STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.470

September 19, 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. 필리핀 "日·호주, 美와 합동 해상 순찰 원해"...남중국해 긴장

지난달 중국 정부가 남중국해의 대부분을 '영해'로 표시한 최신 '표준지도'를 발표하며 지역 내 긴장감을 고조시키고 있는 가운데 필리핀군이 일본, 호주가 자국과 미국의 공동 해상 순찰에 참여하겠다는 의사를 전했다고 밝혔다.

17 일(현지시간) 블룸버그통신에 따르면 메델 아길라 필리핀군 대령은 기자들에게 이같이 밝히며 "이 제안에 열려있는 다른 국가들은 차후에 확인할 수 있을 것"이라고 전했다.

그는 "중국의 남중국해 불법 조업 활동이 다시 나타나고 있다"며 "지역 내 긴장의 원인이자 불안정성을 고조시키고 있다"고 강조했다.

지난 8 월 중국 정부는 최신 '표준지도'에서 남중국해의 대부분 지역에 대한 영유권을 주장하면서 필리핀과 인도네시아 등 분쟁국으로부터 반발을 샀다. 당시 중국 관영지 글로벌타임스는 이를 "법에 따른 정상적인 주권 행사"라고 표현했다.

길버트 테오도로 필리핀 국방부 장관은 캐나다 매체 CBC 와의 인터뷰에서 이러한 중국의 조치가 "(중국의) 더욱 적극적인 확장 의지를 확실히 입증한다"며 "이를 중단하지 않는다면 규칙에 기초한 국제질서 전체가 위험에 처할 것"이라고 경고했다.

그러면서 그는 남중국해에 대한 중국의 통제가 전 세계 국가들의 이동 자유를 위태롭게 할 수 있다고 덧붙였다.

중국은 최근 군사력을 증강하며 대만뿐 아니라 수십 년간 영유권 분쟁이 이어진 남중국해에 대한 영유권을 주장하고 있다.

이에 따라 지난 2 월 필리핀은 전 정권에서 중단된 미-필리핀 합동 해상 순찰을 재개하기로 바이든 행정부와 합의했으며 남중국해에서 일본, 호주, 미국과 합동 군사훈련을 벌이고 있다.

미국은 2014 년 방위협력확대협정(EDCA)에 따라 필리핀 내 군 기지 5 곳에 대한 접근권을 가지고 있었지만, 올해 초 4 곳에 대한 추가 접근권을 허가받았다. 이 중 2 곳은 각각 대만과 남중국해 인근에 위치해 있다.

Ⅰ. NEWS

2. “외국선기장 개방, 점진적으로 추진해야”

국적 외항선대는 지속적으로 증가하고 있고 한국인 선기장은 지속적으로 감소·노령화되고 있어 외국인 선기장 개방이 불가피하지만 부작용이 많아 점진적으로 개방을 추진해야 한다는 지적이 나왔다.

한국해사포럼이 9 월 15 일 개최한 ‘해기인력 문제 공개토론회’에 참석한 패널 토론자들은 외국인 선기장 개방은 필요하지만 이에 따른 부작용이 너무 크기 때문에 시범운영을 먼저 해보고 점진적으로 도입해야 한다고 입을 모았다.

현재 국제선박등록법과 노사협약에 따라 필수선박과 지정선박을 제외한 일반선박은 선기장을 제외한 선원을 모두 외국인으로 승선시킬 수 있다. 그러나 최근 고급 해기인력 부족사태가 심각해지면서 해운업계는 일반선박에 대해 외국인 선기장을 허용해 줄 것을 요구하고 있다.

이날 토론회에서도 외국인 선기장 개방 필요성에 대해서는 대부분의 패널 토론자들이 동의했다. 한국선박관리산업협회 안정호 상근부회장은 “일반선박에는 외국인 선기장이 승선하지 못하니 기껏 양성해 놓은 우수한 외국인 1 항기사들이 해외선박으로 빠져나가고 있다. 반면 한국 선기장은 고령화되고 그 수도 줄고 있다. 이런 상황에서 국적선대는 빠르게 증가하고 있어 결국 외국인 선기장을 개방할 수밖에 없는 처지”라고 지적했다.

한국해운협회 원민호 이사도 “향후 10 년내 국적외항선대가 1500 척 이상으로 확대될 전망인데 이에 필요한 한국 해기인력이 약 1 만 4 천명이다. 그러나 공급 가능 인력은 약 6 천명으로 8 천여명을 외부에서 수혈해야만 한다. 유능한 외국인 해기사를 확보하려면 (선기장 진급을 막는)유리천장을 없앨 필요가 있다”며 외국인 선기장 개방 필요성을 설명했다.

토론자들은 외국인 선기장 개방 필요성은 인정하나 신중하게 접근해야 하고 시범 운영을 통한 점진적으로 도입해야 한다고 강조했다. 한국해양수산개발원 황진회 부연구위원은 “한국 해기인력이 이만큼이나마 유지될 수 있었던 것은 외국인에 선기장을 개방하지 않았기 때문이다. 외국인 선기장이 전면 개방될 경우 해기전승이 중단되고 해양대 해기사 양성 규모도 영향을 받을 수 있으며 육상 해기인력 부족 문제도 야기할 수 있다"며 외국인 선기장 개방 문제는 신중히 접근해야 한다고 지적했다.

황진회 부연구위원은 일반선박에서 외국인 선기장을 개방하려면 개방 비율만큼 한국인 초급해기사를 의무 고용을 하도록 하는 방안을 마련해야 해기전승이 유지될 수 있을 것이라고 제안했다.

Ⅰ. NEWS

선박관리산업협회 안정호 부회장도 "선기장이 외국인으로 바뀌게 되면 육상의 한국인 공무감독도 필요없게 된다. 외국인 선기장과의 의사소통 문제 때문에 외국인 감독들로 대체되고 결국에는 한국선박관리산업에 악영향을 미치게 될 것"이라고 지적했다.

한국해기사협회 손정현 상무는 무작정 외국인 선기장을 개방하면 선박관리업을 비롯한 한국 해사산업 자체가 무너질 우려가 있다며 우려를 표했고 한국해양대 김진권 교수도 중장기적으로 한국인 해기인력 양성에 영향을 미칠 수 있어 신정하게 검토해야 한다고 밝혔다.

해운협회 원민호 이사는 한국인 해기사가 부족해 외국인 해기사로 대체해야 하는 문제를 보다 근본적으로 해소하기 위해서는 현행 외국인 부원 승선 제한을 한국인 해기사 의무승선으로 전환할 필요가 있으며 현재 선종 구분없이 운영되고 있는 필수·지정선박 제도를 개선할 필요가 있다고 지적했다.

한편 해운협회와 전국해상선원노련은 외국인 해기사 개방 시험운영을 비롯해 승선 기간·유급휴가 등 선원 근로조건 개선 등에 대한 협상을 진행 중이다.

3. WSJ "中 경제, 日 '잃어버린 30 년'보다 더 나빠질 가능성도"

중국 경제상황이 거품 붕괴로 인해 '잃어버린 30 년'을 겪은 일본보다 더 어려운 상황에 직면할 수도 있다고 미국 월스트리트저널(WSJ)이 전망했다.

WSJ 는 17 일(현지시간) "중국은 인구통계부터 디커플링(탈동조화)까지 일본이 1980 년대 버블 이후 겪지 못했던 도전에 직면해있다"며 이같이 밝혔다.

WSJ 에 따르면 많은 경제학자들은 오늘날 중국이 호황 이후 무기력한 성장과 인구 감소, 디플레이션 등을 겪은 일본과 비슷하다고 보고 있다.

특히 공공부채나 인구통계 측면 등은 일본보다 더 나쁜 상황인 만큼 더 어려울 수도 있다는 분석이다. 또 지정학적 긴장 역시 일본이 과거 미국과 빚었던 무역 마찰보다 더욱 심각하다는 시각이다.

중국 인구는 지난해 감소하기 시작하면서 빠르게 고령화하고 있다. 일본의 경우 거품 붕괴 이후 2008 년까지 인구 감소가 발생하지 않았던 점을 감안하면 더욱 나쁜 신호라는 근거다.

Ⅰ. NEWS

또 중국이 부유해지기 전에 장기성장률이 약세를 보이는 시기에 접어들었다는 점을 제시했다. 세계은행에 따르면 중국의 1 인당 소득은 지난해 1 만 2850 달러로 1991 년 일본의 2 만 9080 달러보다 훨씬 낮다.

부채 역시 지방정부의 대차대조표 외 차입을 감안하면 중국의 총 공공부채는 지난해 국내총생산(GDP)의 95%에 달해 일본이 1991 년 62%였던 것과도 비교된다는 게 JP 모건의 분석이다. 이로 인해 당국의 재정 부양 능력이 제한된다는 것이다.

조안나 추아 씨티그룹 아시아 수석이코노미스트는 "중국의 전반적인 성장 전망이 일본보다 더 급격하게 둔화될 수 있다"고 말했다.

대외적인 압박도 중국을 어렵게 하는 요소다. 일본의 경우 미국의 군사동맹국으로서 '신냉전' 같은 사태를 초래하지 않았지만 중국은 미국 및 그 동맹국들과 공급망 갈등 등을 겪으면서 외국인 직접투자가 급감하고 결국 장기 성장 둔화로 이어질 수 있는 상황이다.

이와 관련해 적극적인 성장 지원에 나서지 않고 있는 모습을 보인다는 점도 지적했다. 최근 수주간 완만한 금리인하 등 단편적인 조치를 취했지만 중국 정부가 성장 회복을 위한 주요 경기부양책들에는 제동을 걸고 있다는 것이다.

WSJ 는 "시진핑 중국 국가주석은 가계와 소비자에 대한 정부 지원을 늘리는 것에 이념적으로 반대한다"며 "이를 '복지주의'라고 조롱하고 있다"고 밝혔다.

다만 매체는 중국이 일부 일본보다 나은 지표도 있다고 설명했다. 모건스탠리에 따르면 중국의 국내총생산 대비 부동산 가치 비율은 2014 년 GDP 의 170%에서 2020 년 260%로 정점을 찍은 것으로 추정되며 중국의 주식시장은 2021 년 GDP 의 80%를 정점으로 현재 GDP 의 67%에 머물고 있다.

일본의 경우 GDP 대비 토지가치가 1990 년 GDP 의 560%에 달했다가 1994 년 394%를 기록한 것으로 추정되며 도쿄증권거래소의 시가총액은 1982 년 34%에서 1989 년 142%로 증가한 점과 비교하면 다소 나은 수치라는 것이다.

아울러 중국의 도시화율은 지난해 65%로 1988 년 77%였던 일본에 비해 더 낮다는 점도 제시했다. 중국의 자본시장 통제 강화가 자국 통화의 급격한 절상 위험을 낮출 수 있는 만큼, 수차례 환율 상승에 대처해야 했던 일본보다 수출에 대한 파급효과가 적다고도 분석했다.

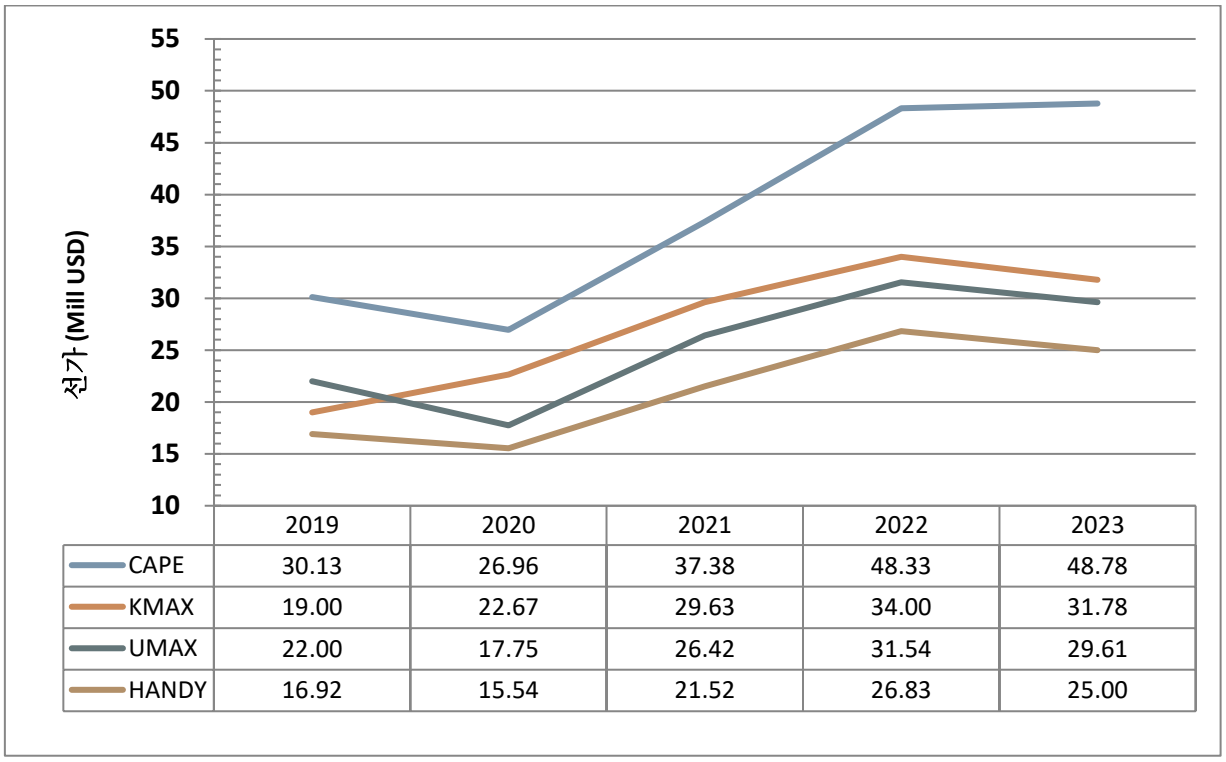
Ⅱ. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2019	2020	2021	2022	2023
Capesize 180K *Eco-design based since 2021	30.13	26.96	37.38	48.33	48.78
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	0.92%
Kamsarmax 82K *76k before 2020	19.00	22.67	29.63	34.00	31.78
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.54%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.61
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-6.12%
SMAX 58K *Data available before 2021	17.17	15.92	--	--	
	-4.20%	-7.28%	--	--	
Handysize 37K	16.92	15.54	21.52	26.83	25.00
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-6.83%

❒ BC 연평균 선가

❖선령 5 년 기준, Million USD



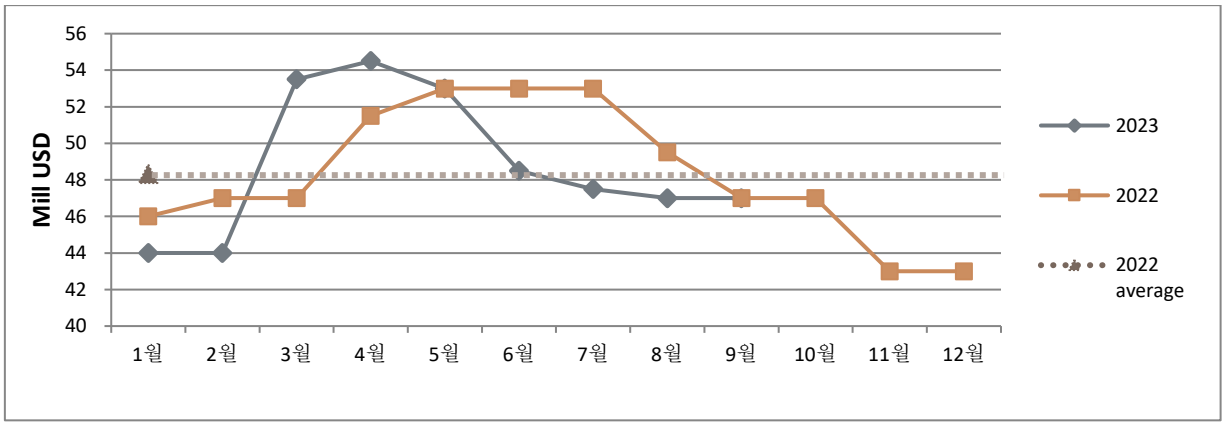
	2019	2020	2021	2022	2023
CAPE	30.13	26.96	37.38	48.33	48.78
KMAX	19.00	22.67	29.63	34.00	31.78
UMAX	22.00	17.75	26.42	31.54	29.61
HANDY	16.92	15.54	21.52	26.83	25.00

Ⅱ. BULK CARRIER

2023		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	47.00	48.78
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	0.0%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	0.0%	0.9%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	32.00	31.78
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	1.6%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	3.2%	-6.5%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	28.00	28.00	29.61
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-6.7%	-6.1%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	24.00	25.00
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	0.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-7.7%	-6.8%

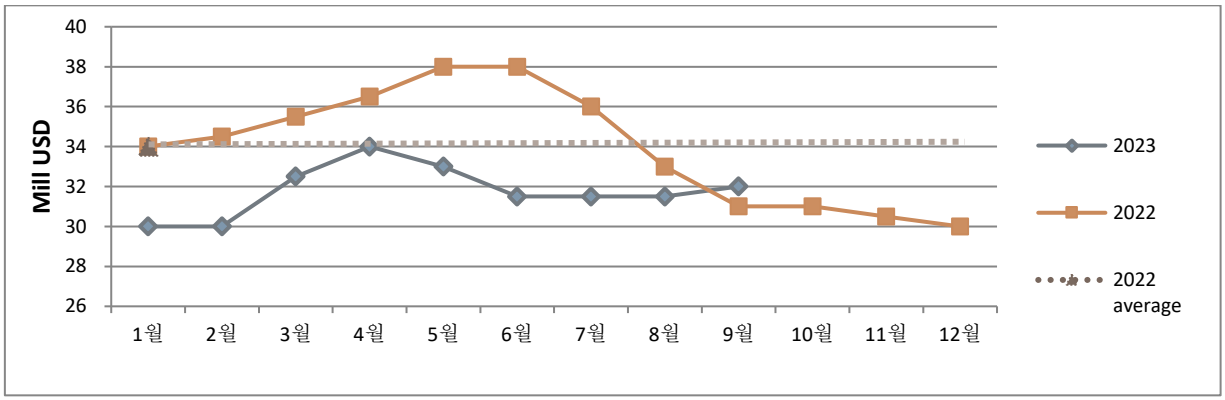
2022	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	47.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	30.00	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	26.83

◘ Cape

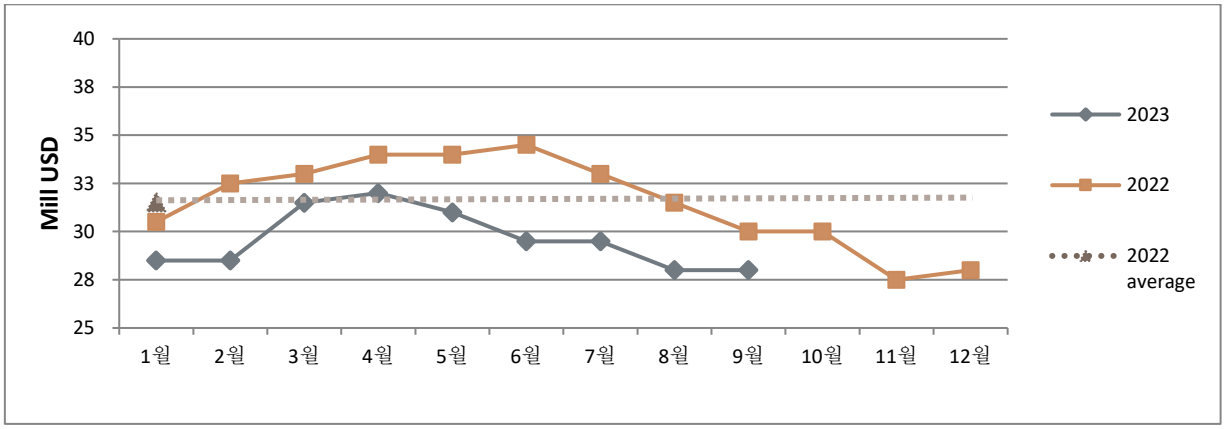


Ⅱ. BULK CARRIER

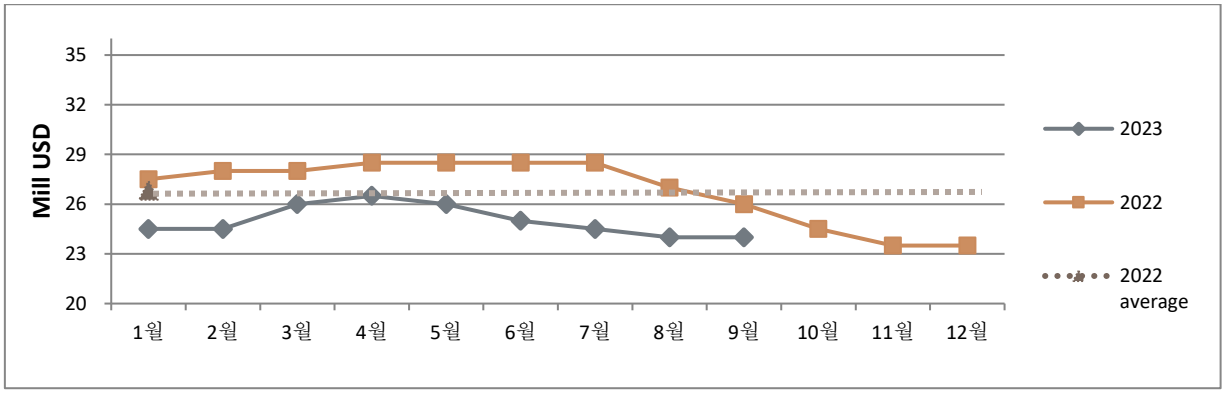
☐ Kamsarmax



☐ Ultramax & Supramax



☐ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	GRACIOUS ETERNITY	180,199	2009	JAPAN	B&W		21.9	Chinese buyer
BC	DOUBLE PRIDE	95,707	2012	JAPAN	B&W		22	Indian Buyer
BC	INDIGO KITE	83,454	2012	JAPAN	B&W		--	Greek buyer
BC	GENEVA STAR	81,846	2015	PHILIPPINES (JAP)	B&W		26.9	Chinese buyer, eco
BC	DA YING	75,318	2003	JAPAN	B&W		7.5	Chinese buyer
BC	GLORY HARVEST	64,000	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	21	Undisclosed buyer
BC	WAVE RUNNER	56,676	2008	JAPAN	SULZ	C 4x30t	13	Turkish buyer (Iskenderun Shipping)
BC	JIN FENG	52,686	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Chinese buyer
BC	OCEAN REEF	52,458	2005	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	8.6	Undisclosed buyer
BC	TAKESHIO	38,494	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.5	Greek buyer, OHBC
BC	GLOBAL EFFORT	37,072	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t	16.7	Greek buyer, OHBC, eco
BC	UNION GROOVE	35,064	2012	KOREA	B&W	C 4x35t	14.5	Undisclosed buyer
BC	IVS MERLION	32,071	2013	CHINA	B&W	C 4x30.5t	11.6	Greek buyer
BC	IVS RAFFLES	32,046	2013	CHINA	B&W	C 4x30.5t	11.5	Undisclosed buyer

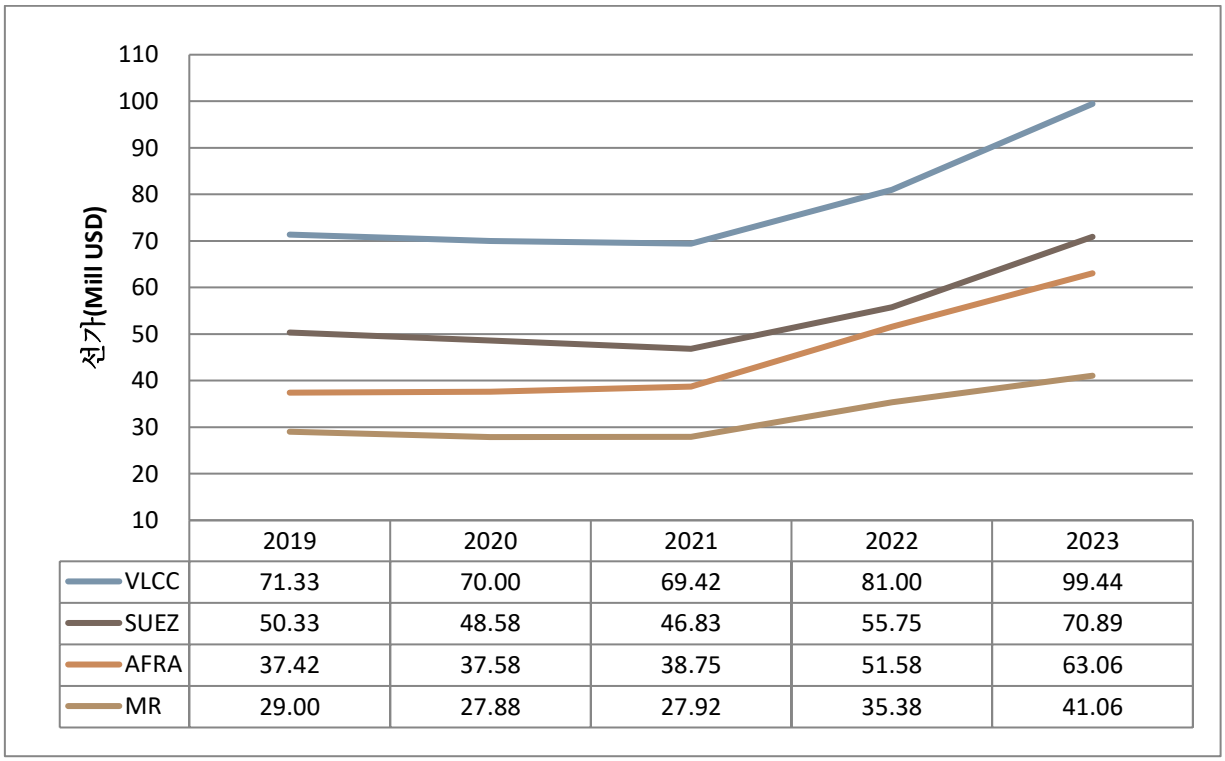
Ⅲ. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.44
	10.73%	-1.87%	-.83%	16.69%	22.77%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.89
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	27.15%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	63.06
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	22.24%
MR (51K) *Based on 49K till 2018	29.00	27.88	27.92	35.38	41.06
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.06%

❒ TANKER 연평균 선가

❖선령 5 년 기준, Million USD



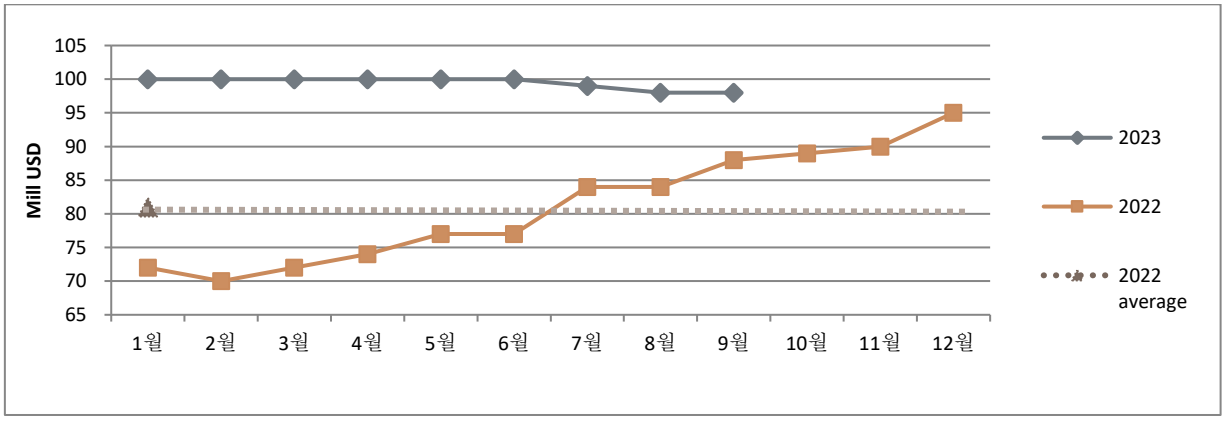
	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC	71.33	70.00	69.42	81.00	99.44
SUEZ	50.33	48.58	46.83	55.75	70.89
AFRA	37.42	37.58	38.75	51.58	63.06
MR	29.00	27.88	27.92	35.38	41.06

Ⅲ. TANKER

2023		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	98.00	98.00	99.44
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	11.4%	22.8%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	73.00	70.89
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	0.0%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	17.7%	27.2%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.06
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	11.4%	22.2%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	40.00	41.06
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	0.0%	16.1%

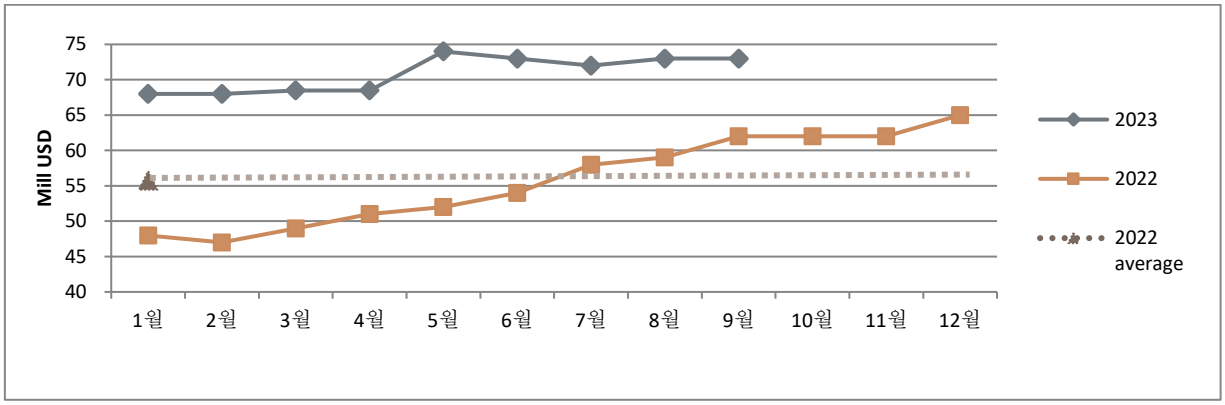
2022	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	1year 평균
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	81.00
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	55.75
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	51.58
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	35.38

☐ VLCC-310K

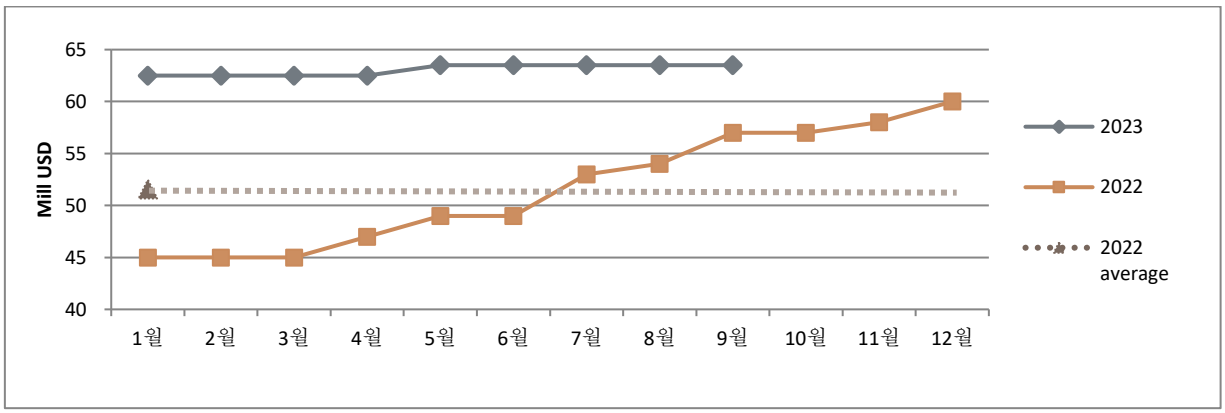


Ⅲ. TANKER

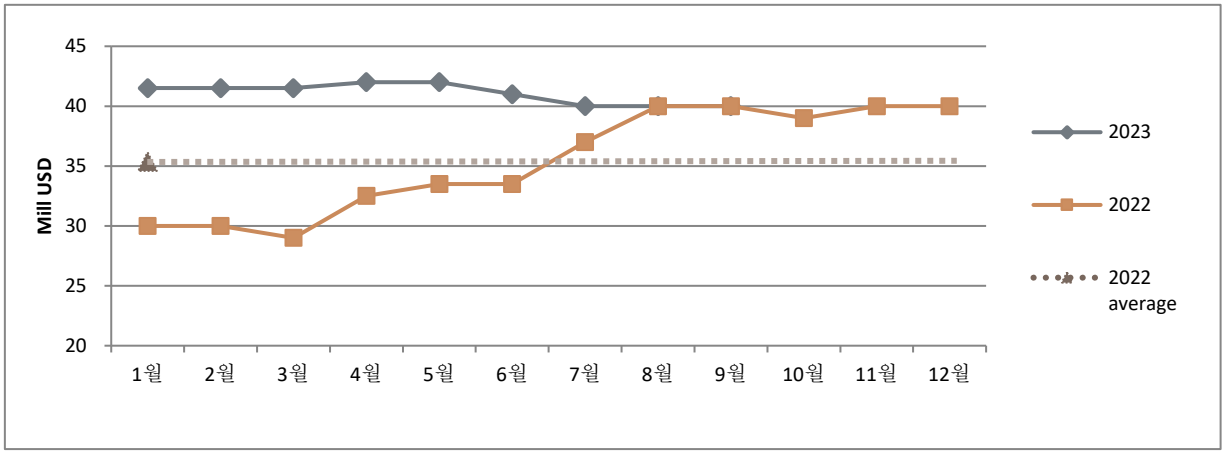
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CENTENNIAL SAPPORO	110,448	2008	JAPAN	B&W		35.3	Turkish buyer (Beks)
TANKER	WONDER VEGA	106,062	2005	KOREA	B&W		31.5	UAE buyer
TANKER	GULF CORAL	74,999	2009	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	SPOTTAIL	74,997	2008	JAPAN	B&W		24.5	Indian buyer (Sanmar), CPP
OIL/CHEM	HIGH JUPITER	51,603	2008	KOREA	B&W	3	22	Indian buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	MARLIN APATITE	50,000	2016	CHINA	B&W	2&3	34.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	PATNOS	16,714	2006	CHINA	MAN	2	10.5	Undisclosed buyer, ice class 1A, epoxy coated
LPG	SALTRAM	54,627	2015	KOREA	B&W		73.5	Greek buyer (Naftomar)

CONTAINER, REEFER, ETC.

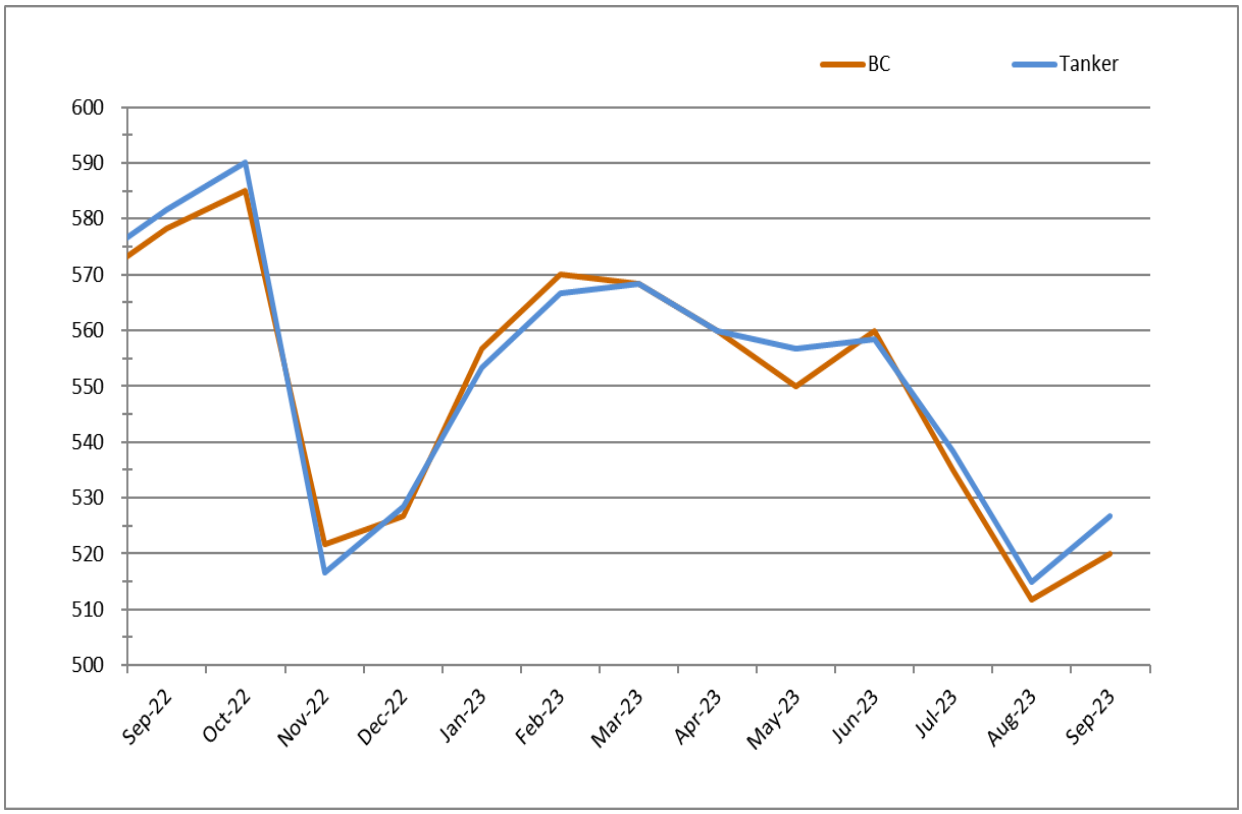
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Ⅳ. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022.09	2023.09		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	549.26	-6.9%	581.67	526.67	2.3%	-9.5%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	547.96	-6.9%	578.33	520.00	1.6%	-10.1%

❖기준 : 인도 해체선 시장



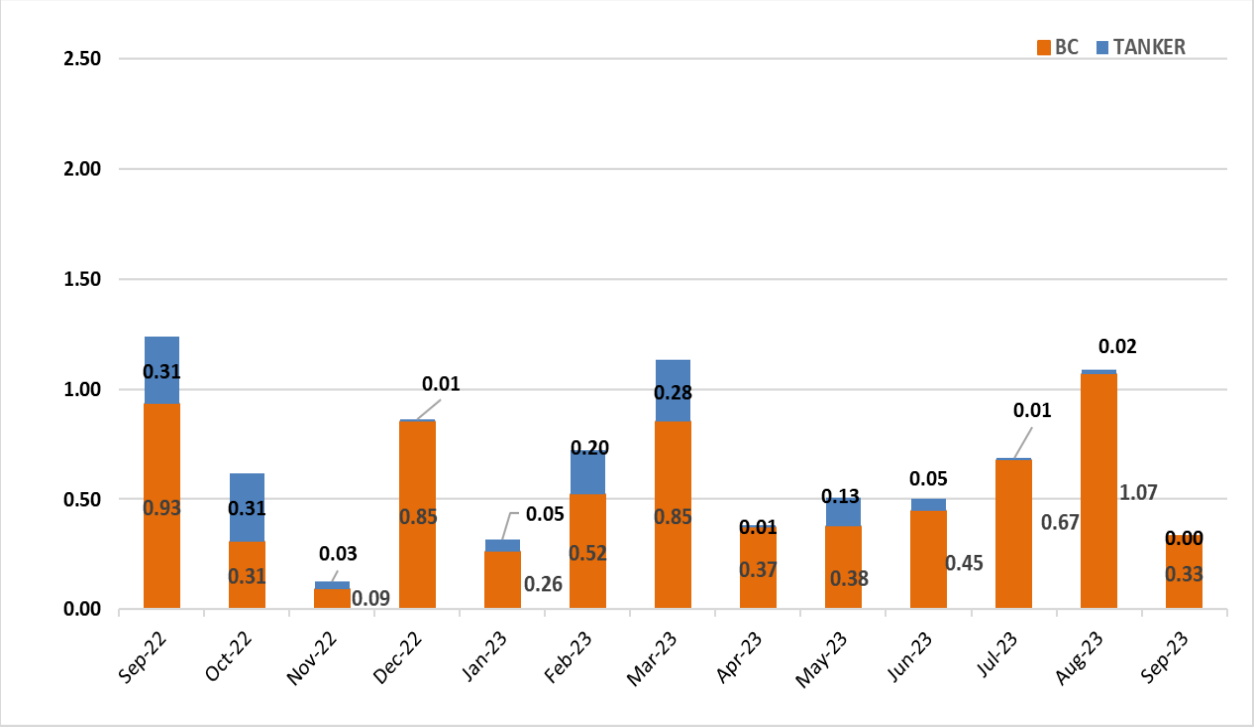
Ⅳ. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022.09		2023.09			
	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	0.31	9	0.00	-100.0%	0	-100.0%
***BC**	6.34	123	4.48	63	0.93	9	0.33	-64.6%	4	-55.6%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (Million DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

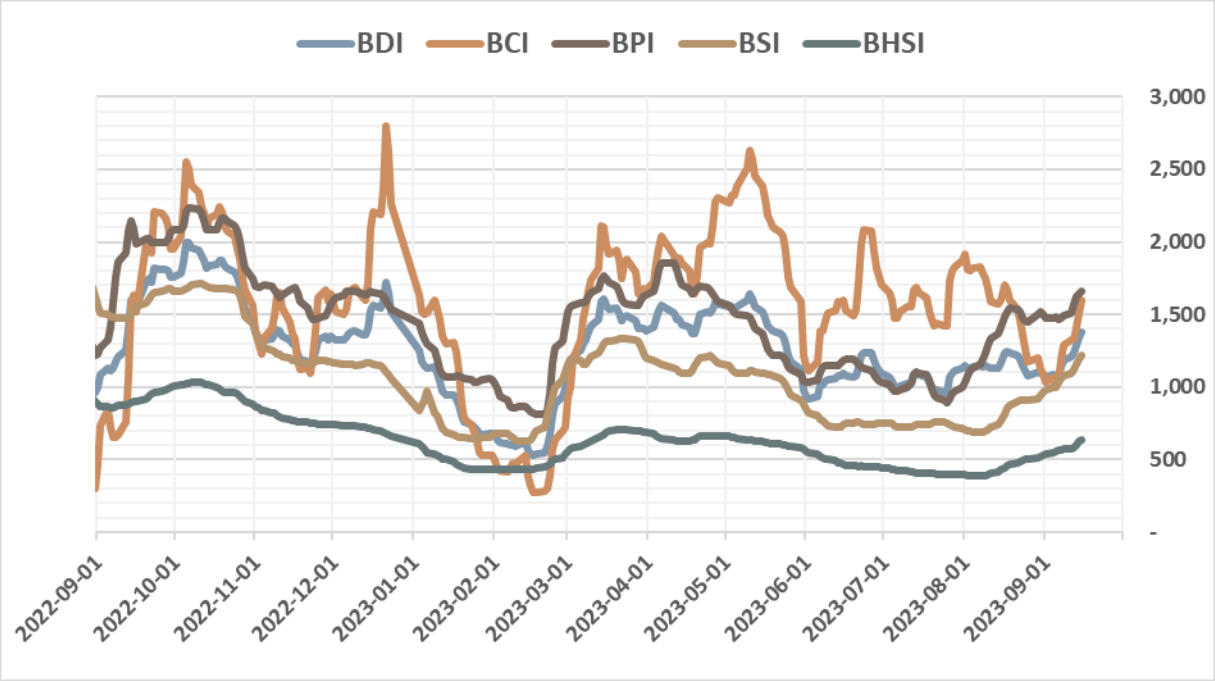
Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SUN SHINE	73,941	10,317	1999	JAPAN	SULZ	523	PAKISTANI
GC	HUA DA 606	10,000	3,472	2005	CHINA	ETC	527	INDIAN, "AS IS" ALANG

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-09-15	2023-09-08	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,381	1,186	▲195.00	2,214	530
BCI	1,602	1,289	▲313.00	2,967	271
BPI	1,656	1,489	▲167.00	2,477	809
BSI	1,221	1,079	▲142.00	2,290	625
BHSI	634	572	▲62.00	1,276	389



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	676.00	▲20.50	643.00	▲25.50	670.50	▲11.50
MGO	981.00	▲40.50	995.50	▲44.00	1035.50	▲55.50
LSMGO	981.00	▲40.50	995.50	▲44.00	-	-
IFO380	559.50	▲5.00	612.50	▲22.00	569.00	▲12.00

❖기준일 : 09 월 15 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-09-15	2023-09-08	CHANGE
미국 USD	1326.10	1334.70	▼8.60
영국 GBP	1645.29	1664.30	▼19.01
유로 EUR	1410.84	1427.60	▼16.76
중국 CNY	182.26	182.02	▲0.24
일본 JPY (100)	899.08	906.20	▼7.12

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. ISSUE & TREND

[시사 상식] 야생의 충동

◆ 경제학에서 쓰이는 '야생의 충동'이란 가만히 있기보다 행동에 나서도록 하는 충동을 뜻하는 경제이론으로, 경제가 인간의 합리적, 이성적 판단에 의해서만 돌아가지 않고 인간의 비경제적 본성도 경제를 이루는 한 구성 요소로 본다.

이 용어는 노벨 경제학상 수상자이자 재닛 옐런 미 재무부 장관의 남편인 조지 애커로프 교수와 월가 비관론자로 유명한 로버트 쉴러 예일대 경제학 교수가 공동 출간한 '야생의 충동(Animal Spirits)'에서 사용됐다.

야생의 충동은 경제 내 투자 의욕과 번영을 이끄는 핵심 요인이면서도 예컨대 IT 버블, 부동산 버블을 포함해 최근의 인공지능(AI) 버블까지 비이성적 과열 현상의 원인으로도 지목된다.

경제학자 케인스는 이러한 이론을 바탕으로 대공황이나 경제 위기를 설명했으며 연방준비제도(Fed·연준)를 포함한 중앙은행의 시장 개입의 근거가 되기도 한다.
[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