

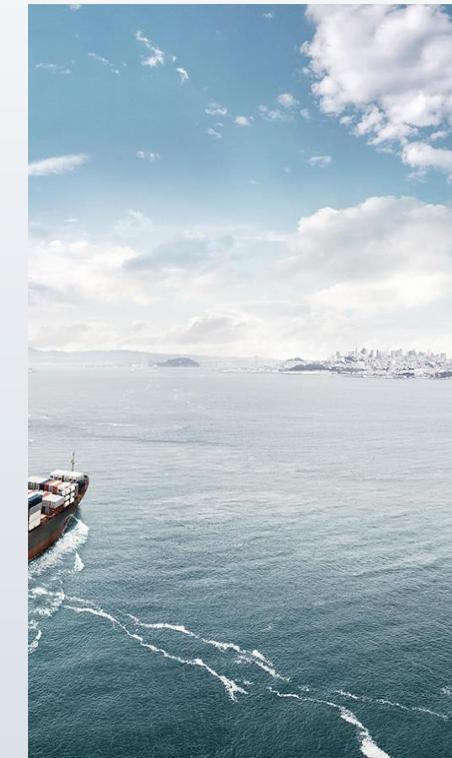


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.245

Updated April 23, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	22

I . ISSUE & TREND

1. "한국 주도 LNG 추진선이 대세...6년후 신규 발주 60% 차지"

내년부터 강화되는 국제해사기구(IMO)의 환경규제로 2025년 전세계에서 발주되는 선박 10척 가운데 6척 이상이 액화천연가스(LNG) 연료추진선이 될 것이라는 전망이 나왔다.

지난 22일 코트라(KOTRA)와 KDB 산업은행이 최근 공동으로 펴낸 '글로벌 친환경 선박기자재 시장동향 및 해외시장 진출전략' 보고서에 따르면 2025년 세계 신조발주 선박시장의 60.3%를 LNG 연료추진선 시장이 차지할 것으로 예상됐다. 클락슨과 세계최대 선급회사 로이드선급 등의 자료를 종합해 LNG 운반선이 2025년까지 최대 1천 962척이 건조되고, 선박에 LNG를 연료로 공급하는 LNG벙커링선도 2016년 31만 3천t에서 2030년 320만t으로 10배 이상 수요가 늘어날 것으로 내다봤다.

이에 따라 세계 대형 LNG 연료추진선의 60% 이상이 한국에서 건조된다는 것을 전제로 국내 주요 LNG 선박기자재 시장 규모가 2017년 3조원 규모에서 2020년 12조원 규모로 4배 증가할 것으로 보고서는 전망했다.

선박기자재 시장은 주로 중소기업들이 포진하고 있다. 앞서 정부도 지난해 11월 중소조선소 등 조선산업 혈력제고 방안에서 올해 2척을 포함, 2025년까지 총 140척의 LNG 연료추진선을 발주한다고 밝힌 바 있다.

IMO는 온실가스와 산성비 저감을 위해 내년 1월부터 전 세계 모든 선박이 사용하는 선박 연료유의 황 함유량 상한선 기준을 기존 3.5%에서 0.5% 이하로 대폭 강화하는 규제를 시행한다. 이에 따른 대안으로 꼽히는 선박연료 LNG는 기존 석유계 연료에 비해 오염 배출이 훨씬 적은 데다가 온실가스도 20% 이상 감축할 수 있고 연비도 거의 대등하다.

특히 LNG는 가격이 석유보다 저렴해 선사들에게도 환경·경제 측면 모두를 만족시키는 매력적인 대안이라고 보고서는 평가했다. 보고서는 이어 IMO 규제 적용 의무화에 따른 친환경 선박기자재(선박평형수 처리장치·스크러버·SCR)의 글로벌 수요 확대로, 향후 5년간 2천 500억 달리(약 284조원) 규모의 시장 형성을 예상했다.

I . ISSUE & TREND

관련 국내 시장도 2016년 약 2조 1천억원에서 내년 3조 5천억원 규모로 성장할 것으로 전망했다. 친환경 선박기자재 설치를 위한 선박 수리·개조(레트로핏) 시장도 커질 것으로 예상된다. 전세계 선박중 20년 이상 노후선박이 48.9%를 차지하는 상황에서 세계 선박 레트로핏 시장 규모도 내년 65조원 이상으로 확대될 전망이다.

보고서는 "4 차산업혁명 시대에 조선업 트렌드가 급변하면서 한국이 높은 기술력을 유지하고 있는 조선산업과 IT 산업과의 융합은 긍정적"이라면서 "2016년 7억 6천만달러 수준이던 IT 융복합 기자재 시장도 2021년에는 10억 3천만 달러 규모로 성장하겠지만 아직 우리 IT 조선 융복합 기술 수준은 낮다"고 지적했다.

이와 함께 보고서는 분야별 기술경쟁력을 평가하면서 중소기업이 대다수인 LNG 선박 기자재 가운데 극저온 배관 보냉재 등은 세계 부품기자재 시장을 선도하고 있으나 LNG 가스엔진은 기술력이 떨어진다고 진단했다. 또 오염물질 저감장치 중에서는 선박평형수 처리장치(BWTS) 시장을 주름잡고 있는 반면 선박엔진 배출가스 재순환장치(EGR) 기술은 뒤처지는 것으로 나타났다.

김두영 코트라 혁신성장본부장은 "최근 조선 업황이 다소 개선되는 조짐을 보이면서 대형 조선사의 수주가 늘어났지만 중소업체까지 효과가 미치기까진 어려움이 계속될 것으로 예상된다"고 말했다.

2. "반갑다! 해양플랜트"...대형 프로젝트 줄줄이 '대기중'

조선업계에 다시 해양플랜트 바람이 불고 있다. 삼성중공업이 2년 만에 대규모 해양설비 수주에 성공한 것. 조선 빅 3 가운데 지난 2018년 10월 현대중공업의 수주 이후 6개월 만이다. 조단위 규모가 많은 해양플랜트 프로젝트들이 하나둘씩 재개되면서 올해 입찰이 예정된 다른 프로젝트에도 관심이 쓰린다.

23일 조선업계에 따르면 삼성중공업은 아시아지역 선사와 1조 1,000억원 규모 부유식 원유생산·저장·하역설비(FPSO) 1기에 대해 건조계약을 체결했다. 선박은 오는 2022년 3월까지 거제 조선소에서 건조한 후 해상유전으로 출항할 예정이다.

삼성중공업의 이번 수주는 올해 국내 조선 빅 3 중 해양플랜트 부문 첫 수주로 오랜 기간 침체됐던 해양사업에 활기를 불어넣을 전망이다.

| . ISSUE & TREND

삼성중공업은 지난 2017년 해양플랜트 2기를 수주한 이후 지난해에는 1기도 수주하지 못했다. 대우조선은 2014년 이후 해양플랜트 수주가 끊겼다. 현대중공업이 작년 10월 수주를 기록했으나 5,000억원 규모로 기준에 수주했던 규모에 비해 작은 편에 속한다.

삼성중공업은 이번 수주 외에도 하반기 발주가 예정된 8억달러 규모 호주 바로사 FPSO 프로젝트 수주전에 참여하고 있다. 이 프로젝트는 삼성중공업이 피드설계(기본설계의 끝(END)과 상세설계의 앞(FRONT)을 이어주는 설계로 프로젝트의 전반적인 설계)를 맡고 있어 수주 가능성이 높다. 통상 피드설계를 맡은 업체가 본입찰에서도 계약을 따낼 가능성이 높기 때문이다. 이외에도 삼성중공업은 12억달러 규모 로열더치셀 봉가사우스웨스트 FPSO 프로젝트도 참여 중이다. 나이지리아 현지에 합작법인을 보유하고 있는 삼성중공업 입장에서는 수주 기대감이 크다.

조선 빅 3 가 모두 참여한 사우디아라비아 국영석유기업 아람코의 마르잔 유전개발 프로젝트도 올 상반기 내 입찰 결과가 발표될 예정이다. 설계부터 생산까지 2개의 패키지 사업으로 추진되는 이 사업은 사업 규모만 70억달러로 올해 해양플랜트 가운데 가장 큰 규모다.

올해 내 발주가 전망되는 10억달러 규모 베트남 블록 B 프로젝트의 경우 현대중공업이 입찰경쟁에 참여하고 있다. 지난해 대우조선의 수주 기대를 모았던 로즈뱅크 프로젝트는 발주사 변경으로 인해 올해 발주는 힘들 전망이다.

조선업계 관계자는 "국제 유가 호조세 등에 힘입어 해양플랜트 발주가 드디어 나오기 시작했다"며 "이번 삼성중공업의 수주가 그동안 해양플랜트 부문 부진으로 고심했던 조선사들에게 활력을 불어넣을 수 있을 것"이라고 말했다. 이어 "특히 삼성중공업의 경우 향후 수주 가능성이 높은 프로젝트들이 남아있는 만큼 추가 수주가 기대된다"고 덧붙였다.

3. 금융위, 신회계기준發 해운업계 '매출·부채 쇼크' 막는다

올해부터 새로운 리스기준이 적용되면서 국내 해운사의 매출 급감 및 화주의 부채비율 상승이 우려되는 가운데, 금융당국이 '쇼크 방지'에 나섰다. 기존 계약의 회계처리 방식을 계약 만기 시까지 그대로 인정, 회계개혁 과정에서 어려움을 겪는 기업들이 새로운 방식에 적응할 시간을 갖을 수 있도록 '숨통'을 터줬다.

I . ISSUE & TREND

금융위원회는 23 일 '신(新)리스기준서 시행 전후 해운사, 화주간 장기운송계약 회계처리 관련 감독지침'을 발표했다. 금융위는 이번 감독지침의 대상인 '연속항해용선계약'(CONSECUTIVE VOYAGE CHARTER, CVC)에 대해, 2019년 이전에 체결한 계약이 기존 리스기준에 따라 운송계약으로 판단한 회계처리에 오류가 없는 경우 계약이 끝날 때까지 운송계약으로 회계처리할 수 있도록 했다.

올해 이후 체결한 CVC 계약은 신리스기준상 계약별로 판단하고, 이에 맞춰 회계처리도록 했다. CVC는 일정 선박을 이용해 특정 화물을 일정한 장소로 운송하는 여러 회차로 이어지는 조건의 용선계약이다. 해운사와 화주간 CVC 계약은 △선박을 사용하게 해주는 계약 △운항비, 인건비, 연료비 등을 부담하는 용역계약으로 구분할 수 있다.

지금까지 기존 리스기준에 따라 해운사는 CVC 계약 전체를 운송계약으로 회계처리하면서 매출로 인식했다. 감사 회계법인들의 의견도 같았고, 2018년 감사보고서도 모두 '적정' 의견이었다. 그러나 올해부터 새로운 리스기준(IFRS16)이 도입되면서 상황이 달라졌다. 신리스기준은 리스 여부를 판단하기 위한 구체적 기준을 제시하고 있는데, 해운사는 CVC 계약이 리스 요소를 포함하고 있지 않다고 주장한 반면 일부 회계법인은 일부 CVC 계약이 리스를 포함하고 있다고 맞섰다.

여기서 CVC 계약 구성의 첫번째 부분, 즉 선박을 사용하게 해주는 계약을 리스로 회계처리하느냐 여부가 핵심 쟁점이 됐다. 이를 리스로 볼 경우 매출로 인식할 수 없어 해운사 실적에 큰 타격이 될 수 있다.

금융위는 신리스기준서의 '경과규정'에 따라 기존 계약에 판단 오류가 없다면 이를 리스로 회계처리하지 않아도 된다고 판단했다. 2019년 이전 체결된 CVC 계약은 계약종료까지 매출로 인식할 수 있게 되면서, 해운사들은 선박협회 추산 올해에만 최대 약 6,000 억원, 계약잔여기간 감안 시 최대 약 6 조원의 매출감소 쇼크를 방지할 수 있게 됐다.

아울러 포스코, 한국전력 등 대형 화주들도 최대 7 조원에 달하는 부채 증가를 막을 수 있게 됐다는 분석이다. 지난해까지 운용리스는 재무상태표에 표시하지 않았지만, IFRS 16은 모든 리스를 부채에 반영토록 하고 있다.

금융위는 재무제표 심사시 회사와 감사인이 협의해 옛 리스기준에 따라 리스가 포함된 것으로 판단해 수정할 경우, 위반내용이 중대하지 않다면 경고, 주의 등 계도 조치할 예정이다. 금융위 관계자는 "실물파급효과가 큰 회계기준 해석·적용 등 쟁점이 있는 분야를 지속적으로 발굴하고, 구체적 감독지침을 마련해 기업 등 시장의 불확실성을 적극 해소해 나갈 것"이라고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

4. '브라질 댐 붕괴' 여파 언제까지...철강·조선·해운 '원가 비상'

브라질 댐 붕괴 여파가 철강, 조선, 해운산업 등 전방위로 확대되고 있다. 원재료 가격 급등으로 철강·조선사간 줄다리기는 물론, 운임 하락으로 인한 해운사 부담이 가중되는 상황이다.

지난 19 일 관련업계에 따르면 지난 1 월 브라질 벨루오리존치시 인근 브루마지뉴 지역 광산의 3 개 댐이 무너지는 사고가 발생했다. 이들 댐은 글로벌 광산업체인 발레가 관리하고 있다. 브라질 법원은 발레에 8 개 광미댐에 대한 운영 중단 결정을 내렸고, 발레는 댐 운영 정지로 남동부 부르쿠트(BRUCUTU) 광산과 남부 소재 바르뎀 그란데(VARGEM GRANDE) 광산 운영을 중단했다. 광산 운영 중단에 브라질에서 생산되는 철광석 수급도 차질을 빚게 됐다. 약 4,300 만톤(11%)의 생산이 줄어들 것으로 전문가들은 추산한다.

실제, 철강 제품 원재료로 쓰이는 철광석은 지속적으로 상승세다. 한국광물자원공사에 따르면 중국의 철광석(FE 62%) 수입 가격은 지난 12 일 기준 톤당 95.1 달러로 1 월 25 일 사고 이후 20.13 달러 올랐다. 여기에 호주 싸이클론에 겹치면서 공급 불안이 가중되고 있다.

치솟는 원가에 포스코와 현대제철 등 국내 철강사들은 판매류 가격을 올리거나 추가 인상을 검토중이다. 이 과정에서 선박 건조에 쓰이는 후판 가격을 놓고 조선사와 힘겨루기를 하면서 4 개월째 협상중이다. 철강사들은 그간 부진했던 후판 사업을 정상화하기 위해선 가격을 인상해야 한다고 주장한다. 그러나 조선사들은 2017 년 수주 저조로 조선사들의 수익성이 아직까지 나아지지 않은 점 등을 들어 인상을 반대하고 있다.

조선협회는 " 톤당 5 만원 인상이 이뤄지면 조선업계는 2,550 억원의 원가 부담을 지게 된다"며 " 후판 가격 상승분을 건조 원가에 충분히 전가하려면 시간이 좀 더 필요하다"고 언급했다. 업계는 원가 상승으로 포스코와 현대제철의 1 분기 영업이익이 전년 보다 20% 줄어들 것으로 우려한다. 조선사들은 현대중공업, 삼성중공업의 1 분기 영업적자가 불가피하다고 말한다.

철광석 운송길이 막힌 해운업계도 답답한 속사정은 마찬가지다. 실제, 철광석을싣고 나르는 벌크선 중 가장鄧치가 큰 케이프사이즈(15만톤급)의 1년 정기용선료는 지난 1 월 말 하루 평균 1 만 7,500 달러에서 지난 12 일 현재 1 만 2,500 달러로 떨어졌다.

I . ISSUE & TREND

용선료는 해운사가 배의 전부나 일부를 빌리고 이용대금으로 배 주인(선주)에게 지불하는 돈이다. 벌크선 시황을 나타내는 BDI는 올해 초 1,282 포인트에서 16 일 현재 749로 거의 반토막 수준으로 떨어졌다. 브라질 댐 사고 여파가 3 개월째 지속되는 상황이다.

전문가들은 피해 규모를 볼 때 철광석 수요 차질 영향은 2년간 이어질 것으로 전망했다. 양종서 수출입은행 해외경제연구소 박사는 "올해 철광석 해운 수요는 소폭 감소하거나 정체 상태를 보일 것으로 예상되는 반면, 케이프 사이즈 선복량(공급량)은 2% 내외의 증가율이 전망된다"면서 "내년까지 케이프 시황은 어려울 것"으로 내다봤다.

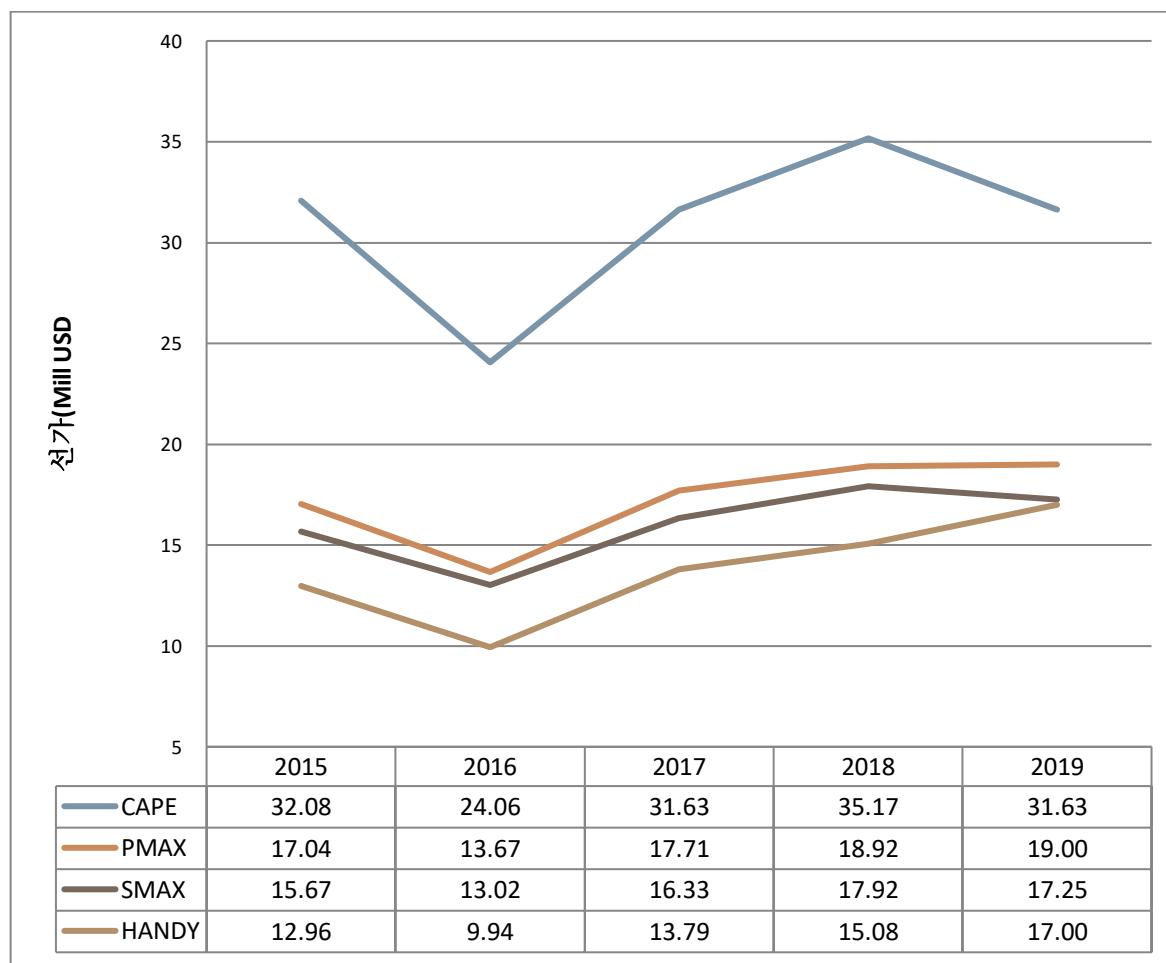
II. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2015	2016	2017	2018	2019
Capesize 180K	32.08	24.06	31.63	35.17	31.63
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.08%
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	17.25
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.74%
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 5년 기준

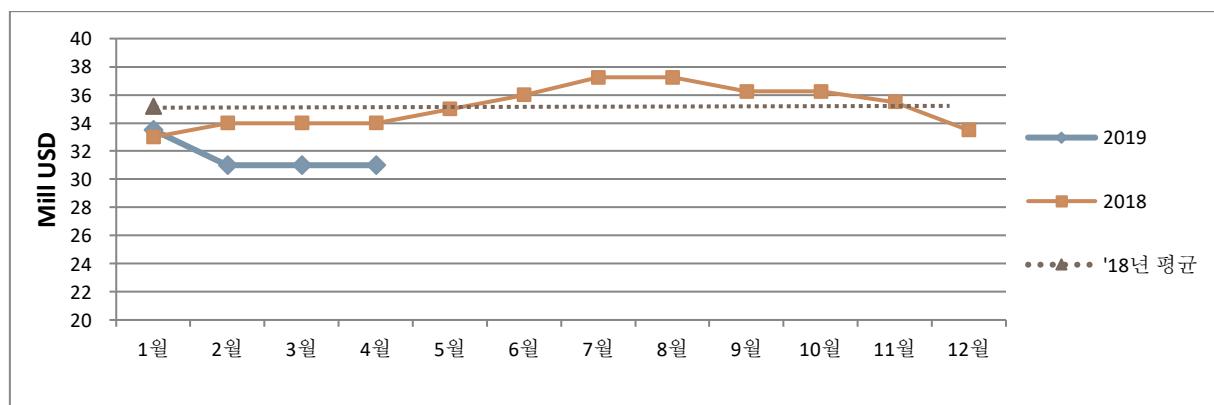
(❖선령 5년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

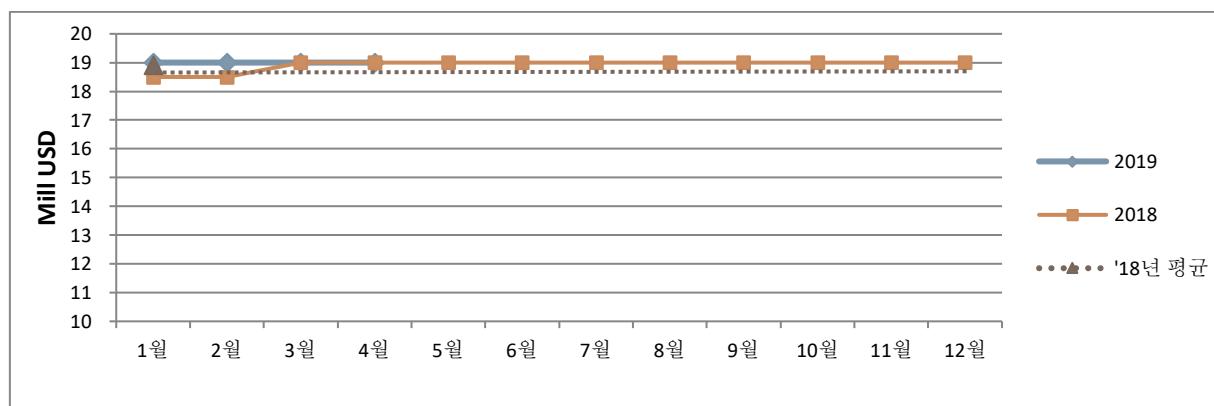
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00			31.63
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%			-10.1%
	PMAX 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%			0.4%
	SMAX 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00			17.25
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%			-3.7%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%			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 (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	15.08	

▣ Cape

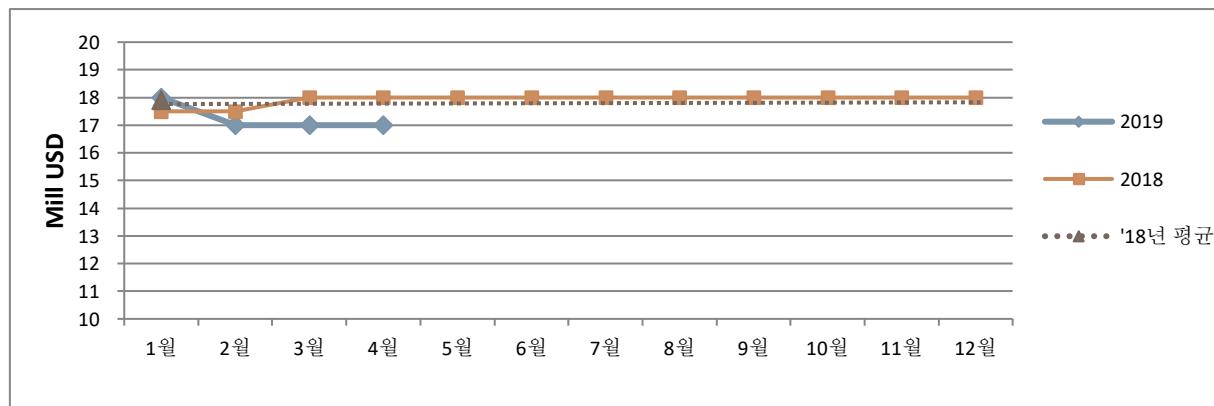


II . BULK CARRIER

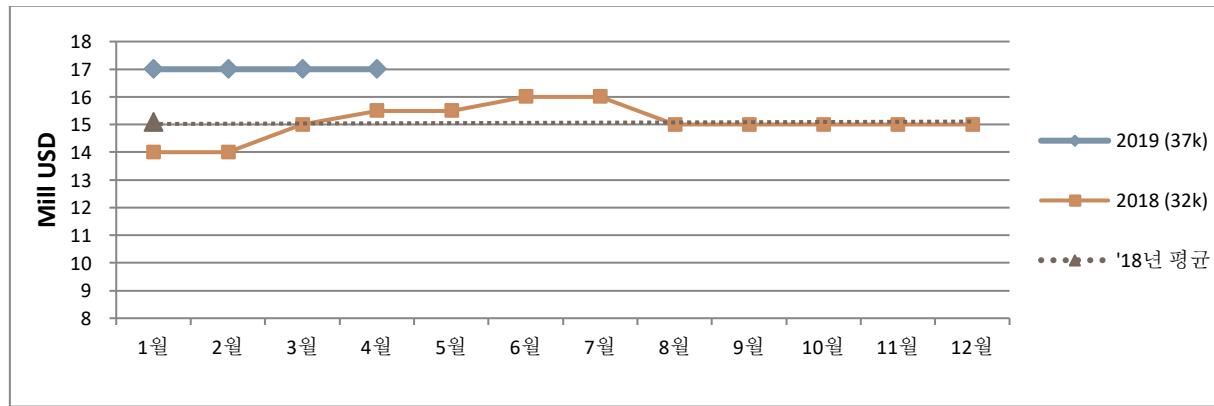
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SHINYO CHALLENGER	184,887	2002	JAPAN	B&W		12	Chinese buyer (Winning)
BC	SHINYO ENDEAVOUR	170,578	2002	JAPAN	B&W		10.9	Chinese buyers (Seacon)
BC	ERATO	74,444	2004	CHINA	B&W		7	Undisclosed buyer, SS/DD due Aug 2019
BC	WESTERN SANTOS	63,518	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	18.5	Thai buyers (Thoresen), SS/DD freshly passed
BC	STAR ANNA	63,038	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	18.5	Norwegian buyer
BC	NAUTICAL AMETHYST	56,889	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.5	Chinese buyer
BC	NAVIOS MERCATOR	53,553	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	7	Chinese buyer
BC	FERMITA	52,380	2001	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	6.6	Indonesian buyer, SS/DD due
BC	V GREEN HERON	51,500	2002	KOREA	B&W	C 4x30t	6.2	Undisclosed buyer
BC	CLIPPER GLORY	30,548	2007	CHINA	B&W	C 4x30t	7.5	Undisclosed buyer

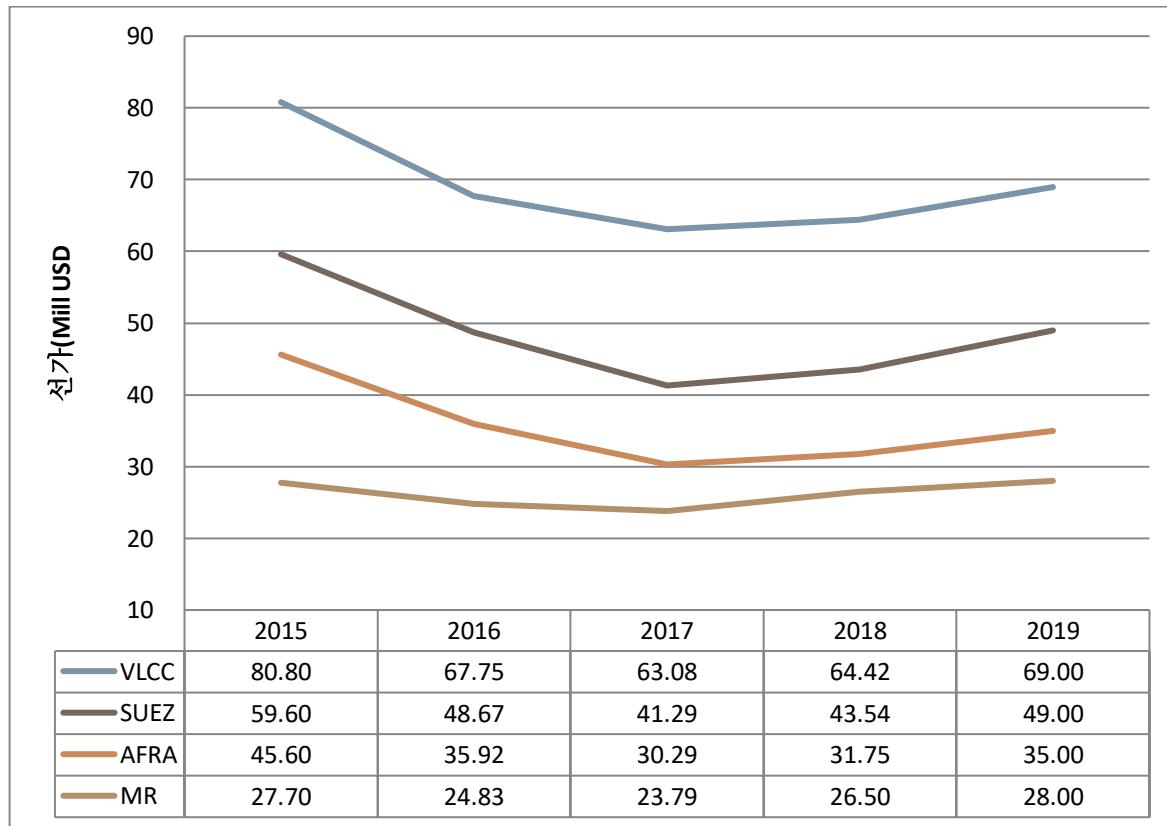
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.11%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.00
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	12.54%
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	11.06
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.01%

▣ TANKER 연평균 선가 - 선령 5년 기준

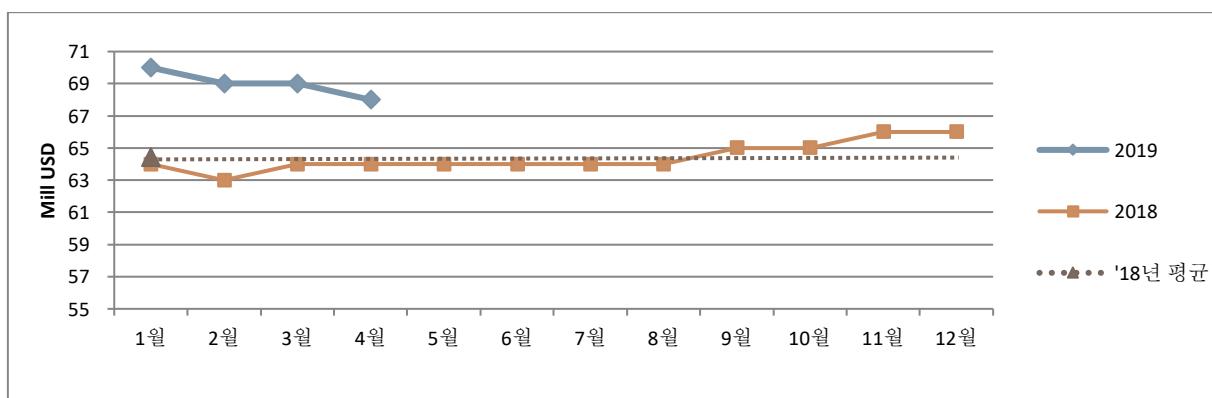
❖선령 5년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

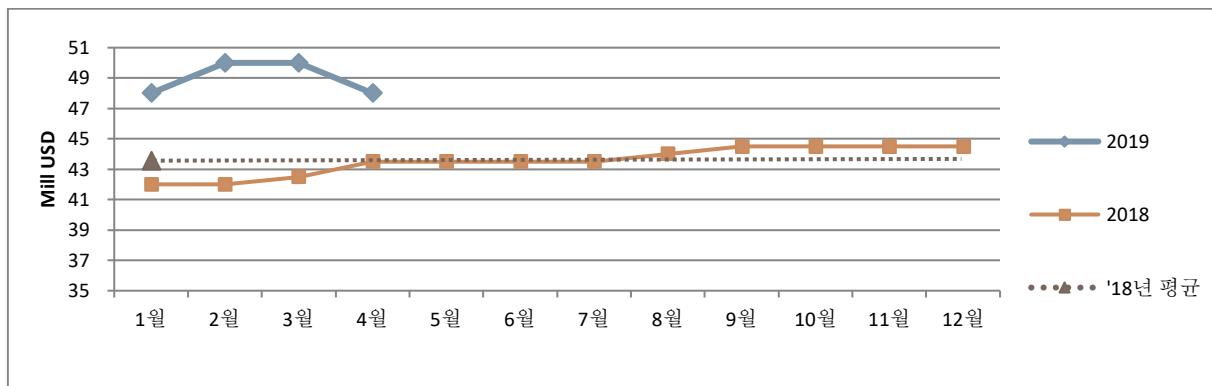
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00		69.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%		-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%		7.1%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	48.00		49.00
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-4.0%		-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	10.3%		12.5%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00		35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%		10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00		28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%		5.7%
	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00		11.06
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%		-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%		-6.0%
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

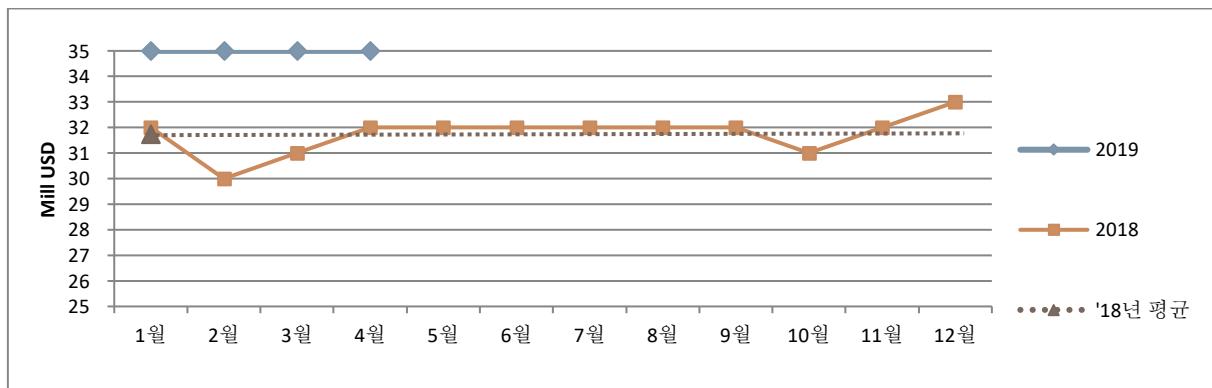


III. TANKER

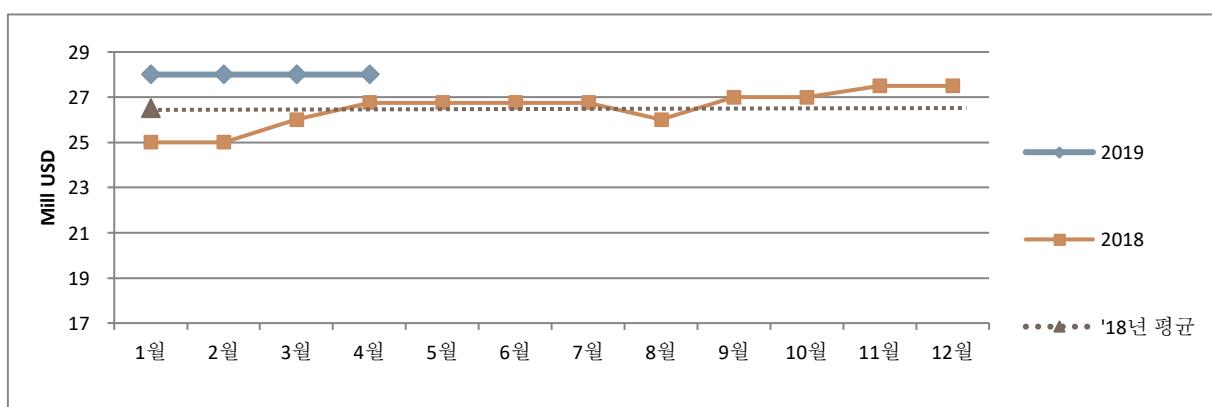
▣ SUEZMAX-160K



▣ AFRAMAX-105K



▣ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARAN CAPELLA	159,713	1998	KOREA	B&W		11.5	Storage project
OIL /CHEM	ANICHKOV BRIDGE	47,842	2003	KOREA	B&W	3	10	Taiwanese buyer, SS/DD passed

2) CONTAINER, REEFER, ETC

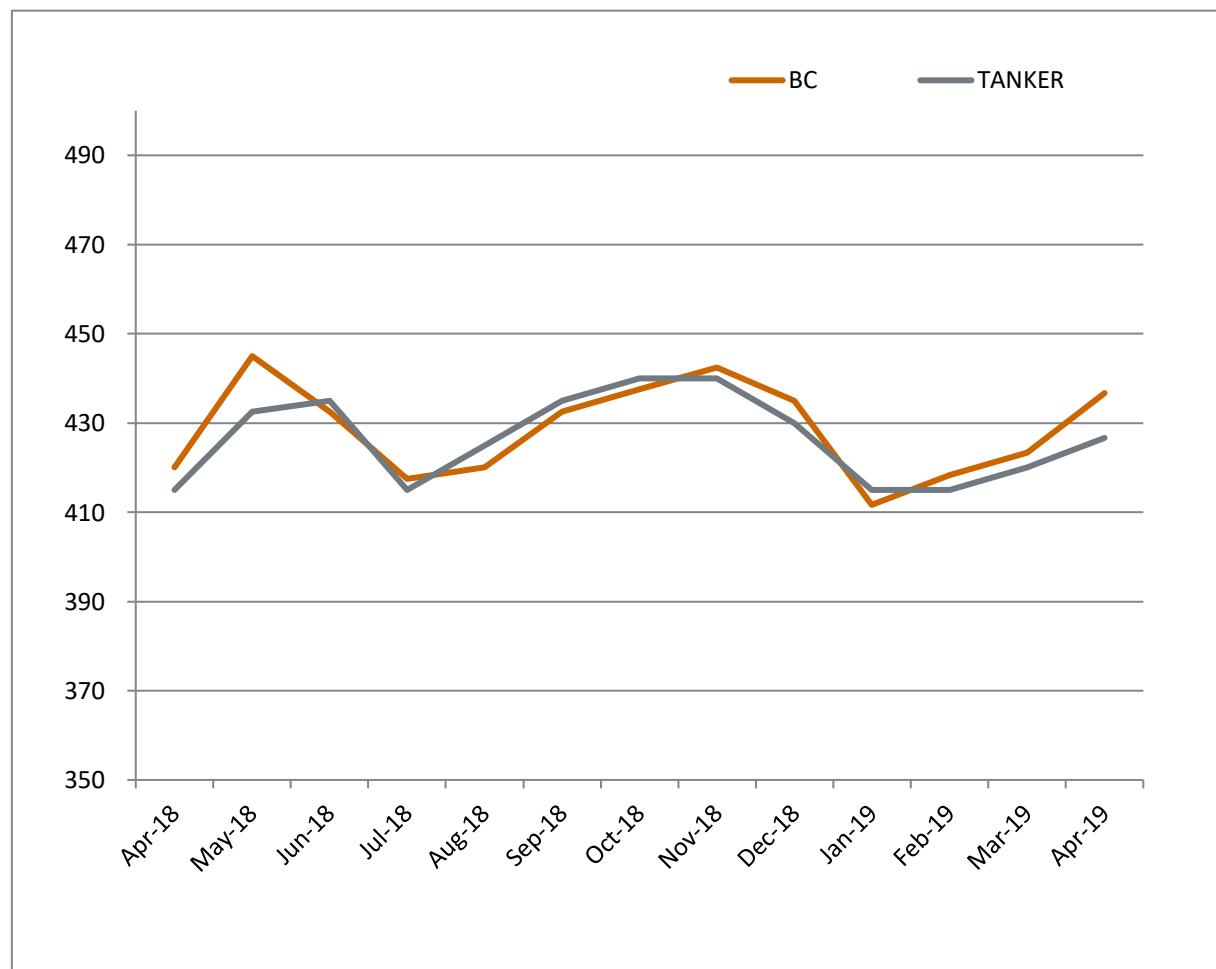
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 4 월	2019 년 4 월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	419.17	-3.2%	415.00	426.67	1.6% 2.8%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	422.50	-4.1%	420.00	436.67	3.1% 4.0%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

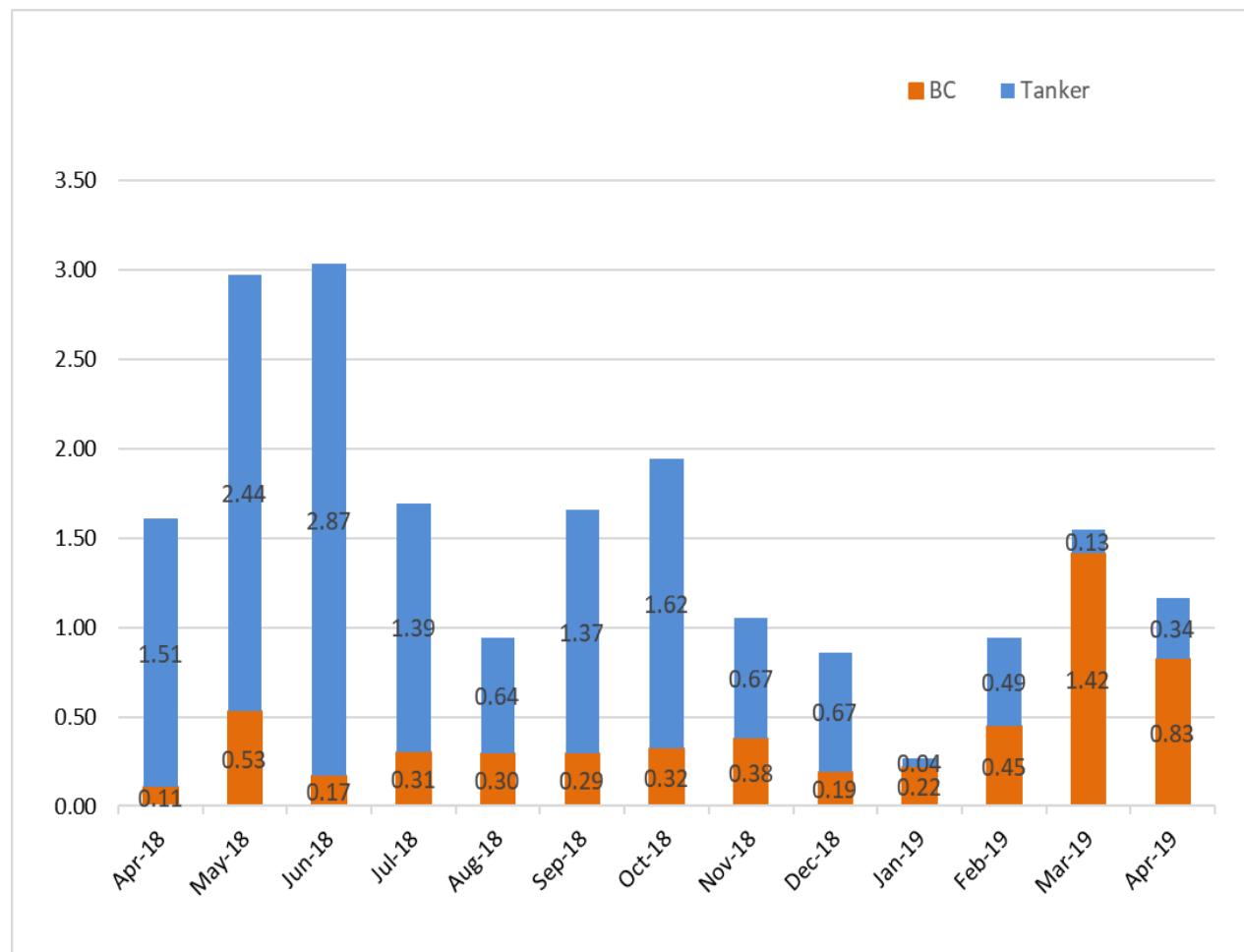


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018년		2019년 누적				2018년 4월		2019년 4월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	20.86	195	1.00	4.8%	26	13.3%	1.51	18	0.34	-77.6%	7	-61.1%
BC	4.20	112	2.91	69.4%	31	27.7%	0.11	8	0.83	686.7%	8	0.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

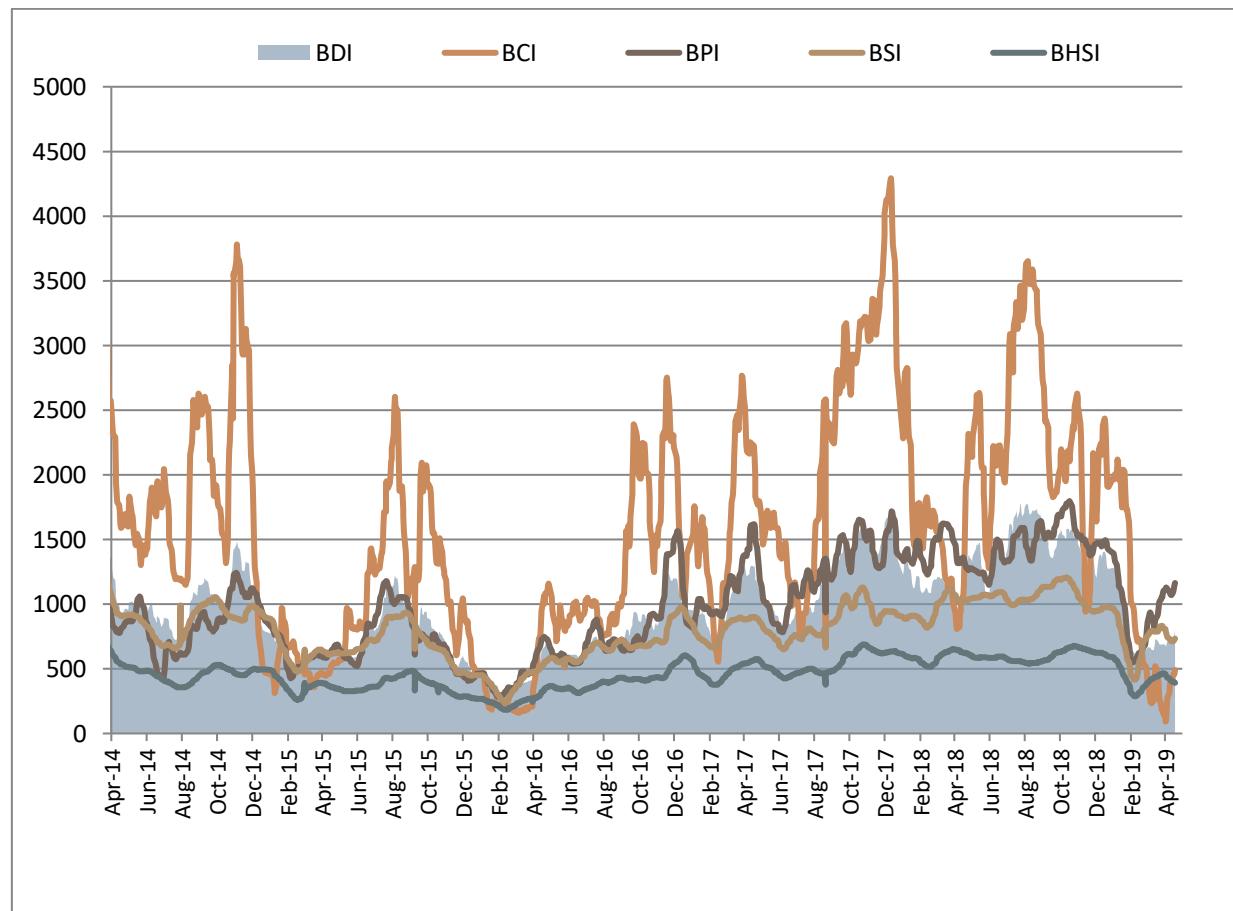
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ATLANTIC TRADER	233,665	36,037	1993	JAPAN	SULZ	476	BANGLADESH, incl. ROB 2500t
BC	BALTIC PRINCE	10,713	6,245	1990	JAPAN	B&W	430	INDIA
CONT	SELAT MAS	18,106	5,719	1995	JAPAN	MITSU	462	BANGLADESH
CONT	NOBLE BREEZE	14,099	5,765	1997	CHINA	B&W	473	BANGLADESH
LPG	BAROUDA	8,078	3,422	1983	NORWAY	Werk spoor	360	AS IS Algeria

V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-04-18	2019-04-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	790	726	▲ 64.00	1774	290
BCI	490	418	▲ 72.00	4293	92
BPI	1162	1073	▲ 89.00	1796	282
BSI	732	711	▲ 21.00	1207	243
BHSI	390	403	▼ -13.00	690	183



V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	427.00	▼ -5.00	420.50	▼ -0.50	426.50	▼ -11.00
IFO180	468.00	▼ -1.00	463.00	▲ 4.00	479.00	▼ -14.50
MGO	627.00	▼ -4.00	603.00	▲ 5.00	649.00	▼ -6.00
LSMGO	628.00	▼ -3.00	607.50	▲ 4.50	-	-

❖ 기준일 : 4 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-04-19	2019-04-12	CHANGE
미국 달러	1136.20	1140.50	▼ -4.30
일본 엔(100)	1014.74	1018.17	▼ -3.43
유로	1276.80	1289.16	▼ -12.36
중국 위안	169.84	169.48	▲ 0.36

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 미국 대통령 선거와 연방 의회 구성

■ 미국의 대통령 선거

미국은 대통령을 국가원수로 하는 연방공화국 체제로, 대통령의 임기는 4년이고 재선은 가능하지만 3선은 헌법으로 금지되어 있다. 각 주는 독립된 주권을 가지고 있지만, 그 일부를 연방정부에 위탁하는 형식을 취하고 있다.

미국의 대통령 선거는 국민이 대통령 선거인단을 선출하고, 대통령 선거인단이 대통령을 선출하는 형식으로 형식상 간접선거이다. 그러나 대통령 선거인단은 반드시 자신이 속한 정당의 대통령 후보에 투표를 하므로 내용상으로는 직접선거다.

유권자들은 2~6월까지 예비선거(프라이머리)나 당원대회(코커스)를 통해 각 당의 전당대회에서 대통령 후보를 지명할 대의원을 뽑고, 여기서 뽑힌 대의원들은 7~8월 열리는 전당 대회에 참석, 대통령 후보를 선출한다. 후보 지명전이 끝나면 각 당의 후보들은 상대 후보와 치열한 접전을 벌이고 국민들은 11월 첫째 월요일이 속한 주의 화요일에 대통령 선거인단을 뽑는다. 이 대통령 선거인단 선거에서 사실상 차기 대통령이 결정되며, 총 선거인단 538명 중 과반수인 270명을 얻으면 당선된다. 대통령 선거 출마 자격은 대통령 취임 시 기준으로 만 35세 이상, 14년 이상 미국에서 거주한 미국 태생의 미국 시민권자에게만 주어진다.

■ 미국 연방 의회 구성

미국의 연방의회는 상원과 하원으로 구성된다. 상원(United States Senate)은 주 정부를 대표하고 하원(United States House of Representatives)은 주민을 대표하여 항상 상대 의회를 견제할 수 있도록 하였다. 상원의원은 각 주 2명 정원으로, 50개 주에서 2명씩 총 100명으로 구성된다. 6년 임기 중 2년마다 1/3의 인원을 다시 선출한다. 하원의원은 각 주의 인구수에 비례하며 1929년 법률로 총 435명의 정원을 고정하였다. 다만 콜롬비아 지역, 버진아일랜드, 괌, 사모아제도, 북마리아나제도 연방대표로 의결권 없는 하원의원 5명과 푸에르토리코 상주대표 1명이 추가되었다. 하원의원은 임기 2년마다 전원 다시 선출한다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 '쩐의 전쟁'으로 미 대선 예열...1위 트럼프, 2위 '재수생' 샌더스

VI. STL NEWS & INFORMATION

2020년 11월 미국 대선이 아직 1년 반 이상 남았지만 선거운동은 이미 달아오르고 있다. 특히 선거운동 실탄 확보를 위한 대선주자들의 정치자금 모금, '돈의 전쟁'이 치열하다. 올해 1분기(1~3월) 모금 현황은 도널드 트럼프 대통령의 독주와 민주당 주자들 중에서는 버니 샌더스 상원의원의 선전으로 정리된다.

미국 연방선거위원회(FEC)가 16일(현지시간) 공개한 올해 1분기 정치자금 모금 현황에 따르면 재선을 노리는 트럼프 대통령이 민주당 후보들에 비해 크게 앞서 있다. 트럼프 대통령이 신고한 모금액은 3,030만달러(약 340억원)다. 트럼프 대통령 재선캠프는 730만달러를 모았고 '미국을 다시 위대하게' 등 두 개의 선거자금모금위원회에서 2,210만달러를 확보했다. 현직 대통령 프리미엄에다 공화당 내 경쟁자가 사실상 없다는 점을 십분 활용한 결과다. 내년 대선까지 트럼프 대통령 진영의 후원금 모금 목표는 10억달러다. 트럼프 대통령 재선캠프가 기존에 모금해둔 정치자금을 합하면 현재 가용 현금은 4,080만달러에 달한다. 대선을 1년 넘게 앞둔 시점에서 이 정도 자금을 확보한 것은 전례 없는 일이라고 AP통신은 평가했다.

현재까지 대선 출마를 선언한 민주당 대권주자 16명의 총 모금액은 8,950만달러다. 2016년에 이어 대권 재수에 나선 샌더스 상원의원이 1,820만달러를 모아 압도적인 1위다. 샌더스 의원은 특히 전체 모금액 중 84%인 1,520만달러를 200달러 이하 소액기부자들로부터 모금해 민주당 내 '소액기부자 발전소'라는 평가를 받았다. 샌더스 의원의 올해 1분기 모금액은 2015년 대선 출마 선언 이후 1분기 모금액인 1,500만달러를 넘어섰다.

모금액 2위는 1200만달러를 모은 카말라 해리스 상원의원이다. 해리스 의원은 특히 후원금 중 63%를 200달러 이상 '큰손' 후원자들로부터 모금했다. 전통적인 민주당 후원 세력인 할리우드의 자금도 해리스 의원에게 집중됐다. 배우 벤 애플렉, 엘리자베스 뱅크스 등이 대표적이다.

각종 여론조사에서 민주당 내 1위인 조 바이든 전 부통령은 아직 대선 출마를 선언하지 않았으며 정치자금 모금도 시작하지 않았다.

민주당 후보들의 모금액은 이전에 비해 상대적으로 적은 수준이다. 2008년 대선 한 해 전이었던 2007년 1분기에 버락 오바마와 힐러리 클린턴 후보가 총 2,600만달러를 모은 것과도 비교된다. 민주당 후보들의 모금액 규모가 줄어든 이유는 16명에 달하는 후보 난립에서 찾을 수 있다. 큰손 후원자들이 줄고 대부분이 소액 후원자 지원에 의지하게 된 것도 원인으로 꼽힌다.

[출처: 경향신문, 2019.04.18]

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

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

Leo J.M. Jung (정재문 부장)
 General Manager
 Tel. 070-7771-6409
 Mob. 010-3273-4008
 snp@stlkorea.com
 leo@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/하니문/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)