

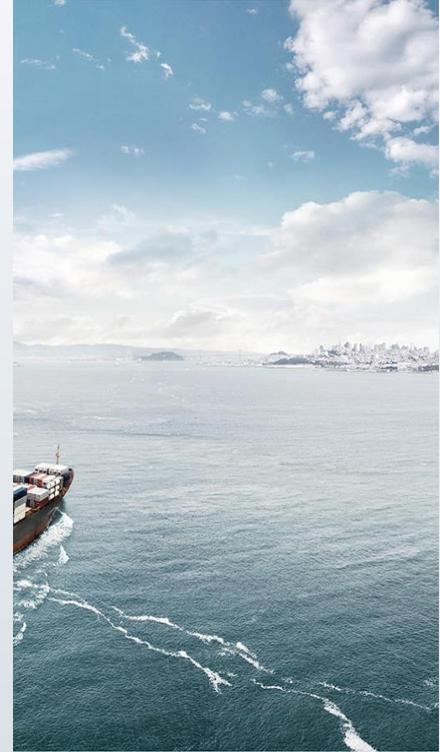


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.475

October 24, 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. 팬데믹 대량 발주 컨테이너선 공급 시작됐다

해운 수요가 침체하는 가운데 코로나 19 팬데믹 당시 발주한 선박 공급은 크게 늘어날 전망이다. 최근 글로벌 경기 침체가 장기화할 조짐이 있어 전 세계 컨테이너사들의 실적 악화가 불가피하다.

23 일 해운 업계에 따르면 HMM(011200)이 2021 년 발주한 1 만 3000TEU(1TEU=20 피트 컨테이너 1 개) 컨테이너선 12 척이 내년 상반기 내로 모두 투입될 예정이다. 현재 HMM 이 소유 중인 컨테이너선은 총 38 척이며 여기에 34 척의 용선(빌린 선박)까지 합칠 경우 내년 상반기에는 총 84 척의 컨테이너선이 운행되는 셈이다. 특히 올해도 9000TEU 선 9 척을 추가로 발주한 상황이어서 앞으로 자체 보유 선박은 꾸준히 증가할 것으로 보인다.

문제는 올해 경기 침체 속에 컨테이너선 물동량이 부진을 겪고 있다는 점이다. 물류 수요는 부진한 반면 글로벌 기업들이 발주한 컨테이너선 물량은 대규모로 늘어 수급 불균형이 심화하고 있는 것이다.

해운 업계에서는 이에 따라 HMM 의 실적 부진을 우려하는 목소리가 커지고 있다. 업계의 한 관계자는 “HMM 은 2019~2020 년 단 한 척의 대형 컨테이너선 발주도 없었지만 영업이익이 급격히 늘어난 2021 년 이후에는 앞으로도 물동량이 증가할 것이라는 전망에 대규모 발주에 나섰다”며 “최근 사실상 비어 있는 컨테이너선도 운행하는 상황에서 글로벌 해운 경기가 급격히 좋아지지 않는 이상 추가 선박은 오히려 비용 부담이 될 수 있다”고 말했다. 실제 최대 수입국인 미국의 컨테이너 수입 물량은 올 들어 매달 하락세를 보이고 있다.

수급 균형이 무너지면서 평균 운임도 수직 낙하하고 있다. 이달 20 일 기준 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 917.7 로 지난해 같은 시기의 절반 수준이고 역대 최고치였던 2022 년 초(5109.6)과 비교하면 5 분의 1 수준에 불과하다. 통상 3 분기가 컨테이너선의 최대 성수기인 점을 감안하면 당분간 운임이 더 내려갈 가능성도 있다.

전체 매출에서 컨테이너 부문이 차지하는 비중이 93.1%에 달하는 HMM 의 실적에도 비상등이 켜졌다. 지난해 10 조 원에 육박했던 연간 영업이익은 올해 90% 이상 급감한 7666 억 원으로 추정된다. 올해 추정 매출액은 8 조 4215 억 원으로 지난해 18 조 5828 억 원의 절반에도 미치지 못할 것으로 전망된다.

내년 전망 역시 어둡다. 소비 수요가 좀처럼 회복되지 못하고 있지만 경쟁사들의 컨테이너선 공급은 계속되고 있기 때문이다. 영국 조선·해운 시황 분석 기관 클락슨은 내년 국제 컨테이너선 공급 증가율이 7.7%에 달하는 반면 수요 증가율은 0.1%에 그칠 것으로 내다봤다. 프랑스 알파라이너는 공급과 수요

I . NEWS

증가율을 각각 8.2%, 1.4%로 전망했다. 여기에 당장 이달에도 세계 2위 해운사인 머스크가 3500TEU 급 선박 15 척을 추가 발주할 예정인 것으로 알려진 상황이다. 업계 관계자는 "선사가 조선소에 발주했지만 인도는 받지 못한 선박 발주 잔량 비율은 2020년 10%를 밑돌았지만 올해 8월에는 30%에 육박한다"며 "제한적인 물동량 속 경쟁률만 심화된다는 의미"라고 설명했다.

2. 한은 "중국경제, 정부 부양조치에 하방리스크 다소 완화"

한국은행은 중국경제가 정부의 부양조치 등으로 부진이 다소 완화됐다고 평가했다. 한은은 22일 발간한 해외경제포커스 '중국의 부동산경기 상황 및 정부 부양책에 대한 평가' 자료에서 이같이 밝혔다.

중국 정부는 2분기 이후 경기회복세 둔화에 대응해 부동산시장 부양조치를 추진하는 한편, 통화·재정정책도 추가로 완화한 바 있다. 최근에는 선수금 비율·모기지금리 인하, 주택구입제한 완화, 대도시 빈민촌 재개발 계획 발표 등 부동산시장 부양조치와 더불어 기준금리 및 기준율 인하, 전기차·가전제품 구매 지원, 개인소득세 공제 등을 통해 민간수요 확대를 도모하고 있다.

한은은 "부양책 도입 이후 소비 및 제조업을 중심으로 경기 부진이 완화되고 있다"며 "3분기 중국경제는 소비를 중심으로 시장 예상을 상회하는 성장세를 보였다"고 평가했다.

국경절 연휴 기간 중 여행·외식 서비스 판매가 양호한 회복세를 보였고, 최근 들어 재화소비를 중심으로 소매판매도 개선세를 보였다. 제조업 구매관리자지수(PMI)도 6개월 만에 기준치(50)를 상회(8월 49.7 → 9월 50.2)하는 등 부진이 완화되는 모습을 나타내고 있다.

다만 한은에 따르면 중국의 부동산 경기는 아직까지 회복 조짐이 나타나지 않고 있다. 한은은 "부동산 시장에서는 주택가격, 신규착공 및 투자 모두 감소세가 지속되는 모습"이라고 강조했다. 특히 주요 부양조치가 실제로 시행된 국경절 연휴 기간 이후 회복세가 나타날 것으로 기대됐지만, 10월 들어서도 신규 주택 판매가 여전히 과거 수준을 하회하는 등 회복 조짐이 가시화되지 않고 있다.

한은은 이같은 부동산 경기 침체 장기화가 금융시장 불안으로까지 전이되고 있다고 설명했다. 한은은 "올해 하반기 들어 '비구이위안', '위안양' 등 부동산 개발기업의 유동성 리스크가 추가로 부각되고, 부동산 부문에 대한 익스포저가 높은 중롱신탁(ZHONGRONG TRUST)의 신탁상품 환매도 연기되는 등 부동산경기 침체의 영향이 금융시장으로까지 전이되는 상황"이라며 "이에 따른 주가 하락과 외국인투자자금 유출로 위안화 환율이 약세를 지속하는 등 금융시장도 불안한 모습"이라고 언급했다.

I . NEWS

한은은 "주요 전문가들은 중국 정부가 부동산경기의 경착륙 리스크는 완화하면서도 기초적으로 점진적인 디레버리징을 지속함에 따라 부동산경기가 단기간에 회복되기는 어려울 것으로 평가하고 있다"며 "중국 부동산경기의 향방과 정책적 대응에 따른 파급영향 등을 면밀히 살펴볼 필요가 있다"고 설명했다.

3. "제조업 수요 감소로 철강시장 둔화"...WSA 내년 전망

내년 글로벌 철강 시황이 제조업 수요 감소에 따라 더디게 회복될 것이라는 전망이 나온다. 우리나라의 경우 지난해 철강 수요가 8.5% 감소한 데 이어 내년 전체 증가량이 1.1%에 그치는 등 성장이 정체될 것으로 전망된다.

23일 세계철강협회(WSA)가 발표한 '2024년 전 세계 철강시장 전망'에 따르면 내년 선진국을 중심으로 철강 수요 회복이 더디게 나타나면서 업황이 크게 위축될 전망이다. 마시모 베도야(MAXIMO VEDOYA) WSA 경제위원회 위원장은 "철강 수요는 높은 인플레이션과 금리 환경의 영향을 느끼고 있다"며 "지난해 하반기부터 투자와 소비가 모두 악화하면서 철강 사용 부문의 활동은 대부분의 부문과 지역 모두에서 급격히 냉각되고 있다"고 진단했다.

특히 건설 부문은 높은 이자율과 고비용 환경으로 부정적인 영향을 받았으며 공급망 병목 현상이 완화됐음에도 불구하고 제조업 부문은 수요 약화로 인해 계속 둔화하고 있는 것으로 나타났다. 협회는 내년 자동차 생산 회복세 역시 올해 고성장을 끝으로 내년에는 둔화할 것으로 예상했다.

주요 선진국의 철강 수요는 지난해 6.4% 감소한 후 올해 1.8% 감소할 것으로 예상되며, 특히 유럽은 통화 긴축과 높은 에너지 비용으로 큰 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났다. 내년에는 기술적 반등으로 철강 수요가 2.8%가량 증가할 것으로 관측됐다.

국가별로 보면 전 세계 철강 생산의 절반을 차지하는 중국의 성장이 내년 둔화할 것으로 예상됐다. 올해 철강 수요는 인프라 투자와 부동산 부문 안정화에 힘입어 2.0% 성장하지만, 내년 전망은 불확실성이 높다. 중국 정부가 추가적인 경기 부양책을 내놓는다는 가정하에 내년 철강 수요는 올해 수준을 유지할 가능성이 있다고 협회는 내다봤다.

미국 철강 수요는 지난해와 올해 각각 2.6%, 1.1% 감소한 뒤 내년 1.6% 증가할 것으로 예상됐다. 일본은 노동력 부족과 비용 상승으로 건설 활동 성장이 둔화하나, 철강 제조업 수요는 자동차 생산 회복에

I . NEWS

힘입어 올해와 내년 모두 완만한 성장세를 보일 것으로 관측됐다. 수요는 지난해와 올해 각각 4.2%, 2.0% 감소한 뒤 내년 0.6% 증가할 것으로 전망됐다.

우리나라의 경우 지난해 태풍 '힌남노'로 포스코 포항제철소가 침수한 영향을 받은 뒤 올해 철강 수요가 소폭 회복됐으나, 자동차를 제외한 제조업의 전반적인 약세로 그 속도는 미미할 것으로 관측된다. 국내 철강 수요는 지난해 8.5% 감소한 데 이어 올해 3.3%, 내년 1.1% 증가할 것으로 예상된다.

인도 경제는 고금리 환경의 압박에도 안정적으로 유지되고 있으며 인도의 철강 수요도 높은 성장세를 이어갈 것으로 예상됐다. 인도 건설 부문의 성장은 인프라에 대한 정부 지출과 민간 투자 회복에 의해 주도되고 있다. 철강 수요는 지난해 9.3% 성장한 데 이어 올해 8.6%, 내년 7.7% 양호한 성장세를 보일 것으로 관측됐다.

다만 협회는 “고금리로 인한 건설 활동 위축에도 불구하고 탈탄소화 노력의 효과를 반영해 선진국을 비롯한 많은 지역에서 인프라 투자가 긍정적인 모멘텀을 보이고 있다는 점은 주목할 만하다”고 평가했다.



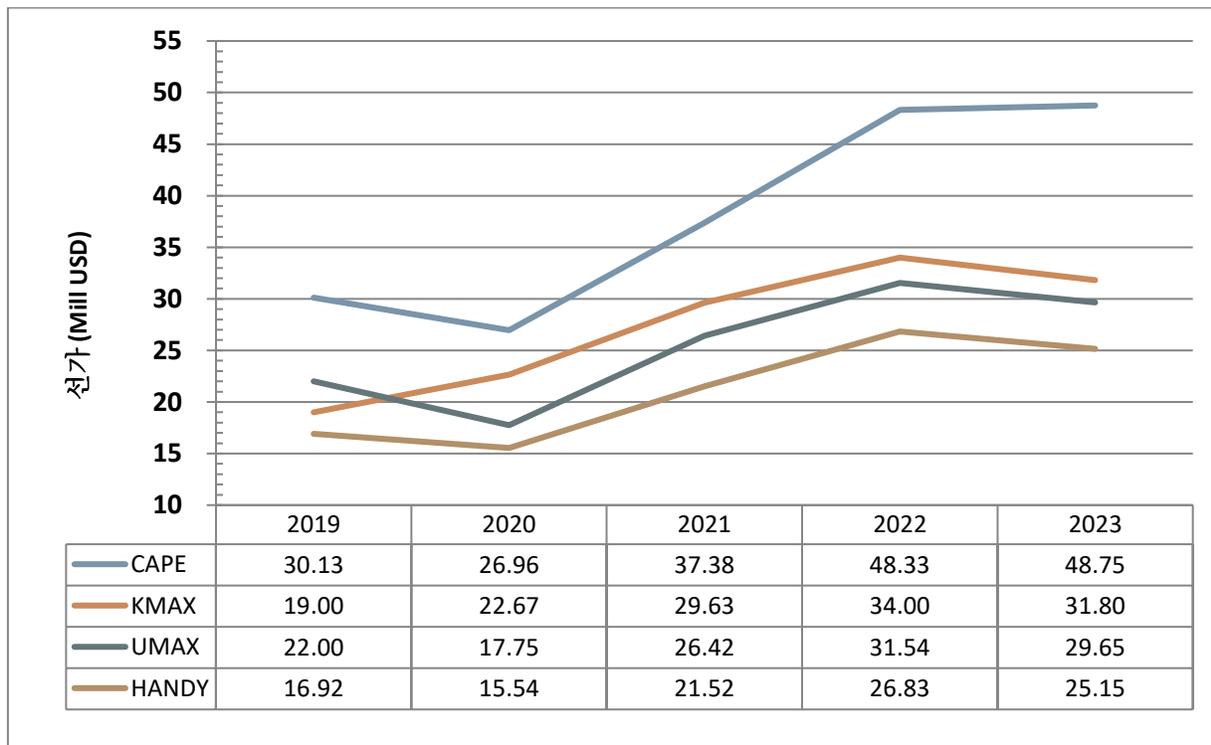
II . BULK CARRIER

(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	48.75
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	0.86%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.80
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.47%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.65
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-6.00%
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	25.15
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-6.27%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



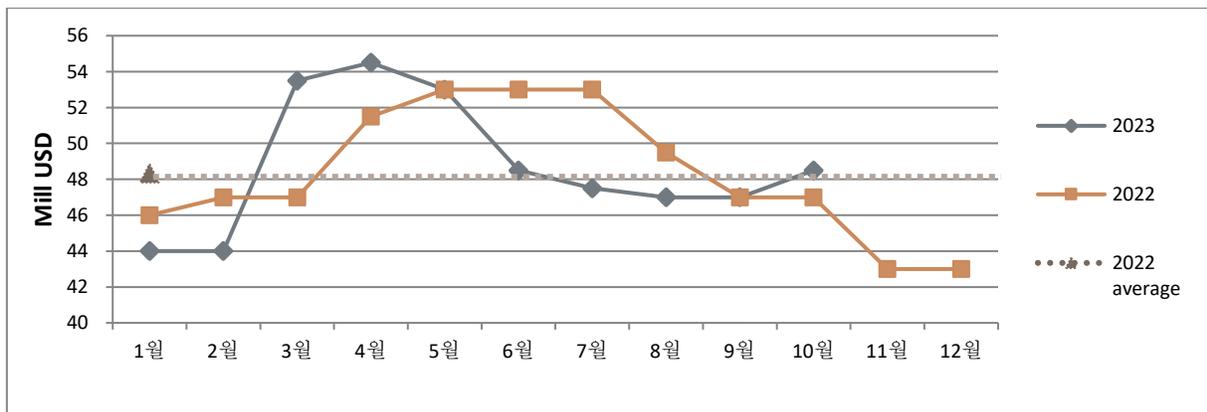


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	47.00	48.50	48.75
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	0.0%	3.2%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	0.0%	3.2%	0.9%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	32.00	32.00	31.80
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	3.2%	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	29.50	29.65
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	1.8%	3.5%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-5.0%	-1.7%	-6.0%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	25.00	25.50	25.15
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	4.2%	2.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-3.8%	4.1%	-6.3%

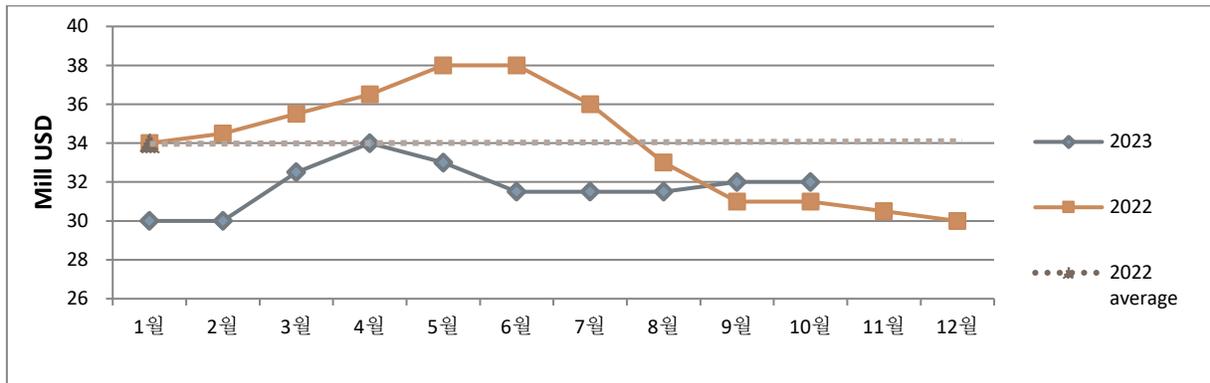
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균
CAPE (180K, Eco.)		46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	47.00	47.00	48.33
KMAX (82K)		34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	31.00	34.00
SMAX (58K)		30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	30.00	30.00	31.54
HANDY (37K)		27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	24.50	26.83

□ Cape

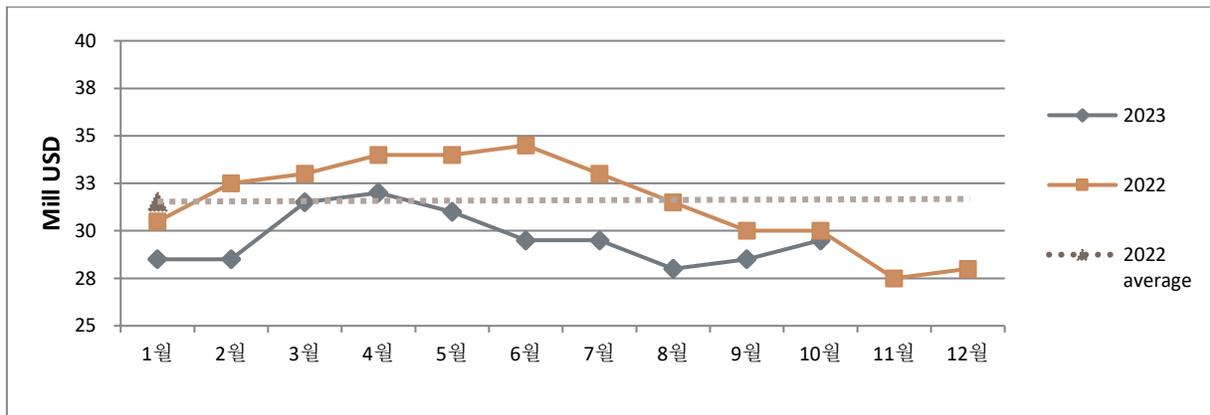


II . BULK CARRIER

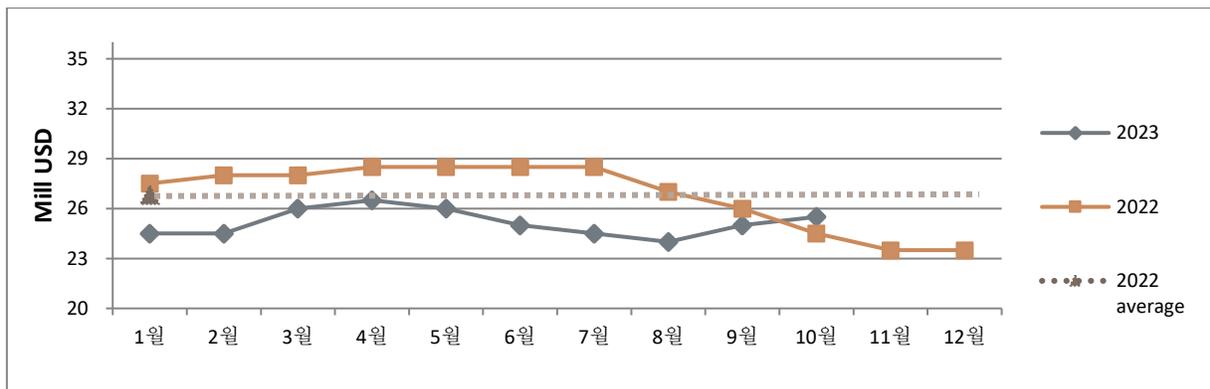
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	FRONTIER BRILLIANCE	181,412	2013	JAPAN	B&W		30	Undisclosed buyer
BC	CYMONA IRON	176,505	2011	CHINA	B&W		26	Middle Eastern buyer, scrubber fitted
BC	ASL NEPTUNE	82,372	2009	JAPAN	B&W		16.2	Greek buyer
BC	MAGIC PHOENIX	76,636	2008	JAPAN	B&W		14	Chinese buyer
BC	LADY MARITE	76,529	2009	JAPAN	B&W		15.8	Undisclosed buyer
BC	ATLANTIC ISLAND	61,311	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	24.5	Undisclosed buyer, eco
BC	ROTTERDAM PEARL	58,020	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	13.8	Undisclosed buyer
BC	PEACE	55,709	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.7	Vietnamese buyer
BC	BULK TRIDENT	52,514	2005	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.8	Undisclosed buyer
BC	IOANNA POL	50,248	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.75	Chinese buyer
BC	DAIWAN DOLPHIN	34,393	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	18.6	Dutch buyer (OSR)
BC	MAJESTY STAR	33,382	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	15.85	Undisclosed buyer, log fitted
BC	SUN RUBY	32,754	2004	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	8.1	Undisclosed buyer
BC	ST.GREGORY	32,700	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	10.5	Greek buyer (Madmar Shipping)



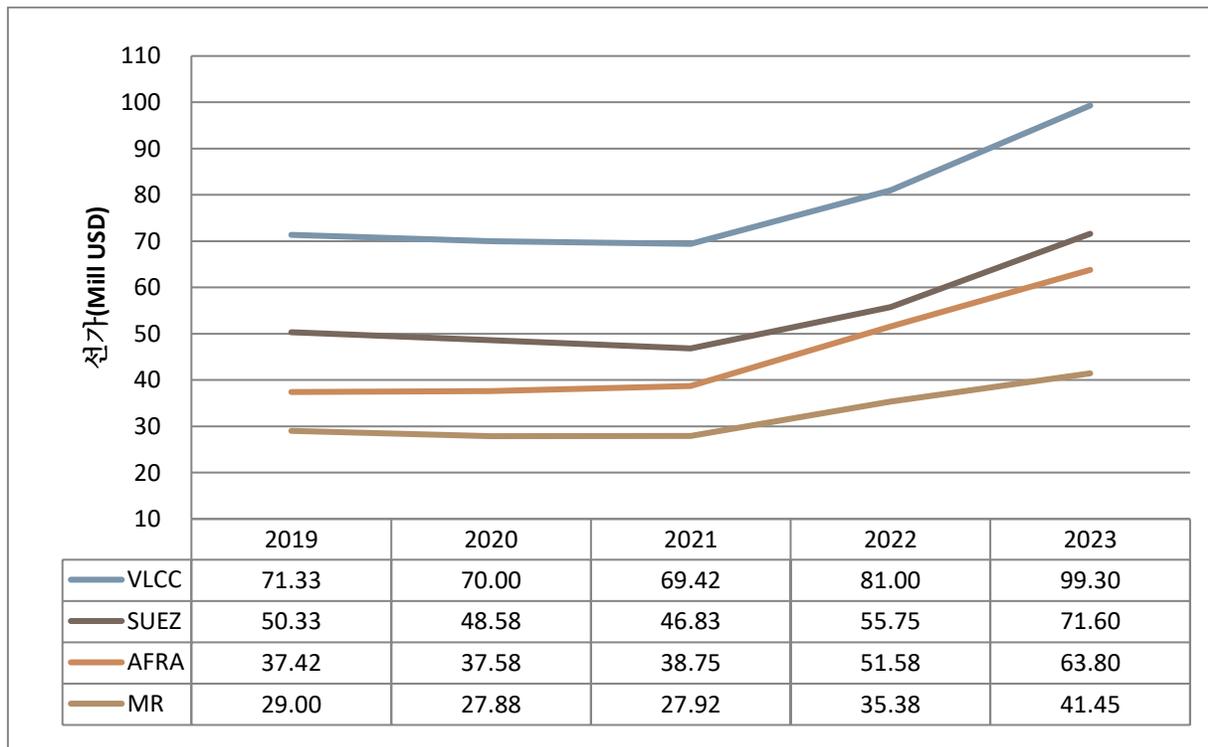
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.30
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	22.59%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	71.60
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	28.43%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	63.80
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	23.68%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.45
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	17.17%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

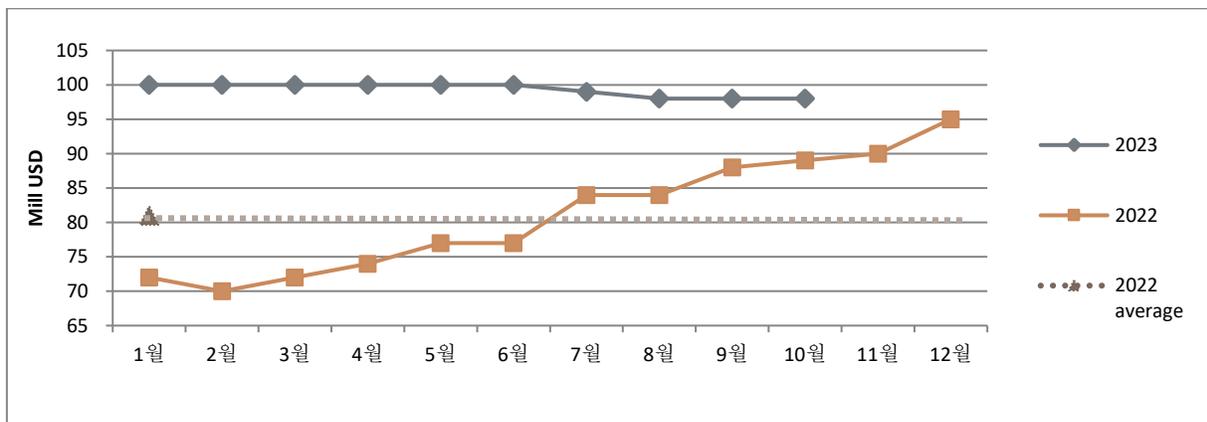




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	평균	
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	98.00	98.00	98.00	99.30	
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	0.0%	0.0%	-	
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	11.4%	10.1%	22.6%	
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	73.00	78.00	71.60	
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	0.0%	6.8%	-	
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	17.7%	25.8%	28.4%	
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.50	70.50	63.80	
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	-	
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	11.4%	23.7%	23.7%	
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	41.50	43.50	41.45	
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	3.8%	4.8%	-	
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	3.8%	11.5%	17.2%	
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1year 평균
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	89.00			81.00
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	62.00			55.75
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	57.00			51.58
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	39.00			35.38

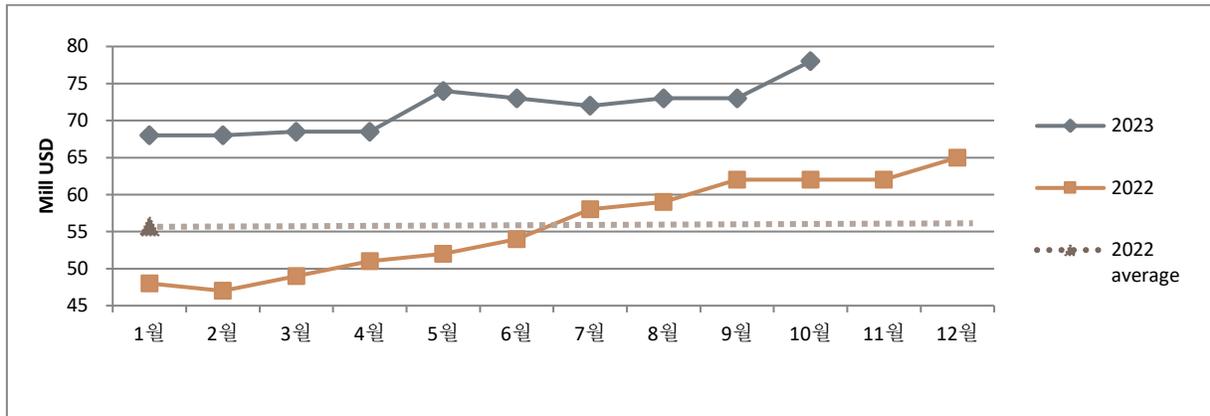
VLCC-310K



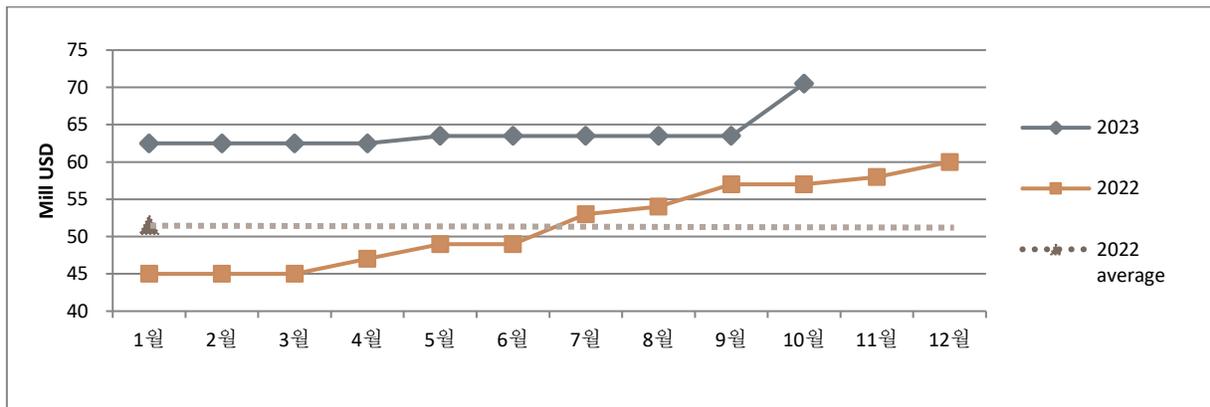


III. TANKER

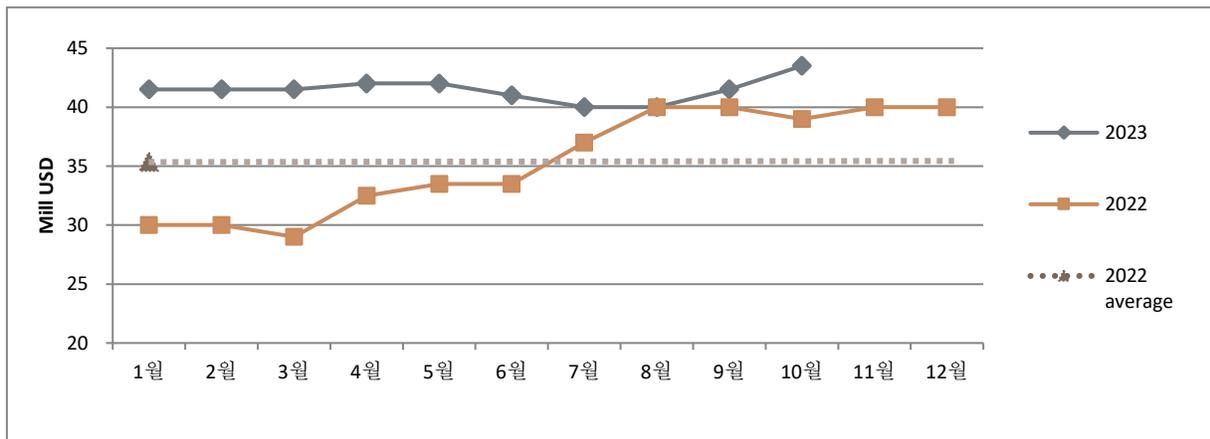
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TIMIMUS	318,518	2002	KOREA	SULZ		31	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	CHEROKEE	158,594	2016	KOREA	B&W		72	Bermudian buyer (NAT)
TANKER	NORD STEADY	49,995	2013	KOREA	B&W	2&3	34	Undisclosed buyer
TANKER	JAMES COOK	49,995	2013	KOREA	B&W	2&3	34	
OIL/CHEM	GH AUSTEN	49,998	2009	CHINA	B&W	2	23	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	ALLIED PACIFIC	46,151	2010	KOREA	B&W	3	28.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	SUNNY SKY	38,431	2008	CHINA	B&W		18.5	Indian buyer (IMS), epoxy coated
OIL/CHEM	BUNGA LILY	19,990	2011	JAPAN	B&W		21.7	Vietnamese buyer (FGAS Vietnam), stst
OIL/CHEM	EASTERN NEPTUNE	8,909	2006	JAPAN	B&W			Greek buyer, stst
OIL/CHEM	EASTERN OASIS	8,895	2007	JAPAN	B&W		42-4EB	
OIL/CHEM	EASTERN PROSPERITY	8,878	2008	JAPAN	B&W			
OIL/CHEM	EASTERN QUEST	8,871	2009	JAPAN	B&W			
OIL/CHEM	SEBAHAT ANA	8,640	2007	TURKEY	WART	2	4.25	Undisclosed buyer, epoxy coated

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	WAN HAI 301	30,250	2001	JAPAN	B&W	2496	TEU	7.5	Chinese Buyer
CONT	WAN HAI 302	30,234	2002	JAPAN	B&W	2495	TEU	7.5	
CONT	A KOBE	24,470	2023	CHINA	B&W	1800	TEU	25.6	Greek buyer, resale
CONT	PADIAN 2	15,247	2006	JAPAN	B&W	1060	TEU	6	Hong Kong Buyer

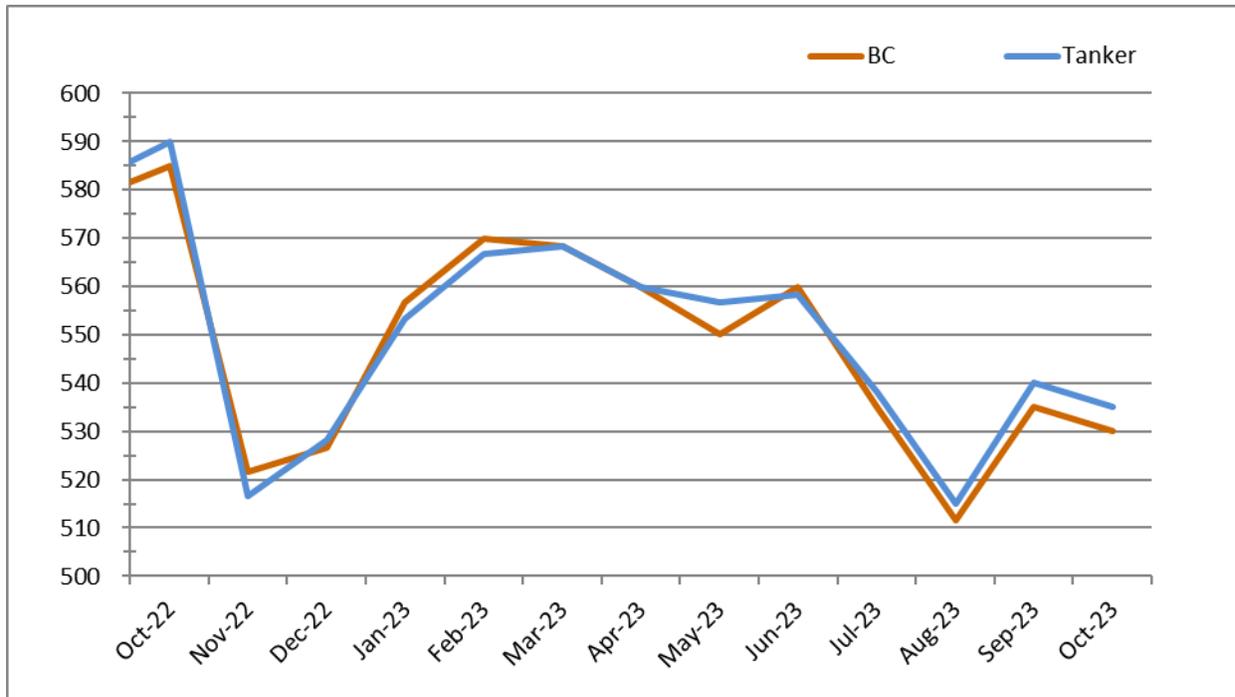


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022.10	2023.10		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	549.17	-7.0%	590.00	535.00	-0.9%	-9.3%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	547.67	-6.9%	585.00	530.00	-0.9%	-9.4%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



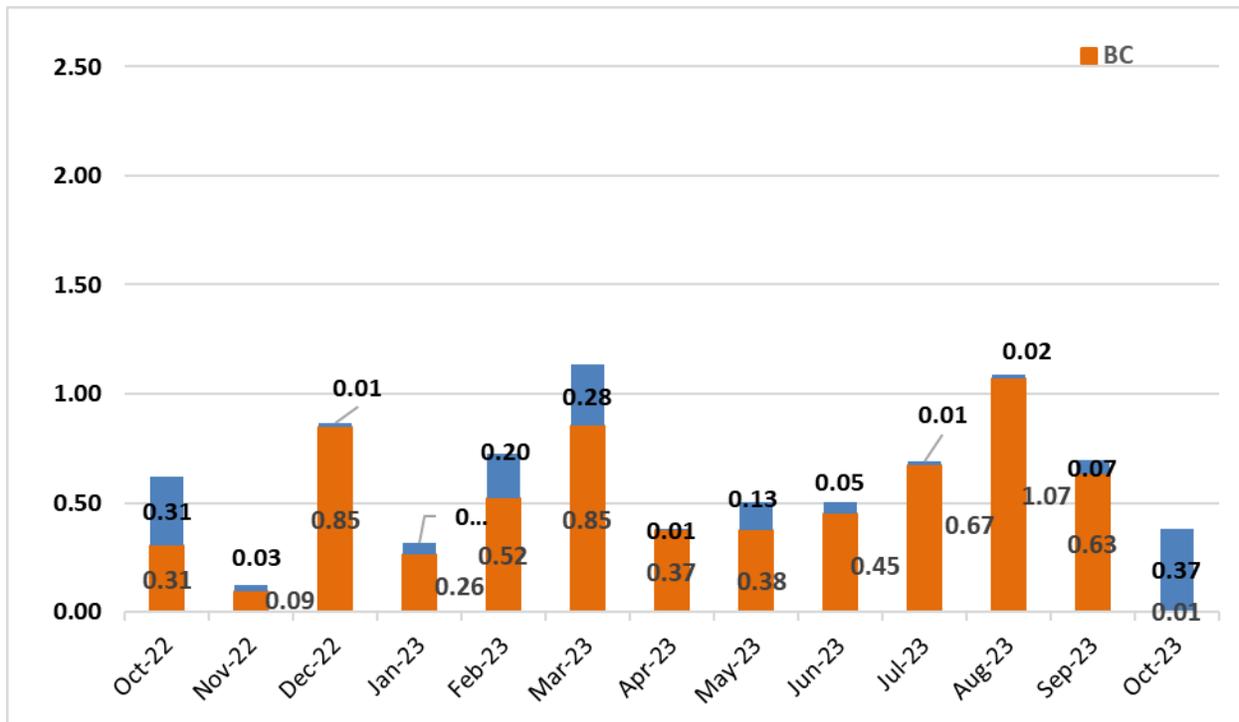
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022.10		2023.10			
	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	4	0.37	20.0%	5	25.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.31	6	0.01	-97.9%	14	133.3%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

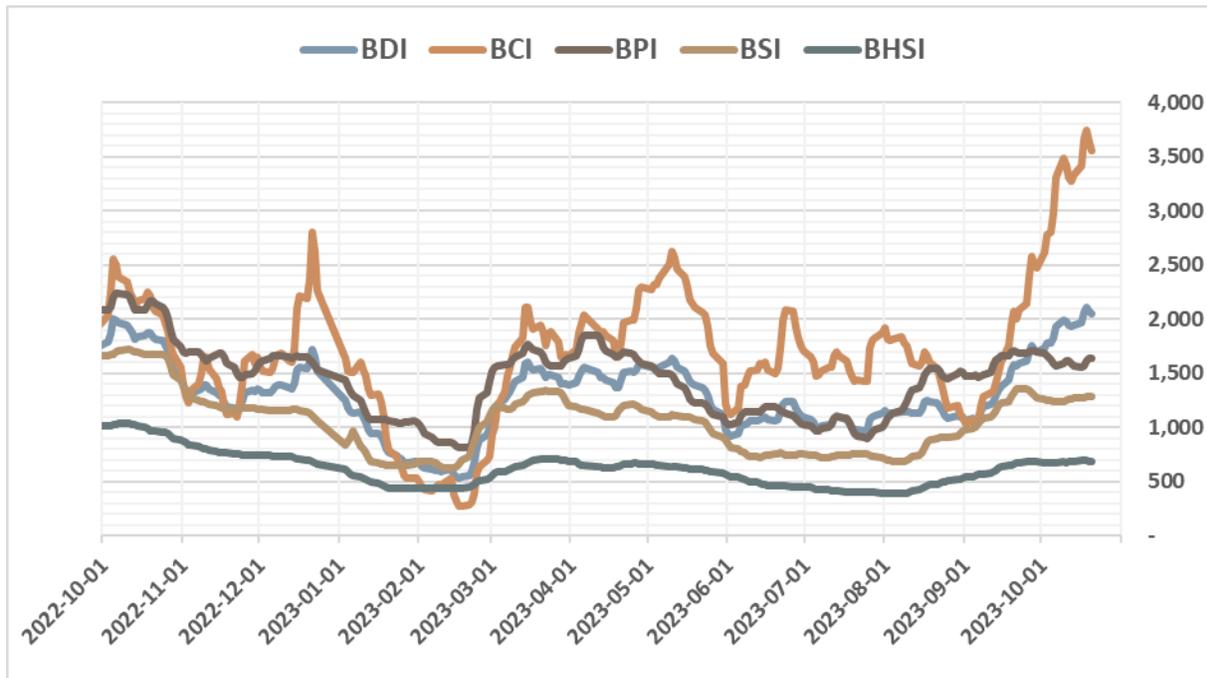
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
CONT	MARSA IRIS	22,982	7,852	1996	POLAND	SULZER	575	INDIAN
TANKER	KEMP II	3,003	1,000	1984	JAPAN	AKASAKA	460	BANGLADESHI



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-10-20	2023-10-13	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,046	1,945	▲101.00	2,105	530
BCI	3,556	3,327	▲229.00	3,749	271
BPI	1,638	1,567	▲71.00	2,235	809
BSI	1,287	1,268	▲19.00	1,714	625
BHSI	686	687	▼1.00	1,034	389





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	686.00	▲22.50	626.50	▲13.50	633.50	▲15.00
MGO	899.00	▲10.00	901.00	▲7.00	955.50	▲41.50
LSMGO	899.00	▲10.00	901.00	▲7.00	-	-
IFO380	501.00	▲20.00	549.50	▲25.00	520.00	▲5.50

❖기준일 : 10 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-10-20	2023-10-13	CHANGE
미국 USD	1357.60	1339.90	▲17.70
영국 GBP	1647.99	1632.07	▲15.92
유로 EUR	1436.34	1411.32	▲25.02
중국 CNY	185.41	183.63	▲1.78
일본 JPY (100)	906.18	894.73	▲11.45

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 펀플레이션(Funflation)

◆ 펀플레이션(Funflation)은 재미(Fun)와 인플레이션을 합친 신조어다. 코로나 19 팬데믹 기간 억눌린 수요와 저축 증가로 사람들이 재미있는 라이브 공연, 여행 등에 소비를 늘리는 현상을 가리킨다. 보복 소비와 비슷한 의미의 단어다.

인플레이션이 계속 높은 상태를 유지하면 소비자들은 일반적으로 지출을 줄인다. 지출을 하게 되더라도 세탁기, 차, 집 등 내구재에 지출하는 경향이 있다. 물가가 계속 상승하는 상황에서 내구재 구매를 미루지 않는 것이 현명하다는 판단 때문이다.

다만 최근에는 고인플레이션에도 여행이나 외출 등과 관련된 재량품목 지출도 많이 증가하는 현상이 나타났다.

일례로 그랜트 피츠너 영국 통계청 수석 이코노미스트는 항공료, 콘서트 티켓, 컴퓨터 게임이 영국의 인플레이션을 고집스럽게 높은 수준으로 올린 큰 동인이라고 언급했다.

이 밖에 모건스탠리의 추산에 따르면 올해 3 분기 세계적인 팝스타 테일러 스위프트와 비욘세의 공연, 영화 바비와 오픈하이머가 미국 경제에 총 85 억달러(약 12 조원) 가치를 창출했다.

비욘세 월드투어 첫 공연지였던 스웨덴의 전문가들은 공연 당시 각국 팬들이 몰리며 지역 호텔과 외식 가격이 올랐다고 언급한 바 있다.

17 개 주와 5 대륙에서 131 회 공연으로 진행되고 있는 테일러 스위프트의 '에라스 투어' 역시 지역 경제에 큰 파급효과를 미친 것으로 나타났다. 필라델피아 연방준비은행(연은)은 지난 7 월 발표한 경기 동향 보고서 베이지북에서 스위프트의 공연 영향으로 필라델피아 여행·관광업이 호조를 보였다고 분석했다.

[출처 : 연합인포맥스]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황재웅) President T. 070-7771-6400			
Fleet & Chartering Operation biz@stlkorea.com	Sancho Kim(김현진) Managing Director T. 070-7771-6404	H.S. Lee(이현성) Director T. 070-7771-6412	
	Mike Hong(홍창목) Director T. 070-7771-6417	Henry S.H. Oh(오수현) Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	Anna Lee(이혜란) Manager T. 070-7771-6403	Joovi Park(박주비) Assistant Manager T. 070-7771-6419	
Agency Operation operation@stlkorea.com	Jennifer Park(박영단) Manager T. 070-7771-6407	Hayden Son(손호영) Assistant Manager T. 070-7771-6401	
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn(안지영) Deputy General Manager T. 070-7771-6405	Joanne Jin(진정식) Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
Sale and Purchase Broking snp@stlkorea.com	Neal S.I. Kwon(권순일) President T. 070-7771-6410		
	Jack Kim(김종수) Director T. 070-7771-6411	Nova Cha(차혜정) 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 김영하	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 W. www.stlgtour.com E. tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장이진행 대리이정택	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 W. www.stlyacht.com E. academy@stlyacht.com