



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.238

Updated March 05, 2019

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. 세계 해운업계, 내년부터 황산 함량 낮은 연료 사용 의무화로 운임 인상 불가피

세계 해운 업계가 내년부터 2년간 중대한 고비를 맞을 것으로 보인다. 글로벌 무역 둔화와 낮은 운임료로 고전하고 있는 가운데 내년부터 유엔 산하 국제해사기구(IMO)가 저황산 연료 사용을 의무화할 예정이어서 해운업체들의 어려움이 가중될 것으로 지난 3 일(현지시간) 월스트리트저널(WSJ)과 경제전문방송 CNBC 가 보도했다.

IMO 는 내년부터 컨테이너선들이 황산 함량이 현재의 최대 3.5%에서 0.5%로 낮은 연료를 사용하도록 방침을 정했다. 각 항구에서 관리하에 위반하는 선박들은 견인될 수 있다. 오일 프라이스 인포메이션 서비스의 글로벌 에너지 이사 톰 클로저는 세계 170 개국 이상이 서명한 IMO 협약이 1990 년대에 납을 제거한 무연 휘발유 사용이 정착된 이후 가장 큰 석유 관련 규제라고 설명했다.

연료비가 비싸지면서 화물업체들이 연 100 억달러(약 11 조원)의 부담을 화물주들에게 주겠지만 고객 확보를 위해 상당 부분은 스스로 짊어지어야 할 것으로 보인다. 일본 오션네트워킹익스프레스(ONE) 최고경영자(CEO) 제레미 닉슨은 저널과 인터뷰에서 연료비 상승으로 운임률도 오를 것으로 예상되지만 화물주에 부담을 넘기기도 쉽지 않다고 밝혔다.

컨설팅업체 엘릭스파트너스가 지난주에 공개한 보고서에 따르면 연료비 상승에 대비하기 위해서는 아시아-유럽 항로는 운임을 40%, 환태평양 항로는 33%를 더 인상해야 하는 것으로 조사됐다. 여기에 문제의 저황산 연료 공급을 확보할 수 있을지 불확실한 점은 운임료를 책정하기 어렵게 만들고 있다.

CNBC 는 IMO 의 방침이 해운업계 뿐 아니라 화물차와 항공을 포함한 전체 화물 업계에 리플 효과를 일으키면서 연료비를 20% 끌어올려 운임료 외에 항공 요금과 택비 비용 상승으로도 이어지고 초반 혼란에 따른 연료 부족 사태도 올 수 있다고 전망했다. 에너지 전문가들은 이르면 올해 3·4 분기 부터 디젤유 가격에 변동성이 나타날 수 있다고 경고하고 있다.

한편 중국의 경제 둔화와 미·중 무역전쟁에 따른 화물 감소에 덴마크의 AP 몰러-머스크를 비롯한 해운업체들은 올해 전망을 하향했다. 소렌 스키투 머스크 최고경영자(CEO)는 최근 투자자 콘퍼런스에서 올해는 특히 중국과 유럽의 경제 성장 둔화로 컨테이너 수요 증가율이 지난해의 3.7~3.8%에서 1~3%로 감소할 것으로 보인다고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

2. 조선 '빅딜' 바람, 중소형 조선사로 불어오나

대형 조선업계의 지각변동이 이어지는 가운데 국내 중형 조선업계도 오랜 구조조정을 거쳐 시장 재편이 뚜렷한 모양새다. 이미 유수의 중형 조선사가 사라진 가운데 살아남은 조선사들 역시 청산 또는 매각 등 생사의 갈림길에 서 있는 모습이다. 일부 조선사들의 경우 경쟁력 있는 선종을 중심으로 몸집을 줄여 생존을 도모하고 있다.

■ 대형화 노리던 한진중공업, 특수선 전문 조선사로

지난 3일 업계에 따르면 한진중공업은 필리핀 현지법인 수빅조선소(HHIC-PHIL) 기업회생절차 결과 영도조선소를 중심으로 특수선만을 전문으로 하는 조선사로 생존하게 됐다. 당초 한진중공업은 저렴한 인건비를 무기로 한 수빅조선소를 통해 대형화를 노렸지만, 지속된 불황 속 다운사이징을 통한 생존을 선택한 셈이다.

앞서 한진중공업 채권단은 지난달 28일 6,800억원 규모 출자전환, 한진중공업홀딩스와 조남호 회장 등 최대주주 특수관계인 보유지분에 대한 전액 무상감자 등을 결정했다. 6,800억원 가운데 1,600억원가량은 필리핀 현지 은행들이 출자 전환하는 대신 한진중공업 지분 일부 및 수빅조선소에 대한 모든 권리를 가져간다. 이에 따라 한진중공업은 상선에서 손을 떼고 영도조선소를 중심으로 한 특수선 사업을 영위하는 중형 조선사로 살아남게 됐다.

규모는 크게 작아졌지만 생존 경쟁력은 강화된 모양새다. 현재 국내 특수선 시장은 군함 등 대형 특수선 및 잠수함과 중소형 함정 등 두 영역으로 나뉜다. 대형 특수선과 잠수함은 현대중공업과 대우조선해양이 주도하고 있으며 중소형 함정은 한진중공업과 STX 조선해양, 강남조선 등이 진출해있다.

다만 STX 조선해양은 사실상 특수선 사업 정리 수순을 밟고 있고, 강남조선은 규모 자체가 그리 크지 않아, 사실상 한진중공업이 중소형 특수선 시장을 주도하고 있다.

한진중공업 관계자는 “영도조선소는 2016년 자율협약 체결 이후 군함 등 특수선 수주로 총 27척, 1조 2,000억원 상당의 물량을 확보했다. 현재 수주잔량은 약 3년치 수준”이라며 “방산 물량은 국가계약이므로 안정적인 수익이 보장된다”고 설명했다.

I . ISSUE & TREND

■ 불황 터널 못 벗어난 중·소형 선박...매각 또는 정리 갈림길

한진중공업을 제외한 국내 대표적인 중형 조선사들도 구조조정 작업을 하고 있다. 지난해 LNG(액화천연가스) 운반선 및 대형 컨테이너선 발주확대로 뚜렷한 회복세를 보인 대형 선박 시장과 달리 중·소형은 올해까지 어려운 업황을 감내해야하는 상황이다. 다수 조선사들은 매각을 통한 통폐합 작업을 앞두고 있지만 이들 중 일부는 정리 수순을 피하기 어려워 보인다.

이미 성동조선해양은 지난해 10 월 1 차, 지난달 2 차 매각 작업이 모두 무산된 가운데 이달 중 3 차 매각 절차를 기다리고 있다. 자금 등 조건을 맞추기 쉽지 않은 상황으로 관련업계에서는 매각 작업이 올해 상반기를 넘길 경우 정리 수순을 밟지 않겠냐는 부정적 전망이다.

현재 정상적인 수주활동을 전개 중인 중형 조선사들도 상황은 녹록치 않다. 현재 정상적인 수주활동을 전개하고 있는 곳은 대한조선(클락슨 집계 2 월 기준 수주잔량 19척, 51 만 1,000CGT), STX 조선해양(15척, 36 만 7,000CGT), 대선조선(8척, 9 만 4,000CGT) 등이다. 이들 조선사들 역시 이미 매각을 추진 중이거나 향후 매각 추진 가능성이 높다.

대선조선은 지난해 말까지 매각 작업을 진행했지만 실패했다. 주채권은행인 한국수출입은행은 올해에도 지속 매각을 추진한다는 방침인 것으로 알려졌다. STX 조선해양은 회생계획안 이행을 통해 힘겨운 생존싸움을 벌이는 중이다. 최대주주가 대우조선해양(지분 67.7%)인 대한조선 역시 향후 매물로 나올 가능성을 배제할 수 없다.

대우조선해양은 현대중공업으로 매각 작업을 앞두고 있으며 대한조선 등 자회사는 종전대로 산업은행 관리로 남는다. 산업은행은 대우조선해양 매각 이후 대한조선에 대한 후속조치를 할 것으로 예상돼 매각을 추진할 가능성이 높다.

양종서 수출입은행 해외경제연구소 선임연구원은 "지난해 전세계 중형 선박 발주량은 전년 대비 15.6% 감소한 1,000 만 CGT 를 기록했다"며 "발주량 감소 속에 중국과 일본 등 저가수주가 이어지며 선가 상승을 제한하고 있다"고 말했다. 이어 "선주들이 투자에 소극적인 입장을 보이고 있다"며 "올해 말 또는 내년 초 업황 개선 국면을 맞을 것으로 보인다"고 덧붙였다.

한편 지난해 국내 중형조선사 수주량은 전년 대비 18% 감소한 54 만 7,000CGT 를 기록했다.

I . ISSUE & TREND

3. 한국 조선, 가스선·유조선 등 중동발 훈풍 주목

중동 국영 선사가 초대형 가스선 포함 총 25 척에 달하는 선박 발주에 나섰다. 올해 3 척에 대한 발주 입찰을 거쳐 향후 5 년간 25 척에 대한 발주가 순차적으로 이뤄질 예정이다. 국내 조선 빅 3(현대중공업·삼성중공업·대우조선해양)의 주력 수주 선종인 만큼 향후 이들 조선소의 수주 가능성이 주목된다.

5 일 트레이드윈즈 등 외신에 따르면 아랍에미리트 아부다비 국영석유회사(ADNOC)의 해운 자회사는 초대형 원유운반선(VLCC) 및 초대형 가스운반선(VLGC) 등 3 척에 대한 발주 입찰을 연내 추진할 방침이다.

올해부터 2023 년까지 향후 5 년간 추진되는 25 척에 대한 입찰 가운데 첫 번째 입찰에 나선 것이다. 발주되는 25 척에는 초대형 유조선 및 가스선 외에도 벌크선 등이 포함됐다. 이를 통해 ADNOC 은 원유·액화석유가스(LPG)·철광석 등 자국 내 원자재 수출을 점차 늘려 나간다는 방침이다.

현재 업계에서는 조선 빅 3 의 수주 가능성에 무게를 두고 있다. 벌크선을 제외한 빅 3 의 주력 선종으로 대우조선이 지난 2018 년 빅 3 중 가장 많은 VLCC 16 척을, 현대중공업이 빅 3 중 유일하게 VLGC 3 척을 수주했었다. 영국 클락슨에 따르면 올해 초 기준 VLCC 는 9300 만 달러, VLGC 는 7100 만 달러에 발주가 이뤄지고 있다.

조선업계 관계자는 "빅 3 의 수주 선종 가운데 LNG 선에 이어 VLCC 는 가장 많이 수주한 선종으로 건조 실적에 있어 우위를 점하고 있다"며 "특히 25 척에 달하는 대규모 일감이 나올 가능성이 큰 만큼 우선 발주되는 3 척 수주에 총력을 기울일 것"이라고 말했다.

4. 中, 정부규제에도 철강 생산량 증가

중국 철강사들이 정부의 규제에도 불구하고 올해 생산을 작년보다 늘린 것으로 나타났다. 업계에서는 공급과잉을 우려, 최근의 가격 강세를 약화시킬 가능성이 높다는 의견이 제기되고 있다. 세계철강협회(WSA)에 따르면 중국의 1 월 조강생산량은 7,501 만 톤을 기록, 전년 동월 대비 4.3%(313 만 톤) 증가했다. 역대 1 월 생산량 중 최대치다.

I . ISSUE & TREND

중국 정부는 생산 규제 강화에 나섰다. 대기오염을 더 악화하는 결과가 나왔기 때문이다. 생태환경부 발표에 따르면 겨울철 감산 대상 지역인 '2+26'개 도시의 작년 10월부터 올해 1월까지 초미세먼지(PM 2.5) 수치는 6.7%나 늘었다. 3월까지 3% 감축 목표를 역행한 것이다.

2월은 장기간 춘절 연휴로 인해 생산량이 줄어든 것으로 추정된다. 춘절 연휴를 제외하면 증산기조가 뚜렷했고, 이달 생산은 더 늘어날 것이란 관측이다.

현지 보도 및 업계에 따르면 중국 철강사들은 춘절 이후인 2월 중순 이후부터 증산에 나서기 시작했다. 지난달 철강 가격이 상승으로 전환되면서 실적 향상을 위한 증산에 나서고 있다는 소식이다. 대체로 감산 대상 외의 지역 철강사들이 중심이 된 것으로 파악된다.

이미 연휴를 제외하면 생산이 크게 늘어났다. 중국강철공업협회(CISA)에 따르면 2월 1~10일 하루 평균 생산량은 1921만 톤으로 전년 동월 대비 77%, 전월 대비 5.8% 각각 증가했다. 이달에는 증산 기조 속에서 샤오강(SHOUGANG)이 300만 톤급 고로를 가동한다. 겨울철 설비수리를 진행했던 철강사들도 하나, 둘 재가동에 들어갈 것으로 관측되고 있다.

이 같은 증산은 철강 가격에는 부정적이라는 지적이 나온다. 내수가 뒷받침되지 않는 상황에서 수출 부담이 늘어날수록 가격은 약세로 나타날 가능성이 제기되는 것이다. 실제 중국의 1월 철강재 수출량은 620만 톤을 기록했다. 전년 동월 대비 33.3% 급증했다. 내수 수요가 뒷받침되지 않았다는 의미다. 이는 또 작년 6월 이후 가장 많은 양이다.

중국에 정통한 업계 관계자는 "가격 상승기에 생산량을 늘려 수주를 확대하고 이후로는 하락으로 전환되는 경우가 통상적"이라며 "작년보다 내수가 부진한 중국 철강사들은 수출 확대에 부담을 안을 수밖에 없고, 이는 가격 하락으로 이어질 가능성이 있다"고 말했다.



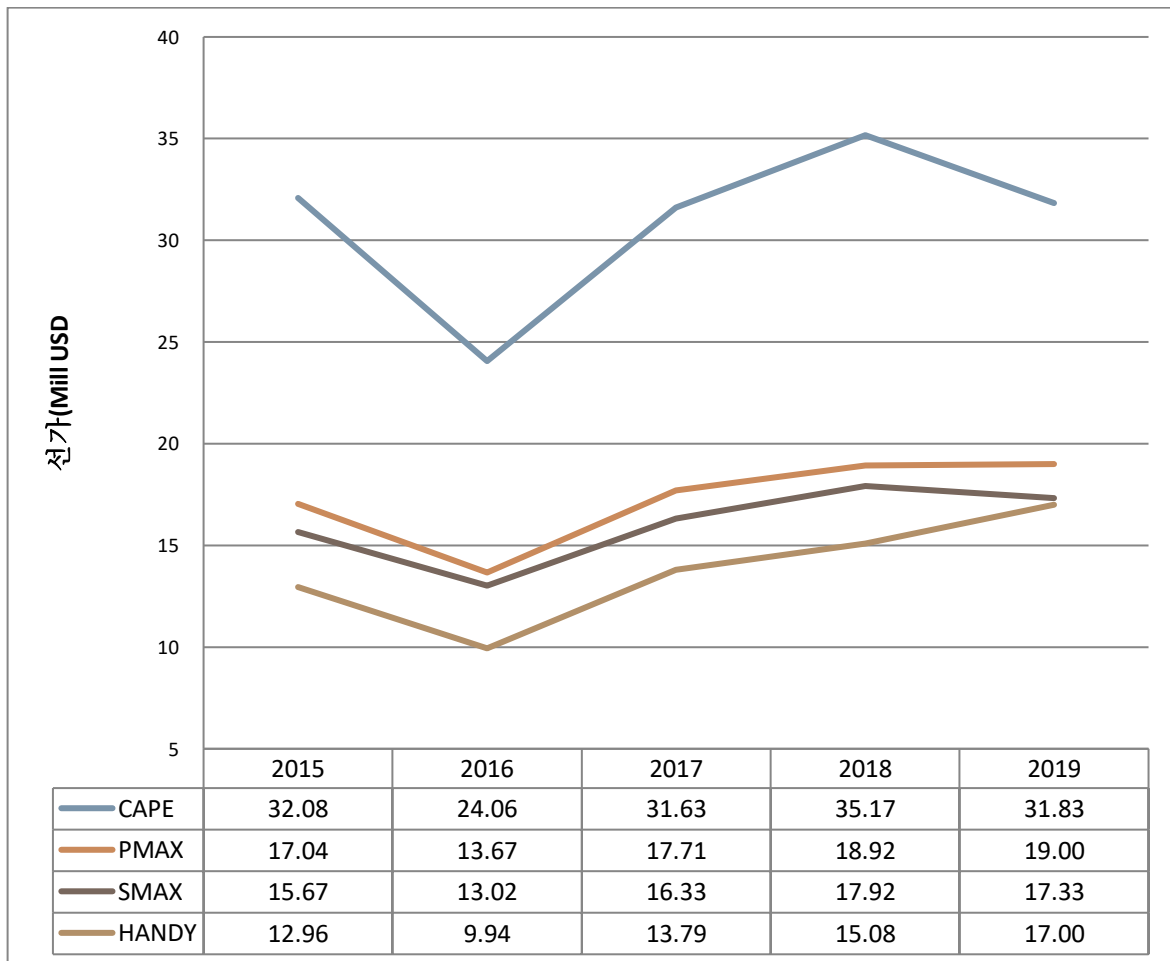
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2015	2016	2017	2018	2019
Capesize 180K	32.08	24.06	31.63	35.17	31.83
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-9.49%
Panamax 76K	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%
Supramax 58K	15.67	13.02	16.33	17.92	17.33
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.27%
Handysize 37K	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00
	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.37%	12.73%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

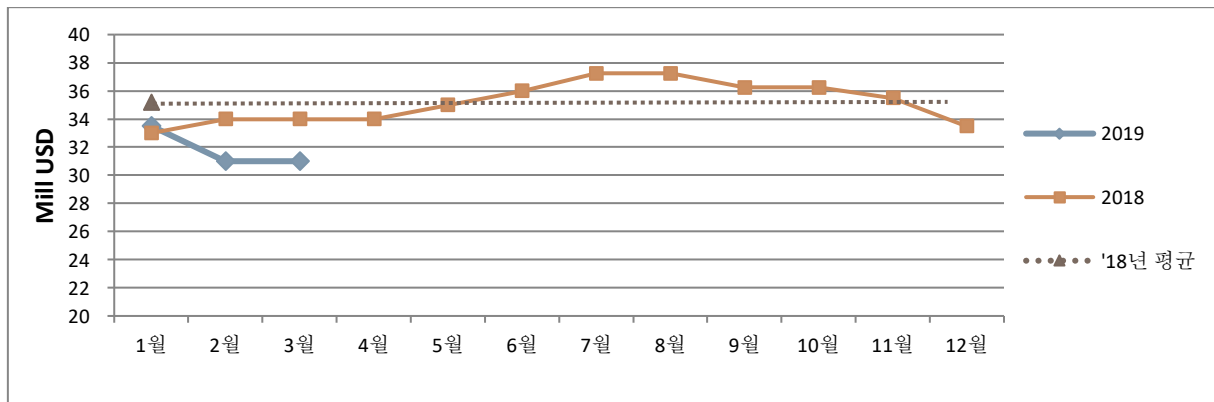




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00				31.83
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%				-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%				-9.5%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00				19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%				0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00				17.33
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%				-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%				-3.3%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00				17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%				12.7%
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	15.08	

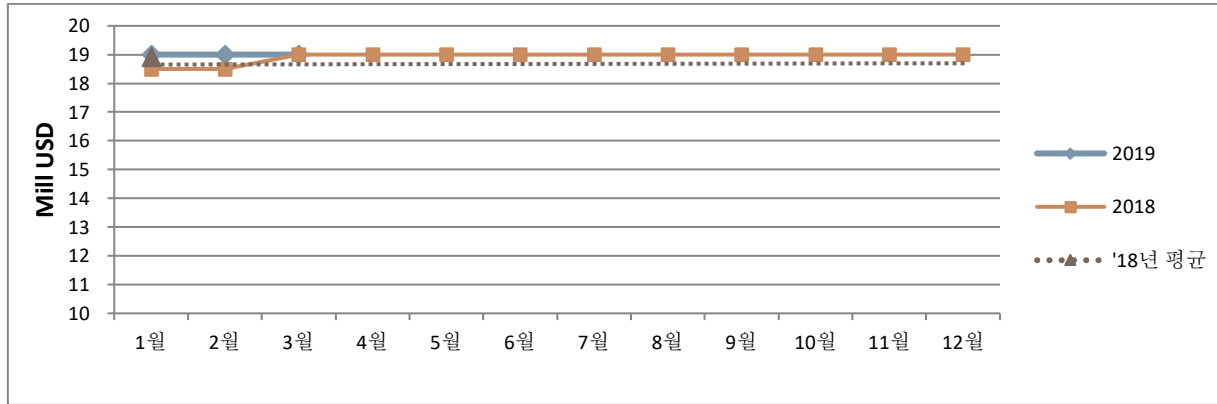
□ Cape



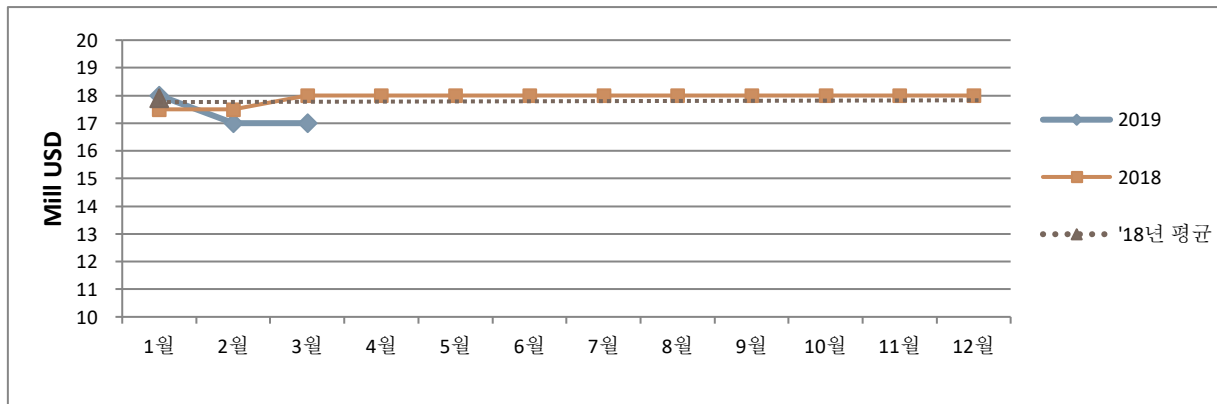


II . BULK CARRIER

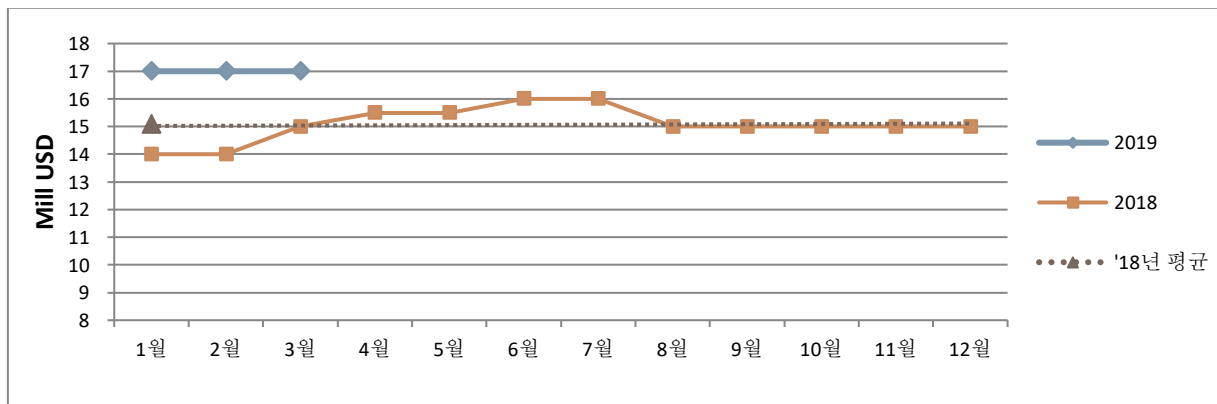
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SBI SAMBA	84,867	2015	JAPAN	B&W		21.4	Japanese buyer incl. 5-year BB back
BC	TE HO	77,834	2004	TAIWAN	B&W		6.9	Undisclosed buyer
BC	JPO DELPHINUS	56,819	2009	CHINA	B&W	C 4x35t	8.8	Korean buyer
BC	SAGITTARIUS OCEAN	37,052	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t	14.6	Swiss buyer (Maestro Shipping)
BC	ESTIA	28,701	2004	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	5.9	Vietnamese buyer



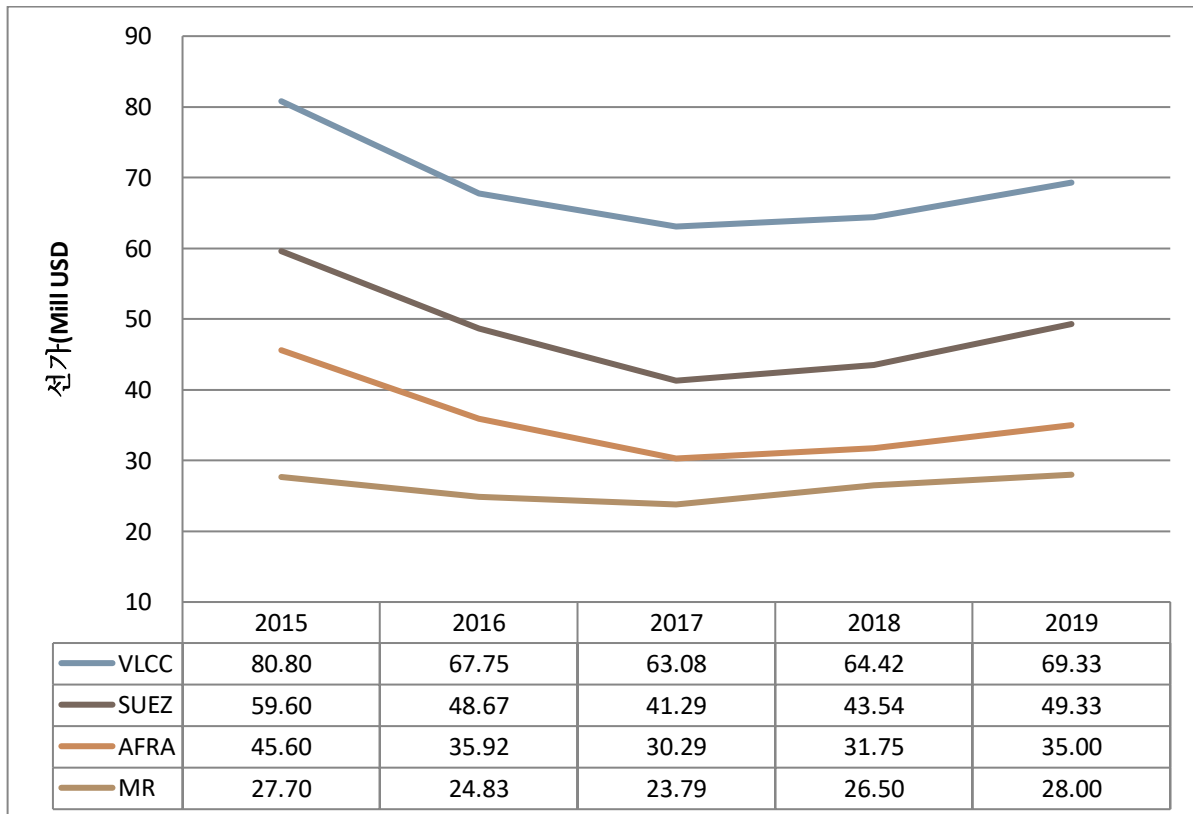
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.33
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.63%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.33
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.31%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	10.24%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.00
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	5.66%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.17
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-5.13%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

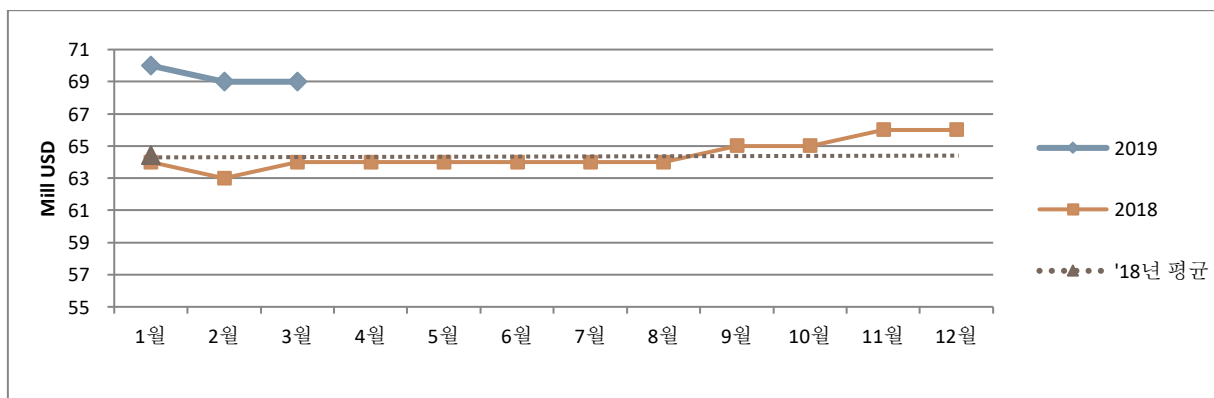




III. TANKER

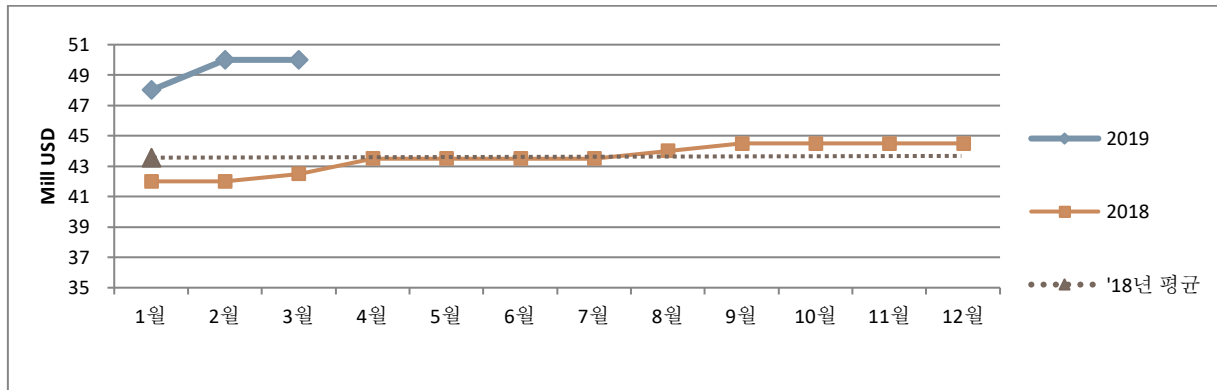
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00				69.33
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%				-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%				7.6%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00				49.33
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%				-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%				13.3%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00				35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%				10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00				28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%				5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.25				11.17	
	전월대비	0.0%	2.3%	0.0%				-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-10.0%				-5.1%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.77	

VLCC-310K

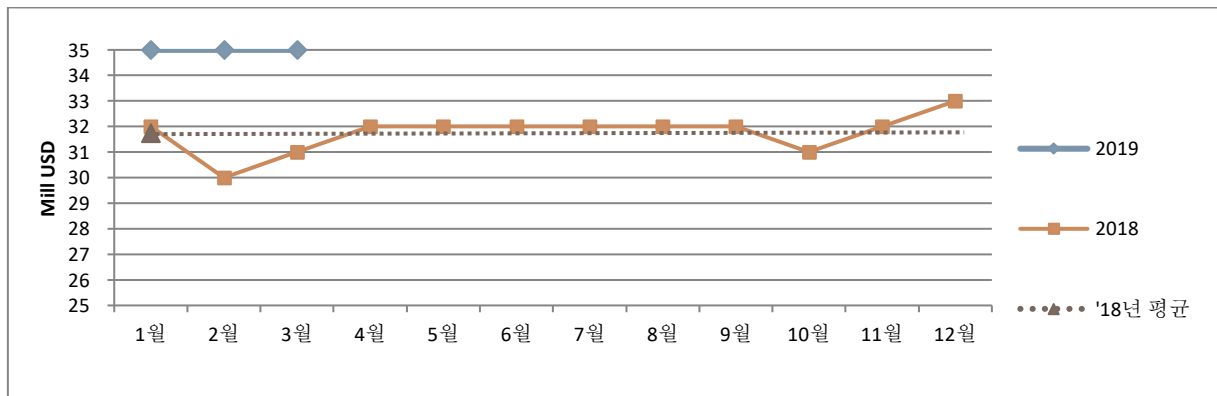


III. TANKER

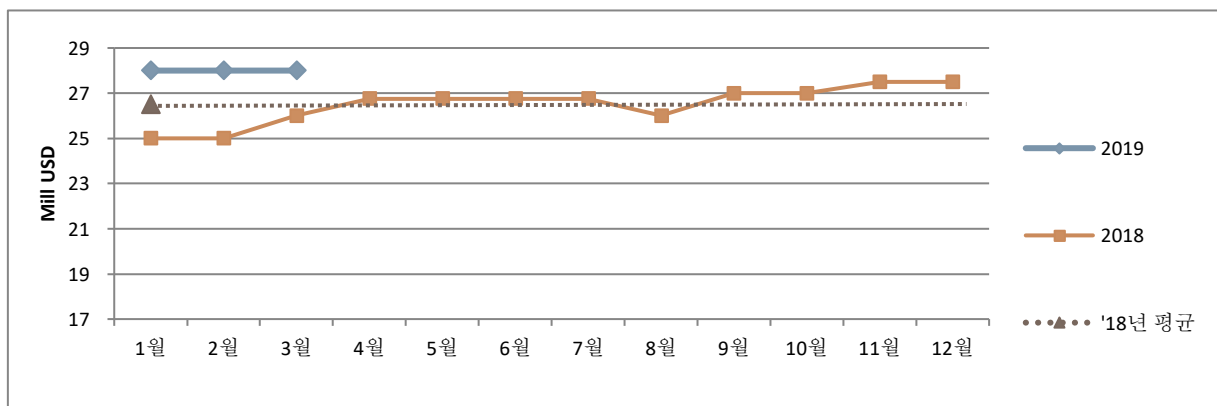
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GULF GLORY	298,414	2002	JAPAN	B&W		24.25	Chinese buyer (Kunlun Holdings)
TANKER	LEOPARD	47,991	2010	JAPAN	B&W		17	Undisclosed buyer
TANKER	PORT STEWART	37,823	2002	CHINA	B&W		6.8	Undisclosed buyer
TANKER	COASTAL JUPITER (bunkering tanker)	5,518	2013	CHINA	DAIHA		4.5	Singaporean buyers (Hong Lam Marine)
OIL/ CHEM	ISOLA BIANCA	50,927	2008	KOREA	B&W	3	15.4	Greek buyer
OIL/ CHEM	CHILTERN	44,999	1999	KOREA	B&W	2	6.9	Indian buyer (Seven Islands)
OIL/ CHEM	NORDIC RUTH	35,820	2000	KOREA	SULZ	3	6.1	Nigerian buyer
OIL/ CHEM	LODESTAR GENESIS (stst)	14,281	2005	JAPAN	B&W	2&3	7.2	Singaporean buyer
OIL/ CHEM	OMAIR (stst)	13,034	2004	JAPAN	B&W	2&3	5.5	Greek buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NYK APOLLO	81,171	2002	JAPAN	SULZ	6492	TEU	13	Cypriot buyer
CONT	INDEPENDENT CONCEPT	20,994	2007	CHINA	WART	1574	TEU	7	Greek buyer
CONT	INDEPENDENT ACCORD	20,955	2007	CHINA	WART	1432	TEU	7	

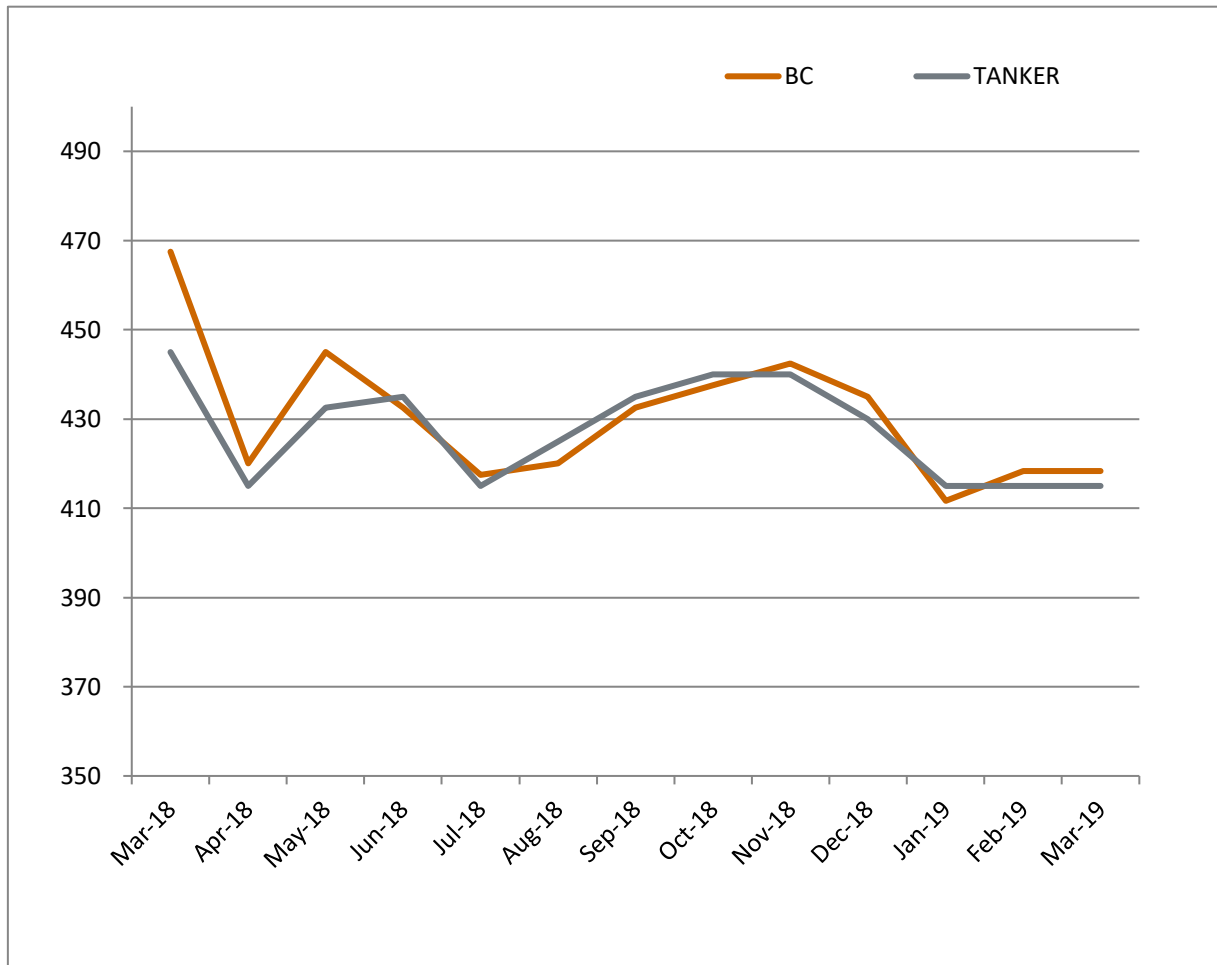


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 3 월	2019 년 3 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	415.00	-4.1%	445.00	415.00	0.0%	-6.7%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	416.11	-5.6%	467.50	418.33	0.0%	-10.5%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



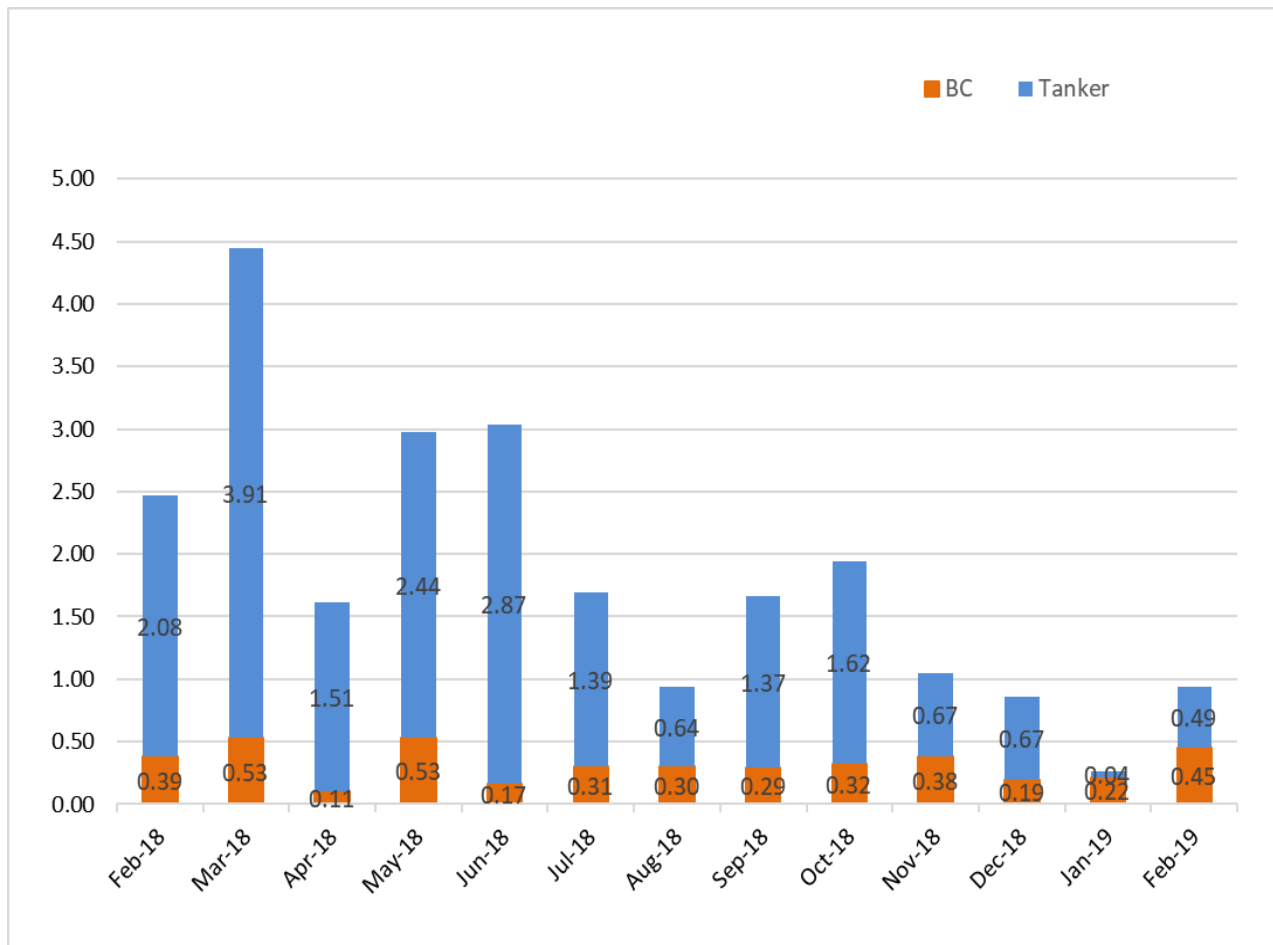


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 2 월		2019 년 2 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	20.86	195	0.54	2.6%	12	6.2%	2.08	17	0.49	-76.4%	8	-52.9%
BC	4.20	112	0.74	17.6%	11	9.8%	0.39	8	0.45	17.4%	5	-37.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

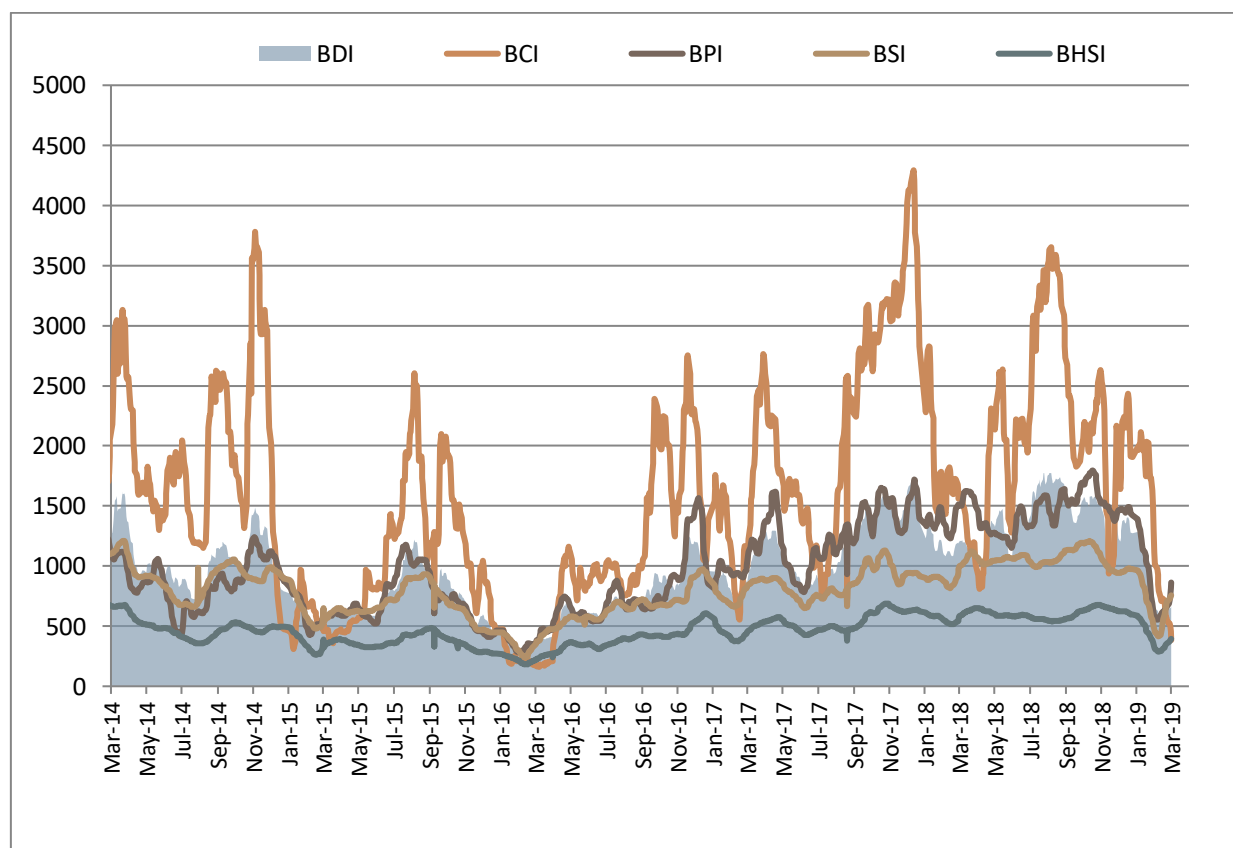
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ANANGEL DYNASTY	171,997	21,625	1999	KOREA	B&W	432	AS IS Singapore
BC	ANANGEL DESTINY	171,997	22,142	1999	KOREA	B&W	432	AS IS Colombo
BC	WELL DEEP	69,235	9,600	1993	JAPAN	SULZ ER	422	AS IS Singapore
BC	ZHEN HUA 18 (heavylifter)	30,651	18,665	1986	TAIWAN	SULZ ER	-	INDIA
BC	COPAN	17,777	4,482	1986	JAPAN	B&W	-	INDIA
GC	STAR GRAN	43,759	-	1986	JAPAN	B&W	-	TURKEY
CONT	ELISE	64,657	-	2006	KOREA	B&W	460	AS IS China
CONT	MARIBOR	51,845	18,000	2005	CHINA	SULZ	443	AS IS Singapore
CONT	OCEAN PROLOGUE	18,294	5,955	1995	TAIWAN	B&W	434	AS IS Singapore
RORO	CHANG FA	11,678	7,833	1985	JAPAN	PIELS	470	BANGLADESH
TANKER	MEDELIN TOTAL	41,476	8,212	1992	JAPAN	B&W	435	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-03-01	2019-02-22	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	664	634	▲ 30.00	1774	290
BCI	383	545	▼ -162.00	4293	161
BPI	863	666	▲ 197.00	1796	282
BSI	759	707	▲ 52.00	1209	243
BHSI	393	359	▲ 34.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	433.50	▲1.00	407.50	▲2.50	431.50	▲5.50
IFO180	469.00	▲5.50	441.50	▼-5.00	493.50	▲18.00
MGO	627.50	▲9.00	581.00	▲4.00	641.00	▼-1.50
LSMGO	626.50	▲5.50	591.00	▲17.00	-	-

❖기준일 : 3 월 1 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-02-28	2019-02-22	CHANGE
미국 달러	1117.80	1124.40	▼-6.60
일본 엔(100)	1007.62	1015.95	▼-8.33
유로	1271.50	1274.45	▼-2.95
중국 위안	167.14	167.65	▼-0.51

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] - 중국 양회

중국의 전국정치협상회의(정협)와 전국인민대표대회(전인대)를 통칭하는 말로, 한 해 중국 정부의 경제·정치 운영 방침이 정해지는 최대의 정치행사이다. 1954년 출범한 전인대는 우리나라 국회와 비슷한 것으로 31개 성·시(省口市)와 인민해방군 대표 2900여 명이 모여 주요 국정을 심의하고 법률을 의결한다. 중국 공산당 주도로 1년에 한 번 열리고 있으며(3월), 이 회의에서 그 해 중국 정부의 경제·정치 운영방침이 정해진다.

전인대는 중국에서 최고의 법적인 지위와 의사결정의 권한을 갖고 있는 최고권력기관(국회격)이지만 실제로는 공산당 산하다. 전인대는 헌법개정 및 헌법 집행 감독, 기본법률 제·개정 임무를 담당하는 것을 비롯 국가주석·국가부주석·국무원총리 등의 선출 및 파면에 권한을 가지고 있으며 국가예산과 예산집행 상황 심의·비준 등의 역할을 맡고 있다.

정책자문기구인 정협은 중국 최고의 정책자문기구로 1949년 신중국이 설립됨과 동시에 중국공산당의 제의에 따라 성립됐다. 1954년 전인대가 구성되기 전까지는 국회 역할을 수행했으나 이후 고유한 정책자문 역할을 수행하게 됐다. 정협은 크게 전인대 이틀 전에 개최되는 전국위원회와 상설기구인 상무위원회로 구분된다. 공산당을 비롯한 8개 민주당파, 인민단체, 소수민족, 홍콩과 마카오 교포 등 각계각층 인사로 구성돼 있으며 이들의 임기는 전인대 대표와 같은 5년이다. 정협은 국정방침에 관한 토의에 참여해 제안하고 비판하는 등의 역할을 수행하고 있는데, 정책결정기구가 아니기 때문에 영향력은 전인대보다는 떨어지지만 공산당이 영도하는 다당협력제를 표방하고 있는 중국에서는 독특한 의미를 지니고 있다.

[시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 "막 오른 양회, 中 올해 경제성장률에 '주목'"

중국 최대 정치행사인 양회(兩會·전국인민대표대회·전국인민정치협상회의)가 시작된 가운데 전세계의 눈이 5일 리커창 중국 총리의 기조연설로 쏠리고 있다. 지난 4일 중국 공산당 기관지 인민일보와 CCTV에 따르면 전날 오후 베이징 인민대회당에서 전국인민정치협상회의(정협) 전체회의가 열리며 올해 양회가 개막됐다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

이 자리엔 왕양(王洋) 정협 주석의 업무보고를 듣기 위해 시진핑(習近平) 국가주석과 리커창(李克強) 총리를 비롯해 리잔수(栗戰書)·왕후닝·자오러지(趙樂際)·한정 등 공산당 상무위원단이 총출동했다. 하지만 이번 양회 최고의 포인트는 5일 열리는 전국인민대표대회 개막식이다. 리 총리는 이날 전인대 개막식에서 중국의 올해 성장률 목표치와 주요 정책 방향을 제시할 전망이다. 지난해 중국의 국내총생산(GDP) 성장률은 6.6%로 28년 만에 최저치를 기록하며 중국 경제둔화 우려가 불거진 바 있다.

이미 중국은 지난해 '6.5% 내외'라는 숫자를 목표치로 제시한 만큼, 올해 역시 6.0~6.5% 식이나 6.3% 내외 등 포괄적으로 제시할 것으로 보인다. 이미 중국 국영 싱크탱크인 사회과학원은 올해 성장률을 6.3%로 제시하기도 했다.

중국은 성장률 둔화를 인지한 만큼, 올해 적극적인 인프라 투자와 세금 감면, 투자부양 등에 나설 것으로 보인다. 특히 중국이 강조하는 차세대 기술 육성을 위해 5세대 이동통신(5G)이나 인공지능 산업 육성안도 나올 전망이다.

또 무역갈등이 미국을 달래기 위해 외상투자법 초안도 논의할 것으로 보인다. 외상투자법은 외자기업에 대한 기술이전 강요 금지 등이 골자다. 기술 탈취 방지와 지식재산권 보호 강화 등을 요구하는 미국의 입장이 얼마나 반영될지 관심이 쏠리고 있다.

아울러 이번 양회에선 공산당의 일당 지도를 강화하는 내용도 나올 전망이다. 미국과의 무역전쟁으로 리더십이 약화하는 만큼, 당의 정당성과 당위성을 여느 때보다 강조할 것이란 이유에서다. 신화통신은 "당의 지도에 따라 개혁 발전을 실천하자"며 "당의 의지를 법적 프로세스로 구축해야 할 것"이라고 언급했다.

[출처: 이데일리, 2019.03.04]



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)

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

| **CHARTERING**

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

| **RESEARCH**

Sally Kim (김윤희 사원)
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-3161-5964
 snp@stlkorea.com
 sally@stlkorea.com (Personal)

Jiwon Song (송지원 사원)
 Tel. 070-7771-6417
 Mob. 010-4042-9803
 snp@stlkorea.com
 jiwon@stlkorea.com
 (Personal)

| **AGENCY OPERATION** (오수현 과장 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)
 | 패키지/허니문/골프 (김홍모 대리 Tel. 070-4800-0150)

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)