

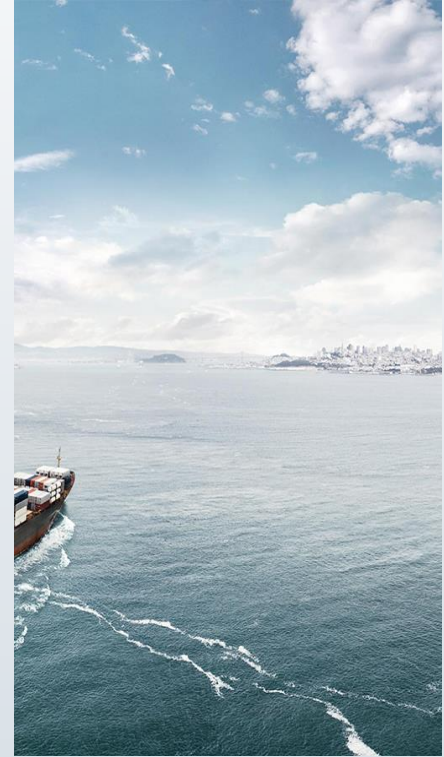


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.394

March 29, 2022

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

News	1
Bulk Carrier	6
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	16
Issue & Trend	18
Contact Details	21

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

I . NEWS

1. 해운담합 '시즌 2'...공정위, 중국·일본 노선 제재 착수

해운담합 '시즌 2'가 열릴 전망이다. 공정거래위원회는 최근 한국-중국, 한국-일본 노선에서 운임 등을 담합한 20 여개 해운업체에 대한 제재 절차에 착수했다. 다음 달 전원회의를 열고 제재 여부와 과징금 부과 액수 등을 결정할 예정이다. 앞서 공정위는 지난 1 월 한국-동남아 노선에서 15 년간 담합한 23 개 선사에 총 962 억원의 과징금을 부과한 바 있다.

유류할증·컨테이너 청소비 등 담합

28 일 업계 등에 따르면 공정위는 25 일 20 여개 해운선사를 대상으로 과징금 부과 의견 등을 담은 심사보고서(검찰 공소장 격)를 발송했다. 심사보고서엔 해운업체들이 한-중·한-일 노선에서 화물을 운반하면서 약 15 년간 담합으로 운임을 인상하고, 수시로 공동행위를 모의한 내용이 기재됐다. 중국 노선 제재 대상엔 10 여개 중국 선사가, 일본 노선 제재 대상엔 1 개 일본 선사가 포함됐다고 알려졌다.

중국과 일본 노선에서의 해운 담합은 기존 공정위에서 적발한 한-동남아 노선 담합과 유사한 구조로 이뤄졌다. 고려해운·장금상선·흥아라인 등 국내 선사는 2003 년 운임이 떨어지자 이를 해결하기 위해 “파격적인 운임회복”을 합의한다.

이후 10 여개 국내 선사와 해외 선사까지 함께 담합을 통한 지속적 운임 인상에 나선다. 기본운임 인상 외에도 유류할증료·컨테이너 청소비·불균형 조정비용 같은 부대운임을 올리거나 새로 도입하는 방식으로 가격을 올렸다. 가격 인상에 반발하는 화주가 있으면 선적을 거부하는 등 공동행위로 반발을 막았다.

한-중·한-일 노선 관련 이 같은 내용이 담긴 회의록과 내부 문건은 공정위의 한-동남아 노선 해운담합 조사 과정에서 발견된 것으로 전해졌다. 중국·일본·동남아 노선은 담합 시작부터 맥락을 같이 한다는 의미다.

중국 보복 가능성이 변수, 해수부 우려 표명

해운법에 따르면 해수부에 신고하고, 화주단체에 협의한 공동행위는 담합에 해당하지 않는다. 해운업계는 이를 근거로 담합이 아니라고 하지만, 부대운임 인상 방식 등으로 신고 범위를 벗어난 담합이 이뤄졌다는 게 공정위 판단이다.

I . NEWS

과징금 규모는 앞서 제재가 이뤄진 동남아 노선(962 억원)보단 작을 것으로 예상된다. 동남아 노선과 비교해 관련 매출액 규모가 작아서다. 다만 중국선사가 포함된 게 변수다. 한국과 중국 선사들은 황해정기선사협의회를 구성하고, 양 국가를 오가는 노선을 독점 체제로 운영한다. 이 때문에 제재가 현실화할 경우 중국 정부가 보복할 수 있다는 우려가 나온다. 해수부는 공정위에 이런 내용의 의견을 제출한 것으로 알려졌다.

한국해운협회 관계자는 “주무 부처인 해수부가 문제가 없다고 하는데 공정위가 제재해야 한다고 하는 상황”이라며 “특히 중국 노선은 양 정부 간 합의를 통해 운항 가능한 선사를 지정한 관리 노선이다. 중국 정부에서 반발할 수도 있다”고 말했다.

이례적 한 달 만에 전원회의

한편 공정위는 제재 수위를 결정하는 전원회의를 4월 27일(한-중), 28일(한-일) 이틀에 걸쳐 열 예정이다. 대상 선사들에게도 이 같은 내용으로 공지하고 일정을 합의한 것으로 확인됐다. 심사보고서 발송 한달여 만에 심의가 열리는 건 이례적이다. 2020년 기준 조사 종료부터 심의까지 평균 소요되는 기간은 181.7 일이었다. 이와 비교하면 5개월가량 빠르다.

5월 10일 새 정부가 출범하기 전에 사건을 마무리하기 위해 공정위가 속도를 내고 있다는 해석이 나온다. 해양수산부와 의견 조율 등이 필요한 만큼 새 정부 출범으로 장·차관 등 부처 인사가 나면 심의가 늘어질 수 있어서다. ‘친기업’을 정책 기조로 하는 차기 정부를 의식한 게 아니냐는 시각도 있다. 지난 24일 공정위 업무보고에서 인수위 측은 해운담합 사건 조사경과와 심의일정 등을 물어본 것으로 알려졌다.

2. 글로벌 해운사들 한국표 친환경 선박 띄운다

세계 6위 해운사인 일본 '오션 네트워크 익스프레스'(ONE)가 2030년까지 친환경 선박 교체를 비롯한 대규모 투자를 단행하는 등 글로벌 해운사들이 친환경 선박 교체에 속도를 낸다. 친환경 선박에 강점이 있는 국내 조선사들의 수주가 한층 늘어날 것으로 기대된다.

27일 조선해운 전문매체 트레이드윈즈에 따르면 일본 선사 ONE는 2030년까지 총 200억 달러(한화 약 24조원) 규모의 투자를 하겠다는 계획을 최근 발표했다. ONE는 이번 투자로 노후 선박을 교체해 친환경 규제를 대비하고 컨테이너 터미널도 구축할 예정이다. ONE는 세계 6위 규모의 대형 글로벌

I . NEWS

선사로, 선복량은 153 만 1510TEU(1TEU 는 20 피트 길이 컨테이너 1 개)다. 세계 점유율 6.1%를 차지하고 있으며, 이는 국내 최대 해운사인 HMM(81 만 9790TEU, 3.2%)의 약 2 배 수준이다.

해당 선사는 최근까지도 선박 발주를 의뢰한 경험이 있다. 지난달 ONE 는 1 만 3000TEU 급 컨테이너선 5 척의 발주처 선정을 완료했는데, 일본과 중국 조선소 각각 1 곳을 포함해 국내에서는 현대중공업과 대우조선해양이 수주한 것으로 알려졌다.

지난해부터 공격적인 선박 발주로 전세계 선복량 1 위를 기록한 스위스 해운사 MSC 도 최근 친환경 선박 발주를 이어가고 있다. 프랑스 해운 조사업체 알파라이너에 따르면, 이달 9 일 기준 MSC 의 컨테이너선 발주 규모는 119 만 9324TEU 로, 대부분 친환경 기준을 충족시킬 수 있는 선박인 것으로 알려졌다.

친환경 선박 발주가 늘어나는 이유는 주요 해운사들이 국제해사기구(IMO)의 규제를 충족해야 하기 때문이다. 지난해 IMO 는 선박의 이산화탄소 배출량을 2030 년까지 40%(2008 년 대비), 2050 년까지 70% 감축하는 안건을 채택했다. 업계에 따르면 현재 운행하고 있는 선박 중 80% 이상이 규제를 만족하지 못하고 있다.

이 때문에 국내 조선사들이 최근 수주하고 있는 선종들도 대부분 친환경 선박이다. 이달 대우조선해양이 미주지역 선주로부터 수주한 LNG(액화천연가스) 운반선 2 척에는 고압 이중연료 추진엔진과 재액화설비가 탑재된다. 여기에 스마트 에너지 세이빙 시스템이 적용돼 연료 효율은 높이고 이산화탄소와 황산화물 배출량을 줄일 수 있도록 설계된다.

삼성중공업이 최근 유럽지역 선사로부터 설계한 컨테이너선 역시 LNG 이중연료 추진 시스템과 다양한 연료 절감기술이 적용돼 해상 환경규제 대응이 가능한 고효율 친환경 선박으로 건조된다.

한국조선해양 역시 최근 아시아·오세아니아 선사와 선박 5 척의 수주계약을 체결했는데, 이 선박에는 LNG 이중연료 추진 레디 디자인을 적용, 강화되는 국제해사기구의 환경규제에 대응할 수 있게 만들어진다.

KDB 미래전략연구소 산업기술리서치센터 연구원은 "국제해사기구에서 선박의 이산화탄소 배출량을 감축하는 안건을 채택함으로써 친환경 선박 발주량이 증가하고 있다"며 "이에 따라 LNG 이중연료 추진선 등 국내 조선산업에 큰 영향을 미치는 친환경에너지 추진선의 성장이 예상된다"고 말했다.

I . NEWS

3. 우크라이나 사태로 세계 원자재·식품 가격 ↑...'수요 붕괴' 우려 확산

러시아의 우크라이나 침공으로 식품·연료·금속 등 각종 자원의 가격이 감당할 수 없을 만큼 치솟자 세계 소비자들 지출을 줄이고 있다고 연합뉴스가 블룸버그통신을 인용, 진단했다.

블룸버그는 이런 현상이 계속되면 경기후퇴에 빠질 수 있다고 전망했다. 우크라이나 침공 이후 유가에서 식품에 이르기까지 거의 모든 것의 가격이 치솟아 세계 경제를 위협하고 있다. 크리스탈리나 게오르기예바 국제통화기금(IMF) 총재는 점점 많은 나라에서 경기침체 리스크가 높아지고 있다고 우려했다.

선진국에서는 에너지와 식품 비용 상승으로 외식, 여행, 최신 스마트폰 등 필수적이지 않은 소비가 줄어들 가능성이 전망된다. 에너지를 러시아에 많이 의존하는 유럽은 미국보다 더 큰 위험에 직면했다. 유럽의 천연가스 가격은 1년 전의 6배에 이르며 전기 가격은 거의 5배다. 전문가들은 석유, 천연가스, 전기차 등에서 높은 가격이 지속돼 장기간 수요가 감소하는 '수요 붕괴'를 경고하고 있다.

제임스 스미스 ING 이코노미스트는 "우크라이나 전쟁으로 인플레이션이 오랫동안 높게 지속되리라는 점에는 의문이 없다"면서 "천연가스 가격의 추가 급등은 수요 붕괴를 확산시킬 것"이라고 말했다.

JP 모건은 유가가 오래 지속되면 석유의 수요 붕괴 가능성이 있다고 지적했다. JP 모건은 세계 석유 수요가 2분기에는 하루 110만배럴, 3·4분기에는 50만배럴 각각 감소할 것으로 전망했다. 또한 대부분의 수요 감소는 유럽에서 있을 것이라고 덧붙였다.

메이저 석유회사 코노코필립스의 라이언 랜스 최고경영자(CEO)는 지난 8일 블룸버그 TV 인터뷰에서 "소비자들이 자동차 연료든 주택 난방이든 소비를 다소 줄이기 시작했다"며 "사람들이 절약하고 행동을 바꾸기 시작했다"고 말했다.

미국의 휘발유 소매 가격은 갤런당 전국 평균 4달러를 훌쩍 넘었으며 로스앤젤레스에서는 평균 6달러 이상이다.

모건스탠리는 배터리 소재인 리튬 가격이 급등해 전기차 업체들이 가격을 25% 올려야 할 것이라면서 이로 인해 수요 붕괴 현상이 일어날 수 있다고 지적했다. 리튬 가격은 1년 전보다 500% 가까이 상승했다.



I . NEWS

뉴욕의 레스토랑 업주 거스 카시미스는 식자재 가격 상승으로 메뉴판의 가격을 인상했으며 이를 또다시 올릴 계획이다. 그는 스테이크와 해산물을 주문하는 고객이 줄었다고 말했다. 이어 "사람들이 소비에 더욱 신중해졌다"면서 "소비자들이 얼마나 부담할 의사가 있는지 모르겠다"고 말했다.



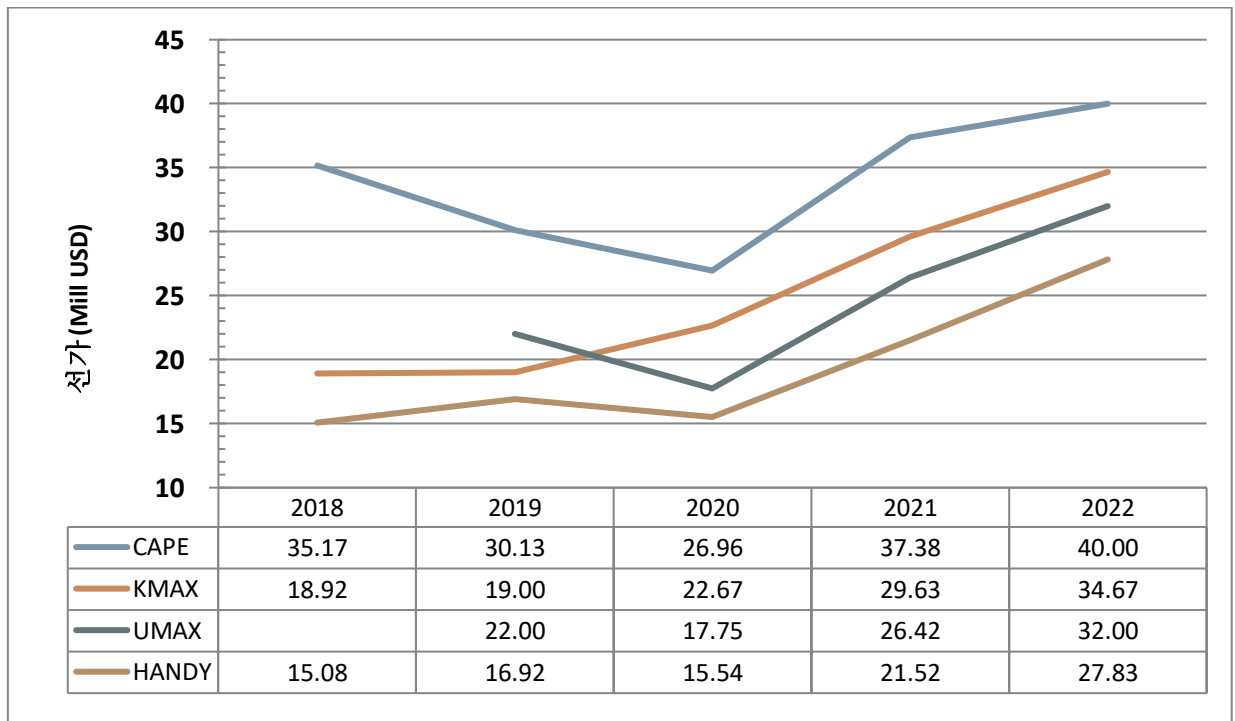
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2018	2019	2020	2021	2022
Capesize (180K)	35.17	30.13	26.96	37.38	40.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	7.02%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	34.67
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	17.00%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	32.00
			-0.19	48.83%	21.14%
Supramax (58K) (until 2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize (37K) (*based on 32K until 2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	27.83
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	29.33%

□ BC 연평균 선가

(선령 5 년기준, Million USD)



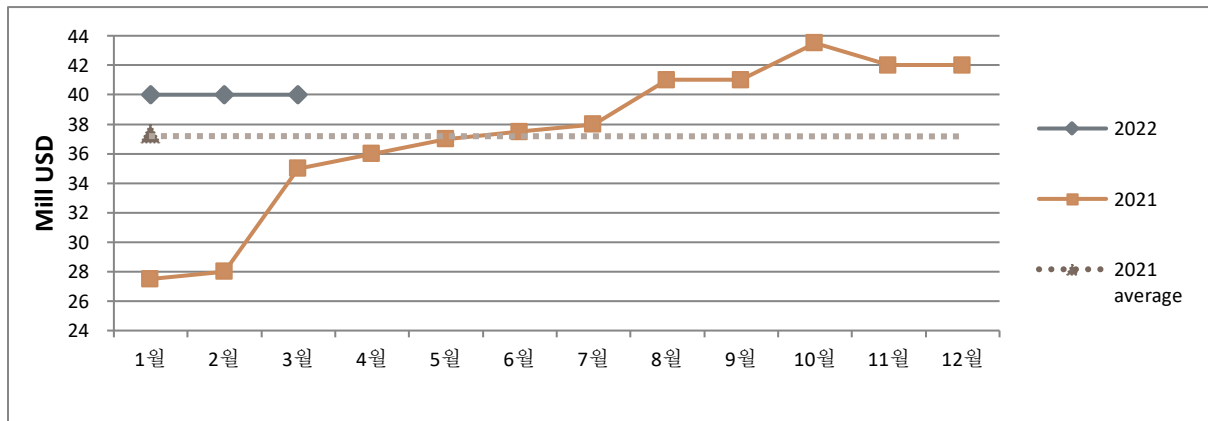


II . BULK CARRIER

2022		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	선가	40.00	40.00	40.00				40.00
	전월대비	-4.8%	0.0%	0.0%				--
	전년대비	45.5%	42.9%	14.3%				7.0%
KMAX (82K)	선가	34.00	34.50	35.50				34.67
	전월대비	3.0%	1.5%	2.9%				--
	전년대비	41.7%	38.0%	31.5%				17.0%
UMAX (60-61K)	선가	30.50	32.50	33.00				32.00
	전월대비	1.7%	6.6%	1.5%				--
	전년대비	52.5%	58.5%	46.7%				21.1%
HANDY (37K)	선가	27.50	28.00	28.00				27.83
	전월대비	7.8%	1.8%	0.0%				--
	전년대비	86.4%	72.3%	45.5%				29.3%

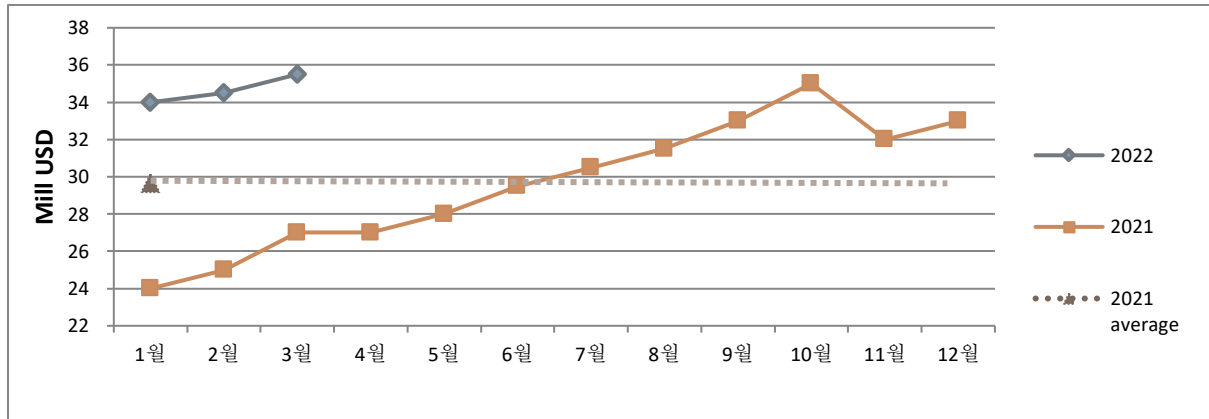
2021	1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

□ Cape

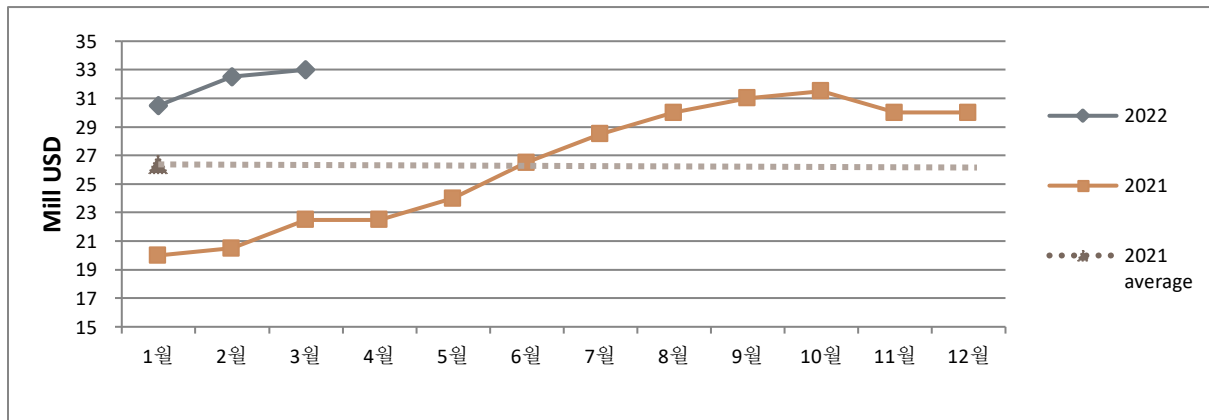


II . BULK CARRIER

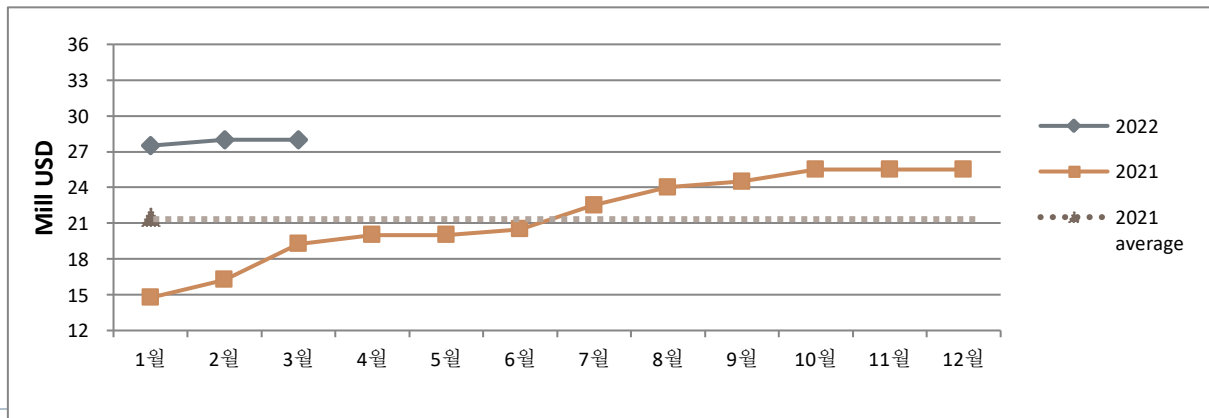
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BAOSTEEL EVOLUTION	206,331	2007	JAPAN	B&W		21.8	Chinese buyer
BC	AZUL LIBERO	203,278	2004	JAPAN	B&W		18.8	Chinese buyer
BC	OCEAN GARLIC	82,300	2012	CHINA	B&W		21.5	Undisclosed buyer
BC	BALTIA	75,776	2005	JAPAN	B&W		16.5	Chinese buyer
BC	DAYANG CENTURY	56,780	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	17.88	Undisclosed buyer, auction sale
BC	ORIENT RISE	56,700	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	17	Greek buyer
BC	SHANGRILA	52,342	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.75	Chinese buyer
BC	LUCKY SEA	52,246	2005	CHINA	MAN	C 4x30t	12	Chinese buyer
BC	CIELO DI MONACO	39,202	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	24	Undisclosed buyer
BC	VENTURE TEAM	38,904	2015	CHINA	B&W	C 4x30.5t	24.9	Italian buyer
BC	IONIC HALO	34,039	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	19	Undisclosed buyer
BC	GLOBAL ECHO	28,200	2012	JAPAN	B&W		15.3	Middle eastern buyer



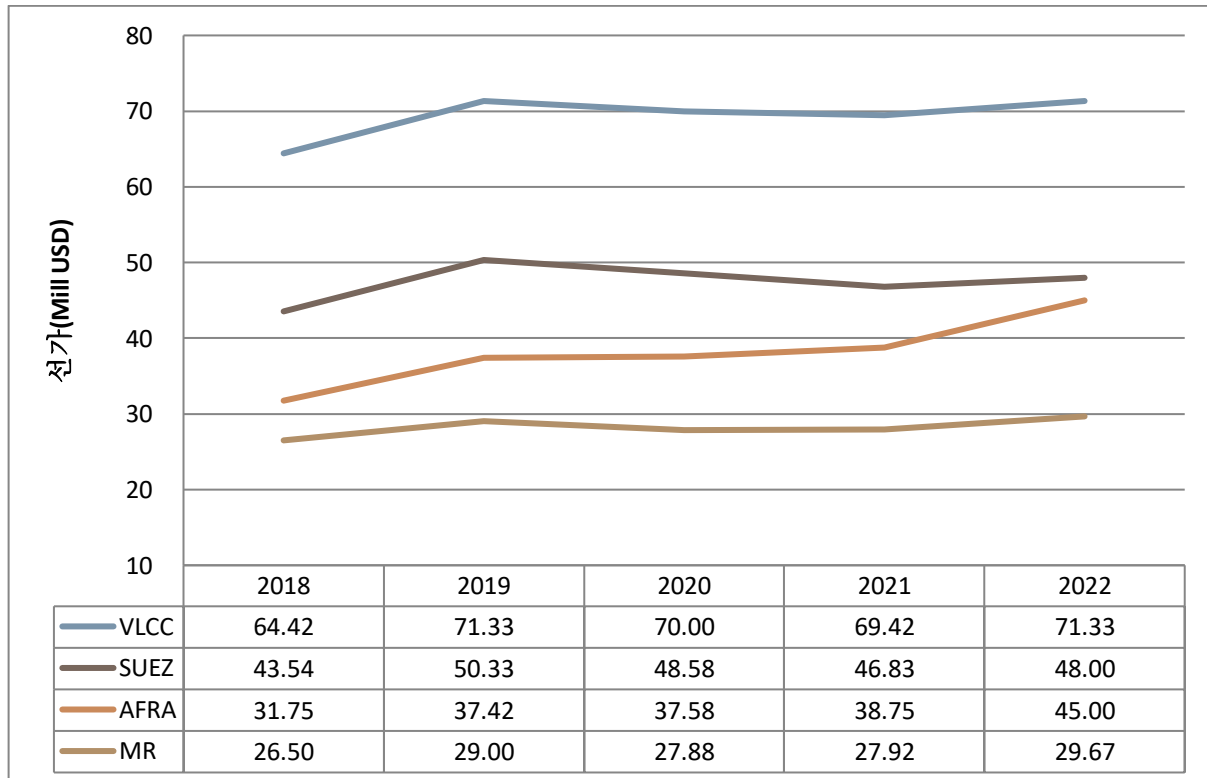
III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	71.33
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	2.76%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	48.00
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	2.49%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	45.00
	4.81%	17.85%	0.45%	3.10%	16.13%
MR (51K) *18년까지는 49K 기준	26.50	29.00	27.88	27.92	29.67
	11.38%	9.43%	-3.88%	0.15%	6.27%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

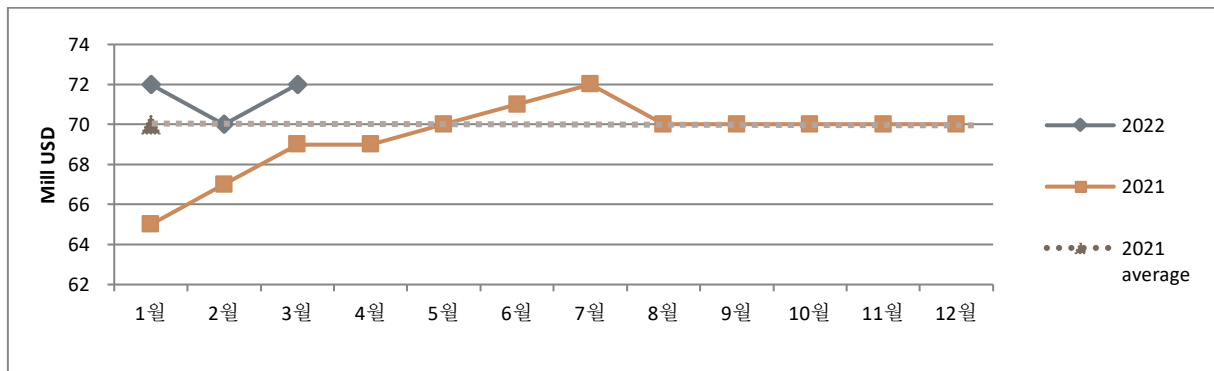




III. TANKER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	72.00	70.00	72.00				71.33
	전월대비	2.9%	-2.8%	2.9%				-
	전년대비	10.8%	4.5%	4.3%				1.9%
SUEZ 160K	선가	48.00	47.00	49.00				48.00
	전월대비	2.1%	-2.1%	4.3%				-
	전년대비	9.1%	9.3%	8.9%				-1.2%
AFRA 105K	선가	45.00	45.00	45.00				45.00
	전월대비	9.8%	0.0%	0.0%				-
	전년대비	36.4%	36.4%	21.6%				19.7%
MR 51K	선가	30.00	30.00	29.00				29.67
	전월대비	3.4%	0.0%	-3.3%				-
	전년대비	9.1%	9.1%	5.5%				6.4%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	연 평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	70.00
SUEZ		44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.88

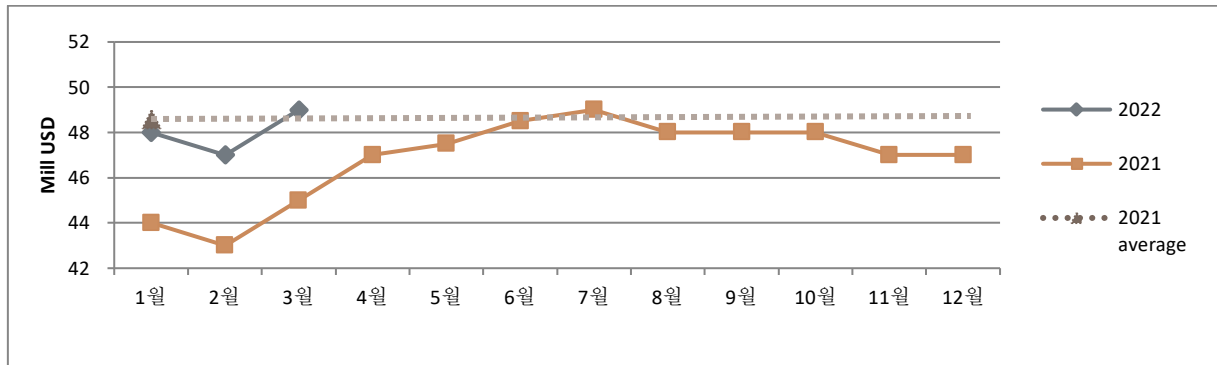
VLCC-310K



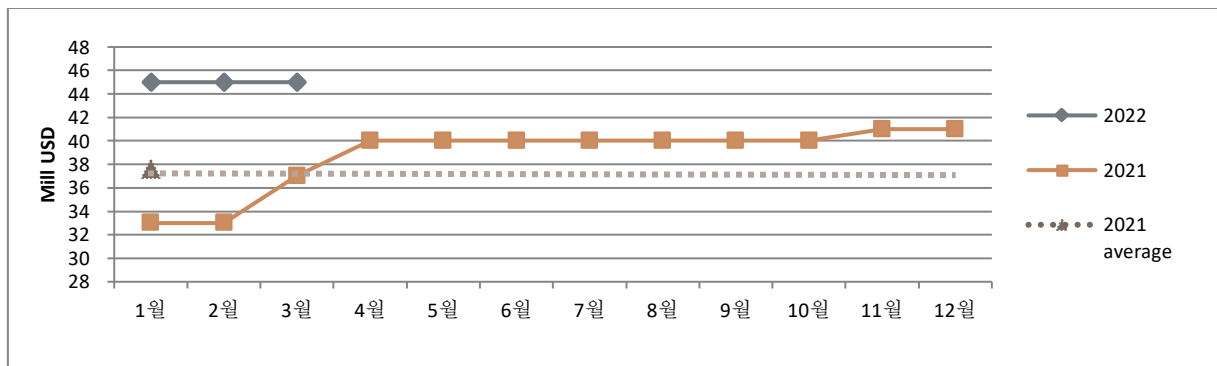


III. TANKER

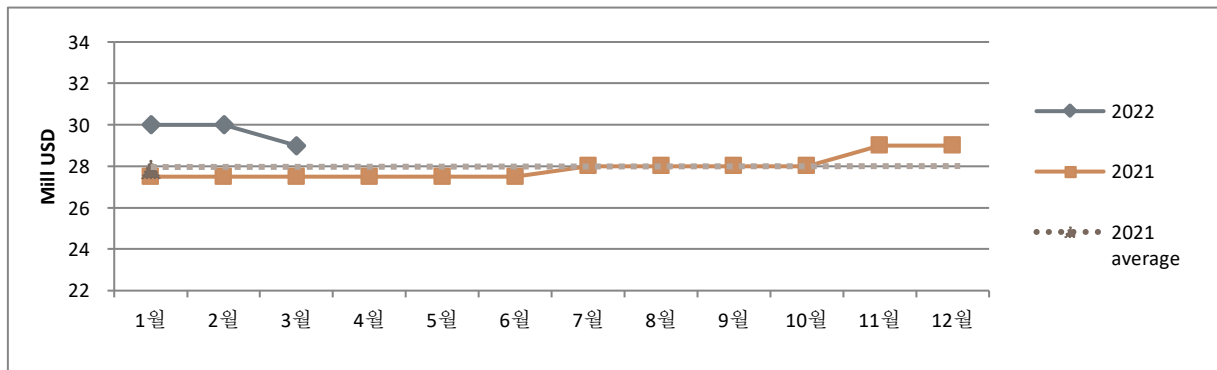
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

Tanker Sales Report

TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NORDIC GRACE	149,921	2002	KOREA	B&W		15	Undisclosed buyer
TANKER	PROTEAS	117,055	2006	KOREA	B&W		20	Undisclosed buyer, ICE class 1A
TANKER	SRI ASIH	109,637	2005	CHINA	SULZ		14.5	Undisclosed buyer
TANKER	HIGH PRIORITY	46,847	2005	JAPAN	B&W		9.1	Undisclosed buyer



III. TANKER

CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	TRF PESCARA	42,000	2009	CHINA	B&W	3,534	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	THANA BHUM	23,842	2005	CHINA	B&W	1,858	TEU	--	Undisclosed buyer

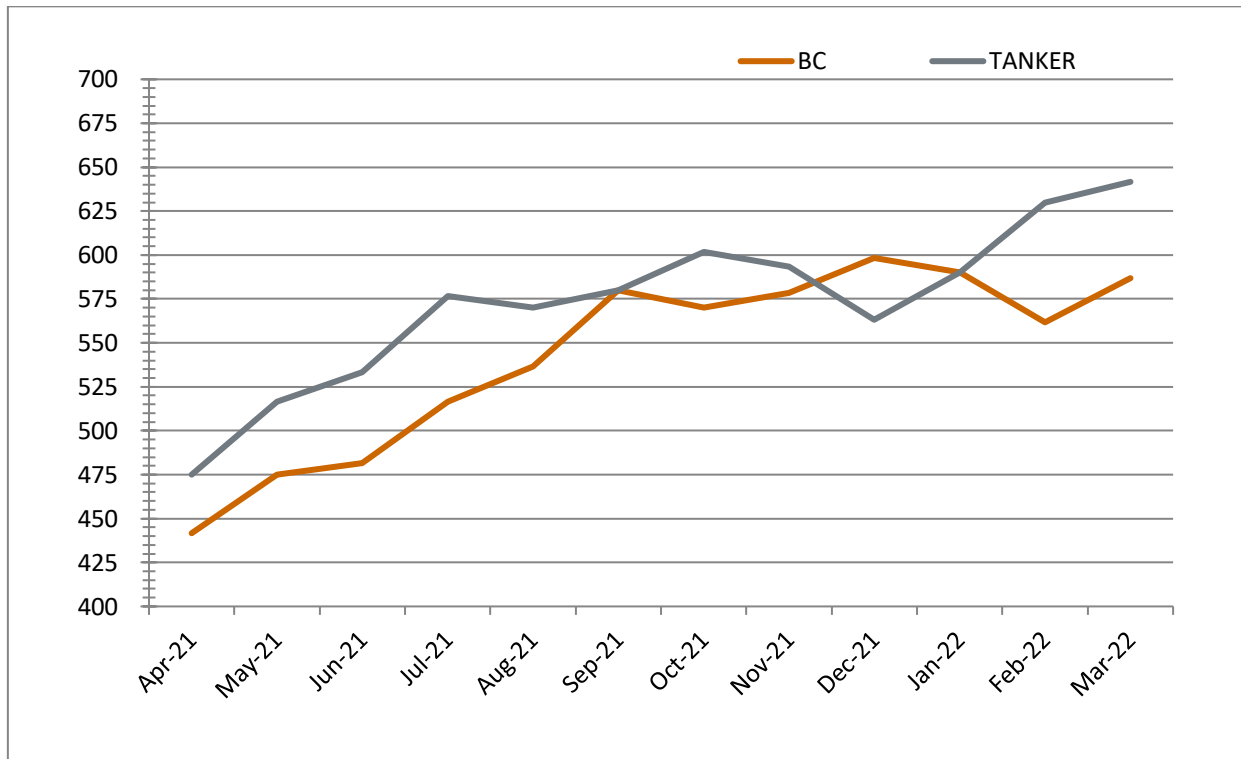


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.03	2022.03		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	622.22	18.1%	470.00	646.67	2.6%	37.6%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	620.00	17.2%	475.00	648.33	3.7%	36.5%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





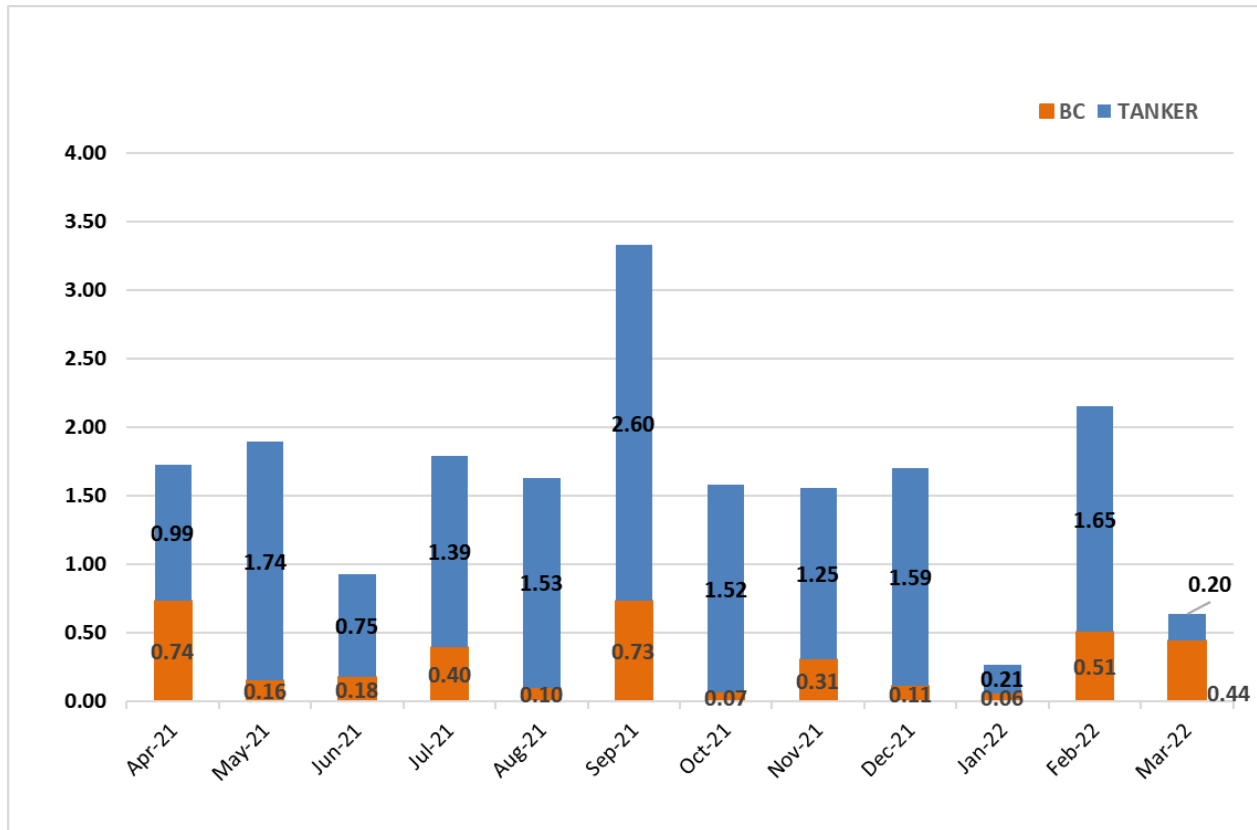
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.03		2022.03			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	1.85	30	0.20	-89.4%	3	-90.0%
BC	15.61	164	6.34	123*	0.59	13	0.44	-24.6%	4	-69.2%

*including Bulk & General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

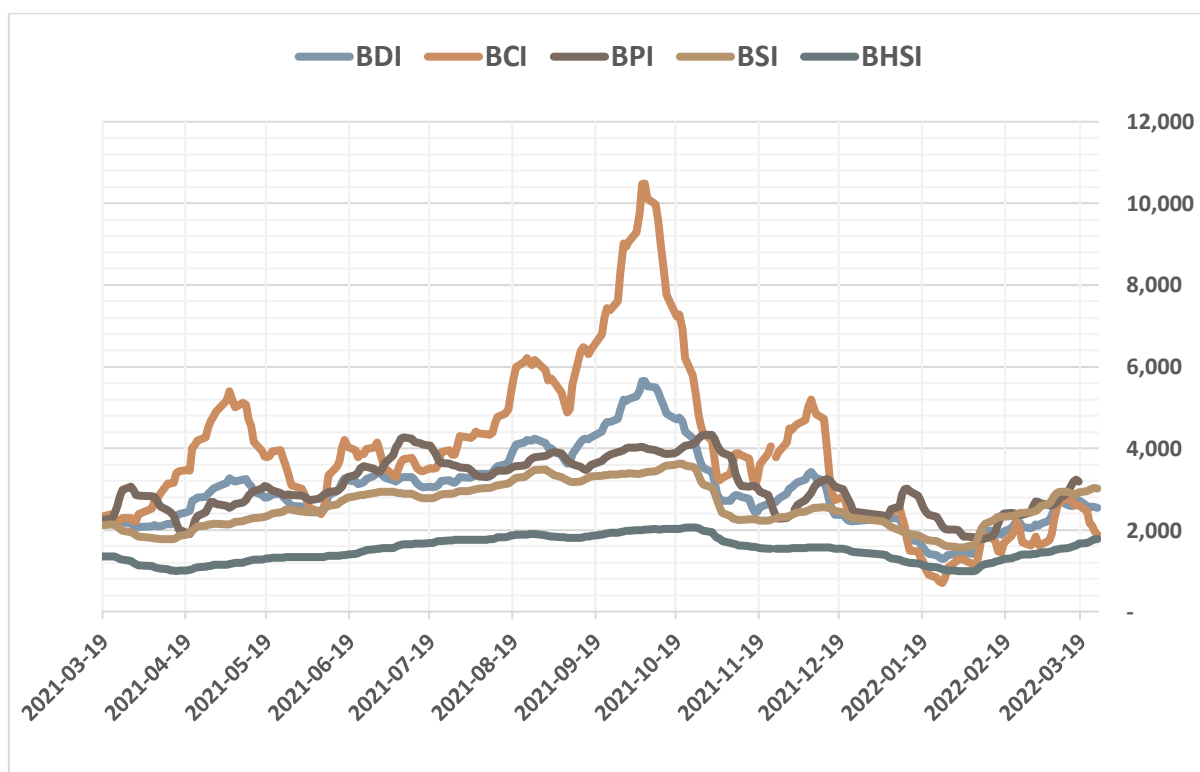
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	ONE VISION	95,625	17,620	1993	JAPAN	SULZER	8.25	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2022-03-25	2022-03-18	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,544	2,727	▼183.00	5,650	1,121
BCI	1,887	2,605	▼718.00	10,485	702
BPI	3,413	2,874	▲539.00	4,328	1,325
BSI	3,020	2,922	▲98.00	3,624	973
BHSI	1,782	1,662	▲120.00	2,062	613





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	903.50	▲61.00	927.00	▲79.50	923.50	▲32.00
MGO	1,122.00	▲132.00	1,244.00	▲221.00	1,186.50	▲0.00
LSMGO	1,130.00	▲112.00	1,242.00	▲186.00	-	-
IFO380	690.50	▲78.00	695.50	▲52.00	722.50	▲15.00

❖ 기준일 : 3 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2022-03-25	2022-03-18	CHANGE
미국 달러	1,219.40	1,220.60	▼1.20
일본 엔(100)	996.53	1,029.82	▼33.29
유로	1,342.38	1,353.65	▼11.27
중국 위안	190.91	192.05	▼1.14

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 금융치료

돈으로 감정이나 마음을 치료한다는 뜻을 담은 신조어로, 크게 ▷본인이 받거나(긍정적) ▷남에게 해 주는 경우(부정적) 등 2 가지 의미로 사용된다. '금융치료'가 긍정적으로 사용될 때는 돈이 동기 부여 요소로 작용해 현재의 상태를 보다 나아지게 할 때로, 예컨대 퇴사를 고민하던 중 기대치 않은 갑작스러운 성과급을 받게 돼 다시금 일할 마음이 생긴 상황을 빗대 '금융치료가 되었다.'라고 표현한다. 부정적으로는 막대한 피해를 끼친 상대방이 이를 어물쩍 넘어가려 할 때 경제적 손해를 통해 본때를 보여준다는 의미로 사용된다. 예컨대 중고거래 사기나 악성댓글로 피해를 입었을 때 가해자에 대한 고소·고발을 통해 과태료·벌금을 내게 하는 경우 '금융치료를 시켜줬다.'라고 표현한다.

금융치료는 보다 넓게는 국가나 기업의 불합리하거나 잘못된 행동이 드러났을 때 해당 국가·기업 제품에 대한 불매를 행하는 것, 역사왜곡 등으로 논란을 일으키는 드라마에 대해 그 협찬사의 협찬 중단을 요구하는 것 등도 포함된다. 실제로 일본 정부가 2019년 7월 일제 강제징용에 대한 우리 대법원의 판결(2018년 10월)을 이유로 수출 규제 조치를 내리자, 우리나라 전역에서는 일본제품에 대한 대규모 불매운동이 확산(노재팬 운동)된 바 있다. 또 2021년 3월 SBS를 통해 방영된 <조선구마사>와 2021년 12월~2022년 1월까지 JTBC를 통해 방영된 <설강화>의 경우 역사왜곡 논란에 부딪히며 거센 반발을 빚었고, 이에 시청자들은 해당 드라마 제작·협찬업체들에 드라마 방영 및 협찬 중단을 거세게 요구한 바 있다.

한편, 이와 같은 금융치료는 '미닝아웃'(정치적·사회적 신념과 같은 자기만의 의미를 소비행위를 통해 적극적으로 표현하는 것)의 일종으로, 주로 MZ 세대들에 의해 주도되고 있다. 이들 세대는 자신의 의사를 소비행위로 표출하면서 변화를 촉구하는데, 예컨대 사회에 선한 영향력을 행사한 기업에 '착한 소비'로 보답하겠다는 '돈쫄'도 이에 해당한다. 또 MZ 세대들은 기부런(마라톤의 참가비를 전액 기부금으로 사용하는 것)이나 기부굿즈(굿즈 판매의 수익금을 기부하는 것) 등 다양한 형태의 가치 기부를 주도하며 선한 영향력을 확산시키는 데도 앞장서고 있다.

[출처 : 네이버 지식백과]



VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.		
101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea Tel. +82-2-776-0840 (Rep.) Email. snp@stlkorea.com		
CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일) Tel. 070-7771-6410		

STL GLOBAL CO., LTD.		
Email. seoul@stlkorea.com		
Chartering biz@stlkorea.com	Sancho Kim (이사 김현진) Director Tel. 070-7771-6404	Mike Hong (부장 홍창목) General Manager Tel. 070-7771-6417
Fleet Operation biz@stlkorea.com	H.S. Lee (부장 이현성) General Manager Tel. 070-7771-6412	
Research & Operation snp@stlkorea.com	Anna Lee (과장 이해란) Manager Tel. 070-7771-6403	Joovi Park (대리 박주비) Assistant Manager Tel. 070-7771-6419
Agency Operation operation@stlkorea.com	Henry S.H.Oh (차장 오수현) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	Jennifer Park (과장 박영단) Manager Tel. 070-7771-6407
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn (차장 안지영) Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	Joanne Jin (과장 진정식) Manager Tel. 070-7771-6406

에스티엘 지투어_STL G TOUR		전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy	
tour@stlgtour.com		academy@stlyacht.com	
기업/일반 단체 항공예약	Tel. 1661-8388 Tel. 070-4800-0151 Fax. 02-6499-8388 www.stlgtour.com	보트/요트 면허취득	Tel. 061-247-0331 Tel. 010-2777-4027 Fax. 061-247-0333 www.stlyacht.com
실장 김영하		실장 이진행	