



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.301

Updated June 2, 2020

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	7
- 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. 한국조선 3社, 카타르 LNG 운반선 100 척 수주

카타르 액화천연가스(LNG) 운반선 수주전(戰)에서 국내 조선 3사가 중국을 따돌리고 대규모 수주에 성공했다. 이번 수주를 시작으로 후속 수주가 잇따를 것이란 기대감도 형성되고 있다.

카타르 국영 석유사 카타르페트롤리엄(QP)은 지난 1일 오후 현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업과 23조 6000억원 규모의 LNG 운반선 슬롯 계약을 체결했다. 슬롯 예약은 정식 발주 전에 건조공간을 확보하는 절차로, 카타르 정부가 선사와 용선계약을 한 뒤 선사가 조선사에 발주를 넣게 된다.

각사별 계약 규모는 비밀 유지 합의에 따라 공개되지 않았다. 다만 3사가 유사한 수준으로 건조할 것으로 추정된다. 건조계약은 올해부터 2024년까지 순차적으로 이루어질 예정이며, 이에 따라 빅 3 조선사의 도크는 2027년까지 가득 채워질 것으로 전망된다.

이번 계약은 카타르 정부가 추진하는 세계 최대 규모의 LNG 프로젝트에 따른 것이다. 카타르는 LNG 연간 생산량을 기존 7700만톤(T)에서 2027년까지 1억 2600만 T으로 대폭 확대하기로 하고 증설 사업을 추진 중이다. LNG 운반선도 기존 74척에서 190척까지 늘릴 계획을 가지고 있다.

◇ 韓, LNG 선 기술력 격차 업고 대규모 수주... "中 기술력 우려 여전"

국내 조선업계는 LNG 선 수주를 휩쓸면서 기술력 1위 자리를 증명했다. LNG 선은 LNG를 영하 163도의 극저온 탱크에 저장해 운반한다. 극저온 상태의 LNG가 새면 강철이 약해져 배가 두 동강 날 수도 있다. 또 LNG에 화기(火氣)가 닿으면 대형 해상 폭발 사고로 이어질 수 있다. 이 때문에 선사들은 안전성을 우선해 조선소를 까다롭게 고르는 편이다.

카타르는 지난해부터 국내 조선사들과 대규모 LNG 선 발주를 논의해왔다. 사아드 빈 셰리다 알카비 카타르 에너지부 담당 국무장관은 지난해 1월 한-카타르 정상회담에서 "LNG 선 60척을 새로 도입할 계획"이라며 "한국과 좋은 협력을 기대한다"고 밝혔다. 그는 지난해 9월에는 이낙연 국무총리를 만나 에너지 관련 협의를 논의했고, 지난해 말에는 채희봉 한국가스공사 사장과 조선 3사 사장 등을 별도로 만나 면담을 진행했다.

국내 조선업계에서는 지난달 중국 후둥중화조선이 카타르의 1차 발주 물량(16척)을 먼저 가져갔지만, 이는 중국 정부의 금융지원 덕분이라고 보고 있다. 중국 은행들은 자국 조선소에서 건조되는 선박의 경우 선가의 60%가량을 금융 제공하는 상황이다.

I . ISSUE & TREND

최진명 NH 투자증권 애널리스트는 "중국이 내세운 가격 경쟁력과 중국 은행의 자금 지원, 중국이 세계적인 가스 소비국인 점 등을 카타르 정부가 무시하기는 어려웠을 것"이라고 분석했다. 한 조선업계 관계자도 "중국 조선소가 더 건조할 능력도 안 되고, 기술력에 대한 걱정이 있어 초기 물량 빼고는 다 한국에 오게 된 것"이라고 설명했다.

중국 조선소에 대한 기술력 우려는 여전히 남아있는 상황이다. 프랑스선사 CMA-CGM 이 2017년 9월 중국 조선소에 수주한 2만 2000TEU 급 메가 컨테이너선 9척의 납기일은 예정일보다 7개월 이상 늦어졌다. 건조과정상 문제로 조선소와 선박 크기까지 바뀌었다. 광저우웬청이 아이슬란드 선주사 아이스킵을 위해 건조하고 있는 2150TEU 급 컨테이너선 '브루아르'호도 인도가 연기됐다.

◇ "어게인 2004", "조선업계 역사상 최대 호재"...모잠비크·북극프로젝트도 기대

조선업계에서는 카타르 프로젝트를 시작으로 국내 주력 선종인 LNG 선 계약이 쏟아질 것이라는 기대감이 나온다. 올해 조선업계는 LNG 선 수주 가뭄에 몸살을 앓았다. 올 초부터 현재까지 국내조선소들의 LNG 선 수주는 대우조선해양의 LNG 저장 재기화 선박(FSRU) 한 건뿐이다.

조선업계에서는 지난 2004년에 이어 역사상 최대 호재가 될 수 있을지 주목하고 있다. 카타르는 2004년 당시 국내 조선소와 90척 이상 슬롯 예약 계약을 체결하고, 대우조선해양 26척, 삼성중공업 19척, 현대중공업 8척 등 총 53척을 발주했다.

조선업계는 카타르 프로젝트 외에도 올해 기대했던 대형 LNG 프로젝트가 예정대로 진행될 것으로 보고 있다. 현재 모잠비크 LNG 개발을 주도하는 프랑스 토탈사는 LNG 선 발주를 준비하고 있으며, 150억달러 규모의 선박 발주 금융을 확보했다.

러시아 국영 에너지 업체 노바텍도 북극 연안에서 진행되는 아크틱 LNG-2 사업에 투입할 쇠빙 LNG 운반선 10척을 추가로 발주할 것으로 전망된다. 국내 조선업계에서는 대우조선해양이 이 중 5척가량을 수주할 것으로 예상하고 있다. 대우조선해양이 2014년 러시아 야말 LNG 프로젝트에서 쇠빙 LNG 선 15척을 수주한 바 있기 때문이다.

현대중공업 관계자는 "올해 모잠비크 등 대형 LNG 프로젝트에 대한 기대가 남아있는 상황"이라고 말했다. 삼성중공업 관계자는 "카타르 LNG 프로젝트가 대규모 LNG 선 건조를 검토 중인 다른 선사들의 발주 계획에 긍정적 영향을 줄 것으로 보고 있다"고 강조했다..

I . ISSUE & TREND

2. 세계 최대 컨선 HMM 알헤시라스호 이어 오슬로호도 '만선' 출항

HMM의 세계 최대 규모 컨테이너선 알헤시라스호에 이어, 2호선인 오슬로호도 컨테이너를 가득 채운 만선으로 유럽으로 출항했다.

31일 HMM에 따르면 2만 4천 TEU(1TEU는 20피트 길이 컨테이너 1개)급 컨테이너 2호선인 HMM 오슬로호는 지난 28일 최대 선적량(1만 9천 300TEU)을 넘는 1만 9천 504TEU를 싣고 싱가포르에서 유럽으로 향했다.

앞서 오슬로호는 지난 11일 부산항 신항에 입항한 뒤 중국 상하이(上海)와 닝보(寧波), 옌텐(鹽田)을 거쳐 27일 싱가포르에 입항했다.

지난 8일 1호선인 HMM 알헤시라스호는 1만 9천 621TEU를 싣고 만선 출항해 종전 최대 선적량 기록인 MSC 사(社)의 2만 3천 756TEU급 '귄순'(GULSUN)호(1만 9천 574TEU)의 기록을 깨고 세계 신기록을 세우기도 했다.

HMM은 2018년 정부의 '해운 재건 5개년 계획'의 일환으로 국내 조선사 3곳과 3조 1천 500억원 규모의 초대형 선박 20척의 건조 계약을 체결했다.

이에 따라 올해 9월까지 대우조선해양 7척, 삼성중공업 5척 등 2만 4천 TEU급 총 12척을 순차적으로 인도받고 내년 상반기에는 현대중공업에서 1만 6천 TEU급 8척을 인도받을 계획이다. 오슬로호는 삼성중공업에 발주한 2만 4천 TEU급 5척 중 첫 번째 선박이다. 알헤시라스호는 대우조선해양이 건조했다.

HMM 관계자는 "해운 동맹 '디 얼라이언스'(THE ALLIANCE)'의 적극적인 협력으로 알헤시라스호에 이어 오슬로호까지 만선으로 출항할 수 있었다"며 "세계 최대 컨테이너선 12척으로 아시아와 유럽을 잇는 세계 경제의 가교 역할을 수행하고, 대한민국 해운산업 재건에 밑거름이 되겠다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

3. 연료가 썩는다고?...해운업계, 끝없는 '코로나 리스크'

코로나 19 사태로 해상 운임과 물동량이 하락하면서 해운업계 상황이 녹록지 않다. 화물 확보 어려움이 가중되는 가운데 이번에는 선박연료유 품질에 대한 우려가 제기됐다.

국제해사기구가 올해부터 황산화물(SOX) 배출규제를 시행하면서 저유황유(VLSFO) 수요가 크게 증가했다. 1 월에는 톤당 가격이 700 달러를 넘어서기도 했다.

하지만 코로나 사태로 선박 운항이 줄면서 선박연료 수요도 줄었다. 또 국제 유가가 하락한 틈을 타 싼값에 원유를 사들여 선박에 보관하면서 선박 연료유 재고도 쌓였다.

한국해양수산개발원에 따르면 5 월 22 일 기준 황함유량이 0.5% 이하인 저유황유 2290 만배럴이 육상 또는 부유식 저장소에 실려 있었다. 지난 3 월에는 1500 만배럴 수준이었지만 그새 790 만배럴이 늘었다.

그런데 선박 운항이 재개되면서 저유황유 사용이 늘자 연료 품질 우려가 나왔다. 영국 선급협회 로이드선급은 "몇달 이상 보관된 저유황유를 사용한 선박들로부터 연료 품질 문제가 발생했다는 신고가 들어오고 있다"고 전했다.

최근 들어 저유황유 가격이 270 달러까지 떨어졌지만 여전히 고유황유보다 비싸다. 앞으로도 저유황유 가격은 고유황유보다 높은 수준을 유지할 것이다. 이러한 상황에서 연료 품질 문제는 비용부담으로 이어질 수 있다.

에너지 정보분석업체인 S&P 글로벌 플래츠는 "선주들은 장기간 보관돼 온 VLSFO 를 소비할 필요가 있다면 더욱 신중할 것을 당부한다"며 "저유황유는 장기 보관시 침전물 발생현상이 가속화될 우려가 있다"고 말했다.

선박 연료유도 보관기간이 길면 부패한다. 그동안 사용했던 고유황유는 연료내 황함량이 높아 보관기간이 길었다. 황이 방부제 역할을 했기 때문이다. 하지만 저유황유는 고유황유보다 황 함량이 낮아 방부제 기능이 떨어질 수 밖에 없다.

해운업계 관계자는 "고유황유는 황함량이 높아 장기 보관이 가능한데, 저유황유는 방부제 기능이 약해 오랫동안 보관할 수 없다"며 "생산 방식과 저장 상태에 따라 차이는 있겠지만 저유황유는 고유황유보다 더 빨리 부패된다"고 우려했다.

I . ISSUE & TREND

4. 대형 해운사 절반 기간산업기금 신청할듯...5~6 곳 거론

정부가 기간산업안정기금 우선지원 대상으로 차입금 5000 억원 이상, 직원수 300 인 이상의 해운·항공업종을 제시한 가운데 대형 해운사 5~6 곳이 지원을 신청할 것으로 관측된다. 중·소형 해운업체들은 한국해양진흥공사(해진공)의 6600 억원 유동성 공급으로 몰릴 전망이다.

28 일 해운업계에 따르면 정부가 기간산업안정기금 자격으로 제시한 차입금 5000 억원, 직원수 300 인 이상을 충족하는 해운업체는 12 곳 정도다. HMM, 현대글로벌비스, 팬오션, SK 해운, 대한해운, 플라리스쉬핑, 장금상선, 에이치라인해운 등 매출 상위업체들의 총 차입금이 대부분 5000 억원을 넘는다.

다만 이들 업체들이 모두 기간산업안정기금을 신청할 것으로 보이지는 않는다. 해운업계 관계자는 "대형 해운사 중에서도 고려해운이나 KSS 해운 같은 경우는 재무적으로 여전히 탄탄하다"면서 "기간산업안정기금을 신청조건에 부합하는 업체는 12 곳 정도지만 실제 신청은 5~6 곳 정도일 것"이라고 말했다.

실제로 지난해 기준 고려해운의 차입금은 1100 억원 규모이지만 현금성자산은 2690 억원에 달한다. KSS 해운 역시 차입금 규모는 1086 억원으로 정부의 기준을 크게 밑돈다. 특히 현금성 자산만 1 조원이 넘는 현대글로벌비스도 기간산업안정기금 신청을 하지 않을 것이라는 게 업계 예상이다.

다만 차입금 5000 억원에 못미치는 '문턱기업'들의 지원은 여전히 미지수다. 이 관계자는 "문턱에 걸려버린 업체들도 지원이 필요하다"면서 "당장은 아니더라도 어느 정도 유연성이 발휘될 것으로 기대한다"며 기대감을 내비쳤다. 특히 코로나 19 로 인해 유발된 비상시국이기 때문에 정부가 고비를 넘을 수 있도록 지원을 해준다면 '포스트 코로나'의 상황에서는 스스로 일어설 수 있다고 덧붙였다.

중소 해운사들은 6600 억원 규모의 해진공 지원 프로그램으로 몰릴 것으로 보인다. 선주협회는 현재 등록 외양해운업체 154 곳중 60~65 곳 정도가 지원이 필요한 것으로 보고 있다.

해진공은 지난 11 일 해운사의 경영 위기를 선제적으로 대응하기 위해 총 6600 억원 규모의 유동성 지원을 실시한다고 발표했다. 회사채 매입, 선박 매입 후 재대선(S&LB) 확대, 선박금융 후순위 투자 시행 등의 방식이다. 한편 정부는 이번주 기간산업안정기금을 출범하고 다음달 중 실제 지원이 가능하도록 할 방침인 것으로 알려졌다.



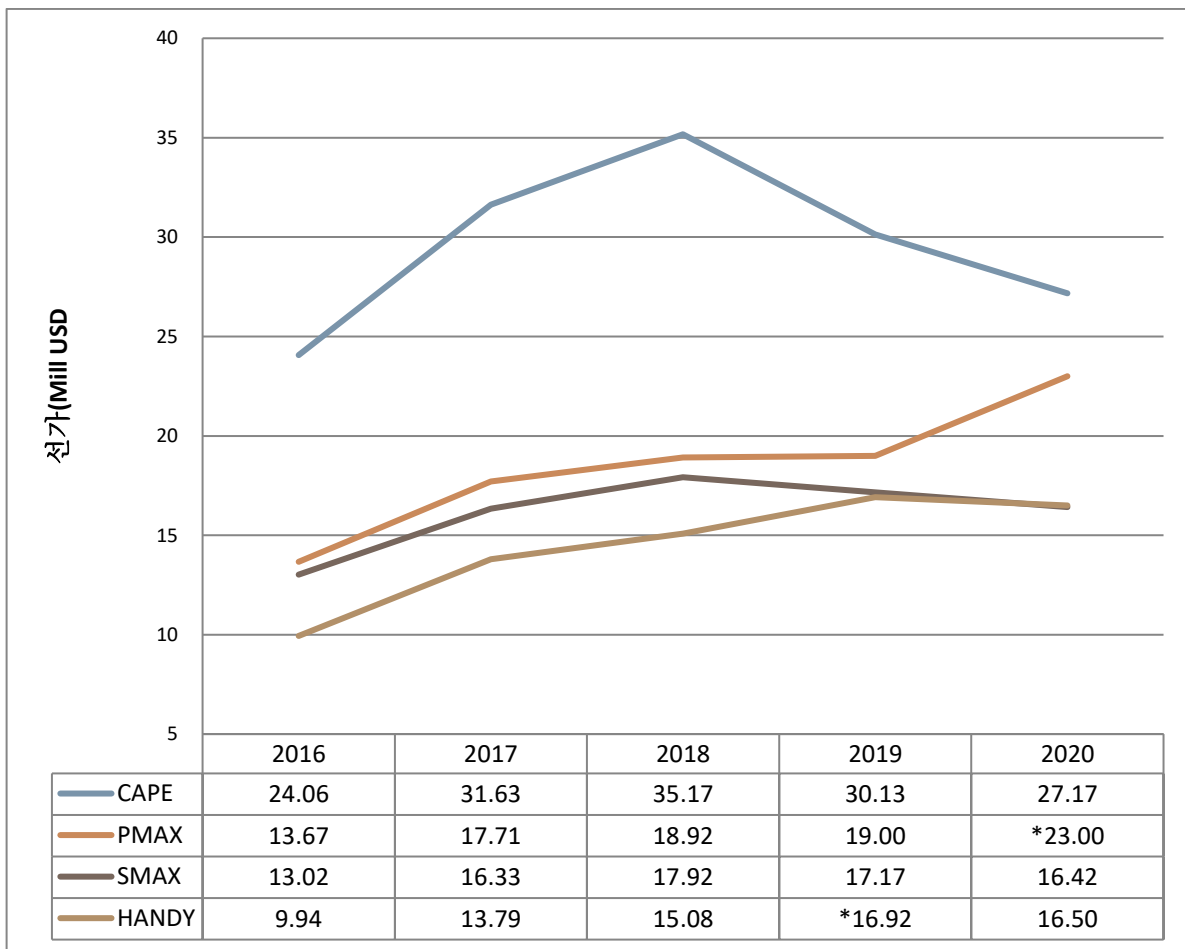
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
Capesize 180K	24.06	31.63	35.17	30.13	27.17
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.82%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.00
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.05%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.42
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-4.37%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.50
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-2.46%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

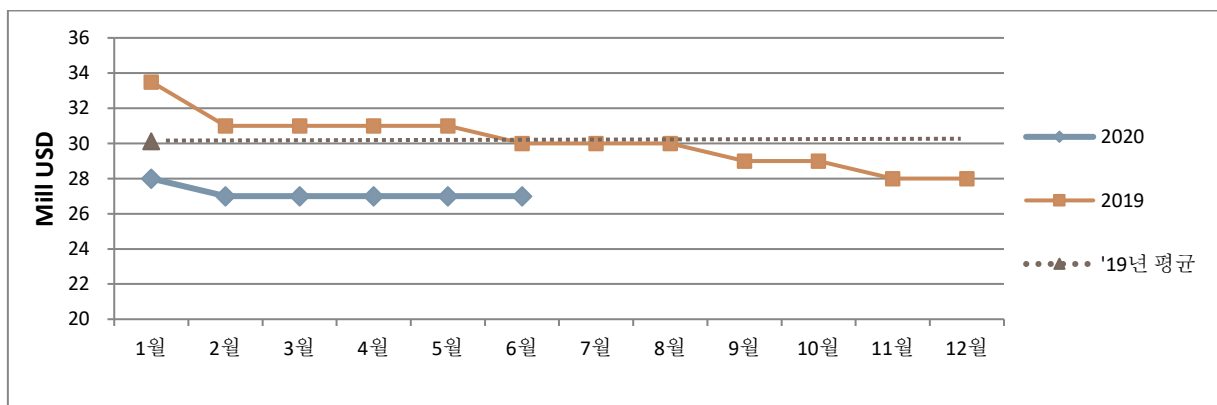




II . BULK CARRIER

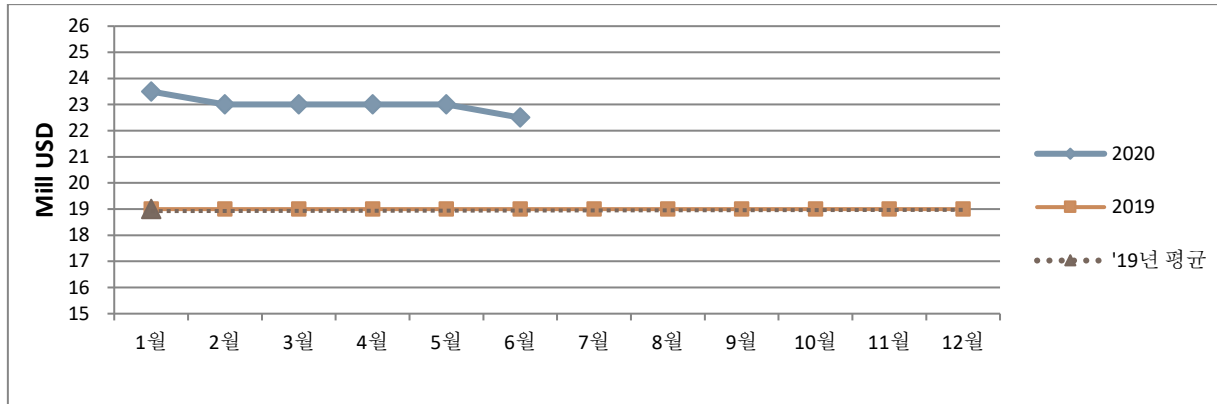
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.17
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-10.0%	-9.8%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	23.00
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	21.1%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	16.00	16.42
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	0.0%	-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-5.9%	-4.4%
	HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.50	16.50
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	0.0%	-
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-8.8%	-2.5%
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.13	
	PMAX	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	
	SMAX	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.17	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92	

□ Cape

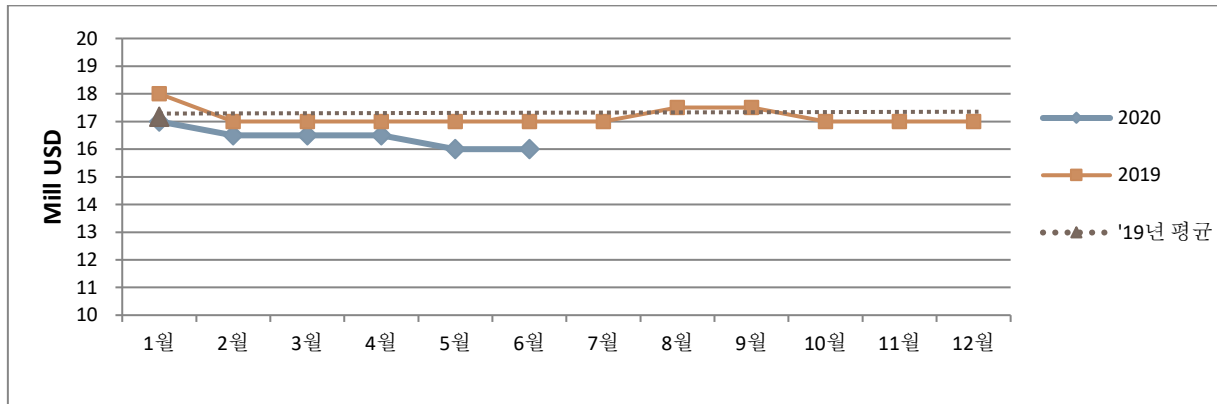


II. BULK CARRIER

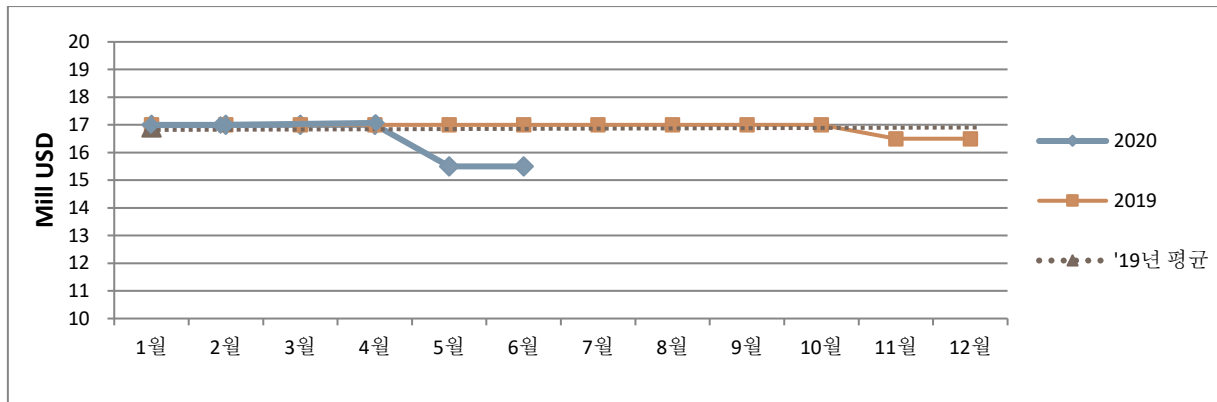
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LUCKY STAR	76,662	2002	JAPAN	B&W		6.5	Chinese buyer
BC	DIAMOND WIND	76,536	2010	JAPAN	B&W		12.5	Indonesian buyer, DD due Jul 2020
BC	BW FLAX	58,500	2010	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	10.5	Undisclosed buyer
BC	BLUE MARLIN I	57,078	2008	CHINA	B&W	C 4x30t	4.85	Chinese buyer, Auction sale
BC	ZHONG CHANG 288	41,000	2012	CHINA	B&W	-	10.2	Chinese buyer
BC	JOO DO	31,647	2003	JAPAN	MITSU	C 4x30t	4.5	Undisclosed buyer
BC	UBC BREMEN	24,073	1998	JAPAN	MITSU	C 4x30t	2.7	Undisclosed buyer



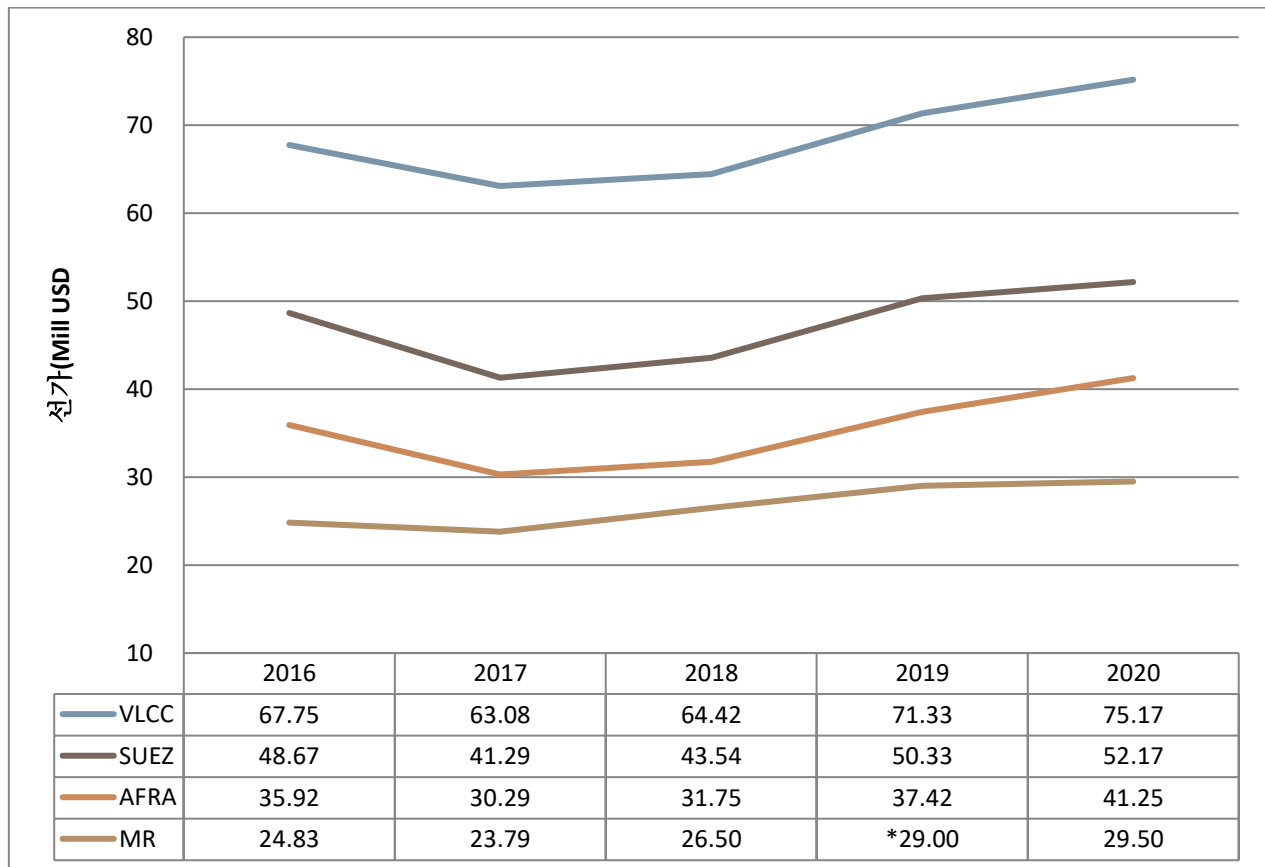
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	75.17
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	5.37%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	52.17
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	3.64%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	41.25
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	10.24%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	29.50
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	1.72%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

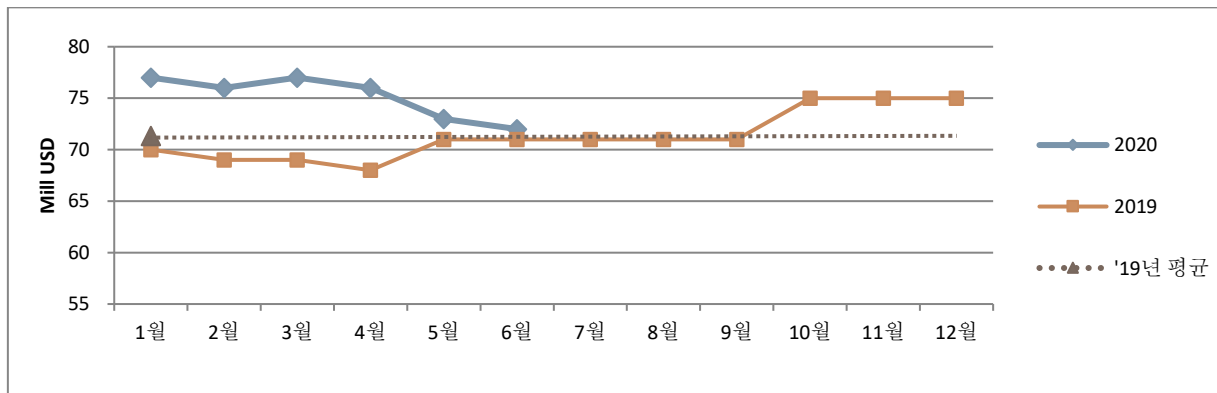




III. TANKER

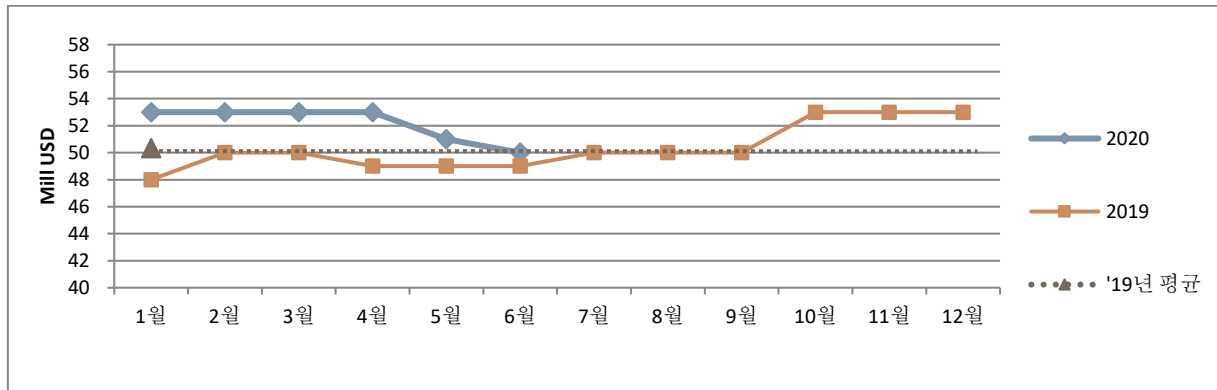
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	72.00	75.17
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-1.4%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	1.4%	5.4%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	50.00	52.17
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-2.0%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	2.0%	3.6%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	39.00	41.25
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-2.5%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	5.4%	10.2%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.00	29.50
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-3.6%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-6.9%	1.7%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	29.00	

VLCC-310K

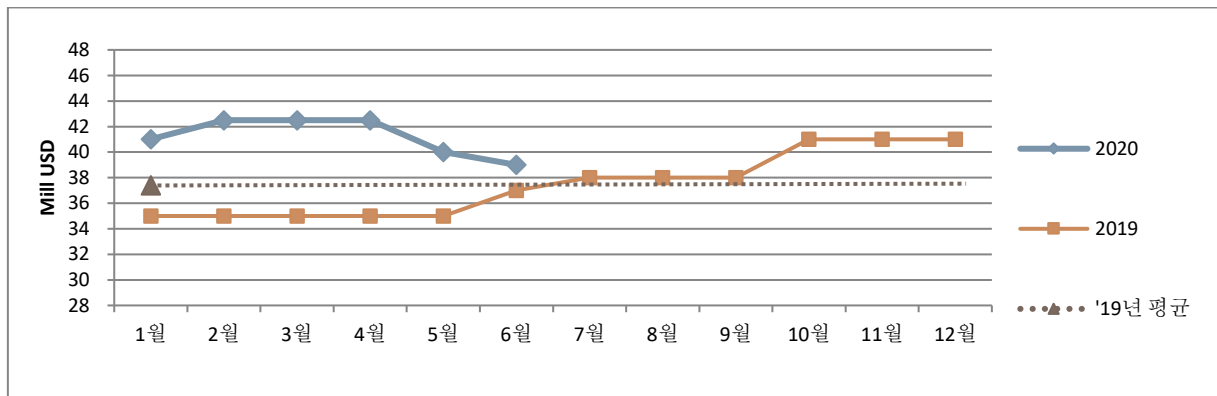


III. TANKER

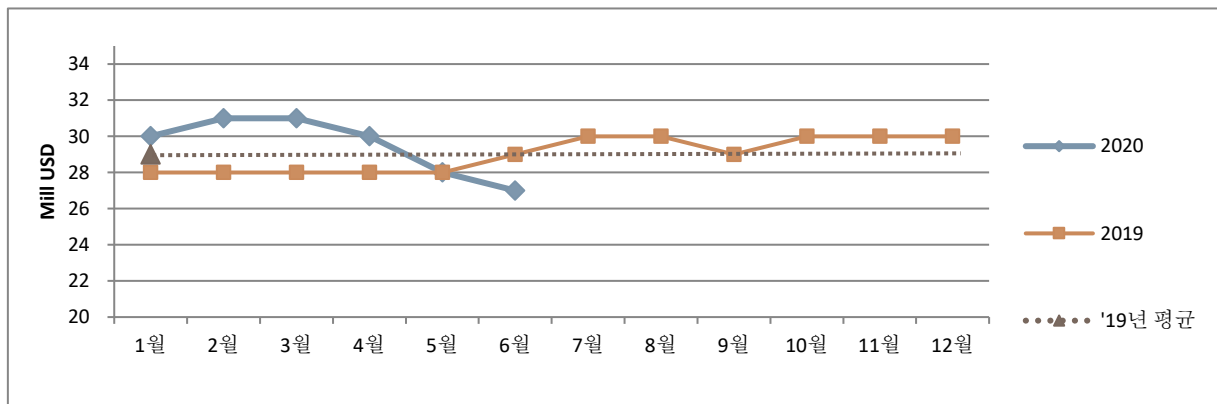
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SKS SINNI	159,385	2003	KOREA	B&W		21	Greek buyer
TANKER	BAI LU ZHOU	110,503	2007	CHINA	B&W		18~ 19	undisclosed buyer
TANKER	SEAPACIS	105,747	2005	JAPAN	HITA		15.75	Indonesian Prompt delivery
TANKER	TORM KRISTINA	105,002	1999	KOREA	B&W		10	Chinese buyer
TANKER	RIDGEBURY JULIA M	45,975	2007	JAPAN	B&W		13.5	Undisclosed buyer, DD freshly passed
OIL /CHEM	HERMITAGE BRIDGE	47,880	2003	KOREA	B&W	3	9.5	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

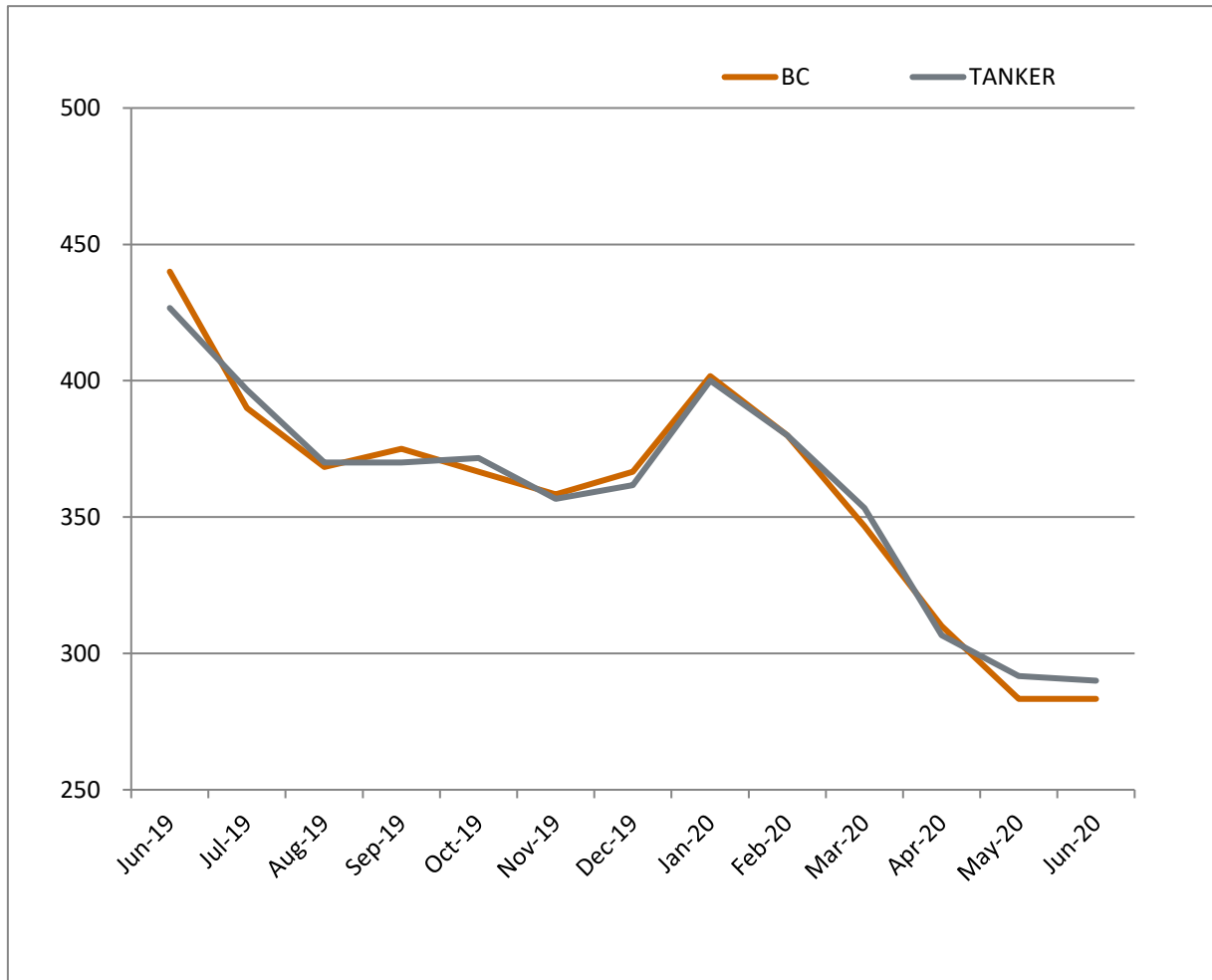


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 5 월	2020 년 5 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	336.94	-15.0%	426.67	290.00	-0.6%	-32.0%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	334.17	-16.2%	440.00	283.33	0.0%	-35.6%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



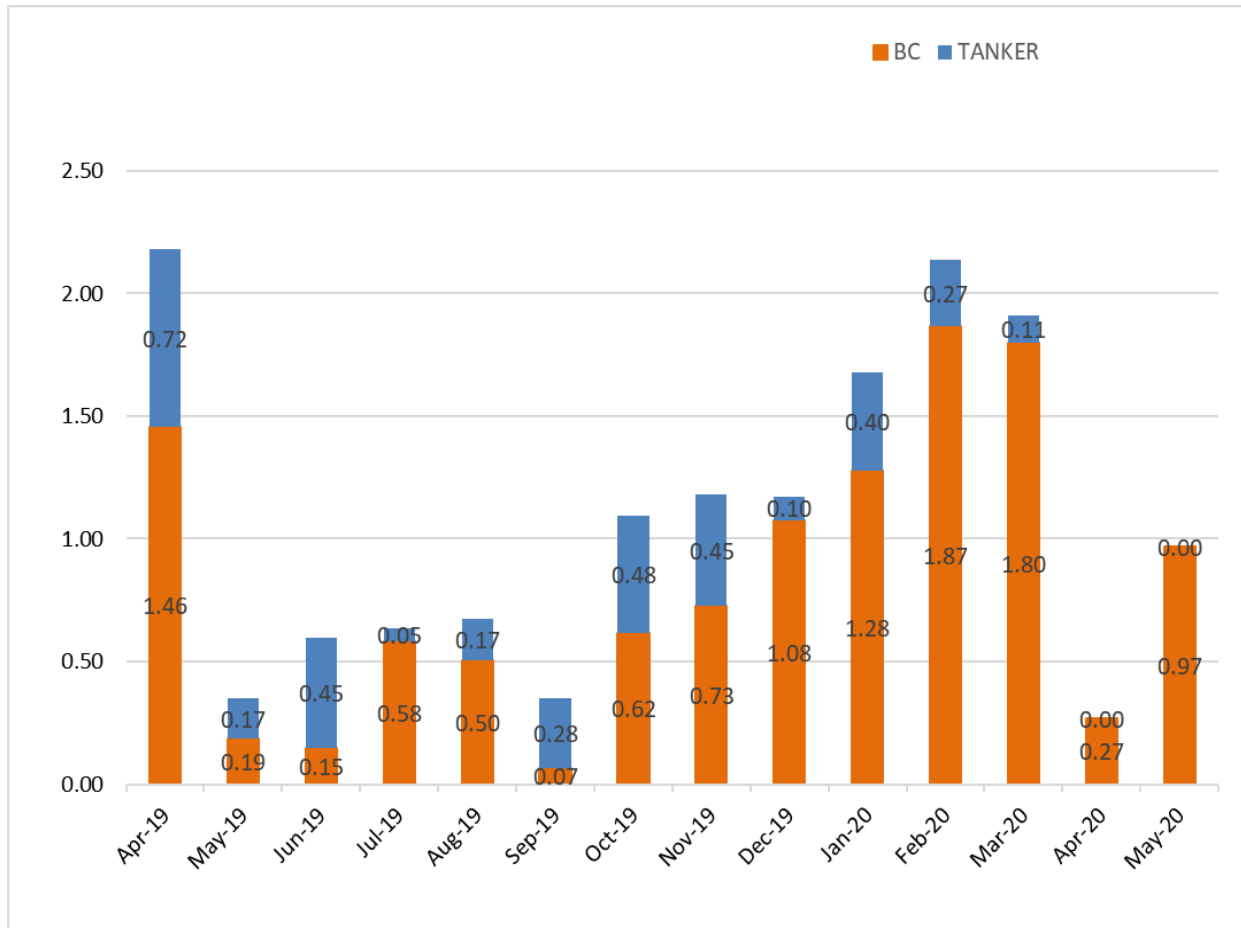


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적			2019 년 5 월		2020 년 5 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	0.78	22.2%	35	36.1%	0.72	10	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	7.45	116	6.18	83.0%	59	50.9%	1.46	15	0.97	-33.5%	6	-60.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

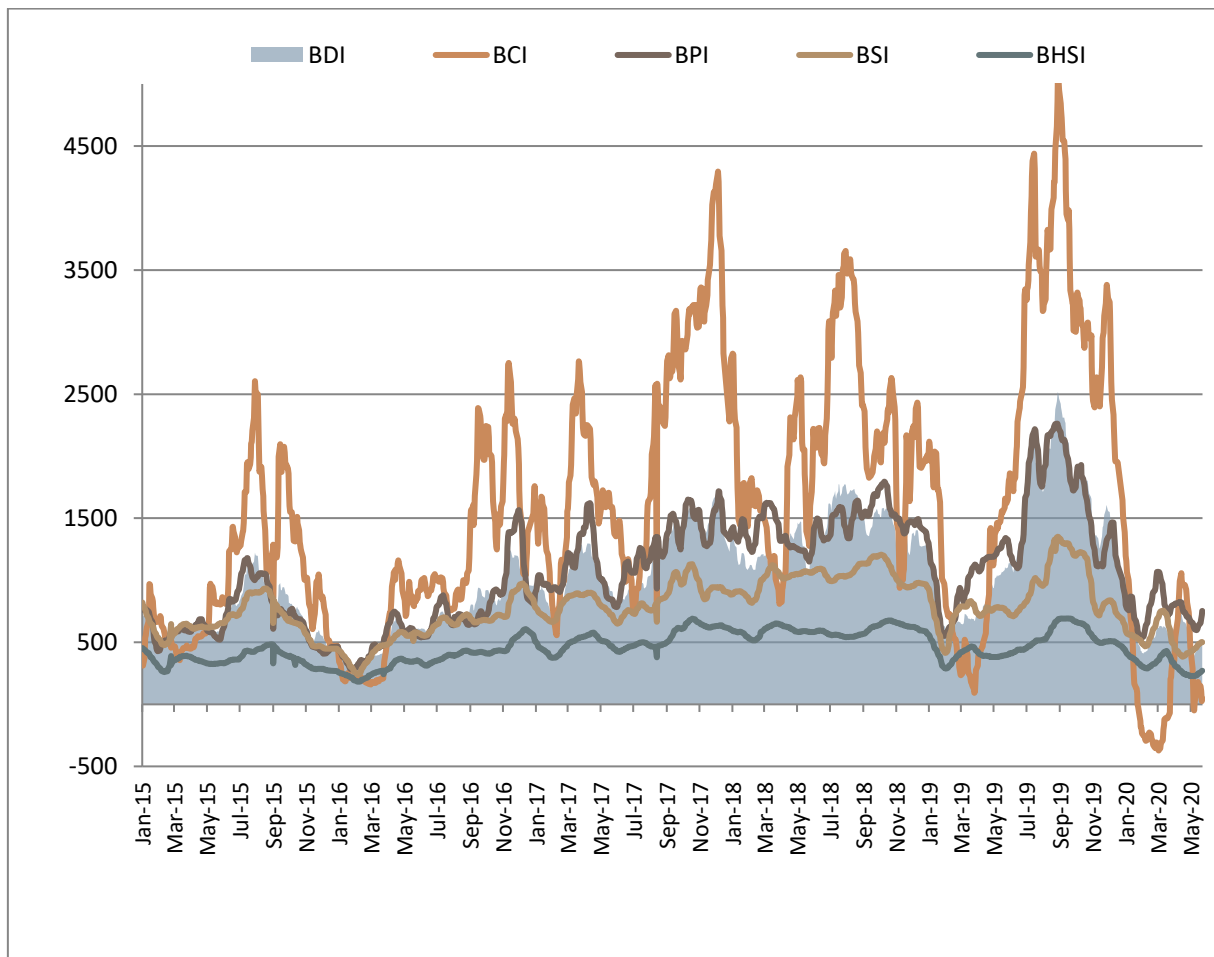
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	CAPE ORCHID	172,569	20,886	2001	JAPAN	B&W	285	INDIA, HKC Green recycling
BC	NEW ATHENS	170,565	21,115	1999	JAPAN	B&W	312	PAKISTAN
CONT	E.R. PUSAN	67,737	24,702	2000	KOREA	B&W	285	INDIA , HKC green recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-05-29	2020-05-22	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	504	498	▲6.00	2518	290
BCI	46	162	▼-116.00	5043	-372
BPI	754	635	▲119.00	2262	282
BSI	500	486	▲14.00	1351	243
BHSI	271	249	▲22.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	205.00	▼-11.00	192.50	▲1.00	176.00	▼-7.00
MGO	300.50	▲5.50	267.50	▲2.00	311.00	▲15.00
LSMGO	295.00	▲6.00	273.50	▲1.50	-	-
VLSFO	264.50	▼-9.50	243.00	▲2.50	256.00	▲7.00

❖기준일 : 5 월 29 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-05-29	2020-05-22	CHANGE
미국 달러	1239.40	1230.70	▲8.70
일본 엔(100)	1150.63	1143.88	▲6.75
유로	1372.57	1347.55	▲25.02
중국 위안	172.63	173.10	▼-0.47

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 애그테크 (AgTech, Agricultural Tech-nology)

단기기술을 농산물 생산에 적용하는 것으로, 인간보다 획기적으로 생산성을 높일 수 있어 심각한 식량 부족 현상의 대안으로 꼽히고 있다. 토양의 온도와 습도, 일조량 등을 농작물 재배에 최적화된 상태로 유지하는 것을 비롯해 우수한 품질의 생산물을 수확하는 시기를 예측하는 것 등 파종부터 수확까지 모든 과정에 걸쳐 첨단기술을 활용한다.

[출처 : 시사상식사전, PMG 지식엔진연구소]

[관련기사] 코로나 19 사태로 더 주목받는 '애그테크'

세계경제의 80%는 직간접적으로 날씨의 영향을 받고 있다. 국내총생산(GDP)의 10%가량이 직접적으로 날씨의 영향을 받는다. 그동안 날씨 정보는 농업, 어업, 스포츠 등 일부 산업에 제한적으로 활용됐으나, 오늘날에는 산업 전반에서 다양하게 이용되고 있다.

일례로 스웨덴 스타트업인 이그니티아(IGNITIA)는 현재 기후에 민감한 농산물을 생산하는 농부들에게 국지적 일기예보를 서비스하고 있다. 개발 기관이나 NGO, 농업 입력 사업 및 모바일 네트워크 사업자와 제휴해 소작농을 위한 맞춤형 일기예보를 제공하고 있는데 반응이 좋다. 일기예보 범위를 반경 3 km²까지 좁혀 서비스하고 있기 때문이다.

이처럼 농업에 기술을 더해 생산성을 높이는 비즈니스 모델을 애그리푸드(AGRIFOOD)라 한다. 애그리푸드는 크게 두 가지 유형으로 나뉜다. 농작물 재배와 관련된 기술 기반이면 업스트림(UPSTREAM) 혹은 애그테크(AGTECH)라 한다. 소비자의 식생활 개선을 위한 기술이 적용되면 이를 다운스트림(DOWNSTREAM) 혹은 푸드테크(FOODTECH)고 부른다.

이 가운데 애그테크에 대한 사례를 집중적으로 보고자 한다. 애그테크는 농업 가치사슬의 여러 단계가 얼마나 효율적으로 수행되는지를 분석한 후 발견된 문제를 개선하기 위해 새로운 디지털 기술을 적용하는 것을 말한다. 여기에는 농업생명공학 기술, 정밀농업, 대체식품, 식품 전자상거래 등이 포함된다.

아테네에 본사를 둔 아우그멘타(AUGMENTA)는 농산물의 성장 과정 중 가장 적절한 시점에 비료를 주거나 추수하는 로봇 시스템을 개발했다. 이 시스템을 활용하면 작물 수확량을 최대 12%까지 높일 수 있고, 작물 품질을 20% 향상시키며 비료 사용도 15%가량 줄일 수 있다. 여기에 적용된 기술은 위성에서 사용되는 E2B 센서와 다중분광이 가능한 고해상 영상기기 등이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

미국 매사추세츠에서 창업한 그린라이트 바이오사이언스(GREENLIGHT BIOSCIENCES)는 특정 해충을 잡는 생물 살충제를 개발해 주목받았다. 예컨대 딱정벌레를 죽이는 생물 살충제는 딱정벌레 이외의 다른 곤충이나 동물에게 전혀 영향을 주지 않는다. 이 기술은 해충의 RNA가 단백질을 합성하지 못하도록 간섭하는 역할을 한다. 이 회사는 이 기술로 최근 5000만 달러를 투자받았다.

스위스의 무트랄(MOOTRAL)은 가축의 폐기물과 메탄 배출을 줄이는 프로그램을 개발했다. 소위 인간의 소화제 같은 것이다. 이 회사의 프로그램을 채용하면 동물의 폐기물과 메탄을 30% 이상 줄일 수 있다. 실제로 소, 염소, 양, 사슴 등 반추동물이 뿜어내는 메탄은 심각한 수준인 것으로 보고된 바 있다. 빌 게이츠가 “소가 한 국가라면 중국과 미국에 이어 온실가스(GHG)배출량 3위다”고 말할 정도다. 이 때문에 무트랄의 프로그램은 기후산업의 게임 체인저로 인정받으며 카본 트러스트(CARBON TRUST) 인증을 받았다. 카본 트러스트는 ‘지속 가능한 저탄소 경제’를 사명으로 탄소 인증마크를 발급하는 기관이다.

그런가 하면 미국의 어필사이언스(APEEL SCIENCES)는 과일과 채소의 부패를 유발하는 산화 및 수분 손실의 속도를 늦춤으로써 농산물의 유통기한을 연장하는 기술로 빌 게이츠의 후원을 받고 있다. 또 다른 스타트업 플렌티(PLENTY)는 기계학습, 인공지능 및 작물 과학을 활용해 수확량을 최적화하고 최적의 신선함과 맛을 얻기 위해 필요한 만큼 정확하게 생산하는 실내농업을 지향하고 있다.

최근 발생한 코로나 19는 우리에게 중요한 문제의식을 갖게 했다. 글로벌 시대에 국경은 그다지 의미가 없다고 그동안 생각했다. 하지만 국가 간 이동이 통제되자 원자재 공급망이 차단되면서 공장 가동을 중단해야 하는 사태가 발생했다. 다른 하나는 코로나 19와 같은 미증유의 사태가 발생하면 생존을 스스로 해결해야 하는 각자도생의 방법 외에는 대책이 없다는 점이다. 마스크·진단키트 등 의료물품을 확보하기 위해 국가 간 혈투를 벌였다는 점이 이를 말해 준다.

이는 경제의 기본 단위가 여전히 국가라는 점을 강렬하게 일깨워 줬다. 농산물 또한 같은 맥락에서 이해할 수 있다. 유엔 식량농업기구(FAO)의 자료에 따르면 2017년 현재 국내에서 소비하는 곡물과 육류, 채소, 과일 중 38%만이 국내에서 생산됐다. 나머지 62%는 수입품이었다. 비상시를 대비해 애그테크를 통해 농업의 선진화를 이뤄야 하는 이유가 바로 여기에 있다.

[출처: 시사저널]



VII. CONTACT 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
 snp@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)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6411
 Mob. 010-6625-9785
 snp@stlkorea.com
 claire@stlkorea.com(Personal)

Mike Hong (홍창목 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6417
 Mob.010-4855-8055
 snp@stlkorea.com
 mikehong@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 (이현성 부장 Tel.070-4800-0153)
 | 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)