

KMI 동향분석

VOL.182
2022 MAY

발간년월 2022년 5월(통권 제182호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 김종덕
감 수 김근섭 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 성과홍보실 홈페이지 www.kmi.re.kr
※ 본문에 게재된 내용은 필자(연구진)의 견해이며, 기관의 공식적인 입장과 다를 수 있음을 알려드립니다.
또한 본지의 내용을 인용할 때는 반드시 출처를 밝혀야 합니다.

부산항, 중국 상하이시 봉쇄 장기화에 선제적 대비해야

이기열 항만수요예측센터장
(kylee@kmi.re.kr/051-797-4670)
최석우 항만수요예측센터 부연구위원
(schoi@kmi.re.kr/051-797-4777)
이나영 항만수요예측센터 전문연구원
(lny0326@kmi.re.kr/051-797-4697)
김가현 항만정책·운영연구실 전문연구원
(ghkim@kmi.re.kr/051-797-4692)

2020년 4월 8일, 중국은 코로나19 유행의 시발점인 우한에서 76일간의 봉쇄를 끝낸 뒤 ‘제로 코로나 정책’을 발표했다. 이후 광둥성 선전시, 산시성 시안시 등 인구 천만 명이 넘는 도시를 비롯하여 크고 작은 지역에서 코로나19 확산 방지를 위해 해당 지역 전체를 봉쇄하는 조치가 잇따랐으며, 2022년 들어 코로나19 변이 바이러스인 오미크론이 확산되자 인구 2,600만의 거대 도시 상하이시가 전면 봉쇄되기에 이르렀다. 글로벌 물류거점인 상하이시의 봉쇄가 한 달 이상 지속되면서 중국발 글로벌 공급망 차질로 인한 우려가 커지고 있으며, 상하이항은 정상 운영되고 있다는 중국 정부의 발표와는 달리 선박 적체 현상이 이미 시작되고 있다. 이에 본 분석에서는 기존 중국항만 봉쇄 사례분석, 현황 모니터링, 실증분석 등을 통해 다각도에서 상하이항 봉쇄가 부산항에 미치는 영향을 살펴보고 대응방안을 모색하고자 한다.

2021년 중국은 코로나19 확산 영향으로 두 차례 주요 항만의 일시 폐쇄를 실시한 바 있다. 선전항 엔터테이너미널이 항내 코로나19 확진자 발생으로 한 달 가량 수출용 풀컨 반입 통제 조치를 시행하였으며, 닝보-저우산항 메이산터미널은 1주일 동안 터미널 전면 봉쇄 및 작업중단 조치 이후 단계적으로 봉쇄가 해제되었다. 중국 항만의 봉쇄 기간 동안 부산항의 컨테이너 물동량은 일시적으로 소폭 감소하였으나, 봉쇄 해제 이후 빠르게 회복되었다. 장차울은 중국항/발 환적 화물 적체에 따라 소폭 상승한 것으로 나타난 반면, 선박 대기시간은 주요 선사들의 노선 중단 및 변경으로 큰 변동이 없는 것으로 나타났다. 결과적으로 기존 중국 항만의 봉쇄는 단기간에 해제되어 부산항에 큰 영향은 없었던 것으로 판단된다.

상하이시 봉쇄 이후 약 1개월 동안 부산항에 미친 영향은 지난 해 중국 항만의 봉쇄 영향과 유사한 것으로 분석된다. 부산항 전체 물동량은 봉쇄 이전과 큰 차이가 없으며, 상하이항/발선박의 입출항 척수가 전년 동기간 대비 감소했으나 전체 입출항 선박 척수에는 유의미한 차이가 없는 것으로 분석되었다. 장차울 역시 상하이시 봉쇄 이전인 3월부터 현재까지 70% 수준을 유지하고 있다. 즉, 최근까지 상하이시 봉쇄 영향은 상하이항 관련 일부 서비스 변경과 이와 관련된 터미널의 장차울 증가 이외에 극히 제한적으로 나타났다. 그러나 상하이시 봉쇄가 1개월을 초과하며 장기화 조짐이 나타나고 있으며, 부산항 물동량 역시 감소 징후가 나타나고 있다.

상하이시 봉쇄 장기화는 중국 내륙물류의 병목 현상을 초래하고, 점진적으로 상하이항의 가동률 하락 및 부산항의 컨테이너 물동량에 영향을 미칠 것으로 예상된다. 상하이시 봉쇄 장기화 및 상하이항의 가동률 저하가 부산항의 컨테이너 물동량에 미치는 영향도를 실증분석으로 추정한 결과, 상하이항의 가동률이 20% 저하되면 연간 부산항 컨테이너 물동량은 단기적으로 43.9만 TEU, 장기적으로는 54.9만 TEU까지 감소할 것으로 분석되었다. 또한 우리나라 경제성장률이 상하이시 봉쇄로 인한 중국 경제성장률 둔화의 영향으로 예상치 대비 하방 조정될 경우, 실제 부산항의 컨테이너 물동량 감소폭은 더욱 확대될 것으로 예상된다. 더욱이 부산항과 교역량이 많은 북중국 도시로 봉쇄가 확대될 경우 부산항 물동량 감소 폭은 더 커질 것으로 예상된다.

상하이시 봉쇄 장기화로 부산항 물동량의 감소가 예상되는 반면, 봉쇄 기간 동안 중국항 환적화물의 장기보관 및 봉쇄 해제 이후 급격히 물동량 증가 등으로 부산항 컨테이너 터미널의 장치장 운영에 어려움이 예상된다. 이에 선제적으로 대응하기 위해서는 현재 공급된 임시 장치장의 현황을 파악하고 추가 확보 가능한 장치장의 공간 등을 사전에 검토할 필요가 있다. 특히 상하이시 봉쇄 해제 이후 창고에 쌓여 있던 물량이 한꺼번에 풀리는 경우 2021년 코로나19 완화 이후 수요 폭증으로 인한 글로벌 병목 현상이 재현될 가능성이 높기 때문에 사전에 대비해야 한다. 또한 중장기적으로는 환적거점으로서 부산항의 강점을 극대화한 서비스를 제공하고 지속적으로 증가하고 있는 글로벌 물류 변동성에 유연하게 대응할 수 있도록 메가 환적터미널인 진해신항과의 연계가 차질없이 추진될 수 있도록 해야 한다. 한편, 상하이시 봉쇄에도 불구하고 상하이시의 일일 사망자 수가 점차 늘어나고 신규 감염자 수도 2만 명 안팎을 기록하는 등 확산세가 꺾이지 않고 있어 봉쇄 조치가 확대 및 장기화될 가능성이 높아 중국 내 코로나19 봉쇄 동향에 대한 지속적인 모니터링 추진이 필요하다.

중국 '제로 코로나 정책'으로 항만 및 도시 봉쇄 조치

■ 작년 중국은 코로나19 확산 영향으로 두 차례 주요 항만¹⁾의 일시 봉쇄 실시

- 선전항 엔티엔터미널(YICT)은 코로나19 확진자 발생으로 2021년 5월 25일부터 30일까지 수출용 풀컨 반입을 금지하였으며, 이후 2021년 6월 25일 전면 회복 이전까지 ETA-3(모선 도착예정 3일 전) 반입만을 허용
- 수출용 풀컨 반입 일시 중단으로 스케줄 지연, 선복 부족 등 세계 최대 단일 컨테이너 터미널인 엔티엔항발 글로벌 물류대란 촉발
- Ningbo-Zhoushan항은 2021년 8월 11일 메이산 터미널 봉쇄 및 작업중단 조치를 시행하였으며 8월 18일부터 부분적 회복(터미널 내 이송 및 하역작업 가능), 8월 20일부터 적컨을 ODCY에 장치한 후 메이산 터미널 CY로 반입(터미널 내 컨트릭으로 반입) 허용
- Ningbo-Zhoushan항 컨테이너 물동량 중 20% 수준을 처리하는 메이산 터미널의 일시 작업중단으로 주요 선사들은 항만 스킵, 대체항만 활용 등으로 대응

■ 상하이시는 오미크론 확산 차단을 위해 2022년 3월 28일을 기점으로 도시 봉쇄²⁾

- 2022년 3월 28일부터 황푸강을 기준으로 푸동(3.28~4.1)과 푸시(4.1~4.5) 두 개의 지역을 나누어 단계적 봉쇄 및 시민에 대한 전수 핵산검사를 실시하였으며 봉쇄기간 동안 공항, 철도, 국제 여객 및 화물 운송은 정상 운영하되, 봉쇄지역 내 지하철, 대중교통, 택시 등 운영 금지
- * 당초 예고했던 8일간의 봉쇄 기간을 넘겨 한 달째 도시 봉쇄가 지속되고 있음
- 상하이국제항만그룹(SIPG)은 봉쇄조치 기간에도 상하이항은 기존 24시간 운영체제를 유지하겠다는 입장이며 최근 오미크론 확산세 및 직원 주거지 봉쇄에 따른 인력부족 예상 등을 대비하여 몇 주 전부터 자체 숙소를 운영 중
- 그러나 이미 상하이시 지역의 확진세가 이어지기 시작한 3월 기준 상하이항에서 선적 또는 하역을 기다리는 선박 수는 약 300척으로 이미 적체 현상이 시작되고 있는 것으로 파악됨³⁾
- 지난해 같은 기간 상하이항의 대기 선박은 100척, 최근 5년 동안 동일 기간 평균이 75척인 점을 감안하면 약 5배 이상 증가한 수치임

1) 선전항 엔티엔터미널 봉쇄(21.5.25~6.24), Ningbo-Zhoushan항 메이산터미널 봉쇄(21.8.11~8.25)

2) KMI 중국 해양수산 위클리, 제22-11호

3) VesselValue, March 2022

- 상하이向 선박 중 머스크 등 일부 선사들은 도착지 변경(COD)을 통해 주로 Ningbo항을 대체 기항하고 있는 상황이며 최근 Ningbo항의 일일 평균 처리량은 약 10만 TEU로 2021년 평균 8.5만 TEU 대비 높은 수준(+17.6%) 유지(4월 2일 : 13.1만 TEU 처리)

단기간에 그친 선전항 및 Ningbo-저우산항 봉쇄 시기 부산항의 물동량은 일시적 감소 이후 빠른 회복

■ (물동량) 중국 항만 봉쇄에 따라 일시적으로 물동량 영향을 있으나, 봉쇄 해제 후 시차를 두고 물동량은 회복되는 경향

- (선전항) 2021년 선전항 봉쇄 기간 부산항 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 안정적인 성장세 유지, 환적 물동량의 전년 대비 증감률은 연간 증감률(1.9%)과 유사한 수준(2.8%) 유지, 이후 30일간은 크게 상승(11.9%)
- 선전항의 경우 수출용 컨테이너 반입만 제한하였고 부산항 對중국 환적 물동량에서 차지하는 비중이 낮아 폐쇄 기간 영향은 제한적

* 對중국 환적 물동량에서 선전항 비중은 최근 5년 평균 4.6%(약 15만 TEU)

표 1. 선전항 폐쇄 기간 부산항 컨테이너 물동량 현황

(단위: TEU, %)

구분		2020년			2021년			선전항 YICT 폐쇄 기간 (31일간)		선전항 YICT 전면 회복 이후 (+30일간)	
		일평균	일평균	증감률	일평균	전년 동기간	증감률	일평균	전년 동기간	증감률	
북 항	수입	5,881	6,463	9.9	6,566	5,782	13.6	6,753	5,718	18.1	
	수출	5,557	5,937	6.8	6,304	5,358	17.7	6,192	5,615	10.3	
	환적	7,331	7,175	-2.1	7,564	7,247	4.4	7,669	7,288	5.2	
	합계	18,769	19,575	4.3	20,434	18,387	11.1	20,614	18,622	10.7	
신 항	수입	7,417	7,779	4.9	7,858	6,835	15.0	7,393	6,608	11.9	
	수출	8,015	8,342	4.1	8,176	7,632	7.1	8,752	7,618	14.9	
	환적	25,624	26,406	3.1	26,834	26,206	2.4	27,912	24,517	13.8	
	합계	41,055	42,527	3.6	42,868	40,673	5.4	44,056	38,743	13.7	
환적 계		32,955	33,580	1.9	34,398	33,453	2.8	35,580	31,806	11.9	
합계		59,825	62,102	3.8	63,302	59,060	7.2	64,670	57,365	12.7	

자료: BPA 내부자료, KMI 분석

- (닝보항) 2021년 메이산 터미널의 서비스가 중단된 봉쇄 기간 동안 부산항 수출입 및 환적화물이 일시적 동반 감소하였으나 이후 증가율 회복
- 수출입 물동량은 전년 동기 대비 9.0~14.0%의 일시적 감소를 기록했으나 봉쇄 해제 이후 증가세 회복(1.2~8.0%)
- 환적 물동량 역시 봉쇄 기간 전년 동기 대비 증감률은 연간 증감률(1.9%)보다 낮은 수준(-5.3%)을 기록하였으나 이후 30일간 크게 상승(8.5%)
- 부산항 신항보다 북항의 물동량 영향이 큰 것은 북항에 기항 중인 국적 중소형 선사의 한중노선이 닝보항 메이산 터미널에 기항했기 때문
- 특히 닝보항은 터미널 봉쇄와 더불어 부산항의 對중국 환적물동량에서 차지하는 비중이 높아 단기적 물동량 영향이 상대적으로 큰 것으로 판단됨

* 對중국 환적 물동량에서 닝보항 비중은 최근 5년 평균 7.5%(약 25만 TEU)

표 2. 닝보항 폐쇄 기간 부산항 컨테이너 물동량 현황

(단위: TEU, %)

구분		2020년	2021년	닝보항 메이산터미널 폐쇄 기간 (15일간)			닝보항 메이산터미널 전면 회복 이후(+30일간)			
		일평균	일평균	증감률	일평균	전년 동기간	증감률	일평균	전년 동기간	증감률
북 항	수입	5,881	6,463	9.9	5,425	5,939	-8.7	6,050	5,731	5.6
	수출	5,557	5,937	6.8	5,054	5,569	-9.2	5,520	5,396	2.3
	환적	7,331	7,175	-2.1	6,312	7,670	-17.7	6,773	7,292	-7.1
	합계	18,769	19,575	4.3	16,791	19,177	-12.4	18,342	18,419	-0.4
신 항	수입	7,417	7,779	4.9	6,144	6,751	-9.0	7,005	6,921	1.2
	수출	8,015	8,342	4.1	6,731	7,829	-14.0	7,791	7,211	8.0
	환적	25,624	26,406	3.1	25,856	26,315	-1.7	25,973	22,903	13.4
	합계	41,055	42,527	3.6	38,731	40,896	-5.3	40,769	37,035	10.1
환적 계		32,955	33,580	1.9	32,168	33,984	-5.3	32,746	30,194	8.5
합계		59,825	62,102	3.8	55,522	60,072	-7.6	59,111	55,454	6.6

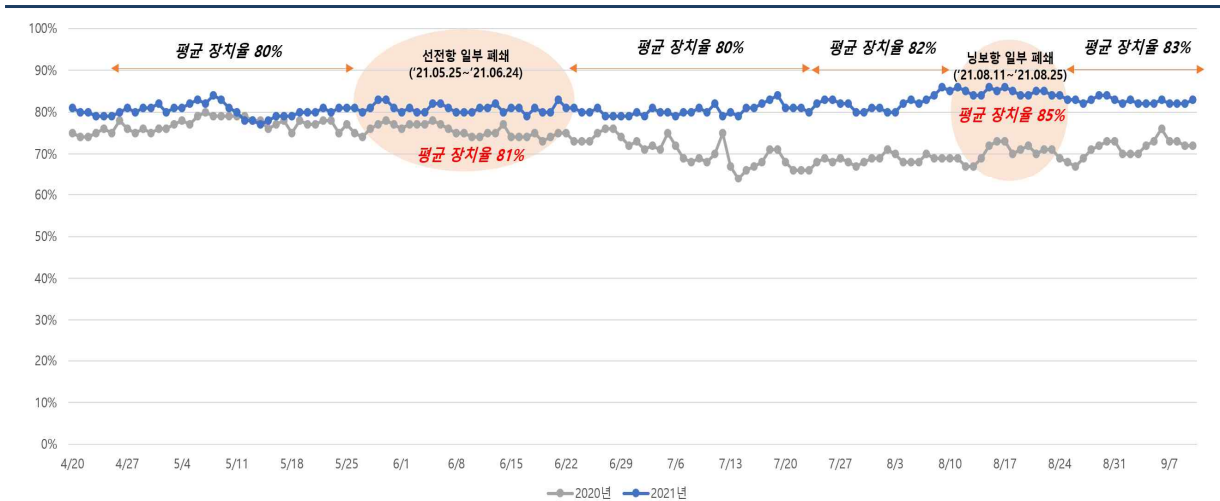
자료: BPA 내부자료, KMI 재분석

■ (장치율) 선전시 봉쇄 기간 부산항의 평균 장치율은 81% 수준으로 봉쇄 전 대비 큰 변동 없음, 닝보항의 경우 봉쇄 전 기간 대비 3%p 증가

- 선전항 옌터엔터미널(YICT)의 경우 수출용 풀컨테이너 반입만 제한함에 따라 큰 영향이 없었으나 닝보항의 경우 메이산 터미널의 모든 컨테이너 반출입 서비스를 일시적으로 중단함에 따라 부산항 장치율에 영향을 미친 것으로 파악됨

- Ningbo항 봉쇄 기간 부산항 물동량은 일시 감소하였으나 Ningbo항/발 환적 화물 적체에 따른 장치율이 상승한 것으로 추정

그림 1. 중국 항만 폐쇄 기간 부산항 장치율 현황

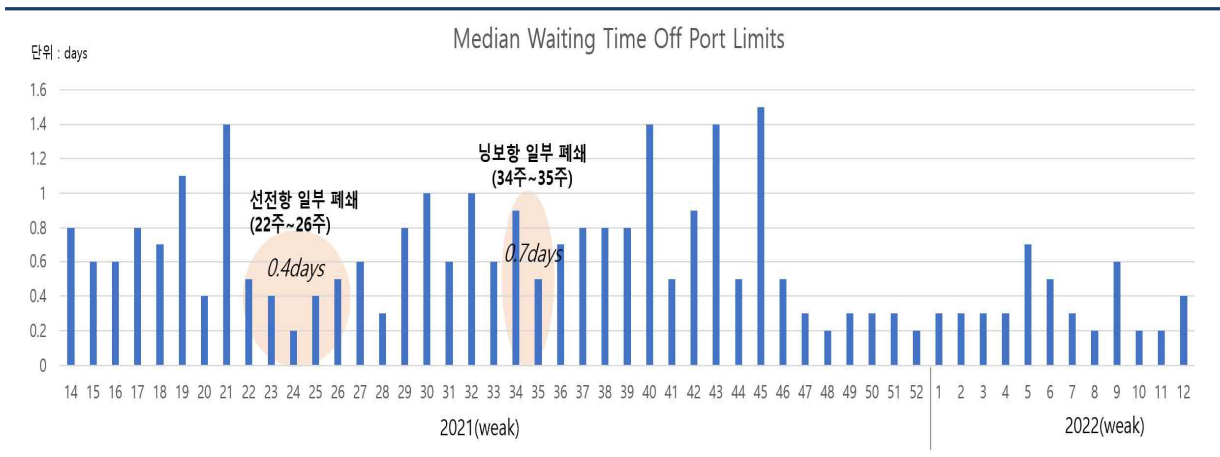


자료: BPA 내부자료, KMI 분석

■ (선박 대기시간) 선전항과 Ningbo항 일부 폐쇄 기간 동안 부산항 컨테이너선 대기시간 중앙값은 각각 0.4일, 0.7일로 전주 대비 감소하거나 변동 없음

- 중국 항만의 선박 대기 증가로 부산항이 포함된 주요 선사의 노선 중단 시 전체 서비스를 중단하여 선박 대기 증가는 없었던 것으로 판단

그림 2. 중국 항만 폐쇄 기간 부산항 컨테이너선 대기시간 현황



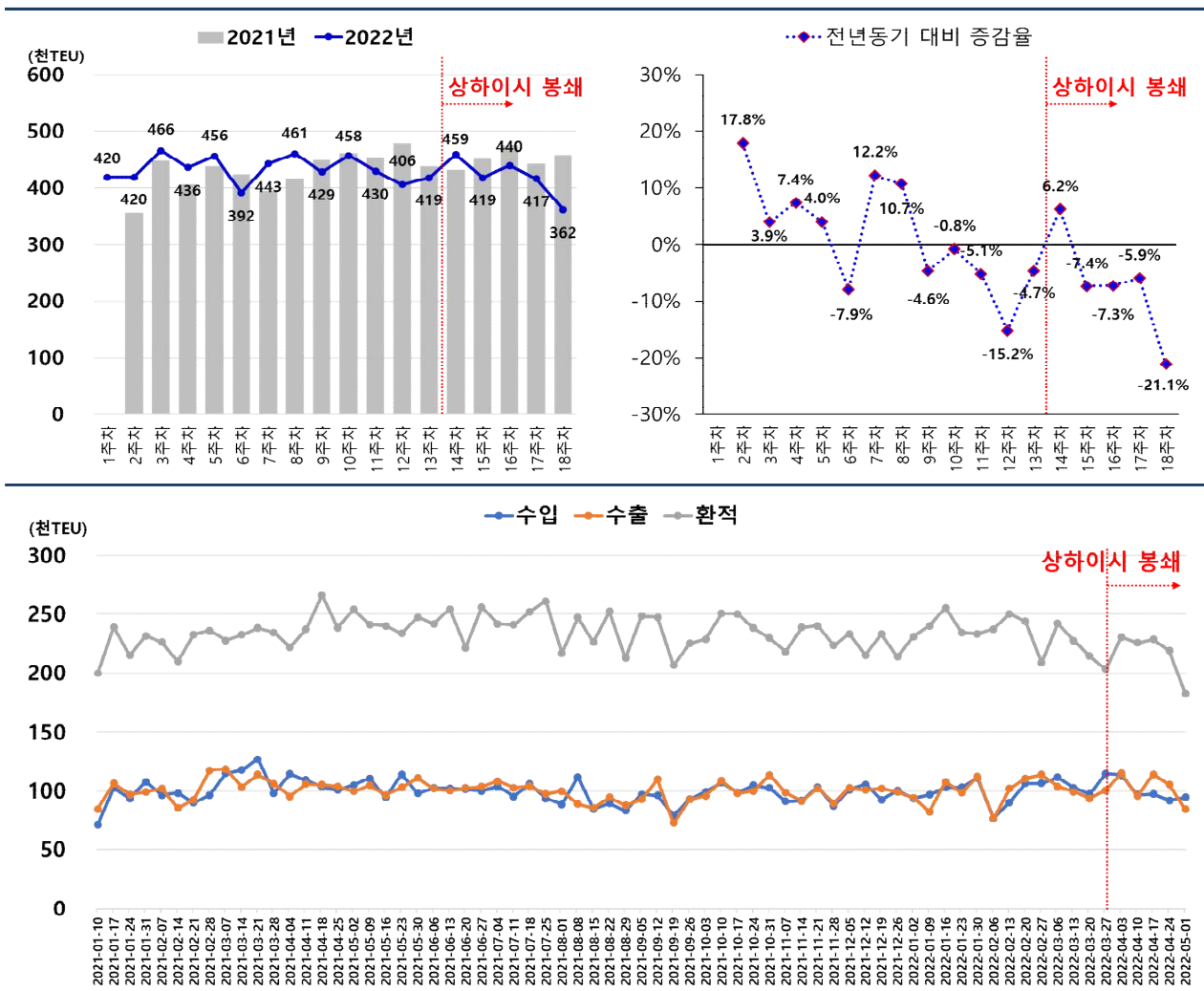
자료: Marine Traffic(2022.04.04. 검색기준)

상하이시 봉쇄의 단기적 영향은 제한적이지만 장기화에 따른 지속적인 모니터링 필요

■ (물동량) 일부 운영사의 상하이발 물동량(수입) 감소에도 부산항 전체 물동량은 봉쇄 이전과 유의미한 차이 부재, 4월 마지막 주 물동량 급감에 대한 원인 분석 필요

- 상하이시 봉쇄 초기 부산항 컨테이너 물동량은 2월 우크라이나 사태(9주) 이후 지속된 감소세와 유사하게 전년 동기 대비 6~7% 감소 수준을 유지함
- 그러나 4월 마지막 주에 수출 및 환적 물동량을 중심으로 부산항 물동량이 전년 동기 및 전주 대비 급격히 감소하여 원인 분석 및 동향 모니터링 필요

그림 3. 부산항 주간 물동량 추이

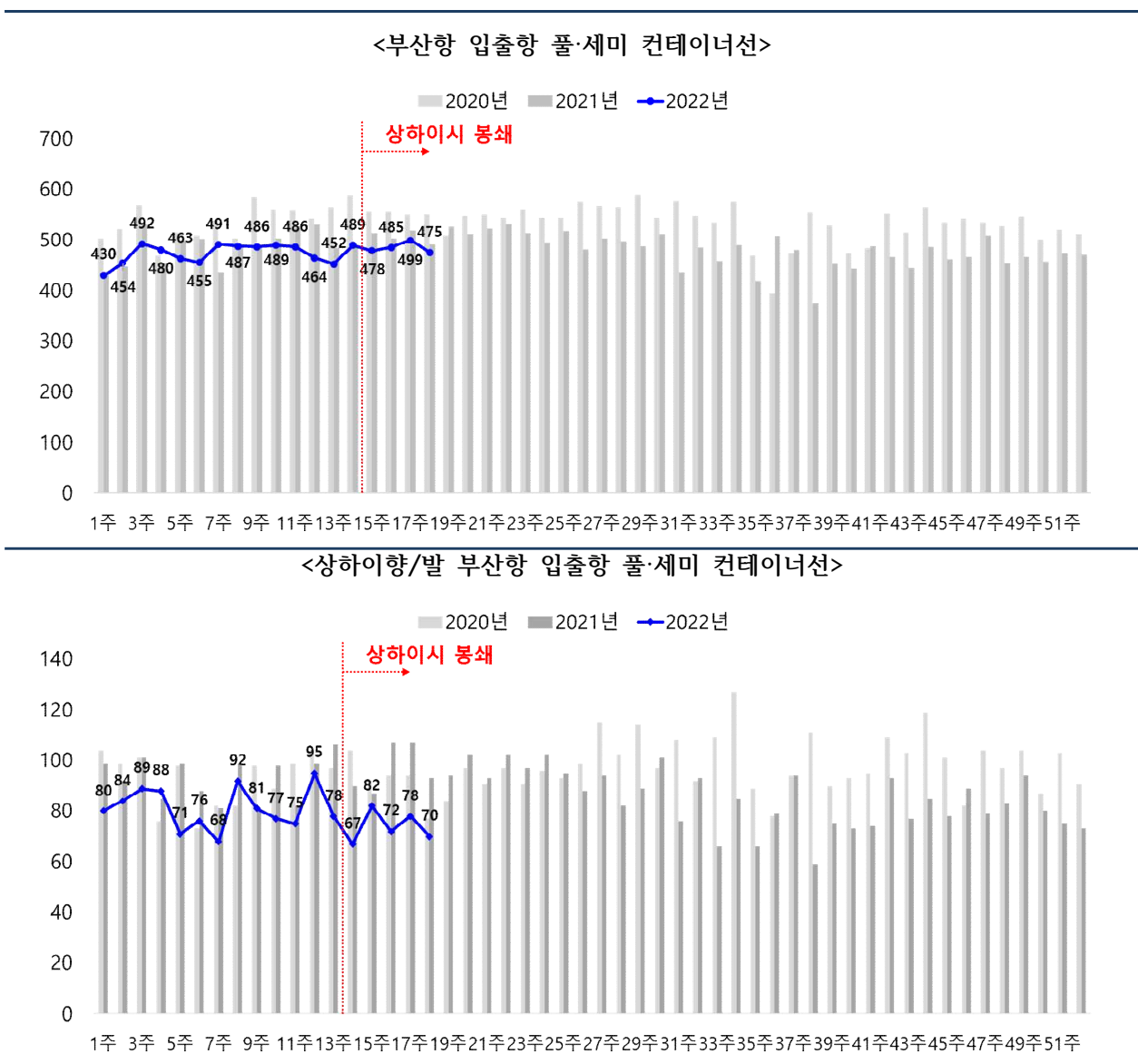


자료: BPA 내부자료, KMI 분석

■ (입출항 선박) 부산항 입출항 선박 척수는 봉쇄 이전과 유사하나 상하이항/발 선박의 입출항 척수는 감소

- 부산항 입출항 선박(폴컨선, 세미컨선)은 전년 동기 대비 3.4% 감소, 봉쇄 이전(전년 동기 대비 3.1% 감소) 대비 감소 폭이 소폭 증가
- 상하이항/발 선박은 봉쇄 이전 전년 동기 대비 12.8% 감소하였으나 봉쇄 이후 23.8%로 감소세가 높아짐

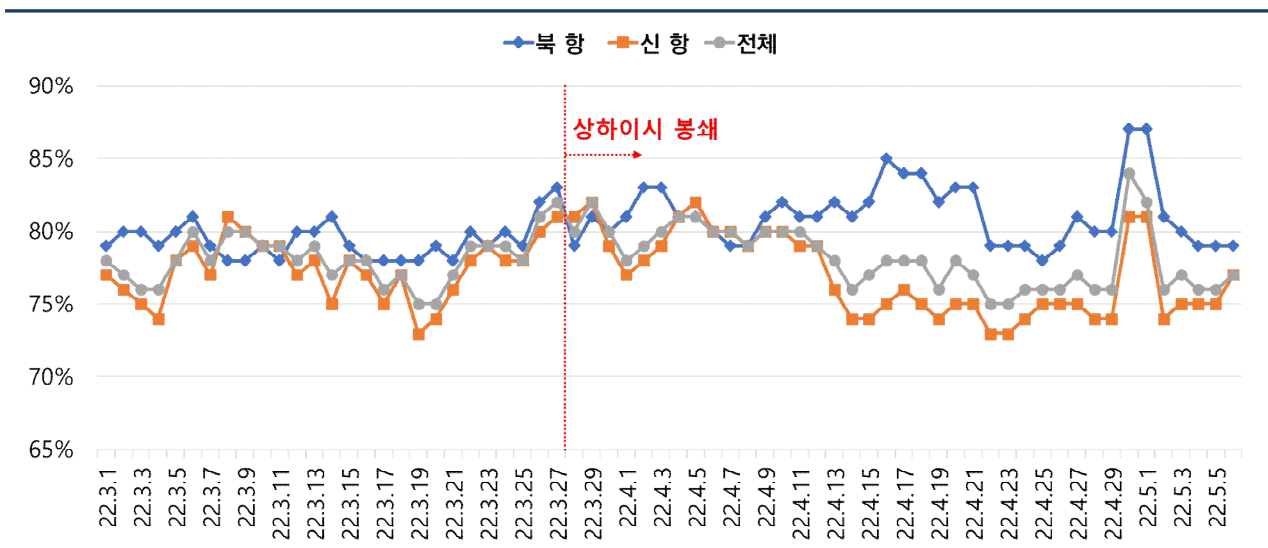
그림 4. 부산항 주간 외항선 입출항 추이



■ (장치율) 2022년 3월부터 75~80% 수준을 유지했으며, 봉쇄 이후 감소세를 보였으나 4월 말 일시적으로 급격히 증가 후 감소

- 봉쇄 초기 일부 터미널에서 메이저 선사들을 중심으로 한 물동량 증가세를 보이고 있으나 터미널 혼잡을 야기할 정도가 아닌 봉쇄 이전과 유사한 수준을 유지함
- 부산항 신항 제1부두의 장치물동량이 기존 10,000TEU에서 현재 16,000TEU로 증가(+60%)
- 4월 중순 이후 부산항 신항은 75% 수준의 안정적인 점유율을 유지하고 있으나 북항의 장치장 점유율이 80% 초반으로 소폭 상승함
- 업계는 상하이항 물류 적체로 인해 장치장이 포화상태가 될 경우 부산항 장치율 증가에도 영향을 미칠 것을 우려하고 있음
- 특히 봉쇄가 장기화될 경우 상하이항 선박대기 증가로 중국 내 타 항만으로의 영향 확대 등으로 부산항에 직간접적 영향을 미칠 것으로 판단

그림 5. 부산항 월별 장치율 추이



자료: BPA 내부자료, KMI 분석

봉쇄 지속 시 상하이항 가동률 저하로 인해 부산항 컨테이너 물동량 감소 전망

■ 자기회귀시차분석(ARDL) 모형⁴⁾을 이용하여 對중국 부산항 컨테이너 물동량과 국내 GDP 변동에 따른 부산항 컨테이너 물동량의 동태적 효과 추정

- 상하이시 봉쇄 사태가 부산항 컨테이너 물동량에 미치는 주요 영향으로 ① 對중국 컨테이너 물동량 감소에 따른 영향, ② 수출입 여건 악화에 따른 국내 GDP 감소 영향 등을 산정
- 또한 상하이시 봉쇄가 부산항의 對중국 컨테이너 물동량에 직접적인 영향을 미치는 것으로 가정하고, 상하이항 가동률 감소 시나리오를 설정
- 실증분석 모형의 추정 결과를 이용하여 단위 對중국 부산항 컨테이너 물동량 변화에 따른 단기(short-run)와 장기(long-run) 동태적 승수(dynamic multiplier)를 추산
- 동 계수를 통해 상하이항 가동률이 10%, 20%, 30% 감소하는 시나리오에서 부산항 컨테이너 물동량의 변화 규모를 산출

■ 상하이시 봉쇄 장기화 및 상하이항 가동률 저하가 부산항 컨테이너 물동량에 미치는 영향의 추정 결과 43.9만~54.9만 TEU가 영향을 받을 것으로 추정

- 상하이시 봉쇄 지속 시 상하이항 가동률이 20% 저하되면 부산항 컨테이너 물동량의 단기 영향은 43.9만 TEU, 장기 영향은 54.9만 TEU로 추정
- 부산항의 對중국 컨테이너 물동량은 부산항의 총 컨테이너 물동량과 양(+)의 관계를 가지며, 1% 변동 시 부산항의 총 컨테이너 물동량은 단기적으로 0.58%, 장기적으로 0.73% 변동⁵⁾
- 한편 국내 GDP도 부산항 총 컨테이너 물동량과 양(+)의 관계를 가지며, 1% 변동 시 부산항의 총 컨테이너 물동량은 단기적으로 1.45%, 장기적으로 1.22% 변동

4) 실증분석은 자기회귀시차분포 모형의 기본 형태인 $Y_t = \alpha_0 + \sum_{p=1}^P \alpha_p Y_{t-p} + \sum_{q=1}^Q \beta_q X_{t-q} + \epsilon_t$ 의 추정식을 이용하였고,

여기서 Y 는 부산항 컨테이너 물동량이며, X 는 대외 환경변수로 고려한 국내 GDP와 對중국 부산항 컨테이너 물동량 등의 벡터를 의미함. 분석기간은 2003년부터 2021년까지이며 변수별 회귀시차는 AIC를 기준으로 모형의 적합도를 최대화하는 시차를 설정

5) ARDL 모형에서 단기 승수는 다음 기에서의 영향 정도(단기 탄력성)를 의미하며, 장기 승수는 모든 기의 영향을 고려한 총 영향 정도(장기 탄력성)를 의미

표 3. 모형의 장·단기 승수 추정치

변수	단기		장기	
	승수	p-value	승수	p-value
(Intercept)	-0.029	0.082	-0.029	0.082
국내 GDP	1.446	0.012	1.216	0.023
부산항 對중국 물동량	0.580	0.001	0.725	0.000

자료: KMI 분석

- 상하이항 가동률 저하에 따른 부산항-상하이항 컨테이너 물동량 감소분이 부산항의 對중국 컨테이너 물동량에 전가될 경우 부산항 총 컨테이너 물동량도 감소
 - * 2020년 기준 부산항-상하이항 컨테이너 물동량은 1,061천 TEU로 부산항의 對중국 컨테이너 물동량의 17.3%, 부산항 총 컨테이너 물동량의 4.9%를 차지
- 상하이항 가동률 20% 저하 시 부산항 총 컨테이너 물동량의 단기적 영향은 43.9만 TEU, 장기적 영향은 54.9만 TEU에 달할 것으로 추정

표 4. 상하이항 가동률에 따른 부산항 컨테이너 물동량 영향

(단위: 천TEU)

상하이항 가동률	단기 영향	장기 영향
10% 저하	219.5	274.6
20% 저하	439.0	549.2
30% 저하	658.5	823.7

자료: KMI 분석

- 더욱이 우리나라 GDP 성장률이 목표치 대비 하향 조정될 경우 실제 상하이시 봉쇄가 부산항 컨테이너 물동량에 미치는 영향은 더욱 확대될 것으로 예상
- 한국은행에 따르면 올해 1분기 우리나라 GDP 성장률은 대내외 불확실성 속에서도 수출 증가에 힘입어 0.7% 성장⁶⁾
- 그러나 2분기부터 우크라이나 사태, 중국 등 주요국의 경제성장률 둔화가 본격적으로 반영되면 연간 3.0% 성장률 달성이 어려울 수 있을 것으로 전망

6) 한국은행 보도자료(2022.04.26.), [https://www.bok.or.kr/portal/bbs/P0000559/view.do?nttlId=10070209&menuNo=200690&pageIndex=\(2022.05.03.검색\)](https://www.bok.or.kr/portal/bbs/P0000559/view.do?nttlId=10070209&menuNo=200690&pageIndex=(2022.05.03.검색))

■ 중국 타항만으로 봉쇄 확대 시 부산항 물동량 감소 폭은 더욱 증가할 것으로 예상

- 부산항 컨테이너 물동량의 약 30%를 점유하고 있는 중국 전 지역으로 봉쇄 조치의 확대 시 부산항 물동량은 더욱 감소할 것으로 예상
- 특히, 청도항, 천진항, 대련항 등 북중국 항만은 부산항 對중국 물동량의 약 50%를 점유하고 있어 이 지역으로 봉쇄 확대 시 부산항 물동량, 특히 환적 물동량의 급격한 감소가 예상됨
 - * 부산항 상하이항 컨테이너 물동량 중 환적 비중은 약 35% 수준인 반면, 부산항-(청도항, 천진항, 대련항) 컨테이너 물동량의 환적 비중은 약 75% 수준임

표 5. 중국 주요 항만별 부산항 컨테이너 물동량

(단위: 천 TEU)

구분	전체	상하이	닝보	선전	청도	천진	대련
2013년	4,350	790	361	109	887	1,116	466
2014년	4,658	813	362	117	920	1,244	504
2015년	4,984	794	336	126	955	1,447	558
2016년	4,905	796	349	138	918	1,300	545
2017년	5,111	886	414	201	1,038	1,163	539
2018년	5,415	932	420	220	1,146	1,205	636
2019년	5,677	929	512	250	1,177	1,293	622
2020년	6,116	1,012	626	163	1,220	1,162	529

자료: BPA 내부자료, KMI 분석

봉쇄 장기화 및 타항만으로의 확대에 대비하여 임시 장치장 모니터링 및 메가 환적터미널의 차질 없는 추진 필요

■ 임시 장치장의 단기간 즉시 공급이 어려운 점을 고려하여 현재 공급된 임시 장치장의 여력 파악 및 대비 필요

- 코로나19 확진자의 지속적 증가 시 상하이항 봉쇄 가능성에도 선제적 대비 필요, 추가 확보 가능한 장치장 공간의 사전 검토 추진 필요
- 특히 상하이시 봉쇄 장기화 및 중국 타항만으로 봉쇄 확대 시 중국 항만의 선박대기 증가로 중국항/발 환적화물 적체 및 선사의 부산항 이용 비중 증가로 장치장 부담 가중 예상
- 또한 상하이시 봉쇄 해제 이후 창고에 쌓여 있던 물량이 한꺼번에 풀리면 부산 및 미국을 비롯한 주요 항만들의 병목현상 심화 예상

■ 중장기 항만 경쟁력 확보를 위한 메가 환적터미널의 차질 없는 추진 필요

- 상하이시 봉쇄 영향뿐만 아니라 농무/강풍 등 상하이항의 취약성 증가로 부산항의 환적거점 활용성 증가에 적극적 대비
- 부산항의 환적거점 강점을 극대화하여 초격차 환적서비스를 제공할 수 있는 기반이 조성될 수 있도록 진해신항과 연계한 환적경쟁력 강화 추진

■ 상하이시를 포함한 중국 내 코로나19 봉쇄 동향에 대한 지속 모니터링 필요

- 상하이시 육상 운송 차질로 인해 기존 상하이항 기항 예정인 선박들이 인근 Ningbo항 등으로 전배되면서 일시적으로 인근 항만의 혼잡도도 높아지고 있음
- 상하이시 봉쇄에도 불구하고 일일 사망자 수가 점차 늘어나고 있으며⁷⁾ 신규 감염자 수도 2만 명 안팎 수준을 기록하고 있어 봉쇄 조치가 확대 및 장기화 가능성이 높음
- 특히 부산항 이용 물동량이 많은 북중국 지역으로 봉쇄 조치 확대 시 부산항에 미치는 영향은 더욱 커질 것으로 예상됨에 따라 지속적인 모니터링 필요

7) 2022년 4월 24일 기준 51명 사망(상하이시 위생건강위원회)