

글로벌 해운시장 전망과 시사점

이승호 연구위원(dsilva@bnkfg.com)
백충기 연구위원(cgbaek@bnkfg.com)

글로벌 해운시장은 지난해 하반기 이후 부진에서 빠르게 벗어나고 있다. 올해도 주요국 경기회복, 선박수급 개선, 환경규제 강화 등에 힘입어 벌크선 및 컨테이너선 중심의 호조세를 이어나갈 전망이다.

해운시장 회복은 조선업 수주 확대와 연결되어 동남권 경제에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상된다. 하지만 지역의 해운업황은 미약한 개선세를 보일 전망이다. 업황 회복 기대감이 크지 않은 탱커선 비중이 높고 과다경쟁 등으로 어려움을 겪고 있는 중소형사가 많기 때문이다.

앞으로 해운업계 이슈가 저성장, 선박 과잉공급의 문제에서 친환경, 디지털을 중심으로 급변할 것으로 예상되는 만큼 미래 대응력을 높이는 것이 중요한 시점이다. 다만 동남권 해운사는 대부분 규모가 작아 디지털 및 친환경 전환을 위한 투자여력이 크지 않다.

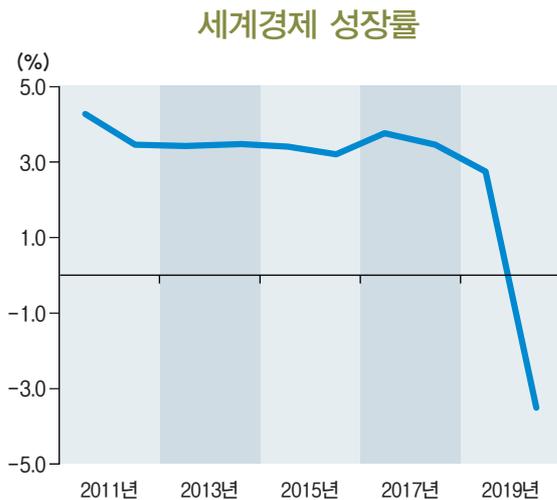
우리 정부는 해운재건 5개년 계획을 발표하고 친환경 스마트 선박 확충, 경영안정 지원 등을 강화해 나가고 있다. 이와함께 지역의 해운산업이 활력을 높일 수 있도록 연근해선 과다경쟁 해소, 금융지원 확대, 대형사와 협력 강화 등을 위한 지원도 더욱 확대하는 것이 중요하다고 판단된다.

글로벌 해운시장, 2020년 하반기 이후 빠르게 회복

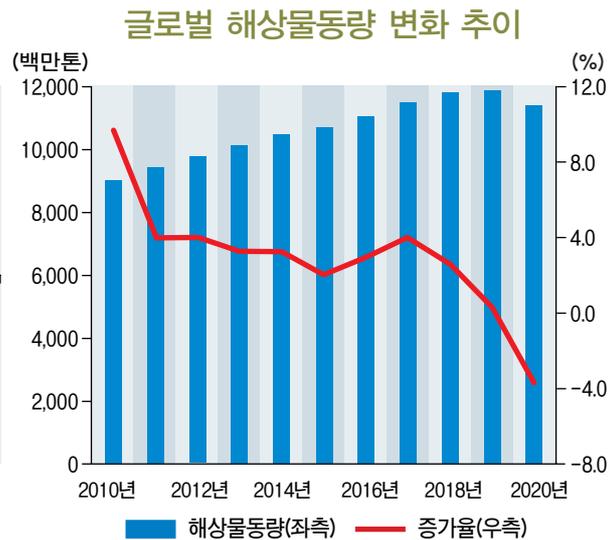
지난해 세계경제는 코로나19 확산의 부정적 영향으로 크게 위축되었다. 중국을 제외한 미국, 유로, 일본 등 주요국 대부분이 마이너스 성장세¹⁾를 기록하면서 세계 경제 성장률은 -3.5%까지 하락한 것으로 조사되었다.

경기침체에 따른 생산 및 투자 축소로 철광석, 구리, 원유 등 원자재 교역량이 줄어든 가운데 소비심리 악화로 소비재 수출입도 크게 감소했다. 이와함께 미중 무역분쟁, 코로나19 재확산 우려 등의 불확실성도 글로벌 교역 부진을 야기하는 요인으로 작용하며 해운시장에 부정적 영향을 미친 것으로 나타났다.

이에따라 전세계 해상물동량은 2019년 119억 4천만톤에서 2020년에는 115억 1천만톤까지 줄어든 것으로 조사되었다. 전년대비 감소율은 -3.6%에 달했는데 이는 글로벌 금융위기 시기인 2009년(-4.0%) 이후 처음으로 기록한 마이너스 성장률인 것으로 나타났다.



자료 : IMF



자료 : Clarksons

1) 2020년 세계 주요국 경제성장률(%) : 미국(-3.4), 유로(-7.2), 일본(-5.1), 중국(2.3)

다만 하반기 들어 글로벌 해운시장은 부진에서 빠르게 벗어나는 모습이다.²⁾ 건화물 선 평균 운임지수(BDI)는 상반기중 677p를 기록했으나 하반기에는 1,436p로 상승했으며 컨테이너선 운임지수(SCFI)도 같은기간 914p에서 1,570p로 높아진 것으로 나타났다.³⁾

해운시장 반등은 선복량 조절 등 공급량 개선에 상당부분 기인하는 것으로 파악된다. 지난해 컨테이너 선사의 경우 코로나19 확산에 따른 물동량 감소를 우려하며 운항 감축(Blank Sailing)을 실시하는 등 선제적 대응을 통해 운임하락 방어에 성공한 것으로 평가받고 있다.

이와함께 지난 5년간 선복량 증가세가 둔화되면서 공급 부담을 상당부분 낮춘 것도 이번 코로나19 상황을 극복하는데 힘을 보탠 것으로 파악된다. 글로벌 선복량 증가율은 2011~15년중 연평균 6.3%에 달했으나 2016~20년중에는 3.3%까지 낮아진 것으로 나타났다.

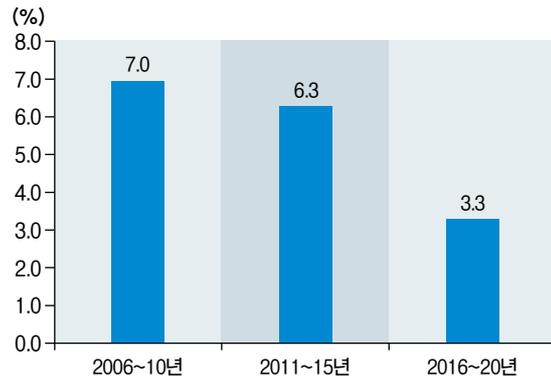
한편 지난해 하반기 이후 해운 수요도 개선흐름을 보이고 있다. 이는 중국경제가 빠르게 반등하고 미국 소비도 확대된 것에 주로 기인한다. 이와함께 상반기 대기물량의 하반기 인도 재개 및 교역 불확실성에 따른 재고비축 수요 확대 등도 개선 요인으로 지목된다.

2020년 상·하반기 평균 해운운임지수

구분	(p.%)		
	상반기	하반기	증가율
BDI	677	1,436	112.1
SCFI	914	1,570	71.8

자료 : Clarksons

글로벌 선복량 연평균 증가율 추이



자료 : Clarksons

2) 다만 유조선 운임지수(VLCC 기준)의 경우 지난해 상반기 89p에서 하반기 32p로 큰 폭으로 하락했음. 지난해 상반기중 유조선 운임은 저가 원유물량 운송, 원유 비축 등의 영향으로 상승했으나 하반기 들어서는 유가 상승 등으로 빠르게 하락한 것으로 조사
 3) · BDI(발틱건화물선운임지수, 1985.1.4.=100p) : Baltic Dry Index
 · SCFI(상하이컨테이너운임지수, 2009.10.16.=1,000p) : Shanghai Containerized Freight Index

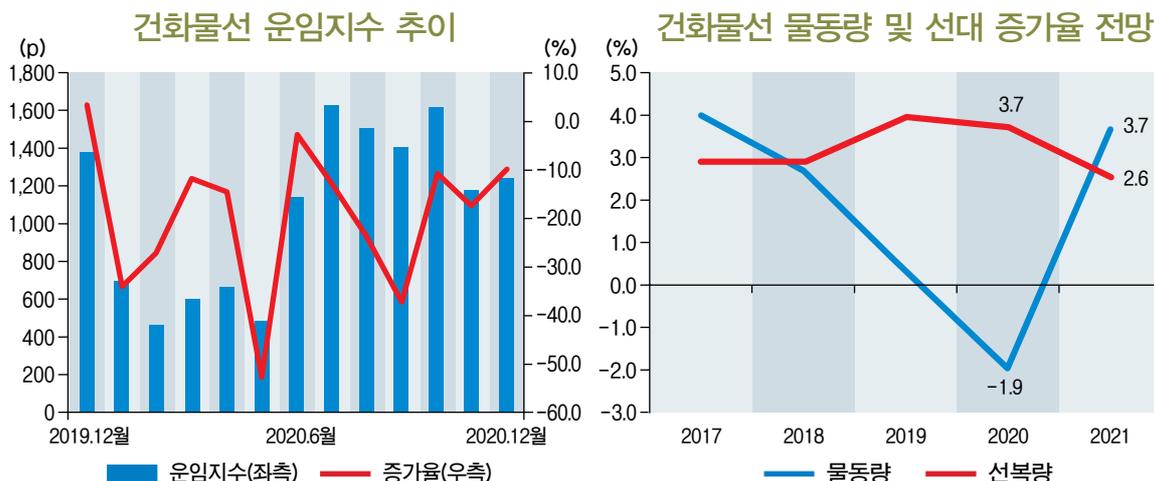
2021년 벌크선 · 컨테이너선 업황 호조, 유조선은 부진할 전망

벌크선(Bulk Carrier)

2020년 벌크선 업황은 코로나19 확산에 따른 주요국 봉쇄조치, 중국 수입수요 급감 등으로 부진했다. 건화물 물동량은 2009년(-3.2%) 이후 처음으로 마이너스 성장(-1.9%)했으며 건화물선 운임지수의 경우 전년대비 -21.2% 하락한 1,056p까지 낮아졌다.⁴⁾

2021년에는 지난해 하반기 이후 이어지고 있는 업황 회복세를 이어나갈 것으로 기대된다. 글로벌 산업활동이 재개되고 제조업 가동률도 상승할 것으로 예상되기 때문이다. 특히 중국의 석탄, 곡물 수입 증가⁵⁾ 등이 시장 상승에 힘을 보탬 전망이다.

공급측 부담도 완화될 것으로 기대된다. 해운시황 전문기관 클락슨에 따르면 건화물선 선복량 증가율은 지난해 3.7%에서 올해는 2.6%로 둔화될 전망이다. 이는 지난 2017년 이후 가장 낮은 증가세이며 같은기간 건화물선 물동량 증가율(3.7%)을 크게 하회하는 수준인 것으로 나타났다.



주 : 1) BDI 기준
2) 전년동월대비 증가율
자료 : Clarksons

주 : 전년대비 증가율
자료 : Clarksons

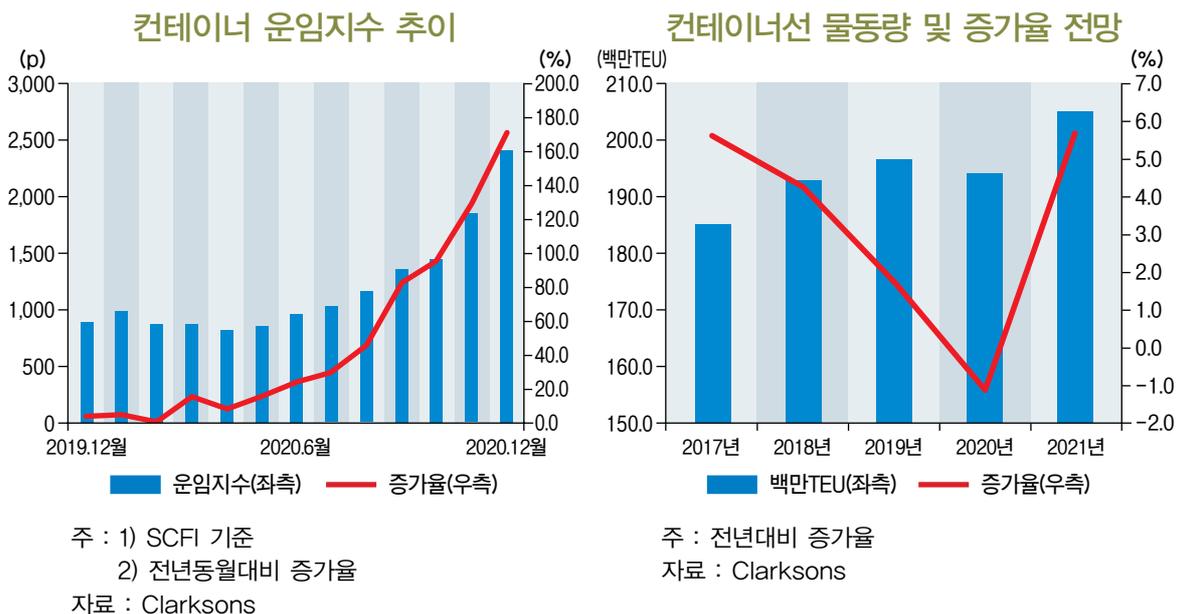
4) 최근 5년중 연평균 건화물선 운임지수(BDI)
· 676p(16년) → 1,153p(17년) → 1,348p(18년) → 1,341p(19년) → 1,056p(20년)
5) 금년중 중국의 곡물 수입은 아프리카 돼지열병 등을 극복하면서 부진에서 벗어날 전망

컨테이너선(Container Carrier)

2020년 컨테이너선 업황은 코로나19 확산의 영향에도 불구하고 큰 폭의 상승세를 보였다. 컨테이너 운임지수는 상반기중 900p 내외에서 등락하다가 하반기 들어 주요국 소비 증가 등으로 빠르게 상승했다. 특히 4분기중에는 컨테이너 박스 부족 현상⁶⁾까지 겹치면서 전년동기대비 136%(1,935p)의 급등세를 보였다.⁷⁾

2021년에도 컨테이너선 업황 상승세는 지속될 전망이다. 기저효과가 예상되는 가운데 글로벌 경제활동 재개 및 소비심리 회복, 미국의 대규모 경기부양 정책 효과 등이 기대되기 때문이다. 컨테이너 물동량(5.7%)도 선복량(3.9%) 증가세를 상회할 것으로 예상되고 있다.

이와함께 황산화물 배출 규제, EU 온실가스 배출거래 의무화 등 해상 환경규제가 강화되는 것도 우호적 요인이다. 선주들이 환경 규제에 적극적으로 대응할 경우 노후선 해체 증가 등으로 선박 공급량이 예상보다 빠르게 줄어들 가능성도 있기 때문이다.⁸⁾



6) 지난해 항만 운영사의 인력 축소 등으로 항만에서 장기 체류하는 컨테이너 화물이 급증한 가운데 항만내 컨테이너 박스 반입 금지 등이 겹치면서 운임 상승에 영향을 미친 것으로 파악

7) 최근 5년중 연평균 컨테이너 운임지수(SCFI)
· 648p(16년) → 829p(17년) → 834p(18년) → 812p(19년) → 1,243p(20년)

8) 2020년 1월부터 시행된 IMO 2020의 영향으로 지난해 선박해체가 늘어날 것으로 기대됐으나 코로나19 확산으로 선주들은 관망세를 보였음. 업계는 유가 상승, 추가환경 규제 등으로 신조선 발주가 늘며 선박해체가 증가할 가능성이 있는 것으로 예상

유조선(Oil Tanker)

2020년 유조선 시장은 크게 부진했다. 상반기중 운임은 유가 급락에 따른 저장수요 증가 등으로 상승했으나 하반기에는 산유국 감산 및 수요 증가에 따른 유가 반등세 등으로 하락했다. 유조선 운임지수 평균은 상반기중 전년동기대비 83.1% 증가한 89p 까지 상승했으나 하반기에는 32p까지 하락했다.⁹⁾

2021년에도 유조선 시장은 개선되기 어려울 전망이다. 경기 반등에도 불구하고 인적 이동은 제한적 수준에 그치면서 항공유 등 운송용 원유 수요 증가세가 높지 않을 것으로 예상되기 때문이다. 석유수요는 일평균 9,627만 배럴로 전년대비 6.5% 증가하겠으나 2019년 수준(9,998만 배럴)에는 미치지 못하는 미약한 수준으로 전망되고 있다.¹⁰⁾

공급부문도 선복량 증가세 둔화에도 불구하고 크게 개선되기 어려울 것으로 예상된다. 원유 저장용으로 활용¹¹⁾되고 있는 선박이 금년중 빠르게 시장에 재투입되면 선복량 공급부담을 높여 운임하락 요인으로 작용할 가능성이 상당하기 때문이다.



주 : 1) WS VLCC 기준
 2) 전년동월대비 증가율
 자료 : Clarksons

자료 : OPEC

9) 최근 5년중 연평균 유조선 운임지수(WS VLCC 기준)
 · 106p(16년) → 47p(17년) → 39p(18년) → 107p(19년) → 138p(20년)

10) OPEC 등 산유국 감산에 따른 원유가격 상승도 물동량 확대에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상

11) 한국수출입은행, 한국해양수산개발원 등에 따르면 2021년초 전체 선박중 5~6%가 원유 저장용으로 활용

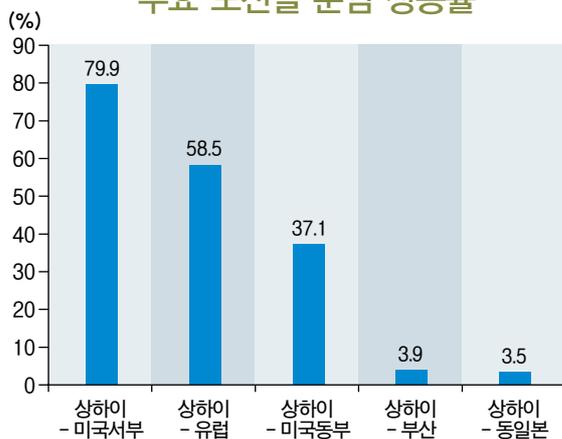
동남권 해운업계 개선세는 미약한 수준에 그칠 가능성

금년중 국내 해운업황은 글로벌 경기 회복, 선박 수급 개선, 환경규제 강화 효과 등에 힘입어 개선될 것으로 예상된다. 다만 실적 반등의 수혜는 지난해와 마찬가지로 대형 해운사에 집중될 가능성이 높다.

대형 해운사는 2020년중 원양노선 운임이 급등하면서 실적이 크게 개선되었다. 상하이-미서부 운임의 경우 79.9%, 상하이-유럽은 58.5%의 상승세를 보인 것으로 나타났다. 이에 따라 HMM은 10년 만에 흑자 전환하는 등 상장 해운사 실적¹²⁾은 모두 상승세를 시현했다. 하지만 중소형 선사의 경우 상하이-부산, 상하이-동일본 등 연근해 노선의 운임 상승률이 과다경쟁 등으로 개선세가 미약한 수준에 그칠 것으로 조사되었다.

동남권 해운업은 대부분 중소형 선사로 구성되어 있으며 선종도 업황 전망이 밝지 않은 탱커선 비중이 높다.¹³⁾ 그동안 동남권 해운업은 매출액 상위 20개사의 영업이익률이 2015년 13.8%에서 2019년 2.7%까지 하락하는 등 활력이 약화되어 왔다. 이와 같은 추세는 기업규모 및 선종 구성 등을 고려할 때 올해도 지속될 가능성이 높은 만큼 금년중 동남권 해운업황 개선세는 미약한 수준에 그칠 전망이다.

주요 노선별 운임 상승률



주 : 2020년 SCFI 전년대비 증가율
자료 : Clarksons

동남권 해운사 매출액 영업이익률



주 : 동남권 매출액 상위 20개사 기준
자료 : 한국기업데이터

12) 지난해 국내 상장 해운사 영업이익을 살펴보면 HMM은 2019년 3천억원 적자에서 2020년 흑자(9,810억) 전환이 예상되며 대한해운 15.3%, 팬오션 7.2%, KSS해운 0.4% 등 모두 상승세를 시현

13) 동남권 매출액 상위 20개 해운사 평균 매출액은 2019년 기준 909억원으로 4개 상장 해운사 평균 매출액 2조 3천억원의 3.9% 수준에 그치고 있음. 또한 동남권 20개 해운사 주력선종은 탱커선 비중이 50%에 달하는 것으로 조사

미래대응력 확보 및 중소해운사 경쟁력 강화 지원이 중요

글로벌 금융위기 이후 해운업은 장기 불황을 경험했다. 저성장으로 수요가 부진한 가운데 선박 과잉공급이 지속되면서 해운업 활력은 약화되어 왔다. 2008~20년중 전세계 해상물동량은 3.3% 증가했으나 같은기간 선박량은 5.8% 늘어난 것으로 나타났다.

특히 지난해 상반기까지만 해도 해운업황은 장기 부진 상황에서 코로나19 확산까지 겹치면서 급격히 침체될 것이라는 전망이 우세했다. 하지만 예상과 달리 하반기 들어 컨테이너선과 벌크선을 중심으로 빠르게 회복하면서 당초 우려는 상당부분 해소되었다.

이와같은 반등은 해운환경 변화에 대응하기 위한 선사들의 체질개선이 중요한 원동력이었다고 평가된다. 국내외 주요 선사들이 글로벌 금융위기 이후의 새로운 얼라이언스 구축, 선사간 M&A¹⁴⁾, 선박량 축소 노력, 선박 대형화¹⁵⁾ 등을 통해 성장세 둔화 및 수익성 악화에 대응해 온 결과 이번 코로나19 충격의 파고를 견딜 수 있었던 것이다.

올해도 글로벌 해운시장은 벌크선 및 컨테이너선 중심의 호조세를 이어나갈 것으로 예상된다. 앞으로 해운업황 개선 효과는 동남권 주력산업인 조선업 수주 확대에 연결되어 지역경제 반등에도 긍정적 영향을 미칠 전망이다. 선박 발주시 기술경쟁력을 중요시하는 분위기는 더욱 강할 것으로 예상되는 만큼 중국, 일본에 비해 높은 기술력을 보유한 한국의 선박 수주는 크게 늘어날 것으로 기대된다.

이제는 해운업계가 미래 대응력을 높이는데 더욱 집중해야 할 시점이다.¹⁶⁾ 해운업을 둘러싼 이슈가 과거에는 저성장, 선박 과잉공급에 집중되었으나 이제는 4차 산업혁명, 환경규제로 변화하고 있는 만큼 미래 지속성장 구조 마련에 적극 나서야 할 필요가 있다.

14) 2015년 이후 이후 M&A를 통해 상위 20개사가 11개사로 통합

15) 해양수산부 자료에 따르면 1990~2020년중 최대 컨테이너 선박의 크기는 약 5배 증가한 것으로 조사. 2017년에 2만TEU급이 출현했으며, 2020년대 후반에는 3만TEU급 초대형 컨테이너선 출현이 예상

16) 해운 물류서비스 수요자와 공급자를 매칭하는 과정에서 온라인 비중은 향후 더욱 상승할 것이며 이에 따라 디지털 기술을 접목한 온라인 플랫폼 구축은 해운기업 효율성 제고에 크게 기여할 전망

또한 최근 수에즈 운하 사고와 같이 예상치 못한 불확실성에 대한 대응력도 높여 나가야 할 것이다. 선박의 대형화, 디지털화, 자동화 결과 파생되는 다양한 부정적 상황은 언제든지 발생할 수 있다. 그러므로 해상에서 발생할 수 있는 사건 및 사고의 충격을 빠르게 진정시킬 수 있도록 협력 시스템 및 안전망 구축에 힘써야 한다.

우리 정부는 지난 2018년 해운산업 발전을 위한 “해운재건 5개년 계획”¹⁷⁾을 발표했다. 친환경 선박확충, 경영 안정 지원 등을 통해 세계 5위 수준의 경쟁력을 회복하고 미래 대응력을 확보할 수 있도록 적극 지원해 나가고 있다.

다만 동남권 해운선사는 규모가 크지 않아 디지털 및 친환경 전환을 위한 투자여력이 크지 않다. 그러므로 친환경 스마트 선박 확보 및 온라인 플랫폼 구축 등을 위한 업계의 노력이 요구되며 지자체, 유관기관은 R&D 및 전문인력 확보 등의 지원을 대폭 확대해야 한다.

이와함께 해운사간 양극화를 해소하는 것도 지역 해운산업 생태계 구축을 위해 중요하다. 대형선사는 시장지배력을 높여나가고 있으나 중소형선사의 활력이 크게 개선되지 못하고 있기 때문이다.

정부는 K-얼라이언스, 세일앤리스백¹⁸⁾ 등 다양한 지원을 통해 연근해선 과다경쟁 해소, 금융지원 확대, 대형사와 협력 강화 등으로 선사의 상생발전을 위해 힘쓰고 있다. 하지만 중소형 선사들은 지원 범위, 방식, 규모에서 더욱 강화된 지원을 요구하고 있는 것으로 파악된다.

그러므로 중소형 선사가 어려움을 이겨내고 대형사와 동반성장할 수 있도록 지원 수준을 크게 강화해야 할 것이다. 특히 글로벌 가치사슬 재편 등에 따른 리쇼어링(Re-shoring), 니어쇼어링(Near-shoring)¹⁹⁾ 등은 중소형 선사의 성장기회가 될 것으로 예상되는 만큼 선제적으로 업계 경쟁력을 강화하여 시장 변화에 대응력을 높이는 것이 중요하다.

17) 해운시장 점유율은 2013년 4.7%에서 2019년 3.9%로 하락. 점유율 순위도 세계 5위에서 7위로 하락

18) 신규 선박 매각을 통해 유동성을 확보한 다음 다시 리스를 하여 사업을 진행하는 방식

19) 근거리 아웃소싱을 의미. 본국 이전이 어렵다고 판단될 경우 인접한 대체국가로부터 아웃소싱하는 개념

[참고] 세계 주요 해운동맹 현황 및 K-얼라이언스 출범 개요

- 해운동맹이란 특정의 정기항로에 취항하고 있는 선박회사가 상호 과다 경쟁을 피할 목적으로 운송에 있어서의 운임 및 영업조건을 협정하는 일종의 해운에 관한 국제카르텔
- 세계 3대 해운동맹(Alliance)은 주요 항로에서 80% 이상의 점유율을 차지하며 세계 해운시장을 주도
- 국내의 경우 한국형 해운동맹(K-얼라이언스)이 2021년 2분기 공식 출범 예정
 - 해양수산부에 따르면 지난 2020년 12월 HMM, SM상선, 장금상선, 팬오션, 흥아라인 등 5개 국적 정기선사가 참여하는 한국형 해운동맹 구성을 위한 기본합의서를 체결
 - 원양항로를 운영하는 HMM, SM상선과 아시아 역내 서비스를 제공하는 장금상선, 팬오션, 흥아라인이 동맹을 맺게 됨에 따라 시너지 효과 기대

〈 세계 주요 3대 Alliance 현황 〉

세계 주요 Alliance 및 글로벌 선사 순위	점유율
① 2M : Maersk(덴마크), MSC(스위스)	33.2%
② Ocean : COSCO(중국), CMA-CGM(프랑스), Evergreen(대만)	29.8%
③ THE : Yang Ming(대만), Hapag-Lloyd(독일), ONE(일본), HMM(한국)	16.8%

[참고] 글로벌 해운 선사 순위

- 2020년말 기준 세계 3대 해운사는 APM-Maersk, MSC, COSCO로 조사

순위	2010년	2015년	2020년
①	APM-Maersk	APM-Maersk	APM-Maersk
②	MSC	MSC	MSC
③	CMA CGM	CMA CGM	COSCO
④	Evergreen Line	Evergreen Line	CMA CGM
⑤	Hapag-Lloyd	Hapag-Lloyd	Hapag-Lloyd
⑥	APL	COSCO	ONE
⑦	CSAV Group	CSCL	Evergreen Line
⑧	COSCO	Hamburg Sud	HMM
⑨	CSCL	Hanjin Shipping	Yang Ming
⑩	Hanjin Shipping	OOCL	ZIM

[참고문헌]

한국무역협회, “코로나 공존 시대, 글로벌 공급망 안정화 방안”, 2020.11
 한국수출입은행, “해운조선업 2020년 동향 및 2021년 전망”, 2021.01
 한국해양진흥공사, “KOBC 연간 해운시황보고서”, 2020.12
 한국해운협회, “2020년 해사통계집”, 2020.09
 해양수산부, “해운재건 5개년 계획(2018~2022년)”, 2018.04
 _____, “제3차 해양수산업발전 기본계획”, 2021.01
 _____, “2021년 해양수산업 주요업무 추진계획”, 2021.01
 OPEC, “Monthly Oil Market Report”, 2021.03
 국제통화기금, www.imf.org
 클락슨리서치, www.clarksons.com
 한국기업데이터, www.cretop.com
 한국무역협회, www.kita.net

BNK경제인사이드 발간목록

2017

01	동남권 아파트 가격 동향 및 전망
02	4차 산업혁명과 동남권 일자리
03	동남권 기업의 인도차이나반도 진출현황 및 시사점
04	글로벌 환율동향과 동남권 경제
05	원자재시장 동향 및 시사점
06	조선산업 동향 및 향후 과제
07	디지털 트랜스포메이션과 동남권의 미래
08	동남권 주력산업 수출동향과 전망
09	동남권 산업생태계와 향후 과제
10	인구구조 변화와 동남권의 과제
11	2018년 동남권 경제전망

2018

01	동남권 수출과 지역경제
02	동남권 자동차 부품산업 동향과 전망
03	동남권 부동산 시장 점검
04	동남권 서비스업 고용 변화
05	동남권 뿌리산업 현황 및 시사점
06	동남권 100대 기업 변화
07	동남권 기계산업 현황 및 전망
08	동남권 철강산업 현황 및 시사점
09	최근 10년간 지역금융시장 변화 분석
10	조선산업 동향 및 향후 전망
11	2019년 동남권 경제전망
12	키워드로 되돌아본 2018년 동남권 경제

2019

01	G2경제 진단 및 시사점
02	동남권 건설업 현황 및 시사점
03	동남권 자영업 현황 및 시사점

2019

04	사물인터넷 산업현황과 동남권 발전과제
05	동남권 산업단지 현황 및 발전 방안
06	동남권 강소기업 특징 및 시사점
07	2019년 상반기 동남권 경제 리뷰
08	동남권의 일본 수출입 현황 및 시사점
09	동남권 소비동향 및 시사점
10	동남권의 아세안 교류 현황 및 발전과제
11	2020년 동남권 경제전망
12	키워드로 되돌아본 2019년 동남권 경제

2020

01	2020년 동남권 수출 여건 점검
02	동남권 관광산업 현황 및 시사점
03	동남권 주요 상권의 변화 분석
04	동남권 제조업 현황 진단
05	동남권 경공업 동향 및 시사점
06	동남권 고용구조 변화와 향후 과제
07	2020년 상반기 동남권 경제 리뷰
08	뿌리산업 개편과 동남권 발전과제
09	동남권 부동산시장 동향 및 전망
10	동남권 기계산업 동향 및 시사점
11	2021년 동남권 경제전망
12	키워드로 되돌아본 2020년 동남권 경제

2021

01	2021년 동남권 수출 전망
02	동남권 신공항과 지역경제의 미래
03	글로벌 해운시장 전망과 시사점

BNK 금융그룹
Busan N Kyongnam

언제나, 어디서나
“I'm banking!”

BNK는 새로운 금융을 만들고 있습니다



스마트하게
BANK를 바꾸다
BNK



BNK 부산은행 BNK 경남은행 BNK 케이뱅크 BNK 투자증권 BNK 저축은행
BNK 자산운용 BNK 신용정보 BNK 시스템 BNK벤처투자 BNK생명구단

BNK BNK금융지주

제2021-03호

신고번호 부산남, 라00006

신고일자 2016년 10월 14일

발행인 김지완

편집인 김성주

발행처 BNK금융지주 (www.bnkfg.com)

주소 부산광역시 남구 문현금융로 30(문현동)

연락처 Tel : 051-620-3180 Fax : 051-620-3199

인쇄 애드벤처

2021년 3월 31일 발행

BNK금융지주 홈페이지에서 BNK경제인사이트 뿐만 아니라
경제 및 금융분야의 다양한 연구보고서를 확인하실 수 있습니다.