

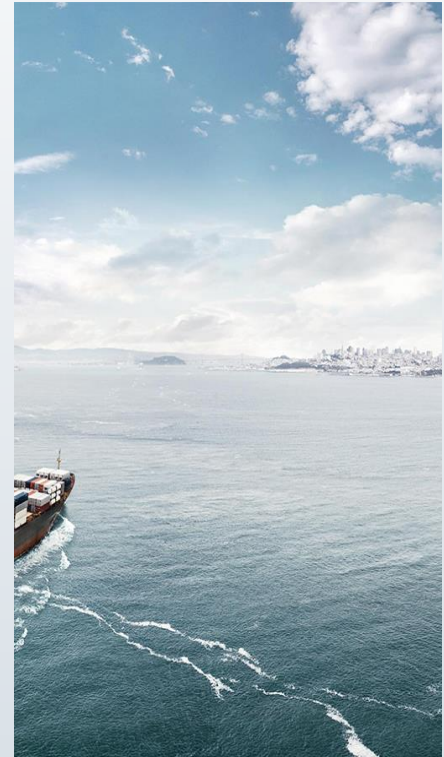


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.338

Updated February 23, 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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
STL News & Information	19
Contact Information	21

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

I. ISSUE & TREND

1. 한국 해운업 위상 '흔들'...해운사 자산가치 두 단계 '하락'

한국이 세계 주요 국가의 해운사 자산가치 순위에서 8 위를 기록했다. 지난해보다 순위가 두단계 하락하면서 해운 위상이 하락했다. 그나마 10 위권을 유지할 수 있었던 건 현대글로벌비스와 화물운송업체 유코카캐리어스의 자산 가치 덕분이다. 정부가 해운재건 5 개년 프로젝트를 가동했지만, 별다른 효과가 없다는 평가가 나온다.

23 일 업계에 따르면 영국 선박가치평가기관 베슬스밸류(VESSELSVALUE)가 집계한 '세계 10 대 해운국 자산가치 통계'에서 한국이 8 위를 차지했다. 이번 통계에는 자동차 운송업체, 로로 선박 및 크루즈 선박에 대한 데이터가 포함됐다. 세가지 선박 유형이 순위 통계를 포함해 총 자산 가치와 국가 순위를 매긴 것.

한국은 현대글로벌비스와 화물운송업체 유코카캐리어스의 자산 가치로 겨우 10 위권 안착에 성공했다. 지난해 6 위였던 순위가 두단계 하락했다. 국가 소유의 유조선과 벌크선의 가치는 하락했지만, 자동차선의 가치로 부분적으로 상쇄해 8 위를 차지했다.

세계 자동차 및 해상 운송 수출의 주요 국가인 한국은 주요 선주로 자동차운반선(PCTC) 선단을 확대한 현대글로벌비스와 기아자동차, 글로벌비스가 공동으로 지분 20%를 보유한 유코가 있다. 이들은 대량 자동차 생산과 해상 수출이 가능해지면서 세계에서 세 번째로 큰 자동차 운송회사가 됐다.

해운사 보유 자산가치 1 위는 일본이 차지했다. 일본은 총 자산 1150 억 달러로 세계 선주 중 가장 높은 가치 평가를 받다. 지난해 하반기 컨테이너선 시장의 매출 증가 덕에 가치가 상승했다. 선주 상위 10 개국 중 일본은 58 억 달러로 액화석유가스(LNG) 선단의 가치가 가장 높았다. 자동차 함대의 가치는 73 억 달러로 이는 두 번째로 큰 자동차 소유주인 노르웨이 모든 함대 가치 3 배에 달한다.

일본 자동차 운송 선단의 소유권은 해운사 NYK, MOL, K LINE 등이 공유한다. 해당 선사에서 운영하는 선박은 아시아 글로벌 수출의 70% 이상을 차지한다. 일본에 이어 △중국 △미국 △그리스 △싱가포르 순으로 함대 자산가치가 높았다. 독일과 영국은 각각 6, 7 위에 올랐다. 노르웨이와 스위스도 10 위권 안착에 성공했다.

I. ISSUE & TREND

한국 함대 자산가치를 올려준 현대글로벌비스와 유코카캐리어스는 현대·기아차의 완성차 해상운송을 맡고 있다.

앞서 유코카캐리어스는 지난 2019 년 12 월 31 일 현대자동차그룹과 해상 운송 계약을 갱신, 종전대로 40% 물량 운송하기로 했다. 계약은 2 년간 유지된다. 국제해사기구(IMO) 2020 규정에 따라 초저유황선박유(VLSFO) 가격 기반으로 한 bunker 조정 계수가 포함된다.

현대·기아차의 완성차 해상운송을 맡고 있는 유코카캐리어스는 현대차그룹과 계약 갱신으로 기존 운송 물량을 유지하게 됐다. 현재 현대·기아차의 완성차 해상운송은 현대글로벌비스 60%와 유코카캐리어스 40%가 분담하고 있다.

2. 공(空) 컨테이너, 신조 가격 80% 급등...선사, 자사 발주 움직임도

신조 공컨테이너 가격이 급등하고 있다. 관계자에 따르면 1 월 시점에서 20 피트형 드라이 컨테이너의 신조 가격은 3,500 달러 이상으로 전년 동기에 비해 80% 이상 증가했다. 컨테이너 부족이 문제가 되는 가운데 중국 제조업체에 주문이 쇄도한 것으로 알려졌다. 한편 이 가격 급등에 컨테이너 리스회사는 추가 정비를 망설이고 있어 선사가 자사 발주를 하는 움직임이 나오고 있다. 당분간 신조 가격은 높은 가격으로 추이할 전망이라고 일본해사신문이 전했다.

NYK 조사그룹 정리에 따르면 2020 년 한해 드라이 컨테이너의 신조 가격(공장 인도)은 20 피트형이 1915 달러, 40 피트형 하이큐브가 3270 달러였다. 현재 20 피트형 신조 가격은 전년 동기의 40 피트형 하이큐브를 웃돌고 있다. 또 현재 40 피트형 하이큐브 가격은 6000 달러 이상으로 이쪽도 1 년 전 수준을 80% 이상 웃돌고 있는 것으로 보인다.

컨테이너 매매 등에 정통한 업체에 따르면 “현재 신조 가격은 역대 최고 수준으로 급등하고 있다. 리스회사는 투기적인 발주를 삼가지 않을 수 없을 것이다”고 말한다.

I. ISSUE & TREND

작년 중반부터 해상 컨테이너 부족이 국제물류의 혼란 요인이 되고 있으나 올해 중반에는 안정된다는 견해도 있다. 상황이 안정된 후에도 평상시의 2 배 가까운 가격으로 발주한 컨테이너를 많이 안고서는 리스회사로서는 채산성이 맞지 않는다.

한편 컨테이너 선사는 시황 개선으로 대형 컨테이너선의 발주 재개 등 투자 여력이 생겼다. 화주의 서플라이체인 유지를 위해서도 밀전이 되는 공컨테이너를 스스로 정비하고 상황 개선에 노력하려 하고 있다.

대만선사 에버그린은 1 월 초, 약 24 억 8500 만대만달러를 투자해 드라이 컨테이너 1 만 3000 개, 리퍼 컨테이너 5500 개의 신조 정비를 임원회의에서 결의한 것을 발표했다. 대만선사 완하이라인도 지난번 중국 컨테이너 제조업체 CIMC 에 총 8 만 2000TEU 를 발주했다.

NYK 조사그룹 정리에서는 2020 년 한해의 드라이 컨테이너 생산량(20 피트, 40 피트형 합계)은 전년대비 3% 감소한 223 만 8000TEU 로 추정된다. 이에 대해 올해 1 월의 생산량은 50 만 TEU 를 돌파한 것으로 보인다. 드라이 컨테이너 생산 능력의 90% 이상을 차지하는 중국에서는 조업시간 연장 등, 계속해서 공장을 풀가동하고 있다.

관계자에 따르면 중국 정부도 자국의 수출입 산업을 위해서뿐만 아니라 자국 철강업의 제품 공급지가 되기 때문에 컨테이너 제조를 지원할 방침이라고 언급했다고 일본해사신문은 보도했다.

3. [국제유가] 글로벌 경기 회복 조짐... WTI, 3.7% 급증

코로나 19 백신 보급에 따라 글로벌 경제 활동이 재개될 것으로 보이는 가운데 국제유가가 지난해 1 월 이후 최고 수준으로 올랐다.

22 일(현지시각) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 미국 서부텍사스산 원유(WTI)는 전거래일에 비해 배럴당 2.25 달러 상승(3.79%)한 61.49 달러에, 중동산 두바이유는 0.45 달러 오른 61.28 달러에 거래를 마쳤다. 사흘 만에 반등한 WTI 는 61 달러대로 올라섰다.

런던 ICE 선물거래소의 북해산 브렌트유는 전거래일대비 2.33 달러 상승한 65.24 달러에 거래됐다.

I. ISSUE & TREND

리스태드에너지의 파올라 로드리게즈 마시우 부대표는 "유가 60 달러 상향 돌파는 원유 시장이 과잉공급과의 오랜 투쟁 끝에 마침내 수면 위로 부상하고 있다는 의미"라며 "다시 정상으로 돌아가는 것 같은 느낌"이라고 말했다.

유가는 지난해 11 월 이후 60% 넘게 올랐다. 코로나 19 백신의 접종이 시작됐고, OPEC+(석유수출국기구 및 10 개 비회원 산유국 연대체)는 감산을 지속하며 유가를 지지했다. OPEC 을 이끄는 사우디아라비아는 2~3 월 하루 평균 100 만배럴을 자발적으로 더 줄인다.

골드만삭스가 유가 전망을 상향 조정한 점도 주목을 받았다.

골드만삭스는 2 분기와 3 분기 브렌트유 전망치를 70 달러 및 75 달러로 각각 높였다. 골드만은 원유 수요 회복과 비탄력적 공급으로 원유시장 내 수급 개선세가 이어질 것으로 평가했다.

한편, 조 바이든 미 행정부의 1 조 9000 억달러 규모 재정부양책이 주중 하원 표결에 들어갈 가능성이 있다. 또 바이든 행정부는 다음 달 인프라 및 오바마케어 확장 등이 담긴 수조달러 규모의 경기 회복 패키지를 발표할 전망이다.

4. SOX 보다 더욱 강력한 규제 시행 예정...해운, 조선업계 선제적 대응 필요

SOX 보다 더 강력한 규제가 시행될 예정이어서 해운, 조선업계 선제적 대응이 필요하다는 지적이다.

신한금융투자 수석연구원에 따르면 IMO(국제해사기구) MEPC(해양환경보호위원회) 75 차 회의에서 현존선에 대한 EEXI (에너지효율지수) 적용이 승인됐고 신조선에 대한 EEDI(선박제조연비지수) PHASE3(3 단계)를 강화하는 방안이 채택됐다. EEXI 적용은 6 월에 있을 IMO MEPC 76 차에서 최종 승인될 예정이다. 구체적인 규제안은 76 차 회의전에 발표될 예정이다.

EEXI(ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX) 채택시 현존선은 CO2 배출량에 따라 5 단계로 구분되며 2023 년 1 월부터 선박 출력에 따른 제재를 받을 예정이다. 선박 출력 제재는 선박 속도 하락으로 이어질 전망이다. 선박 출력을 유지하기 위해서는 친환경 설비 장착이 필요할 전망이다. 선박

I. ISSUE & TREND

속도 하락은 실질 선복량을 하락시키는 효과가 있고 친환경 설비설비/연료 비용은 노후선 폐선을 가속화시킬 수 있다. 2023 년 1 월부터 폐선 증가증가, 실질 선복량 감소에 따른 운임 상승, 신규 선박발주 증가가 가능하다.

2025 년 1 월 부터 발효 예정이었던 EEDI(ENERGY EFFICIENCY DESIGN INDEX) PHASE3 는 일부 대형 선종의 경우 2022 년 4 월부터 선제적으로 적용받게 될 예정이다. 컨테이너선이 가장 강력한 규제를 받게될 전망이다. 약 12,000TEU~20,000TEU 선박은 기준선 대비 45%, 2 만 TEU 급 이상의 선박은 기준선 대비 50% 이상의 연료효율성 개선이 필요하다. 업황 호황과 함께 대형 컨테이너선의 발주를 더 자극할 요인이다.

강화되는 CO2 배출 규제로 LNG 연료 추진선 발주 비중 상승을 전망된다. 수주잔고내 LNG 연료 추진선 비중은 2021 년 1 월 17.6%(+5.4%P YOY, DWT 기준기준)로 상승했다.

SOX 규제, ESG(환경 · 사회 · 지배구조) 강화, LNG 연료 추진선 가격 하락으로 발주 비중이 상승하고 있다. 선종별 LNG 추진선 발주 비중은 LNG 100.0%, 컨테이너 25.1% 순으로 높다. LNG 운반선은 LNG 을 저장하고 있어 연료 사용이 용이하다. 선진국에 있는 대형 항구를 주로 취항하는 컨테이너선은 상대적으로 LNG 벙커링 설비 접근이 용이하다.

2020 년 한국조선사들의 수주 점유율은 43.8%(+11.9%P YOY)로 상승했다. 벌크선 발주 부진, LNG 연료 추진선 비중 증가가 원인이다. 한중일 수주잔고 감소는 각각 2.7%, 22.0%, 78.0%였다. 한국조선사들의 LNG 연료 추진선 점유율 65.4%다. 선종 별로는 LNG 86.8%, 컨테이너 69.2%, 원유운반선 57.4%, 벌크선 15.3%다. 지속적인 환경규제로 강화로 한국조선사들의 점유율 상승을 전망하고 있다고 신한금융투자 수석연구원은 밝혔다.

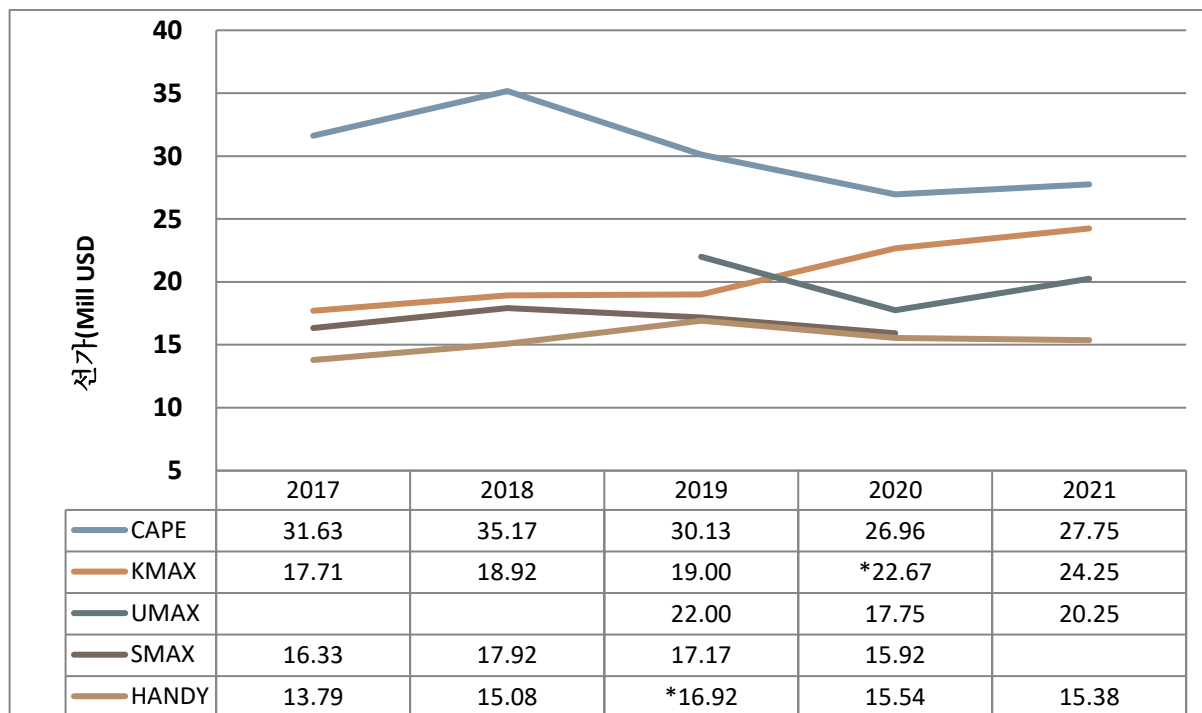
II. BULK CARRIER

(◆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	27.75
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	2.94%
Kamsarmax 82K (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	24.25
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	6.99%
Ultramax 60-61K (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	20.25
	--	--	--	-19.32%	14.08%
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	15.38
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	-1.07%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

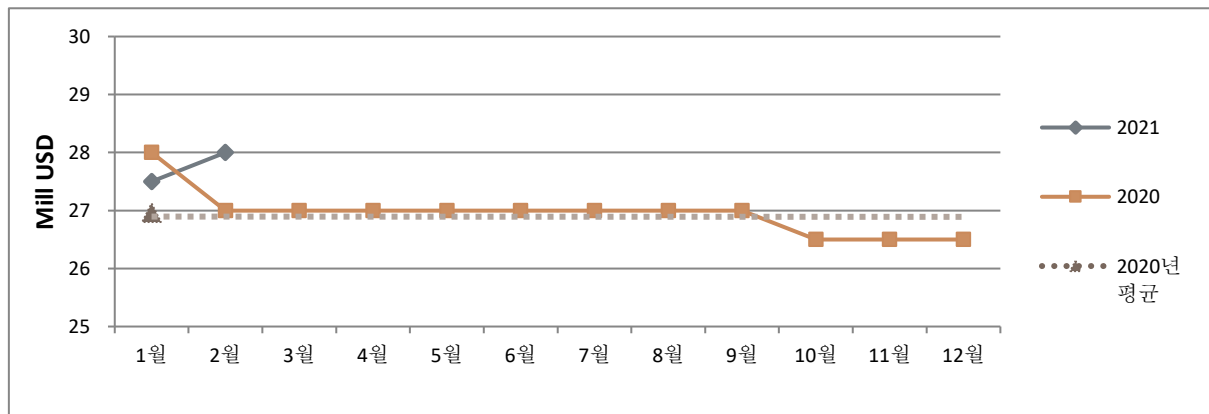
(◆선령 5 년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

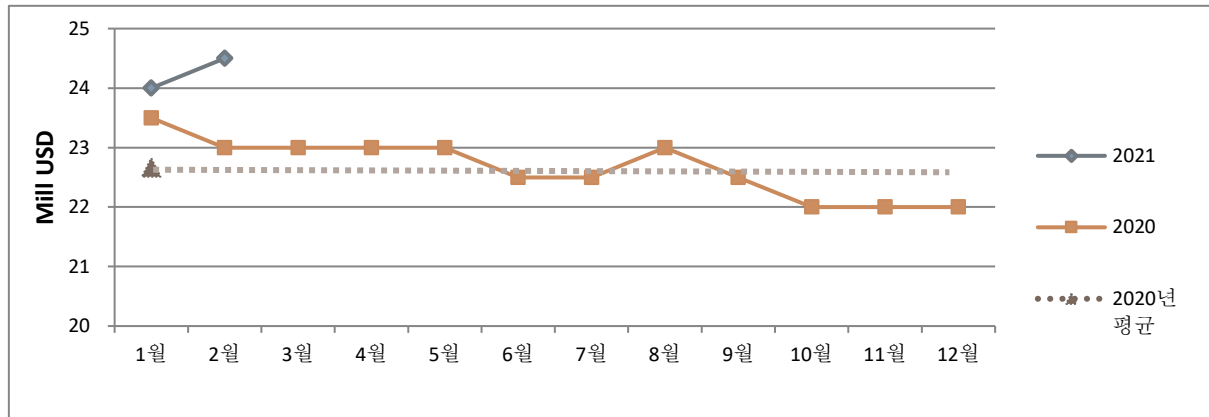
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00					27.75
		전월대비	3.8%	1.8%					-
		전년대비	-1.8%	3.7%					2.9%
	KMAX 82K	선가	24.00	24.50					24.25
		전월대비	9.1%	2.1%					-
		전년대비	2.1%	6.5%					7.0%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.50					20.25
		전월대비	12.7%	2.5%					-
		전년대비	--	--					--
	HANDY 37K	선가	14.75	16.00					15.38
		전월대비	0.0%	8.5%					-
		전년대비	-13.2%	-5.9%					-1.1%
2020	CAPE (180K)		28.00	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	22.67
	SMAX (58K)		17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.92
	HANDY (37K)		17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	15.54

□ Cape

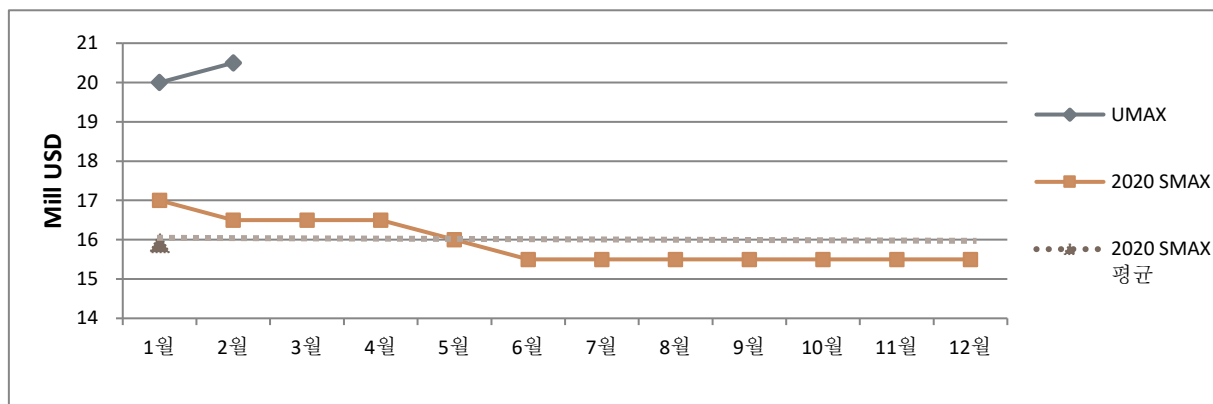


II. BULK CARRIER

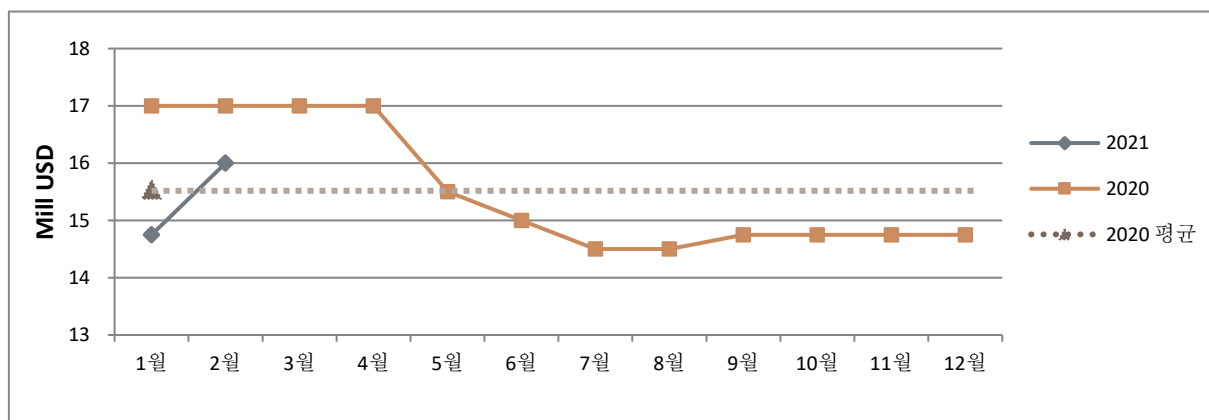
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SUEZ HANS	158,574	2011	KOREA	B&W	50-2EB	Greece Buyer	
BC	SUEZ RAJAN	158,574	2011	KOREA	B&W			
BC	MAGICA G	82,740	2012	KOREA	B&W	16-16.2	Greece Buyer	
BC	KINOURA	82,250	2012	JAPAN	B&W	18	Undisclosed Buyer, BWTS fitted, Scrubber fitted	
BC	GLOBE ELECTRA	80,370	2010	KOREA	B&W	15.75	Greece Buyer, BWTS fitted	
BC	GLOBE DANAE	80,306	2010	KOREA	B&W	15.75	Greece Buyer, BWTS fitted	
BC	BULK HERO	61,245	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	20.6	Undisclosed Buyer, BWTS fitted
BC	OCEAN PHOENIX	56,208	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	10.2-10.3	Far Eastern Buyer
BC	AQUA ATLANTIC	55,499	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.2	Undisclosed Buyer
BC	CAPTAIN CHERIF	53,556	2004	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.6-6.7	Turkish Buyer
BC	BALTIC LEOPARD	53,446	2009	CHINA	B&W	C 4x35t	--	Undisclosed Buyer
BC	BELORIENT	50,292	2008	INDONE SIA	B&W	C 4x35t	6.9-7.1	Chinese Buyer
BC	FOUR AIDA	34,408	2009	KOREA	B&W	C 4x35t	8	Undisclosed Buyer
BC	ATLANTIC EMBLEM	29,637	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10	Greek Buyer, BWTS fitted
BC	SUN PRIME	29,478	1998	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	3.5	Middle East Buyer

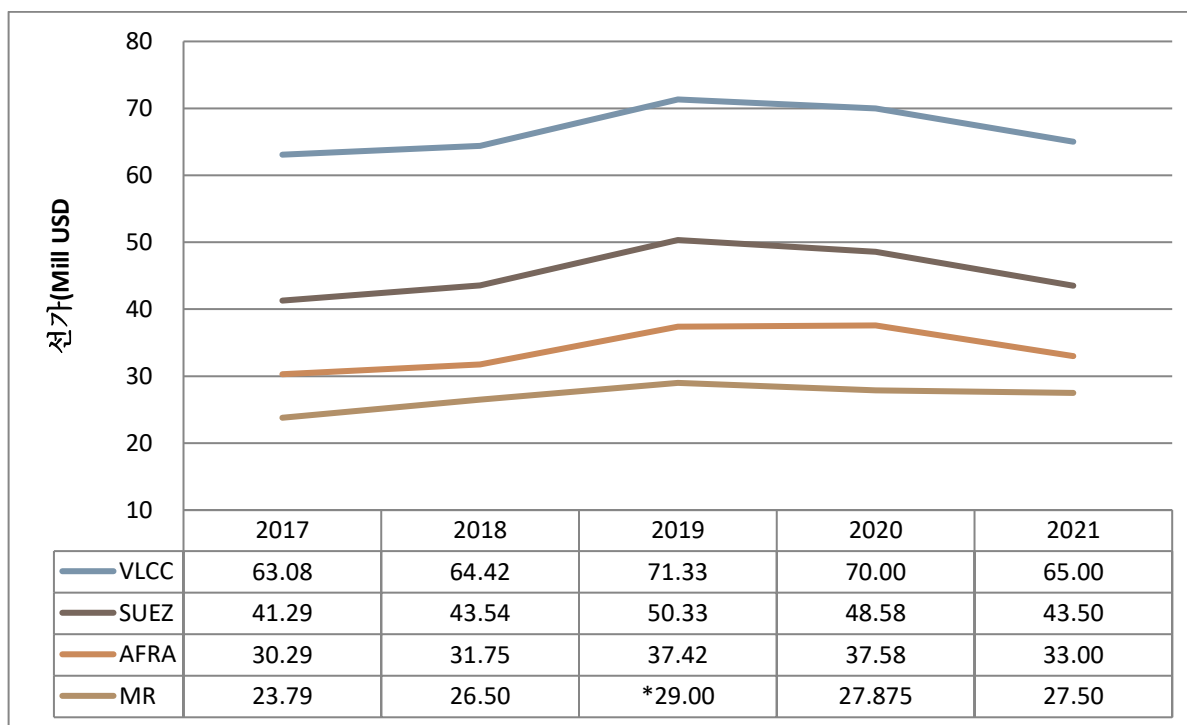
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	65.00
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-7.14%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	43.50
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-10.46%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	33.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-12.20%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	23.79	26.50	*29.00	27.875	27.50
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-1.35%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

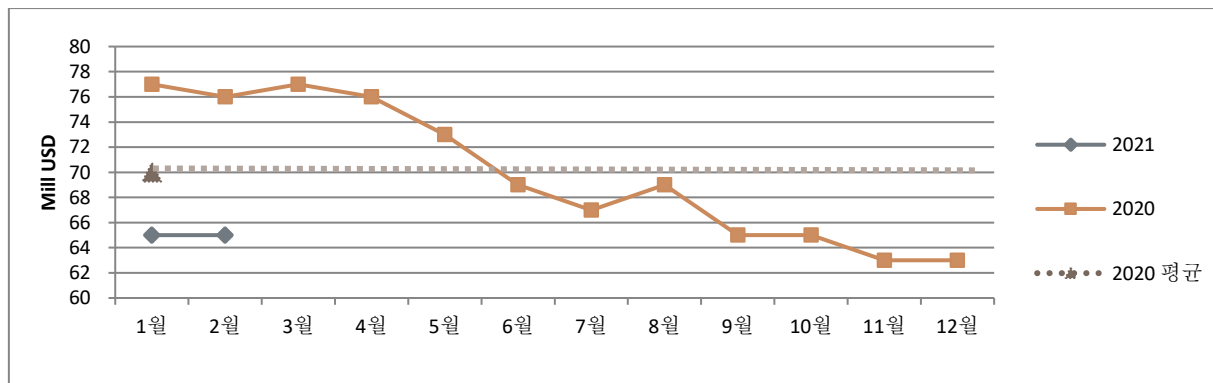
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)



III. TANKER

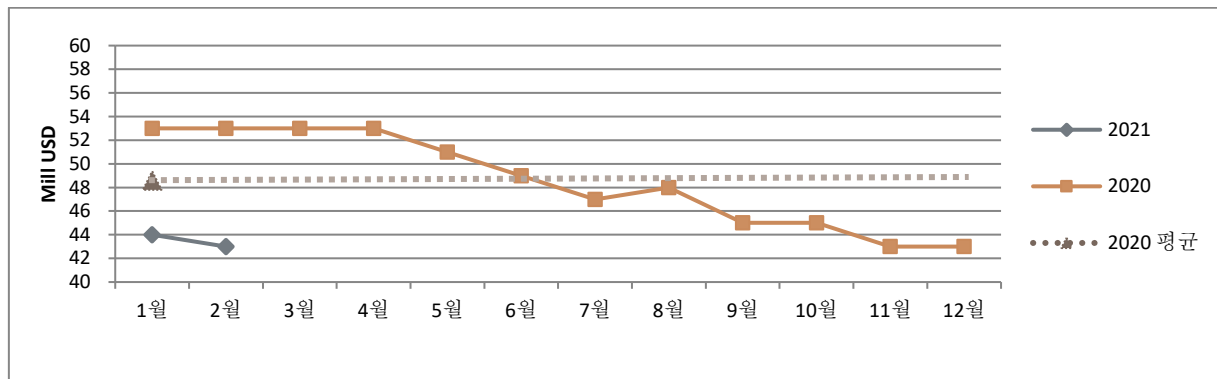
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	VLCC 310K	선가	65.00	65.00					65.00
		전월대비	3.2%	0.0%					-
		전년대비	-15.6%	-14.5%					-7.1%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00					43.50
		전월대비	2.3%	-2.3%					-
		전년대비	-17.0%	-18.9%					-10.5%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00					33.00
		전월대비	1.5%	0.0%					-
		전년대비	-19.5%	-22.4%					-12.2%
	MR 51K	선가	27.50	27.50					27.50
		전월대비	5.8%	0.0%					-
		전년대비	-8.3%	-11.3%					-1.3%
2020	VLCC		77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	70.00
	SUEZ		53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	48.58
	AFRA		41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	37.58
	MR		30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	27.88

VLCC-310K

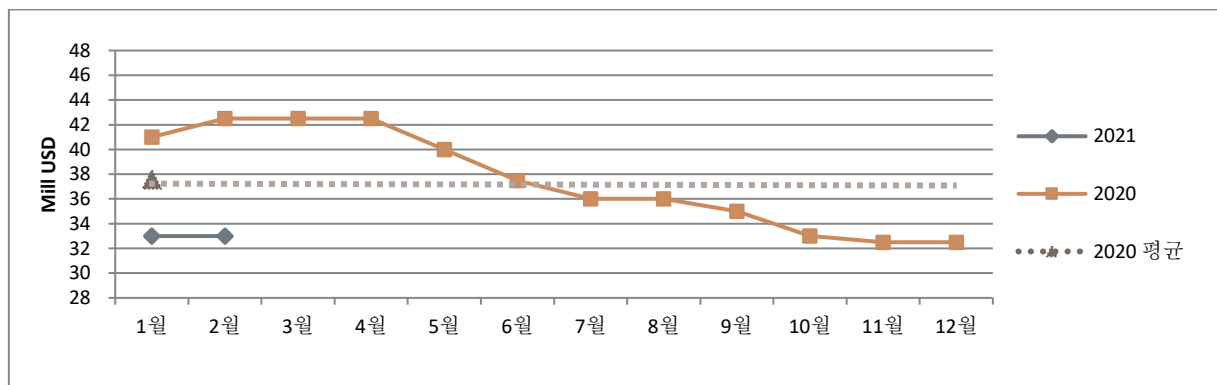


III. TANKER

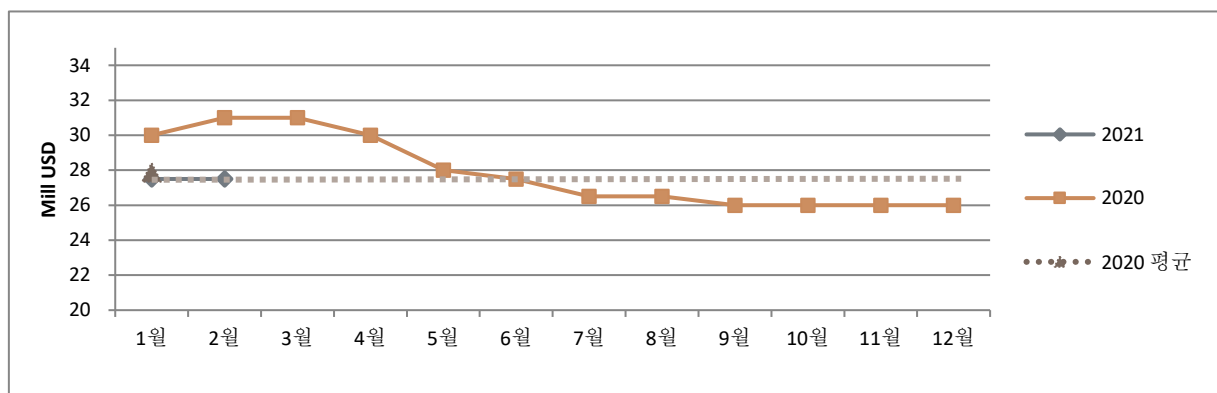
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CASTOR VOYAGER	104,866	2006	KOREA	B&W		12	Undisclosed Buyer
TANKER	AMAZON EXPLORER	72,910	2002	KOREA	B&W		9.1	Indian Buyer
TANKER	OCEAN NEPTUNE	50,346	2005	KOREA	B&W		7.5	Greek Buyer
TANKER	BRIGHT FORTUNE	48,000	2010	JAPAN	B&W		13.5	Greek Buyer (Velos Tankers)
LNG	METHANE PATRICIA CAMILA	86,170	2010	KOREA	WART		--	Japanese Buyer (Meiji Shipping), BWTS fitted
LNG	METHANE MICKIE HARPER	86,170	2010	KOREA	WART			

2) CONTAINER, REEFER, ETC

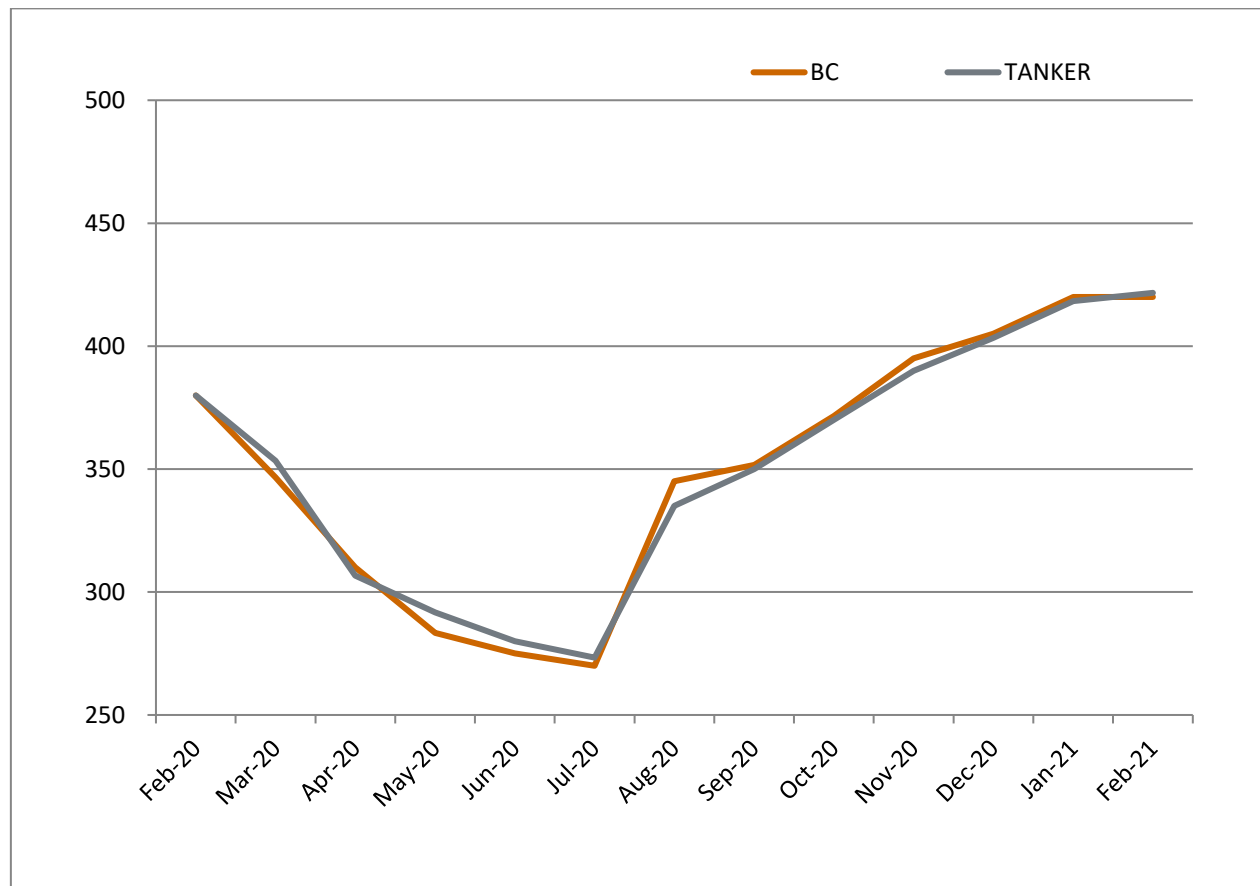
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	E. R. KOBE	68,196	2001	KOREA	B&W	5762	TEU	116 -7EB	UK Based (Global Ship Lease)
CONT	E. R. LOS ANGELES	68,131	2001	KOREA	B&W	5762	TEU		
CONT	E. R. CANADA	68,025	2001	KOREA	B&W	5762	TEU		
CONT	E. R. FRANCE	67,591	2001	KOREA	B&W	5762	TEU		
CONT	E. R. BERLIN	67,580	2000	KOREA	B&W	5762	TEU		
CONT	E. R. LONDON	67,566	2000	KOREA	B&W	5762	TEU		
CONT	E. R. FELIXSTOWE	67,564	2000	KOREA	B&W	5762	TEU		
CONT	MY NY	66,270	2004	JAPAN	B&W	5570	TEU	25	Taiwanese Buyer (Wan Hai Lines)

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 2 월	2021 년 2 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)			증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	420.00	21.9%	380.00	421.67	0.8%	11.0%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	420.00	21.9%	380.00	420.00	0.0%	10.5%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)

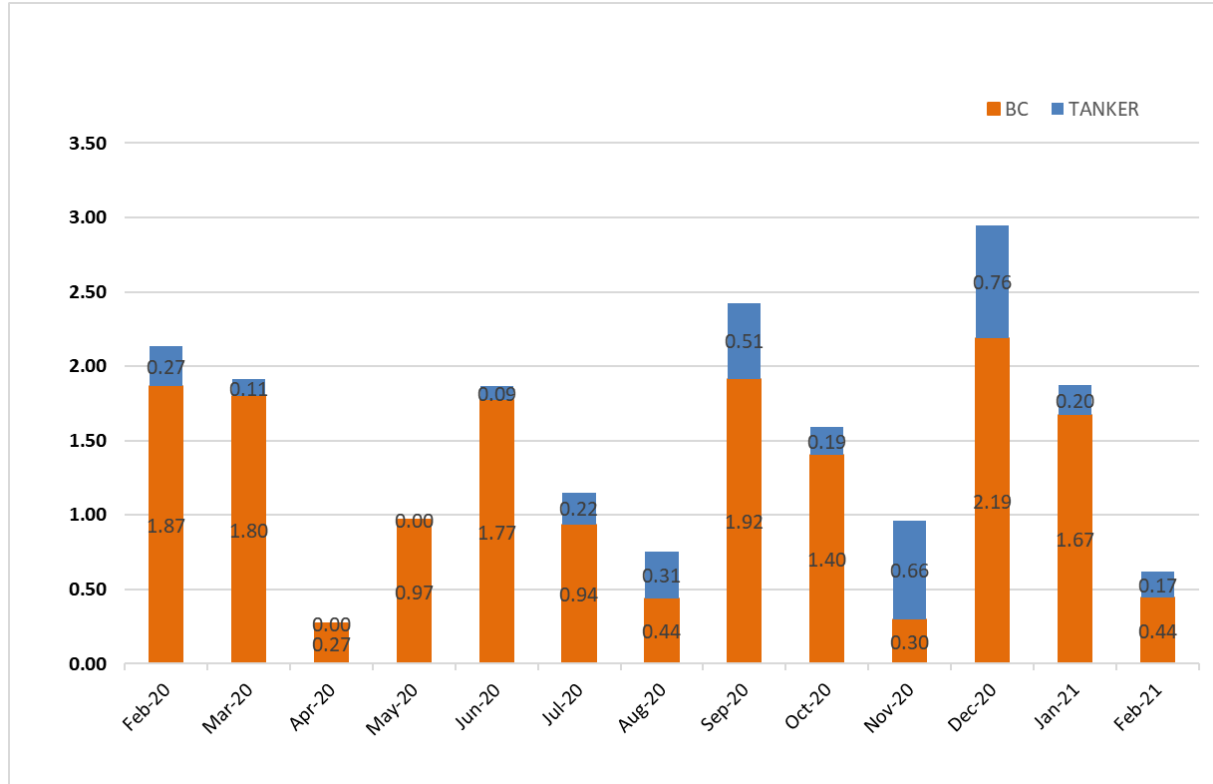


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 2 월		2021 년 2 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	3.52	99.6%	108	111.3%	0.27	13	0.17	-35.3%	8	-38.5%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.87	22	0.44	-76.3%	9	-59.1%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

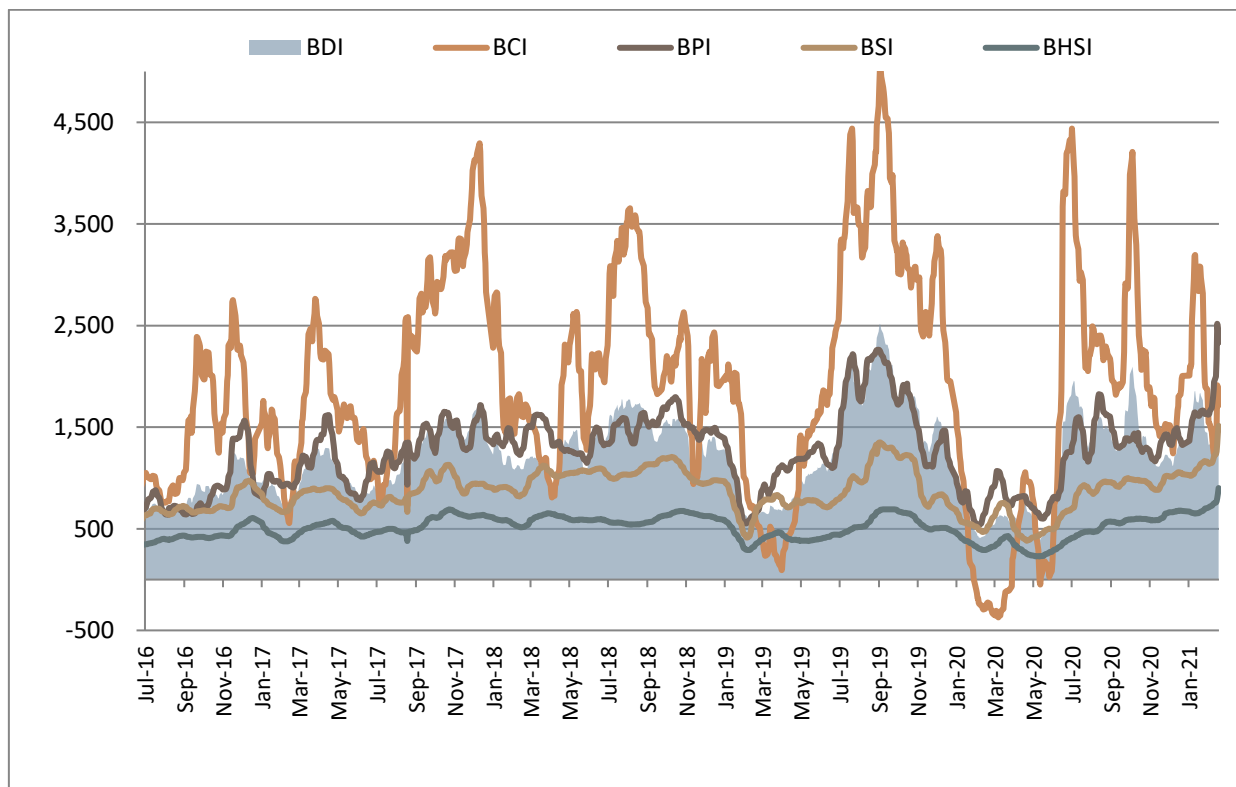
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
------	--------	-----	-----	-----	------	-----	--------------------	---------

V. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-02-19	2021-02-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,698	1,333	▲ 365.00	2518	290
BCI	1,715	1,527	▲ 188.00	5043	-372
BPI	2,332	1,662	▲ 670.00	2262	282
BSI	1,513	1,144	▲ 369.00	1351	243
BHSI	901	719	▲ 182.00	719	183



V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	503.00	▼-3.00	478.00	▲19.00	483.00	▲30.00
MGO	534.00	▲13.50	529.50	▲29.00	565.00	▲36.00
LSMGO	527.50	▲13.50	514.00	▲16.00	-	-
VLSFO	386.50	▲7.00	363.50	▲7.00	368.50	▲31.00

❖기준일 : 2 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-02-19	2021-02-15	CHANGE
미국 달러	1105.70	1110.10	▼-4.40
일본 엔(100)	1046.22	1057.49	▼-11.27
유로	1337.29	1345.77	▼-8.48
중국 위안	171.71	172.78	▼-1.07

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 백워데이션

서로 다른 선물과 현물을 연결해주는 매개점이 바로 '베이스스(BASIS)'다. 베이스스란 현물과 선물의 시세차를 말한다. 이론적으로 선물가격은 현물가격보다 더 비싸야 한다. 즉 베이스스는 양(+)의 값을 띄어야 한다. 왜냐하면 선물가격은 현물가격에 미래 시점의 불확실성에 대한 보상이 추가된 개념이기 때문이다. 현물을 살 돈을 은행에 예금해도 기간이 늘어날수록 이자수입이 붙는다는 점을 떠올려보면 이해가 어렵지 않을 것이다.

이처럼 베이스스가 양(+)의 값을 가질 때, 즉 '선물가격 > 현물가격'일 때를 콘탱고 (CONTANGO · 정상시장) 이라고 한다. 하지만 반대로 베이스스는 음(-)의 값을 가질 때도 있다. '선물가격 < 현물가격'인 경우다. 바로 이 때를 가리켜 백워데이션 (BACKWARDATION·역조시장)이라고 한다. 따라서 음(-)의 베이스스가 강할수록 백워데이션 경향이 강하다고 말한다. 백워데이션일 경우 선물은 현물에 비해 저평가돼 있고, 현물은 선물에 비해 고평가돼 있다고 볼 수 있다. 백워데이션을 예상하는 합리적인 투자자라면 시장에서 저평가된 선물을 사는 매수포지션 (롱 포지션)을 취하게 된다.

선물 만기일이 되면 선물 가격과 현물 가격이 같아지기 때문에 베이스스는 항상 0 이 된다. 즉, 고평가 혹은 저평가됐던 선물가격이 제 자리로 돌아간다는 의미다. 선물 가격이 현물보다 저평가된 백워데이션의 경우 만기에 저평가된 선물가격은 오르게 되고, 베이스스만큼 차익을 남길 수 있다.

[출처: 네이버 지식백과]

[관련기사] 구리 가격 10 년만에 최고치...글로벌 경기회복 '청신호'

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산으로 인한 경기 침체가 회복 조짐을 보이면서 구리 가격이 급등하고 있다고 블룸버그 통신이 22 일 보도했다.

구리 가격은 경기 회복을 나타내는 척도다. 가장 널리 쓰이는 소재 중 하나인 구리 가격이 경기 회복기에 먼저 상승하기 때문이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

블룸버그통신에 따르면 런던금속거래소(LME)에서 3개월 물 구리는 전거래일보다 3% 이상 상승한 톤(T)당 9132 달러를 기록했다. 니켈도 톤당 2만 달러를 넘어섰다. 모두 2011년 이후 최고치다.

세계 최대 구리 소비국인 중국 수요가 증가한 것에 더해 전세계 경기가 회복 기미를 보이고 있기 때문으로 풀이된다. 향후 물가 상승을 우려한 투자자들이 원자재 매수에 나선 것도 가격을 끌어올렸다.

세계 최고의 투자은행인 골드만삭스도 상품 가격 랠리를 점치고 있다. 골드만삭스는 춘절(음력 설) 연휴를 지내고 다시 개장한 상하이 상품거래소에서 구리 가격이 급등했다며 중국 경기가 견조하다는 증거라고 분석했다.

골드만삭스는 구리 선물 시장에서 이미 '백워데이션' 현상이 발생하고 있다며 향후 구리 가격이 랠리할 것이라고 예상했다.

백워데이션은 현물 가격이 선물 가격보다 더 높은 상태를 말한다. 일반적으로 선물 가격이 현물 가격보다 더 높은 것이 정상이다. 그러나 수요가 폭발해 현물가격이 선물가격보다 더 높은 경우 이를 백워데이션 현상이라고 한다.

[출처: 조선비즈]

VI. STL NEWS & INFORMATION

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

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

| SALE & PURCHASE

Neal S.I. Kwon (권순일 상무)

Senior Director

Tel. 070-7771-6410

Mob. 010-9496-0523

snp@stlkorea.com

neal@stlkorea.com(Personal)

| CHARTERING

Sancho Kim (김현진 이사)

Director

Tel. 070-7771-6404

Mob. 010-5756-9378

biz@stlkorea.com

sancho@stlkorea.com(Personal)

| RESEARCH

Anna Lee (이혜란 과장)

Manager

Tel. 070-7771-6403

Mob. 010-2258-5561

snp@stlkorea.com

anna@stlkorea.com(Personal)

Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager

Tel. 070-7771-6419

Mob. 010-7794-6182

snp@stlkorea.com

joovi@stlkorea.com(Personal)

Mike Hong (홍창목 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob. 010-4855-8055

biz@stlkorea.com

mikehong@stlkorea.com(Personal)

H.S. Lee (이현성 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6412

Mob. 010-4525-5079

biz@stlkorea.com

hslee@stlkorea.com(Personal)

| AGENCY OPERATION (오수현 차장 Tel. 070-7771-6402)

| FERROALLOY LOGISTICS (안지영 차장 Tel. 070-7771-6405)

| WAREHOUSE MANAGEMENT (진정식 과장 Tel. 070-7771-6406)

E-mail. operation@stlkorea.com

에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)

Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388

E-mail. tour@stlgtour.com

| 기업/일반 단체 항공 예약

(김영하 실장 Tel. 070-4800-0151)

전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)

Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333

E-mail. academy@stlyacht.com

| 보트/요트 면허취득 (이진행 실장 Tel. 010-2777-4027)