

전 세계 확산에 해사산업계 비상... 여객중단, 화물감소, 마이너스 시황까지



신조선, 스크러버 탑재지연 등 불가항력 선언 갈등...선원교대 차질도

중국발 '코로나19(신종코로나바이러스)' 감염의 전세계적인 확산의 영향으로 해운항만을 비롯한 해사산업계에 비상이 걸렸다. 크루즈선 승선 여객의 대규모 감염사태 등 국제 여객선의 운송이 중단되고 중국 입출항 원자재 수송선박들의 운송이 정지되며 한때 케이프사이즈 운임지수는 사상 초유의 마이너스 시황을 시현했다. 신조선과 탈황장치 탑재 수리와 중국조선소의 관련 '불가항력 선언(Force Majeure)'에 따른 납기지연 등의 사태가 발생했다. 선원 교대에도 차질이 빚어졌고 중국내 항만 및 내륙화물 체화로 컨박스 부족 등 '코로나19' 여파로 급박했던 2월중 국내외 해사산업계의 동향을 보도해온 本誌 국내외 뉴스를 종합 또는 별도 편집으로 통해 정리했다.
-편집자 주-

편집국(komares@chol.com)

**국내 해운항만 대응현황-한중항로 16개항로
여객중단 컨선 화물 2월 17일기준 2.1%,
대중국 컨물량 4.5% 감소 잠정**

중국과 지척에 있는 나라인 우리나라는 선박과 항만운영에서 '코로나19' 확산에 따른 직접적인 영향을 받고 있다. 해양수산부가 2월 25일 발표한 '코로나

나19 해양수산부 대응현황' 자료에 따르면, 현재 정부의 코로나 감염확산에 대한 대응현황은 △선박 및 항만운영 △코로나19 유입방지 조치 △피해지원 대책 추진 으로 나뉜다.

우선 중국발 코로나 감염확산 사태의 영향의 직격탄을 맞은 한중 여객선은 평상시 16개 항로, 17척이

주 46항차 운항했으나 코로나19 사태로 1월 30일부터 16척의 선박이 주 36회 운항 중이며 여객운송은 중단되고, 화물운송만 가능하다. 크루즈선은 급유와 선용품 공급 목적을 제외한 관광 목적의 국내 입항이 2월 10일부로 한시적으로 금지됐다.

화물선의 경우 중국 기항 화물선은 평시에 '컨' 선을 포함하여 연간 총 2.3만척 수준이었으나, 올들어 2월 17일까지 누적기준 2019년 대비 6.2%가 감소했다. 물동량은 중국내수 위축 등으로 전년동기(1.1~2.17) 대비 전체 '컨' 물동량은 약 2.1% 감소했고, 대중국 '컨' 물동량은 전년동기 대비 4.5% 감소한 것으로 잠정 집계됐다.

입항선 의심증상자 항만검역당국 사전 신고조치 중국, 홍콩, 마카오 기항 전선박 100% 승선검역

이처럼 '코로나19' 확산세로 인해 국내 항만을 통한 유입방지책이 조치됐다. 항만을 통한 코로나19 유입 방지를 위해 선박입항 이후 전단계부터 유관기관과 함께 상시 대응체계를 마련·시행하고 있다. 입항 선박은 의심증상자가 발생시 입항 전 항만·검역당국에 사전에 신고하도록 했고 중국, 홍콩, 마카오 기항 모든 선박은 100% 승선검역을 실시하고 있다. 또한 의심증상자 발생 모든 선박은 승선검역 및 소독완료 후 작업하고 있다. 그동안 항만에서 확인된 코로나19 유증상자는 16명이었는데, 검사결과 16명 모두 음성으로 판정됐다고 해수부는 밝혔다.

특별입국절차는 중국(2월4일), 홍콩·마카오(2월12일) 지역에 적용돼 한중 여객선, 중국·홍콩 기항 화물선에 대한 검역강화를 시행 중이다. 별도로, 제3국을 통한 유입방지를 위해 한일 여객선에 대해 승선단계 안내, 선내 방역강화, 승객명부관리 등 검역절차를 2월 10일부터 강화했다.

한편 항만근로자 등 관련종사자에 대한 개인위생 강화와 방역용품 긴급지원도 조치됐다. 도선사에게

320개의 방제복과 1,300개의 마스크가 지원됐으며 항만근로자용 마스크 5만개를 2월 21일부터 국제 여객용 마스크 3만 3,000개를 2월 14일부로 지원했다.

국내 중국인 선원 총 1,069명 미복귀자 131명 해양대학 중국인 유학생 81명 26명 국내 체류

입국 중국인에 대해서는 입국 전후로 엄격한 방역 강화 조치 시행 중이다. 선원의 경우, 입국 전 자가진단앱의 사용법 교육, 입국 시 철저한 검역, 입국 후 2주간 자체격리 및 증상 모니터링을 실시하고 있다. 국내 중국인 선원은 총 1,069명이며, 휴가 등 미복귀자는 2월 20일자로 131명이 확인됐다.

국립해양대학교의 중국인 유학생에 대한 전담직원 지정*관리, 입국일정 전수조사, 입국 후 격리예정 안내, 개강일정 연기도 시행됐다. 중국인 유학생은 한국해양대학 78명, 목포해양대학 3명으로 총 81명이며 이중 국내 체류자는 26명이며 나머지 55명은 중국 등 국외에 체류하고 있는 것으로 파악됐다.

국제·연안 여객터미널과 해양수산연수원, 부산항 국제전시컨벤션센터 등 다중이용시설에서는 손세정제 등 방역 비품과 발열 등 의심증상자 발생시 조치 매뉴얼 및 안내책자 등을 비치하는 한편, 근무자 마스크 착용 등 위생수칙을 시행하고 있다.

코로나19에 따른 피해지원 대책도 추진하고 있다. 정부는 2월 17일 해운·항만분야 피해 최소화를 위한 긴급지원대책을 마련해 발표했다. 여객과 한중 여객선사에 긴급경영자금 300억원을 지원하고 항만시설사용료와 여객터미널 임대료를 최대 100% 감면을 시행한다. 화물도 3개월 이상 사태가 장기화되고 물동량 감소가 입증될 경우 화물선사에 대해 유동성 공급(SL&B)과 선박금융 원리금 납부가 유예된다. (별도 편집 참조 P36-38)

한중항로 해운기업 등에 긴급재정·금융지원 추진

긴급경영자금 600억 지원, 항만시설사용료 감면

해수부 1월 17일 '코로나19 대응 해운 분야 긴급 지원대책' 발표, 대책설명 2차 간담회

정부가 중국발 '코로나19' 감염 확산의 여파로 어려움을 겪고 있는 한중항로의 해운기업과 항만 등에 대해 긴급경영자금을 지원하고 항만시설사용료 및 임대료를 감면하는 등 재정 및 금융지원을 추진한다.

해양수산부는 1월 17일 오전에 열린 '제6차 코로나19 대응 경제관계장관회의 겸 제5차 경제활력대책회의'에서 관계부처 합동으로 '코로나19 대응 항공·해운 등 긴급 지원대책'을 발표했다고 밝혔다.

'코로나19' 확산으로 인해 지난 1월 30일부터 한중 여객운송이 전면 중단되면서 한중항로 여객선사와 국제여객터미널 입주업체들의 매출이 급감하고 있으며, 중국 내수경기 위축으로 인한 對중 물동량 감소, 중국 내 수리조선소 축소 운영에 따른 선박수

리 지연 등으로 화물선사의 영업에도 차질이 우려되는 상황이다.

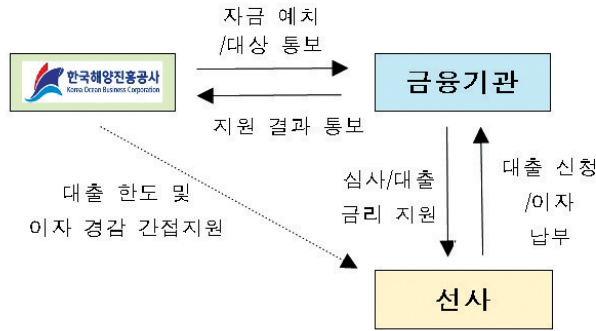
이에 정부는 긴급경영자금 지원, 항만시설사용료·임대료 감면 등을 통해 여객운송 중단에 따른 관련업계의 경영 악화를 최소화하는 한편, 선박검사 유효기간 연장 등 원활한 화물운송 체계를 유지하기 위한 대책을 마련했다.

아울러 "중국 내 물류 지연에 따른 국내 항만의 일시적 물량 증대에 대비한 대체장치장 확보, 환적물량 유치 지원 등 항만 경쟁력 강화에도 적극 나설 방침"이라고 정부는 밝혔다.

정부의 관련대책 내용을 세부적으로 살펴보면, 여객운송분야에서 여객운송 중단으로 어려움을 겪고



〈사업 구조(안)〉



해양진흥공사		금융기관	
예치 규모	최대 300억원	대출 규모	최대 300억원
		대출 한도 (1社 기준)	20억원/社 (신용도 등에 따라 차등)
기간	1년(연장가능)	대출 기간	1년(연장가능)
		우대 금리	실질적으로 2% 내외

있는 여객선사와 국제여객터미널 입주업체에 대한 긴급경영자금 지원, 항만시설사용료·임대료 감면 등 재정 및 금융지원이 추진된다.

여객선사에 총 330억원 긴급경영 안정자금 항만시설 사용료 현행 30% 감면서 전액 감면

여객선사에게는 총 300억원 규모의 긴급경영안정자금을 지원한다. 금융기관이 선사의 운영자금 대출에 활용하는 조건으로 해양진흥공사의 자금을 해당 금융기관에 예치하는 방식이다. 지원대상은 여객운송이 중단된 14개 선사 중 자금지원을 희망하는 선사이며, 업체당 최대 20억원을 지원한다. 해양진흥공사에서 금융기관에 예치한 자금을 대한 이자수입을 받지 않고, 대신 해당 이자만큼 금융기관에서 선사의 대출 금리를 인하하게 된다.

또한 여객운송이 완전 중단된 시기 동안에는 항만 시설사용료의 70%를 추가로 할인하여 선사의 부담을 온전히 덜어준다. 현재는 30% 감면되고 있으며 이번 조치로 여객운송이 완전중단된 경우 100% 감면이 시행되는 것이다. 이후 여객 운송이 일부 재개된 이후에도 감염 정보가 해제되기 전까지는 현행

30% 할인에 30%를 더 추가할인해 총 60%의 감면을 단계적으로 지원해 나갈 계획이다.

여객운송이 중단된 이후 매출액이 급감한 국제여객터미널 입주 상업시설 업체의 임대료도 감면된다. 이들 업체의 연간 임대료는 인천 34억원, 군산 8.5억원으로 총 42억 5,000만원 규모로 여객운송이 중단된 기간 동안에는 최대 100%를 감면하고, 여객운송이 일부 재개된 이후에도 감염 정보 해제 시까지는 50%를 감면하는 방안도 추진할 예정이다.

화물운송 긴급유동성 지원, 선박검사 유효기간 연장 조치, 선박수리·탈황장치 지연 사례 지원, 선박검사시간 3개월 연장

화물선사의 원활한 화물운송 체계를 유지하기 위한 긴급유동성 지원과 선박검사 유효기간 연장 등의 조치도 시행된다.

먼저 해양진흥공사의 금융지원을 받은 선박에 대해서는 감염 정보 해제 시까지 S&LB 원리금 등의 납부가 유예된다. 현 사태가 3개월 이상 지속되고, 한중 항로의 항만 물동량 감소가 입증될 경우에는 기존보다 강화된 S&LB 사업을 통해 화물 선사들에게 유

동성을 추가로 공급할 계획이다. 현행 LTV 70~80%를 80~90%로 개선하고 필요시 해진공의 올해 S&LB 예산(1,000억원)의 확대도 추진한다는 방침이다.

또한 중국 내 수리조선의 축소 운영에 따라 선박 수리, 탈황 장치 설치가 지연되면서 선박운영에 차질을 겪고 있는 선사에 대한 지원도 추진된다. 정부는 수리 지연으로 인해 선박 검사기간이 도과하는 문제가 발생하지 않도록 기존 협약증서와 검사증서의 유효기간을 2월 5일부로 3개월 연장하는 조치를 시행하고 있다. 운항 중 불가피하게 증서 유효기간이 만료되어 검사를 받을 장소로 이동하는 경우에 한해 예외적으로 3개월 연장을 인정한다는 내용이다.

항만운영분야 유휴 선석, 항만배후단지 등 대체장치장 제공, 항만하역사도 지원, 3개월이상 지속시 한중여객선사와 동일 방식·조건

항만운영 분야에서도 코로나19의 여파가 적지 않다. 對중국 물동량은 2019년 기준 약 2.2억톤으로 국내 수출입 물동량의 16.8%를 차지하고 있다. 이에 정부는 對중 물동량 변화에 대비해 컨테이너 대체장치장 확보, 환적물량 유치 지원 등 항만 경쟁력 강화 방안을 추진할 계획이다.

중국 내 물류지연으로 인해 국내 항만의 물량이 일시적으로 증가할 경우 유휴 선석, 항만배후단지 등 대체 장치장을 제공하고, 사태가 장기화 시에는 대체부지 사용료 감면, 장치장 무료개방 등을 시행한다.

중국 내 공장 가동 저하 등에 따른 對중 물동량 감소로 피해를 입은 항만 하역사에도 긴급경영안정자금이 지원된다. 정부는 현 상황이 3개월 이상 지속되고, 항만 처리 물동량 감소가 입증될 경우 해양진흥공사에서 한중 여객선사와 동일한 방식·조건으로

지원할 예정이다. 1사당 최대 20억원을 2%내외 금리로 1년간 지원한다.

아울러 수출입 물동량 감소에 대비해 환적 물동량을 유치하기 위한 지원도 강화된다. 항만공사는 코로나19 발병 기간 중 신규 물량을 창출한 선사에게 항만별 총액의 10% 범위 내에서 추가 인센티브를 제공할 예정이다. 해양수산부는 타부도 환적을 최소화하는 동시에, 선사들에게 타부도 환적 비용의 일부를 보전해 주는 방안도 검토할 계획이다.

이밖에 여객 운송이 중단된 여객선사 직원의 고용유지도 지원한다. 이를 위해 고용노동부의 고용유지 지원금을 활용해 근로자 인건비의 일부를 연간 180일 이내로 지원받을 수 있도록 했다. 단, 전체 근로시간의 20% 이상 휴업 또는 1개월 이상 휴직 시 지원 대상이 된다.

화물선 등의 기항 감소로 매출 악화가 우려되는 선용품, 급유업 등 항만운송관련업에 대해서도 중소벤처기업부의 긴급경영안정자금에 따른 지원대상에 포함해 긴급 유동성을 지원받을 수 있도록 하였다.

한편 해양수산부는 이 대책이 발표된 당일 오후 4시부터 여의도 해운빌딩 10층 대회의실에서 문성혁 장관 주재로 해운선사, 하역사, 관련 협회 등이 참석하는 신종 코로나 바이러스 제2차 대책회의를 개최하고 이번에 마련된 해운항만분야 지원방안에 대한 설명과 건의사항 청취의 자리를 가졌다.

문성혁 해양수산부 장관은 “이번 긴급 지원대책을 통해 관련업계의 경영 애로를 해소하고, 흔들림 없는 항만운송 체계를 유지할 것”이라며 “관계부처·기관과의 원활한 협조를 통해 지원대책이 차질 없이 이행될 수 있도록 점검하는 한편, 사태 장기화에 대비한 단계별 대응방안 수립과 항만 경쟁력 강화에도 만전을 기해나가겠다”고 말했다.

코로나 피해 최소화 위해 항만별 대체장치장 확보

해양수산부가 신종 코로나바이러스 감염증 여파에 따른 국내 항만의 컨테이너 장치율 증가와 화물 적체로 인한 선사 등의 피해를 최소화하기 위해 대체장치장을 확보하였다.

또한 부산·인천·여수광양항만공사는 사태 장기화로 컨테이너 장치율이 높아질 상황에 대비해 유희선석과 항만배후단지의 빈 컨테이너(이하 '공컨') 장치장 등을 활용하여 대체장치장을 확보하였다.

부산항은 북항 감만부두 3번 선석, 신선대부두 1번 선석, 신항 용동 배후단지 공컨장치장, 안골 위험물장치장을 대체장치장으로 활용하고, 인천항은 남항 아암물류 2단지, 석탄부두 배후부지, 신항 임시 공컨장치장을 활용한다. 광양항은 항만부지 3, 4, 5블럭과 컨테이너부두 4번 선석을 대체장치장으로 활용할 예정이다. 아울러 해수부는 선사, 운영사, 항만공사와 협의하여 선사 등의 피해를 최소화할 수 있는 다각적인 지원방안을 검토해 나가며 운영에 차질이 없도록 컨테이너 장치율도

지속해서 모니터링할 방침이다. 또한 부산·인천·여수·광양항의 평균 컨테이너 장치율은 1월 31일 80%에서 2월 6일 74%로 6%p 감소한 것으로 나타났다. 항만별로 살펴보면 부산항은 82%에서 75%로 7%p, 인천항은 83%에서 78%로 5%p, 여수광양항은 71%에서 69%로 2%p 감소하였다. 다만, 평시보다 부산항은 5%p, 인천항은 3%p 높은 수준이다.

그간 컨테이너 장치율은 중국 춘절을 앞두고 중국에서 국내 항만으로 미리 물량이 반입되고, 중국 항만 내 통관 및 내륙운송 지연으로 중국발 선박의 출항이 지체되면서 증가했었다. 그러나 최근 일부 물량이 다시 중국 등으로 반출되면서 장치율이 줄어들고 있다. 아울러 부산항만공사를 비롯한 여수광양, 인천, 울산항만공사는 코로나19 피해 최소화를 위해 항만내 방역과 검역 등에 만전을 기하는 한편, 항만내 또는 관련종사자들에게 마스크 등 예방물품을 전달했다.

IMO “선박기국, 항만당국, 선사 긴밀히 협력해야” “선원건강과 안전보호 최우선, 적절한 의료서비스 제공”

국제해사기구(IMO)도 코로나19의 전 세계적 영향을 고려해 각 회원국에 코로나19 관련 대응지침 제공을 위한 회람문서를 배포하고 즉시 시행해줄 것을 요청했다.

한국선주협회가 입수가 공개한 회람문서에 따르면, IMO는 여객의 승하선, 화물작업, 선박 수리 및 검사를 위한 조선소 입거, 선용품 및 보급품의 선적, 각종 증서의 발급, 선원교대 등이 원활하게 이루어지기 위해서는 선박기국, 항만당국 및 항만국통제(PSC), 선사 등 이해관계자들이 서로 긴밀히 협력해야 한다고 강조했다.

IMO는 회람문서를 통해 “코로나19 발생과 관련하여 선원의 건강과 안전보호가 최우선 과제가 되어야 한다”며 “국제노동기구(ILO) 해사노동협약(MLC 2006)하에 선박기국은 기국의 선박에 승선 중인 선원의 건강보호

를 위해 신속하고 적절한 의료서비스를 받을 수 있게 해야 한다”고 지적했다.

동 협약은 또한 항만국이 영해에 있는 선박의 선원이 필요할 경우 즉각적인 육상 의료 서비스를 제공하도록 규정하고 있다.

IMO는 코로나19를 극복하기 위해서는 모든 회원국의 이해와 긴밀한 협력이 필요한 공중보건문제임을 지적하고, IMO 사무국은 코로나19의 진행사항을 면밀히 주시하여 회원국에 필요시 정보를 제공함은 물론이고 IMO 산하 해사안전위원회(MSC), 해양환경보호위원회(MEPC), 간소화위원회(FAL), 법률위원회(LEG)에서 관련 내용이 논의되도록 조치할 것이라 밝혔다.

부산항, 국제크루즈선 입항 당분간 중단 운항재개 시 3단계 검역심사 및 방역 강화

부산항을 기항할 예정이었던 국제 크루즈선의 입항 취소가 잇따르고 있다. 일본항만에 기항한 크루즈선박에 승선한 여객의 대규모 감염사태가 발발하자 부산항은 국제크루즈선박의 입항을 중단했다. 부산항만공사(BPA)는 2월 11일과 12일 입항 예정이던 크루즈선 2척의 입항이 취소됐다고 밝혔다. 정부의 검역이 강화되고, 중국에 이어 대만도 크루즈 기항을 중단시켜 신종 코로나 사태가 진정되기 전에는 대규모 승객을 태운 국제크루즈선의 부산항 기항이 사실상 중단된 상태이다. 다만 유류공급 등 선용품 선적을 목적으로 하는 크루즈선은 2월 중 두 차례 여객 없이 입항할 예정이었으며, 해당 선박은 14일 내 중국 경유사실이 없고, 철저한 사전 검역을 실시하는 한편 선원의 하선도 제한된다.

향후 여객이 승·하선하는 크루즈선의 운항이 재개될 경우, 부산항 검역당국은 신종코로나 발병지역에서 14일 이내 출항 또는 경유하는 선박에서 승객이나 승무원 중 한 명이라도 발열 등 이상증세가 있으면 탑승객 전원을 하선시키지 않기로 했다. 코로나 바이

러스는 전염성이 강해 기존에는 유증상자만 하선이 제한되었으나 통제대상을 전체 탑승객으로 확대하기로 한 것이다.

또한 크루즈선 검역심사과정은 더욱 까다롭게 3단계로 진행된다. 입항 전 이전 출항지의 검역확인서, 전체 탑승객의 건강상태확인서, 크루즈선 내 의사 소견서 등으로 사전심사를 하고, 선박이 입항하면 검역관들이 승선하여 의심되는 승객을 전수 검사한다.

마지막으로 터미널에서 발열카메라로 심사하여 유증상자의 입국을 철저히 통제할 예정이다. 이 외에도 승객의 지역 관광 시 동선을 확인할 수 있도록 휴대전화 로밍, 관련 장치 구비 등을 의무화하여 만일의 사태에 대비할 수 있도록 조치한다.

여객터미널 운영관리도 강화됐다. 크루즈선박은 크루즈전용인 국제여객 제2터미널로 배정되어 한일 정기여객선이 접안하는 제1터미널과 분리하여 운영된다. 또한 중국경유 등 감염 우려가 높은 승객을 위한 전용통로를 마련하고, 수시 소독 및 정기방역 횟수를 늘리는 등 시설물 방역에도 만전을 기한다.

KP&I, 코로나19 관련 여객선사 지원-P&I보험료 일부환급

한국선주상호보험조합(KP&I)도 코로나19의 여파로 피해를 입은 한중카페리 선사들을 지원하고 나섰다.

2월 24일 KP&I는 한중 카페리선사에 대한 지원을 결정했다고 밝혔다. KP&I는 “코로나19로 인해 불가피하게 한중카페리 여객운송이 전면 중단되어, 해당 항로를 운항하는 선사들에게 대형 악재가 되고 있다”면서 “이에 KP&I는 그동안 한중카페리 선사들로부터 P&I 보험의 담보사항 중 여객에 대한 배상책임을 제외하는 조건에 대하여 여러 차례 문의를 받았고,

위기에 처한 한중카페리 선사들을 지원하기 위해 P&I 보험료 중 일부를 환급하기로 결정했다”고 설명했다.

적용대상은 여객위험을 부보하고 있는 한중카페리이며, 주요 추진사항은 코로나19로 인한 여객운송 중단에 따른 여객담보 보험료의 환급이다. 적용기간은 2020년 2월 20일부터 여객운항 재개시점까지 한시적으로 적용할 예정이며, 구체적인 사항은 해당 카페리선사와 협의할 계획이다.

선협, IMO에 선박정기검사 연기 · 선원교대 관련 건의

주의사항 전파 ‘코로나바이러스 비상대책반’ 운영

해운업계에서는 한국선주협회가 최근 신종 코로나 바이러스 감염 확산에 따라 해운업계에 미치는 영향이 심각해짐에 따라 회원사의 애로사항을 취합하여 해양수산부에 건의하는 한편 IMO, ILO 등 국제기구에도 협조를 요청했다.

협회가 회원사를 대상으로 취합한 심각한 애로사항은 중국 신조 및 수리조선소의 휴업 장기화에 따른 선박운항 차질과 중국 기항 선박의 선원교대 불가로 요약되고 있다. 신종 코로나바이러스가 중국을 중심으로 급격하게 확산되면서 중국내 신조 및 수리조선소의 휴업이 장기화되고 있으며, 작업을 당장 재개한다고 해도 인력난이 우려되는 상황이다.

국적선박의 90% 이상이 중국 수리조선소를 이용하고 있는 가운데 국제협약 및 선박안전법에 따라 올해 상반기에 선박 정기검사(입거수리)를 받아야 하는 약 60여척의 우리 선박들은 검사지연으로 인한 증서 기간 만료로 선박 운항이 불가능해지는 상황에 직면할 것을 우려하고 있다.

또한 중국 기항 선박에 승선하고 있는 다국적 선원들의 상륙, 환승 등을 금지함에 따라 선원교대가 불가능해져 장기간 승선해야 하는 문제가 발생할 뿐만 아니라 MLC(ILO해사노동협약) 규정에 따라 12개월 이상 승선한 선원 적발 시 즉시 하선 조치될 경우 대체 선원 공급 시까지 선박운항이 중단될 수도 있는 것으로 우려되고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 2월 4일 오후 서울 광화문 정부서울청사에서 문성혁 해양수산부 장관 주재로 개최된 ‘신종 코로나바이러스 대응 관련 대책회의’에 참석하여 선박 정기검사 지연, 선원교대 문제, 선박검역 관련 문제, 국내항만 화물적체 등 애로사항을 설명하고 선박검사기간의 연장, MLC 검사관

의 단속 유예, 선박검역의 합리적 시행 및 통일된 지침 시행, 컨테이너화물 대체 장치장 확보 등을 요청했다.

이와 관련 한국선주협회는 “선박 정기검사의 지연은 대한민국의 문제가 아니라 전 세계적인 문제가 될 수 있으므로 정부에 협조를 요청하였을 뿐만 아니라 IMO차원에서 선박검사증서의 유효기간을 한시적으로 연장하는 방안을 건의키로 하였으며, 선원교대와 관련해서도 중국을 기항하는 선박에 대해서는 선원교대를 할 수 없는 상황이므로 MLC 검사관의 단속이 유예될 수 있도록 ILO에 건의할 예정”이라고 말했다.

한편 한국선주협회는 신종 코로나바이러스와 관련하여 감염 피해 예방을 위해 주의사항을 회원사에 전파한데 이어 선박 정기검사, 선원교대, 검역 등에 대한 문제 해결을 위해 지난 1월말부터 ‘신종 코로나바이러스 비상대책반’을 운영하고 있다.

한국선주협회는 2월초부터 최근 신종 코로나바이러스 국가 감염병 위기경보 수준이 ‘주의’에서 ‘경계’로 격상됨에 따라 보건복지부 질병관리본부에서 배포한 ‘신종 코로나바이러스 주의사항’을 회원사에 송부하고 회원사 소속선박 해상직원들이 바이러스에 감염되는 일이 없도록 만전을 기하여 줄 것을 당부했다.

중국을 경유한 선박이 국내 항만에 입항할 경우 입항 전 검역소에서 파견된 검역원이 승선하여 승조원 대상 검사 및 선내 위생상태 등을 점검하고 있고 기타 입항선의 경우에도 입항 전 검역을 실시하고 있으나, 본선에서도 이에 대한 대비가 필요한 상황을 알렸다.

해사단체 · 기업 2020년 정기총회 잠정연기 연이어

‘코로나19’의 확산속도가 빨라지며, 각 해사단체와 기업들은 2월에 예정했던 정기총회를 잠정연기하거나 서면으로 대체하며 단체행사를 줄줄이 취소하고 있다.

한국해양산업총연합회, 대한민국해양연맹, 한국국제물류협회 등 단체는 2020년 정기총회를 잠정연기했고, 한국선급, 한국항만물류협회, 한국해운중개업협회, 대한드래곤보트협회, 한국파렛트컨테이너협회는 총회를 취소하고 서면으로 대체했다. 특히 한국해양소년단은 2020년 정기총회를 취소하고 2월 18일에 개최한 상임이사회에서 의장인 정호섭 총재에게 위임하여 2020년 사업안건을 결의했다.

한편 한국해운물류학회는 3월 13일로, 한국도선사협회는 3월로 정기총회를 연기했다. 아울러 한국해사문제연구소가 2월 14일에 예정했던 조찬회 및 콤파스클럽

또한 일정을 취소했다. 또한 비교적 이른 시기인 2월 7일에 정기총회를 개최한 한국예선업협동조합을 비롯해 전국해상선원노동조합연맹, 전국조선해양기자재협동공업조합, 한국통합물류협회는 일정대로 2020년 정기총회를 개최했다. 신종 전염병인 코로나19는 증세가 나타나지 않은 잠복기에도 전파될 수 있어, 다수가 한 자리에 모이는 단체행사에서 전파가능성이 상당히 높다. 이에 정부에서는 관련단체에게 단체행사를 되도록 지양하도록 권고하고 있다. 한편 해외에서는 Marine Money가 주최해 개최되는 상해세미나가 3월 3일과 4일에 예정돼 있었지만 11월 11일에서 12일로 연기되었고, 3월 18일에서 20일에 싱가포르에서 열리기로 한 ASIA PACIFIC MARITIME 2020도 9월 30일에서 10월 2일로 일정이 변경되었다.

KOBC “코로나바이러스로 중국 관련 계약분규 증가” 전망

‘코로나19’의 창궐로 중국정부가 코로나바이러스 확산으로 계약이행이 어려워진 자국기업에게 불가항력 증명서를 발급하겠다고 발표하자 불가항력 선포를 검토하는 중국기업들이 증가하는 가운데 중국관련 계약분규가 증가할 것으로 전망된다.

한국해양진흥공사(KOBC)는 2월 11일 두 번째로 발표한 ‘신종 코로나바이러스 확산에 따른 해운산업 영향 분석’ 보고서를 통해 “중국기업들이 불가항력을 선언하더라도 개별계약에서 명시하고 있는 요건들을 충족시켜야 인정이 가능하기 때문에 중국정부의 증서에 기반한 불가항력 선언은 계약 상대방에게 인정되지 않을 가능성이 높다”고 밝히고, 그에 따른 중국관련 계약분규가 증가할 것으로 전망했다.

동 보고서는 최근 중국석유공사(CNOOC)가 최근 LNG수입 계약과 관련 선언한 불가항력을 해외공급사인 Total사와 Shell사가 전면 거부한 실례를 들어 향후 유사한 사례가 증가할 것으로 예상했다.

또한 동 보고서는 “현재로는 항만 통제 가능성이 낮지만 만약 항만이 통제된다면 해운시장에 미칠 악영향이 상당할 것으로 예상되므로 향후 질병의 확산 추이에 대한 면밀한 관찰이 요망된다”고 강조했다.

한편 동 보고서는 “중국정부가 바이러스 확산에 의한 경기둔화를 방어하는데 총력을 기울이고 있으며, 미중 무역합의 1단계에 대한 후속조치로 미국산 제품 1,717개 항목에 대한 추가 관세 철회를 발표한 점을 경기방어에 대한 중국정부의 자신감 표현으로 해석했다.

동 보고서는 “그러나 현 사태는 특정산업에 국한되지 않은 중국의 산업 생태계 전반에 걸친 문제여서 바이러스 확산이 통제가능 수준으로 저지되고 공장들이 정상 가능돼야 해결이 가능하다”고 지적하고 “의학계는 4-5월경이나 돼야 이번 바이러스 확산이 진정국면에 접어들 것으로 전망하고 있고 업계도 2분기에는 산업활동과 원자재 수요가 서서히 회복될 것으로 예상하고 있다”고 전했다.

IHS Markit “코로나바이러스로 원자재 해운시장 직격탄”

“코로나로 올해 중국 GDP성장률 1% 하락, 세계 실질 GDP 1분기 0.8% 2분기에 0.5% 하락 이후 서서히 회복” 예측

IHS Markit은 2월 10일 자료를 통해 “경제적 쇼크 규모로 볼 때, 최근 신종 코로나바이러스가 글로벌 해운산업에 미치는 영향은 분명 부정적”이라고 언급하고 자사의 경제팀은 “코로나바이러스가 중국의 GDP성장률을 2020년 1% 정도 떨어뜨릴 수 있으며, 글로벌 실질 GDP는 2020년 1분기에 0.8%, 2분기에는 0.5% 가량 낮아진 뒤 서서히 회복될 것”이라는 예측을 내놓았다. 아울러 IHS Markit은 중국발 신종 코로나바이러스로 글로벌 해운업계에 최악의 시기가 오지는 않을 것이라고 전망했다.

IHS Markit에 따르면, 단기적으로는 해운수요가 드라이벌크선박과 원유선박 등 원자재 해운부문에 미치는 영향이 충격적으로 느껴지는 직격탄이 심각하게 미칠 것으로 예상된다. 현재 중국내 여행과 상업부문에서의 방역과 제약은 예상치 못한 전례가 없는 일이다. 이로인해 원자재를 비롯한 상품에 대한 전반적인 수요가 더 낮아지고 관련 운송수요도 더 낮아지며 운임에도 악영향을 미칠 것으로 예상된다. 최근 몇 주간 드라이벌크 운임은 80%가 떨어졌고 원유선의 운임도 절반이상 떨어졌다.

해운산업 단기수요는 위기, 원자재 해운, 가장 최악의 영향 받다

IHS Markit은 이번 중국발 코로나바이러스 사태는 해운수요 측면에서 위기라고 진단하고 이를 사스가 발병했을 2002-3년 당시 중국의 세계 해운시장에서의 지위와 현재의 위치를 비교하면 설명했다.

사스가 발병했던 2002년 중국은 세계 수입물량의 4%를 차지했지만 지금(2020년)은 글로벌 상품의 수입물량 비율이 10.4%에 달하는 세계 제 2위의 거대 수입국이다. 중국 수요는 글로벌 해운시장에서 막대한 역할을 하고 있다.

2002-3년과 비교할 때 중국의 원유 소비는 전 세계에

서 7%를 차지하고 철광석 소비량 20%를 차지했던 당시와 달리 현재는 원유 소비량에서 전 세계 14%를 차지하고 있고 철광석 소비량은 무려 65%를 점하고 있다.

IHS Markit은 원자재 해운부문에서도 드라이벌크 해운부문이 가장 심각한 영향을 입을 것으로 예측했다. 특히 올해 1분기에는 현저한 침체상황을 맞을 것으로 예상했다. 2분기에 코로나바이러스 확산사태가 진정되어 어느정도 수요회복이 될지도 의문이라고 언급했다.

IHS Markit은 “철광석 수요 전망은 확실히 중단기적으로 하락세로 돌아섰다”면서 “중국내 일부 공장은 이미 철강석 생산량을 축소시켰다”고 상황을 설명했다.

건설 프로젝트와 자동차 생산을 포함한 제조업도 추가 수요를 억제되는 등 영향을 입고 있다.

원유시장 역시 ‘일시적 수요쇼크(instant demand shock)’를 경험하고 있다. IHS Markit은 중국의 원유수요가 현재 1년전보다 MMb/d 줄었으며, 세계 원유수요가 일시적으로 약 3MMb/d 줄어들 수 있다는 최악의 시나리오를 제시했다. 그러나 IHS Markit은 이러한 데이터는 원유의 해상교역량이 심각한 영향을 체감할 정도의 사태는 아직 오지 않았다는 부연설명했다.

공장 폐쇄로 글로벌 공급망 혼란, 컨테이너와 항만인프라도 면밀한 모니터링 필요

컨테이너항만들과 물류기업 및 해운선사들은 원자재 해운시장에 비해 아직 미미한 혼란 현상을 보이고 있다고 IHS Markit은 진단했다. 그러나 만약 코로나바이러스에 따른 격리상황이 확산되고 사람들의 활동이 제한을 받는다면 컨테이너해운기업들과 항만 인프라에도 분명 부정적인 영향이 미칠 것이어서 코로나 사태에 대한 면밀한 모니터링이 필요하다고 IHS Markit은 조언했다.

스크러버업체, 일본조선에 불가항력 선언

납기지연 4-6월 준공선에 영향

코로나19의 감염확대에 의해 중국에 공장을 가지고 있는 SOX 스크러버 제조업체가 납기지연의 불가항력 선언(Force Majeure)을 단행하기 시작했다.

유럽의 대형 스크러버제조사가 중국공장의 가동정지에 의해 스크러버의 납기내 납품이 어렵다는 불가항력을 선언한 것으로 전해지고 있는 것이다.

일본 해사신문은 2월 17일 여러 일본 조선소와 수리야드가 통지를 받았으며, 이로 인해 신조선의 건조공정과 레트로핏(기존선의 탑재공사)의 공기가 지연될 가능성이 발생했으며, 오는 4-6월 납기의 신조선이 그 대상의 중심이 될 것 같다고 보도했다.

유럽의 스크러버 제조사는 여러회사가 기본제를 중국공장에서 생산하고 있다. 관련업계에 따르면, 이러한 공장이 신형 코로나바이러스의 감염 확산으로 인해 조업이 정지됐다. 이에따라 대기업을 포함한 많은 제조기업들이 연장된 설연휴가 끝난 2월 10-14일주까지 스크러버의 납기지연에 관한 불가항력 선언을 일본 조선소와 수리야드에 통보했다.

이번 불가항력 선언의 대상이 되는 계약의 상세한 내용은 드러나 있지 않다. 다만 신조에 탑재하는 스크러버의 준공 3개월 정도전에 납품되는 계약이 많기 때문에 불가항력 선언의 대상 신조선은 오는 5-6월 납기의 중대형 벌크선이 중심이 될 것으로 추측되고 있다. 수리야드에 입거시 기기를 레트로핏하는 선박에 대해서도 5-6월에 탑재공사가 예정돼 있는 스크러버의 납기가 불가항력 선언으로 미정으로 돼 있다고 관련업계는 전하고 있다.

통고를 받은 일본내 야드의 관계자에 따르면, 중국공장의 가동정지가 납기지연의 이유라고 하지만 이들 모두 공장의 가동 재개의 계획은 나와 있지 않다. 따라서 관련업계는 스크러버의 새로운 납기가 제시되지 않는 한 불가항력 선언을 수용하기 어렵다는 입장을 나타내고 있다.

한편 불가항력 선언의 통고로 3월이후 납품 예정이던 스크러버의 납기가 2월 14일 기준으로 모두 미정인 상태여서 일본의 조선소도 신조선의 준공과 개장의 공기가 일정기간 지연이 불가피할 것으로 전망됐다.

게다가 공장의 정지상태가 장기화될 경우 선주에 대한 영향도 커지게 된다. 임박한 선박의 인도가 늦어지는 사태가 이어지면 올해 후반이후에 준공 예정인 신조선의 인도 역시 연쇄적으로 늦어질 가능성이 높아졌다. 이러한 상황을 감안해 일본의 여러 조선소들은 이미 스크러버 업체로부터 납기지연 불가항력 선언을 통보받았다고 선주에게 통보한 것으로 알려져 있다. 이에 조선소들도 스크러버 기기 납기가 많이 늦어질 경우 조선소 역시 선박의 건조일정 지연에 대한 불가항력 선언 일정을 검토할 수 밖에 없는 상황이라고 밝히고 있다.

해운전문가들은 스크러버 납기지연이 조선소에 미치는 영향은 신조선 준공과 레트로핏선의 입출거 스케줄을 지연시키는데 그치지 않을 가능성을 지적하고 있다.

오는 6월말까지 준공예정인 신조선의 인도가 지연되면 2020년 7월이후 준공선이 규제대상으로 선체강도의 계산을 재검토하는 등 필요한 신공통구조규칙(H-CSR)에 저촉되는 선박이 나오기 때문이다.

조선소에서는 올해이후 납기 신조선에 대해 H-CSR에 부합하는 신형선으로 수주하고 있다. 하지만 이번 스크러버 납기지연의 영향을 받은 선박이 많은 5-6월 납기의 신조선에는 H-CSR 비적용선이 실제로 있다.

조선업계는 그러한 신조선이 제조업체의 불가항력 선언 일정에 의한 기기 조달의 지연으로 7월 이후로 늦춰질 것을 우려하고 있다. 만약 그렇게 될 경우 규칙상으로 쓸모가 없는 선박이 나오게 된다. 이에따라 규제적용을 제외할 수 있도록 기국이나 선급협회에 압력을 가할 수 밖에 없다는 입장을 밝히고 있다.

코로나19, 중국 수리조선소 타격, 공사지연 200척 넘어

코로나19에 따른 영향으로, 중국의 수리조선소에서 200척이 넘는 선박의 공사가 지연될 가능성이 발생했다.

조선업단체의 중국선박공업협회(CANSI)가 2월 11일 밝힌 내용에 따르면, 중국의 주요 수리조선 15개사에 입거해 있는 상황 등을 토대로 공사지연 가능성이 있는 선박의 수가 200척이 넘는 것으로 파악됐다.

CANSI의 조사에서는 중국에서 수리중인 선주 가운데 95.5%는 납기가 지연될 가능성이 있음에 어느

정도 이해한 이해를 표했지만 1.5%의 선주들은 조선소의 불가항력선언 일정을 거부했다고 밝혀졌다. 그러나 일정한 이해를 표시한 선주 중에도 적절한 납기 지연에 동의한 선주는 55% 정도로 나왔다.

수리조선소에의 입거는 통상 검사뿐만 아니라 환경 규제에 대응하기 위한 스크러버, 발라스트수 처리장치 등을 탑재하는 중요한 시기에 이뤄진 것이어서 일부 선사는 중국 이외의 나라에 설비 탑재 등 수리조선을 모색하고 있는 것으로 알려졌다.

日조선소, 일부 불가항력 선언 선박용기 조달지연

코로나19 감염확대의 영향이 일본 조선소의 건조 공정에도 영향을 미치기 시작했다.

2월 14일 일본해사신문에 따르면, 일본내 일부 조선소에서 연장된 중국의 춘절이 끝나는 이번주까지 중국에 생산거점을 둔 선용기기 제조사 등 여러 공급자로부터 기기의 납기지연에 대한 불가항력 선언을 통고받았다.

이에따라 일본 조선소 측도 일부 납기가 임박한 신조선에 대한 건조스케줄 지연에 대해 불가항력 선언(포스 마주르)을 선주에게 통지한 것으로 전해진다. 선용 기기 조달의 지연에 따른 일본내 다른 조선소도 같은 조치를 검토하고 있다고 이 신문은 전했다.

일본 조선소는 선용기기를 일본과 유럽의 제조업체에서 조달하는 경우가 많다. 그러나 일부에서는 최종조립을 중국에서 시행하는 기기나 중국산 부품을 사용하는 품목이 포함돼있다고 일본 조선업계는 밝혔다.

이러한 기기의 제조를 취급하는 여러 선용 제조업체가 코로나바이러스의 감염확산으로 인한 중국공장의 조업정지 상황을 맞고 있어 일본내 여러 조선소에

서 기기의 납기지연관련 불가항력 선언이 조치되거나 조치예정 으로 보인다.

이같은 상황에 대해 일본 조선소는 외부요인으로 계약을 이행할 수 없는 사태에 빠진 것인지 선박용기기업체의 불가항력 선언의 내용에 대한 정밀조사를 서두르고 있는 것으로 전해진다.

이 와중에 일부 조선소는 이미 납기지연이 확실하다고 판단하고 기기를 탑재할 예정하에 준공예정시기가 가까운 신조선에 대해서 납기지연에 따른 인도불가를 알리는 불가항력 선언을 선주에게 통지했다.

또다른 일본 조선소도 여러 선용 제조업체의 불가항력 선언에 따른 신조선의 준공지연에 대해서 불가항력 선언 가능성이 있다는 취지를 선주에게 전달한 것으로 알려졌다.

현재 선용품의 조달에서 코로나바이러스의 영향은 발생하지 않았다고 밝히는 일본 조선소들도 여럿이다. 이러한 조선소가 중국에서 구입하는 제품은 앵커나 핸드레일, 체인, 해치 등에 한정돼 있어 현재로서는 납기가 늦어진다는 정보가 없는 것으로 밝혀졌다.

드라이시황, 코로나19 종식후 급등할까? 중국 부양책 등 “회복은 한정적” 견해도

코로나19의 종식이후 드라이벌크 시장의 향방에 해운업계가 주목하고 있다. 반동현상으로 급등할 것으로 보는 견해가 있는 반면, 선박의 공급과잉이 상태화 돼 시장회복은 제한적일 것이라는 예측도 나오고 있다.

최근 시장침체는 그리 오래가지는 않을 것이라는 견해가 일반적이지만 침체를 벗어난 이후 시장의 향방에 대해서는 의견이 엇갈리고 있는 모습이다.

코로나19 종식이후 시장 급등을 예측하는 근거는 1-3월의 비수요기를 지나면 중국이 경기후퇴를 피하기 위해 경기부양책을 추진할 것이라는 예상이 주 요인이다. 중국의 경제활동이 활성화되면 그 파급효과는 주변국에도 파급된다. 리먼 브라더스 쇼크이후 중국이 내놓은 경기부양책이 드라이 시장을 견인한 것과 같은 전개를 예상하는 것이다.

선박의 공급측면에서도 호재가 많은 것으로 지적되고 있다. 코로나19 영향으로 조선소의 도크 체류기간이 장기화돼 가동율이 떨어질 뿐만 아니라 신조선도 준공이 지연돼 시장에 나올 것으로 예상된다. 시장부진에 따른 고품선의 스크랩 진전과 SOx 규제에 따른 감속 심도화도 공급을 타이트하게 하는 효과가 있다.

장마와 사이클론의 영향으로 예년보다 침체됐던 철광석 출하도 회복되고 있다. 3월이후 남미가 곡물의 출하시기에 들어간다. 이와관련, 업계의 한 관계자는 북미의 그레이 시즌과 잘 이어진다면 급등해도 이상하지 않다고 예측했다.

한편 일각에서는 신형 바이러스 감염문제 종식후에도

드라이 시장의 회복은 제한적일 것이라는 견해를 밝히고 있다. 하지만 채산분기점을 크게 밑도는 시장수준은 오래가지 않는 견해가 일반적이다.

시장의 제한적 회복을 주장하는 이들은 통상적인 선박의 문제가 해소되지는 않기 때문에 급등하지는 않을 것이라는 견해를 내놓고 있다. 게다가 남미선적의 곡물이 출하철에 들어가지만 아프리카 돼지 콜레라의 영향은 아직 남아있다. 중국의 사료용 곡물 수요가 회복되려면 시간이 걸릴다는 것도 시장 급등의 걸림돌로 지적되고 있지만, 4월 이후에는 계절적인 요인에 따른 물동량의 둔화가 해소되기 때문에 드라이시황은 일정정도 회복한다는 전망이다. 다만 이같은 전망을 내는 전문가들은 펀더멘탈이 급회복하는 요소가 눈에 띄지 않는다고 설명한다.

최근 드라이시황은 연초이후 사상 최저 수준으로 떨어졌다. 최악의 수준에 대한 반동으로 센터먼트(시장심리) 요인으로 인해 급등할 수는 있을 지도 모른다는 견해도 나왔다.

2월 19일 런던시장에서 거래된 현물시황은 케이프사이즈의 주요항로 연평균 스팟시황은 전일대비 75달러 높은 1일 2,713달러였으며 파나막스는 5,160달러(전일대비 289달러 상승), 수프라막스는 5,376달러(전일대비 88달러 상승)였다. 소폭 반등하기는 했지만 모든 선형이 손익분기점을 크게 밑도는 상황을 지속하고 있어 시장의 향방에 해운업계의 귀추가 몰려있다.

코로나 여파, 선원에 승선연장 강요 PSC에 저촉 대책 시급

코로나19 감염 확대로 중국에서의 선원교대가 난항을 겪으면서 선원이 연속해서 승선하는 상황이 발생하고 있다.

선원의 연속 승선은 기항국의 규정에 저촉될 가능성

이 있으며 항만국통제(PSC)에서 선원이 구류될 우려가 부상하고 있다. 선박관리업계에서 이러한 사태가 아직 표면화되지 않았지만 조만간 발생할 것으로 우려되고 있는 것이다. 시급히 기국이나 기항국 등 적절한 기관에

불가항력 선언을 가능하게 해 관계자에게 설명할 책임을 완수할 수 있어야 한다는 지적도 나오고 있다.

연속승선 규정을 정한 조약인 MLC2006(해상노동조약)에는 선원의 연속승선이 가능한 기간에 대해 12개월로 규정하고 있다. 다만 휴가를 어떻게 산정하느냐에 따라 실제 승선 가능기간은 11-13개월이 될 수 있으며, 동 조약을 비준한 나라에 의해 운용이 상이하다.

호주와 유럽의 일부에서는 11개월로 짧은 편으로 동 조약의 국내법을 정비하고 있다. 이들 국가는 PSC에도 엄격해 이 기간을 초과해 선원을 승선시키고 있는 선박에 대해서는 구류를 부과하게 될 것으로 여겨지고 있다.

세계 최대 교역국인 중국에서는 다양한 선종의 왕래가 성행해 하역과 도크에 들어올 시점에서 선원을 교대하는 선사가 많다.

한편 최근 코로나문제로 중국에 취항하는 비행기의 국제편이 감소했다. 하역은 가능하지만 중국에서 선원

상륙을 제한하는 움직임이 일부에서 발생하고 있어 선원교대가 물리적으로 어려움을 겪고 있는 상황이다.

중국에서의 교대가 어려움에도 불구하고 출항한 경우 다음 기항항만 전에 제 3국에서 교대할 것을 요구하지만, 주요 기항국의 상당수는 중국에서 배으로부터 온 배에 대해 14일 이상 경과하지 않은 경우 입항을 허용하지 않고 있어 선원의 원활한 교체에 차질이 빚어지고 있는 상황으로 알려져 있다.

일부 선사에서는 중국인 선원 가운데 중국으로 귀환을 기피하는 선원이 있어 굳이 하선시키지 않고 계속 승선시키는 경우도 있다고 한다.

하지만 연속 승선 규정 기한이 도래하면 기항지 PSC에서 지적되는 것은 피할 수 없다. 아직 그러한 사안이 확인되지는 않았지만 조만간 문제가 될 것으로 선박관리업계는 예측하고 있다.

코로나바이러스, 신조상담에도 영향, 시황에 영향 주시

신형 코로나바이러스의 영향이 해운과 조선 비즈니스에도 미치고 있다. 유럽의 오퍼레이터와 그리스선주의 일부가 중국과 일본, 한국 등 아시아 전역으로의 도항을 자제하고 있다.

중국에서 예정돼있는 행사가 연기되고 그로인해 주변국가의 방문의 취소도 발생하고 있는 것으로 드러나고 있다.

해외선사들의 아시아지역 방문이 감소하게 되면 향후 신조선 상담이 정체될 우려가 있다고 일본 관련업계는 우려하고 있다.

선박관리 측면에서도 중국에서 승선 선원의 교대를 할 수 없는 사례가 생겨 배선상의 조정이 필요하게 된 상황이라고 일본 해사신문은 전하고 있다.

이 신문은 일본시간으로 1월 31일이 시장에서 드라이 카고의 주력인 케이프사이즈 용선료가 1일당 약 4,000달러로 정선 수준까지 폭락했다고 전했다. 이

에 대해 해운업계는 계절적인 요인이 있는 데다가 중국발 원료 물동량의 감소 등 코로나바이러스의 영향을 조심스럽게 지적하고 있다.

일본의 상사 측에 따르면, 중국조선소 등에서 진수식과 준공식 등 행사 지연이 검토되고 있다. 원래 중국 조선소에서의 행사에 맞추어 일본에도 방문해 일본 선주 및 조선소와 신조선 상담에 들어가는 유럽의 오퍼레이터들이 많으나 이번에 코로나바이러스의 영향으로 그러한 비즈니스 기회가 상실돼버리는 것은 아닌지 일본 조선업계는 우려하고 있다고 일본 해사신문이 전했다.

클락슨의 통계에 따르면, 2020년 전 세계 벌크선박 준공량은 600척이 넘는다. 2021년에 예정돼있는 선박 200척의 3배에 달하는 규모이다. 최대 건조량을 보이고 있는 중국조선소에서는 매주 준공식 행사가 열려야 하는 상황이다.

그러나 세계보건기구(WHO)가 현지시각 1월 30일 신형 코로나바이러스 확산사태에 대한 국제적인 공중위생상 비상사태를 선언함에 따라 유럽지역에서 중국으로의 이동이 당분간 감소할 것으로 전망된다.

MOL은 1월 31일 결산회견에서 코로나바이러스 관련 질문에 “중국의 항만에 대해 모두 체크하고 있다”면서 “1척의 선박에서 중국 선원의 배승 교체가 불가

능한 사례가 있고 선박관리의 영향도 예의주시하고 있다”고 밝혔다.

또한 동사는 현 시점에서 코로나바이러스의 영향은 한정적이지만 중국이 원료 물동량이 중심지이기 때문에 세계 해상 물동량과 관련 코로나바이러스의 영향은 이후에도 확대될 가능성이 있다는 견해를 덧붙였다.

중국내 컨테류로 공컨 부족 우려, 컨선사 결편 지속

신종 코로나바이러스의 영향이 계속되는 중국에서는 2월 10일부터 일부지역에서 영업을 재개했으나 해운기업 등 많은 회사들의 중국 거점에서는 10일 이후에도 재택근무가 주로 이루어지고 있다.

정기선 해운업체에 따르면, 컨테이너선사들과 얼라이언스는 춘절이후 추가 감편을 실시하고 있기 때문에 이번주(2월 10-14일)도 중국 선적은 휴무여서 아직 움직임이 없는 것으로 파악되고 있다.

또한 이번 코로나 영향으로 대량의 컨테이너가 중국내륙 등에 체류할 가능성마저 있어 컨테이너의 인벤토리에도 차질이 빚어지고 있다. 때문에 공컨테이너 공급에 장애가 발생하지 않을까 하는 관련업체의 우려가 커지고 있다.

일본 해사신문에 따르면, 컨테이너기기와 관련해 일중항로에서는 기존 공컨테이너가 부족한 기척이 있는 것으로 드러나고 있다. 또한 중국에 수송한 플랫폼 컨테이너가 돌아오지 않는 등 닝보에서는 대량의 컨테이너가 쌓여 있어 야드의 처리능력에 한계에 다다랐다는 얘기도 나오고 있다.

상해와 닝보 등 화동지역에서는 야드에서 혼란이 큰 반면 화남지역은 비교적 차분한 것으로 알려져 있다.

중국내 컨테이너 수송은 시내에서 이동은 특별한 지장이 없지만 코로나 감염확대를 방지하기 위해 도

시간 이동에는 제약을 받기 때문에 일부에서 지장이 발생하고 있다는 정보도 전해지고 있다.

영업을 개시한 2월 9일주는 컨테이너선사들과 얼라이언스 공히 춘절연휴에 대응해 결편기간을 확대했다. 이러한 대응과 더불어 일부에서는 2월 16일주의 선복감축을 예정하고 있다.

머스크라인과 MSC의 정기 얼라이언스인 2M은 최근 동서기항로에서 추가결편을 잇따라 공표했다. 이들 선사는 2월 16일주에는 아시아-북미항로의 TP6/펄 서비스, 아시아-지중해항로에서는 AE20 드래곤서비스를 각각 결편한다. 2M은 같은 주간에 북미 걸프행 결편도 결정해 선복감축 폭을 확대하면서 수급환경의 변화에 대응하고 있다.

국내외 관련업체는 2월 10일부터 중국내 기업들이 영업을 재개했어도 코로나감염의 영향으로 재택근무를 조치하는 기업들이 많아 실질적인 기업활동은 재개되었다고 할 수 없다고 진단하고 있다.

주요 컨테이너선사에서는 자사 홈페이지 상에 중국 거점의 영업개시 일시를 공표하고 있다. 그에 따르면 ONE는 우한 사무소를 제외하고 재개일을 2월 17일로 잡고 있다. 다른 선사들은 2월 10일부터 영업개시를 공표했으나 실제로는 일부 스태프만 있고 재택근무가 중심을 이루고 있는 것으로 전해지고 있다.

中 전염병과 전쟁 중, 세계해운산업 둔화

BIMCO 회원 “중국바이어 상품 수요 감축 또는 정지” 밝혀

현재 중국은 코로나19의 확산을 막기 위해 모든 조치를 취하고 있으나 전염병확산 예방조치의 영향으로 글로벌 해운사들은 수요하락, 화물누적, 운송지연 등과 같은 문제에 직면하고 있다.

2월 6일 미국 CNN 방송에 따르면, 전 세계 화물의 80%가 선박으로 운송되고 있고, 세계 10대 컨테이너 항구 중 7개가 중국에 위치하고 있다. 현재 중국은 코로나19의 확산을 막기 위해 공장가동을 연기시키고, 자택근무 등의 조치를 취하고 있으며, 이는 글로벌 해운산업 등 광범위한 산업에 영향을 미치고 있다.

CNN은 “자동차, 기계, 의류 및 기타 소비재에 이르기까지 모든 화물이 컨테이너로 운송되며, 이는 전 세계적으로 영향을 주기 때문에 중국 자체의 범위보다 훨씬 광범위하다”고 우려했다. 그 예로 현대자동차는 중국에서 기계 부속품이 공급되지 않아 자동차 공장의 생산을 잠시 중단해야만 했다.

발틱해국제해운협회(BIMCO) 수석 해운애널리스트인 피터 샌드(Peter Sand)는 “세계 제조업 중심의 폐쇄는 전체 컨테이너해운산업에 영향을 미쳤고, 컨테이너화물운송 수요를 제한할 것이다”고 예측했다. 또한 샌더는 “선주, 운영자, 관리자, 중개인 및 대리인을 포함한 1,900명의 BIMCO 회원들은 중국바이어에 대한 석탄, 원유, 및 철광석과 같은 상품의 수요를 줄이거나 정지했다”고 밝혔다.

ICS(국제해운회의소, International Chamber of Shipping) 사무총장 가이 플래튼(Guy Platten)은 “공장가동 정지는 선박들이 중국항만에 입항할 수 없게 했으며, 화물하역과 선적의 속도를 늦추었다”며

“어떤 선박들은 항만에 갇혀 직원들이 항구로 돌아와 건설 및 수리 작업을 완료하기를 기다리기도 했다”고 보충설명했다.

또한 머스크, MSC, Hapag-Lloyd 및 CMA CGM 등 글로벌 해운사들은 중국, 홍콩에서 인도, 캐나다, 미국 및 서아프리카로 가는 노선의 선박 수를 감소했다.

특히 이스라엘 예루살렘에 본사가 있는 물류회사 Freightos는 고객들에게 중국에서 상품을 배송하는데 지연될 것이라고 공지했으며, 일부 상품은 항공으로 운송하도록 전환할 것을 제안했다. 심지어 고객들에게 만약 가능하다면 타국가에서의 상품구매를 권고하기도 했다. 이에 Freightos는 “일반적으로 춘절 이후에 화물누적이 발생하지만, 현재 상황은 화물누적상황을 더욱 악화시켜 해상운송비를 높이고 지연을 증가시킬 것이다”라고 지적했다.

이와 관련해 선주들은 “춘절 이후에도 중국 공장중단이 이어지며 선박의 수요량이 감소했다”며 “본래 춘절 연휴기간은 불경기이지만, 현재 상황을 봤을 때 적재량을 강제로 조정할 필요가 있다”고 요구하기도 했다.

한편 CNN은 코로나19의 위험상황이 지속될수록 전 세계 상품의 유통문제가 국제해상운송 뿐만 아니라 국제항공으로까지 커질 것이라 분석했다. 이에 독일의 물류그룹 DHL은 인·아웃바운드 항공화물, 트럭 및 철도화물운송을 중단했으며, “후베이성의 배송은 이미 중단했지만, 다른 사업의 변화는 예측되지 않고 있다”고 밝혔다.

코로나 여파, 드라이벌크·유조선 시황 악화, “수급이후 급등” 관측도

2월 7일 BCI -234 기록 사상최저, 중국 조선소 일부 불가항력선언
대형 벌크선의 스크랩 증가, 코로나사태 장기화 가능성도 배제못해

중국 신종 코로나바이러스 감염확산의 영향으로 드라이벌크와 유조선 해운분야의 시황악화가 가속화하고 있다.

클락슨 자료에 따르면, 케이프사이즈의 2월 7일부 전항로 평균 수입(일당 용선료 환산, 저유항유 기준)은 1,000달러 미만으로 급락했다. 대형원유선인 VLCC도 중동-극동항로가 1만 8,000달러대로 채산라인이 붕괴됐다.

한편 고령선의 스크랩 증가와 중국 조선소의 가동 축소로 선박공급은 축소됐다. 해운시장의 일각에서는 “코로나바이러스 감염확산 이후 중국이 한꺼번에 수입을 늘리면 시황은 급등할 것”이라 예측하고 있기도 하다.

일본의 한 선사 드라이벌크 담당임원은 “확실한 것은 코로나바이러스 유행은 언젠가 수그러들 것이기 때문에 심각한 문제이기는 하지만 비관적일 필요는 없다”는 견해를 밝힌 것으로 일본 해사신문이 2월 12 일자를 통해 전했다.

최근 케이프사이즈 시장은 브라질의 악천후로 인해 철광석 출하가 감소해 대서양 선박의 문제가 심각해졌다. 여기에 코로나 문제로 중국행 스팟용선 상담이 감소해 운임하락이 멈추지 않고 있는 상황이다.

클락슨이 집계한 통계에 따르면, 2월 7일 케이프사이즈 전항로 평균은 1일 116달러(저유항유 기준)으로 침체해 운항코스트도 커버할 수 없는 계선 포인트가 개선 상황이다. 값이 싼 고유항유를 사용할 수 있는 스크러버 탑재선박의 경우도 전 항로 평균이 6,372

달러로 1만달러 밑으로 떨어졌다.

영국 발틱해운거래소의 2월 7일 케이프사이즈 지수인 BCI는 사상 최저인 마이너스 234를 기록했다. 이는 1월 31일 이후 거래 6일 연속 마이너스를 기록한 것이다.

VLCC시황은 1월말 미국에 의한 COSCO 쉬핑·유조선의 제재 해제를 계기로 선박수급이 완화됐다. 프로덕트선도 코로나 문제로 인해 중국발착 항공편의 중단으로 연료 물동량이 불투명한 상황이다.

한편 수송수요가 줄어든 반면, 코로나 감염확산은 선박공급의 축소로 이어지고 있다. 중국의 일부 조선소가 작업원 부족으로 인해 조선소의 준공이 지연돼 포스마쥬르(불가항력)을 선언했다. 코로나 문제로 구정 설 연휴로 작업원의 복귀가 늦어지고 있고 수리조선소에서도 스크러버 탑재 공사의 스케줄이 지연되는 불가피한 상황이 이어지고 있다.

시황 침체로 대형 벌크선의 스크랩도 증가하고 있다. 2월 3-7일주에 1995-2000년 준공된 대형 광석선과 케이프사이즈 선박 3척이 해체된 것으로 보고됐다.

VLCC에서는 중국정부가 2월 6일 발표한 미국원유에 대한 추가관세 인하가 플러스 요인이 될 것 같다. 미국-중국항로의 원유 물동량이 회복되면 COSCO의 VLCC가 미국 선적에 배정될 가능성이 있어 수급이 개선될 것으로 전망되고 있다.

다만, 2월 10일 기준 중국에서의 코로나 감염 확산세가 속도가 떨어지지 않고 여전히 예측할 수 없는

상황이라는 점 때문에 업계는 코로나 국면이 장기화될 가능성도 배제할 수 없다고 전망하고 있다.

이같은 예측의 배경으로 전문가들은 2002-03년에 유행한 SARS(중증급성호흡기증후군)이 수습되는데 약 반년(02년11월-03년7월)이 걸린 점을 꼽으며 코로나바이러스 문제도 여름 전까지 장기화될 가능성을 부정할 수 없다고 밝히고 있다.

유럽 드라이벌크 선주의 한 임원은 최근 시황악화는 3-6개월만에 끝날지 모르지만 9,000달러대로 돌아가면 된다는 신중한 입장을 나타냈다.

한편 자동차선박도 물동량의 둔화 위기를 맞고 있다. 신종 코로나바이러스의 감염확산으로 중국으로부터 자동차부품의 공급망이 정체될 리스크가 높아지고 있는 것이다. 자동차선 관련업계는 중국기업이 통상 업무로 돌아가면 정보도 모여들 것이라며 물동량에 미칠 영향을 예측하는데 주력하고 있다고 밝혔다.

우리나라의 자동차산업은 이미 중국 후베이성 우한 시에서 확산된 코로나바이러스의 영향이 가시화되고 있으며, 일본과 태국, 인도네시아 등에서의 자동차 생산이 중단돼 완성차 물동량이 둔화될 것으로 우려하고 있다. 현대자동차그룹은 주요 부품을 중국에서 조달할 수 없고 재고도 떨어지자 국내공장의 휴업상황에 처했다.

한편 중국조선소 가운데 일부는 불가항력을 선언했다. 중국조선소에 대한 신종 코로나바이러스의 감염 확산 영향은 연장된 구정연휴가 지난 2월 10일 시점에서 지방정부의 방침에 의한 지역별 격차가 커지고 있다.

업계에 따르면, 일부 야드는 구정초 노동자의 50% 정도만으로 조업하지 못해 신조선의 납기대로 인도가 어렵다는 불가항력 선언을 선주에게 통보했다. 그러나 다른 지역의 조선소는 예년과 같은 수준의 노동자가 모여 거의 정상적으로 가동 중인 것으로 전해지고 있다.

업계에 따르면, 불가항력을 선언한 일부 조선소는 지방정부가 구정 연휴 중 타지에 귀성했던 시민들에게 14일간 자율적인 불구속 격리요청 조치한 지역에 있다. 그 지역에 입지한 중국 조선소에는 2월 10일 시점에서 기술자를 포함한 노동자의 수를 십분 확보하기가 어려워지고 있다. 신조선 감독과 검사원이 당분간 출근하지 않는 것으로 판명된 경우도 있어 신조선의 건조공정에서 지연이 발생하기 시작한 것이다.

한편 지방정부에 의해 격리가 요청된 지역의 주요 조선소에서는 2월 10일 기준으로 예년의 구정초와 같은 수준인 80%의 노동자가 출근한 곳도 있는 것으로 전해진다. 노동자의 체온 측정과 마스크 착용 등 당국의 요청으로 감염방지를 위한 조치는 취해지고 있으며, 건조공정의 지연이 현시점에서 전망되지는 않고 있다.

다만 2월 10일 기준으로 통상적인 조업을 하고 있는 중국의 조선소도 부재를 조달한 현지 협력업체의 공장 가동상황이나 각 지방정부의 규제 세칙 등 정보 수집을 서두르고 있는 단계로 드러나 있다.

업계에서는 자체적인 사정으로 인한 신조선의 인도 지연을 현시점에서 예상하지 못한 중국 조선소도 코로나사태로 인한 선원의 검역 강화 등에 대응하고 있는 선주의 사정으로 향후 인도가 늦어질 가능성이 있다고 보고 있다.

한국선급이 정리한 중국항만별 조선(수리)소의 접근 정보에 따르면, 상해항과 대련항, 청도항 일부, 광저우항에 위치한 조선소에는 Surveyor의 참관이 가능한 것으로 파악되지만, 닝보항과 난징항 등은 서베이어의 참관이 안되는 것으로 나타났다. 서베이어가 참관하지 못하는 현황은 신조선의 건조공정이나 기존선박에 대한 스크러버 탑재 등 수리공정도 지연될 수 있는 상황이어서 해운업계는 이를 주시하고 있다.

선주협회도 한국선급에서 마련한 중국항만별 조선소 접근정보를 홈페이지에 게재해 우리 해운업계의 정보공유를 지원하고 있다.

中 가스기업 CNOOC 불가항력 선언, LNG 수입 정지

프랑스 토탈사 거부, 신종 코로나바이러스로 해상무역 혼란 예상

신종 코로나바이러스의 감염확대로 인해 중국의 화주가 화물수입을 정지하는 '불가항력 선언(Force Majeure)'을 단행하기 시작했다. 불가항력 선언은 불가항력에 기인한 계약의 불이행 또는 지연에 대해서는 매도인이 면책받을 것을 말한다.

외신들은 중국국영석유 및 가스생산기업인 중국해양석유(CNOOC)가 LNG 수입을 지속하기 어렵다며 불가항력을 선언했다고 전하고 있다. 이러한 통보를 받은 LNG 판매자기업인 프랑스의 토탈사는 불가항력 선언의 승낙을 거부하는 등 관련사태가 혼란 속에 빠져들고 있다.

향후 중국의 화주에서 수입정지인 불가항력 선언이 확산된다면 폭넓은 선종에서 수급균형의 악화가 해상무역의 침체로 이어질 것이 우려되고 있다.

CNOOC는 인도네시아와 말레이시아, 호주, 카타르의 프로젝트와 연간 2,000만톤 이상의 LNG를 매매계약을 맺고 있다. 이번 불가항력선언의 대상이 되는 계약은 아직 명확하지 않다.

CNOOC과 LNG 매매 계약을 체결한 프랑스 토탈사의 가스부문 책임자는 2월 6일 실적 설명회에서 구체적인 이름을 밝히지 않으면서 중국 바이어로부터 불가항력선언을 통보받았다고 전하며 "토탈사는 이를 거부했다"고 밝힌 것으로 알려져 있다.

일본 해사신문의 보도에 따르면, 이 관계자는 "중국의 전 항만에서 검역 및 격리조치가 취해졌다면 포스마쥬르에 해당하지만, 현 시점은 그러한 사태가 아니다"라며 거부한 이유를 밝혔다.

신종 코로나바이러스 감염확대를 둘러싼 중국의 무역촉진업체단체와 중국국제무역촉진위원회(CCPIT)

는 지난 1월말 해외 거래처와의 계약이행이 어려워진 중국기업에 대한 불가항력 선언 사태발생의 증명서를 발행하겠다고 발표했다.

근해화물선 업계는 중국선적 프로젝트 화물 중 공장에서 생산이 중지됨에 따라 화물이 갖춰지지 않아 일부 화주가 포스마쥬르를 검토하고 있다고 전했다.

영국의 트레이드윈즈에 따르면, 중국의 일부 조선소도 건조 스케줄 지연에 대해 포스마쥬르를 선언한 것으로 알려져 있다.

국내외 관련업계는 중국발 코로나바이러스의 감염 확산 공포가 증폭되면서 중국기업의 불가항력 선언이 연쇄적으로 진행되지 않을까 걱정하고 있다.

포스마쥬르는 화재나 전쟁, 이번과 같은 전염병 등 예측이나 제어할 수 없는 외부요인에 의해 계약을 이행할 수 없는 경우 면책되는 조항으로, 신종 코로나 문제가 장기화되면 해운기업들도 화주들로부터 포스마쥬르를 통고받을 가능성이 높아진다.

그러나 토탈사가 주장하는 바처럼 화주가 정말 수입 불가능한 사태에 빠져 있는지는 따져볼 필요가 있다는 지적도 나오고 있다. 감염확대에 따른 수요감소와 같은 안이한 이유로 불가항력을 선언하는 화주에게는 계약이행을 요구하는 의연한 자세가 중요하다는 것이다.

한 해운전문가는 "철강, 석유, 가스, 곡물, 제품 등 갖가지 물자를 흡입하는 중국 화주가 포스마쥬르를 선언하면 세계 해상화물의 움직임이 멈출 수 밖에 없다"고 지적하고, 포스마쥬르가 한 기업에 머물지, 더 확산될지 주시할 필요가 있다고 언급했다.

중국발 컨운임 하락, 동서항로 31편 결편, 물류혼란

‘컨’ 정체로 리퍼플러그 부족심화, ONE, APL, Maersk 할증료 부과

코로나19의 영향으로 중국을 기점으로 한 정기 컨테이너수송, 서플라이체인(SC)의 혼란이 현저해졌다.

중국과 유럽을 연계하는 정기 컨테이너항로에서는 3월중순까지 선박감축이 지속될 것으로 예상되고 있으며, 최근 동서간 항로에서만도 31편의 결편이 발생했다.

또한 중국의 공장들에서 본격적인 생산재개가 지연되고 있기 때문에 출하수요도 저조해 상해발 컨테이너운임은 일제히 하락 경향을 보이고 있다. 화물량이 회복되지 않는다면 운임시황도 침체가 지속돼 컨테이너선사에도 엄혹한 상황이 될 것으로 전망된다.

상해항운교역소(SSE)가 집계한 2월 14일부 상해발 컨테이너 스팟운임은 춘절연휴 전에 비해 주요항로의 운임이 일제히 하락했다. 3주간 전에 비해 북유럽행 20' 컨테이너당 850달러로 120달러가 하락했다. 또한 북미서안행은 40' 컨테이너당 1,423달러로 122달러가 떨어졌다.

덴마크 해운조사기관인 씨인텔에 따르면, 중국을 기점으로 한 동서간 항로에서 결편이 잇따르는데다가 북미동안항로에서 40%이상의 본선이 1주일간 스케줄을 변경하는 것이 불가피하게 됐다.

컨테이너선사는 중국발착 리퍼화물에 대한 할증료를 도입하기 시작했다. 중국항만에서 컨테이너가 정체되면서 야드내에 리퍼플러그 부족이 심화되고 있기 때문이다. 코로나19의 감염확대에 따라 춘절연휴의 연장이나 각 항만에서의 하역효율 악화, 드라이버 부족 등 여러 요인이 겹쳐 상황이 더욱 악화돼 있

다.

드라이화물과 달리 리퍼(냉동냉장)화물은 전원공급이 끊기면 상품가치가 사라진다. 따라서 선사는 플러그 확보와 타항만으로의 대체수송으로 추가 비용 부담을 피할 수 없게 돼 일부 비용을 고객에게 전가하고 있는 것이다.

ONE의 경우 2월 15일 상해와 천진 도착부터 리퍼 컨테이너당 1,000달러의 혼잡할증료(CDG)를 도입했다. FMC(미연방해사위원회)의 승인이 필요한 미국 트레이 등 규제가 있는 항로에서는 3월 14일부터 할증한다. 필요한 수송변경의 어렌지와 관련 제비용을 커버하는 것이 CDG의 부과 목적이다.

머스크도 상해와 천진 두 항만 전용으로 같은 액수의 차지를 도입했다. 특히 이 두 항만에의 리퍼수송에는 수송루트와 배송시간에 대해 확할 수 없다고 밝히고 있다.

APL은 상해, 닝보, 천지 신항 전용 항만전용 서차지(PSC)를 도입했다. 이 서차지는 리퍼당 1,250달러이다.

COSCO는 화주에게 리퍼화물에 대한 손상위험을 줄이기 위해 타 항만에서의 임시 하역이나 수송루트 변경 가능성이 있다는 내용을 통지했다.

코로나19의 영향에 따른 춘절연휴의 연장으로, 중국의 물류가 3주 이상 정지돼있다. 당초 1주간이 예정돼있었지만 3주간으로 늘어난 영향은 막대하게 나타나고 있다. 사스 때에 비해 존재감이 크게 높아진 중국내 물류 혼란은 세계 물류에도 큰 영향을 미치고 있다.

中, 항만보관 및 수출입 물류관련 수수료 감면조치 발표

중국 중앙정부의 코로나19 방역지침과 교통운송부의 관련 요구사항을 효율적으로 수행하기 위해 현재 18개 항만과 2개의 대형해운사가 코로나19 기간 동안의 항만 보관 및 수출입 물류 관련 수수료 감면조치를 발표했다.

이번 조치는 방역·구호물품을 간편하고 신속하게 전달하는 수속절차인 '청색통로' 건설을 통해 항행을 보호하고, 수출입기업 화물을 항만에서 원활하게 수출입하기 위해 시행됐다. 특히 동 조치는 춘절연휴기간에 맞춰 항만에 들어오는 수출입 컨테이너화물을 겨냥해 이뤄졌다.

현재까지 광저우항유한주식회사, 상해항그룹, 닝보저우산항유한회사, 장쑤성항만그룹, 산둥성항만그룹, 텐진항그룹, 푸저우항만그룹, 주하이항그룹, 무한항국제 컨테이너유한회사, 샤먼컨테이너터미널그룹, 충칭항만물류그룹, 베이부완항그룹, 잔장항국제컨테이너터미널공사, 허베이항만그룹, 자오상취항만그룹, 요항그룹, 앤티엔국제컨테이너터미널유한회사, 둥관항만그룹 등 18개 항만기업이 수수료 우대조치를 발표했다.

산둥성항만그룹은 물류운송 등의 요인으로 건화물이나 석유 등 제품을 적시에 운송할 수 없는 경우, 원래 무료장치기간에 30일 추가연장을 제의했다. 또한 주하이항그룹은 2020년 일반적재컨테이너 새해정책의 기한을 2월 29일 24시까지 연장했으며, 베이부완항그룹은 대외무역컨테이너 무료장치기간을 2020년 2월 20일까지로, 국내무역컨테이너 또한 본래 무료장치기간에서

30일을 추가해 2020년 2월 20일까지 연장했다.

해운회사도 코로나19의 방역·통제에 적극적으로 협력하고 있다. COSCO는 중국 대외무역 수출입화물에 특수 컨테이너 사용 정책을 승인했으며, 1월 24일부터 2월 9일까지 사용한 체화·선료를 면제했다. Maersk는 중국 고객으로 인해 초과공급된 특수 컨테이너 보관료를 1월 27일부터 2월 9일까지 면제하는 등 적극적으로 고객들이 원활하게 수입화물을 처리할 수 있도록 협조했다. 이때 터미널은 포함되지 않았다.

중국항만협회 고위 관계자는 “코로나19로 인해 상품이 항만에 좌초돼 제시간에 운송하기 어렵다”며 “이 시기에 항만기업이 주도적으로 장치면제기간을 연장하고, 창고 사용료를 감면하며, 화주의 부담을 줄이는 등 구체적인 책임을 지야한다”고 주장했다.

각 주요 항만회사들은 “코로나19 방역·구호물품을 실은 컨테이너선들을 청색통로로 운송하여 중점적으로 보호할 것”이며 “우선정박, 우선작업, 우선운송과 항만 관련운영비를 감면하여 방역·구호물품을 효율적이고 안전하게 전달하기 위해 최선을 다할 것”이라고 밝혔다.

특히 중국항만모니터링데이터에서 수수료 감면조치를 도입한 항만 및 해운회사 목록이 증가하고 있다고 보고하며, 관련 업계는 “각 대형 해운기업들이 코로나19 시기에 원활한 운송을 유지할 것이고, 일련의 비용감면 조치와 청색통로정책을 바탕으로 수출입기업들은 경영위험에 효율적으로 대응할 것”이라고 전망했다.

日 조선소 신조선 납기 1개월 지연 선주에 통보

코로나19 감염확대로 인한 신조선의 납기연장기간이 어느 정도일지 관심이 쏠리는 가운데 일본조선소 중 일부는 1개월정도 지연이 발생할 것이라고 비공식적인 통보를 선주에게 한 것으로 알려졌다.

일본해사신문은 2월 26일자로 관련보도를 통해 납기의 정확한 연장기간에 대해서는 납품지연이 이미 발생

한 선박용 기기 등 새로운 납기가 미정인 조선소는 구체적인 일정을 선주에게 통보하지 않고 있다고 전했다. 이와관련 일본 조선업체는 납품지연 상황을 면밀히 조사한 뒤 향후 새로운 납기일정을 선주에게 통지하겠다는 입장을 밝힌 것으로 보도됐다.

BIMCO “해운업계 코로나 직격탄, 장기화 우려”

2월 24일 분석 보고서, “IMO 규제에 코로나까지 덮쳐 최악”
中 조선소 불가항력, 선사 운항 취소 잇따라, 글로벌 물류 공급망 차질

신종 코로나바이러스(COVID-19)의 창궐에 따라 전 세계 경제의 불확실성이 지속되고 있는 가운데 특히 글로벌 해운업계가 막대한 타격을 입을 수 있다는 우려가 나왔다.

BIMCO의 Peter Sand 애널리스트가 2월 24일 발표한 분석 보고서에 따르면, 해운업계가 최악의 붐을 맞이하고 있다. IMO의 2020 황산화물 규제가 도입되면서 저황연료로 전환하며 추가적인 연료비용으로 고군분투하고 있는 해운업계에 코로나바이러스가 확산되면서 부정적인 영향을 미치고 있는 것이다.

동 보고서는 코로나바이러스 사태를 단기, 중기, 장기 등으로 구분한 3가지 시나리오를 제시했다. 단기(2월 말), 중기(3월 중순) 관점에서는 경제활동과 해운 수요가 다시 정상으로 회복될 것으로 전망했으나 가장 최악의 경우 장기화되면 불확실성 확대가 불가피하다고 보았다.

보고서에 따르면, 스크러버 개조작업으로 바빴던 중국의 조선소 대부분이 현재 폐쇄되거나 불가항력을 선언했다. 약 150척으로 추정되는 선박이 현재 중국 조선소에서 개조작업이 진행 중이었다. 중국과 불가분의 관계에 있는 컨테이너 해운의 경우 물류 공급망에 차질이 빚어지고 있다. 컨테이너화 상품 대부분이 생산이 중단되거나 낮은 수준으로 생산되고 있다. 중국 내륙 컨테이너운송은 트럭인력의 절대적 부족을 겪고 있다. 컨테이너 물동량이 둔화되면서 선사들은 대규모 운항 취소를 시작했다. 아시아-북유럽 항로에서는 중국 춘절 이후 8주 동안 40개의 운항이 취소됐다. 지난해 동 항로의 운항 취소는 15개에 그쳤다.

인트라 아시아 시장은 반제품의 물량이 급감한 상황이다. 예를 들어 한국, 일본 등 인접국 공장으로 운송되는 자동차 부품공급이 줄면서, 리저널 제조업체들은 생산량을 줄이고 있다. 장거리 노선도 조만간 비슷한 상황에 놓일 전망이다. 다만, 바이러스가 단기 이슈로 끝날 경우 선복량 관리가 실행된 장거리 노선에서는 크게 타격을 입지 않을 것으로 보인다.

코로나가 중기적으로 확대될 경우 노동인력의 차단으로 중국 제조업, 내륙운송, 항만운영에 차질이 커질 전망이다. 또한 리저널 제조업이 중단되면서 컨테이너 물동량이 감소되고, 소매 및 제조상품의 글로벌 공급부족이 확대될 것으로 전망된다. 컨테이너 운임과 용선료는 하강압력이 거세질 것으로 예상되나 바이러스가 한풀 꺾이면 시장 정상화 단계로 들어갈 것으로 보인다.

중국 수입 수요에 크게 의존하고 있는 드라이벌크 해운은 코로나로 가장 큰 타격을 입고 있는 상황이다. 중국은 2019년 전 세계 해상 드라이벌크 수입의 약 35%를 차지하고 있다. 전통적으로 중국 춘절 이후 상승세를 보이지만 이번에는 코로나 영향으로 지연되고 있다. 1월말 BCI는 일시적으로 급감했으며, 2월 20일에는 일일 2,735달러였다.

탱커 운임에도 하강압력이 커지고 있다. 페르시안 걸프만에서 중국으로 가는 VLCC 수익은 1월 2일 기준 일일 10만 3,052달러였는데 2월 18일 기준 일일 1만 8,326달러로 곤두박질쳤다.

액체연료의 글로벌 수요전망은 하락세를 보이며 1월에서 2월까지 일 37만 8,000배럴로 감소했다. [해운](#)