

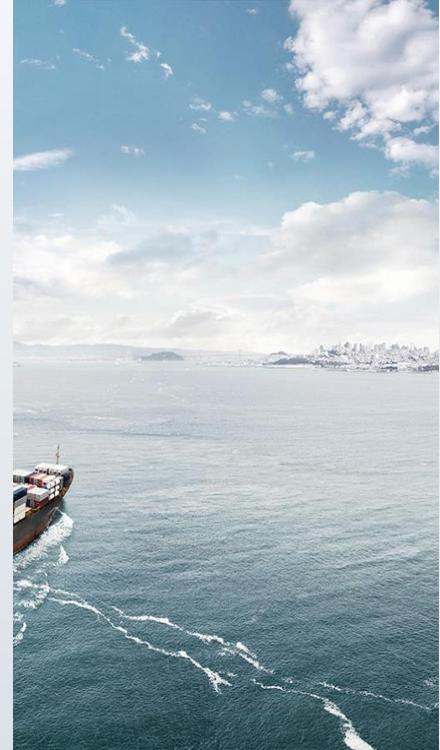


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.466

**August 22, 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. '최악가뭄' 파나마 운하...美·中운임 50% 급등

기후변화에 따른 물 부족 사태로 해상 운임이 급등하고 식량 가격도 연일 들쭉이고 있다. 기후위기가 경제에 직접적 타격을 주고 있는 것으로, 전 세계 물가를 추가로 자극할 것이라는 우려가 나온다.

니혼게이자이신문은 태평양과 대서양을 잇는 전 세계 '물류 동맥'인 파나마운하의 수위가 지난달 말 기준 7년 만에 최저 수준을 기록해 병목 현상이 심각하다고 20일 보도했다. 파나마운행당국(ACP)은 이미 5월부터 하루에 통행 가능한 대형 선박의 수와 선적 가능 무게 제한을 점점 조여왔다. 가뭄의 장기화로 호수가 마르며 배가 운하를 통과할 때마다 필요한 물의 양을 확보하는 데 차질이 생겼기 때문이다. 월스트리트저널(WSJ)에 따르면 운하에서 통행 대기 상태인 선박 수는 통상 90여 척에서 현재 200여 척으로 급증했다. 일일 평균 선박 통행 수가 당초 37척에서 32척으로 10% 이상 감소하고 한 척당 실을 수 있는 컨테이너 수도 제한된 결과다.

ACP는 16일 운행 제한 조치를 다음 달 2일까지 연장하겠다고 통보한 상태다. 이에 연말 성수기를 앞두고 소비재 가격에 상승 압박을 가할 것이라는 우려가 커지고 있다. 이미 아시아와 미국을 오가는 선사들은 줄어든 적재량을 상쇄하기 위해 줄줄이 운임 가격을 인상했다. 닛케이는 "이달 중순 기준 중국 상하이~미국 동부 항로의 운임료가 3월 말 대비 50% 가까이 상승했다"며 비용 상승의 최대 요인은 파나마운하의 통행 제한에 있다고 진단했다. 로이터통신도 "동북아에서 미국 동부로 이동하는 컨테이너의 약 40%가 파나마운하를 경유한다"며 향후 수수료가 추가 부과될 가능성을 언급했다. 이 밖에 '서유럽 내륙 운송의 심장'인 독일 라인강도 몇 달째 가뭄에 시달리며 유럽 경제의 위험 변수로 떠올랐다. 라인강의 주요 측정 지점인 '카오프'의 평균 수위는 6월 기준 220~320cm였지만 올해는 135cm 밑으로 떨어졌다. 이에 곡물·광물·석탄 및 석유제품 기업들이 물류난과 생산 차질에 직면한 상황이다.

특히 농산물의 경우 운송 문제는 물론 수확 규모 자체도 직격탄을 맞아 가격이 고공 행진을 하고 있다. 일례로 세계 최대의 양파 수출국인 인도는 연말까지 양파 수출분에 관세 40%를 도입한다고 19일 밝혔다. 최근 몇 달 간 집중호우와 엘니뇨 등으로 국내 공급 부족과 가격 상승 문제에 직면한 데 따른 대책이다. 인도는 지난달에도 작황을 이유로 일부 쌀 품목에 대한 수출 규제를 발표해 국제 쌀 가격을 끌어올린 바 있다. 이 밖에 올리브유도 대표적인 '식량 인플레이션' 품목으로 꼽힌다. 닛케이에 따르면 지난달 기준 스페인산 올리브유 가격은 1kg당 5.75 유로로 전년 대비 60%나 급등했다. 국제통화기금(IMF)이 집계한 올리브유 가격지수도 3월에 톤당 5989.7달러를 기록하며 1997년 26년래 최고치를 돌파한 바 있다. 한편 식량 인플레이션의 여파로 농업주는 강세를 보이고 있다. 블룸버그통신은 이날 농작물 생산 기업의 수익률을 추적하는 지수가 지난달부터 모건스탠리캐피털

## I . NEWS

인터내셔널(MSCI)지수를 약 3% 상회하고 있다고 보도하고 그 배경으로 보호무역주의의 확산과 이상기후 등을 지목했다.

물 부족 현상이 점점 인플레이션에 결정적 요인으로 자리 잡을 것이라는 전망도 제기된다. 세계자원연구소(WRI)는 최근 보고서에서 "물 부족 사태 심화는 식량안보는 물론 전 세계 경제성장을 위협할 것"이라고 경고했다. 블룸버그도 "기후 변동성이 커지며 식량 가격은 지난 수십 년에 비해 훨씬 빠르게 상승세를 이어갈 것"이라는 전문가들의 관측을 전했다.

### 2. "우크라이나 빠져"... 러, 카타르·튀르키예와 새 곡물협정 추진

지난달 흑해곡물협정을 일방적으로 탈퇴한 러시아가 우크라이나를 빼고 카타르·튀르키예와 새 곡물 수출 협정을 추진하는 것으로 전해졌다.

20 일(현지시간) 텔레그래프에 따르면 러시아 연방 자치국인 타타르스탄의 루스탐 민니하노프 수장은 헝가리 부다페스트에서 레제프 타이이프 에르도안 튀르키예 대통령 및 타밈 빈 하마드 알 타니 카타르 국왕과 새 곡물수출 협정에 서명할 예정이다. 러시아는 튀르키예를 화물선 운영국으로, 카타르를 재정 보증국으로 이용한다는 구상이다.

민니하노프 수장은 이날 헝가리 독립 기념행사에 블라디미르 푸틴 러시아 대통령의 특사 자격으로 부다페스트에 도착했다. 그는 러시아의 우크라이나 침공을 지지해 미국의 제재 대상이지만 유럽연합(EU)의 제재는 받지 않는다.

종전 튀르키예 중재로 러시아와 우크라이나가 체결한 흑해곡물협정은 지난달 러시아가 협정 연장을 거부해 깨진 상태다. 러시아는 흑해에서 우크라이나의 곡물 수송선의 안전을 보장한다는 약속도 폐기했다. 이후 밀, 옥수수, 해바라기유 등 우크라이나산 곡물이 흑해 항로를 통해 유럽, 아시아, 아프리카 등으로 공급되지 못하면서 국제 식료품 가격이 들쭉이고 세계 식량 위기가 고조됐다.

미국은 우크라이나 곡물 수확철을 앞두고 우크라이나 이웃 국가들과 대체 경로를 통해 곡물 수출을 늘리는 방안을 협의 중이다. 다뉴브강이 대체 경로 중 하나로 떠올랐지만 러시아가 지난주 우크라이나 내 다뉴브강변 항구 두 곳을 폭격하면서 이곳을 통해 수출을 늘리는 것도 어려울 수 있다는 지적이 나온다.

## I . NEWS

블룸버그는 러시아의 흑해곡물협정 탈퇴로 지난달 우크라이나의 농작물 수출이 직전월 대비 3분의 1 줄었다며, 흑해협정 탈퇴 후 우크라이나의 식량 수출을 마비시키려는 러시아의 노력이 성과를 내고 있다고 평가했다.

우크라이나 측은 새 곡물수출 협상에서 우크라이나가 제외되면 점령지에서 러시아의 곡물 약탈이 더 심해질 것이라며 반발하고 있다.

텔레그래프는 러시아의 새 곡물수출협상이 서방의 반러 연대의 약한 고리로 꼽히는 헝가리에서 열린다고 지적했다. 헝가리의 온 오르반 총리는 친러파로 분류되며 EU의 대러 제재를 반대해왔다. 그는 소련의 마지막 지도자 미하일 고르바초프 전 대통령 장례식에 참석하기 위해 러시아의 우크라이나 침공 이후 EU 지도자로서는 유일하게 지난해 모스크바를 방문한 바 있다.

### 3. 덩치 키우는 브릭스...中 'G7 대항마' 노린다

신흥 경제 5 개국 협의체인 브릭스(BRICS·브라질 러시아 인도 중국 남아프리카공화국)가 22~24 일 남아공 요하네스버그에서 제 15 차 정상회의를 연다. 올해 브릭스 의장국인 남아공이 60 명 넘는 정상을 초대한 가운데 이번 회의에서는 회원국 확대를 통한 몸집 불리기를 논의할 것으로 알려졌다. 사우디아라비아 인도네시아 등 신흥 강자들이 잇달아 합류 의사를 밝혀 10 여 년 만에 신규 회원국이 탄생할지 관심이 쏠린다. 중국은 브릭스를 주요 선진 7 개국(G7)과 맞서는 협의체로 구축할 수 있도록 참가국들을 압박할 것으로 관측된다.

#### ○13 년 만에 신규 가입국 나오나

21 일 로이터통신 등에 따르면 이번 정상회의에는 시릴 라마포사 남아공 대통령과 시진핑 중국 국가주석, 루이스 이나시우 룰라 다시우바 브라질 대통령, 나렌드라 모디 인도 총리 등이 참석한다. 2019 년 브라질 정상회의 이후 4 년 만에 대면 방식으로 열리는 것이다. 블라디미르 푸틴 러시아 대통령은 전쟁범죄 혐의로 국제형사재판소(ICC)의 체포영장이 발부된 까닭에 회의에 직접 참석하지 않는다.

이번 정상회의의 핵심 의제로 회원국 확대가 올라와 있다. 브릭스는 2009 년 출범 이후 14 년간 국제사회에서 의미 있는 협의체 역할을 하지 못했다. 중국과 인도를 제외한 비(非)아시아 국가들의 경제 성장세가 2010 년대 들어 정체됐기 때문이다.

## I . NEWS

최근 미·중 간 긴장이 고조되고 우크라이나전쟁으로 세계 질서가 분열적 양상을 보이면서 '글로벌 사우스'(남반구 신흥국과 개발도상국)로 불리는 신흥국들의 존재감이 커졌다. 브릭스에 정식으로 가입 의사를 밝혔거나 의향이 있는 것으로 확인된 국가는 40 개가 넘는다. 블룸버그통신은 이번 회의에서 가입이 유력한 것으로 예상되는 국가는 인도네시아 사우디아라비아 아랍에미리트(UAE) 알제리 이집트 등이라고 전했다. 여섯 번째 신규 가입국이 나오는 건 2010 년 남아공 이후 13 년 만이다.

### ○중국, 브릭스 몸집 키워 G7 과 경쟁

중국은 브릭스를 통해 미국이 주도하는 G7 과 본격적인 경쟁에 나서겠다는 구상이다. 이날 파이낸셜타임스(FT)와의 인터뷰에서 중국 정부 관계자는 "세계 국내총생산(GDP)에서 브릭스가 차지하는 비중이 G7 과 맞먹는다면 우리의 집단적 목소리는 더 강해질 것"이라고 말했다. 러시아도 우크라이나전쟁으로 인한 외교적 고립에서 벗어나기 위해 이를 지지하고 있다.

브릭스 회원국의 GDP 는 3 년 전 G7 의 규모를 넘어섰다는 보고도 있다. 국제통화기금(IMF) 데이터에 따르면 세계 GDP 에서 브릭스가 차지하는 비중은 현재 30%에서 2050 년이면 40%를 넘어설 전망이다. 사우디아라비아와 인도네시아가 올해 합류한다고 가정하면 50%에 가까워질 가능성도 있다.

G7 에 비하면 회원국 간 정치·경제적 이해관계가 너무 달라 구조적으로 결속력을 확보하기 어렵다는 목소리도 나온다. 인도의 1 인당 GDP 는 중국 러시아의 5 분의 1 수준인 데다 산유국인 러시아와 브라질을 제외한 3 개국은 모두 석유를 수입하고 있다. 중국은 위안화 환율에 대해 적극적인 입장인 데 비해 나머지 국가들은 개입 정도가 매우 낮다. 브릭스의 외연 확장 문제를 놓고도 이견을 보이고 있다.

인도와 남아공은 브릭스가 단순히 개발도상국의 경제적 이익 보호를 위한 비동맹 성격의 그룹이 아니라 서방 세계에 도전하는 정치적 의미까지 갖게 돼선 안 된다는 입장이다.



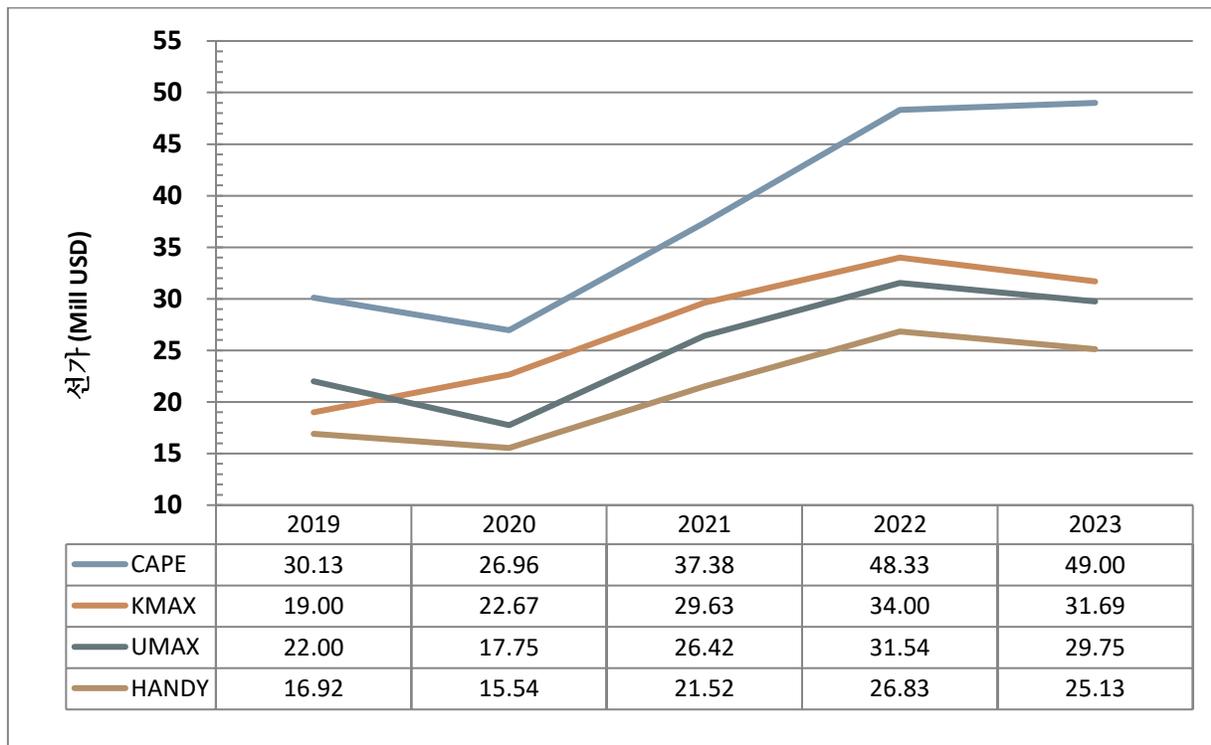
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Capesize 180K</b> <small>*Eco-design based since 2021</small>	30.13	26.96	37.38	48.33	49.00
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.38%
<b>Kamsarmax 82K</b> <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.69
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.80%
<b>Ultramax 60-61K</b>	22.00	17.75	26.42	31.54	29.75
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.68%
<b>SMAX 58K</b> <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	
	-4.20%	-7.28%	--	--	
<b>Handysize 37K</b>	16.92	15.54	21.52	26.83	25.13
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-6.37%

### □ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



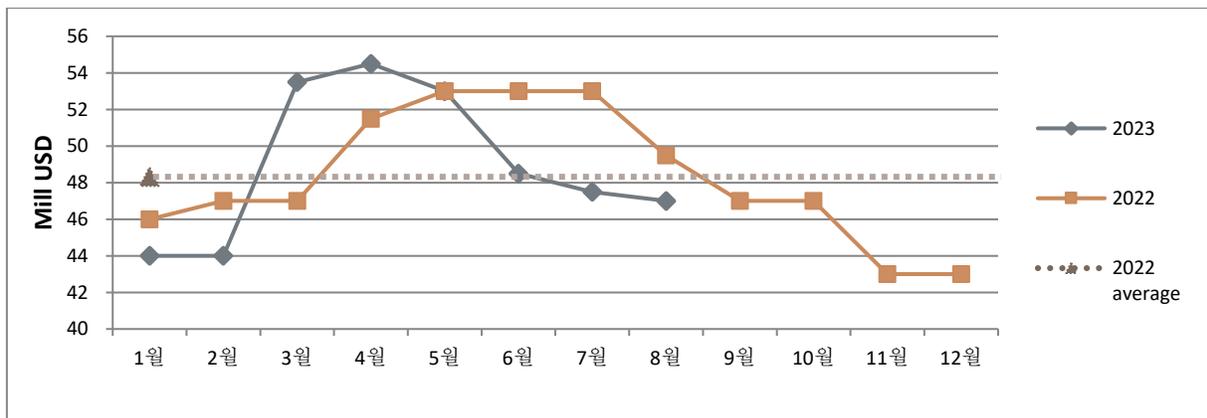


## II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	49.00
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	1.4%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.00	31.69
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	-1.6%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-6.1%	-6.8%
UMAX (60- 61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	27.50	29.75
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-6.8%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-12.7%	-5.7%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	25.13
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-6.4%

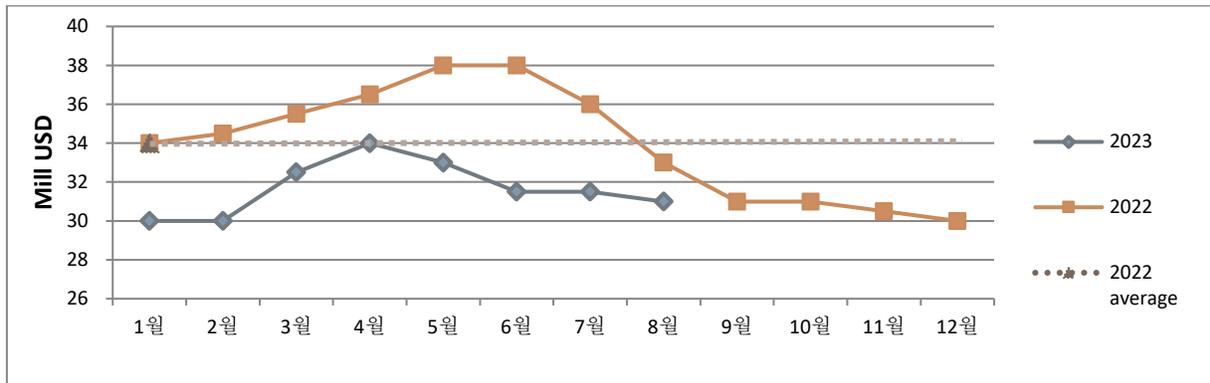
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.83

### □ Cape

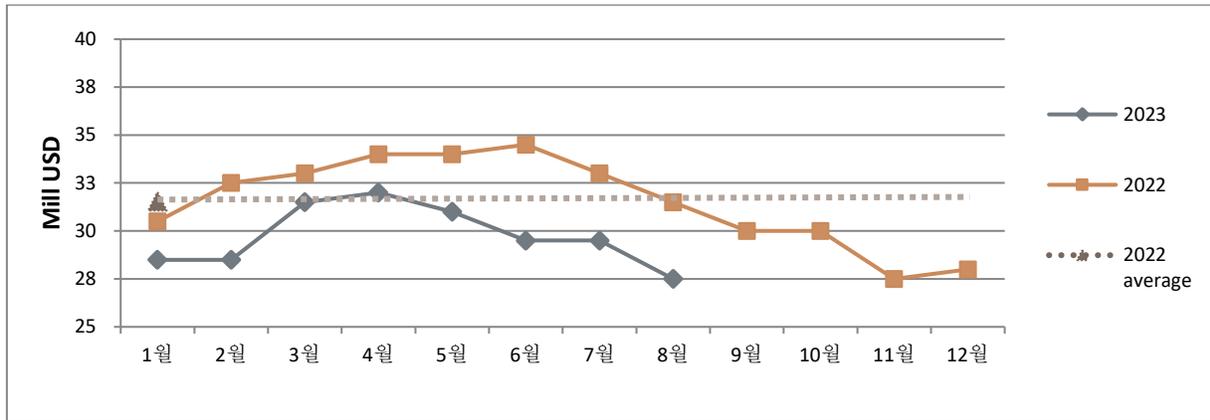


## II . BULK CARRIER

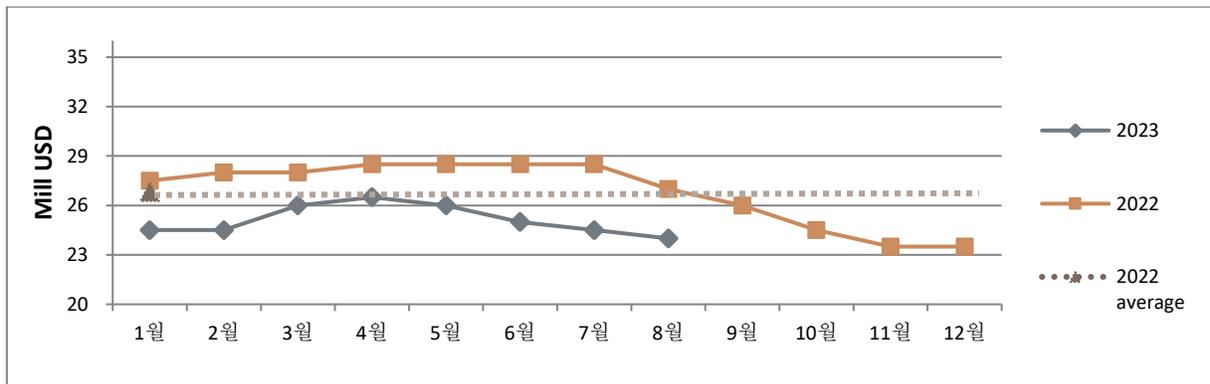
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LILA LISBON	176,423	2003	JAPAN	B&W		12.5	Chinese buyer
BC	AOM ELENA	106,498	2010	JAPAN	B&W		20.5	Indonesian buyer
BC	ALAM KEKAL	82,079	2018	JAPAN	B&W		30	Undisclosed buyer
BC	BELO HORIZONTE	81,681	2012	CHINA	WART		17.5	Greek buyer (W MARINE)
BC	STAR GLOBE	56,867	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	11.2	Undisclosed buyer
BC	SKY GLOBE	56,854	2009	CHINA	B&W	C 4x36t	10.7	Undisclosed buyer
BC	PYTHAGORAS	56,135	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	18.5	Undisclosed buyer
BC	WINDSOR ADVENTURE	55,975	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.5	Undisclosed buyer
BC	CAPE TRAFALGAR	55,757	2014	JAPAN	WART	C 4x35t	24	Undisclosed buyer



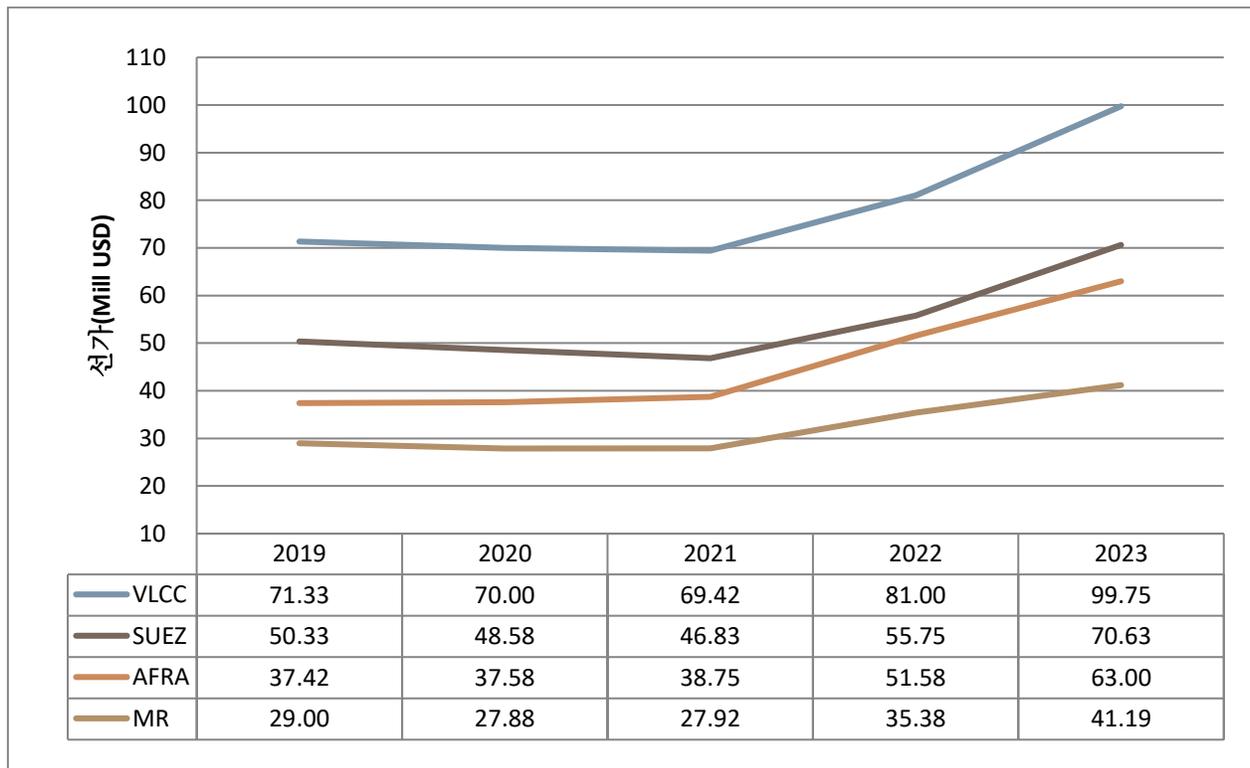
### III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.75
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	23.15%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.63
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	26.68%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	63.00
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	22.13%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.19
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.43%

#### □ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

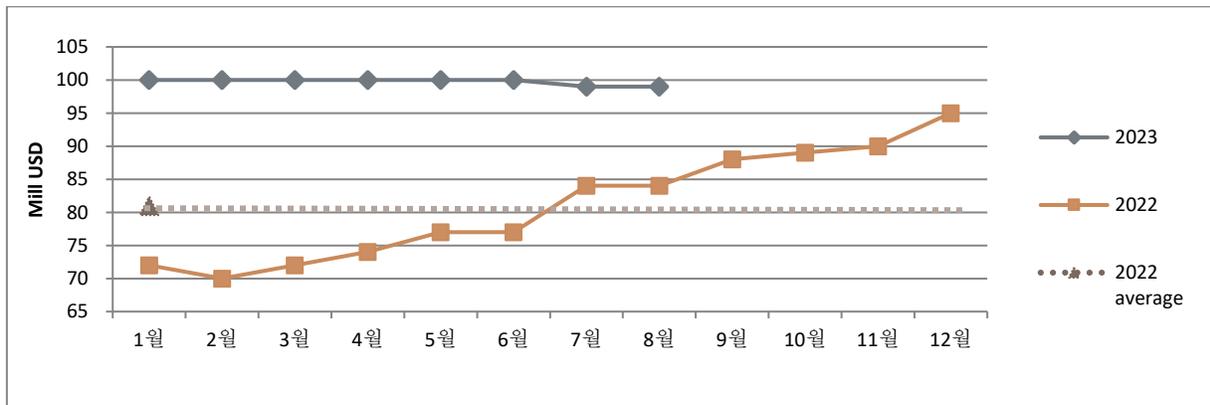




## III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	99.00	99.75
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	17.9%	23.1%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	70.63
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	26.7%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.00
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	22.1%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	41.19
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	16.4%
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	1year 평균	
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	81.00	
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	55.75	
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	51.58	
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	35.38	

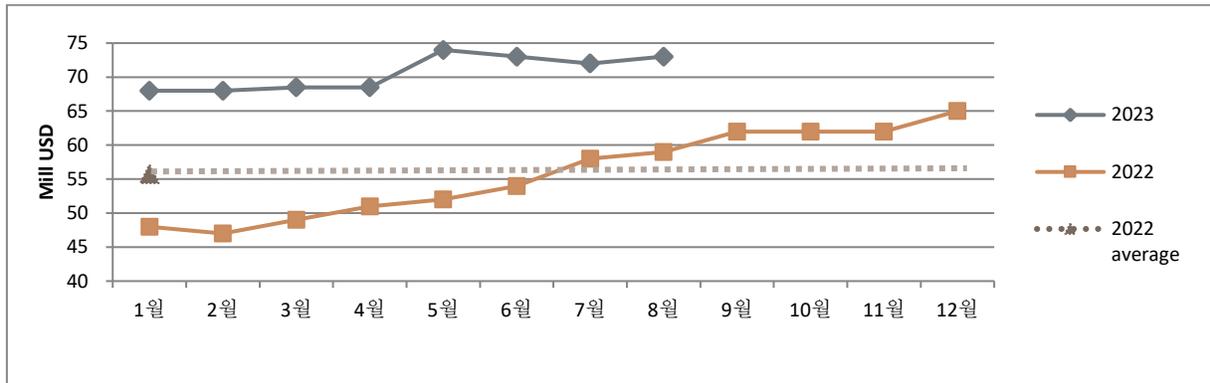
### VLCC-310K



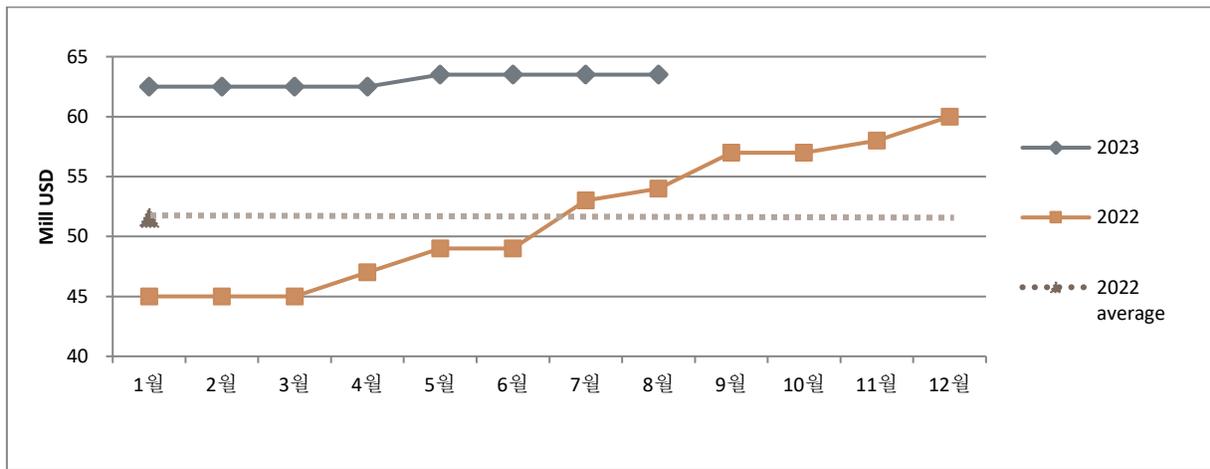


### III. TANKER

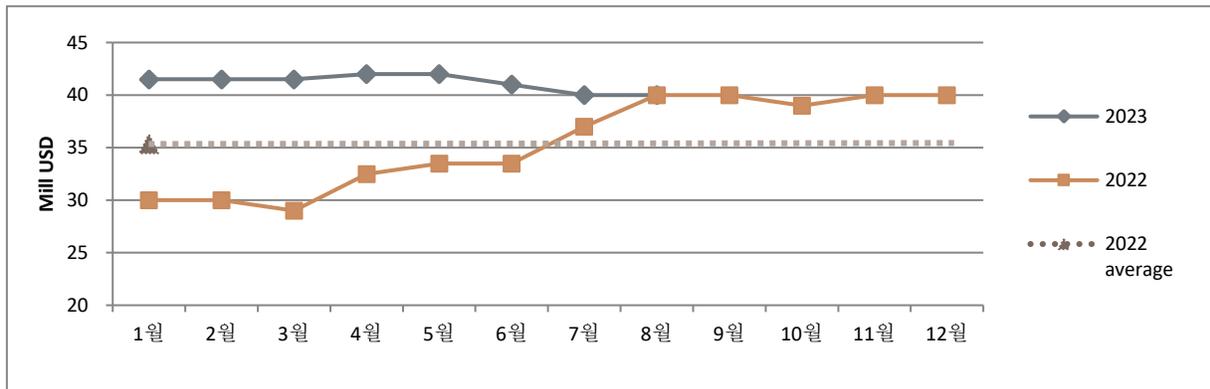
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K





### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NAMSEN	157,543	2016	CHINA	B&W		67	Undisclosed buyer, scrubber fitted
TANKER	SEA SENOR	109,647	2006	CHINA	WART		35.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	SCARLET IBIS	46,719	2004	JAPAN	B&W		15	Chinese buyer, zinc coated
OIL/CHEM	BRUNSWICK	45,902	2010	JAPAN	MITSU		24.8	Vietnamese Buyer (PV Trans)

#### CONTAINER, REEFER, ETC.

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

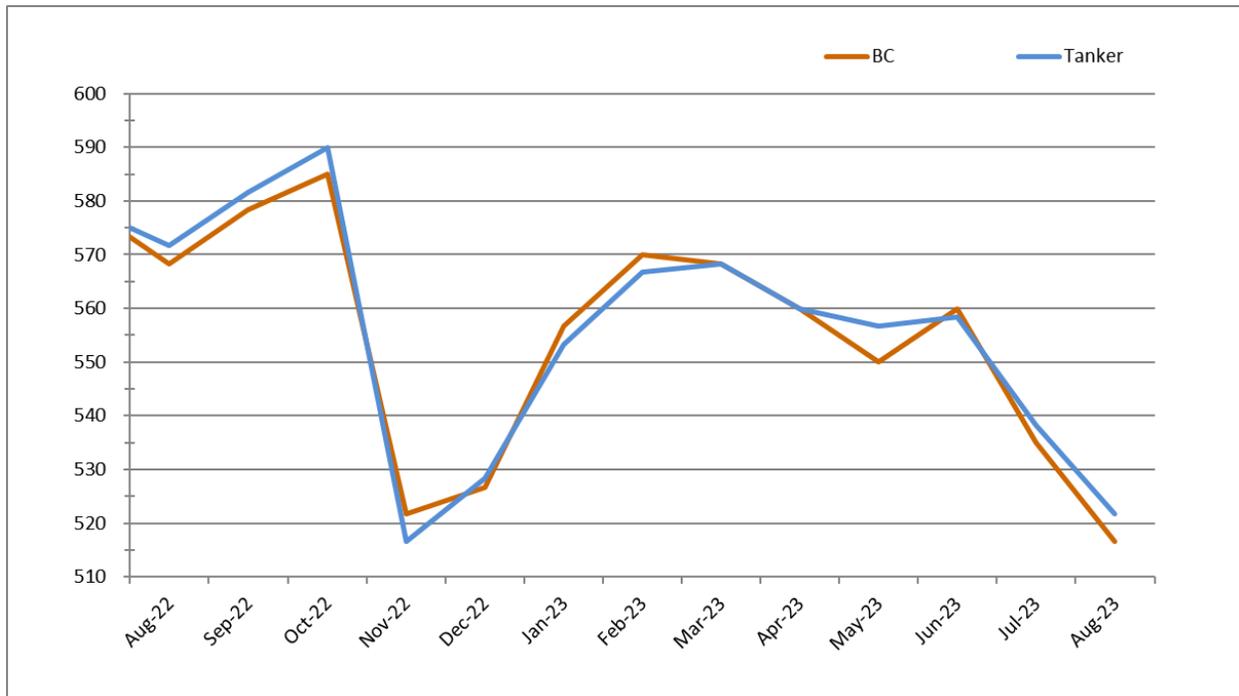


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 August	2023 August		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	552.92	-6.3%	571.67	521.67	-3.1%	-8.7%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	552.08	-6.2%	568.33	516.67	-3.4%	-9.1%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





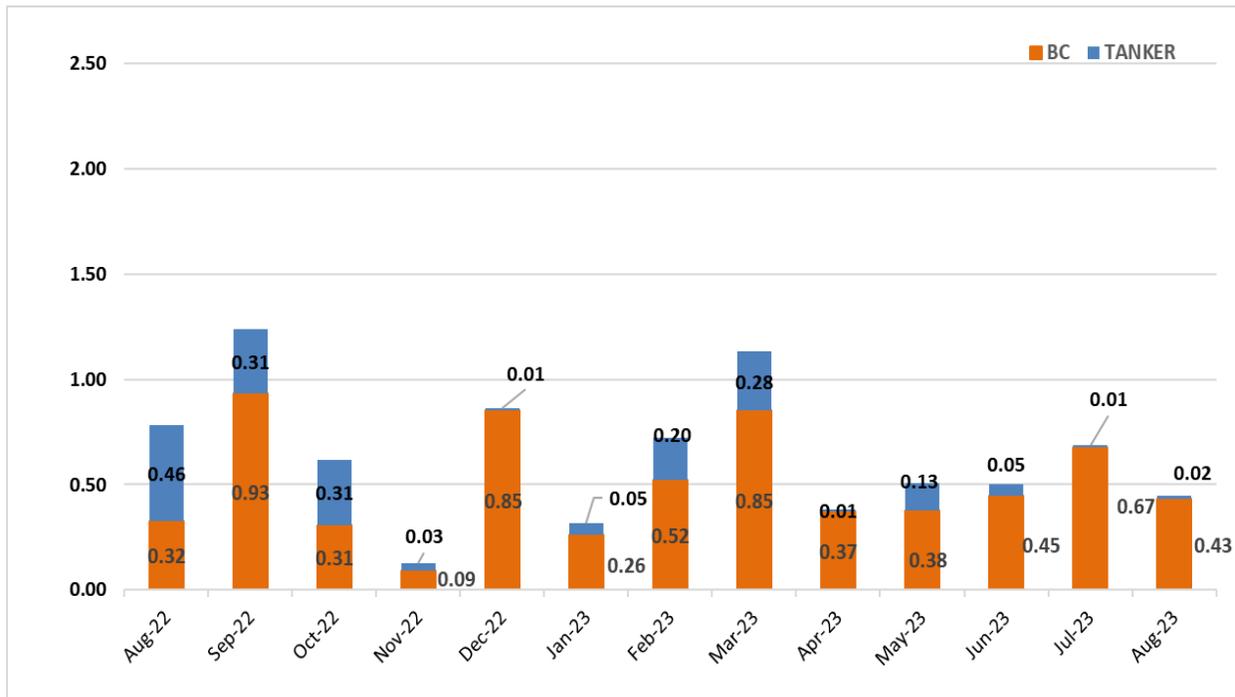
## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 August		2023 August			
	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	0.46	11	0.02	-96.5%	2	-81.8%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.32	3	0.43	32.7%	8	166.7%

\*BC incl. General cargo vessel

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## IV. DEMOLITION

### Demolition Sales Report

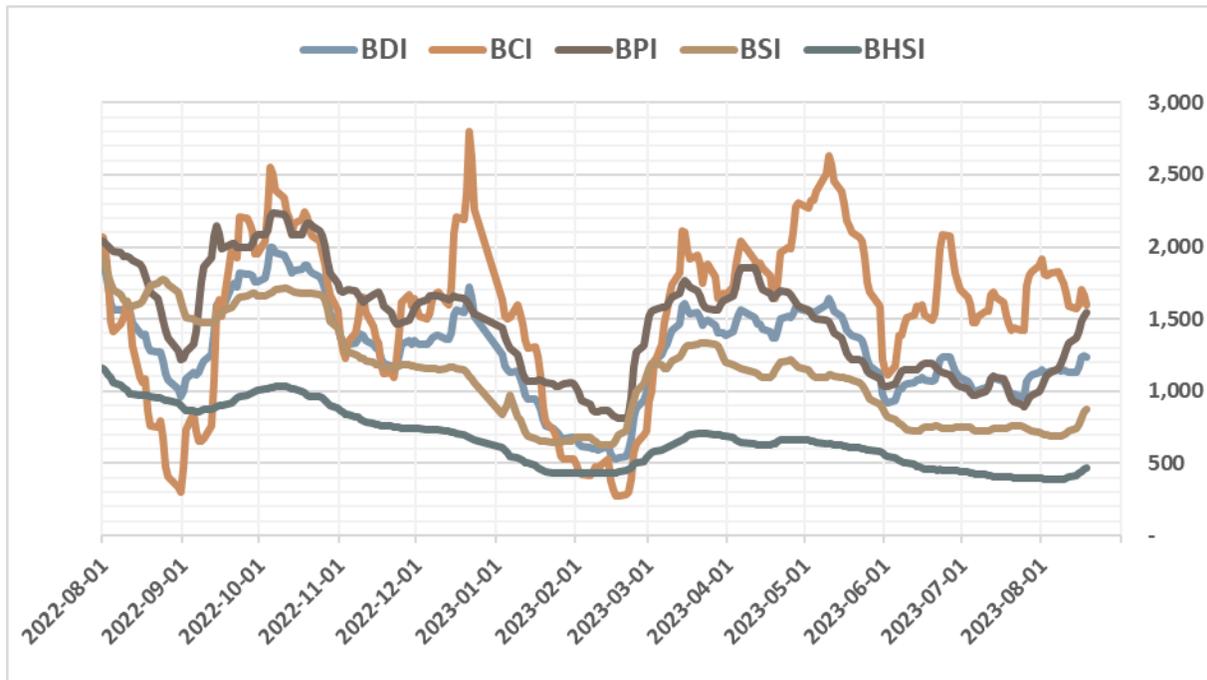
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	LILA NINGBO	175,800	24,181	2002	TAIWAN	B&W	495	INDIAN
BC	AGIOS NIKOLAS	76,400	9,965	2004	JAPAN	B&W	540	INDIAN, "AS IS" SINGAPORE
BC	ALBA I	74,750	12,587	2001	CHINA	B&W	530	BANGLADESHI
BC	MING ZHOU 58	52,580	13,420	1990	U.S.S.R	B&W	425	"AS IS" CHINA
BC	MING ZHOU 25	42,025	6,729	1990	JAPAN	SULZER	408	"AS IS" CHINA
BC	JIN YUAN SHENG 9	10,780	3,102	2007	CHINA	ETC	490	BANGLADESHI
CONT	SOL HIND	22,984	7,792	1996	POLAND	SULZER	564	INDIAN, Includes 200 tons ROB



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2023-08-18	2023-08-11	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,237	1,129	▲108.00	2,214	530
BCI	1,598	1,592	▲6.00	2,967	271
BPI	1,542	1,337	▲205.00	2,477	809
BSI	879	728	▲151.00	2,290	625
BHSI	469	411	▲58.00	1,276	389





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	641.50	▼11.50	604.50	▼16.50	627.50	▼6.50
MGO	897.00	▼26.50	903.00	▼6.00	942.50	▼7.00
LSMGO	897.00	▼26.50	903.00	▼6.00	-	-
IFO380	563.50	▼10.50	560.00	▼33.50	539.50	▼14.00

❖기준일 : 08 월 18 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2023-08-18	2023-08-11	CHANGE
미국 USD	1341.60	1317.30	▲24.30
영국 GBP	1709.94	1669.22	▲40.72
유로 EUR	1458.79	1446.72	▲12.07
중국 CNY	182.80	182.32	▲0.48
일본 JPY (100)	920.76	909.77	▲10.99

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

### [시사 상식] 슈퍼 페소

◆멕시코 페소화의 가치 강세를 의미하는 단어로, 니어쇼어링(인접국으로의 생산기지 이전) 효과를 노린 외국 기업의 투자 확대, 미국에서 일하는 멕시코인의 본국 송금 증가 등에 따라 발생했다.

페소화 가치 상승세는 코로나 19 팬데믹 직격탄을 맞은 2020년 3월 23일 1달러당 25.1185 페소까지 환율이 치솟은 이후 3년 넘게 꾸준히 진행되고 있다. 올해 상반기 달러 대비 멕시코 페소화의 가치는 12.27% 상승했다.

엘피난시예로와 엘에코노미스타 등 멕시코 경제지들은 대체로 페소화 강세를 외국인 직접 투자와 내국인의 송금액 증가에 기인한 것으로 분석한다.

실제 지난해의 경우 362억 달러(46조 400억원)의 외국인 직접 투자를 받았는데, 이는 2013년 이후 가장 많은 수준이다. 올해 1분기 만에도 186억 달러(23조 6천 600억원)의 투자액을 확보했다.

미국보다 상대적으로 저렴한 인건비와 미국·멕시코·캐나다 협정(USMCA) 적용, 미 인플레이션 감축법(IRA) 혜택 적용 등 멕시코 투자를 이끄는 요인을 고려하면 올해 외국인 투자액은 지난해 수준을 뛰어넘을 것이라는 예상이 지배적이다.

국내 기업들의 멕시코 생산기지 건설도 이어지고 있다. LG 마그나 이파워트레인은 지난해 4월 멕시코 코아우일라주에서 전기차 부품 생산 공장 착공에 들어갔다. 기아도 최근 멕시코 북부 누에보레온에 신규 전기차 생산 설비를 갖춘 공장을 짓기로 결정한 것으로 전해졌다.

외국에서의 송금액도 환율 정책에 큰 도움이 된 것으로 분석된다. 미국에서 일하는 멕시코 출신 주민이 모국으로 보내는 금액은 지난 4월 기준 처음으로 연간 600억 달러(76조 3천 200억원)를 넘은 것으로 집계됐다.

[출처 : 연합인포맥스]



## VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
<b>Marino Hwang(황 재 웅)</b> President T. 070-7771-6400			
<b>Fleet &amp; Chartering Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim(김 현 진)</b> Managing Director T. 070-7771-6404	<b>H.S. Lee(이 현 성)</b> Director T. 070-7771-6412	
	<b>Mike Hong(홍 창 목)</b> Director T. 070-7771-6417	<b>Henry S.H. Oh(오 수 현)</b> Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	<b>Anna Lee(이 혜 란)</b> Manager T. 070-7771-6403	<b>Joovi Park(박 주 비)</b> Assistant Manager T. 070-7771-6419	
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Jennifer Park(박 영 단)</b> Manager T. 070-7771-6407	<b>Hayden Son(손 호 영)</b> Assistant Manager T. 070-7771-6401	
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn(안 지 영)</b> Deputy General Manager T. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin(진 정 식)</b> Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
<b>Sale and Purchase Broking</b> snp@stlkorea.com	<b>Neal S.I. Kwon(권 순 일)</b> President T. 070-7771-6410		
	<b>Jack Kim(김 종 수)</b> Director T. 070-7771-6411	<b>Nova Cha(차 혜 정)</b> 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