



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.290

Updated March 17, 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. 부가가치·일자리 창출하는 항만배후단지 육성한다

항만배후단지를 고부가가치 물류 활동의 거점이자 양질의 지역 일자리 창출 공간으로 육성하기 위한 방안이 추진된다.

해양수산부는 11 일 이 같은 내용을 골자로 하는 '항만배후단지 활성화 방안'을 마련해 발표했다.

항만배후단지는 항만의 부가가치를 높이고 항만 관련 산업의 활성화를 도모하기 위해 항만구역 내에 지정·개발하는 지역으로, 그동안은 주로 항만지원기능에 국한돼 왔다. 이에 해수부는 항만배후단지를 부가가치와 일자리가 창출되는 산업공간으로 전환한다는 목표 아래 지자체와 관계기관, 배후단지 입주기업 등의 의견을 종합해 활성화 방안을 수립했다.

이번 방안은 ▲ 배후단지 내 부가가치 물류활동 촉진 ▲ 지역산업과 항만별 특성을 고려한 지역일자리 창출 ▲ 입주부터 기업경영까지 패키지 지원이라는 3대 추진전략이 담겼다.

먼저 항만배후단지 내 부가가치 물류활동을 촉진하기 위해 원자재 수입부터 완성품 수출까지 가능한 유망품목·기업을 선제적으로 발굴하고, 항만별 타깃(TARGET) 마케팅으로 전략적으로 기업을 유치해 일정기간 부지무상 제공 또는 임대료 감면, 임대기간 연장 등 혜택을 부여할 계획이다.

국제적인 우수기업을 적기에 유치하기 위해 수요자 중심의 사업제안 제도를 도입하는 등 입주기업 선정방식을 다양화하고, 농·축·임산물 제조·가공업 등의 자유무역지역 내 입주제한을 해소하는 등 항만배후단지 입주환경도 개선한다.

지역산업과 연계해 지역에 양질의 일자리를 제공하기 위해 항만별·배후단지별 특화구역을 지정·운영할 예정이다. 부산항은 환적화물과 위·수탁 가공산업 클러스터, 광양항은 냉동·냉장, 석유화학·제철 클러스터 등으로 운영하는 식이다. 입주기업 선정방식 등은 항만공사 자율에 맡긴다.

또 지역산업과 연계한 일자리가 많이 창출될 수 있도록 배후단지 공급부터 운영까지 전 과정에 걸쳐 지자체의 역할을 확대하고, 일부 구역은 지자체 중심으로 기업을 유치하는 방안도 시범적으로 추진한다. 민간투자 수요가 많은 인천, 평택·당진, 부산 등에 대해서는 시범적으로 민간개발·분양 사업을 추진하고, 항만별 수요를 고려해 2030년까지 단계적으로 배후단지도 확대 공급한다.

I . ISSUE & TREND

이밖에 항만별로 유관기관 간 협의체를 구축하고, 현장 밀착형 지원이 가능하도록 항만공사 등 관리기관에 기업별 전담자를 지정하는 등 통합 행정서비스를 제공할 계획이다.

배후단지 입주기업 지원을 위한 범정부 플랫폼을 구축하고, 배후단지 입주기업과 종사자에게 필요한 지원프로그램을 개발해 입주기업의 안정적인 영업활동과 혁신성장을 지원할 계획이다. 제조기업과 물류기업간 임대료 차등에 따른 형평성 문제 해소 방안, 일자리·물동량 창출 우수기업에 대한 혜택 부여 제도 등도 마련할 예정이다.

김준석 해수부 해운물류국장은 "항만배후단지의 기능을 단순 물류거점이 아닌 복합물류거점으로 고도화해 지역 일자리와 물동량을 창출하는 핵심 산업공간으로 육성하겠다"고 말했다.

2. 中 항만 '스톱'에 전 세계 냉장 컨테이너 운송료 3 배로 폭등

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산 우려로 중국의 주요 항만 가동이 멈춘 후 냉장선들의 발도 묶여 전 세계 냉장 컨테이너 운송요금이 3 배로 폭등한 것으로 나타났다.

16 일 로이터통신에 따르면 중국이 춘제(春節·중국의 설) 연휴 이후 코로나 19 확산을 막기 위해 이동제한 조치를 한 후 상하이와 텐진 등 중국 주요 항만들의 가동이 멈추고 중국으로 들어올 물품을 실은 냉장선 수천척의 발이 묶였다. 이는 전 세계 냉장선 공급난을 불러일으켜 냉장 컨테이너 운송요금을 3 배로 상승시켰으며 당분간 더 높아질 것으로 전망되고 있다.

상하이와 텐진항에는 1 만 8 천 TEU(20 피트 컨테이너 1 개 단위) 규모의 냉장선이 정박하고 있는데, 특히 중국 내 공급 부족으로 수입이 급증하고 있는 돼지고기를 실은 냉장 컨테이너 물량은 평상시의 2 배인 1 만 TEU 로 추산된다.

덴마크의 해운업체 블루 워터 시핑의 냉장선 및 해운 물류 담당인 프랭크 매드센은 중국 항만의 정체로 많은 선박이 아시아에서 발이 묶여있으며 냉장선의 대규모 수급 불균형이 발생해 화물운송료가 치솟고 있다고 설명했다.

I . ISSUE & TREND

그는 "냉장선의 수급 불균형이 전 세계적으로 4 주에서 8 주 정도 더 지속할 전망"이라면서 중국 항만 가동률이 낮아 많은 선박이 대기하고 있는 상태라고 설명했다. 여기다 중국에서 코로나 19 가 진정되면서 돼지고기 등 신선식품을 실은 냉장선들이 중국으로 다시 몰리고 있어 중국 항만의 정체가 단기간에 풀리기 어려울 것으로 보인다. 상하이에서 과일을 수입하는 황모씨는 "항만 가동률이 최근 빠르게 올라가고는 있지만, 평소의 80%보다 낮은 50% 수준"이라고 말했다.

물동량 기준으로 세계 최대 컨테이너 항만인 상하이항과 베이징 인근의 텐진항 등은 냉동 컨테이너 안에 보관된 화물이 상하지 않도록 코드 7 천개를 추가로 설치해 전기를 공급하고 있으나, 상당수는 전기 코드를 확보하지 못해 한국의 부산항 등으로 장소를 옮겨 대기하고 있다. 중국항구협회의 장루싱 사무총장은 "모든 항만에서 감독관과 트럭 운전자, 협력업체 등의 인력과 선석이 부족하다"고 전제하면서도 "노동자들이 속속 복귀하고 있어 상황이 점점 나아지고 있다"고 말했다.

3. “지금껏 본 적 없는 상황”... 세계 성장률 2%대→1%대로 하향 조정

비관론이 세계경제를 휘감고 있다. 15 일 블룸버그통신에 따르면 코로나 19 가 '팬데믹(PANDEMIC · 세계적 대유행)'으로 확산하면서 미 증시는 16 일 동안 20.7% 폭락(13 일 기준)했다. 역대 미 증시 하락폭 중 여섯 번째로 큰 수치다. 세계 증시도 하락장에 휩쓸렸다. 단 52 일 만에 글로벌 증시 시가총액은 한국 국내총생산(GDP)의 10 배인 1 경 9,475 조원 증발했다고 블룸버그는 전했다.

미래는 더 암울하다. 글로벌 투자은행과 경제연구소 등은 연일 올해 세계 경제성장률 전망치를 하향 조정하고 있다. 유엔무역개발회의(UNCTAD)는 9 일 발간한 보고서에서 올해 성장률 전망치를 2.5%에서 1.7%로 내렸다. 네덜란드계 라보뱅크도 10 일 전망치를 1.6%로 제시하면서 "경기침체에 돌입할 가능성이 거의 확실하다"고 단언했다. BMO 캐피털 역시 2.7%에서 2.0%로 하향 조정했는데, 전망치가 불과 한 달 만에 바뀌었다. 국제금융협회(IIF)는 성장률을 2.6%에서 1.0%로 무려 1.5%포인트 낮추기도 했다. 모두 2008 년 글로벌 금융위기 이후 최저 수준으로 국제통화기금(IMF)이 경기침체 기준으로 제시한 '성장률 2.5%'에 턱없이 부족한 예측이다.

더 큰 문제는 이런 예상조차 세계보건기구(WHO)가 코로나 19 에 팬데믹 선언을 하기 전 나왔다는 점이다. 앞으로 감염병 확산이 통제 불가능한 수준으로 치달을 경우 성장률 추락은 가늠키도 어렵다는

I . ISSUE & TREND

계 전문가들의 분석이다. 마크 잔디 무디스애널리틱스 수석 이코노미스트는 "코로나 19 가 팬데믹으로 확실히 발전하면 세계 경제는 역성장(-0.1%)에 시달릴 것"이라고 내다봤다.

이미 미국이 '불황' 상태라는 주장도 심심찮게 제기되고 있다. 앨런 블린더 전 연방준비제도(FED · 연준) 부의장은 "훗날 데이터 분석을 통해 미국 경제가 3 월부터 불황에 빠져 있었다는 사실이 밝혀져도 놀랍지 않은 일"이라고 CNBC 방송에 말했다. 사이먼 존슨 전 IMF 수석 이코노미스트 역시 미 일간 워싱턴포스트와의 인터뷰에서 "예상보다 훨씬 나쁜 방향으로 (경제가) 가고 있다"고 진단했다.

4. 국제유가 또다시 폭락...'마지노선' 30 弗선 붕괴

국제유가가 신종 코로나 바이러스(코로나 19)와 사우디아라비아 및 러시아간 원유 치킨게임의 여파로 또다시 폭락했다. 심리적 마지노선인 30 달러선이 붕괴됐다. 이로써 지난 2016 년 이후 4 년 만에 최저치를 기록하게 됐다.

17 일 업계에 따르면 16 일(현지시각) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 4 월 인도분 서부 텍사스산 원유(WTI)는 전 거래일보다 9.55% 줄어든 배럴당 28.7 달러에 거래를 마쳤다. 런던 ICE 선물거래소의 5 월물 브렌트유도 배럴당 11.23%(3.8 달러) 급락한 30.05 달러에 장을 마감했다.

코로나 19 가 전세계로 확산되고 각국이 입국금지과 이동제한 등을 꺼내면서 원유수요가 위축될 것으로 예상되고 있다. 여기에 더해 사우디와 러시아 간 원유 전쟁 여파도 지속됐다. 코로나 19 사태로 수요는 위축되는데 원유 공급은 줄지 않다 보니 가격은 하락하는 셈이다.

이날 사우디 국영 석유회사 아람코의 아민 나세르 최고경영자(CEO)는 외신을 통해 "아람코는 매우 낮은 유가도 견딜 수 있고 장기간 저유가를 유지할 수 있다"며 "5 월 산유량은 4 월과 별다른 변화가 없을 것"이라며 증산을 이어가기로 했다.

앞서 사우디는 지난 6 일 석유수출국기구(OPEC)와 주요 산유국들의 모임인 OPEC 플러스(+의 추가 감산 협상 타결이 러시아의 반대로 무산되자 다음달부터 산유량을 일일 1 천 230 만 배럴까지 늘리겠다고 선언한 바 있다.



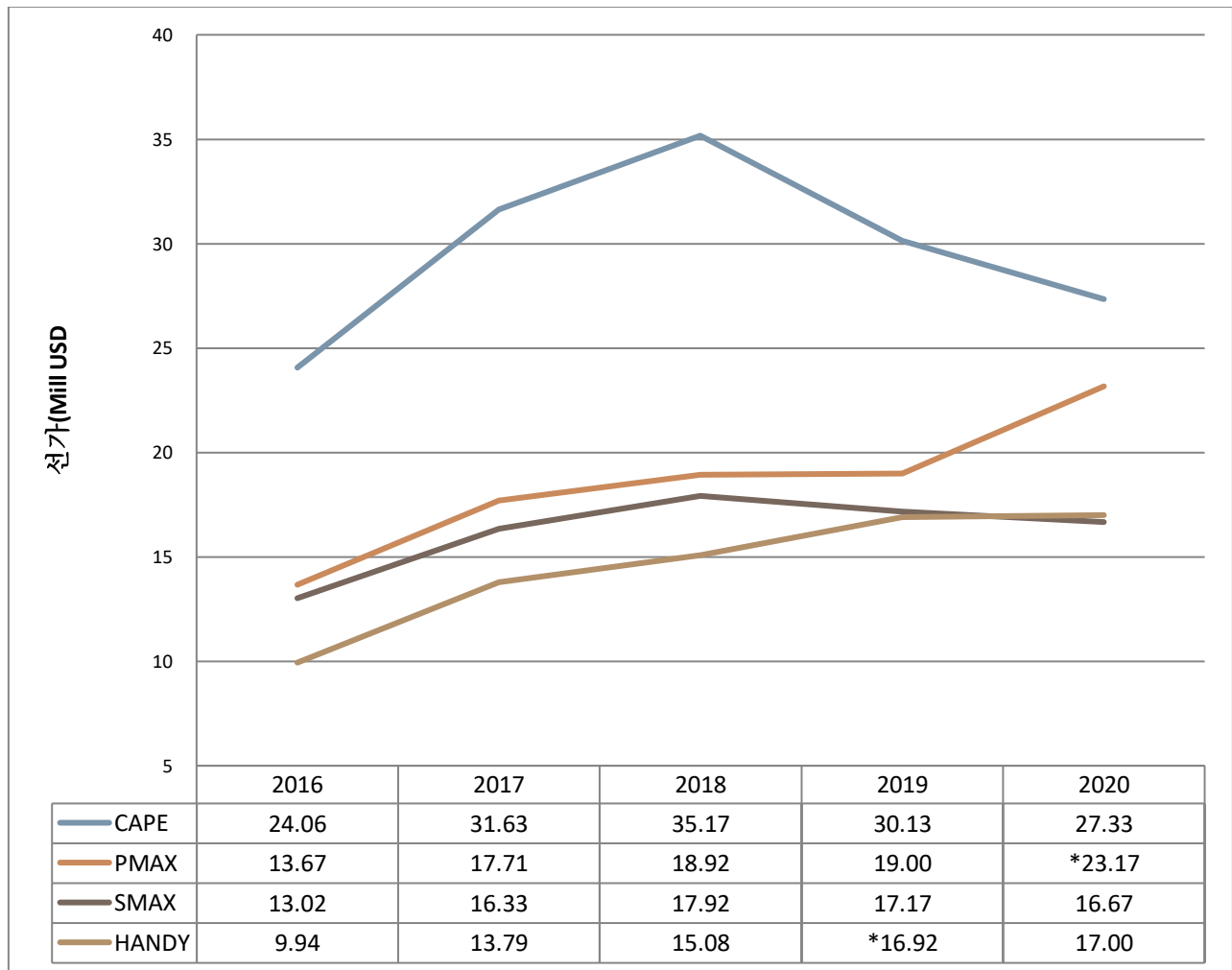
II . BULK CARRIER

(◆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)

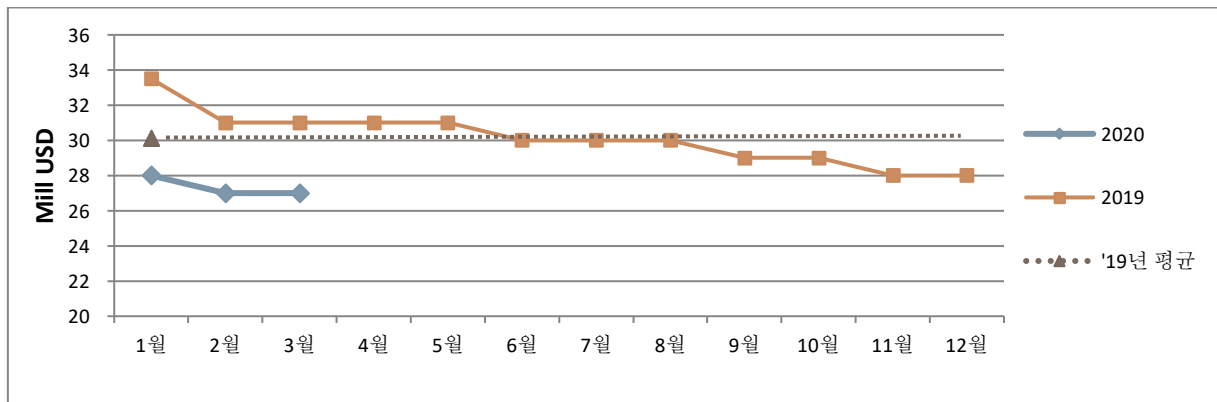




II . BULK CARRIER

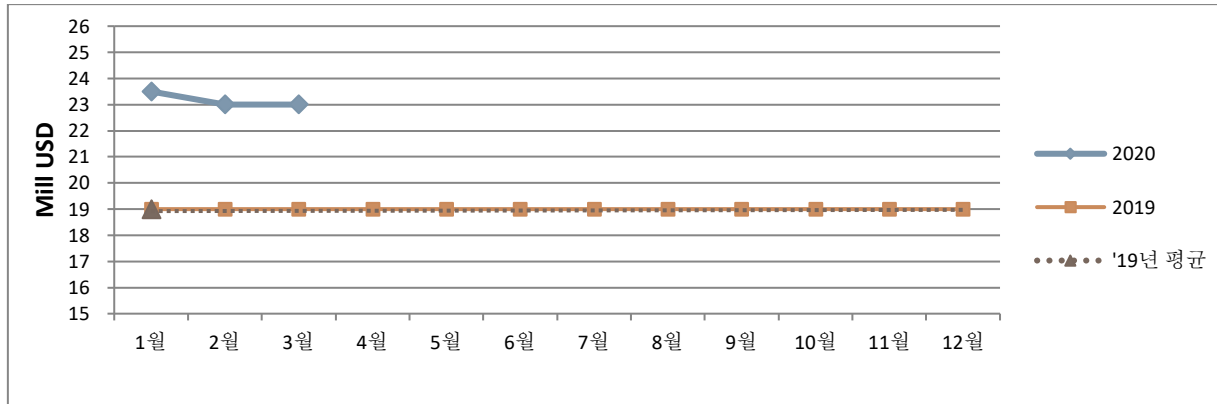
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00				27.33
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%				-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%				-9.3%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00				23.17
		전월대비	23.7%	21.1%	0.0%				-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%				21.9%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50				16.67
		전월대비	0.0%	-2.9%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

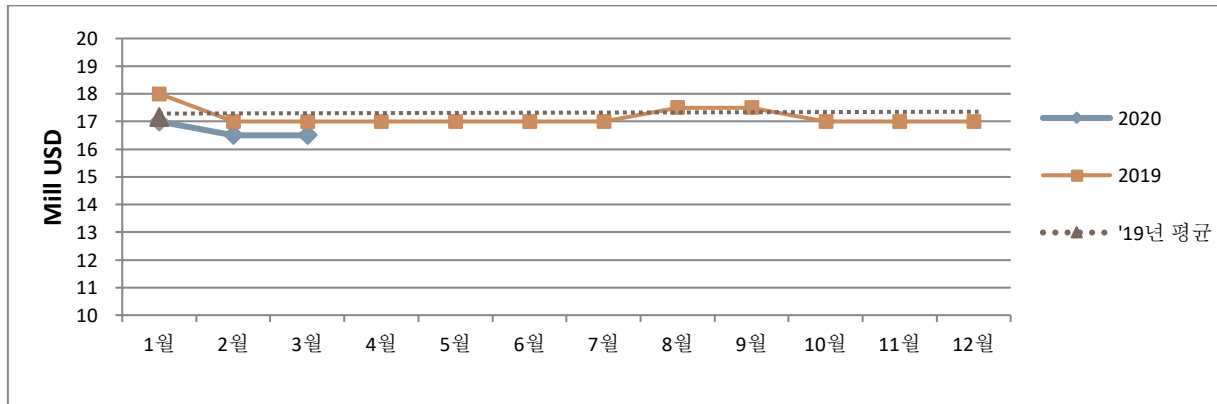


II . BULK CARRIER

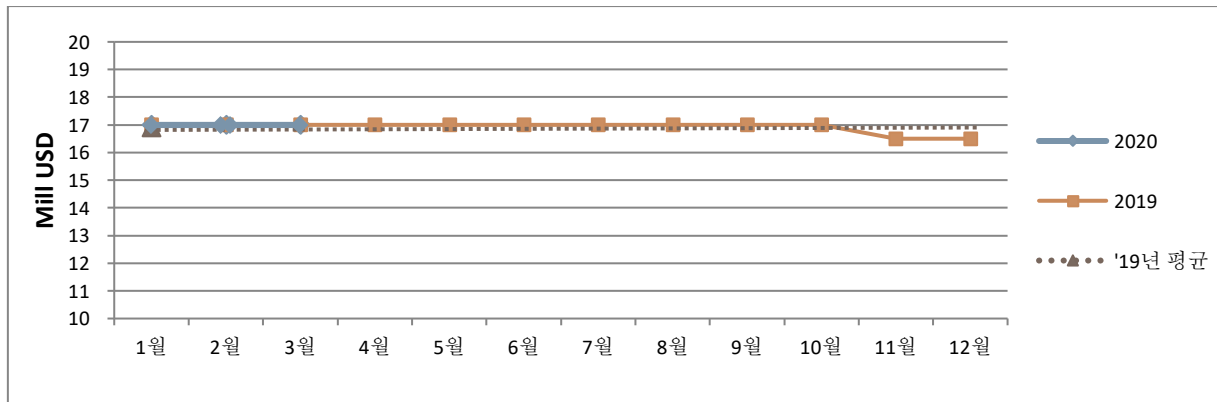
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	AFRICAN BARI BIRD	63,479	2017	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	24.5	Undisclosed buyer
BC	SBI JAGUAR	61,542	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	16.2-17	Greek buyer, SS/DD passed Nov '19
BC	ARRILAH-I	36,863	2011	KOREA	B&W	C 4X30t	high 8	Undisclosed buyer
BC	LABRADOR STRAIT (log fitted)	34,126	2010	KOREA	B&W	C 4x30t	6.85	Undisclosed buyer
BC	BRIDGEGATE	53,477	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10	Singaporean buyer
BC	VIGOROUS	52,498	2005	PHILIPPINES (JAPAN)	MITSU	C 4x30t	7.1	Undisclosed buyer
BC	MARTIGNY	20,001	2002	KOREA	B&W	C 3x30t	2.9	Undisclosed buyer



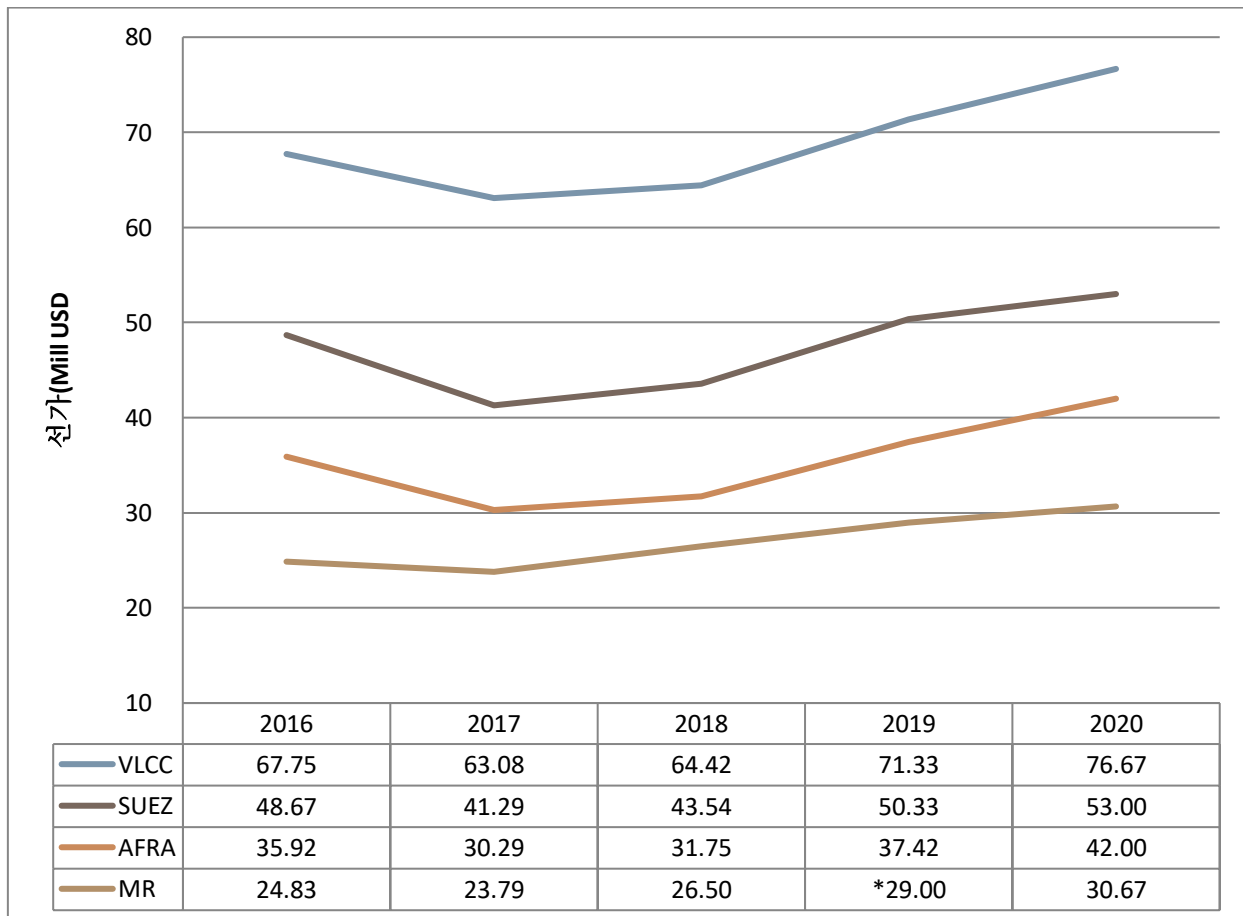
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	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%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

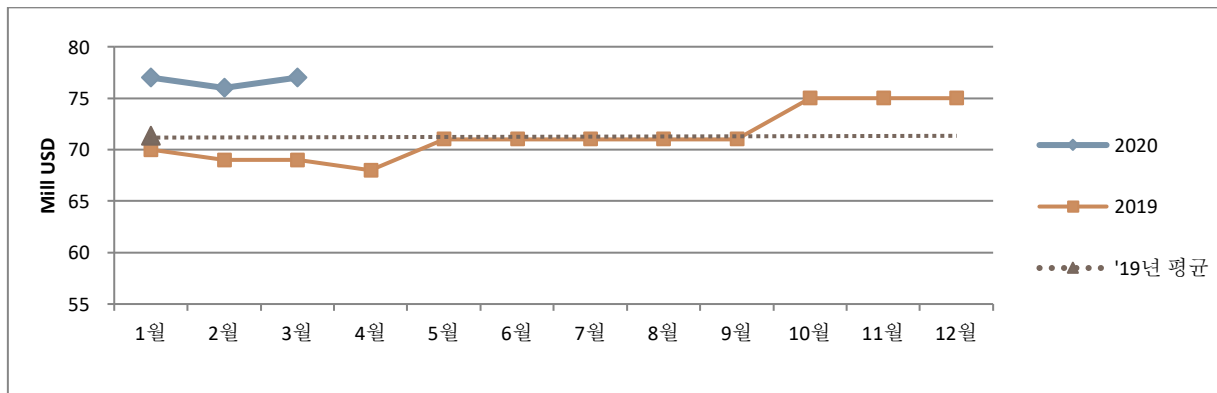




III. TANKER

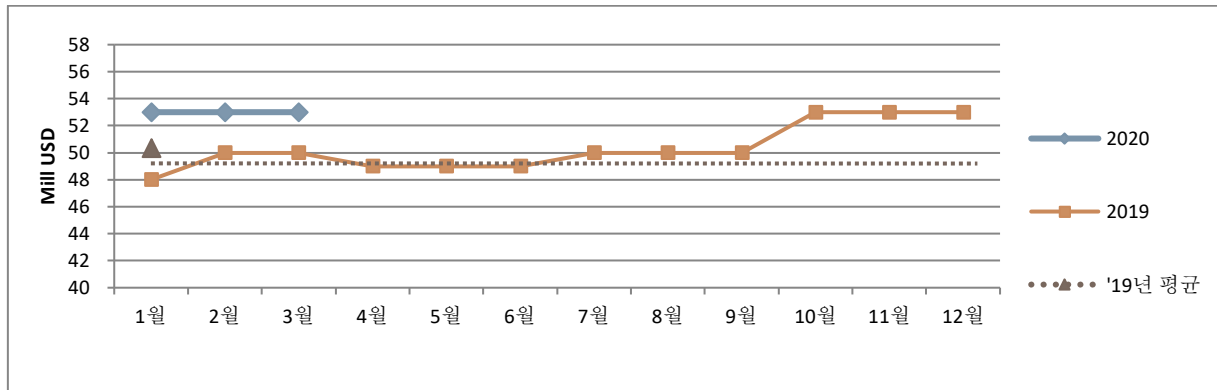
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00				76.67
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%				-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%				7.5%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00				53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%				5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50				42.00
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%				-
		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%
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

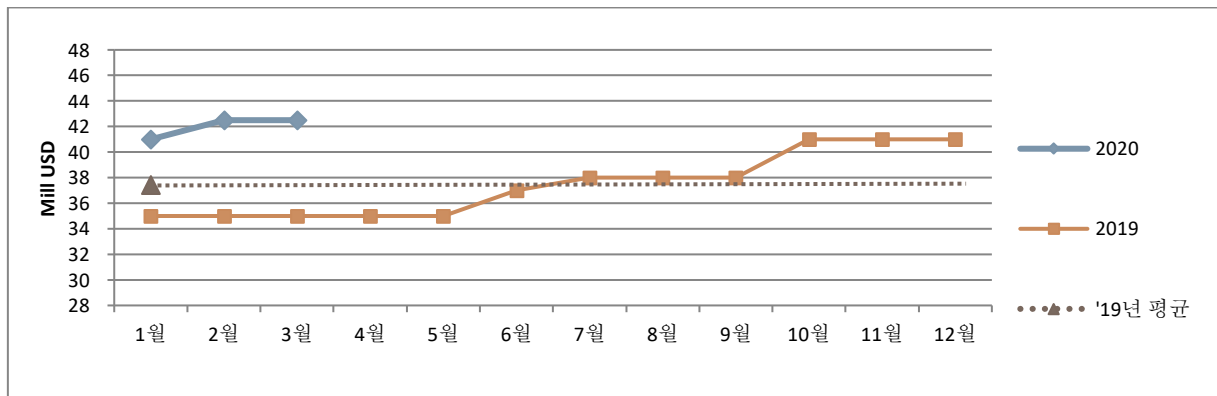


III. TANKER

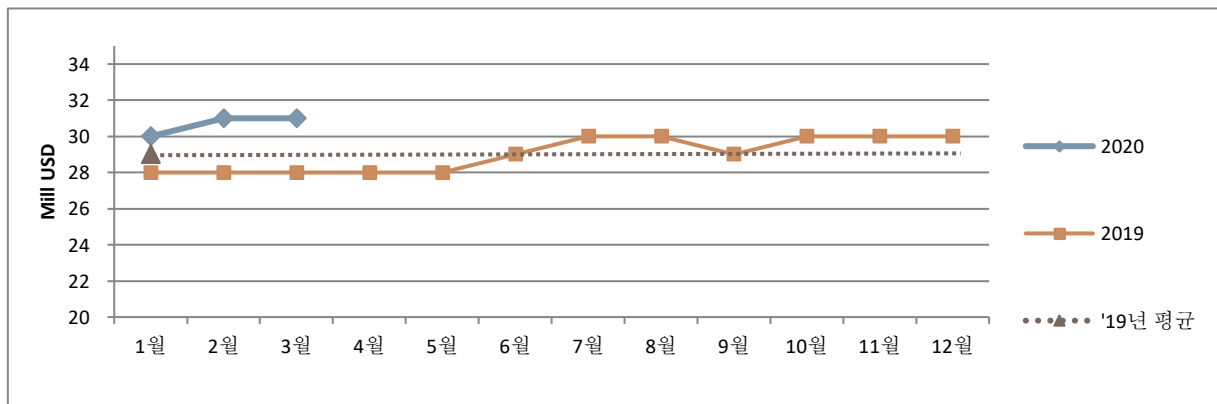
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MILTADIS JUNIOR	320,926	2014	CHINA	B&W		69.5	Undisclosed buyer
TANKER	FALCON PRIDE	159,899	1998	KOREA	B&W	DH	14.8	Chinese buyer
TANKER	AQUABLISS	112,930	2019	KOREA	B&W		55	Norwegian buyer
TANKER	SEA FAITH	46,349	2003	KOREA	B&W		11.2	Undisclosed buyer
OIL/CHEM	INYALA	40,037	2008	KOREA	B&W	2&3	13	Undisclosed buyer, DD due Aug '20
OIL/CHEM	RHINO	39,710	2010	KOREA	B&W	2&3	15	Undisclosed buyer, SS/DD due Aug '20
LPG	GRACE RIVER	49,996	2002	JAPAN	B&W		34	Vietnamese buyer (FGAS), DD due Sep'20

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SAXONIA	41,142	2003	POLAND	B&W	3108	TEU	5.7-5.9	Undisclosed buyer

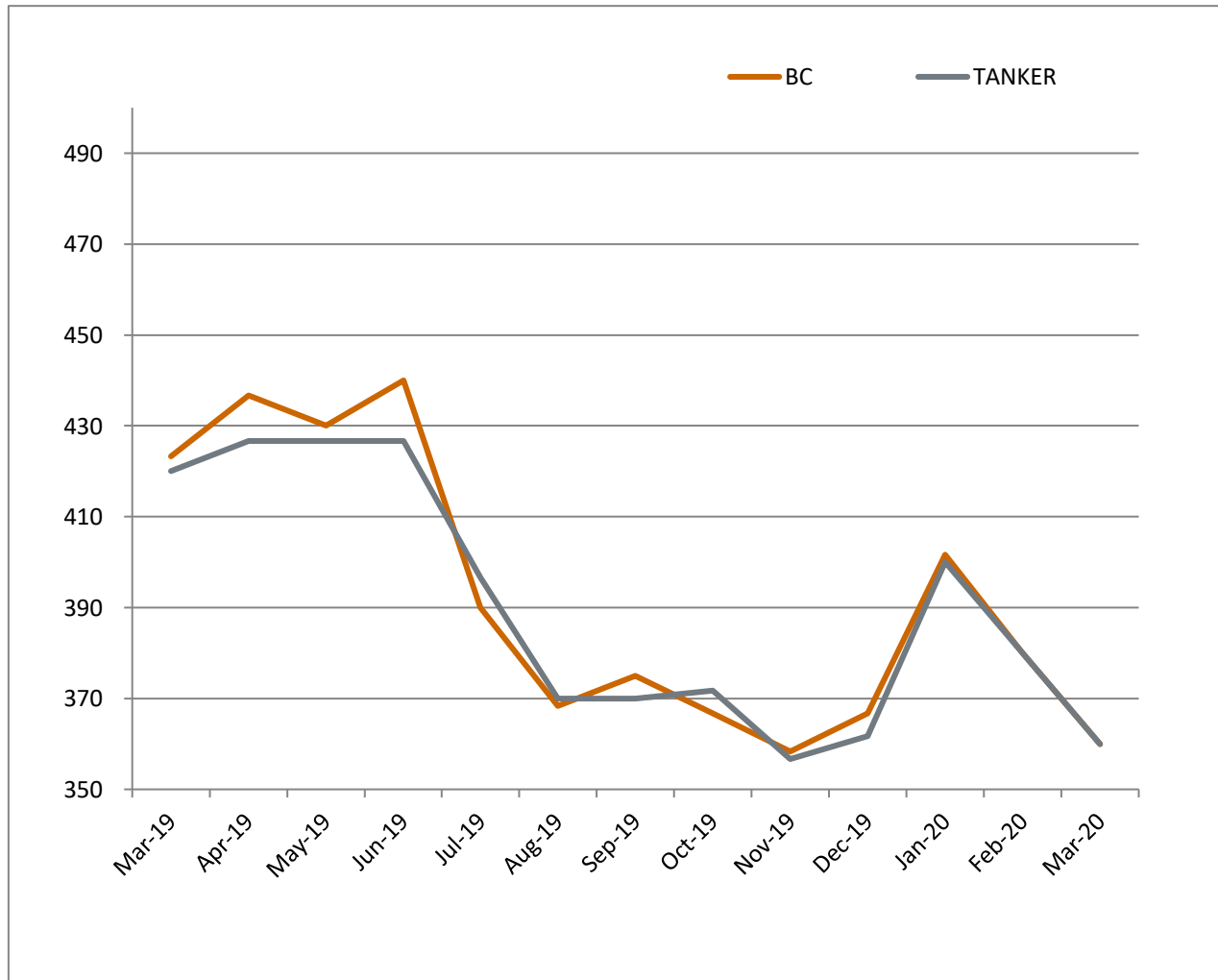


IV. DEMOLITION

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%	380.00	-4.1%	420.00	360.00	-5.3%	-14.3%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	380.56	-4.6%	423.33	360.00	-5.3%	-15.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

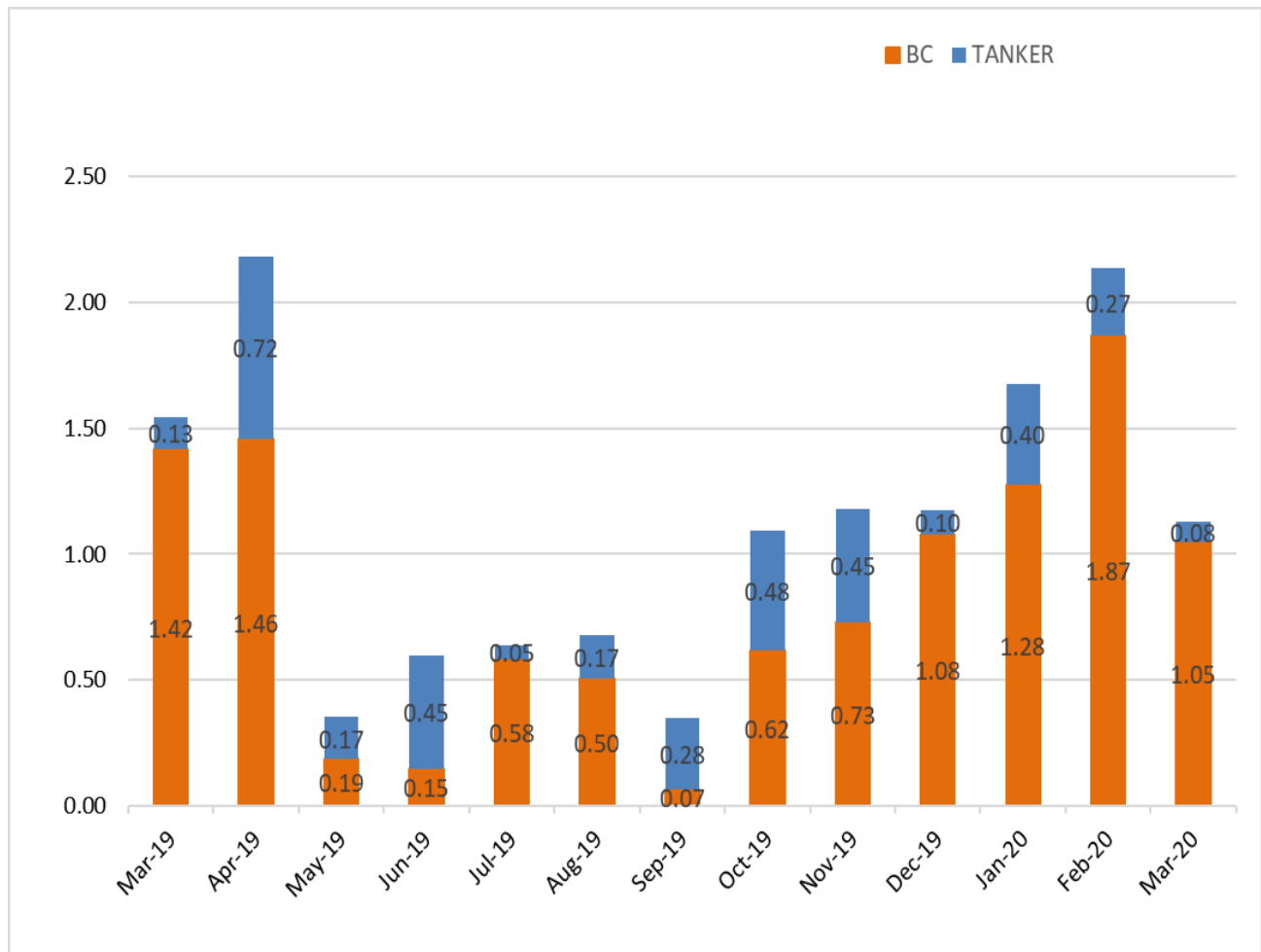


IV. DEMOLITION

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	0.08	-37.6%	5	-28.6%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	1.42	13	1.05	-26.1%	11	-15.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

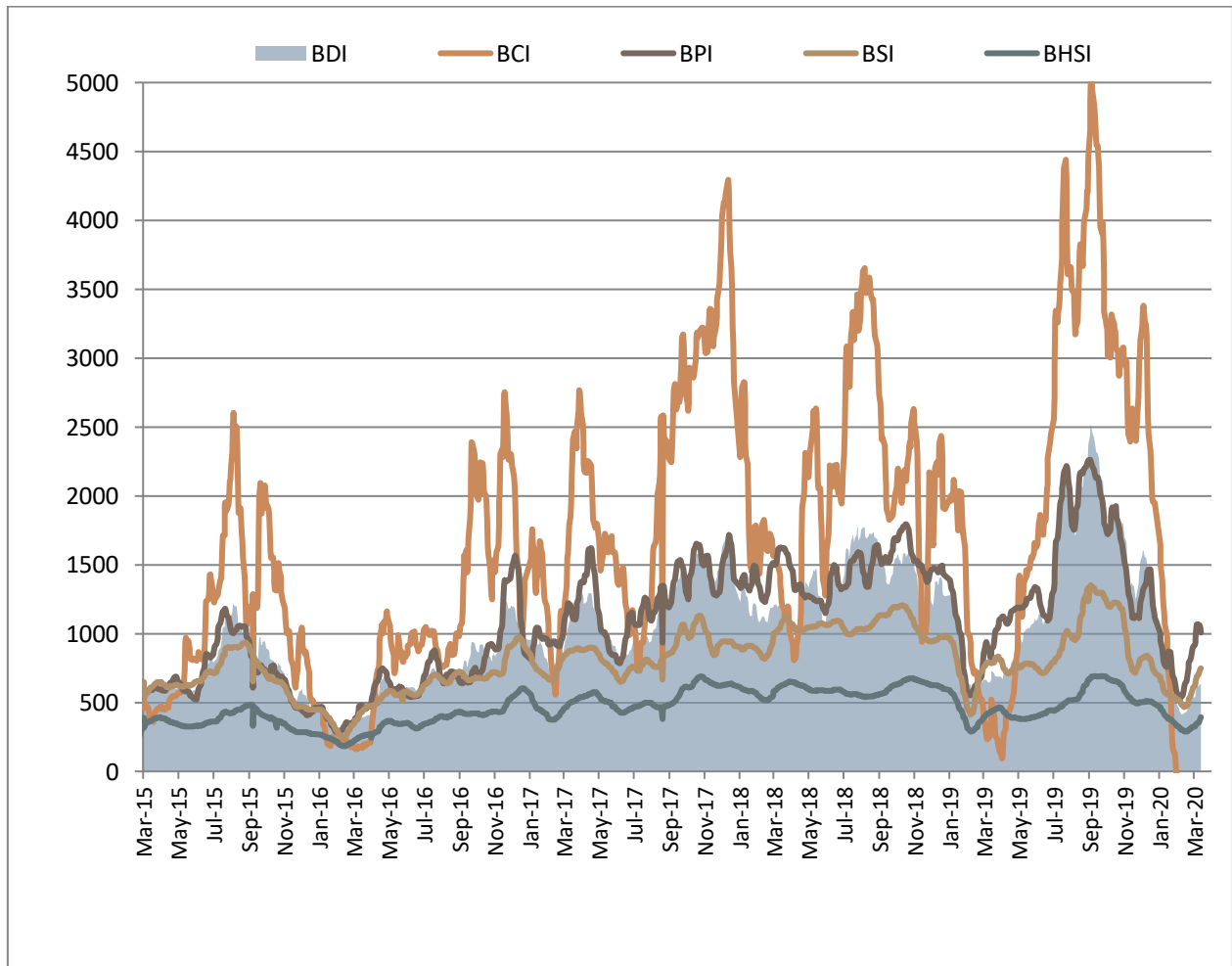
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	SHAGANG GIANT	306,902	34,360	1993	JAPAN	SULZ	370	INDIA, NK HKC Recycling
BC	ARISO (chip carrier)	49,889	10,000	1996	JAPAN	MITSU	385	INDIA, NK HKC Recycling
BC	SANTIAGO PEARL	41,649	10,965	1985	KOREA	B&W	384	INDIA
BC	NAVIGATOR B	28,470	5,993	1990	JAPAN	B&W	365	INDIA
BC	CAPTAIN GEORGE K (log fitted)	27,407	7,356	1997	CHINA	B&W	365	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-03-13	2020-03-06	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	631	617	▲14.00	2518	290
BCI	-311	-312	▲1.00	5043	-372
BPI	1007	1068	▼-61.00	2262	282
BSI	750	688	▲62.00	1351	243
BHSI	395	350	▲45.00	692	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	215.00	▼-72.00	197.00	▼-79.50	223.00	▼-93.50
IFO180	-	-	-	-	-	-
MGO	324.00	▼-122.50	344.50	▼-79.00	400.50	▼-73.00
LSMGO	348.50	▼-91.50	340.00	▼-95.00	-	-
VLSFO	334.00	▼-81.50	286.50	▼-92.50	348.00	▼-92.50

❖ 기준일 : 2 월 28 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-03-13	2020-03-06	CHANGE
미국 달러	1202.00	1185.00	▲17.00
일본 엔(100)	1145.91	1116.82	▲29.09
유로	1343.84	1330.64	▲13.20
중국 위안	172.41	170.72	▲1.69

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

코호트 격리[cohort Isolation]

코호트(COHORT)는 고대 로마 군대의 기본 편제인 라틴어 '코호스'(COHORS)에서 파생된 말로, 코호스는 360~800 명(통상 500 명) 규모로 구성된 군대 조직을 뜻하는 말이다. 이후 사회학에서 같은 시기를 살아가면서 공통된 행동양식이나 특색을 공유하는 그룹을 뜻하는 말로 코호트가 사용되기 시작했고, 통계 용어로서는 '동일 집단'을 가리키는 용어로 사용된다.

코호트는 보건의학 분야에서는 특정 질병 발생에 관여할 것으로 의심되는 특정 인구 집단을 가리키는 말로 사용된다. 여기에 격리(ISOLATION)라는 단어가 합쳐지면서 코호트 격리는 바이러스나 세균성 감염 질환자가 나온 병원을 의료진들과 함께 폐쇄해 감염병의 확산 위험을 줄이는 조치를 가리키는 말로 사용되고 있다. 코호트 격리는 특정 질병 발병 환자와 의료진을 동일 집단(코호트)으로 묶어 전원 격리하는 매우 높은 단계의 방역 조치로, 여기서 코호트 병원이란 이런 코호트 격리를 하는 병원을 가리킨다.

■ 역사적 사례

과거 백신이나 치료제가 없던 시기에는 감염병이 창궐하면 외딴 섬이나 지역에 환자들을 가두어 감염을 차단했다. 특히 14 세기 중엽 페스트 창궐 당시에는 이탈리아의 베니스와 제노아, 라구사 등 주요 항구는 페스트 유행 지역에서 온 모든 선박의 입항과 하선을 한 달간 금지하고 선상 격리했다. 이 기간은 점차 늘면서 40 일이 되었는데, 영어로 검역을 뜻하는 '쿼런틴(QUARANTINE)'은 라틴어로 '40'을 뜻하는 '콰드라긴타(QUADRAGINTA)'를 어원으로 한다.

■ 방식

코호트 격리가 내려지면 발병 병동의 환자를 모두 특정 집단(코호트)로 묶어 외부와 격리해 병의 확산을 막는다. 이에 환자와 의료진은 바이러스 잠복기가 지날 때까지 해당 병원이나 병동 밖으로의 이동이 금지된다. 또 외부인 역시 이곳으로의 출입이 금지되며, 의료진은 감염병 예방을 위해 개인보호구(고글, N95 마스크, 방진복, 장갑, 덧신 등)를 갖추고 환자를 진료하게 된다. 아울러 물품을 통한 감염이 이뤄질 수도 있기 때문에 병원에 드나드는 물품의 이동 등도 엄격히 관리된다.

[출처 : 네이버 시사상식사전] 코호트 격리



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)