

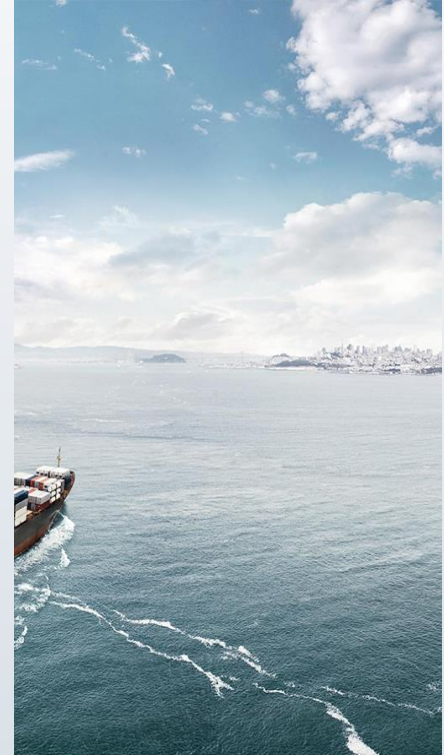


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.383

January 11, 2022

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

News	1
Bulk Carrier	6
Tankers	10
+ Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Issue & Trend	19
Contact Details	20

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

## I . NEWS

### 1. '역대급 호황' 누린 조선·해운업계...신년사 키워드는 '혁신·ESG'

지난해 역대급 호황을 누린 국내 조선·해운업계는 2022년 임인년(壬寅年) 새해 신년사를 통해 코로나 바이러스감염증-19(이하 코로나 19) 등에 따라 급변한 경영환경을 돌파하는 방법으로 'ESG(환경·사회·지배구조)'와 '혁신'을 꼽았다. 이는 전 세계적으로 강화되는 탈탄소 흐름과 ESG 경영 확산에 발맞추려는 행보로 풀이된다. 특히나 코앞으로 다가온 중대재해처벌법을 앞두고 사업장 내 안전 경영도 최우선으로 언급했다.

#### 현대중공업그룹 '해운 모빌리티 시장 선점' 제시

먼저 조선 업계 1위인 현대중공업그룹은 탈탄소 선박·자율운항 기술 고도화를 통한 해양 모빌리티 시장 선점을 올해 주요 경영 방향으로 제시했다. 현대중공업그룹 권오갑 회장은 지난달 31일 임직원을 대상으로 이메일로 배포한 신년사에서 "올해 현대중공업그룹의 핵심 키워드는 '혁신을 통한 가치창출'"이라며 "지나온 50년이 도전과 상징의 시간이었다면, 앞으로의 50년을 시작하는 지금은 혁신을 통한 새로운 가치 창출의 시간이 돼야 한다"고 강조했다.

또한 환경·기후 변화에 따른 친환경 사업 추진 및 ESG 경영에 초점을 맞췄다. 권 회장은 "조선해양 부문에서는 탈탄소 선박과 자율운항 기술 고도화를 통한 해양 모빌리티 시장을 선점해야 하며, 에너지 부문에서는 수소와 화이트 바이오 등 친환경 분야로의 적극 진출이 필요하다"고 밝혔다. 이어 "모든 사업 영역에서의 디지털 전환과 그룹 ESG 위원회를 중심으로 과제발굴과 실천을 통해 가시적인 성과를 낼 수 있어야 한다"고 강조했다.

#### 삼성중공업 '미래 기술·친환경·안전' 방침

삼성중공업은 차세대 연료추진 기술, 액화수소운반선과 같은 친환경·신 선종 개발 등 기술 혁신에 방침을 뒀으며 미래 먹거리를 위한 기술 역량 강화에 나설 것으로 전망된다. 삼성중공업 정진택 대표이사 사장은 지난 3일 "차별화된 혁신을 지속해 나가야 한다"면서 "액화천연가스(LNG) 밸류체인을 더욱 고도화하고 차세대 연료추진 기술, 액화수소 운반선과 같은 친환경 선종 개발에 기술 혁신을 이어가야 한다"고 말했다.

덧붙여 "ESG 경영을 강화해 조선해양산업 선도기업의 위상을 높여나갈 것"이라며 "안전경영과 준법경영이라는 가치 위에 친환경 기술과 제품 개발로 탄소중립에 기여할 것"이라고 포부를 밝혔다.

## I . NEWS

### 대우조선해양, LNG 선에 '승부'...ESG 경영·안전한 일터 '초점'

대우조선해양도 흑자 전환과 함께 LNG 선에 승부를 걸겠다는 입장이다. 대우조선해양 이성근 대표는 "우리는 반드시 손익 개선을 통한 흑자 전환과 유동성 문제 극복을 통해 영속 기업의 토대를 다져 나가야 한다"고 말했다. 흑자 전환을 일궈내기 위한 방향으로선 LNG(액화천연가스) 선을 꼽았다.

이 대표는 "다량의 LNG 선을 수주하고 건조할 수 있는 수주 경쟁력과 생산 체계를 갖추는데 주력해야 한다"며 "이를 위해 사내 생산량 극대화, 연속 건조를 통한 효율 극대화, 전사 조직간 긴밀한 '원 팀(ONE TEAM)' 활동 가속화 등이 뒷받침 돼야 한다"고 했다.

이와 함께 ESG 경영과 중대산업재해 없는 안전한 일터도 강조했다. 이 대표는 "작년은 ESG 경영 기반을 다졌다면, 올해는 관리 체계 구축, 조직 정비 등 ESG 경영의 실효성을 높이겠다"며 "사내외 협력사, 기자재 공급사와의 동반 성장을 통해 조선산업 생태계 안정에 더욱 힘쓰겠다"고 말했다.

그러면서 "건강과 안전에 늘 유념해 주시기 바란다"며 "멈추지 않는 코로나 여파 속에서 방역수칙 준수는 자신과 동료, 가족 모두를 위한 약속이며, 지난해에 이어 올해도 중대재해 사고 없는 일터를 만들어 나가자"고 당부했다.

### 실적잔치 벌인 해운업계 '공급망 변화 대응' 최우선

코로나 19에 따른 반사이익으로 사상 최대 실적을 낸 해운업계는 급변하는 경영환경과 시황에 대한 대비를 하겠다는 입장이다. HMM은 코로나 팬데믹과 글로벌 물류대란으로 인한 공급망의 변화 대응, 글로벌 선사들과 경쟁하기 위해 물류와 IT 역량 강화, 안정적 수익창출 등을 목표로 뒀다.

HMM 배재훈 사장은 "경쟁력 있는 선대 확보와 동시에 선사, 화주 등 이해관계자들과의 긴밀한 협력을 바탕으로 지속적인 수익창출의 기반을 다져나가야 하겠다"면서 "물류와 IT 역량 강화를 통해 서비스 경쟁력을 더욱 강화하고 새로운 사업 기회 개발에 기반한 중장기 로드맵을 구체화하는 데 집중해야 한다"고 강조했다.

## I . NEWS

### 2. 중대재해처벌법 시행 앞두고 항만·해운·수산업계도 '비상'

중대재해처벌법 시행을 앞두고 항만·해운·수산업계에도 비상이 걸렸다. 업계 특성상 안전사고를 줄이기 쉽지 않은 상황에서 처벌이 강화돼 영업에 상당한 차질을 빚을 수 있다는 우려가 나온다. 9일 부산항 부두 운영사 등에 따르면 이달 말 중대재해처벌법이 시행되지만 항만 상황을 고려한 대책은 아직 제대로 마련되지 않았다. 과거 3년간 부산항에서 사고로 숨진 근로자만 10명에 달하는데 보완 대책 마련 없이 법이 시행되면 부두 운영에 차질이 불가피하다는 것이다.

컨테이너 부두에는 운영사가 직접 계약한 근로자 외에 줄잡이, 검수, 선용품 공급, 방역 등을 위해 선사가 고용한 이들도 함께 일하고 있다. 여기에다 부두마다 하루 수천대의 트레일러가 출입하며 작업을 진행한다. 부산항 신항 터미널 운영사 관계자는 "부두의 근로 여건을 고려할 때 안전관리가 쉽지 않다"며 "작업자도 다양한 곳에서 고용돼 부두에서 일하기 때문에 운영사는 권한은 없고 책임만 져야 하는 상황이 발생할 수 있다"고 우려했다. 일부 부두에서는 법인 대표 처벌을 우려하며 경영 안정을 위해 대표를 2명으로 늘리는 사례도 있는 것으로 알려졌다.

사고가 발생하면 법인과 대표가 강한 처벌을 받을 뿐 아니라 사고 조사를 위해 현장 작업을 일정 기간 중단해야 상황이 발생할 수도 있기 때문이다. 업계 측은 중대 재해 발생 때 자칫 보름이나 한 달가량 부두 운영을 중단할 수 있는 상황인데도 아직 작업 중단 범위조차 명확하지 않다며 대책 마련을 촉구하고 있다. 항만당국은 과거 사고 사례를 분석해 선석 운영 중단이나 터미널 혼잡도 상승 등을 막기 위한 매뉴얼을 만들고 있지만, 업계의 우려는 여전한 상황이다.

사정은 해운·수산업계도 마찬가지다. 선원노련 등에 따르면 최근 10년간 어선원 사망자는 100명이 넘고 다치는 선원 숫자도 좀처럼 줄어들지 않고 있다. 지난해 12월 해양수산부에서 업계와 노동조합을 대상으로 중대재해처벌법 취지와 내용을 알리는 설명회를 열었지만 현장의 준비상황은 여전히 미흡하다.

수산업의 특성상 작업 여건을 쉽게 개선하기 어렵고, 선원 고령화에도 휴어나 금어기 등에 따른 실직 상태에서 선원 안전 교육을 하는 데 어려움을 겪을 수밖에 없다는 것이다. 상선도 선사와 선원 공급 업체가 따로 있어 권한과 책임의 분리 문제가 발생할 수 있다. 경제사회노동위원회와 어선원고용노동환경 개선 위원회가 1년간 논의 끝에 지난해 11월 어선원 선내 사고예방과 노동환경 개선 등에 관한 노사정 합의를 끌어냈다. 하지만 세부 운영계획은 아직도 논의 중이어서 중대재해처벌법 시행 전에 확정되기는 어려운 상황이다.

## I . NEWS

### 3. 해상보험료 인상 폭탄...HMM, 20% 비용 증가

선박사고에 대응하는 보험상품인 선주배상책임보험(P&I 보험) 요율이 큰 폭으로 인상돼 선사들의 부담을 가중시킬 것으로 보인다. 국내 주요 선사들은 올해 P&I 보험료가 20% 안팎으로 인상될 것으로 예상했다.

업계에 따르면 선주배상책임보험 카르텔인 P&I 보험조합국제그룹(IG P&I)은 오는 2 월 20 일 이후 적용되는 2022 년도 보험료를 10~15% 일괄인상(GI)하는 한편 추가로 재보험요율을 평균 33% 올리기로 결정했다. 선박 대형화로 사고 규모가 커진 데다 코로나 19 확산 등으로 재보험시장 환경이 악화한 게 보험료 인상의 배경이 됐다.

IG 클럽 재보험요율은 최근 몇 년간 하락세를 띠다 재보험 시장의 환경 악화 등으로, 지난해 1.4% 상승한 뒤 새해 들어 급격히 치솟았다. IG 클럽은 이 같은 인상으로 2022 년 재보험요율은 2014 년 요율과 비슷한 수준으로 상승한다고 말했다.

종별 재보험료 인상률은 컨테이너선에서 가장 높게 책정됐다. 지난해 3 월 수에즈운하에서 2 만 TEU 급 컨테이너선 <에버기븐>호 좌초사고가 발생했다는 걸 생각하면 당연한 결과로 받아들여진다.

IG 클럽은 내년도 컨테이너선 재보험료를 55% 인상하기로 결정했다. T(총톤)당 재보험료는 기존 0.42 달러에서 0.65 달러로 0.23 달러 인상된다. 또 벌크선과 정유운반선은 각각 40% 오른 0.56 달러 0.37 달러, 여객선은 18.6% 오른 3.87 달러, 원유운반선은 15% 오른 0.65 달러가 적용된다. 임차한 탱크선과 벌크선엔 각각 33% 오른 0.29 달러 0.14 달러의 재보험료가 부과된다.

#### <골드레이>호 사고 배상액 1 조 달해

IG 클럽은 해상오염과 화물피해를 담보하는 P&I 보험의 배상을 크게 3 가지 방식으로 나눠 진행한다. 1000 만달러 미만 해상사고는 해당 보험조합에서 자체 부담하고, 1000 만달러에서 1 억달러 사이의 청구금액은 IG 에 가입한 13 곳의 회원사가 공동으로 분담하는 풀클레임 방식으로 대응한다. 또 1 억달러를 넘어서는 초대형 클레임은 재보험사에서 배상책임을 인수한다. 지난 몇 년 새 발생한 해난사고 중 재보험료 인상의 원인이 된 배상액 1 억달러 이상의 대형사고는 크게 3 건 정도다.

2019 년 9 월 미국 조지아주 인근 해상에서 일어난 7700 대급 자동차선 <골드레이>호 전복사고와 2020 년 7 월 모리셔스 해상에서 일어난 20 만 T(재화중량톤)급 케이프사이즈 벌크선 <와카시오> 좌초사고, 지난해 전 세계를 떠들썩하게 한 <에버기븐>호 좌초사고 등이다.

## I . NEWS

지금까지 드러난 <골드레이>호의 손해배상청구(클레임) 금액은 최대 8 억 4200 만달러(약 1 조 10 억원)에 이르는 것으로 파악된다. 15 억달러의 보험금이 집행된 <코스타콩코르디아> 좌초사고 이후 역대 두 번째 규모다.

<에버기븐>호의 경우 이집트 수에즈운하청에서 사고 초기 9 억 1600 만달러를 요구했던 배상액을 5 억 5000 만달러(약 6500 억원)로 낮췄다. 모리셔스 해상에 1000T의 기름을 유출한 <와카시오>호의 손해배상 청구금액 규모는 4 억 7800 만달러(약 5700 억원) 안팎으로 집계된다.

사고 당시 <골드레이>는 영국 노스오브잉글랜드(NOE), <와카시오>는 일본 JP&I, <에버기븐>은 영국 UK P&I 에 각각 가입해 있었다. P&I 보험료가 크게 오르면서 대부분의 선박을 IG 클럽에 가입한 국내 대형 선사들의 부담도 대폭 늘어날 전망이다. IG 클럽의 국내 해운시장 점유율은 내항선박을 포함해 67%(보험료 기준)에 이른다.

재보험료 인상 폭이 가장 큰 컨테이너선이 주력인 HMM 은 올 한 해 20% 정도의 보험료 인상 부담을 떠안게 됐다. 특히 이 회사 전체 선단의 75%를 차지하는 컨테이너선 재보험료는 17 억원가량 늘어난다. 최근 인수한 2 만 4000TEU 급 컨테이너선 12 척과 1 만 6000TEU 급 8 척 등 초대형선 시리즈 20 척에서 11 억원 안팎의 인상분이 발생할 것으로 추산된다. 또 팬오션은 올해 P&I 보험료가 11% 인상되면서 13 억원 정도를 추가로 지출하게 됐다. 이 밖에 폴라리스쉬핑과 SK 해운도 보험료 인상률이 25%에 달할 것으로 관측된다.

### KP&I 는 재보험료 동결

IG 클럽은 영국 노스오브잉글랜드 런던 P&I 브리태니아 스탠더드 스팀십뮤추얼 십오너스 웨스트오브잉글랜드 UKP&I 8 곳, 노르웨이 가르(GARD) 스컬드 2 곳을 비롯해 스웨덴 스웨디시클럽, 미국 아메리칸클럽, 일본선주책임상호보험(JP&I) 등 총 13 곳의 보험사로 구성돼 있다. 상호보험료(MUTUAL CALL) 방식을 채택해 대규모 손실이 발생하면 올해처럼 조합원에게 책임을 전가한다.

반면 고정보험료(FIXED CALL) 체계인 한국선주상호보험조합(KP&I)은 일괄인상 외에 별도의 재보험료 인상은 실시하지 않는다. P&I 업계 관계자는 “대형사고 3 건 중 P&I 배상액만 8 억달러 안팎인 <골드레이>호가 이번 보험료 인상에 가장 큰 영향을 미친 것으로 보인다”며 “다만 컨테이너선은 <에버기븐>호 사고에서 보듯 대형화로 사고위험이 크게 높아진 게 다른 선종에 비해 재보험료 인상률이 가장 커진 원인이 됐다”고 말했다.



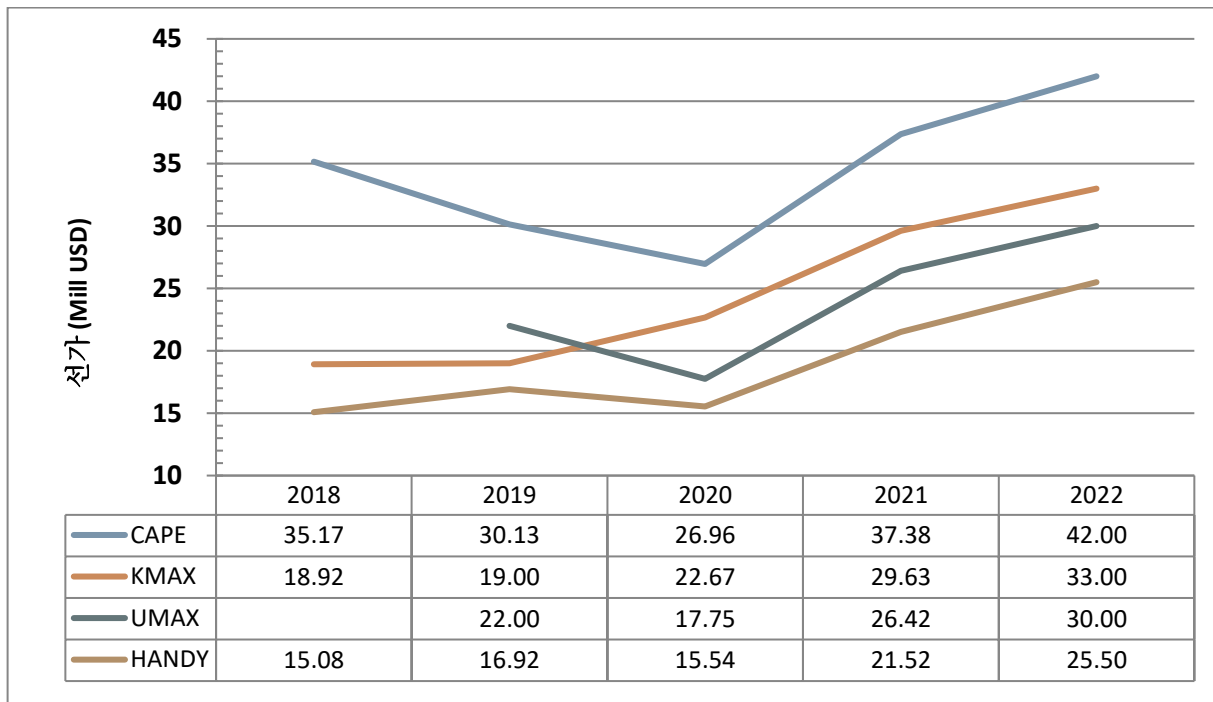
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2018	2019	2020	2021	2022
Capesize (180K)	35.17	30.13	26.96	37.38	42.00
	11.20%	-14.34%	-10.51%	38.64%	12.37%
Kamsarmax (82K) (*based on 76K until 2019)	18.92	19.00	22.67	29.63	33.00
	6.82%	0.42%	19.30%	30.70%	11.37%
Ultramax (60-61K) (from 2019)		22.00	17.75	26.42	30.00
			-0.19	48.83%	13.56%
Supramax (58K) (until 2020)	17.92	17.17	15.92		
	9.69%	-4.20%	-7.28%		
Handysize (37K) (*based on 32K until 2018)	15.08	16.92	15.54	21.52	25.50
	9.37%	12.18%	-8.13%	38.47%	18.49%

### □ BC 연평균 선가

(◆선령 5 년기준, Million USD)



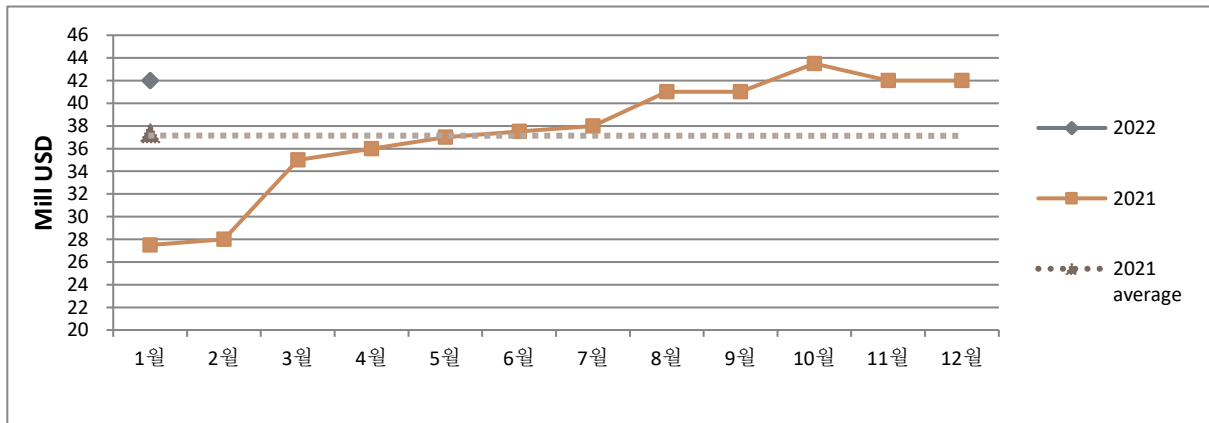


## II . BULK CARRIER

2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	선가	42.00						42.00
	전월대비	0.0%						--
	전년대비	52.7%						12.4%
KMAX (82K)	선가	33.00						33.00
	전월대비	0.0%						--
	전년대비	37.5%						11.4%
UMAX (60-61K)	선가	30.00						30.00
	전월대비	0.0%						--
	전년대비	50.0%						13.6%
HANDY (37K)	선가	25.50						25.50
	전월대비	0.0%						--
	전년대비	72.9%						18.5%

2021	1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
CAPE (180K)	27.50	28.00	35.00	36.00	37.00	37.50	37.38
KMAX (82K)	24.00	25.00	27.00	27.00	28.00	29.50	29.63
SMAX (58K)	20.00	20.50	22.50	22.50	24.00	26.50	26.42
HANDY (37K)	14.75	16.25	19.25	20.00	20.00	20.50	21.52

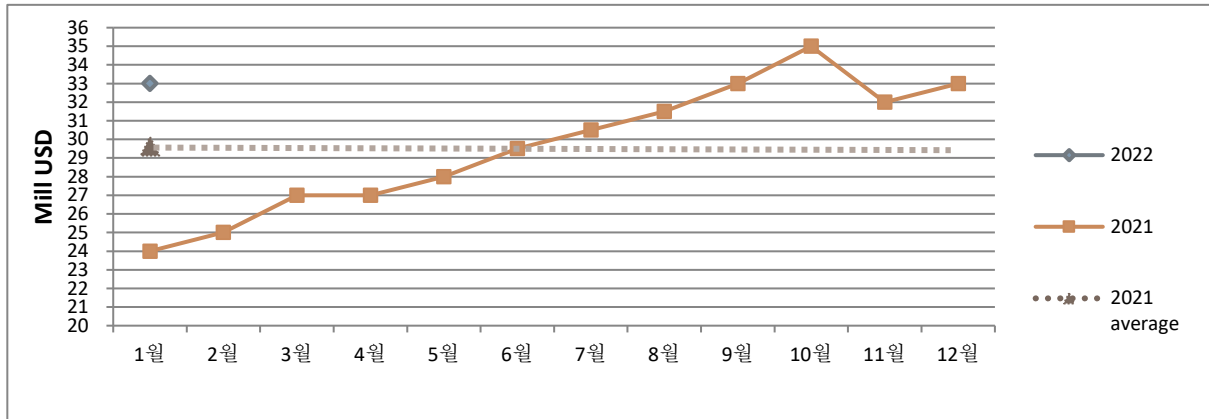
### □ Cape



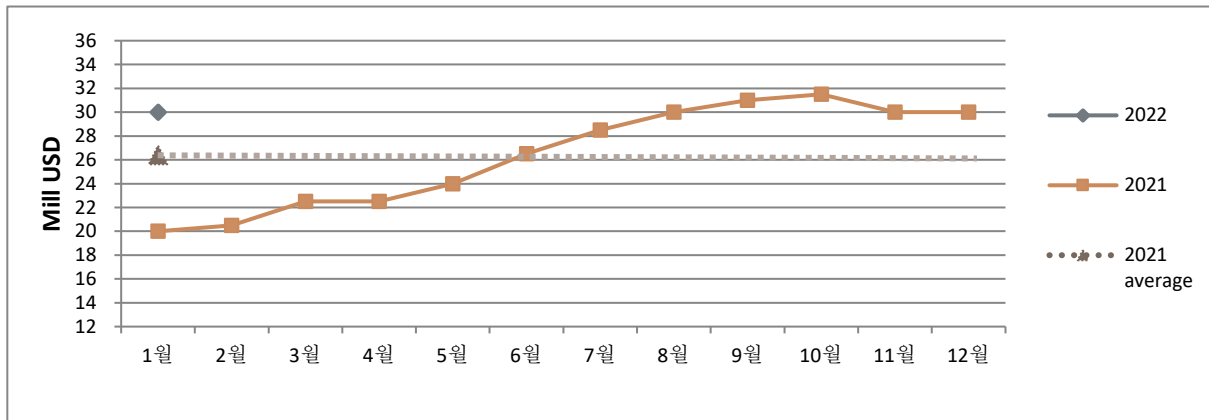


## II . BULK CARRIER

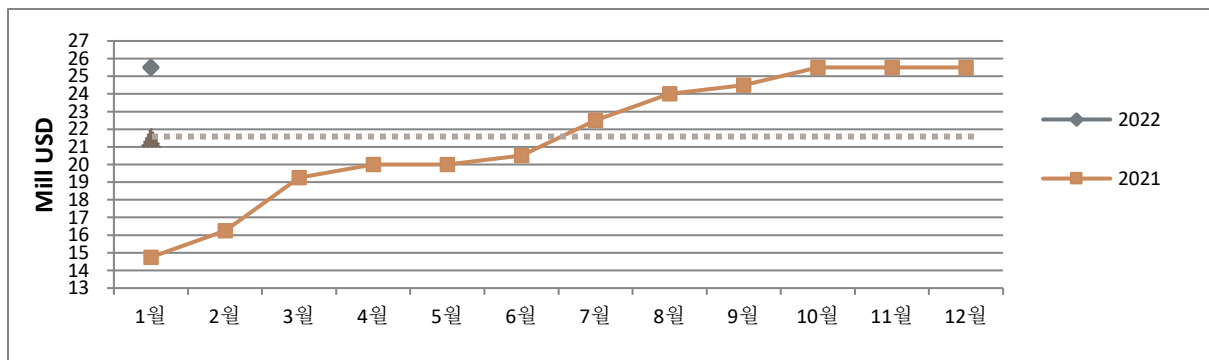
### □ Kamsarmax



### □ Ultramax & Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SKS MERSEY	120,670	2003	KOREA	B&W		15.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	SKS MOSEL	120,670	2003	KOREA	B&W		15.0	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	EL SOL SALE	75,894	2002	JAPAN	MITSU		11.5	Chinese buyer, BWTS fitted
BC	OCEAN DOTEY	69,045	1995	JAPAN	SULZ		7.8	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	TIENTSIN	37,800	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	26.5	Undisclosed buyer, BWTS fitted
BC	LONGSHORE	34,340	2010	KOREA	B&W	C 4x35t	15.8	European buyer, BWTS fitted
BC	UNIVERSE HONESTY	28,520	2000	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.8	Undisclosed buyer



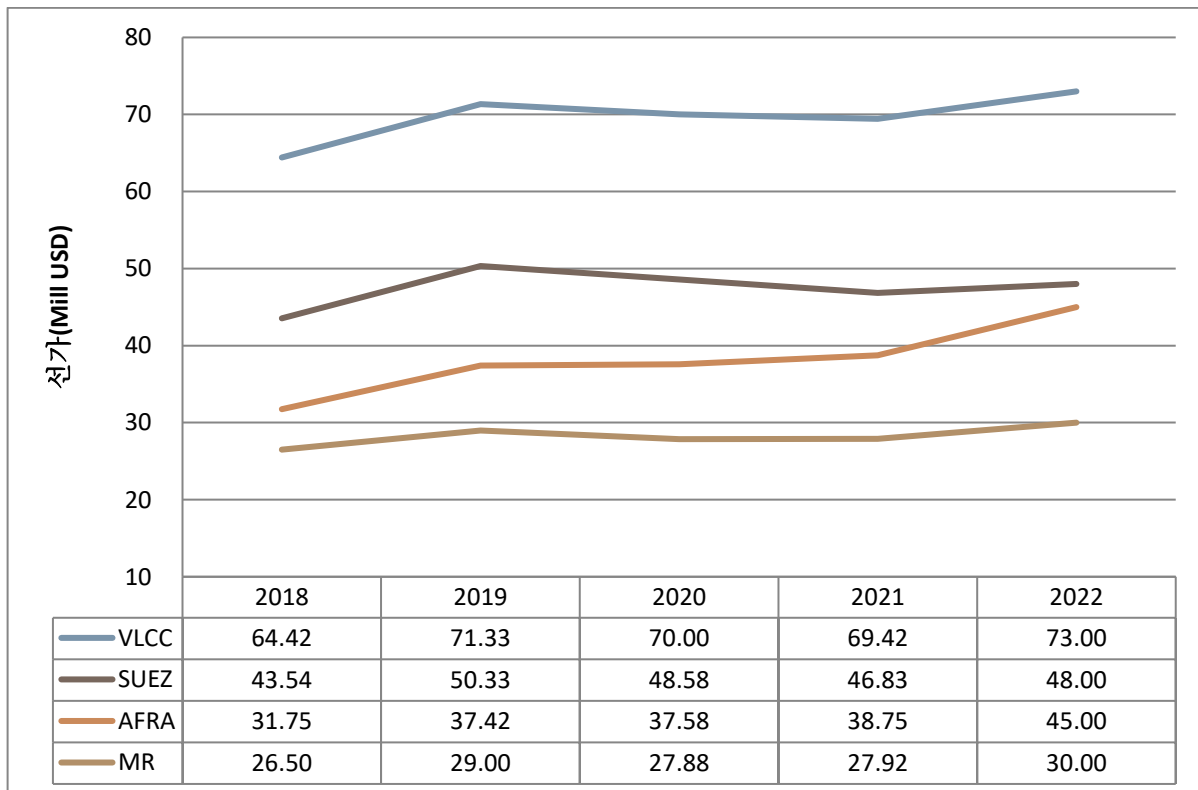
### III. TANKER

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

구분	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC (310K)	64.42	71.33	70.00	69.42	73.00
	2.11%	10.73%	-1.87%	-0.83%	5.16%
Suezmax (160K)	43.54	50.33	48.58	46.83	48.00
	5.45%	15.60%	-3.48%	-3.60%	2.49%
Aframax (105K)	31.75	37.42	37.58	38.75	45.00
	4.81%	17.85%	-0.45%	3.10%	16.13%
MR (51K) <small>*18년까지는 49K 기준</small>	26.50	29.00	27.88	27.92	30.00
	11.38%	9.43%	-3.88%	-0.15%	7.46%

#### □ TANKER 연평균 선가

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감률 : %)

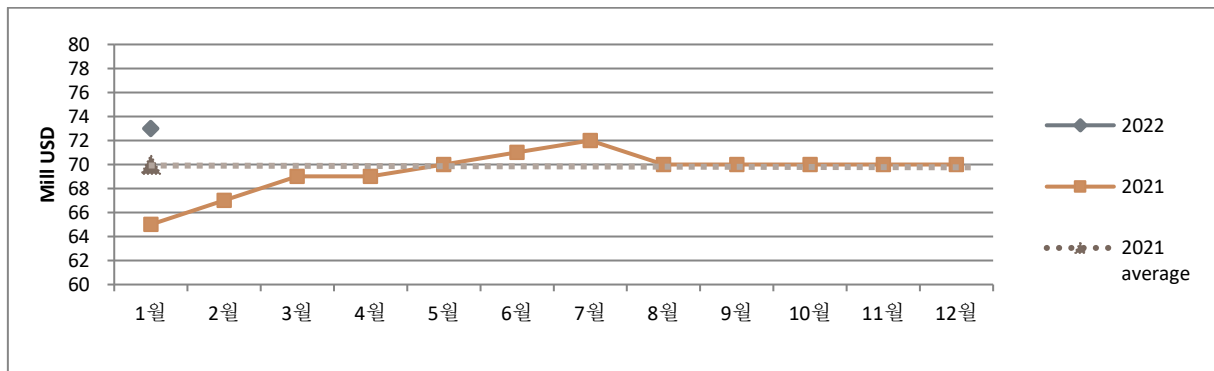




### III. TANKER

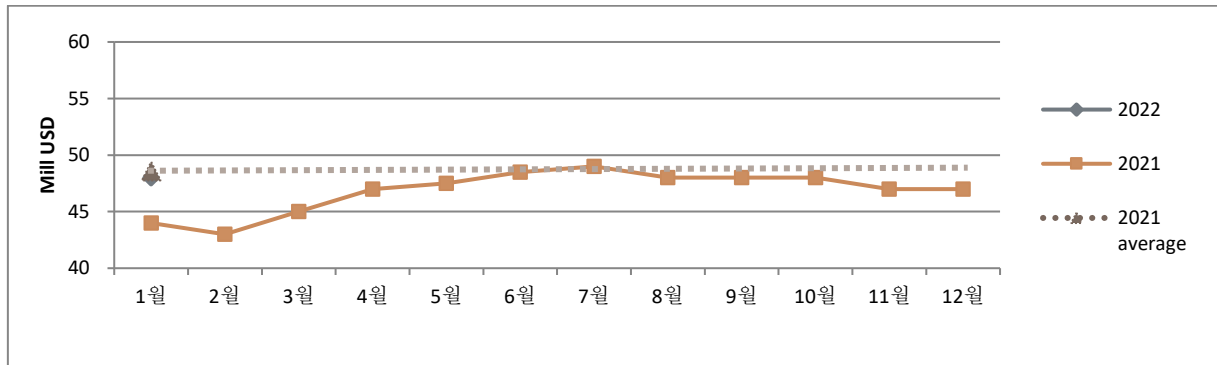
2022		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
VLCC 310K	선가	73.00						73.00
	전월대비	4.3%						-
	전년대비	12.3%						4.3%
SUEZ 160K	선가	48.00						48.00
	전월대비	2.1%						-
	전년대비	9.1%						-1.2%
AFRA 105K	선가	45.00						45.00
	전월대비	9.8%						-
	전년대비	36.4%						19.7%
MR 51K	선가	30.00						30.00
	전월대비	3.4%						-
	전년대비	9.1%						7.6%
2021		1월	2월	3월	4월	5월	6월	연 평균
VLCC		65.00	67.00	69.00	69.00	70.00	71.00	70.00
SUEZ		44.00	43.00	45.00	47.00	47.50	48.50	48.58
AFRA		33.00	33.00	37.00	40.00	40.00	40.00	37.58
MR		27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.88

#### VLCC-310K

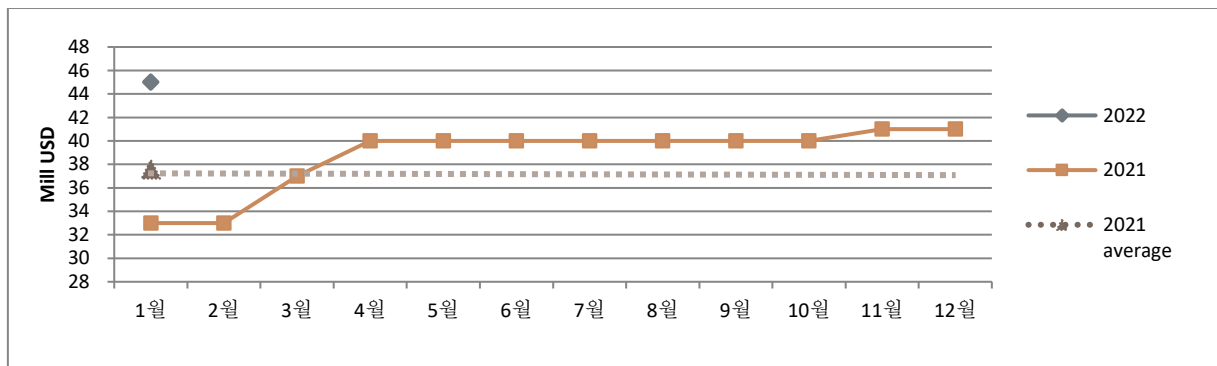


### III. TANKER

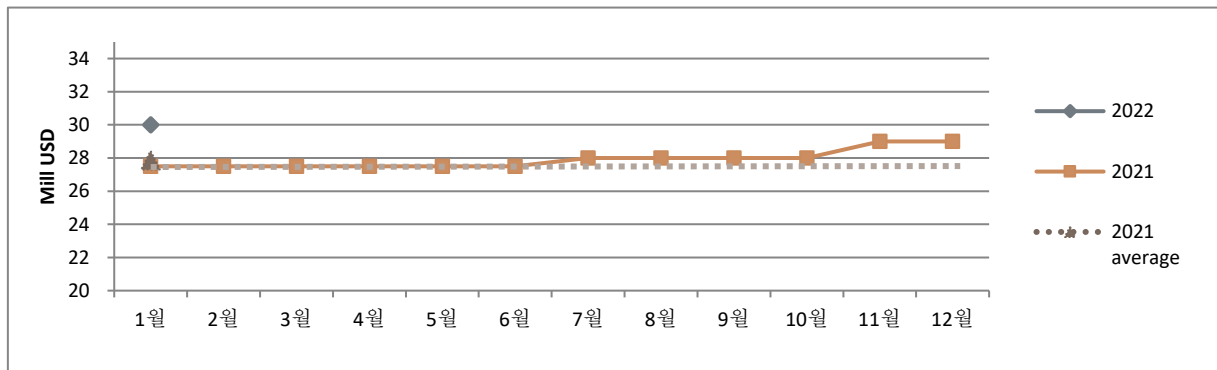
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### Tanker Sales Report

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CHLOE V	321,300	2009	KOREA	WART		42.1	Greek buyer
TANKER	ARGENTA	319,000	2005	KOREA	B&W		31.5	Greek buyer
TANKER	PS LONDON	50,922	2008	KOREA	B&W		11.8	Greek buyer, epoxy & Phenolic

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CHESAPEAKE BAY	49,988	2003	KOREA	B&W	4,253	TEU	55	German buyer (Hapag Lloyd)

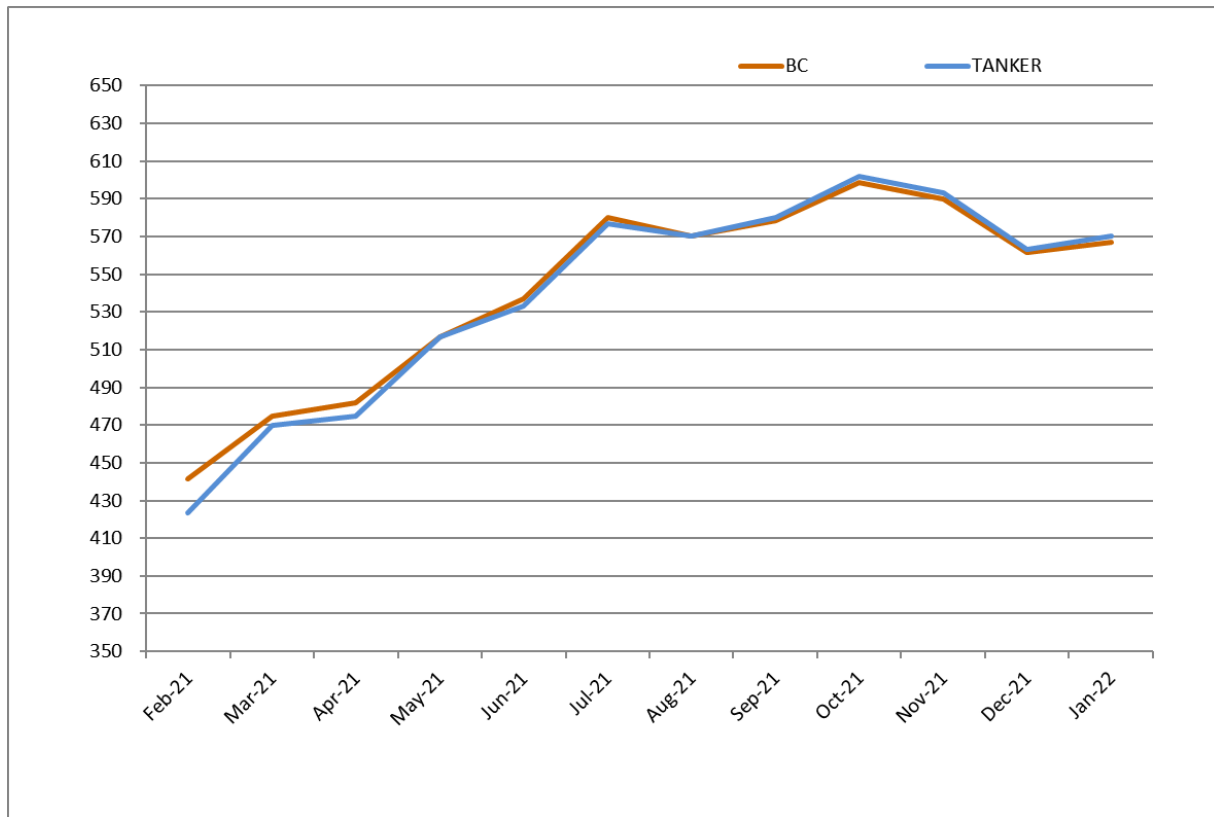


## IV. DEMOLITION

### 1) 해체선가

	2020 평균		2021 평균		2022 평균		2021.01	2022.01		
	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	YoY	USD/LDT	USD/LDT	MoM	YoY
TANKER	344.44	-13.1%	526.81	52.9%	570.00	8.2%	418.33	570.00	1.2%	36.3%
BC	344.58	-13.6%	529.17	53.6%	566.67	7.1%	420.00	566.67	0.9%	34.9%

❖ 기준 : 인도 해체선 시장



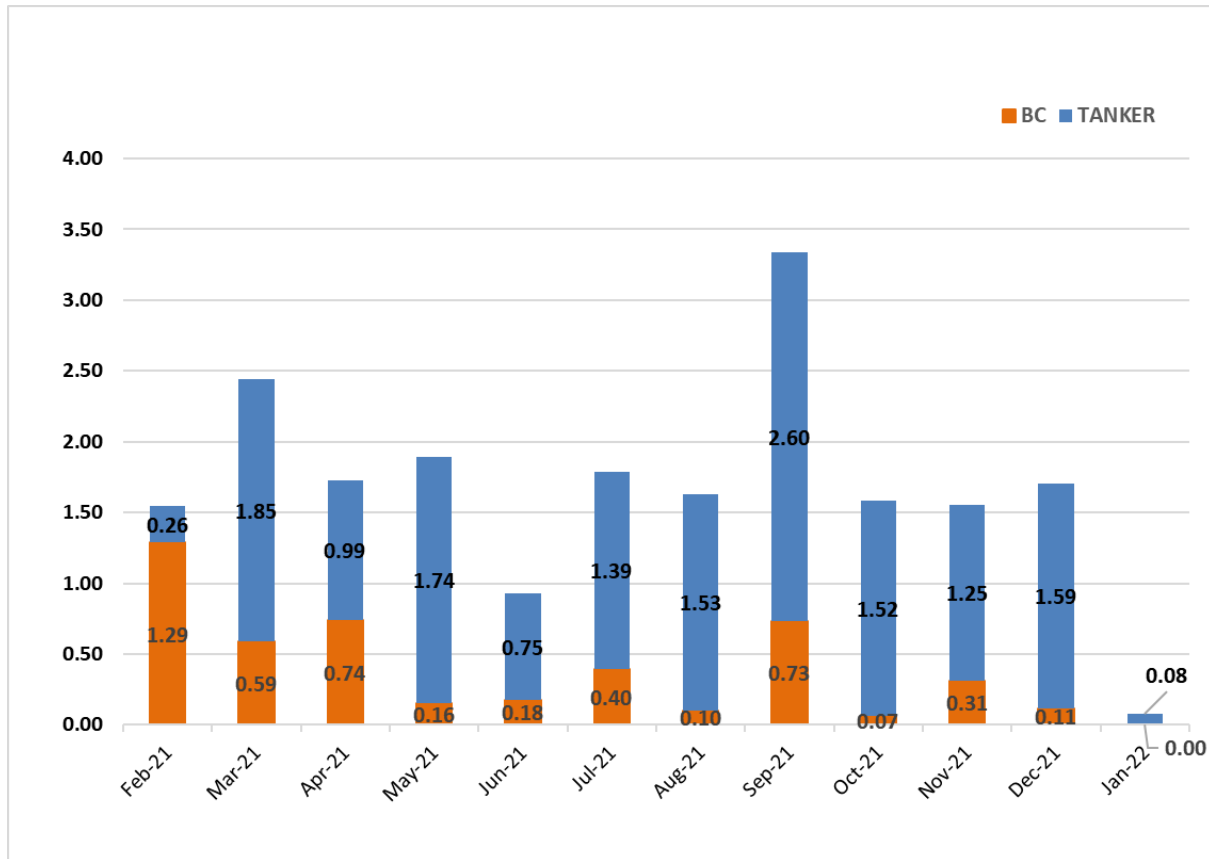


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선 누적현황

해체선 총량	2020		2021		2021.01		2022.01			
	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	No.	Million DWT	YoY	No.	YoY
TANKER	3.68	112	15.66	315	0.19	9	0.08	-95.2%	5	-77.3%
BC	15.61	164	6.34	123	1.67	20	0.00	-100.0%	0	-100.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)







## IV. DEMOLITION

---

### Demolition Sales Report

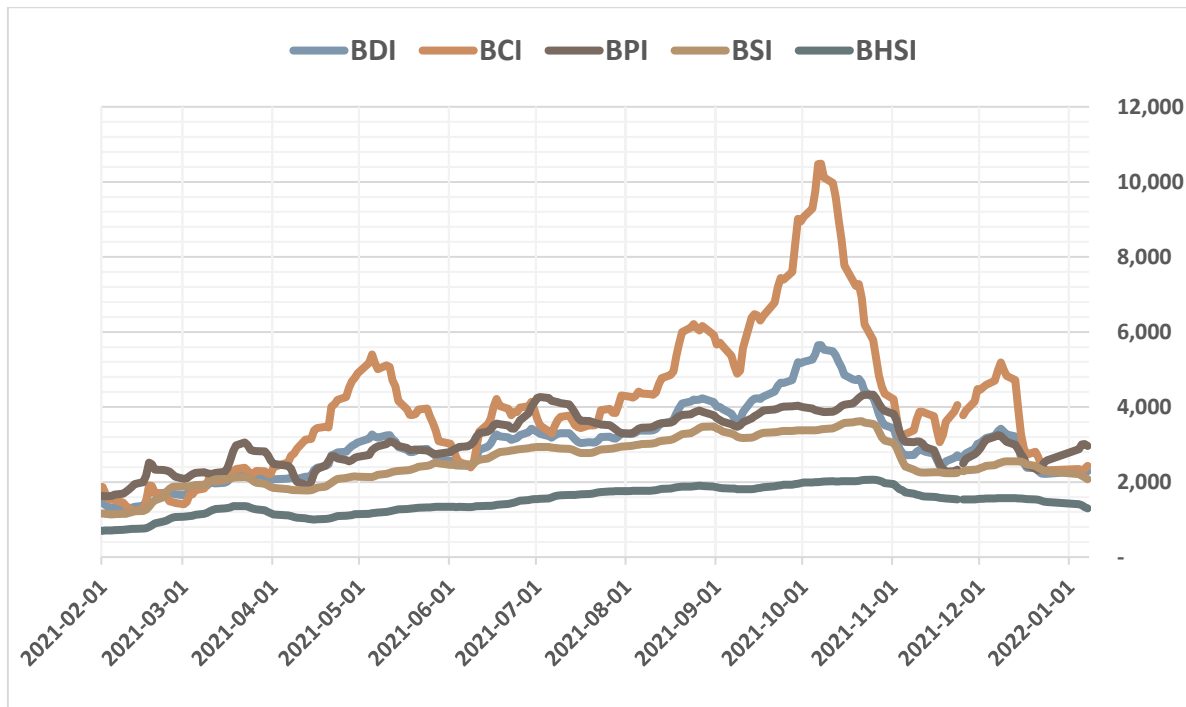
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (USD/LDT)	REMARKS
TANKER	BRAVE WORTH	31,200	7,769	1994	JAPAN	B&W	605	INDIA



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2022-01-07	2021-12-24	CHANGE	1 Year High	1 Year Low
BDI	2,289	2,217	▲72.00	5,650	1,111
BCI	2,432	2,312	▲120.00	10,485	1,241
BPI	2,957	2,573	▲384.00	4,328	1,165
BSI	2,074	2,290	▼216.00	3,624	882
BHSI	1,300	1,466	▼166.00	2,062	553





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price

	Singapore		Rotterdam		Houston	
	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감	(USD/Ton)	전주대비증감
VLSFO	640.50	▼8.00	580.50	▲10.00	592.00	▲5.00
MGO	704.50	▲25.50	697.00	▲15.00	745.50	▲21.00
LSMGO	702.50	▲28.50	690.00	▲21.50	-	-
IFO380	469.00	▲7.50	458.00	▲11.00	486.50	▲38.50

❖기준일 : 1 월 7 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2022-01-07	2021-12-31	CHANGE
미국 달러	1199.60	1185.50	▲14.10
일본 엔(100)	1035.43	1030.24	▲5.19
유로	1355.31	1342.34	▲12.97
중국 위안	188.00	186.26	▲1.74

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. ISSUE & TREND

### [시사 상식] Rustic Life (러스틱 라이프)

바다뷰 말고 논밭뷰. 불명, 풀명. '촌'스러움이 '힙'해지고 있다. '러스틱 라이프'란 시골 고유의 매력을 즐기면서도 도시의 여유와 편안함을 부여하는 라이프스타일을 말한다. 러스틱 라이프는 도시에 살면서도 소박한 '촌'스러움을 삶에 더한다. 과밀한 주거·업무 환경에서 고통받는 대도시나, 고령화와 공동화 현상으로 시름을 겪는 지자체 모두 '러스틱 라이프'에 주목해야 할 것이다.

[출처: 트렌드코리아 2022]

### [관련 기사] 4都3村 '러스틱 창업'에 주목하라

'시골창업'이 부상하고 있다. 최근 서울대 소비트렌드분석센터가 발표한 2022년 호랑이해 소비 트렌드 중 하나는 '러스틱 라이프(RUSTIC LIFE)'다. 복잡한 도시를 떠나 한적한 시골마을을 찾는 소비자가 늘어나고 있다는 얘기다. 물론 코로나 팬데믹 영향이 가장 크다고 볼 수 있다. 해외여행이 막힌 소비자들에게 한적한 시골마을 자체는 이미 오래전에 새로운 형태의 구매처로 부상했다. 해외여행에 대한 갈증을 시골마을의 차박 열풍으로 해소하는 분위기도 있었다.

창업시장 관점에서도 러스틱 창업은 의미가 크다. 위드 코로나 시대의 창업시장 핵심 코드는 창업자가 행복한 실속 창업이다. 투자비용 줄이기는 기본이다. 특히 한 달에 한 번 지불해야 하는 월 고정비용을 줄이는 것이 관건이 됐다. 시골마을 가게의 경우 도심 상권보다 임차료가 저렴할 수밖에 없다. 결국 시골창업의 핵심은 '창업자 스스로의 행복지수를 높이는 창업법'이라는 측면에서 주목받고 있는 것이다.

[출처: 시사저널]



## VII. CONTACT DETAILS

STL SHIPPING CO., LTD.		
101-1401, Lotte Castle President, 109 Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea Tel. +82-2-776-0840 (Rep.)   Email. snp@stlkorea.com		
<b>CEO Neal S.I. Kwon (대표이사 권순일)</b> Tel. 070-7771-6410		

STL GLOBAL CO., LTD.		
Email. seoul@stlkorea.com		
<b>Chartering</b> biz@stlkorea.com	<b>Sancho Kim (이사 김현진)</b> Director Tel. 070-7771-6404	<b>Mike Hong (부장 홍창목)</b> General Manager Tel. 070-7771-6417
<b>Fleet Operation</b> biz@stlkorea.com	<b>H.S. Lee (부장 이현성)</b> General Manager Tel. 070-7771-6412	
<b>Research &amp; Operation</b> snp@stlkorea.com	<b>Anna Lee (과장 이해란)</b> Manager Tel. 070-7771-6403	<b>Joovi Park (대리 박주비)</b> Assistant Manager Tel. 070-7771-6419
<b>Agency Operation</b> operation@stlkorea.com	<b>Henry S.H.Oh (차장 오수현)</b> Deputy General Manager Tel. 070-7771-6402	<b>Jennifer Park (과장 박영단)</b> Manager Tel. 070-7771-6407
<b>Ferroalloy Logistics &amp; Warehouse Management</b> ops@stlkorea.com	<b>Jena Ahn (차장 안지영)</b> Deputy General Manager Tel. 070-7771-6405	<b>Joanne Jin (과장 진정식)</b> Manager Tel. 070-7771-6406

에스티엘 지투어_STL G TOUR		전남요트아카데미_Jeonnam Yacht Academy	
tour@stlgtour.com		academy@stlyacht.com	
기업/일반 단체 항공예약	Tel. 1661-8388 Tel. 070-4800-0151 Fax. 02-6499-8388 www.stlgtour.com	보트/요트 면허취득	Tel. 061-247-0331 Tel. 010-2777-4027 Fax. 061-247-0333 www.stlyacht.com
실장 김영하		실장 이진행	