

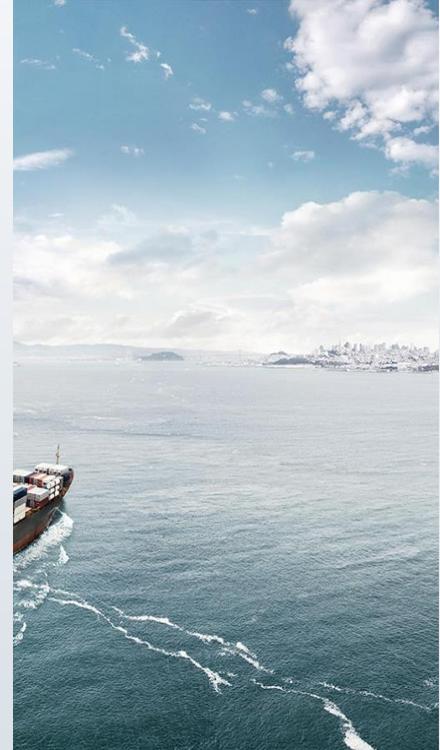


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.341

Updated March 16, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
STL News & Information	21
Contact Information	24

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

I . ISSUE & TREND

1. 올해 해운 기상도 컨·벌크 '맑음'...탱크선 '흐림'

올해 해운시장에서 컨테이너선과 벌크선 시황은 양호한 흐름을 이어가는 한편, 탱크선은 부진할 거란 전망이 나왔다.

한국해양수산개발원(KMI)은 지난 3일 온라인으로 열린 '2021 해양수산전망대회'에서 컨테이너선은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 여파에도 선사들이 선복 조절로 시장의 흐름을 주도하며 올 한 해 전망이 밝을 것으로 점쳤다.

벌크선도 선복량 증가율이 더딘 데다 원자재 수요가 늘어나면서 전반적으로 시황 호조가 기대된다는 관측을 내놨다. 다만 탱크선은 시황 회복이 더더 올 한 해 가시발길을 걸을 것으로 보인다.

올 한 해 컨테이너선시장은 블랭크세일링(임시결항)을 활용한 선복 관리가 선사들의 뉴노멀(NEW NORMAL·새로운 기준)로 자리 잡으면서 운임 급락 가능성은 낮을 것으로 보인다. 정기선 제휴그룹(얼라이언스) 체제를 앞세운 선사들의 유연한 선복 관리로 당분간 컨테이너선시장 전망이 밝을 것이라는 분석이다.

KMI 이호춘 해운빅데이터연구센터장은 '2021 해운시황 전망과 이슈'라는 주제 발표를 통해 올해 글로벌 컨테이너 수요는 2020년 대비 4.5% 기록할 것으로 예상, 해운분석기관 중에서 가장 부정적인 전망을 내놨다. 이와 비교해 클락슨과 드류리 IHS 마킷은 각각 5.5% 6.6% 5.8%로 관측했다.

올해 전 세계 국내총생산(GDP) 성장률이 5.2%로 반등하며 컨테이너 물동량도 동시에 증가할 것으로 진단했다. 코로나 19 진정 시 내구재 수요가 늘어나고 투자심리가 회복된 데 이어 하반기엔 보복적 소비가 발생한다는 점을 호재로 꼽았다. 다만 코로나 사태가 지속되면서 재정 지출이 축소되고 가처분 소득이 감소하면 수요에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상했다.

공급은 수요를 밀도는 3% 내외를 기록하며 정기선시장에 호재로 작용할 것으로 보인다. 신조선 인도량 약 100만 TEU가 올 한 해 해운시장에 공급되는 한편, 해체량은 10만~20만 TEU에 달해 선대 증가율이 약 3%에 그칠 거란 이유에서이다.

I . ISSUE & TREND

이 센터장은 “수요에 맞춰 공급량을 조절하는 선사들의 뉴노멀 전략이 지난해부터 진행되면서 운임 급락을 방어하고 고운임 상황을 만들 여건이 갖춰졌다”고 말했다.

올 한 해 컨테이너 운임은 선사들의 손익분기점을 상회할 것으로 예측했다. 이 센터장은 올해 상하이운임지수(SCFI) 평균치를 종전 전망 대비 상향한 1800~2000 을 기록할 것으로 관측했다. 지난해 하반기 급등한 유럽 북미서안 아시아역내항로 운임이 올 들어 하락세를 보이지만 급락할 가능성은 적을 것이라 분석이다. 무엇보다 시황 하락이 예상될 경우 얼라이언스를 통한 선사들의 선제적 공급 축소 전략이 운임 방어로 이어질 것으로 내다봤다.

아시아-유럽항로 20 피트 컨테이너(TEU)당 운임은 1 분기 1800 달러에서 하반기로 갈수록 하락세를 거듭한 결과, 연말께 1300 달러를 기록할 것으로 예상했다. 북미서안 운임은 1 분기 4000 달러 안팎에서 하락곡선을 그리며 4 분기엔 2000 달러대를 형성할 것으로 예측했다. 아시아역내 운임은 500 달러에서 400 달러로 원양항로에 비해 감소폭이 적을 것으로 전망했다.

이 센터장은 “지난해 하반기 급등한 운임이 상반기에도 유지되고 있고, 코로나 19 사태에 따른 수요 증가로 운임이 어느 정도 내려오지만 급락 가능성은 낮을 것”이라고 말했다. 특히 그는 “원양항로 운임은 얼라이언스 내 협력으로 과거와 낮은 운임은 기대하기 어려울 것”이라고 강조했다.

올해 벌크선시장도 컨테이너선과 마찬가지로 호조를 띠 것으로 예상됐다. 코로나 19 에 따른 봉쇄 조치 완화와 중국 인도 등의 조강 생산 재개로 철광석과 원료탄 등의 원자재가 수요를 뒷받침할 것이라 분석이다.

더불어 아프리카 돼지 열병으로 줄어들었던 중국의 돼지 개체수가 발생 이전으로 회복하면서 곡물 운송량도 늘어날 것으로 보인다. 여기에 자동차 생산량 증가와 인프라 건설 등으로 철강제품, 시멘트, 목재제품 등의 수요도 회복해 운임 상승에 힘을 실을 것으로 관측했다.

수요 증가가 기대되는 가운데, 발주량과 발주잔량이 동반 감소하고 있다는 점도 벌크선 시황에 호재로 작용할 전망이다. 지난해 벌크선 발주량은 전년 3200 만 DWT(재화중량톤수) 대비 54% 급감한 1470 만 DWT, 선복량 대비 발주잔량은 전년 12.2%에서 1.8%포인트 줄어든 10.4%로 축소됐다.

특히 지난해 1 월부터 시행 중인 국제해사기구(IMO)의 환경규제로 고령선박 해체가 가속화되고 있다는 점도 업황에 긍정적인 것으로 평가했다.

I . ISSUE & TREND

수요가 공급을 상회하면서 올해 벌크선 운임은 상승할 전망이다. 케이프 파나막스 일일 평균 운임은 전년 대비 17.4% 11.8% 상승한 1만 5347 달러 9600 달러를 각각 기록할 것으로 이 센터장은 내다봤다.

다만 호주와 중국, 미국과 중국과의 관계 등 시황에 악영향을 미칠 만한 불안 요소도 상존해 코로나 19 이전 수준으로 시황이 회복할지는 두고 봐야 한다는 유보적인 입장을 취했다.

유조선시장은 수요가 공급을 앞지르지만 시황 회복이 더뎠을 운임이 전망된다. 이 센터장은 올해 원유와 석유제품 물동량이 전년 대비 각각 3.5% 5.6% 증가한 19억 1980만 T 9억 6785만 T을 각각 기록할 것으로 내다봤다. 공급에서는 유조선 선복량이 0.5% 늘어난 3700만 T, 석유제품선이 2% 증가한 6400만 T을 기록할 전망이다.

KMI는 올해 중동-아시아 초대형유조선(VLCC) 일일 평균 용선료가 9764 달러를 기록할 것으로 예상, 다른 해운조사기관에 비해 긍정적인 전망을 냈다. 클락슨은 일일 용선료를 KMI보다 9.6% 낮은 8828 달러로 관측했다.

이 센터장은 "유조선시장이 안 좋은 상황이지만 다행히 최근 유가가 반등하고 있는 데다 코로나 진정으로 제조업이 재개되면서 운임 회복에 영향을 미칠 것으로 보인다"고 말했다.

글로벌 해운시장에서 두드러지고 있는 디지털 전환을 향한 국적선사들의 주요 과제도 제시됐다. 고병욱 해운정책연구실장은 디지털 전환과 환경규제 대응, 통합 물류서비스 등을 글로벌 해운시장의 장기 이슈로 들었다. 가장 먼저 고 실장은 디지털 전환을 언급했다. 고 실장은 "선사들의 디지털 전환은 선택이 아닌 필수이며, 디지털화를 이뤄내지 못한다면 시장에서 도태될 것"이라며 향후 전략 방향을 제시했다.

그는 가장 먼저 톱다운 리더십을 통한 디지털 전환에 착수해야 하며, 두 번째로는 현장 대응 역량이 간과되어선 안 된다고 지적했다. 긴급 상황에 대응능력이 갖춰져야 선사들이 서비스 차별화에 성공할 수 있다는 얘기다. 여기에 디지털 핵심 인력도 확보해야 한다. 인력이 없으면 디지털 전환을 중단하거나 추진하지 못하는 상황이 벌어질 수 있다. 또한 개별적 디지털 소프트웨어를 넘어선 협력적 디지털 플랫폼이 구축돼야 시장 참여 주체 간에 파트너십이 형성돼 시너지를 낼 수 있다. 마지막으로 급변하는 전략과 정책방향에 유연하게 대응할 수 있도록 기업 내에서 디지털 전환을 측정하고 모니터링할 수 있어야 한다. 이 같은 내용을 바탕으로 선사와 정부가 각각 5개년 계획 및 전략 로드맵을 마련해 한국 해운업의 디지털 전환 퍼즐을 맞춰야 한다는 게 고 실장의 견해다.

I . ISSUE & TREND

올 상반기에 선사들은 5 개년 전략 로드맵을, 정부는 5 개년 지원 정책을 각각 마련한 뒤 올 하반기엔 전략과 정책을 시행해야 한다는 계획이다. 더불어 고 실장은 연차별 평가를 병행한 뒤 5 년 뒤엔 상설 민관 협의체를 운영할 것을 주문했다. 이날 1 부 총괄세션에서 열린 라운드테이블에서도 우리나라 해운시장의 디지털 전환이 주요 화두로 떠올랐다.

우수한 중앙대학교 교수는 “국내 해운사는 지금까지 선박 대형화와 수익을 늘리는 데 집중해 왔으나, 디지털화를 할 수 있는 역량과 전략이 없는 상황이므로 연구자 및 정부 정책관계자가 함께 고민해 나가야 할 부분이라고 생각한다”고 밝혔다.

장지상 산업연구원 원장도 “올해 코로나 19 영향이 감소하고 2020 년 기저효과 등으로 12 대 주력산업의 수출이 10.6%의 큰 폭 증가로 전환했지만 2019 년 수준에는 미치지 못할 것으로 전망된다”며, “디지털화의 가속화와 세계적 환경 규제의 강화에 따라 관련 업종 성장과 그에 대한 제도 마련 등이 지속적으로 필요할 것”이라고 말했다.

한편 이날 개회식에서 장영태 KMI 원장은 “지난 한 해 코로나 19 바이러스로 수많은 위기와 도전이 있었으나 해양수산업계는 이에 굴하지 않고 상당한 저력을 보여줬으며, 다시 한번 해양수산 분야가 우리나라 경제를 견인하고 우리나라가 세계 중심으로 도약할 수 있기를 바란다”고 밝혔다.

2. 조선업계, 글로벌 환경규제 강화 호재로...친환경 선박 수주 낭보

글로벌 환경규제 강화 기조가 조선사에 호재로 작용하고 있다. 글로벌 선주들이 환경규제에 대응하기 위해 노후화한 선박을 친환경 연료 선박으로 교체하면서 신규 선박 발주가 늘고 있기 때문이다.

13 일 영국의 클락슨리서치에 따르면 올 1 월과 2 월 누계 발주량은 482 만 CGT 로 지난해 동기보다 83% 증가했다. 컨테이너선 발주량이 같은 기간 1263% 증가했고, 지난해 1~2 월 없었던 대형 액화천연가스(LNG)선도 올해는 2 척 발주됐다.

조선 시황 회복세와 함께 국내 ‘빅 3’ 조선사의 수주 성과가 이어지고 있다. 한국조선해양은 올 들어 46 척, 37 억달러를 수주해 올해 목표치 149 억달러의 24.8%를 달성했다. 삼성중공업은 19 척,

I . ISSUE & TREND

24 억달러의 수주고를 올려 목표치 78 억달러의 31%를 채웠다. 대우조선해양은 16 척, 15 억 6000 만달러의 선박을 수주해 목표(77 억달러) 대비 달성률이 20%를 기록하고 있다.

지난해부터 IMO(국제해사기구) 환경규제가 본격화하면서 국내 조선업계의 친환경 기술력이 인정받고 있다는 평가다. IMO는 온실가스 감축을 위해 지난해 1월부터 선박 연료에 포함된 황 함량 비중을 기존 3.5%에서 0.5%로 낮췄고 2030년까지 2008년보다 탄소배출량을 40%, 2050년까지 70% 줄이도록 했다.

환경규제가 강화되면서 고유황 정유를 사용하던 선박들은 선박에 탈황설비(스크러버)를 추가하거나 저유황유로 연료를 바꿔야 한다. 이에 석유 연료보다 황산화물 등 오염물질 배출량이 훨씬 적은 LNG 추진선 또는 이중 연료 추진선 발주가 이어지고 있다.

국내 조선 3사의 LNG 추진선 건조능력은 글로벌 시장에서 으뜸으로 평가받고 있다. 올해 삼성중공업이 수주한 선박 19척 중 LNG 연료추진 선박이 14척으로 올해 수주 실적의 74%를 차지하고 있다. LNG 추진선은 일반 선박보다 가격이 10~20% 더 비싸다.

한국조선해양 역시 지난달 유럽 선사로부터 4만 5700톤급 컨테이너·로로 겸용선(컨로선) 6척을 체결한데 이어 이달 초대형 LPG선 2척을 수주했다. 컨로선은 질소산화물 저감장치와 황산화물 스크러버 등 친환경 설비를 탑재하며, 초대형 LPG선에는 LPG 이중 연료 추진엔진이 탑재돼 스크러버 장착 없이도 강화된 환경규제에 대응할 수 있다.

향후 친환경 선박 발주가 지속될 것으로 예상되면서 조선사는 차세대 연료 선박개발에 박차를 가하고 있다. 현대중공업은 연내 기업공개(IPO)로 확보한 투자금을 수소·암모니아 등 친환경 선박과 스마트십 개발에 쓸 예정이다.

삼성중공업은 글로벌 연료전지 제조사인 미국 블룸에너지와 선박용 연료전지를 개발 중이다. 대우조선해양은 영국 로이드선급(LR)으로부터 2만 3000TEU급 암모니아 추진 초대형 컨테이너선에 대한 기본인증(AIP)을 획득하고 2025년 상용화를 목표로 개발하고 있다.

한편 영국의 조선해운시황 분석업체 클락슨리서치에 따르면 한국은 지난달 전 세계 선박 발주량 282만 CGT(표준화물선환산톤수, 92척)의 56%인 156만 CGT(43척)를 수주하며 8개월 연속 수주량 1위를 기록했다.

I . ISSUE & TREND

3. 올해 35% 넘게 뛴 국제유가, 얼마나 더 오를까...

국제유가가 경제 활성화와 원유 수요 증가로 배럴당 100 달러 선을 돌파할 것이라는 전망이 나왔다.

15 일(현지시간) 투자은행 파이퍼 샌들러의 크레이그 존슨 애널리스트는 CNBC와의 인터뷰에서 "앞으로 6 개월에서 12 개월 사이에 (유가가) 100 달러 선 위쪽에 있는 것을 보게 될 것"이라며 "아직도 40% 이상의 상승여력이 있다"라고 말했다.

그는 "지난 주 미 의회에서 승인된 1 조 9000 억 달러(약 2150 조 원) 부양책이 미국의 경제 활성화와 유가 전망에 긍정적일 것"이라고 부연했다.

실제로 국제유가는 올해 들어 급격한 회복세를 보이고 있다. 국제유가의 지표 중 하나인 서부 텍사스산 원유(WTI) 가격은 이날 기준 배럴당 65.39 달러로, 지난 1 월 4 일 증가인 47.62 달러 대비 약 37% 상승했다.

경제회복 기대감으로 그동안 침체기를 이어왔던 원유수요가 회복세를 보이고 공급 또한 타이트해질 것이란 전망이 유가 상승을 지지하는 요인으로 꼽히고 있다.

원유 수요는 중국을 중심으로 아시아에서 회복세가 두드러진다. 중국은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태에도 불구하고 작년에 세계에서 유일하게 '플러스' 성장을 이룬 국가. 이와 함께 지난 1~2 월 중국 주요 경제지표 또한 작년 동기대비 크게 호전된 것으로 나타났다.

공급의 경우, 석유수출국기구(OPEC)와 주요 산유국 연합체인 OPEC+가 4 월에도 하루 720 만 배럴의 감산 정책을 유지하겠다고 밝힌 상태다. 산유국들의 감산기조가 꾸준히 지속된다면 글로벌 원유시장은 결국 공급부족 사태에 시달릴 수 밖에 없다는 분석이다.

프린스턴 에너지 어드바이저스는 "산유국들이 감산을 이어나가면 수요 대비 공급이 약 3.5~3.6% 부족할 것"이라며 "이러한 공급 부족은 유가를 배럴당 100 달러 수준으로 끌어올릴 수 있는 잠재력을 갖고 있다"고 밝혔다.

그러나 일각에서는 유가 100 달러의 가능성을 일축하는 분위기다.

I . ISSUE & TREND

석유전문매체 오일프라이스닷컴은 "수요 증가를 비롯해 확실한 것은 아무 것도 없다"며 "소식에 따르면 중국의 원유 저장고는 가득 찼고 인도에서는 비싸진 유가로 인해 수요가 위축되고 있다"고 밝혔다. 매체는 이어 "인도는 중동 OPEC 산유국들의 유가가 비싸다는 이유로 다른 공급처를 모색하고 있다"고 덧붙였다.

유가 상승의 영향으로 석유 제품의 가격이 급등했기 때문에 풀이된다. 인도 석유부에 따르면 지난달 가솔린과 디젤 가격은 사상 최고치를 찍었지만 석유 소비는 5% 급감했다.

글로벌 투자은행들도 유가가 100 달러까지 올라가지 않을 것으로 내다보고 있다.

로이터통신이 지난달 말 애널리스트들을 대상으로 진행한 유가전망 조사에 따르면 올해 브렌트유 평균가격이 배럴당 59.07 달러를 기록할 것으로 예상됐다. 이는 지난달 집계결과 대비 8% 가량 오른 수준이다.

뱅크오브아메리카(BOA)는 향후 5 년간 유가가 50~70 달러를 유지할 것으로 내다봤다. 바클레이스 은행은 올해 유가를 67 달러를 기록할 것으로 예측했으며 골드만삭스는 3 분기에 75 달러를 돌파할 것으로 전망했다.



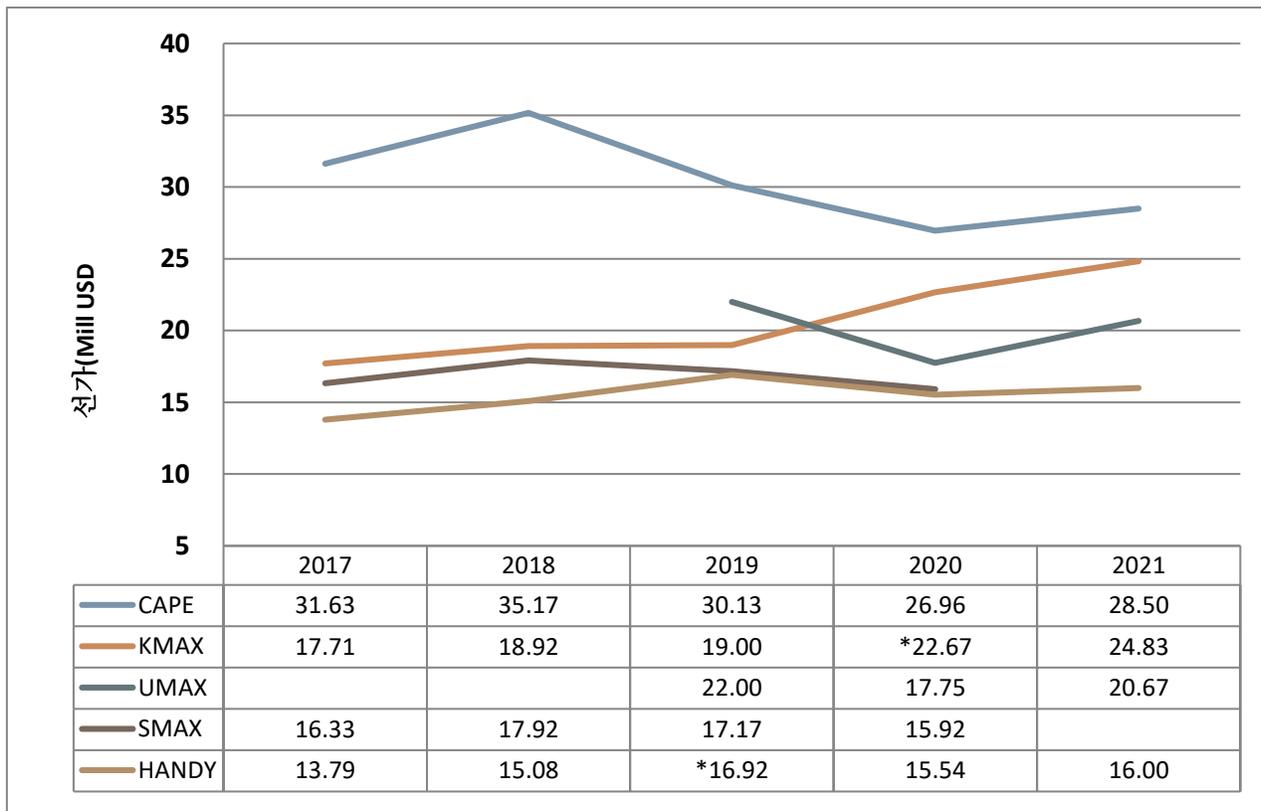
II . BULK CARRIER

(◆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	28.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	5.72%
Kamsarmax 82K (*19년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	24.83
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	9.56%
Ultramax 60-61K (19년부터)	--	--	22.00	17.75	20.67
	--	--	--	-19.32%	16.43%
Supramax 58K (20년까지)	16.33	17.92	17.17	15.92	--
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	--
Handysize 37K (*18년까지는 32K 기준)	13.79	15.08	*16.92	15.54	16.00
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	2.95%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

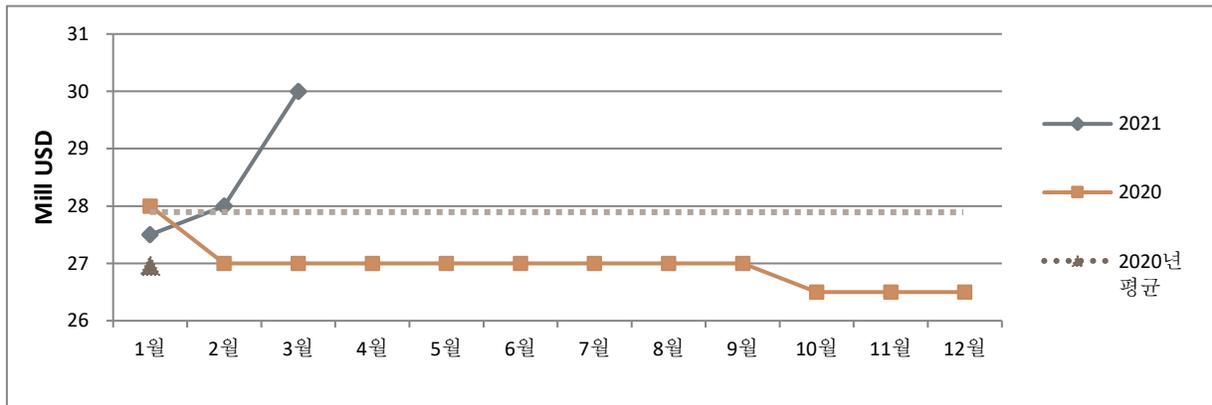




II . BULK CARRIER

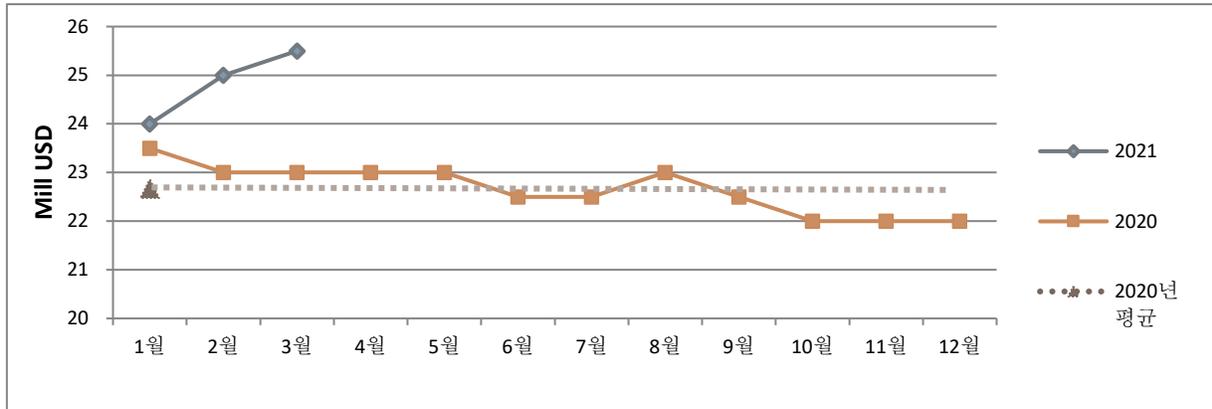
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00	30.00				28.50
		전월대비	3.8%	1.8%	7.1%				-
		전년대비	-1.8%	3.7%	11.1%				5.7%
	KMAX 82K	선가	24.00	25.00	25.50				24.83
		전월대비	9.1%	4.2%	2.0%				-
		전년대비	2.1%	8.7%	10.9%				9.6%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.50	21.50				20.67
		전월대비	12.7%	2.5%	4.9%				-
		전년대비	--	--	--				-
HNDY 37K	선가	14.75	16.25	17.00				16.00	
	전월대비	0.0%	10.2%	4.6%				-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	0.0%				2.9%	
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

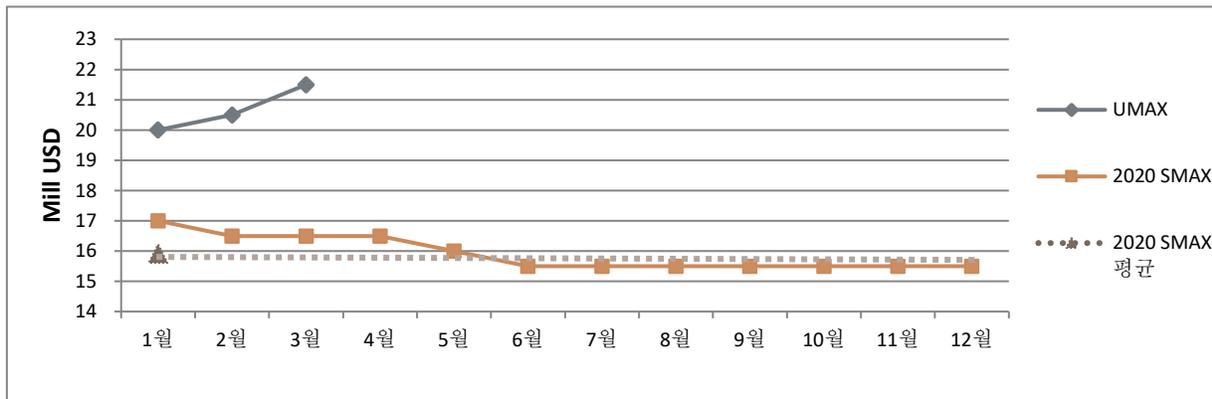


II. BULK CARRIER

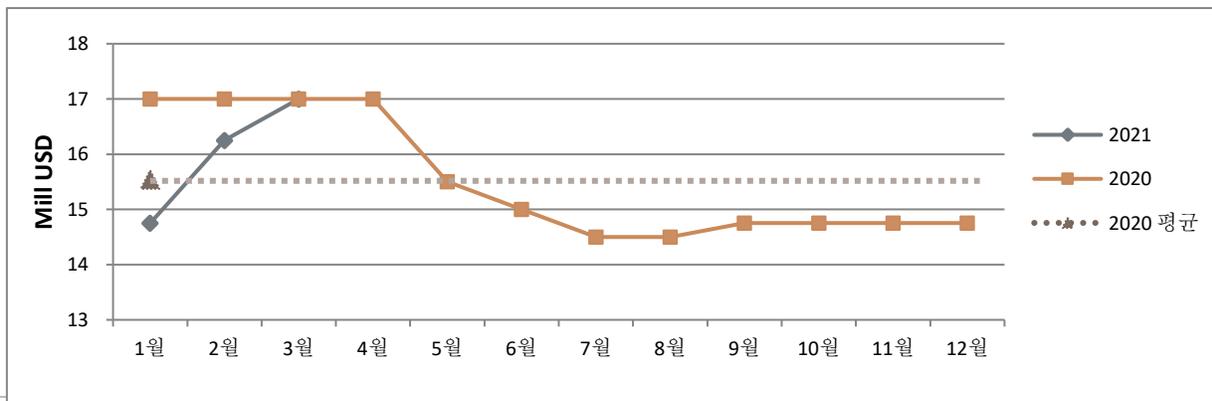
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BULK SWITZERLAND	181,700	2010	JAPAN	B&W		25.6	German buyer (Valhal Shipping), BWTS fitted
BC	FRONTIER ISLAND	181,300	2011	JAPAN	B&W		25.3	Greek buyer (Cyprus Maritime), BWTS fitted
BC	XIN TAI HAI	180,300	2011	CHINA	B&W		21	Singapore buyer (Berge Bulk), BWTS fitted
BC	NEW EXPEDITION	176,400	2013	JAPAN	MITSU		27.5	Singapore buyer (Berge Bulk), BWTS fitted
BC	SUPER GRACE	81,600	2011	CHINA	B&W		14.9	Undisclosed buyer
BC	LADY GIOVI	81,000	2007	JAPAN	B&W		16	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GRACE ONE	75,563	2001	JAPAN	SULZER		5.9	Chinese buyer
BC	TOKYO BULKER	61,400	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	14.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	SAM WOLF	57,200	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	11.93	Undisclosed buyer
BC	OCEAN HONESTY	38,300	2013	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.2	Chinese buyer
BC	ASAHI MARU	38,215	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	11.5	UAE buyer
BC	LOWLANDS BRABO	32,280	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	10.4	Greek buyer



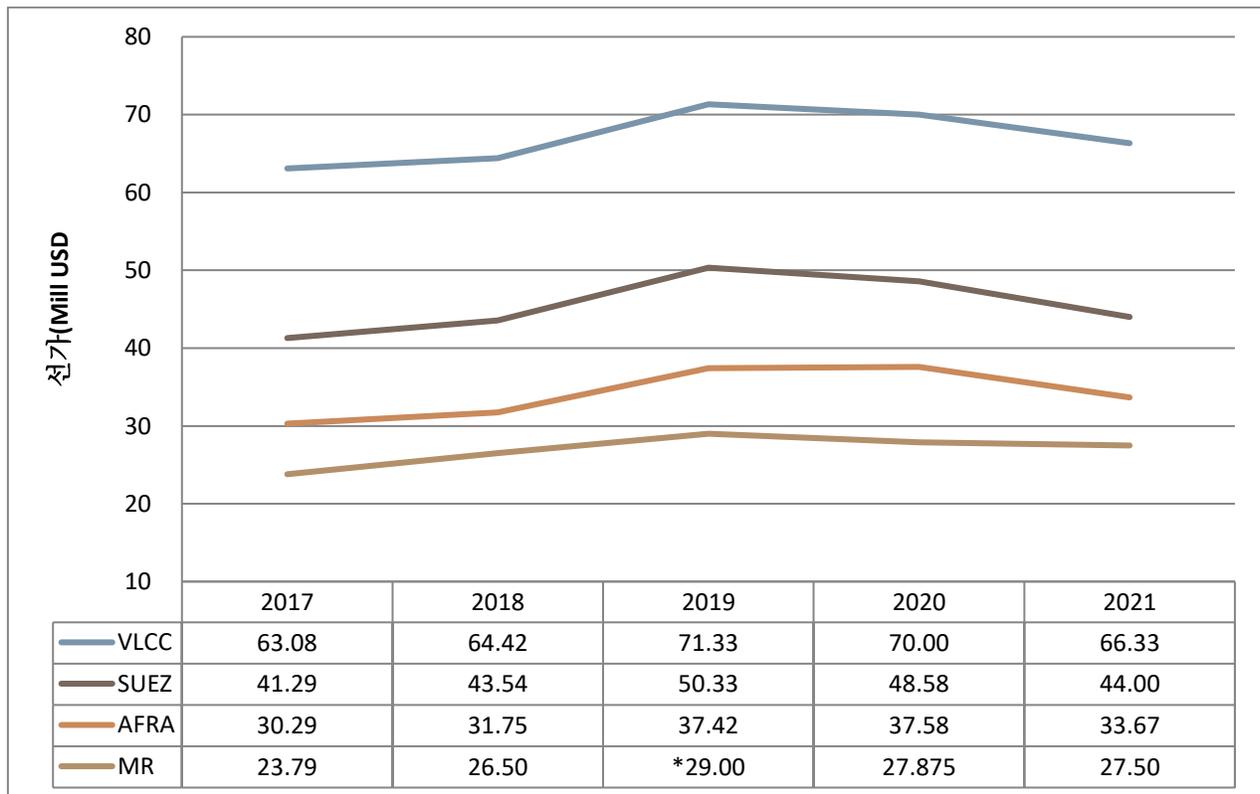
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	66.33
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-5.24%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	44.00
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-9.43%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	33.67
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-10.42%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	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 : %)

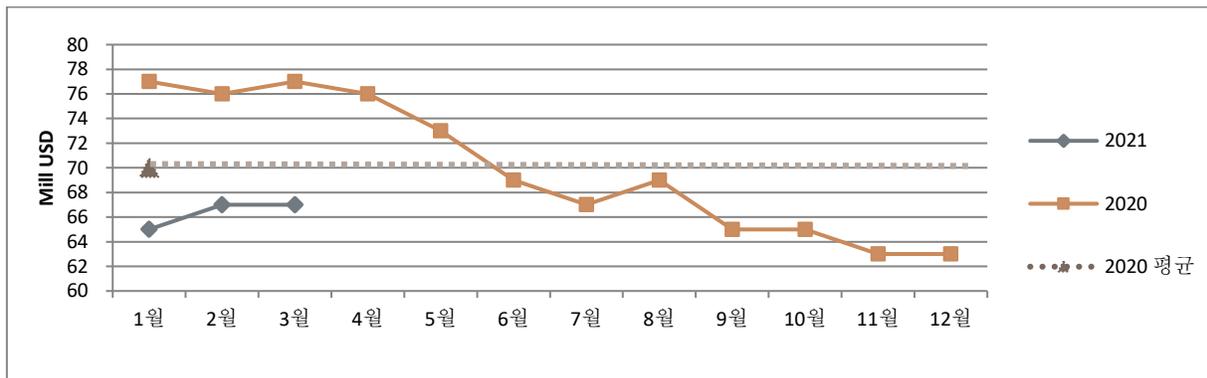




III. TANKER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	67.00				66.33
		전월대비	3.2%	3.1%	0.0%				-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-13.0%				-5.2%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00				44.00
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%				-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%				-9.4%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	35.00				33.67
		전월대비	1.5%	0.0%	6.1%				-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-17.6%				-10.4%
MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50				27.50	
	전월대비	5.8%	0.0%	0.0%				-	
	전년대비	-8.3%	-11.3%	-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	

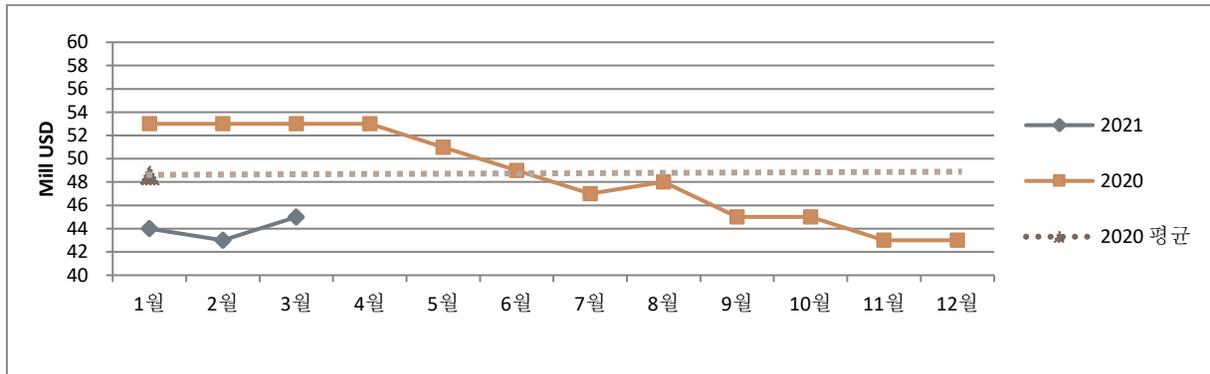
VLCC-310K



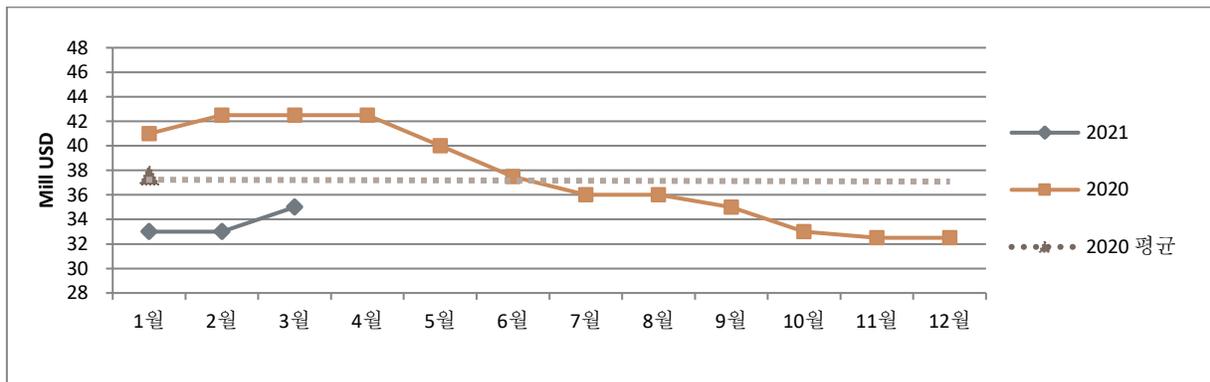


III. TANKER

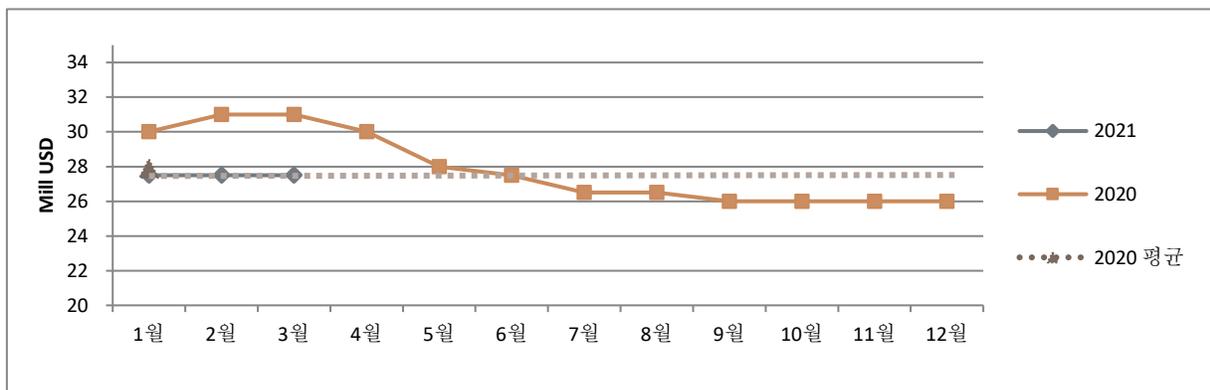
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	EL GURDABIA	112,668	2002	KOREA	B&W		11.2	Undisclosed buyer
TANKER	INTISAR	112,668	2002	KOREA	B&W		11.2	Undisclosed buyer
TANKER	OCEAN MERCURY	50,353	2008	KOREA	B&W		10.3	Undisclosed buyer
TANKER	SOON FAAT 66	5,552	1993	JAPAN	HANSH		--	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HOBBY HUNTER	50,928	2009	KOREA	WART	4255	TEU	23.5	German buyer (Hapag Lloyd)
CONT	MEDITERRANEAN BRIDGE	102,518	2011	KOREA	WART	8586	TEU	50	Thai buyer (RCL)
CONT	NYK ATLAS	79,889	2004	JAPAN	SULZ	6492	TEU	--	Greek buyer (Costamare)
CONT	GH SCIROCCO	41,000	2009	CHINA	B&W	3534	TEU	14.5	Undisclosed buyer
CONT	MARIVIA	30,254	2001	POLAND	SULZ	2082	TEU	6.1	Switzerland buyer (MSC)
CONT	NORDLILY	23,424	2016	CHINA	B&W	1,730	TEU	19.6	Taiwanese buyer (TS Lines), BWTS fitted
CONT	NORDVIOLET	23,148	2015	CHINA	B&W	1,730	TEU	18.9	Taiwanese buyer (TS Lines), BWTS fitted
CONT	CHARLIE	23,051	2002	POLAND	SULZER	1730	TEU	6	Switzerland buyer (MSC)
MPP	MARIA CARLA	12,500	2005	JAPAN	B&W	766	TEU	--	Undisclosed buyer

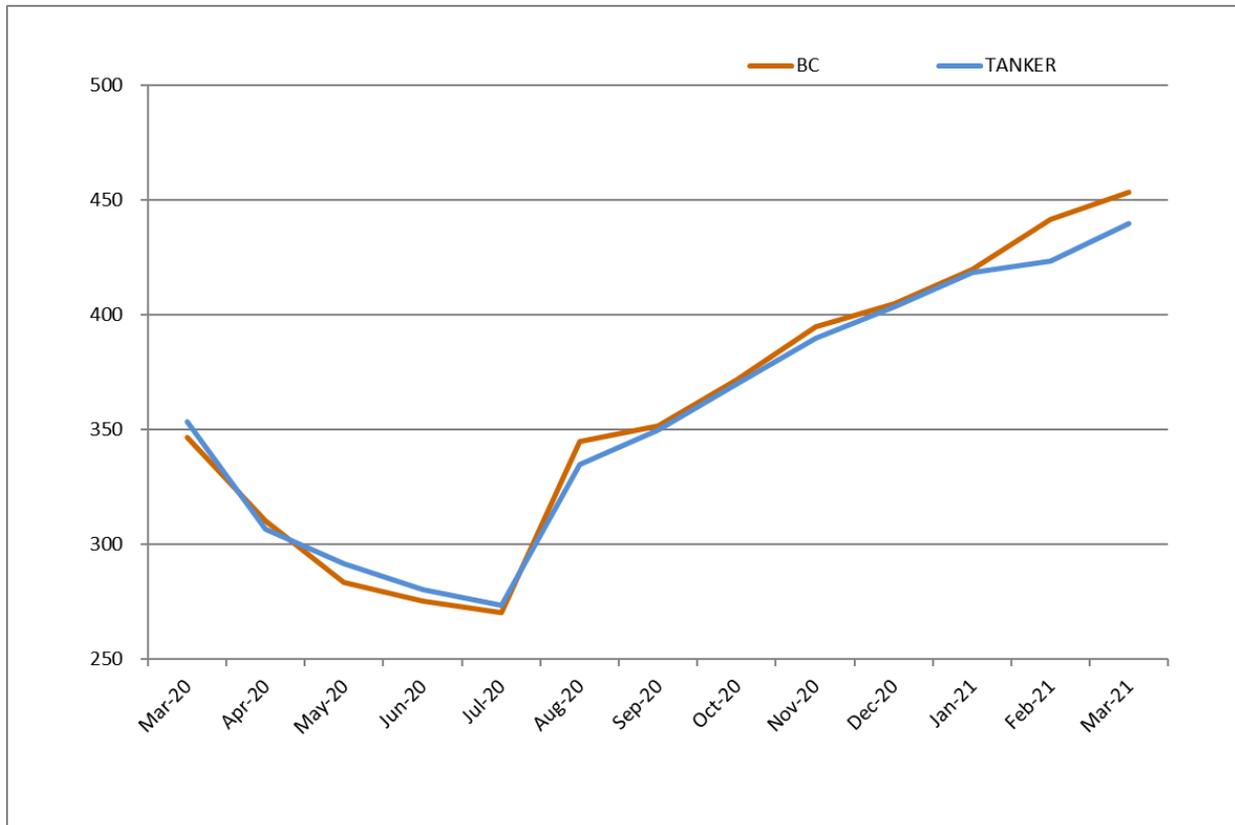


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 3 월	2021 년 3 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)	
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	427.22	24.0%	353.33	440.00	3.9%	24.5%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	438.33	27.2%	346.67	453.33	2.6%	30.8%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



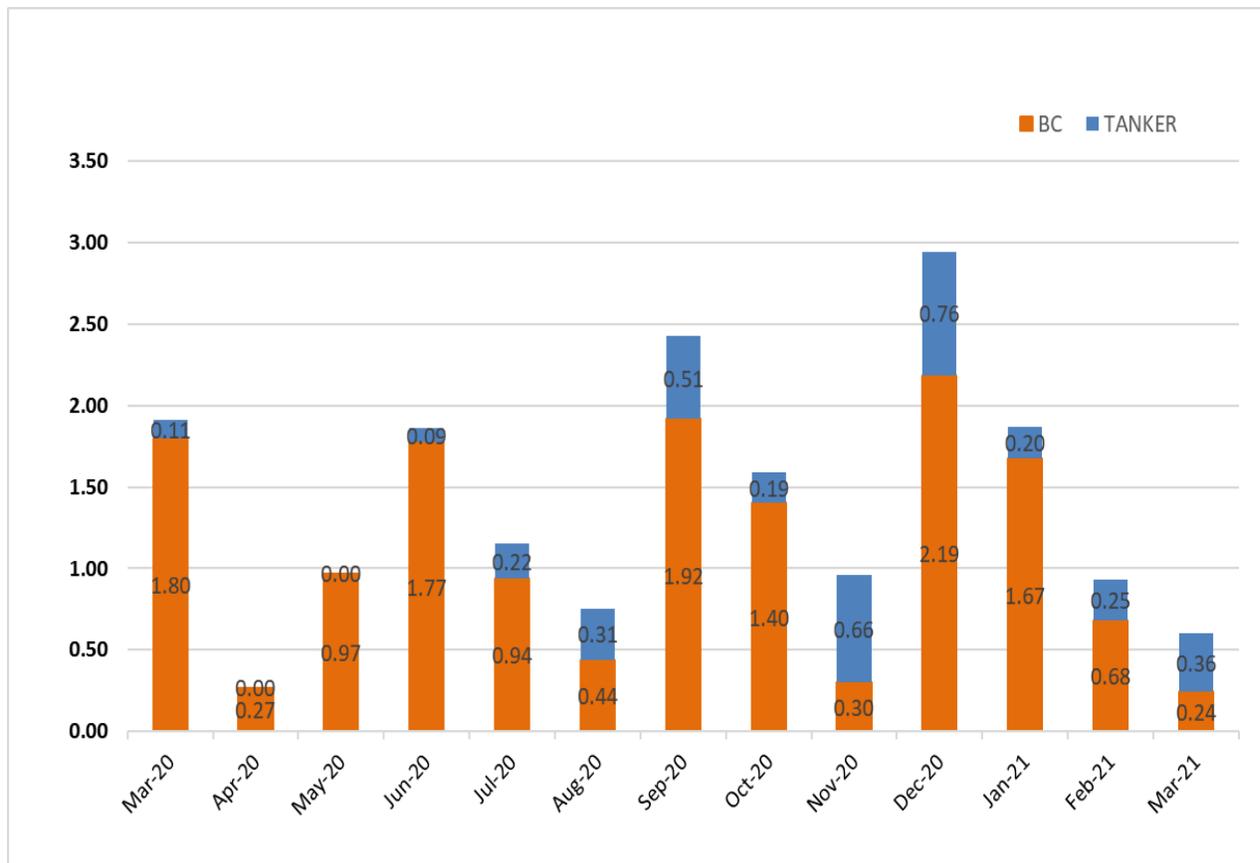


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 3 월		2021 년 3 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%	0.11	9	0.36	214.1%	9	0.0%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.80	18	0.24	-86.5%	6	-66.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

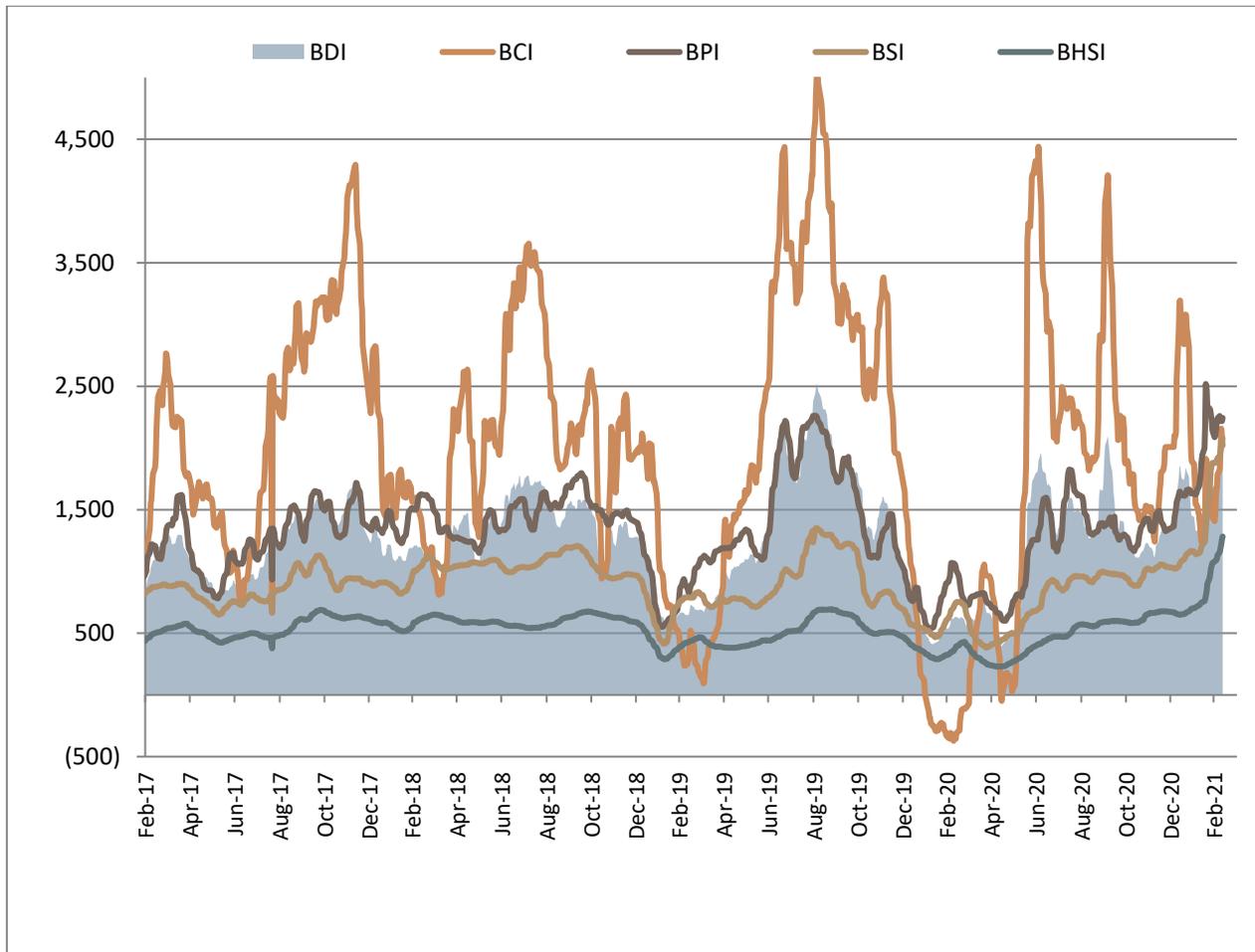
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	TEXAS ENTERPRISE	36,414	7,646	1981	USA	ETC	415-435	INDIA



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-03-12	2021-03-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,960	1,829	▲131.00	2518	290
BCI	2,019	1,784	▲235.00	5043	-372
BPI	2,242	2,241	▲1.00	2518	282
BSI	2,077	1,917	▲160.00	2077	243
BHSI	1,283	1,131	▲152.00	1283	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	530.50	▲8.50	504.00	▲2.00	524.00	▲12.50
MGO	556.00	▲10.00	546.00	▼-4.50	595.50	▲3.50
LSMGO	552.00	▼-8.50	540.00	▼-4.00	-	-
VLSFO	421.00	▲13.50	395.00	▼-1.00	393.00	▲8.00

❖기준일 : 3 월 12 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-03-12	2021-03-05	CHANGE
미국 달러	1137.30	1126.20	▲11.10
일본 엔(100)	1047.58	1042.83	▲4.75
유로	1362.94	1347.50	▲15.44
중국 위안	174.84	174.03	▲0.81

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] RE100 (Renewable Energy 100%)

2050년까지 필요한 전력의 100%를 태양광, 풍력 등 재생에너지로만 충당하겠다는 기업들의 자발적인 약속이다. 2014년 영국의 비영리단체인 기후그룹(THE CLIMATE GROUP)과 탄소공개프로젝트(CARBON DISCLOSURE PROJECT)가 처음 제시했다.

RE100 가입 기업은 2021년 1월 말 기준으로 미국(51개), 유럽(77개)에 이어, 아시아 기업(24개) 등 총 284곳에 이른다. 2018년 기준으로 애플, 구글 등 30개 기업이 이미 100% 목표를 달성했다. 95%이상 달성한 기업도 45개다.

수출 의존도가 높은 우리 기업들이 RE100 도입 추세를 따라가지 못할 경우 새로운 무역장벽이 될 것으로 보인다. 애플, BMW 등 적지 않은 글로벌 기업이 협력업체에까지 RE100 동참을 요구하기 때문이다. 실제 BMW가 2018년 LG 화학에 부품 납품 전제조건으로 RE100을 요구하면서 계약이 무산됐다. 삼성 SDI는 국내 공장 생산물량을 신재생에너지 사용이 가능한 해외공장으로 옮겼다.

애플도 2020년 반도체 납품물량을 놓고 SK하이닉스에 RE100을 맞출 것을 요구한 것으로 알려졌다.

환경 캠페인으로 시작한 RE100이 지금은 국내 기업에 새로운 무역장벽이 된 셈이다.

한국에선 2020년초까지만 해도 기업들의 RE100 참여 기업이 전무했다. 제조업의 에너지 사용량 중 전력에 대한 의존도가 48%나 돼 기업이 부담해야 할 에너지 비용이 막대했기 때문이다. 하지만 RE100의 세계적 확산에 따라 2020년 말부터 LG화학, SK하이닉스, SK텔레콤, 한화큐셀 등이 잇따라 RE100 참여를 선언하고 있다.

[출처: 한경 경제용어사전]

[관련기사] '친환경 행보'에 고삐쥐는 세계 글로벌 기업들..."RE100·재생E PPA 모두 증가세"

세계 주요 거대 기업들이 탄소배출 감축을 위한 노력에 박차를 가하고 있다. 사업장 운영에 요구되는 전력을 태양광이나 풍력발전으로 충당하겠다고 약속하거나 제 3자를 통해 재생에너지를 구매하는 기업들이 많아지고 있다는 것이다.

14일 기준 현재까지 세계 292개 기업이 RE100에 참여하고 있는 것으로 조사됐다. 지난해 말 기준으로 조사된 221개의 기업들보다 26.7% 가량 많아진 수준이다. RE100은 기업이 필요한 전력의 100%를 재생에너지로 조달하는 글로벌 재생에너지 캠페인이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

한국의 경우 아모레퍼시픽이 지난 10 일 국내 화장품업계 최초로 글로벌 RE100 에 가입했다. 아모레퍼시픽은 RE100 달성을 위해 제품 개발, 생산 단계에서 기후변화 영향을 줄이기 위해 낮은 온도에서 제품을 제조하는 저에너지 공정기술 적용을 확대한다. 또 '탄소배출량을 줄인 제품' 개발에 집중할 예정이다.

이처럼 RE100 에 동참하는 기업들이 많아지고 있다는 것은 이들의 재생에너지 수요가 앞으로 커질 것으로 예상된다.

실제로 발전사업자와 재생에너지 전력구매계약(PPA)을 맺는 기업들의 규모가 증가세를 보이고 있다. 에너지조사기관 블룸버그 뉴에너지파이낸스(BNEF)에 따르면 지난해 전 세계 기업들이 PPA 를 통해 23.7 기가와트(GW)에 달하는 재생에너지를 구매한 것으로 나타났다. 기업들이 체결한 PPA 규모는 과거 2018 년 13.6GW 에 불과했는데 2019 년에는 20.1GW 로 늘어났고 이듬해인 2020 년에는 전년대비 18% 가량 늘어난 것이다.

BNEF 의 조나스 루즈 지속가능성 책임 애널리스트는 "그 어느 때보다도 기업들이 저렴한 청정에너지에 접근할 수 있게 됐다"며 "기업들이 청정에너지 목표 달성에 뒤쳐질 핑계가 더 이상 없다"고 밝혔다.

특히 글로벌 IT 공룡들의 재생에너지 구매량이 두드러진다.

BNEF 에 따르면 PPA 를 통해 지금까지 누적된 재생에너지 구매량이 가장 큰 기업은 전자상거래 업체 아마존의 7.5GW 로 나타났다. 2 위는 알파벳 자회사인 구글의 6.6GW 로 집계됐으며 세계 최대 사회관계망서비스(SNS) 페이스북이 5.9GW 로 순위를 이었다.

구글은 과거 2019 년 당시 2.7GW 가 넘는 재생에너지 PPA 를 체결해 세계에서 청정에너지 확대에 가장 헌신적인 기업으로 주목을 받았다. 하지만 아마존이 작년에만 PPA 를 통해 5.1GW 규모의 재생에너지를 구매해 구글이 세웠던 기록을 경신했다.

아마존은 2030 년까지 소비 전력의 100%를 재생에너지로 충당하겠다는 목표를 달성하기 위해 작년에 35 건의 PPA 를 체결했다.

대기오염의 주범으로 꼽히는 석유업계의 친환경 행보도 주목을 받는다.

미 석유공룡 엑손모빌이 과거 2018 년 덴마크 재생에너지 개발업체 오스테드와 500 메가와트(MW) 규모의 PPA 를 체결했고 옥시덴탈 페트롤리움도 태양광 공급업체로부터 12 년간 전력을 공급받는 계약을 작년에 체결했다.

쉐브론 역시 같은 해 65 메가와트(MW) 규모의 풍력에너지를 향후 12 년 동안 공급받겠다고 발표했다.

아울러 탄소 감축에 대한 공감대는 기업뿐만 아니라 각국 정부에도 확산되고 있는 모양새다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

BNEF 에 따르면 세계가 탄소중립 계획의 일환으로 탄소배출을 감축시키겠다는 규모가 작년 1 월엔 글로벌 배출량의 34%에 불과했지만 작년 말 이 비중이 54%로 급증했다. 탄소중립에 동참하는 국가들이 증가하고 있는 데에 따른 결과로 풀이된다. 실제 세계 주요 배출국으로 꼽히는 중국, 미국 등이 모두 작년에 탄소중립을 선언했다.

이처럼 기업뿐만 아니라 각국 정부에서 기후 위기에 대한 의식이 확대되고 있지만 친환경 국제사회를 이루기 위해선 아직도 갈 길이 멀다는 지적도 제기됐다.

BNEF 는 "지속가능성에 대한 헌신과 ESG 대세론이 지속되어야만 재생에너지를 구매하는 기업들이 늘어날 것"이라고 지적했다.

이와 함께 RE100 에 동참하는 기업들이 2030 년 탄소중립 목표를 달성하기 위해선 막대한 노력이 요구된다는 시각도 나왔다.

BNEF 는 "이들은 210 테라와트시(TWH) 어치의 전력을 구매해야 한다"며 "이를 위해선 세계적으로 105GW 의 태양광과 풍력발전 설비가 추가적으로 설치되어야 하고 관련 인프라 구축에 1000 억 달러(약 113 조원)가 소요될 것으로 추산된다"고 밝혔다.

[출처 : 에너지경제신문]



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)