



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.256

**Updated July 09, 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	20

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

## I . ISSUE & TREND

### 1. 韓·中·日 조선, 생존 위한 합종연횡 바람

한국과 중국, 일본의 생존을 위한 합종연횡 바람이 거세다. 여기에는 조선 시장의 한정된 수요를 두고 치열한 생존 경쟁을 벌여야 한다는 위기의식이 깔려 있다.

가장 눈에 띄는 것은 중국과 일본 조선소들이 서로 힘을 합치고 있다는 점이다. 중국·일본은 현대중공업과 대우조선해양의 인수·합병(M&A) 성사로 고부가 시장 수주를 과점할 것을 우려하며 대형화를 이뤄 조선 시장을 선점하겠다는 전략을 펼치고 있다.

지난 8일 조선업계에 따르면 중국 1·2위 중국선박공업집단(CSSC)은 중국선박중공업집단(CSIC)은 지난 1일 상하이 거래소에 두 회사의 합병작업을 위한 문서를 제출했다. 이후 현지 조선업계와 언론에서는 일제히 "수개월 내 합병작업이 완료될 것"이라고 내다봤다. CSSC는 후동중화조선과 상하이외고조선, 장난조선 등 10개 조선소를 운영 중이며 CSIC는 다렌조선, 보하이조선 등 9개 조선소를 운영하고 있다.

합병과 관련해 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 중국 정부는 CSSC를 중심으로 조선소를 8개로 통합하고 규모의 대형화를 추진할 계획이다. 이번 합병은 기술력과 수주실적, 재무적으로 양호한 조선소와 그렇지 못한 조선소를 연결하는 방식으로 진행된다.

중국 정부는 미국간 무역분쟁이 양사에 미치는 영향을 예의주시하며 대응방안을 고심하고 있다. 장기적으로 국가 주도로 대형화를 추진하고 있는 두 국영조선집단의 고부가 일감 확보에 영향을 줄 수 있다는 판단에서다. 특히 세계 1·2위 현대중공업과 대우조선의 M&A가 추진 중인 만큼 세계 선박 수주 1위국 지위 지위를 차지하기 위해서는 합병사와 경쟁해야 하는 상황에 놓일 수 있다. 따라서 중국 CSSC와 CSIC 합병 작업은 중국 정부의 주도 아래 속도를 낼 것으로 보인다.

CSSC와 CSIC의 합병작업이 시작된 지난해 2월 기준 이들 조선사의 연간 수주잔량(1,040만 CGT)은 전 세계 수주잔량의 13%를 차지했다. 이는 현대중공업그룹 772만 CGT보다 268CGT 많고 국내 조선 빅 3(현대중공업·삼성중공업·대우조선)를 능가하는 수준이었다. 하지만 이후 중국은 LNG선 등 고부가 수주 일감을 쓸어담은 국내 빅 3에 세계 1위 자리를 빼앗겼다.

중국뿐 아니라 일본에서도 일본 조선사간 막바지 합병작업에 속도를 내고 있다. 조선시황 둔화로 발주 일감이 줄어들면서 조선사간 합병으로 경쟁력을 끌어올리기 위한 조치로 평가된다.

## I . ISSUE & TREND

일본 1 위 이마바리조선은 미나미닛폰조선 합병으로 덩치를 키웠다. 미쓰비시중공업 등 나머지 조선소들도 건조와 설계를 분담하는 효율화 작업을 추진하고 있다. 이에 대해 현대중공업은 대우조선과 합병은 중국, 일본 각국 시장의 흐름과 일치하며 한국 조선의 사활을 좌우할 중대 분수령이 될 것이라고 강조했다.

현대중공업은 6 월 사보를 통해 "중국과 일본은 몸집불리기로 경쟁력 확보에 나서고 있다"며 "현대중공업과 대우조선의 기업결합이 성사되면 규모의 경제 실현을 통해 재료비 절감 등 효과를 가져올 수 있다"고 설명했다. 뿐만 아니라 양사가 세계 최고의 조선기술을 확보하고 있는 만큼 기술공유를 통해 생산성이 높아지고 수주 경쟁력도 제고될 것으로 봤다. 결과적으로 이는 양질의 일감 및 고용 증가로 이어질 것으로 내다봤다.

조선업계 관계자는 "동북아 조선강국이 세계 1 위 자리를 놓고 엇치락뒤치락하고 있는 상황"이라며 "규모대 규모의 경쟁 등 생존 경쟁에서 살아남기 위해 한·중·일 3 개국의 인수합병 작업이 활발하다"고 말했다.

## 2. 해운업계, 중동 항로에 '전쟁 위험 할증료' 부과

세계 최대 원유 수송로인 중동 호르무즈 해협에서 지난달 발생한 유조선 피격 사건과 미군 무인정찰기 격추 사건 영향으로 긴장감이 높아지고 있다. 현대상선을 포함한 글로벌 선사들이 중동 항로를 오가는 화물에 '전쟁 위험 할증료'를 부과하면서 중동 지역에 화물을 수출하는 화주들은 운임 부담이 늘어날 전망이다.

지난 8 일 해운업계에 따르면 현대상선은 지난달 말부터 아시아·중동 노선에 전쟁 위험 할증료(WRS·WAR RISK SURCHARGE)를 도입했다. 현대상선은 중동 노선에서 운송하는 화물에 대해 1TEU 당 40~50 달러, 1FEU 당 100 달러 정도를 부과하고 있다. 전쟁 위험 할증료는 선사가 전쟁 위험 지역이나 전쟁 지역에서 싣고 내리는 화물에 대해 부과하는 운임이다. 2001 년 미국의 아프가니스탄 공격 당시에도 중동 지역을 오가는 선사들이 도입한 바 있다.

전쟁 위험 할증료는 통상 전쟁 위기 지역을 오가는 선박·화물에 대해 보험사가 보험료를 인상하면 선사들이 이를 보전하기 위해 화주에게 부과하는 방식으로 이뤄진다. 글로벌 보험사들이 전쟁 위험 지역을 항해하는 선사에게 별도 보험료를 받기 때문이다. 지난달 호르무즈 해협에서 유조선 피격 사건이 발생한 후 이 지역을 지나는 선박에 대한 보험료가 10 배 이상 오른 것으로 알려졌다.

## I . ISSUE & TREND

현대상선뿐 아니라 중동 항로를 오가는 글로벌 주요 선사들도 전쟁 위험 할증료 부과에 나섰다. 프랑스 CMA·CGM 은 1TEU 당 36 달러의 전쟁 위험 할증료를 부과 중이다. 덴마크 머스크라인과 독일 하팍로이드는 각각 1TEU 당 42 달러로 가장 높은 수준의 전쟁 위험 할증료를 적용하고 있다. 스위스 MSC 도 바레인, 이라크, 쿠웨이트, 오만, 카타르, 사우디아라비아 등 중동 지역에서 싣고 내리는 모든 화물에 대해 1TEU 당 40 달러 수준의 전쟁 위험 할증료를 받기로 했다.

해운업계 관계자는 "올 6 월 유조선 피격 사건 이후 보험사들이 중동 지역을 항해하는 선박에 대해 평소보다 10~20 배 많은 보험료를 요구하면서 글로벌 선사들이 전쟁 위험 할증료를 도입하고 있다"고 말했다.

### 3. 철강·조선, 한일 무역전쟁 불똥 '조마조마'

철강·조선업계가 일본의 '경제보복' 조치의 불똥이 튀지 않을지 촉각을 곤두세우고 있다. 일본의 주력 산업 수출 규제가 '난타전'식으로 철강·조선업계로 번질 경우 당장 수출 제한은 물론 현대중공업과 대우조선해양 기업결합 심사와 관련해 불공정 거래를 이유로 어깃장을 놓을 수 있기 때문이다.

국내 공정위와 유럽연합(EU)의 결합 심사가 통과 한다면 일본이 반대할 경우 양사의 합병은 어렵게 된다. 지난 4 일 철강·조선업계에 따르면 일본 정부는 이날부터 우리나라 반도체에 대한 수출 규제 강화 조치를 발동한데 이어 다른 산업 분야로 규제를 확대하는 방안을 검토하고 있다. 일본 교도통신은 "(일본 정부가) 한국에 대한 수출 규제 강화 대상을 확대할 가능성이 있다"고 전했다.

일본의 반도체 다음 수출 규제 대상으로는 전자 부품 등이 거론되고 있지만 안심할 수 없기는 철강, 조선업계도 마찬가지다. 일본 경제산업성은 최근 발표한 '불공정 무역보고서'를 통해 주요 무역 상대국 19 개국 정책 150 건이 문제가 있다고 지적했다.

물론 조선업 보조금 지원 등 한국의 조선업 정책도 문제 삼았다. 일본은 지난해 한국 정부 산하 금융기관이 조선업계를 위해 공적자금을 지원한 것과 관련해 세계무역기구(WTO)에 공식 제소한 바 있다.

공식적인 입장은 나오지 않았지만 일본 수출 규제는 시작에 불과하며 현대중공업과 대우조선의 기업결합 심사가 직접적인 경제보복 대상이 될 수 있다는 전망이 나온다. 세계 최고 조선국 지위를 한국에 넘겨준 일본은 수년간 흑독한 구조조정을 통해 버텨왔기 때문이다.

## I . ISSUE & TREND

---

지난해 말 기준 현대중공업그룹 수주잔량은 1,114만 5,000CGT(279 척), 대우조선은 5,844CGT(86 척)이다. 세계 1·2 위인 이들 조선사가 하나의 조선그룹으로 통합된다면 1,700만 CGT(365 척)에 달해 3 위인 일본 이마바리조선그룹(525만 3,000CGT, 166 척)의 3 배가량 차이 나는 넘볼 수 없는 상대가 된다. 특히 최근 수주 경쟁을 벌이고 있는 LNG 선의 경우 양사 점유율을 합하면 63% 달하며 초대형 컨테이너선은 52%를 넘어선다. 결과적으로 독과점 대상이 될 수 있다는 얘기다.

현대중공업은 국내 공정위를 시작으로 일본 등 5 개국을 결합심사 대상 국가로 꼽았다. 한 국가라도 반대하면 두회사는 하나로 통합할 수 없다.

철강업계도 규제가 확대될지 모른다는 점을 우려하고 있다. 일본의 경우 열연이나 후판 등 철강재는 일본산으로 자급하고 있지만 자동차, 기계류 등 일부 특수강 제품의 경우 시장 규모상 타격이 있을 수 있다.

현재 철강업계는 원료 가격 고공행진 속에서 고로(용광로) 조업중지, 산업용 전기료 인상 여부 등 어려운 경영환경에 골머리를 앓고 있다. 만일 일본이 국내 철강산업 규제대상에 포함시킬 경우 수출 전선까지 혼란을 줄 수 있어 더 큰 위기 상황에 직면할 수 있다. 이에 대해 업계 관계자는 "일본의 수출 규제의 상황은 회사 힘만으로 해결하기 힘든 상황이 될 수 있다"고 우려감을 나타냈다.



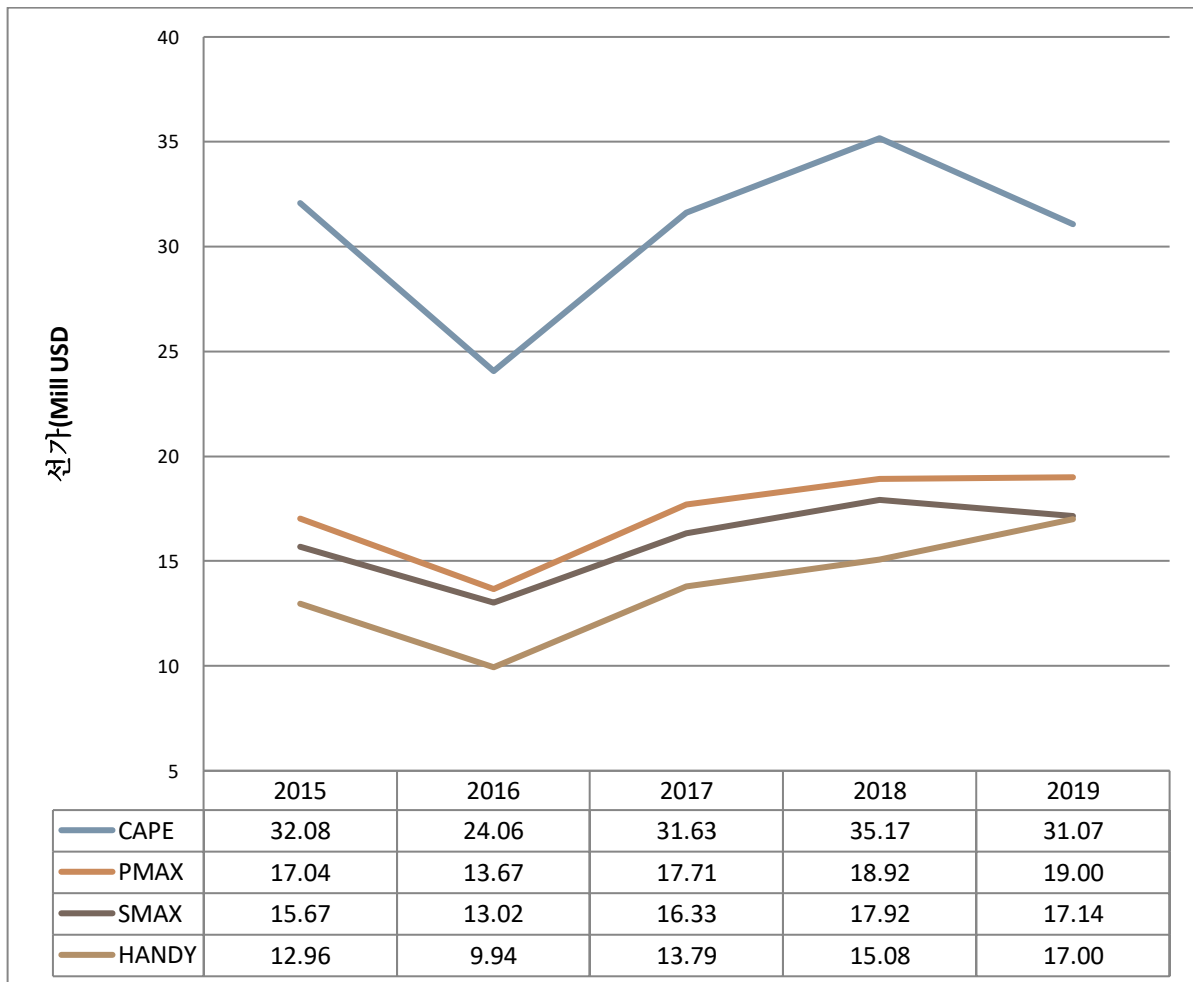
## II . BULK CARRIER

(◆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	31.07
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-11.65%
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	17.14
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.34%
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)

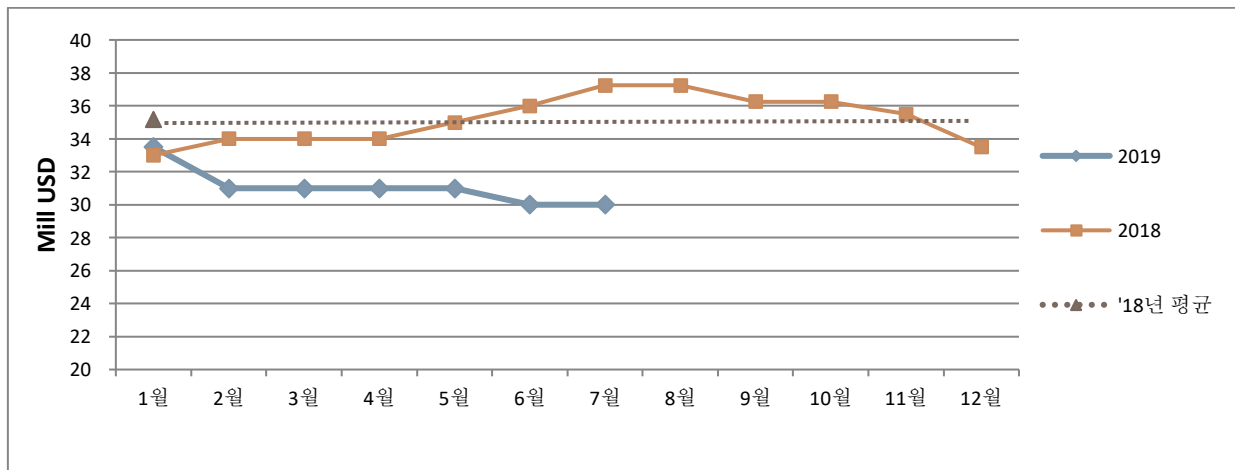




## II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균	
2019	CAPE 180k	선가	33.50	31.00	31.00	31.00	31.00	31.00	30.00			31.07
		전월대비	0.0%	-7.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	1.5%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-8.8%	-11.4%	-19.5%			-11.6%
	PMAx 76k	선가	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00			19.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			0.4%
	SMAx 58k	선가	18.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00			17.14
		전월대비	0.0%	-5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.9%	-2.9%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%	-5.6%			-4.3%
	HNDY 37k	선가	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00			17.00
		전월대비	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	21.4%	21.4%	13.3%	9.7%	9.7%	9.7%	6.3%			12.7%
2018	CAPE	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	34.00	37.25	37.25	36.25	35.17	
	PMAx	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	18.92	
	SMAx	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	17.92	
	HANDY (32k)	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	15.50	16.00	15.00	15.00	15.08	

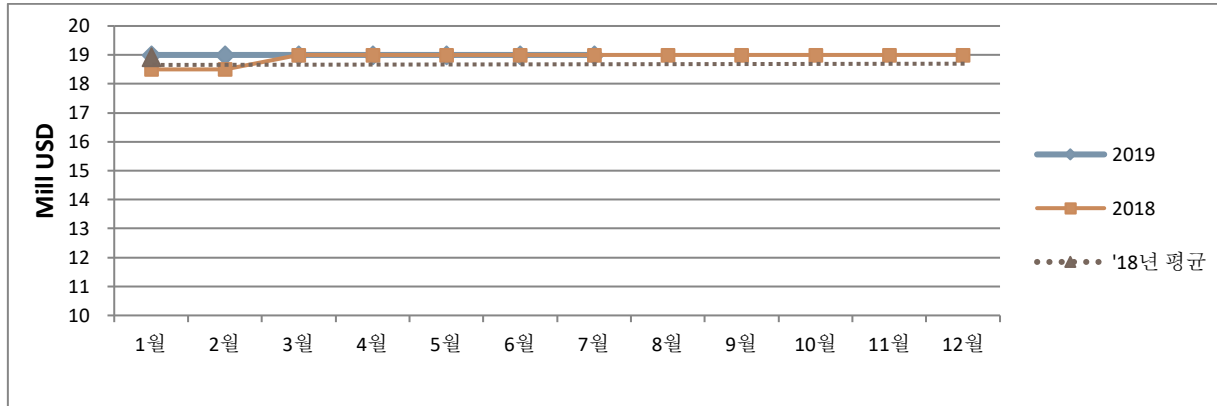
### □ Cape



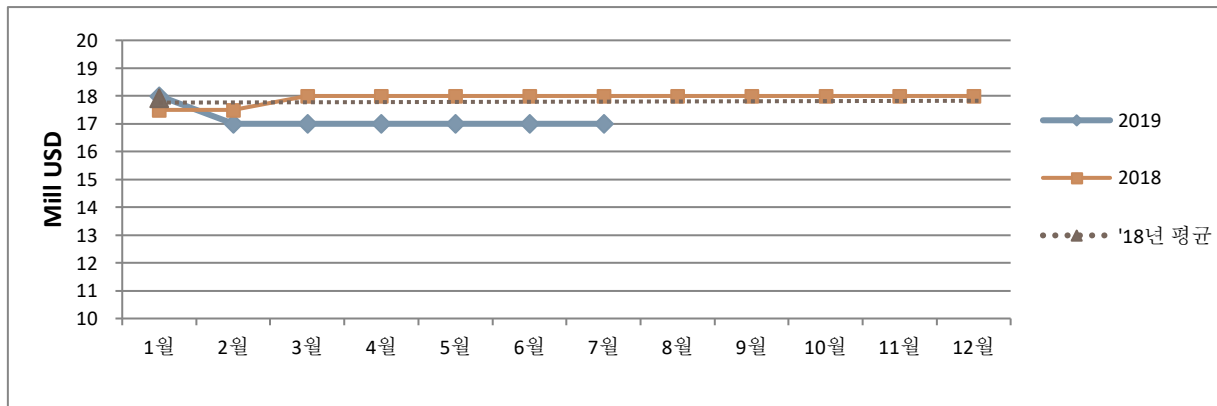


## II . BULK CARRIER

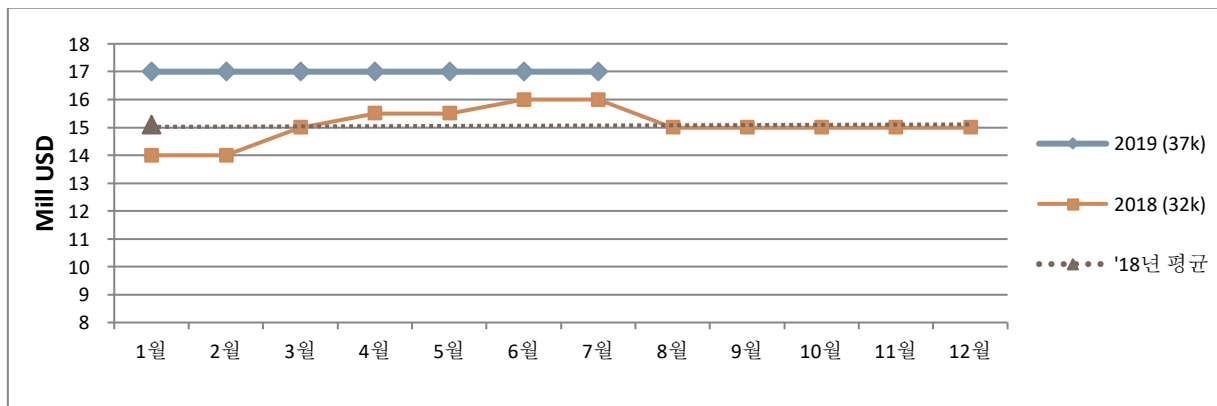
### □ Panamax



### □ Supramax



### □ Handy





## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TRUSTN TRADER I	82,293	2015	JAPAN	B&W		23.8	Undisclosed buyer
BC	FALCON TRADER	81,895	2016	CHINA	B&W		24.3	Chinese buyer
BC	KAVO MANALI	76,801	2004	JAPAN	B&W		8.5	Greek buyer
BC	HAMMONIA KORSIKA	56,722	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	10	Undisclosed buyer
BC	GRAIG CARDIFF	34,898	2012	CHINA	B&W	C 4x30T	18.1	German buyer
BC	GRAIG ROTTERDAM	34,898	2012	CHINA	B&W	C 4x30T		
BC	DAIWAN ACE	34,358	2014	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.3	Greek buyer, incl. 5-7 years T/C
BC	IVS KNOT	33,143	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	13	Japanese buyer, incl. 11 yrs BBB with p.option from 3rd year onwards
BC	ALLSTARS	28,520	2000	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	4.5	Chinese buyer

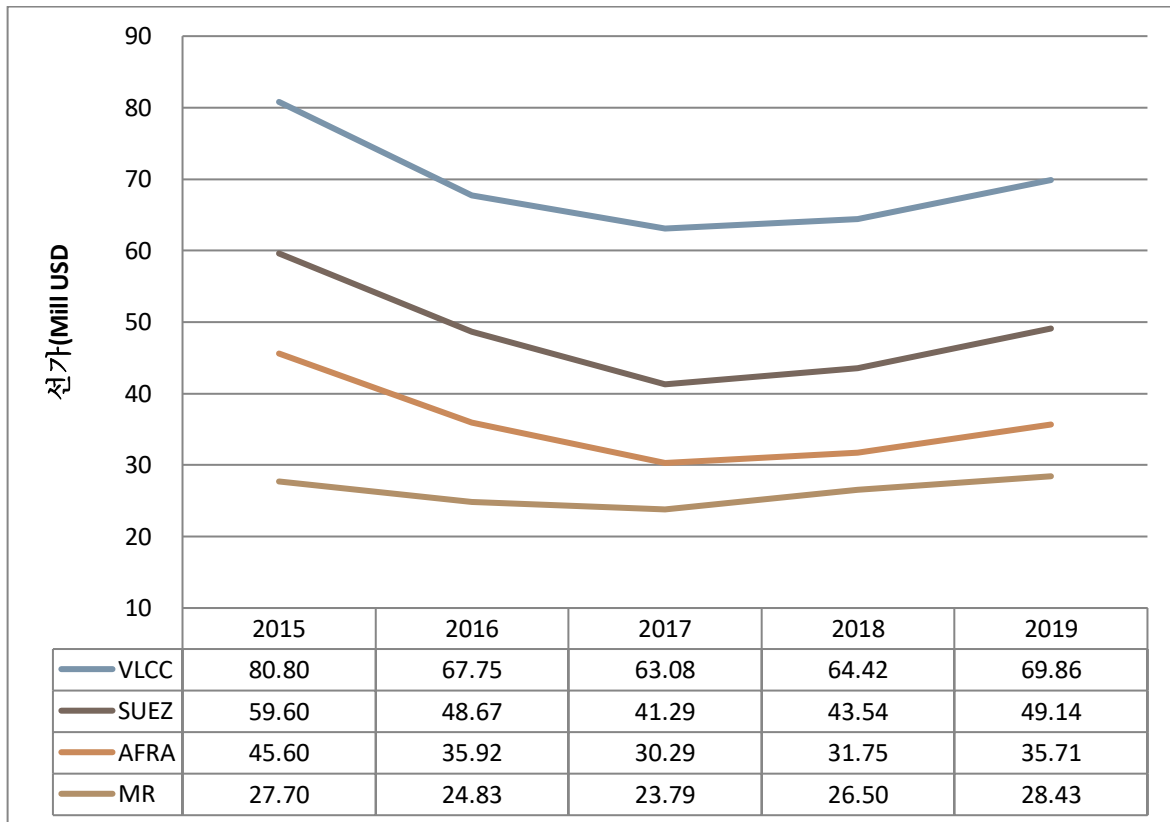
### III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	69.86
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	8.44%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	49.14
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	12.87%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	35.71
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	12.49%
MR 51K	27.70	24.83	23.79	26.50	28.43
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	7.28%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.04
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.24%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

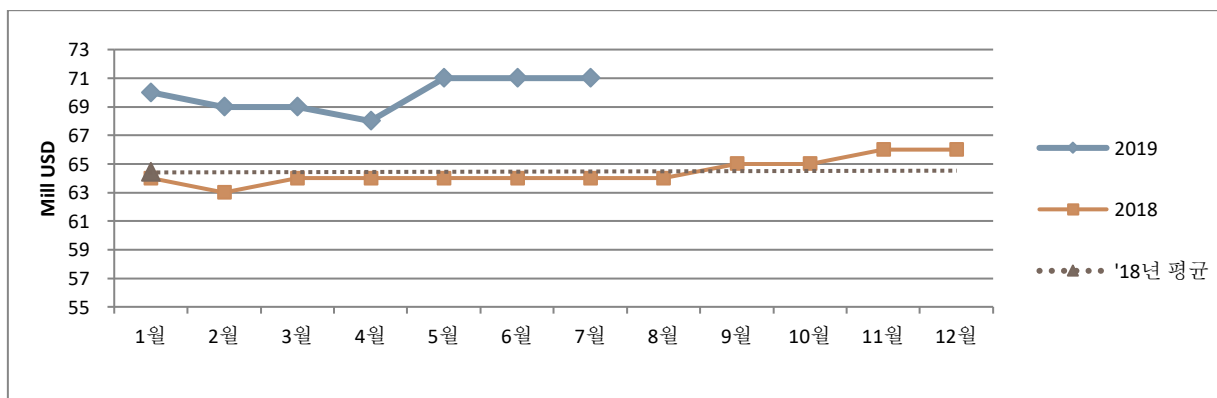




### III. TANKER

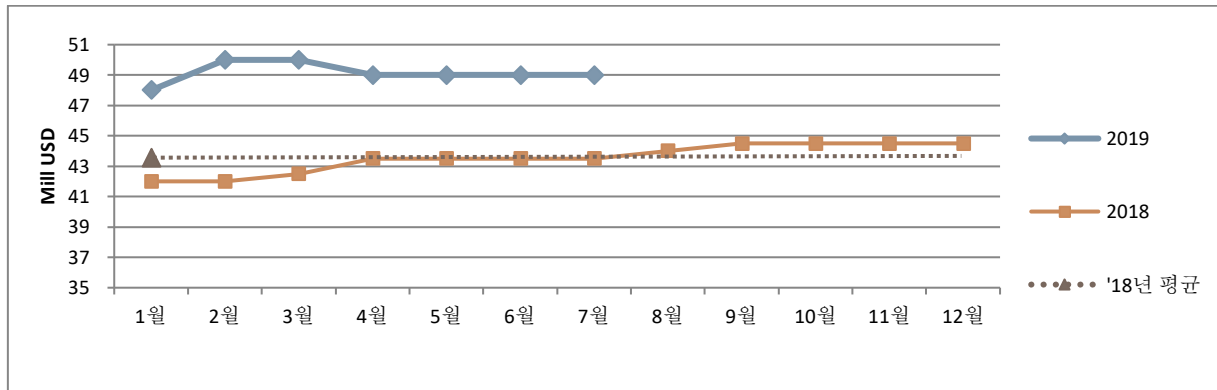
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	70.00	69.00	69.00	68.00	71.00	71.00	71.00			69.86
		전월대비	6.1%	-1.4%	0.0%	-1.4%	4.4%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	9.4%	9.5%	7.8%	6.3%	10.9%	10.9%	10.9%			8.4%
	SUEZ 160K	선가	48.00	50.00	50.00	49.00	49.00	49.00	49.00			49.14
		전월대비	7.9%	4.2%	0.0%	-2.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	14.3%	19.0%	17.6%	12.6%	12.6%	12.6%	12.6%			12.9%
	AFRA 105K	선가	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	37.00	38.00			35.71
		전월대비	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	2.7%			-
		전년대비	9.4%	16.7%	12.9%	9.4%	9.4%	15.6%	18.8%			12.5%
	MR 51K	선가	28.00	28.00	28.00	28.00	28.00	29.00	30.00			28.43
		전월대비	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	3.4%			-
		전년대비	12.0%	12.0%	7.7%	4.7%	4.7%	8.4%	12.1%			7.3%
	CHEM IMO2 13K	선가	11.00	11.25	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00			11.04
		전월대비	0.0%	2.3%	-2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-15.4%	-10.0%	-12.0%	-10.2%	-6.4%	-4.3%	-4.3%			-6.2%
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	64.42
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50		43.54
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.75
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.75	26.00	27.00		26.50
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.77

#### VLCC-310K

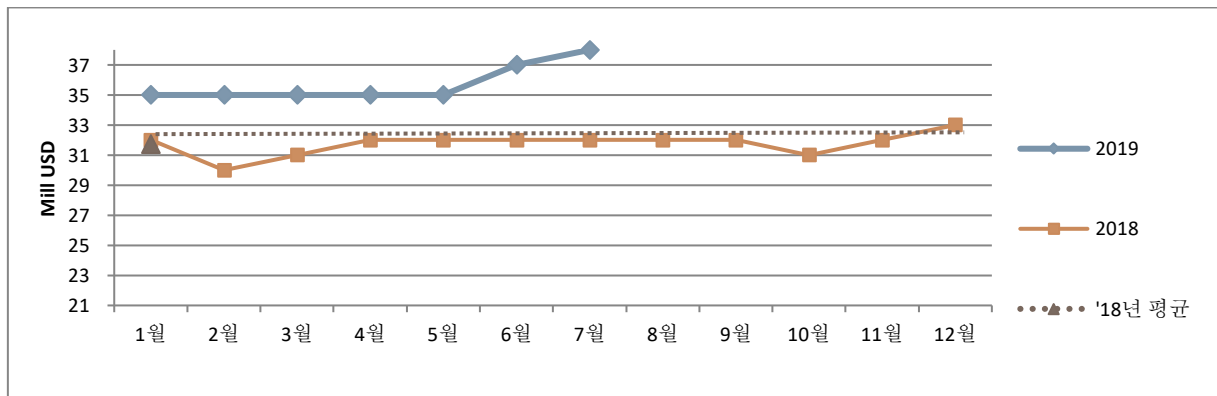


### III. TANKER

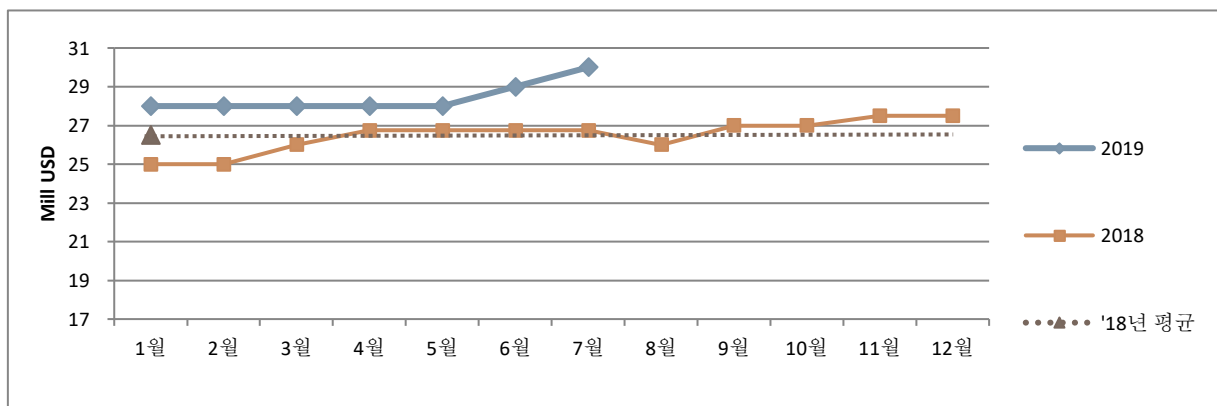
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-51K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARINE STAR	299,700	1994	DENMARK	MITSU		16.5	Middle Eastern buyer
TANKER	SEAHERITAGE	109,229	2005	CHINA	B&W		14	European buyer
TANKER	GLOBAL SPIRIT (Methanol carrier)	45,303	1999	JAPAN	B&W		7.25	Chinese buyer

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	TIM-S	44,135	2005	KOREA	B&W	3380	TEU	6.6	Norwegian buyer (Nordic)

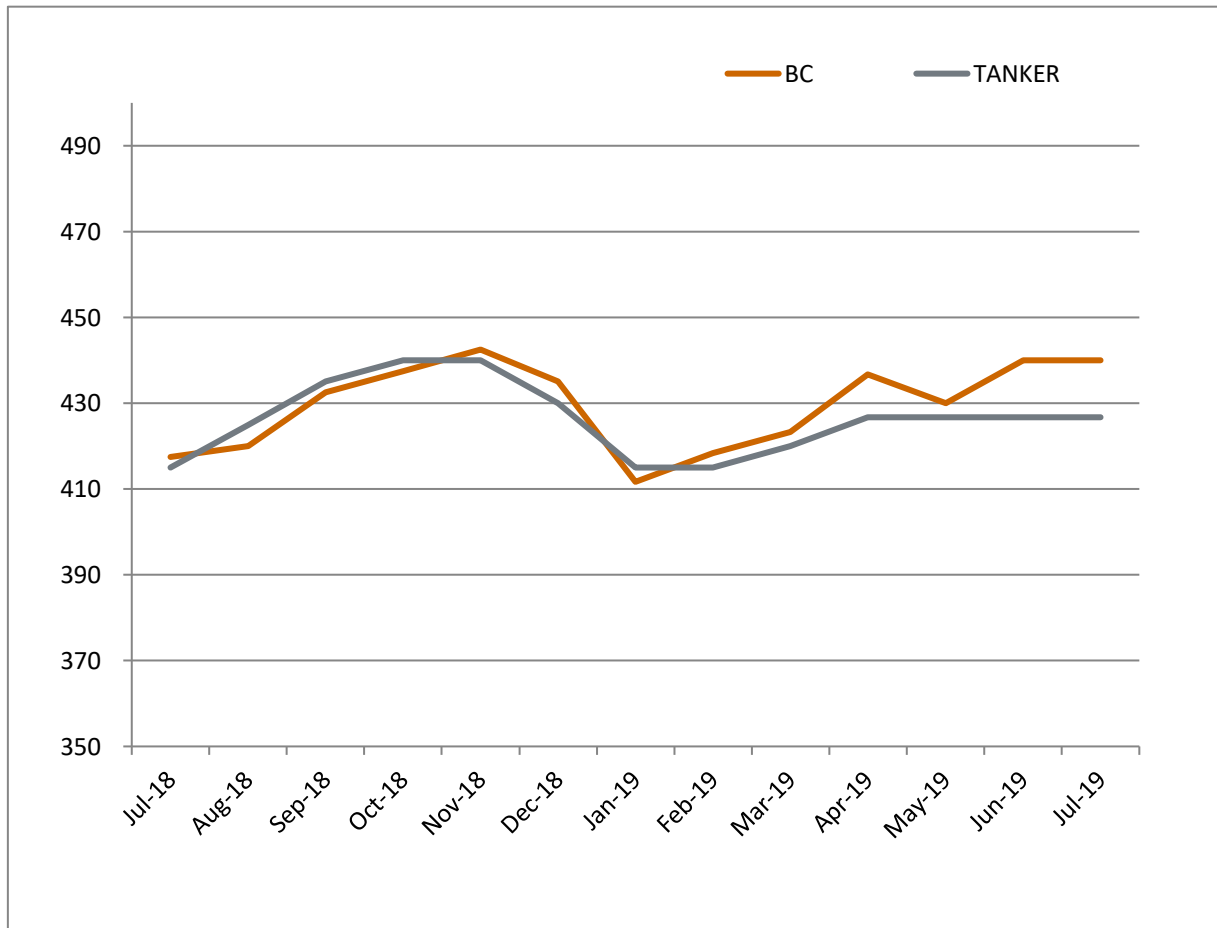


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 7 월	2019 년 7 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	422.38	-2.4%	415.00	426.67	0.0%	2.8%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	428.57	-2.7%	417.50	440.00	0.0%	5.4%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



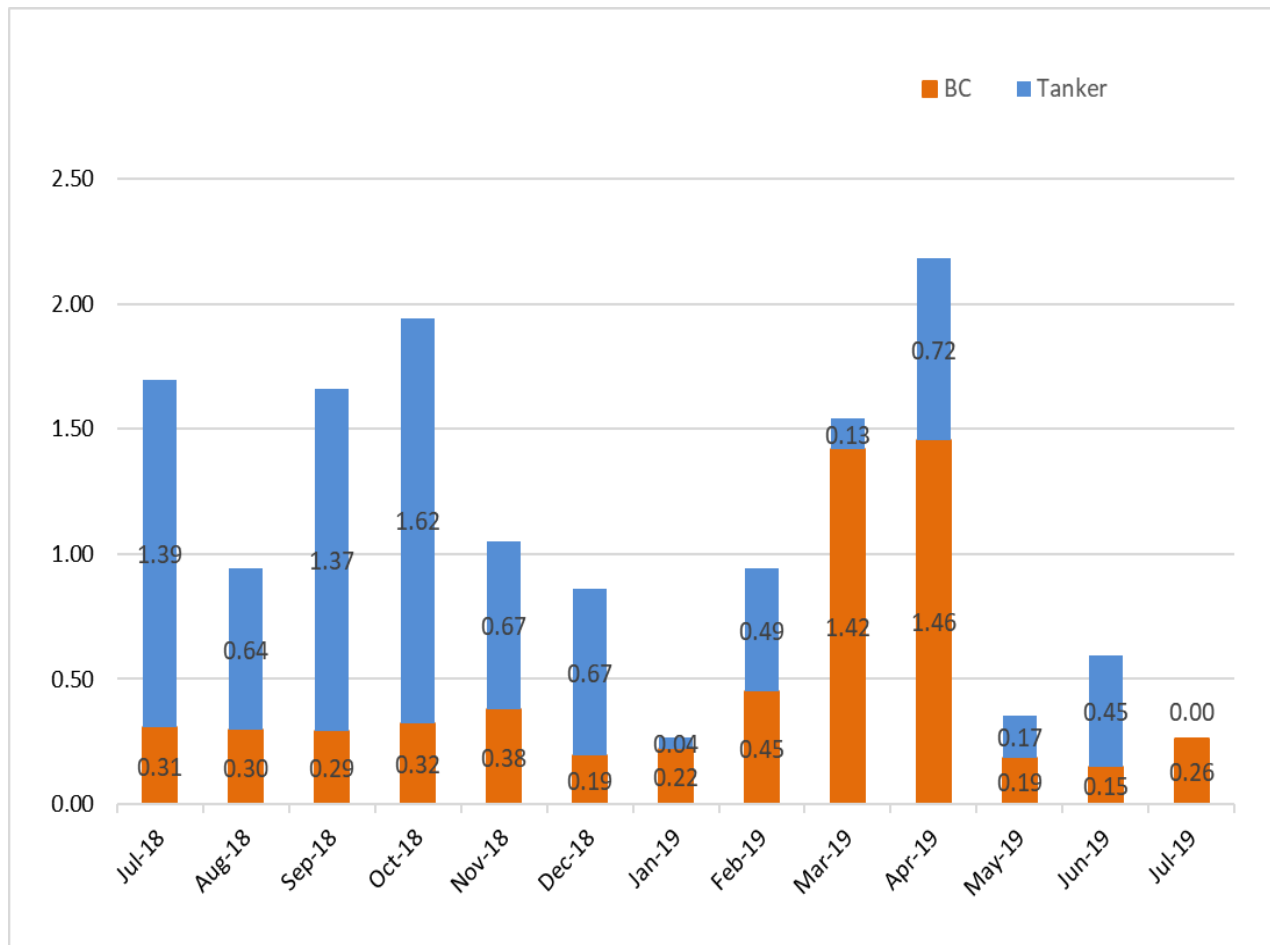


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2018 년		2019 년 누적			2018 년 7 월		2019 년 7 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	2.00	9.6%	44	22.6%	1.39	16	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	4.20	112	4.14	98.5%	60	53.6%	0.31	5	0.26	-15.1%	3	-40.0%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

---

### V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
RO-PAX	SHIDAO	2,818	6,533	1989	JAPAN		325	AS IS China
TANKER	ANANGEL ZHONGTE	257,589	36,325	1989	JAPAN	SULZER	426	AS IS Singapore, incl. 600T bunkers ROB
TANKER	OCEANA	45,684	10,247	1996	KOREA	B&W	440	INDIA

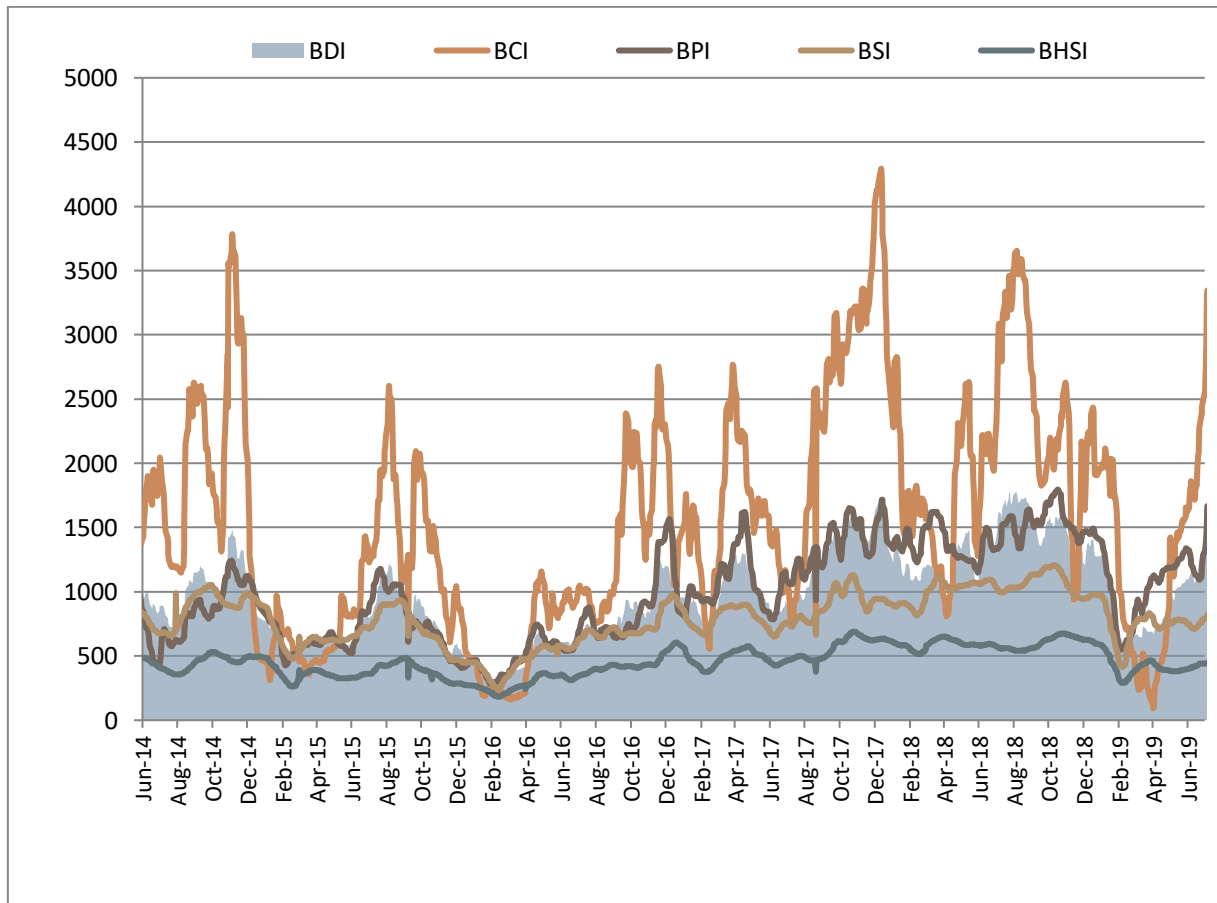




## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2019-07-05	2019-06-28	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1740	1354	▲386.00	1774	290
BCI	3346	2488	▲858.00	4293	92
BPI	1665	1286	▲379.00	1796	282
BSI	820	787	▲33.00	1207	243
BHSI	448	442	▲6.00	690	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	440.00	▲11.00	387.00	▼-5.00	435.00	▲27.50
IFO180	470.00	▲16.00	419.50	▼-4.00	475.50	▲15.00
MGO	587.50	▼-14.50	567.00	▼-15.00	627.00	▼-0.50
LSMGO	592.00	▼-14.00	557.00	▼-18.00	-	-

❖기준일 : 7 월 5 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2019-07-05	2019-06-28	CHANGE
미국 달러	1169.20	1156.80	▲12.40
일본 엔(100)	1084.60	1073.35	▲11.25
유로	1319.62	1315.11	▲4.51
중국 위안	170.17	168.08	▲2.09

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

### [시사상식] – 워커밸

직원과 손님 사이의 균형을 일컫는 신조어다. 직원이 손님에게 친절해야 할뿐만 아니라 손님도 직원에게 예의를 지켜야 한다는 뜻이다.

■ 워커밸은 직원(worker)과 손님(customer) 사이의 균형(balance)을 이르는 신조어다. 직원은 손님에게 친절히 응대하고 소비자는 직원에게 예의를 지켜 양자간 매너의 균형을 도모해야 한다는 개념이다. 이는 '손님이 왕', '고객지상주의'라는 구호 아래 소비자의 갑질에 감정노동의 고통을 겪는 근로자가 늘어나는 상황에서 등장했다.

김난도 서울대 소비자학과 교수는 <트렌드 코리아 2019>을 발간하며 2019년 10대 소비 트렌드 중 하나로 워커밸이 유행할 것이라고 예측하기도 했다. 실제로 이러한 변화에 맞춰 이전까지 친절만 고객 응대만 강조해온 기업들도, 자사 직원 보호와 갑질 고객 대처 등에 적극적으로 나서고 있는 추세다.

[출처: 시사상식사전, pmg 지식엔진연구소]

### ■ 관련기사 “갑질 멈추시죠, 2030 매너소비 시대”

한 온라인 커뮤니티 사이트에 '남편이 반말했다고 똑같이 반말한 편의점 알바생 너무 억울합니다'라는 제목의 글이 지난해 8월 올라왔다. 30대 초반인 남편이 직원에게 "야, 라면 이것밖에 없냐"라고 물었는데 아르바이트 직원이 "어, 그것밖에 없어"라며 반말로 응대했다는 것이다. 여성은 "이런 편의점은 한번 당해 봐야 할 것 같다"며 지역과 상호명을 공개하겠다고 적었다. 이 글에는 수천 개의 댓글이 달렸다.

눈길을 끈 건 누리꾼들의 반응이었다. 같이 분노해 줄 것이라는 여성의 기대와는 달리 댓글 대부분은 손님인 남편의 행동을 비난하는 내용이었다. '아르바이트 직원에게 칭찬과 함께 진상 때문에 고생이 많다고 격려하고 싶다'고 쓴 누리꾼의 댓글이 가장 많은 호응을 얻었다.

'손님은 왕'이라는 말이 고객 응대의 기준이던 소비자 중심의 사회 분위기가 최근 고객과 직원 상호 존중으로 빠르게 바뀌고 있다. '워커밸(worker and customer balance·직원과 손님 사이의 균형)'이라는 신조어까지 등장할 정도다.

얼마 전 한 아르바이트 구인구직 사이트는 '알바를 리스펙(Respect·존중하다)'이란 광고 문구로 공감을 얻었다. 직원들의 고군분투를 담은 이 광고는 '최저시급은 나라에서 올려주지만 최저인식은 우리가 올려줘야 한다'는 멘트로 끝을 맺는다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

---

‘매너 소비’를 강조하는 사회 분위기는 인권과 합리성을 중시하는 20, 30 대 젊은층을 중심으로 확산되고 있다. 주영애 성신여대 소비자생활문화산업학과 교수는 “자기주장이 강하고 적극적으로 대처하는 젊은층의 특성이 사회를 빠르게 변화시키고 있다”고 말했다. 여기에 지난해 10 월 ‘감정노동자 보호법’으로 불리는 산업안전보건법 개정안이 국회를 통과하면서 기업들도 직원 보호에 적극 나서고 있다. 개정안에 따르면 사업주는 고객에게 상품을 판매하거나 서비스를 제공하는 근로자가 고객의 폭언·폭행 등으로 피해를 보지 않도록 공고문 게시 등 관련 조치를 해야 한다.

현대백화점은 고객상담실 등에 “(직원) 인권 보호를 위해 고성, 욕설 등의 자제를 부탁한다”는 문구를 붙였고, 고객이 욕설이나 폭언을 할 경우 상담을 중단하는 시스템도 도입했다. 신세계백화점은 매장에 ‘마주하고 있는 직원을 존중해 주세요’라는 협조문을 게시하고 있다. 롯데백화점은 불특정 다수의 고객을 상대하는 직원들을 위해 심리상담사 등을 현장에 배치했다.

실제로 ‘갑질 고객’에 대한 대응 방식이 바뀌고 있다. 지난해 울산의 한 패스트푸드 매장에서 주문한 음식이 제대로 나오지 않았다는 이유로 직원에게 햄버거를 던진 남성은 매장 측의 신고로 입건됐다.

매너 소비에 대한 사회적 분위기가 퍼지고 있지만 온라인 쇼핑이 늘면서 소셜네트워크서비스(SNS)의 댓글을 통한 욕설이나 폭언 등 온라인 갑질이 늘고 있는 것은 문제다. 위정현 중앙대 경영학과 교수는 “전파성이 높은 온라인 특성상 사실과 다른 내용이 퍼졌을 때 기업의 피해는 회복이 어려울 정도로 심각해질 수 있다”면서 “관련 법과 제도를 강화해야 한다”고 지적했다.

[출처: 동아일보, 2019.04.05]



## 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 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)