

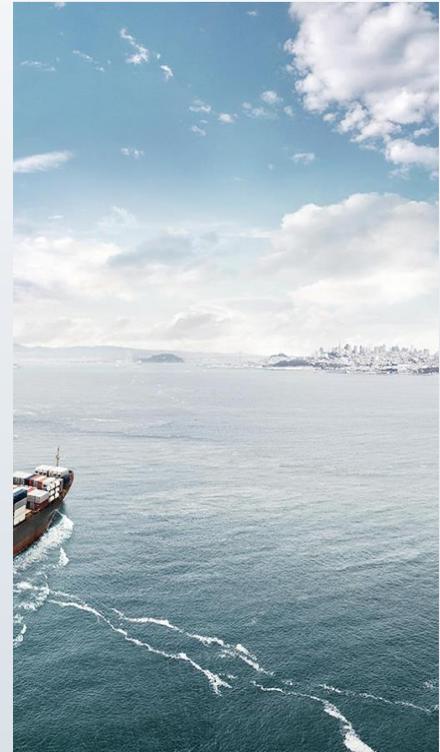


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.293

**Updated April 7, 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
STL News & Information	19
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. 국제노동기구 코로나 19 관련 선원들 기본권 보장 촉구 성명서 발표

해운사들은 올해도 가시밭길을 걸을 것으로 보인다. 정부 주도의 해운업 재건 계획은 효과가 크지 않거나 시기를 놓친 경우가 많았다. 그 사이 코로나가 불러온 글로벌 경기 침체까지 겹쳤다. 해운사들이 뒤늦게 전열을 가다듬었지만 물동량과 운임 감소 여파에 허덕일 것이란 우려도 커지고 있다.

정부는 2018년 이후 해운사들의 근해 컨테이너선 사업을 통합하기 위한 작업에 들어갔다. 통합 대상으로는 국내 대부분의 중소 선사들이 거론됐지만 결국 국내 선대 1위 장금상선과 흥아해운의 사업만 통합하기로 가닥이 잡혔다. 흥아해운은 매출의 80%에 달하는 컨테이너 사업을 출자하고 장금상선은 주로 자금을 대는 구조다.

통합 작업은 속도를 내지 못했다. 정부와 두 회사는 2018년 4월 이 같은 사업 조정에 합의했지만 기본합의서는 그로부터 1년 후 체결됐다. 통합법인 흥아라인은 작년 12월에야 출범했다. 덩치가 훨씬 큰 일본 선사들의 컨테이너 사업 통합, 중국 1~2위 선사의 합병 작업이 1년이 채 걸리지 않았던 터라 너무 지지부진했다는 평가가 있었다. 그 사이 영업은 차질을 빚었다.

케미칼 탱커 사업만 남은 흥아해운은 지난 10일 채권금융기관 공동관리(워크아웃)를 신청했다. 미중 무역분쟁으로 중국 관련 일감이 감소했고, 코로나 사태까지 겹치며 재무 부담이 커졌다. 지난해 말 흥아해운 최대주주인 페어몬트(FAIRMONT PARTNERS LTD) 등이 경영권 매각을 추진했으나 결실을 맺지 못했다. 당시 정부와 채권단이 반대 의사를 밝혔던 것으로 알려졌다. 일부 자금 지원을 해줄 테니 기존 주주가 꾸러가길 원했던 것으로 거론된다.

흥아해운은 결국 워크아웃을 피하지 못했고 부담은 다시 채권단과 정부로 돌아오게 됐다. 워크아웃 소식이 알려지며 흥아해운의 주가가 상승하기도 했다. 업계 자율 구조조정이라는 정부의 자평은 무색해졌다.

해운업계 관계자는 "정부는 흥아라인을 만들어 아시아 역내(인트라 아시아) 컨테이너 사업을 강화하고 남은 흥아해운도 재정 지원을 일부 해줄테니 기존 대주주가 꾸러가길 바랐다"며 "물동량 감소로 영업 환경이 악화하자 기존 대주주들의 자금 조달이 어려워졌고 워크아웃을 피하지 못했다"고 말했다.

## I . ISSUE & TREND

중단거리에 치중하는 중소 선사들의 부담은 앞으로도 커질 것으로 보인다. 운임과 물동량이 양호할 때는 미중 무역분쟁의 여파를 피하지 못했다. 반년 전 벌크선운임지수(BDI)는 2000 을 넘었으나 지금은 600 을 겨우 넘고 있다. 원자재 선적 수요를 보여주는 케이프운임지수(BCI)는 올해 들어 마이너스를 기록하고 있다. 컨테이너선 운임지수는 작년말과 비슷한 수준을 보이지만 코로나 여파로 물량 급감이 우려되고 있다. 올해 들어 국내는 물론 미국 LA 등 주요 항구의 물동량이 역성장한 것으로 알려졌다.

원양 선사라고 상황이 다르지는 않다.

한진해운 사태 이후 정부는 현대상선을 세계 5 위권 선사로 키우겠다는 뜻을 밝혔지만 네트워크 회복은 더뎠다. 협상력이 약해진 터라 해운동맹 가입도 녹록지 않았다. 2016 년 세계 최대해운동맹 2M(MSC, MAERSK)과 전략적 협력이라는 모호한 형태로 손을 잡았다. 정부와 선사는 실리를 강조했지만 실익이 크지 않다는 평가가 많았다.

이후 회사는 장기간 적자를 피하지 못했다. 그 때마다 국책은행이 적자를 메울 자금을 수혈해주긴 했지만 근원적 경쟁력 강화엔 도움이 되지 않았다. 한진해운 파산의 원인이 됐던 고가의 용선계약 역시 부담스럽다. 대주주는 임직원들의 모럴 해저드를 공개적으로 비판했고, 사장이 임기 전에 물러나기도 했다. 또 다른 해운 전문가 출신인 배재훈 사장이 1 년째 키를 잡고 있지만 남은 숙제가 많다.

현대상선은 다음달부터 글로벌 해운동맹 디얼라이언스 정회원으로 합류해 협력 운항에 나선다. 정부 지원으로 발주한 초대형 컨테이너선이 동맹 가입의 밑거름이 됐지만, 큰 배를 운용하는 것도 부담이 작지 않다. 회사가 외국의 전문 포워더(FORWARDER, 운송주선인)를 영입하며 공을 들이고 있으나 요즘 같은 물량 감소기에 큰 배를 채우긴 쉽지 않을 것이란 지적이다.

SM 그룹의 SM 상선도 2017 년 인수한 한진해운의 미주 노선 사업이 썩 득이 되지 않았다. SM 상선은 이후 현대상선과 북미 서안 노선에서 협력 관계를 구축하자는 뜻을 내비쳤으나 성사되지 않았고, 정부도 별다른 중재를 하지 못했다. 두 회사의 처지가 달랐고 사업을 평가하는 것도 쉽지 않았을 것이란 평가다.

SM 상선은 우방건설산업과 합병 후에도 재무 상황은 크게 개선되지 않았고, 금융회사들도 여신에 부담을 느끼고 있다. 회사는 다음달부터 2M 과 아시아-미주항로 공동 서비스를 개시하기로 했다. 미주 노선 비용 절감 및 미국 기항지 확대 등 긍정적 효과가 예상되지만 과거 현대상선 이상의 시너지효과를 낼 지 미지수다. 역시 돌아올 때 배를 얼마나 채울 수 있는지(소석률)가 중요하다. 그룹 내 다른 해운사인 대한해운은 지난 5 일 LNG 운송사업을 물적분할하기로 결정했다. 회사 이익의 절반 이상을 차지하는 우량 사업이다. 회사는 사업전문성을 높이고 경영의 효율성을 강화할 목적이라고 밝혔다. 시장에선 자금 조달을 염두에 둔 것 아니냐는 시선이 있다.

## I . ISSUE & TREND

### 2. 포스코, 3 전 4 기 물류업 도전...해운업계 지각변동 예고

포스코가 오는 7월 대형 물류자회사 설립에 착수하면서 관련 업계의 긴장감이 커지고 있다. 특히 철광석, 석탄 등 원재료 물자 운송을 책임져온 해운업계의 우려가 크다. 해운업체들은 포스코의 진출을 막겠다는 입장이나 과거 세 차례의 실패를 경험한 포스코도 절치부심해 설립에 적극 나선다면 시장의 지각변동은 피할 수 없다.

26일 재계에 따르면 포스코는 그간 꾸준히 물류업 진출을 노려왔다. 시작은 2009년 대우로지스틱스 인수전이었다. 하지만 해운법상 해수부 승인 과정에서 해운업계 반발로 좌초됐다. 당시 포스코는 자회사인 포스코 P&S(구 포스틸)를 통해 대우로지스틱스 인수를 추진했다.

하지만 한국선주협회 등이 “글로벌 금융위기 여파로 한국 해운산업이 구조조정에 돌입한 어려운 시기에 대형화주인 포스코의 해운업 진출은 중소선사들의 설 자리를 뺏는 행위”라며 강하게 반대하면서 인수를 포기했다.

둘째로, 포스코는 대형 물류기업 인수·합병(M&A)에 착수한다. 2011년 6월 벌크선 등을 보유한 당시 대한통운(현 CJ대한통운) 인수전에 나선 것.

이번에는 삼성 SDS와 전략적 컨소시엄을 꾸려 치밀한 베팅을 기획했다. 하지만 포스코보다 주당 2배 이상인 21만 5000원의 파격가를 써낸 CJ 그룹에 밀려 또 한 번 고배를 마셨다.

같은 해 8월에는 또 한 번 대우로지스틱스 인수 작업에 착수했다. 당시 포스코는 캠코를 통해 대우인터내셔널의 주식 68%를 인수하며 자회사에 포함시킨다. 포스코는 대우인터내셔널을 통해 워크아웃 상태인 대우로지스틱스의 기업회생 사모펀드에 330억원을 투자, 인수에 시동을 걸었다.

펀드 만기 3년이 지난 후 자연스럽게 인수할 것으로 예상됐지만 2013년 철강산업 경기 악화와 그룹 재무구조 부실화 문제 등이 드러나면서 2015년 대우로지스틱스 인수를 포기했다.

업계에서는 포스코의 물류업 진출 야심은 1990년 박태준 회장이 거양해운을 인수했다가 5년 만에 한진해운에 매각한 이후 시작됐다고 본다.

## I . ISSUE & TREND

해운업계 관계자는 "1995년 포항제철이 당시 실리가 없다고 판단해 한진해운에 거양해운을 매각했는데, 훗날 박태준 명예회장은 '듬직한 안정적 재원이 사라진 날'이라고 질책했다"면서 "거양해운도 제대로 운영하지 못했던 포스코가 다시 물류업, 특히 해운업에 눈독을 들이는 것은 자가당착"이라고 지적했다.

실제로 대형화주인 대기업이 해운업에 진출한 경우 시너지를 제대로 내지 못한 경우가 많았다. 동양시멘트와 동양상선, 미원그룹과 미원해상, 호남정유와 호남탱커, 대우그룹과 대양선박, 동아건설과 대한통운 등이 대표적인 실패 사례로 꼽힌다.

일각에서는 해운업계의 반대 이유에 대해 무엇보다 물동량 자체 소화에 따른 타격을 우려하기 때문이라고 분석한다. 포스코의 원료 수입 및 제품 수출에 따른 해운 물동량은 엄청나다. 비용으로 따지면 연간 2조 700억원으로 추정된다.

포스코는 연간 철광석과 원료탄 등 연간 8300만 t의 제철원료를 수입하고 있고, 철강제품 1000만 t가량을 해외로 수출하고 있다. 이는 각 해운업체 총 물동량의 10~20%에 달한다. 그동안 한진해운, 현대상선, STX 팬오션, 대한해운 등과 중소 해운사들이 이 물동량을 나눠 맡아왔다.

물류업계 관계자는 "앞서 대한통운까지 인수하려 했던 포스코가 적어도 해운업 진출을 꾸준히 노렸던 것은 기정사실"이라며 "해운업계 반발이 큰 상황에서 제 속도를 낼지는 의문"이라고 전했다.

### 3. 국제유가 더 떨어진다..."2분기 배럴당 20달러 이하로 떨어질 것" 전망 나와

사우디아라비아와 러시아간 감산 합의 기대감에 국제 유가가 상승세를 보이고 있는 가운데 되레 국제유가가 배럴당 20달러 이하로 떨어질 것이란 전망이 나왔다.

5일(현지시간) CNBC가 애널리스트, 트레이더 등 30명의 전문가들을 대상으로 실시한 조사에 따르면 사우디와 러시아, 미국간의 감산 합의 노력에도 불구하고 신종 코로나바이러스감염증(코로나 19)으로 인한 수요 충격이 2분기 더욱 악화될 것이라고 전망됐다.

CNBC는 전 세계 석유 거래량의 70%를 차지하는 브렌트 원유 선물물의 경우 이번 분기 평균 20달러대를 기록할 것이라고 보도했다.

## I . ISSUE & TREND

---

조사 대상 30 명의 전문가들 중 일부는 브렌트유와 서부텍사스산원유(WTI) 모두 한때 일시적으로 배럴당 10 달러 선까지 떨어질 수 있다는 경고도 나왔다.

요하네스 베니니 JBC 에너지 연구원은 "세계 석유의 3분의 1 을 공급하고 있는 석유수출국기구(OPEC)와 경쟁국들은 현재의 수요충격을 막을 의지도, 막을 수도 없기 때문에 합의를 한다 하더라도 상당히 제한적일 것"이라고 전망했다.

세계 원자재 무역업체인 트라피구라의 수석 경제학자 사드 라힘은 더 비관적인 전망을 내놨다. 그는 "4 월에 세계 석유 수요가 하루 3000 만배럴 이상 감소할 수도 있다"고 내다봤다.

이처럼 국제유가 하락을 전망하는 비관적 전망이 잇달아 나오는데는 코로나 19 발 수요충격이 예상보다 강하고, 오래 지속되기 때문이라는 견해가 우세하기 때문이다. 씨티그룹은 "산유국들이 시장균형을 맞추기 위해 협력할 방법을 찾았을 지는 모르지만, 이미 늦었다"고 논평했다.

국제에너지기구의 파트히 바이오를 전무이사는 "하루 1000 만배럴의 감산에도 불구하고 2 분기에도 석유 재고는 하루 1500 만 배럴씩 증가할 것"이라고 전망했다.

씨티그룹은 브렌트유가 2 분기 배럴당 평균 17 달러로 전망했다.



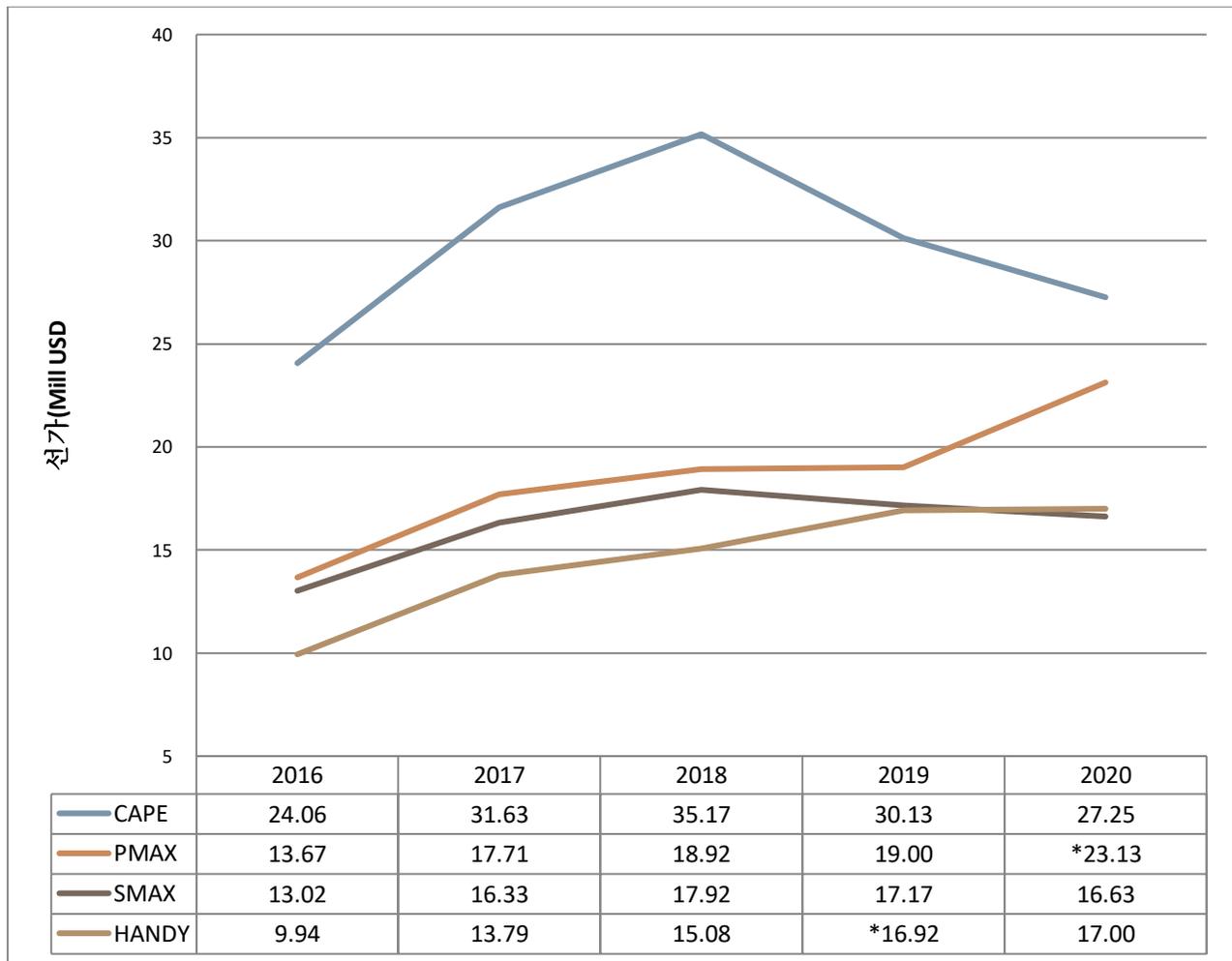
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Capesize 180K</b>	24.06	31.63	35.17	30.13	27.25
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.54%
<b>Kamsarmax 82K</b>	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.13
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.71%
<b>Supramax 58K</b>	13.02	16.33	17.92	17.17	16.63
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-3.16%
<b>Handysize 37K</b>	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)

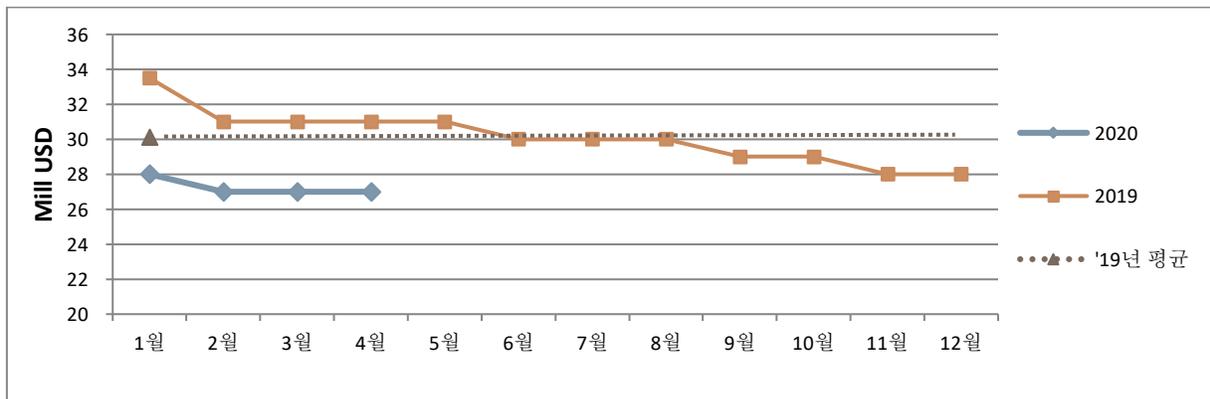




## II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00	27.00			27.25
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%			-9.5%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00			23.13
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%			21.7%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50			16.63
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%			-3.2%
HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-	
	전년대비	0.0%	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	

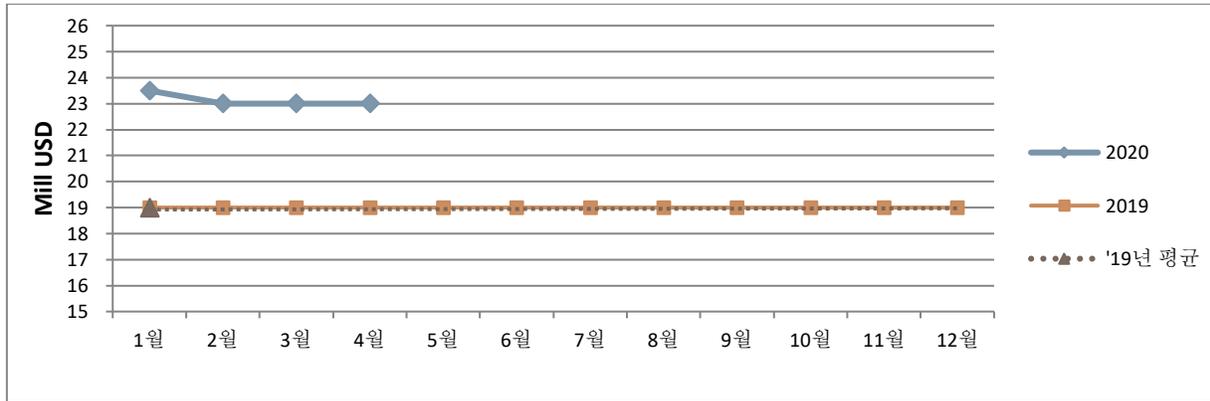
### □ Cape



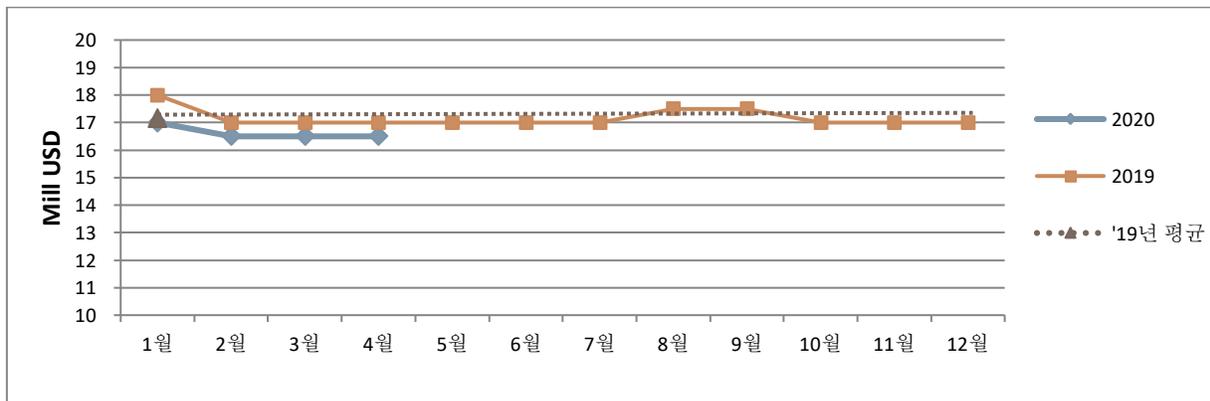


## II. BULK CARRIER

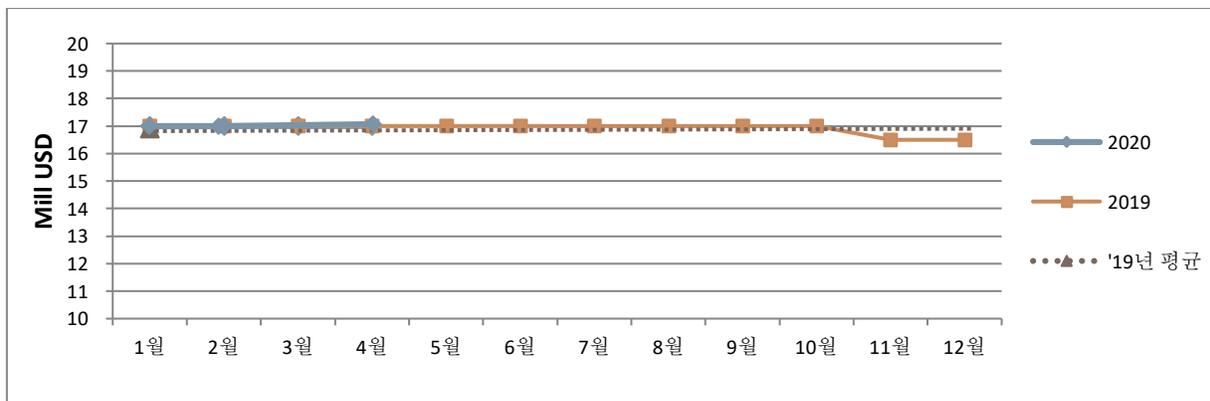
### □ Kamsarmax \*'19년까지는 76K 기준



### □ Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ORIENT ALLIANCE	33,751	2012	CHINA(K OR)	MAN	C 4x35t	7.0	UK buyer
BC	PACIFIC HURON	29,974	2010	CHINA	WART	C 3x30t	6.1	Chinese buyer
BC	YVONNE	56,557	2008	JAPAN	WART	C 4x35t	9.5	Vietnamese buyer, On subs
BC	NOVA GORICA	53,100	2008	CHINA	B&W	C 4x35t	7	Greek buyer
BC	AIFANOURIOS	50,220	2002	CHINA	B&W	C 4x35t	4.9	Far Eastern buyer



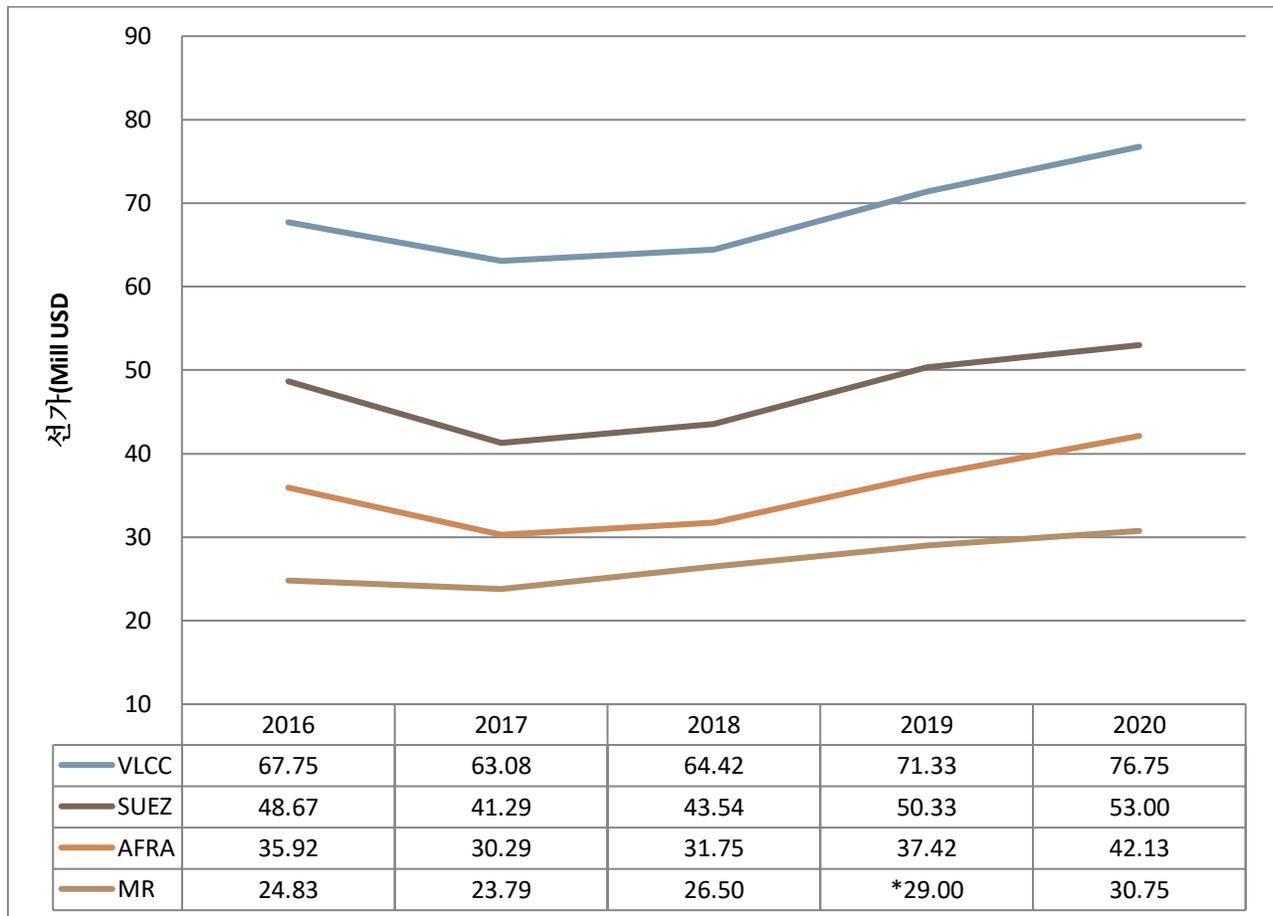
### III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	76.75
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.59%
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	42.13
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	12.58%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.75
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	6.03%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

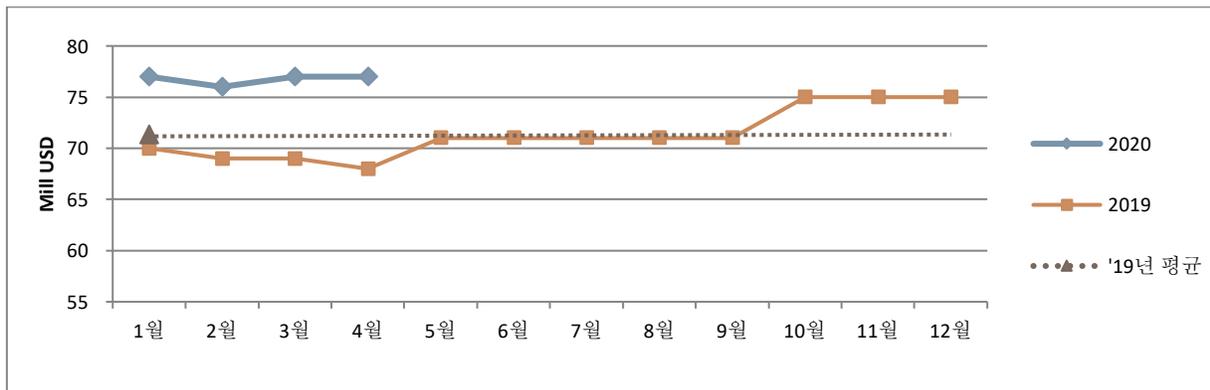




### III. TANKER

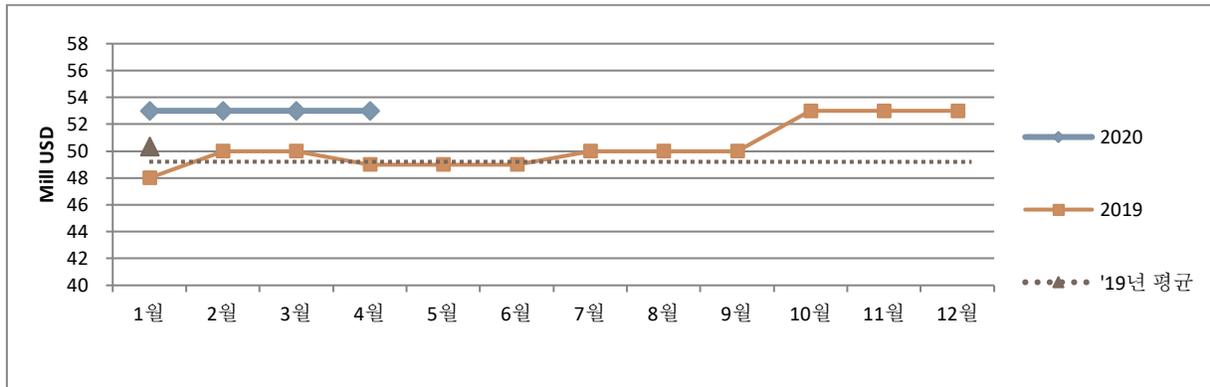
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	77.00			76.75
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	0.0%			-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	13.2%			7.6%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00			53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%			5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50			42.13
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%			12.6%
MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	31.00			30.75	
	전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	0.0%			-	
	전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	10.7%			6.0%	
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

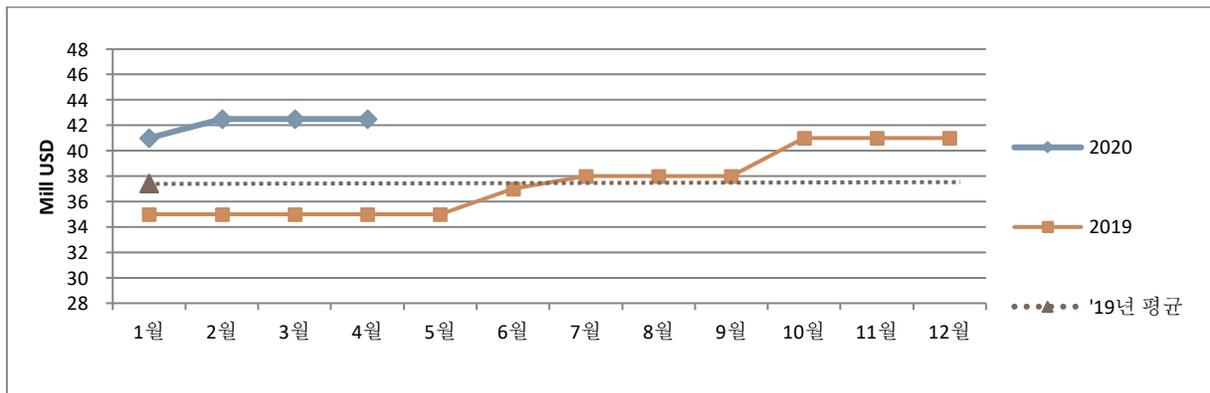


### III. TANKER

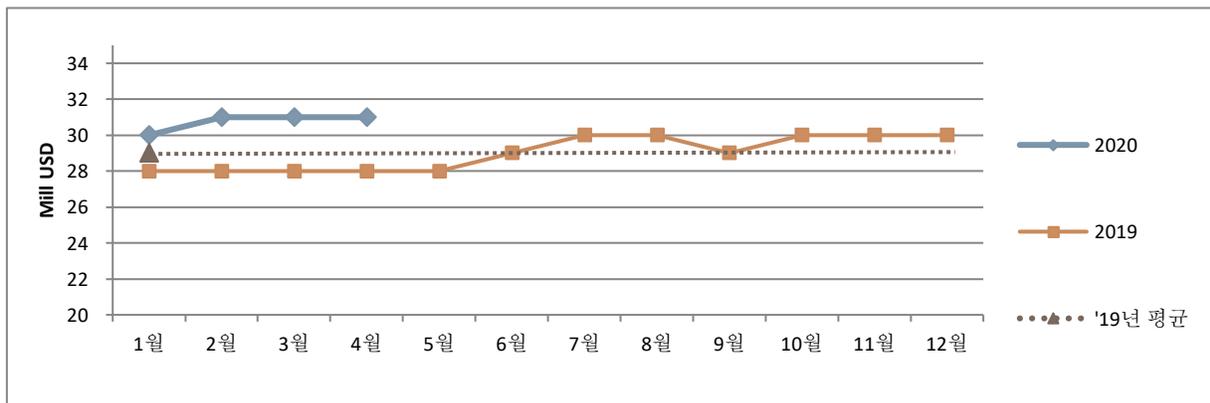
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K





### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	YUGAWASAN	302,481	2005	JAPAN	MITSU		33-33.3	Greek buyer
TANKER	AQUANAUT	113,033	2003	KOREA	B&W		16.7	UAE buyer

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ALLEGORIA	67,150	2006	TAIWAN	WART	5527	TEU	15	German buyer

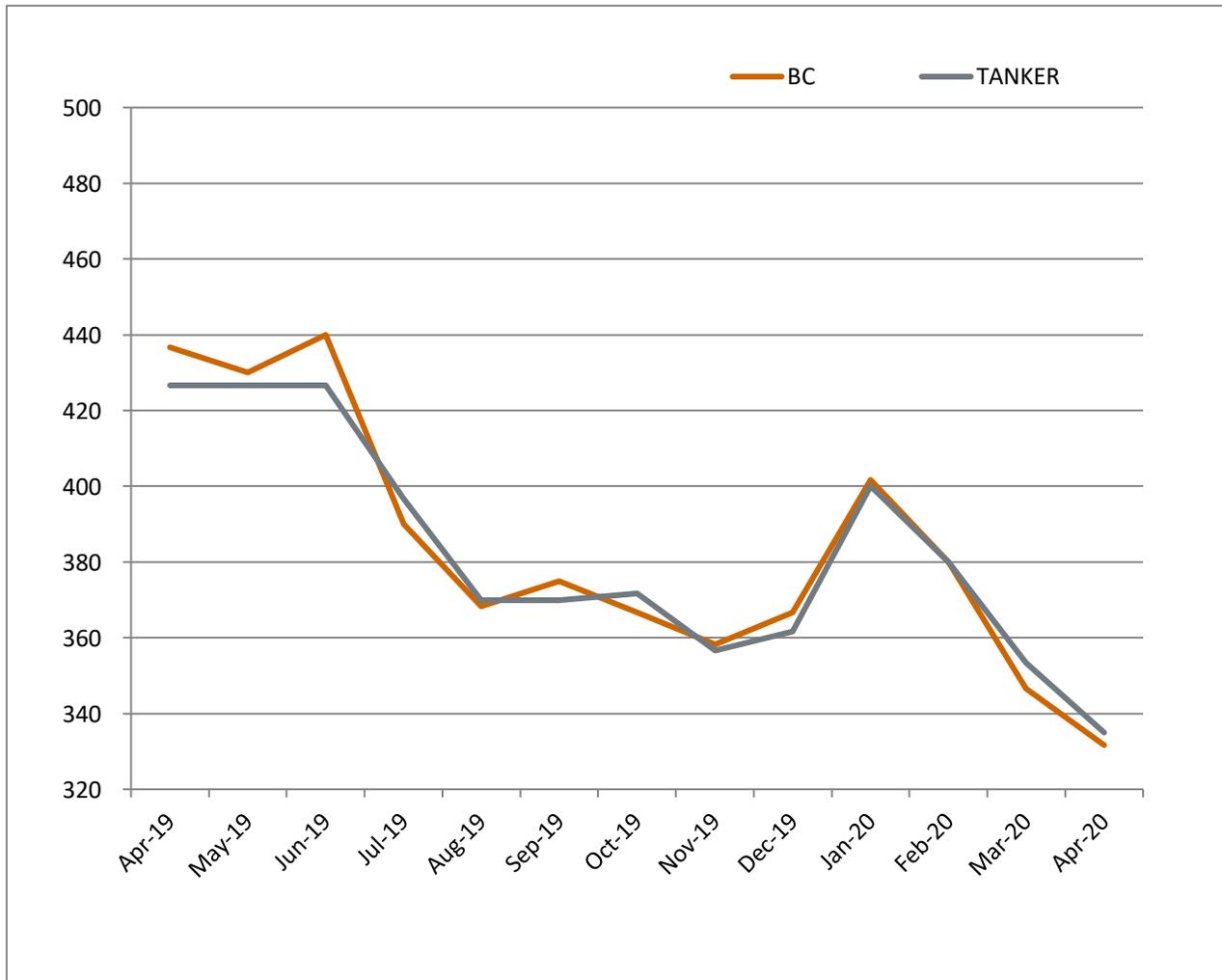


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 4 월	2020 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	367.08	-7.4%	426.67	335.00	-5.2%	-21.5%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	365.00	-8.5%	436.67	331.67	-4.3%	-24.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



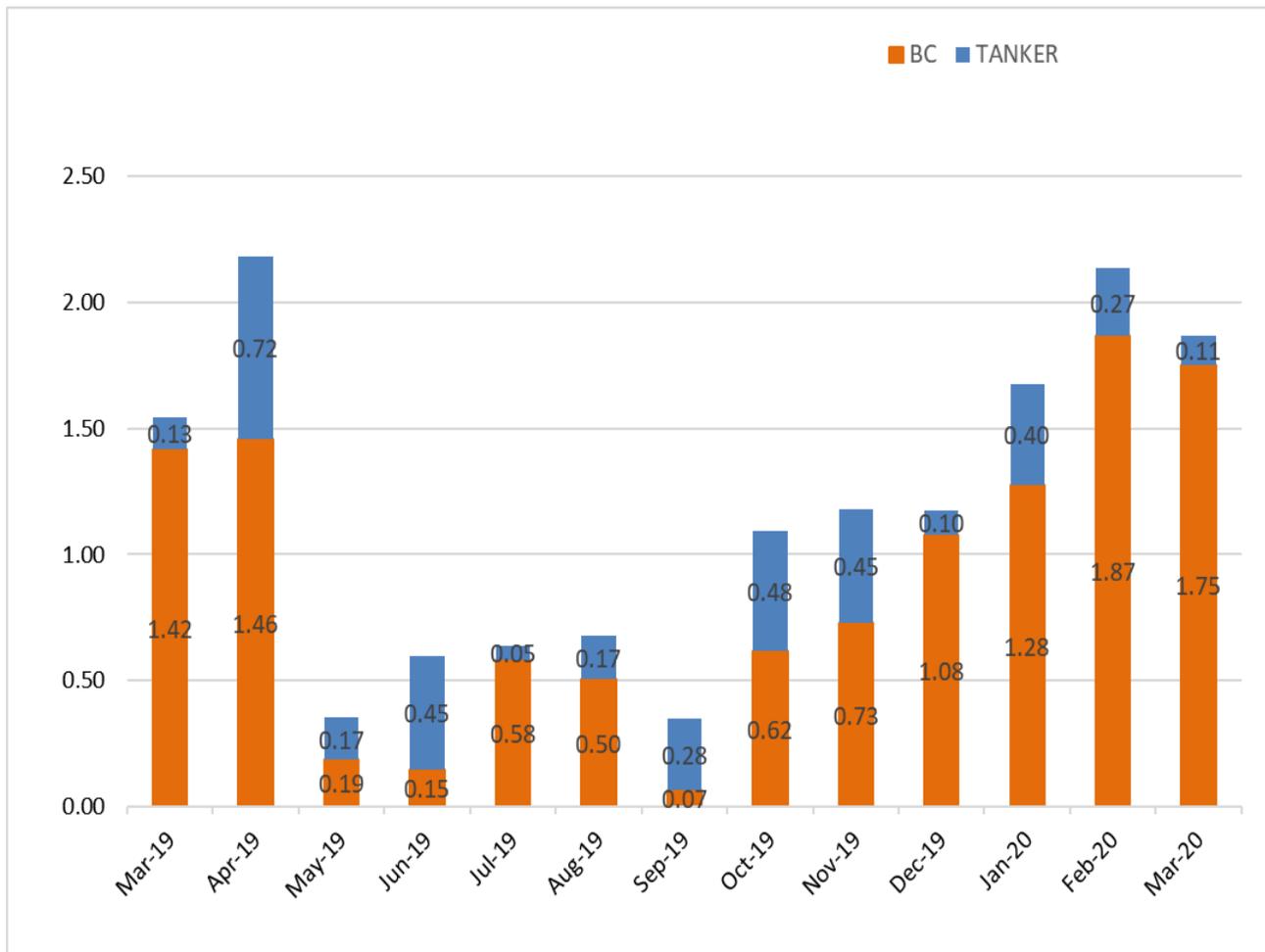


## IV. DEMOLITION

### 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	0.11	-10.0%	9	28.6%
BC	4.20	112	7.45	177.3%	116	103.6%	1.42	13	1.75	23.7%	17	30.8%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

---

### V-1. Demolition Sales Report

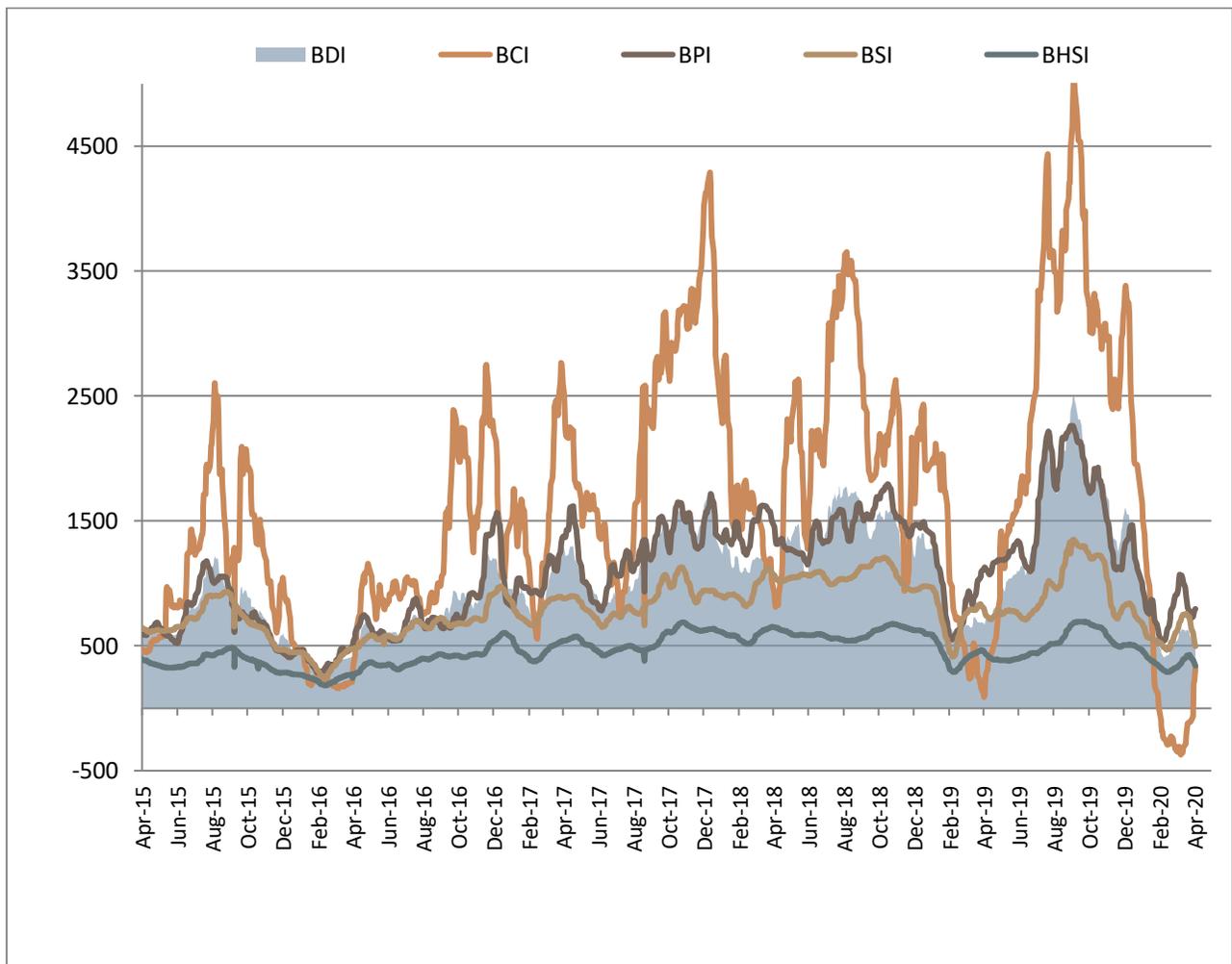
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	FUXING	42,203	7,637	1991	JAPAN	SULZ	346	BANGLADESH
MPP	INDUSTRIAL CRESCENT	8,097	4,361	2002	PORTUGAL	MAK	345	BANGLADESH



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2020-04-03	2020-03-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	616	556	▲60.00	2518	290
BCI	319	-97	▲416.00	5043	-372
BPI	797	729	▲68.00	2262	282
BSI	495	641	▼-146.00	1351	243
BHSI	340	401	▼-61.00	692	183





## V. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	191.00	▼-2.50	173.50	▲2.50	177.00	▼-2.50
IFO180	-	-	-	-	-	-
MGO	294.00	▼-11.00	307.00	▲9.00	319.00	▼-11.00
LSMGO	283.50	▼-2.50	299.00	▼-1.00	-	-
VLSFO	260.00	▼-9.00	240.00	▲8.00	241.00	▼-3.50

❖기준일 : 4 월 3 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2020-04-03	2020-03-27	CHANGE
미국 달러	1237.60	1227.90	▲9.70
일본 엔(100)	1144.23	1123.58	▲20.65
유로	1342.67	1355.72	▼-13.05
중국 위안	173.67	172.23	▲1.44

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### 언택트(Untact) 소비

언택트란 접촉을 뜻하는 콘택트(CONTACT)에 부정·반대를 뜻하는 언(UN)을 붙인 신조어다. 언택트 소비는 소비자와 직원이 만날 필요가 없는 소비 패턴을 말한다. 기존에는 키오스크나 식권 자판기 등을 통한 서비스가 일반적이었지만 최근엔 금융사의 간편결제 앱을 활용하는 사례가 많아지고 있다. 직원과 직접 마주치는 것을 원치 않는 2030 세대의 성향과 유통사의 인건비 절감 요구(NEEDS)가 맞아떨어진 결과다.

#### ■ 관련기사 : 언택트 경제

'코로나 19 확산 사태로 '언택트(비대면) 경제'가 주목받고 있다. 재화나 서비스를 이용하는 과정에서 다른 사람과의 접촉을 최소화하는 것이다. 오프라인 매장을 찾는 대신 온라인으로 구매하는 행위가 대표적이다.

모바일 간편결제 서비스도 그중 하나다. 결제할 때마다 스마트폰에 저장해 둔 은행 계좌나 신용카드 정보를 활용하는 방식이다. 간편결제는 온라인 카드 결제액의 절반 정도를 차지하는 것으로 추정되는데, 지난 2월 온라인 카드 결제액은 1년 전보다 34.3% 급증했다. 정부와 서울시 주도로 2018년 12월 출시된 '제로페이' 역시 적극적인 홍보에도 가맹점 수는 월평균 1만~2만개 정도 씩 늘어나는 데 그쳤으나 지난달에는 무려 8만 5000여개가 증가했다. 거래 과정에서 카드나 현금을 주고받지 않아도 돼 접촉을 꺼리는 사회적 분위기와 맞아떨어진 것으로 볼 수 있다.

결제 방식의 변화는 소비 행태가 바뀐다는 것도 의미한다. 더욱이 언택트 경제는 시간과 비용 부담을 낮추고 대면접촉에 따른 거부감이나 불편함도 덜어줄 수 있다. 코로나 19 확산에 따른 일시적 현상이라기보다는 장기적 추세라는 데 무게가 실리는 이유다.

의료 분야에도 적용된다. 정부는 코로나 19 확산으로 지난 2월 24일부터 원격진료를 한시적으로 허용했다. 환자는 병원을 직접 방문하지 않고 전화로 상담과 처방을 받을 수 있다. 바이러스의 의료기관 유입과 병원 내 감염을 차단하려는 조치다. 다만 현행법상 원격의료는 여전히 불법이다. 김대중 정부 당시인 2000년 시범사업을 시작했음에도 의료계 등의 거센 반발에 부딪혀 20년 넘게 제자리걸음 중이었다. 하지만 코로나 19가 원격의료 도입 여부에 대한 논의의 틀 자체를 바꿔 놓은 셈이 됐다. 국내 의료 시스템, 나아가 의료 시장의 변화를 이끌어 내는 외부 압력으로 작용할 가능성이 높다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

---

언택트 경제 확산이 곧 관련 기업의 성장을 담보하는 것은 아니다. 최근 급성장하고 있는 배달음식 시장도 언택트 경제의 한 축으로 간주된다. 그러나 배달 애플리케이션 1 위 업체인 '배달의 민족'은 최근 자영업자에 대한 수수료 부과 방식을 '정액제'(월 8 만 8000 원)에서 '정률제'(주문 1 건당 5.8%)로 바꿨다가 여론의 뭇매를 맞고 있다. 소상공인연합회는 "대부분의 소상공인은 엄청난 폭의 (수수료)인상을 감내해야 한다"고 반발하고 있다. 급기야 지난해 말 업계 2 위 업체인 '요기요'와의 합병 발표 이후 '독과점의 횡포'(합병 시 시장점유율 약 90%)가 현실화됐다는 비판마저 감수해야 할 처지에 놓였다. 이용자 편의 중시라는 변화의 파도에도 잘 올라타야 침몰의 위기에서 벗어날 수 있다는 점을 명심해야 한다.

[출처 : 한경 경제용어사전, 서울 신문(장세훈 논설위원)]



## 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)