



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.295

Updated April 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
STL News & Information	19
Contact Information	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 코로나에 해운동맹도 흔들

60여년 역사를 가진 국내 5위 해운사 흥아해운의 사세가 기운 것은 순식간이었다. 흥아해운은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 물동량이 줄면서 돈을 갚기 어려운 상황에 처하자 지난 3월 초 산업은행에 워크아웃을 신청했다.

흥아해운을 벼랑 끝으로 내몬 코로나 19의 여진은 대형 해운동맹(해운 노선과 선박을 공유하며 하나의 회사처럼 운영하는 해운사들의 연합체)에도 심각한 위협이 되고 있다. 2M·오션얼라이언스·디얼라이언스 등 글로벌 빅 3 해운동맹은 가파른 물동량 감소를 이기지 못하고 잇따라 감편을 발표하며 운임 하락 방어에 나서고 있다.

해운업계 컨설팅업체 시인텔리전스에 따르면 지난주(4월 6~10일) 컨테이너선 임시 결항은 전주 45건에서 212건으로 늘었다. 컨테이너 수송량이 가장 많이 줄어든 항로는 아시아~유럽 항로로 약 29~34%가 줄었다.

해운동맹별로 2M은 2·4분기에 예정된 항해 중 아시아~북유럽 항로에서 21%, 아시아~지중해 항로에서 22%를 철수할 계획이다. 오션얼라이언스는 아시아~북유럽과 아시아~지중해 항로에서 예정된 항해 중 5%를 감편하고 HMM이 포함된 디얼라이언스는 아시아~북유럽과 아시아~지중해 항로에서 예정된 항해 중 10%를 취소할 것이라고 발표했다.

3대 해운동맹이 일제히 감편에 나선 것은 예상보다 물동량 감소 충격이 크기 때문이다. 특히 아시아~유럽, 아시아~미국 항로는 아시아에서 완성된 완제품이 운동되는 뱃길로 이 항로를 줄인다는 것은 실수요 감소를 의미하는 것으로 볼 수 있다. 이에 임시결항 또는 운항 취소를 통해 영업비용을 줄이고 선박 공급량을 줄여 해운 운임 하락을 막으려는 것이다. 시인텔리전스는 "임시 결항 숫자로 미뤄 컨테이너 운송 수요가 약 20~30% 줄었다고 볼 수 있다"며 "해운동맹들의 감편 결정이 이전보다 훨씬 짧은 시간 내에 결정된 것을 고려하면 물동량 감소가 매우 빠르게 발생하고 있다는 것을 시사하는 것"이라고 전했다.

상황이 이렇다 보니 올해 해운동맹 합류로 부활의 뱃고동을 올리려고 했던 HMM을 비롯한 SM상선 등 국내 해운사들이 기대만큼의 효과를 내지 못할 것이라는 비관적인 전망도 나온다. 특히 이달부터 2만 4,000TEU 초대형 컨테이너선을 투입해 선복량을 공격적으로 늘리려 했던 HMM에 대한 우려의

I. ISSUE & TREND

시각이 짙다. 일각에서는 다른 해운사들이 주춤할 때 덩치를 키워 비용이나 운임 결정에서 주도권을 잡을 수 있다고 보지만 다른 한편에서는 공급 과잉을 심화해 어려움을 가중시킬 수 있다는 우려의 목소리가 나온다.

세계 해운시장이 이처럼 코로나 19로 격랑에 빠지면서 올해 '옥석 가리기' 작업이 본격화할 것이라는 게 전문가들의 시각이다. 류제현 미래에셋대우 연구원은 "코로나 수요 충격은 컨테이너선을 중심으로 구조조정을 촉발시킬 것으로 예상된다"며 "2월 선적분에 대한 결제가 시작되는 3월 말~4월 초부터는 결제에 현금 흐름에 문제가 있는 업체들이 나올 가능성이 높다"고 말했다. 실제 싱가포르 선사인 PIL(PACIFIC INTERNATIONAL LINES)은 최근 현금흐름 문제로 부채 상환에 어려움을 겪으며 12척의 선박 매각을 진행하고 있다.

2. 항만 보안료 징수 첫해 부산항 25 억여원 거둬

국내 무역항에서 항만 보안료를 처음 징수한 지난해 부산항에서는 25 억여원을 거둔 것으로 나타났다.

부산항만공사는 국제항해 선박 및 항만시설 보안에 관한 법률에 따라 지난해 1월 1일 0시부터 부산항을 드나드는 국제항로 선박, 화물, 여객에 대해 보안료를 부과하고 있다. 해양수산부의 항만운영정보시스템(PORT-MIS)를 통해 기존 항만시설 사용료에 보안료를 추가해 고지하는 방법으로 징수한다.

선박과 화물 보안료는 아직 정산이 끝나지 않은 상태이지만, 1년간 대략 25 억여원에 이를 것으로 항만공사는 추정했다. 지난해 1~9월 징수한 선박 보안료는 13억 6천 400여만원, 화물 보안료는 5억 4천 300여만원이다. 매월 이용 선박에 큰 차이가 없는 점을 고려하면 연말까지 선박 보안료는 18억 1천여만원, 화물 보안료는 7억 2천여만원에 이를 것으로 추산했다. 한일항로를 오가는 여객선과 국제 크루즈선 승객에 부과하는 여객 보안료는 연말까지 5천 560여만원을 징수했다.

보안료는 각종 사고와 테러 위험 등으로부터 항만시설을 보호하고 관리하는 데 필요한 시설, 장비, 경비·검색 인력 운영 비용을 말한다.

I . ISSUE & TREND

선박 보안료는 t당 3 원, 컨테이너는 20 피트당 86 원, 벌크화물은 t당 4 원, 승객 1 인당 100 원(6 세 미만 어린이 제외)을 징수한다. 환적 컨테이너와 빈 컨테이너는 부과 대상에서 제외한다. 선사가 화주와 승객에게서 징수해 납부하면 대납 수수료를 제외한 금액을 항만공사가 부두 운영사에 지급한다.

항만 보안료 지급 대상 부두 운영사는 북항 4 개, 신항 6 개, 감천항 1 개이다.

올해는 코로나 19 충격으로 한일항로 여객선 승객이 급감했고, 수출입 화물도 많이 줄어 보안료 징수액도 감소할 것으로 항만공사는 20 일 예상했다.

3. 선주협회-선원노련, 마스크 14 만장 외항선박에 전달

한국선주협회와 전국해상선원노동조합연맹은 20 일 정부에서 지원한 외항선원용 마스크 14 만장을 전세계에 운항중인 우리나라 외항상선에 전달했다고 밝혔다.

코로나 19 사태로 선박이 해외항만에 입항하는 경우 마스크 착용이 강제화되면서 국적선사에서는 그동안 선사 나름대로 마스크를 국내외에서 구매하여 공급해왔으나, 코로나 19 확산으로 마스크 품귀현상이 심화되고 정부에서도 마스크 유통을 통제함에 따라 선원들에 대한 마스크 공급에 상당한 애로를 겪어 왔다. 외항선박에 마스크가 공급되지 않을 경우 선원 개인의 위생에 심각한 영향을 미칠 뿐만 아니라 외국항만 입항이 거부돼 선박운항 중단까지 우려된다. 이러한 이유로 한국선주협회와 전국해상선원노동조합연맹은 지난 2 월부터 공동으로 정부에 선원들을 위한 마스크를 공급해 줄 것을 건의했었다.

이에 고용노동부와 해양수산부는 외항상선에 승선하고 있는 선원들에 대한 마스크 공급 지원을 요청한 한국선주협회와 전국해상선원노동조합연맹의 건의를 받아들여 선원용 마스크 20 만장을 지원하기로 결정했다. 이 중 6 만장은 원양어선 및 해외송출선 선원들에게 지원됐다.

김영무 한국선주협회 상근부회장은 "그동안 외항선사들이 외항선박에 승선중인 선원들을 위한 마스크 확보에 큰 어려움을 겪어 선박의 안전운항에 상당한 차질을 빚을 것으로 우려됐으나, 정부의 지원으로 이같은 어려움이 해소될 수 있게 됐다"며 정부의 마스크 공급지원에 감사의 뜻을 표명했다.

I . ISSUE & TREND

한국선주협회에서는 지난 9 일 마스크 확보에 어려움을 겪고 있는 회원사들을 위해 마스크 6 만 5000 장을 구매해 시장가보다 싼값으로 구매를 원하는 선사들에게 공급한 바 있으며, 앞으로도 선원용 마스크의 원활한 공급을 위해 적극 대응할 계획이다.

4. 선물만기 쇼크' 국제유가 첫 마이너스...5 월물 WTI '- 37 달러

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 하락 압력이 지속되는 가운데 원유시장의 선물 만기가 겹치면서 기록적인 낙폭으로 이어졌다. 20 일(현지시간) 미국 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 5 월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 배럴당 -37.63 달러에 거래를 마감했다. 지난 17 일 종가 18.27 달러에서 55.90 달러나 떨어진 셈이다.

국제유가가 마이너스로 떨어진 것은 사상 처음이다. 원유 생산업체가 돈을 얹어주고 원유를 팔아야 하는 것으로, 수요가 아예 실종됐다는 의미다.

코로나 19 사태로 원유 수요가 급감하고 공급이 넘치는 상황에서 원유시장의 '선물 만기 이벤트'까지 겹친 탓이다. 5 월물 WTI 만기일(21 일)을 앞두고 선물 투자자들은 5 월물 원유를 실제로 인수하기보다는 대부분 6 월물로 갈아타는 '롤오버'를 선택했다. 재고가 넘쳐나고 원유저장 시설을 확보하기 어려운 상황에서, 일제히 5 월물을 팔아치우고 6 월물을 사들이면서 비정상적으로 가격이 왜곡됐다는 분석이 나온다.

CNBC 방송은 "저장 탱크는 이미 채워져 더는 필요가 없다"고 전했다. 원유시장 이코노미스트 레이드 이안손은 월스트리트저널(WSJ)에 "원유를 저장할 곳만 찾을 수 있다면 돈을 벌 수 있는 상황"이라고 설명했다. 이 때문에 5 월물의 거래량은 적었고, 오히려 6 월물이 활발하게 거래됐다고 WSJ 은 보도했다.

기본적으로 '코로나 19 사태'의 충격파가 크다는 의미이기는 하지만, 실제 원유시장의 정확한 흐름과는 다소 거리가 있다는 얘기다.



I. ISSUE & TREND

실제로 '글로벌 벤치마크' 유종인 브렌트유는 배럴당 25 달러선에 거래되고 있다. 21일부터 본격적으로 거래되는 6 월물 WTI 는 4.09 달러 내린 20.94 달러에 거래됐다. 단순히 외견상으로만 보면 마이너스권의 유가가 하루새 20 달러 선으로 급등하는 모양새가 연출될 수 있다는 얘기가.

WTI 10 월물은 32 달러, 11 월~12 월물은 33 달러선에 머물고 있다. 미국산 원유의 수요가 올해 가을쯤 어느 정도 회복될 것이라는 기대가 깔린 것으로, 결제월이 늦어질수록 높은 가격이 형성되는 이른바 '콘탱고' 현상이 심화하고 있다는 뜻이다.



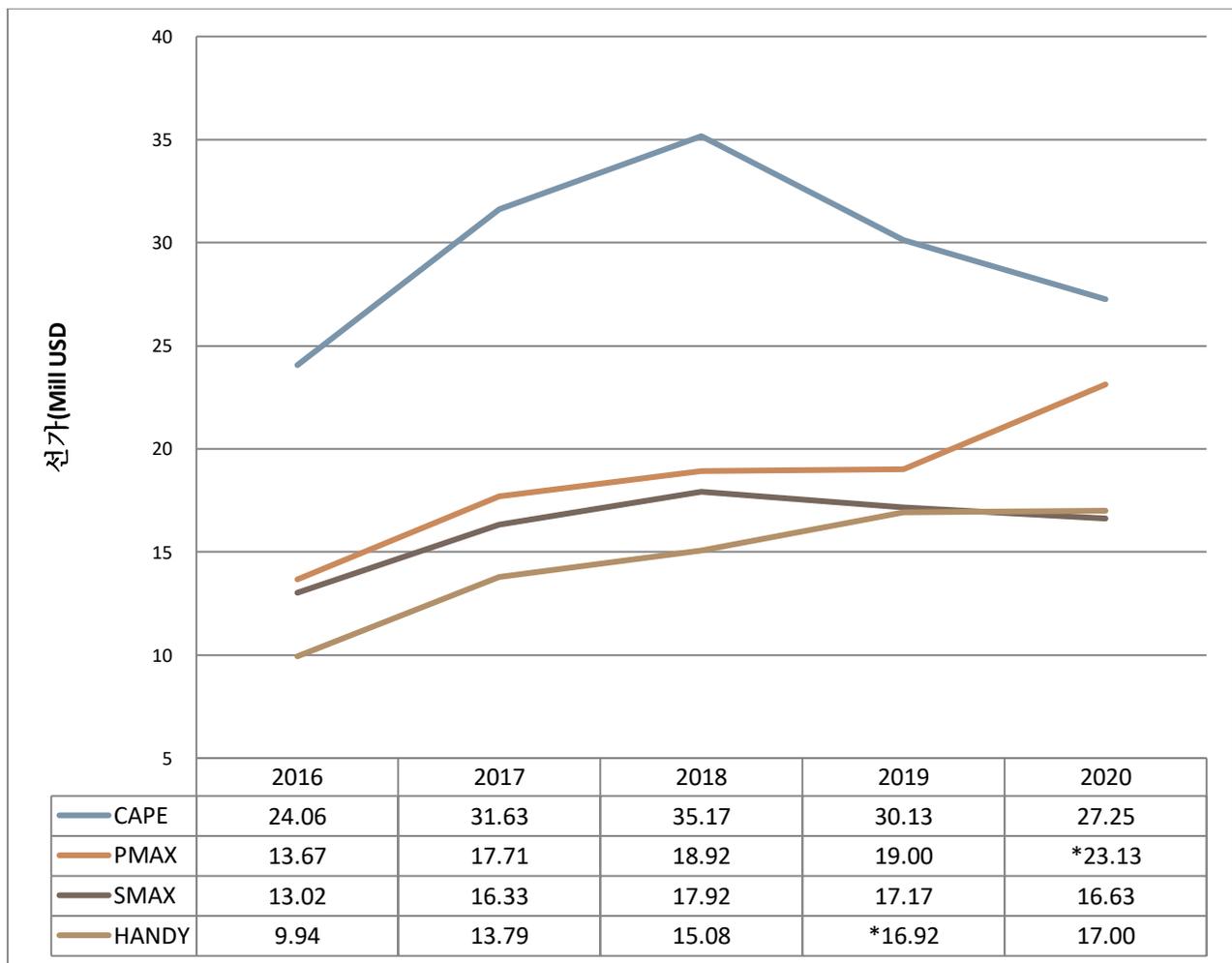
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	27.25
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.54%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.13
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.71%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.63
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-3.16%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	17.00
*'18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	0.49%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

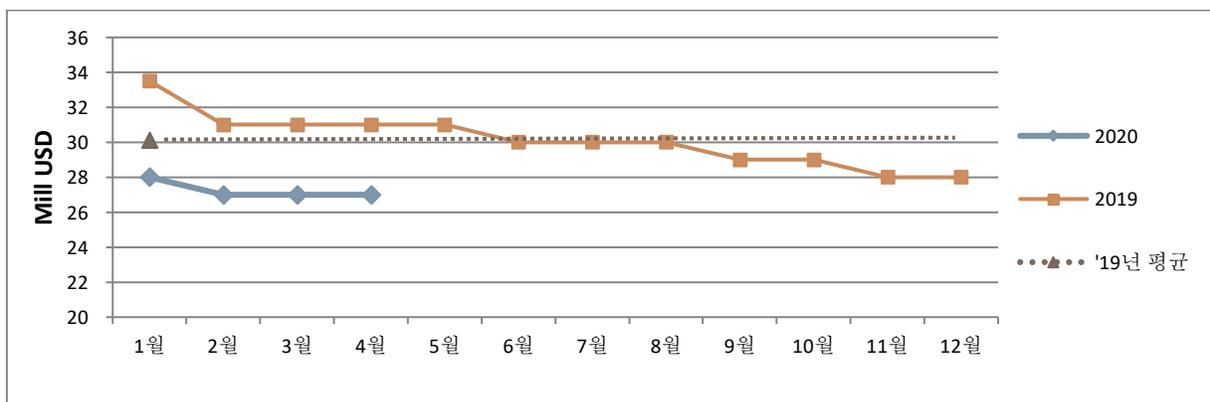




II . BULK CARRIER

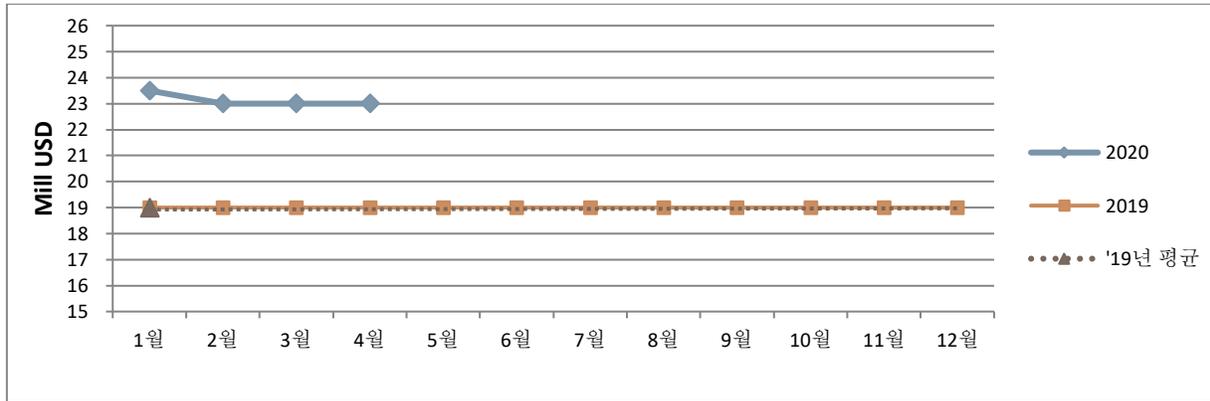
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00			27.25
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%			-9.5%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00			23.13
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%			21.7%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50			16.63
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%			-3.2%
HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-	
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.5%	
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.13	
	PMAX	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	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92	

□ Cape

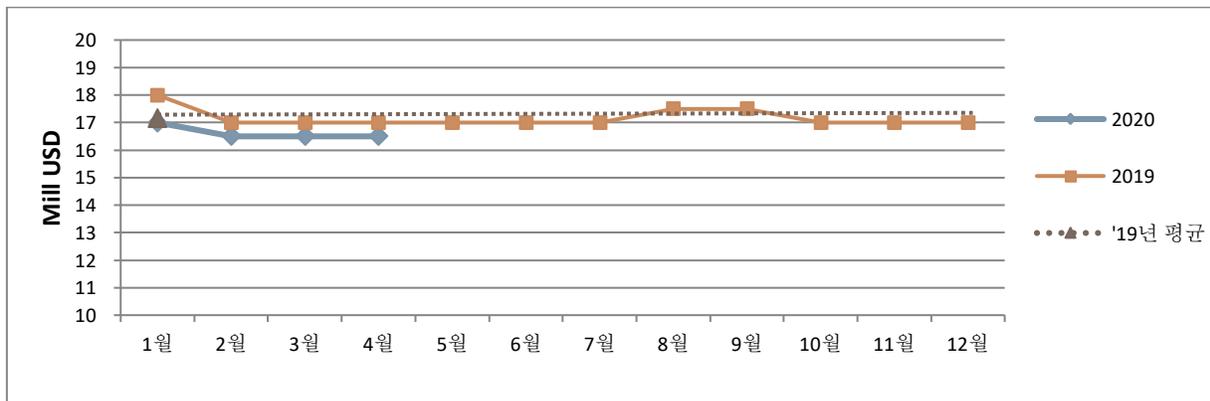


II . BULK CARRIER

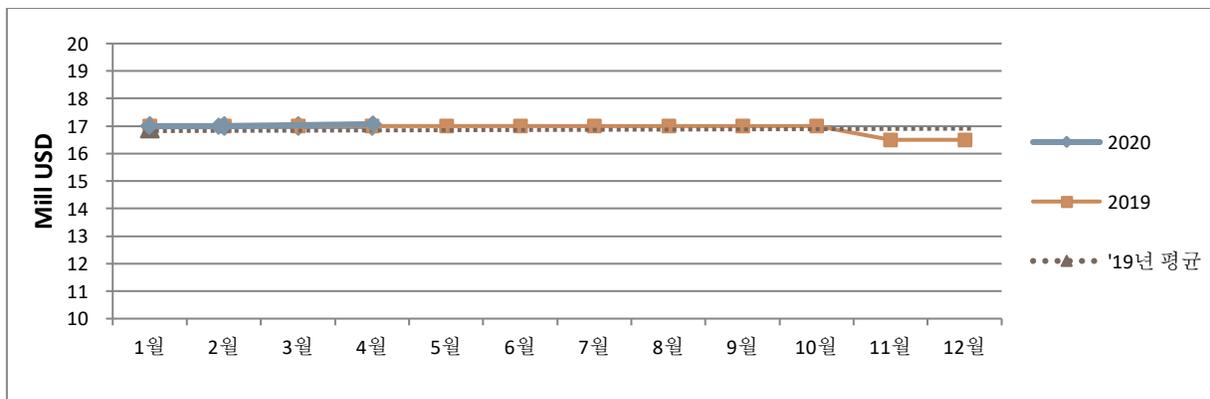
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
-	-	-	-	-	-	-	-	-



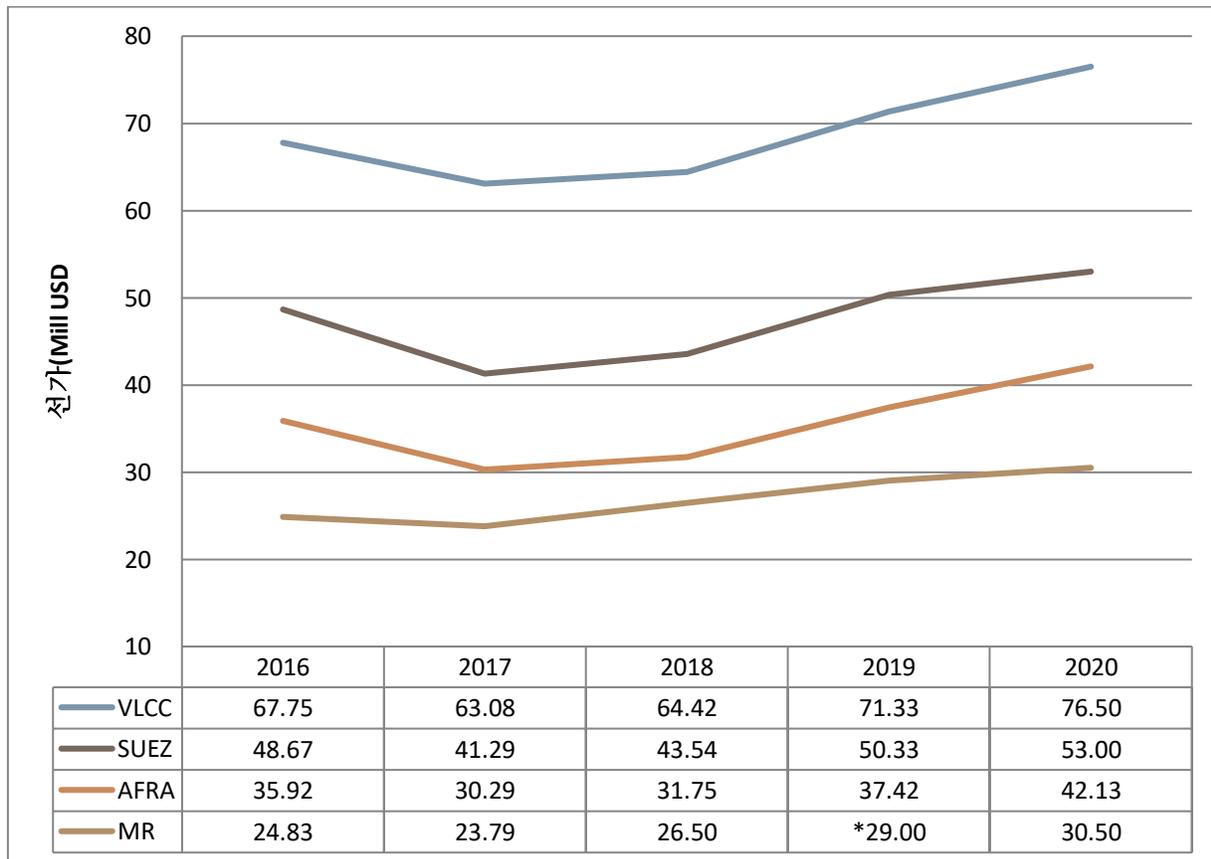
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	76.50
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.24%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	53.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	5.30%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	42.13
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	12.58%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.50
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	5.17%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

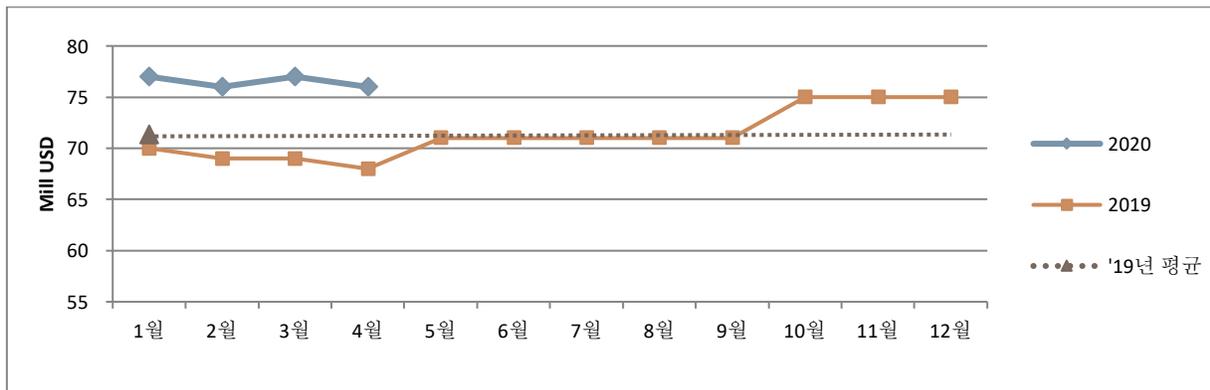




III. TANKER

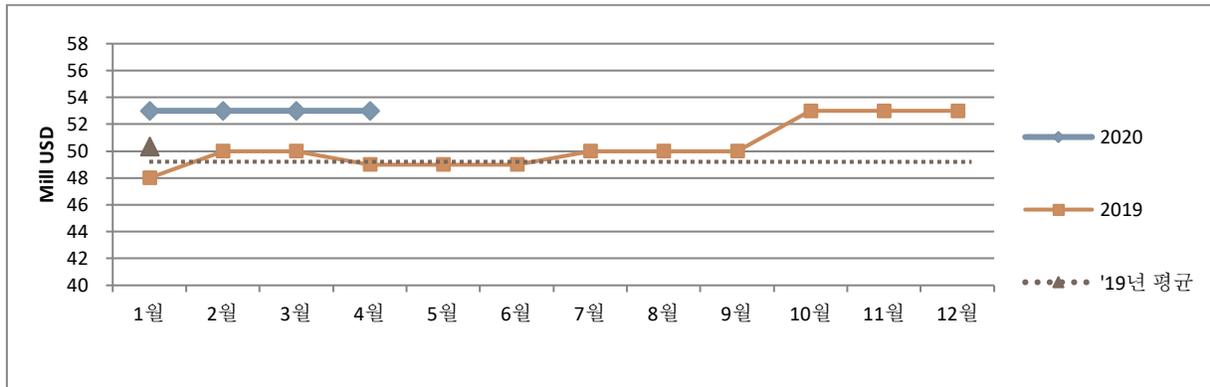
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00			76.50
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%			-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%			7.2%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00			53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%			5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50			42.13
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%			12.6%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00			30.50
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%			-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%			5.2%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	29.00	

VLCC-310K

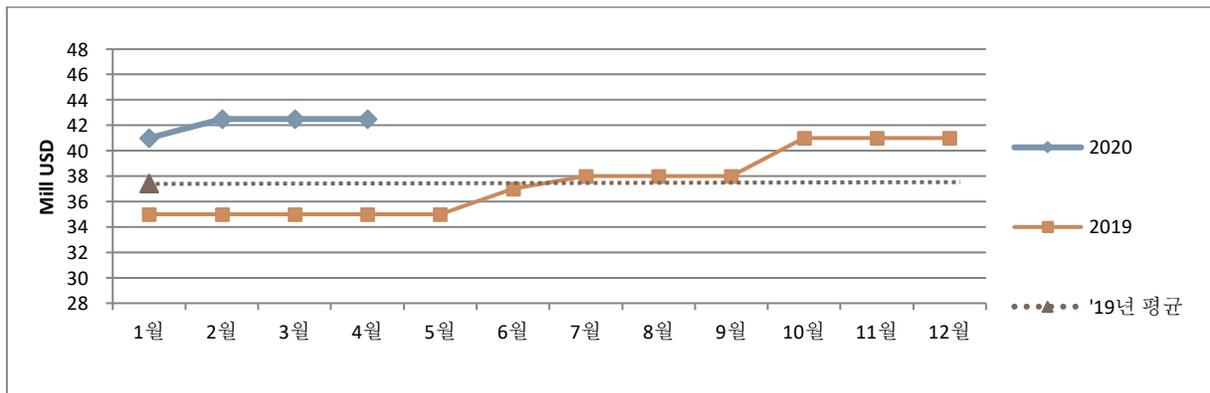


III. TANKER

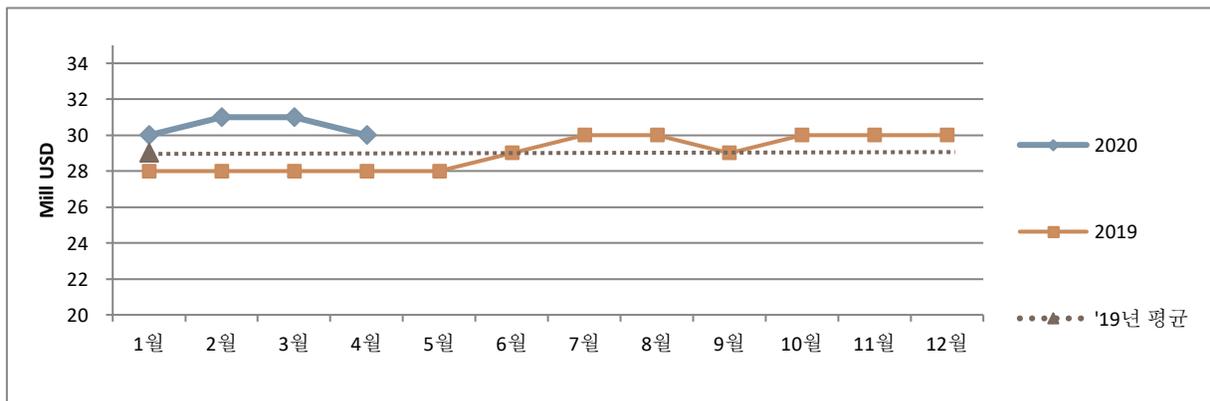
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ESTHER	36,939	2005	KOREA	B&W	3	8-9	Indonesian buyer (Waruna), SS Due
OIL/CHEM	KAPPA SEA	6,283	2012	CHINA	MAK	2	5	
OIL/CHEM	AMAZONA	6,283	2012	CHINA	MAK	2	5	Chinese buyer (Sinopec)
OIL/CHEM	ARMONIA	6,283	2012	CHINA	MAK	2	5	

2) CONTAINER, REEFER, ETC

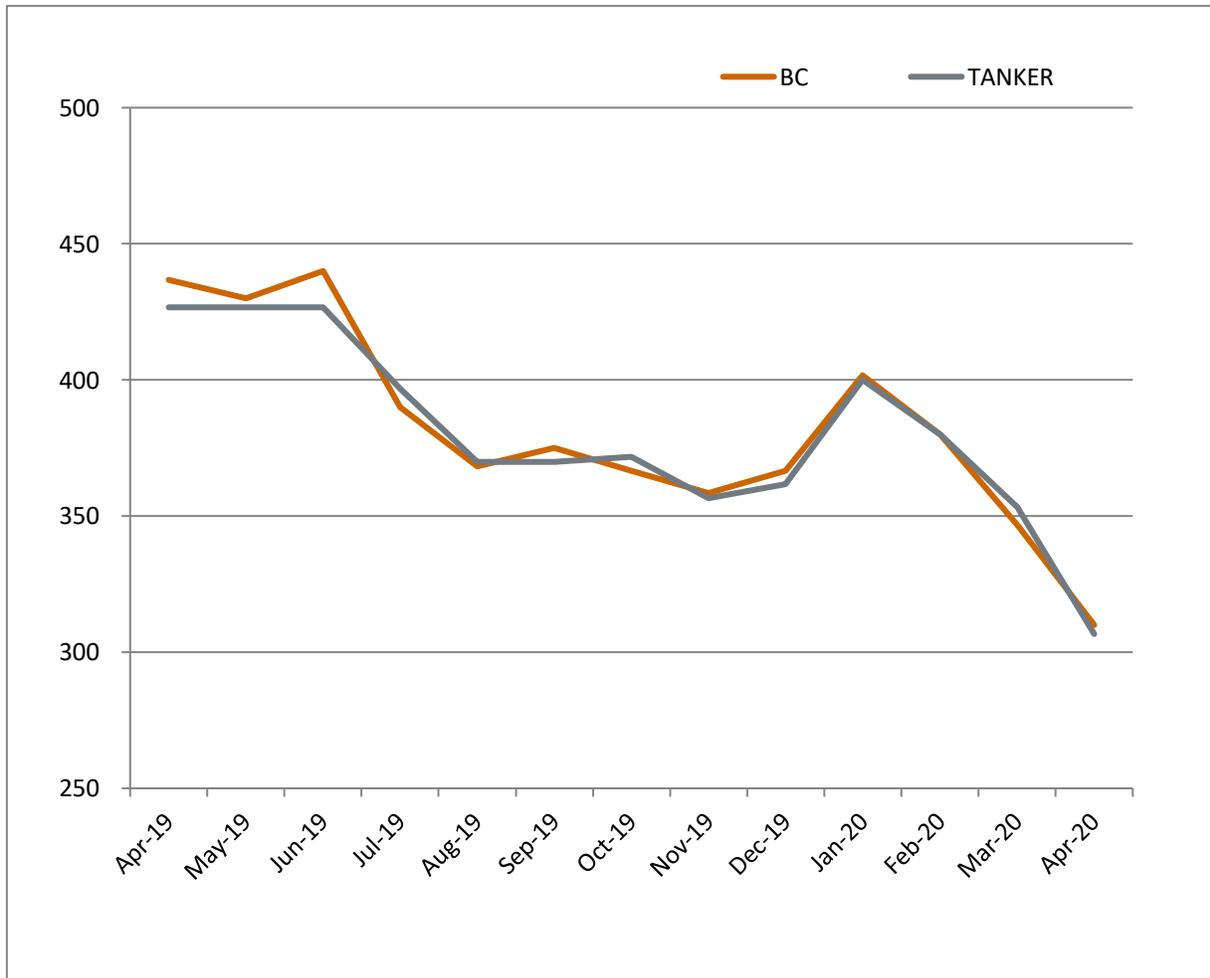
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
MPP	G.O. AMERICA	5,581	1999	CHINA	MAN	518	TEU	0.815	Chinese buyer, Auction sale

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 4 월	2020 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	360.00	-9.2%	426.67	306.67	-13.2%	-28.1%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	359.58	-9.8%	436.67	310.00	-10.6%	-29.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

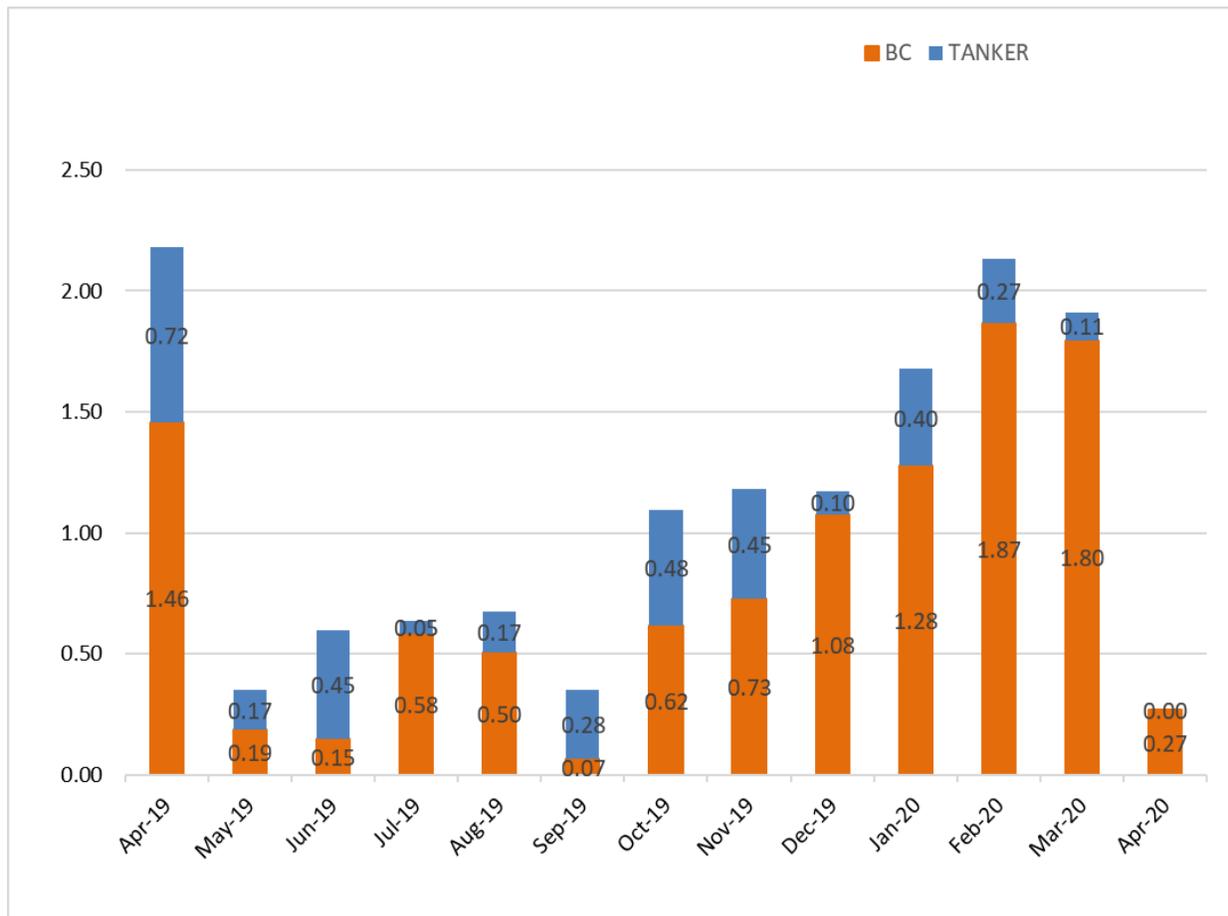


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2019 년 4 월		2020 년 4 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	20.86	195	3.54	17.0%	97	49.7%	0.72	10	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	1.46	15	0.27	-81.6%	1	-93.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

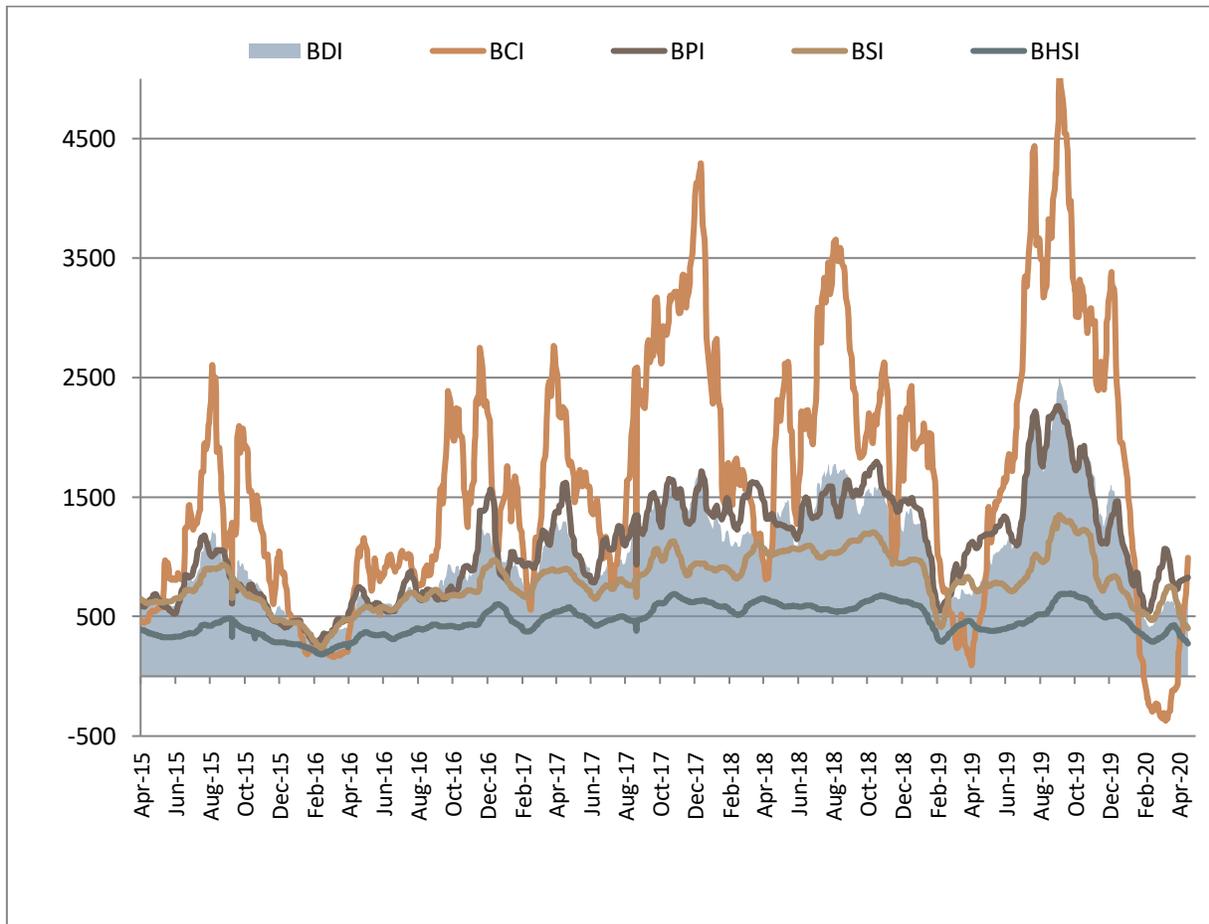
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
VLOC	HBIS SUNRISE	268,123	37,958	1992	JAPAN	MITSU	310	As is Singapore, incl. 2700 ts bunkers, 60 ton propeller, Buyer to retain sellers crew for 6-8 weeks after delivery



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-04-17	2020-04-09	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	751	635	▲116.00	2518	290
BCI	993	541	▲452.00	5043	-372
BPI	825	813	▲12.00	2262	282
BSI	404	441	▼-37.00	1351	243
BHSI	275	306	▼-31.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	194.50	▼-21.50	176.00	▼-4.00	158.00	▼-17.50
MGO	264.00	▼-18.00	264.50	▼-26.00	266.50	▼-32.00
LSMGO	272.50	▼-13.50	270.50	▼-24.50	-	-
VLSFO	262.00	▼-9.00	218.50	▼-22.00	229.00	▼-27.00

❖기준일 : 4 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-04-17	2020-04-10	CHANGE
미국 달러	1227.50	1216.40	▲11.10
일본 엔(100)	1136.47	1120.80	▲15.67
유로	1333.00	1329.59	▲3.41
중국 위안	173.31	171.95	▲1.36

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 배드뱅크(bad bank)

- 요약 - 금융기관의 부실자산이나 채권만을 사들여 전문적으로 처리하는 기관.

은행은 고객에게 필요한 자금을 빌려주고 돈(이자수익)을 번다. 물론 보험이나 펀드판매, 귀중품 예치 등 다른 서비스도 많지만 은행의 핵심역할은 필요한 사람에게 돈을 공급하는 '자금의 중개'다. 그런데 고객 가운데는 이런저런 사정으로 돈을 갚지 못하는 이들도 있다. 은행입장에선 이런 경우가 많이 생기면 돈을 회수하지 못하는 부실채권(NPL, NON PERFORMING LOAN)이 늘어나는 셈이다. 평상시라면 은행은 부실채권을 일정비율로 유지하고 일부는 손실 처리해 문제가 없다.

그런데 경제상황이 좋지 않아져 갑작스럽게 부실채권이 늘어난다면? 은행의 손실은 늘고 정상적으로 맡겨둔 고객의 돈도 제때 되돌려줄 수 없을 만큼 상황이 좋지 않아질 수 있다. 이 같은 은행의 위기는 곧바로 해당 국가 전체경제의 위기로 파급된다. 부실자산을 흡수할 수 있는 은행의 자정기능이 한계에 다다를 때 이를 받아주는 정확조, 금융시스템 전체의 위기를 막는 소방수가 바로 배드뱅크 1) (BAD BANK)다. 배드뱅크는 금융기관의 부실자산이나 채권만을 사들여 처리하는 기관이다.

배드뱅크는 은행이 단독으로 만들거나, 정부기관이 시스템 안정성을 위해 만든다. 은행이 단독으로 만드는 배드뱅크는 자체 보유한 부실자산을 매년 일정부분 자회사인 배드뱅크로 털어내 건전성을 유지할 수 있다. 정부기관이 만드는 배드뱅크는 평상시보다는 금융위기 상황에서 급증하는 금융사 부실자산을 적극적으로 사들여 일시적인 위기에 빠진 금융사들을 지원하는 역할을 한다. 어떤 형태든 부실채권이나 부실자산만을 별도로 매수해 다시 시장에 유통시킨다는 점에서 일종의 구조조정전문회사라고 할 수 있다.

[출처 :네이버 지식백과 금융사전]

[관련기사]- ECB '배드뱅크' 설립 논의...유로존 내 부실채권 인수 검토

유럽중앙은행(ECB)이 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19)으로 타격을 입은 유로존(유로화 사용 19 개국) 경제를 구하기 위해 '배드뱅크' 설립을 추진하고 있다. 하지만 유럽연합(EU) 집행위원회가 주주들과 채권 소유주들의 책임분담 없이는 안 된다고 반대하고 있어 실행 가능성은 미지수다.

19 일(현지시간) 파이낸셜타임스(FT)에 따르면 ECB 와 EU 집행위 관계자들은 최근 배드뱅크 설립 방안을 논의하기 위한 고위급 회담을 열었다. 배드뱅크란 금융기관에서 발생한 부실자산이나 채권을 전문적으로 처리하는 기관으로, 배드뱅크에 자산을 매각한 은행은 재무건전성이 개선되며 굿뱅크로 전환돼 정상적인 영업활동을 할 수 있게 된다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

ECB는 코로나 19로 유로존 내 부실채권(NPL)이 급증해 결정적 시기에 은행들의 대출이 막힐 수 있다며 배드뱅크 설립을 지지하고 있다. NPL은 은행에서 부동산담보대출을 받고 대출이자 3개월 이상 연체된 무수익 여신을 가리킨다. 유로존 대형은행 121곳의 NPL은 지난해 말 5,060억유로(약 670조원) 규모로, 전체 여신의 3.2%를 차지하고 있다. 그리스 중앙은행 총재이자 ECB 이사회 위원인 야니스 스투르나라스는 FT와의 인터뷰에서 “오직 배드뱅크를 통해서만 NPL을 신속하게 정리할 수 있다”며 “(배드뱅크 설립이) 시급히 이뤄져야 한다”고 강조했다.

하지만 EU 집행위에서는 배드뱅크 말고도 NPL을 줄일 수 있는 더 좋은 방법이 있다고 주장하고 있다. 구체적인 대안을 제시하지는 않았지만 이들은 주주들과 채권 소유주들이 먼저 손실을 감당한 뒤 국가적 차원의 지원이 이뤄지는 현재의 EU 규정을 손보는 것을 반대하는 입장이라고 FT는 전했다. 사안에 정통한 소식통은 “관련 논의는 아직 초기 단계이며 진전된 것이 없다”고 밝혔다.

한편 세계은행은 코로나 19 사태로 심각한 피해를 입은 최빈국에 ‘팬데믹 채권’을 통해 1억 3,250만달러(약 1,615억원)를 지원할 예정이라고 FT가 보도했다. 세계은행의 팬데믹 채권 관리위원회는 수일 내에 회의를 열어 어떤 국가에, 언제, 얼마를 지원할지를 결정할 계획이다



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 차장)

Deputy 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)