

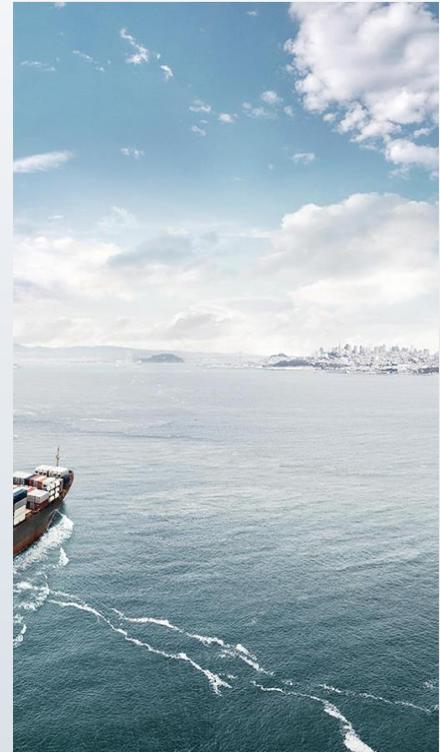


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.467

August 29, 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. 노무라 "조선업, 작년이 정점"...업계 "고부가 선박 랠리 지속"

일본의 투자은행(IB) 노무라가 한국 조선사들의 수주 랠리에 대해 '피크 아웃'(고점 통과) 논란을 제기했다. 노무라는 "지난해 수주가 정점을 찍었다"며 국내 1위 조선사인 HD 현대중공업 주가 전망을 '매수'에서 '중립'으로 낮췄다. 이에 대해 한국 조선업계는 "절반만 맞는 얘기"라며 "전체 발주는 줄어들 수 있지만 고부가가치 선박 발주는 이어지고 있다"고 반박했다.

27일 업계에 따르면 노무라는 최근 투자자들에게 보낸 메모를 통해 "올해 글로벌 조선사들의 신규 수주액은 전년보다 22.6% 감소할 것"이라며 "(그동안 적었던) 유조선 발주가 늘어나더라도 액화천연가스(LNG)선과 컨테이너선 신규 수주 감소분을 상쇄하기엔 충분치 않다"고 했다.

주요 기관 중 올 들어 조선업 피크아웃을 주장한 곳은 노무라가 처음이다. 클락슨리서치에 따르면 올해 1~7월 신규 발주된 선박은 2312만 CGT(표준화물선환산톤수)로 지난해 같은 기간(3067만 CGT)보다 25% 줄었다.

하지만 한국 조선업계는 "현실과 다소 동떨어진 얘기"라고 입을 모은다. HD 현대중공업의 올 상반기 수주 규모는 72억 6600만 달러로, 지난해 같은 기간(72억 8600만 달러)과 비슷했다. 올해 전체 발주가 꺾였지만, 고가 선박을 중심으로 한 수주 랠리엔 이상이 없다는 얘기다.

국내 조선사 관계자는 "지난해 신규 발주가 많아 올해와 내년엔 이보다 적은 규모를 수주할 것이라는 시각엔 동의한다"며 "하지만 선박 가격이 비싸졌고, 신조선 수요가 적었던 탱커(유조선 등)도 발주가 나오면서 한국 조선사엔 여전히 유리한 상황"이라고 했다.

탱커는 컨테이너·가스선보다 선속이 느려 연비가 상대적으로 좋기 때문에 친환경 엔진을 장착하는 수요가 적었지만, 앞으로는 탱커도 친환경 선박 수요가 많아질 것이란 얘기다. 게다가 탱커에 강점을 지닌 중국 조선사들이 도크를 3년치가량 채운 터라 가격이 오를 경우 한국 조선사들의 수주 경쟁력이 빛을 발할 것으로 예상된다.

2. LNG 선 신조시 PF 자금 이용 확대될 듯

세계적으로 발주가 증가하고 있는 LNG 선에 대한 자금조달 형태가 변화될 가능성이 커지고 있다. 현재 신조 LNG 선은 대부분이 한국과 중국이 독점하여 건조하고 있는 실정이다. 이 경우 잘 알려진 것처럼

I . NEWS

신조 LNG 선의 건조자금은 한국수출입은행(KEXIM), 중국수출입은행(CHINAEXIM) 등의 수출신용기관(ECA)을 이용하여 조달이 가능하다.

그러나 건조자금의 수요가 많기 때문에 용자한도가 정해져 있는 것이 문제라고 할 수 있다. 이 때문에 앞으로는 LNG 선의 신조에 있어서도 민간은행의 대출을 기본으로 하는 프로젝트파이낸싱(PF)이 부상하게 되고 이를 통한 경쟁이 치열해질 것으로 보인다.

일반적으로 ECA 의 용자비율의 상한선은 50-60%이고, 그 외는 민간금융으로 커버하게 되는 것이 통례이다.

영국의 클락슨에 의하면 8 월 현재의 LNG 선 발주잔량은 주종이라고 할 수 있는 15 만-18 만 입방미터급 LNG 선이 287 척이나 된다. 이는 기존선 387 척의 수송능력의 76%에 해당하는 것으로 엄청난 공급압력이라고 할 수 있다.

한 때 일본은 LNG 선 건조 대국이었다. 하지만 2019 년에 미츠비시중공업이 일본내 최대 도크를 가지고 있는 나가사키조선소의 '코우야기' 공장의 매각을 검토한 바 있다. 또한 2022 년에는 오시마조선소에 인도하게 됨으로써 사실상 LNG 선 건조에서는 손절 떴게 됐다. 이후에 일본조선소에서 LNG 선을 건조한 것은 전혀 없다.

한편, 요즈음 일본 해운업계에서 LNG 선에 대한 수요가 증가하고 있다. NYK, MOL, K-LINE 등 대형 3 사가 중기경영계획에서 LNG 를 중심으로 하는 에너지 수송을 중점투자분야로 꼽고 있는 상황이다. 이들 대형 3 사는 각사별로 LNG 선 20-30 척의 발주잔량을 가지고 있는 것으로 알려지고 있다.

카타르등 수출국은 현재 자국에서 사용하는 LNG 선 입찰에서 건조조선소는 자신들이 직접 지정을 해주고 있다. 해운회사는 오퍼레이션 코스트를 입찰하여 선정이 되면 지정된 조선소에서 건조된 LNG 선을 운항해야 한다.

관련업계에 따르면 현재 LNG 선 신조에 있어서 자금줄은 한국수출입은행과 중국수출입은행이 먼저 맞게 되며 나머지 부분에 대해서는 서양의 금융거대 기업인 BNP 파리바, CITY 그룹 등이 나머지를 용자해 준다고 한다.

클락슨에 따르면 LNG 선은 현재 신조선가가 17 만 4000 입방미터급이 척당 2 억 6200 만달러(약 3500 억원)으로 사상 최고의 시세이다.

I . NEWS

이렇게 높은 선가이기 때문에 새로 건조되는 LNG 선에 대해서 수출관련은행들이 모든 자금을 조달해 줄 수는 없는 노릇이다. 이러한 수출관련신용기관(ECA) 대신에 요즈음 부상하고 있는 것이 바로 민간은행들에 의한 PF 자금이다.

프로젝트 파이낸싱(PF)은 특수목적 회사를 세우고, 프로젝트에 의한 수익금으로 대출금을 상환해 나가는 대출 형태를 말한다. 과거에도 LNG 선의 장기계약에서는 프로젝트 파이낸싱이 활용되어 왔다. PF 에는 해운회사 등도 출자하지만 원칙적으로 채무 불이행 책임을 지지는 않는다.

최근 수년간은 LNG 선 수송계약의 단기화로 인해 프로젝트 파이낸싱이 잘 이루어지지 않았다. 하지만 최근 들어서는 세계적인 LNG 의 수급 압박 때문에 LNG 선을 안정적으로 확보하기 위해서 20 년 정도의 장기계약을 제시하는 경우가 늘어나고 있어서 프로젝트 파이낸싱이 조성되기 쉬운 환경이다.

이처럼 LNG 선 건조자금의 조달 형태가 ECA 관련기관의 대출에서 PF 자금쪽으로 넘어가게 되면 그동안 강건너 불구경만 하던 일본의 금융기관들의 지원을 받는 지방은행들의 PF 도 증가할 것으로 일본 해운업계는 전망하고 있다.

3. 구주항로/ 신조선 폭탄에 몸살...중선사 지중해항로 철수

유럽항로는 성수기를 맞았음에도 공급 과잉으로 여전히 몸살을 앓고 있다. 모처럼 물동량이 증가세를 보이고 있지만 신조선이 쏟아져 나오며 수급 불균형이 장기화되고 있다. 이달에도 스위스 MSC, 홍콩 OOCL 등의 선사들은 중국 조선소에서 인도받은 2 만 4000TEU 급 컨테이너선을 유럽항로에 띄웠다. 신조선 폭탄에 중국 선사 차이나유나이티드라인(CU)은 지중해 서비스를 지난달 종료했다.

외신에 따르면 CU 라인은 올해 1 월 북유럽에 이어 지난달 지중해노선을 끝으로 코로나 팬데믹 동안 확장했던 원양사업에서 완전히 철수했다. 해운업계 관계자는 “성수기에 돌입하며 물동량이 다소 증가하더라도 대규모 신조선 인도로 인한 공급 과잉은 불가피한 상황”이라고 전했다.

물동량은 3 개월 연속 증가세를 시현했다. 성수기 효과와 터키 지진 재건과 지중해 여행 등의 수요가 맞물리면서 동지중해·흑해항 물동량이 크게 늘어난 것으로 분석된다.

영국 컨테이너트레이드스터티스틱스에 따르면 올해 5 월 아시아 16 개국발 유럽 53 개국행(수출항로) 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 6.6% 늘어난 144 만 5000TEU 로 집계됐다.

I . NEWS

중국 동북아 동남아 등 전 지역에서 증가하면서 물동량을 견인했다. 중국은 5.8% 늘어난 108 만 9000TEU 를 달성했다. 우리나라와 일본 대만 등의 동북아시아도 18.6% 증가한 16 만 TEU 를 기록했다. 동남아시아 역시 2.8% 늘어난 19 만 6000TEU 를 기록했다.

1~5 월 물동량도 증가세를 보였다. 중국과 동북아시아는 각각 0.9% 7.3% 증가한 497 만 7000TEU, 78 만 4000TEU 를 낸 반면, 동남아시아는 7.2% 감소한 93 만 4000TEU 를 기록했다.

물동량은 회복세를 나타냈지만 연말까지 2 만 4000TEU 급 대형선 인도가 예정돼 있어 선사들의 공급 조절은 계속될 것으로 보인다. 해양진흥공사에 따르면 유럽항로는 초대형선 인도 증가로 6~7 월 전체 선복의 10.8%(50 항차) 수준의 블랭크세일링(임시결항)이 발생했다. 이달에도 신조 인도가 이어지면서 북유럽 4%, 지중해 5.5%의 임시결항이 계획돼 있다. 해양진흥공사는 "선사들의 선복 조절이 지속될 것으로 예상된다"며 "연말까지 공급량 조절은 확대될 전망"이라고 말했다.

지난달 1000 달러 선 돌파를 목전에 뒀던 북유럽 운임은 8 월 들어 하락세를 보이며 800 달러 선까지 내려앉았다.

상하이해운거래소에 따르면 8 월 18 일자 상하이발 북유럽행 운임은 20 피트 컨테이너(TEU)당 852 달러를 기록, 3 주 연속 하락했다. 전주 926 달러 대비 8% 하락한 반면, 한 달 전인 742 달러에 비해 14.8% 인상됐다. 같은 기간 지중해는 1500 달러를 기록, 전주 1507 달러에서 소폭 하락했다. 전달 1407 달러에 견줘 6.6% 올랐다.

한국해양진흥공사의 한국발운임지수(KCCI)는 8 월 21 일 현재 북유럽행 운임이 전주 1459 달러에서 0.4% 오른 1465 달러를 기록, 4 주 연속 상승했다.

반면, 지중해는 2177 달러에서 2173 달러로 소폭 떨어지며 2 주 연속 하락했다. 해양수산부에 신고된 한국발 네덜란드 로테르담행 공표 운임은 8 월 현재 TEU 당 441~850 달러로 전달 366~925 달러와 비교해 큰 변동이 없었다.



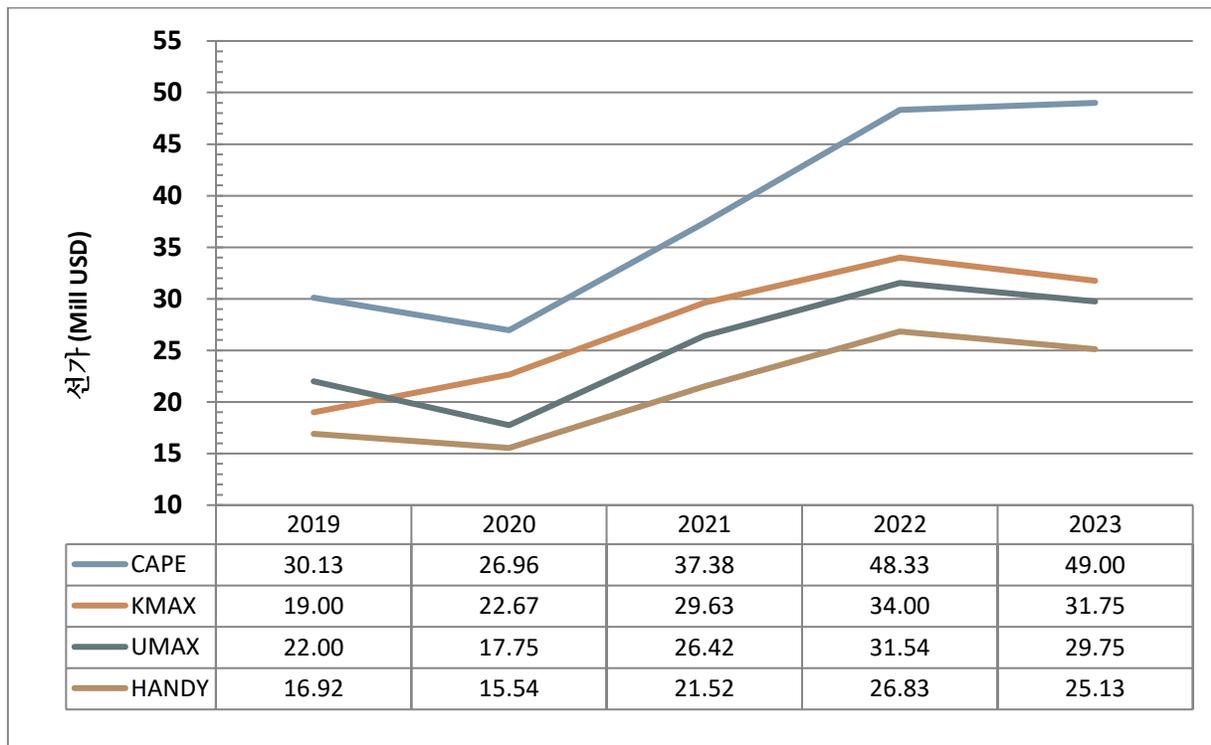
II . BULK CARRIER

(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	49.00
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	1.38%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.75
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.62%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	29.75
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-5.68%
SMAX 58K <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	
	-4.20%	-7.28%	--	--	
Handysize 37K	16.92	15.54	21.52	26.83	25.13
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-6.37%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD



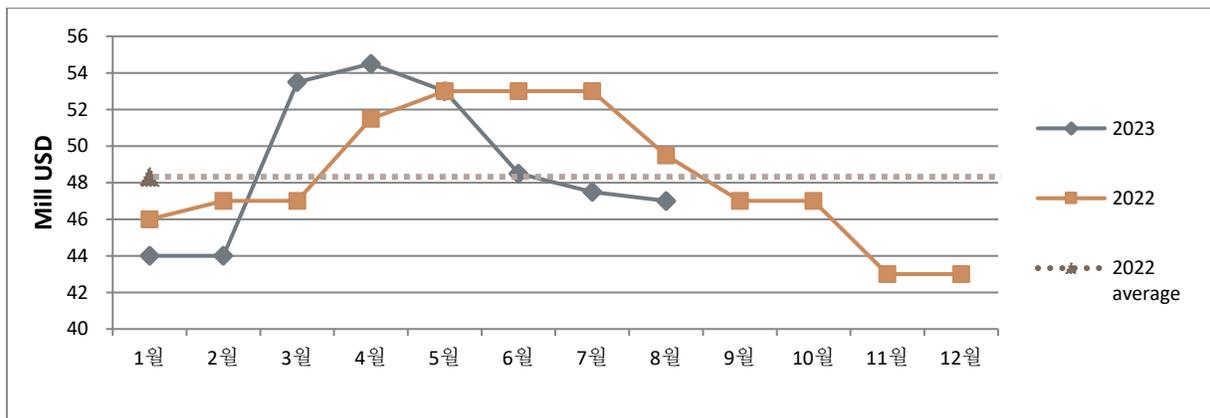


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	47.50	47.00	49.00
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	-2.1%	-1.1%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	-10.4%	-5.1%	1.4%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.50	31.50	31.75
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	0.0%	0.0%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-12.5%	-4.5%	-6.6%
UMAX (60- 61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	29.50	27.50	29.75
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	0.0%	-6.8%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-10.6%	-12.7%	-5.7%
HAND Y (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	24.50	24.00	25.13
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	-2.0%	-2.0%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-14.0%	-11.1%	-6.4%

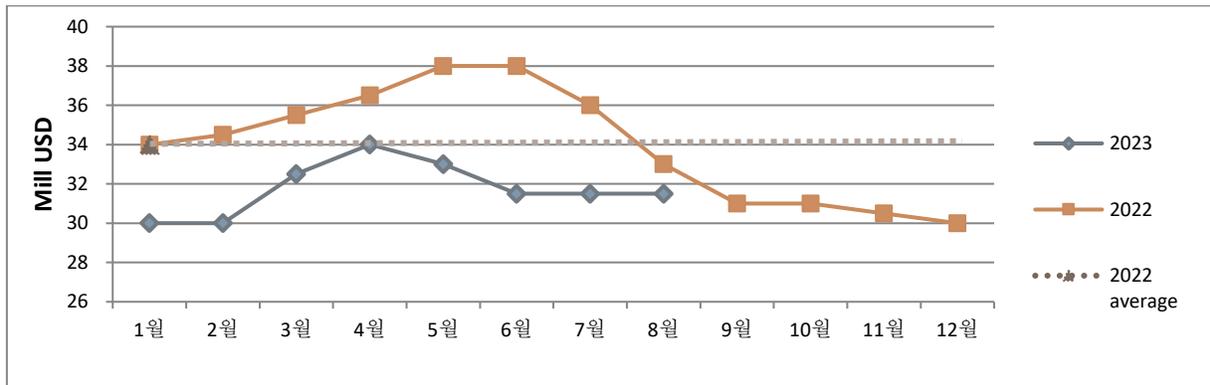
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	53.00	49.50	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	36.00	33.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	33.00	31.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	28.50	27.00	26.83

□ Cape

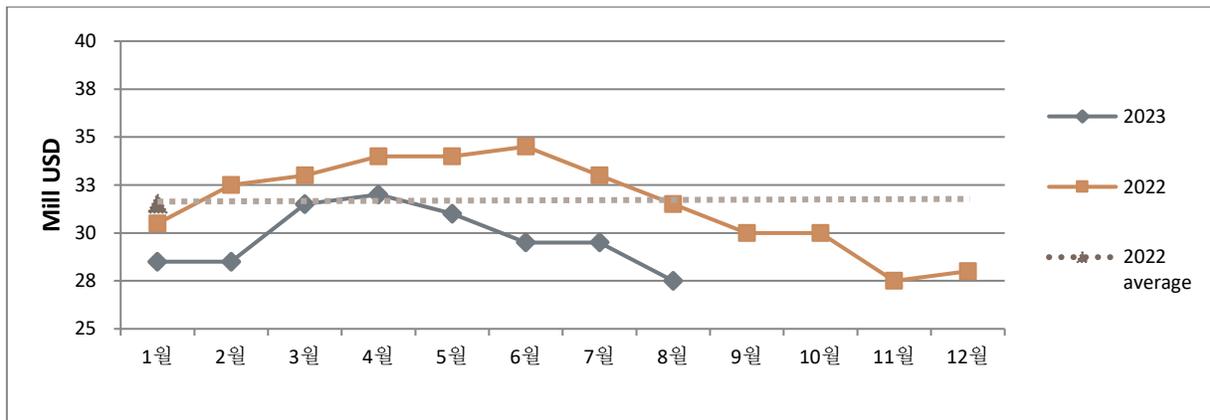


II . BULK CARRIER

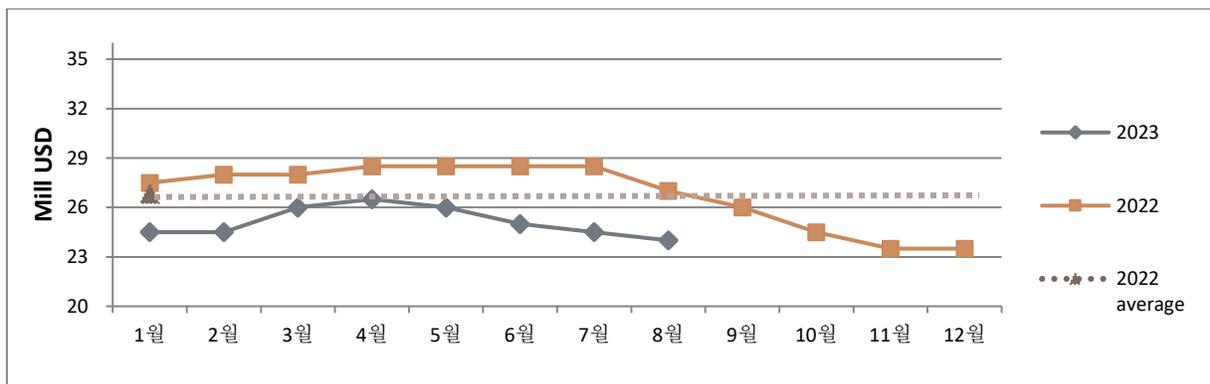
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	IANTHE	180,018	2009	KOREA	B&W		21	Undisclosed buyer
BC	SANTA LUCIA	176,760	2006	JAPAN	B&W		16.5	Turkish buyer
BC	YUAN FU STAR	176,000	2011	CHINA	B&W		23	Middle Eastern buyer
BC	XIN WANG HAI	174,732	2003	CHINA	B&W		12.8	Chinese buyer
BC	ATLANTIC HAWK	95,720	2012	JAPAN	B&W		22	Chinese buyer
BC	ROYAL	87,334	2010	CHINA	B&W		--	Indonesian buyer (Samudera)
BC	IVS HAYAKITA	60,402	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	46.5- 2EB	Greek buyer, eco
BC	IVS BOSCH HOEK	60,269	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t		
BC	GIVING	45,428	1997	JAPAN	MITSU	C 4x25t	5.8	Middle Eastern buyer



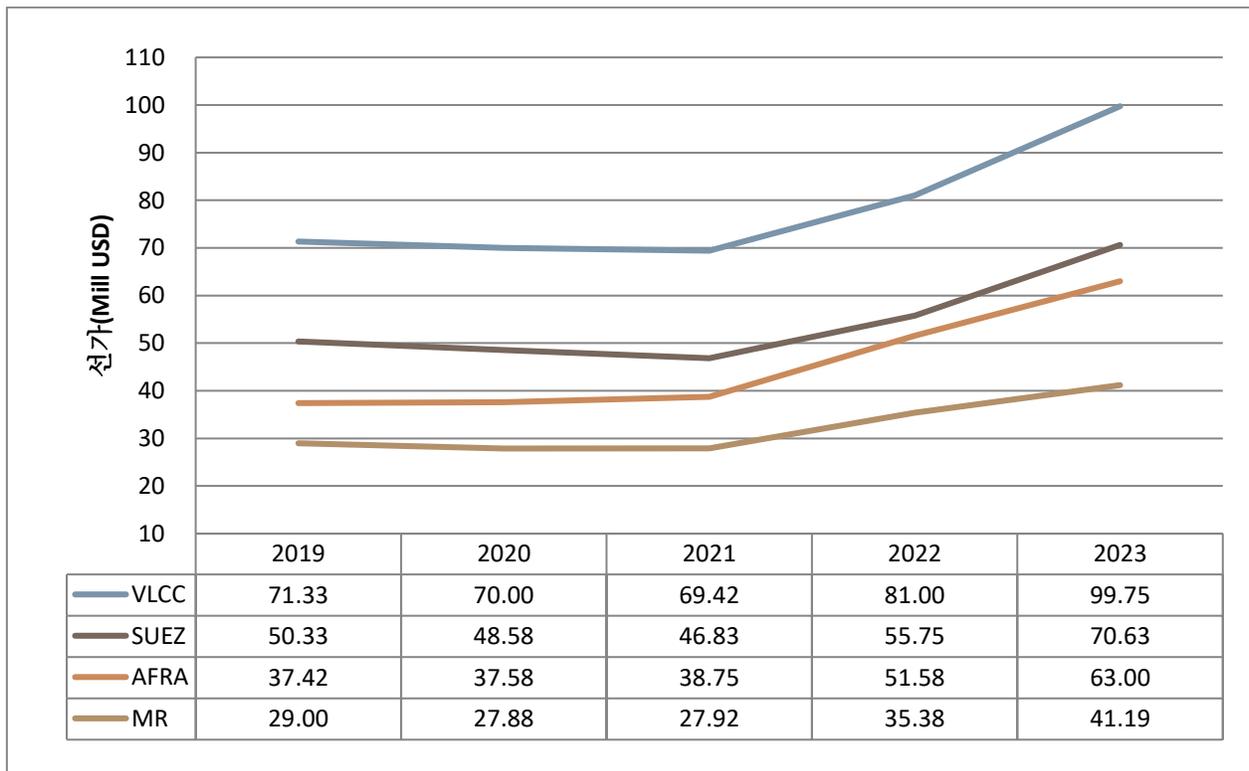
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	99.75
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	23.15%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.63
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	26.68%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	63.00
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	22.13%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.19
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	16.43%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년 기준, Million USD

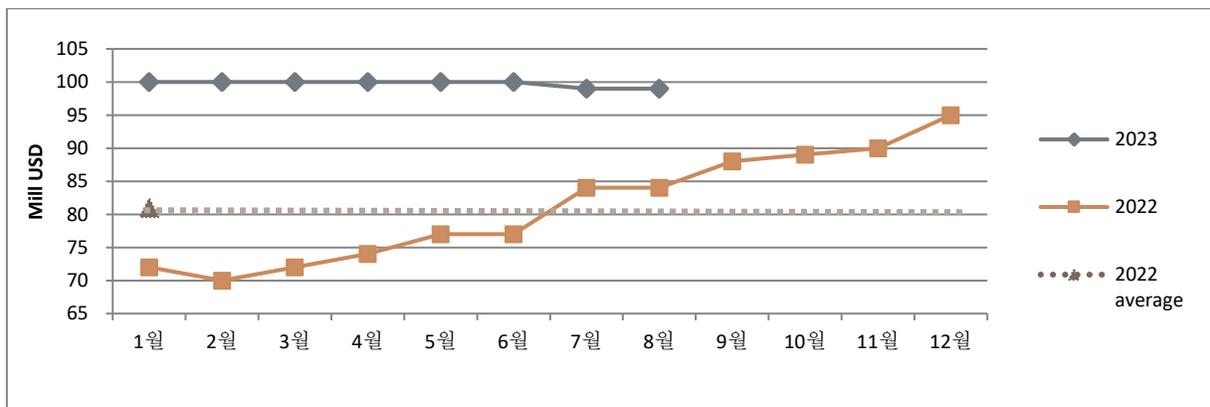




III. TANKER

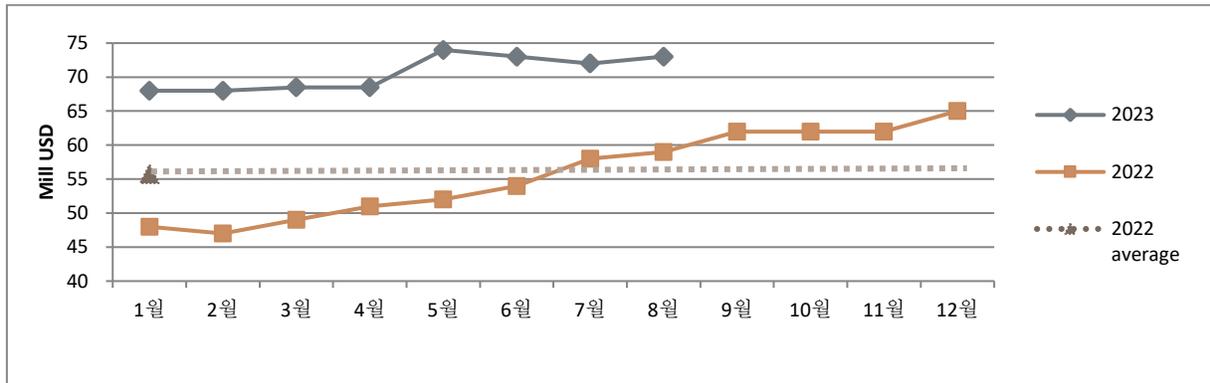
2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.00	99.00	99.75
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	17.9%	17.9%	23.1%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	72.00	73.00	70.63
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-1.4%	1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	24.1%	23.7%	26.7%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	63.50	63.50	63.00
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	19.8%	17.6%	22.1%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	40.00	40.00	41.19
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-2.4%	0.0%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	8.1%	0.0%	16.4%
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	1year 평균	
VLCC	72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	84.00	84.00	81.00	
SUEZ	48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	58.00	59.00	55.75	
AFRA	45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	53.00	54.00	51.58	
MR	30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	37.00	40.00	35.38	

VLCC-310K

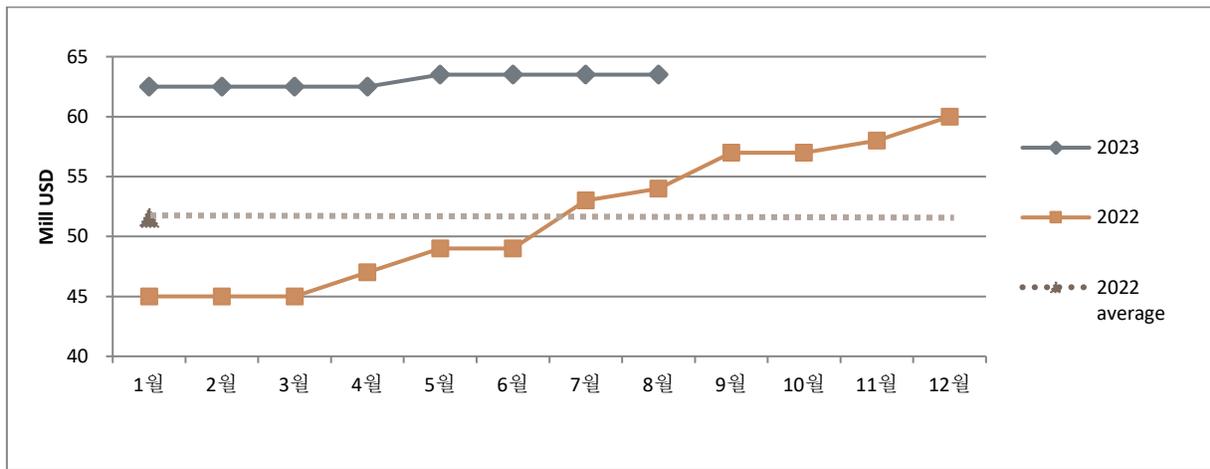


III. TANKER

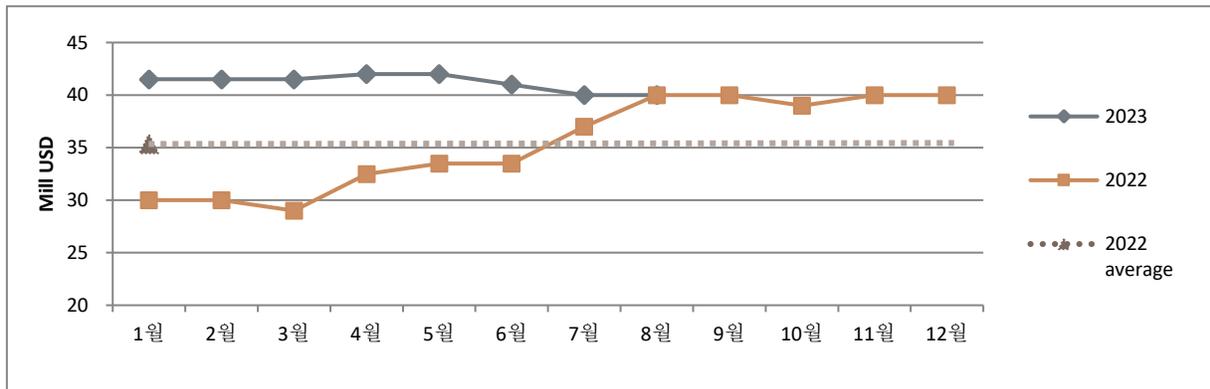
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS	
TANKER	WILLOWY	106,500	2003	JAPAN	B&W		25	Malaysian buyer	
TANKER	SEA LUCK III	105,869	2003	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer	
TANKER	CAPT THANASIS	46,700	2004	KOREA	B&W	3	18	Undisclosed buyer	
TANKER	RAS MAERSK	34,999	2003	CHINA	B&W		11.5	Undisclosed buyer, epoxy coated	
OIL/CHEM	OVERSEAS LONG BEACH	46,911	2007	USA	B&W	2	68.5	US buyers, epoxy coated	
OIL/CHEM	SEAKAY SKY	46,911	2007	USA	B&W	2	72.5		
OIL/CHEM	OVERSEAS MARTINEZ	46,911	2007	USA	B&W	2	801		
OIL/CHEM	OVERSEAS HOUSTON	46,814	2007	USA	B&W	2	68.5		
OIL/CHEM	SEAKAY VALOR	46,810	2008	USA	B&W	2	72.5		
OIL/CHEM	OVERSEAS BOSTON	46,802	2009	USA	B&W	2	76.2		
OIL/CHEM	OVERSEAS TAMPA	46,666	2011	USA	B&W	2	84.1		
OIL/CHEM	OVERSEAS ANACORTES	46,666	2010	USA	B&W	2	80		
OIL/CHEM	OVERSEAS NIKISKI	46,666	2009	USA	B&W	2	76.2		
OIL/CHEM	SEAKAY STAR	45,760	2008	USA	B&W	2	68.5		
OIL/CHEM	ACAMAR	37,583	2011	KOREA	B&W	3	23.5		Undisclosed buyer, epoxy coated
OIL/CHEM	CELSIUS BIRDIE	25,399	2009	JAPAN	B&W		50-2EB		Undisclosed buyer, stst
OIL/CHEM	CELSIUS EAGLE	25,390	2010	JAPAN	B&W				

CONTAINER, REEFER, ETC.

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

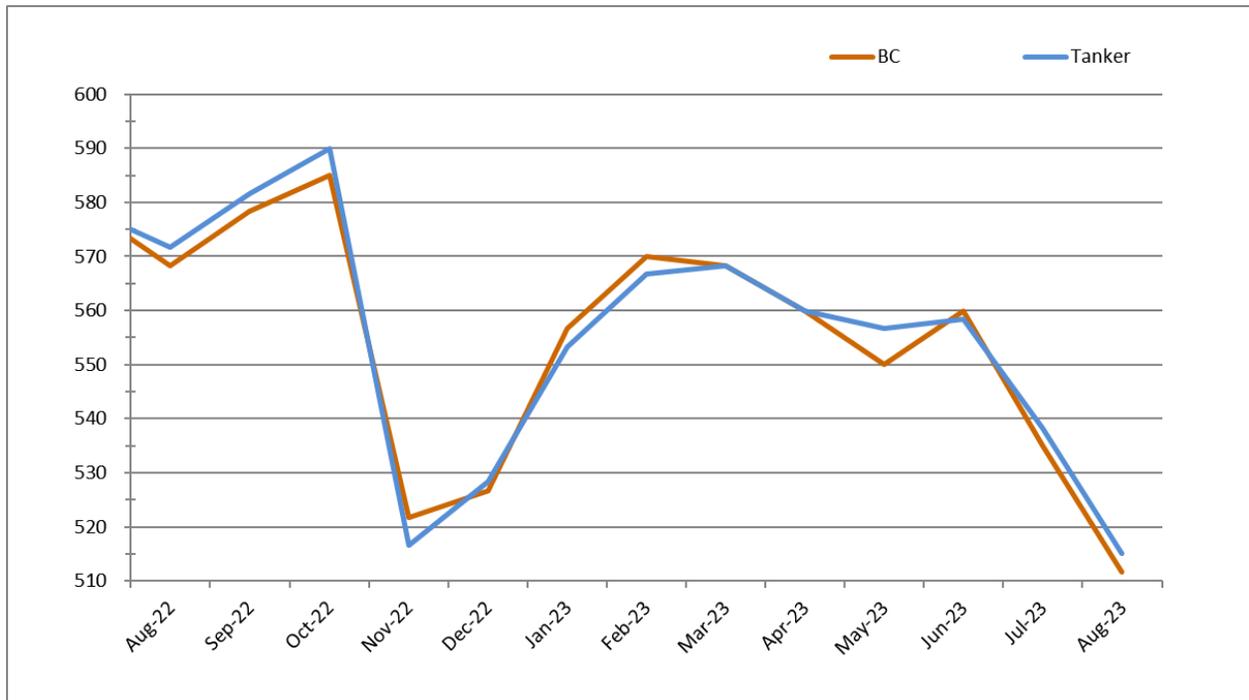


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 August	2023 August		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	552.08	-6.5%	571.67	515.00	-4.3%	-9.9%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	551.46	-6.3%	568.33	511.67	-4.4%	-10.0%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





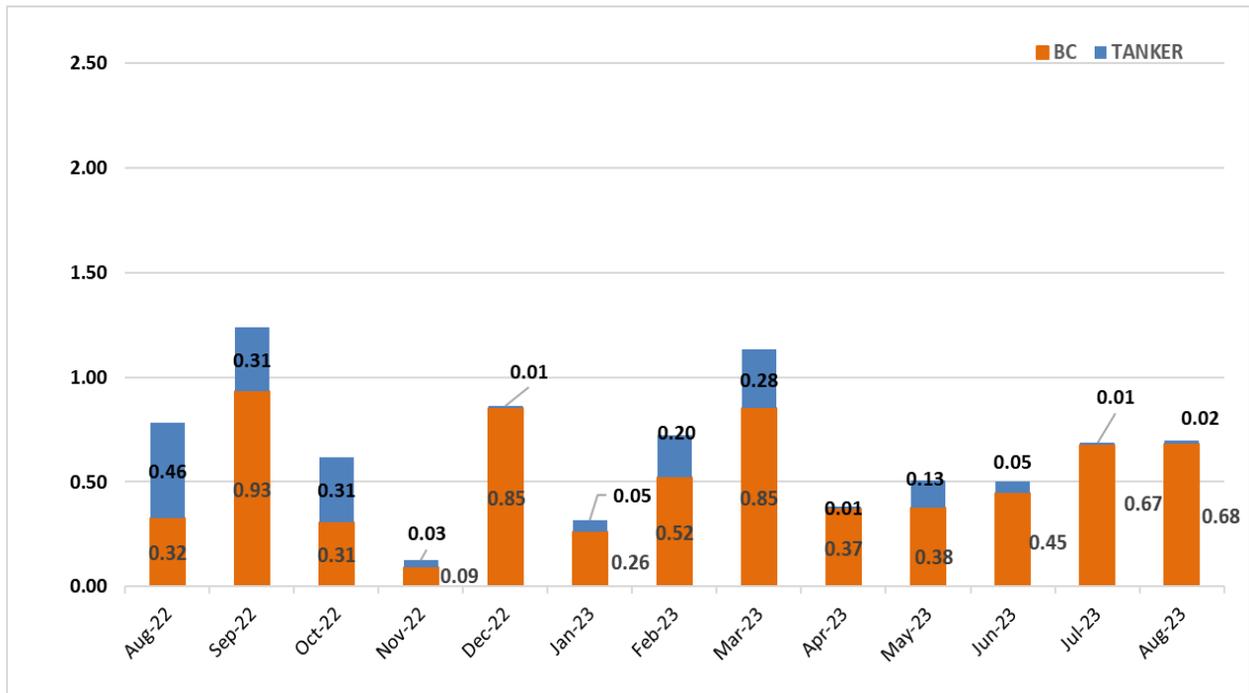
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 August		2023 August			
	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	0.46	11	0.02	-96.1%	3	-72.7%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.32	3	0.68	109.9%	17	466.7%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

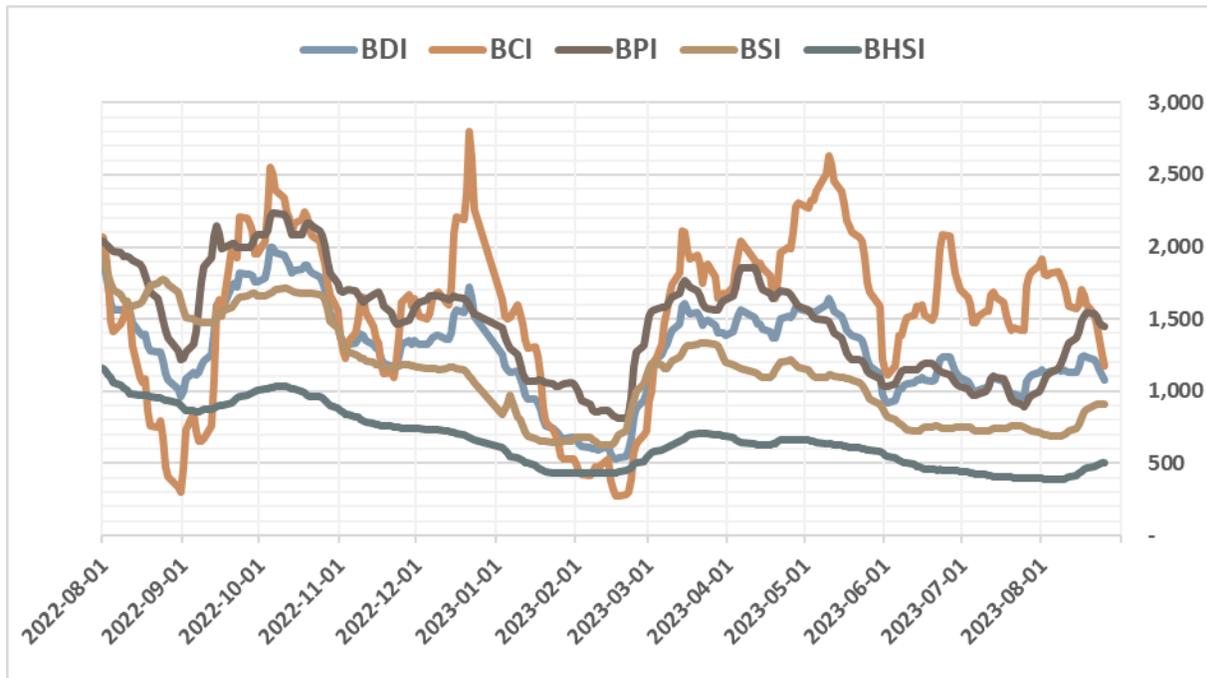
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
CONT	SINOKOR AKITA	11,400	4,672	1998	CHINA	B&W	564	INDIAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-08-25	2023-08-18	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,080	1,237	▼157.00	2,214	530
BCI	1,174	1,598	▼424.00	2,967	271
BPI	1,449	1,542	▼93.00	2,477	809
BSI	908	879	▲29.00	2,290	625
BHSI	507	469	▲38.00	1,276	389





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	636.50	▼5.00	601.00	▼3.50	619.50	▼8.00
MGO	908.50	▲11.50	924.50	▲21.50	940.00	▼2.50
LSMGO	908.50	▲11.50	924.50	▲21.50	-	-
IFO380	531.50	▼32.00	545.00	▼15.00	544.50	▲5.00

❖기준일 : 08 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-08-25	2023-08-18	CHANGE
미국 USD	1324.00	1341.60	▼17.60
영국 GBP	1666.78	1709.94	▼43.16
유로 EUR	1429.52	1458.79	▼29.27
중국 CNY	181.54	182.80	▼1.26
일본 JPY (100)	906.88	920.76	▼13.88

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 인덱세이션(indexation)

◆인덱세이션은 금리나 임금의 결정을 물가와 연동하는 방식을 의미하며, 물가연동제라고도 한다.

인플레이션의 발생으로 생기는 명목가치와 실질가치의 차이를 메우고 인플레이션이 실제 경제의 미치는 악영향을 중화시키는 정책을 인플레이션 중립정책이라고 하는데, 인덱세이션은 이와 관련한 구체적인 방법으로 꼽힌다.

지급해야 할 화폐액을 특정물가지수의 변동에 연계시키는데, 민간 및 공공임금계약, 용자계약, 보험 및 연금계약, 사회보장급부 및 기타 이전지급, 조세수입 등이 연동될 수 있다.

포괄적인 인덱세이션 제도를 도입한 곳은 핀란드며, 이후 프랑스와 이스라엘, 브라질이 도입했다.

인덱세이션에는 임금 인덱세이션, 금융상품 레이트 인덱세이션, 세율 인덱세이션, 환율 인덱세이션 등 4 가지 주요 분류가 있다.

인덱세이션은 물가의 안정을 기하면서, 이를 통해 소득분배의 형평과 자원배분의 효율을 달성할 수 있다는 시각이 있다.

[출처 : 연합인포맥스]



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