STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.471

September 26, 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. 국제유가 상승에 힘 빠지는 디스인플레이션...한국 등 신흥국 취약

국제유가가 다시 오르면서 신흥국가들이 또 다시 타격을 입을 것으로 예상된 가운데 한국도 안심할 수 없다는 분석이 나왔다.

연합뉴스에 따르면 25 일 블룸버그통신은 유가 상승에 따른 13 개 주요 신흥국의 5 년물 국채 금리 움직임을 비교한 결과 인도가 가장 취약하고 한국은 5 위 수준인 것으로 나타났다고 전했다.

블룸버그는 2015 년부터 올해까지 8 차례에 걸친 국제 유가 상승기 동안 각국 5 년물 국채 금리의 평균적인 움직임을 표준편차로 나누는 식으로 비교했다. 한국의 경우 평균적으로 금리가 10.3BP(1BP=0.01%포인트) 올랐고, 평균을 표준편차로 나눈 값은 0.92 로 인도·남아프리카공화국·필리핀·멕시코에 이어 5 위였다. 인도는 금리가 12.8BP 오르고 평균을 표준편차로 나눈 값은 1.35 로 가장 높았다. 반면 중국은 금리가 1.2BP 올랐고 평균을 표준편차로 나눈 값은 -0.01 로 가장 낮았다.

불과 몇 달 전까지만 해도 세계적으로 인플레이션(물가 상승) 압력 완화와 기준금리 인하에 대한 기대가 나오면서 신흥국 자산 가격이 상승세를 보였지만, 최근의 유가 상승으로 이러한 추세는 꺾인 상태다. 국제유가는 연저점 대비 30% 넘게 오른 상태로, 특히 주요 산유국인 러시아와 사우디의 감산 여파 속에 11 월물 서부텍사스산원유(WTI) 가격은 한 달 만에 15%가량 상승했다.

게다가 미국 중앙은행인 연방준비제도(FED·연준)가 이번 달 기준금리를 동결하면서도 '더 높은 금리를 더 오래'(HIGHER FOR LONGER) 유지하겠다고 밝히면서 조만간 기준금리가 내려갈 것이라는 기대가 사그라진 것도 악재다.

이에 따라 블룸버그가 집계하는 신흥국 국채 가격지수 및 모건스탠리캐피털인터내셔널(MSCI)의 신흥국 통화 지수 등이 모두 2 개월 연속 하락세를 향해 가고 있다.

시장조사업체 텔리머의 하스나인 말리크 전략가는 원유 수입 의존도가 높은 인도·필리핀·파키스탄·요르단·케냐·모로코 등이 어려움을 겪을 것으로 봤다.

본토벨 자산운용의 카를로스 데 수자는 원유 수입 의존도가 높은 국가들은 유가 상승으로 국제수지 및 환율에 타격을 입을 수 있는 만큼, 이들에 대한 투자 비중 조정을 고려하고 있다고 말했다.

Ⅰ. NEWS

글로벌데이터 TS 롬바드의 존 해리슨은 "중국을 제외한 신흥국들의 디스인플레이션(물가 상승 둔화)이 이미 흔들리고 있음은 분명하다"면서 유가뿐만 아니라 식품 물가와 강달러, 중국의 디스인플레이션 완화 등이 영향을 끼치고 있다고 말했다.

뱅크시즈의 수석 포트폴리오 매니저 갤 피찬은 고유가와 강달러가 필리핀·인도네시아·태국·헝가리 등의 화폐가치에 부정적 영향을 끼칠 수 있다고 평가했다.

그 결과, 일부 국가에서는 기준금리를 다시 올릴 수도 있다는 관측도 제기됐다. JP 모건 자산관리의 마셀라 차우 글로벌 시장 전략가는 "고유가는 원유를 순수입하는 국가들에게 일종의 세금으로 작용해 실질소득을 낮추고 성장을 둔화시킨다"며 "이에 중앙은행들은 자국 화폐가치를 보호하기 위해 금리를 현재 수준으로 더 유지시키거나 올릴 수 있다"고 내다봤다.

한편 노무라 홀딩스 이코노미스트들은 인도가 이번에는 총선 등을 앞둔 만큼 고유가에 따른 소매 물가 상승 가능성이 작을 수 있다고 봤고, 글로벌데이터 TS 롬바드 측은 고유가가 중국의 생산자물가 디스인플레이션 정상화에 도움이 되는 만큼 중국 국채가 가장 견조한 흐름을 보일 것으로 전망했다.

또 유가 상승은 말레이시아·멕시코·사우디아라비아 등 원유 수출국에는 긍정적으로 작용할 수 있다는 관측도 있다.

2. "탄소중립, 한국 성장률 끌어내릴 것"...한은의 무서운 경고

한국은행이 25 일 "2050 년까지 탄소 순배출량을 '제로(0)'로 만드는 탄소중립 정책이 2021~2050 년 한국의 경제성장률을 연평균 0.6%포인트 낮출 것"으로 전망했다. 이날 발표한 '기후변화 대응이 지역경제에 미치는 영향' 보고서에서다.

한은은 넷제로 정책으로 편익이 늘어나는 측면이 있지만 온실가스 배출권 가격이 상승해 기업의 비용 부담이 증가한다는 점에 주목했다. 정부가 탄소세를 도입하거나 배출량을 직접 통제하면 온실가스 배출량이 많은 고탄소 산업의 배출권 구입 부담이 커져 경제에 악영향을 줄 수 있다는 것이다.

이런 현상은 다른 국가보다 한국에서 더 크게 나타날 것으로 전망했다. 한국의 고탄소 산업 비중이 다른 나라보다 높기 때문이다. 한은에 따르면 1 차금속, 전기공급업, 비금속광제품, 화학물질·화학제품 등 고탄소 산업이 한국 국내총생산(GDP)에서 차지하는 비중은 17.6%에 이른다. 한은이 2021 년 '해외

Ⅰ. NEWS

경제포커스'에서 분석한 자료를 보면 고탄소 산업 비중은 미국이 10% 안팎이고, 독일은 12%, 일본은 15% 정도다.

한국의 올해 성장률이 1%대 중반으로 전망되는 데다 저출산과 고령화 여파로 장기 저성장이 우려되는 상황에서 연평균 0.6%포인트의 성장률 감소는 경제에 상당한 부담이 될 것이라는 설명이다. 이에 따라 정부가 탄소중립을 맹목적으로 밀어붙이기보다는 저탄소 기술 발전에 맞춰 속도를 조절할 필요가 있다는 지적이 나온다.

"굴뚝기업 몰린 지방...수도권보다 타격 커"

탄소중립이 수도권과 지방의 성장 격차를 더 벌릴 것이란 우려도 제기됐다. 고탄소산업이 수도권보다 지방에 더 많기 때문이다. 한국은행에 따르면 탄소중립 정책으로 지역내총생산(GRDP)이 가장 많이 감소할 것으로 전망되는 지역은 부산 울산 경남 등 동남권이다.

2021~2050 년 연평균 GRDP 감소폭은 1.5%포인트로 전국 평균(-0.6%포인트)의 2.5 배에 달한다. 호남권의 GRDP 감소 폭이 1.2%포인트로 두 번째로 컸다. 수도권 성장률은 0.4%포인트 감소에 그칠 것으로 분석됐다. 기술 개발로 온실가스 배출량이 매년 11.5% 감소하는 걸 가정한 시나리오에선 성장률 감소폭은 0.5%포인트였다.

2050 년까지 탄소중립을 달성하는 대신 2100 년까지 지구 평균온도 상승폭을 산업화 이전 수준 대비 2 도 이하로 억제하는 더 완화된 탄소저감 정책을 펼 경우 연평균 성장률 감소폭은 0.4%포인트에 그칠 것으로 전망됐다. 속도 조절과 기술 개발 효과를 모두 적용하면 성장률 감소폭이 0.1%포인트까지 낮아져 사실상 경제에 미치는 악영향이 대부분 해소된다.

3. 선박안전사고 매일 10 건 이상 발생...목포가 사고 가장 많아

선박 안전 사고가 매일 10 건 이상 발생하는 것으로 나타났다. 또한, 사고가 가장 많이 발생한 지역은 전남 목포인 것으로 나타났다.

국회 농림축산식품해양수산위원회 소속 국회의원이 해양경찰청으로부터 제출받은 자료에 따르면 최근 3 년간 전국에서 1 만 1439 건에 달하는 선박안전사고가 발생했다.

Ⅰ. NEWS

최근 3 년간 선박 안전사고의 지역별 발생 현황은 ▲목포(1247 건) ▲통영(836 건) ▲여수(807 건) ▲인천(772 건) ▲제주(696 건) 순이고, 같은 기간 선박 안전사고가 가장 적게 발생한 지역은 사천(77 건)으로 나타났다.

사고 유형별로 살펴보면 선박 운항 중 기관손상 때문에 발생하는 해양 사고가 가장 많은 것으로 나타났다. 전체 해양 사고에서 기관손상 사고는 최근 3 년간 3242 건으로 압도적으로 많았다.

기관손상 사고는 주로 선박 설비(주기관·보조기관·보일러·연료·냉각수 펌프 등)가 손상되는 사고를 말한다. 해상에서 기관손상 사고가 발생할 경우, 육상과 달리 즉각적인 대처가 어려워 대형 사고로 이어질 수 있다.

실제로 작년 10 월 발생한 9.77 톤급 연안 어선 진성호 사고의경우, 주기관이 손상된 상태에서 시동을 시도하다 배터리 과열로 불이 발생해 부상자가 발생했다.

해당 국회의원은 "선박의 충돌·좌초·침몰과 같은 해양 사고가 발생하면 기름 등 오염물질이 바다로 유출돼 해양이 오염될 수 있고 특히 해양선박 기관손상 사고의 경우 작은 결함이 화재·폭발 등 대형 사고로 이어질 수 있어 사전 점검이 매우 중요하다"면서, "매년 4000 건 가까이 발생하는 선박 안전사고를 줄이기 위해서는 해양경찰청이 선박사고 예방을 위한 안전점검을 강화하고 어업 종사자에 대한 예방교육을 대폭 강화해야 한다"고 말했다.

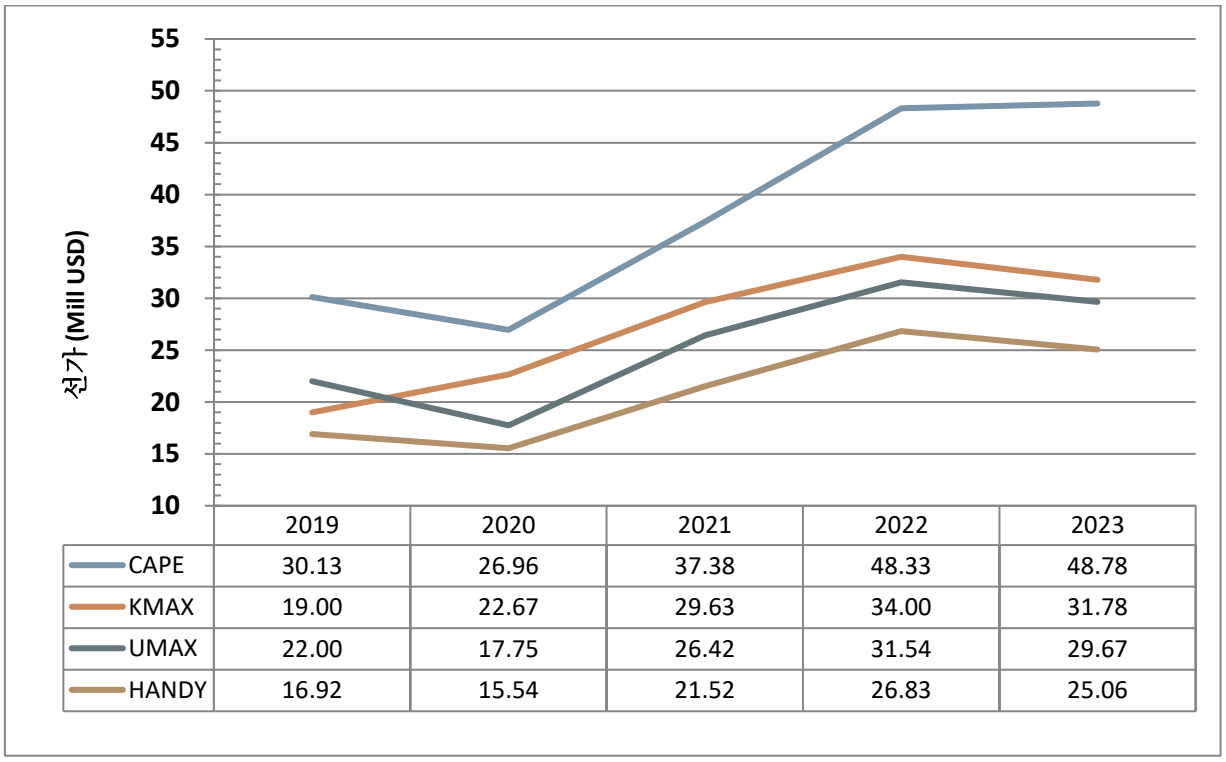
Ⅱ. BULK CARRIER

(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	29.67
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.94%
SMAX 58K *Data available before 2021	17.17	15.92	--	--	
	-4.20%	-7.28%	--	--	
Handysize 37K	16.92	15.54	21.52	26.83	25.06
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-6.63%

❒ BC 연평균 선가

❖선령 5 년 기준, Million USD



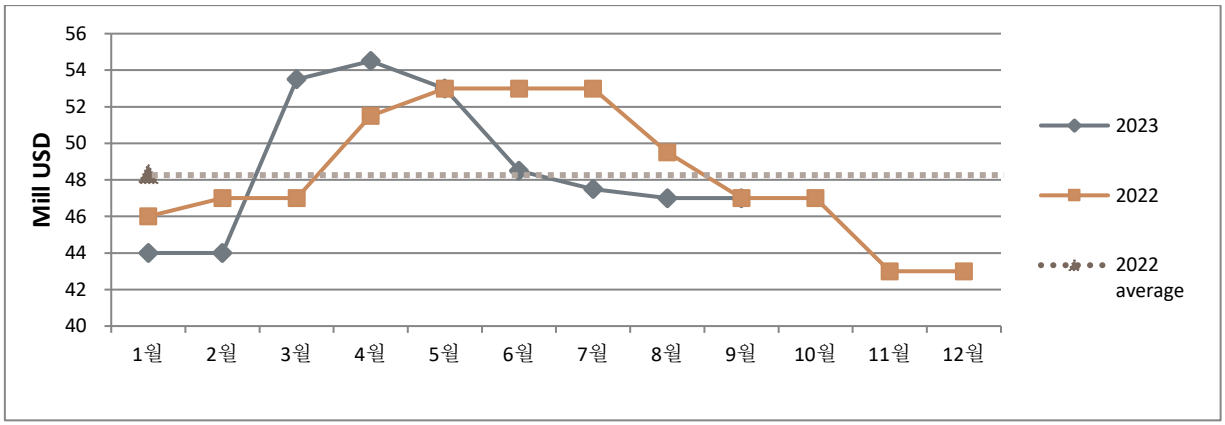
	2019	2020	2021	2022	2023
CAPE	30.13	26.96	37.38	48.33	48.78
KMAX	19.00	22.67	29.63	34.00	31.78
UMAX	22.00	17.75	26.42	31.54	29.67
HANDY	16.92	15.54	21.52	26.83	25.06

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	28.50	29.67
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	1.8%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-5.0%	-5.9%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	24.50	25.06
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	2.1%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-5.8%	-6.6%

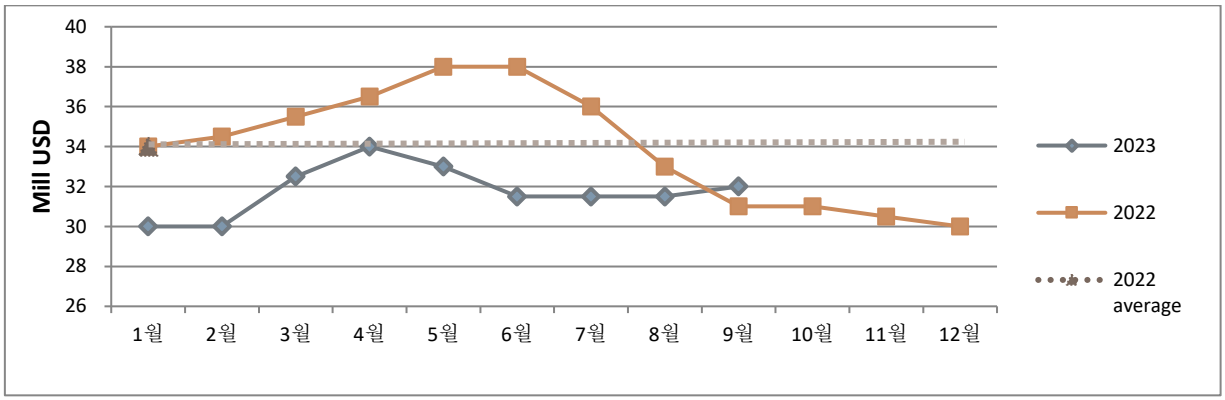
2022	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	47.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	30.00	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50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

◘ Cape

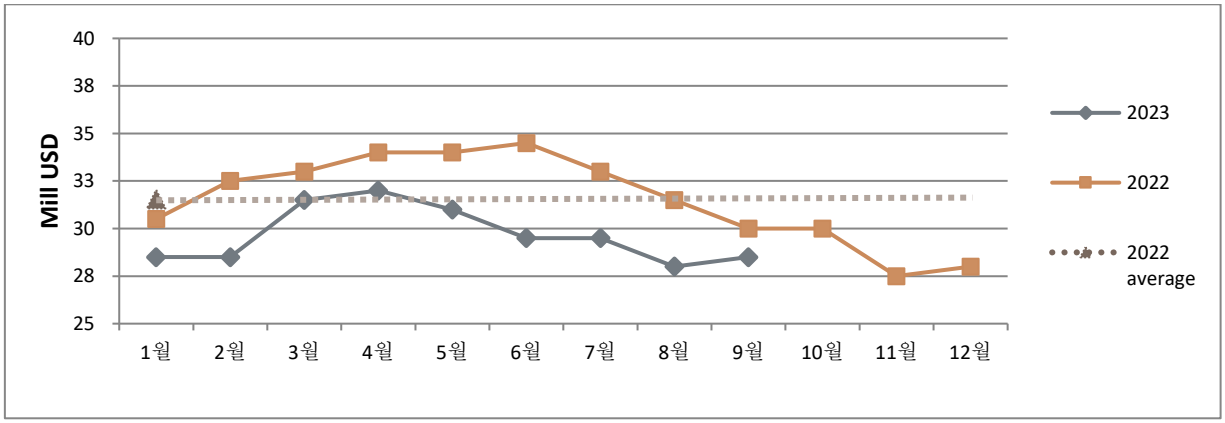


II. BULK CARRIER

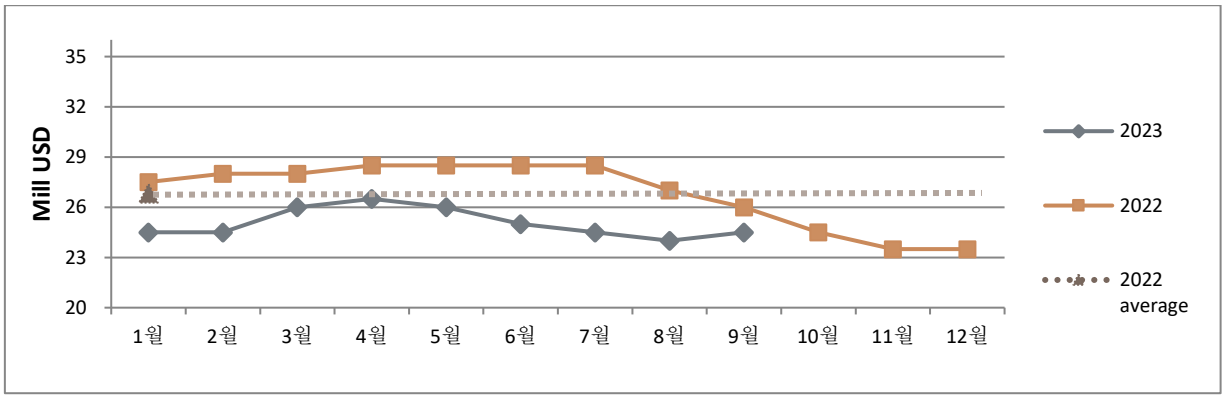
Kamsarmax



Ultramax & Supramax



Handy



II. BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BLUE HORIZON	207,947	2012	CHINA	B&W		63-2EB	German buyer (Neu Seeschiffahrt)
BC	CLEAR HORIZON	207,947	2012	CHINA	B&W			
BC	NORD SUN	82,146	2013	PHILIPPINES (JAP)	B&W		22	Greek buyer
BC	SANKO FORTUNE	74,940	2012	JAPAN	B&W		20	Greek buyer (Astra Shipmanagement), scrubber fitted
BC	HANSEATIC EAGLE	58,018	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	12.2	Undisclosed buyer
BC	HEILAN SONG	56,851	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	13.1	Undisclosed buyer
BC	KOUROUPI	56,047	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	14	Indonesian buyer
BC	BUNUN CHAMPION	45,566	2014	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	--	Cypriot buyer (SMT), OHBS
BC	GOLD OAK	37,732	2017	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	24	Undisclosed buyer, eco
GC	COPACABANA	37,202	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.35	Chinese buyer, OHBS
BC	BALTIC SPIRIT	35,239	2009	CHINA	B&W	C 4x30.5t	9	Undisclosed buyer, box, log
BC	PURPLE SEA	35,214	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	10.9	Undisclosed buyer
BC	UNI AUC ONE	28,709	2007	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	7.8	Undisclosed buyer
BC	GLORIOUS JUPITER	26,091	2013	JAPAN	B&W	C 3x30.7t	13.7	Undisclosed buyer

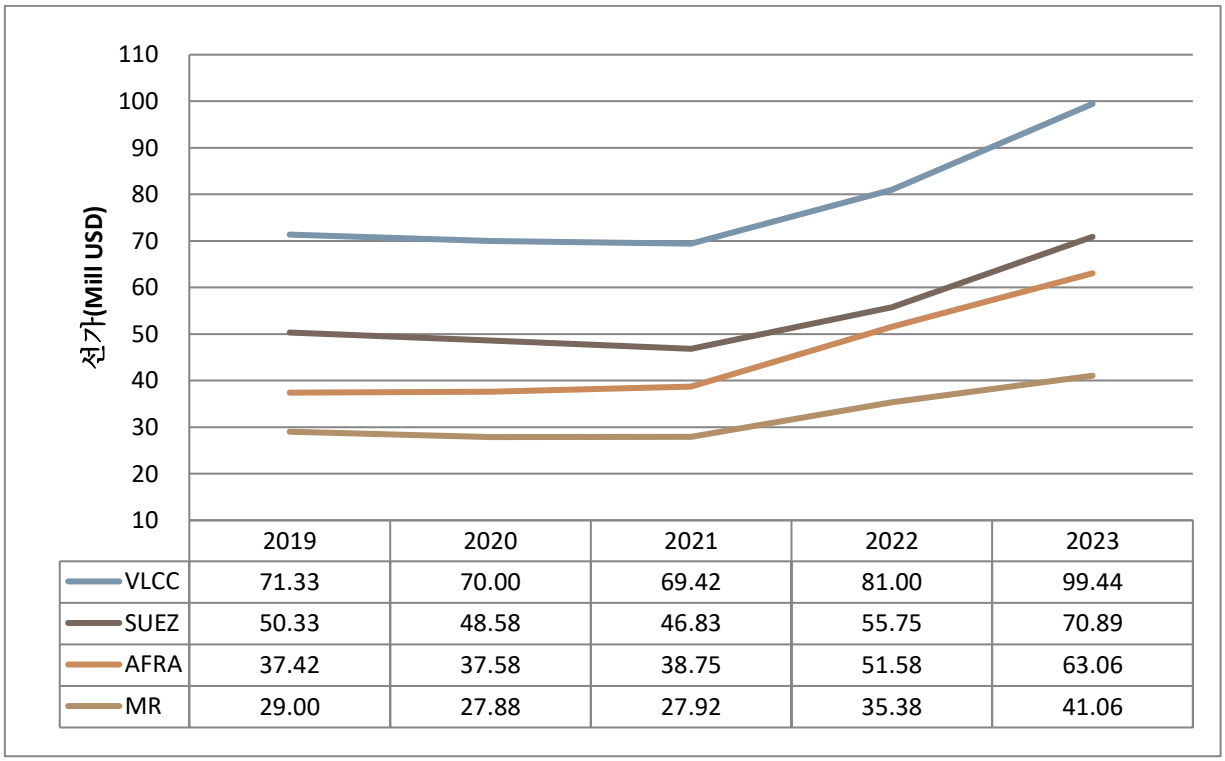
Ⅲ. TANKER

(❖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



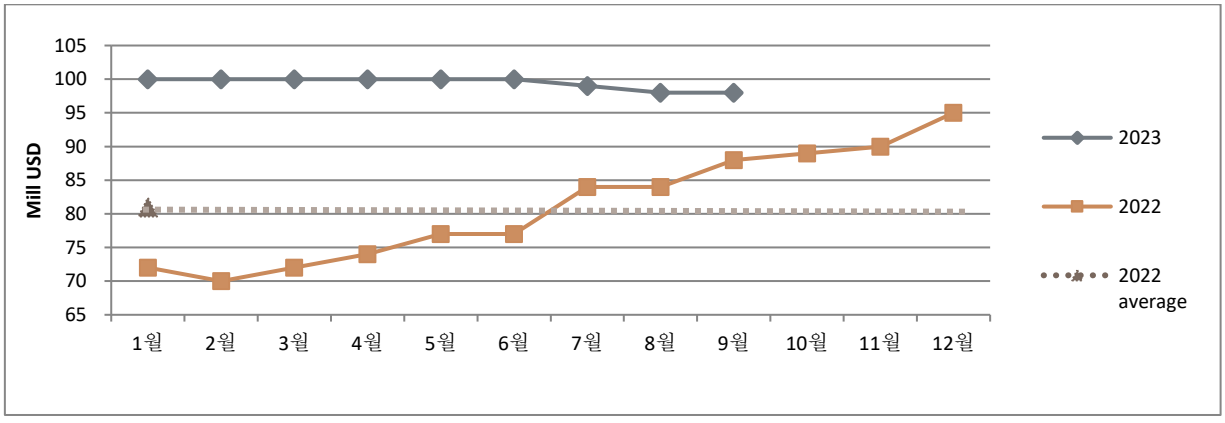
	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC	71.33	70.00	69.42	81.00	99.44
SUEZ	50.33	48.58	46.83	55.75	70.89
AFRA	37.42	37.58	38.75	51.58	63.06
MR	29.00	27.88	27.92	35.38	41.06

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%

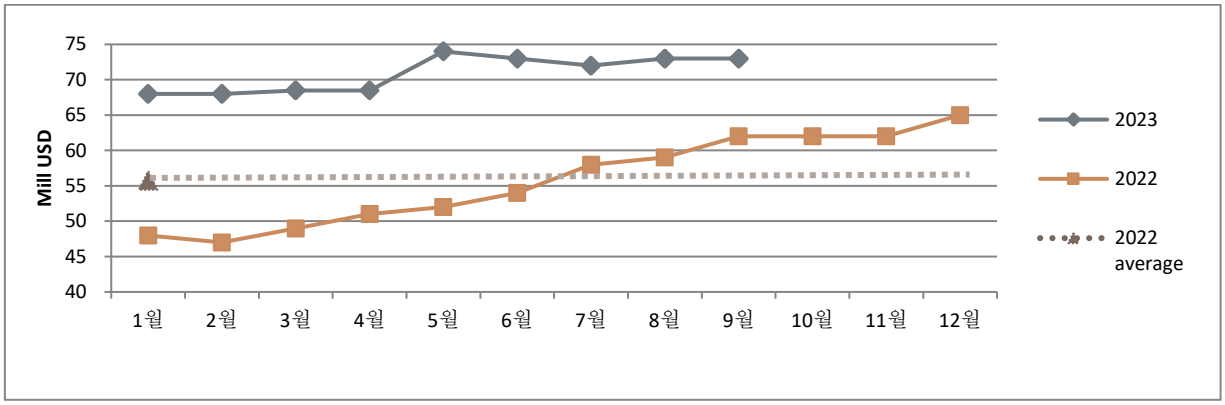
2022	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	1year 평균
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	81.00
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	55.75
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	51.58
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00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

☐ VLCC-310K

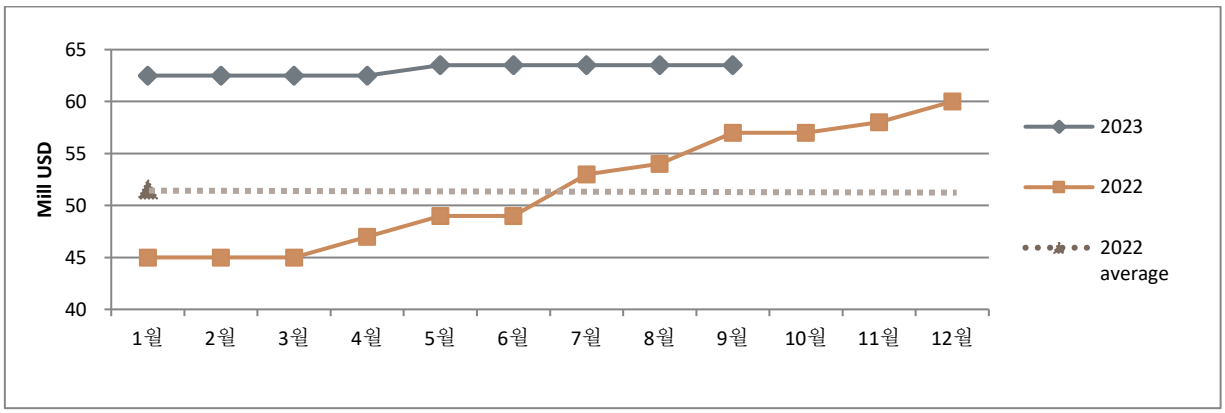


Ⅲ. TANKER

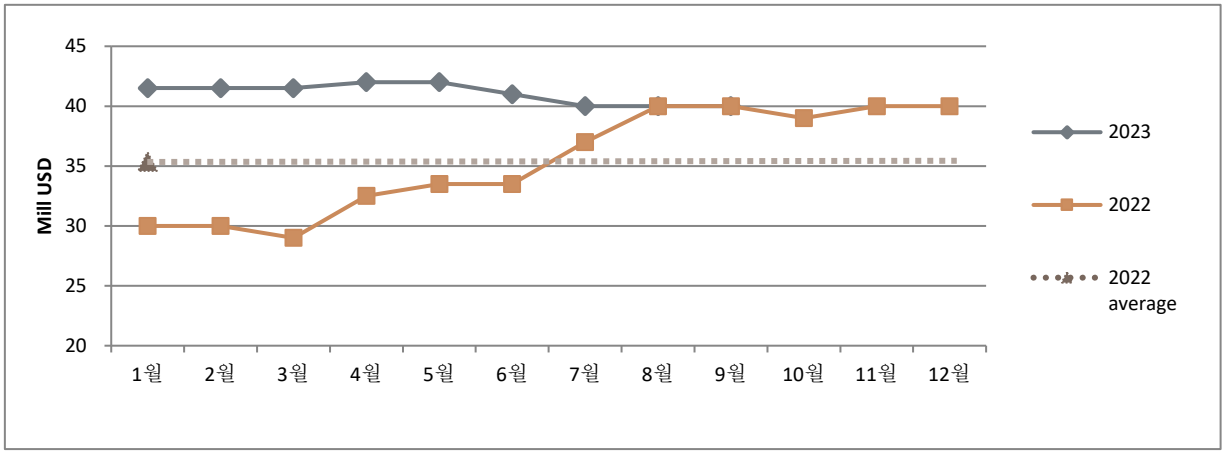
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GOOD NEWS	319,430	2002	KOREA	B&W		35	Chinese buyer
TANKER	GREAT LADY	308,930	2005	KOREA	B&W		34.75	Hong Kong buyer, scrubber fitted
TANKER	PS VENEZIA	108,870	2010	CHINA	B&W		37.5	Vietnamese buyer, DPP
OIL/CHEM	PYXIS EPSILON	50,124	2015	KOREA	B&W		40.75	US Buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	DOMINIA	40,174	2009	KOREA	B&W	3	24.5	Undisclosed buyer, auction sale, ice class 1B
OIL/CHEM	AZALEA GALAXY	19,998	2006	JAPAN	MITSU		--	Chinese buyer, stst

CONTAINER, REEFER, ETC.

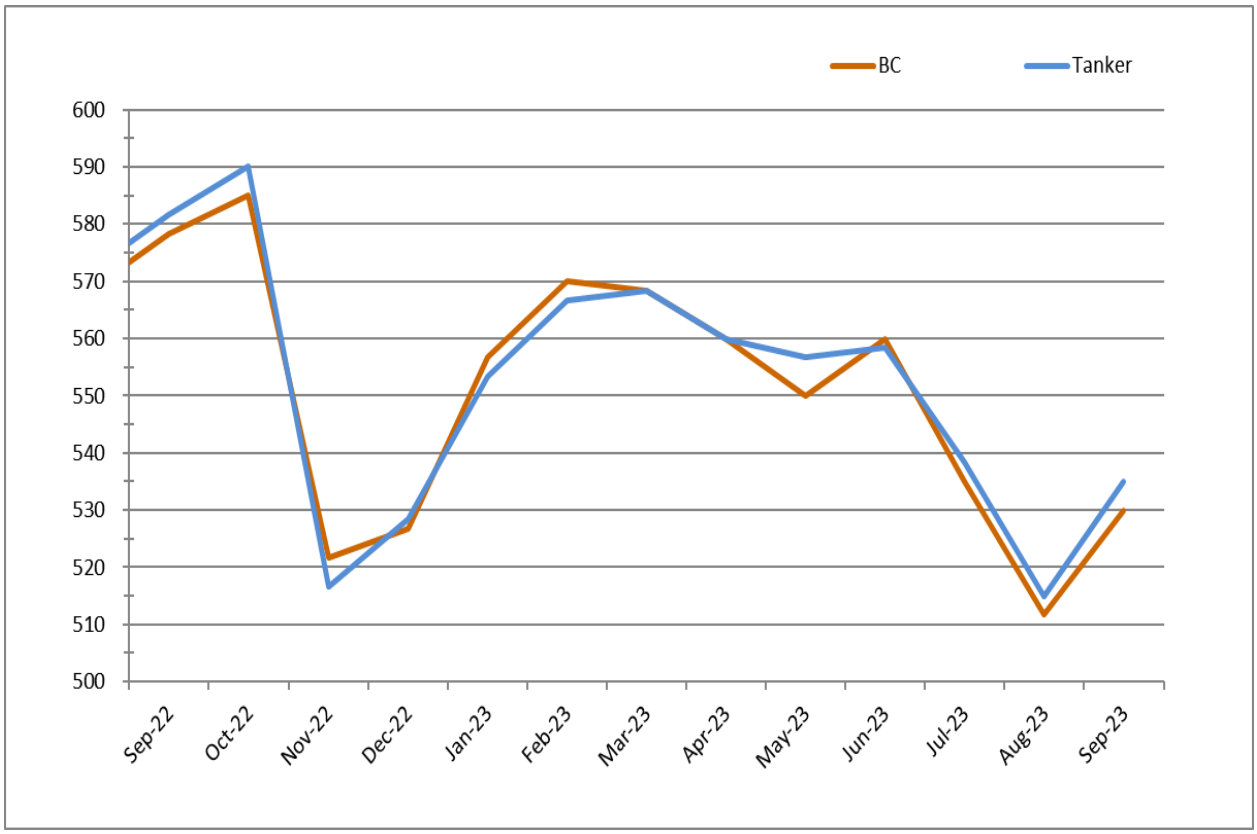
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SEASPAN NEW YORK	50,794	2005	KOREA	B&W	4250	TEU	17.25	Undisclosed buyer
CONT	HAMBURG TRADER	13,710	2005	CHINA	B&W	1118	TEU	6	Undisclosed buyer, ice class II

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%	550.19	-6.8%	581.67	535.00	3.9%	-8.0%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	549.07	-6.7%	578.33	530.00	3.6%	-8.4%

❖기준 : 인도 해체선 시장



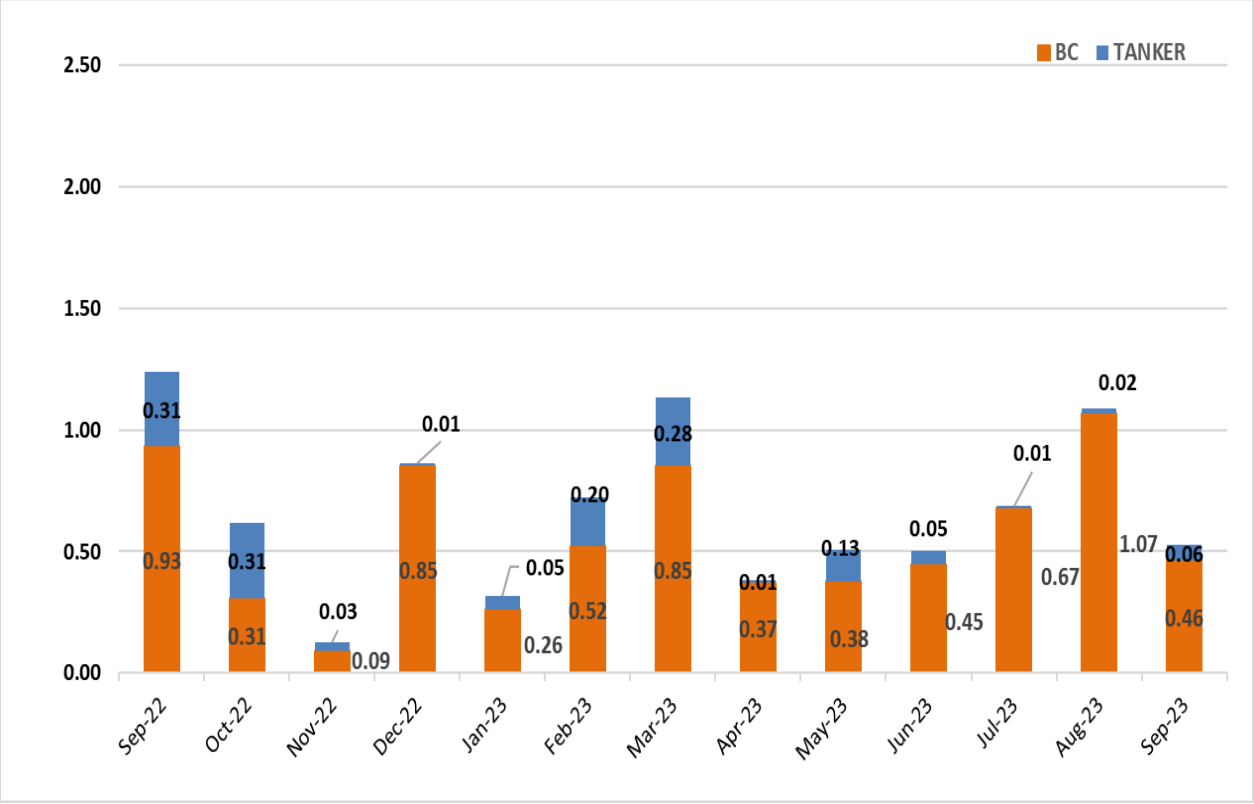
Ⅳ. DEMOLITION

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	0.06	-80.0%	3	-66.7%
***BC**	6.34	123	4.48	63	0.93	9	0.46	-50.3%	7	-22.2%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

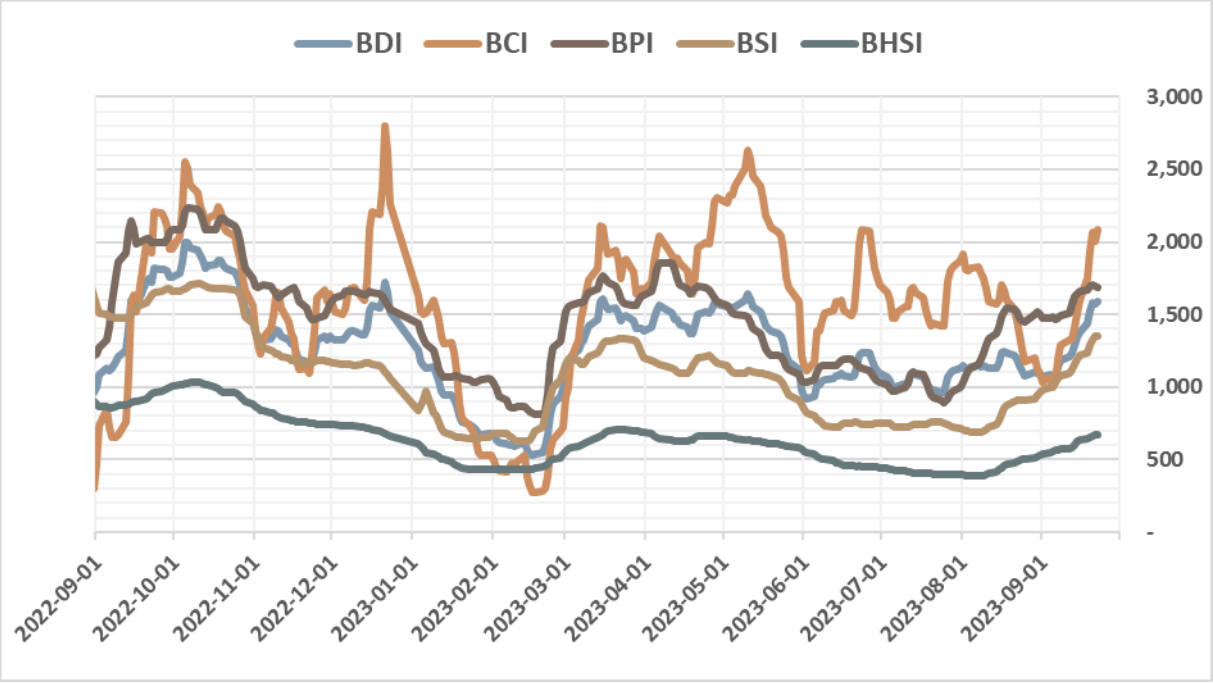
Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	YA TAI 1	71,259	10,279	1995	JAPAN	SULZER	4758	INDIAN, "AS IS" GUANGZHOU
BC	MSC MARIA	8,950	3,952	1993	GERMANY	MAK	547	INDIAN, HKC recycling
CONT	GSS YANGON	18,166	6,121	1993	JAPAN	B&W	530	"AS IS" SINGAPORE
GC	ANGEL-A	1,376	1,086	1988	JAPAN	HANSH	500	INDIAN

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-09-22	2023-09-15	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,593	1,381	▲212.00	2,214	530
BCI	2,083	1,602	▲481.00	2,967	271
BPI	1,685	1,656	▲29.00	2,477	809
BSI	1,355	1,221	▲134.00	2,290	625
BHSI	670	634	▲36.00	1,276	389



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	667.50	▼8.50	627.50	▼15.50	662.50	▼8.00
MGO	955.00	▼26.00	974.50	▼21.00	1013.00	▼22.50
LSMGO	955.00	▼26.00	974.50	▼21.00	-	-
IFO380	535.00	▼24.50	592.00	▼20.50	568.50	▼0.50

❖기준일 : 09 월 22 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-09-22	2023-09-15	CHANGE
미국 USD	1339.10	1326.10	▲13.00
영국 GBP	1645.95	1645.29	▲0.66
유로 EUR	1427.61	1410.84	▲16.77
중국 CNY	183.35	182.26	▲1.09
일본 JPY (100)	907.34	899.08	▲8.26

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. ISSUE & TREND

[시사 상식] 스트림플레이션

◆스트림플레이션은 스트리밍과 인플레이션을 합한 신조어로 온라인 동영상 서비스(OTT) 구독료가 잇달아 오르면서 탄생했다.

넷플릭스와 디즈니플러스 등 대표적인 글로벌 OTT 업체들이 구독료를 기습적으로 올렸다. 서비스 출시 초반 저렴한 요금제로 이용자들을 유인한 OTT 업체들은 코로나 19 특수를 누린 뒤 구독료 인상을 단행했다.

가격 인상의 배경에는 콘텐츠 제작비 상승과 경쟁 심화에 따른 이용자 수 정체 및 수익성 악화에 따른 고민이 깔렸다.

스트림플레이션에 따른 이용자들의 불만도 커지고 있다. 하지만 OTT 업체들의 가격 인상 기조인 스트림플레이션 현상이 당분간 계속될 것이란 전망이 나온다. OTT 에 대한 의존도가 높아진 만큼 가격을 올려도 구독자가 이탈하진 않을 것이란 자신감 때문이다.

여러 개의 OTT 에 복수 가입하고 있는 이용자가 적지 않아 스트림플레이션으로 생활비 부담이 커졌다는 비판도 제기된다.

다만 국산 OTT 는 스트림플레이션에 동참하지 못하는 분위기라고 전해진다. 수익성 악화에도 고물가 주범의 하나로 인식될 수 있어 소극적인 행보를 보인다고 풀이된다.
[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