

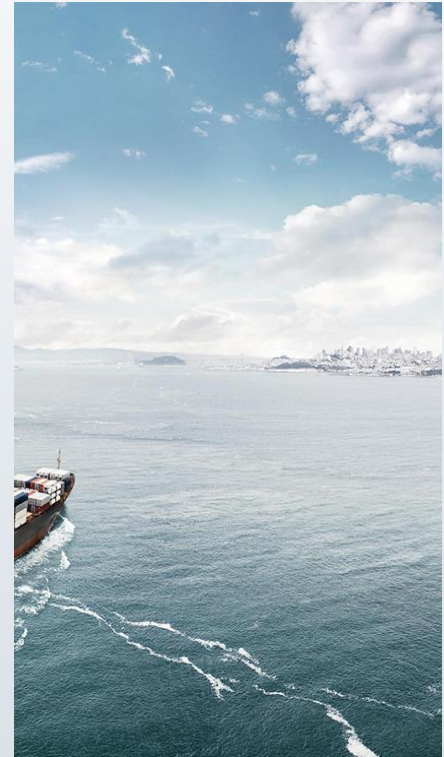


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.459

July 04, 2023

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	5
Tankers	9
+ Container Sales Report	
Demolition	13
Key Indicators	16
Issue & Trend	18
Contact Details	19

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

I . NEWS

1. “초대형 발주 쏟아진다” K-조선, 中과 더 독해진 승부

글로벌 최상위권 선사들이 초대형 선박 발주를 잇따라 예고하고 있어 '한·중 수주전'의 최대 분수령이 될 전망이다. 업황 호조와 선가 상승 효과로 하반기 실적 반등 기회를 잡은 국내 조선업계가 중국과 한층 치열한 경쟁을 예고하고 있다.

3일 업계와 외신에 따르면 글로벌 1위 선사 MSC는 조만간 8000TEU (1TEU=20 피트 컨테이너 1개)급 LNG(액화천연가스) 이중연료 추진 컨테이너선을 최소 6척 이상 발주할 계획이다. LNG 이중연료 추진선은 대표적인 고부가가치 선박 중 하나로 꼽힌다. 이와 관련 MSC 고위 관계자들이 현재 한국과 중국의 대형 조선사들과 협상에 나선 것으로 전해졌다.

스위스 제네바에 본사를 둔 MSC는 덴마크의 머스크와 함께 해운업계의 양대산맥으로 꼽힌다. 지난해 글로벌 선복량(배에 실을수 있는 화물의 총량) 점유율에서 머스크를 제치고 1위를 탈환했다.

MSC는 더 많은 운반선 확보를 위해 발주 선박을 늘리는 방안을 검토 중이며, 이를 위해 한국과 중국의 조선사를 눈여겨 보는 상황이다. 국내 조선소가 기술력에서 크게 앞서 있지만, 가격 경쟁력 면에서는 중국 조선소가 장점을 가지고 있다.

대만계 선사이자 글로벌 점유율 6위인 에버그린 역시 메탄올 이중연료 추진 컨테이너선 24척에 대한 발주가 임박한 상황이다. 총 발주액 규모만 40억달러(약 5조 3000억원) 전후가 될 것으로 예상되며, 1척당 선가 역시 1억 7500만달러(약 2300억원)를 상회할 것이란 전망도 나온다. 업계에서는 이번 수주전에서 현재까지 삼성중공업이 가장 앞서 있는 것으로 전망한다.

시장 상황은 한국에 좀 더 유리한 것으로 평가된다. 글로벌 해운업계가 탄소중립을 위해 친환경 선박 확대에 속도를 내고 있기 때문이다. 머스크는 2030년까지 해상 운송 화물의 25%를 친환경 연료선으로 대체하기로 했으며, MSC도 LNG선과 메탄올 연료선을 동시에 도입하며 친환경 선박 비중을 높이고 있다. 국내 조선사들은 친환경 선박 분야에서 세계 최고 수준의 기술력을 갖추고 있다.

유엔(UN) 산하 국제해사기구(IMO) 역시 이달 개최 예정인 제 80차 해양환경보호위원회(MEPC80)에서 탄소연료 사용시 부담금을 부과하는 방안을 본격 추진할 것으로 관측된다. 이로 인한 전체 부담금 규모가 800억달러(약 101조 7500억원)에 달할 수도 있다는 전망도 나온다.

I . NEWS

반면 글로벌 선박 가격이 급등하고 국내 조선업계의 인력난 등이 이어질 경우 저가 경쟁력을 앞세운 중국 조선사가 반사이익을 얻을 수 있을 것이란 반론도 제기된다. 영국의 시황 전문 기관 클락슨리서치에 따르면 6 월 말 기준 클락슨 신조선가지수는 170.1 포인트로 전년 동기 대비 10.03포인트 상승하며 연중 최고치를 돌파했다. 중국은 지난해 기준 LNG 선박 수주 점유율에서 29.7%를 기록하며 2021 년(7.8%) 대비 4 배 가까이 급증한 바 있다. 반면 한국의 점유율은 같은 기간 92.2%에서 67.9%로 하락했다.

2. 車 수출 물량 증가에 신품 갈 선박 주문량 확대

전 세계적으로 자동차 물동량 증가세에 따라 자동차운반선(PCTC)의 수요도 늘고 있다. 중국을 중심으로 선주들과 자동차 생산업체들이 자동차운반선 발주를 이어가고 있다.

2 일 중국선박공업협회 통계에 따르면 올 1 분기 전세계 PCTC 발주 물량은 24 척으로 중국 조선소들이 전량 수주했다.

PCTC 는 자동차와 트럭을 같이 운반하기 위해 건조된 전용 운반선이다. 최근에는 한 번에 8000 대 이상을 실어나를 수 있는 대형 운반선도 나왔다.

중국이 자동차 수출량이 증가하면서 PCTC 를 대거 주문했다. 중국은 지난 1 분기 107 만대로, 지난해 같은 기간과 비교해 58% 증가했다. 중국은 일본과 유럽에 이은 세계 3 위의 자동차 수출국이 됐다.

자동차 수출물류시장은 극동발 자동차 수출물량이 급증하면서 전 세계적으로 자동차운반선이 부족한 상태다. 코로나 19 확산으로 자동차 수출이 감소할 것이라고 예상한 선사들이 신조 발주를 자제한 탓이다. 전 세계 자동차운반선 수는 팬데믹 이전 약 770 척에서 현재 약 750 척 수준으로 감소했다.

이에 중국 등 자동차 수출업체는 PCTC 부족과 컨테이너 운임 하락에 따라 컨테이너를 통해 자동차를 수출하기도 했다.

PCTC 신조 주문도 이어진다. 에이치라인은 올 초 중국 광저우조선인터내셔널(GSI)과 8600TEU 급 2 척의 액화천연가스(LNG) 이중연료 PCTC 건조계약을 체결했다. PCTC 신조 계약이 작년에 체결됐지만 최근엔야 효력이 발생했다.

I . NEWS

금융정보 및 분석회사 S&P 글로벌(S&P GLOBAL)에 따르면 글로벌 조선업계는 올해 현재까지 PCTC 33 척의 발주가 이뤄졌다. 지난 2022 년 한 해에만 90 척, 56 만 CEU 규모의 PCTC 를 수주했다. 2021 년 38 척과 비교해 세 배에 가까운 수치다.

3. '600 여 명 사망' 그리스 난민선 침몰... "아무도 돕지 않았다"

"메이데이, 메이데이, 메이데이!"

난민 약 750 명을 태우고 이탈리아로 향하던 낡은 어선 '아드리아나'의 이 같은 구조 신호가 감지된 건 지난달 13 일 오후 1 시쯤(현지시간)이었다. 이탈리아 당국의 구조 요청을 받고 유럽국경-해안경비청 (FRONTEX-프론텍스)이 그리스 앞바다 지중해 해상에 도착했다. 프론텍스는 "선박이 위험할 정도로 과적 상태"라며 "도움 없이는 항구에 도착할 수 없을 것"이라고 판단했다.

2 시간 후 그리스 해안경비대 헬리콥터가 난민선 상공을 지났다. 그러나 그리스 해안경비정이 도착한 건 이날 자정쯤, 그것도 달랑 한 대 뿐이었다. 구조 작업은 전혀 없었고, 다음 날 오전 2 시 6 분 난민선은 속절없이 침몰했다. 표류하던 난민선과 승객이 차디찬 바다 밑으로 가라앉기까지 13 시간을 그리스 당국은 수수방관만 했다는 얘기가. 1 일(현지시간) 미국 뉴욕타임스(NYT)는 당시 위성사진과 항로 추적 데이터 분석, 생존자 인터뷰 등을 종합해 "난민선 침몰을 모두 알고 있었지만, 아무도 돕지 않았다"며 이같이 보도했다.

'반난민' 그리스, 구조 대신 난민선 밀어내기

NYT 에 따르면, 난민 600 여 명의 떼죽음을 야기한 아드리아나호의 침몰은 충분히 막을 수 있는 참사였다. 그럼에도 반(反)난민 정책을 펴는 그리스는 구조 작업엔 팔짱만 끼며 난민선이 자국 영해 바깥으로 나가기만을 기다리는 '밀어내기' 작전을 편 것으로 나타났다. 구조선과 구조전문가 대신 무장한 특수부대원 4 명을 포함, 총 13 명을 경비정 한 대에 태워 보낸 게 단적인 근거다.

심지어 난민선 침몰 전 최소 3 시간 동안 인근 해역에 떠 있던 경비정은 참사 순간을 그저 지켜보기만 한 것으로 드러났다. "13 일 오후 7 시 40 분에서 10 시 40 분까지 난민선은 안정된 항로와 속도를 유지하고 있었다"는 그리스 당국의 설명도 사실과 달랐다. 지난달 9 일 오전 북아프리카 리비아 토브루크에서 출항한 난민선은 당초 사흘이면 목적지인 이탈리아에 도착해야 했다. 그러나 이 배는 14 일 오전 침몰 때까지 약 6 시간 30 분 동안 사고 지점 주변을 표류하고 있었다.

I . NEWS

생존자들은 "항해 둘째 날부터 선박 엔진이 고장 났고, 다음 날 항로를 잃은 게 분명해지면서 탑승객들 사이에 불안이 퍼졌다"고 말했다. 넷째 날 식수와 음식이 바닥 나 어린이 1명 등 6명이 숨졌을 정도로 상황은 열악해졌다. 위험을 감지한 탑승객들은 13일 조난 신호를 보냈다.

난민들의 잇단 구조 요청은 무시됐다

구조 요청은 번번이 묵살됐다. 대신 그리스 당국은 13일 오후 7시쯤 인근을 지나는 유조선 두 척에 "물과 식량을 난민선에 공급해 달라"고만 요청했다. 해당 유조선 '페이스풀 위리어' 선장은 오후 9시 45분 "아드리아나호가 위험하게 흔들리고 있다"고 그리스통제센터에 보고했다. 갑판에 있던 난민들은 도움을 요청했고, 일부는 유조선에 올라타려고도 시도했다.

당시 멀리 떨어진 해역에서 요트를 타고 있던 덴마크인 헨릭 플로르나스는 "메이데이 신호를 두 번 듣고, 난민선 좌표를 제공했다"고 NYT에 말했다. 잇단 조난 신호에도 그리스 해안경비대는 구조 작전에 나서지 않았다고 NYT는 지적했다.

현장에 경비대가 도착한 건 13일 자정 직전. 하지만 최소 3시간을 인근 해상에 떠 있었을 뿐, 탑승객의 구조 요청은 외면했다. "이탈리아로 계속 가겠다"는 이집트인 선장(22)의 말만 듣고 아무 조치도 취하지 않았던 것이다. 난민 밀수업자인 선장과 선원들은 목적지에 도착해야만 대금을 받기 때문에 운항을 고집한 것으로 보인다.

정확한 침몰 원인은 아직 규명되지 않았다. 해안경비대는 선박 내 혼란으로 탑승객들이 한쪽으로 쏠리면서 배가 기울어 뒤집혔다고 주장한다. 반면 일부 생존자는 "해안경비대가 밧줄로 배를 묶어 견인을 시도하던 중 전복됐다"고 증언했다. 그리스 당국은 난민선 침몰 책임을 물어 밀수업자 9명만 기소했을 뿐, 해안경비대 측에는 책임을 묻지 않고 있다.



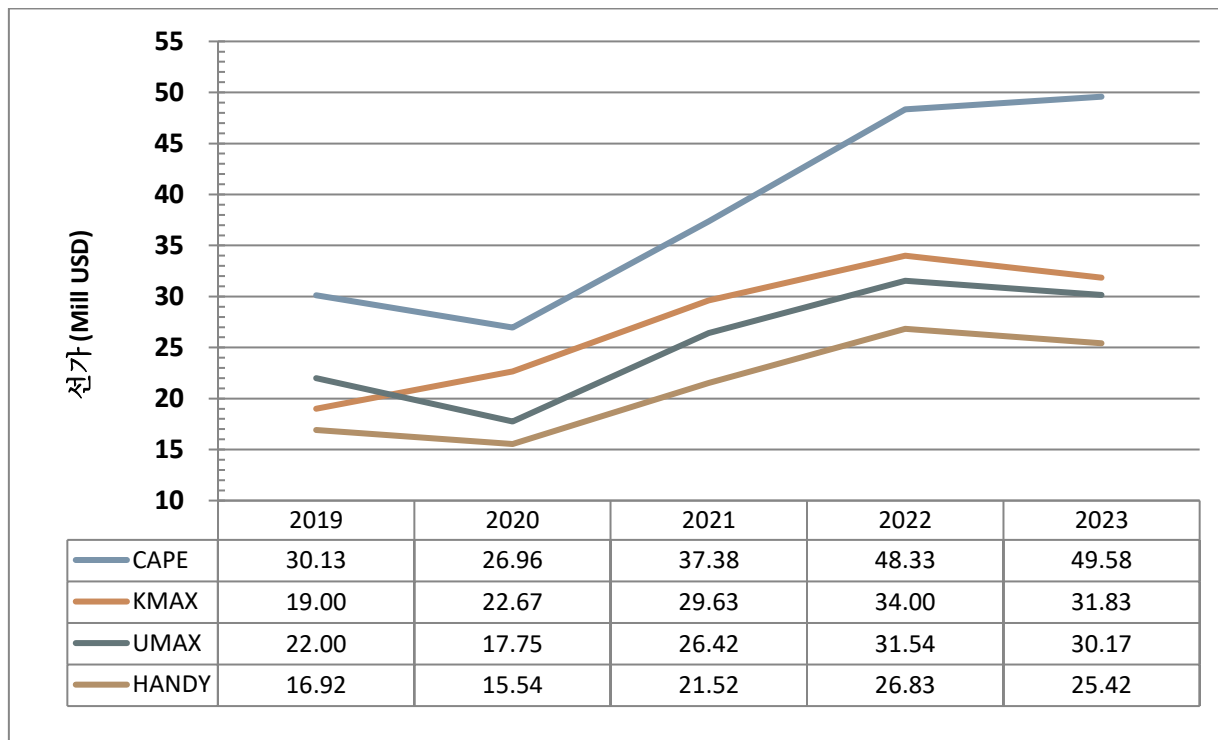
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2019	2020	2021	2022	2023
Capesize 180K <small>*Eco-design based since 2021</small>	30.13	26.96	37.38	48.33	49.58
	-14.34%	-10.51%	38.64%	--	2.59%
Kamsarmax 82K <small>*76k before 2020</small>	19.00	22.67	29.63	34.00	31.83
	0.42%	19.30%	30.70%	14.75%	-6.37%
Ultramax 60-61K	22.00	17.75	26.42	31.54	30.17
	--	-19.32%	48.83%	19.40%	-4.36%
SMAX 58K <small>*Data available before 2021</small>	17.17	15.92	--	--	
	-4.20%	-7.28%	--	--	
Handysize 37K	16.92	15.54	21.52	26.83	25.42
	12.18%	-8.13%	38.47%	24.69%	-5.28%

□ BC 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD



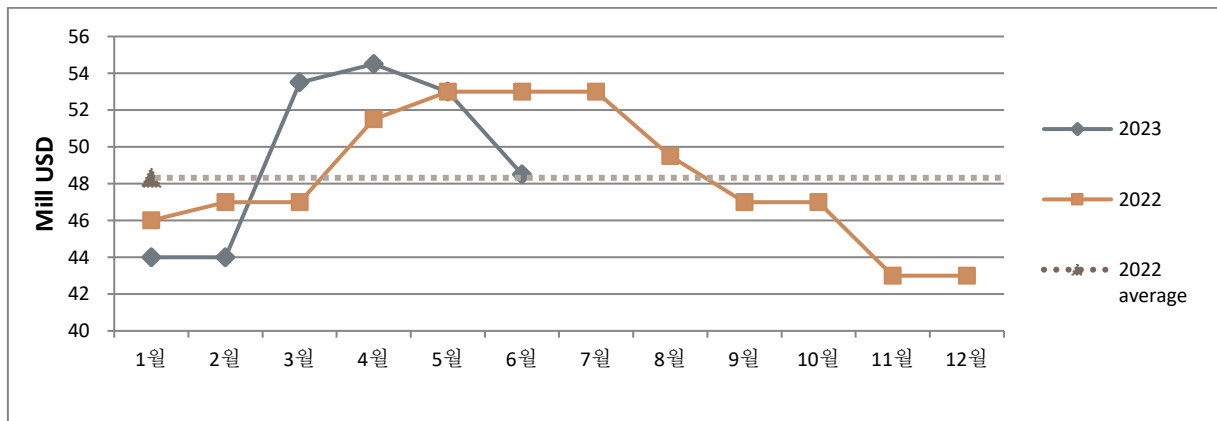


II . BULK CARRIER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	선가	44.00	44.00	53.50	54.50	53.00	48.50	49.58
	전월대비	2.3%	0.0%	21.6%	1.9%	-2.8%	-8.5%	--
	전년대비	-4.3%	-6.4%	13.8%	5.8%	0.0%	-8.5%	2.6%
KMAX (82K)	선가	30.00	30.00	32.50	34.00	33.00	31.50	31.83
	전월대비	0.0%	0.0%	8.3%	4.6%	-2.9%	-4.5%	--
	전년대비	-11.8%	-13.0%	-8.5%	-6.8%	-13.2%	-17.1%	-6.4%
UMAX (60-61K)	선가	28.50	28.50	31.50	32.00	31.00	29.50	30.17
	전월대비	1.8%	0.0%	10.5%	1.6%	-3.1%	-4.8%	--
	전년대비	-6.6%	-12.3%	-4.5%	-5.9%	-8.8%	-14.5%	-4.4%
HANDY (37K)	선가	24.50	24.50	26.00	26.50	26.00	25.00	25.42
	전월대비	4.3%	0.0%	6.1%	1.9%	-1.9%	-3.8%	--
	전년대비	-10.9%	-12.5%	-7.1%	-7.0%	-8.8%	-12.3%	-5.3%

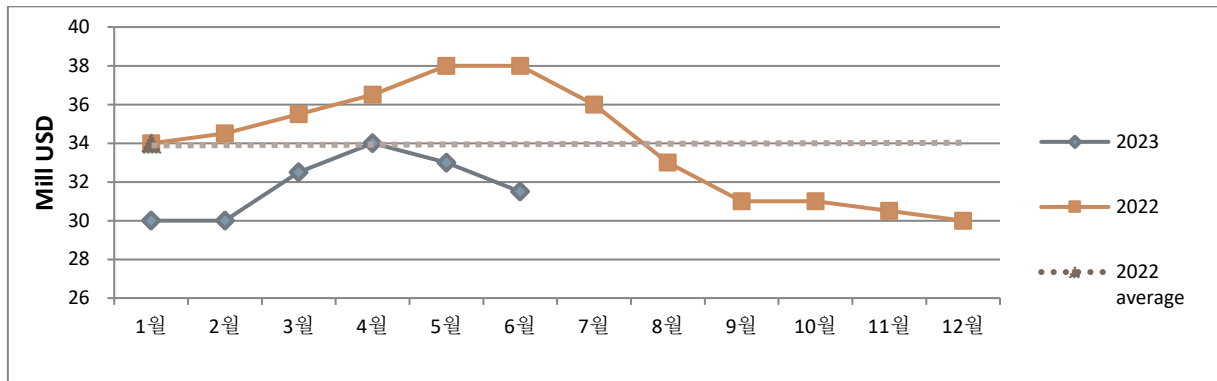
2022	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K, Eco.)	46.00	47.00	47.00	51.50	53.00	53.00	48.33
KMAX (82K)	34.00	34.50	35.50	36.50	38.00	38.00	34.00
SMAX (58K)	30.50	32.50	33.00	34.00	34.00	34.50	31.54
HANDY (37K)	27.50	28.00	28.00	28.50	28.50	28.50	26.83

□ Cape

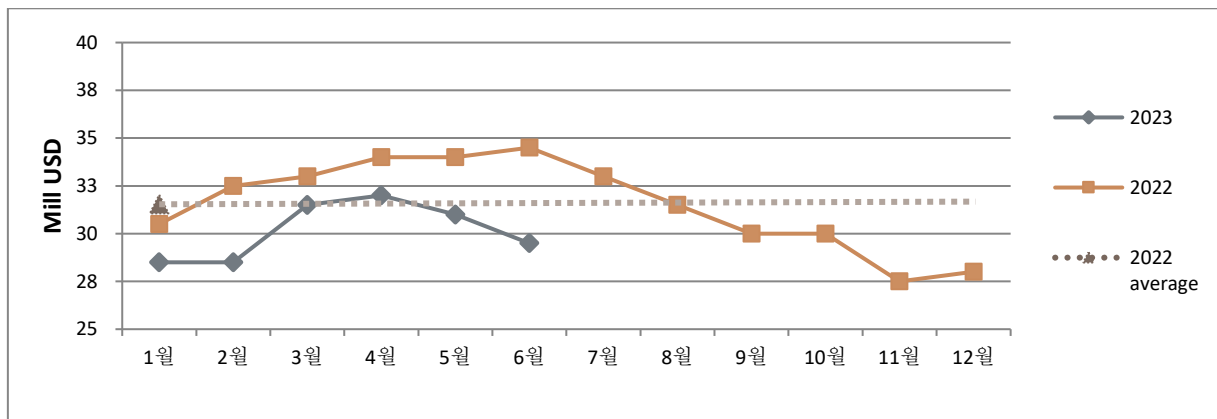


II . BULK CARRIER

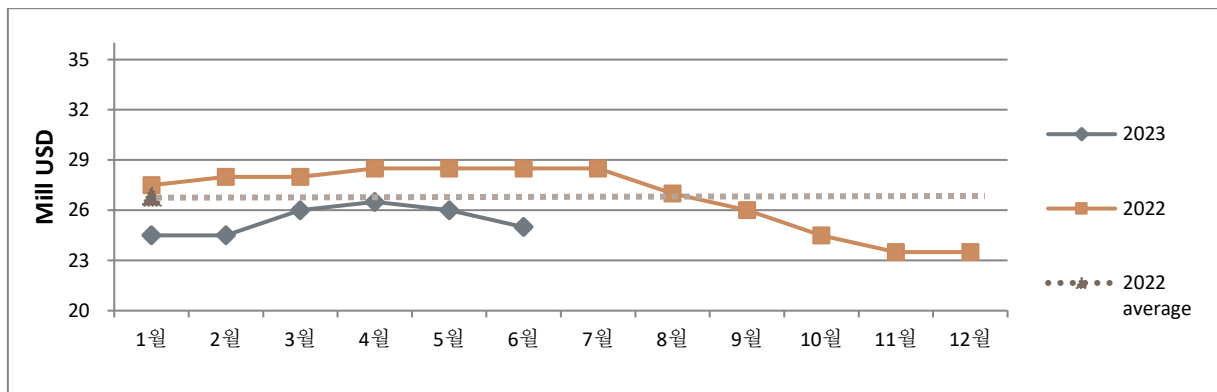
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BENITAMOU	206,291	2008	JAPAN	B&W		22.8	Chinese buyer
BC	AGIOS CHARALAMBOS	184,872	2003	JAPAN	B&W		14	Indian buyer
BC	AQUARANGE	179,842	2011	PHILIPPINES (KOR)	B&W		23.5	Greek buyer (Costamare)
BC	DOUBLE PRESTIGE	95,709	2011	JAPAN	B&W		22	UK buyer (ATLANTIC COAL & BULK)
BC	LORD STAR	82,830	2013	JAPAN	B&W		23	Greek buyer (Thenamaris), scrubber fitted
BC	JY HONGKONG	81,106	2019	CHINA	B&W		30	Undisclosed buyer, eco, via online auction
BC	KK PROGRESSION	64,012	2018	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	28.5	Greek buyer, eco
BC	VIRGO CONFIDENCE	63,270	2019	CHINA	B&W	C 4x35t	27.25	Undisclosed buyer
BC	GEMINI CONFIDENCE	63,270	2019	CHINA	B&W	C 4x35t	27.25	
BC	GREAT SPIRIT	61,056	2019	CHINA	B&W	C 4x30.5t	28.9	Chinese buyer (YZJ Shipping), eco, via online auction
BC	BUNUN BRAVE	45,556	2014	CHINA(JPN)	B&W	C 4x30t	19	Cyprian buyer
BC	TOMINI BORA	37,985	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	19.65	Greek buyer, eco
BC	IVS ORCHARD	32,535	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	10.8	Undisclosed buyer



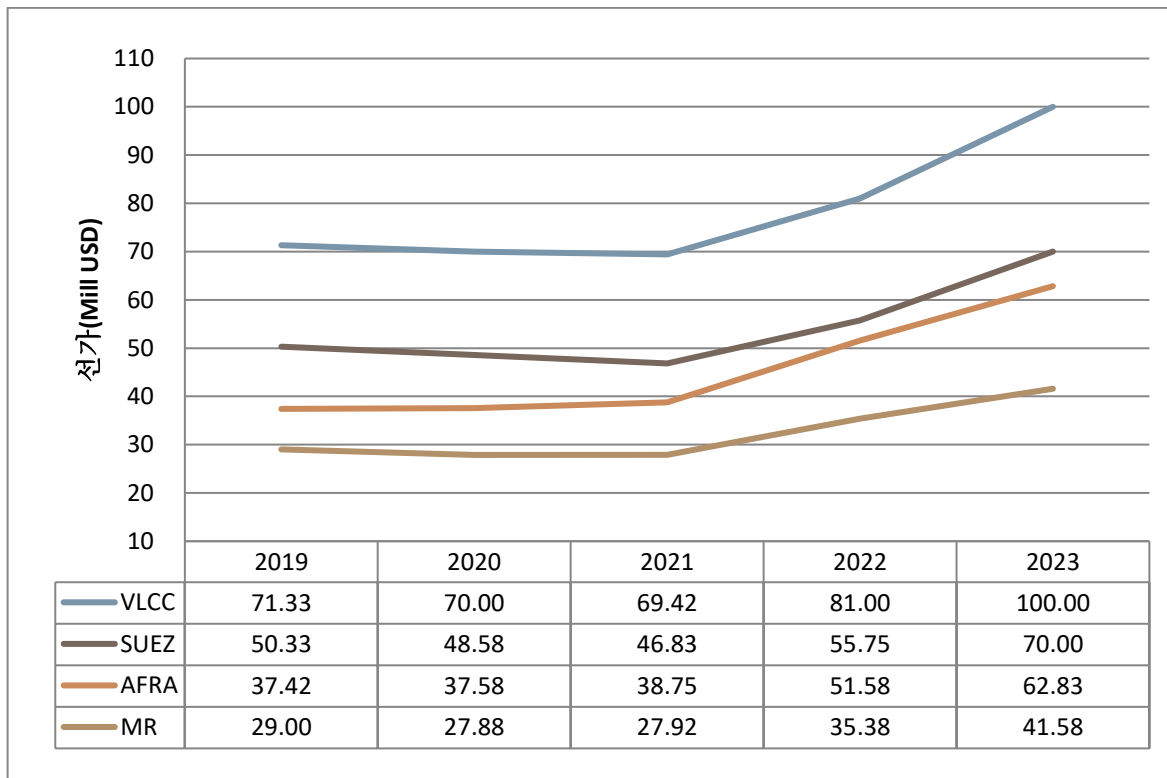
III. TANKER

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

구분	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC (310K)	71.33	70.00	69.42	81.00	100.00
	10.73%	-1.87%	-0.83%	16.69%	23.46%
Suezmax (160K)	50.33	48.58	46.83	55.75	70.00
	15.60%	-3.48%	-3.60%	19.04%	25.56%
Aframax (105K)	37.42	37.58	38.75	51.58	62.83
	17.85%	.45%	3.10%	33.12%	21.81%
MR (51K) <small>*Based on 49K till 2018</small>	29.00	27.88	27.92	35.38	41.58
	9.43%	-3.88%	.15%	26.72%	17.55%

□ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD

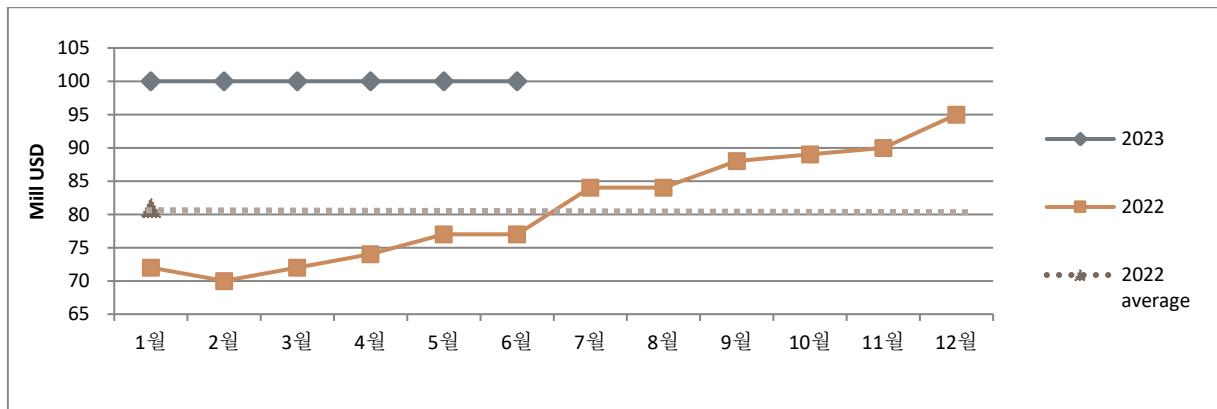




III. TANKER

2023		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	전월대비	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	42.9%	38.9%	35.1%	29.9%	29.9%	23.5%
SUEZ 160K	선가	68.00	68.00	68.50	68.50	74.00	73.00	70.00
	전월대비	4.6%	0.0%	0.7%	0.0%	8.0%	-1.4%	-
	전년대비	41.7%	44.7%	39.8%	34.3%	42.3%	35.2%	25.6%
AFRA 105K	선가	62.50	62.50	62.50	62.50	63.50	63.50	62.83
	전월대비	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	-
	전년대비	38.9%	38.9%	38.9%	33.0%	29.6%	29.6%	21.8%
MR 51K	선가	41.50	41.50	41.50	42.00	42.00	41.00	41.58
	전월대비	3.8%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	-2.4%	-
	전년대비	38.3%	38.3%	43.1%	29.2%	25.4%	22.4%	17.6%
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	1year 평균
VLCC		72.00	70.00	72.00	74.00	77.00	77.00	81.00
SUEZ		48.00	47.00	49.00	51.00	52.00	54.00	55.75
AFRA		45.00	45.00	45.00	47.00	49.00	49.00	51.58
MR		30.00	30.00	29.00	32.50	33.50	33.50	35.38

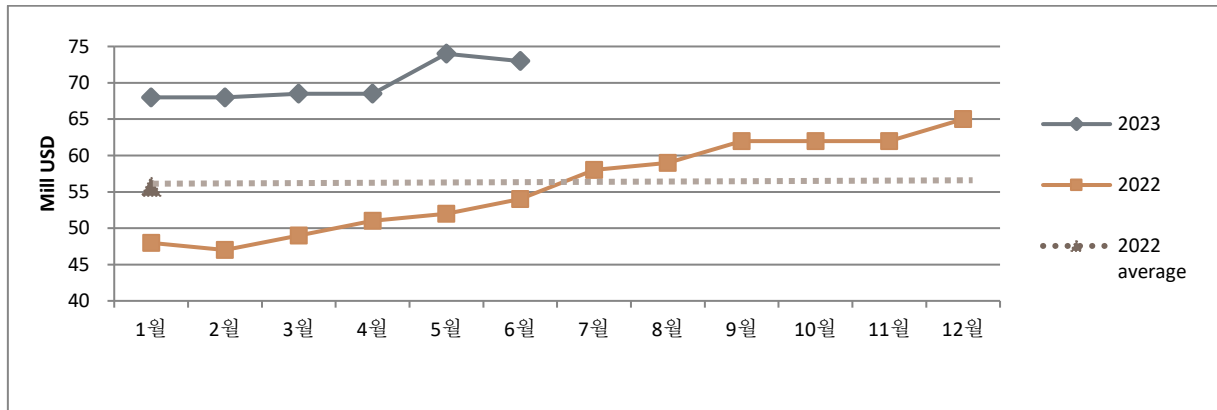
VLCC-310K



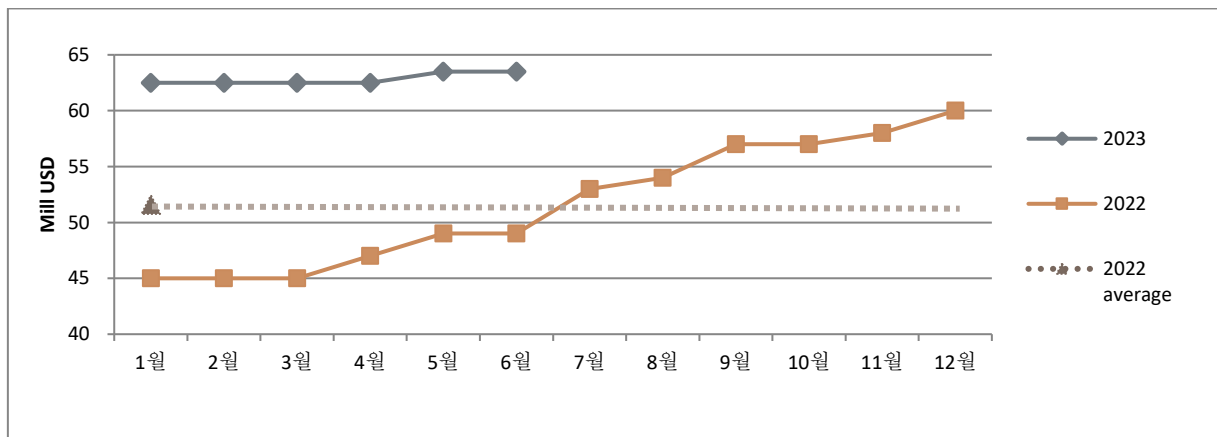


III. TANKER

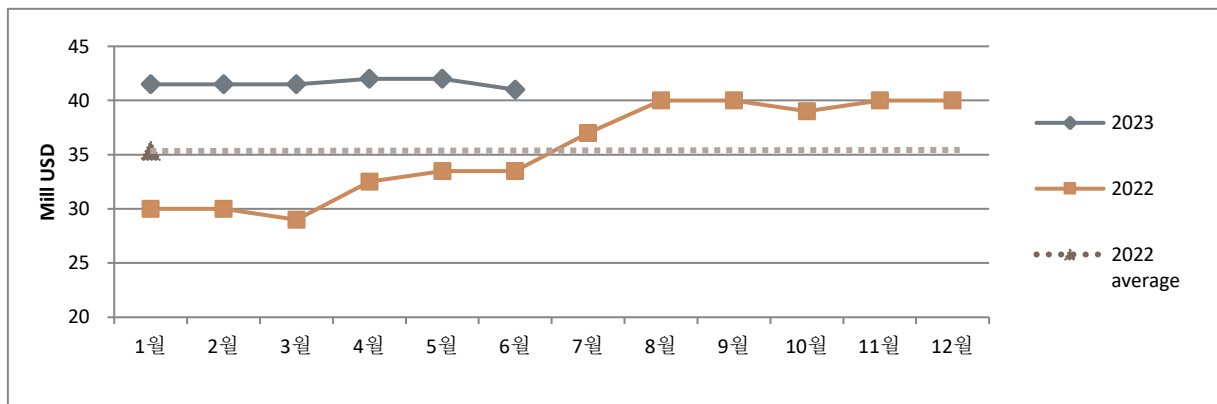
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

Tanker Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MELODIA	158,671	2011	KOREA	B&W		48	UAE based buyer
TANKER	MINERVA ZOE	105,330	2004	KOREA	B&W		31	Chinese buyer, ice class 1D
TANKER	BEACON HILL	42,278	2005	JAPAN	B&W		19	Undisclosed buyer
TANKER	SAMPURNA SWARAJYA	32,950	1999	KOREA	B&W		3.23	UAE based buyer

CONTAINER, REEFER, ETC.

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NYK DELPHINUS	65,950	2007	KOREA	B&W	4888	TEU	23	Greek buyer (COSMOSHIP MANAGEMENT)
CONT	NORO	43,127	2007	KOREA	B&W	3888	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	MAERSK PENANG	37,244	1998	GERMANY	B&W	2890	TEU	8	UK buyer (Rethymnis & Kulukundis)
CONT	MONEMVASIA	34,044	1998	GERMANY	B&W	2472	TEU	--	Undisclosed buyer
CONT	TACOMA TRADER	13,750	2015	CHINA	B&W	1102	TEU	18.5	German buyer

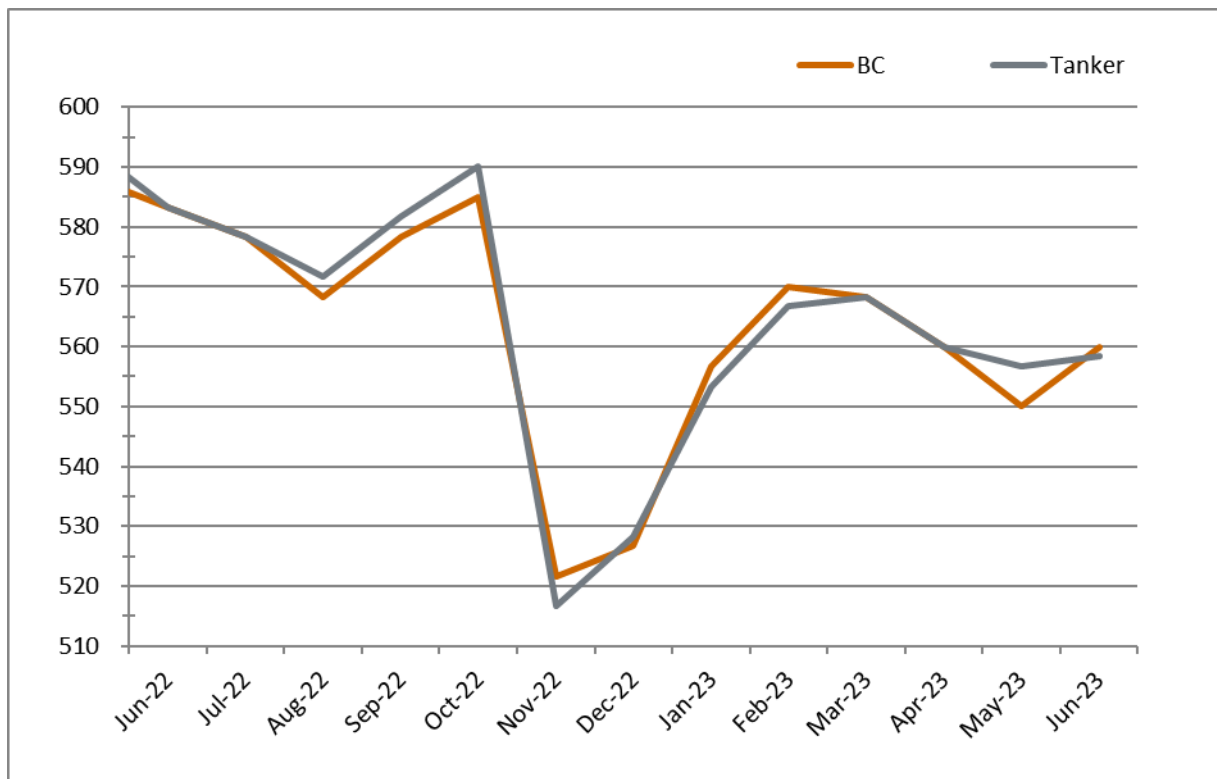


IV. DEMOLITION

1) 해체선가

	2021 Average		2022 Average		2023 Average		2022 June	2023 June		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	526.81	52.9%	590.28	12.0%	560.56	-5.0%	583.33	558.33	0.3%	-4.3%
BC	529.17	53.6%	588.56	70.8%	560.83	-4.7%	583.33	560.00	1.8%	-4.0%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장





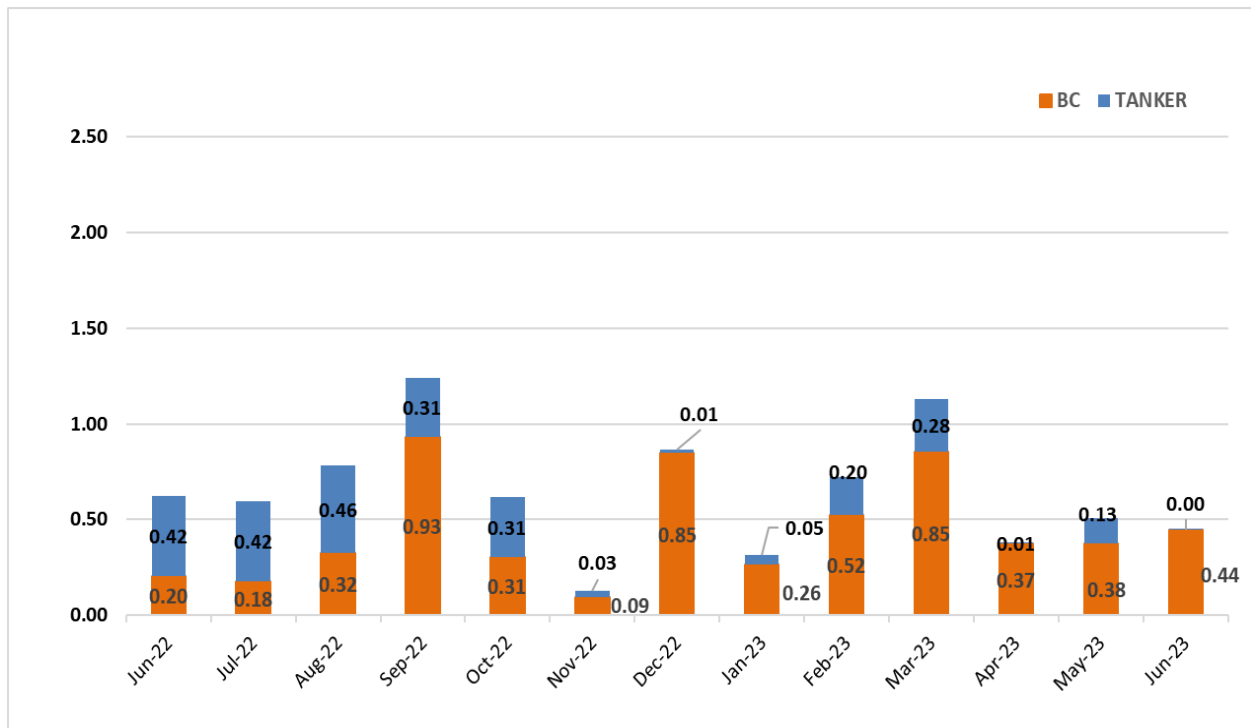
IV. DEMOLITION

2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2021		2022		2022 June		2023 June			
	Million DWT	No. of Vessel	Million DWT	No. of Vessel	Million DWT	No. of Vessel	Million DWT	YoY	No. of Vessel	YoY
TANKER	15.66	315	6.50	134	0.42	10	0.00	-99.0%	3	-70.0%
*BC	6.34	123	4.48	63	0.20	5	0.44	120.5%	12	140.0%

*BC incl. General cargo vessel

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

Demolition Sales Report

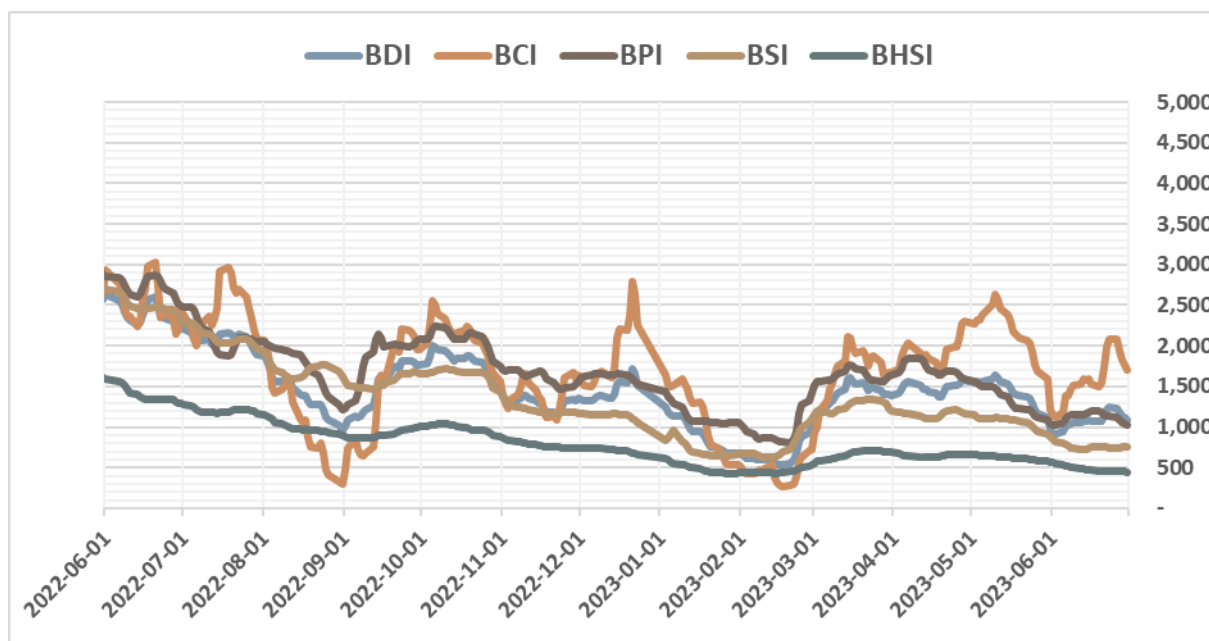
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
BC	SHUN TONG DA 156	43,473	8,207	1991	JAPAN	B&W	510	AS IS BSS GUANGDONG
CONT	MSC FEDERICA	60,350	23,740	1990	DENMARK	B&W	507	INDIAN, HKC recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2023-06-30	2023-06-23	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	1,091	1,240	▼149.00	3,369	530
BCI	1,704	2,080	▼376.00	4,602	271
BPI	1,030	1,127	▼97.00	3,382	809
BSI	749	743	▲6.00	2,833	625
BHSI	446	455	▼9.00	1,673	431





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	594.00	▼8.50	537.50	▼2.00	520.50	▼12.00
MGO	720.50	▼4.00	709.00	▲7.00	717.00	▼6.50
LSMGO	717.50	▼4.50	709.00	▲7.00	-	-
IFO380	451.50	▼1.00	485.00	▲4.50	443.50	▲1.50

❖기준일 : 06 월 30 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2023-06-30	2023-06-23	CHANGE
미국 USD	1312.80	1291.40	▲21.40
영국 GBP	1655.51	1646.15	▲9.36
유로 EUR	1426.55	1414.79	▲11.76
중국 CNY	181.05	179.71	▲1.34
일본 JPY (100)	906.97	902.67	▲4.30

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. ISSUE & TREND

[시사 상식] 매그니피센트 7

◆ '매그니피센트(magnificent) 7'은 올해 뉴욕증시의 강세장을 이끈 7개 기술 종목을 말한다. 매그니피센트는 참으로 아름다운, 위대한 등의 뜻이 있다.

뱅크오브아메리카(BofA)의 마이클 하트넷 최고 투자 전략가가 명명한 것으로, CNBC 방송의 '매드 머니' 진행자 짐 크레이머 역시 같은 이름을 붙였다.

경제방송 CNBC 에 따르면 6월 1일 기준 S&P 500 지수가 올해 10% 오른 것의 8.8%를 7개 기술주가 이끌었다.

엔비디아(NAS:NVDA)와 애플(NAS:AAPL), 마이크로소프트(NAS:MSFT), 메타 플랫폼스(페이스북)(NAS:META), 아마존닷컴(NAS:AMZN), 알파벳 A(NAS:GOOGL), 테슬라(NAS:TSLA) 등이다.

BofA 가 추산한 것을 보면 엔비디아의 기여도가 가장 높아 S&P 500 지수가 2.1%포인트 상승할 수 있도록 기여했으며 애플과 마이크로소프트가 각각 1.7%포인트, 1.6%포인트, 메타가 1.1%포인트씩 기여했다.

지난 5월 한 달 동안에 7개 주식은 16% 상승했으며 이는 엔비디아 실적 발표로 주가가 급등한 덕분이다.

[출처 : 연합인포맥스]



VII. CONTACT DETAILS

STL GLOBAL CO., LTD.			
Marino Hwang(황재웅) President T. 070-7771-6400			
Fleet & Chartering Operation biz@stlkorea.com	Sancho Kim(김현진) Managing Director T. 070-7771-6404	H.S. Lee(이현성) Director T. 070-7771-6412	
	Mike Hong(홍창목) Director T. 070-7771-6417	Henry S.H. Oh(오수현) Deputy General Manager T. 070-7771-6402	
	Anna Lee(이혜란) Manager T. 070-7771-6403	Joovi Park(박주비) Assistant Manager T. 070-7771-6419	
Agency Operation operation@stlkorea.com	Jennifer Park(박영단) Manager T. 070-7771-6407	Hayden Son(손호영) Assistant Manager T. 070-7771-6401	
Ferroalloy Logistics & Warehouse Management ops@stlkorea.com	Jena Ahn(안지영) Deputy General Manager T. 070-7771-6405	Joanne Jin(진정식) Manager T. 070-7771-6406	
STL SHIPPING CO., LTD.			
Sale and Purchase Broking snp@stlkorea.com	Neal S.I. Kwon(권순일) President T. 070-7771-6410		
	Jack Kim(김종수) Director T. 070-7771-6411	Nova Cha(차혜정) Team member T. 070-7771-6409	
T. 02-776-0840(Rep.) E. seoul@stlkorea.com W. www.stlkorea.com (04146) 101-1301/1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea			
STL G-TOUR		Jeonnam Yacht Academy	
기업/일반 단체 항공예약 실장 김영하	T. 1661-8388 T. 070-4800-0151 W. www.stlgtour.com E. tour@stlgtour.com	보트/요트 면허취득 실장이진행 대리이정택	T. 061-247-0331 T. 010-2777-4027 W. www.stlyacht.com E. academy@stlyacht.com