

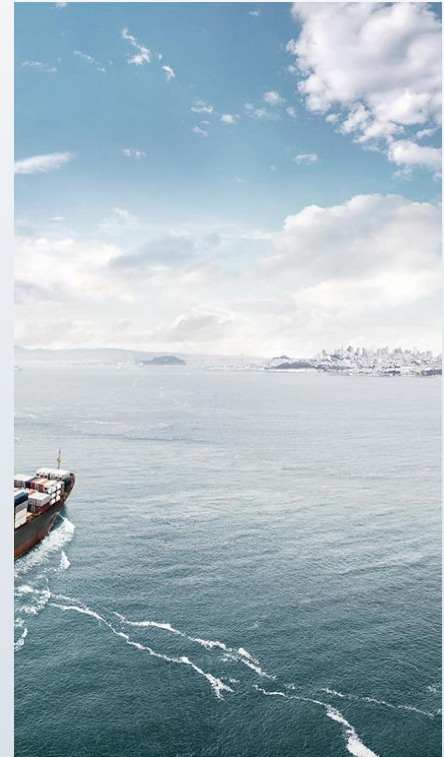


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.289

Updated March 10, 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	5
- BC Sales Report	
Tankers	9
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	13
Key Indicators	16
STL News & Information	18
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. "유가 폭락 불똥 툴라"...조선·해운 전전긍긍

시황 부진으로 고난을 겪고 있는 조선·해운업계에 겁악재가 닥쳤다.

코로나 19 사태 확산으로 중국의 원유 수요가 대폭 줄어들며 일감 확보에 어려움을 겪고 있기 때문이다. 조선업종은 코로나 사태에 따른 유가 급락으로 기대되던 고부가가치 해양설비 수주에 차질을 빚을 전망이다. 해운업종의 경우 유가 급락이 장기적으로는 이득이나, 원채 과잉공급 및 수요부진 상황에 코로나 사태까지 장기화 조짐을 보이고 있어 조기 실적 개선은 꿈도 못 꾸고 있다.

10일 한국석유공사에 따르면 지난 9일 기준 미국서부텍사스산원유(WTI) 가격은 배럴당 31.13 달러로 전일 대비 10.1% 급락했다. 브렌트유 가격은 10.9% 하락한 배럴당 34.36 달러로 집계됐다.

중동 두바이유는 15.7% 하락해 배럴당 32.87 달러로 나타났다. 국제유가가 30 달러 선으로 떨어진 것은 지난 2016년 4월 이후 처음이다. 국제유가 급락은 최대 원유 소비국인 중국이 코로나 19 사태로 공장가동 중단 및 내수부진 등에 빠지며 원유 수요가 대폭 줄어들었기 때문이다.

이와 함께 최근 오펙+(오펙 회원국들과 러시아 및 카자흐스탄 등 비회원국 모임)에서 1년간 150만 배럴 수준 추가 감산이 무산된 점과 사우디아라비아의 증산 및 공급가격 하락 결정은 하락세에 불을 지폈다.

물론 최근 들어 중국공장이 재가동되는 등 원유 수요 확대에 대한 기대감이 나오곤 있으나 아직 코로나 사태가 종식되지 않은 데다, 오히려 세계 각국으로 퍼져나가며 글로벌 경기에 악영향을 미치고 있어 회복까진 시간이 필요할 전망이다.

시장에서는 이 같은 추세에 더해 사우디가 생산량을 완전히 회복할 경우 유가는 배럴당 25~30 달러까지 하락할 수 있다고 분석했다.

조선업계는 저유가 추세가 장기화되면 기껏 살아난 고부가가치 해양설비 발주세가 다시 주춤할 수 있다. 해양설비가 수익성을 거두기 위해선 최소 유가가 60 달러 이상을 유지해야 한다. 하지만 현재 같은 하락추세가 지속되면 선주들은 기존 발주 계획을 연기할 수밖에 없다.

해운업계는 유가 급락이 호재이기는 해도 워낙 수요가 침체돼 있는 상태여서 당장 영향은 없다는 입장이다.

I. ISSUE & TREND

다만 코로나 사태 장기화로 원유 수요도 지속 감소하면 유조선 일감도 줄어들어 불안하기는 마찬가지다. 물론 유가 하락으로 선박 연료비 부담은 완화할 수 있으나, 외부적 요인에 따른 단기적 급락은 업계에 큰 영향을 미치기 어렵다.

선주들이 많은 해운사들의 이러한 분위기는 자연 조선업계에도 악영향을 끼치게 된다.

해운업계 관계자는 "코로나 사태가 쉽게 진정될 기미를 보이지 않으며 여러 부분에서 악재"라며 "일단 사태 추이를 지켜보고 있는 중"이라고 말했다.

2. UPA, 코로나 19 피해 해운·항만업계 지원대책 마련

울산항만공사(UPA)는 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 피해 최소화를 위해 지역 해운·항만업계 지원대책을 마련했다고 8 일 밝혔다.

UPA 는 항만 물동량 감소로 어려움을 겪는 검수업, 항만용역업 등 항만 연관사업체를 대상으로 6 개월간 부지 사용료의 50%를 감면해주기로 했다. 항만배후단지 입주업체의 경우 10%, 그 중 중소기업은 20% 수준으로 6 개월 임대료를 감면한다. 여러 화주의 화물을 취급하는 부두운영사(전용부두 제외)는 전년 동 분기 대비 물동량이 15% 이상 감소시 6 개월간 임대료의 10%를 감면할 방침이다.

컨테이너 환적 물동량 유치를 위해 긴급지원 내역을 신설하고 전년 대비 컨테이너 환적 물동량이 50% 이상 증가한 선사에는 인센티브 지급을 확대한다.

UPA 는 코로나 19 장기화에 대비해 항만 정상운명을 위한 지원대책도 마련했다.

컨테이너 장치율 초과에 대비해 공 컨테이너 임시 야적장을 확보하고, 대체 장치장 사용시 사용료의 50%를 감면 지원한다. 항만 내 확진자 발생 등으로 대체인력 투입 또는 대체장비 임대시 해당기간 동안 보조금을 지급하고, 피해기업에 근로자 고용유지지원금을 월 최대 198 만원까지 지원할 계획이다.

현재 운영 중인 상생펀드인 'UPA 동반성장 협력대출' 규모도 현재 30 억원에서 60 억원으로 확대해 수혜기업을 늘리기로 했다.

해운·항만 중소기업 1 곳당 최대 3 억원까지 대출 금리 감면 혜택을 제공한다.

I . ISSUE & TREND

아울러 울산항운노조, 도선사회, 경비보안근무자 등 항만근로자에게 방역마스크, 손소독제 등 방역물품을 긴급 지원하고 항만구역을 수시로 방역하고 있다.

UPA 고상환 사장은 "코로나 19로 어려움을 겪고 있는 해운·항만업계의 피해를 최소화하고 실질적인 지원을 위해 노력하겠다"며 "울산항 관계기관·단체, 기업체와 유기적인 협업체계를 유지해 지역사회 내 코로나 19 확산 방지에도 최선을 다하겠다"고 말했다.

3. 조선·자동차, 생산·수주 '충격'...국제유가 급락까지

코로나 19(COVID-19) 여파가 실물경기에 미치는 영향이 확대되고 있다. 특히 조업 정상화가 늦어지면서 중국과 한국에 생산기지를 지니고 있는 기업들의 활동에 제약이 커졌는데 특히 조선과 자동차 등 중공업 업종의 생산·수주지연과 취소가 잇따르고 있어 우려된다.

9일 증권업계에 따르면 최근 중국과 한국의 조선사들은 수주한 선박 건조가 쉽지 않다고 보고 선주들과 납품기한 연장 등을 논의하는 상황이다.

중국 양지장조선은 올해 20척의 선박을 건조한다는 목표인데 현재 인력의 20~30%가량만 복귀한 것으로 전해졌다.

최광식 하이투자증권 연구원은 "양지장조선이 건조목표 달성을 위해서는 3월 말까지 최소 80%의 인력이 복귀해야 하는 것으로 안다"며 "선주들이 시운전이나 명명식에 참석할 수 없어 인도와 잔금 수령에 문제가 발생할 수 있다"고 말했다.

이어 "한국과 중국으로의 코로나 19 확산으로 엔진 등 주요 자재 공급차질도 걱정되는 상황"이라며 "삼성중공업도 선주사에 불가항력을 통보한 것으로 확인됐다"고 덧붙였다.

삼성중공업(5,420원 60 1.1%)의 경우 중국공장의 생산 차질과 관련해 발주처에서는 증빙서류를 요구한 것으로 전해졌다. 일반적인 회의와 미팅은 화상통화로 대체되고 있으나 디테일한 논의가 이뤄져야 하는 기술협의를 대면회의가 필수적이라 어려움이 크다는 지적이다. 여기에 국제유가가 급락한 것도 단기적으로 부담이 되고 있다. 현지시간 6일 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 4월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 배럴당 10.1% 급락한 41.28달러에 거래를 마쳤다. 2016년 8월 이후 최저치다.

I . ISSUE & TREND

OPEC+(OPEC 회원국과 비 OPEC 산유국 연합체) 등 산유국들이 코로나 19 에 따른 원유시장 침체에 대응하기 위해 5 일(현지 시각) 추가감산을 논의했지만 합의에 실패한 결과다. 이에 따라 한국 조선업계의 비중이 높은 LNG 선의 수요도 줄어들 가능성이 있다.

자동차 산업은 가장 큰 타격을 입고 있는 분야다. 2 월 중국의 자동차 판매는 전년 동기대비 80% 하락한 것으로 추정된다. 전기차를 비롯한 친환경차 판매도 대폭 감소했을 것으로 전망된다.

현대·기아차 (31,950 원 1050 -3.2%) 국내공장도 1~2 월 부품부족 및 방역문제로 가동을 멈추는 등 상황이 좋지 못하다.

한 신한금융투자 연구원은 "최근 중국 기업들의 생산이 평소의 70% 선까지 회복했고 점차 소비도 늘어나는 중"이라며 "확진자 증가가 주춤해진 점이 주요했고 2 분기부터는 상황이 크게 회복될 것으로 보이지만 1 분기 실적에 대한 눈높이는 낮춰야한다"고 설명했다.

항공사들도 문제가 심각하다. 지난달 인천공항의 국제 여객 수송객수 증가율은 전년 동기대비 41.5% 감소했다. 중국 여객 감소폭이 74.4%에 달했고 동남아와 일본도 각각 34.2%, 51.6% 줄었다. 그나마 국제화물 수송량 증가율이 20.2%로 크게 개선된 것이 위안거리다.

이는 항공산업 전반에 부담이 되는데 특히 경남 사천지역에 집중된 국내 항공기 부품업체들의 수주가 크게 감소할 가능성이 있다는 지적이다. 항공 부품업체들은 지난해 보잉 항공기 추락사고로 인해 기존 수주물량이 크게 줄어드는 등 어려움이 컸다.



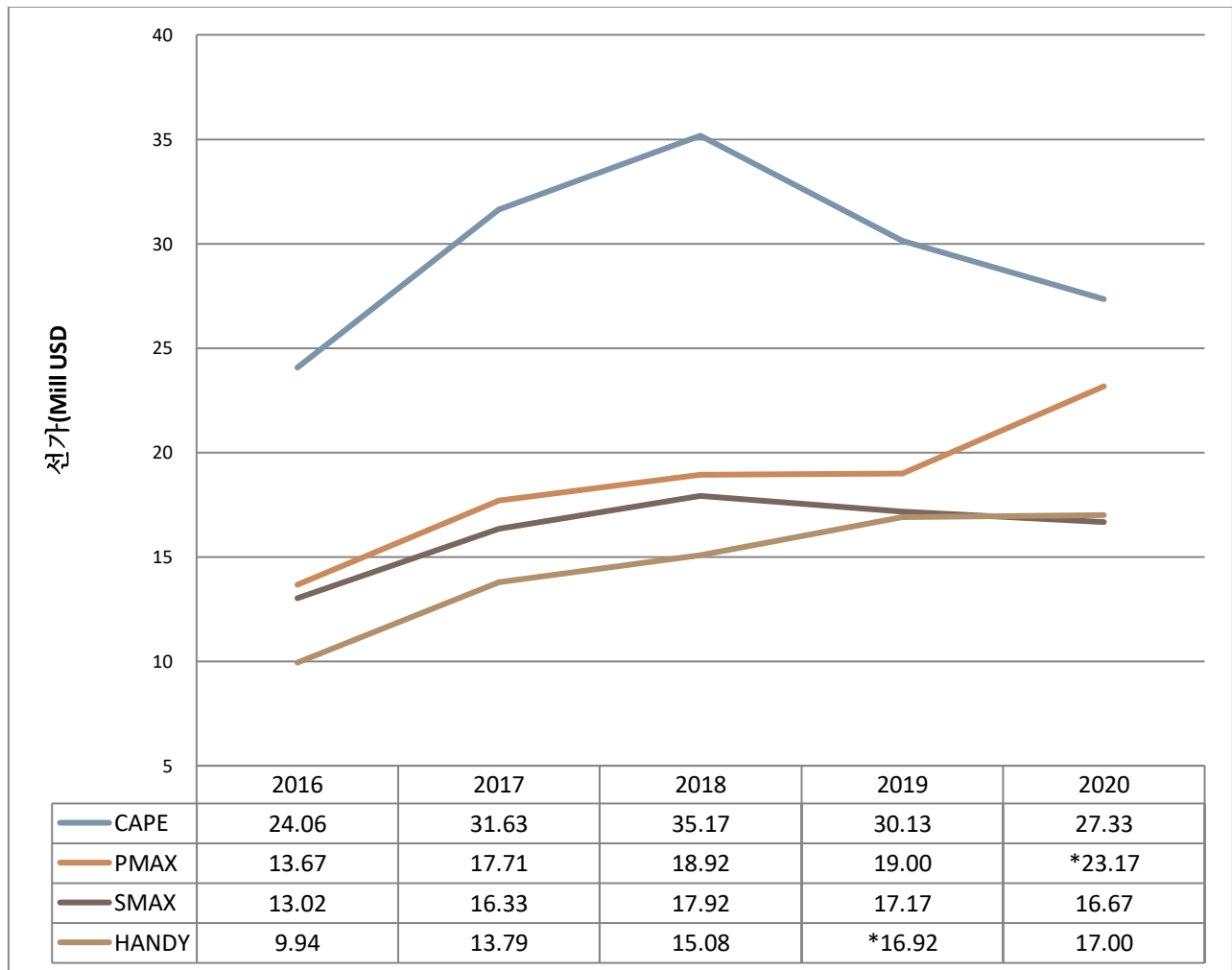
II . BULK CARRIER

(◆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	27.33
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.27%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.17
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.93%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.67
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-2.91%
Handysize 37K	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)

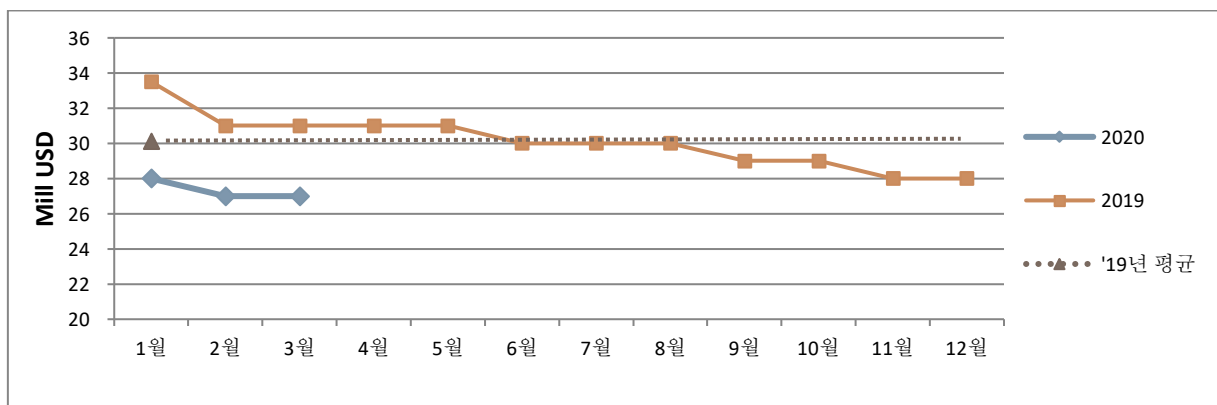




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00				27.33
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%				-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%				-9.3%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00				23.17
		전월대비	23.7%	21.1%	0.0%				-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%				21.9%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50				16.67
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%				-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%				-2.9%
HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00				17.00	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%				-	
	전년대비	0.0%	0.0%	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	

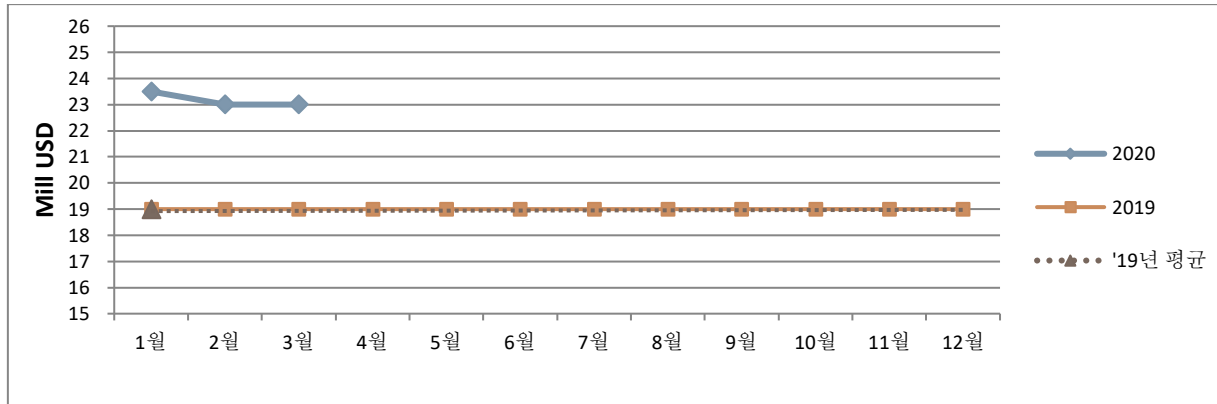
□ Cape



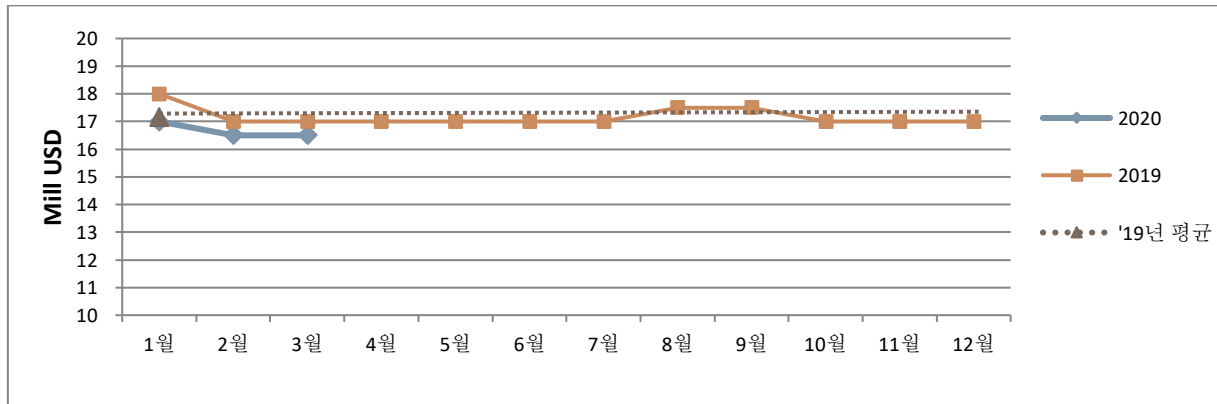


II. BULK CARRIER

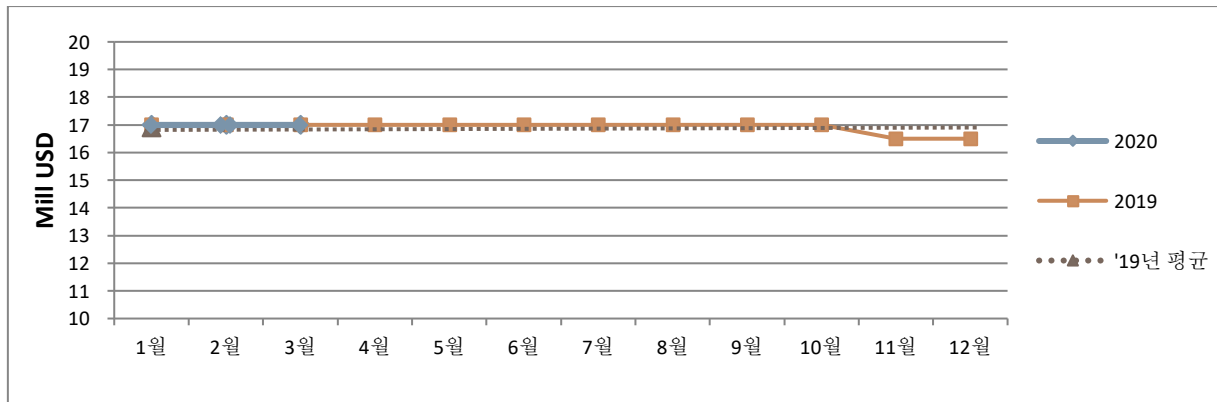
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LANCELOT	177,028	2010	CHINA	B&W		16.5- 17.3	Chinese buyer, SS/DD due Nov '20
BC	PERCIVAL	177,028	2010	CHINA	B&W		16.5- 17.3	
BC	MEDI HONG KONG	82,790	2006	JAPAN	MAN		9.1	Undisclosed buyer
BC	EVERLUCKY	70,296	1996	JAPAN	SULZ		7.4	Chinese buyer
BC	POWHATAN	69,045	1995	JAPAN	SULZ			
BC	LUZERN	50,326	2002	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.7	Middle Eastern buyer
BC	PACIFIC LIGHT	50,198	2007	INDONESIA	MAN	C 4x35t	2.4	Turkish buyer (Marti Shipping), BBHP



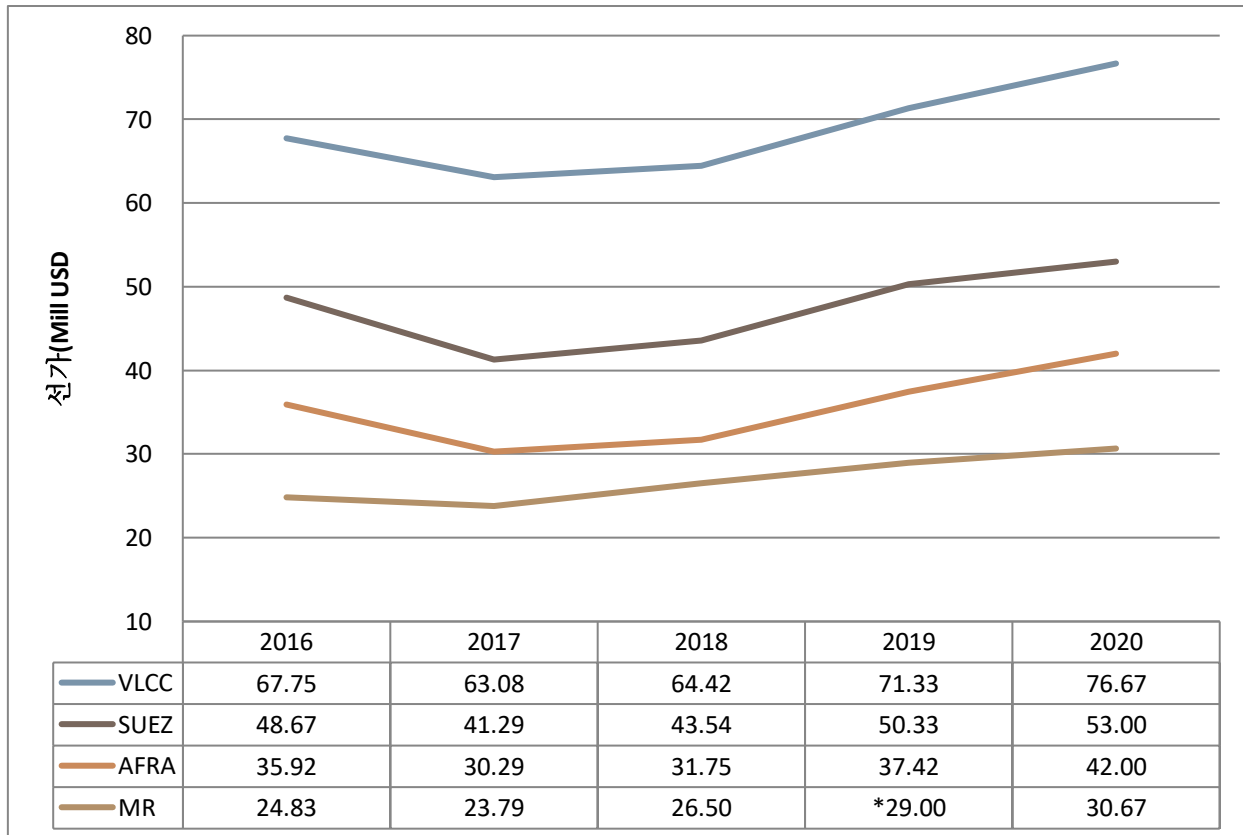
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	76.67
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.48%
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	42.00
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	12.25%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.67
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	5.75%
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 : %)

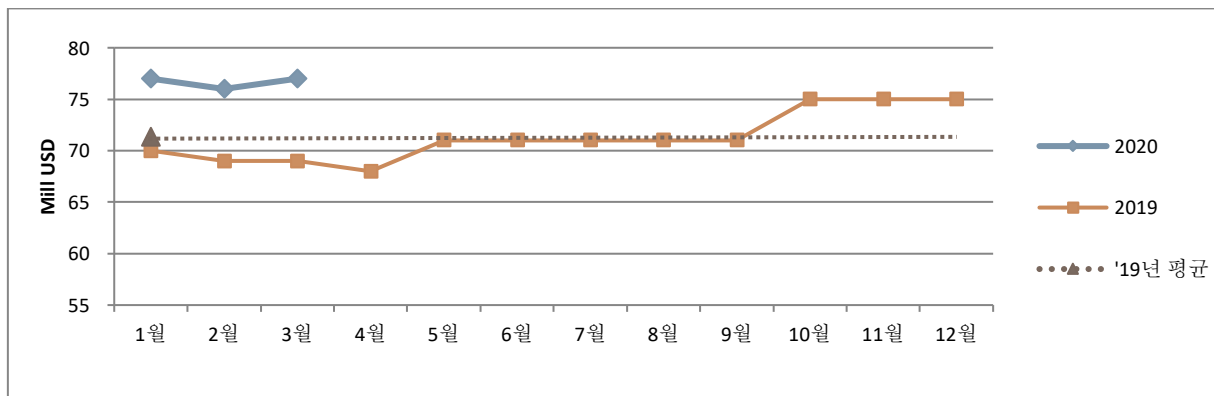




III. TANKER

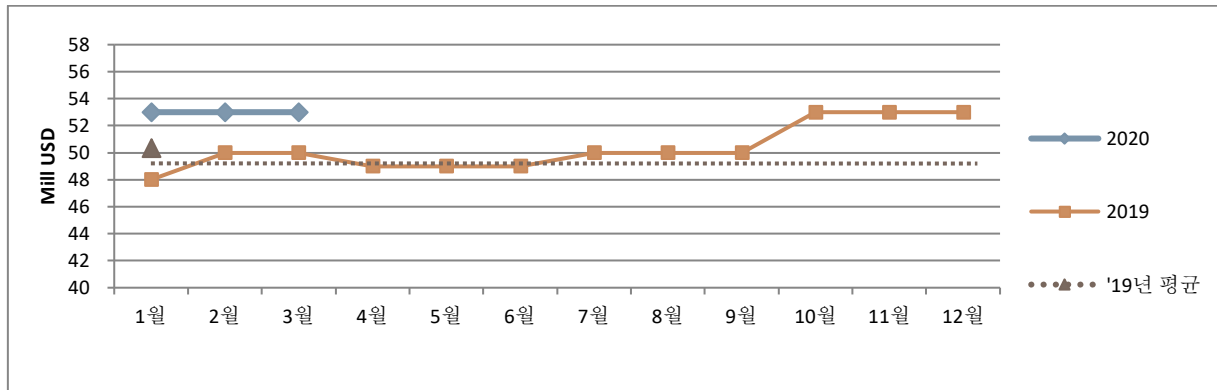
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00				76.67
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%				-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%				7.5%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00				53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%				5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50				42.00
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%				-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%				12.2%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00				30.67
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%				-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%				5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	10.50	10.50	10.50				10.50	
	전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-	
	전년대비	-4.5%	-6.7%	-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

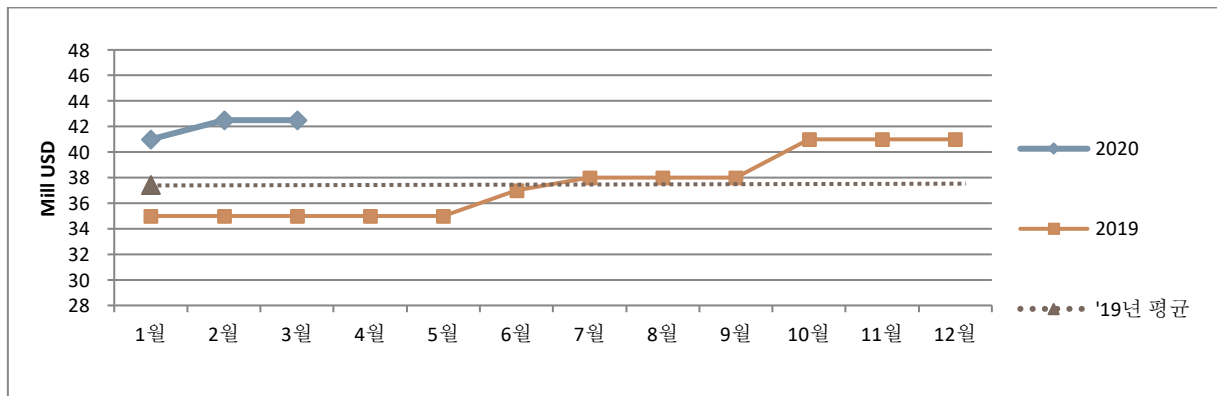


III. TANKER

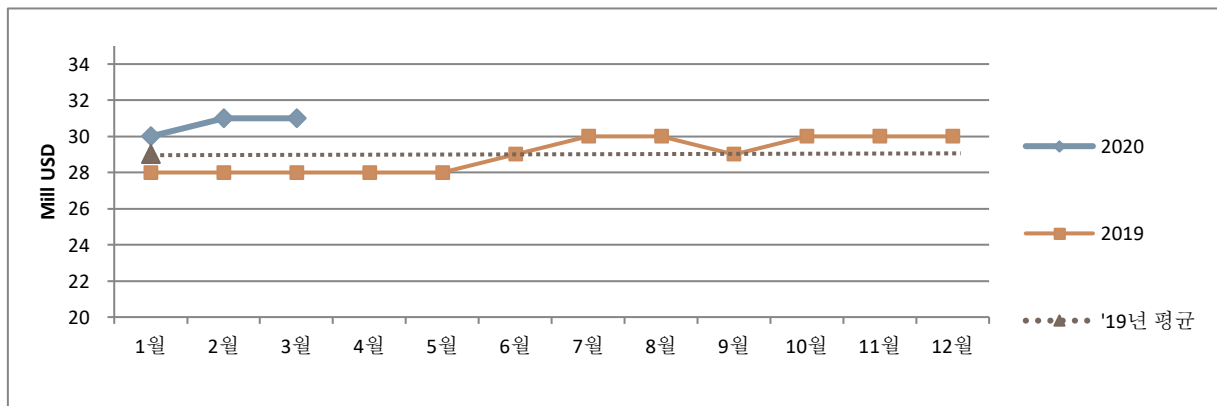
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	RIDGEBURY PURPOSE	306,307	2000	KOREA	B&W		21	Undisclosed buyer
TANKER	DEWI MAESWARA	300,149	1998	JAPAN	B&W		19	Undisclosed buyer
TANKER	ATLAS VOYAGER	115,482	2003	JAPAN	B&W		15.5	Undisclosed buyer
TANKER	OCEAN SCHOONER	73,083	2000	KOREA	B&W		7.1	European buyer, SS/DD due May '20
TANKER	JAL ANANT	46,646	2009	JAPAN	B&W		15	Undisclosed buyer
BITUMEN	NEPHEL	3,416	2009	CHINA	ETC		3	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	WAN KAI 805	130,694	2018	CHINA		1192 3	TEU	94.64	Chinese buyer (Wan Hai Lines)
CONT	KOTA PANJANG	130,694	2017	CHINA		1192 3	TEU	92.16	Chinese buyer (Wan Hai Lines)
CONT	AL YASRA	12,512	2009	KOREA	B&W	1015	TEU	6.5	S. Korean buyer
MPP	BBC ARIZONA	12,767	2010	CHINA	MAK	-		7	Undisclosed buyer
MPP	BBC MICHIGAN	12,767	2010	CHINA	MAK	-		7	

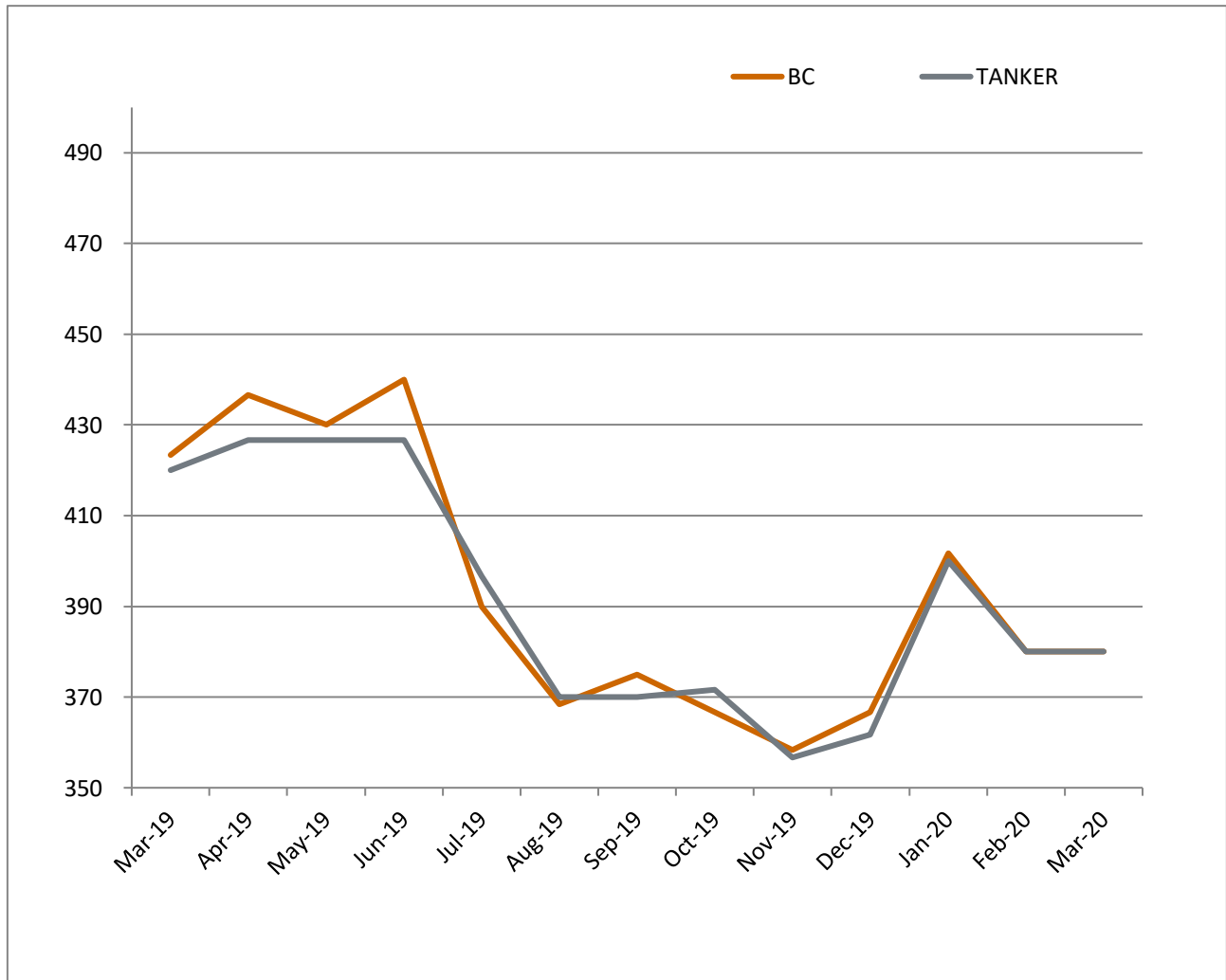


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 3 월	2020 년 3 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	386.67	-2.5%	420.00	380.00	0.0%	-9.5%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	387.22	-2.9%	423.33	380.00	0.0%	-10.2%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



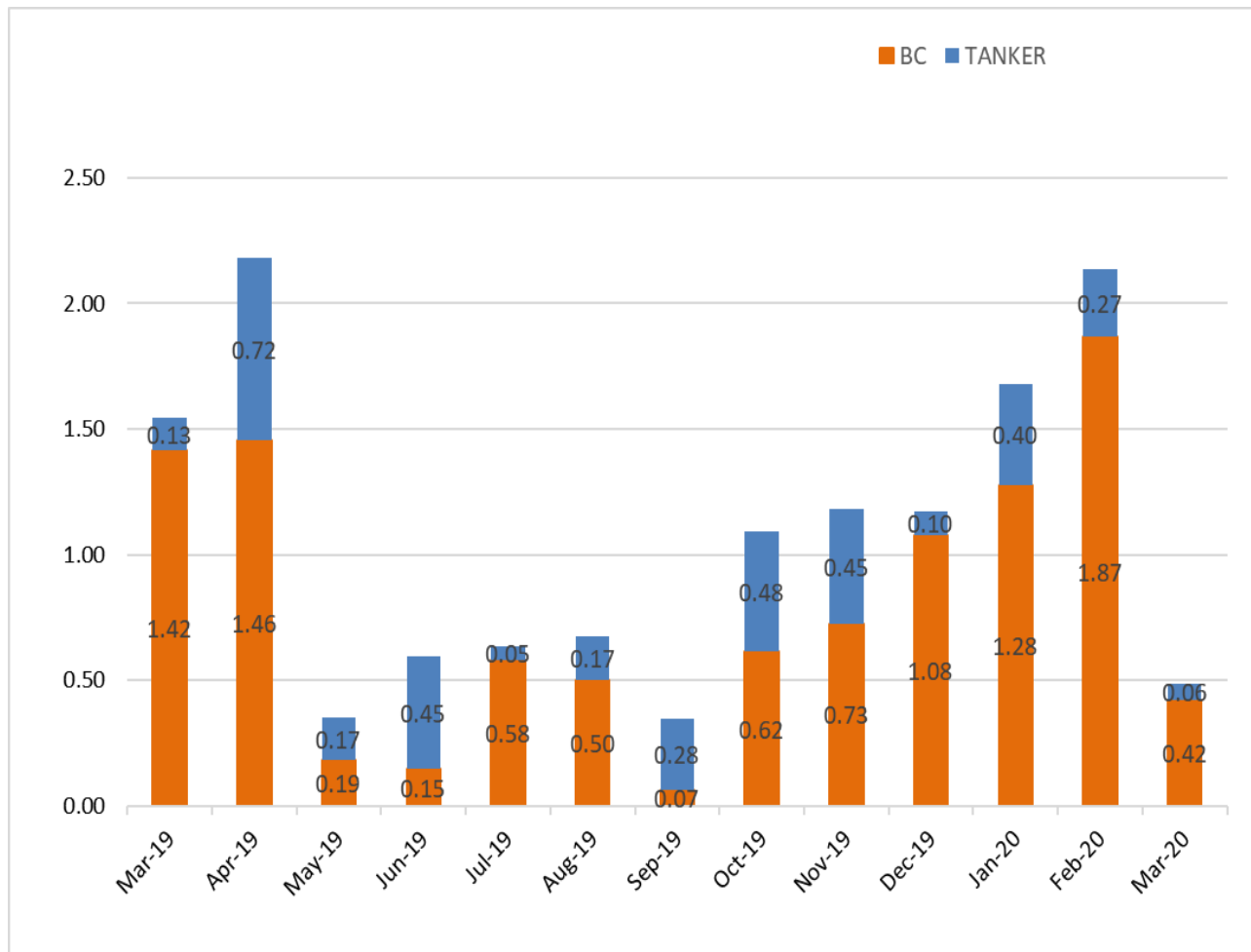


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2019 년 3 월		2020 년 3 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%	0.13	7	0.06	-51.0%	2	-71.4%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	1.42	13	0.42	-70.2%	5	-61.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

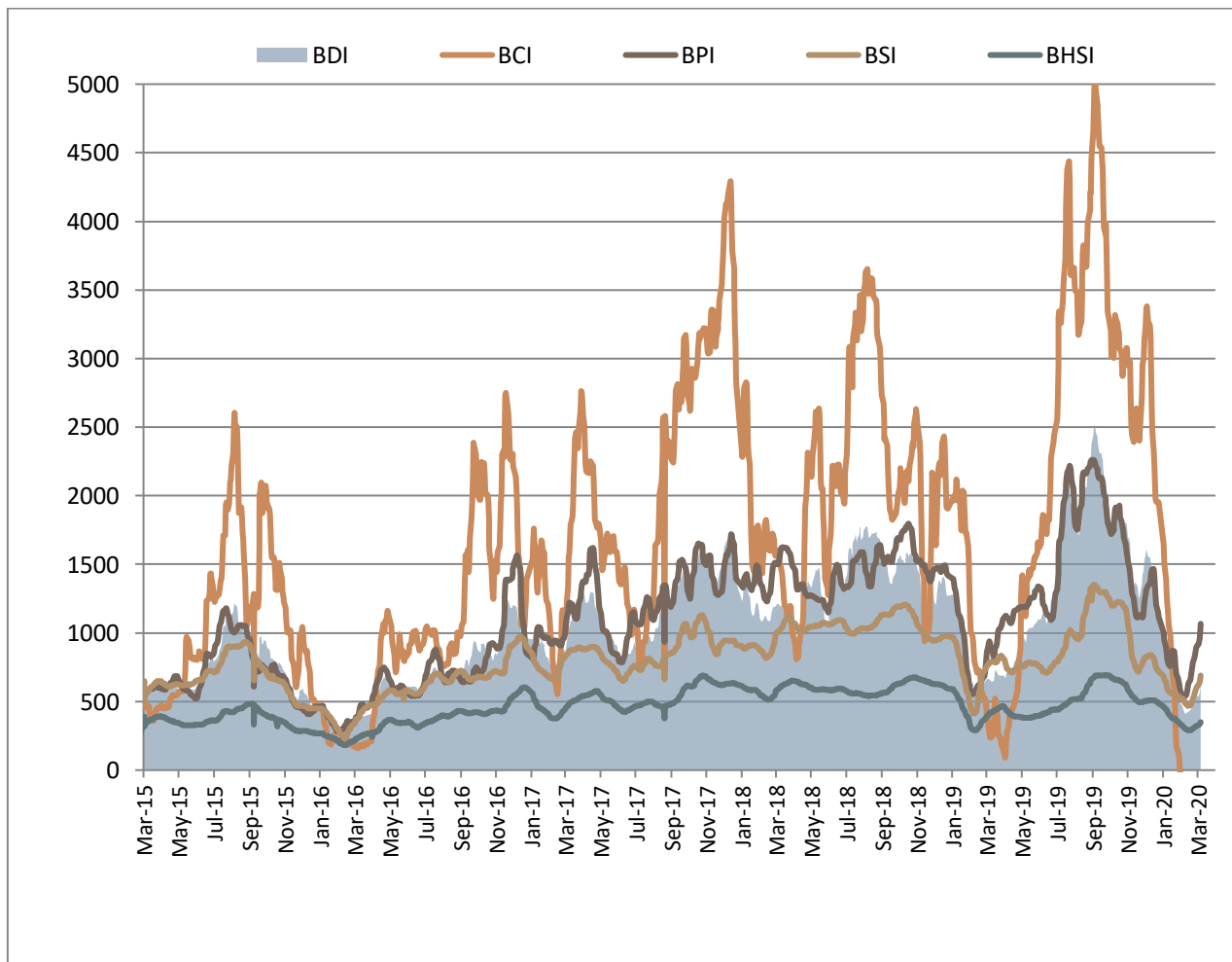
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	NEW JOY	149,297	18,163	1998	KOREA	B&W	372	BANGLADESH
BC	USOLIE	68,789	10,243	1990	KOREA	B&W	380	PAKISTAN
CONT	TG APHRODITE	33,709	10,200	1999	GERMANY	B&W	420	INDIA, Green recycling
CONT	SINOKOR YOKOHAMA	10,935	4,692	1999	CHINA	B&W	403	Delivery full- subconti option
MPP	JINAN	8,114	2,304	1984	JAPAN	MITSU	345	INDIA
TANKER	DIVA	18,012	6,023	1980	JAPAN	SULZ	219	AS IS Rio de Janeiro



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-03-06	2020-02-28	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	617	535	▲82.00	2518	290
BCI	-312	-328	▲16.00	5043	-353
BPI	1068	905	▲163.00	2262	282
BSI	688	606	▲82.00	1351	243
BHSI	350	324	▲26.00	692	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	287.00	▼-6.50	276.50	▼-3.00	316.50	▼-14.00
IFO180	-	-	-	-	-	-
MGO	446.50	▼-13.00	423.50	▼-5.00	473.50	▼-14.50
LSMGO	440.00	▲1.00	435.00	▲3.00	-	-
VLSFO	415.50	▼-12.50	379.00	▼-3.50	440.50	▼-13.00

❖기준일 : 2 월 28 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-03-06	2020-02-28	CHANGE
미국 달러	1185.00	1215.90	▼-30.90
일본 엔(100)	1116.82	1109.95	▲6.87
유로	1330.64	1337.61	▼-6.97
중국 위안	170.72	173.08	▼-2.36

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

팬데믹[PANDEMIC]

세계보건기구(WHO)는 전염병의 위험도에 따라 전염병 경보단계를 1 단계에서 6 단계까지 나누는데 최고 경고 등급인 6 단계를 '팬데믹(PANDEMIC; 전염병의 대유행)'이라 한다. 그리스어로 'PAN'은 '모두', 'DEMIC'은 '사람'이라는 뜻으로, 전염병이 세계적으로 전파되어 모든 사람이 감염된다는 의미를 지니고 있다. 2020 년 3 월 문화체육관광부와 국립국어원에서는 팬데믹이라는 용어를 대체할 우리말로 '감염병 세계적 유행'을 선정하였다.

전염병 경보단계 중 1 단계는 동물 사이에 한정된 전염으로 사람에게는 안전한 상태, 2 단계는 동물 사이에서 전염되다가 소수의 사람들에게도 전염된 상태, 3 단계는 사람들 사이의 전염이 증가한 상태이다.

4 단계는 사람들 사이의 전염이 급속히 퍼지기 시작하여 세계적 유행병이 발생할 수 있는 초기 상태, 5 단계는 전염이 널리 퍼져 세계 동일 권역(대륙)의 최소 2 개국에서 병이 유행하는 상태로 전염병의 대유행이 임박하였다는 의미이다. 6 단계는 제 5 단계를 넘어 다른 권역의 국가에서도 추가로 전염이 발생한 상태로 이 단계에 이르렀다는 것은 '전염병의 대유행' 즉 세계적으로 확산되었다는 의미이다.

전염병 경보 1~3 단계에서는 주로 대비책을 준비하고, 4 단계부터는 각국에서 여행자제 조치 등의 구체적 전염병 확산 방지 지침을 내리고 철저한 예방사업에 돌입하게 된다.

역사적으로 가장 악명 높았던 팬데믹은 중세 유럽 인구 1/3 의 생명을 앗아간 흑사병이다. 20 세기에는 1918 년 스페인독감(사망자 약 2,000~5,000 만 명 추정), 1957 년 아시아독감(사망자 약 100 만 명 추정), 1968 년 홍콩독감(사망자 약 80 만 명 추정)을 팬데믹으로 볼 수 있다. 세계보건기구는 2009 년 6 월 신종플루로 불린 인플루엔자 A(H1N1)에 대해 팬데믹을 선언한 바 있다.

[네이버 지식백과] 팬데믹 [PANDEMIC]

■ 관련기사 : CNN-WHO, "코로나 19, 이제 팬데믹"

미국 뉴스전문채널 CNN 이 9 일(현지시간)부터, 코로나 19(우한폐렴) 발생상황을 '팬데믹'(PANDEMIC, 세계적 대유행)으로 부르기로 했다. '팬데믹'은 신종 전염병이 세계에 번져 많은 사람의 목숨을 앗아가는 상황을 말한다. 'PAN'은 'ALL'을, 'DEMIC'은 고대 그리스어 'DEMOS'에서 유래한 'POPULATION'을 뜻한다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

CNN 은 이날 의학담당 선임기자 산제이 굽타(SANJAY GUPTA)박사의 리포트, "CNN 은 왜 신종 코로나바이러스를 팬데믹으로 부르는가"(WHY CNN IS CALLING THE NOVEL CORONAVIRUS OUTBREAK A PANDEMIC)를 통해, 이같이 보도했다.

CNN 은 "CNN 은 오늘부터 현 코로나 바이러스 발생을 묘사하기 위해 팬데믹이라는 용어를 쓰는 것을 알게 될 것"이라며, "우리는 그것이 걱정스럽게 들린다는 것을 알고 있지만, 공황상태를 초래해서는 안 된다"고 덧붙였다.

CNN 은 "왜 지금인가?"를 자문하며, "세계보건기구(WHO)나 미국 질병통제예방센터(CDC)는 아직 '팬데믹'이라고 부르지 않았다"고 설명했다. "그러나 많은 전염병 학자들과 공중보건 전문가들은 세계가 이미 '팬데믹'을 겪고 있다고 주장한다는 것이다.

CNN 은 그 근거를 설명했다. 현재 이 질병의 환자가 10 만명이 넘고 사망자도 3000 명을 넘는다는 것, 지난 주 하루 동안, 이 질병이 발생한 중국 밖의 새로운 발병 건수는 중국의 새로운 발병 건수보다 거의 9 배나 많았다는 것, 남극 대륙을 제외한 모든 대륙까지 퍼졌다는 것 등이다.

미국 질병통제예방센터의 전 고문 윌리엄 샤프너 박사는, 이들 국가들 중 일부는 "상당한 종류의 지역사회적 전파를 지속해 왔다"고, "종합해 보면, 그것은 팬데믹을 의미한다"고 말했다는 사실도 덧붙였다.

CNN 은 팬데믹에 대한 구체적 기준은 보편적으로 정의되어 있지는 않지만, 세 가지 일반적 기준이 있다고 보도했다. *질병이나 죽음을 야기할 수 있는 바이러스, *그 바이러스에 대한 지속적인 사람 대 사람의 전염, *전 세계적으로 확산된 증거 등이다.

CDC 의 낸시 메소너는 2 월말, 코로나 19 의 특징적 요인을 들며, "이러한 요인들은 팬데믹의 두 가지 기준에 부합한다"고 말했다는 것이다. 보도는, CDC 관계자가 "미국에서 바이러스의 광범위한 확산이 일어날 가능성이 높다"고 말한 사실도 덧붙였다.

보도는, "이 병을 뭐라고 부를까 하는 것은, 부분적 의미의 문제이지만, 그것은 또한 취해지고 있는 구체적 조치들에 대해서도 말한다"고 주장했다. 앞으로, 미국 보건당국은 전략변화를 예고한다는 것이다.

보도는 계속해서, 전 CDC 소장이자 현재 '생명을 구하기 위한 해결책'의 CEO 톰 프리든의 말도 소개했다. "모든 국가의 모든 지역사회는 (앞으로)더 준비할 필요가 있다. 일부 유행병은 그저 가벼운 것이거나

VI. STL NEWS & INFORMATION

온건한 것일 뿐이고 얼마나 심각한 것인지는 아직 확실하지 않지만, 나이가 많고 의학적으로 취약한 사람들은 다른 사람들과 거리를 두고 감염될 위험을 줄이기 위한 조치를 취해야 한다는 것은 확실하다"는 것이다.

보도를 맡은 굽타 박사는 이 보도의 배경을 설명했다. 지난 며칠 동안 공중 보건 지도자, 전염병 학자, 임상 의사들에게 이 용어에 대해 이야기했다는 것, 일부는 보수적이었지만, 모든 사람들은 우리가 '팬데믹' 걸려 있다는 것에 동의했다는 것이다.

그는 결론적으로 "지금 앞으로 일어날 일을 준비할 때"라고 강조했다. 인류는 전에도 전염병을 이겨 낸 적이 있다는 것, 이 세계에서 우리는 서로 더 많은 사회적 거리를 요구받을 수도 있지만, 그렇다고 해서 우리가 여전히 국가적으로나 세계적으로 함께 할 수 없다는 것을 의미하는 것은 아니라는 것, 우리가 함께 일할 수 있다면 이것은 우리가 극복할 수 있는 위기라는 것이다.

한편, 세계보건기구(WHO) 역시 9 일(현지시간) "팬데믹(세계적 대유행) 위협이 매우 현실화됐다"고 경고했다. 테워드로스 아드하놈 거브러여수스 WHO 사무총장은 이날 언론 브리핑에서 "주말 사이 신종 코로나 사례가 100 개 나라에서 10 만 건을 넘었다. 이제 신종 코로나가 많은 나라에 발판을 두고 있다"며 "매우 많은 사람과 나라가 매우 빠르게 영향을 받았다는 점은 분명히 문제"라고 밝혔다.

[출처: CIVIC 뉴스]



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)