

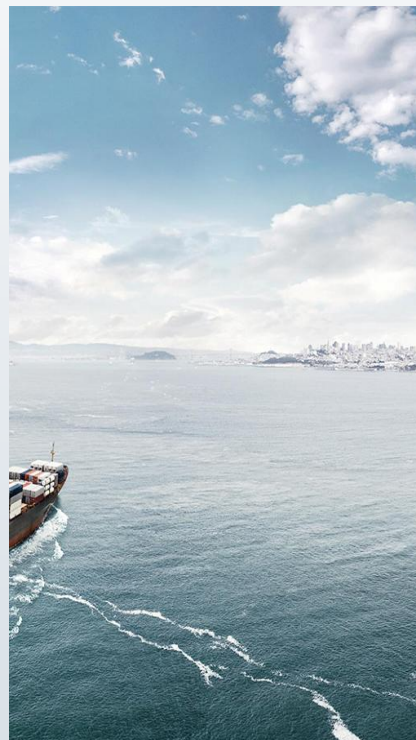


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.209

Updated July 24, 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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	10
- BC Sales Report	
Tankers	14
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	18
Key Indicators	21
Contact Information	23

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

I . ISSUE & TREND

1. 대형 선사 환경규제 대응 윤곽..."공급 리스크 우려"

국제해사기구(IMO)의 2020년 황산화물(SOx) 배출 규제에 따른 대형 선사들의 대응방안 윤곽이 속속 나오고 있다. 다만 스크러버, 저유황유에 대한 선사들의 수요를 공급이 따라가지 못해 운영비용 상승 우려도 제기된다.

23일 한국해양수산개발원(KMI)과 해운업계에 따르면 스위스 MSC, 대만 에버그린은 탈황장치인 스크러버 장착을 통해 IMO 규제에 대응한다. 덴마크 머스크와 독일 하팍로이드는 저유황유를 사용해 선대를 운영할 계획이다. 프랑스 CMA CGM은 LNG 추진선을 발주를 추진하고 있으며 대만 양밍은 최근 1만 1,000~1만 2,000TEU급 고효율 선박 10척에 대한 용선을 결정했다.

우리나라 선사의 경우 현대상선은 선박에 스크러버 설치를 진행 중이다. 우선 지난해 8월 한진중공업으로부터 인수한 1만 1,000TEU급 2척에 스크러버를 설치하고 이달 초 남미동안 및 서안노선에 투입했다. 지난달에는 조선기자재업체 디섹(DSEC)과 업무협약을 맺고 향후 선박에 스크러버 설치 시 디섹에게 맡기기로 했다. 현대상선 관계자는 "선박이 많은 유럽선사들과 달리 짧은 시간 안에 스크러버를 설치할 수 있다. 선박 건조 시에 스크러버를 달면 설치 기간 뿐만 아니라 비용도 아낄 수 있다"고 말했다. SM상선은 IMO 환경규제 대응을 위해 스크러버 대신 저유황유를 사용하기로 했다. 벌크선사인 팬오션, 폴라리스шип, 대한해운, 에이치라인 등도 화주인 포스코와 업무협약을 맺고 스크러버를 설치하기로 했다.

IMO는 2020년 1월부터 연료유의 황산화물 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%로 제한하는 규제를 시행한다. 선사들은 선박에 스크러버를 장착하거나 친환경 연료인 저유황유를 써야한다. LNG 연료 추진선도 대안으로 주목받고 있다.

우선 전문가들은 대부분의 선사들이 저유황유를 선택할 것으로 내다본다. 스크러버 설치에 들어가는 비용이 크기 때문이다. 한국선주협회는 스크러버 설치비용으로 평균 50~60억원이 소요될 것으로 분석한다. 협회는 설치비용 지원 및 세제지원을 추진해야 한다는 입장이다. 김연태 한국선급 상무는 "스크러버 설치에는 투자가 많이 필요해 전세계적으로 5~10% 선사만이 선택할 것이다"며 "(연료 사용이 많은 만큼) 큰 선박에 스크러버를 설치해야 투자회수가 빠르기 때문이다. 나머지 선사들은 저유황유를 적용한다"고 말했다. 이어 "저유황유를 선박 연료로 사용하기 위한 작업은 항구에서 정박 중에 가능할 정도로 큰 비용이 들지 않는다"고 덧붙였다.

I . ISSUE & TREND

선사들이 스크러버 설치에 적극적이지 않은 이유는 높은 비용도 있지만 불확실성이 크다는 데 있다. 스크러버를 설치하고 운항하는 선박이 거의 없다보니 스크러버 제작업체 및 능력에 대한 검증이 안됐고 규제를 충족할 수 있을지도 불확실하다. 또 스크러버 공급능력이 선사들의 수요를 따라가기가 현 시점에서는 어렵다. 김 상무는 "선사가 스크러버 설치를 희망하더라도 2020 년전에 설치를 못할 수도 있다"며 "규제 시행까지 시간이 없기 때문에 저유황유로 선박을 운항하다가 여유가 있을 때 스크러버를 달 것으로 본다"고 설명했다.

저유황유 사용에 따른 선박연료유 비용은 상승할 수밖에 없다. 글로벌 컨설팅 업체들은 IMO 환경규제에 대응하려면 하루 평균 약 400 만 배럴의 연료유가 저유황유로 대체돼야 하는데 2020 년까지 저유황유의 최대공급능력은 하루 평균 300 만 배럴에 그칠 것으로 전망한다. 에너지 컨설팅 업체 우드맥켄지는 2020 년 저유황유 사용에 따른 연료비용 증가분이 약 240 억달러 수준이라고 분석했다. 현재 전세계 운송연료비는 약 1,000 억달러다. 특히 선박에 탈황장치를 설치하지 않고 환경규제를 준수하려면 약 600 억달러의 비용이 추가될 것이라고 내다봤다.

2. 엇갈린 해운 전망...컨테이너 '먹구름' 벌커·탱커 '맑음'

올해 하반기 해운시장이 컨테이너선 부진과 벌크·탱크선 호조로 극명하게 나뉠 것이라는 전망이 나왔다. 컨테이너선은 공급과잉 해소가 쉽지 않아 당분간 어려움이 따를 것으로 예상되는 한편, 벌크·탱크선엔 훈풍이 불 것으로 보인다. 조선시장의 경우 완전한 회복세를 기대하는 건 당분간 어려울 것 같다. 노령선 대체 수요가 기대치를 밑도는 데다 친환경선 발주도 저조한 모습을 보이는 까닭이다.

컨테이너선 시장은 단기적으로 시황이 나아지기는 어려울 것으로 예상된다. 최근 몇 년 동안 진행되고 있는 대형선 인도가 앞으로도 줄줄이 예고돼 있어 업황 개선의 발목을 잡고 있다. 한국수출입은행 양중서 연구원은 보고서를 통해 "지난해보다 웃돌 것으로 기대됐던 물동량 증가율이 미국의 통상압력 등 악재 요인으로 전년보다 낮은 약 4% 내외에 그쳐 시황 회복에 찬물을 끼얹을 것으로 전망된다"며 이같이 밝혔다.

컨테이너선의 신규 인도는 대형선인 반면, 폐선은 중·소형선 위주로 이뤄지고 있어 선복량 조절에 악영향을 미치고 있다. 올해 5 개월간 선복량 증가율은 3.2%에 이른다. 연간 5% 이상으로 예상되는 수요 증가 속도에 비해 빠르다.

I . ISSUE & TREND

올해 상반기 컨테이너선 운임은 대체로 전년 동기 대비 낮은 수준을 유지하며 좀처럼 시황개선을 이뤄내지 못했다. 수출입은행에 따르면 상반기 평균 CCFI(중국발컨테이너운임지수)는 796 으로 전년 동기 대비 3.9% 하락했다. 주요 노선의 SCFI(상하이운임지수) 역시 유사한 흐름을 나타내고 있다. 원양에서는 운임 하락세가 두드러진 반면, 근해에서는 상승세를 기록하며 대조를 보였다.

상하이-유럽의 상반기 평균 운임은 20 피트 컨테이너당 806 달러로 전년 동기 대비 13.9% 하락했으며, 상하이-미 서안 노선 평균운임은 40 피트 컨테이너당 1,313 달러로 전년 대비 15.9% 떨어졌다. 미국 동안 노선 역시 FEU 당 2,395 달러로 12.9% 하락했다. 반면 상하이-동남아 평균 운임은 TEU 당 9.9% 상승한 149 달러, 상하이-한국 노선은 24% 오른 169 달러를 기록했다.

다만 업황 회복의 걸림돌인 신규선박 공급은 향후 완화돼 중장기적인 시황개선으로 이어질 것으로 전망됐다. 양 연구원은 "하반기 국내 조선소들의 가동률 하락으로 선박 신규 공급속도는 완화될 것으로 보이나, 수요증가 모멘텀이 약하고 상반기 인도된 선복량 영향으로 시황개선 기대감이 높지 않다"면서도 "이러한 추세는 단기적인 전망이며, 신규공급 압력이 약화되며 중장기적인 개선 여지는 충분하다"고 말했다.

벌크선시장은 컨테이너선과 달리 올해 하반기 완만한 시황개선이 기대된다는 평가가 나왔다. 미국 통상압력 등의 영향으로 개선 흐름이 다소 둔화됐지만 선박 공급압력 약화로 시황이 나아질 거란 분석이다. 양 연구원은 선복량 증가율이 2%대에 그칠 것으로 예상돼 수요 둔화에도 시황이 악화되지는 않을 것으로 내다봤다. 그는 이어 상반기 중 시황개선 속도가 약화됐으며, 하반기에는 완만한 수준의 개선이 예상된다고 밝혔다. 올해 상반기 BDI 는 뚜렷한 상승추세를 보여주지 못했다. 상반기 BDI 평균치는 25% 상승한 1,214 포인트로 기대치를 밑돈다는 평가다. 1 분기 중 상승했던 벌크선 용선료는 2 분기 소폭 하락했다.

하반기 탱크선 시장의 시황 전망에는 청신호가 켜졌다. 컨테이너선과 달리 선복량 증가율이 크게 둔화되며 시황 개선으로 이어질 거란 관측이다. 유조선은 수요가 공급을 약 1~2%p 상회해 하반기 시황개선에 긍정적인 영향을 미칠 전망이다.

제품운반선 역시 비수기 영향과 수요 둔화 등으로 올 상반기 약세 시황을 연출했지만 하반기에는 개선이 이뤄질 것으로 예측됐다. 올해 선복량 증가율이 2% 이내에 그쳐 완만한 시황회복이 예상된다는 분석이다.

올해 상반기 국내 조선시장은 지난해보다 더 나은 시황을 연출했다. 다만 상반기 업황을 완전한 회복으로 보기엔 부족하다는 조선업계의 평가가 지배적이다. 올해 국내 조선업의 누계(1~5 월) 수주량은

I . ISSUE & TREND

전년 대비 72.1% 증가한 410 만 CGT(수정환산톤수)를 기록했다. 1 분기 수주량은 월 100 만 CGT 이상을 기록하며 선전했지만, 4~5 월엔 그의 절반인 50 만 CGT 에 머물렀다. 연간 수주량 1,000 만 CGT 돌파가 버거워 보이는 상황이다. 국내 조선업은 지난 2013~2014 년 각각 1,800 만 CGT 1,400CGT 에 가까운 수주량을 기록한 바 있다.

상반기 국내 조선사들의 수주실적 상승을 이끈 선종은 유조선 LNG 선 대형컨테이너선이었다. 이들 선종은 상반기 수주량의 87%나 차지할 만큼 국내 조선사들의 주요 먹거리로 자리매김했다. 특히 국내 조선시장은 전 세계 발주량 감소에도 한국 조선소로 일감이 집중된 결과, 전년 대비 16.8% 증가한 유조선 수주량을 기록했다. LNG 선 역시 상반기에만 20 척을 쓸어담으며 전년 대비 172.7% 폭증한 실적을 달성했다.

컨테이너선은 1 만 1,000TEU 급 1 만 4,000TEU 급의 집중 수주로 69 만 CGT 규모의 일감을 따냈다. 다만 고부가가치로 평가되고 있는 해양플랜트와 중국 조선소로 일감이 몰린 벌크선 수주 낭보는 들려오지 않았다. 조선사들의 수주잔량은 감소세를 면치 못했다. 6 월 초 기준 수주 잔량은 1,696 만 CGT 로 연초 대비 1.1% 감소했다.

올해 상반기 소폭 개선된 수준의 시황을 연출한 조선시장은 하반기에도 크게 다르지 않은 흐름을 보일 전망이다. 조선업황은 환경규제 대응, 노후선박 교체, LNG 등 에너지시장에 대한 기대감보다 복잡한 요인이 작용하고 있다. 2020 년부터 시행되는 국제해사기구의 SOx(황산화물) 규제 강화에도 선주들이 아직까지 뚜렷한 방향을 잡지 못한 게 발주 수요를 제한하는 요인으로 작용하고 있다.

하반기 또한 환경규제 대응방향이 명확해질 가능성이 높지 않아 신조선 발주는 제한적인 수준에 그칠 전망이다. 발주 수요는 상반기와 유사한 노후선 대체수요와 에너지와 관련한 상선 위주가 될 것으로 전망됐다. 전 세계 신조선 발주량은 2,650 만 CGT, 680 억달러 내외가 될 것으로 전망되며, 한국은 약 32%의 수주점유율로 850 만 CGT, 200 달러 내외의 수주가 가능할 것으로 예상됐다.

3. 鐵 vs 船, 후판 가격 두고 갈등 고조

철강업체가 후판가격 인상을 예고하자 조선업체가 반발에 나서며 양측간 갈등이 깊어지고 있다. 최근 조선업체에 따르면 하반기 포스코와 동국제강, 현대제철 등 주요 철강 3 사가 후판가격 인상을 검토하고 있어 어려움이 가중될 전망이다.

I . ISSUE & TREND

후판은 두께 6MM 이상 두꺼운 철판을 말한다. 통상 선박 전체 건조원가의 15~20% 정도를 차지하고 있어 가격이 인상될 경우 선박 건조 가격도 함께 오를 수밖에 없다. 최근 중국산 후판의 가격이 인상되면서 수입은 줄어들었지만 조선업계의 수주가 늘면서 공급이 확대된 영향으로 풀이된다. 철강업계 관계자에 따르면 후판 가격은 꾸준히 상승해 올 들어 최고치를 경신하고 있다. 유통 가격 기준 올해 1 월 톤당 72 만원에서 2 월 70 만원으로 소폭 인하됐지만 3~4 월 75 만원으로 오른 뒤 7 월 13 일 기준 78 만원을 기록했다. 그 결과 철강 3 사는 지난해 하반기와 올해 상반기까지 연속 4 반기 후판 가격을 T 당 최소 3 만원에서 최대 5 만원씩 인상해왔다.

특히 포스코는 지난 4 월 IR(기업설명회)을 통해 하반기 후판 가격 인상을 공식적으로 예고했으며 동국제강과 현대제철 역시 후판 가격 추가 인상을 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

조선업계는 철강업계의 결정이 너무하다는 입장이다. 시황개선은 약간 개선된 수준에 불과하며 후판 가격이 오르면 기존 계약분의 원가 상승은 물론이거니와 향후 계약시 가격 경쟁력 하락이 예상된다는 점이다. 올해 예상되는 한국 조선사의 후판소요량은 약 420 만톤으로 하반기 추가적으로 5 만원을 인상하는 경우 약 3000 억원의 원가부담이 예상된다.

실제 한국해양플랜트협회에 따르면 올해 국내 선박 건조량은 최근 10 년간 연평균 건조량 1,400 만 CGT 에 턱없이 모자른 780 만 CGT 정도로 전망된다. 최근 수주량에 있어 중국을 제치고 전세계 1 위를 달성했다고는 하나 이는 2016 년 기록적인 수주저조에 따른 기저효과에 불과하며 금년 상반기중 신조선 수주량(496 만 CGT)은 작년 동기간 건조량(601 만 CGT)보다 17% 부족하다.

신조선가도 최근들어 회복 기미가 있으나 한국의 주력 선종인 VLCC 의 회복은 느린 상황이고 LNG 선과 대형 컨테이너선의 경우 여전히 1 년전과 비슷하다. 되레 선가 상승이 원자재가격 인상분만큼 이루어지지 않고 있어 오히려 조선사의 수익성은 악화되고 있다는 게 협회의 주장이다.

문제는 업계간 갈등이 깊어지고 있는 가운데 정부가 해당 사안을 수수방관하고 있다는 것이다. 해운 재건 5 개년 계획 등을 대대적으로 발표하며 국내 조선업 살리기에 총력을 다하겠다는 기존입장과 배치되는 행보다. 한 조선업계 관계자는 "업계에서는 한미 FTA 개정협상으로 자동차를 지키고 철강 쿼터를 양보함에 따라 은연중에 철강쪽 편을 드는거 아니냐는 목소리까지 나온다"며 "가격을 당장 어떻게 해달라는게 아니라 협의할 수 있는 자리라도 좀 만들어 주면 좋겠다. 조선이 죽으면 철강도 타격을 입을 수밖에 없는 만큼 상생을 위한 분위기를 만들어 달라"고 토로했다.

I . ISSUE & TREND

4. '50\$부터 250\$까지'...시나리오별 국제유가 전망은?

원유 가격이 현재보다 40% 이상 하락해 저유가 시대에 재진입할 수 있다는 최악의 시나리오부터 3 배 이상 폭등한다는 최상의 시나리오까지 다양한 유가 시나리오가 쏟아지고 있다.

현재 원유시장은 10 가지 가까운 요인에 의해 좌우되는 상황 속에서 극심한 변동을 보이는 모습이다. 미국과 이란 사이의 대립, 미중 간 무역전쟁, 베네수엘라 국영석유기업 PDVSA 의 산유량 급감, 리비아 내전, 유전 소유권을 두고 싸우는 수단과 남수단, 이라크와 쿠르드 내전, 캐나다 송유관 병목현상, 재고 과잉, 재고 부족, 잉여생산능력 과잉, 잉여생산능력 부족, 매장량에 대한 투자 부족, 기후변화와 투자 관련 소송, 전기차 확산 속도, 바이오 연료 규제 등 유가를 움직이는 변수들은 수없이 많다. 이 목록을 정리해 어떤 변수가 가장 크게 영향을 미칠 지를 분석하는 건 애널리스트들의 능력이다. 그러나 전문가들의 발언 역시 의도와는 상관없이 시장의 변동성을 높일 수 있다.

다음은 안전한 배럴당 65~70 달러부터 유가 폭락, 250 달러 폭등 등 다소 터무니없는 전망까지 최근 주요 투자자들과 은행이 제시한 유가 시나리오다. 일부는 실제 예측 가격을 포함하고 있고, 다소 현실가능성이 떨어지는 시나리오라도 시장의 일반적인 상황을 반영한다는 점에서 주목할 필요가 있다.

◇ 250 달러 : 이란 호르무즈 해협 폐쇄

러시아 모스크바 소재 국제금융센터의 블라디미르 로잔코브스키 전문가는 러시아 국영방송 RT 와의 인터뷰에서 "이란의 호르무즈 해협 봉쇄로 원유 수출이 중단되면 공급과 수요의 법칙에 따라 유가가 배럴당 160 달러로 두 배 상승할 것"으로 내다봤다. 만일 한두 달 가량 해협이 폐쇄된다면, 유가가 250 달러까지 폭등할 수 있다고 그는 덧붙였다.

호르무즈 해협은 이란과 오만 사이에 있는 폭 50km 의 해협으로 아랍에미리트연합, 사우디아라비아, 이란, 쿠웨이트, 이라크 등 산유국의 원유와 가스가 통과하는 중요한 운송로다. 호르무즈 해협은 전세계 해상 운송 원유의 30%가 지나가는 것으로 알려져 있다. 하루에 유조선 약 14 척, 1,700 만배럴 정도가 지나간다. 이스마일 코사리 이란 혁명수비대 사령관은 지난 4 일 미국이 이란의 원유수출을 봉쇄한다면 호르무즈 해협을 통하는 원유 운송을 허용하지 않을 것이라고 위협했다.

로잔코브스키 전문가는 이란이 해협을 차단할 가능성은 희박하다는 점을 인정하면서도, 차단에 나설 경우 원유시장은 큰 충격에 휩싸이며 유가가 3 배 이상 폭등할 가능성이 완전히 없는 것은 아니라고 강조했다. 유가 배럴당 250 달러는 극단적이지만 로잔코브스키 혼자만의 견해는 아니다. 러시아 텔레트레이드의 아템아비노브 애널리스트 역시 RT 와의 인터뷰에서 호르무즈 해협이 봉쇄되면 유가가

I . ISSUE & TREND

250 달러로 오를 것이라고 말했다. 다만, 아템아비노브는 "이슬람 혁명 수비대가 호르무즈 해협을 봉쇄해 석유 공급을 중단할 가능성은 거의 없다"면서 "이란이 만약 실제로 행동에 옮기게 되더라도 우리는 신속한 경제적, 군사적 보복을 할 것"이라고 했다.

◇ 150 달러: 석유업계의 투자 부족

뉴욕에 본사를 둔 투자자문회사 샌포드 앤 번스타인은 유가가 배럴당 150 달러로 사상 최고치를 경신할 것이라고 봤다. 다만 번스타인은 이란이 아닌 석유산업의 투자 부족이 유가 상승의 촉매제 역할을 할 것이라고 지적했다.

번스타인의 네일 베버리지 애널리스트는 이달 초 투자보고서를 내고 "2014 년 6 월부터 3 년 넘게 이어진 저유가 시기를 거치며 석유기업들은 사업에 더 투자하는 대신, 주주수익에 초점을 맞추는 방향으로 전환했다. 그 결과 원유 및 가스탐사 등과 관련된 재투자비율이 30 년만에 가장 낮은 수준으로 급감했다. 또, 거대 석유회사가 보유한 원유 매장량이 유지될 수 있는 시간이 2000 년 이후로 30% 감소했다. 이는 2000 년에는 15 년에 달했으며, 매장량이 보충되지 않는다면 10 년간만 지속할 수 있는 규모다. 설비투자(CAPEX)를 줄이라며 경영진을 압박했던 투자자들은 이제 석유업계의 투자부족을 한탄하게 될 것이다. 시장에 작은 공급부족이라도 발생할 경우 유가는 폭등할 것이고, 2008 년에 목격했던 배럴당 150 달러를 훨씬 넘어설 가능성도 있다"고 설명했다.

◇ 100 달러: 미국-이란 대립 격화

지난 주 미국의 경제매체 포브스는 아테네에 기반을 둔 선박 전문가 테오 마쏘파울로스를 인용해 제재를 둘러싼 미국과 이란 간 대립으로 아라비안 걸프만에서 '군사적 충돌'이 발생할 경우, 원유공급이 '심각하게 붕괴될 수 있다'고 보도했다. 그러나 마쏘파울로스는 로잔코브스키가 제시한 이란 시나리오와는 다른 견해를 피력했다.

마쏘파울로스는 "시장은 위기에 처했을 때 더 민감하게 반응하는 경향이 있다. 같은 사실을 놓고도 안정된 시기보다 훨씬 공격적으로 해석하는 것이다. 1956 년 영국과 프랑스가 이집트의 수에즈 운하를 공격했을 때처럼, 호르무즈 해협이 완전히 봉쇄될 가능성은 거의 없다. 다만, 이란이 해협을 봉쇄할 것이라는 기대와 공급붕괴 가능성이 극심한 변동은 야기하고, 이는 원유시장을 강세장으로 만들 것"이라고 설명했다. 포브스는 중동 지역 군사적 충돌로 공급차질 물량이 늘어날 경우, 호르무즈 해협 봉쇄 없이도 유가가 배럴당 100 달러 이상으로 치솟을 수 있다고 예상했다.

원자재 투자 회사인 어게인캐피탈의 존 킬더프 역시 이란산 원유가 실제로 봉쇄될 경우, 유가가 배럴당 100 달러까지 오를 것으로 내다봤다. 킬더프는 오는 11 월 이란산 원유가 100% 차단되면 서부 텍사스산

I . ISSUE & TREND

원유(WTI)는 4 분기 배럴당 85~100 달러에 이르고 최고 105 달러까지 치솟을 가능성이 꽤 있다고 내다봤다. 브렌트유는 110~115 달러가 될 것으로 킬더프는 점쳤다.

◇ 모건스탠리 "공급 붕괴 시 85 달러"

지난 주 월가의 투자은행 모건스탠리는 보고서를 발표하고 브렌트유 전망치를 배럴당 85 달러로 7.5 달러 상향조정했다. 은행은 이란 원유 수출에 대한 미국 정부의 입장이 예상보다 강경하게 나타남에 따라, 공급붕괴량이 클 것으로 전망했다. 또, 리비아와 앙골라의 원유생산량도 빠르게 줄고 있다고 덧붙였다. 결론적으로 러시아와 OPEC 이 시장의 공급부족을 완전히 상쇄하지 못할 것으로 봤다.

◇ 골드만삭스 "무역전쟁 공포는 기우"

오랜 기간 유가 낙관론을 견지해 온 미국 투자은행 골드만삭스는 무역전쟁에 대한 우려가 과장됐다고 평가했다. 미국의 이란 제재와 미중 간 무역전쟁이 격화되는 상황 속에서 골드만은 배럴당 80 달러 초반선의 기존 전망치를 유지했다. 앞서 골드만은 유가가 배럴당 80 달러 초반선에서 움직일 것으로 전망했다. 최근 골드만삭스는 보고서를 발표하고 "원유시장에 대한 우려가 과도하게 쌓여있다"며, "무역전쟁 등 이슈에도 불구하고 글로벌 원유재고 감소에 힘입어 유가는 높은 수준을 유지할 것"이라고 내다봤다.

또 골드만삭스는 미국산 원유에 대한 중국의 보복관세도 국제 원유시장에 별다른 영향을 주지 않을 것으로 예상했다. 중국이 궁극적으로 미국산 원유 수입을 중단하고 러시아, 중동, 서아프리카 등지로 수입처를 옮기면, 미국이 다른 구매자를 찾기 위해 가격을 낮출 수 있지만 이 영향이 오래 가진 않을 것이라는 전망이다.

◇ 안정적인 65~70 달러 시나리오

비교적 현실에 가장 가까운 안정적 시나리오도 있다. 영국 투자은행 바클레이스는 지난 주 올해와 내년 브렌트와 WTI 전망치를 완만하게 상향조정했다. 은행은 이란과 리비아의 공급 감소에 따라 원유시장의 수급이 점차 타이트해질 것이며, 2019 년 WTI 평균가격을 배럴당 65 달러로 제시했다. 바클레이스는 "캐나다 등지에서 발생하는 신규 공급차질과 이란의 공급이 빠르게 감소하고 있다"며 "내년 브렌트유와 WTI 가격을 각각 배럴당 71 달러, 65 달러로 전망한다"고 밝혔다.

지난 주 투자은행 JP 모건 역시 WTI/브렌트유 전망을 바클레이스와 거의 같은 수준으로 상향조정했다. 은행은 올해와 내년 브렌트유 평균가격을 70 달러로 예상했다. 이는 현재 브렌트유가 배럴당 75 달러선에서 움직이고 있다는 점을 고려할 때 온건한 예측처럼 보이지만, 기존 전망치 대비 배럴당 10 달러 올려 잡은 것이다.



I . ISSUE & TREND

JP 모건은 재앙적인 지정학적 사건들에 기반하는 대신, 실제적인 OPEC 회원국들의 상황에 주목했다. 은행 주식리서치팀은 투자 보고서에서 "실제 OPEC 생산량 증가를 둘러싼 불확실성이 증가하고 있다. 현재 회원국들의 예산 제약과 이란 제재 효과는 단기적인 유가상승을 이끌 것"이라고 분석했다. 보고서는 "공급 측면에서 OPEC의 잉여 생산능력 증가와 미국 셰일의 단기순환 등이 유가에 제약을 가할 것이다. 수요 면에선 무역 전쟁, 금리인상 등으로 인한 올해와 내년 낮은 원유수요 성장세가 유가에 하방 압력을 가할 것으로 예상된다"고 밝혔다.

대부분의 애널리스트들도 현재 유가(배럴당 70 달러)를 기준으로, 배럴당 10 달러 이내에서 움직일 것이라 보는 중도적 의견을 견지하고 있다. BMI 리서치가 대표적인데, 이 기관은 브렌트유 전망을 2018년 배럴당 75 달러, 2019년 80 달러로 예상한다.

◇ 러시아 정부 "유가 다시 폭락"

러시아 정부는 시장 주류 의견과 결을 달리 한다. 러 국영매체 스푸트니크에 따르면, 러시아 재무부는 다른 모든 투자은행, 기관들과 달리 유가 붕괴를 예상하고 있다. 유가가 배럴당 50~60 달러를 계속해서 상회할 경우, 유가가 붕괴되며 2014년 목격한 최악의 저유가를 다시 목격할 수 있다고 예측했다. 재무부 측은 "배럴당 70 달러 수준의 국제유가는 장기적인 균형 수준을 웃돈다"며 "이는 또다른 가격 붕괴를 야기할 것"이라고 경고했다.

사실 러시아를 제외하고는 유가 붕괴를 예상하는 애널리스트들은 많지 않다. 트럼프 정부의 전략비축유 방출, 사우디와 러시아, 미국이 세계 원유수요를 충족시킬 만큼 충분한 잉여 생산능력을 보유하고 있다는 등 하방 리스크도 있지만 상승할 것이라는 게 시장의 주된 의견이다.



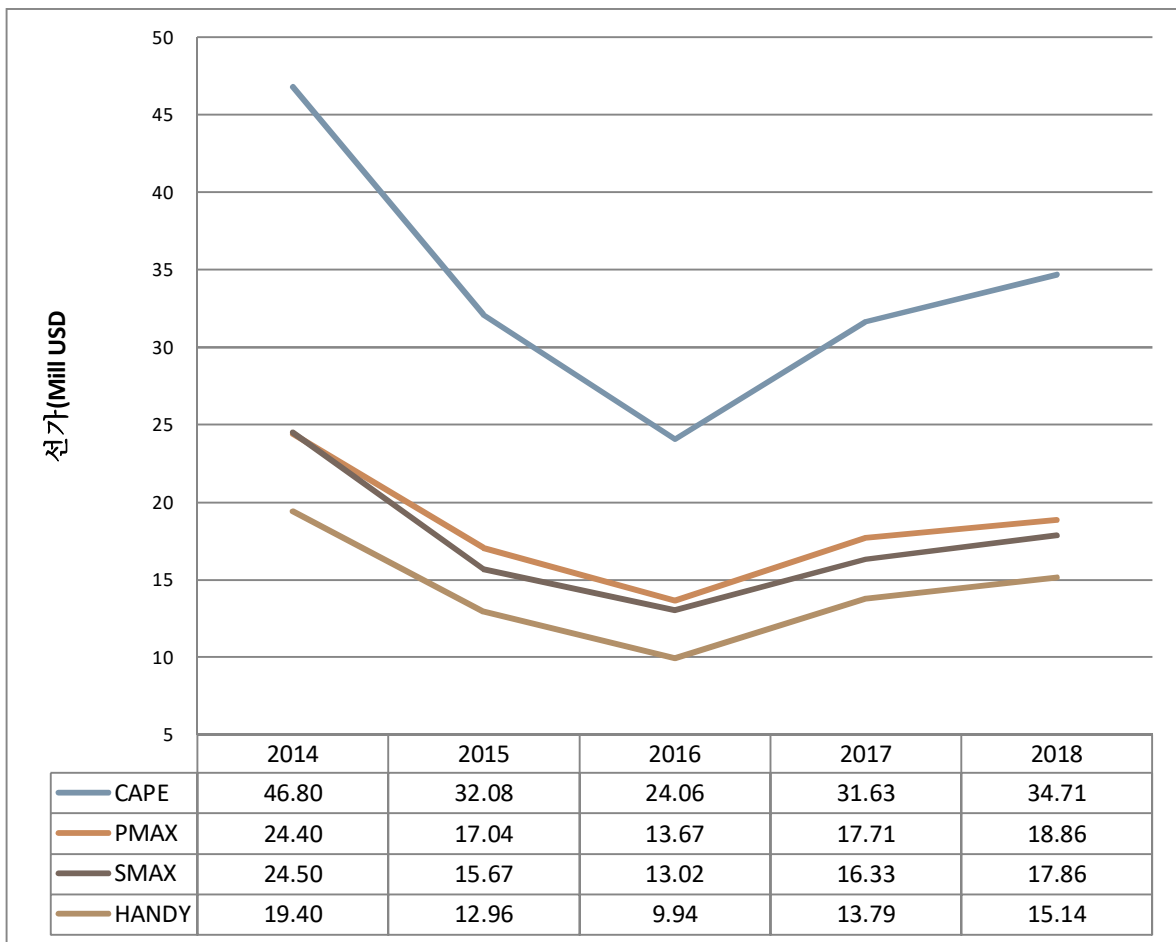
II . BULK CARRIER

(◆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	34.71
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	9.77%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.86
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.49%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.86
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.33%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.14
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.80%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

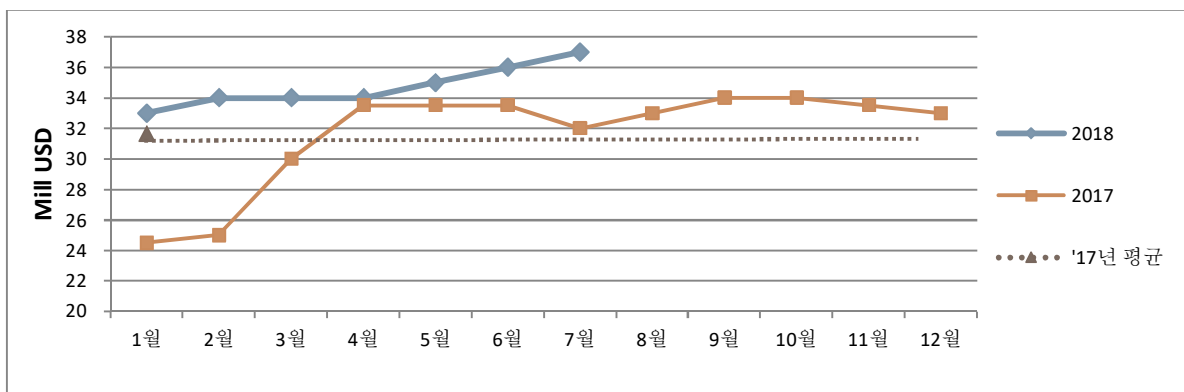




II. BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	CAPE 180k	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.00			34.71
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	2.8%			-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	15.6%			9.8%
	PMAx 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00			18.86
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	5.6%			6.5%
	SMAx 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00			17.86
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.1%	12.5%			9.3%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00			15.14
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	0.0%			-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%			9.8%
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	31.63	
	PMAx	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	17.71	
	SMAx	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.79

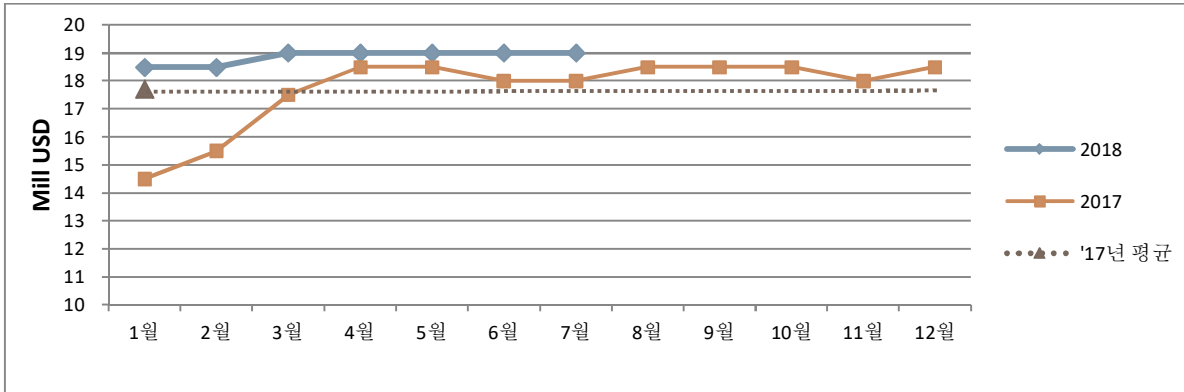
□ Cape



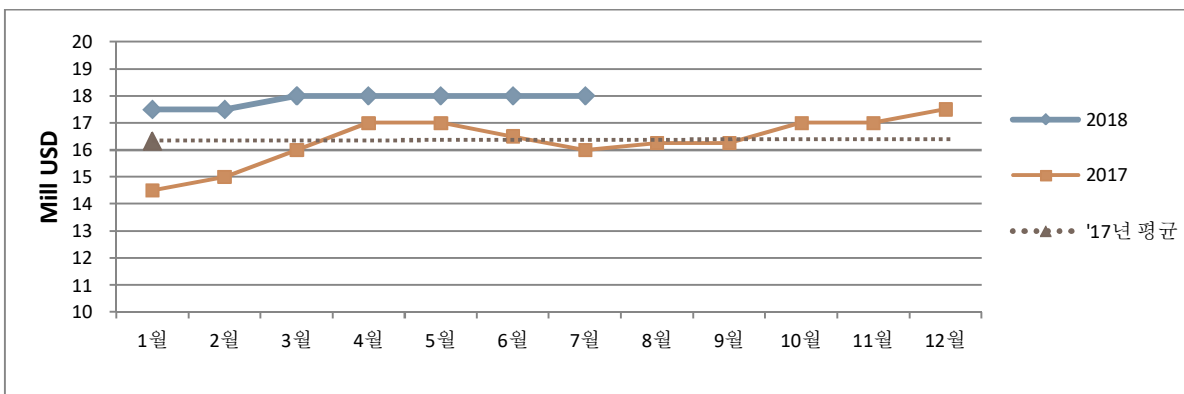


II. BULK CARRIER

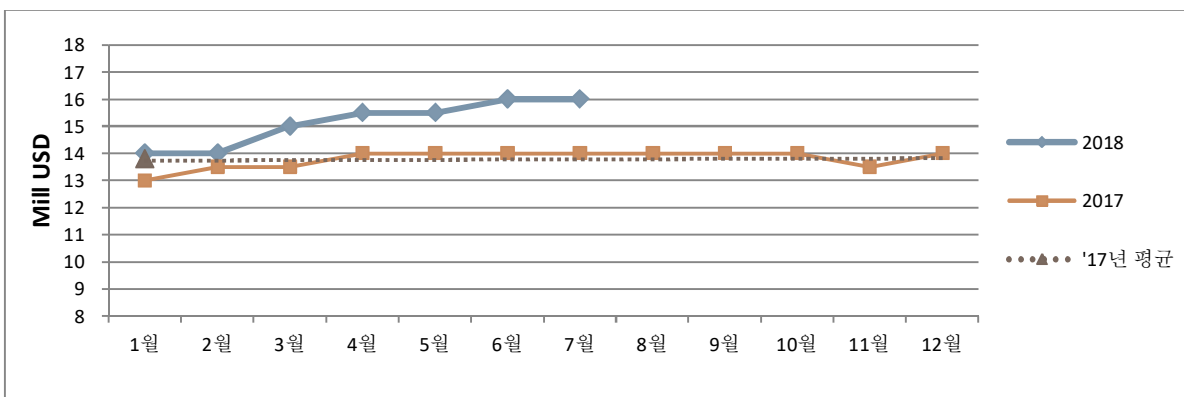
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	FRONT PAGE	299,164	2002	JAPAN	B&W		25.9	Norwegian buyer (ADS Crude), scrubbers fitted, incl long subs
BC	FRONT STRATUS	299,164	2002	JAPAN	B&W		25.9	
BC	FRONT SERENADE	299,164	2002	JAPAN	B&W		25.9	
BC	MALENA	180,387	2016	KOREA	B&W		49	US buyer
BC	CIC TRIAS	180,387	2016	KOREA	B&W		49	
BC	RENA	81,700	2011	KOREA	B&W		18.25	Auction sale, Undisclosed buyer
BC	LADY MARIA OCEAN	76,600	2007	JAPAN	B&W		13	Greek buyer
BC	REDONDO	74,716	2000	CHINA	B&W		-	undisclosed buyer
BC	TAI PLENTY	73,060	2000	JAPAN	SULZ		8.2	Chinese buyer, DD due
BC	SBI ECHO	61,258	2015	JAPAN	B&W		19	undisclosed buyer, 5yrs BB back at USD 5,400pd, purchase option from year 3
BC	AQUARIUS OCEAN	53,478	2005	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9.8	undisclosed buyer, DD due Oct '18
BC	AMBER BEVERLY	53,177	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	12	Chinese buyer
BC	AMBER ALENA	53,177	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	11	
BC	ANNA	52,466	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	9	Chinese buyer
BC	MARIA L	50,380	2003	CHINA	B&W	C 4x36t	8	Chinese buyer
BC	CHRISTINA L	50,380	2003	CHINA	B&W	C 4x36t	8	
BC	THOR ENTERPRISE	42,529	1994	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.6	Undisclosed buyer
BC	TEQUILA SUNRISE	31,612	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.5	Far Eastern buyer
GC	AVEIRO	3,605	2008	SLOVENS KE	WART		4.1	Norwegian buyer (Wilson)



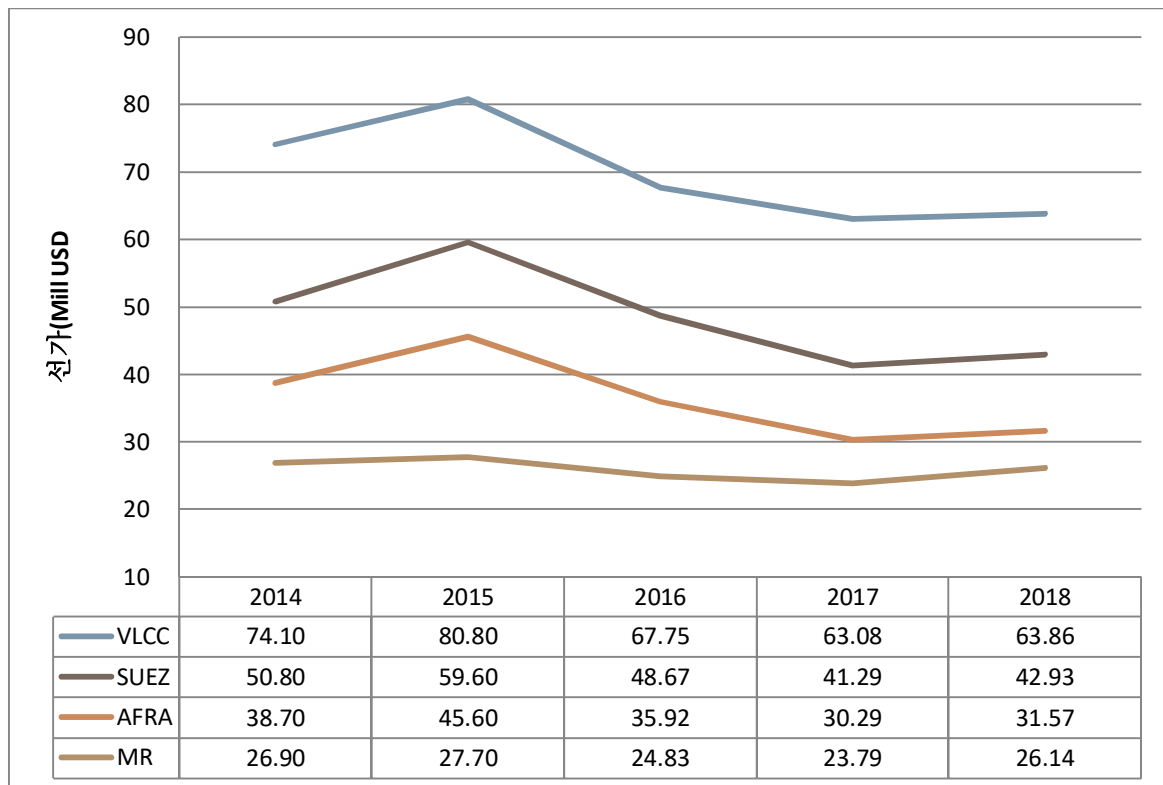
III. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	63.86
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	1.23%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	42.93
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	3.96%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.57
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.22%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.14
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	9.88%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	12.14
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-2.21%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

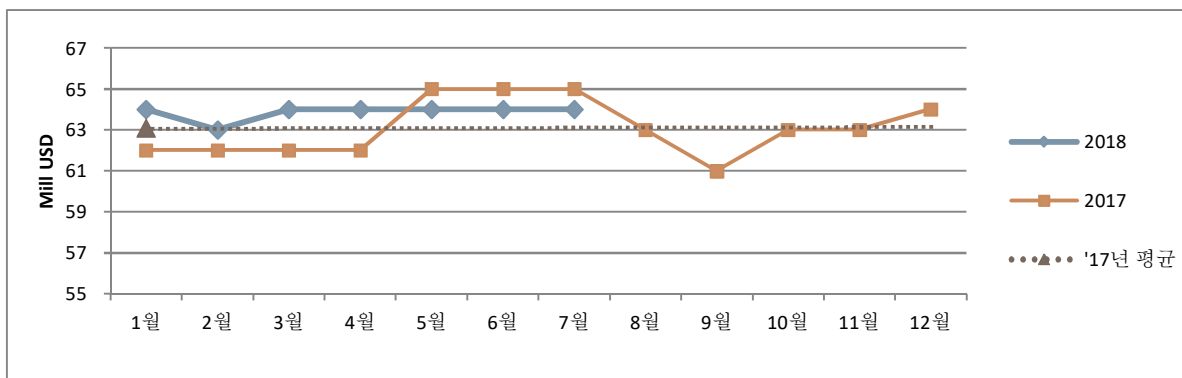




III. TANKER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00			63.86
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%			1.2%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50			42.93
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%			4.0%
	AFR A 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00			31.57
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%	3.2%	3.2%			4.2%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75			26.14
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%			9.9%
CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50			12.14	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%			-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%			-2.2%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.08	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	39.00	41.29	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.29	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00	23.50	23.50	23.79	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.42	

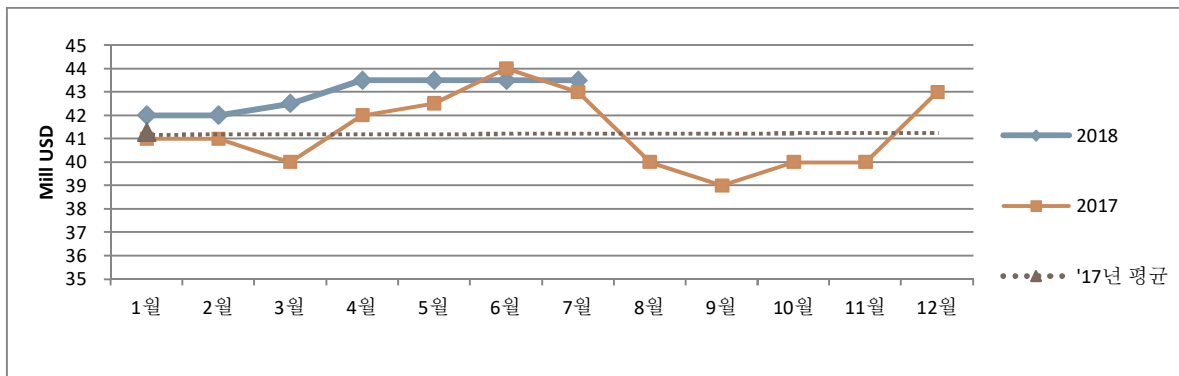
VLCC-310K



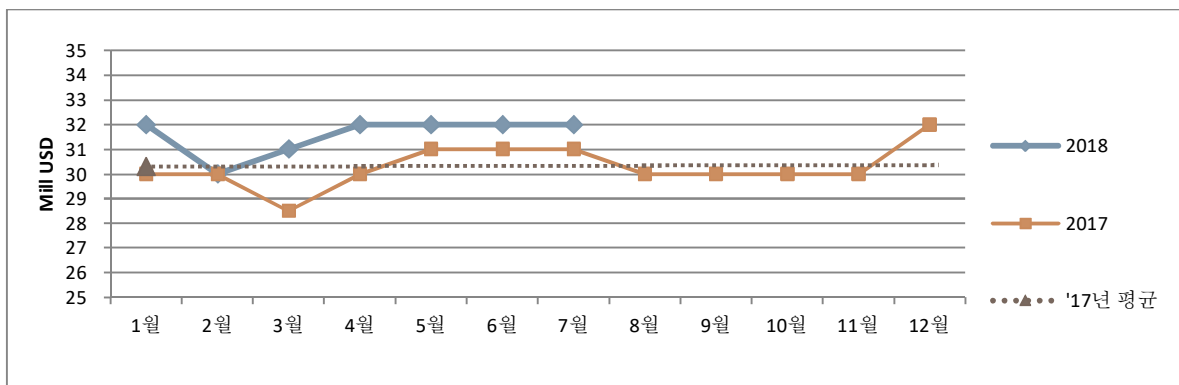


III. TANKER

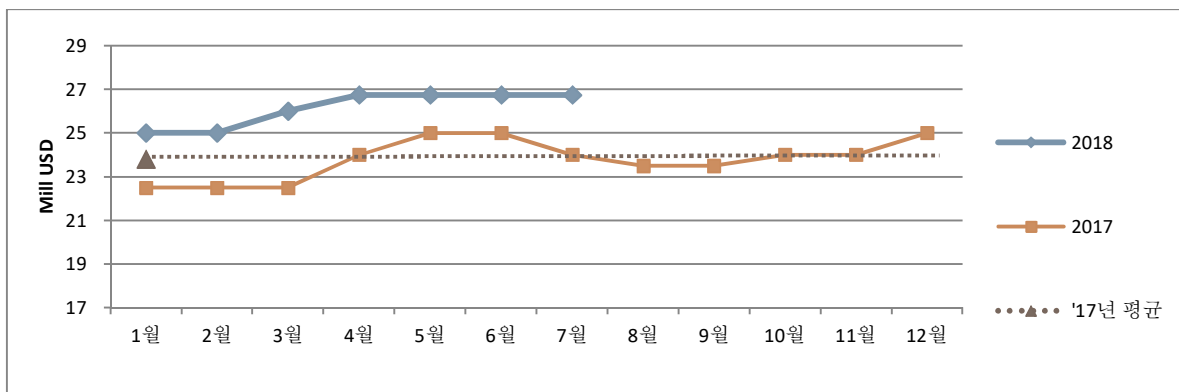
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
OBO	F WHALE	319,869	2011	KOREA	WAR T		45	Auction sale, undisclosed buyer
TANKER	SAMSUNG 2230 RESALE	318,000	2018	KOREA	B&W		88	Scrubber ready, Iraq buyer (Aissot)
TANKER	SAMSUNG 2229 RESALE	318,000	2018	KOREA	B&W		88	
TANKER	BRIGHT HARMONY	309,774	2009	JAPAN	B&W		41	Greek buyer
TANKER	HIGH TRUST	49,990	2016	VIETNAM (KOR)	B&W		29.5	Japanese buyer, Incl.10yrs BB back to D'Amico
TANKER	MAERSK MISHIMA	45,971	2010	JAPAN	B&W		16.5	Greek buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
------	--------	-----	-----	------	-----	------	------	-------	---------

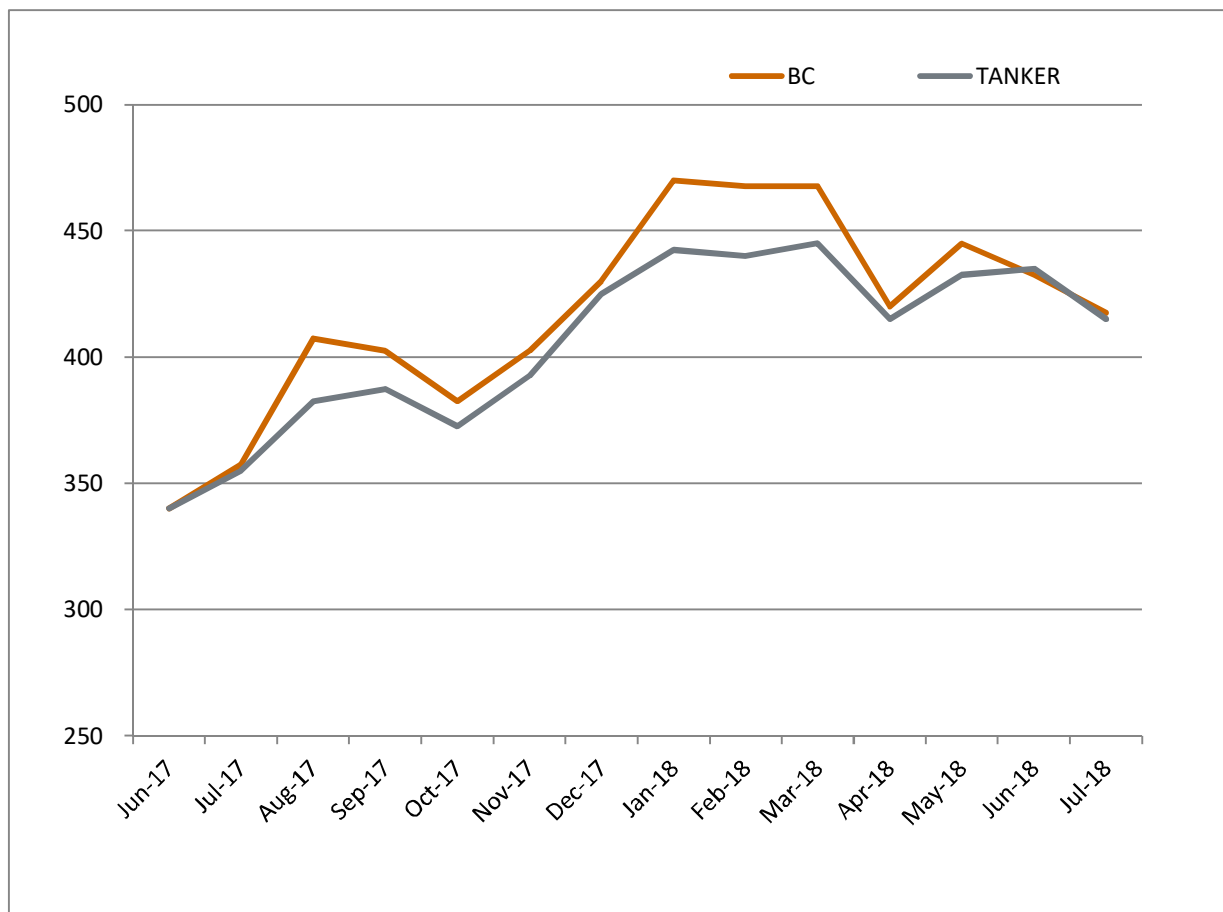


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 7 월	2018 년 7 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	432.14	18.3%	355.00	415.00	-4.6%	16.9%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	445.71	20.2%	357.50	417.50	-3.5%	16.8%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



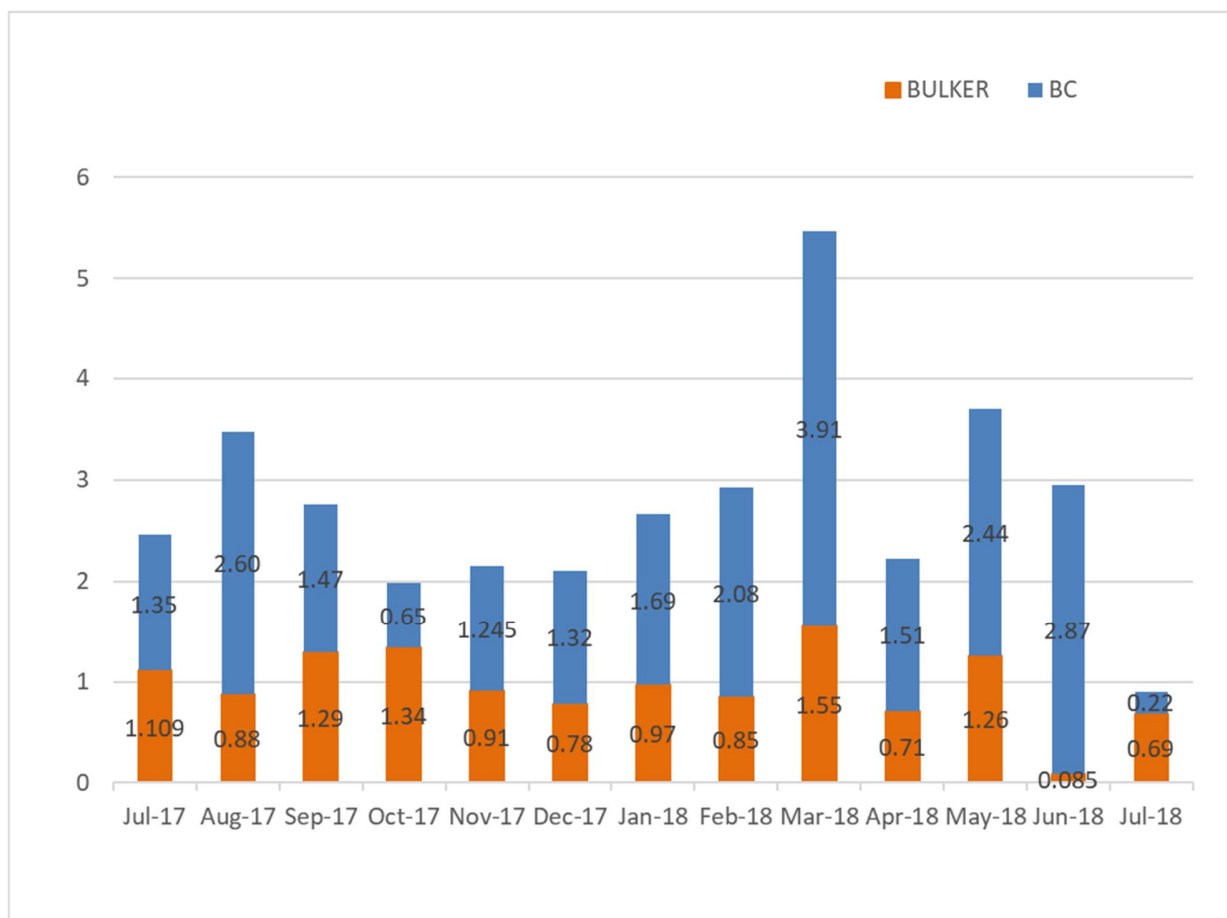


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 7 월		2018 년 7 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	14.72	128.3%	126	111.5%	1.35	9	0.22	-83.7%	8	-11.1%
BC	11.74	292	2.66	22.7%	67	22.9%	0.97	27	0.26	-73.3%	4	-85.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

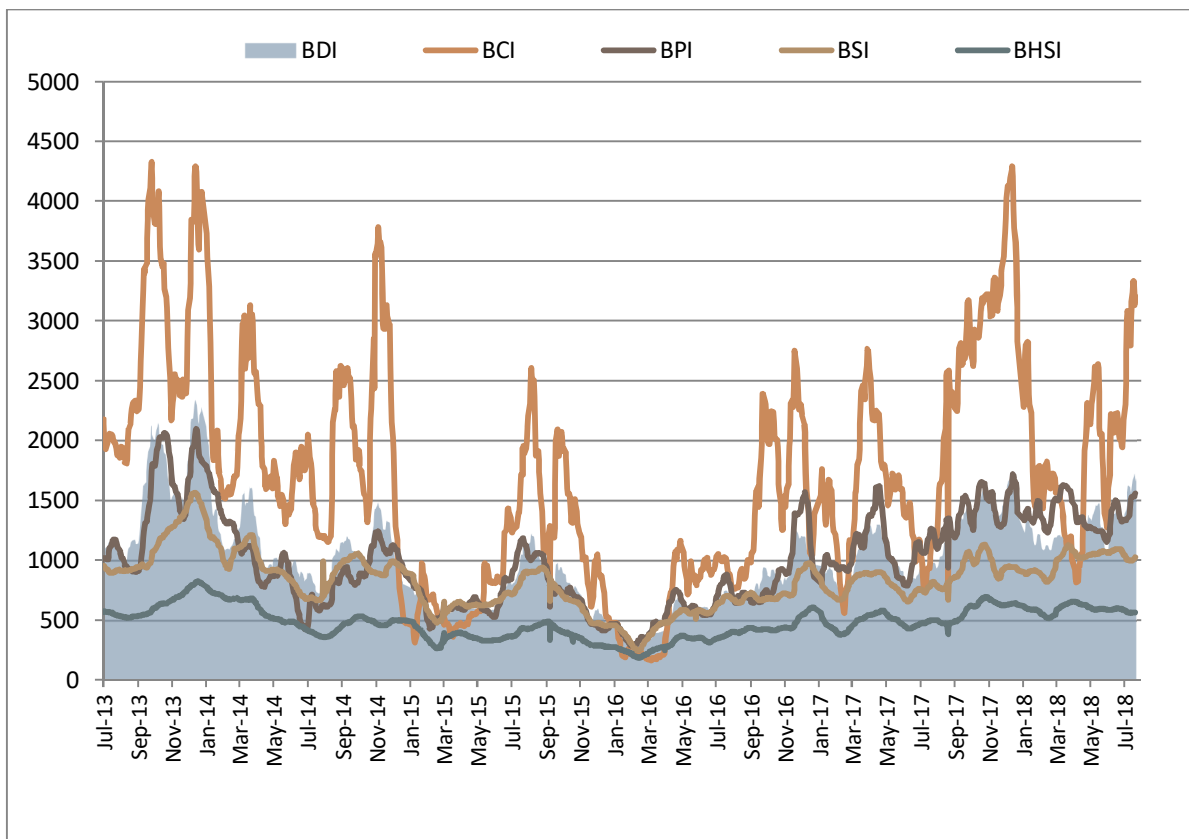
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
LPG	GAS STAL	48,980	16489	1991	JAPAN	MITSU	418	AS IS Singapore, extra payment for bunkers
TANKER	PAFOS	41,354	9864	1993	JAPAN	B&W	436	PAKISTAN
TANKER	MAIDEN ENERGY	29,998	6107	1990	JAPAN	B&W	370	AS IS Belwan
OIL/ CHEM	MAIDEN EAST	17,740	5112	1986	JAPAN	MAN	370	AS IS Belwan



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-07-20	2018-07-13	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1689	1666	▲ 23.00	2337	290
BCI	3205	3156	▲ 49.00	4329	161
BPI	1557	1527	▲ 30.00	2096	282
BSI	1023	995	▲ 28.00	1562	243
BHSI	560	559	▲ 1.00	821	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	460.50	▼-2.00	421.00	▼-11.00	439.00	▼-4.00
IFO180	493.00	▼-2.00	458.00	▼-9.00	497.50	▲1.50
MGO	642.50	▼-13.50	614.00	▼-17.00	661.00	▼-15.50

❖기준일 : 7 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-07-20	2018-07-13	CHANGE
미국달러	1131.20	1118.40	▲12.80
일본엔(100)	1005.91	1010.85	▼-4.94
유로	1317.23	1307.47	▲9.76
중국위안	167.19	168.27	▼-1.08

❖최초고시, 매매기준율기준



VI. 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)

Leo J.M. Jung (정재문 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6409

Mob.010-3273-4008

snp@stlkorea.com

leo@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)

Jiwon Song (송지원 사원)

Tel. 070-7771-6417

Mob.010-4042-9803

snp@stlkorea.com

jiwon@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