

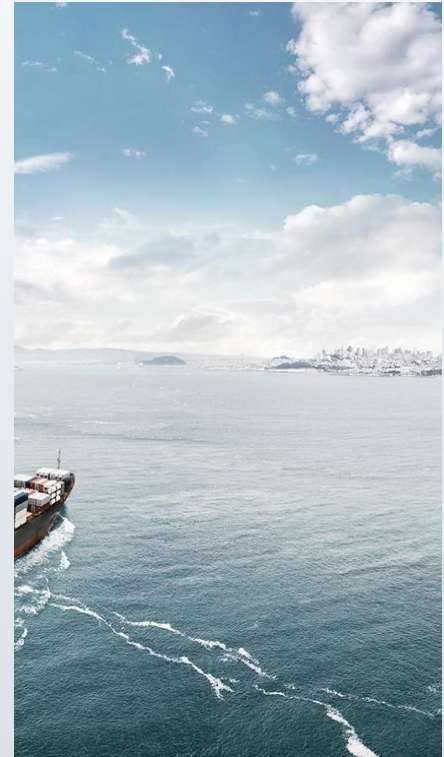


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.460

July 11, 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	13
Key Indicators	16
Issue & Trend	18
Contact Details	19

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

I . NEWS

1. '2050 국제해운 넷제로' 선언...의미와 과제는?

국제해사기구(IMO)가 "2050 년에 국제해운 부문에서 탄소중립(넷제로)을 달성하겠다"고 선언함에 따라 국제해운 업계에서 화석연료 퇴출, 친환경 연료 전환이 가속화할 전망이다. 이번 선언은 '산업화 이전 대비 지구 평균기온 상승을 1.5 도 아래로 묶자'는 파리협약에 부합하는 긍정적인 성과로 평가되지만, 중간목표가 미흡한 점 등 한계점도 지적되고 있다.

9 일 해양수산부와 기후솔루션 등에 따르면 국제해사기구(IMO)는 지난 7 일(현지시각) 런던에서 폐막된 '제 80 차 해양환경보호위원회(MEPC 80)'에서 '2023 온실가스 감축전략' 채택을 통해 '국제해운 2050 년 넷제로'를 선언했다. 온실가스를 2008 년 총배출량 대비 2050 년까지 50%만 감축하겠다던 2018 년 전략을 전면 수정한 것이다.

이번 선언은 2050 년 또는 근접한 시기에 해운업계에서 발생하는 탄소 배출량을 '0'으로 만드는 것이 골자로, 합의문에는 '온실가스를 2008 년 총배출량 대비 2030 년까지 최소 20%, 2040 년까지 최소 70% 감축해야 한다'는 단계적 목표치가 담겼다. 다만, 이러한 단계적 목표치는 의무가 아닌 점검 차원의 지표라는 한계점을 지닌다.

IMO 회원국들이 한국이 지지하는 '온실가스배출 가격제도'(또는 탄소세)를 추후 논의하기로 한 것도 아쉬움으로 남는다.

이번 회의에서 IMO 회원국들은 연료유 표준제로 불리는 기술적 조치와 온실가스에 가격을 부과하는 경제적 조치를 결합하는 이른바 '결합 조치'를 도입하기로 했다. 연료유 표준제는 연료유별 온실가스 집약도를 제한함으로써 점진적으로 화석연료 사용을 제한하는 규제를 말한다. 다만, 이 같은 결합 조치는 2025 년 승인·채택을 거쳐 2027 년부터 발효될 예정으로, 사실상 2 년간의 유예기간을 뒀다.

해수부 관계자는 "기후변화협약(UNFCCC) 정신에 따라 국제해운업계도 탄소 중립 목표에 동참한다는 의미로, 앞으로 친환경 연료로의 전환이 불가피해졌다"며 "다만, 탄소중립 목표를 상향하면서 어떤 규제가 바로 도입된 것이 아니라, '결합 조치' 채택까지 2 년 정도의 준비(유예)기간을 갖기로 했다. 해수부는 지난 2 월 마련한 국제해운 탈탄소화 추진전략을 차질 없이 이행할 것"이라고 밝혔다.

이에 대해 기후솔루션은 "역사적인 IMO 의 이번 발표는 고무적인 일로, 국제해운의 큰 전환점이 될 것"이라면서도 "이번 선언에 아쉬움이 없지는 않다"고 평가했다.

I . NEWS

이와 관련, 기후솔루션은 “2030 년과 2040 년의 온실가스 감축률 목표로는 해운에서 파리협약 목표인 1.5 도에 부합하는 감축량을 맞추기는 어려울 것으로 예상된다”며 “또한 2030 년과 2040 년 온실가스 감축률은 의무가 아닌 단지 지향점이다. 즉, 현재로서는 국가들이 이 감축율을 반드시 이행할 의무는 없다. 2028 년 제 88 차 해양환경보호위원회(MEPC88)까지 중간 목표가 상향되기를 기대한다”고 밝혔다.

기후솔루션은 또 “온실가스배출 가격제도는 선박들이 저탄소·무탄소 연료로 전환하기 위한 중요한 도구인데, 이번 MEPC80 에서 이에 대한 구체적 논의가 없었던 점은 애석하다”며 “다만 2025 년 초까지 합의를 하기로 한 만큼, 그 시점까지 온실가스 톤(T)당 적정 금액을 구체화해야 할 것”이라고 강조했다.

주무 부처인 해수부는 IMO 가 2050 년 국제해운 탄소배출 감축목표를 100%로 상향할 것을 사전에 예측하고 '국제해운 탈탄소화 추진전략'을 올해 2 월에 선제적으로 마련한 만큼, 이를 토대로 차곡차곡 준비·대응해 나간다는 방침이다. 정부는 국제해운 온실가스 감축률을 2030 년까지 60%, 2040 년까지 80% 감축하겠다고 발표한 상태다.

우선, 정부는 5000T 이상 국제선을 친환경 선박으로 바꾼다는 계획이다. 신조선의 경우 2030 년까지 E 메탄올, 액화천연가스(LNG) 등 친환경 연료를 활용할 수 있는 이중연료 선박으로 전환하고, 선령 10 년 미만의 개조 가능 선박의 친환경 개조를 지원할 방침이다.

한편, 해수부는 오는 12 일 부산항 국제여객터미널컨벤션센터에서 '2023 년 국제해운부문 해양환경 정책설명회'를 개최한다.

2. “화석연료 선박 예상보다 오래 살아남을 것”

국제해사기구(IMO)의 온실가스 배출 규제 강화로 화석연료가 퇴출될 것으로 예상되나 화석연료 이용 선박들은 우리가 예상하는 것보다 오래 살아남을 것이라는 전망이 나왔다.

세계적인 해운 석학이자 클락슨 리서치 비상임 회장인 마틴 스토포드(MARTIN STOPFORD) 박사는 제 4 회 인천국제해양포럼에서 '세계 무역과 해운물류전망 2020~2050'이라는 주제로 발표하면서 화석연료 선박이 예상보다 오래 살아남을 수 있다고 지적했다.

현재 추진되고 있는 다양한 기술개발의 결과물들이 반영된 친환경 무탄소 연료 선박들이 2030 년대는 되어야 주류로 등장하기 시작할 것으로 예상되고 화석연료를 사용하는 재래선박들이 CCUS(탄소 포집,

I . NEWS

저장, 활용) 기술, 저속운항 등을 통해 규제 대응이 가능하기 때문에 예상보다 오랫동안 살아남을 수도 있다는 분석이다.

스토포드 박사가 재래선박들이 꽤 오랫동안 유지될 것이라고 보는 또 한가지 이유는 조선소 때문이다. 친환경 대체선 기술을 개발하고 구현시키기까지 상당한 시간이 소요되는데다 조선소의 공급능력도 한계가 있어서 화석연료를 사용하는 재래선박들이 오랫동안 유지될 수 있을 것이라는 지적이다.

스토포드 박사는 "첨단 디젤엔진부터 소형 원자로까지 다양한 기술들이 순차적으로 도입돼 2050년까지 해운 탈탄소화를 추진하겠다는 IMO의 목표 달성은 충분히 가능할 것으로 보인다. 다만 화석연료 선박들이 예상보다 오랫동안 유지될 수 있기 때문에 녹색선박 투자자들은 이러한 변화에 체계적으로 접근해야 하고 인내력을 가지고 지속적인 관심을 가져야 할 것"이라고 밝혔다.

스토포드 박사는 녹색연료 가격이 대단히 높게 형성돼 있어 앞으로 화석연료 가격도 점점 상승할 수밖에 없고 이에 따라 해상운임도 상승하게 될 것이라고 예측했다. 또한 녹색연료와 화석연료의 높은 가격체제가 결국 혁신적인 투자 프로젝트와 저속 운항의 결정적인 유인으로 작동하게 될 것인데 결국 규제기관의 규제보다 높은 에너지 가격이 변화를 주도하게 될 것으로 예측했다.

스토포드 박사는 "전환의 시대에 만능의 해법은 존재하지 않는다. 해운산업 각분야별로 대응방안을 찾아야 하므로 조선업의 역할이 더욱 중요해질 것이다. 변화가 본격화되는 2030 년대에 성공하기 위해서는 변화에 대응할 수 있는 조직과 경영체계를 미리 구축해야 한다. 선사들이 효율적인 물류시스템을 갖추면서 변화에 대응해야 할 것"이라고 강조했다.

이날 패널 토론자로 나선 대한상선 사장도 "에너지 전환이라는 변화의 시대에 어떠한 선택을 하느냐에 따라 해운기업의 운명이 결정되기 때문에 최대한 신중하고 체계적으로 대응할 수 있는 체제를 만들어 스스로 시뮬레이션하고 분석할 수 있는 능력을 갖춰야 위기를 기회로 바꿀 수 있다"고 지적했다.

한국해양수산개발원 해운연구본부장은 변화의 시대에 국적선사의 전략적인 자산 투자가 필요하며 핵심인재 확보, 해운-조선-화주 등과의 협업의 중요성을 강조했다. 본부장은 정부의 역할도 강조했는데 국적선사들이 친환경 선박 확보할 수 있도록 금융지원대책이 마련돼야 하며 디지털 전환기 핵심 인적자본 육성정책, 해운분야 국제 협력 강화 노력 등이 필요하다고 지적했다.

I . NEWS

3. 계절성 수요 확대에 유연탄가격 올라

국제유가 상승과 계절성 수요 확대로 유연탄 가격이 상승한 가운데 위험자산 투자선호 개선 및 광종별 공급차질 우려로 구리, 아연, 니켈 등 비철금속 가격도 상승 압력을 받았다. 한국광해광업공단은 6월 4주 2,753.32를 나타냈던 광물종합지수가 7월 1주 들어 0.5% 상승한 2,767.28을 기록했다고 밝혔다.

우선 유연탄 가격은 7월 1주차 국제유가가 전주 대비 4.6% 상승하면서 에너지원 수요확대를 견인하는 가운데 계절성 발전수요 확대 전망으로 상승 압력을 받았다. 이로 인해 톤당 144.40달러였던 유연탄 가격이 2.8% 상승한 148.45달러를 나타냈다.

반면 파운드당 56.20달러였던 우라늄 가격은 0.8% 55.77달러를 기록했다.

철광석 가격은 중국의 경기지표 부진 및 미연준 추가 금리인상 우려에 따른 수요 위축으로 하방 압력이 발생했다. 또한 6월말 중국 주요 제강사의 일평균 조강 생산량은 6월 중순 대비 8.9% 감소세를 나타냈다. 이로 인해 톤당 113.09달러를 나타냈던 철광석 가격이 1.5% 떨어진 111.38달러를 기록했다.

중국의 경기지표 부진에도 불구하고 미 달러가치 하락에 따른 위험자산 투자선호 개선 및 광종별 공급차질 우려로 상승 압력이 발생했다.

구리의 경우 칠레의 6월 폭우로 CODELCO 사의 EL TENIENTE 광산 2천톤, ANDINA 광산 5,000톤의 생산차질이 발생해 6월에만 약 7,000톤의 생산손실을 입으면서 올해 생산 전망치를 135~142만톤으로 하향 조정했다.

또한 인니 정부가 최근까지 정광 수출허가를 발급하지 않으면서 FREEPORT MCMORAN 사의 GRASBERG 광산의 채굴작업 중단으로 생산차질이 우려됐다. 이로 인해 톤당 8,290달러를 나타냈던 구리가격이 0.2% 상승한 8,307달러를 나타냈다.

니켈은 중국의 BYD 사 6월 신에너지차 판매량이 25만 3,000대로 전년동월 대비 88.8% 증가하면서 역대 최고치를 경신해 배터리원료 수요확대가 기대돼 톤당 2만 124달러였던 가격이 1.5% 2만 428달러를 기록했다.

아연 가격은 톤당 2,346달러였던 것이 0.5% 오른 2,358달러를 나타냈다.



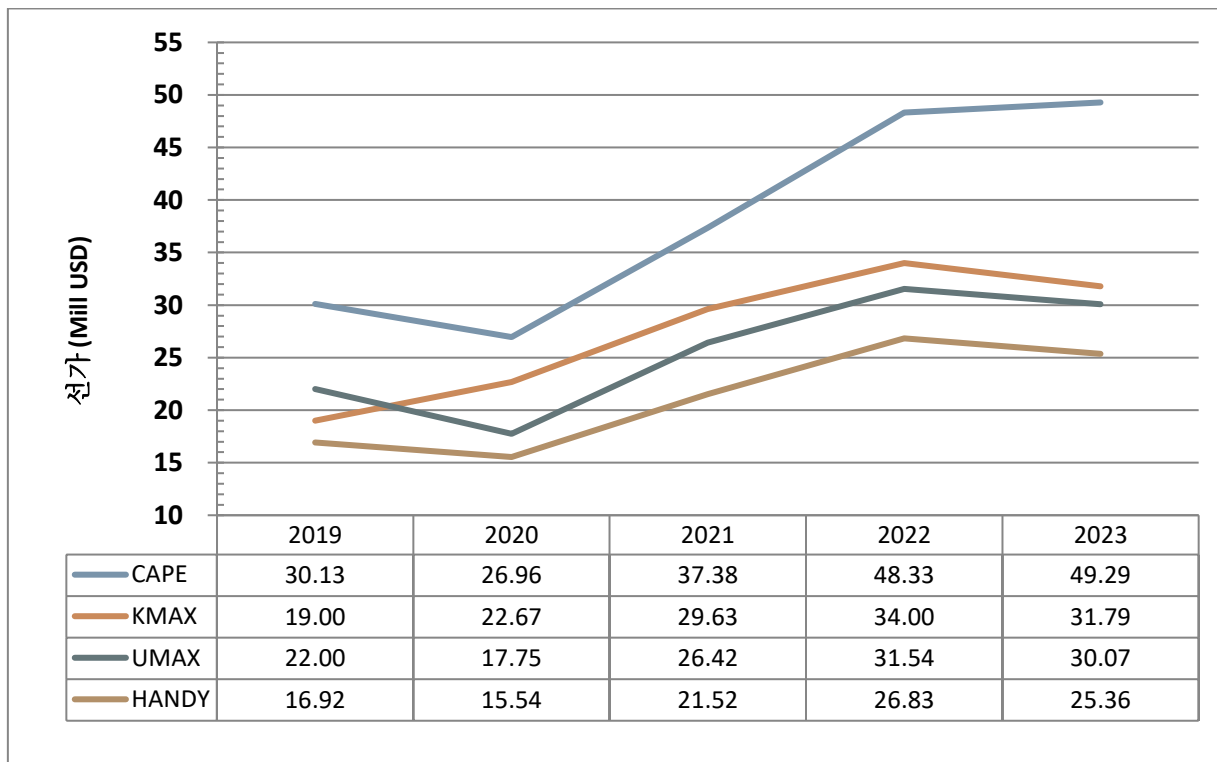
II . BULK CARRIER

(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	49.29
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.97%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.79
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.51%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	30.07
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-4.66%
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	25.36
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.50%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



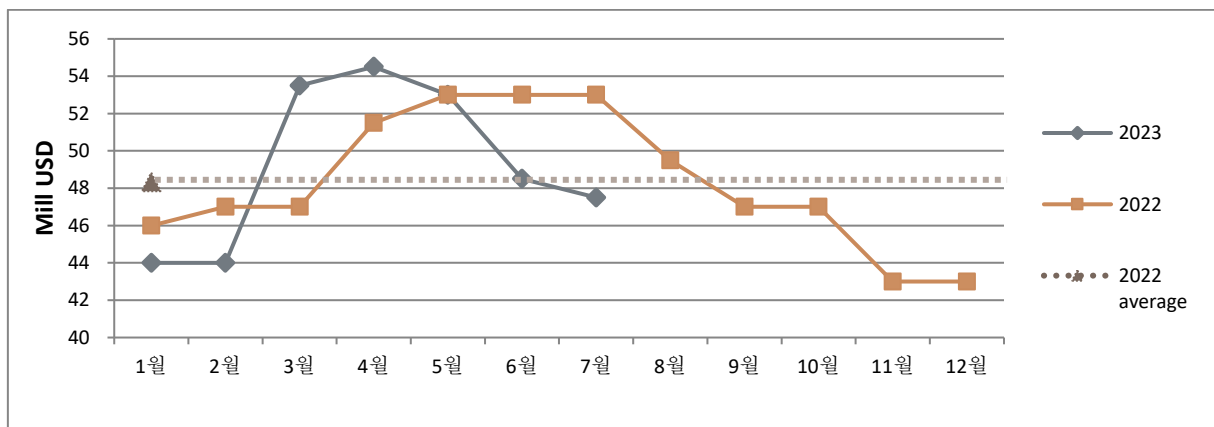


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	49.29
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	2.0%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.79
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-6.5%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	30.07
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-4.7%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	25.00	25.36
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	0.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-12.3%	-5.5%

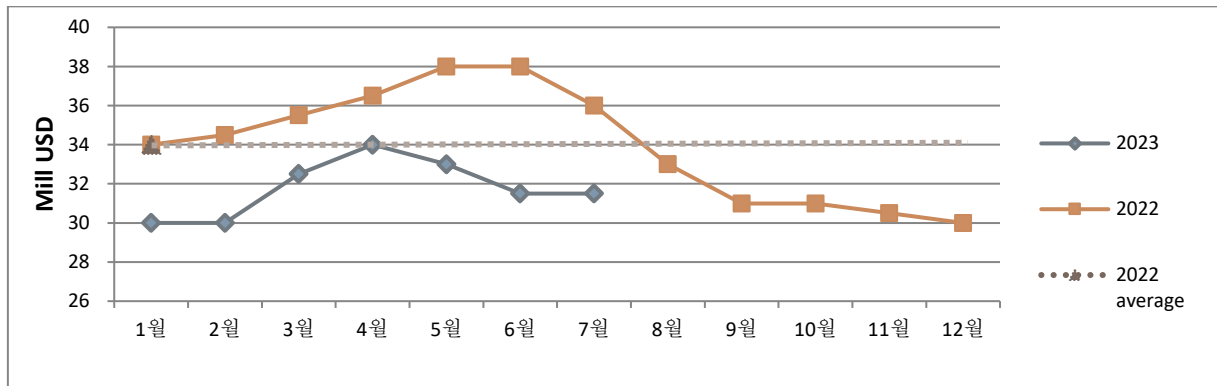
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

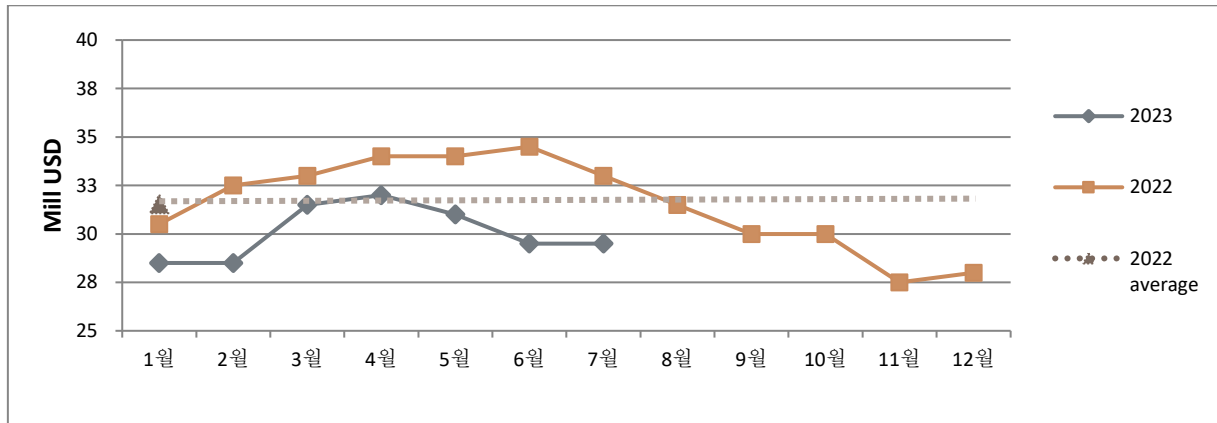


II . BULK CARRIER

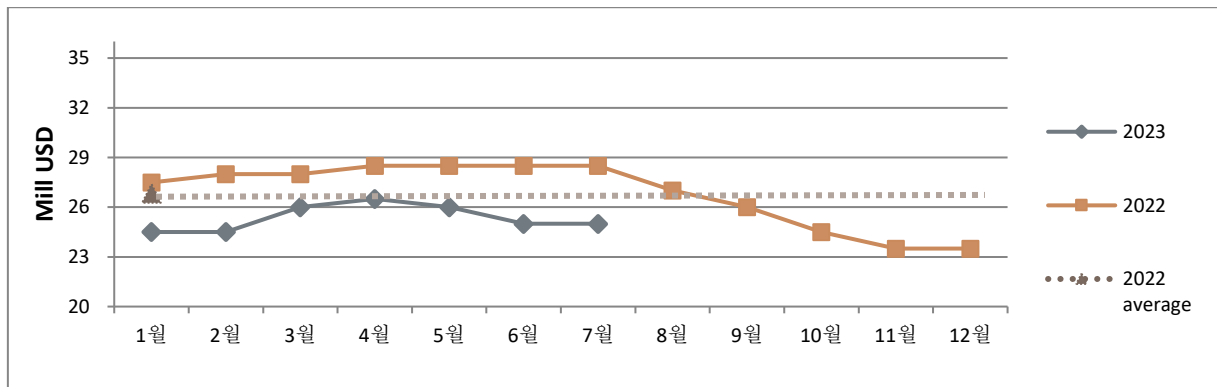
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	STAMATIS	203,266	2004	JAPAN	B&W		18.2	Undisclosed buyer
BC	AQUAMARINE	182,060	2009	DENMARK	B&W		18.25	Greek buyer (New Shipping Ltd)
BC	OCEAN COBALT	180,200	2008	JAPAN	B&W		19.4	Chinese buyer
BC	JOY	79,457	2011	CHINA	B&W		--	UK buyer(Lomar)
BC	STAR PLANET	76,812	2005	JAPAN	B&W		13.25	Undisclosed buyer
BC	MONA MANX	63,878	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	26	Undisclosed buyer
BC	TAI HONESTY	55,418	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12	Chinese buyer
BC	MARYLISA V	52,428	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.5	Chinese buyer
BC	COUGA	50,800	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	16	Far Eastern buyer



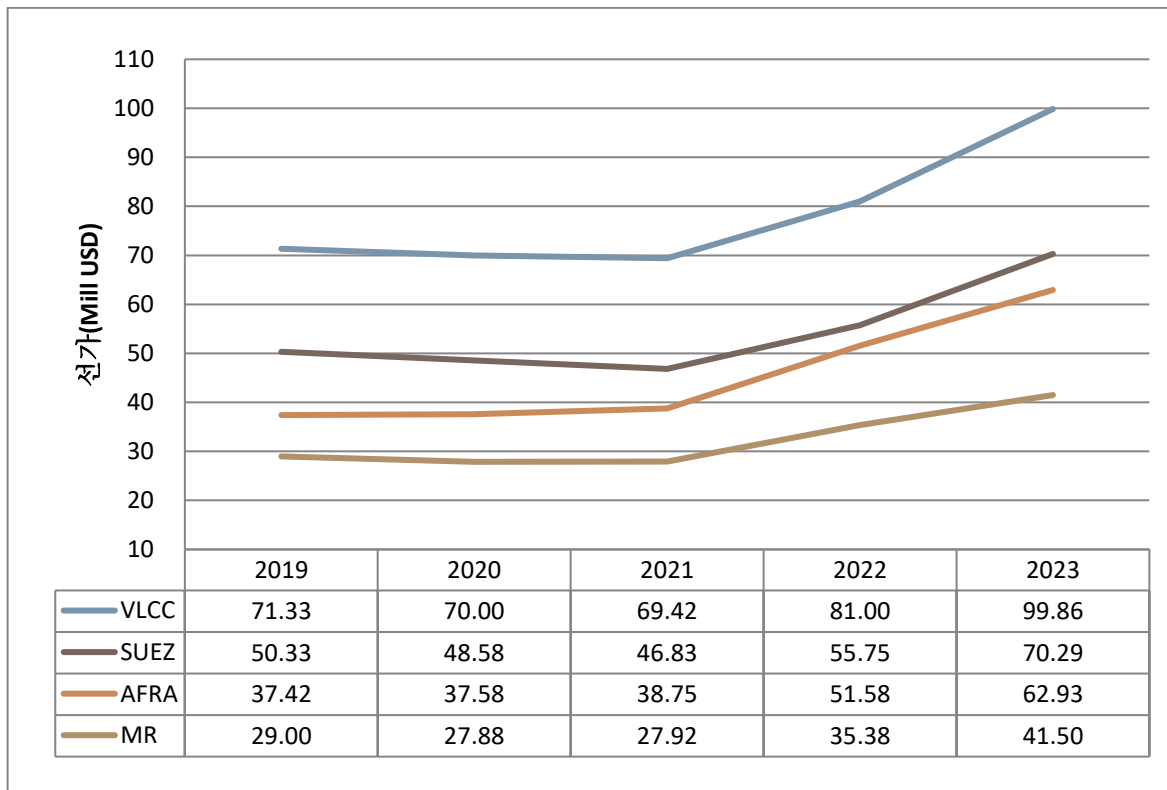
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.86
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	23.28%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.29
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	26.07%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.93
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.99%
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 5년 기준, Million USD

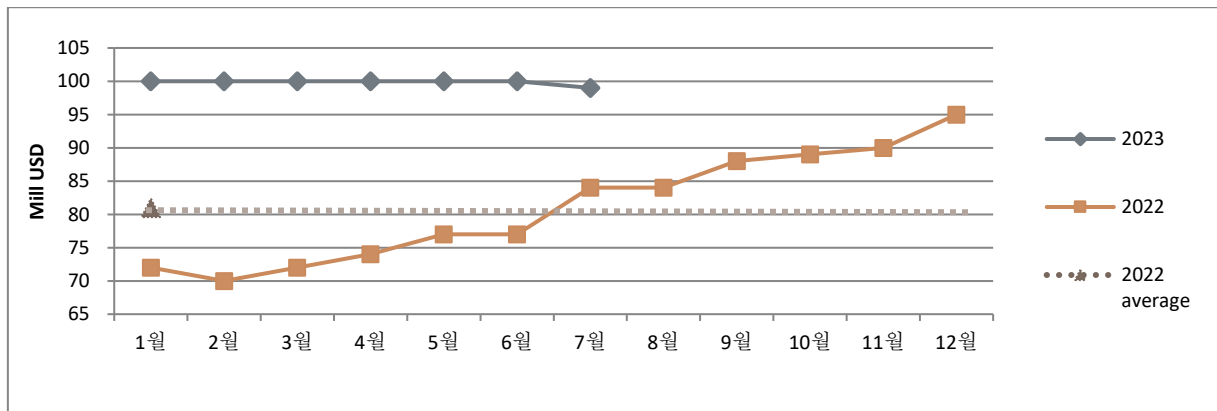




III. TANKER

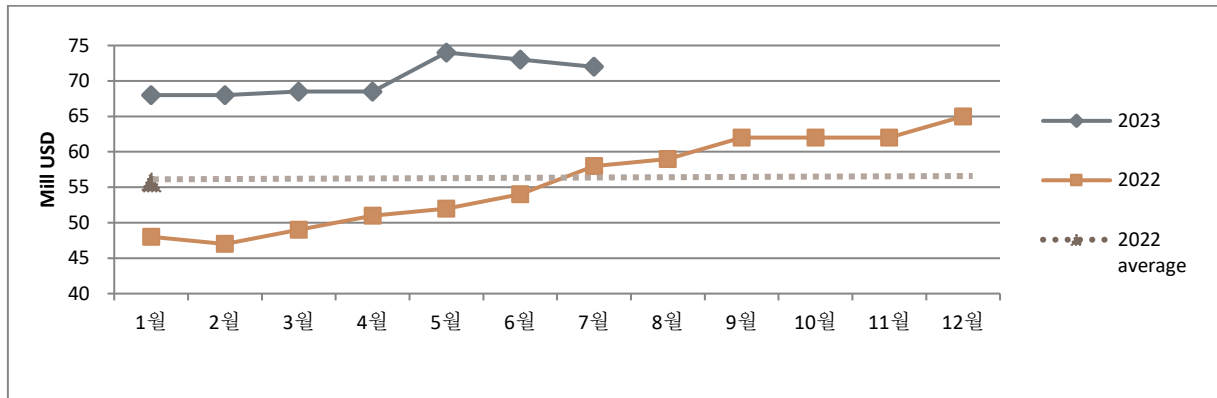
2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	99.86
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	23.3%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	70.29
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	26.1%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	62.93
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	22.0%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	41.00	41.50
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	10.8%	17.3%
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	35.38

VLCC-310K

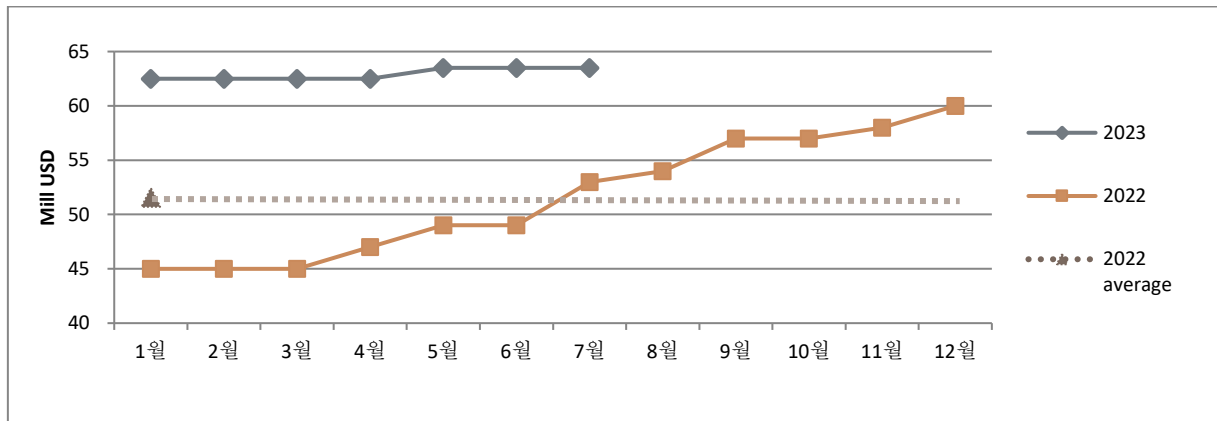


III. TANKER

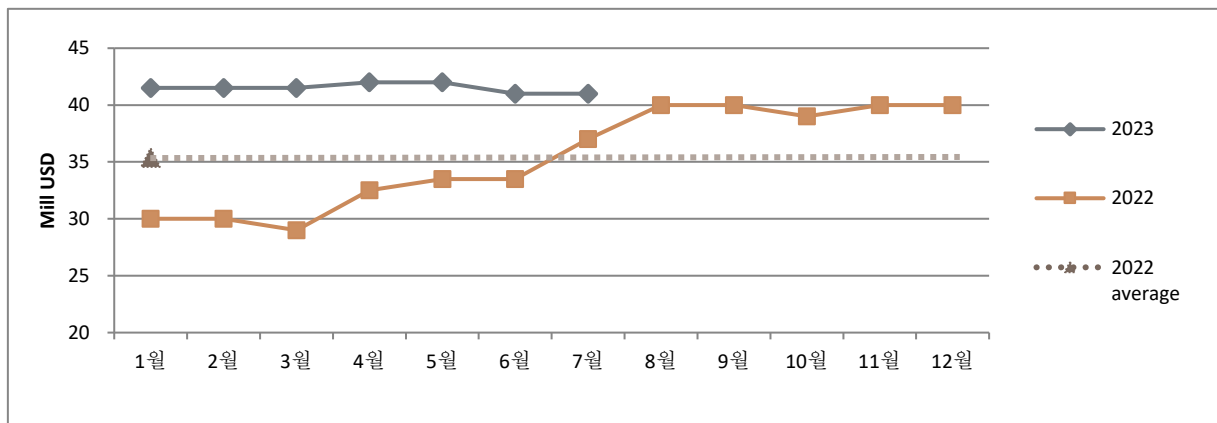
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MTM POTOMAC	51,319	2004	KOREA	B&W		17.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	MAGELLAN ENDEAVOUR	47,931	2006	JAPAN	B&W		17.5	Chinese buyer, zinc coated
OIL/CHEM	YONGSHENG OCEAN	44,970	1997	KOREA	B&W	3	7.2	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	YONGKANG OCEAN	17,427	2020	CHINA	B&W	2	18.5	Undisclosed buyer, ML coated
LPG	IRIS GLORY	54,707	2008	KOREA	B&W	LPG	60	Chinese buyer
LPG	KENT	26,438	2007	KOREA	B&W	LPG	34	Hong Kong buyer

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	JACKSON BAY	50,608	2007	CHINA	B&W	4250	TEU	23	French buyer
CONT	CARDONIA	39,383	2003	KOREA	B&W	2824	TEU	42.5-2EB	Undisclosed buyer, ice class II
CONT	CIMBRIA	39,241	2002	KOREA	B&W	2824	TEU		
CONT	A KOBE	24,470	2023	CHINA	B&W	1800	TEU	28	Undisclosed buyer

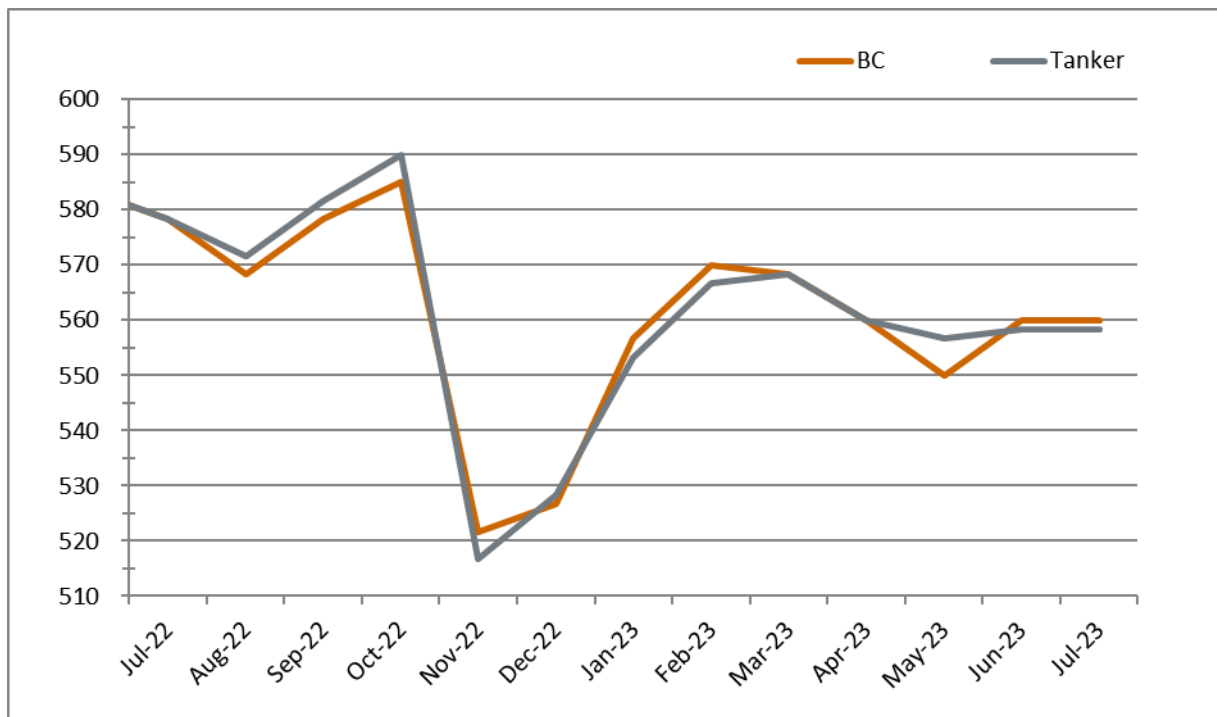


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 July	2023 July		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	560.24	-5.1%	578.33	558.33	0.0%	-3.5%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	560.71	-4.7%	578.33	560.00	0.0%	-3.2%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





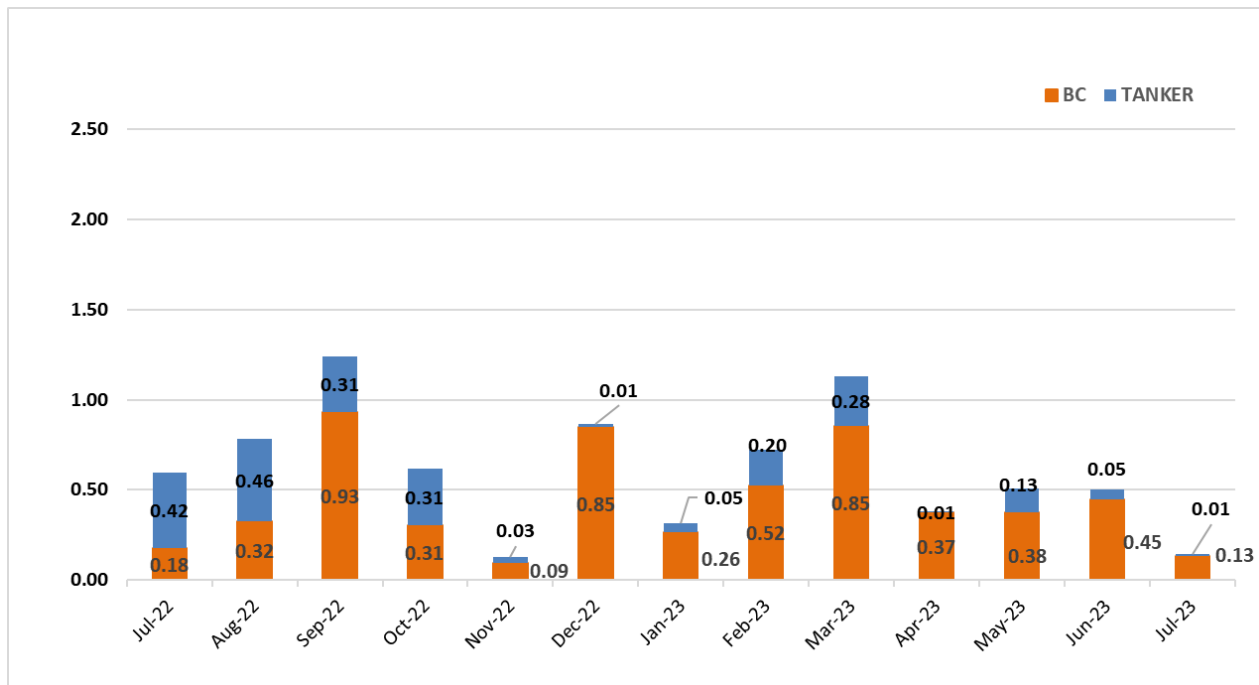
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 July		2023 July			
	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	5	0.01	-97.8%	1	-80.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.18	3	0.13	-23.0%	3	0.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

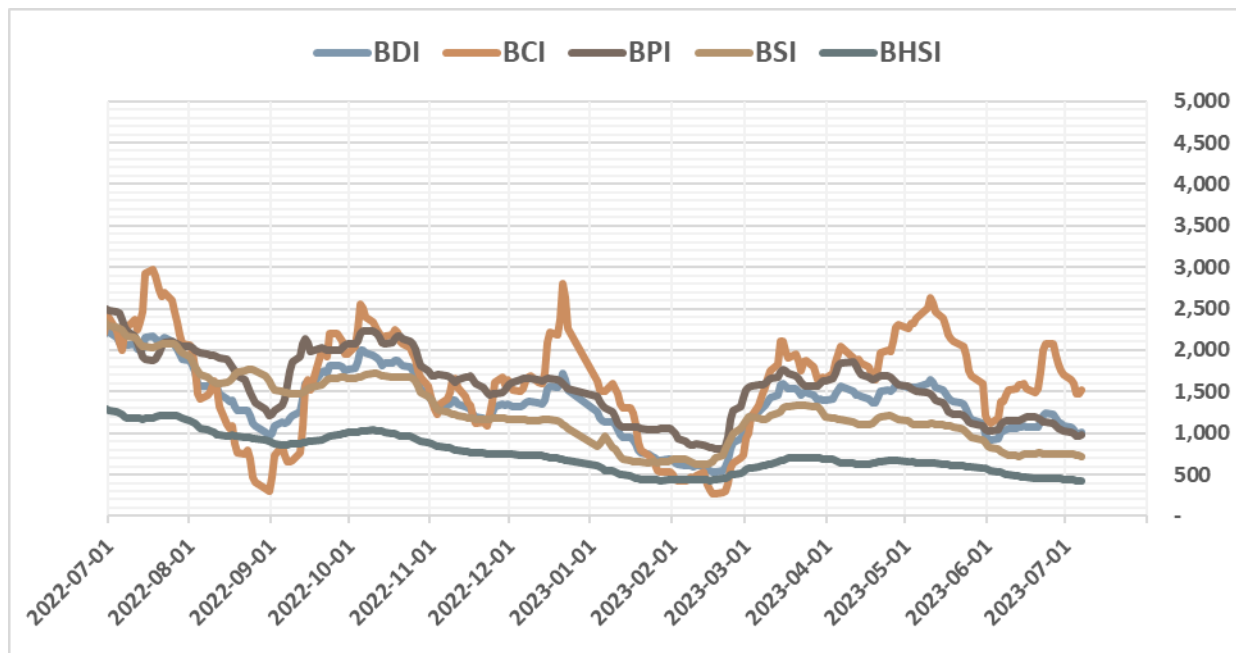
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SHUN FENG 9	73,657	10,356	1994	JAPAN	SULZER	515	AS IS CHINA
BC	JI YOU	45,296	7,548	1994	JAPAN	MITSU	510	AS IS CHINA
BC	LAUREN OCEAN	41,712	8,400	1996	CROATIA	B&W	575	BANGLADESHI
GC	JIN CHENG SHAN	16,270	5,080	1973	GERMANY	MAN	570	BANGLADESHI
GC	CHANG YING	8,559	7,993	1995	CHINA	B&W	557	BANGLADESHI



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-07-07	2023-06-30	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,009	1,091	▼82.00	2,214	530
BCI	1,522	1,704	▼182.00	2,967	271
BPI	984	1,030	▼46.00	2,477	809
BSI	724	749	▼25.00	2,290	625
BHSI	424	446	▼22.00	1,276	424





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	586.50	▼7.50	543.00	▲5.50	533.50	▲13.00
MGO	736.50	▲16.00	730.50	▲21.50	736.00	▲19.00
LSMGO	736.50	▲19.00	730.50	▲21.50	-	-
IFO380	482.00	▲30.50	474.00	▼11.00	450.00	▲6.50

❖기준일 : 07 월 07 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-07-07	2023-06-30	CHANGE
미국 USD	1303.80	1312.80	▼9.00
영국 GBP	1661.69	1655.51	▲6.18
유로 EUR	1420.36	1426.55	▼6.19
중국 CNY	179.44	181.05	▼1.61
일본 JPY (100)	905.51	906.97	▼1.46

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 후방연쇄효과

◆ 후방연쇄효과란 어떤 산업의 발전이 그 산업에 투입될 중간 투입재를 생산하는 다른 산업의 발전을 유발하는 효과를 말한다. 한 산업의 생산에 대해 최종수요가 1 단위 발생할 때 전산업부문에 미치는 영향을 나타낸 계수로 '영향력계수'라고도 한다.

미국의 경제학자 허쉬만이 1985년 산업간 연쇄효과를 나타내기 위해 사용한 용어다. 한 산업이 발전하고 생산량이 증가하면서 그에 필요한 연관 산업들이 함께 발전하고 생산량이 늘어나는 경제적 효과를 설명할 수 있다.

예컨대 자동차 산업이 발전하면 자동차의 재료를 공급해 주는 철강 산업이 발전할 수 있다. 또한 자동차에 필요한 엔진, 타이어 등의 생산을 유발하게 해 이러한 자동차 수요에 따른 생산유발 정도를 전산업 평균으로 나누면 후방연쇄효과의 정도를 구할 수 있다.

주로 철강, 전기, 전자, 건설 및 부동산 산업이 다른 산업의 생산을 유발하는 경우가 많아 후방연쇄효과가 큰 분야로 통하며 이에 따라 영향력계수도 커지게 된다.

[출처 : 연합인포맥스]



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