



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.384

January 18, 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	9
+ Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	21

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

## I . NEWS

### 1. 공정위, 해운 담합 과징금 962 억원 부과...8000 억원에서 90% 줄었다

공정거래위원회가 당초 약 8000 억원의 과징금을 부과하기로 심사보고서를 발송했던 23 개 국내외 선사에게 962 억원의 과징금만 부과하기로 결론지었다. 당초보다 제재 규모가 약 87% 줄어든 것이다. 조사 대상 항로가 수출 항로와 수입 항로 두 종류였는데 수입 항로는 과징금 부과 대상에서 제외됐다. 또 해운 산업의 특수성을 고려했다.

◇공정위 “선사들, 해운법상 장관 신고 등 요건 준수 안 해, 담합 맞다”

공정위는 18 일 '23 개 국내·외 컨테이너 정기선사에 대한 한-동남아 항로 해상운임 담합 제재' 결과를 발표하고 이같이 밝혔다. 2003 년 12 월부터 2018 년 12 월까지 한국과 동남아 수출 수입 항로에서 운임을 담합한 12 개 국적 선사들과 11 개 외국적 선사에게 시정 명령과 과징금 962 억원을 부과한 것이다. 과징금을 가장 많이 부과받은 곳은 고려해운으로, 296 억 4500 만원이었다. 이어 흥아라인 180 억 5600 만원, 완하이 115 억 1000 만원, 장금상선 86 억 2300 만원 순이었다.

당초 심사보고서에서 매긴 것보다 과징금 규모가 90% 가까이 감소한 것을 의식한 듯 조성욱 공정거래위원장은 “이 사건에 있어서 과징금 수준 등 조치 수준을 결정할 때 산업의 특수성을 충분히 감안했다”며 “이번 심의 시에는 해양수산부 국장이 직접 참고인으로 공정위 심판정에 출석해서 충분히 의견을 진술할 수 있는 기회를 줬고, 공정위는 관계 부처의 의견을 주의 깊게 청취할 수 있었다”고 말했다.

조흥선 공정위 카르텔조사국장은 “조사 대상에는 수출 항로와 수입 항로가 있는데, 수입 항로의 경우 과징금 부과대상에서 제외했다”며 “담합 행위가 미치는 범위가 제한적인 측면이 있는 점을 감안했고, 또 해운업의 특수성을 감안한 것”이라고 설명했다.

그간 해운업계와 해양수산부를 중심으로 이번 해운 담합이 합법이라는 반발이 나왔는데, 공정위는 이날 이에 대한 반박도 실었다. 해운법 제 29 조는 정기선사들의 공동행위를 일정한 절차상·내용상 요건 하에 허용하고 있고, 공정거래법 제 58 조는 다른 법령에 따라 행하는 정당한 행위에 대해서는 공정거래법 적용을 배제한다.

해운법에 따른 공동행위가 되기 위해서는 선사들은 공동행위를 한 후 30 일 이내에 해수부장관에게 신고해야 한다. 또 신고 전에 합의된 운송조건에 대해 화주단체와 서로 정보를 충분히 교환하고

## I . NEWS

협약해야 한다. 하지만 선사들은 최저운임·부대운임 합의를 골자로 하는 120 차례 운임 합의에 대해서 해수부 장관에게 신고하지 않았다는 게 공정위의 판단이다.

공정위는 “해운법상 신고와 협의 요건을 준수하지 않았으므로 위 운임 담합은 해운법에 따른 정당한 행위가 아니며, 이러한 불법적인 공동행위는 공정거래법 적용 대상”이라며 “일부 선사들은 18 차례 운임회복(RR) 신고 내에 120 차례 운임합의가 포함되므로 별도로 신고할 필요가 없다고 주장했지만, 두 사안은 별개의 것이며 18 차례 신고에 120 차례 합의가 포함된다고도 볼 수 없다”고 반박했다.

### ◇23 개 선사, 120 차례 운임 합의

이들 23 개 선사들은 총 641 차례의 회합을 통해 총 120 차례 운임을 합의했다. 공정위 조사 결과, 이들의 담합은 2003년 10월 한-동남아, 한-중, 한-일 3개 항로에서의 동시 운임인상에 대한 고려해운, 장금상선, 흥아해운(현 흥아라인) 등 주요 국적선사 사장들 간의 교감을 계기로 시작했다. 이후 기타 국적 선사와 다른 외국계 선사도 담합에 가담했다.

총 운임 인상을 목적으로 선사들은 화주들의 수용가능성, 시장상황 등을 고려해 성공가능성이 높은 운임 인상 방식을 합의 대상으로 선택했다. 23 개 선사들은 15년간 ▲기본 운임의 최저 수준 ▲기본 운임 인상 ▲각종 부대 운임 도입 및 인상 ▲대형화주에 대한 투찰가 등 제반 운임을 총체적, 망라적으로 합의했다고 공정위는 지적했다.

선사들은 운임 합의의 시장 수용력과 실행력을 제고하기 위해 동남아정기선사협의회(동정협)와 IADA 관련 다수 회의체들을 운영했다. 각 회사의 사장급, 임원급, 팀장급이 모이는 회의체까지 있었다. 담합 기간 중 관련 회의체들을 통한 541 차례 회합과 그 외 이메일, 카카오톡 채팅방 등 의사 연락을 통해 합의를 하고, 그 합의를 실행했다.

선사들은 합의한 기본운임의 최저수준 또는 인상 수준을 기준으로 화주의 화물을 유치하고 합의된 부대 운임을 화주에게 징수했다. 또 합의한 투찰가를 입찰 때 적용했다. 선사들은 합의 효과를 높이기 위해 다른 선사들의 화물은 서로 침탈하지 않기로 해, 기존에 거래하던 화물(화주)을 상호 보호했다. 또 합의 운임을 준수하지 않는 화주에 대해서는 선적을 거부하기도 했다. 또 이들 선사들은 후속 회합을 통해 합의 실행 여부를 면밀히 점검했다. 선사들은 서로 타 선사들의 합의 위반사항을 감시·지적하고 해명을 요구했다.

특히 11 개 국적선사들은 2016년 7월 중립위원회를 설치해 운임감사를 실시하고 합의를 위반한 선사들에게는 벌과금을 부과했다. 중립위원회는 2016년 ~ 2018년 기간 중 한-동남아 수출 항로에서

## I . NEWS

총 7 차례 운임감사를 실시했다. 그리고 감사 결과 합의 위반으로 적발된 선사들에 대해서 총 6억 3000만원의 벌과금을 부과했다.

하지만 대외적으로는 선사들 간 합의해 운임을 결정한 것이 아니라, 개별선사의 자체 판단으로 운임을 결정했다고 알렸다. 담합으로 의심을 사지 않도록 운임인상 금액은 천원, 시행일은 2~3일 정도 차이를 뒀다. 또한 최저운임, 투찰가 결정 내역 등을 대외비로 관리하고, 관련된 대형화주의 이름을 이니셜 처리했다.

공정위는 "이번 조치는 지난 15년 간 해운시장에서 법이 허용하는 범위를 넘어 선사들의 불법적인 운임 담합 관행을 타파하는 계기를 마련한 것"이라며 "선사들의 공동행위와 관련한 해운법 개정 등 제도 개선은 양 부처 간 수차례 실무자급 협의를 통해 잠정적으로 대안이 마련됐으므로 법 개정안에 그 내용이 반영될 수 있도록 할 것"이라고 밝혔다.

## 2. 스위스 MSC, 머스크 넘어 해운사 선복량 글로벌 1위 등극

스위스 해운사 MSC가 50년 만에 덴마크 머스크를 제치고 선복량 세계 1위에 올랐다.

18일 프랑스 해운분석기관 알파라이너에 따르면 지난 17일 기준 MSC의 선복량은 428만 7933TEU(20피트 컨테이너 1개 분량)를 기록했다. 이는 같은 날 머스크의 선복량은 427만 5542TEU를 앞서는 수준이다. 이로써 세계 선복량 점유율은 MSC가 17%로 나타나 머스크 16.9%를 소폭 앞섰다.

MSC는 그동안 머스크에 이은 '만년 2위' 해운사였다. 하지만 지난해 공격적으로 선박 주문에 나서면서 수십년 만에 머스크를 꺾고 1위를 쟁취했다.

주문해놓은 선박의 선복량도 MSC가 108만 9808TEU로, 머스크 31만 9100TEU를 크게 앞서 두 해운사의 격차는 앞으로 더욱 벌어질 전망이다.

순위가 바뀐 건 1~2위 해운사인 MSC와 머스크뿐만이 아니다. 지난해 상반기까지만 해도 3위를 기록했던 중국 코스코도 프랑스 CMA CGM에 자리를 내줬다. 이날 기준 코스코의 선복량은 293만 2559TEU로, 세계 점유율 11.6%를 기록했다. 같은 날 CMA CGM은 319만 4930TEU를 기록하며 12.7% 점유율로 코스코를 앞섰다.

## I . NEWS

이어 선복량은 독일의 하팍로이드(174 만 3983TEU·점유율 6.9%), 일본의 원(153 만 1510TEU·6.1%), 대만의 에버그린(147 만 7644TEU·5.9%), 한국 HMM(81 만 9790TEU·3.2%), 대만 양밍(66 만 2047TEU·2.6%), 이스라엘 짐(41 만 9064TEU·1.7%) 순으로 집계됐다.

### 3. '신(新)자원민족주의'...가스 움켜쥔 러시아, 석탄 제동 건 인니, 희토류 접근 제한하는 중국

자국의 이익을 위해 자원 수출을 통제하려는 움직임이 전 세계적으로 거세다. 러시아는 천연가스를 움켜쥔 채 유럽 내 영향력을 키우고 있으며 인도네시아는 원자재 수출국 탈피를 선언하며 석탄 수출에 제동을 걸었다. 중국은 희토류·코발트 등 4 차 산업에 필요한 각종 희소금속 수출을 제한하고 나섰다. 에너지 위기와 산업 부품 수급 우려로 각국이 수출보다 국익을 우선시하면서 '신(新)자원 민족주의'라는 비판이 나온다.

지난해 12 월 러시아는 벨라루스와 폴란드를 거쳐 독일로 연결되는 '야말 유럽' 가스관 가동을 중단했다. 러시아가 가스 공급량을 줄이면서 유럽 내 천연가스 가격은 지난해 연초 대비 네 배 가까이 폭등했다. 천연가스 수요량의 40%를 러시아로부터 공급받고 있는 유럽은 에너지 포로가 됐다. 우크라이나 사태와 독일 내 노르드스트림 2 송유관 가동을 두고 미국·유럽 등 서방권과 갈등하고 있는 러시아가 가스 공급을 협상의 지렛대로 사용하는 것으로 풀이된다. 최근 러시아가 카자흐스탄의 물가 상승 항의 시위 진압을 위해 자국 공수부대를 파견한 것도 우라늄 때문이라는 관측이 나온다. 전 세계 우라늄의 40%를 공급하는 카자흐스탄을 장악하면 글로벌 영향력을 더 키울 수 있기 때문이다.

인도네시아 정부는 전력 부족을 이유로 이달 초 석탄 수출을 전격 금지했다. 이로 인해 중국 내 석탄값이 8% 치솟기도 했다. 한국과 일본·필리핀 정부가 잇따라 인도네시아 정부에 '수출 금지 해제'를 촉구하면서 인도네시아는 수출 재개를 부분적으로 허가했다. 하지만 조코 위도도 대통령은 니켈선철(NPI)과 페로니켈(니켈철)에 수출세를 부과하는 방안을 검토하며 추가 광물 수출 제한을 예고한 상태다.

중국도 자원을 움켜쥔 채 무기화하고 있다. 올해부터 중국 정부는 희토류 분야에 대한 외국인 투자와 정보 접근을 금지한다고 밝혔다. 해외 자본이 중국 희토류 산업에 발을 들이지 못하게 하려는 조치다. 중국의 희토류 세계 시장 점유율은 70%에 달한다. 국제 시장 가격을 좌우할 수 있다는 의미다.



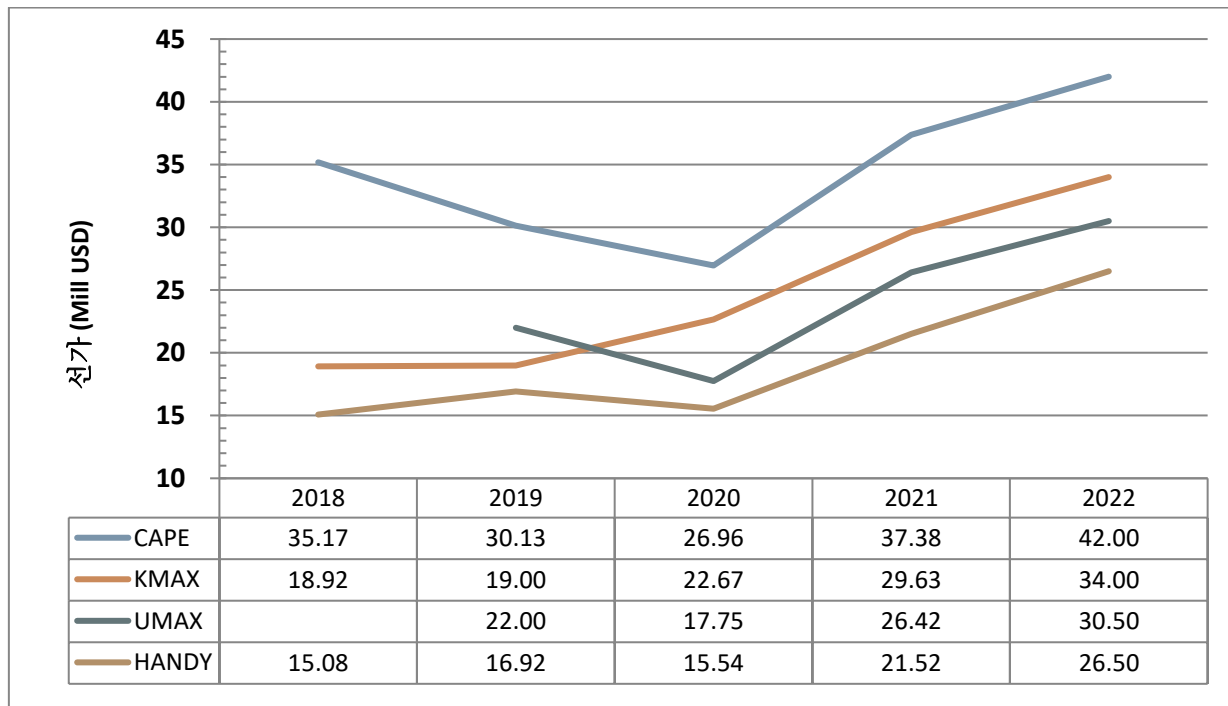
## II . BULK CARRIER

(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	42.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	12.37%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.00
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	30.50
			-0.19	48.83%	15.46%
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	26.50
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	23.14%

### □ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



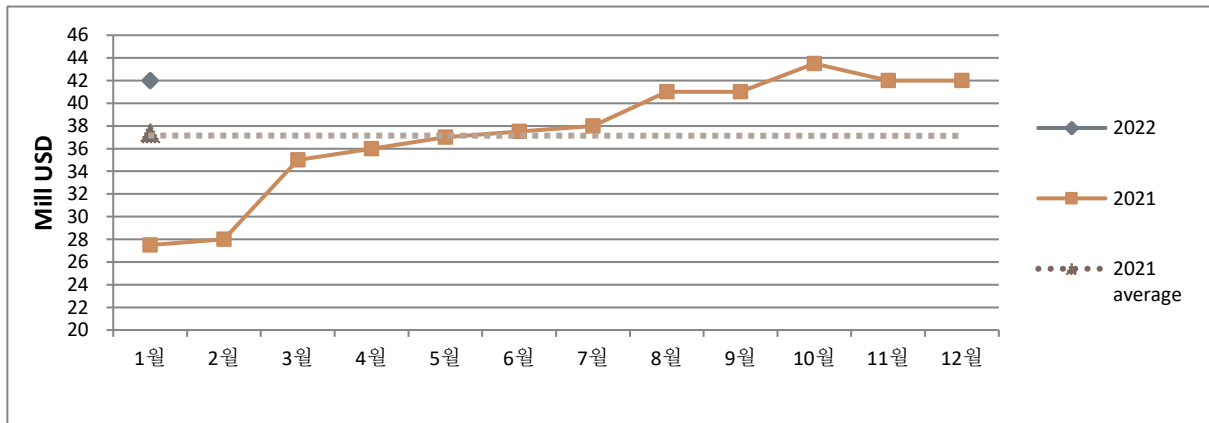


## II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	선가	42.00						42.00
	전월대비	0.0%						--
	전년대비	52.7%						12.4%
KMAX (82K)	선가	34.00						34.00
	전월대비	3.0%						--
	전년대비	41.7%						14.8%
UMAX (60-61K)	선가	30.50						30.50
	전월대비	1.7%						--
	전년대비	52.5%						15.5%
HANDY (37K)	선가	26.50						26.50
	전월대비	3.9%						--
	전년대비	79.7%						23.1%

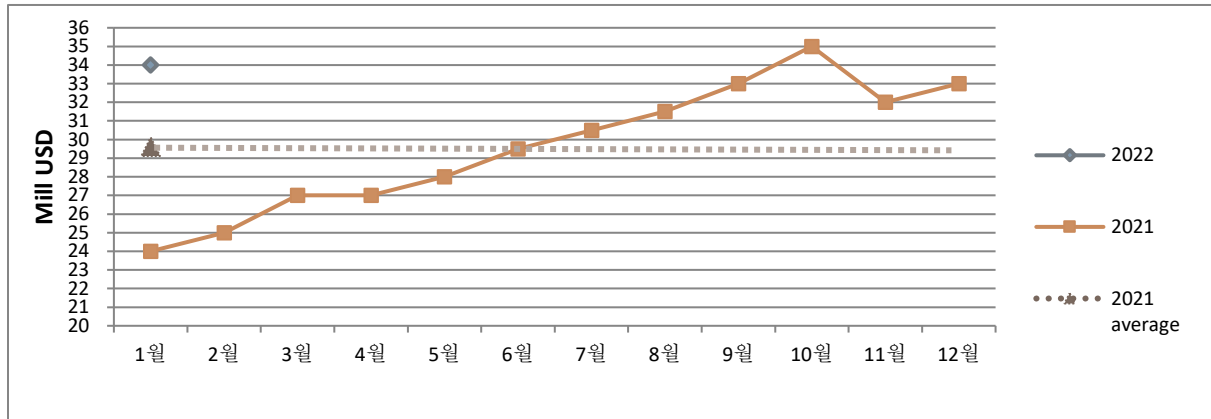
2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

### □ Cape

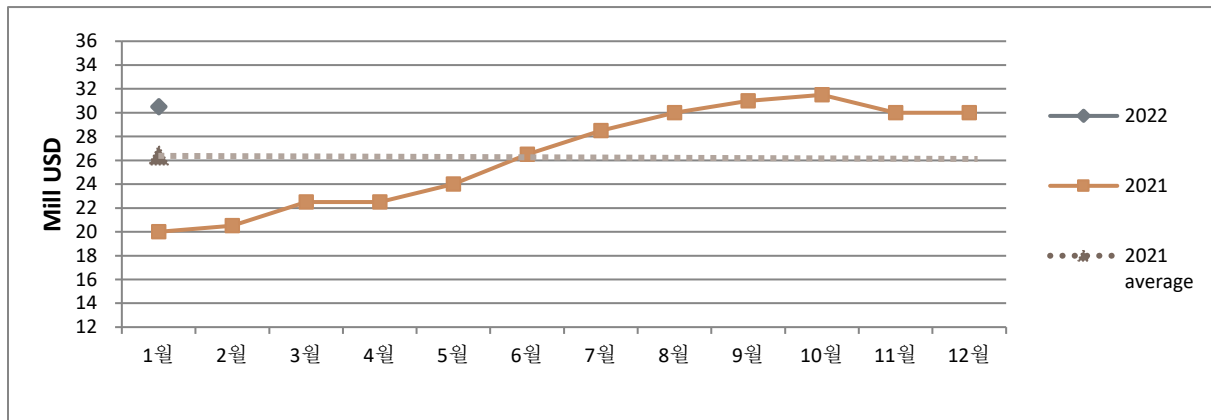


## II . BULK CARRIER

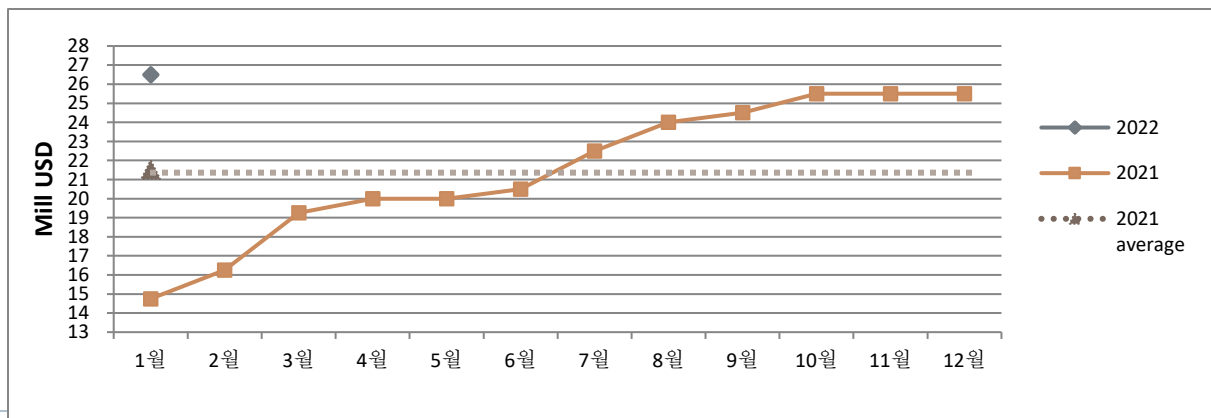
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy







## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ASL JUPITER	87,052	2005	JAPAN	SULZ		13.15	Chinese buyer
BC	HH PIONEER	72,874	1997	KOREA	B&W		9	Chinese buyer
BC	HTC DELTA	56,533	2014	CHINA	B&W	C 4x35t	20.5-21.5	Undisclosed buyer
BC	DIAMOND STARS	55,389	2011	BULGARIA	WART	C 4x30t	17.25	Undisclosed buyer
BC	LONGSHORE	34,340	2010	KOREA	B&W	C 4x35t	15.8	European buyer
BC	INTREPID EAGLE	33,500	2013	KOREA	B&W	C 4x35t	15.5	Undisclosed buyer
BC	UNIVERSE ALLIANCE	28,510	1994	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5	Undisclosed buyer
BC	BAO TENG	24,086	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5	Undisclosed buyer
GC	GLORY ATLANTIC	20,200	2006	INDONESIA	MAK		--	Switzerland buyer, cement carrier



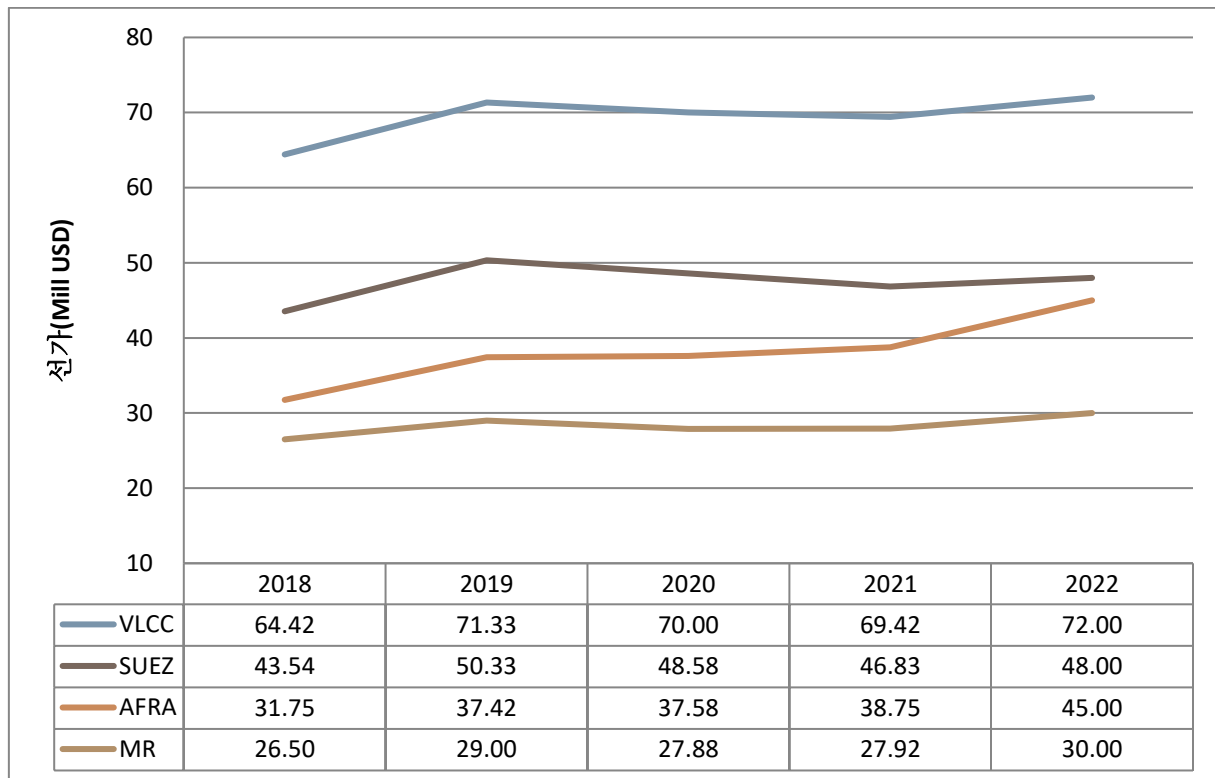
### III. TANKER

(◆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	48.00
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	2.49%
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>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	30.00
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	7.46%

#### □ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

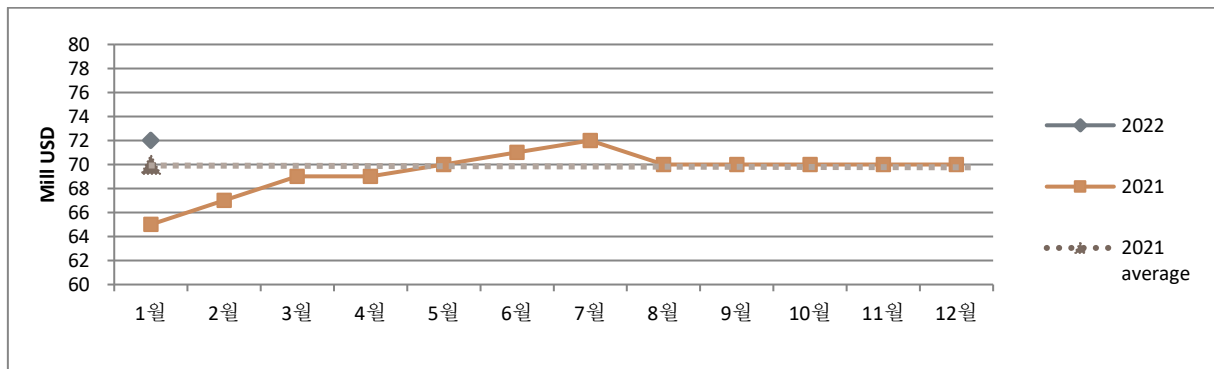




### III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00						72.00
	전월대비	2.9%						-
	전년대비	10.8%						2.9%
SUEZ 160K	선가	48.00						48.00
	전월대비	2.1%						-
	전년대비	9.1%						-1.2%
AFRA 105K	선가	45.00						45.00
	전월대비	9.8%						-
	전년대비	36.4%						19.7%
MR 51K	선가	30.00						30.00
	전월대비	3.4%						-
	전년대비	9.1%						7.6%
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

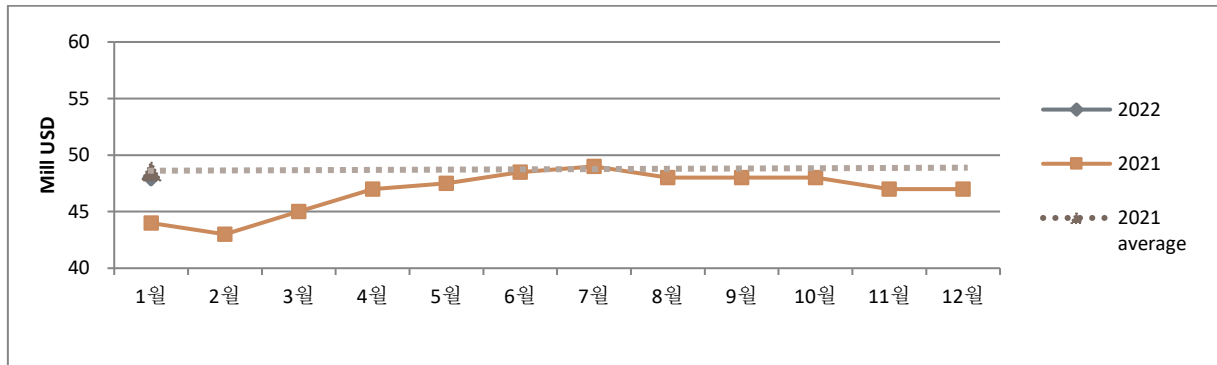
#### VLCC-310K



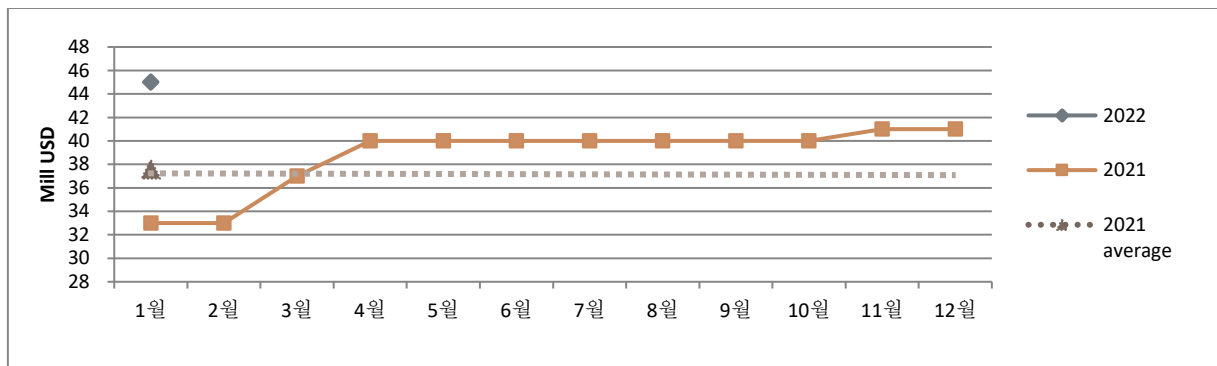


### III. TANKER

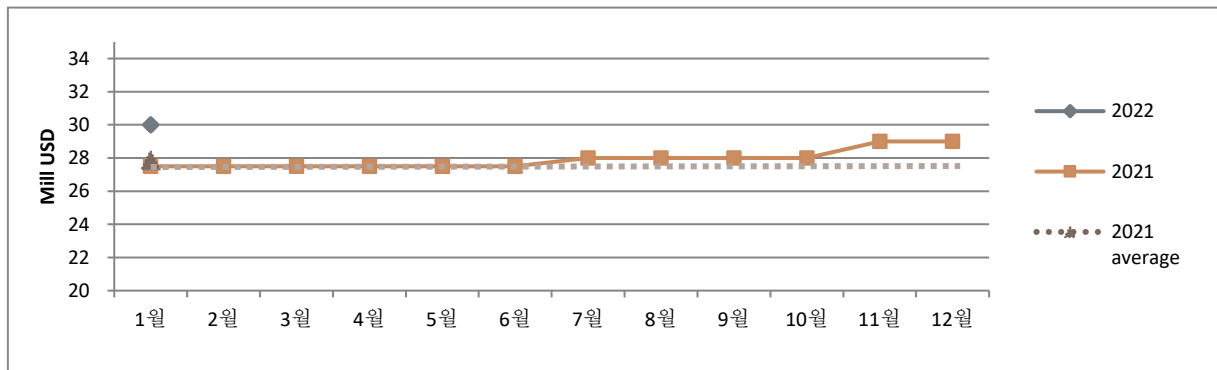
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	WU YI SAN	318,572	2012	CHINA	WART		38.25	Undisclosed buyer, auction sale
TANKER	NEW TALISMAN	296,068	2009	CHINA	B&W		36	Undisclosed buyer
TANKER	KAZAN	115,727	2003	KOREA	B&W		11.5	Undisclosed buyer
TANKER	KRYMSK	115,663	2003	KOREA	B&W		11.5	Undisclosed buyer
TANKER	JERSEY	105,994	1998	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
TANKER	TORM EMILIE	74,999	2004		B&W		13.5	Undisclosed buyer
TANKER	GULF MOON	37,488	2007	KOREA	B&W		7.75	Undisclosed buyer
TANKER	GULF MIST	37,434	2007	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
TANKER	ARDBEG	34,798	2021	CHINA	WART		23.5	Undisclosed buyer, epoxy coated
TANKER	BOWMORE	34,752	2021	CHINA	WART		23.5	Undisclosed buyer
TANKER	DICTADOR	34,746	2019	CHINA	WART		--	Undisclosed buyer
TANKER	OCEAN JACK	11,999	2018	KOREA	WART		--	Undisclosed buyer
TANKER	OCEAN MANTA	11,999	2017	CHINA	WART		--	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	GULF MEWS	37,448	2007	KOREA	B&W		--	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	NORTHSEA BETA	8,647	2010	CHINA	B&W	2	8.9	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	NORTHSEA ALPHA	8,615	2010	CHINA	MAN	2	8.9	Undisclosed buyer
LPG	PAMPERO	53,503	2015	CHINA	B&W		--	Chinese buyer, sale & leaseback deal, eco
LPG	EPIC ST. GEORGE	5,350	2007	JAPAN	MITSU		10.5	Undisclosed buyer

### III. TANKER

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	BELMONTE EXPRESS	42141	2006	CHINA	B&W	3,534	TEU	50	Switzerland buyer (MSC)
CONT	CAPE MANILA	39316	2011	CHINA	WART	2,758	TEU	47	Switzerland buyer (MSC), Eco
CONT	MOUNT GOUGH	23299	2016	CHINA	B&W	1,730	TEU	42.2	Undisclosed buyer
CONT	MOUNT NICHOLSON	23133	2017	CHINA	B&W	1,730	TEU	42.2	Asian buyer, Eco
CONT	ST EVER	18500	2011	JAPAN	B&W	2,500	TEU	46.5	Taiwanese Buyer
CONT	RUN HE	16421	2003	GERMANY	B&W	1,200	TEU	20	Undisclosed buyer

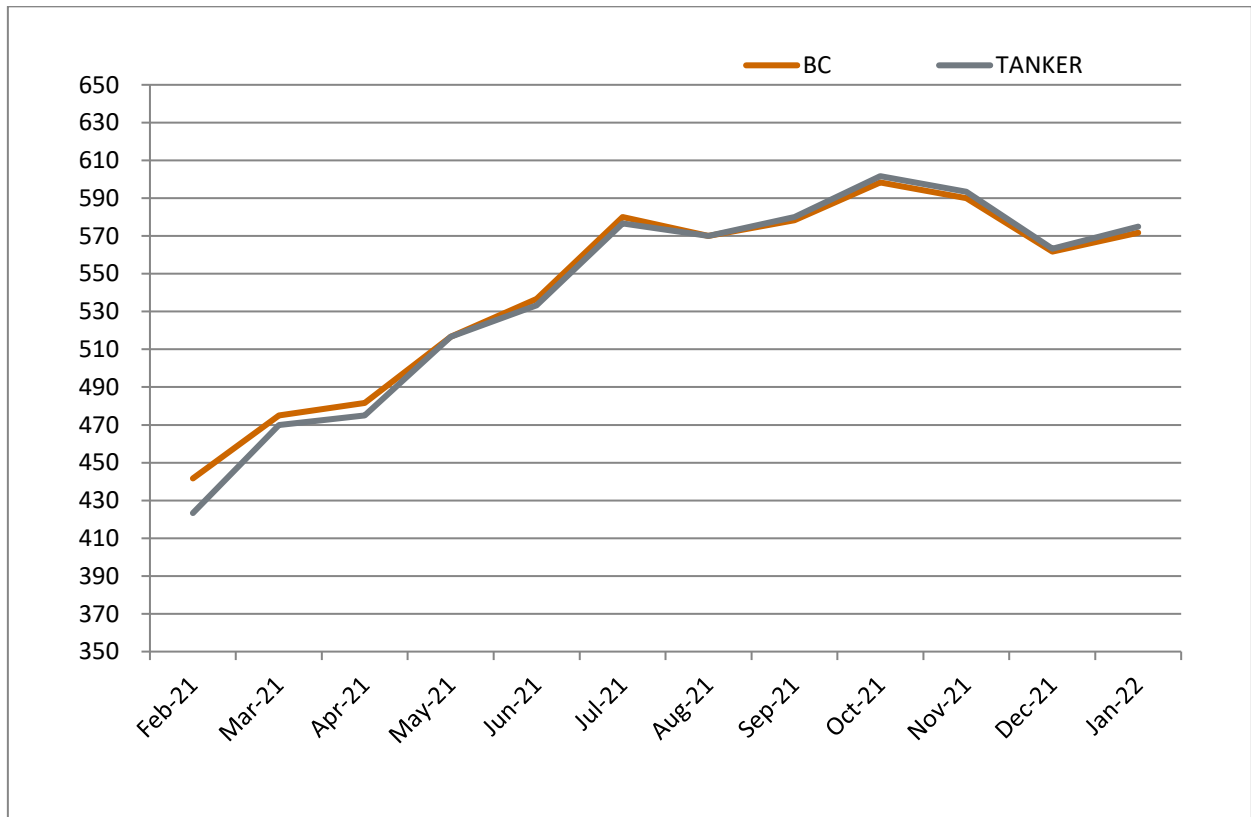


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.01	2022.01		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	575.00	9.1%	418.33	575.00	2.1%	37.5%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	571.67	8.0%	420.00	571.67	1.8%	36.1%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



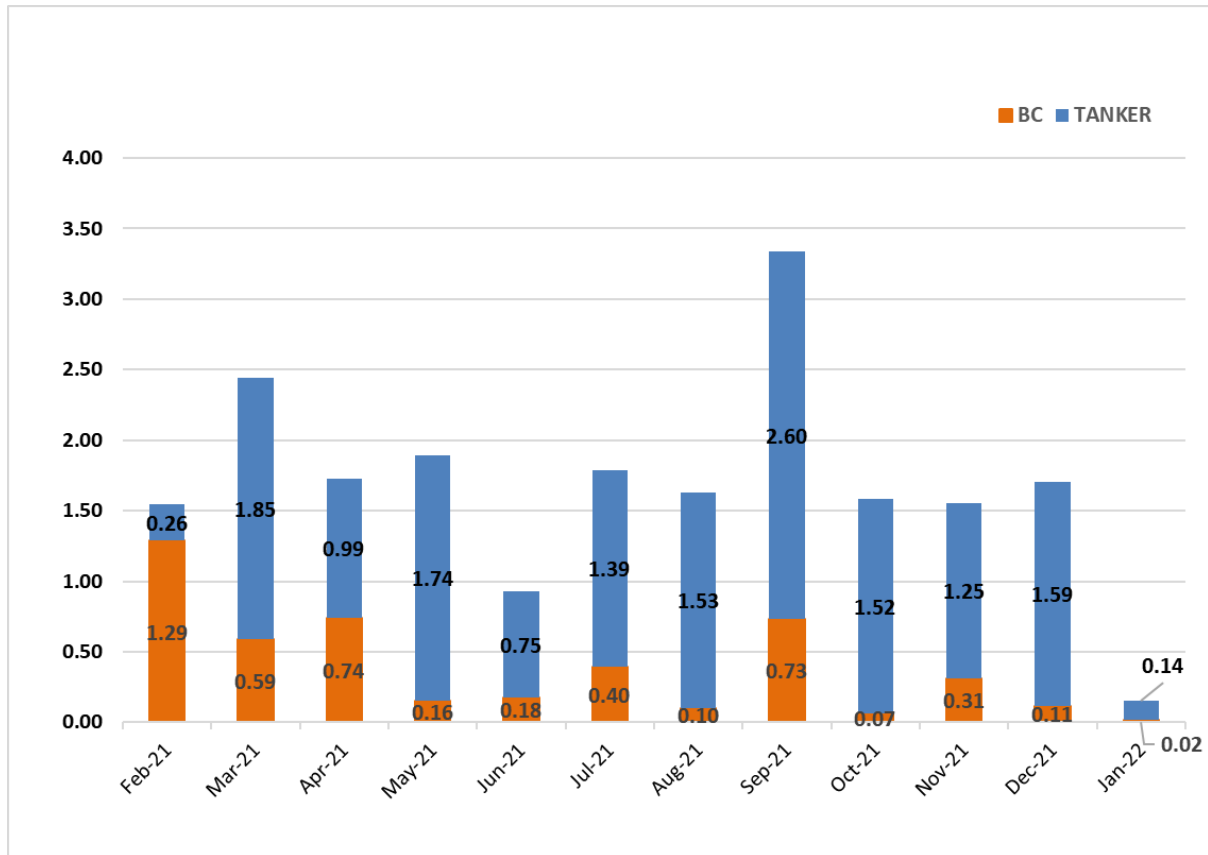


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.01		2022.01			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.19	9	0.14	-27.8%	10	11.1%
BC	15.61	164	6.34	123	1.67	20	0.02	-99.0%	1	-95.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)







## IV. DEMOLITION

---

### Demolition Sales Report

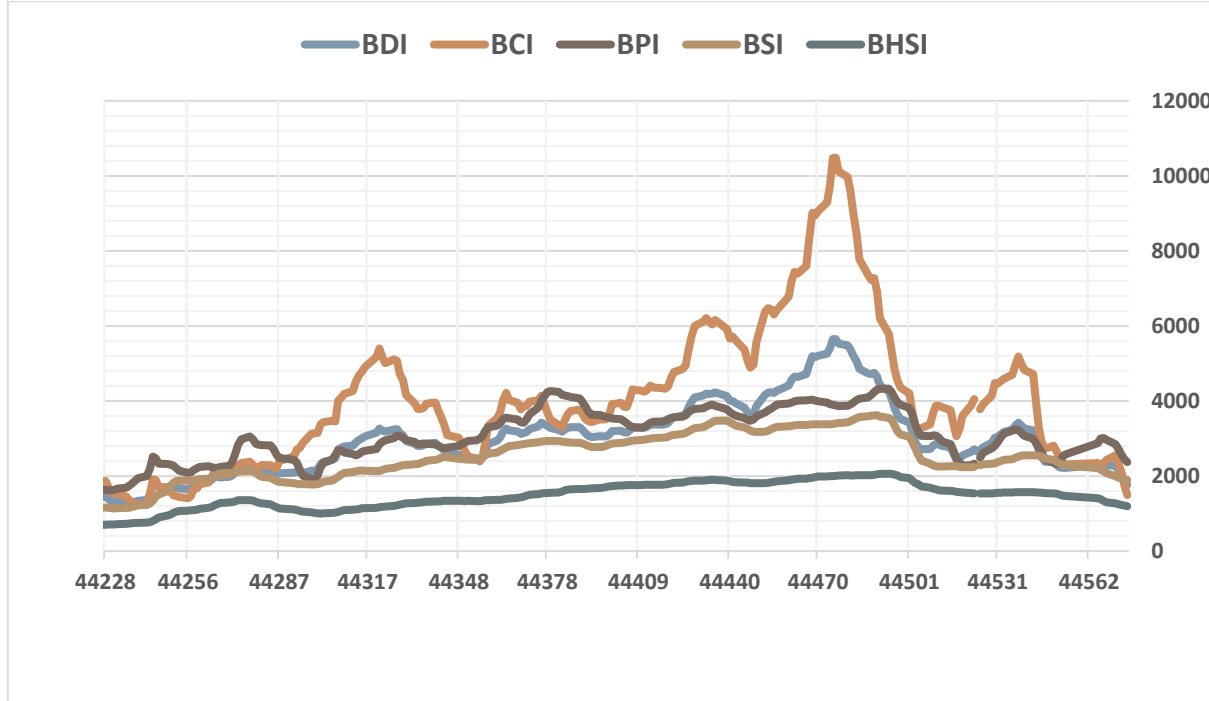
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
TANKER	GARIN	46,700	9,597	1995	KOREA	B&W	576	AS IS, WHERE IS SOHAR
TANKER	APODA	23,469	9,835	1997	KOREA	B&W	550	AS IS SINGAPORE/BATAM



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2022-01-14	2022-01-07	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
<b>BDI</b>	1,764	2,289	▼525.00	5,650	1,111
<b>BCI</b>	1,496	2,432	▼936.00	10,485	1,241
<b>BPI</b>	2,375	2,957	▼582.00	4,328	1,165
<b>BSI</b>	1,897	2,074	▼177.00	3,624	882
<b>BHSI</b>	1,192	1,300	▼108.00	2,062	553



## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	677.50	▲29.00	618.00	▲47.50	626.00	▲39.00
MGO	738.00	▲59.00	749.00	▲67.00	796.00	▲71.50
LSMGO	737.00	▲63.00	734.50	▲66.00	-	-
IFO380	480.50	▲19.00	471.00	▲24.00	533.50	▲85.50

❖기준일 : 1 월 14 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2022-01-14	2022-01-07	CHANGE
미국 달러	1187.60	1199.60	▼12.00
일본 엔(100)	1038.70	1035.43	▲3.27
유로	1354.58	1355.31	▼0.73
중국 위안	186.63	188.00	▼1.37

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

### [시사 상식] 회색 코뿔소

갑자기 발생하는 것이 아니라 지속적인 경고로 이미 알려져 있는 위험 요인들이 빠르게 나타나지만 일부러 위험 신호를 무시하고 있다가 큰 위험에 빠진다는 의미를 갖고 있는 용어다. 이는 세계정책연구소(WORLD POLICY INSTITUTE) 대표이사 미셸 부커가 2013년 1월 다보스포럼에서 처음 발표한 개념이다.

이는 코뿔소가 몸집이 커 멀리 있어도 눈에 잘 띄며 진동만으로도 움직임을 느낄 수 있지만, 코뿔소가 달려오면 두려움 때문에 아무것도 하지 못하거나 대처 방법을 알지 못해 부인해 버리는 것을 비유한 말이다. 이러한 점에서 예측과 대비가 어려운 사태를 의미하는 '블랙 스완(BLACK SWAN)'과는 차이가 있다.

[출처: PMG 지식엔진연구소]

### [관련 기사] "회색 코뿔소는 '부채·과열·중국'...이달말 분수령"

하이투자증권은 17일 전 세계 경제와 금융시장이 경계해야 할 회색 코뿔소로 부채, 자산 가격 과열, 중국 등 세 가지 리스크를 지목하고 이달 말이나 다음 달 초가 분수령이 될 것으로 내다봤다.

'회색 코뿔소'는 지속적인 경고로 충분히 예상할 수 있지만 쉽게 간과하는 위험 요인을 말한다.

새해 들어 미국 연방준비제도(FED·연준)의 트리플 긴축 위험이 현실화하면서 회색 코뿔소 위험의 현실화 우려가 커지고 있다.

박상현 하이투자증권 연구원은 "첫 번째 회색 코뿔소는 부채 위험"이라며 "미국 정부 부채 위험이 현실화할 가능성은 작고 기업 부채 위험이 우려되지만, 과잉투자 부담이 적고 양호한 이익을 고려하면 2000년 초반처럼 위험이 현실화할 여지는 낮다"고 설명했다.

박 연구원은 "두 번째 회색 코뿔소는 자산 가격 과열 위험 요인"이라며 "증시와 주택시장의 과열 위험을 살펴볼 필요가 있다"고 지적했다. 그러면서 "증시 과열은 무형자산 투자 사이클의 과열이라고 할 수 있으나 디지털 경제, 산업 패러다임 전환, 무형자산 투자 지속 여지가 있다는 점에서 이 역시 현실화할 여지는 많지 않다"고 설명했다.

그는 "부동산 시장 과열 위험도 무시할 수 있으나 주택 관련 지표들은 현 주택경기 기초여건(펀더멘털)이 2008년 글로벌 금융위기 직전보다 양호함을 보여주고 있다"고 전했다.

박 연구원은 그러나 "세 번째 회색 코뿔소는 중국 위험인데, 중국 경제가 대내외적으로 경착륙 위험에 노출돼 있다는 점에서 상대적으로 불확실성이 크고 부채 위험이 잠재해 현실화할 가능성이 크다"고 경고했다. 박 연구원은 "미 연준의 트리플 긴축 위험이 잠자고 있던 회색 코뿔소를 깨우고 있는 것은 분명하지만 이 위험이 실제 등장할지는 미지수"라며 "회색 코뿔소 위험의 현실화 여부는 물가와 코로나 19 추이에 크게 좌우될 것"이라고 언급했다.

## VI. ISSUE & TREND

---

그러면서 "미 연준 긴축의 강도와 속도를 좌우하는 건 물가 위험이며 물가 압력을 좌우하는 가장 큰 변수는 코로나 19 추이"라며 이달 말이나 다음 달 초가 중요한 분수령이 될 것이라고 강조했다.

그는 "코로나 19 확산세가 진정되면 공급망 차질 완화로 물가가 올해 1 분기에 정점을 통과하고, 경기 모멘텀이 살아나면 회색 코뿔소 위험도 크게 완화할 것"이라고 진단했다.

[출처: 연합뉴스]



## 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	
<b>CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일)</b> Tel. 070-7771-6410	

STL GLOBAL CO., LTD.		
Email. seoul@stlkorea.com		
<b>Chartering</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim (이사 김현진)</b> Director Tel. 070-7771-6404	<b>Mike Hong (부장 홍창목)</b> General Manager Tel. 070-7771-6417
<b>Fleet Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>H.S. Lee (부장 이현성)</b> General Manager Tel. 070-7771-6412	
<b>Research &amp; Operation</b> snp@stlkorea.com	<b>Anna Lee (과장 이해란)</b> Manager Tel. 070-7771-6403	<b>Joovi Park (대리 박주비)</b> Assistant Manager Tel. 070-7771-6419
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Henry S.H.Oh (차장 오수현)</b> Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	<b>Jennifer Park (과장 박영단)</b> Manager Tel. 070-7771-6407
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn (차장 안지영)</b> Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin (과장 진정식)</b> Manager Tel. 070-7771-6406

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