

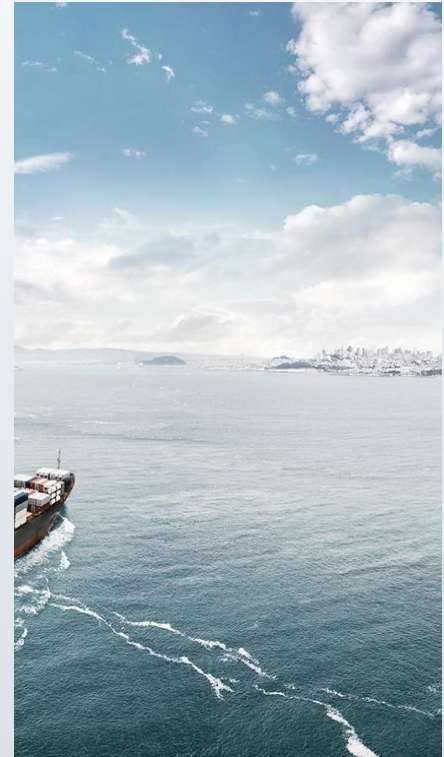


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.458

June 27, 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	6
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Issue & Trend	20
Contact Details	21

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

I . NEWS

1. "인플레 싸움 중대 기로, 금리 더 올려야...은행 위기 재발 압박"

국제결제은행(BIS)은 지난 18개월간 이어진 세계 각국 중앙은행의 긴축 행보에도 물가가 여전히 높은 수준을 유지하고 있다며 추가 금리 인상이 이뤄져야 한다고 25일(현지시간) 진단했다. 15년 만에 최고 수준으로 치솟은 금융조달 비용과 은행 취약성 증가로 금융 시스템 위험도 높아지고 있다고 경고했다.

BIS는 이날 발간한 연례보고서에서 "세계 경제가 인플레이션 싸움에서 중대 기로에 놓여 있다"며 "단기 성장에 집착하는 시기는 지났다. 물가 안정에 초점을 둔 통화정책에 집중해야 하고 공공 지출을 줄여야 한다"고 지적했다. 치솟는 물가에 수차례 금리인상을 결정하며 미국과 유럽의 기준금리는 각각 5.25%, 4.0%까지 올라섰지만 아직 부족하다는 설명이다.

특히 원자재·인건비 상승을 구실로 수익을 극대화하려는 기업들이 앞다퉀 상품 가격 인상에 나서고, 근로자들의 임금 인상 요구가 이어지고 있어 고물가 상황을 지속시키고 있다고 BIS는 지목했다.

BIS는 제2차 세계대전 이후 처음으로 인플레이션과 금융 취약성이 공존하는 도전에 직면해 있다고 진단했다. 또 물가가 지속적으로 오를 경우 은행 스트레스는 더욱 커질 것으로 봤다.

BIS는 "2008년 글로벌 금융위기 이후 15년 만에 최고치로 치솟은 금융조달 비용이 지난 3월 실리콘밸리은행(SVB)발 은행 위기와 같은 금융권 위험의 재발 가능성을 높이고 있다"고 강조했다. 이어 "침체나 대규모 은행 위기를 촉발하지 않고 금리가 상승하는 경기 연착륙이 여전히 불가능한 것은 아니지만, 어려운 상황"이라고 덧붙였다.

재닛 옐런 미 재무장관도 은행권 혼란이 다시 불거질 가능성을 언급한 바 있다. 옐런 장관은 지난 23일 월스트리트저널(WSJ)과의 인터뷰에서 "높은 기준금리와 지난 3월 지역은행 붕괴 사태로 중소 규모 은행들의 이익이 축소될 것"이라며 "은행 위기에 다시 불을 붙일 수 있는 새로운 뇌관으로 꼽히는 상업용 부동산 문제로 인해, 연내 미 은행들의 추가 인수합병 소식이 들려올 수 있다"고 말했다.

다만 "지난 3월과 같은 위기가 재발하지는 않겠지만 은행들의 올해 2분기 실적 악화로 인해 주가의 하방 압력은 커질 것"이라며 "은행 업종 전반에 커다란 위협까지는 아니더라도, 합병되기를 원하는 은행들이 생겨나는 상황이 찾아올 것"이라고 말했다. 옐런 장관의 이러한 언급에 대해 WSJ은 미 정부 당국이 은행권 혼란이 다시 불거질 가능성에 대비하고 있음을 시사하는 명확한 신호라고 분석했다.

I . NEWS

BIS는 세계 경제를 식히고 금융위기 발생 위험성을 낮추려면 세금을 올리고 공공지출을 줄여야 한다고 제언했다. 각국 정부가 재정지출을 줄이지 않으면 2050년쯤엔 선진국과 신흥국의 부채비율은 국내총생산(GDP) 대비 각각 200%와 150%를 넘어설 것이며, 경제 성장률이 하락할 경우 부채비율은 더 높아질 것으로 봤다.

특히 "각국 정부와 중앙은행은 재정 지출을 늘리는 경기 부양책으로 모든 사회 문제를 해결하려는 접근을 피해야 한다"면서 "취약한 공공 재정이 중국엔 국가의 위기 대응을 능력을 악화시킨다는 사실을 인식해야 한다"고 지적했다.

2. 운임 폭락 해운업계, 성수기 앞두고 유가·물동량 악재 '3종고'

해운업계 한 해 장사를 책임지는 3분기 국내 해운사들이 돈을 벌기는커녕 대규모 적자를 기록할 수도 있다는 우려가 제기됐다. 운임지수는 지난해 고점 대비 5분의 1 토막이 난 상황에서 유가 등 운영비는 큰 변화가 없기 때문이다. 특히 코로나 19 대유행 시기 급격히 늘어난 '그림자선박'으로 인해 중소해운사들의 피해가 클 것으로 전망된다.

본격적인 해운 불황이 시작된 만큼 코로나 19 대유행 기간 벌어들였던 이익을 재무구조 안정에 투입해야 한다는 지적이 나온다.

25일 클락슨리서치에 따르면 지난 21일 기준 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기(2022년 6월 24일 4216.13) 대비 78.07% 하락한 924.29 포인트(P)를 기록했다. 이는 최근 2년간 고점인 올해 1월 7일 5109.6P와 비교하면 5분의 1 수준이다.

반면 해운사의 운영비 중 큰 비중을 차지하는 유가 하락 폭은 크지 않다. 선박에 투입되는 벙커C유(고유황중유 380CST/3.5%)의 올해 평균가격은 65.34 달러로 전년 동기(77.68달러) 대비 15.89% 하락한 데 그쳤다.

이에 따라 국내 해운사들의 실적도 바닥을 찍고 있다. 국내 최대 규모 컨테이너 해운사인 HMM의 2분기 영업이익 전망치는 전년 동기 대비 90.97% 감소한 2653억원이다. 벌크선 분야 1위인 팬오션도 전년 동기 대비 46.27% 감소한 1283억원의 영업이익을 기록할 것으로 관측됐다.

I . NEWS

운임 상승 요인은 없는 상황에서 하락한 유가로 인해 화주들에게 유류할증료까지 강요할 수 없어 해운업계 실적 회복 가능성은 낮게 점쳐진다. 실제 HMM 등이 6월부터 운임은 TEU(20 피트 컨테이너 한 개 분량)당 약 250 달러를 인상할 것을 화주들에게 제안했으나 받아들여지지 않은 것으로 전해진다.

물동량도 줄었다. 통계청에 따르면 올해 1~4 월 수출입 화물수송량은 4 억 3825 만 운임톤(R/T)으로 전년 동기(4 억 3969R/T) 대비 0.33% 감소했다.

한 업계 관계자는 "화주들이 지불하고자 하는 운임이 계속 낮아지면서 3 분기에는 800 선을 찍을 것으로 우려되고 있다"며 "코로나 19 대유행과 같은 큰 이슈가 없다면 운임지수 반등이 힘들 것으로 보인다"고 말했다.

해운업계는 중소해운사의 손익분기점을 1500P, 중견해운사는 1000P 까지로 보고 있다. HMM 의 경우 900P 까지는 손익분기점을 맞출 수 있는 것으로 전해진다.

업계는 성수기라 불리는 3 분기에는 SCFI 가 800 선에 진입할 수도 있을 것이라는 우려를 내놓는다. 7 월부터 미주항, 유럽항 선박에 선적되는 화물들은 이르면 3 개월에서, 늦으면 6 개월 뒤에 목적지에 도착한다. 크리스마스, 연말, 연시 물량이 3 분기 선적되는 것이다.

한 해 장사를 책임지는 분기로 이 기간 SCFI 가 손익분기점 아래로 내려가게 되면 국내 해운업계는 대규모 적자를 기록하게 된다.

중소해운사의 피해는 더 커질 것으로 보이는데, 코로나 19 대유행 기간 치솟은 운임으로 인해 아시아 역내 그림자 선박이 급격히 증가했기 때문이다. 그림자선박은 보험을 들지 않은 무보험 선박으로 선주를 파악하기 힘든 것이 특징이다. 사실상 불법으로 해상운송업을 하고 있으며, 대신 운임이 저렴하다.

그나마 다행인 점은 지난 2 년간 역대급 호황으로 인해 쌓아둔 현금이 많아 당장 재무안정성이 위협받을 일은 없다는 것이다.

2019 년 7 조원 수준이었던 HMM 의 자산총계는 지난해 기준 약 26 조원으로 뛰었다. 팬오션 같은 기간 자산총계가 4 조원대에서 7 조 5000 억원으로 증가했다.

I . NEWS

한 해운업계 관계자는 “다행인 점은 지난 2년간 향후 10년을 버틸 돈은 마련해 뒀다는 것”이라며 “시황이 회복할 때까지는 무리한 지출보다는 수익성 제고와 재무구조 안정에 집중해야 하는 시기”라고 말했다.

3. 중국도 잃어버린 10년 겪을까

중국이 지난해 제로(0) 코로나 정책을 폐기했을 때만 해도 중국 경제는 급속도로 성장세를 회복할 것으로 전망됐다.

하지만 중국 경제는 이런 기대와 달리 지지부진한 모습을 보이고 있다. 지난 5월 중국의 산업생산과 소매판매는 전년 동월 수준과 시장의 예상치를 모두 밑돌았다. 지난 5월 청년 실업률은 20.8%로 사상 최고치를 찍었고 지난 5월 수출과 수입은 모두 마이너스를 기록했다.

경기 회복이 지연되자 중국 국무원은 지난 16일 경기 부양책을 논의했고 지난 20일 중앙은행인 인민은행은 실질 기준금리를 10개월만에 인하했다. 중국 정부는 조만간 재정 지출을 확대하고 부동산 규제를 완화하는 경기 부양책도 발표할 것으로 예상된다.

문제는 중국 정부가 경기 부양책을 내놓는다고 해도 약화된 경제를 되살리기는 어려울 것이라는 비관적인 전망들이 나오고 있다는 점이다.

UBS 투자 리서치의 수석 중국 이코노미스트이자 아시아 경제팀장인 타오 왕은 지난 21일 파이낸셜 타임스(FT)에 기고한 글에서 중국이 재정 지출과 통화 확대만으로 경제를 치유할 수 없는 이유를 3가지로 설명했다.

첫째는 중국이 이번에는 2008년이나 2015년과 같은 대규모 재정 지출, 지방 정부의 부채 탕감, 대대적인 통화 확대, 부동산시장 재부양 같은 조치를 취하기 어려울 것으로 보인다는 점이다.

이는 중국 정부의 재정 운용 여력이 크지 않기 때문이다. 국제결제은행(BIS)에 따르면 지방 정부를 포함한 중국 정부의 부채는 국내총생산(GDP)의 90%를 웃돌 정도로 높다. 또 인구 고령화가 급속도로 진행되면서 정부가 연금 및 의료 보장에 쓰는 지출도 빠르게 늘고 있다.

I . NEWS

둘째는 과거처럼 대대적인 부동산 경기 부양에 나선다고 해도 과거만큼 큰 효과는 기대하기 어려워 보인다는 점이다. 중국 구도심은 이미 대부분 재개발됐고 주택 소유율은 2020년에 80%에 도달했기 때문이다.

셋째는 기업과 가계의 경제 신뢰도는 낮고 부채비율은 높아 통화 확장 정책을 펼친다 해도 민간 부문을 활성화시키지 못할 가능성이 있다는 점이다.

민간기업은 국유기업과의 불공정한 경쟁 환경과 규제로 인해 신뢰도가 떨어져 투자를 꺼리고 가계는 미래의 연금 및 의료 보장에 대한 신뢰도가 낮아 소비를 절제하고 있다. 게다가 민간 부문의 부채비율도 높아 신용에 대한 수요가 많지 않다. 재정을 풀어봤자 민간 부문을 살리기보다 지방 정부를 지원하는데 쓰일 가능성이 높다는 지적이다.

이 때문에 왕은 중국 정부가 무리해서 대대적인 경기 부양에 나서기보다는 온건한 수준의 경기 부양을 시도하면서 구조 개혁에 나서야 한다고 주장했다.

시장에 대한 진입 장벽을 낮추고 민간 부문에 대한 법적 보호를 강화하며 의료 및 사회보장 지출을 늘리고 국유기업을 개혁하지는 못하더라도 최소한 효율성을 높이고 독점력은 억제해야 한다는 지적이다.

하지만 중국 정부가 정부와 국유기업의 역할을 줄여 시장의 효율성을 높이는 구조 개혁에 나설 수 있을지는 의문이다. 구조 개혁에는 고통이 수반되기 때문이다.

실제로 미국 기업연구소(AEI)의 선임 연구원인 데스몬드 라크먼은 지난 7일 투자 전문 매체인 배런스에 기고한 글에서 중국 경제가 지금 주춤하고 있는 것은 신용 및 부동산시장의 버블 붕괴 때문인데 중국 정부는 버블을 제거하는 고통스러운 과정을 피하고자 다시 한번 부동산 시장과 지방 정부를 지원하는 경기 부양에 나설 가능성이 높다고 봤다.

이 결과 일본이 1980년대에 신용 및 부동산 버블을 경험한 뒤 1990년대에 잃어버린 10년을 경험한 것처럼 중국도 같은 전철을 밟을 수 있다고 경고했다. 혹시라도 중국이 잃어버린 10년을 겪는다면 중국 경제에 대한 의존도가 높은 한국도 미리 대비책을 마련해둘 필요가 있어 보인다.



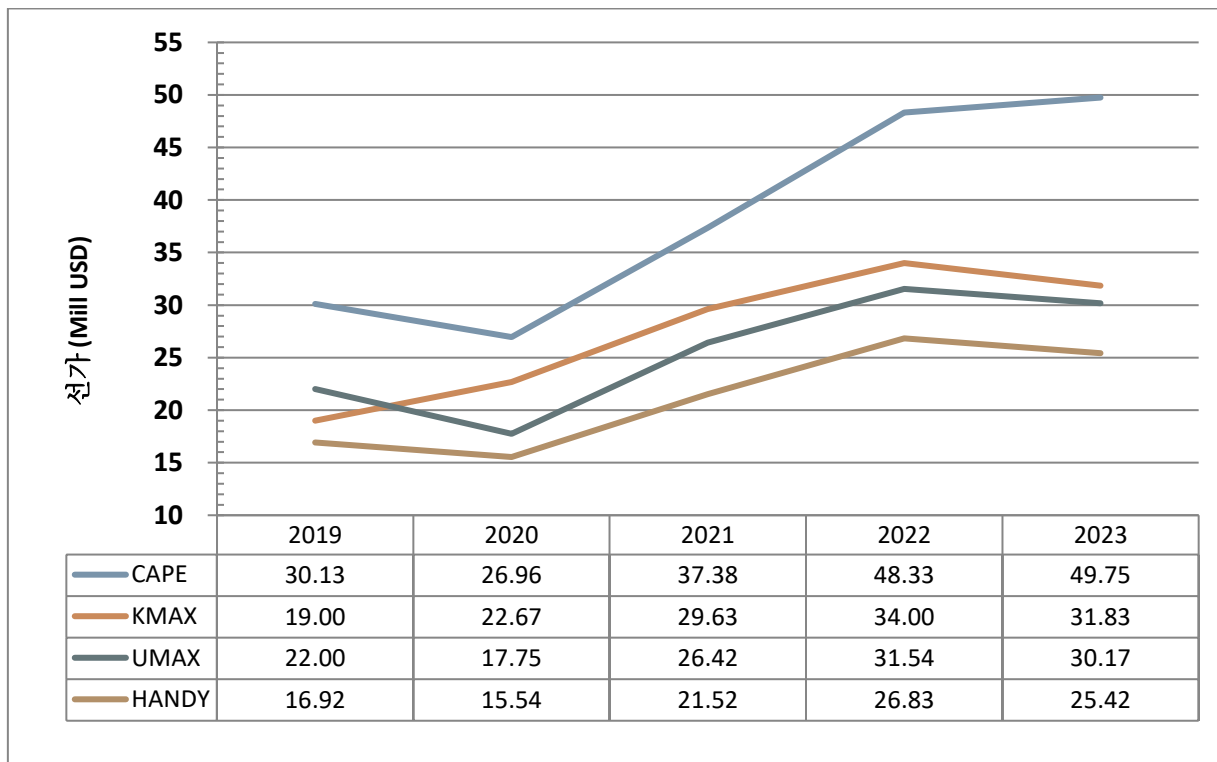
II . BULK CARRIER

(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	49.75
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	2.93%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.83
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.37%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	30.17
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-4.36%
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	25.42
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.28%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



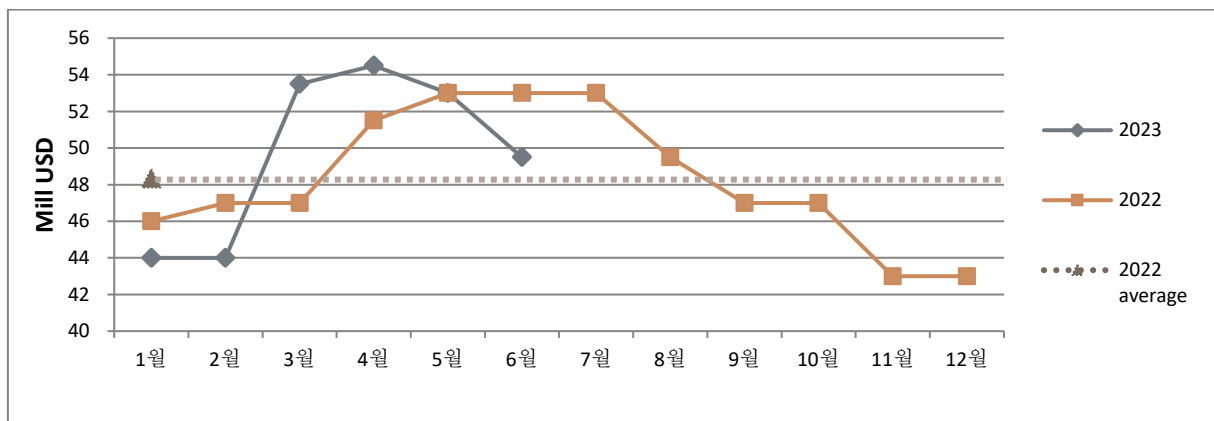


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	49.50	49.75
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-6.6%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-6.6%	2.9%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.83
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-6.4%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	30.17
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-4.4%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	25.42
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-5.3%

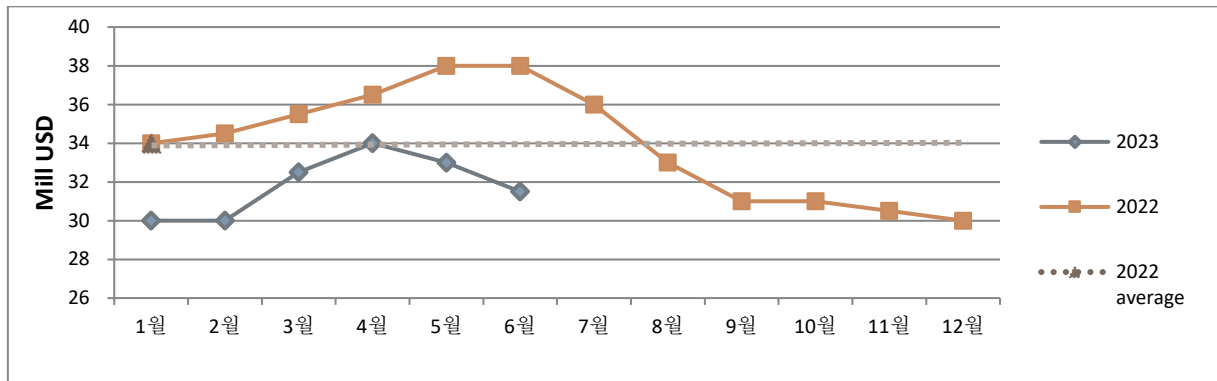
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

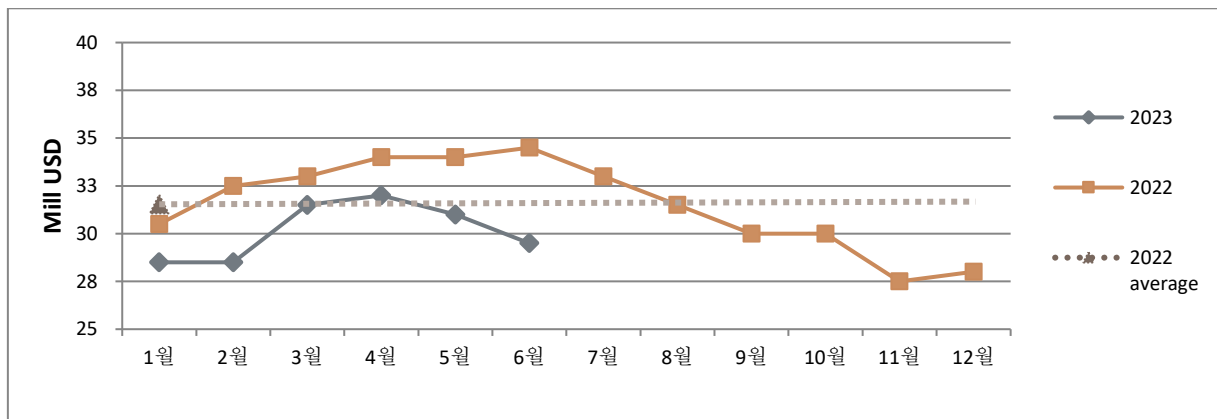


II . BULK CARRIER

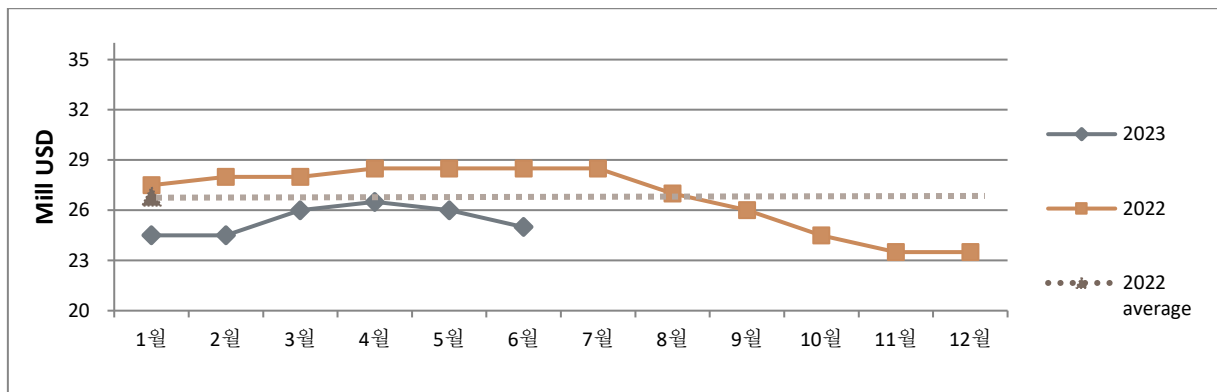
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AQUAENNA	175,975	2011	CHINA	B&W		22.25	Greek buyer (Costamare)
BC	SANTA CRUZ	83,456	2011	JAPAN	B&W		18.5	Greek buyer
BC	RIKKE	81,582	2016	CHINA	B&W		26.8	Greek buyer, eco-engine
BC	JY PACIFIC	81,138	2019	CHINA	B&W		28.76	Undisclosed buyer, auction sale
BC	CORAL OPAL	78,090	2012	JAPAN	B&W		19	Greek buyer
BC	PRABHU PUNI	76,015	2002	JAPAN	B&W		9.6	Undisclosed buyer
BC	HANTON TRADER III	63,518	2014	CHINA	B&W	C 4x35t	23.6	Undisclosed buyer, eco-engine
BC	BELSOUTH	63,296	2015	CHINA	B&W	C 4x36t	25	Greek buyer
BC	COMITY	37,301	2010	CHINA	WART	C 4x25t, C 4x30t	12.8	Undisclosed buyer
BC	AGIA IRINI	28,207	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	13.9	Italian buyer (Florence Shipping), log fitted



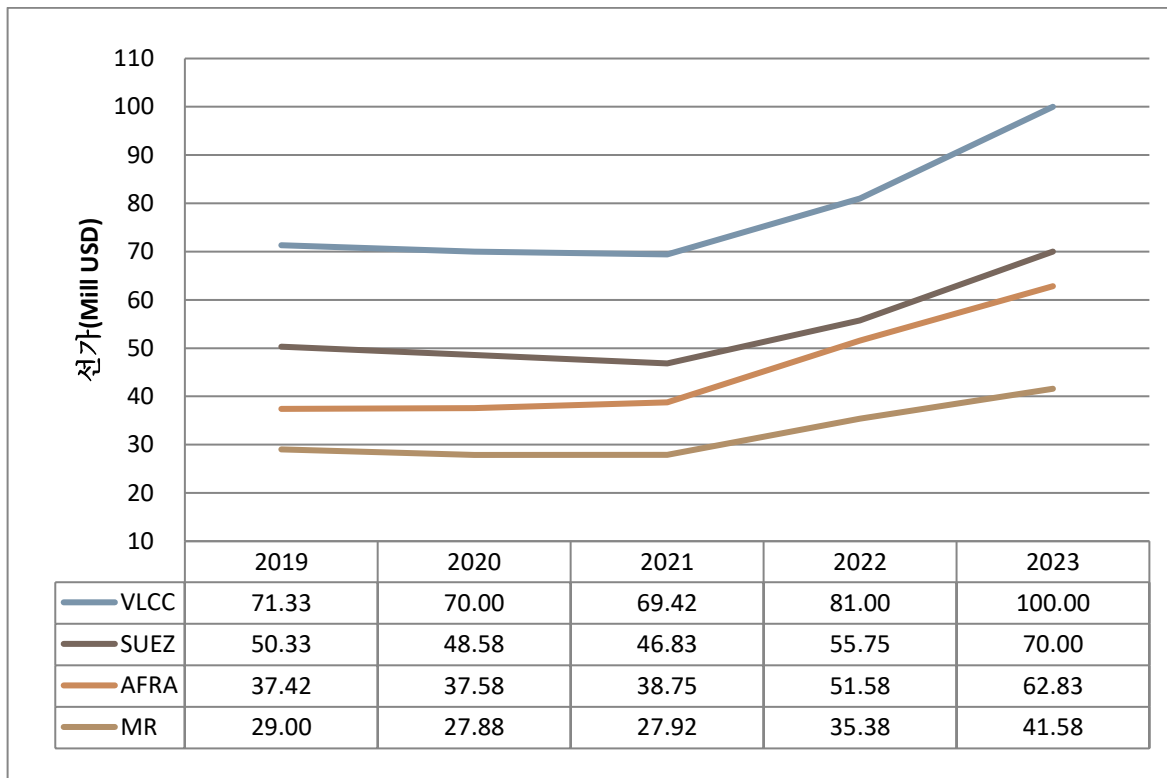
III. TANKER

(◆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%	-0.83%	16.69%	23.46%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.00
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	25.56%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.83
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.81%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.58
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	17.55%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

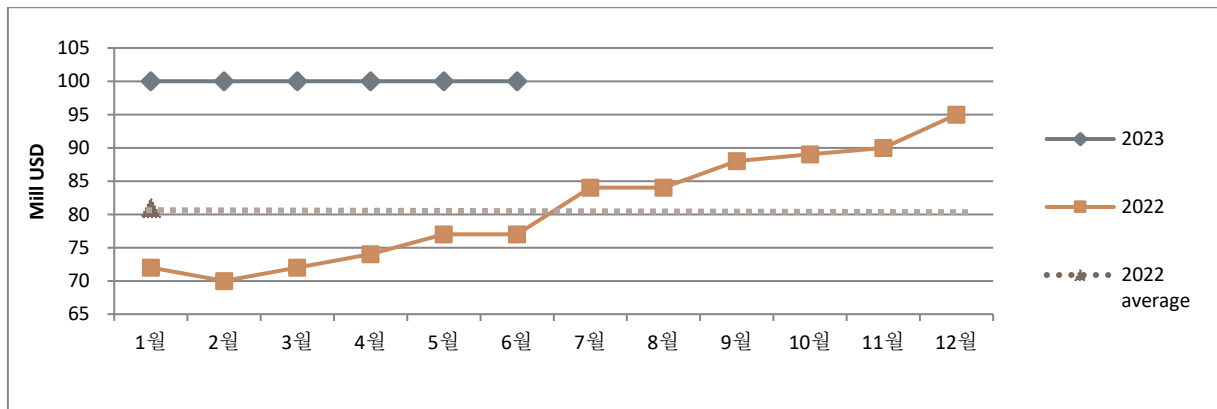




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	23.5%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	70.00
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	25.6%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	62.83
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	21.8%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	41.58
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	17.6%
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

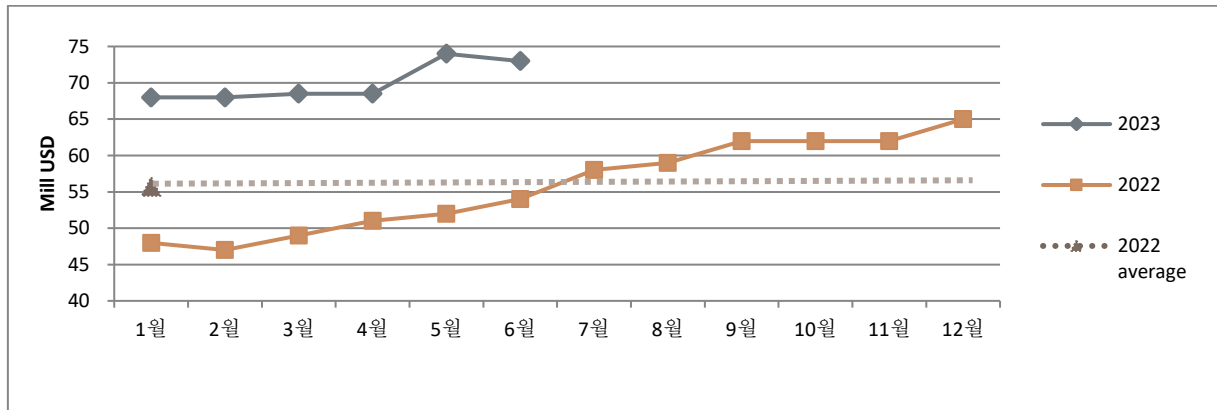
VLCC-310K



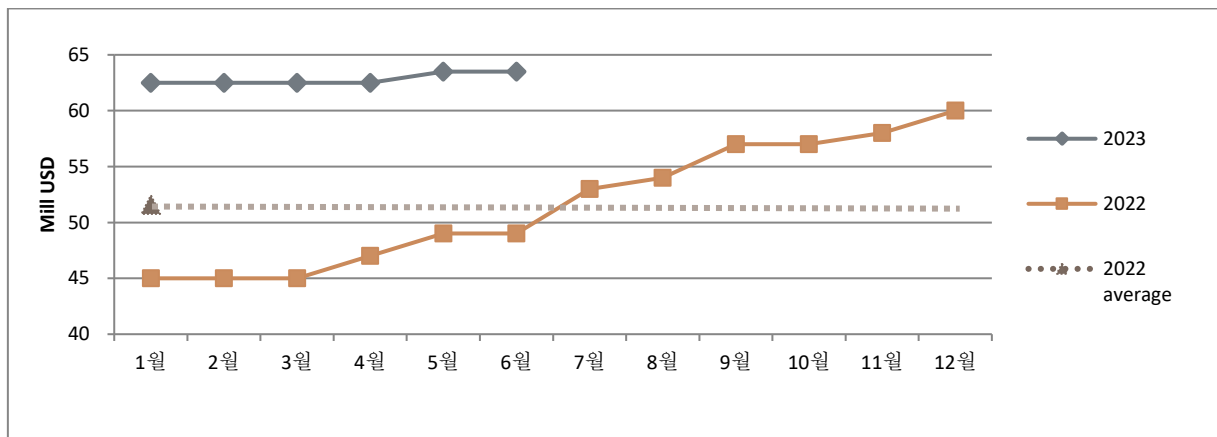


III. TANKER

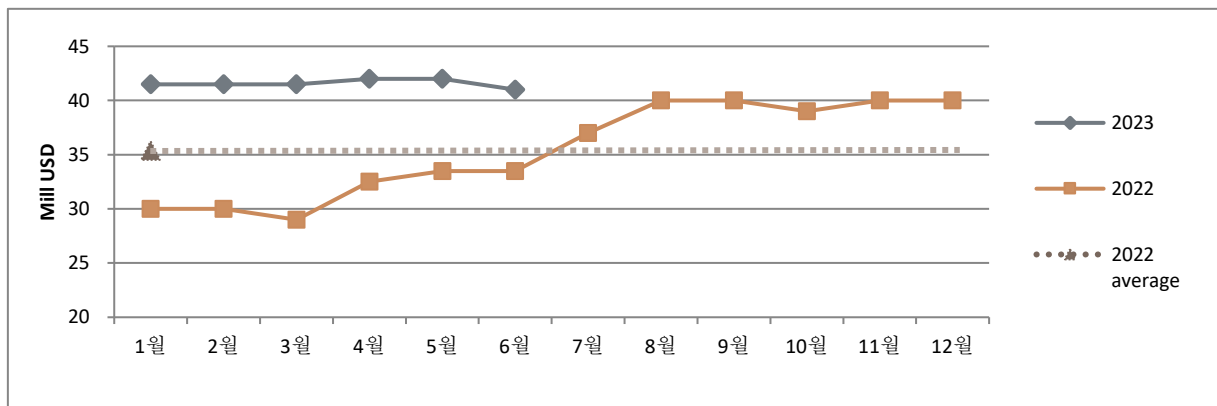
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	LULU	316,507	2003	KOREA	SULZ		42.5	Chinese buyer
TANKER	ATHENIAN GLORY	298,996	2011	KOREA	B&W		65	Greek buyer
TANKER	SONANGOL KASSANJE	158,706	2005	KOREA	B&W		35.5	UAE buyer (Infinity Ships)
TANKER	ELANDRA OSPREY	157,470	2018	KOREA	WART		75	Singaporean buyer (EPS), eco-engine, scrubber fitted
TANKER	RIDGEBURY GALILEO	47,872	2006	KOREA	B&W	2&3	19.25	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	FALCON SEXTANT	50,994	2009	KOREA	B&W	2	25.8	Vietnamese buyer (Pacific Ocean), epoxy coated
OIL/CHEM	BOMAR QUEST	8,501	2003	JAPAN	B&W	3	4.8	Undisclosed buyer, epoxy coated
LPG	ECO DREAM	5,239	2015	KOREA	B&W		17.2	Far Eastern buyer
LPG	ECO GREEN	5,239	2015	KOREA	B&W		17.8	

III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MELLUM	25,985	2010	CHINA	B&W	1808	TEU	12	Qatari buyer (Milaha)
CONT	CERINTHUS	23,523	2013	CHINA	B&W	1740	TEU	17.3	Chinese buyer
CONT	HANSA STEINBURG	23,286	2010	CHINA	B&W	1740	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	GUANGZHOU HUANGPU H2418	23,023	2023	CHINA	B&W	1528	TEU	59.9- 2EB	Indonesian buyer
CONT	ANTIGONI C	23,023	2023	CHINA	B&W	1528	TEU		
CONT	HANSA LANGELAND	20,152	2003	CHINA	B&W	1581	TEU	6	Swiss buyer
CONT	SC PARMA	16,824	2003	CHINA	B&W	1209	TEU	--	Middle Eastern buyer
CONT	BAL BRIGHT	12,561	2008	JAPAN	B&W	907	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	HOLANDIA	9,113	2000	POLAND	MAN	907	TEU	5.7	Cyprus buyer (Salamis Lines)

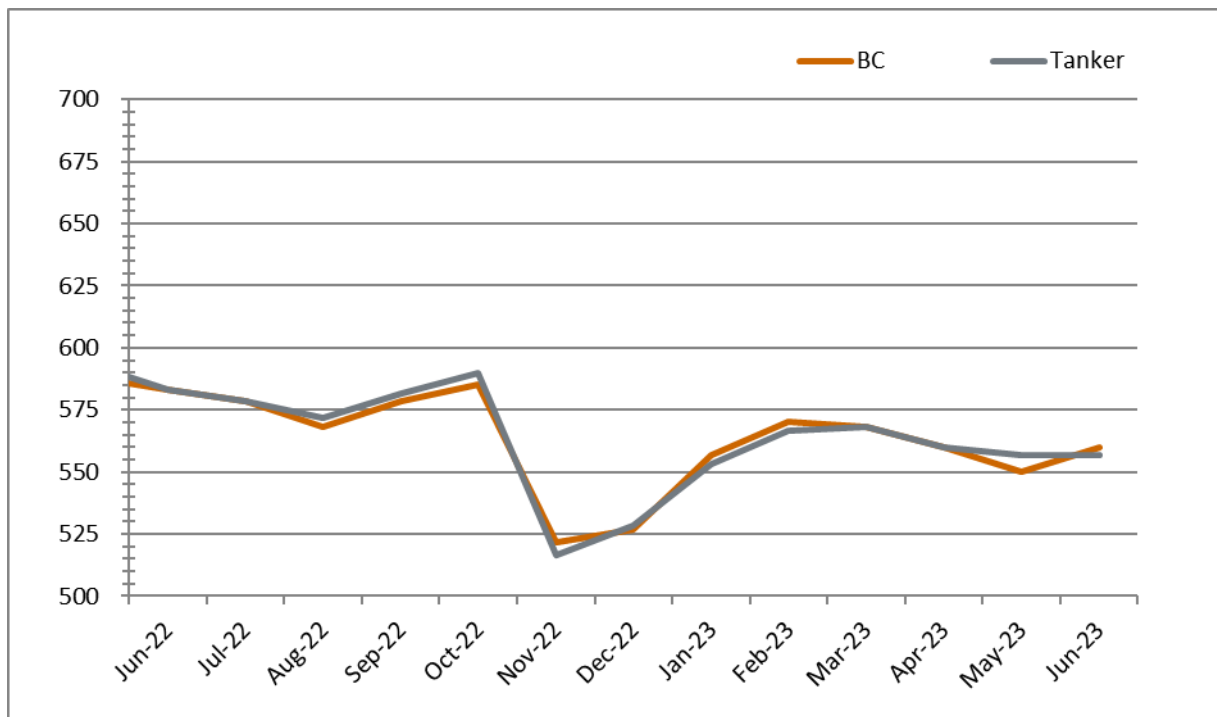


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 June	2023 June		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	560.28	-5.1%	583.33	556.67	0.0%	-4.6%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	560.83	-4.7%	583.33	560.00	1.8%	-4.0%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





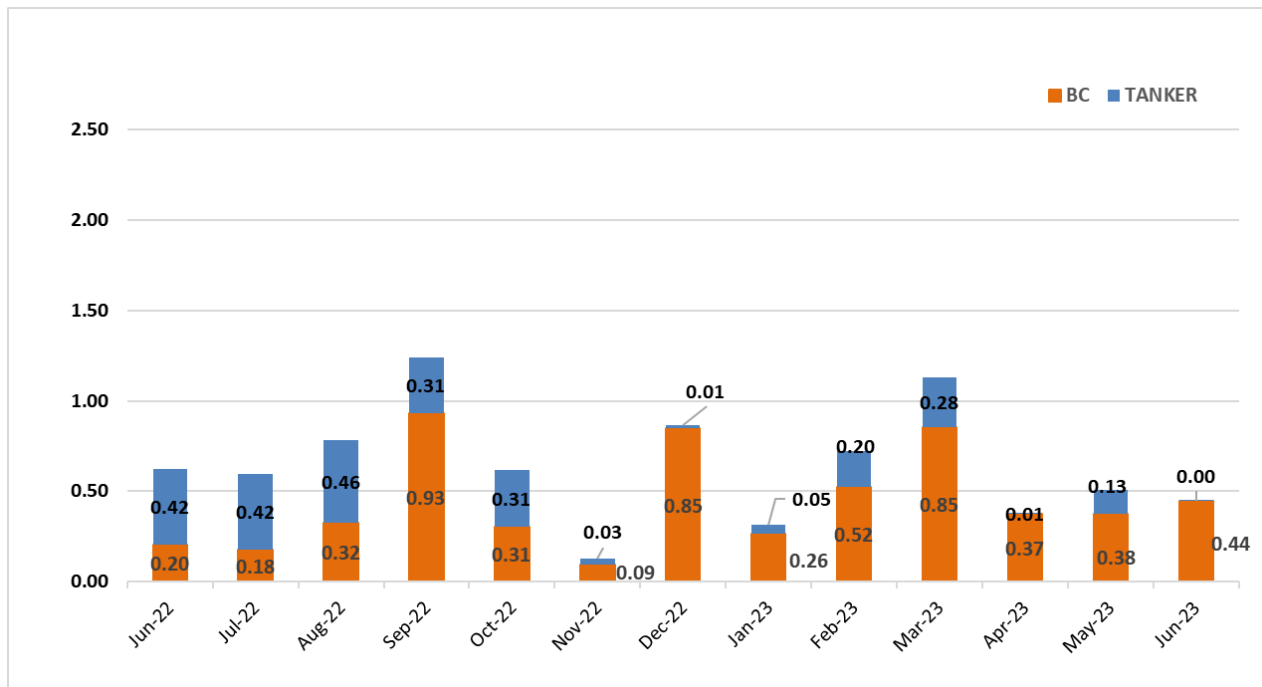
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 June		2023 June			
	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	0.42	10	0.00	-99.0%	2	-80.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.20	5	0.44	120.5%	12	140.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

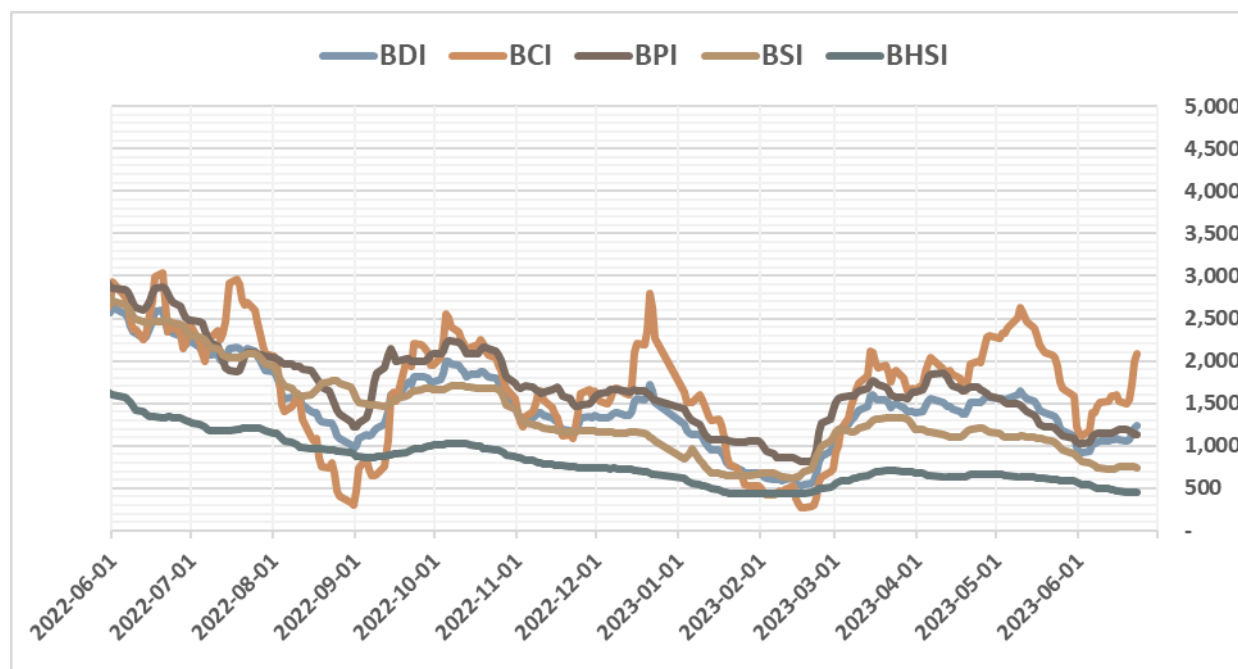
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
TANKER	SEAPEAK POLAR	48,857	23,707	1993	JAPAN	MITSU	637	AS IS BSS KHOR FAKKAN, HKC recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-06-23	2023-06-16	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,240	1,076	▲164.00	3,369	530
BCI	2,080	1,528	▲552.00	4,602	271
BPI	1,127	1,193	▼66.00	3,382	809
BSI	743	748	▼5.00	2,833	625
BHSI	455	464	▼9.00	1,673	431





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	602.50	▲0.50	539.50	▼11.00	532.50	▲6.00
MGO	724.50	▼2.00	702.00	▼22.00	723.50	▼3.50
LSMGO	722.00	▼4.50	702.00	▼22.00	-	-
IFO380	452.50	▲6.50	480.50	▼17.00	442.00	▲5.50

❖기준일 : 06 월 23 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-06-23	2023-06-16	CHANGE
미국 USD	1291.40	1280.10	▲11.30
영국 GBP	1646.15	1637.25	▲8.90
유로 EUR	1414.79	1401.84	▲12.95
중국 CNY	179.71	178.67	▲1.04
일본 JPY (100)	902.67	913.48	▼10.81

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 알타시아(Altasia)

◆ 알타시아(Altasia)란 '대안적인(Alternative)'과 '아시아(Asia)'의 합성어다. '중국을 대체하는 아시아 국가들'이라는 뜻이 담겼다. 지난 3월 영국의 경제전문지 이코노미스트가 처음 제시했다.

최근 미국과 중국이 정치적·경제적으로 첨예한 대립각을 세우고, 중국의 인건비가 상승하면서 글로벌 시장에서의 탈중국 물결은 거세지고 있다. 이에 중국을 대체할 수 있는 아시아 공급망에 대한 관심이 커졌다.

알타시아에 속하는 국가는 총 14개국이다. 상대적으로 높은 경제 수준을 갖춘 국가와 인구가 많은 국가, 아세안 국가 등이 거론된다. 한국을 포함해 일본, 대만, 싱가포르, 인도, 인도네시아, 방글라데시, 베트남, 말레이시아, 태국, 캄보디아, 필리핀, 브루나이, 라오스 등이 알타시아 국가에 해당한다.

이미 글로벌 대기업들은 알타시아 국가로 공급망을 펼치며 중국 의존도를 낮추고 있다. 애플은 생산시설을 중국에서 베트남으로 이전하고 있으며, 삼성전자는 베트남과 인도에 대규모 투자를 진행하고 있다.

[출처 : 연합뉴스]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황 재 웅) 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