



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.468

September 05, 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. 미 긴축 · 중 경기부진... G2 외풍에 원화 '휘청'

중국이 경기 부진과 부동산 개발업체 디폴트(파산) 위기에 내몰린 가운데 미국의 연내 추가 금리 인상 경계심이 높아지면서 원화가 힘을 쓰지 못하고 있다.

미국 연방준비위원회의 긴축 불씨가 11 월 초까지 살아있다는 점에서 원·달러 불안은 한동안 계속될 것이란 시각이 높다. 변수는 중국이다. 중국 악재가 우리나라 경제에 미치는 파장에 따라 원/달러 환율이 출렁일 것이란 전망이다.

3 일 금융시장에 따르면 달러당 원화 가치는 올 들어 5.0% 떨어졌다. 일본 엔화(-11.5%)와 중국 위안화(-5.6%)보다는 낙폭이 작다. 하지만 8 월 만 보면 사정이 다르다. 지난달 원화 가치는 -3.8% 하락해 엔화(-2.8%)와 위안화(-2.0%)보다 더 크게 떨어졌다.

실제 연초만 해도 1240 원대에서 등락하던 원/달러는 최근 1320 원대에서 고공행진이다. 지난달 21 일에는 1342.6 원으로 9 개월 만에 최고치를 기록하기도 했던 원/달러는 지난 1 일 전일대비 3.0 원 내린 1318.8 원에 거래를 마쳤다.

◆ 미 긴축 시사...힘 받는 '달러'

최근 원·달러의 급격한 오름세의 원인은 우선 치솟는 달러값에서 찾을 수 있다. 7 월 중순만 해도 미국의 긴축 종료 기대가 반영되며 6 개국 통화 대비 달러 가치를 의미하는 달러인덱스는 100 선을 하회했다.

그러다 달러에 힘이 실리던 미국의 신용등급 강등 직후다. 안전자산 선호도가 높아지며 달러를 찾는 이들이 늘었고, 위험자산으로 분류되는 원화 수요는 줄었다. 달러인덱스는 서서히 오름세를 타더니 8 월 들어서는 102 선으로 올랐다.

미국의 긴축 기조 장기화에 달러는 또 한번 강세를 보인다. 지난달 공개된 7 월 FOMC (연방공개시장위원회) 회의록에는 "추가 긴축이 필요할 수 있는 물가 상승의 위험을 봤다"고 언급됐고, 파월 의장은 잭슨홀 미팅에서 재차 연내 금리 인상을 시사했다.

곧바로 달러인덱스는 103 선으로 튀어올랐고, 지난달 25 일에는 3 개월 만에 104 대에 다시 진입했다. 지난 1 일에도 달러인덱스는 103.6 에서 등락하며 104 재진입을 노리고 있다.

◆흔들리는 중국... 직격탄 맞은 '원화'

I . NEWS

중국발 '악재'는 원화값을 짓누르는 새로운 변수다. 경기 부진에 비구위안과 헝다 등 부동산 업체의 파산 위기가 더해지며 중국 경제의 위기감이 높아지면서다. 경제 침체 속에 소비 부진에 중국은 디플레이션 공포까지 시달리고 있다.

우리나라 대중 수출 비중은 30% 내외로 중국이 흔들리면 우리 경제 역시 타격을 입는다. 원화 가치를 지지하는 우리 경제의 기초체력(펀더멘탈)에 대한 우려도 높다. 우리 수출은 지난 8 월까지 11 개월 연속 감소 중이다.

원화가 위안화에 동조된다는 점도 골칫거리다. 달러 대비 위안화 값은 지난달 17 일 7.3172 위안으로 2007 년 금융위기 이후 최고 수준으로 떨어졌다. 지난 1 일 인민은행이 외화 지급준비율을 낮추고서야 달러당 7.26 위안 대로 떨어질 수 있었다.

◆G2 '악재'에 당분간 고회율...변수는 '중국'

미국의 긴축 우려와 중국발 악재가 잠잠해질 때까지 원·달러 고공행진은 계속될 것으로 보인다. 다수의 전문가는 원/달러가 3 분기 내내 1300~1350 원에서 등락하는 고회율을 유지할 것으로 예상된다.

9 월 중순과 10 월 말 FOMC 에서 미국이 금리를 인상할 가능성이 적지 않기 때문이다. 다만 연말로 갈수록 미국의 긴축 사이클이 마무리 된다는 기대가 탄력을 받으면서 달러의 힘이 빠질 것이라는 전망이 높다.

변수는 중국이다. 중국 경기 회복 가능성과 부동산 디폴트에 대한 중국 정부의 대응에 따라 위안화의 방향성이 결정되고, 이는 곧바로 원화 값에 영향을 미칠 것으로 보인다.

하나증권 연구원은 "현재 원화에 대한 영향은 위안화가 크게 작용하고 있다"면서 "중국 리스크에 (달러당) 1300 원 수준에서 한동안 등락하다가 연말쯤 달러가 약세를 보이고, 국내 경기 개선세가 뚜렷해지면서 전환점을 맞을 것"이라고 봤다.

중국 발 경제 위기에 글로벌 경기가 침체될 가능성이 높아지는데 다, 미국의 긴축 기조 유지로 금리 인하 시점이 예상보다 늦어지면서 원화 가치 반등이 쉽지 않다는 우려도 나온다.

현대차증권 연구원은 "글로벌 경기 둔화 우려가 높아지는 가운데 경기가 하드랜딩(경제의 급격한 추락) 현상이 나타날 경우 원/달러가 1400 원대로 치솟을 수도 있다"면서 "결국은 중국의 경기 회복에 달려있다"고 말했다.

I . NEWS

2. OPEC+ 감산 지속에 정유업계 '안도' 산업계 '울상'

산유국들의 감산 지속에 정유업계와 산업계 희비가 엇갈리고 있다. 정유업계는 최근 정제마진과 국제유가 동반 상승으로 상반기 부진했던 실적 회복이 예상된다. 반대로 산업계는 원재료 가격 상승에 실적 하방 압력이 강해질 전망이다.

2 일 미국 뉴욕상업거래소에 따르면 지난달 31 일(이하 현지시간) 기준 두바이유 가격이 배럴당 88.06 달러로 거래를 마쳤다. 이는 전 거래일보다 2.19%(1.09 달러) 상승한 수치다. WTI 는 배럴당 83.63 달러, 브렌트유 86.83 달러를 기록했다. 전일 대비 각각 2.45%(2.00 달러)와 1.87%(1.59 달러) 상승한 수치다. WTI 는 6 거래일 연속 올랐다.

정유업계, 고유가 지속에 실적 기대감 ↑

시장에서는 당분간 고유가 지속을 예측한다. 일부 주요산유국모임(OPEC+)을 주도하는 사우디아라비아의 일일 100 만배럴 자발적 감산이 10 월까지 연장될 가능성이 높아서다. 일각에서는 사우디아라비아의 감산이 연말까지 지속될 수 있다는 관측도 나왔다.

여기에 미국 에너지정보청(EIA)이 조사한 한 주간 원유 재고(~7 월 25 일 기준)는 4 억 2294 만 4000 배럴로 전주 대비 1058 만 4000 배럴 줄어든 것으로 나타났다. 이같은 감소폭은 시장 예상치(200 만배럴 감소)를 훨씬 웃도는 것이다.

미국의 산유국 회유에도 당분간 고유가는 불가피하다는 게 관련업계의 대체적인 전망이다. 최근 미국은 OPEC+의 잇따른 감산에 이란과 베네수엘라에 대한 제재를 완화하며 원유 수출 대열에 합류시키려 노력 중이다. 그러나 정치적 문제 해소가 어려워 실제 증산으로 이어지기까지 난관이 예상된다. 설비투자 미비로 증산 물량이 사우디아라비아와 러시아 등 감산 물량을 상쇄하기도 어렵다는 지적도 나온다.

유가가 고공행진을 지속하면서 정제마진도 올해 최고치를 달성했다. 정제마진은 석유제품 가격에서 생산비용을 차감한 비용을 이른다. 생산비용에 속하는 석유가격이 낮아질수록 기업에 이익이다. 유가가 오르면 정제마진이 커지는 이유는 시차 때문이다. 정유사가 유가 급등전 미리 싸게 사놓은 원유를 가공, 제품으로 판매하면 마진은 커진다.

업계에 따르면 정유사는 정제마진이 손익분기점인 5 달러 이상부터 이익이 난다. 상반기 배럴당 2.4 달러(4 월 4 주)까지 떨어졌던 정제마진도 8 월 4 주 기준 14.2 달러까지 상승했다.

I . NEWS

중국 정제품 수출량 잔여쿼터 축소도 국내 정유업계에는 호재다. 전유진 하이투자증권 연구원은 "중국의 1~7 월 총 정제품 수출량을 감안하면 잔여쿼터는 약 400 만톤으로 쿼터 소진이 임박했다"며 "추가 쿼터를 할당해도 9~12 월 평균 수출량은 250 만톤 내외로 1~8 월 평균 350 만톤 대비 대폭 줄어드는 셈"이라고 말했다. 중국 수출이 줄면 국내 정유사로 정제품 물량이 몰려갈 가능성이 높다. 정유사 실적 바로미터로 불리는 정제마진이 더 상승할 수 있는 이유다.

단기적으로는 석유화학업계에도 이익이다. 유가 상승으로 석유화학 제품 가격에도 상승분 반영이 가능해서다. 물론 단기는 비축분을 쓸 수 있어 이익이지만 중장기는 원재료 수급비용이 상승해 불리하다. 제품 가격 상승으로 경제 활력이 떨어지는 부분도 고려해야 할 요소다.

하반기 실적호조 전망에도 정유업계는 기뻐하기보다 안도하는 분위기다. 정유업계 관계자는 "2 분기까지 실적이 워낙 저조했기 때문에 3 분기는 상대적으로 소폭 상승 가능성이 높다"면서도 "지난해처럼 횡재세 누명을 쓸 수 있어, 전반적으로 산업계와 실적이 엇갈리는 것은 부담스럽다"고 설명했다.

그러면서 "정부도 유가 상승에 대응해 서민 물가안정을 위해 유류세 인하를 연장하는 등 애썼는데 (실적도 안 나왔는데) 시장에서 상황을 지나치게 긍정적으로 판단하는 분위기"라며 조심스러운 의견을 나타냈다. 정유 4 사는 2 분기 기준 영업이익이 전년동기 대비 80% 이상 감소했으며, GS 칼텍스는 적자전환했다.

산업계, 슬슬 올라오는 걱정

산업계에서는 걱정의 목소리가 조금씩 흘러나온다. 국제유가 상승이 원가 상승 압력으로 작용해서다. 직접적으로 석유 사용량이 큰 항공·해운업계를 비롯해, 수출을 하는 자동차업계와 전자업계도 물류비로 지출이 늘어날 전망이다.

한국전력공사와 한국가스공사 등 에너지 공기업도 위기다. 발전자회사 등 전력업계가 발전연료로 주로 도입하는 유연탄과 액화천연가스(LNG) 가격도 국제유가와 연동되기 때문이다. 민간발전사는 요금 변경이나 물량 조절로 손실 최소화가 가능하나 요금 인상이 쉽지 않은 에너지 공기업은 실적 하락이 불가피하다.

국제유가가 다시금 오르면 연료비 비율이 높은 업계부터 경영실적 타격이 예상된다. 항공사는 고정비 중 30%, 해운사는 10~25%가 유류비다. 항공업계는 국제유가가 배럴당 1 달러 오를 때마다 수천만원을 손해본다는 말이 나올 정도다.

I . NEWS

자동차와 반도체 등 전자업계도 오르는 연료비에 물류비 상승이 불가피하다. 연료비 연동제를 택하는 철강이나 원가 중 전기요금이 15%를 차지하는 배터리 음극재 핵심부품인 동박도 연료비 부담이 커진다. 앞서 언급한 석유화학업계도 유가 고공행진이 장기간 계속되면 원료비 상승과 제품 수요부족으로 이중고를 겪을 가능성이 있다.

3. "신조선가 상승세 지속...업황 피크아웃 우려할 단계 아냐"

신조선가 지수가 2008 년말 이후 최고 수준을 기록한 가운데 조선업 피크아웃(정점에 이른 뒤 상승세가 둔화하는 것) 우려는 "시기상조"라는 분석이 나왔다. 조선업의 사이클 주기는 긴 편인 데다 수주 전망과 국제유가도 업황을 뒷받침해주고 있다는 평가다.

4 일 블룸버그와 삼성증권에 따르면, 조선 시장 상황을 나타내는 신조선가 지수(1 일 기준)는 174.1 로 집계됐다. 사상 최고치를 기록한 2008 년 8 월 191.5 의 90%까지 올라온 상태다. 지난 1998 년 전 세계 선박 건조 평균 가격을 100 으로 설정해 수치가 높아질수록 선박 건조 가격이 올랐다는 뜻이다.

삼성증권 연구원은 "신조선가 지수는 직전 주와 동일한 174 를 유지하는 중"이라며 "LPG 선 및 대형 컨테이너선 선가가 상승하고 중고선가 지수도 직전 주와 동일한 149 를 나타내고 있다"고 설명했다.

수주 전망도 양호한 편이다. 연구원은 "카타르 LNG 프로젝트가 발주되면 대부분의 조선사들이 연간 수주 목표를 손쉽게 달성할 것"이라며 "각종 거시경제 관련 우려에도 불구하고 월간 해상 물동량 증가율 지수는 7 개월 연속 플러스 성장세를 지속 중"이라고 주목했다.

국제유가도 조선업황을 뒷받침해주고 있다. 한 연구원은 "에너지 가격 상승은 조선업종에서 해양구조물 발주 기대감을 자극하기 때문"이라고 설명했다. 올 6 월만 해도 배럴 당 65 달러 선에 머물렀던 서부텍사스원유(WTI) 가격은 이달 들어 85 달러를 돌파했다.

조선업의 성장세도 당분간 지속될 전망이다. 한 연구원은 "조선 및 기계업종은 호황과 불황이 주기적으로 반복되는 사이클 산업인데 주기가 매우 긴 편"이라며 "해당 업종 대부분이 지난 3~4 년간 예상 외 호황을 누린 것은 사실이나 아직 업황 피크아웃을 우려할 단계는 아냐"라고 평가했다.



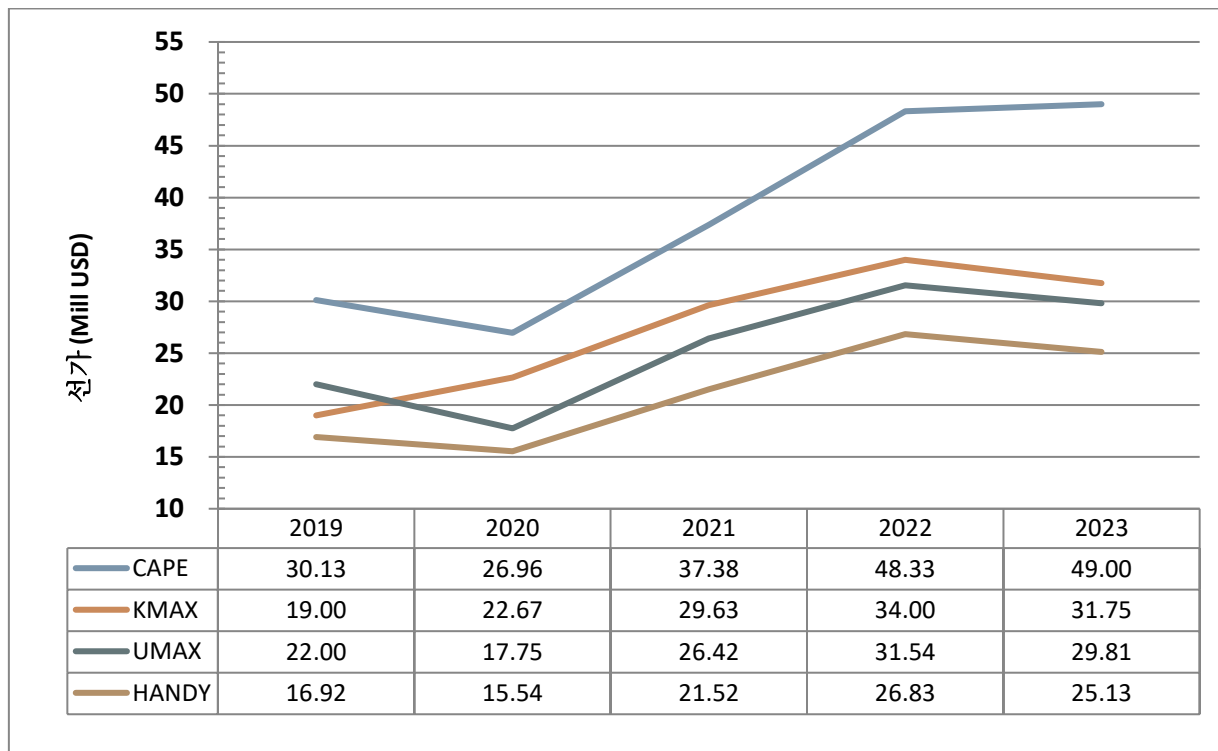
II . BULK CARRIER

(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	49.00
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.38%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.75
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.62%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.81
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.48%
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	25.13
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-6.37%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



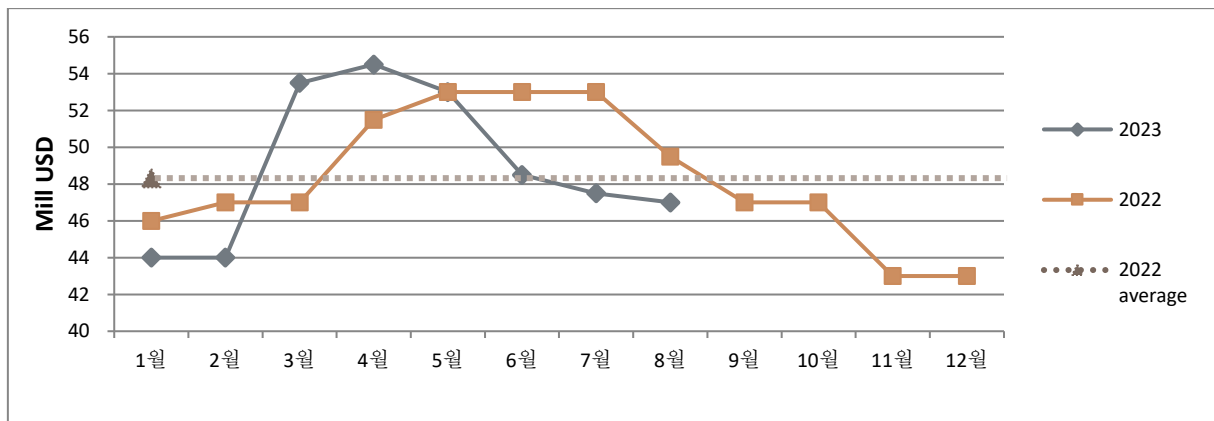


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	49.00
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	1.4%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	31.75
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	-6.6%
UMAX (60- 61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	28.00	29.81
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-5.5%
HAND Y (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	25.13
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-6.4%

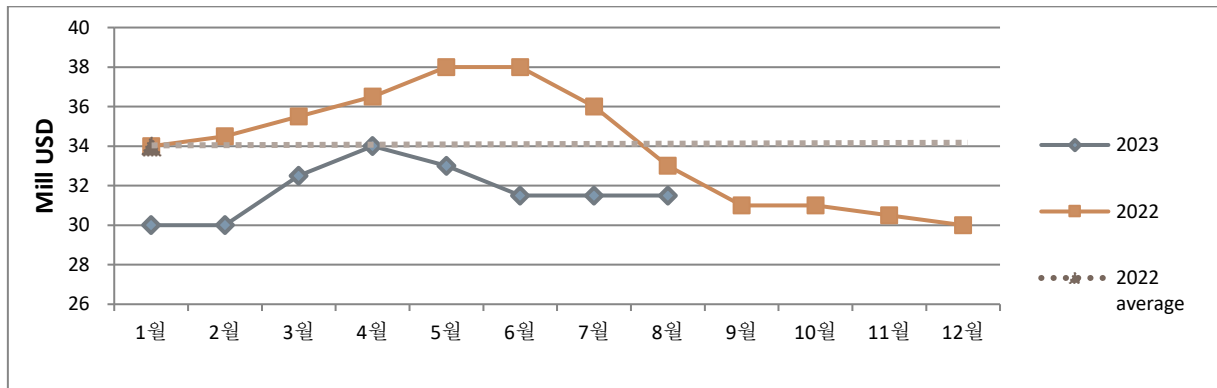
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.83

□ Cape

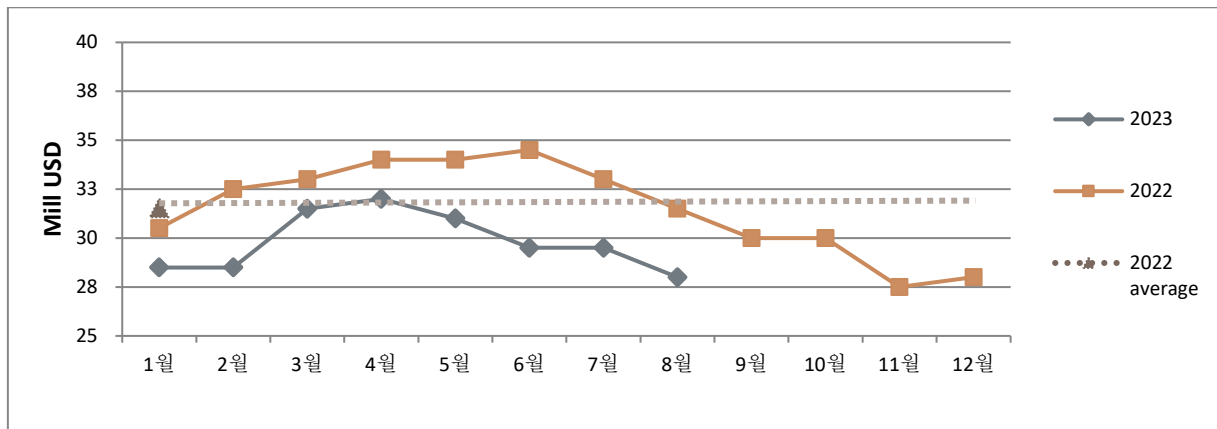


II . BULK CARRIER

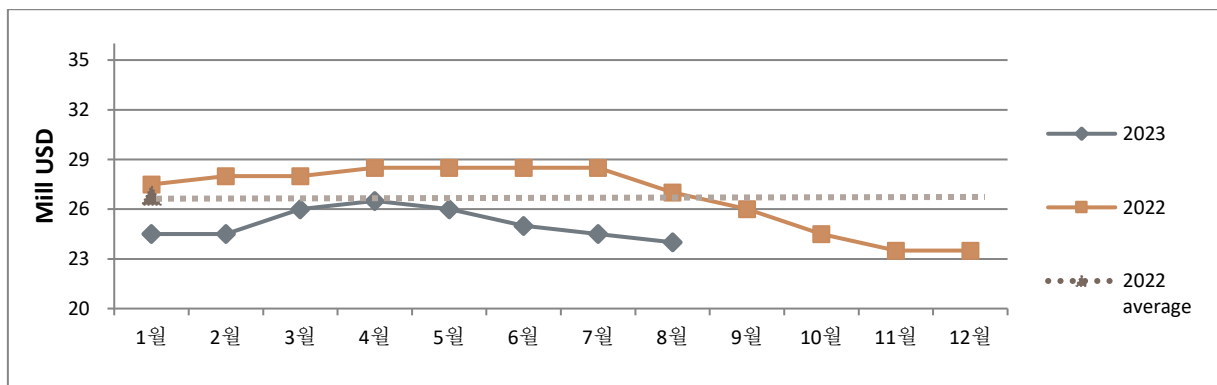
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TIAN BAO HAI	174,766	2004	CHINA	B&W		13.5	Undisclosed buyer
BC	CUMA	83,007	2006	JAPAN	MITSU		--	Greek buyer
BC	PORT STAR	82,177	2012	CHINA(JPN)	B&W		21	Singaporean buyer
BC	G R A	76,634	2002	JAPAN	B&W		6.5	Chinese buyer
BC	ANNA	75,162	2002	JAPAN	B&W		10	Vietnamese buyer (ITC Transport and Trading JSC)
BC	HANTON TRADER III	63,518	2014	CHINA	B&W	C 4x35t	20.3	Chinese buyer
BC	LOWLANDS BREEZE	61,430	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	20.8	Greek buyer (AIMS Shipping)
BC	SANTA VIRGINIA	61,271	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	23.5	Greek buyer
BC	NORD PACIFIC	61,221	2018	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	27.3	Far Eastern buyer, eco, scrubber fitted
BC	RHINE CONFIDANTE	57,016	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	10.8	Greek buyer
BC	SEA AQUARIUS	53,400	2006	JAPAN	MAN	C 4x30.5t	9.8	Chinese buyer
BC	BUNUN ELEGANCE	45,556	2014	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	--	German buyer, OHBC
BC	VIL ATLANTIC	37,851	2010	CHINA	WART	C 4x30t	9.5	Undisclosed buyer
BC	TASMAN SPIRIT	35,300	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	9.5	Undisclosed buyer, log fitted, box
BC	KLARA SELMER	34,999	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	11.2	Undisclosed buyer
BC	SEASTAR TRADER	30,487	2008	CHINA	B&W	C 4x30t	7.7	Turkish buyer
BC	IRIS SKY	28,725	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8.2	Undisclosed buyer, OHBS



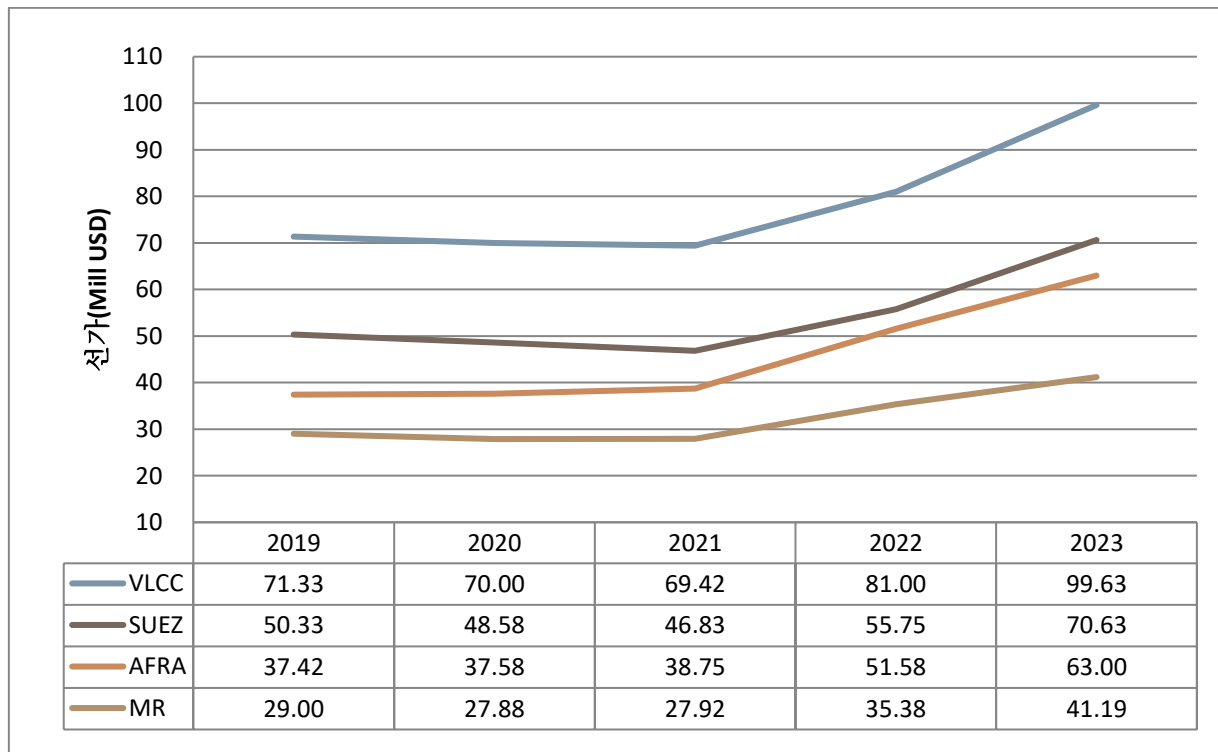
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.63
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	22.99%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.63
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	26.68%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	63.00
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	22.13%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.19
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.43%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

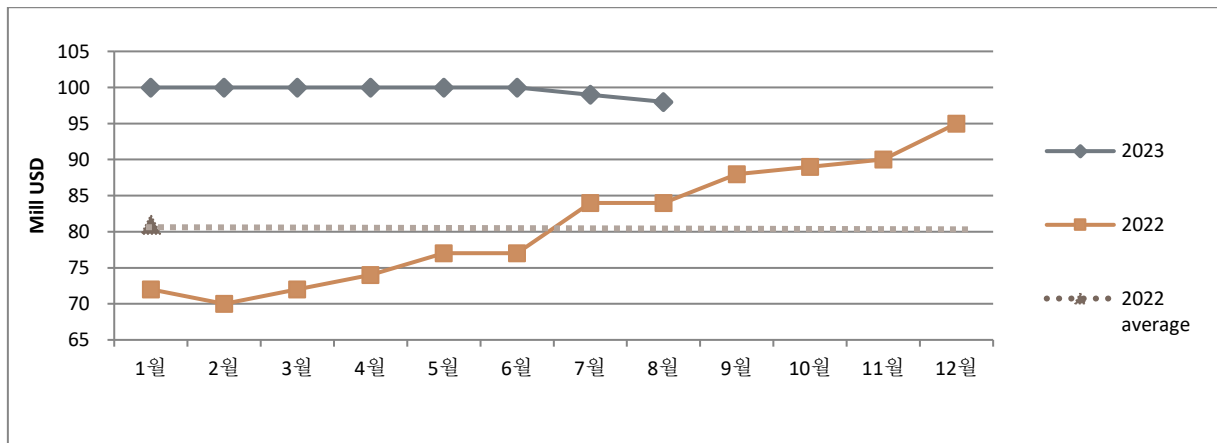




III. TANKER

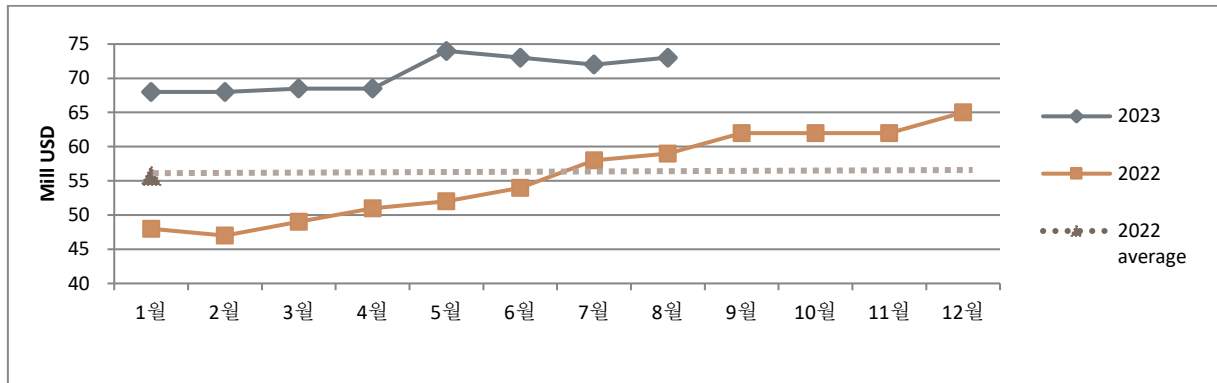
2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	98.00	99.63
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	23.0%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	70.63
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	26.7%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.00
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	22.1%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	41.19
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	16.4%
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	1year 평균	
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	81.00	
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	55.75	
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	51.58	
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	35.38	

VLCC-310K

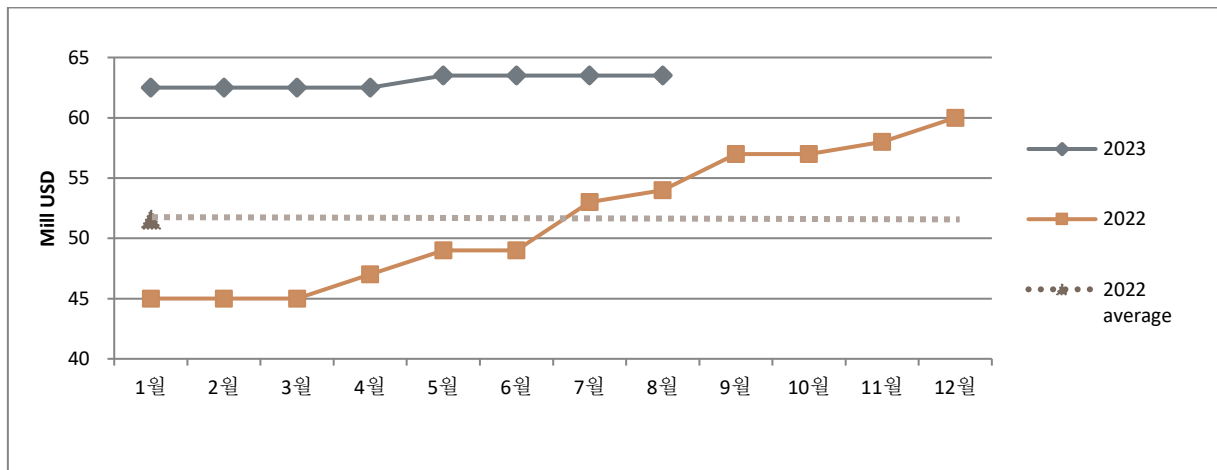


III. TANKER

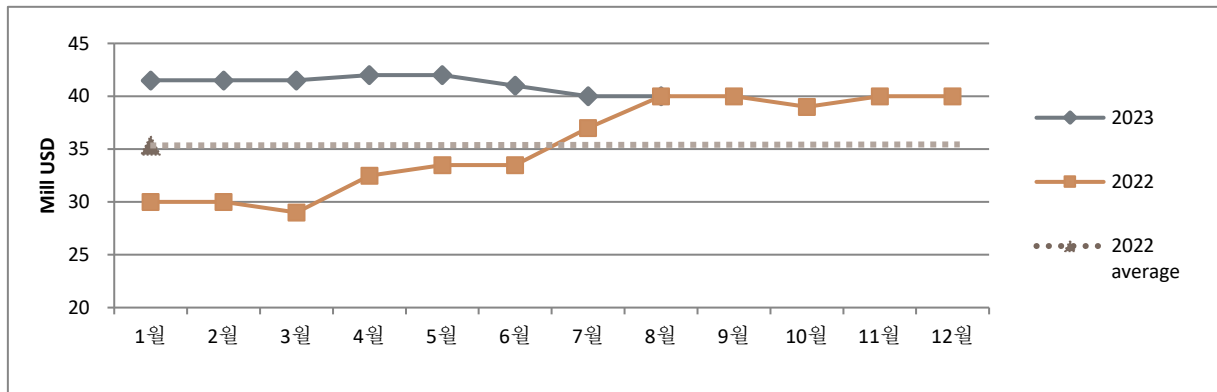
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	LANDBRIDGE HORIZON	308,400	2019	CHINA	B&W		102	Hong Kong buyer (CSSC Shipping)
TANKER	LANDBRIDGE GLORY	307,900	2019	CHINA	B&W		102	
TANKER	LILA ORLANDO	158,706	2005	KOREA	B&W		37.8	Chinese Buyer
TANKER	CABO SAN ANTONIO	63,589	2008	KOREA	B&W	3	--	Undisclosed buyer, ice class 1A, scrubber fitted, epoxy coated
OIL/CHEM	ECE NUR K	19,987	2009	TURKEY	B&W	2	5.7	Greek buyer, ML coated
OIL/CHEM	FIONIA SWAN	15,600	2007	TURKEY	ETC	2&3	8.9	Greek buyer, ice class 1A
OIL/CHEM	SEAVEN GRACE	5,695	2005	JAPAN	WART	2	5.5	Greek buyer, epoxy coated

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	TS KELANG	53,697	2007	KOREA	B&W	4363	TEU	20.8	Chinese buyer
CONT	BALTIC PETREL	15,955	2005	GERMANY	B&W	1638	TEU	6	Undisclosed buyer
CONT	BALTIC TERN	15,955	2005	GERMANY	B&W	1638	TEU	6	Undisclosed buyer

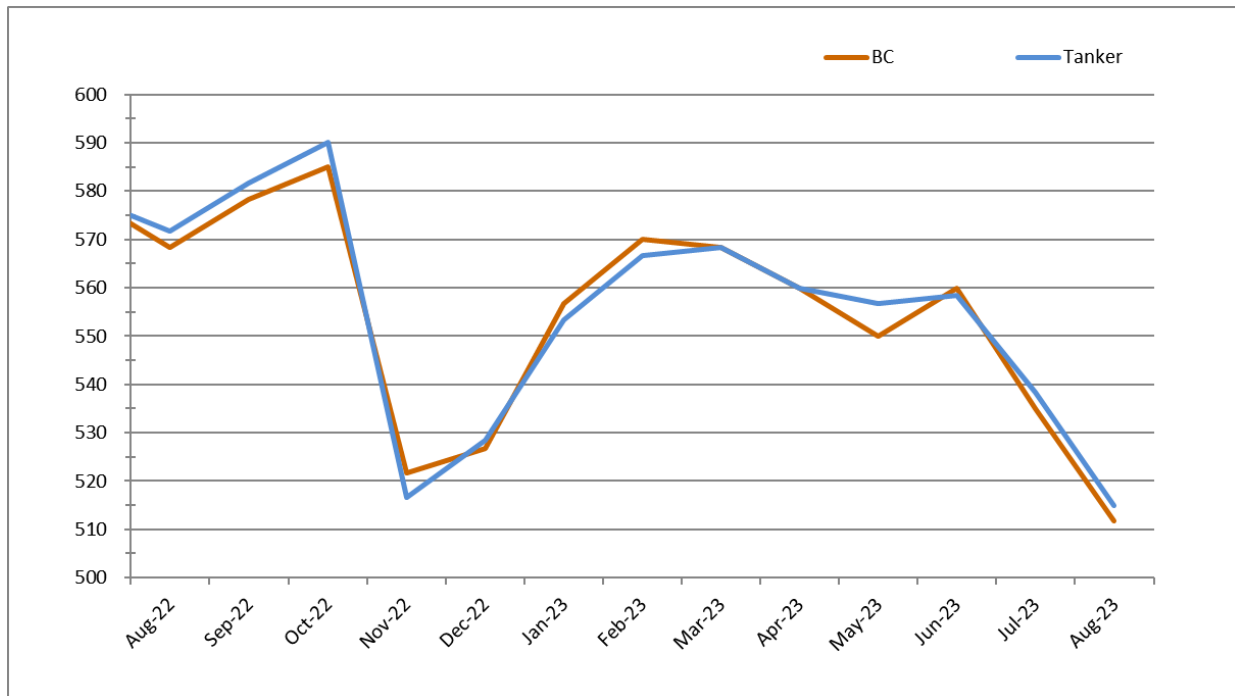


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 August	2023 August		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	552.08	-6.5%	571.67	515.00	-4.3%	-9.9%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	551.46	-6.3%	568.33	511.67	-4.4%	-10.0%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





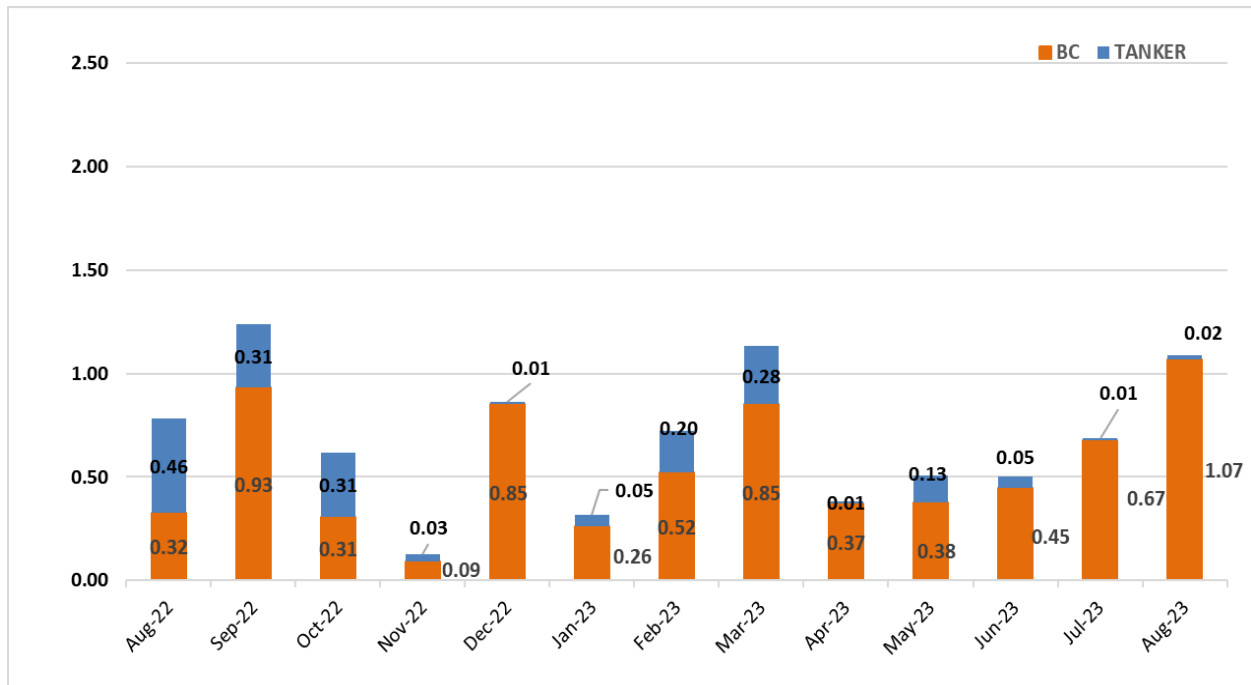
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 August		2023 August			
	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	0.46	11	0.02	-95.5%	4	-63.6%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.32	3	1.07	229.7%	26	766.7%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

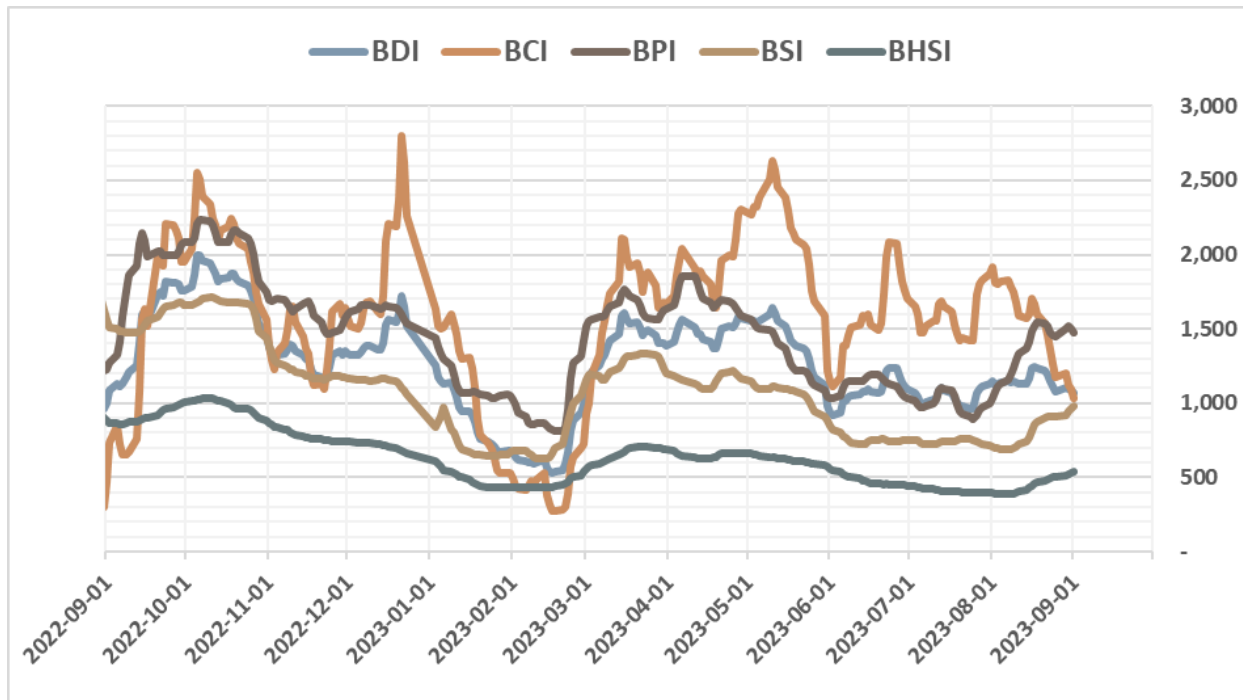
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	GLORIA 1	77,663	11,259	1998	JAPAN	B&W	517	INDIAN
BC	YONG NING	48,139	12,724	1996	POLAND	SULZ	500	PAKISTANI
BC	ONE HAPPY	45,455	7,726	1995	JAPAN	B&W	498	INDIAN
CONT	LADY OF LUCK	30,730	11,454	1998	CHINA	B&W	545	
CONT	MERATUS MEDAN 3	22,734	6,776	1990	JAPAN	MITSU	525	"AS IS" SINGAPORE, incl. 100mt ROB
CONT	JITRA BHUM	21,800	7,049	1997	JAPAN	B&W	515	INDIAN
CONT	KAMA BHUM	21,800	7,049	1997	JAPAN	B&W	515	INDIAN
CONT	CHERRY	16,544	6,499	1998	JAPAN	B&W	545	"AS IS" SINGAPORE, incl. 350mt bunker



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-09-01	2023-08-25	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,065	1,080	▼15.00	2,214	530
BCI	1,032	1,174	▼142.00	2,967	271
BPI	1,478	1,449	▲29.00	2,477	809
BSI	980	908	▲72.00	2,290	625
BHSI	541	507	▲34.00	1,276	389





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	641.50	▲5.00	609.50	▲8.50	647.00	▲27.50
MGO	916.50	▲8.00	918.00	▼6.50	953.50	▲13.50
LSMGO	916.50	▲8.00	918.00	▼6.50	-	-
IFO380	534.50	▲3.00	565.50	▲20.50	547.00	▲2.50

❖기준일 : 09 월 01 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-09-01	2023-08-25	CHANGE
미국 USD	1322.30	1324.00	▼1.70
영국 GBP	1675.68	1666.78	▲8.90
유로 EUR	1433.77	1429.52	▲4.25
중국 CNY	181.35	181.54	▼0.19
일본 JPY (100)	908.64	906.88	▲1.76

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 리노(RINO)

◆ 리노(RINO)는 '이름뿐인 경기침체'를 뜻하는 'Recession In Name Only'의 약자이다.

투자은행 골드만삭스가 미국 증시가 올해 예상외로 강세를 보인 것에 대해 '리노(RINO)' 랠리가 시장을 주도하는 분위기라며 만들어낸 말이다.

미국 경제의 회복력이 확인되면서 경기 침체는 일종의 가설에 불과했고 현실이 아니라는 안도가 주가 상승의 배경일 수 있다는 뜻이다.

스위스계 SYZ 은행은 "선진국 경제가 놀라울 정도로 긍정적인데, 인플레이션이 식어가고 경기 연속룩이 가능할 것처럼 보이기 때문"이라며 "이런 여건이 신조어 '리노'라는 단어로 만들어졌다"고 분석했다.

골드만삭스의 안 하치우스 선임 이코노미스트는 최근 발표한 보고서에서 미국이 경기침체에 빠질 확률이 20%에 불과하다고 주식시장 하락을 우려할 필요가 없다고 진단했다. 연초 35%였던 전망치를 지난 6월 25%로 낮춘 후 20%로 더 내린 것이다.

그는 "연착륙이 눈앞에 있고, 향후 몇 달간 위험 자산을 지지할 것"이라고 예상했다.

하치우스의 이런 전망은 연방준비제도(Fed·연준)가 경기침체를 유발하지 않으면서 인플레이션을 2%까지 끌어내릴 수 있다는 이상적인 상황이 일어날 것이란 예상을 바탕으로 하고 있다.

코로나 19 와 급격한 통화정책 긴축으로 지난해 초부터 미국의 경기침체 전망이 제기됐다. 그러나 미국은 여전히 탄탄한 성장세를 유지하고 있다.

애틀랜타 연방준비은행의 GDP 나누에 따르면 3 분기 미국의 국내총생산(GDP) 전망치는 5.9%에 이른다.

[출처 : 연합인포맥스]



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