
코로나-19 확산의 경제적 파급효과와 해산물동량 변화 전망

2020. 4. 24

문의 : 고병욱 센터장 [051-797-4632]



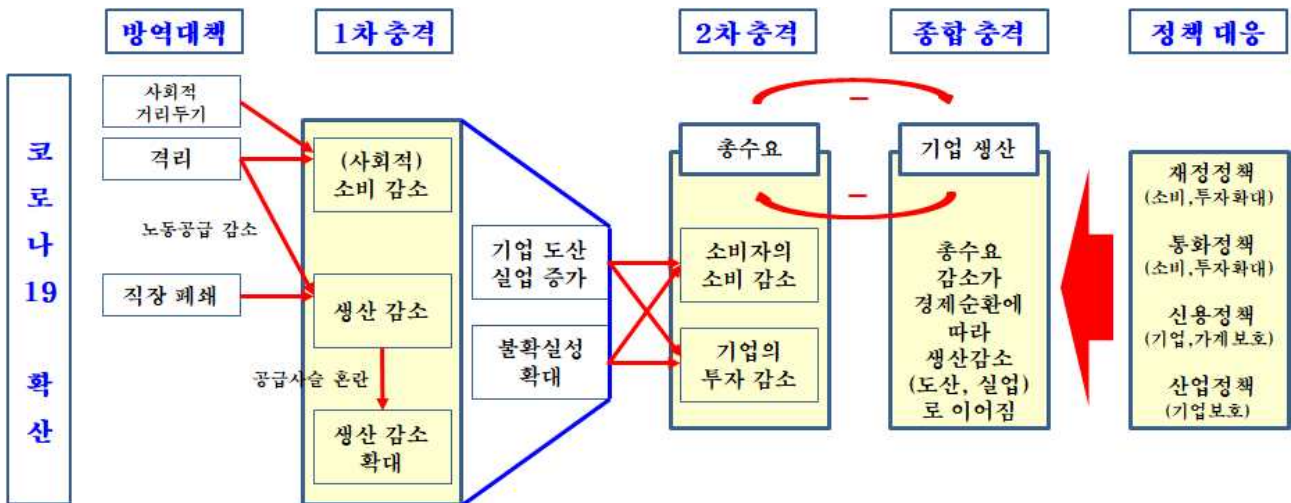
해운빅데이터연구센터
한국해양수산개발원

코로나-19 확산의 경제적 파급효과와 해산물동량 변화 전망

1. 코로나-19 확산과 경제적 파급효과

- 코로나-19 확산에 따른 경제적 파급효과와 그에 대한 정책 대응을 도식화하면 아래 그림과 같음
 - 코로나-19 확산을 막기 위한 방역대책으로 경제활동(소비, 생산)이 위축되면서 기업 도산, 실업 증가와 함께 불확실성이 확대되면서 총수요 감소, 기업 생산 감소의 악순환을 통해 경제위기 증폭
 - 이러한 경제위기를 막기 위한 광범위한 정책 대응 필요

<그림 1> 코로나-19 확산과 경제적 파급효과의 인과지도



- 방역대책이 강화되면 경기 침체가 악화되고, 완전한 코로나-19 종식 이전에 경기 침체 완화를 위한 방역대책 완화가 이루어지면 다시 코로나-19 확산이 확대되는 쌍방향 메카니즘이 작동

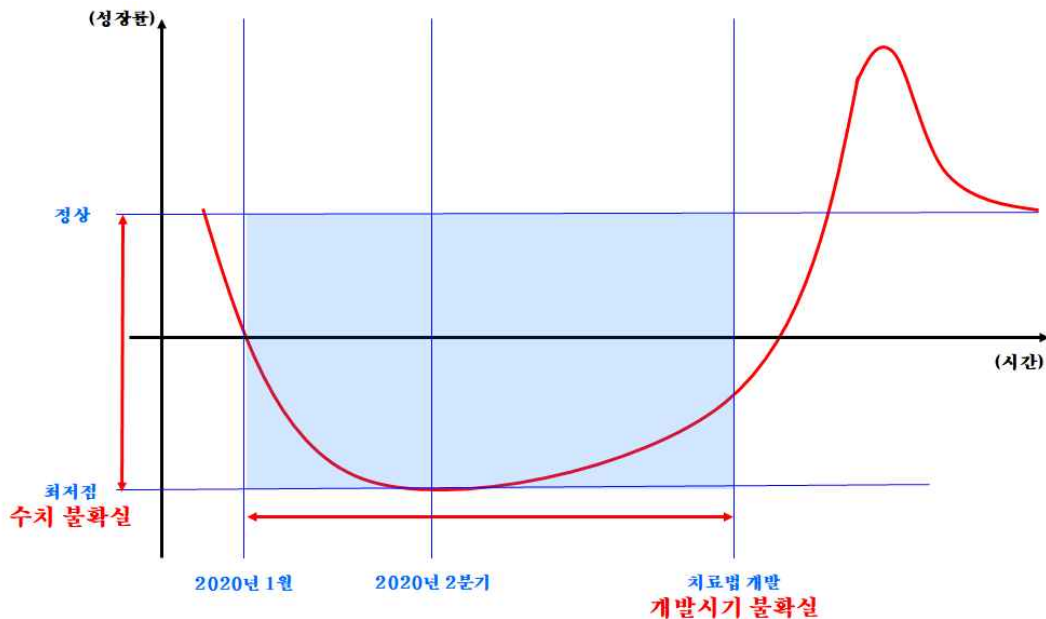
<그림 2> 방역대책과 경기 침체 간의 쌍방향 메카니즘



2. 경제 전망

- 코로나-19 확산으로 2020년 1월부터 시작된 경기침체가 2020년 2분기에 최저점을 기록할 것으로 전망
 - 성장률 감소폭은 아직은 불확실하고, 치료법 및 백신 개발 전까지 상당 기간 경기침체가 지속될 전망
 - 치료법이 개발되면 1) 기저효과, 2) 생산시설 미회손, 3) 위기 대응에 따른 유동성 확대, 4) 연기된 내구재 소비 및 기업 투자 등으로 강하게 경기가 반등할 것으로 전망
 - 다만, 치료법 개발 시기가 매우 불확실

<그림 3> 세계 경기 침체와 회복 추이 전망



- IMF는 2020년 전세계 경제 성장률이 (-)3.0%에 달할 것으로 전망
 - 이 전망은 2분기에 최저점을 기록하고 하반기에 코로나-19 확산이 크게 둔화된다는 가정에 기초

<표 1> IMF 경제 성장률 전망

구분	2019년	2020년	2021년
전세계	2.9%	-3.0%	5.8%
선진국	1.7%	-6.1%	4.5%
미국	2.3%	-5.9%	4.7%
EU	1.2%	-7.5%	4.7%
개도국	3.7%	-1.0%	6.6%
중국	6.1%	1.2%	9.2%
아세안	4.8%	-0.6%	7.8%

3. 해상물동량 및 운임 변화 전망

- IMF는 2020년 무역 성장률이 크게 악화될 것으로 전망
 - 전세계 무역 규모는 (-)11.0% 감소하고, 특히 개도국에 비해 선진국의 수출입 감소가 클 것으로 전망

<표 2> IMF 무역 성장률 전망

구분	2019년	2020년	2021년
전세계	0.9%	-11.0%	8.4%
수입			
선진국	1.5%	-11.5%	7.5%
개도국	-0.8%	-8.2%	9.1%
수출			
선진국	1.2%	-12.8%	7.4%
개도국	0.8%	-9.6%	11.0%

1) 컨테이너선

- 컨테이너 물동량은 2020년에 12% 내외(内外) 감소 전망(KMI의 전망)
 - 최근 GDP의 컨테이너 물동량 창출효과가 1배 내외(内外)를 기록했으나, 중국 컨테이너 수출화물의 미국 GDP 민감도 2배(2018년 KMI 연구결과)를 적용하면 미국 GDP 성장률이 (-)5.9%이기 때문에 전세계 컨테이너 물동량 감소율을 12% 내외(内外)로 전망
 - 최근 3월에 아시아-북미, 아시아-유럽 항로의 컨테이너 선사들의 공급 감축이 10% 내외(内外)였다는 점을 참고할 필요

<표 3> 컨테이너 주요 항로 공급 감축률(2020년 3월 기준)

구분	아시아-북미 항로	아시아-유럽 항로
Alphaliner	16.7%	11.2%
Drewry	5.1%	5.1%

- 이 같은 물동량 감소와 상응하는 공급 감축으로 운임은 예년 수준을 유지
 - 영업 상황에 대응하는 선사들의 공급 감축 수준으로 감소된 물동량 수준을 역(逆)으로 추정 가능
- 그러나 운임이 유지되는 현상의 이면에 있는 물동량 감소에 따른 선사의 손실 발생을 간과해서는 안될 것

2) 건화물선

- 2020년 2월, 코로나-19 영향으로 중국 산업 활동이 위축되면서 철광석, 석탄 등의 물동량이 감소하고 운임이 크게 하락
 - 이외에도 매년 반복되는 연초 남반구 기상이변(태풍, 폭우 등)으로 철광석 등의 물동량 감소로 운임이 저조
- 세계 건화물선 물동량의 큰 비중을 차지하는 중국의 산업생산 회복과 2분기 남미 곡물시즌 진입으로 건화물선 운임은 최저점에서 회복 중
- 건화물선은 컨테이너선과 달리 선사들의 공급 감축이 어려워 운임이 주어진 선복량 대비 물동량 수준을 시사
 - 운임 움직임을 기초로 역(逆)으로 물동량 수준 추정 가능
 - 건화물선 시장은 4월 16일 현재 기준, 케이프선과 파나막스선은 상당 수준으로 물동량이 회복한 것으로 추정되지만 중소형 선박은 운임이 운항변동비(OPEX)에도 미치지 못할 정도로 물동량이 감소한 것으로 추정
 - 그러나 2분기 이후 물동량과 운임이 연이어 회복할 것으로 기대

<표 3> 건화물선 선형별 운임 추이 전망(2020년 4월 16일 기준)

단위 : 달러/일

구분	현물 운임	2분기 선물 운임	3분기 선물 운임	4분기 선물 운임
케이프	9,223	11,045	13,631	14,531
파나막스	7,392	8,300	10,299	10,661
수프라막스	4,522	5,780	8,054	8,529
핸디사이즈	3,097	4,981	6,778	7,025

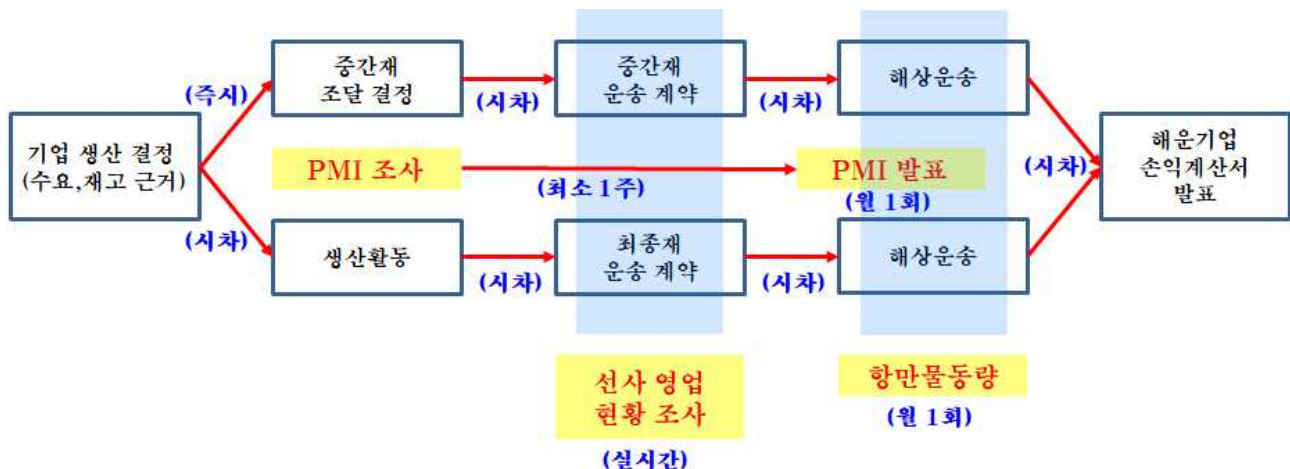
3) 유조선

- 교통(여객, 물류) 수요 감소로 연료용 에너지(휘발유, 경유, 항공유 등) 수요 감소로 물동량 감소 불가피
 - 따라서 원유 물동량 감소도 불가피
- VLCC 운임은 OPEC+ 감산 불발 시에 폭등 양상을 보인 바 있으며, 이후 감산 합의에도 불구하고 높은 수준은 유지
 - 실제 감산이 5월에 시작되어 향후 VLCC 운임은 하락할 것으로 전망
 - 한편, 저유가 상황에서 VLCC를 저장용으로 사용하면서 운임상승 요인으로 작용
- 한편 제품선 운임은 정유사들의 석유제품 밀어내기 수출 물량이 증가하면서 운임하락이 아직 보이지 않는 상황
- (소결) 유조선의 원유(VLCC), 석유제품(제품선)의 물동량 감소는 불가피하고, 따라서 운임도 향후에 하락 압박이 커질 것으로 전망

4. 해운시장 조기 인식 체계 구축을 통해 선제 대응 개요

- 코로나-19 확산에 따른 글로벌 경제 위축과 그에 따른 물동량 감소, 해운기업의 수익성 악화가 장기간 지속될 것으로 우려
- 현재 공표되는 자료 중 가장 빨리 입수할 수 있는 자료는 구매관리자지수(PMI, Purchasing Managers' Index)
 - 그러나 PMI는 월 1회(중간 2주 동안) 조사되고, 매월 초 발표되고 있기 때문에 매우 급격히 변화하는 선사의 영업 상황을 모니터링하기에는 한계
- 또한 항만물동량을 이용해 해상운송 영업 현황을 파악하면, 운송계약과 해상운송 간의 시차가 발생하고, 매월 1회 집계되므로 신속한 상황 판단에는 한계
 - 특히 수입국가의 물동량을 활용할 경우, 해상운송에 소요되는 시간만큼 시차가 확대
- 나아가 해운기업 손익계산서를 통해 정책수요를 파악하면 선제적 대응이 곤란

<그림 4> 선사 수익성 지표 발표 시기



- 선사 수익성 악화를 조기에 파악할 수 있도록 (가칭)“선사 영업 모니터링 시스템”을 구축할 것을 권고
 - 영업 기밀인 실제 영업 수준을 제출하지 않고, 기준 시점 대비 증감률을 보고토록 하여 시장 움직임과 해운기업 수익성을 파악
 - 적시 정책수요 파악이 가능해지고, 선제적 대응이 가능
 - 해운분야 이외에 거시경제 선행지표로도 사용 가능
- 선사의 어려움을 조기에 인식하고, 이를 바탕으로 신용 확대 등의 선제적 대응방안을 강구하는 것이 긴급요