

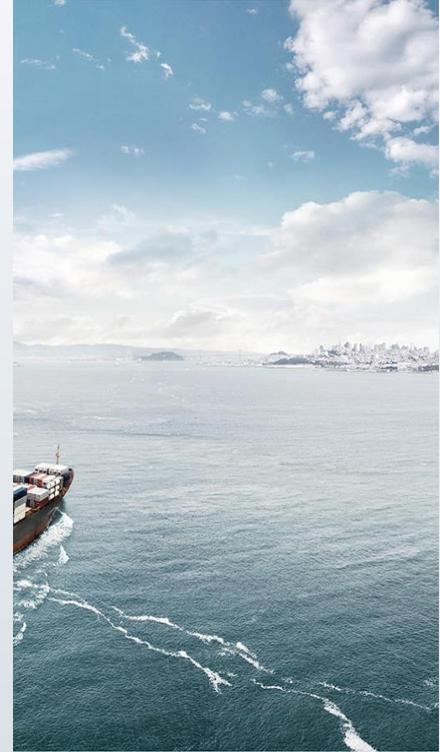


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.455

June 7, 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	10
+ 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. 전략물자된 LNG, "무기 대신 에너지 파는 미국"

미국이 글로벌 천연가스 시장의 패권까지 장악하고 있다. 선진국들은 친환경 에너지 전환 과정에서 석탄·석유 발전은 급격히 줄이는 반면, 과도기 연료로 천연가스를 선호해 수요가 급증했다. 이런 가운데 천연가스 대국 러시아가 전쟁으로 타격을 입자 미국 기업들이 생산과 수출을 늘리고 멕시코만을 중심으로 공격적인 투자에 나서고 있다.

석유의 부산물 줌으로 여겼던 천연가스의 중요성이 커지면서 액화천연가스(LNG)는 전쟁, 통화 정책은 물론 경제 건전성과 연관된 전략자산이 됐다는 평가가 나온다. 중국과 일본에 이어 글로벌 천연가스 수입량 3 위 국가인 한국은 2021 년과 비슷한 4639 만 T 의 LNG 를 수입하면서 전년도 254 억 5278 만달러의 약 두 배인 500 억 2219 만달러를 지출했다. 작년 무역수지 적자 477 억달러 가운데 절반 이상이 LNG 값 상승분인 셈이다. 올들어 지난 4 월까지 적자도 250 억달러를 넘어섰다. 최근 LNG 수입 단가가 낮아지고는 있지만 향후 불안 요소가 적지 않다는 지적이 나온다.

□ 러시아 가스프롬의 몰락 즐기는 미국

러시아와 우크라이나의 전쟁이 1 년 이상 지속되면서 LNG 시장에서 미국이 호주, 카타르와 함께 큰 반사이익을 얻고 있다. 2018 년부터 에너지 수출국이 된 미국은 전쟁 전에도 LNG 수출을 빠르게 늘려왔다. 미 에너지정보국(EIA)에 따르면 작년 1 월 이미 미국은 전체 LNG 수출량의 37%를 유럽으로 보내고 있었고, 2022 년 첫 11 개월 동안 유럽으로의 수출량을 2021 년 같은 기간보다 137% 이상 늘렸다.

노르웨이와 러시아에서 오는 파이프라인으로 천연가스를 수입하던 유럽 각국은 배로 실어 나르는 LNG 시장에서 동아시아 국가들과 경쟁하게 됐다. 유럽 가스 공급에서 LNG 의 비중은 2021 년 19%에서 2022 년 33%로 높아졌다. 러시아 파이프라인에 가장 많이 의존했던 독일은 부랴부랴 6 기의 부유식 LNG 저장·재기화 시설과 3 곳의 터미널 건설을 추진하고 있다.

전쟁 전 글로벌 1 위 천연가스 기업이었던 러시아 국영 가스프롬이 몰락하는 동안 미국 기업들은 유럽 각국과 잇따라 장기계약을 맺었다. 미국은 호주, 카타르와 함께 세계 최대 LNG 수출국이 됐고 인프라를 빠르게 확충하고 있다. 천연가스 정보기업 NGI 에 따르면 미국은 2021 년 이미 97 억 6000 만입방피트의 하루 생산량(CF/D)을 기록했고, 올 연말엔 126 억 4000 만 CF/D 에 달할 것으로 예상된다. 조 바이든 미국 대통령은 2030 년까지 유럽에 대한 LNG 공급을 연간 500 억m³ 이상으로 늘리겠다고 약속했다. 현재 기준 생산량의 절반 가량을 유럽에 수출하겠다는 얘기다.

I . NEWS

LNG 가 전략 자산으로 중요해지면서 미국의 영향력은 더 커질 전망이다. 뉴욕의 에너지·원자재 헤지펀드 어게인 캐피털의 존 킬더프는 지난 3 월 CNBC 와의 인터뷰에서 "미국은 예전에는 군사 장비를 무기고에 공급했지만 이제는 '에너지 무기고'에 (석유와 천연가스를) 주로 공급하고 있다"고 말했다. S&P 글로벌 역시 지난 4 월 발표한 원자재 보고서(COMMODITY INSIGHT)에서 "수 십년 간 지정학적 자산이던 석유와 달리 천연가스는 물리적·지역적 역학 관계와 더 관련이 있었지만 지금은 상황이 달라졌다"고 분석하면서 "천연가스는 어떤 의미에서 새로운 석유"란 업계 관계자의 말을 전했다.

□ 한국은 러시아 대신 호주서 LNG 구하느라 '곤욕'

LNG 시장의 판이 바뀌는 과정에서 한국은 가스값 청구서 '쓰나미'를 맞았다. 한국의 러시아산 LNG 수입량은 2021 년 286 만 7103T 에서 전쟁이 벌어진 지난해 196 만 2548T 으로 감소했다. 대신 호주(1165 만 1110T)에서 가장 많은 LNG 를 수입했다. 2021 년에 비해 수입량을 220 만 T 정도 늘리면서, 돈은 전년 58 억달러 대비 2.5 배가 넘는 150 억달러를 줬다. 1 개월 선물 기준 연초 MMBTU(열량 단위·25 만kcal 열량을 내는 가스양) 당 4.8 달러 수준이었던 천연가스 값이 같은 해 8 월 10 달러에 육박하는 수준으로 치솟았기 때문이다.

전쟁 발발 후 미국과 중동의 LNG 수출선이 대거 유럽으로 뺏머리를 돌린 탓에 현물 가격이 더 오르고 LNG 를 구하기도 어려웠다. 가스공사의 경우 LNG 의 4 분의 3 가량은 장기계약으로 도입하고 나머지는 수요에 따라 유동적으로 현물시장 등에서 확보하기 때문에 가격 상승에 취약하다. 지난해 카타르(972 만 7434T)와 미국(575 만 9065T)으로부터의 LNG 수입량은 전년에 비해 상당히 줄었다. 대신 말레이시아(551 만 6147T), 인도네시아(322 만 5729T) 등에서 천연가스 수입을 많이 늘렸다.

지난달부터 LNG 가격이 코로나 팬데믹 이후 최저 수준인 MMBTU 당 2 달러 초반까지 떨어졌으나 불안 요소를 여전하다는 지적이 나온다. 지정학적으로 불안정한 중동에 대한 LNG 수입 의존도가 30% 내외로 높다는 점이 대표적이다. 지난달 인도네시아 루훗 판자이탄 해양투자조정부 장관은 현 "자국 수요를 충당하기 위해 향후 LNG 수입을 금지할 계획"이라고 밝히기도 했다.

□ LNG 발전 비중 낮출 수 있을까

지난해 에너지 가격 급등으로 한국이 큰 손실을 본 것은 LNG 의존도가 높기 때문이며, 이를 낮추기는 쉽지 않을 것으로 예상된다. 국내 LNG 발전 비중은 2012 년 25%에서 2021 년엔 30%에 육박한 수준이 됐다. 정부는 10 차 전력수급기본계획에서 2030 년까지 원자력발전과 신재생에너지 비중을 늘려 LNG 발전은 약 23%까지 낮추기로 했다. 그러나 LNG 발전 규모가 커질 가능성은 적지 않다. LNG 발전은 기저발전 설비에 문제가 생기거나 신재생 에너지 발전 가동률이 저하될 경우 발전량이 늘어나기 때문이다.

I . NEWS

전기차 보급률 급상승 등으로 전력 수요 증가 폭이 예상을 초과하거나, 원전 가동에 차질이 생기는 등 상황에선 LNG 발전소의 가동률이 대폭 높아진다. 게다가 노후 석탄발전소를 LNG 로 전환하는 등의 영향으로 발전설비 실효용량에서 LNG 가 차지하는 비중은 오히려 더 높아질 것으로 정부는 보고 있다. 산업통상자원부가 예상한 2030 년의 LNG 발전설비 용량의 비중은 43.4%(58.6)로 21.4%(28.9GW)에 그칠 것으로 예상되는 원자력이나 신재생에너지(7.8%·10.5GW)보다 훨씬 높아진다.

2. '3%대 인플레이' OECD 회원국은 韓 포함 5 개국..."선제적 금리인상 등 영향"

글로벌 인플레이션이 지속되고 있는 가운데 소비자물가 상승률이 3%대 이하로 떨어진 경제협력개발기구(OECD) 회원국은 한국을 포함해 5 개국뿐인 것으로 나타났다.

6 일 OECD 에 따르면 4 월 소비자물가 상승률(전년 동월 대비)을 발표한 35 개 회원국 중 5 개국은 3%대 이하를 기록한 것으로 집계됐다. 스위스의 물가 상승률이 2.6%로 OECD 회원국 중 가장 낮았고, 그리스 3.0%, 일본이 3.5%, 한국과 룩셈부르크가 각 3.7%였다. 나머지 나라의 물가 상승률은 모두 4% 이상이었다. 캐나다 4.4%, 미국 4.9%, 벨기에 5.6%, 프랑스 5.9%, 독일 7.2%, 영국 7.8%, 이탈리아 8.2% 등 선진국 대부분이 여전히 고물가에 신음하는 것으로 나타났다.

한국의 4 월 물가 상승률(3.7%)은 OECD 평균(7.4%)의 절반에 불과하고, 주요 20 개국(G20) 평균인 6.5%에 비해서도 매우 낮은 편이다.

OECD 회원국 중 4 월 기준 물가 상승률이 1 년 전과 비교해 더 높아진 곳은 프랑스와 독일을 포함한 17 곳이었고, 낮아진 회원국은 한국과 미국 등 16 곳이었다. 영국과 스위스 등 2 곳은 물가 상승폭에 변동이 없었다.

이처럼 한국의 인플레이션이 OECD 회원국 중 비교적 빠르게 안정된 배경엔 한국은행이 기준금리를 이르게 인상한 영향으로 풀이된다.

한은은 최근 경제전망 보고서에서 "우리나라는 통화긴축 기조를 주요국보다 반년 정도 일찍 시작했다"면서 "2021 년 8 월 통화정책 정상화에 착수, 2023 년 1 월까지 역사상 가장 빠른 금리인상(300BP·1BP=0.01%포인트)을 단행했다"고 설명했다.

I . NEWS

이에 따라 경제 성장세가 약화됐지만, 물가도 둔화 흐름을 이어가고 있다는 것이다. 한은은 "작년 4분기 국내총생산(GDP) 역성장 이후 경기하방 압력이 커지고 물가오름세도 3~4%대로 낮아지면서 우리 경제에 대해 평가가 엇갈리는 모습"이라고 밝혔다.

우리나라의 높은 변동금리 대출 비중도 통화긴축 효과가 상대적으로 빠르게 나타나는 데 일조한 것으로 풀이된다. 지난해 예금은행 대출잔액 기준 우리나라 가계는 변동금리 대출 비중이 약 75%, 기업은 약 65%에 달해 금리 인상이 곧바로 부채를 보유한 가계와 기업의 이자부담 증가로 연결되는 구조다.

다만 전체 물가 상승폭이 내려가고 있지만 근원물가 상승폭이 더디게 둔화하는 점은 여전히 우려된다. 우리나라 전체 소비자물가 상승률은 3 월 4.2%, 4 월 3.7%, 5 월 3.3%까지 떨어졌지만, 근원물가(식품·에너지 제외) 상승률은 3 월 4.0%, 4 월 4.0%, 5 월 3.9% 등으로 큰 변화가 없는 상황이다.

이와 관련해 한은은 "근원물가 상승률이 올해 중반까지는 소비자물가에 비해 더딘 둔화 흐름을 이어갈 것"이라며 "소비자물가 상승률은 올해 중반 2%대로 낮아질 가능성이 있지만 이후 다시 높아져 등락하다가 연말까지 3% 내외 수준을 나타낼 것"이라고 전망했다.

3. 한은 금통위원 "환율, 코로나 이전 수준으로 떨어지기 어렵다"

서영경 한국은행 금융통화위원은 2 일 "원/달러 환율이 팬데믹(코로나 19 대유행) 이전 수준으로 하락하기 어려울 것"이라고 밝혔다.

서 위원은 이날 서울 중구 한은에서 열린 '팬데믹 이후의 정책과제' 국제 콘퍼런스 패널 토론에 참석, 작년 이후 원화 약세의 배경에 대해 "경기적 요인 뿐 아니라 대(對)중국 경쟁 심화, 인구 고령화, 기업·가계 해외투자 수요 확대 등 구조적 변화가 작용하고 있다"며 이런 전망을 내놨다.

그러나 이런 원화 약세와 변동성 증가에도 자본 유입이 급감할 가능성은 크지 않다는 게 서 위원의 주장이다.

그는 "글로벌 금융위기 이후 은행 부문의 단기 외채 감소와 민간의 대외자산 증가에 힘입어 우리 경제의 통화 불일치 문제가 크게 완화됐기 때문"이라며 "최근 외국인 국내 채권 투자 확대로 장기외채가 증가하면서 이들 자금이 원화 절하와 내외 금리차 확대에 취약하다는 우려도 있지만, 한국 경제의 펀더멘털(기초여건)에 기초한 장기투자가 많다는 점에서 위험이 크지 않다"고 설명했다.

I . NEWS

아울러 작년 말 관련 법 개정(해외 현지법인 배당수입 법인세 혜택) 이후 해외투자 배당금 유입이 늘어나는 점을 원화 절하 압력을 완화하는 요인으로 꼽았다.

서 위원은 종합적으로 환율 안정 방안과 관련해 "무역수지 개선을 위해 수출 경쟁력 강화, 수출시장 다변화, 중간재 수입대체와 같은 구조적 노력이 중요하다"며 "자본수지를 통해 환율의 '자동 안정화' 기능을 강화하려면 해외직접투자의 배당금 환류 여건을 개선하고 외국인의 국내 증권투자 유인을 늘려야 한다"고 조언했다.



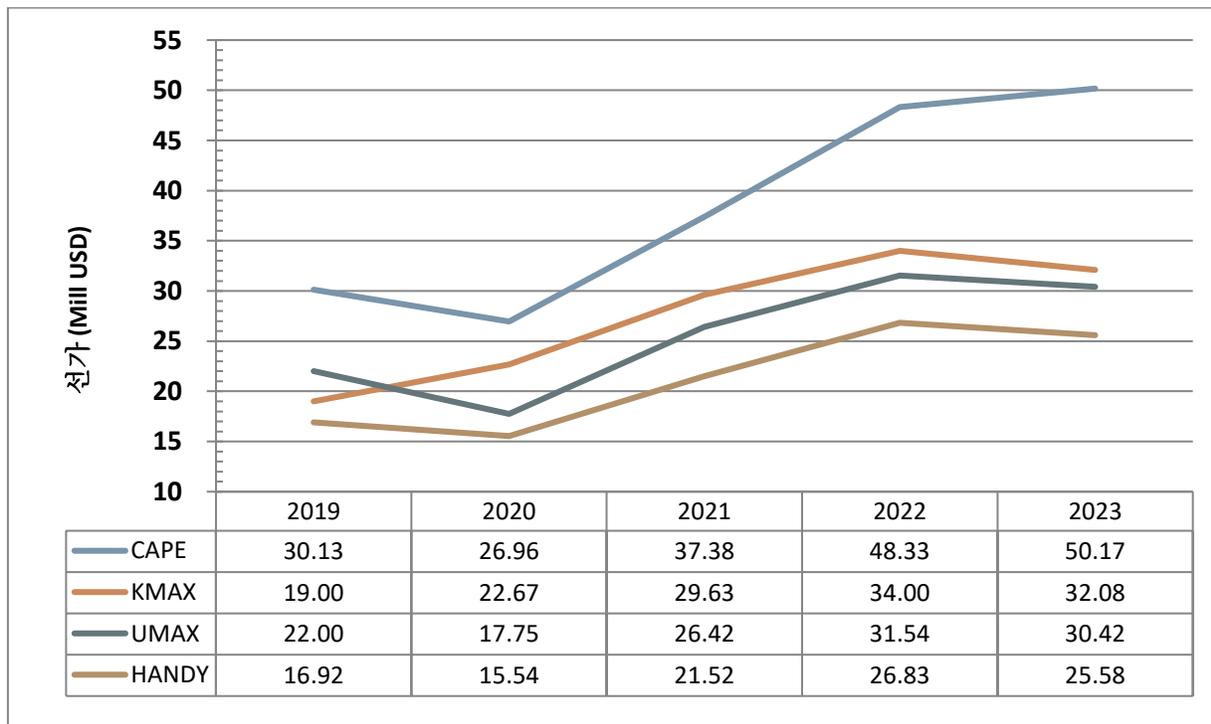
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2019	2020	2021	2022	2023
Capesize 180K <small>*Eco-design based since 2021</small>	30.13	26.96	37.38	48.33	50.17
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	3.79%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	32.08
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-5.64%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	30.42
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-3.57%
SMAX 58K <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	
	-4.20%	-7.28%	--	--	
Handysize 37K	16.92	15.54	21.52	26.83	25.58
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-4.66%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



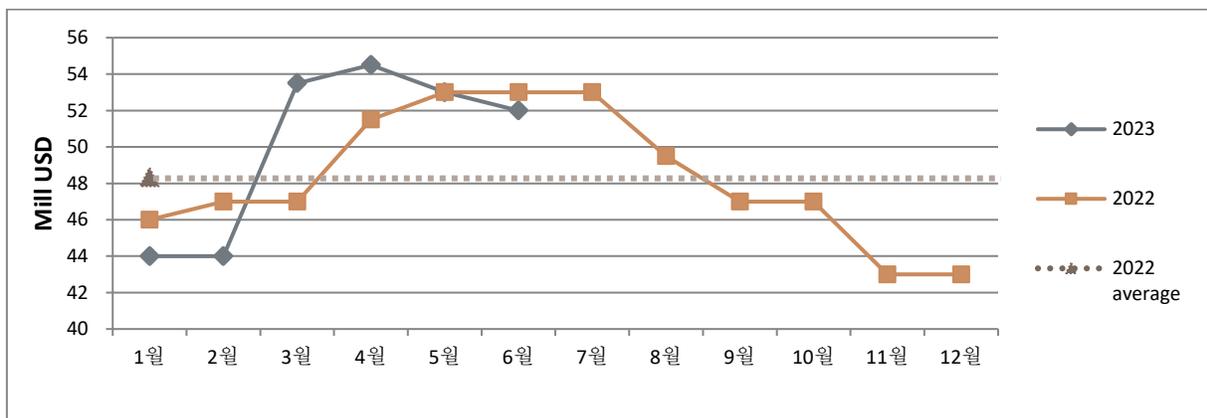


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	52.00	50.17
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-1.9%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-1.9%	3.8%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	33.00	32.08
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-13.2%	-5.6%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	31.00	30.42
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-10.1%	-3.6%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	26.00	25.58
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	0.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-8.8%	-4.7%

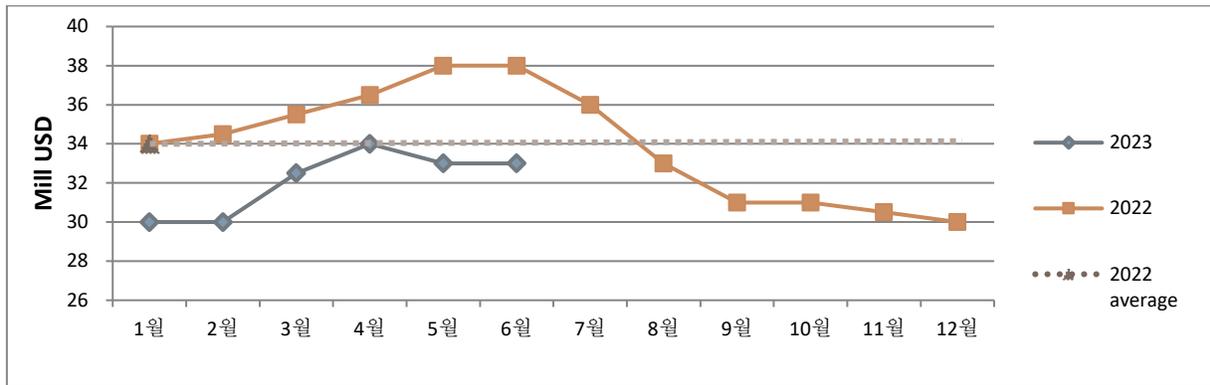
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

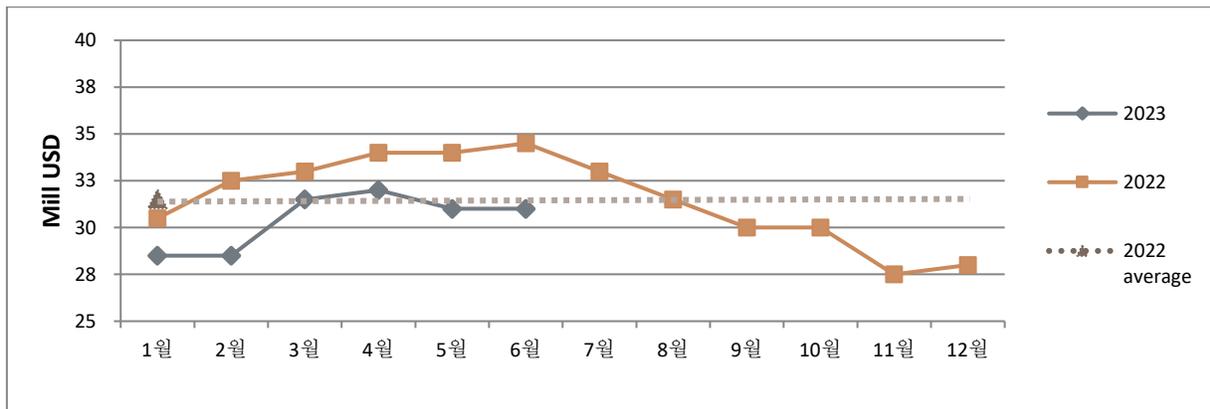


II . BULK CARRIER

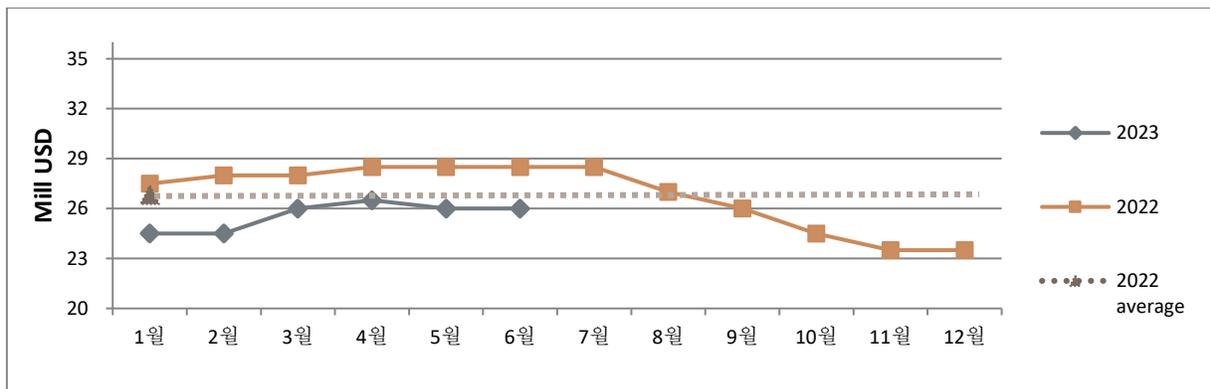
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HANABUSA	77,247	2007	JAPAN	B&W		--	Chinese buyer, coal carrier
BC	GREAT VENTURE	61,056	2019	CHINA	B&W		30.03	Greek buyer, eco-engine, auction sale
BC	ARTEMIS A	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	16.8	Turkish buyer
BC	ZHOU SHAN HAI	56,987	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	--	
BC	YUAN AN HAI	56,957	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	--	Undisclosed buyer
BC	YUAN SHUN HAI	56,956	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	--	
BC	JIN ZHOU HAI	56,907	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	--	
BC	NORD TREASURE	55,884	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	21.2	Undisclosed buyer
BC	RAINBOW	52,050	2004	JAPAN	SULZ	C 4x30t	--	Undisclosed buyer
BC	FENGTIEN	39,782	2015	CHINA	WART	C 4x36t	--	UK buyer (Seastar)
BC	SUPER EMMA	37,277	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	14.4	Undisclosed buyer, OHBS
BC	SEASTAR ENDURANCE	33,500	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11.6	European buyer
BC	SIRAYA WISDOM	21,118	2007	JAPAN	B&W	C 3x30.7t	--	Undisclosed buyer
BC	PAZEH WISDOM	18,969	2009	JAPAN	B&W	C 3x30.7t	8.5	Undisclosed buyer



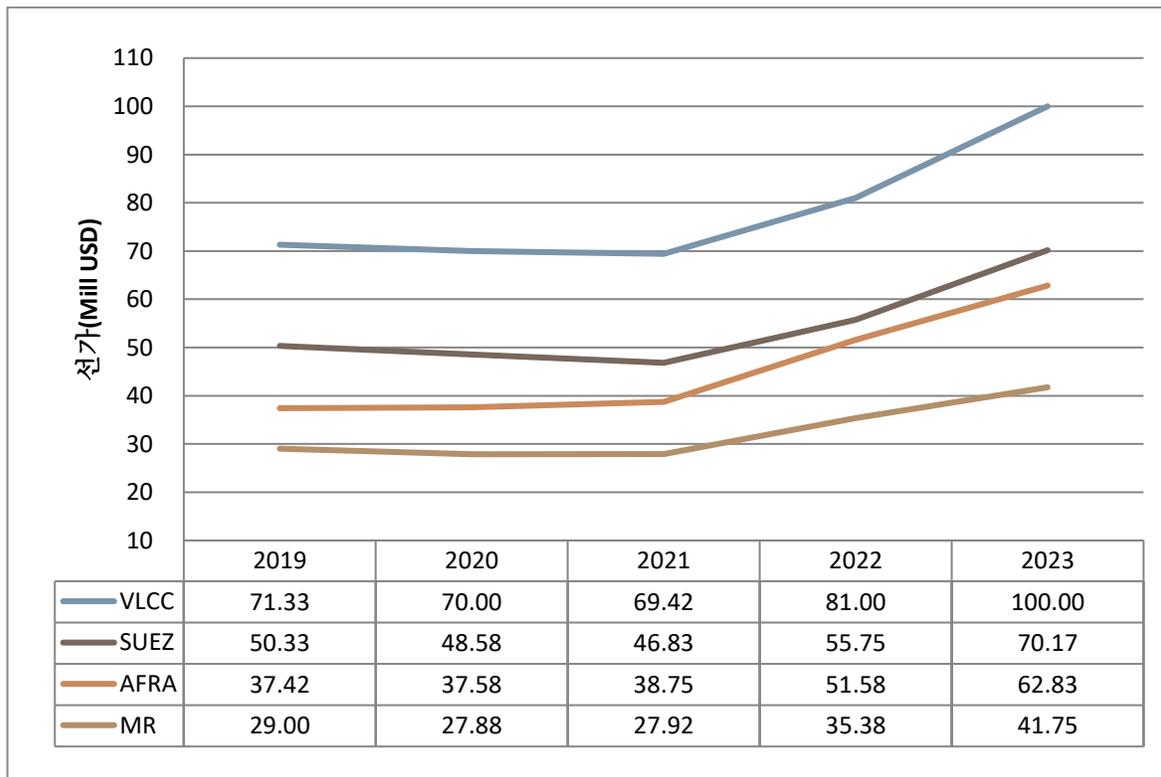
III. TANKER

(◆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%	-0.83%	16.69%	23.46%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.17
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	25.86%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.83
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.81%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.75
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	18.02%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

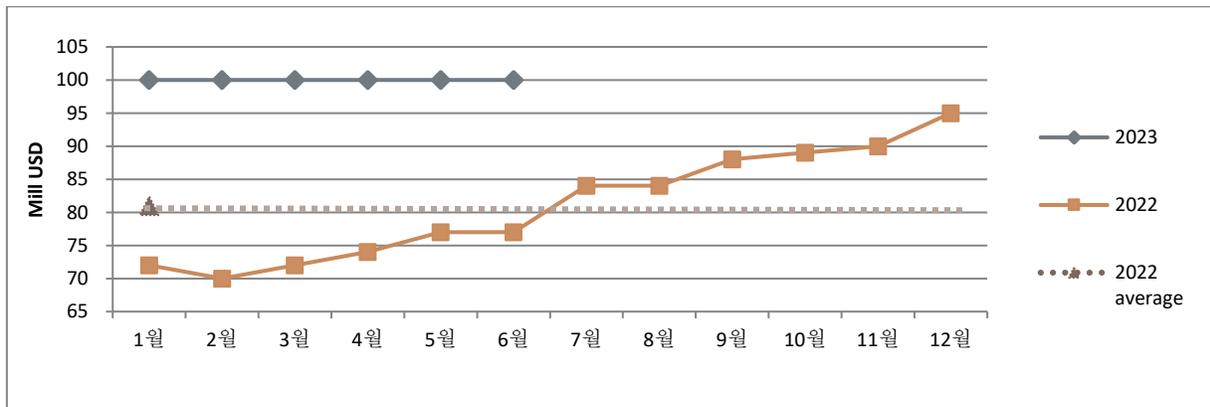




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	23.5%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	74.00	70.17
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	0.0%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	37.0%	25.9%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	62.83
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	21.8%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	42.00	41.75
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	25.4%	18.0%
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

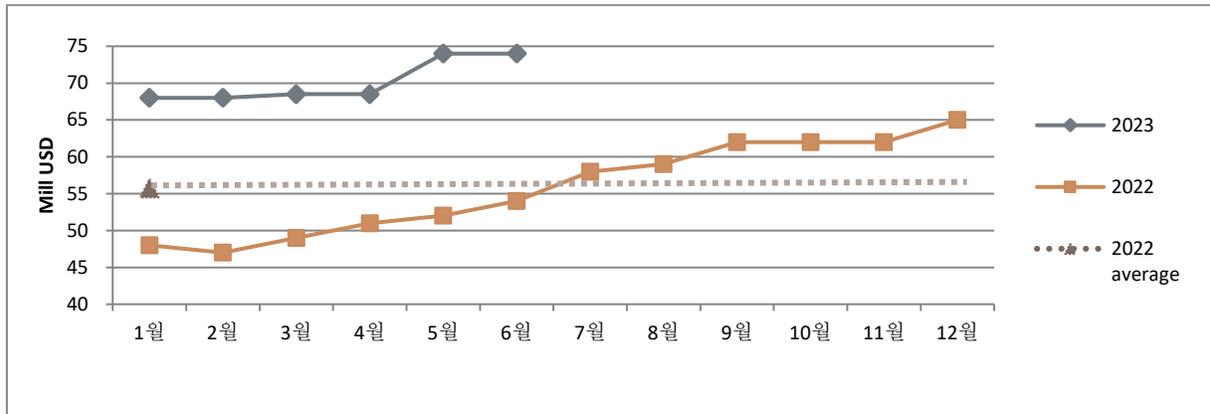
VLCC-310K



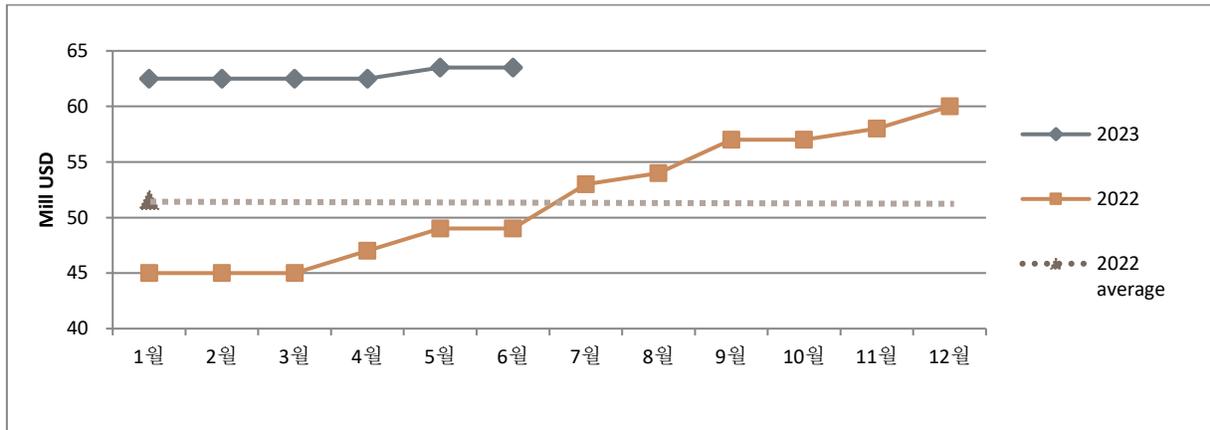


III. TANKER

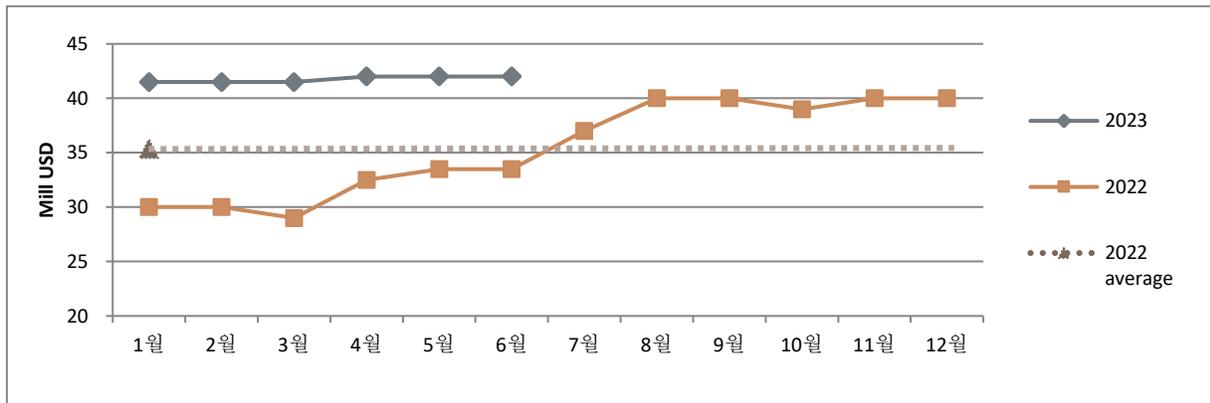
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARIA P. LEMOS	319,191	2018	KOREA	B&W		94.5	Burmdan buyer (DHT Holdings), scrubber fitted
TANKER	FRONT NJORD	156,760	2010	CHINA	B&W		44.5	Undisclosed buyer
TANKER	JAL FIGHTER	146,427	2006	JAPAN	B&W		43	UAE based buyer, epoxy coated
TANKER	DAKOTA STRENGTH	115,900	2007	KOREA	B&W		39.8	Indian Buyer
TANKER	GULF CORAL	74,999	2009	KOREA	B&W		28.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	GOLDEN SHINER	74,999	2007	JAPAN	B&W		25	Undisclosed buyer, scrubber fitted, epoxy coated
TANKER	BOWFIN	74,994	2008	JAPAN	MAN		25	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	STENA PREMIUM	65,055	2011	CROATIA	B&W		--	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	STENA PROGRESS	65,055	2009	CROATIA	B&W		--	
TANKER	SUPER RUBY	51,415	2006	KOREA	B&W		20.9	Undisclosed buyer, cpp, pumproom
TANKER	ST. GERTRUD	46,622	2009	JAPAN	B&W		--	Panamanian buyer (SR Navigation), pumproom, epoxy coated
TANKER	LEON HERMES	40,200	2008	KOREA	B&W		--	Italian buyer (Augusta Due)
TANKER	SUSANA S	19,994	2009	CHINA	B&W		--	Chinese buyer, ice class 1A, stst
OIL/CHEM	FALCON IRIS	50,927	2008	KOREA	B&W	3	--	Greek buyer (Naftomar), epoxy coated
OIL/CHEM	CELSIUS RIGA	46,151	2010	KOREA	B&W	3	28.5	USA buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	MILD BLOOM	20,768	2006	JAPAN	MITSU	2&3	--	Japanese buyer, stst
LPG	GLOBAL SCORPIO	54,999	2003	KOREA	B&W	LPG	47.5	UAE based buyer
LPG	KOETA NO.3	3,752	2014	JAPAN	MITSU	LPG	--	Japanese buyer (Nippon Gas Line)

III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CLEMENTINE MAERSK	104,750	2002	DENMARK	SULZ	8648	TEU	--	Greek buyer (Technomar)
CONT	CORNELIA MAERSK	104,750	2002	DENMARK	SULZ	8648	TEU	--	
CONT	NORTHERN DELEGATION	42,002	2008	CHINA	B&W	3534	TEU	--	UAE buyer (Simatech)
CONT	CARLA-LIV	23,026	1999	POLAND	SULZ	1730	TEU	7.7	Turkish buyer
CONT	SITC KAWASAKI	21,125	2007	JAPAN	B&W	1708	TEU	--	Singaporean buyer
CONT	OKEE AUGUST	20,087	1998	CHINA	B&W	1550	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	VALENCIA ELIZABETH D	13,797	2006	CHINA	B&W	1118	TEU	--	UAE buyer (GMS)

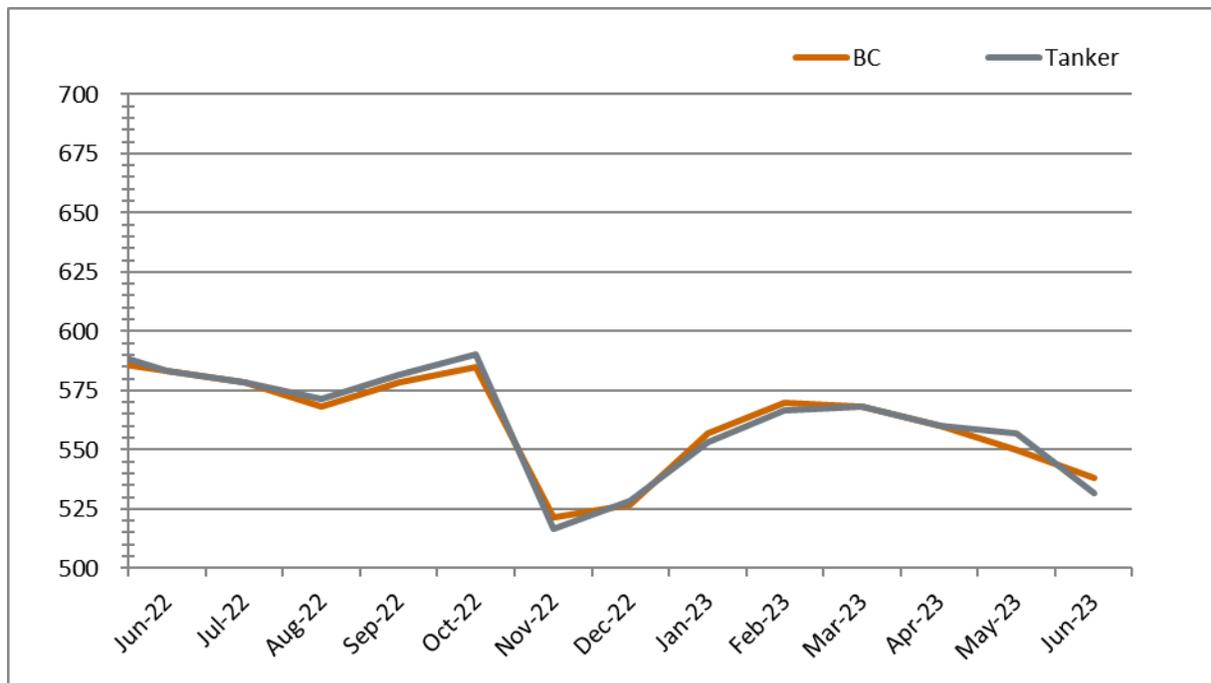


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 June	2023 June		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	556.11	-5.8%	583.33	531.67	-4.5%	-8.9%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	557.22	-5.3%	583.33	538.33	-2.1%	-7.7%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





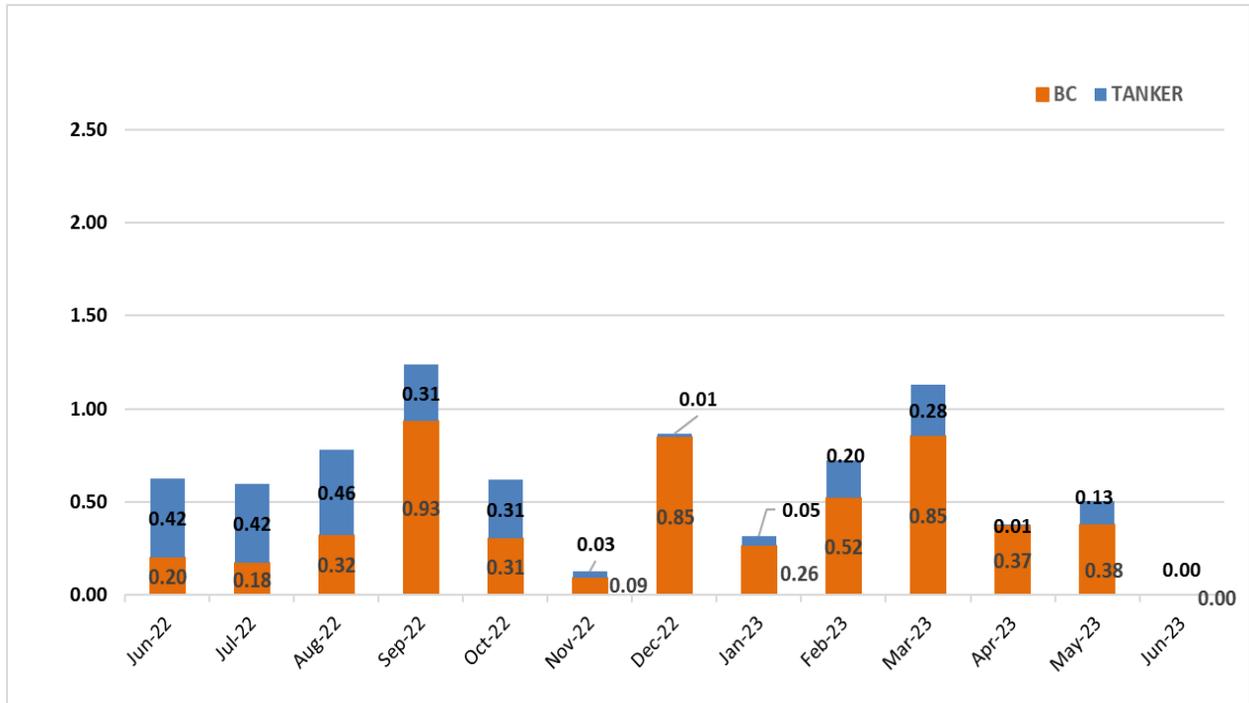
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 June		2023 June			
	Million DWT	No. of Vessel	Million DWT	No. of Vessel	Million DWT	No. of Vessel	Million DWT	YoY	No. of Vessel	YoY
TANKER	15.66	315	6.50	134	0.42	10	0.00	-100.0%	0	-100.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.20	5	0.00	-100.0%	0	-100.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

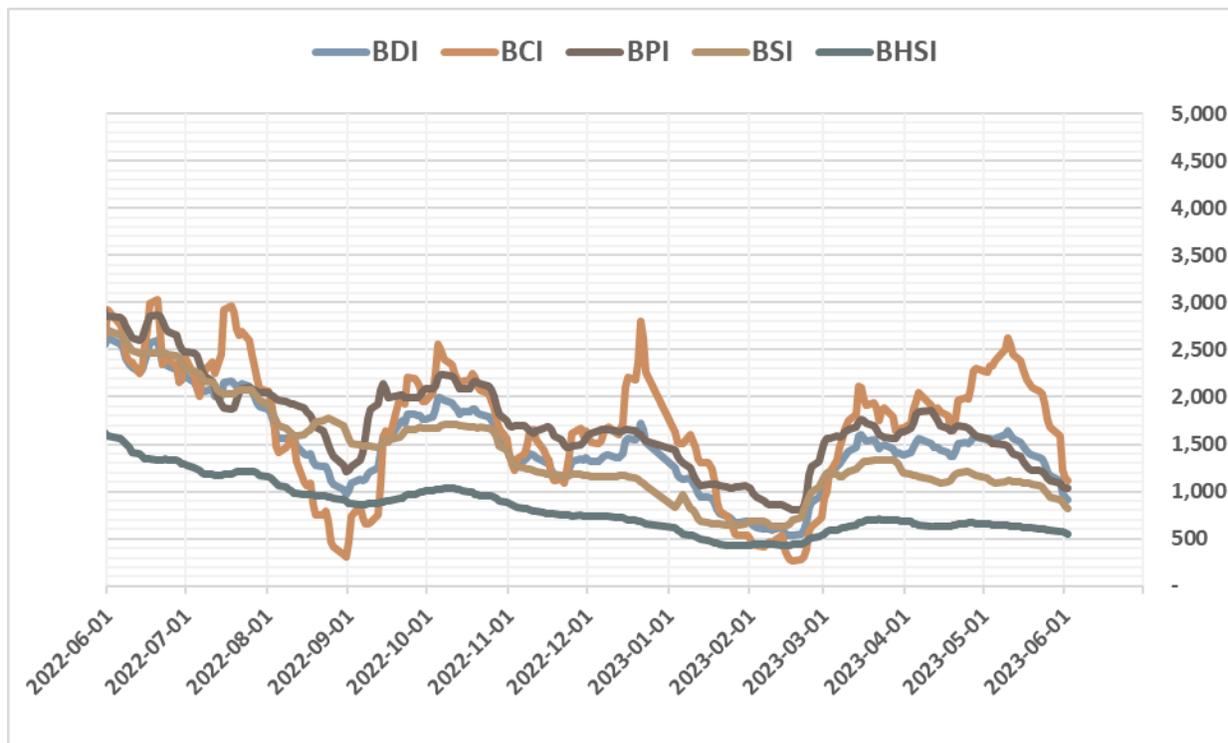
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	FU SHENG	77,447	10,780	1994	JAPAN	B&W	580	BANGLADESHI, incl. 380T ROB
BC	CHANG MING 2	73,763	9,483	1997	JAPAN	SULZ	535	AS IS BSS HONG KONG incl. 250T ROB
BC	HC BEAUTY	73,744	9,502	1999	JAPAN	SULZ	530	AS IS BSS HONG KONG
BC	ETERNAL LUCK	45,654	7,527	1995	JAPAN	B&W	575	BANGLADESHI, incl. 260T ROB
BC	ZE RUI 1	45,279	7,902	1999	JAPAN	B&W	530	BANGLADESHI, AS IS BSS CHINA, incl. 100+ T ROB
BC	HONG HAO	44,596	11,821	1998	POLAND	SULZ	620	BANGLADESHI
BC	WELLWIN	42,529	9,016	1995	JAPAN	B&W	575	INDIAN
BC	GOLDEN SUN	27,670	6,000	1996	JAPAN	MITSU	581	BANGLADESHI
CONT	TIAN SHUN HE	67,200	24,041	2005	JAPAN	B&W	563	BANGLADESHI
CONT	MISSISSAUGA EXPRESS	40,881	15,645	1998	KOREA	B&W	380	TURKEY, EUSR, R, lots of spares, en bloc deal
CONT	OTTAWA EXPRESS	40,879	15,647	1998	KOREA	B&W	380	
CONT	MILAN EXPRESS	33,659	14,161	1996	KOREA	B&W	380	



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-06-02	2023-05-26	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	919	1,172	▼253.00	3,369	530
BCI	1,116	1,683	▼567.00	4,602	271
BPI	1,030	1,119	▼89.00	3,382	809
BSI	819	946	▼127.00	2,833	625
BHSI	545	588	▼43.00	1,673	431





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	561.50	▼25.50	534.50	▲1.50	520.00	▼17.00
MGO	688.00	▼17.50	674.50	▼11.00	709.50	▼11.50
LSMGO	688.00	▼17.50	674.50	▼11.00	-	-
IFO380	434.00	▼22.50	448.00	▼2.50	421.00	▲7.00

❖기준일 : 06 월 02 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-06-02	2023-05-26	CHANGE
미국 USD	1320.70	1323.40	▼2.70
영국 GBP	1654.51	1630.96	▲23.55
유로 EUR	1421.54	1419.48	▲2.06
중국 CNY	185.58	186.93	▼1.35
일본 JPY (100)	951.75	945.72	▲6.03

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 트리플 인구절벽

◆ 트리플 인구절벽은 2024년 유치원과 초등학교, 대학교가 동시에 인구 감소의 직격탄을 맞게 되는 현상을 의미한다.

내년에 유치원에 들어가는 2020년생, 초등학교에 입학하는 2017년생, 대학교 신입생이 되는 2005년생 모두 전년 대비 출생아가 크게 줄어든 해에 태어났다.

특히 2020년 출생아는 코로나 19 팬데믹과 맞물려 27만 2천여명밖에 되지 않는다. 연간 출생아 수가 20만명 대로 떨어진 건 사상 처음이었다.

국내에서 저출산이 사회 문제로 떠오른 건 2000년대 들어서다. 1970년대 초반에는 한 해 100만명이 태어나기도 했지만 2001년 60만명 선에 이어 2002년엔 50만명 선이 무너졌다. 그로부터 20년만에 반토막이 났다. 2021년은 출생아는 26만명대, 2022년은 25만명 안팎이다.

미국 경제학자 해리 덴트는 2014년 저서 '2018 인구 절벽이 온다'에서 '인구절벽'이란 개념을 들어 인구 감소가 경제활동 위축으로 이어져 경제위기를 불러올 수 있다고 경고했다. 인구절벽이란 생애주기에서 소비가 정점에 이르는 연령대인 45~49세의 인구가 줄어드는 시점을 의미한다.

특히 한국은 2010년부터 소비가 정점에 도달해 2018년 이후 급격한 인구절벽이 닥칠 거라고 예상했다. 실제로 한국의 생산가능인구는 2017년 정점을 찍은 후 이듬해부터 감소하기 시작했다.

[출처 : 연합뉴스]



VII. CONTACT DETAILS

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