

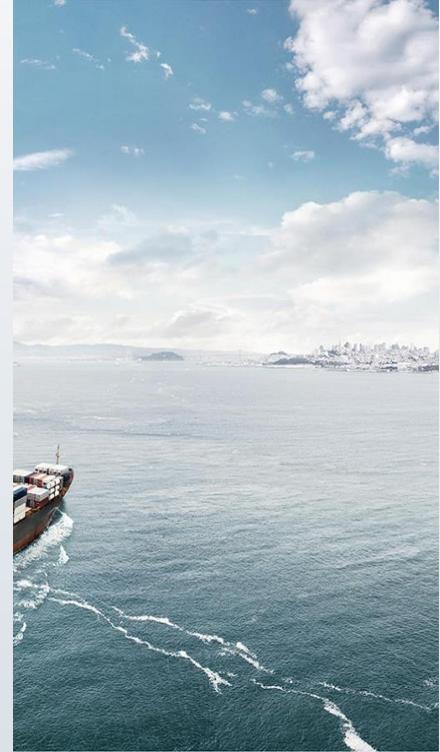


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.303

Updated June 16, 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. “벌크 해운 최악 벗어났다”...발틱운임지수(BDI) 코로나 前 수준 회복

세계 해운 상황을 나타내는 지표 중 하나인 발틱운임지수(BDI)가 반등을 시작했다. 불과 한 달 전만 해도 400 이하에 머물렀던 BDI는 최근 코로나 사태 이전 수준인 900 이상으로 치솟았다. 해운 업계에선 "본격적인 회복 단계에 진입했다"는 반응이 나온다.

15일 블룸버그에 따르면 지난 12일 기준 BDI 지수는 923을 기록했다. 이는 이전 거래일보다 10.01% 상승한 수치다. BDI는 철광석, 석탄, 곡물 등 포장하지 않은 화물을 취급하는 벌크선의 운임 지수다. 원자재 물동량에 따라 민감하게 반응하기 때문에 세계 경제 동향을 가늠하는 선행지수 중 하나로 꼽힌다.

BDI는 불과 지난달까지만 해도 바닥을 모르고 추락했다. 당시 BDI는 해운업계 최대 불황으로 꼽혔던 2016년 9월 이후 처음으로 400 이하까지 떨어졌다. 코로나가 동아시아뿐 아니라 미국과 유럽, 인도 등으로 확산하면서 세계 경제가 일시적으로 침체됐고, 원자재 물동량이 줄어들었다. 설상가상 철광석 주요 생산국인 브라질과 호주가 폭우와 사이클론 피해를 입어 철광석 운반선 수요도 대폭 줄었다. 당시 해운업계에선 "보릿고개가 2분기까지 이어질지도 모른다"는 우려 섞인 목소리가 나왔다.

그랬던 BDI는 반전을 시작했다. 지난달 14일 393까지 떨어졌던 BDI는 12일 만에 500까지 올랐고, 이후 6일 만에 재차 600까지 치솟았다. 이어 최근 900을 돌파하면서 한 달 사이에 두 배 이상 올랐다. BDI가 900 이상까지 오른 것은 지난 1월 3일 이후 처음이다. 코로나 사태 이전 수준까지 회복한 셈이다.

해운 업계는 BDI가 오르기 시작한 배경으로 중국의 경기 부양책을 꼽았다. 최근 중국 정부는 경기 부양책으로 철도, 고속도로, 교각 등 인프라 건설 프로젝트를 내놓았고, 자연스레 철광석 등 원자재에 대한 수요가 급격히 늘어났다. 지난 4월 중국의 철광석 수입은 지난해 같은 기간보다 18% 늘어난 것으로 집계됐다. 중국 내 철광석 비축량이 4년 만에 최저 수준에 달했다는 분석도 나왔다.

한 투자증권 애널리스트는 "중국이 올해 2번의 금리 인하를 단행했으며 양회에서 재정적자 규모를 지난해보다 1조위안 확대했다"며 "지방정부의 인프라 투자용 특수목적채권 발행액도 3조 7500억위안으로, 작년보다 1조 6000억위안 늘렸다. 이러한 중국 정부의 부양책은 결국 인프라 투자로 이어지면서 벌크화물 물동량 증가를 이끌 것"이라고 분석했다.

I . ISSUE & TREND

BDI의 핵심 구성 요소인 케이프사이즈(18만톤급) 대형 벌크선 운임도 크게 올랐다. 해양수산개발원에 따르면 6월 첫째 주 케이프사이즈 주간평균 운임은 5월 마지막주보다 46.8% 늘어난 5322달러를 기록했다. 해양수산개발원은 중국이 알루미늄 원료인 보크사이트를 아프리카 기니에서 대량으로 수송하면서 운임이 급등한 것으로 분석했다. 중국은 올해 1월부터 5월까지 월평균 31척의 케이프사이즈 선박을 통해 기니에서 보크사이트를 수송했다고 한다.

아울러 중국이 캐나다에서 철광석을 수입해오는 비중도 늘어나면서 케이프사이즈 벌크선 운임을 높였다. 캐나다 동부에서 중국으로 움직이는 항로는 케이프선이 철광석을 수송하는 주요 항로 중 하나다. 특히 항해거리가 가장 길어 톤-마일 수요 증가에 기여하고 있는 것으로 분석된다.

다만 브라질과 미·중 무역갈등이 뇌관으로 꼽히고 있다. 주요 철광석 생산국인 브라질은 최근 코로나로 발레 지역 광산을 폐쇄했는데, 이곳의 철광석 생산량이 세계 시장의 약 2%에 달한다. 이 때문에 최근 철광석 가격은 지난해 8월 이후 9개월 만에 톤당 100달러를 돌파했다.

미국과 중국 간 무역전쟁도 문제다. 물동량 감소를 우려한 화주들이 운송 계약 체결에 적극적으로 나서지 않을 수 있기 때문이다.

한 국내 벌크선 업계 관계자는 "현재로서는 케이프사이즈 벌크선 운임의 등락 폭이 너무 크기 때문에 선불리 회복세라고 판단하기는 조심스럽다"며 "코로나 등 아직 변수가 해소되지 않았기 때문에 시장을 예의주시하고 있다"고 설명했다.

2. 글로벌 해운사, 선박 교체 본격화...중형조선소에 기회올까

글로벌 해운사인 머스크탱커스가 선대 교체 속도를 높이고 있다. 선박 25척을 대량 매각하면서 신조선 발주로 이어질 수 있다는 관측이 나온다. 국내 중형조선소가 일감을 확보할만한 기회가 될지 주목된다.

14일 외신과 관련업계 등에 따르면 덴마크 머스크 계열사 머스크탱커스가 11만톤급 LR2 탱커 10척과 5만톤급 MR 탱커 15척 등 총 25척 매각을 시도하고 있다.

선사는 지난해부터 선박 매각을 추진해왔다. 지난해 15척을 매각한데 이어 올 4월에도 지난 2004년 건조된 MR 탱커 1척을 추가로 정리했다. 이번에 매각하려는 선박에는 2005년 건조된 선박이 포함된 것으로 알려졌다.

I . ISSUE & TREND

선사가 선박 매각에 나서는 것은 선대 교체 속도를 높이려는 것으로 풀이된다. 선사는 지난 2017년 중국 조선소 DSIC에 LR2 탱커 10 척을 발주한 있다. 이중 3 척은 이미 인수한 상태다. 환경 개선 목적도 있는 것으로 보인다. 선사는 지난 1월 디지털 솔루션 개발을 시작했다. 선박 이산화탄소 배출량 감축과 운항 효율성 향상을 목표로 하고 있다.

영업 경쟁력 강화에도 힘쓰고 있다. 지난해 10월 머스크탱커스와 곡물메이저 카길은 MR 탱커를 공동운항하는 풀(POOL)을 결성했다. 각 사가 공동운항기로 한 선박 규모는 각 44 척, 20 척이다. 풀은 선사들이 영업력 향상을 위해 선대를 공동으로 운영하는 것을 말한다. 올 3월에는 노르웨이 팀탱커스와의 풀을 형성했다. 머스크탱커스가 공격적으로 선대 확장에 나서면서 2018년 160척이던 선대 규모는 225척으로 늘었다. 노후선 매각과 함께 선박을 빠르게 늘리고 있다. 선사는 여기서 그치지 않고 보유 선대를 300척까지 늘릴 계획이다.

이렇다 보니 선대 교체가 신조선 발주로 이어질 수 있다는 기대감도 나온다. 국내에는 대한조선이 LR2 탱커를 건조하며 MR 탱커는 현대미포조선과 대선조선, STX 조선해양 등이 주력으로 한다.

물량이 나온다면 중국과 경쟁할 가능성이 높다. 조선업계 관계자는 "최근 중국이 상당히 공격적으로 수주전에 참여하고 있다"면서도 "선사의 주력 선종은 국내에서 건조할 수 있다. 발주가 나오면 국내 중형조선소가 수주할 가능성이 있다"고 말했다.

3. 아태·미국서 선박안전관리등급 '우수' 획득..."국적선 해운활동 활성화"

해양수산부(장관 문성혁)는 우리나라가 오는 7월 1일 아시아·태평양지역과 미국지역에서 선박안전관리 '우수' 등급을 획득한다고 8일 밝혔다.

아태지역 항만국통제협약체와 미국은 담당지역 내에서 최근 3년간의 선박 점검결과 등을 분석해 매년 국가별 선박안전관리 등급을 발표한다.

아태지역은 선박안전관리등급을 ▲우수(WHITE) ▲중간(GREY) ▲불량(BLACK)으로 구분하고 있다. 미국은 우수국가를 '선박안전관리우수증서'(QUALSHIP 21)로 지정하고 있다.

I . ISSUE & TREND

우리나라는 이들 2 개 지역 외에 오는 7 월 1 일 발표될 유럽에서도 '우수' 등급을 받을 것으로 예상하고 있다.

국가별 선박안전관리 등급이 높으면 해당 국가에서 우리나라 선박에 대한 항만국통제 점검 주기가 연장되고, 점검 강도도 낮아진다. 반면, 안전관리 수준이 중간(GREY) 이하이거나 선박안전관리우수증서 자격을 상실한 경우에는 점검 주기가 짧아지고 강도가 강화된다. 자칫 출항정지라도 당하게 되면 선사 운항·영업비용 부담이 늘어난다.

우리나라는 아태지역에서 2003 년 이후 현재까지 우수국가 지위를 유지하고 있다. 다만, 미국에서의 선박안전관리우수증서 자격은 2016 년에 국적선 1 척이 화재차단용 연료탱크 밸브장치 고장으로 출항정지를 당해 지난해 자격이 상실됐다.

이에 해수부는 국적선 안전관리 강화 대책을 마련해 시행하는 등 우수등급 회복을 위해 노력해 왔다. 지난해에는 미국에서 단 한 건의 중대결함 지적도 받지 않으면서 선박안전관리우수증서 자격을 재획득하게 됐다.

김민중 해수부 해사안전국장은 "선박의 안전을 지키는 것은 그 어떤 것보다 우선돼야 한다"며 "세계 주요 지역에서 우리나라가 선박안전관리 우수국가 지위를 계속 유지할 수 있도록 최선을 다하겠다"고 말했다.

4. 이라크 석유장관 "하반기 유가 배럴당 40 달러 넘을 것"

이라크 신임 석유장관은 14 일(현지시간) 올해 하반기 국제 유가가 배럴당 40 달러를 넘어설 것이라는 전망을 내놨다.

국제유가 기준물인 8 월 인도분 브렌트유는 지난 12 일 런던 ICE 선물거래소에서 18 센트(0.5%) 상승한 배럴당 38.73 달러에 마감한 바 있다.

14 일(현지시간) FX 스트리트, 로이터통신 등에 따르면 이흐산 압둘 자바르 이스말리는 이날 현지 방송과 인터뷰에서 "하반기 유가가 배럴당 40 달러를 넘을 것으로 예상된다"면서 이같이 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

그는 이라크가 석유수출국 플러스(OPEC+) 합의를 준수하기 위해 6 월 한달간 하루 280 만배럴의 원유를 수출할 것이라고도 예고했다.

아울러 이를 위해 쿠르드 자치정부에도 하루 최대 37 만배럴만 수출해줄 것도 요청했다고 전했다. 그는 외국 석유기업 중 한 곳을 제외하고 모두 감산에 동의했다고도 부연했다.

석유수출국기구(OPEC)와 OPEC 비회원 산유국 연합체인 OPEC+는 지난 6 일 긴급 화상회의에서 국제 유가 안정을 위해 다음달에도 하루 970 만배럴을 감산하기로 합의했다.

당초 OPEC+는 5 월 1 일부터 6 월말까지 하루 970 만배럴, 7 월부터 연말까지 하루 770 만배럴, 다음해 1 월부터 4 월까지 하루 580 만배럴 등으로 감산폭을 단계적으로 축소할 예정이었다.

이라크는 지난 6 일 회의에서 5 월 감산 합의를 준수하지 못해 다음달말까지 미이행분을 감산하기로 합의했다.

이라크는 당시 자국에서 석유 채굴사업을 진행 중인 외국계 기업과 맺은 기존 계약, 쿠르드 자치정부의 내부합의 지연 등 이유로 이를 지키지 못했다고 해명한 바 있다.



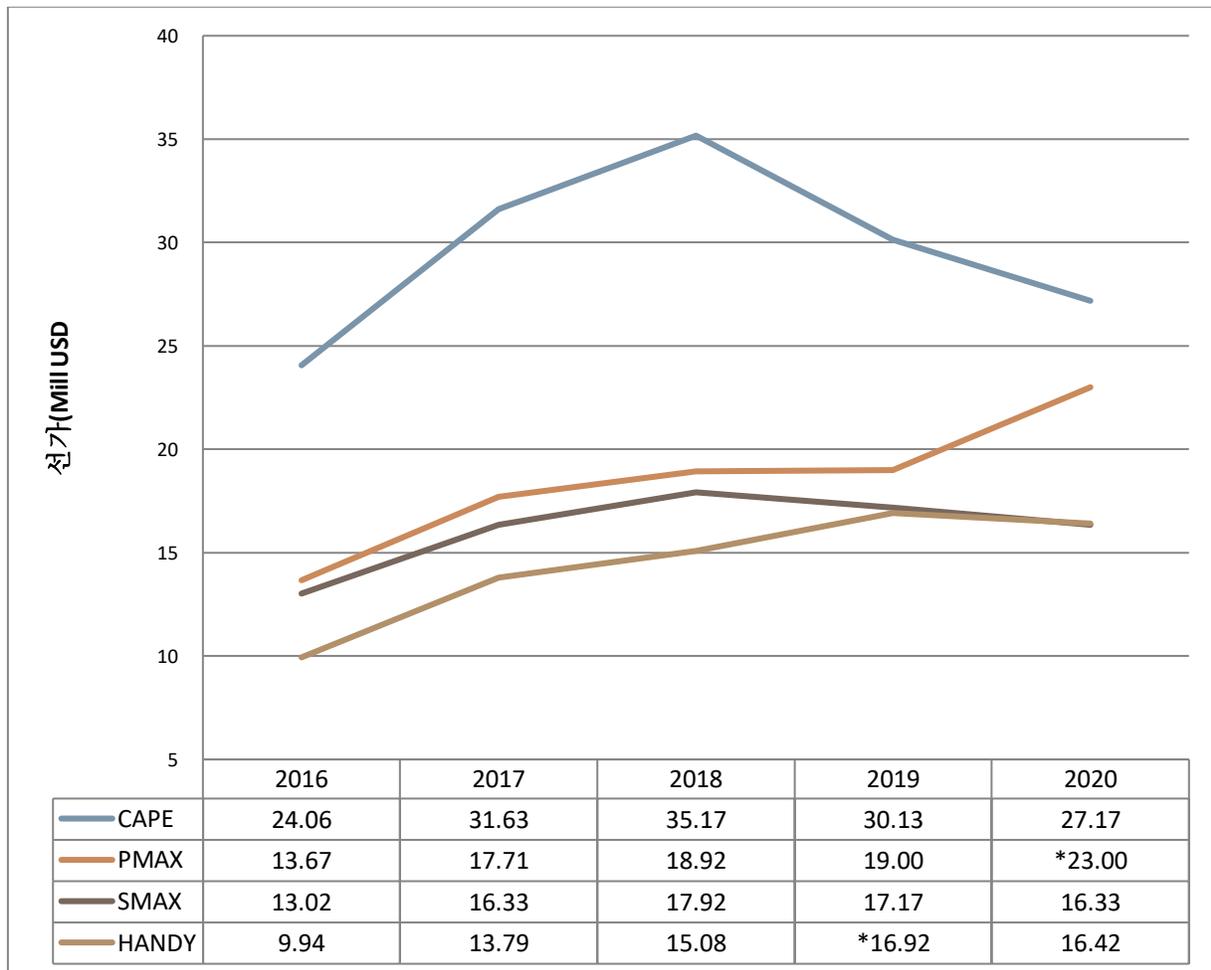
II . BULK CARRIER

(◆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	27.17
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.82%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.00
<small>*19년까지는 76K 기준</small>	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.05%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.33
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-4.85%
Handysize 37K	9.94	13.79	15.08	*16.92	16.42
<small>*18년까지는 32K 기준</small>	-23.32%	38.78%	9.37%	12.18%	-2.96%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

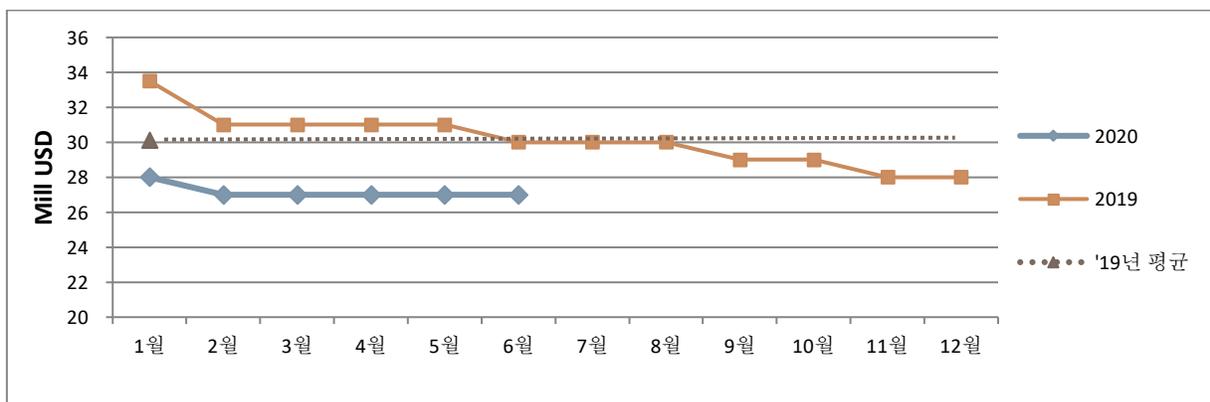




II . BULK CARRIER

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	27.00	27.00	27.17
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-12.9%	-10.0%	-9.8%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00	23.00	23.00	22.50	23.00
		전월대비	23.7%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%	-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%	21.1%	21.1%	18.4%	21.1%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50	16.50	16.00	15.50	16.33
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%	0.0%	-3.0%	-3.1%	-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%	-2.9%	-5.9%	-8.8%	-4.9%
HANDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.00	16.42	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-3.2%	-	
	전년대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-8.8%	-11.8%	-3.0%	
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	

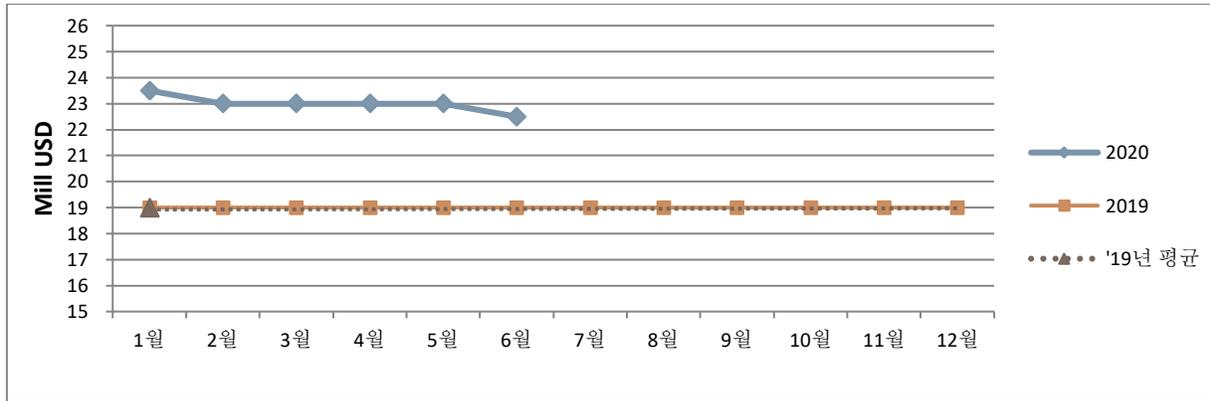
□ Cape



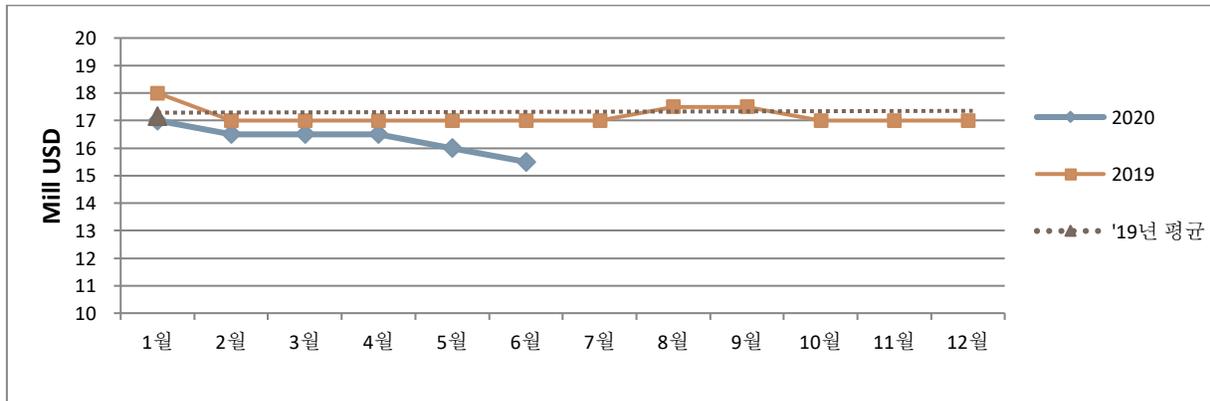


II. BULK CARRIER

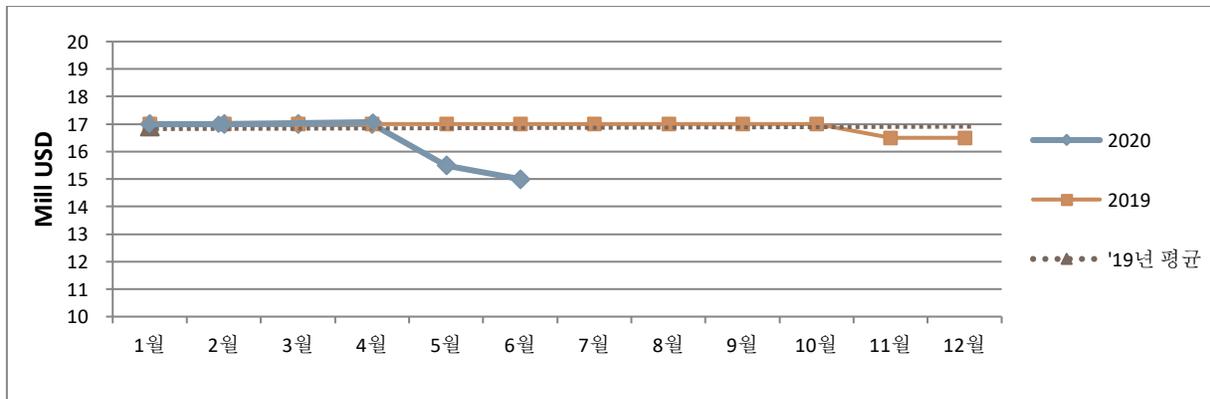
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE AGNES	181,458	2010	JAPAN	B&W		18	Japanese buyer, SS/DD due Nov '20, BB scheme
BC	JP MAGENTA	88,174	2005	JAPAN	B&W		8.2	Greek buyer
BC	WESTERN MONACO	82,000	2019	CHINA	B&W		18	Undisclosed buyer
BC	SAMATAN	74,823	2001	CHINA	B&W		4.8	Undisclosed buyer
BC	ATLANTIC EAGLE	74,085	2001	KOREA	B&W	C 4x30t	7.5	Far Eastern Buyer
BC	DIVINEGATE	61,000	2019	CHINA	SULZ	C 4x30.5t	22.8	Japanese buyer
BC	BRAVO V	56,971	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	6.5	Undisclosed buyer
BC	ARAGONIT	56,757	2012	CHINA	B&W	C 4x36t	8.1	Undisclosed buyer
BC	MARATHA PRIDE	37,221	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	8.9	Greek buyer
BC	ALMENDRO	32,662	2003	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	4.4	Undisclosed buyer
BC	PACIFIC JASMINE	25,159	2010	JAPAN	HANSH	C 4x30.7t	5.7	Undisclosed buyer



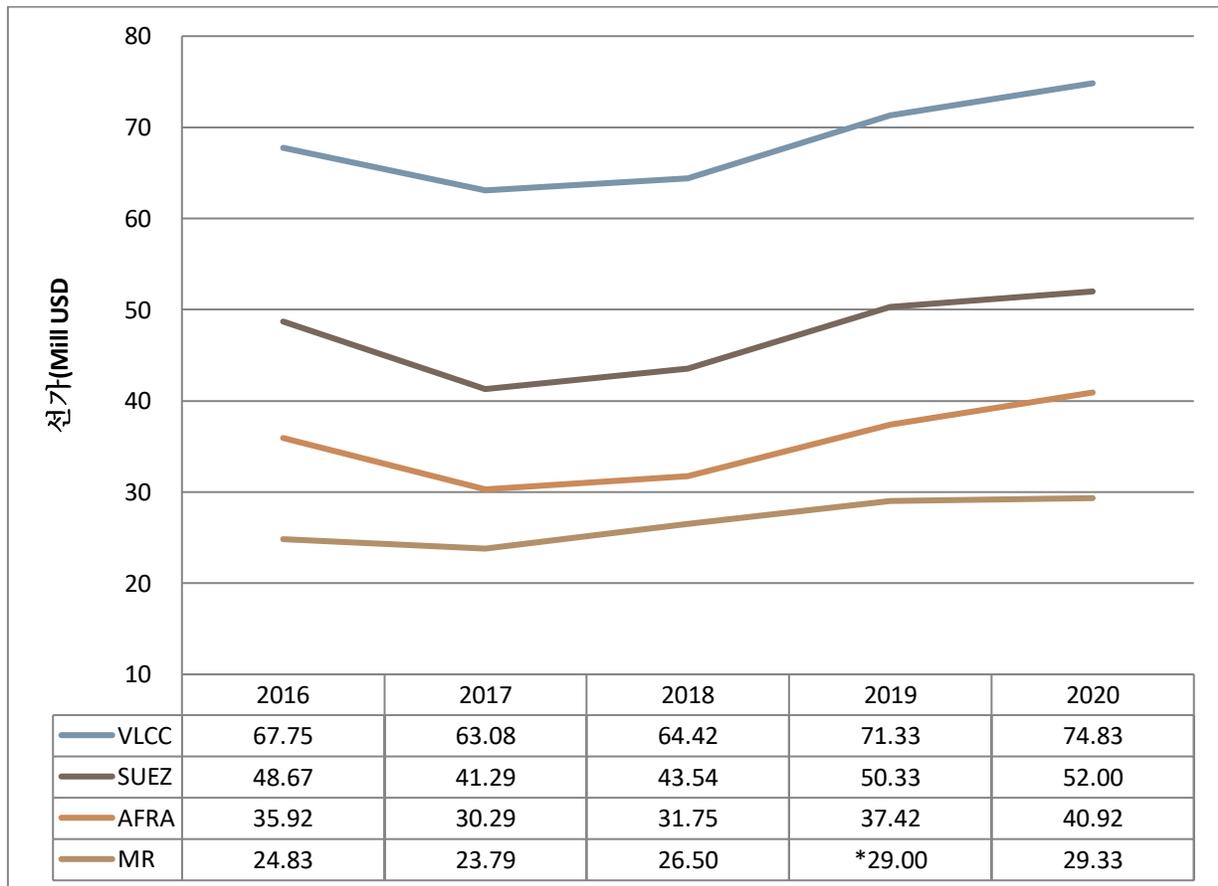
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	74.83
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	4.91%
Suezmax 160K	48.67	41.29	43.54	50.33	52.00
	-18.34%	-15.15%	5.45%	15.60%	3.31%
Aframax 105K	35.92	30.29	31.75	37.42	40.92
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	9.35%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	29.33
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	1.15%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

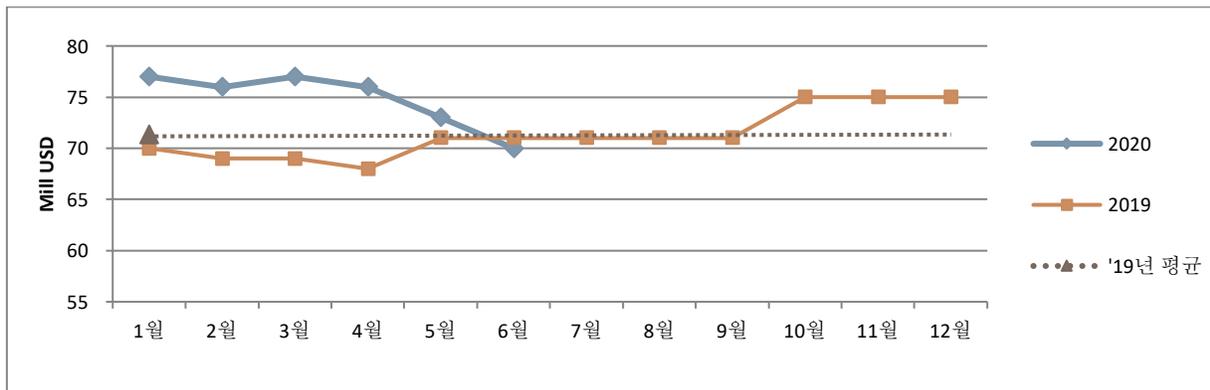




III. TANKER

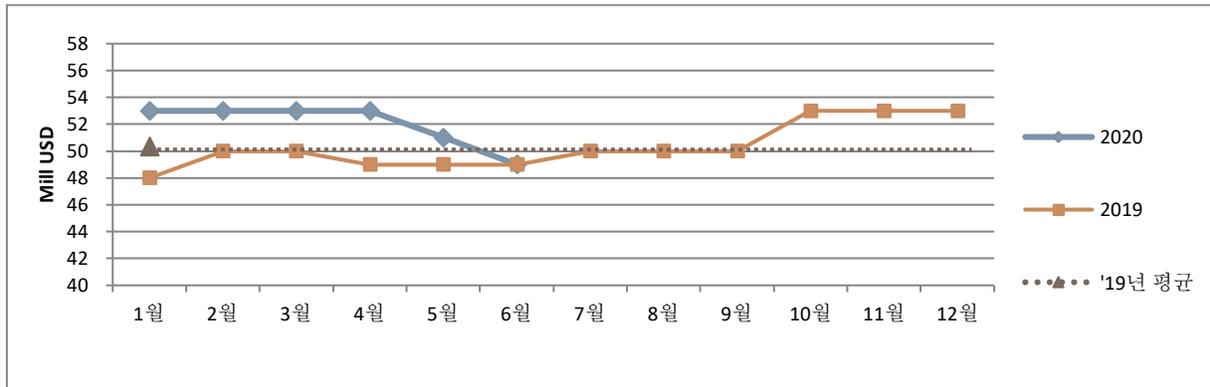
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00	76.00	73.00	70.00	74.83
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%	-1.3%	-3.9%	-4.1%	-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%	11.8%	2.8%	-1.4%	4.9%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00	53.00	51.00	49.00	52.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.8%	-3.9%	-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%	8.2%	4.1%	0.0%	3.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50	42.50	40.00	37.00	40.92
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-5.9%	-7.5%	-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%	21.4%	14.3%	0.0%	9.4%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00	30.00	28.00	26.00	29.33
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%	-3.2%	-6.7%	-7.1%	-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%	7.1%	0.0%	-10.3%	1.1%
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

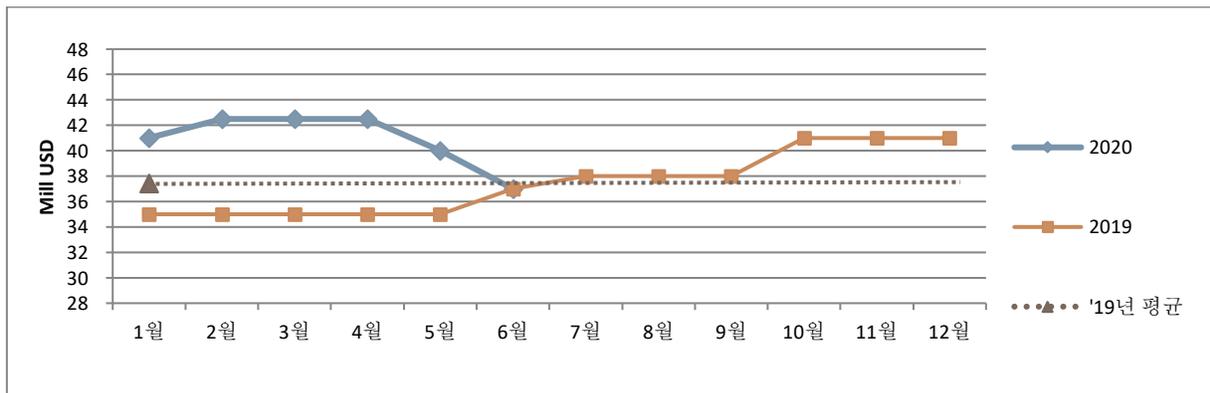


III. TANKER

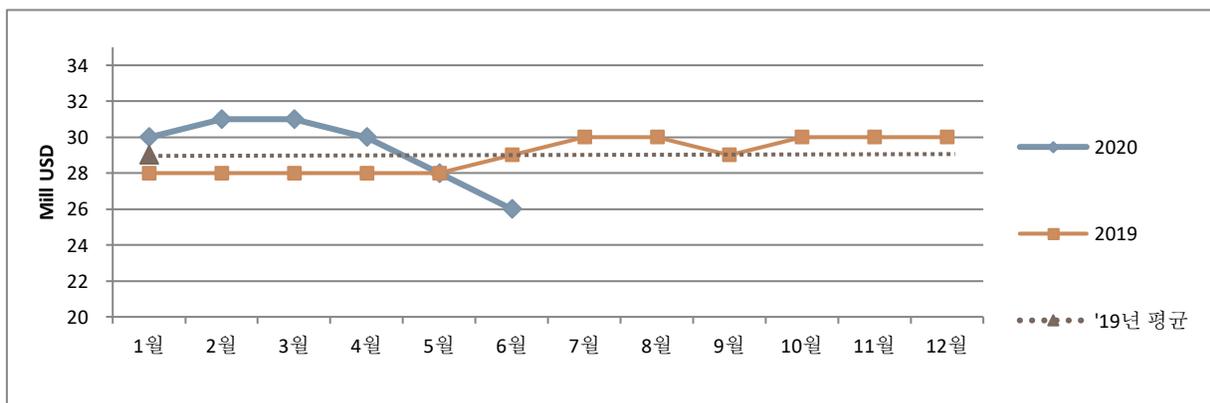
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SILVER SUN	105,300	2001	JAPAN	SULZ		11.5	Undisclosed buyer
TANKER	PREM MALA	47,004	2000	JAPAN	B&W		4	Auction sale, Middle Eastern buyer. ss overdue
OIL /CHEM	PORTMAN	47,363	1998	CROATI A	B&W	3	5	Chinese buyer, SS/DD Due
OIL /CHEM	HANSON	44,900	1997	KOREA	B&W		5	Chinese buyer, DD Due
OIL /CHEM	ASKVIKEN	12,400	2005	KOREA	B&W	2&3	3.5	UAE buyer
LPG	BUENA VENUS	3,169	2006	JAPAN	B&W		xs 7.5	Indonesian buyer (Cipta Samudera)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

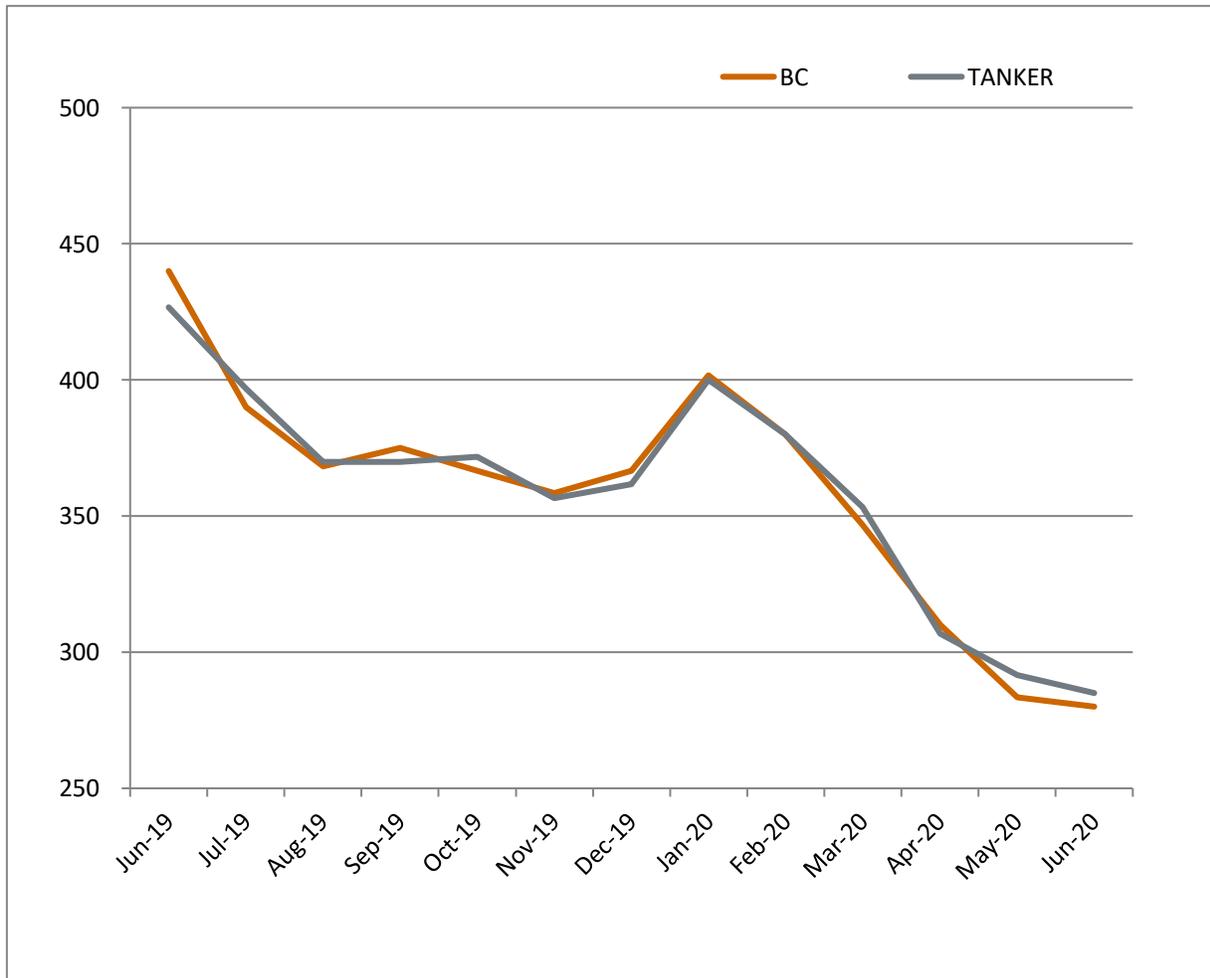


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 6 월	2020 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	336.11	-15.2%	426.67	285.00	-2.3%	-33.2%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	333.61	-16.3%	440.00	280.00	-1.2%	-36.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



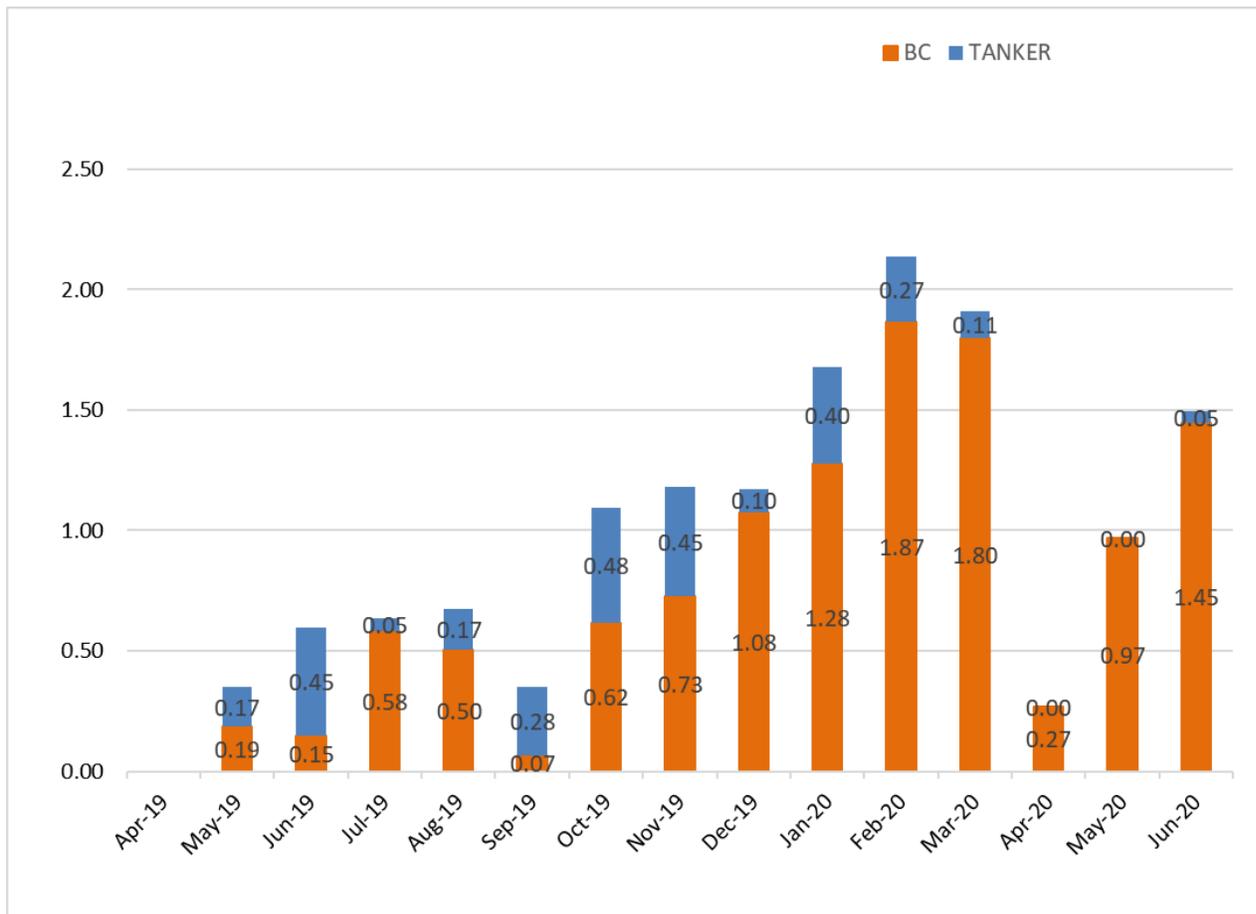


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적			2019 년 6 월		2020 년 6 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	3.54	97	0.83	23.5%	36	37.1%	0.17	6	0.05	-71.7%	1	-83.3%
BC	7.45	116	7.62	102.4%	65	56.0%	0.19	13	1.45	681.6%	6	-53.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

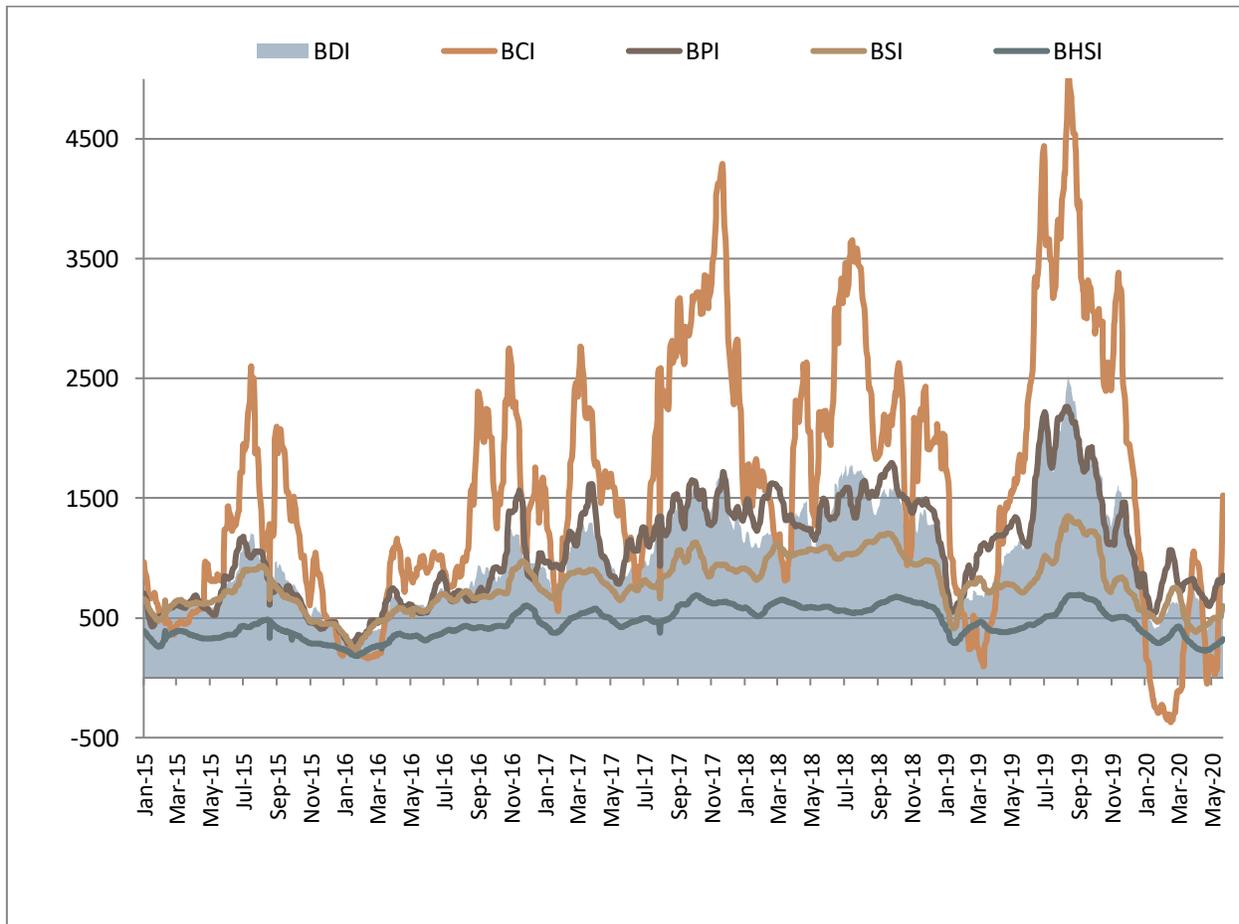
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	PACIFIC GARNET	277,047	43,000	1995	KOREA	B&W	292	BAGLADESH
BC	IRIS EXPRESS (chip carrier)	43,003	9,508	1990	JAPAN	MITSU	303	BANGALDESH, Old sale
CONT	KURE	84,900	33,100	1996	DENM ARK	B&W	318	INDIA



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-06-12	2020-06-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	923	504	▲419.00	2518	290
BCI	1523	46	▲1,477.00	5043	-372
BPI	852	754	▲98.00	2262	282
BSI	575	500	▲75.00	1351	243
BHSI	315	271	▲44.00	692	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	238.50	▼-11.50	231.00	▼-10.50	218.50	▲11.00
MGO	348.00	▲20.00	317.50	▼-1.50	330.00	▲2.00
LSMGO	342.00	▲9.50	317.00	▼-5.00	-	-
VLSFO	306.00	▼-0.50	270.00	▼-7.00	283.00	▲4.00

❖기준일 : 6 월 12 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-06-12	2020-06-05	CHANGE
미국 달러	1192.80	1217.40	▼-24.60
일본 엔(100)	1116.91	1114.89	▲2.02
유로	1347.21	1380.65	▼-33.44
중국 위안	168.84	170.80	▼-1.96

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 워크셰어링 (work-sharing)

노동자들의 임금을 삭감하지 않고 고용도 유지하는 대신 근무시간을 줄여 새로운 일자리를 만들어 가는 제도

[출처 : 두산백과]

[관련기사] 코로나발 실업 대란에 '워크셰어링'이 뜬다

신종 코로나바이러스 감염증(이하 코로나 19)으로 고용시장에 한파가 불어 닥친 가운데 '워크셰어링 (WORK SHARING, 일자리 나누기)'이 대량 실업 사태의 대안으로 떠오르고 있다.

8 일(현지시간) 니혼게이자이신문에 따르면 코로나 여파로 실업 대란이 일고 있는 미국과 유럽에서 '워크셰어링'이 뜨고 있다. 워크셰어링은 1 인당 근로시간을 줄여 근로자 해고를 방지하는 것으로 일자리 나누기를 뜻한다.

미국에서는 전례 없는 워크셰어링 바람이 불고 있다. 코로나 국면에서 워크셰어링 신청 건수가 급격히 증가해 100 만 건을 돌파했다. 이는 금융위기 직후인 2009 년의 3.5 배에 해당하며 1995 년 이후 연간 사상 최대 규모다.

워크셰어링 돌풍은 이 제도가 고용주와 근로자에게 '누이 좋고 매부 좋은' 정책이라서다. 미국에서는 지난 3 월 역대 최대 규모인 2 조 2000 억 달러(약 2635 조 1600 억 원)의 경기부양책, '케어스법안(CARES ACT)'이 통과되면서 워크셰어링이 활발해졌다. 케어스법안은 기업의 고용 유지를 전제로 한 것으로, 근로 시간이 줄어 임금이 감소한 근로자에게 주당 600 달러의 실업수당을 제공하도록 했다. 근로자는 주(州)에서 실업수당을 따로 받을 수 있어 두둑한 실업수당을 챙길 수 있다.

예를 들어 주당 1000 달러를 받던 근로자가 워크셰어링 프로그램을 신청하고 근무 시간을 줄여 주당 700 달러를 받을 경우, 케어스법에 따라 연방정부로부터 주당 600 달러의 실업수당을 받게 된다. 또 주에서도 실업수당을 따로 받게 되는데, 주마다 기준은 다르지만 평균인 108 달러로 가정하면 총 1408 달러를 받게 된다. 로웰 테일러 카네기멜론대학 경제학 교수는 "수지 맞는 일"이라고 평가했다. 고용주 입장에서도 남는 장사다. 워크셰어링으로 비용을 절감하고 고용을 유지할 수 있다는 장점이 있다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

이에 워크셰어링은 민간과 공공 영역에서 모두 붐이다. 미국 LA 타임스 노조는 5월 일자리 나누기를 도입하기로 사측과 합의했다. 사측은 광고 수입 감소로 경영이 악화해 인력 구조조정을 검토하고 있었고, 마침 노조가 워크셰어링을 제안하자 이를 받아들였다. 400명 이상의 직원이 8월까지 근무 일수를 주 5일에서 4일로 하루 줄이는 대신 급여를 20% 깎기로 했다. 이로써 사측은 200만 달러 이상의 비용을 절감할 수 있게 됐고 직원 80명 이상이 해고를 면했다.

미시간주도 약 3만 1000명의 국가 공무원을 대상으로 일자리 나누기를 실시해 7월 말까지 8000만 달러의 비용을 줄일 예정이다. 최근 동부 버지니아주까지 워크셰어링에 합류하면서 총 28개 주로 늘어났다.

1980년대부터 워크셰어링을 실시한 유럽은 선구자 격이다. 독일 한스자이델재단에 따르면 4월 말까지 프랑스 1130만 명, 독일 1010만 명이 워크셰어링을 신청했다. 유럽 전역으로 범위를 넓힐 경우 5000만 명에 이른다.

금융위기 당시 일자리 나누기로 신속한 경제 회복을 경험한 독일은 이번에도 신청자 수가 전체 취업자의 30%에 육박하고 기업 수만 해도 70만 개를 넘어선다.

한편, 과제도 있다. 장기화할 경우 자원 고갈 및 재정 악화를 초래할 수 있다. 또 구조조정을 통해 생산성이 낮은 분야에서 성장성이 높은 영역으로의 인력 이동 움직임을 늦출 수도 있다. 이에 대해 전문가들은 워크셰어링 기간에 노동시간 단축 대상이 된 근로자들의 직업 훈련을 추진하는 것이 중요하다고 조언한다.

[출처: 이투데이]



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)

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)