



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.317

Updated September 22, 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	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. 조선사가 왜 통신사와 제휴할까?... 닷 오른 스마트선박 경쟁

20 일 조선업계에 따르면 국내 주요 조선사들은 자율운항 기술로 대표되는 스마트선박 개발 경쟁에 열을 올리고 있다. 정부도 오는 2025년까지 1600 억원 규모의 자율운항 선박 기술개발사업을 추진해 완전 무인 자율운항 기술을 개발할 계획이다. 스마트선박은 인공지능(AI)과 빅데이터 등 ICT를 활용해 효율적인 운항을 돕는 차세대 선박을 의미한다.

IT와 융합을 통한 '스마트화(化)'는 친환경과 함께 미래형 선박을 구성하는 요소로 꼽힌다. 선박의 스마트화 핵심은 자율 운항 제어 시스템(ANS), 선박 자동 식별 장치(AIS), 위성 통신망 선박 원격 제어 기술(IMIT) 등 IT 기술이다. 이를 통해 경제적으로 무인 자율 운항을 할 수 있게 하는 것이 목표다.

업계에서는 조선 3사가 일제히 스마트선박 개발에 뛰어든 것을 두고 조선업 불황이 장기화되면서 탈출구를 확보하기 위함이라는 평가가 나온다. 날로 치열해지는 수주 경쟁, 매년 심화하는 해양 환경규제, 치고 올라오는 후발주자 등 어려움 속에서 선두를 지키려는 조선업계가 또 다른 먹거리를 찾아 나서고 있는 것이다.

조선업계 관계자는 "현재 LNG선 경쟁력은 최고 수준이지만, 이것만으로는 세계 1위 자리를 유지하기 힘들다는 불안감이 업계의 전반적인 분위기"라며 "조선업은 대표적인 노동집약적 산업이었지만 4차 산업혁명 시대에 맞게 기술 중심 산업으로 전환, 새로운 경쟁력을 확보할 필요가 있다"고 했다.

전 세계 자율운항 시장은 빠르게 성장하고 있다. 글로벌 시장조사업체 어큐트마켓리포트와 조선업계에 따르면 자율운항 선박 및 관련 기자재 시장은 연평균 12.8% 성장해 오는 2025년 시장규모가 1550억달러(약 184조원)에 달할 것으로 전망된다.

유럽이 먼저 발 빠르게 나섰다. 유럽은 지난 2012년부터 3년간 선박 자율운항을 위한 MUNIN(MARITIME UNMANNED NAVIGATION THROUGH INTELLIGENCE IN NETWORKS) 프로젝트를 추진하고 이를 통해 전략 방향을 제시, 유럽연합(EU) 지원하에 다양한 프로젝트를 진행 중이다.

영국 롤스로이스와 노르웨이 콩스베르그가 선두에 섰다. 전자 및 해양솔루션 부문에서 세계적인 경쟁력을 지닌 콩스베르그는 롤스로이스의 상선 부문을 인수합병 하는 등 완전 무인 자율운항 선박

I . ISSUE & TREND

시장 선점에 나섰다. 지난 2017년에는 글로벌 미네랄 비료 회사 야라와 협력해 세계 최초로 자율운행 전기 선박 개발을 발표한 바 있다. 지난 5월까지 시험운항을 마칠 계획이었으나 코로나 19 사태로 잠시 멈춘 상태다.

세계 최초 무인 자율운행 선박 상용화도 앞서가고 있다. 영국 프로메어연구소와 IBM은 400년 전 미국 대륙을 발견한 영국 청교도들이 타고 온 배 '메이플라워'에서 이름을 따온 '메이플라워 프로젝트'를 통해 내년 중 선원 없이 대서양을 횡단할 계획이다. AI 기반 자율운행 선박인 메이플라워는 자율주행차나 자율주행드론처럼 AI를 통해 스스로 바다를 운항할 수 있도록 설계됐다.

중국과 일본도 스마트선박을 새로운 기회로 인식하고 있다. 중국은 지난 2015년 '중국제조 2025'를 통해 제조업 '대국'에서 '강국'으로 전환하는 것을 목표로 하고 있다. 중국제조 2025의 주요 과제 중 하나가 스마트선박이다. 일본 정부도 조선 산업 부흥을 위한 '해사생산성혁명' 정책을 세우고 오는 2025년까지 250척 규모의 스마트선박을 일본 내에서 건조하는 것을 목표로 삼고 있다. MOL, NYK, 미쓰비시 중공업 등 10개 이상의 해운·조선 기업들이 공동 개발에 참여하고 있다.

국내 주요 조선사는 통신사와 손을 잡는 전략을 펼치고 있다. 5G, AI 등 ICT에 익숙한 통신사와 협업하면 스마트선박 개발에 속도를 낼 수 있기 때문이다. 삼성중공업은 SK텔레콤과, 현대중공업은 KT와 손을 잡았다. 대우조선해양은 통신사는 아니지만 해운업 관련 IT 기술을 개발해 온 HMM과 협력 중이다.

양 업계 간 협력은 구체적인 성과가 나오고 있다. KT와 함께 '스마트 조선소'를 만들고 있는 현대중공업은 지난 4월 첨단 항해 지원 시스템 '하이나스(HINAS)'를 SK해운의 25만톤(T)급 벌크선에 탑재했다. 하이나스는 AI가 카메라를 통해 주변 선박을 자동으로 인식해 충돌 위험을 판단하고, 이를 증강현실(AR)로 반영해 선장에게 알린다. 실제 운항 중인 대형 선박에 해당 기술을 적용한 것은 이번이 처음이다.

대우조선해양도 HMM과 스마트선박 기술 개발을 진행 중이다. 지난 5월 육상에 있는 선주가 항해 중인 선박의 주요 시스템을 원격 진단할 수 있는 스마트선박 솔루션 'DS4'를 HMM의 세계 최대 컨테이너선에 탑재했다. HMM은 AI를 통해 최적 항로를 분석하는 딥러닝 시스템 '베슬 인사이트'를 개발하는 등 첨단 IT 기술을 해운업에 맞게 개발해 온 선두주자로 꼽힌다.

전문가들은 다만 자율운행 개발을 유럽·일본보다 5년가량 늦게 시작한 데다 일부 핵심기자재와 기술을 수입에 의존하고 있어 빠른 시간 내에 경쟁력을 끌어올리는 것이 시급하다고 지적한다.

I. ISSUE & TREND

한국과학기술기획평가원에 따르면 국내 조선해양 기자재 산업의 국산화율은 90%로 선박 건조기술 경쟁력은 확보했지만 선박 내 항해 관련 전자·IT 융합 장비의 외산 의존도가 매우 높은 상태다.

국내 조선업계의 연구개발(R&D) 투자비와 인력이 해마다 줄고 있는 것도 문제다. 특허청이 지난달 24 일 발간한 '조선분야 기술·특허 트렌드' 보고서에 따르면 국내 조선분야 연구개발비는 2014 년 3855 억원에서 2018 년 1418 억원으로 약 63.22% 감소한 것으로 집계됐다.

2014 년 조선업계에 불어닥친 구조조정 이후 연구 인력 역시 줄었다. 지난 2014 년부터 2018 년까지 조선분야 연구인력은 1738 명에서 822 명으로 절반 아래로 감소했다. 같은 기간 국내 전체 기업 연구원 수가 30 만 4808 명에서 36 만 8237 명으로 약 20.81% 늘어난 것과 대조적이다.

백점기 부산대 조선해양공학과 교수는 "과거 2,30 년동안 우리나라가 조선강국이었지만 앞으로 미래 먹거리인 자율운항 등 고부가 가치선을 개발하기 위해선 연구개발에 과감한 투자가 필요하다"며 "보리스 존슨 영국 총리가 조선소를 방문해 '과거 영광을 되찾자'고 할 정도로 각국이 조선업에 다시 눈을 돌리고 있는 가운데 기술 개발은 물론 경쟁국보다 앞서가려면 국가의 적극적인 지원이 필수적이다"고 했다.

2. EU, 선박 온실가스 배출 줄인다...기항선박에 'ETS' 적용

유럽연합의회(EUROPEAN PARLIAMENT)가 해운업에도 EU 배출가스거래제도(ETS) 적용 대상에 포함시키기로 했다. 온실가스 배출을 줄이기 위한 목적으로 내년부터 본격 적용된다.

19 일 업계에 따르면 유럽의회는 EU 기항선박에 ETS 를 적용하는 안건을 의결했다. 이와 함께 유럽경제지역(EEA) 내 항만에 기항하는 대형 선박에 2030 년까지 40% 탄소 집약도 목표를 설정하는 방안도 통과시켰다.

유럽의회가 글로벌 해운업계도 오는 2022 년부터 적용되는 EU 의 ETS 규정에 따라 선박을 운항해야 하는데 동의한 조치다. 유럽의회는 독일 출신 그린스(GREENS) 출신 미즈 쥬타 파울러스가 제안한 EU MRV(측정, 보고, 검증) 규정 수정안을 채택함으로써 앞으로 5000GT 급 이상의 선박은 EU 내에서 배기가스 배출과 데이터 수집 의무를 다해야한다. 해당 수정안이 해운업을 ETS 에 포함시켰기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

이에 따라 유럽경제지역(EEA) 항만에 기항하는 약 1 만 1500 척 선박이 배기가스 감축 의무 규정 수정안을 받게된다.

앞서 유럽의회는 EU-ETS 를 통해 2030 년 온실가스 배출량을 2005 년 대비 43%를 감축하는 목표를 제출한 바 있다. 2030 년까지 에너지 분야에서 발생하는 온실가스 배출량을 전적으로 감소시키고, 다른 분야는 안정적으로 유지하도록 계획하고 있다.

EU-ETS 는 유럽 연합의 이산화탄소 거대배출 기업간 배출권 거래 프로그램이다. 연합의 각개 나라들은 경제적 분야에 시설을 공급하며 이산화탄소 배출에 대한 교환가능한 배출권을 배당하고, 또한 배출권을 경매에 붙이는 것을 허락할 수 있는 국가적 배분 계획을 가지고 있다. 항공업계는 이미 지난 2012 년 1 월 1 일부터 EU 내 공항에 출발, 도착하는 모든 항공편에 적용하고 있다.

업계 관계자는 "모든 산업의 배출가스를 제한하는 ETS 는 2022 년부터 시행될 예정"이라며 "이에 따라 EU 역내 항로에 기항하는 선박은 2030 년까지 탄소밀집도를 40%로 줄여야 한다"고 말했다.

한편, EU 가 온실가스 배출가스거래제도(ETS)를 시행하게 되면 기름 연료를 사용하는 선박 보다 액화천연가스(LNG) 추진 선박이 유리할 것으로 관측된다. 전통 석유기반 연료 중 가장 인기가 많은 저유황중유(VLSFO)의 CO2 배출량은 3.3T 인 것에 비해 LNG 의 CO2 배출량은 2.75T 이다. 올해 ETS 카본 크레딧(탄소 신용) 평균 가격을 기준으로 보면 VLSFO 1T 의 사용 비용은 95 달러인데 비해 LNG 가격은 75 달러이다. 즉, LNG 가 가격은 더 저렴한데다 CO2 배출량도 낮아 이점이 많다.

3. 세계 석유시장 비관론 확산...석유기업들 "살 길 찾아야"

세계 석유업계에서 석유 수요를 놓고 비관론이 빠르게 퍼지고 있다. 당초엔 연내 잦아들 것으로 기대했던 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산세가 잡히지 않고 있고, 이때문에 기존 전망보다 경제 타격이 클 것이라는 예상 때문이다. 여기에서 각국이 탄소배출 저감 정책을 추진해 "석유 수요 정점은 이미 지났고, 이제 내려갈 일만 남았다"는 얘기까지 나온다. 석유 수요 하향 전망이 힘을 얻으면서 각 석유기업들은 살 길을 찾아 사업다각화에 나섰다.

국제에너지기구(IEA)는 15 일(현지시간) 발간한 월간 원유시장 보고서에서 올해 세계 원유 수요를 일평균 9160 만배럴로 전망했다. 전월 예상치보다 30 만배럴 더 낮췄다. IEA 는 지난 4 월 이후 "코로나 19 타격은

I . ISSUE & TREND

곧 지나갈 것”이라며 3 개월 연속 원유 수요 전망을 올렸다. 그러나 유럽 등에서 코로나 19 재확산세가 커지자 지난달부터는 전망치를 계속 내려잡고 있다.

IEA 는 “원유 시장 앞길이 기존 예상보다 험할 전망”이라며 “코로나 19 가 당분간 없어지지 않을 것이라는게 점점 분명해지고 있다”고 내다봤다.

OPEC(석유수출국기구)도 전날 세계 석유 수요 전망치를 전월보다 40 만배럴 하향 조정한 일평균 9023 배럴로 발표했다. 지난달 “내년엔 코로나 19 가 대부분 억제돼 세계 경제에 큰 지장을 주지 않을 것”이라고 내다봤지만, 이달엔 “세계 경제에 대한 구조적 변화가 이어질 것”이라며 “내년 말까지도 경제가 코로나 19 이전 수준으로 회복하지 못할 것으로 본다”고 전망을 바꿨다.



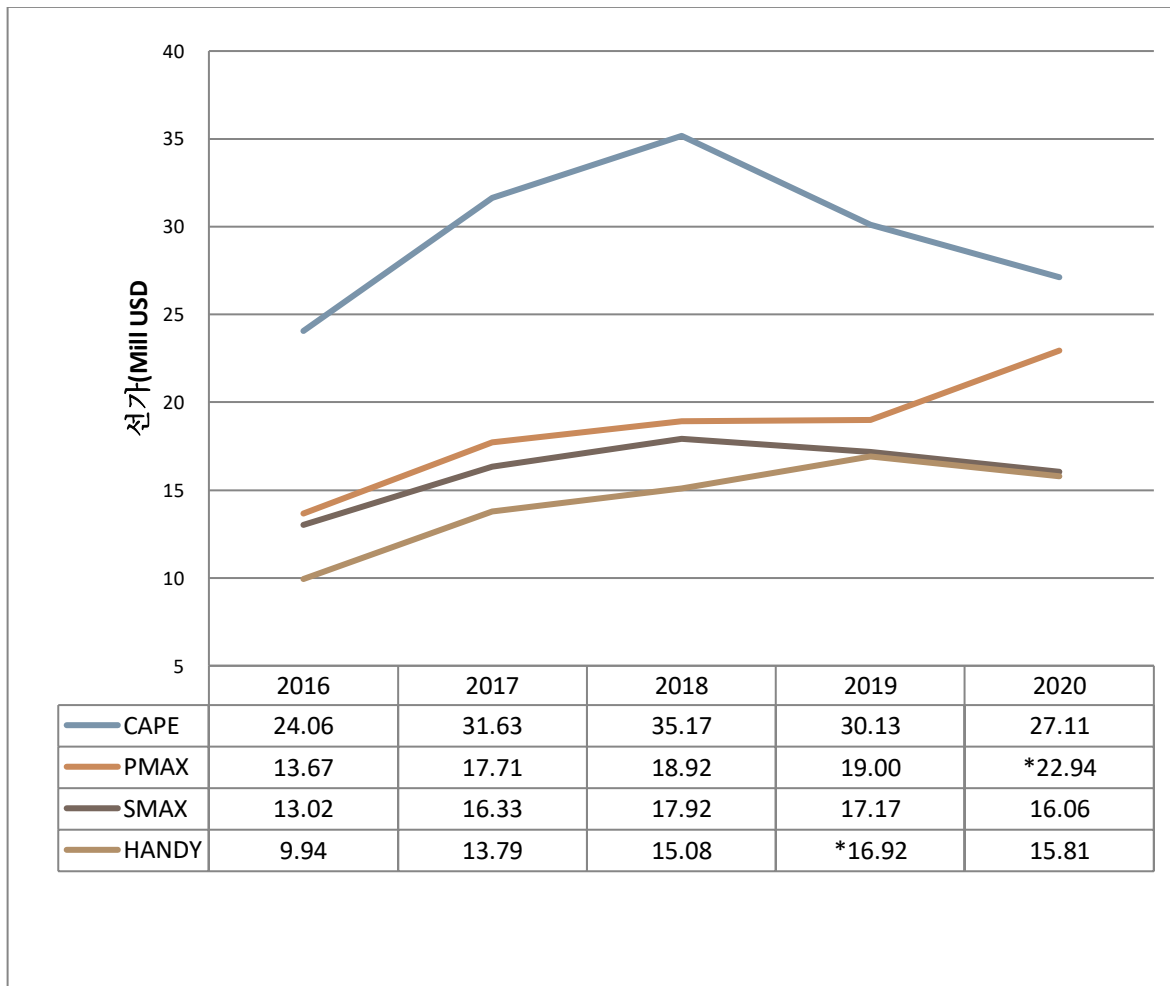
II . BULK CARRIER

(◆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	27.11
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.00%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*22.94
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	20.76%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.06
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-6.47%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	15.81
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-6.57%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

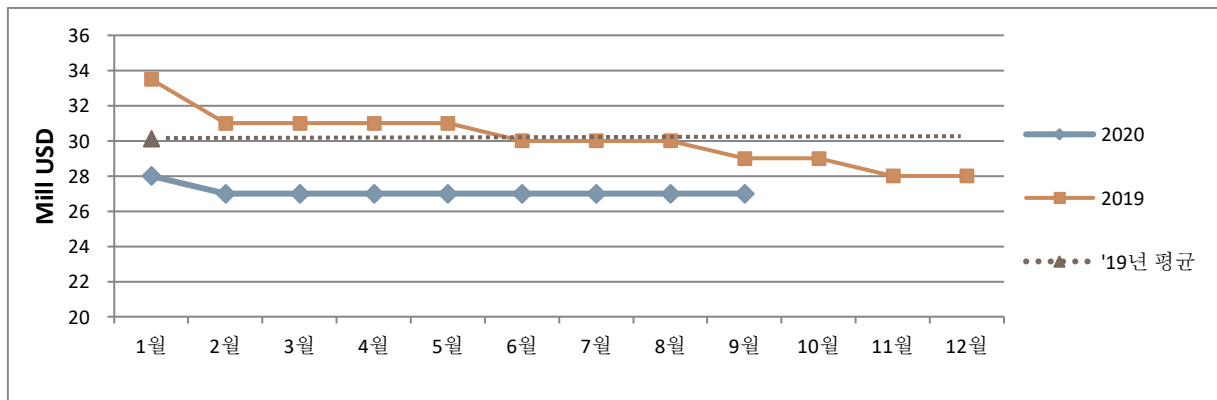




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균			
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.11		
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-		
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-6.9%	10.0%	
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.50	23.00	23.00	22.94		
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	0.0%	2.2%	0.0%	-		
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	18.4%	21.1%	21.1%	20.8%		
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.50	15.50	15.50	16.06		
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-		
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-8.8%	-	-	11.4%	11.4%	-6.5%
	HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	14.50	14.50	14.75	15.81		
		전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-3.3%	0.0%	1.7%	-		
		전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-	-	-	-	11.8%	14.7%	14.7%
2019	CAPE	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	29.00	30.13			
	PMAX	19.00	19.00	19.00	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	17.00	17.50	17.50	17.17			
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	16.92			

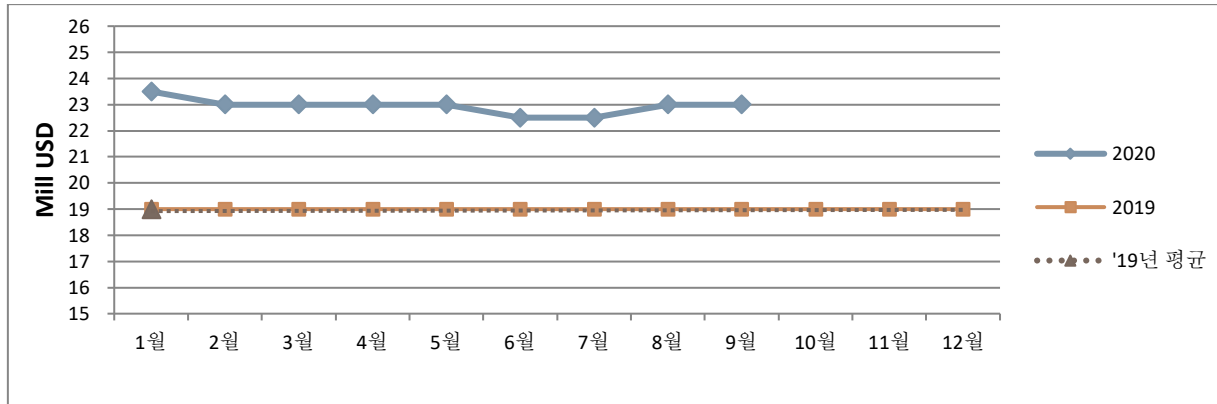
□ Cape



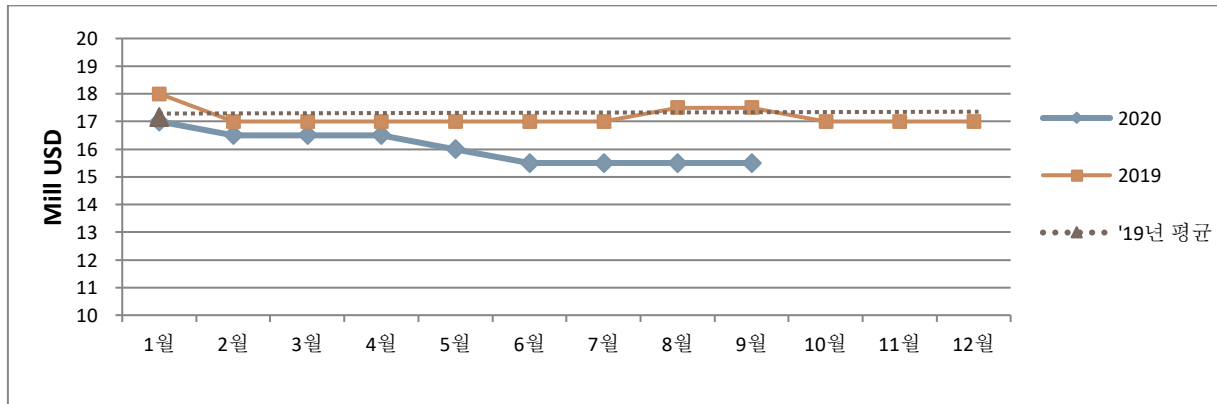


II. BULK CARRIER

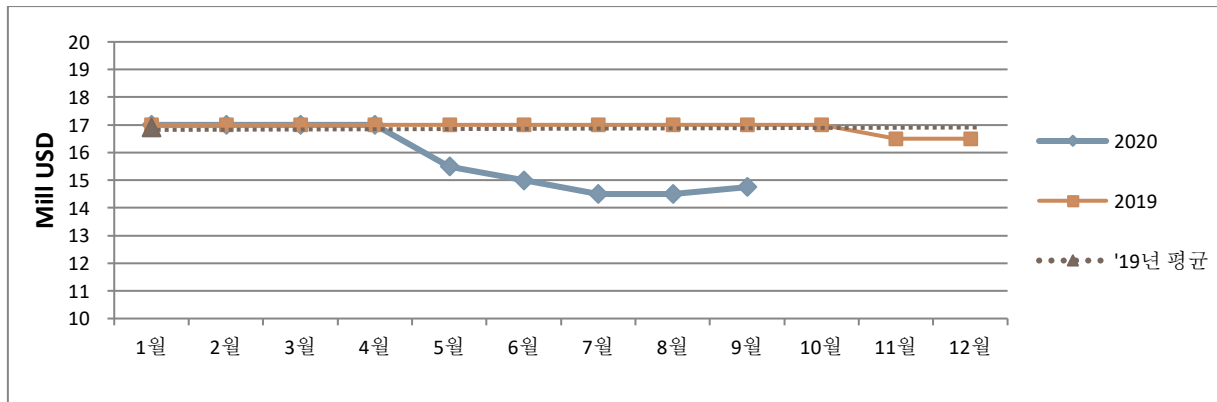
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	PRISCILLA VENTURE	77,283	2008	JAPAN	B&W		11.4	Greek buyer
BC	ECOSTAR G. O.	75,149	2007	CHINA	B&W		8.75	Greek buyer
BC	CORONIS	74,381	2006	CHINA	B&W		7.1	Undisclosed buyer
BC	GLOVIS MAESTRO	56,670	2012	CHINA	B&W	C 4x35t	9.2	Chinese buyer
BC	GLOBAL PHOENIX	56,118	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.1	UK buyer
BC	WESTERN CARMEN	37,400	2013	KOREA	B&W	C 4x30t	43	Undisclosed buyer
BC	WESTERN LUCREZIA	37,400	2012	KOREA	B&W	C 4x30t		
BC	WESTERN BOHEME	37,400	2012	KOREA	B&W	C 4x30t		
BC	WESTERN FEDORA	37,400	2012	KOREA	B&W	C 4x30t		
BC	THOMAS C	34,340	2011	KOREA	B&W	C 4x35t		
BC	KING COFFEE	32,809	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	9.25	European buyer



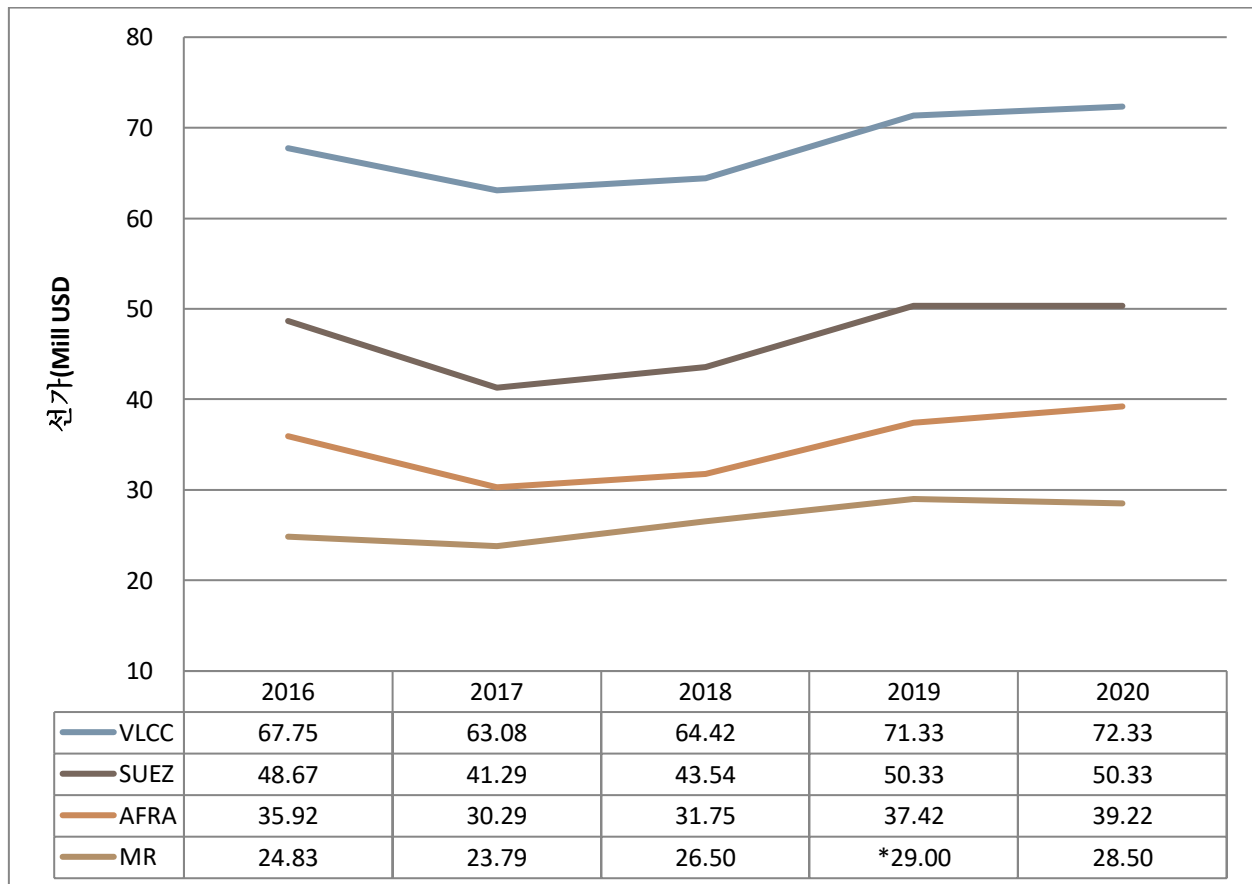
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	72.33
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	1.40%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	50.22
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	-0.22%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	39.22
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	4.83%
MR 51K <small>*'18 년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	28.50
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	-1.72%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

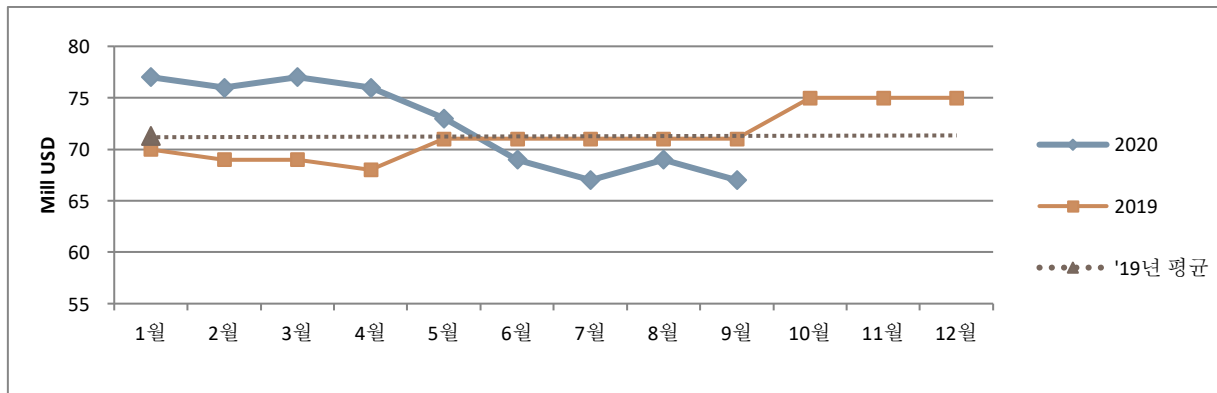




III. TANKER

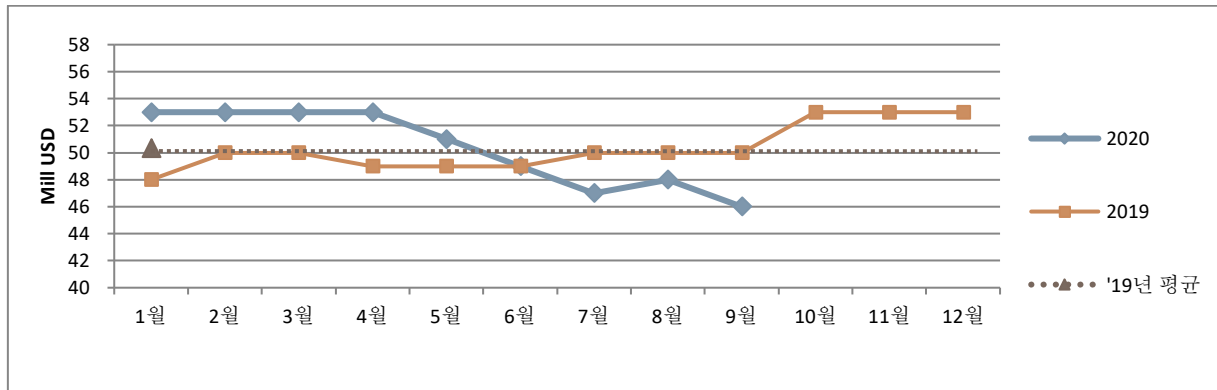
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	67.00	69.00	67.00	72.33
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-2.9%	3.0%	-2.9%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	-5.6%	-2.8%	-5.6%	1.4%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	47.00	48.00	45.00	50.22
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	2.1%	-6.3%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	-6.0%	-4.0%	10.0%	-0.2%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	36.00	36.00	35.00	39.22
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-4.0%	0.0%	-2.8%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	-5.3%	-5.3%	-7.9%	4.8%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	26.50	26.50	26.00	28.50
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-3.6%	0.0%	-1.9%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	-	-	10.3%	-1.7%
2019	VLCC	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.00	71.33	
	SUEZ	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	50.00	50.00	50.00	50.33	
	AFRA	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00	38.00	38.00	37.42	
	MR	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00	30.00	29.00	29.00	

VLCC-310K

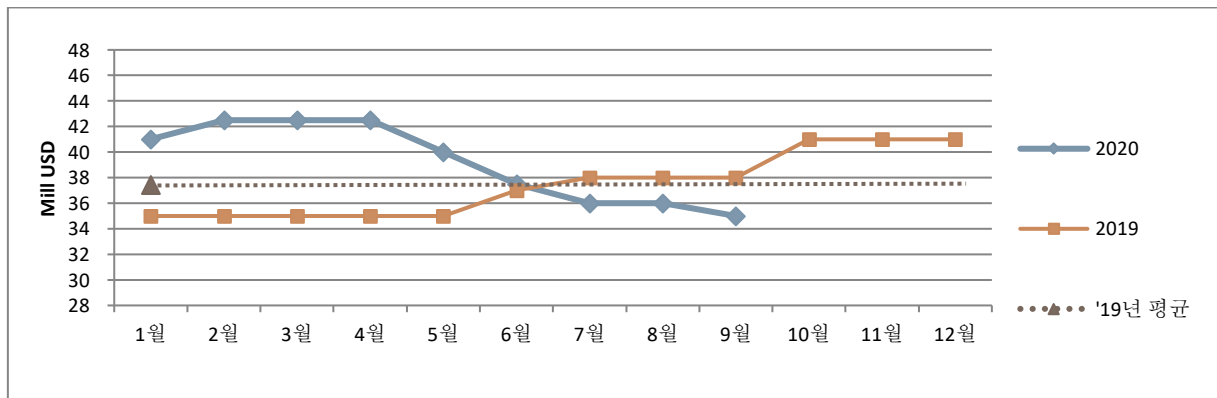


III. TANKER

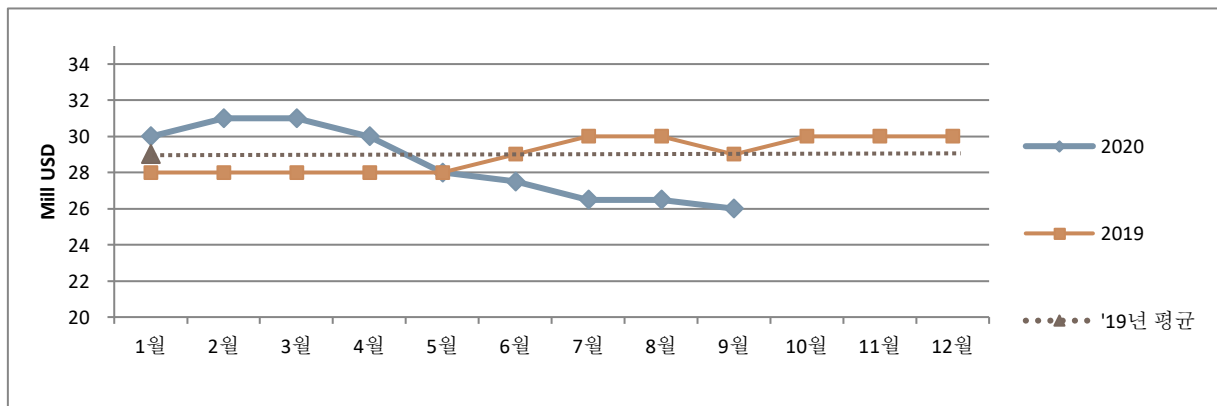
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PELAGOS	111,775	2005	KOREA	B&W		14.7	Singapore buyer
TANKER	OCEAN LAUREL	46,549	2010	JAPAN	B&W		15	Greek buyer
TANKER	NALA	37,264	2001	KOREA	B&W	2&3	7.2	Greek buyer, SS/DD passed
LPG	GRACE RIVER	49,996	2002	JAPAN	B&W		32	Undisclosed buyer, DD passed
LPG	JAG VIDHI	49,849	1996	JAPAN	MITSU		16	Undisclosed, SS/DD due Jan '21

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	KOTA KASTURI	39,916	2005	JAPAN	B&W	3080	TEU	5	Chinese buyer, SS/DD due
CONT	MOEN ISLAND	38,798	2005	KOREA	B&W	2824	TEU	6.3	Undisclosed buyer

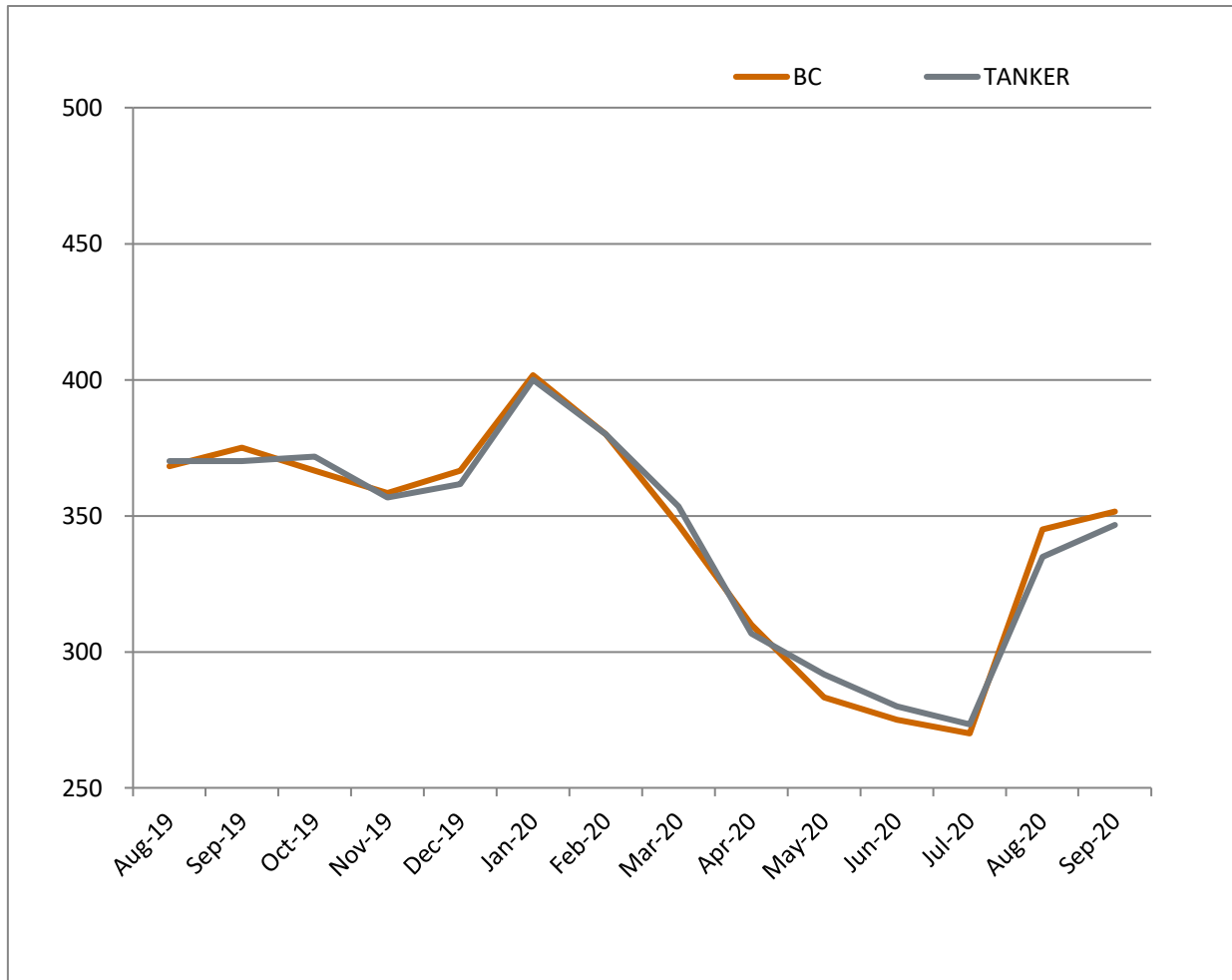


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 9 월	2020 년 9 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	329.63	-16.8%	370.00	346.67	3.5%	-6.3%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	329.26	-17.4%	375.00	351.67	1.9%	-6.2%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



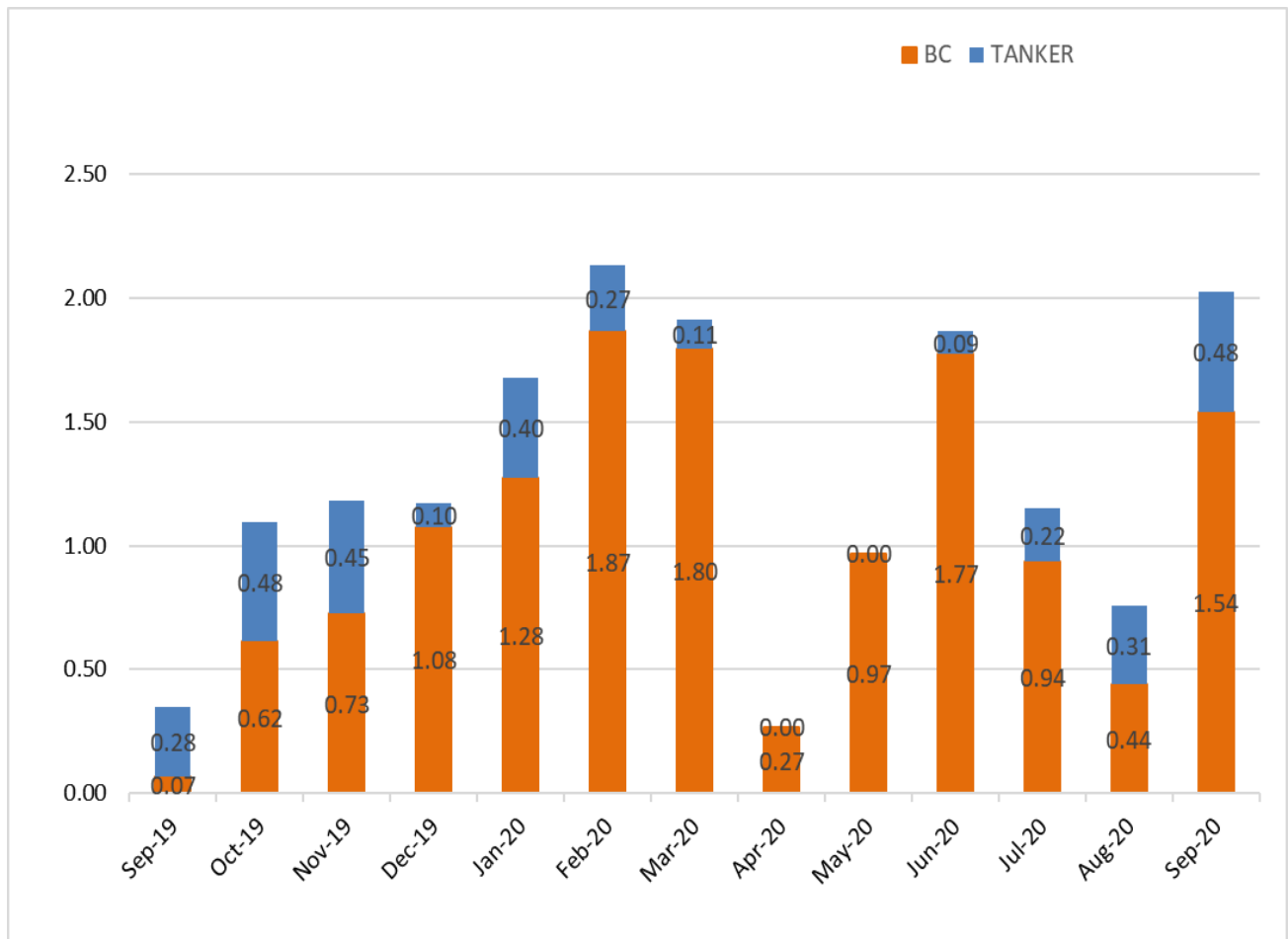


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 9 월		2020 년 9 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	1.89	53.4%	58	59.8%	0.28	7	0.48	70.4%	9	28.6%
BC	7.45	116	10.87	146.0%	110	94.8%	0.07	4	1.54	2,270.8%	17	325.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

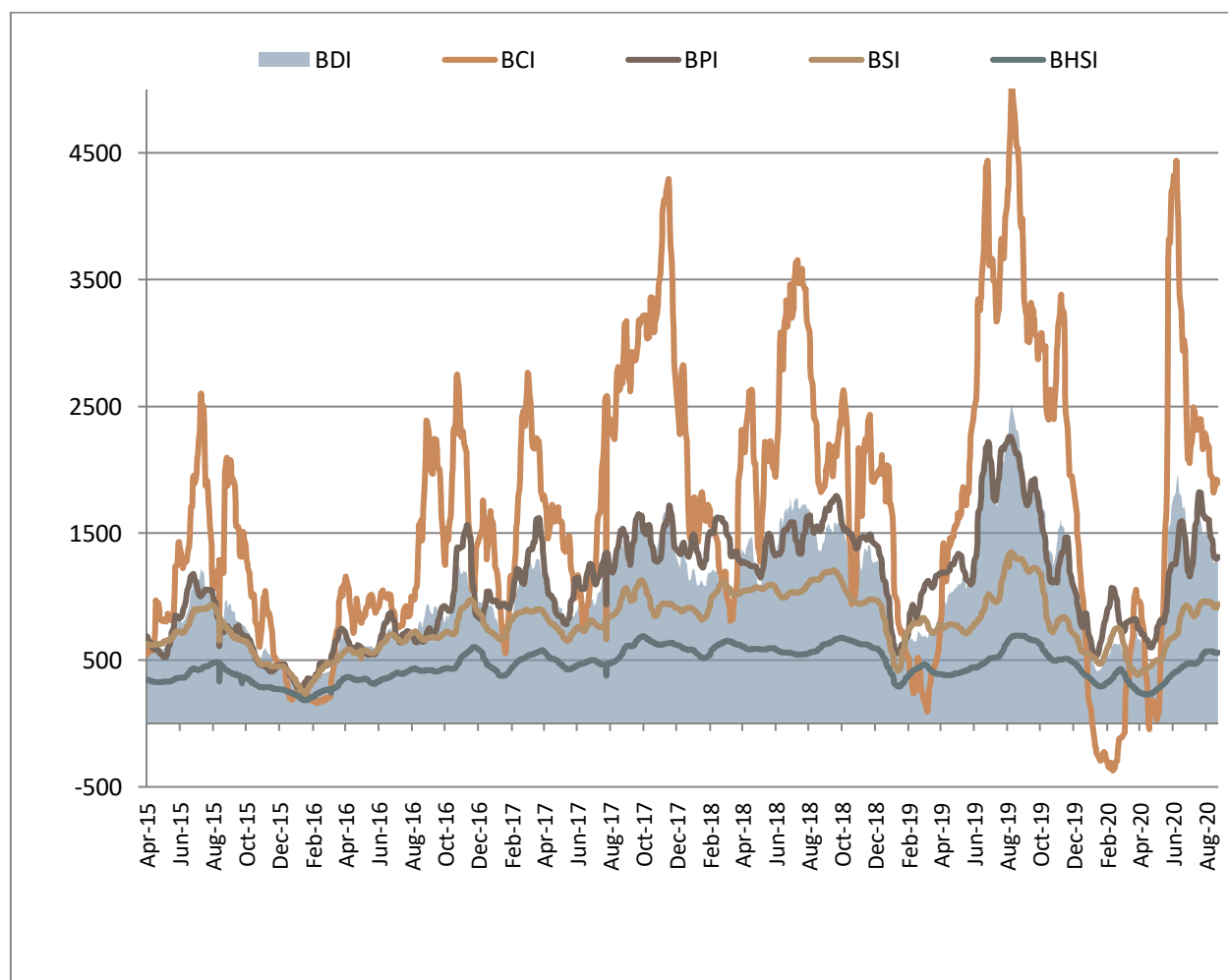
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	GELASHA	277,218	38,611	1992	KOREA	B&W	375	AS IS Singapore
BC	NINGBO PIONEER	68,788	10,082	1990	KOREA	B&W	295	AS IS China
BC	MICHELLE HK	65,850	10,338	1989	JAPAN	SULZ	382	BANGLADESH, incl. Large amount of bunker
BC	HALUS (logger)	27,836	6,034	1995	JAPAN	MITSU	361	Full sub-conti option
BC	TRANSOCEAN	21,304	5,262	1982	JAPAN	SULZ	351	PAKISTAN
BC	NAZLICAN	10,900	3,898	1978	SWED EN	HITA	353	PAKISTAN
BC	TRANSFAIR	10,176	2,990	1977	JAPAN	MITSU	351	PAKISTAN
CONT	HAIAN SONG	18,400	6,805	2001	POLAN D	B&W	350	BANGLADESH
RORO	SINGLE EAGLE	3,845	5,200	1988	JAPAN	MITSU	415	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-09-18	2020-09-11	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1296	1267	▲29.00	2518	290
BCI	1900	1839	▲61.00	5043	-372
BPI	1315	1313	▲2.00	2262	282
BSI	941	917	▲24.00	1351	243
BHSI	558	560	▼-2.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	343.00	▲32.00	308.50	▲23.50	321.50	▲20.00
MGO	359.00	▲21.50	341.50	▲25.00	347.00	▲15.50
LSMGO	353.00	▲23.00	329.50	▲17.00	-	-
VLSFO	275.50	▲16.50	259.00	▲12.00	254.00	▲9.00

❖ 기준일 : 9 월 18 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-09-18	2020-09-11	CHANGE
미국 달러	1175.40	1185.30	▼-9.90
일본 엔(100)	1122.48	1116.57	▲5.91
유로	1393.26	1401.80	▼-8.54
중국 위안	173.69	173.39	▲0.30

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 트윈데믹 (TWINDEMIC)

쌍둥이를 뜻하는 영어 단어 '트윈(TWIN)'과 감염병이 세계적으로 대유행하는 상태를 일컫는 '팬데믹(PANDEMIC)'이 합쳐진 말로, 비슷한 2 개의 질병이 동시에 유행하는 상황을 가리킨다.

예컨대 증상이 비슷한 코로나 19 와 독감의 유행이 동시에 일어나는 것이 이에 해당하는데, 코로나 19 와 독감은 호흡기 감염 질환이면서 열·기침·인후통 등의 증상까지도 비슷해 '트윈데믹'으로 일컬어진다. 트윈데믹이 발생하면 증상만으로는 환자를 구별하기가 어려워 방역체계에 혼란을 가중시킬 수 있다. 또한 감염자가 뒤섞이거나 두 바이러스에 동시 감염된 사람도 생겨 의료체계가 감당하지 못하는 사태까지 빚어질 수 있다.

이에 따라 코로나 19 가 장기화되는 2020년에는 독감 예방 접종이 중요성이 거론되고 있는데, 독감백신은 통상 접종 2 주 후부터 예방 효과가 나타나며 6 개월간 면역이 유지된다. 한편, 2020~2021년 인플루엔자 예방접종을 무료로 받을 수 있는 국가예방접종 대상자는 생후 6 개월~만 18 세 소아·청소년과 임신부, 만 62 세 이상이다. 특히 식품의약품안전처는 2020년 9월 1일 코로나 19 와 계절 독감(인플루엔자)이 동시에 유행할 것을 고려해 백신 공급을 크게 늘리기로 했다고 밝힌 바 있다.

I 독감과 코로나 19 비교

구분	독감	코로나19
증상 발생 위치	주로 상하부 호흡기관	주로 하부 호흡기관(하기도)
주요 증상	두통, 근육통, 기침, 한기를 동반한 고열 등	발열, 마른기침, 근육통, 피로 등
잠복기		평균 7~14일 추정
회복 소요 기간	일주일~몇 주 동안 길게 지속	약 13~18일(국내 기준)
감염 판단 방법	독감 바이러스 검사	코로나 유전자 유무 검사

[출처 : 시사상식사전, PMG 지식엔진연구소]

VI. STL NEWS & INFORMATION

관련기사 – 정부 "트윈데믹 우려, 코로나 19 잘 대응하면 관리 가능"

코로나 19 와 독감(인플루엔자) 유행이 겹치는 '트윈데믹(TWINDEMIC·비슷한 2 개의 질병이 동시에 유행하는 상황)'에 대한 우려가 커지는 것과 관련해 정부가 코로나 19 대응 강화를 통해 해법을 찾겠다고 밝혔다.

윤태호 중앙사고수습본부(중수본) 방역총괄반장은 22 일 중앙재난안전대책본부(중대본) 온라인 백브리핑에서 "인플루엔자와 달리 코로나 19 는 백신이나 치료제같은 효과적인 대응수단이 없다"며 "코로나 19 를 잘 대응하면 인플루엔자도 잘 관리될 것"이라고 말했다.

그는 "인플루엔자와 코로나 19 동시 유행은 계속 우려가 있었던 부분"이라면서도 "인플루엔자는 백신 접종을 통해 예방할 수 있고 민간 물량도 많아 치료제도 충분하다"고 설명했다.

그러면서 "남반구 독감 유행을 보면 거의 발생하지 않고 있다"며 "인플루엔자보다 코로나 19 대응이 더 (중요도가) 크다"고 덧붙였다.

한편 윤 반장은 중환자 치료대책과 관련해 "치료 역량을 어떻게 대응할 것인지, 또 치료체계를 어떻게 준비할 것인지 논의하고 있다"며 "10 월 전에 재유행 대비 대책을 안내할 예정"이라고 말했다.

[출처 : 머니투데이]



VI. STL NEWS & 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 부장)
 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)

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)