[Volume No.246]

STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.246

Updated April 30, 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. 현대글로비스, '선박왕' 손잡고 LNG 시장 진출

현대글로비스가 노르웨이 '선박왕' 존 프레드릭센(JOHN FREDRIKSEN)의 손을 잡고 액화천연가스(LNG) 시장 진입을 시도한다.

30 일 관련 업계에 따르면 현대글로비스는 최근 존 프레드릭센이 소유한 플렉스 LNG 와 LNG 운반선 2 척의 임대 계약을 체결했다. 존 프레드릭센은 프론트라인, 골라 LNG, 플렉스 LNG, 시탱커스, 골든오션, 시드릴 등 대규모 선사들을 거느린 인물로 선박왕으로 불린다.

현대글로비스는 그가 지배하는 해운회사 플렉스 LNG 의 LNG 운반선 2 척을 10 년간 장기 용선하는 조건으로 4 억 2,000 만 달러(약 4,871 억원)를 지불한 것으로 알려졌다. 현대글로비스가 지불한 용선료로 플렉스 LNG 는 선대 확충에 나설 전망이다. 오스틴 칼레클레브 플렉스 LNG 최고경영자(CEO)는 "이번 인수로 장기적인 자금 조달이 가능해졌다"면서 "1 억 달러(1,160 억원)가 넘는 현금 융통이 가능해졌고, LNG 운반선 2 척의 자금 조달은 신조선 인도에 쓰일 예정"이라고 밝혔다.

업계에서는 현대글로비스가 LNG 운반선 용선을 두고 LNG 시장 진출 초읽기에 나섰다는 분석이다. 그동안 현대글로비스는 LNG 운반선 수주전에 몇차례 참여했으나 가격 경쟁력에서 밀려 실패했다. 전 세계적으로 LNG 수요 확대와 환경규제 강화로 인해 LNG 운반선 발주가 늘자 심기일전해 선박 용선으로 시장 진입을 시도한 것으로 풀이된다.

실제로 현재 LNG 운반선 호황이 이어지면서 LNG 운반선 운임 강세로 조선업계는 물론 해운업계도 수혜를 볼 것이라는 전망이 나온다. 특히 미국의 LNG 공급 물량이 늘어남에 따라 올해 내내 강세 기조를 이어갈 것이라는 분석이다.

앤드류 오레카 가스로그 파트너스 최고경영자(CEO)는 "올해 LNG 시장은 강세를 이어나갈 것"이라며 "1 분기 스팟 시장이 약세를 보인 건 지난 겨울이 예년 겨울보다 날씨가 따듯하고, 재고 물량이 쌓였기 때문"이라고 밝혔다.

한편 현대글로비스는 정부의 해운산업 재건 계획에 발맞춰 최신형 장비 구축 등 해운사업 강화에 박차를 가하고 있다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

2. 'APEC 선원 네트워크' 사무국 한국 유치 확정

해양수산부는 '제 47 차 아시아태평양경제협력체(APEC) 교통실무회의'에서 한국정부가 2017 년부터 추진해 온 'APEC 선원네트워크(SEN)'가 APEC 산하의 공식기구로 승인되고, 사무국의 한국 유치가 확정되었다고 밝혔다.

'APEC 선원네트워크'는 앞으로 APEC 공식 선원협력기구로서 전 세계 선원의 약 60%를 차지하는 APEC 지역 내 선원들에 대한 교육과 훈련, 직업 개발 및 국제 해운시장 진출·교류 지원 등을 수행할 예정이다. 또한, APEC 선원네트워크 사무국의 한국 유치가 확정됨에 따라 올해 하반기 중 한국해양수산연수원에 사무국을 설치할 예정이다. 사무국 설치가 완료되면, 연수원의 다양한 해기교육 기반시설을 활용하여 APEC 국가 선원들에 대한 미래 신성장 교육사업을 추진하는 등 우리나라가 APEC 내 선원 분야에서 주도적인 역할을 할 것으로 기대된다.

이와 함께, 이번 회의에서는 우리 정부가 제의한 APEC 승선훈련 프로그램이 APEC 공식 사업으로 채택되어 10 만 달러의 지원금을 받게 되었다. 해양수산부는 내년부터 지원금을 활용하여 실습선 부족으로 승선실습 기회를 갖지 못했던 APEC 선원들의 승선실습을 지원하고, 이를 기반으로 각국 선원 간의 국제 교류와 협력을 확대해 나갈 계획이다.

이종호 해양수산부 선원정책과장은 "APEC 선원네트워크의 공식기구화 및 사무국 유치를 계기로 향후 APEC 차원의 다양한 선원 역량 강화사업을 우리나라 주도로 적극 시행해 나갈 계획"이라며, "이를 통해 우리 선원들의 해외 진출이 활성화되고, 우리나라가 아시아태평양 지역의 새로운 해기인력 중심지로 성장할 수 있게 될 것으로 기대된다."라고 말했다.

3. 철강사 후판가격 인상 요구에 조선사들 중국산 수입 '맞불'...가격협상 안갯속

조선사들이 중국산 조선용 후판 수입량을 대폭 늘리고 있다. 국내 철강업계와 조선업계 간 올 상반기 조선용 후판 가격 협상이 장기화로 돌입한 가운데 변수로 작용할 수도 있을 전망이다.

올해 3 월 국내에 통관된 수입 후판은 17 만톤에 달한 것으로 나타났다. 작년 3 월 12 만톤에서 5 만톤(41%)이나 늘어난 것이다. 3 월 중국산 수입 후판은 8 만톤 수준으로 전년 같은 기간보다 3 만톤이나 증가했다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

4 월 후판수입량은 20 만톤을 웃돌 것으로 예상되는데 이는 2018 년 4 월 9 만톤보다 2 배 이상 늘어난 규모이자, 지난 2016 년 1 월 이후 월간 최대치이기도 하다. 4 월 중국산 후판 수입 역시 10 만톤을 넘기며 근래 최대 수입량을 기록할 것으로 전망된다. 후판 수입이 급증하고 있는 것은 국내 조선사들이 전략적으로 중국산 후판 수입을 늘리고 있어서다.

현재 포스코, 현대제철, 동국제강 등 국내 철강사들은 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 등 조선업계와 올 상반기 조선용 후판 가격 협상을 벌이고 있다. 지난해 연말부터 협상을 개시했는데 5 개월째 팽팽한 줄다리기가 지속되고 있다.

조선사들은 조선용 후판 가격 인하를 요구하고 있다. 조선용 후판 가격은 지난해 상반기 톤당 5 만 원, 하반기 톤당 5 만 원 등 총 10 만 원 정도가 올랐다. 연속적자를 벗어나기 위해 극한의 원가절감을 추진하고 있는 조선사들은 지난해 가격 인상을 해준 만큼 추가적인 가격 인상은 받아들일 수 없다는 입장이다.

반면, 국내 철강사들은 철광석 등 원료탄 가격상승으로 후판 가격 상승이 불가피하다고 주장하고 있다. 국제 철광석 가격은 지난해 3 분기 톤당 67 달러에서 4 분기 72 달러로 상승했고, 올해 1 분기에는 83 달러로 급등했다. 2 분기에는 90 달러까지 올라갈 것으로 예상된다.

철강업계는 지난해 두 차례 가격 인상으로 후판 부문 수익성이 간신히 흑자로 돌아섰을 뿐이며 최근 철광석 가격상승분을 후판 가격에 반영해야 한다는 입장이다. 실제 포스코는 5 월 유통용 후판인 GS 강종을 톤당 1 만 원 인상했다.

후판협상에서 양측의 입장이 첨예하게 대립하자 조선사들은 올 초부터 중국산을 중심으로 조선용 후판 수입 증대를 추진해왔다. 현재 바오산강철, 우한강철 등 주요 중국 제조업체들의 기술력이 크게 발전해 국산과 품질 차이가 크게 나지 않는 것으로 전해졌다. 이에 따라 3 월, 4 월 조선용 후판 수입이 급증한 것으로 풀이된다.

철강업계 관계자는 "조선사들이 협상에서 유리한 고지를 차지하기 위해 조선용 후판 수입을 실제로 늘리며 철강사들을 압박하고 있다"며 "향후 협상에 미칠 변수가 될 수 있고, 협상 결과에 따라 후판수입을 더 늘릴 가능성도 있다"고 말했다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

4. '이란 쇼크'…건설·조선·기계주 '飛上' VS 항공·해운·화학주 '非常'

미국이 이란 제재에 예외는 더 이상 없다는 뜻을 분명히 하면서 국제 유가가 꿈틀거리자 시장참여자들도 민감하게 반응하고 있다. 전통적으로 유가 상승기에 가격 변동이 있는 업종을 중심으로 증권가의 분석에 관심이 더해지고 있다.

지난 25 일 금융투자업계에 따르면 미국이 이란산 석유제재 유예를 폐지해 촉발된 국제유가 급등 현상이 건설, 기계, 조선 등의 섹터에는 호재로 작용할 것으로 예상되는 반면 화학, 항공 및 해운 분야에는 부정적으로 다가올 전망이다.

지난 23 일(현지시각) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 거래된 6 월물 인도분 서부텍사스산원유(WTI) 가격은 배럴당 0.75 달러(1.1%) 오른 66.30 달러를 기록해 지난해 10 월 이후 최고 수준까지 올라갔다. 이와 함께 국제유가의 기준물로 꼽히는 북해산 브렌트유도 배럴당 2.54 달러(3.58%) 상승한 74.51 달러에 거래를 마감해 이틀째 고공행진을 이어가고 있다.

증권가는 급등하는 국제 유가가 건설, 기계, 조선 등의 산업에는 긍정적인 영향을 미칠 것으로 내다보고 있다. 건설 및 기계의 경우 국제 유가 상승에 따른 플랜트 발주 확대 가능성이 제기되고 있는 가운데 이에 따른 관련 업종 수혜도 기대되기 때문이다.

조선의 경우 국제유가 급등에 따라 LNG(액화천연가스) 같은 대체 에너지 수요 확대 기대감이 더욱 고조되고 있다. 다만 아직까지 직접적인 영향은 없는 것으로 드러났다. 한국거래소의 코스피 건설업 지수는 미국의 발표가 있었던 23 일 소폭 상승했지만 전날 1.17% 떨어졌다.

기계업종 지수도 4 월 들어 전반적인 하락 기조가 이어지고 있는 가운데 23 일 상승 전환했지만 전일 다시 내려앉으며 796.40 을 기록, 혼조세를 보였다. 반면 현대중공업, 삼성중공업 등이 포진된 운수장비 지수의 경우 2 거래일 동안 1.71% 상승해 1627.39 로 거래를 마감했다.

다만 조선 대표 종목인 현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업 주가의 경우 각각 2.36%, 3.04%, 2.16% 빠져 주춤한 모습을 보였다.

Ⅰ. ISSUE & TREND

서상영 키움증권 연구원은 "미국 국무부가 이란산 원유 수입 제재 예외 연장을 하지 않기로 발표해 국제유가가 3% 가까이 급등했다"며 "문제는 국제유가 상승이 한 동안 지속될 수 있다는 점"이라고 설명했다. 이어 "이를 감안해 국제유가 상승에 따른 개별 업종별 영향에 주목해야 한다"며 "국제유가 상승에 따른 대규모 인프라 투자 기대감이 높은 건설, 기계, 조선 등에 긍정적인 영향을 줄 것"이라고 분석했다.

이와 달리 화학, 항공을 비롯해 해운 업종은 급등하는 국제유가가 부담으로 작용할 것으로 예측된다. 국제유가가 계속해서 오를 경우 공통적으로 원가 및 비용, 유류비 확대 등으로 인해 수익성 축소가 불가피하다는 전망이다.

특히, 롯데정밀화학, 한솔케미칼 등이 포함된 코스피 화학 지수는 23 일부터 시작해 연이틀 0.61% 빠졌는데 기관 및 외국인 투자자들의 순매도량이 증가했기 때문으로 풀이된다.

항공주의 경우 대형 항공사(FSC), 저가 항공사 구분 없이 주가가 전체적으로 하락하고 있는 분위기다. 대한항공과 아시아나항공의 경우 국제 유가의 단기 급등으로 인해 주가가 하락하고 있다고 단편적으로 평가하기 어렵지만 티웨이항공, 제주항공, 에어부산 등 저가 항공사는 23 일을 기점으로 주가가 전체적으로 떨어지고 있는 추세다. 특히 항공주의 경우 유류비 비중이 20~30%를 차지해 유가 상승이 수익성에 절대적인 영향을 미치는 구조로 이뤄져 있는 부분도 불안 요소다.

해운 분야도 마찬가지다. 현대상선의 주가는 최근 3 거래일 동안 14% 가까이 급증한 탓에 차익실현 물량이 출회하며 전날 4.76% 뒷걸음질 쳤다. 특히, 미국의 대이란 제재 때문에 급등한 국제유가로 인해 수익성에 어느 정도 영향이 있을 것으로 보여 우려를 더하고 있다.

해운사들의 경우 매출원가 중 연료비 비중이 화물비, 용선비에 이어 세 번째로 높아 유가 상승으로 인한 유류비 부담 확대는 자칫 선박운영의 수익성을 해칠 수도 있기 때문이다.

이와 관련해 서 연구원은 "기본적으로 이들 업종에 부정적으로 작용하는 요소는 원가 부담 확대"라며 "유류비 비중이 높은 항공주들의 경우 국제유가가 상승하면 자연스럽게 비용이 증가해 부담이 가중되고 해운 업종에 있는 종목들도 유류비 인상이 용선료 인상으로 이어져 물동량 감소를 야기할 수 있기 때문에 부담스러울 수밖에 없다"고 지적했다.

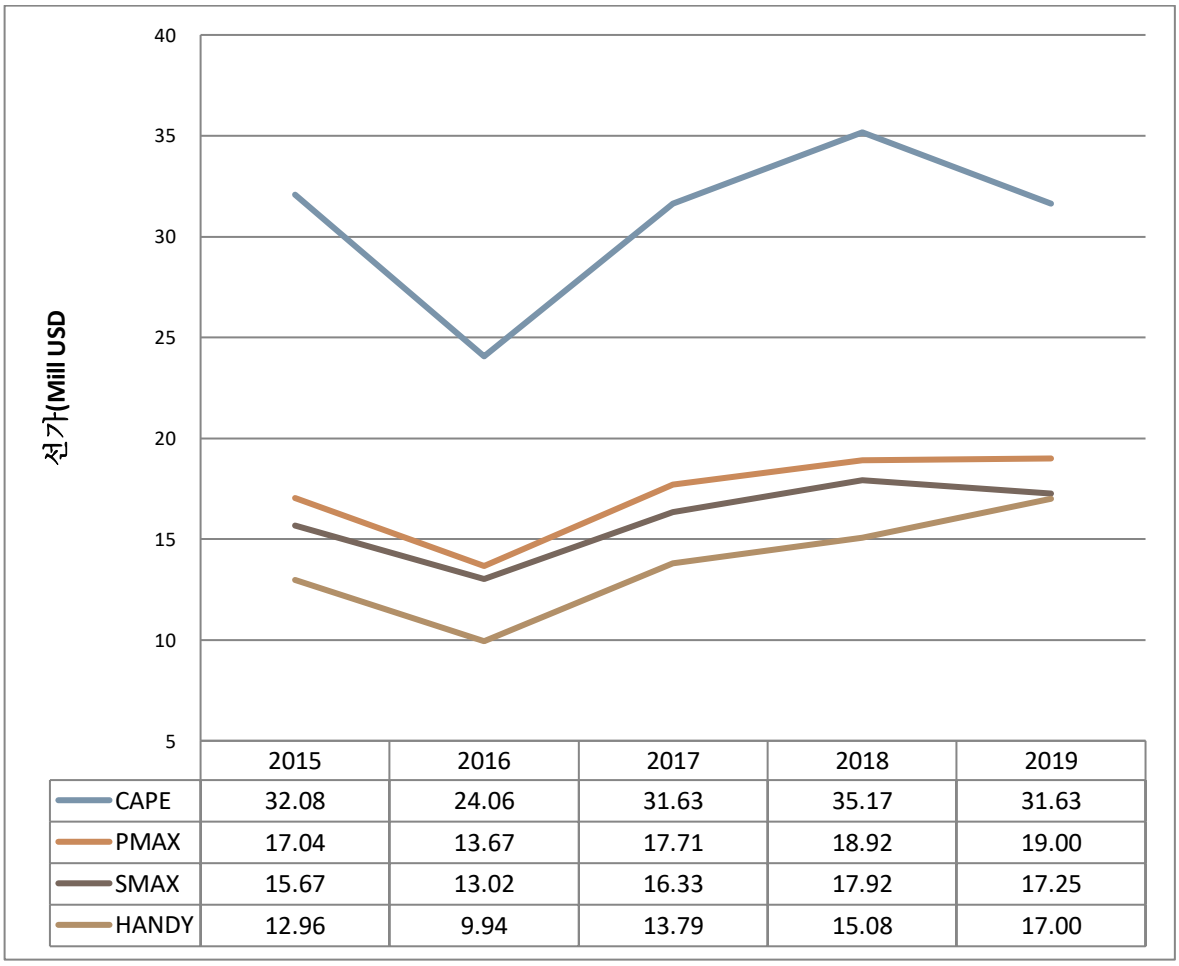
Ⅱ. BULK CARRIER

(❖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	31.63
	-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 5 년 기준

(❖선령 5 년기준, Million USD)

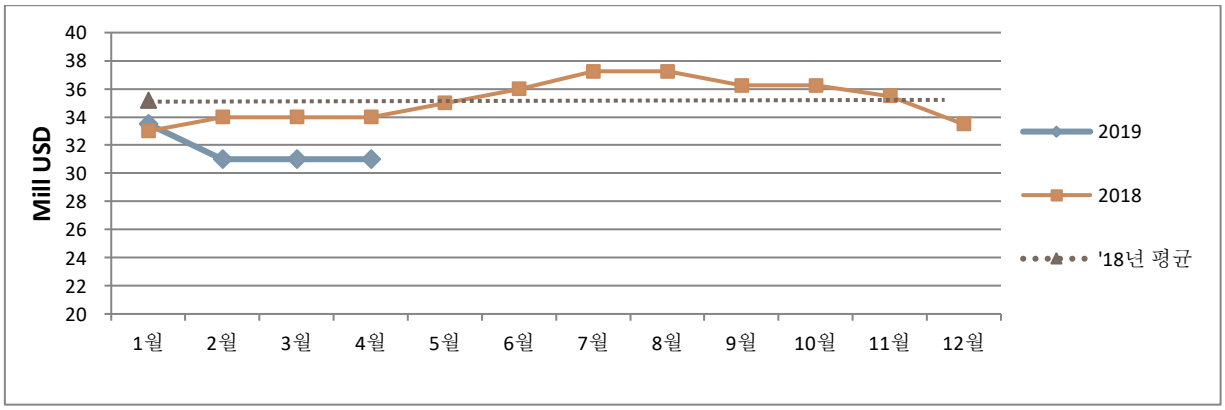


	2015	2016	2017	2018	2019
CAPE	32.08	24.06	31.63	35.17	31.63
PMAX	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
SMAX	15.67	13.02	16.33	17.92	17.25
HANDY	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00

Ⅱ. BULK CARRIER

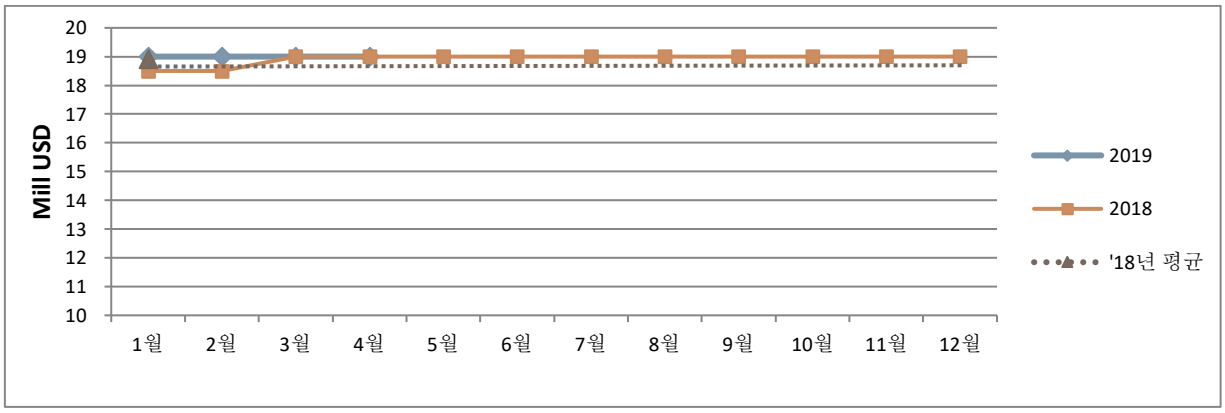
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00			31.63
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%			-10.1%
	PMAX 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%			0.4%
	SMAX 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00			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

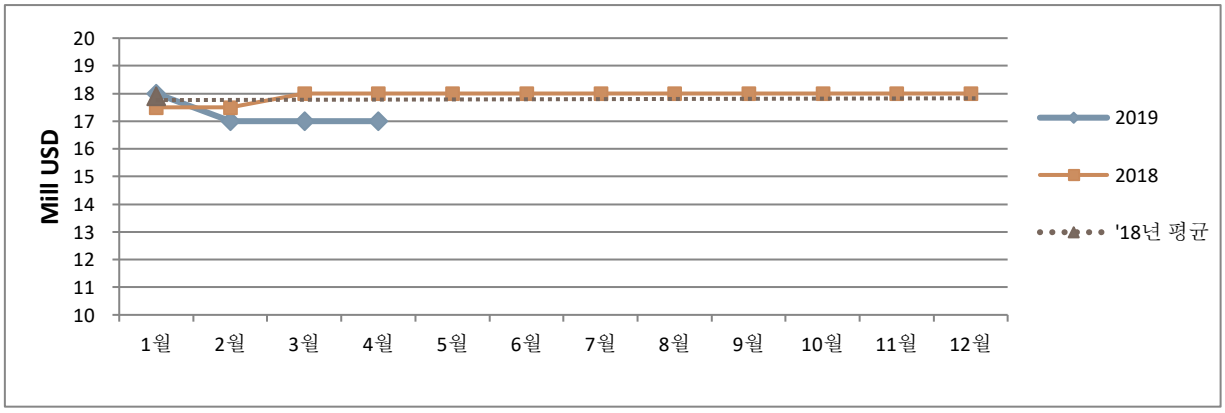


Ⅱ. BULK CARRIER

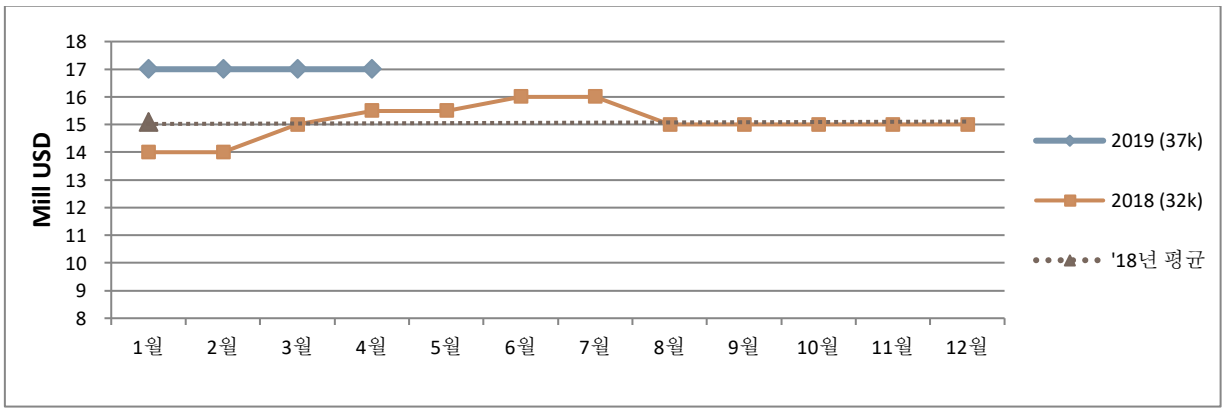
☐ Panamax



☐ Supramax



☐ Handy



Ⅱ. BULK CARRIER

Ⅲ-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SHINYO ALLIANCE	176,269	2005	JAPAN	B&W		13	Undisclosed buyer
BC	TAMAR	56,563	2010	CHINA	B&W	C 4X30T	10.3	Undisclosed buyer
BC	BULK PARAISO	53,503	2007	KOREA	B&W	C 4x31T	10.5	Indonesian buyer
BC	AIGEORGIS	50,354	2001	CHINA	B&W	C 2x35t C 2x30t	5.75	Hong Kong buyer (Jinhui)
BC	AIFANOURIOS	50,220	2002	CHINA	B&W	C 2x35t C 2x30t	6.25	
BC	MARE FORUM	46,743	2000	JAPAN	MITSU	C 4x30t	6.1	Indonesian buyer
BC	RATU TEMBAGA	28,554	2004	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.75	Vietnamese buyer, SS/DD due Nov '19
BC	DAUNTLESS	28,473	2002	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.2	Lebanese buyer

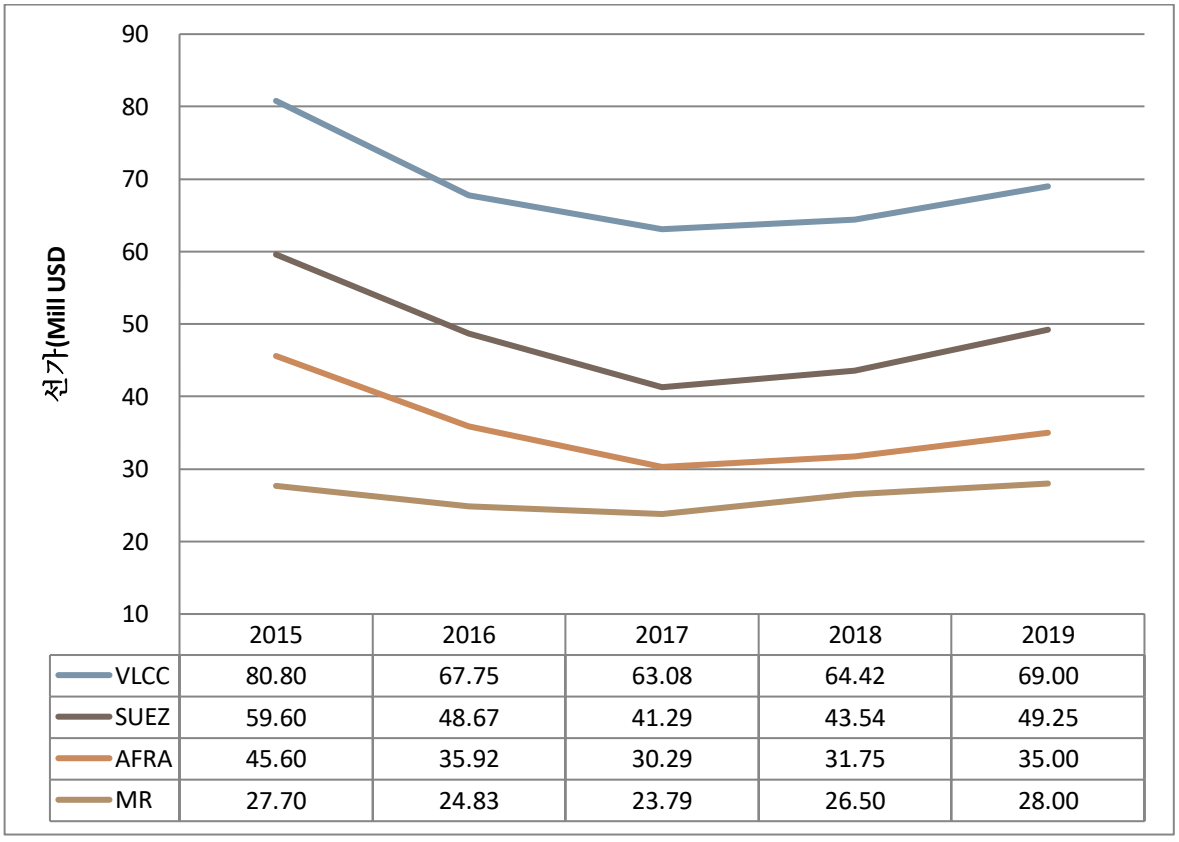
Ⅲ. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.11%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.25
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	13.11%
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 5 년 기준

❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

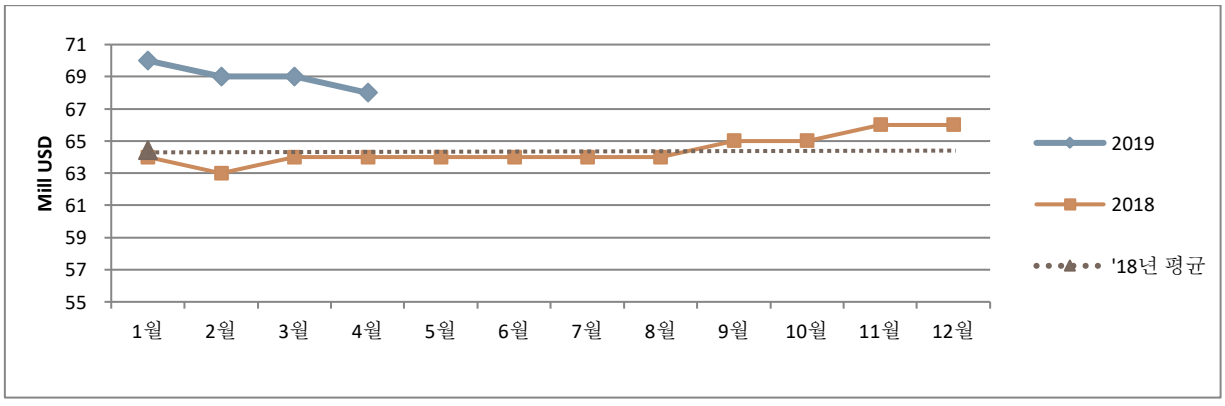


	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC	80.80	67.75	63.08	64.42	69.00
SUEZ	59.60	48.67	41.29	43.54	49.25
AFRA	45.60	35.92	30.29	31.75	35.00
MR	27.70	24.83	23.79	26.50	28.00

Ⅲ. TANKER

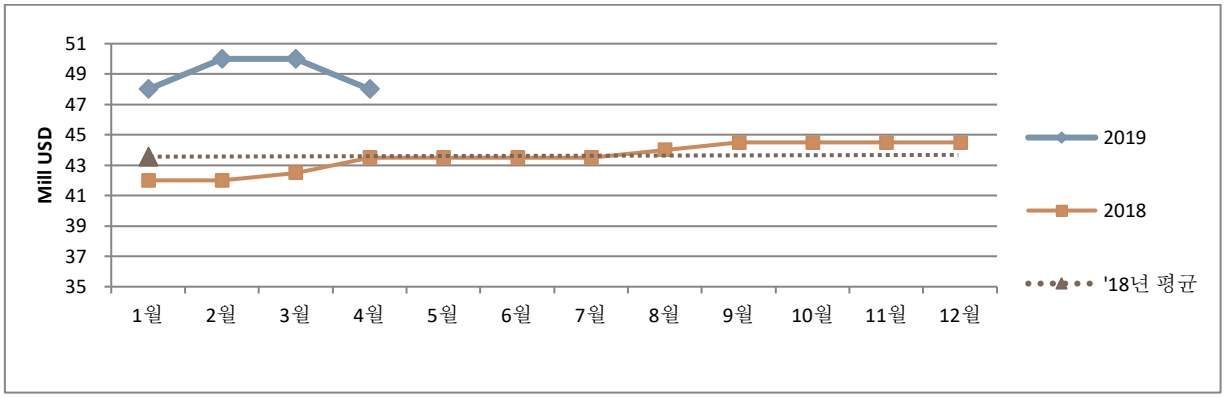
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00			69.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%			7.1%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00			49.25
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%			13.1%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00			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

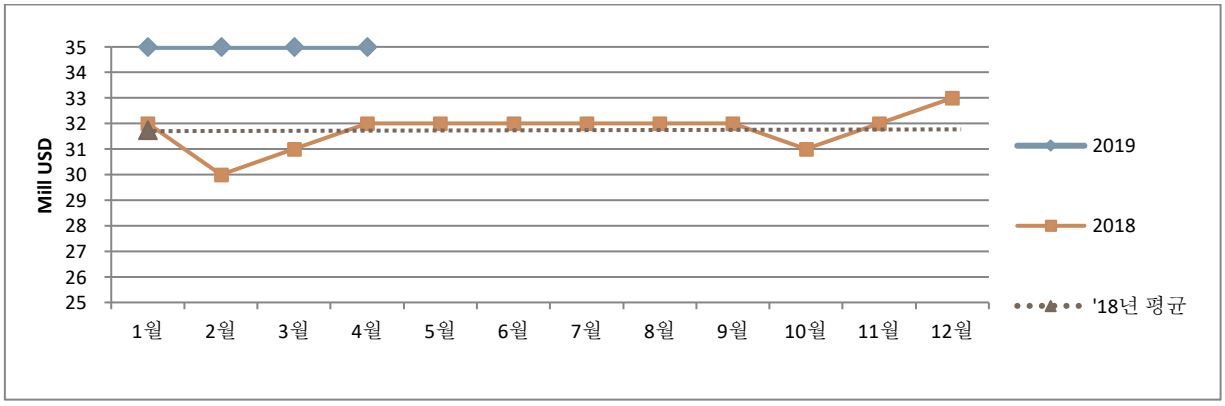


Ⅲ. TANKER

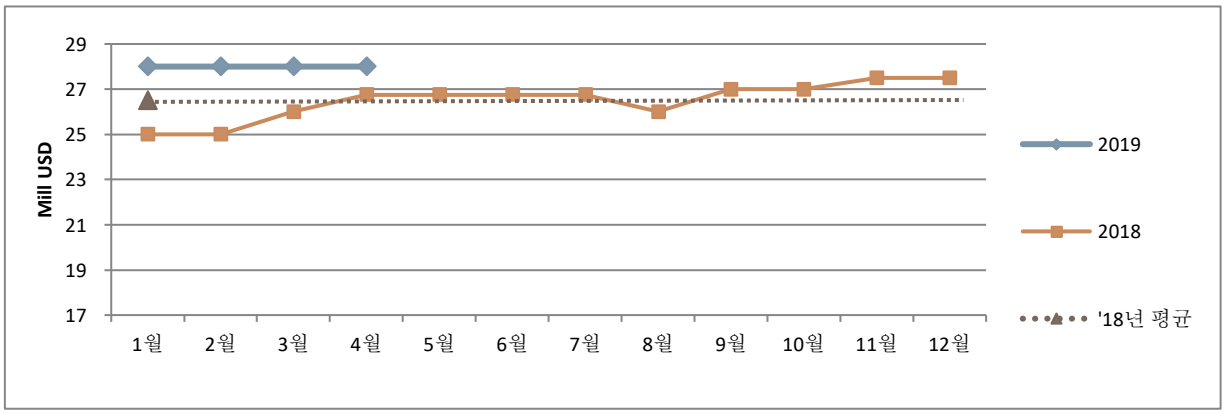
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-51K



Ⅲ. TANKER

Ⅳ-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DIYALA	320,596	2019	KOREA	B&W		88	Resale, Greek buyer (Thenamaris), T/C to Al-Iraqia
TANKER	NINAWA	320,596	2019	KOREA	B&W		88	
TANKER	DS SYMPHONY	150,000	2001	JAPAN	B&W		11.75	Greek buyer
TANKER	DS MELODY	150,000	2001	JAPAN	B&W		11.75	
TANKER	CAMELIA	111,928	2004	KOREA	B&W		14.3	Indonesian buyer (Soechi), DD fresh passed
TANKER	JANESIA ASPHALT VI (asphalt carrier)	6,033	2008	JAPAN	AKAS AKA		4.3	European buyer
OIL /CHEM	LEANDER	13,190	1999	GERMANY	MAK	2&3	4.7	U.A.E buyer (MAB)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

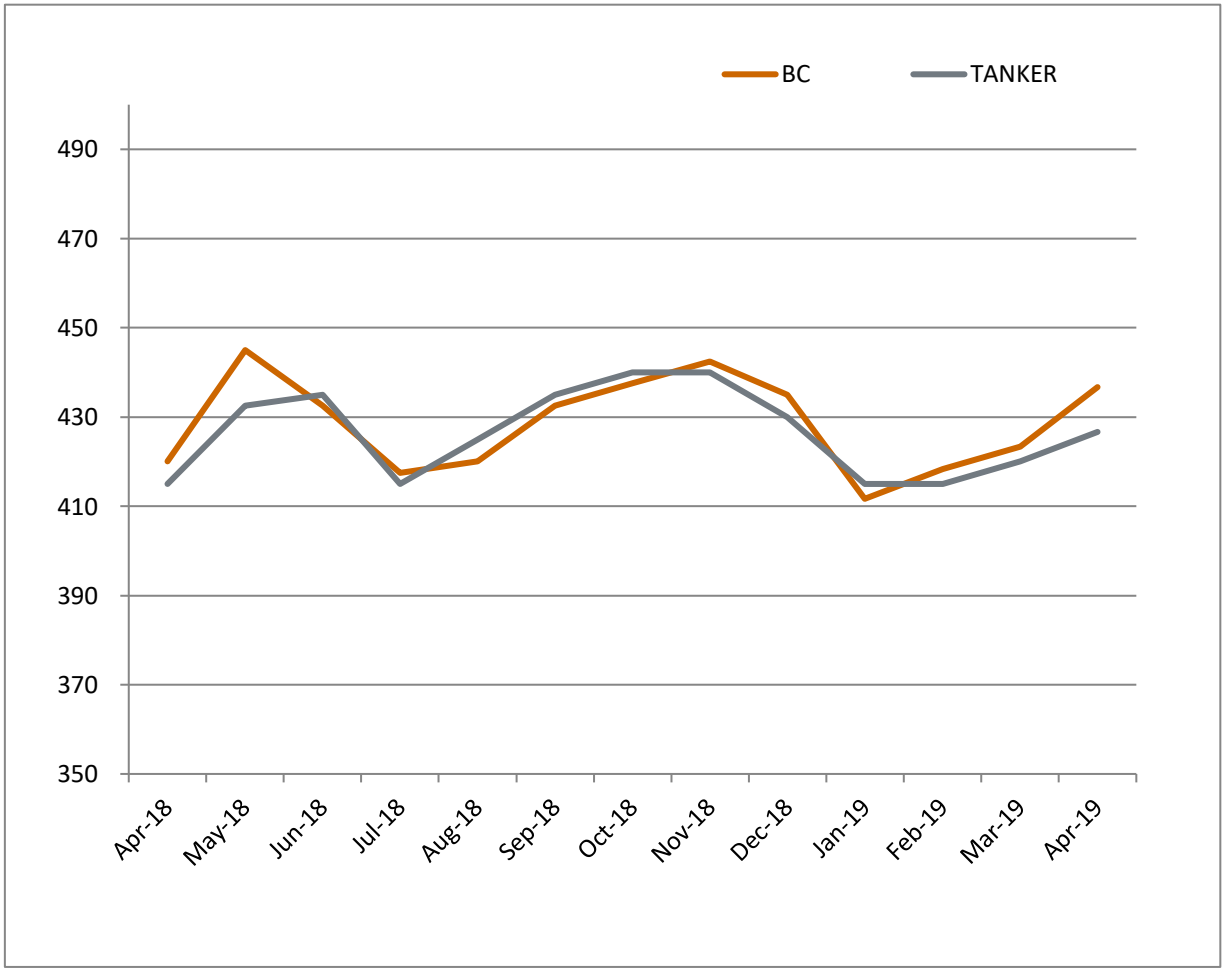
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	BRUSSELS BRIDGE	52,452	2011	KOREA	WART	4432	TEU	11	Greek buyer
CONT	HANSE FORTUNE	13,760	2006	CHINA	B&W	1118	TEU	4.5	Undisclosed buyer
MPP	BBC LOUISE (heavylifter)	12,100	2018	CHINA	B&W	813	TEU	18	German buyer, heavylifter with 2 x250t cranes

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)	증감율 (전년대비)
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)

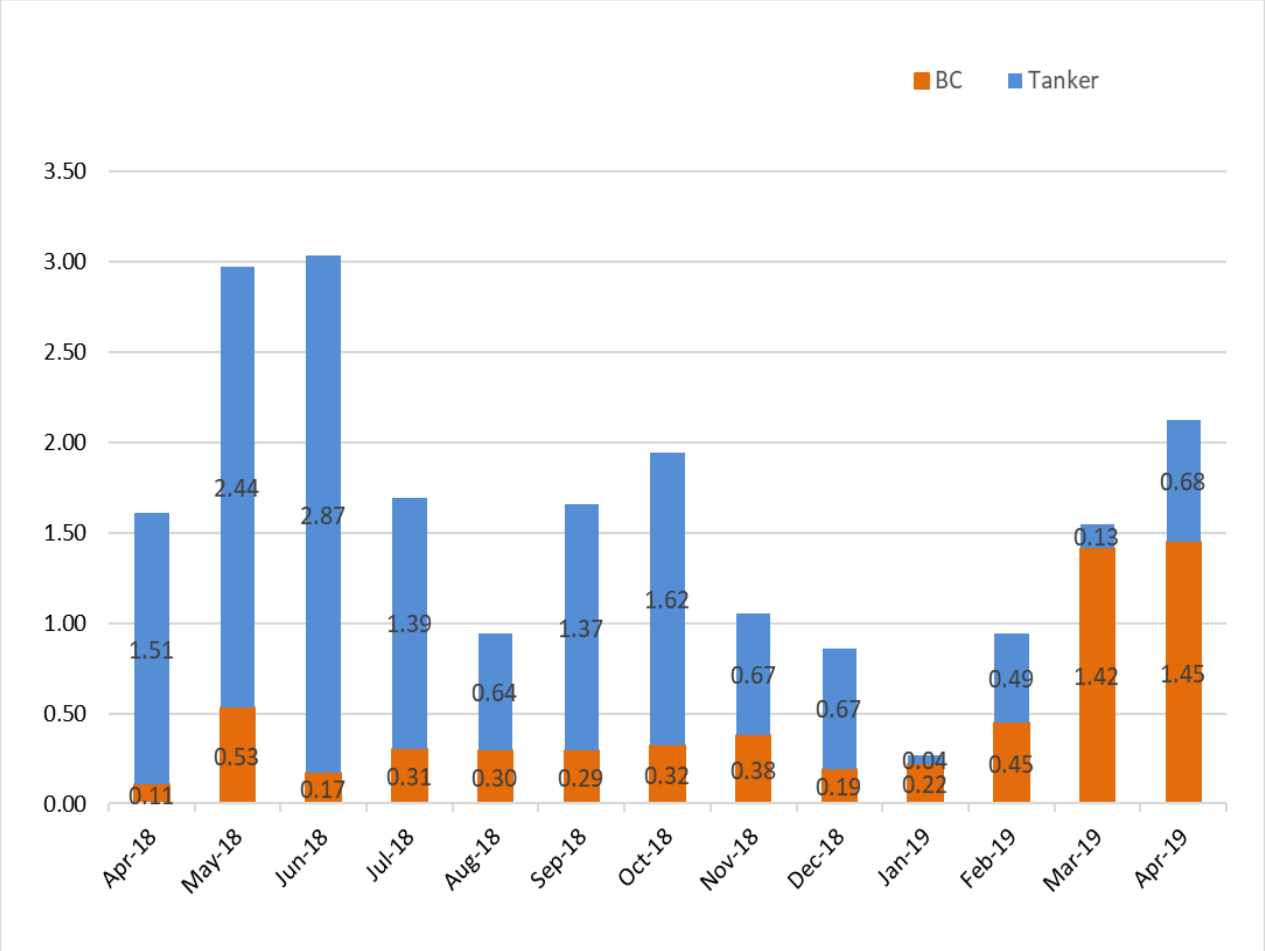


Ⅳ. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 4 월		2019 년 4 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	1.34	6.4%	28	14.4%	1.51	18	0.68	-55.0%	9	-50.0%
BC	4.20	112	3.54	84.2%	36	32.1%	0.11	8	1.45	1,280.0%	13	62.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅳ. DEMOLITION

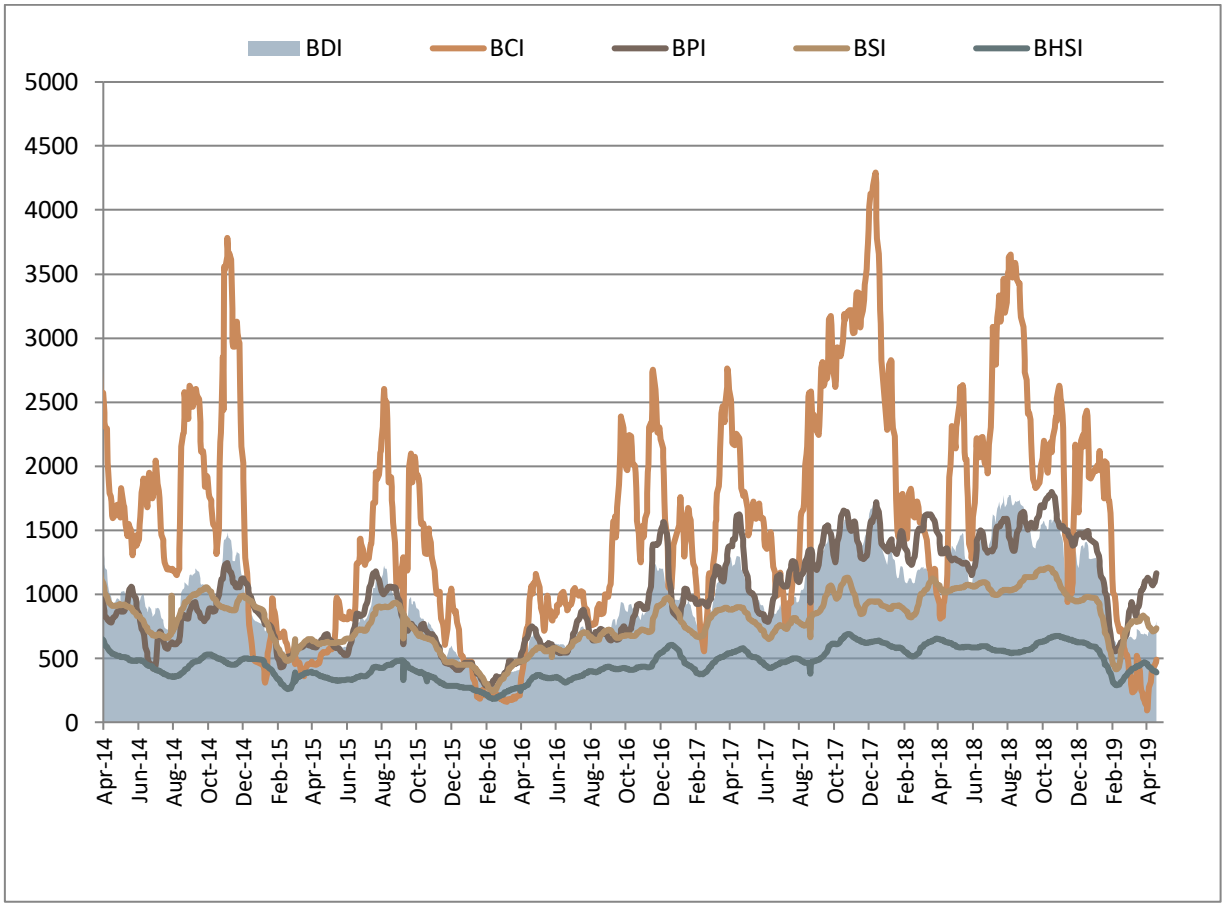
Ⅴ-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	CSK GLORY	173,044	20,997	2002	KOREA	B&W	458	AS IS Singapore, incl. ROB $458
BC	BLUEBELL	148,668	17,737	1996	KOREA	B&W	432	AS IS S.Korea
MPP	SINEGORSK	7,365	4,388	1991	SPAIN	B&W	450	full sub-conti option
TANKER	AGRA	306,009	43,030	1999	JAPAN	B&W	450	AS IS Singapore, incl ROB 900t
TANKER	TEXIS	40,727	9,467	1996	CROATIA	B&W	440	BANGLADESH

Ⅴ. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-04-26	2019-04-18	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	889	790	▲99.00	1774	290
BCI	783	490	▲293.00	4293	92
BPI	1186	1162	▲24.00	1796	282
BSI	780	732	▲48.00	1207	243
BHSI	389	390	▼-1.00	690	183



Ⅴ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	447.50	▲20.50	433.50	▲13.00	448.00	▲21.50
IFO180	480.00	▲12.00	467.00	▲4.00	496.50	▲17.50
MGO	631.50	▲4.50	621.00	▲18.00	647.00	▼-2.00
LSMGO	636.50	▲8.50	610.50	▲3.00	-	-

❖기준일 : 4 월 26 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-04-26	2019-04-19	CHANGE
미국 달러	1158.70	1136.20	▲22.50
일본 엔(100)	1038.77	1014.74	▲24.03
유로	1290.44	1276.80	▲13.64
중국 위안	171.88	169.84	▲2.04

❖최초고시, 매매기준율기준

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 패스트 트랙 (FAST TRACK)

■ 패스트트랙은 국내 정치에서는 국회에서 발의된 안건의 신속처리를 위한 제도라는 뜻을 갖고 있으며, 경제 분야에서는 일시적으로 자금난을 겪고 있는 중소기업을 살리기 위한 유동성 지원 프로그램을 가리키는 용어로 사용된다. 또 국제 분야에서는 미국 대통령이 국제통상협상을 신속하게 체결할 수 있도록 의회로부터 부여받는 일종의 협상특권을 지칭한다.

[시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 '선거제·공수처법, 마침내 패스트트랙 출발...최장 330 일內 처리'

동물국회에 잠시 주춤거렸던 패스트트랙 열차가 30 일 자유한국당의 강력한 반발 속에서도 재출발에 성공했다. 국회 사법개혁특별위원회가 전날(29 일) 전체회의를 열고 사법개혁 법안의 신속처리안건(패스트트랙) 지정을 한데 이어 정치개혁특별위원회도 차수변경 끝에 30 일 오전 전체회의에서 선거제 법안을 패스트트랙에 올렸다.

정개·사개특위가 패스트트랙으로 지정한 법안은 총 5 건이다. 정개특위에선 선거제 개편을 위한 공직선거법 일부개정법률안을, 사개특위는 백혜련 민주당 의원이 발의한 고위공직자범죄수사처(공수처) 설치 및 운영에 관한 법률안과 권은희 바른미래당 의원이 발의한 '고위공직자부패수사처 설치 및 운영에 관한 법안', 검경 수사권 조정 법안인 형사소송법 일부개정법률안, 검찰청법 일부개정법률안 등을 패스트트랙에 올렸다.

패스트트랙 열차가 우여곡절 끝에 국회 특위 터널에 들어섰지만 이날 막판까지 향방을 알 수 없을 만큼 롤러코스터를 탔다. 패스트트랙 정국의 캐스팅보트를 쥐고 있는 바른미래당이 전날 민주당에 자신들의 별도 공수처안을 함께 패스트트랙에 올려야 한다고 제안하면서 정국은 오리무중 상태에 접어들었다. 결과적으로 민주당이 수차례의 내부 논의 끝에 바른미래당의 제안을 받아들였지만 정치권에선 이날 종일 패스트트랙의 운명을 쉽사리 가늠하지 못했다.

여야 4 당이 최종 조율 끝에 패스트트랙 지정을 하기로 결정한 이후에도 진통은 계속됐다. 여야 4 당이 패스트트랙 지정을 시도하고 나서자 한국당이 당력을 총동원해 저지하고 나선 탓이다. 한국당은 정개특위와 사개특위가 열릴 것으로 예상됐던 국회 2 층과 4 층 회의장 앞에서 연좌농성을 하면서 회의 개의에 대한 저지에 나섰다.

Ⅵ. STL NEWS & INFORMATION

결국, 정개특위와 사개특위는 각각 국회 정무위원회와 문화체육관광위원회 회의실에서 열렸고 뒤늦게 회의장으로 몰려온 한국당 의원들의 반발 속에 패스트트랙 지정이 이뤄졌다.

이처럼 패스트트랙 열차가 다시 출발하게 되면서 선거제 개편과 사법제도 개혁안에 대한 국회 차원의 논의에 불이 붙게 됐다. 이들 법안에 대한 패스트트랙 지정이 이뤄지게 되면 소관 상임위는 법안 심사를 180 일 내에, 국회 법제사법위원회는 90 일 내에 마쳐야 한다. 또한 이 기간 내 상임위 심의와 의결이 끝나지 않더라도 자동으로 본회의에 올라오게 된다. 본회의에선 60 일 내에 찬반 표결을 해야 한다. 따라서 패스트트랙에 지정될 경우 최장 330 일 내에 법안 통과 여부가 결정된다.

상임위 절차를 간소화해서 패스트트랙 절차를 단축시킬 수도 있다. 정개특위에 재적위원 3 분의 1(6 명) 이상이 요구해 '안건조정위원회'를 구성하면 조정위원 3 분의 2 이상의 찬성으로 조정안을 의결해 전체회의에서 표결을 거칠 수 있다. 이럴 경우 소관 상임위 절차가 기존 180 일에서 90 일 이하로 줄어들 수 있다. 여기에 국회의장의 결심이 있을 경우 본회의 상정도 60 일 가량 아낄 수 있다. 이에 총 180 일 내에 처리가 가능하게 된다.

따라서 한국당이 패스트트랙에 반대했지만 결국 선거제 개편 및 사법개혁 논의에 동참할 수밖에 없게 되는 상황을 맞게 됐다. 특히 패스트트랙에는 한국당도 직접적으로 영향을 받게 되는 선거제 개편안이 포함돼 있다. 결국 논의를 함께 할 수밖에 없는 상황인 셈이다.

심상정 정개특위 위원장은 선거제 개편안을 신속처리안건으로 지정한 직후 "패스트트랙은 한국당을 포함한 여야 5 당의 합의로 선거제도를 이루자는 여야 4 당의 산물"이라며 "한국당도 적극 (논의에) 동참해달라"고 촉구했다.

정치권에선 패스트트랙 열차가 이날 천신만고 끝에 출발했지만 선거제 및 사법개혁 논의는 이제부터 시작이라는 분석이 나오는 이유다.

[출처: 뉴스원, 2019.04.30]

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

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)