

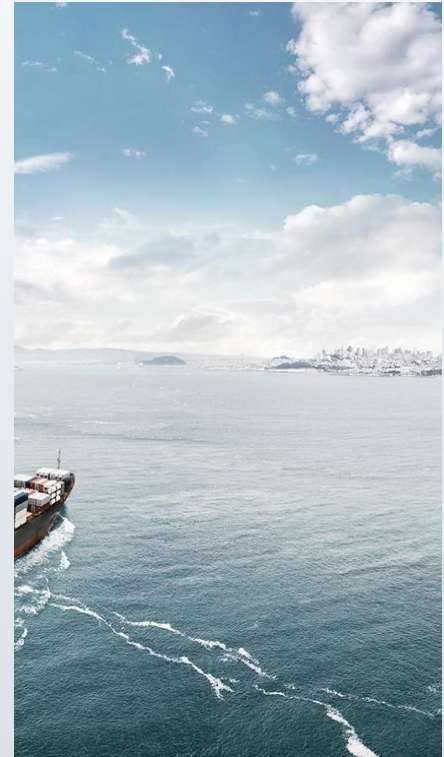


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.396

April 12, 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	10
+ Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Issue & Trend	20
Contact Details	21

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

I . NEWS

1. 선가에 웃고, 강재값에 울고...조선업계 희비 쌍곡선

1 분기 역대급 수주를 올린 조선업계의 희비가 엇갈리고 있다. 고부가가치 선박인 액화천연가스(LNG)선을 중심으로 선가가 꾸준히 오르고 있지만 강재값도 상승세라 수익성 개선을 기대하기 쉽지 않은 상황이기 때문이다.

7 일 영국의 조선·해운 시장 분석기관 클락슨리서치에 따르면 3 월 클락슨 신조선가지수는 지난달보다 2 포인트 상승해 156.17 포인트를 기록했다. 지난 2020 년 12 월부터 16 개월 연속 올랐다.

특히 국내 조선업계가 압도적인 건조 경쟁력을 보유하고 있는 LNG 선의 선가도 꾸준히 상승하고 있다. 17 만 4000 m³급 LNG 선 가격은 지난 2 월 2 억 1800 만달러(약 2657 억원)에서 2 억 2000 만달러(약 2681 억원)로 한 달 만에 200 만달러(약 24 억원) 올랐다. LNG 선 가격은 지난해 5 월부터 꾸준히 상승하고 있다.

LNG 선 수주 실적도 호조를 이어가고 있다. 우리나라는 1 분기 전 세계에서 발주된 14 만 M³급 이상 대형 LNG 선 37 척 중 26 척을 수주해 점유율 70%를 기록했다.

향후 LNG 선 수주 전망도 밝다. 대표적인 친환경 에너지로 꼽히는 LNG 는 수요가 늘고 있어 이를 나를 LNG 운반선 수요도 증가할 것으로 전망된다. 특히 올해는 초대형 프로젝트인 카타르 프로젝트의 본계약 체결이 점쳐지고 있다. 앞서 지난 2020 년 6 월 카타르 국영 석유회사인 카타르페트롤리엄(QP)는 국내 대형 조선 3사와 100 척 규모의 LNG 선 슬롯(선박 건조 공간) 계약을 맺은 바 있다.

그러나 조선업계가 마냥 웃을 수만은 없는 상황이다. 선박 건조비용의 20%를 차지하는 후판 비용이 오르고 있기 때문이다. 철강업계에 따르면 지난 1 일 후판 유통가격은 톤당 140 만원으로 전주보다 3.7% 상승했다.

철강의 주 원료인 철광석과 원료탄 가격이 치솟으면서 철강재 가격을 끌어올리고 있다. 6 일 중국 칭다오항 수입 기준 철광석 현물가격은 톤당 160.2 달러를 기록했다. 연초보다 37.3 달러(30.4%) 급등했다. 같은 날 동호주 항구 기준 제철용 원료탄 현물가격은 톤당 401.5 달러로 연초보다 41.9 달러(11.7%) 올랐다.

이에 대형 조선 3사와 철강업계의 상반기 후판 가격 협상도 팽팽한 줄다리기가 예상된다. 철강업계는 원료값 인상분을 감안해 후판 가격을 작년 수준으로 동결 내지 인상하자는 입장이지만 조선업계는

I . NEWS

난색을 표하고 있다. 지난해 후반 가격이 상반기 톤당 10만원, 하반기 40만원 인상돼 총 50만원 오른 만큼 더 이상의 인상은 어렵다는 것이다.

여기에 러시아의 우크라이나 침공이 길어지면서 대외 불확실성이 확대되고 있는 점도 우려 요인이다. 조선업계 관계자는 "러시아·우크라이나 전쟁 및 대(對)러시아 제재가 장기화되면 원자재 수급 차질은 물론 공정 지연까지 불가피해 조선사의 수익성 악화로 이어질 가능성이 크다"며 "선가 상승 및 후반 가격 정상화로 손익 개선을 기대한 조선업계 입장에서는 그야말로 사면초가"라고 말했다.

2. 인천항, 해운·철도 복합운송 대폭 확대

인천항이 '해운·철도(SEA&RAIL) 복합운송' 서비스를 강화한다.

최근 인천항만공사는 인천항의 물류모델 다변화를 통한 물동량 창출을 위해 이같은 서비스를 확대한다고 밝혔다.

'인천항 해운·철도 복합운송'은 인천-중국 간 카페리 화물을 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR) 및 몽골횡단철도(TMGR)를 통해 중국·러시아·중앙아시아 각지로 운반하는 서비스이다.

공사에 따르면, 지난해 ▲단둥▲잉커우 ▲칭다오 ▲웨이하이 ▲렌원강 등 인천항 5개 카페리 항로를 활용한 '인천항 해운·철도 복합운송'의 물동량은 총 6,237TEU에 달하는 것으로 조사됐다.

'인천항 해운·철도 복합운송' 서비스를 이용할 경우 운임이 상대적으로 낮고, 소요시간은 30%가량 단축할 수 있다는 점이 화주와 포워더가 해당 서비스를 지속적으로 이용하는 주된 이유이다. 주요 수출 화종으로는 중고차, 식료품 등이고, 수입 화종으로는 전자제품, 잡화 등이 있다.

먼저, 공사는 '시안국제항무구관리위원회', '산동성항구집단유한공사' 등과의 협력체계 강화를 통해 항만-육상 복합운송의 효율적 연계와 물동량 증대를 위해 힘쓸 계획이다.

또 '인천항 해운·철도 복합운송'의 주요 화물인 중고차의 원활한 수출을 위해 국내 주요 포워더 및 한국중고차수출조합과 파트너십을 강화하고 중앙아시아로 향하는 철도 운송 이용을 확대할 방침이다.

I . NEWS

공사 김종길 운영부문 부사장은 “우크라이나 전쟁으로 시베리아횡단열차 공급망이 중단됨에 따라 중국횡단철도(TCR)의 활용도가 더욱 높아질 것”이라며, “카페리와 TCR 등의 철도를 연계한 복합운송 서비스로 인천항이 복합물류 선두주자로 나아갈 수 있도록 최선을 다하겠다”고 말했다.

3. D/F(이중연료) 확대로 한국은 컨선 수주 줄지 않으면?

이중연료(D/F) 컨테이너선은 지난해 23%에서 금년에는 54%로 크게 늘어날 전망이다. 다올투자증권 애널리스트에 따르면 2021 년에 사상최대 430 만-TEU 의 너무 많은 컨테이너선 신조 투자가 단행되었기 때문에 올해에 컨테이너선 발주의 감소를 우려한다. 감소는 불가피하다. 그러나 한국의 컨테이너선 수주는 그리 크게 줄지 않을 것이라고 주장한다. 이는 올해 컨테이너선 발주는 D/F(DUAL FUEL, 이중연료)를 중심으로 단행되고 있고, D/F 에서는 한국의 마켓 셰어(M/S)가 70%대로 높기 때문이다.

2021 년에 430 만-TEU 가 쏟아지는 가운데 안타깝게도 한국의 M/S(TEU 기준)는 37%(150 만 TEU)로 중국의 56%(225 만-TEU)에 뒤졌다. 이유는 선박 기술 및 품질의 패배는 아니라는 지적. 다만, 컨테이너선 발주에서 LNG D/F 는 23%에 불과했는데, 이 D/F 컨테이너선 중에서 한국의 M/S 가 71%로 중국을 압도했다는 점에 주목한다는 것이다.

하지만 2022 년에 D/F 컨테이너선 발주는 1 분기 94 만 TEU 중 50 만-TEU 로 54%로 늘었다.

2021 년에는 팬데믹 와중에 선박 부족, 박스 부족, 미국과 유럽의 물류대란으로 비롯된 컨테이너운임 랠리로 컨테이너선 신조투자도 2020 년 4 분기부터 시작되었다. 그런데 CO2 규제를 앞두고 있음에도 컨테이너선 신조에서 LNG D/F 채택이 23%에 불과했던 것은 1) 급했고, 2) CONVENTIONAL 추진보다 25% 가격이 높고, 3) LNG 병커링 인프라 투자 또는 장기계약도 맺어야 하는 복잡한 과정 때문으로 판단된다.

2020 년 4 분기~2021 년 1 분기에 중국에 50 여척의 대형 컨테이너선을 발주했던 MSC 는 뒤늦게 CO2 규제 대응이 필요하다고 판단, 중국 조선사들에 다시 이를 LNG D/F 로 업그레이드를 요구했지만 중국 조선사들은 D/F 선박의 공기가 3 개월 더 길어 이를 수용할 수 없다고 답했다. MSC 는 뒤늦게 2021 년 하반기부터 신규로 LNG D/F 컨테이너선을 또 발주하고 있다.

2021 년 여름에 AP MOLLER-MAERSK 가 스스로 오래도록 연구해온 그린 메탄올 추진 컨테이너선 12 척을 현대중공업에 발주했다. 이는 막 CONVENTIONAL 추진으로 컨테이너선을 투자한 여럿 선사와

I . NEWS

선주들에게 각성으로 다가왔을 것이라는 해석이다. MAERSK 는 늘 시장을 주도하고 끌고 간다. 올해 컨테이너선 투자에서 LNG D/F 채택율이 늘고 있는 배경 중 하나이다.

올해 D/F 발주가 느니 한국의 컨테이너선 신조시장 M/S 는 56%로 중국을 앞서고 있다. 따라서 올해 한국의 컨테이너선 수주는 크게 줄지 않는다.

올해 다올투자증권은 230 만 TEU 의 컨테이너선 발주를 예상(1 개분기만에 벌써 94 만 TEU 발주)하고 있다. 이 중 60%인 138 만 TEU 는 D/F 이고 이 D/F 에서 한국의 M/S 가 70%대이면 96 만 TEU 를 수주하게 된다. 나머지 92 만 TEU 의 일반 컨테이너선에서 한국 M/S 가 30%이면 28 만 TEU 를 수주한다. 합쳐서 한국의 컨테이너선 수주는 124 만 TEU 로 작년의 150 만 TEU 에서 그리 크게 줄지 않는다. 또 신조선가가 올랐고 계속 오르고 있어 수주금액으로는 오히려 줄지 않을 수도 있다는 분석이다.



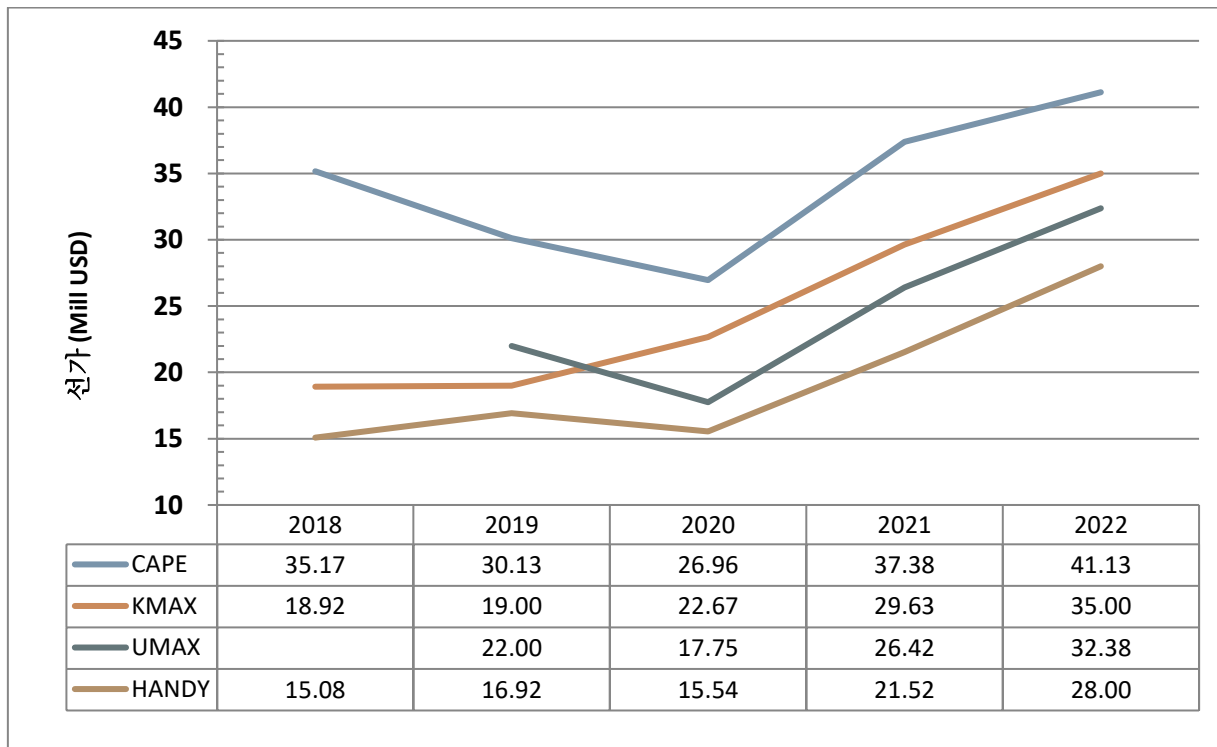
II . BULK CARRIER

(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	41.13
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	10.03%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	35.00
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	18.12%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	32.38
			-19.32%	48.83%	22.56%
Supramax (58K) (until 2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize (37K) (*based on 32K until 2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	28.00
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	30.11%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



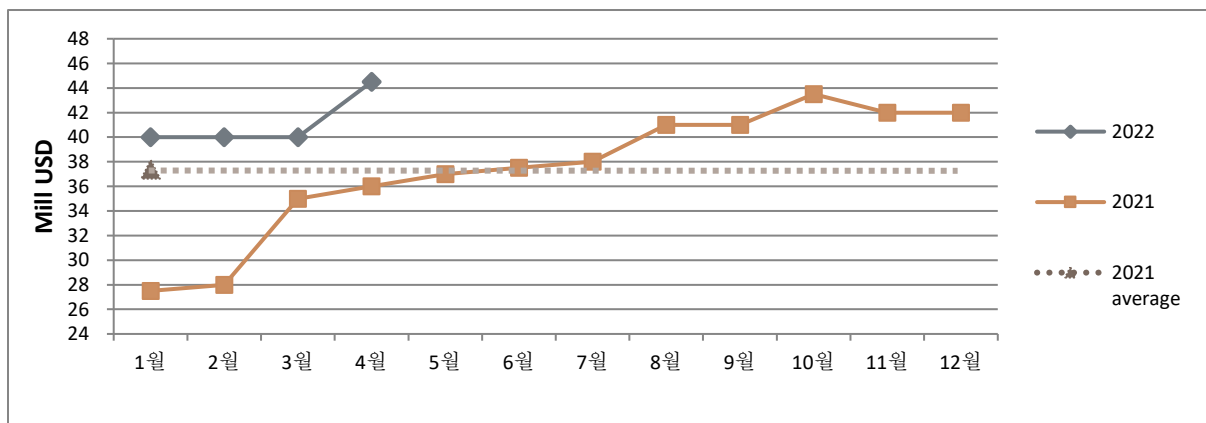


II . BULK CARRIER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00	44.50			41.13
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%	11.3%			--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%	23.6%			10.0%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50	36.00			35.00
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%	1.4%			--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%	33.3%			18.1%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00	33.50			32.38
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%	1.5%			--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%	48.9%			22.6%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00	28.50			28.00
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%	1.8%			--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%	42.5%			30.1%

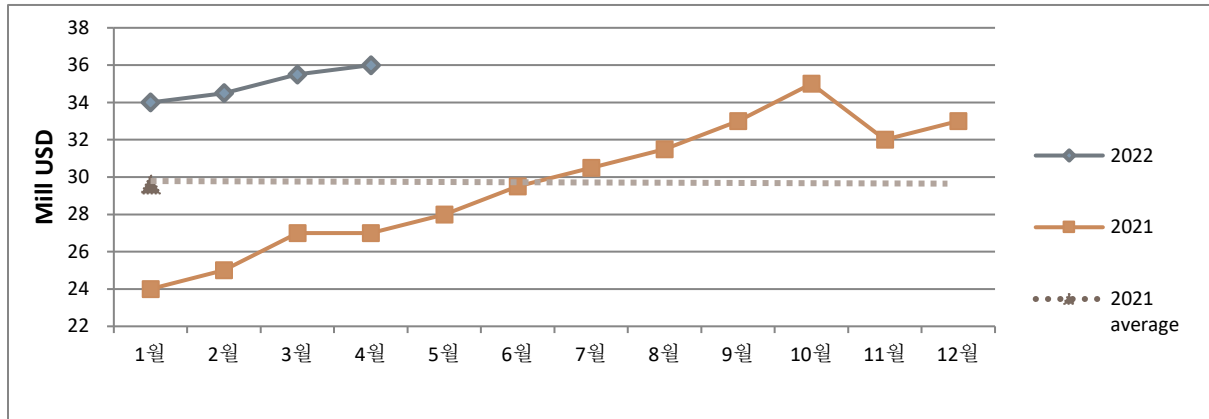
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

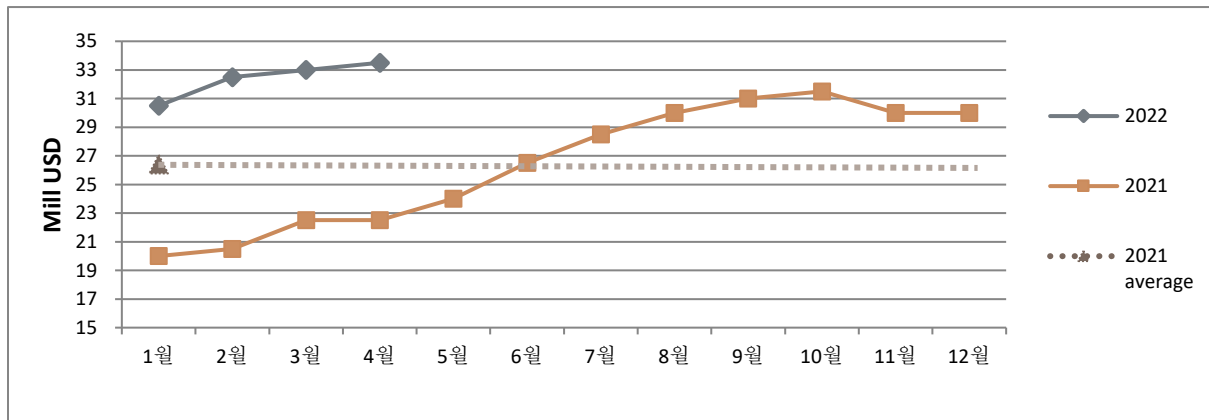


II . BULK CARRIER

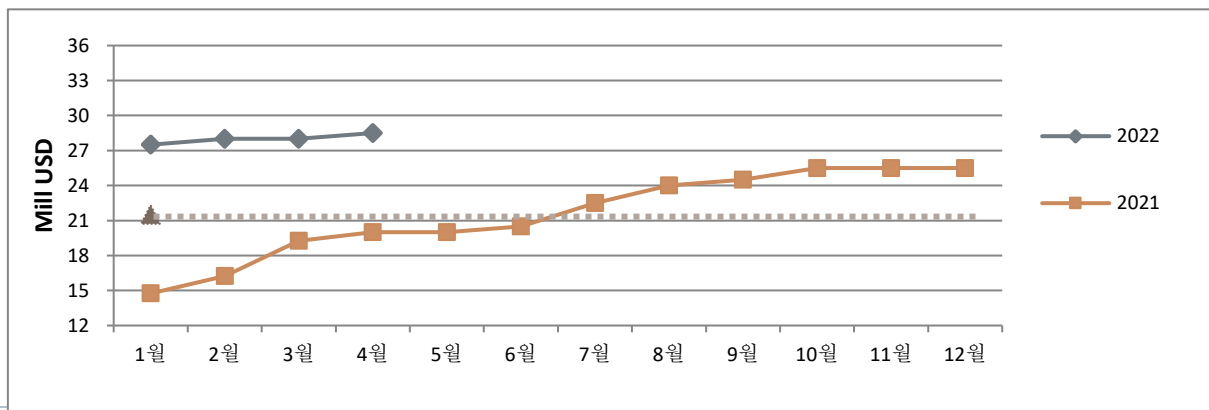
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BAOSTEEL ELEVATION	206,312	2007	JAPAN	B&W		21.8	Chinese buyer
BC	RED SAGE	182,000	2015	JAPAN	B&W		47.5	Undisclosed buyer
BC	MARAN PROGRESS	114,000	2014	CHINA	B&W		200-8EB	Chinese buyer
BC	MARAN WISDOM	114,000	2014	CHINA	B&W			
BC	MARAN ZENITH	114,000	2013	CHINA	B&W			
BC	MARAN ASPIRATION	114,000	2012	CHINA	B&W			
BC	MARAN SKY	114,000	2011	CHINA	B&W			
BC	MARAN DAWN	114,000	2011	CHINA	B&W			
BC	MARAN OCEAN	114,000	2011	CHINA	B&W			
BC	MARAN SUN	114,000	2011	CHINA	B&W			
BC	CMB PAUILLAC	95,707	2012	JAPAN	B&W		25	Undisclosed buyer
BC	ROSCO POPLAR	82,331	2008	JAPAN	B&W		--	Undisclosed buyer
BC	ROSCO LITCHI	82,153	2011	CHINA (JPN)	B&W		25	Greek buyer
BC	YANGTZE XING HUA	81,678	2012	CHINA	B&W		22	Chinese buyer
BC	SEA NEPTUNE	81,631	2013	CHINA	B&W		23	Turkish buyer
BC	CORAL CRYSTAL	78,103	2012	JAPAN	B&W		25	Undisclosed buyer
BC	RIO GRITA	75,378	2014	CHINA	B&W		23	Undisclosed buyer
BC	S HERMES	61,272	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	93-3EB	Undisclosed buyer
BC	S ECHO	61,258	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.7t		
BC	S TANGO	61,192	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.7t		
BC	TITAN	57,334	2009	KOREA	B&W	C 4x30t	17.5	Undisclosed buyer
BC	ORIENT LUCKY	57,124	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	17.9	Greek buyer



II . BULK CARRIER

BC	ASL MERCURY	56,899	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	16.5	Undisclosed buyer
BC	AMOY ACTION	56,874	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	18	Greek buyer
BC	ENY	53,525	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	17.2	Middle eastern buyer
BC	STELLAR TOLEDO	16,765	2003	JAPAN	MITSU	C 2x30t	6.5	Turkish buyer



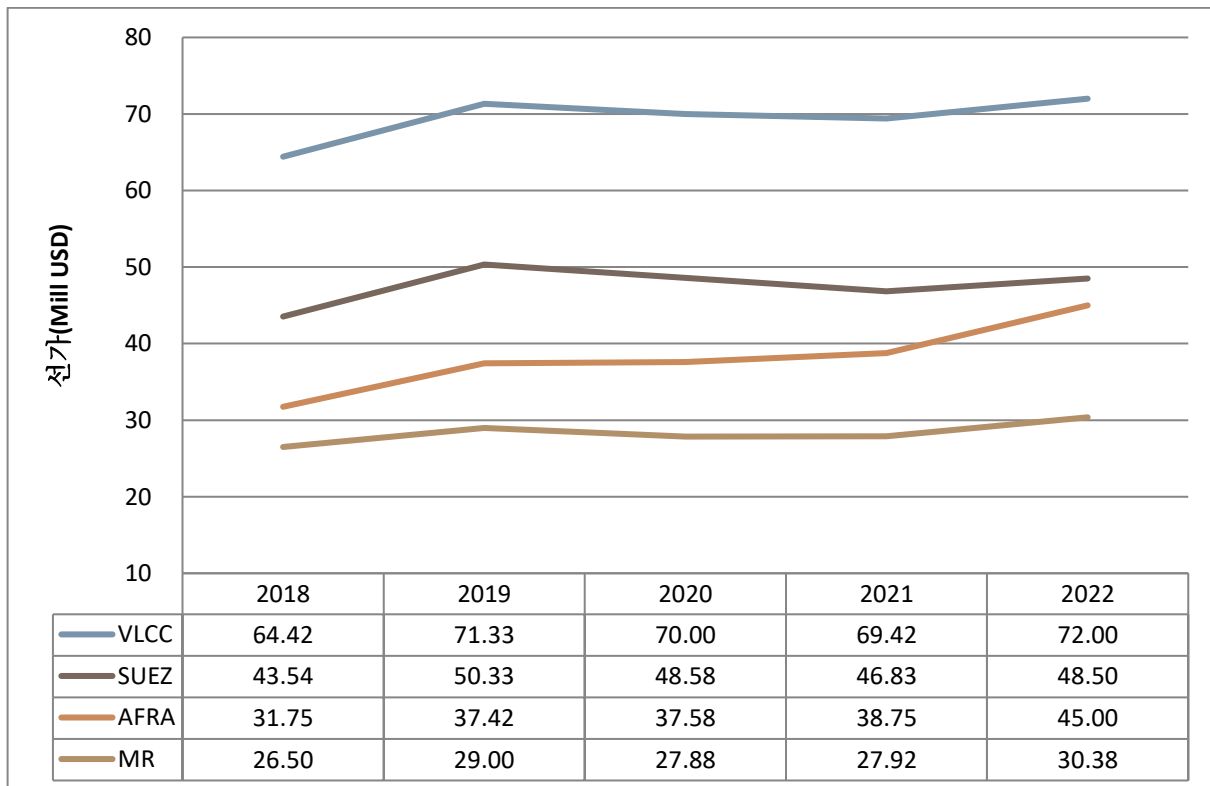
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	72.00
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	3.72%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	48.50
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	3.56%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	45.00
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	16.13%
MR (51K) <small>*18 년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	30.38
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	8.81%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

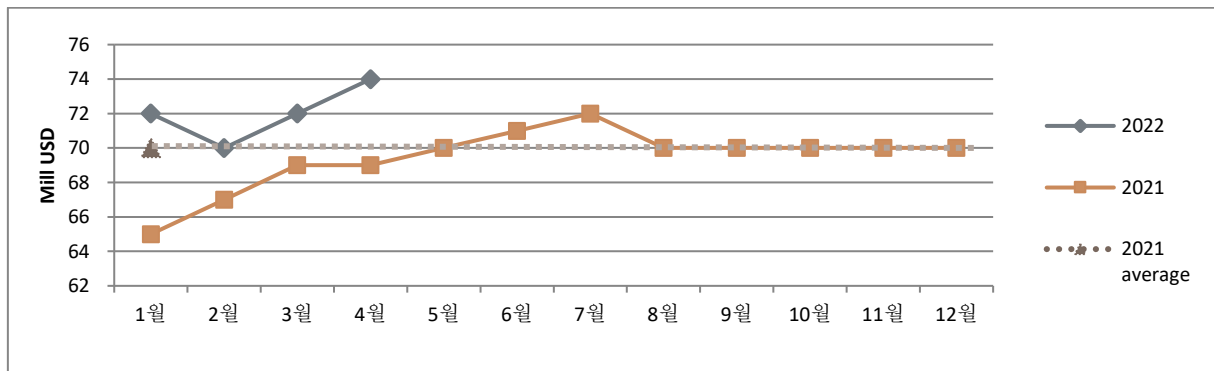




III. TANKER

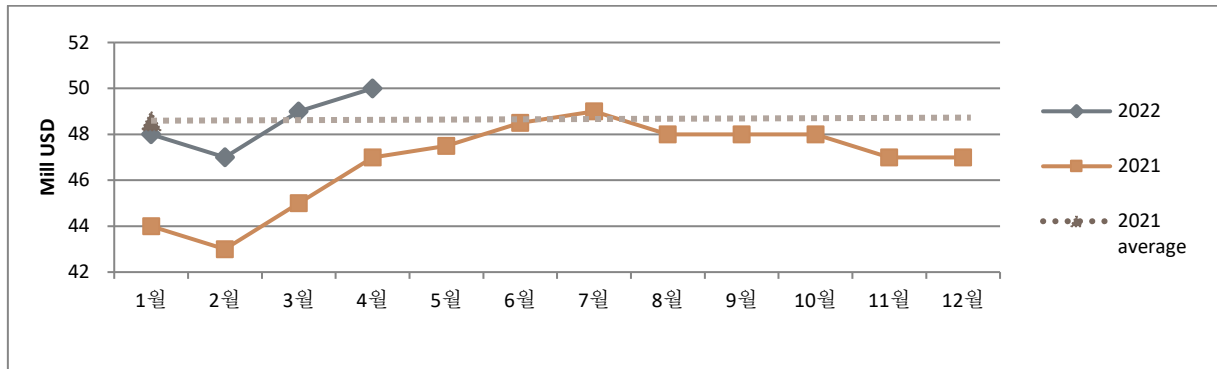
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00	74.00			72.00
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%	2.8%			-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%	7.2%			2.9%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00	50.00			48.50
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%	2.0%			-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%	6.4%			-0.2%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00	45.00			45.00
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%	12.5%			19.7%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00	32.50			30.38
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%	12.1%			-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%	18.2%			9.0%
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

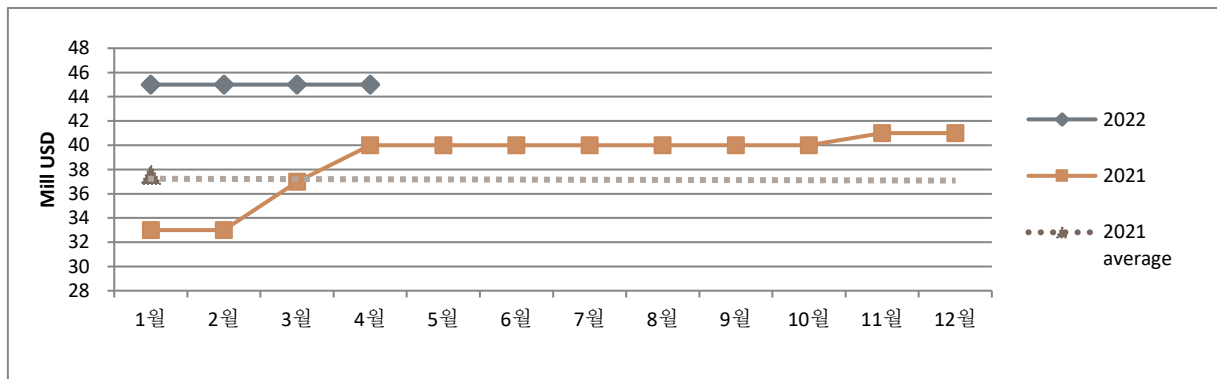


III. TANKER

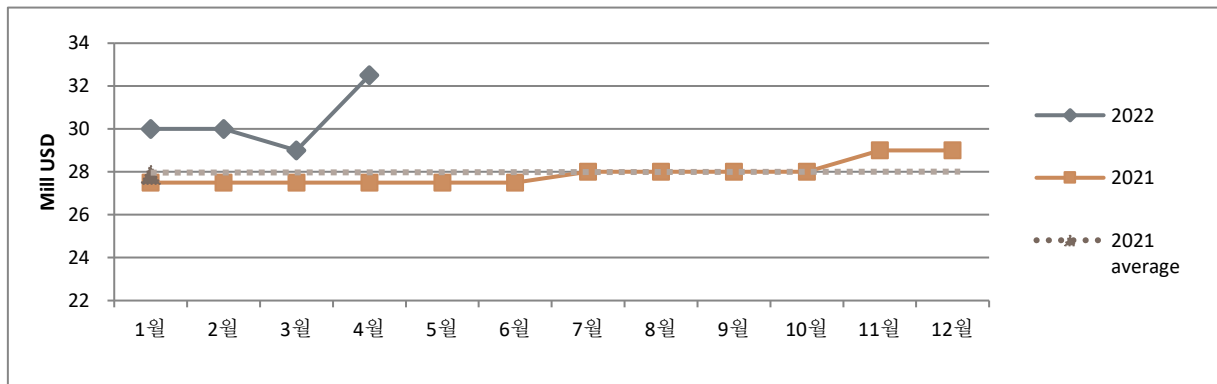
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ADVANTAGE ANTHEM	116,087	2011	KOREA	B&W		53-2EB	Undisclosed buyer
TANKER	ADVANTAGE AVENUE	115,785	2010	KOREA	B&W			
TANKER	BERICA	115,146	2008	JAPAN	B&W		23	Undisclosed buyer, Epoxy coated
TANKER	YUFU CROWN	51,418	2020	JAPAN	B&W		--	Undisclosed buyer
TANKER	STI BENICIA	49,990	2014	KOREA	B&W		26.5	European buyer
TANKER	CHALLENGE PEGASUS	47,786	2007	KOREA	B&W		12.3	Undisclosed buyer
TANKER	ARDMORE SEALEADER	47,472	2008	JAPAN	B&W			Germany buyer
TANKER	ARDMORE SEALIFTER	47,472	2008	JAPAN	B&W		40-3EB	Germany buyer
TANKER	ARDMORE SEALANCER	47,451	2008	JAPAN	B&W			Germany buyer, epoxy coated
TANKER	SARANGA	19,990	2006	JAPAN	B&W		12.5	Undisclosed buyer, stainless steel
OIL/CHEM	OCEAN MARLIN	11,996	2018	CHINA	WART		10	Singaporean buyer (Hong Lam Marine)
LPG	CARAVELLE	54,566	2016	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
LPG	CHAPARRAL	54,540	2015	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
LPG	HAPPY BIRD	7,875	1999	KOREA	B&W		6.1	Undisclosed buyer
LPG	GAS INSPIRATION	4,999	2006	JAPAN	B&W		9.8	Undisclosed buyer
CHEMICAL	SONGA DREAM	19,807	2010	JAPAN	B&W		17	Korean buyer, stainless steel
CHEMICAL	HOKO	8,911	2010	JAPAN	B&W		8	Undisclosed buyer, stainless steel



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	JAN	21,574	2010	JAPAN	B&W	1708	TEU	30.5-30.9	Undisclosed buyer

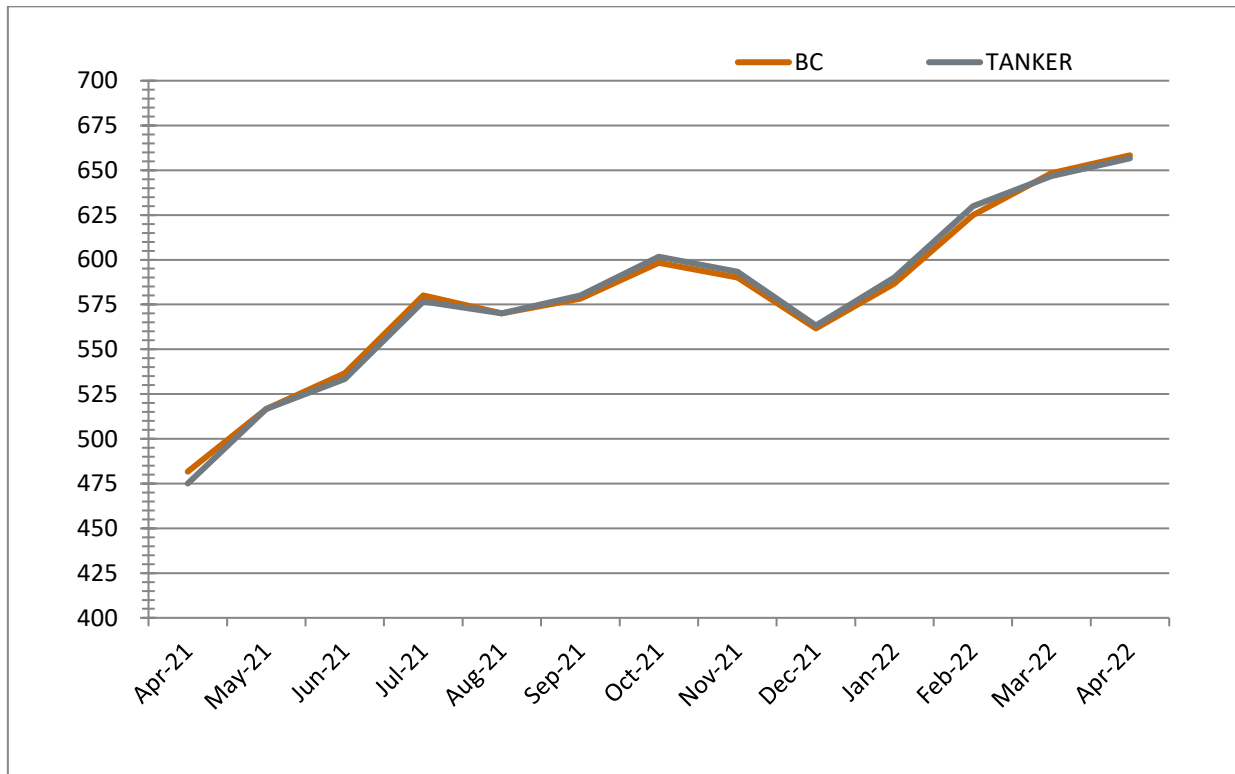


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.04	2022.04		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	630.83	19.7%	475.00	656.67	1.5%	38.2%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	629.58	19.0%	481.67	658.33	1.5%	36.7%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





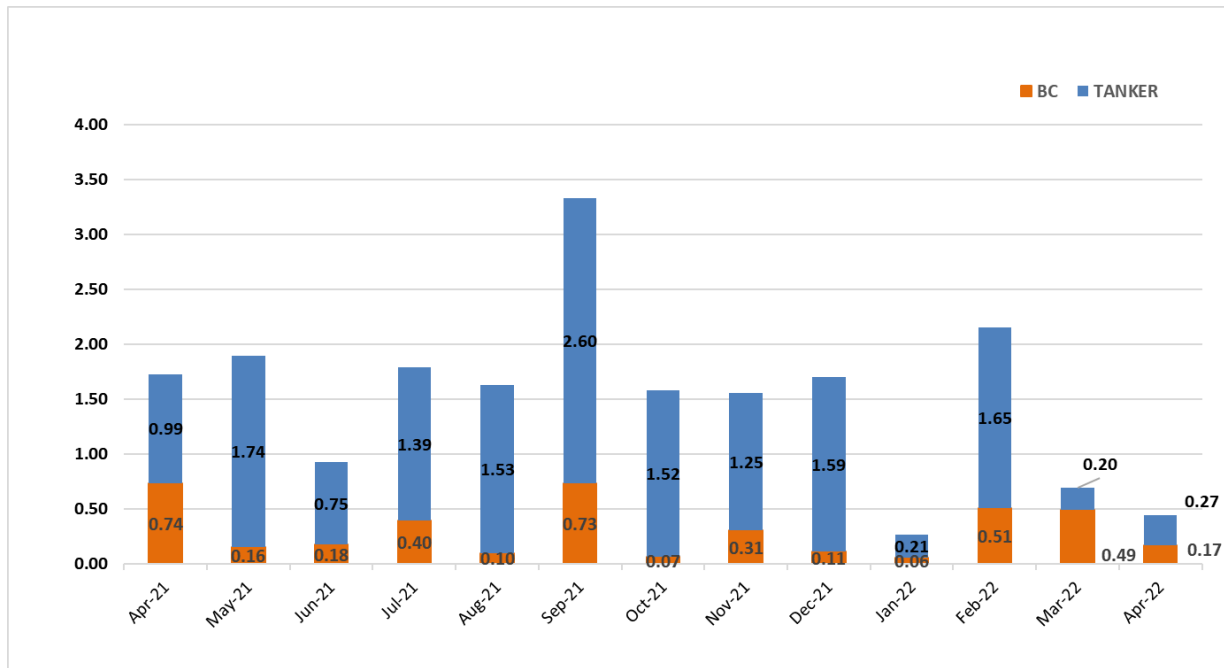
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.04		2022.04			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.99	25	0.27	-72.8%	3	-88.0%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.74	21	0.17	-76.8%	1	-95.2%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

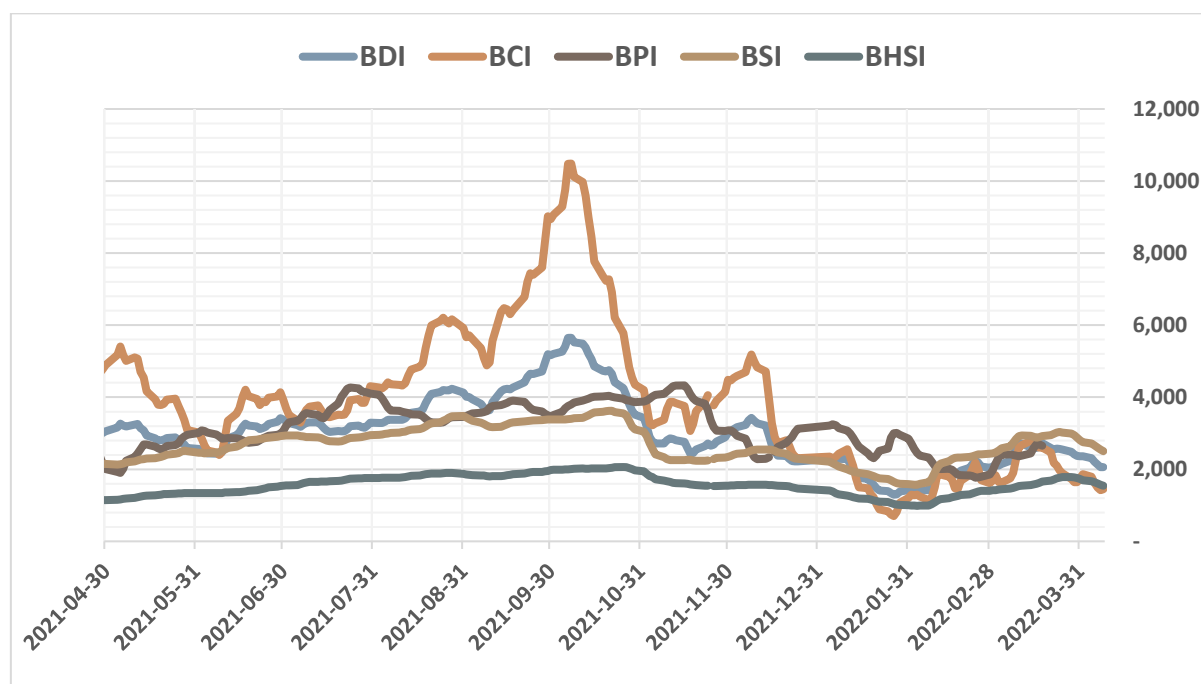
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SUNBEAM	172,572	21,018	2000	JAPAN	B&W	715	PAKISTAN
TANKER	DA YUAN HU	159,149	26,829	2004	CHINA	B&W	625	AS IS CHINA
TANKER	ION	105,212	16,640	1998	HONGKONG	B&W	707	PAKISTAN
TANKER	HAMPSTEAD	72,663	13,476	2004	KOREA	B&W	700	FINAL DESTINATION UNKNOWN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-04-08	2022-04-01	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,055	2,357	▼302.00	5,650	1,121
BCI	1,444	1,864	▼420.00	10,485	702
BPI	2,777	3,073	▼296.00	4,328	1,325
BSI	2,502	2,755	▼253.00	3,624	973
BHSI	1,544	1,695	▼151.00	2,062	613



V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	823.00	▼30.00	836.00	▼37.00	864.50	▲7.00
MGO	1096.50	▲20.50	1131.50	▲47.00	1160.00	▲53.00
LSMGO	1091.00	▲30.50	1049.50	▼48.50	-	-
IFO380	682.00	▲12.00	622.00	▼25.00	668.50	▲11.00

❖기준일 : 4 월 8 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-04-08	2022-04-01	CHANGE
미국 달러	1,218.50	1,210.70	▲7.80
일본 엔(100)	981.47	993.88	▼12.41
유로	1,324.88	1,340.55	▼15.67
중국 위안	191.41	190.44	▲0.97

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 샤워실의 바보

샤워실의 바보(FOOL IN THE SHOWER ROOM)는 1976년 노벨 경제학상 수상자인 밀턴 프리드먼이 처음 제시한 개념으로, 정부의 어설픈 경제 정책과 무능을 비판하기 위한 비유로 쓰인다.

샤워실의 바보는 샤워실에서 물을 틀 때 따뜻한 물이 빨리 나오도록 수도꼭지를 온수 방향으로 돌렸다가 너무 뜨거우면 깜짝 놀라 재빠르게 찬물 쪽으로 돌리고, 반대로 찬물에 세게 나오면 따뜻한 물로 얼른 수도꼭지를 돌리는 것처럼 정부의 성급한 경제 정책을 비판하는 의미를 담고 있다.

경기 과열이나 경기 침체에 대응하기 위해서라지만, 정부의 선부른 시장 개입은 오히려 역효과를 낼 공산이 크다는 뜻이다.

지난 15일 래리 서머스 전 미국 재무장관은 미 연방준비제도(연준·FED)의 통화 정책 발표 당일 연준의 정책 행보를 두고 샤워실의 바보 비유를 언급한 바 있다.

그는 연준이 경기침체를 초래하지 않고 인플레이션 상승률을 통제하긴 어려울 것이라고 경고하면서 통화정책을 오래된 호텔 샤워기의 물을 조절하는 것에 비유했다. 통화 정책 시행과 실제 경제에 가해지는 영향 사이의 시차가 벌어질 것이라는 설명이다.

한편 프리드먼은 정부의 역할은 개인의 생명과 재산, 자유를 지키는 일로 최소화해야 하며 정부의 힘은 최대한 분산해야 한다고 주장한 대표적인 미국의 자유주의 경제학자다.

[출처] - 연합뉴스포맥스



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	
Ferrous 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