



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.308

**Updated July 21, 2020**

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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	5
- BC Sales Report	
Tankers	9
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	13
Key Indicators	16
STL News & Information	18
Contact Information	19

\*\* 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.  
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

## I . ISSUE & TREND

### 1. 中 스크러버 작업장 잠정 폐쇄...정유업계 "저유황유 반등 기대"

지난해부터 점쳐지던 저유황유(LSFO) 강세가 하반기 본격화 한다는 관측이 나온다.

코로나 19 로 선박 스크러버 설치율이 줄면서인데, 최근 고유황유와의 가격 차이가 크게 좁혀진 점도 저유황유 반등에 힘을 보태고 있다.

20 일 영국 클락슨리서치에 따르면 지난해 기준 전 세계 스크러버의 76% 가량을 공급했던 중국의 한 작업장이 코로나 19 장기화로 잠정 폐쇄됐다. 이로써 올해 스크러버 설치를 계획한 선박 중 25%만이 설치를 진행 중인 것으로 전해진다. 올해 스크러버를 장착할 선박은 700 척 이상이었지만 지난 4 월부터 270 척이 계획을 취소했다. 스크러버 설치를 지속 중인 곳에서는 작업이 상당 시간 지연되고 있다. MSC JOANNA 등 글로벌 선박사들에 따르면 코로나 19 여파로 지난 3~4 월 중 마무리 됐어야 할 작업이 6 월까지 밀렸다.

선박 연료유 황 함량을 0.5% 이하로 낮추는 IMO2020 시행으로 선주들은 스크러버 설치, 저유황유 사용, 액화천연가스(LNG)선 도입 등을 준비해 왔다. 이 중 스크러버 설치 수요가 가장 높았지만 설치율은 이처럼 줄어드는 모양새다. 더욱이 일부 국가에서 스크러버 설치 선박 입항을 금지하고 있어 스크러버 수요는 더 쪼그라들 전망이다.

이에 시장에서는 저유황유가 반사이익을 볼 것으로 점친다. 선박 연간 지출비용 중 유류비가 20%를 차지해 비교적 값비싼 저유황유 수요가 크게 늘지 않았지만 상황이 급변하게 되면서 정유사들은 대응에 나서고 있다.

특히 스크러버 설치가 감소한 올해 2 분기부터 움직임이 늘었다. 인도네시아 등 일부 국가에서는 저유황유 생산을 늘리고 있다. 캐나다 비즈니스 홀딩스는 최근 저유황유 정유소 건설에 15 억 달러를 투자했다. 일찌감치 저유황유 수요 대응을 준비한 국내 정유사들은 가동률 상승을 고심 중이다. 국내 정유사들은 글로벌 정유사들보다도 고도화율이 높아 저유황유 생산에 따른 수익이 고스란히 반영될 전망이다.

## I . ISSUE & TREND

지난 4 월 감압잔사유탈항설비(VRDS) 가동을 시작한 SK 에너지 LSFO 가동률은 현재 90% 수준이다. 현대오일뱅크는 LSFO 가동률을 60~70% 수준으로 낮췄다가 이달 들어 가동률을 끌어올리기 시작한 것으로 알려졌다.

최근 저유황유는 가격 경쟁력도 강화해가는 양상이다. 고유황유-저유황유 간 가격 차이는 올해 초 톤당 300 달러에서 최근 60 달러로 대폭 축소됐다. 업계에 따르면 저유황유 마진은 상반기 배럴당 5 달러에서 3 분기 14 달러, 4 분기 13 달러로 오름세를 보일 전망이다.

정유업계 관계자는 "6 월 저유황유 수요나 수출량은 확인해봐야 알겠지만 상반기까지는 변화가 없을 것으로 보인다"며 "하반기 생산량 확대를 위해 준비하고 있다"고 말했다.

## 2. 해운업계 상황 반영못한 '기안기금'

정부의 기간산업안정기금(기안기금)이 해운업계의 상황을 제대로 반영하지 못해 경영난을 겪고있는 해운사들의 흑자도산 가능성을 배제할 수 없다는 지적이 나오고 있다. 코로나 19 여파로 막대한 비용이 소요되면서 유동성이 고갈된 상황인데 까다로운 기준으로 인해 기안기금을 받기가 쉽지 않기 때문이다.

해운업계 관계자는 19 일 "항공사들은 코로나 19 로 인해 여객이 급감하는 직접적인 피해를 입었지만 해운사들은 간접적으로 받은 유동성 충격이 더 크다"면서 "과거에는 지출하지 않았던 비용을 스스로 감당하면서 상당수 업체가 유동성 위기를 겪고 있다"고 호소했다.

실제로 화주들이 이전보다 운임결제를 늦추고 있으며 낡은 선박을 해체해 현금을 확보하는 폐선시장도 코로나 19 로 마비됐다. 무엇보다 금융시장 경색으로 기존에는 걱정이 없었던 회사채 롤오버가 되지 않고 있으며, 파이낸싱이 안돼 조선소에 지급해야 할 대금을 보유 현금으로 충당하고 있는 상황이다. 코로나 19 속에서도 이익을 냈지만 채무상환에 어려움을 겪고 있는 해운업체도 여러곳이다.

문제는 기안기금이 이 같은 상황을 제대로 반영하지 못했다는 점이다.

기안기금이 원칙적으로 기존 차입금 원금상환을 막아냈다는게 업계의 지적이다. 지원금 산출방식에서도 금융비용이 제대로 반영되지 않았다는 설명이다.

## I. ISSUE & TREND

기안기금 지원규모는 경영상 필요자금에서 예상 매출을 제외해 산출된다. 경영상 필요자금은 매입채무, 이자비용, 운영비용으로 명시했는데 해운업계는 운영비용에 금융비용이 반영돼야 한다는 입장이지만 금융권에선 제외해야 한다는 분위기다.

이 관계자는 "기계적으로 계산하면 해운업계에선 답이 안나온다"면서 "코로나 19로 유동성이 말라버린 상황이라는 점을 고려해야 한다"고 요구했다. 최악의 경우 이익을 내면서도 채무상환을 하지 못해 흑자도산하는 업체가 나올 수 있다고 우려했다. 코로나 19로 인한 피해 입증도 쉽지 않은 만큼 해양진흥공사 프로그램으로 가야하는 것 아니냐는 요구도 나온다.

또 다른 해운업계 관계자는 "적자가 많이 나와 코로나 19로 인한 피해를 입증할 수 있는데 해운업계는 실적이 아니라 당장의 유동성이 문제"라면서 "어차피 지원규모가 크지 않을 것으로 판단하는 업체들이 기안기금을 신청할지 해진공으로 갈지 고민하고 있다"고 전했다.

해운업계에선 당초 기안자금 신청 차입금 기준인 5000억원을 낮춰달라고 요청했지만 정부는 이보다 낮은 업체들은 해진공 프로그램을 이용하면 된다는 답변을 내놓은 것으로 알려졌다. 이 관계자는 "차입금 5000억원 이상인 해운업체가 12곳 정도인데 기안기금 신청은 2~3곳 정도가 거론된다"고 말했다.

### 3. 감산 축소에도 요지부동 유가...조선·해운 난감

국제유가가 장기간 약세를 보이면서 조선 및 해운업계가 난감한 표정이다.

조선사들은 하반기 유가 회복이 정체됨에 해양설비 수주가 요원한 상황이고 해운업계도 운임 약세와 원가 불안요소에 긴장감을 놓지 못하고 있다.

17일 외신과 관련업계에 따르면 석유수출국기구(OPEC)와 러시아 등 주요 산유국은 오는 8월부터 원유 감산 규모를 축소키로 했다. 올 들어 사상 최악으로 유가가 폭락하면서 산유국들은 가격 지지를 위해 원유 생산을 제한해왔다. 이번 합의는 감산 규모를 일부 축소해 공급을 늘리겠다는 것이다. 하반기 경제 재개 및 경기 회복으로 원유 수요가 점차 회복되고 있다는 판단에서다.

산유국의 감산량 축소 결정에도 국제유가는 아직까지 큰 변동성은 보이지 않고 있다. 공급량 증가가 예상보다 크지 않은데다 3분기 이후 수요량 증가폭이 공급감소량을 넘어설 것으로 전망되는 탓이다.

## I . ISSUE & TREND

백영찬 KB 증권 연구원은 "8 월부터 원유공급이 증가하지만 그 영향은 크지 않을 것으로 보인다"며 "이번 감산 완화조치로 인한 실질적인 원유공급 증가는 105 만 배럴 내외이고 하반기 원유수요 증가를 통해 공급 확대를 흡수할 수 있기 때문"이라고 분석했다.

유가가 40 달러대에서 요지부동 앉으면서 조선업계는 해양플랜트 시장의 개선을 기대하기 어렵게 됐다. 통상 해양 플랜트 시장은 배럴당 50~60 달러 이상의 유가 상황에서 안정적인 수익성을 찾을 수 있다. 연초보다 회복되긴 했지만 여전히 낮은 유가 탓에 해양시설 발주는 씨가 말랐다. 게다가 장기화된 유가 약세는 LNG 선 등 주요 선종의 투자마저 위축되게 해 전체 발주 시장에 부정적이다. 현대중공업·대우조선해양·삼성중공업 등 조선 빅 3 는 7 월 현재까지 올해 목표 수주량의 10~15% 수준을 채우고 있는 상황이다.

해운업계는 일단 저유가 상황을 반기는 입장이지만 불확실성 증대에 따른 원가 불안과 운임 약세가 계속되면서 불안하긴 마찬가지다. 유가 하방요인에도 세계 경기 둔화로 인한 유가 변동성이 커 선박 운영에 불확실성은 여전하다. 실제 하반기 국제유가 전망치는 배럴당 30~48 달러 수준으로 기존 대비 소폭 상향된 수준이다.

또한 최근 코로나 19 감염이 재확산 및 미중 무역갈등 탓에 하반기 물동량 회복에 제동이 걸리는데다 상반기 유가 급락으로 저유황유할증료(LSS) 인하 가능성도 커 운임이 하락 반전할 수 있다.

해운업계 관계자는 "코로나 19 약재 등에 따라 올해 전체 해운 운임은 전년 대비 약세가 나타날 전망"이라면서 "최근 운임 회복과 저유가 수혜로 이익을 내고 있지만 미중 무역갈등 등 불안요소가 남아있어 시황을 예의주시하고 있다"고 말했다.



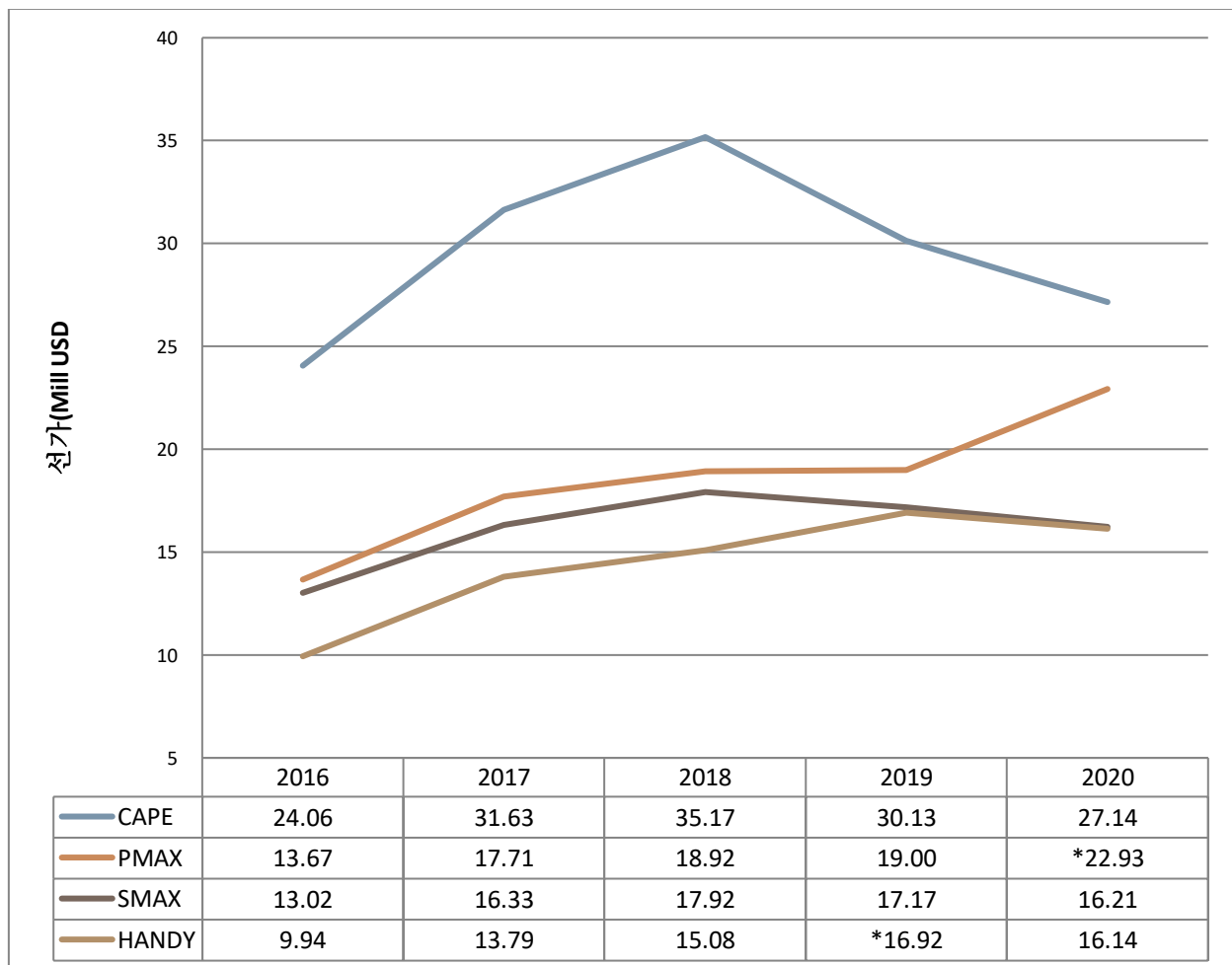
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Capesize 180K</b>	24.06	31.63	35.17	30.13	27.14
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.90%
<b>Kamsarmax 82K</b>	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.93
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.68%
<b>Supramax 58K</b>	13.02	16.33	17.92	17.17	16.21
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-5.55%
<b>Handysize 37K</b>	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.14
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-4.57%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

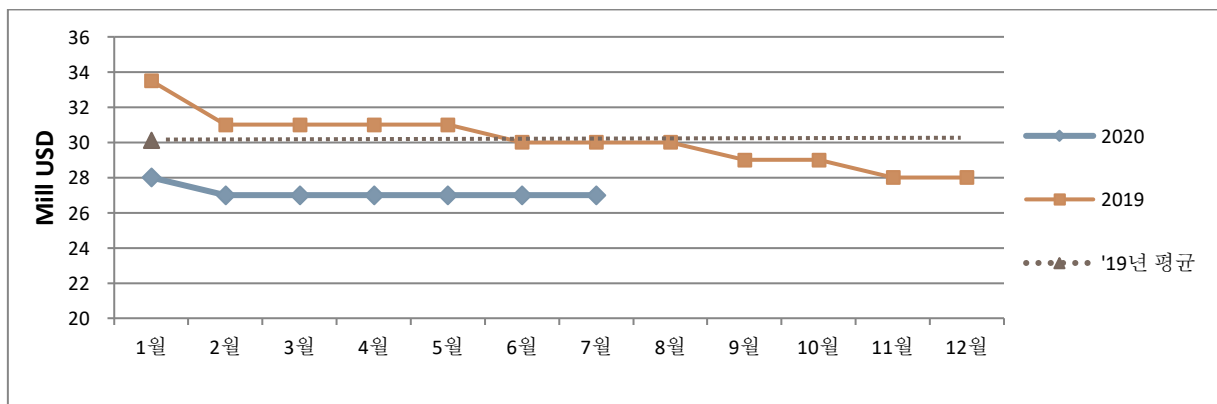




## II . BULK CARRIER

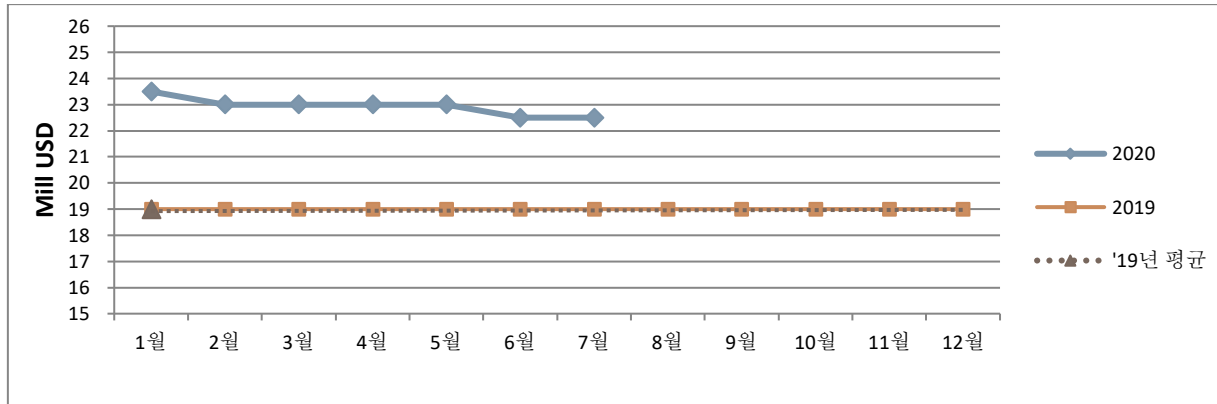
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00			27.14
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	16.4%	12.9%	12.9%	12.9%	12.9%	10.0%	10.0%			-9.9%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50			22.93
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%			-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%			20.7%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50			16.21
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%			-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-8.8%			-5.5%
HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50			16.14	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%			-	
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	11.8%	14.7%			-4.6%	
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	30.13	
	PMAX	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.50	17.50	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92	

### □ Cape

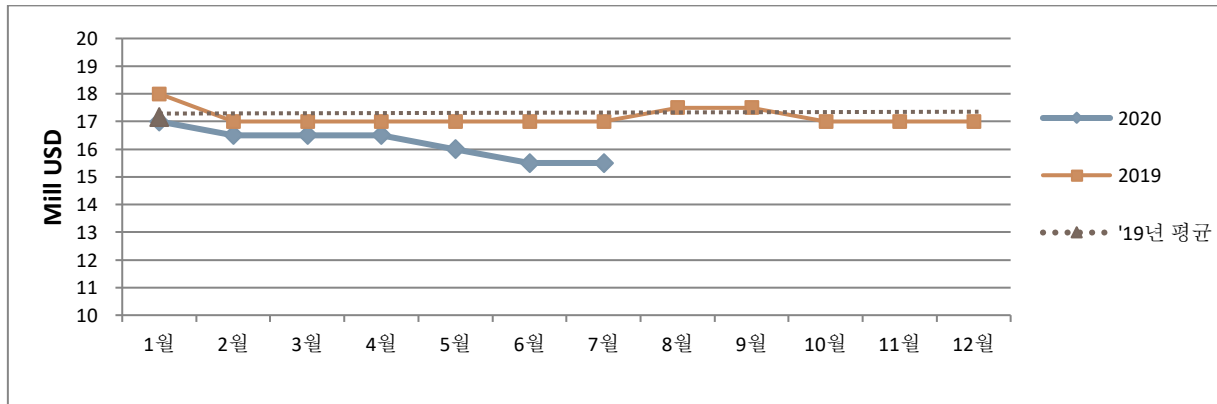


## II . BULK CARRIER

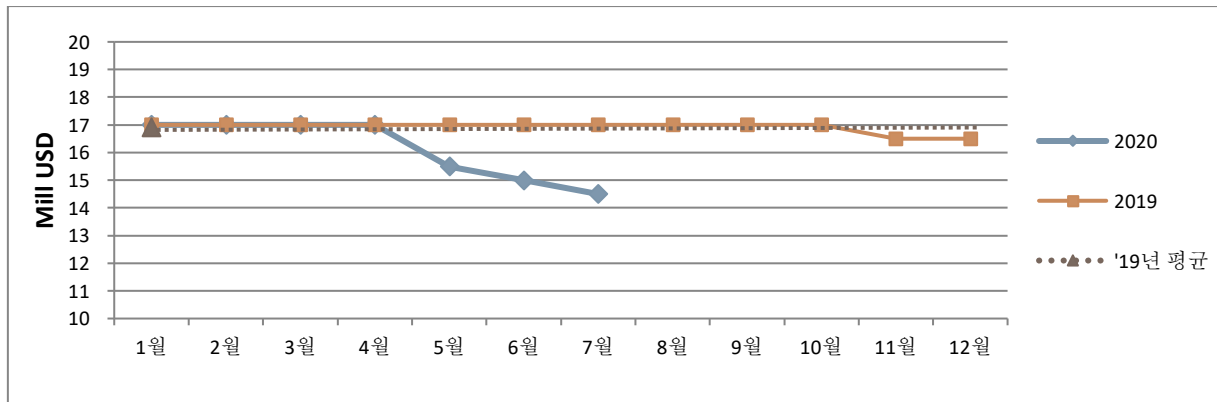
### □ Kamsarmax \*'19년까지는 76K 기준



### □ Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE LEONIDAS	180,149	2010	KOREA	B&W		18.5	Greek buyer
BC	TAIPOWER PROSPERITY II	88,005	2000	TAIWAN	SULZ		5.25	Chinese buyer
BC	TAIPOWER PROSPERITY I	88,005	2000	TAIWAN	SULZ		5.25	
BC	MIMI SELMER	55,711	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.5	Undisclosed buyer
BC	PANWORLD	55,675	2011	KOREA	B&W	C 4x25t	10.25	Chinese buyer
BC	BULK PARAISO	53,503	2007	KOREA	B&W	C 4x30.5t	8.1	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	PEGASUS OCEAN	34,512	2015	JAPAN	MITSU	C 4x30t	14	Greek buyer
BC	SEATTLE	31,900	2000	JAPAN	MITSU	C 4x30t	3.8	Middle Eastern buyer
BC	MOONLIGHT SERENADE	31,771	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30t	7.3	Greek buyer, BWTS fitted

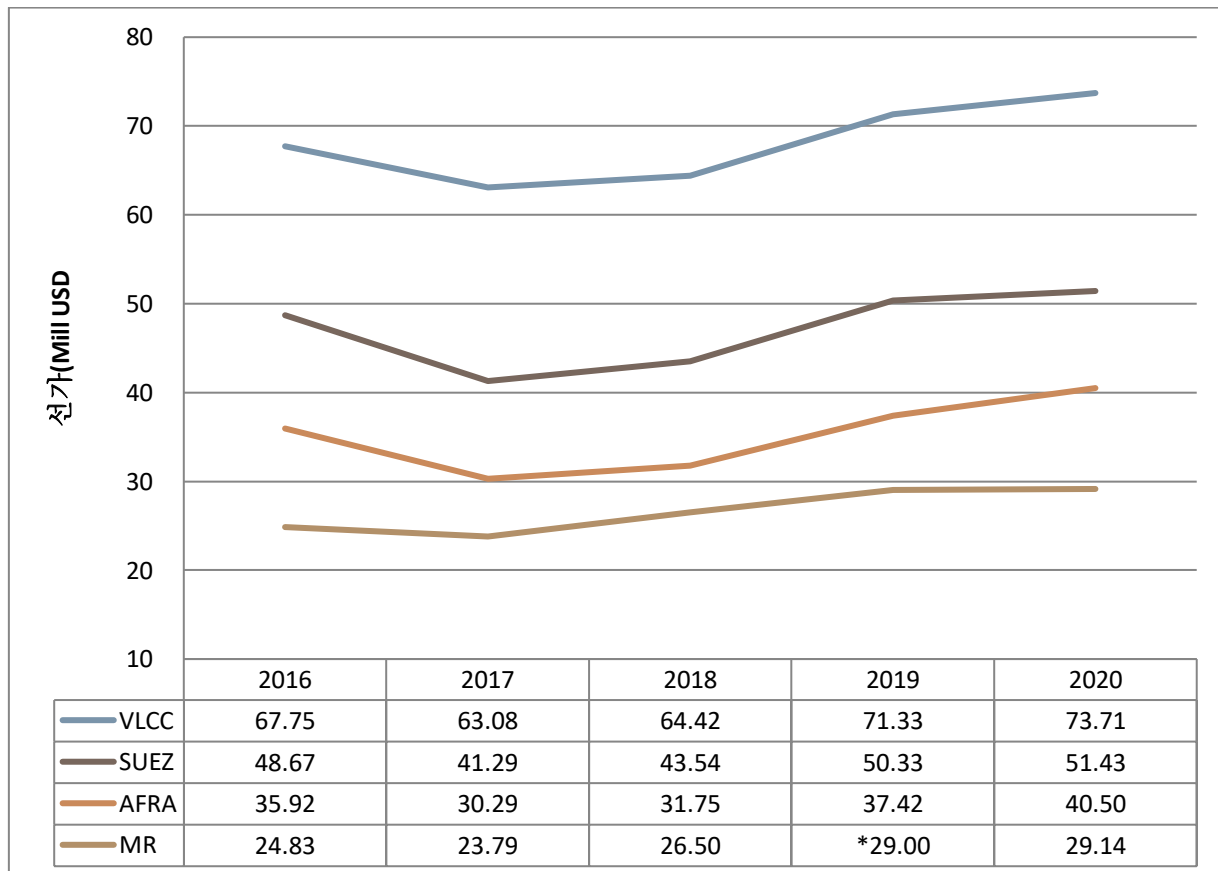
## III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	73.71
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	3.34%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	51.43
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	2.18%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	40.50
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	8.24%
MR 51K <small>*'18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	29.14
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	.49%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

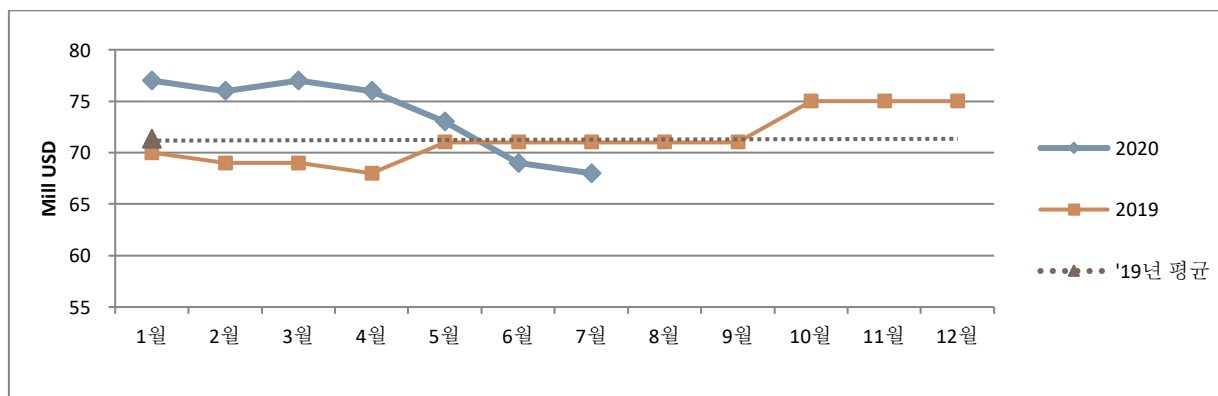
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



## III. TANKER

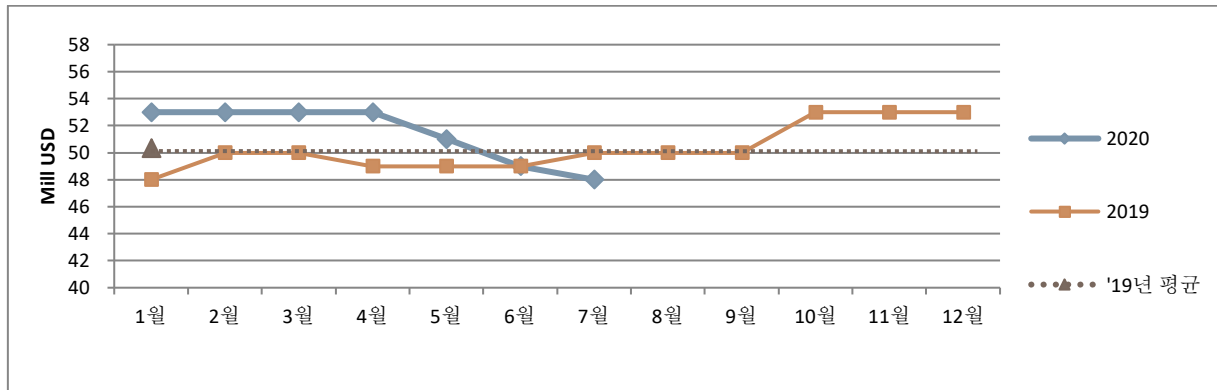
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	68.00			73.71
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-1.4%			-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-4.2%			3.3%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	48.00			51.43
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-2.0%			-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-4.0%			2.2%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	37.50			40.50
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	0.0%			-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-1.3%			8.2%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50			29.14
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%			-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	11.7%			0.5%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	29.00	

### VLCC-310K

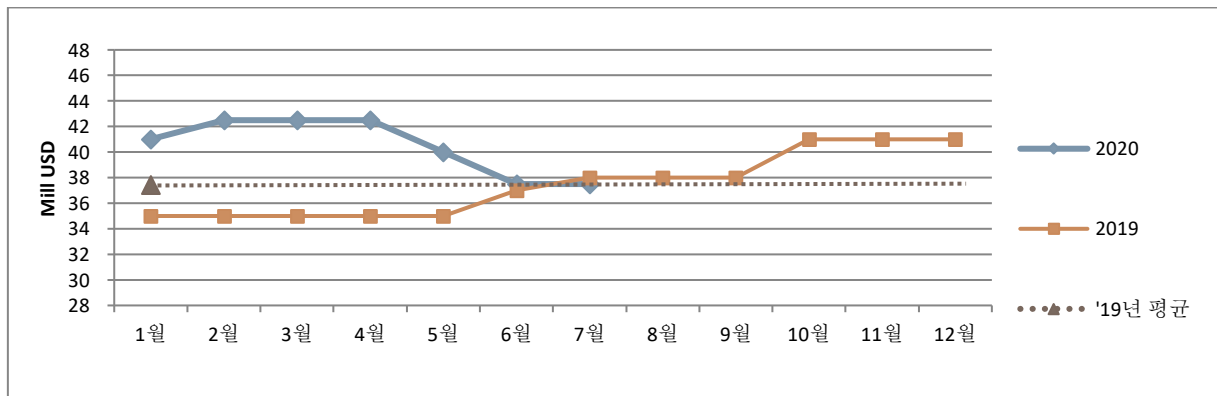


## III. TANKER

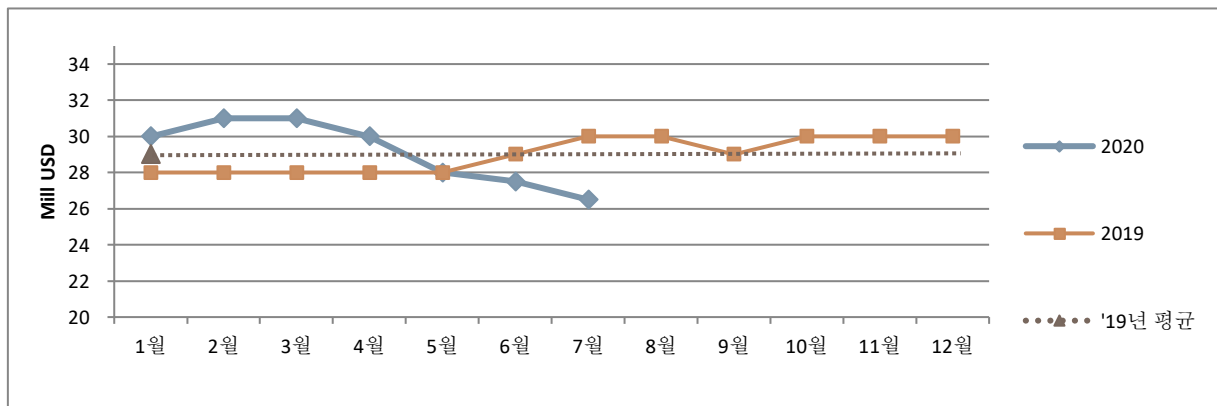
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	LADY M	115,418	2003	JAPAN	B&W		15.5	Russian buyer
TANKER	TEXAS STAR	115,338	2003	JAPAN	B&W		15.5	
TANKER	FANEROMENI A	45,800	2000	JAPAN	MITSU		6.4	Middle Eastern buyer
TANKER	PETROLIMEX 06	35,758	1996	JAPAN	MITSU		3	undisclosed buyer
OIL /CHEM	NAVIG8 AMESSI	37,596	2015	KOREA	MAN	2	26.5	undisclosed buyer, BWTS Fitted
OIL /CHEM	CHEMBULK TORTOLA (stst)	19,934	2007	JAPAN	MITSU	2&3	9.2	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	YUE YOU 902	10,159	1998	KOREA	B&W	2&3	2.1	undisclosed buyer, old sale
LPG	LAVENDER PASSAGE	49,708	1996	JAPAN	MITSU		16	Undisclosed buyer

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CMA CGM AGADIR	13,760	2003	CHINA	B&W	1118	TEU	2.1	German buyer
CONT	MARCARRIER	12,578	2007	KOREA	B&W	1049	TEU	5.2	Chinese buyer
CONT	MARCLOUD	12,578	2007	KOREA	B&W	1049	TEU	5.2	Chinese buyer, DD freshly passed
CONT	HOHERIFF	11,318	2007	CHINA	MAN	970	TEU	2.8	Undisclosed buyer

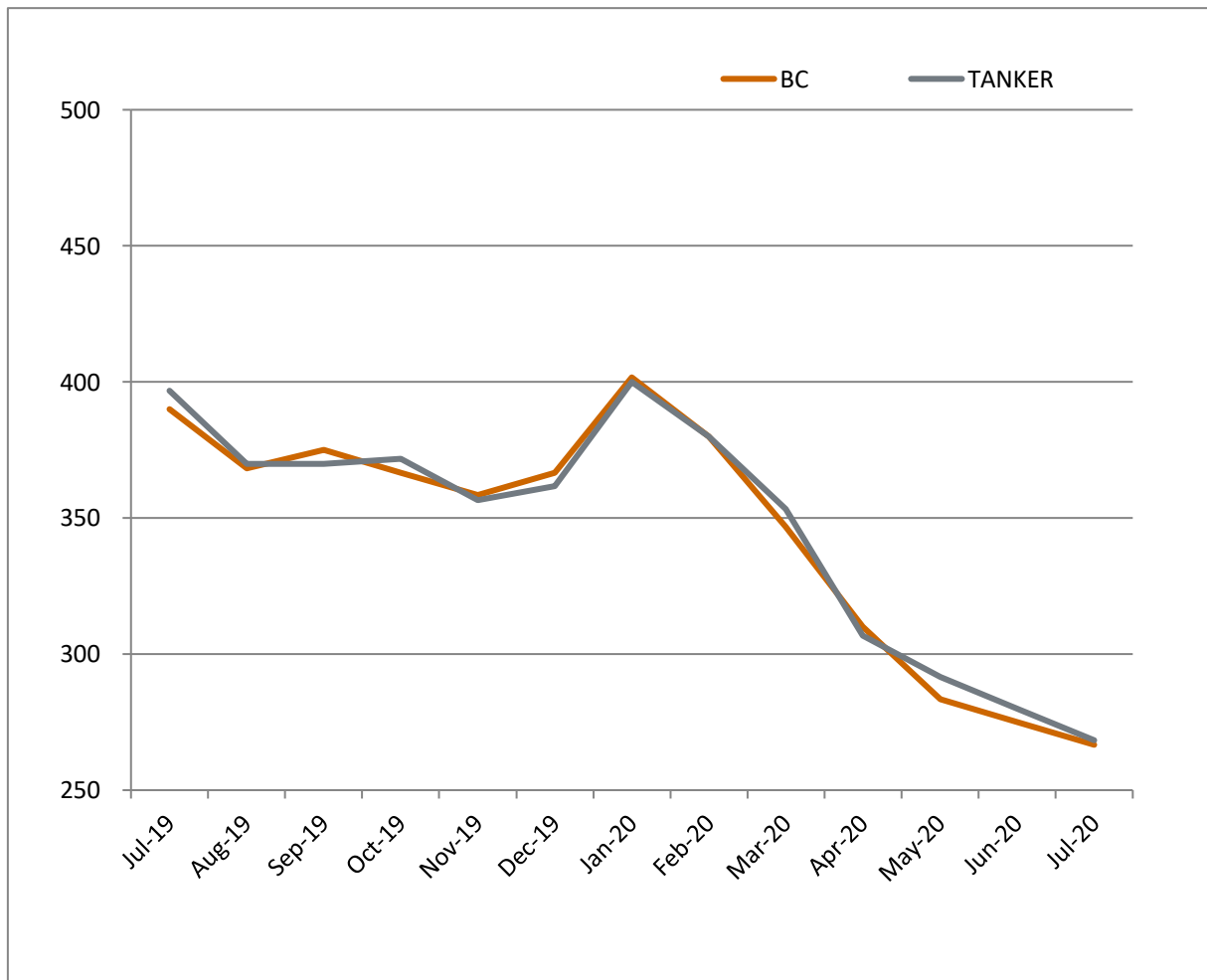


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 7 월	2020 년 7 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	325.71	-17.8%	396.67	268.33	-4.2%	-32.4%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	323.33	-18.9%	390.00	266.67	-3.0%	-31.6%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

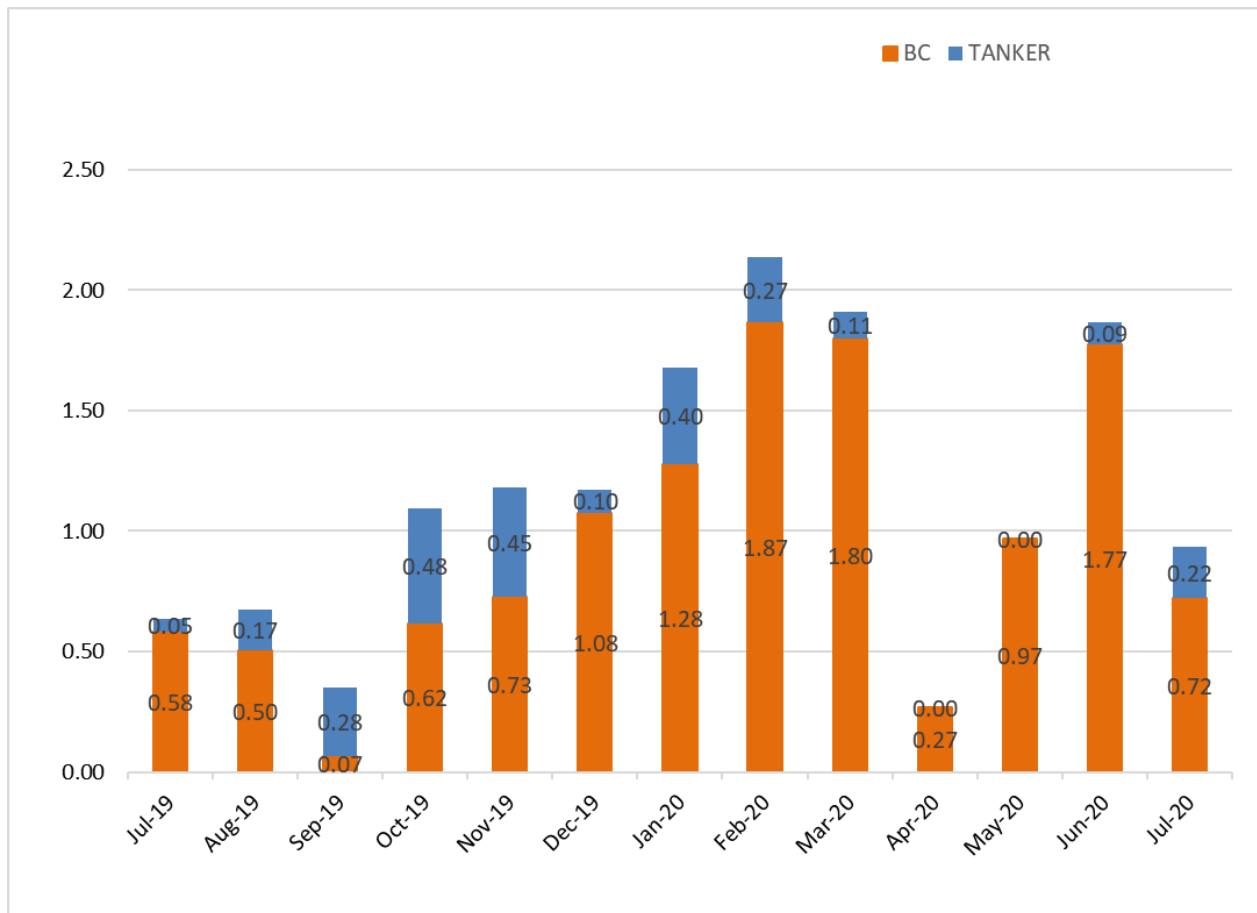


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적			2019 년 7 월		2020 년 7 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	1.09	30.8%	42	43.3%	0.05	4	0.22	298.1%	5	25.0%
BC	7.45	116	8.67	116.5%	75	64.7%	0.58	14	0.72	23.9%	6	-57.1%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	HISPANIA GRAECA	74,133	10,228	2001	JAPAN	B&W	192	AS IS Capetown
BC	STELLAR EXPRESS (chip carrier)	48,821	7,934	1990	JAPAN	SULZ	322	Full sub-conti option
BC	BOLD VOYAGER	43,469	8,200	1991	JAPAN	B&W	337-340	PAKISTAN
BC	MASTER	24,110	6,772	1997	CHINA	SULZ	336	PAKISTAN
CONT	KUO HSIUNG	18,050	5,915	1993	JAPAN	B&W	340	PAKISTAN
CONT	SETUBA	16,727	5,280	1997	GERMANY	B&W	326	Full sub-conti option
PCC	BALTIC HIGHWAY	17,828	12,937	2001	JAPAN	B&W	283	INDIA., Green recycling, incl. bunker 630t
PCC	POLARIS ACE	15,522	12,700	2001	JAPAN	B&W	291	INDIA., Green recycling, incl. bunker 400t
TANKER	AVATAR	3,380	2,102	1990	FINLAND	PIELS	297	Full sub-conti option

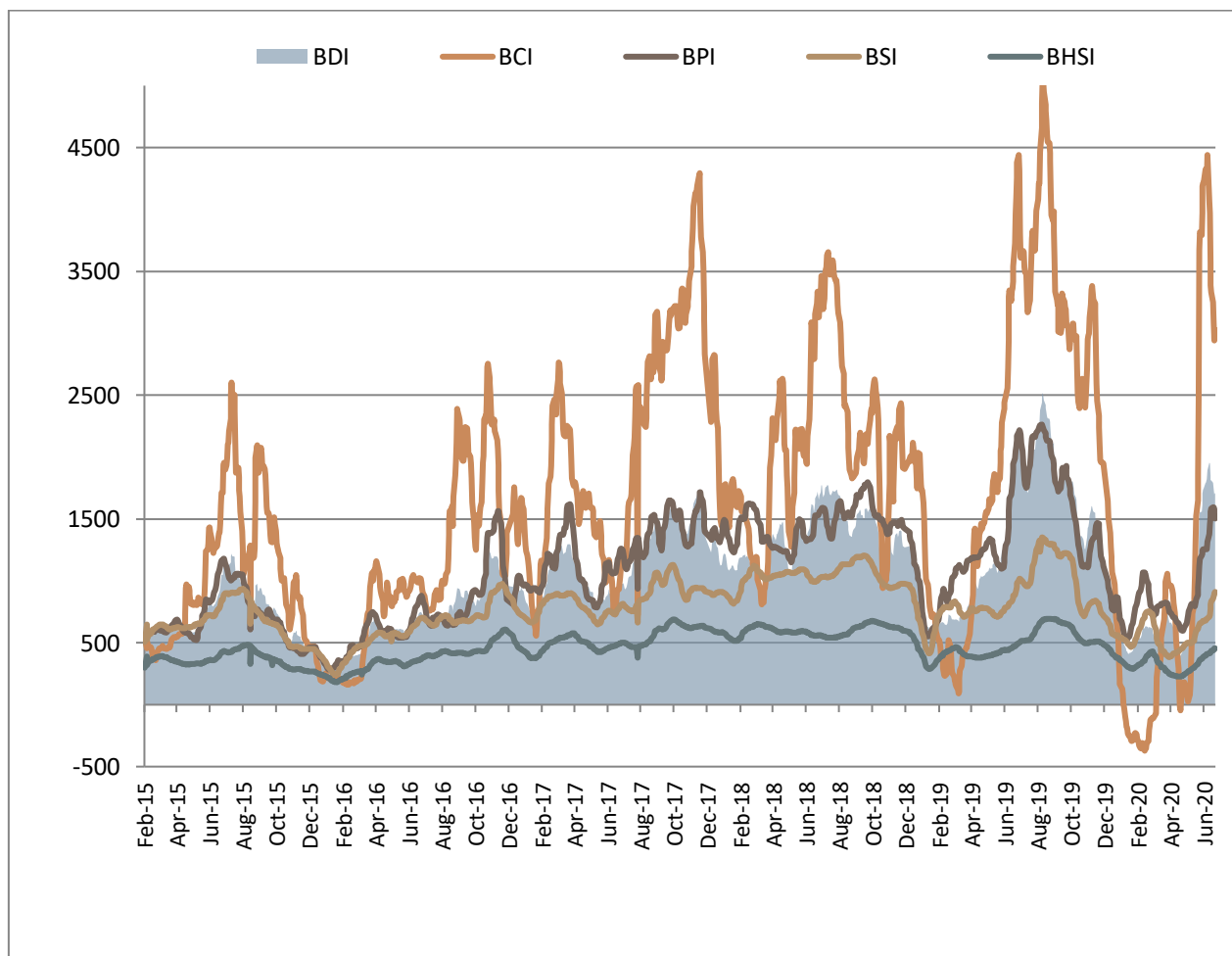




## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2020-07-17	2020-07-10	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1710	1810	▼-100.00	2518	290
BCI	3025	3333	▼-308.00	5043	-372
BPI	1504	1587	▼-83.00	2262	282
BSI	910	835	▲75.00	1351	243
BHSI	457	435	▲22.00	692	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	335.50	▲5.00	308.00	▲8.00	306.50	▲8.50
MGO	386.00	▲3.50	368.50	▲11.00	367.50	▼-10.50
LSMGO	384.00	▲3.50	367.00	▲12.00	-	-
VLSFO	277.50	▲10.50	258.50	▲8.00	260.00	▼-4.00

❖ 기준일 : 7 월 17 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2020-07-17	2020-07-10	CHANGE
미국 달러	1204.10	1194.50	▲9.60
일본 엔(100)	1110.40	1114.06	▼-3.66
유로	1370.93	1348.23	▲22.70
중국 위안	172.22	171.01	▲1.21

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] 펜트업 효과(Pent-up effect)

억눌렸던 수요가 급속도로 살아나는 현상으로, 보통 외부 영향으로 수요가 억제되었다가 그 요인이 해소되면서 발생한다. 특히 2020년 코로나 19 확산으로 사회적 거리두기가 추진되며 경제활동이 급격히 위축됐다가, 점차 각국이 봉쇄조치를 해제하고 확진자 발생 상황이 조금씩 나아짐에 따라 펜트업 효과가 일어날 것이라는 예측이 일었다.

[출처 : 시사상식사전, PMG 지식엔진연구소]

### [관련기사] 반짝 펜트업

2020.06.23

펜트업(PENT-UP) 수요란 '억압 수요'로 한동안 억제됐던 수요가 한꺼번에 몰리는 현상을 말한다. 긴급재난지원금이 기름을 부었다. 소비가 폭발했다니 그나마 다행이다. 물가상승도 기대된다고 한다. 그런데 반짝 수요에 그칠 수도 있다. 코로나 19 장기화로 소비심리가 완전히 회복했다고 보기 어렵다. 이같은 전망에 힘이 실리는 현상은 곳곳에서 나타난다.

지난달 꽤 많이 들어오던 지역사랑상품권은 이달 초부터 찾아보기 어렵다. 정부 긴급재난지원금을 지역사랑상품권으로 받은 시민이 많은데 상품권이 안 들어온다는 것은 이제 음식점 등에서 쓸 돈이 별로 없다는 얘기다.

재난지원금 소비가 절정을 이룬 지난달 말 이후 소비심리는 다시 위축되고 있다. 5만원권도 안보인다. 사람들이 지갑에 그냥 넣어두고 있다.

코로나 19 재확산 조짐은 여전하다. 거리두기도 마찬가지다. 소비는 모든 경제활동의 기초다. 소비가 일어나지 않으면 생산도 고용도 사라진다. 선순환의 고리는 만들어지지 않는다. 망가질 뿐이다. 금리는 마이너스를 코 앞에 두고 있다. 경제가 활력을 잃었다는 의미다. 저성장은 고착화했다.

기업들은 특히 보수적으로 수요를 예측하고 있다. 최근 수요가 반짝 펜트업이라는 분석이다. 경제가 언제 다시 쫓겨나지 않을지 모른다. 게임 체인저(코로나 19 백신과 치료제)만이 살 길이다. 이럴 경우 펜트업 수요는 반짝이 아니라 폭발할 것이다..

[출처 : 브릿지경제]



## VII. CONTACT INFORMATION

**STL GLOBAL Co., Ltd.**

101-1401, Lotte Castle President, 109, Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea  
 Tel: +82-2-776-0840 (Rep.) Fax: +82-2-776-0864  
 E-mail: seoul@stlkorea.com  
 www.stlkorea.com

| **SALE & PURCHASE**

**Neal S.I. Kwon (권순일 상무)**  
 Senior Director  
 Tel. 070-7771-6410  
 Mob. 010-9496-0523  
 snp@stlkorea.com  
 neal@stlkorea.com (Personal)

| **CHARTERING**

**Sancho Kim (김현진 이사)**  
 Director  
 Tel. 070-7771-6404  
 Mob. 010-5756-9378  
 snp@stlkorea.com  
 sancho@stlkorea.com(Personal)

| **RESEARCH**

**Anna Lee (이혜란 과장)**  
 Manager  
 Tel. 070-7771-6403  
 Mob. 010-2258-5561  
 snp@stlkorea.com  
 anna@stlkorea.com(Personal)

**Claire C.W. Ji (지차욱 차장)**  
 Deputy General Manager  
 Tel. 070-7771-6411  
 Mob. 010-6625-9785  
 snp@stlkorea.com  
 claire@stlkorea.com(Personal)

**Mike Hong (홍창목 부장)**  
 General Manager  
 Tel. 070-7771-6417  
 Mob.010-4855-8055  
 snp@stlkorea.com  
 mikehong@stlkorea.com  
 (Personal)

| **AGENCY OPERATION** (오수현 차장 Tel. 070-7771-6402)

| **FERROALLOY LOGISTICS** (안지영 차장 Tel. 070-7771-6405)

| **WAREHOUSE MANAGEMENT** (진정식 과장 Tel. 070-7771-6406)

E-mail. operation@stlkorea.com

**에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)**  
 Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388  
 E-mail. tour@stlgtour.com

| 기업/일반 단체 (이현성 부장 Tel.070-4800-0153)  
 | 항공 예약 (김영하 실장 Tel.070-4800-0151)

**전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)**  
 Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333  
 E-mail. academy@stlyacht.com

| 보트/요트 면허취득 (이진행 실장 Tel.010-2777-4027)