



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.461

July 18, 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. “국제 유가 안정...非 OPEC 원유 생산 확대”

최근 국제 유가가 70 달러대에서 안정적으로 유지되는 것은 석유수출국기구(OPEC)가 아닌 비 OPEC 국가의 원유 생산 확대와 OPEC 내부 결속력이 약화된 때문이란 분석이 나왔다. 한국은행(한은)은 15일 ‘해외경제포커스’ 보고서에서 에너지·원자재 수급 관련 리스크(위험) 요인을 평가하며 이같이 진단했다.

실제로 OPEC 플러스는 지난해 이후 최근까지 지속 감산을 결의해왔다. 지난해 10 월과 지난 4 월 각각 200 만배럴, 166 만배럴을 감축하겠다고 했고, 사우디아라비아는 이달에 이어 내달 100 만배럴 감산 계획을 발표했다. 러시아는 내달 중 원유 수출을 50 만배럴 줄이겠다고 발표했다. 이에 따라 올 하반기 들어 세계 원유 공급은 지난해보다 518 만배럴 감소했다. 글로벌 석유 생산 약 5% 수준이다.

우선 비 OPEC 국가의 생산이 늘어난 영향이다. 먼저 미국은 여전히 증산 기조를 유지하고 있으며, 과거 제재로 수출이 저조했던 이란은 미국과 관계 개선으로 생산이 꾸준히 늘고 있다. 미국과 협상이 진전되면 원유 수출이 80~100 만배럴 가량 증가할 것이란 전망도 나온다. 남미 연안의 가이아나도 미국 기업 투자를 기반으로 생산이 증가해 향후 100 만배럴 규모 생산이 가능할 것으로 예상된다.

반면 OPEC 플러스는 아랍에미리트연방(UAE), 나이지리아, 멕시코 등이 오히려 증산하고 있다. 유가 방어를 위한 결속력이 과거에 비해 약해졌다는 관측이다. 글로벌 경기 둔화와 고금리에 따른 수요 둔화 우려가 반영되기는 했지만 이러한 이유로 유가 상승 효과가 과거와 비교하면 제한적이었다는 평가다.

다만 향후 유가 전망에는 상방 요인도 잠재해 있다고 한은은 지적했다. 지정학적 리스크와 국지적 공급 차질로 공급 우려가 다시 부각하면서 이달(지난 13 일 기준) 들어 브렌트유 근월물 가격이 81 달러를 넘어섰다(81.4 달러). 6 월 말 74.9 달러 대비 6.5 달러 상승했다. 미국 중앙은행 연방준비제도이사회(FED) 긴축 우려가 완화하면서 다소 반등한 영향도 있다.

이밖에도 올 하반기 사우디아라비아와 OPEC 의 본격적인 감산 효과, 중국과 글로벌 여행 수요의 점진적 회복, 이상 기후로 인한 공급 차질 가능성 등을 앞으로 상방 리스크로 한은은 꼽았다.

한편 천연가스 가격은 공급 차질 문제로 상방 리스크가 커졌지만, 유로 지역의 액화천연가스(LNG) 수입이 지난해보다 증가하고 재고 비축량도 높은 수준을 지속하는 데다 중국 등 수요 회복도 더디게 진행되면서 지난해와 같은 가스 대란 가능성은 현재로선 높지 않다고 한은은 내다봤다.

I . NEWS

2. '친환경 규제'에 분주해진 해운업계...정부 금융지원만이 '답'

'바다 위 친환경' 시대가 도래하면서 한국 해운업계가 발등에 불이 떨어졌다. 글로벌 시장에서 경쟁 우위를 확보할 기회가 될 수 있지만, 금융적인 측면에서 친환경으로의 전환이 현실적으로 만만치 않기에 현재로서는 우려의 목소리가 크다.

한국해운협회 상근부회장은 17 일 국회 의원회관에서 열린 '해운산업 경쟁력 강화를 위한 국회 정책세미나'에서 "글로벌 환경규제로 저등급(D, E)에 해당되는 선박들은 퇴출될 수밖에 없는데 2025~2026 년 이 기점으로 E 등급의 선박이 아주 크게 증가할 것"이라고 말했다.

앞서 국제해운기구(IMO)는 올해부터 선박에너지효율지수(EEXI)와 탄소집약도지수(CII) 등 기술적 규제를 시행키로 했다. CII 는 탄소감축률 달성 여부를 평가하기 위한 장치로, 1T 의 화물을 1 해리 운송할 때 배출되는 이산화탄소량을 지수화한 것이다.

여기에 최근 IMO 의 해양환경보호위원회(MEPC) 80 차 회의에서 2050 년 해운 분야 탄소 배출 감축 목표를 기존 50%에서 100%로 상향 조정하는 개정안도 통과돼 친환경 선박으로의 전환은 필수부가결한 요소가 됐다. 우리나라의 경우 국적선 조사대상 1104 척 중 570 척(51.6%)가 EEXI 를 미충족하는 것으로 나타났다.

하지만 친환경 선박으로의 교체는 현실적으로 쉬운 일이 아니다. E 등급선 신조 예상비용은 평균 23 조 7000 억원이다. 부회장은 "E 등급선의 경우 친환경선 신조 외 대안이 없는데 친환경 연료선 건조비는 기존선 대비 최대 16~24% 증가될 것으로 추산된다"며 "메탄올 추진선의 경우 16%, 암모니아 추진선의 경우 24%가 증가된다"고 말했다.

이 같은 현실의 벽에 결국 선화주 그리고 해운, 조선, 선박기자재 업계의 상생이 필요하단 진단을 내렸다. 국적선 적취율을 제고로 매출 증대 효과를 노리고, 해운, 조선, 선박기자재 산업의 동반 발전으로 대응을 해나가야 한단 분석이다.

부회장은 "우리나라가 한중일 중 국적선사 비중이 제일 낮다. 국적선 적취율이 50%밖에 안된다"며 "이를 100%까지 올려 7 조원이 넘는 선대 증감 효과를 누릴 수 있다"고 강조했다. 국적 외항상선 2000 척 확보시 연간 100 척의 기본 신조물량이 발생하단 점에서다.

I . NEWS

이를 위해서 선박금융 지원이 강화돼야 한다는 점을 분명히 했다. 국적선사가 2000 척 수준의 국제경쟁력을 갖출 때까지 정부가 지속적으로 지원을 해야 한다는 것이다. 친환경선박 전환 지원사업 추진으로 중장기 성장동력을 확보하고, 저리의 선박금융 대출, 이차보전 등 금융지원이 필요하다 분석이다.

상근부회장은 "가장 필요한 것은 선박 금융 지원 강화로, 친환경 선박을 만들거나 개조하기 위해 많은 자금이 투입돼야 하기에 금융 지원이 필요한 상태"라며 "금융 지원을 받는 대가로 국내에서 친환경 선박을 건조하고, 또 국산 기자재를 사용을 독려할 수 있기에 서로 상생할 수 있는 방안이 마련될 수 있다"고 설명했다. 이어 "친환경 선박 전환을 통해 글로벌 경쟁력을 확보해야 한다"며 "친환경 선박을 통해 협상에 있어 유리한 위치도 점할 수 있을 것"이라고 말했다.

3. 중국 경제 흐드는 '더블딥'이란 파도

경제학에서 더블딥이란 불황에 빠졌던 경기가 살아나는 듯하다가 다시 고꾸라지는 현상을 뜻한다. 실질 국내총생산(GDP) 성장률 수치로 따지면, 더블딥은 2분기 연속 마이너스 성장 직후 일시적으로 회복 기미를 보이다가 다시 2분기 연속 마이너스 성장으로 추락하는 상태를 가리킨다. 전체 성장률 곡선으로 보면 경기가 두차례(DOUBLE)에 걸쳐 하강(DIP)을 반복하는 셈이다. 참고로 실질 GDP는 가격 변동이 없다는 걸 전제로 계산한 수치다. 현재의 가격을 반영한 건 명목 GDP라 부른다.

최근 더블딥 위기에 봉착한 대표적인 곳으로 중국을 꼽을 수 있다. 미국 언론 블룸버그는 지난 10일(현지시간) "중국 경제는 코로나 19 국면에서 이뤄졌던 봉쇄 조치를 해제한 이후(리오프닝) 7개월 만에 더블딥 침체를 겪고 있다"면서 "최근 경제 데이터가 너무 나쁜 나머지 대규모 부양책까지 쏟아내고 있는 상황"이라고 전했다.

구체적인 통계를 살펴보면 리오프닝 직후 중국 경제는 서비스 소비와 생산 부문에서 큰 폭의 개선세를 보였다. 2022년 4분기 -2.7%를 기록하며 전년 동기 대비 역성장했던 소매판매 증가율은 올 1~2월 3.5%로 반등에 성공했다. 같은 기간 -0.9%였던 서비스업생산 증가율도 5.5%로 대폭 개선됐다.

이후 훈풍을 타는 듯했던 중국 경제를 향한 기대감은 5월 경제 지표 발표 이후 급격히 가라앉고 있다. 거의 모든 지표가 전월 대비 악화하거나 시장 전망치를 밑돌아서다. 중국 국가통계국에 따르면 5월 중국의 소매판매는 3조 7803억 위안(약 676조원)으로 4월(18.4%)에 비해 5.7%포인트 감소했다. 5월 산업생산 역시 4월 대비 5.6% 꺾였다.

I . NEWS

선진국을 중심으로 대외 수요가 급감하면서 수출 지표도 하락했다. 4 월 8.5%였던 중국의 수출 증가율은 5 월 -7.5%를 기록하며 마이너스 전환했다. 경기 회복 여부를 가늠할 수 있는 고정자산투자 증가율도 4 월 4.7%에서 5 월 4.0%로 0.7%포인트 하락했다.

반면 16~24 세 청년실업률은 5 월 기준 20.8%로 역대 최고치를 경신했다. 지표들을 종합하면 중국 경제는 젊은층의 일자리가 줄면서 이들의 소비 여력이 줄고, 소비가 흔들리면서 생산 부진→기업 실적 악화→투자 감소→경기 위축으로 이어지는 악순환의 덩어리에 갇혔다고 볼 수 있다.

중국 정부는 지난 6 월 기준금리 역할을 하는 대출우대금리(LOAN PRIME RATE, LPR)를 인하하며 경기 활성화에 팔을 걷어붙이고 나섰다. 로빈 싱 모건스탠리 이코노미스트는 “금리가 추가로 인하하고, 부동산 시장 규제가 완화하면 중국 경기도 회복할 것”이라고 내다봤다.

하지만 “지방정부 부채 불안, 미국의 규제 강화 등 경기 하방 요소가 여전히 존재한다(미래에셋증권)”는 비관론도 만만치 않다. 하반기 중국 경제는 과연 더블딥의 파도에서 벗어날 수 있을까.



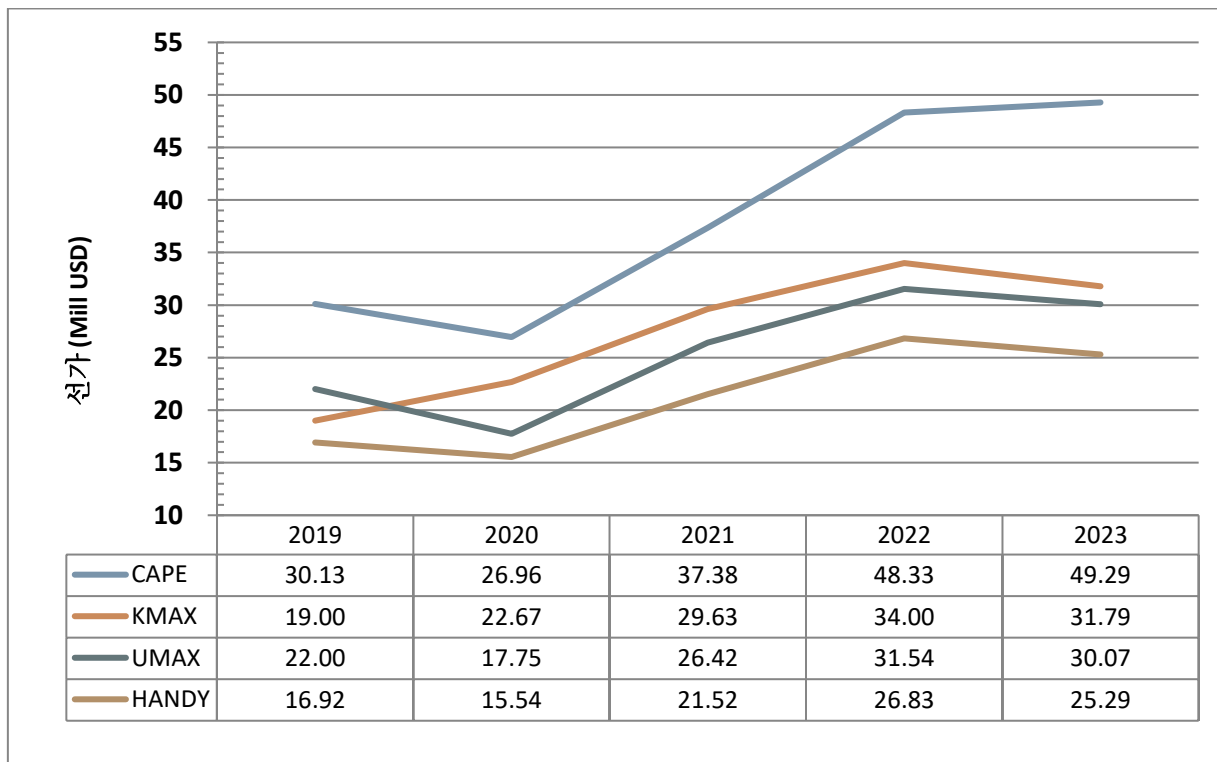
II . BULK CARRIER

(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	25.29
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.77%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



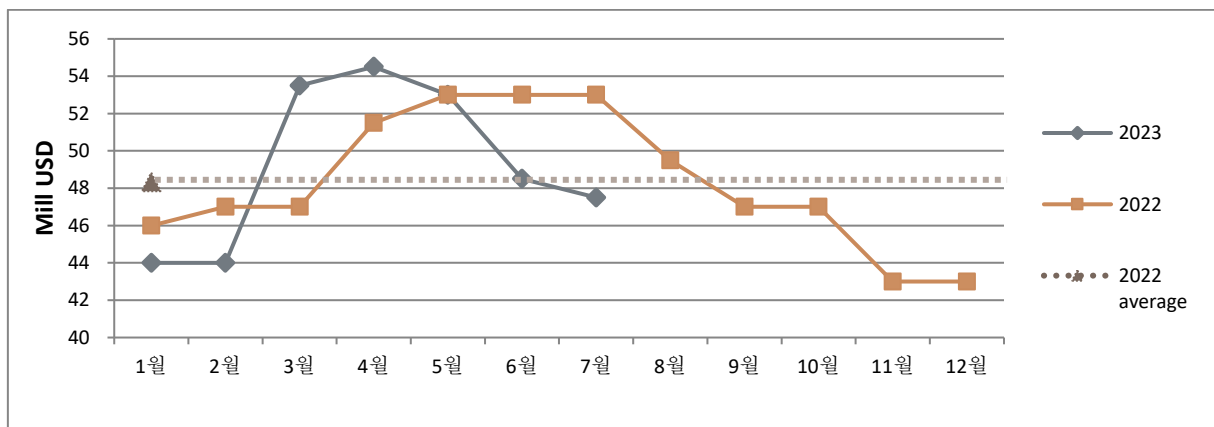


II . BULK CARRIER

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	24.50	25.29
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-5.8%

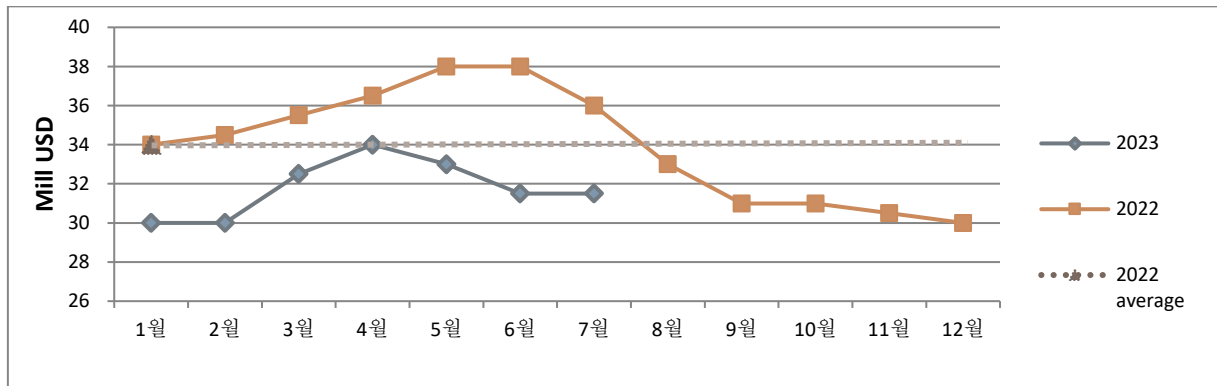
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

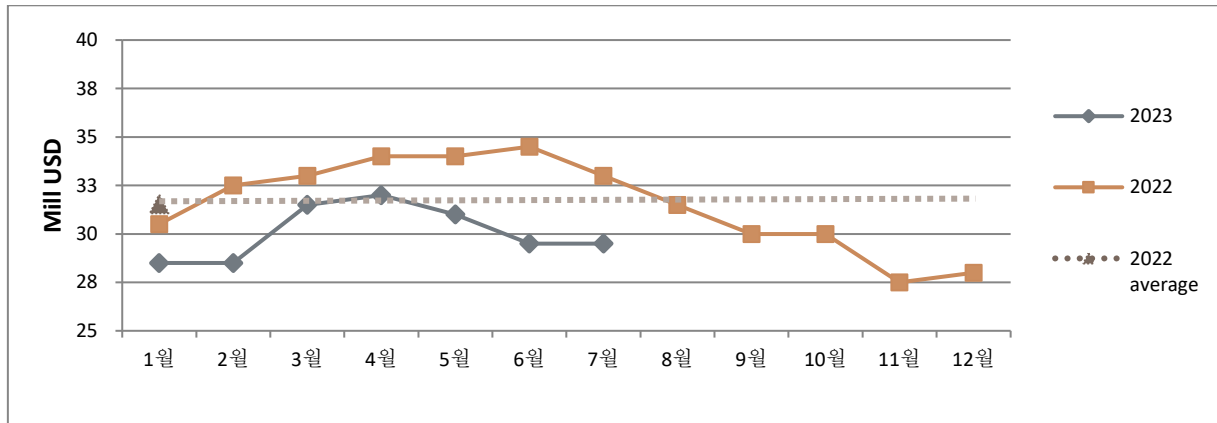


II . BULK CARRIER

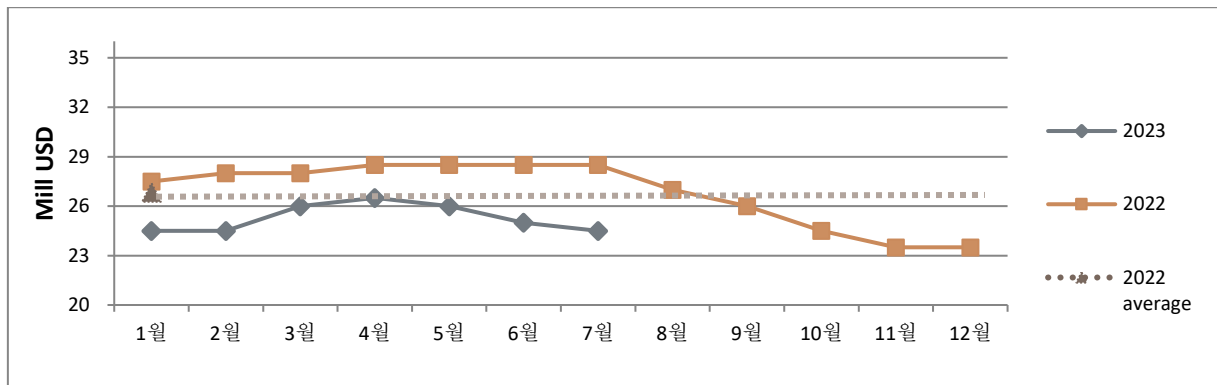
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BULK INGENUITY	176,022	2011	KOREA	B&W			
BC	BULK INTEGRITY	175,860	2010	CHINA	B&W			
BC	BULK PEACE	175,858	2010	CHINA	B&W		103-5EB	Greek buyer (Danaos Shipping)
BC	BULK ACHIEVEMENT	175,850	2011	KOREA	B&W			
BC	BULK GENIUS	175,580	2012	CHINA	B&W			
BC	JY ATLANTIC	81,096	2019	CHINA	B&W		30.15	European buyer, online auction.
BC	NORD HYDRA	77,134	2014	JAPAN	B&W		23.1	Undisclosed buyer, eco
BC	KAMBOS	63,696	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	24.5	Greek buyer, eco
BC	IKAN PULAS	63,520	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	28.5	Undisclosed buyer, scrubber fitted, eco
BC	ALIS	57,959	2013	CHINA	B&W	C 4x35t	17.8	Undisclosed buyer
BC	CHRIS	56,838	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	12.5	UK buyer (Lomar shipping)
BC	GLORIOUS MAHUTA	37,775	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	20.5	Undisclosed buyer
BC	KATYA ATK	28,467	2009	JAPAN	B&W	C 4x31t	10	Undisclosed buyer
GC	GALAXY OCEAN	8,441	2009	CHINA	DAIHA	C 2x35t	4.1	Undisclosed buyer, ice class II



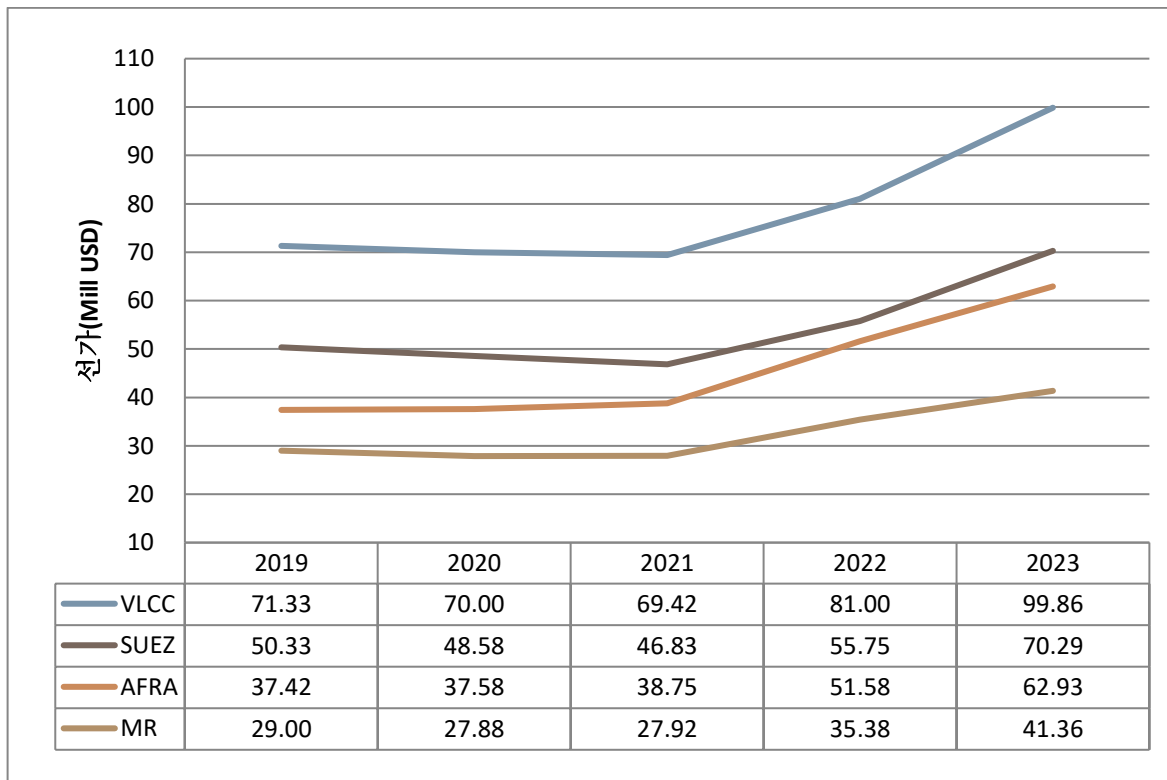
III. TANKER

(◆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	41.36
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.91%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5년 기준, Million USD

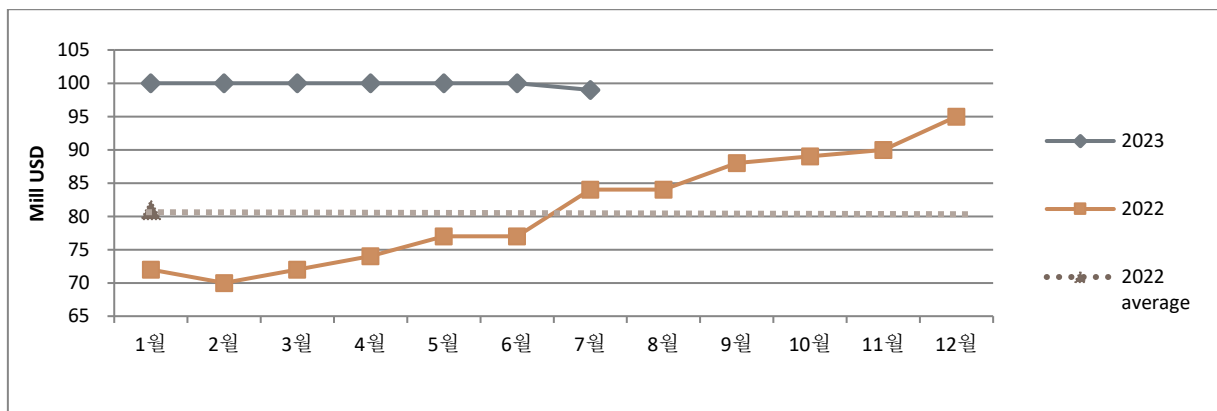




III. TANKER

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	40.00	41.36
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	16.9%
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

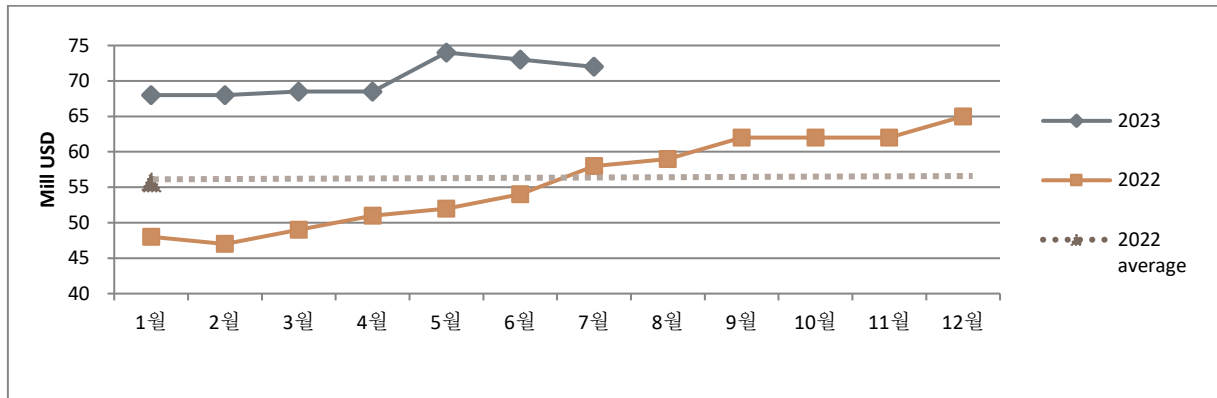
VLCC-310K



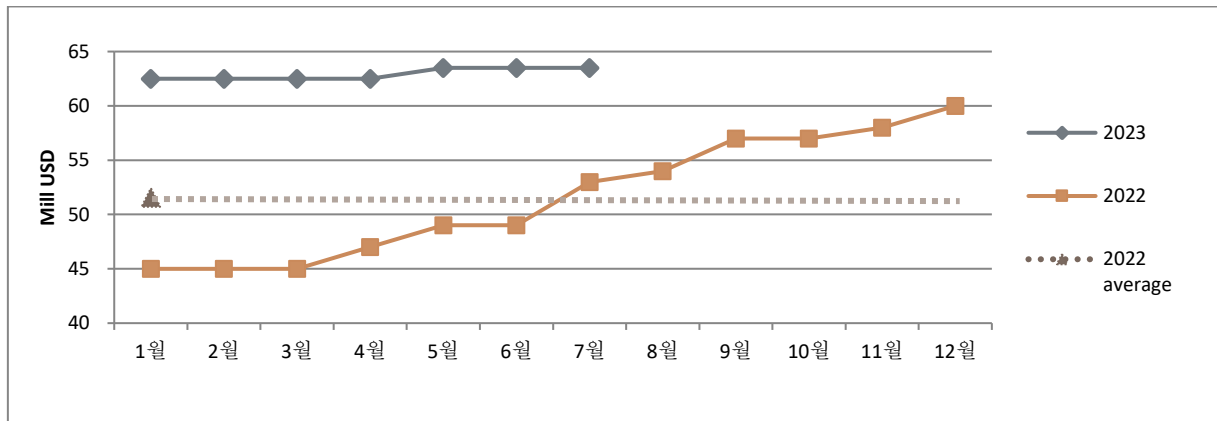


III. TANKER

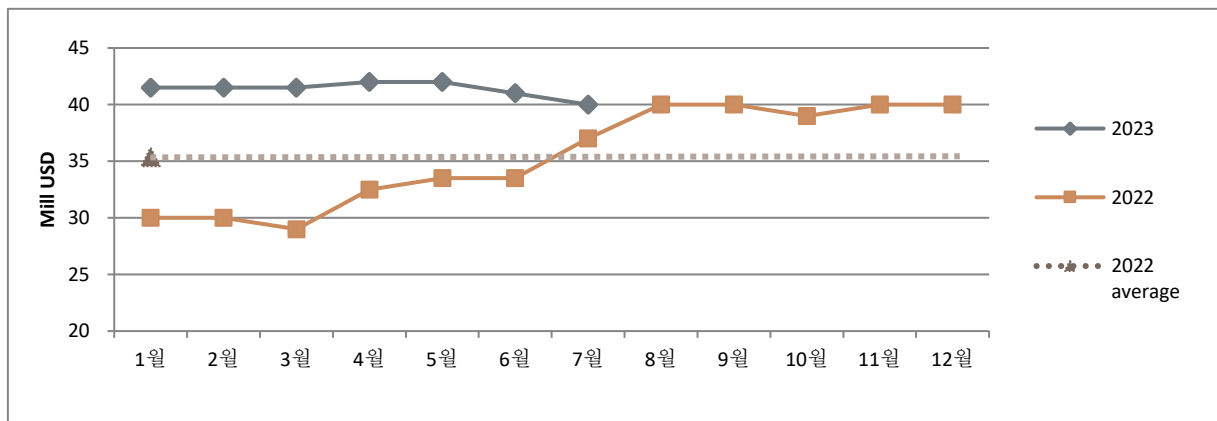
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DONAT	166,188	2007	CROATIA	B&W		41.2	Undisclosed buyer
TANKER	EURODIGNITY	159,426	2004	KOREA	B&W		39	Undisclosed buyer
TANKER	POSEIDON BAY	109,996	2009	JAPAN	B&W		--	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	PHOENIX HILL	47,994	2003	JAPAN	B&W		16.5	Undisclosed buyer, DPP
OIL/CHEM	LEON POSEIDON	37,577	2011	KOREA	B&W	3	25	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	ADVANTAGE PRETTY	37,300	2006	KOREA	B&W		19	Turkish buyer (Besiktas), ice class 1B, epoxy coated
OIL/CHEM	SUMATRA PALM	16,989	2008	CHINA	B&W	3	--	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	NEW JUPITER	53,116	2008	CHINA	WART	2	21.5	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
OIL/CHEM	STI VILLE	49,990	2013	KOREA	B&W		32.5	Indonesian buyer (Pertamina), epoxy coated

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ROME EXPRESS	149,130	2010	KOREA	B&W	12552	TEU	--	German buyer (Ernst Russ), scrubber fitted, eco
CONT	CHIQUITA PASSION	35,359	2008	CHINA	B&W	2797	TEU	15.5	Swiss buyer (MSC)
CONT	X-PRESS COTOPAXI	23,108	2004	CHINA	B&W	1740	TEU	--	Swiss buyer (MSC)

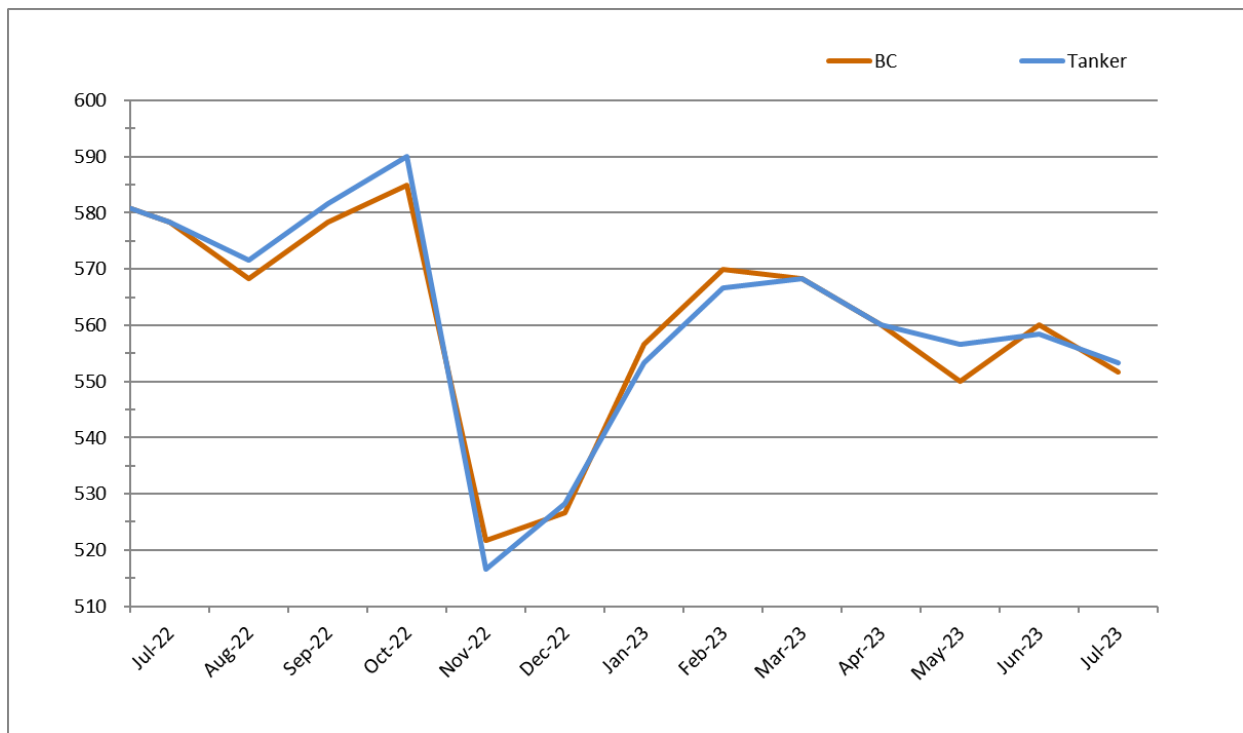


IV. DEMOLITION

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%	559.52	-5.2%	578.33	553.33	-0.9%	-4.3%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	559.52	-4.9%	578.33	551.67	-1.5%	-4.6%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





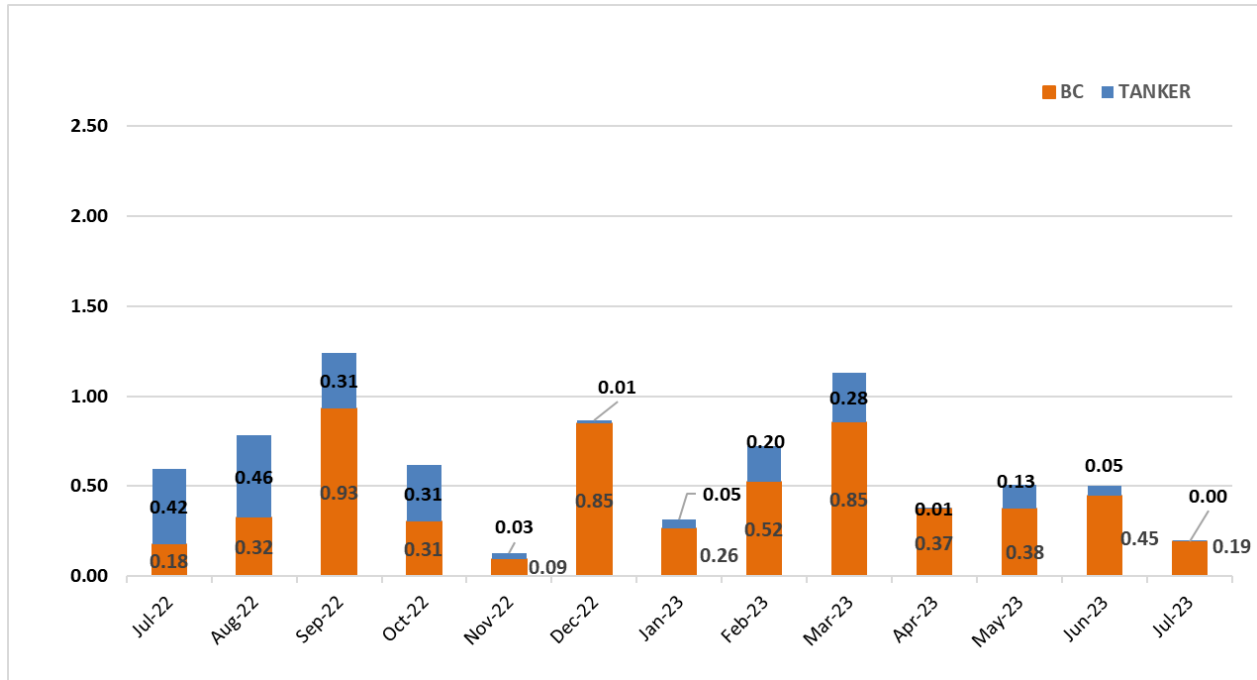
IV. DEMOLITION

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	0.00	-99.7%	1	-80.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.18	3	0.19	8.7%	5	66.7%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

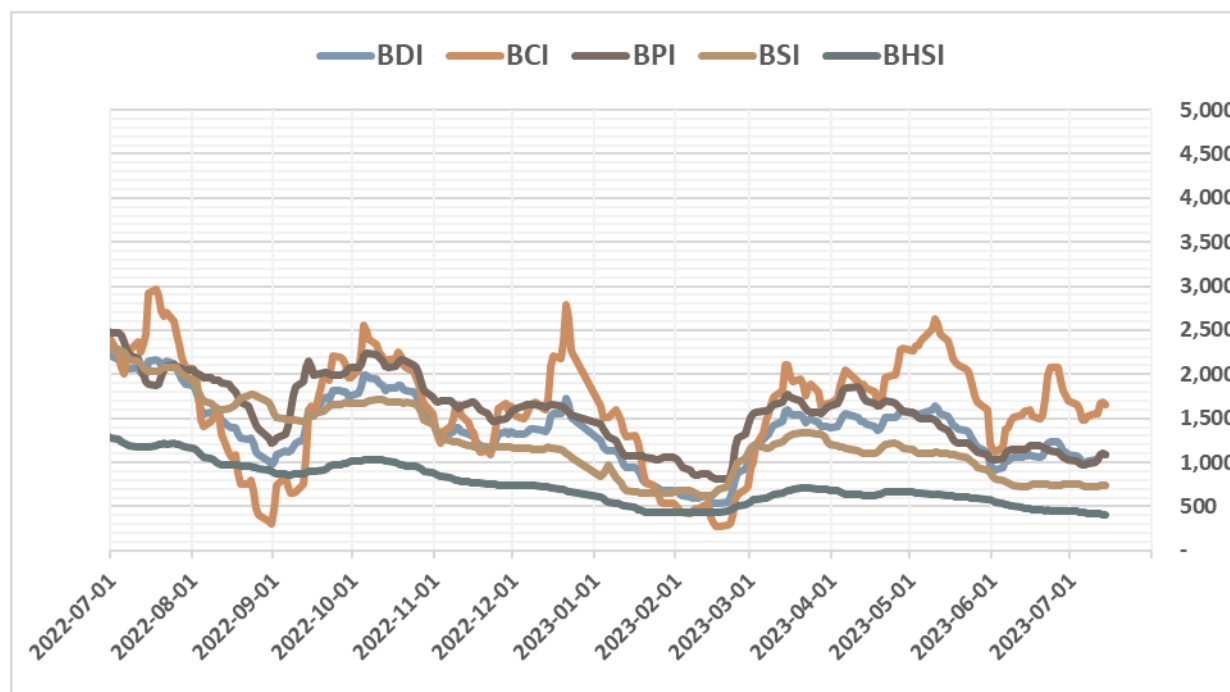
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SHUN FENG 9	73,657	10,356	1994	JAPAN	SULZER	515	AS IS CHINA
BC	XIANG HE	42,529	9,016	1994	JAPAN	B&W	520	BANGLADESHI, AS IS BSS SINGAPORE
BC	HAVEN GUARDER	27,860	6,079	1995	JAPAN	MITSU	554	BANGLADESHI
GC	HUA DONG 27	16,223	3,520	2007	--	--	525	BANGLADESHI
GC	KOKURYU MARU	2,700	3,950	1992	JAPAN	B&W	325	AS IS BSS JAPAN
TANKER	GOLAR SPIRIT	80,239	34,228	1981	JAPAN	Kawasaki	425	INDIAN, FSRU AS IS BSS GREECE
TANKER	HENG YANG	8,143	3,535	1994	BELGIUM	SULZER	930	AS IS BSS INDONESIA, incl. stst
CONT	HONG DA XIN 18	9,865	3,856	2000	TURKEY	MAK	608	BANGLADESHI



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-07-14	2023-07-07	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,090	1,009	▲81.00	2,214	530
BCI	1,655	1,522	▲133.00	2,967	271
BPI	1,095	984	▲111.00	2,477	809
BSI	743	724	▲19.00	2,290	625
BHSI	409	424	▼15.00	1,276	409





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	581.50	▼5.00	558.50	▲15.50	564.00	▲30.50
MGO	768.50	▲32.00	760.50	▲30.00	772.50	▲36.50
LSMGO	768.50	▲32.00	760.50	▲30.00	-	-
IFO380	504.00	▲22.00	491.50	▲17.50	478.00	▲28.00

❖기준일 : 07 월 14 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-07-14	2023-07-07	CHANGE
미국 USD	1276.20	1303.80	▼27.60
영국 GBP	1676.16	1661.69	▲14.47
유로 EUR	1432.66	1420.36	▲12.30
중국 CNY	177.82	179.44	▼1.62
일본 JPY (100)	925.22	905.51	▲19.71

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 친디아(Chindia)

◆ 친디아(Chindia)는 21 세기 세계 경제를 주도해 나갈 두 나라라는 뜻으로 중국과 인도를 하나의 경제권으로 묶어 부르는 용어다. 영국의 경제 주간지 '이코노미스트'가 세계 경제를 전망할 때 처음 사용했다. 2000년대 전후 빠른 경제 성장을 거듭한 브라질·러시아·인도·중국 등 신흥경제 4국을 일컫는 브릭스(BRICs)에 이어 등장했다.

중국(China)의 앞 글자와 인도(India)의 뒷글자를 합성한 것으로, 브릭스 중에서 특히 중국과 인도 두 나라가 세계 경제를 이끌 것이라는 전망을 나타낸다.

또한 중국과 대만 등 중화권 증시와 인도 증시에 투자하는 펀드를 일컬어 '친디아 펀드'라고 부르기도 하는데, 최근 중국의 경기 회복이 더딘 것으로 나타나면서 친디아 펀드의 수익률도 악화하는 추세다.

중국과 서방 국가의 갈등이 깊어지는 점도 친디아 펀드 수익률에 부정적인 영향을 미치고 있다.

다만 미국의 유명 투자은행 골드만삭스는 50년 후 인도가 미국을 제치고 세계 2대 경제 대국에 오르고, 1위는 중국이 될 것이라고 친디아의 미래를 전망했다. 골드만삭스는 2075년 중국의 국내총생산(GDP)이 57조 달러로 1위, 인도가 52조 5천억 달러로 2위, 미국이 51조 5천억 달러로 3위가 될 것이라고 예상했다.

[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