

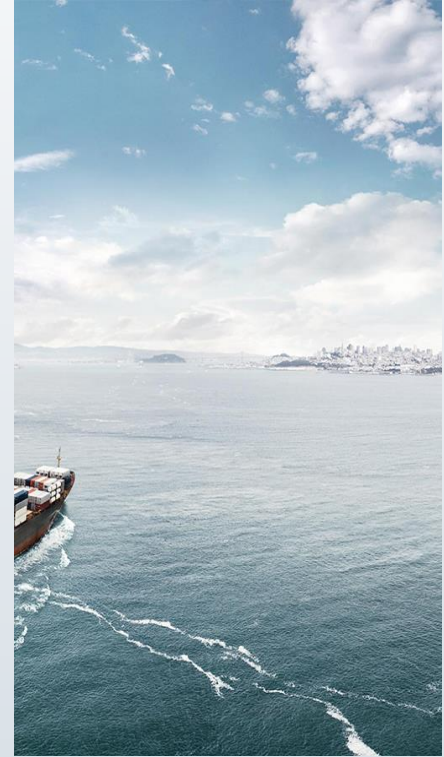


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.479

November 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	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. 24 년 해상운임, '컨'선 약세, 유조선·건화물선 강세...“내년 해운시장 성장 어려워”

2024 년도 해상운임이 컨테이너선은 공급과잉으로 하방 압력이 지속되지만, 유조선과 건화물선은 원유와 곡물수요가 강세를 보이며 올해보다는 개선될 것이라는 전망이 지난 16 일 열린 '제 42 회 KMI 세계해운전망 세미나'에서 나왔다. 특히 이날 토론에서 산업은행 김대진 연구위원은 “내년 해운시장은 부진에 더 가깝다. 경제전망 측면에서 내년 해운시장의 성장은 어렵지 않을까”라고 전망했다.

내년 컨테이너선의 전망에 대해 한국해양수산개발원(KMI) 김병주 전문연구원은 글로벌 경기 침체 장기화에 따라 '컨' 수요가 둔화돼 내년 '컨' 물동량이 2.3% 증가해 2022 년과 유사한 수준을 기록할 것이라 전망했다. 항로별로는 아시아-북미 항로가 3.7%, 아시아-유럽 항로가 1.6%, 인트라아시아가 3.3% 증가할 것이라 예측했다.

공급측면에서 내년 '컨' 선대 증가율을 10% 내외로 전망하며, “신조 인도량은 약 294 만 TEU(240 척), 해체량은 40-60 만 TEU 내외로 예상된다. 내년에는 선박 CII 등급 발표로 폐선 수요가 증가할 것”이라 강했다.

이어 김 전문연구원은 “내년 '컨' 운임은 올해와 유사한 흐름으로 이어질 것이며, 공급 지속이 이어져 하방 압력이 증가할 것”이라 전망하며, '24 년 SCFI 를 800-1050P 로 예측했다. 주요 항로별 평균 운임으로는 아시아-북미(서부)항로가 1500-1800 달러/FEU, 아시아-유럽항로가 600-800 달러/FEU, 인트라아시아 항로가 140-180 달러/FEU 로 전망했다.

내년 유조선 시황에 대해 류희영 KMI 전문연구원은 2024 년 세계 원유수요가 2.3%(하루 220 만배럴) 증가할 것이며, 미국 원유 생산량은 2.9% 증가한 2118 만배럴로 역대 최대치를, 러시아 원유 생산량은 올해와 유사한 일일 10.61 만배럴을 기록할 것이라 밝혔다. 이어 “내년 글로벌 원유 수급 밸런스는 29.9MB/D 로, 수요가 공급을 초과할 것”이라며, 내년 유조선 글로벌 물동량 중 원유 물동량은 약 3.7% 증가한 20 억 8600 만톤, 석유제품 물동량은 3.5% 증가한 약 11 억 2050 만톤으로 전망했다.

공급 측면으로 내년 VLCC(초대형 원유운반선) 인도는 예정에 없지만, 5 척이 해체될 예정이어서 약 0.5%(DWT 기준)가 감소할 전망이다. 이에 선박 수급 균형으로 내년 유조선 운임은 올해 대비 상승할 전망이다.

I . NEWS

건화물선 중 철광석과 관련한 케이프선 시황은 황수진 KMI 부연구위원이 설명했다. 황 부연구위원은 내년 철광석 해상물동량이 전년 대비 0.1% 증가에 그칠 것이며, 내년 원료탄 해상물동량이 전년 대비 2.5% 증가할 것이라 전망했다. 또한 내년 케이프선 인도량이 전년 대비 37.5% 감소한 700 만 DWT, 해체량은 77.8% 증가한 320 만 DWT, 발주량은 전년 대비 31.6% 증가하며 선대가 전년 대비 1.0% 증가할 것으로 전망했다.

이어 황 전문연구원은 케이프선의 운임으로 "중국경기회복 기대, 인도 등 개발도상국의 발전가능성으로 수요가 2%대를 유지하고, 공급은 환경규제 대응으로 선복량 증가세가 둔화하며 올해 운임은 올해 1 만 4000 달러 기준으로 전년 대비 10.0% 상승할 것"이라고 밝혔다.

팬오션 송상훈 책임은 파나마스(PANAMAX)·수프라막스(SUPRAMAX)급 선박의 내년 시황을 전망했다. 송 책임에 따르면, 전 세계 연료탄 해상물동량은 중국과 유럽의 재고 증가로 2% 감소된 1017M.MT 가 예측되며, 곡물은 남미 대두 생산량 증가 및 견고한 중국 수요로 수요가 증가할 전망이다. 또한 전 세계 철재 물동량은 중국 경기부양 및 유럽 경기 회복으로 전년 대비 4% 증가한 380M.MT 가, 기타 화물은 전년 대비 3%가 증가할 전망이다.

공급전망으로 내년 파나마스선대는 올해 대비 2.9% 증가한 261.1MIL.DWT, 수프라막스 선대는 전년 대비 2.0% 증가한 241.5MIL.DWT 가 전망됐다. 송 책임은 "2024 년 EEXI 와 CII 의 영향은 제한적인 반면, 2025 년 이후 공급 제한에 영향을 줄 것"이라며 "석탄 물동량은 감소하지만, 인플레이션 완화에 따른 경기 회복 기대로 2023 년 수준 시황이 전망된다"고 밝혔다.

이어진 토론에서 HMM 김민강 컨테이너 기획본부장·상무는 "내년도 시황이 좋아질 가능성은 어둡다. 선사입장에서는 환경 부분이 잘 진행돼 2025 년부터 시황이 올라가길 희망하고 있다"고 대변했다.

이어 SK 해운 박상규 부장은 "최근에 친환경 정책이 선박 에너지 효율과 연결돼 선박의 스펙과 수입에 대한 것인 만큼 앞으로 친환경 선박과 일반 선박의 차이가 크게 날 것"이라고 전망했다.

국내 중견 벌크선인 폴라리스쉬핑의 박이수 상무는 "미국의 금리 인상이 중국을 맞이하고 통상 6 개월 뒤인 하반기부터 적어도 1%가 하락한다면, 건화물선에 호재로 작용할 것"이라고 전망했다.

한편 '2024 년 글로벌 경제 전망'에 대해 현대경제연구원 주원 이사는 "내년 가장 안 좋은 시나리오는 미국 경제는 계속 성장률이 낮아지고, 중국 경제는 회복이 안 되는 것"이라며 "미국 경제가 안전판 역할을 못 하는 와중에 중국 경제까지 망가진다면, 새로운 글로벌 경제위기가 시작될 것"이라고

I . NEWS

우려했다. 그는 “가능성이 아주 낮은 것은 아닌 만큼 어떤 조직, 기업이든지 위기관리능력과 대응능력이 핵심”이라고 강조했다.

이러진 토론에서 HMM 류영수 팀장은 “해운사는 환경규제에 전략적으로 접근하고 대응하지 않으면 경쟁에서 도태될 수 있겠다”며 “에너지 효율의 개선을 기본 베이스로 깔고 가지 않으면 초고유가, 친환경 연료시대에서 살아남기는 힘들 것”이라고 제언했다.

2. 하늘 높은 줄 모르는 LNG 선 수주잔량

계속되는 신조선가 강세에도 LNG 운반선 일감이 하늘 높은 줄 모르고 치솟고 있는 가운데 올해까지 붐을 이루었던 발주가 공급 한계에 이를 것으로 전망돼 내년에는 점차 수요가 약화될 것으로 보인다.

영국의 조선해운시황 분석기관 CLARKSONS RESEARCH 에 따르면, 지난 1~9 월 세계 조선사들이 기록한 신규 LNG 선 수주량은 42 척, 368 만 CGT 로 양호한 수준이지만 사상 최대물량이 발주된 2022 년 실적에 대한 기저효과로 지난해 같은 기간에 비해 69.6%나 감소한 것으로 집계됐다.

국내 조선사들 역시 올해 1 월부터 9 월까지 수주한 742 만 CGT(168 척) 선박들 중 LNG 선 물량이 지난해 같은 기간에 비해 68.2% 급감세를 나타냈지만 전체 수주 선종 중 36.3%를 차지해 여전히 가장 높은 비중을 차지했다.

올해 들어 발주량이 수그러드는 모양새지만 조선업계의 LNG 운반선 수주잔량은 현재 319 척(10 만 CBM 이상급)으로 전체 LNG 선대 670 여척의 절반 수준에 달해 있다.

글로벌 선박 시장 동향을 분석하는 HOWE ROBINSON PARTNERS 는 지금까지 본적 없는 놀라운 기록이라며, 신조선가가 큰 폭으로 증가함에도 나타난 결과라 더욱 주목할 필요가 있다고 강조했다.

이 회사는 1 년 전 1 억 7,000 만~1 억 8,000 만달러 가량이었던 LNG 선 건조가 최근에는 2 억 6,000 만~2 억 6,200 만달러 수준까지 치솟았다고 분석했다. 그럼에도 선박 수요가 그칠 줄 모르고 지속되는 것이다. 일각에서는 운임 시장 강세와 조선소 도크 확보 경쟁으로 인해 장기 용선계약 없이 투기적 성격의 발주도 증가한다고 보고 있다.

I . NEWS

글로벌 천연가스 교역량 중 LNG 비중은 2018 년 약 35%에서 2022 년 46% 수준으로 크게 증가했다. 이는 우크라이나 전쟁 이후 러시아가스 의존도 저감을 위한 유럽의 공급선 전환과 해상 수입 증가 등이 주요 원인으로 꼽힌다. 또한 LNG 액화 설비 확충 등 처리 능력이 증가한 점도 빼놓을 수 없다.

이러한 긍정적 전망에도 불구하고 LNG 선은 지난 수년간의 집중적 발주로 필요 물량에 다다르고 있어, 점차 수요가 약화될 것으로 예상하는 시각도 있다. 한국수출입은행 해외경제연구소 연구원은 올해 3 분기와 내년도 해운 조선업 전망에서 오는 2024~2026 년 기간 연간 80 척 이상, 1,400 만 CBM 급 이상 규모 LNG 선이 인도될 것이라며 "연간 인도 예정량은 당해 연도 연초 예상 선복량의 12% 이상에 해당하는 막대한 물량으로, 매우 큰 폭의 수요 증가가 매년 뒷받침되지 않는 한 시황에 상당한 부담이 될 수준"이라고 전망했다.

비록 유럽의 수요가 확대됐으나 에너지 안보차원에서 LNG 수요를 억제하고자 노력하고 있고, 2030 년 에너지 피크를 선언한 중국 역시 2020 년대 중후반으로 넘어가는 시점에서 화석연료인 LNG 의 공격적인 수요증가를 기대하기도 어려워 수요예측 불확실성은 높은 상황이다.

3. 커지는 중국 경제 불확실성...GDP 전망도 갈팡질팡

코로나 19 팬데믹이 끝난 이후 중국 경제가 살아날 것이라는 기대감이 컸지만, 높은 청년 실업률과 불안정한 부동산 시장 상황 등으로 인해 중국 경제에 대한 전망이 오락가락 하는 모습을 보이고 있다.

17 일 홍콩 사우스차이나모닝포스트(SCMP)는 여러 기관들의 중국 경제 성장 전망이 갈팡질팡하고 있다면서 이같이 보도했다.

올해 상반기 국제통화기금(IMF)은 2023 년 중국 국내총생산(GDP) 성장률을 5.2%로 추정했으나, 몇 차례 수정을 거쳐 지난달에는 5%로 낮췄다. 이후 중국이 경제 활성화를 위해 지방정부에 특별 국채 발행을 승인한다고 발표한 뒤에는 다시 성장률 전망치를 5.4%로 상향했다. 지난 2019 년의 경우 IMF 는 중국의 GDP 성장률에 대해 1 월 6.2%, 4 월 6.3%, 7 월 6.2%, 10 월 6.1%로 전망하는 등 변동 폭이 크지 않았다.

미 윌라멧대 경제학과의 량안 교수는 "정확한 예측을 하는 것은 항상 어렵지만 최근에는 더욱 그렇다"면서 "코로나 19 와 그 봉쇄 조치에서 벗어나면서 많은 불확실성과 행동 변화가 생겼다"고 말했다. 그러면서 "부동산 시장 부진과 낮은 수익 기대로 인한 자신감 부족이 경제를 짓눌렀다"고 덧붙였다.

I . NEWS

전문가들은 올해 중국 경제 성장률에 대한 전망이 흔들리는 이유에 대해 청년실업률과 수출 등 경제지표와 부동산 시장 불안 때문이라고 설명했다.

홍콩 소재 경제연구기관 이코노미스트인텔리전스유닛의 닉 브라운 글로벌무역 수석 연구원은 "이런 부분의 상당수는 정책 발표와 관련이 있다"면서 "중국이 경제를 재개한 지 1년이 지났음에도 팬데믹으로 인한 변동성이 지속되면서 예측도 복잡해졌다"고 언급했다.

이코노미스트인텔리전스유닛의 경우도 중국 정부가 경제 성장을 위한 인프라 지출 확대 관련 발표를 내놓은 이후 중국 경제 성장률에 대한 전망치를 기존 5.2%에서 5.5%로 높였다. 중국 지방정부는 주요 건설 프로젝트 자금 조달을 위해 올해 사상 최대 규모인 3조 8000억 위안(미화 5244억 달러)의 국채 발행 한도를 배정받았다.

무디스애널리틱스도 중국 정부의 국채 발행 발표 이후 중국 GDP 성장률 전망을 기존 5%에서 5.2%로 상향 조정했다.

한편 SCMP는 수출과 투자를 기반으로 2002~2011년 사이 매년 10% 내외로 성장해 온 중국 경제의 패턴이 바뀐 것으로 보인다고 짚었다. 그러면서 전문가들조차 중국 경제가 어디로 흘러갈 지 방향성을 잡지 못하고 있는 상황을 전했다.

무디스애널리틱스의 이코노미스트 헤론 림은 "우리가 좀 더 명확해지기를 기다리고 있는 것은 중국이 성장을 뒷받침하기 위해 2024년 예산 적자를 늘릴 것인지, 그리고 미국 연방준비제도가 금리 인하를 시작하면 중국 인민은행도 금리에 대한 추가 인하 신호를 보낼 것인지 여부다"라고 말했다.



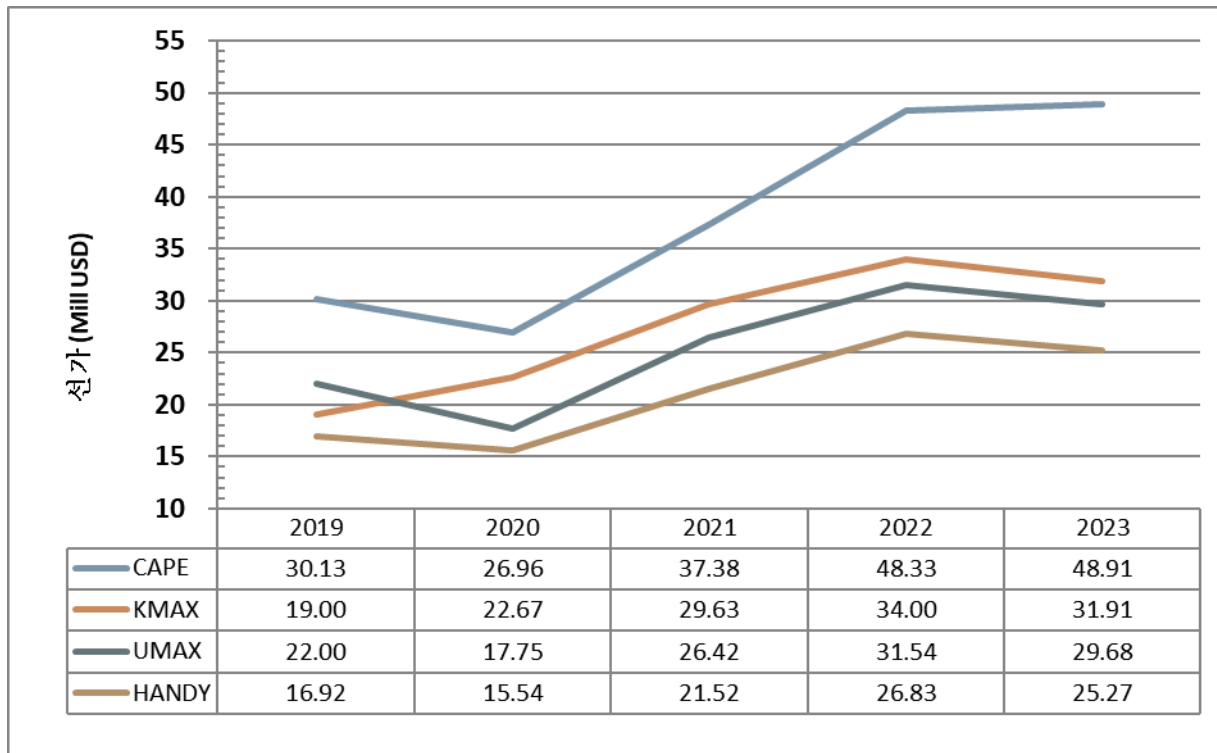
II . BULK CARRIER

(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	48.91
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.19%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.91
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.15%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.68
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.90%
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	25.27
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.82%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



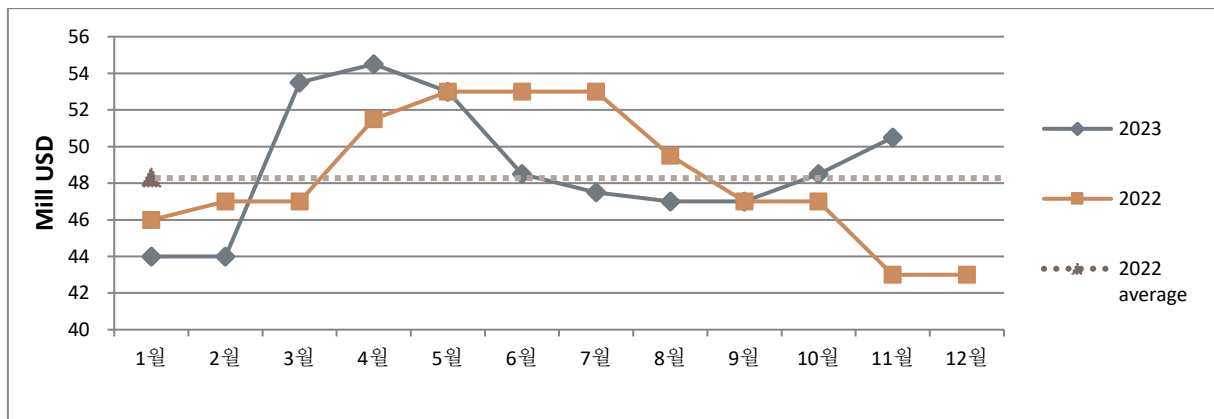


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	47.00	48.50	50.50	48.91
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	0.0%	3.2%	4.1%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	0.0%	3.2%	17.4%	1.2%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	32.00	32.00	33.00	31.91
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	3.1%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	3.2%	3.2%	8.2%	-6.1%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	28.00	28.50	29.50	30.00	29.68
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	1.8%	3.5%	1.7%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-5.0%	-1.7%	9.1%	-5.9%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	25.00	25.50	26.50	25.27
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	4.2%	2.0%	3.9%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-3.8%	4.1%	12.8%	-5.8%

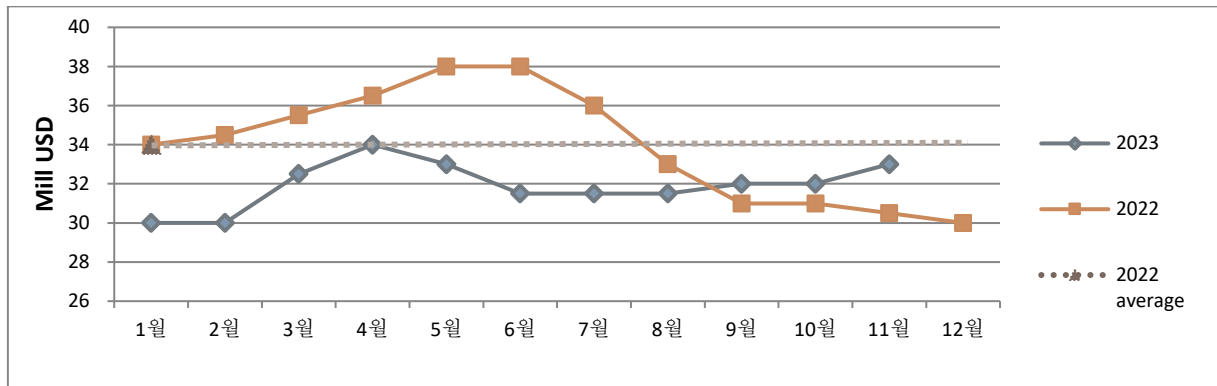
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
CAPE (180K, Eco.)		46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	47.00	47.00	43.00	48.33
KMAX (82K)		34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	31.00	30.50	34.00
SMAX (58K)		30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	30.00	30.00	27.50	31.54
HANDY (37K)		27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	24.50	23.50	26.83

□ Cape

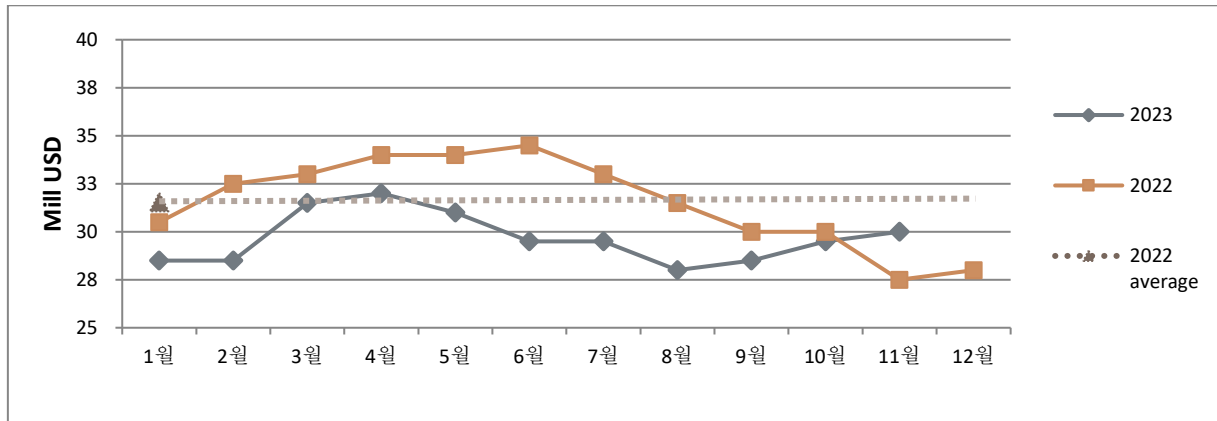


II . BULK CARRIER

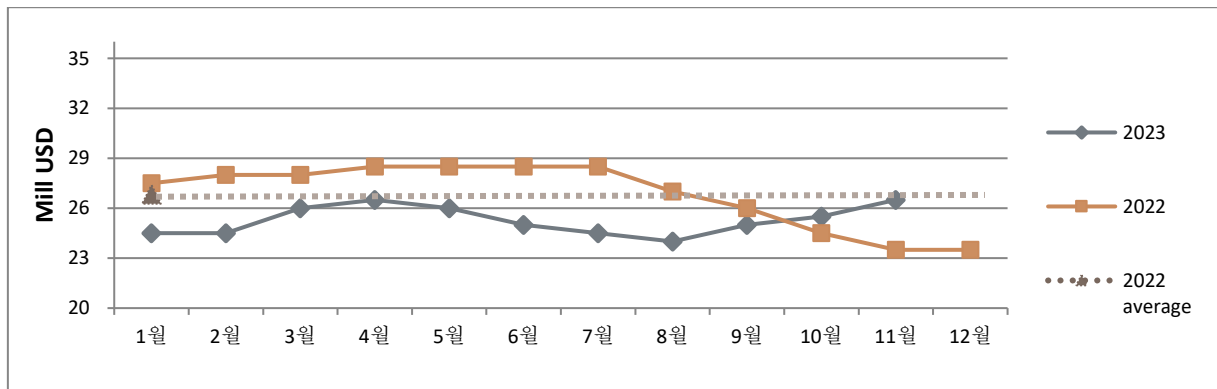
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	FRONTIER BRILLIANCE	181,412	2013	JAPAN	B&W		30.5	Cambodian buyer (UC Shipping)
BC	HONOR	179,469	2011	KOREA	B&W		49.7-	Greek buyer (Moundreas)
BC	GLORY	179,469	2011	KOREA	B&W		2EB	
BC	STAR JENNIFER	82,209	2006	JAPAN	B&W		14	USA buyer, scrubber fitted
BC	NORD BELUGA	81,841	2015	JAPAN	B&W		28	Greek buyer, scrubber fitted, eco-engine, ice class 1C
BC	OMICRON LIGHT	76,602	2005	JAPAN	B&W		10.7	Vietnamese buyer
BC	MAGIC MOON	76,602	2005	JAPAN	B&W		11.5	Turkish buyer
BC	KATERINA	76,015	2004	JAPAN	B&W		10.2	Undisclosed buyer
BC	AFRICA GRAECA	74,133	2002	JAPAN	B&W		8.2	Undisclosed buyer
BC	STAR ATHENA	63,371	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	23.8	Greek buyer, eco-engine
BC	ATHERINA	58,717	2009	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	14.5	Indonesian buyer
BC	STAR GLORY	58,680	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	19	Greek buyer, scrubber fitted
BC	BULK HONDURAS	57,959	2012	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4X30t	19.5	Undisclosed buyer
BC	HAUT BRION	57,075	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer
BC	NAVDHENU PURNA	53,490	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.5	Chinese buyer
BC	JIN QUAN	52,525	2006	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	9.35	Chinese buyer
BC	CHENNAI SELVAM	52,489	2001	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.5	Undisclosed buyer
BC	NEW LOTUS	48,913	2001	JAPAN	SULZER	C 4x30t	6.7	Undisclosed buyer
BC	IJSSEL CONFIDENCE	38,243	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15.35	Undisclosed buyer
BC	GOLDEN MAGPIE	34,527	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	11.5	Undisclosed buyer



II . BULK CARRIER

BC	PING JING	34,398	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.5	European buyer, eco-engine
BC	ATLANTIC RUBY	33,680	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	14	Undisclosed buyer
BC	YANGTZE PIONEER	32,613	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.1	Undisclosed buyer, log
BC	CETUS	32,449	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	9.5	Undisclosed buyer
BC	LORD NELSON	28,653	2005	JAPAN	MITSU	C 4x30.8t	7.9	Turkish buyer, log



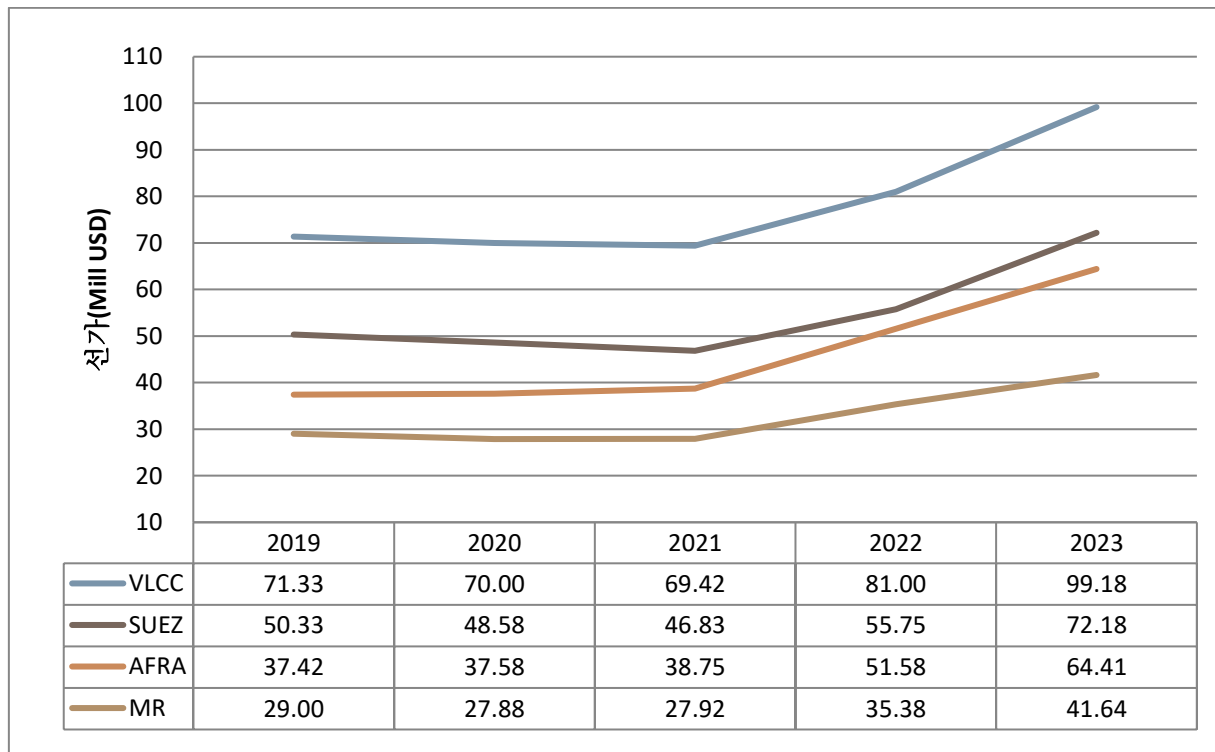
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.18
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	22.45%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	72.18
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	29.47%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	64.41
	17.85%	0.45%	3.10%	33.12%	24.86%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.64
	9.43%	-3.88%	-0.15%	26.72%	17.70%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

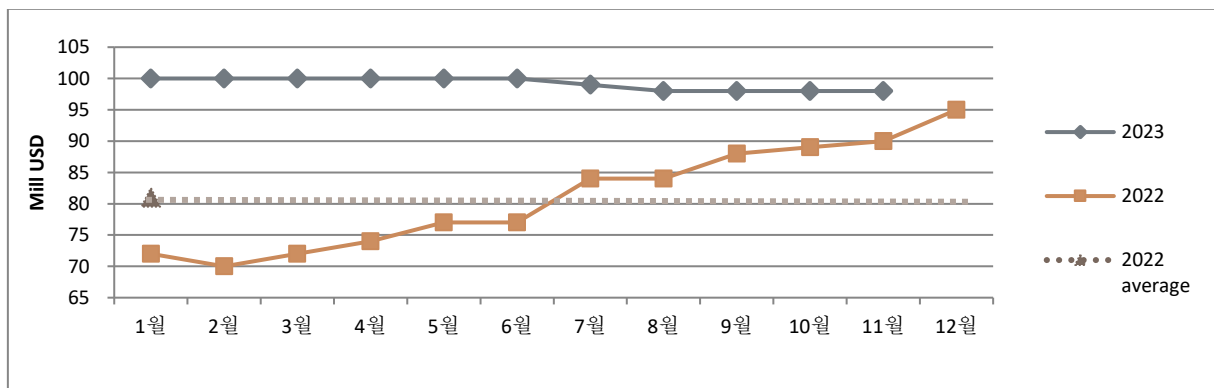




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	98.00	98.00	98.00	98.00	99.18
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	11.4%	10.1%	8.9%	22.4%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	73.00	78.00	78.00	72.18
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	0.0%	6.8%	0.0%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	17.7%	25.8%	25.8%	29.5%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.50	70.50	70.50	64.41
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	11.4%	23.7%	21.6%	24.9%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	41.50	43.50	43.50	41.64
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	3.8%	4.8%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	3.8%	11.5%	8.8%	17.7%
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	1year 평균	
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	89.00	90.00	81.00	
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	62.00	62.00	55.75	
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	57.00	58.00	51.58	
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	39.00	40.00	35.38	

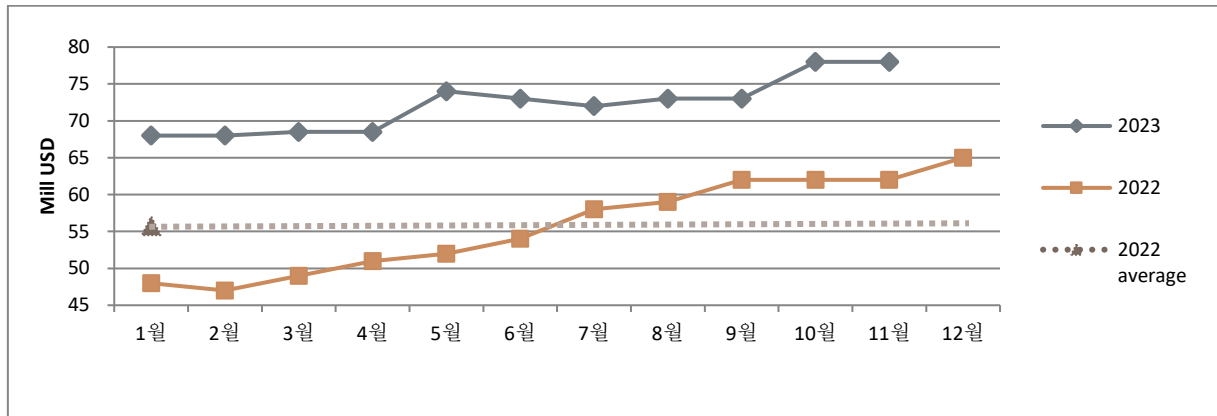
VLCC-310K



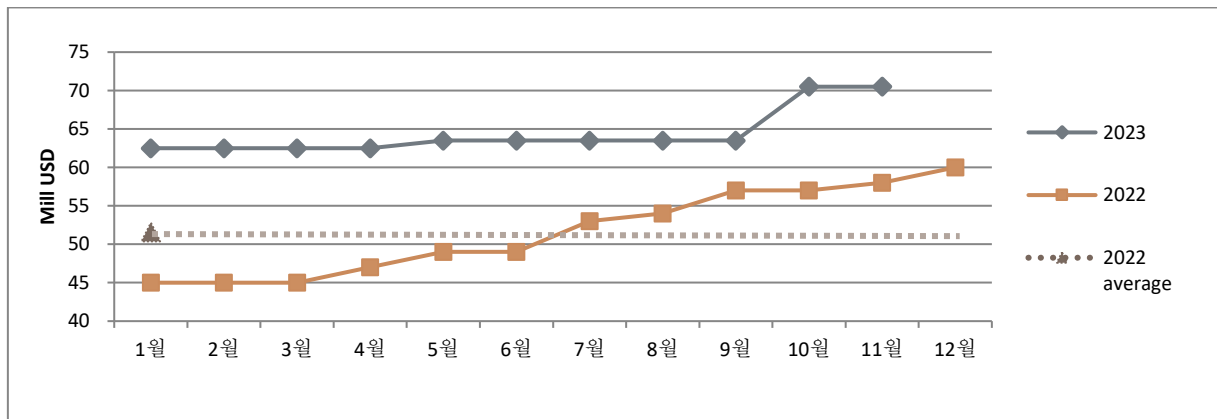


III. TANKER

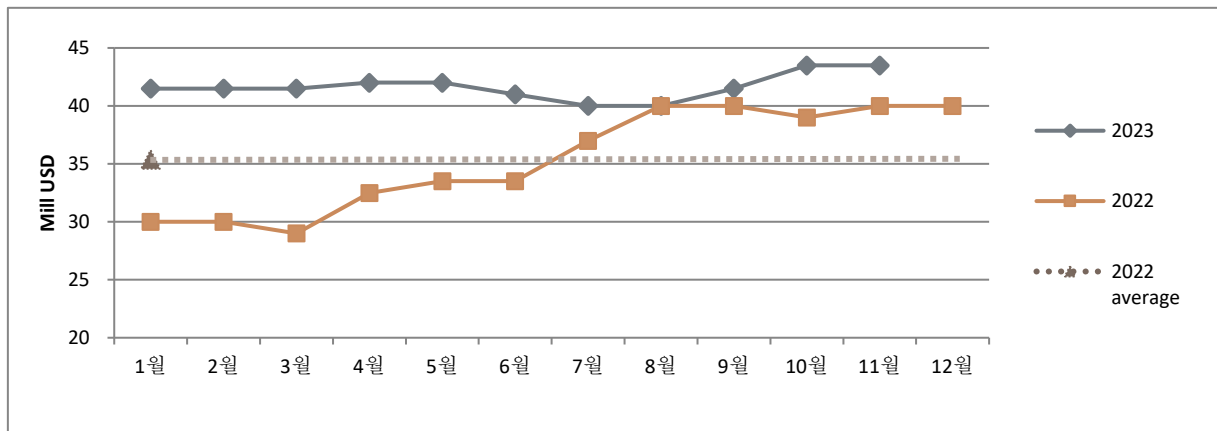
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CYPRESS	158,388	2022	KOREA	B&W			Norwegian buyer (Ocean Yield)
TANKER	CEDAR	158,289	2022	KOREA	B&W		--	
TANKER	P.KIKUMA	115,915	2007	KOREA	B&W		39.3	Middle Eastern buyer
TANKER	IRIDESCENT	112,871	2009	CHINA	B&W		39.8	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	CHEMTRANS CAROLINA	53,160	2006	CHINA	WART	2	29.2	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	GION TRADER	19,883	2015	JAPAN	B&W		29	Chinese buyer, stst, eco-engine
OIL/CHEM	ALBATROSS TRADER	19,862	2015	JAPAN	B&W		29	
LPG	ECO ETHEREAL	26,645	2010	KOREA	MAN		43	Undisclosed buyer

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	LANA	54,344	2010	CHINA	B&W	4380	TEU	--	Italian buyer (Messina)

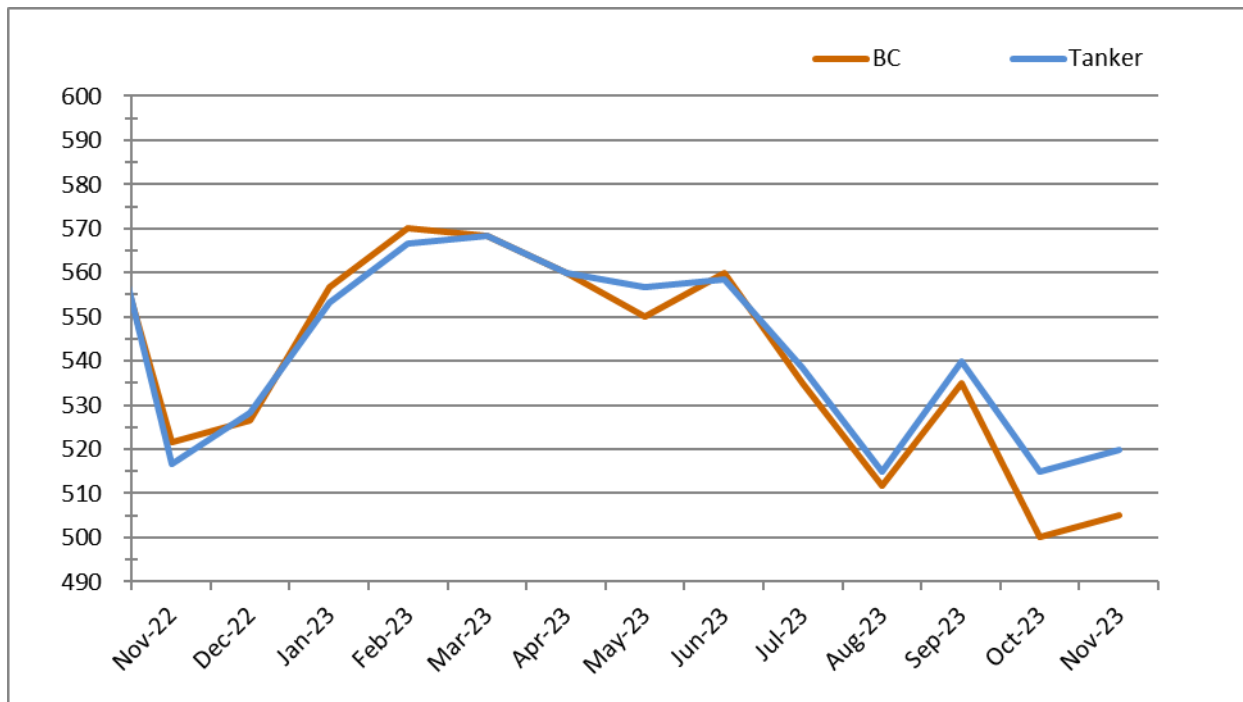


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022.11	2023.11		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	544.70	-7.7%	516.67	520.00	-3.7%	0.6%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	541.06	-8.1%	521.67	505.00	-5.6%	-3.2%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



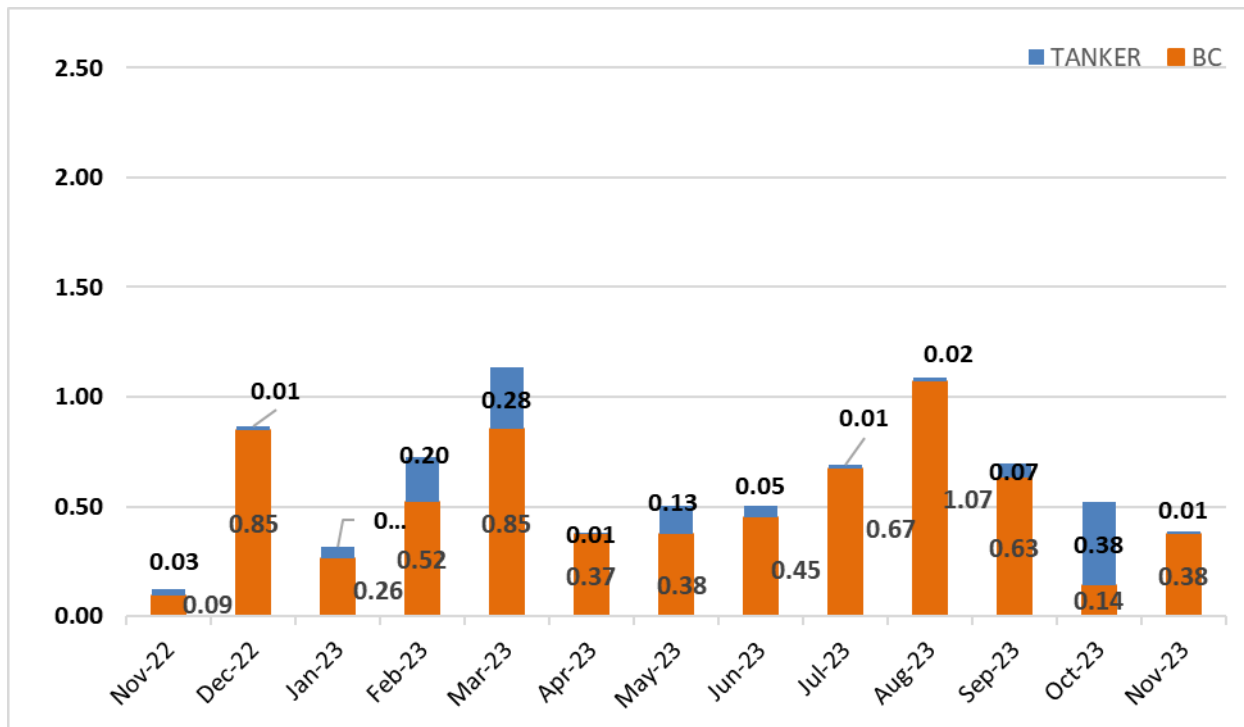
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022.11		2023.11			
	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	0.03	1	0.01	-68.2%	5	400.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.09	2	0.38	312.1%	14	600.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

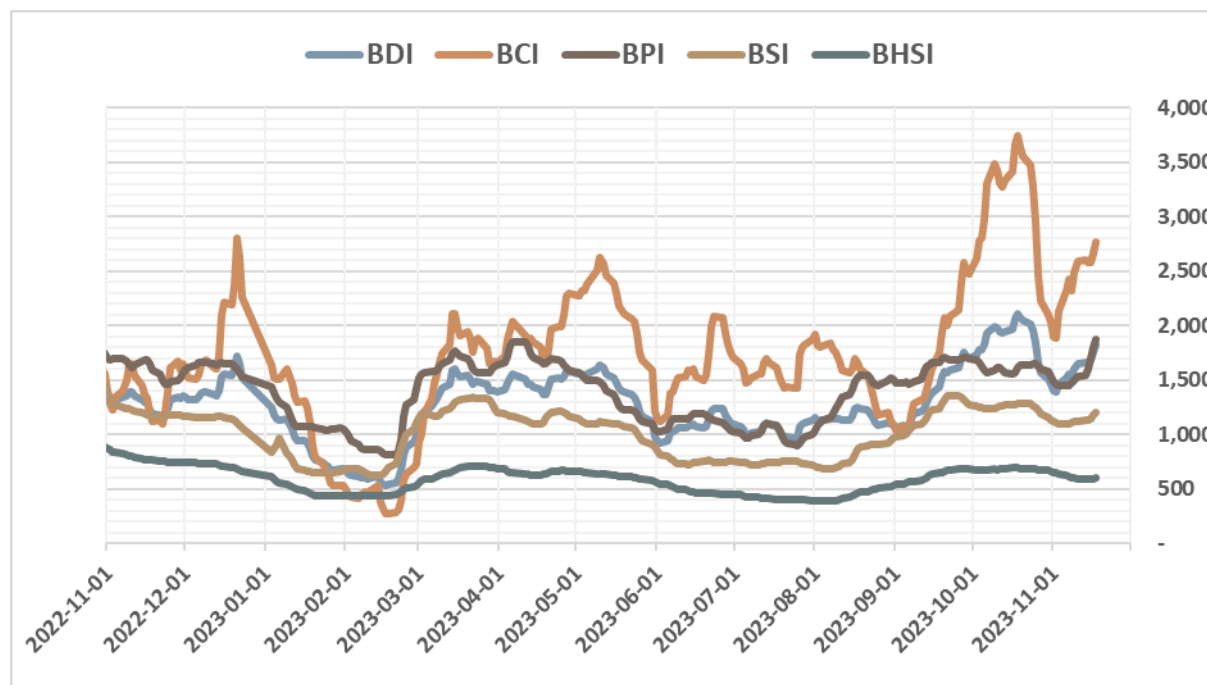
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SAMC EDDIE	175,775	24,181	2002	CHINA	MAN	505	"AS IS" SINGAPORE
BC	XIN FENG GUANG ZHOU	33,523	8,895	1994	KOREA	B&W	495	"AS IS" ZHOUSHAN
BC	DAYTONA DYNAMIC	27,877	6,058	1990	JAPAN	MITSU	510	INDIAN
CONT	MTT TAWAU	14,099	5,730	1997	POLAND	B&W	520	"AS IS" MALAYSIA, incl. ROB, en-bloc
CONT	MTT TANJUNG MANIS	12,184	5,468	1999	TURKEY	B&W	520	



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-11-17	2023-11-10	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,820	1,643	▲177.00	2,105	530
BCI	2,763	2,589	▲174.00	3,749	271
BPI	1,874	1,530	▲344.00	2,235	809
BSI	1,205	1,125	▲80.00	1,714	625
BHSI	599	594	▲5.00	1,034	389





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	678.00	▼1.00	573.00	▲2.00	566.50	▼7.50
MGO	779.50	▼1.50	777.50	▼4.50	809.00	▼36.50
LSMGO	779.50	▲1.00	777.50	▼3.00	-	-
IFO380	459.00	▼1.00	475.50	▲4.50	483.50	▲17.50

❖기준일 : 11 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-11-17	2023-11-10	CHANGE
미국 USD	1303.90	1309.00	▼5.10
영국 GBP	1618.86	1599.60	▲19.26
유로 EUR	1415.25	1396.31	▲18.94
중국 CNY	179.49	179.36	▲0.13
일본 JPY (100)	865.29	864.94	▲0.35

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 다이내믹 프라이싱

◆ 다이내믹 프라이싱(dynamic pricing)은 우리말로 유동가격제, 탄력가격제로 불린다.

판매자가 시장 상황에 따라 가격을 탄력적으로 바꾸는 정책을 말하며 최근에 많은 기업이 속속 도입에 나서고 있다.

다이내믹 프라이싱이 발전하게 된 요인은 과학기술의 발달로 판매에 영향을 끼치는 수많은 데이터를 이전보다 훨씬 빠르고 정확하게 분석할 수 있게 됐기 때문이다.

몇 년 전만 해도 호텔, 항공권 가격이 성수기에는 높게 책정되고 비수기에는 내리는 것이 일반적으로 받아들여지는 정도에 그쳤다면 이제는 공산품에도 가격이 유동적으로 책정되는 시대가 됐다.

세계 최대 전자상거래 업체 아마존은 다이내믹 프라이싱 전략을 활용하는 대표적인 기업이다. 아마존은 실시간으로 수많은 자료를 분석해 수요 변화와 경쟁 업체 가격을 파악하고 평균 10 분에 한 번씩 제품 가격을 변경하는 것으로 알려져 있다.

국내 온라인 시장에서 아마존과 같은 지위에 오른 쿠팡도 제품 가격을 실시간으로 변동해 판매하며 고객들에게 업계 최저가를 맞춰준다.

인공지능과 빅데이터 기술이 총망라돼 이전보다 훨씬 빠른 가격 수정이 가능해졌다.

다만 거대 기업들의 다이내믹 프라이싱 움직임이 소비자들에게는 가격 인상으로 비칠 수 있다는 우려도 상존한다.

세계 최대 승차 공유 플랫폼 우버는 2017 년 영국 런던 테러 당시 실시간으로 요금을 올렸다가 비윤리적인 행위였다는 비난을 받기도 했다.

관련 업계에서는 정보통신기술의 발달과 함께 다이내믹 프라이싱을 도입하는 기업들이 앞으로 기하급수적으로 늘어날 수 있을 것으로 전망한다.

[출처 : 연합인포맥스]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황재웅) President T. 070-7771-6400			
Fleet & Chartering Operation biz@stlkorea.com	Sancho Kim(김현진) Managing Director T. 070-7771-6404	H.S. Lee(이현성) Director T. 070-7771-6412	
	Mike Hong(홍창목) Director T. 070-7771-6417	Henry S.H. Oh(오수현) Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	Anna Lee(이혜란) Manager T. 070-7771-6403	Joovi Park(박주비) Assistant Manager T. 070-7771-6419	
Agency Operation operation@stlkorea.com	Jennifer Park(박영단) Manager T. 070-7771-6407	Hayden Son(손호영) Assistant Manager T. 070-7771-6401	
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn(안지영) Deputy General Manager T. 070-7771-6405	Joanne Jin(진정식) Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
Sale and Purchase Broking snp@stlkorea.com	Neal S.I. Kwon(권순일) President T. 070-7771-6410		
	Jack Kim(김종수) Director T. 070-7771-6411	Nova Cha(차혜정) 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 김영하	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 W. www.stlgtour.com E. tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장이진행 대리이정택	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 W. www.stlyacht.com E. academy@stlyacht.com