

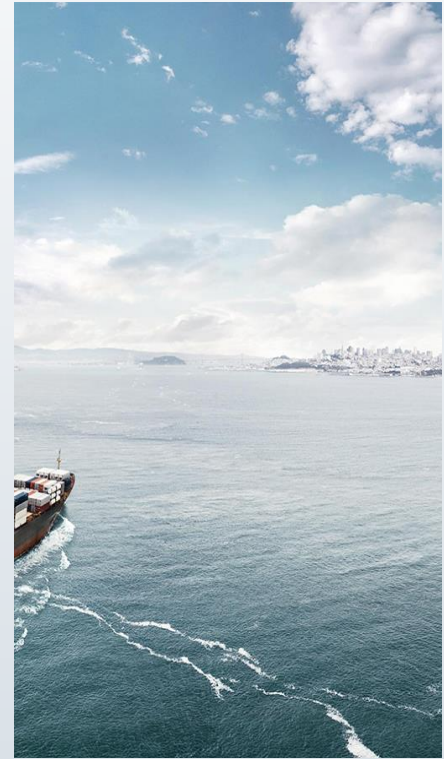


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.481

December 05, 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. 1년 6개월 만에 '3000 선' 돌파한 벌크 운임..."경기 회복 신호는 아냐"

글로벌 해운업계의 불황이 본격화한 가운데 경기선행지표인 벌크선 운임만 가파르게 상승하고 있다. 업계에서는 벌크선 운임 회복이 경기 회복의 전조라고 보기는 어렵고, 계절적인 영향이 크다고 본다.

3일 해운업계에 따르면 글로벌 벌크선 운임지표인 발틱운임지수(BDI)는 지난 1일 전 거래일 대비 8.68% 오른 3192에 마감했다. BDI가 3000선을 돌파한 것은 2022년 5월 25일 이래 약 1년 6개월 만이다. 지난 27일만 해도 2000선에 한 달 만에 재진입했는데, 2주 만에 1755에서 3192로 두 배 가까이 뛰었다.

해운 운임은 일반적으로 경기선행지표로 여겨진다. 철광석 물동량 강세, 블랙프라이데이 소비 확대 등이 최근 BDI 상승 요인으로 거론되지만 정작 해운업계에서는 이번 BDI가 실물 경기와는 크게 연관이 없다고 보고 있다. 업계 관계자는 "당초 4분기는 석탄·철광석 등 벌크 화물 수요가 높아 벌크 시장의 성수기"라며 "컨테이너선의 경우 전세계 수출입 물동량과 밀접한 관련이 있지만, 벌크선은 특정 화물에 그쳐 BDI가 올라도 지금은 경기 회복을 의미한다고 보기는 어렵다"고 밝혔다.

실제로 글로벌 컨테이너운임지표인 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전주보다 1.77% 오른 1010.81에 그쳤다. 연말 치솟은 BDI와 달리, SCFI는 올해 들어 1000선을 오가며 좀처럼 반등하지 못하고 있다. 벌크선사 관계자는 "BDI가 오르면 영업이 잘 돼야 하는데 지수만 오르고 영업은 활성화되지 않았다"고 말했다. 성수기인 4분기임에도 11월 말 전에는 BDI가 기대에 못 미친데다가 운임이 올라도 실질적인 성과로 이어지지 않는 상황이다.

업계에서는 대신 공급 부족이 BDI 상승에 기여했다고 보고 있다. 벌크선은 공급이 적정선으로 유지되면서 수요에 비해 공급이 부족하다는 분석이다. 대만 매체 디지털타임스는 "신규·중고 벌크선박 가격이 여전히 비싸 선사들이 선뜻 발주하기 어렵다"며 "환경규제에 부합하지 못하는 선령 20년을 넘긴 노후선박에 대한 폐선 요구가 거세지면서 공급 과잉으로 이어지지 않고 있다"고 보도했다.

국내 업계 관계자도 "컨테이너 선사는 미국과 유럽 등 환경규제가 강력한 지역을 위주로 운영하면서 규제에 따라 발주하고 대형화를 추진해왔다"며 "그러나 벌크 선박은 비교적 규제가 덜한 곳에서 운영되는 등 환경규제 준수가 어려운데다가 노후화된 선박도 많다"고 설명했다. 여기에 브라질과 파나마운하 등에서 운항이 정체되면서 공급이 정체되고 있다는 지적이다.

I . NEWS

컨테이너선의 경우 공급이 계속 늘고 있다. 영국 해운조사기관인 클락슨은 글로벌 컨테이너선 공급량이 올해 전년보다 7.7% 늘었으며, 내년에는 올해보다 6.8% 증가한 297 만 TEU(6 미터 컨테이너 1 개)가 예상되는 등 대형선박 위주로 늘어날 것으로 내다봤다.

BDI 의 상승세가 계속될 지는 미지수다. 대외 변수가 점차 늘어나는 가운데 다시금 계절적 비수기가 시작되면서다. 업계 다른 관계자는 "스팟 운임인 BDI 의 상승으로 12 월 실적이 개선될 수 있겠지만 1 월은 비수기"라며 "코로나 19 같은 특수한 상황으로 운임이 계속 올라야 (실적)유지가 가능하다"고 밝혔다.

2. 미국 '디플레이션' 돌아왔다...내년 경기침체 오나

살인적인 인플레이션을 겪어온 미국에서 드디어 내구재를 중심으로 가격이 내려가는 디플레이션 현상이 나타나고 있다. 미국 중앙은행(FED)의 통화 긴축 정책과 공급망 문제 완화가 효과를 내기 시작했다는 분석이 나온다.

3 일(현지시간) 미국 상무부 데이터에 따르면 개인소비지출(PCE) 지수에서 내구재 부문은 10 월까지 5 개월 연속 하락했다. 중고차와 가전제품, PC 등 비교적 비싼 가격에 한 번 구입하면 1 년 이상 쓰는 내구재는 전체 물가 둔화도 이끌고 있다. 에너지와 식품을 제외한 근원 PCE 상승률은 2022 년 5.5%에서 지난 10 월 3.5%까지 떨어졌다.

경제학자들 사이에선 미국이 코로나 19 팬데믹(대유행) 이전의 디플레이션 시대로 다시 돌아갈 것이라는 전망도 나온다. 미국 경제는 2008 년 금융위기 이후 코로나 19 팬데믹 이전까지 인플레이션보다 디플레이션 위험이 높았다. FED 가 당시 사상 최저 금리를 유지한 이유다. 월스트리트저널(WSJ)에 따르면 미국의 내구재 가격은 세계화로 인한 노동비용 감소와 생산성 향상으로 1995 년부터 2020 년까지 연평균 1.9% 하락했다.

이에 대해 월가에선 FED 의 통화 긴축 정책이 실물 경제에 본격적으로 영향을 미치기 시작했다고 판단한다. 9 월 말 기준 미국 신용카드의 미결제 부채에서 약 3%가 연체 단계에 있으며, 이는 전 분기의 2.7%보다 증가한 것이다.

공급망 문제가 어느 정도 해소된 것도 내구재 물가 하락에 기여했다. 백악관 경제자문위원회는 수요 약화로 인한 공급망의 개선이 2022 년 이후 인플레이션 하락의 약 80%를 차지하는 것으로 추정했다.

I . NEWS

제롬 파월 FED 의장 또한 지난 9 월 "상품 가격 하락은 △수요 약화 △(공급망에서) 원활한 배송 △금리 상승이 실제로 효과가 있다는 신호"라고 말했다.

더그 맥밀란 월마트 최고경영자(CEO) 또한 최근 "앞으로 몇 달 내 미국은 디플레이션에 빠질 수 있다"며 "고객들은 상품 가격이 더 낮아지기를 원하고 있다"고 말했다.

3. 온라인 쇼핑 느니 항공화물 늘어... 항공업계 "오히려 좋아"

해외 직구 등 온라인 쇼핑이 늘어나면서 항공사들이 때아닌 '연말 특수'를 누리고 있다. 항공편을 통한 물동량이 늘어나면서 소강상태를 보이던 항공화물 운임이 약 2 년 만에 반등하면서 항공사들의 화물운송 수익성도 개선될 것으로 전망된다.

3 일 홍콩에서 발표하는 글로벌 항공화물 운송지수 TAC 인덱스에 따르면 지난달 홍콩~북미 항공화물의 운임은 kg당 6.15 달러를 기록했다.

홍콩~북미 노선 항공화물 운임은 지난 7 월 이후 5 개월 연속 상승했다. 항공화물 운임이 4 개월 연속 오른 것은 지난 2021 년 말 이후 약 2 년 만이다.

항공화물 운임은 7 월 kg당 4.69 달러를 기록한 이후 8 월에는 4.85 달러, 9 월에는 4.90 달러로 소폭 인상을 이어오다 10 월에는 kg당 5.80 달러를 기록하며 한 달새 kg당 1 달러 가까이 뛰기도 했다.

같은 기간 홍콩~유럽노선 항공화물 운임 역시 kg당 3.62 달러에서 4.64 달러로 5 개월 연속 올랐다.

최근 항공화물 운임이 계속 오르고 있는 이유로는 해외 직구 등 온라인 쇼핑 수요가 증가하면서 항공편을 통한 물동량이 늘고 있기 때문으로 풀이된다.

특히 항공화물에서 전자상거래 물품이 상당부분을 차지하는 만큼 4 분기에는 늘어난 항공화물 운임에 따라 항공사들의 수익성도 개선될 것으로 관측되고 있다. 최근 에어프레미아가 공개한 올해 9 월까지 항공화물 운송 품목 비율을 보면 전자상거래 물품이 40%로 가장 많았고 이어 전자담배가 30%, 반도체 장비가 10% 순이었다. 이어 신선식품 등 특수화물도 10%를 차지했다.

I . NEWS

통계청 자료에 따르면 3 분기 해외 직구 시장 규모는 1 조 6300 억원을 기록하며 지난해 같은 기간 대비 24.8%나 성장했다.

4 분기는 블랙프라이데이 등 1 년 중 물동량이 가장 많은 시기여서 항공사들의 화물사업 수익성 역시 3 분기 대비 더 개선될 가능성이 점쳐진다. 이미 화물사업을 어느정도 유지하고 있는 대한항공과 아시아나항공 등 대형항공사를 비롯해 최근 화물기 도입을 늘린 제주항공과 올해 화물사업을 안착시킨 에어프레미아 등이 수혜를 볼 전망이다.

NH 투자증권 연구원은 "해상 운송과정에서변수가 발생하면서 일부 화주들은 긴급 화물을 수송하기 위해 항공 화물을 재차 활용하기 시작했다"며 "최근 빠르게 증가하는 직구 증가도 항공화물 물동량 증가에 기여하고 있다"고 분석했다.

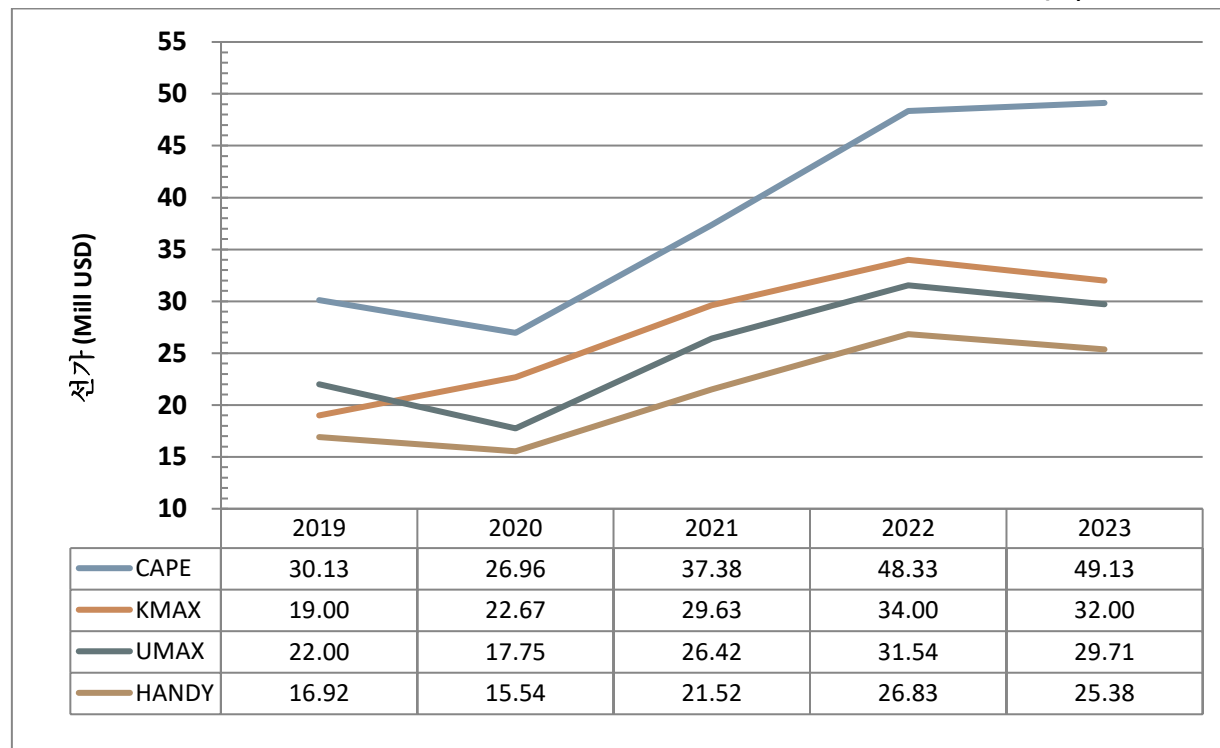
II. BULK CARRIER

(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	49.13
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.64%
Kamsarmax 82K *76k before 2020	19.00	22.67	29.63	34.00	32.00
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-5.88%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.71
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.81%
SMAX 58K *Data available before 2021	17.17	15.92	--	--	--
	-4.20%	-7.28%	--	--	--
Handysize 37K	16.92	15.54	21.52	26.83	25.38
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.43%

□ BC 연평균 선가

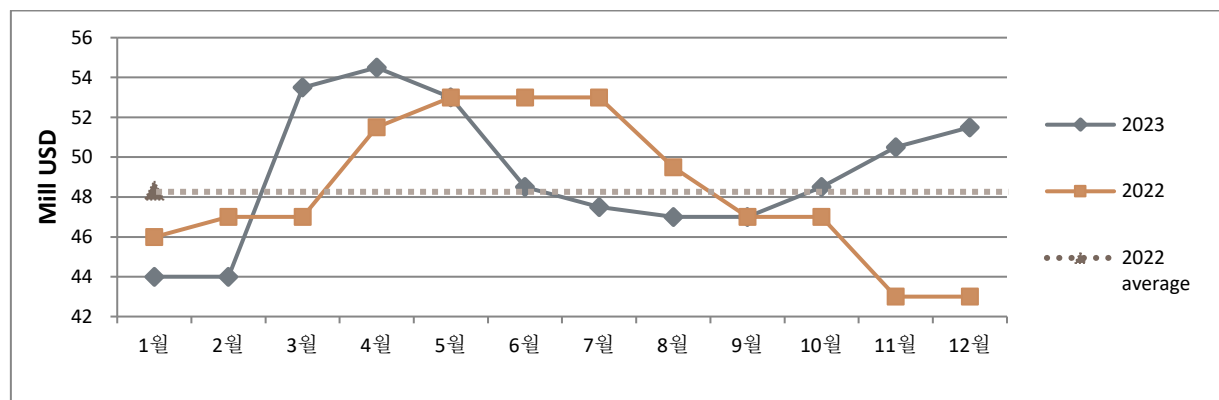
◆선령 5 년 기준, Million USD



II. BULK CARRIER

2023		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	47.00	48.50	50.50	51.50	49.13
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	0.0%	3.2%	4.1%	2.0%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	0.0%	3.2%	17.4%	19.8%	1.6%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	32.00	32.00	33.00	33.00	32.00
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	3.1%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	3.2%	3.2%	8.2%	10.0%	-5.9%
UMAX (60- 61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	28.00	28.50	29.50	30.00	30.00	29.71
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-5.1%	1.8%	3.5%	1.7%	0.0%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-11.1%	-5.0%	-1.7%	9.1%	7.1%	-5.8%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	25.00	25.50	26.50	26.50	25.38
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	4.2%	2.0%	3.9%	0.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-3.8%	4.1%	12.8%	12.8%	-5.4%
2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
CAPE (180K, Eco.)		46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	47.00	47.00	43.00	43.00	48.33
KMAX (82K)		34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	31.00	31.00	30.50	30.00	34.00
SMAX (58K)		30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	30.00	30.00	27.50	28.00	31.54
HANDY (37K)		27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.00	24.50	23.50	23.50	26.83

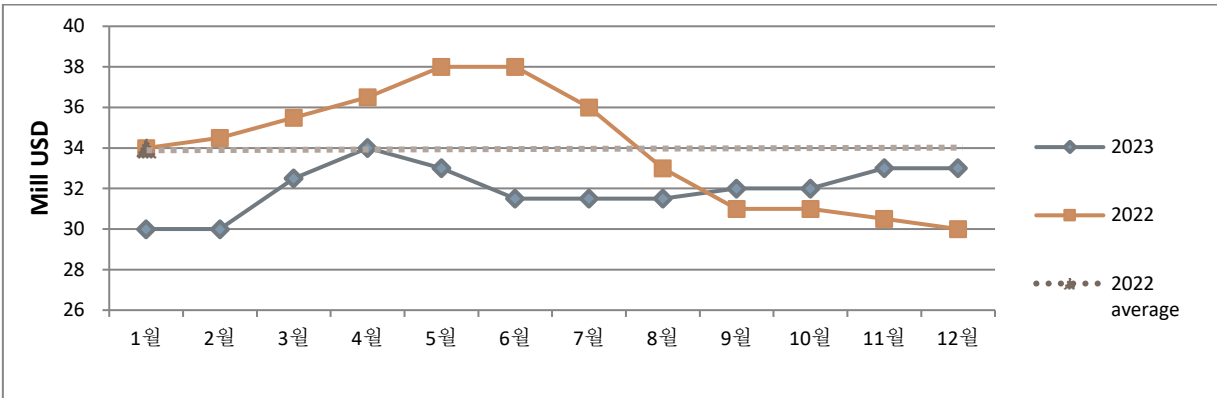
□ Cape



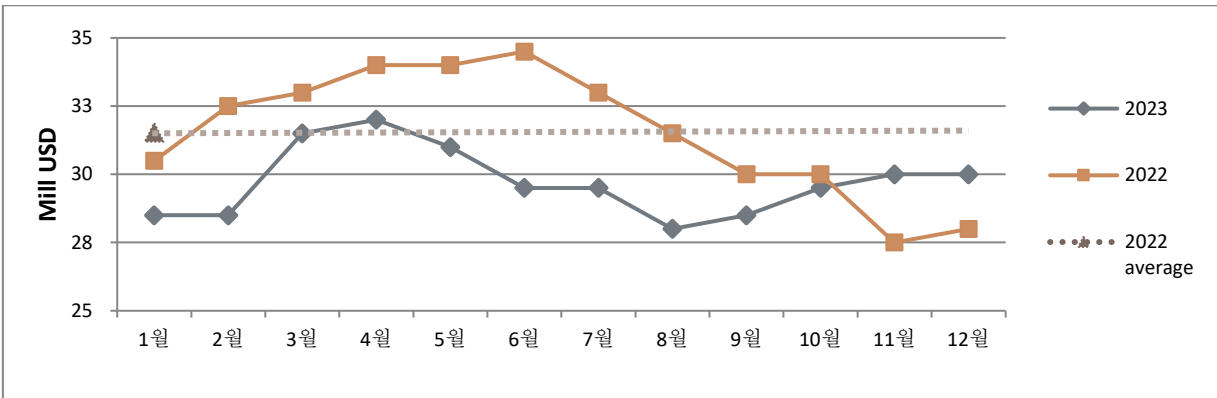


II . BULK CARRIER

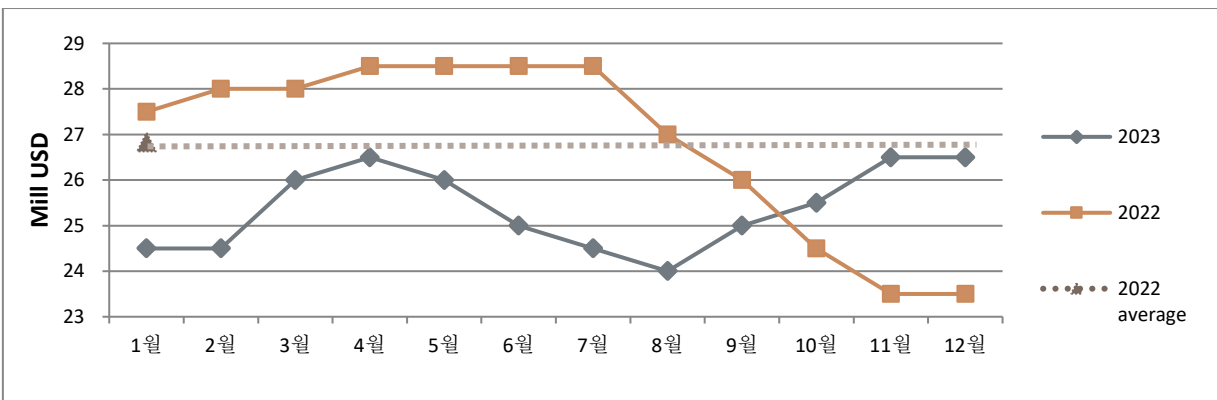
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HERUN CHINA	181,056	2017	CHINA	B&W		42	European buyer (UNION MARITIME), eco-engine
BC	IC HARVEST	83,476	2010	JAPAN	B&W		17	Chinese buyer
BC	CYMONA GALAXY	81,383	2009	JAPAN	B&W		15.8	Greek buyer
BC	KAI OLDENDORFF	81,243	2019	CHINA	B&W		30.75	Far Eastern buyer, scrubber fitted, eco-engine
BC	NAVIOS HYPERION	75,707	2004	JAPAN	B&W		9	Far Eastern Buyer
BC	ST GEORGE	57,959	2012	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	19	Undisclosed buyer
BC	ZHE HAI 169	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11.7	Undisclosed buyer
BC	ERMIONE	56,557	2008	JAPAN	B&W	C 4x35t	14	Chinese buyer
BC	ORANGE RIVER	55,687	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	--	Indonesian buyer
BC	VULLY	35,697	2011	KOREA	B&W	C 4x30t	13	Far Eastern Buyer
BC	SARONIC SPIRE	32,355	2004	JAPAN	MITSU	C 4x31t	8.3	Undisclosed buyer

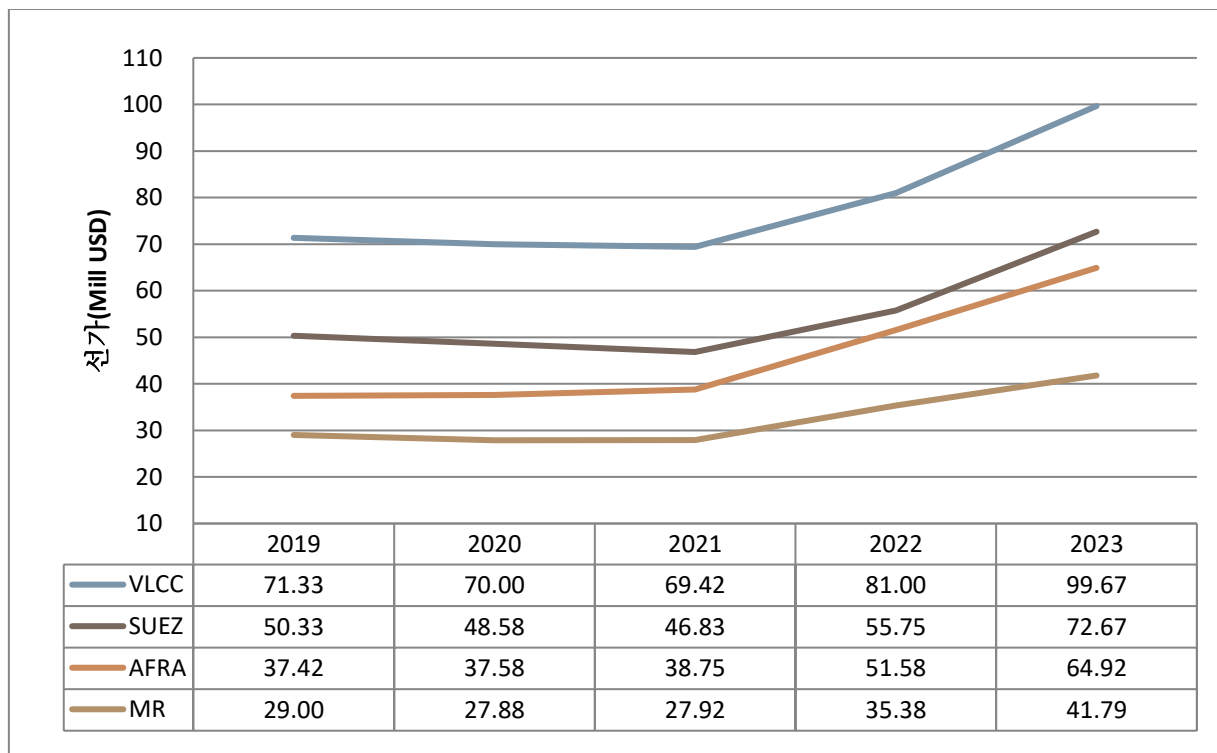
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.67
	10.73%	-1.87%	-.83%	16.69%	23.05%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	72.67
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	30.34%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	64.92
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	25.85%
MR (51K) *Based on 49K till 2018	29.00	27.88	27.92	35.38	41.79
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	18.14%

□ TANKER 연평균 선가

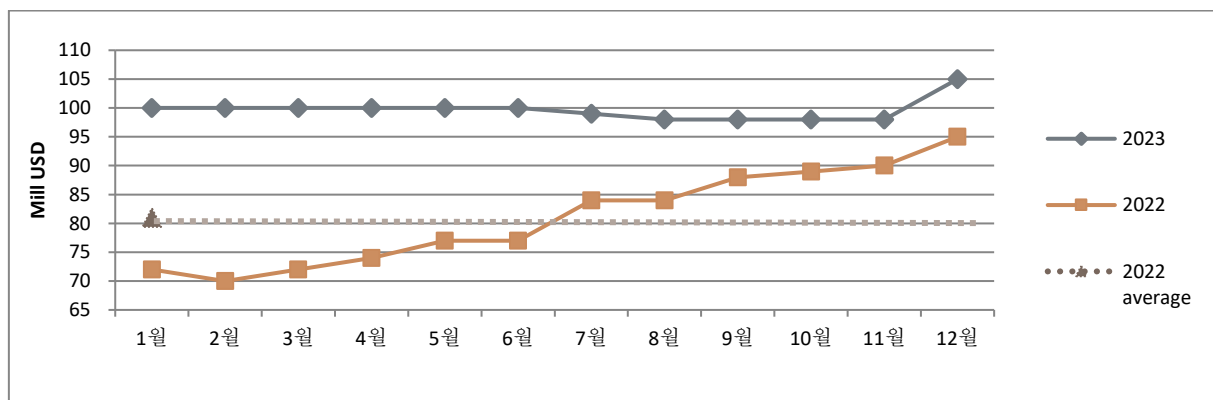
◆선령 5 년 기준, Million USD



III. TANKER

2023		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	98.00	98.00	98.00	98.00	105.00	99.67
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	-1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	16.7%	11.4%	10.1%	8.9%	10.5%	23.0%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	73.00	78.00	78.00	78.00	72.67
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	0.0%	6.8%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	17.7%	25.8%	25.8%	20.0%	30.3%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.50	70.50	70.50	70.50	64.92
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	11.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	11.4%	23.7%	21.6%	17.5%	25.8%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	41.50	43.50	43.50	43.50	41.79
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	3.8%	4.8%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	3.8%	11.5%	8.8%	8.8%	18.1%
2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	88.00	89.00	90.00	95.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	62.00	62.00	62.00	65.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	57.00	57.00	58.00	60.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	40.00	39.00	40.00	40.00	35.38

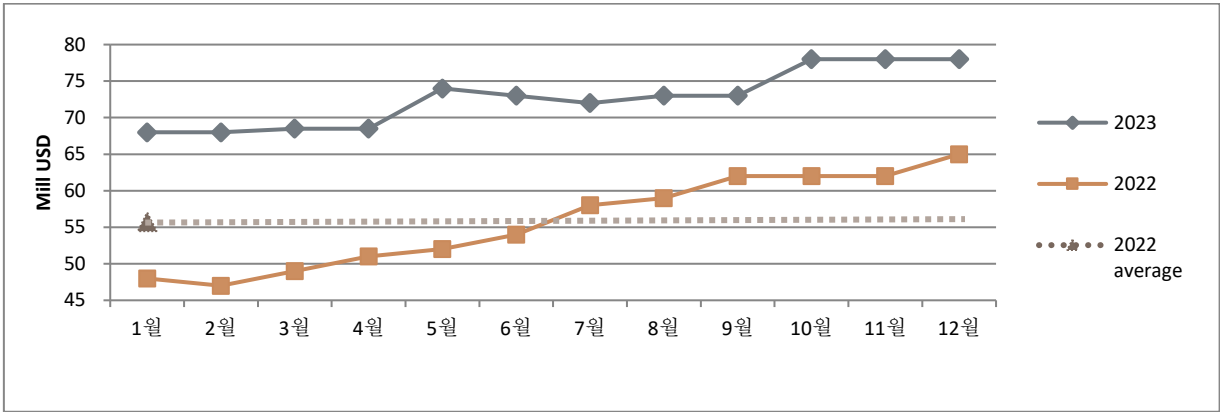
VLCC-310K



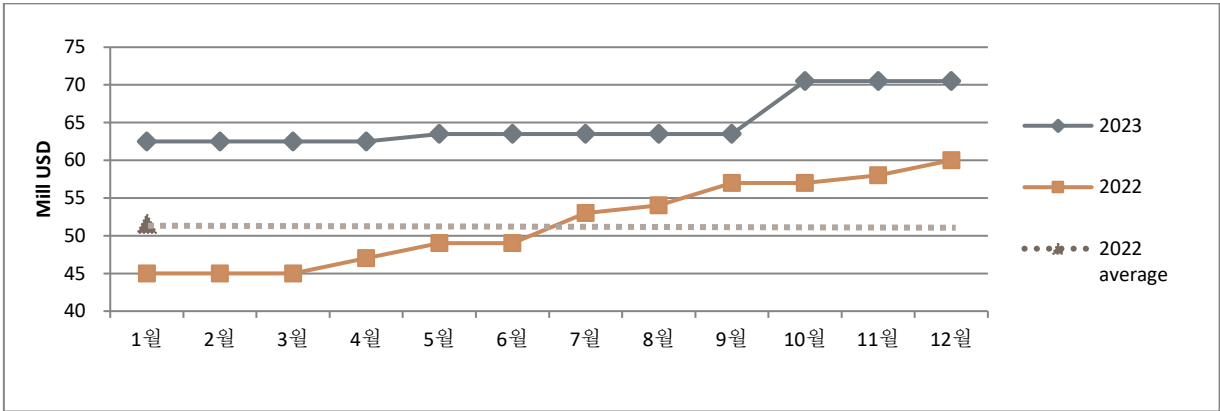


III. TANKER

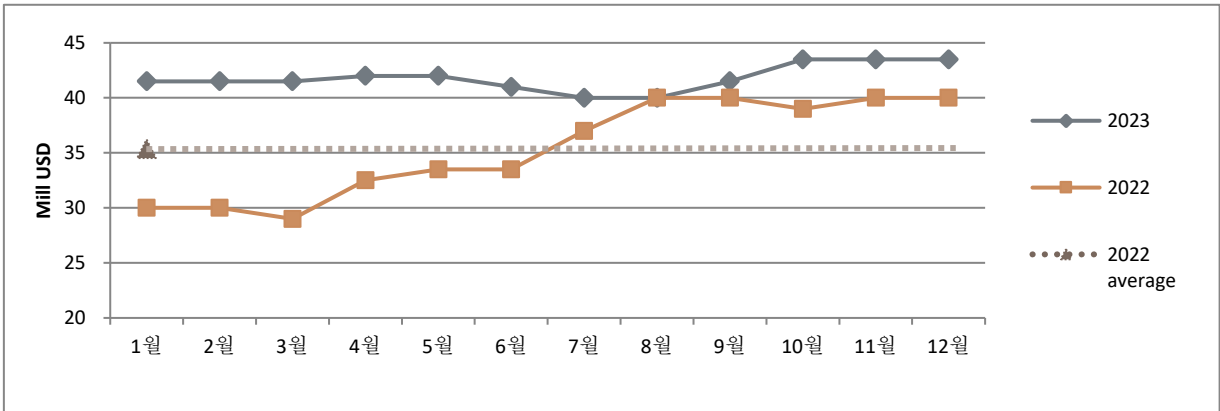
■ SUEZMAX-160K



■ AFRAMAX-105K



■ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	HARAD	303,116	2001	KOREA	SULZ		30	Chinese buyer, CAP 1
TANKER	JESSICA D	301,000	2004	JAPAN	SULZ		32.5	Undisclosed buyer, CAP 2
TANKER	CRYSTAL STAR	298,570	2000	JAPAN	B&W		--	Singaporean buyer
TANKER	NOBLEWAY	164,028	2010	CHINA	B&W		47	Greek buyer (New Shipping), CAP 1, scrubber fitted
TANKER	S TREASURE	106,061	2005	KOREA	B&W		32	Undisclosed buyer
TANKER	LR2 ETERNITY	105,445	2006	JAPAN	WART		--	Middle Eastern buyer
TANKER	LEON APOLLON	74,999	2009	KOREA	B&W		28.5	Greek buyer
TANKER	ADVANTAGE PRIDE	37,300	2006	KOREA	B&W		--	Turkish buyer (Besiktas), epoxy coated
OIL/CHEM	TORM TORINO	49,667	2016	KOREA	B&W		--	Danish buyer (Torm), epoxy coated
OIL/CHEM	TORM TITAN	49,667	2016	KOREA	B&W			
OIL/CHEM	NORD SUSTAINABLE	49,552	2015	KOREA	B&W		39-2EB	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	NORD SUPREME	49,552	2015	KOREA	B&W			
OIL/CHEM	TRADEWIND ENERGY	47,128	2009	KOREA	B&W	3	23.1	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	TORM KANSAS	46,922	2006	KOREA	B&W		19.1	Undisclosed buyer, epoxy coated

CONTAINER, REEFER, ETC.

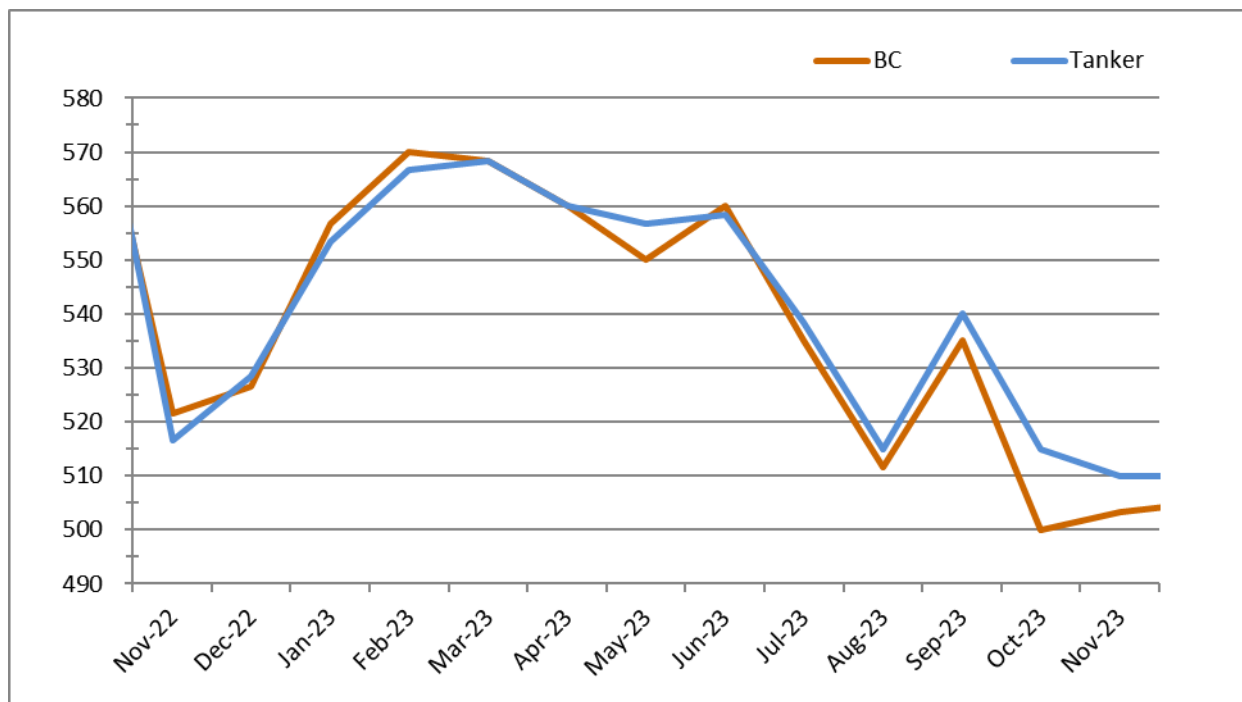
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022.12	2023.12		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	540.97	-8.4%	528.33	510.00	0.0%	-3.5%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	537.92	-8.6%	526.67	505.00	0.3%	-4.1%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



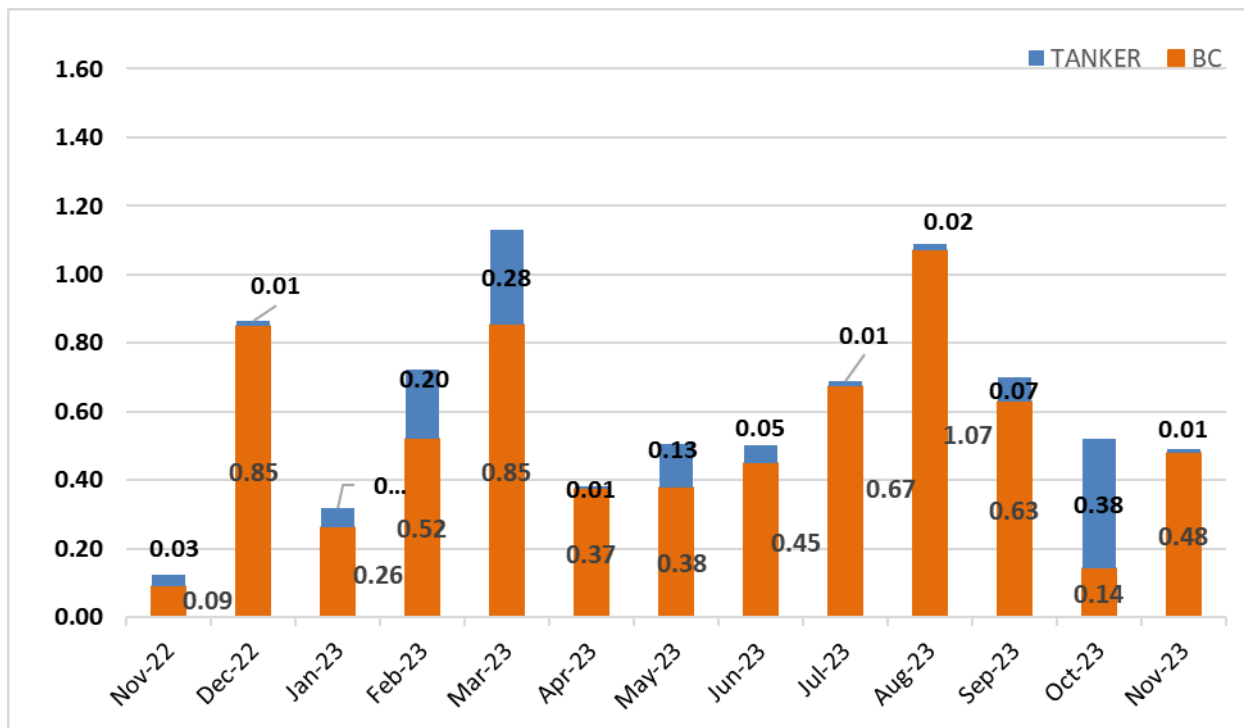
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022.11		2023.11			
	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	0.03	1	0.01	-68.2%	2	100.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.09	2	0.48	424.1%	11	450.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

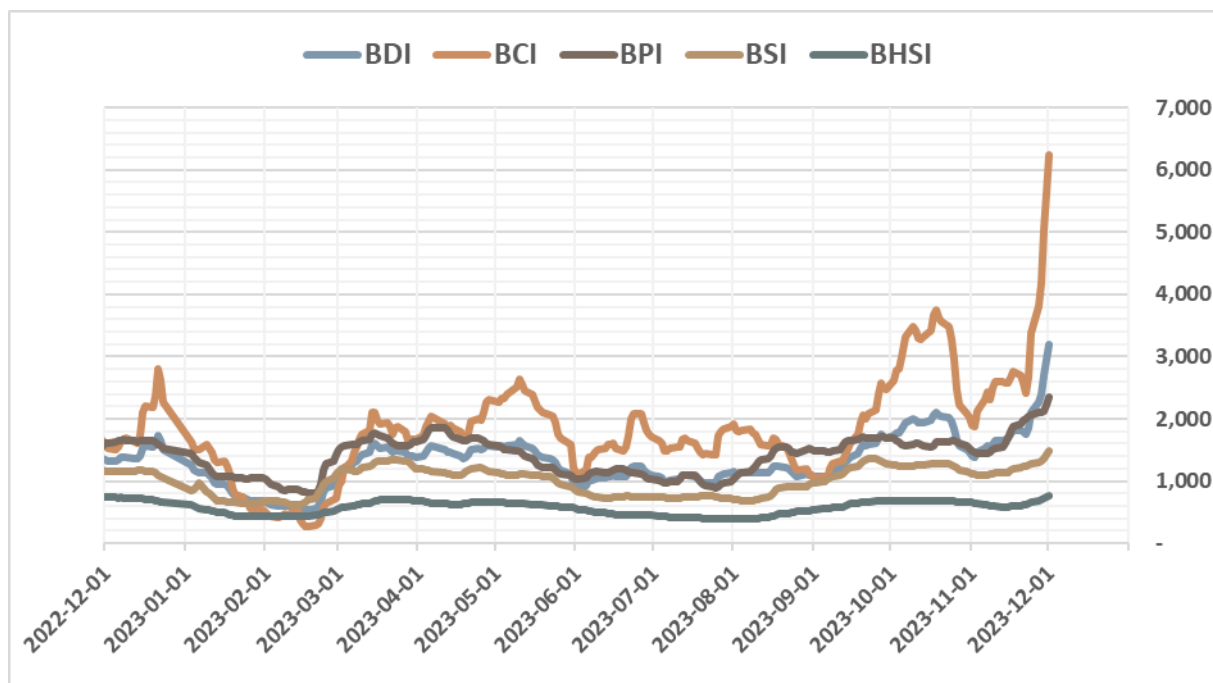
Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	G HARMONY	35,014	11,248	2005	JAPAN	SULZ	531	PAKISTANI
CONT	ZE HONG	41,624	11,618	1995	GERMANY	B&W	520	INDIAN, incl. 285 Tons Bunkers

V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-12-01	2023-11-24	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	3,192	2,102	▲1,090.00	3,192	530
BCI	6,237	3,385	▲2,852.00	6,237	271
BPI	2,341	2,064	▲277.00	2,341	809
BSI	1,489	1,279	▲210.00	1,714	625
BHSI	773	670	▲103.00	1,034	389



V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	670.50	▼27.50	588.50	▲14.50	577.00	▲8.00
MGO	785.50	▼9.50	805.00	▼1.50	789.50	▼22.00
LSMGO	785.50	▼9.50	805.00	▼1.50	-	-
IFO380	484.50	▲11.00	489.50	▲3.50	484.50	▲6.00

❖기준일 : 12 월 01 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-12-01	2023-11-24	CHANGE
미국 USD	1290.40	1298.70	▼8.30
영국 GBP	1629.65	1627.79	▲1.86
유로 EUR	1405.37	1416.23	▼10.86
중국 CNY	180.70	181.61	▼0.91
일본 JPY (100)	871.21	868.26	▲2.95

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 리즈(rizz)

◆ 올해 영미권의 Z세대(1997~2012년 사이에 태어난 세대) 사이에서 선풍적인 인기를 끌었던 신조어 '리즈(rizz)'가 영국 옥스퍼드 사전이 발표하는 올해의 단어로 선정됐다.

연합뉴스에 따르면 3일(현지시간) 뉴욕타임스는 영국 옥스퍼드 영어 사전(OED)이 2023년 올해의 단어로 리즈를 뽑았다고 보도했다.

이성의 마음을 끌어당기는 매력을 뜻하는 '리즈'는, 사람을 휘어잡는 강한 매력을 뜻하는 '카리스마'(charisma)에서 파생된 신조어다. '로맨틱 카리스마'(romantic charisma)의 준말이라는 해석도 있다.

문장에서 "그는 '리즈'를 갖고 있다"는 식의 명사형으로 주로 사용되지만 "매력·끼를 발산하다, 유혹하다"(rizz up)는 의미의 동사형으로 쓰이기도 한다. 한국에서 '전성기'를 의미하는 용어인 '리즈(Leeds)'와는 한글 표기는 같지만 뜻, 스펠링과 영어 발음 등이 모두 다르다.

이 단어는 미국의 인기 인터넷 방송인 카이 세나트가 2021년 실시간 인터넷 방송에서 처음 사용한 것으로 알려졌다. 이후 지난 6월 '스파이더맨' 역으로 유명한 영국 배우 톰 홀랜드(27)가 인터뷰에서 '리즈'라는 단어를 사용하면서 본격적으로 인기를 끌기 시작했다. 홀랜드는 당시 버즈피드와 인터뷰에서 "나는 '리즈'가 전혀 없다. 제한된 '리즈'만 있다"고 말했다.

캐스퍼 그래스월 옥스퍼드 사전 대표는 올해의 단어 선정은 소셜 미디어가 언어의 변화 속도를 기하급수적으로 빨라지게 만들고 있는 현상을 반영했다면서 이 단어 자체에 사람을 끄는 '매력'(rizz)이 있다고 말했다.

그래스월 대표는 "이 단어가 소셜 미디어에서 비주류가 쓰던 신조어에서 주류 유행어로 옮겨온 이유는 그저 말하기 재미있기 때문"이라면서 "단어가 혀에서 뱉어질 때 함께 생겨나는 약간의 즐거움이 있다"고 말했다.

'리즈'와 함께 경합한 단어는 미국의 팝 스타 테일러 스위프트의 팬덤을 뜻하는 '스위프트티'(Swiftie), 특정 제품의 판매에 부정적 영향을 미치는 행위인 '디-인플루언싱'(de-influencing), 인공지능(AI) 프로그램에 입력하는 작업 지시나 명령을 뜻하는 '프롬프트'(prompt) 등이 있다.

옥스퍼드 사전 '올해의 단어'는 영어를 사용하는 전 세계 국가의 뉴스 자료 등에서 수집한 220억 개 이상의 단어나 문구로 활용도를 판단해 선정한다.

한편, 지난해 옥스퍼드 사전이 발표한 올해의 단어는 '고블린 모드(goblin mode)'였다. 이는 사회적 규범이나 기대를 거부하며, 뻔뻔하고 게으르며 제멋대로 구는 태도를 뜻하는 신조어다.

[출처 : 에너지경제]

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	Victor Song(송은석) Deputy General Manager T. 070-7771-6414
	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(차해정) 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