



COVID-19 Business Report

# 코로나19에 따른 해운산업 동향 및 전망

June 2020  
삼성KPMG 경제연구원



# Contacts

## 삼성KPMG 경제연구원

### 박도휘

책임연구원

Tel: +82 2 2112 0904

dohwipark@kr.kpmg.com

### 강민영

책임연구원

Tel: +82 2 2112 6617

minyoungkang@kr.kpmg.com

### 조민주

선임연구원

Tel: +82 2 2112 7589

minjoocho@kr.kpmg.com

본 보고서는 삼성KPMG 경제연구원과 KPMG member firm 전문가들이 수집한 자료를 바탕으로 일반적인 정보를 제공할 목적으로 작성되었으며, 보고서에 포함된 자료의 완전성, 정확성 및 신뢰성을 확인하기 위한 절차를 밟은 것은 아닙니다. 본 보고서는 특정 기업이나 개인의 개별 사안에 대한 조언을 제공할 목적으로 작성된 것이 아니므로, 구체적인 의사결정이 필요한 경우에는 당 법인의 전문가와 상의하여 주시기 바랍니다. 삼성KPMG의 사전 동의 없이 본 보고서의 전체 또는 일부를 무단 배포, 인용, 발간, 복제할 수 없습니다.

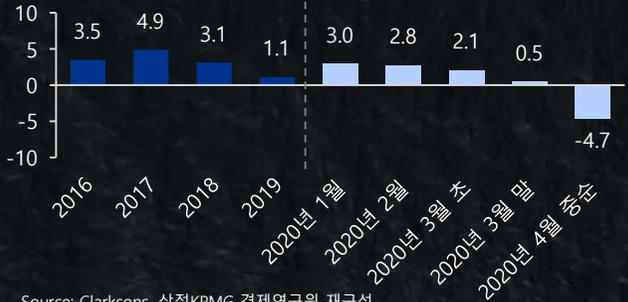
# Contents

	Page
<b>I. Overview</b>	<b>2</b>
II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향	5
III. 부문별 해운산업 코로나19 영향	12
IV. 국내 해운산업 코로나19 영향	17
V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈	21
VI. 시사점 및 대응 방안	28
VII. Appendix	32

# 해운산업에 불어 닥치는

# 퍼펙트 스톰(Perfect Storm)

## 글로벌 해상무역량 증감률 및 조정 전망치



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성  
Note: 증감률은 tonne-miles 기준 증감률임

## 각 부문별 해운 무역량 전망 및 조정치



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성  
Note: 증감률은 tonne-miles 기준 증감률임

“올해 전 세계 교역량이 사상 최대폭으로 감소할 것이며, 글로벌 금융위기 때보다 더 심각한 상황이라 판단됨”

- 머스크의 소렌 스퀴 CEO

“지금까지는 중국발 화물 부족에 초점이 맞춰져 있었으면 다음으로는 유럽과 미국의 바이러스 영향 때문에 수입 수요가 급격히 감소할 것”

- 씨인텔리전스의 라스 젠슨 CEO

“2020년 2분기 해운업 수요가 20~25% 감소하겠지만, 저유가가 숨통의 틈워주고 있음”

- 머스크의 소렌 스퀴 CEO



# I. Overview

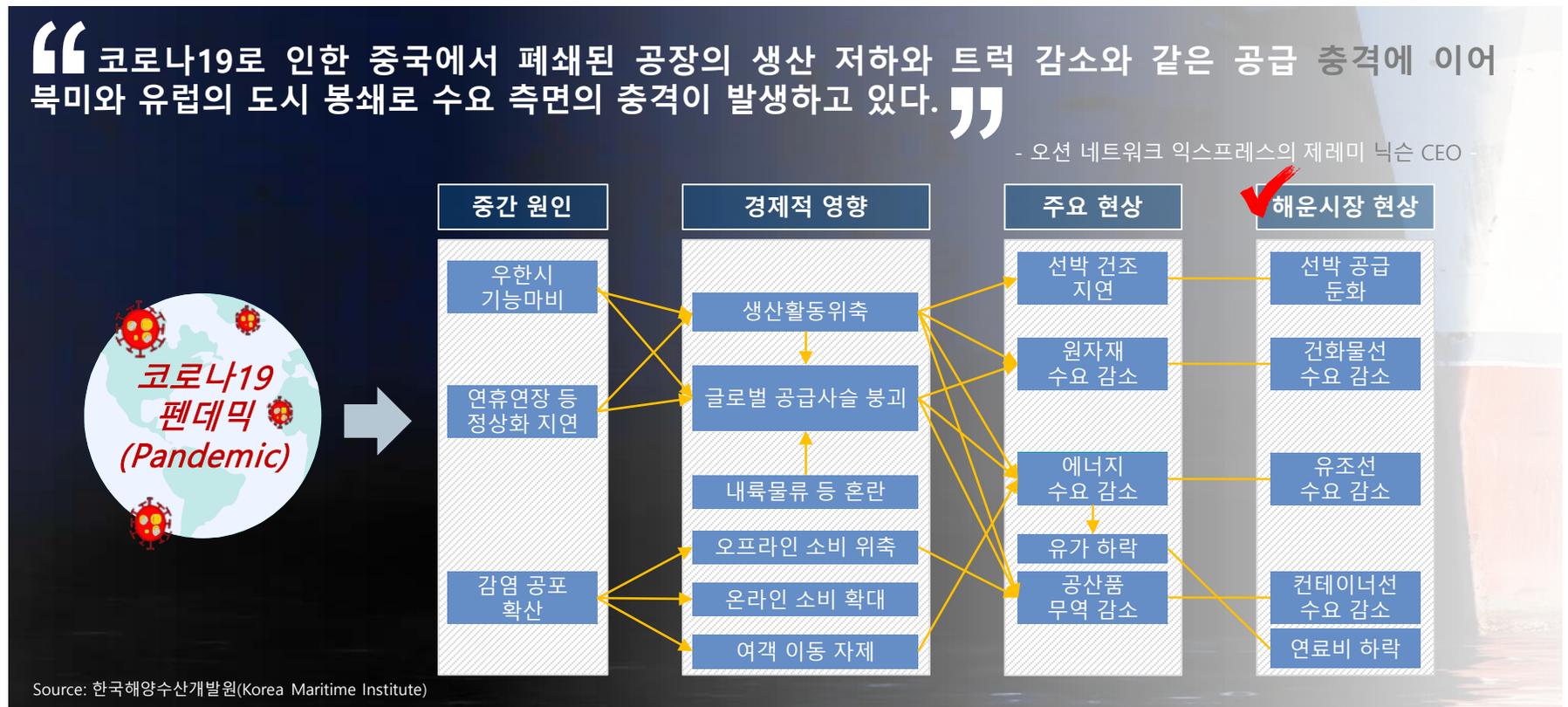
## 코로나19의 확산으로 경제활동이 크게 위축

코로나19 사태는 일시적 패닉을 넘어 실질적으로 경제적 영향을 주고 있으며, 향후에는 경제주체의 대응역량에 따라 파급효과가 결정될 것으로 전망. 해운시장의 경우 1월 25일 우한항 폐쇄를 시작으로 코로나19의 확산으로 폐쇄항구가 급증하면서 운송 및 물류체계가 혼돈에 빠짐

### 코로나19 사태의 인과지도(해운물류영향을 중심으로)

“코로나19로 인한 중국에서 폐쇄된 공장의 생산 저하와 트럭 감소와 같은 공급 충격에 이어 북미와 유럽의 도시 봉쇄로 수요 측면의 충격이 발생하고 있다.”

- 오션 네트워크 익스프레스의 제레미 닉슨 CEO -



Source: 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute)

# Contents

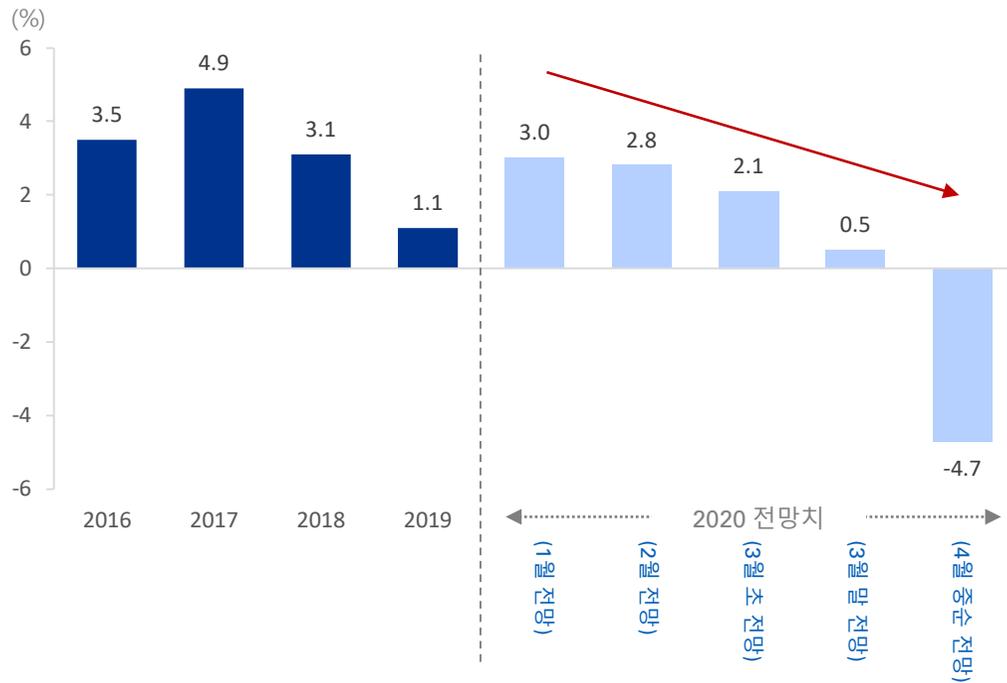
	Page
I. Overview	2
<b>II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향</b>	<b>5</b>
III. 부문별 해운산업 코로나19 영향	12
IV. 국내 해운산업 코로나19 영향	17
V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈	21
VI. 시사점 및 대응 방안	28
VII. Appendix	32

## II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향

# 2020년 해상무역량 증감률 전망치 하향 조정

2019년 세계경제, 미-중 무역분쟁, 브라질 댐 붕괴 등으로 글로벌 해상무역 성장률이 1.1%를 기록하며 2009년 이후 최저치를 기록한 후 당초 2020년 무역 성장기대치는 3.0%로 증가했으나, 코로나19의 팬더믹 현상으로 해상무역량 증감률 전망치가 지속적으로 하향 조정되고 있음. 4월 중순 추정치에 따르면 2020년 해상무역량은 전년 대비 4.7% 감소할 전망

### 글로벌 해상무역량 증감률 및 2020년 조정 전망치



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성  
Note: 증감률은 tonne-miles 기준 증감률임

### 코로나19로 인한 해운업 영향

코로나 19 이전	세계경제, 미-중 무역분쟁, 브라질 댐 붕괴 등으로 2019년 무역성장치가 2009년 이후 최저치를 기록한 이후 2020년 무역 성장 기대치 증가
현재까지의 영향	코로나19 초기 중국을 중심으로 영향을 미쳤으나 현재는 유럽과 미국 등 전세계로 영향이 확대되면서 일부 화물 거래에 큰 영향을 미치고 있음
단기적 영향	4월 중순 추정치에 따르면 2020년 해상무역량은 전년 대비 4.7% 감소할 전망. 여전히 불확실성은 남아있으며, 향후 더 악화될 가능성도 있음
중기적 영향	코로나19 확산이 진정되고 각국의 경기 부양책이 실시되면, 일부 부문에서는 회복될 가능성 있음. 하지만 여전히 글로벌 경제 심리 악화로 인한 연쇄적인 영향이 있을 수 있음

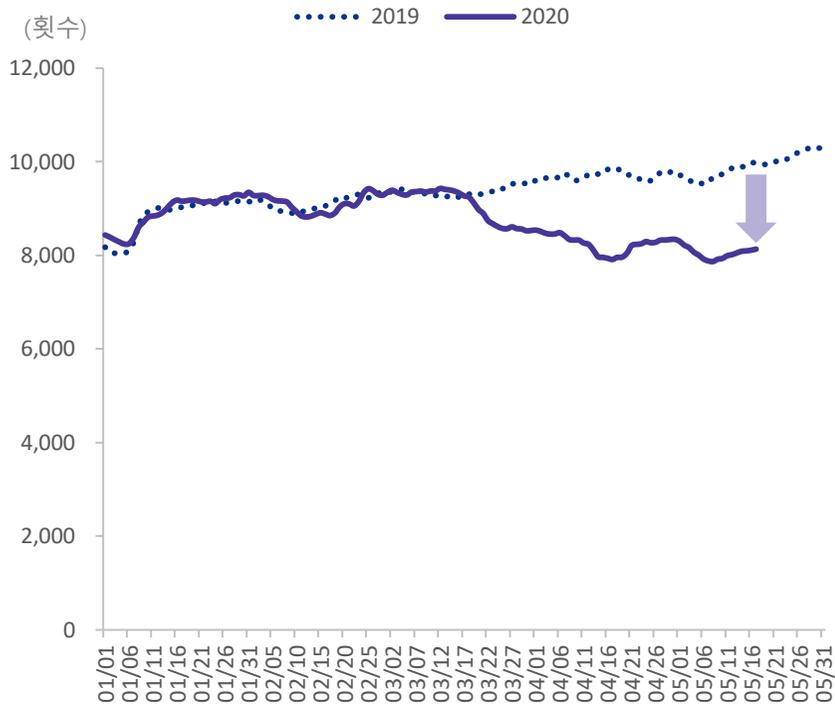
Source: Clarksons, 언론사보도 종합, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

## II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향

# 중국 해상무역량 회복하는 반면, 전세계 해상무역량은 점차 악화

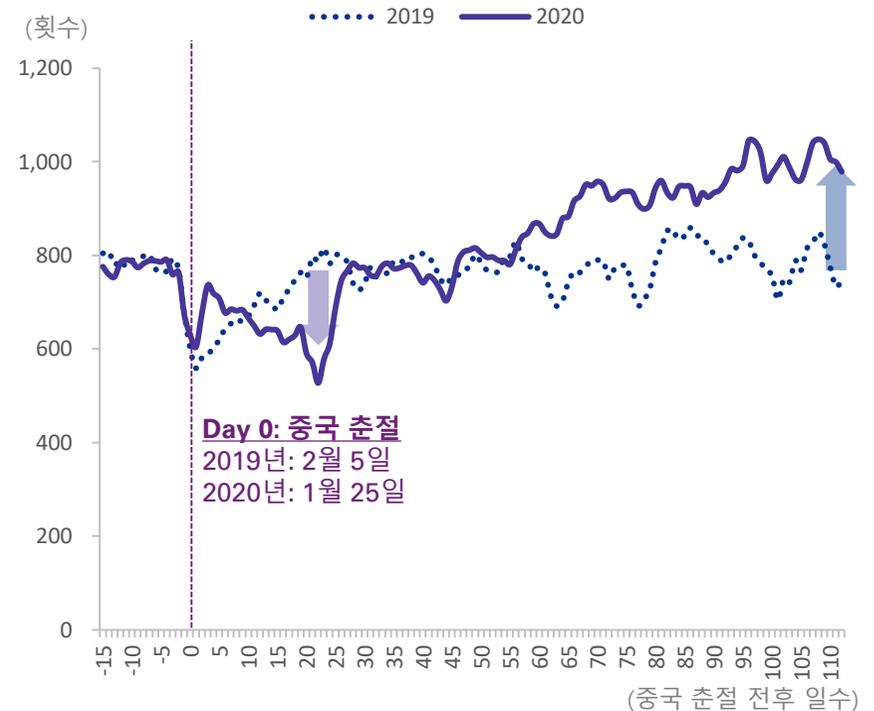
항만 처리 물동량을 나타내는 항만 기항 횟수(Port Call Activity)를 살펴보면, 중국의 경우 중국 춘절 이후 코로나19와 맞물리면서 전년 대비 33% 감소했던 기항횟수가 점차 회복하는 모습을 보임. 반면 유럽과 미국을 중심으로 전세계로 코로나19가 확산되며 전세계 기항 횟수는 약 18% 감소한 모습을 보임

### 전세계 항만 기항 횟수



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성  
Note: 2020년 5월 21일 자료를 기준

### 중국 항만 기항 횟수



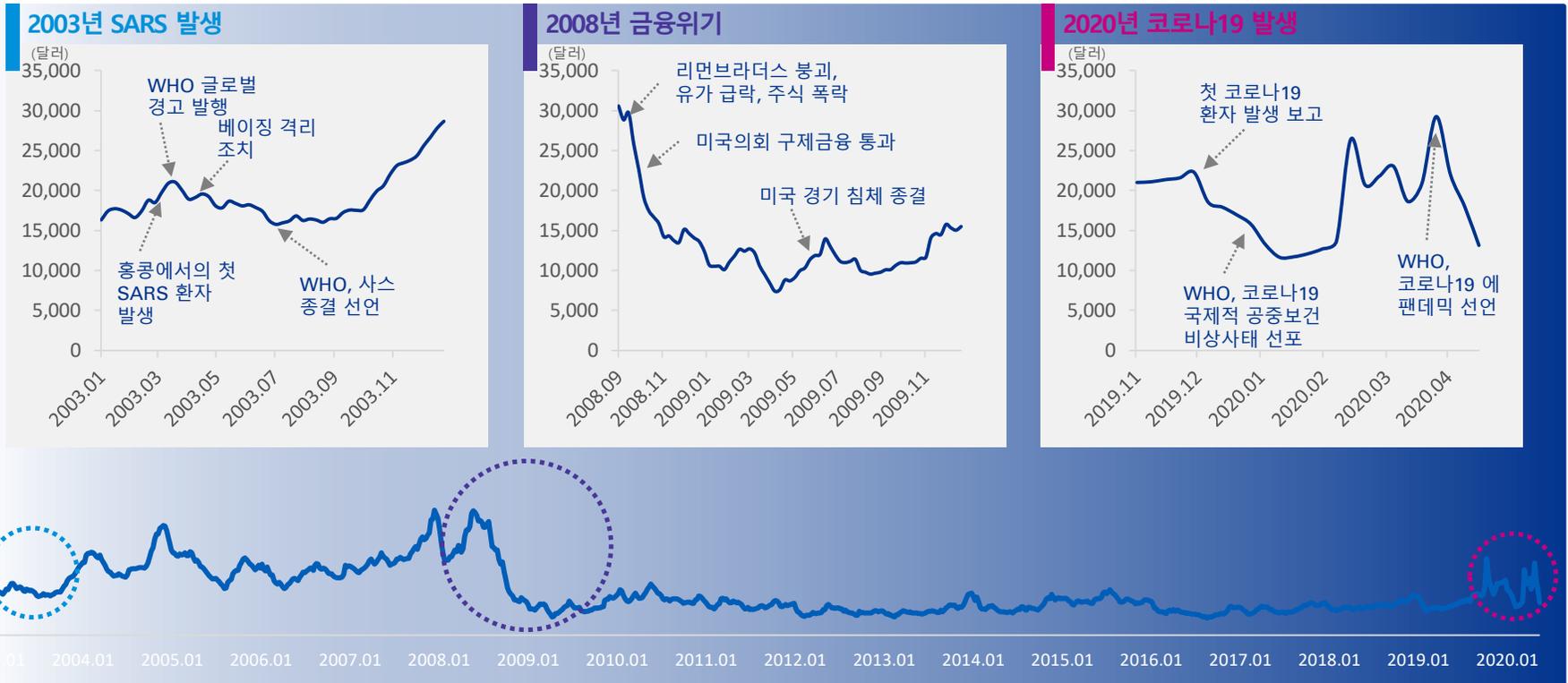
Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성  
Note: 2020년 5월 21일 자료를 기준

## II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향

# 코로나19 피해, SARS 넘어 2008년 금융위기때와 유사

해운기업의 수익성 지표인 ClarkSea 지수를 살펴보면, 2020년 코로나 19 발생에 따른 파급력은 2008년 금융위기때와 유사한 모습을 보임. 실제로, 3월 11일 WHO가 코로나19에 팬데믹 선언을 한 이후 클락스 지수는 약 50% 급락함(금융위기때는 약 60% 급락, SARS때는 약 25% 급락)

### ClarkSea 지수



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

## II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향

# 코로나19와 글로벌 금융위기

코로나19의 피해는 과거 2008년 글로벌 금융위기때와 유사하거나 혹은 그보다 더욱 클 것으로 전망됨. 실제 2020년 GDP 성장률이 -3.0%로 예측되면서 글로벌 금융위기 당시보다 더 낮은 성장률을 보일 것으로 예상됨. 해상무역의 경우 2019년 미-중 무역전쟁 등으로 2009년 이후 최저를 기록했으며, 2020년에는 -4.7%를 기록할 것으로 보임

### 코로나19와 글로벌 금융위기 비교

		2020년 코로나19	2008년 글로벌 금융 위기
경제	세계 경제 영향	단기적 글로벌 경기 침체 예상 • 2020년 GDP 성장률 -3.0%로 예측됨	즉각적인 경기 침체 이후 회복 • 2009년 GDP 성장률:-0.1% • 2010년 5.4%로 회복 이후 2011~2015년 평균 3.7%로 꾸준히 회복
	발발 이전 경제 상황	금융 위기 이후 안정적 성장률 • 2019년 GDP 성장률은 2.9%로 부진 • 2015-2019년 평균 3.4% 기록	2000년대 꾸준한 성장률 • 2000-2008년 평균 GDP 성장률 4.3%
	중국 경제	성숙 단계 • 2019년 해상 무역의 22% 차지	성장 단계 • 2019년 해상 무역의 12% 차지
해운	해상 무역 영향	2020년 해상 무역 성장 추정치 -4.7% 기록할 것으로 전망	2009년 해상 무역 성장 -4.6% 기록했으나, 2010년 경기부양 정책으로 11.0%로 회복
	발발 이전 해상 무역 상황	2019년 해상 무역 성장률은 1.0%로 2009년 이후 최저 기록 • 2015~2019년 평균 성장률은 2.9%로 완만한 성장세를 보임	2000년대 중반 해상 무역 '붐'을 통해 강력한 성장세를 보임 • 2003~2007년 평균 성장률은 5.4% 기록
메가트렌드	무역	미-중 무역분쟁, 보호무역주의, 리쇼어링 등의 트렌드가 있음	급격한 세계화, 아웃소싱, 성장동력의 주요 드라이버로 중국이 있었음
	환경	UN의 지속가능발전 목표, 탈탄소화 정책 등이 트렌드를 이끌	화석연료 소비에 대한 환경 문제

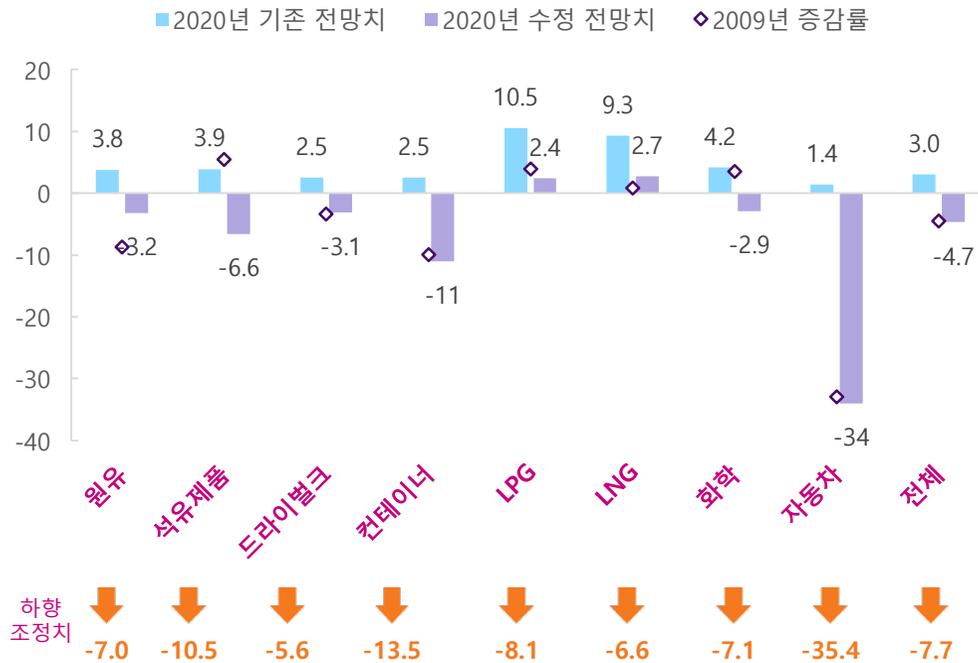
Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

## II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향

# 해운 각 부문별 무역량도 하향 조정되고 있음

해운 각 부문별 2020년 무역량 전망치도 하향 조정되고 있음. 특히 코로나19에 따른 소비자 활동, 공급망 중단으로 인해 컨테이너와 자동차운반선의 피해가 클 것으로 전망됨. 또한 연초 이후 지속적으로 무역량이 하향 조정되면서 향후에도 추가적으로 조정이 가능한 상황

### 해운 각 부문별 2020년 무역량 전망 및 조정치



Source: Clarksons, 삼성KPMG 경제연구원 재구성  
Note: 증감률은 tonne-miles 기준 증감률임

### 해운 각 부문별 주요 영향

구분	주요 영향
원유	주요 국가의 수출을 제한하는 원유 공급 중단 합의, 원유 수요와 정유 공장 운영중단이 영향을 미침
석유제품	전세계 석유 수요와 정유 공장의 급격한 감소로 부정적 영향
드라이벌크	아시아 및 유럽의 산업활동
컨테이너	코로나19의 확산 정도에 따른 소비자 활동, 공급망 중단이 부정적 영향
LPG	전세계 산업 활동과 미국의 가스 생산 및 수출에 영향
LNG	전세계 가스 수요, 미국을 포함한 공급지역의 가스 생산량 감소
화학	전세계 경제활동 및 산업활동
자동차	자동차 산업활동의 중단, 소비자의 수요 감소
전체	연초 이후 지속적인 무역량 하향 조정으로 향후에도 추가적 조정 가능

## II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향

# 글로벌 해운사들을 살리기 위한 각국 정부의 움직임

각국의 정부들은 자국의 기간산업인 해운산업을 살리기 위해 채무 보증, 규제금융, 이자보전, 채무상황 조정 등 다양한 지원 정책을 발표하고 있음. 이러한 정부의 지원정책에 대한 해운사들의 평가는 시장이 왜곡될 수 있다는 우려와 어려운 시장 상황을 극복하는데 도움이 될 것이라는 의견으로 나뉘지고 있음

### 국가별 해운산업 지원정책 현황



#### 프랑스: CMA CGM

- 2020년 5월 프랑스의 대표 컨테이너 선사 CMA CGM은 HSBC, BNP파리바 등 3개 은행으로부터 약 10억 5,000만 유로 규모의 협조 융자금을 확보했다고 발표
- 또한 프랑스 정부는 채무 보증 스킴(Scheme)의 일환으로 이번 대출에서 70%의 채무를 보증할 것이라 발표



#### 대만: 에버그린, 양밍

- 2020년 5월, 대만 정부는 코로나19의 여파에서 에버그린과 양밍 같은 대형 컨테이너 선사를 구제하기 위한 300억 대만달러 규모의 규제 금융을 실시한다고 발표
- 먼저 27억 대만 달러를 대만정부 신용보증으로 해운업계에 대출하고 특별예산을 편성해 2억4,300만 대만 달러를 1년간 이자보전 방식으로 지원할 계획



#### 싱가포르: PIL

- 2020년 6월, 싱가포르 컨테이너 선사인 PIL은 싱가포르 국부 펀드인 테마섹(Temasek)의 지원을 받아 주요 채권 은행으로부터 채무 상황 조정에 합의
- 이번 조정에 따라 PIL은 전체 은행 채무의 97.6%에 대해 원금과 이자 상환을 2020년 12월 31일까지 유예 받음

### 각국의 해운 지원정책에 대한 해운사들의 평가

각국 정부의 인위적인 지원정책으로 인해 해운시장의 경쟁구조가 왜곡되어 시장의 자원배분 효율성이 훼손되는 결과를 초래할 것이라 주장



VS.

코로나19로 인한 불황기에 시행되는 정부 지원 정책이 해운시장의 상황을 개선하는데 도움이 된다는 입장



Source: 한국해양수산개발원(Korea Maritime Institute), 언론사 보도 종합, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

# Contents

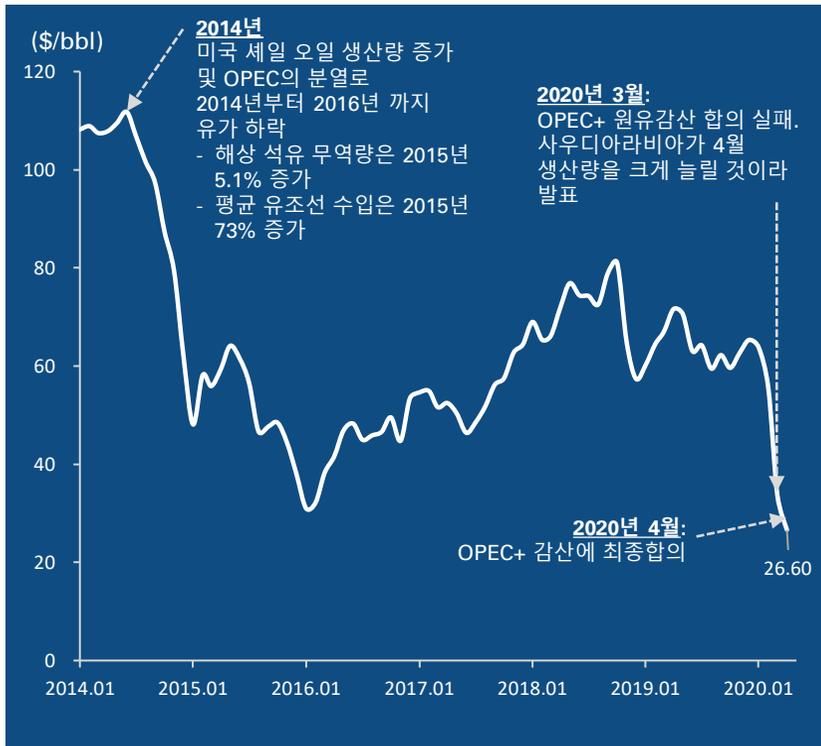
	Page
I. Overview	2
II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향	5
<b>III. 부문별 해운산업 코로나19 영향</b>	<b>12</b>
IV. 국내 해운산업 코로나19 영향	17
V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈	21
VI. 시사점 및 대응 방안	28
VII. Appendix	32

### III. 부문별 해운산업 코로나19 영향

## 탱커선 》 유가의 급락으로 인해 유조선 수요 급증

코로나19로 석유 수요가 급락하고 있는 가운데, 2020년 3월 OPEC+가 원유감산 합의에 실패하면서 2020년 4월 유가(브렌트유)가 26.6달러를 기록하며 2020년 지속적으로 급락. 유가가 하락하면서 운송비가 줄어, 잉여 석유 물량을 확보해 수송하거나 바다위에 보관하기 위한 유조선 수요가 급증하는 현상이 발생

### 유가(브렌트유) 추이



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

### 탱커선 시장에 영향을 미치는 석유 수급의 영향

#### 수요

- 여행 제한에 따른 여행 취소, 주요 산업 생산량 축소, 세계 주요 경제 활동 중단으로 2020년 전세계 석유 수요가 사상 최대로 감소할 것으로 전망 (약 -9%)
- 2020년 4월 최대 3천만 bpd, 2분기에 평균 2천만 bpd 감소할 전망

#### 공급

- 사우디아라비아와 UAE는 3월 말 이후 단기적으로 생산량을 크게 늘림
- 4월 9일부터 10일까지 진행된 OPEC+와 주요 G20 생산 업체의 회의를 통해 5월부터 석유 감산에 합의함

#### 유가

- 수요 충격과 중동의 오일 생산량 증가로 유가는 3월 지속적으로 하락해 3월 유가는 \$33.74/bbl 기록
- 유가가 낮아짐에 따라 운송비가 줄어들어 탱커선 해운사들의 수익은 향상될 수 있음
- 유가의 하락으로 저유황유 수요가 감소될 가능성이 있으며, 이에 따라 선사들의 에코 및 스크러버 장착에 대한 필요성이 감소할 수 있음

#### 탱커선 시장

- 석유 수요, 생산 및 정유 처리 감소로 2020년 원유 및 화학제품 거래량 크게 감소할 가능성 있음. 반면 석유 재고가 늘어남에 따라 부유식 석유 저장장치에 대한 수요가 늘어날 전망
- 중기적으로는 미국의 생산량 감소, 장거리 원유 수출 및 재고 감소에 영향을 받을 전망

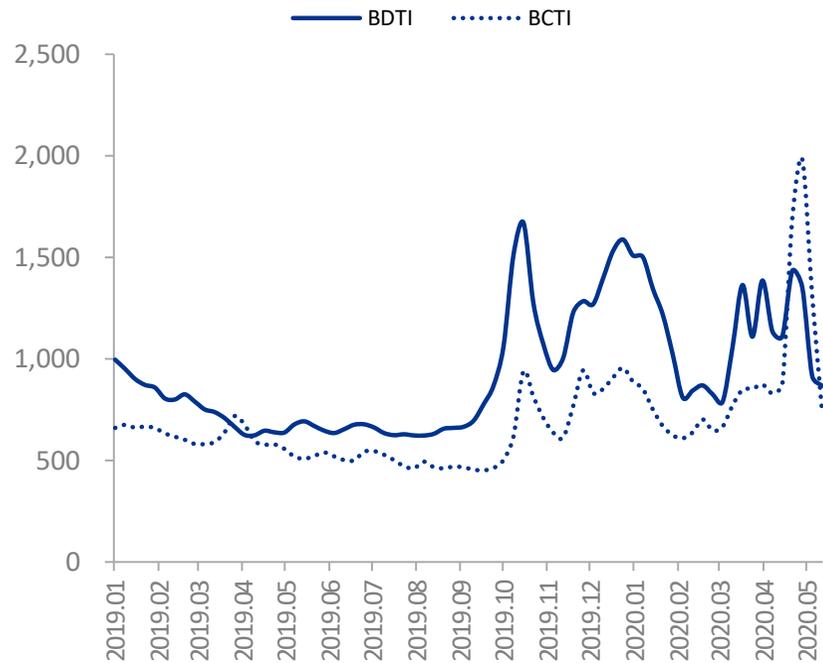
Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

### III. 부문별 해운산업 코로나19 영향

## 탱커선 》 OPEC+의 감산 합의로 운임지수 증가세 완화 전망

원유 가격 폭락으로 무역회사와 석유회사가 원유 매입을 늘리면서 탱커 운임지수가 급격히 증가하는 모습을 보임. 특히 휘발유·경유·등유 등을 운반하는 유조선 관련 지수를 의미하는 BCTI는 2020년 5월 1982.6을 기록하며 2020년 2월 대비 226% 오름. 한편, OPEC+가 2020년 4월 12일 감산에 최종 합의함에 따라 운임지수는 증가세는 낮아질 가능성이 있음

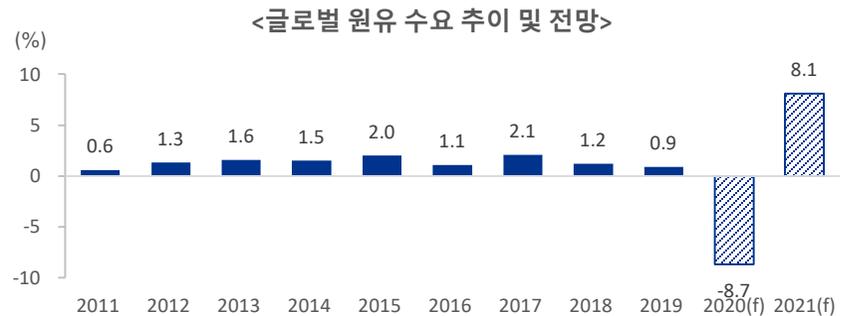
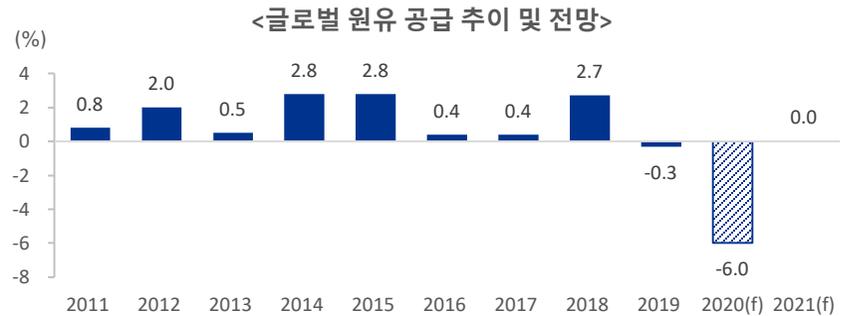
### 탱커 운임지수



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

Note: BDTI는 Baltic Dirty Tanker Index의 약자로 원유나 중유를 운반하는 유조선 관련 지수를 나타내며, BCTI는 Baltic Clean Tanker Index로 휘발유·경유·등유 등을 운반하는 유조선 관련 지수를 의미함

### 글로벌 원유 공급 및 수요 추이 및 전망



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

### Ⅲ. 부문별 해운산업 코로나19 영향

## 벌크선 》 코로나19로 인한 경기침체로 무역량 급감

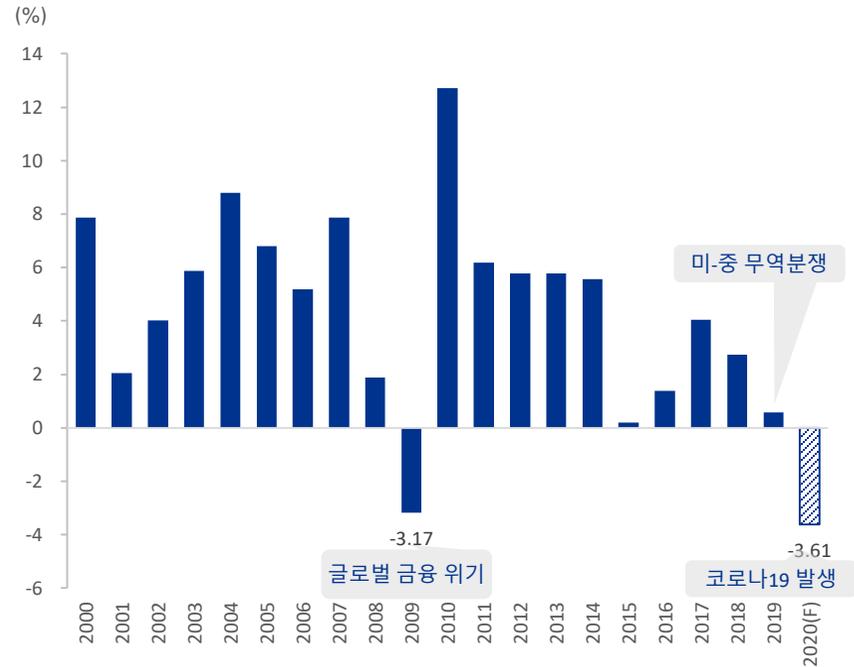
해운 상황을 나타내는 BDI는 일반적으로 중국 춘절 연휴 이후 지속적으로 증가하는데 반해 2020년은 코로나19 사태 이후 경기 침체로 지속적으로 낮은 추세를 보임. 2020년 전체 건화물 무역량은 전년 대비 약 3.6% 감소할 것으로 보이며 글로벌 금융위기 때보다 더 낮은 성장률을 보임

#### 건화물선 운임지수(BDI) 추이



Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

#### 건화물 물동량 증감률 추이 및 전망



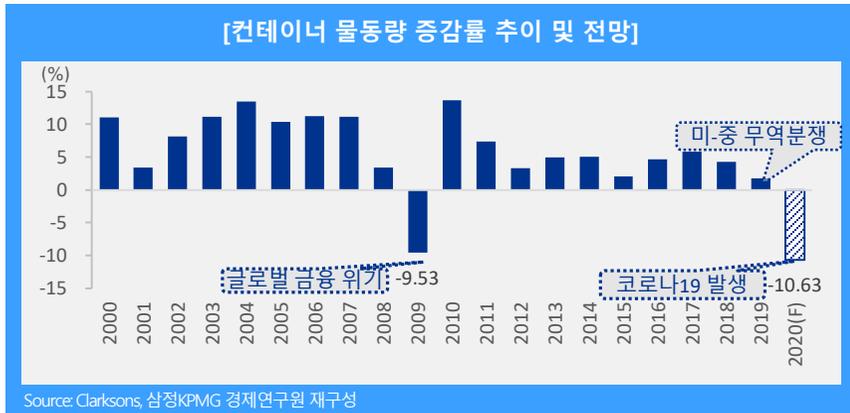
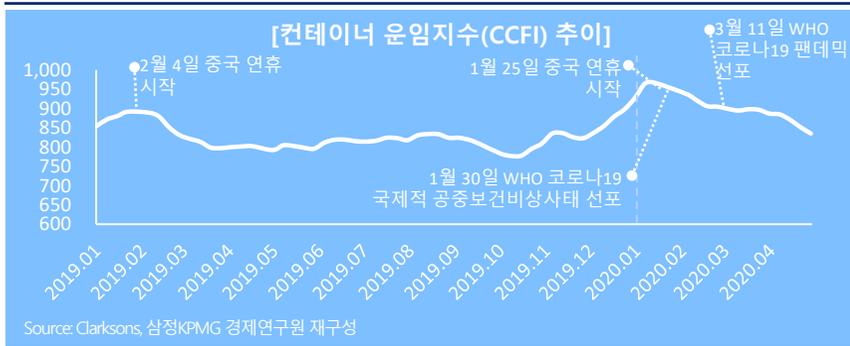
Source: Clarksons, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

### III. 부문별 해운산업 코로나19 영향

## 컨테이너선 》 2020년 컨테이너 물동량 10.6% 감소할 전망

코로나19가 장기화되면서 컨테이너 물동량이 급감. 특히 중국에 이어 미국과 유럽에서도 코로나19가 유행하면서 2020년 컨테이너 물동량은 전년 대비 10.6% 감소할 전망. 이에 따라 2M, 오션, 디얼라이언스 등 글로벌 컨테이너 선사는 선대조정을 통한 수급조절로 운임하락을 방어하고 있음

### 컨테이너 운임지수 및 물동량 증감률 추이



### 3대 컨테이너 얼라이언스 선박운항 축소 현황

2M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계 1위 선사인 '머스크'와 2위인 'MSC'가 결성한 해운동맹 '2M' 일부 노선 서비스 취소</li> <li>• 2M이 중단한 항로는 아시아-북유럽(AE2/Swan), 아시아-지중해(AE2/Dragon)로, 예정됐던 40여개의 운항이 결항</li> <li>• 이로 인해 2M의 운항 선대 중 약 21%의 선복량(공급) 축소가 예상됨</li> </ul>
디얼라이언스	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4월부터 5월까지 계획되어 있던 항해를 축소했으며, 추후 항해에도 변경할 가능성 있다고 암시</li> <li>• 축소되는 노선은 아시아~북유럽 서비스(FE2~4), 아시아~지중해 서비스(MD1~3), 태평양 횡단 서안 서비스(PN4, PS3~5), 태평양횡단 동안 서비스(EC3), 대서양 횡단 서비스(AL1-2-4-5) 등임</li> </ul>
오션	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 총 선복량 중 11%에 해당하는 규모만 감선·감편을 발표했지만, 초여름까지 소비자 수요가 회복되지 않으면 7월부터 시작되는 성수기 휴가철 물동량에도 타격이 발생할 수 밖에 없으므로, 감선·감편이 추가적으로 발생할 수 있는 상황</li> </ul>

Source: 언론사 보도 종합, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

# Contents

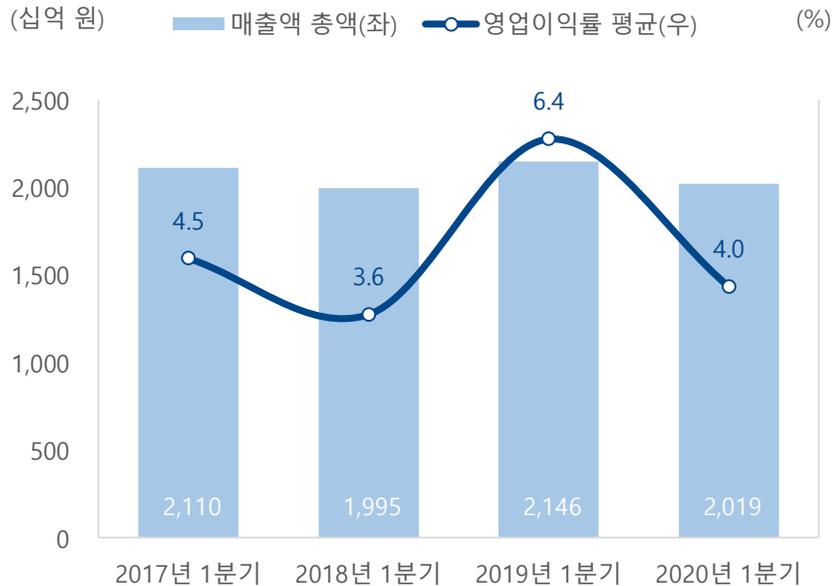
	Page
I. Overview	2
II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향	5
III. 부문별 해운산업 코로나19 영향	12
<b>IV. 국내 해운산업 코로나19 영향</b>	<b>17</b>
V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈	21
VI. 시사점 및 대응 방안	28
VII. Appendix	32

#### IV. 국내 해운산업 코로나19 영향

## 국내 해운기업 1분기 실적

국내 해운기업 상장사 Top5 1분기 실적을 살펴보면, 매출액 총액은 전년 동기 대비 5.9% 줄었으며, 영업이익률 평균 또한 2.4%p 하락함. 부채총계의 경우 전년 대비 7.3% 증가한 10조 1,886억원을 기록했으며, 부채비율은 198.4% 를 보이며 전년 동기 대비 소폭 하락한 모습을 보임

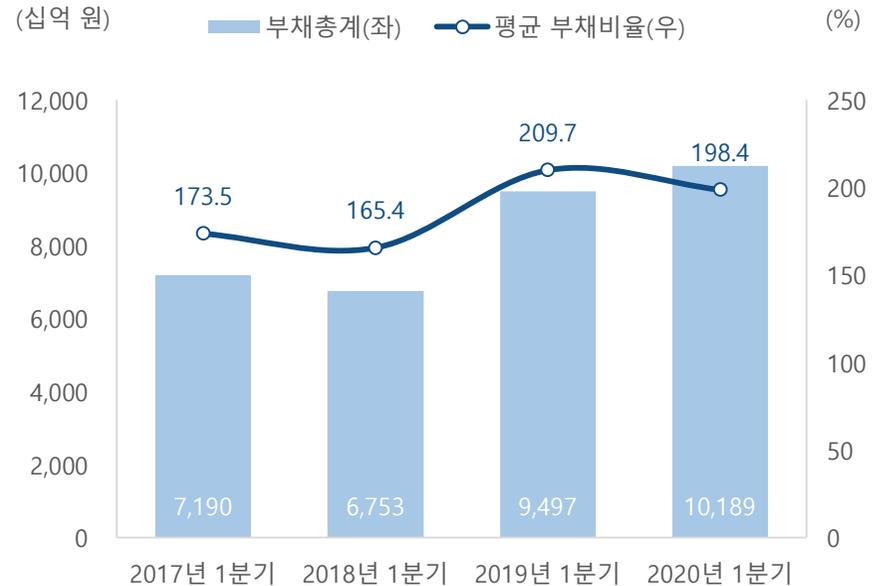
### 국내 해운기업 Top5 1분기 매출액 및 영업이익률



Source: KISVALUE, 각 사 분기보고서

Note: 해운기업 Top5는 표준산업분류 '해상운송업' 상장사 기준으로 추출했으며, 에이치엠엠, 팬오션, 대한해운, 케이에스에스해운, 흥아해운이 이에 속함

### 국내 해운기업 Top5 1분기 평균 부채비율



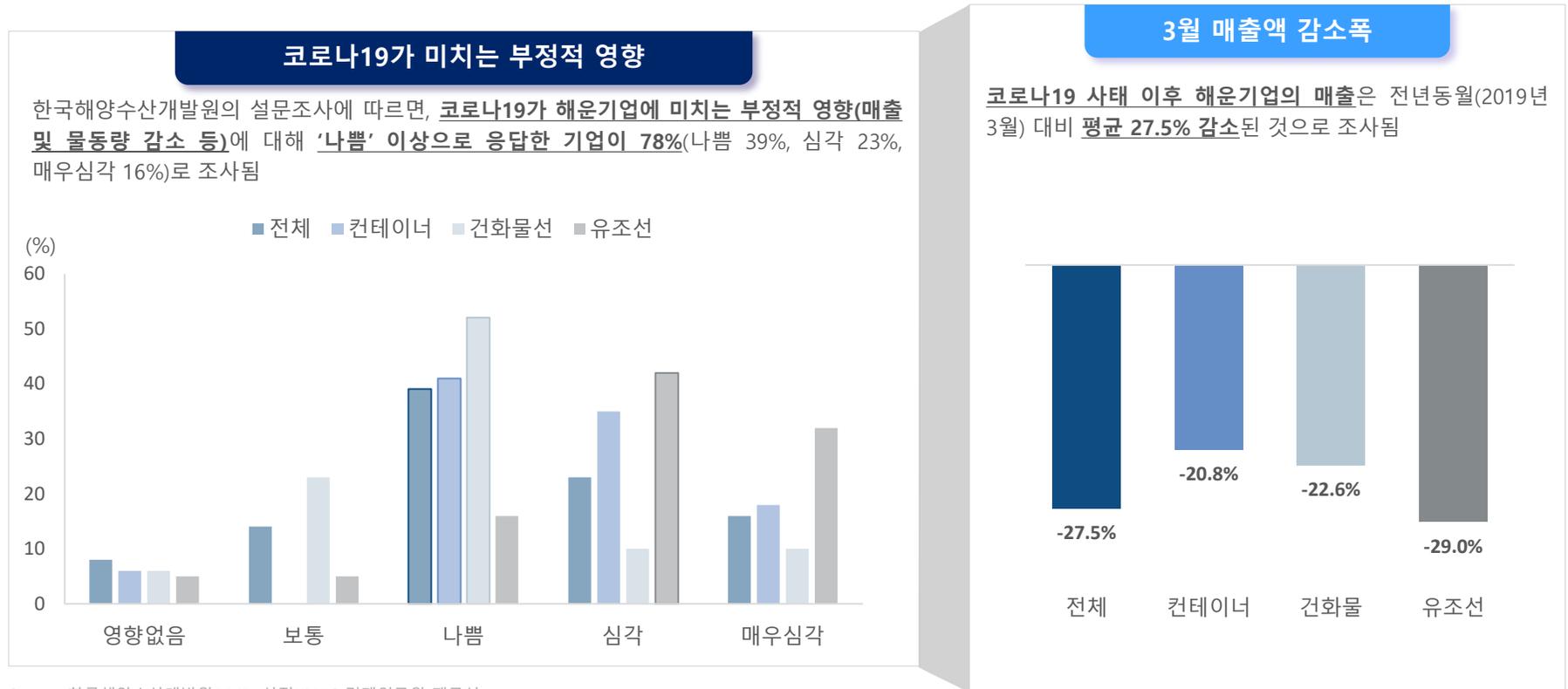
Source: KISVALUE, 각 사 분기보고서

Note:1 해운기업 Top5는 표준산업분류 '해상운송업' 상장사 기준으로 추출했으며, 에이치엠엠, 팬오션, 대한해운, 케이에스에스해운, 흥아해운이 이에 속함  
Note2: 평균 부채비율은 5개사의 총부채와 총순자산의 비율

#### IV. 국내 해운산업 코로나19 영향

## 국내 해운기업, 코로나19 영향 부정적

한국해양수산개발원이 한국선주협회 등록회원사 144개 기업을 대상으로 실시한 해운기업 대상 코로나19 영향 설문조사에 따르면 해운기업은 코로나19로 인해 매출 및 물동량 감소로 어려움을 겪고 있으며, 매출의 경우 전년동월 대비 평균 27.5% 감소한 것으로 조사됨. 해운기업은 코로나19의 영향이 글로벌 금융위기와 비슷하거나 더 크다고 평가하고 있으며, 그 기간도 비슷하거나 더 장기적일 것으로 예상함



Source: 한국해양수산개발원(KMI), 삼정KPMG 경제연구원 재구성

## IV. 국내 해운산업 코로나19 영향

# 벼랑 끝에 내몰린 국내 해운산업을 위한 정부의 지원정책

앞서 이야기한 바와 같이 코로나19로 전세계 물동량이 줄어 국내 해운업계가 업황 침체를 겪고 있는 가운데, 한국 정부는 해운산업 재건을 위한 다양한 지원정책을 발표하고 있음

## 국내 해운산업 지원을 위한 정부의 정책

### 정부의 해운업계 주요 지원 발표 사항

'20년 2월 17일	<p><b>코로나19 대응 항공·해운 등 긴급 지원대책</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 금융 지원을 받은 선박에 대해서는 감염 경보 해제 시까지 S&amp;LB 원리금 등의 납부를 유예</li> <li>- 선박 수리, 탈황 장치 설치가 지연되면서 선박운영에 차질을 겪고 있는 선사에 대한 지원도 추진</li> <li>- 항만공사는 코로나19 발병 기간 중 신규 물량을 창출한 선사에게 항만별 총액의 10% 범위 내에서 추가 인센티브를 제공할 예정</li> </ul>
'20년 3월 2일	<p><b>코로나19 관련 해운항만분야 추가 지원대책</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 현 사태가 3개월 이상 지속될 경우 외항화물운송선사에 총 900억 원 규모의 긴급경영자금을 지원</li> <li>- 부산항을 중심으로 중국·일본 역내에 국한하여 기항하는 선박에 대해 총 50억원 내에서 운항 인센티브를 제공</li> <li>- 국가필수선박으로 지정된 선박에 대한 지원 예산(약 57억원) 중 50%를 6월까지 조기 집행할 예정</li> </ul>
'20년 4월 23일	<p><b>코로나19 피해 입은 해운사에 추가 금융 지원 발표</b></p>

### 분야별 지원 계획

선박금융 지원	S&LB 지원	신규 유동성 지원	국적 원양선사 지원
<p>총 1,000억 원 +@</p>	<p>총 2,235억 원</p>	<p>총 4,600억 원</p>	<p>총 4,700억 원</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기존 선박 후순위 투자</li> <li>▪ 기존 선박금융 지원기업에 대한 정책금융 추가지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 해양진흥공사·한국자산관리공사 S&amp;LB(세일 앤드 리스백) 확대</li> <li>▪ S&amp;LB 원리금 유예 확대</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ P-CBO(프라이머리 자산담보부채권) 해운업 지원 확대</li> <li>▪ 회사채 매입</li> <li>▪ 국적선사 간 M&amp;A 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 선박금융 상황 등 지원</li> </ul>
<p>“ <b>해운업계 지원을 위해 총 1조 5,778억 원 지원</b> ”</p>			

Source: 해양수산부, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

# Contents

	Page
I. Overview	2
II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향	5
III. 부문별 해운산업 코로나19 영향	12
IV. 국내 해운산업 코로나19 영향	17
<b>V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈</b>	<b>21</b>
VI. 시사점 및 대응 방안	28
VII. Appendix	32

## V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈

# 1. 코로나19의 여파로 급락한 유가, 저유가 시대는 지속되는가?

코로나19의 여파로 산업 시설의 가동이 중단되고, 국경이 폐쇄되어 운송수단의 이동이 감소하는 등 석유 수요가 급격히 감소하였음. 더불어 사우디아라비아와 러시아의 '유가 전쟁'까지 맞물리면서 국제유가는 2020년 들어 급락세를 보였음. 이에 산유국들은 유가 정상화를 위해 감산 합의를 추진하는 등 적극적으로 대응책을 마련하고 있음

### 국제유가 급락에 따른 주요 산유국들의 움직임



## V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈

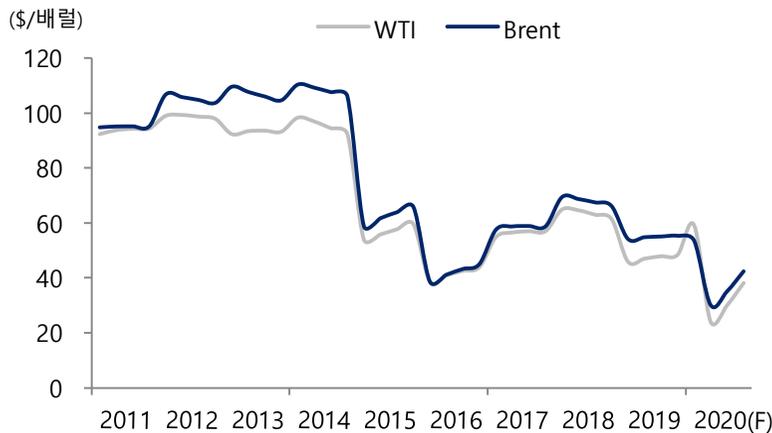
# 1. 코로나19의 여파로 급락한 유가, 저유가 시대는 지속되는가?(계속)

산유국들의 감산 노력과 향후 중국 원유소비 증가 등으로 이유로 다수의 기관들의 전망을 살펴보면 2020년 3분기를 기점으로 유가가 반등할 것으로 전망하고 있음. 유가 상승은 기본적으로 해운선사들의 비용 증가를 야기하여 부정적인 영향을 끼치지만, 해상 운임에 있어서는 선종별로 영향의 차이점을 보임

### 국제유가 전망 및 유가 변동이 해운산업에 미치는 영향

“신종 코로나19가 단기 수요에 큰 영향을 미쳐 과잉 공급과 유례없는 상품가격(하락) 압력을 초래했다. 경제활동이 재개되고 인구가 증가하고 생활수준이 향상되어 제품 수요가 증가할 것”

- 엑손모빌의 대런 우즈 CEO -



종류	'20(5월)	'20 2Q	'20 3Q	'20 4Q	'21 1Q
WTI(\$/배럴)	31.82	24.00	30.00	38.13	44.00
브렌트(\$/배럴)	34.81	30.00	35.00	42.30	47.25

Source: Bloomberg(2020년 5월 19기준)

Note: 최근 3개월 주요 기관 전망치의 중간값(median)

구분	국제유가 변동에 따른 해운산업의 영향
연료유가	<ul style="list-style-type: none"> <li>해운 연료유는 원유를 정제해 얻는 제품으로 유가에 따라 변동 유가는 해운선사 비용 증감과 밀접한 연관이 있음 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유가 하락 → 비용 절감</li> <li>- 유가 상승 → 비용 증가</li> </ul> </li> <li>유가 변동은 산업생산에 영향 미침 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유가 상승 → 생산원가 증가 → 원가 부담으로 인한 생산 둔화</li> </ul> </li> </ul>
해상운임	<ul style="list-style-type: none"> <li>일반적으로 국제유가의 변동은 해상운임의 원가 측면에서 보면 유가 변동과 정비례하게 움직임을 보임(단, 선종별로 차이를 보임) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유가하락 → 비용감소 → 운임하락의 여지</li> <li>- 유가상승 → 비용상승 → 운임상승의 요인</li> </ul> </li> <li>벌크선과 탱커의 운임은 유가의 흐름과 반비례한 움직임을 보임. 이는 해상운임 책정에 유가보다 더 큰 영향 요소가 있는 것으로 판단됨 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유가하락 → 산업생산 증가 유발 → 수개월 시차를 두고 해상수요 증가</li> <li>※ 특히 원자재를 수송하는 벌크선은 실제 산업생산에 앞서 원자재 수요 발생하기 때문에 국제유가의 변화에 가장 먼저 반응</li> </ul> </li> <li>컨테이너선의 운임은 유가의 흐름과 정비례하게 움직임을 보임. 이는 완제품을 운송하는 컨테이너의 특성상 유가변동으로 인한 수요가 반영되는 시차가 큰 것으로 판단됨. 또한, 컨테이너는 정기선 운영을 하기때문에 유가변동에 대한 비용부담이 상대적으로 큼. 유가변동으로 인한 비용부담을 상대적으로 운임에 빠르게 반영하므로 운임의 추이가 유가와 동조하는 모습</li> </ul>

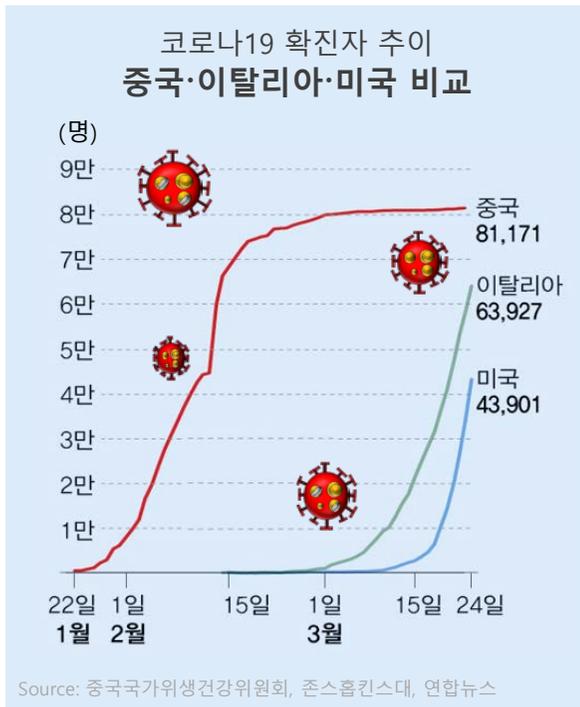
Source: 부산해운정보거래센터(MEIC), 해양한국, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

## V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈

# 2. 중국 경제의 V자 반등 조짐, 하지만 유럽과 미국은 L자 지속?

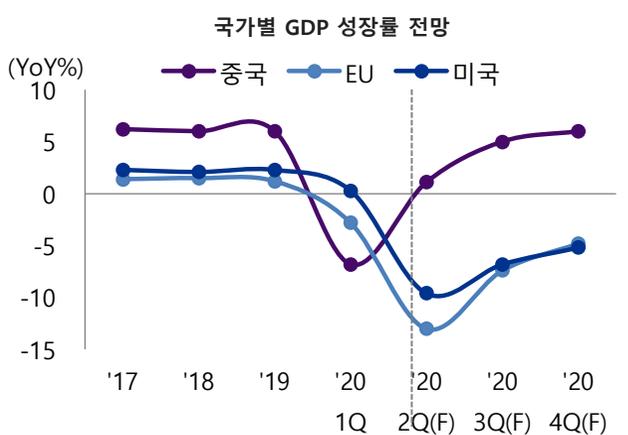
2019년 12월 최초 코로나19 확진자가 발생한 중국은 2020년 2월을 기점으로 점차 안정세를 찾아가고 있음. 하지만 2020년 2월경 코로나19 확진자가 발생한 유럽, 미국은 여전히 높은 확진자 증가세를 보이고 있음. 이에 따라 중국의 경우 2020년 2분기를 기점으로 경기회복이 전망되고 있으나, 유럽과 미국의 경우 여전히 마이너스 성장이 전망되고 있는 실정

### 코로나19 확진자 추이와 각 국의 경제 전망



순위	국가	확진자	발생률*
1	미국	1,573,737 (+19,456)	4,813
2	러시아	308,705 (+8,764)	2,115
3	스페인	278,803 (+615)	5,979
4	브라질	271,885 (+14,489)	1,380
5	영국	248,293 (+1,887)	3,657
6	이탈리아	226,699 (+813)	3,760
7	독일	177,989 (+507)	2,131
8	터키	151,615 (+1,022)	1,809
9	프랑스	143,427 (+524)	2,204
10	이란	126,949 (+2,346)	1,511
⋮			
13	중국	82,966 (+3)	58
⋮			
45	한국	11,110 (+32)	217

Source: Corona Board(2020년 5월 21일 기준)  
Note: 발생률: 100만명당 발생률(=확진자/인구수\*1,000,000)



Source: Bloomberg(2020.05.20), 제공사들의 평균값

- 블룸버그에 따르면 중국의 경제는 2020년 2분기를 기점으로 반등할 것으로 전망됨
  - 중국 GDP: '20년 1Q -6.8% → '20년 2Q 1.1%
- 반면 EU와 미국의 경우 마이너스 성장이 2020년 동안은 지속될 것으로 전망되고 있음
  - EU GDP: '20년 1Q -2.8% → '20년 2Q -13.0%
  - 미국 GDP: '20년 1Q 0.3% → '20년 2Q -9.6%

## V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈

# 2. 중국 경제의 V자 반등 조짐, 하지만 유럽과 미국은 L자 지속?(계속)

코로나19 안정세를 찾아가고 있는 중국은 점차 경제적으로도 호전되는 분위기가 있음. 하지만 늦은 확진자 발생과 초동대처가 미흡했던 유럽과 미국의 경우 여전히 향후 2-3분기간은 경제적으로 마이너스 성장을 보일 것으로 전망됨. 실제로 중국의 PMI는 지난 3월을 시작으로 반등하기 시작했지만, 유럽과 미국의 소비자신뢰지수는 지속적으로 하락하고 있음

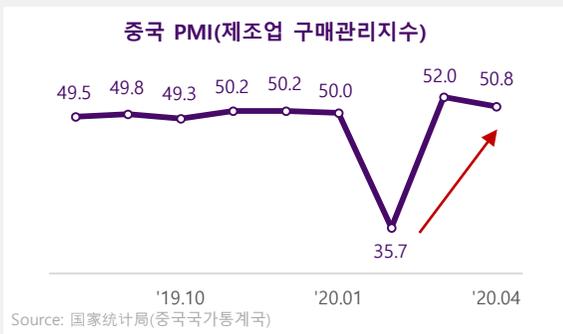
### 주요국들의 경제 동향

“ 지금까지는 중국발 화물 부족에 초점이 맞춰져 있었다. 다음으로는 유럽과 미국의 코로나19 영향 때문에 수입 수요가 급격히 감소할 것 ”

- 씨인텔리전스의 라스 젠슨 CEO -



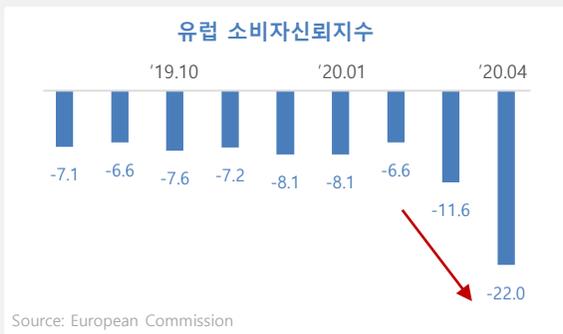
#### 중국 4월 제조업 PMI 50.8 확장세 지속



- 중국 제조업 PMI는 코로나19 여파로 경제 활동이 마비되면서 지난 2월 사상 최저치인 35.7를 기록했다가 3월에는 16.3p 상승하면서 52.0으로 회복
- 4월 PMI지수는 50.8로 전월 52.0 대비 1.2p 하락하였지만 기준선인 50을 넘으면 경기 확장을 보이고 있음



#### 유럽, 유례없는 규모와 속도로 가파르게 경기가 하락



- 코로나19로 인한 일상제한으로 인해 유럽의 소비자신뢰지수는 4월 -22.0을 기록하면서 전월대비 10.4p 하락하였음
- 유럽중앙은행(ECB) 총재는 “역사상 유례없는 규모와 속도로 경기가 하락하고 있다”고 우려하며, 유로존 경제가 올해 5~12% 위축될 수 있다고 전망



#### 미국 소비자신뢰 6년래 최저치를 기록, 사상 최대폭 악화

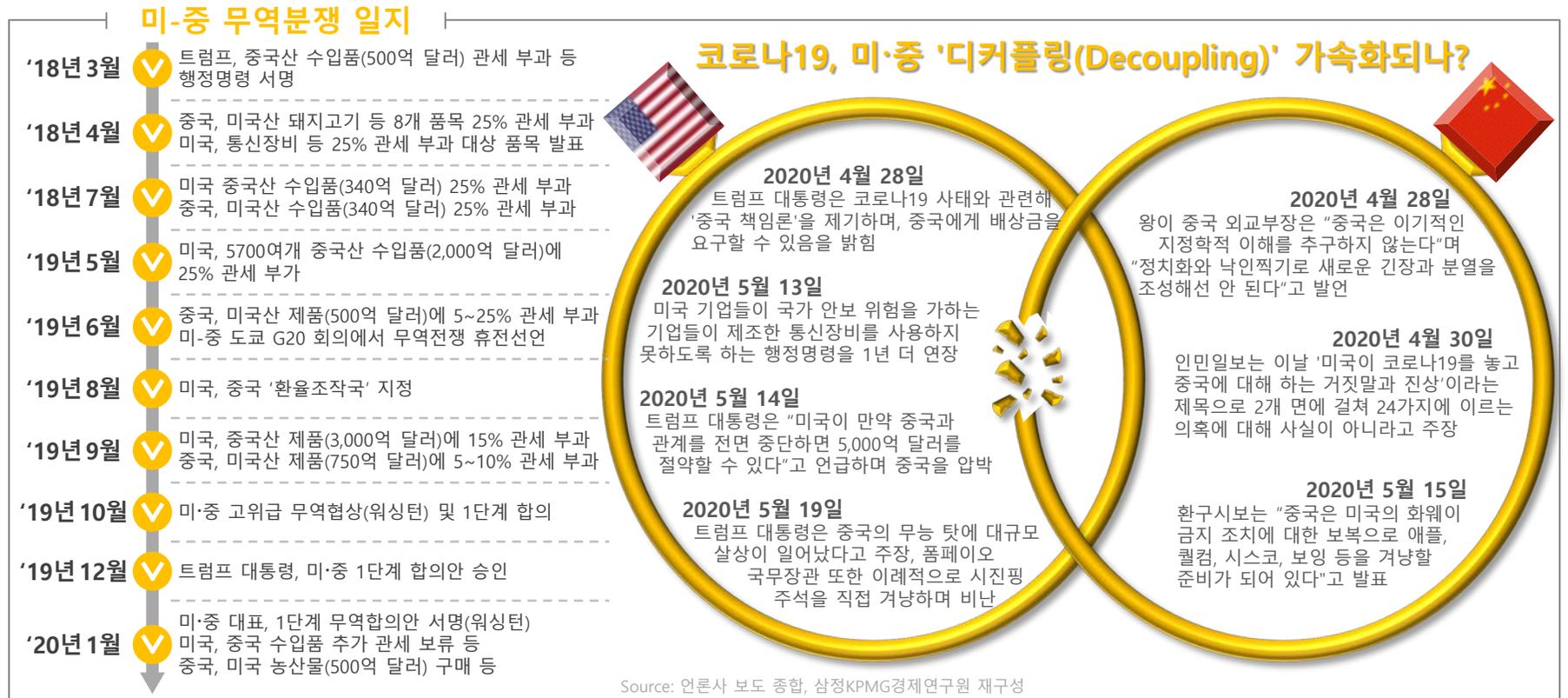


- 코로나19 사태로 미국의 소비자신뢰지수가 사상 최대폭으로 급락하며 6년 만에 최저 수준을 기록
- 미국 미시건대가 발표한 미국의 4월 소비자신뢰지수는 71.8로 전월(89.1) 대비 17.3p 하락함에 따라 경기 침체가 깊고 길 수 있다는 우려가 부상

### 3. 코로나19發 보호무역주의, 재점화된 미·중간의 무역 갈등

코로나19를 둘러싼 미국과 중국 간 책임공방이 격화되면서 양국간 갈등이 역대 최악의 상황으로 치닫고 있음. 미국과 중국의 2차 무역분쟁이 재발할 수도 있다는 우려들이 나오고 있으며, 나아가 보호무역주의가 부상하면서 디커플링(Decoupling, 탈동조화)까지도 확산될 수 있다는 전망이 대두

#### 미국과 중국의 무역분쟁 동향



## V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈

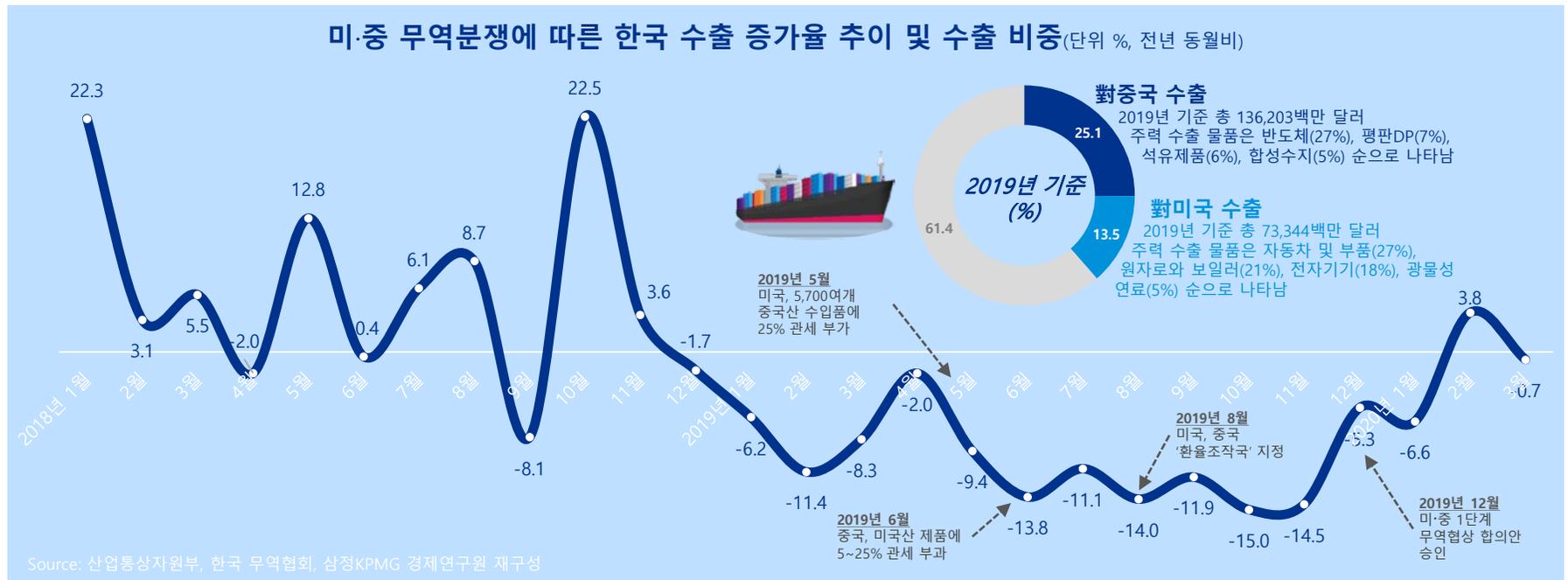
# 3. 코로나19發 보호무역주의, 재점화된 미·중간의 무역 갈등(계속)

지난 2018년 시작된 미·중 무역분쟁으로 인해 중국과 미국에 대한 수출의존도가 높은 한국은 충격파를 직격으로 맞았음. 세계경기 부진과 미·중 무역분쟁까지 겹치면서 2019년 한국의 수출 증가율은 2018년 대비 -10.2%를 기록함. 최근 들어 미·중 무역분쟁이 재점화되는 조짐을 보임에 따라 한국의 수출, 나아가 국내 해운산업까지 부정적인 영향이 발생할 것으로 우려됨

### 2018년 미·중 무역분쟁과 한국 수출 증가율 추이

“올해 전 세계 교역량이 사상 최대폭으로 감소할 것이며 글로벌 금융위기 때보다 더 심각한 상황, 가장 큰 문제는 코로나19 사태에 따른 보호무역주의 득세이며 특히 미·중간 갈등이 격해지는 것이 우려된다.”

- 머스크의 소렌 스퀴 CEO -



# Contents

	Page
I. Overview	2
II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향	5
III. 부문별 해운산업 코로나19 영향	12
IV. 국내 해운산업 코로나19 영향	17
V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈	21
<b>VI. 시사점 및 대응 방안</b>	<b>28</b>
VII. Appendix	32

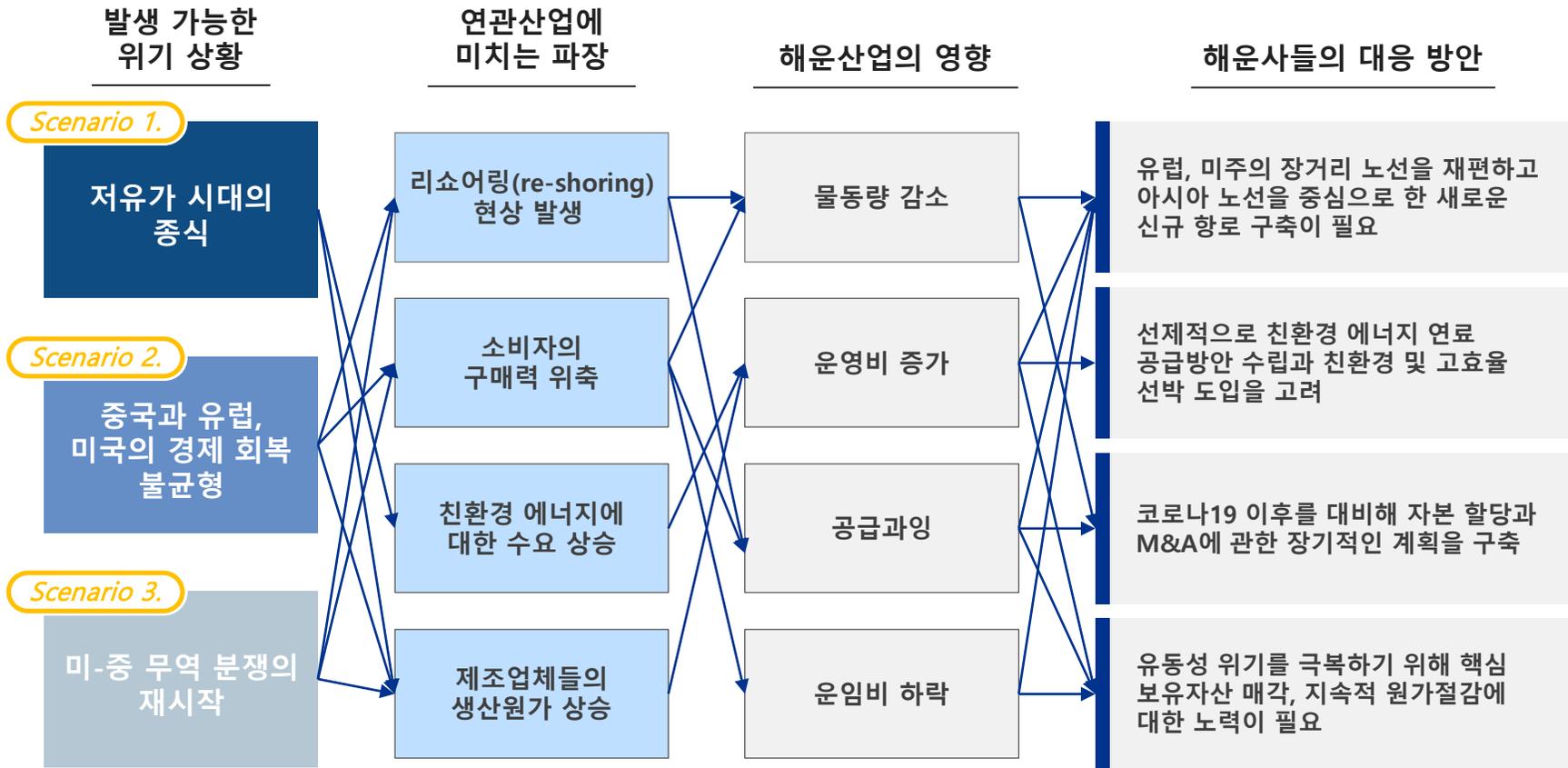
## VI. 시사점 및 대응 방안

# 코로나19로 인한 해운 부문별 중·단기적 영향

섹터	코로나19 이전 시장 트렌드	코로나19 이후 트렌드		
		현재까지의 영향	단기적 영향	중기적 영향
탱커선	미국의 중국 선사 COSCO 쉬핑 탱커에 대한 제재가 해제되며 긍정적 영향	석유 수요의 급격한 하락. OPEC+ 협상 붕괴로 인한 유가 하락. 이후 OPEC+ 회의 후 감산 합의	오일의 상당한 재고 구축 가능성에 따라 부유식 저장소가 증가할 가능성이 있음. 석유 수요와 정유 공장의 급격한 감소는 무역에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보이며 하반기 시장 부진 가능성이 있음	석유의 수요가 회복될 전망을 보이면서 시장은 잠재적으로 완화될 전망. 반면 미국의 장거리 수출이 약세로 돌아서면서 부정적 영향을 미칠 전망
벌크선	계절적 트렌드가 있으며, 브라질 광석 수출 중단으로 악화	초기의 중국의 철강 생산 및 산업 중단이 현재는 전세계적으로 광범위한 영향을 미침	원자재 수요/공급의 리스크가 있음. 중국의 상황은 개선되지만, 석탄, 마이너 벌크(철강 제품, 스크랩, 시멘트 등)에 대한 리스크가 증가할 전망. 반면 곡물과 같은 화물은 영향을 받을 가능성이 적음	경기부양책과 지연된 건설 프로젝트가 회복되면서 원자재에 대한 무역량이 늘고 벌크선 수요가 회복될 전망
컨테이너선	2019년 이후 꾸준히 안정된 성장	2020년 초 중국 수출 중단으로 공급망 전체에 영향을 미치면서 전세계 주요 노선 크게 감소	해상 컨테이너 무역이 단기적으로 수축될 가능성이 높음. 계속해서 무역 취소가 되면서 정기선 운항 회사가 타격을 받을 가능성이 있음	소비 심리가 회복될 때까지 불확실한 기간이 지속될 전망
가스선	LNG의 꾸준한 성장 이후 소폭 하락했으나 양호	VLGC 시장은 여전히 양호하지만, 수요 전망에 대한 우려가 높아지는 상황	주요 지역의 가스 수요에 영향을 미칠 전망. 미국의 LPG 및 LNG 수출의 리스크가 있음	석유의 수요가 회복 전망됨에 따라 '20년 하반기 탱커선 수요가 일시 감소하더라도 중장기적으로 점진적 회복 전망됨
자동차운반선	세계 경제 및 자동차 무역에 대한 압력으로 주춤	전세계 자동차 생산 및 판매, 공급망에 혼란	해상 자동차 무역 수요가 급격히 감소할 전망	글로벌 자동차 생산 및 판매가 회복됨에 따라 자동차운반선 수요가 회복될 전망
크루즈/페리	빠른 성장	2020년 3월 크루즈 기항수 80% 감소	대부분의 크루즈 항해가 취소되면서 큰 위협을 받을 전망	여행 제한이 풀리면서 천천히 회복될 전망

Source: Clarksons, 언론사보도 종합, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

# 발생 가능한 위기상황에 따른 해운사들의 대응 방안



# 발생 가능한 위기상황에 따른 해운사들의 대응 방안(계속)

- ✓ 해운업계는 다양한 위기상황을 가정한 비상경영계획을 수립해 상황에 맞는 단계별 대응 방안을 검토할 필요가 있음
- ✓ 특히 해운경기가 지속적으로 침체될 경우, 수익창출 한계가 있으므로 부채와 가변비용 등 비용 관리에 초점을 맞춘 경영전략 수립이 필요
- ✓ 또한 향후 악화될 수 있는 상황에 대비해 선박투자 시기나 용선주기를 조정할 수 있는 체제를 갖추어야 함

## Scenario 1.

### 저유가 시대의 종식

- 산유국들의 감산 노력과 향후 중국 원유소비 증가 등으로 다수의 기관들은 유가 상승을 전망하고 있음. 만약 전망대로 유가가 상승할 경우 선종별로 미치는 영향은 상이할 것으로 전망됨
- 유가의 상승은 연료비를 증가시키기 때문에 선사들의 비용을 증가시켜 해운업체들에 악영향을 미칠 수 있음. 반면 연초 저유가로 호황을 누려왔던 탱커의 경우 유가 상승에 따라 원유 운반 수요가 줄 수 있음
- 향후 지속적인 유가상승은 해운업체의 운영비를 증가시킬 수 있기 때문에, 저유항유나 LNG 등 친환경 에너지 추진 선박으로의 전환을 더 빠르게 촉진시킬 수 있음
- 이에 따라 선사들은 안정적 연료 공급방안을 수립하고, 친환경 및 고효율 선박 개발을 빠르게 진행해야 함

## Scenario 2.

### 중국과 유럽, 미국의 경제 회복 불균형

- 코로나19로부터 안정세를 찾아가고 있는 중국은 점차 경제적으로도 호전되는 분위기가 있는 반면, 유럽과 미국의 경우 여전히 향후 2-3분기간은 경제적으로 마이너스 성장을 보일 것으로 전망
- 이러한 문제로 인해 코로나19 발생 초기 중국발 화물 부족이 문제가 되었다면, 향후에는 유럽과 미국의 수입 수요가 글로벌 해운산업에 직접적인 악영향을 줄 수 있음
- 또한 세계 각국의 공장이 섰다운되면서 이에 대한 리스크를 줄이고자 제조업 공장의 리쇼어링 현상이 가속화될 수 있음. 이에 따라 미국, 중국에 치우쳐 있던 노선을 재편하고, 새로운 신규 항로 구축이 필요
- 더불어 코로나19 이후를 대비해 자본 할당과 M&A에 관한 장기적인 계획을 구축하여 향후 해운시장의 불황이 종료되면 시장을 선점할 수 있는 여건을 갖추어야 함

## Scenario 3.

### 미·중 무역 분쟁의 재시작

- 코로나19의 책임론이 대두되면서 미국과 중국의 무역 분쟁이 다시금 재시작 될 수 있다는 우려가 나타나고 있음
- 지난 2018년 발생한 미·중 무역분쟁으로 인해 중국과 미국에 대한 수출의존도가 높은 한국의 수출은 급격하게 감소하였음
- 만약 미·중 무역 분쟁이 재시작된다면 한국 수출산업은 물론 해운산업에도 직접적인 영향이 미칠 것으로 판단됨. 국내 해운사들은 이에 대비하여 기존 주요 항로였던 미국과 중국에서 벗어나 새로운 신규 항로를 모색해 보아야 함
- 또한 미·중 무역 분쟁이 현실화되면, 해운산업의 불황이 예고된 바, 장기적인 유동성 위기를 극복하기 위해 핵심 보유자산 매각, 지속적 원가절감, 운항효율성 제고에 대한 노력과 준비가 필요함

# Contents

	Page
I. Overview	2
II. 글로벌 해운산업 코로나19 영향	5
III. 부문별 해운산업 코로나19 영향	12
IV. 국내 해운산업 코로나19 영향	17
V. 해운산업에 영향을 미칠 주요 이슈	21
VI. 시사점 및 대응 방안	28
<b>VII. Appendix</b>	<b>32</b>

## VII. Appendix

# 코로나 19 관련 글로벌 각국 항만관리대책(1/5)

국가	항만	내용
US	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>질병/사망자 있을 시 입항 15일전 보건당국 신고</li> <li>항만별 상륙가능 여부 상이</li> <li>2020년 3월 13일부터 이란, 중국(홍콩, 마카오 제외), 생겐 지역의 유럽 국가들에 대해 다음과 같은 사항 적용               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 여객선 또는 여객이 승선한 선박은 위 국가 기항 14일 이내 입항 금지</li> <li>- 여객이 없는 상선의 경우 위 국가 기항 14일 이내더라도 유증상자 없을 시 입항 가능, 하역외의 작업에 대해서는 COTP(Coast Guard Captain of the Port) 허가를 받아야함</li> <li>- 코로나19 증상(38도 이상 발열 등) 나타날 시 COTP에 보고 필요</li> <li>- 질병선원 있을 경우 USCG에 통보</li> </ul> </li> </ul>
	타코마, 그레이스 항구	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국 출항 선박에 대해 별도 설문 요구 예정</li> <li>입항하는 전 선박에 대해 도선사 승선 전 위생관리 철저 및 도선사와 선원 간 접촉 최소화</li> <li>14일 내 중국 기항시 입항 불허 (중국 출항 후 14일 되는 시점부터 접안 허가 예상)</li> <li>현재 한국 출항선박에 대한 별도조치 없으나 검역 강화여부 모니터링 중</li> </ul>
	포틀랜드, 샌프란시스코	<ul style="list-style-type: none"> <li>선원 건강상태 보고강화</li> <li>선원 승선 전 선박 위생관리 요구</li> <li>교대당 최대 인력 감소, 작업 생산성 감소 예상</li> </ul>
	LA/롱비치	<ul style="list-style-type: none"> <li>14일 내 감염위험지역 기항선박 선원교대 및 상륙불허</li> </ul>
	산디에고	<ul style="list-style-type: none"> <li>입항 4일 전까지 선원 건강상태 보고 필수</li> <li>14일 내 중국(홍콩, 마카오 제외), 이란 체류이력 있는 선원의 상륙 불허</li> </ul>
	보스톤	<ul style="list-style-type: none"> <li>수출화물의 항만 반입 재개</li> </ul>
	볼티모어	<ul style="list-style-type: none"> <li>작업 전 발열체크, 일부 지연 예상</li> </ul>
	캐나다	일반
뉴웨스트민스터		<ul style="list-style-type: none"> <li>선원건강문진표, 기항이력 보고이외 별도 조치 없음</li> <li>감염우려로 인한 1Shift당 최대 인력 50명 제한 (기존 80+@), 작업 생산성 감소와 더불어 캐나다 내륙철송 생산성 감소로 야드재고 증가 예상</li> </ul>

Source: 한국선주협회, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

## VII. Appendix

# 코로나 19 관련 글로벌 각국 항만관리대책(2/5)

국가	항만	내용
멕시코	라자로 카르데나스	<ul style="list-style-type: none"> <li>직전 기항지가 중국, 홍콩, 싱가포르, 이탈리아인 선박에 대한 검역 강화</li> <li>의심환자 발생시 검역조치</li> <li>제한적 선원 교대 가능</li> </ul>
온두라스	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>마지막 기항한 10개 항구에 중국이 있거나, 중국 선원이 있는 경우 선박보건상태신고서(Maritime Declaration of health) 작성 및 보고</li> <li>입항시 내항 묘박지에서 항만당국과 의사 승선 까지 대기</li> <li>선원교대 및 상륙 불가</li> </ul>
	산로렌조	<ul style="list-style-type: none"> <li>의약품/식료품 위주의 통관 및 통행금지조치로 생산성 저하 예상</li> </ul>
파나마	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>운하 도착 96시간 전 보고 필요</li> <li>모든 항공편 6월 13일까지 결항</li> </ul>
브라질	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>모든 선원이 무증상일 경우 고위험국가 항만에서 출항한 선박 입항 제한 없음</li> <li>선원 하선 : 하선자는 무증상 증명서를 발급받아야 하며 하선 후 곧바로 공항으로 가야함</li> <li>선원 승선 : 브라질 도착 즉시 호텔에서 14일간 격리조치</li> <li>의료기관 방문에 한해 제한적 상륙 허가</li> <li>5월 22일 조치된 정부 방침에 따라 국적에 상관없이 30일간 항공, 선박으로 입국하는 외국인에 대한 제한조치 (이민자, 영주권자, 브라질 정부에 의해 승인된 외국인근로자 등은 제외)</li> </ul>
아르헨티나	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>입항 전 메디컬 로그북, 14일간 선원 체온 기록부 제출</li> <li>선원 교대 금지, 긴급 상황시 2시간 내에 공항으로 도착하는 조건으로 하선만 가능, 단 승선자는 아르헨티나 입국 불가</li> <li>유증상자 있을 시 선박격리</li> <li>긴급 상황시 이민국, 해경 승인 하에 상륙 가능</li> <li>브라질, 칠레에서 오는 선박의 경우 Pilot과 의사 함께 승선</li> <li>격리기간 6월 7일까지 연장</li> </ul>
	바이아블랑카	<ul style="list-style-type: none"> <li>이전 항만 출항 14일 이상 경과되지 않았을 경우 투묘하여 격리</li> </ul>
칠레	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>외국항으로부터 입항 96, 72, 48, 24시간 전 선박보건상태신고서(Maritime Declaration of health) 작성 및 보고</li> <li>선원 교대 및 상륙 불가</li> <li>감염 의심될 경우 묘박지에서 별도 조치 있을 때까지 대기</li> </ul>

Source: 한국선주협회, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

# 코로나 19 관련 글로벌 각국 항만관리대책(3/5)

국가	항만	내용
프랑스	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국에서 출항한 선박, 건강상태 보고서 제출 필요하며 14일 이상 지난 후 접안 가능</li> <li>발열선원 발생시 medical center에 연락 후 격리 조치 시행</li> <li>헝겐 국가외의 선원교대는 선원 도착 72시간 전 항공편, 건강상태보고서 등에 대한 상세 정보 제공필요</li> <li>Fluxel 터미널은 항만 인력감축으로 항만작업 지연 발생 가능, 23~05시 사이에는 항만작업인부 없음</li> <li>Gulf of FOS의 경우 자정부터 오전 7시 사이 도착하는 선박은 7시 이전에 투묘(anchoring) 불가</li> <li>하루 한번이상 선내 소독 요구</li> </ul>
네덜란드	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>접안 24시간 전 건강상태 보고서 제출. 승인 후 접안 가능</li> <li>헝겐 비자 없을시 환승 비자 발급 필요</li> <li>상륙 가능</li> </ul>
이탈리아	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>모든 선박은 위생(Sanitary) 안전 검역필증 받아야 입항가능</li> <li>검역필증은 입항 6시간 전까지 송부되어야 하고 아래 내용 포함                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 건강상태보고서, SSECC, 선원명부, 14일간 입항지 리스트</li> </ul> </li> <li>선원 교대 가능하나 항만별 확인 필요</li> <li>상륙 불가</li> <li>3.28 일부터 이탈리아 국적 크루즈외의 크루즈선 접안불가</li> </ul>
스페인	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>항공권 소지시 (국경이 봉쇄된 국가가 목적지이거나 경유하는 경우 제외) 선원 교대 가능</li> <li>헝겐조약국의 선원은 하선 후 바로 공항으로 가야하며, 출국시까지 선박에 대기하여 항공편 취소될 시 선원이 다시 선박으로 돌아올 수 있게 해야 함</li> <li>헝겐조약 이외의 국가 선원은 하선위해 호텔 대기시 필수품을 사는 것 외에는 외출 불가. 하선 시 건강상태보고서 필요</li> <li>마스크 착용시 상륙 가능</li> <li>5월 11일부터 호텔영업 개시 (식사 불가)</li> <li>6월 24일까지 비상상태 연장 예상</li> <li>40명 초과 승객 승선한 여객선 입항 금지</li> </ul>
	발렌시아	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국 기항선 혹은 중국선원 입항시 필수 보고필요</li> </ul>
벨기에	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>입항 24시간 전 건강상태보고서 제출 필요, MDH(Maritime Declaration of Health) 승인 후 접안 가능</li> <li>헝겐비자가 없는 선원은 확정된 항공편 있을 시 transit visa발급 후 하선 가능</li> <li>헝겐비자가 없는 승선 선원은 환승 비자 발급 조건(하선자가 긴급 하선한 경우)</li> <li>3월 26일부터 상륙 불가 (제한적 허용)</li> </ul>

Source: 한국선주협회, 삼성KPMG 경제연구원 재구성

## VII. Appendix

# 코로나 19 관련 글로벌 각국 항만관리대책(4/5)

국가	항만	내용
독일	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>입항 24간 전 건강상태보고서 제출필요</li> <li>선원교대 제한적 허용</li> <li>3월 20일부터 외국인은 긴급한 경우에만 상륙 가능</li> </ul>
UK	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>입항 전 선박보건상태신고서(Maritime Declaration of health), 선원 리스트 송부 필수</li> <li>선원 교대 시 영국 비자 요구사항을 만족해야 함</li> </ul>
	사우샘프턴	<ul style="list-style-type: none"> <li>최근 14일 내 "위험지역(High risk area)"기항이력 있는 선박의 경우 항만당국에서 별도 자료제출 요구 예정</li> <li>※ High Risk Area - 한국, 중국(홍콩, 마카오 포함), 일본, 대만, 태국, 말레이시아, 싱가포르, 이란, 이탈리아</li> </ul>
포르투갈	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>입항 전 건강상태보고서 제출 필요</li> <li>제한적 선원교대 허용</li> <li>3월 16일부터 선원 상륙 불가</li> <li>크루즈선은 병커링, 식료품, 청수 공급을 위해서만 입항 가능</li> </ul>
중국	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동 사항 (한국 항만 출항 선박)               <ul style="list-style-type: none"> <li>→입항하는 모든 선박에 대해서 선박보건상태신고서(Maritime Declaration of health) 제출 (코로나19 발병 이후 조치사항)</li> <li>→중국 항만에서의 선원 교대 및 외출 금지, 마스크 착용</li> <li>→북중국 입항 시 검역 관련하여 하역 작업대기 불가피함</li> </ul> </li> <li>각 항만마다 입국제한 규정이 상이함</li> </ul>
	상하이	<ul style="list-style-type: none"> <li>체온 기록유지/ 발병국에서 14일 이내 입항 시 또는 14일 이내 선원 교대 시 (단 전항구가 중국항인 경우 제외)</li> <li>상해 도선사 하선 후 14일 이내 선내 의심환자 발생시 항만 당국에 보고</li> <li>작업 시 방호장비 갖춘 foreman만 작업자(외부인원) 접촉 가능, 방호장비상태 불량할 경우 해당인원 작업제외</li> </ul>
	닝보	<ul style="list-style-type: none"> <li>선원 외출 지양, 외부 인원 접촉 최소화 (발병국에서 30일 이내 입항 시, 단 전항구가 중국항인 경우 제외)</li> <li>외국인 선원 교대 제한적 허용</li> </ul>
	칭다오	<ul style="list-style-type: none"> <li>한국,미국,일본,이란,이탈리아,프랑스,스페인,독일,말레이시아 기항이력 있는 선박 도착 7일 전부터 매일 선원 건강상태 모니터링</li> <li>선내 의심증상자 있을 경우 접안금지</li> <li>접안 24시간 전 항만 승인 후 입항 가능</li> <li>외부 인원과 접촉 시 3m 이상 거리 유지, 고온/기침 등 증상 발생시 자가 격리</li> <li>비상시 제외 선원 교대 금지, 있을 경우 사전 보고</li> <li>항만에서 작업 시 위생 관리 및 선원의 외부 인원 접촉 최소화</li> <li>* Qingdao Dagang 터미널</li> <li>최근 14일 내 한국/일본/독일/프랑스/이탈리아/미국/이란/스페인/싱가포르에서 선원을 교대한 선박에 대해 선원교대 후 14일 되는 시점까지 대기조치 시행 예정 (공문 추심 중)</li> </ul>

Source: 한국선주협회, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

## VII. Appendix

# 코로나 19 관련 글로벌 각국 항만관리대책(5/5)

국가	항만	내용
대만	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>선원이 코로나 증상 보일 시 에이전트 통해 질병관리국에 보고 필요</li> <li>선원교대 금지</li> <li>2월 6일 이후 중국에 거주하는 모든 중국인 입국제한</li> </ul>
홍콩	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>선원교대를 공식적으로 제한하지는 않으나 최소화 할 것을 요청</li> <li>발열이 있거나 폐렴관련 증상이 있는 선원이 있는 경우 입항 전 보고필요</li> <li>승선선원 선박 ETA 12시간 이내 입국, 하선선원 ETD 이내 출국</li> </ul>
일본	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박 입항 전 건강질의서(health questionnaire form) 작성 후 제출 필요</li> <li>선원교대, 상륙 가능여부 항만별 상이</li> <li>5월 25일부터 비상사태 해제</li> <li>고위험 국가 방문자 출국 14일 이내 일본 출입 금지</li> </ul>
	나고야	<ul style="list-style-type: none"> <li>항만청에서 본선대상 설문조사 후 별도 서류/조치 필요시 요구 예정</li> </ul>
호주	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>출항 후 14일이 지나지 않은 선박 제한적 입항 허용</li> <li>다만 모든 선원은 정박 중 선내 머물러야 함</li> <li>모든 선원 본선 대기/선원의 필수적인 업무 수행의 경우에만 보호장구 착용 후 상륙 가능</li> <li>선원교대 조건부 가능</li> <li>후임자는 공항에서 바로 선박으로, 전임자는 선박에서 바로 공항으로 가서 비행기를 타야 함. 비행편이 당일 여의치 않을 시 호텔로 바로 이동(투숙)후 공항 이동. 선사/대리점/선장 공식적으로 책임관계 서명</li> <li>2020년 9월 17일까지 크루즈선 입항 제한</li> </ul>
	일반	<ul style="list-style-type: none"> <li>유럽에서 국내 항공-항만으로 입국하는 모든 사람을 대상으로 진단검사 실시</li> <li>외국에서 입국하는 사람 2주간 자가 격리(유증상자의 경우 검역소 격리시설에 격리, 음성인 경우 14일간 국내 거주지에서 자가격리 원칙, 거주지 없는 경우 시설격리)</li> </ul>
한국	부산항	<ul style="list-style-type: none"> <li>승선원 전원이 코로나19 이상 증세 없을 시만 입항 가능하며, 승선원 중 37.5도 이상 발열 증세가 있을 경우 미리 통보</li> <li>확진자 있을 시 정박지로 이동시켜 승선원 14일간 격리시킨 후 재검역</li> <li>국제 크루즈선 입항 중단</li> </ul>
	인천항	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국에서 오는 선박만 기항하고 있는 상태</li> <li>중국발 화물선에 승선한 선원들은 특별검역 대상자로 분류</li> </ul>
	여수항	<ul style="list-style-type: none"> <li>14일 이내 입항 국가에 대해 승선검역</li> <li>하선자·외출자 발생 시 특별검역신고서 작성</li> </ul>

Source: 한국선주협회, 삼정KPMG 경제연구원 재구성

# See other COVID-19 Business Reports

삼정KPMG 경제연구원은 코로나19가 글로벌 경제와 기업 경영에 미치는 영향에 대해 지속 모니터링·분석하며, 기업이 직면하는 이슈를 점검한 기획 발간물을 준비하고 있습니다.

COVID-19 Business Report (2020년 6월 발간)  
**코로나19에 따른 소비재산업 영향 분석**



**Contents**  
**코로나19와 소비재산업 Overview**  
 코로나19가 소비재산업에 미치는 영향  
 화장품 패션·의류 식품·음료  
 외식 홈퍼니싱  
 코로나19와 소비 패턴 변화  
 결론 및 시사점

[보고서 PDF 다운로드](#)

COVID-19 Business Report (2020년 6월 발간)  
**코로나19 치료제·백신 현황 분석 및 시사점**



**Contents**  
**코로나19 Overview**  
 코로나19 치료제 현황  
 코로나19 백신 현황  
 결론 및 시사점

[보고서 PDF 다운로드](#)

COVID-19 Business Report (2020년 5월 발간)  
**코로나19로 가속화될 디지털 워크 및 기업 대응 방안**



**Contents**  
**'뉴 노멀(New Normal)'로 부상하는 디지털 워크**  
 디지털 워크에 필요한 협업 톨 인프라  
 기업의 디지털 워크 도입 및 활용 사례  
 코로나19로 가속화될 디지털 워크 성공을 위한 제언

[보고서 PDF 다운로드](#)

COVID-19 Business Report (2020년 4월 발간)  
**코로나19 극복을 위한 리질리언스(Resilience) 전략**



**Contents**  
**과거 경제위기의 교훈을 통해 본 리질리언스**  
 기업의 당면 과제와 리질리언스  
 코로나19 위기 속 기업의 리질리언스 전략  
 결론 및 시사점

[보고서 PDF 다운로드](#)

COVID-19 Business Report (2020년 3월 발간)  
**코로나19로 인한 거시경제적 영향 및 대응방향**



**Contents**  
**코로나19에 따른 글로벌 거시경제 주요 현안**  
 코로나19에 따른 국내 거시경제 영향 및 파급효과  
 코로나19 대응 방향 가이드

[보고서 PDF 다운로드](#)

COVID-19 Business Report (2020년 3월 발간)  
**코로나19에 따른 산업별 영향 분석**



**Contents**  
**산업별 영향 Snapshot**  
**코로나19에 따른 산업별 영향 분석**  
 금융 호텔 철강  
 자동차 패션·의류 유통  
 휴대전화 반도체 화장품  
 디스플레이 건설 식품료  
 항공 정유·석유화학 영화·영상미디어  
 해운 게임  
**코로나19의 기업 위기 대응 전략**  
**코로나19 대응을 위한 체크리스트**

[보고서 PDF 다운로드](#)

# Business Contacts

## 해운산업 전문팀

### Audit

임근구

전무

T: 02-2112-0814

E: gleem@kr.kpmg.com

김하균

전무

T: 02-2112-0271

E: hakyoonkim@kr.kpmg.com

박민규

상무

T: 02-2112-0854

E: minkyupark@kr.kpmg.com

강창수

상무

T: 02-2112-0195

E: ckang@kr.kpmg.com

### Advisory

이재현

부대표

T: 02-2112-0714

E: jaehyeonlee@kr.kpmg.com

박주흥

상무

T: 02-2112-0780

E: juheungpark@kr.kpmg.com

최상욱

상무

T: 02-2112-7445

E: sangwookchoi@kr.kpmg.com

## kr.kpmg.com

© 2020 KPMG Samjong KPMG Economic Research Institute Inc., the Korean member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative (“KPMG International”), a Swiss entity. All rights reserved. Printed in Korea.

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavour to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.