

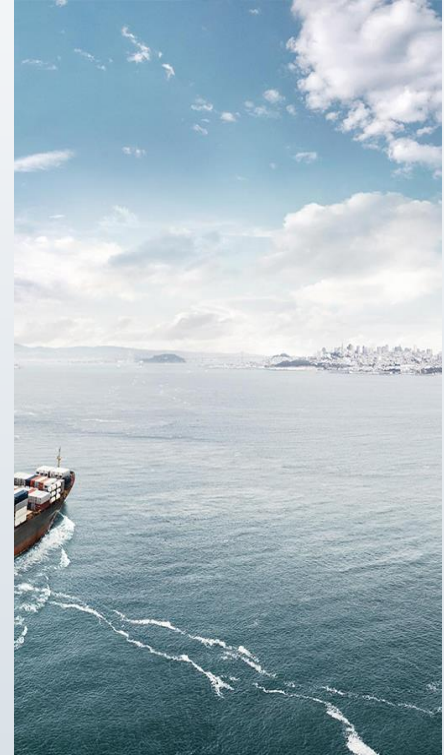


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.305

**Updated June 30, 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	19

\*\* 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.  
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

## I . ISSUE & TREND

### 1. 해운시황 희비...탱커 올고, 벌크 웃어

최근 국제유가 반등으로 유조선 시장은 위축된 반면 벌크선은 중국의 경제 활동 재개에 따라 주요 화물인 철광석 수요가 회복세를 보이면서 급격한 상승을 보였다. 다만 아직 해운시장을 둘러싼 불확실성이 커 일부 운임회복에 안심하기는 이르다는게 업계 시각이다.

26 일 해운업계에 따르면 최근 유조선 시황을 나타내는 탱커운임지수(WS)는 지난 25 일 기준 23.5 포인트로 전월 대비 절반 수준으로 떨어졌다. 유조선 운임은 올해 들어 급등과 급락을 반복하고 있다. 지난 2 월 평균 43.7 에서 3~4 월 큰폭의 상승세를 보이며 올해 고점인 223.58 포인트를 찍었다.

당시 국제유가 하락에 따라 원유 저장을 위한 선박 수배가 늘면서 운임이 급등했다가 이후 산유국들의 감산 이행이 시작돼 유가가 회복세를 되찾으면서 급격히 고꾸라지는 모습이다.

반면 벌크 운임은 폭등 중이다. 벌크 시황을 나타내는 발틱운임지수(BDI)는 지난 24 일 1705 포인트로 전월 대비 4 배 상승했다. 대형선 위주로 운임 상승을 이끌고 있는데 브라질 발레의 수출 재개로 철광석 물동량이 늘어난 것이 주효했다. 당분간 대규모 경기 부양효과로 중국의 철광석 수요가 견조하게 유지될 것으로 보여 운임 상승세가 이어질 전망이다.

컨테이너선도 대체로 양호한 운임 흐름을 보이고 있다. 상하이 컨테이너운임지수(SCFI)는 24 일 1001.33 포인트를 나타냈다. 전주 보다 10% 가량 하락했지만 비교적 선방하고 있다는 분석이다.

다만 운임 회복에도 업계는 안심하지 못하는 분위기다. 유가와 코로나 19 로 인한 불확실성이 겹치지 않아 시황이 아직 높은 변동성을 나타내고 있는 탓이다.

### 2. 다음달부터 모든 컨테이너 해상화물 항로별 운임공개

해양수산부는 29 일 컨테이너 해상화물 운송시장에서 모든 항로에 대해 항로별로 운임을 공개하는 개정 운임공표제를 내달 1 일부터 시행한다고 밝혔다. 기존에는 주요 130 개 항로에 대한 운임만 공표했다.

화주(貨主)의 알 권리를 강화하고, 운임 덤핑 등 불공정 경쟁을 방지하기 위한 것이다.

## I . ISSUE & TREND

컨테이너 화물의 운임공표제는 지난 1999년 도입됐지만, 해운기업이 공표하는 운임 종류와 공표 횟수가 적어 그간 화주기업에게 운임정보가 충분히 제공되지 못했다. 또 전체 운임이 해운기업 간 선박운항비용에도 미치지 못하는 운임 덤핑 등이 발생했다.

이에 해수부는 지난 2월 해운법을 개정하고 다음달부터 운임공표제를 개선하여 시행한다.

개정 운임공표제에 따라 주요 130개 항로에 대해 공개되던 것이 모든 항로로 확대된다. 모든 항로에 대해 항로별로 컨테이너 종류와 크기, 환적 여부, 소유 등에 따른 운임 288종과 요금 8종을 연 4회 공표해야 한다. 그동안은 국내외 외항 정기화물운송사업자가 주요 130개 항로에 대해 항로별로 컨테이너 종류와 크기에 따른 운임 4종과 요금 3종을 연 2회 공표했다.

운임덤핑을 방지하기 위해 과당경쟁을 유발하는 비합리적인 운임과 요금에 대해서는 선사로부터 산출자료를 제출받아 필요 시 조정·변경을 명령하고, 이를 위반할 경우 벌금을 부과할 방침이다.

다만 수입화물은 해외에서 계약이 체결되고 운임이 정해져 공표운임 준수여부를 확인하기가 어렵고, 선사 국적에 따라 차별 문제가 발생할 우려가 있어 공표가 유예됐다. 재활용품(헌옷, 폐지, 고철·플라스틱·가죽 스크랩) 역시 화물 무게에 비해 가치가 낮아 운송시장에서 운임이 제대로 형성되지 않아 선사가 운임을 공표하고 징수하는 경우에는 오히려 화주기업에 비용부담이 전가되는 문제가 있어 공표가 유예됐다.

외항선사나 화주가 해운법상 금지행위를 저지를 경우 신고하도록 해운거래 불공정 신고센터도 설치했다. 해수부는 피신고인 등으로부터 관련 자료를 제출받아 사실관계를 조사하고, 필요할 때는 선사와 화주의 사업장 등을 방문 조사해 위법사실 등이 확인되면 법에 따라 강력히 조치할 계획이다.

김준석 해양수산부 해운물류국장은 "개선된 운임공표제는 올해 2월 법 개정과 함께 시행될 예정이었지만 코로나 19로 인한 업계 혼란을 최소화하고 충분한 사전 설명 등의 과정을 거치기 위해 7월부터 시행하게 됐다"며 "이를 통해 공정하고 투명한 해상운송 서비스가 정착돼 코로나 19로 어려움을 겪는 해운기업과 화주기업 모두 상생 할 수 있기를 바란다"고 말했다.

## I . ISSUE & TREND

### 3. 선박연료시장도 LNG 가 대세되나

국제해사기구(IMO)의 황산화물 배출 규제가 시행된 지 6 개월 만에 선박 연료 시장에 변화가 감지되고 있다. 해운사들은 오염물질 저감장치(스크러버)를 설치하거나 저유황유를 사용하는 대신, 아예 한 단계 더 환경친화적인 액화천연가스(LNG)에 몰리고 있다. LNG 선은 황산화물을 거의 배출하지 않는 데다 기존 연료유보다 상대적으로 적은 이산화탄소를 배출해 친환경 선박으로 볼 수 있다.

25 일 조선업계와 증권업계에 따르면, 저유황유와 고유황유의 인기가 사그라들고 있다. 세계 최대 벙커링(연료 공급) 항구 싱가포르항을 찾는 선박은 지난달 3059 척으로 27 년 만에 최저수준을 기록했다. 지난달 벙커유 선박 연료 판매량은 전년도(369 만톤)에 비해 대폭 줄어든 78 만 5000 톤이었고, 저유황유 판매량도 3 개월 연속 감소세를 나타냈다.

유럽 최대 저유황유 벙커링 항구인 네덜란드 로테르담 항구의 상황도 비슷하다. 로테르담 항구에서 1 분기 판매된 벙커유와 저유황유 양은 207 만톤으로, 지난해 1 분기 판매량(201 만톤)과 비슷한 수준에 그쳤다. 반면 LNG 선박 연료는 지난해 1 분기(5403 톤)보다 3 배가량 늘어난 1 만 5710 톤이 팔렸다.

최근 선박 연료시장에서 LNG 가 인기를 끄는 이유는 엄격한 환경규제 때문이다. IMO 가 선박 연료유의 황 함유량 상한선을 3.5%에서 0.5%로 대폭 강화하면서 선주들은 저유황유 또는 액화천연가스(LNG)를 연료로 쓰거나, 탈황장치인 스크러버를 설치해야 한다. 하지만 스크러버는 환경 문제, 저유황유는 품질 문제가 불거져 LNG 에 수요가 몰리고 있다.

선사들은 최근 개방형 스크러버를 금지하는 분위기가 확산되자 스크러버 설치를 다시 검토하고 있다. 국제친환경교통위원회는 "폐수를 바다에 버리는 방식의 개방형 스크러버를 모두 폐쇄형 스크러버로 개조하라"고 선주들에게 촉구했다. 말레이시아, 싱가포르 등 25 개국 항구에서는 앞서 개방형 스크러버 입항 금지를 결정한 상황이다.

이 때문에 스크러버 수주잔량도 급속도로 줄고 있다. 최근 1 년 사이 LNG 추진선 수주잔량은 1890 만 DWT(재화톤수용량)에서 2440 만 DWT 로 29% 증가했으나, 스크러버 수주잔량은 1730 만 DWT 에서 970 만 DWT 으로 44% 줄었다. 클락슨 리서치는 "남아있는 700 여개의 스크러버 개조공사가 취소되거나 연기될 가능성이 크다"며 "수주잔고도 많지 않다"고 분석했다.

저유황유는 품질에 대한 우려가 여전하다. 고유황유에 맞춰 설계된 엔진에 저유황유를 넣었을 때 고장이 날 수도 있다는 분석이 지속해서 나와서다. 조선업계에서는 "저유황유가 엔진 고장을 일으켜 바다

## I . ISSUE & TREND

---

위에서 배가 멈춘 사례도 있다"면서 "저유황유 사용에 따른 대책과 연구, 품질기준 마련이 시급하다"는 목소리가 나온다.

상황이 이렇자 조선·해운업계에서는 LNG 추진선 수요가 늘어날 것으로 기대하고 있다. 코트라(KOTRA)는 오는 2025년 글로벌 신조 발주 선박 1800여척 중 LNG 추진선이 1085척(60.3%)을 차지할 것으로 내다봤다.

박무현 하나금융투자 연구원은 "LNG 선박연료 수요가 높아질수록 LNG 추진엔진 수요가 높아질 것"이라며 "한국 조선소들의 LNG 추진 선박의 수주량이 하반기로 갈수록 더욱 늘어날 것으로 기대된다"고 말했다. 백점기 부산대학교 교수는 "환경규제가 강화될수록 고도의 기술력이 필요할 수밖에 없다"며 "경쟁국가에 비해 기술력이 뛰어난 한국 조선소들에 기회가 될 수 있다"고 했다.



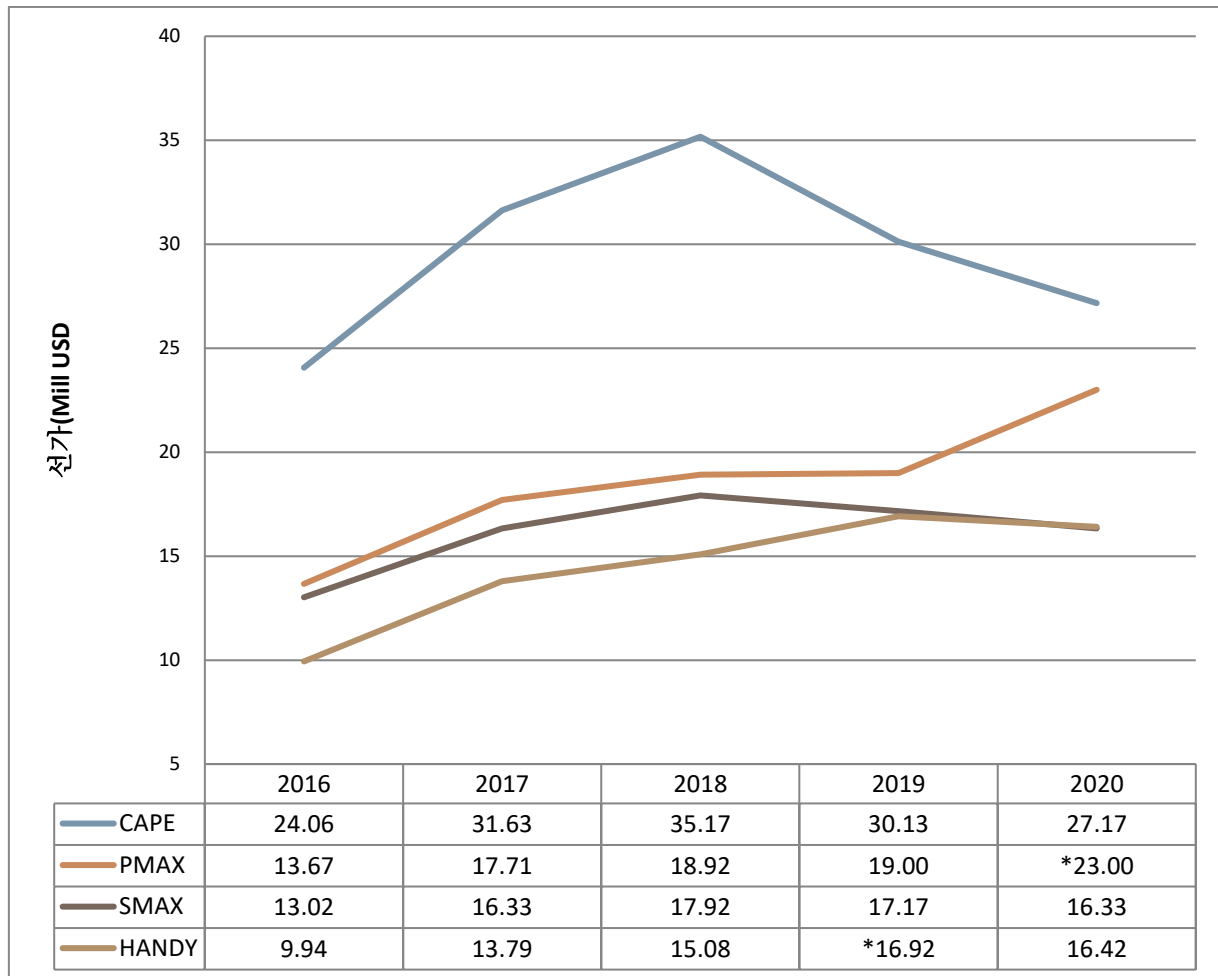
## II . BULK CARRIER

(◆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	27.17
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.82%
<b>Kamsarmax 82K</b>	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.00
*19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.05%
<b>Supramax 58K</b>	13.02	16.33	17.92	17.17	16.33
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-4.85%
<b>Handysize 37K</b>	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.42
*18년까지는 32K 기준	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-2.96%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

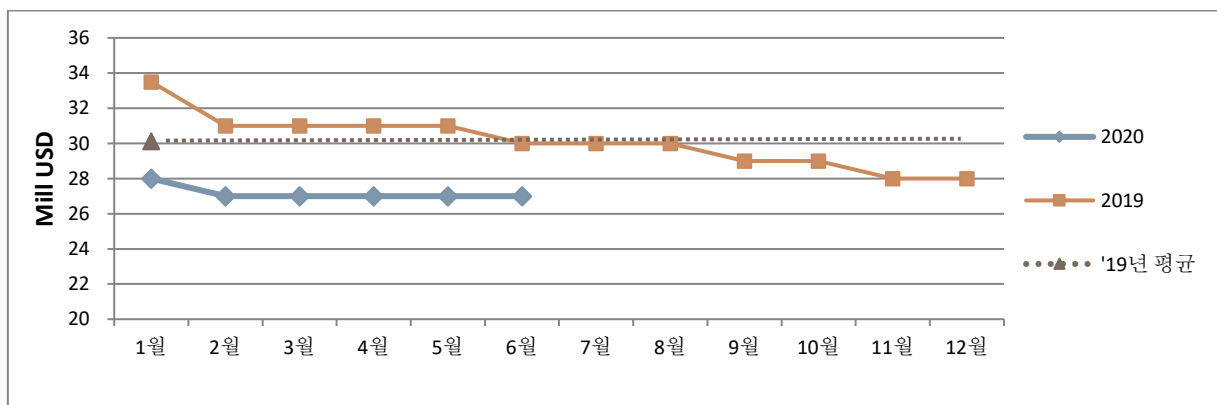




## II . BULK CARRIER

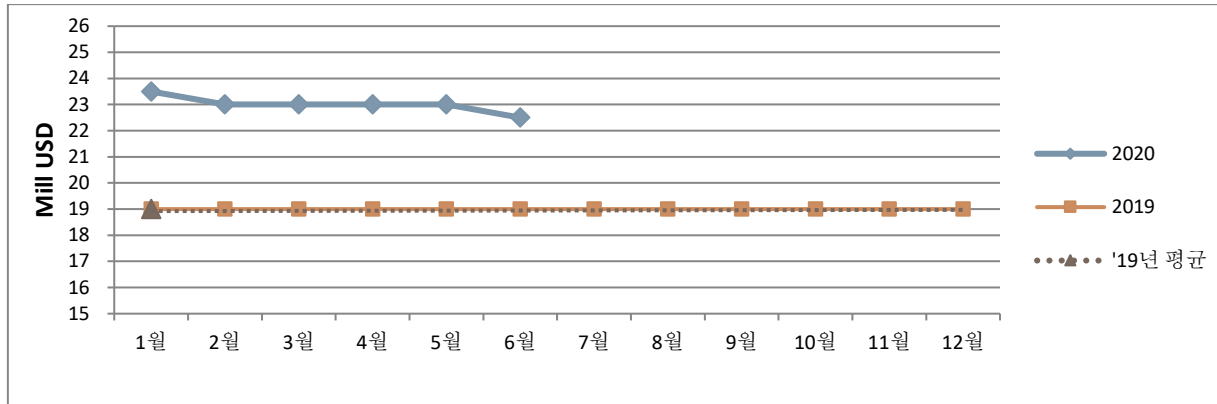
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.17
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-10.0%	-9.8%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	23.00
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	21.1%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	16.33
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-4.9%
HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	16.42	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-	
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-11.8%	-3.0%	
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

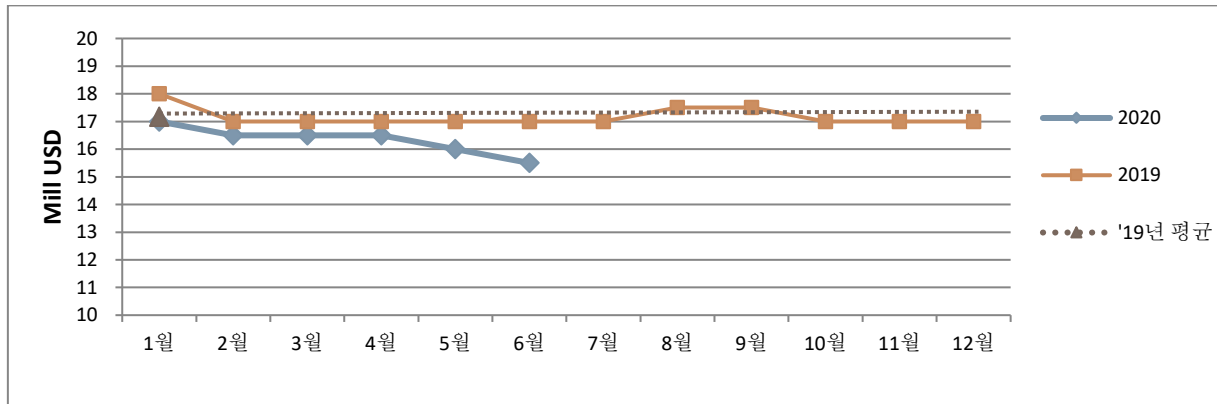


## II. BULK CARRIER

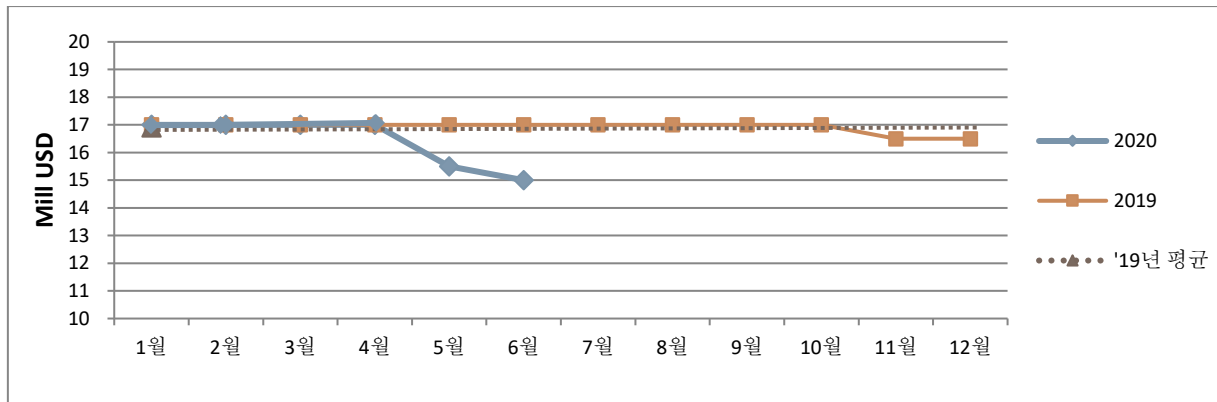
### □ Kamsarmax \*'19년까지는 76K 기준



### □ Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ALPHA ERA	170,387	2000	JAPAN	B&W		7.8	Chinese buyer
BC	HARROW	76,752	2005	JAPAN	B&W		8.7	Greek buyer
BC	NAVIOS NORTHERN STAR	75,395	2005	JAPAN	B&W		7	Chinese buyer, SS/DD Due
BC	SUPRASTAR	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	7.3	Undisclosed buyer
BC	NY TRADER I (open hatch)	38,271	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	25	Greek buyer
BC	NY TRADER II (open hatch)	37,054	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t		
BC	KOZNITZA	32,631	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	5	Undisclosed buyer, SS/DD due Sep '20
BC	GLOBAL TRINITY	28,202	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.6	Greek buyer



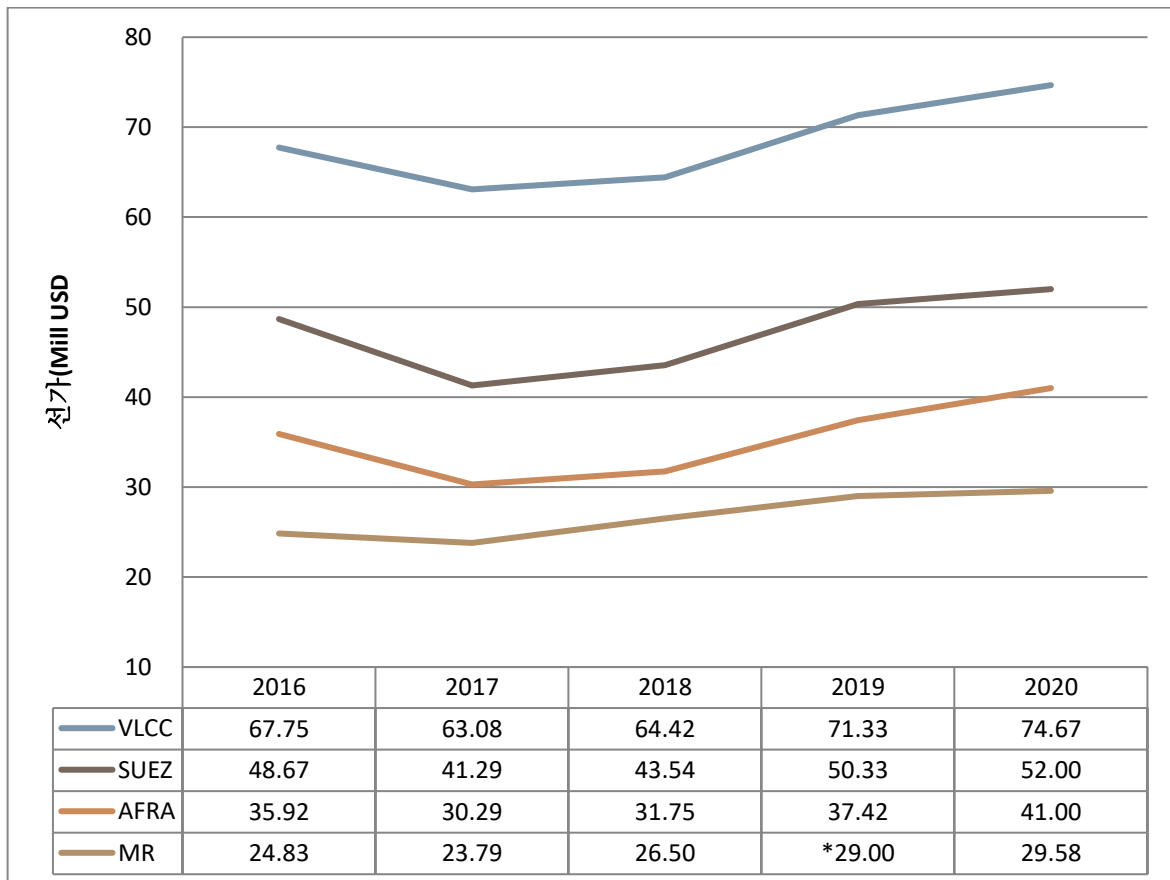
### III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	74.67
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	4.67%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	52.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	3.31%
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>*'18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	29.58
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	2.01%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

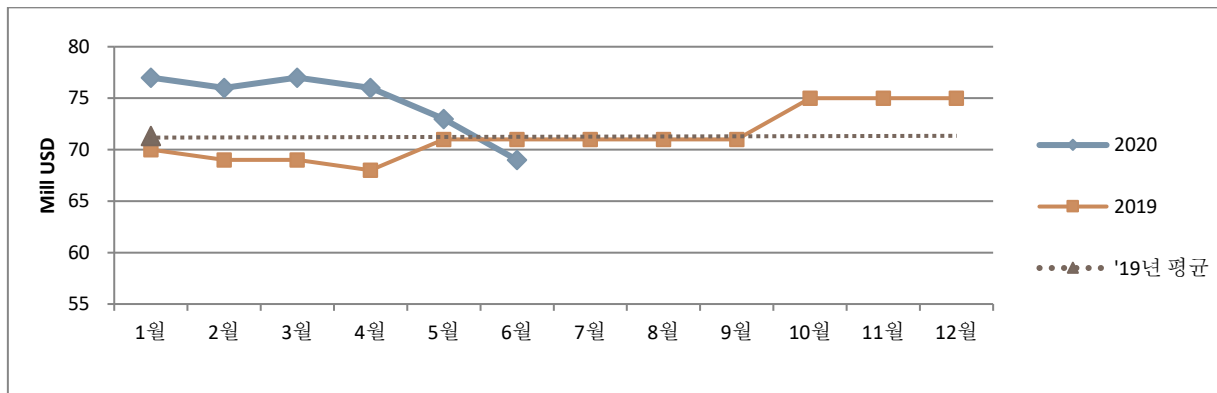




## III. TANKER

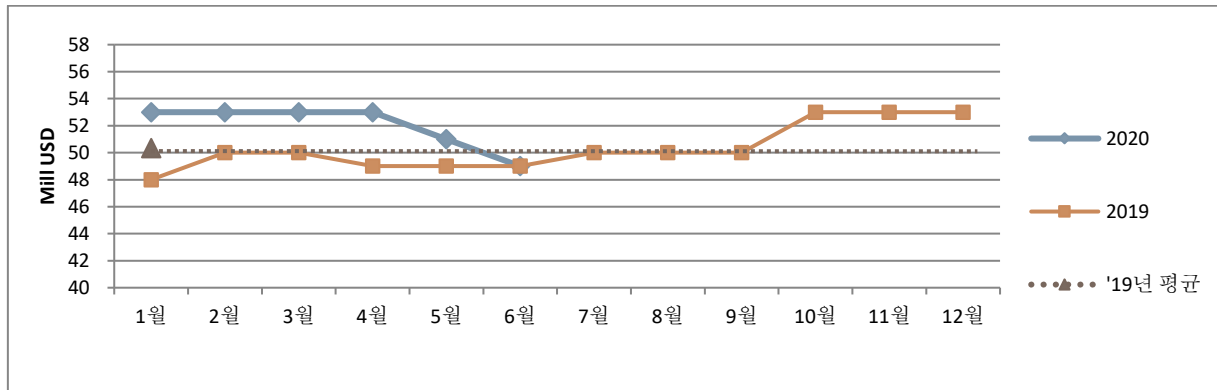
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	74.67
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-5.5%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-2.8%	4.7%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	52.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	3.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	41.00
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-6.3%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	1.4%	9.6%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	29.58
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-1.8%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-5.2%	2.0%
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	

### VLCC-310K

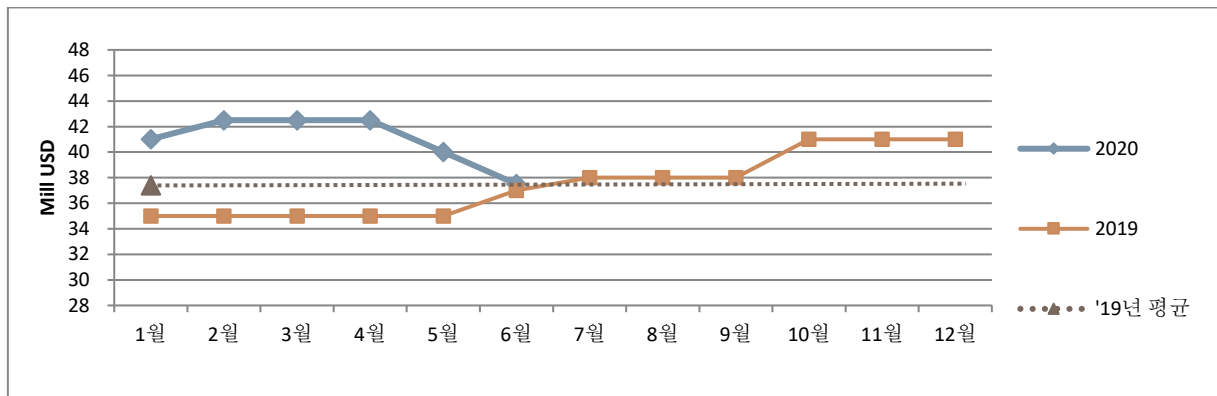


### III. TANKER

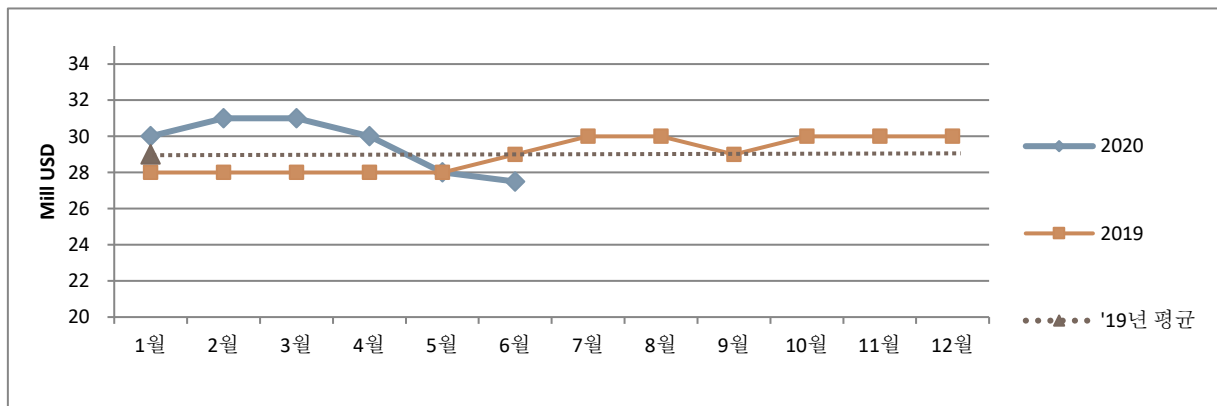
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	LOTUS (ex-SANDRO)	160,373	2000	KOREA	B&W		13-13.25	Undisclosed buyer
TANKER	MINERVA ALEXANDRA	106,643	2000	KOREA	B&W		24	UAE buyer
TANKER	MINERVA ZENIA	105,851	2002	KOREA	B&W			
LPG	BERGE SUMMIT	50,748	1990	JAPAN	MITS U	LPG	11	Undisclosed buyer, SS/DD due Jul '20

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NELSON	42,446	2007	KOREA	B&W	3398	TEU	5.2	Undisclosed buyer
CONT	FRITZ REUTER	23,732	2006	CHINA	B&W	1731	TEU	4	Greek buyer (Lomar Shipping)

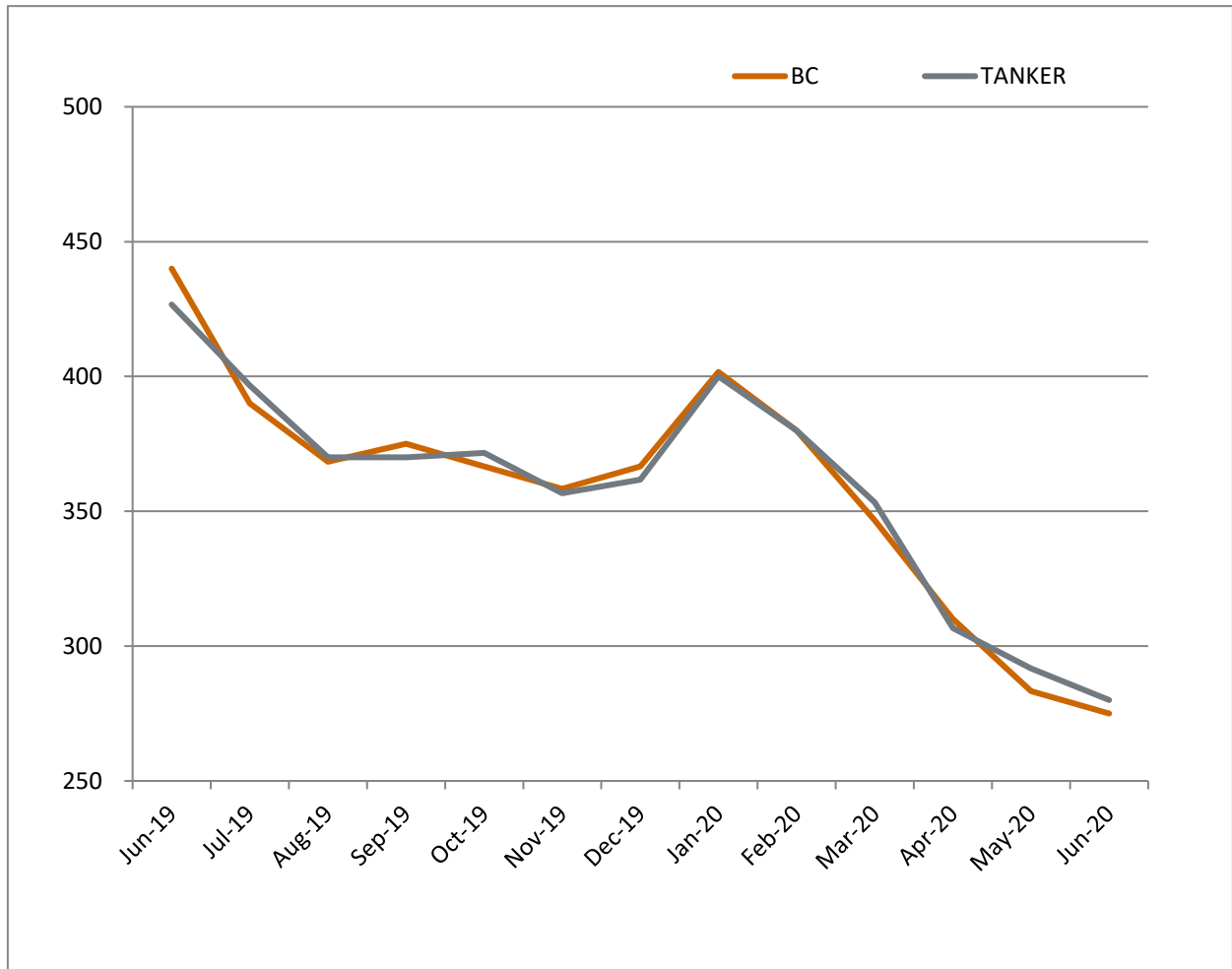


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 6 월	2020 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	335.28	-15.4%	426.67	280.00	-4.0%	-34.4%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	332.78	-16.5%	440.00	275.00	-2.9%	-37.5%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

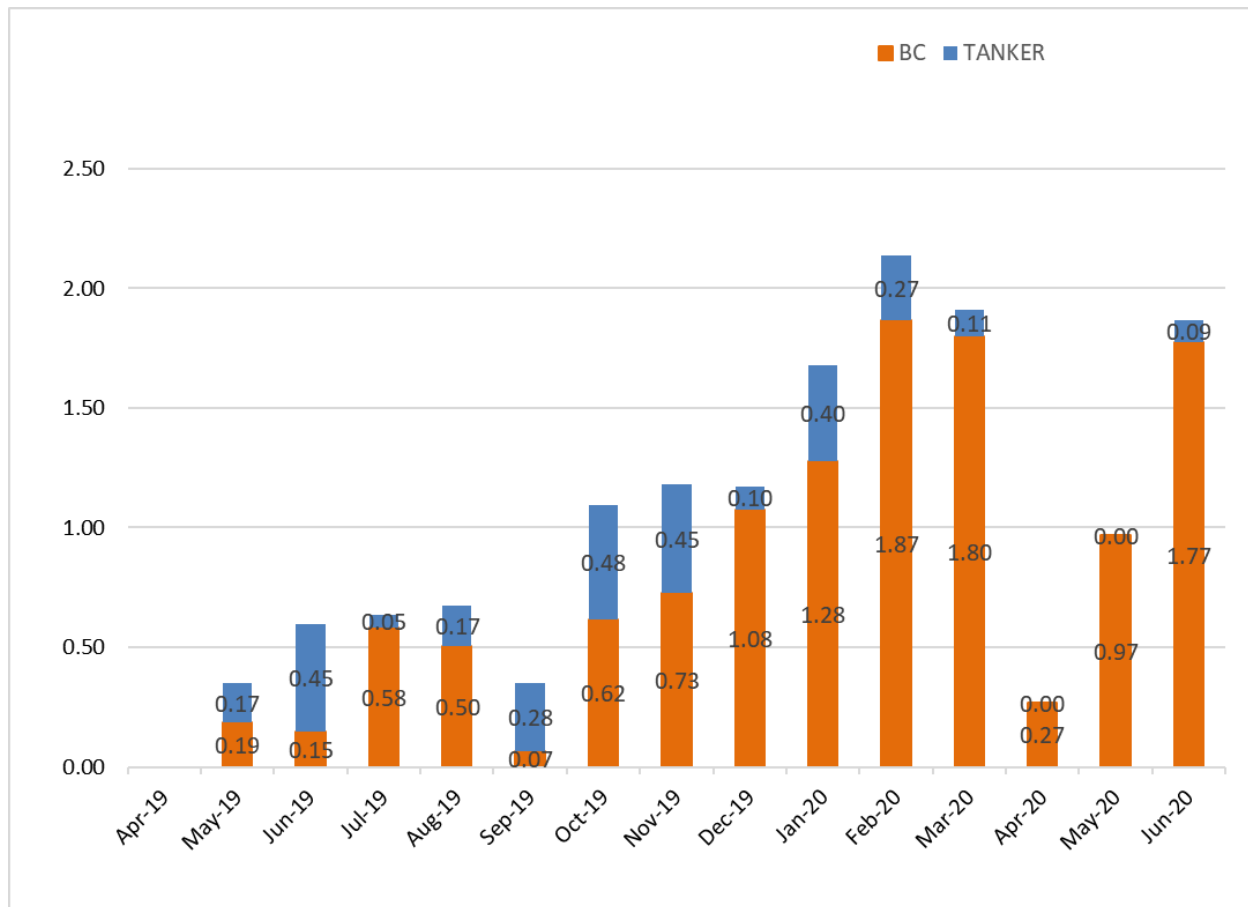


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적			2019 년 6 월		2020 년 6 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	0.88	24.8%	37	38.1%	0.17	6	0.09	-45.2%	2	-66.7%
BC	7.45	116	7.95	106.8%	69	59.5%	0.19	13	1.77	858.9%	10	-23.1%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	HANDAN STEEL	264,971	38,047	1994	JAPAN	SULZ	274	BANGLADESH, Old sale
CONT	KOTA JUTA	24,935	7,621	2001	JAPAN	MITSU	308	Delivery full sub-conti option
CONT	ARMADA PAPUA	12,575	5,249	1993	POLAN D	B&W	292	BANGLADESH
CONT	HIJAU TERANG	10,350	3,926	1996	GERMA NY	MAN	300	BANGLADESH
PCC	PEGASUS HIGHWAY	15,553	12,738	1994	JAPAN	B&W	284	INDIA, Green recycling, incl. ROB 800 ts
PCC	EURO SPIRIT	15,483	12,739	1998	JAPAN	B&W	285	INDIA, Green recycling

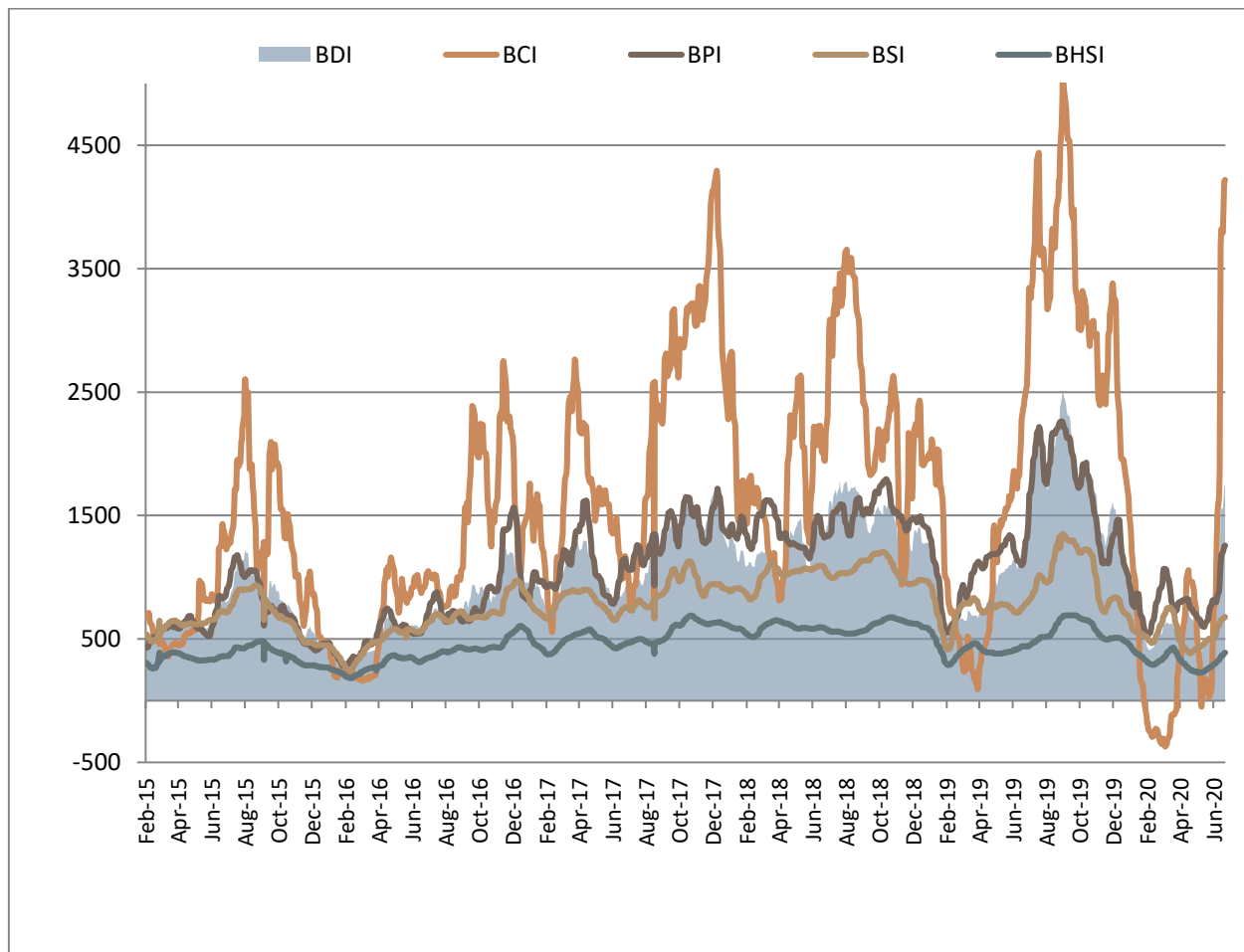




## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2020-06-26	2020-06-19	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1749	1555	▲194.00	2518	290
BCI	4219	3819	▲400.00	5043	-372
BPI	1256	1178	▲78.00	2262	282
BSI	678	657	▲21.00	1351	243
BHSI	389	363	▲26.00	692	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	251.50	▼-5.00	246.50	▼-1.00	230.50	▲2.50
MGO	371.50	▼-8.00	353.50	▼-13.00	352.50	▲4.00
LSMGO	370.00	▼-3.50	341.00	▼-18.00	-	-
VLSFO	324.50	▼-10.50	284.50	▼-22.00	289.50	▼-1.50

❖기준일 : 6 월 26 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2020-06-26	2020-06-19	CHANGE
미국 달러	1205.20	1213.00	▼-7.80
일본 엔(100)	1124.62	1133.91	▼-9.29
유로	1352.42	1359.47	▼-7.05
중국 위안	170.33	171.27	▼-0.94

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] 최저임금위원회

최저임금에 관한 중요사항의 심의를 위해 고용노동부에 둔 위원회로, 1987년 7월 30일에 설립하였다.

위원회의 기능은 최저임금에 관한 심의 및 재심의, 최저임금 적용사업의 종류별 구분에 관한 심의, 최저임금제도의 발전을 위한 연구 및 건의, 기타 최저임금에 관한 중요사항으로서 노동부장관이 부의하는 사항의 심의 등이다.

위원회는 상기한 기능을 수행하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에 관계노동자와 사용자 기타 관계인의 의견을 청취할 수 있다.

위원회의 구성은 노동자를 대표하는 위원, 사용자를 대표하는 위원, 공익을 대표하는 위원 각 9인으로 구성되며, 2인의 상임위원을 두며 상임위원은 공익위원이 된다.

심의위원회에는 위원장 및 부위원장 각 1인을 두며, 위원장과 부위원장은 공익위원 중에서 선출한다. 다만, 관계 행정기관의 공무원 중에서 3인 이내의 특별위원을 둘 수 있는 바, 특별위원은 위원회의 회의에 출석하여 발언할 수 있다.

회의는 노동부장관이 소집을 요구하는 경우, 재적위원 3분의 1 이상이 소집을 요구하는 경우, 또는 위원장이 필요하다고 인정하는 경우에 소집하며, 위원장은 의장이 된다.

위원회는 필요하다고 인정하는 경우 사업의 종류별 또는 특정사항별로 전문위원회를 둘 수 있는 바, 전문위원회는 심의위원회의 권한의 일부를 위임받아 심의위원회의 기능을 수행할 수 있으며, 전문위원회의 구성은 노동자를 대표하는 위원, 사용자를 대표하는 위원 및 공익을 대표하는 위원 각 5인 이내로 한다. 그리고 심의위원회의 사무를 처리하기 위하여 사무국을 두고 있다.

#### 현황

2000년 11월 24일 최저임금심의위원회가 최저임금위원회로 변경되었다. 위원회의 소재지는 세종특별자치시 한누리대로 422 정부세종청사 11동 고용노동부 4층이다

[출처 : 한국민족문화대백과, 한국학중앙연구원]



## 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)

**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)