



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.292

Updated March 31, 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	23

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

I. ISSUE & TREND

1. 항로 불투명한 해운업계...전열 정비 늦었는데 물동량도 감소 우려

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. '좌초위기' 해운업계, 정부 코로나 대책에도 속앓이... "왜"

신종 코로나바이러스 감염증(코로나 19) 사태로 올 상반기 물동량이 크게 줄어들면서 해운업계가 유동성 위기를 맞았다. 이른바 코로나 불통이 해운업계의 유동성 악화에 기폭제가 됐다는 평가다.

업계에서는 전반적인 업황 부진에 따른 신용도 악화가 해운회사들을 한계 상황으로 내몰고 있다며 정부에 보다 현실적인 지원책을 촉구하고 있다.

27일 해운 및 관련업계에 따르면 코로나 19 사태가 확산되자 경기 침체에 따른 물동량 둔화로 유휴 컨테이너가 늘고 운임도 쪼그라드는 등 해운업계는 최악의 상황에 놓였다. 해운사들은 이번 위기가 장기화될 것에 대비해 자구책 마련 등 비상 경영에 돌입한 상태다.

세계적 물동량 감소 등 코로나 악재로 유동성 위기가 가중되자 업계 안팎에선 기업 재정 상황에 걸 맞는 정책 지원이 시급하다는 목소리가 커지고 있다. 국내 중견 해운사인 흥아해운이 최근 워크아웃(기업개선작업)에 들어가면서 해운업계 내 긴장감은 더욱 고조되는 형국이다.

해운사 한 관계자는 "장기운송화물계약을 가진 대형 해운사와는 달리 중소형 해운사는 단발성 물량이 많다"며 "체질(자본력)이 취약한 중소형사는 작은 글로벌 이슈에도 유동성 위기를 겪을 수밖에 없는데, 코로나 19 대형악재가 직격타가 돼 자칫 연쇄도산도 우려 된다"고 말했다.

앞서 정부는 해운업계 경영위기가 현실로 닥치자 900 억원대 긴급경영자금 등 지원책을 내놨다. HMM(옛 현대상선) 제외 정기컨테이너선사 13 곳·부정기선사 150 여곳이 대상이다. 한국해양진흥공사가 기업은행·수협 등에 900 억원을 예치, 대출 심사를 거쳐 선사에 자금을 지원해주는 식이다.

그러나 해운업계는 정부의 융통성 없는 조치로 속앓이를 하고 있다. 선사들의 경영위기 극복을 위한 금융지원 방안이 구체화되고는 있지만 신용도를 고려한 특단의 후속 조치가 필요하다는 요구가 높아지고 있는 것이다. 금융기관은 기본적으로 안정성이 중요한 입장에 있어서다.

I . ISSUE & TREND

해운사 관계자는 “신용도를 기준 삼는 금융기관 심사기준을 통과할 선사는 많지 않을 것”이라며 “정상 지원이 시급한 선사는 배제된 채 소수 선사만이 혜택을 보게 될 거란 얘기다. 업황이 더 악화할 경우 낮은 신용도로 자금조달이 더 힘들어질 수 있는 점도 문제”라고 지적했다.

실제 해양진흥공사 설립 당시 지원 대상으로 설정했던 신용도는 BB 이상의 기업들이다. 신용평가사들은 코로나 19 여파로 해운사들의 물동량이 이전보다 더 줄게 되면 업황 리스크가 더욱 커질 수 있다고 보고 있다.

무엇보다 전체 해운 물동량의 20% 이상을 차지하는 중국을 중심으로 아시아지역의 항만이 정상 운영되지 않으면서 근해 담당 중소형사들의 타격이 커질 수밖에 없을 것이란 분석이다. 업계 관계자는 “어려운 시기를 겪고 있는 해운업계가 숨통을 틔울 수 있도록 현실적 대책이 강구될 필요가 있다”고 했다.

3. 석탄 해운사업자 선정 시 가격 대신 전문성·안정성도 본다

앞으로 발전용 유연탄 수입을 위해 해상운송 사업자를 선정할 때 가격 위주가 아닌 전문성과 수송 안정성을 중심으로 평가하게 된다.

해양수산부와 산업통상자원부는 31 일 한국서부발전을 시작으로 남동·남부·동서·중부발전 등 발전 5 개사에서 '해상운송 분야 종합심사낙찰제 시범사업'을 연내에 순차적으로 시행한다고 30 일 밝혔다. 종합심사낙찰제란 가격뿐 만 아니라 기술력, 기업의 사회적 책임 이행 등을 종합적으로 평가해 사업자를 선정하는 제도다. 2016 년 정부나 공공기관이 발주하는 300 억원 이상 공사에 처음 도입됐으며, 지난해에는 일정 규모 이상의 건설기술용역까지 적용이 확대됐다.

그동안 발전 공기업은 발전용 유연탄 수입을 위한 해상운송 사업자 선정 시 가격 위주로 평가해 최저가 입찰자를 낙찰자로 선정했으나 이로 인해 선사 간 지나친 경쟁에 따른 덤핑수주의 악순환이 반복돼 시장질서가 왜곡되고 대량 화물의 안정적인 수송에도 문제를 일으킨다는 지적이 있었다.

이번 시범사업으로 발전 공기업은 기존의 가격 중심 평가에서 벗어나 해상운송 사업자의 전문성 등 운영수행능력과 가격을 종합적으로 평가해 낙찰자를 선정할 예정이다.



I. ISSUE & TREND

또 인력 고용, 불공정 고용 관행 위반 등 사회적 책임이행과 입찰 담합, 계약이행 지연, 인력선박 투입 계획 위반 등 공정거래질서 준수도 평가 항목에 포함할 계획이다.

김준석 해수부 해운물류국장은 "선사는 전문적인 운송능력을 강화하고 발전사는 원료의 안정적 공급을 확보하게 될 것"이라며 "발전사와 선사 간 상생협력 문화를 정착시키기 위해 지속적으로 노력하겠다"고 말했다.



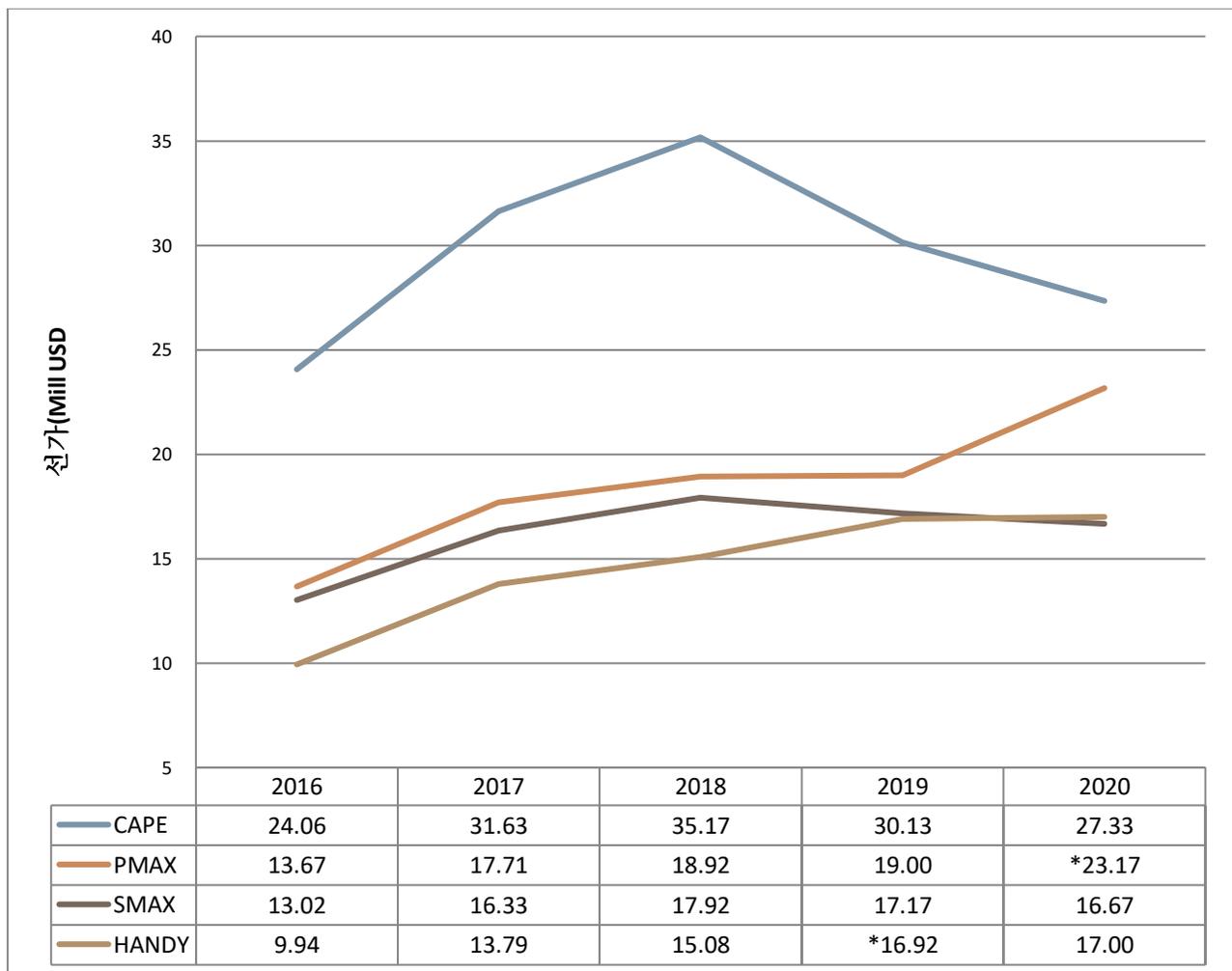
II . BULK CARRIER

(❖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	27.33
	-24.99%	31.43%	11.20%	-14.34%	-9.27%
Kamsarmax 82K	13.67	17.71	18.92	19.00	*23.17
*'19년까지는 76K 기준	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%	21.93%
Supramax 58K	13.02	16.33	17.92	17.17	16.67
	-16.91%	25.44%	9.69%	-4.20%	-2.91%
Handysize 37K	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)

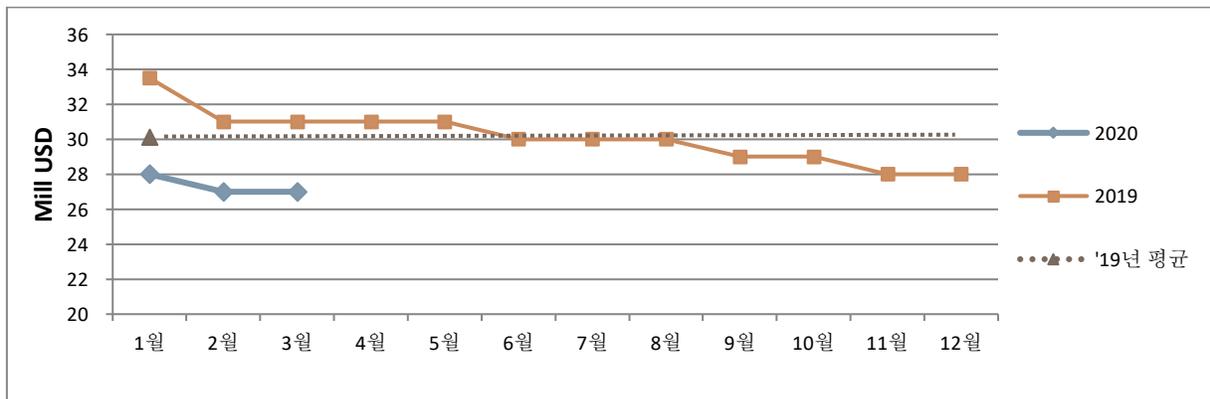




II . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2020	CAPE 180K	선가	28.00	27.00	27.00				27.33
		전월대비	0.0%	-3.6%	0.0%				-
		전년대비	-16.4%	-12.9%	-12.9%				-9.3%
	KMAX 82K	선가	23.50	23.00	23.00				23.17
		전월대비	23.7%	21.1%	0.0%				-
		전년대비	23.7%	21.1%	21.1%				21.9%
	SMAX 58K	선가	17.00	16.50	16.50				16.67
		전월대비	0.0%	-2.9%	0.0%				-
		전년대비	-5.6%	-2.9%	-2.9%				-2.9%
HNDY 37K	선가	17.00	17.00	17.00				17.00	
	전월대비	3.0%	0.0%	0.0%				-	
	전년대비	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	

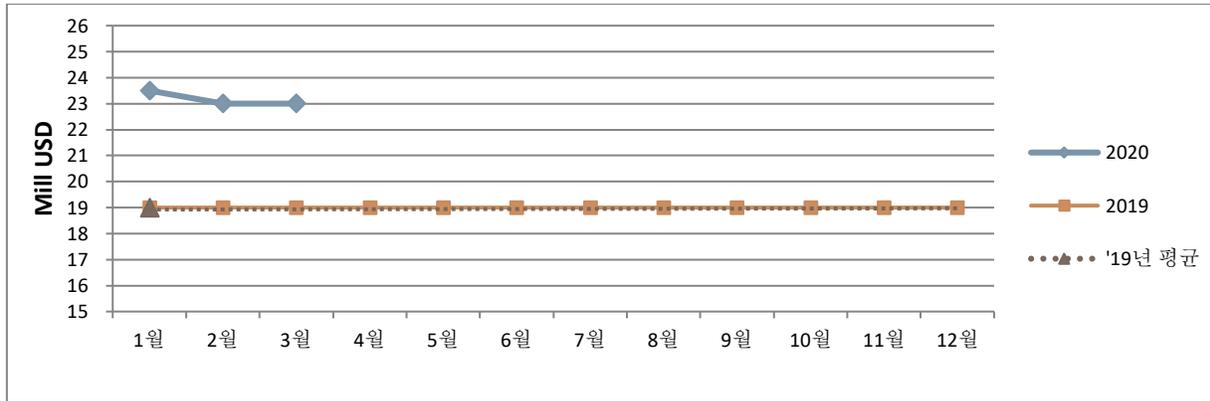
□ Cape



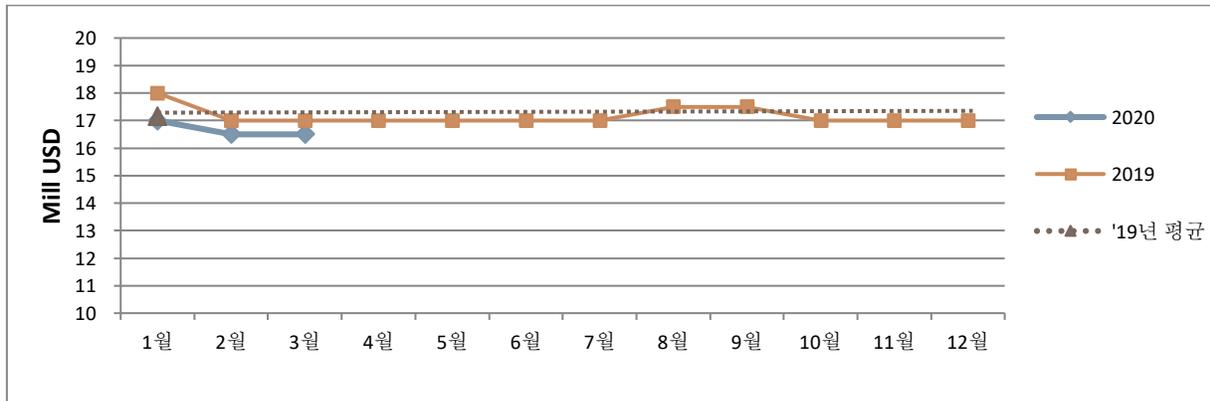


II . BULK CARRIER

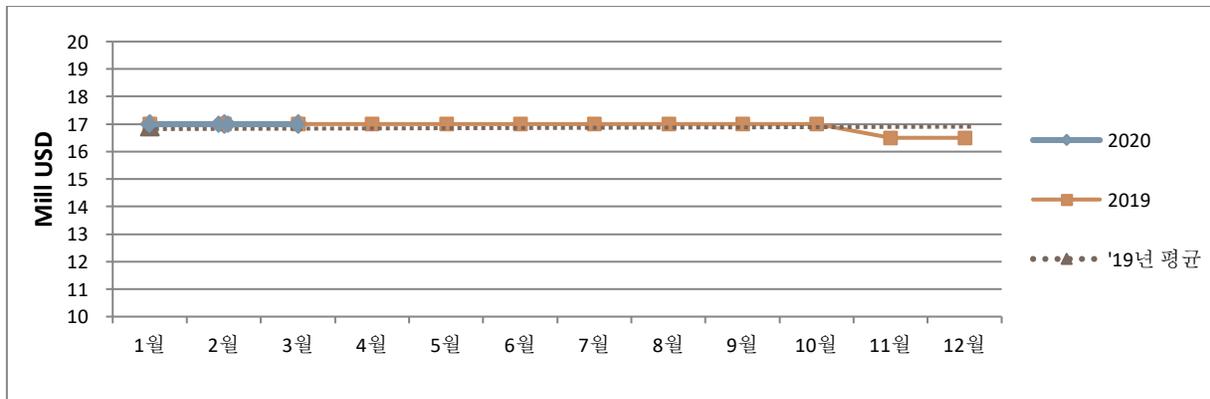
□ Kamsarmax *'19년까지는 76K 기준



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CORAL AMBER	78,072	2012	JAPAN	B&W		14.5	Indonesian buyer, DD passed, BWTS fitted
BC	AFRICAN KINGFISHER	55,476	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.5	Undisclosed buyer, On subs, DD due May 2020
BC	CLIPPER KAMOSHIO	32,226	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	7.2	Greek buyer
BC	ALEXANDROS THEO	45,659	2000	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	3.9	Chinese buyer



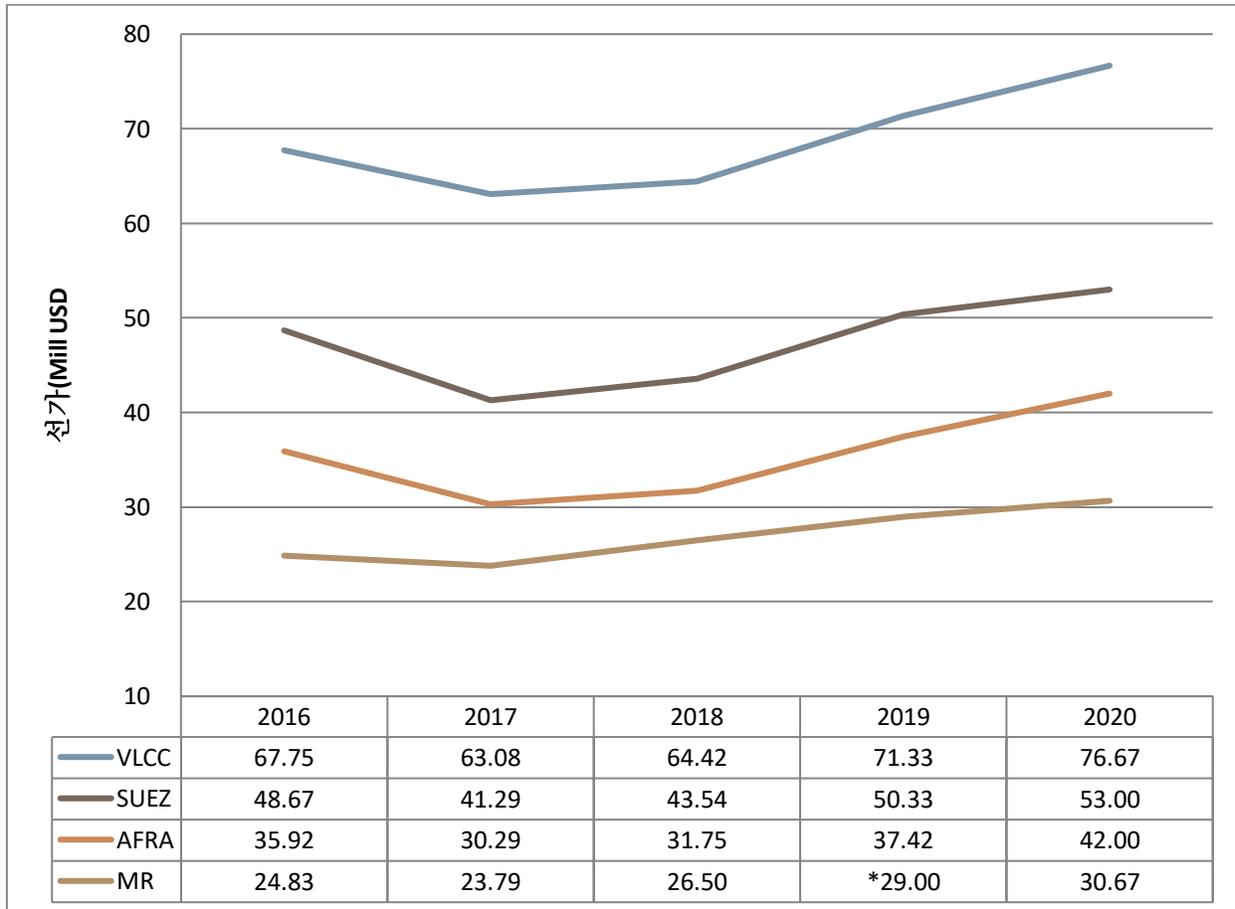
III. TANKER

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

구분	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 310K	67.75	63.08	64.42	71.33	76.67
	-16.15%	-6.89%	2.11%	10.73%	7.48%
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	42.00
	-21.24%	-15.66%	4.81%	17.85%	12.25%
MR 51K <small>*18년까지는 49K 기준</small>	24.83	23.79	26.50	*29.00	30.67
	-10.35%	-4.19%	11.38%	9.43%	5.75%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

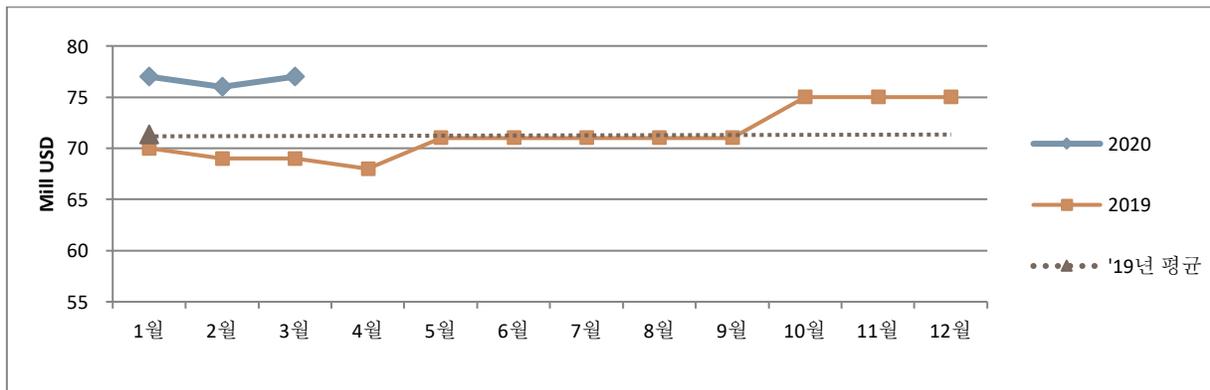




III. TANKER

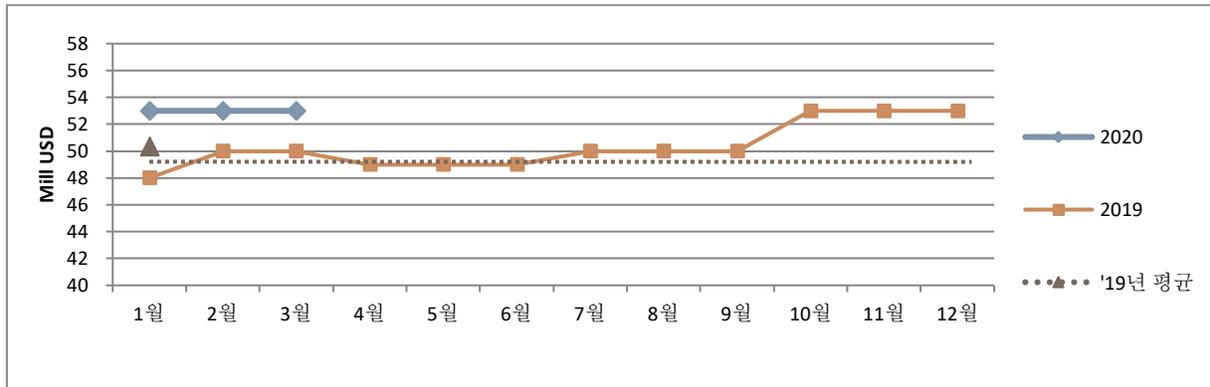
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2020	VLCC 310K	선가	77.00	76.00	77.00				76.67
		전월대비	2.7%	-1.3%	1.3%				-
		전년대비	10.0%	10.1%	11.6%				7.5%
	SUEZ 160K	선가	53.00	53.00	53.00				53.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	10.4%	6.0%	6.0%				5.3%
	AFRA 105K	선가	41.00	42.50	42.50				42.00
		전월대비	0.0%	3.7%	0.0%				-
		전년대비	17.1%	21.4%	21.4%				12.2%
	MR 51K	선가	30.00	31.00	31.00				30.67
		전월대비	0.0%	3.3%	0.0%				-
		전년대비	7.1%	10.7%	10.7%				5.7%
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

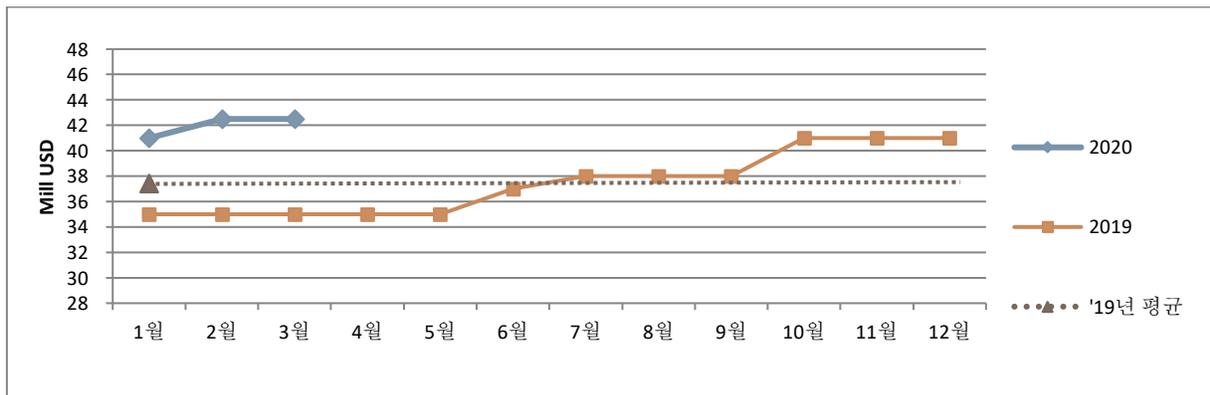


III. TANKER

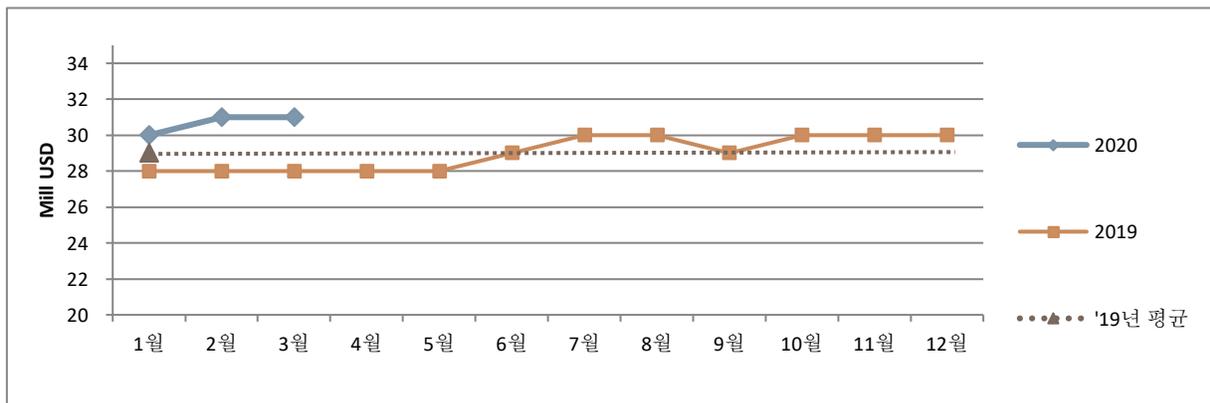
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-51K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GRINGO	300,361	1996	JAPAN	MITSU		21	Singaporean buyer for storage
TANKER	NORD HUMMOCK	36,700	2007	KOREA	B&W	2&3	13.5	Undisclosed buyer, incl 2-yr TC Back
OIL/CHEM	NORD HIGHLANDER	37,145	2007	KOREA	B&W	2	13.25	
OIL/CHEM	WINTER OAK	13,114	2009	KOREA	B&W	2	6.5-7.25	Singaporean buyer
LPG	PRINS ALEXANDER	28,095	2002	KOREA	B&W		xs 20	Caribbean buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MALTE RAMBOW	37,145	2007	KOREA	B&W	1118	TEU	2.75	Greek buyer
CONT	HELMUTH RAMBOW	37,145	2007	KOREA	B&W	1118	TEU	2.75	

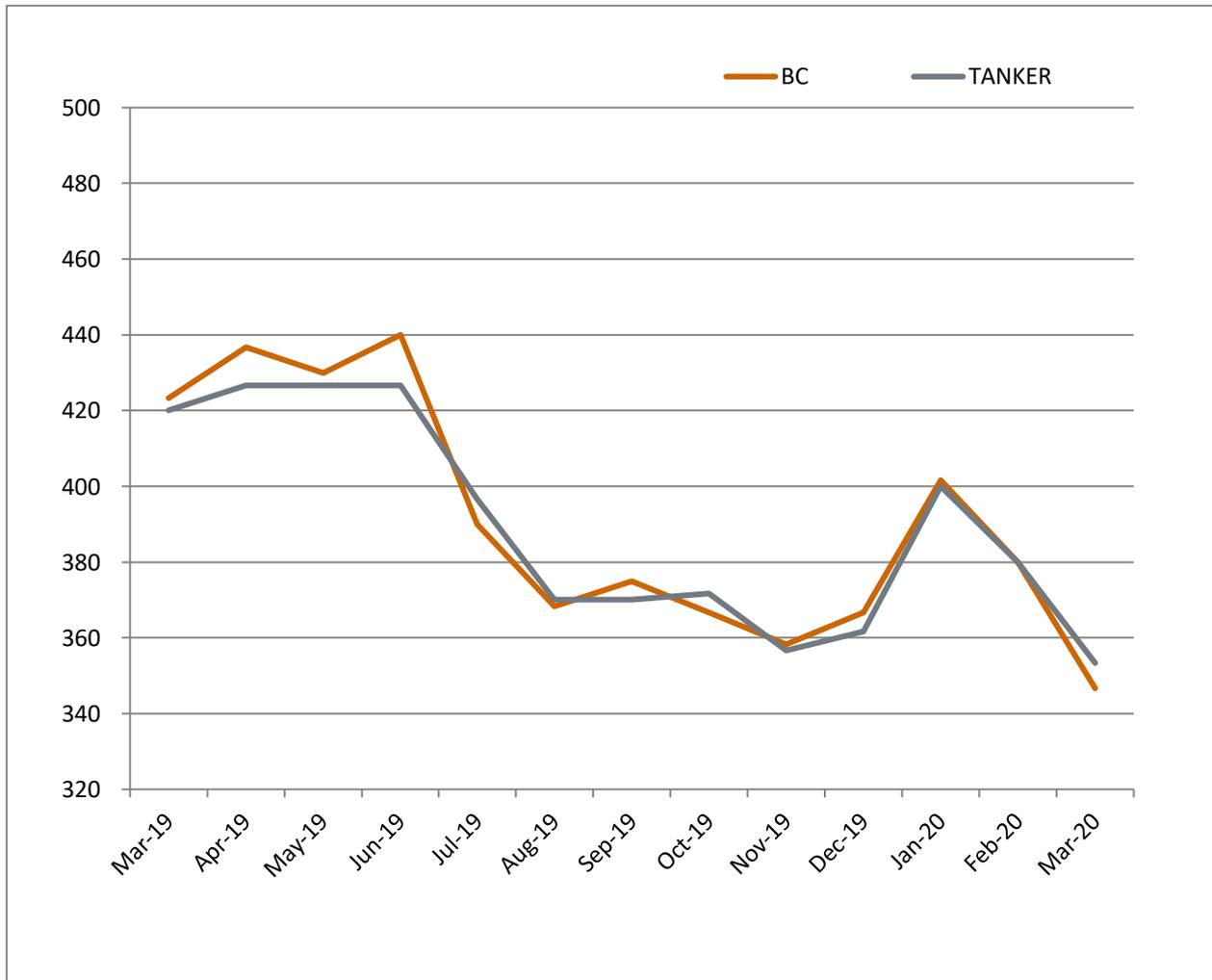


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2018 평균		2019 평균		2020 평균		2019 년 3 월	2020 년 3 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	432.92	18.5%	396.39	-8.4%	380.00	-4.1%	420.00	353.33	-7.0%	-15.9%
BC	440.63	18.8%	398.75	-9.5%	380.56	-4.6%	423.33	346.67	-8.8%	-18.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



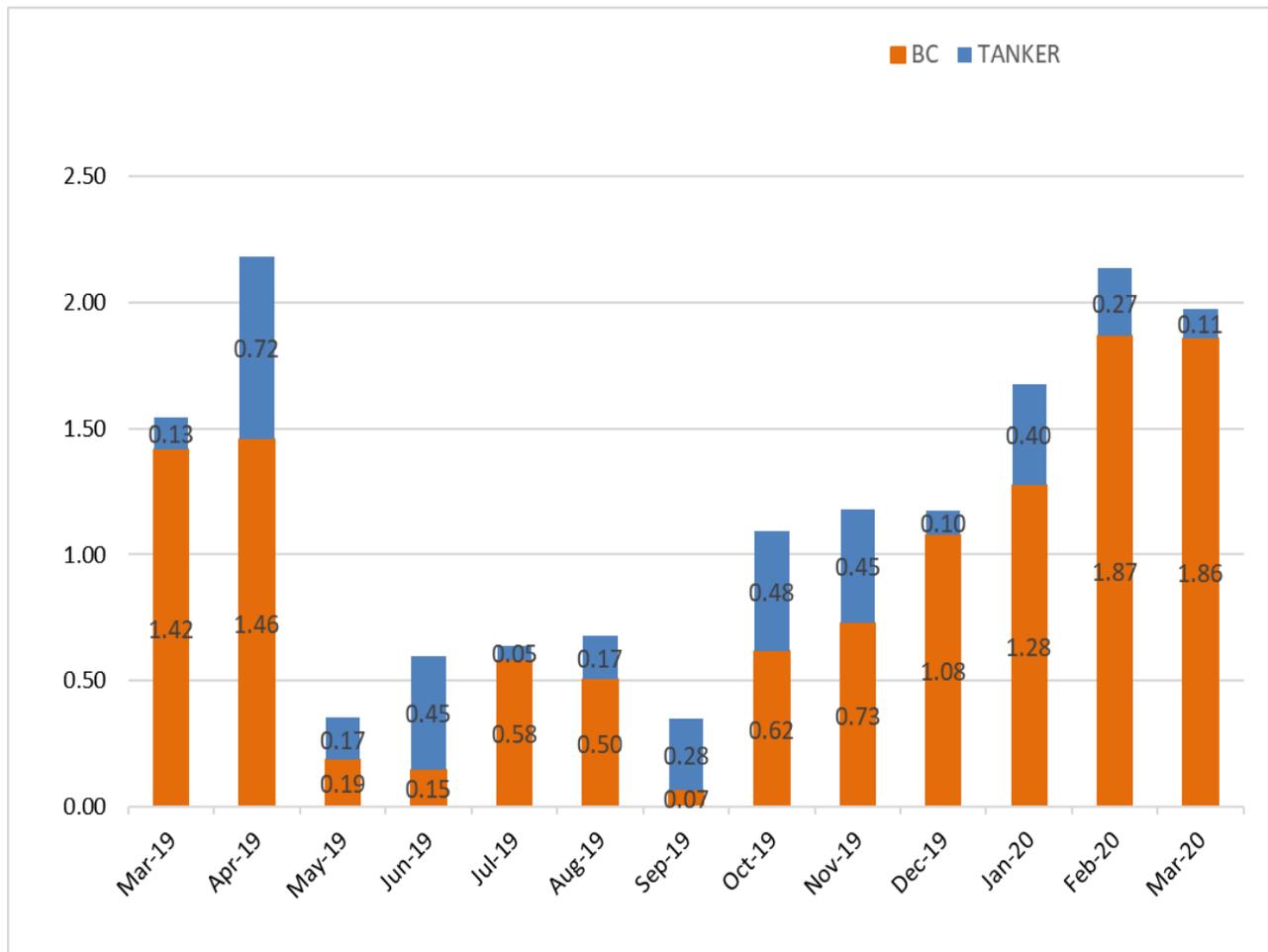


IV. DEMOLITION

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	1.86	31.3%	17	30.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

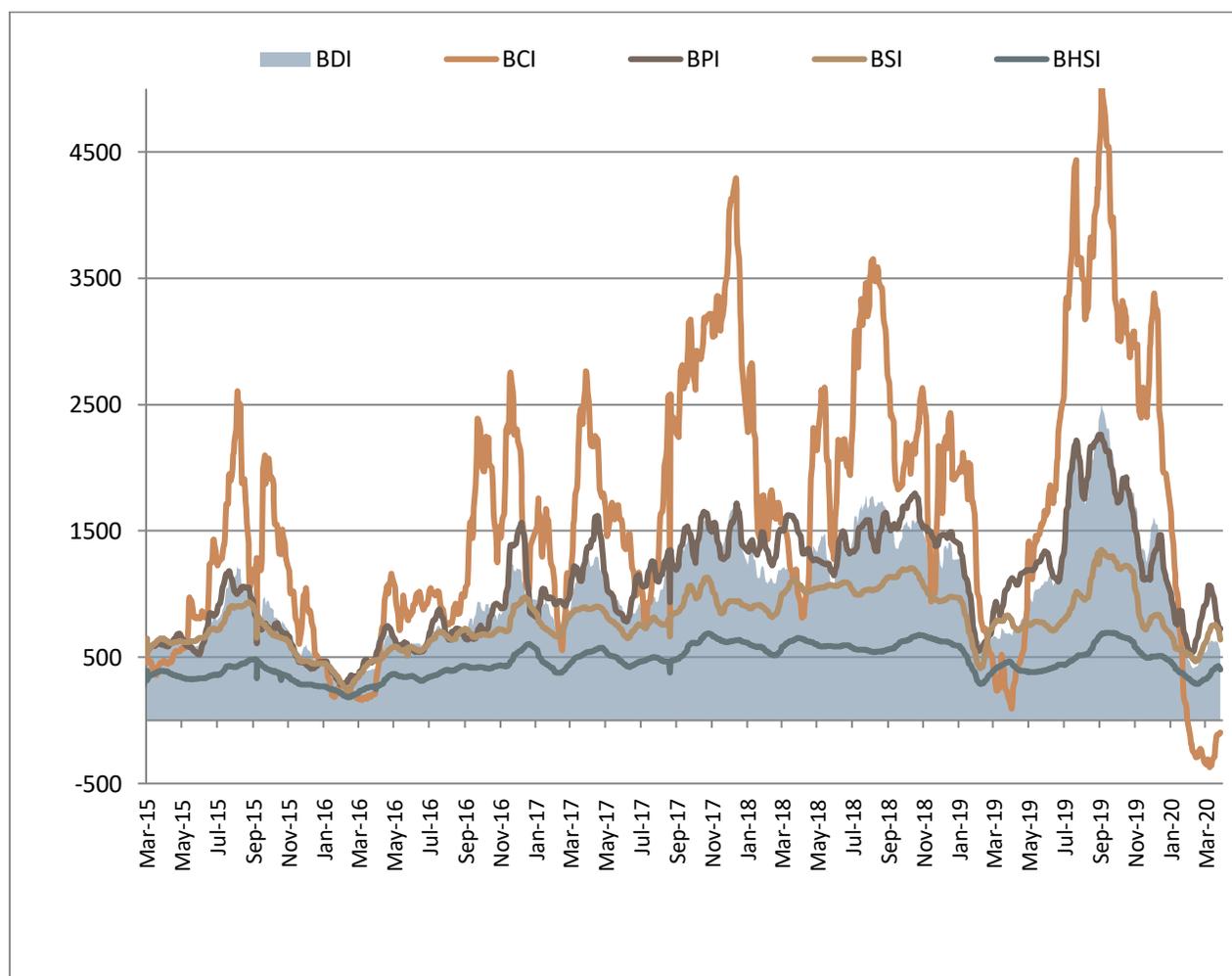
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	STAR OF LUCK	21,480	6,986	1997	KOREA	B&W	380	BANGLADESH
LPG	GRAJAU	8,875	4,939	1987	GERMANY	B&W	211	AS IS BRAZIL



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2020-03-27	2020-03-20	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	556	625	▼-69.00	2518	290
BCI	-97	-121	▲24.00	5043	-372
BPI	729	807	▼-78.00	2262	282
BSI	641	741	▼-100.00	1351	243
BHSI	401	423	▼-22.00	692	183





V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	193.50	▼-14.00	171.00	▼-10.00	179.50	▼-2.50
IFO180	-	-	-	-	-	-
MGO	305.00	▲11.50	298.00	▼-18.50	330.00	▼-1.00
LSMGO	286.00	▼-39.50	300.00	▼-12.00	-	-
VLSFO	269.00	▼-28.50	232.00	▼-18.00	244.50	▼-5.50

❖기준일 : 3 월 27 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2020-03-27	2020-03-20	CHANGE
미국 달러	1227.90	1280.10	▼-52.20
일본 엔(100)	1123.58	1154.65	▼-31.07
유로	1355.72	1365.10	▼-9.38
중국 위안	172.23	180.44	▼-8.21

❖최초고시, 매매기준율기준

VI. STL NEWS & INFORMATION

올드 [YOLD]

올드(YOLD·YOUNG OLD)는 65~79 세 사이 '젊어진 노인층'을 뜻한다. 이들은 건강과 경제력을 바탕으로 생산과 소비 생활에 적극적으로 뛰어들며 새로운 활력으로 등장했다.

올디락스 [YOLDILOCKS]

'올디락스(YOLDILOCKS)'는 올드 세대가 주도하는 이상적인 경제 부활을 뜻하며 우리말로로는 '청로(靑老) 경제'로 쓸 수 있다.

■ 관련기사 : 매일경제신문 '비전코리아 국민보고대회'...의료·IT 무장한 韓, '올디락스(YOLD + GOLDILOCKS)'의 요람

대한민국이 빠르게 늙고 있다. UN 은 전 세계에서 65 세 이상 인구가 가장 빨리 늘어날 국가로 한국을 지목했다. 한국은 매해 60 만명이 넘는 은퇴자가 쏟아지고 2025년에는 초고령사회로 진입한다.

고령화는 위기면서 기회다. '젊은 노인(YOUNG OLD)', 이른바 '올드(YOLD)'가 경제·사회 주축으로 부상하는 덕분이다. 올드는 65 세에서 79 세 사이 인구를 통칭하는 신조어로, 과거 노인과 달리 생산과 소비활동에 적극 뛰어드는 이들을 일컫는다.

매일경제신문 국민보고대회팀은 한국 경제 새로운 성장동력으로 '올드'에 주목했다. 지난 3 월 24 일 열린 '제 29 차 비전코리아 국민보고대회'의 주제는 '올디락스 : 액티브 시니어가 미래다'였다. 올디락스(YOLDILOCKS)는 '올드(YOLD)'와 차갑지도 뜨겁지도 않은 이상적인 경제 상황을 뜻하는 '골디락스(GOLDILOCKS)'의 합성어다. 매일경제 국민보고대회팀은 국내 올드산업 육성에 필요한 구체적인 액션플랜을 제안했다. 지난 3 월 24 일 열린 '제 29 차 비전코리아 국민보고대회'의 주제는 '올디락스 : 액티브 시니어가 미래다'였다. 매일경제신문은 지난 1997 년 이후 매년 정부·민간·국내외 연구 인력과 협업을 통해 '비전코리아 보고서'를 만들고 이를 국민 앞에서 보고하는 행사를 개최한다. 올해는 코로나 19 확산 방지를 위한 '사회적 거리 두기'에 동참하는 차원에서 기존 호텔 행사 대신 온라인과 방송 플랫폼을 활용했다. 24 년 국민보고대회 역사상 첫 디지털 프로젝트다.

- ▶ 원전산업 30 배 '실버 시장 잡아라'
- ▷ 올드, 외모 관심 많고 경력보다 도전 중시

VI. STL NEWS & INFORMATION

15 조달러.

뱅크오브아메리카가 분석한 올해 글로벌 고령친화산업(실버산업) 규모다. 한화로 약 1 경 8000 조원에 이르는 어마어마한 시장이다. 글로벌 원전산업 시장 규모(약 600 조원)의 30 배가 넘는다. 규모뿐 아니라 분야도 점점 다변화되고 있다. 단순히 노인 용품이나 복지 서비스를 넘어 로봇펫, 디지털 헬스케어, 실버 투어리즘 등 올드 라이프스타일 전반을 겨냥한 산업으로 확장 중이다.

올드산업 육성을 위해서는 주체이자 소비자인 '올드'의 특성부터 파악할 필요가 있다.

올드는 은퇴 후 사회·경제적으로 더 활발하게 활동한다는 의미에서 '액티브 시니어(ACTIVE SENIOR)'라고도 부른다. 이들은 과거 노년층과는 달리 자신을 위한 소비를 아끼지 않고 콘텐츠 소비자를 넘어 생산자 역할도 마다하지 않는다. 이두희 고려대 경영학과 교수는 "올드는 학력과 문화적 개방도가 높은 세대로 고도 성장기를 겪으면서 부를 축적했다. 개인주의적 성향이 강하며 자신을 위한 시간과 소비활동을 소중히 여긴다"고 설명했다.

빅데이터 전문기업 '타파크로스'가 지난 2016 년부터 2019 년까지 약 28 만건의 소셜 빅데이터를 분석한 결과에서도 올드의 특성이 나타난다. 올드는 외모에 대한 관심이 높은 것으로 나타났다. 타파크로스에 따르면 근육에 대한 언급량이 3 년 새 2 배 이상 늘었고 복근은 3 배, 체지방은 5 배가량 늘어났다. 단순히 건강을 위해서가 아닌, 매력과 인기가 목적이란 것이 과거와 다르다. 외국어 능력 개발과 관련해서도 이전과 다른 검색 양상이 엿보인다. '경력'보다는 '자신감·대화·도전·여행' 등을 목표로 한다는 담론이 늘어났다. 이 밖에 반려동물과 연인, 소비에 대한 관심도 상승했다.

▶ 올디락스에 필요한 두 가지 전략

▷ '경륜지능' 활용, '올드 스타트업' 육성

매일경제 국민보고대회팀은 올드가 주도하는 경제 부활을 견인하기 위한 국가 전략으로 'AI 제곱 전략'과 'MY 벤처 전략', 두 가지를 제시했다.

AI 제곱 전략은 두 가지 AI, 즉 '경륜지능(AGEING INTELLIGENCE)'과 '인공지능(ARTIFICIAL INTELLIGENCE)'을 동시에 높여 경제성장을 도모하는 전략이다. 은퇴 후 사장되고 마는 올드의 풍부한 경험과 노하우를 십분 살려 경륜지능을 보강하고 여기에 인공지능 같은 신기술을 결합시킨다면 시너지를 낼 수 있다는 뜻이다. 이를 위해 '정년 유연화'가 필수다. '정년 연장'을 넘어 '폐지'로 방향을 틀어야 한다는 얘기다. 흔히 '노인 일자리가 늘어나면 청년 일자리가 줄어든다'는 통념이 있지만 이는 사실과 다르다. OECD

VI. STL NEWS & INFORMATION

데이터 분석 결과 OECD 국가 65 세 이상 고용률과 15~24 세 고용률 간 상관관계는 0.87 로 정비례관계를 보인다. 두 연령대 일자리가 같이 늘고 같이 줄어든다는 뜻이다.

핀란드가 모범 사례다. 2005 년 정년 유연화 정책을 시행한 이후 2018 년 65 세 이상 고용률은 5.1%에서 11%로 늘었다. 15~24 세 고용률 역시 같은 기간 42.1%에서 45.6%까지 증가했다.

정년 유연화를 위해서는 양질의 올드 일자리 창출이 우선돼야 한다. 한국 정부도 노인 일자리를 만들기 위해 노력해왔다. 단 CCTV 상시 관제, 또는 주정차 질서 계도 봉사 등 단순 공익활동형 일자리가 대부분이다. 평균 임금은 27 만원에 그친다. 매일경제 국민보고대회팀은 올드의 풍부한 경륜지능을 활용할 수 있는 새로운 일자리를 제시했다. 부동산·금융시장을 아우르는 올드 자산관리사, 우수한 스타트업과 인재들을 골라내는 올드 헤드헌터와 올드 엔젤투자자가 좋은 예다.

한예경 매일경제 국민보고대회 취재팀장은 “경륜지능에 더해 인공지능이 함께 활용되면 더 큰 시너지를 낼 수 있다. 선진국과 유럽에서는 실버산업 빅데이터를 축적하고 실험하는 ‘리빙랩’이 보편화됐다. 한국에서도 이와 같은 시도가 필요하다”고 강조했다.

밀레니얼의 디지털력과 올드의 경륜을 묶은 새로운 한국형 벤처, 이른바 ‘MY 벤처 스타트업’이 나와야 한다는 의견도 관심을 모은다.

미국 올드 벤처의 산실 ‘에이징 2.0(AGING2.0)’을 참고해볼 필요가 있다. 올드산업 제품과 서비스를 제공하는 기업의 활동을 지원하고 투자 유치를 연결하는 포럼과 세미나를 운영하는 비즈니스 네트워킹 플랫폼이다. 전 세계 23 개국에서 3 만개 기업 등이 참여하고 있다. 우버, P&G, 아마존 등도 회원이다. 한국도 정부·기업·대학 협업을 통해 올드산업 네트워크를 만들고 스타 MY 벤처를 발굴하는 것이 핵심 과제다.

이외에도 전문대를 지방 올드 재교육 거점으로 활용하는 ‘올드 폴리테크’, 올드가 매일 타고 다니는 지하철역에서 비즈니스 상담을 받을 수 있는 공간 ‘느슨한 창업센터’ 등의 아이디어도 나왔다.

▶ 한국 고령화 가속화...올디락스는 새로운 기회

▷ 의료·통신·건설·반도체 세계 최고 수준

매일경제 국민보고대회팀은 한국에 올디락스 시범단지를 조성하고 이를 전 세계에 홍보하는 테스트베드로 활용하자고 제안했다. 한국이야말로 올디락스 산업 육성에 최적 환경을 갖췄다는 이유에서다.

VI. STL NEWS & INFORMATION

비단 올드 인구가 많기 때문은 아니다. 한국은 의료, 건설, 통신(5G), 반도체 등 분야에서 세계적인 경쟁력을 갖고 있다. 세계경제포럼에 따르면 한국은 지난해 기준 정보통신기술 보급에서 전 세계 1 위다. 인터넷 속도는 전 세계 2 위에 달한다.

“건강하고 재력 있고 IT 능력을 갖춘 올드 세대가 한국에 광범위하게 퍼져 있다. 올드 세대 능력을 활용할 전략과 사회적 인프라가 갖춰지면 경제 부활의 중요한 모멘텀이 될 것이다.” 이두희 교수의 전망이다.

[출처 : 매경 ECONOMY]



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)