

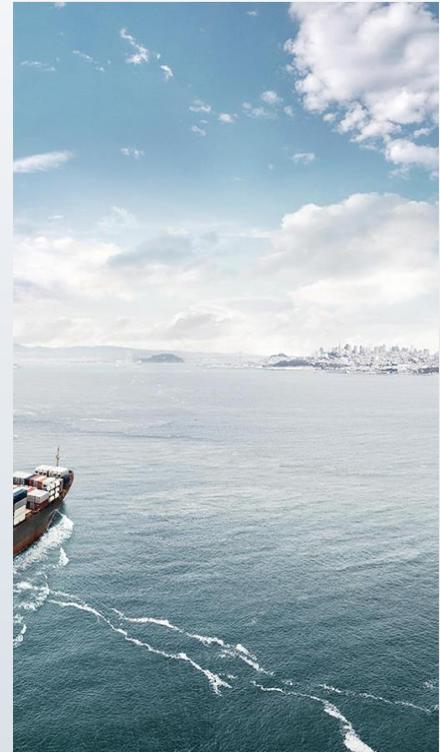


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.344

Updated April 6, 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. 배 한척이 불러온 물류대란... '제 2 수에즈 운하' 개발에 앞장선 영국

배 한 척이 초래한 글로벌 물류 대란에 깜짝 놀란 국제사회가 수에즈 운하를 대체할 '제 2 운하' 건설에 속도를 내고 있다. 전 세계 교역량의 12%를 담당하는 운하 하나만 막혔는데도 연쇄 물류 마비 사태가 발생하자 대체 항로 필요성을 뼈저리게 느낀 것이다. 과거 이집트와 수에즈 운하 소유권을 놓고 다투던 영국이 새로운 운하 개발에 가장 적극적이다.

영국 일간 가디언은 1 일(현지시간) 유엔 당국이 이집트와 이스라엘 국경을 따라 신규 운하 건설 계획을 검토하고 있다고 보도했다. 에버 기본호 좌초 사건이 사업 추진에 힘을 불어 넣었다. 손실이 시간당 최대 100 억달러(약 11 조 2,000 억원)로 추산될 만큼 수에즈 운하 마비의 파급력을 단단히 체감했기 때문이다.

유엔 무역개발회의(UNCTAD) 관리 아래 검토 대상에 오른 대체 항로는 두 가지다. 하나는 지중해와 홍해를 요르단 남부 아카바만 방향으로 잇는 직선 방식이다. 앞서 국제터널건설사 'OFP 라리올'은 유엔 의뢰를 받아 타당성 조사를 한 끝에 "5 년 안에 준설 가능하다"는 결론을 내렸다. 특히 영국이 이 항로에 군침을 흘리고 있다. 가디언은 "영국은 북아일랜드로 연결되는 터널 예비 설계도 등을 공유할 수 있고 전문성도 있어 주도적 역할을 할 준비가 돼 있다"고 전했다. 또 다른 안은 이집트 카이로와 룩소르를 지나는 고대 수에즈 운하 항로를 재현하는 방법이다. 에버 기본호와 같은 초대형 선박 항해는 어렵지만 소형선박으로 수에즈 운하 통과 물류량의 28% 정도는 책임질 수 있을 것으로 예측됐다. 한 때 이라크와 시리아를 통과하는 방안도 논의됐으나 항로 길이가 너무 길어 채택되지 못했다.

에버 기본호의 좌초 원인을 찾는 조사에도 가속도가 붙었다. 외신에 따르면 이날부터 선체 이상 여부를 조사하기 위해 잠수사들이 투입됐고, 선장 및 선원들을 상대로 전문가 면담도 시작됐다. 일단 선체 하단을 검사한 잠수사들은 뱃머리 일부가 파손된 것을 발견했으나 운항이 중단될 정도는 아니라고 밝혔다. 현재 모래바람 등 강풍을 사고 원인으로 추정한 선사와 조작 실수 등 인재(人災) 가능성을 언급한 이집트 해운당국의 주장이 팽팽히 맞서 있는 상태다.

AP 통신은 "수리 및 지연된 화물운송 피해 비용 등 수년 간 손해배상 소송이 지속될 가능성이 높다"고 전망했다.

I . ISSUE & TREND

2. 韓조선 살아나자 철강도 살아난다...후판 가격 ↑

올해 상반기 철강·조선업계의 후판(두께 6MM 이상 철판) 가격 협상이 철강업계의 승리로 마무리됐다. 조선 업황 부진을 이유로 후판 가격 줄다리기에선 번번이 졌던 철강업계지만, 조선업이 살아나고 철광석 가격이 큰 폭으로 오르면서 철강업계에도 명분이 생겼다.

4일 철강업계에 따르면 포스코는 조선 3사와 상반기 선박용 후판 가격 협상을 마쳤다. 현대제철도 조선사들과 인상 합의 마무리 단계다. 가격은 10만원 이상 올리기로 합의한 것으로 전해졌다. 철강업계가 요구한 톤당 13만원 인상과 조선업계가 요구한 7만원 인상 사이에서 합의한 것이다.

지난해 상반기 가격 협상은 연초부터 시작했지만 조선사와 철강사 간 입장이 첨예하게 갈리면서 협상이 7월까지 지연됐다. 조선 업황 부진을 감안해 현대제철은 지난해 상반기 3만원을 인하하고 하반기에 동결하는 것으로 결론 내렸다. 포스코도 3만원 미만 범위에서 후판 가격을 인하였다.

그러나 지난해 12월부터 조선업계에서 연이어 수주에 성공하면서 분위기가 달라졌다. 영국 조선·해운 시장 분석업체 클락슨리서치에 따르면 올해 1분기 전 세계에서 총 1024만 CGT(표준선 환산톤수)가 발주된 가운데 한국은 532만 CGT를 수주했다. 이는 전년 동기 수주량인 55만 CGT보다 10배가량 증가한 것이다. 조선 호황기였던 2008년 이후 13년 만에 1분기 최대 기록이다.

한국조선해양과 삼성중공업, 대우조선해양 등 조선 3사는 현재까지 123억 9000만 달러(약 14조 440억원)를 수주했다. 올해 조선 3사 전체 수주목표 304억 달러의 40.4%를 채웠다. 신조선가지수도 130포인트를 기록하며 코로나 19 확산 이전인 지난해 1월 수준을 회복했다. 선종별로 30만~200만 달러가량 가격이 인상된 것으로 나타났다. 중고선 거래도 전년 동기 대비 1.7배 증가하며 2014년 이후 최고치인 114포인트를 기록했다.

'조선 업황 부진'을 이유로 후판 가격을 동결하거나 인하하기 어려워진 셈이다. 원자재인 철광석 가격이 가파르게 오르고 있는 것도 후판 가격 인상에 힘을 실었다. 지난해 상반기 톤당 80~100달러 수준이던 철광석 가격은 지난달 178달러까지 치솟았다. 1년도 안 돼서 두 배 가량 급등한 것이다.

실제로 철광석 가격이 오르고 중국 등을 중심으로 철강 수요가 급증하면서 글로벌 철강재 가격도 인상되고 있다. 지난해 저가로 유입됐던 일본산 중국산 후판 수입물량도 많이 줄어든 상태다. 국내 유통향 후판 가격도 많이 올랐다. 지난해 12월 톤당 65~70만원이던 유통향 후판 가격은 현재 85~90만원까지 올랐다.

I . ISSUE & TREND

철강업계 관계자는 "세계적으로 경기가 회복되면서 조선 수주도 많아지고 조선 가격도 올라가고 있다"며 "올해엔 원자재인 철광석 가격 상승폭도 크고 고객사인 조선업체들의 상황도 좋아지고 있어 후판 가격을 올릴 수 있는 것"이라고 설명했다.

3. 국제유가, 산유국 증산·이란 핵합의 재논의 우려에 폭락...WTI 4.6% ↓

국제유가가 주요 산유국들의 증산 우려와 이란 핵 합의 재논의 소식에 폭락세를 나타냈다.

5일(현지시간) 뉴욕상업거래소에서 5월물 서부 텍사스산 원유(WTI) 가격은 전장보다 2.80달러(4.6%) 하락한 배럴당 58.65달러에 마감했다. 런던상품거래소의 6월 브렌트유는 배럴당 61.78달러로 3.08달러(4.8%) 하락했다.

이날 원유시장은 주요 산유국 협의체인 OPEC+가 감산을 완화하기로 한 데다 이란 핵 합의(JCPOA·포괄적 공동행동계획) 참가국들의 회담을 앞두고 이란의 증산 우려에 촉각을 곤두세우는 분위기였다.

석유수출국기구(OPEC)와 러시아 등 비(非)OPEC 주요 산유국들의 협의체인 OPEC+는 지난주 열린 석유장관 회의에서 세계 경기 회복을 고려해 5~7월 감산을 점차 완화하기로 합의했다. 이에 따라 참가국들은 5월 35만배럴, 6월 35만배럴, 7월 44만 1000배럴씩 하루 감산량을 완화할 예정이다.

사우디아라비아는 지난 1월부터 실시해 온 하루 100만배럴의 자발적인 자체 감산을 5월 25만배럴, 6월 35만배럴, 7월 40만배럴 등 단계적으로 철회하기로 했다. 글로벌 리서치업체 슈나이더 일렉트릭의 로비 플레이어는 마켓워치에 OPEC+의 이번 결정은 "단기적으로 현 수준을 유지할 것으로 예상해온 일부의 기대와 반대되는 것"이라고 말했다.

이 같은 증산 우려에 이란 핵 합의 참가국들이 6일 오스트리아 빈에서 합의 복원을 위한 본격적인 논의에 들어간다는 소식도 유가에 하락 압력을 가했다. 미국을 포함한 이란 핵 합의 공동위원회 참가국들은 빈에서 회의를 재개할 예정이다. 다만 미국과 이란의 직접 회담은 이뤄지지 않을 예정이다.

I . ISSUE & TREND

이번 회의는 제재 해제, 핵 이행 조치 문제를 확인하기 위한 것이지만 향후 이란에 대한 원유 수출 제재가 완화될 경우 공급 우려는 커질 수 있다.

ING의 워런 패터슨 원자재 전략가는 보고서에서 "미국의 대이란 제재가 제거될 가능성이 있으며, 만약 그러할 경우 이란의 석유 수출을 늘릴 수 있다"고 말했다. 그는 다만 "이미 이란 공급량이 늘고 있으며 올해 4 분기에는 하루 공급량이 300 만배럴에 이를 것"이라고 말했다.

전문가들은 이란의 원유 수출 증가 여파는 제한될 것으로 예상했다. 프라이스 퓨처스의 필 플린은 유가가 이란 핵 합의 회담으로 너무 크게 하락하지는 않을 것이라며 "유가 하락 위험은 2015 년보다는 적을 것"이라고 말했다. 그는 이란은 이미 석유를 수출하고 있으며 오히려 중국과의 관계를 강화하고 있다며 2015 년만큼이나 이란이 석유를 많이 보유하고 있지 않다고 강조했다.

국제 금값은 달러 약세 속에서 0.02% 상승했다. 이날 뉴욕상품거래소에서 4 월물 금 가격은 전 거래일보다 40 센트(0.02%) 상승한 1728.80 달러에 마감했다. 달러가 5 개월래 최저치에서 내려오면서 금값 상승을 도왔다. 현재 주요 6 개국 통화 대비 달러 가치를 나타내 주는 ICE 달러지수는 0.46% 내린 92.60 에 거래되고 있다.

FXTM의 한 탄 전략가는 "3 월 고용지표 호조가 미국 경제 회복에 낙관론을 강화하고 있다"면서 "경제 지표가 계속해서 위험자산을 선호하도록 나온다면 전통적인 안전자산은 어려움을 겪을 것"이라고 전망했다.

4. 현대중공업, 해양생태계 지키기...수중소음 확 줄인 선박 개발

최근 ESG(환경·사회·지배구조) 경영이 화두로 떠오른 가운데 현대중공업그룹도 ESG 리더십 강화에 역량을 집중하고 있다.

현대중공업그룹은 지난달 26 일 온라인 기업 설명회를 통해 그룹의 역량을 총결집한 수소사업 비전 '수소 드림(DREAM) 2030 로드맵'을 발표하며 미래 친환경 시장을 선도할 조선해양·에너지 기업으로의 전환을 선언했다. 이날 발표된 수소사업 로드맵의 핵심은 그룹사의 인프라 및 기술 경쟁력을 바탕으로

I . ISSUE & TREND

오는 2030년까지 수소의 생산부터 운송, 저장, 활용까지 육해상을 아우르는 '수소 밸류 체인(가치사슬)'의 구축이다.

조선 지주사인 한국조선해양은 수소 밸류 체인 구축에 가장 중요한 운송과 수소 생산 및 공급에 주도적인 역할을 수행한다. 세계 최고 수준의 조선·해양 플랜트 기술력을 토대로 해상 플랜트 발전, 수전해 기술을 활용한 그린수소 개발, 수소운반선과 수소 연료전지 추진선 개발 등에 속도를 낼 예정이다. 현대오일뱅크는 블루수소 생산에 본격 돌입, 탈황 설비에 활용하거나 차량발전용 연료로 판매할 계획이며 이를 위해 2030년까지 전국에 180여 개의 수소 충전소를 구축할 계획이다.

현대중공업그룹은 또 돌고래 등 해양포유류를 보호하기 위해 수중소음을 최소화한 선박을 건조하며 ESG 경영의 범위를 확대해 나가고 있다. 현대삼호중공업은 국제인증기관 DNV로부터 수중방사소음 규정 인증을 획득한 11만 5000T급 원유운반선을 건조, 지난달 31일 선주사에 성공적으로 인도했다.

일반상선에 해당하는 화물선이 저소음 선박 인증을 받은 것은 이번이 처음이다. 수중방사소음이란 운항 중인 선박에서 수중으로 전파되는 소음으로, 해양포유류의 생활 주파수 대역과 겹쳐 해양생태계 교란의 원인으로 지적돼 왔다.

현대중공업그룹은 환경 규제 등 시장 요구가 강화됨에 따라 선제적 기술 확보를 통해 ESG 경영에 최선을 다할 예정이다. 가삼현 한국조선해양 사장을 그룹 최고지속가능경영책임자(CSO)로 선임하고 ESG 실무위원회를 신설할 계획이다. ESG 실무위원회는 그룹 내 각 계열사 이사회에 ESG 관련 성과 및 이슈를 보고하는 프로세스를 구축하고, 개선활동을 하게 된다.



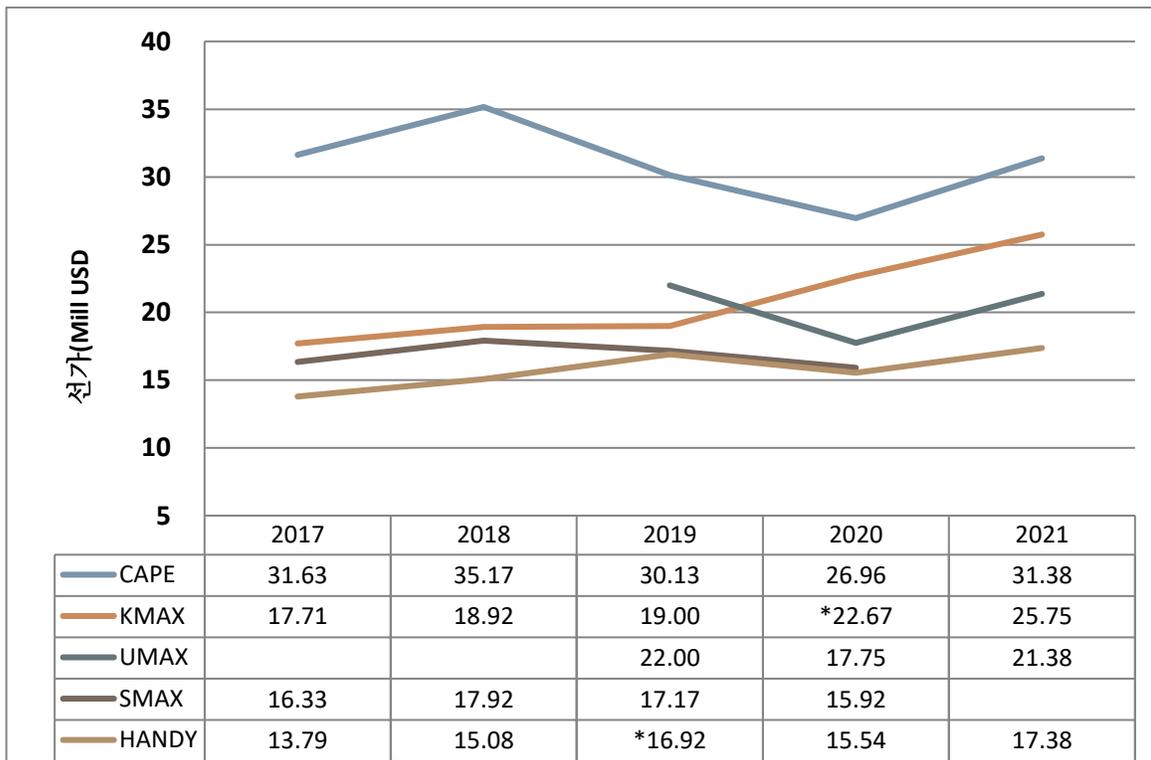
II . BULK CARRIER

(◆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	31.38
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	16.38%
Kamsarmax 82K (*19년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	25.75
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	13.60%
Ultramax 60-61K (19년부터)	--	--	22.00	17.75	21.38
	--	--	--	-19.32%	20.42%
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	17.38
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	11.80%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

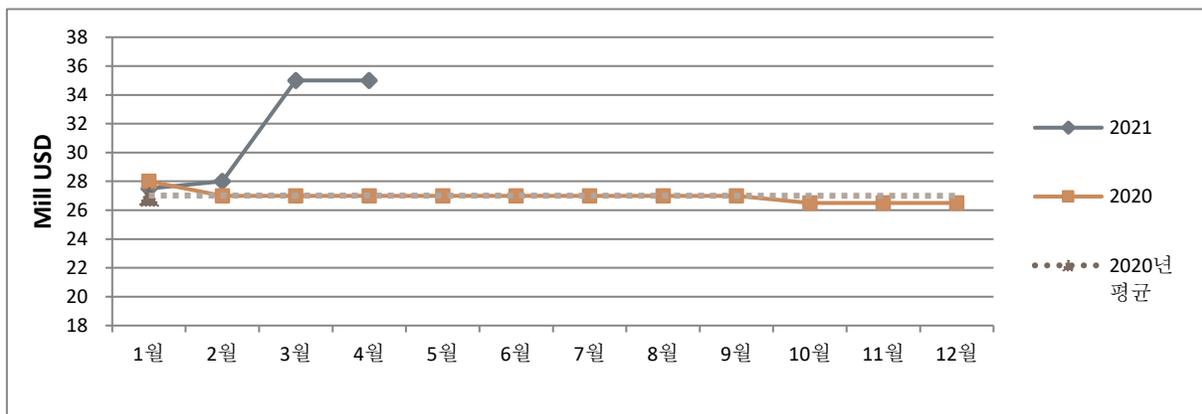




II . BULK CARRIER

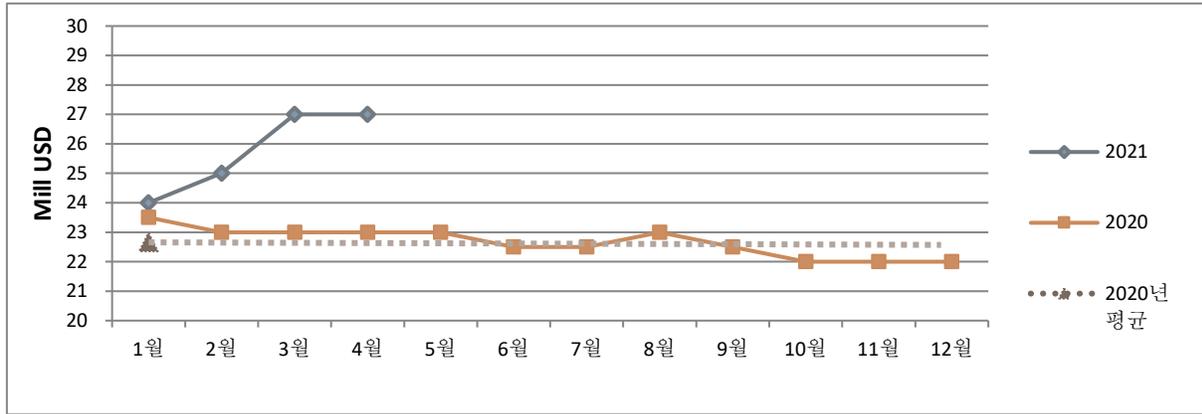
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	27.50	28.00	35.00	35.00			31.38
		전월대비	3.8%	1.8%	25.0%	25.0%			-
		전년대비	-1.8%	3.7%	29.6%	29.6%			16.4%
	KMAX 82K	선가	24.00	25.00	27.00	27.00			25.75
		전월대비	9.1%	4.2%	8.0%	8.0%			-
		전년대비	2.1%	8.7%	17.4%	17.4%			13.6%
	UMAX 60-61K	선가	20.00	20.50	22.50	22.50			21.38
		전월대비	12.7%	2.5%	9.8%	9.8%			-
		전년대비	--	--	--	--			31.38
HNDY 37K	선가	14.75	16.25	19.25	19.25			17.38	
	전월대비	0.0%	10.2%	18.5%	18.5%			-	
	전년대비	-13.2%	-4.4%	13.2%	13.2%			11.8%	
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

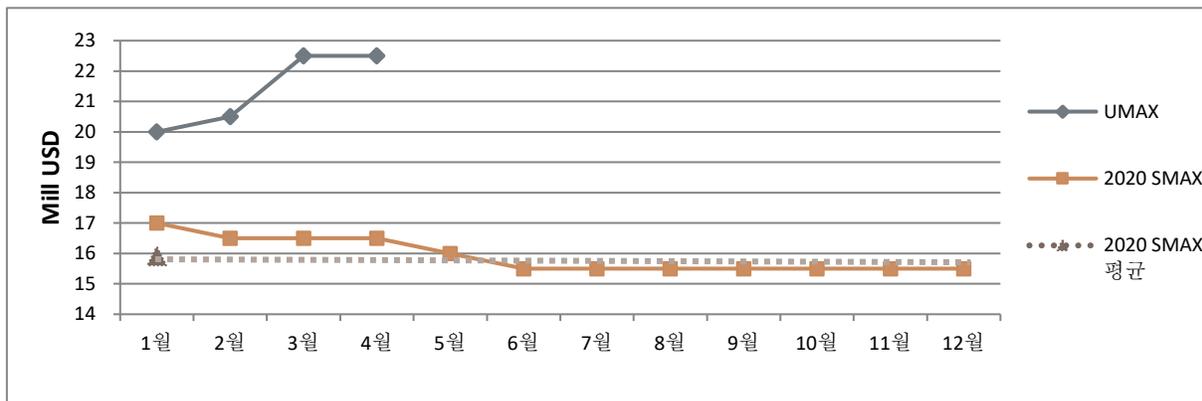


II . BULK CARRIER

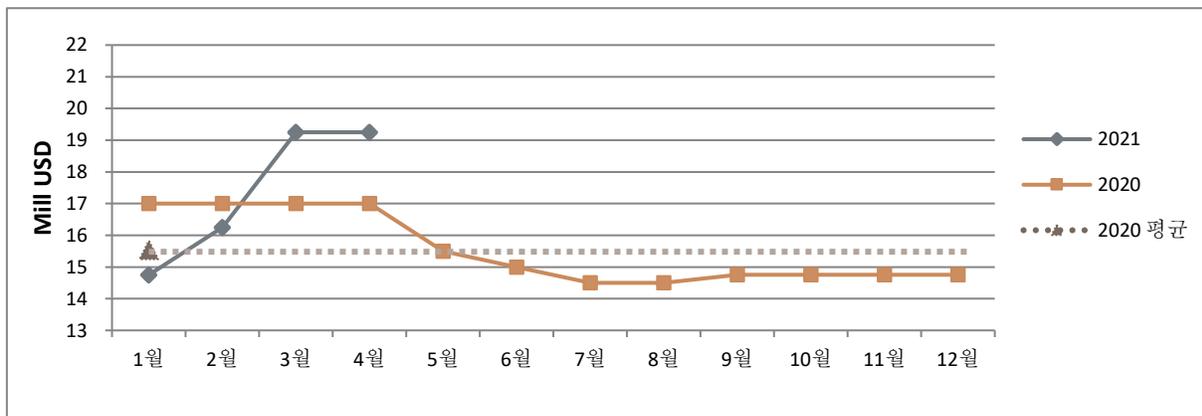
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MP THE VRABEL	208,000	2021	CHINA	B&W		54.5	Chinese buyer (Citic), BWTS fitted
BC	MP THE KRAFT	208,000	2021	CHINA	B&W		54.5	
BC	MP THE VINATIERI	208,000	2021	CHINA	B&W		54.5	
BC	MP THE HARRISON	208,000	2021	CHINA	B&W		54.5	
BC	MP THE BRUSCHI	208,000	2020	CHINA	B&W		54.5	
BC	SHIN NICHIGO	203,200	2005	JAPAN	B&W		16.5	Chinese buyer
BC	KUMIAI SHAGANG	179,200	2011	CHINA	MAN		26.8	Undisclosed buyer
BC	GH HARMONY	93,315	2010	CHINA	B&W		13	Undisclosed buyer
BC	BOTTIGLIERI GIORGIO AVINO	93,269	2011	CHINA	B&W		14.2	Argentinian buyer
BC	OCEANIC	82,417	2007	JAPAN	B&W		16	Undisclosed buyer
BC	MELATI LAUT	56,643	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	13	Chinese buyer
BC	GOLDEN ROSE	56,628	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	13	Chinese buyer
BC	NORD EMPEROR	55,692	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.5	Undisclosed buyer
BC	VOGE EMMA	36,830	2011	KOREA	B&W	C 4x30.5t	14.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	VASILIS	32,081	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.5	Greek buyer



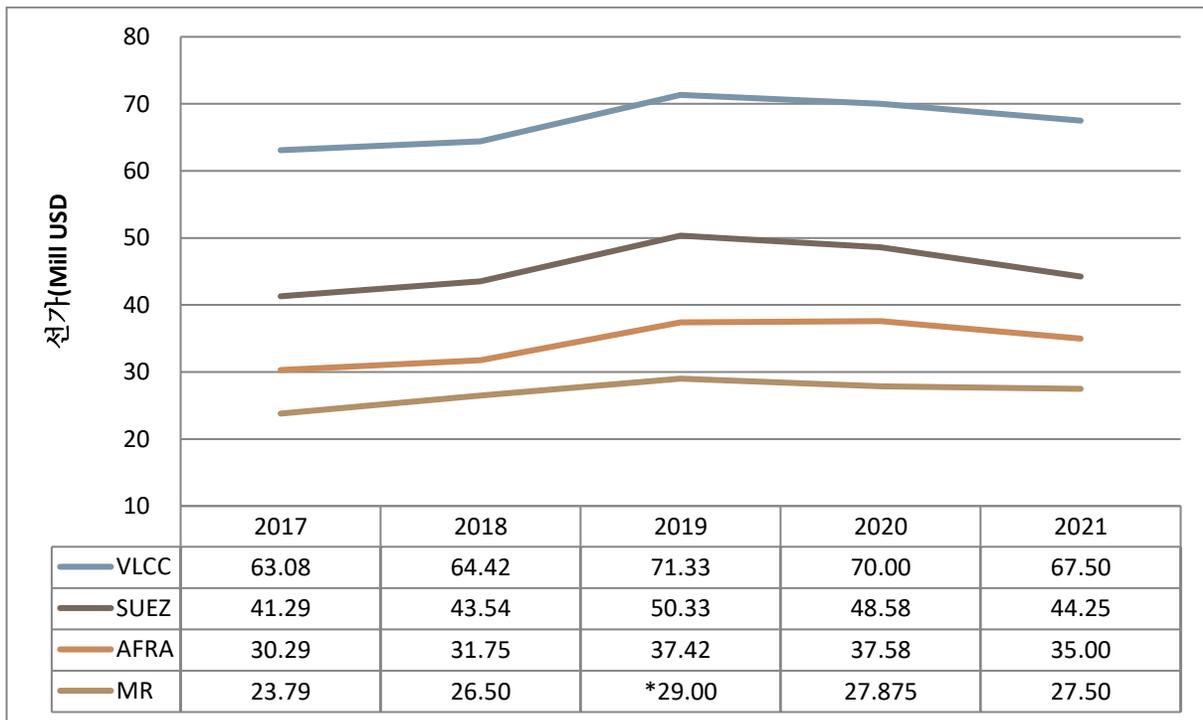
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	67.50
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-3.57%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	44.25
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-8.92%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	35.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-6.87%
MR 51K <small>*18 년까지는 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 : %)

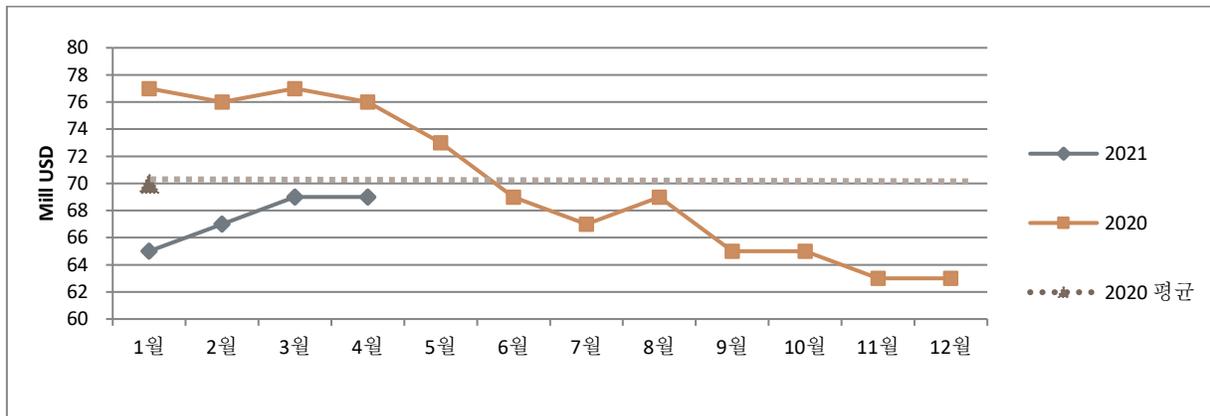




III. TANKER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	65.00	67.00	69.00	69.00			67.50
		전월대비	3.2%	3.1%	3.0%	3.0%			-
		전년대비	-15.6%	-11.8%	-10.4%	-10.4%			-3.6%
	SUEZ 160K	선가	44.00	43.00	45.00	45.00			44.25
		전월대비	2.3%	-2.3%	4.7%	4.7%			-
		전년대비	-17.0%	-18.9%	-15.1%	-15.1%			-8.9%
	AFRA 105K	선가	33.00	33.00	37.00	37.00			35.00
		전월대비	1.5%	0.0%	12.1%	12.1%			-
		전년대비	-19.5%	-22.4%	-12.9%	-12.9%			-6.9%
	MR 51K	선가	27.50	27.50	27.50	27.50			27.50
		전월대비	5.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-8.3%	-11.3%	-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	

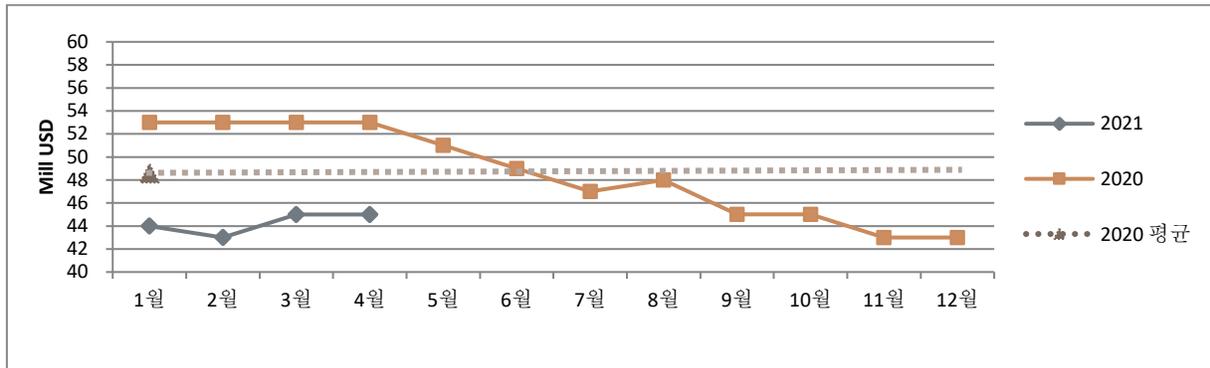
VLCC-310K



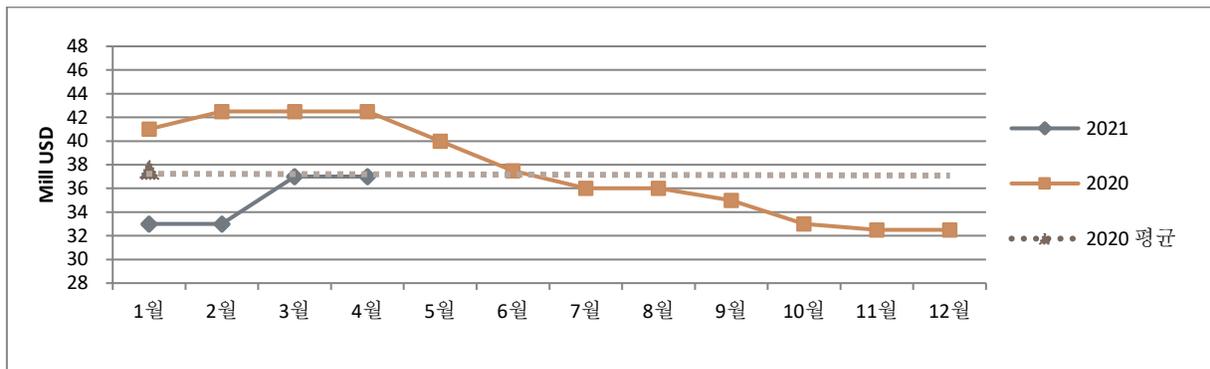


III. TANKER

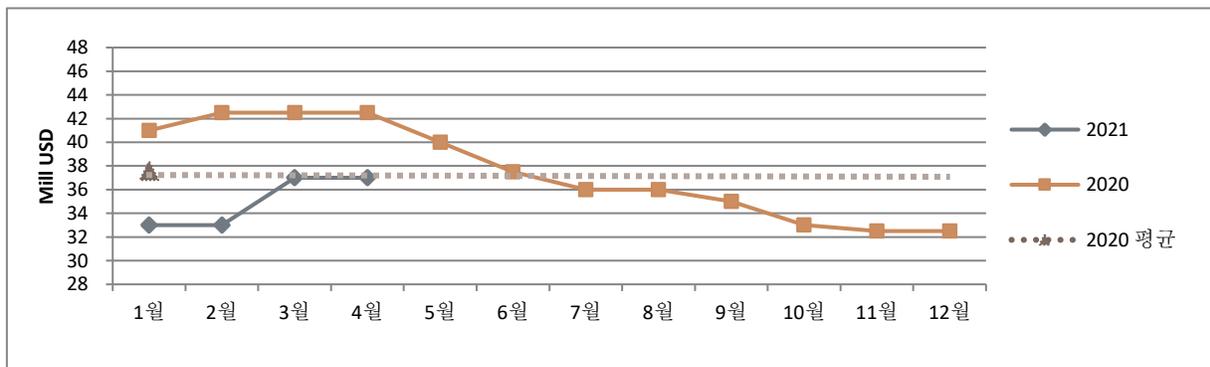
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DL ROSE	49,997	2007	KOREA	SULZER	3	11	Undisclosed buyer
TANKER	DL COSMOS	49,997	2007	KOREA	SULZER	3	11	Undisclosed buyer
TANKER	NAVIG8 TOURMALINE	49,513	2016	CHINA	B&W		30.7	Denmark buyer
TANKER	EVER GRANDEUR	45,727	2004	JAPAN	B&W		8.2	Asian buyer
TANKER	GP B3	6,191	2010	CHINA	ETC		2.62	Undisclosed buyer
LPG	LOTUS GAS	53,067	2008	JAPAN	B&W		48	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CSAV TOCONAO	116,285	2013	ROMANIA	B&W	8704	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	CSAV TYNDALL	116,111	2013	ROMANIA	B&W	8704	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	CSAV TRAIQUEN	116,111	2013	ROMANIA	B&W	8704	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	GULF BRIDGE	102,517	2011	KOREA	WART	8586	TEU	50	USA based buyer (JP Morgan)
CONT	CSCL YOKOHAMA	12,564	2008	CHINA	B&W	908	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	CSCL OSAKA	12,564	2008	CHINA	B&W	908	TEU	--	Undisclosed buyer



IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 4 월	2021 년 4 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)			증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	437.22	26.9%	306.67	475.00	1.1%	54.9%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	445.56	29.3%	310.00	475.00	0.0%	53.2%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



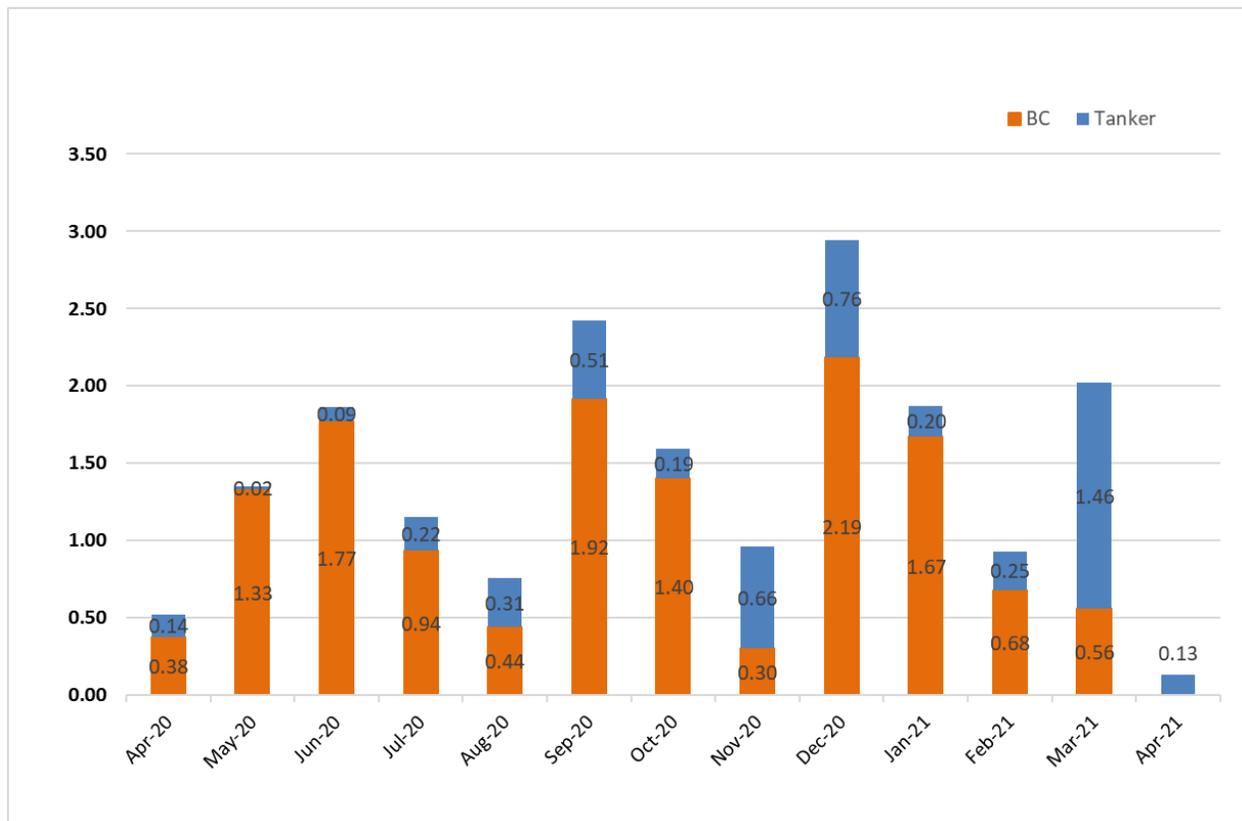


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 4 월		2021 년 4 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	3.68	104.2%	112	115.5%	0.14	2	0.13	-8%	4	100%
BC	7.45	116	15.61	209.7%	164	141.4%	0.38	7	0.00	-100%	0	-100%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

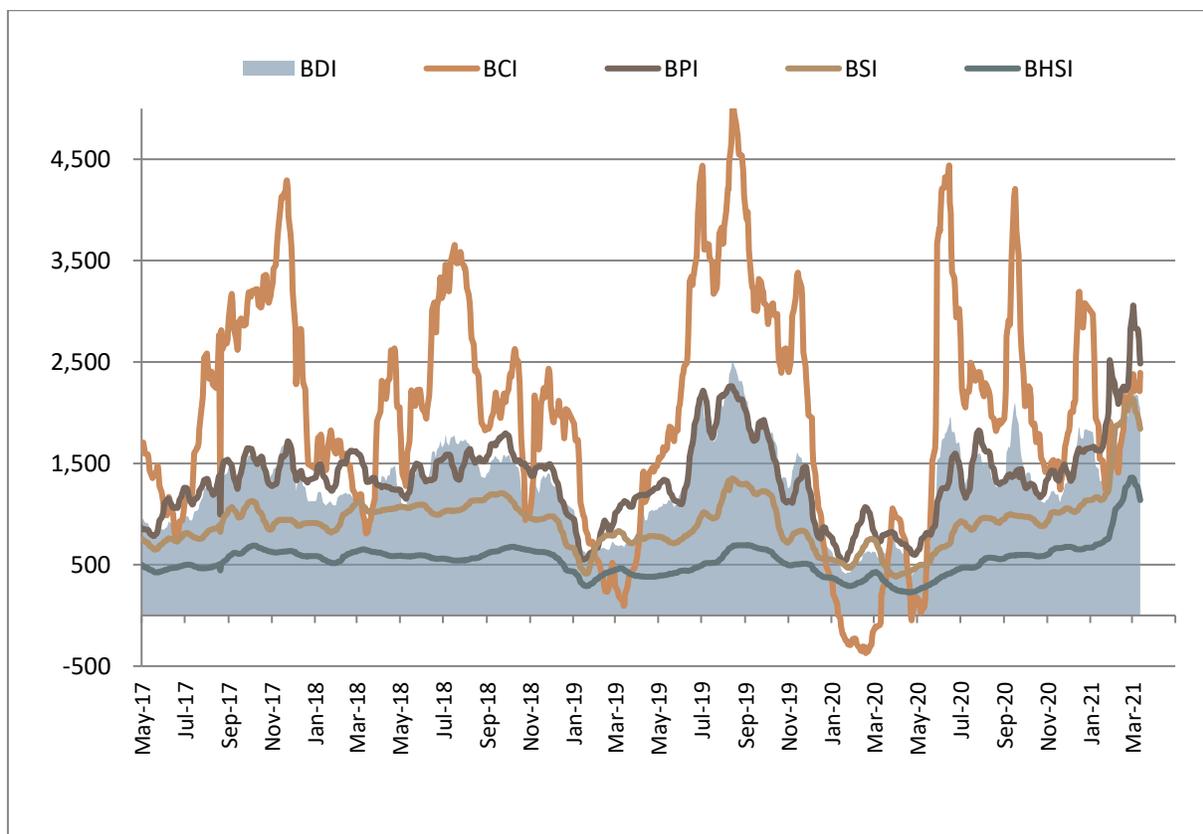
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
TANKER	RAMDANE ABANE	83,296	11,410	1981	FINLAND	ETC	345	AS IS ALGERIA
TANKER	NARA	17,762	5,985	1982	BRAZIL	SULZ	337	AS IS BRAZIL
TANKER	NILZA	17,754	5,994	1981	BRAZIL	SULZ	336	AS IS BRAZIL
TANKER	LARIS	13,843	5,677	1996	ITALY	WART	847-850	INDIA, including high content of stainless steel



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-04-01	2021-03-26	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	2,072	2,178	▼-106.00	2,518	393
BCI	2,394	2,293	▲101.00	5,043	-372
BPI	2,484	2,827	▼-343.00	3,058	520
BSI	1,840	1,983	▼-143.00	2,133	383
BHSI	1,137	1,272	▼-135.00	1,360	228





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	487.00	▲7.00	468.50	▲6.00	478.00	▲8.00
MGO	501.50	▼-9.00	501.00	▲0.00	561.00	▲5.50
LSMGO	516.50	▲9.00	503.00	▲7.00	-	-
VLSFO	383.00	▲4.50	369.50	▲1.50	361.00	▲6.00

❖ 기준일 : 4 월 2 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-04-02	2021-03-26	CHANGE
미국 달러	1129.30	1134.20	▼-4.90
일본 엔(100)	1020.88	1038.98	▼-18.10
유로	1330.15	1335.35	▼-5.20
중국 위안	171.76	173.58	▼-1.82

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 에너지효율설계지수: Energy Efficiency Design Index (EEDI)

CO2 가스배출량의 지표로서 화물 1 톤을 1 해리 운송할 때 발생하는 이산화탄소의 양

[출처: 한국해양수산개발원-IMO 국제해사 정책동향 제 30 호]

[관련기사] 한국선급, 웹기반「EEXI/CII 계산 프로그램」론칭

한국선급(KR, 회장 이형철)은 오는 2023 년 시행될 탈탄소화 규제인 에너지효율지수(EEXI)와 탄소집약도(CII) 대응을 지원하기 위해 웹기반의「EEXI/CII 계산 프로그램」을 개발하여 서비스를 제공한다고 5 일 밝혔다.

국제해사기구(IMO)에서는 국제 해운업계의 온실가스 배출 억제를 위해 2008 년 대비 온실가스 배출 총량을 50% 저감하고, 온실가스 중 이산화탄소 배출량은 2050 년까지 70% 감축하는 목표(GHG STRATEGY)를 예고하고 있다. 이를 위한 단기 조치 중 하나로 2023 년부터 현존선에 적용될 기술적 규제인 에너지효율지수(EEXI, ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX)와 운항적 조치인 탄소집약도(CII, CARBON INTENSITY INDICATOR)가 시행될 예정이다.

각 해운국과 선사들은 이러한 조치들에 불이익을 당하지 않기 위해 EEXI 와 CII 충족을 위한 △선박의 엔진 출력 제한 △에너지 절감장치 탑재 △선형/선속/운항경로 최적화 △친환경 대체연료 사용 등 다양한 대응방안을 고심하고 있다.

한국선급은 해운선사들이 당면한 문제 해결을 지원하기 위해 탈탄소 규제 대응을 위한 별도의 조직을 신설하고, 암모니아, 수소 등 친환경 선박 기술 개발과 선사 지원을 위한 친환경 서비스 등을 준비해왔다.

이번에 론칭된「웹기반 EEXI/CII 계산 프로그램」은 한국선급의 강점인 디지털 기술과 소프트웨어 개발 경험을 바탕으로 개발되었다. 각 선사가 보유한 선박에 대해 계산에 필요한 정보를 입력하여 자체적으로 EEXI 와 CII 의 규정(국제해사기구에서 논의 중인 최신 규정 기준)에 충족하는지 평가할 수 있도록 만들어진 것이 특징이다.

한국선급은 이 결과값에 따라 얼마만큼의 엔진출력 제한 및 선속 감소가 필요한지 등 선사가 최적의 대응책을 마련할 수 있도록 맞춤형 기술서비스를 제공할 계획이다. 또 에너지 절감장치 공급 등 관련 분야 전문 엔지니어링 업체와도 긴밀한 협업체계를 구축하여 선사가 보다 전문적인 기술지원을 편리하게 받을 수 있도록 할 예정이다. 이밖에도 EEXI/CII 대응 매뉴얼 개발 및 선사 대상 세미나 실시 등 탈탄소화 규제 대응을 위한 종합적인 기술 가이드도 제공한다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

한국선급 이형철 회장은 “한국선급은 선사가 직면해 있는 탈탄소화의 단기적 규제인 EEXI와 CII에 대하여 선사를 적극 도와 최적의 솔루션을 찾을 수 있도록 노력할 것”이라며, “이와 함께 중장기적인 탈탄소화 규제도 대비하기 위해 암모니아 및 수소 등 탈탄소 연료 추진선박과 탄소포집장치 등 신기술 개발에도 역량을 집중하여 해사업계를 다각도로 지원해 나가겠다”고 말했다.

「웹기반 EEXI/CII 계산 프로그램」은 한국선급 공식 홈페이지 내 선박배출 온실가스 온라인 관리 시스템인 'KR GEARS' 페이지([HTTP://GEARS.KRS.CO.KR/MAIN.ASPX](http://gears.krs.co.kr/main.aspx)) 에서 한국선급 고객이라면 이용 가능하다.

[출처: 한국선급]



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

| SHIP 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)

Joovi Park (박주비 대리)
 Assistant Manager
 Tel. 070-7771-6419
 Mob. 010-7794-6182
 snp@stlkorea.com
 joovi@stlkorea.com(Personal)

| CHARTERING

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 biz@stlkorea.com
 sancho@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)

| RESEARCH

Anna Lee (이혜란 과장)
 Manager
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-2258-5561
 snp@stlkorea.com
 anna@stlkorea.com(Personal)

| AGENCY OPERATION (오수현 차장 Tel. 070-7771-6402, 박영단 과장 Tel. 070-7771-6407)

| 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)