

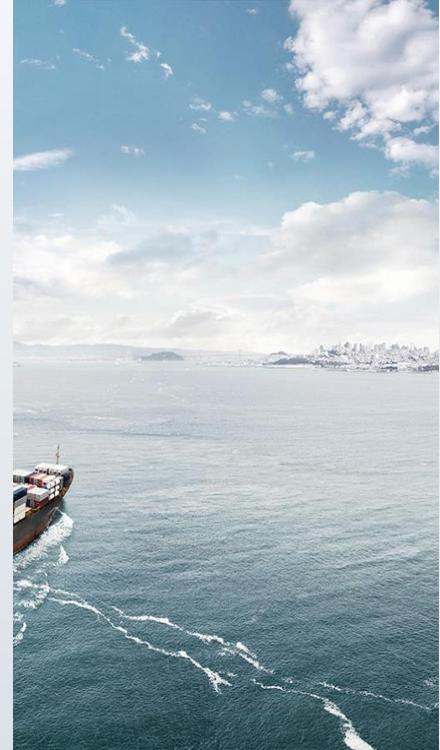


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.469

September 12, 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. 세계 무역 강국 성적표...미국·인도 선방, 중국·독일 고전

세계 무역 성장률 둔화 속에 내수 비중이 높은 국가들이 선방, 수출 비중이 높은 국가들은 타격을 입고 있다는 소식이 전해졌다.

연합뉴스에 따르면, 미 일간 월스트리트저널(WSJ)은 11 일 이런 기준으로 시장에서 미국·인도 등이 선방하고 중국·독일 등이 타격을 입고 있다고 보도했다. 미 애틀랜타 연방준비은행(연은)은 3 분기 미국 GDP 성장률 전망치를 연율 5.6%로 전망했다. 인도는 2 분기 7.8% 성장률을 보였다.

반면 무역 의존도가 큰 유로존(유로화 사용 20 개국)의 경우 2 분기 성장률이 0.3% 수준이었다. 이는 코로나 19 확산 전 수준을 회복하지 못한 성장률이다. 중국 2 분기 성장률은 1 분기(4.5%)를 넘는 6.3%였지만, 시장 전망(7.1%)에는 못 미쳤다. 결국 수출 비중이 비교적 적은 국가들이 선방한 것이다.

세계은행(WB) 통계에 따르면 각국 국내총생산(GDP)에서 상품 수출이 차지하는 비중은 미국이 8.1%, 인도가 13.4%를 기록했다. 반면 중국은 20%, 독일은 40.7%에 이르렀다.

또 WSJ 은 제조업 비중 역시 주요 요인 중 하나로 꼽았다. 각국 GDP 에서 제조업 비중도 중국이 3 분의 1 에 가깝고 독일은 18% 정도다. 반면 미국은 11%에 그친다.

베렌베그은행의 홀게르 슈미딩 수석 이코노미스트는 블록화로 인해 무역 세계화 추세가 약해지고 있으며, 무역 중심이 상품에서 서비스로 옮겨갈 것으로 봤다. 그러면서 제조업 강국인 중국·독일에 비해 정보기술(IT)과 서비스업에 특화된 미국·인도가 수혜를 볼 것으로 전망했다.

유럽의 주요 무역항인 함부르크의 상반기 컨테이너 처리량은 전년 동기 대비 12% 가깝게 줄어들었다. 중국의 지난달 수출·수입은 수요 둔화 및 미국의 대중국 규제, 부동산 경기 불안 속에 전년 동기 대비 8.8%, 7.3% 감소했다.

앞서 세계무역기구(WTO)는 지난 4 월 올해 세계 상품무역 성장률이 1.7%를 기록, 작년 성장률(2.7%)은 물론 지난 12 년 평균(2.6%)에도 미치지 못할 것이라고 전망한 바 있다.

싱크탱크 옥스퍼드 이코노믹스는 무역 둔화로 인해 전체적인 세계 GDP 성장률이 올해 2.4%에서 내년 2%로 떨어질 것이라고 전망하기도 했다. 그러면서 이는 코로나 19 확산 초기인 2020 년을 제외하면 2008 년 금융위기 이후 최저라고 전했다.

## I . NEWS

이런 둔화에는 일시적 요인뿐만 아니라 장기적 변화가 모두 영향을 줬다는 평가가 나온다. 일시적 요인은 기준금리 인상과 생활비용 상승, 상품 부족 완화에 따른 재고 증가세 등이, 장기적 변화는 중국 성장 둔화와 서방 보호주의적 산업 정책 기조 고조 등이 꼽힌다.

또 우크라이나 전쟁과 기후변화에 따른 에너지 공급망 및 세계 제조업 변화도 영향을 준 것으로 보인다. 금융비용 증가는 특히 무역을 저해하는 요인으로 꼽힌다. 각국 중앙은행이 단행한 공격적 기준금리 인상으로 기업들 보유 현금이 줄어들었고, 이에 따라 투자와 무역을 짓누르고 있다는 것이다.

### 2. “국적선사 지원해야...톤 세제 연장 및 디지털 전환 필요”

코로나 19 팬데믹 기간동안 높은 컨테이너 운임으로 글로벌 컨테이너사들이 큰 이익을 거두고, 탈탄소 규제에 대응해 온 반면 국적선사들은 운임료가 낮은 한-일, 한-중 노선이 많은 탓에 상대적으로 개선이 더뎠다. 디지털·친환경 전환 신규투자를 늘리기 어렵다는 한국해양수산개발원(KMI) 소속 연구원들의 진단이 나왔다. 이에 일몰제로 내년 말 종료될 수 있는 '톤 세제' 연장과 함께 디지털 전환을 통해 사업 구조를 개선하는 노력 등이 시급하다는 의견이 제시됐다.

지난 5월 KMI가 발간한 '글로벌 선사들의 투자와 국적선사의 대응'에 따르면 팬데믹 이전 컨테이너 선사들의 이자 및 세전이익률은 3~5%에 불과했지만 2021년 이후에는 40% 이상을 기록했다. 반면 한-일, 한-중 항로의 운임은 팬데믹 기간 동안 상승하긴 했지만 원양항로의 운임 상승률에는 미치지 못한 탓에 해당 노선 운영이 많은 국적선사들의 경영실적 개선은 더뎠다.

이 같은 상황에 글로벌 선사들은 재무구조를 개선하고, 친환경 선박 발주를 통해 선대 확장과 함께 탈탄소 규제에 대응했다는 게 연구원들의 분석이다. 올해 5월 기준 발주잔량은 766만 TEU로 역대 최고 수준을 기록했고, 상위 10대 선사 중 양밍을 제외한 모든 선사들이 팬데믹 기간 동안 신조선을 발주한 것으로 나타났다. 특히 2022년 하반기부터 친환경 규제에 대응하기 위해 메탄올 선박 발주 비중이 늘어나 MAERSK 27척, CMA CGM 19척, X-PRESS 14척, HMM 9척을 발주하고, 이에 더해 친환경 연료 공급망을 확보하기 위해 연구기관을 설립하거나 기금을 마련하고 있는 상황이다.

#### ◇정부는 '위기 대응 펀드' 조성...1조원 투입해 대응

이에 해양수산부(해수부)도 한국해양진흥공사(해진공)와 함께 지난 6월 말 1조원에 이르는 위기 대응 펀드 조성 협약을 맺고, 국적선사들의 어려움을 지원하고 있는 실정이다. 이른바 해운산업 구조조정 펀드와 국적선사의 환경·사회·투명경영(ESG) 지원 펀드다.

## I . NEWS

이를 통해 국적선사에 부실 징후나 경영상 위기가 발생했을 때 사전·사후 구조조정 또는 국적선사 간 인수합병(M&A)을 돕고, 국적 중소선사의 친환경 선박 확보, 국적선사가 발행하는 녹색채권 인수 등을 지원하고 있다.

해진공에 따르면 선박투자회사를 통한 다른 금융기관과의 선·후순위 공동투자 또는 공사만의 단독투자 등을 통해 선박 건조를 지원하거나 선사들의 신용력 확보를 위한 보증 사업 등을 다양하게 전개하고 있다.

### ◇'공급 충격' 등 저시황기 본격 진입..."디지털 전환·톤 세제 연장 필요"

문제는 글로벌 선사들이 최근 인트라 아시아 항로에 대한 독자적인 신규 항로 개설이 잦아지고, 과거보다 공급이 많아져 아시아 항로가 더욱 경쟁적인 시장으로 전환되고 있다는 점이다. 이 같은 상황이 지속될 것으로 예상됨에 따라 KMI 집필진은 디지털 전환을 통한 사업구조의 변화와 비용 절감이 필요하다고 지적했다.

기존 이메일과 전화, 전자데이터 교환(EDI)을 통한 영업 접근이 아닌 디지털 플랫폼을 적극 활용해야 한다는 진단이다. 자체적인 시스템 구축이 어려운 중소 국적선사의 경우 이미 서비스를 운영중인 디지털 포워더와의 협력을 통한 디지털 전환 등을 고려할 수 있다는 제언이다.

또한 집필진은 톤 세제 정책을 연장해야 한다고 조언했다. 톤 세제는 해운기업들의 경쟁력을 강화하기 위한 특별세제로 영업활동에서 발생하는 이익이 아닌 운항선박의 톤수, 운항일수를 고려해 세금을 부과하는 방식을 뜻하는데, 톤 세제를 영구화하거나 최소한 일몰을 연장하는 것이 필요하다고 밝혔다. 이 밖에 시장 점유 비중이 높은 항로의 경우 협의체를 통해 국적선사들이 시장에 공동 대응할 수 있게 해야 한다는 조언도 남겼다.

### 3. 우크라이나 전쟁으로 돈 버는 그리스...중고 유조선 판매 '호황'

그리스 해운·선박 업계가 우크라이나 전쟁을 틈타 피 묻은 돈을 쓸어 담고 있다는 비판이 나왔다. 그리스가 국제사회 제재를 외면한 채 러시아 원유 수송에 적극 나선 데 이어 중고 선박 판매 사업으로도 호황을 맛보고 있다는 것이다. 이에 따라 제도권 밖에서 은밀하게 움직이는 '그림자' 선박이 늘어나며 안전 및 환경 문제를 일으키고 있다는 분석도 제기된다.

## I . NEWS

칼럼니스트 엘리자베스 브라우는 11 일(현지시간) 미 외교전문지 포린폴리시에 기고한 글에서 "그리스 유조선의 대대적인 판매가 진행되고 있다"며 "'하데스식 그림자 경제'에 들어서고 있는 것"이라고 적었다. 전쟁 발발 이후 대(對)러시아 제재의 영향권 밖에 있는 중고 유조선에 대한 러시아발 수요가 높아지면서 그리스 선박 판매량이 급증했다는 설명이다.

통상 전문 매체인 트레이드윈즈에 따르면 러시아의 우크라이나 침공 이후 12 개월간 그리스는 유조선과 운반선 등 약 125 척을 매각해 40 억달러(약 5 조 3 천억원)를 벌어들였다.

지난 6 월 그리스 매체 헬레닉시핑뉴스는 그리스 기업이 올해 들어 유조선 97 척을 팔아넘기며 전 세계 판매량의 25%를 차지했다고 보도했다.

컨설팅 업체 베셀벨류 자료에 따르면 그리스 기업은 전쟁 발발 이후 선박 총 290 척을 팔아 중국(221 척)을 제치고 판매량 1 위를 차지했다.

브라우는 선박 구매자들이 프리미엄까지 없어가며 중고 유조선 확보에 열을 올리고 있지만, 신원은 대부분 알려지지 않고 있다고 지적했다. 판매된 그리스 선박 20 여척을 추적한 결과 새로운 소유주는 대부분 주소조차 등록되지 않은 소재가 불분명한 기업이었다고 한다. 이들 기업은 러시아의 원유 수출과 밀접한 관계를 가진 것으로 의심된다.

국적별로 봤을 때 그리스 선박을 가장 많이 구입한 기업은 아랍에미리트(UAE)에 기반을 둔 기업이었고 중국, 튀르키예, 인도와 관련된 기업이 뒤를 이었다. 그중 UAE 는 러시아의 우크라이나 침공 이래 '뉴 제네바'를 자칭하며 러시아 원유 교역의 중심지로 활약해왔고, 중국과 튀르키예, 인도도 러시아 원유 수입을 늘려왔다.

브라우는 특히 이처럼 신원이 불투명한 구매자에 팔려나간 그리스 유조선들은 '그림자 함대'에 합류하고 있다며 이들 선박이 보험 등 각종 제도권 서비스에서 멀어지고 있다고 짚었다. 당장 원유 누출이나 선박 간 충돌 사고, 선원 부상 등이 발생했을 때 적절하게 대처할 수 있는 보호장치를 갖추지 않았다는 설명이다.

브라우는 그리스의 러시아 원유 수송과 중고 선박 판매가 "불법은 아니다"라면서도 "우크라이나뿐만 아니라 선원과 해양, 바다생물에 위해를 가하고 있다. 이는 그리스의 비극"이라고 강조했다.



## I . NEWS

---

세계에서 가장 많은 선박을 보유하고 있는 그리스는 전쟁 발발 직후부터 서방의 러시아 제재 강화에 불만을 품어왔다.

작년 12 월 주요 7 개국(G7)과 유럽연합(EU), 호주 등이 러시아 원유 가격 상한제를 도입한 뒤로는 사실상 러시아가 운용하는 선박 상당수를 그리스 선박이 대체하는 상황이다. 국제금융협회(IIF) 이코노미스트 로빈 브룩스는 그리스 선박이 현재 러시아 항구에서 출발하는 유조선 용량의 50%가량을 차지하고 있다고 밝혔다. 전쟁 발발 이전과 비교해 33% 늘어난 수준이다.



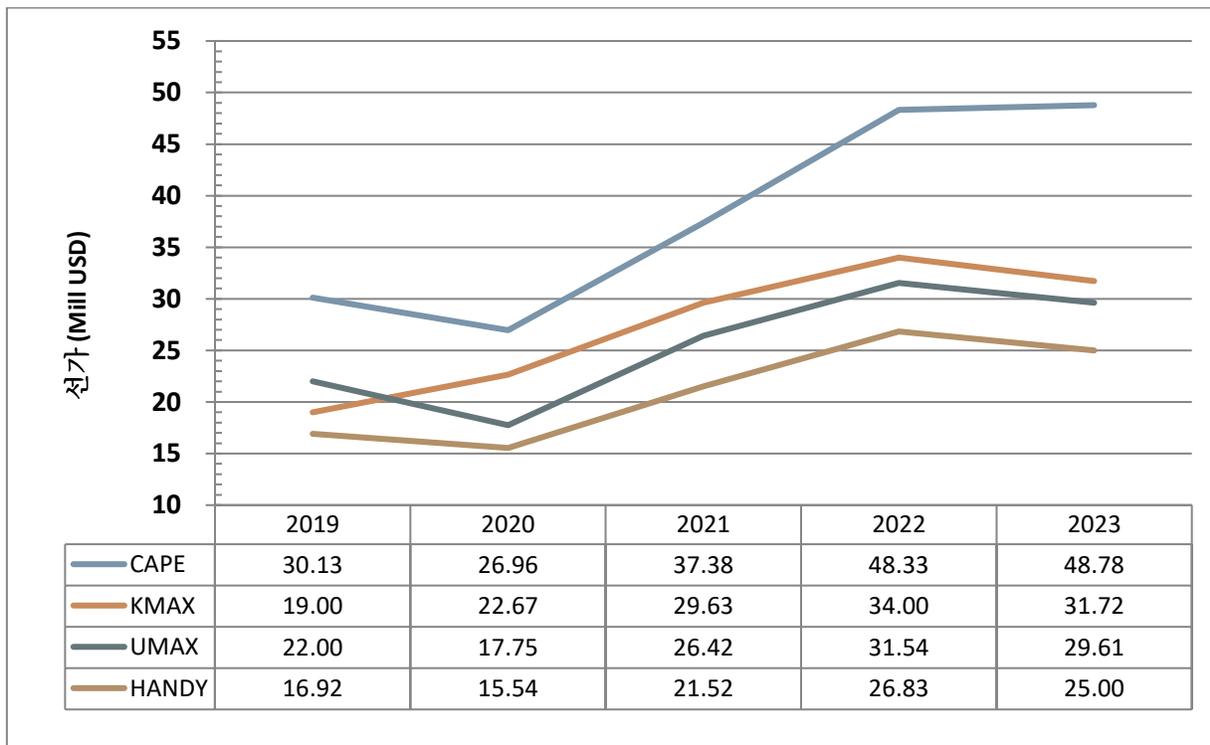
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Capesize 180K</b> <small>*Eco-design based since 2021</small>	30.13	26.96	37.38	48.33	48.78
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	0.92%
<b>Kamsarmax 82K</b> <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.72
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.70%
<b>Ultramax 60-61K</b>	22.00	17.75	26.42	31.54	29.61
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-6.12%
<b>SMAX 58K</b> <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	--
	-4.20%	-7.28%	--	--	--
<b>Handysize 37K</b>	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 년 기준, Million USD



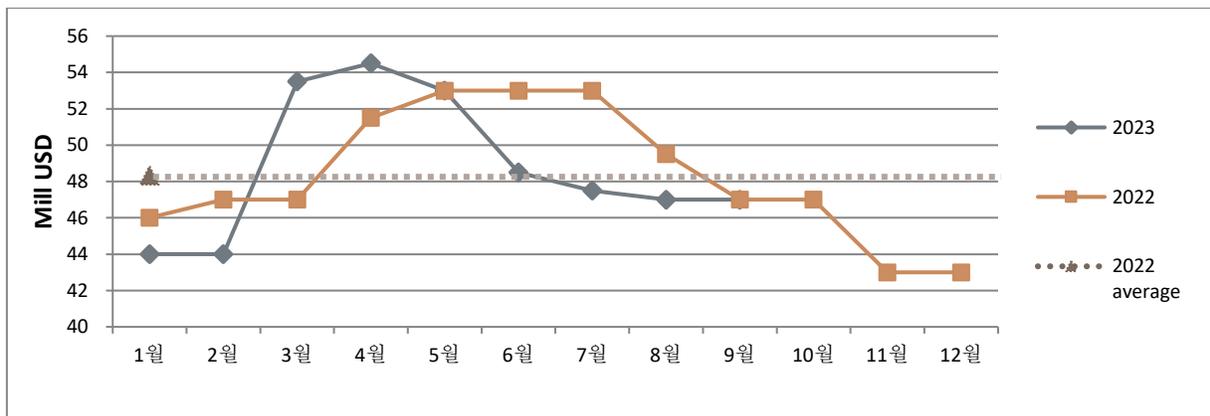


## II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	47.00	48.78
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	0.0%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	0.0%	0.9%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	31.50	31.72
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	1.6%	-6.7%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	28.00	28.00	29.61
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-6.7%	-6.1%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	24.00	25.00
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	0.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-7.7%	-6.8%

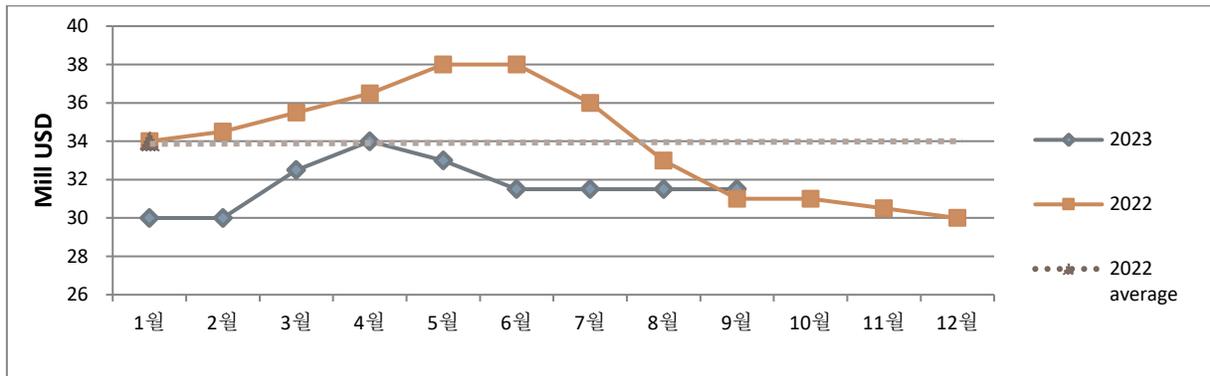
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	47.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	30.00	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	26.83

### □ Cape

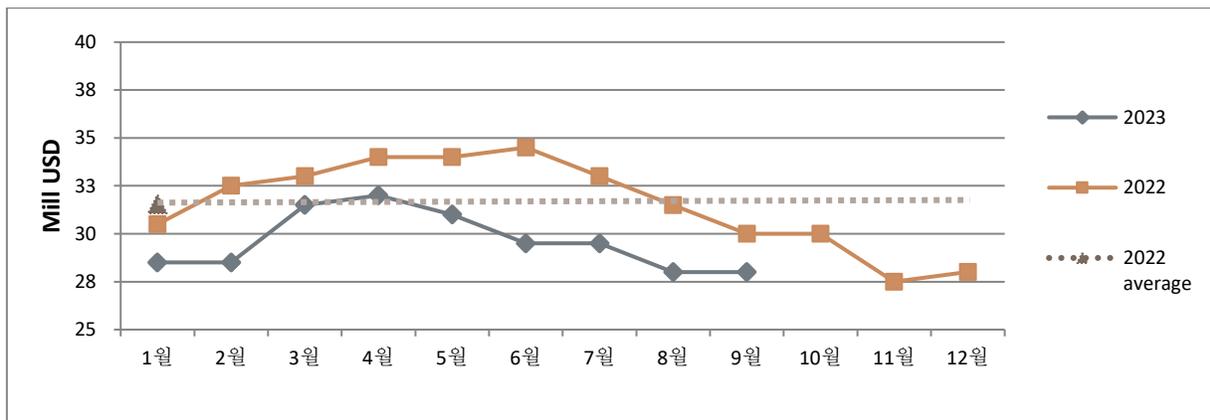


## II . BULK CARRIER

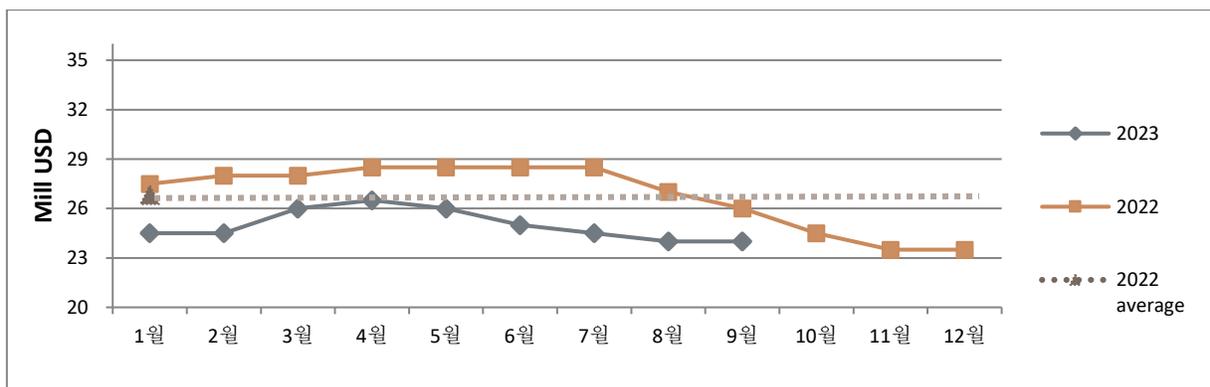
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	WESTERN MONACO	81,112	2016	CHINA	B&W		26	Undisclosed buyer
BC	NENITA	76,807	2006	JAPAN	B&W		12.3	Greek buyer
BC	AP LIBERTAS	75,213	2008	CHINA	B&W		12.35	Chinese buyer
BC	DIMITRIOS T	72,917	2000	KOREA	B&W		7.3	Turkish buyer
BC	GALILEO	63,243	2014	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	GIANTS CAUSEWAY	63,197	2015	CHINA	B&W	C 4x35t	86-4EB	Greek buyer (EuroDry), eco
BC	CAPE CROSS	63,155	2014	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	SADLERS WELLS	63,153	2015	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	ULTRA REGINA	61,424	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	20	Undisclosed buyer
BC	BULK PATAGONIA	58,723	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	19.5	Undisclosed buyer
BC	ISABELITA	58,470	2010	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	15.2	Undisclosed buyer
BC	GOLDEN HAWK	58,068	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	21.2	Undisclosed buyer, eco
BC	KOBE STAR	55,857	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	22	Greek buyer, OHBS, eco
BC	AUSTRALIAN BULKER	36,228	2017	JAPAN	B&W	C 4x30t	--	Danish buyer (LAURITZEN), OHBS
BC	VANTAGE SWORD	28,310	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9	Undisclosed buyer



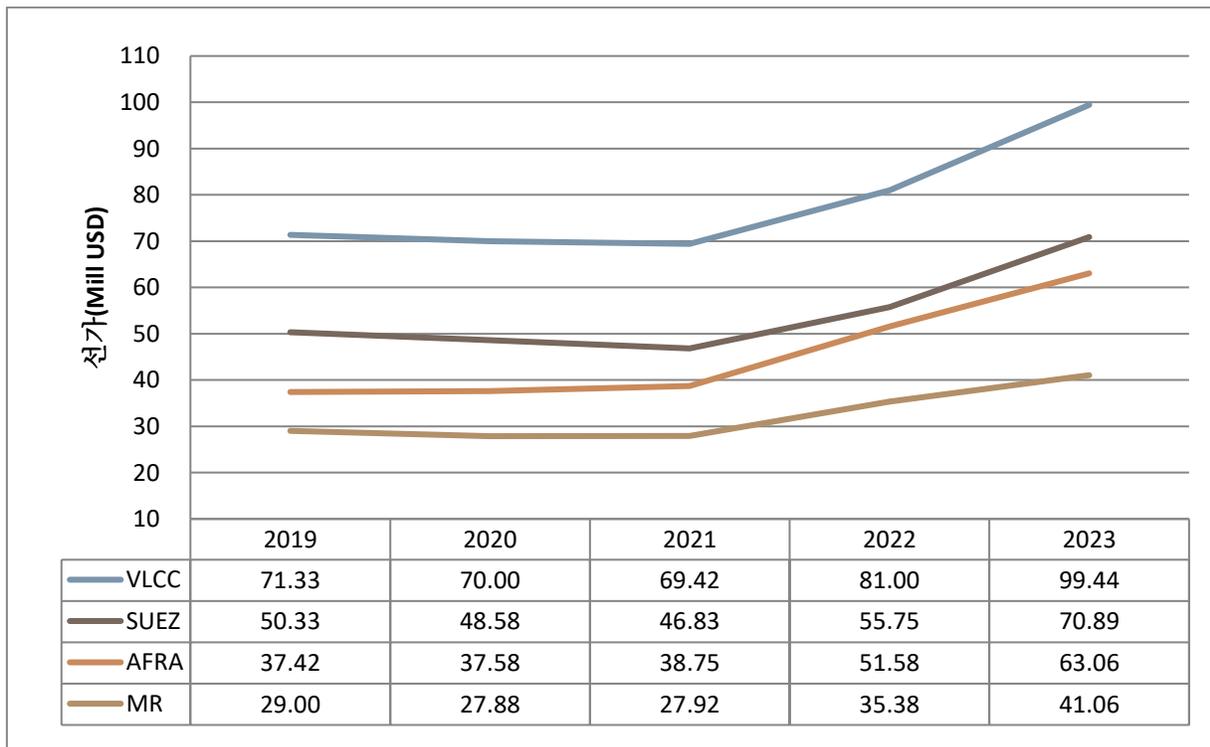
### III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.44
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	22.77%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.89
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	27.15%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	63.06
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	22.24%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.06
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.06%

#### □ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

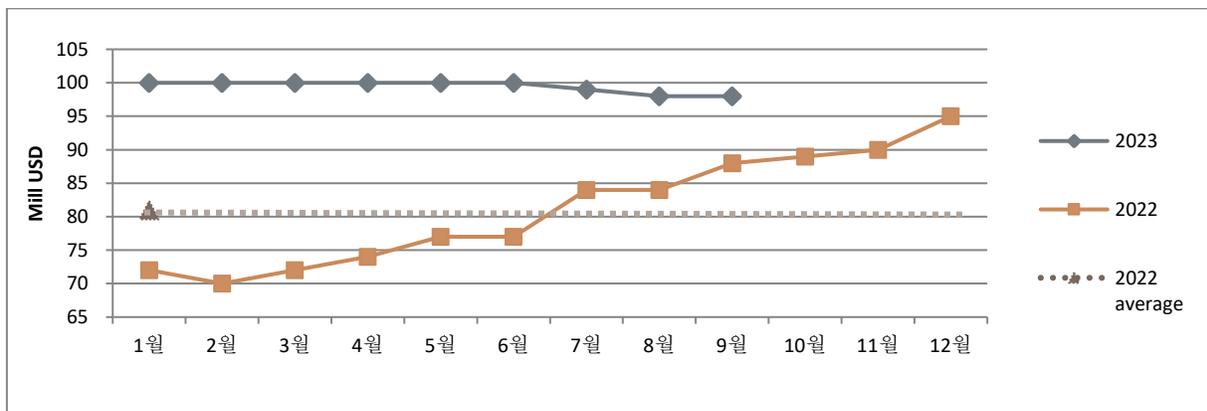




## III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	98.00	98.00	99.44
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	11.4%	22.8%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	73.00	70.89
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	0.0%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	17.7%	27.2%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.06
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	11.4%	22.2%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	40.00	41.06
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	0.0%	16.1%
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	35.38

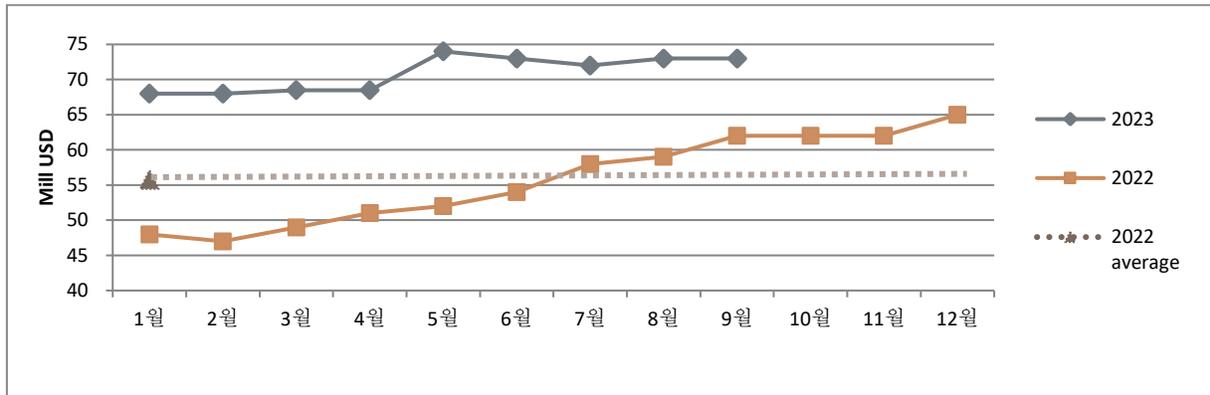
### VLCC-310K



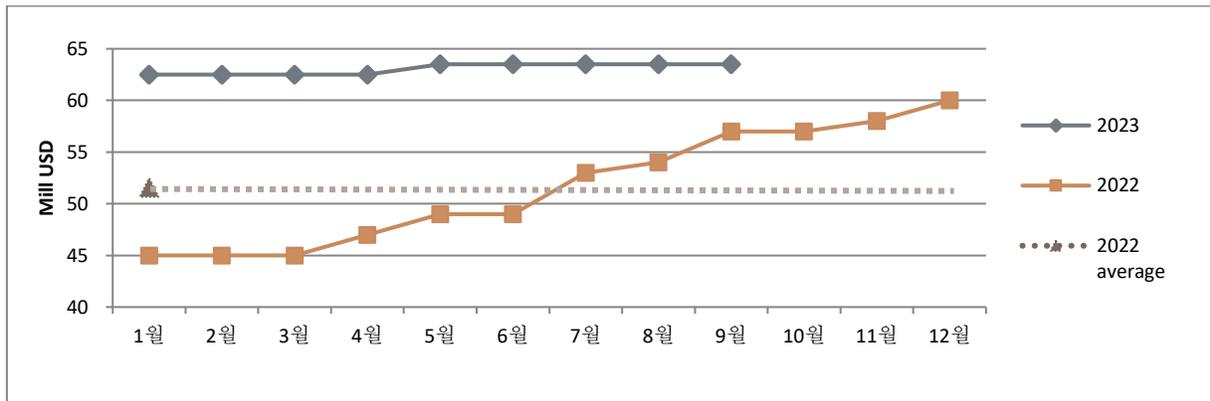


### III. TANKER

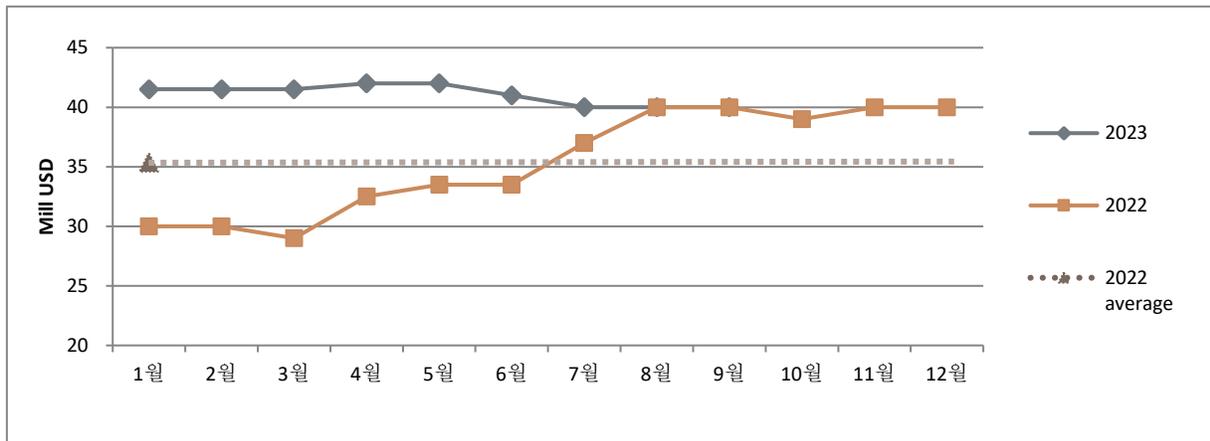
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ATHENIAN FREEDOM	299,991	2013	KOREA	B&W		78	Chinese buyer (Fujian Shipping), scrubber fitted
TANKER	FRONT SIGNE	297,007	2010	CHINA	B&W		63	Undisclosed buyer
TANKER	FULMAR	115,600	2009	KOREA	B&W		39.5	Middle Eastern buyer, coated
TANKER	ANAVATOS II	115,600	2009	KOREA	B&W		39.5	
OIL/CHEM	NCC NAJD	45,998	2005	KOREA	B&W	2	34.2-2EB	Undisclosed buyer, zinc coated
OIL/CHEM	NCC HIJAZ	45,956	2005	KOREA	B&W	2		
OIL/CHEM	WONDER FORMOSA	37,562	2006	KOREA	B&W	3	18	Turkish buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	ADVANTAGE PARTY	37,300	2006	KOREA	B&W		17	Turkish buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	BALTIC FREEDOM	37,048	2006	KOREA	B&W		18.3	Middle Eastern buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	MH LANGOEY	19,969	2006	JAPAN	B&W		15.5	Undisclosed buyer, stst
OIL/CHEM	STRINDA	19,959	2006	JAPAN	B&W		15.5	

#### CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	OOCL ST. LAWRENCE	67255	2005	KOREA	SULZER	5047	TEU	--	Greek buyer
CONT	NORTHERN DEFENDER	42121	2007	CHINA	B&W	3534	TEU	17	Chinese buyer (Yangpu Newnew)
CONT	MIRADOR EXPRESS	39839	2002	TAIWAN	B&W	3237	TEU	--	US based buyer
CONT	VELIKA EXPRESS	39839	2002	TAIWAN	B&W	3237	TEU		
CONT	AS ROMINA	21281	2009	CHINA	MAN	1496	TEU	7	Swiss buyer (MSC), ice class II

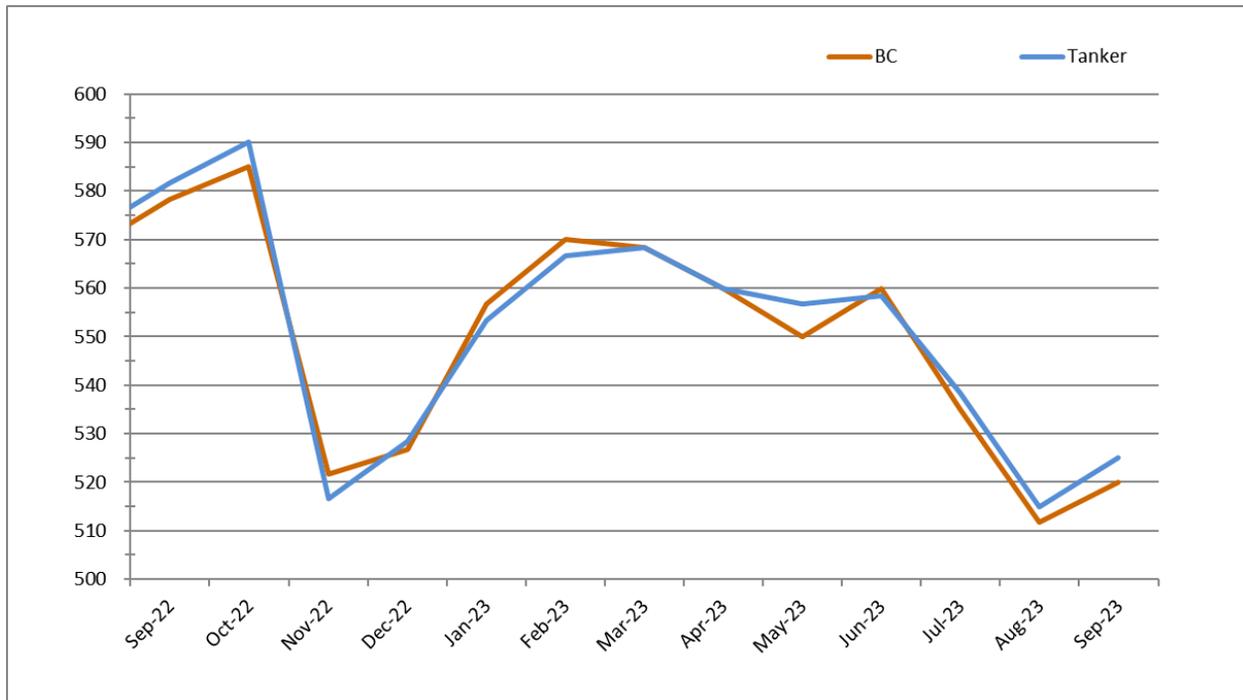


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022.09	2023.09		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	549.07	-7.0%	581.67	525.00	1.9%	-9.7%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	547.96	-6.9%	578.33	520.00	1.6%	-10.1%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





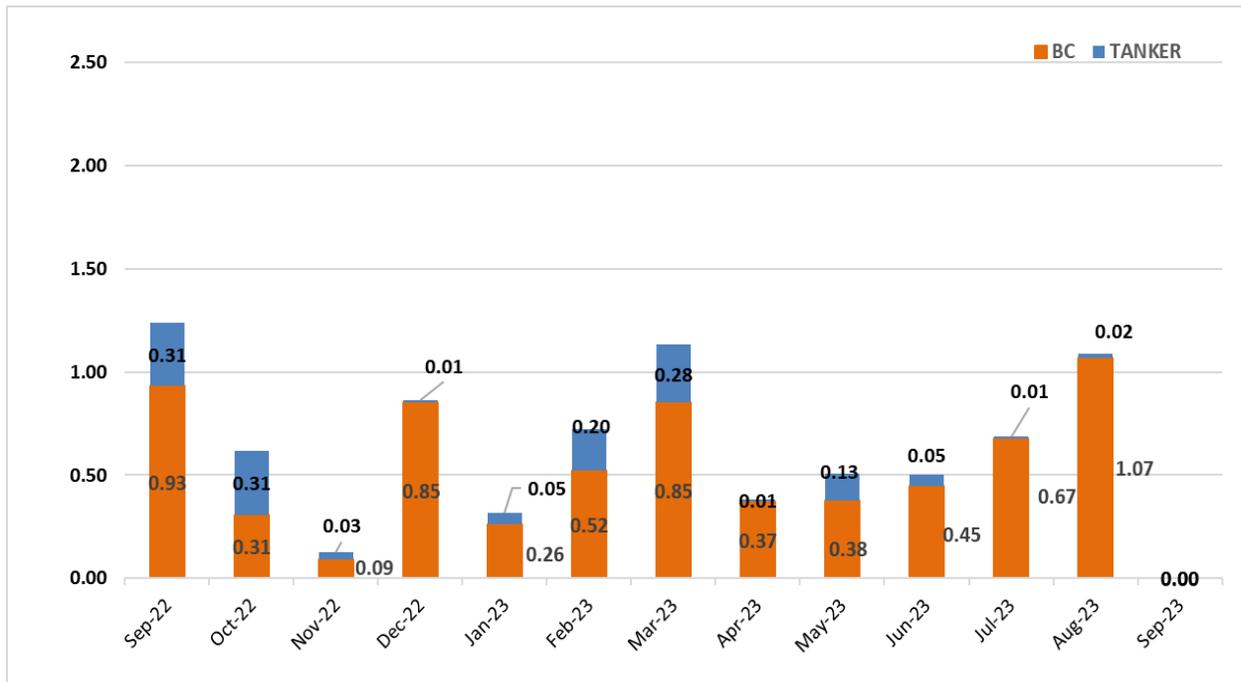
## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022.09		2023.09			
	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	0.31	9	0.00	-100.0%	0	-100.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.93	9	0.00	-100.0%	0	-100.0%

\*BC incl. General cargo vessel

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## IV. DEMOLITION

### Demolition Sales Report

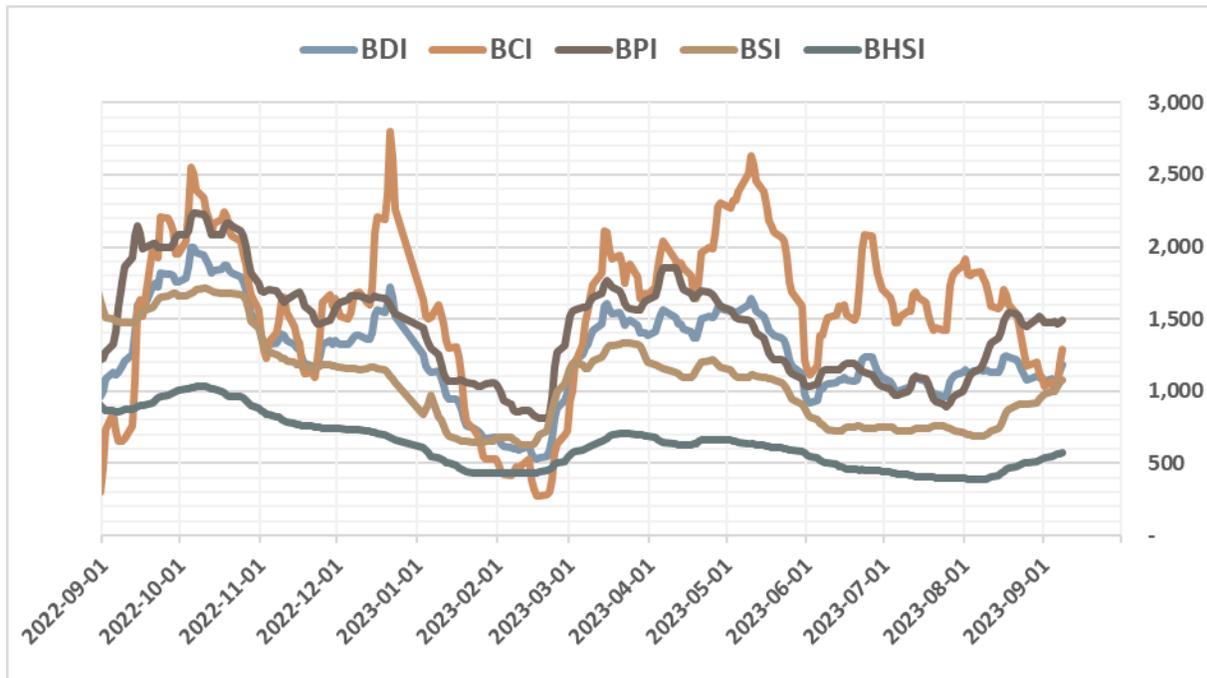
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	WINNING JOY	172,964	21,392	1999	JAPAN	B&W	505	"AS IS" SINGAPORE, incl. 250T bunkers
BC	SOTIRIA	75,473	11,588	1997	ITALY	SULZ	545	PAKISTANI
BC	APJ MAHADEVA	74,677	12,660	2000	CHINA	B&W	480	"AS IS" COLOMBO
CONT	EVER DEVOTE	55,604	21,731	1998	JAPAN	SULZ	508	"AS IS" SINGAPORE
CONT	UGL HONGKONG	22,000	8,800	1993	JAPAN	B&W	530	INDIAN, "AS IS" OMAN
CONT	UNI ASPIRE	15,534	7,098	1998	TAIWAN (JPN)	SULZ	534	INDIAN
CONT	SINOKOR VLADIVOSTOK	11,400	4,691	1998	CHINA	B&W	589	INDIAN, incl. arnd 100 MT bunkers



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2023-09-08	2023-09-01	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,186	1,065	▲121.00	2,214	530
BCI	1,289	1,032	▲257.00	2,967	271
BPI	1,489	1,478	▲11.00	2,477	809
BSI	1,079	980	▲99.00	2,290	625
BHSI	572	541	▲31.00	1,276	389





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	655.50	▲14.00	617.50	▲8.00	659.00	▲12.00
MGO	940.50	▲24.00	951.50	▲33.50	980.00	▲26.50
LSMGO	940.50	▲24.00	951.50	▲33.50	-	-
IFO380	554.50	▲20.00	590.50	▲25.00	557.00	▲10.00

❖기준일 : 09 월 08 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2023-09-08	2023-09-01	CHANGE
미국 USD	1334.70	1322.30	▲12.40
영국 GBP	1664.30	1675.68	▼11.38
유로 EUR	1427.60	1433.77	▼6.17
중국 CNY	182.02	181.35	▲0.67
일본 JPY (100)	906.20	908.64	▼2.44

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

---

### [시사 상식] 블루골드

◆ 블루골드란 중요 자원 중 하나인 '물'을 가리키는 표현이다. 미국의 미래학자 앨빈 토플러가 '20 세기가 블랙골드(석유)의 시대였다면, 21 세기는 블루골드(물)의 시대가 될 것'이라고 예측한 데에서 유래했다.

최근 유럽연합(EU)을 중심으로 물 부족 현상이 심화하고 있다는 우려가 커지고 있다.

지난 27 일 파이낸셜타임스(FT)는 "EU 는 어느 대륙보다 온난화가 빠르게 진행되고 있다"라며 "토양이 빗물을 충분히 머금고 있지 못해 지하수 매장량이 고갈되고 있다"라고 지적했다.

특히 벨기에와 그리스 등은 지난 2019 년 이미 물 공급량의 80%를 사용하며 극단적으로 높은 물 스트레스 상황에 돌입한 것으로 집계됐다.

극단적으로 높은 물 스트레스란 사용 가능한 물 공급량의 80% 이상을 소비하는 것을 의미한다.

세계기상기구(WMO)에 따르면 매년 25 개 국가, 세계 인구의 25%가 극단적으로 높은 물 스트레스를 겪고 있다. 한국의 물 스트레스 지수는 20%~40%로 위험도 중상 수준이지만, 북아프리카와 중동 등 건조한 나라를 제외하면 상위권에 이름을 올렸다.

세계자원연구소는 전 세계의 담수 수요는 지난 2030 년까지 공급량의 56%를 초과할 것이라고 전망했다. 이는 지난 2009 년 맥킨지가 전망한 40%와 비교해 약 16%포인트(p) 늘어난 것이다.

[출처 : 연합인포맥스]



## VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
<b>Marino Hwang(황 재 웅)</b> President T. 070-7771-6400			
<b>Fleet &amp; Chartering Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim(김 현 진)</b> Managing Director T. 070-7771-6404	<b>H.S. Lee(이 현 성)</b> Director T. 070-7771-6412	
	<b>Mike Hong(홍 창 목)</b> Director T. 070-7771-6417	<b>Henry S.H. Oh(오 수 현)</b> Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	<b>Anna Lee(이 혜 란)</b> Manager T. 070-7771-6403	<b>Joovi Park(박 주 비)</b> Assistant Manager T. 070-7771-6419	
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Jennifer Park(박 영 단)</b> Manager T. 070-7771-6407	<b>Hayden Son(손 호 영)</b> Assistant Manager T. 070-7771-6401	
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn(안 지 영)</b> Deputy General Manager T. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin(진 정 식)</b> Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
<b>Sale and Purchase Broking</b> snp@stlkorea.com	<b>Neal S.I. Kwon(권 순 일)</b> President T. 070-7771-6410		
	<b>Jack Kim(김 종 수)</b> Director T. 070-7771-6411	<b>Nova Cha(차 혜 정)</b> 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