



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.462

July 25, 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	14
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	20

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

I . NEWS

1. 하반기도 가스선 시황 '맑음'..."LNG 선 편중에 세계시장 점유율 축소"

하반기에도 국내 액화천연가스(LNG), 액화석유가스(LPG) 등 가스선박 시장 시황은 '양호'한 수준을 유지할 것으로 전망된다. 다만 LNG 선박 편중 현상은 풀어야 할 과제로 지적된다.

한국수출입은행 해외경제연구소가 분석한 해운·조선업 하반기 전망에 따르면 LNG 선 해운시장은 글로벌 LNG 수요 증가에 힘입어 양호한 시황이 유지될 전망이다. 유럽의 러시아산 수입물량이 기존 파이프라인가스(PNG)에서 LNG로 전환되는 등 LNG 운송수요가 급증, 시장 규모가 이미 크게 확대된데 따른 것으로 풀이된다. 미 에너지정보청(EIA)도 최근 미국의 2023년 LNG 수출 증가율을 전년대비 12.1%로 예상한 바 있다.

LPG 선 시황 또한 양호한 흐름을 이어갈 것으로 분석됐다. LPG 선의 경우 하반기에도 여전히 인도 예정 선박이 많아 선복 공급이 빠른 속도로 증가할 것으로 전망됐다. 중국의 LPG 수요 증가와 러-우 전쟁의 영향과 중동 수출 감소로 인한 미국산 원거리 교역물량의 증가 또한 구조적인 해운수요 증가를 견인하고 있는 것으로 나타났다. 하반기 사우디의 자발적 감소 등 석유 생산 감소와 이로 인한 LPG 가격상승 가능성 등 시황의 불확실성이 다소 존재하지만, LPG 선 시황을 크게 하락시킬 수준은 아니라는 진단이다. 이에 따라 이번 보고서에서는 하반기 LPG 시황 역시 매우 양호한 흐름이 이어질 것으로 기대했다.

다만 상반기 신조선시장에서 중국이 60%에 가까운 압도적 점유율을 차지한 것으로 나타났는데, 이는 한국의 LNG 선 편중 현상이 반영됐기 때문인 것으로 풀이된다.

영국 조선·해운시황 분석기관 클락슨 리서치에 따르면 중국은 상반기 중 한국의 2 배가 넘는 1043만 CGT(표준환산톤수)를 수주해 58.5%의 점유율로 1위를 차지했다. 한국은 29.0%의 점유율로 2위다. 전년도 점유율 대비 6%포인트 이상 하락한 수치다.

중국의 점유율 확대와 한국의 축소는 LNG 선 발주 비중 감소, 벌크선 발주 비중 확대 등의 요인이 작용한 것으로 분석됐다. 특히, 중국의 대형 컨테이너선 수주 확대는 매우 중요한 원인인 것으로 파악됐다.

한국은 압도적 점유율을 보유한 LNG 선 시장에서는 올해 상반기에도 88%의 점유율을 확보했다. 하지만 LNG 선이 전체 시장에서 차지하는 비중이 전년 동기 31.7%에서 올해 상반기 14.7%로 축소되며 한국 시장 점유율 하락의 원인 중 하나로 작용했다.

I . NEWS

상반기 85%의 점유율을 중국이 차지한 벌크선 발주 비중은 전년 동기 17.2%에서 올해 상반기 20.7%로 다소 확대된 것으로 조사됐다. 특히 2분기 중 대형선 발주가 중국으로 몰린 것이 중국 점유율 확대의 주요 요인으로 작용했다는 평가다. 프랑스 대통령의 중국 방문 이후 프랑스 해운회사인 CMA, CGM 이 메탄올 및 LNG 연료추진 대형선을 대거 중국에 발주했으며, 중국 기업과 그린메탄올 공급 파트너십을 체결한 세계 최대 컨테이너 선사인 머스크(MAERSK)도 메탄올 추진 대형선 6 척을 중국 조선소에 발주했다.

이 같은 요인으로 인해 상반기 대형 컨테이너선의 점유율이 중국 42.2%, 한국 39.9%로 나타났다. 한국이 주도하던 시장에서마저도 중국에 역전당하며 전체 신조선시장 점유율 차이가 크게 벌어졌다는 분석이다.

수출입은행 해외경제연구소 수석연구원은 보고서를 통해 "올해 2분기 들어 대형 메탄올추진 컨테이너선 물량이 국제 정치적 요인 등의 영향을 받으며 대부분 중국으로 넘어가면서 국내 조선업계의 수주가 위축되는 결과를 가져왔다"며 "지난 2년간 조선업 시황 호조를 이끌었던 LNG 선과 컨테이너선의 발주량이 크게 감소하며 시장에서 높은 점유율을 보유한 국내 조선업의 수주 감소가 상대적으로 큰 폭을 나타냈다"고 설명했다.

2. 코로나도 버텼는데...수산·해운업계, 닥쳐올 태풍에 '초긴장'

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 3년을 견뎌낸 수산·해운업계가 또다시 '원전 오염수'와 '경기 불황'이라는 거대한 벽을 마주하게 됐다. 업계에서는 정부가 더 적극적이고, 구체적인 대안 마련에 나서야 한다고 목소리를 높이고 있다.

최근 국제원자력기구(IAEA)가 일본 후쿠시마 원자력발전 오염수 방류에 관한 최종보고서를 통해 사실상 기술적으로 문제가 없다고 결론 내렸다. 이에 따라 일본 측은 이르면 8~9월 안으로 오염수 방류를 시작할 것으로 보인다.

오염수 방류를 시작하면 방사능 오염 사실 여부를 떠나 우리 수산업계는 직접적인 타격이 불가피하다.

제주연구원이 지난해 실시한 '후쿠시마 원전 오염수 해양방류 결정에 따른 피해조사 및 세부 대응계획 수립 연구'에 따르면 국민 1000명을 대상으로 한 설문에서 응답자 83.4%가 오염수 방류 때 수산물

I . NEWS

소비를 줄이겠다고 답했다. 소비 감소 폭은 44.6~48.8% 수준이다. 이를 연간 피해액으로 환산하면 3 조 7200 억원에 이른다.

수산물 소비 감소는 2025 년까지 수산식품 산업을 14 조원 규모로 키우겠다는 정부 정책에도 심각한 걸림돌이다.

해양수산부는 지난 2021 년 '1 차 수산식품산업 육성 기본계획'을 통해 2025 년까지 수산식품 산업 규모 14 조원, 수산물 수출 30 억 달러(약 3 조 4000 억원)를 목표로 수산식품산업 육성에 나서겠다고 발표한 바 있다.

당시 해수부는 소비자가 선호하는 품질 좋고 안전한 '수산식품'과 국가 경제 발전에 이바지하는 '수산식품산업'이라는 비전 아래 ▲수산식품 기업 역량 강화 ▲소비자 맞춤형 수산식품 개발 ▲수산식품 품질향상 및 소비 확대 ▲해외시장 진출 및 전후방 산업 연계 4 개 추진전략을 중심으로 세부 추진 과제를 담았다. 해수부는 이를 바탕으로 2025 년까지 수산식품 산업 규모 13 조 8000 억원, 수산식품 산업 고용 5 만 명, 국민 1 인당 수산물 소비량 74.4 kg, 수산물 수출 30 억 달러 달성 계획을 세웠다.

제주연구원 설문 결과를 여기에 대입하면 사실상 정부 계획은 실현 불가능에 가깝다. 오염수 방류의 안전성 여부와 관계없이 이미 소비자들은 '심리적'으로 거부감이 크기 때문이다. 지난 4 월 한국소비자연맹이 2014 년부터 진행한 '원전 오염수 방류 관련 소비자 인식도 조사결과'를 발표했다. 이에 따르면 국내 소비자들 대다수가 과학적 처리 여부를 떠나 방류가 이뤄지면 일본·수입산은 물론 국내산 수산물 소비도 줄이겠다고 답했다. 응답자 87.8%가 국내산이라 하더라도 오염수 방류가 안전인식에 악영향을 미치고, 79.8%는 소비에도 부정적 영향을 미칠 것이라고 했다.

물동량↓ 운송선↑ ...해운업계 '수급 불균형' 가속

오염수라는 초유의 사태를 마주한 수산업계만큼 해운업도 전망이 어둡다. 코로나 19 시기 이례적인 호황을 누린 탓에 시장 불황에 따른 충격은 더 클 것이라는 게 전문가들의 공통된 의견이다.

해운업은 최근 경기 침체와 중국의 리오프닝(경제활동 재개) 효과가 예상보다 더디면서 컨테이너선 운임이 지난해 대비 80% 이상까지 하락했다. 물동량이 줄어든 상황에 물류 호황기였던 코로나 19 기간에 발주했던 선박들이 본격적으로 인도되면서 운송하는 배는 많아졌다. '수급 불균형 현상'이 가속하고 있는 것이다.

I . NEWS

한국해양진흥공사(해진공) 등에 따르면 중국발컨테이너운임지수(SCFI)는 지난 7 일 기준 931.73P 를 기록했다. 한 주 전보다 2.29% 떨어졌다.

운임 비용은 미주 서안 1407 달러, 미주 동안 2368 달러, 유럽 763 달러, 동남아 169 달러를 기록했다. 이는 지난해 같은 기간 대비 각각 81%, 76%, 87%, 84% 감소한 수치다.

해운업계는 미국과 유럽의 긴축 정책이 소비 심리를 억제한 탓이라고 분석한다. 소비 심리가 위축하면서 물동량이 감소했다는 뜻이다. 실제 해진공에 따르면 올해 물동량은 북미 2020 만 TEU, 유럽 1540 만 TEU 를 기록하며 지난해보다 각각 8.4%, 0.3% 줄어든 것으로 보인다.

물동량은 줄어드는 데 비해 선박 공급량은 늘고 있다. 지난 5 월 기준 인도된 누계 컨테이너선 신조는 69 만 TEU 다. 올해 안으로 약 130 만 TEU 가 추가로 인도될 예정이다.

하반기에도 수급 불균형에 따른 운임 하락은 계속할 가능성이 크다. 해진공은 올해 물동량 수요 예상 증가율은 0.3%이지만, 공급(운송 능력)은 6.8% 늘면서 수급 불균형 현상이 이어질 것으로 내다봤다.

해진공 사장은 "해운 시장 분위기가 최근 1 년 새 급변했다"며 "주요국 금리 인상에 따른 경기 위축과 글로벌 선박 공급 증가 등이 원인"이라고 분석했다. 그는 "해상운임 하락을 초래한 요인들은 현재 진행형"이라며 "지난 2 년 동안 발주된 신조 선박들이 올해 본격적으로 인도돼 수급 불균형을 심화시키고 선사들은 도전적인 환경에 직면할 것"이라고 내다봤다. 또한 "코로나 19 특수가 끝났고 글로벌 긴축 기조 여파로 해운업 시황이 급변했다"며 "국적 선사의 유동성 악화가 예상돼 철저한 대응이 필요하다. 저(低)시황기 대응이 올해와 내년의 가장 중요한 과제가 될 것"이라고 지적했다.

3. 인천항, 올해 상반기 컨테이너물동량 회복세 두드러져, 전년 동기 대비 6.1% 증가

인천항만공사(사장 이경규)는 올해 상반기 인천항에서 처리한 컨테이너물동량이 전년 동기 대비 6.1% 증가한 164 만 9,801TEU 를 기록해 역대 두 번째로 많은 물동량을 보였다고 25 일 밝혔다. IPA 에 따르면, 올해 상반기 수입 물동량은 83 만 155TEU, 수출 물동량은 79 만 8,523TEU 로 각각 전년 동월 대비 6.1%, 8.6%씩 증가했다. 환적과 연안 물동량은 각각 1 만 9,759TEU 와 1,365TEU 를 기록했다.

I . NEWS

국가별 컨테이너 수입 물동량은 중국 46 만 6,059TEU, 베트남 10 만 8,019TEU, 태국 5 만 4,709TEU 로 나타났으며, 전년 동기 대비 각각 8,312TEU(1.8%), 587TEU(0.5%), 2 만 2,926TEU (72.1%) 증가했다.

국가별 수입 비중은 중국 56.1%, 베트남 13.0%, 태국 6.6%, 인도네시아 3.5% 순으로 나타났으며, 이들 4 개 국가의 합은 전체 수입 컨테이너물동량의 79.2%를 차지했다.

국가별 컨테이너 수출 물동량은 중국 50 만 5,860TEU, 베트남 7 만 130TEU, 대만 2 만 5,407TEU 로 나타났으며, 전년 동기 대비 각각 4 만 9,691TEU (10.9%), △5,874TEU(△5.8%), 6,943TEU(37.6%) 증감한 것으로 집계됐다.

국가별 수출 비중은 중국 63.3%, 베트남 8.8%, 대만 3.2%, 홍콩 2.5% 순으로 나타났으며, 이들 4 개 국가의 합은 전체 수출 컨테이너 물동량의 77.8%를 차지했다.

IPA 는 올해 상반기의 컨테이너물동량 상승의 주요 요인으로 컨테이너를 활용한 중고차 수출방식의 확대와 이에 따른 중고차 수출용 공컨테이너 수요 증가 등을 꼽고 있다.

관세자료에 따르면, 인천항에서 수출된 중고차는 상반기 총 23 만 4,614 대이며 전년 동기 대비 56.9% 증가하였다. 그중에서 78.3%에 해당하는 18 만 3,773 대가 컨테이너선으로 운송되어, 전년 말부터 이어진 중고차 수출의 컨테이너화는 계속되고 있는 것으로 분석된다.

인천항으로의 공컨테이너 수입 물동량은 기존에 월 4,000TEU 이하를 보여왔으나 전년 11 월 4,111TEU 를 시작으로 올해 3 월부터는 월 1 만 TEU 이상이 처리되고 있다. 이는 중고차 적재용 공컨테이너의 수요 증가가 주요 원인인 것으로 파악되고 있다.

IPA 는 하반기에도 컨테이너물동량 증가세를 유지하기 위하여 중고차 등 전략화물 중심의 물동량 유치를 통해 기존 컨테이너 항로서비스 안정화와 신규 항로서비스 개선을 추진해 나갈 것이며, 컨테이너 선사, 컨테이너 터미널 등 관련 해운업계와 협력하여 화주 편의 증진을 도모할 계획이다.

인천항만공사 마케팅실 실장은 "전년 상반기에는 중국 봉쇄 및 선박의 결항 횡수 증가 등으로 물동량이 감소했으나, 올해는 정상적인 수준으로 회복된 상태"라며, "물류환경 분석을 통한 지속적인 모니터링, 타깃화물 발굴과 맞춤형 서비스 제공으로 올해 도전적인 컨테이너 목표인 345 만 TEU 를 달성할 수 있도록 최선을 다할 것"이라고 말했다.



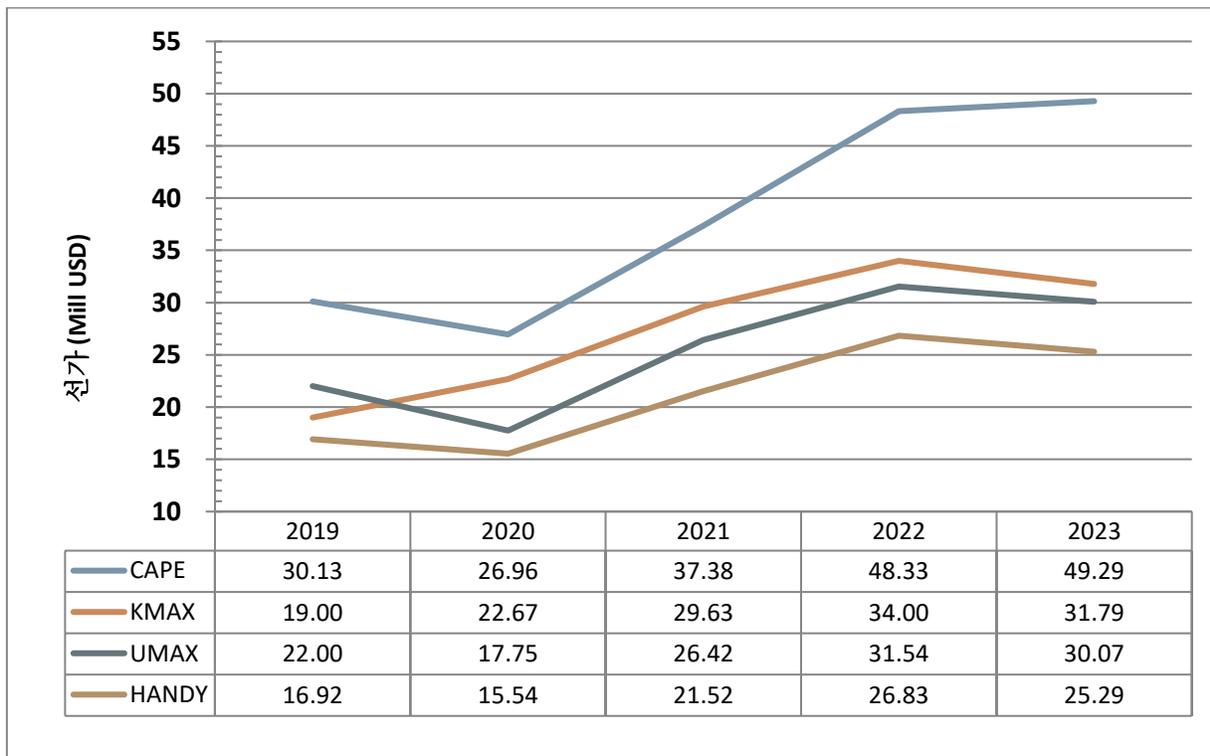
II . BULK CARRIER

(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	49.29
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.97%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.79
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.51%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	30.07
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-4.66%
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	25.29
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.77%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



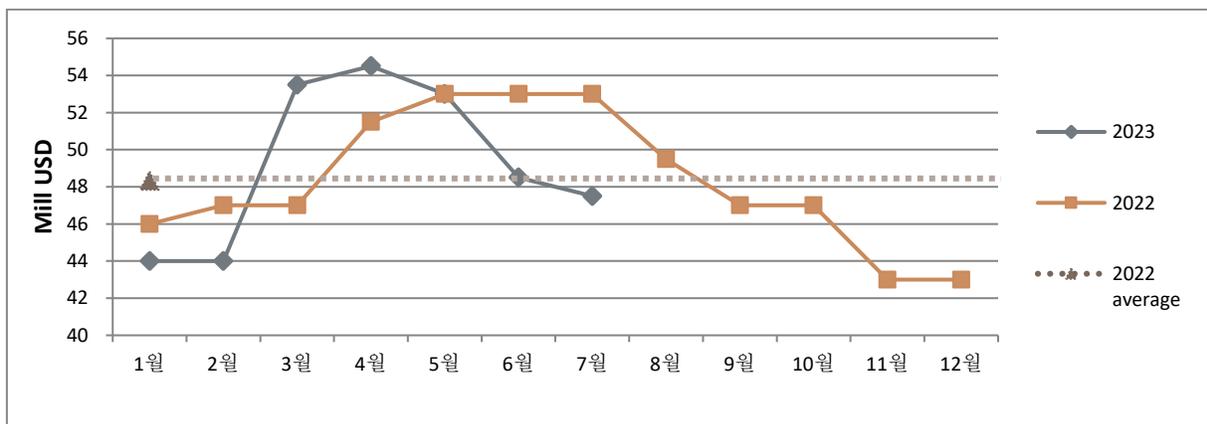


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	49.29
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	2.0%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.79
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-6.5%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	30.07
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-4.7%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	25.29
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-5.8%

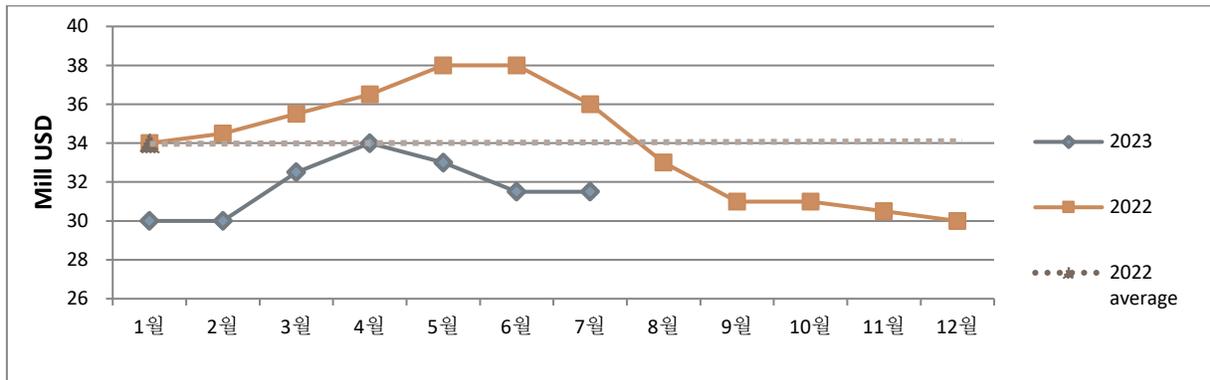
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

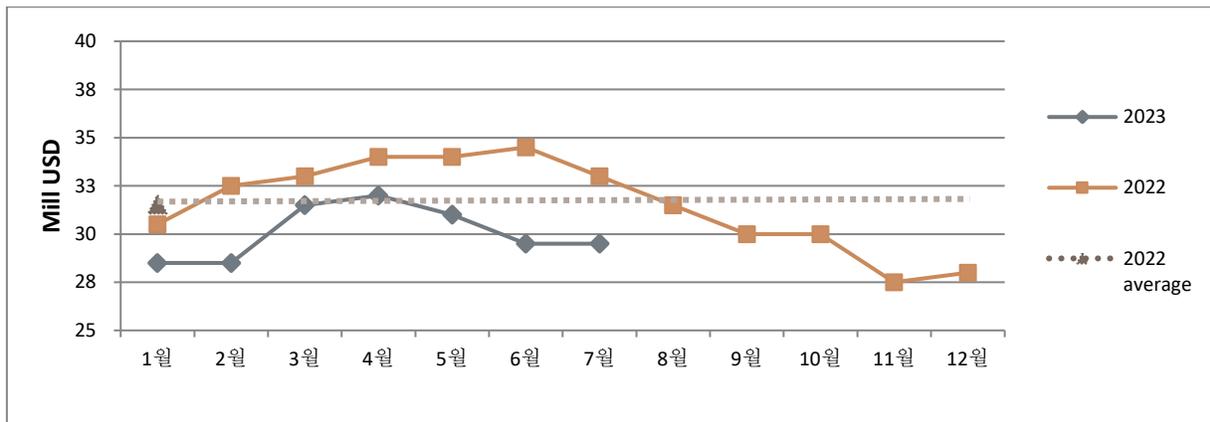


II . BULK CARRIER

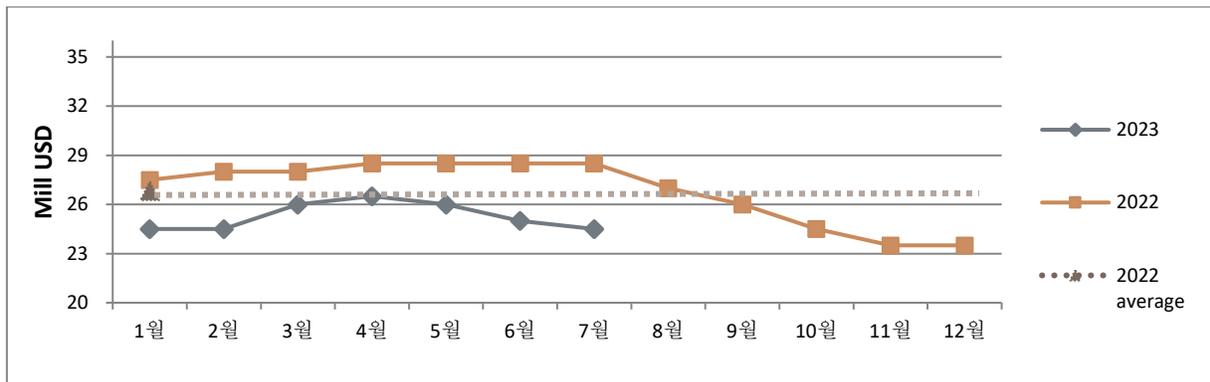
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AQUAPROUD	178,100	2009	CHINA	B&W		19	Greek buyer (PrimeBulk)
BC	AQUAKATIE	174,100	2007	CHINA	B&W		15.9	Greek buyer (NGM)
BC	RESTINGA	82,981	2006	JAPAN	B&W		13.8	Greek buyer
BC	SUNNY ETERNITY	77,211	2014	JAPAN	B&W		19.8	Undisclosed buyer
BC	DELPHINUS	76,948	2007	JAPAN	B&W		13.2	Greek buyer
BC	SHENG WU	76,286	2005	JAPAN	B&W		14.8	Undisclosed buyer
BC	KATERINA	76,015	2004	JAPAN	B&W		12.7	Undisclosed buyer
BC	RHINE CONFIDANTE	57,016	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11	Undisclosed buyer
BC	JENNY M	56,508	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer
BC	RHL MARTA	53,807	2007	CHINA	B&W	C 4x36t	10	Undisclosed buyer
BC	GISCOURS	53,588	2009	CHINA	B&W	C 4x35t	10	Undisclosed buyer
BC	TOMINI ZONDA	37,976	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	19.36	Greek buyer
BC	VOGE JULIE	35,853	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer, ice class 1C
BC	BEN RINNES	35,000	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	16.5	Greek buyer, eco-engine



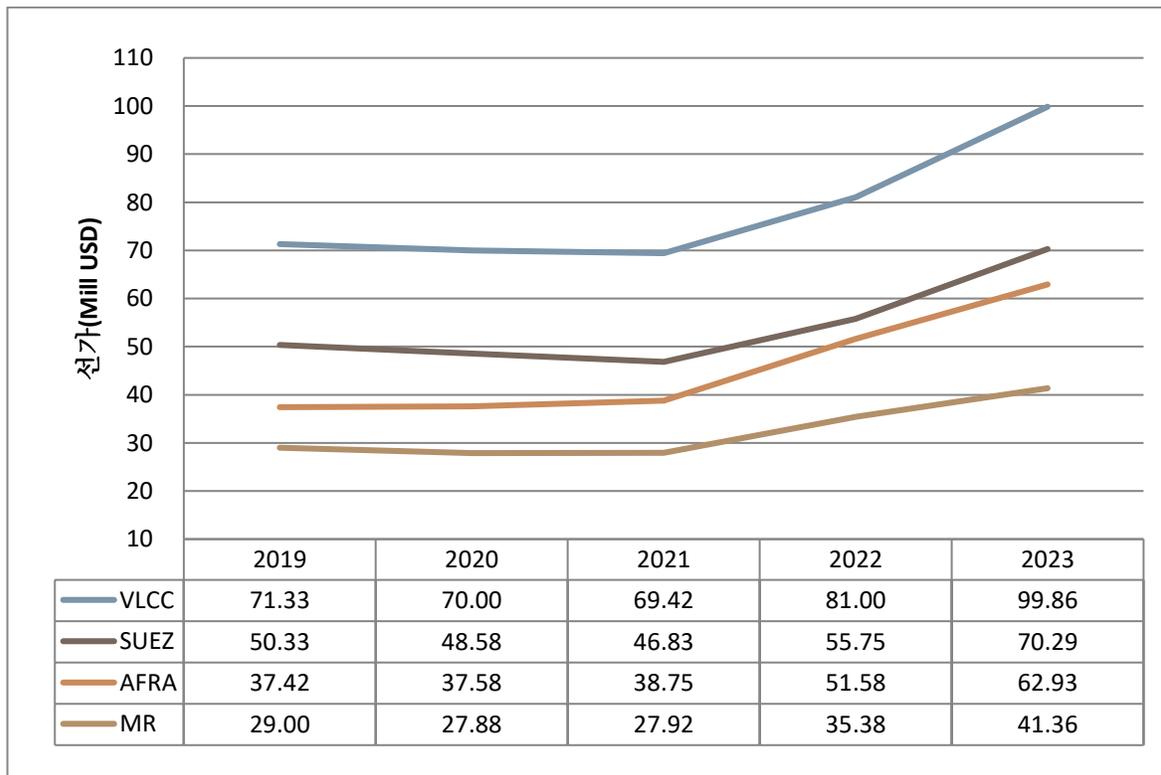
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.86
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	23.28%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.29
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	26.07%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.93
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.99%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.36
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.91%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5년 기준, Million USD

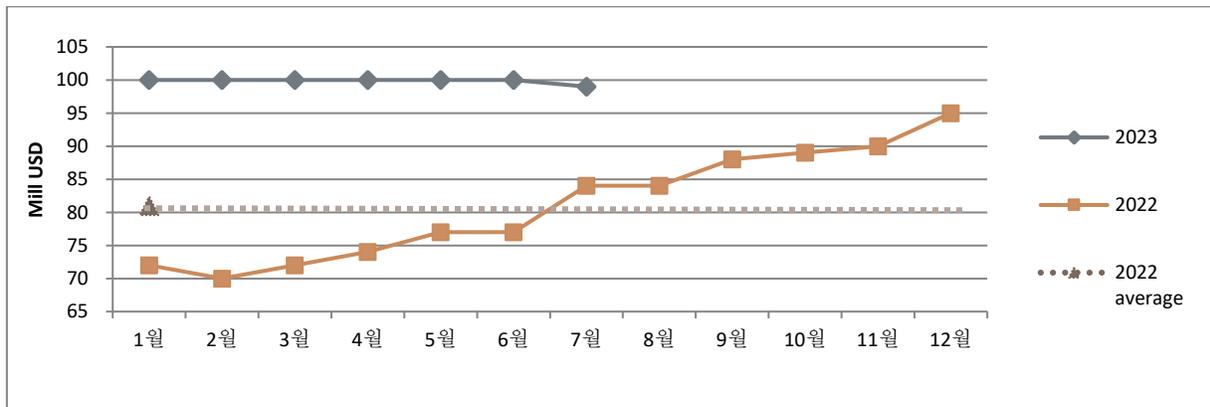




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	99.86
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	23.3%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	70.29
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	26.1%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	62.93
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	22.0%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	41.36
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	16.9%
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	35.38

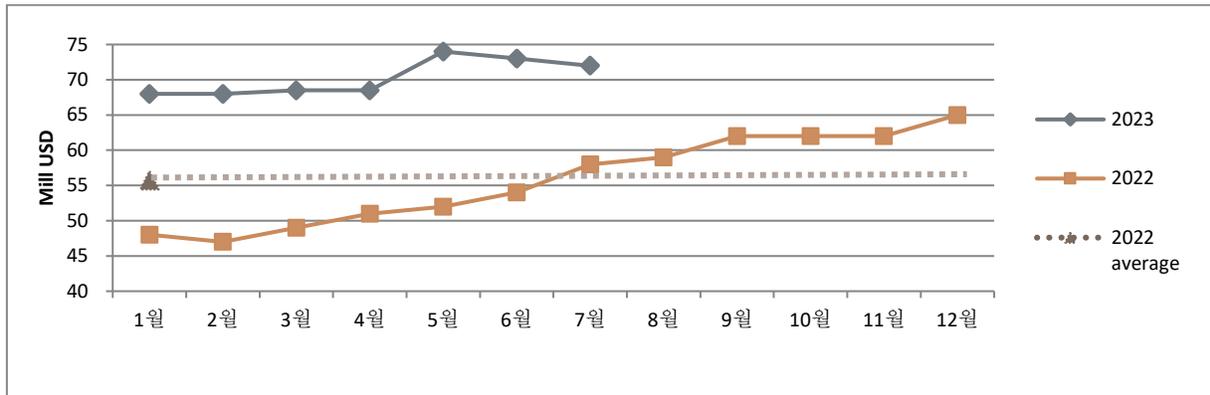
VLCC-310K



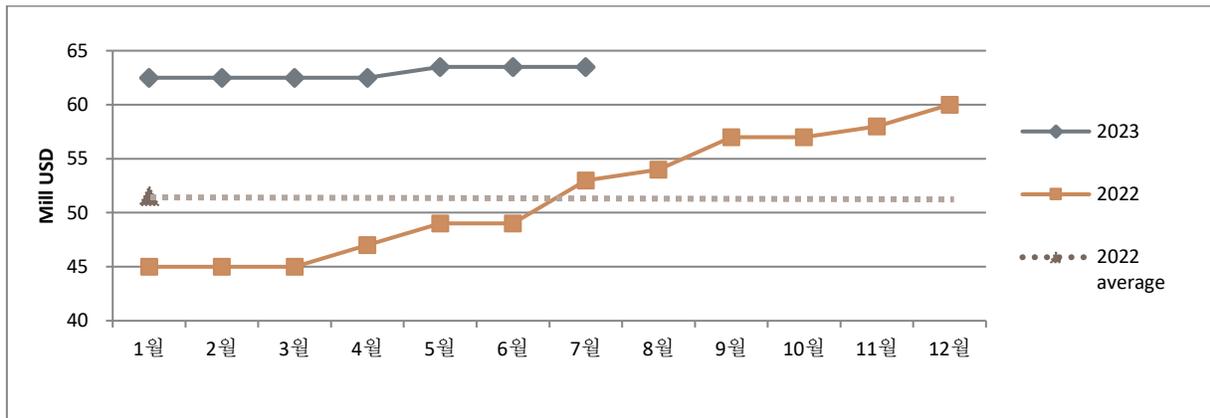


III. TANKER

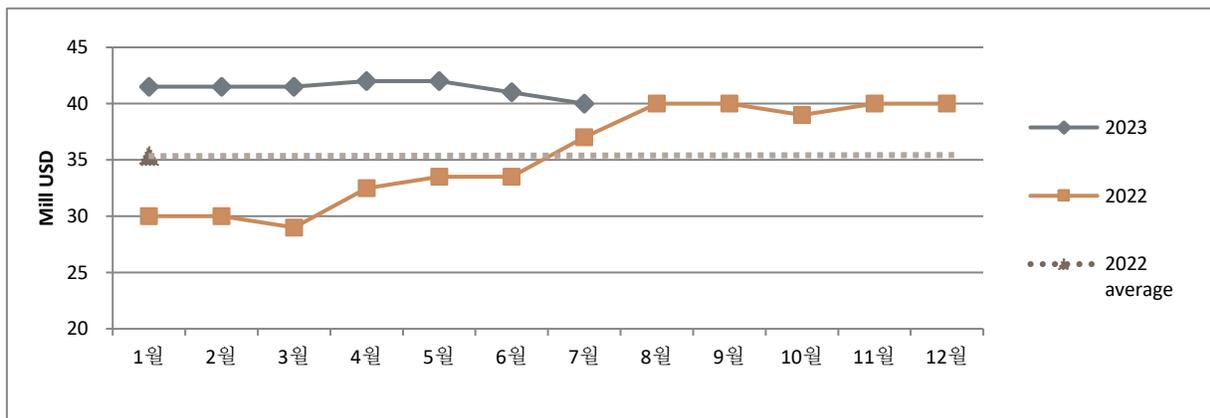
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ASTRO CHLOE	318,440	2009	KOREA	B&W		62	Chinese buyer, scrubber fitted
TANKER	UMNENGA II	152,293	2006	KOREA	B&W		--	Greek buyer (MM Marine), ice class 1A, scrubber fitted, epoxy coated
TANKER	STEALTH BERANA	115,897	2010	KOREA	B&W		43	US buyer (C3is)
TANKER	WELLINGTON	108,943	2009	CHINA	B&W			Undisclosed buyer, DPP, epoxy coated
TANKER	PIONEER BAY	99,997	2008	JAPAN	B&W		--	Chinese buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	TRF BERGEN	49,126	2015	VIETNAM (KOR)	B&W	2&3	--	Far Eastern buyer
OIL/CHEM	CELSIUS MONACO	19,999	2005	JAPAN	MITSU	2&3	13.8	Undisclosed buyer, stst
OIL/CHEM	EMIN REIS	6,623	2010	TURKEY	ETC	2	10	Undisclosed buyer, stst+ML coated

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
PCC	VIKING CONSTANZA	5,496	2010	JAPAN	MAK	0		43.5	Undisclosed buyer, ice class 1C

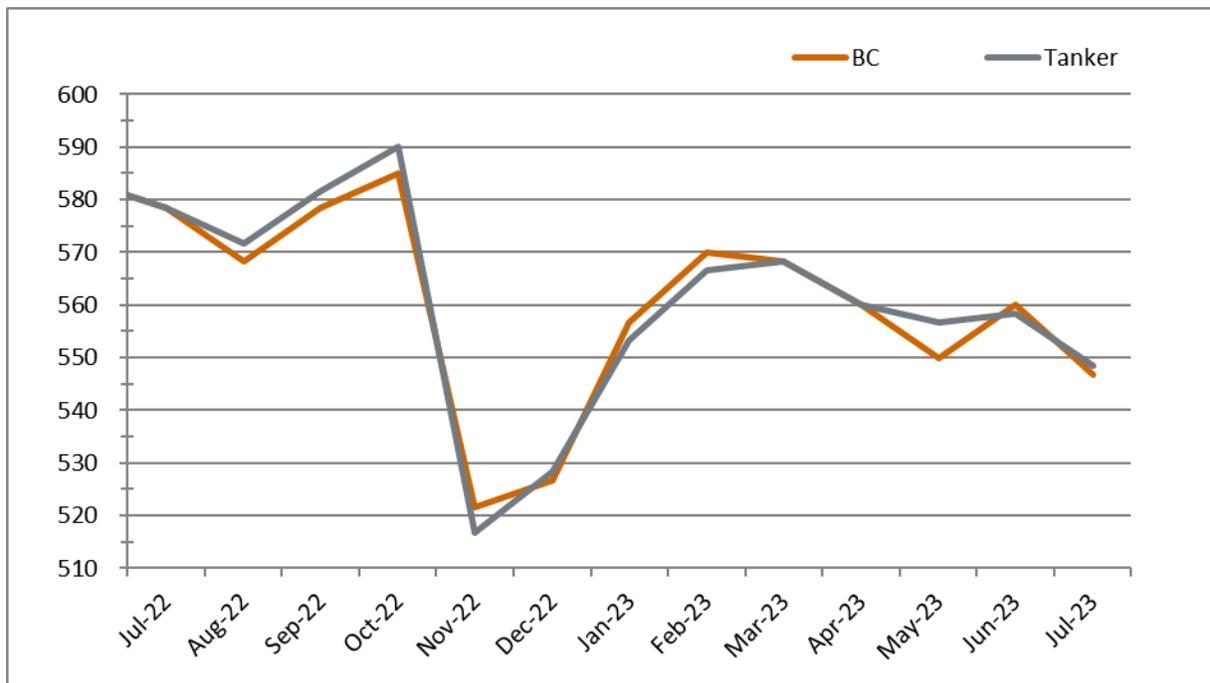


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 July	2023 July		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	558.81	-5.3%	578.33	548.33	-1.8%	-5.2%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	558.81	-5.1%	578.33	546.67	-2.4%	-5.5%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





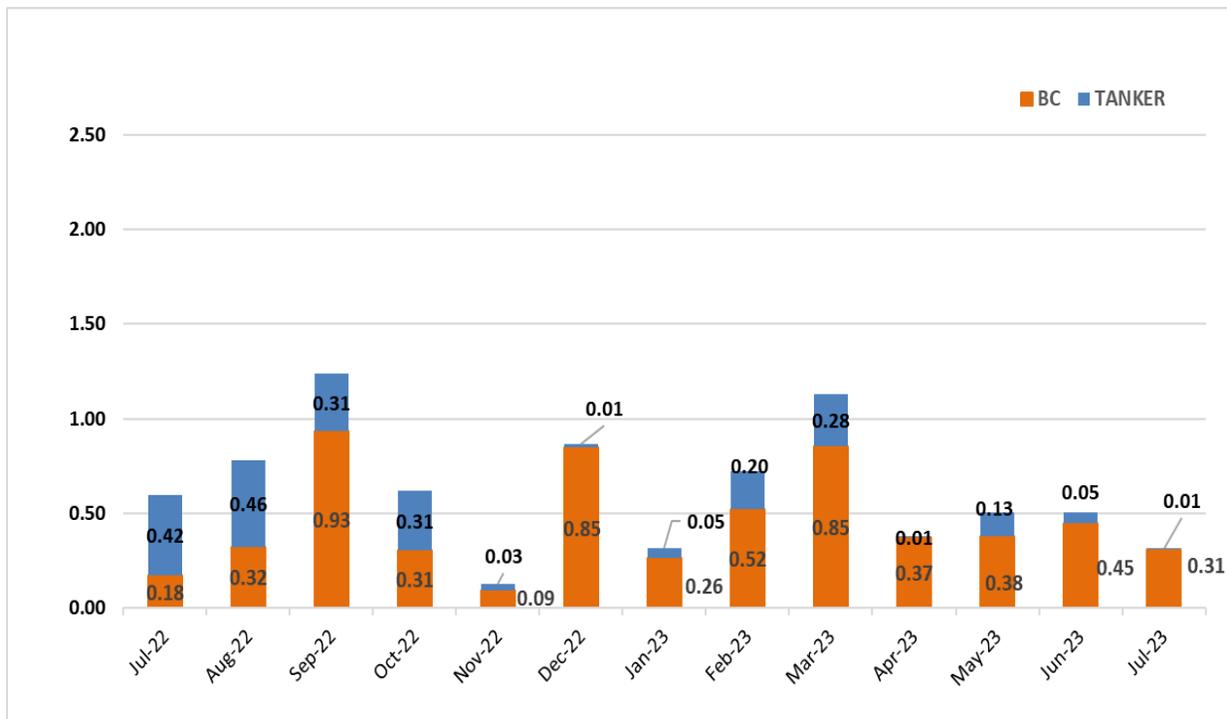
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 July		2023 July			
	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	5	0.01	-97.8%	2	-60.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.18	3	0.31	75.4%	9	200.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

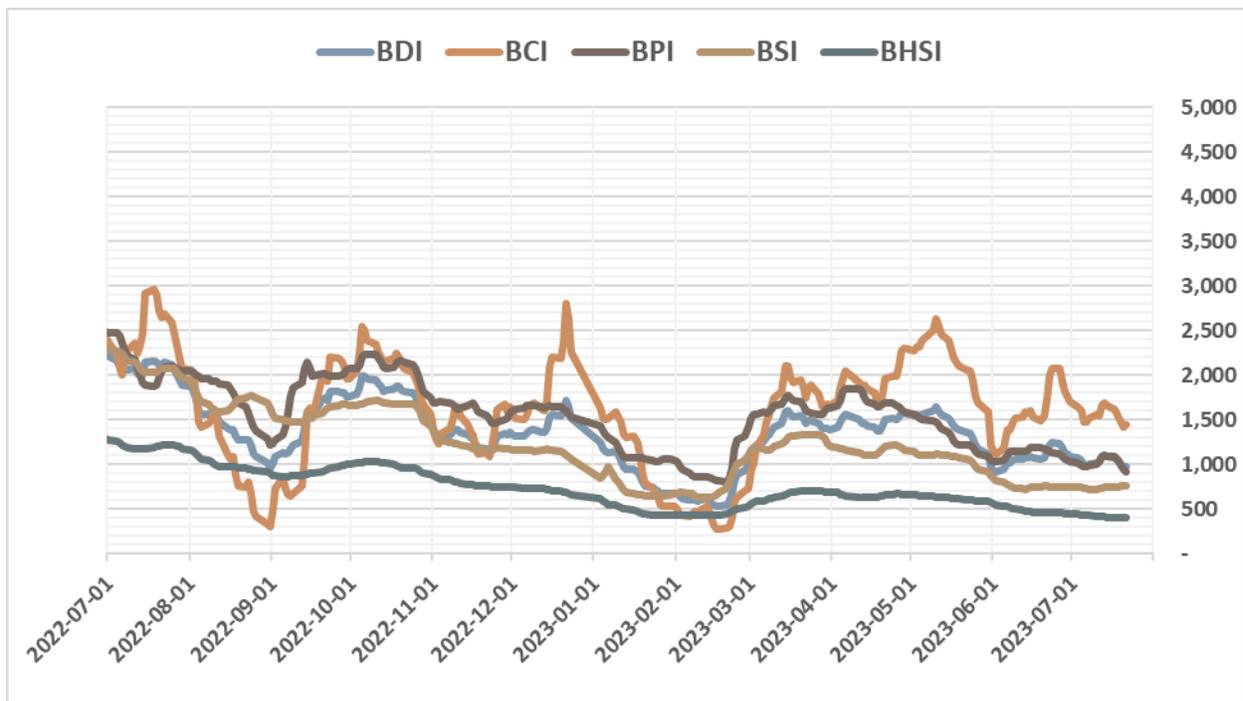
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	ZHENG JIE	73,409	10,783	1997	KOREA	B&W	495	'AS IS' BSS CHINA, en-bloc
BC	ZHENG HAO	73,048	10,784	1997	KOREA	B&W	495	'AS IS' BSS CHINA, en-bloc
BC	YANG FAN	64,976	10,934	1997	JAPAN	SULZER	540	'AS IS' BATAM, incl. bunkers



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-07-21	2023-07-14	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	978	1,090	▼112.00	2,214	530
BCI	1,442	1,655	▼213.00	2,967	271
BPI	924	1,095	▼171.00	2,477	809
BSI	758	743	▲15.00	2,290	625
BHSI	400	409	▼9.00	1,276	400





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	573.50	▼8.00	555.00	▼3.50	569.50	▲5.50
MGO	788.00	▲19.50	776.50	▲16.00	780.00	▲7.50
LSMGO	788.00	▲19.50	776.50	▲16.00	-	-
IFO380	509.00	▲5.00	489.50	▼2.00	478.50	▲0.50

❖기준일 : 07 월 21 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-07-21	2023-07-14	CHANGE
미국 USD	1265.80	1276.20	▼10.40
영국 GBP	1629.40	1676.16	▼46.76
유로 EUR	1409.66	1432.66	▼23.00
중국 CNY	175.97	177.82	▼1.85
일본 JPY (100)	904.37	925.22	▼20.85

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 몬테카를로 방법론(Monte Carlo method)

◆ 몬테카를로 방법론(Monte Carlo method)은 무작위로 추출된 표본으로 확률분포를 근사(近似)하는 통계학 방법이다. 함수를 계산하기 위한 시뮬레이션으로 어느 정도 오차를 감안해야 하는 특징이 있다고 알려졌다. 대표적인 예가 둥근 원안에 작은 점을 무작위로 넣고 원주율을 구하는 것이다.

이 통계학 방법이 최근 주목을 받은 이유는 '로또복권' 때문이다. 특정 회차에 다수의 당첨자가 발생해 조작 논란이 불거지면서다. 기획재정부 복권위원회는 한국정보통신기술협회(TTA) 및 서울대 통계연구소에 관련 검증을 의뢰해 의혹 해소에 나섰다.

서울대학교 통계연구소는 로또복권 조작 가능성을 검증하고자 몬테카를로 방법론 등을 활용했다. 연구소는 지난 2002년부터 최근까지 1천 61개의 당첨 번호를 활용해 추첨의 동등성 검증을 진행했다. 몬테카를로 방법론 활용 결과 추첨의 동등성이 위배된다고 볼 수 없다고 결론 내렸다. 추첨이 공정하다는 가설(귀무가설)을 기각할 만큼 유의확률(p-value)은 낮지 않았다.

복권위는 복권 1등에 다수가 당첨된 해외 사례도 소개했다. 지난 2016년에 영국에서는 1등 복권에 4천 82명이 동시에 당첨됐다. 필리핀에는 작년에 1등 사례가 433명 나왔다.

우리나라에서는 지난 2023년 3월 4일 추천한 로또복권에서 당첨 번호 5개와 보너스 번호가 일치한 2등이 전국에서 664게임 나왔다. 이후 6월 11일에는 1등 당첨이 사상 최대인 50게임이 출현했다.

[출처 : 연합뉴스포맷]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황 재 응) 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