

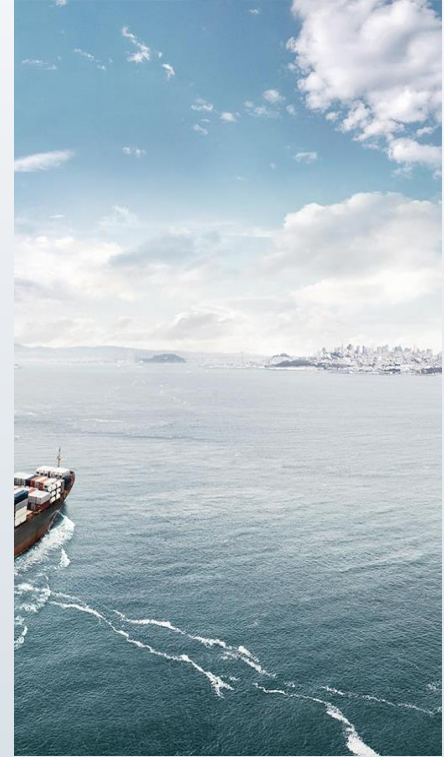


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.283

**Updated January 28, 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	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
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. '저유황유 공급' 바지선 부족...속 타는 해운업계

환경규제가 강화되면서 선박 연료유 전환에 따른 공급 불안 요소가 계속해서 나타나고 있다. 저유황유의 높은 가격은 점차 안정화를 찾을 것으로 관측되는 가운데 소규모 항만의 불완전한 연료 공급 체계로 해운선사들의 비용 부담 가중이 우려된다.

대부분의 해운선사는 초기 투자비용 부담이 높은 스크러버 대신 저유황유 사용을 선택했다. 선주협회에 따르면 국적선사는 규제 대응을 위해 저유황유 1121 만톤이 필요하다. 이중 327 만톤은 국내에서 공급받아야 하는 상황이다. 해운선사들은 안정적인 연료 공급을 위해 국내외 정유사와 저유황유 공급계약을 맺고 있다. 당초 업계에서 우려하던 대로 저유황유 가격은 높은 수준을 유지하고 있다. 저유황유는 지난 22 일 기준 톤당 646.5 달러로 지난달 초 550 달러에서 100 달러 가까이 상승했다. 이러한 추세는 공급량이 더욱 확대되면서 점차 안정화될 전망이다.

그러나 가격 안정화보다 물류 체계 개선이 더 시급하다. 현재 일부 서해항과 강원도 동해안 항구에선 저유황유 공급 문제가 나타나고 있다. 저유황유는 국내 정유사들의 주요 생산기지 울산, 여수, 대산 등에서 생산되며 연료유 저장 관리 시설은 부산항, 인천항 등 대형 항만 위주로 갖춰져 있다. 소규모 항만은 대형 항만에 비해 수요가 적기 때문에 연료유 공급 설비가 마련되기 어렵다. 이에 따라 소규모 항만에 기항하는 선박들은 급유선(벙커 바지선)을 통해 연료유를 공급받아야 한다.

이때 연료 품질에 대한 우려가 나온다. 일부 저유황유는 유동점이 높아 장거리 항해시 연료유가 굳는 문제가 발생한다. 이를 방지하기 위해선 선내 연료를 가열하는 히팅(Heating) 설비가 마련돼 있어야 한다. 특히 추운 겨울철에는 연료유가 굳는 현상이 종종 일어난다. 그러나 히팅 설비가 장착된 급유선을 찾기 힘들다. 이전에 사용하던 고유황유는 연료를 굳이 가열할 필요가 없었기 때문이다. 결국 해운선사들은 공급시설이 있는 곳을 찾아가 수급을 받아야 하는 실정이다.

이는 해운선사의 비용 부담과 운항 효율성 저하로 이어질 가능성이 높다. 해운업계 관계자는 "연료 공급을 위해 운항하다 항로를 이탈할 수 있는데 이때 항만 입항 비용이 늘어날 수 있다"면서 "또 입항 비용을 줄이기 위해 한번에 많은 연료를 공급받을 경우에는 화물적재 공간이 줄어드는 문제가 생긴다"고 지적했다.

## I . ISSUE & TREND

### 2. 무리한 운임 인상에... 해운 일자리 줄어든다

화물차업계에 일종의 물류 최저임금제도인 '안전운임제도'가 올해 처음 시행되면서 화물 운임이 최대 88% 뛰었다. 특히 환적화물 운임이 급등하면서 머스크 등 글로벌 선사들은 "한국을 떠날 수 있다"고 하고 있다. 정부는 글로벌 환적화물 2 위를 자랑하는 부산에서만 올해 중 약 5400 개의 해운업 일자리가 사라질 수 있다고 추산하고 있다. 화물업계에 무슨 일이 일어나고 있는걸까.

23 일 해운업계에 따르면 국토교통부는 지난해 12 월 중순 안전운임위원회를 열고 올해 1 월부터 모든 컨테이너는 KM 당 평균 2277 원, 시멘트는 KM 당 평균 957 원으로 최저운임을 결정했다. 위원회는 이에 따라 운임이 평균 12.5% 뛰었다고 밝혔지만 업계의 말은 다르다. 일반 컨테이너 운송운임은 기존보다 12.5~30%, 목적지까지 운송하던 도중에 목적지가 아닌 항구에서 다른 선박에 옮겨 실는 화물인 환적화물은 기존보다 평균 75% 넘게 인상됐다는 것이다.

안전운임제는 전국민주노동조합총연맹(민노총) 공공운수노조 화물연대가 몇 년째 요구했던 제도다. 기존의 시장 운송운임이 낮아 과속 등 안전 문제가 생기니 운임을 올려 달라는 것이다. 2018 년 4 월 개정된 화물자동차 운수사업법에 따라 2020 년부터 3 년간 시행한 뒤 지속 여부를 결정하는 일몰제로 반영됐다. 운송업계 관계자는 "정부가 실제 시장가격을 고려하지 않은 채 노동계가 요구한 수준의 운임으로 과도하게 가격을 정한 것"이라며 "최저임금제가 우리 경제·사회계에 큰 충격을 줬듯이 안전운임제는 화물업계에 큰 충격을 주고 있다"고 말했다.

안전운임을 결정하는 안전운임위는 4 명의 공익대표위원과 화주, 운수사업자, 화물차주 대표위원 3 명씩 총 13 명으로 구성된다. 운수사업자와 화주대표 일부는 운수사업자의 입장은 배제된 채 화물연대 목소리만 관철되고 있다며 지난해 12 월 회의에 불참했다.

안전운임의 급격한 상승으로 국내 항만 사업은 직격탄을 맞게 생겼다. 외국 선사들의 환적 물량이 올해 부산항에서만 약 61 만 TEU(1TEU는 20 피트짜리 컨테이너 1 개) 감소할 것으로 추정된다. 해운업계는 1TEU 당 약 0.009 명의 일자리가 만들어진다고 보고 있다. 61 만 TEU가 감소한다는 것은 해운업계의 일자리 약 5400 개가 사라질 수 있다는 뜻이다.

이미 글로벌 선사들은 한국에서 처리하는 환적화물을 인근 중국 및 홍콩 등의 항만으로 옮기는 방안을 검토하고 있다. 세계 1 위 해운선사인 머스크 관계자는 "운송비 부담을 줄이기 위해 다양한 방안을 검토 중"이라고 말했다.

## I . ISSUE & TREND

### 3. 미·중 무역분쟁 소강상태...해운업계 영향은?

미국과 중국의 무역분쟁이 1 단계 합의를 맺으며 소강상태에 접어들었으나 해운업계에 미치는 영향은 미미할 전망이다. 양국이 이제 1 단계 합의를 마친데다, 미국의 관세 인하폭도 적고 그대로 유지된 것도 있기 때문이다. 또 중국이 미국산 제품 수입을 늘린다고 했지만 합의사항을 충실히 이행할지도 미지수다.

이와 함께 중국이 미국 제품 수입량을 늘리면 한국의 대중국 수출량이 줄어들 수 있다는 우려사항도 나온다. 물론 양국이 곧장 2 단계 합의를 진행하는 등 긍정적인 모습들도 보이나 여기서는 더 민감한 사안들이 다뤄질 것이 보여 완전한 긴장해소를 위해선 시간이 좀 더 필요할 것으로 예상된다.

20 일 관련업계에 따르면 도널드 트럼프 미국 대통령은 지난 15 일 백악관에서 중국 고위급 무역협상 대표인 류허 부총리와 1 단계 무역합의문에 서명했다. 중국은 향후 2 년간 총 2000 억달러 규모의 미국산 상품과 서비스를 추가 구매하기로 했다. 또 지식재산권 보호 강화 및 중국 금융시장 개방 확대 등도 합의했다.

미국은 중국산 제품 150 억달러 어치에 대한 15% 관세 부과 계획을 철회하고 기존 1200 억달러 규모의 중국 제품에 매겨온 관세 15%를 7.5%로 줄이기로 했다. 다만 2500 억달러 규모의 중국 제품에 부과하고 있는 관세 25%는 유지한다.

양국의 합의가 해운업에 미치는 영향은 크게 없을 전망이다. 미국의 관세 인하폭이 그리 크지 않고 오히려 관세가 그대로 유지되는 것도 있기 때문이다. 또 미국과 패권다툼을 벌이고 있는 중국이 미국이 요구대로 수입량 확대를 순조로이 이행할지도 의문이 제기된다.

중국이 계획을 순조로이 이행하는 것도 한국엔 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 중국이 미국산 제품 수입량을 늘리기 위해선 기존에 타국에서 수입하는 양을 줄여야 한다.

양국은 중국의 1 단계 합의에 이어 2 단계 합의에 곧장 나서기로 했다. 하지만 2 단계에서는 1 단계에서 다뤄졌던 사안들보다 더 민감한 부문들이 논의되는 만큼 완전한 해결을 위해선 시간이 더 필요해 미·중 무역분쟁에 따른 해운업황 부진은 당분간 지속될 것으로 예상된다.

## I. ISSUE & TREND

### 4. 우한폐렴 공포, 전세계 금융시장 출렁

'우한폐렴'으로 불리는 중국발 신종 코로나바이러스 공포로 세계 주요 증시와 유가가 일제히 급락했다. 이번 사태가 중국 경제에 큰 타격을 주고, 여행산업 등 업종에 악영향을 미칠 것이라는 우려에서다.

◇ 세계증시 급락 : 27 일(현지시간) 로이터통신 등에 따르면 미국 뉴욕증시는 우한폐렴으로 미국 여행주와 소비주가 큰 타격을 받을 것이란 전망에 일제히 급락했다. 이날 다우지수는 전거래일 대비 1.57% 하락한 2 만 8535.80 을, S&P500 지수는 1.57% 하락한 3243.63 을, 나스닥은 1.89% 급락한 9139.31 을 각각 기록했다.

특히 다우지수는 올해 상승분을 모두 반납했다. 항공주와 여행주가 하락을 주도했다. 항공주 지수는 3.3% 급락했다. 라스베이거스 리조트인 샌스와 원리조트도 각각 6.8%, 8.1% 급락했다. 이외 소비가 줄 것이란 우려로 대형 소비주도 하락을 면치 못했다. 나이키와 에스테 로더가 각각 3%, 5% 급락했다. 영국 FTSE 100 지수와 범유럽지수인 STOXX 600 도 각각 2.3%씩 급락했다.

앞서 27 일 마감한 일본 증시도 급락했다. 이날 일본 닛케이지수는 전거래일보다 2.03% 급락한 2 만 3343 포인트를 기록했다.

◇ 국제유가도 급락 : 소비 위축으로 석유 수요가 줄어들 것이란 우려로 국제유가는 5 거래일째 급락하며 석달 만에 최저치로 떨어졌다.

이날 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 2 월 인도분 서부텍사스산원유(WTI)는 전 거래일보다 배럴당 1.05 달러(1.9%) 떨어진 53.14 달러에 거래를 마쳤다. 지난해 10 월 15 일 이후 3 개월여 만에 가장 낮은 수준이다. 국제유가의 기준물인 3 월물 브렌트유는 런던 ICE 선물거래소에서 이날 밤 10 시 기준 1.74 달러(2.9%) 내린 58.95 달러에 거래됐다.

◇ 안전자산인 금은 상승 : 이에 비해 대표적 안전자산인 금 가격은 올랐다. 이날 뉴욕상업거래소에서 2 월물 금은 전장보다 0.64% 상승한 1581.90 달러를 기록했다.

일본 미쓰비시 UFJ 금융그룹의 통화 전문 애널리스트 리 허드먼은 "신종 코로나바이러스는 최근 몇달 간 개선될 조짐을 보인 세계경제와 제조업 부문을 후퇴시켰다"고 평가했다.



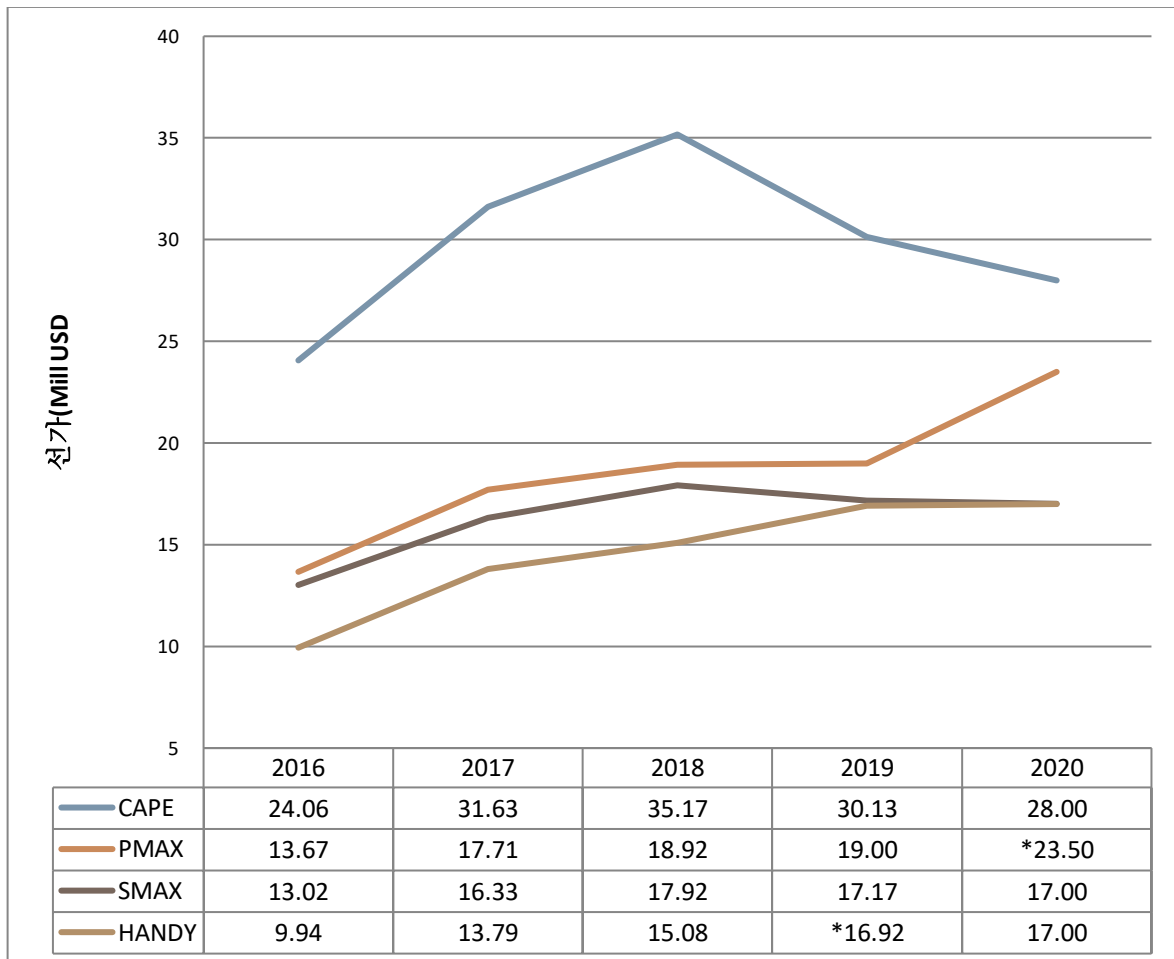
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Capesize 180K</b>	24.06	31.63	35.17	30.13	28.00
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-7.05%
<b>Kamsarmax 82K</b>	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.50
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	23.68%
<b>Supramax 58K</b>	13.02	16.33	17.92	17.17	17.00
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-0.97%
<b>Handysize 37K</b>	9.94	13.79	15.08	*16.92	17.00
*'18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	0.49%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

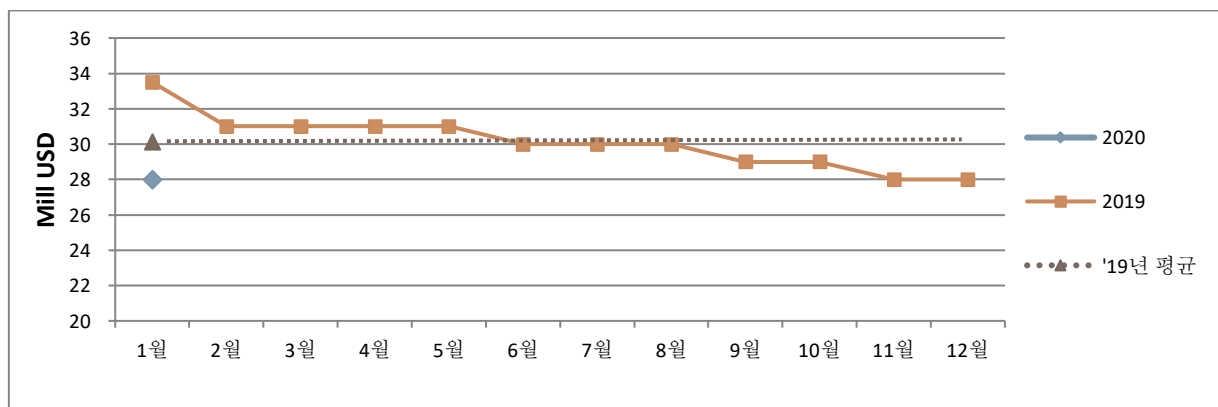




## II . BULK CARRIER

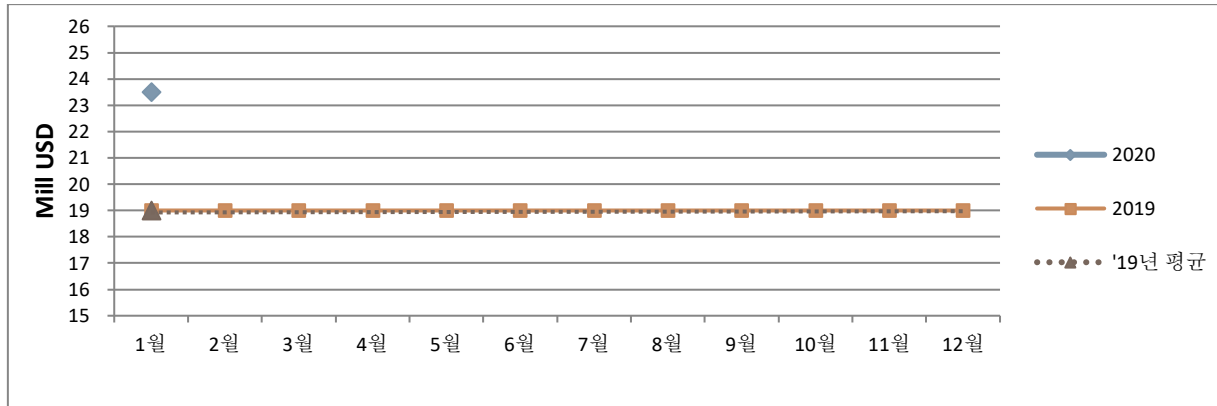
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00						28.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-16.4%						-7.1%
	KMAX 82K	선가	23.50						23.50
		전월대비	23.7%						-
		전년대비	23.7%						23.7%
	SMAX 58K	선가	17.00						17.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-5.6%						-1.0%
HNDY 37K	선가	17.00						17.00	
	전월대비	3.0%						-	
	전년대비	0.0%						0.5%	
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

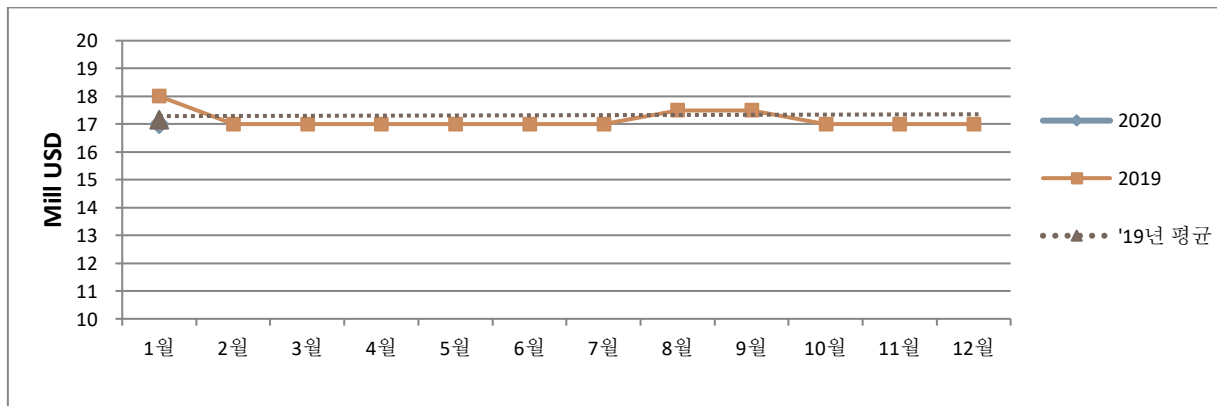


## II . BULK CARRIER

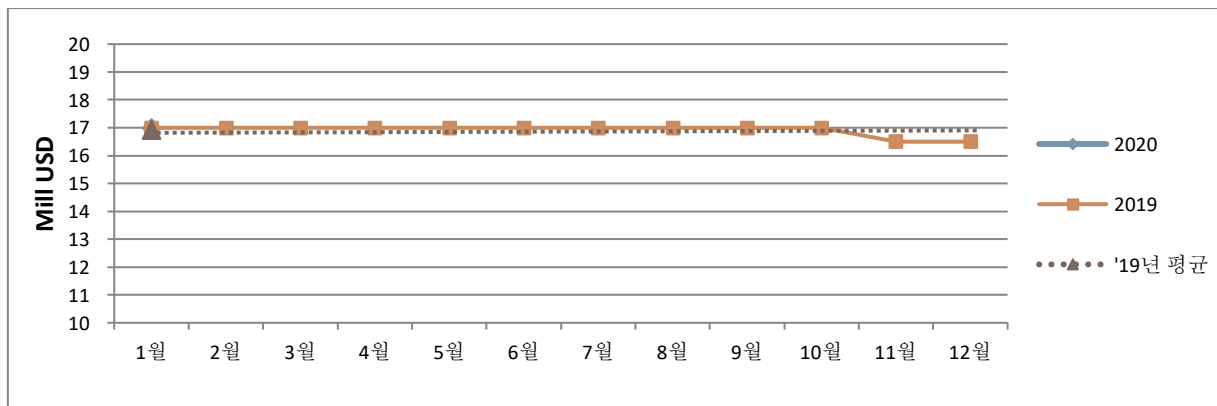
### □ Kamsarmax \*'19년까지는 76K 기준



### □ Supramax



### □ Handy







## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ALEX A	50,399	2002	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.5	Far Eastern buyer
BC	NORDIC BARENTS	43,732	1995	KOREA	B&W	C 4x25t	4.5	Russian buyer

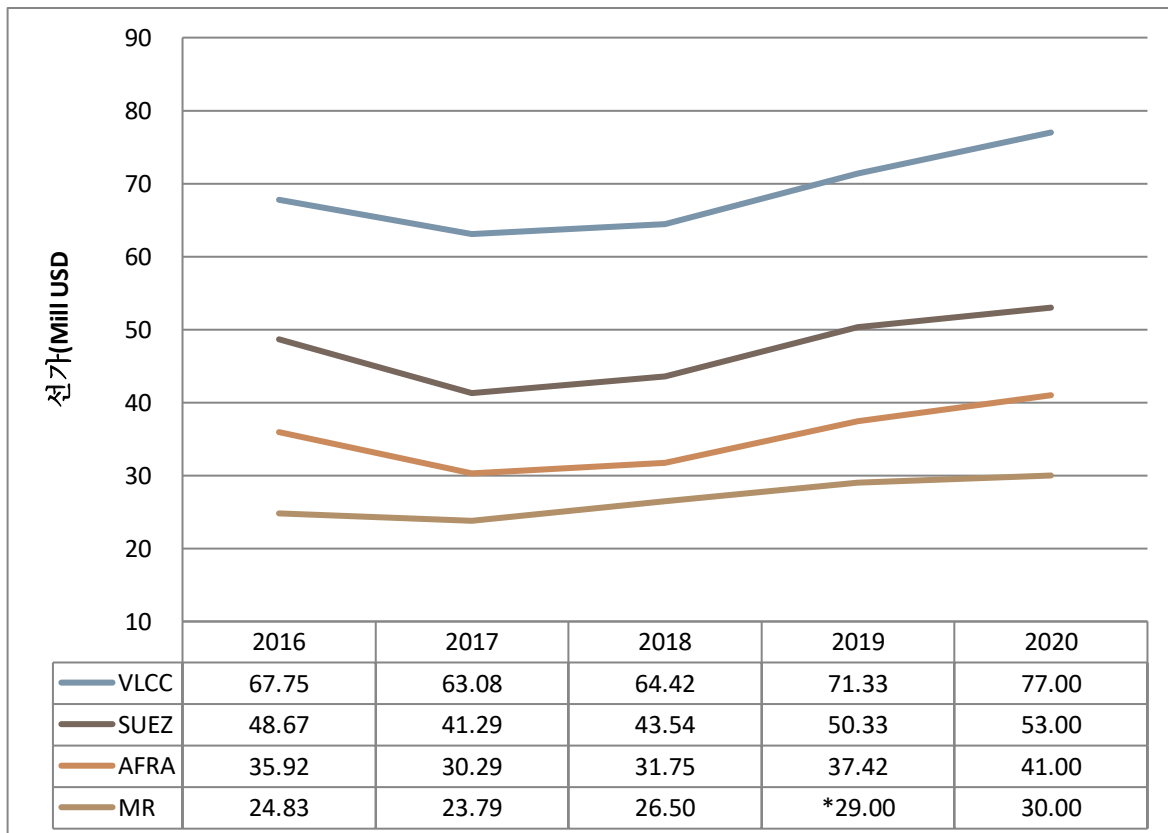
## III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	77.00
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.94%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	53.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	5.30%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	41.00
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	9.58%
MR 51K <small>*18 년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.00
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	3.45%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.92	12.42	11.77	10.90	10.50
	10.45%	-10.78%	-5.20%	-7.43%	-3.63%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

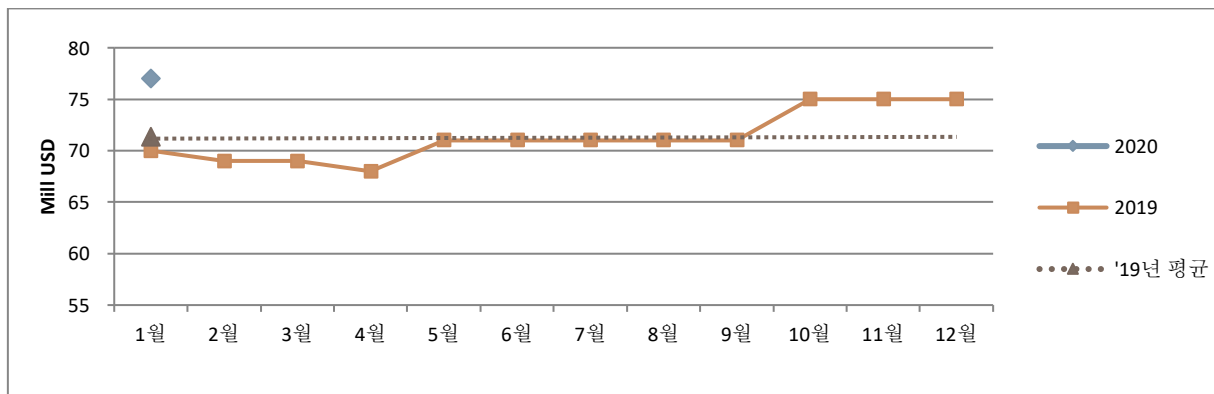




## III. TANKER

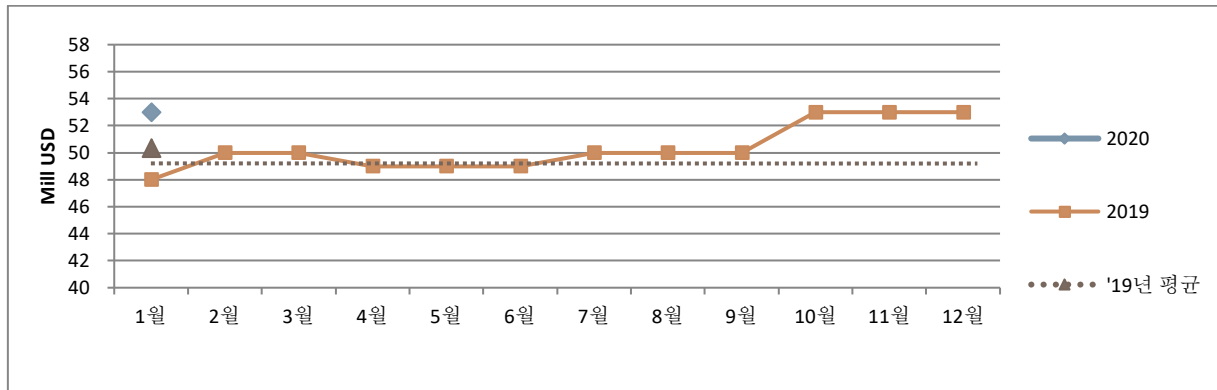
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2020	VLCC 310K	선가	77.00					77.00
		전월대비	2.7%					-
		전년대비	10.0%					7.9%
	SUEZ 160K	선가	53.00					53.00
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	10.4%					5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00					41.00
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	17.1%					9.6%
	MR 51K	선가	30.00					30.00
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	7.1%					3.4%
CHEM IMO2 13K	선가	10.50					10.50	
	전월대비	0.0%					-	
	전년대비	-4.5%					-3.6%	
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
	CHEM	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	10.90

### VLCC-310K

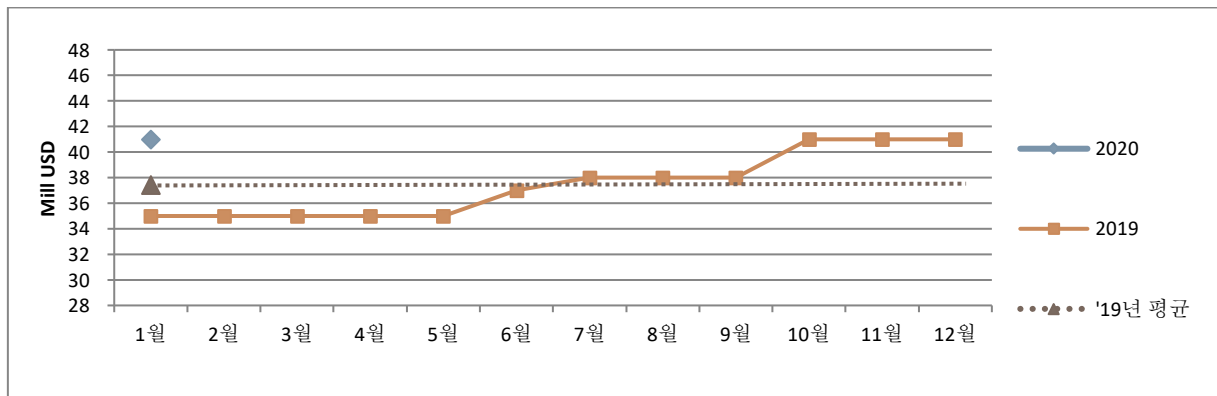


### III. TANKER

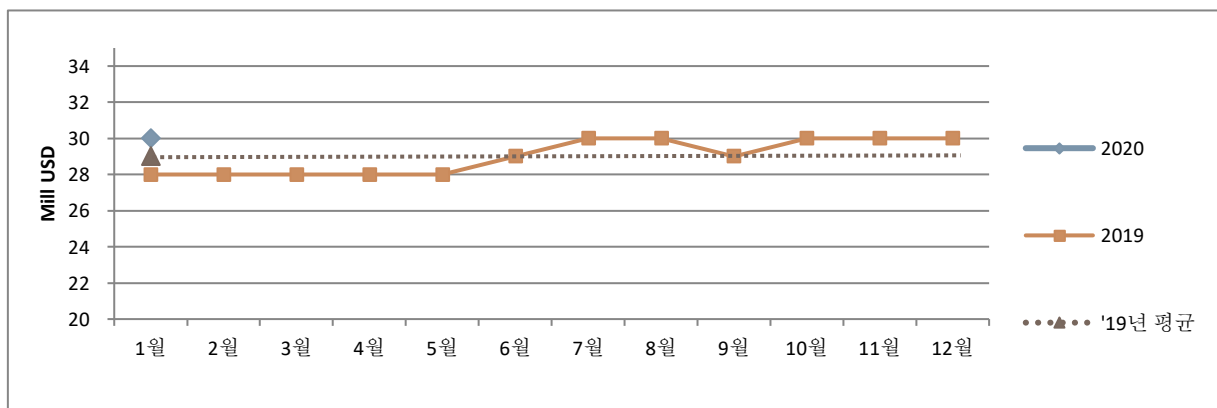
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MADISON ORCA	320,054	2010	KOREA	WART		50	Undisclosed buyer, converted from VLOC to VLCC
TANKER	AGIOS NIKOLAS	318,980	2019	KOREA	B&W		106.5	Undisclosed buyer
TANKER	CAPE BELLAVISTA	159,453	2002	KOREA	B&W		21	German buyer
TANKER	CAPE BAXLEY	159,391	2003	KOREA	B&W		21	
TANKER	FINESSE	149,994	2003	JAPAN	SULZ		21.75	Undisclosed buyer
TANKER	NEGISHI MARU	106,650	2005	JAPAN	B&W		17.75	Undisclosed buyer
TANKER	POMER	52,579	2011	CROATIA	WART		24.5	Norwegian buyer (Champion Tankers), Bank Sale
TANKER	JAL SUNAYNA	46,866	2004	JAPAN	B&W		9.9	UAE buyer (Marshal Shipping), old sale
OIL/CHEM	POMER	52,579	2011	CROATIA	WART	2	24.5	Norwegian buyer (Champion Tankers), Bank Sale
OIL/CHEM	GHETTY BOTTIGLIERI	40,165	2002	KOREA	B&W	2	28	Chinese buyer
OIL/CHEM	MARIELLA BOTTIGLIERI	40,166	2002	KOREA	B&W	3		
OIL/CHEM	MANUELA BOTTIGLIERI	40,165	2002	KOREA	B&W	3		
OIL/CHEM	ALESSANDRA BOTTIGLIERI	40,165	2002	KOREA	B&W	2		
OIL/CHEM	KOWIE	16,886	2010	CHINA	B&W	2	9	Chinese buyer

### III. TANKER

OIL/CHEM	LIAN RUN 168 (stst)	4,382	2015	CHINA	Chinese	2	6	Chinese buyer, auction sale
LPG	GASCHEM BREMEN	26,645	2010	KOREA	MAN		26.8	
LPG	GASCHEM STADE	26,618	2010	KOREA	MAN		26.8	German buyer (Hartmann Schiffahrts)
LPG	GASCHEM HAMBURG	26,599	2010	KOREA	MAN		26.8	

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	YM UTOPIA	103,614	2008	TAIWAN	B&W	8241	TEU	28-29	Greek buyer (Danaos)

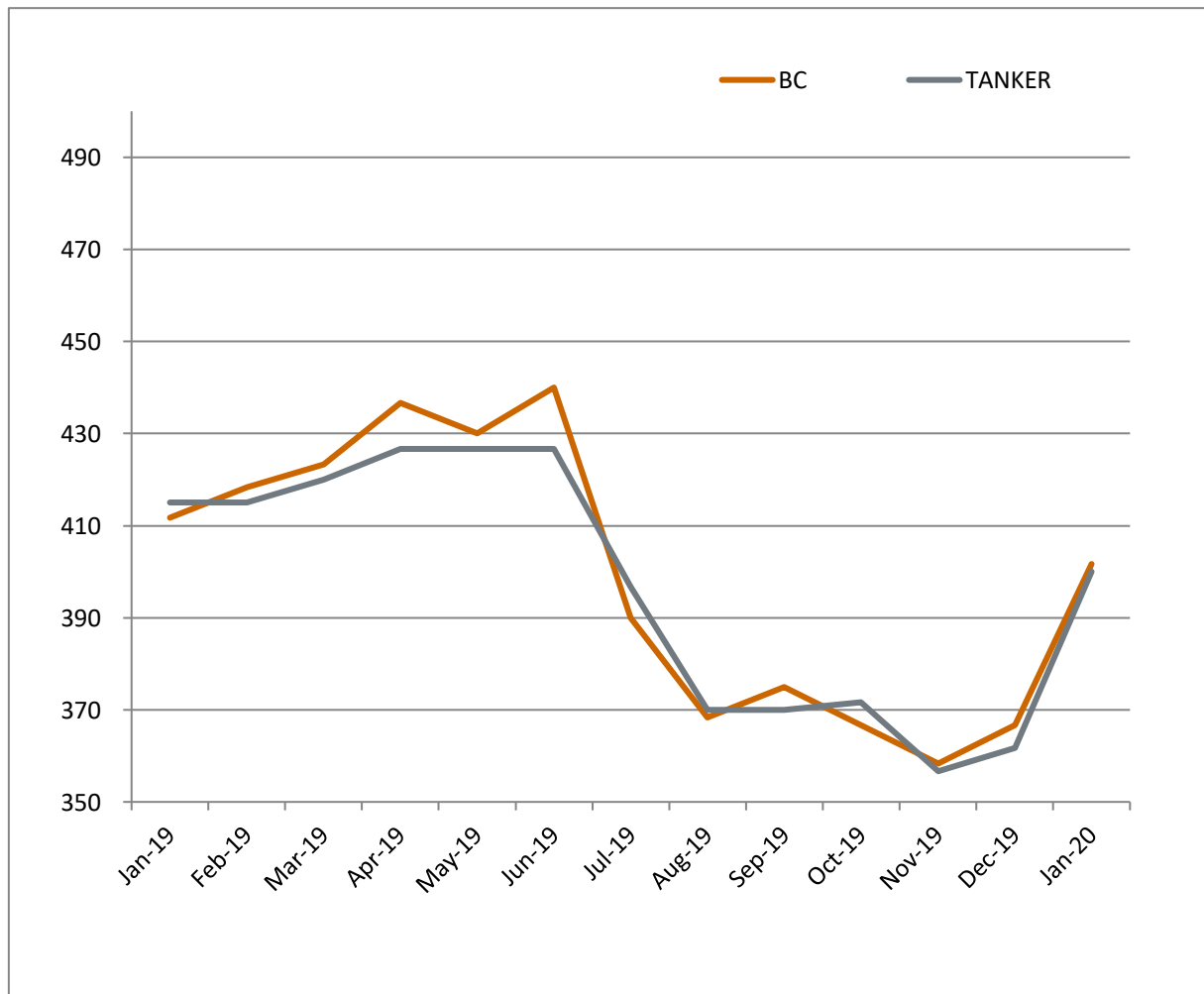


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 1 월	2020 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	400.00	0.9%	415.00	400.00	10.6%	-3.6%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	401.67	0.7%	411.67	401.67	9.5%	-2.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



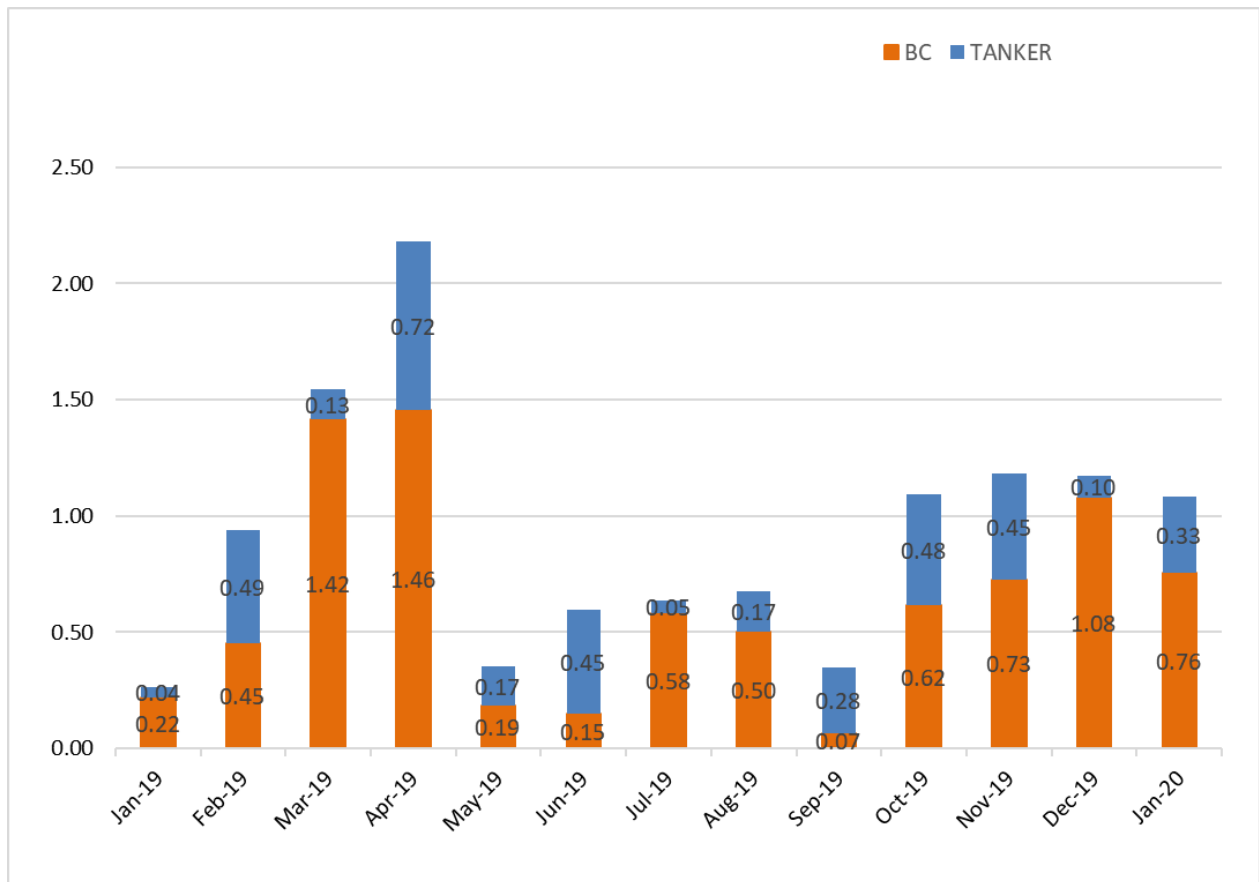


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2019 년 1 월		2020 년 1 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	3.54	17.0%	97	49.7%	0.04	4	0.33	643.2%	12	200.0%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	0.22	5	0.76	243.4%	8	60.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)







## IV. DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

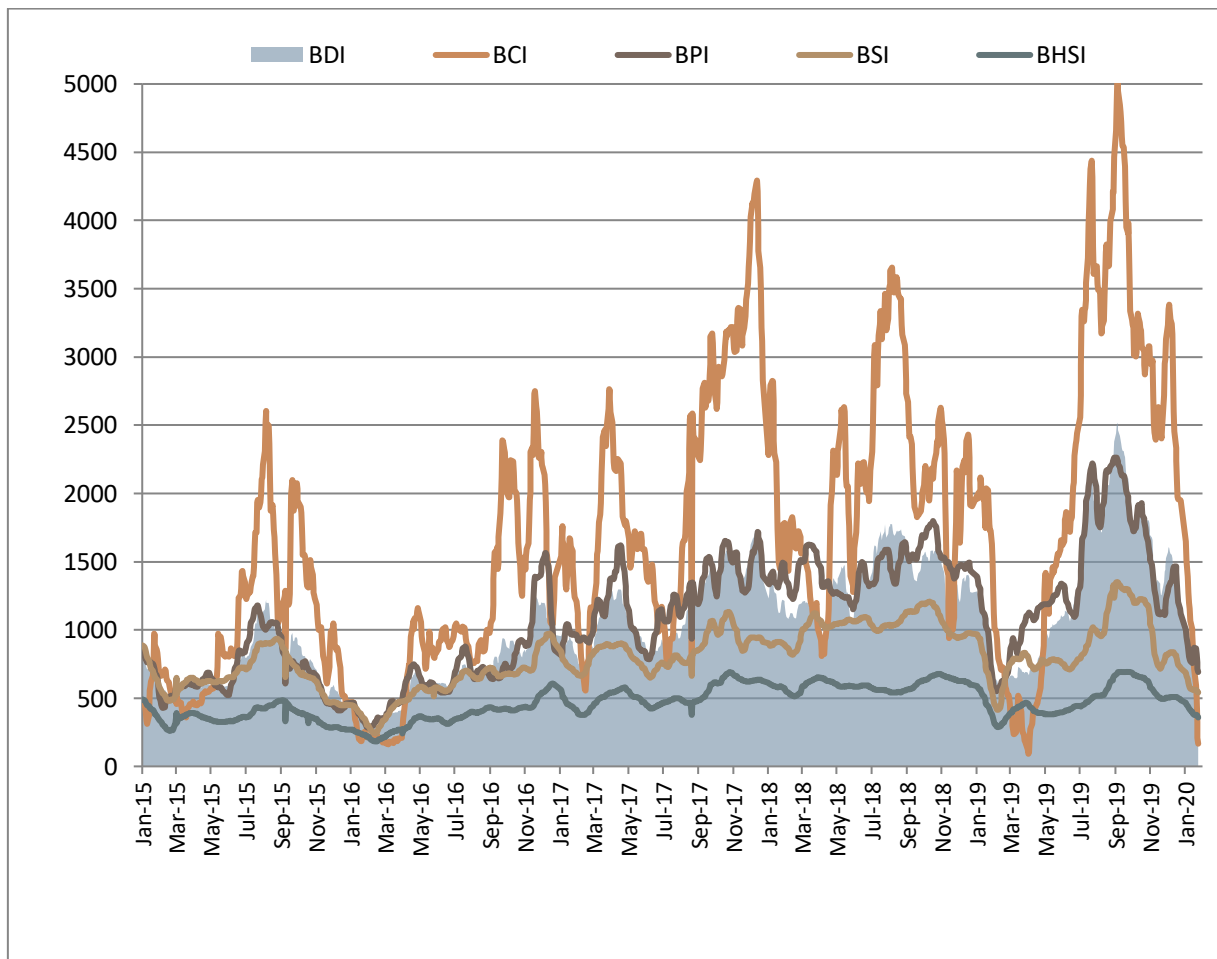
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	MARIA A. ANGELICOUSI	169,163	22,016	2001	KOREA	MAN	408	AS IS Singapore
BC	ULA	37,227	8,040	1982	KOREA	B&W	385	INDIA or PAKISTAN
BC	JIN XING	22,782	5,355	1985	JAPAN	MITSU	360	BANGLADESH
TANKER	JI TAI NO. 8	5,379	2,091	1982	JAPAN	MITSU	369	BANGLADESH



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2020-01-24	2020-01-17	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	557	754	▼-197.00	2518	290
BCI	165	712	▼-547.00	5043	92
BPI	691	870	▼-179.00	2262	282
BSI	543	560	▼-17.00	1351	243
BHSI	360	379	▼-19.00	692	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	369.00	▲3.00	310.00	▲11.50	346.50	▲12.00
IFO180	384.00	▲5.00	342.00	▲24.00	390.00	▲5.00
MGO	642.00	▼-27.00	527.00	▼-22.50	575.00	▼-20.50
LSMGO	629.00	▼-30.00	529.00	▼-21.50	-	-
VLSFO	627.50	▼-28.00	510.50	▼-21.00	554.00	▼-14.50

❖기준일 : 1 월 24 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2020-01-23	2020-01-17	CHANGE
미국 달러	1165.10	1159.60	▲5.50
일본 엔(100)	1060.87	1052.32	▲8.55
유로	1292.74	1291.39	▲1.35
중국 위안	168.69	168.35	▲0.34

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식사전] 신종 코로나바이러스 (2019-nCoV, 일명 우한폐렴)

2019년 12월 발생한 중국 우한 폐렴(신종 코로나바이러스 감염증)의 원인 바이러스로, 인체 감염 7개 코로나바이러스 중 하나다. 세계보건기구(WHO)는 2020년 1월 우한에서 집단발병한 폐렴의 원인이 신종 코로나바이러스로 확인됐다고 밝힌 데 이어, 해당 질환이 인간 대 인간으로 전염될 가능성을 완전히 배제할 수 없다고 발표했다.

신종 코로나바이러스(2019-NCOV)는 2019년 12월 발생한 중국 우한 폐렴(신종 코로나바이러스 감염증)의 원인 바이러스로, 인체 감염 7개 코로나바이러스 중 하나다. 2019년 말 처음 인체 감염이 확인됐다는 의미에서 '2019-NCOV'로 명명됐다. 세계보건기구(WHO)는 2020년 1월 중국 우한에서 집단 발병한 폐렴의 원인이 신종 코로나바이러스로 확인됐다고 밝힌 데 이어, 해당 질환이 인간 대 인간으로 전염될 가능성을 완전히 배제할 수 없다고 발표했다.

우리나라 질병관리본부는 중국이 학계를 통해 공개한 신종 코로나바이러스의 유전자염기서열을 입수해 분석한 결과, 박쥐 유래 유사 코로나바이러스와 가장 높은 상동성(89.1%)이 있음을 확인했다. 아울러 사람 코로나바이러스 4종과의 상동성은 39~43%로 낮았으며, 메르스와는 50%, 사스와는 77.5%의 상동성이 나타났다. 코로나바이러스는 알파(ALPHA), 베타(BETA), 감마(GAMMA), 델타(DELTA) 등 4속(屬)으로 분류되는데, 우한 폐렴의 원인이 된 신종 코로나바이러스는 베타(BETA)군에 속한다.

한편, 코로나바이러스는 아데노·리노바이러스와 함께 사람에게 감기를 일으키는 3대 바이러스 중 하나다. 이는 동물과 사람 모두에게 감염될 수 있는데, 인간 활동 영역이 광범위해지면서 동물 사이에서만 유행하던 바이러스가 생존을 위해 유전자 변이를 일으켜 사람에게로 넘어오기도 한다. 예컨대 사스(박쥐와 사향고양이)와 메르스(박쥐와 낙타)가 이에 해당한다. 현재까지 확인된 인체 전염 코로나바이러스는 총 7종으로 HCOV 229E, HCOV NL63, HCOV OC43, HCOV HKU1, SARS-COV, MERS-COV, 2019-NCOV가 이에 해당한다.

신종 코로나바이러스 증상과 치료는?

신종 코로나바이러스는 약 7~14일(추정)의 잠복기를 거친 뒤 발열이나 기침, 호흡곤란 등의 증상이 나타난다. 이는 차도가 좋아지기도 하지만 일부에서 중증 폐렴을 유발할 가능성이 있어 주의가 요구된다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

따라서 발병 진원지인 중국 우한을 방문할 경우 현지 야생동물·가금류와의 접촉을 피하는 것은 물론 감염 위험이 있는 시장과 의료기관 방문, 발열·호흡곤란 등의 증상이 있는 사람과의 접촉을 피해야 한다.

질병관리본부에 따르면 중국 우한을 방문한 사람은 귀국 뒤 14 일 내에 관련 증상이 나타날 경우 질병관리본부 콜센터(1339)나 보건소 상담이 필요하다. 또 흐르는 물에 30 초 이상 손 씻기를 꼼꼼히 하고, 기침 등 호흡기 증상이 있을 경우 외출하거나 의료기관에 들를 때 마스크 착용 같은 예방 수칙을 지켜야 한다. 현재 신종 코로나바이러스를 치료할 백신이나 치료제는 따로 없다. 다만 환자 상태에 따라 바이러스 공격을 버틸 수 있게 돕는 항바이러스제, 2차 감염 예방을 위한 항생제 투여 등의 치료가 진행된다.

[출처 : 네이버 시사상식사전, PMG 지식엔진연구소]

◇ 관련기사 : 우한폐렴, 사스, 메르스 낳은 박쥐

28 일 독일까지 확진자가 발생하는 등 전 세계로 퍼지는 양상을 보이는 중국 우한 폐렴의 원인으로는 박쥐가 지목된다. 포유류인 박쥐는 이번 폐렴뿐 아니라 사스(SARS), 메르스, 에볼라 등 다양한 바이러스의 숙주로 추정된다. 광견병도 옮기는 박쥐를 우한 수산물 시장에서는 도살 처리했는데, 실제로 중국인들은 박쥐를 식용으로 먹는다. 박쥐는 중국 남방지역과 동남아시아에서 음식재료로 사용되지만 널리 먹는 음식은 아니다.

2002~2003 년 수백 명의 목숨을 앗아간 사스는 박쥐에 있던 바이러스가 사향 고양이로 옮겨진 뒤 이 사향 고양이를 통해 다시 사람에게 전파됐다. 2015 년 국내에서 큰 피해를 냈던 메르스는 박쥐가 갖고 있던 바이러스가 낙타로, 다시 인간으로 옮겨온 것으로 추정된다. 에볼라 바이러스는 과일박쥐가 숙주로 알려졌다. 서아프리카 주민들은 과일박쥐를 직접 먹거나 다른 야생 동물을 잡아먹는 바람에 에볼라에 감염됐다. 동남아시아에서 식재료로 쓰는 과일박쥐의 니파바이러스가 야자열매 수액을 오염시켜 사람으로 전파된 사례가 방글라데시에서 발생하기도 했다.

우한 폐렴을 낳은 코로나 바이러스는 1960 년대 처음 알려졌으며, 코와 콧구멍 그리고 목구멍을 통해 감염된다. 코로나 바이러스란 이름은 왕관과 비슷한 모양 때문에 붙여졌다.

[출처: 서울신문]



## 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)  
 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)