

# 항만연관산업 동향( 20.3.16.)

부산항 연관산업 육성 지원 사무국

## I. 해외동향 - 중국

### □ 코로나19로 인한 중국 해운·항만·물류산업 최근 동향<sup>1)</sup>

날짜	내용
'20.3.6.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 한-중 해상물류 정상적 운송 재개               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 코로나19 확산 방지를 위해 북경으로 들어오는 물품에 대하여 사전에 인터넷으로 신고한 경우에만 들어올 수 있으며, 당분간 반입량을 조절</li> </ul> </li> </ul>
'20.3.4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중국물류구매연합회, 화물대리업(貨代, 포워더) 설문조사 결과 발표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국국제해운망 및 중국물류구매연합회 실시(2월 25~28일 조사실시)</li> <li>- 중국 화물대리업의 코로나19 영향 분석 목적, 총 323건의 유효답변 회수</li> <li>- 평균 조업 재개율은 67% 이하, 계약 불이행 정도는 50% 이상</li> <li>- 코로나19로 겪는 계약조정 등 불편 발생 비율 91% 이상</li> <li>- 고객 계약 감소율 85% 이상</li> <li>- 현재 최우선으로 해결해야 할 문제점 고객 계약, 회사자금, 수금 리스크</li> <li>- 코로나19가 3개월 지속된다면 66% 이상의 업체, 자금문제로 도산 위험</li> <li>- 현재 46% 업체 '감원 고려', 70% 이상 직원 '회사와 어려움을 극복할 것'</li> <li>- 필요한 정부지원책은 무담보대출, 전자세무계산서발급, 미화(\$운송비 온라인결제 등</li> </ul> </li> <li>○ 산둥성 내 기업은 별도 허가 없이 조업재개 가능               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중소기업 저금리 대출, 부동산세·사회보험료 감면 등 재정지원과 전기·가스 사용지원 등 지원 (3월 1일~)</li> </ul> </li> </ul>
20.3.2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 닝보-저우산항*, 항만 사용료 감면 조치 확대               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2월 24일, 닝보-저우산항의 화물 야드의 무료장치 기간 연장, 항만포괄 작업비(包干費) 일부 면제, 냉장 컨테이너의 냉각작업 비용 50% 감면, 공컨테이너 장치장 사용료 혜택, 비용결제 기한 연장 등 5가지 지원 정책</li> </ul> </li> <li>* 2019년 화물 물동량 세계 1위, 컨테이너 물동량 세계 3위 항만. 절강성 내 대부분 수출입화물은 모두 동 항만을 통해 처리. 코로나19에도 업무중단 없이 방역물자/민생물자 수급에 중요 역할 수행</li> </ul>

1) 출처: 관세청, 중국 지역별 현지동향 보고서(2020년도 2월~3월 호)에서 관련 내용 발췌

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>절강성-강소성, 내하(內河) 선박 “화이트리스트(白名單)” 조치 실시</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 절강성은 지역 간 특정항로에서 내하를 통하여 컨테이너 운송 선박에 대하여, 선원 건강에 문제가 없다는 전제하에, “화이트리스트(265척)” 체계를 구축하고 이를 강소성 해사당국에 통보</li> <li>- 화이트리스트 선박에 대하여 운항 통행검사 면제 등 우대 혜택</li> <li>- 성 경계를 벗어나면 긴급 상황 이외에는 승인 없이 정박할 수 없으며, 인원도 승인 없이 승선/하선 할 수 없음</li> </ul> </li> </ul>
'20.2.25.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>상해해관, 수출입기업 대상 메신저앱을 활용한 기업 애로 조사 진행</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 상해해관은 2월 21일 코로나19로 인한 수출입 기업의 피해상황 분석 및 애로사항 해소를 위한 지원정책 등 마련을 위해 기업 대상으로 위챗 계정(중국판 카카오톡)을 활용하여 설문조사 진행 중</li> <li>- 설문 항목은, ①기본 기업정보, ②기업유형, ③수출입 비중, ④인원 규모, ⑤코로나19 영향/정도, ⑥영향 분야, ⑦조업재개 비율, ⑧생산원가 영향 여부, ⑨생산원가 영향분야, ⑩19년 대비 계약 증감, ⑪20년 수출입 전망 등</li> <li>- ⑥영향 분야 항목은 △항차 감소 운송 애로, △코로나19 방역물자 부족으로 인한 조업재개 곤란, △직원 부족으로 인한 조업재개 곤란, △코로나19에 따른 주문취소, △운영자금 부족, △국외 제한 조치 등으로 구성</li> </ul> </li> <li>○ <b>중국 내 공장 조업재개 지연*으로 물동량은 평소 대비 20~25% 수준</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 홍콩-선전, 홍콩-주하이-마카오 대교, 홍콩컨테이너 항만은 정상운영 中</li> </ul> </li> <li>○ <b>닝보-저우산항* 컨테이너 운송기사 업무 복귀로 정상화 추세</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 닝보-저우산항에 따르면, 코로나19 사태로 2월 14일 약1,700명 수준이던 컨테이너 운송기사가 2월 21일 약 7천 명에 이르고 있어 조업재개 조치가 효과를 내고 있다고 진단</li> <li>- 항만당국 및 지방정부는 외지 출신 기사들의 지역별 코로나19 위험도를 상/중/하 3단계로 나누고, 위험도에 맞춘 복귀 프로그램/조치 등 정보를 app/위챗 계정(중국판 카카오톡)/인터넷으로 홍보함</li> </ul> </li> </ul>
'20.2.24.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>상해항만(SIPG) 컨테이너 “즉시반출/즉시선적” 조치 시범실시 예정</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SIPG는 항만 서비스 개선을 위하여 수입컨‘ 즉시반출/수출컨’ 즉시선적” 조치를 3월 1일부터 시범실시</li> <li>- “즉시반출/즉시선적” 서비스가 필요한 고객이 미리 SIPG에 신청하면, 센터는 선박정보에 근거해 “즉시반출/즉시선적” 계획 사전 접수</li> <li>- 터미널 운영사는 센터가 접수한 내용에 근거하여 터미널 작업 스케줄에 따라 선박 정박 전에 예상 반출/선적 시간 통지. 고객은 미리 반출/선적 차량을 준비하고 터미널 운영사의 통지에 따라 장소 등 지정</li> </ul> </li> </ul>

## II. 업종별 동향 - 선박급유업

---

### ◆ 최근 이슈(코로나19, 황산화물 규제)에 따른 선박급유업 동향

- (해외) 저유황유 가격 315달러로 급락, 고유황유와 가격차 120달러선('20.3.12.)
  - (국내) 황산화물 규제에 따른 한국해운조합의 선박연료유 공급사업 현황('20.1월)
  - (국내) 황산화물 규제에 따른 국내 선박급유선 동향('20.3월)
- 

### □ 저유황유 가격 315달러로 급락, 고유황유와 가격차 120달러선<sup>2)</sup>

- 최근 선박 연료유 가격이 급락함
- 에너지조사기관인 림정보개발에 따르면 9일 싱가포르 벙커유 시장에서 황산화물 규제에 적합한 저유황 중유 가격은 t당 315~318달러 기록. 지난 달에 비해 100달러 이상 하락한 수치임
- 코로나19 확대에 따른 세계 경제 하강 우려와 석유수출국기구(OPEC)의 감산 협의 결렬이 유가 폭락의 주요 원인으로 지목됨
- 고유황유(벙커C유) 가격도 t당 197~200달러로 지난달 말 대비 80달러 이상 하락. 저유황유-고유황유 가격차는 120달러까지 축소했으며, 1월 초 300달러 까지 벌어졌다가 지속적으로 좁혀지고 있음
- 현재의 연료가격은 선사들의 예상에서 많이 빗나감. 선사들은 올해 1분기 저유황유 가격을 600달러 이상, 고유황유의 가격차를 240~250달러로 전망한 것으로 파악됨
- Alphaliner에 따르면 저유황유-고유황유 가격 폭의 감소세는 스크러버 장착 선박 회사의 스크러버 장착 투자비용 회수기간 연장과 그로 인해 스크러버 장착 선박이 용선시장에서 더욱 저평가를 받을 것으로 예상<sup>3)</sup>

---

2) 출처: 코리아슈핑가제트, 저유황유 가격 315달러로 급락('20.3.12)

3) 출처: Seatrade Maritime News, Scrubbers payback to lengthen on narrowing high-low sulphur fuel spread('20.3.11)

## □ IMO 2020 황산화물 규제에 따른 한국해운조합의 선박연료유 공급사업 현황<sup>4)</sup>

- 1969년부터 조합원의 사업을 위한 석유류 공동구입 및 공급사업을 시작  
(선박연료유를 공급받기 위해서는 한국해운조합 조합원<sup>5)</sup>에 가입 필수)
- 한국해운조합의 선박연료유 공급 시스템
  - 1)실수요자로부터 석유류 공급주문 접수 2)정유사(물류센터)에 출하요청
  - 3)용역업체(급유선 선주) 공급지시 4)정유사(물류센터)로부터 제품수령
  - 5)실수요자 선박에 공급
- '19년 선박 연료유 공급 현황(국내 4대 정유사별)
  - SK에너지 45%, GS칼텍스 35%, 현대오일뱅크 17%, S-OIL 3%
- 선종별 공급현황(단위: 드럼) : 연간 약 210만 드럼 공급
  - 외항선 108만, 연안여객선 및 도선 75만, 연안화물선 23만
- 유류시장 환경의 변화에 따른 한국해운조합의 대처 현황
  - IMO, 해외동향 및 국내 주요정책을 조합원사에 전달
  - 정유사별 저유황유 생산 및 공급내용 파악 및 배포
  - 안정적인 선박연료유 공급을 위한 급유선 장비 현황 파악 및 개선
  - 조합원사 대상 저유황유 전환 유종 및 수요량 조사
  - 저유황유 공급 전용 급유선 확보를 위한 정유사별 업무협약(상시)
  - 유류사고 방지를 위한 선박 연료유 공급절차 작성 및 배포
  - 정보교류를 위한 저유황유 설명회 개최 실시(서울, 부산)
  - 선박연료유 공급 업무협약 관련 상설협의체 개최(한국선주협회, '19.9월)
- 정유사별 저유황유 공급계획
  - 정유사 동향, 한국해운조합의 용역업체 급유선 스케줄 및 현지 사정  
(현지 상황에 따른 소량 공급량, 정유사 재고 등)등에 따라 변동될 수 있음
  - 선사의 연료공급 요청 시 정유사의 시험성적서 SPEC 확인 후 공급 진행  
(저유황유 생산에 사용되는 원유의 성상에 따라 정유사별 점도 차이 발생)

4) 출처: 한국해운조합 및 한국선주협회, 저유황유 선박 연료유 공급을 위한 설명회 자료('20.1월)

5) '19.12.31. 기준 조합원수 2,267명 / 선박 4,332척

## □ IMO 2020 황산화물 규제에 따른 국내 선박급유선 동향<sup>6)</sup>

- 황산화물 규제 대비를 위해 국내 급유선 선주들은 '19년부터 대책 마련. 저유황유 저장을 위해 고유황유를 저장해 온 탱크를 세척\*하거나 슬러지 문제로 저유황유 저장이 불가능할 경우 신규탱크를 탑재하는 방법 활용
  - \* 고유황유를 적재해 온 급유선의 탱크를 세척하지 않은 채로 저유황유를 저장할 경우 선박 기기 부식, 슬러지로 인한 필터 막힘 현상 등의 부작용이 발생할 수 있음. 내부 탱크 세척 비용 '20.3월 기준 약 2천만 원
  - \*\* 선박급유대리점에서는 저유황유 공급선/고유황유 공급선으로 분류하여 급유서비스를 시행
  - \*\*\* 한국급유선선주협회에 따르면 '20.3월 현재 외항선박 기준 고유황유 수요 선박(스크러버 설치)과 저유황유 수요 선박의 비율은 비슷한 추세
- 선박급유선은 유류를 화물로 이송하는 역할이며, 저유황유와 고유황유의 운송료는 차이 없음. 따라서 정유사에서 판매하는 저-고유황유 가격 차이에 영향 없음
- 대신, 선박급유업계가 내년부터 IMO 황함유량 규제 기준이 '20년도에는 외항선 대상이었지만, '21년도부터는 내항선을 대상으로 범위가 확대됨에 따라 내항선인 선박급유선도 내년부터는 황함유량 규제 기준(저유황유 사용) 해당 선박임
- 부산항 대다수 선박급유선은 노후선이 많아 저유황유 사용을 위한 엔진 교체 시 기계적 문제 발생을 우려하고 있음
- 국내 외항선사는 '20년도 황함유량 규제 이행을 위해 과거에 관련 정책·기술 세미나를 개최하여 **선박용 저유황유 사용 시 예상 가능한 유회 문제와 대응법**( '18.2월/부산항 국제여객터미널 개최)에 대하여 미리 논의함. 이와 같이 '21년 내항선 대상 저유황 연료사용 의무화를 위해 노후선 선주를 위한 기술세미나가 필요할 것으로 보임
- (참고) 연료유 공급선 순회 공급이 활성화 된 싱가포르, 노르웨이 등은 4,000~7,000kL급 대형 연료유 공급선이 보급되고 있는 반면 Ship to Ship 방식이 병행되는 우리나라는 500~1,000kL급 소형연료유 공급선이 대부분<sup>7)8)</sup>

6) 출처: 한국급유선선주협회 자문

7) 출처: KMI 동향분석('20.4월호), 선박연료유 공급선박 벅커링 효율성 제고해야

8) 싱가포르, EU 주요국은 1척 연료유 공급선이 복수 외항선박을 대상으로 연료를 공급하지만 한국의 경우 외항선박 1척에 연료유 공급선 1척이 연료를 공급하는 일대일방식(ship to ship)

[출처] 출처자료 URL

연번	내용	출처/URL
1	코로나 관련 중국 현지 동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 관세청 해외통관지원센터(중국 지역별 현지동향)</li> </ul> <a href="http://www.customs.go.kr/foreign/na/ntt/selectNttList.do?mi=10340&amp;bbsId=2080">http://www.customs.go.kr/foreign/na/ntt/selectNttList.do?mi=10340&amp;bbsId=2080</a>
2	저유황유 가격 315달러로 급락	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 코리아쉬핑가제트 외신기사</li> </ul> <a href="https://ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=125514">https://ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=125514</a> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seatrade Maritime News 원문기사</li> </ul> <a href="https://www.seatrade-maritime.com/bunkering/s-crubbers-payback-lengthen-narrowing-high-low-sulphur-fuel-spread">https://www.seatrade-maritime.com/bunkering/s-crubbers-payback-lengthen-narrowing-high-low-sulphur-fuel-spread</a>
3	IMO 2020 황산화물 규제에 따른 한국해운조합의 선박연료유 공급사업 현황	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020 저유황유 선박연료유 공급 설명회 자료 (한국해운조합)</li> </ul> <a href="https://www.theksa.or.kr/site/main/board/sub05_08_01_04/80691?cp=1&amp;sortOrder=BA_REGDATE&amp;sortDirection=DESC&amp;listType=list&amp;bcId=sub05_08_01_04&amp;baNotice=false&amp;baCommSelec=false&amp;baOpenDay=false&amp;baUse=true">https://www.theksa.or.kr/site/main/board/sub05_08_01_04/80691?cp=1&amp;sortOrder=BA_REGDATE&amp;sortDirection=DESC&amp;listType=list&amp;bcId=sub05_08_01_04&amp;baNotice=false&amp;baCommSelec=false&amp;baOpenDay=false&amp;baUse=true</a>
4	IMO 2020 황산화물 규제에 따른 국내 선박급유선 동향	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KMI 동향분석('19.4월), 선박연료유 공급선박 병커링 효율성 제고해야</li> </ul> <a href="https://www.kmi.re.kr/web/trebook/view.do?rbsIdx=273&amp;page=11&amp;idx=145">https://www.kmi.re.kr/web/trebook/view.do?rbsIdx=273&amp;page=11&amp;idx=145</a> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국급유선선주협회 자문</li> </ul>