

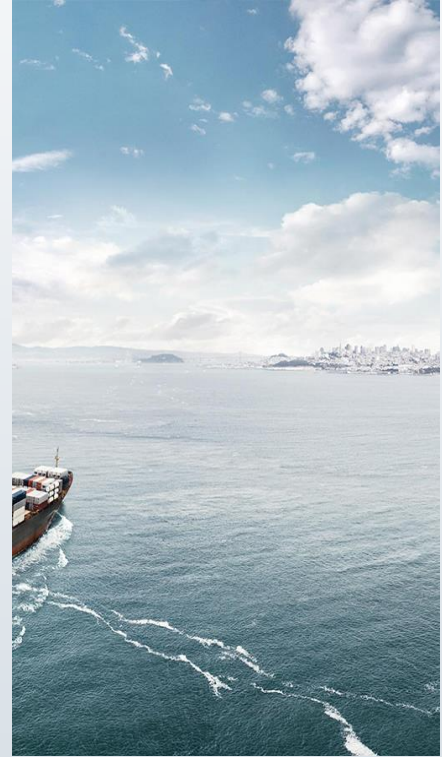


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.335

Updated February 2, 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	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
STL News & Information	20
Contact Information	22

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

I. ISSUE & TREND

1. 해수부, LPG 연료 선박 한국선급 검사규정 최종 승인

해양수산부는 액화석유가스(LPG)를 연료로 사용하는 선박에 대한 한국선급의 검사규정을 최종 승인했다고 1 일 밝혔다.

검사규정은 선박의 구조부터 설계, 재료, 배치, 제어장치, 안전설비 등에 대한 기준과 요건을 다뤘다.

정부는 세계적 선박 환경규제 강화에 대응해 지난 2018 년 친환경선박법을 제정하고 지난해 1 월부터 시행했다. 7 월에는 '친환경선박 신시장 창출 사업'을 한국판 뉴딜사업으로 선정해 개발과 보급 활성화에 주력했다.

대표적인 친환경 연료인 LNG 는 공기보다 가벼워 폭발 등 사고로부터 비교적 안전하다. 화물탱크를 통해 자연적으로 발생한 증발가스를 재사용할 수 있어 수요가 증가했다. 이러한 추세를 따라 LNG 를 사용하는 선박의 건조기준은 국제협약과 국내 규정을 통해 이미 마련됐다.

이후 기술의 발달로 LPG 등 안전성이 확보된 친환경 연료에 대한 수요가 증가했고 LNG 와 동등한 안전수준이 보장될 경우 다른 가스를 선박의 연료로 사용할 수 있도록 국제협약이 개정됐다.

이에 해수부는 지난해 12 월 LPG 등도 선박연료로 사용할 수 있도록 법적 근거를 마련하고 특성을 고려한 한국선급의 검사규정을 최종 승인했다.

LPG 선박의 검사규정은 LNG 선박과 동등한 수준의 설비요건은 물론 공기보다 무거운 LPG 특성을 고려해 통풍장치나 가스탐지장치를 바닥과 가까운 곳에 배치하도록 했다. 배기가스에서 태워지지 않은 연료에 불이 붙지 않도록 배기가스 온도를 불이 붙는 온도 이하로 유지하고 감시장치를 의무적으로 설치하도록 했다.

친환경연료 LPG 는 가장 많이 사용되는 벙커 C 유와 비교해 질소산화물, 황산화물, 미세먼지를 약 80~90%, 온실가스를 13~18% 감소시키는 효과가 있다. 벙커 C 유보다 연간 5.5%의 연료비 절감 효과가 있어 환경 개선과 더불어 경제적 효과도 볼 수 있을 것으로 기대된다.

I. ISSUE & TREND

최종욱 해수부 해사산업기술과장은 "세계적으로 환경규제가 강화됨에 따라 해운업계가 친환경 가스선박 보급을 확대할 것으로 전망한다"며 "LPG 선박 건조기준 마련으로 국내 해운선사의 발주 또한 늘어나 친환경선박 보급에 도움이 될 것으로 기대한다"고 말했다.

해수부는 향후 친환경선박의 개발과 보급이 원활하게 이루어질 수 있도록 LPG 선박뿐만 아니라 또 다른 친환경 연료인 메틸·에틸 알코올과 수소연료전지 선박에 대한 검사규정도 마련할 계획이다.

2. 유럽연합, 운임급등 조사 안한다

유럽연합 집행위원회(EC)는 유럽 화주단체가 컨테이너 운임이 왜 급등했는지 조사해 달라는 요구를 거부했다.

유럽화주협회(ESC)와 유럽국제물류주선업체(포워드) 단체(CLECAT)는 EC 가 현 시점에서 컨테이너 운임을 조사할 만큼 문제가 있지 않다고 화주단체에 통보했다고 밝혔다.

화주단체는 EC 의 이 같은 입장에 불만을 드러냈다. 이들은 컨테이너선 서비스 중단이 늘고 정시 도착률도 50% 수준으로 떨어지는 등 서비스 수준의 저하가 두드러지고 있다고 주장했다. 서비스 품질 저하에도 컨테이너 운임은 비정상적으로 상승했다는 설명이다.

특히 일부 현물(스팟) 운임은 20 피트 컨테이너(TEU)당 최고 1 만 6000 달러까지 상승했다고 지적했다. 구체적인 항로는 밝히지 않았지만 아시아발 영국행으로 보인다.

화주단체는 화주에서 높은 운임을 수용하고 있음에도 선사들은 추가요금 징수와 함께, 화물 선적 이월(롤오버)이 빈발하고 있다고 불만을 드러냈다.

EC 는 화주단체에 운임 조사를 하지 않는 대신 컨테이너선 항로의 현재 상황을 두고 미국 중국과 협의하는 것을 적극 검토하겠다는 입장을 덧붙인 것으로 알려졌다.

EC 와 미국연방해사위원회(FMC) 중국교통운수부 세 기관이 해운시장을 두고 회의를 한 건 2019 년이 마지막이다.

I. ISSUE & TREND

유럽당국의 이 같은 입장에도 화주의 불만은 워낙 강해 운임 문제는 다시 불거질 가능성이 높은 것으로 관측된다.

3. 철강업계, "2050 탄소중립 달성" 공동선언

온실가스 최다 배출 업종으로 꼽히는 철강업계가 정부의 2050 탄소중립 비전에 적극 동참하기로 했다.

포스코, 현대제철, 동국제강, KG 동부제철, 세아제강, 심팩 등 6 개 철강기업은 2 일 서울 포스코센터에서 열린 '그린철강위원회' 출범식에서 '2050 탄소중립 공동선언문'에 서명했다. 이날 출범한 그린철강위원회는 철강업계의 2050 탄소중립 논의를 위해 꾸려진 산학연관 협의체다.

이들 기업은 선언문에서 "혁신기술 개발과 생산구조 전환을 통해 2050 년 탄소중립 목표를 달성하겠다"며 "단기적으로는 에너지 효율 개선 등을 통해, 중장기적으로는 수소환원제철 기술 등을 개발해 탄소중립 제철소 구현을 위해 노력하겠다"고 밝혔다.

특히 철강산업 탄소배출량의 70%를 차지하는 포스코는 지난해 12 월 11 일 아시아 철강사 최초로 2050 년까지 탄소중립 달성을 선언한 데 이어 이번에도 '그린철강' 이행에 선도적인 역할을 하겠다는 의지를 밝혔다.

최 회장은 모두 발언에서 "철강 탄소중립은 철강업계가 과거에 극복해왔던 공급과잉, 보호무역주의 확산, 철강재 수입 증가 등 여러 도전과는 질적으로 다른 어려운 도전"이라며 "지속적인 투자와 혁신 기술 개발을 통해 철강산업을 '그린산업'으로 전환해 한국이 탄소중립 선도국가로 도약할 수 있게 기여하겠다"고 밝혔다.

철강업계는 탄소중립 비전을 향해 나아갈 수 있게 그린수소 및 신재생에너지 전력의 안정적 공급, 부생가스 활용 수소사업 지원, 청정에너지 사용과 자원순환 기업에 인센티브 확대 등 수소·에너지 관련 인프라 구축과 지원을 정부에 요청했다.

성윤모 산업통상자원부 장관은 행사에서 "산업계가 과감한 기술혁신과 투자에 나설 수 있게 '탄소중립 5 대 핵심과제'를 중점 추진하겠다"고 밝혔다.

I. ISSUE & TREND

정부는 자동차, 석유화학 등 업종별·분야별 민관협의체를 구성하고, '2050 탄소중립 산업대전환 비전과 전략'을 연내 수립할 예정이다.

4. 선박유 가격 회복세...정유·조선 업계 "회복 기대감"

지난해 기대에 미치지 않는 가격과 수익성으로 아쉬움을 남겼던 선박유 시장이 지난해 연말부터 조금씩 살아나고 있다. 특히 환경 규제 대응 차원에서 신성장동력으로 기대했던 저유황유 마진도 개선하는 추세여서 주목된다.

2일 한국수출입은행 해외경제연구소의 분기보고서에 따르면, 지난해 선박연료유 가격은 상반기 큰 폭의 하락세를 보이다가 3분기 이후 점진적인 회복세를 보였다.

싱가포르항 기준 전통 선박연료유인 벙커유의 월평균 가격은 2019년 말 1톤당 340.1달러에서 지난해 5월 184.5달러까지 하락했지만, 이후 4분기에만 16.9% 상승하며 12월 평균 316.4달러를 기록했다.

선박유의 하락은 해운사에는 고정비를 절감할 수 있어 호재이지만, 공급자인 정유사에게는 수익성 하락을 의미한다. 특히 정유 업계는 지난해부터 본격적으로 시행되는 환경 규제에 대응하기 위해 선제적으로 저유황유 설비 투자를 시행했으나, 낮은 수요로 기대했던 수익성을 내지 못했다. 싱가포르항 기준 저유황유의 월평균 가격 역시 2019년 말에는 626달러에 달했으나, 환경 규제 시행 이후인 지난해에는 오히려 하락해 4월에는 262.4달러까지 떨어졌다.

다행히 4분기부터는 상승 폭이 빨라지고 있다. 특히 저유황유의 가격 개선이 더 가속화하면서 유종 간 가격 차이도 커졌다. 지난해 12월 평균 벙커유 가격은 1톤당 316.4달러, 저유황유의 가격은 421.3달러로, 격차가 104.9달러로 벌어졌다.

저유황유의 수익성 개선은 동시에 선사들에게는 스크러버 등 탈황 장치에 대한 수요 증가와 노후선에 대한 수요 증가로 이어져 조선·기자재 업체에 호재로 이어진다. 지난해 저유황유의 가격이 기대보다 낮게 형성되면서 많은 선주들이 선박 교체에 대해 관망세를 유지했으나, 중장기적으로는 점진적인 교체 수요가 늘어날 수밖에 없다는 분석이다.

I. ISSUE & TREND

특히 지난해 선박연료유의 황함량 규제를 시행했던 국제해사기구(IMO)가 2023년부터 선박의 탄소 배출량을 2008년 대비 30% 감축해야 하는 에너지효율등급지수(EEXI)를 실시할 전망이어서 노후선에 대한 조치는 더 강화할 것으로 보인다.

수출입은행 해외경제연구소 연구원은 "EEXI 규제를 시행하면 노후선들이 운항 속도를 크게 감속해야 하는 만큼, 올해는 이를 준비해야 하는 중요한 시기가 될 것"이라고 전망했다.

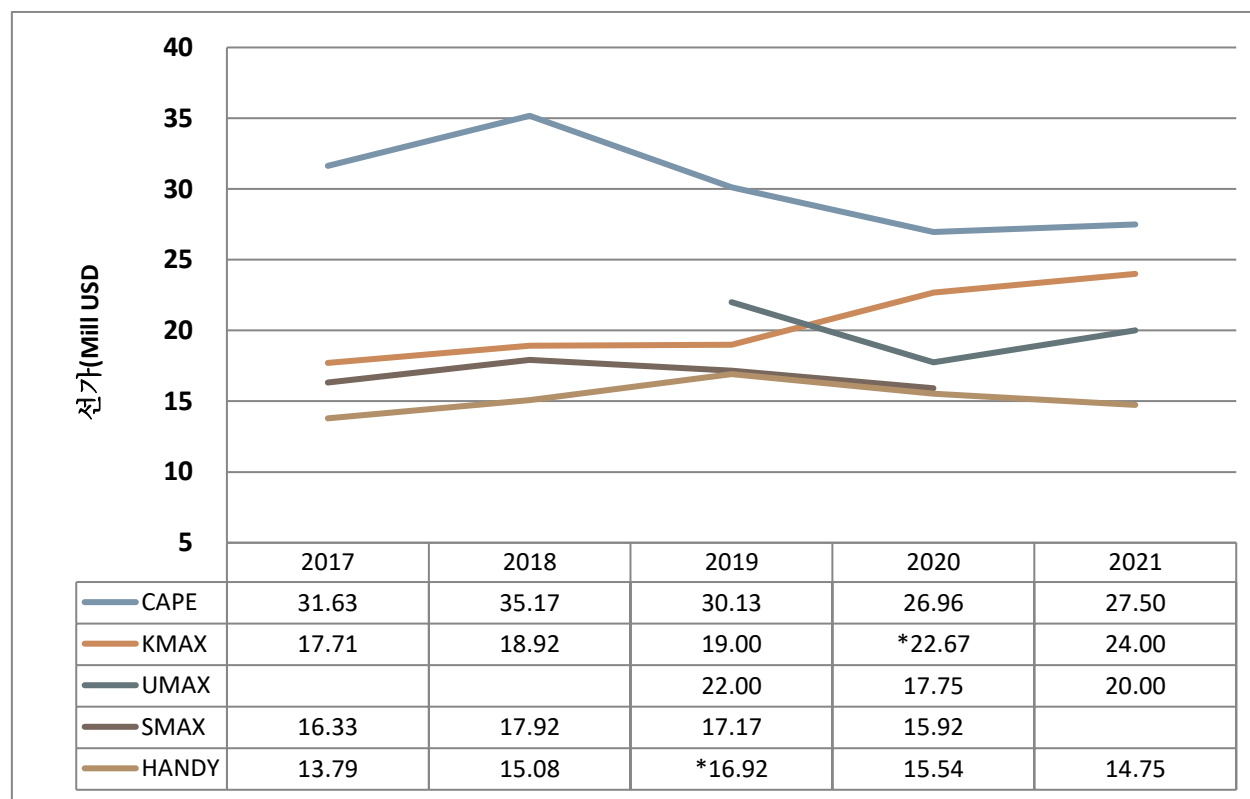
II. BULK CARRIER

(◆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	27.50
	31.43%	11.20%	-14.34%	-10.51%	2.01%
Kamsarmax 82K (*19 년까지는 76K 기준)	17.71	18.92	19.00	*22.67	24.00
	29.57%	6.82%	0.42%	19.30%	5.88%
Ultramax 60-61K (19 년부터)	--	--	22.00	17.75	20.00
	--	--	--	-19.32%	12.68%
Supramax 58K (20 년까지)	16.33	17.92	17.17	15.92	--
	25.44%	9.69%	-4.20%	-7.28%	--
Handysize 37K (*18 년까지는 32K 기준)	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

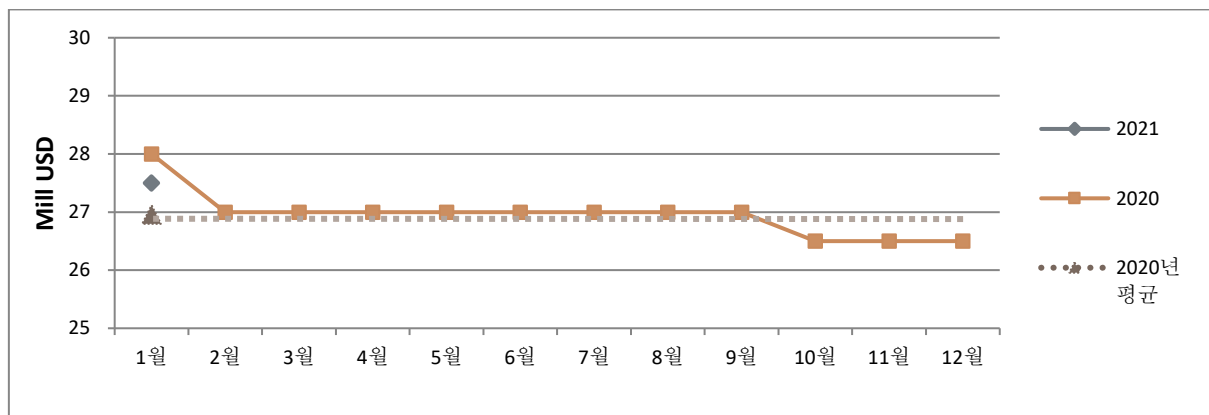
(◆선령 5 년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

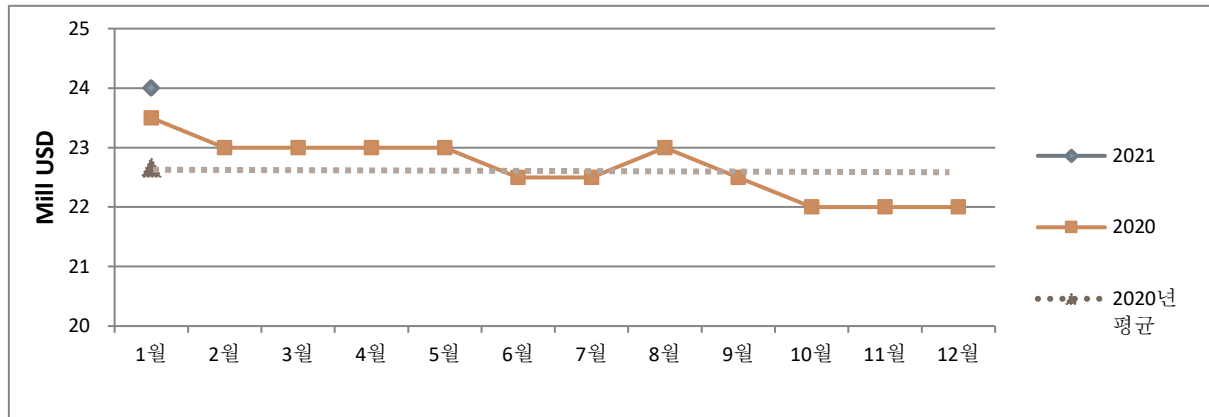
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	CAPE 180K	선가	27.50					27.50
		전월대비	3.8%					-
		전년대비	-1.8%					2.0%
	KMAX 82K	선가	24.00					24.00
		전월대비	9.1%					-
		전년대비	2.1%					5.9%
	UMAX 60-61K	선가	20.00					20.00
		전월대비	12.7%					-
		전년대비	--					-
2020	HNDY 37K	선가	14.75					14.75
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	-13.2%					-5.1%
	CAPE (180K)		28.00	27.00	27.00	27.00	27.00	26.96
	KMAX (82K)		23.50	23.00	23.00	23.00	22.50	22.67
	SMAX (58K)		17.00	16.50	16.50	16.50	15.50	15.92
	HANDY (37K)		17.00	17.00	17.00	17.00	15.50	15.54

□ Cape

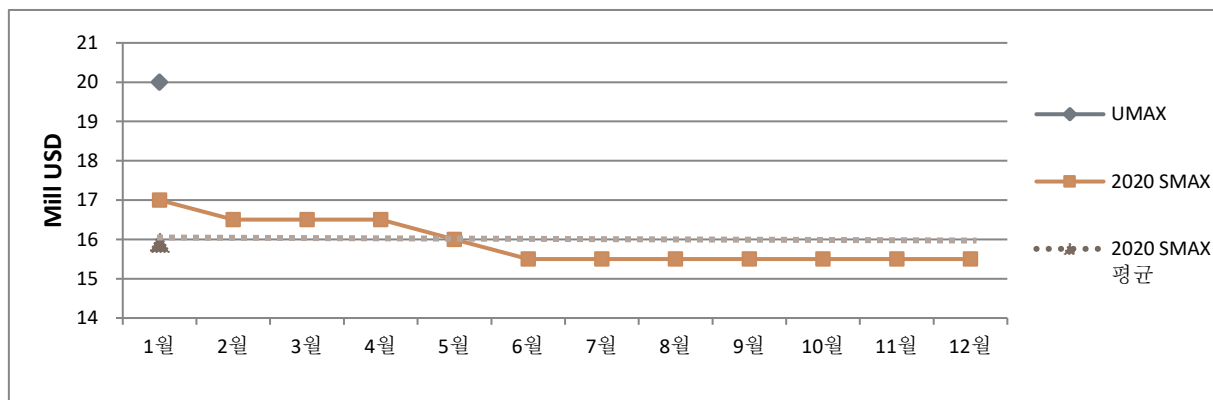


II. BULK CARRIER

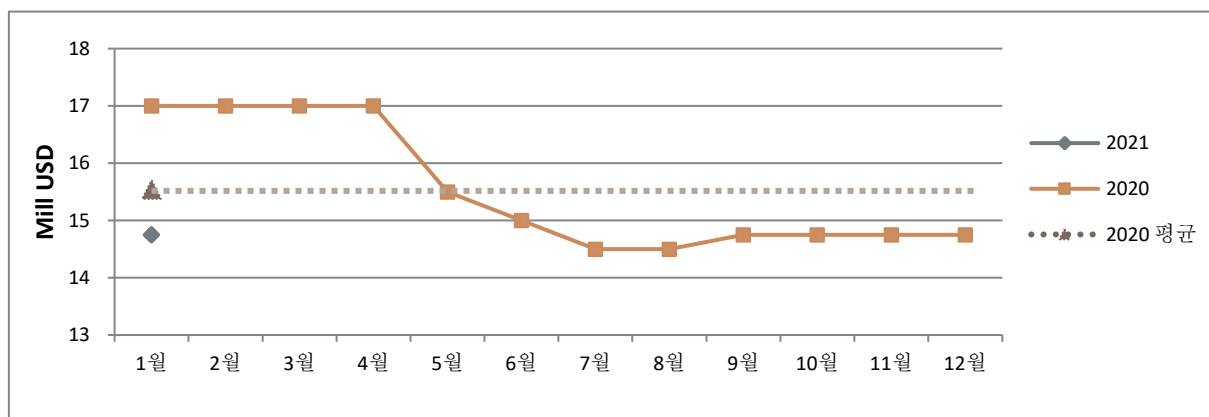
□ Kamsarmax



□ Ultramax & Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ASL MARS	175,085	2004	CHINA	B&W		10	Undisclosed buyer
BC	SAKURA WAVE	88,300	2010	JAPAN	B&W		12.7	Undisclosed buyer
BC	KEY EVOLUTION	83,416	2010	JAPAN	B&W		15.25-15.75	Cyprus buyer (Castor), BWTS fitted
BC	CORAL METHYST	78,092	2012	JAPAN	B&W		16.3	Cyprus buyer
BC	CORAL AMETHYST	78,000	2012	JAPAN	B&W		15.25-16.2	Greek buyer
BC	PIREAS	76,598	2006	JAPAN	B&W		10.3-10.5	Cyprus buyer
BC	THESSALONIKI	76,598	2006	JAPAN	B&W		10.3-10.5	
BC	PARASKEVI	74,269	2003	JAPAN	B&W		7.2	Chinese buyer
BC	NICOS L	73,193	2002	CHINA	B&W		6.4	Chinese buyer
BC	SBI VIRGO	63,629	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	19	USA based buyer
BC	DAIMONGATE	63,496	2017	JAPAN	B&W	C 4x30t	22	Undisclosed buyer
BC	GH SEABISCUIT	63,368	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	17.6-17.7	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	ORIENT AMABIE	61,393	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	16.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	XING XI HAI	60,500	2017	JAPAN	B&W	C 4x30t	21.2	Chinese buyer (Minsheng Financial Leasing)
BC	XING SHOU HAI	60,500	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	20.8	Chinese buyer (Minsheng Financial Leasing)
BC	DENSA JAGUAR	57,280	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	10.75	Chinese buyer
BC	NORDIC HARBIN	56,811	2011	CHINA	WART	C 4x36t	8.8	Chinese buyer, tier I
BC	MIGHTY OCEAN	56,083	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.45-8.5	Chinese buyer
BC	SHEFFIELD	55,783	2010	VIETNAM (KOR)	B&W	C 4x30t	9.4	Undisclosed buyer
BC	PETER-BOROUGH	55,783	2009	VIETNAM (KOR)	B&W	C 4x30t	9.1	Undisclosed buyer

II . BULK CARRIER

BC	NAVIOS ASTRA	53,400	2006	JAPAN	MAN	C 4x30t	6.8	Turkish buyer
BC	ALMASI	52,342	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.35	Chinese buyer
BC	BENE	50,212	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.12	Undisclosed buyer
BC	ANTA	47,305	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.75	Undisclosed buyer
BC	ASIA PEARL VI	35,284	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	6.1	Greek buyer
BC	LAST TYCOON	34,569	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	7.5-7.9	Undisclosed buyer

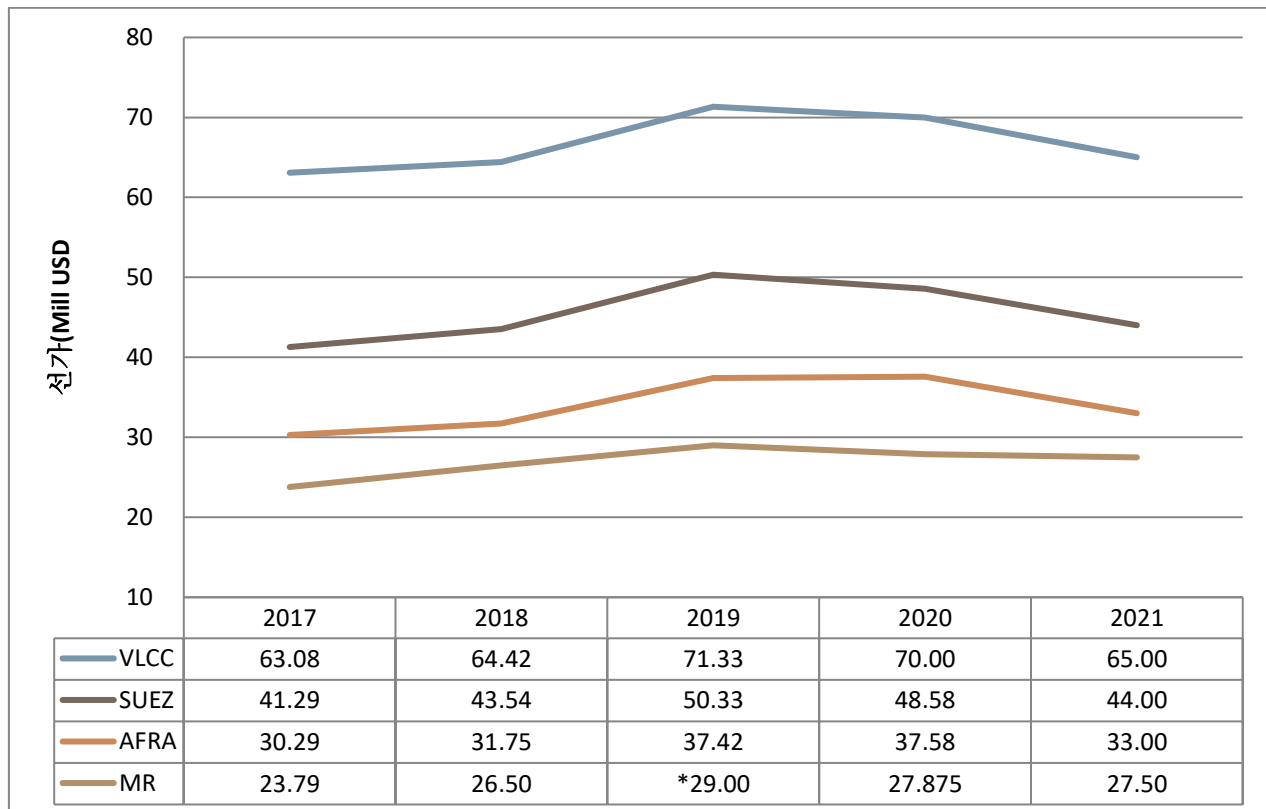
III. TANKER

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

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 310K	63.08	64.42	71.33	70.00	65.00
	-6.89%	2.11%	10.73%	-1.87%	-7.14%
Suezmax 160K	41.29	43.54	50.33	48.58	44.00
	-15.15%	5.45%	15.60%	-3.48%	-9.43%
Aframax 105K	30.29	31.75	37.42	37.58	33.00
	-15.66%	4.81%	17.85%	0.45%	-12.20%
MR 51K *18 년까지는 49K 기준	23.79	26.50	*29.00	27.875	27.50
	-4.19%	11.38%	9.43%	-3.88%	-1.35%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

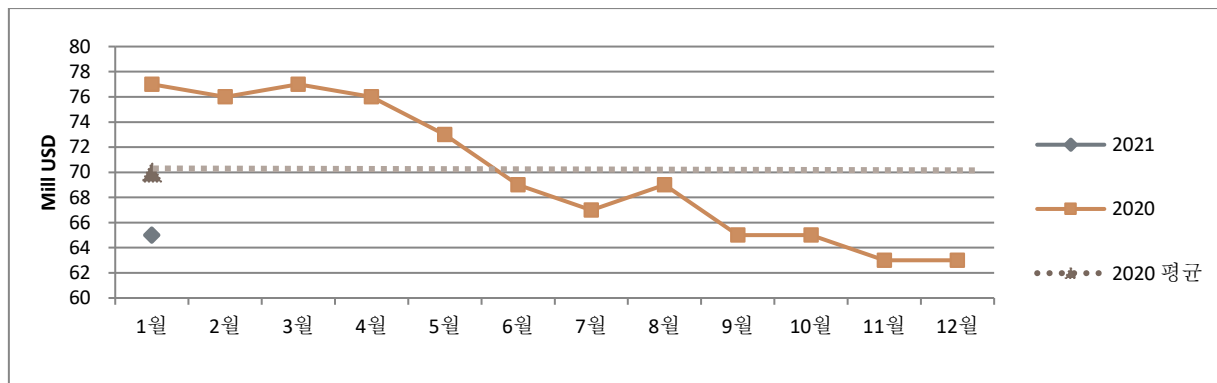
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)



III. TANKER

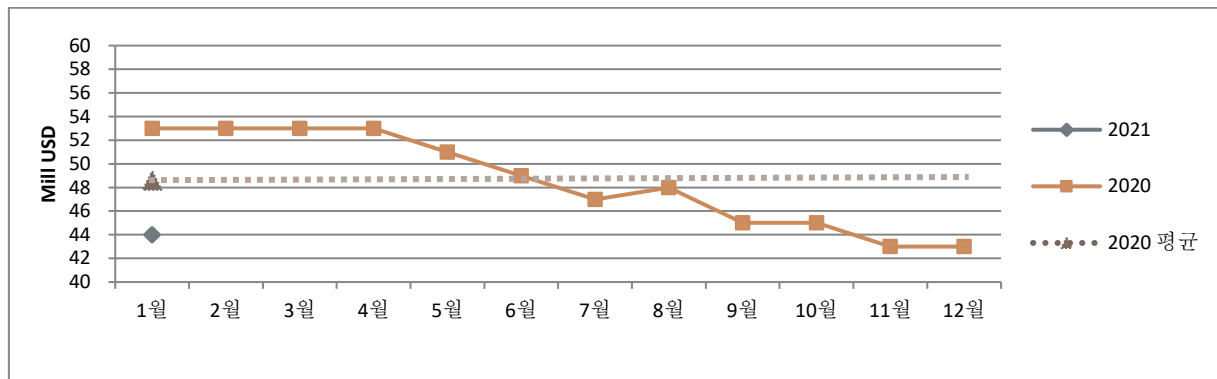
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2021	VLCC 310K	선가	65.00						65.00
		전월대비	3.2%						-
		전년대비	-15.6%						-7.1%
	SUEZ 160K	선가	44.00						44.00
		전월대비	2.3%						-
		전년대비	-17.0%						-9.4%
	AFRA 105K	선가	33.00						33.00
		전월대비	1.5%						-
		전년대비	-19.5%						-12.2%
	MR 51K	선가	27.50						27.50
		전월대비	5.8%						-
		전년대비	-8.3%						-1.3%
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

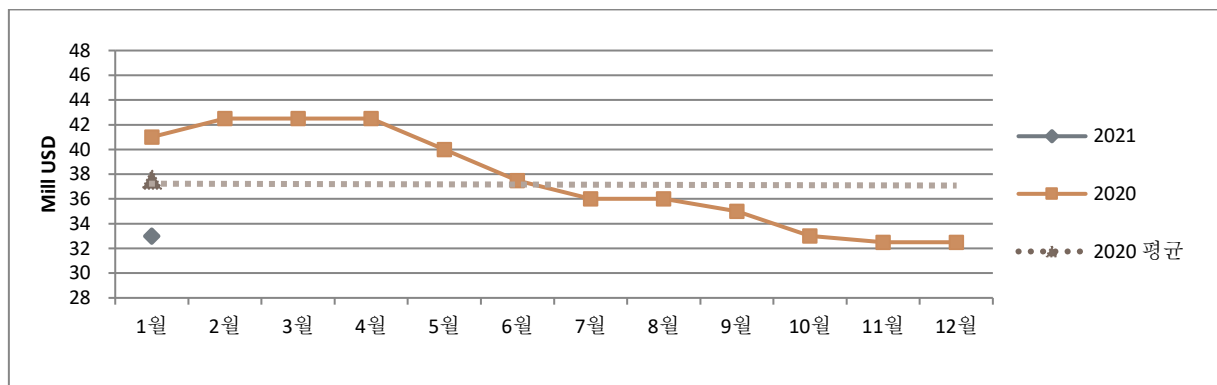


III. TANKER

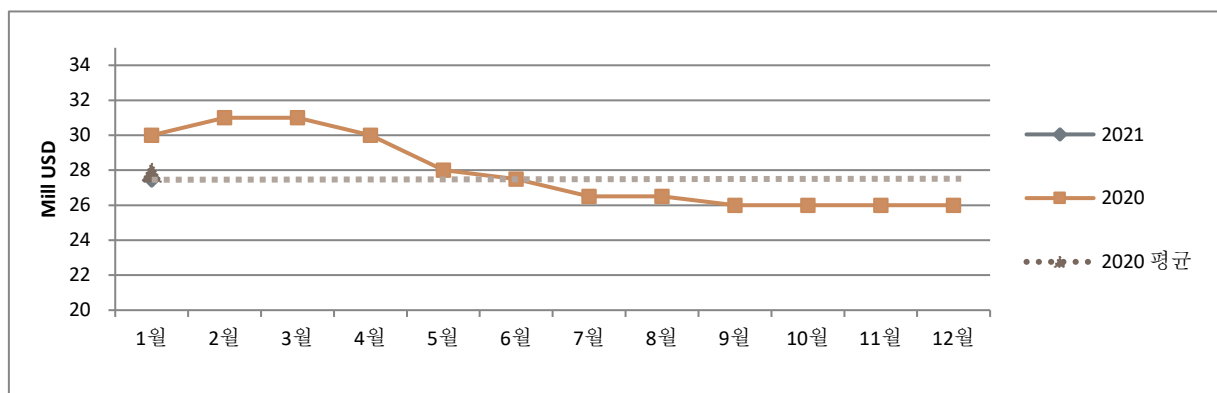
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	EAGLE VERMONT	306,999	2002	KOREA	B&W		50-2EB	Chinese buyer
TANKER	EAGLE VIRGINIA	306,999	2002	KOREA	B&W			
TANKER	ZIN TRADER	298,677	2000	JAPAN	B&W		21.7	Chinese buyer
TANKER	WHITE NOVA	298,522	2006	JAPAN	B&W		--	Undisclosed buyer, BWTS fitted
TANKER	NAVIG8 TOPAZ	49,561	2016	KOREA	B&W		30.7	US buyer (Navig8), Epoxy, Phenolic
CHEM	HAI ZHI XING 998	11,025	2013	CHINA	YAN	2	10	Chinese buyer, auction sale, epoxy

2) CONTAINER, REEFER, ETC

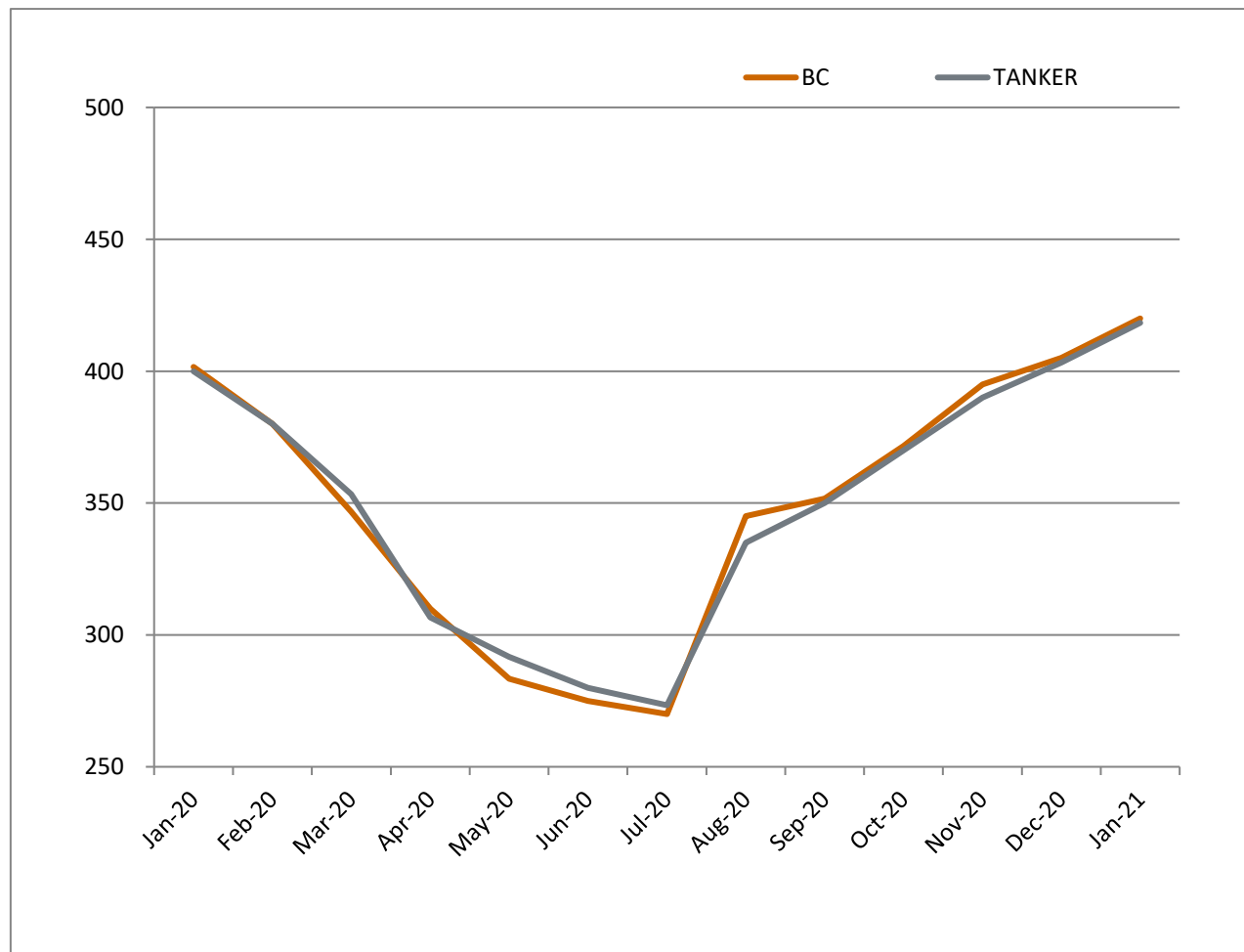
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CSAV TRANCURA	115,997	2013	ROMANIA	B&W	8704	TEU	--	Israel Buyer
CONT	APL NORWAY	70,741	2007	JAPAN	B&W	6350	TEU	31.5	Undisclosed buyer
CONT	BF MAHIA	34,362	2008	CHINA	ETC	2546	TEU	11.3	Switzerland buyer (MSC)
CONT	BF OSPREY	34,331	2008	CHINA	ETC	2546	TEU	11.3	
CONT	HANSA DRAKENBURG	23,464	2007	CHINA	B&W	1740	TEU	8	Chinese buyer
CONT	HANSA CLOPPENBURG	23,030	2007	CHINA	B&W	1740	TEU	8	Vietnamese buyer
CONT	EASLINE NINGBO	20,367	2003	CHINA	B&W	1541	TEU	3.5	Greek buyer
CONT	TCI VIJAY	13,760	2006	CHINA	B&W	1118	TEU	5	Greek buyer
CONT	TRINITY	12,553	2007	JAPAN	B&W	907	TEU	6.5	Chinese buyer
CONT	TRIUMPH	12,553	2007	JAPAN	B&W	907	TEU	6.5	

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%	418.33	21.5%	400.00	418.33	3.7%
BC	398.75	-9.5%	344.58	-13.6%	420.00	21.9%	401.67	420.00	3.7%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감률 (전년대비)

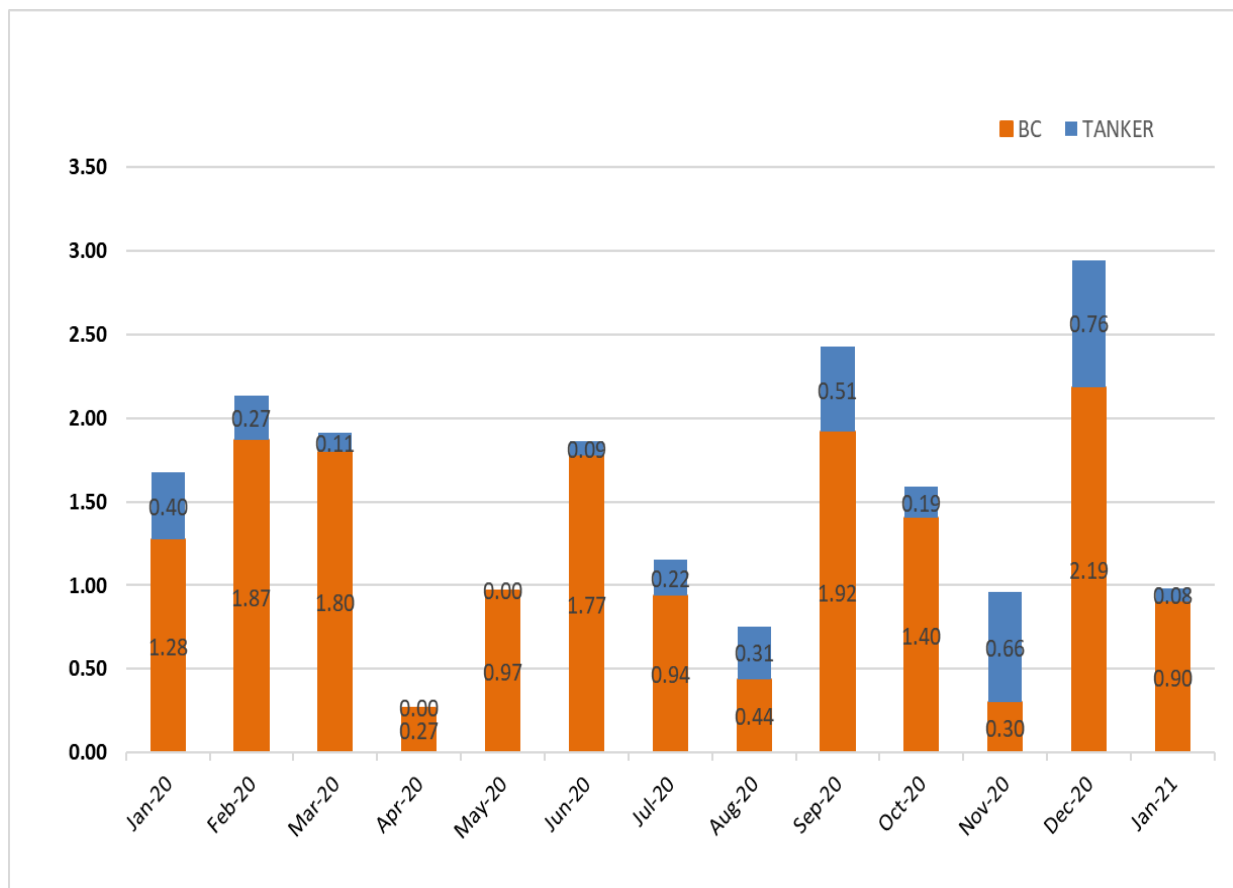


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2019 년		2020 년 누적				2020 년 1 월		2021 년 1 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%	0.40	13	0.08	-81.0%	5	-61.5%
BC	7.45	116	15.13	203.3%	154	132.8%	1.28	12	0.90	-29.1%	13	8.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

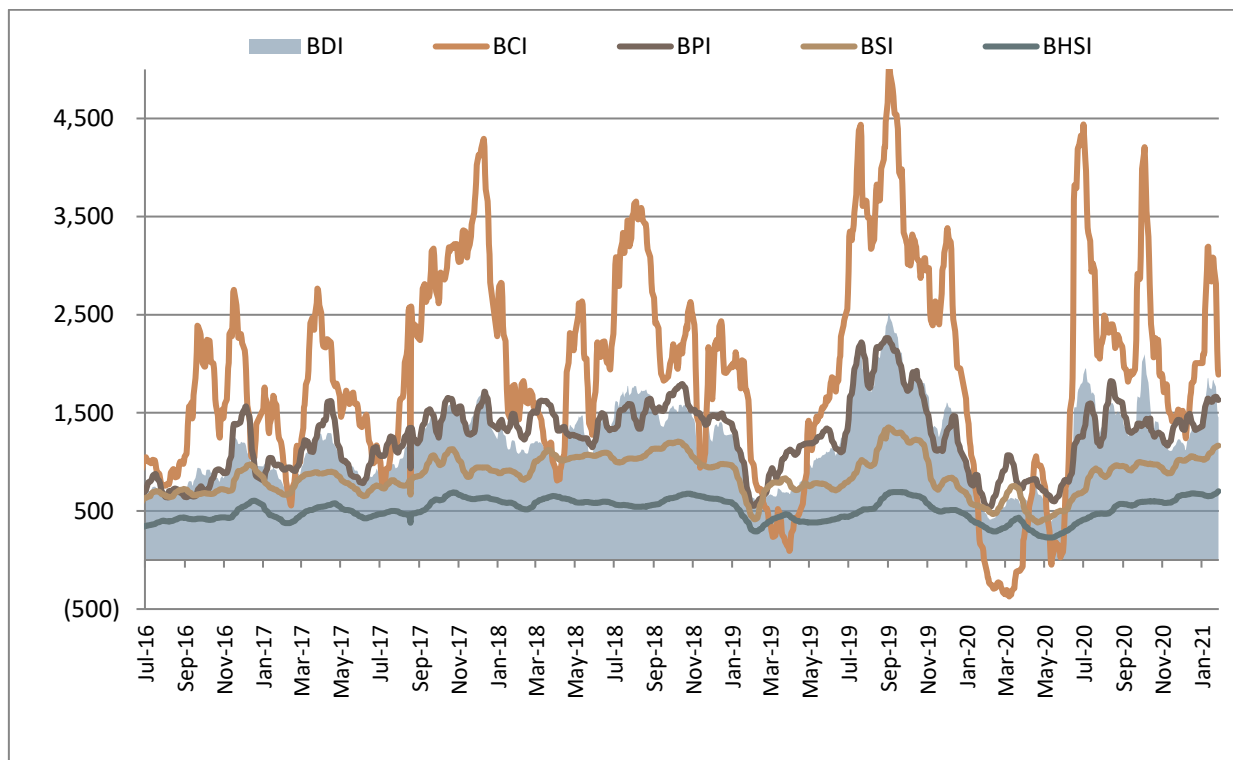
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
BC	GLORIEVER	70,108	9,295	1996	JAPAN	SULZER	440	BANGLADESH
BC	BLUE SEA	45,426	7,755	1997	JAPAN	B&W	418	PAKISTAN
OIL/CHEM	GOLDEN TULIP	19,152	6,528	1998	SPAIN	B&W	832	INDIAN

V. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2021-01-29	2021-01-22	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1,452	1,810	▼-358.00	2518	290
BCI	1,890	2,970	▼-1,080.00	5043	-372
BPI	1,633	1,659	▼-26.00	2262	282
BSI	1,165	1,142	▲23.00	1351	243
BHSI	701	670	▲31.00	701	183



V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	451.00	▲0.50	415.00	▲1.00	411.00	▼-9.00
MGO	475.50	▲0.00	458.00	▲1.50	487.50	▼-3.50
LSMGO	462.50	▲0.50	453.50	▲1.00	-	-
VLSFO	352.50	▲7.00	326.00	▲2.00	318.50	▼-3.50

❖ 기준일 : 1 월 29 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2021-01-29	2021-01-22	CHANGE
미국 달러	1114.60	1099.20	▲15.40
일본 엔(100)	1069.26	1062.13	▲7.13
유로	1351.12	1337.67	▲13.45
중국 위안	171.45	170.20	▲1.25

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

[시사상식] 인디펜던트 워커

인디펜던트 워커(INDEPENDENT WORKER: 독립적 노동자)란, 기업의 성쇠와 경제 흐름의 변화 등 수많은 외부 변수에도 결코 일을 잃지 않고 독립적이면서 자유롭게 또 주체적으로 일을 할 수 있는 사람을 말한다.

[출처: 시사 IN]

[관련기사] '인디펜던트 워커' 일의 의미와 자세

2016 년 맥킨지글로벌인스티튜트(MGI)가 내놓은 '인디펜던트 워크, 선택과 필요: 기그 이코노미'라는 제목의 리포트('MGI 리포트')에 따르면 미국과 유럽연합(EU) 15 개국의 노동인구 중 20~30%, 최대 1 억 6200 만 명이 인디펜던트 워커로 일하는 것으로 추정된다. MGI 리포트는 인디펜던트 워크를 유일한 수입원으로 삼느냐, 부수입원으로 삼느냐와 인디펜던트 워크가 자발적 선택이었느냐, 불가피한 결과였느냐에 따라 인디펜던트 워커의 종류를 크게 4 가지로 나누고 있다.

먼저 자발적으로 인디펜던트 워크를 주된 수입원으로 삼는 '자유노동자(FREE AGENTS)'가 있다. 또한 전통적 직장 다니거나 학생 또는 주부이면서 인디펜던트 워크를 통해 부수입을 올리는 계층인 '유연한 부업노동자(CASUAL EARNERS)'가 존재한다. 이에 반해 비자발적인 인디펜던트 워커들도 있는데 '마지못한 자유노동자(RELUCTANTS)'와 '경제적 필요 노동자(FINANCIALLY STRAPPED)'가 그들이다. 이들을 나누는 기준은 인디펜던트 워크를 통해 얻은 수입이 주수입이냐 부수입이냐다.

인디펜던트 워커의 증가 원인은 다양하다. 가장 큰 이유는 수입원을 다변화하려는 목적이지만 이 외에도 하나의 직업, 한 곳의 직장으로 충족되지 않는 다양한 자기 발현의 욕구를 해소하기 위해서, 또는 조금 더 안전하게 직업 전환의 가능성을 실험해보기 위해서 이를 시도하는 사람이 점점 늘어나고 있다. 인디펜던트 워크 시대를 대비하기 위해서는 보통 전문성을 길러야 한다고 생각하지만 전문성보다 중요한 것이 탁월성이다. 보통 전문성을 얻는 데 필요한 조건은 두 가지다. 하나는 '긴 시간'을 보냈어야 한다는 것이고, 다른 하나는 그 긴 시간이 '시스템이 인정하는 내부에서의 시간'이어야 한다는 것이다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

하지만 평생직장 개념이 사라지는 시대에 전문성은 달성하기 어려운 가치다. 그보다는 실상 현실에서 빛을 발하는 가치는 훈장 같은 전문성이 아니라 실제 변화를 만들어내는 탁월성이다. 전문성이 정적인 것, 자격증이나 회사의 타이틀, 직책의 이름을 획득하기 위해 한참 머물러야 얻어지는 것이라면 탁월성은 끊임없이 이것과 저것을 조합하고, 그 모든 경험을 관통하면서 만들어내는 자신만의 역량이자 고유한 스토리다.

인디펜던트 워커가 노동 시장의 미래라고 해도 여전히 우리 사회와 조직의 제도와 시스템은 정규직 근로자에게 맞춰져 있다. 이 때문에 기업은 앞으로 어떻게 인디펜던트 워커와 함께 일할지에 대한 고민을 지금부터 시작해야 한다. 어떤 역할을 조직 안에 두고, 어떤 역할을 인디펜던트 워커에게 맡길지를 원점에서 다시 설계해야 할 순간이 곧 다가오게 될 것이다. 인디펜던트 워크는 점점 대세로 자리 잡을 것이며, 자유노동자의 높은 만족도를 볼 때 검증된 역량을 가진 사람일수록 자발적으로 인디펜던트 워크를 선택할 가능성이 크다. 얼마나 탁월한 인디펜던트 워커를 끌어들이 수 있는지, 어떻게 이들의 풀(Pool)을 확보하고 유지하며 조직의 상시적 운영 틀 안에 담아낼 수 있는지는 점점 더 많은 기업이 고민해야 할 문제가 될 것이다.

제대로 관리할 수 있다면 인디펜던트 워커를 고용함으로써 훨씬 기민하고 효율적인 조직을 만들 수 있다. 전통적인 고용만으로는 확보하기 어려운 역량을 추가해 새로운 이니셔티브를 추진하는 것도 가능하다. 특히 조직 내에 새로운 기능을 구성하고 임시적으로 몇 가지 방안을 테스트해야 할 때, 이 경우에서처럼 인디펜던트 워커와의 결합이 좋은 대안이 될 수 있다. 최종의 조직 형태와 업무의 범위가 명확하지 않은 상태에서는 상황에 기민하게 적응하고 대처할 수 있는, 풍부한 경험과 검증된 역량을 가진 사람이 오히려 더욱 필요하다. 그럼에도 그런 수준의 인재를 풀타임으로 고용하려면 상당한 비용이 소요되며, 아직 불확실성이 많은 테스트의 단계에서는 역설적으로 그런 비용을 장기적으로 부담하겠다는 결정을 감행하기 쉽지 않다. 이럴 때 유능한 인디펜던트 워커와의 협업은 유용한 선택지가 될 수 있다.

[출처: 동아일보 – 제현주 옐로우독 대표, 정리 장재웅 기자]

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)

| CHARTERING

Sancho Kim (김현진 이사)

Director

Tel. 070-7771-6404

Mob. 010-5756-9378

biz@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)

Joovi Park (박주비 대리)

Assistant Manager

Tel. 070-7771-6419

Mob. 010-7794-6182

snp@stlkorea.com

joovi@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)

| 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)