



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.297

Updated May 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	21

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

I. ISSUE & TREND

1. '점점 가라앉는' 해운업... 4 월 BSI 47 '역대 최저 기록'

코로나 19 영향에 따른 해운업 불황이 심각한 것으로 나타났다.

3 일 한국해양수산개발원(KMI)이 국내 79 개 해운업체를 대상으로 조사한 결과에 따르면 4 월 해운업 BSI(경기실사지수)는 전월보다 2P 내린 47 로 역대 최저치를 기록했다.

BSI 가 기준치(100)보다 높으면 경기가 호전될 것이라고 예상하는 기업이 많고, 그보다 낮으면 경기가 나빠질 것으로 느끼는 기업이 많은 것이다.

코로나 19 확산으로 글로벌 소비·생산이 위축됨에 따라 경제 위기 가능성이 제기되는 등 시장 불확실성이 커졌기 때문에 KMI 는 분석했다.

건화물 부문이 불확실성 증대로 전월보다 14P 하락한 38 을 기록했고, 유조선 부문은 유가 하락에 따른 수요 증가 기대감 속에 전월보다 12P 상승한 38 을 나타냈다.

경영 부문에서는 채산성이 65 로 전월보다는 나아졌지만, 자금 사정과 매출은 각각 63 과 44 로 나빠졌다.

선사들은 경영 애로 사항으로 불확실한 경제 상황(37%), 물동량 부족(25%), 자금 부족(10%) 등을 꼽았다. 또 코로나 19 로 인한 경기 경색과 검역 규정 강화, 선적 물량 취소·연기 등이 경영에 어려움을 주는 요인이라고 응답했다.

5 월 해운업 BSI 전망치는 44 로, 역대 최저치를 기록할 것으로 나타났다. 전체 응답 기업 중 2 개사만 5 월 업황을 긍정적으로 봤다. 부문별 전망치는 컨테이너 53, 건화물 38, 유조선 38 로 조사됐다.

2. '빈 컨테이너 늘었다'...항만물동량 코로나 19 영향 가시화

올 1 분기 국내 항만에서 처리한 물동량 중 화물이 실려 있지 않은 공(空) 컨테이너가 늘어, 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)의 영향이 점차 가시화되고 있다는 우려가 나오고 있다.

I . ISSUE & TREND

3일 해양수산부에 따르면 1월~3월 전국 항만에서 처리한 컨테이너는 총 714만 TEU로 집계돼 지난해 같은 기간 711만 TEU에 비해 0.4% 증가했으나, 공 컨테이너 처리량이 148만 TEU로 전년동기 137만 TEU 대비 8.2% 늘어 컨테이너 화물중량 기준으로는 7.2%, 1억 2642만톤이 감소했다.

월별로는 처리 화물중량 감소폭이 확대돼, 코로나 19의 영향이 점차 가시화되고 있다는 분석이다. 월별 처리 화물중량은 1월이 전년 4459만톤에서 4351만톤으로 2.4%, 2월 4212만톤에서 3957만톤으로 6.0%, 3월 4966만톤에서 4334만톤으로 12.7% 각각 감소했다.

부산항의 경우도 화물이 실려있는 '적(積) 컨테이너' 증가율은 2.7%인데 반해 '공 컨테이너'의 증가율은 19.9%로 크게 늘었다.

이에 대해 해수부는 코로나 19로 중국 내 통관, 내륙 운송 등이 지연돼 중국항만으로 입항하지 못하는 일부 선사들이 공 컨테이너 적치 등을 위해 부산항 기항에 따른 현상이라고 설명했다.

전문가들은 컨테이너 화물의 특성 때문이라는 의견이다. 석탄과 철광석 등 원자재를 운반하는 벌크선의 경우 코로나 19 사태 이전에 장기 계약을 한 상태라 영향이 적은 반면 컨테이너는 주 화물이 소비재로 코로나의 영향을 받을 수밖에 없다는 얘기다.

이를 반영하듯 컨테이너 화물을 포함한 올 1분기 전국 무역항에서 처리한 항만 물동량은 총 3억 8892만톤으로 전년 동기 3억 9899만톤 대비 2.5% 감소했으나, 비컨테이너 화물 처리 물동량은 총 2억 6249만톤으로 전년 동기 2억 6262만톤 대비 큰 변화가 없었다.

해수부 관계자는 "글로벌 경기 악화와 항만물동량 감소 간 시차가 있는 해운항만업의 특성상 3월부터 코로나 19의 영향이 가시화돼, 2분기 이후 항만별 물동량 감소폭이 커질 것으로 예상된다"고 말했다.

하지만 중국 등에서 해운 시황 회복의 초기 징후가 발견되고 있다는 반가운 조사 결과가 나왔다. 시장조사 기관 로이드 리스트 인텔리전스가 컨테이너 선박의 중국 기항횟수를 조사한 결과 3월 30일~4월 5일 중국 기항횟수는 2019년보다 상회하는 수준까지 회복된 것으로 나타났다.

이처럼 중국의 컨테이너 기항횟수가 늘어나는 것은 중국발 수출 물량이 다시 예년 수준으로 회복하고 있음을 시사하는 것이라고 전문가들은 설명했다.

I . ISSUE & TREND

또 중국 국가통계국가 30 일 발표한 4 월 제조업 구매관리자지수(PMI)도 50.8 로 집계됐다. 제조업 PMI 는 공장을 운영하는 제조업체의 체감 경기를 보여주는 지표로 기준선인 50 을 넘으면 경기 확장을, 50 을 밑돌면 경기 수축을 뜻한다.

이런 상황에서도 해운·항만 경기회복의 낙관론은 아직 이르다는 지적이다. 한국해양수산개발원(KMI) 전문가는 "중국 제조업 경기가 회복기에 들어서더라도 전 세계 코로나 19 확산으로 해외 수요가 크게 줄어 판단이 어려운 상황"이라고 말했다.

이어 "중국 상황이 회복되더라도 한국 해운·항만에 긍정적 영향이 미치기까지는 다소 시간이 걸릴 것 같다"고 부연했다.

3. 중형조선사, 1 분기 수주실적 30% 늘었지만...근본적 경쟁력 강화 속제 여전

성동조선, 대한조선, 대선조선, STX 조선해양, 한진중공업 등 국내 중형조선사들이 올 1 분기 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산에 따른 해운시황 위축에도 수주 실적이 30% 깜짝 증가하며 선전한 것으로 나타났다. 하지만 이는 지난해 극심한 부진에 따른 기저효과일 뿐 근본적 경쟁력 변화라 볼 수 없다는 분석이 나와 주목을 끈다.

중형조선사들은 코로나 19 와 유가 급락 등으로 존립의 위기를 맞고 있지만 정부의 조선업 지원책에서도 외면당하고 있다는 지적이 나오고 있다. 아울러 최근 산업은행과 한국수출입은행 등 국책은행 채권단으로부터 한진중공업과 대선조선의 매각설이 나오고 있어 근본적 경쟁력 강화가 여전히 속제로 남아 있다.

한국수출입은행 해외경제연구소는 4 일 "중형조선사 2020 년도 1 분기 동향" 보고서를 발표했다. 이에 따르면 1 분기 세계 신조선 발주량은 전년 동기 대비 71.3% 감소한 233 만 CGT(표준화물선 환산톤수)였으며 발주액은 77.0% 줄어든 54 억 9000 만달러였다. 아울러 1 분기 국내 중형조선사들의 수주량은 전년 동기 대비 31.0% 증가한 11 만 CGT 를 기록했다고 밝혔다. 선종별로 보면 수에즈막스급 1 척을 포함한 탱커 4 척을 따냈다.

I . ISSUE & TREND

양종서 수출입은행 해외경제연구소 선임연구원은 "코로나 19 확산에 따른 각국의 이동제한 조치 등으로 인해 세계 경제 전체 수요가 감소하면서 해운시황이 위축되고 국제유가 급락까지 이어져 노후선 대체투자가 밀리며 발주가 크게 줄어들었다"고 분석했다.

반면 국내 중형조선사들의 실적 증가한 것에 대해 "전년 동기의 극히 부진한 수주로 인한 기저효과로 수주량 증가를 나타냈다"며 "근본적인 경쟁력 변화라 볼 수는 없다"고 분석했다. 아울러 "다만 전체 신조선 시장이 코로나 19 사태의 영향으로 전년 동기 대비 실적이 크게 하락했음을 감안하면 상대적으로 양호한 수준으로 평가된다"고 덧붙였다.

보고서를 통해 한국 중형조선사들의 1 분기 상황을 살펴보면 상황은 녹록치 않다.

중형조선사들의 1 분기 중형선박 수주점유율은 CGT 기준 8.4%로 2019 년 점유율 4.2% 대비 2 배 상승했다. 하지만 이는 전체 중형선박 시장 위축의 정도에 비해 상대적으로 많은 선박을 수주해 점유율 상승을 가져왔지만 수주척수가 3 척에 불과해 근본적인 경쟁력 강화로 볼 수 없다.

수주액은 1 억 8000 만달러로 전년 대비 8.5% 증가한 것으로 추정된다. 같은 기간 중 중형 조선수주액이 국내 신조선 수주 전체에서 차지하는 비중은 17.4%로 전년도 4.0% 대비 크게 증가했다. 문제는 이런 비중의 증가가 조선업 전체의 수주 부진에 따른 것이라 중형조선업의 근본적 위상 변화로 이어지지 못했다는 점이다.

1 분기 국내 중형조선사 건조(인도)실적은 총 8 척, 63 만 DWT(재화중량톤수)로 전년 대비 DWT 기준 9.0% 늘었다. 탱커 건조척수는 전년 동기와 같은 7 척이었지만 아프라막스급 탱커가 집중 인도되면서 전년 동기대비 건조 톤수가 증가했다. 이 외에 국내 선사용 20KDWT 급 벌크선 1 척이 인도됐다.

수주잔량은 전분기 대비 3.2% 감소한 총 45 척 98 만 9000CGT 로 집계됐다.

1 분기 세계 중형선박 발주량은 총 50 척, 88 만 CGT 로 전년 대비 65.0% 감소했다.

선종별로는 탱커 발주가 활발했다. 중형 탱커 발주는 21 척 43 만 CGT 로 전년 대비 34.1% 줄었다. 벌크선과 컨테이너선이 각각 73%, 85.6% 급감한 것을 고려하면 상대적으로 작은 폭의 감소세다.

조선업계에서는 이렇듯 중형조선사들이 나름 선전하고 있지만 현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업 등 대형 조선 3사와 달리 정부 지원에서조차 외면당하고 있는 것이 문제라고 지적하는 분위기다.

I . ISSUE & TREND

중형조선사들은 선박 건조와 관련한 총당금을 자체 자금으로 소화할 여력이 없어 선수금 환급보증을 발급받지 못한다면 수주를 따냈더라도 계약이 취소되는 악순환이 거듭되는 상황이다.

업계에서는 중형조선사들을 돕기 위해 금융지원이 강화돼야 한다고 한 목소리를 내고 있다.

학계에서는 수주 절벽기였던 2016 년에도 중형조선사들의 선수금 환급보증 발급액이 6000 억원에 이르렀다는 점을 들어 선수금 환급보증을 한도액을 크게 확대해야 한다는 주장이 제기되기도 했다. 또한 현장에서는 선박 건조 착수금을 담보로 선박 건조자금을 대출받은 뒤 건조한 선박을 인도할 때 받는 인도금으로 대출금을 갚는 담보대출제도의 시행을 요구하는 목소리도 높다.

지난 4 월말부터는 산업은행과 수출입은행 등 국책은행들이 한진중공업, 대선조선 등의 매각을 추진하고 있다. 두 조선사가 모두 실적 개선과 함께 시장 경쟁력을 갖췄다는 판단인데 업계에서는 코로나 19 로 인해 업황이 불황인데 매각 가능성이 있겠냐는 회의적인 반응이 일고 있다.

업계 관계자는 "중소형 조선업계의 구조 개편부터 정부 지원에 이르기까지 풀어야 할 숙제가 가득하다"며 "자칫 중형조선사들이 도산 위기에 빠지면 빅 3 조선사들에게까지 그 영향이 미칠 수밖에 없다는 점을 간과해선 안된다"고 지적했다.

4. "올 세계경제 2 차대전 후 최악 침체...독일+일본 GDP 증발"

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 여파로 올해 세계 경제가 2 차 세계 대전이후 최악의 침체에 빠질 것으로 전망됐다.

3 일 독일 금융사 알리안츠는 '세계의 재개' 보고서에서 코로나 19 에 따른 봉쇄 조치 등으로 올해 세계 경제의 성장률이 마이너스(-) 3.3%를 기록할 것이라고 전망했다.

알리안츠는 이는 2 차 세계 대전이후 최악의 수준이며 역성장에 따른 국내총생산(GDP) 손실액은 9 조달러(약 1 경 971 조원)에 달한다고 설명했다.

I . ISSUE & TREND

9 조 달러는 2018 년 독일(3 조 9 천 968 억 달러)과 일본(4 조 9 천 709 억 달러)의 연간 GDP 를 합한 규모다.

알리안츠는 "전면적인 봉쇄령으로 전례 없는 규모의 경제적 충격이 발생했다"며 세계 경제가 대규모 부양책에도 조만간 바로 바닥을 찍고 급반등하는 'V'자형 회복은 어렵지만 'U'자형의 회복은 가능할 것으로 가정했다.

지역·나라별로는 미국(-2.7%), 유로존(-9.3%), 일본(-5.7%) 등 대부분 역성장을 예상했으나 중국(1.8%)과 인도(1.1%)는 플러스 성장을 점쳤다.

알리안츠는 올해 세계 무역량은 15%가량 줄어 코로나 19 로 인한 무역 손실액이 3 조 5 천억 달러에 달할 것으로 예상했다.

특히 파산하는 기업이 작년보다 20%가량 늘 것으로 내다봤다.

지역별 실업률 전망치는 미국 9.4%, 유로존 9.5%, 영국 6.0% 등으로 제시했으며 유로존 국가 중 스페인(18.5%)과 이탈리아(11.8%), 프랑스(10.5%)는 두 자릿수 실업률을 기록할 것으로 전망했다.

이 보고서는 세계 경제가 앞으로 2 년 내에도 코로나 19 사태 전의 경제 수준을 되찾지 못하는 'L'자형 회복을 할 경우 성장률 전망치는 더 낮아질 수 있다고 덧붙였다.



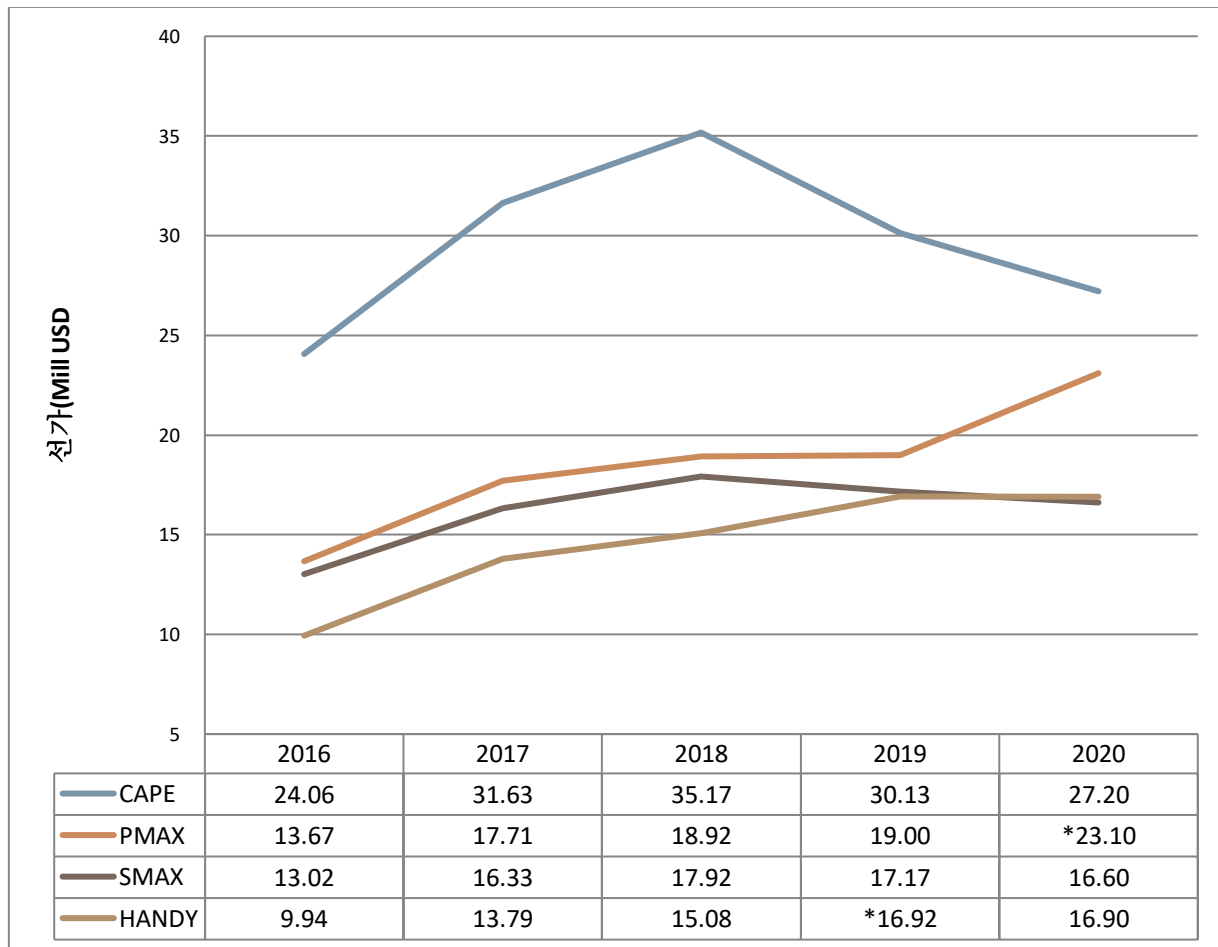
II . BULK CARRIER

(◆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	27.20
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.71%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.10
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.58%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.60
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-3.30%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.90
*'18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-0.10%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

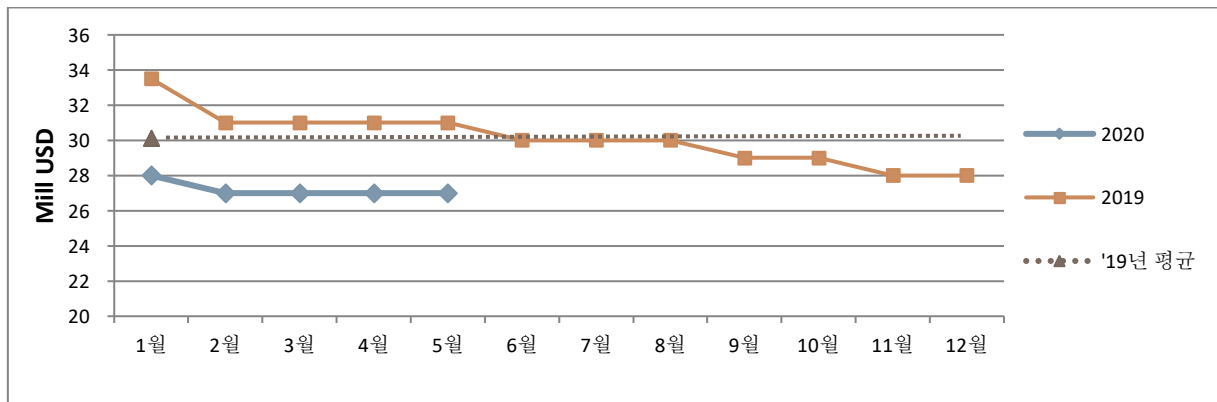




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00		27.20
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%		-9.7%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00		23.10
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%		21.6%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.50		16.60
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-2.9%		-3.3%
	HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	16.50		16.90
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.9%		-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.9%		-0.1%
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	

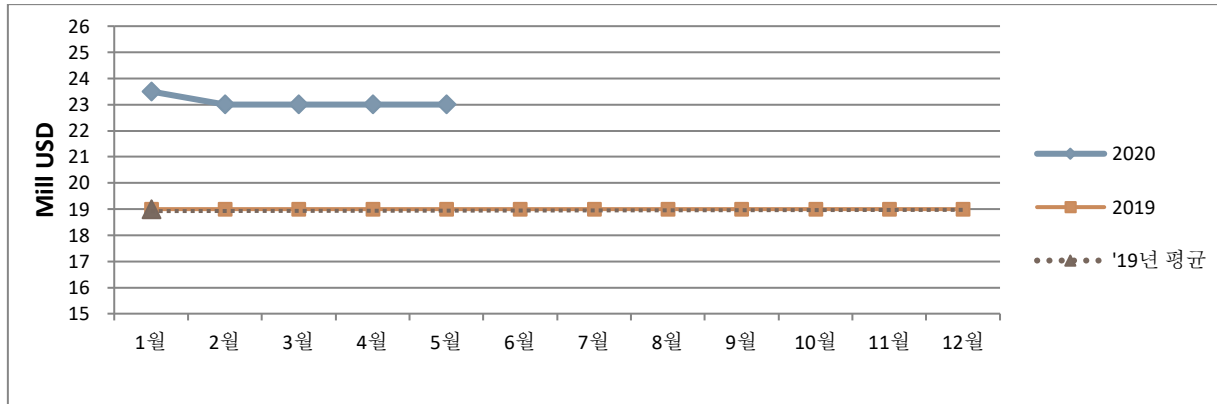
□ Cape



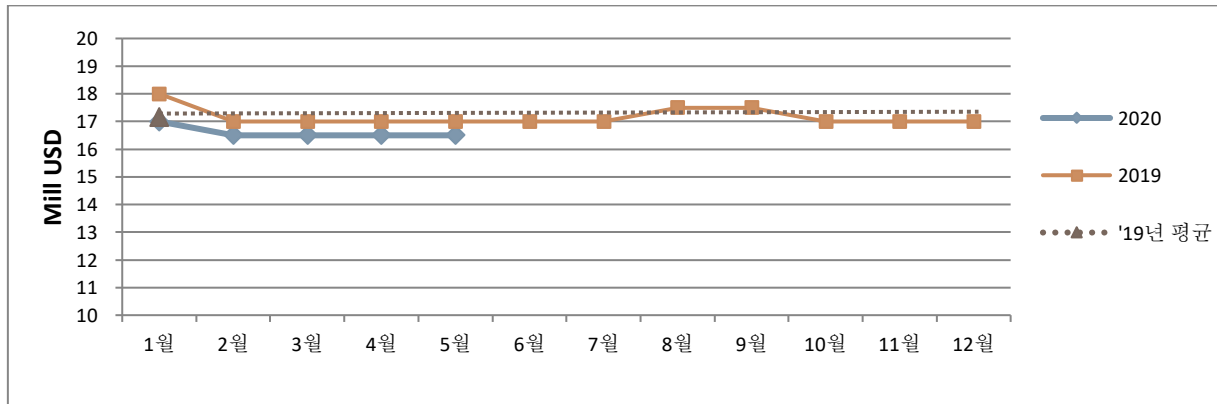


II . BULK CARRIER

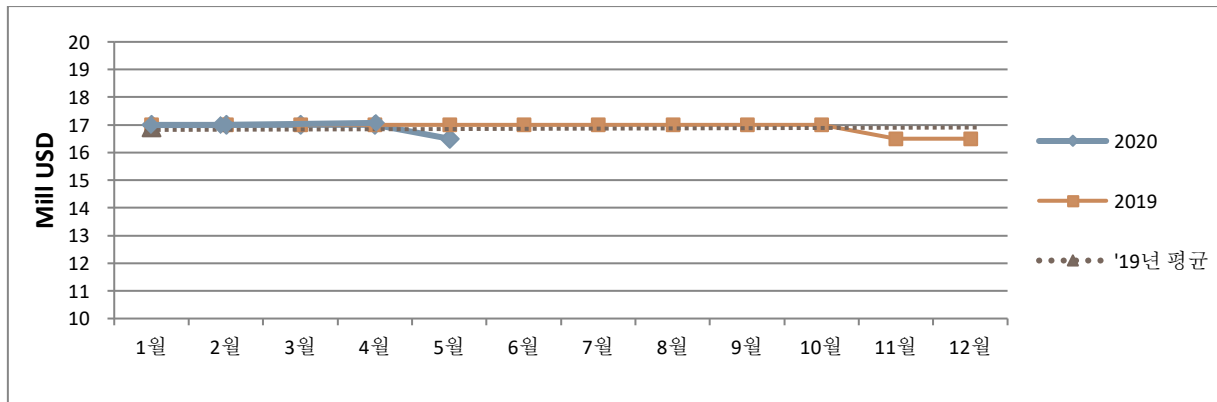
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CHINA STEEL GROWTH	175,775	2002	CHINA	MAN		xs 8	Taiwanese buyer, incl BB to Chinese interests
BC	CHINA STEEL EXCELLENCE	175,775	2002	CHINA	MAN		xs8	
BC	CERBA	80,370	2010	KOREA	B&W		13	Undisclosed buyer
BC	PAGANINI	75,118	2008	CHINA	B&W		8.1	Greek buyer



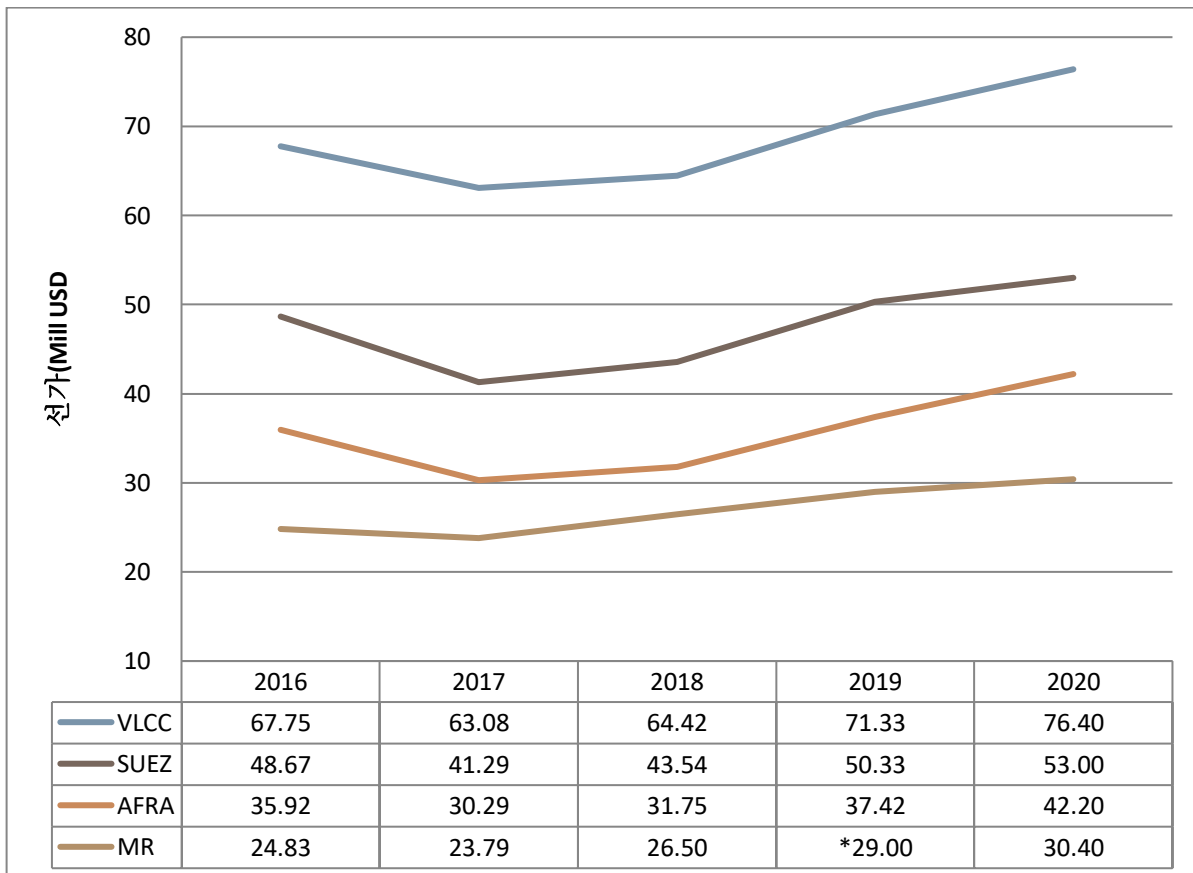
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	76.40
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.10%
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	42.20
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	12.78%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.40
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	4.83%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

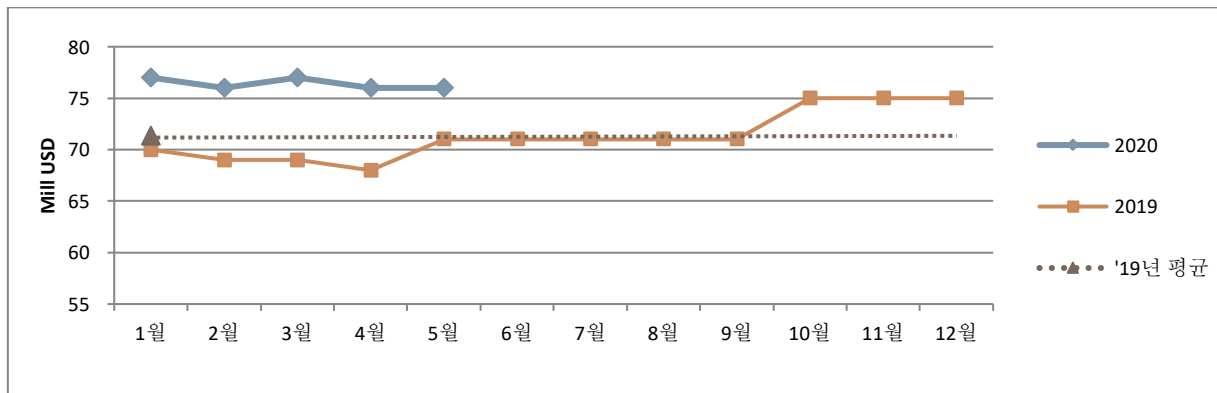




III. TANKER

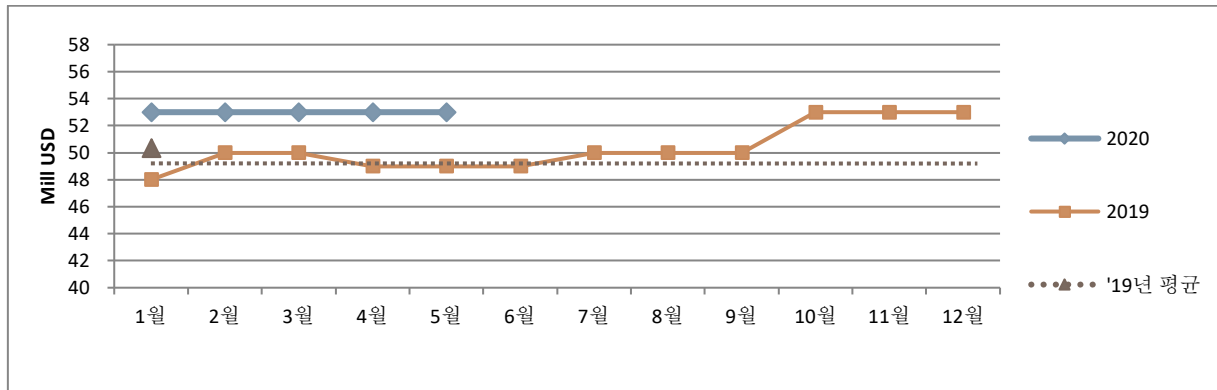
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	76.00		76.40
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	0.0%		-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	7.0%		7.1%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	53.00		53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	8.2%		5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	42.50		42.20
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	21.4%		12.8%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	30.00		30.40
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	0.0%		-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	7.1%		4.8%
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	

VLCC-310K

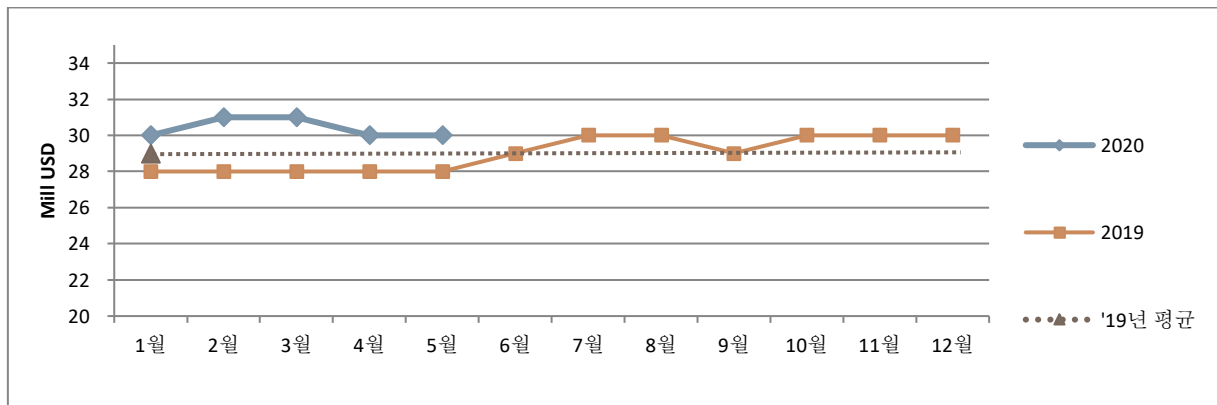


III. TANKER

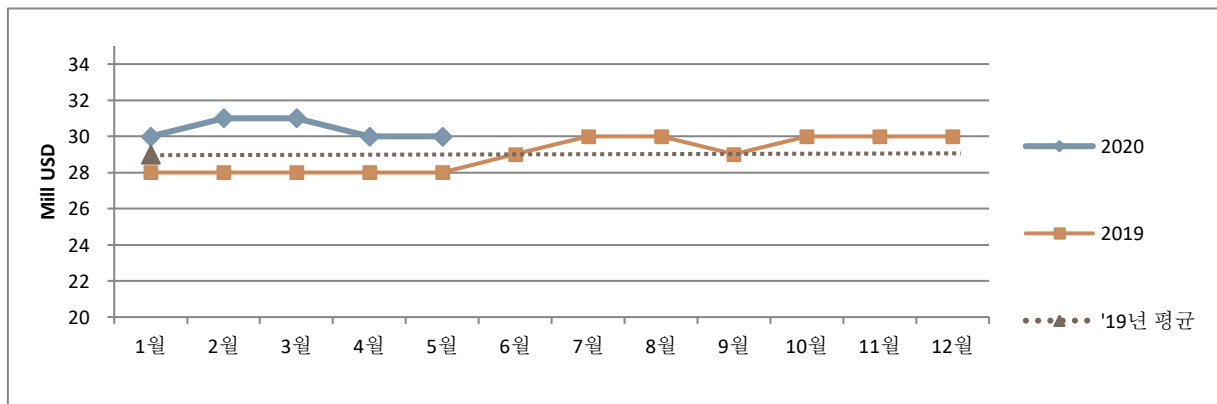
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OLYMPIC LEADER	309,164	2005	KOREA	B&W		39.3-39.7	Greek buyer(Altomare), SS/DD due May '20
TANKER	GRAND LADY	299,997	2002	JAPAN	SULZER		34	UAE buyer
TANKER	LUCKY TRADER	298,677	2000	JAPAN	B&W		30	UAE buyer
TANKER	PALLAS ORUST	114,809	2004	KOREA	B&W		14	Undisclosed buyer
TANKER	AGATHONISSOS	106,149	2002	KOREA	B&W		13	Undisclosed buyer
TANKER	MAKROISSOS	106,106	2002	KOREA	B&W		13	Undisclosed buyer
TANKER	SIGNAL PUMA	105,034	2005	CHINA	B&W		17.9	Chinese buyer
OIL/CHEM	INTEGRITY	46,803	2004	KOREA	B&W	3	9	Chinese buyer
OIL/CHEM	GLENDA MEREDITH	46,147	2010	KOREA	B&W	3	19	Undisclosed buyer, BWTS fitted

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

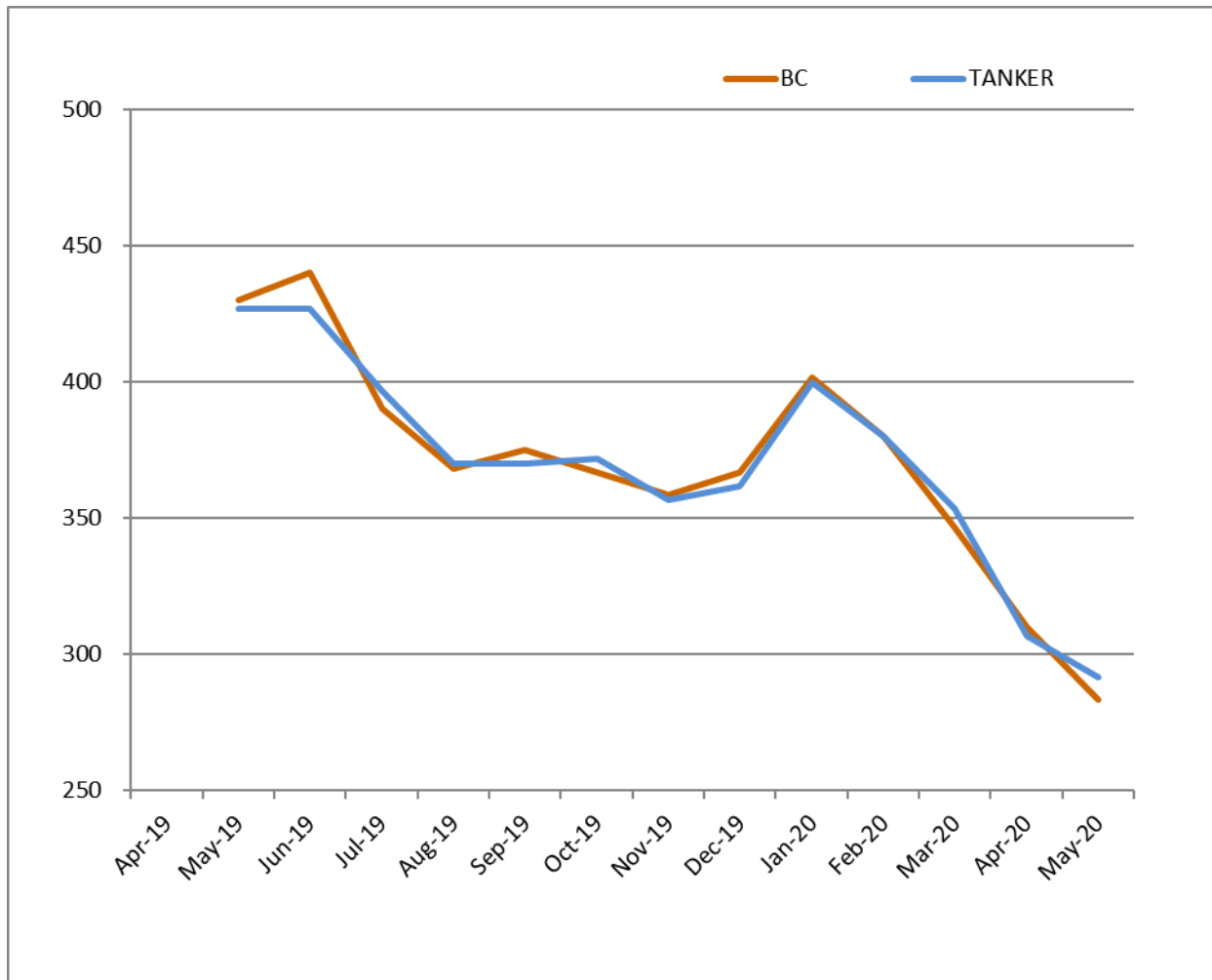


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 4 월	2020 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	346.33	-12.6%	426.67	291.67	-4.9%	-31.6%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	344.33	-13.6%	430.00	283.33	-8.6%	-34.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



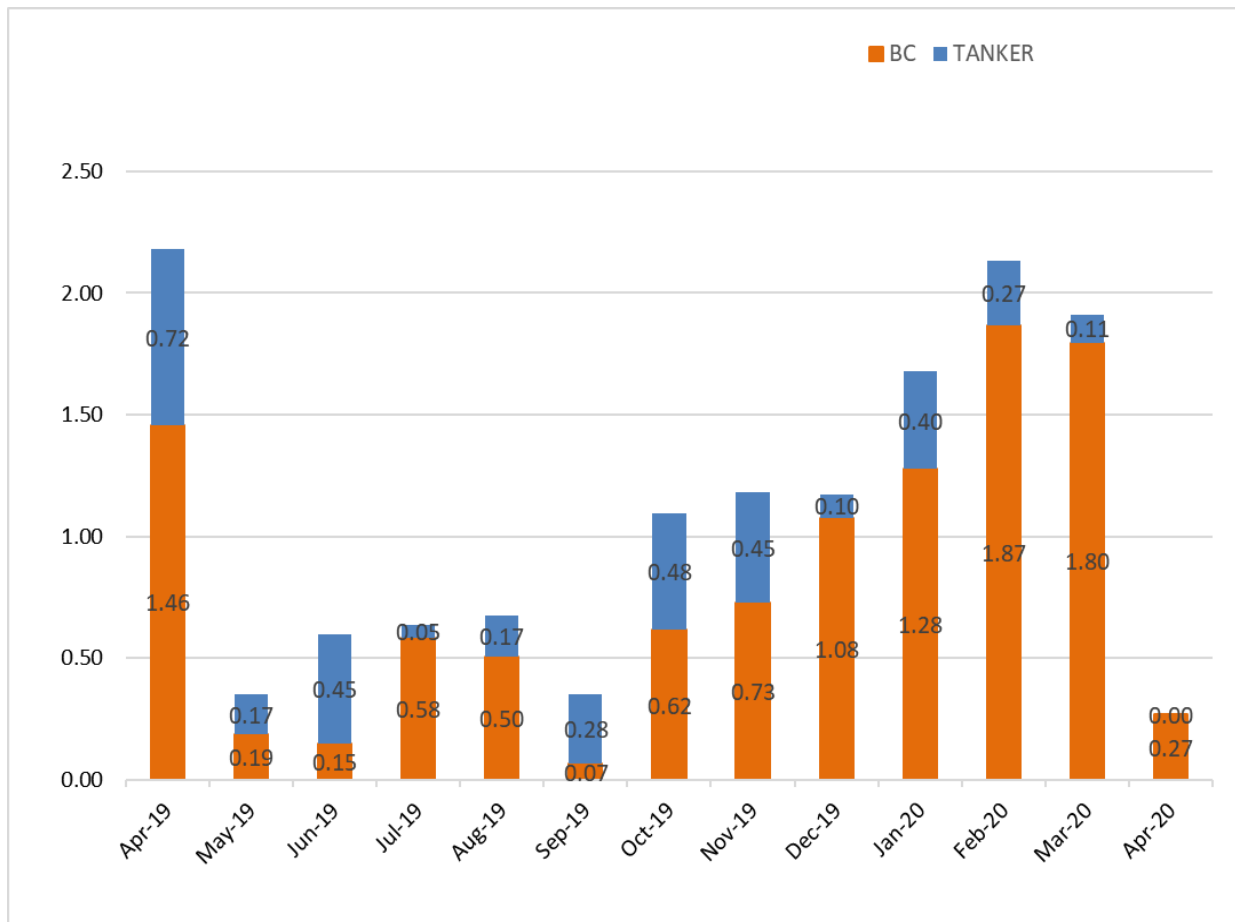


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2019 년 4 월		2020 년 4 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%	0.72	10	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	1.46	15	0.27	-81.6%	1	-93.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

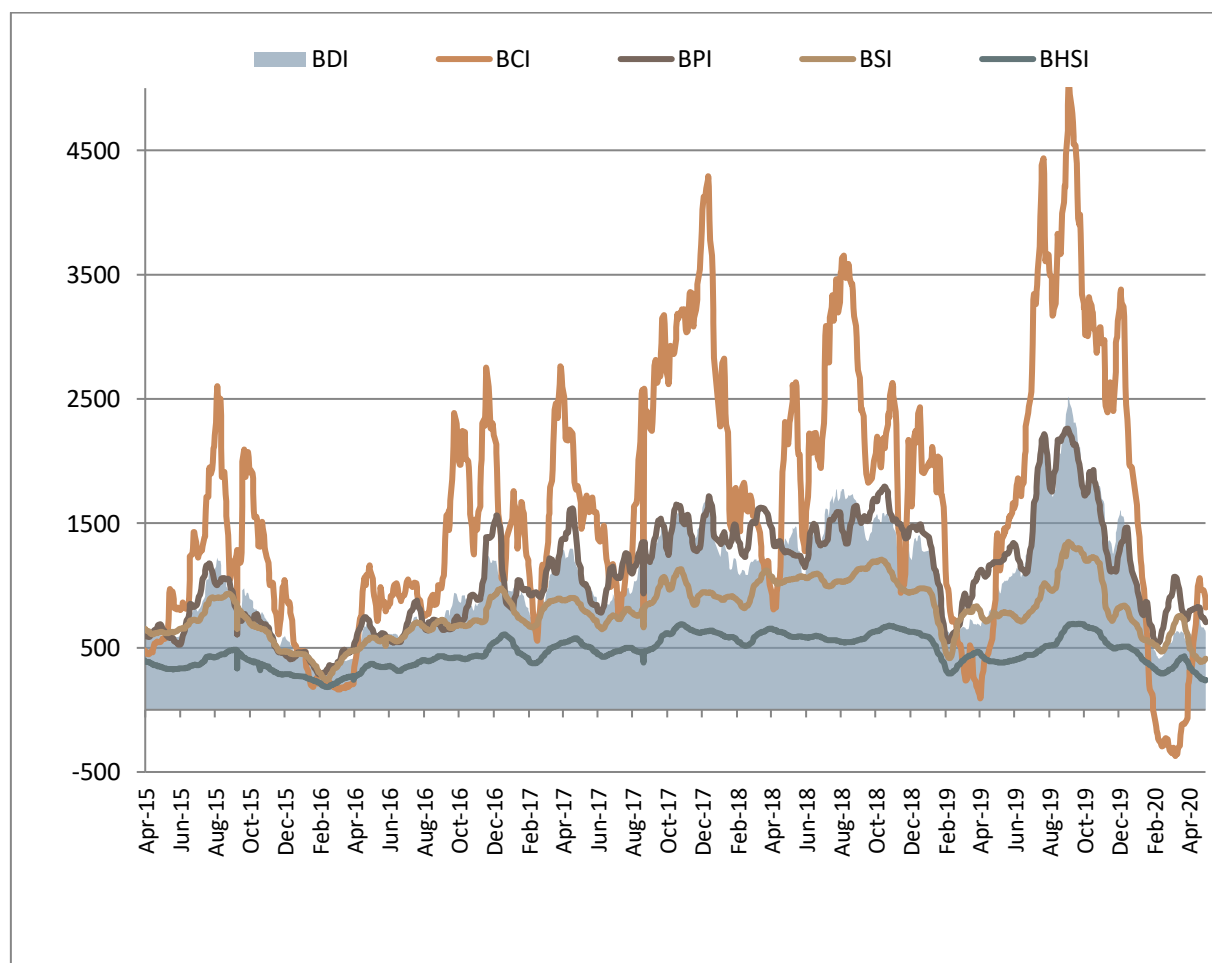
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
MPP	HAMBURG (heavy lifter)	29,980	12,254	2002	CHINA	B&W	290	AS IS Mumbai, HKC recycling required
MPP	JAKARTA (heavy lifter)	29,901	12,254	2003	CHINA	B&W	290	



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-05-01	2020-04-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	617	665	▼-48.00	2518	290
BCI	820	964	▼-144.00	5043	-372
BPI	704	747	▼-43.00	2262	282
BSI	413	388	▲25.00	1351	243
BHSI	239	247	▼-8.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	165.00	▼-0.50	141.00	▲1.00	129.50	▲12.50
MGO	237.50	▼-15.00	228.60	▲23.10	215.00	▼-7.00
LSMGO	240.50	▲8.50	233.00	▲22.00	-	-
VLSFO	239.00	▲13.50	216.00	▲36.50	177.00	▲3.00

❖기준일 : 5 월 1 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-04-29	2020-04-24	CHANGE
미국 달러	1225.20	1232.00	▼-6.80
일본 엔(100)	1147.14	1145.03	▲2.11
유로	1326.40	1327.97	▼-1.57
중국 위안	172.83	173.73	▼-0.90

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 승수효과(multiplier effect)

정부 지출을 늘릴 경우 지출한 금액보다 많은 수요가 창출되는 현상을 말한다. 예를 들어 정부가 한 기업으로부터 1 억원어치의 재화를 구입하면 해당 기업의 고용과 이윤이 늘어나고, 그 기업 근로자들의 소득과 주주들의 이윤이 증가해 이들의 소비가 커진다. 이러한 소비 증가로 다른 기업들이 생산하는 재화와 서비스에 대한 수요도 커진다. 이런 과정을 통해 정부가 처음 지출한 금액보다 많은 수요를 창출하기 때문에 이를 승수효과라고 부른다.

정부 지출로 근로자들의 소득이 증가할 때 소비가 크게 반응해 늘어나야 총수요에 미치는 승수효과가 커진다. 이와 반대로 정부가 지출을 늘려도 총수요가 늘어나지 않는 현상을 구축효과라고 한다.

[출처 : 한경 경제용어사전]



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)

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)