



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.244

Updated April 16, 2019

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	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 조선업, 안심하긴 이르다

조선업 시황회복에 비상등이 켜졌다. 1분기 시황 회복이 생각보다 더딘 것으로 나타났기 때문이다. 당초 기대했던 것보다 글로벌 선박 발주량이 적었고 이에 따라 수주도 부진했던 것이 영향을 미쳤다. 2분기 전망도 그다지 밝지 않다. 다만 해양프로젝트와 쇄빙 액화천연가스(LNG)선 등 상반기 고부가 선박 발주가 예상돼 실제 발주 진행 여부에 따라 시황 개선의 향방도 결정될 전망이다.

16일 산업연구원에 따르면 지난 1분기(1~3월) 조선·기타운송의 경기실사지수(BSI)는 88을 기록했다. 전 분기인 82보다는 올랐지만 상승폭은 미미했다. BSI는 기업이 인식하는 경기 상황을 보여주는 지표다. 기준점인 100을 기준으로 그 이상이면 경기가 좋아질 것이라는 전망이 우세하다는 것을 뜻한다. 반면 100 이하일 경우 체감 경기가 나빠졌다는 것을 의미한다.

조선업 BSI의 상승폭이 적었던 이유는 1분기 글로벌 선박 발주량이 예상보다 적었기 때문이다. 이에 따라 국내 조선사들의 부진했던 선박 수주가 영향을 미쳤다. 올해 1~3월 글로벌 선박 누계 발주량은 573만 CGT를 기록했다. 이는 전년 996만 CGT 대비 42% 하락한 수치다. 전체 발주량 중 중국은 258만 CGT를 수주해 45% 수주점유율을 차지하며 1위를 기록했다. 반면 한국은 162만 CGT로 28%의 수주 실적을 기록해 2위를 차지했다.

2분기의 경우 1분기보다 BSI가 상승할 것으로 예상되나 여전히 100 이하를 밑돌 전망이다. 다만 1분기 부진한 선박 수주 실적을 보여줬던 현대중공업이 최근 들어 수주를 올리고 있는 점은 긍정적이다. 현대중공업그룹은 최근 그리스선사로부터 17만 4,000 m³급 LNG 운반선 1척을 수주했다.

앞서 3월 말에는 LNG선 1척, LPG 운반선 1척, 원유운반선 2척을 잇따라 수주해 2주만에 약 7,000억원의 수주 실적을 올렸다. 해양프로젝트와 쇄빙 LNG선 등 고부가 선박 발주도 예고되어 있는 만큼 실제 발주 진행 여부에 따라 시황 개선의 향방도 결정될 전망이다.

현재 삼성중공업은 인도 릴라이언스 MJ의 10억달러 규모 부유식 원유생산 저장 및 하역설비(FPSO) 수주전에 참여 중이다. 최대 경쟁자인 현대중공업과 대우조선이 수주전에 불참해 삼성중공업의 수주가능성이 높다. 수주 대상자는 오는 5월에서 6월 사이 발표될 예정이다.

I . ISSUE & TREND

대우조선도 러시아 국영 해운사 소보콤플로트가 추진 중인 야말 2 차 프로젝트에 사용될 쇠빙 LNG 선 수주를 위해 노력 중이다. 금액만 6 조 5,000 억원에 달하는 대규모 프로젝트다. 러시아는 자국 조선소인 즈베즈다에 발주를 했지만 즈베즈다의 경우 건조 능력이 부족해 공동 건조 조선사를 찾고 있다. 지난 1 차 프로젝트 당시 15 척 전량 수주한 대우조선 입장에선 기대가 크다.

조선업계 관계자는 "지난 1 분기 조선업 BSI 가 생각보다 부진했지만 꾸준히 상승세를 보이고 있는 점은 긍정적인 요소"이라며 "상반기 대규모 프로젝트들이 예정돼 있고 주춤했던 LNG 선 발주도 차츰 늘어나고 있어 시황 회복은 속도를 낼 수 있을 것"이라고 말했다.

2. 대우조선 M&A...글로벌 선주도 '못마땅'

현대중공업의 대우조선해양 인수합병(M&A) 절차가 본격화됐으나, 글로벌 선사들의 반발도 거세지면서 M&A 가 안갯속에 빠지고 있다.

일본과 유럽연합(EU)이 양사 합병으로 글로벌 시장의 독과점을 우려한 데 이어, 세계 1 위 선사인 머스크라인도 불편한 심기를 드러낸 것. 이에 따라 이들 국가와 당국이 참여하는 기업결합심사 통과도 애를 먹을 것으로 우려된다.

16 일 조선업계에 따르면 머스크라인은 최근 현대중공업의 대우조선 인수와 관련해 시장경쟁 제한 여부를 철저하게 체크하겠다는 입장을 밝혔다. 머스크라인 측은 "우리는 이들의 잠재적인 합병이 어떤 영향을 미칠지 이해하기 위해 새로운 커뮤니케이션 및 지속적인 관심 등 규제 프로세스를 준수할 예정"이라고 말했다. 이는 곧 현대중공업의 대우조선 M&A 가 현실화되면 독과점이 불가피한 만큼 공정경쟁을 위해 발주를 제한할 수도 있다는 경고의 의미다.

영국 클락슨에 따르면 머스크는 50 척에 달하는 세계 최대 규모 대형 컨테이너선(1 만 5,000TEU 급)을 보유하고 있다. 이 중 84%(39 척)의 대형 컨테이너선을 현대중공업과 대우조선이 건조했다. 머스크가 그간 삼성중공업에 대형 컨테이너선을 발주하지 않은 점을 감안하면 사실상 양사가 건조계약을 독점해 온 것이다. 역으로 M&A 이후에는 타격도 크다는 방증이다.

현대중공업이 대우조선 M&A 를 완료하기 위해서는 진행 중인 실사 외에 공정거래위원회와 경쟁국 기업결합심사 등의 절차를 통과해야 한다. 이 중 가장 큰 난관이 경쟁국 기업결합심사다. 이미 심사국 중 일본과 EU 는 머스크에 앞서 공개적으로 M&A 에 따른 독과점을 견제하고 나선 상태다.

I . ISSUE & TREND

컨테이너선과 한국 대형 조선소의 대표 선종인 LNG 선만 해도 지난 2018 년 기준 현대중공업과 대우조선의 점유율을 합하면 전세계 발주량의 60%를 넘어서기 때문이다.

경쟁국 심사를 통과하지 못하게 될 경우 M&A 는 언제든지 중단될 수 있다. 최근 해운시황 침체가 장기화되고 있는 것도 기업결합심사 전망을 어둡게 하고 있다. 조선업계 관계자는 "최근 선사들은 장기 화물 운송 계약 자체가 많지 않아 싼 가격에 선박을 발주하고 싶어 한다"며 "하지만 대우조선 M&A 현실화시 선사들은 선가 상승 추이가 가팔라질 수 있다는 점을 우려하고 있다"라고 설명했다.

당사자인 현대중공업은 M&A 전망을 낙관하고 있다. 조영철 현대중공업 최고재무책임자(CFO, 부사장)은 최근 "내부검토 결과 기업결합심사를 통과할 수 있다고 판단했다"면서 "올해 말까지 심사를 마무리하는 것이 목표"라고 말했다.

3. 장금상선·흥아해운 컨선 통합, 과제는

중견선사인 장금상선과 흥아해운 컨테이너 부문이 통합되긴 했으나, 중소선사 경쟁력 제고 여부 등에는 의문이 제기된다.

지난 12 일 해운업계 및 해양수산부에 따르면 장금상선과 흥아해운의 주력 컨테이너 사업 부문이 통합법인 하나로 합쳐진다. 이번 통합의 핵심 과제는 인트라 아시아 노선의 합리화다. 인트라 아시아 시장 내 장금상선과 흥아해운은 투입 선박을 줄이고 공동운항으로 효율성을 강화해 비용 경쟁력을 높일 수 있을 것으로 보인다. 이런 방식으로 인트라 아시아 시장 내 선사들이 축소되고 향후 중견선사들은 불필요한 경쟁을 줄일 수 있을 것으로 예상된다.

문제는 중소선사들과의 협력 확보다. 장금상선과 흥아해운 등 중견선사 위주로의 통합이 추진되면서 장금상선의 중소시장 진출을 두고 우려가 제기되기 때문이다. 현재 이들은 중국 현지조선소를 통해 선박을 확보하기 때문에 아쉬움이 크다. 앞으로는 국내 조선사들로의 발주로 이뤄져 국내 해운·조선 상생 협력 관계를 모색할 필요가 있다는 의미다.

해운업계 관계자는 "국내 선사들간 통합을 넘어 지금의 국내 선사들간 출혈경쟁을 막는 것이 최우선"이라고 말했다.

I . ISSUE & TREND

4. 한국해양대, 최첨단 실습선 '한나라호' 취항식

한국해양대학교(총장 박한일)는 12일 오후 학내 부두에서 신조 실습선 '한나라호' 취항식을 개최했다. 이날 취항식에서는 감사패 전달 및 유공자 표창, 취항명령서 전달, 축하공연, 테이프 절단에 이어 한나라호에 승선하여 태종대와 오륙도 일대를 해상에서 둘러보며 선박 시설을 관람하는 시간을 가졌다.

취항식에는 오거돈 부산시장을 비롯한 해양수산 관련 기관, 단체, 유관 대학 및 후원 기업 대표들과 안상현 총동창회장을 비롯한 한국해양대 관계자 및 학생 등 200여 명이 참석했다.

신조실습선 '한나라호'는 2015년 기본설계를 시작으로 2016년 한진중공업에서 건조를 실시했으며, 4차 산업혁명에 부응하는 첨단장비와 안전한 시설을 갖췄다. 총 9,196톤으로 1993년 건조된 기존 실습선(3,640톤)에 비해 2.5배 정도의 규모를 자랑한다. 이는 아시아 최대 실습선의 위용을 갖춘 한바다호(6,686톤)보다 큰 규모이다.

또한 기존 실습선 안전설비기준보다 더욱 강화된 특수목적선 코드(SPECIAL PURPOSE SHIP CODE)를 설계단계에서부터 적용해 실습선의 감항 성능 및 안전성이 크게 개선됐다. 자동위치제어시스템(DPS, DYNAMIC POSITIONING SYSTEM)을 적용해 해양플랜트 관련 양성교육 및 선박 조종성능도 향상됐다.

해상에서의 대기오염 규제 충족을 위한 주기관 및 발전기의 질소산화물 배출규제(NOX CODE TIER 3) 충족을 위해 질소산화물 저감장치(SCR)도 탑재해 친환경선박으로 거듭났다. 선미에는 각종 세미나 등 다목적으로 활용할 수 있는 다용도 실습공간이 구비돼 실습선 공간 활용과 교육환경도 크게 개선됐다.

한국해양대 박한일 총장은 "실습선은 세계를 누비는 해상학교라고 해도 과언이 아닐 만큼 우리나라 미래 해양 발전을 이끌어갈 학생들이 승선실무능력을 기르는데 큰 역할을 담당하고 있다"며 "앞으로 한나라호를 통해 더욱 안전하고 신장된 교육으로 대한민국 해기교육 기반을 한층 드높이고, 해양교육의 중요성을 대내외에 알리는 데도 큰 역할을 하게 될 것"이라고 밝혔다.



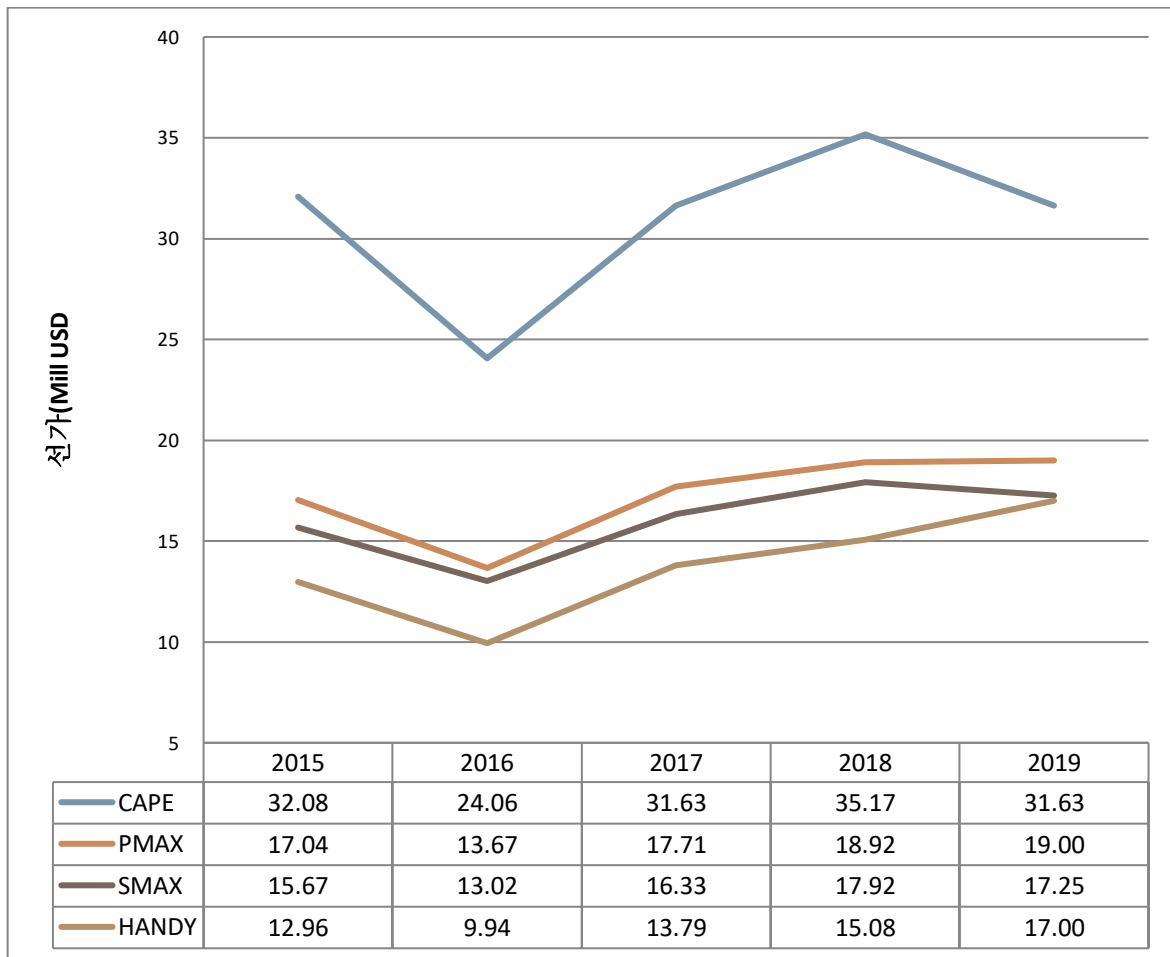
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2015	2016	2017	2018	2019
Capesize 180K	32.08	24.06	31.63	35.17	31.63
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-10.08%
Panamax 76K	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%
Supramax 58K	15.67	13.02	16.33	17.92	17.25
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-3.74%
Handysize 37K	12.96	9.94	13.79	15.08	17.00
	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.37%	12.73%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

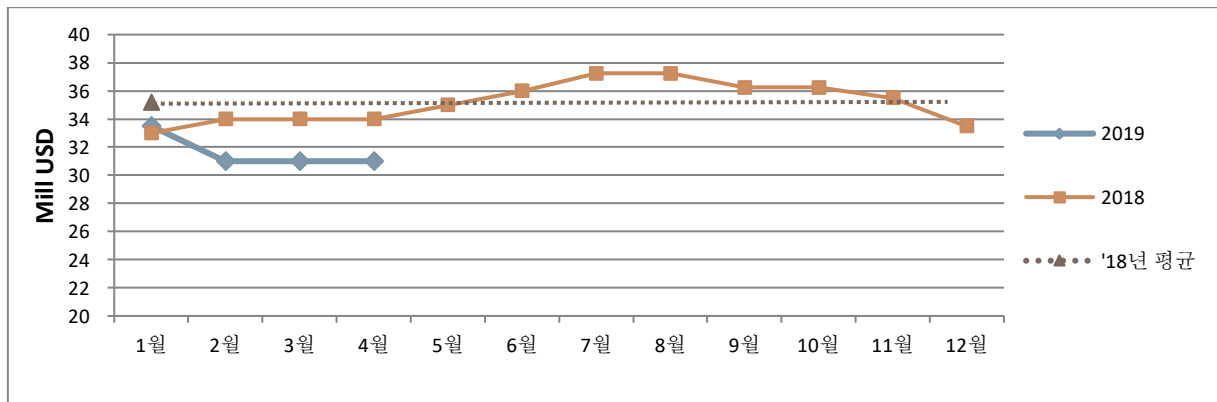




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180K	선가	33.50	31.00	31.00	31.00			31.63
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%			-10.1%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%			0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00			17.25
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%			-3.7%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%			12.7%
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	15.08	

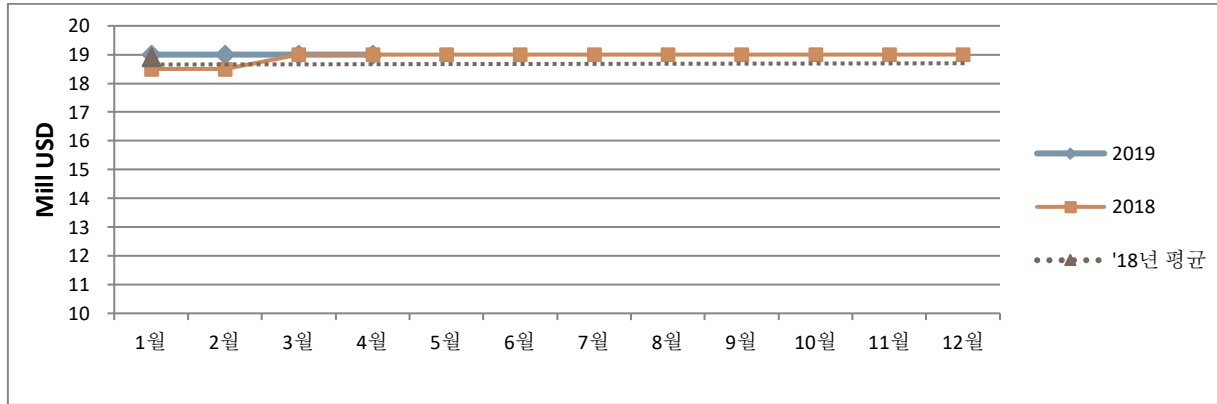
□ Cape



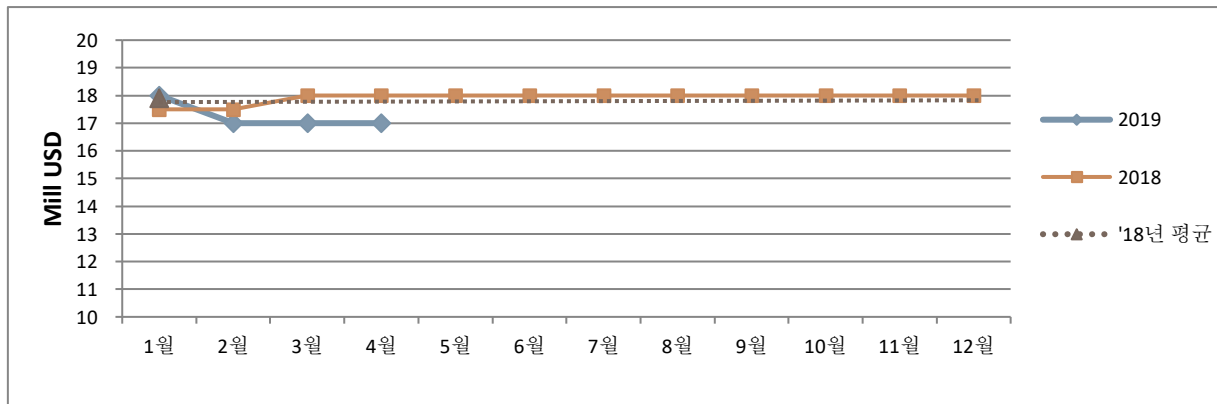


II . BULK CARRIER

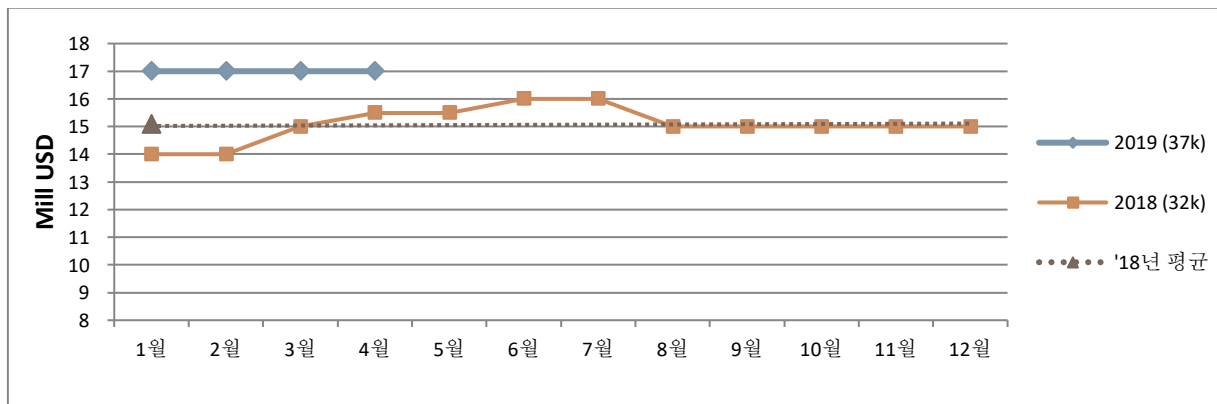
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ALAM PINTAR	87,052	2005	JAPAN	SULZ		9	Undisclosed buyer
BC	SILVER DRAGON	74,748	2006	CHINA	B&W		8.2	Greek buyer (Modion)
BC	FUTURE LILY	56,128	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.5	Greek buyer (Diligent Holdings)
BC	SCARLETT	46,750	1998	JAPAN	SULZ	C 4x30t	4.8	Undisclosed buyer



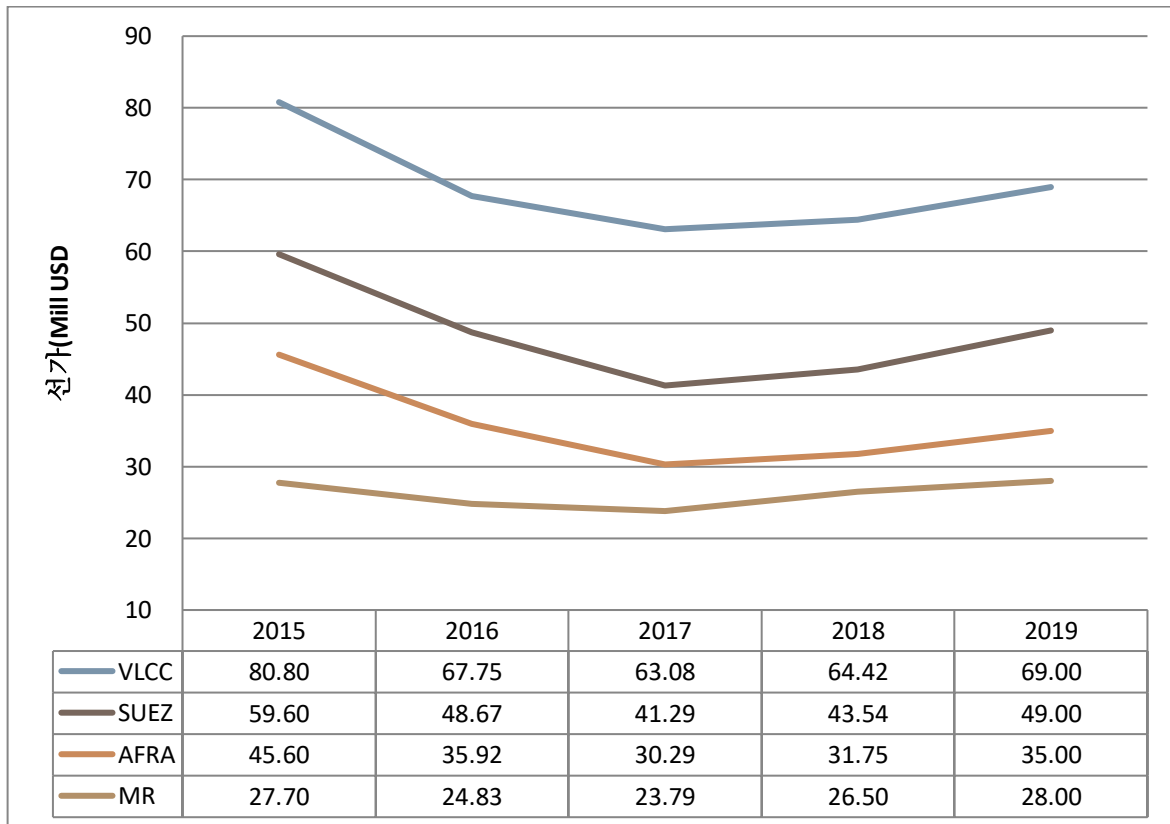
III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	7.11%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.00
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	12.54%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	10.24%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.00
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	5.66%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.06
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.01%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

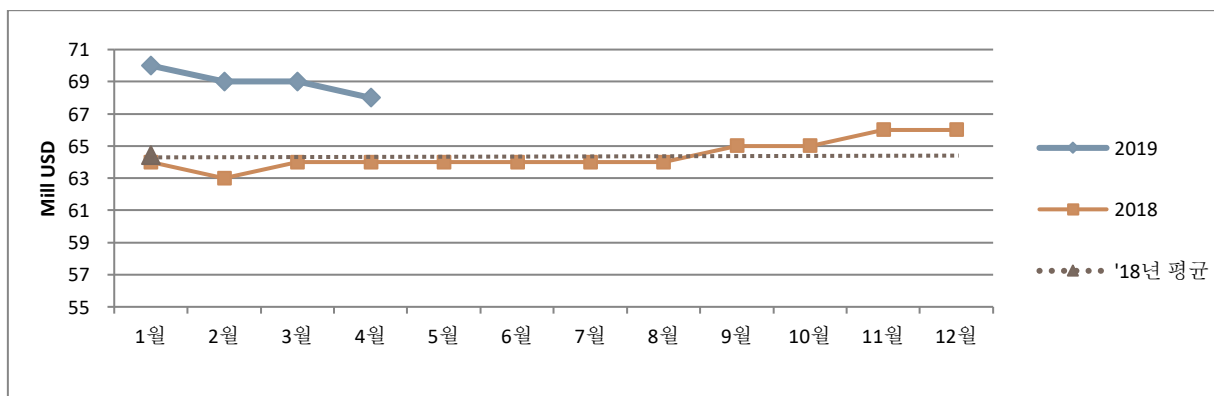




III. TANKER

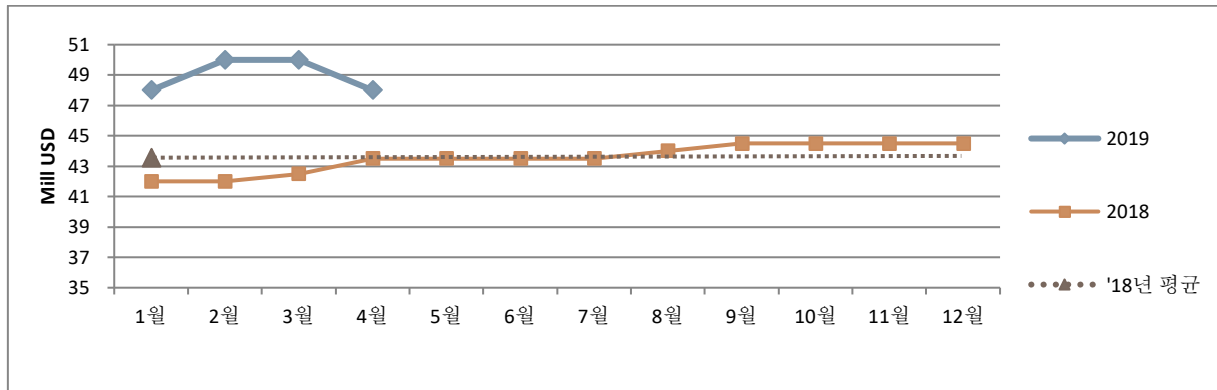
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00			69.00
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%			7.1%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	48.00			49.00
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-4.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	10.3%			12.5%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00			35.00
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%			10.2%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00			28.00
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%			5.7%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00			11.06	
	전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%			-	
	전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%			-6.0%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.42	
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.54	
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.75	
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.50	
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.77	

VLCC-310K

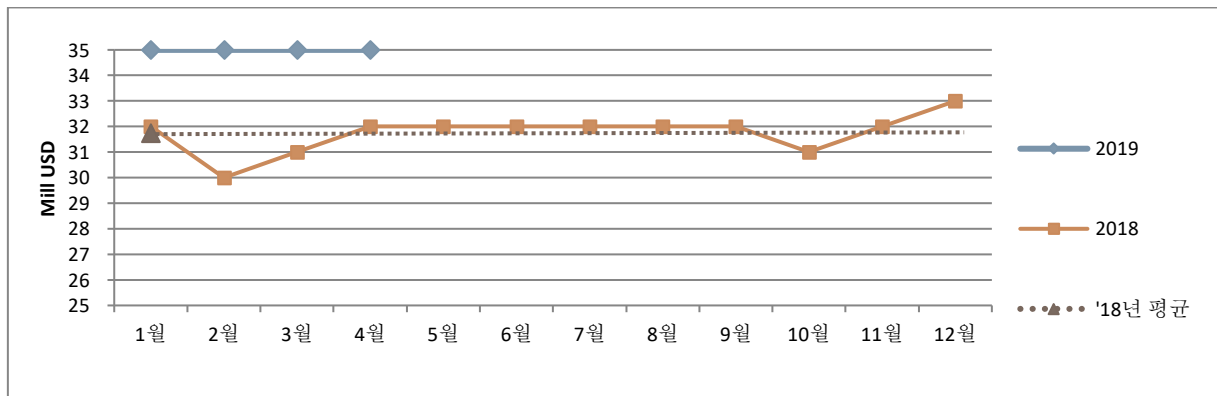


III. TANKER

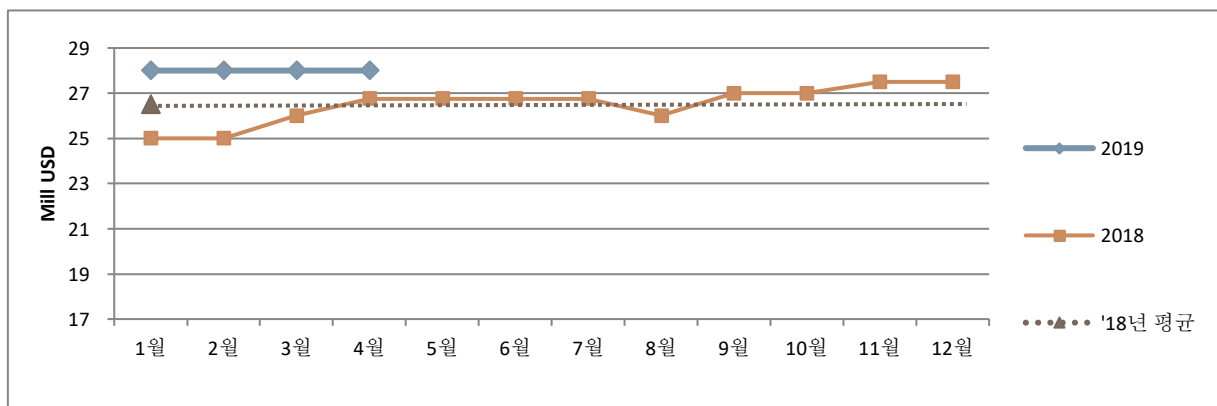
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	S GLORY	318,658	2004	KOREA	B&W		30.5	Greek buyer (Smart Tankers)
TANKER	NERISSA	298,500	2006	CHINA	B&W		31	Greek buyer (NGM Energy)
TANKER	CAPE BRINDISI	159,195	2005	KOREA	B&W			
TANKER	CAPE BARI	159,186	2005	KOREA	B&W		74	Greek buyer
TANKER	CAPE BASTIA	159,155	2005	KOREA	B&W			
TANKER	CAPE BONNY	159,152	2005	KOREA	B&W			
TANKER	FURE WINGA (Ing fuel)	16,300	2018	CHINA	WART		33	Canadian buyer, Desgagnes LNG fueled
OIL /CHEM	ALPINE LOYALTY	46,151	2010	KOREA	B&W		18.25	
OIL /CHEM	ALPINE VENTURE	46,046	2010	KOREA	B&W		18.25	Danish buyers (Celsius)
OIL /CHEM	ALPINE ETERNITY	46,046	2009	KOREA	B&W		16.75	
OIL /CHEM	GREAT STAR	23,480	1991	GERMANY	B&W		4.1	Russian buyer
OIL /CHEM	UMGENI	16,900	2011	CHINA	B&W	2	-	Vietnamese buyer (Hai Ha)
LPG	GAZ SUPPLIER	49,996	1990	JAPAN	MITSU	LPG	10.5	Undisclosed

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	PRIMAVERA	42,600	2008	GERMANY	B&W	3426	TEU	8.5	
CONT	QUADRIGA	42,565	2008	GERMANY	B&W	3426	TEU	8.5	German buyer
CONT	NYK ATHENA	79,002	2003	JAPAN	SULZ	6492	TEU	15	Greek buyer
CONT	NYK AQUARIUS	79,002	2003	JAPAN	SULZ	6492	TEU	15	(Cyprus Maritime)

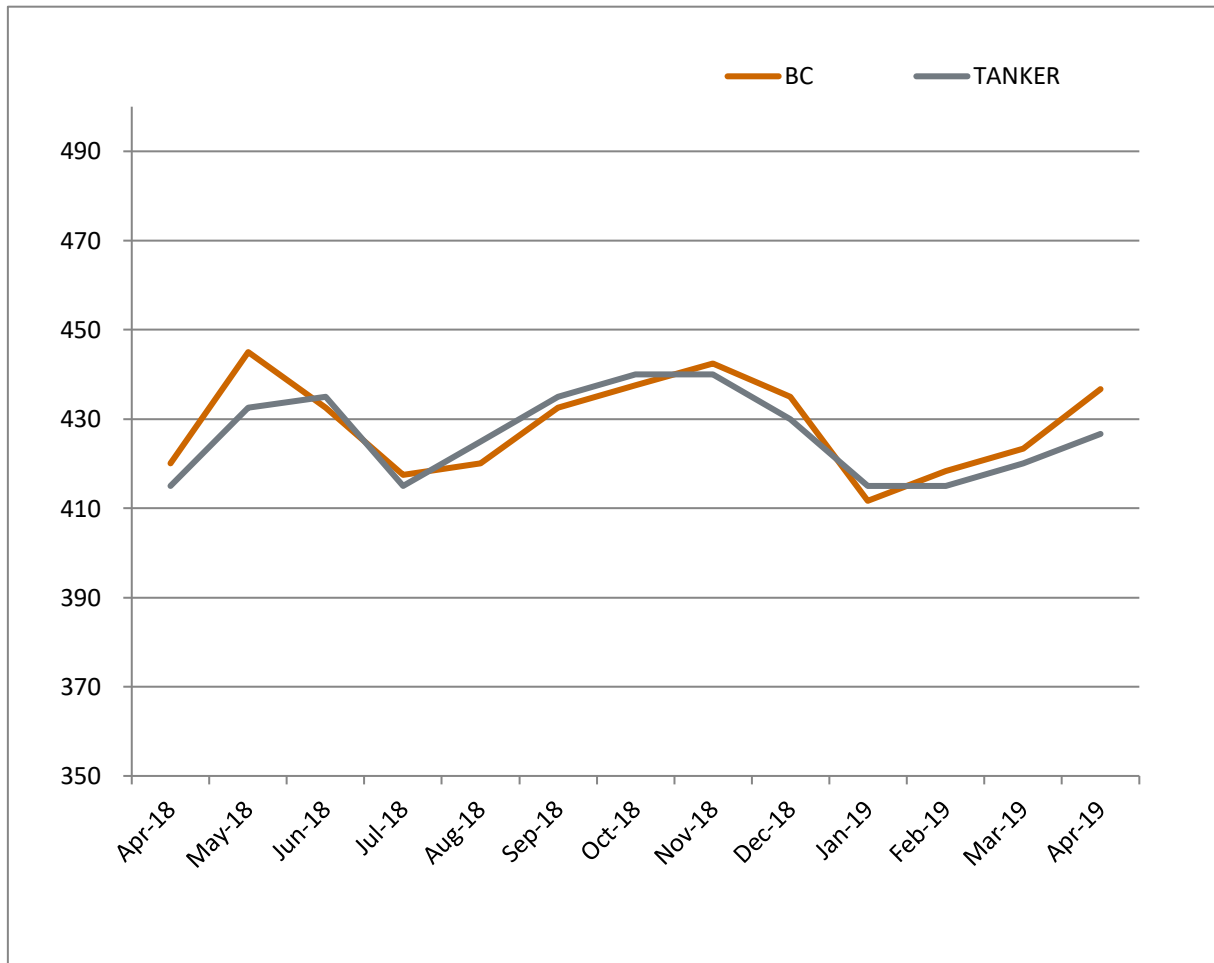


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 4 월	2019 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	419.17	-3.2%	415.00	426.67	1.6%	2.8%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	422.50	-4.1%	420.00	436.67	3.1%	4.0%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



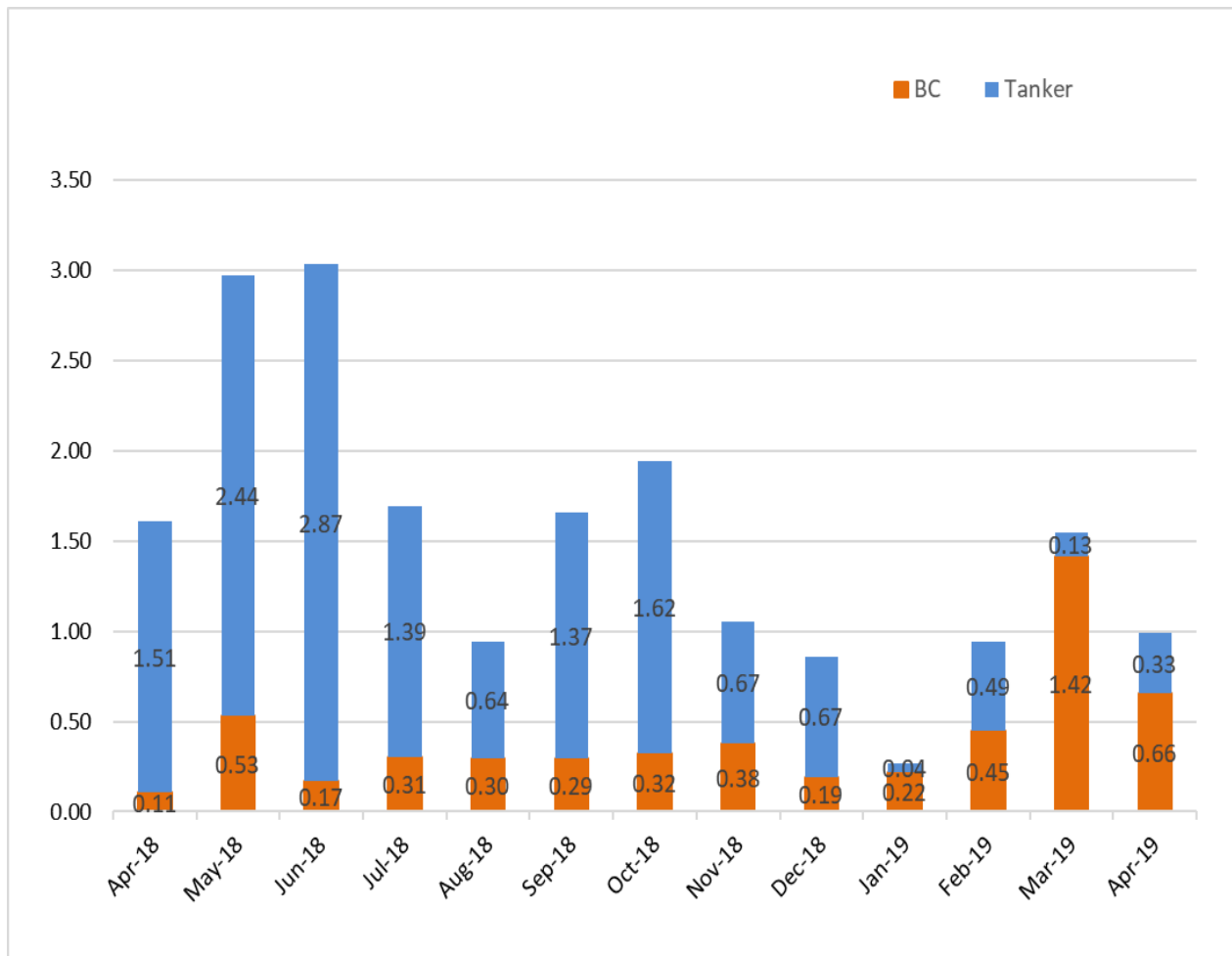


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적				2018 년 4 월		2019 년 4 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	0.99	4.8%	25	12.8%	1.51	18	0.33	-78.0%	6	-66.7%
BC	4.20	112	2.74	65.3%	30	26.8%	0.11	8	0.66	524.8%	7	-12.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

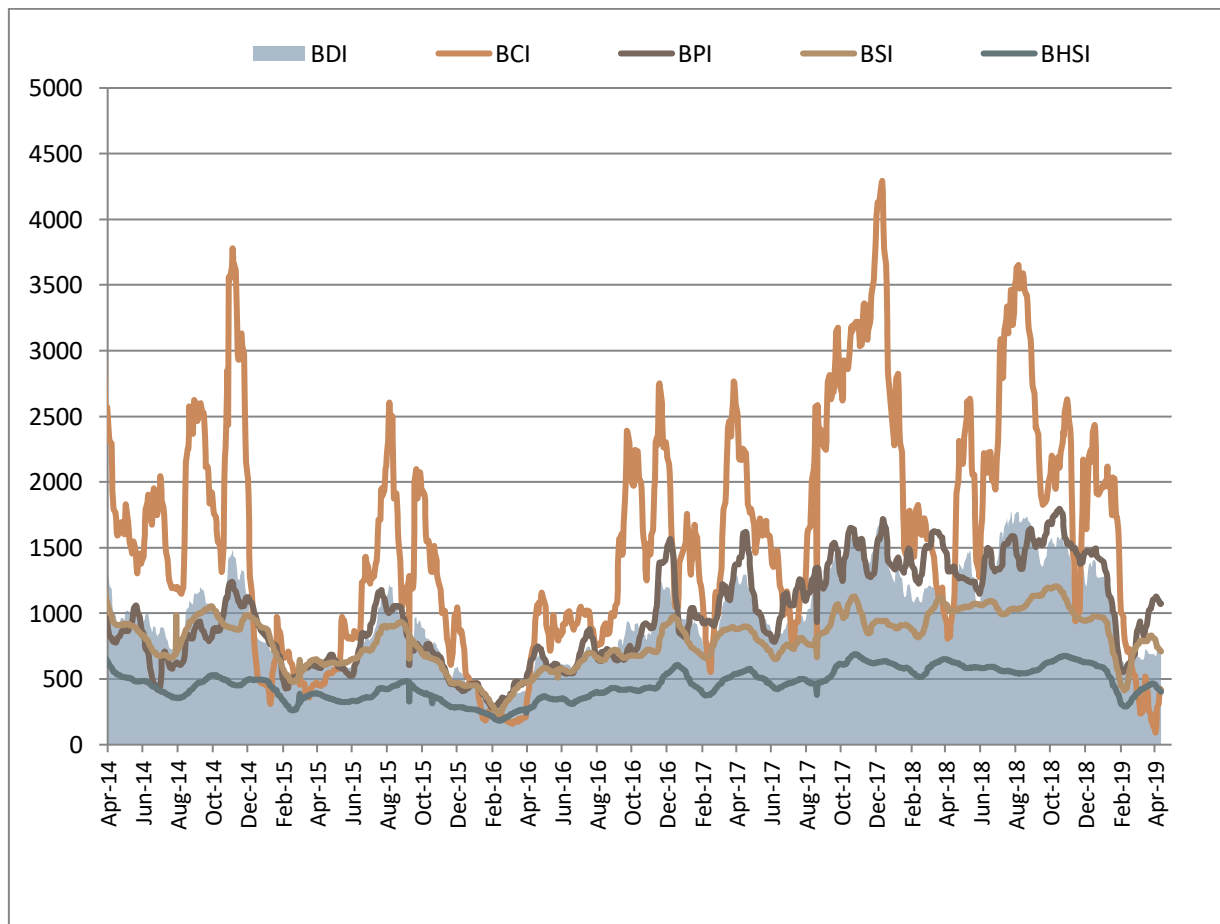
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	MARVELLOUS	169,225	22,442	2000	KOREA	B&W	457	AS IS' Singapore, incl. ROB 500t-600t
CONT	MARE CARIBICUM	51,425	15,905	2000	KOREA	SULZ	480	INDIA, Incl ROB 200 t & 60 ton propeller
CONT	KUZMA MININ	23,169	8,477	1980	GERMANY	MAN	120	AS IS UK, auction sale, damaged condition
CONT	KENZA	8,675	7,929	1991	DENMARK	MAK	430	PAKISTAN
REEFER	GREEN MUSIC	6,116	3,045	1990	NETHERLA ND	MAK	415	INDIA, Green recycling
TANKER	SUPER ZEARTH	265,253	38,298	1995	JAPAN	SULZ	3932	AS IS AG, gasfree men entry, Green recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2019-04-12	2019-04-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	726	711	▲ 15.00	1774	290
BCI	418	276	▲ 142.00	4293	92
BPI	1073	1114	▼ -41.00	1796	282
BSI	711	742	▼ -31.00	1207	243
BHSI	403	432	▼ -29.00	690	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	432.00	▲ 5.00	421.00	▲ 6.50	437.50	▲ 5.00
IFO180	469.00	▲ 5.00	459.00	▲ 5.50	493.50	▲ 6.00
MGO	631.00	▲ 19.00	598.00	▲ 16.50	655.00	▲ 4.00
LSMGO	631.00	▲ 21.00	603.00	▲ 16.50	-	-

❖ 기준일 : 4 월 12 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2019-04-12	2019-04-05	CHANGE
미국 달러	1140.50	1135.50	▲ 5.00
일본 엔(100)	1018.17	1017.06	▲ 1.11
유로	1289.16	1274.31	▲ 14.85
중국 위안	169.48	169.00	▲ 0.48

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] – 애자일 조직 (Agile organization)

■ '민첩한', '기민한' 조직이라는 뜻으로, 부서 간의 경계를 허물고 필요에 맞게 소규모 팀(cell)을 구성해 업무를 수행하는 조직문화이다.

부서 간 경계를 허물고 필요에 맞게 소규모 팀을 구성해 업무를 수행하는 조직문화를 뜻한다. 여기서 애자일(agile)은 '민첩한', '기민한'이라는 뜻이다. 애자일 조직의 가장 큰 목표는 불확실성이 높은 비즈니스 상황 변화에 대응하여 빠르게 성과를 도출하는 것으로, 이들은 프로젝트 사전에 완벽한 분석이나 기획을 추구하는 대신 사전 분석이나 기획을 최소화하고 시제품 등을 통해 외부 피드백을 지속적으로 반영하여 업무 완성도를 높이는 것이 특징이다.

애자일 조직은 전통적인 피라미드 조직 대신 필요에 의해 협업하는 자율적 셀(cell·소규모 팀) 조직을 기반으로 자원 배분을 조율한다. 이들은 상명하달 형태의 수직적 조직구조보다 직원 개개인의 오너십을 중시하는 수평적인 조직을 추구하며, 리더는 기존 관리자형 리더와 달리 본인 스스로 전문가로서 업무를 추진하면서 동시에 조직을 조율하고 지원하는 역할을 수행해야 한다. 이러한 조직문화는 당초 구글, 페이스북 등 글로벌 IT(정보기술) 기업에서 널리 쓰였으나, 최근에는 업종과 관계없이 시시각각 변하는 사업환경에 빠르게 대응하기 위해 도입되고 있다.

[시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

■ 관련기사 “기업 조직의 새판 짜기’...애자일 경영, 전 업종으로 확산”

“애자일(agile) 조직 기반으로 일하는 방식을 지속적으로 혁신할 것” -SK 이노베이션, “애자일 조직으로 자율적이고 창의적으로 조직과 문화를 혁신” -HDC 현대산업개발, “독립 조직인 애자일 조직을 본부 중심으로 확대 개편해 협업 내재화” -KB 국민카드. “디지털을 비롯한 조직 전반에 애자일 체계를 활용해 빠르고 민첩하게 대응” -신한금융투자

2019년 경영계 화두로 ‘애자일’이 떠오르고 있다. 애자일은 올해 최고경영자(CEO)의 신년사에서 단골 키워드였다. 신동빈 롯데그룹 회장은 신년사를 통해 ‘빠른 실패를 두려하는 조직’을 강조했고 정의선 현대차그룹 총괄 수석부회장은 ‘스마트한 업무 방식의 일상화’를 역설했다. SK 그룹은 최태원 회장의 주문 아래 SK 이노베이션에서 대규모 조직 개편과 애자일 확대 적용을 검토하고 있다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

특히 금융권에서는 지난해부터 본격적으로 애자일 조직 도입에 팔을 걷어붙였다. 보수적인 금융권의 체질을 바꾸는 실험이다. 오렌지라이프(구 ING 생명)는 지난해 4월 보험업계 최초로 전사적인 애자일 조직을 도입하기로 했다.

KB 국민은행은 ACE(Agile, Centric, Efficient)라는 12개의 애자일 조직을 갖고 있고 KB국민카드는 지난해 초 스웨그(SWAG : Smart Working Agile Grope)라는 애자일 조직을 신설했다. 또 KEB하나은행은 2017년부터 프로젝트 중심의 셀(cell) 조직을 운영 중이고 현대카드는 지난해 2월 애자일 조직을 도입하고 공간 중심의 '애자일 오피스'를 구축하고 있다.

애자일은 방법론이자 철학과 문화

최근 기업들이 주도하는 애자일 경영은 조직과 공간 재정비 흐름으로 보인다. 애자일은 당초 완벽하게 계획한 뒤 완성된 결과물을 내놓는 게 아니라 프로젝트를 실행하면서 중간중간 이해관계인의 요구를 반영하면서 끊임없이 프로토타입을 만들어 수정하는 소프트웨어 개발 방식이다. 기업 경영에 적용돼 최대한 빠르게 소비자 중심의 상품과 서비스를 개발하고 개선한다는 의미로 쓰인다. '피드백'과 '의사소통'이 골자다.

최근 주요 그룹 총수들이 꺼내든 애자일 경영은 시장의 변화에 발 빠르게 대응하는 민첩한 조직으로 바꾸고 자유롭고 창의적인 문화를 덧입히겠다는 의지의 표명인 셈이다. 방점은 조직 혁신, 일하는 방식의 변화에 찍힌다. 애자일의 태생인 정보기술(IT)업계뿐만 아니라 제조업·금융업도 달라진 시대에 맞는 조직의 새판 짜기에 몰두하는 모습이다. 애자일은 왜 지금 이때 주목받고 있을까.

지난 한 해를 휩쓸었던 '워라밸'은 '삶의 질'을 향하는 사회적 대변혁이었다. 삶의 질을 직장 내로 들여와 '일의 질'에 대해 논하는 게 애자일인 셈이다. 주 52시간 근무제 등의 '제도'와 함께 근본적인 '문화'의 변화를 촉구하기 시작했다. 이런 흐름에 발맞춰 일하는 방식의 혁신을 통한 기업 문화 개선 움직임이 애자일이라는 키워드를 만나 촉발됐다.

대한상공회의소와 맥킨지가 국내 100대 기업, 4만여 명을 대상으로 실시한 '조직 건강도와 일하는 방식 진단'은 한국의 기업 문화의 근본적인 혁신을 일깨운다. 조사 결과 국내 기업의 77%가 글로벌 평균 대비 조직 건강이 저조한 것으로 나타났다. 잦은 야근, 비효율적 회의와 보고, 구시대적 업무 행태가 주된 요인이었다. 이 보고서의 결과는 바로 '애자일 전환'이었다.

신입 사원의 퇴사율은 기업들의 또 하나의 고민거리다. 한국경영자총협회에 따르면 대졸 신입 사원의 1년 내 퇴사율은 약 30%에 이른다. 이를 낮추기 위한 기업 나름의 대응책들이 쏟아지고 있지만 '무늬만 혁신'하는 '청바지 입은 꼰대'라는 비판을 면하기 어려웠다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

4차 산업혁명의 시대의 일하는 방식도 애자일과 맞닿는다. 매일같이 새로운 기술과 데이터가 쏟아지고 재빠르게 시장 요구에 대응하는 상품과 서비스를 선보이기 위해서는 기민한 움직임이 필요하다. 즉, '소비자 중심' 그리고 이를 실현할 '인재 중심'으로의 변화를 피할 수 없게 됐다. 특히 애자일 조직이 최근 금융권에서 떠오르는 배경에는 위기감이 자리한다. 디지털 혁신의 물결 속에서 경영자들은 다양한 '방법론'으로 돌파구를 찾으려고 한다.

[출처: 한국경제매거진, 2019.01.23]



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)

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
 snp@stlkorea.com
 sancho@stlkorea.com
 (Personal)

Leo J.M. Jung (정재문 부장)
 General Manager
 Tel. 070-7771-6409
 Mob.010-3273-4008
 snp@stlkorea.com
 leo@stlkorea.com (Personal)

| **RESEARCH**

Jiwon Song (송지원 사원)
 Tel. 070-7771-6417
 Mob. 010-4042-9803
 snp@stlkorea.com
 jiwon@stlkorea.com
 (Personal)

| **AGENCY OPERATION** (오수현 과장 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)