

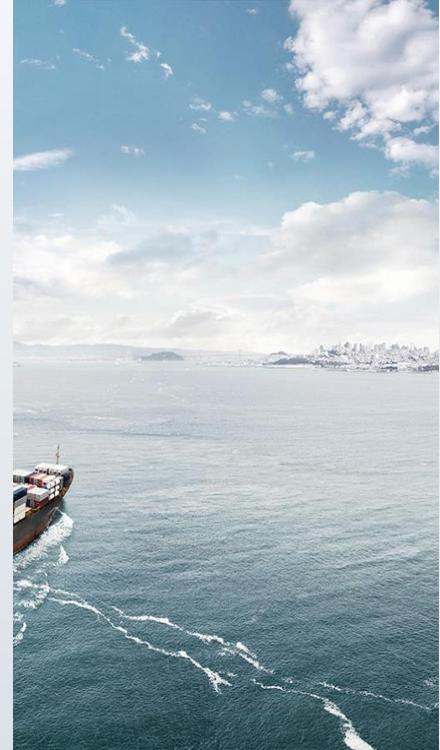


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.390

March 2, 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	20

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

I . NEWS

1. 러시아 우크라이나 침공에...中 위안화 4 년만에 초강세

중국 위안화 가치가 4 년 만에 가장 높은 것으로 나타났다. 러시아의 우크라이나 침공 우려감이 확산되는 흐름과 달리 위험 자산인 위안화가 가치는 강세를 보이고 있다. 달러 결제망에서 배제된 러시아가 중국 위안화를 더 많이 사용할 것이라는 관측이 나온 결과다.

28 일 중국 중앙은행인 인민은행은 위안화의 달러 대비 기준 환율을 전 거래일보다 0.0124 위안 내린 6.3222 위안으로 고시했다. 위안화의 달러 대비 가치가 0.19% 올랐다는 것이다. 위안·달러 기준환율은 2018 년 4 월 25 일(6.3066 위안) 이후 약 3 년 10 개월래 최저치를 기록했다. 위안·원 환율은 1 위안당 190.41 원으로 전 거래일보다 0.38% 상승했다. 시장환율제로 변경된 2016 년 1 월 1 일은 물론 2008 년 금융위기 이후 최고치다.

러시아의 우크라이나 침공 영향이 작용했다. 지난달 27 일 미국을 비롯한 주요 7 개국(G7)이 국제은행간통신협회(SWIFT) 결제망에서 러시아 주요 은행을 배제하기로 했다. SWIFT 퇴출은 달러, 유로 결제가 막힌다는 것을 뜻한다. 러시아가 해외에 천연가스과 물품 수출대금 회수가 차단되는 것은 물론 금융거래도 전면 막힌다는 의미다. 러시아 중앙은행이 보유한 외환보유액에 접근하는 길도 끊긴다.

지난해 말 러시아가 보유한 외환보유액은 6306 억달러로 세계 5 위다. 외화보유액 가운데 위안화 표시 자산은 13.1%로 세계 주요국의 위안화 자산 보유 비중을 웃돌았다. 달러화 표시 자산 비중은 16.4%에 머무른다. 미국의 제재 위험에 대비해 달러, 유로 등의 보유 비중을 낮추고, 위안화 통화 비중을 높인 결과다. 2017 년 러시아 외화보유액 가운데 달러화와 위안화 표시 자산 비중은 각각 46.3%, 0.1%였다.

러시아가 달러 결제선이 막힌 만큼 중국 위안화를 결제 수단으로 활용하는 동시에 외환보유액에서 위안화 비중을 늘릴 것이라는 분석이 나온다. 이 과정에서 러시아는 SWIFT 대응 수단으로 자체 결제 시스템인 러시아금융통신시스템(SPFS), 중국국제결제시스템(CIPS) 등을 활용할 것으로 보인다. 중국 투자은행인 중국국제금융공사(CICC)도 보고서에서 "러시아가 (서방의) 제재를 받은 후에 외화 보유액 배분을 다변화하면서 위안화 보유를 늘릴 것"이라고 전망했다.

중국이 매년 기록적 수출 실적을 쌓는 것도 위안화 강세의 배경으로 꼽힌다. 위안화는 작년부터 초강세 흐름을 이어가고 있다. 하지만 올들어 미국 중앙은행(FED)이 본격 금리 인상기에 접어든 만큼 위안화 가치가 급락할 것이라는 분석도 나온다. 중국이 경기둔화에 대응해 완화적 통화정책을 이어갈

I . NEWS

것이라는 관측도 위안화 강세를 꺾을 변수로 꼽힌다. 앞서 중국 인민은행은 사실상 기준금리 역할을 하는 대출우대금리(LPR)를 지난해 12 월과 올 1 월에 걸쳐 인하해 연 3.85%에서 연 3.7%로 인하였다.

인민은행은 작년 4 분기 금융안정보고서에서 "실물경제를 효과적으로 뒷받침할 수 있도록 다양한 통화정책 수단을 적절히 사용해 유동성을 합리적 수준으로 금융시장에 충분히 공급할 것"이라고 발표했다.

2. 세계 컨테이너 선박 절반, 러시아 입출항 전면 중단

세계 컨테이너 선박의 약 절반가량이 러시아 입출항을 중단하기로 함에 따라 러시아의 수출입에 중대한 차질이 빚어질 것으로 보인다. 머스크 등 세계 주요 선박회사는 러시아의 우크라이나 침공을 이유로 러시아의 수출과 수입 화물을 더는 선적하지 않기로 했다고 미국 언론이 1 일(현지시간) 보도했다.

이에 따라 러시아는 식료품, 광물, 의류, 전자제품 등의 수급에 어려움을 겪게 될 것이라고 미국 언론이 지적했다. 러시아는 또한 글로벌 무역 시장에서 고립될 위기를 맞았다.

러시아는 해외에서 원자재 수입을 제대로 할 수 없어 물가 폭등 사태에 직면할 수 있다고 전문가들이 분석했다. 덴마크의 세계 최대 해운그룹 머스크는 러시아를 오가는 모든 컨테이너 선박 운항을 잠정 중단한다고 1 일 밝혔다. 싱가포르 선사 오션네트워크익스프레스(ONE), 독일 선사 하파그로이드, 스위스 선사 MSC 도 러시아 입출항을 중단하기로 했다.

머스크, MSC, 하파그로이드, ONE 은 글로벌 선박 화물 운송의 47%를 차지하고 있다. 이제 러시아는 물품 품귀 및 상품 가격 폭등 사태를 맞을 가능성이 크다. 러시아에서는 루블화 폭락 등으로 인해 일부 전자제품 가격이 30% 이상 오르는 등 천정부지의 인플레이션 위기가 고조되고 있다.

다만 머스크는 식품, 의약품, 인도주의 물품을 실은 컨테이너 선박은 예외를 인정하기로 했다. 머스크가 운항하는 선박은 러시아에서 발트해의 상테페르부르크와 칼리닌그라드, 흑해의 노보로스스크, 동부 해안의 블라디보스토크와 보스토치니를 오간다.

I . NEWS

세계 각국의 일부 선박회사는 니켈을 비롯한 러시아산 광물의 선적을 거부하고 있다. 러시아가 중국의 화물 운송 기차를 이용해 필요한 물품의 일부를 조달할 수 있으나 이런 조정 작업에는 시간이 걸릴 수밖에 없다.

머스크 등 일부 국제 선박회사는 러시아의 원유 수출에 필요한 유조선 운항 중단도 검토하고 있다. 이들 회사는 국제 사회가 러시아의 에너지 분야에 대한 제재 가능성에 대비하고 있다.

영국은 러시아 선박 입항을 금지하고, 러시아와 거래하는 제 3국 기업에 대한 '세컨더리 보이콧'을 검토하기로 했다. 그랜트 셉스 교통부 장관은 지난달 28일 영국의 모든 항구에 러시아 국적이거나 러시아와 관련된 사람이 등록, 소유, 통제하는 것으로 여겨지는 선박 입항을 차단하도록 지시했다.

프랑스 해군은 지난달 26일 러시아로 향하던 화물선을 영불해협에서 나포했다. 러시아 국기가 꽂힌 이 화물선은 자동차를 싣고 프랑스 루앙에서 출발해 러시아 상트페테르부르크로 향하다 나포돼 불로뉴쉬르메르 항구로 호송됐다.

3. “해운중개업 통합 플랫폼 구축 절실하다”

과거에 해운부대사업으로 분류되었던 해운중개업, 선박관리업, 선박대여업 등의 발전을 위해 선진국 수준으로 업체를 대형화하도록 유도하는 한편, 영세한 사업자들의 사업을 지원할 수 있는 통합 플랫폼을 구축해야 한다는 주장이 나와서 주목을 끌고 있다.

지난 2월 25일 서울 명동 로얄호텔에서 열린 한국해사포럼 (회장 윤민현) 조찬 간담회에서 한국해양대학교 윤희성 교수는 '별크션 해운과 해운중개'라는 주제 발표를 통해 우리나라의 해운중개업체들은 너무나 파편화되어 있고 소규모라서 낮은 서비스 품질을 낼 수밖에 없는 상황이라며, 이를 해결하기 위해서는 업체들끼리 연대하여 유사한 목적의 서비스들을 통합 관리하는 플랫폼 구축이 시급하다고 지적했다.

난립한 중소기업들의 서비스를 통합 관리하는 플랫폼을 구축하자는 제안은 하루 앞선 2월 24일 부산에서 열린 '한국해운신문 창간 32주년 창간 특집 좌담회'에서 선박관리산업협회측에서도 주장을 하여 주목을 끈 바 있다.

I . NEWS

25일 한국해사포럼 조찬 간담회에서 윤희성 교수는 해운중개업의 발전 방안을 설명하는 가운데 먼저 '벌크선 해운의 재건' 문제를 언급했다. 정부가 해운재건 5개년 계획을 수립하여 시행했지만, 지원은 원양컨테이너선에 집중된 반면 벌크선에 대한 지원은 아예 없어서 벌크선 오퍼레이터들은 몰락하고 말았다는 것이다. 그러나 향후에는 해운업의 비즈니스모델 다양성 확보라는 차원에서도 벌크선 오퍼레이터를 균형 발전시키는 것이 필요하며 이를 위해서는 국내 해운중개업을 육성 발전시켜야 나가야 한다고 지적했다.

그는 우리나라 해운중개업의 현황에 대해 "벌크선 해운이 위축됨으로써 휴면상태에 빠졌다"고 진단하고 그나마 업체들은 파편화(FRAGMENTED)되고 너무 소규모라서 낮은 서비스 품질을 제공하다 보니 선사들의 선호도가 낮고 다시 서비스 품질이 낮아지는 악순환을 반복하고 있다고 말했다.

윤희성 교수는 이러한 악순환의 고리를 끊고 해운중개업을 발전시켜 나가기 위해서는 난립되어 있는 소규모 영세업체들이 모두 참여하여 하는 플랫폼을 구축하는 것이 문제의 해결 방안이라고 주장했다. 즉, 하나의 브랜드 엠블렐라로 통합 플랫폼을 구축하고 여기에 소형 해운중개업체들은 독립채산 영업단위(소사장)로 참여케 함으로써 부대 경비를 절감하고 통합 브랜드로서 경쟁력을 키워 나가자는 것이다.

플랫폼 운영은 시장분석 기관과 연계, 운영하는 '해운시장 분석센터'와 회계, 계약관리 등을 통합 관리하는 '플랫폼 운영센터', 그리고 법률, 기술을 지원하는 '플랫폼 운영위원회'를 두어 통합 관리 운영하는 안을 제시했다.

윤 교수는 이러한 플랫폼 구성, 운영을 위해서는 정부의 지원인 인센티브를 제공하는 것이 필수적이라고 언급했다. 즉, 근무공간을 지원하고, 운영 IT 시스템 개발과 운영을 지원하여 해운중개 전용의 시스템을 구축하도록 정부가 지원 조치해야 한다고 주장했다. 이와 함께 KMI, 한국해양진흥공사와 연계하여 시장 분석 내용을 제공해야 하고, 법률 기술 역량 지원을 위해 퇴직전문가들의 비영리기업을 통한 지원도 필요하다고 했다.

윤희성 교수는 플랫폼 구축 효과에 대해 참여기업들이 독립채산제로 운영되기 때문에 이윤추구 동기는 유지하면서도 '세포분열'을 예방할 수 있고, 브랜드 가치를 활용하여 국내외 마케팅을 활성화시킬 수 있을 것이라고 말했다. 또한 독립영업단위의 공통경비를 절감할 수 있고, 시장분석 기능이 강화되며, 법률, 해사 기술 등의 아웃소싱을 통한 역량이 강화될 것이라고 전망했다. 그는 이러한 플랫폼 구축 방안은 영세업체들이 난립되어 과장경쟁을 하고 있는 소위 해운 부대업종인 선박관리업이나 포워딩에도 그대로 적용할 수 있을 것이라고 말했다.



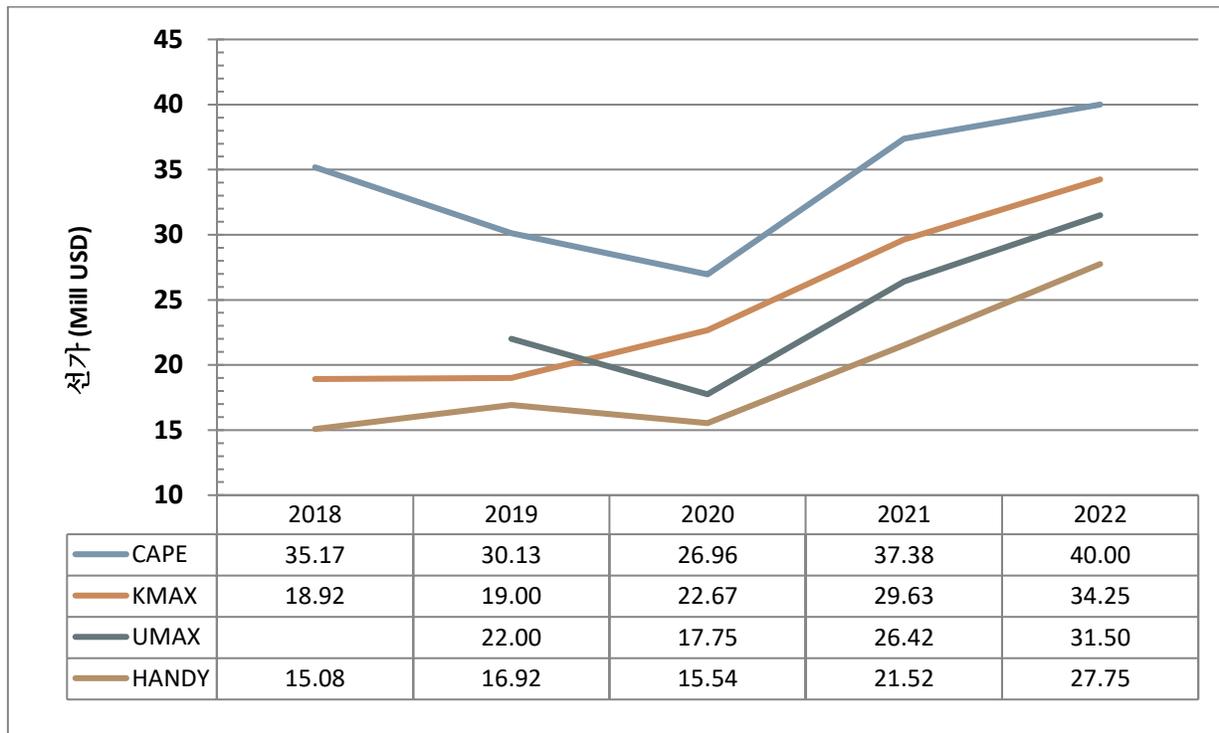
II . BULK CARRIER

(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	40.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	7.02%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.25
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	15.59%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	31.50
			-0.19	48.83%	19.24%
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	27.75
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	28.94%

□ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



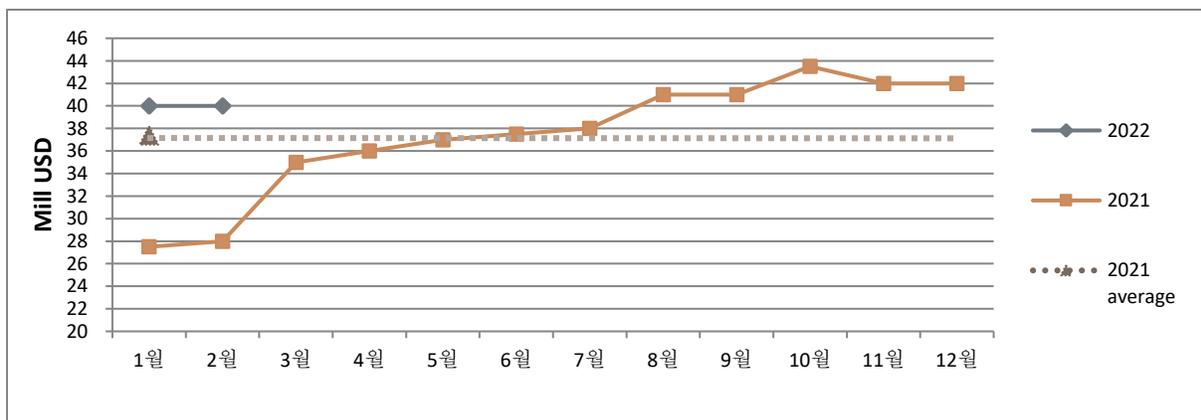


II . BULK CARRIER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00					40.00
	전월대비	-4.8%	7.0%					--
	전년대비	45.5%	42.9%					7.0%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50					34.25
	전월대비	3.0%	16.5%					--
	전년대비	41.7%	38.0%					15.6%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50					31.50
	전월대비	1.7%	23.0%					--
	전년대비	52.5%	58.5%					19.2%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00					27.75
	전월대비	7.8%	30.1%					--
	전년대비	86.4%	72.3%					28.9%

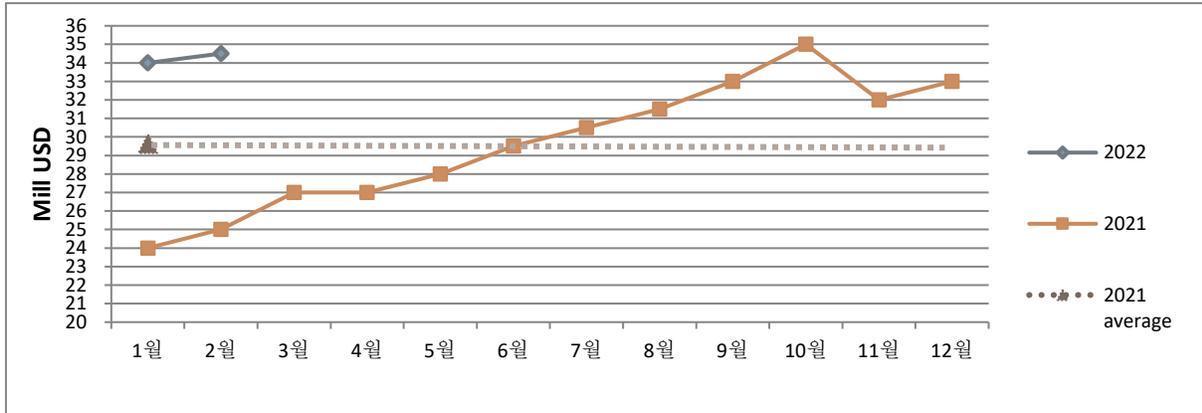
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

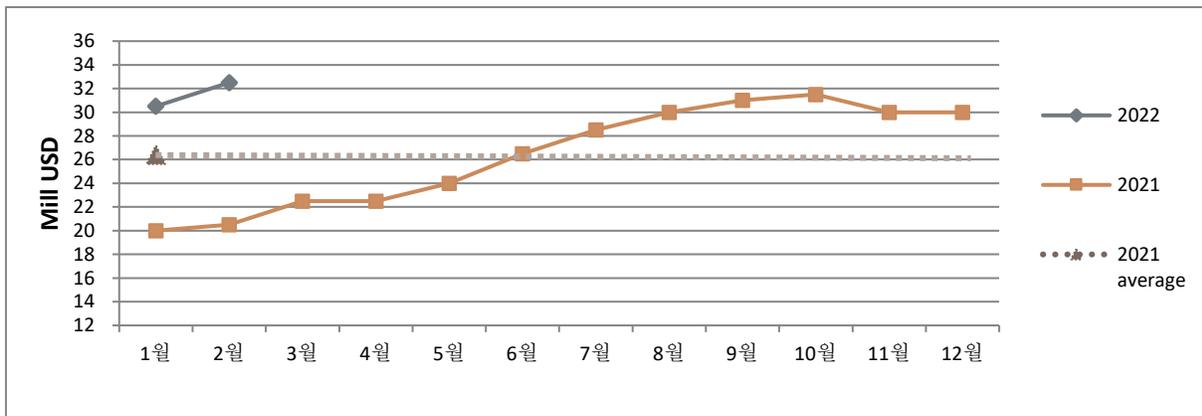


II . BULK CARRIER

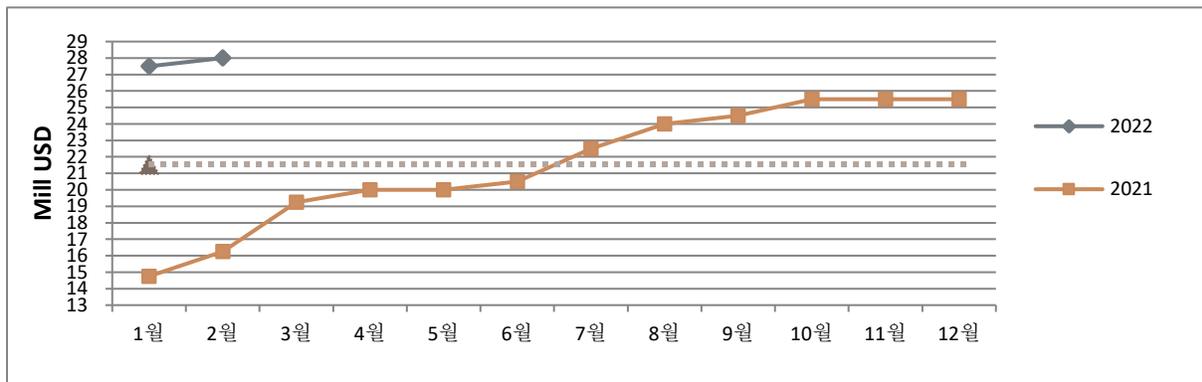
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	STELLA HOPE	180,000	2016	CHINA	B&W		42.5	UK buyer (Zodiac Maritime)
BC	MINERAL BELGIUM	173,806	2005	CHINA	B&W		15.8	Greek buyer
BC	SEAGULL WIND	82,908	2013	JAPAN	B&W		27.0	UK buyer
BC	LILY BREEZE	74,761	1998	JAPAN	SULZ		8.6	Undisclosed buyer
BC	SYROS ISLAND	63,008	2016	CHINA	B&W	C 4x35t	50-2EB	Undisclosed buyer
BC	ANDROS ISLAND	63,008	2016	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	ULTRA EXCELLENCE	61,214	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	31.0	Undisclosed buyer
BC	TOMINI MAJESTY	56,971	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	15.5	UAE buyer
BC	MANDARIN GRACE	56,693	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	17.0	Chinese buyer
BC	MANDARIN TRADER	56,677	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	17.0	Chinese buyer
GC	WUHU	39,182	2014	CHINA	WART	C 4x30t	22.3	Italian buyer
GC	WUCHANG	39,128	2013	CHINA	WART	C 4x30t	22.3	Italian buyer
GC	WUCHOW	39,090	2013	CHINA	WART	C 4x30t	22.3	Italian buyer
GC	ES DIGNITY	37,084	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	23.5	Undisclosed buyer
BC	SUPERNOVA	36,367	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	20.0	Russian buyer
BC	EMIL SELMER	32,626	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	14.5	Undisclosed buyer
BC	EKATERINA	31,764	1998	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	8.0-8.5	Turkish buyer



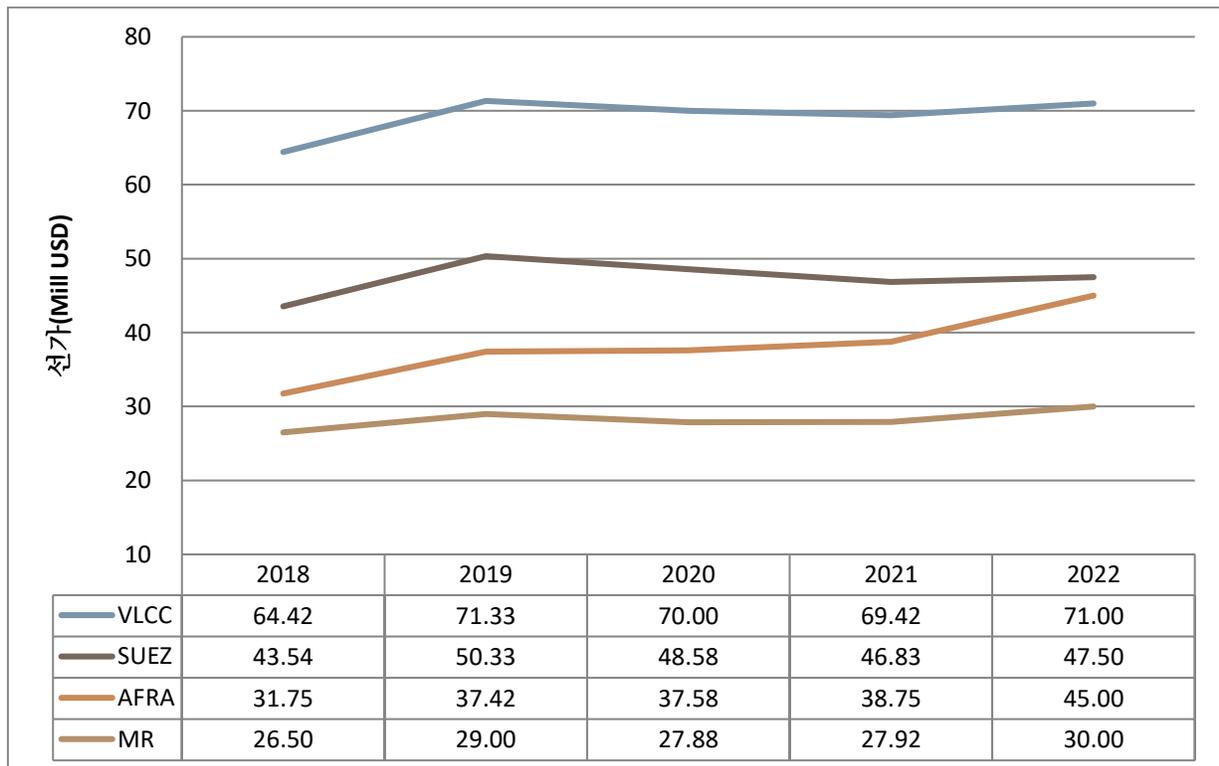
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	71.00
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	2.28%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	47.50
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	1.42%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	45.00
	4.81%	17.85%	-0.45%	3.10%	16.13%
MR (51K) *18년까지는 49K 기준	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 : %)

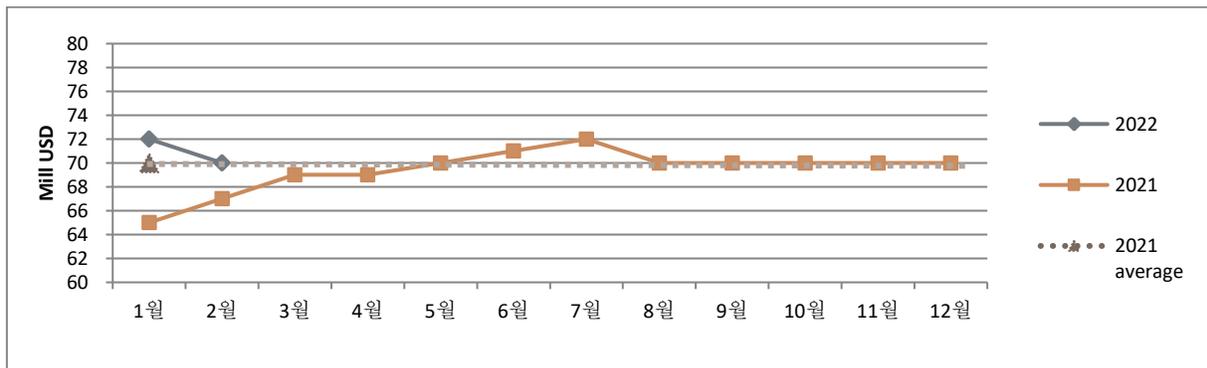




III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00					71.00
	전월대비	2.9%	0.0%					-
	전년대비	10.8%	4.5%					1.4%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00					47.50
	전월대비	2.1%	-3.3%					-
	전년대비	9.1%	9.3%					-2.2%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00					45.00
	전월대비	9.8%	19.7%					-
	전년대비	36.4%	36.4%					19.7%
MR 51K	선가	30.00	30.00					30.00
	전월대비	3.4%	7.6%					-
	전년대비	9.1%	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

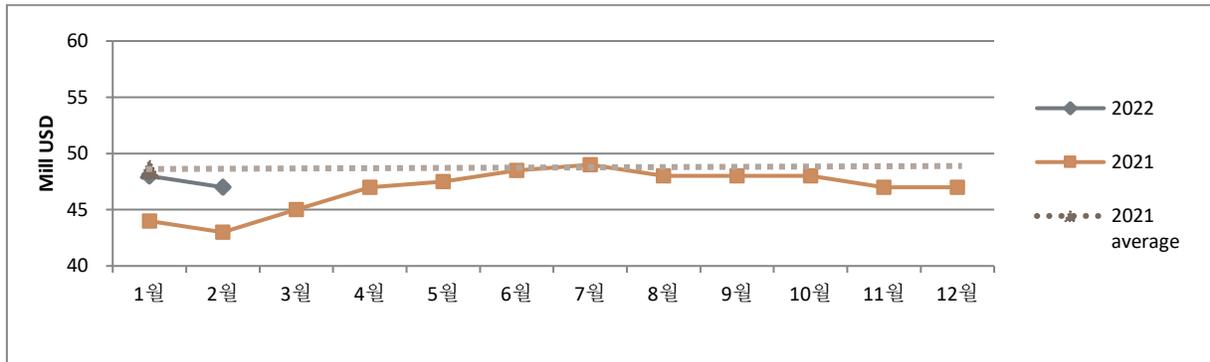
VLCC-310K



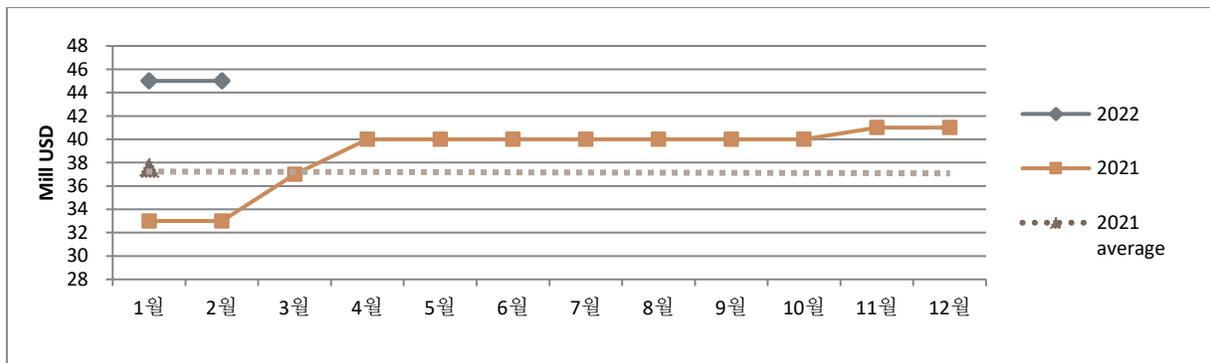


III. TANKER

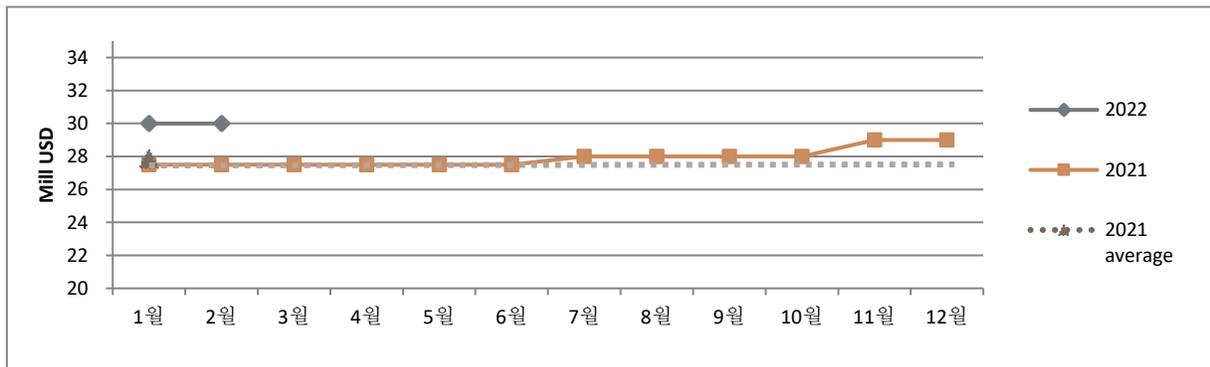
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	RINEIA	159,106	2004	KOREA	B&W		18	Middle Eastern buyer
TANKER	ORANGE STARS	115,756	2011	KOREA	B&W		28.5	Undisclosed buyer
TANKER	MASTERA	106,208	2003	JAPAN	WART		--	Undisclosed buyer
TANKER	PHOENIX HOPE	105,585	2008	KOREA	B&W		18.25	Undisclosed buyer
TANKER	SEAWAYS SILVERMAR	69,609	2002	KOREA	B&W		--	Indian buyer
TANKER	ZHU JIANG	50,192	2009	KOREA	B&W		12.8	Greek buyer, auction sale
TANKER	OCEAN JUPITER	50,314	2007	KOREA	B&W		--	Greek buyer, auction sale
TANKER	OCEAN WINTER	41,370	2009	KOREA	B&W		--	Greek buyer, auction sale
TANKER	OCEAN SPRING	40,960	2009	KOREA	B&W		--	Greek buyer, auction sale
TANKER	SKY	37,879	2007	KOREA	B&W		8.1	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	NORD SNOW QUEEN	38,289	2008	CHINA	B&W		9	Greek buyer
LPG	ASTRID	5,034	2010	JAPAN	B&W		--	Undisclosed buyer

III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NAVIOS UNITE	101,597	2006	KOREA	B&W	8,208	TEU	110	Undisclosed buyer
CONT	NAVIOS UTMOST	101,597	2006	KOREA	B&W	8,208	TEU	110	Undisclosed buyer
CONT	VIVALDI	34,333	2010	CHINA	WART	2,546	TEU	18	Greek buyer
CONT	MESSINI	34,167	1997	GERMANY	MITSU	2,442	TEU	7	UK based buyer
CONT	OKEE ORTOLAN ZETA	12,774	2007	KOREA	B&W	1,043	TEU	15.5	Russian buyer
CONT	OKEE ORTOLAN THETA	12,577	2007	KOREA	B&W	1,049	TEU	17.5	Russian buyer
CONT	ORTOLAN EPSILON	11,814	2008	KOREA	B&W	982	TEU	-	Russian buyer
CONT	MARINE BIA	-	2008	JAPAN	B&W	1,708	TEU	-	Undisclosed buyer, epoxy coated

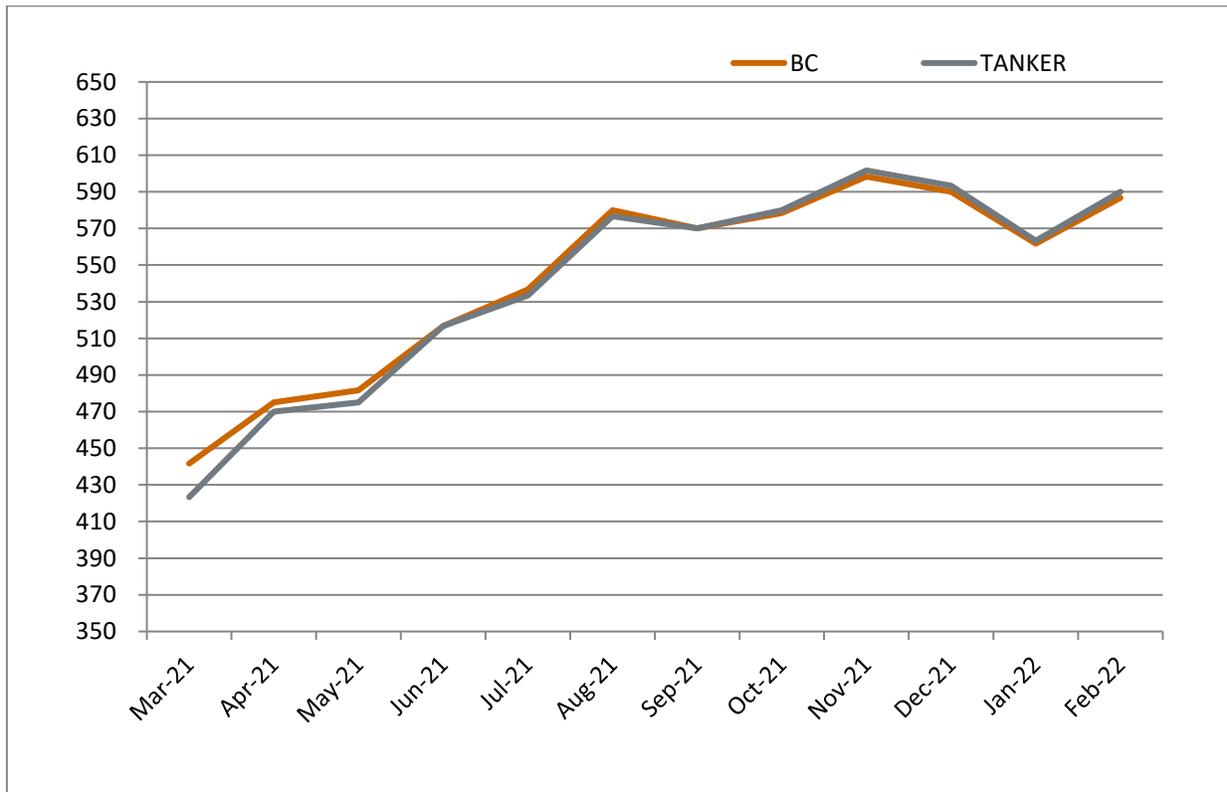


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.02	2022.02		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	610.00	15.8%	423.33	630.00	6.8%	48.8%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	605.83	14.5%	441.67	625.00	6.5%	41.5%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





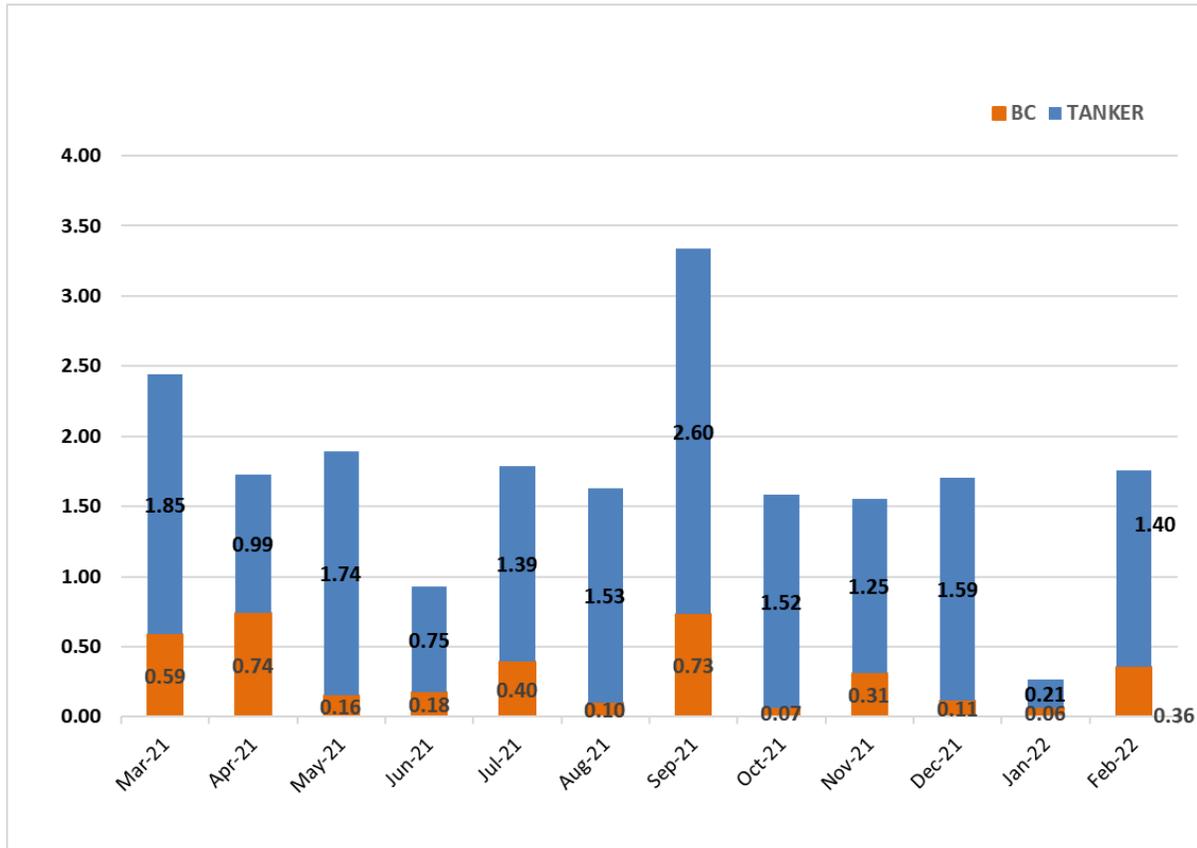
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.02		2022.02			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.19	13	1.40	638.7%	21	61.5%
BC	15.61	164	6.34	123*	1.67	23	0.36	-78.6%	2	-91.3%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

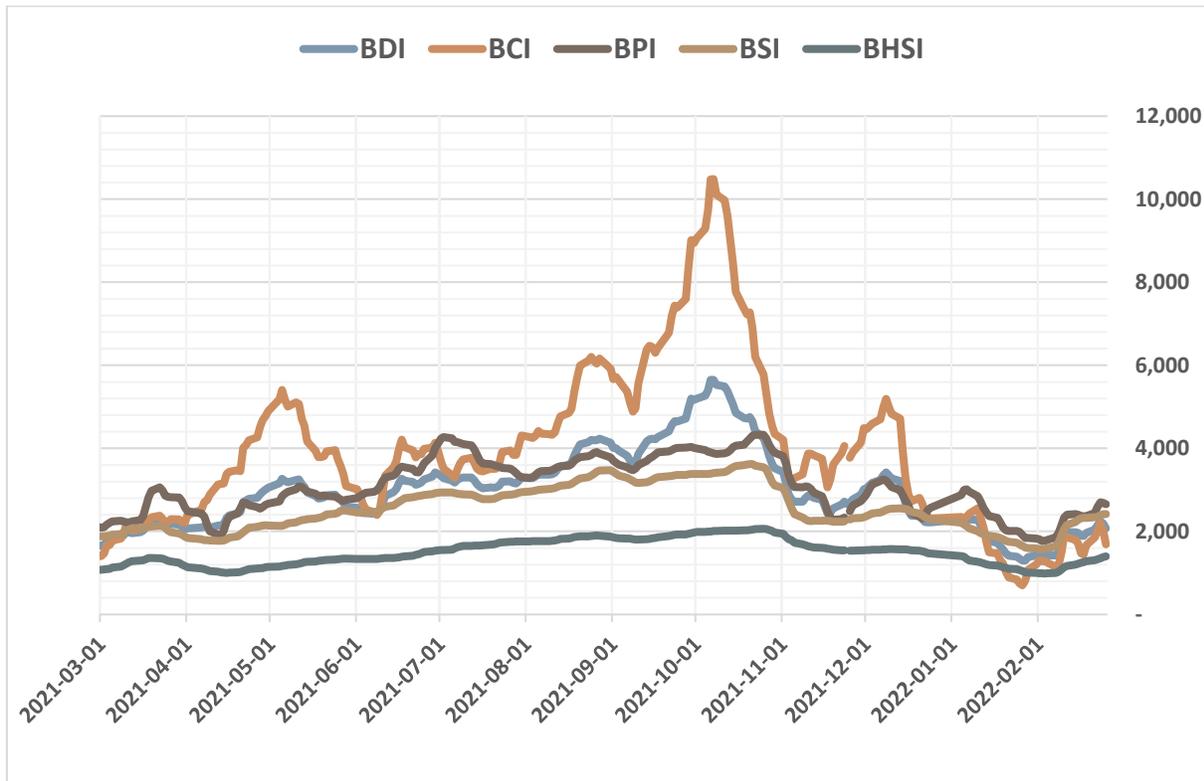
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	ALAM CETUS	171,014	23,982	2003	JAPAN	B&W	675	AS IS BATAM/SINGAPORE
TANKER	HARMONY	35,966	8,256	1999	KOREA	SULZER	650	AS IS COLOMBO, Incl. ROB



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-02-25	2022-02-18	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,076	1,964	▲112.00	5,650	1,111
BCI	1,691	1,675	▲16.00	10,485	702
BPI	2,658	2,375	▲283.00	4,328	1,165
BSI	2,417	2,325	▲92.00	3,624	882
BHSI	1,399	1,285	▲114.00	2,062	553





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	768.50	▲33.00	724.00	▲48.00	768.50	▲64.00
MGO	881.50	▲54.50	873.50	▲58.00	932.00	▲52.50
LSMGO	859.00	▲37.00	859.50	▲51.00	-	-
IFO380	552.00	▲25.50	544.50	▲34.50	602.50	▲58.50

❖기준일 : 2 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-02-25	2022-02-18	CHANGE
미국 달러	1199.40	1197.10	▲2.30
일본 엔(100)	1038.76	1042.45	▼3.69
유로	1343.15	1360.80	▼17.65
중국 위안	189.68	189.01	▲0.67

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] E 플레이션

에너지 자원의 수급 문제에 의해 물가가 지속적으로 상승하는 현상이다. 에너지 수요는 증가했는데 코로나 19 사태, 탄소중립 정책, 지정학적 갈등 등으로 에너지 공급 및 수급이 불안정해졌고 이것이 물가 상승으로 이어지면서 E 플레이션 우려가 심화됐다.

[출처 : 네이버 지식백과]

[관련 기사] E 플레이션·애그플레이션·그린플레이션·밀크플레이션...곳곳에 '인플레 지뢰밭'

최근 인플레이션은 에너지·곡물·단백질·임금·친환경 등 다양한 분야에서 동시다발적으로 나타나고 있다. 특정 분야의 가격 상승이 나타나 해당 산업 위주로 인플레이션이 확대됐던 과거와는 다른 양상이다.

분야별로 보면 에너지 부문의 가격 상승이 두드러진다. 러시아의 우크라이나 침공으로 인한 석유류 가격 폭등 때문이다. 국제 유가가 상승하고 있고 천연가스 수급 불안도 가시화되고 있다. 에너지와 인플레이션을 합친 신조어인 '이플레이션(E-FLATION)'이라는 말까지 나왔다.

세계 각국이 탄소중립을 선언한 이후 친환경 정책이 오히려 화석연료 가격을 높이는 현상도 나타나고 있다. 이른바 '그린플레이션(GREENFLATION)'이다. 국내에선 탈원전을 밀어붙이는 과정에서 발생한 한국전력의 막대한 적자와 이로 인해 발생할 전기요금 인상이 대표적 그린플레이션 사례로 꼽힌다.

먹거리 가격 상승이 인플레이션으로 이어지는 현상도 곳곳에서 발생하고 있다. 곡물 가격 상승이 인플레이션을 부추기는 애그플레이션(AGFLATION)이 우려되고 있다. 러시아와 우크라이나는 세계 최대의 밀 산지 중 하나이기 때문이다. 특히 이 지역의 곡물은 저소득 국가인 중동과 아프리카 등에 많이 수출되고 있다. 서방 국가의 러시아 제재 등으로 저소득 국가의 빵값이 크게 오를 것이란 전망이 나오는 이유다. 지난해 말부터 전 세계적으로 조류인플루엔자(AI)가 발생하면서 나타난 닭고기 등의 공급 부족이 육류 가격 상승도 부추기고 있다. 작년 5~12월 조류인플루엔자는 유럽과 아시아, 아프리카 지역 41개국에서 발병했다. 이는 단백질(PROTEIN)과 인플레이션을 합성한 프로틴플레이션으로 불린다.

국내에서는 우유 가격연동제로 인한 '밀크플레이션(MILK+INFLATION)'도 우려되고 있다. 우유값 상승이 우유와 버터가 들어가는 빵과 과자 등의 가격을 밀어올리는 모습이다. 정부가 이를 막기 위해 가격 결정 구조 개편을 추진하고 있지만 낙농가 반발에 가로막힌 상태다.

최근 기업별로 근로자의 임금을 크게 높여준 것도 물가에 부담으로 작용할 수 있다. 물가가 상승하자 실질 임금을 보장하기 위해 임금이 큰 폭으로 오르고, 이로 인해 더 확대된 유동성이 다시 물가를 높이는 악순환도 우려되고 있다.

[출처 : 한경경제]



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	