



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.369

September 28, 2021

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. 포스코, 中 전력난에 공장 가동 중단...“지방정부가 전기 사용 제한”

포스코가 중국 내 전력 공급 제한으로 장수성 장자강시에서 운영 중인 스테인리스 공장 가동을 중단했다. 석탄 가격 급등 등으로 전력 공급이 부족해지면서 중국 각지 지방정부들은 현지 공장에 전력 공급을 끊었다.

장하성 주중 대사는 27일 베이징 특파원단과 만나 “지방정부가 전력 사용을 제한해 지난주 장수성 장자강시에 있는 포스코 스테인리스 공장이 가동을 일시 중단했다”고 했다. 장 대사는 “현재 중국 9~10개 성에서 전력 사용을 제한하고 있는데, 중국 기업과 한국 기업이 차별적 대우를 받는 상황은 아닌 것 같다”며 “포스코 공장은 10월 초부터 정상 가동한다는 확인을 받았다”고 했다.

장수성 포스코 공장은 포스코가 1997년 중국 사강그룹과 합작해 설립한 스테인리스 철강 생산 공장이다. IMF(국제통화기금) 외환 위기를 넘고 1999년 가동을 시작했다. 쇠물부터 철강 완제품까지 모두 생산하는 포스코 첫 해외 일관제철소다. 2011년엔 설비 증설로 쇠물 생산량이 연산 100만 톤을 넘어섰다.

현재 중국에서 전기가 끊겨 생산을 못하는 공장은 포스코뿐만이 아니다. 중국 10개 이상 성에서 전력 공급 제한 조치가 취해졌다. 장수성, 저장성, 광둥성 등 중국 경제에서 차지하는 비중이 큰 제조 중심지다. 이 지역에선 생산량을 줄이거나 아예 가동을 멈춘 공장이 상당수다.

중국 언론 보도에 따르면, 장수성에 있는 섬유 제품 제조 공장은 이달 21일 지방정부로부터 전력 공급 중단 통보를 받았다. 이 공장엔 다음 달 7일 이후에나 전력 공급이 재개된다고 한다. 직원들은 강제 휴가에 들어갔다.

중국 관영 매체 환구시보는 “전력난으로 공장 생산에 큰 차질이 빚어지고 있으며, 겨울철이 다가오면서 상황은 더 악화될 것”이라며 “중국 당국이 원활한 전력 공급을 위해 석탄 가격 상승 통제 등 새로운 조치를 취할 것으로 보인다”고 전했다.

중국 전력난의 한 원인으로 꼽히는 게 시진핑 중국 국가주석이 선언한 탄소중립 목표다. 지방정부들은 중앙 정부의 탄소 배출 감축 정책에 따라 에너지 소비 목표치를 맞추기 위해 현지 공장에 생산 중단을 명령한 실정이다.

I . NEWS

2. "컨테이너선 시장 슈퍼사이클 5 년 더 이어진다"

독일 선박중개업체 한스 베리더룽(HANSE BEREEDERUNG)의 S&P 책임자인 알렉스 카리디스(ALEX KARYDIS)는 이같이 밝히면서 "물론 지금과 같은 운임 강세가 그때까지 가지는 않겠지만 그래도 상당히 높은 수준을 유지할 것"이라고 말했다. 그러면서 그는 지금 컨테이너선 시장이 슈퍼사이클이라고 주장하는 사람들의 의견에 동의한다고 덧붙였다.

컨테이너선 시장이 얼마나 강세 기조인지는 지난 9 월 초 머스크(AP MOLLER-MAERSK)가 제시한 수익전망치만 봐도 알 수 있다. 머스크는 올해 수익 예상치를 종전의 180 억~195 억 달러에서 220 억~230 억 달러로 40 억 달러를 상향 조정했다.

한스 베리더룽에 따르면 지난 2003 년~2008 년 호황기의 용선료는 현재의 용선료보다 낮았다. 당시 2700TEU 급의 4 년 정기용선료는 하루 2 만 7000~2 만 8000 달러였으나 지금은 3 만 5000 달러로 올랐다.

또 그 당시에는 금융위기 때까지 신조선이 엄청나게 많이 발주됐다. 그 때는 금융위기가 호황을 종식시켰지만 지난해부터 시작된 이번 호황은 오히려 코로나 팬데믹이라는 위기와 함께 시작됐다. 이것은 아이러니다. 미-중 무역전쟁으로 지난해까지 신조선은 별로 많이 발주되지 않았다. 선주들은 신조선을 발주하기는 커녕 선사를 운영할 돈도 없는 지경이었다. 특히 4000~8000TEU 급의 경우는 신조선 발주가 거의 없다시피하는 바람에 수요와 공급 간에 갭이 많이 생겼다. 중국 선사 COSCO 가 초반에 이 정도 규모의 컨테이너선 몇 척을 발주한 뒤로 씨스팬(SEASPAN CORP)이 발주 대열에 합류했다.

최근 발주 물량이 늘었다고는 하지만 이 정도는 시장을 망가뜨릴 수준은 아니다. 현 글로벌 오더북을 보면 2023 년부터 인도될 7500~2 만 4000TEU 급 선박이 많이 있다. TEU 기준으로 현 서비스 선대의 1/3 정도가 2023 년에 인도될 예정이다.

알렉스 카리디스는 "하지만 앞으로 시장이 계속해서 지금과 같은 상황을 유지한다면 신조선이 그 정도로 인도되어도 시장이 충분히 그만한 보상을 해 줄 수 있다고 본다"고 말했다.

벌크선이 갑판에 컨테이너를 싣고 수송한다고 해도 이것이 컨테이너선 운항 선사들에게 피해를 주지 않는 것과 마찬가지로. 화물을 최대한 빠른 시간 안에 수송하고 싶은 화주라면 케이프사이즈

I . NEWS

벌크선이라도 수배할 것이다. 그만큼 상황은 절박하다. 케이프사이즈선으로 컨테이너 화물을 수송하는 것은 창의적인 발상이라고도 할 수 있다.

카리디스는 "슈퍼사이클은 2026년까지 거뜰히 계속될 수 있다고 생각한다"며 "물론 동력은 지금과 다소 차이가 날 수 있다. 국제해사기구(IMO)의 환경규제 강화가 그런 격차를 부채질할 수도 있다"고 말했다. 그러면서 "컨테이너 운임이 가까운 시일 내에 떨어질 가능성은 전혀 없다"고 덧붙였다.

3. EU 해운 배출권거래제 비용 누가 떠안나

유럽연합(EU)이 2023년 도입할 예정인 국제해운분야 배출권거래제도(EU ETS)의 비용 부담을 놓고 선주와 선박 운항사가 줄다리기를 하고 있다.

유럽집행위원회(EC)가 지난 7월 제시한 규제안은 기본적으로 선주를 책임 주체로 규정했다. 다만 계약으로 운항사도 책임 주체가 될 수 있다는 내용을 포함하고 있어 갈등이 촉발하는 모습이다.

유럽선주협회 필리포스 필리스(PHILIPPOS PHILIS) 부회장은 최근 열린 해운포럼에서 EU 배출권거래제도(ETS) 비용 부담은 "최적항로와 속력을 선택할 수 있는 운항선사가 책임져야 하는 점이 분명하다"고 주장했다.

필리스는 "오염자 부담 원칙에 따라 해운사는 계약상 선박의 이산화탄소(CO₂) 배출량에 영향을 주는 결정에 직접 책임을 지는 사업자에게 지침 준수 비용 책임을 물을 수 있다. 사업자는 통상적으로 선박의 연료, 항로, 속력의 선택을 책임진다"는 EC 규제안 서문을 그 근거로 들었다.

일반적으로 해상수송에서 선박 운항사가 연료나 항로 속력을 선택한다. 정기용선 계약은 선주가 아닌 용선자가 운항사 역할을 한다.

필리스는 "선주는 선박을 대선할 때 탄소 비용에 따라 계약을 변동시킬 수 없는 데다 중소기업은 탄소 배출권 거래의 전담부서나 인원을 갖출 여력이 안 된다"며 배출권 거래제 비용을 1년간 동결할 것을 제안했다.

I . NEWS

국제해운회의소(ICS)의 가이 플래튼 사무총장은 온실가스 저감 비용은 “궁극적으로는 사회 전체가 부담해야 한다”고 주장했다. 선주와 운항사가 연료 비용을 공급망 전체에 전가하지 않으면 존속할 수 없다는 의견이다.

발트국제해운협의회(BIMCO)의 라스 로버트 페더센 부사무총장도 “시장 일반적인 운임에서 탄소 배출 비용을 산출하는 건 지속 가능하지 않으며, 해운업계 누구도 단독으로 부담을 감당할 수 없다”며 비용 전가 의견에 힘을 실었다. 용선자가 부담하되 향후 사회 전체가 추가 비용을 떠안아야 한다는 주장이다.

EC 교통부 마그다 콥친스카 사무총장은 “EU ETS 는 해운뿐 아니라 모든 경제활동을 통제하고 탄소 배출 비용은 모든 분야 공통”이라며 “해운으로 한정된 ETS 는 카본 프라이스가 더욱 높아진다”며, ETS 시장 일체화의 중요성을 강조했다.

콥친스카는 또 “국제해사기구(IMO)의 전 세계적인 경제적 조치(MBM)가 시행되면 EU 차원의 지역 규제는 폐지돼야 한다”는 필리스 주장에 “IMO 에서 글로벌 수준의 합의가 이뤄질 경우 EU ETS 의 시스템상 이중 징수가 되지 않을 것”이라고 전망했다.



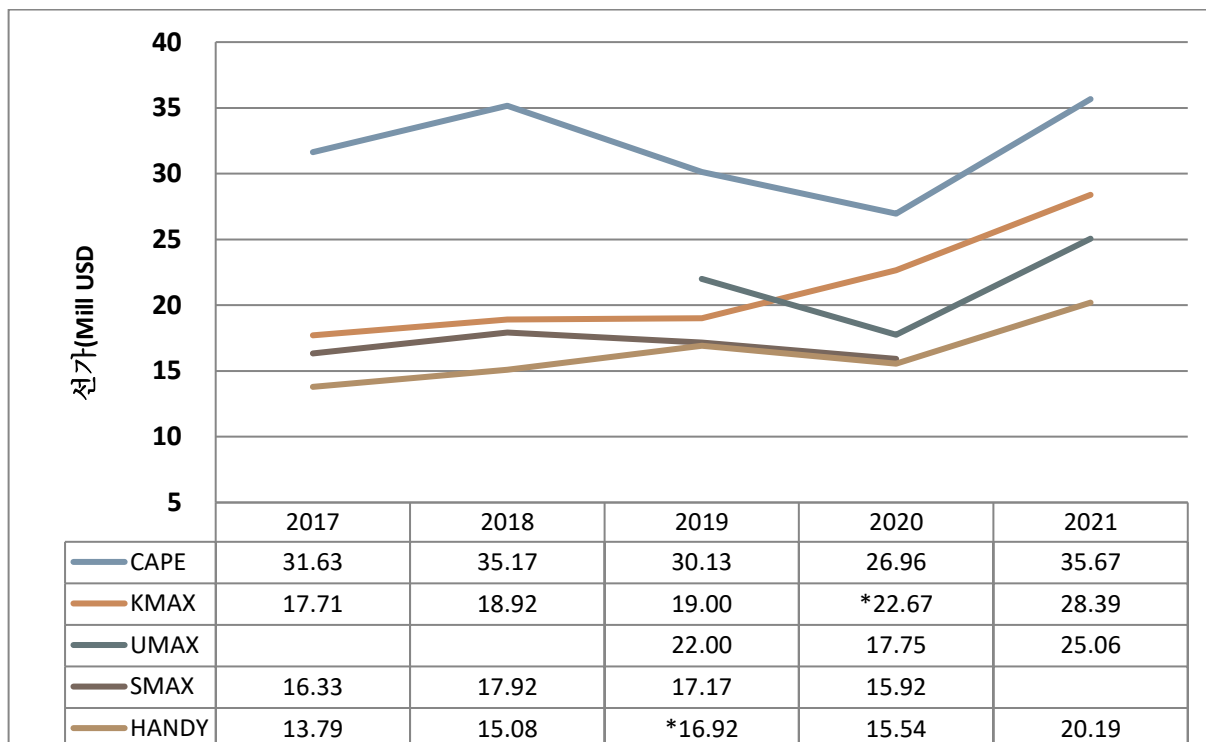
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2017	2018	2019	2020	2021
Capesize (180K)	31.63	35.17	30.13	26.96	35.67
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	32.30%
Kamsarmax (82K) (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	28.39
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	25.25%
Ultramax (60-61K) (19 년부터)			22.00	17.75	25.06
				-19.32%	41.16%
Supramax (58K) (20 년까지)	16.33	17.92	17.17	15.92	--
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	--
Handysize (37K) (*18 년까지는 32K 기준)	13.79	15.08	*16.92	15.54	20.19
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	29.94%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)

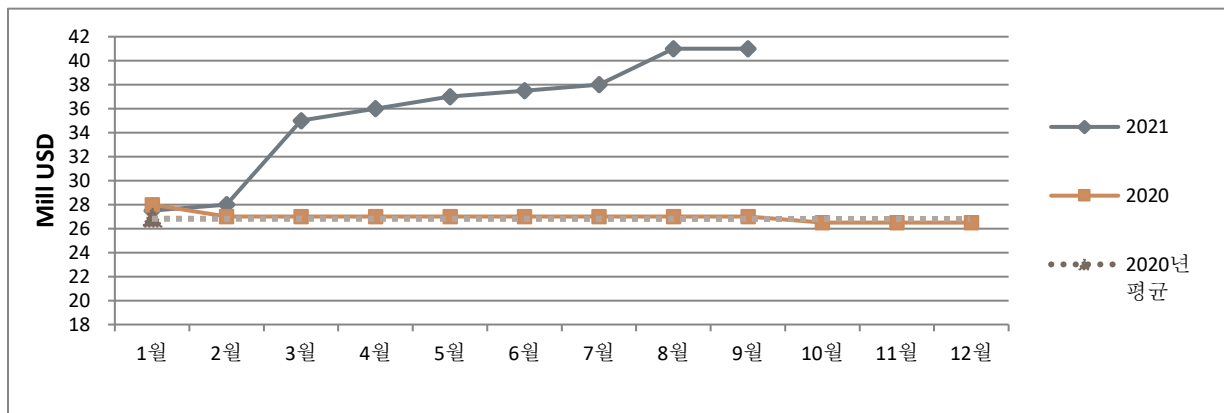




II . BULK CARRIER

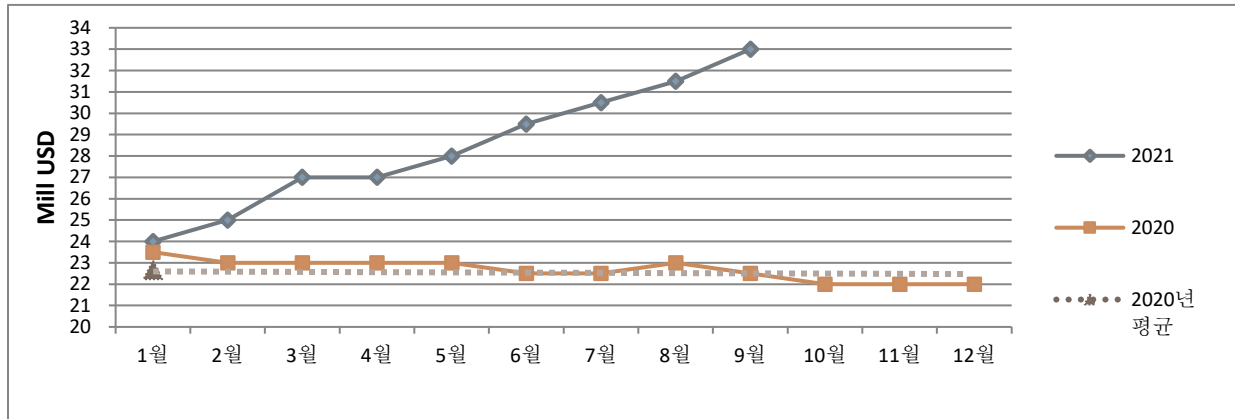
2021년		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
CAPE (180K)	선가	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	41.00	38.00	41.00	41.00	35.67
	전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	2.9%	2.8%	7.9%	1.3%	7.9%	0.0%	--
	전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	33.3%	37.0%	51.9%	40.7%	51.9%	51.9%	32.3%
KMAX (82K)	선가	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	31.50	30.50	31.50	33.00	28.39
	전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	0.0%	3.7%	3.3%	3.4%	3.3%	4.8%	--
	전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%	21.7%	37.0%	35.6%	37.0%	46.7%	25.2%
UMAX (60-61K)	선가	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	30.00	28.50	30.00	31.00	25.06
	전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	0.0%	6.7%	5.3%	7.5%	5.3%	3.3%	--
	전년대비	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HANDY (37K)	선가	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	24.00	22.50	24.00	24.50	20.19
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	3.9%	0.0%	6.7%	9.8%	6.7%	2.1%	-
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	17.6%	29.0%	65.5%	55.2%	65.5%	66.1%	29.9%
2020년		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
CAPE (180K)		28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.96
KMAX (82K)		23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	23.00	23.00	22.50	22.67
SMAX (58K)		17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	15.92
HANDY (37K)		17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	15.54

□ Cape

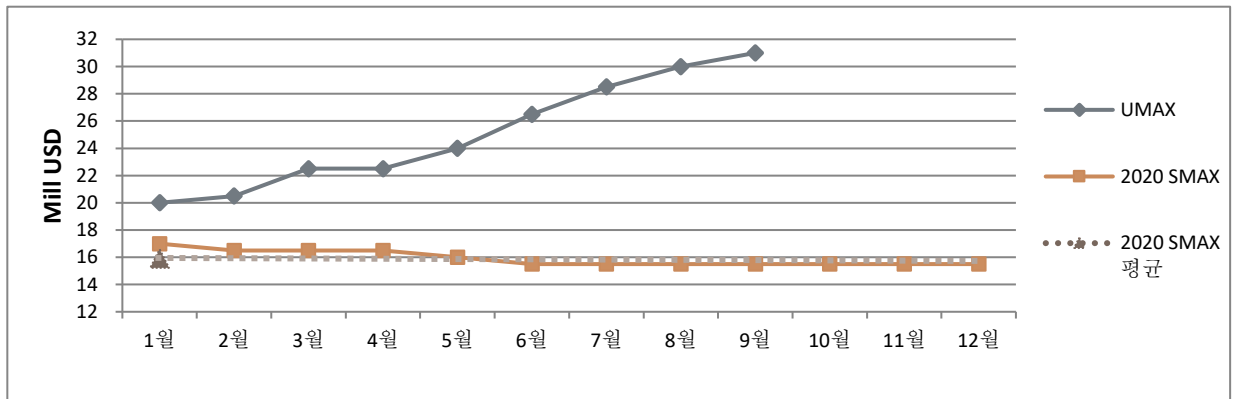


II . BULK CARRIER

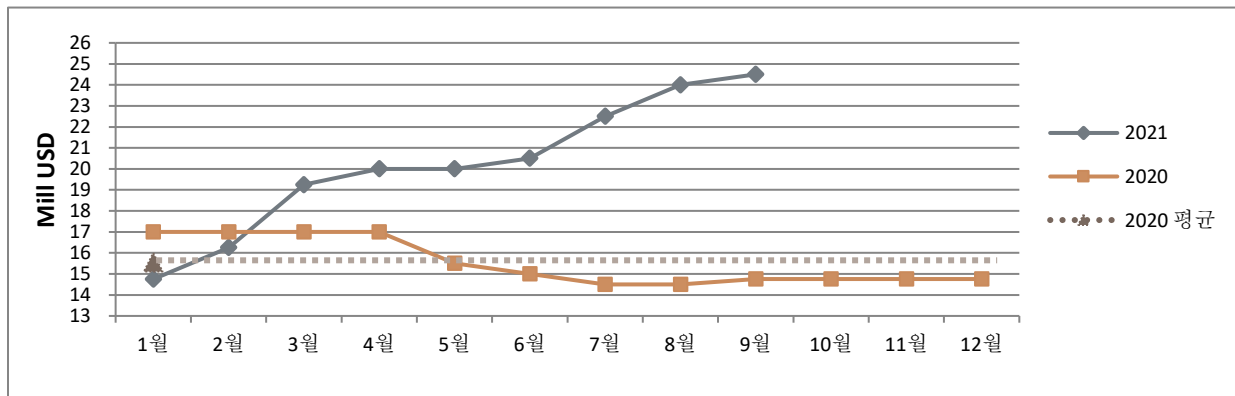
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AQUABELLA	177,216	2005	JAPAN	B&W		19.9	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	PEDHOULAS FIGHTER	81,541	2012	CHINA	B&W		23.7	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	BELLAMYS	76,286	2005	JAPAN	B&W		17	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	PALAIS	75,434	2014	CHINA	WART		23.3	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	SAILING SKY	61,346	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	27.0-27.2	Vietnamese buyer, BWTS fitted
BC	CIELO DI GASPESIE	37,064	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	19.0-19.1	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	CACTUS K	31,900	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	16.8	Greek buyer, BWTS fitted
BC	VANTAGE KEY	29,870	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.2	Undisclosed buyer
BC	GOLDEN DAISY	28,400	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	16.5-16.6	Singaporean buyer, BWTS fitted
BC	GLORIOUS EARTH	26,102	2013	JAPAN	B&W	C 3x30.7t	14.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	MERMAID STAR	14,026	1999	JAPAN	B&W	C 2x36t, C 2x33t	4.2	Undisclosed buyer
GC	CSC REN HAI	12,300	2013	CHINA	B&W		7.85	Chinese buyer
GC	CSC ZHI HAI	12,300	2013	CHINA	B&W		7.85	Chinese buyer



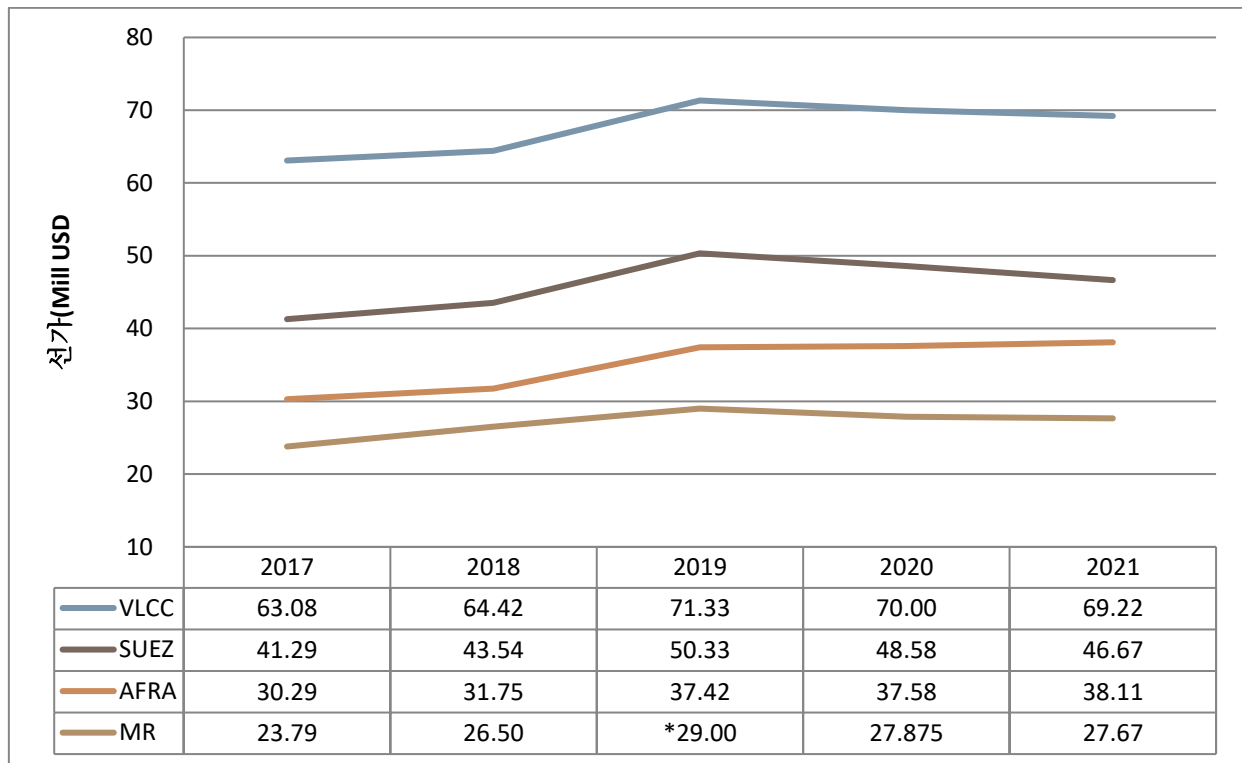
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC (310K)	63.08	64.42	71.33	70.00	69.22
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-1.11%
Suezmax (160K)	41.29	43.54	50.33	48.58	46.67
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.95%
Aframax (105K)	30.29	31.75	37.42	37.58	38.11
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	1.40%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	23.79	26.50	*29.00	27.87	27.67
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.75%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

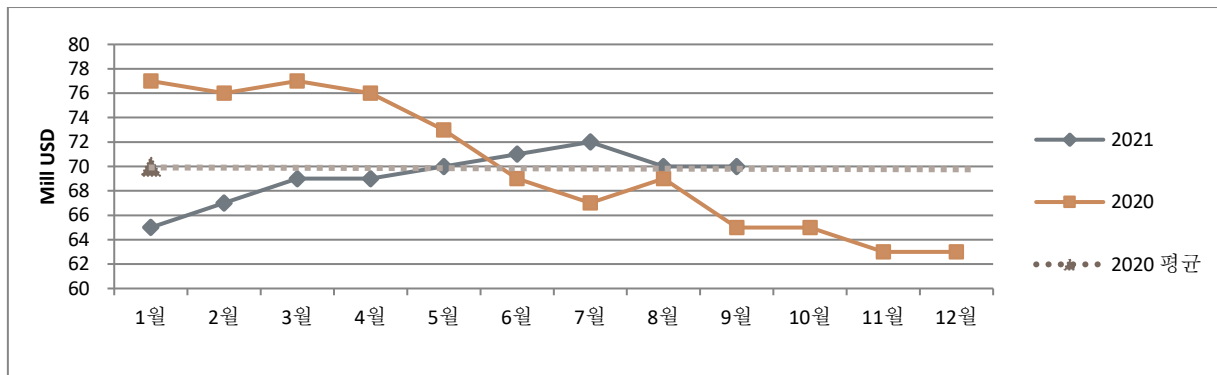




III. TANKER

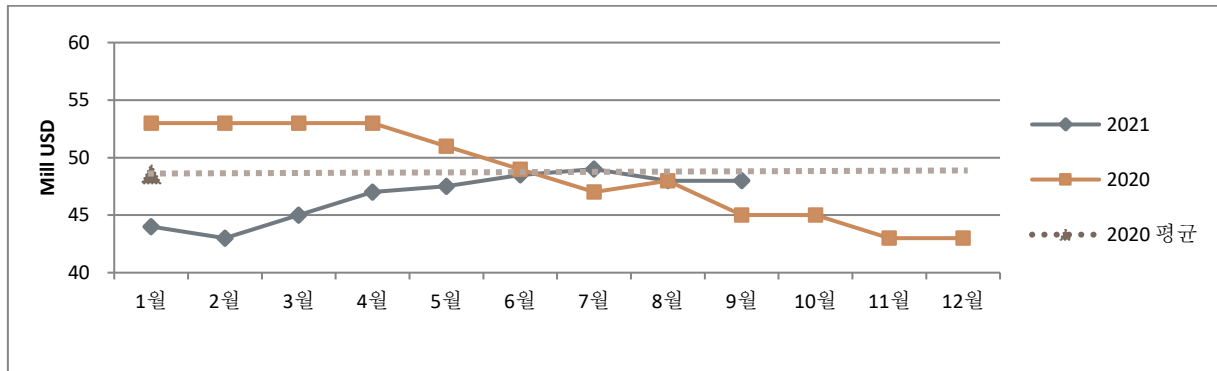
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	72.00	70.00	70.00	69.22
	전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	-2.8%	0.0%	-
	전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-9.2%	-4.1%	2.9%	7.5%	1.4%	7.7%	-1.1%
SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	49.00	48.00	48.00	46.67
	전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.4%	1.1%	2.1%	1.0%	-2.0%	0.0%	-
	전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-11.3%	-6.9%	-1.0%	4.3%	0.0%	6.7%	-3.9%
AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	38.11
	전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	8.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-5.9%	0.0%	6.7%	11.1%	11.1%	14.3%	1.4%
MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	28.00	28.00	28.00	27.67
	전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	-8.3%	-11.3%	-11.3%	-8.3%	-1.8%	0.0%	5.7%	5.7%	7.7%	-0.7%
2020		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
VLCC		77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	65.00	70.00
SUEZ		53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	48.58
AFRA		41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	37.58
MR		30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	27.88

VLCC-310K

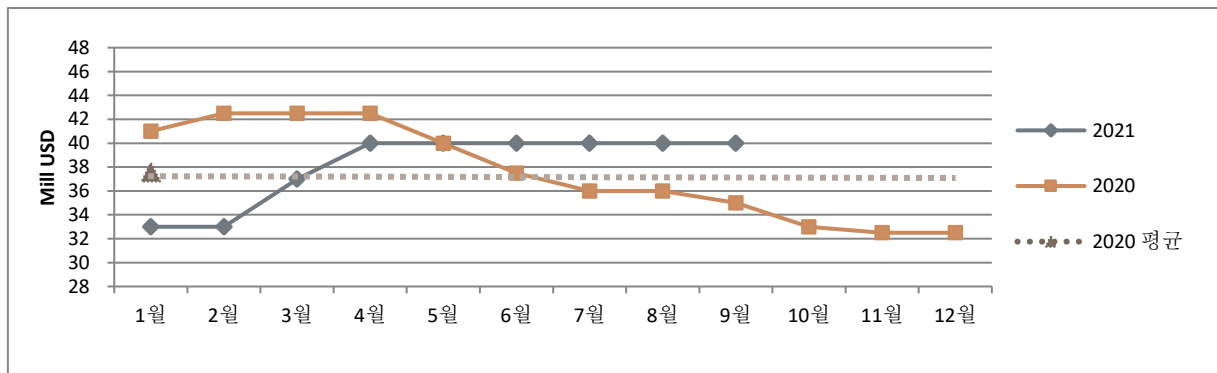


III. TANKER

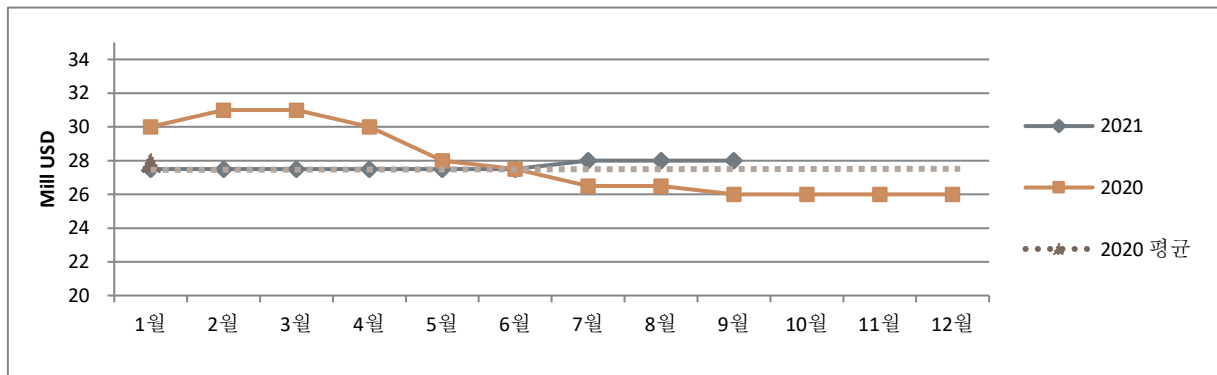
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FOS	306,999	2002	KOREA	B&W		28	Undisclosed buyer
TANKER	NORDIC SIRIUS	150,284	2000	JAPAN	SULZ		14	Middle Eastern buyer, BWTS fitted
TANKER	OCEAN VELA	108,900	2009	CHINA	B&W		17.3	Undisclosed buyer
TANKER	MINERVA ZOE	105,330	2004	KOREA	B&W		14	Undisclosed buyer
TANKER	OCEAN MARS	50,300	2007	KOREA	B&W		9	Greek buyer, epoxy
TANKER	JUSTICE EXPRESS	46,000	2011	JAPAN	B&W		17.0-17.1	Undisclosed buyer, BWTS fitted, epoxy
TANKER	GAS RAY	26,534	2003	KOREA	B&W	LPG	--	Indian buyer
OIL/CHEM	HANKUK CHEMI	17,427	2000	JAPAN	MITSU		5.5	Chinese buyer, BWTS fitted, Stainless steel
OIL/CHEM	OCEAN GULL	9,519	2011	CHINA	MAK		3	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CAPE CHRONOS	78,076	2015	PHILIPPINES (KOR)	B&W	6900	TEU	132-135	Singapore based buyer (Oman Shipping), BWTS fitted

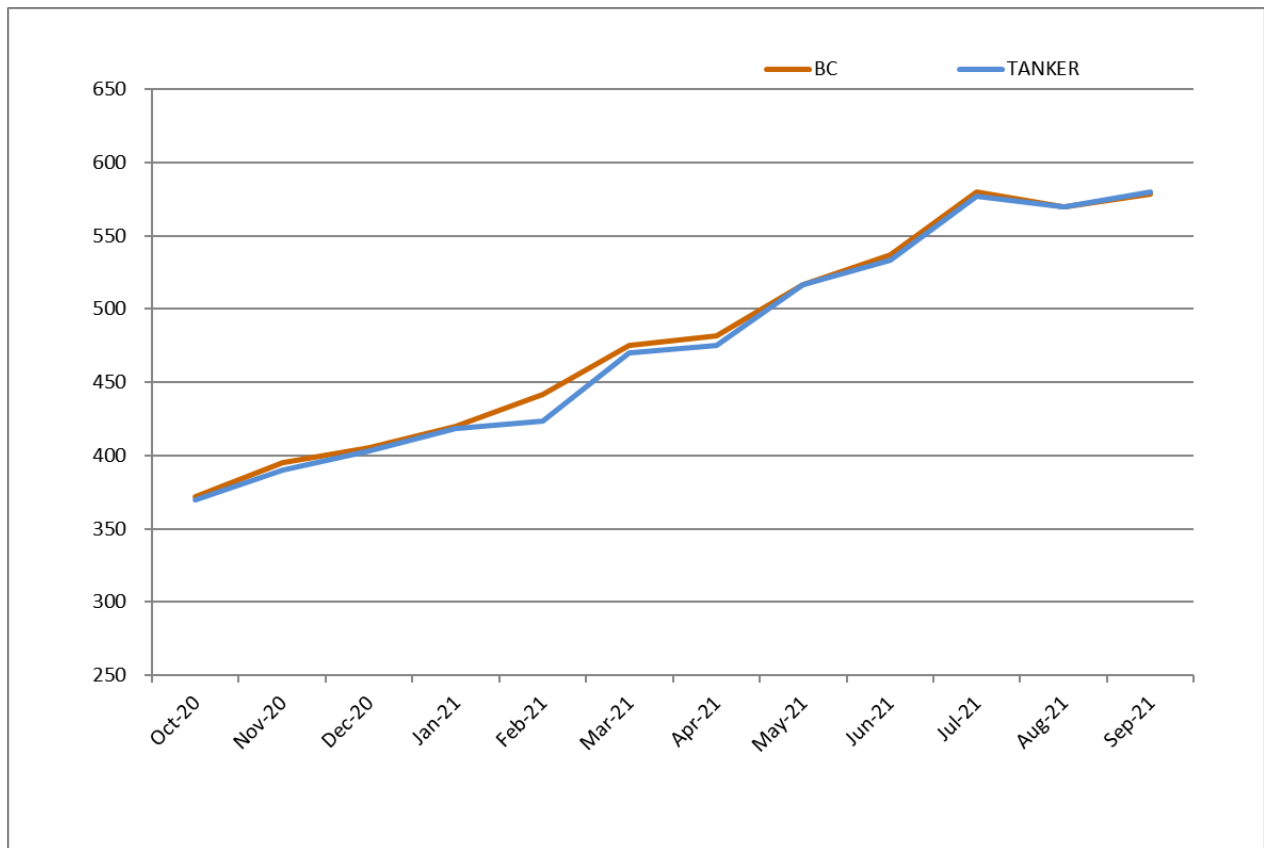


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 9 월	2021 년 9 월		
	USD/LDT	증감률 (전년대비)	USD/LDT	증감률 (전년대비)	USD/LDT	증감률 (전년대비)	USD/LDT	USD/LDT	증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	507.04	47.2%	350.00	580.00	1.8%	65.7%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	511.11	48.3%	351.67	578.33	1.5%	64.5%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장

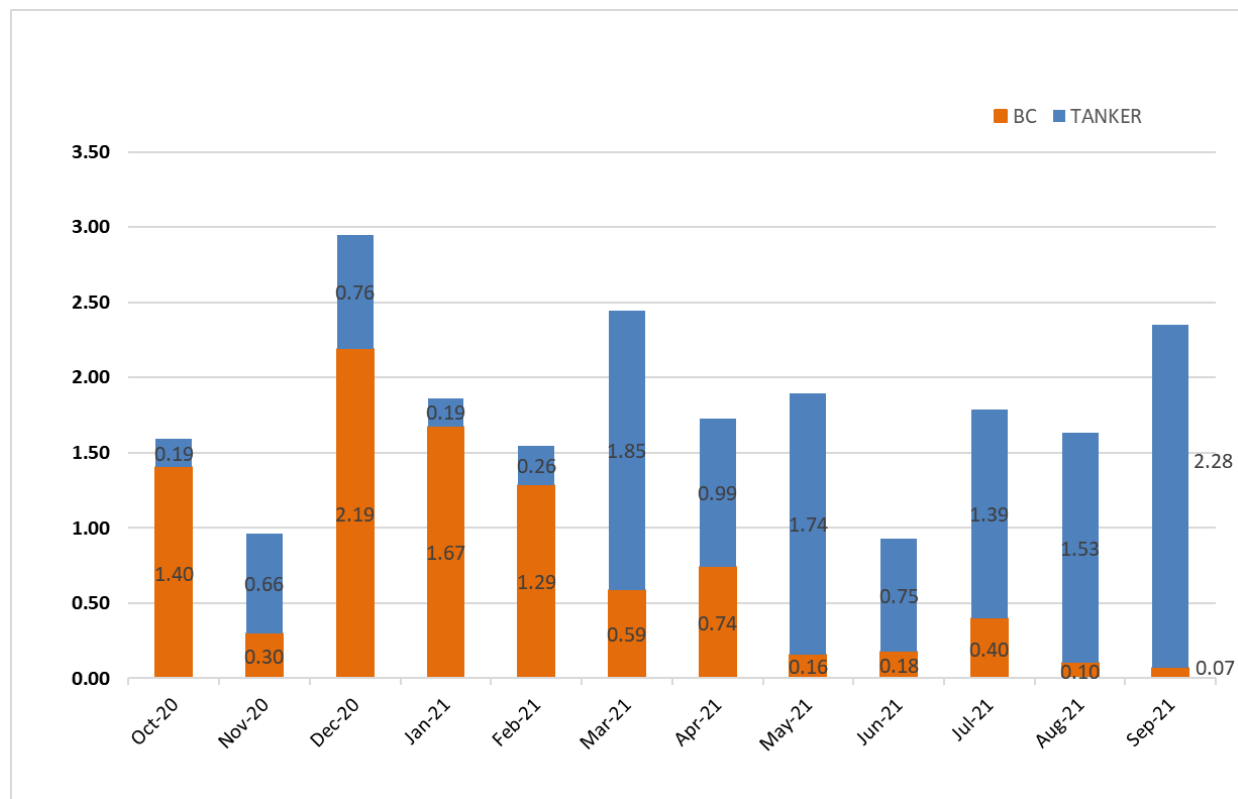


IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 9 월		2021 년 9 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적률 (전년대비)	No.	누적률 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감률 (전년대비)	No.	증감률 (전년대비)
TANKER	3.54	97	3.68	104.2%	112	115.5%	0.51	11	2.28	347.7%	29	163.6%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	1.92	23	0.07	-96.5%	6	-73.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

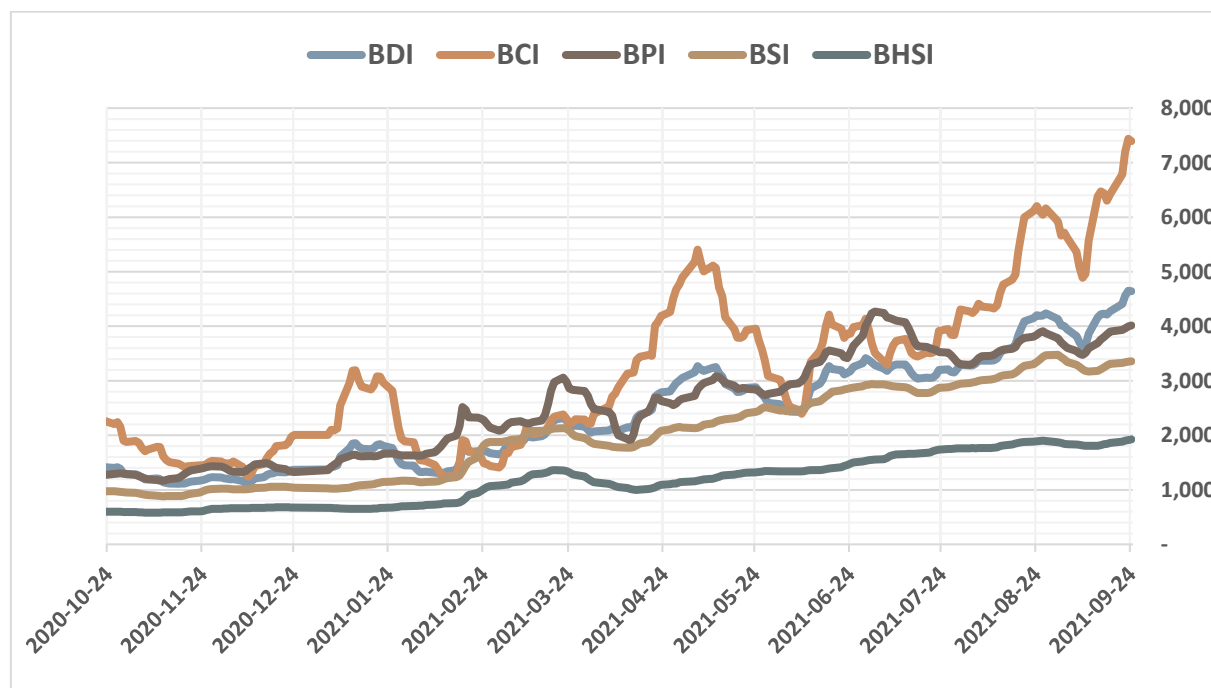
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
GC	GOLDEN SAILING	4,050	1,508	1992	KOREA	B&W	580	PAKISTAN
TANKER	GEMA	19,831	7,517	2001	RUSSIA	B&W	616	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-09-24	2021-09-17	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	4,644	4,275	▲369.00	4,651	1,111
BCI	7,393	6,420	▲973.00	7,438	1,241
BPI	4,012	3,904	▲108.00	4,269	1,165
BSI	3,359	3,307	▲52.00	3,477	882
BHSI	1,925	1,861	▲64.00	1,925	553



V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	565.50	▲6.50	546.50	▲11.00	547.50	▲17.00
MGO	635.00	▲22.50	628.00	▲18.50	645.50	▲4.00
LSMGO	632.00	▲17.00	624.50	▲12.50	-	-
IFO380	486.00	▲11.50	436.00	▲14.50	419.50	▲7.00

❖기준일 : 9 월 24 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-09-24	2021-09-17	CHANGE
미국 달러	1181.70	1169.10	▲12.60
일본 엔(100)	1071.45	1065.58	▲5.87
유로	1387.55	1375.56	▲11.99
중국 위안	182.19	181.90	▲0.29

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사상식] 리먼 모멘트(Lehman moment)

'리먼 모멘트'(LEHMAN MOMENT)란 하나의 대형 기관이나 국가에서 발생한 혼란 또는 위기가 다른 나라로 확산할 수 있다는 두려움을 일컫는다. 지난 2008년 9월 미국의 리먼 브러더스가 파산을 신청했을 때 리먼과 거래 관계가 있는 주요 금융 기관들에 전염 효과가 발생한 데서 유래했다.

최근 중국 최대 부동산개발업체인 헝다그룹의 부채 위기가 부상하며 중국판 리먼 모멘트가 될 수 있다는 우려도 커졌다. 전문가들은 헝다 위기가 리먼 모멘트가 되기 위해서는 금융 시스템의 많은 부분에 걸쳐 대출 기관이 파산해야 하고, 부동산에서 시작된 신용 문제가 급속도로 확대돼야 한다고 지적했다.

동시에 은행 간 자금조달 시장에서 은행들이 서로 마주치려는 것도 피해야 하고, 무엇보다 중국 당국이 위기 대응과 관련해 일련의 정책적인 실수를 해야 한다고 분석했다.

바클레이즈는 이런 요건이 충족되지 않았다는 이유로 헝다 그룹 이슈는 리먼 모멘트의 근처에도 가지 못한다고 평가했다. 진정한 리먼 모멘트는 이번과는 매우 다른 규모의 위기라는 게 이 은행의 설명이다.

실제 리먼 브러더스 붕괴 당시 세계 금융 시스템을 위협하는 시장 붕괴와 크레디트시장의 몰락이 촉발됐고, 세계 정책 당국은 비상 대응 조치에 나섰다.

바클레이즈는 지금까지 헝다 그룹 사태와 관련해 '여파'(SPILLOVERS), '전염'(CONTAGION)과 같은 경제학적 용어도 등장하지 않았다고 덧붙였다. 이와 관련, CNBC는 "헝다 그룹이 리먼 브러더스와 차별되는 이유는 우선 그들이 보유한 자산의 차이에 있다"며 "헝다는 부동산 자산을 보유했지만, 리먼은 금융자산을 보유했다"고 분석했다.

ING는 "헝다가 현금 흐름에 문제가 있지만, 체계적 위험에 대해 언급하는 것은 솔직히 약간 과장됐다"며 "이것은 리먼도 아니고, 그렇다고 LTCM(롱텀캐피털매니지먼트)도 아니다"고 말했다. LTCM은 1990년대 러시아의 모라토리엄 선언으로 급격한 손실을 입어 파산한 미국계 헤지펀드다.

매쿼리도 "리먼 파산은 금융파생상품의 붕괴를 초래해 시장이 다른 은행들의 건전성까지 의심하게 했다"며 "헝다 사태는 주택 가격을 폭락시킬 가능성이 거의 없다. 땅값은 금융상품보다 더 투명하며 안정적"이라고 평가했다.

[출처: 연합인포맥스]



VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.		
101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea Tel. +82-2-776-0840 (Rep.) Email. snp@stlkorea.com		
CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410		

STL GLOBAL CO., LTD.		
Email. seoul@stlkorea.com		
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 이해란) 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

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