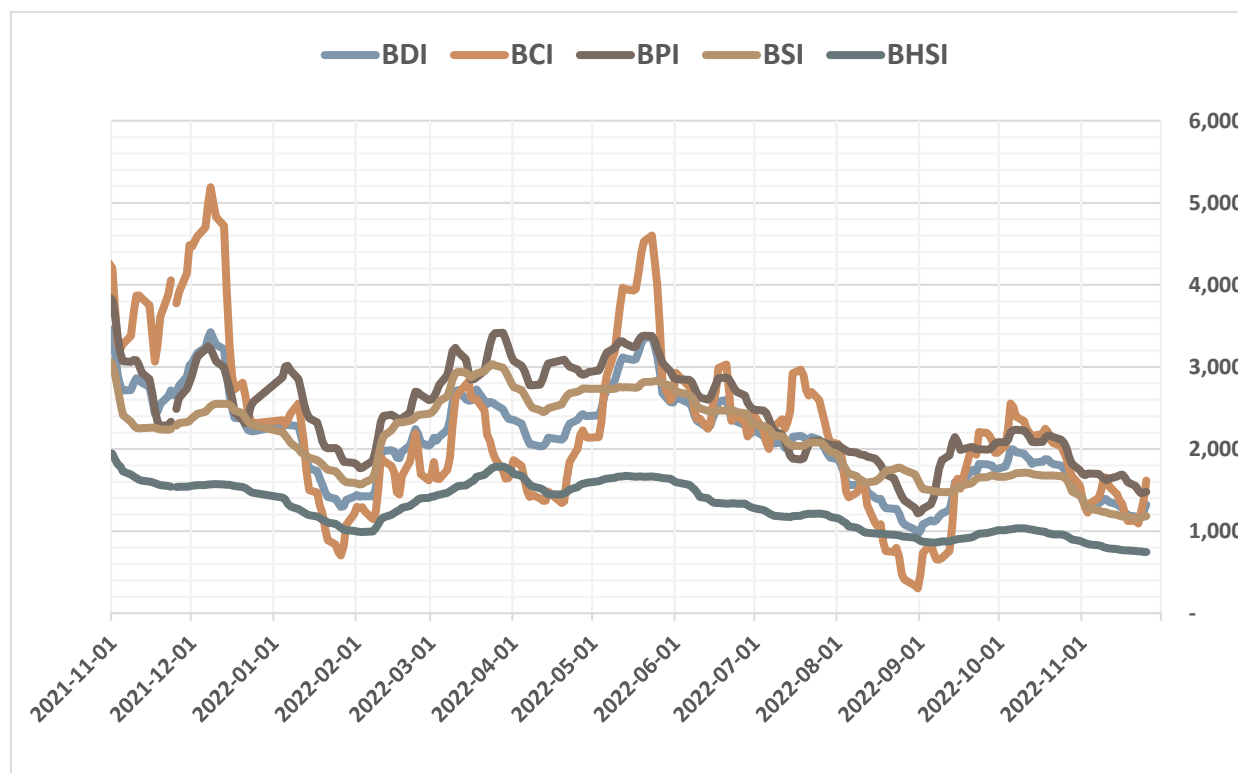
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	DONG FANG SHENG	69,306	9,543	1990	JAPAN	SULZER	445	INDIAN SUB CONT, AS IS GUANGDONG



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2022-11-25	2022-11-18	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,324	1,189	▲135.00	5,650	965
BCI	1,613	1,122	▲491.00	10,485	302
BPI	1,479	1,594	▼115.00	4,328	1,217
BSI	1,182	1,170	▲12.00	3,624	1,473
BHSI	745	763	▼18.00	2,062	859





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	671.50	▲22.50	578.00	▲9.50	580.00	▼41.50
MGO	1000.00	▼44.50	887.00	▼45.00	947.50	▼21.00
LSMGO	998.50	▼52.50	887.00	▼45.00	-	-
IFO380	417.50	▼11.50	379.00	▼30.50	410.00	▲7.50

❖기준일 : 11 월 25 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2022-11-25	2022-11-18	CHANGE
미국 USD	1333.20	1338.40	▼5.20
영국 GBP	1614.91	1587.81	▲27.10
유로 EUR	1387.59	1387.18	▲0.41
중국 CNY	186.88	187.99	▼1.11
일본 JPY (100)	961.18	954.30	▲6.88

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

---

### [시사 상식] 영구적 위기(Permacrisis)

영구적 위기는 영구적(PERMANENT)과 위기(CRISIS)를 합친 단어로 불안정과 불안감이 지속되는 사회 현상을 가리킨다. 코로나 19 사태 이후 건강상의 우려와 고물가, 저성장에서 비롯한 경제적 어려움, 러시아의 우크라이나 침공 등으로 촉발된 안보 불안과 혐오의 확산 등 전 세계적으로 위기 상황이 일상화하면서 회자하는 표현이다.

영구적 위기는 영국의 대표적인 사전 제작업체 콜린스가 최근 올해의 단어로 선정하면서 다시 한번 주요 외신에 거론됐다.

영국 공영방송 BBC 에 따르면 콜린스 사전 편집자들은 "우크라이나 전쟁과 이에 따른 에너지 부족, 고물가 현상, 코로나 19 의 대유행, 혹독한 기후 등 세계가 마주한 끝이 보이지 않는 위기적 상황은 영구적 위기라고 표현할 수 있다"고 선정 배경을 설명했다.

콜린스 사전의 언어 자문인 헬렌 뉴스테드는 미국 워싱턴포스트와의 인터뷰에서 "올해는 위기라는 말이 사람들의 대화를 지배했다고 분명히 말할 수 있다"며 "영구적 위기는 하나의 위기가 다른 위기로 바로 전환된다는 의미를 내포한다"고 말했다.

'콜린스 러닝'의 알렉스 비크로프트 국장은 "영구적 위기라는 단어는 많은 이들에게 올해가 얼마나 끔찍한 해였는지를 한눈에 보여준다"고 말했다.

영구적 위기는 올해 갑자기 등장한 단어는 아니다. 콜린스에 따르면 1970 년대 전 세계적 경제 및 안보 위기가 지속되는 상황을 표현하기 위해 등장한 학술 용어다. 이후 한동안 언론의 관심에서 멀어졌으나 코로나 19 대유행으로 전 세계가 시름을 앓던 차에 러시아 침공과 경제난으로 복합적인 위기가 발생하면서 다시 회자되기 시작했다.

[출 처 : 연합인포맥스]



## VII. CONTACT DETAILS

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

<b>STL GLOBAL</b>		President <b>Marino Hwang</b> (대표이사 황재웅) Tel. 070-7771-6400	
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn</b> (차장 안지영) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin</b> (과장 진정식) Manager Tel. 070-7771-6406	
<b>Chartering</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim</b> (상무 김현진) Managing Director Tel. 070-7771-6404	<b>Mike Hong</b> (부장 홍창목) General Manager Tel. 070-7771-6417	
<b>Fleet Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>H.S. Lee</b> (부장 이현성) General Manager Tel. 070-7771-6412		
<b>Research &amp; Operation</b> snp@stlkorea.com	<b>Anna Lee</b> (과장 이혜란) Manager Tel. 070-7771-6403	<b>Joovi Park</b> (대리 박주비) Assistant Manager Tel. 070-7771-6419	
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Henry S.H. Oh</b> (차장 오수현) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	<b>Jennifer Park</b> (과장 박영단) Manager Tel. 070-7771-6407	<b>Hayden Son</b> (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			

<b>에스티엘 지투어_STL G TOUR</b>		<b>전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy</b>	
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