

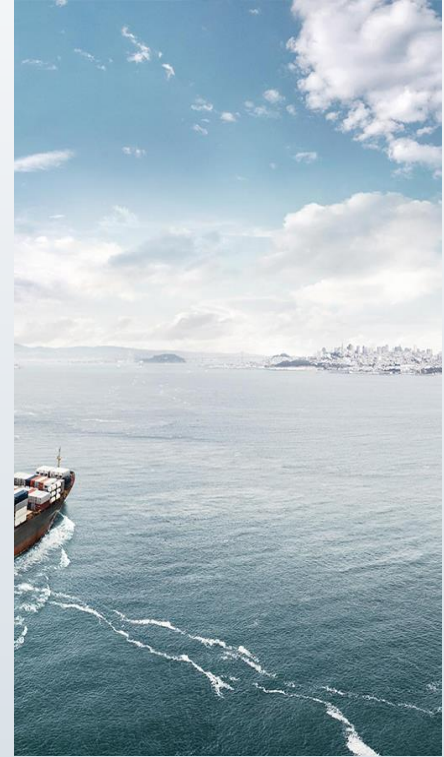


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.482

December 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	5
Tankers	9
+ 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. 올해 마지막 FOMC 에서 '금리 인하' 힌트 나올까

올해 마지막이 될 미 연방준비제도(FED·연준)의 연방공개시장위원회(FOMC) 개최(12~13 일·현지시간)를 앞두고 금리 인하 시점에 대한 다양한 관측이 나오고 있다.

오는 13 일 FOMC 가 끝난 후 제롬 파월 연준 의장이 기자회견 단상에 오르면, 모든 시선은 그의 입에서 '언제 금리를 인하할 것인가'에 대한 힌트를 얻기 위해 분주히 움직일 것이다.

일단 인플레이션이 완화되고 있고 고용 시장이 완만한 속도로 성장하고 있다는 지표 등으로 인해 연준이 이번 FOMC 에서도 기준금리를 동결할 것란 전망이 높고, 시장에서는 향후 금리 인하 가능성에 대한 기대감이 적지 않기 때문이다.

시카고상품거래소(CME) 페드워치들은 12 월 금리 동결 가능성을 97%로 예측하고 있다.

다만, 연준 위원들은 지금까지 금리 인하 시점은 물론 금리 인상이 끝났다는 얘기도 한 적이 없다. 지표에서 발견하지 못한 경기 활성화나 인플레이션 정체 현상 등을 여전히 우려하고 있기 때문이다. 전문가들은 "이같은 불확실성으로 인해 파월 의장이 오는 13 일 금리 인하 시점 등과 관련해 명확한 입장을 표명하지 않을 가능성이 높다"고 보고 있다.

다만 FOMC 이후 공개될 분기별 경제 전망 요약 등을 통해, 금리 인하 가능성과 횡수 등을 가늠해 볼 수는 있다.

이목이 쏠리는 곳은 분기마다 내는 연준 위원들의 금리 전망치인 점도표로 이는 연준 위원들이 향후 특정 기간 기준금리가 어떻게 움직일 것인지를 표로 만든 것이다.

지난 9 월 연준은 내년 말 기준금리 예상치를 4.6%에서 5.1%로 올린 바 있다. 이 수치가 이번 FOMC 에서 낮아진다면 시장은 연준이 기준금리를 더 일찍 내릴 수 있다고 판단할 가능성이 커지는 것이다.

뉴욕타임스(NYT)는 전문가들을 인용해 향후 금리 전망과 관련해 세가지 시나리오를 제시했다.

첫 번째는 내년 초 경제가 급격히 냉각되면 연준이 금리가 곧 내릴 것이라는 예측이다. 현재 높은 이자율이 주택 시장을 짓누르고 있고, 소비자들은 자동차 등 큰 금액이 드는 물품을 할부 등 빌린 돈으로 구매하는 것을 꺼리고 있어 향후 경기 둔화 가능성이 있다는 점이 이 같은 예측의 근거이다.

I . NEWS

두 번째는 경제 성장 모멘텀이 유지되면서 인플레이션이 완화세를 나타낼 때다. 이는 내년에도 올해 같은 현상이 지속된다는 예측으로, 이 경우 연준의 금리 인하 시점을 예상하기가 어려워진다. 경제 지표가 양호한데 인플레이션이 하락세라는 이유만으로 금리를 인하하는 게 맞는지를 놓고 여러 의견이 쏟아질 것으로 보이기 때문이다.

끝으로 인플레이션이 다시 상승하고 경제도 활성화되는 케이스로 이는 연준이 가장 우려하는 시나리오다. 이는 지금도 연준 위원중 인플레이션 재개 가능성을 언급하는 사람이 적지 않은 만큼, 내년에 인플레이션이 심상치 않다는 지표 등이 나올 경우 추가 금리 인상이 뒤따를 수 있다는 예측이다.

2. "이대로면 내년까지 위험"...크리스마스 앞둔 물류업계 '초비상'

세계 해상무역의 양대 통로인 파나마운하와 수에즈운하가 운항 차질을 빚으면서 크리스마스 쇼핑 시즌을 앞두고 글로벌 공급망이 위협받고 있다. 파나마운하가 전례 없는 가뭄으로 선박 통행량을 제한한 가운데 수에즈운하마저 이스라엘-하마스 전쟁으로 운항 차질이 우려되고 있기 때문이다. 물류업계는 상황이 악화하면 내년까지 공급망 혼란이 지속되고 해상 운임이 더욱 상승할 수 있다고 경고했다.

파나마운하 통과에 12.2 일 걸려

9 일(현지시간) 파이낸셜타임스는 12 월 첫 주 파나마운하를 통과한 선박 수가 지난해 같은 기간 238 척보다 71 척 적은 167 척에 불과했다고 선방 정보업체인 마린트래픽을 인용해 보도했다. 세계 교역량의 5%를 처리하는 파나마운하는 대서양과 태평양의 수위 차이를 극복하기 위해 갑문으로 수위를 조절하는데, 역대급 가뭄으로 인해 주변 호수 등에서 물을 끌어올 수 없어졌기 때문이다.

파나마운하청은 엘니뇨(동태평양의 해수면 온도가 평년에 견줘 0.5 도 이상 높은 상태로 지속하는 현상)로 가뭄이 지속되자 지난해 하루 평균 39 척이었던 통과 선박 수를 올해 들어 단계적으로 줄여왔다. 특히 10 월 파나마 지역이 70 여 년 만의 가뭄에 시달리자 11 월부터 파나마운하 하루 통행 가능 선박 수를 25 척으로 대폭 줄였고, 내년 2 월에는 하루 18 척으로 제한하겠다는 방침을 밝혔다. 현재 통행 승인을 받지 못한 선박은 파나마운하를 건너기 위해 평균 12.2 일을 바다 위에서 정박한 채 기다리고 있는 것으로 전해졌다.

전 세계 물류업계는 크리스마스 와 연말 시즌을 앞두고 초비상이 걸렸다. 마르코 포지오네 수출국제무역협회 사무총장은 "이번 크리스마스 에 제때 도착하지 못하는 물품이 있을 것"이라며 "아무 조치도 취하지 않는다면 내년까지 공급망 혼란이 발생할 위험이 있다"고 경고했다.

I . NEWS

해상 운임 상승 불가피

화주들은 우회 항로인 수에즈운하로 돌아가기 시작했다. 거리가 더 멀더라도 파나마운하에서 2 주 동안 정박해 있는 것보다는 효율적이란 판단에서다. 중국 상하이에서 미국 뉴욕으로 가는 컨테이너선이 파나마운하가 아니라 수에즈운하를 지나가면 5 일 정도 더 소요된다. 수에즈운하는 세계 교역량의 약 12%를 담당하고 있다.

문제는 수에즈운하와 인도양을 잇는 홍해에서 최근 예멘 반군이 화물선을 격추하는 사건이 발생하면서 업계의 불안감이 커지고 있다는 것이다. 지난 3 일 미국 국방부는 홍해상에서 미 해군 군함 한 척과 상선 여러 척이 공격받았다고 밝혔다. 친이란 예멘 반군인 후티 측은 이어 이날 홍해를 통해 이스라엘로 향하는 모든 선박을 공격 표적으로 삼겠다고 경고했다.

세계 양대 운하의 통행 차질이 지속되면 운송비 상승도 불가피할 전망이다. 블룸버그통신에 따르면 파나마운하 당국은 예약된 선박이 취소될 때마다 해당 순번에 대해 경매를 하는데, 올해 낙찰가가 최고 400 만달러(약 52 억 8000 만원)에 달했다.

영국 런던 보험업계는 최근 홍해 남부를 고위험 지역으로 지정하고 이 해역을 지나는 선박에 추가 보험료를 내도록 했다. 이에 따라 세계 5 위 컨테이너선사인 독일 하파크로이트는 이스라엘을 오가는 모든 화물에 최대 80 달러의 '전쟁 위험 할증료'를 부과할 예정이라고 발표했다.

3. 中부진이 호재? 유가 하락에 원자재값 안정, '수입 감소' 힘실려

중국의 디플레이션 우려가 한국 수입엔 호재가 될까? 국제유가가 배럴당 70 달러대로 하락하고 원자재값도 안정세를 보이면서 수입 감소 추이가 당분간 이어질 거란 전망이 나온다.

지난 10 월까지 배럴당 90 달러대를 훌쩍 넘겼던 국제유가는 최근 내림세가 뚜렷하다. 지난달 30 일부터 이달 7 일까지 꾸준히 내리면서 80 달러 선도 깨졌다. 8 일(현지시간) 런던 ICE 선물시장의 브렌트유 선물 가격은 배럴당 75.84 달러를 기록했다. 같은 날 싱가포르에서 거래된 두바이유 현물 가격도 76.07 달러를 나타냈다. 주요 산유국 협의체인 OPEC+의 추가 감산 같은 상승 요인에도 중국 경기 하강 우려, 미국 내 원유 생산 호조 등이 더 크게 작용했다.

실제로 중국 시장은 소비자 물가 상승률이 10~11 월 두 달 연속으로 '마이너스'(-)를 기록하는 등 디플레이션 신호가 커졌다. 중국 해관총서에 따르면 11 월 중국의 원유 수입은 전월 대비 13.3% 감소했다.

I . NEWS

중국의 수요 하락이 유가 하락을 이끈 셈이다. 지정학적 리스크로 곱히는 이스라엘-하마스 전쟁도 장기화하는 양상이지만, 확산 위험은 갈수록 줄고 있다. 그러다 보니 국내 원유 수입도 감소세로 전환했다. 지난달 수입액이 전년 동기 대비 2.7% 줄어든 데 이어 이달 1~10 일에도 19.4% 감소했다.

국내 산업과 직결되는 원자재 가격도 최근 안정적이다. 소재부품장비산업 공급망센터에 따르면 지난달 다섯째 주 기준으로 철강·2차전지 수요 부진 속에 주요 금속 시세는 꾸준히 하락하는 추세다. 특히 탄산리튬·코발트 등은 가격이 내려가는 한편 현물 거래도 최소화되는 양상이다. 국내 수요가 많은 주요 자원 가격 추이를 알려주는 광물종합지수(한국광해광업공단)도 지난 10월 이후 꾸준히 2700 선 안팎을 유지하고 있다. 강천구 인하대 에너지자원공학과 초빙교수는 "원자재 시장의 큰손인 중국의 건설·제조 경기가 주춤하면서 광물 가격이 당분간 내려갈 가능성이 크다"고 말했다.

이에 따라 에너지·원자재 비중이 큰 수입 전선도 당분간 감소세를 나타낼 것으로 보인다. 수출이 역성장을 벗어나 두 달째 '플러스(+)'를 찍은 만큼 6개월간 이어진 무역흑자 행진도 길어질 전망이다. 한국무역협회 동향분석실장은 "큰 변수가 없으면 수입은 계속 줄어들 가능성이 크다. 지난달도 원유 등 에너지 수입액이 생각보다 많이 내려갔다"면서 "무역흑자 기조가 당분간 이어질 전망"이라고 말했다.

다만 수입의 주요 변수로는 중국이 꼽힌다. 중국 경제가 빠르게 회복하면 원유·원자재 수요가 늘면서 국제 가격을 끌어올리고 수입액도 늘어날 수밖에 없어서다. 또 다른 변수는 반도체다. 최근 메모리를 비롯한 반도체 경기가 바닥을 찍고 반등하면서 수출뿐 아니라 부품·장비 등의 수입도 같이 늘어날 가능성이 있다. 주요 산유국의 추가 감산 여부 등도 국제유가를 끌어올릴 수 있는 요인이다.



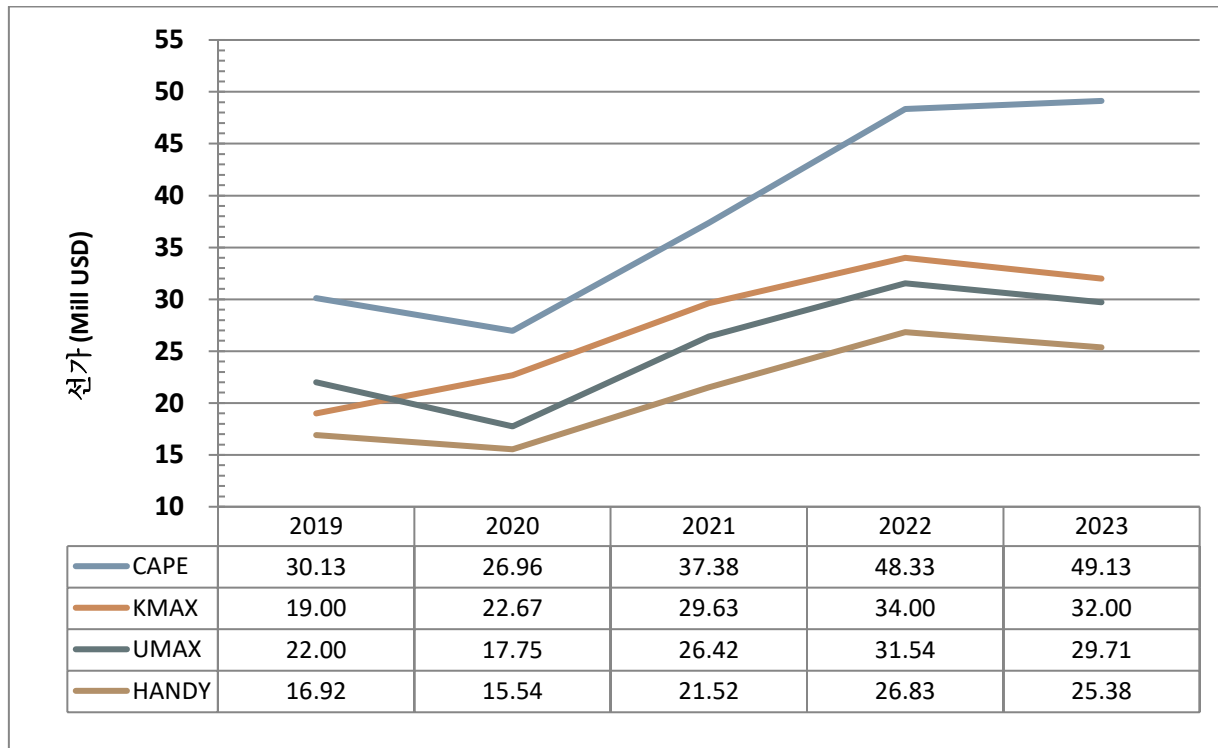
II . BULK CARRIER

(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	49.13
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.64%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	32.00
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-5.88%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.71
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.81%
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	25.38
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.43%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



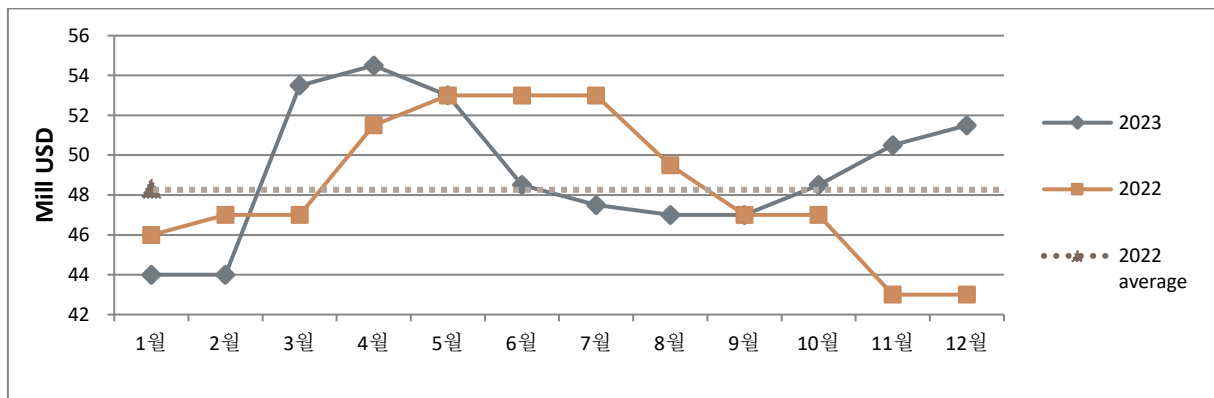


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	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	51.50	49.13
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	0.0%	3.2%	4.1%	2.0%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	0.0%	3.2%	17.4%	19.8%	1.6%
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	33.00	32.00
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	3.1%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	3.2%	3.2%	8.2%	10.0%	-5.9%
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	30.00	29.71
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	1.8%	3.5%	1.7%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-5.0%	-1.7%	9.1%	7.1%	-5.8%
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	26.50	25.38
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	4.2%	2.0%	3.9%	0.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-3.8%	4.1%	12.8%	12.8%	-5.4%

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	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	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	30.00	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	28.00	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	23.50	26.83

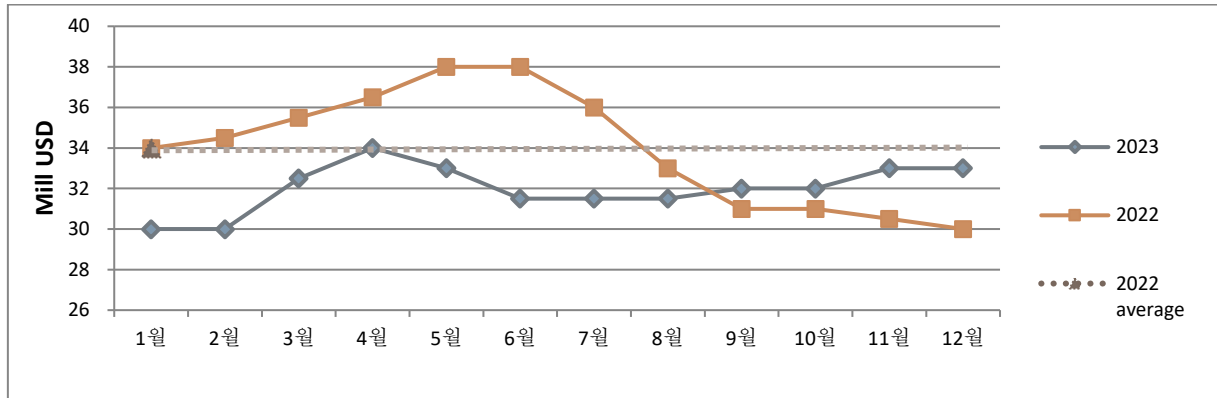
□ Cape



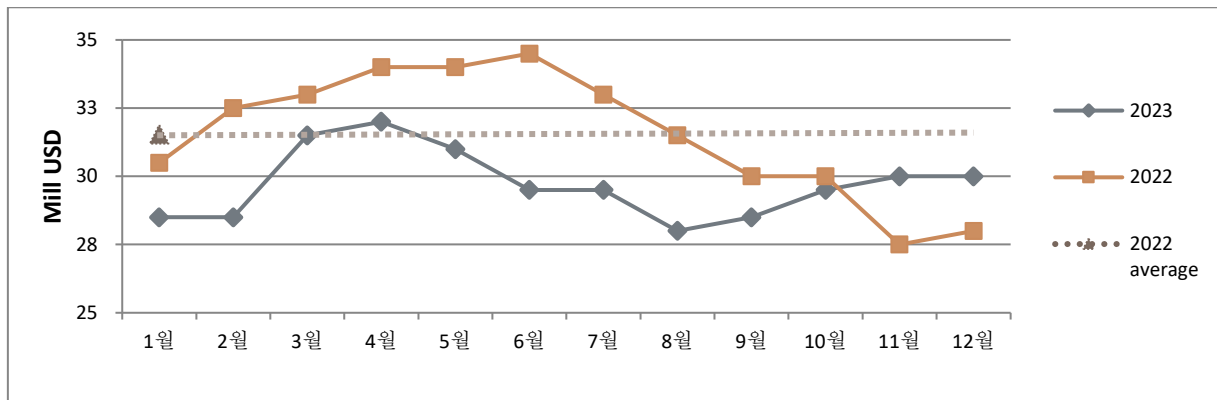


II . BULK CARRIER

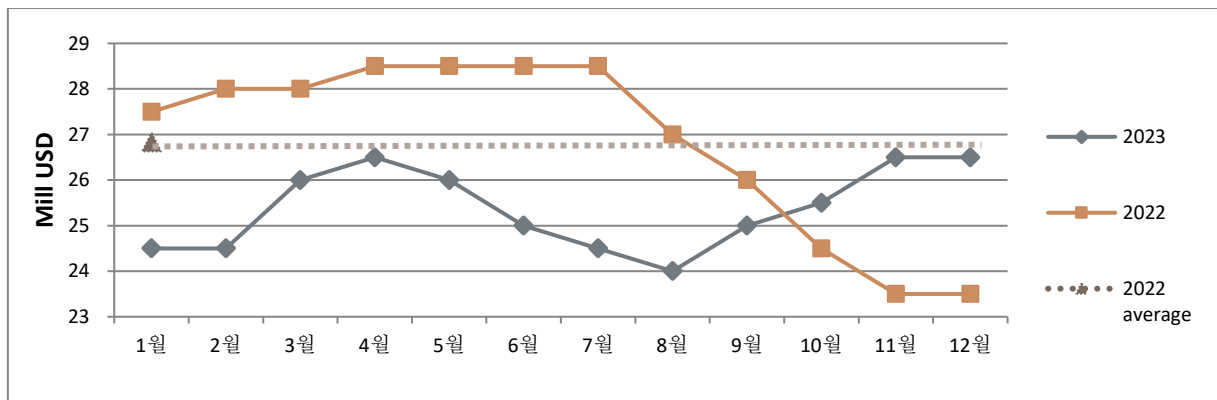
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	IRON MIRACLE	180,643	2011	PHILIPPINES (JAP)	B&W		27.2	Greek buyer (Costamare), eco-engine
BC	MAGIC ORION	180,200	2006	JAPAN	B&W		17	Chinese buyer
BC	MINERAL NINGBO	178,120	2009	CHINA	B&W		20	Chinese buyer (Agricore)
BC	THE MOTHERSHIP	177,544	2006	JAPAN	B&W		17.4	Chinese buyer
BC	MINERAL DESTELBERGEN	175,401	2010	CHINA	B&W			
BC	MINERAL TEMSE	175,401	2010	CHINA	B&W		62-3EB	Chinese buyer (EGPN)
BC	MINERAL BRUGGE	175,155	2010	CHINA	B&W			
BC	XIN WANG HAI	174,732	2003	CHINA	B&W		--	UAE buyer (GMS)
BC	DOUBLE MIRACLE	95,570	2014	JAPAN	B&W		24	Greek buyer, scrubber fitted
BC	PEAK DAWN	81,902	2013	CHINA	B&W		23	Chinese buyer, eco-engine
BC	KING COAL	76,361	2010	JAPAN	B&W		16	Greek buyer
BC	PORTO LEONE	63,756	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	21.5	Undisclosed buyer, eco-engine
BC	RUI FU KANG	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	12	Undisclosed buyer, auction sale
BC	MERLIN	50,296	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6	Chinese buyer
BC	CLIPPER COMO	37,302	2010	CHINA	WART	C 4x30t	10.9	Turkish buyer (ZBB Denizcilik)
BC	SHINSUNG CLEVER	37,084	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	18.2	Undisclosed buyer, OHBS
BC	GLOBAL HERO	34,481	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.5	Undisclosed buyer, eco-engine
BC	NONG LYLA	33,773	2004	JAPAN	MAN	C 4x30t	7.9	Undisclosed buyer
BC	ADVENTURE	33,730	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	11.4	Vietnamese buyer
BC	TIMARU STAR	33,527	2004	JAPAN	MITSU	C 4x30t	8.4	Undisclosed buyer



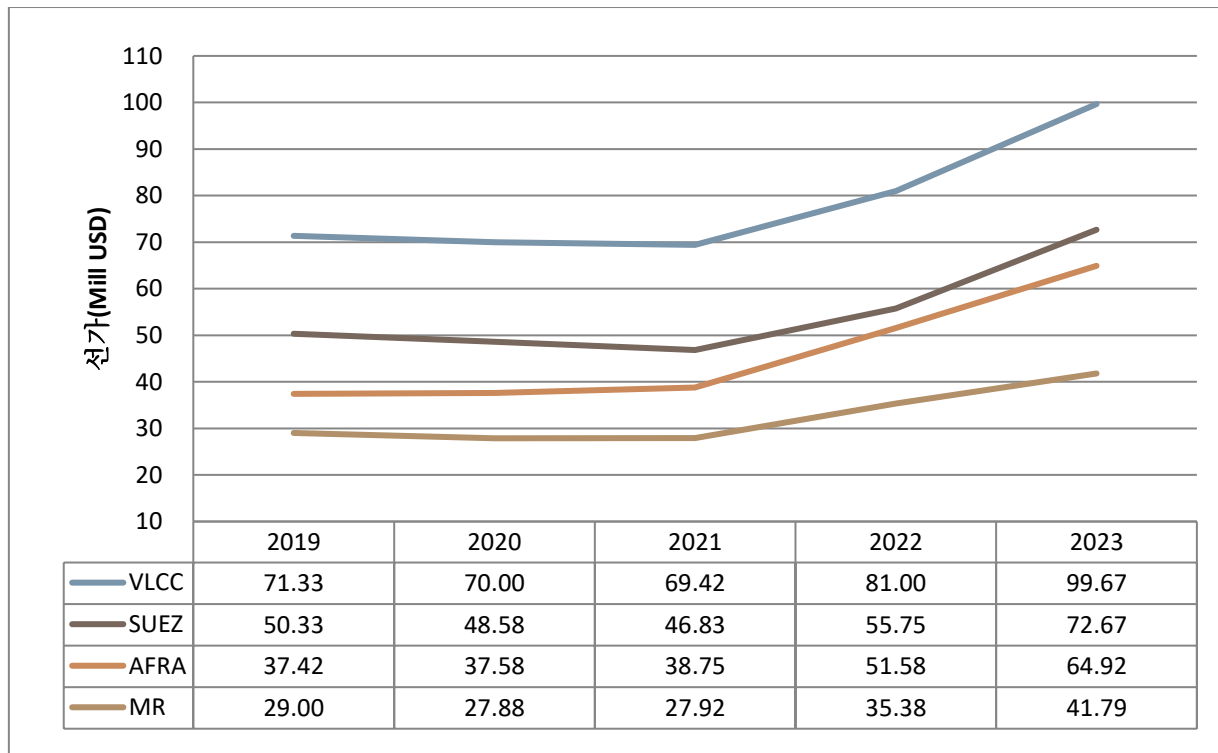
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.67
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	23.05%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	72.67
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	30.34%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	64.92
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	25.85%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.79
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	18.14%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

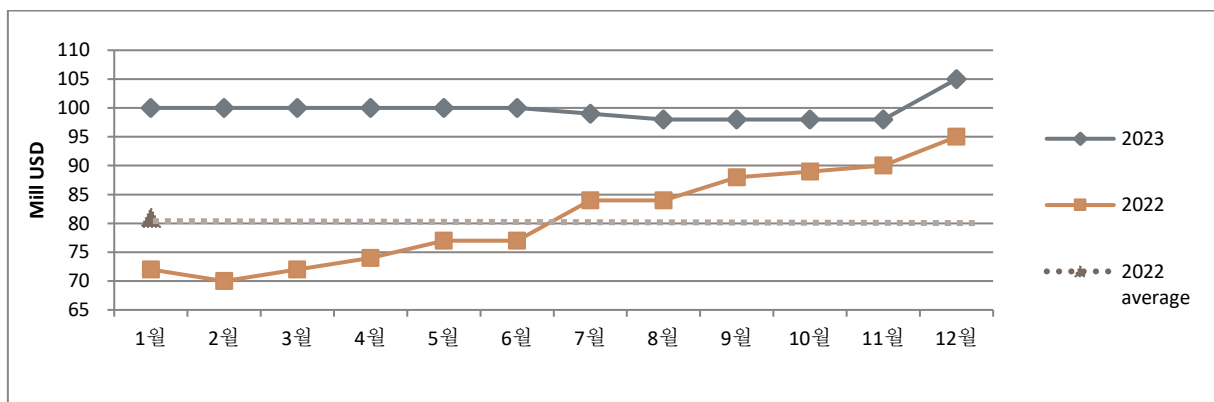




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	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	105.00	99.67
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	11.4%	10.1%	8.9%	10.5%	23.0%
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	78.00	72.67
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	0.0%	6.8%	0.0%	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%	20.0%	30.3%
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	70.50	64.92
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	0.0%	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%	17.5%	25.8%
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	43.50	41.79
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	3.8%	4.8%	0.0%	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%	8.8%	18.1%
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	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	95.00	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	65.00	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	60.00	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	40.00	35.38	

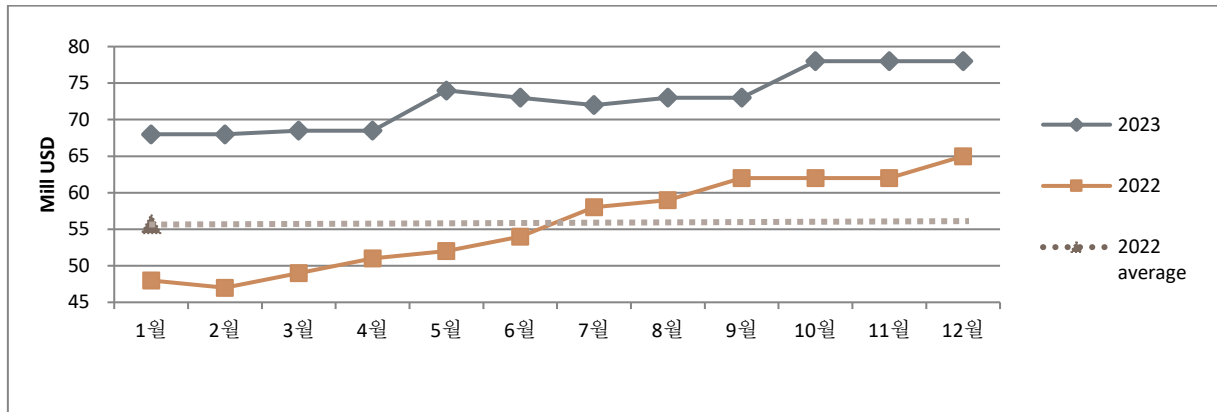
VLCC-310K



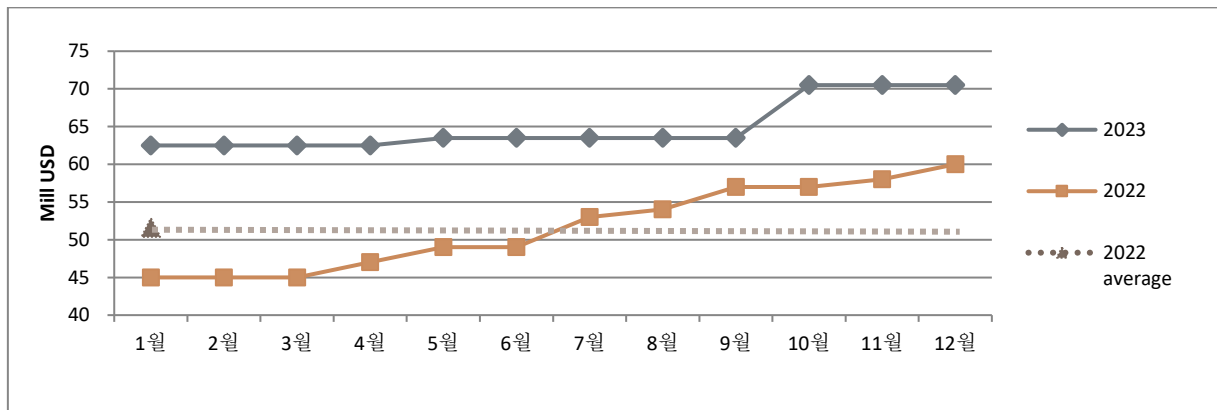


III. TANKER

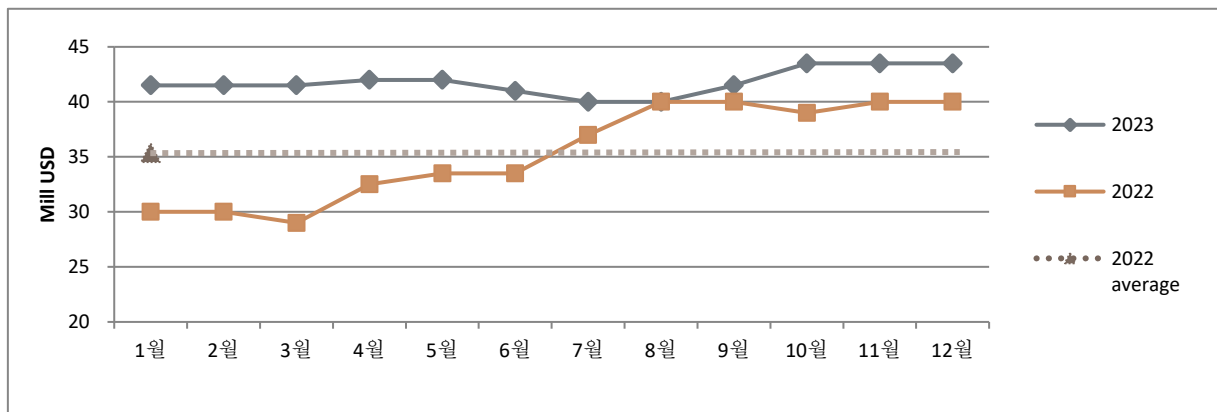
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DIYALA	320,596	2019	KOREA	B&W		114	Saudi Arabian (Bahri), scrubber fitted
TANKER	NINAWA	320,596	2019	KOREA	B&W		114	
TANKER	ATHENIAN FREEDOM	299,991	2013	KOREA	B&W		73.5	Greek buyer (Thenamaris), scrubber fitted, eco-engine, epoxy coated
TANKER	BAHRI ROSE	49,631	2006	KOREA	B&W		18	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	RUNDEMANEN	34,614	2004	JAPAN	MITSU		20	Chinese buyer, stst
OIL/CHEM	TTC VIDYUT	73,948	2008	CHINA	B&W		24	UK Buyer (Spring), epoxy coated
OIL/CHEM	LADY MALOU	51,486	2013	KOREA	B&W	2&3	34.39	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	KING GREGORY	51,486	2012	KOREA	B&W	2&3	33.61	
LPG	AVANCE POLLUX	62,500	2024	KOREA			120	Indonesian buyer (Pertamina)
LPG	AVANCE CASTOR	62,500	2024	KOREA			120	
LPG	SEAPEAK CAMILLA	10,009	2010	CHINA	DAIHA		9.8	Undisclosed buyer, ice class II



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ZHONG GU FU JIAN	63,271	2010	ROMANIA (KOR)	B&W	4963	TEU	18	Chinese buyer, ice class
CONT	LEO PERDANA	33,423	2007	JAPAN	B&W	2553	TEU	11	UAE buyer (Simatech Shipping)
CONT	ANTON SCHEPERS	12,337	2004	NETHERLAND	MAK	1025	TEU	3.75	Turkish Buyer
CONT	HERMANN SCHEPERS	12,262	2003	NETHERLAND	MAK	1025	TEU	3.75	

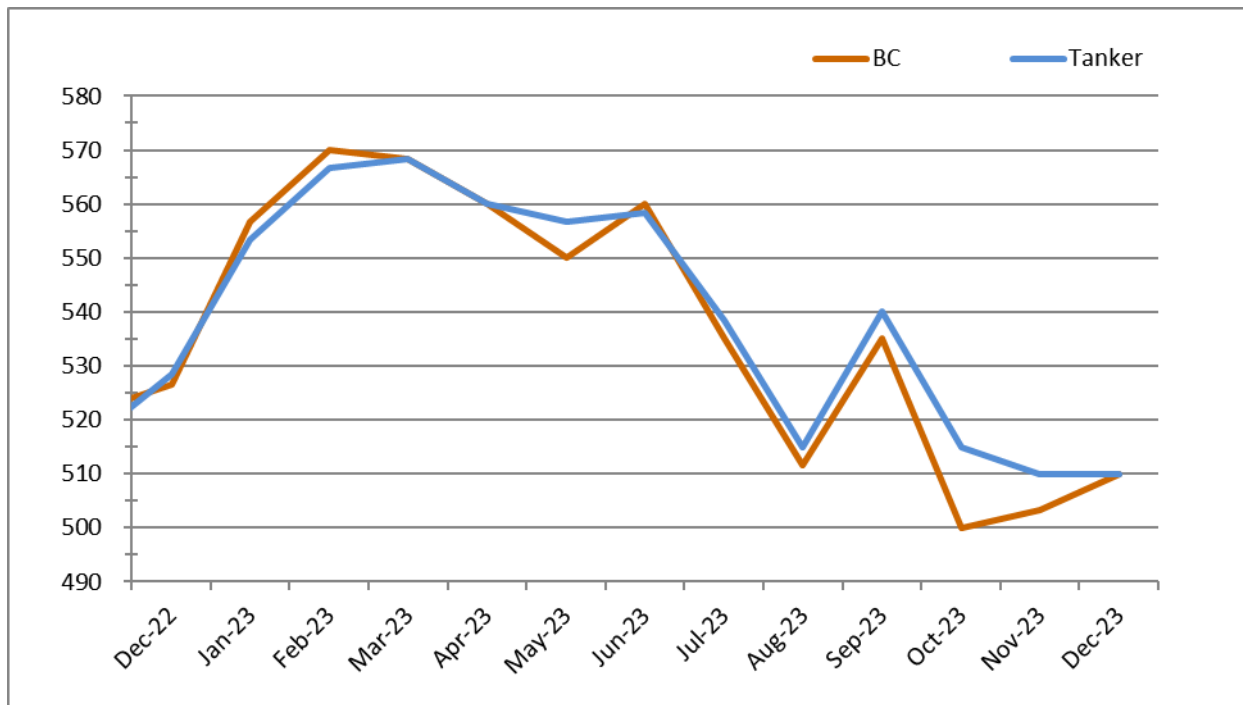


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022.12	2023.12		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	540.97	-8.4%	528.33	510.00	0.0%	-3.5%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	538.33	-8.5%	526.67	510.00	1.3%	-3.2%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





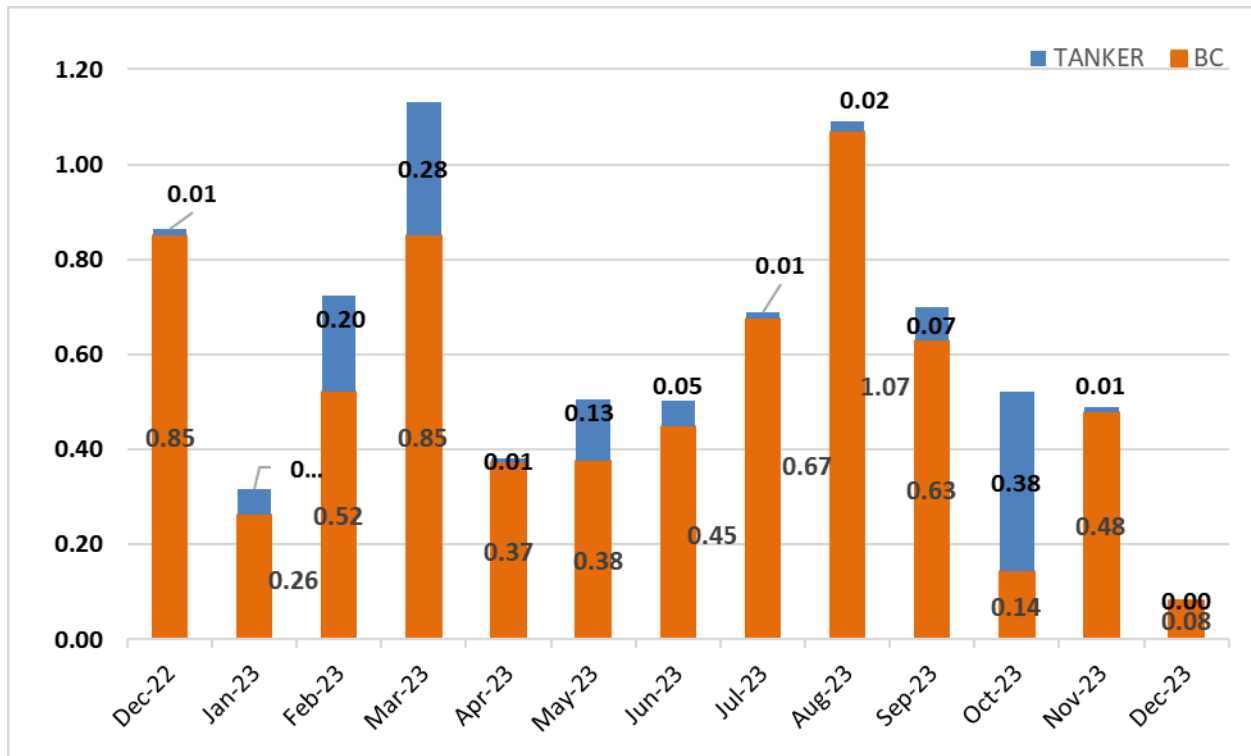
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022.12		2023.12			
	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	0.01	5	0.00	-100.0%	0	-100.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.85	12	0.08	-90.2%	3	-75.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

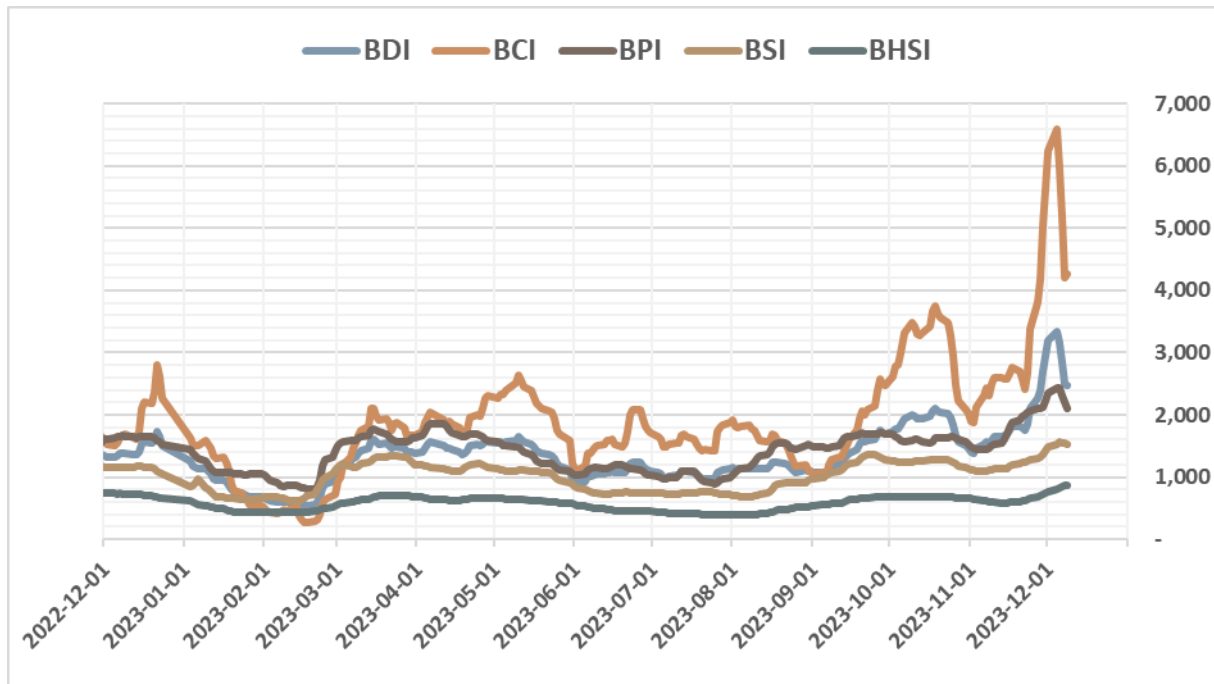
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
CONT	SSL DELHI	33,912	10,669	2000	GERMANY	B&W	530	INDIAN, "AS IS" JEBEL ALI, Incl. bunkers
CONT	TJ ORHAN	20,087	7,360	1998	CHINA	B&W	560	INDIAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-12-08	2023-12-01	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,483	3,192	▼709.00	3,346	530
BCI	4,259	6,237	▼1,978.00	6,582	271
BPI	2,104	2,341	▼237.00	2,441	809
BSI	1,521	1,489	▲32.00	1,565	625
BHSI	872	773	▲99.00	872	389





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	589.00	▼81.50	532.50	▼56.00	553.00	▼24.00
MGO	734.00	▼51.50	746.00	▼59.00	726.00	▼63.50
LSMGO	734.00	▼51.50	746.00	▼59.00	-	-
IFO380	439.50	▼45.00	438.50	▼51.00	491.00	▲6.50

❖기준일 : 12 월 08 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-12-08	2023-12-01	CHANGE
미국 USD	1322.70	1290.40	▲32.30
영국 GBP	1665.21	1629.65	▲35.56
유로 EUR	1427.59	1405.37	▲22.22
중국 CNY	184.27	180.70	▲3.57
일본 JPY (100)	919.15	871.21	▲47.94

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 폴리코노미

◆ 폴리코노미(Policonomy)는 폴리티क्स(Politics)와 경제를 뜻하는 이코노미(Economy)의 합성어로 경제가 정치에 휩쓸려가는 현상을 말한다.

각 정당이 선거를 앞두고 선심성 공약을 내세워 돈 풀기 경쟁에 나서면 인플레이션 위험이 높아지는 등 문제가 발생할 수 있다는 뜻이다.

2024년에는 전 세계적으로 예정된 선거가 유독 많다. 1월 대만 총통 선거를 시작으로, 2월 인도네시아 대선·총선, 3월에는 러시아·우크라이나의 대선이 예정돼 있다.

4월에는 한국이 총선을 치르고 4~5월은 인도 총선, 6월에는 유럽의회 선거가 있다.

세계인이 주목하는 미국 대선은 내년 11월 5일 열린다. 미국은 이에 앞서 7~8월부터 정당대회 등을 통해 대선 후보를 가릴 예정인데 이때부터 미국 내 갈등이 심화하고 정책 불확실성이 커질 수 있다는 우려가 나온다.

최근 영국 시사경제지 이코노미스트는 "2024년 사상 최초로 전 세계 인구의 절반이 넘는 40억명 이상 투표소로 향한다"며 내년 세계 경제 전망의 핵심 키워드로 '선거'를 꼽았다.

[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	Victor Song(송은석) Deputy General Manager T. 070-7771-6414
	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