

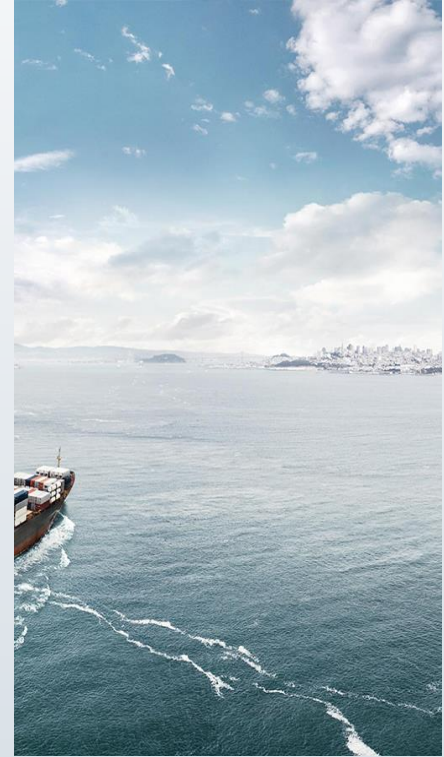


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.444

**March 21, 2023**

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             | 6  |
| Tankers                  | 11 |
| + Container Sales Report |    |
| Demolition               | 16 |
| Key Indicators           | 19 |
| Issue & Trend            | 21 |
| Contact Details          | 22 |

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

## I . NEWS

### 1. 한국조선해양 올해 수주목표 41% 돌파, 잘나가는 조선업

HD 현대그룹의 조선 중간지주사 한국조선해양이 올해 수주목표 41.4%를 달성했다. 연간 목표의 절반 가까이를 1 분기가 채 가기전에 채운 것이다. 대우조선해양과 삼성중공업은 3년 6개월치 일감을 확보한 만큼 고가 선박을 골라 수주하는 '만만디 전략'을 펴고 있다.

20일 조선업계에 따르면 한국조선해양은 이달까지 총 49척, 65억 1000억 달러(약 8조 5346억원)를 수주했다. 연간 수주 목표 157억 4000달러의 41.4%를 이미 달성했다.

수주 선종도 석유화학제품 운반선(PC선) 11척, 탱커 1척, 컨테이너선 19척, 액화천연가스(LNG) 운반선 8척, LPG 운반선 8척, 중형 가스선 2척 등 다양하다. 한국조선해양 관계자는 "작년보다 올해 수주목표가 줄어든 부분이 있고, 이미 도크가 많이 차서 가격 위주로 선별수주를 하고 있다"며 "올해 목표의 40% 이상을 3월이 채 가기도 전에 달성한 부분은 속도가 빠른 편이긴 하다"고 말했다.

반면 대우조선해양과 삼성중공업은 '만만디 전략'을 펴고 있다. 이미 3년 6개월치 일감을 확보한 만큼 선별 수주에 방점을 뒀다. 이날까지 대우조선해양의 수주목표 달성률은 11.5%, 삼성중공업은 21%다.

대우조선해양은 이달까지 LNG 운반선 3척, 창정비 1척 등 4척을 약 8억 달러에 수주했다. 지난 14일 그리스 최대 해운사인 안젤리쿠시스 그룹 산하 마란가스로부터 수주한 LNG 운반선 두 척의 가격은 6794억 원에 이른다. 1척당 수주금액은 2억 5625만 달러로 17만 4000m<sup>3</sup>급 LNG 운반선 기준으로 역대 최고 금액이다. 대우조선해양 관계자는 "올해는 급하게 수주할 상황이 아니다"라며 "최근 선가도 계속 오르고 있고 전략적으로 선별수주를 진행하고 있다"고 설명했다.

삼성중공업은 LNG 운반선 2척과 부유식 액화천연가스 생산설비 1기를 20억 달러에 수주했다. 다만 부유식 액화천연가스 생산설비는 지난해 연말 수주했지만, 올해 실적에 반영됐다.

오는 7월을 기점으로 선박 수주 문의가 급증할 수 있다는 전망도 나온다. 국제해사기구(IMO)가 7월 총회에서 오는 2050년 국제해운 탄소배출 감축 목표를 기존 50%에서 100%로 상향할 예정이기 때문이다. 친환경 동력장치를 갖추지 않은 선박은 항만 진입 불가, 탄소부담금 납부 등 경제적 규제 조치도 추가로 도입할 것으로 알려졌다. SK증권 연구원은 "노후선박 교체 수요와 함께 IMO의 친환경 규제는 30년 주기의 조선업 슈퍼사이클을 조금 더 앞당길 수 있는 트리거(TRIGGER)가 될 것으로 본다"고 말했다.

## I . NEWS

조선업계에서는 HD 현대그룹, 삼성그룹, 한화그룹 '빅 3' 체제가 완성되면 한국 조선산업의 수익성이 한 단계 업그레이드 될 것이라고 보고 있다. 한화그룹의 대우조선해양 인수는 다음달 18일 유럽연합(EU) 경쟁당국의 심사 결과에 따라 상반기 내에 마무리될 전망이다. 조선 업계 관계자는 "한화그룹 인수로 한국 조선업 수익성의 발목을 잡았던 저가수주 관행이 사라질 것이란 기대가 있다"고 말했다. 삼성중공업의 경우 최성안 부회장이 각자 대표이사를 맡으면서 리더십 변화가 감지된다. 최 부회장은 삼성엔지니어링에서 적자수주를 근절하고 실적 턴어라운드를 이룬 인물이다. 올해 삼성중공업의 2000억원 흑자전환도 약속했다.

### 2. 깊어지는 철강업 겨울... '튀르키예 지진 복구·중 수요 개선' 호재 될까

한국 철강산업이 깊은 부진의 늪에 빠져 있다. 건설, 자동차 등의 수요 산업들이 침체에 들어간 데다 과잉공급 우려까지 겹친다. 바닥이 보이지 않는다는 얘기마저 들린다. 하지만 돌파구가 보인다. 튀르키예의 지진피해 복구사업, 중국의 경기 회복이 반전 계기라는 분석이 나온다.

20일 한국철강협회와 통계청에 따르면 올해 1월 조강(숯물)과 철강제품 생산량은 2014년 이후 가장 작은 규모를 기록했다. 조강 생산량은 543만 T으로 지난해 1월보다 10% 감소했다. 철강제품 생산도 줄었다. 열연강판 생산량은 전년 대비 22%, 냉연강판 생산량은 20% 떨어졌다.

철강업계 부진은 지난해부터 이어지는 흐름이다. 포스코홀딩스와 현대제철의 지난해 영업이익은 각각 6조 107억원, 2조 373억원에 그쳤다. 전년 대비 34.94%, 16.76%나 감소한 수치다. 전방산업 수요 부진, 철강 과잉공급 등으로 올해 철강산업의 전망도 밝지 않다.

그러나 부진의 터널 한쪽에서 '봄바람'이 불어오고 있다. 튀르키예 지진피해 복구사업은 철강 수출 회복에 발판이 될 수 있다. 튀르키예 정부와 현지 철강업계는 지난 2일 회의에서 재건사업에 약 500만 T의 철강이 필요하다고 추산했다. 연세대 신소재공학과 교수는 "튀르키예 지진 복구라는 특수 수요가 생겼다. 특히 현대제철, 동국제강 등이 개발한 내진용 철강제품이 빛을 볼 때가 된 것"이라고 내다봤다.

튀르키예의 철강 생산에 차질이 생긴 점도 기회다. 유럽철강협회(EUROFER)에 따르면 지난해 1~11월 유럽연합(EU)에서 수입한 철강제품 가운데 튀르키예산이 15.2%로 가장 많았다. 한국산은 10.2%로 2위다. 튀르키예 제철소의 정상 가동이 어려운 상황에서 한국이 반사이익을 누릴 수 있다. 튀르키예 철강생산자협회 베이셀 야안 사무총장은 "튀르키예 철강업체들은 수출보다 내수를 우선해야 할

## I . NEWS

것"이라고 말했다. 튀르키예산 철강제품의 공백이 상당 기간 이어지고, 한국산 철강제품이 빈자리를 공략할 수 있는 것이다.

여기에다 중국의 수요 개선 흐름도 변수로 떠오른다. 중국은 세계 최대 철강 소비국이다. 중국 제조업 경기는 회복세로 접어들고 있다. 중국 제조업 구매관리자지수(PMI)는 지난달에 52.6 을 찍었다. 2012 년 4 월(53.3) 이후 11 년 만에 최고치다. 중국의 부동산 부양책도 철강 수요를 자극하고 있다. 중국 정부는 지난해 11 월에 주택 매수자 대출규제 완화, 건설업 금융지원 강화 등의 정책을 내놓았다. 다만 올해 양회에서 추가 부동산 부양책은 없었다.

### 3. "윗사람에게 말해도 안 먹힌다"... 숨진 20 대 선원의 절규

한때 멋과 낭만, 부의 상징이던 '마도로스'가 사라지고 있다. 선장·기관장이 항해사·기관사보다 많은 역삼각형 구조에다, 선장·기관장의 고령화까지 겹친 탓이다. 커지는 선원 부족 위기에다 선사는 국제 수준을 밀도는 근무 여건·임금 개선에 여전히 주저하고, 해양수산부는 마땅한 유인책을 내놓지 못하고 있다. 직장 내 괴롭힘마저 쉬쉬하는 열악한 근로 환경은 마도로스 이탈 행렬에 불을 지피며 소멸의 가속 페달을 밟고 있다.

#### 수급 불균형 악화... 선장·기관장 육성 막혀

컨테이너선과 액화천연가스(LNG) 운반선, 원유·석유화학제품을 운송하는 탱커선 등 외항 상선은 국내 수출입의 99% 이상을 담당한다. 해운업은 수출 의존도가 높은 한국 산업에서 중요한 위치를 차지하지만, 이대로 가다간 해기사가 없어 선박을 운항하지 못하는 경우까지 발생할 수 있다. 해기사는 선장·기관장·항해사·기관사 같은 간부 선원을 말한다.

현재 외항 상선 선장은 1,221 명(2021 년 기준)이다. 하지만 아래 직급으로 내려갈수록 인원은 급감한다. 1 등 항해사 1,049 명→2 등 항해사 721 명→3 등 항해사는 659 명이다. 역삼각형 구조는 기관장~기관사 역시 마찬가지다.

한국해양대 선원연구센터장은 "처우가 열악하니까 1 급 항해사·기관사로 올라가기 전에 80~90%가 그만둔다"며 "지금이야 어떻게든 굴러가지만 10 년 후 외항 상선 인력난은 정말 심각할 것"이라고 우려했다. 지난해 액화천연가스(LNG) 운반선 선장·기관장의 월평균 임금은 1 만 1,791 달러(약 1,500 만 원), 1 급 항해사는 8,471 달러로 주요 선원 공급국인 폴란드·루마니아의 절반 수준이다. 다른 선박의 임금 수준도 국제 평균을 밑돈다.

## I . NEWS

수급 불균형의 씨앗은 2007년 싹을 틔웠다. 당시 선박 소유자 단체인 한국선주협회와 선원 노동자 단체인 전국해상산업노동조합연맹은 단계별 외국선원 고용 정원 확대에 합의했다. 국적 선박 수가 빠르게 늘어 한국인 선원이 부족해졌기 때문이다. 대신 선박을 국가필수국제선박·지정국제선박·일반국제선박으로 나눠 일정 규모의 한국인 선원을 고용하도록 했다.

현재 전시에 물자 수송을 담당할 국가필수국제선박 88척은 선장·기관장 포함 해기사 8명을 모두 한국인으로 고용해야 한다. 노사 합의로 승선 인원을 정한 지정국제선박 212척은 기관사·항해사 중 1명만 외국인으로 쓸 수 있다. 나머지 일반국제선박은 선장·기관장을 제외한 기관사·항해사도 모두 외국인으로 채울 수 있다.

센터장은 "상대적으로 인건비가 싼 외국인 2, 3급 해기사를 들여오면서 결과적으로 한국인 시니어(선장·기관장·1급 항해사·기관사) 육성 길목을 막아 버린 게 됐다"고 지적했다. 실제 2007년만 해도 선장과 1, 2급 항해사 수는 800여 명으로 비슷했다. 현재 국내에 들어온 외국인 해기사는 3,500여 명 안팎이다. 대형선에 보통 항해사·기관사 6명이 승선하는 점을 감안하면 많은 숫자다.

### 폐쇄적 조직·부족한 워라밸로 유출 가속

전문가들은 약 10년 후면 국적 외항 상선이 1,500여 척까지 늘어날 것으로 전망되는 만큼 2010년 최종 확정 후 10년 넘게 제자리인 국가필수국제선박·지정국제선박 수를 확대해야 한다고 조언했다. 늘어난 시니어 해기사 일자리를 채우려면 2, 3급 항해사·기관사를 육성해야 하고, 이를 통해 해기사 부족 문제도 어느 정도 해소할 수 있다는 것이다.

한국해기사협회 해기인력정책연구소장은 "노사 합의에 맡긴 현재 방식을 바꿔 해수부가 몇 년 주기로 국가필수국제선박·지정국제선박 수 범위를 정하면 노사가 그 안에서 정하는 식으로 개선해야 한다"고 말했다.

영국·독일처럼 선원 임금의 소득세를 면해 주거나, 승선 기간 대비 휴가 기간을 확대하는 등 선원 업무의 매력을 높이는 유인책도 필요하다. 국내 LNG 운반선의 경우 6개월 연속 근무하고 2개월 휴가를 갖지만, 영국 선사는 3개월 일하고 3개월 쉰다. 전 소장은 "국내에서 어렵게 육성한 1급 항해사·기관사를 유럽계 선사에 다 빼앗길 상황"이라고 말했다.

군대와 같은 폐쇄적 조직문화도 개선할 점이다. 2018년 3월 사우디아라비아 해상을 지나던 선박에서 스스로 목숨을 끊은 3등 기관사 구민회(당시 25세)씨는 사망 전 "기관장이나 윗사람들에게 말해도 안

## I . NEWS

---

먹힌다"며 친구들에게 막막한 심경을 토로했다. 함께 배를 탔던 2급 기관사는 구씨에게 선상근무수칙을 수기로 써오게 하거나 보일러 작업을 시키며 매일 잠을 자지 못하게 했다.

수십 일 동안 써온 항해·기관일지를 처음부터 다시 적게 한다거나, 방 청소 검사 명목으로 서랍을 뒤지는 경우도 다반사다. 1급 기관사 김모씨는 "해기사를 배출하는 곳이 한국해양대와 목포해양대, 해사고 등으로 적기 때문에 혹시라도 찍힐까 봐 문제를 제기하기 어렵고, 회사에서도 구두경고로 넘어가는 경우가 많다"고 토로했다.

해수부도 해기사 부족 문제를 심각하게 보고 있다. 올해 1월 차관을 팀장으로 한 선원정책혁신태스크포스(TF)를 꾸린 것도 이런 이유에서다. 해당 TF는 원격의료 확대, 과거 배를 탔던 해기사 대상 복귀 프로그램 운영, 승선 기간을 줄여 사회와의 단절 문제를 해결하는 방안 등을 논의하고 있다. 해수부 관계자는 "외항 상선 선원에 대한 소득세 비과세 범위(현재 300만 원)도 확대할 계획"이라고 말했다.



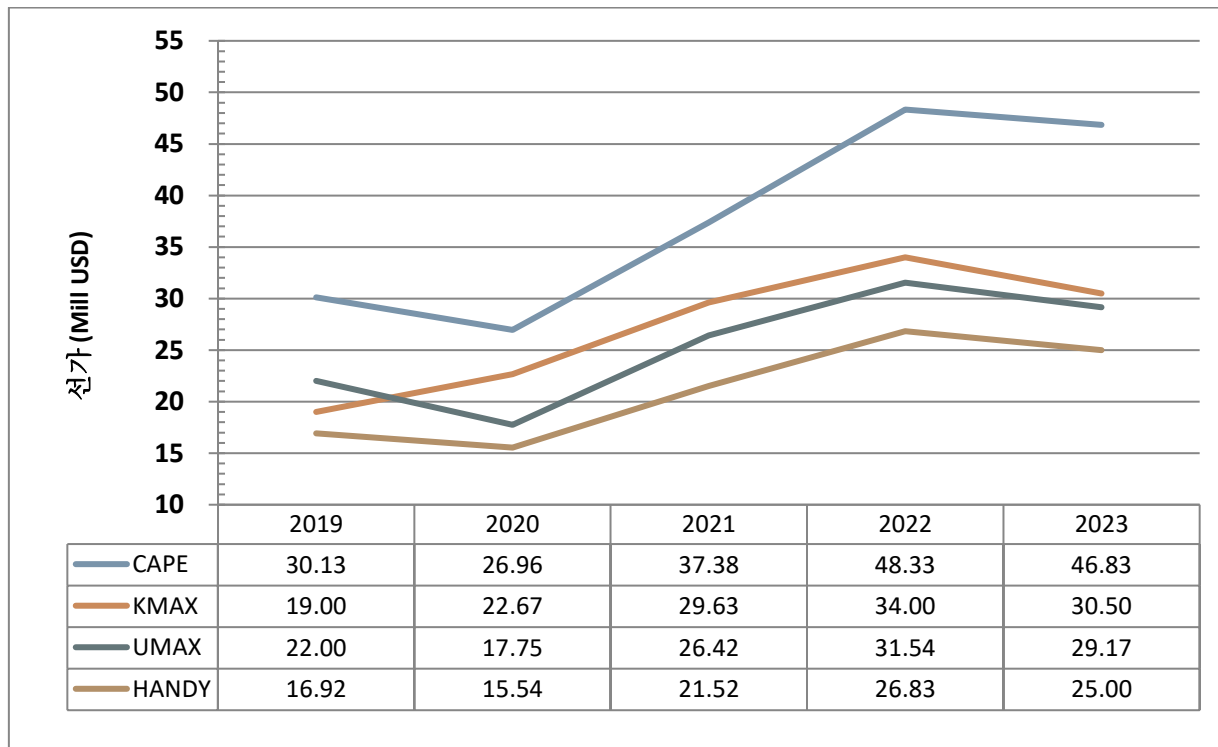
## II . BULK CARRIER

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

| 연평균 선가  | 2019    | 2020    | 2021   | 2022   | 2023    |
|---|---------|---------|--------|--------|---------|
| <b>Capesize 180K</b><br><small>*Eco-design based since 2021</small> | 30.13   | 26.96   | 37.38  | 48.33  | 46.83   |
|   | -14.34% | -10.51% | 38.64% | --     | -3.10%  |
| <b>Kamsarmax 82K</b><br><small>*76k before 2020</small>             | 19.00   | 22.67   | 29.63  | 34.00  | 30.50   |
|   | 0.42%   | 19.30%  | 30.70% | 14.75% | -10.29% |
| <b>Ultramax 60-61K</b>  | 22.00   | 17.75   | 26.42  | 31.54  | 29.17   |
|   | --      | -19.32% | 48.83% | 19.40% | -7.53%  |
| <b>SMAX 58K</b><br><small>*Data available before 2021</small>       | 17.17   | 15.92   | --     | --     |         |
|   | -4.20%  | -7.28%  | --     | --     |         |
| <b>Handysize 37K</b><br><small>*based on 32k before 2018</small>    | 16.92   | 15.54   | 21.52  | 26.83  | 25.00   |
|   | 12.18%  | -8.13%  | 38.47% | 24.69% | -6.83%  |

### □ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



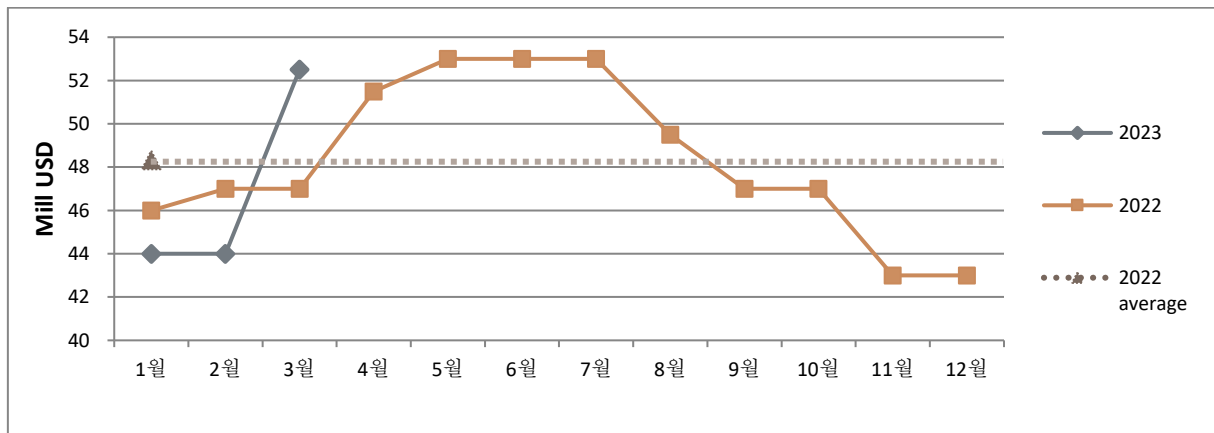


## II . BULK CARRIER

| 2023                    |      | 1월     | 2월     | 3월     | 4월 | 5월 | 6월 | 평균     |
|-------------------------|------|--------|--------|--------|----|----|----|--------|
| CAPE<br>(180K,<br>Eco.) | 선가   | 44.00  | 44.00  | 52.50  |    |    |    | 46.83  |
|                         | 전월대비 | 2.3%   | 0.0%   | 19.3%  |    |    |    | --     |
|                         | 전년대비 | -4.3%  | -6.4%  | 11.7%  |    |    |    | -3.1%  |
| KMAX<br>(82K)           | 선가   | 30.00  | 30.00  | 31.50  |    |    |    | 30.50  |
|                         | 전월대비 | 0.0%   | 0.0%   | 5.0%   |    |    |    | --     |
|                         | 전년대비 | -11.8% | -13.0% | -11.3% |    |    |    | -10.3% |
| UMAX<br>(60-61K)        | 선가   | 28.50  | 28.50  | 30.50  |    |    |    | 29.17  |
|                         | 전월대비 | 1.8%   | 0.0%   | 7.0%   |    |    |    | --     |
|                         | 전년대비 | -6.6%  | -12.3% | -7.6%  |    |    |    | -7.5%  |
| HANDY<br>(37K)          | 선가   | 24.50  | 24.50  | 26.00  |    |    |    | 25.00  |
|                         | 전월대비 | 4.3%   | 0.0%   | 6.1%   |    |    |    | --     |
|                         | 전년대비 | -10.9% | -12.5% | -7.1%  |    |    |    | -6.8%  |

| 2022              | 1월    | 2월    | 3월    | 4월    | 5월    | 6월    | 평균    |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| CAPE (180K, Eco.) | 46.00 | 47.00 | 47.00 | 51.50 | 53.00 | 53.00 | 48.33 |
| KMAX (82K)        | 34.00 | 34.50 | 35.50 | 36.50 | 38.00 | 38.00 | 34.00 |
| SMAX (58K)        | 30.50 | 32.50 | 33.00 | 34.00 | 34.00 | 34.50 | 31.54 |
| HANDY (37K)       | 27.50 | 28.00 | 28.00 | 28.50 | 28.50 | 28.50 | 26.83 |

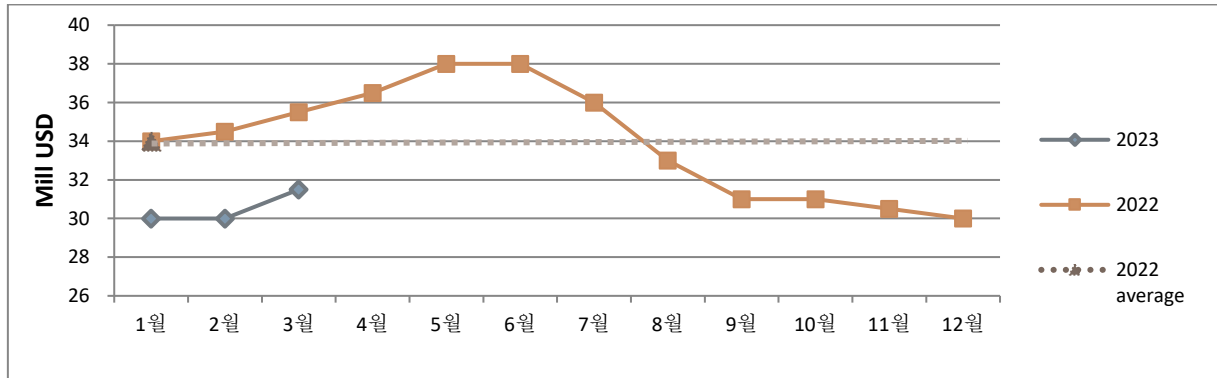
### □ Cape



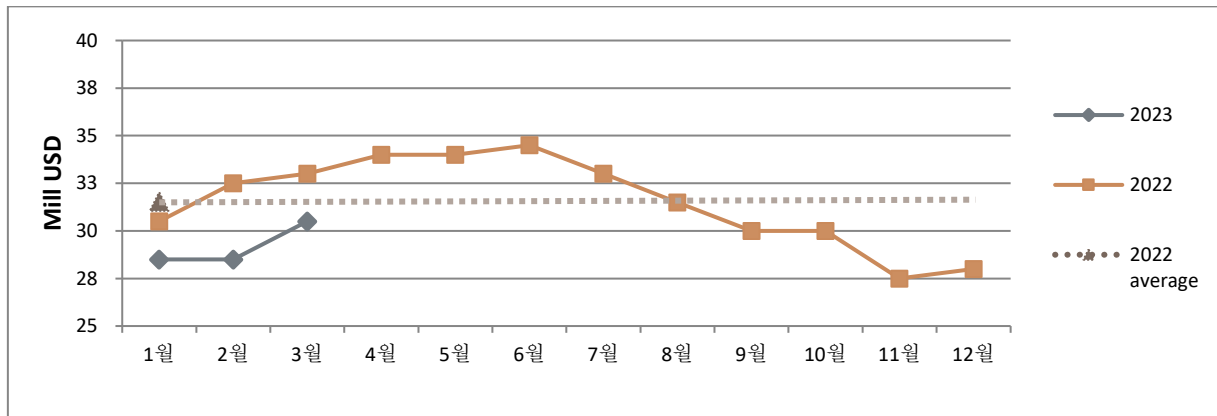


## II . BULK CARRIER

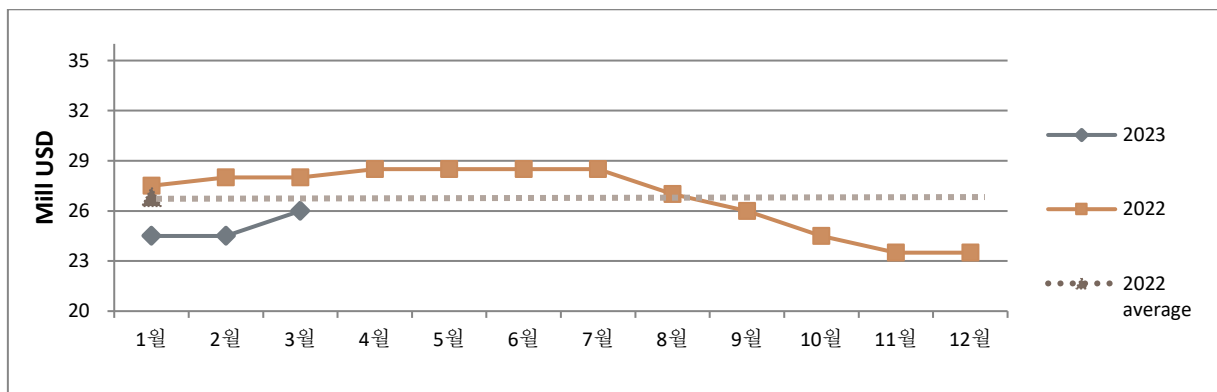
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL              | DWT     | BLT  | YARD              | M/E  | GEAR    | PRICE | REMARKS  |
|------|---------------------|---------|------|-------------------|------|---------|-------|--|
| BC   | NAVIOS FELIX        | 181,221 | 2016 | JAPAN             | B&W  |         | 40.7  | Greek buyer (Navios), scrubber fitted                |
| BC   | XIN JIN HAI         | 180,406 | 2009 | CHINA             | B&W  |         | 23    | Chinese buyer  |
| BC   | AQUAHAHA            | 179,000 | 2012 | PHILIPPINES       | B&W  |         | 28    | European buyer                                       |
| BC   | AQUATONKA           | 178,733 | 2012 | PHILIPPINES       | B&W  |         | 28    |  |
| BC   | MOUNT FABER         | 176,943 | 2008 | JAPAN             | B&W  |         | 22.7  | Undisclosed buyer, scrubber fitted                   |
| BC   | C H S CREATION      | 174,110 | 2006 | CHINA             | B&W  |         | 17    | Hong Kong buyer (Jiangsu Steamship), scrubber fitted |
| BC   | GOLDEN SHUI         | 169,333 | 2009 | CHINA             | B&W  |         | 23    | Undisclosed buyer, scrubber fitted                   |
| BC   | GOLDEN FENG         | 169,232 | 2009 | CHINA             | B&W  |         | 23    |  |
| BC   | IKAN KERAPU         | 78,020  | 2015 | JAPAN             | B&W  |         | 26    | Greek buyer (Seanergy)                               |
| BC   | ES SAKURA           | 76,596  | 2007 | JAPAN             | B&W  |         | 14.5  | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | EFROSSINI           | 75,003  | 2012 | JAPAN             | B&W  |         | 22.5  | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | IRIS EXPRESS        | 58,785  | 2007 | PHILIPPINES (JAP) | B&W  | C 4x30t | 14.4  | Chinese buyer  |
| BC   | EASTERN BEGONIA     | 58,018  | 2010 | CHINA             | B&W  | C 4x36t | 14.8  | Greek buyer  |
| BC   | ECOPACIFIC          | 57,696  | 2010 | CHINA(KOR)        | B&W  | C 4x30t | 14.8  | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | SERENE JESSICA      | 57,300  | 2011 | CHINA             | B&W  | C 4x30t | 14.9  | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | AIS SUN             | 56,724  | 2010 | CHINA             | WART | C 4x36t | 11.2  | Undisclosed buyer, cold laid-up                      |
| BC   | NEW BEGINNING       | 56,098  | 2013 | JAPAN             | B&W  | C 4x30t | 20    | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | OCEAN CROSS         | 53,617  | 2007 | CHINA             | B&W  | C 4x36t | 9.9   | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | LOFTY MOUNTAIN      | 51,008  | 2002 | JAPAN             | B&W  | C 4x30t | --    | Undisclosed buyer                                    |
| BC   | CIELO DI VALPARAISO | 39,200  | 2015 | CHINA             | B&W  | C 4x35t | 20    | Undisclosed buyer, open hatch                        |



## II . BULK CARRIER

|    |                |        |      |       |         |                       |      |                   |
|----|----------------|--------|------|-------|---------|-----------------------|------|-------------------|
| BC | SEA PLAIN I    | 32,663 | 2011 | CHINA | B&W     | C 4x30.5t             | 11.2 | Hong Kong buyer   |
| BC | MERCHANT THREE | 28,364 | 2012 | JAPAN | B&W     | C 4x30.5t             | 13.2 | Undisclosed buyer |
| BC | HADAR          | 28,236 | 2012 | JAPAN | B&W     | C 4x30.5              | 13.2 | Undisclosed buyer |
| BC | RUI HAI 1      | 6,175  | 1998 | JAPAN | AKASAKA | C 2x30.7t,<br>D 1x30t | 2.5  | Undisclosed buyer |



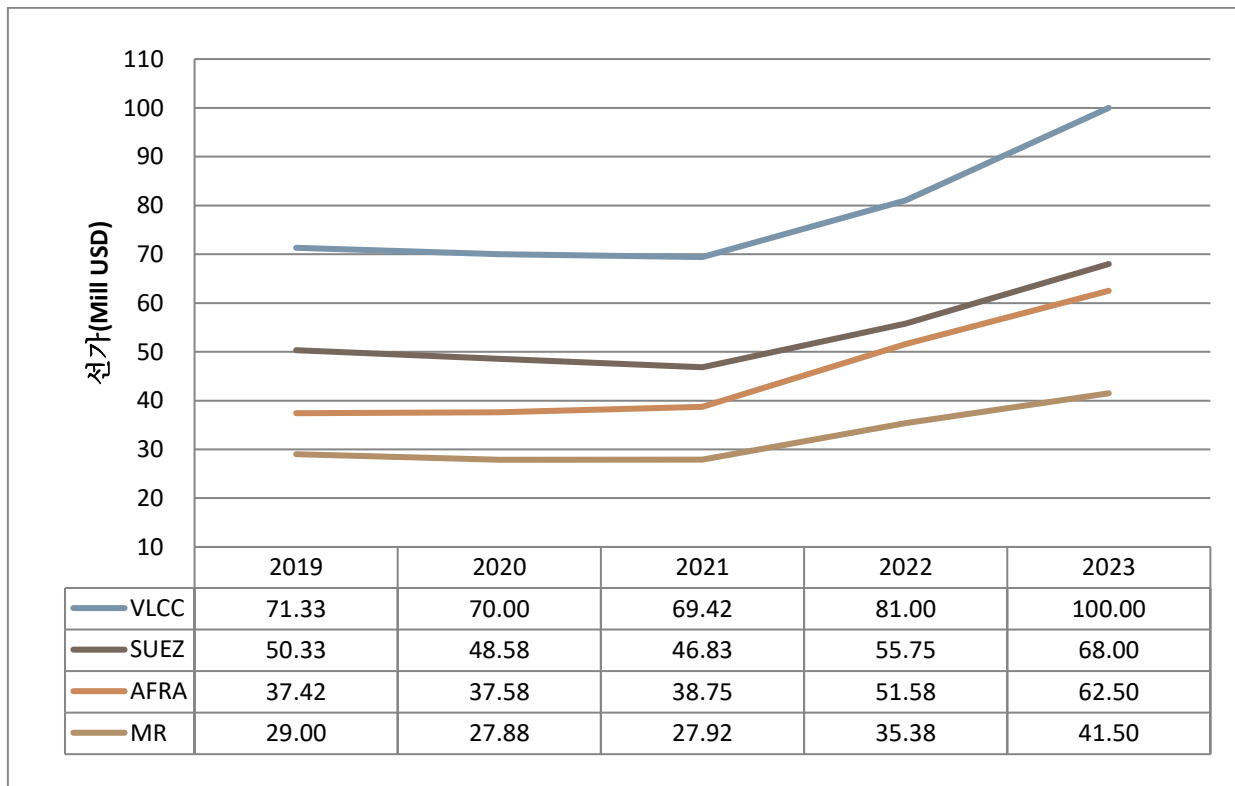
### III. TANKER

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

| 구분   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| VLCC (310K)  | 71.33  | 70.00  | 69.42  | 81.00  | 100.00 |
|  | 10.73% | -1.87% | -.83%  | 16.69% | 23.46% |
| Suezmax (160K)                                     | 50.33  | 48.58  | 46.83  | 55.75  | 68.00  |
|  | 15.60% | -3.48% | -3.60% | 19.04% | 21.97% |
| Aframax (105K)                                     | 37.42  | 37.58  | 38.75  | 51.58  | 62.50  |
|  | 17.85% | .45%   | 3.10%  | 33.12% | 21.16% |
| MR (51K)<br><small>*Based on 49K till 2018</small> | 29.00  | 27.88  | 27.92  | 35.38  | 41.50  |
|  | 9.43%  | -3.88% | .15%   | 26.72% | 17.31% |

#### □ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

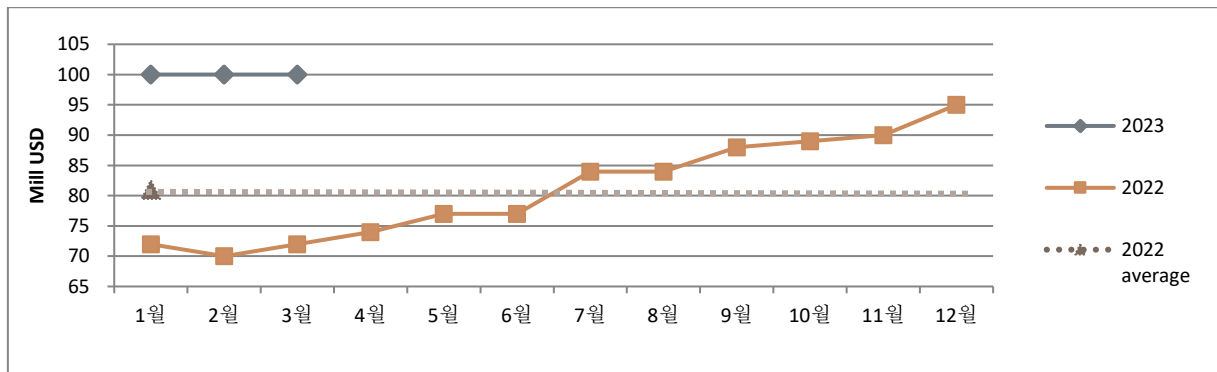




## III. TANKER

| 2023         |      | 1월     | 2월     | 3월     | 4월    | 5월    | 6월    | 평균       |
|--------------|------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|----------|
| VLCC<br>310K | 선가   | 100.00 | 100.00 | 100.00 |       |       |       | 100.00   |
|              | 전월대비 | 5.3%   | 0.0%   | 0.0%   |       |       |       | -        |
|              | 전년대비 | 38.9%  | 42.9%  | 38.9%  |       |       |       | 23.5%    |
| SUEZ<br>160K | 선가   | 68.00  | 68.00  | 68.00  |       |       |       | 68.00    |
|              | 전월대비 | 4.6%   | 0.0%   | 0.0%   |       |       |       | -        |
|              | 전년대비 | 41.7%  | 44.7%  | 38.8%  |       |       |       | 22.0%    |
| AFRA<br>105K | 선가   | 62.50  | 62.50  | 62.50  |       |       |       | 62.50    |
|              | 전월대비 | 4.2%   | 0.0%   | 0.0%   |       |       |       | -        |
|              | 전년대비 | 38.9%  | 38.9%  | 38.9%  |       |       |       | 21.2%    |
| MR<br>51K    | 선가   | 41.50  | 41.50  | 41.50  |       |       |       | 41.50    |
|              | 전월대비 | 3.8%   | 0.0%   | 0.0%   |       |       |       | -        |
|              | 전년대비 | 38.3%  | 38.3%  | 43.1%  |       |       |       | 17.3%    |
| 2022         |      | 1월     | 2월     | 3월     | 4월    | 5월    | 6월    | 1year 평균 |
| VLCC         |      | 72.00  | 70.00  | 72.00  | 74.00 | 77.00 | 77.00 | 81.00    |
| SUEZ         |      | 48.00  | 47.00  | 49.00  | 51.00 | 52.00 | 54.00 | 55.75    |
| AFRA         |      | 45.00  | 45.00  | 45.00  | 47.00 | 49.00 | 49.00 | 51.58    |
| MR           |      | 30.00  | 30.00  | 29.00  | 32.50 | 33.50 | 33.50 | 35.38    |

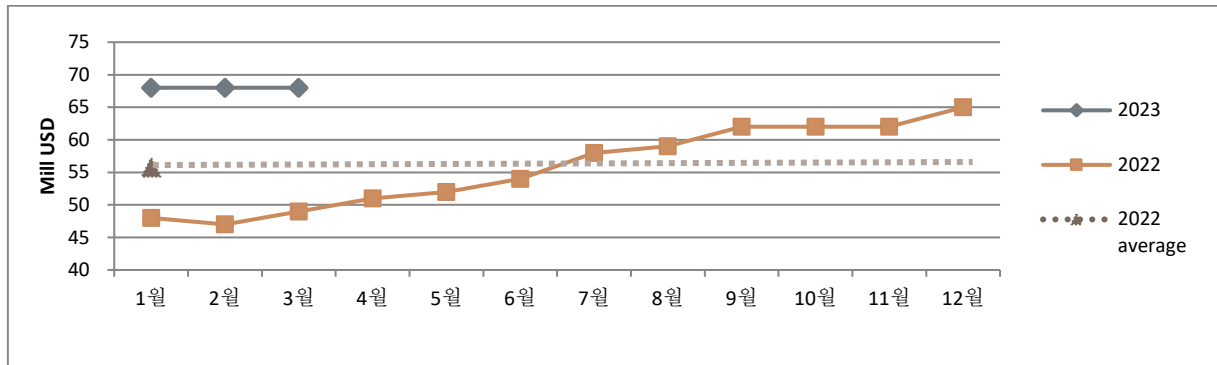
### VLCC-310K



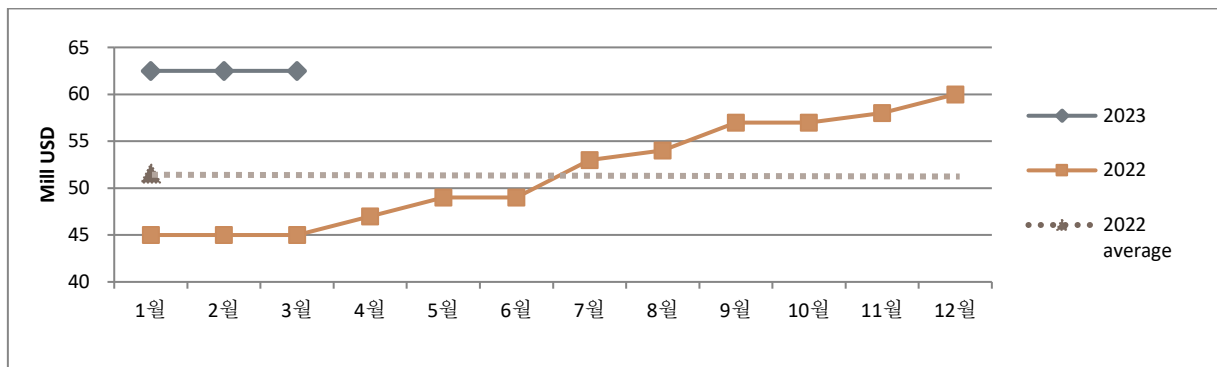


### III. TANKER

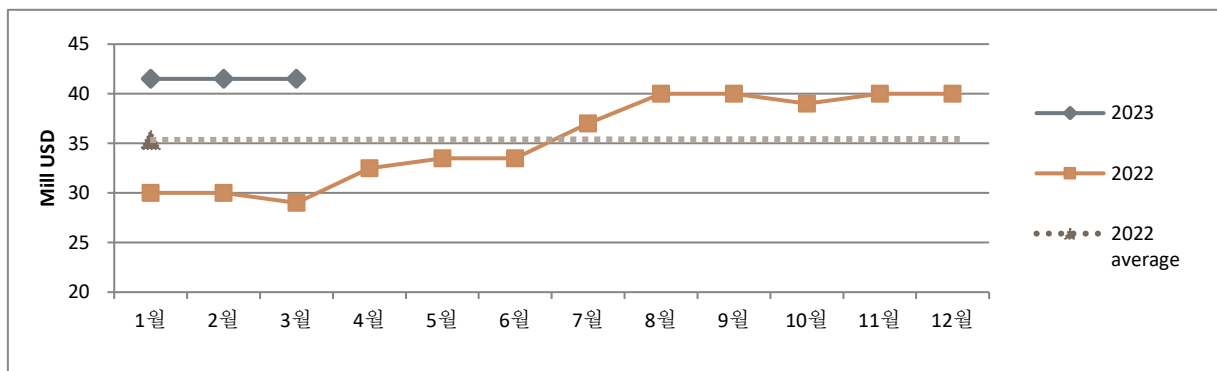
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K





### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

| TYPE     | VESSEL           | DWT     | BLT  | YARD  | M/E   | IMO | PRICE  | REMARKS   |
|----------|------------------|---------|------|-------|-------|-----|--------|---|
| TANKER   | COSBRIGHT LAKE   | 299,079 | 2003 | CHINA | B&W   |     | 34.5   | Undisclosed buyer                                 |
| TANKER   | OKEANOS          | 159,385 | 2003 | KOREA | B&W   |     | --     | Undisclosed buyer, epoxy coated                   |
| TANKER   | EUROVOYAGER      | 149,990 | 2005 | KOREA | B&W   |     | 37.5   | UAE based buyer                                   |
| TANKER   | STAR PROSPERITY  | 115,100 | 2009 | JAPAN | B&W   |     | 40     | Undisclosed buyer                                 |
| TANKER   | NEUTRON RAY      | 50,386  | 2005 | KOREA | B&W   |     | 18.2   | Undisclosed buyer, epoxy coated                   |
| TANKER   | RICH BREEZE      | 47,409  | 2009 | JAPAN | B&W   |     | 23.4   | Undisclosed buyer, epoxy coated                   |
| TANKER   | MAERSK MICHIGAN  | 47,047  | 2003 | JAPAN | B&W   |     | 14.5   | UAE based buyer, epoxy coated                     |
| TANKER   | SAFESEA NEHA III | 46,013  | 2003 | JAPAN | MITSU |     | 13.8   | Undisclosed buyer, epoxy coated                   |
| TANKER   | CELSIUS ROME     | 45,996  | 2009 | JAPAN | B&W   |     | 23.9   | Undisclosed buyer                                 |
| OIL/CHEM | ENERGY CHAMPION  | 70,681  | 2005 | KOREA | B&W   |     | 19.3   | Turkish buyer (Beks Shipmanagement), epoxy coated |
| OIL/CHEM | MARJORIE K       | 49,995  | 2013 | KOREA | B&W   |     |        |   |
| OIL/CHEM | GLADYS W         | 49,995  | 2013 | KOREA | B&W   |     | 97-3EB | Denmark buyer (Torm), epoxy coated                |
| OIL/CHEM | JULIA L          | 4,995   | 2013 | KOREA | B&W   | 2   |        |   |
| OIL/CHEM | ATRIA            | 37,583  | 2011 | KOREA | B&W   |     | 23     | Italian buyer (Navalmed), epoxy coated            |
| OIL/CHEM | STREAM PACIFIC   | 19,999  | 2019 | JAPAN | B&W   | 2&3 | 34     |   |
| OIL/CHEM | STREAM BALTIC    | 19,999  | 2019 | JAPAN | B&W   | 2&3 | 34     |   |
| OIL/CHEM | STREAM ATLANTIC  | 19,998  | 2019 | JAPAN | B&W   | 2&3 | 34     | Dutch buyer (Ace Tankers), stst, eco              |
| OIL/CHEM | STREAM ARCTIC    | 19,998  | 2018 | JAPAN | B&W   | 2&3 | 34     |   |
| OIL/CHEM | PENINSULA IX     | 17,906  | 2019 | KOREA | MAN   | 2&3 | 26     | Undisclosed buyer, epoxy coated                   |
| LPG      | RODBERG          | 23,292  | 1998 | JAPAN | B&W   | LPG | 15     | Undisclosed buyer                                 |

### III. TANKER

#### CONTAINER, REEFER, ETC.

| TYPE | VESSEL             | DWT     | BLT  | YARD  | M/E  | CAPA  | UNIT | PRICE | REMARKS                           |
|------|--------------------|---------|------|-------|------|-------|------|-------|-----------------------------------|
| CONT | NAVIGARE COLLECTOR | 119,262 | 2018 | CHINA | B&W  | 10100 | TEU  | 81    | German buyer (D Oltmann Reederei) |
| CONT | NORTHERN JUSTICE   | 108,836 | 2010 | KOREA | B&W  | 8814  | TEU  | 50    | Undisclosed buyer                 |
| CONT | NORTHERN DEBONAIR  | 42,000  | 2007 | CHINA | B&W  | 3534  | TEU  | 14.8  | Chinese buyer                     |
| CONT | BUXHANSA           | 33,995  | 1998 | KOREA | SULZ | 2456  | TEU  | 6.5   | Undisclosed buyer                 |
| CONT | TS HAIPHONG        | 23,512  | 2016 | CHINA | B&W  | 1756  | TEU  | --    | UAE based buyer                   |
| CONT | TS LAEMCHABANG     | 23,512  | 2016 | CHINA | B&W  | 1756  | TEU  | --    | UAE based buyer                   |
| CONT | ITHA BHUM          | 21,813  | 1996 | JAPAN | B&W  | 1498  | TEU  | 5     | Chinese buyer                     |
| CONT | G. BOX             | 20,668  | 2018 | CHINA | WART | 1707  | TEU  | 20.5  | Far Eastern buyer                 |



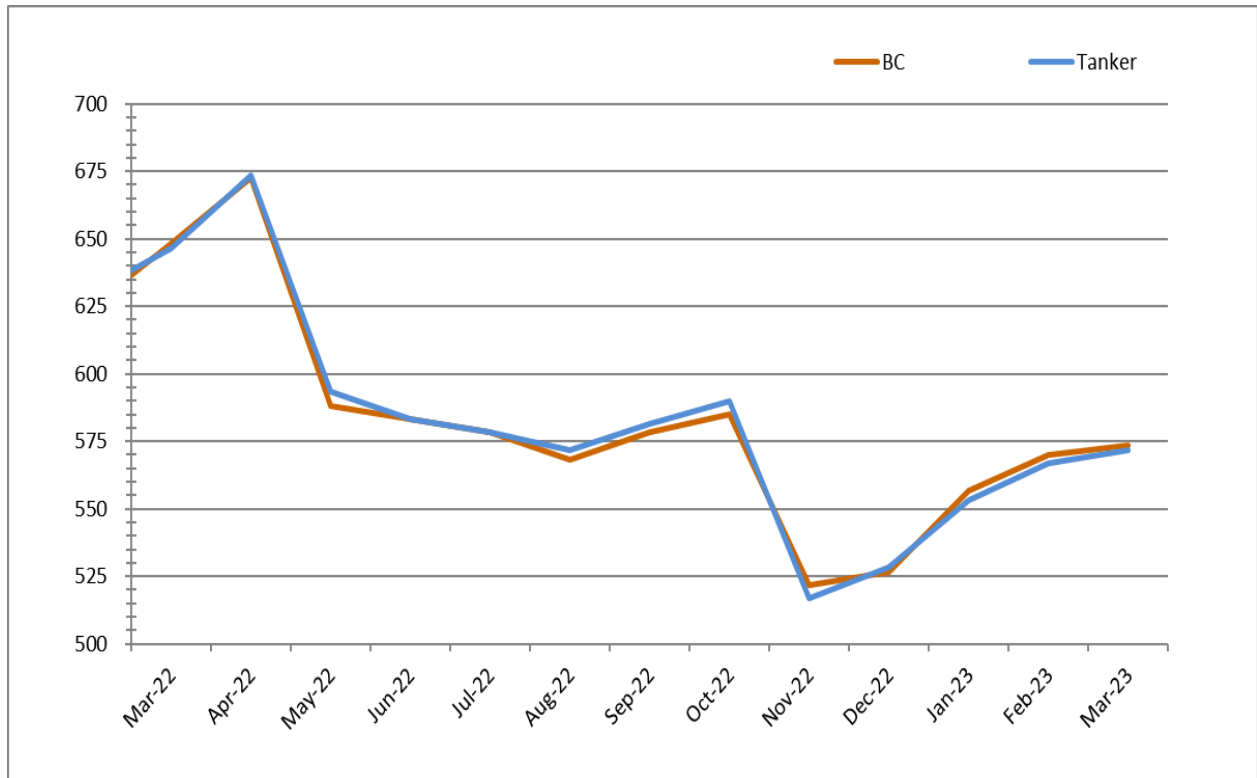


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

|        | 2021 Average |       | 2022 Average |       | 2023 Average |       | 2022 March | 2023 March |      |        |
|--------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|------------|------------|------|--------|
|        | USD/LDT      | YoY   | USD/LDT      | YoY   | USD/LDT      | YoY   | USD/LDT    | USD/LDT    | MoM  | YoY    |
| TANKER | 526.81       | 52.9% | 590.28       | 12.0% | 560.00       | -5.1% | 646.67     | 571.67     | 0.9% | -11.6% |
| BC     | 529.17       | 53.6% | 588.56       | 70.8% | 563.33       | -4.3% | 648.33     | 573.33     | 0.6% | -11.6% |

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





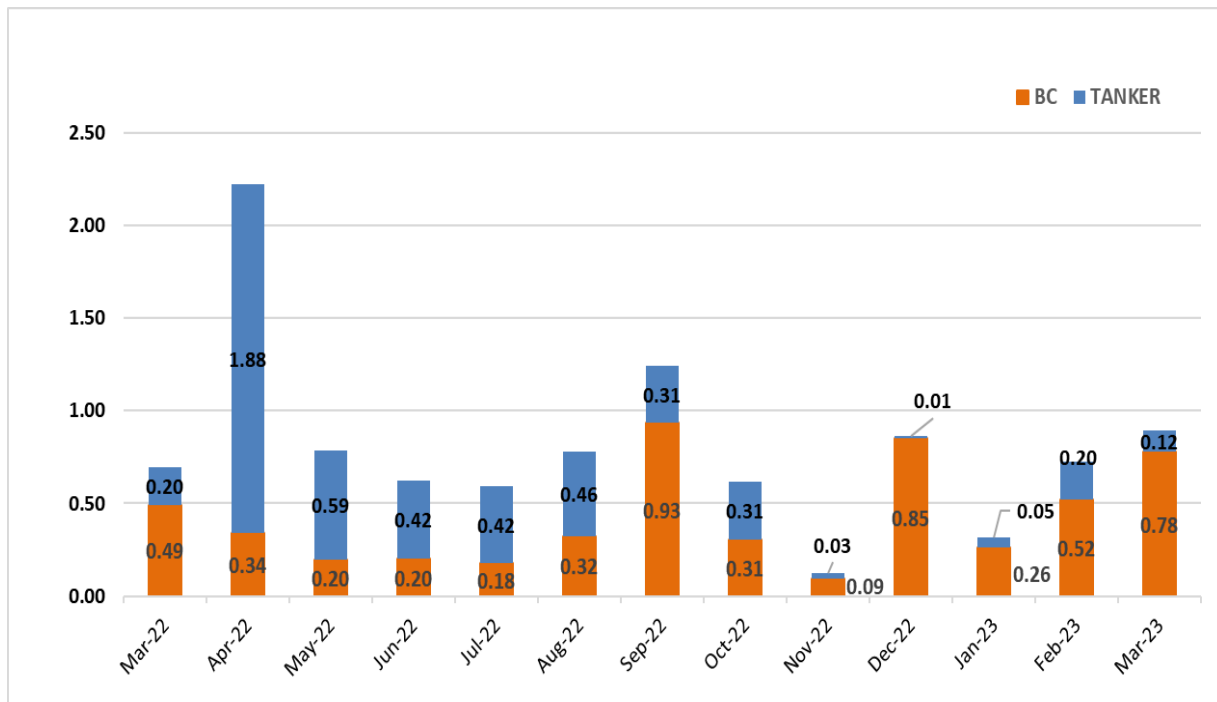
## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

| 해체선<br>총량 | 2021           |                  | 2022           |                  | 2022<br>March  |                  | 2023<br>March  |        |                  |        |
|-----------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|--------|------------------|--------|
|           | Million<br>DWT | No. of<br>Vessel | Million<br>DWT | No. of<br>Vessel | Million<br>DWT | No. of<br>Vessel | Million<br>DWT | YoY    | No. of<br>Vessel | YoY    |
| TANKER    | 15.66          | 315              | 6.50           | 134              | 0.20           | 5                | 0.12           | -43.0% | 3                | -40.0% |
| *BC       | 6.34           | 123              | 4.48           | 63               | 0.49           | 6                | 0.78           | 58.1%  | 7                | 16.7%  |

\*BC incl. General cargo vessel

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## IV. DEMOLITION

### Demolition Sales Report

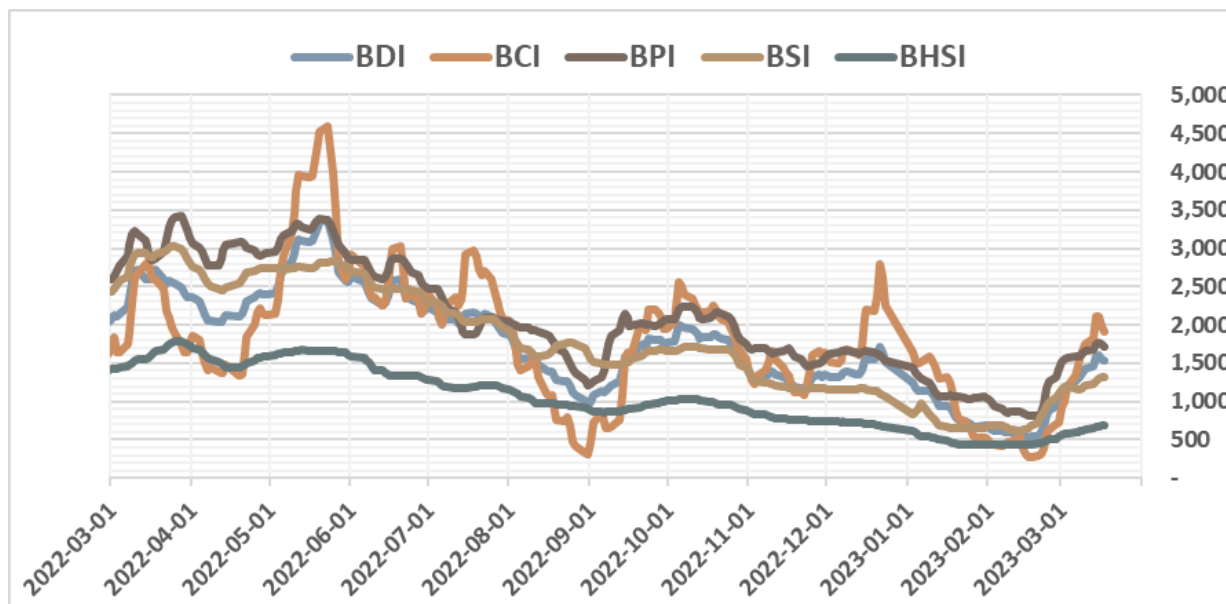
| TYPE   | VESSEL           | DWT     | LDT    | BLT  | YARD   | M/E    | PRICE<br>(USD/LDT) | REMARKS   |
|--------|------------------|---------|--------|------|--------|--------|--------------------|---|
| BC     | HUANG SHAN       | 175,980 | 23,976 | 2003 | TAIWAN | B&W    | 614                | AS IS XINSHA,<br>HKC recycling                      |
| BC     | SUNNY<br>VOYAGER | 171,480 | 22,705 | 2001 | KOREA  | B&W    | 622                | BANGLADESHI   |
| BC     | MAHAVIR          | 74,002  | 10,540 | 2000 | JAPAN  | B&W    | 560                | BANGLADESHI   |
| CONT   | VASI STAR        | 23,027  | 7,819  | 1996 | POLAND | SULZER | 640                | BANGLADESHI   |
| TANKER | SALAMIS          | 35,437  | 9,276  | 1998 | KOREA  | B&W    | 660                | BANGLADESHI,<br>Includes large amount<br>of bunkers |
| LNG    | ARTICA           | 48,857  | 23,667 | 1993 | JAPAN  | MITSU  | 683                | INDIAN,<br>Includes 3,678 tons<br>aluminum          |



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

|      | 2023-03-17 | 2023-03-10 | CHANGE  | 1 Year High | 1 Year Low |
|------|------------|------------|---------|-------------|------------|
| BDI  | 1,535      | 1,424      | ▲111.00 | 3,369       | 530        |
| BCI  | 1,913      | 1,744      | ▲169.00 | 4,602       | 271        |
| BPI  | 1,723      | 1,654      | ▲69.00  | 3,416       | 809        |
| BSI  | 1,318      | 1,209      | ▲109.00 | 3,033       | 625        |
| BHSI | 694        | 631        | ▲63.00  | 1,787       | 431        |





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

|        | Singapore |        | Rotterdam |        | Houston   |        |
|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
|        | (USD/Ton) | 전주대비증감 | (USD/Ton) | 전주대비증감 | (USD/Ton) | 전주대비증감 |
| VLSFO  | 563.00    | ▼30.00 | 535.50    | ▼28.00 | 575.50    | ▼31.50 |
| MGO    | 731.50    | ▼24.00 | 764.50    | ▲10.50 | 809.50    | ▼3.00  |
| LSMGO  | 731.50    | ▼24.00 | 764.50    | ▲10.50 | -         | -      |
| IFO380 | 414.00    | ▼28.50 | 386.00    | ▼28.50 | 396.00    | ▼23.00 |

❖기준일 : 03 월 17 일 기준

### 3) Exchange Rate

| 구분           | 2023-03-17 | 2023-03-10 | CHANGE |
|--------------|------------|------------|--------|
| 미국 USD       | 1312.10    | 1319.70    | ▼7.60  |
| 영국 GBP       | 1588.69    | 1572.95    | ▲15.74 |
| 유로 EUR       | 1392.79    | 1396.37    | ▼3.58  |
| 중국 CNY       | 190.10     | 189.22     | ▲0.88  |
| 일본 JPY (100) | 983.40     | 969.26     | ▲14.14 |

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

---

### [시사 상식] 피스컬 드래그

피스컬 드래그(Fiscal drag)는 정부가 세금이나 보조금의 기준선을 인플레이션이나 임금 상승에 맞춰 올리지 않는 경우를 일컫는 용어다.

인플레이션으로 명목 소득이 증가했음에도 세수 기준선이 그대로 유지되면 정부는 결과적으로 세금을 더 걷을 수 있게 된다.

기존에 세금을 내지 않던 저소득층은 명목소득의 증가에 따라 세금을 내야 하는 수준으로 소득이 늘어난 것으로 통계에 잡힌다. 또 중위 소득을 얻는 계층에서 일부는 고소득자로 새롭게 분류되면서 소득의 더 높은 비율을 세금으로 납부해야 한다.

정부는 피스컬 드래그의 방법을 사용해 공식적인 세수 확대 조치 없이 조세를 더 걷는 '스텔스' 효과를 누릴 수 있다.

작년 11월 영국의 제레미 헌트 재무장관의 발표에는 피스컬 드래그를 통한 조세 수입 증대 계획이 담겨 있다.

영국 정부는 소득이 1만 2천 570 파운드 이하인 사람은 소득세를 납부하지 않는 현재의 기준을 2028년 4월까지 동결하기로 했다. 또 같은 기간 소득세 비율이 20%에서 40%로 변경되는 소득 수준도 5만 271 파운드로 유지할 예정이다.

영국의 물가상승률은 2022년 10월 11.1%로 41년 만의 최고치를 기록한 바 있다.

영국 정부는 소득세의 기준을 동결하는 이번 조치로 향후 320만명이 소득세를 내게 되고 260만명은 소득세 납부 비율이 20%에서 40%로 조정될 것으로 예상했다.

[출처 : 연합뉴스]



## VII. CONTACT DETAILS

| STL GLOBAL CO., LTD.  |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <b>Marino Hwang(황 재 웅)</b><br>President<br>T. 070-7771-6400   |   |   |   |
| <b>Fleet &amp; Chartering Operation</b><br>biz@stlkorea.com   | <b>Sancho Kim(김 현 진)</b><br>Managing Director<br>T. 070-7771-6404               | <b>H.S. Lee(이 현 성)</b><br>Director<br>T. 070-7771-6412                    |   |
|   | <b>Mike Hong(홍 창 목)</b><br>Director<br>T. 070-7771-6417                         | <b>Henry S.H. Oh(오 수 현)</b><br>Deputy General Manager<br>T. 070-7771-6402 |   |
|   | <b>Anna Lee(이 혜 란)</b><br>Manager<br>T. 070-7771-6403                           | <b>Joovi Park(박 주 비)</b><br>Assistant Manager<br>T. 070-7771-6419         |   |
| <b>Agency Operation</b><br>operation@stlkorea.com   | <b>Jennifer Park(박 영 단)</b><br>Manager<br>T. 070-7771-6407                      | <b>Hayden Son(손 호 영)</b><br>Assistant Manager<br>T. 070-7771-6401         |   |
| <b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b><br>ops@stlkorea.com  | <b>Jena Ahn(안 지 영)</b><br>Deputy General Manager<br>T. 070-7771-6405            | <b>Joanne Jin(진 정 식)</b><br>Manager<br>T. 070-7771-6406                   |   |
| STL SHIPPING CO., LTD.  |   |   |   |
| <b>Sale and Purchase Broking</b><br>snp@stlkorea.com  | <b>Neal S.I. Kwon(권 순 일)</b><br>President<br>T. 070-7771-6410                   |   |   |
|   | <b>Jack Kim(김 종 수)</b><br>Director<br>T. 070-7771-6411                          | <b>Nova Cha(차 혜 정)</b><br>Team member<br>T. 070-7771-6409                 |   |
| T. 02-776-0840(Rep.)   E. seoul@stlkorea.com   W. www.stlkorea.com   (04146) 101-1301/1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea |   |   |   |
| STL G-TOUR  |   | Jeonnam Yacht Academy   |   |
| 기업/일반 단체 항공예약<br>실장 김 영 하   | T. 1661-8388<br>T. 070-4800-0151<br>W. www.stlgtour.com<br>E. tour@stlgtour.com | 보트/요트 면허취득<br>실장 이 진 행<br>대리 이 정 택  | T. 061-247-0331<br>T. 010-2777-4027<br>W. www.stlyacht.com<br>E. academy@stlyacht.com |