

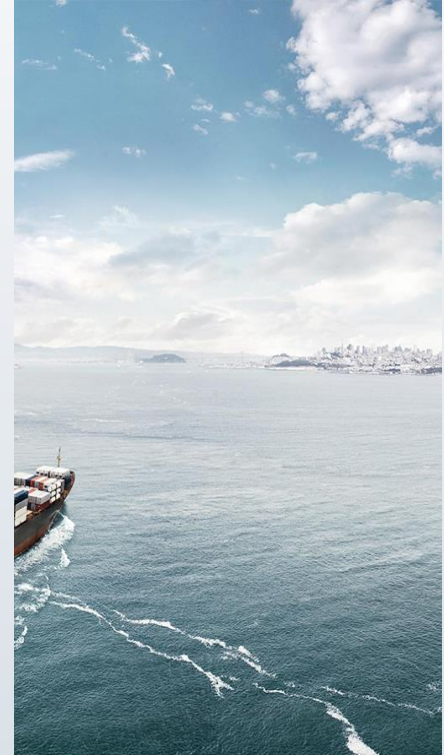


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.425

**November 25, 2022**

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	13
Key Indicators	15
Issue & Trend	17
Contact Details	18

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

## I . NEWS

### 1. '물동량 뚝'...해운시장 찬바람 부는데 딱 이곳만 "앗 뜨거"

이른바 'R'의 공포(RECESSION·경기침체)가 전세계 경제를 강타하면서 빙하기가 예고되자 잠시 쾌속운항을 지속하던 해운업계에도 혹독한 '겨울나기'가 예고됐다. 시장에서는 당장 올해 3 분기를 끝으로 실적 피크아웃 우려가 현실화될 것으로 보고 있다.

하지만 이 같은 대내외 환경변화에도 해운업의 특성 상 주력 선종에 따라 실적 희비가 극명하게 엇갈리고 있다. 특히 컨테이너선사와 벌크선사들이 하반기 경기침체에 고전하는 사이 탱커를 주력으로 하는 해운사들은 러시아·우크라이나 전쟁 장기화에 따른 수혜가 예고됐다. 해상운임의 양극화가 현실화될 조짐이다.

29일 관련 업계에 따르면 중국 상하이항에서 출항하는 컨테이너선 15개 항로의 단기(SPOT) 운임을 종합한 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 물동량 하락 추세에 따라 18주 연속 장기 하락세가 이어지고 있다. SCFI는 지난 21일 기준 1778.69로 전주 대비 35.31포인트 떨어지면서 23개월 만의 최저치를 기록했다. 올해 1월 5109.60까지 치솟았던 사상 최고치와 비교하면 무려 65.2% 하락한 수준이다.

시장에서는 해상운임 하락세에 대해 전 세계적인 인플레이션과 각국의 잇따른 긴축 정책 영향이 수요 위축으로 이어지면서 물동량이 줄어든 영향으로 분석한다. 글로벌 컨테이너 선사들도 운항을 취소하거나 선대 규모를 줄이는 등 대응에 나섰지만 운임 약세는 지속되는 상황이다.

철광·석탄석 등을 나르는 벌크선의 운임지수인 발틱운임지수(BDI)도 상황은 마찬가지다. BDI는 21일 기준 1819포인트로 전주 대비 1.0% 하락했다. 이에 따라 연평균 BDI는 지난해 2943에서 올해 2052까지 낮아졌다.

영국의 해운분석업체 MSI는 "주요 국가에서 인플레이션 통제를 위한 고강도 긴축이 시행되면서 경기가 위축되고 있다"며 "성수기에도 불구하고 물동량 둔화세가 확산되고 있다"고 설명했다.

#### 러시아 가스공급 중단에 LNG 운임 사상 최고..."겨울엔 더 뾰다"

경기침체 우려가 커지면서 컨테이너선과 벌크선을 중심으로 해상운임 하락세가 더욱 두드러진다. 하지만 이와 달리 러시아·우크라이나 전쟁 발 에너지 대란의 수혜를 받는 탱커선 운임은 강세를 보이면서 세계 해운 시장에 양극화 흐름이 뚜렷해지는 모양새다.

## I . NEWS

중동-중국 항로 탱커 운임지수(WS)는 지난 21 일 105.95 로 전주 대비 12.09 포인트 상승했다. 초대형원유운반선(VLCC)의 경우 중동-중국 노선 스팟 운임은 하루당 7 만 2148 달러를 찍으며 급등세를 보였다.

특히 LNG 운반선 일일 현물 운임은 45 만 달러로 올해 초 대비 6 배 뛰었다. 지난해 LNG 운반선 운임은 3 만~30 만 달러 수준에 불과했으나 러시아의 우크라이나 침공 이후 올해 몇 차례나 최고 기록을 경신해 왔다.

NH 투자증권 소속 애널리스트는 "종합탱커 운임은 5 만 6936 달러로 전주 대비 12% 상승하면서 연중 최고치를 또 경신했다"며 "액화천연가스(LNG)선 운임 역시 일평균 44 만 달러로 역대 최고치를 기록했다"고 설명했다.

시장에서는 러시아산 천연가스의 공급 중단으로 유럽에서 LNG 수요가 급증하면서 관련 해상 운임이 빠르게 치솟은 것으로 보고 있다.

향후 경기 둔화로 원유 수요가 감소할 수 있다는 점은 변수로 지목되지만 에너지 사용이 늘어나는 겨울철에 추가적인 운임이 상승할 수 있다는 게 업계 중론이다.

실제로 영국의 선박중개회사인 클락슨스는 겨울을 앞두고 LNG 운반선의 일일 운임이 두 배 이상 뛴 100 만 달러에 이를 수 있다고 전망했다. 기온이 오르고 기존에 주문했던 새 LNG 선들이 수송을 시작하는 내년 2 분기에 시장이 정상화하기 시작할 것으로 봤다.

미국 월스트리트저널(WSJ)은 최근 "유럽이 공급 중단된 러시아산 천연가스 대신 LNG 수입에 열을 올리면서 LNG 운반선의 해상운임이 역대 최고 수준으로 치솟았다"며 "에너지 성수기인 겨울이 다가옴에 따라 추가 급등이 전망된다"고 전했다.

## 2. 운임 하락에도 "선박 늘린다"...해운업계, 지금이 몸집불리기 최적 판단

해운 시황은 불황을 향해 달려가고 있음에도, 국내 해운사들은 오히려 배를 늘리고 있다. 과거 한진해운 파산 사태에서 교훈을 얻은 우리 기업들은 운임이 조정기에 들어선 지금이 선박량을 늘릴 적기라고 판단해 글로벌 경쟁력을 키운다는 방침이다.

## I . NEWS

30일 해운업계에 따르면 HMM은 올해 말이나 내년 중 추가 컨테이너선 발주를 검토 중이다.

컨테이너선 운임 기준이 되는 상하이컨테이너운임지수(SCFI)가 17주 연속 하락했음에도 기존에 계획했던 약 40만 TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 한 개 분량) 규모의 선복량 확보를 지속한다는 방침이다. 지난 6월 17일부터 하락을 시작했던 SCFI는 지난 21일 기준 1778.69까지 떨어졌으며 올해 1월 고점인 5109.6에 비하면 65.19% 하락했다.

앞서 HMM은 2026년까지 기존 82만 TEU인 선복량을 120만 TEU까지 확대한다는 중장기 사업 전략을 발표한 바 있다. HMM 관계자는 “회사가 발표한 중장기 전략에는 변동이 없다”며 “지금 해운 시황은 조정기로 보고 있으며, 오히려 이럴수록 선복량 확대를 통한 글로벌 경쟁력 강화가 필요한 시기”라고 말했다.

다만 업계는 과거 한진해운 파산 사태 당시 무리한 구조조정이 국가 해운산업을 후퇴시킨 것은 물론 국내 해운사들의 글로벌 경쟁력을 내려앉게 한 만큼 HMM의 이 같은 조치가 오히려 현명하다는 견해를 내놓고 있다. 불황 때 배를 사들이고 호황 때 돈을 번다는 전략이다. 이 같은 전략은 국내 조선사업은 물론 물류산업 전반에도 긍정적 영향을 미칠 것으로 보인다.

HMM 이외에 벌크선, 유조선 등을 주력으로 하는 해운사들 역시 본격적인 선복량 확보 및 포트폴리오 확대에 나섰다. 벌크선 주력인 팬오션은 올해 하반기에만 액화천연가스(LNG)선 3척을 발주하는 등 사업 다각화에 속도를 내고 있다. 팬오션은 벌크선 선복량은 유지하면서 LNG 사업을 위한 신규 선박 투입을 늘린다는 계획이다.

지난 25일 기준 발틱 건화물선지수(BDI)는 1755로 고점인 5월 3369에 비해서는 47.9% 낮은 수치로 벌크선 역시 조정기를 보이고 있다. 시황은 좋지 않지만 오히려 지금이 사업 확대를 위한 기회라고 판단한 것이다.

팬오션 관계자는 “기존에 준비해오던 LNG 사업 진출을 하반기에도 선박 발주를 통해 지속하고 있는 것”이라며 “벌크선 시황도 어렵지만 선복량을 줄이거나 하는 계획은 없다”고 말했다.

유조선 업계에서는 KSS 해운이 눈에 띈다. KSS 해운은 하반기에만 5만 T(톤) 메탄올 추진선 등 2척을 인도받은 데 이어 내년 추가 발주까지 고려하는 것으로 전해진다. 특히 국제해사기구(IMO)의 탄소 규제 시행을 앞두고 친환경 선박 발주를 검토 중인 것으로 알려졌다.

## I . NEWS

KSS 해운 관계자는 “올해도 추가로 선박을 투입하는 등 지속적으로 선복량을 확대하고 있다”며 “IMO 환경 규제에 맞춰 친환경 선박을 도입하려는 계획도 갖고 있다”고 말했다.

### 3. 팬데믹 때 현금 뿌린 美...Fed '긴축 약발' 안먹힌다

미국 정부가 코로나 19 충격에서 벗어나기 위해 시중에 막대한 유동성을 공급한 탓에 미 중앙은행(FED)의 기준금리 인상 효과가 약해질 것이란 분석이 나왔다. 일찌감치 저축한 돈으로 소비를 이어 나갈 수 있어 치솟는 물가를 잡는 데 한계가 있을 수 있다는 얘기다. 이에 따라 한층 강도 높은 금리 인상이 필요하다는 주장도 제기된다.

월스트리트저널(WSJ)은 30 일(현지시간) 전문가들을 인용해 “FED가 내년 초 기준금리를 연 4.6%까지 올릴 것이란 예상이 나오지만 일부 경제학자들은 이보다 높아야 한다고 말한다”며 이같이 보도했다.

일반적으로 금리가 오르면 차입 비용이 불어나면서 소비 여력이 줄어든다. 수요가 위축되면 고공행진하는 물가는 안정세를 되찾는다. 하지만 코로나 19를 거치며 소비의 바탕이 되는 가계 저축액이 크게 불어났다. 미국 정부가 기준금리를 제로금리 수준으로 낮추고 각종 보조금을 지급한 영향이다. FED에 따르면 2020년부터 지난해 중반까지 미국 가계의 저축액은 1조 7000억달러(약 2419조원) 늘었다.

구인난에 따른 임금 상승도 인플레이션을 부추기는 요인으로 지목된다. 저축액을 모두 소진하더라도 늘어난 임금으로 소비를 지속할 수 있기 때문이다. 미 노동부에 따르면 근로자에 대한 급여와 각종 혜택을 측정하는 고용비용지수(ESI)는 지난 3분기에 전년 동기 대비 1.2% 상승했다.

WSJ는 “주택시장은 깊은 침체로 접어들고 있지만 나머지 경제 부문은 지금까지 잘 버티고 있다”며 “소비자들의 신용카드 사용 잔액도 늘어나고 있다”고 했다.

버락 오바마 행정부에서 백악관 경제자문위원회(CEA) 위원장을 지낸 제이슨 퍼먼 하버드대 경제학과 교수는 “FED가 긴축 기조를 밀어붙여도 미국 경기는 쉽사리 둔화되지 않을 수 있다”며 “내년 미국 기준금리는 최소 연 5.25%를 기록할 것”이라고 했다. 금융컨설팅 업체 TS 롬바드의 스티븐 블리츠 수석이코노미스트는 “연 5.5%까지 기준금리가 오를 수 있다”고 내다봤다.



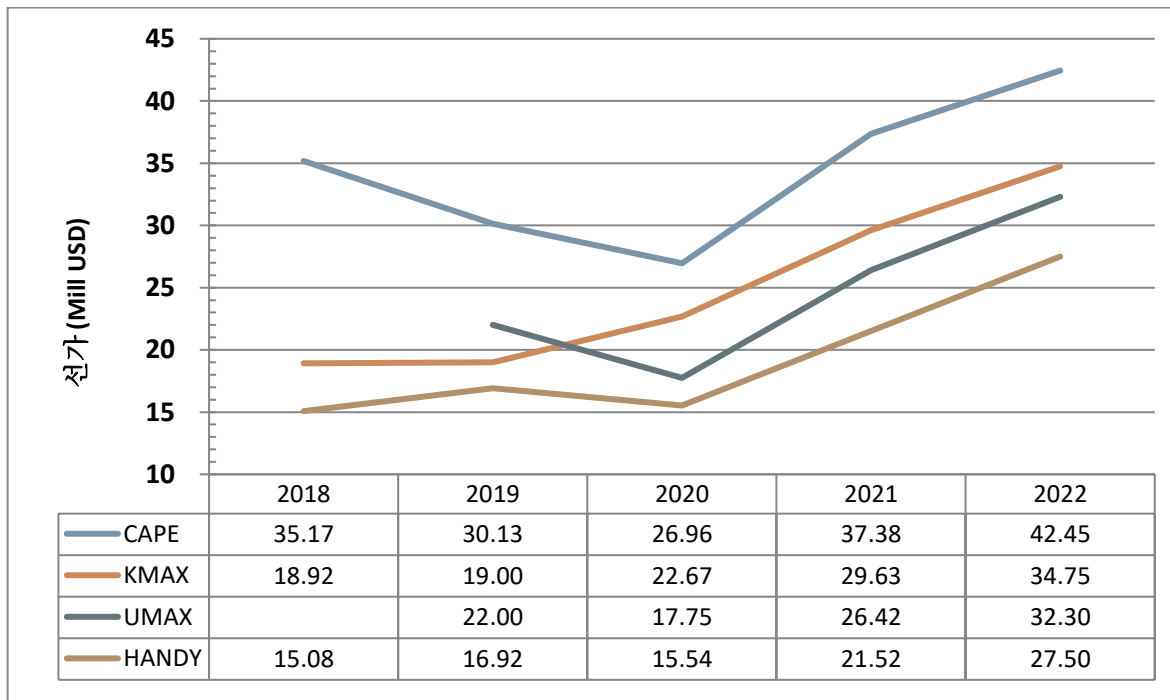
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2018	2019	2020	2021	2022
Capesize 180K	35.17	30.13	26.96	37.38	42.45
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	13.58%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.75
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	17.28%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	32.30
			-19.32%	48.83%	22.27%
SMAX 58K (~2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize 37K '32K (~2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	27.55
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	28.02%

### □ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



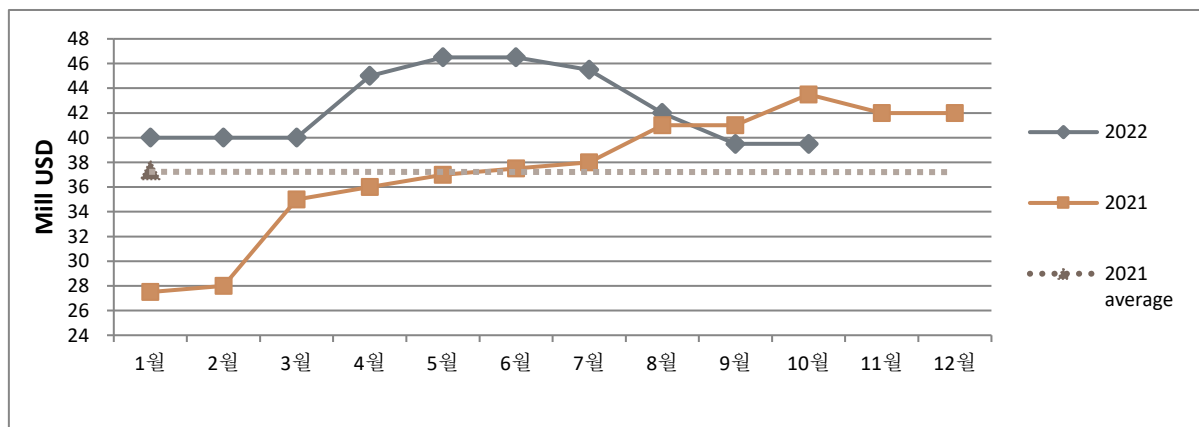


## II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	45.50	42.00	39.50	39.50	42.45
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	3.3%	-2.2%	-7.7%	-6.0%	0.0%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	24.0%	25.7%	19.7%	2.4%	-3.7%	-9.2%	13.6%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	31.00	34.75
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	0.0%	4.1%	-5.3%	-8.3%	-6.1%	0.0%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	28.8%	35.7%	18.0%	4.8%	-6.1%	-11.4%	17.3%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.50	34.00	33.00	31.50	30.00	30.00	32.30
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	1.5%	0.0%	-4.3%	-4.5%	-4.8%	0.0%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	30.2%	41.7%	15.8%	5.0%	-3.2%	-4.8%	22.3%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	24.50	27.50
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-5.3%	-3.7%	-5.8%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	39.0%	42.5%	26.7%	12.5%	6.1%	-3.9%	27.8%

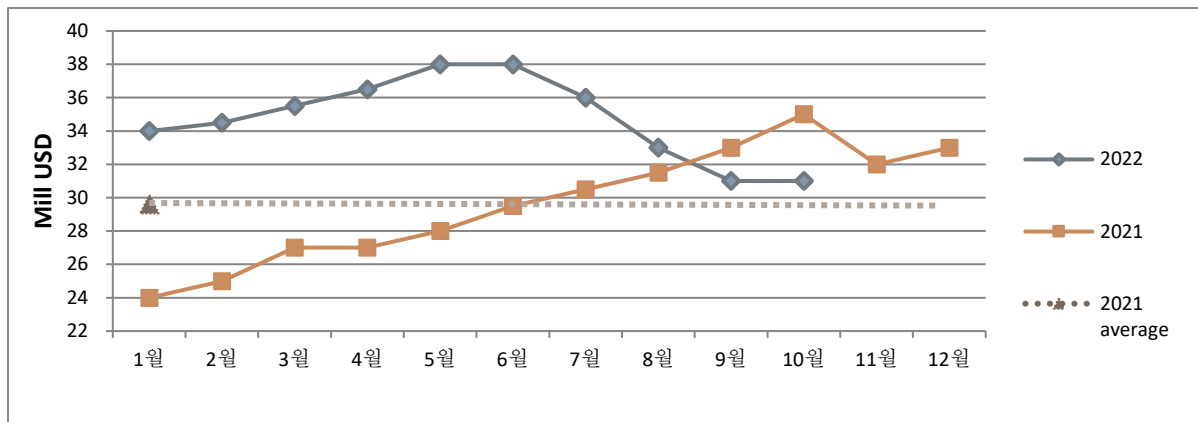
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	38.00	41.00	41.00	43.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	30.50	31.50	33.00	35.00	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	28.50	30.00	31.00	31.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	22.50	24.00	24.50	25.50	21.52

### □ Cape

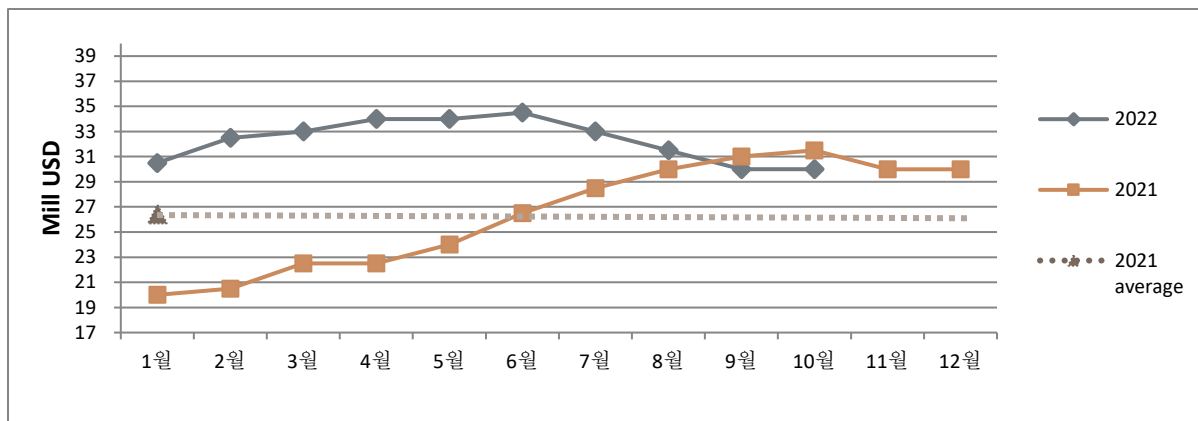


## II . BULK CARRIER

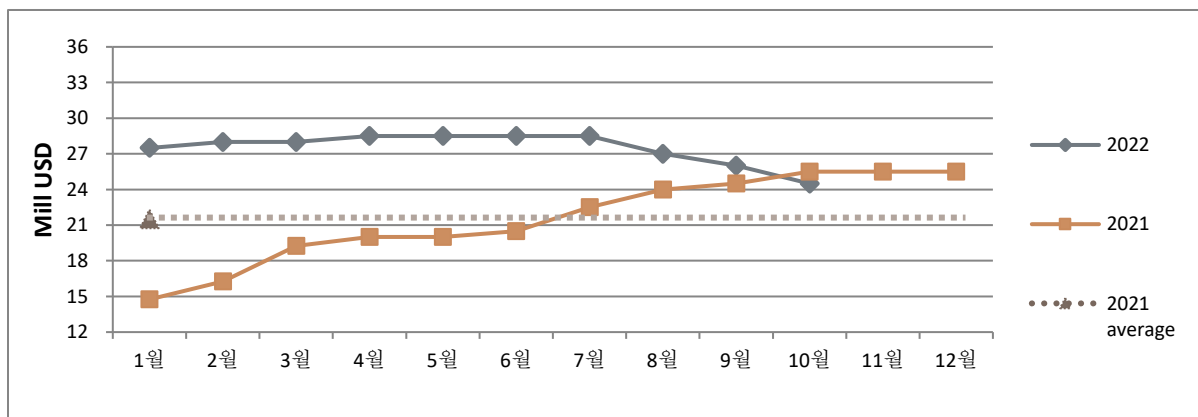
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	PELLONIA	93,386	2010	CHINA	B&W		17.2	Undisclosed buyer
BC	PRABHU PUNI	76,015	2002	JAPAN	B&W		11.5	Undisclosed buyer
BC	SEAWIND	75,637	2006	JAPAN	MAN		15.2	Undisclosed buyer
BC	VAN STAR	61,508	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	21.6	Greek buyer
BC	FANOULA	56,557	2008	JAPAN	WART	C 4x35t	15.5	Undisclosed buyer, eco engine
BC	SEA ETIQUETTE	51,658	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	19	Cypriot buyer
BC	WAAL CONFIDENCE	33,387	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.2	Undisclosed buyer
BC	MINER	33,003	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	--	Greek buyer
BC	ORIENT MATE	32,376	2013	KOREA	B&W	C 4x30t	16.8	Greek buyer
BC	ALAM SERI	29,562	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	12.2	Undisclosed buyer
BC	BELLE OCEAN	28,354	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	15	Greek buyer



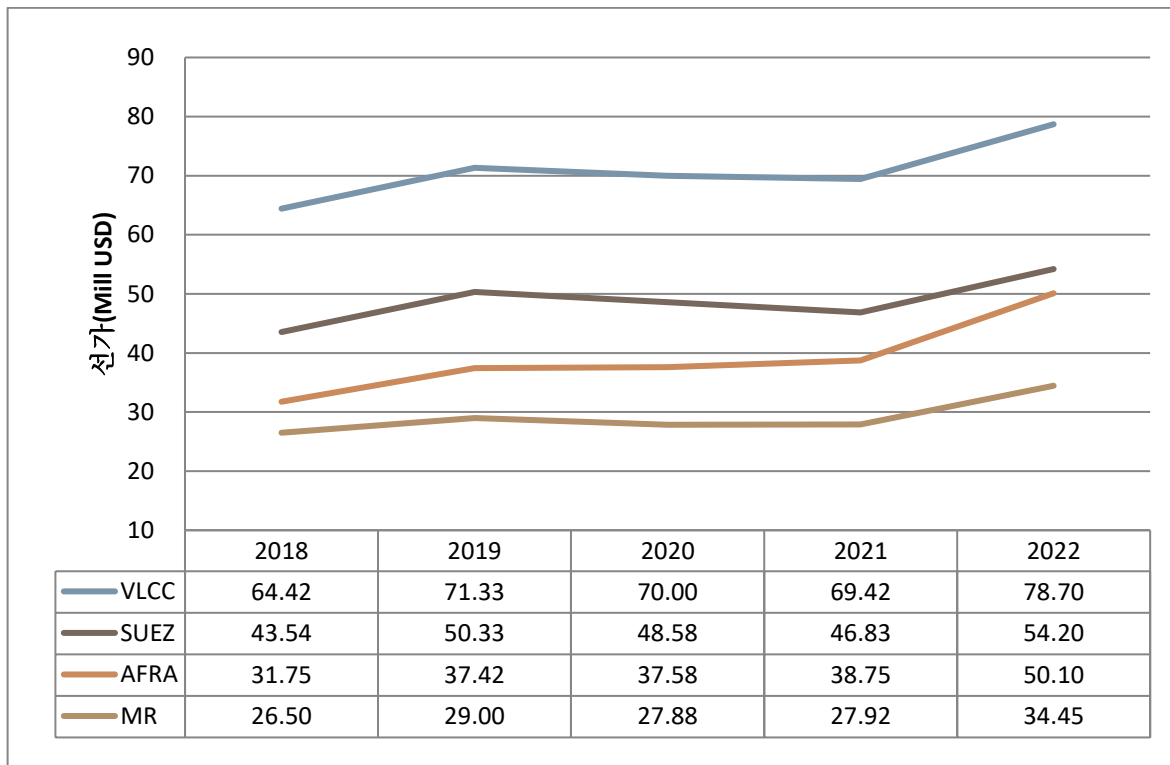
### III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	78.70
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	13.37%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	54.20
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	15.73%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	50.10
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	29.29%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	34.45
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	23.40%

#### □ TANKER 연평균 선가

❖선령 5 년기준, Million USD

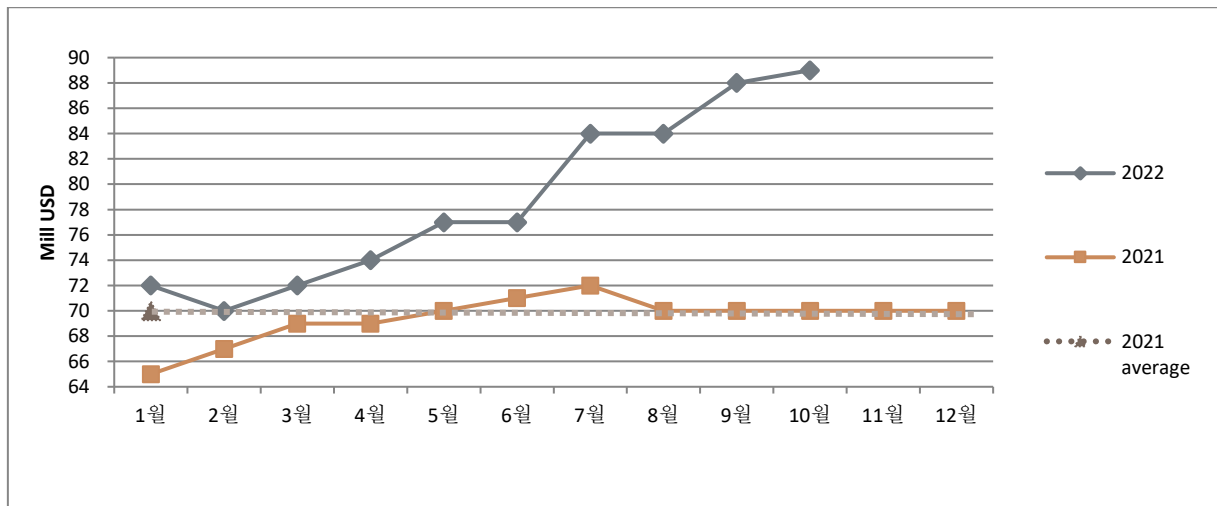




## III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	89.00	78.70
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	9.1%	0.0%	4.8%	1.1%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	16.7%	20.0%	25.7%	27.1%	12.4%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	62.00	54.20
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	7.4%	1.7%	5.1%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	18.4%	22.9%	29.2%	29.2%	11.6%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	57.00	50.10
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	8.2%	1.9%	5.6%	0.0%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	32.5%	35.0%	42.5%	42.5%	33.3%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	39.00	34.45
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	10.4%	8.1%	0.0%	-2.5%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	32.1%	42.9%	42.9%	39.3%	23.6%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	71.00	70.00	70.00	70.00	70.00
SUEZ		44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.50	48.00	48.00	48.00	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	28.00	28.00	27.88

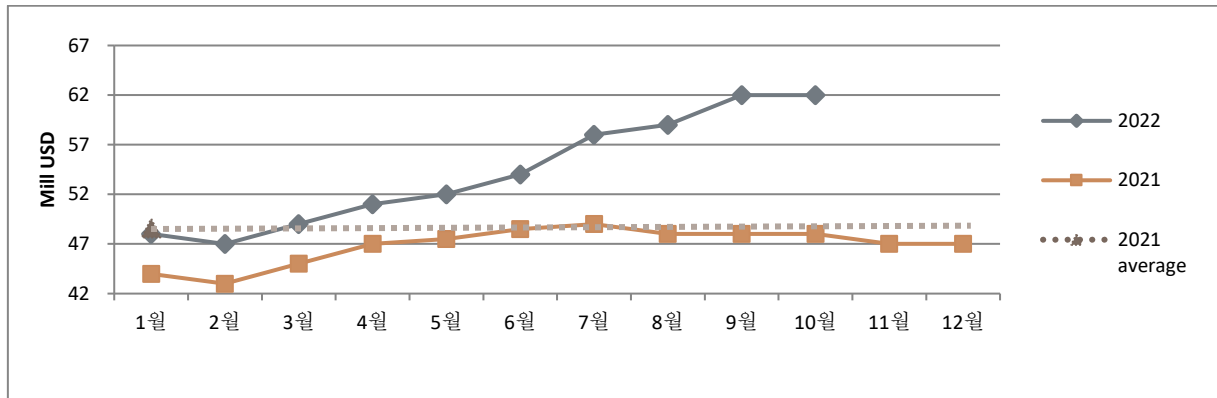
### VLCC-310K



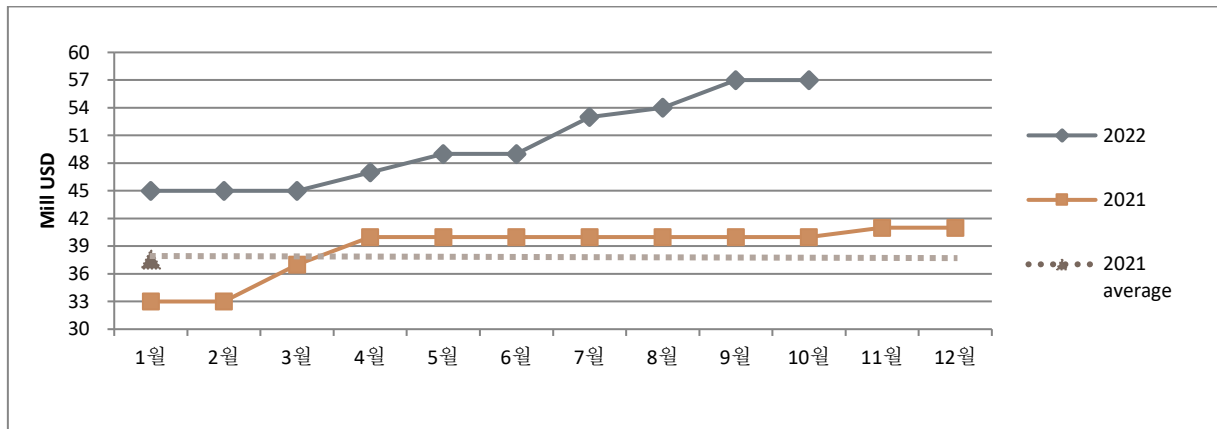


### III. TANKER

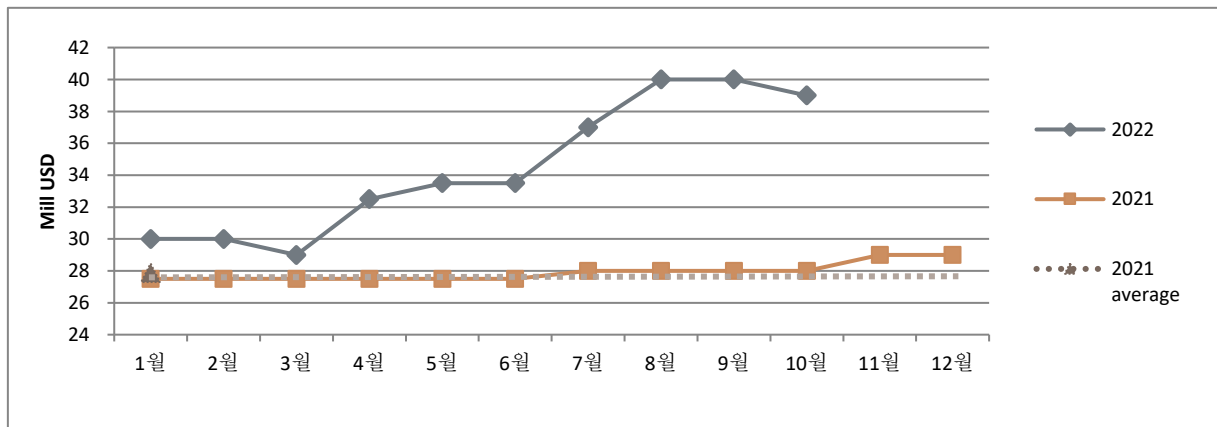
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K





### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	BRILLIANT JEWEL	305,177	2002	KOREA	B&W		40	Undisclosed buyer
TANKER	RS AURORA	159,812	2018	CHINA	B&W		64	Greek buyer (Delta Tankers), eco-engine
TANKER	LILA SHENZHEN	159,549	2004	CHINA	B&W		25	Chinese buyer
TANKER	KIMOLOS WARRIOR	159,000	2013	KOREA	B&W		46	Turkish buyer, ice class 1C
TANKER	CAP PHILIPPE	158,920	2006	KOREA	B&W		32.7	Indian buyer (Marshal Shipping), ice class 1C
TANKER	VALTAMED	158,609	2004	KOREA	B&W		26	European buyer
TANKER	RAFFLES HARMONY	105,405	2013	KOREA	B&W		41.8	Undisclosed buyer, DPP, scrubber fitted, epoxy coated
TANKER	HOUSTON STAR	74,999	2004	KOREA	B&W		13	Turkish buyer, epoxy coated
TANKER	CELSIUS RIMINI	53,603	2009	JAPAN	MITSU		24.3	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	ATLANTICA BELL	47,999	2006	KOREA	B&W	3	20.7	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	BRO ANNA	16,868	2008	TURKEY	MAN		27-2EB	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	BRO AGNES	16,791	2008	TURKEY	MAN			
OIL/CHEM	BERNORA	13,148	2008	KOREA	B&W	2	7.8	Norwegian buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	MIS 3	3,842	2005	JAPAN	DAIHA	3	3.0	S. Korean buyer, epoxy coated
LPG	EPIC BALTA	5,076	2000	JAPAN	B&W	LPG	6	Undisclosed buyer

#### CONTAINER, REEFER, ETC

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

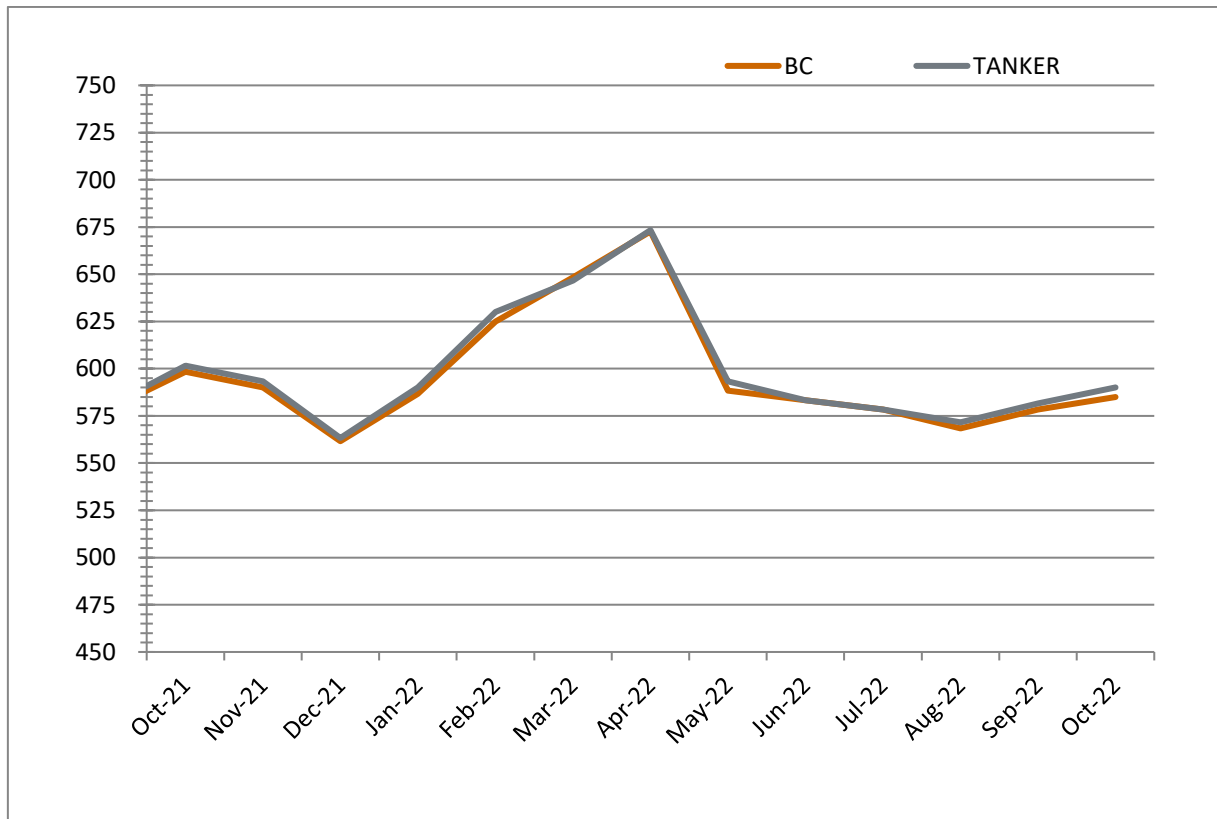


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.10	2022.10		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	603.83	14.6%	601.67	590.00	1.4%	-1.9%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	601.43	13.7%	598.33	585.00	1.2%	-2.2%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





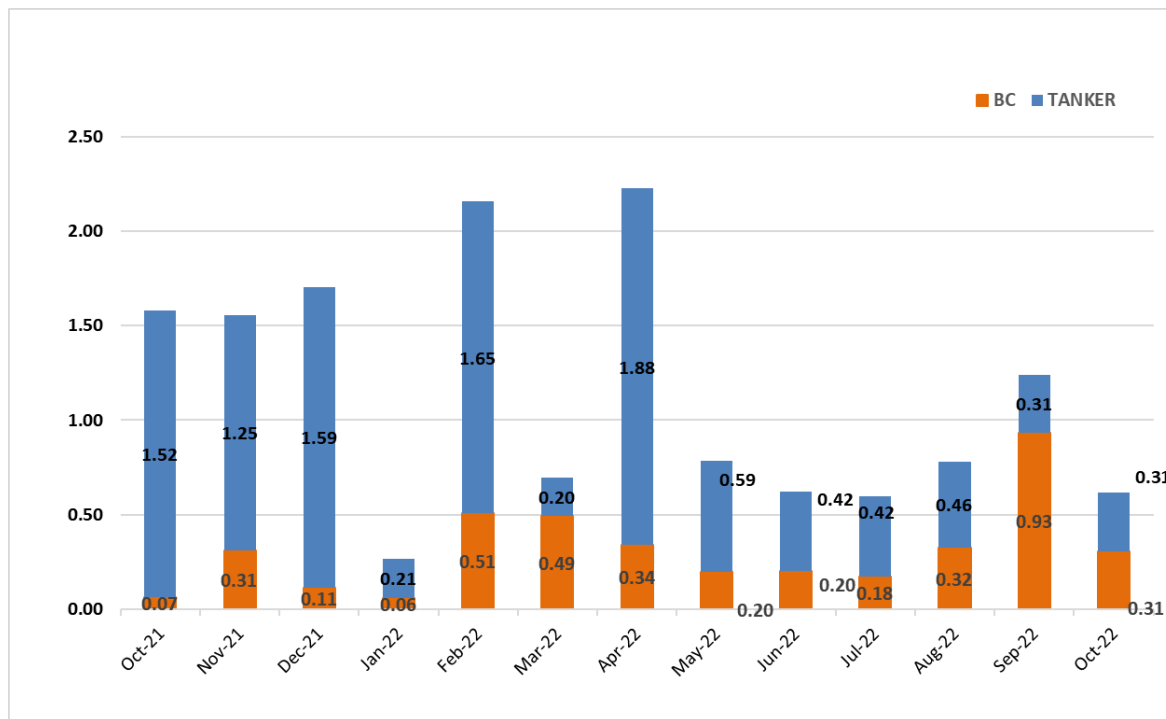
## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.10		2022.10			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	1.52	27	0.31	-79.4%	4	-85.2%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.07	3	0.31	365.5%	6	100.0%

\*including Bulk & General cargo vessel

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



### Demolition Sales Report

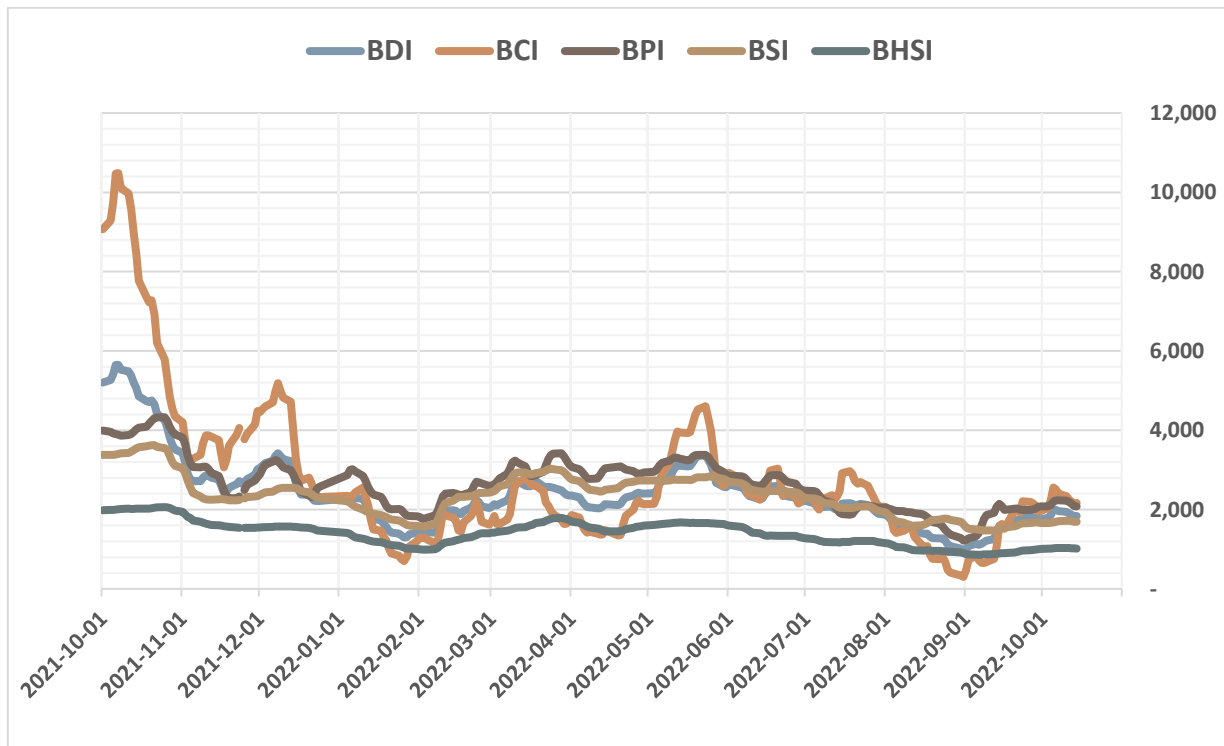
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
------	--------	-----	-----	-----	------	-----	--------------------	---------



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2022-10-28	2022-10-21	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,534	1,819	▼285.00	5,650	965
BCI	1,670	2,071	▼401.00	10,485	302
BPI	1,817	2,144	▼327.00	4,328	1,217
BSI	1,483	1,678	▼195.00	3,624	1,473
BHSI	897	961	▼64.00	2,062	859







## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	720.50	▲2.00	663.00	▲18.50	674.50	▲23.50
MGO	1076.50	▲31.50	1060.50	▲48.50	1178.50	▲125.00
LSMGO	1079.50	▲45.00	1060.50	▲48.50	-	-
IFO380	400.50	▲11.50	397.00	▲21.50	462.00	▲11.50

❖기준일 : 10 월 28 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2022-10-28	2022-10-21	CHANGE
미국 USD	1418.10	1431.70	▼13.60
영국 GBP	1640.81	1607.23	▲33.58
유로 EUR	1413.92	1400.20	▲13.72
중국 CNY	196.77	197.35	▼0.58
일본 JPY (100)	969.91	953.42	▲16.49

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

### [시사 상식] 공유제 경제

공유제 경제(公有制經濟)는 중국 사회주의 경제의 요체로, 시진핑 중국 국가주석 겸 공산당 총서기가 2022 년 당대회에서 강조한 개념이다.

시진핑 주석은 자신의 3 연임을 결정할 10 월 16 일~22 일 중국 공산당 20 차 전국대표대회에서 업무보고를 통해 "흔들림 없이 공유제 경제를 발전시키겠다"고 말했다.

공유제 경제는 국유경제와 집체경제(集體經濟)는 물론, 혼합소유제 경제의 국유경제와 집체경제적 요소를 포괄한다.

국유경제는 국가가 생산수단을 소유하는 경제유형이다. 중국에선 기초산업과 인프라 부문에서 국유경제를 적용한다.

집체경제란 노동자 집단이 생산수단을 공동 점유하는 형식이다. 농업 및 수공업 같은 분야에서 관찰된다.

혼합소유제 경제는 국유기업·민간기업·외국기업 등이 섞여 생산요소를 조직하고 경영을 하는 경제형식이다. 주로 각기 출자하는 형태로, 지분에 따라 배당금을 지급받고 유한책임을 진다.

20 차 당대회에서 시진핑 주석은 비(非) 공유제 경제도 발전시키겠다고 말했다. 이 또한 중국의 사회주의 시장경제 중 중요한 부분으로 개체경제(個體經濟), 사영경제(私營經濟), 외자경제(外資經濟) 등을 포괄한다.

특히 시 주석은 시장이 자원배분에 결정적인 작용을 하도록 독려하자고 강조하면서, 중국 경제의 대외개방을 심화하겠다고 말했다. 앞으로 중국이 외국기업에 더 나은 여건을 마련해줄 것으로 보이는 이유다.

[출 처 : 연합인포맥스]



## VII. CONTACT DETAILS

<b>STL SHIPPING</b>		President <b>Neal S.I. Kwon</b> (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410	
<b>SnP</b> snp@stlkorea.com	<b>Jack Kim</b> (이사 김종수) Director Tel. 070-7771-6411	<b>Nova Cha</b> (차혜정) Team member Tel. 070-7771-6409	
Address: 101-1301, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea			

<b>STL GLOBAL</b>		President <b>Marino Hwang</b> (대표이사 황재웅) Tel. 070-7771-6400	
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn</b> (차장 안지영) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin</b> (과장 진정식) Manager Tel. 070-7771-6406	
<b>Chartering</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim</b> (상무 김현진) Managing Director Tel. 070-7771-6404	<b>Mike Hong</b> (부장 홍창목) General Manager Tel. 070-7771-6417	
<b>Fleet Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>H.S. Lee</b> (부장 이현성) General Manager Tel. 070-7771-6412		
<b>Research &amp; Operation</b> snp@stlkorea.com	<b>Anna Lee</b> (과장 이혜란) Manager Tel. 070-7771-6403	<b>Joovi Park</b> (대리 박주비) Assistant Manager Tel. 070-7771-6419	
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Henry S.H. Oh</b> (차장 오수현) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	<b>Jennifer Park</b> (과장 박영단) Manager Tel. 070-7771-6407	<b>Hayden Son</b> (대리 손호영) Assistant Manager Tel. 070-7771-6401
Tel. +82-2-776-0840 (Rep.)   Email: seoul@stlkorea.com   website: www.stlkorea.com Address: 101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea			

<b>에스티엘 지투어_STL G TOUR</b>		<b>전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy</b>	
기업/일반 단체 항공예약  실장 김영하	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 www.stlgtour.com tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득  실장 이진행	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 www.stlyacht.com academy@stlyacht.com