



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.331

Updated January 5, 2021

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	20

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

I . ISSUE & TREND

1. 환경규제·해상운임 겹호재로 다시 뚝다

국내 조선업계는 글로벌 친환경 정책과 맞물려 올해 본격적인 회복세를 보일 것이라는 전망이 우세하다. 액화천연가스(LNG)에 대한 수요가 빠르게 증가하면서 국내 조선사들이 강점을 갖고 있는 LNG 운반선과 추진선 발주가 크게 늘어날 것으로 예상되기 때문이다.

현대경제연구원은 지난해 말 발간한 '2021년 주요 산업별 경기 전망과 시사점' 보고서를 통해 "환경규제 대응 차원에서 LNG 선박 부문의 기술 경쟁력을 지닌 국내 조선사들의 신규 수주량 증가가 전망된다"고 관측했다. 특히 지난해 코로나 19 영향으로 4분기 전까지 '수주 가뭄'을 겪었던 점을 고려하면 반등 폭이 상당할 것으로 내다봤다. 올해 신규 수주량은 850만~1100만 CGT(표준화물선환산톤수)로 예상했다. 연도별 신규 수주량을 보면 지난해 670만 CGT, 2019년에는 990만 CGT를 기록했다.

이에 대해 한 조선사 관계자는 "각종 환경 규제로 2025년부터는 LNG에 대한 수요가 급격히 늘어날 것으로 보고 있다"며 "선박 건조 기간이 통상 2~3년가량 걸리는 점을 감안하면 올해부터는 이에 대비한 신규 발주가 많아질 전망"이라고 말했다. 또 다른 관계자는 "카타르 등에서 진행되는 LNG 프로젝트에서 대규모 발주가 이뤄질 수 있다"며 "이와 함께 컨테이너선이나 초대형 원유운반선(VLCC) 등 여러 선종에서 LNG를 연료로 쓸 것으로 보여 LNG 추진선에 대한 발주도 늘어날 것"이라고 전했다.

국내 해운업계도 올해 시장을 긍정적으로 내다보고 있다. 특히 지난해 하반기부터 컨테이너선 운임이 급등한 영향이 크다. 이러한 운임 강세는 미주 항로를 시작으로 유럽과 동남아 등 주요 지역으로 확대되고 있다. 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2641.87(지난해 12월 25일 기준)을 기록하고 있다. 지난해 1월 3일(1022.72)과 비교하면 158% 상승한 수치다.

공급에 비해 수요가 급격히 늘면서 컨테이너선은 물론이고 화물을 실을 컨테이너(박스)까지 부족한 상태다. NH투자증권 연구원은 "컨테이너 부족 현상은 점차 심화될 것"이라며 "내년 1분기까지 수급 문제에 따른 운임 강세가 이어질 수 있다"고 분석했다.

I . ISSUE & TREND

2. 한국 조선업 3년 연속 세계 1위 유력...올해 수주 전망도 '맑음'

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 여파에도 한국 조선업 수주가 3년 연속 세계 1위를 달성할 것으로 보인다.

5일 영국 조선·해운 분석업체 클락슨 리서치에 따르면 지난달 28일 기준 지난해 전 세계 선박 발주량은 총 1천 792만 CGT를 기록한 것으로 나타났다. 이중 중국과 한국이 각각 798만 CGT, 673만 CGT를 수주하며 세계 1, 2위를 차지했다.

하지만 이 수치에는 지난달 말 한국조선해양과 삼성중공업이 연이어 수주한 액화천연가스(LNG) 운반선 17척이 빠져 있어 해당 물량(145만 CGT 가량)을 더하면 한국이 중국을 제치고 1위를 달성할 것이 유력하다고 업계는 해석했다. 한국이 2018년 이후 3년 연속 세계에서 가장 많은 선박을 수주한 셈이다.

코로나 19 여파로 올해 초 극심한 수주가뭄을 겪었던 한국 조선업체들이 하반기, 특히 4분기 들어 고부가가치 선박인 LNG 선과 초대형 원유운반선(VLCC), 컨테이너선을 대량으로 수주하며 중국을 제친 것으로 풀이된다.

올해 상반기 중국이 총 351만 CGT를 수주하며 한국(118만 CGT)을 크게 앞섰던 것을 고려하면 뒷심을 톡톡히 발휘한 셈이다. 이와 더불어 코로나 19로 지연된 잠재 수요와 환경규제가 본격화하면서 올해 한국 조선업 전망도 매우 밝은 상황이다.

한국수출입은행 해외경제연구소는 지난달 발표한 '2021년 국내외 경제 및 산업 전망'에서 올해 한국의 수주량과 수주액(해양플랜트 제외)이 작년 대비 각각 134%, 110% 증가한 980만 CGT, 215억 달러를 기록할 것으로 내다봤다.

친환경 정책을 강조하는 미국 바이든 행정부 출범과 유럽연합(EU)의 온실가스 배출거래제도(ETS), 국제해사기구(IMO)의 연료 효율 규제도 한국 조선업체들엔 호재로 작용할 전망이다.

친환경 규제에 부합하지 못하는 노후 선박 교체 수요가 증가할 것이 분명한 상황에서 한국이 독보적 기술력을 가진 LNG 이중 연료 추진 선박에 선주들이 관심을 보이고 있기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

아울러 카타르가 한국 '빅 3' 조선업체와 맺은 LNG 선 슬롯(도크 확보) 계약이 올해부터 본격화하는 것도 전망을 밝게 한다. 조선업계 관계자는 "코로나 19로 미뤄졌던 물량이 올해 초 상당 부분 발주될 것으로 보인다"면서 "환경규제에 따라 선박을 교체하려는 선주들이 한국업체들을 많이 찾을 것"이라고 밝혔다.

3. 미국, 이란에 "한국 유조선 즉시 억류 해제" 요구...'제재 완화 시도' 비난

미국 국무부는 4일 이란의 한국 국적 유조선 나포는 제재 완화를 위한 시도의 일환이라고 비난하면서 즉시 풀어줄 것을 요구했다. 한국 선박 나포가 환경 오염 때문이라는 이란의 주장을 반박하고 정치적 동기에 의한 나포라고 규정한 것이다.

미국 국무부는 이날 이란의 한국 국적 선박 나포에 대한 입장을 묻는 질의에 이같이 밝혔다. 미 국무부 대변인은 "이란 정권은 국제사회의 제재 압력 완화를 얻어내려는 명백한 시도의 일환으로 페르시아만에서 항행의 권리와 자유를 계속 위협하고 있다"면서 "우리는 이란에 유조선을 즉각 억류 해제하라는 한국의 요구에 동참한다"고 밝혔다.

이란 혁명수비대는 전날 사우디아라비아에서 아랍에미리트연합(UAE)으로 가던 한국 국적의 석유화학 제품 운반선 'MT 한국 케미(HANKUK CHEMI)'호를 호르무즈 해협의 오만 인근 해역에서 나포했다. 이 선박은 이란 당국의 지시에 의해 이란 남부 항구 도시 반다르아바스로 이동한 상태다.

이란 혁명수비대는 선박 나포 사실을 확인하며 "이 조치는 해당 선박이 해양 환경 규제를 반복적으로 위반한 데 따른 것"이라고 밝혔다. 이란 외교부 대변인도 이날 "지방 당국 보도에 따르면 이 사안은 완전히 기술적인 것이며, 해당 선박은 해양 오염에 대해 조사하라는 법원의 명령에 따라 조치된 것"이라고 밝혔다.

이에 대해 선사인 DM 씽핑은 "해양 오염은 전혀 없었다"면서 반박했다. 한국 정부는 선박 억류 해제를 요구하는 한편 오만 무스카트항 남쪽 해역에서 작전 중이던 청해부대 최영함을 호르무즈 해협 인근으로 긴급 출동시켰다. 한국 케미호에는 선장을 비롯한 한국 선원 5명, 미얀마인 11명, 인도네시아인 2명, 베트남인 2명 등 20명이 타고 있었다.

I. ISSUE & TREND

한국 케미호가 나포된 호르무즈 해협은 전 세계 해상 원유 수송량의 약 3분의 1이 지나가는 지역이다. 이란은 미국과의 군사적 긴장이 고조될 때마다 호르무즈 해협을 봉쇄하겠다고 위협했고, 2019년에도 영국 국적 유조선을 나포하기도 했다.

한편 미국은 걸프 해역에 주둔하다 본토 복귀 명령을 내렸던 핵추진 항공모함 니미츠호를 해당 해역에 계속 머무르게 했다. 크리스토퍼 밀러 국방부 장관 대행은 전날 발표한 성명에서 "최근 도널드 트럼프 대통령과 미국 정부를 향한 이란의 위협으로 인해 니미츠호의 일상적인 이동을 중단하라고 명령했다"면서 "니미츠호는 중부사령부 작전 지역에 머물 것"이라고 밝혔다. 니미츠호 본토 복귀 명령을 공개한지 사흘 만에 뒤집은 것이다. 지난해 초 미군 공격으로 사망한 가셈 솔레이마니 전 이란 혁명수비대 사령관 1주기를 맞아 이란이 보복을 다짐하는 반미 시위가 벌어지는 등 긴장이 고조된 데 따른 조치로 해석된다.

4. OPEC 사무총장 "2021년 상반기 원유가격 하락리스크 가득"

석유수출국기구(OPEC)는 올해 상반기에 원유시장에 가격하락 리스크가 상존해있다는 판단하고 있다고 로이터통신 등 외신들이 3일(현지시간) 보도했다.

모하메드 바르킨도 석유수출국기구(OPEC) 사무총장은 올해 2월 원유생산산량의 협의할 'OPEC 플러스(OPEC 과 러시아 등 비 OPEC 주요 산유국들의 협의체) 회의를 하루 앞둔 이날 이같이 예상했다.

바르킨도 사무총장은 "희망적인 징후 속에서 2021년 상반기에 대한 전망은 매우 엇갈리고 여전히 많은 하방 위험이 있다"고 말했다.

OPEC 플러스는 지난해 12월 올해 점진적인 하루 200만배럴 증산의 일환으로 2월에 1월보다 생산량을 50만배럴을 늘리기로 결정했지만 일부 회원국은 신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 확산으로 인해 추가증산이 필요한지에 대해 의문을 제기했다.

I . ISSUE & TREND

싱크탱크 에너지 어스펙트(ENERGY ASPECT)의 공동 창립자 암리타 센(AMRITA SEN)은 “OPEC의 리더 사우디아라비아는 이전 회의에서 좀 더 신중한 접근을 제안했지만 아랍에미리트와 비 OPEC 회원국인 러시아 등은 더 빠른 증산을 기대하고 있다”고 말했다.

바르킨도 사무총장은 “코로나 19에 대응한 사회적 경제적 규제는 많은 나라에서 실시되고 있으며 코로나 19의 변종출현이 우려되고 있다”면서 “세계경제는 올해 후반기에 강하게 회복할 가능성이 있지만 여행, 관광, 레저, 서비스 등의 분야가 코로나 19 이전 수준에 회복하는데는 몇 년이 걸릴 가능성이 있다”고 지적했다.

OPEC 플러스는 세계적이 봉쇄조치가 에너지수요에 타격을 주었기 때문에 지난해 기록적인 감산을 피할 수 없었다. OPEC 플러스는 처음에는 하루 970만 배럴을 감산했지만 이후 1월부터 770만 배럴, 최종적으로는 720만 배럴로 완화했다.

바르킨도 사무총장은 OPEC는 현재 세계경제가 4.4% 성장할 것으로 예측하고 있기 때문에 전세계 석유수요는 개발도상국이 주도해 올해에는 지난해보다 하루 590만 배럴 늘어난 하루 9590만 배럴로 증가할 것”이라고 예측했다.

그는 또 코로나 19 백신 개발이 원유수요에 대한 낙관적인 전망을 불러일으키고 있지만 이같은 수요증가도 여전히 코로나 19 팬데믹 이전수준인 하루 약 1억 배럴까지 끌어올리지 못할 것으로 전망했다.

지난해 12월 OPEC의 예측은 코로나 19 팬데믹의 영향이 장기화되기 때문에 올해 하루 626만 배럴 증가라는 이전 예측보다 낮추었다.

브렌트유 가격은 지난해에 배럴당 50달러이상 거래를 마쳤다. 이는 생산자가 생산량을 줄이고 미국과 유럽연합(EU)가 수조달러의 경기부양책을 시행했기 때문이며 지난해 4월 최저치에서 2배이상 급등했다.



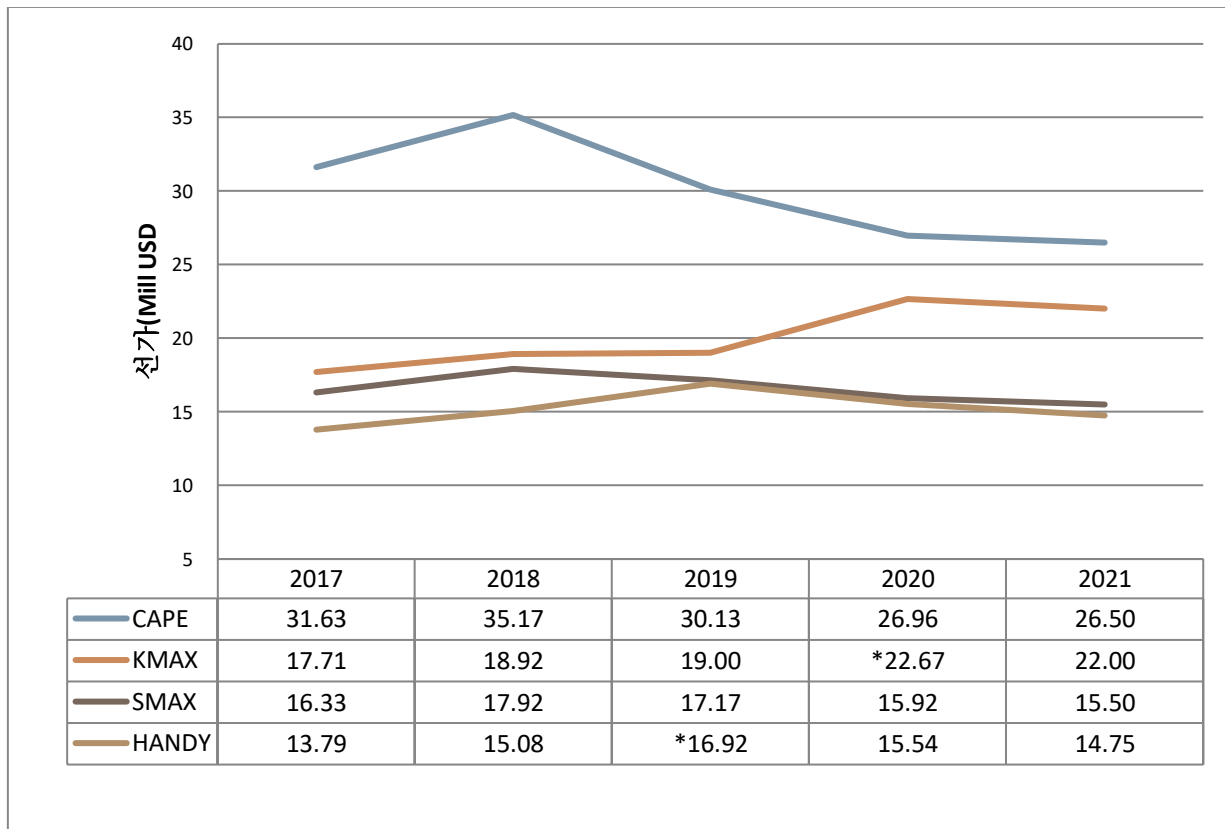
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2017	2018	2019	2020	2021
Capesize 180K	31.63	35.17	30.13	26.96	26.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	-1.70%
Kamsarmax 82K <small>*19 년까지는 76K 기준</small>	17.71	18.92	19.00	*22.67	22.00
	29.57%	6.82%	.42%	19.30%	-2.94%
Supramax 58K	16.33	17.92	17.17	15.92	15.50
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	-2.62%
Handysize 37K <small>*18 년까지는 32K 기준</small>	13.79	15.08	*16.92	15.54	14.75
	38.78%	9.37%	12.18%	-8.13%	-5.09%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

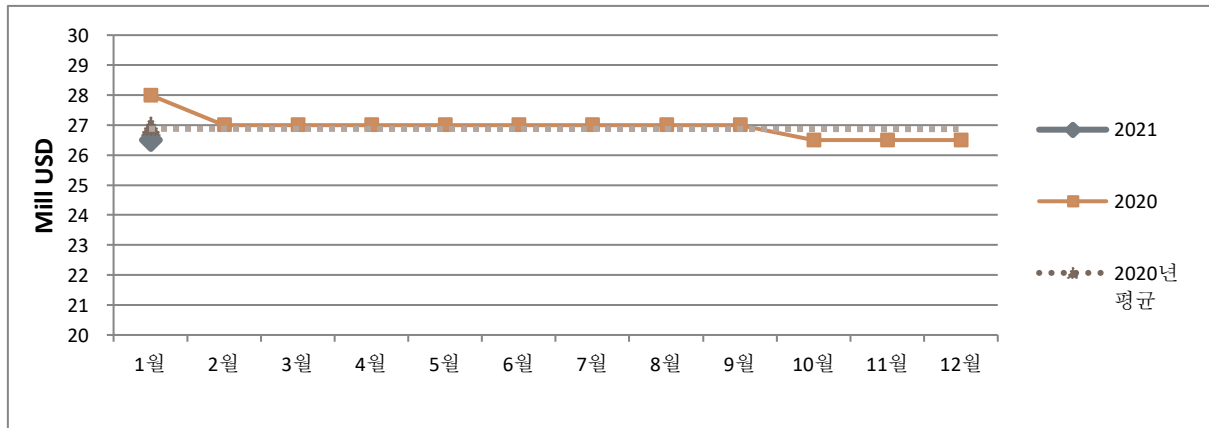




II . BULK CARRIER

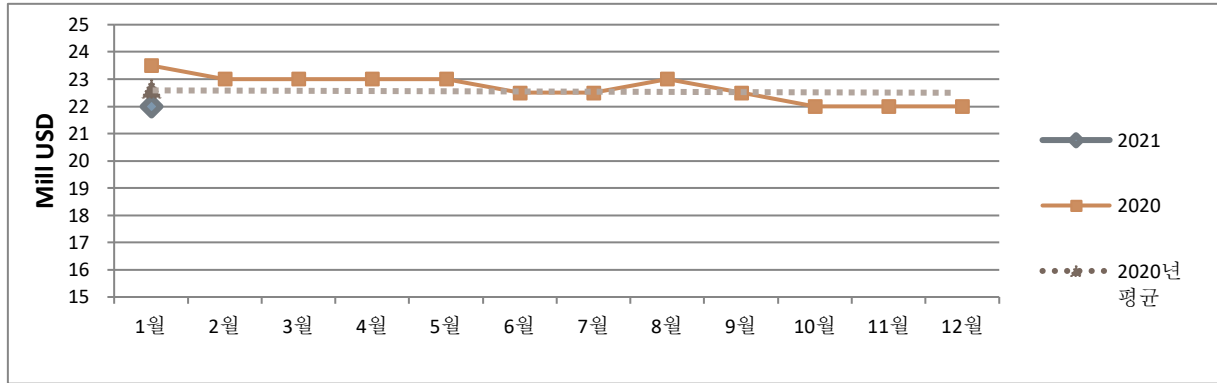
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2021	CAPE 180K	선가	26.50						26.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-5.4%						-1.7%
	KMAX 82K	선가	22.00						22.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-6.4%						-2.9%
	SMAX 58K	선가	15.50						15.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-8.8%						-2.6%
	HNDY 37K	선가	14.75						14.75
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-13.2%						-5.1%
2020	CAPE	28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.96	
	KMAX	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	22.67	
	SMAX	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	15.92	
	HANDY (37k)	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	15.54	

□ Cape

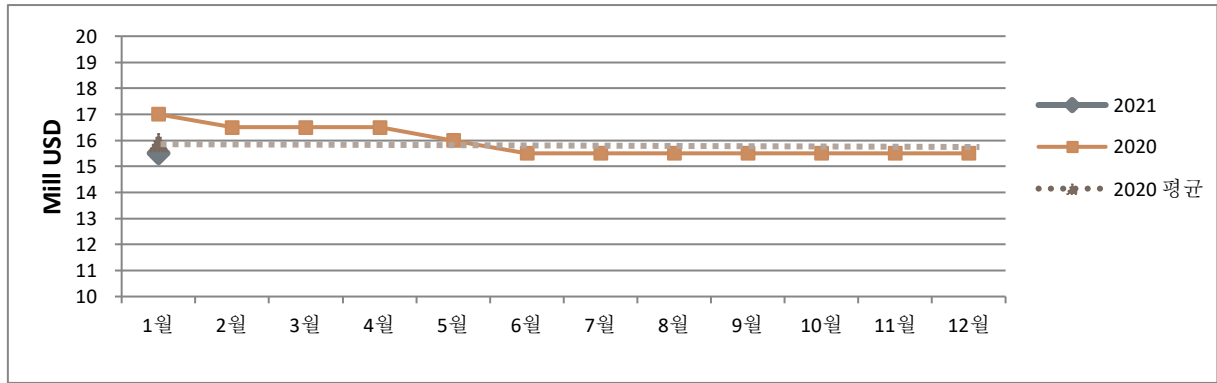


II . BULK CARRIER

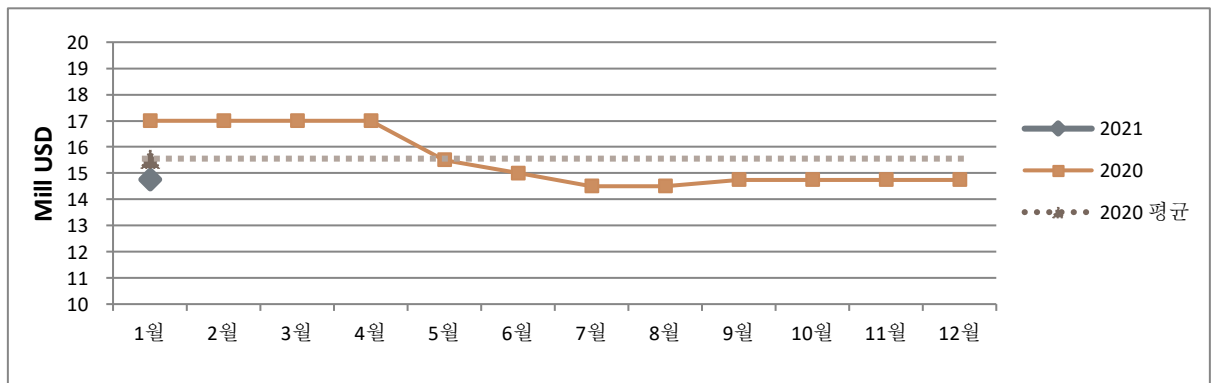
□ Kamsarmax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SAKIZAYA NOBLE	80,982	2017	JAPAN	B&W		25.5	Greek buyer, BWTS fitted
BC	OCEANIS	75,211	2001	KOREA	B&W		5.75	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	SBI PHOEBE	63,500	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	17.65	US buyer (Eagle Bulk), BWTS fitted, Scrubber fitted
BC	TR PRINCE	63,581	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	53.9-54.1-3EB	US buyer (Genco), BWTS fitted
BC	TR PRINCESS	63,497	2015	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	TR NIKLAS	63,497	2014	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	AMSTEL OSPREY	61,330	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	16.3	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SAGE SYMPHONY	57,949	2012	PHILIPPINES (JAP)	B&W	C 4x30t	12.65	Greek buyer
BC	SAM WOLF	57,200	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	10.5	Chinese buyer (Ningbo Ocean), auction sale
BC	GLOVIS MADONNA	56,708	2012	CHINA	B&W	c 4x35t	9.5-9.7	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	AMSTEL EAGLE	56,108	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.9-14.1	Danish buyer (Norden), BWTS fitted
BC	BALTIC COUGAR	53,432	2009	CHINA	B&W	c 4x35t	7.6	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	GENCO MARE	34,428	2011	KOREA	B&W	C 4x35t	53.9-54.1-6EB	UK buyer (Tufton Oceanic)
BC	BALTIC COVE	34,403	2010	KOREA	B&W	C 4x35t		
BC	GENCO OCEAN	34,402	2010	KOREA	B&W	C 4x35t		
BC	GENCO SPIRIT	34,393	2011	KOREA	B&W	C 4x35t		
BC	GENCO AVRA	34,391	2011	KOREA	B&W	C 4x35t		
BC	BALTIC FOX	31,883	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	10.8-10.9	Greek buyer, BWTS fitted
BC	AFRICAN TEIST	33,343	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t		
BC	UNION ANTON	32,077	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t		
BC	ALERCE N	29,756	2001	JAPAN	SULZ	C 4x30t	3.8-3.9	Lebanese buyer



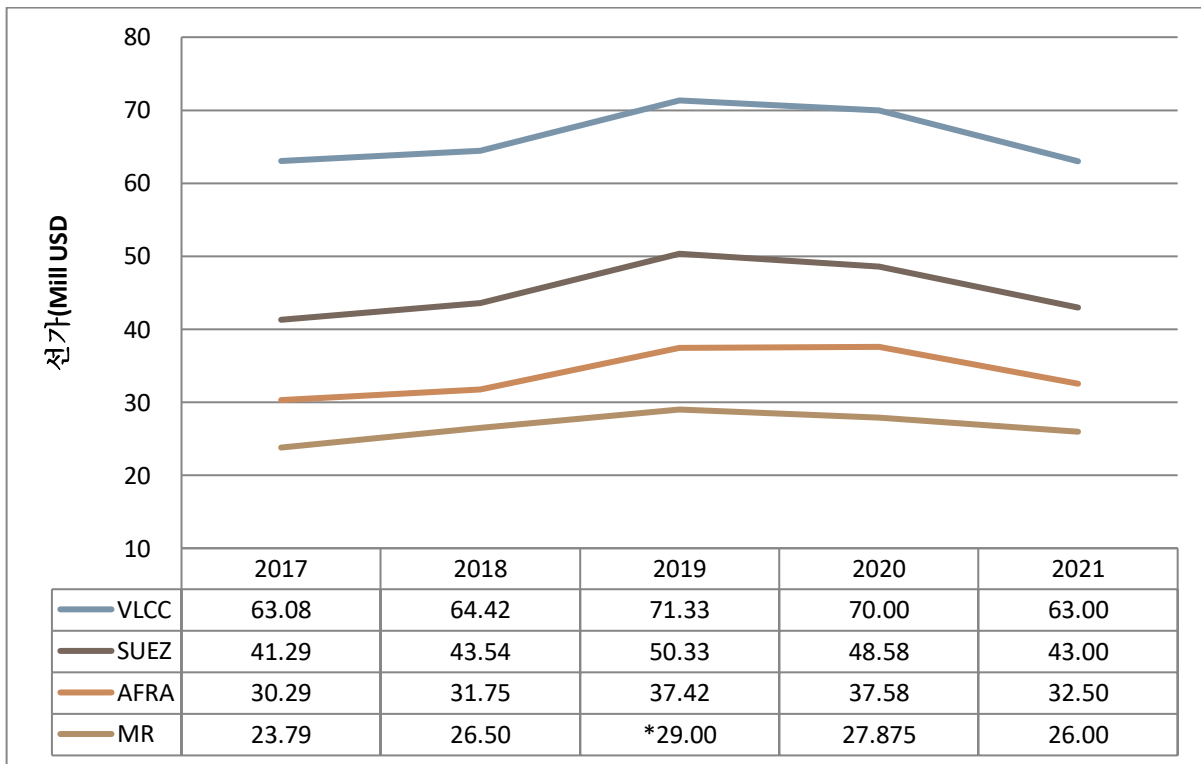
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	63.00
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-10.00%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	43.00
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-11.49%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	32.50
	-15.66%	4.81%	17.85%	.45%	-13.53%
MR 51K <small>*18 년까지는 49K 기준</small>	23.79	26.50	*29.00	27.875	26.00
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-6.73%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

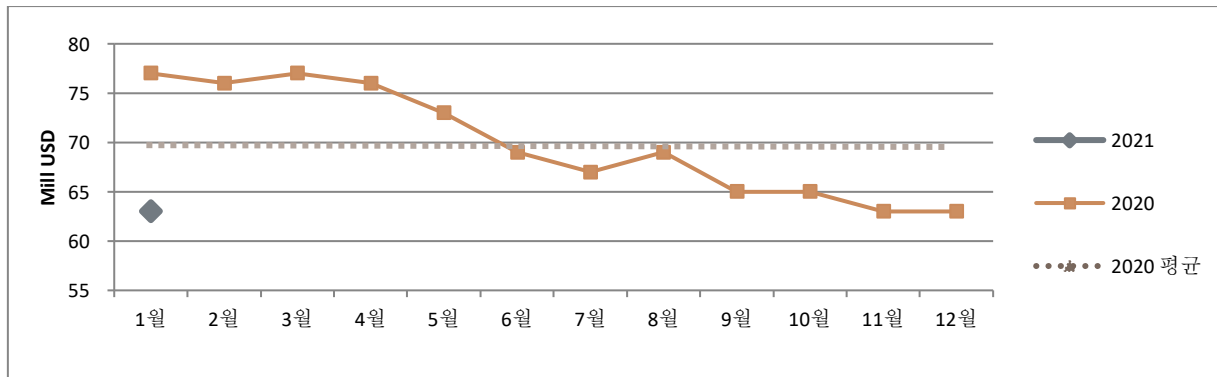




III. TANKER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2021	VLCC 310K	선가	63.00						63.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-18.2%						-10.0%
	SUEZ 160K	선가	43.00						43.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-18.9%						-11.5%
	AFRA 105K	선가	32.50						32.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-20.7%						-13.5%
	MR 51K	선가	26.00						26.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	-13.3%						-6.7%
2020	VLCC	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	69.00	70.00	
	SUEZ	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	48.58	
	AFRA	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.50	37.58	
	MR	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	27.50	27.88	

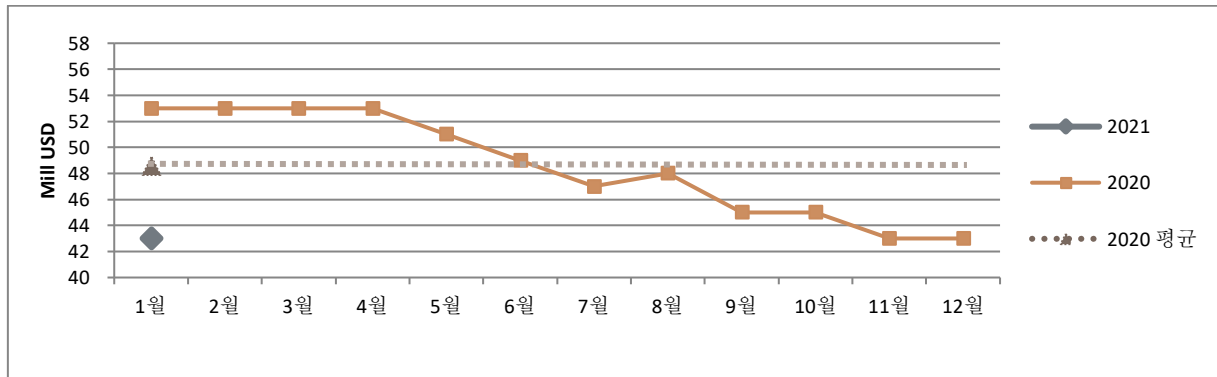
VLCC-310K



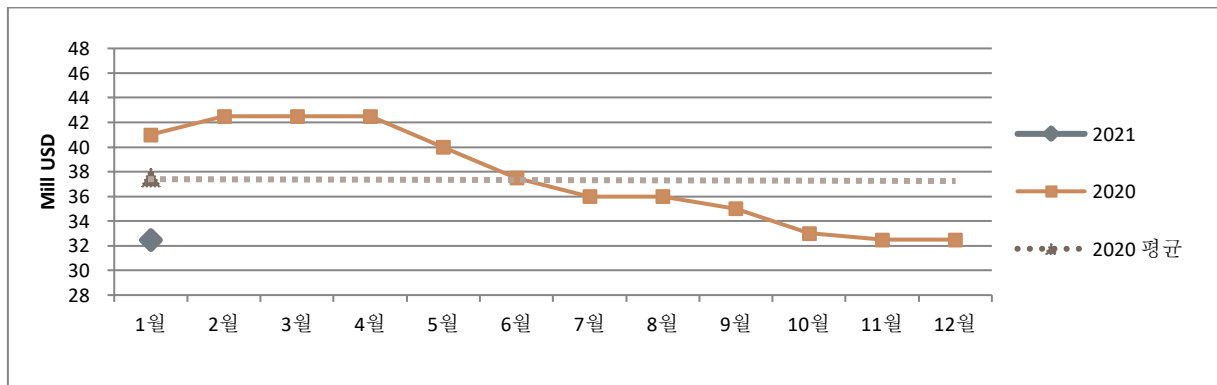


III. TANKER

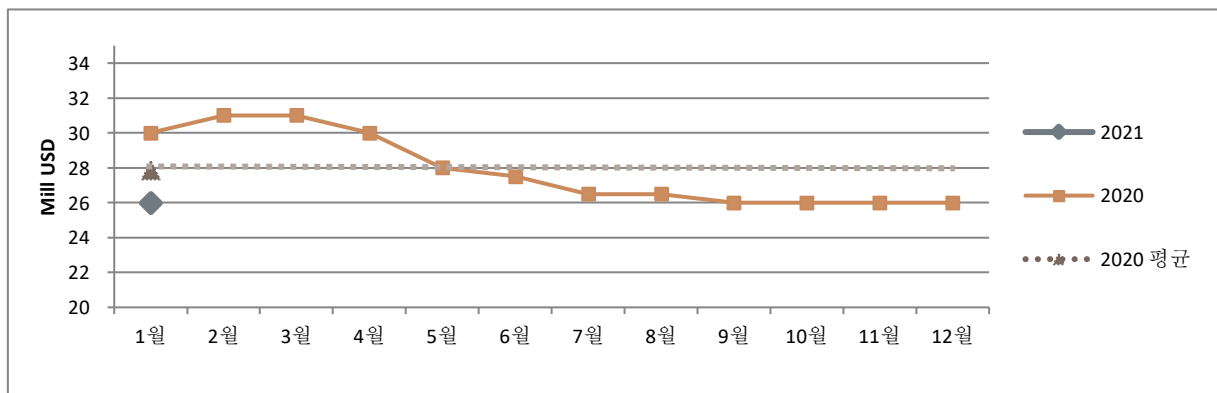
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ANTONIS I. ANGELICOUSSIS	306,286	2000	KOREA	B&W		19.5	Greek buyer
TANKER	LAVAILS	299,325	2000	KOREA	B&W		--	Chinese buyer
TANKER	RIDGEBURY PALLAS	159,195	2005	KOREA	B&W		17.2	Indian buyer (Seven Islands), EPOXY
TANKER	AIAS	150,393	2008	JAPAN	SULZER		22.5	US buyer (Ridgebury Tankers), scrubber fitted
TANKER	AMOUREUX	149,993	2008	JAPAN	WART		22.5	US buyer (Ridgebury Tankers), scrubber fitted, MAR
TANKER	OPAL EXPRESS	48,635	2006	JAPAN	B&W		9.75	Undisclosed buyer
OIL/ CHEM	MATUKU	52,000	2016	KOREA	B&W		26.8	Japanese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ELBSUMMER	13,213	2009	CHINA	MAK	1025	TEU	9.2	Undisclosed buyer

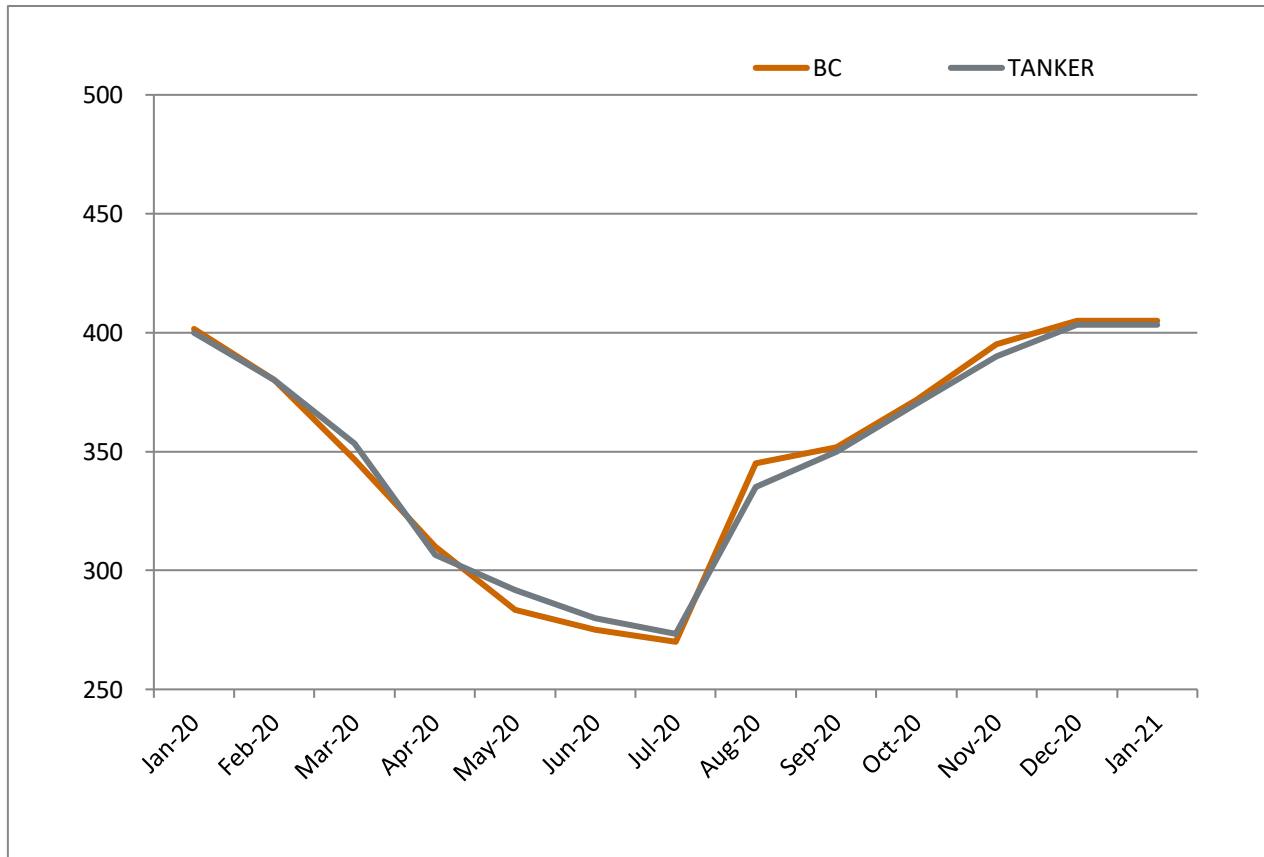


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2019 평균		2020 평균		2021 평균		2020 년 1 월	2021 년 1 월		
		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전년대비)		증감률 (전월대비)	증감률 (전년대비)	
TANKER	396.39	-8.4%	344.44	-13.1%	403.33	17.1%	400.00	403.33	0.0%	0.8%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	405.00	17.5%	401.67	405.00	0.0%	0.8%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)



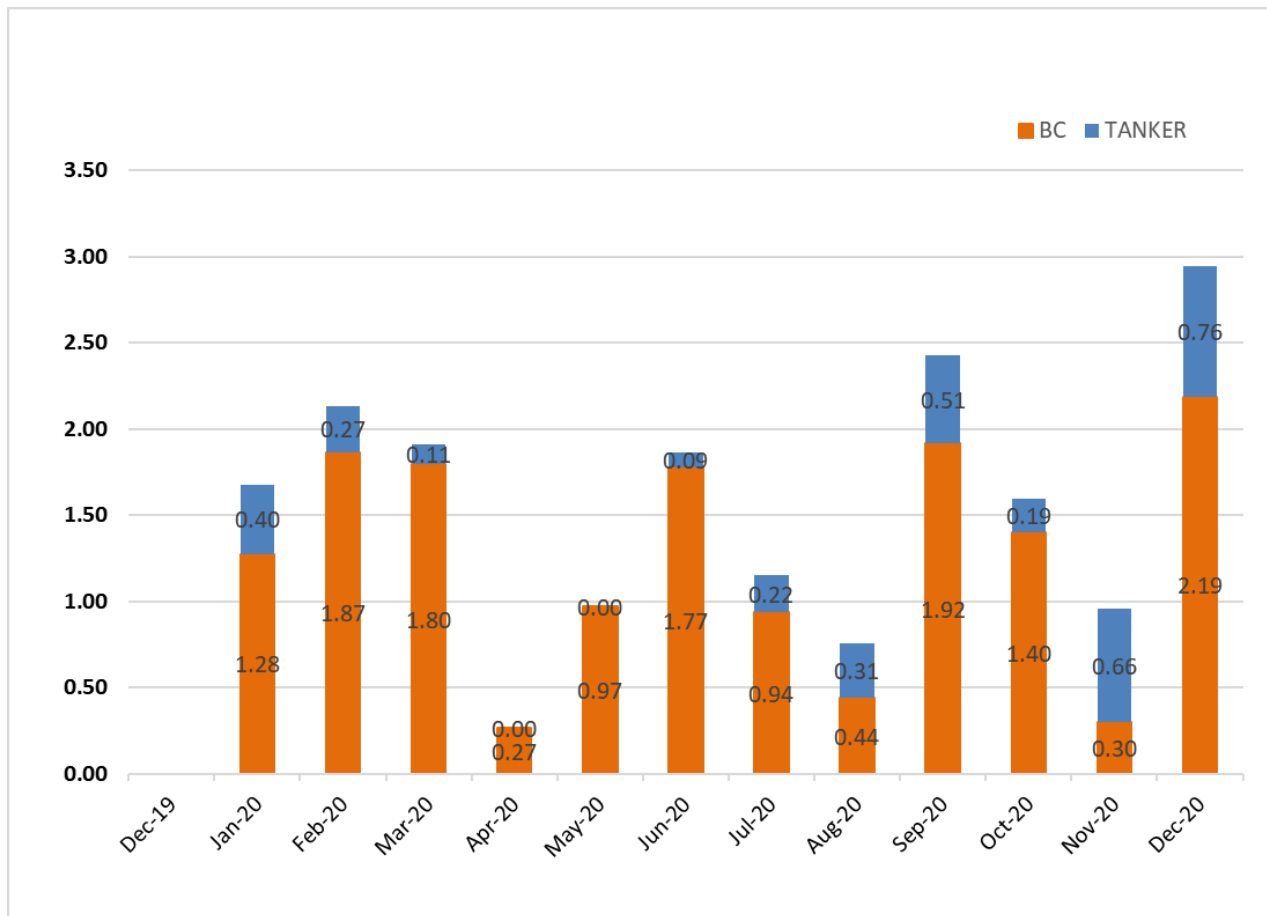


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2019 년 12 월		2020 년 12 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적률 (전년대비)	No.	누적률 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감률 (전년대비)	No.	증감률 (전년대비)
TANKER	3.54	97	3.52	99.6%	108	111.3%	0.10	9	0.76	696.0%	22	144.4%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.08	11	2.19	103.2%	17	54.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

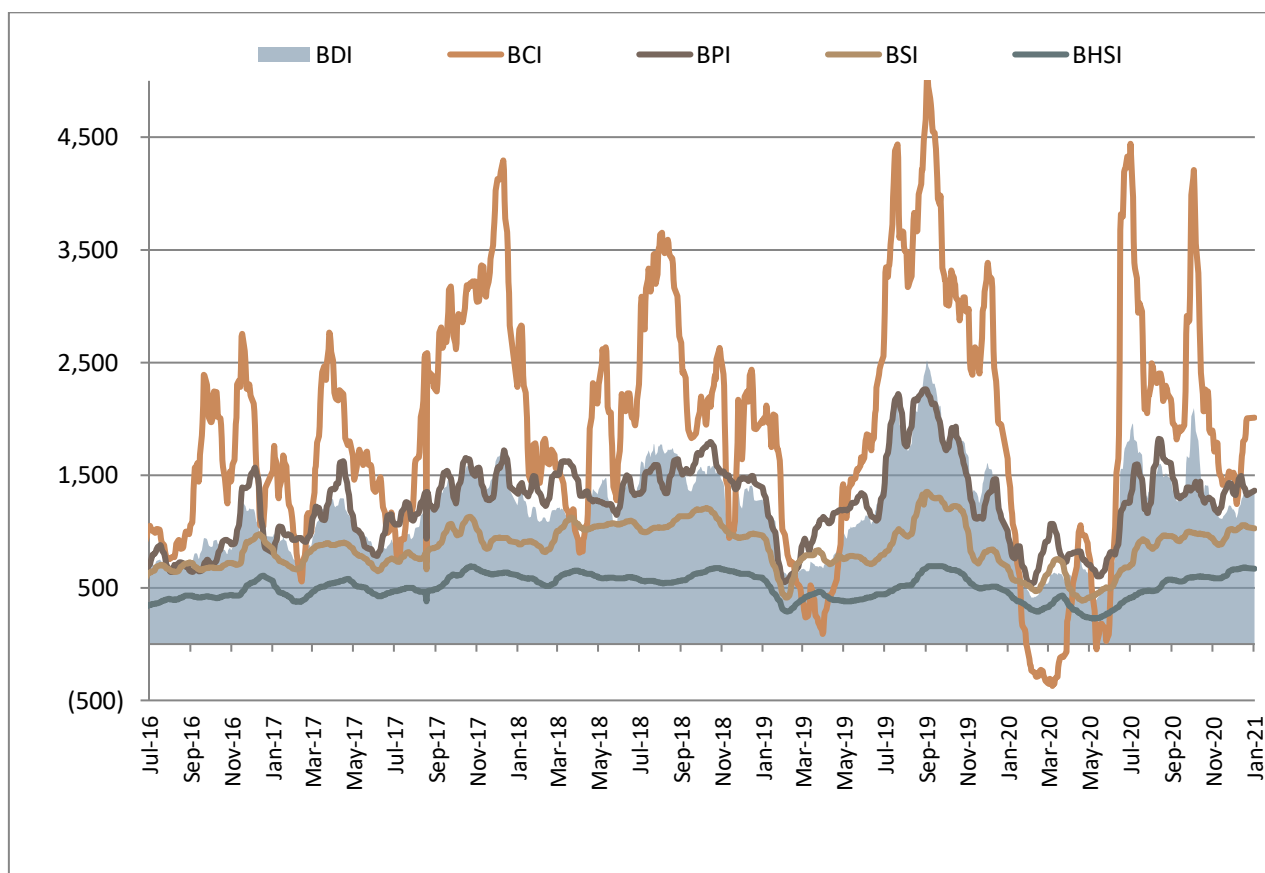
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
TANKER	SENSHU MARU	69,594	30,296	1984	JAPAN	Stal-Laval	523	INDIA, Green recycling
TANKER	GURUPI	8,891	5,057	1987	GERMANY	B&W	420	PAKISTAN



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-01-04	2020-12-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,374	1,366	▲8.00	2518	290
BCI	2,008	2,006	▲2.00	5043	-372
BPI	1,364	1,325	▲39.00	2262	282
BSI	1,028	1,039	▼-11.00	1351	243
BHSI	669	677	▼-8.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	414.00	▲10.00	390.50	▲7.50	395.00	▲5.00
MGO	455.00	▲12.50	444.50	▲1.00	479.50	▲14.00
LSMGO	442.50	▲3.50	453.00	▲25.00	-	-
VLSFO	324.00	▼-0.50	307.00	▲4.00	305.50	▲6.00

❖ 기준일 : 1 월 1 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-01-04	2020-12-29	CHANGE
미국 달러	1088.00	1098.20	▼-10.20
일본 엔(100)	1053.80	1058.40	▼-4.60
유로	1331.39	1341.56	▼-10.17
중국 위안	166.96	168.22	▼-1.26

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 피보팅

기존 사업 아이템이나 모델을 바탕으로 사업의 방향을 다른 쪽으로 전환하는 것을 말한다. 피봇(PIVOT)은 본래 체육 용어로 몸의 중심축을 한쪽 발에서 다른 쪽 발로 이동시키는 것을 가리킨다.

산업상에서 피보팅은 완전히 새로운 사업을 시작하거나 모델을 개발하는 것이 아니라 기존의 비전은 유지하면서 전략만을 수정하여 사업 방향을 전환하는 것을 뜻한다. 대리점 중심으로 여행 상품을 판매하던 여행사가 온라인 판매로 사업을 전환하는 것을 예로 들 수 있다.

피보팅은 시장 상황이 예상과 다르거나 성과가 예상보다 저조할 때 또는 개발 일정이 지연될 때 주로 행해진다. 피보팅을 할 경우 기존의 사업 방향을 포기하고 새롭게 도전해야 하므로 위험도가 크지만 큰 성과를 얻을 수도 있다.

최근에는 트렌드에 민감한 사회가 도래하면서 피보팅을 얼마나 빠르게 하는지가 기업의 생존을 결정지을 수 있다는 주장도 나온다. 특히 김난도 서울대 소비자학과 교수는 소띠 해인 2021년 신축년(辛丑年) 한국 사회의 소비 흐름을 전망한 키워드 카우보이 히어로(COWBOY HERO)에서 「BEST WE PIVOT(거침없이 피보팅)」를 거론한 바 있다.

[출처: 네이버 지식백과]



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)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)
 Deputy General Manager
 Tel. 070-7771-6411
 Mob. 010-6625-9785
 snp@stlkorea.com
 claire@stlkorea.com(Personal)

| **CHARTERING**

Sancho Kim (김현진 이사)
 Director
 Tel. 070-7771-6404
 Mob. 010-5756-9378
 biz@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com(Personal)

Mike Hong (홍창목 부장)
 General Manager
 Tel. 070-7771-6417
 Mob.010-4855-8055
 biz@stlkorea.com
 mikehong@stlkorea.com(Personal)

H.S. Lee (이현성 부장)
 General Manager
 Tel. 070-7771-6412
 Mob.010-4525-5079
 biz@stlkorea.com
 hslee@stlkorea.com(Personal)

| **RESEARCH**

Anna Lee (이혜란 과장)
 Manager
 Tel. 070-7771-6403
 Mob. 010-2258-5561
 snp@stlkorea.com
 anna@stlkorea.com(Personal)

Joovi Park (박주비 대리)
 Assistant Manager
 Tel. 070-7771-6419
 Mob. 010-7794-6182
 snp@stlkorea.com
 joovi@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 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)