

항만연관산업 동향 [6월 제2호]

(부산항 연관산업 육성·지원 사무국, '20.6.22.)

◆ 업계 요청 동향 자료

- 1) (전 업종) 코로나19의 국내외 해운항만업계 영향 및 전망
- 2) (전 업종) 국내외 해운항만산업 동향
- 3) (전 업종) 국내외 항만 정책 동향

1. 코로나19의 국내외 해운항만업계 영향 및 전망

- OECD, 신종 코로나 2차 대유행 시 해운업계 큰 타격 예상¹⁾
 - OECD 수석 이코노미스트인 로렌스 분(Laurence Boone)은 2021년 말까지 코로나19로 인한 경제 피해는 지난 100여 년 간 모든 경기침체수치를 초과할 것이라 경고
 - (글로벌 거래량 감소) 세계 무역 거래량이 급감하고 있으며 1분기 GDP 성장률이 3.75% 감소할 것으로 예측, 2분기에는 글로벌 생산량이 더 큰 폭의 감소를 보일 것이며, 이후 2차 대유행이 올 경우 전세계 실질 거래량 성장률은 -11.4% 역성장할 것으로 예상
 - (공급망 위협) 코로나19는 해외 아웃소싱 운영을 리쇼어링(본국 회귀) 하도록 기업을 설득할 수 있다는 점에서 해상운송에 더 위협적임. OECD는 코로나19로 각국에서 복잡한 글로벌 아웃소싱을 축소하고 자국 생산을 확대해나가는 현상이 일어나며 아울러 관세 인상, 미중 무역 분쟁 악화, 소비 감소로 무역 거래가 점차 축소되고 세계 경제가 분열 될 가능성 언급
- 코로나19, 자유무역 약화와 동시에 中의 영향력 확대할 가능성 높아²⁾
 - 관세 인하, 무역 제한 완화, 운송과 통신의 기술적 진보로 최근 10년 간 세계 무역 규모는 42억 톤에서 80억 톤으로 빠르게 성장함

1) COVID second wave would slam ocean shipping(American Shipper, '20.6.10.) / <https://url.kr/KbvMWd>

2) KMI 주간해운시장포커스 480호 내용 발췌(2020.6.15. 발행)

- lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132611/Will-the-coronavirus-pandemic-endglobalisation(로그인 필요)

- 코로나19가 세계 공급망의 취약성을 부각하면서 민족주의가 대두하고 있음
 - 소비자들은 높은 가격을 받아들이는 대신에 집에서 대체 공급처를 찾고 있으며, 이로 인해 국제무역에 덜 의존하는 형태로 공급망이 변화함
 - 글로벌 자유무역이 퇴색하고, 환태평양경제동반자협정³⁾과 같은 역내 무역협정의 추세가 강화될 조짐이 있음
 - 주요국 정부는 기존 자유무역 체제를 유지했다가 코로나19의 확산으로 인해 부정적인 경제적 결과가 발생하는 것을 우려하고 있음
- 코로나19 전 세계 대유행 사태는 세계무역기구(WTO)의 역할을 약화하는 동시에 중국이 글로벌 무대에서 차지하는 영향력을 확대할 수 있음
 - 코로나19는 시민들에게 안전과 자급자족에 대해 더 많이 생각하도록 고무시켰음
 - 자유무역을 신봉하는 WTO의 위상이 약화되고 자국 내 풍부한 공급 네트워크를 보유한 중국은 역내무역 등의 확대를 통해 세계 경제의 신흥 강자로 부상할 수 있음
- (시사점) 자유무역 축소는 해상연결수준을 약화하고 이는 다시 해상 물동량 감소를 초래할 가능성이 있음
 - 해상 물동량 감소는 수출입 의존도가 높은 국가와 도시들의 경제발전을 둔화시킬 우려가 있음

2. 국내외 해운항만산업 동향

□ 2020년 중국 ‘양회’⁴⁾의 해운항만물류 관련 주요 내용⁵⁾

○ 외국적 외항선박의 ‘연해운송(샤오따이* 업무)’ 개방 촉진 전망

* ‘샤오따이(捎帶)’란 말은 사전적인 의미로 ‘가는 길에 가져오다’라는 의미이며, 외국적선박이

3) TPP: Trans-Pacific Strategic Economic Partnership

4) 양회(兩會) : 중국 최고의 권력기관인 전국인민대표대회(전인대)와 중국 최고의 정책자문기관인 전국인민정치협상회의(정협)를 통칭하는 용어로서 중국 경제·사회의 발전 방향, 정부 예산, 경제성장률 및 각 분야의 정책들을 제시·결정하는 중국 최대 중요 정치 행사

- 코로나19로 당초 3월 5일 개최 계획보다 두달 이상 연기된 5월 21일 개막하여, 이후 계획보다 4일 단축된 5월 28일 폐막. 매년 ‘양회’에서는 국무원 총리가 발표하는 <정부 업무보고>에서 당해의 경제목표치를 제시하는데, 올해는 “경제 불확실성의 확대”를 이유로 하여 이를 제시하지 못함(1978년 개혁개방이후 <정부 업무보고>에서 경제성장률 목표치를 제시하지 않은 것이 올해를 포함해 단 4번뿐임)

5) KMI 동향분석 제170호(해양수산 관점에서의 2020년 중국 ‘양회’ 시사점, 2020.6.15.) / <https://url.kr/bvpWi4>

국제운송 과정 중에서 특정 국가 항만에서 환적을 할 시에 해당국의 국내 항만간의 운송 업무를 수행하는 것을 지칭함. 일종의 카보타지(cabotage) 개방에 해당함

- 상하이 자유무역시점구의 ‘린강신구역(臨港新片區)’이 설립되면서(‘19.8.), 외국적 외항선박이 상하이 양산항을 환적항으로 이용하는 경우 컨테이너 화물의 ‘샤오따이’ 업무 개방 건의(상하이항, 칭다오항 소속 전인대 대표 제안)
- (시사점) ‘샤오따이’ 업무를 외국적 선사에도 개방할 시, 우리나라 항만, 특히 북중국의 환적화물 비율이 높은 부산항에 영향을 줄 가능성이 있어 이에 따른 영향 분석과 대응 방안도 심도 있게 진행되어야 할 것임

○ 코로나19 대유행 속 해운물류업의 디지털 혁신 강조

- 올해 ‘양회’에서는 코로나19 팬데믹으로 인한 글로벌 공급사슬 충격 속에 제4차 산업혁명 기술을 활용한 해운업의 디지털 혁신 업그레이드 방안이 논의되었음
- 특히, COSCO Shipping그룹 회장 쉬리룽(許立榮) 대표는 코로나19로 인한 공급사슬에 변화가 왔다면서 해운업이 디지털화 추세에 따라 업그레이드 해야 한다고 주장하였음

○ ‘홍콩 보안법’ 제정, 향후 홍콩의 물류허브 지위에 타격 예상

- ‘양회’ 제3차 전체회의에서 「홍콩국가보안법*」 통과
- * 전문과 7개 조항으로 구성된 동 법은 홍콩 내 중국 국가 안전을 해치는 행위와 활동에 대한 처벌을 목적으로 하며, 전인대 상무위원회가 법적 위임을 받아 홍콩의 국가안보 유지를 위한 법제도 제정과 집행체계에 관한 법률을 만들어 ‘홍콩특별행정구 기본법’에 추가하는 것을 골자로 하고 있음
- 이에 대해 미국은 즉각적으로 29일 트럼프 대통령이 기자회견을 통하여 ‘홍콩 특별지위’ 박탈 절차에 돌입하겠다고 발표하고, 단계적으로 관세, 투자, 무역 등에서의 우대제도 폐지를 선언하였음
- (현황) 홍콩은 총수입 중 89%를 재수출하는 중계무역 거점으로, 이중 50%가 중국으로 재수출되고 있음
- (시사점) 홍콩에 대한 특별지위가 박탈되는 경우 홍콩으로서는 그동안 활용 가능한 이점이 사라지기 때문에 미·중 갈등이 완화되지 않는 이상 금융, 무역 허브기능이 점차 약화될 것으로 전망되며,

- 홍콩이 금융과 무역 허브로서의 이점이 사라지는 경우 홍콩을 통해 재수출 또는 재수입되는 물량이 감소되고, 이 물량은 결국 소멸되거나 다른 항만에 재배치되어야 하므로 부산항의 해운·항만·물류 업계에도 영향을 미칠 것으로 예상

○ **크루즈 활성화 관련 논의도 활발, 한국항로 재개도 제안**

- 코로나19로 관광업, 특히 크루즈산업이 세계적으로 피해를 입은 가운데, 올해 ‘양회’에서는 크루즈 발전에 대한 의견이 많이 제시됨
- 중국선박그룹 산하 장난조선소(江南造船) 주임인 후커이(胡可一) 위원은 크루즈산업에 대하여 ‘정층 계획(頂層規劃, 상층부에서의 정책 설계)’을 통해 국가전략 승격을 제안

* 주요 제안 내용

- 1) 크루즈를 ‘중대 과학기술 장비 중점 프로젝트’에 포함시키고, 크루즈산업에 대한 융자, 세금지원 강화 등을 통해 비즈니스 환경 개선 및 새로운 업계 생태계를 구축하여 중국 자본 크루즈 선사 설립을 통해 중국 크루즈산업 발전을 이끌어야 함
- 2) 코로나19로 글로벌 크루즈산업이 중단된 상황에 처해 있는 바, 관광객들에 크루즈관광에 대한 신뢰감을 회복하는 것이 가장 중요하므로 크루즈 운영 재개를 위하여 크루즈의 ‘공해 상 운항’ 항로를 개척하고, 조건이 허락한다면 중국 크루즈 선사가 중국-타이완, 중국-한국 항로를 재개할 필요 있음

- 상하이항 국제여객운송센터 쉰쵸휘(徐瑀慧) 대표는 중국내 크루즈 운영 재개 및 국제 크루즈산업에서 중국의 경쟁력을 높이는 방안을 마련할 필요가 있다고 주장하며, 「코로나 상시 방역상태에서의 크루즈산업 발전 회복」에 대한 건의서를 제출함

* 주요 제안 내용

- 1) 코로나19 상시 방역 가이드라인 제정과, 크루즈 항만과 선사의 방역을 강화해야 함
- 2) 크루즈선을 운영할 수 있는 방안과 관련 상품 개발 지원 및 기항지(홍콩 포함) 관광증명 자료 절차 간소화 및 전국 범위 공해 운항 확대 추진 필요

3. 국내외 항만 정책 동향

□ 영국항만협회⁶⁾, 선박용 육상전원공급장치 공급 확대키로⁷⁾

- 영국항만협회는 최근 발행한 연구보고서를 통해 영국 항만에 선박용 육상전원공급장치의 활성화를 위한 현 실태 및 문제점을 식별하고 이에 대한 개선안을 밝힘. 식별된 세 가지 주요 문제는 아래와 같음

- 1) 선박용 육상전원공급장치 설치에 수반되는 항만 내 시스템 구축 비용이 매우 비쌈
- 2) 높은 전기 사용료로 인해 상대적으로 값이 싼 선박용 연료와 경쟁력이 떨어짐
- 3) 설치한다고 할지라도 상대적으로 적은 수요의 문제가 발생할 수 있음

- 영국항만협회는 상기 세 가지 문제점에 관한 해결책을 아래와 같이 제시

- 1) 녹색해양기금(Green Maritime Fund) 조성을 통해 육상전원공급장치 설치 재정적 지원
- 2) 선박연료유를 면세로 공급하는 것과 동일한 기조로, 선박용 육상전력에 대한 세금 면제
- 3) 육상전력의 수요 증가를 위한 목표기반접근(Goal-based approach) 방법을 활용

- 영국항만협회 책임자(Mark Simmonds)는 영국에서 해상운송은 국가경제에서 매우 중요한 요소임을 인지하고 있으며, 환경보호 차원에서 항만에서 배출되는 대기오염 물질 저감을 위해 지속해서 노력할 방침을 밝힘
추가로 협회 차원에서 제로 에미션(Zero Emission) 달성을 위한 항만 관계자 및 투자자들과의 논의의 장을 마련할 계획을 언급함

[참고] 국내외 항만 대기환경 보존을 위한 육상전원공급장치(AMP) 법제화 추진 현황⁸⁾

- (미국) 캘리포니아주 : '14년부터 LA/LB항 등 입항선박에 대한 단계별 의무사용
- '14년 50% → '17년 70% → '20년 80% AMP 사용 의무화
- (EU) '25년까지 모든 항만을 대상으로 AMP 설치 의무화
- (중국) '16년부터 신규부두 건설시 AMP 설비 구축 의무화
- '20년까지 컨부두, Ro-Ro선, 크루즈 선석의 50% AMP 구축
- (국내) 항만구역에서 발생하는 미세먼지 등 대기오염물질에 대한 관리 강화를 위한 특별법* 제정 시행('19.4.)에 따라 해양수산부 육상전원공급설비 구축 중기 종합계획 수립('19.12.)
* 「항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법」 제정('19.4.) - 항만시설 소유자 설치의무

6) 영국항만협회(BPA: British Ports Association): 본사는 런던, 1992년 설립. 가입된 100개 이상 기관의 공동 이익을 대변하고 기관 간 정보교류 및 협력 등의 활동을 통해 항만 시스템 개선과 발전을 주목적으로 함 (영국은 무역활동 95% 이상이 해상으로 이뤄지고 있으며 이에 각 항만이 국가 경제에 중요한 역할을 함)

7) British Ports Association calls for more UK shore power(Port technology,'20.6.1.) / <https://url.kr/E2qnY8>

8) AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구보고서(KMI, '17.6.)의 국외 사례 참고 / <https://url.kr/TNSCh8>

[참고] 해양수산부 항만 육상전원공급설비 구축 중기 종합계획 수립(2019.12.)⁹⁾

- '30년까지 13개 항만 248선석에 9,322억원(재정 6,991억원)을 투자(기재부 협의 완료,'19.10.14.)
 - 국내 전체항만 1,200선석 대비 20.7%, 13개항만 전체 961선석 대비 25.8%
 - 정박 중 연료소비량이 1만톤 이상인 항만(13개항) 선정
- 부산항 투자계획
 - 사업비 : 2,210억원(재정: 1,220억원 / 민자(BPA): 990억원)
 - * PA소유, PA운영선석에 대하여 국가재원 40% 지원

| 구 분 | 세부사업계획 | | | | | |
|-----|-------------|----------|-------------|----------|-----|----------|
| | 단기('18~'20) | | 중기('21~'30) | | 합 계 | |
| | 선석 | 소요예산(억원) | 선석 | 소요예산(억원) | 선석 | 소요예산(억원) |
| 북항 | 6 | 180 | 12 | 482 | 18 | 662 |
| 신항 | 4 | 120 | 20 | 860 | 24 | 980 |
| 감천항 | - | - | 20 | 568 | 20 | 568 |
| 합 계 | 10 | 300 | 52 | 1,910 | 62 | 2,210 |

- 육상전원공급설비(AMP, Alternative Maritime Power supply) 구축에 따른 후속조치 (제도, 정책) 마련 계획
 - (AMP 활성화를 위한 인센티브제도) 선박 입·출항이 많은 항만 및 연료소비량이 큰 항만에 대하여 AMP 수전선박이 입항할 때 마다 또는 수전할 때 마다 항비나 요금을 인하하는 인센티브제도를 도입하여 AMP 활성화 유도
 - (AMP 전기요금 신설 등 개선 추진) AMP설치 선박에 대하여 한전기본공급약관에 AMP사용 시 전기요금을 감면해 주는 AMP 특례조항을 마련하여 AMP사용 활성화 유도
 - * 전기자동차의 충전 전력요금은 전기공급약관 특례를 적용하여 기본요금 한시적 면제, 전력요금은 사용량 요금의 50% 적용
 - ** 선사가 AMP를 이용하는 것이 황함유량 0.5%의 선박유를 이용하는 것보다 경제적으로 유리하도록 전기요금 감세 필요
 - (AMP 이용 의무화를 단계적으로 추진) 국내 항만에 입항하는 선박에 사용의무화를 위한 다양한 방법을 검토하여 반영



9) 항만 육상전원공급설비 구축 중기 종합계획(2019~2030) 보고서(해양수산부, 2019.12.) 내용 발췌 / <https://url.kr/ybrVOC>