

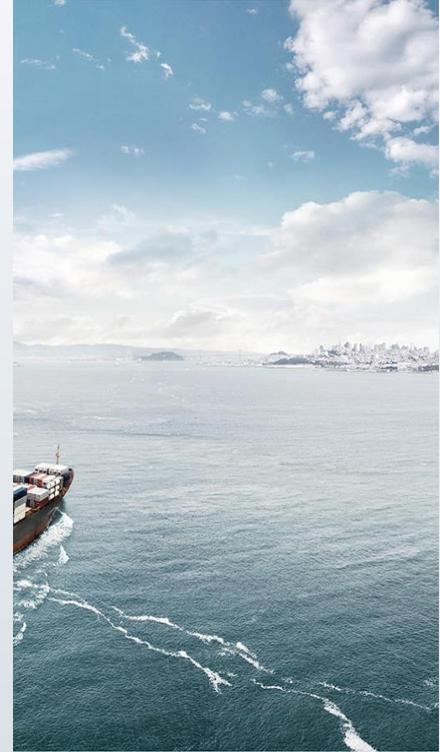


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.406

June 21, 2022

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. 獨 "석탄발전 확대"...러 가스 무기화에 '탈탄소' 후퇴

독일이 러시아의 천연가스 공급량 대폭 축소에 대응해 석탄 발전을 다시 늘리기로 했다. 당장의 에너지난을 해소하기 위해 2030년까지 석탄 발전을 단계적으로 폐지하겠다는 기존 입장을 뒤집은 것이다.

러시아의 우크라이나 침공이 촉발한 에너지 위기로 독일뿐 아니라 세계 각국이 화석연료에 다시 주목하면서 글로벌 탈탄소 기조가 허물어지고 있다는 분석도 나온다.

19 일(현지시간) 월스트리트저널(WSJ)과 AFP 통신 등 외신에 따르면 이날 독일 정부는 유휴 석탄화력발전소를 재가동하고 천연가스 소비를 억제하기 위해 기업에 인센티브를 부여하는 내용의 에너지 긴급조치를 발표했다. 지난 15 일 러시아가 독일로 연결되는 노르트스트림 가스관을 통한 가스 공급량을 60% 줄이자 에너지 수급을 위한 대책을 내놓은 것이다.

이날 로베르트 하베크 독일 경제부 장관은 "블라디미르 푸틴 러시아 대통령의 전략은 우리를 동요시키고, (에너지) 가격을 올리려는 것이 분명하다"며 "우리는 단호하고, 정확하고, 사려 깊게 우리 자신을 지킬 것"이라고 밝혔다. 이날 발표된 긴급조치들은 2024년 3월 31일까지 시행되며 몇 주 내에 시행에 필요한 법률이 제정될 예정이다.

독일의 긴급조치는 석탄 발전을 늘리고 천연가스는 최대한 아껴 겨울철 에너지 수요에 대비하기 위해 마련됐다. 독일의 러시아산 천연가스 의존도는 2020년 기준 49%에 달해 유럽에서 상위권에 속하는 만큼 가스를 최대한 저장해놓는 것이 급선무라는 뜻이다. 현재 독일의 천연가스 비축량은 총 저장능력의 56% 수준인데, 이를 11월까지 90%로 끌어올리는 것이 독일 정부의 목표다.

하베크 장관은 "가스 소비를 줄이기 위해서는 전기 생산에 가스가 덜 사용돼야 한다"며 "대신 석탄화력발전소가 더 많이 사용돼야 할 것"이라고 말했다. 독일 정부에 따르면 지난해 천연가스를 이용한 발전량은 독일 전체 공공 전력의 약 15%를 차지하고 있다.

독일 정부는 에너지 긴급조치가 2030년까지 석탄 발전을 폐지하겠다는 기존 로드맵에 역행하는 조치라는 점을 인정했다. 이에 대해 하베크 장관은 "쓰쓸하다. 그러나 이 상황에서는 가스 소비를 줄일 필요가 있다"며 "석탄 사용을 늘리는 건 가스 시장 상황이 악화한 데 따른 일시적 조치"라고 강조했다.

I . NEWS

탈탄소 기조를 뒤집은 것은 독일뿐만이 아니다. 오스트리아 정부도 기존 재생에너지 육성 정책에 따라 2020 년 초 폐쇄했던 석탄화력발전소를 재가동한다고 이날 발표했다. 취임 초기 친환경 정책을 내세웠던 조 바이든 미국 행정부도 휘발유 가격이 치솟자 지난 4 월 석유·가스 개발용 국유지 입찰을 재개했다. 이는 국유지에서 신규 석유·가스 시추 작업을 중단시킬 것이라던 자신의 대선 공약을 뒤집은 것이다. 최근 조 바이든 대통령은 직접 엑손모빌, 쉘 등 7 개 석유 기업에 서한을 보내 휘발유, 경유 등 석유 제품 공급을 늘리기 위한 조치를 취하라고 압박하기도 했다.

한편 세계 각국은 러시아의 우크라이나 침공으로 촉발된 에너지 위기를 극복하기 위해 전통적인 화석연료에 다시 주목하고 있다. 이달 초 기후변화 국제분석기관 기후행동트래커(CAT)는 '러시아의 우크라이나 침공에 대한 정부 대응 분석' 자료를 통해 미국·캐나다·노르웨이·일본 등이 화석연료 생산을 늘리고 있으며, 영국·유럽연합(EU) 등에서는 화석연료 수입 계약이 새로 체결되거나 연장되고 있다고 밝혔다. CAT 는 "러시아산 가스를 대체해야 한다는 주장과 함께 전 세계적으로 화석연료 생산과 시설 확충이 계획되고 있다"며 "화석연료 생산과 설비에 대한 세계적인 골드 러시가 목격되고 있다"고 밝혔다.

2. 美 바이든 정부, '新 해운개혁법안' 발효

바이든 미국 대통령이 지난 16 일 새로운 '2022 년 해운개혁법안(OSRA-22, OCEAN SHIPPING REFORM ACT)'에 서명했다. 25 년 만에 미국의 해운관련 규정을 대폭 개정한 법률이다.

이 법률안은 미국이 40 년 만에 가장 높은 인플레이션을 기록한 때 발표됐다. 주 내용은 미국 항만의 원활한 운영체계를 통해 미국 소비자나 기업들의 관련 비용을 대폭 낮추는데 초점을 두고 있다. 이를 위해 미국 연방해사위원회(FMC)의 권한이 대폭 확대됐다.

미국 정부는 이번 법률안 개정으로 단기적으로는 해운관련 비용을 낮추면서 소비자 물가 안정화에 기여할 것으로 전망했다.

이번 법률로 FMC 는 오는 2025 년까지 1 억 6,400 만 달러의 예산 확보로 전문 인력들을 대폭 채용한다. 이같은 인력을 통해 국제해운질서에 대한 꾸준한 감시와 공정한 수출관련 규정을 제정하게 된다.

또 FMC 는 향후 6 개월 동안 미국의 중소 화주들이 선사들로부터 안정적인 스페이스 제공방안 등을 연구해 법률안을 제정하게 된다. 미국 농산물 등 중소 화주들을 보호하기 위한 조치다.

I . NEWS

또 체화·체선료(D&D) 부과에 대한 구체적인 규정도 마련하게 된다. 향후 1년 안에 새로운 규정 제정을 통해 최대 45일을 초과하지 않을 경우 구체적인 체화·체선료(D&D) 규정을 마련하게 된다.

이같은 체선·체화료 부과에 따른 입증 책임도 화주에서 선사로 전가됐다. 앞으로 화주들로부터 더 많은 소송 제기가 발생할 것으로 생각된다. 이를 통해 미국 정부는 해운개혁법 제정으로 화주에 대한 보복 조치 두려움이 원천 차단됐다고 풀이했다.

FMC의 선사에 대한 감시 기능도 강화됐다. 외국적 선사들은 미국 항만에서 취급한 수출입 물동량, 컨테이너 개수(수입 공(空) 컨테이너 포함) 등을 4분기마다 의무적으로 보고해야 한다.

또 미국 항만에서 공급망 혼란이 발생할 경우 FMC는 직권으로 긴급조치를 통해 해운질서 회복을 조정할 수 있는 권한이 부여됐다. 또 물류장비에 대한 효율적 운영을 위해 컨테이너 샷시 등에 대해 공동운영 등을 지원할 수 있도록 했다.

3. 폴라리스쉬핑 M&A 최종 인수자 '호반→칸서스운용'

매각 중이던 폴라리스쉬핑의 행선지가 최종 확정됐다. 인수자는 칸서스자산운용-폴라에너지앤마린 컨소시엄(이하 칸서스자산운용)이다. 기존 우선협상자였던 호반건설은 잔금 납입 후 곧바로 칸서스자산운용에 넘겼다. 이번 딜의 거래 대상은 재무적 투자자(FI)가 보유 중인 2대주주 지분이다. 다만 해당 지분에 질권이 설정돼 있던 터라 사실상 경영권이 동반된 딜이나 다름없었다.

17일 IB 업계에 따르면 칸서스자산운용이 폴라리스쉬핑을 인수한다. 칸서스자산운용은 폴라리스쉬핑 기존 대주주인 폴라에너지앤마린과 컨소시엄을 이뤄 프로젝트 펀드를 결성, 인수자금을 마련했다.

최종 거래금액은 1700억원이다. 인수금액은 앞서 입찰에 참여했을 때와 비교할 때 수백억원 가량 오른 액수다. 입찰에 참여했을 때 1200억원대 수준을 제시했는데 호반건설과 손바뀜을 하면서 프리미엄이 붙은 까닭이다.

앞선 입찰에서 우선협상자로 선정됐던 곳은 APC PE와 컨소시엄을 이룬 호반건설이다. 호반건설은 1580억원의 금액을 제시해 우선협상자로 선정됐다. 이후 지난 10일 잔금을 치르고 거래를 종결했다. 다만 이번 딜은 여기서 끝나지 않았다. 칸서스자산운용과 호반건설 간 이해관계가 맞으면서 곧바로 협의에 이르렀다.

I . NEWS

상황은 이렇다. 칸서스자산운용이 2 대주주 지분에 설정된 질권에 대한 채무를 상환하는 안을 매도자 측에 제안했다.

매도자인 에이치 PE(옛 메디치인베스트먼트)가 보유하고 있는 지분은 지난 3 월말 기준 22.17%(2077 만 1700 주)다. 그런데 이 지분에는 담보로 폴라리스슈핑의 최대주주인 폴라에너지앤마린의 지분이 상당부분 잡혀있다.

폴라에너지앤마린의 보유 지분율은 58.35%(5467 만 8500 주)다. 쉽게 해당 지분을 처분할 수 있는 질권을 보유했다는 이야기다. 이에 더해 또다른 FI 인 '이니어스엔에이치사모투자합자회사'도 해당 지분에 대한 질권을 보유하고 있다. 이렇다 보니 이번 공매가 단순 에이치 PE 가 보유하고 있는 2 대주주 지분 매각이 아니라 보유 중인 '권리'를 매각하는 것으로 봐야하다는 게 거래 관계자의 설명이다.

호반건설 입장에서도 해당 질권은 이번 딜의 핵심이다. 호반건설이 거래 대상이 2 대주주 지분임에도 인수전에 참여한 이유이기도 하다. 해당 질권으로 경영권을 확보할 수 있다는 점에서다. 여기서 호반건설과 칸서스자산운용 간 점접을 형성됐다. 호반건설은 투입한 자금을 약간의 프리미엄을 얹어서 회수할 수 있고 칸서스자산운용은 굳이 몇백억원을 더 들여 채권을 갚지 않아도 되는 양측의 이해관계가 맞아 떨어졌다.

그렇게 호반건설이 선제적으로 클로징을 한 이후 칸서스자산운용이 호반건설에 대금을 지급하는 형태의 거래가 이뤄졌다. 칸서스자산운용은 이날 호반건설 측에 대금을 납입할 예정이다.

결과적으로 폴라리스슈핑의 경영권엔 변동이 없을 전망이다. 칸서스자산운용과 컨소시엄을 이룬 폴라에너지앤마린이 지속해서 경영권을 행사할 예정이기 때문이다. 폴라리스슈핑은 경영권 변동 리스크에서 벗어난 모양새다.

더욱이 3 대주주인 이니어스 PE-NH PE 와도 협상을 끝마쳤다. 여기와 연결된 채권은 내년 3 월까지 상환기로 했다. 칸서스자산운용은 신규 펀딩을 통해 해당 자금을 마련하자는 방침이다.

IB 업계 관계자는 "폴라리스슈핑의 알짜로 통하는 곳으로 최근 연간 NCF 가 2000 억원을 넘어서고 있다"며 "자칫 흑자 도산할 위험도 있었는데, 칸서스자산운용-폴라에너지앤마린이 최종 인수자로 낙점되면서 안정적으로 경영활동을 이어나갈 수 있을 것으로 예상된다"고 말했다.



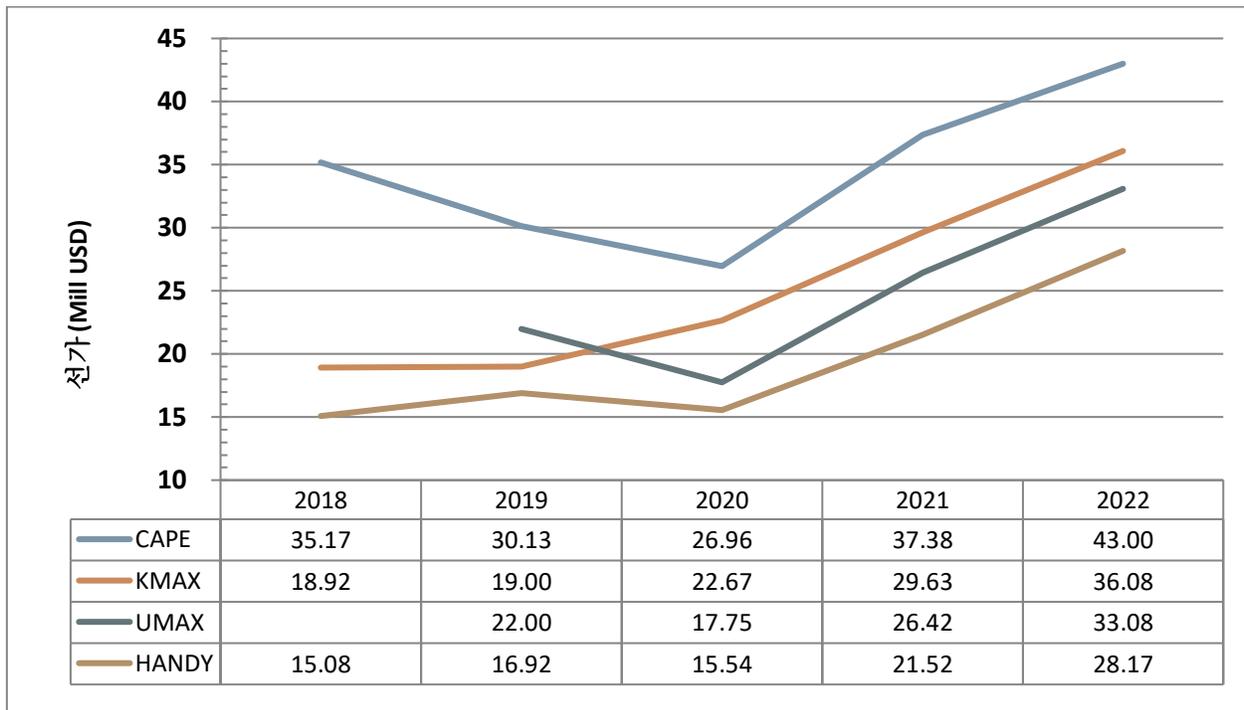
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2018	2019	2020	2021	2022
Capesize 180K	35.17	30.13	26.96	37.38	43.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	15.05%
Kamsarmax 82K 76K (~2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	36.08
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	21.78%
Ultramax 60-61K		22.00	17.75	26.42	33.08
			-19.32%	48.83%	25.24%
SMAX 58K (~2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize 37K '32K (~2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	28.17
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	30.88%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



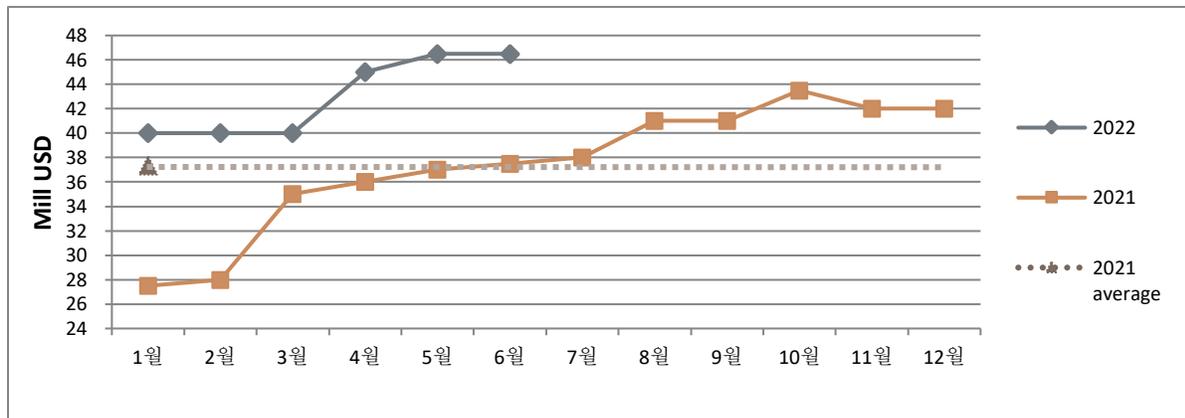


II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	45.00	46.50	46.50	43.00
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	12.5%	3.3%	0.0%	--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	25.0%	25.7%	24.0%	15.1%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.08
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	35.2%	35.7%	28.8%	21.8%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.08
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	3.0%	0.0%	1.5%	--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	51.1%	41.7%	30.2%	25.2%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.17
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%	42.5%	39.0%	30.9%

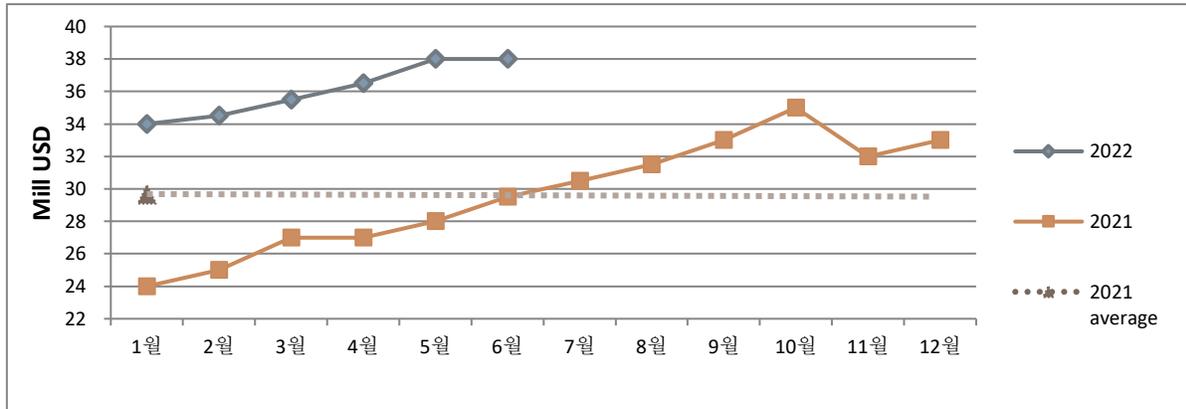
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

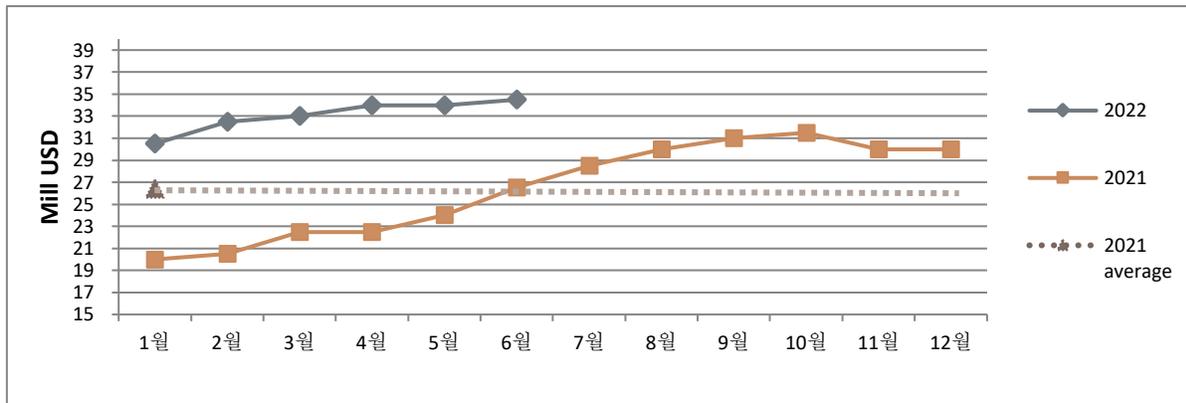


II . BULK CARRIER

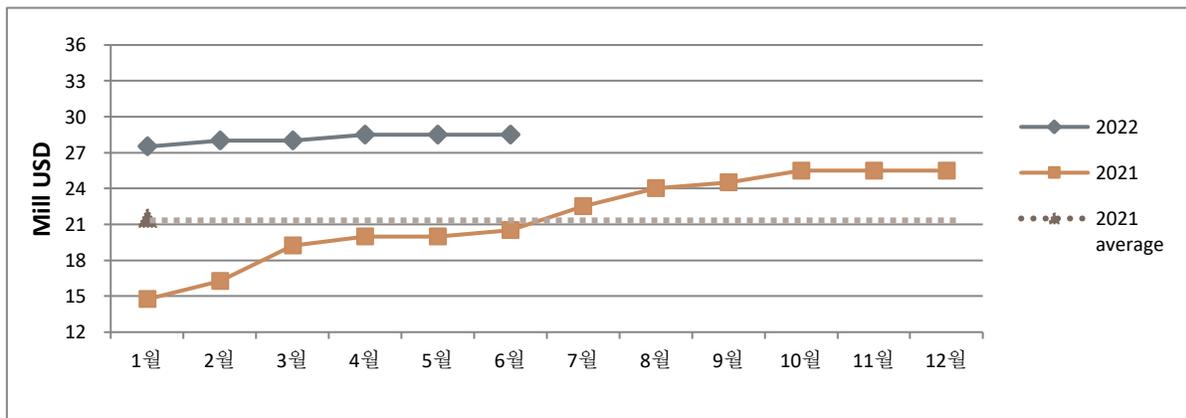
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BALTIMORE	177,243	2005	JAPAN	B&W		22	Greek buyer (OceanPal)
BC	IZABELLA M	79,200	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	--	Undisclosed buyer
BC	ORIENT BEAUTY	76,598	2005	JAPAN	B&W	--	17.25	Indonesian buyer
BC	JAL SHAKTI	70,000	1995	JAPAN	SULZER	C 4x30t	7.5	Chinese buyer
BC	TRITON SWAN	61,457	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	--	Hong Kong based buyer
BC	NAVIGARE BOREAS	61,000	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	29.8	Undisclosed buyer, eco fitted
BC	BAO PROGRESS	56,810	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	17.6	Greek buyer
GC	ANNE METTE BULKER	38,118	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	23	Turkish buyer (Deval)
BC	CANOPIUS	28,515	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	13	Chinese buyer



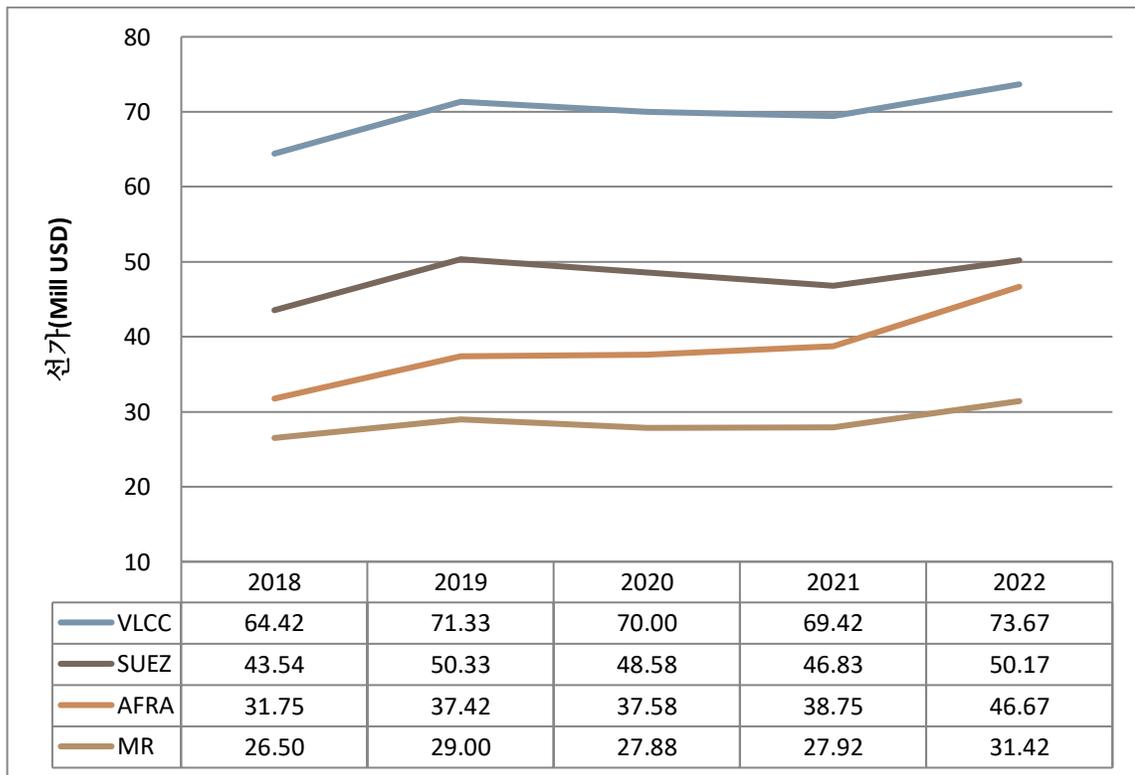
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	73.67
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	6.12%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	50.17
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	7.12%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	46.67
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	20.43%
MR (51K) *18년까지는 49K 기준	26.50	29.00	27.88	27.92	31.42
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	12.54%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %

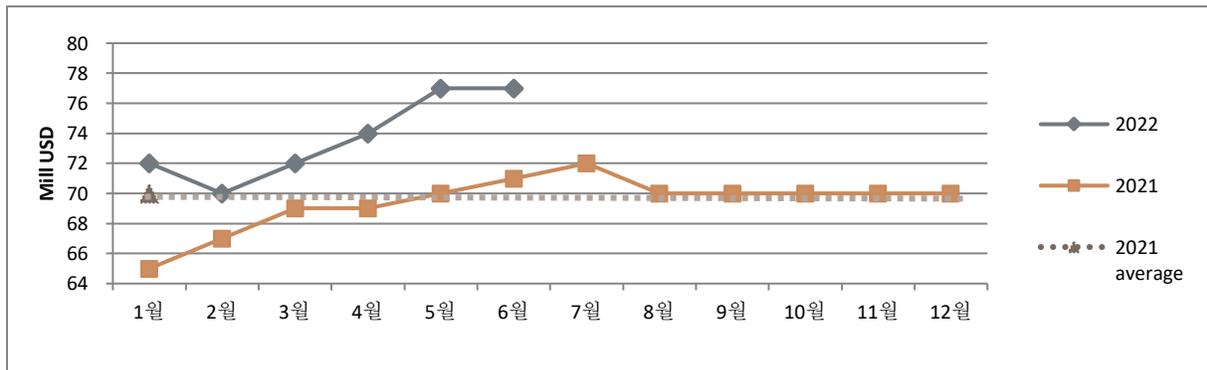




III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	73.67
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%	4.1%	0.0%	-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%	10.0%	8.5%	5.2%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	50.17
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	4.1%	2.0%	3.8%	-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	8.5%	9.5%	11.3%	3.3%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	46.67
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	4.4%	4.3%	0.0%	-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	17.5%	22.5%	22.5%	24.2%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	31.42
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%	3.1%	0.0%	-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%	21.8%	21.8%	12.7%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	연 평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	70.00
SUEZ		44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.88

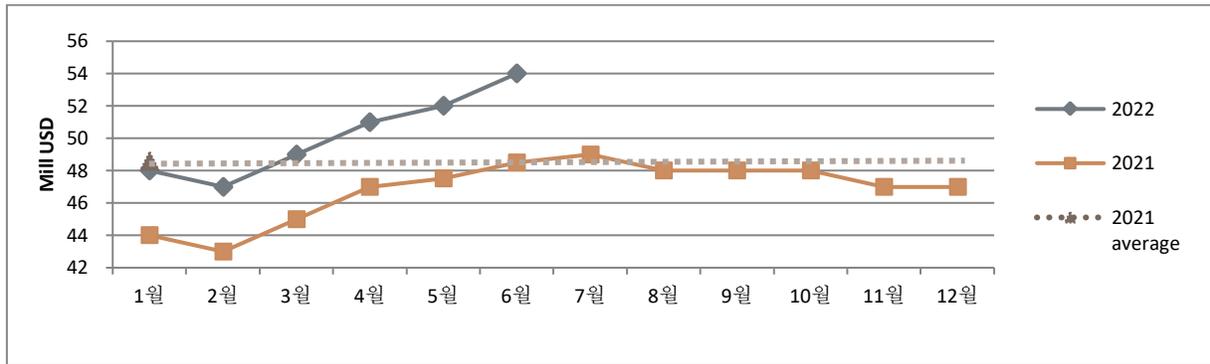
VLCC-310K



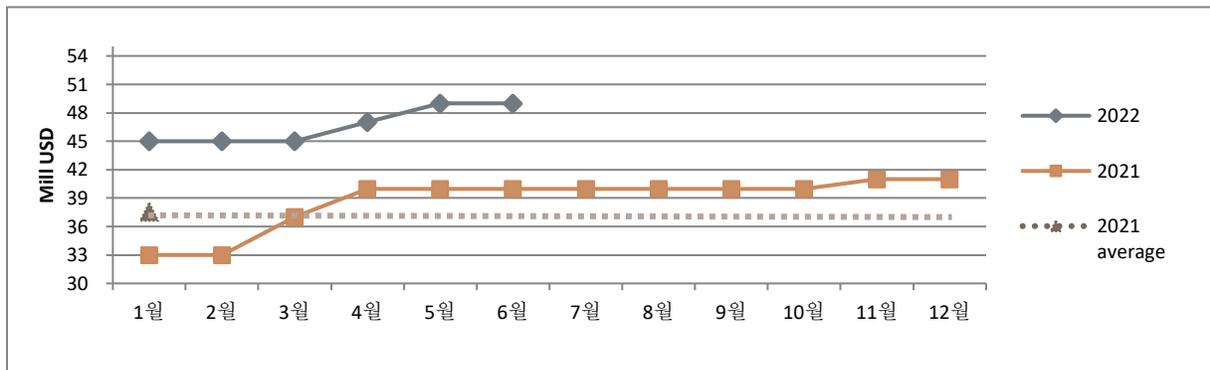


III. TANKER

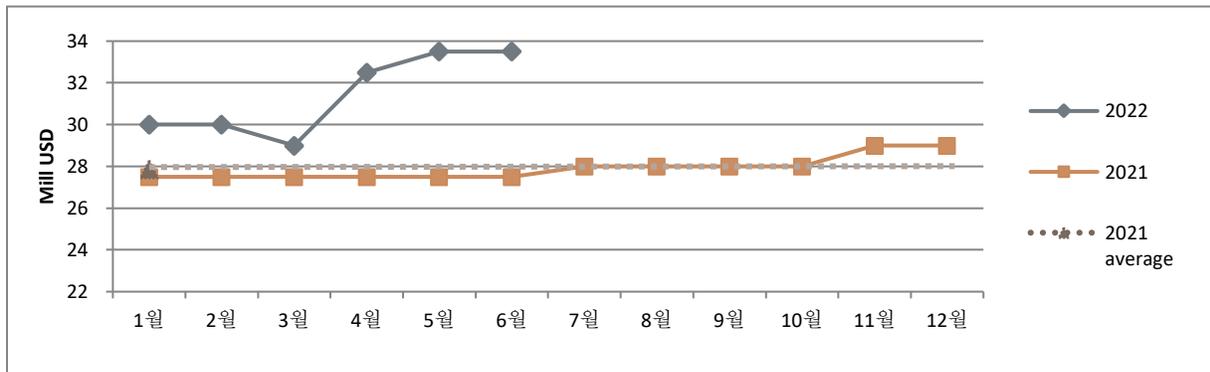
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	RIDGEBURY ASTARI	149,991	2002	JAPAN	SULZER		15.5	Undisclosed buyer
TANKER	ELANDRA BAY	115,674	2018	KOREA	B&W		--	European buyer
TANKER	ELANDRA SOUND	115,667	2018	KOREA	B&W			
TANKER	HAFNIA GREEN	40,000	2007	JAPAN	MITSU	3	11.9	Greek buyer (Sea Hawk Maritime)
OIL/CHEM	CYGNUS	51,218	2007	KOREA	B&W	3	15	European buyer (Leonhardt & Blumberg), epoxy coated
OIL/CHEM	SEXTANS	51,215	2007	KOREA	B&W	3	15	European buyer, epoxy coated
LNG	ABADI	72,758	2002	JAPAN	MITSU		--	Undisclosed buyer

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SEAMAX FAIRFIELD	111,083	2006	KOREA	B&W	8,204	TEU		
CONT	SEAMAX GREENWICH	101,661	2004	KOREA	B&W	8,238	TEU		
CONT	SEAMAX NEW HAVEN	100,886	2005	KOREA	SULZ	8,084	TEU	300-5EB	Swiss buyer (MSC)
CONT	SEAMAX BRIDGEPORT	99,518	2003	KOREA	B&W	8,063	TEU		
CONT	SEAMAX DARIEN	99,518	2003	KOREA	B&W	8,063	TEU		
CONT	PARIS II	77,755	2001	KOREA	B&W	6,627	TEU		Swiss buyer (MSC)
CONT	LYON II	77,220	2001	KOREA	B&W	6,627	TEU	--	

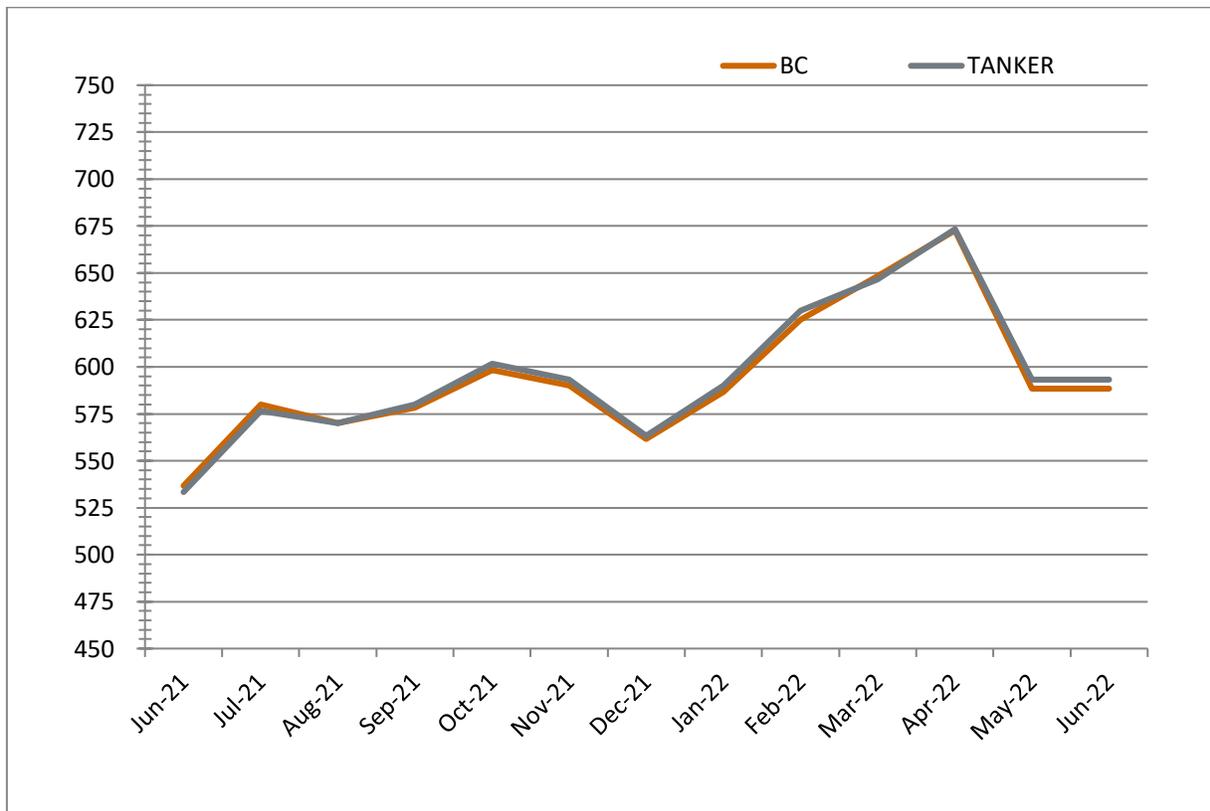


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.06	2022.06		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	621.11	17.9%	533.33	593.33	0.0%	11.3%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	618.22	16.8%	536.67	588.33	0.0%	9.6%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





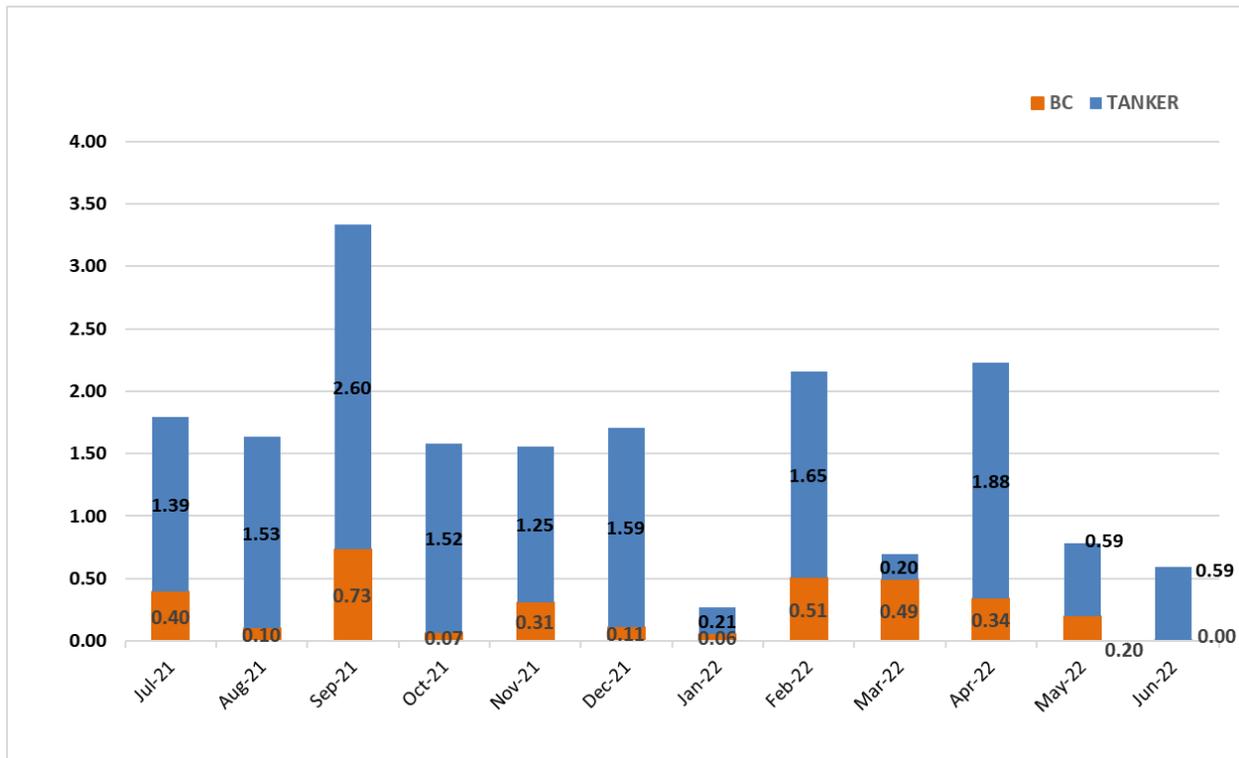
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.06		2022.06			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.75	28	0.59	-20.6%	5	-82.1%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.18	4	0.00	-98.9%	2	-50.0%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

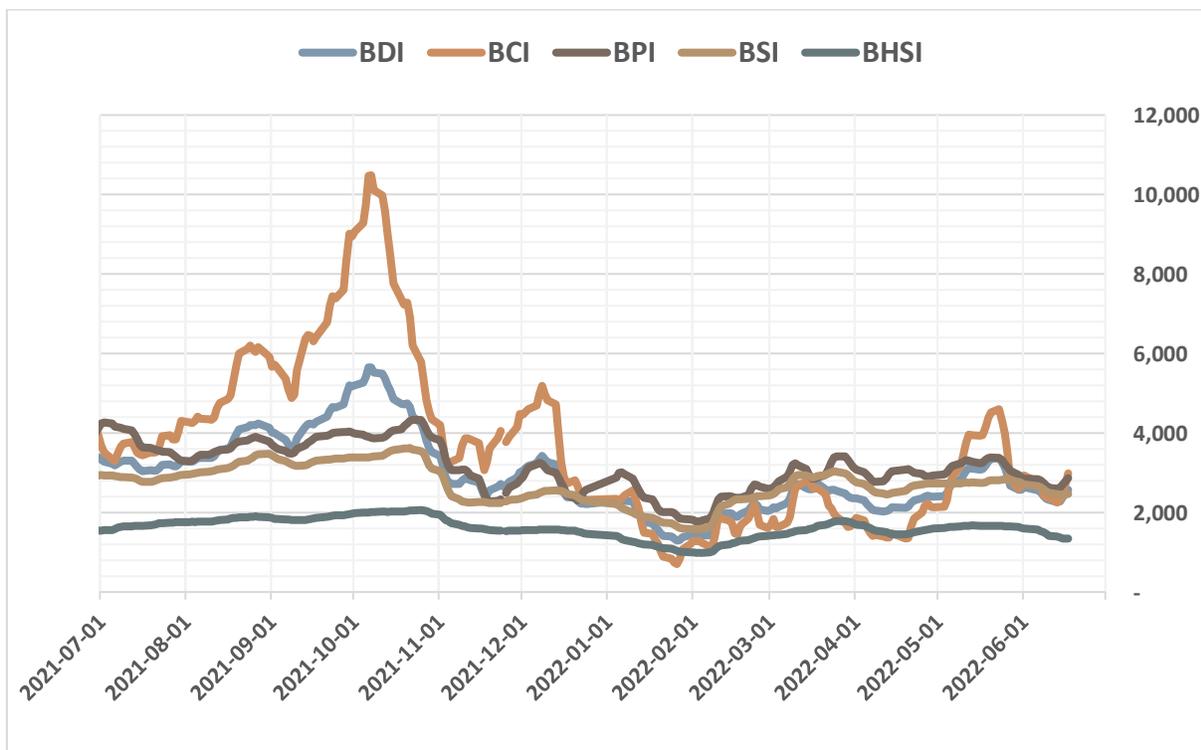
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
TANKER	HIKARI	300,667	38,673	2003	JAPAN	B&W	606	BANGLADESH
TANKER	KYOTO	281,050	42,099	2000	JAPAN	MITSU	606	BANGLADESH
TANKER	ADMARINE 100	47,070	8,774	1992	KOREA	B&W	600	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-06-17	2022-06-10	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,578	2,320	▲258.00	5,650	1,296
BCI	2,987	2,371	▲616.00	10,485	702
BPI	2,862	2,629	▲233.00	4,328	1,765
BSI	2,467	2,495	▼28.00	3,624	1,570
BHSI	1,343	1,417	▼74.00	2,062	988





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	1087.00	▼62.00	925.50	▼39.50	933.50	▼34.50
MGO	1407.50	▲69.00	1367.00	▲16.00	1355.50	▼15.00
LSMGO	1392.50	▲57.50	1344.00	▼19.50	-	-
IFO380	623.00	▲12.50	639.00	▼29.00	717.00	▲0.00

❖기준일 : 6 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-06-17	2022-06-10	CHANGE
미국 달러	1284.10	1257.60	▲26.50
일본 엔(100)	968.73	935.40	▲33.33
유로	1354.60	1335.07	▲19.53
중국 위안	191.62	188.02	▲3.60

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] IPEF

IPEF(인도-태평양 경제프레임워크)는 미국이 새롭게 추진하는 아시아 지역의 경제 협력 플랫폼이다.

관세 인하와 시장 개방을 중심으로 하는 전통적 자유무역협정(FAT)과 달리 코로나 19 사태 이후 부각된 공급망 교란, 디지털 전환, 기후 변화 등에 공동으로 대응하기 위해 지난달 23 일 출범했다.

우리나라를 포함해 미국, 일본, 호주, 뉴질랜드, 인도 및 동남아국가연합(ASEAN·아세안) 회원국인 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남 등 총 13 개국이 창립 멤버이고 이후 태평양 도서국인 피지가 추가로 참여했다.

IPEF 는 아시아 지역에서 중국의 경제적인 영향력을 견제하려는 의도도 깔린 것으로 평가된다.

대만도 IPEF 가입을 희망했지만, 포함되지 않았다. 대만이 IPEF 에 가입할 경우 중국의 반발을 우려해 다른 나라들도 IPEF 참여를 꺼릴 수 있다는 미국의 판단이 반영된 결과라는 해석도 제기된 바 있다.

싱하이밍 주한 중국대사도 우리나라가 IPEF 에 참여키로 한 데 "미국은 갑자기 중국을 배제한 새로운 지역 경제 틀을 추진했고, 그 진짜 의도는 분명하다"며 "한국이 개방성·투명성·포괄성의 원칙에 따라 IPEF 를 추진하겠다는 약속을 말한 대로 지키기를 희망한다"고 말하기도 했다.

[출처] - 연합인포맥스



VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.		President_Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410	
SnP snp@stlkorea.com	Jack Kim (이사 김종수) Director Tel. 070-7771-6411		
STL GLOBAL CO., LTD.		President_Marino Hwang (대표이사 황재웅) Tel. 070-7771-6400	
Chartering biz@stlkorea.com	Sancho Kim (이사 김현진) Director Tel. 070-7771-6404	Mike Hong (부장 홍창목) General Manager Tel. 070-7771-6417	
Fleet Operation biz@stlkorea.com	H.S. Lee (부장 이현성) General Manager Tel. 070-7771-6412		
Research & Operation snp@stlkorea.com	Anna Lee (과장 이혜란) Manager Tel. 070-7771-6403	Joovi Park (대리 박주비) Assistant Manager Tel. 070-7771-6419	
Agency Operation operation@stlkorea.com	Henry S.H.Oh (차장 오수현) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	Jennifer Park (과장 박영단) Manager Tel. 070-7771-6407	
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn (차장 안지영) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	Joanne Jin (과장 진정식) Manager Tel. 070-7771-6406	
Tel. +82-2-776-0840 (Rep.) Email. seoul@stlkorea.com website : www.stlkorea.com Address: 101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea			

에스티엘 지투어_STL G TOUR		전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy	
기업/일반 단체 항공예약 실장 김영하	Tel. 1661-8388 Tel. 070-4800-0151 Fax. 02-6499-8388 www.stlgtour.com tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장 이진행	Tel. 061-247-0331 Tel. 010-2777-4027 Fax. 061-247-0333 www.stlyacht.com academy@stlyacht.com