



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.284

Updated February 4, 2020

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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	22

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

I . ISSUE & TREND

1. 출렁이는 운임...해운도 우한폐렴 직격탄

해운업계가 신종 코로나바이러스 감염증(우한 폐렴) 사태의 직격탄을 맞았다.

30일 해운업계에 따르면 철광석·석탄·곡물 등 건화물 시황을 보여주는 운임지수인 BDI(발틱운임지수)는 지난해 말(12월 24일) 1,090에서 지난 29일 525로 반 토막이 났다. 1월이 해운업계의 계절적 비수기인 점을 감안해도 올해 지수하락 폭은 상당하다. 실제 올해 1월 BDI 평균은 722로 지난해 같은 기간 1,063에 비해 30%가량 떨어졌다. 컨테이너선 시황을 나타내는 상하이컨테이너운임지수(SCFI) 역시 지난 23일 기준 981.19로 전주 대비 9.48포인트 하락해 약세를 이어가고 있다.

통상 1·4분기가 해운업계에 비수기인 이유는 중국의 춘제 때문이다. 통상 중국 춘제 전까지 물동량이 몰리다가 춘제 기간에 접어들면 휴무로 인해 급격히 감소한다. 하지만 올해는 △신종 코로나바이러스 감염증으로 인한 수요 위축 △새 환경규제인 'IMO2020' 시행 △브라질 폭우로 철광석 공급부족 등이 겹치면서 예년에 비해 더 힘든 '보릿고개'를 맞고 있다.

춘제 직후인 2월부터 시황이 회복될 것으로 기대했던 해운업계의 기대감은 싸늘하게 식는 분위기다. 중국 정부가 춘제 연휴를 다음달 2일까지 연장했고, 쑤저우 등 일부 지자체는 8일 이후까지 미루는 등 중국 산업의 타격이 깊어지고 있기 때문이다. 실제 이달 들어 중국 컨테이너 가용 지수(CCAI)는 0.5를 웃돌고 있다. 이 지수가 0.5를 넘으면 설비가 과잉 상태라는 뜻이다. 업계 한 관계자는 "중국 정부가 춘제 기간 가동을 중단한 공장의 재가동을 늦추라고 일방적으로 통보해 조업일수가 줄어 생산 차질이 빚어져 물동량도 감소하고 있다"고 전했다.

신종 코로나바이러스 감염증 사태가 장기화하면 해운업계는 수익성에 타격을 입을 전망이다. 글로벌 주요 선사들은 매년 4~5월에 1년 단위로 장기 계약을 체결해 기본 물량을 확보한 뒤 나머지 공간을 단기 영업으로 채워 넣는다. 장기 계약(Service Contract) 운임은 화주의 물량 규모, 계약 당시 스팟(Spot) 운임 상황 등을 종합적으로 고려해 정한다. 4~5월 스팟 운임이 낮을 경우 1년 동안 받게 될 계약 운임도 낮을 수밖에 없다. 해운업계 한 관계자는 "미·중 무역분쟁이 1단계 합의문서 서명으로 호전되는 상황에서 코로나바이러스로 수송수요 둔화가 우려되는 상황"이라며 "단기계약 위주인 중소형 건화물 수송계약의 경우 수익 감소가 더욱 클 것으로 보인다"고 말했다.

설상가상으로 중국 정부가 아예 항만을 통제할 가능성도 제기되고 있다. 현재 국내 평택·당진항은

I . ISSUE & TREND

중국을 오가는 여객선들의 입출항을 중단한 상태다. 정부는 이번 사태가 '심각'까지 격상될 경우 입출항에 문제가 되는 국가 대상 여객선 감편이나 운항 노선 조정도 고려하고 있는 것으로 알려졌다. 해운업계 한 관계자는 "상하이항의 컨테이너 선적이 전면 마비됐다는 얘기도 나오고 있다"며 "중국이 태평양 노선 컨테이너 물동량 70%를 점하고 있어 물류차질로 인한 타격은 불가피하다"고 전했다.

2. 해수부, 항만 통한 '우한폐렴' 국내 유입 차단 총력...모든 선박 '승선검역'

정부가 항만을 통한 신종 코로나바이러스 감염증(우한폐렴) 국내 유입을 차단하기 위해 모든 선박에 대한 승선검역을 실시한다고 밝혔다.

해양수산부는 국가감염병 위기경보가 '경계' 단계로 격상된 이후 신종 코로나가 항만을 통해 국내에 유입되지 않도록 위기대응 대책반을 해수부 본부와 각 지방청에 구성해 운영하고 있다.

한-중 국제여객선의 경우 14 개사가 16 항로에 17 척을 운항해 지난해 기준 연간 약 200 만명을 운송하고 있는 상황이다. 현재 한-중 국제여객선은 중국 춘절 등으로 모든 여객선이 휴항(1 월 25~27 일)했으나, 1 월 28 일 평택항에 입항하는 오리엔탈펄 8 호(중국 영성-평택, 여객정원 1500 명)를 시작으로 운항이 일부 재개됐다.

이에 한-중 국제여객선 항로를 통해 신종 코로나가 국내로 유입되지 않도록 국내항 입항 전에는 장시간 운항시간을 고려해 승선 전과 운항 중에 선내에서 자체적으로 여객 및 승무원을 대상으로 체온 측정을 실시한다. 또 감염증 의심환자 확인 시 질병관리본부에 통보하도록 하고 있다. 운항 중 선내에서 발열과 기침 등 의심증상자 발생 시에는 감염 전파를 차단할 수 있도록 선내 격리공간을 확보하도록 했다.

아울러 국립검역소에서 '승선검역' 시행 시 여객선사 직원들이 통역과 '건강상태질의서' 사전 작성 등을 적극 지원하고 있다. 선내 여객을 위해 마스크와 손 세정제 등 방역비품을 비치하고 있으며 여객과 접촉하는 선원과 선사 육상직원 등에 대해서도 마스크를 착용하도록 조치하고 있다.

국제여객터미널 등 다중이용시설에 대해서는 손 세정제 등 방역비품과 발열 및 호흡기 증상 발생 시 조치사항에 대한 안내책자 등을 비치해 신속하게 대응할 수 있도록 하고, 다중이용시설 근무자는 근무 시 마스크를 착용하도록 조치했다.

I . ISSUE & TREND

이와 함께 국내 항만에 들어오는 중국 기항 화물선(지난해 기준 약 2 만 3000 척)에 대해 국립검역소 등 관계기관과 입항 정보를 공유하고, 중국항만을 기항한 모든 선박에 대해 승선검역을 진행한다. 중국을 기항한 선박이 국내항 입항 시 선원이 육상터미널과 통선(연락을 담당하는 선박)을 이용해 하선 또는 일시 상륙하는 경우 출입기록을 철저히 관리하고 검역관계기관(CIQ)과 협조해 검역조치가 누락되지 않도록 대응하고 있다. 또 중국을 기항한 선박의 예·도선, 화물 하역 등을 담당하는 항만 내 근로자에 대해서도 철저히 관리해 나갈 계획이다.

한·중 국제여객선의 경우 지난 28 일 운항 재개 이후 신종 코로나바이러스 확산에 따른 단체 및 개인 여행객 취소 등으로 여객수가 급감하고 있다. 이에 대응해 선사는 자체적으로 화물 중심의 운영, 운항 항차 조정 등을 준비 중이다. 해수부는 향후 여객 감소 등으로 경영상 어려움을 겪는 선사에 대해 다각적인 지원방안을 검토해 나갈 계획이다.

3. 해양진흥공사 올해 선박투자사업 2 천 500 억으로 확대

한국해양진흥공사는 올해 국적선사 경쟁력 강화를 위한 선박 투자사업 규모를 2 천 500 억원으로 늘렸다고 31 일 밝혔다.

해양진흥공사는 해운사가 보유한 선박을 매입한 뒤 해당 선사에 다시 빌려주는 방법(S&LB)으로 유동성을 지원하고, 선박 매입 자금을 지원한다. 지난해에는 15 개 선사의 21 척을 대상으로 1 천 800 억원을 지원했다.

해양진흥공사는 해운사 편의를 도모하고, 사업 효과를 극대화하기 위해 선박 투자사업 지원 제도를 대폭 개선하기로 했다.

선박 S&LB 지원은 해운사의 필요자금을 더욱 신속하게 지원할 수 있도록 정기공모에서 상시 지원으로 방식을 변경했다. 선박매입 지원 대상을 신조선 외에 신규 도입하는 중고선까지 확대하는 동시에 선·후순위 투자, 지분증권, 채무증권 등 지원방식도 다양화했다.

2020 년도 선박 투자사업의 자세한 내용과 신청 방법 등은 해양진흥공사 홈페이지(WWW.KOBC.OR.KR)와 한국선주협회 홈페이지(WWW.SHIPOWNERS.OR.KR) 공지사항에서 확인할 수 있다.

I. ISSUE & TREND

4. 금보다 비싼 팔라듐..."우한 폐렴도 뚫었다"

지난해 '금보다 비싼 금속' 자리를 차지한 팔라듐이 올해도 사상 최고가를 경신하고 있다. 1월 한 달 동안 팔라듐 가격 상승률은 20%에 달했고, 수익률은 금보다 네 배나 높았다. 팔라듐 가격을 추종하는 국내 상장지수펀드(ETF)도 최근 3개월 동안 25%에 이르는 높은 수익률을 보이고 있다. 신종 코로나바이러스 감염증(우한 폐렴) 확산 우려로 주식은 물론 원유 등 원자재까지 타격을 받는 와중에도 팔라듐은 나홀로 일시 급락했다가 다시 상승세를 되찾았다.

백금을 만드는 과정에서 나오는 부산물인 팔라듐은 대부분 자동차 배기가스 저감장치 촉매로 쓰인다. 세계적으로 친환경 규제가 강화되면서 팔라듐 수요는 늘어났지만 공급은 원활하지 않아 품귀 현상을 빚고 있다.

- 우한 폐렴 사태에도 반등

지난달 31일 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 2월물 팔라듐 선물가격은 전날보다 0.40% 오른 트라이온스당 2246.60달러를 기록했다. 현물은 2287.84달러로 선물보다 높게 거래되고 있다. 일반적으로는 이자와 보관비용 때문에 선물 가격이 더 비싸지만 현물가가 더 높은 것은 그만큼 수급 압박이 심하다는 뜻으로 해석된다.

팔라듐은 지난해 현물이 48%, 선물이 55% 뛰어 주요 원자재 중 가격 상승폭이 가장 컸다. 2018년 7월까지만 해도 트라이온스당 1000달러가 채 안 되던 팔라듐 가격은 작년 8월 금값을 앞지르며 고공행진하고 있다.

팔라듐 몸값이 이처럼 높아진 이유는 미국과 유럽은 물론 중국까지 세계적으로 자동차 배기가스 규제를 강화하면서 매연 저감장치 수요가 늘고 있기 때문이다. 팔라듐은 80%가 가솔린 차 매연저감 촉매 원료로 쓰인다.

공급은 계속 부족하다. 러시아에 이어 팔라듐을 많이 생산하는 남아프리카공화국에서는 작년부턴 정전이 빈번히 발생해 팔라듐 공급에 차질을 빚고 있다. 남아공은 세계 팔라듐 공급의 40%를 차지하고 있다.

시장에선 팔라듐을 대체할 금속이 마땅치 않기 때문에 단기적으로 가격이 주춤할 순 있어도 매수

I . ISSUE & TREND

우위를 이어갈 것으로 보고 있다.뱅크오브아메리카는 지난달 팔라듐값이 향후 온스당 3500 달러까지 오를 것이란 전망도 내놨다.

- 팔라듐 ETF 연초 대비 17% 상승

국내 증시에서도 팔라듐은 인기다. 국내에서 팔라듐에 투자할 수 있는 상품으로는 KB 자산운용이 지난해 출시한 'KBSTAR 팔라듐선물(H)' 'KBSTAR 팔라듐선물인버스(H)' 상장지수펀드(ETF)가 있다. 인버스 ETF 는 가격 하락에 투자하는 상품이다. 이들은 S&P GSCI 의 팔라듐 선물지수를 기초지수로 한다. 에프앤가이드에 따르면 KBSTAR 팔라듐 선물은 1 월 한 달 동안 17%의 수익률을 기록했다. 지난 3 개월간 수익률은 24.5%에 달한다.

미국에는 뉴욕증권거래소에 에버딘사의 'ABERDEEN PHYSICAL PALLADIUM' ETF 가 상장돼 있다. 국내에서도 직접 투자할 수 있는 상품이다. 이 상품은 팔라듐 현물을 100% 편입한다. 이 ETF 의 1 년 수익률은 70%에 달한다.

일각에선 팔라듐 가격이 그동안 너무 올라 조만간 상승세가 꺾일 수 있다는 관측도 나온다. 한 투자증권 연구원은 "글로벌 자동차산업 성장세가 주춤한 데다 전기차 등 매연저감 장치가 필요 없는 신에너지 차로 자동차산업의 무게 중심이 옮겨가는 추세"라며 "팔라듐값이 정점을 찍고 내려오면 대량 차익 매물 출회 가능성이 있어 주의해야 한다"고 말했다.



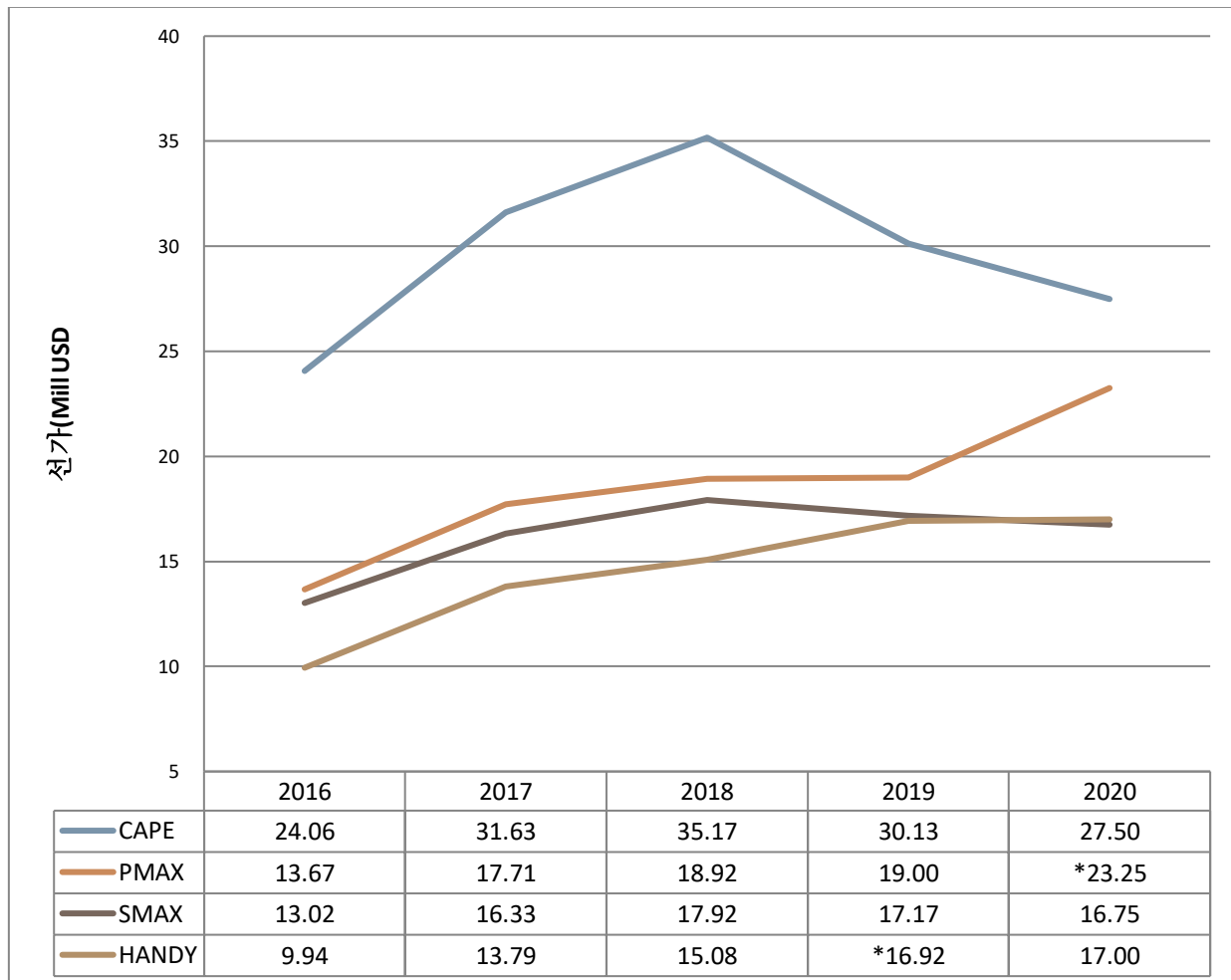
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	27.50
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-8.71%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.25
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	22.37%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.75
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-2.43%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	17.00
*'18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	0.49%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

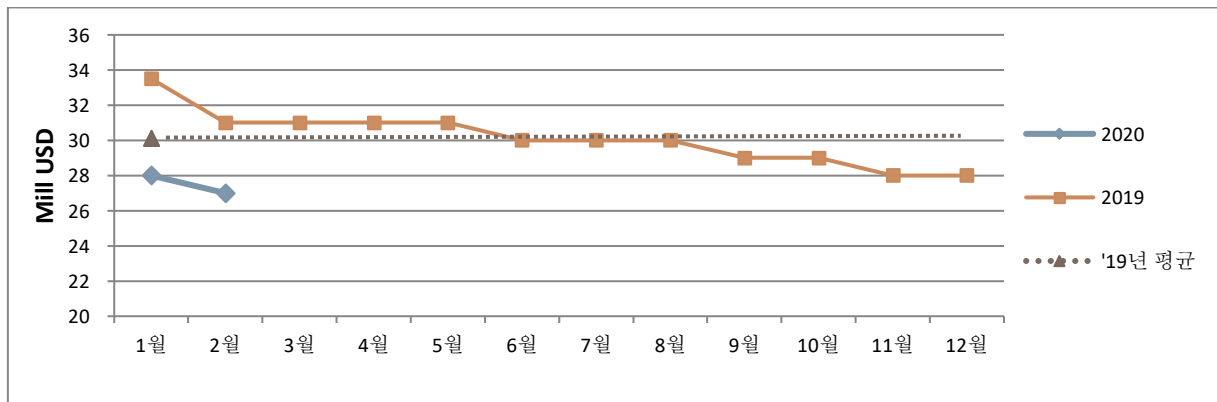




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00				27.50
		전월대비	0.0%	-3.6%				-
		전년대비	-16.4%	-12.9%				-8.7%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00				23.25
		전월대비	23.7%	21.1%				-
		전년대비	23.7%	21.1%				22.4%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50				16.75
		전월대비	0.0%	-2.9%				-
		전년대비	-5.6%	-2.9%				-2.4%
HANDY 37K	선가	17.00	17.00				17.00	
	전월대비	3.0%	0.0%				-	
	전년대비	0.0%	0.0%				0.5%	
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.13
	PMAX	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00
	SMAX	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.17
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92

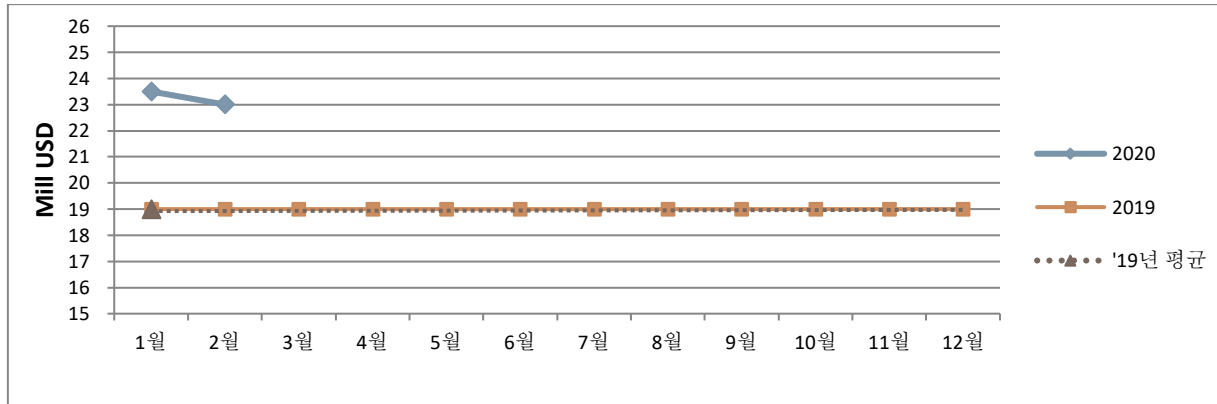
□ Cape



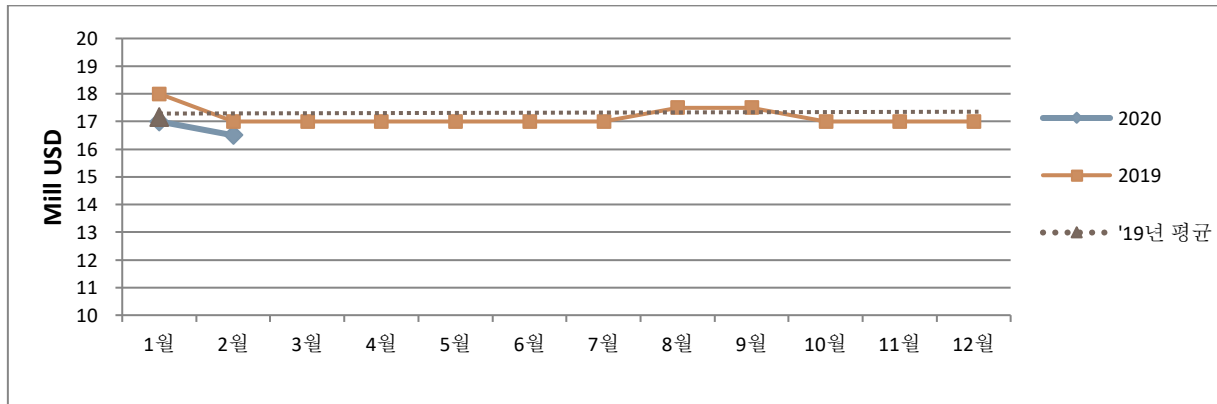


II. BULK CARRIER

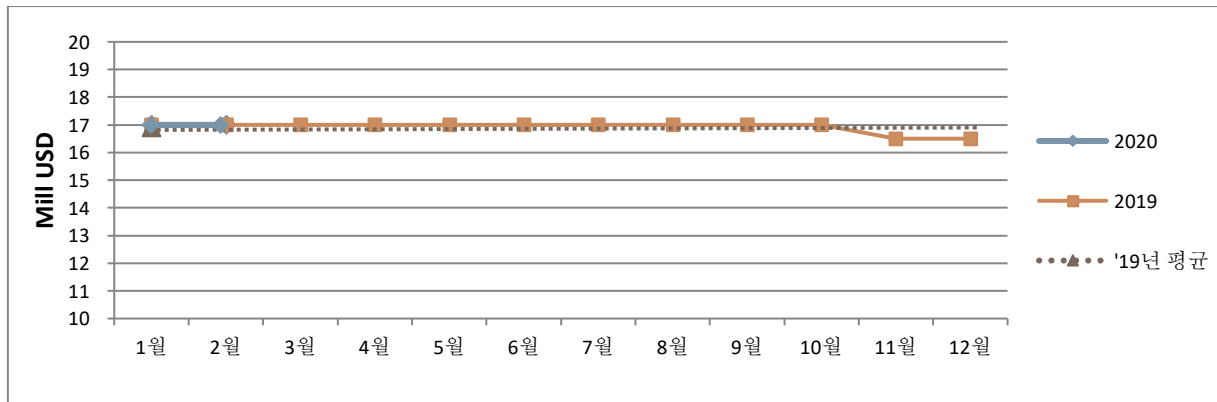
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AQUA VISION	180,353	2011	CHINA	B&W		20	Undisclosed buyer
BC	AQUACARRIER	175,935	2011	CHINA	MAN		18	Singaporean buyer
BC	AQUAJoy	171,014	2003	JAPAN	B&W		11.3	Chinese buyer
BC	OCEAN GARNET	92,500	2010	CHINA	B&W		11	Undisclosed buyer, SS due Jan '20
BC	GREAT WENCHENG	91,439	2005	JAPAN	MITSU		9.4	Chinese buyer
BC	UNDERDOG	74,444	2006	CHINA	B&W		rgn 8	Greek buyer, old sale
BC	TRITON VALK	55,651	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.1	Greek buyer, DD passed
BC	PATRICK STAR	52,454	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	8	Indonesian buyer, SS/DD passed
BC	FANTHOLMEN	32,500	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	5.8	Chinese buyer
BC	HOKKAIDO BULKER (log fitted)	31,858	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	11	Undisclosed buyer
BC	GENCO CHARGER (log fitted)	28,398	2005	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.2	Middle Eastern buyer
BC	ANDERMATT	20,001	2002	KOREA	B&W	C 3x30t	4	Undisclosed buyer
GC	HO FUA (SD, log)	11,600	2001	JAPAN	HANSH	D 4x30t	rgn 1.8	Vietnamese buyer
BC	SIDER MILOSI	8,062	2011	CHINA	MAK	C 2x25t	4.65	Greek byuer (Eko Shipping)



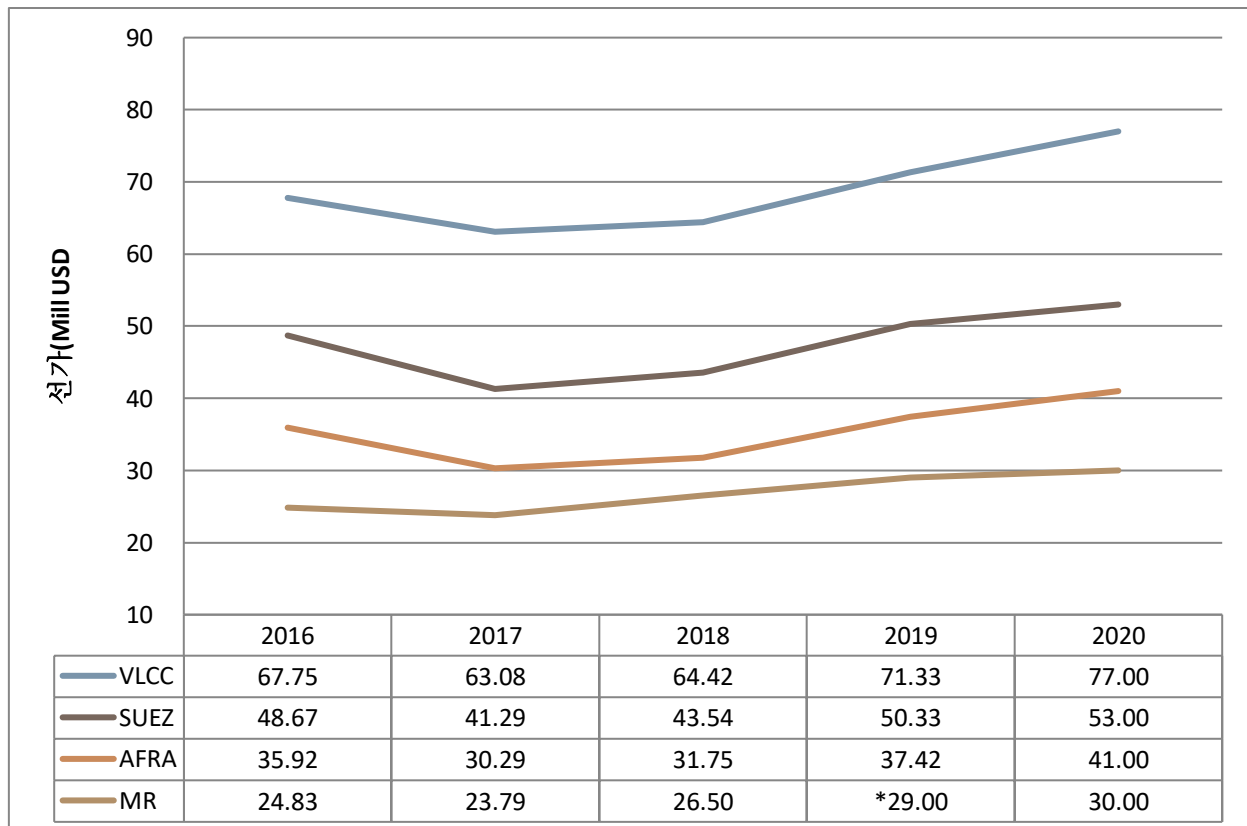
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	77.00
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.94%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	53.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	5.30%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	41.00
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	9.58%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.00
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	3.45%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.92	12.42	11.77	10.90	10.50
	10.45%	-10.78%	-5.20%	-7.43%	-3.63%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

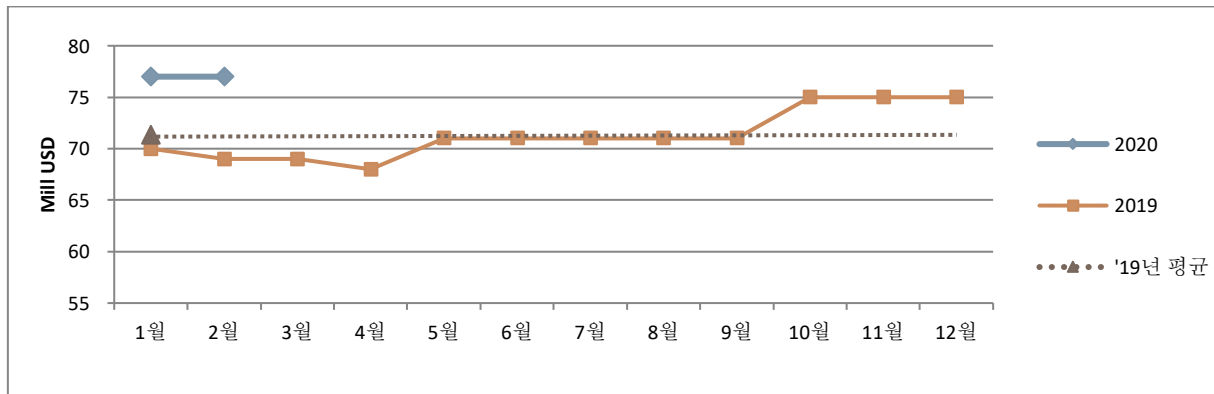




III. TANKER

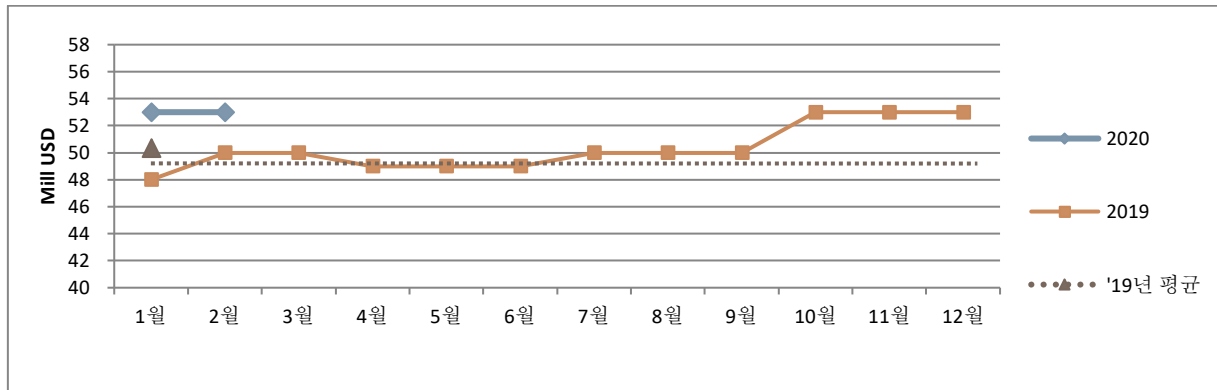
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	77.00					77.00
		전월대비	2.7%	0.0%					-
		전년대비	10.0%	11.6%					7.9%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00					53.00
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	10.4%	6.0%					5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	41.00					41.00
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	17.1%	17.1%					9.6%
	MR 51K	선가	30.00	30.00					30.00
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	7.1%	7.1%					3.4%
CHEM IMO2 13K	선가	10.50	10.50					10.50	
	전월대비	0.0%	-3.6%					-	
	전년대비	-4.5%	-6.7%					-3.6%	
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	29.00	
	CHEM	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	10.90	

VLCC-310K

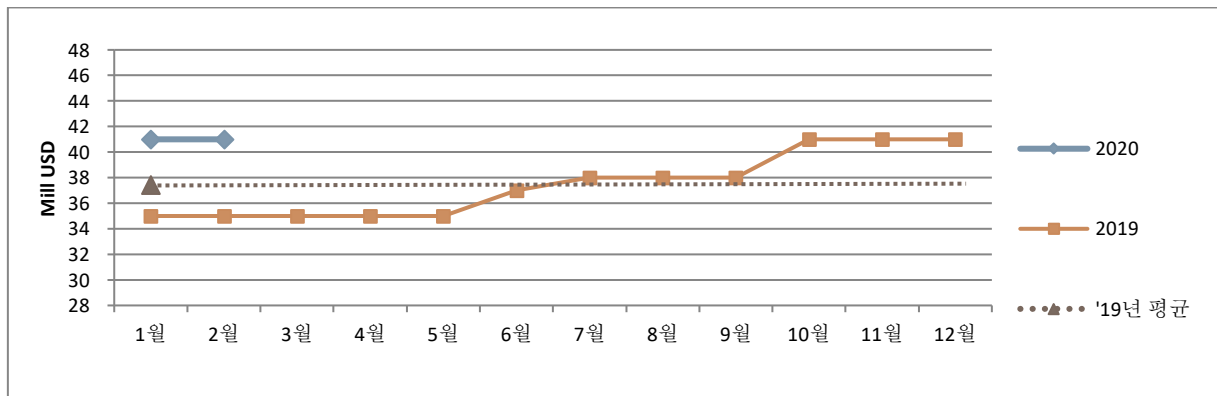


III. TANKER

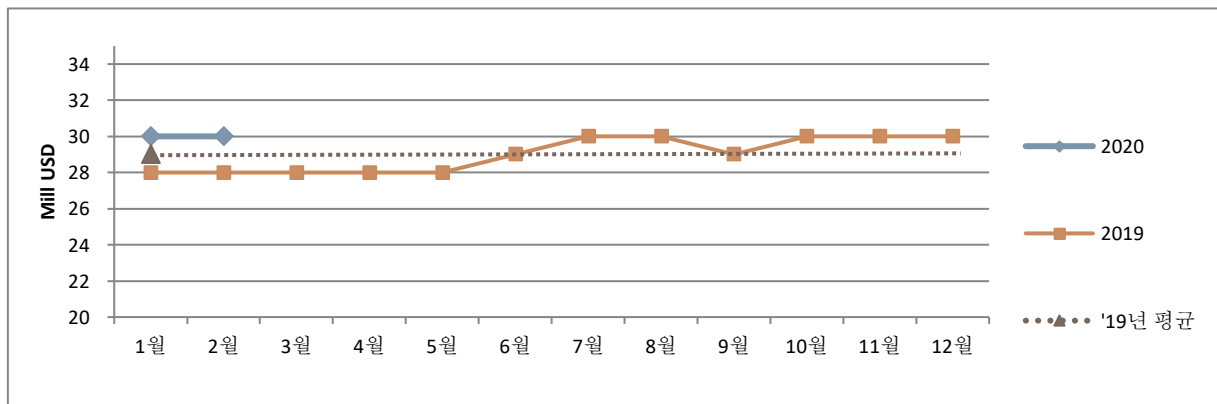
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	WINSON NO. 5	312,679	2001	KOREA	B&W		28	Turkish buyer
TANKER	KATSURAGISAN	311,620	2005	JAPAN	MAN		35	Vietnamese buyer
TANKER	FRONT HAKATA	298,465	2002	JAPAN	MAN		31.5	Greek buyer
TANKER	FILIKON	149,989	2002	JAPAN	SULZ		20.8	Undisclosed buyer
TANKER	MEGANISI	72,514	2004	KOREA	B&W		10.2	Undisclosed buyer, bank driven sale
TANKER	ANDIMILOS	72,514	2004	KOREA	B&W		10.2	Undisclosed buyer
TANKER	YUHO MARU	5,400	2012	JAPAN	HANSH		7	Singaporean buyer, no coating, dpp
OIL /CHEM	ECO PALM DESERT	49,703	2018	VIETNAM (KOR)	B&W	2&3	35	U.S.A. buyer (J.P. Morgan), incl. 5 years t/c back to Clearlake
OIL /CHEM	ECO HOLMBY HILLS	49,703	2018	VIETNAM (KOR)	B&W	2&3	35	Norwegian buyer (Champion Tankers), Bank Sale
OIL /CHEM	ANICHKOV BRIDGE	47,842	2003	KOREA	B&W	3	10	Undisclosed buyer, ice class 1A, dirty trader
OIL /CHEM	NAVIG8 AMESSI	37,596	2015	KOREA	MAN	2	26.5	Singapore buyer (Navig8 Chemicals), declaration of purchase option
LNG	TRISTAR RUBY	84,491	2008	KOREA	WART		-	UAE buyer (Tristar Transport)
LNG	NORTHWEST SEAEAGLE	67,003	1992	JAPAN	MITSU		-	Turkey buyer (KARMOL)



III. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ROTTERDAM	72,982	2008	JAPAN	B&W	6500	TEU	18.5	Greek buyer
CONT	CFS PACENO	13,621	2008	CHINA	B&W	1118	TEU	-	Greek buyer

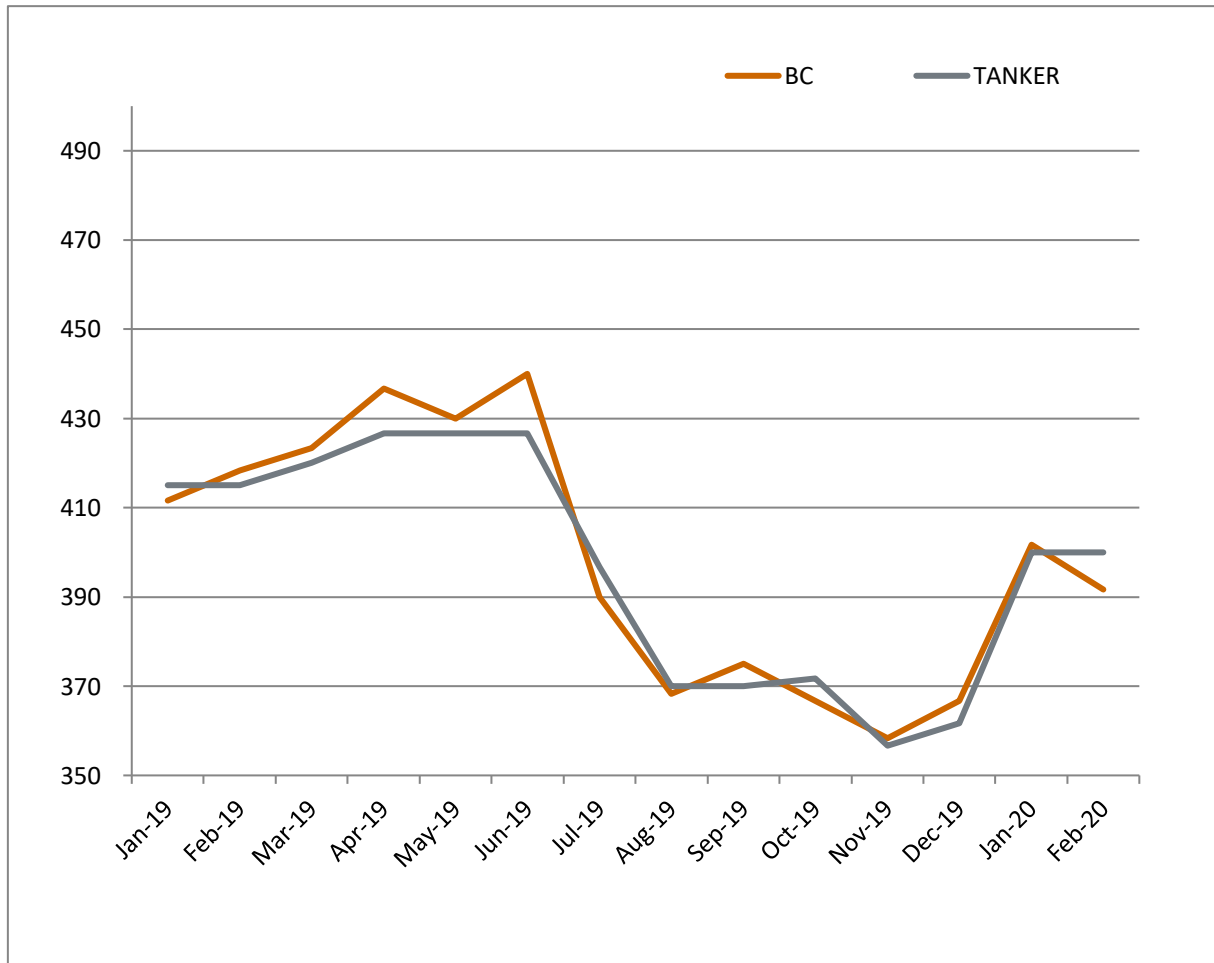


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 1 월	2020 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	400.00	0.9%	415.00	400.00	0.0%	-3.6%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	396.67	-0.5%	418.33	391.67	-2.5%	-6.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



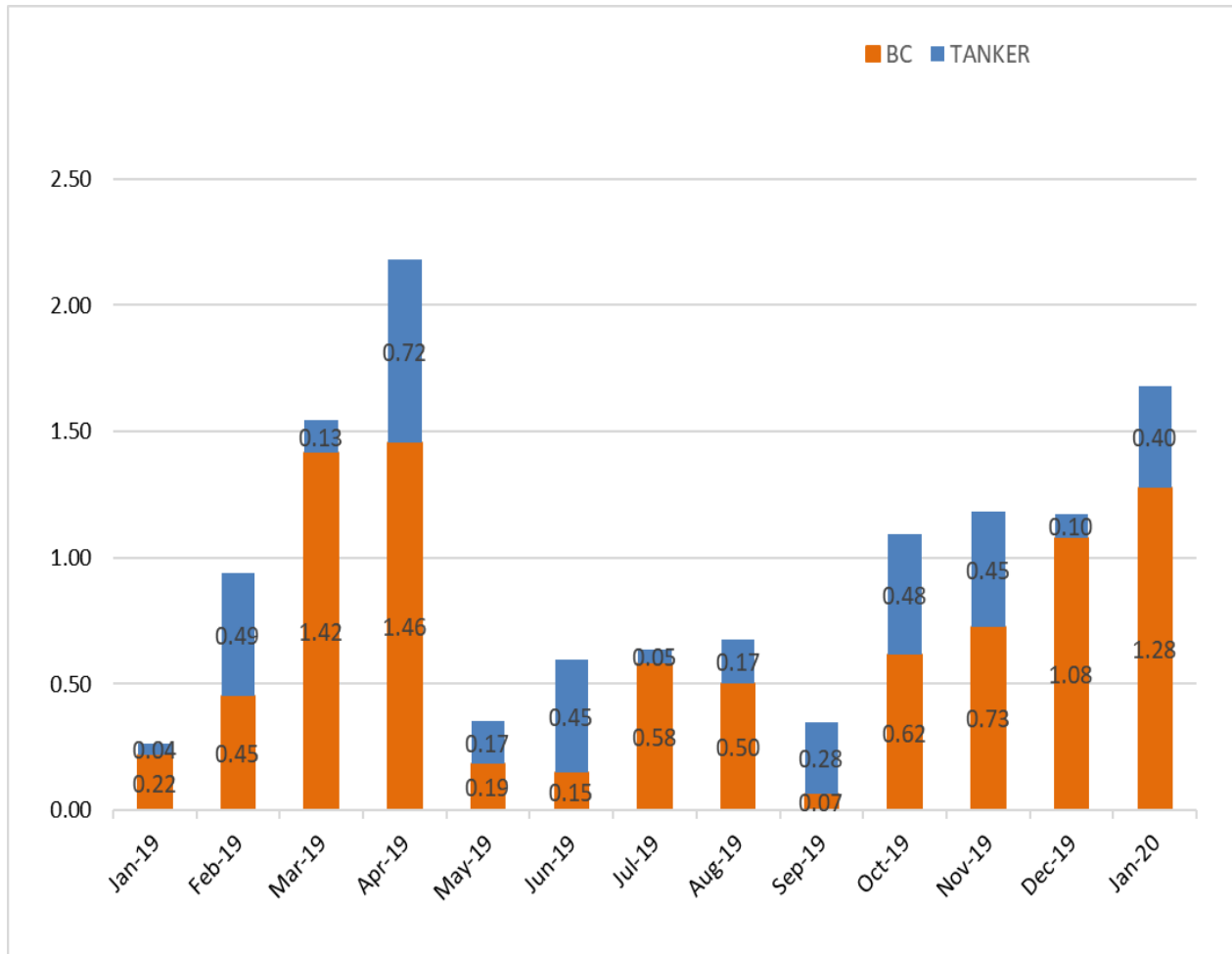


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2019 년 1 월		2020 년 1 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	20.86	195	3.54	17.0%	97	49.7%	0.04	4	0.40	811.4%	13	225.0%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	0.22	5	1.28	480.0%	12	140.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

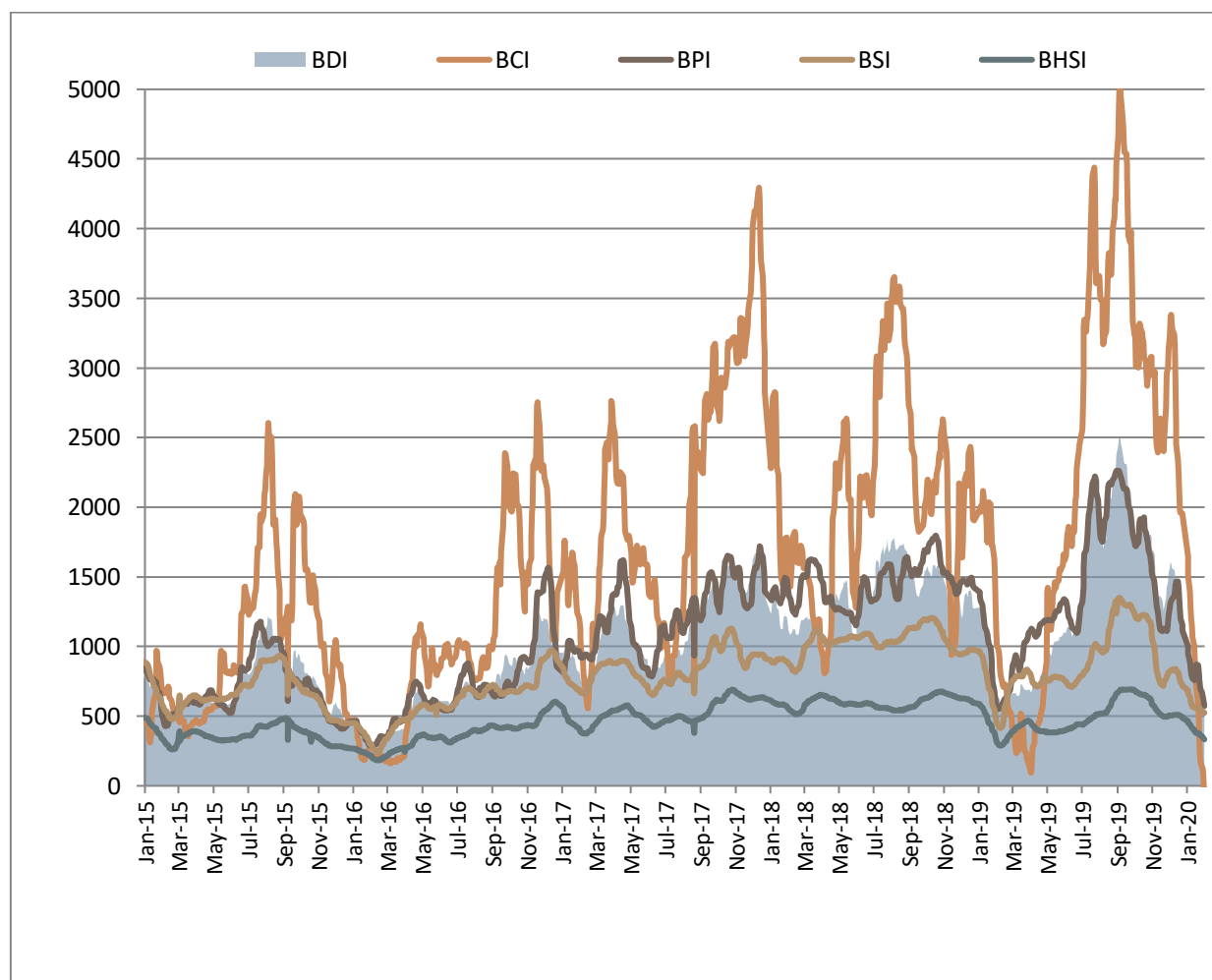
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ORE SUD	288,771	39,230	1992	KOREA	B&W	382	Full sub-conti delivery option
BC	NORFOLK	164,218	23,954	2002	CHINA	B&W	398	AS IS Singapore
GC	AMUR	7,207	3,733	1997	RUSSIA	MAN	416	INDIA
TANKER	GHAWAR	300,361	48,100	1996	JAPAN	MITSU	407	AS IS in Red Sea
TANKER	SRI PHANGNGA	2,112	682	1987	JAPAN	AKASAKA	382	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-01-31	2020-01-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	487	557	▼-70.00	2518	290
BCI	-20	165	▼-185.00	5043	92
BPI	574	691	▼-117.00	2262	282
BSI	524	543	▼-19.00	1351	243
BHSI	332	360	▼-28.00	692	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	338.50	▼-30.50	292.50	▼-17.50	353.00	▲6.50
IFO180	356.00	▼-28.00	320.00	▼-22.00	390.00	▲0.00
MGO	580.00	▼-62.00	488.50	▼-38.50	544.00	▼-31.00
LSMGO	571.50	▼-57.50	488.50	▼-40.50	-	-
VLSFO	572.50	▼-55.00	472.50	▼-38.00	520.50	▼-33.50

❖기준일 : 1 월 31 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-01-31	2020-01-23	CHANGE
미국 달러	1183.50	1165.10	▲18.40
일본 엔(100)	1086.68	1060.87	▲25.81
유로	1305.76	1292.74	▲13.02
중국 위안	169.55	168.69	▲0.86

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[경제용어사전] 팔마비율(Palma ratio)

호세 가브리엘 팔마 영국 케임브리지대 명예교수가 개발한 소득불평등지수다. 소득 상위 10%의 소득점유율을 하위 40%의 점유율로 나눈 값으로 클수록 불평등하다는 의미다. 불평등 문제가 주로 소득 상위 10%와 하위 40% 간의 소득분배에서 발생하고, 상위 11~60% 중간층의 소득 몫은 안정적으로 유지된다는 연구 결과를 바탕으로 하고 있다.

통계청은 그동안 소득분배지표로 '소득 5분위 배율' '지니계수' 등을 발표했는데 2019년부터 팔마비율을 추가했다.

통계청은 2019년 4월 11일 2011~2017년의 팔마비율을 공개했다. 2011년 이 비율은 1.74(처분 가능소득 기준)였다. 이듬해 1.71로 떨어졌고 2013년 1.59, 2014년 1.51, 2015년 1.42로 낮아졌다. 분배지표가 그만큼 개선됐다. 2016년에는 1.45로 소폭 상승했지만 2017년 다시 1.44로 하락했다. 해당 시기 분배 개선에 가장 큰 영향을 미친 것은 고용 개선과 2014년 도입된 노인 대상 기초연금이라고 통계청은 설명했다.

[출처 : 네이버 지식백과, 한경 경제용어사전 - STL 편집]

◇ 관련기사 : 통계청, 새 '불평등 지표' 발표...OECD 10위 → 30위권으로 '뚝'

한국의 소득 불평등 수준이 경제협력개발기구(OECD) 36개 회원국 중 10위권에서 30위권으로 뚝 떨어진 것으로 나타났다. 통계청이 가계금융복지조사 자료를 바탕으로 불평등 지표를 새로 만들어 적용한 결과다.

통계청은 가계금융복지조사를 기반으로 팔마비율(PALMA RATIO), 소득 10분위 경계값 비율, 중위 소득 60%를 기준으로 한 상대적 빈곤율, 평균 빈곤갭 등 4개 소득분배지표를 새로 개발해 공개했다. 이들 지표들은 OECD 등에서 국가간 불평등 비교를 위해 사용되는 지표들이다. 이 지표를 적용한 결과 한국의 불평등 순위는 팔마비율 30위, 소득 10분위 경계값은 26~33위, 상대적 빈곤율 29위, 평균 빈곤갭 31~33위로 나타났다.

통계청은 "그 동안 학계 등 통계 이용자들로부터 소득분배와 관련한 다양한 지표가 필요하다는 지적이 있었다"며 "전문가 의견 수렴, 국가통계위원회 심의를 거쳐 지표를 개발, 공개하게 됐다"고 밝혔다.

팔마비율은 소득 상위 10%의 소득에서 하위 40%의 몫을 나눈 값이다. 알렉스 코밤 영국 조세정의네트워크 대표, 앤디 섬너 영국 킹스칼리지대 교수가 함께 개발했다. 영국 등에서 불평등을

VI. STL NEWS & INFORMATION

측정하기 위한 지표로 도입되었고, OECD·UN(국제연합) 등에서 국가별 비율을 분석해 공개한다. 불평등 문제가 주로 소득 상위 10%와 하위 40% 간의 소득 분배에서 발생하고, 상위 11~60% 중간층의 소득 몫은 안정적으로 유지된다는 연구 결과를 바탕으로 하고 있다.

소득 10분위 경계값 비율은 10분위 별로 구간을 나누었을 때 경계값의 변동을 살피는 게 소득 분배 개선·악화를 측정하는 데 도움이 된다는 연구 결과를 바탕으로 도입된 지표다. 가령 소득 최하위 10%의 변화를 살피기 위해서는 10% 전체 평균보다 최하위 10%와 하위 11~20%의 경계에 있는 소득이 어떻게 변했는지 보는 게 더 유용하다는 얘기다.

통계청은 지금까지 중위소득(소득을 순서대로 줄 세웠을 때 한 가운데 있는 소득) 대비 50%를 기준으로 상대적 빈곤율 자료를 제공했는데, 이번부터 중위소득 대비 60%를 기준으로 한 상대적 빈곤율도 함께 제공키로 했다. 평균 빈곤율은 중위소득의 50~60%에 못 미치는 빈곤선 밑 계층(빈곤인구)의 평균소득과 빈곤선(중위소득 50~60%)과의 차이를 나타낸 것이다.

그 가운데 가장 관심을 끈 것은 팔마비율이다. 지금까지 통계청은 지니계수, 5분위 분배율(소득 최상위 20%인 5분위와 최하위 20%인 1분위 간 평균 소득 비율)·10분위 분배율 등을 불평등 지표로 제공해왔다. 불평등 개선·악화 추이를 살필 수 있는 정량 지표가 새로 추가된 것이다.

통계청에 따르면 가처분소득(근로나 사업을 통해 벌어들인 소득에 세금·사회복지 등의 영향을 더해 계산한 실제로 쓸 수 있는 소득) 기준 팔마비율은 2017년 1.44로 나타났다. 그 동안 가계동향조사 소득부문 자료를 이용해 OECD 등이 발표한 1.0보다 크게 악화된 것이다. 2019년 발표된 팔마비율을 기준으로 하면 우리나라는 OECD 36개국 가운데 30번째로 불평등이 심한 나라가 된다. 라트비아(1.38), 뉴질랜드(1.43) 다음이고, 영국(1.45) 바로 위다. 영국이나 뉴질랜드 수준으로 불평등이 심한 나라라는 얘기다.

[출처: 조선비즈 - STL 편집]



VII. CONTACT INFORMATION

STL GLOBAL Co., Ltd.

101-1401, Lotte Castle President, 109, Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea
 Tel: +82-2-776-0840 (Rep.) Fax: +82-2-776-0864
 E-mail: seoul@stlkorea.com
 www.stlkorea.com

| **SALE & PURCHASE**

Neal S.I. Kwon (권순일 상무)
 Senior Director
 Tel. 070-7771-6410
 Mob. 010-9496-0523
 snp@stlkorea.com
 neal@stlkorea.com (Personal)

| **CHARTERING**

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 snp@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com(Personal)

| **RESEARCH**

Anna Lee (이혜란 과장)
 Manager
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-2258-5561
 snp@stlkorea.com
 anna@stlkorea.com(Personal)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6411
 Mob. 010-6625-9785
 snp@stlkorea.com
 claire@stlkorea.com(Personal)

Mike Hong (홍창목 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6417
 Mob.010-4855-8055
 snp@stlkorea.com
 mikehong@stlkorea.com
 (Personal)

| **AGENCY OPERATION** (오수현 차장 Tel. 070-7771-6402)

| **FERROALLOY LOGISTICS** (안지영 차장 Tel. 070-7771-6405)

| **WAREHOUSE MANAGEMENT** (진정식 과장 Tel. 070-7771-6406)

E-mail. operation@stlkorea.com

에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)
 Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388
 E-mail. tour@stlgtour.com

기업/일반 단체 (이현성 부장 Tel.070-4800-0153)
 항공 예약 (김영하 실장 Tel.070-4800-0151)
 패키지/허니문/골프 (김홍모 대리 Tel. 070-4800-0150)

전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)
 Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333
 E-mail. academy@stlyacht.com

| 보트/요트 면허취득 (이진행 실장 Tel.010-2777-4027)