

KMI 동향분석

VOL.165

2019 DECEMBER

발간년월 2020년 2월(통권 제165호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 길광수 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구관리실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

코로나19 사태와 해운물류산업 대응방안

고병욱 해운빅데이터연구센터장
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)
안영균 전문연구원
(ahnnyg@kmi.re.kr/051-797-4643)
최건우 전문연구원
(ak8102@kmi.re.kr/051-797-4638)
황수진 전문연구원
(zin@kmi.re.kr/051-797-4635)
김병주 연구원
(bjkim17@kmi.re.kr/051-797-4609)
최나영환 전문연구원
(chnayoung@kmi.re.kr/051-797-4770)
김한나 연구원
(h.kim@kmi.re.kr/051-797-4588)
김세원 전문연구원
(ksw@kmi.re.kr/051-797-4925)

지난해 12월 중국 우한시에서 시작된 코로나바이러스 감염증(코로나19) 확산으로 중국을 중심으로 글로벌 사회에 큰 충격이 나타나고 있다. 특히 해운물류부문은 물류체계의 혼란과 함께 운송 수요 감소로 이중고를 겪고 있다. 본 분석 자료에서는 연이어 보도되고 있는 코로나19 확산 사태를 체계적으로 이해하고, 그에 따라 해운·물류산업의 대응방안을 모색하고자 한다. 이를 통해 해운물류기업의 경영상의 불확실성을 완화하고, 경영애로 요인 해소를 위한 정부, 금융기관 지원 방안 검토하여 위기국면에 대한 지혜로운 대처와 회복시기에 나타날 기회요인 확보에 도움이 되 고자 한다.

이번 코로나 19 사태는 2003년 사스, 2015년 메르스 보다 확산 속도가 빨라 중국을 비롯한 글 로벌 사회가 감염 위험에 대해 크게 우려했으나, 최근들어 이번 사태가 변곡점을 지나고 있다는 조심스러운 평가가 나오고 있다. 특히 기하급수적으로 증가하던 확진자 수가 최근 증가폭이 며칠 동안 줄어들고 있다. 하지만 2월 9일까지 연장되었던 중국 춘절 연휴 후에 정상적인 경제활동이 시작된 지 1주일 밖에 되지 않아, 향후 1~2주 동안 사태의 진정 또는 재확산 여부에 대해 면밀 히 관찰하고 판단해야 할 것으로 보인다. 만약, 최근 추세대로 이번 사태의 원인 요인인 코로나

19 확산이 통제되기 시작하면, 우한시 기능마비, 정상화 지연, 감염 공포 확산 등의 중간 원인 요인이 대폭 해소되고, 이어서 이들 요인에 의해 위축되었던 생산, 소비 등의 경제활동이 점진적으로 정상화 궤도에 오를 것으로 전망된다.

이러한 전망에 앞서 지금까지 코로나19 사태로 인한 해운물류산업에 대한 영향을 면밀히 분석 및 평가하여 어려움에 처한 해운·물류기업에 대한 적합한 정책지원 방안을 모색하는 것이 필요하다. 우선 금번 사태는 생산 및 소비 활동의 위축을 가져와 여러 부문의 어려움을 야기했다. 중국의 생산 중단 및 물류체계 혼란이 글로벌 공급사슬의 붕괴로 이어지기도 했으며, 소비위축이 경제순환고리를 악화시킬 우려도 크다. 이러한 위기상황으로 EIU(Economist Intelligence Unit)는 사태가 안정화되더라도 0.5%p의 중국 경제 성장률 감소가 발생할 것으로 전망하고 있다. 이에 대응해 중국 정부 및 중앙은행(인민은행)은 확장적 재정/통화 정책을 추진할 것으로 보도되고 있다. 인민은행은 1조 7,000억 위안(약 287조 원) 규모의 유동성을 공급하고, 정부는 제조, 물류, 관광 등 피해 산업에 대한 보조금 정책을 준비하는 것으로 알려졌다. 한편, 주요 국가들의 주가지수는 1월 25일 우한항 폐쇄 등의 소식으로 큰 충격에 빠졌으나, 최근에는 금번 사태가 단기에 그칠 것이라는 기대감이 형성되면서 대부분의 국가에서 2019년 12월 초 수준을 모두 상회하고 있다.

컨테이너선 부문은 코로나19 사태로 인해 1분기 중국 중심의 물동량 감소가 불가피한 것으로 보인다. 선사들은 이러한 물동량 감소에 대응해 결항/결편을 확대하여 공급조절로 대응하고 있다. 항만 및 내륙물류체계는 연장된 춘절 연휴가 끝났음에도 불구하고, 우한시 인근에서는 정상적인 영업이 어려운 경우가 보고되고 있는 등 여전히 혼란상황에 있는 것으로 보인다. 건화물선은 코로나19로 인한 철광석 수요 감소에 더해 남반구 태풍 등의 기상이변으로 어려움이 가중되었다. 그러나 2분기 이후 케이프선의 FFA 운임 평가치가 1만 달러를 넘어서고 있어 시장 참여자는 금번 사태의 운임영향이 단기간에 그칠 것으로 생각하는 것으로 해석된다. 유조선 부문은 감염 공포에 따른 이동수요 감소로 연료로서 석유의 수요가 감소하면서 큰 영향을 받고 있다. 지난해 폭등 양상을 보이던 현물운임이 크게 하락했고, 2분기, 3분기 FFA 운임 평가치 또한 높지 않은 상황이다.

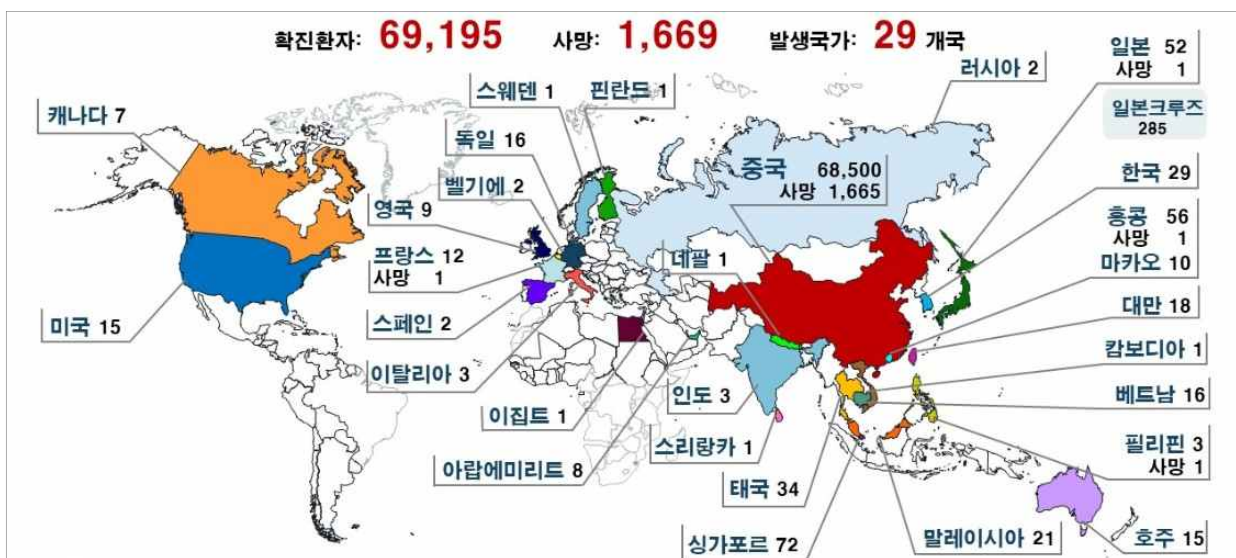
코로나19 사태에 따른 해운물류업계의 어려움을 해소하기 위한 정부는 기업의 유동성 지원에 맞춘 지원계획을 발표했다. 금번 사태가 단기에 회복 국면으로 전환되더라도 3개월 이상의 물동량 감소, 운임하락, 고정비(인건비, 용선료 등) 지출 등으로 특히 중소기업의 유동성 위기가 우려된다. 따라서 일정 심사기준을 만족하는 경우, 원리금 상환 유예, 세금 및 각종 사회보장지출 등의 납부기한 연장 등의 금융/세제 지원방안이 원활하게 이루어질 수 있어야 하겠다. 또한 컨테이너선 및 물류업계는 항만 당국과 긴밀히 협력해 컨테이너 박스 수급 및 장치장 적체 문제를 해결할 필요가 있다. KMI는 코로나19 사태 전개에 대한 모니터링으로 위기상황 관리에 필요한 정보를 지속적으로 제공할 계획이다.

I. 코로나19 사태의 전개

■ 코로나19 감염증 확산으로 중국을 중심으로 글로벌 사회가 큰 충격을 받고 있음

- 2월 16일 현재, 확진자 69,195명(중국 68,500명), 사망자 1,669명(중국 1,665명)을 기록하고 있음
- 이러한 코로나19 사태에 대해 세계보건기구(WHO·World Health Organization)가 지난 1월 30일에 국제적 공중보건 비상사태(PHEIC·Public Health Emergencies of International Concern)를 선포함

그림1. 코로나19 확산 현황(2020.2.16.09:00기준)



자료: 질병관리본부

■ 2003년 사스, 2015년 메르스 보다 감염 확산 속도가 빨라 중국을 비롯한 글로벌 사회가 감염 위험에 대해 크게 우려했으나, 최근 코로나19 사태가 변곡점을 지나고 있다는 조심스러운 평가가 나옴

- 감염 확산 속도는 산술적 증가가 아닌 기하급수적 증가 형태를 띠는 점에서 초기에 코로나19 확산은 글로벌 사회의 큰 우려를 야기함

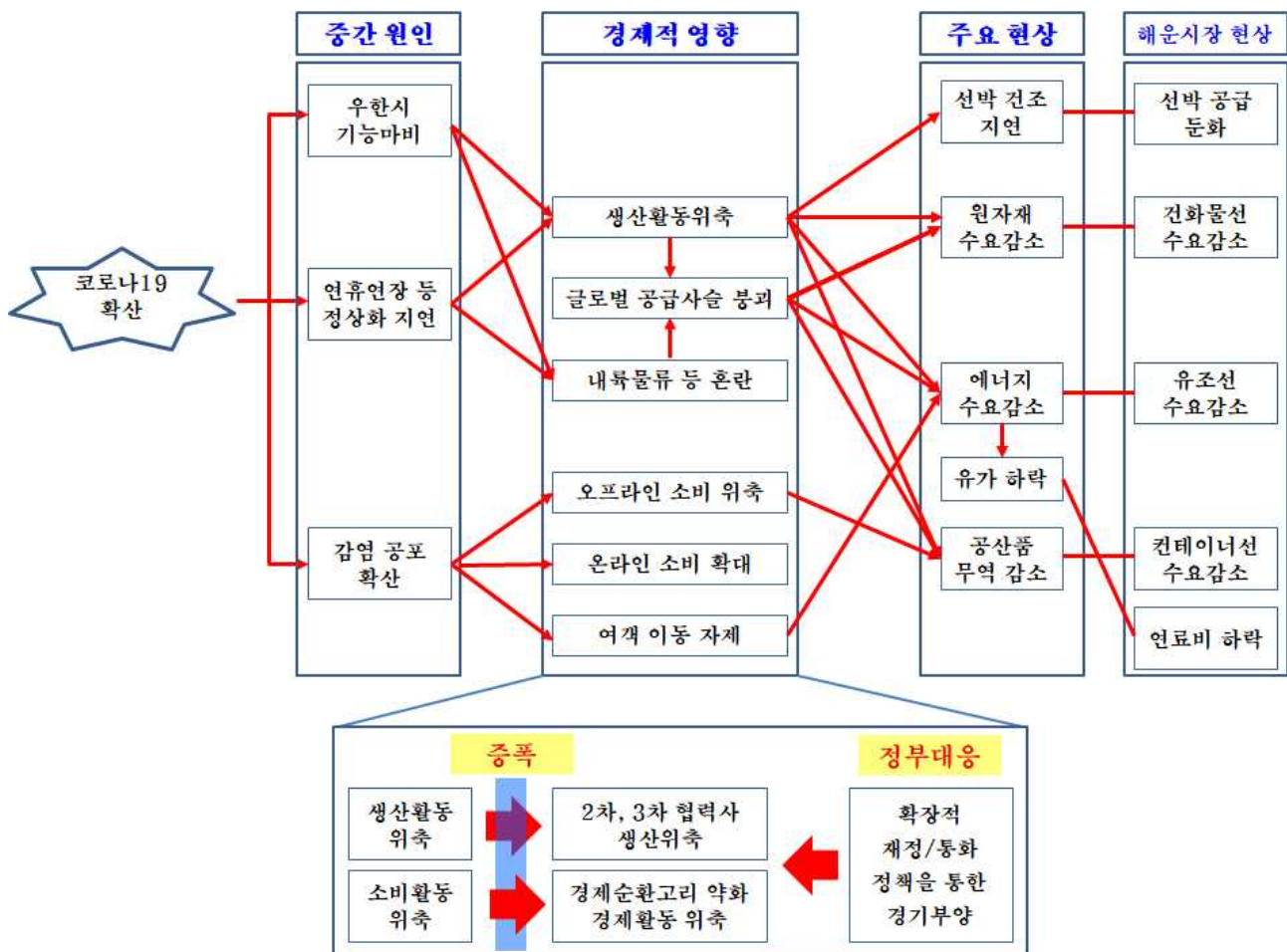
* 감염자 1명이 하루에 2명을 감염시키면, 1명으로 시작한 질병이 10일 후에는 2^9 명(512명), 15일 후에는 2^{14} 명(16,384명)이 되는 방식으로 기하급수적으로 확산됨

- 그러나 중국 정부가 지난 2월 12일 보다 정확한 정보를 확보하기 위해 통계 기준을 변경한 후부터, 12일 14,840명, 13일 5,090명, 14일 2,641명, 15일 2,009명으로 확진자 증가세가 둔화되는 것으로 나타남
- 이는 중국 내에서 코로나19 감염 확산이 개인위생 강화, 보건당국의 방역대응 강화 등으로 통제되기 시작했다는 조심스러운 평가로 이어지고 있음

■ 향후에도 코로나19 사태는 여러 변수에 의해 크게 영향을 받을 것으로 전망되며, 지속적인 모니터링과 위기상황 관리(contingency management)를 통한 지혜로운 대처가 필요함

- 2월 9일까지 연장되었던 중국 춘절 연휴 후에 정상적인 경제활동이 시작된 지 1주일밖에 지나지 않았기 때문에 향후 1~2주 동안 코로나19 확산 속도가 사태의 진정 또는 재확산 여부에 대한 중요한 판단 지표가 될 것임
- 중국에서 코로나19 사태가 통제되기 시작하면, 우한시 기능마비, 정상화 지연, 감염 공포 확산 등의 중간 원인 요인이 대폭 해소되고, 다음으로 이들 요인에 의해 위축되었던 생산, 소비 등의 경제활동이 점진적으로 정상화 궤도로 올라갈 것으로 전망됨

그림2. 코로나19 사태의 인과지도(해운물류영향을 중심으로)



자료: KMI 작성

■ 본 분석 자료에서는 지금까지 전개된 코로나19 사태를 정리하고, 회복기에 기회요인을 확보할 수 있는 대응방안을 모색하고자 함

II. 경제적 영향 및 전망

■ 코로나19는 지난해 12월 최초 발병 이후, 올해 1월 들어 급속히 확산되면서 우한시 기능마비, 중국 춘절의 연장, 감염 공포 확산 등으로 치달으며 중국 및 글로벌 사회가 일시적 패닉에 빠짐

- 지난해 170만 TEU를 처리하던 우한항이 패쇄된 것(1.25)을 비롯하여 우한시 운송수단이 일시 중단되면서 인근 지역의 운송 및 물류체계가 혼돈에 빠짐(Alphaliner)
- 중국 일대에서 춘절 연휴가 연장(1.30→2.9)되면서 정상적 경제활동으로의 복귀가 지연됨. 동시에 정확한 전파 경로가 알려져 있지 않고 근본적 치료법이 없는 상황에서 빠른 확산속도는 중국 및 글로벌 사회에 감염 공포를 키움

■ 코로나19 사태는 위와 같은 일시적 패닉을 넘어서 실질적인 경제적 영향을 미치고 있고, 향후에는 경제주체의 대응역량에 따라 그 파급효과가 결정될 것으로 전망됨

- 먼저 코로나19 사태로 우한시 기능마비, 연휴 연장 등 정상화 지연으로 중국내 생산활동이 위축되고 내륙물류 등이 마비되면서 글로벌 공급사슬이 붕괴되는 등의 파급효과가 나타남
- 코로나19 사태의 직접적 영향을 받은 산업은 우한 지역에 다수의 협력사를 둔 자동차 산업임
- 매일경제(1.31자 및 2.1자)에 따르면 쌍용차 평택 공장은 2월 4일부터 일주일간 공장을 닫기로 했으며, 현대차, 한국GM 등도 특근을 취소하는 등의 감산조치를 취한 것으로 알려짐
- 자동차 산업의 경우, 특히 일부 부품(대표적으로 와이어링이라는 전선 부품)의 생산 중단으로 전체 조립 라인의 가동이 중단되는 것이어서 중국의 작은 부품의 생산활동 위축이 글로벌 공급사슬 전체의 마비로 이어질 수 있는 위험을 보여주는 사례임
- 또한 공급사슬의 붕괴는 아니지만, 중국 생산 활동 위축과 내륙물류체계의 혼란으로 공산품 무역이 감소하기도 함

* 미국 개학 시점 특수가 지나가지만, 중국의 생산차질로 이에 대응하지 못함

■ 또한 코로나19 사태로 감염 공포가 확산되면서 오프라인 소비 위축과 여객 이동 자제 등으로 경제활동이 크게 위축됨

- 대중이 찾아 소비하는 오프라인 매장 또는 음식점 등이 폐쇄되거나 감염 공포로 소비자들이 밖으로 나오지 않으면서 소비 위축이 크게 발생함

- * 소비자들이 온라인 소비를 확대함으로써 이를 일부 대체하지만, 소비 전체 규모가 줄어드는 것은 막지 못할 것으로 판단됨
- 이외에도 비행기, 버스, 기차 등의 대중이 같이 사용하는 교통편도 감염 공포로 인해 사용이 회피되면서 이동을 수반한 소비 또는 생산 활동도 크게 위축됨
- 또한 관광 등의 레저 활동도 감소하는 등 전반적인 서비스 소비 및 생산도 크게 줄어드는 것으로 생각됨
- 이러한 소비 위축은 경제순환고리가 악화되는 것을 의미하며, 그 영향이 증폭되는 효과가 있을 것으로 우려됨

■ EIU(Economist Intelligence Unit)는 중국 경제 성장률이 종전 5.9%에서 5.4%로 0.5%p 낮아질 가능성이 50% 정도 된다고 전망함

- 이는 코로나19 확산이 3월말 경에 중국 정부의 통제권 내에 들어오는 것을 전제한 것으로 EIU는 이를 가장 일어날 개연성이 높은 기본 시나리오라고 평가함
- 이외에도 2월 말에 사태가 통제되는 경우도 25% 확률로 가능하다고 보고 있고(낙관적 시나리오), 6월 말이 되어야 통제되는 경우(비관적 시나리오)는 20% 확률, 최악의 5%는 올해 내에 이번 사태가 통제되지 못하는 경우로 보고 있음
- 낙관적 시나리오에서는 중국의 올해 성장률이 5.7%, 비관적 시나리오의 경우 4.5%, 최악의 경우에는 4.5% 성장도 어렵다고 보고 있음
- 상하이교통대학교 중국금융연구원에서도 2020년 1분기 GDP 성장률은 4.9%(낙관적), 4.4%(중립적), 3.8%(보수적)로 예상하였으며 올해 총 경제성장률은 5.7%(낙관적), 5.6%(중립적), 5.5%(보수적)으로 전망함

표 1. 주요 기관 중국 GDP 전망치

구분	발표일	2020년 1분기		2020년 전체		변동률 (%p)
		기존	수정	기존	수정	
Citi	Feb. 11	3.6%	4.8%	5.3%	5.5%	0.2
Barclays	Feb. 7	4.0%	5.8%	5.4%	5.8%	0.4
Nomura	Feb. 6	3.8%	5.8%	5.6%	5.7%	0.1
S&P Global Ratings	Feb. 6			5.0%	5.7%	0.7
Oxford Economics	Feb. 3	4.0% 이하	6.0%	5.4%	6.0%	0.6
Macquarie	Feb. 3	4.0%	5.8%	5.6%	5.9%	0.3
UBS	Feb. 3	3.8%	5.9%	5.4%	6.0%	0.6
Bloomberg Economics	Jan. 31	4.5%	5.9%	5.7%	5.9%	0.2
Standard Chartered	Jan. 31	4.5%	6.0%	5.8%	6.1%	0.3
Goldman Sachs	Jan. 31	4.0%	5.6%	5.5%	5.9%	0.4

자료 : <https://www.cnbc.com/2020/02/05/china-gdp-2020-banks-trim-forecasts-amid-outbreak.html>(2020년 2월 17일 검색)

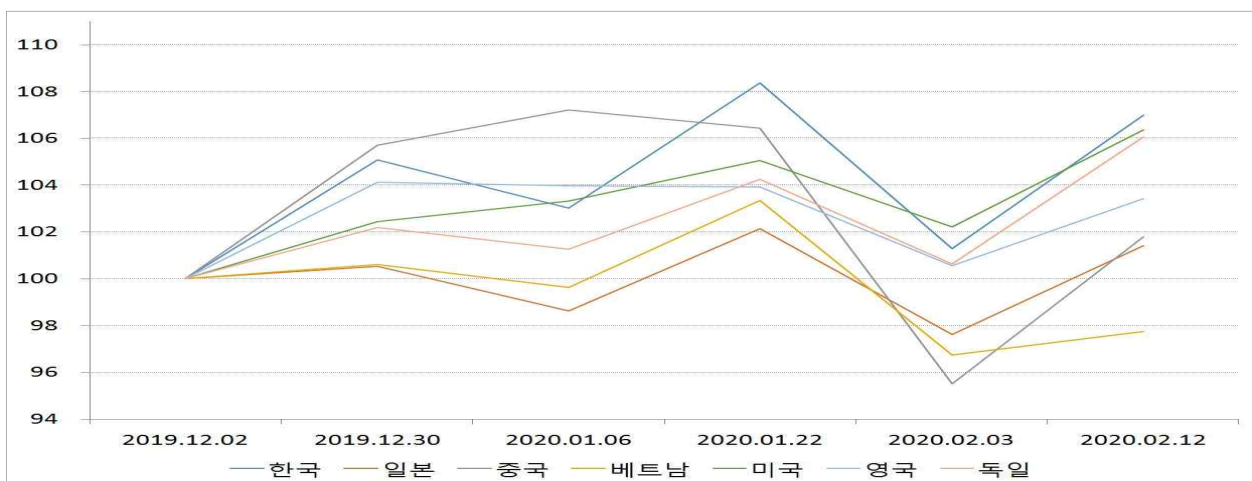
■ 중국 정부와 중앙은행은 코로나19 사태라는 경제 시스템 외부의 충격에 대해 확장적 재정/통화 정책을 통한 경기부양 방안을 추진할 것으로 보도됨

- 매일경제(2.5자 인터넷 기사)에 따르면, 중국 중앙은행(인민은행)은 1조 7,000억 위안(약 287조 원) 규모의 유동성을 공급하고, 나이가 지급준비율 및 기준금리 인하를 통해 금융부문의 활력을 크게 제고하겠다고 밝힘
- 또한 중국 정부는 제조, 물류, 관광 등 피해 산업을 지원하기 위한 보조금 정책을 발표할 것으로 알려지고 있음
- 나이가 민간 부문과 함께 5G, 인공지능 등의 신기술에 대해 5조 위안(약 845조 원)에 달하는 투자를 추진할 것으로 알려짐
- 이외에도 이번 코로나19 사태로 어려움을 겪는 기업과 소비자에대한 다양한 형태의 금융 및 세제 지원 방안이 검토되고 있음

■ 주가지수를 기준으로 보면, 주요국의 투자자들은 코로나19 사태의 글로벌 영향을 제한적으로 평가하는 것으로 해석됨

- 1월 25일 우한항 폐쇄 결정 등으로 숨겨져 있던 코로나19의 위험성과 확산 가능성이 글로벌 경제에 큰 충격을 준 이후, 베트남을 제외한 주요국 주가지수가 2019년 12월 초 수준을 상회하는 회복세를 보이고 있음
- 이같은 주가지수 회복은 단기적인 충격과 어려움이 있더라도, 경제 및 기업의 장기적 관점에서는 이번 코로나19 사태가 극복될 수 있으며 그 영향이 크지 않을 것으로 보는 투자자들의 시각이 반영된 것으로 판단됨

그림3. 주요국 주가지수 추이(2019.12.02의 지수를 100으로 설정)



자료: 각국 주식시장 토대로 KMI 작성

■ 춘절 연휴 후 1주간의 정상적인 경제활동 후 1~2주 동안 코로나19 확산 속도에 따라 경제적 영향의 강도도 결정될 것으로 판단됨

- 기업 전략과 정부 정책 방향도 1~2주 동안 여러 시나리오를 모두 준비하고, 2주 후에 사태 전망이 어느 정도 확실해 지면 구체적인 시나리오에 따른 행동으로 나가야할 것으로 판단됨

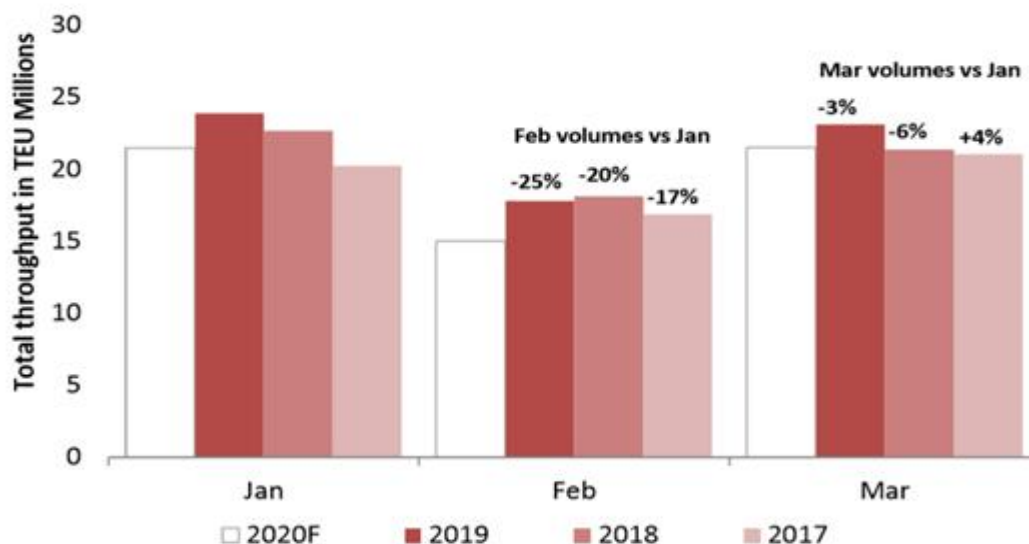
III. 부문별 영향 분석

1. 컨테이너선 부문 영향

■ 코로나19 사태로 인한 생산위축, 물류 장애 등으로 컨테이너 물동량 감소함

- 알파라이너는 이번 사태로 2020년 1분기 중국 항만 물동량(홍콩포함)이 600만TEU 이상 감소할 것으로 예상하였으며 이는 세계 컨테이너 항만물동량의 0.7% 감소에 해당함
- * 중국 매체(Gangkouquan)는 이번 사태로 인해 상하이 60~80만 TEU, 닝보-저우산 50~70만 TEU 등 중국 전체로 약 250~300만 TEU의 컨테이너 물동량이 감소할 것으로 예상함
- 2019년 중국 항만 물동량(홍콩포함)은 약 2.6억 TEU로 산술적으로 분기별 약 6,500만 TEU를 처리함. 따라서 동 기간동안 중국 항만의 감소폭은 9.2%에 달할 것으로 예상됨. 올해 1월 20일 이후 상하이, 닝보항 등 주요 중국항만의 항만물동량은 일일 20% 이상 감소한 것으로 잠정 추산됨

그림 4. 중국 춘절 기간동안 중국 컨테이너 물동량 비교



자료: Alphaliner Weekly 5호

- KMI 예측 결과 이번 사태가 장기화 될 경우 세계 컨테이너 물동량은 0.3~0.4%p 감소할 것으로 예상됨
- * 세계 GDP 0.2~0.3%p 하락에 따른 시나리오 분석, 제조업 수출량이 많은 중국에 직접적인 영향을 미쳐 그 영향도는 더 클 수 있음
- 선사들은 중국 춘절이후 수요 감소에 대비해 아시아-유럽은 58회(2019년 25회), 아시아-북미는

58회(2019년 43회)의 임시결항(blank sailing)을 발표하였으나 코로나 사태로 확대함

* 2M은 아시아-북미, 지중해항로에 대한 임시결항을 연장했으며 오션얼라이언스도 아시아-지중해 서비스에 대한 추가 임시결항을 발표함

- 인트라 선사들은 중국 항만에 대한 기항을 최소화하고 있으나 그 외 동남아 서비스는 정상적으로 이루어짐

* 북중국 항만 외에도 남중국 항만(홍콩, 선전, 샤먼항)에 대해 일부 스케줄 조정이 실행중

■ 물동량 감소로 인한 운임 하락은 선사의 경영실적 악화로 이어짐

- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 춘절이전(1.23) 981을 기록했으며 2주 연속 미발표되었으나 이번주(2.14)에는 7% 하락한 910을 기록함

* 춘절이전 1,545달러/FEU 기록한 아시아-미 서부 운임은 1,423달러를 기록함

- 연휴 연장 이후(2월 10일)부터는 중국내 제조업이 가동되고 있으나 내륙 물류 여건은 정상화에 시간이 소요될 것으로 예상됨

* 이번 사태로 중국 내 일부지역에서 고속도로 봉쇄, 통행증 발행, 외지인 진입시 14일간 격리 등을 실시하고 있음. 이로 인해 트레일러 기사의 업무현장 복귀가 지연되고 있으나 최근(2월 14일) 중국 국무원은 「도로 교통의 통행 원활화, 인원·차량의 정상적인 통행보장에 대한 통지」를 발표하여 물자운송인력에 대해 보증인을 두게 하여 원칙적으로 격리조치를 해제함

- 항만 하역은 정상적으로 이루어지고 있으나 도시 통제 및 컨테이너 운송 트레일러 검역 등으로 항만-내륙 간 입출입이 원활하지 않으며 특히 닝보-저우산항은 공컨테이너 적재율 상승으로 컨테이너 회전에도 영향을 주는 것으로 알려짐

- 컨테이너 수요 감소와 그에 따른 운임하락은 선사들의 계선 및 임시결항을 증가시켜 선사 경영 실적에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨. 다만 연료유가 하락 및 저유황유와 고유황유 간 스프레드 축소로 인해 선박 운영비용은 절감될 것으로 분석됨

* 올 초 저유황유와 고유황유 간 스프레드는 300달러/톤에 달했으나 최근(2월 14일 기준) 197달러/톤까지 하락함

- 그 외 일부 조선소의 불가항력(Force Majeure) 선언 및 가동 중단으로 신조 선박인도가 연기되었을 뿐만 아니라 스크러버 장착 지연으로 컨테이너선박 공급에 영향을 미칠 것으로 예상됨

- 중국향 컨테이너 수출 물동량은 회복하였으나 중국발 수입화물은 여전히 낮은 상황으로 파악됨. 따라서 수출입 불균형에 따른 공컨테이너 회수에 어려움을 겪을 것으로 예상되어 이에 대한 대책 마련이 필요함

- * 중국화물 비중이 높은 부산항의 컨테이너 장치율은 한때 80%를 넘어선 것으로 조사됨. 적정 장치율은 60%대로 높은 장치율은 운영효율을 악화시켜 컨테이너 입출입에 지장을 주고 있는 바, 이에 대한 대안 마련이 필요함

■ 코로나19 사태로 인해 제조업의 탈 중국화가 가속화 될 전망이다

- 이번 사태로 인해 제조업분야에서 생산기지의 다변화 및 리쇼어링이 가속화 될 수 있음. 중국에 대한 부품 의존도가 높은 기업은 코로나사태로 인한 부품 수급 문제로 공장 전체 가동을 중단하게 되어 향후 중국 의존도를 낮추기 위한 설비공장의 다변화를 추진할 가능성이 있음
- 또한, 밥 볼트만(Bob Voltmann) 운송중개협회(Transportation Intermediaries Association) 회장은 신종 코로나 바이러스로 인해 중국 중심의 제조업 구조가 변경될 수 있다고 전망함
- 그는 특히 이번 사태는 제조업의 리쇼어링이 가속화될 수 있는 계기가 될 수 있으며 이로 인해 톤마일 축소로 인해 해운 수요가 감소될 수 있다고 예상함
- * 일부 제조업은 중국에서 동남아로 이전하며 미국의 석유 및 천연가스 생산 확대에 의해 관련 산업은 노동력이 풍부한 멕시코로 이전할 수 있다고 전망함

2. 물류 부문 영향

■ 코로나19 사태로 인해 글로벌 포워더들이 어려움을 겪고 있으며, 춘절연휴 이후 물류업계 변화를 지속적으로 지켜볼 필요가 있음

- 중국의 항만터미널, 공항, 관세청이 정상적으로 운영되고 있지만 여전히 철도 운송이 중단된 상태로 공급사슬 전반에 영향을 미치고 있는 상황임
- 중국 정부가 30일까지였던 춘절연휴를 2월 9일까지 연장하면서 운송을 포함한 대부분의 산업 활동이 공식적으로 2월 10일에 재개되었음
- 코로나19 사태가 지속되는 경우, 계약기간을 맞추기 위해 일부화물을 해운에서 항공으로 운송수단을 전환할 수밖에 없을 것으로 예상되며 이로 인한 운임비 상승, 추가 요금이 부과로 인해 포워더, 물류기업, 해운사 등의 피해가 우려됨
- 특히 중국 지사를 두고 있는 글로벌 포워더들은 코로나19의 확산으로 인한 중국항 항공, 해운, 철도 운송 지연이 지속되는 것에 대한 우려하고 있음
- 우한에 약 250명의 직원을 포함해 중국에 3,000명의 직원을 두고 있는 DSV Panalpina에 따르면, 춘절연휴가 연장되면서 운송이 지연되고 있으며 원양해운기업이 임시결항(blank sailing)을 확대하

고 있다고 언급함(Lloyd's List, 2020.2.6. 검색)

- 볼로레로지스틱스(Bolloré Logistics) 중국 지사는 우한을 제외하고는 2월 10일부터 활동을 재개할 예정이었으나 지역당국에 제출할 업무재개승인서류, 추가보고서 등으로 인해 일부 지역의 업무가 재개되지 못함(<https://www.bolloré-logistics.com>, 2020.2.13. 검색)
- 퀴네앤드나겔(Kuehne+Nagel)도 중국 서쪽과 일부 지역을 제외하고는 2월 10일에 운송을 재개했으며 나머지 지역은 2월 17일에 재개할 예정임(<https://www.kn-portal.com>, 2020.2.13. 검색)
- 물류업계는 기사 부족, 추가 서류 작업, 항만 및 공항 접근성 등의 문제를 신속하게 처리하기 위해 대책을 마련하고 코로나19 사태를 모니터링하고 있으나, 업무가 재개된 이후의 양상을 지속적으로 지켜볼 필요가 있음

그림 5. 볼로레로지스틱스 중국 지역별 업무재개 여부(2020.2.12. 기준)

		Open 开始运营
		Closed, until local government permit 等待当地政府批复以恢复运营
Entity 区域	Office 办公室	Open Status 运营情况
North China 华北区	Beijing 北京	Open
	Tianjin 天津	Open
	Qingdao 青岛	Open
	Dalian 大连	Open
	Xi'an 西安	Closed
Central China 华中区	Shanghai 上海	Open
	Hangzhou 杭州	Closed
	Ningbo 宁波	Closed
	Suzhou 苏州	Open
	Nanjing 南京	Closed
	Wuxi 无锡	Open
	Wuhan 武汉	Closed
	Chengdu 成都	Closed
South China 华南区	Shenzhen 深圳	Open
	Guangzhou 广州	Open
	Xiamen 厦门	Open
Hong Kong 香港	Hong Kong 香港	Open

자료: 볼로레로지스틱스 홈페이지

■ 우리나라 물류기업은 운임비 상승, 통관검역 강화 등으로 운영을 재개하는데 어려움을 겪고 있음

- 우리나라 물류기업은 철도, 해운 운송 중단으로 평상시보다 1~2일 정도 운송이 지연되고 있으며, 항공으로 운송수단을 전환하면서 항공기 운임이 큰 폭으로 상승함
- 2월 10일 이후로 공식적으로 업무가 재개되었으나 통관검역강화, 업무재개승인서류 지연 등으로 활발하게 운송이 진행되지 못함
- 우리나라 물류기업에서도 엄격하게 검역을 실시하고 있어 이로 인한 인력 부족, 효율성 저하 등으로 신속한 운송이 어려움
- 대부분의 우리나라 물류기업은 위탁 업체와 협업하므로 현재 중국 내륙으로 운송할 수 있는 기업이 많이 없음
- 운송지연은 발생하고 있으나 마스크 등의 구호물자 수요가 증가하면서 중국 내륙으로 자체 운송이 가능한 물류기업의 아웃바운드는 증가하고 있음

3. 건화물선 부문 영향

■ 코로나19 확산 방지를 위한 중국의 조치가 원자재 수요 감소로 이어질 것이라는 건화물선 시장 내 우려가 확산됨(출처 : 클락슨, Lloyd's List)

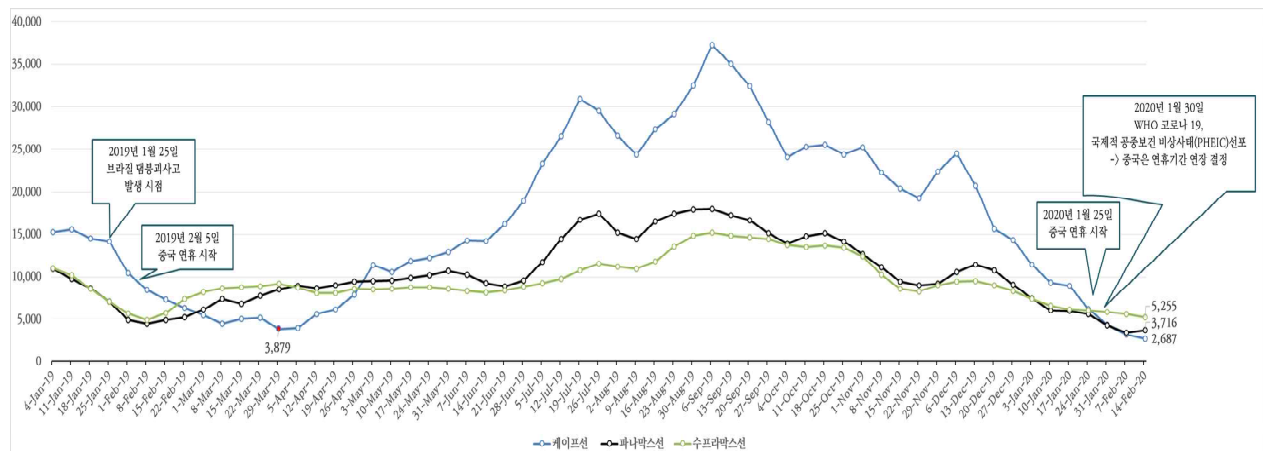
- 중국이 코로나19 확산 방지를 위해 후베이성 등 산업단지 내의 공장운동을 중단하는 조치를 취하고 있으며, 연휴기간을 연장하기로 결정한 것이 철광석, 석탄 등의 원자재 수요 감소로 이어질 것이라는 의견이 지배적임
- 여기에 중국의 항만 내 철광석 재고량이 충분한 상태로 중국의 철광석 수요 둔화가 가속화될 것이라는 전망이다
- 또한 중국은 최대 석탄 수입국 중 하나로 경기의 악화가 전력 수요 약화로 이어질 경우, 석탄 해상물동량에 악영향을 미칠 것임. 특히, 인도네시아가 가장 큰 타격을 받을 것으로 분석되고 있으며, 실제로 코로나 19 사태 방지를 위해 중국이 인도네시아 석탄 생산업체들에게 석탄 운송 일정을 연기해 줄 것을 요청함
- 참고로, 2019년을 기준 중국은 전 세계 건화물선 해상 물동량(52억 8,900만 톤) 중에 18억 4,400톤인 34.8%를 수입하는 것으로 나타남. 이 중 중국이 수입하는 철광석 물량은 전 세계 수입물량 중 72%(18억 4,430만 톤), 석탄은 20%(2억 6,000만 톤)에 달함
- KMI 분석 모델을 활용한 예측 결과 중국 철광석 수입량은 0.2~0.3%p, 석탄은 0.1~0.2%p 감소할 것으로 예상됨

■ 코로나19에 대한 불안감으로 건화물선 운임이 큰 폭으로 하락함(출처 : 클락슨)

- WHO가 코로나19 사태에 대한 국제적 공중보건 비상사태(PHEIC)를 공표한 1월 30일에 모든 선형의 스팟운임이 일제히 하락함. 특히 케이프선 스팟운임은 전일대비 9% 하락한 4,081달러/일, 파나막스선은 6.9% 하락한 4,015달러/일로 큰 하락폭을 보임. 반면 수프라막스선의 하락폭은 0.9%에 그치며 5,804달러/일을 기록함
- 운임으로 OPEX도 보전받지 못하는 상황에서, 2월 5일에 케이프선 스팟운임은 3,015달러/일, 파나막스선은 3,345달러/일, 수프라막스선은 5,634달러/일을 기록하며, 중소형선박의 운임이 대형선 운임보다 높은 역전현상이 발생함
- 운임 역전현상은 2월 12일 현재까지도 지속되고 있음. 케이프선 스팟운임은 2,713달러/일, 파나막스선 3,898달러/일, 수프라막스선 5,189달러/일을 기록함. 특히 케이프선 스팟운임의 경우, 지난 2019년 1월 발생한 브라질 댐 붕괴사고 때보다도 더 낮은 운임 수준임

그림 6. 건화물선 스팟운임 추이

(단위: \$/day)



자료: 클락슨

■ 건화물선의 운임 폭락에는 코로나19 이외의 영향 요인도 있음(출처 : Lloyd's List)

- 이미 건화물선 시장은 IMO의 환경규제, 건화물선 운임의 계절성, 브라질 발레사의 철광석 생산량 및 판매량 감축 소식 등으로 인해 시장의 불안심리가 조성된 상태였음
- 여기에, 브라질 미나스 제리아스(Minas Gerias)지역의 폭우로 인한 철광석 생산 차질, 서호주 지역에 발생한 태풍 데미안(Damien)으로 인한 주요 철광석 수출항만 운영 중단 등의 상황이 운임의 하락을 가속화 시키고 있음
- 이러한 상황에서 코로나19 사태로 인한 중국의 철광석, 석탄 수요 감소가 운임에 더욱 더 악영향을 미칠 것이라는 시장의 분위기가 팽배해지고 있음

■ 코로나19 사태 등으로 케이프선 2020년 FFA 2월/3월물 가격이 추가 하락함

- 코로나19 사태에 대한 우려가 확산되면서 FFA 2월/3월물 가격은 4,516달러/일을 기록함. 이는 금년 1월 케이프선 FFA Q1(20) 평균가(8,737달러/일)의 절반에 해당하는 수준임
- 참고로, 작년 1월 25일 브라질 댐사고의 여파로 케이프선 운임이 4,000달러/일대를 기록했던 당시의 FFA 평가치를 살펴보면 2월/3월물(19)가격 평균은 7,582달러/일, FFA Q1(19) 평균가는 13,095달러/일을 기록했음
- 현재 코로나 19 사태를 포함한 다양한 부정적인 요소들로 작년에 비해 시장의 심리가 더욱 위축되어 있는 상태로 보임

■ 국내 해운기업도 코로나19의 여파로 어려움을 겪고 있는 상황임

- 코로나19 사태로 호주와 미국 등의 중국발 선박에 대한 검역강화, 중국 원자재 교역량 감소가 운항수익에 악영향을 미치고 있는 것으로 조사됨
- 업계 관계자에 따르면 우한 등을 포함한 중국의 메이저 철강생산업체들의 운영이 중단된 것은 사실이 아닌 것으로 조사됨. 다만 중국의 연휴기간 연장으로 인해 수출입업체들의 활동이 줄어든 것이 교역량 감소로 이어져 운임에 악영향을 미친 것으로 분석됨
- 미국과 호주는 선박이 중국을 출항한 경우 2주가 지난 뒤에야 입항을 할 수 있도록 입항제한을 두고 있음. 중국-호주 구간의 운항일수가 편도 기준 2주가 되지 않아 정박을 해야 하는 상황이 발생해 운항손실로 이어질 수 있음
- 선박에 대한 검역강화로 인해 선박의 입출항 심사기간이 길어지고 있는 것으로 나타나, 이 또한 운항손실을 야기할 수 있다는 업계의 의견도 나오는 상황임
- 중국 수리조선소를 이용해 올해 상반기 선박의 정기검사를 받도록 계획한 선사들은 검사를 받기 위해 입거수리에 들어가야 하는 상황임에도 불구하고, 검사가 지연되면서 이로 인한 증서 발급에 차질이 발생해 선박 운항에 문제가 될 가능성이 있는 것으로 나타남
- 또한, 시장심리의 위축으로 케이프선의 경우 2,000달러 중반 대를 기록하는 등 운임 약세 속에 국내 해운기업들도 운항수익의 손실을 보고 있음

■ FFA 운임 평가치를 기준으로 보면, 건화물선 시장의 참여자들은 2분기 이후 운임 상승을 예측하고 있음

- 2월 14일 기준으로, 케이프선 평균 일일 FFA 운임 평가치는 2020년 2분기 11,287달러, 3분기 16,822달러, 4분기 17,819달러를 기록함

- 이는 시장 참여자들이 1분기의 혼란에도 불구하고, 건화물선 운임은 2분기부터 상승 흐름을 보일 것으로 예측하고 있다는 것임
- 따라서 코로나19 사태가 지속될 것이 확실한 1분기에는 운임 상승이 어렵겠지만, 2분기 이후에는 운임시장이 안정화될 것으로 조심스럽게 기대됨

4. 유조선 부문 영향

■ 코로나사태 인한 원유 물동량 감소로 유조선 운임에 영향을 미침(출처 : Lloyd's List)

- 세계 2위 석유회사인 영국 BP가 코로나19 사태로 인한 전 세계 원유 생산 감소 전망 결과를 발표하면서, 유조선 스팟운임은 큰 폭으로 하락함
- BP는 2월 4일 발표한 보고서에서 코로나 바이러스로 인해 일일 약 30만~50만 배럴의 생산이 감소할 것이라고 전망했는데, 연초에 일일 원유 생산량 증가분이 120만 배럴로 추정됐기 때문에 이는 약 25~42% 규모의 생산이 감소하는 것임
- 글로벌 선가 감정평가업체인 VesselsValue에 따르면 유조선 시장은 2019년 가을-겨울에 호조를 보였지만 2020년 코로나19 사태로 단기 시황 급락이 발생해 4개월 만에 최저치를 기록함
- 2월 6일 기준 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 796까지 감소해 2019년 9월 25일 이후 최저치를 기록함
 - * 2월 6일 중동-중국항로 VLCC 스팟운임은 21,000달러였는데, 이는 2019년 일일평균 70,300달러 대비 70.1% 하락한 수준임
 - * 또한 코로나19 사태로 인한 첫 사망자가 발생한 1월 9일 당시 중동-중국 간 VLCC 스팟운임은 일일 105,000달러였는데, 이에 비해 80.0% 하락한 것임
- 원유는 2월 4일에 런던 국제석유거래소(International Petroleum Exchange of London: IPE)에서 2018년 12월 이후 최저치인 배럴당 55달러 미만에 거래되었음
- 이는 코로나19 발병 소식이 알려지기 이전인 1월 6일 배럴당 68달러 대비 배럴당 19% 하락한 것으로, 중국 원자재(원유) 수요 급감으로 인한 가격하락으로 분석됨
- 2월 14일 기준으로, VLCC 평균 일일 FFA 운임 평가치는 2020년 1분기 44,813달러, 2020년 2분기 46,205달러, 3분기 59,320달러 기록하여 시간이 지날수록 상승 흐름을 보일 것으로 예상함

■ 코로나19 사태 진정 국면으로 유조선 운임 회복 조짐도 있음(출처 : Tradewinds)

- 여전히 코로나19에 대한 우려가 남아 있는 가운데 유조선 운임과 유조선 선사의 주가는 이번 사태의 진정에 대한 기대감으로 상승함
- 볼틱원유탱커지수(Baltic Dirty Tanker Index)는 2월 6일 2020년 최저치인 796을 기록한 이후 2월 7일 803, 2월 10일 816으로 상승
- Poten & Partners의 자료에 따르면 중동에서 극동으로 가는 VLCC 스팟운임은 2월 10일 일일 16,100달러로 이는 2월 7일의 12,300달러에서 30% 상승한 것임
- 서아프리카발 영국 등 유럽착 항로에 배선되는 수에즈막스(Suezmaxes)급 유조선 운임은 2월 7일 일일 25,400달러에서 2월 10일 28,700달러로 올랐고, 카리브해발 미국 걸프착 항로에 배선되는 아프라막스(Aframax) 및 파나막스(Panamax)급 유조선 운임도 상승
- 한편 유조선 주력 선사인 DHT Holdings의 주가는 2월 10일에 2월 7일 대비 주당 0.38달러(7.1%) 오른 5.73달러, Euronav는 0.19달러(2.0%) 오른 9.63달러, Nordic American Tankers는 0.06달러(1.8%) 오른 3.30달러, Diamond S Shipping은 0.18달러(1.75%) 오른 10.45달러로 마감함
- 해운 컨설팅 업체인 Evercore는 이러한 운임·주가 상승은 아직 무시할 수 있는 수준이지만, 유가 하락으로 물동량이 증가하면 계속적으로 반등할 가능성이 있다고 전망함
- 중국의 공장과 기업체 등이 장기간의 설 연휴 이후 재가동 되고 있기 때문에 이에 수반하여 원유 등의 물동량이 증가할 가능성이 있음
- 클락슨에 따르면 코로나19 사태 등 외부적 요인에 인한 유조선 시황 둔화는 상반기까지 이어질 수 있으며, 6월 이후 하반기부터 유조선 시황이 정상적인 계절성 패턴을 보일 것으로 분석함

IV. 대응 방안

■ 국제사회의 방역 노력 성과를 전제로, 이제는 코로나19 사태에 대한 지혜로운 대처와 회복 시기에 나타날 해운물류업계의 기회요인을 확보하는 방안을 검토할 시점임

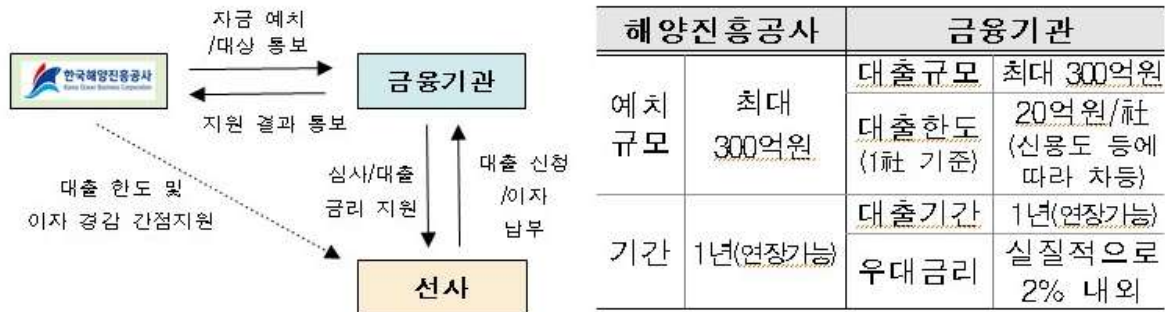
- 코로나19 사태는 코로나19의 감염 경로, 치사율 수준, 근본적 예방법 등이 정확히 파악되지 않은 무지의 상태가 위기의 촉발 요인이었음
- 그러나 최근에 발표되고 있는 확진자의 증가 속도에 대한 통계가 정확하다면 코로나19 사태의 진정 국면 진입이 멀지 않을 것으로 기대됨
- 먼저, 코로나19에 대한 정확한 정보가 밝혀져 근본적 대처가 가능해지기 까지, 개인위생 관리와 사회적 방역 노력이 지속될 필요가 있음
- 동시에 무지의 상태에서 급속히 위축된 경제 심리에서 벗어나 정상적 경제활동을 영위할 필요가 있으며, 중국 해운물류시장에서의 경우 위험을 함께 극복하며 신뢰감을 주는 물류파트너로서 지위를 다져나가는 노력이 필요함
- * 특히 중국 상공부로부터 공식적으로 위임을 받은 ‘중국 국제무역활성화 협의회’(China Council for the Promotion of International Trade)가 적법한 계약 연기 또는 취소 증명을 제공하는 기업에 대해 ‘불가항력 사태 증명서’(Force Majeure Certificate)를 발급해 줄 수 있다고 밝힌 바가 있어(Lloyd’s List, 2020.1.31.자 인터넷 기사), 향후 드러날 수 있는 분쟁에서 사태의 불가피성을 감안하여 슬기롭게 해결해 나가는 지혜가 필요함

■ 정부는 다각도로 대응방안을 검토하여 발표함

- 문재인 대통령은 지난 2월 13일 “코로나19 대응 경제계 간담회”에서 “정부도 중소기업, 소상공인에 대한 금융지원을 확대하고, 세금 납부기한 연장 등을 통해 피해를 최소화할 계획입니다. 항공, 해운, 운수, 관광 등 업종별로 예상되는 피해에 대한 선제적인 대응책도 곧 마련할 것입니다. 어려운 때일수록 미래를 향한 과감한 투자가 경제를 살리고 혁신 성장의 발판이 되었습니다.”라고 언급함
- 해양수산부는 2월 17일 ‘코로나19 대응 항공·해운 등 긴급 지원대책’을 발표함. 총 3개 부문(여객/화물/항만)으로 나누어 지원이 이뤄짐
 - * 여객부문은 ‘항만시설사용료’, ‘여객터미널 임대료’ 감면과 운영자금 대출
 - * 화물부문은 한-중항로 물동량 감소가 입증될 경우 S&LB(Sales&Lease Back)을 통한 유동성 공급 및 선박금융에 대한 납부 유예, 선박검사 연장(3개월)

* 항만부문은 대체장치장 확보 및 사용료 감면, 환적비용 지원

그림 7. 해양수산부 코로나사태 지원 방안



자료: 해양수산부 보도자료(코로나19 대응 항공·해운 등 긴급 지원대책)

■ 해운물류업계, 특히 중소형 기업에 대한 유동성 지원이 필요함

- 건화물 및 유조선 해운업계 특히 장기운송화물계약을 가진 대형 선사의 경우 이번 코로나19 사태가 선박운항 측면에서 선원 건강 보호, 중국 입출항 선박에 대한 경계 등으로 어려움이 발생했지만, 수익 측면에서는 중소형 기업에 비해 어려움이 상대적으로 크지 않았을 것으로 추정됨
- 그러나 안정적인 수익 현금 흐름이 없는 중소형 스팟 시장 참여 선사의 경우, 겨울철 비수기에 IMO 2020 황산화물 규제에 따른 연료비 인상요인과 함께 스팟 운송수요 급감에 따른 유동성 확보 어려움이 클 것으로 추정됨. 즉 고정비로 주어진 인건비와 용선료 지급에 어려움이 클 것으로 우려됨
- * 특히, 중국 입출항 선박에 대한 최소 2주간의 관찰 기간을 두고 입항을 허가하는 상황에서 운항 기간이 2주가 안 되는 중국 관련 항로에 노출이 큰 경우 수익 확보에 어려움이 가중될 것으로 추정됨
- 또한 컨테이너 선사 및 물류업계에서도 단기 물동량 감소, 운임하락, 중간 물류서비스 원가 상승 등으로 수익 현금 흐름에 문제가 있을 것으로 추정됨
- 나아가 현재 중국 해운물류체제의 혼란으로 컨테이너 박스의 수급 문제가 긴급한 현안으로 나타남. 해운, 항만, 물류 업체와 항만 당국 등이 긴밀히 협력해 컨테이너 박스 수급 및 장치장 적체 문제를 해결해 나갈 필요가 있음
- 아울러 가능하다면, 추경예산을 편성 시 피해를 입은 해운물류기업에 대한 조세 감면 방안을 마련하고 해운물류업계의 중소형 기업에 대해 일정 심사기준을 만족하는 경우, 원리금 상환 유예 등의 금융지원과 세금 및 각종 사회보장지출의 납부기한 연장 등의 세제·재정 지원 방안을 선제적으로 검토하는 것이 필요함

- * 중국 재정부는 「신종 코로나 바이러스 방역 지원에 관한 세금 징수 정책」을 발표함. 이번 사태로 피해를 입은 4대 산업(교통물류, 음식, 숙박, 관광)에 대해 2020년 결손이 있는 경우 이월 기한을 기존 5년에서 8년으로 연장함
- 중국의 사례와 같이, 이번 코로나19 사태로 어려움에 처한 기업이 2020년에 결손이 있는 경우 결손을 이월할 수 있는 방안을 검토하는 것도 도움이 될 것으로 생각됨

■ KMI, 코로나19 사태 전개에 대한 모니터링으로 위기상황 관리에 필요한 정보를 지속적으로 제공할 것임

- KMI는 코로나19 사태 전개에 대한 외신 수집, 중국연구센터 모니터링, 업계 인터뷰 등을 통해 해운물류업계의 위기상황 관리에 필요한 정보를 지속적으로 제공할 계획임

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어듦	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 - '2017 KMI 해양수산 전망대회' 지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기 -	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범! 로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	'여객 안전'과 '일자리 창출' 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물질, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산물과 국민경제 - '2018 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산물 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산물 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산물 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - '2018 북극협력주간' 성공적 개최와 세계최초 '2050년 극지비전' 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 - '2019 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	"국민हित감 광어", 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한-일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 '양회', 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 벙커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김 종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진	2019.05.15.
제119호	해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 -	2019.05.24.
제120호	새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향	2019.05.29.
제121호	미-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 위해우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.19.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - '한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안' 지상 중계 -	2019.09.10.
제143호	K-IFRS 제1116호 '리스' 적용과 대응방향	2019.10.25.
제144호	스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향	2019.10.25.
제145호	해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 -	2019.10.28.
제146호	미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과	2019.10.28.
제147호	육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야	2019.10.30.
제148호	러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략	2019.10.30.
제149호	Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요	2019.11.01.
제150호	2019년 미국의 국제 어업관리 개선 보고서의 주요 내용과 시사점	2019.11.01.
제151호	'유엔 공해생물다양성협약' 제정(制定) 협상 대응전략 마련해야 - 내년 4월 협약초안 유엔 총회 제출 -	2019.11.04.
제152호	해운·항만 정책 의사결정 지원 빅데이터 플랫폼 개발 필요	2019.11.06.
제153호	컨테이너 선박다형화와 항만의 대응	2019.11.07.
제154호	해양에 설정된 보호지역, 지역주도형·협력적 접근방식으로 개편해야	2019.11.08.
제155호	해수욕장 이용행태 변화로 안전관리 개선방안 마련 필요	2019.11.12.
제156호	국제여객항 운영체계 개선과 여객 편의성 제고 필요	2019.11.13.
제157호	해양교육 문화 진흥법 만든다.	2019.11.14.
제158호	국내 화주기업과 물류기업의 글로벌 SCM 협력을 강화해야	2019.11.25.
제159호	디지털 연계 공동추진이 실효성 있는 스마트항만 구축의 첫걸음	2019.11.27.
제160호	수산물식품포장, 환경규제에 대응하고 기능 고도화를 추구해야	2019.11.27.
제161호	연관산업에서 수산업 미래 일자리와 부가가치 찾아야	2019.11.28.
제162호	수산물 원산지 표시 제도의 투명성 제고를 위한 거래 증빙자료 보관 의무 도입방향	2019.12.09.
제163호	해양수산 창업 실태 및 시사점	2019.12.27.
제164호	2019 한-아세안 발전을 위한 싱크탱크의 역할과 협력과제	2019.12.30.
제165호	코로나19 사태와 해운물류산업 대응방안	2020.02.18.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>