



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.443

March 14, 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	6
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Issue & Trend	20
Contact Details	22

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

I . NEWS

1. 美 금융시장 불안 등에 13일 유가 하락

13일 국제유가는 미국 금융시장 불안 및 원유생산 증가 전망 등으로 하락한 가운데 달러화 하락 등은 유가 하락폭을 제한시켰다.

한국석유공사(사장 김동섭)는 서부 텍사스산 원유인 WTI 가 전일대비 배럴당 1.88 달러 하락한 74.80 달러에, 북해산 BRENT 유는 2.01 달러 하락한 80.77 달러에 각각 마감됐다고 밝혔다.

반면 국내 기준 유가로 적용되는 중동산 DUBAI 유는 전일대비 배럴당 2.12 달러 상승한 82.35 달러에 마감됐다.

지난 주말 캘리포니아 실리콘밸리 은행(SVB)과 뉴욕 시그니처 은행(SIGNITURE BANK)이 예금주의 예금인출(뱅크런) 등으로 인해 파산함에 따라 위험자산에 대한 기피심리가 확산됐다.

지난해부터 이어진 연준(FED)의 기준금리 인상으로 보유 자산(국채)의 손실이 증가했다.

미 재무부와 연준, 연방예금보험공사(FDIC)의 예금 전액 보호조치 및 은행권 대상 긴급 유동성 지원 등에도 불구하고 주식시장에서 거래되는 금융주가 대폭 하락했다.

이에 안전자산 선호심리가 살아나 미 국채 수익률이 하락(국채 가격은 상승)했고 미국 국채 수익률과 높은 상관관계를 지닌 달러화 가치는 전일 대비 0.91% 하락한 103.63 을 기록했다.

한편 금융시장의 불안으로 연준이 기준금리 인상을 중단하거나 인상폭을 최소화할 것이라는 기대감이 형성됐다.

주요 투자은행들도 연준이 3월 통화정책회의(FOMC)에서 기준금리를 동결하거나 인상폭을 다시 0.25%p 로 낮출 것으로 예상했다.

미 에너지정보청인 EIA 는 월간 시추활동보고서를 통해 주요 7개 셰일분지의 4월 원유 생산이 2019년 12월 이후 가장 많은 921만 4,000 배럴에 이를 것으로 예상했다.

다만 전월 대비 증가폭(6만 8,000 배럴)은 지난해 12월 이후 가장 낮은 수준이다.

I . NEWS

2. 中경제 최우선... '완화적 금융' '집중 재정' 통할까

중국 경제 정책은 시진핑(習近平) 3기 체제 구축을 뒷받침할 수 있도록 금융 완화 정책과 집중적인 재정 정책을 통해 경제 활동의 정상화를 도모하겠다는데 방점을 두었다. 13일 폐막한 중국 양회에서 설정한 올해 실질 국내총생산(GDP) 증가율 목표치는 시장 예상을 약간 밑도는 '5% 안팎'이다.

2022년 10~12월 성장률이 2.9%, 작년 성장률이 3.0%에 그쳤다는 점을 고려할 때 이는 제로 코로나 정책 해제 후 경제활동 본격화를 통한 경기의 뚜렷한 회복을 겨냥한 목표다. 이런 목표를 실현, 중국 경제를 성장 궤도로 재차 진입시키기 위해 시진핑 지도부는 '효율을 높인 재정정책'과 '적확하고 효과적인 금융정책'을 펴겠다는 방침을 분명히 했다.

재정정책에 관해선 그간의 '적극적인'이라는 자세를 이어나갈 것으로 보인다. 경기 회복을 위한 재정 지원을 계속할 것이란 관측이다. 동시에 효율 향상을 강조하고 있다. 재정 여력이 저하하는 상황에서 비용 대비 효과를 높임으로써 재정지출 신장률 둔화에 따른 악영향을 보완하려는 취지다.

정부기금 등의 보전을 확대해 재정적자를 메우면서 정부가 권장하는 인프라 투자, 개인소비, 탈(脫)이산화탄소, 전략산업에 대한 집중적인 지원을 하겠다는 것이 그 복안이다. 금융정책에서는 온건한 기조를 유지해 2023년도 작년과 마찬가지로 완화적인 금융환경을 지속한다.

여기에 '적확하고 효과적으로' 실시하겠다는 점을 강조하고 있다. 과잉 유동성 공급은 지양하고 부동산 시장과 개인소비 등 회복 진척 상황을 살피면서 예금준비율 인하를 포함한 추가적인 금융완화, 특정산업에 적용하는 금리 인하, 정책은행을 통한 자금공급 등 수단을 동원한다. 이른바 '핀셋 처방'을 내려 재정집행의 효율성을 높이겠다는 것이다.

전반적으로 시중에 돈을 푸는 완화적인 금융환경과 '핀셋 처방' 또는 '선택과 집중'식 재정 정책을 펴서 제로 코로나 정책으로 심화된 수요부족을 개선해 경제활동을 정상으로 돌리겠다는 것이다. 시진핑 지도부는 중국 경제운영의 지침 역할을 하는 '정부공작보고'와 예산안에서 산업별 활성화 방안을 제시했다. 이 방안에선 앞으로 경제발전으로 이어지는 인프라 투자와 개인소비를 경기 회복의 주력으로 삼았다. 그러면서도 부동산 투자에는 의존하지 않은 '건실한 발전'이라는 목표를 분명히 했다.

먼저 인프라 투자가 '시진핑 천하' 경제 발전의 지렛대다. 양회에선 인프라 투자를 계속 늘리면서 인프라 투자에 충당하는 지방 특별채 발행 한도를 전년 3조 6500억 위안을 웃도는 3조 8000억 위안으로 상향키로 했다. 개인소비를 포함한 내수확대는 내구소비재의 안정화와 농촌지역 소비 개척이 주

I . NEWS

타깃이다. 구체적으로는 자동차, 가전, 가구 등 저변이 넓은 주종상품에 대한 지원책을 마련해 소비회복을 적극적으로 떠받칠 계획이다.

부동산 시장과 관련해선 "주택은 거주하기 위한 것이지 투기대상이 아니다"라는 원칙을 고수함으로써 부동산 개발산업에 억제적인 정책을 지속할 것임을 선언했다. 주택의 실수요와 주거지 교체 수요는 지원하지만 유동성 위기를 겪는 대형 부동산 개발사의 신용 리스크를 막아 내겠다는 의지다.

탈탄소를 향한 구조개혁을 계속하고 그린소비, 친환경 스마트 가전과 전자재, 에너지 절약 제품에는 보조금을 주고 신에너지차, 고효율 상대 서비스, 교육 의료 등 분야에 재정 지원을 확대한다는 계획도 서있다.

과학기술의 자립을 강조하고 반도체 산업을 비롯한 전략산업과 공급망의 강화 역시 중시한다. 저출산과 고령화, 탈탄소, 기술혁신 등 구조적인 과제에 전면 대응함으로써 2023년 중국 경제를 질 높은 성장을 향해 전진하는 단계로 끌어올린다는 구상이다. 그렇다면 올해 성장 목표가 실현 가능할까. 상황은 녹록치 않다. 중국 안팎으로 경제환경은 복잡하다. 리창(李强) 신임 총리가 "5% 안팎의 올해 성장목표를 달성하는 게 쉽지 않다"고 토로할 정도다.

국내에선 중국 GDP의 30%를 차지하는 부동산 시장이 여전히 침체 국면에서 벗어나지 못하고 있다. 미국 등 주요국은 치솟는 인플레이션으로 경기가 둔화하는 추세다. 미국 등 글로벌 경기가 둔화 또는 감속하면 중국의 선행 수출이 부진할 수밖에 없다. 중국 정부가 안정을 앞세운 경제 운용을 시행하려는 만큼 대규모 경기부양책은 기대하기 어렵기도 하다. 분석가들은 부동산 시장의 조정과 수출 둔화가 이어지면 중국 경기의 회복 속도가 완만해질 수밖에 없다고 관측하고 있다.

리 총리는 취임 후 첫 내외신 기자회견에서 성장목표를 달성하기 위해 몇 배의 노력이 필요하다고 거시 정책, 수요 확대, 개혁 및 혁신, 리스크 해결과 예방 등 일련의 종합 조치 시행에 역점을 두겠다고 말했다. 시진핑 국가주석이 낙점한 리 총리로선 전반적인 경제문제를 다뤄본 경험은 미숙하지만 그간 경제와 금융 정책을 주도한 허리핑(何立峰) 부총리, 류쿤(劉昆) 재정부장, 이강(易綱) 인민은행장, 왕원타오(王文濤) 상무부장 등 승진 유임된 각료들을 이끌면서 경기회복과 안정에 만전을 기하겠다는 자세다.

I . NEWS

3. 환경규제 압박에 노후 컨선 "이젠 폐선장으로"

펜트업(PENT-UP) 수요가 폭발하며 화물운송에 투입됐던 노후 컨테이너선들이 소형 선박을 중심으로 폐선장을 향할 것으로 전망되고 있다. 코로나 방역조치 해제로 소비심리가 재화에서 서비스로 이동하며 물동량이 크게 줄어든데다 올해부터 강화되는 환경규제로 인해 운항에 제약을 받게 되면서 설 자리를 잃게 됐다는 분석이다.

10 일 업계 및 외신에 따르면 독일 선박중개업체인 한스 베리더룽(HANSE BEREEDERUNG)은 수요가 사라진 노후 컨테이너선들의 폐선이 올해 급증할 것으로 전망했다.

컨테이너선 시장은 코로나 19 장기화로 억눌렸던 수요가 2021 년 하반기부터 급격히 살아나면서 물동량이 급증했다. 하지만 방역조치 완화로 소비심리가 재화에서 서비스로 이동함에 따라 운송수요가 감소하기 시작했으며 급등했던 운임은 지난해 하반기부터 하락세를 지속하고 있다. 지난해 1 월 5000 선을 웃돌았던 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)는 같은 해 7 월 4000 선이 무너진데 이어 2 개월 후인 9 월 말에는 2000 선마저 내줬다. 올해 들어서도 약세를 면치 못한 SCFI 는 지난달 10 일 1000 선이 붕괴됐으며 이달 3 일 기준 931.08 까지 떨어지며 900 선마저도 위협받고 있다.

업계 관계자는 "지난해 상반기까지만 해도 임시 선박을 투입해야 할 정도로 운송수요가 많았으나 현재는 항만 적체현상도 대부분 해소됐고 운송수요는 급감했다"고 말했다. 이어 "선사들은 환경규제에 대응하기 위해 운항속도를 더 줄이고 있으며 선령 15 년을 넘긴 노후선에 대한 폐선을 검토하기 시작했다"고 덧붙였다.

최근 2 년간 운송수요 증가로 인해 컨테이너선 폐선 움직임은 크지 않았다. 코로나 19 확산이 본격화됐던 지난 2020 년 컨테이너선 폐선은 250 만 DWT 규모였으나 2021 년과 2022 년에는 각각 20 만 DWT 수준에 그쳤다. 하지만 올해 들어서는 2 개월간 40 만 DWT 에 달하는 선박이 폐선장으로 향하며 최근 2 년간 폐선량과 비슷한 규모를 보이고 있다.

알렉스 카리디스(ALEX KARYDIS) 한스 베리더룽 S&P(SALE & PURCHASE) 책임자는 "폐선을 통해 얻는 수익이 높지 않았던데다 코로나 19 여파로 모든 선박을 투입해야 하는 상황이 발생하면서 그동안 폐선장으로 향하는 컨테이너선을 보기 어려웠다"고 말했다. 이어 "하지만 컨테이너선 시장에서 공급과잉 문제는 코로나 19 이전부터 제기되고 있었던 만큼 조만간 폐선장으로 향하는 노후선이 크게 늘어날 것으로 예상하고 있다"고 덧붙였다.

I . NEWS

카리디스는 글로벌 선단에서 3000TEU 급 이하의 피더 컨테이너선에서 선령 20 년을 넘긴 노후선 비중이 최대 25%에 달하는 것으로 추산하고 있다. 영국 조선·해운 분석기관인 클락슨(CLARKSON)에 따르면 글로벌 컨테이너선단의 평균 선령은 11.4 년이며 3000TEU 급 미만의 선박 중 절반은 선령 15 년을 넘어선 것으로 집계됐다.

점차 강화되고 있는 환경규제도 노후선을 폐선장으로 이끌고 있다. 용선사들은 연비가 우수하고 더 많은 화물을 운송할 수 있는 선박을 찾고 있으며 탄소저감을 위해 선박에 친환경설비를 장착할 것을 요구하는 항만이 늘어나는 것도 부담이다. 업계 관계자는 "소형 선박의 경우 오염물질 배출을 줄일 수 있는 스크러버(SCRUBBER) 장착이 불가능하며 노후선을 개조해 운항하는 것보다 신조선박을 발주하는 것이 경제적인 측면에서 더 나은 선택지가 되고 있다"고 말했다.



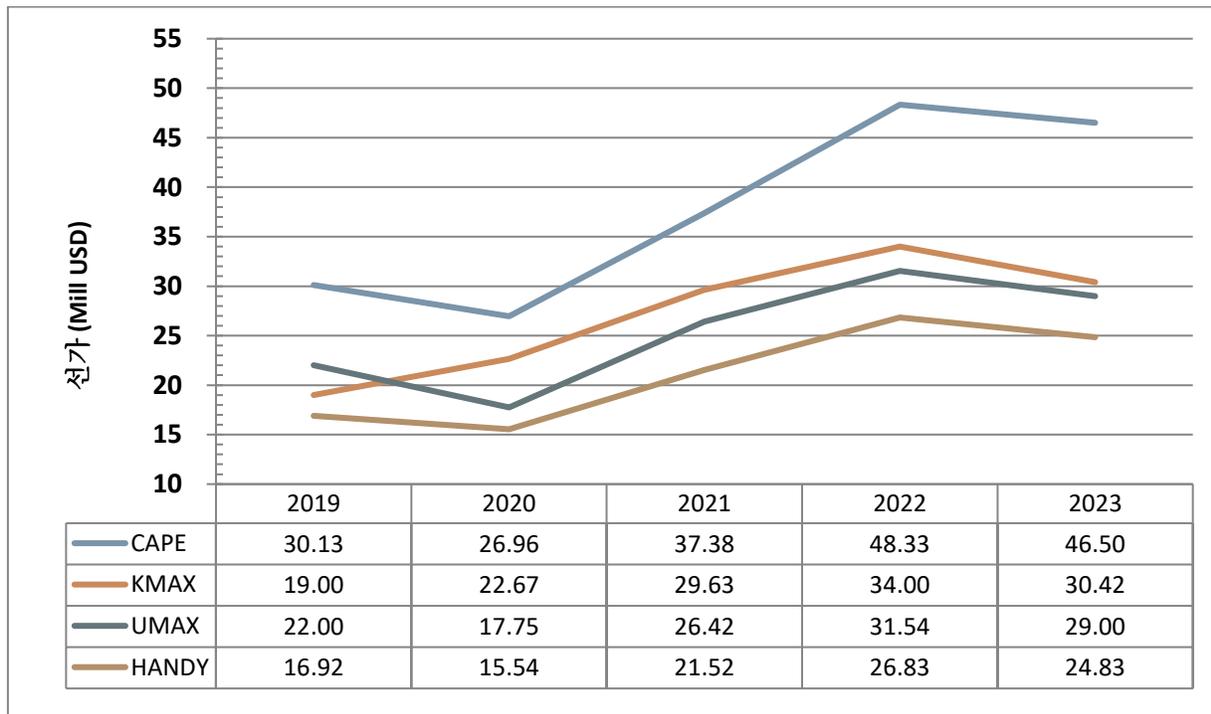
II . BULK CARRIER

(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	46.50
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	-3.79%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	30.42
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-10.54%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.00
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-8.06%
SMAX 58K <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	--
	-4.20%	-7.28%	--	--	--
Handysize 37K <small>*based on 32k before 2018</small>	16.92	15.54	21.52	26.83	24.83
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-7.45%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



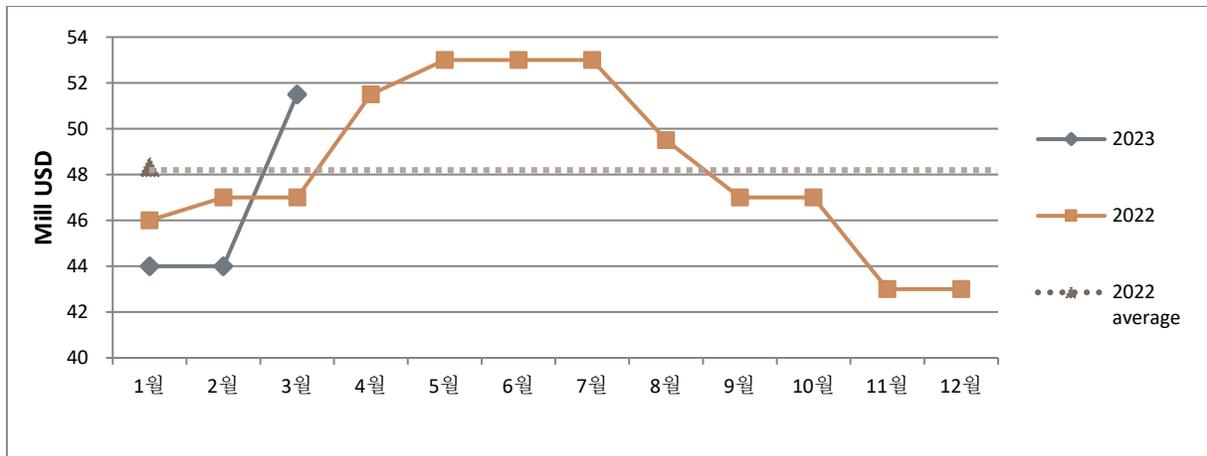


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	51.50				46.50
	전월대비	2.3%	0.0%	17.0%				--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	9.6%				-3.8%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	31.25				30.42
	전월대비	0.0%	0.0%	4.2%				--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-12.0%				-10.5%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	30.00				29.00
	전월대비	1.8%	0.0%	5.3%				--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-9.1%				-8.1%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	25.50				24.83
	전월대비	4.3%	0.0%	4.1%				--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-8.9%				-7.5%

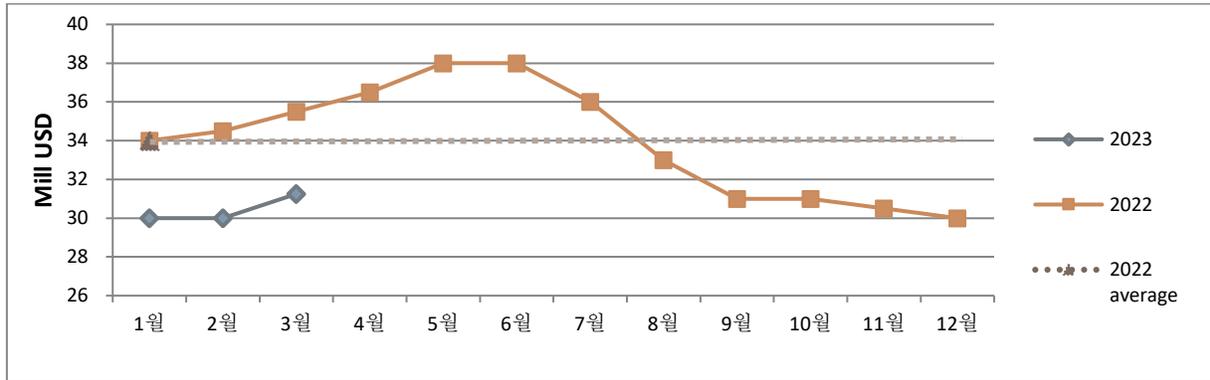
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

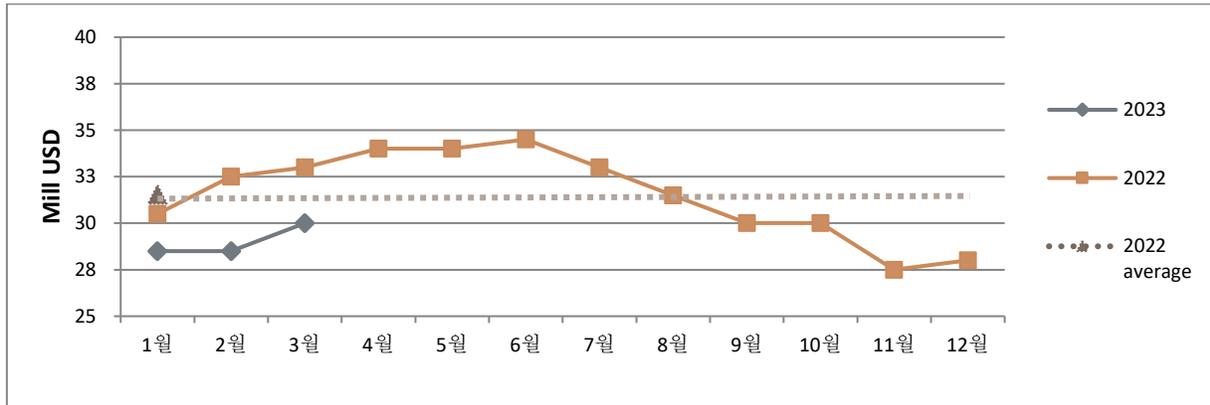


II . BULK CARRIER

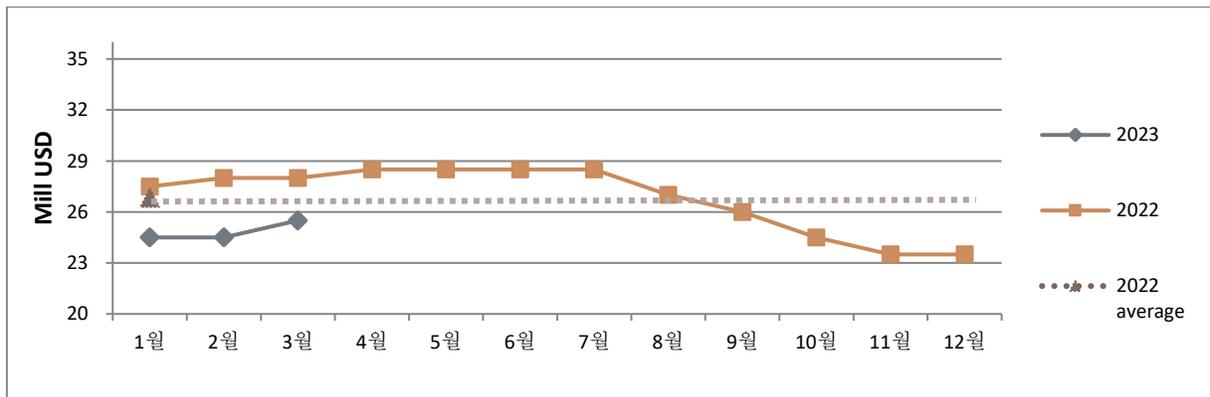
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MP THE VRABEL	208,000	2021	CHINA	B&W		121-2EB	Middle Eastern buyer
BC	MP THE BRUSCHI	208,000	2020	CHINA	B&W			
BC	XIN HONG	82,226	2013	CHINA	B&W		19.5	Greek buyer
BC	FORTUNE GENIUS	74,362	2002	KOREA	B&W		7.58	Chinese buyer
BC	MAGIC RAINBOW	73,593	2007	CHINA	B&W		12.6	Undisclosed buyer
BC	SOHO PRINCIPAL	63,229	2016	CHINA	B&W	C 4x36t	26.5	German buyer
BC	IVS PINEHURST	57,811	2015	PHILIPPINES	B&W	C 4x36t	23.1	Greek buyer (Alpha Bulkers), eco
BC	GLOVIS MAGELLAN	56,582	2013	CHINA	B&W	C 4x35t	15.3	Greek buyer
BC	BOREAS VENTURE	43,389	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	23.2	Undisclosed buyer, eco
BC	SHELDE CONFIDENCE	38,225	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	17.2	Poland buyer (Arion Shipping)
BC	MAESTRO PEARL	36,900	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	20.5	Undisclosed buyer
BC	NORDIC SKAGEN	33,741	2010	KOREA	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer
BC	BOSPHORUS KING	27,231	1995	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	--	Undisclosed buyer



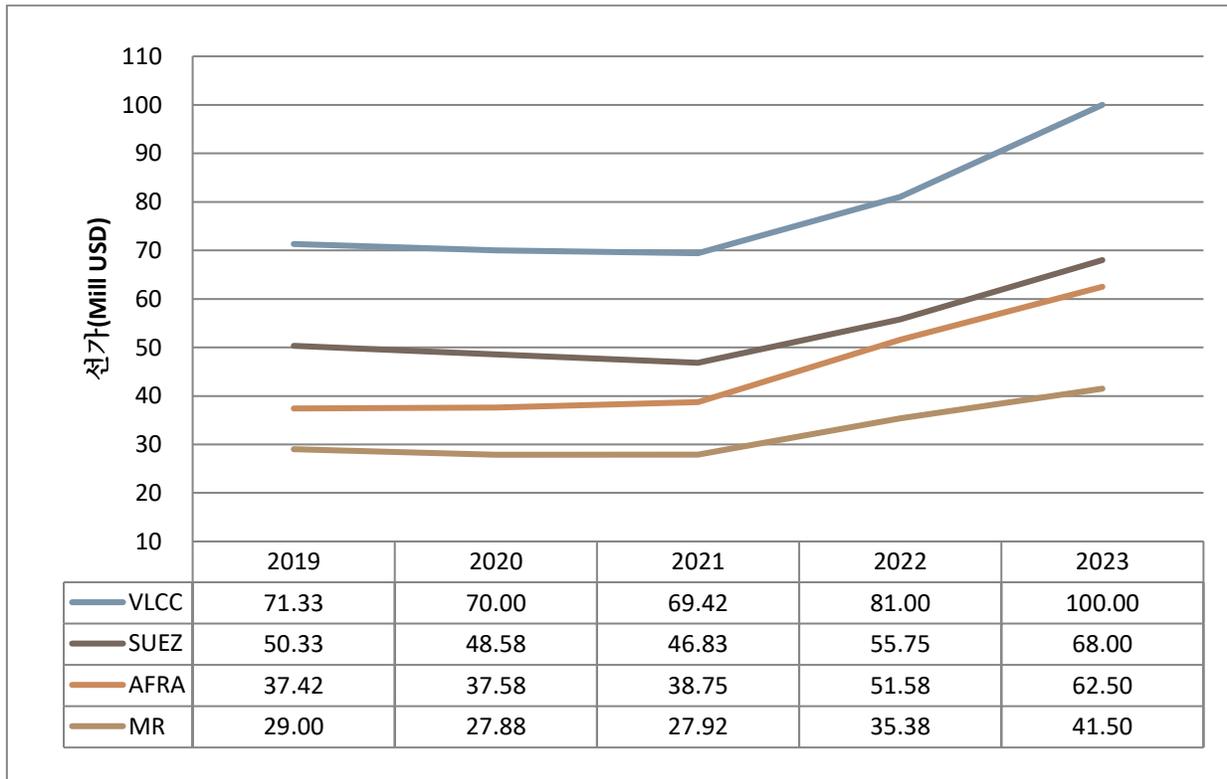
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	100.00
	10.73%	-1.87%	-.83%	16.69%	23.46%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	68.00
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	21.97%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.50
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.16%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.50
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	17.31%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

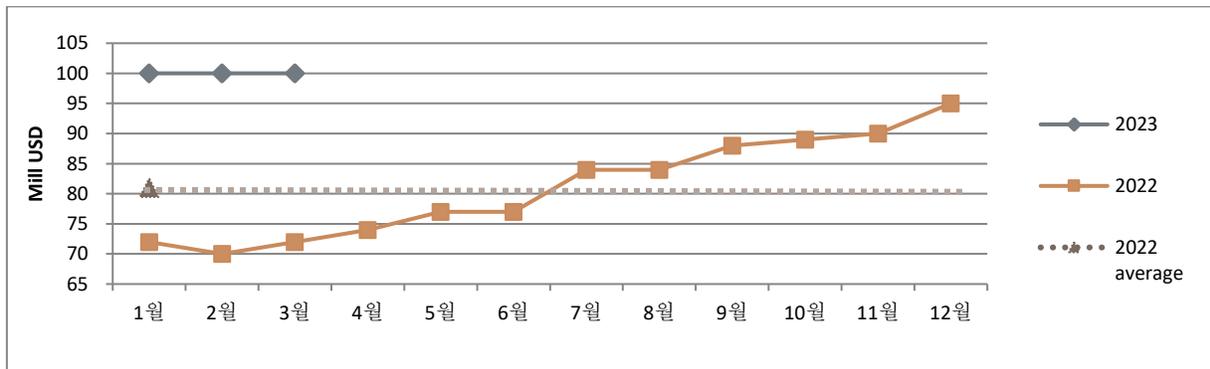




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00				100.00
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%				-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%				23.5%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.00				68.00
	전월대비	4.6%	0.0%	0.0%				-
	전년대비	41.7%	44.7%	38.8%				22.0%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50				62.50
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%				-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%				21.2%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50				41.50
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%				-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%				17.3%
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	35.38

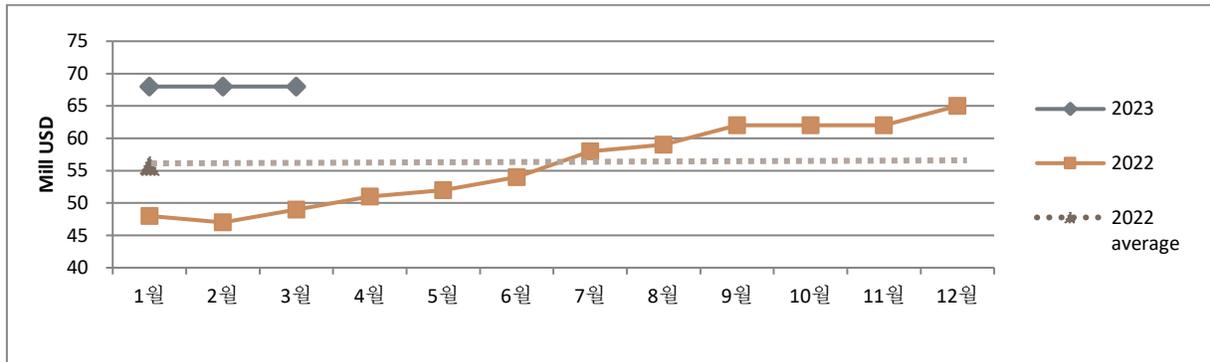
VLCC-310K



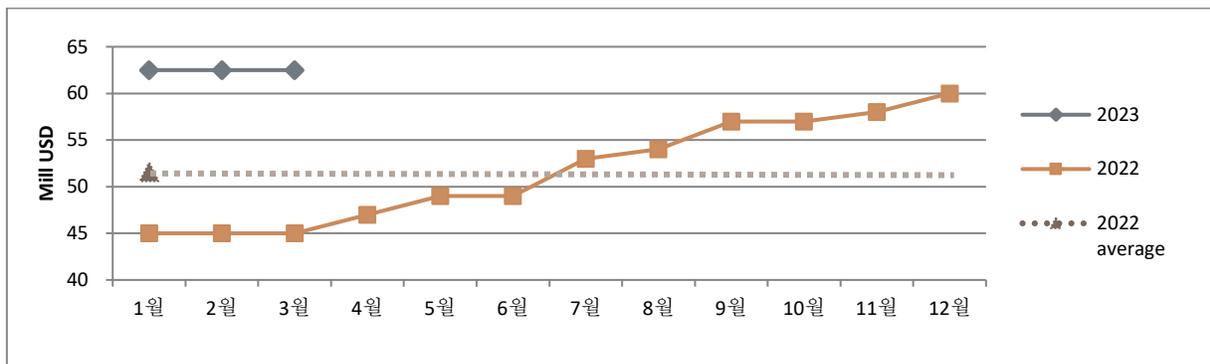


III. TANKER

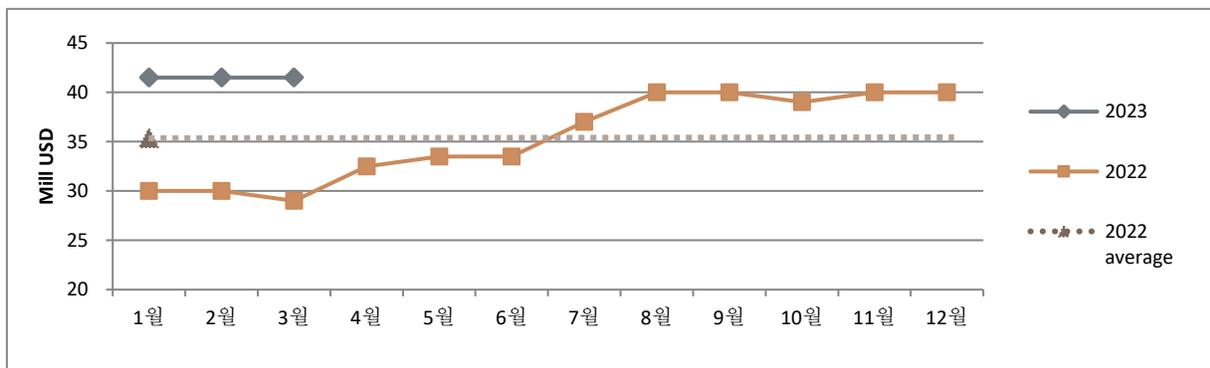
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	KASSOS I	319,200	2007	KOREA	B&W		60.1	UAE based buyer, scrubber fitted
TANKER	ATHINA II	318,658	2005	KOREA	B&W		56	Undisclosed buyer, scrubber fitted
TANKER	YUFUSAN	311,389	2005	JAPAN	B&W		52	Chinese buyer
TANKER	LIMNIA	309,960	2009	JAPAN	B&W		61.5	Undisclosed buyer
TANKER	LILA HONG KONG	159,149	2003	CHINA	B&W		35	Chinese buyer
TANKER	VALTAMED	158,609	2004	KOREA	B&W		35	Undisclosed buyer
TANKER	AFRA ROYAL	115,948	2010	PHILIPPINES	B&W		43	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	CHEMTRANS OCEANIC	73,901	2005	CHINA	B&W		21	Undisclosed buyer
TANKER	RIVER SHINER	73,788	2005	KOREA	B&W		--	Indian buyer (Gatik), scrubber fitted, ice class 1A
TANKER	EMERALD SHINER	73,293	2005	KOREA	B&W		--	
TANKER	DESAILLY	50,192	2009	KOREA	B&W		22.5	Undisclosed buyer
TANKER	EVIAN	48,676	2006	JAPAN	B&W		18	Middle Eastern buyer, epoxy coated
TANKER	VIVIANA	47,221	1999	JAPAN	B&W		8	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	OCEAN III	45,672	2007	CHINA	WART		--	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	AUGUSTA II	45,425	1991	JAPAN	B&W		--	Indian buyer
OIL/CHEM	LILA RHINE	51,271	2007	KOREA	B&W	3	22.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	NAVIGARE PARS	51,034	2012	KOREA	B&W	3	31	Italian buyer (Socomar), epoxy coated
OIL/CHEM	PYXIS MALOU	50,667	2009	KOREA	B&W	2&3	24.8	UK based buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	ATLANTICA BREEZE	46,846	2007	KOREA	B&W	2	21.8	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	MTM MANILA	46,839	2003	KOREA	B&W		14.8	Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	MTM YANGON	46,818	2003	KOREA	B&W		14.8	
OIL/CHEM	MTM MUMBAI	44,996	2003	KOREA	B&W	3	14.8	
OIL/CHEM	NCC DAMMAM	45,965	2008	KOREA	B&W	2	20.1-2EB	Undisclosed buyer, ML coated
OIL/CHEM	NCC HAIEL	45,953	2008	KOREA	B&W	2		



III. TANKER

OIL/CHEM	UTVIKEN	37,872	2009	KOREA	B&W	20.1	European buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	INVIKEN	37,872	2009	KOREA	B&W	20.1	

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	TS DUBAI	72,807	2007	JAPAN	B&W	6350	TEU	29	Swiss buyer (MSC)
CONT	TS MUMBAI	68,047	2003	KOREA	B&W	5680	TEU	25	Swiss buyer (MSC)

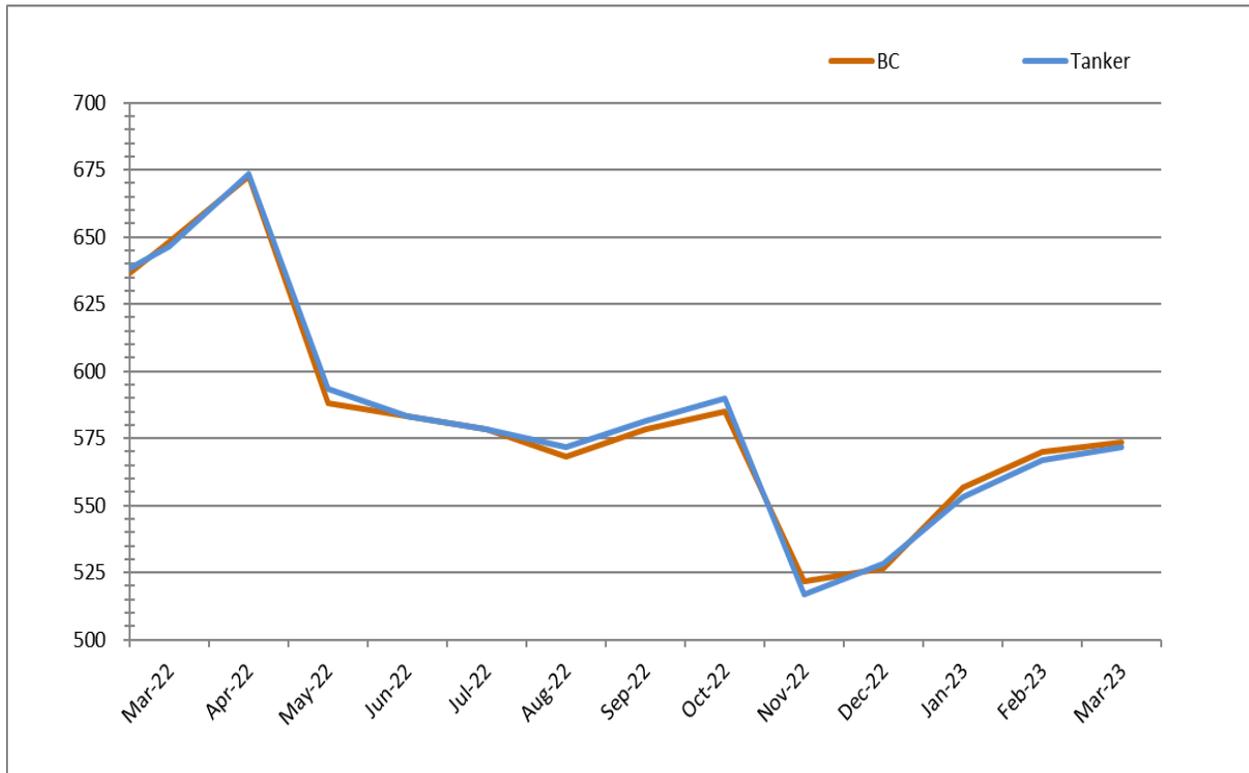


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 March	2023 March		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	560.00	-5.1%	646.67	571.67	0.9%	-11.6%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	563.33	-4.3%	648.33	573.33	0.6%	-11.6%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



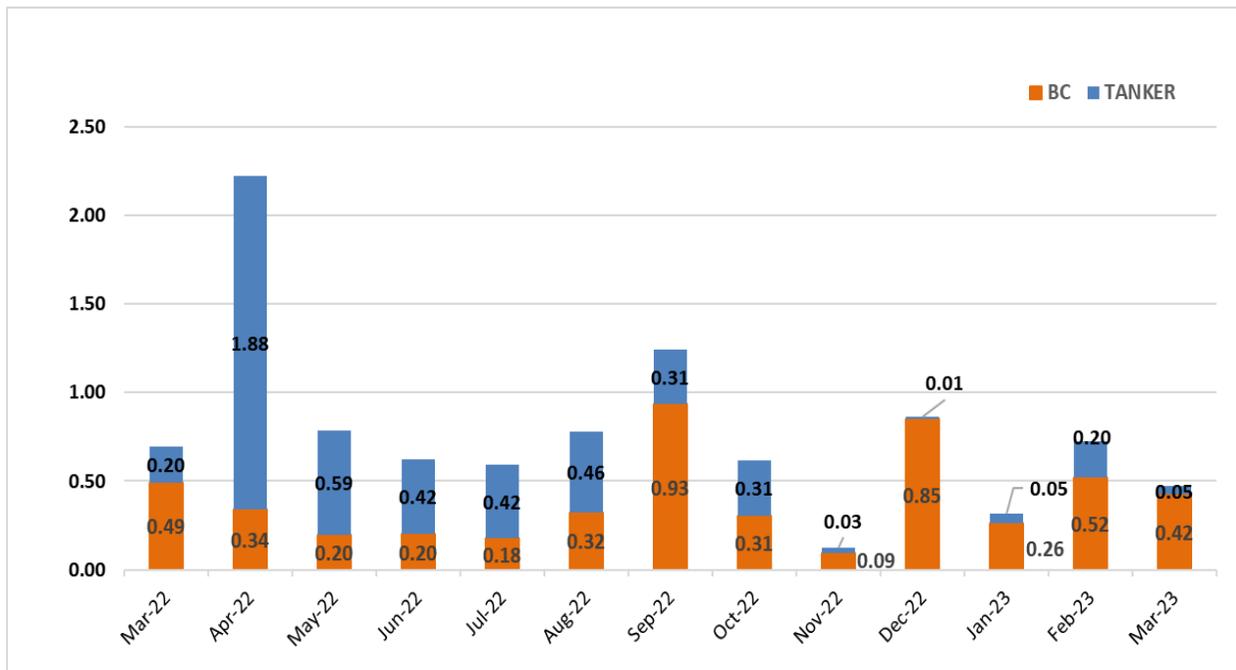
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 March		2023 March			
	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	0.20	5	0.05	-76.0%	2	-60.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.49	6	0.42	-14.0%	4	-33.3%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

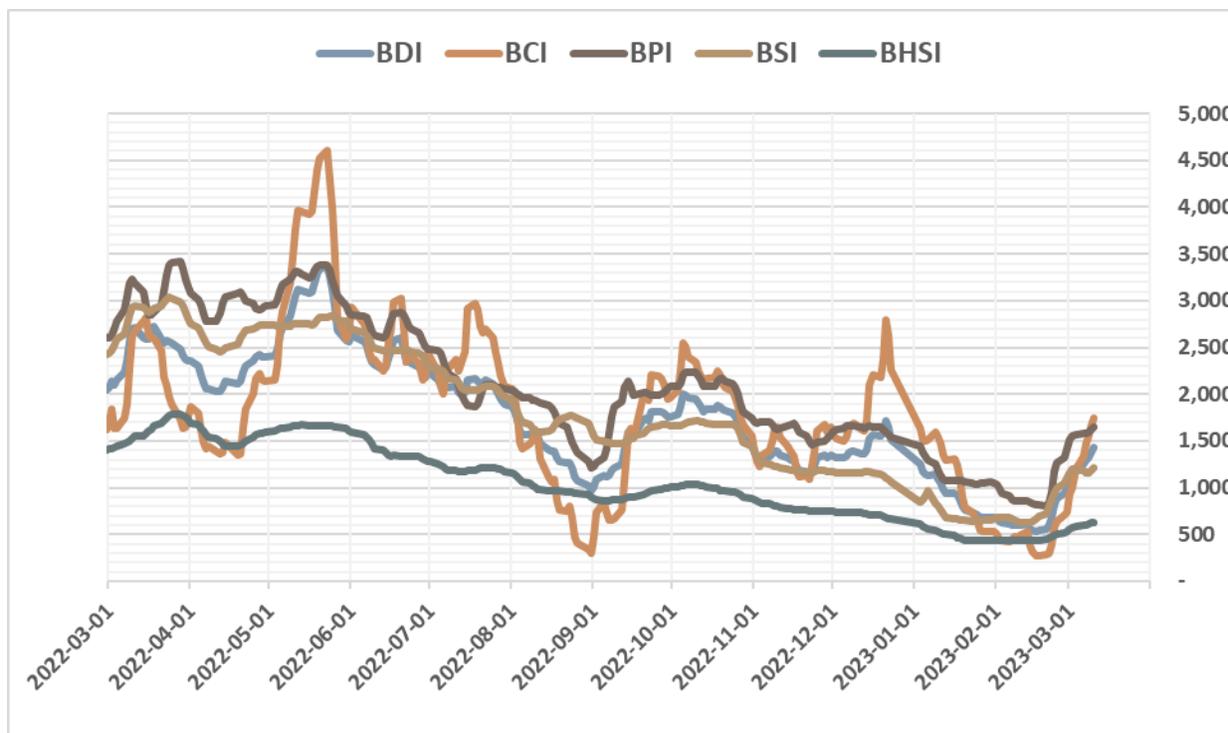
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	YU HAI XING	15,860	5,017	1995	CHINA	WART	585	BANGLADESHI
CONT	SSL KUTCH	24,612	8,303	1998	KOREA	B&W	616	BANGLADESHI, AS IS COLOMBO
MPP	LEVANT HORIZON	6,917	3,391	1997	GERMANY	B&W	585	INDIAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-03-10	2023-03-03	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,424	1,211	▲213.00	3,369	530
BCI	1,744	1,195	▲549.00	4,602	271
BPI	1,654	1,565	▲89.00	3,416	809
BSI	1,209	1,189	▲20.00	3,033	625
BHSI	631	584	▲47.00	1,787	431





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	593.00	▼13.00	563.50	▼18.00	607.00	▼17.50
MGO	755.50	▼49.00	754.00	▼60.00	812.50	▼53.00
LSMGO	755.50	▼49.00	754.00	▼60.00	-	-
IFO380	442.50	▼22.00	414.50	▲1.50	419.00	▼7.00

❖기준일 : 03 월 10 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-03-10	2023-03-03	CHANGE
미국 USD	1319.70	1310.40	▲9.30
영국 GBP	1572.95	1565.67	▲7.28
유로 EUR	1396.37	1388.89	▲7.48
중국 CNY	189.22	190.13	▼0.91
일본 JPY (100)	969.26	958.49	▲10.77

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] SVB 파산 사태

미국 내 자산 기준 16 위 규모(총자산 2090 억 달러)이자 미국 실리콘밸리 스타트업의 돈줄로 불리던 실리콘밸리은행(SVB)이뱅크런(대규모 예금 인출 사태) 발생 약 2 일 만인 2023 년 3 월 10 일 파산한 사태를 말한다. SVB 의 파산은 2008 년 글로벌 금융위기 당시 워싱턴뮤추얼 붕괴에 이어 미 역사상 2 번째로 큰 규모라는 점에서 위기 확산 우려를 높였다.

미국 캘리포니아주 샌타클래라에 본사를 둔 SVB 는 1983 년 설립된 스타트업 전문 은행으로, 캘리포니아주·매사추세츠주 등에 총 17 개 지점을 운영해왔다. 2022 년 말 총자산이 2090 억 달러로 미국 내 자산 기준 16 위 규모로, 특히 미국 테크·헬스케어 벤처 기업의 약 44%를 고객으로 두고 있다.

한편, 우리나라의 경우 SVB 지점은 없으나 국민연금이 상당액을 투자한 것으로 알려졌는데, 국민연금은 2022 년 말 기준으로 이 은행 주식 10 만 795 주(294 억 원 규모)를 보유하고 있는 것으로 전해졌다.

SVB, 왜 파산했나

SVB 는 고객이 맡긴 예금을 다른 소비자들에 대한 대출보다는 미국 국채와 주택저당증권 등 장기 자산을 구입하는데 더 치중해 사용해 왔다. 그러다 2022 년 미 연방준비제도(Fed)의 급격한 금리 인상으로 기업들이 맡기는 예금이 줄어든 반면 인출이 늘어나면서 잔고가 급격히 줄기 시작했다. SVB 는 기업이 맡긴 돈을 돌려주기 위해 이전에 구입해 둔 미국 국채 등을 팔아 자금을 마련했는데, 2022 년 채권 가격 폭락으로 큰 손실을 보게 됐다. 실제로 미 일간 월스트리트저널(WSJ)은 2023 년 3 월 11 일 SVB 가 예금주에게서 자유로운 입출금이 가능한 단기 자금을 끌어모은 뒤 상대적으로 장기로 묶여 있는 미국 국채 등에 투자하는 방식으로 규모를 키워왔는데, 최근 금리가 빠르게 상승하면서 손실이 가중됐다고 진단했다.

그러다 SVB 는 고객들에게 예금을 지급하기 위해 미 국채로 구성된 매도가능증권(AFS·만기 전 매도 의도로 매수한 채권과 주식) 상당량을 매각하면서 2022 년 18 억 달러 규모의 손실을 봤다며 이를 메꾸기 위한 22 억 5000 만 달러 규모의 증자 계획을 2023 년 3 월 8 일 발표했다. 이 SVB 의 발표 직후 주가는 60% 이상 폭락했고 불안감이 고조된 투자자들의 예금 인출이 가속화(뱅크런)됐는데, 특히 예금액 대부분이 FDIC 가 보증하는 예금자 보호 대상이 아닌란 점에서 뱅크런이 가속화됐다. 실제로 3 월 9 일 하루에만 420 억 달러(약 56 조 원)가 SVB 에서 인출됐고, 이에 미 금융당국은 SVB 가 손실을 발표한 지 44 시간 만에 파산 절차에 돌입했다. 미 캘리포니아주 금융보호혁신국은 3 월 10 일 불충분한 유동성(자금 여력)과 지급 불능을 이유로 SVB 지점을 폐쇄했으며, 파산관재인으로 미 연방예금보험공사(FDIC)를 임명했다고 발표했다.

VI. ISSUE & TREND

이처럼 해당 은행의 자금 위기가 불거진 후 2일도 채 되지 않아 초고속으로 파산한 배경으로는 스마트폰도 한 요인으로 꼽히고 있다. WSJ는 3월 12일 <스마트폰 뱅크런으로 비운을 맞는 SVB>라는 제목으로 SVB 주고객인 실리콘밸리 스타트업 사업가들이 거래 은행의 위기 소식을 듣자마자 순식간에 스마트폰으로 예금을 대거 인출하면서 빠른 속도로 뱅크런이 발생했다고 보도했다.

미 정부의 대응은?

미 정부가 2023년 3월 12일 SVB 파산이 금융위기로 번지는 것을 막기 위해 고객이 맡긴 예금을 보험 보증 한도와 관계없이 전액 보증하고 유동성이 부족한 금융기관에 자금을 대출하기로 했다. 이는 재무부와 중앙은행인 연방준비제도(Fed.연준), 연방예금보험공사(FDIC)가 공동성명을 통해 발표한 것이다. 이에 따르면 모든 예금주는 3월 13일부터 예금 전액에 접근할 수 있으며 SVB의 손실과 관련해 납세자가 부담하는 비용은 없다. 다만 미 재무부는 주주와 담보가 없는 채권자 일부는 보호받지 못하며 이번 사태에 대한 책임을 지고 SVB 고위 경영진이 자리에서 물러났다고 밝혔다.

미 예금보험공사(FDIC)는 산타클라라 예금보험국립은행(DINB)라는 법인을 신설한 뒤 SVB의 예금을 이전받고 SVB 보유 자산의 매각도 추진한다. FDIC의 해당 조치에 따라 예금보험 한도 25만 달러 내의 기존 SVB 예금주들은 3월 13일 이후부터 예금 인출이 가능해진다. 다만 비보험 예금주들은 보험 한도를 초과하는 예금액에 대해 FDIC가 지급하는 공채증서를 받을 수 있다.

[출처 : 네이버 지식백과]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황 재 웅) President T. 070-7771-6400			
Fleet & Chartering Operation biz@stlkorea.com	Sancho Kim(김 현 진) Managing Director T. 070-7771-6404	H.S. Lee(이 현 성) Director T. 070-7771-6412	
	Mike Hong(홍 창 목) Director T. 070-7771-6417	Henry S.H. Oh(오 수 현) Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	Anna Lee(이 혜 란) Manager T. 070-7771-6403	Joovi Park(박 주 비) Assistant Manager T. 070-7771-6419	
Agency Operation operation@stlkorea.com	Jennifer Park(박 영 단) Manager T. 070-7771-6407	Hayden Son(손 호 영) Assistant Manager T. 070-7771-6401	
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn(안 지 영) Deputy General Manager T. 070-7771-6405	Joanne Jin(진 정 식) Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
Sale and Purchase Broking snp@stlkorea.com	Neal S.I. Kwon(권 순 일) President T. 070-7771-6410		
	Jack Kim(김 종 수) Director T. 070-7771-6411	Nova Cha(차 혜 정) 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 김 영 하	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 W. www.stlgtour.com E. tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장 이 진 행 대리 이 정 택	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 W. www.stlyacht.com E. academy@stlyacht.com