



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.241

Updated March 26, 2019

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. 세계 1 위 해운사 머스크 '바이오 연료' 시험...2050 년 온실가스 배출 제로 목표

세계 1 위 덴마크 해운사 머스크가 초대형 컨테이너선의 연료로 바이오유를 사용하는 시험을 개시한다. 이는 오는 2050 년 온실가스 배출량 제로를 위한 머스크의 계획에 따른 것이자 국제해사기구(IMO)의 환경규제에 대응하기 위한 조치로 풀이된다.

로이터 통신 등 외신 매체는 지난 24 일 "머스크는 기존 고유황유에다 바이오 연료를 섞은 컨테이너선을 운항하는 실험을 이달 중 벌인다"고 보도했다. 이는 지난달 프랑스 해운사 CMA CGA 가 바이오 연료 프로젝트를 발표한 이후에 나온 것이다. 바이오 연료로 운항 시험에 나설 컨테이너선은 '메테머스크(METTE MAERSK)'호로 머스크가 보유한 초대형 컨테이너선 중 하나다.

이번 시험은 네덜란드의 시민단체인 네덜란드지속가능성장연맹이 조직했으며 머스크는 고객사인 하이네켄, 유니레버, 필립스 등과 협력할 계획이다. 석유 메이저인 셸은 바이오 연료를 제공하고 모든 참가 업체들이 비용을 분담한다. 이는 고유황유 연료를 사용해 운항할 때에 비해 비용이 크게 늘어나는데 따른 것이다.

메테머스크호는 이달부터 6 월까지 네덜란드 로테르담과 중국 상하이까지 2 만 5,000 해리를 왕복 운항한다. 이를 위해 메테머스크호는 식물폐기물로 만든 2 세대 바이오연료를 20% 섞은 혼합유를 연료로 사용할 계획이다. 바이오연료를 사용함으로써 200 가구가 연간 배출하는 양에 해당하는 1,500 만 t 의 이산화탄소, 20t 의 유황을 줄여줄 것으로 머스크는 예상하고 있다.

세계 컨테이너선의 약 4 분의 1 을 운용하고 있어 연료 소비와 온실가스 배출이 많은 머스크는 에너지 효율 개선을 위해 지난 4 년 동안 10 억 달러를 투자했다. 머스크는 현재 600 여척의 선박에 암모니아, 수소, 전기배터리 등 청정연료를 사용하는 방안을 연구하고 있다.

해운업계는 전세계 물동량의 약 90%를 운송하면서 세계 이산화탄소 배출량의 약 3%를 내뿜는다. 머스크는 해운업계가 오염물질을 덜 배출하는 대체 연료를 사용하지 않는다면 이 비율은 2050 년께 15%로 올라갈 것으로 예측하고 있다.

I . ISSUE & TREND

소렌 토프 최고운영책임자는 코펜하겐에서 가진 언론 인터뷰에서 "바이오 연료는 선박이 정상으로 배출하는 온실가스의 '일부'만 제거할 뿐이어서 이는 바이오연료가 단기 혹은 중기 대책에 불과하다는 것을 의미한다"고 말했다. 토프는 "그럼에도 이번 바이오연료 프로젝트는 탄소배출 제로라는 목표에 도달하기 위한 우리 노력의 첫 번째 구체적 조치"라고 밝혔다.

IMO 해양 환경 보호위원회의 회의는 5월에 개최될 예정이다. 국내 해운사는 IMO 환경규제 대응으로 저유황유 사용과 스크러버 설치 계획만 있을 뿐 바이오 연료 사용 계획이 없어 머스크의 시험운항의 결과가 주목된다.

2. '항만대기질 개선 특별법' 후속 법령정비 등 대책 시급

한국해양수산개발원(KMI)은 지난 25일 '동향보고'에서 내년 1월 '항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법'시행을 앞두고 하위 법령과 관련 법령의 제·개정 등을 신속하게 추진해야 한다고 밝혔다.

KMI는 보고에서 특별법 제정으로 항만의 대기오염을 방지·저감하기 위한 정책과 사업 추진의 법적 근거는 마련됐으나 하위 법령과 관련 법령의 제·개정은 이루어지지 않았다고 밝혔다. 또 항만지역의 대기질을 획기적으로 개선하기 위한 사업을 발굴하고, 이를 추진하기 위한 유관 부처·기관 간 협의, 자원 마련 작업 등도 신속하게 이루어져야 한다고 밝혔다.

주요 쟁점으로는 우선, 현재 항만의 대기오염물질 배출과 오염 행위에 대한 관리 의무와 권한, 그리고 부처·기관별 업무적 경계, 지역적 관할 경계 등이 관련법령에 규정되지 않고 있다. 대기오염 대책을 수립해야 하는 정부 부처와 기관의 예산 확보 단계에서도 사업 추진의 법적 근거와 예산 확보의 주체가 불분명해 자원 마련에 어려움을 겪고 있다고 강조했다.

이와 함께 국내 항만의 배출원과 배출 실태, 오염 현황, 이로 인한 영향 등에 대한 정확한 기초자료의 부족 역시 큰 문제점으로 지적되고 있다고 밝혔다. 정부와 항만당국이 현안을 제대로 파악하고, 정확한 배출저감 조치를 선정하고 적용하는 데 장애물로 작용하고 있기 때문이라고 밝혔다.

KMI는 이 같은 문제점을 해결하기 위해서는 특별법 시행에 앞서 항만 대기오염물질 관리정책과 제도를 체계적으로 개선해야 할 것으로 보인다고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

우선, 선박·항만의 배출실태, 이로 인한 대기중 오염농도와 분포, 이동·확산 현황, 보건·환경적 영향에 대한 정확한 기초자료를 확보하고 이를 통합적으로 전담 관리하는 조직과 체계의 구축이 필요하다고 밝혔다. 또 기존의 배출분을 확실하게 제거할 수 있는 '검증된' 기술과 정책방안에 대해서는 즉각적이고 과감한 시행을 검토해야 한다고 덧붙였다.

그리고 특별법에서도 선박의 배출 저감을 위한 여러 규제 사항을 규정하고 있으나, 이들을 적용하는데 있어서도 항만별 수용역량, 현재-미래의 시장 동향·전망 등을 철저하게 고려해 효율적인 도입·운용방안을 마련해 야 할 것으로 보인다고 밝혔다. 또한, 정책과 사업을 추진하기 위해서는 재원 확보 방안을 마련해야 한다고 강조했다.

이를 위해 특별법의 하위 법령 또는 관련 법령의 제·개정을 통해 불이행 행위자에 강제 이행 유도를 위한 벌금 또는 '오염 원 인자 부담'의 원칙에 따른 '해양 대기오염 부담금(안)'을 부과할 수 있다고 밝혔다. 부담금 징수로 인한 재정 수익분을 항만의 대기환경 개선을 위한 특별회계에서 수용하도록 하고, 예산의 배분에 있어서도 사업의 시급성, 파급 효과 등을 고려해 사업의 우선순위에 차등을 두어 지원하는 '선 택과 집중'의 전략적 방법론을 적용해야 한다고 밝혔다.

이밖에도 유관 부처와 기관 등 주요 정책 행위자들의 업무 역할과 기능, 나아가 의무와 권한의 범위 등에 대한 명확한 법적 근거 역시 시급하게 마련되어야 한다고 밝혔다.

3. 선원노련, '해운수산업 미래 지키기' 위한 투쟁 나서

선원노련(전국해상선원노동조합연맹)이 22 일 '승선근무예비역 제도 유지를 위한 결의대회'를 개최했다.

선원노련 및 57 개 가맹노조 조합원을 주축으로 한 이날 결의대회에는 해양계 학교 학생 등 2,000 여 명이 참석했다. 결의대회 참가단체는 △승선근무예비역 제도의 유지, 확대 △정부의 일자리 정책 추진 촉구 △선원 복지향상 등을 위한 투쟁을 전개한다는 '승선근무예비역 사수 결의문'을 채택했다.

선원노련 정태길 위원장은 "예비해기사의 진로에 영향을 끼치는 승선근무예비역 제도의 축소·폐지 책동을 분쇄할 것"이라며 "역행하는 정부 정책을 바로잡고자 해운수산업인들이 이렇게 투쟁을 외치고 있다"고 말했다. 이어 "만약 승선근무예비역 제도를 유지하기 힘들다면 전시 상황 시 국적 선박에 대한 징발을 그만뒀야 할 것"이라고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

한편 현행 승선근무예비역 제도는 국가 비상사태 발생 시 국가 주요 물자를 수송하는 선박을 운항하는 선원을 확보하는 제도로 해양계 학교 졸업생이 항해사, 기관사로 근무하면서 병역의무로 이행하고 있다. 또 한국인 선원의 일자리를 안정적으로 확보하는 역할을 했으며 우리나라 선대 규모상 승선근무예비역의 수를 현실에 맞게 확대해야 하는 상황이다.

그러나 국방부는 병역자원이 부족하다는 이유로 최근 승선근무예비역의 축소 또는 폐지를 추진 중인 것으로 나타났다. 이에 선원노련은 승선근무예비역 제도 유지가 관철될 때까지 투쟁강도를 더욱 높여가겠다고 밝혔다.

4. 글로벌 보호무역주의에 철강 수출 5년 만에 최저

미·중 무역분쟁으로 글로벌 보호무역주의가 확산되며 철강업계의 시름이 깊어지고 있다. 미국에서 시작된 보호무역주의가 세계 각국으로 확대되며 한국의 철강 수출길이 좁아지는 모양새다.

26일 철강협회에 따르면 지난달 국내 철강재 수출 물량은 251만 3,747T으로 1년 전(256만 1,097T)보다 1.8% 감소했다. 전월에 견줘서는 5.8% 뚝 떨어졌다. 미·중 무역전쟁으로 지난해 철강업계는 큰 타격을 받았다. 연간 수출 물량은 3,043만 9,999T으로 전년(3,166만 8,058T) 대비 3.9% 줄었다. 2013년(2,919만 857T) 이후 5년 만에 최저치다. 업계 1위 포스코도 철강 수출비중이 2017년 46%에서 지난해 42.5%로 3.5%포인트 하락했다.

올해도 유럽연합(EU)과 중국의 견제가 만만찮다 EU는 지난달 한국산을 포함한 수입 철강에 세이프가드(긴급수입제한조치)를 시행했다. 일정 물량까지 무관세로 수입하고 이를 초과하는 물량에 25% 관세를 부과하는 저율관세할당(TRQ) 방식이다. EU는 세이프가드 시행 첫해에 2015~2017년 평균 수입물량의 105%를 무관세로 수입할 계획이다. 세이프가드는 2021년 6월까지 시행되며 해마다 무관세 쿼터(할당량)가 5% 증가한다.

중국도 한국 등 4국에서 수입하는 일부 스테인리스강 제품에 덤핑 예비 판정을 내렸다. 오는 7월 반(反)덤핑 관세가 최종 확정된다. 중국 상무부는 반덤핑 관세가 확정되기 전까지 한국 등에서 수입하는 스테인리스강 제품에 18.1~103.1%의 잠정 관세율을 적용하기로 했다. 현재 중국에 스테인리스강을 수출하는 포스코에는 23.1%가 부과된다.

I . ISSUE & TREND

다만 유럽은 평균 물량의 100%까지 무관세를 적용하고 중국은 일부 제품에 한해 반덤핑 관세를 부과하는 등 제재 수위는 높지 않아 당장 수출에 미치는 영향은 미미할 것이란 전망이 우세하다.

그러나 자국 산업을 보호하기 위한 수입제한 조치가 확산할 수 있어 안심할 수 없다는 관측이 지배적이다. 더욱이 국내 철강회사들이 주로 수출하는 신흥국의 경우 경기 둔화로 인한 수입 감소 가능성이 남아 있다는 진단이 나온다. 한국의 주요 수출국은 중국, 일본, 동남아시아 등 아시아로 전체 수출량의 63%가량 차지한다.

업계에서는 일본 등이 적극 활용하는 관세 품목 제외 판정을 적극적으로 활용해야 한다는 제언도 나온다. 당초 미국은 관세 부과 대신 한국처럼 수출 쿼터(할당량)를 선택한 국가에는 품목 제외를 허용하지 않았다가 지난해 8월부터 허용했다.

업계 관계자는 "글로벌 보호무역주의가 확대되며 수입처를 다변화하고 있지만 주요 수출국인 신흥국의 경기 둔화 우려도 있어 대외 환경이 녹록지 않다"며 "특정 품목에 대해 관세를 부과하지 않는 '품목 제외' 제도를 제대로 활용하는 등 대응책이 필요한 시점"이라고 말했다.



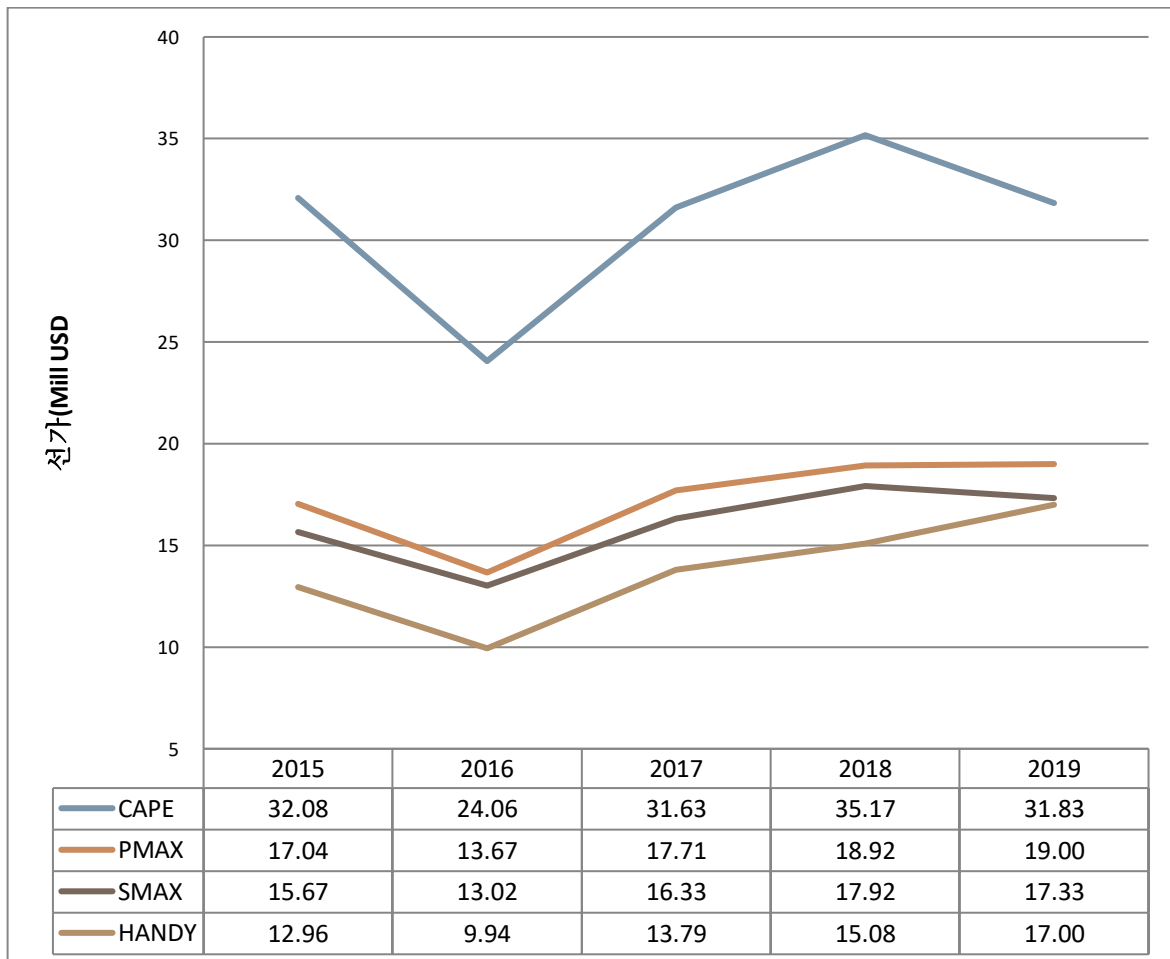
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2015	2016	2017	2018	2019
Capesize 180K	32.08	24.06	31.63	35.17	31.83
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-9.49%
Panamax 76K	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%
Supramax 58K	15.67	13.02	16.33	17.92	17.33
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.27%
Handysize 37K	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00
	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.37%	12.73%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

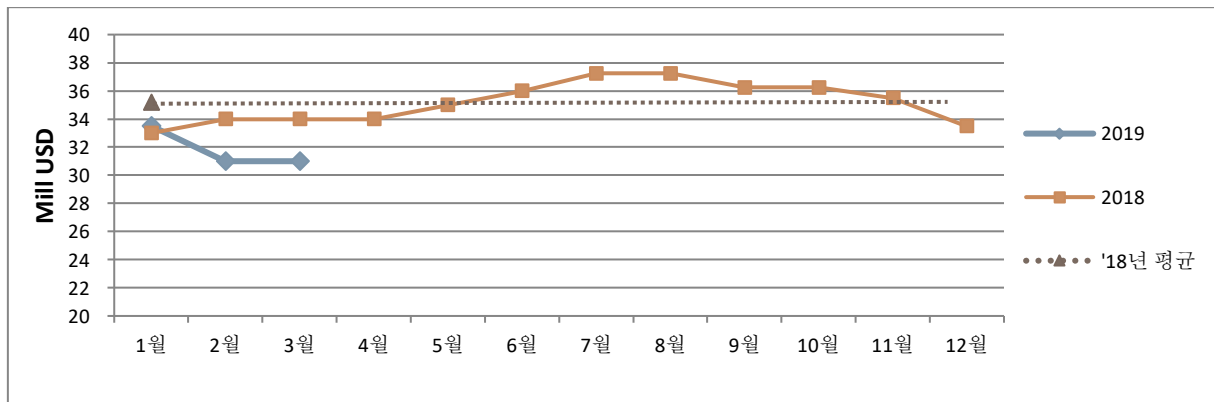




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00				31.83
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%				-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%				-9.5%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00				19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%				0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00				17.33
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%				-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%				-3.3%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00				17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%				12.7%
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	15.08	

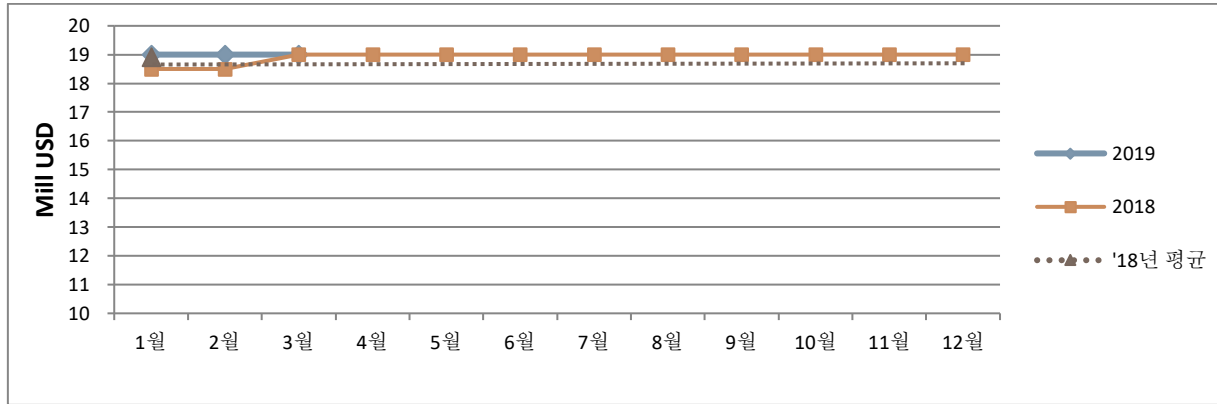
□ Cape



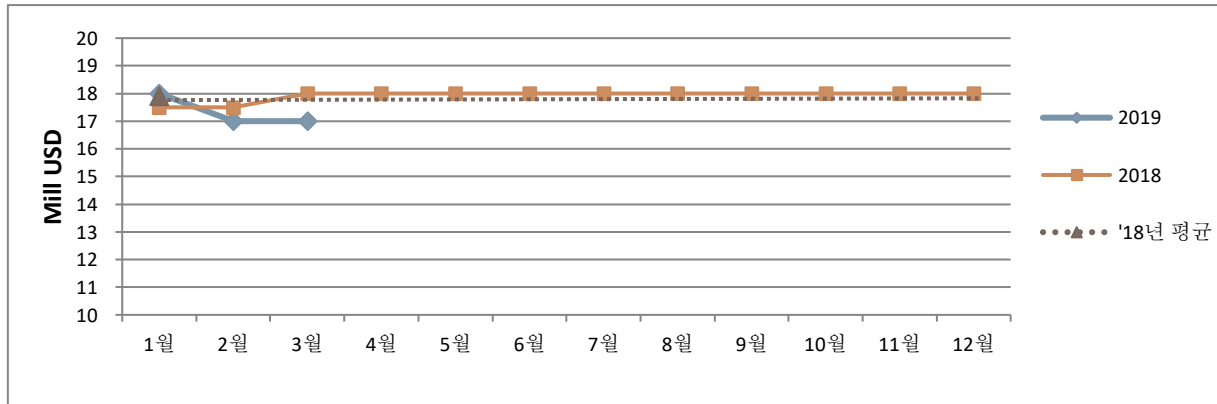


II . BULK CARRIER

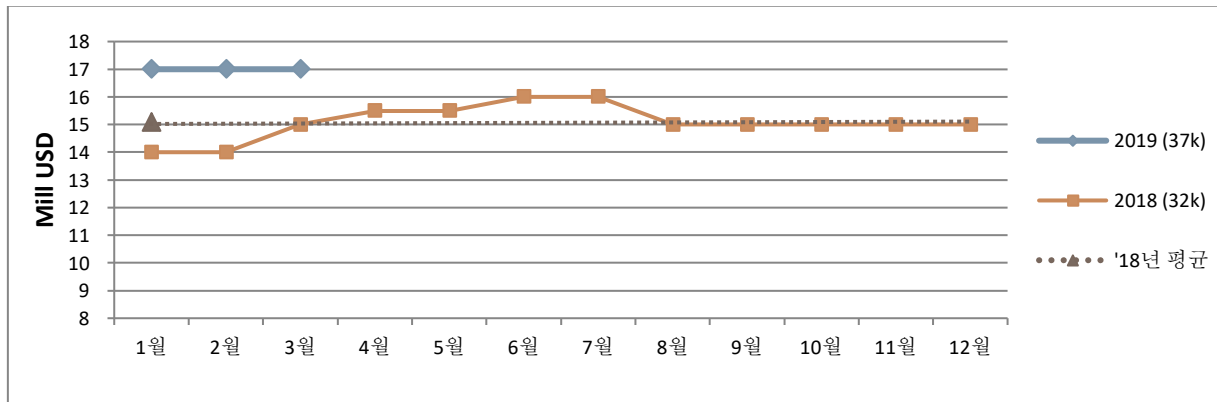
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TATSUKI MARU	91,765	2002	JAPAN	MITSU		8	Qatar buyers (Aswan Trading)
BC	PUPPIS OCEAN	81,070	2014	JAPAN	B&W		23.75	Greek buyers (M Maritime), SS passed, BWTS installed
BC	NAVIOS GALAXY I	74,195	2001	JAPAN	B&W		6.1	Chinese buyer
BC	MANDARIN FORTUNE	57,000	2008	CHINA	B&W	C 4x35t	8.2	Undisclosed buyer
BC	ALMANDIN	56,899	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	9.8	Undisclosed buyer
BC	MEDI VALENCIA	56,014	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.8	Undisclosed buyer
BC	INTREPID	48,913	1999	JAPAN	SULZ	C 4x25t	5.5	Chinese buyer, ss/dd due Jun '19
BC	ALPINE	37,349	2015	CHINA	WART	C 4x30t	15	Undisclosed buyer
BC	SUMMIT	37,300	2015	CHINA	WART	C 4x30t	15	
BC	NORD ROTTERDAM	36,599	2011	VIETNAM (KOR)	B&W	C 4x30t	11.5	Undisclosed buyer



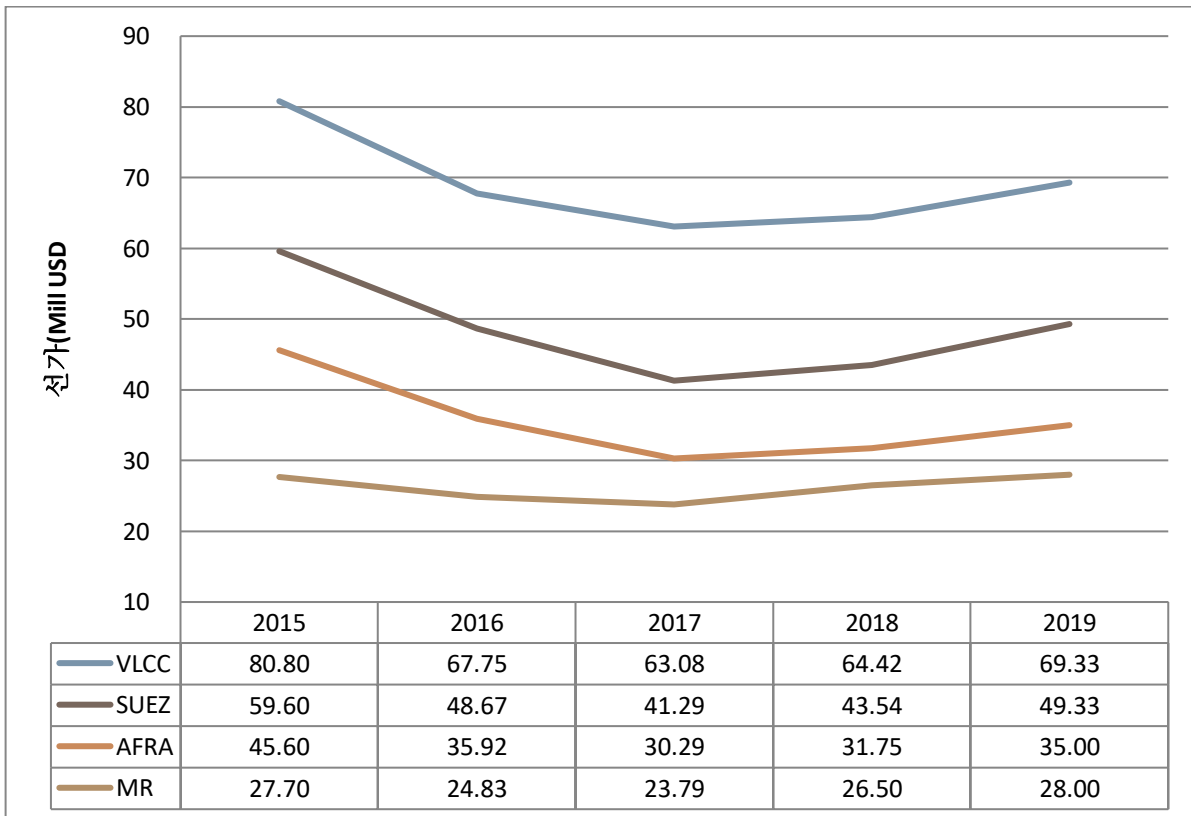
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.33
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.63%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.33
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.31%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	10.24%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.00
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	5.66%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.08
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-5.83%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

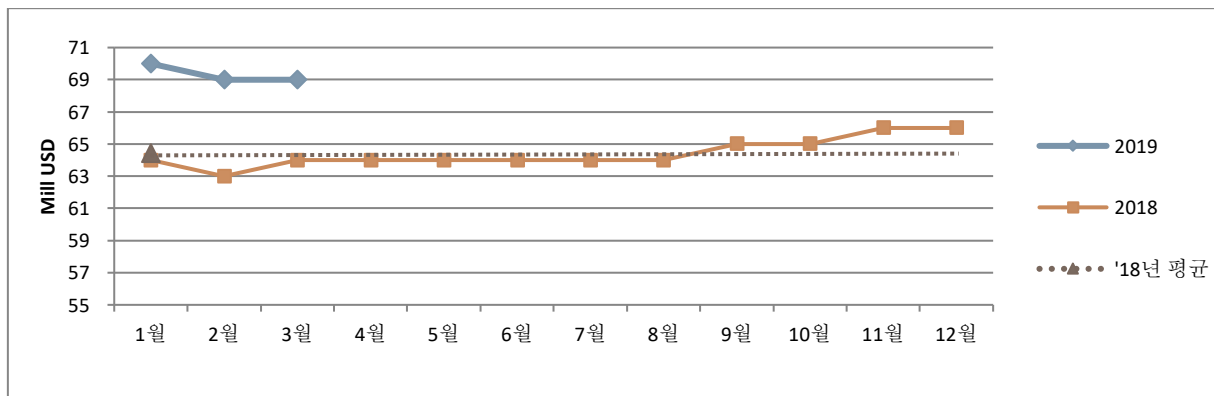




III. TANKER

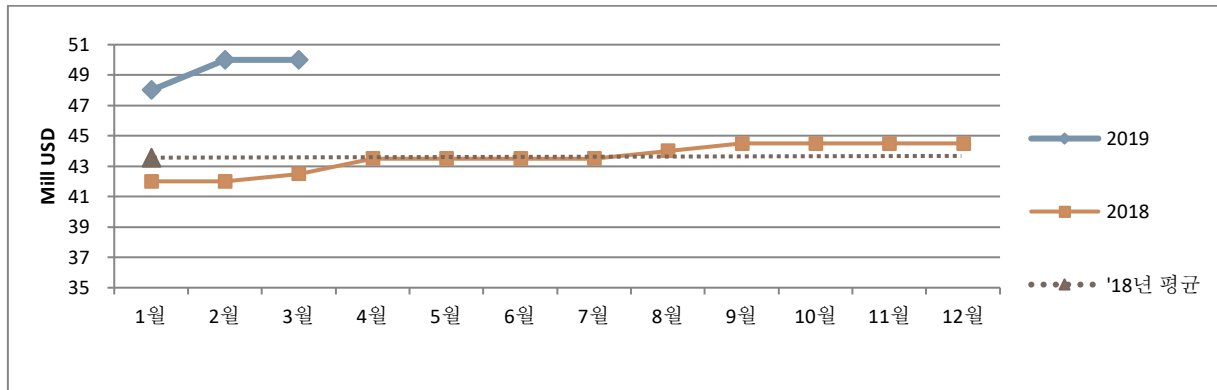
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00				69.33
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%				-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%				7.6%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00				49.33
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%				-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%				13.3%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00				35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%				10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00				28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%				5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00				11.08	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%				-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%				-5.8%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.77	

VLCC-310K

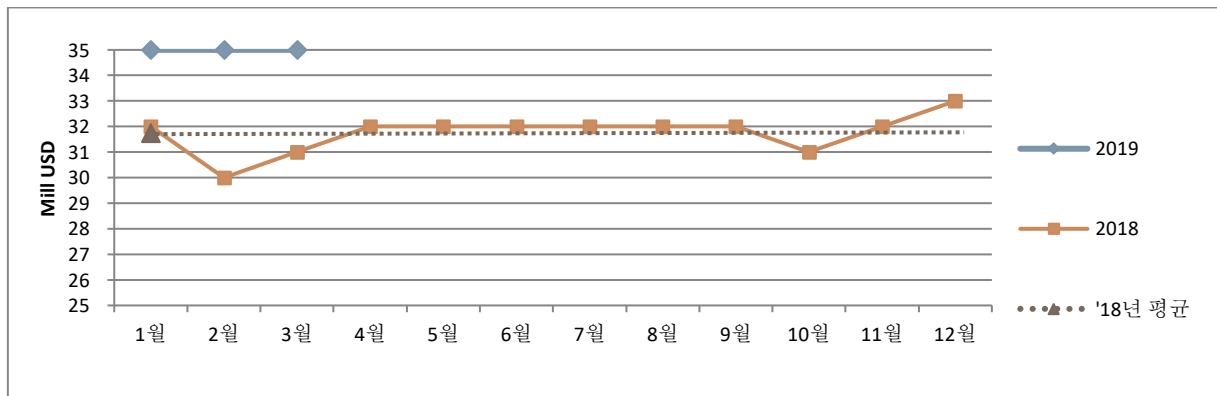


III. TANKER

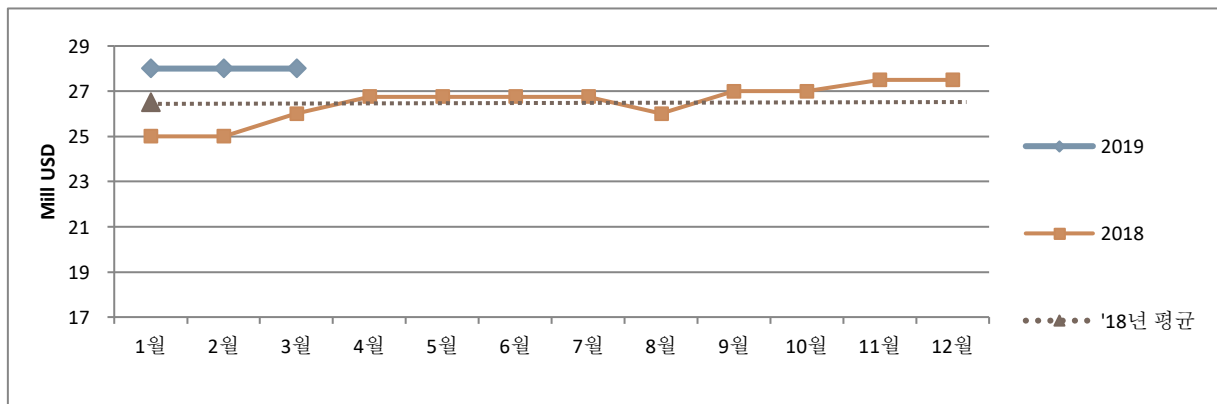
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SOUTHERN SPIRIT	113,043	2009	CHINA	B&W		22.5	Danish buyer (Celsius Shipping)
TANKER	GARDENIA	112,045	2003	KOREA	B&W		13.2	Indonesian buyer
TANKER	VERMILION ENERGY	106,131	1999	JAPAN	SULZ		7.5	U.A.E. buyer
TANKER	VOYAGER C	104,864	2003	KOREA	B&W		13.2	U.A.E. buyer
TANKER	VERA CRUZ	47,165	1999	JAPAN	B&W		6.2	Qatari buyer
OIL /CHEM	STAVANGER BREEZE	45,780	2004	KOREA	B&W		8.65	Singaporean buyer (Wilmar)
TANKER	BTS CHRISTINA	12,633	1999	JAPAN	B&W		2.8	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	ALPINE MARY	49,999	2014	KOREA	B&W	2&3	27	Greek buyer
OIL /CHEM	ALPINE MARIA	49,999	2014	KOREA	B&W	2&3	27	

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
MPP	BBC NEW YORK (heavy lifter)	9,851	2009	CHINA	MAK	474	TEU	4.8	Dutch buyer, Ice class 1A

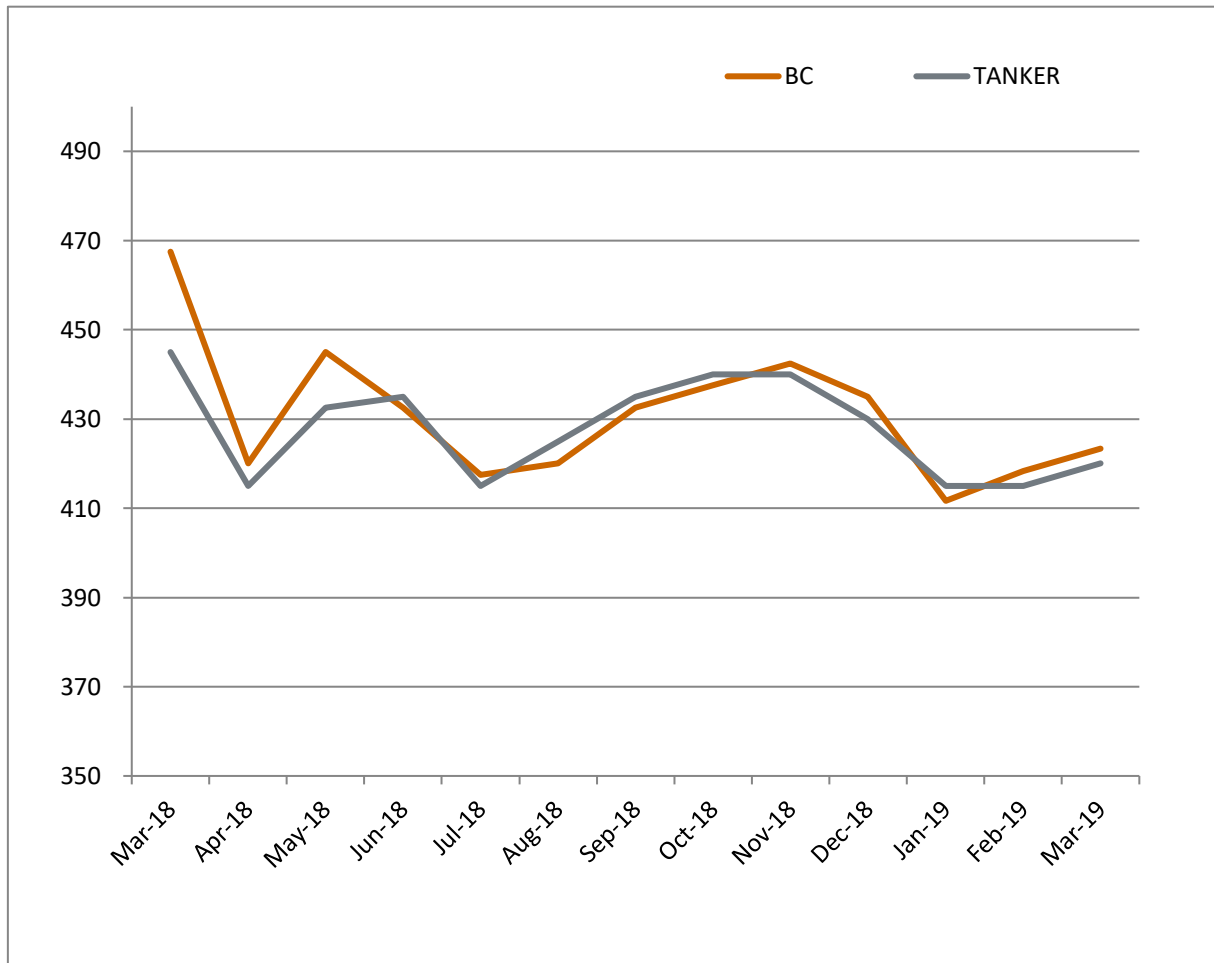


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 3 월	2019 년 3 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	416.67	-3.8%	445.00	420.00	1.2%	-5.6%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	417.78	-5.2%	467.50	423.33	1.2%	-9.4%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



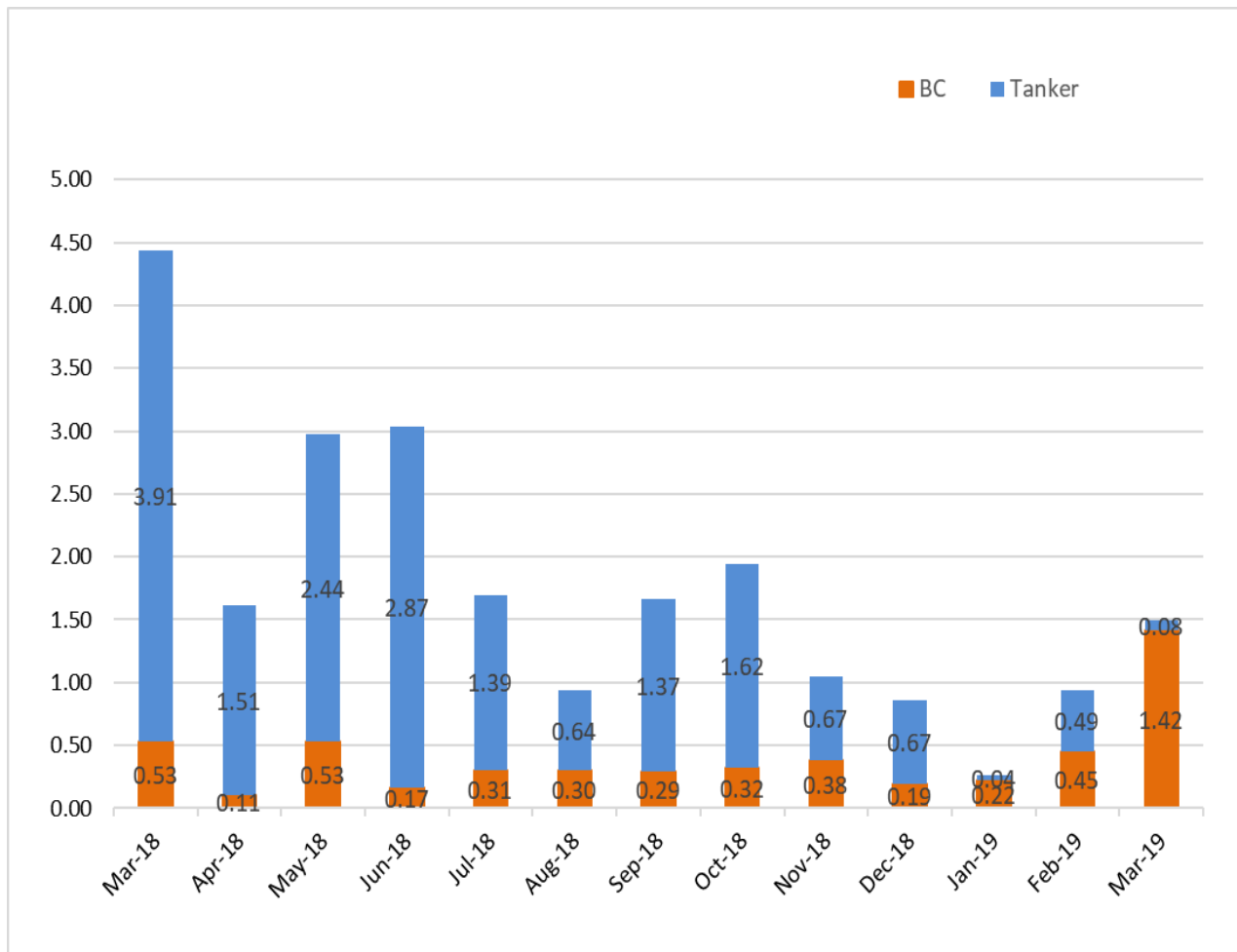


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 3 월		2019 년 3 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	0.61	2.9%	15	7.7%	3.91	22	0.08	-98.1%	3	-86.4%
BC	4.20	112	2.09	49.7%	23	20.5%	0.53	11	1.42	167.4%	13	18.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

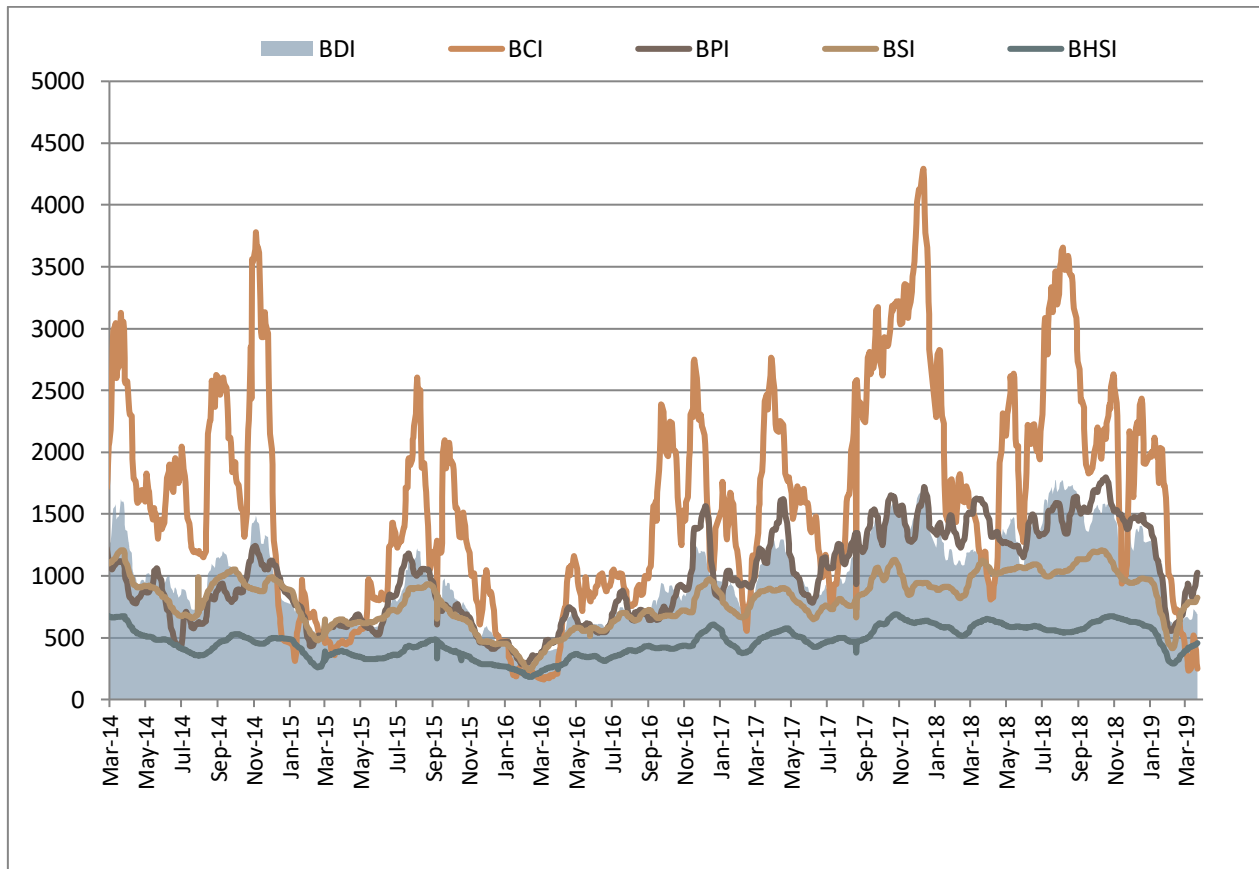
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	BERGE MANASLU	263,502	39,525	1992	JAPAN	B&W	458	BANGLADESH, incl ROB 690t
BC	ORE GUAIBA	169,147	22,165	1999	KOREA	B&W	450	BANGLADESH, green recycling
CONT	AENEAS	63,059	22,197	2010	CHINA	B&W	450	AS IS Hong Kong, main engine problem
REEFER	ZENIT	12,848	7,171	1987	JAPAN	B&W	414	INDIA
RO-PAX	VAN IRIS	12,229	13,826	1994	JAPAN	SULZ	479	AS IS Singapore, incl. extra payment for bunkers
LNG	SUNRISE	67,460	28,800	1977	FRANCE	ETC	381	AS IS Batam, Indonesia, laid up the last 10 years



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-03-22	2019-03-15	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	690	730	▼-40.00	1774	290
BCI	251	520	▼-269.00	4293	161
BPI	1027	883	▲144.00	1796	282
BSI	826	786	▲40.00	1207	243
BHSI	455	437	▲18.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	426.50	▼-12.50	409.00	▼-11.50	415.50	▼-8.50
IFO180	460.00	▼-4.00	446.00	▼-12.00	472.50	▼-12.50
MGO	615.50	▼-3.50	579.50	▼-5.50	640.00	▲0.00
LSMGO	614.00	▼-7.00	575.00	▼-12.00	-	-

❖기준일 : 3 월 22 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-03-22	2019-03-15	CHANGE
미국 달러	1125.80	1132.70	▼-6.90
일본 엔(100)	1016.39	1013.96	▲2.43
유로	1280.60	1280.63	▼-0.03
중국 위안	168.48	168.62	▼-0.14

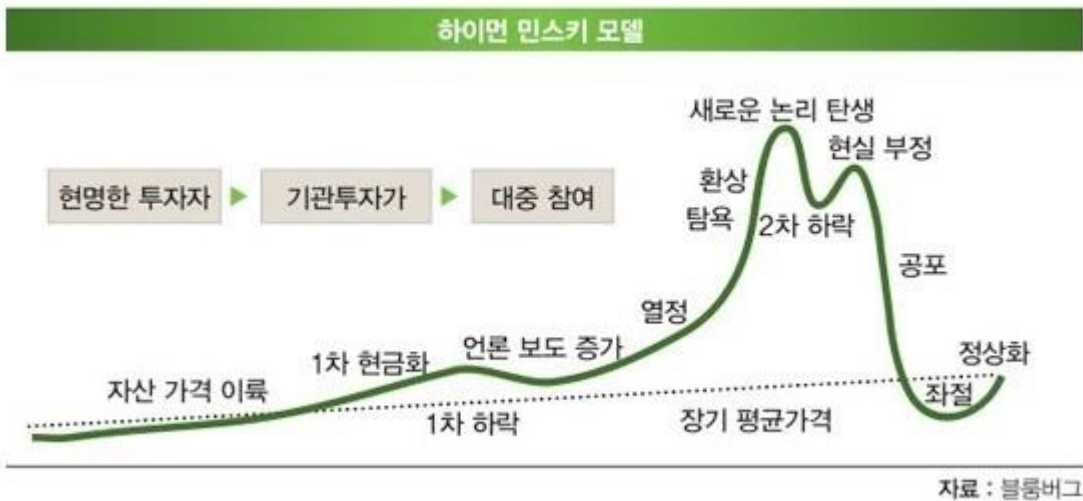
❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 민스키 모멘트

은행 채무자의 부채 상환 능력이 악화되어 건전한 자산까지 팔게 되면서 금융위기가 도래하는 시점.

은행 채무자의 부채 상환 능력이 악화되어 결국 건전한 자산까지 팔게 되면서 금융위기가 도래하는 시점을 말한다. 미국 경제학자 하이만 민스키(Hyman Minsky)가 ‘금융 불안정성 가설’에 따라 제기한 이론으로 2008 년 글로벌 금융위기 이후 주목받고 있다. 하이만 민스키에 따르면 금융시장이 호황기에 있으면 투자자들은 고위험의 상품에 투자하고, 이에 금융시장이 탄력을 받아 규모가 확대되고 자산 가격도 증가한다. 그러나 이후 투자자들이 원하는 만큼의 수익을 얻지 못하면 부채 상환에 대한 불안이 커지게 된다. 이에 따라 금융시장이 긴축되고 자산 가격이 떨어지면서 금융위기가 발생하게 된다.



[시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 "로고프 교수 "중 경기둔화 '민스키 모멘트' 초래할 수도""

저명 경제학자 케네스 로고프 하버드대 교수는 중국의 경기둔화가 민스키 모멘트를 초래할 수 있다고 경고했다.

지난 21 일(현지시간) 영국 일간 텔레그래프에 따르면 로고프 교수는 다보스에서 열린 세계경제포럼(WEF)에 앞서 신용에 기반을 둔 중국의 성장 모델이 바닥나면서 중국이 위험한 경기둔화 상황에 놓여 있다며 글로벌 금융시스템에 최대 위험 요소가 될 수 있다고 경고했다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

로고프 교수는 "사람들은 중국은 다른 지역과 다르며 달까지 성장할 수 있다는 충격적인 믿음을 갖고 있다"라며 그러나 "중국은 신용을 계속 창출할 수 없으며 심각한 성장 둔화에 놓여 있고, 무역 전쟁이 이를 더욱 심화시키고 있다"고 지적했다.

로고프 교수는 "경제의 많은 부문에서 사실상 국유화가 있어야 할 것"이라며 "나는 이것이 결국 일어나고, 민스키 모멘트로 이어질까 봐 두렵다"고 말했다.

민스키 모멘트(Minsky Moment)는 과도한 부채로 이뤄진 경기 호황이 끝나고, 채무자의 부채상환능력 약화로 자산가치가 폭락하고 금융위기가 시작되는 시기를 의미한다. 미국의 경제학자인 하이먼 민스키(1919-1996)가 주장한 개념이며 2016년부터 중국이 이 같은 상황에 부딪칠 수 있다는 경고가 잇따르고 있다.

로고프 교수는 중국의 현 경기둔화가 당국에 의한 의도적이며 보정된 결과라고 생각하는 것은 오판이라며 "이번이 미국 서브프라임모기지, 유로존 부채위기 이후 글로벌 부채 슈퍼사이클의 세 번째"라며 "이것이 어떻게 진행될지 아무도 모르지만, 규모는 2008년 수준일 수 있으며 아시아에 몹시 나쁠 것이며 유럽에도 파급 효과를 미칠 것"이라고 경고했다.

로고프 교수는 "유로존 시스템이 또 다른 대형 충격을 감내할 수 있을지 회의적"이라며 "유로존은 반만 지어진 집과 같아 2008년과 같은 충격이 오면 그것은 모두 무너질 것이다. 일부 국가들은 자본통제를 단행해야 할 수 있다"고 전망했다.

로고프 교수는 2010년 카르멘 라인하트와 함께 '이번엔 다르다'(This Time is Different: Eight Centuries of Financial Folly)란 저서를 통해 과도한 부채로 이루어진 호황은 늘 금융위기로 막을 내린다는 사실을 짚은 바 있다.

[출처: 연합인포맥스, 2019.01.22]



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)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6411
 Mob. 010-6625-9785
 snp@stlkorea.com
 claire@stlkorea.com
 (Personal)

| **CHARTERING**

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 snp@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com
 (Personal)

Leo J.M. Jung (정재문 부장)
 General Manager
 Tel. 070-7771-6409
 Mob.010-3273-4008
 snp@stlkorea.com
 leo@stlkorea.com (Personal)

| **RESEARCH**

Jiwon Song (송지원 사원)
 Tel. 070-7771-6417
 Mob. 010-4042-9803
 snp@stlkorea.com
 jiwon@stlkorea.com
 (Personal)

| **AGENCY OPERATION** (오수현 과장 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)
 패키지/허니문/골프 (김홍모 대리 Tel. 070-4800-0150)

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)