



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.440

February 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	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. 다시 들쭉이는 환율... 원화 약세 장기화되나

미 긴축 장기화 우려가 커지면서 최근 원/달러 환율이 장중 1300 원을 다시 넘어섰다. 전문가들은 한미 금리차 확대, 국내 무역적자 등 어두운 경기 전망 등으로 당분간 1300 원대 수준의 환율이 이어지는 등 원화 약세가 장기화 될 가능성이 있다고 내다봤다.

20일 서울외환시장에 따르면 지난주 마지막 거래일인 17일 원/달러 환율은 전장 대비 14.7원 오른 1299.5원에 거래를 마쳤다. 장중에는 1300원을 상회하기도 했다. 이는 종가 기준으로 지난해 12월 19일(1302.9원) 이후 2개월 만에 가장 높은 수준이다. 환율은 이번 달 들어 67.6원이나 올랐다. 같은 기간 원화는 달러화 대비 5.2%나 절하됐다. 최근 달러 가치가 강세를 보이고 있는 것은 미 물가, 고용, 소매판매 등 경기 지표가 예상치를 상회하면서 미 연준이 물가를 잡기 위한 금리인상 고삐를 늦추지 않을 것이란 우려가 커졌기 때문이다.

최근 발표된 1월 미 소비자물가지수(CPI)가 전년대비 6.4%, 전월대비 0.5% 올라 예상치(각각 6.2%, 0.4%)를 상회했다. 반면 긴축 지속에도 지난 5~11일 신규 실업수당 청구건수는 전주대비 1000건 감소한 19만 4000건을 기록했다. 이는 시장 예상치 20만건을 밑도는 수준이다. 물가와 노동지표가 예상보다 좋게 나오면서 높은 금리가 오래동안 지속될 것이란 전망이 나왔다.

주요 6개국 통화 대비 달러가치를 나타내는 달러인덱스도 지난달 말 101.915에서 103.780으로 1.82% 상승했다. 장중에는 104.605까지 오르는 등 지난달 6일(장중 고가 105.500) 이후 104선을 다시 넘었다. 달러 가치 상승폭은 같은 기간 원화 가치 하락폭 보다 상승폭이 2.8배나 가팔랐다.

원화 강세로 작용했던 유로화와 엔화도 약세를 보이고 있다. 유로화는 달러대비 1.06달러 수준, 엔화는 134엔 수준으로 가치가 하락하면서 지난해 말 수준으로 되돌아 갔다. 이번 달 들어 원화 가치 하락폭은 일본 엔화(-3.86%) 보다도 크고 유로화(-2.68%), 영국 파운드화(-2.69%) 보다 더 가파른 등 전세계 주요국 중 가장 큰 폭 하락했다.

무역적자가 커지고 있는 점도 원화 약세를 가속하고 있다. 산업통상자원부에 따르면 1월 무역수지는 126억 9000만 달러 적자를 기록했다. 적자폭도 관련 통계 작성 이래 역대 최대를 기록했다. 무역수지 적자는 지난해 3월부터 11개월 연속 이어지고 있다. 시장에서는 올해 무역적자가 지속될 가능성이 높다고 보고 있고, 중국 리오프닝(경제활동 재개)에도 한국 수출 손해가 적을 것이란 전망까지 나오고 있어 원화 가치 하락으로 작용하고 있다. 한은은 중국 리오프닝이 국내 수출에 미치는 영향이 미미할 것으로 보고 있다.

I . NEWS

반면 미국은 금리인상에도 노동시장, 소비가 견조한 모습을 보이면서 올해 미 경기가 침체에 빠지지 않을 것이라는 '노랜딩(무착륙)'시나리오가 급부상하고 있다. 급격한 침체나 완만한 둔화 없이 미국 경제가 고공 성장을 할 수 있다는 전망이다.

1 월 미 소매판매는 전월대비 3.0% 증가하며 전망치(1.8%)를 크게 웃돌았고, 지난달 미 실업률은 3.4%로 54 년 만에 최저치를 기록했기 때문이다.

이에 따라 미 연준이 물가를 끌어내리기 위해 다음 '빅스텝'에 나설 것이란 전망도 나오고 있다. 시카고상품거래소(CME) 페드워치에 반영된 연방기금(FF) 금리 선물 시장은 3 월 연방공개시장위원회(FOMC) 회의에서 기준금리 0.25%포인트 인상을 84.9%로, 0.5%포인트 인상을 15.1% 반영하고 있다. 일주일 전만 해도 0.5%포인트 인상 가능성을 9.2%로 봤으나 크게 높아진 것이다.

신한금융투자증권 연구원은 "미 고용경기 위축이 지연될 경우 물가 불안이 재고조 되면서 연준의 긴축 강도가 더 강화될 수 있다"며 "이 경우 연준의 최종 기준금리 레벨은 기존 금융 시장이 예상한 5.25~5.50%에서 추가로 상향돼 6%로 향해 갈 수 있다"고 말했다.

반면 한국은 이번주 열리는 금융통화위원회에서 기준금리 동결할 가능성이 높아지고 있다. 미국은 금리를 올리는데, 한국은 동결할 경우 미 연준과의 금리차가 더 확대돼 달러 강세를 더 키울 수 있다. 현재 미국의 기준금리는 4.50~4.75%, 한국의 기준금리는 3.5%다. 시장은 연준의 최종금리 전망치를 5.25~5.50%로 내다보고 있다. 시장 전망치만큼만 올리고 한국은 현 수준에서 동결할 경우 미국과의 금리 격차가 2%포인트까지 벌어질 수 있다.

이번 주 발표되는 의사록과 물가 지표도 주목해야 한다. 이번 주 22 일(현지시간)에는 2 월 미 연준 연방공개시장위원회(FOMC) 의사록이 발표되고, 24 일에는 1 월 개인소비지출(PCE) 물가가 나온다. 2 월 의사록에서 연준 인사들의 인플레이션에 대한 평가 내용에 따라 미 연준의 금리인상 폭 확대로 이어질 수 있고, 물가 역시 예상치를 상회할 경우 달러 강세로 작용할 수 있다. 한국은행도 23 일 금통위 정례회의를 열고 기준금리 인상 여부를 결정한다.

시장에서는 미 연준의 금리인상 사이클 불확실성이 달러 강세로 이어지면서 당분간 원·달러 환율이 1300 원대를 지속할 것으로 내다보고 있다. 하이투자증권 연구원은 "한-미 정책금리 역전 폭 확대 가능성에 달러화 강세 폭에 비해 원화 약세가 커졌는데 이번주 한은 금통위 결과에 따라 원·달러 환율의 1300 원대 안착에 중요한 영향을 미칠 것으로 보인다"며 "미 연준의 금리정책 불확실성으로 1300 원 선을 중심으로 등락 장세가 이어지면서 1330 원까지 오를 수 있다"고 내다봤다.

I . NEWS

메리츠증권 연구원은 "미 연준의 통화 정책 불확실성으로 당분간 달러 약세와 원화 강세는 쉬어갈 공산이 크지만, 원화가 추가 약세를 보이면서 1320 원 내외까지 올라갈 수 있다"며 "그러나 원화가 이 수준을 계속 넘기보다는 수 개월 내로 1200 원 선에 안착할 가능성을 높게 보고 있다"고 말했다.

2. 빌딩 이어 선박도 분할투자시대

고가의 빌딩에 이어 초대형 선박에도 개인이 분할 투자를 할 수 있는 시대가 열린다.

HJ 중공업 조선 부문은 20 일 "최근 한국토지신탁, 미래에셋증권과 선박금융 관련 '증권형 토큰(STO)' 활성화에 상호협력하기로 했다"고 밝혔다. 3 개사는 블록체인 기술을 활용한 선박금융 증권형 토큰을 발행하고, 신규 비즈니스모델을 발굴하기로 양해각서(MOU)를 체결했다.

증권형 토큰은 블록체인 기술을 활용해 주식이나 채권, 부동산 등 실물 증권을 디지털화한 자산이다. 현실에 있는 자산의 가치를 쪼개서 개별 암호화폐에 고정시킨다는 뜻이다.

블록체인 기술이 활성화되면서 최근 부동산뿐 아니라 미술품, 주식 등 전통 자산을 기반으로 증권형 토큰 발행이 이어지고 있다. 지난해에는 세종텔레콤 컨소시엄이 부산의 빌딩을 대상으로 한 블록체인 조각투자 서비스 '비브릭'을 선보이기도 했다.

HJ 중공업은 이번 MOU 를 통해 부동산에 이어 소규모 투자가 어려웠던 선박금융 분야에 국내 최초로 증권형 토큰을 도입하겠다는 뜻을 밝힌 셈이다. 앞서 HJ 중공업은 지난해 부산시가 주최한 '블록체인 워크 인 부산 2022' 콘퍼런스에서 조선업계 최초로 증권형 토큰을 활용한 선박금융과 조선업 활성화 방향을 제시한 바 있다.

HJ 중공업은 건조되는 선박의 권리를 디지털로 잘게 쪼개 토큰화하면 투자자가 선박을 분할 소유할 수 있다는 점에 주목했다. 전통적인 방식으로 선박을 건조하려면 선주가 자본을 대고 금융권에서도 차입이 필요했다.

그러나 선박에 대한 증권형 토큰을 발행해 개인이 조각 투자할 수 있게 되면 이야기가 달라진다. 조선소는 조선소대로 토큰으로 선박 건조 대금을 미리 확보할 수 있게 되고, 선주는 선주대로 금융권의 차입 없이도 손쉽게 원하는 선복량을 확보할 수 있게 되면서 전체적으로 조선업계에 일감이 늘어날 수 있게 된다는 게 HJ 중공업의 설명이다.

I . NEWS

개인 투자자는 투자사를 통해 증권형 토큰을 구입하면 실제 선박 건조에 소액으로 참여할 수도 있고, 이미 운항 중인 선박에 투자해 용선료에 따른 배당을 받을 수도 있다. 용선 계약이 끝나거나 선박을 매각할 경우 거기서 생기는 수익도 나눈다.

이번 협약을 계기로 HJ 중공업은 디지털자산거래소 설립을 준비하는 부산시와도 상호 협력의 폭을 넓힐 계획이다. HJ 중공업 측은 “국내 최고 수준의 투자금융 노하우를 가진 한국토지신탁과 미래에셋증권 양 기관과의 협업을 통해 선박금융이 활성화되길 기대한다”며 “선주와 조선사, 투자자, 기자재업체 등 조선업 관계자 모두가 윈윈하는 새로운 비즈니스 모델을 발굴할 수 있도록 지속해서 노력할 것”이라고 전했다.

3. 케이프 벌커시황, 2008 년 이래 역대 최저 수준...선박 관리비를 밀돌아

케이프사이즈 벌커시황 하락이 멈추지 않고 있다. 15 일자 런던시장에서는 5 개 항로 평균 스팟 용선료는 하루 2630 달러로 2008 년 12 월 2 일 기록했던 하루 2316 달러(4 개 항로 평균 = 당시)와 비슷한 역대 최저 수준을 기록했다. 선장과 기관장, 선원을 수배하는 선박 관리 비용을 감당할 수 없는 수준이라고 일본해사신문이 전했다.

케이프사이즈의 1 일당 채산성은 선박 자본비 부분에서 1 만 3000 - 1 만 4000 달러, 이것에 선박 관리비용 7000 - 8000 달러를 더한 총 2 만 2000 달러 전후가 필요하다. 현재 수준은 선박 자본비는 고사하고 선장과 선원에게 지급하는 월급 수준을 충족할 수 없는 상황이다.

참고로 케이프사이즈운임지수 BCI 는 2 월 1 일 499P 에서 17 일 271P 로 급락했다. 케이프사이즈 시황은 2008 년 12 월의 역대 최저 수준에 이어 2015 년 3 월에도 하루 2752 달러(4 개 항로 평균)의 용선료를 기록했다. 2008 년은 글로벌 금융위기, 2015 년은 신조 케이프사이즈의 공급 압력이 각각 하락 요인이었다.

지금의 시황 하락은 중국의 경기침체로 보인다. 한편 신조선 공급 압력은 적고, FFA(운임선물거래)에서는 2023 년 7 - 9 월의 용선료는 1 만 8000 달러로 상승감이 있다. 이 때문에 현 시점에서 일본 선사들은 시황 부진 시에 하는 비용 절감책의 하나인 해상대기 등을 검토하고 있다. 승조원 등을 하선시키는 정선이나 계선에는 이르지 못한 것으로 보인다.



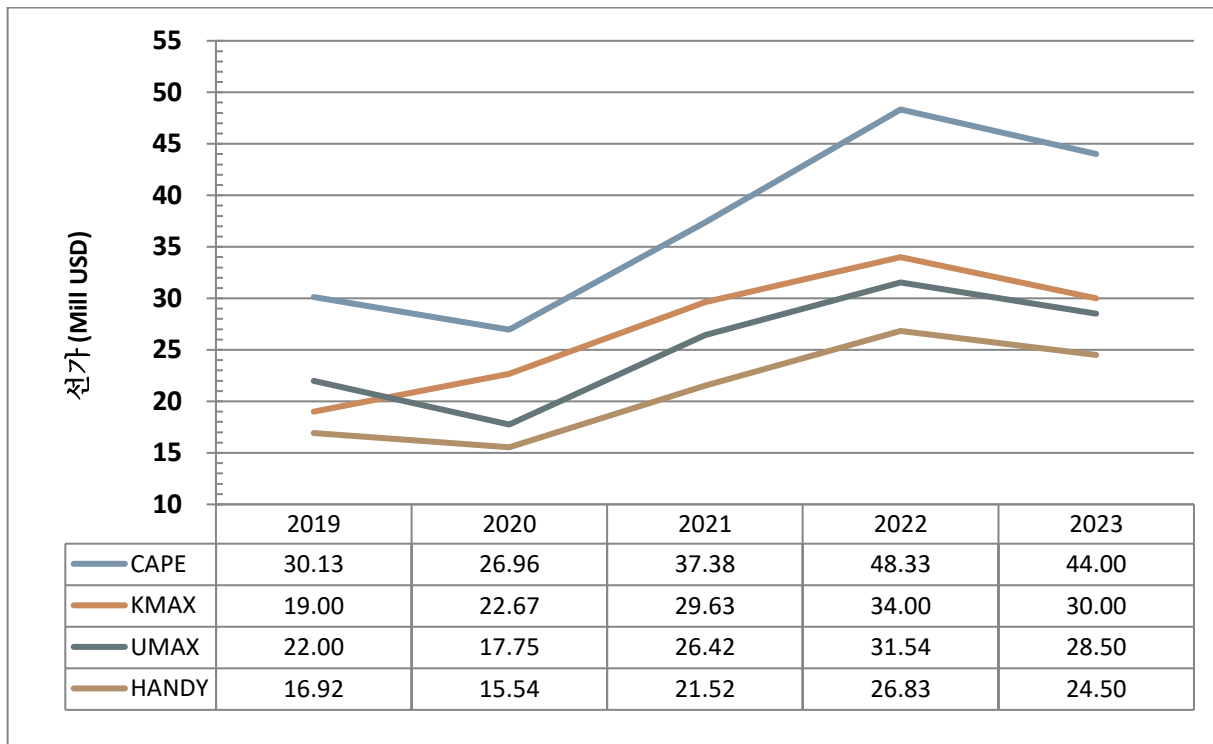
II . BULK CARRIER

(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	44.00
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	-8.97%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	30.00
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-11.76%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	28.50
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-9.64%
SMAX 58K <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	--
	-4.20%	-7.28%	--	--	--
Handysize 37K <small>*based on 32k before 2018</small>	16.92	15.54	21.52	26.83	24.50
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-8.70%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



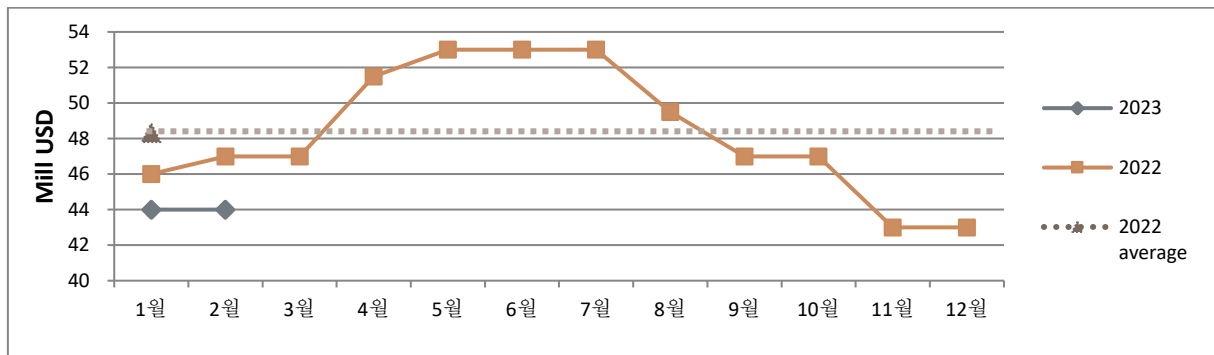


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00					44.00
	전월대비	2.3%	0.0%					--
	전년대비	-4.3%	-6.4%					-9.0%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00					30.00
	전월대비	0.0%	0.0%					--
	전년대비	-11.8%	-13.0%					-11.8%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50					28.50
	전월대비	1.8%	0.0%					--
	전년대비	-6.6%	-12.3%					-9.6%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50					24.50
	전월대비	4.3%	0.0%					--
	전년대비	-10.9%	-12.5%					-8.7%

2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	26.83

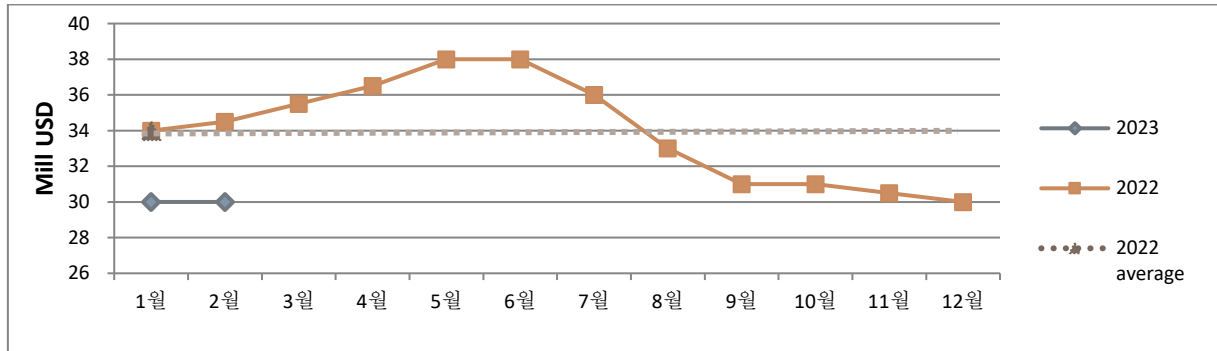
□ Cape



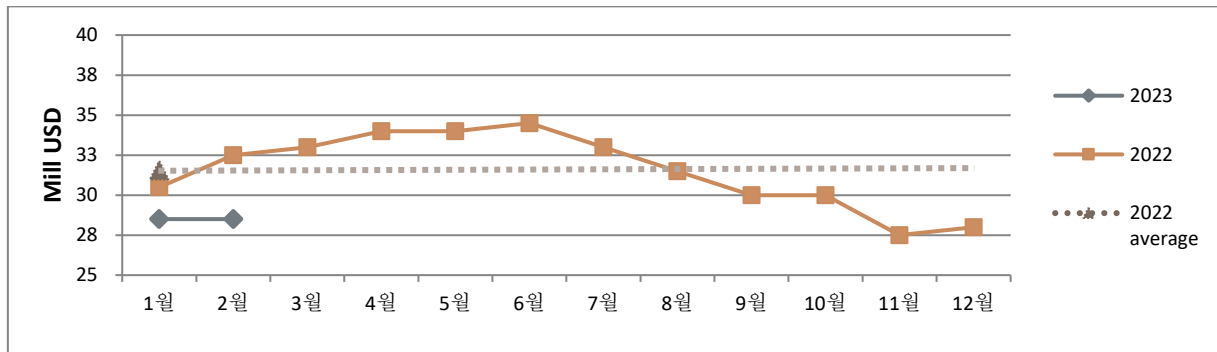


II . BULK CARRIER

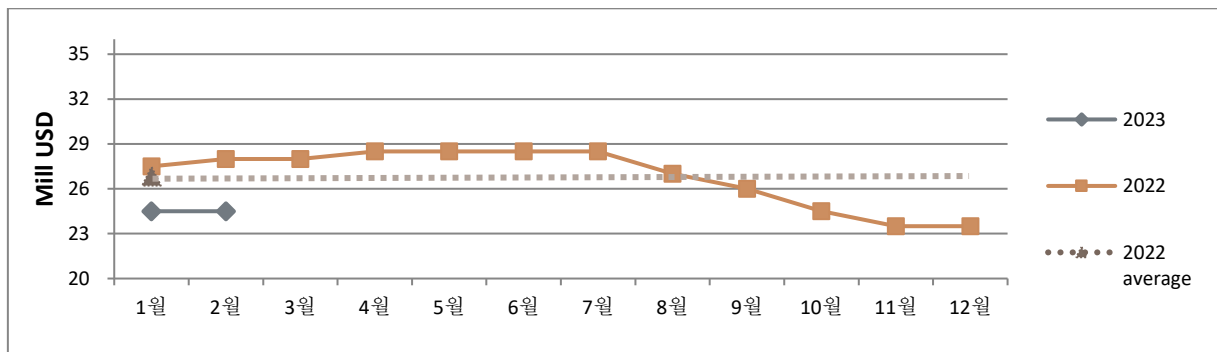
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HL SAPPHIRE	207,999	2021	CHINA	B&W		50.5	
BC	HL AQUAMARINE	207,999	2021	CHINA	B&W		50.5	
BC	HL EMERALD	207,999	2020	CHINA	B&W		50	Norwegian buyer (Golden Ocean), Scrubber fitted
BC	HL PEARL	207,999	2020	CHINA	B&W		50	
BC	HL DIAMOND	207,999	2020	CHINA	B&W		50	
BC	HL PORT WALCOTT	207,999	2017	CHINA	B&W		40	
BC	AGIA TRIAS	185,520	2002	JAPAN	B&W		12.5	
BC	OCEAN CAESAR	180,176	2008	JAPAN	B&W		20	Singaporean buyer (Winning Shipping)
BC	MUTIARA	61,498	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	21	Hong Kong buyer (Pac Basin)
BC	KAI XUAN 11	50,236	2000	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.2	Undisclosed buyer
BC	AUCKLAND SPIRIT	31,647	2003	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.5	Undisclosed buyer, OHBS
BC	PRINCE RUPERT	18,917	2009	JAPAN	B&W	C 3x30.5t	9.1	Undisclosed buyer



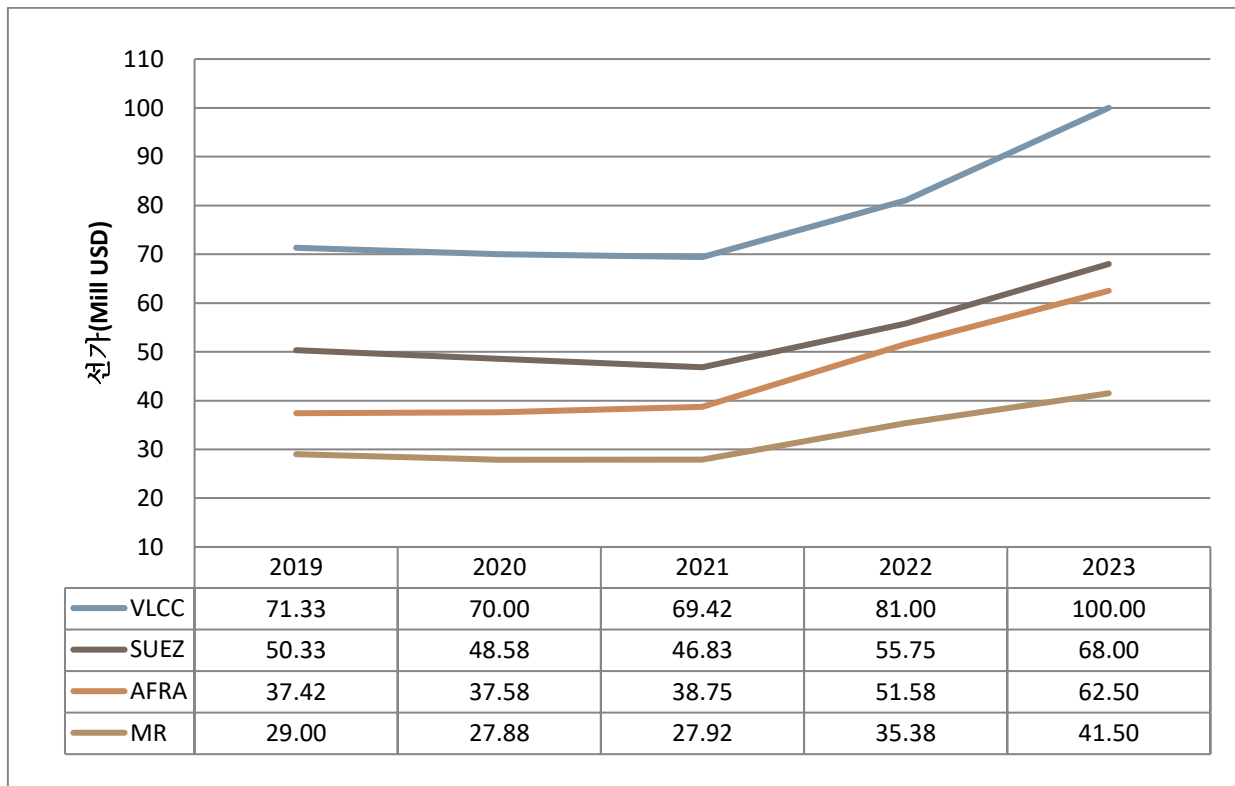
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	100.00
	10.73%	-1.87%	-.83%	16.69%	23.46%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	68.00
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	21.97%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.50
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.16%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.50
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	17.31%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

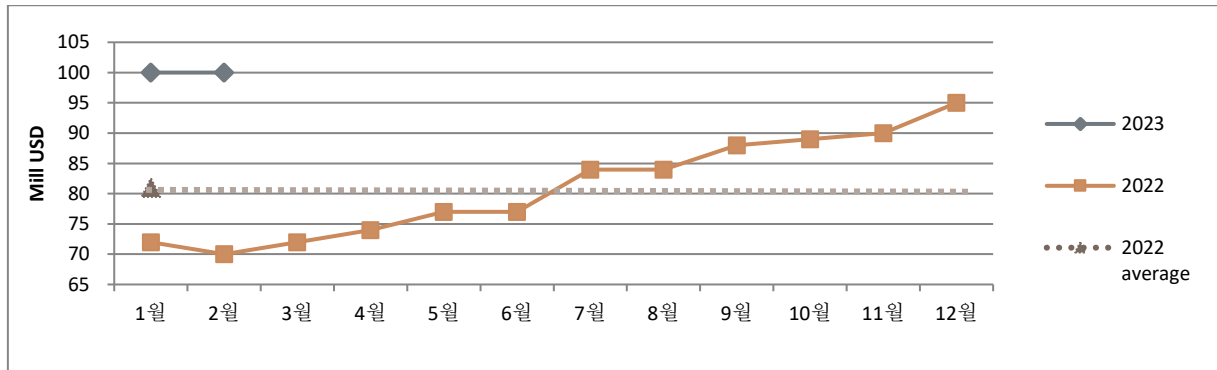




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00					100.00
	전월대비	5.3%	0.0%					-
	전년대비	38.9%	42.9%					23.5%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00					68.00
	전월대비	4.6%	0.0%					-
	전년대비	41.7%	44.7%					22.0%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50					62.50
	전월대비	4.2%	0.0%					-
	전년대비	38.9%	38.9%					21.2%
MR 51K	선가	41.50	41.50					41.50
	전월대비	3.8%	0.0%					-
	전년대비	38.3%	38.3%					17.3%
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	35.38

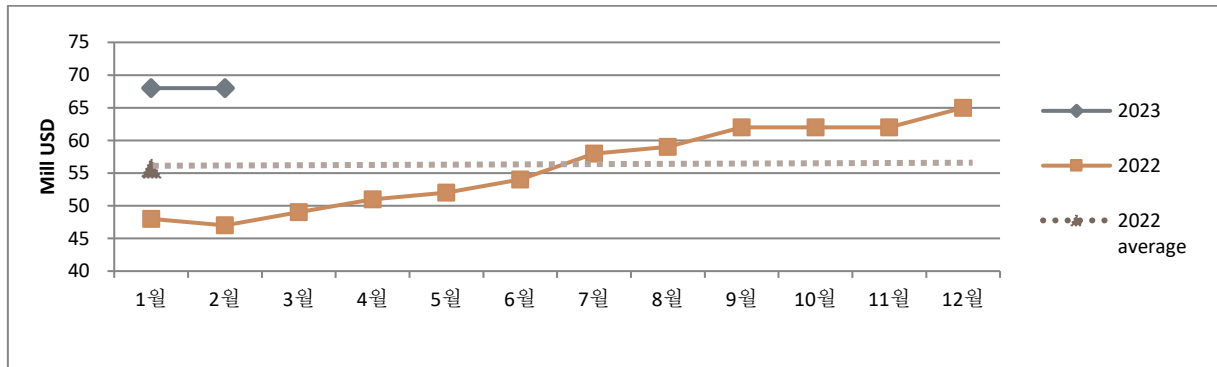
VLCC-310K



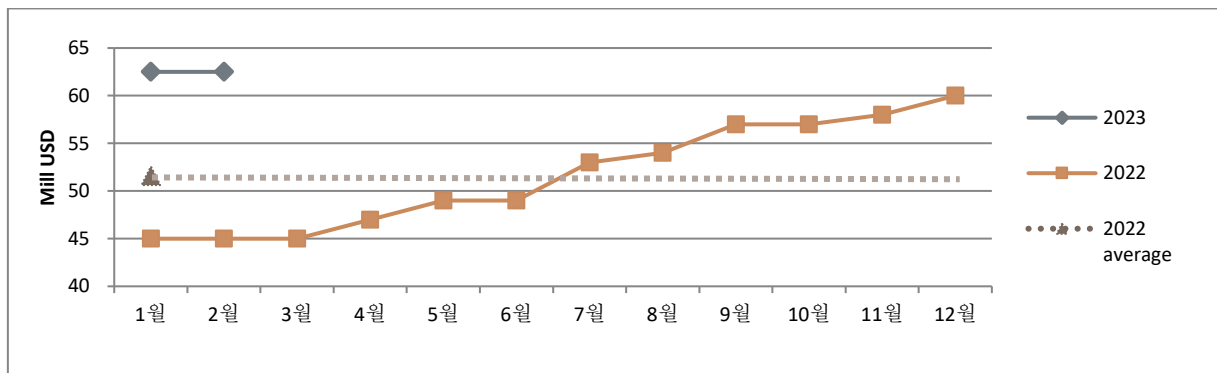


III. TANKER

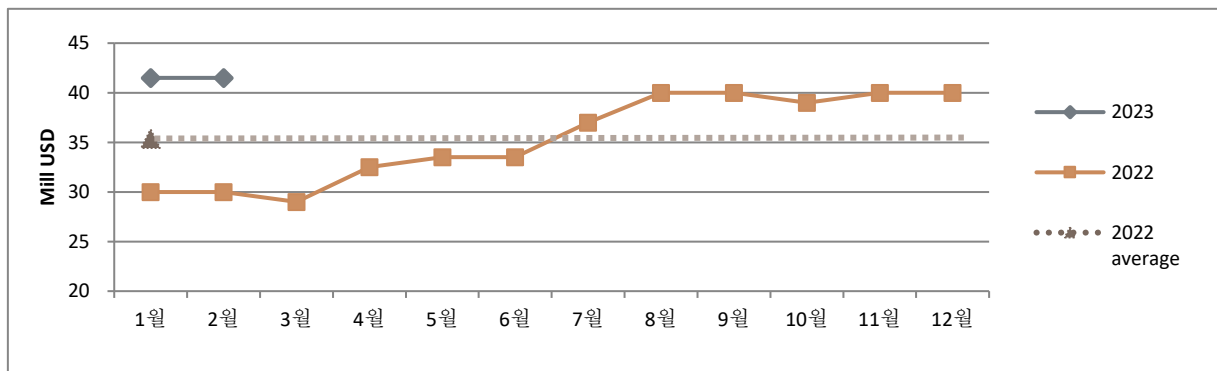
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GLORYCROWN	156,654	2009	CHINA	B&W		78.8-2EB	Undisclosed buyer, scrubber fitted
TANKER	FRONT BALDER	156,557	2009	CHINA	B&W			
TANKER	RIDGEBURY JUDITH	150,393	2008	JAPAN	SULZER		40	Undisclosed buyer, scrubber fitted
TANKER	PELAGOS ONE	111,775	2005	KOREA	B&W		36.5	UAE based buyer, ice class 1A
TANKER	OAKA	106,395	2003	JAPAN	B&W		24.1	Undisclosed buyer
TANKER	CORDULA JACOB	75,599	2012	CHINA	B&W		31	
TANKER	TILL JACOB	75,599	2012	CHINA	B&W		30	UK buyer (Navig8), epoxy coated
TANKER	KONSTANTIN JACOB	75,599	2011	CHINA	B&W		30	
TANKER	GEORG JACOB	75,599	2011	CHINA	B&W		30	
TANKER	HAFNIA ARCTIC	74,999	2008	CROATIA	B&W		--	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
TANKER	MEGALI	73,919	2007	JAPAN	B&W		30	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
TANKER	LA BOHEME	73,672	2007	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	UACC EAGLE	73,410	2009	CHINA	MAN		23	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	CHEMTRANS SATURN	72,246	2006	CHINA	B&W		8.0	Australian buyer (IMS), epoxy coated
TANKER	IBIS PACIFIC	51,277	2007	KOREA	B&W		22	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	RIDGEBURY KATHERINE Z	50,215	2009	KOREA	B&W		24.8	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	LISCA BIANCA M	40,000	2005	KOREA	B&W	2&3	21	US buyer (Gatik), ice class 1B, epoxy coated
TANKER	BALTIC SUN II	37,305	2005	KOREA	B&W	3	27.3-2EB	European buyer, epoxy coated
TANKER	GIANNUTRI	37,299	2004	KOREA	B&W	3		
TANKER	BELUGA PACIFIC	17,988	2018	CHINA	B&W		19.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	ATA OCEAN	7,003	2010	TURKEY	MAK	2	9.7	Turkish buyer, marineline coated
OIL/CHEM	STYLE	37,923	2008	KOREA	B&W	2&3	16	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	FRONA	9,091	2021	CHINA	MAK	2	17	UK buyer (Peninsula Petroleum), marineline coated



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NYK DENEK	65,953	2007	KOREA	B&W	4882	TEU	--	Swiss buyer (MSC)
CONT	SKY PRIDE	13,006	2005	KOREA	B&W	962	TEU	8.5	Undisclosed buyer

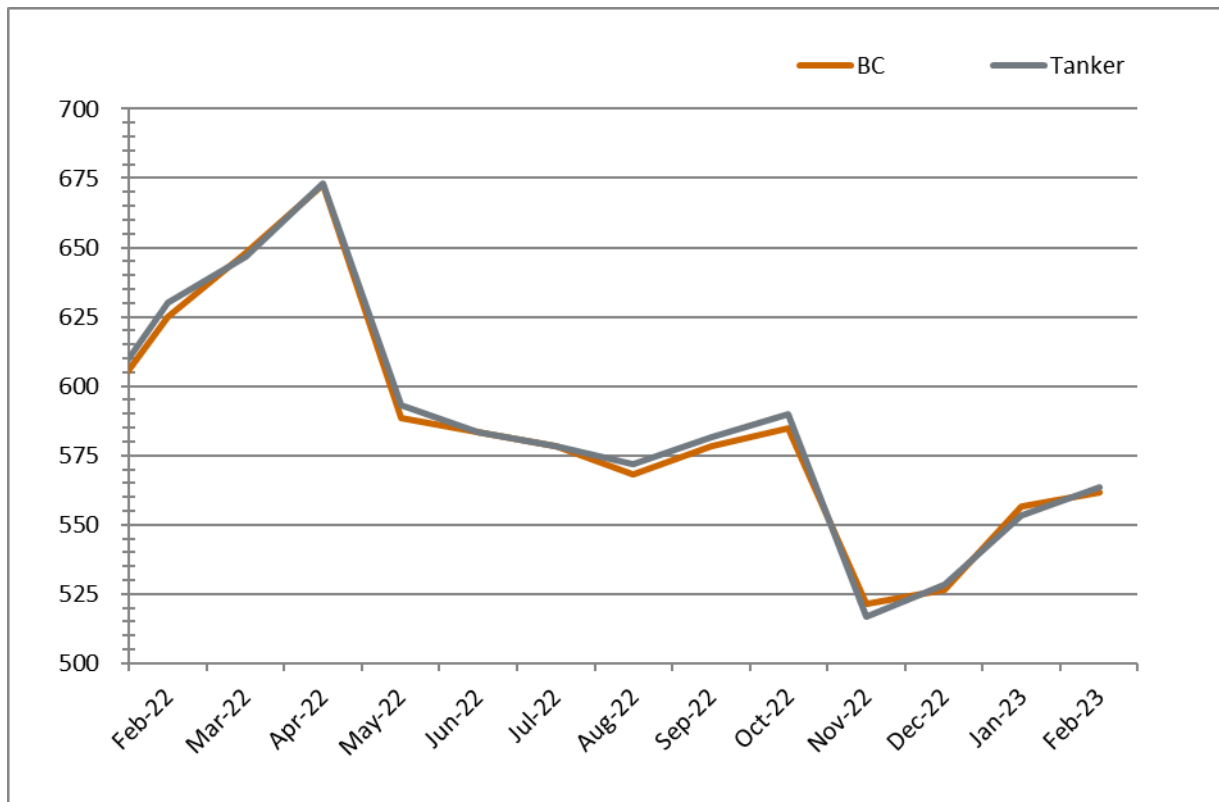


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 February	2023 February		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	558.33	-5.4%	630.00	563.33	1.8%	-10.6%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	559.17	-5.0%	625.00	561.67	0.9%	-10.1%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





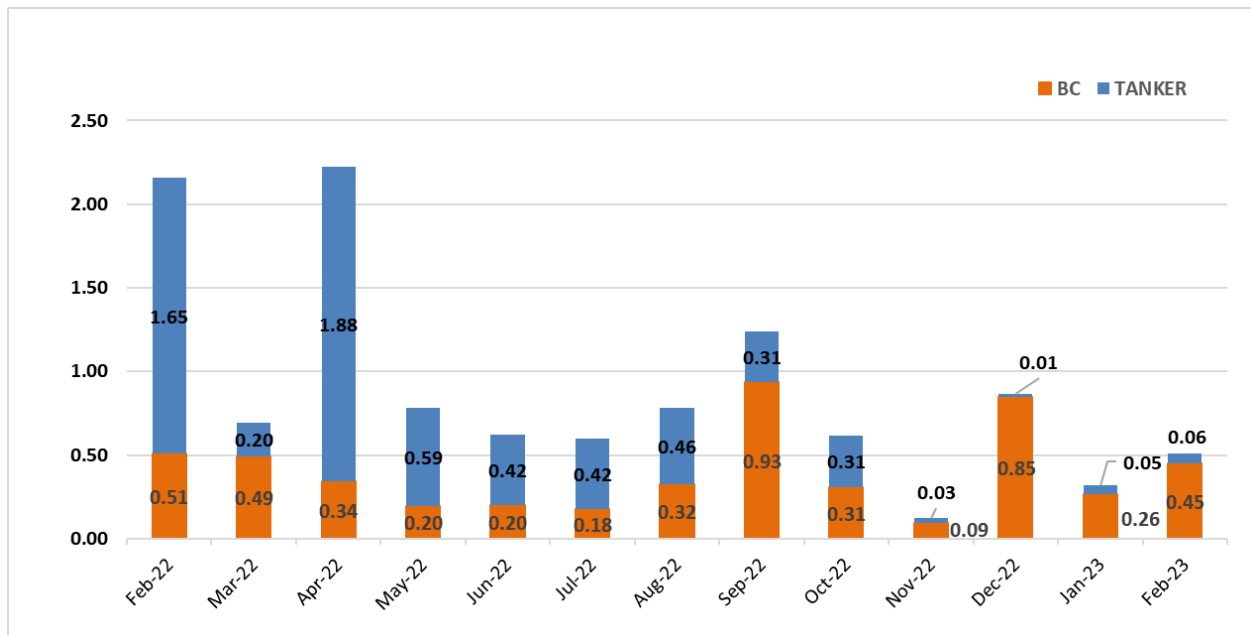
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 February		2023 February			
	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	1.65	25	0.06	-96.4%	2	-92.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.51	3	0.45	-11.5%	4	33.3%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

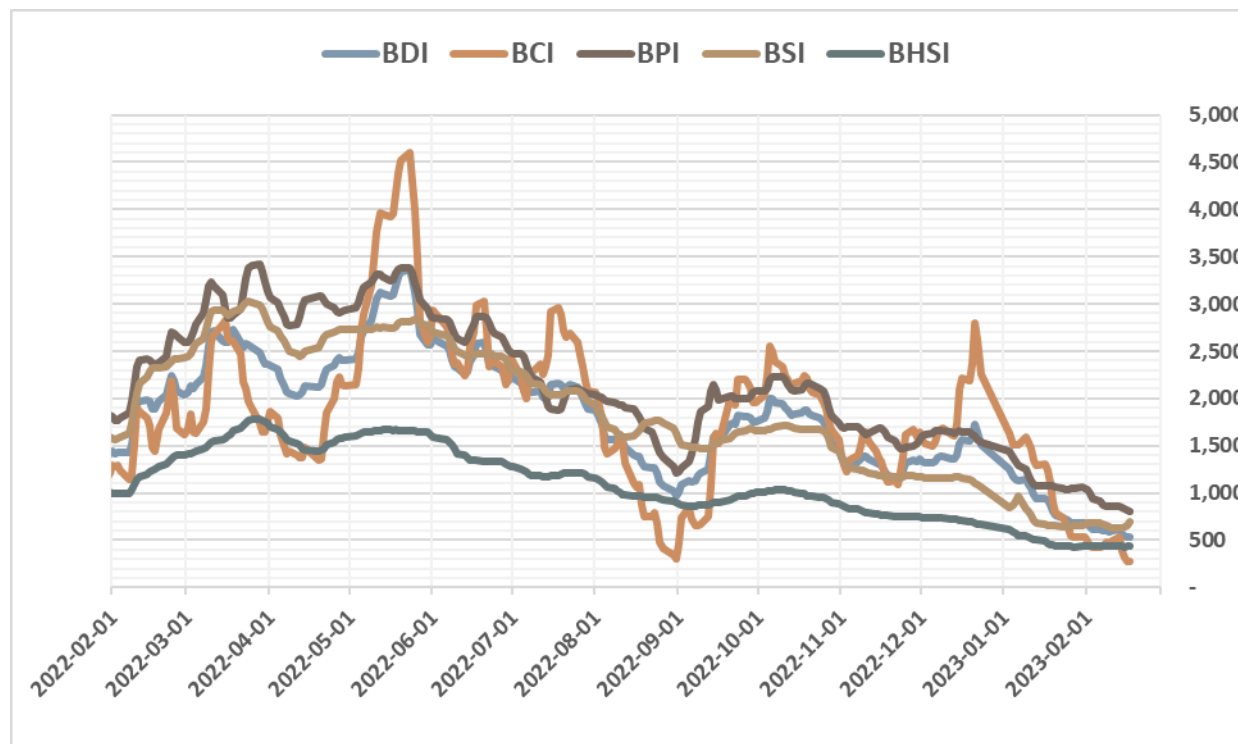
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	VADI	70,087	10,247	1994	KOREA	B&W	575	BANGLADESHI
CONT	MSC GIOVANNA	25,904	11,197	1987	YUGOSLAVIA	B&W	500	INDIAN, HKC recycling
CONT	OEL SHRAVAN	22,020	7,399	1998	GERMANY	SULZ	620	AS IS COLOMBO
CONT	XIUMEI SHANGHAI	22,015	7,393	1997	GERMANY	SULZ	640	BANGLADESHI
CONT	BUNGA MAS ENAM	8,668	4,751	1997	MALAYSIA	--	320	INDIAN, AS IS MALAYSIA, HKC recycling
LNG	SEAPEAK ARCTIC	48,857	23,667	1993	JAPAN	MITSU	643	INDIAN HKC recycling
TANKER	DA QING 439	37,603	9,828	1999	CHINA	SULZ	500	AS IS CHINA



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-02-17	2023-02-10	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	538	602	▼64.00	3,369	530
BCI	271	486	▼215.00	4,602	271
BPI	811	864	▼53.00	3,416	811
BSI	695	628	▲67.00	3,033	625
BHSI	438	436	▲2.00	1,787	431





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	630.50	▼35.50	570.00	▼29.00	621.00	▼16.50
MGO	806.00	▼16.50	778.50	▼26.00	812.50	▼95.50
LSMGO	806.00	▼16.50	778.50	▼26.00	-	-
IFO380	429.50	▲8.00	405.50	▼5.00	419.00	▲10.00

❖기준일 : 02 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-02-17	2023-02-10	CHANGE
미국 USD	1283.70	1263.10	▲20.60
영국 GBP	1537.29	1530.75	▲6.54
유로 EUR	1369.19	1356.44	▲12.75
중국 CNY	187.00	185.86	▲1.14
일본 JPY (100)	957.16	960.79	▼3.63

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 노 랜딩(no landing)

◆ "노 랜딩(no landing)"은 경제가 침체나 소강상태에 빠지지 않고 상당 기간 호황을 유지하는 것을 말한다.

미국 경제가 팬데믹 이후 호황을 보였던 것에서 둔화하는 쪽으로 경기 사이클이 변화함에 따라 연착륙(소프트랜딩)이나 경착륙(하드랜딩) 가운데 어떤 방향으로 흐를지 전망이 엇갈리는 가운데 나온 것이다.

당초 전문가들이 예상했던 것보다 경기침체 가능성이 크지 않은 것으로 평가되고, 미국의 지난 1월 비농업부문 고용이 시장의 예상을 대폭 웃도는 수준으로 나오면서 경제가 아예 하강하거나 착륙하지 않고(no landing) 비행하는 상태를 유지할 것이란 전망에 힘이 실렸다.

미국의 지난 1월 소매판매가 전월보다 3.0% 늘어나 시장 예상치 1.9% 증가를 크게 웃돈 것도 노 랜딩 전망을 부추겼다.

성장세가 꺾이겠지만 급격하게 둔화하지는 않는 연착륙이나 경제가 급격하게 냉각되면서 실업이 급증하는 경착륙도 아닌 제 3의 시나리오로, 최근 월가에서 소수의 목소리로 부상하고 있다.

골드만삭스는 최근 향후 12개월 사이 경기침체 확률을 당초 35%로 제시했던 것에서 25%로 낮췄다. 또한 성장률이 장기 추세인 2%를 밑도는 상황이 유지되는 한 올해 물가 상승률은 3%로 떨어지고 실업률은 4%로 완만하게 오를 것으로 예상했다.

그러나 노 랜딩이 현실화하더라도 이는 미 연방준비제도(Fed.연준)의 추가적인 긴축을 초래할 수밖에 없어 결국에는 연착륙이든 경착륙이든 경기의 하강이 불가피하다는 분석이 제기된다.

모건스탠리의 엘런 젠트너 수석 이코노미스트는 "'노 랜딩'은 앞으로 일어나길 기다리는 소프트 랜딩이나 하드랜딩일뿐"이라고 지적했다.

[출처 : 연합인포맥스]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황 재 응) President T. 070-7771-6400			
Fleet & Chartering Operation biz@stlkorea.com	Sancho Kim(김 현 진) Managing Director T. 070-7771-6404	H.S. Lee(이 현 성) Director T. 070-7771-6412	
	Mike Hong(홍 창 목) Director T. 070-7771-6417	Henry S.H. Oh(오 수 현) Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	Anna Lee(이 혜 란) Manager T. 070-7771-6403	Joovi Park(박 주 비) Assistant Manager T. 070-7771-6419	
Agency Operation operation@stlkorea.com	Jennifer Park(박 영 단) Manager T. 070-7771-6407	Hayden Son(손 호 영) Assistant Manager T. 070-7771-6401	
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn(안 지 영) Deputy General Manager T. 070-7771-6405	Joanne Jin(진 정 식) Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
Sale and Purchase Broking snp@stlkorea.com	Neal S.I. Kwon(권 순 일) President T. 070-7771-6410		
	Jack Kim(김 종 수) Director T. 070-7771-6411	Nova Cha(차 혜 정) 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 김 영 하	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 W. www.stlgtour.com E. tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장 이 진 행 대리 이 정 택	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 W. www.stlyacht.com E. academy@stlyacht.com