

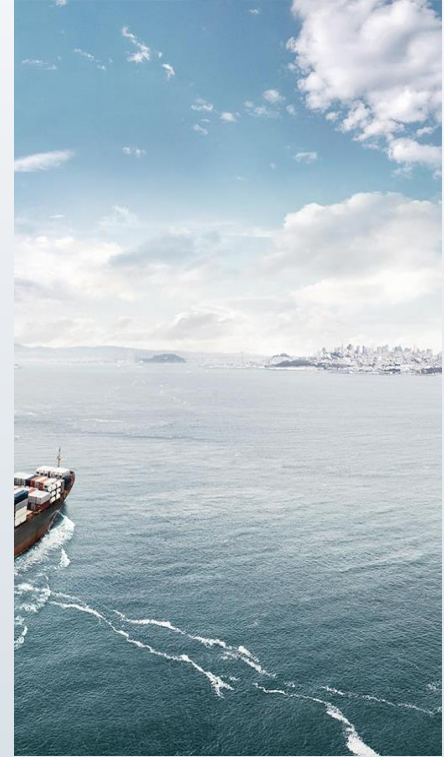


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.183

Updated January 23, 2018

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

Market Overview	1
Issue & Trend	3
Bulk Carrier	13
- BC Sales Report	
Tankers	17
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	21
Key Indicators	24
Useful Information	26
Contact Information	27

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

정부가 적자 수주를 금지한 국책은행의 수주 가이드라인을 수정해 연말까지 한시적으로 적용하기로 했다. 신규 가이드라인의 핵심은 생산원가 이하로 입찰가를 적어내는 이른바 '적자 수주'를 부분적으로 허용하는 것이다. 정부는 대우조선해양 부실 사태를 겪은 뒤 무분별한 저가 수주를 차단하고자 '수주 가격이 원가보다 높아야 한다'는 내용의 가이드라인을 마련해 시행해왔다. 해당 가이드라인을 지키지 않으면 국책은행의 선수금 환급보증(RG)이 이뤄지지 않았다.

그러나 이번에 수정된 신규 가이드라인에 따라 국내 대형 조선사가 공동으로 선박을 수주하거나, 국내 선주가 발주한 선박을 수주하면 기존의 가이드라인을 적용받지 않는다. 일례로 삼성중공업과 대우조선해양이 지난해 9월 MSC로부터 공동 수주한 초대형 컨테이너선 11척은 가이드라인 적용 대상에서 제외된다. 또 국내 조선업이 강점을 지닌 전략 선종을 수주한 경우에는 수주 적정성을 평가하는 기준이 완화된다.

이번주에는 벌크선 부문에서 신조발주(주로 중국조선소)가 늘어나면서 신조선시장이 조금씩 활력을 되찾는 듯 하다. 컨테이너와 가스선 부문에서도 신조선 발주가 늘고 있다. 반면, 탱커선 부문에서는 운임시장과 펀드멘탈이 전반적으로 약세를 보이는 탓에 신조활동도 거의 최소화로 줄어들 상태다.

현대중공업이 머스크라인으로부터 14,000 TEU 컨테이너 3척을 수주한 것으로 알려졌다, 하지만 가격, 인도 시기 등은 자세한 사항은 확인되지 않고 있다. 현대중공업은 또한 쿠웨이트 선사 KOTC(KUWAIT OIL TANKER COMPANY)로부터 초대형가스운반선(VLGC) 3척의 신규 수주를 앞두고 있다고 알려졌으나, 구체적인 내용은 공개되지 않았다.

2. 벌크선 시장동향

1월 건화물 운임은 약세를 보이고 있지만 SNP 시장의 움직임은 오히려 그리스와 중국 바이어를 중심으로 증가하는 모습이다. 그리스 바이어들은 일본건조선에 대해 높은 선호도를 보이고 있고 올해 들어서만 12척이 넘는 일본산 모던벌크선이 거래되었다

캄사르막스 선가가 강세를 보이고 있다. 일본산 캄사르막스 "KEY SPRING" (80,596 DWT, BUILT 2012 UNIVERSAL)이 그리스의 CHRONOS 에게 2,250만 달러에 매각되었다.

이번주도 수프라막스 부문에서 가장 많은 성약소식이 전해졌다.

I . MARKET OVERVIEW

JP MORGAN 이 SAGE PIONEER" (55,503 DWT, BUILT 2008 OSHIMA)를 그리스선주에게 1,400 만 달러에 매각하였다. 이 선박은 2017 년 2 월에 FEDERAL FRANKLIN 라는 선명으로 1,090 만 달러에 JP MORGAN 이 도입하였다. 1 년이 채 안되는 기간동안 200 만 달러 이상의 매각차익이다.

한편 "POSEIDON SW" (55,688 DWT, BUILT 2008 MITSUI)는 그리스의 SEAWORLD 社로 1,250 만 달러에 매각되었다. SAGE PIONEER 에 비해 선가가 낮은 것은 정기검사기한이 올해 4 월로 앞두고 있는 점이 반영된 것으로 보인다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 운임은 낮은 수준에서 짧게 오르락 내리락하고 있다.

몇몇 탱커선 선주들은 SALES & LEASEBACK 을 통해 자금을 조달하는 경우가 늘고 있다. TSAKOS ENERGY NAVIGATION 이 수에즈막스 2 척 M/T "EURONIKE" / "EUROCHAMPION 2004" (164,500 DWT/BUILT 2005 AT HYUNDAI IN KOREA)을 6520 만 달러에 일괄매각하고 5 년간 나용선계약(BBC BACK)을 체결하였다. 마켓 예상선가보다 7-800 만 달러정도가 높은 것으로 봐서 높은 용선료를 반영한 것으로 보여진다. 지난달 D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING 이 MR 탱커선 "HIGH FREEDOM" (49,990 DWT/BUILT 2014 AT HYUNDAI MIPO)을 일본투자자에게 2800 만 달러에 매각하고 선박재매입조건으로 10 년 나용선(BBC BACK)계약을 체결한바 있다..

4. 해체선 시장동향

해체선 시장의 강세가 이어지고 있다. 특히 이번주 거래된 케이프 벌크선 INNOVATOR(149,298 DWT, LDT 17,109, BLT 1993)가 LDT 당 492 달러에 매각된 것으로 알려지면서 벌크선 부문의 해체선가를 상당히 밀어올렸다. 탱커선을 매입할 수 없는 파키스탄에서 매우 공격적으로 경쟁에 나선 결과로 보인다. 한편 핸디막스 벌크선 VADIBEL" (41,098 DWT, LDT 7,618, BLT 1984)는 콰타르 인도기준(AS IS QATAR)으로 LDT 당 442 달러에 매각되었다.

탱커선 부문에서는 VLCC "PLATA SUNRISE" (302,193 DWT, LDT 41,385, BLT 1999)가 인도/방글라데시 딜리버리 옵션으로 LDT 당 447 달러에 매각되었다. 특히 눈에 띄는 거래는 LPG 운반선 "SIGLOO HAV" (14,520 DWT, LDT 6,861, BUILT 1989)로 LDT 당 750 달러에 매각되었다. 선체구조에 1,335 톤의 SOLID STAINLESS STEEL 이 포함되어 있어 가격이 높게 거래된 것으로 알려졌다.

II . ISSUE & TREND

1. 머스크, IBM 과 블록체인 합작사 설립

“글로벌 무역, 더욱 안전하고 효율적으로 할 수 있어”

비트코인과 이더리움 등 가상화폐 기반 기술인 블록체인이 물류혁명을 일으킬 수 있을지 주목된다. 세계 최대 해운업체 AP 몰러-머스크가 IBM 과 블록체인 합작사를 설립한다고 16 일(현지시간) 영국 파이낸셜타임스(FT)가 보도했다.

머스크는 블록체인 기술이 글로벌 무역을 더욱 안전하고 효율적으로 하는 데 도움이 될 것으로 기대하고 있다. 전 세계 운송에서 서류 처리와 기타 행정 관련 비용은 전체 비용의 5분의 1에 달하는 것으로 추정되고 있다.

머스크와 IBM 은 블록체인의 핵심인 분산원장 기술을 활용해 공급체인을 따라 관련 업체들이 거래 기록을 실시간으로 공유할 수 있는 시스템을 구축하려 한다. 빈센트 클레르 머스크 최고상업책임자(CMO)는 “새 합작사는 해운업과 머스크의 전략에 중요한 디딤돌이 될 것”이라며 “데이터와 서류를 옮기는 비용은 현재 매우 막대하다. 블록체인을 통해 보안을 유지하면서 더 빠른 속도로 이런 작업을 수행할 수 있다”고 설명했다. 클레르 CMO 는 새 합작사의 회장으로 내정됐다.

해운업계는 지난 2008 년 글로벌 금융위기 이후 계속 어려움을 겪고 있어 비용 절감이 최대 과제로 부각되고 있다. 머스크는 지난해 IBM 과 팀을 이뤄 블록체인 시스템을 시험했다. 여기에는 듀폰과 다우케미컬 등 글로벌 대기업과 미국 휴스턴항, 네덜란드 로테르담항, 미국과 네덜란드 관세청도 참여했다.

머스크와 IBM 은 새 합작사는 글로벌 공급체인에 참여하는 모든 기업에 열려 있으며 다른 경쟁 시스템이 나타나도 협력할 것이라고 강조했다. 그러면서도 공급체인 디지털화의 표준을 자신들이 세우려는 야망을 보였다. 클레르 CMO 는 “어느 시점이 되면 VHS 와 베타맥스처럼 하나의 대안에 베틀해야 할 것”이라고 말했다. VHS 와 베타맥스는 1980 년대 비디오테이프 표준화를 놓고 경쟁하던 시스템이다.

IBM 의 브리짓 반 크라링겐 솔루션·블록체인 부문 대표는 “우리는 블록체인이 현재 관련된 가상화폐를 넘어 더욱 폭넓게 쓰일 것으로 믿는다”며 “우리가 보는 것은 분산원장 기술로 세계를 돕는 블록체인이다. 여러 당사자가 있는 거래일수록 그 중요성은 커진다”고 강조했다.

II . ISSUE & TREND

블록체인을 사용하면 공급망의 여러 단계에서 각 회사가 하나의 정보 흐름에서 각각 거래에 필요한 정보를 볼 수 있다고 FT 는 설명했다. 새 합작사는 또 글로벌 운송 관련 서류정리를 자동화하고 디지털화하는 것도 목표다.

머스크는 지난해 사이버 공격으로 약 2 억 5000 만~3 억 달러의 피해를 봤다. 이에 보안성이 좋은 것으로 알려진 블록체인에 더욱 초점을 맞추고 있다.

새 합작사는 일부 국가 규제 승인이 필요하므로 실제 운영에 들어가기까지 약 6 개월의 시간이 걸릴 예정이다.

2. '한·중 해운회담 "군산-중국 산둥 카페리 운항 확대"'

한국과 중국이 점진적인 항로 개방에 합의했다.

해양수산부는 19 일 제 25 차 한·중 해운회담 결과를 설명하며 이같이 밝혔다. 해운회담은 1993 년부터 양국이 교차로 개최해온 회담으로 이번 회담은 지난 17 일부터 18 일까지 중국 쿤밍에서 열렸다.

해수부는 "한·중 항로의 점진적 개방을 위해 필요한 기준과 시기에 대해 양국의 한중카페리협회, 황해정기선사협의회가 민간협의체가 방안을 마련한 후 양국 정부가 추후 논의해 정하기로 합의했다"고 밝혔다.

양국은 또 현재 주 3 항차로 운행되던 군산-석도(중국 산둥) 간 카페리 항로에 선박을 추가 투입해 서비스 횟수를 주 6 항차로 늘려가기로 했다.

지난 제 24 차 해운회담을 통해 운항을 준비해왔던 대산-용안(중국 산둥) 간 카페리 항로에 대해서도 구체적인 합의를 이뤘다. 양국은 당초 투입 선박의 선종을 쾌속선에서 카페리선으로 변경하기로 했었는데, 이번 회담을 통해 투입 선박의 선령기준 등에 합의했다. 또 조속한 운항을 지원하기로 함에 따라 올해 중 운항이 개시될 수 있을 것으로 보인다.

해수부는 "한·중 항로 카페리선의 안전 관리가 충분히 이뤄질 수 있도록 상호 협력하기로 논의했고, 상대국에서 자국 선사들이 겪는 애로사항을 해소하는 것에 대해서도 적극 협의하기로 했다"고 설명했다.

II . ISSUE & TREND

이번 회담에 우리측 수석대표로 참석했던 엄기두 해양수산부 해운물류국장은 "이번 회담에서 논의된 내용을 바탕으로 수출입화물의 원활한 해상수송서비스 제공과 한중 카페리선을 통한 양국 간 관광 교류가 더욱 활성화되도록 노력하겠다"고 말했다.



▲해양수산부 엄기두 해운물류국장(사진 왼쪽)과 중국 교통운수부 수운국 이계용(易繼勇) 부국장이 지난 17~18 일 중국 쿤밍에서 열린 제 25 차 한·중 해운회담 후 서명식 행사를 갖고 있다. 사진/해양수산부.

3. 글로벌 선사 '몸집 키우기'...'세계 해운시장 점유율 확대'

글로벌 선사들이 인수합병(M&A)을 통한 규모의 거대화를 추구하면서 시장점유율이 크게 높아지고 있다.

20 일 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 세계 5 대 선사(머스크라인, MSC, 코스코 등)의 시장점유율은 2012 년 9 월 45.4%에서 2015 년 9 월 47%로 소폭 상승했고 M&A 가 본격화된 2016 년 9 월 54%, 지난해 11 월 63.9%까지 커졌다.

여기에 지난해 7 월 통합법인을 설립한 일본의 ONE(Ocean Network Express), 대만의 에버그린을 포함한 상위 7 대 선사의 보유 선박량은 1 억 6150 만 TEU(1TEU=20 피트 컨테이너 1 개), 시장점유율은 75.7%에 달한다.

II . ISSUE & TREND

특히 동서 기간항로에서 7 대 선사의 점유율은 아시아-유럽항로 93.5%, 아시아-북미항로 82.6%로 거대선사들이 사실상 컨테이너선 시장을 지배하고 있는 상황이다.

2012 년부터 2014 년까지 M&A 는 8 건이 발생했으며 얼라이언스 참여선사는 16 개사였다. 하지만 지난해 4 월 3 대 얼라이언스 출범과 3 건의 M&A 가 발생해 12 개로 줄었다. 올해는 중국의 코스코(COSCO)가 홍콩 선사 OOCL 을 인수하고 일본의 ONE 이 출범하게 돼 얼라이언스 참여선사는 9 개로 축소될 예정이다.

세계 컨테이너선 시장은 상위 7 대 선사와 2 개의 중견선사가 경쟁하는 7+2 체제가 정착될 것으로 보인다. 다만 2 개 중견선사는 대만의 양밍과 한국의 현대상선으로 두 선사의 점유율이 작기 때문에 세계 컨테이너선 시장의 경쟁구도는 사실상 7 개 선사다. 아울러 올해 컨테이너선 시장은 공급부담이 커질 것으로 예측됐다.

미국 화물데이터 조사기관 데이터마인(Datamyne)에 따르면 지난해 아시아-북미항로 물동량은 2016 년 대비 7.5% 증가한 1561 만 TEU 를 기록, 2016 년 증가율을 초과한 것으로 나타났다. 아시아-유럽항로도 지난해 10 월까지 누적 기준으로 4.7% 증가해 4 년 연속 역대 최고기록을 경신하고 있다.

KMI 는 "미국의 완전한 경제회복을 필두로 유럽의 장기침체 극복, 아시아 신흥국들의 수출 증가 등에 따른 글로벌 교역증가로 해상 물동량이 안정적으로 증가할 것"이라고 내다봤다.

초대형선박의 대량 인도와 투입, 캐스케이딩(전환배치)으로 공급과잉이 더 심화될 것이란 우려도 나온다. 올해 선박 해체량은 35 만 TEU 로 2016 년 65 만 TEU, 지난해 42 만 TEU 에 비해 크게 줄어들 것으로 예상되기 때문이다.

전형진 KMI 해운시장분석센터장은 "올해 컨테이너선 시장은 초대형선박 대량 인도와 해체 감소로 공급부담이 커질 것으로 예상된다"면서도 "거대선사의 과점화와 시장지배력 확대에 따라 운임 협상력이 커지면서 올해도 (운임이) 상승세를 유지할 것으로 예상된다"고 설명했다.

II . ISSUE & TREND

4. 中수요부터 전기차까지...원자재시장 핫이슈 5

금속시장이 마침내 새로운 시대에 접어들었다. 5년 넘게 고전하던 원자재 시장이 지난해 말부터 납, 구리, 아연 등 전 종목에서 강세가 이어지면서, 2014년 이후 가장 좋은 성적을 거두고 있는 것이다. 세계 경기가 완연한 회복세를 보이며 수요가 늘어난데다, 중국 측 공급개혁이 성과를 거두는 등 다양한 호재가 맞물린 결과로 풀이된다. 여기에 달러화도 약세를 보이면서 원자재 가격 상승을 부채질하고 있다. 이같은 흐름은 올해 내내 이어질 수 있을까. 새해도 최근 수년간과 마찬가지로 중국의 수요와 공급이 가장 큰 변수로 작용할 전망이다.

세계 최대 투자은행 골드만삭스는 중국의 환경규제와 공급 제한, 전기차 등 2018년 원자재 시장을 좌우할 변수를 제시했다. 골드만은 이달 초 2018년 금속시장 전망보고서를 발표하고 "중국이 '양적 성장'에서 '질적 성장' 체제로 방향을 전환하면서 최대 금속 소비국인 중국의 수요가 줄어들 수 있다는 우려는 과장됐을 수 있다"고 밝혔다. 기본 시나리오(60%의 확률)에 따르면, 가격 상방 리스크(30%)가 하방 리스크(10%)보다 커 완만한 감속 흐름을 보일 것이란 분석이다.

또, 중국 이외의 원자재 생산기업들은 이득을 볼 것으로 관측됐다. 골드만은 "중국에서 현재진행형인 당국의 공급측면의 개혁과 환경규제는 원자재 가격의 상승과 중국 업체의 감산을 낳는데, 두 가지 요소 모두 중국 이외의 생산업체들에 호재로 작용한다"고 설명했다.

중국 알루미늄 업체에 대한 반덤핑 소송이 전세계에서 이어지고 있다는 점도 중국 이외 생산자는 쾌재를 부를 만한 일이다. 글로벌 수요가 견고한 가운데, 높은 점유율을 차지하는 중국이 생산량을 줄이면 점유율을 확대할 수 있는 기회로 작용하기 때문이다.

다음은 골드만이 2018년 원자재 시장을 전망하기 위해 필요하다고 꼽은 5가지 질문들이다.

① 중국 금속 수요 둔화할까? "둔화폭 크지 않을 듯"

'세계의 공장' 중국은 지난 15년간 세계 원자재 소비와 생산을 주도해왔다. 금속시장에서 중국이 차지하는 위상을 고려할 때, 첫 번째 질문은 금속 가격 전망에 있어 가장 중요한 요소라고 봐도 무방하다. 관건은 중국이 양적 성장에서 질적 성장으로 경제체제를 전환하면서 제조업 등 전통 산업에서의 금속 수요가 급감할 우려가 있다는 점이다. 부동산 시장에 대한 규제는 올해도 강화할 것으로 보이며,

II . ISSUE & TREND

‘스모그와의 전쟁’에 따라 환경규제가 늘어나면서 기업들의 경제활동에 많은 제약을 가할 것으로 전망된다.

이에 따라 중국 GDP 성장 목표는 올해 6.5%로, 지난해 6.7% 대비 둔화할 것으로 관측됐다.

이처럼 중국 경제의 성장속도가 느려지면서 금속 수요 성장률도 완만한 속도로 둔화할 전망이다. 구리 수요 성장률 같은 경우 2017년 3.1%에서 올해 2.5%로 둔화할 것으로 예상된다.



▲ 중국 산업생산지수의 증가폭은 석탄, 철강업 등 공급개혁에 영향을 받은 섹터의 성장 둔화폭을 뛰어넘었다. (단위=퍼센트, 표=골드만삭스)

이에 대해 골드만은 "하방 리스크를 지나치게 우려할 필요는 없다"면서 "석탄과 철강업 등 공급 측 구조개혁에 직접 영향을 받은 업계의 성장률이 뒷걸음질치는 사이, 직접적인 영향권에서 벗어나 있는 산업 같은 경우 꾸준히 성장세를 보였다"고 설명했다. 때문에 올해 금속시장에 가해지는 하방 리스크보다 상방 리스크가 상대적으로 크다는 게 골드만의 분석이다. 중국 정책입안자들이 제시하는 정책들 중 상당수가 금속 수요를 끌어올리기 때문이다.

II . ISSUE & TREND

가령, 중국 당국의 임대주택 촉진 정책은 향후 5년간 280만 채의 주택을 신규 공급하고, 빈곤 퇴치, 환경 보호 정책은 학교, 병원, 폐기물 처리 시설 설치를 가속화할 것으로 전망된다.

결론적으로 골드만은 중국 금속 수요가 60%의 확률로 둔화할 가능성이 크지만, 상방 리스크(30%)가 하방 리스크(10%)보다 커 수요 둔화폭이 우려하는 만큼 크지는 않을 것으로 내다봤다.

② 中당국 공급 개혁&환경 규제, 세계 금속시장 뒤흔드나..."상당한 호재, 포스코 최대 수혜"

지난 2년간 중국정부의 공급 측 개혁과 환경 규제는 세계 원자재 시장의 판도를 바꿔 놓은 '게임체인저(game changer)'로 작용했다. 가장 널리 알려진 석탄, 철강, 알루미늄 뿐 아니라, 시멘트, 제지(종이), 탄소 나노드, 흑연 전극의 가격이 중국업체들의 감축에 힘입어 큰 폭으로 뛰었다.

최근에는 중국이 겨울철 대기오염을 줄이기 위해 "석탄에서 천연가스로의 전환" 정책을 펴면서, LNG 가격이 세 달 사이 두 배 폭등하기도 했다. '게임체인저' 중국 감산 정책의 최대 수혜자는 중국 이외의 기업이 될 전망이다. 중국과 같은 수준의 정부 규제를 받지 않는 데다, 높은 가격에 따른 수혜를 그대로 가져갈 수 있기 때문이다.

실제 당국의 석탄, 철강 감산책 이후 중국 내 석탄 수입은 늘어나고 철강 수출은 줄어든 것으로 집계됐다. 외국 기업 입장에서는, 중국에 수출할 수 있는 석탄은 늘고 세계 철강시장 공급과잉 물량은 소진되는 호재로 작용한 셈이다.

올해도 글로벌 경제가 강력한 동반 성장을 이어갈 것으로 전망되면서, 중국 이외 광산기업이 얻을 수 있는 반사이익은 확대될 것으로 보인다. 이에 더해 올해에도 당국이 질적 성장을 개선하기 위해 공급 측 개혁을 지속해 추진하겠다고 공언함에 따라, 중국발(發) 랠리의 반사이익은 연말까지 이어질 것으로 관측된다.

특히, 포스코 등 국내 철강업체가 중국 감산 정책의 최고 수혜자로 떠올랐다. 지난 2일(현지시간) 골드만은 "중국의 철강 설비 감축과 유가 상승이 앞으로 2년 동안 포스코의 철강 및 비(非)철강 사업의 수익성을 모두 강화할 것"이라며 포스코에 대한 투자의견을 '중립'에서 '매수'로 상향 조정했다.

골드만은 보고서에서 "세계 철강 수요는 올해 점진적으로 둔화하겠지만, 포스코가 중점을 두고 있는 고품질 철강에 대한 수요 증가세는 유지될 것"이라면서 "포스코는 철강 공급 감소에 따른 최고 수혜자가 될 수 있는 위치에 있다"고 평가했다.

II . ISSUE & TREND

③ 원자재 가격 랠리에 공급물량 쏟아지나..."구리는 아냐"



▲ 중국의 감축 정책에 영향을 받아 원자재 가격은 2016년 이후 큰폭으로 뛰어올랐다. 2014~2017년 철강, 알루미늄, 제지 가격. (단위=2016년 가격을 100으로 놓고 계산한 인덱스 지수, 표=블룸버그/골드만삭스)

일반적으로 가격이 올라가면 공급량은 늘어난다는 게 경제학의 기본 법칙이다. 그러나 이러한 효과가 발생하는 시간적 범위는 금속마다 다르다.

구리 같은 경우, 광산을 개발하는 데 막대한 CAPEX(설비투자비용)가 요구되는데다 기술적 어려움도 많아 공급 사이클이 상당히 긴 편이다. 실제 구리 광산이 가격 변화에 대응해 공급량을 줄이거나 늘리는데는 9~10년이 소요되는 것으로 나타났다.

반면, 알루미늄 제련소는 구리 광산에 비해 건설이 비교적 쉽기 때문에 공급 사이클이 훨씬 짧다. 알루미늄은 가격 변화에 대응하는 데 1년 미만의 시간이 걸리는 것으로 조사됐다.

II . ISSUE & TREND

공급 곡선 외에 정부 정책도 오늘날 시장을 움직이는 주요 변수 중 하나다. 일례로 중국은 알루미늄 제련소를 다른 국가에 비해 훨씬 저렴한 비용으로 빠르게 건설할 수 있지만, 정부가 제약을 가하면서 중국 알루미늄 기업들은 가격 상승에 대응해 공급을 늘리지 못하고 있는 상황이다.

아연의 사례도 흥미롭다. 전통적으로 중국의 아연 기업들은 '스윙 프로듀서(swing producer, 자체적인 생산량 조절을 통해 전체 수급에 영향을 끼칠 수 있는 국가)' 역할을 해왔으나, 정부가 환경적 규제를 강화함에 따라 증산 물량은 중국 이외 지역에서 나오고 있다.

골드만은 "알루미늄, 아연, 니켈 등은 정부 정책에 따라 올해 공급 전망이 좌우되겠지만, 구리 공급은 긴 공급 사이클 때문에 중국이든 중국 이외 지역이든 수요에 대응해 늘릴 수 없다"고 강조했다. 즉, 구리 가격은 공급부족으로 인해 향후 수년간 오름세를 탈 것이라는 전망이다.

④ 전기차 수요, 니켈 가격 끌어올리나..."올해는 NO"

지난해를 달군 가장 뜨거운 이슈 중 하나는 전기차였다. 영국, 프랑스부터 인도, 중국까지 많은 국가들이 전기차 판매 목표를 제시하고 향후 20~25년 안에 전통내연기관엔진 차량(ICE) 판매를 중단하겠다고 선언했다. 전기차 확산에 대한 장밋빛 전망은 금속시장 전반을 뒤흔들었다. 리튬과 코발트 가격을 끌어올렸고 특히, 기초금속 중에서도 전기차 배터리 생산에 가장 많은 함유량을 차지하는 니켈의 상승폭이 두드러졌다. 한국광물자원공사에 따르면, 니켈 가격은 지난 6개월 사이 43% 가량 오른 상태다. 골드만은 이 때문에 지난해 고객들로부터 니켈 시장 전망 관련 많은 질문을 받았다고 전하면서도, 많은 투자자들이 기대하는 바와 다르게 니켈 가격이 연말까지 크게 오르지 않을 것으로 예상했다.

골드만은 현재 1~2%에 불과한 전기차 점유율이 2025년 10%까지 성장한다는 대다수의 시나리오에 회의적인 시각을 견지하고 있다. 현재 대다수 기관의 전망치보다 훨씬 점진적인 속도로 전기차 판매량은 늘어난다는 게 골드만의 입장이다. 보고서는 "현 시점에서 전체 니켈 소비 중 전기차가 차지하는 비중이 낮는데다 비축되어 있는 재고도 상당하다는 점을 감안할 때, 2018년 말까지 니켈 가격은 큰 변동 없이 현재와 비슷한 수준을 유지할 것"으로 예상했다.

다만, 장기적으론 급등세를 보일 것이라 덧붙였다. 니켈은 특성상 공급 사이클이 긴데다, 향후 수년간 예정되어 있는 투자도 수요 대비 부족한 상황이라 전기차 성장세에 따라 니켈 수요도 급격히 치솟을 것으로 전망되기 때문이다.

II . ISSUE & TREND

그러면서도 골드만은 "전기차 확산에 따른 니켈 수요 폭등은 2020 년 이후의 이야기이지, 2018 년에 논의할 일은 아니다"라고 잘라 말했다.

⑤ 가장 수익률 좋은 금속은? "단기론 아연, 장기론 구리나 알루미늄"

골드만은 결론적으로 향후 6 개월 단기적으로 아연을, 장기적으로 구리와 알루미늄에 대한 매수를 추천했다. 구리 광산은 공급 순환주기가 길기 때문에, 수요 증가와 가격 상승에 대응해 빠르게 증산할 수 없다는 판단이다. 실제 리드타임이 긴 구리는 지난 20 년 간 꾸준히 상승한 것으로 나타났다.

반면, '금속시장의 세일'로 불리는 알루미늄 같은 경우 가격 등락에 따라 빠르게 공급량을 조절할 수 있기에 변동성이 심하다.

골드만은 "그렇다고 해서 알루미늄에 투자 기회가 아예 없는 것은 아니다. 지난해 알루미늄 가격은 30% 가량 올랐다"고 설명했다. 다만, 장기적으로 구리가 알루미늄의 수익률을 뛰어넘을 것이라는 분석이다. 글로벌 경기 확장세가 지속되면서 수요가 증가하는 가운데, 구리는 충분한 물량을 시장이 원하는 만큼 빠르게 공급하지 못하기 때문이다.

결론적으로 골드만은 2020 년 가격 전망치를 구리 톤당 7600 달러, 알루미늄 톤당 1900 달러로 제시했다..



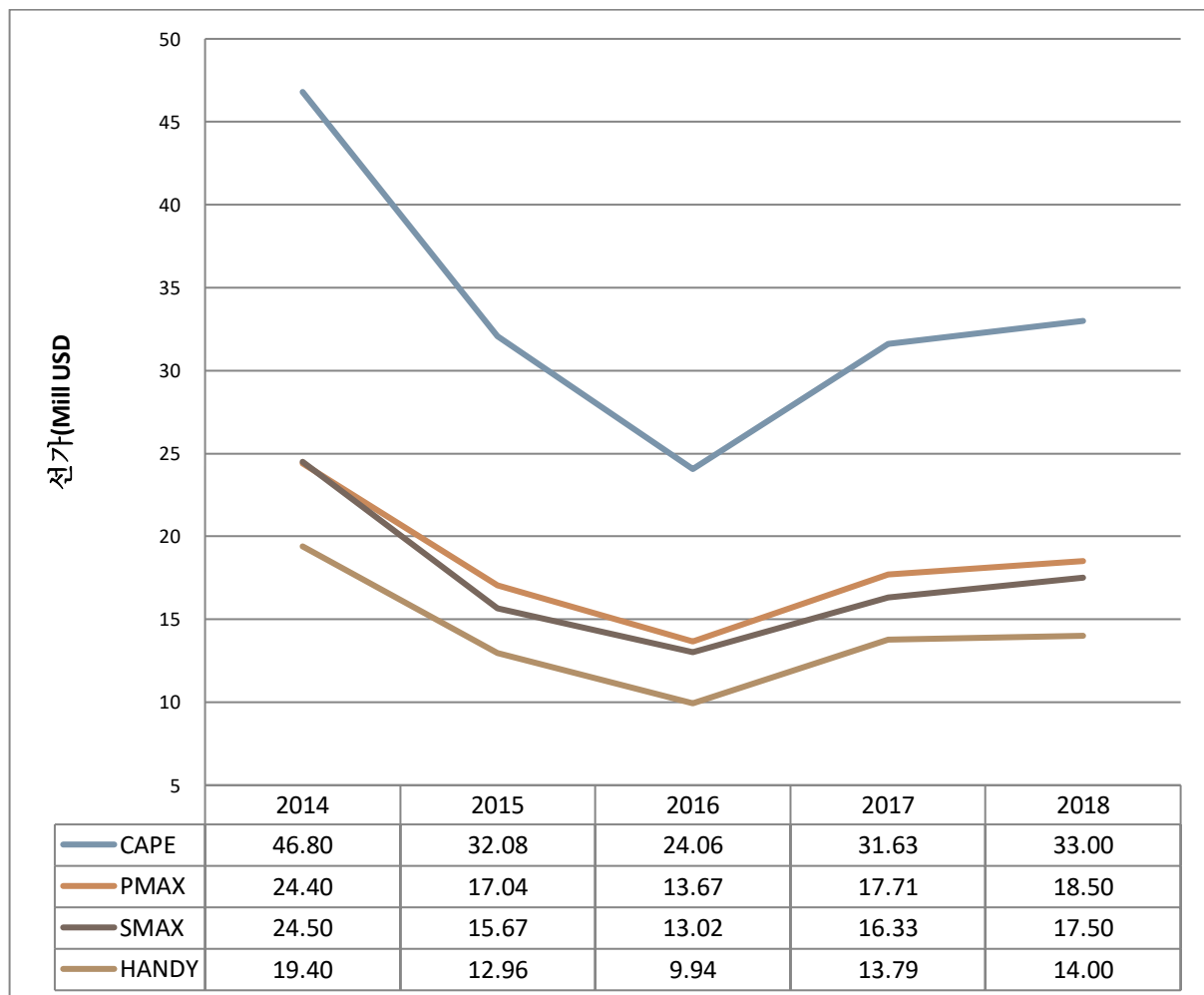
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80	32.08	24.06	31.63	33.00
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	4.35%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.50
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	4.47%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.50
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	7.14%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	14.00
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	1.51%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

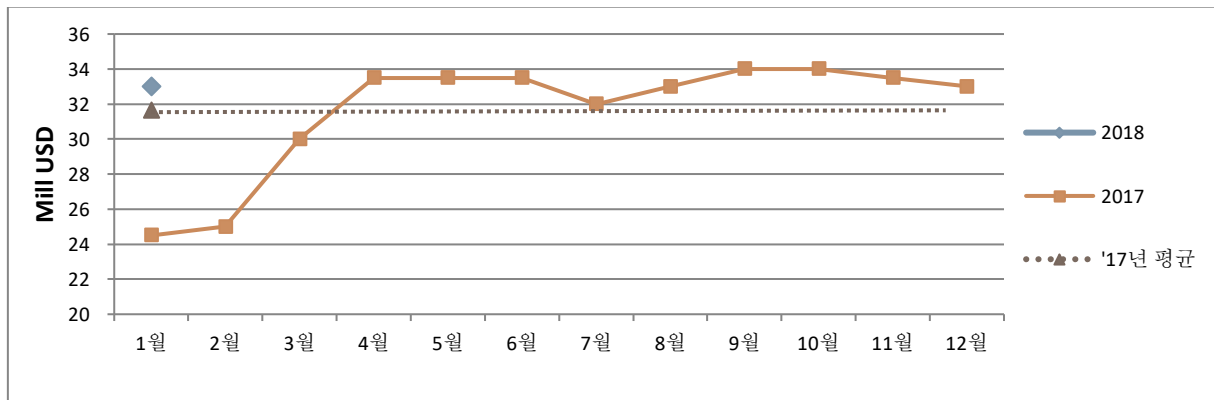




III. BULK CARRIER

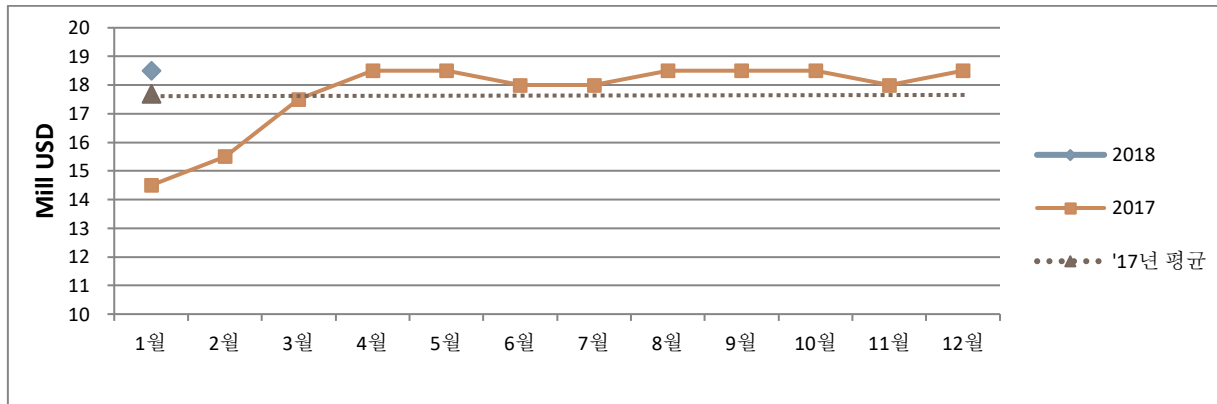
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00						33.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	34.7%						4.3%
	PMAX 76k	선가	18.50						18.5
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	27.6%						4.5%
	SMAX 56k	선가	17.50						17.5
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	20.7%						7.1%
HANDY 32k	선가	14.00						14.0	
	전월대비	0.0%						-	
	전년대비	7.7%						1.5%	
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	31.6	
	PMAX	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.7	
	SMAX	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.3	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.8	

□ Cape

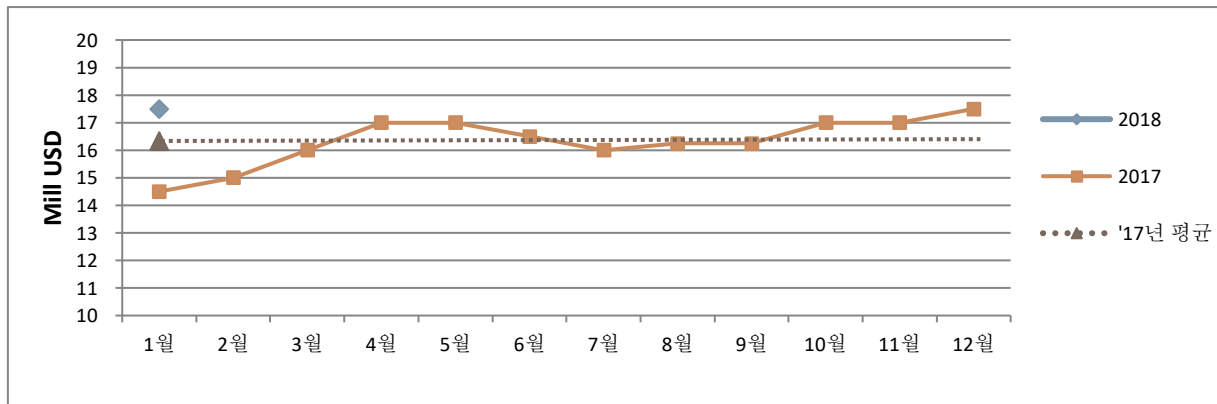


III . BULK CARRIER

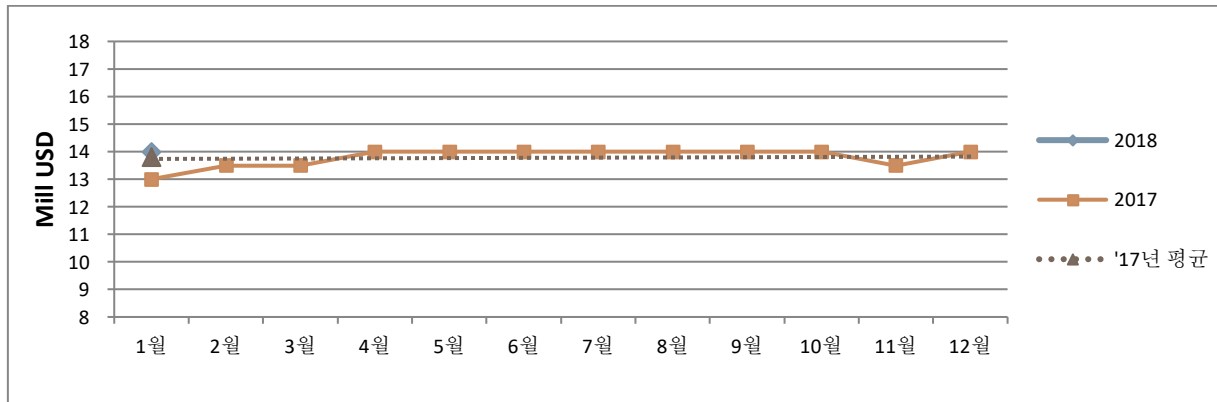
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE MED	185,827	2006	JAPAN	B&W		20.6	Monaco buyer
BC	KEY SPRING	80,596	2012	JAPAN	B&W		22.5	Greek buyer (Chronos)
BC	SEA TRELIS	79,501	2012	CHINA	B&W		15.5	Greek buyer
BC	SEA DIAS	57,034	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11.5	Chinese buyer
BC	SEA ATHENA	57,034	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11.5	
BC	TASMAN CASTLE	56,868	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	11.7	Undisclosed buyer
BC	DYNASTY XIA	56,629	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	12	Chinese buyer, sub inspection
BC	DYNASTY SHANG	56,629	2012	CHINA	B&W	C 4x36t	13	
BC	POSEIDON SW	56,000	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.5	Greek buyers (Seaworld)
BC	SAGE PIONEER	55,303	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	14	Undisclosed buyer
BC	JAG RAHUL	52,239	2003	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	9	Chinese buyer
BC	HO FONG	46,762	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Undisclosed buyer
BC	KAI XUAN 7	42,717	1997	JAPAN	SULZ	C 4x30t	5	Undisclosed buyer
BC	CASCADE	38,737	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	15.2	Undisclosed buyer
BC	NORD SHANGHAI	36,746	2012	VIETNAM(KOR)	B&W	C 4x30t	13	Undisclosed buyer
BC	PPS AMBITION (BWTS Fitted)	33,328	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30t	14.7	Undisclosed buyer
BC	GLORIOUS SUNSHINE	28,306	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8.5	Canadian buyer (CSL)
BC	VICTORIA SPIRIT	26,482	1996	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	3.53	Undisclosed buyer
GC	WILSON HOLLA	4,338	2001	NETHERLAND	MAK		3.5	Undisclosed buyer
GC	HANSEATIC TRADER	4,338	2001	NETHERLAND	MAK		3.5	



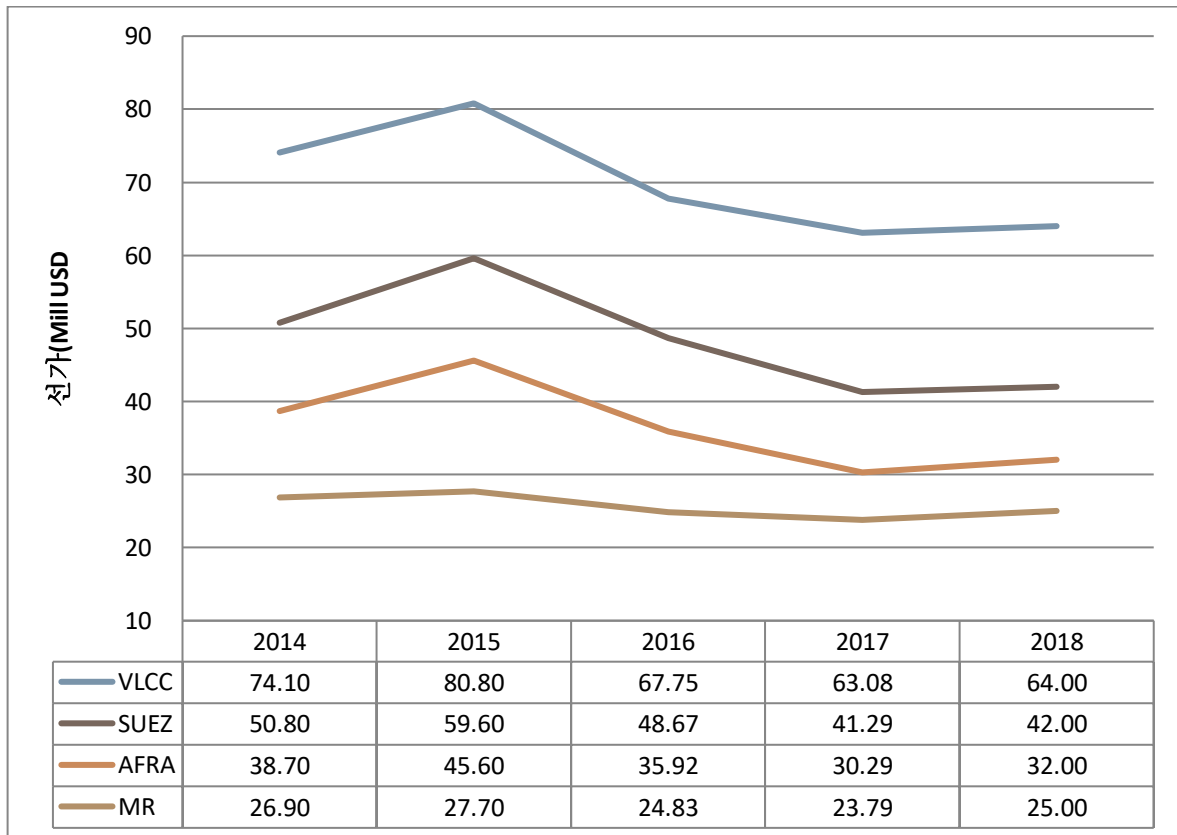
IV. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	64.00
	32%	9%	-16%	-7%	1.5%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	42.00
	27%	17%	-18%	-15%	1.7%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	32.00
	33%	18%	-21%	-16%	5.6%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	25.00
	2%	3%	-10%	-4.2%	5.1%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	13.00
	9%	-3%	10%	-10.8%	4.7%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

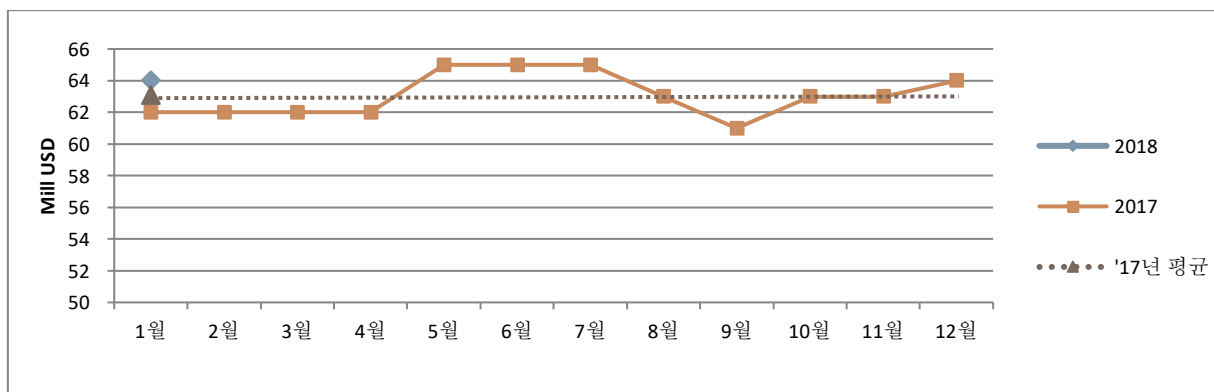




IV. TANKER

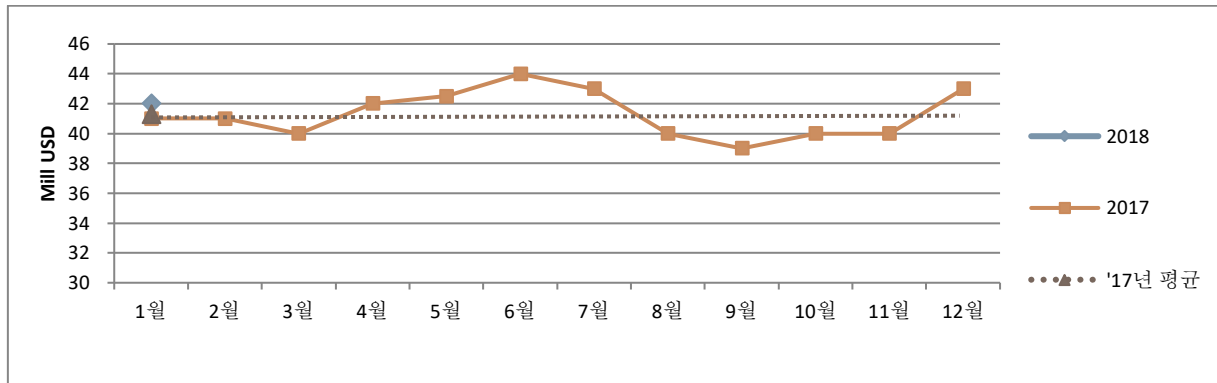
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00						64.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	3.2%						1.5%
	SUEZ 160K	선가	42.00						42.0
		전월대비	-2.3%						-
		전년대비	2.4%						1.7%
	AFRA 105K	선가	32.00						32.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	6.7%						5.6%
	MR 47K	선가	25.00						25.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	11.1%						5.1%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00						13.0	
	전월대비	0.0%						-	
	전년대비	6.1%						4.7%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	63.1	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	41.3	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	30.3	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	23.8	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.4	

VLCC-310K

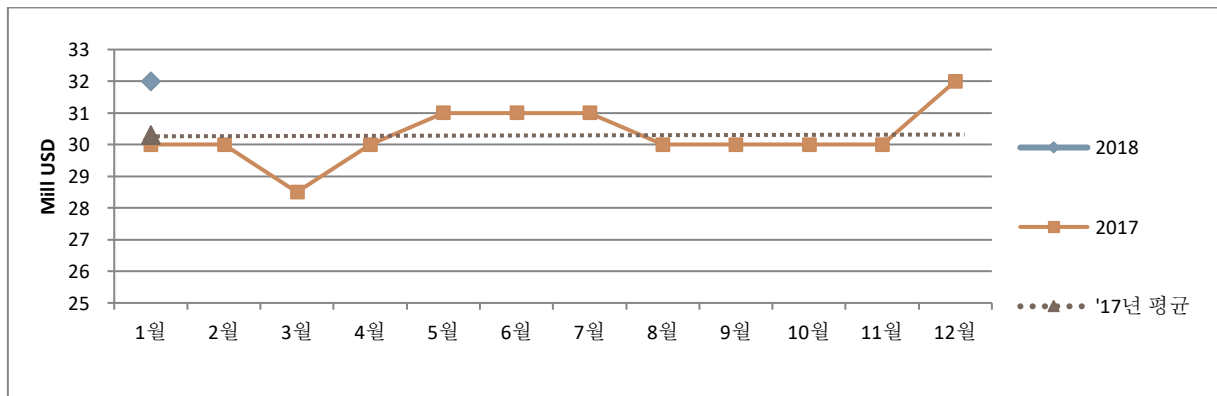


IV. TANKER

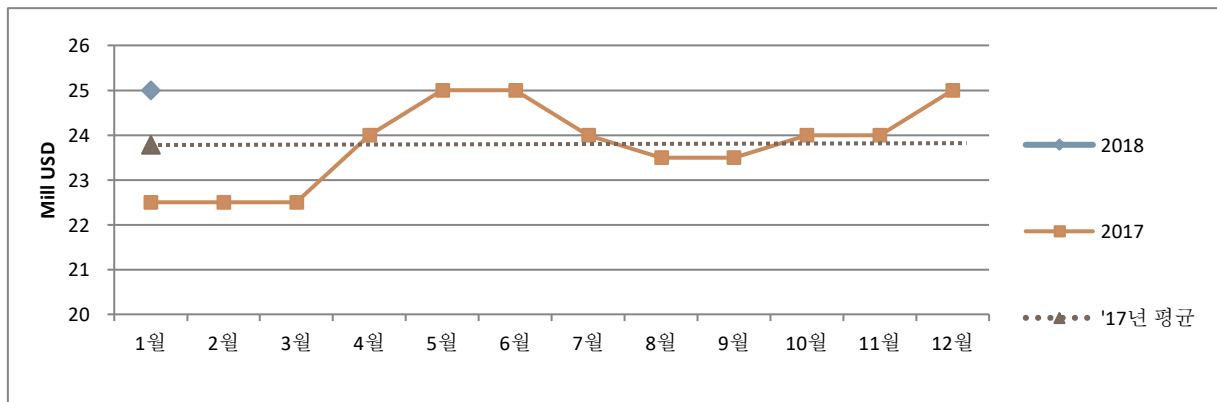
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	EUROCHAMPION 2004	164,608	2005	KOREA	B&W		32.6	Undisclosed buyer
TANKER	EURONIKE	164,565	2005	KOREA	B&W		32.6	
TANKER	RIDGEBURY ALICE M	105,672	2003	JAPAN	SULZ ER		11.25	Greek buyer
TANKER	ENERGY CENTURY (DPP)	70,201	2003	KOREA	B&W		9.5	Singaporean buyer, SS/DD passed May 2017
OIL/CH EM	TEAM OSLO	13,226	2008	KOREA	B&W	2&3	11.8	Taiwanese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNI T	PRICE	REMARKS
CONT	HAIAN FAIR	21885	2007	GERMAN Y	B&W	1688	TEU	8.5	Undisclosed buyer
CONT	CHILOE ISLAND	39316	2006	KOREA	B&W	2826	TEU	-	U.K. Buyer (Borealis Maritime)
CONT	LOUDS ISLAND	38104	2005	GERMAN Y	B&W	2702	TEU	-	

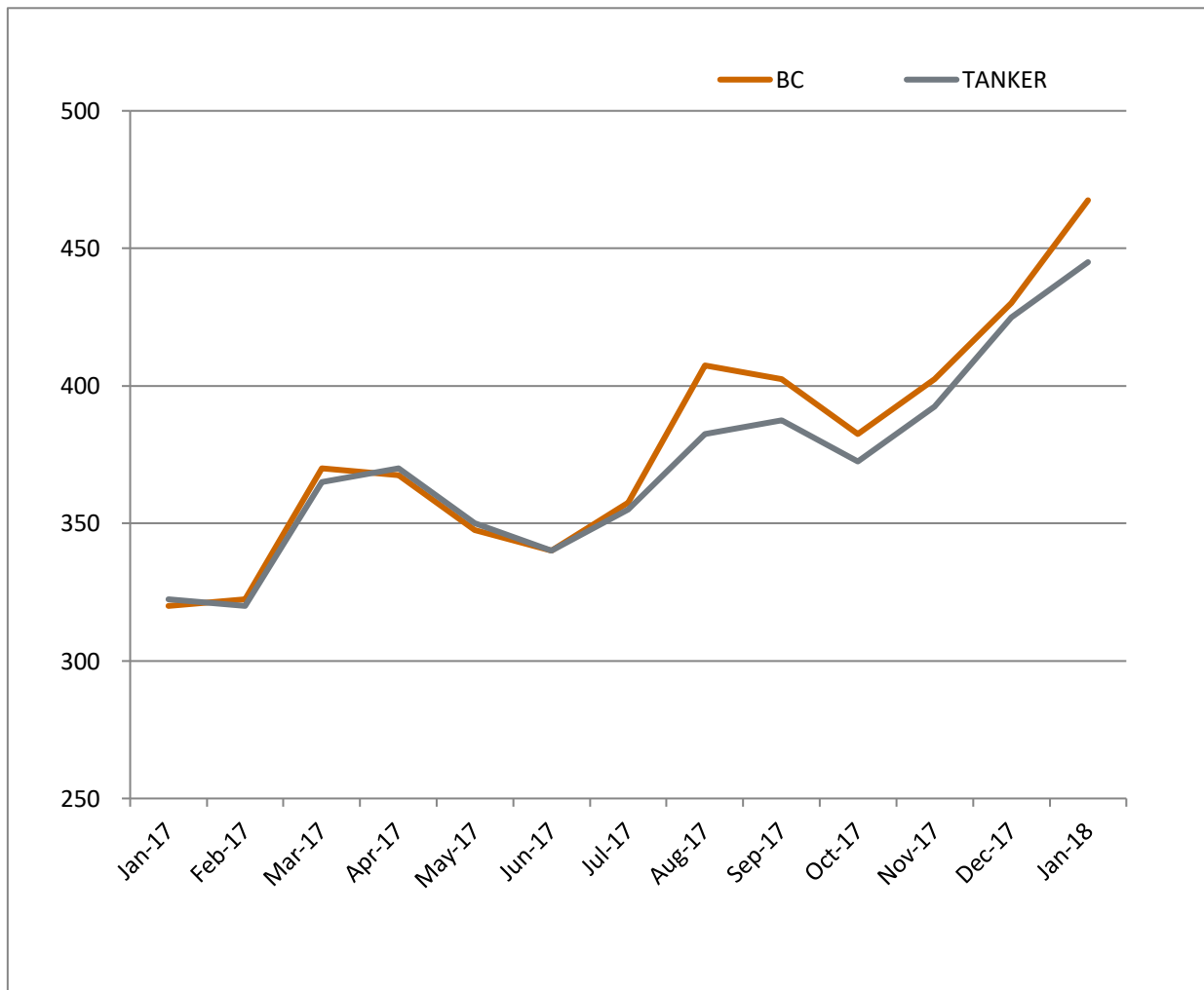


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 1 월	2018 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	445.00	21.8%	322.50	445.00	4.7%	38.0%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	467.50	26.1%	320.00	467.50	8.7%	46.1%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

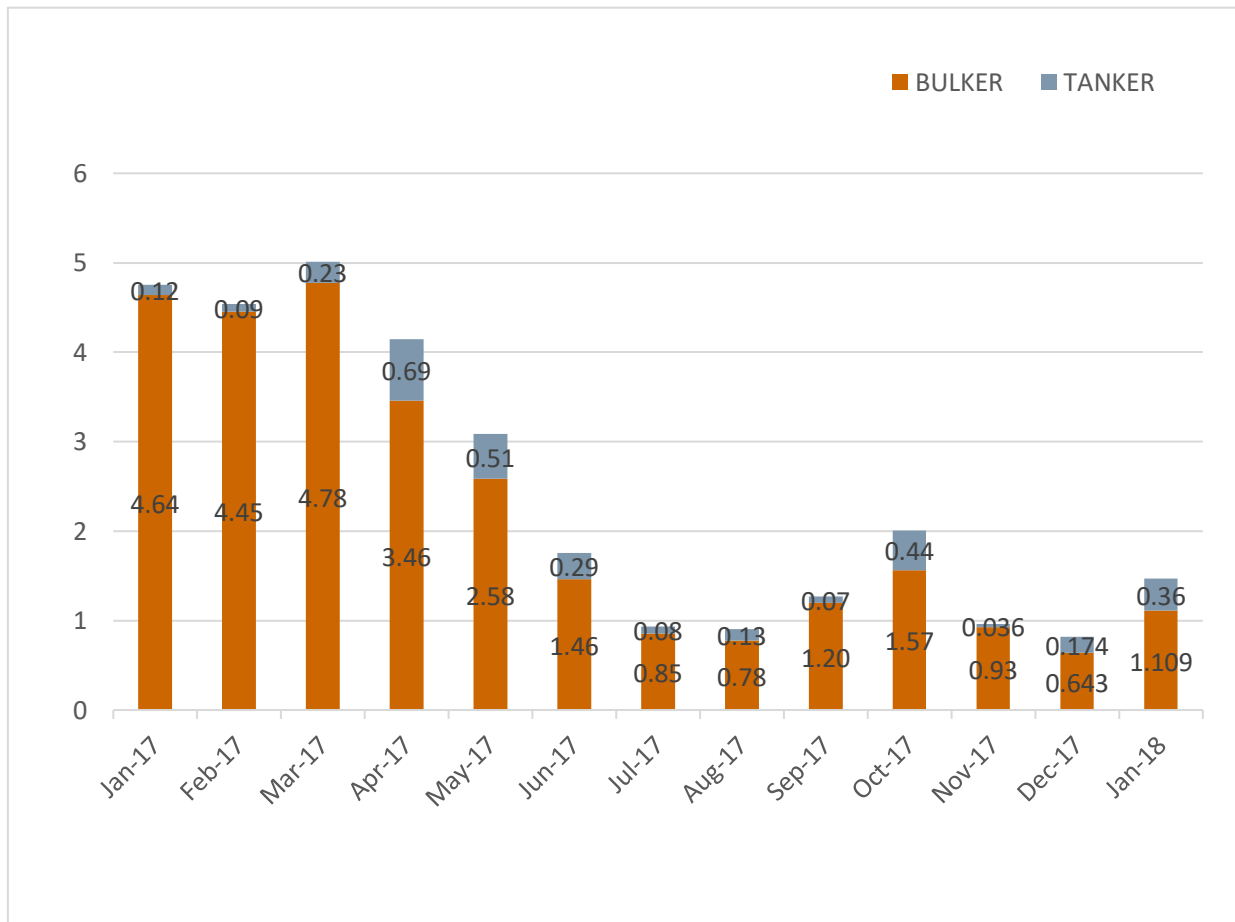


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 1 월		2018 년 1 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	11.47	113	1.31	11.4%	16	14.2%	0.36	3	1.31	261.7%	16	433.3%
BC	11.74	292	0.48	4.1%	8	2.7%	1.11	21	0.48	-56.6%	8	-61.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

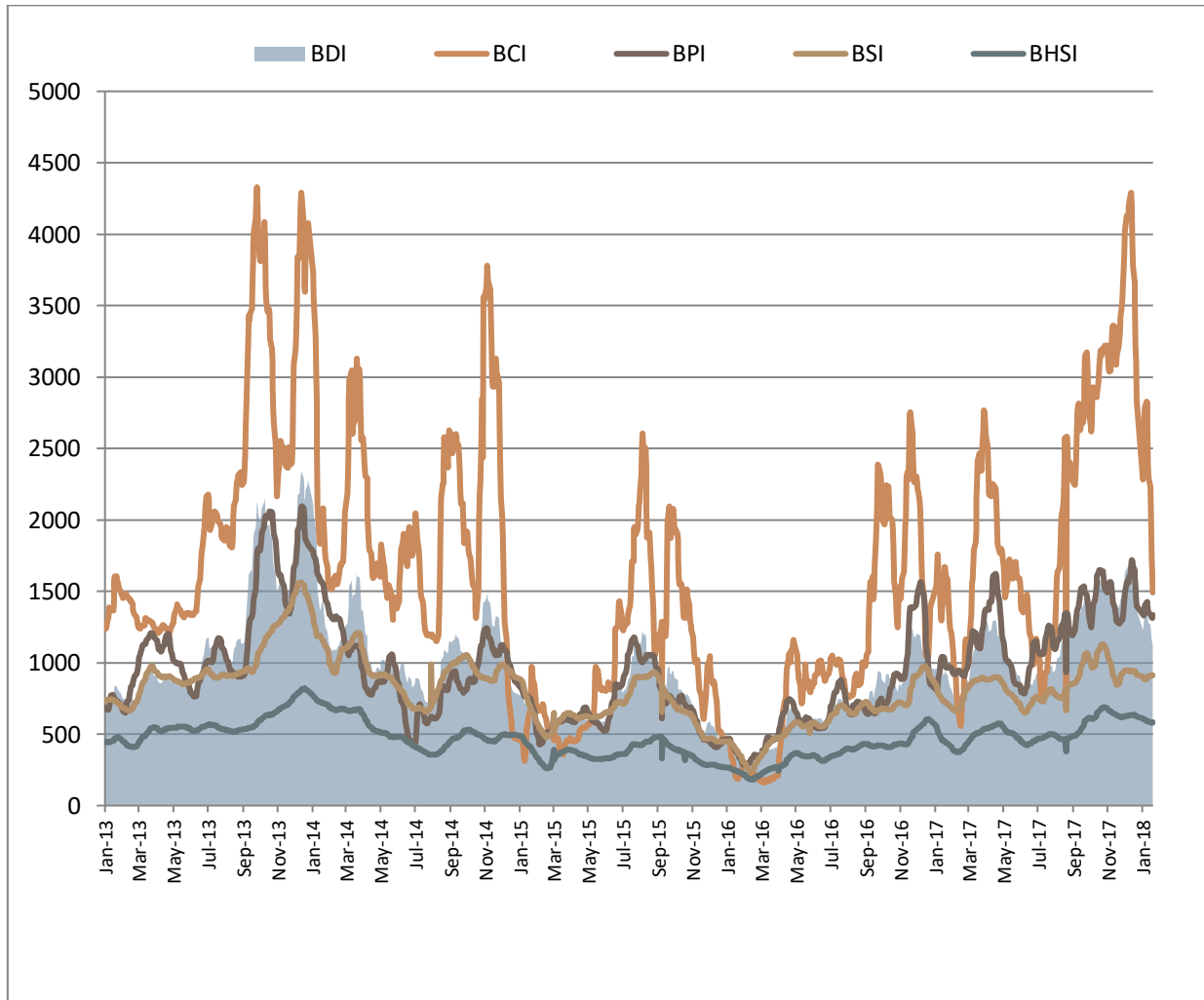
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	INNOVATOR	149,298	17109	1993	KOREA	B&W	492	PAKISTAN
BC	VADIBEL	41,098	7618	1984	JAPAN	SULZ	442	AS IS Qatar
TAN KER	PLATA SUNRISE	302,193	41385	1999	JAPAN	B&W	447	Full sub-cont option
LPG	SIGLOO HAV	14,520	6971	1989	GERMAN Y	B&W	750	INDIA, incl. solid stainless steel 1335 tons
LNG	EAST ENERGY	68,122	30993	1977	JAPAN	SULZ	425	INDIA



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-01-19	2018-01-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1125	1279	▼-154.00	2337	290
BCI	1493	2296	▼-803.00	4329	161
BPI	1333	1348	▼-15.00	2096	282
BSI	911	907	▲4.00	1562	243
BHSI	584	587	▼-3.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	393.50	▲1.00	371.50	▲1.00	369.50	▲1.50
IFO180	419.00	▲2.00	404.00	▲1.00	439.00	▲0.00
MGO	609.00	▲2.00	602.00	▼-0.50	615.50	▼-11.00

❖ 기준일 : 1 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-01-19	2018-01-12	CHANGE
미국달러	1069.40	1071.20	▼-1.80
일본엔(100)	963.38	962.77	▲0.61
유로	1309.27	1275.48	▲33.79
중국위안	166.07	164.16	▲1.91

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
포럼	런던 선박 금융 포럼	1.24 (수)	The Dorchester, Park Lane, 런던 (Marine Money)	- 내년 산업 전망과 금융권 영향 관련 https://www.marinemoney.com/forum
세미나	연안해상교통 대중교통화 추진 국회세미나	1.29 (월)	국회 의원회관 제 1 소회의실 (KMI)	- 대중교통으로서 연안해상교통의 가치를 진단하고 연안여객선 준공영제 확대를 위한 세미나
박람회	북경 해양기술 및 장비 박람회 (CHINA MARITIME 2018)	3.27 (화) ~ 3.29 (목)	New China International Exhibition Center, Beijing	- http://www.chinamaritime.com.cn/en/



VIII. CONTACT INFORMATION

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)

Tyler Kwon (권병찬 사원)
Tel.070-7771-6418
Mob.010-9958-9869
snp@stlkorea.com
tyler@stlkorea.com (Personal)



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 TLX: K35476
E-mail: seoul@stlkorea.com
www.stlkorea.com