


| 보도자료   |  |  <b>한국해양수산개발원</b><br>KOREA MARITIME INSTITUTE |
|--|--|--|
| 배포 일자  | 2019. 1. 31(목)   |  |
| 자료 문의  | <ul style="list-style-type: none"><li>• 해운해사연구본부 해운정책연구실</li><li>- 박성화 전문연구원(051-797-4614, shpark83@kmi.re.kr)</li></ul> |  |
| 배포 부서  | <ul style="list-style-type: none"><li>• 기획조정본부 홍보출판실(051-797-4381, 4383)</li></ul>                                       |  |
| 보도 일시  | 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.  |  |
| 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26, <a href="http://www.kmi.re.kr">www.kmi.re.kr</a> |  |  |

## 2019년 1월 해운업 경기실사지수(해운업 BSI) 조사 결과

### □ (업황) 2019년 1월 해운업 BSI, 전월대비 상승하며 85(전월비+7)를 기록함

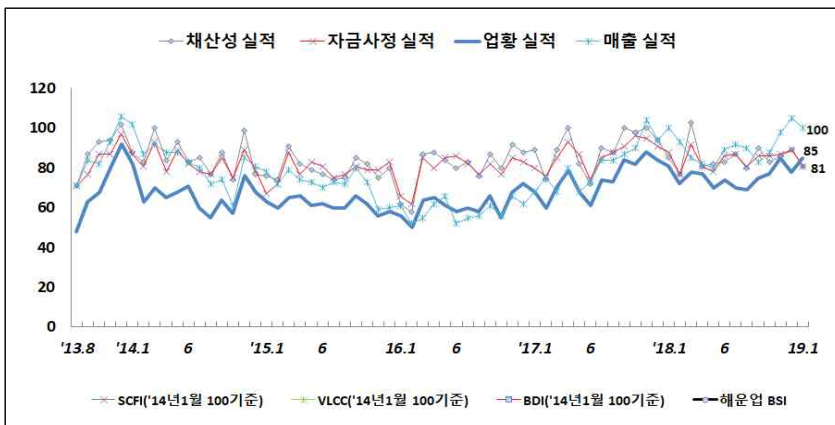
- 컨테이너 부문은 SCFI가 전월대비 +86p 상승했으나 체감경기지수는 82(-6)를 기록함 (좋음 0%, 보통 82%, 나쁨 18%)
- 건화물 부문은 중국의 철광석 수입량 감소 전망에 따라 BDI가 전월대비 -154p 하락하면서 체감경기지수는 81(-2)을 기록함(좋음 8%, 보통 64%, 나쁨 28%)
- 유조선 부문은 VLCC 운임이 -11,401p 하락했으나 체감경기지수는 88(+26)을 기록함 (좋음 0%, 보통 88%, 나쁨 12%)

### □ (경영부문) 채산성 81(전월비-8), 자금사정 81(-8), 매출 100(-5)을 기록, 매출을 제외한 전 항목에서 부진이 지속됨

- 반면 컨테이너 및 유조선 부문 매출은 각각 100(+6), 119(+31)를 기록, 전년동월 대비 실적 개선에 긍정적인 모습을 보임
- 응답기업은 물동량 부족(23%), 불확실한 경제상황(22%), 자금부족(12%)을 주요한 경영 애로사항으로 응답함

### □ (전망) '19년 2월 해운업 BSI 전망치는 81을 기록함

- 전체 응답기업 89개사 중 7%인 6개사만이 '19년 2월 업황을 긍정적으로 판단하고 있음
- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 47, 89, 88를 기록함



| 2019년 1월 해운업 경기실자수 조사 결과 |              |     |                |
|--------------------------|--------------|-----|----------------|
| 월간항목                     | 2019년 1월     |     | 2019년<br>2월 전망 |
|                          | BSI          | 전월비 |                |
| 업 황                      | 85<br>(81)   | +7  | 81             |
| 채산성                      | 81<br>(92)   | -8  | 83             |
| 자금사정                     | 81<br>(89)   | -8  | 83             |
| 매출                       | 100<br>(102) | -5  | 94             |

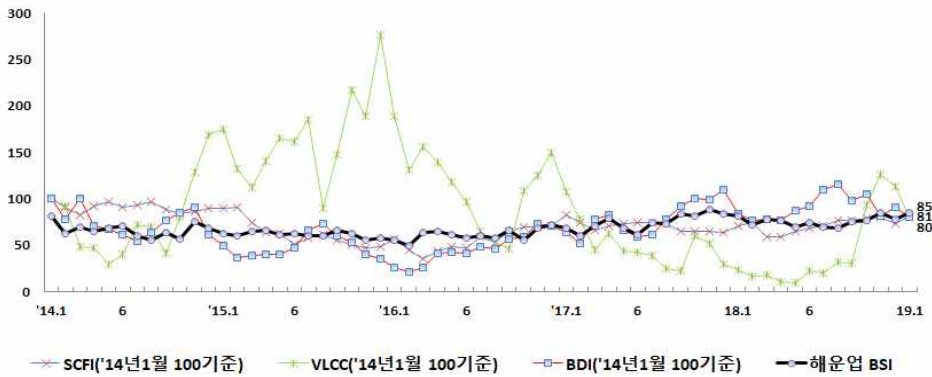
\* ( )는 전월에 조사된 해당월 전망치

※ 상세내용은 <붙임> 참조

\* 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.

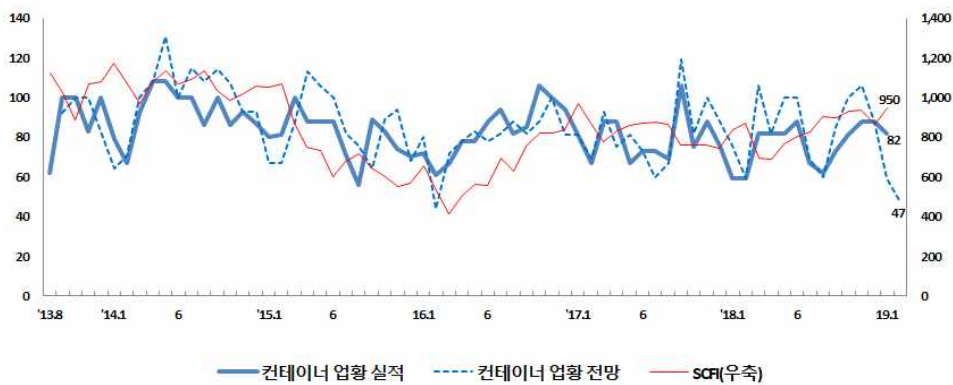
※ 이 보도 자료와 관련하여 자세한 내용이나 취재를 원하시면 해운해사연구본부 박성화 전문연구원(051-797-4614, kmibsi@kmi.re.kr)에게 연락주시기 바랍니다.

### <해운시황 추이>



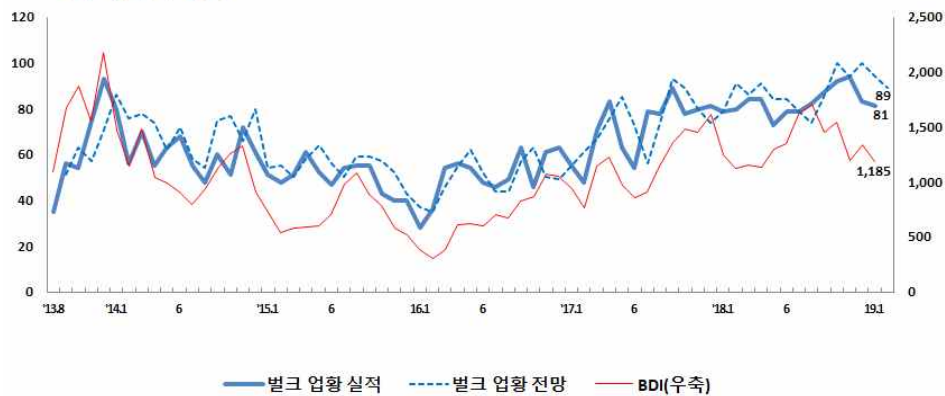
- 실적 : 85 (전월비 ▲7p)
  - SCFI\* : 81 (전월비 ▲7p)
  - BDI\* : 80(전월비 ▼11p)
  - VLCC Average Earning LongRun\* : 81 (전월비 ▼33p)
- \* 관련 지표를 2014년 1월을 100 기준으로 조정

### <컨테이너선 시장>



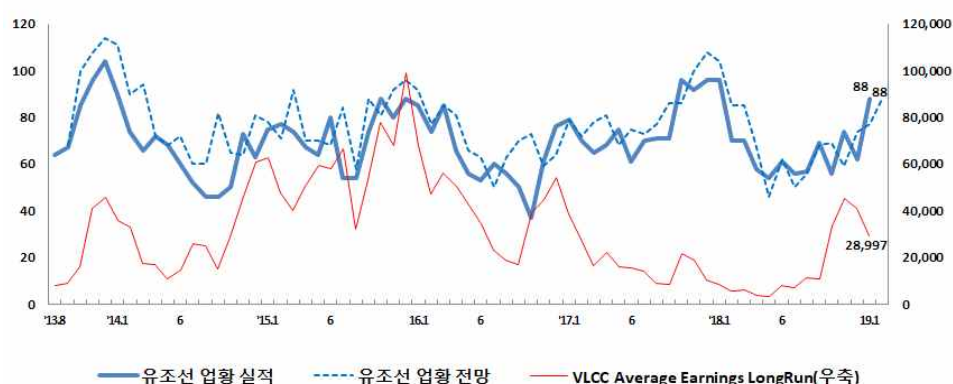
- 실적 : 82(전월비 ▼6p)
  - 전망 : 47(당월비 ▼35p)
  - SCFI : 950\*(전월비 ▲86p)
- \* 2019.01.18. 기준

### <건화물선 시장>



- 실적 : 81(전월비 ▼2p)
  - 전망 : 89(당월비 ▲8p)
  - BDI : 1,185\*(전월비 ▼154p)
- \* 2019.01.18. 기준

### <유조선 시장>



- 실적 : 88(전월비 ▲26p)
  - 전망 : 88(당월비 -)
  - VLCC Average Earning LongRun : 28,997\* (전월비▼11,941p)
- \* 2019.01.18. 기준

## 1. 2019년 1월 해운업 경기실사지수(해운업 BSI) 조사 결과

### 가. 업황 BSI

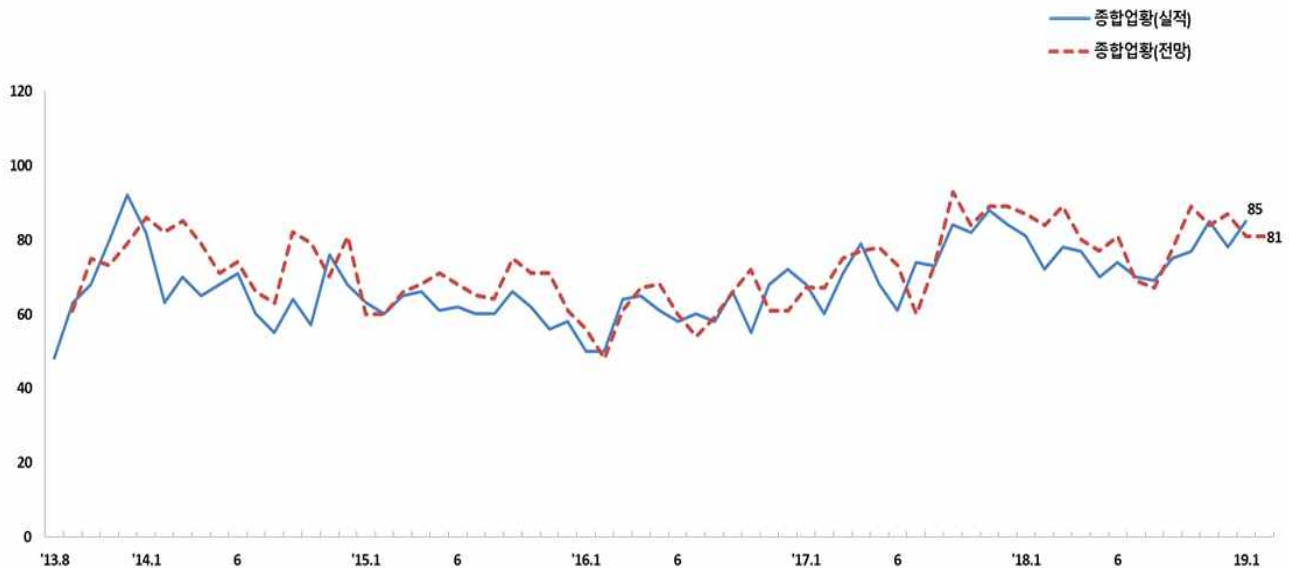
#### □ 해운업 업황 BSI, 전월대비 상승하며 85(전월비+7)를 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 82(전월비-6), 81(-2), 88(+26)을 기록함

#### □ '19년 2월 해운업 업황 BSI 전망치는 81을 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 47, 89, 88을 기록함

업황 BSI



| 구분        | '17년<br>12월 | '18년<br>1월  | 2월         | 3월          | 4월         | 5월          | 6월          | 7월         | 8월         | 9월         | 10월         | 11월         | 12월         | '19년<br>11월 | 2월<br>전망 | 전월<br>대비     |
|-----------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|--------------|
| 해운업<br>종합 | 84<br>(89)  | 81<br>(87)  | 72<br>(84) | 78<br>(89)  | 77<br>(80) | 70<br>(77)  | 74<br>(81)  | 70<br>(69) | 69<br>(67) | 75<br>(78) | 77<br>(89)  | 85<br>(84)  | 78<br>(87)  | 85<br>(81)  | (81)     | +7<br>(-4)   |
| 컨테이너      | 76<br>(88)  | 59<br>(76)  | 59<br>(59) | 82<br>(106) | 82<br>(82) | 82<br>(100) | 88<br>(100) | 67<br>(69) | 62<br>(60) | 73<br>(85) | 81<br>(100) | 88<br>(106) | 88<br>(88)  | 82<br>(59)  | (47)     | -6<br>(-35)  |
| 건화물       | 81<br>(74)  | 79<br>(79)  | 80<br>(91) | 84<br>(86)  | 84<br>(91) | 73<br>(84)  | 79<br>(84)  | 79<br>(79) | 82<br>(74) | 87<br>(85) | 92<br>(100) | 94<br>(94)  | 83<br>(100) | 81<br>(94)  | (89)     | -2<br>(+8)   |
| 유조선       | 96<br>(108) | 96<br>(104) | 70<br>(85) | 70<br>(85)  | 58<br>(67) | 54<br>(46)  | 61<br>(62)  | 56<br>(50) | 57<br>(56) | 69<br>(68) | 56<br>(69)  | 74<br>(59)  | 62<br>(74)  | 88<br>(77)  | (88)     | +26<br>(-)   |
| 기타        | 75<br>(109) | 83<br>(92)  | 70<br>(92) | 67<br>(80)  | 89<br>(67) | 78<br>(89)  | 67<br>(89)  | 86<br>(78) | 63<br>(86) | 44<br>(75) | 78<br>(78)  | 75<br>(78)  | 89<br>(75)  | 100<br>(78) | (90)     | +11<br>(-10) |

주 : ( )는 전월에 조사된 해당월 전망치

## 나. 채산성 BSI

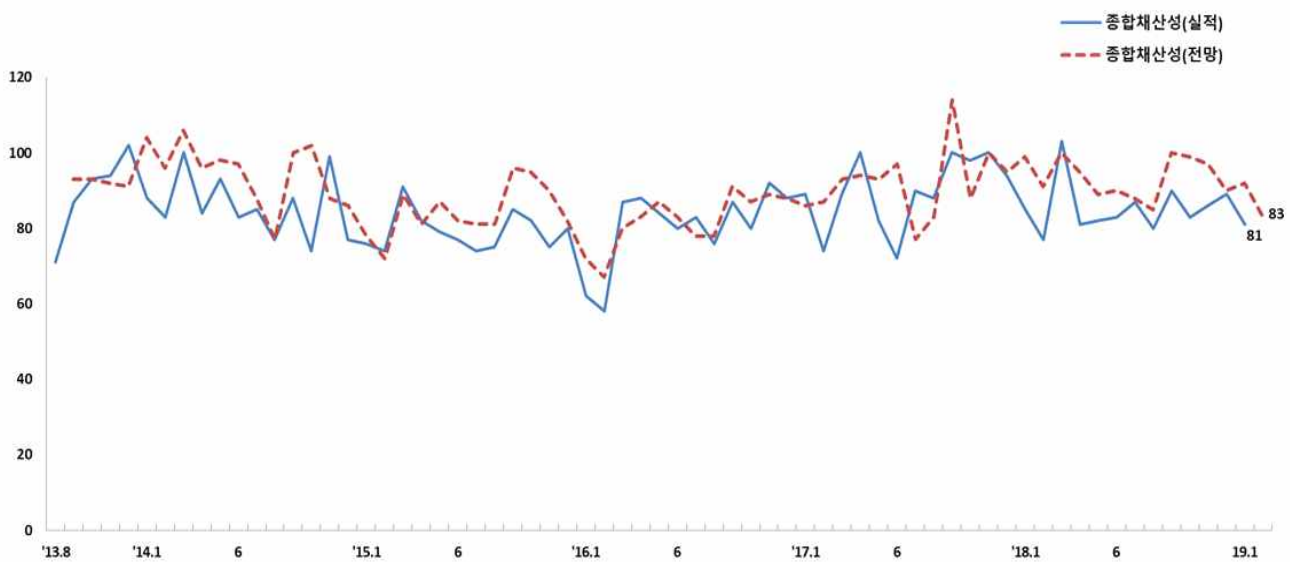
### □ 해운업 채산성 BSI, 전월대비 하락하며 81(전월비-8)을 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 88(전월비-12), 69(-20), 88(+7)을 기록함

### □ '19년 2월 해운업 채산성 BSI 전망치는 83을 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 65, 89, 88을 기록함

채산성 BSI



| 구분        | '17년<br>12월  | '18년<br>1월   | 2월         | 3월           | 4월           | 5월          | 6월          | 7월           | 8월          | 9월           | 10월          | 11월          | 12월         | '19년<br>1월  | 2월<br>전망 | 전월<br>대비     |
|-----------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|----------|--------------|
| 해운업<br>종합 | 94<br>(95)   | 85<br>(99)   | 77<br>(91) | 103<br>(100) | 81<br>(95)   | 82<br>(89)  | 83<br>(90)  | 87<br>(88)   | 80<br>(85)  | 90<br>(100)  | 83<br>(99)   | 86<br>(97)   | 89<br>(90)  | 81<br>(92)  | (83)     | -8<br>(+2)   |
| 컨테이너      | 94<br>(94)   | 53<br>(94)   | 53<br>(71) | 124<br>(112) | 118<br>(106) | 94<br>(100) | 94<br>(112) | 93<br>(94)   | 69<br>(87)  | 100<br>(123) | 113<br>(113) | 100<br>(125) | 100<br>(81) | 88<br>(82)  | (65)     | -12<br>(-23) |
| 건화물       | 88<br>(83)   | 84<br>(93)   | 84<br>(98) | 107<br>(95)  | 82<br>(93)   | 84<br>(98)  | 93<br>(89)  | 86<br>(91)   | 85<br>(83)  | 97<br>(105)  | 75<br>(103)  | 94<br>(92)   | 89<br>(100) | 69<br>(92)  | (89)     | -20<br>(+20) |
| 유조선       | 107<br>(108) | 104<br>(114) | 78<br>(93) | 89<br>(104)  | 54<br>(89)   | 69<br>(73)  | 64<br>(77)  | 81<br>(75)   | 75<br>(81)  | 85<br>(89)   | 74<br>(85)   | 67<br>(89)   | 81<br>(85)  | 88<br>(96)  | (88)     | +7<br>(-)    |
| 기타        | 83<br>(118)  | 92<br>(92)   | 80<br>(92) | 89<br>(90)   | 89<br>(78)   | 89<br>(89)  | 78<br>(89)  | 100<br>(100) | 88<br>(100) | 56<br>(75)   | 89<br>(100)  | 88<br>(89)   | 89<br>(75)  | 90<br>(100) | (80)     | +1<br>(-10)  |

주 : ( )는 전월에 조사된 해당월 전망치

## 다. 자금사정 BSI

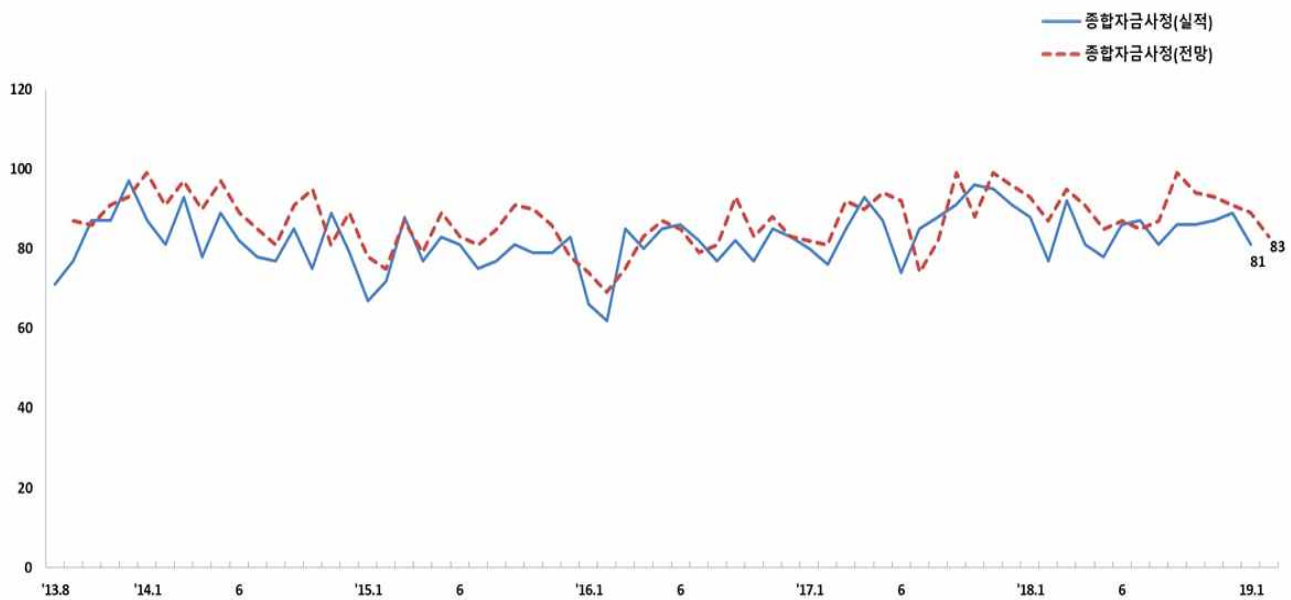
### □ 해운업 자금사정 BSI, 전월대비 하락하며 81(전월비-8)을 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 82(전월비-30), 78(-5), 81(-4)을 기록함

### □ '19년 2월 해운업 자금사정 BSI 전망치는 83을 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 65, 92, 85를 기록함

자금사정 BSI



| 구분        | '17년<br>12월 | '18년<br>1월   | 2월         | 3월           | 4월           | 5월         | 6월           | 7월          | 8월          | 9월           | 10월          | 11월          | 12월          | '19년<br>1월 | 2월<br>전망 | 전월<br>대비     |
|-----------|-------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|----------|--------------|
| 해운업<br>종합 | 91<br>(96)  | 88<br>(93)   | 77<br>(87) | 92<br>(95)   | 81<br>(91)   | 78<br>(85) | 86<br>(87)   | 87<br>(85)  | 81<br>(87)  | 86<br>(99)   | 86<br>(94)   | 87<br>(93)   | 89<br>(91)   | 81<br>(89) | (83)     | -8<br>(+2)   |
| 컨테이<br>너  | 100<br>(94) | 71<br>(94)   | 65<br>(76) | 106<br>(112) | 106<br>(100) | 88<br>(88) | 100<br>(106) | 93<br>(94)  | 85<br>(93)  | 113<br>(131) | 106<br>(113) | 100<br>(106) | 112<br>(100) | 82<br>(82) | (65)     | -30<br>(-17) |
| 건화물       | 84<br>(89)  | 81<br>(88)   | 84<br>(98) | 91<br>(91)   | 80<br>(93)   | 78<br>(91) | 95<br>(87)   | 83<br>(91)  | 82<br>(83)  | 87<br>(100)  | 83<br>(100)  | 94<br>(89)   | 83<br>(97)   | 78<br>(92) | (92)     | -5<br>(+14)  |
| 유조선       | 96<br>(96)  | 107<br>(104) | 70<br>(78) | 85<br>(93)   | 65<br>(78)   | 69<br>(69) | 64<br>(73)   | 85<br>(71)  | 75<br>(85)  | 81<br>(89)   | 78<br>(77)   | 70<br>(93)   | 85<br>(78)   | 81<br>(88) | (85)     | -4<br>(+4)   |
| 기타        | 92<br>(127) | 92<br>(83)   | 80<br>(83) | 89<br>(90)   | 89<br>(78)   | 89<br>(89) | 89<br>(89)   | 100<br>(89) | 88<br>(100) | 56<br>(75)   | 89<br>(89)   | 88<br>(89)   | 75<br>(88)   | 90<br>(88) | (80)     | +15<br>(-10) |

주 : ( )는 전월에 조사된 해당월 전망치

## 라. 매출 BSI

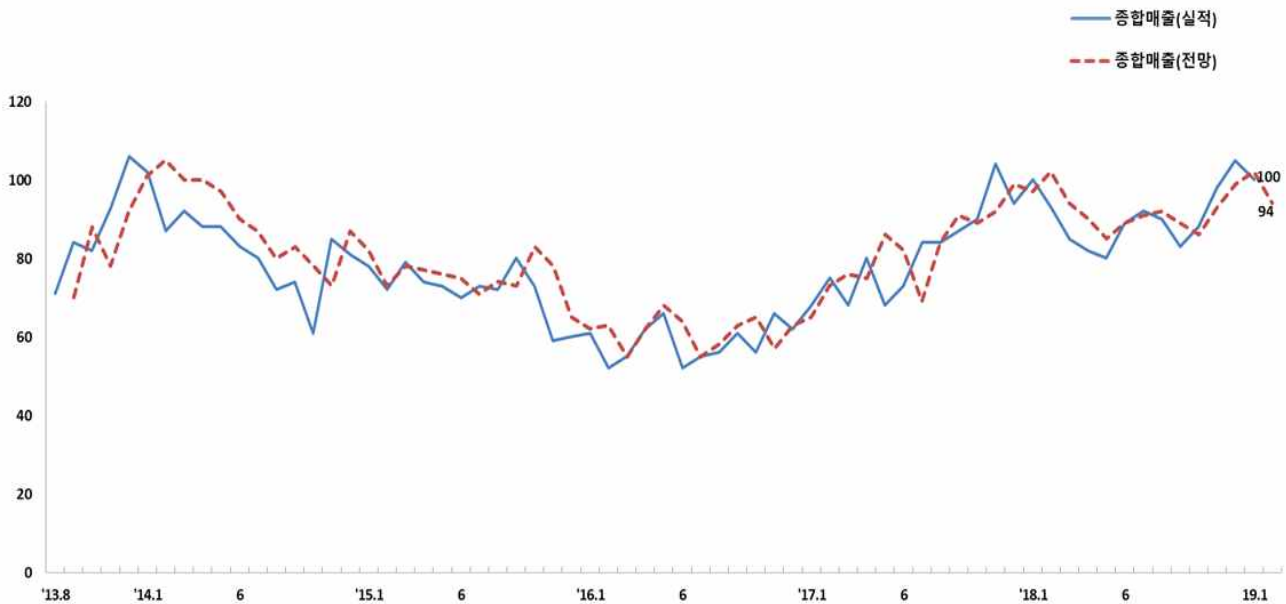
### □ 해운업 매출 BSI, 전월대비 하락하며 100(전월비-5)을 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 100(전월비+6), 86(-36), 119(+31)를 기록함

### □ '19년 1월 해운업 매출 BSI 전망치는 94를 기록함

- 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 88, 86, 108을 기록함

매출 BSI



| 구분        | '17년<br>12월  | '18년<br>1월   | 2월           | 3월          | 4월          | 5월          | 6월           | 7월           | 8월          | 9월           | 10월          | 11월          | 12월          | '19년<br>1월   | 2월<br>전망 | 전월<br>대비     |
|-----------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------|--------------|
| 해운업<br>총합 | 94<br>(99)   | 100<br>(97)  | 93<br>(102)  | 85<br>(94)  | 82<br>(90)  | 80<br>(85)  | 89<br>(89)   | 92<br>(91)   | 90<br>(92)  | 83<br>(89)   | 88<br>(86)   | 98<br>(93)   | 105<br>(99)  | 100<br>(102) | (94)     | -5<br>(-6)   |
| 컨테이너      | 118<br>(106) | 118<br>(112) | 112<br>(124) | 71<br>(118) | 88<br>(76)  | 100<br>(88) | 119<br>(124) | 100<br>(113) | 115<br>(93) | 113<br>(115) | 100<br>(107) | 113<br>(119) | 94<br>(113)  | 100<br>(100) | (88)     | +6<br>(-12)  |
| 건화물       | 93<br>(98)   | 93<br>(93)   | 95<br>(100)  | 100<br>(98) | 89<br>(100) | 87<br>(91)  | 93<br>(96)   | 98<br>(102)  | 97<br>(93)  | 89<br>(97)   | 100<br>(95)  | 117<br>(97)  | 122<br>(117) | 86<br>(106)  | (86)     | -36<br>(-)   |
| 유조선       | 86<br>(92)   | 107<br>(104) | 85<br>(96)   | 74<br>(85)  | 69<br>(85)  | 58<br>(73)  | 64<br>(58)   | 70<br>(64)   | 68<br>(81)  | 65<br>(68)   | 70<br>(69)   | 70<br>(78)   | 88<br>(70)   | 119<br>(96)  | (108)    | +31<br>(-11) |
| 기타        | 83<br>(109)  | 83<br>(75)   | 70<br>(92)   | 78<br>(60)  | 78<br>(78)  | 78<br>(78)  | 89<br>(78)   | 129<br>(78)  | 88<br>(129) | 56<br>(75)   | 67<br>(67)   | 75<br>(78)   | 100<br>(88)  | 100<br>(111) | (100)    | -<br>(-)     |

주 : ( )는 전월에 조사된 해당월 전망치

## 2019년 1월 해운업 경기실사지수(해운 BSI) 결과 (통계)

### (1) 사업구조별 응답기업 수

| 컨테이너 부문 <sup>1)</sup> | 건화물 부문 | 유조선 부문 | 기타 <sup>2)</sup> | 합계 |
|-----------------------|--------|--------|------------------|----|
| 17                    | 36     | 26     | 10               | 89 |

주 : 1) 컨테이너부문: 근해(16), 원양(1)

2) 자동차선(3), 선박관리(2), 냉동 운반선(2), 바지선(1), 중량물 운반선(2)

### (2) 월별 해운업 BSI

| 구분                     |      | 2017<br>년 | 2018년 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 2019년 |          |
|------------------------|------|-----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|----------|
|                        |      | 12월       | 1월    | 2월  | 3월  | 4월  | 5월  | 6월  | 7월  | 8월  | 9월  | 10월 | 11월 | 12월 | 1월    | 2월<br>전망 |
| 업황 <sup>1)</sup>       | 전체   | 84        | 81    | 72  | 78  | 77  | 70  | 74  | 70  | 69  | 75  | 77  | 85  | 78  | 85    | 81       |
|                        | 컨테이너 | 76        | 59    | 59  | 82  | 82  | 82  | 88  | 67  | 62  | 73  | 81  | 88  | 88  | 82    | 47       |
|                        | 건화물  | 81        | 79    | 80  | 84  | 84  | 73  | 79  | 79  | 82  | 87  | 92  | 94  | 83  | 81    | 89       |
|                        | 유조선  | 96        | 96    | 70  | 70  | 58  | 54  | 61  | 56  | 57  | 69  | 56  | 74  | 62  | 88    | 88       |
|                        | 기타   | 75        | 83    | 70  | 67  | 89  | 78  | 67  | 86  | 63  | 44  | 78  | 75  | 89  | 100   | 90       |
| 채산성 <sup>2)</sup>      | 전체   | 94        | 85    | 77  | 103 | 81  | 82  | 83  | 87  | 80  | 90  | 83  | 86  | 89  | 81    | 83       |
|                        | 컨테이너 | 94        | 53    | 53  | 124 | 118 | 94  | 94  | 93  | 69  | 100 | 113 | 100 | 100 | 88    | 65       |
|                        | 건화물  | 88        | 84    | 84  | 107 | 82  | 84  | 93  | 86  | 85  | 97  | 75  | 94  | 89  | 69    | 89       |
|                        | 유조선  | 107       | 104   | 78  | 89  | 54  | 69  | 64  | 81  | 75  | 85  | 74  | 67  | 81  | 88    | 88       |
|                        | 기타   | 83        | 92    | 80  | 89  | 89  | 89  | 78  | 100 | 88  | 56  | 89  | 88  | 89  | 90    | 80       |
| 자금<br>사정 <sup>2)</sup> | 전체   | 91        | 88    | 77  | 92  | 81  | 78  | 86  | 87  | 81  | 86  | 86  | 87  | 89  | 81    | 83       |
|                        | 컨테이너 | 100       | 71    | 65  | 106 | 106 | 88  | 100 | 93  | 85  | 113 | 106 | 100 | 112 | 82    | 65       |
|                        | 건화물  | 84        | 81    | 84  | 91  | 80  | 78  | 95  | 83  | 82  | 87  | 83  | 94  | 83  | 78    | 92       |
|                        | 유조선  | 96        | 107   | 70  | 85  | 65  | 69  | 64  | 85  | 75  | 81  | 78  | 70  | 85  | 81    | 85       |
|                        | 기타   | 92        | 92    | 80  | 89  | 89  | 89  | 89  | 100 | 88  | 56  | 89  | 88  | 75  | 90    | 80       |
| 매출 <sup>3)</sup>       | 전체   | 94        | 100   | 93  | 85  | 82  | 80  | 89  | 92  | 90  | 83  | 88  | 98  | 105 | 100   | 94       |
|                        | 컨테이너 | 118       | 118   | 112 | 71  | 88  | 100 | 119 | 100 | 115 | 113 | 100 | 113 | 94  | 100   | 88       |
|                        | 건화물  | 93        | 93    | 95  | 100 | 89  | 87  | 93  | 98  | 97  | 89  | 100 | 117 | 122 | 86    | 86       |
|                        | 유조선  | 86        | 107   | 85  | 74  | 69  | 58  | 64  | 70  | 68  | 65  | 70  | 70  | 88  | 119   | 108      |
|                        | 기타   | 83        | 83    | 70  | 78  | 78  | 78  | 89  | 129 | 88  | 56  | 67  | 75  | 100 | 100   | 100      |

주 : 1) 「좋음」 응답업체 구성비(%) - 「나쁨」 응답업체 구성비(%) + 100

2) 「개선」 응답업체 구성비(%) - 「악화」 응답업체 구성비(%) + 100

3) 「증가」 응답업체 구성비(%) - 「감소」 응답업체 구성비(%) + 100

\* 무응답 항목은 지수 산출 시 제외시킴



(3) 경영애로사항

| 구분               | 전체      | 부문별    |         |        |        |
|------------------|---------|--------|---------|--------|--------|
|                  |         | 컨테이너   | 건화물     | 유조선    | 기타     |
| 물동량 부족           | 23 (26) | 5 (29) | 13 (36) | 5 (19) | 0 (0)  |
| 인력수급             | 1 (1)   | 0 (0)  | 0 (0)   | 0 (0)  | 1 (10) |
| 자금부족             | 11 (12) | 1 (6)  | 4 (11)  | 4 (15) | 2 (20) |
| 불확실한 경제상황        | 20 (22) | 2 (12) | 9 (25)  | 6 (23) | 3 (30) |
| 경쟁심화             | 10 (11) | 5 (29) | 4 (11)  | 0 (0)  | 1 (10) |
| 원자재가격<br>(유가 등)  | 1 (1)   | 0 (0)  | 0 (0)   | 0 (0)  | 1 (10) |
| 생산설비<br>(선박) 노후  | 3 (3)   | 0 (0)  | 2 (6)   | 1 (4)  | 0 (0)  |
| 규제<br>(안전, 환경 등) | 10 (11) | 2 (12) | 2 (6)   | 5 (19) | 1 (10) |
| 운임인하             | 9 (10)  | 2 (12) | 2 (6)   | 4 (15) | 1 (10) |
| 없음               | 1 (1)   | 0 (0)  | 0 (0)   | 1 (4)  | 0 (0)  |
| 기타 <sup>1)</sup> | 0 (0)   | 0 (0)  | 0 (0)   | 0 (0)  | 0 (0)  |
| 합계               | 89 100  | 17 100 | 36 100  | 26 100 | 10 100 |

주 : ( )는 비율(%)

## 2019년 1월 해운업 경기실사지수(해운업 BSI) 조사 개요

1. 조사대상 : (전수조사) 국내 외항운송사업자(한국선주협회 회원사) 144개 법인기업

□ 응답업체 : 89개 업체

2. 조사기간 : 2019년 1월 21일 ~ 1월 24일

3. 조사내용 및 조사대상기간

| 구 분         |         | 조 사 내 용       | 조사 대상 기간                     |
|-------------|---------|---------------|------------------------------|
| 수 준 판 단     |         | 업황(전반적인 기업경기) | 2019년 1월 동향 및<br>2019년 2월 전망 |
| 변 화 방 향 판 단 | 전월비     | 채산성, 자금사정     |                              |
|             | 전 년 동월비 | 매출            |                              |
| 기 타         |         | 경영애로사항        | 2019년 1월                     |

4. 해운업 경기실사지수(해운업 BSI)의 의미

□ 해운업경기실사지수(해운업 BSI)는 기업가의 현재 경기수준에 대한 판단과 향후 전망 등을 설문 조사하여 전반적인 해운경기 동향과 전망을 파악하는 Business Survey Index 중 하나

□ 지수산출 방법 및 분석 방법

— 본 조사는 3Scale로 구성된 선택지(예, ① 좋음, ② 보통, ③ 나쁨)를 이용하여 설문조사하고 응답결과는 응답결과의 평균값을 0~200 사이의 값으로 치환

$$\text{해운 BSI} = \frac{\text{긍정적 응답자수} - \text{부정적 응답자수}}{\text{전체 응답자수}} \times 100 + 100$$

\* 해운 BSI가 기준치인 100인 경우 긍정적인 응답업체수와 부정적인 응답업체수가 같음을 의미하며, 100이상인 경우에는 긍정응답 업체수가 부정응답 업체수보다 많음을, 100이하인 경우에는 그 반대임을 나타냄

〈해운업 경기실사지수 의미〉

| 해운 BSI             | 의미                          |
|--------------------|-----------------------------|
| 0 < 해운 BSI < 100   | 긍정적인 응답 업체 수 < 부정적인 응답 업체 수 |
| 해운 BSI = 100       | 긍정적인 응답 업체 수 = 부정적인 응답 업체 수 |
| 100 < 해운 BSI < 200 | 긍정적인 응답 업체 수 > 부정적인 응답 업체 수 |

# 해운기업경기조사표

(2019년 1월 동향 및 2019년 2월 전망)

|      |  |        |  |         |         |
|------|--|--------|--|---------|---------|
| 기업명  |  | 주업종    |  | 상시근로자 수 | 육/해상 포함 |
| 전화번호 |  | e-mail |  |         |         |
| 작성자  |  | 소속/직위  |  | /       |         |

본 조사표는 해운경기와 귀사의 경영여건을 조사·분석하여 정책입안의 기초 자료로 활용하기 위한 것입니다. 적극적인 협조와 정확한 작성을 부탁드립니다.

※ 조사표 관련 문의사항 및 회신 : 한국해양수산개발원 해운정책연구실 박성화 전문연구원  
(☎ (051) 797-4614, e-mail: [kmibsi@kmi.re.kr](mailto:kmibsi@kmi.re.kr), FAX: (051) 797-4609)

■ 귀사의 사업구조 상 가장 큰 비중을 차지하는 부문을 아래의 보기에서 선택하여 주십시오.( )

|           |          |          |         |
|-----------|----------|----------|---------|
| ① 컨테이너 부문 | ② 건화물 부문 | ③ 유조선 부문 | ④ 기타( ) |
|-----------|----------|----------|---------|

■ 다음 각 항목에 대하여 귀사의 입장에서 해당란에 “V”표 하여 주십시오.

1. 업황 수준 판단(“비수기 등의 계절요인을 제거”한 후 귀사만의 업황을 판단해 주십시오.)

| 조사항목      | 2019년 1월 동향       | 2019년 2월 전망       |
|-----------|-------------------|-------------------|
| 1. 자사의 업황 | 좋음( ) 보통( ) 나쁨( ) | 좋음( ) 보통( ) 나쁨( ) |

2. 변화방향 판단

가. 다음 항목에 대하여 “귀사의 상황을 전월과 비교”하여 판단해 주십시오.

| 조사항목    | 2019년 1월 동향 (2018년 12월 대비) | 2019년 2월 전망 (2019년 1월 대비) |
|---------|----------------------------|---------------------------|
| 2. 채산성  | 개선( ) 비슷( ) 악화( )          | 개선( ) 비슷( ) 악화( )         |
| 3. 자금사정 | 개선( ) 비슷( ) 악화( )          | 개선( ) 비슷( ) 악화( )         |

나. 다음 항목에 대하여 “귀사의 상황을 1년전(전년동월)과 비교”하여 판단해 주십시오.

| 조사항목  | 2019년 1월 동향 (2018년 1월 대비) | 2019년 2월 전망 (2018년 2월 대비) |
|-------|---------------------------|---------------------------|
| 4. 매출 | 증가( ) 동일( ) 감소( )         | 증가( ) 동일( ) 감소( )         |

■ 경영애로사항(현재 귀사의 가장 주요한 경영애로 요인 한 가지만 아래 보기에서 선택하여 주십시오.) ( )

|          |               |              |                |
|----------|---------------|--------------|----------------|
| ① 물동량 부족 | ② 인력수급        | ③ 자금부족       | ④ 불확실한 경제상황    |
| ⑤ 경쟁심화   | ⑥ 원자재가격(유가 등) | ⑦ 생산설비(선박)노후 | ⑧ 규제(안전, 환경 등) |
| ⑨ 운임인하   | ⑩ 없음          | ⑪ 기타( )      |                |