

글로벌 물류 현지시장 동향

www.kmi.re.kr

발행인 김종덕 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 신수용 감수 이연경 자료 문의 051-797-4780 Email: shinsy@kmi.re.kr

2024년, 불확실성·변동성 위기 안고 출발...지정학적 갈등으로 해운운임 상승

Contents

- 01 미국 수입 컨테이너 물동량 증가세 둔화
- 02 동부 및 걸프 연안 항만 물동량 증가
- 03 미국 소비 심리
- 04 지정학적 리스크
- 05 불확실성 리스크가 물류 공급망에 미치는 영향

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.



2024년, 불확실성·변동성 위기 안고 출발...지정학적 갈등으로

ACI Law Group, PC

김진정 변호사

인플레이션의 완화 및 양호한 고용 흐름으로 인해 소비자 심리는 경기를 낙관적으로 보는 추세이나, 구매와 관련된 소비자 행동은 이와 대조적으로 나타나, 경기 전망에 대한 긍정적인 시선과 우려가 공존하고 있다.

2023년 미국 전체 수입 컨테이너 물동량은 2022년에 비하여 크게 감소했다. 2023년 12월의 수입 컨테이너 물동량은 계절적 변동성을 회복하고 있고, 서해안 보다 동부 및 걸프 연안 항만의 수입 컨테이너 물동량 점유율이 높았다.

파나마 운하의 가뭄으로 인한 파나마 운하 통행 제한이 동부 및 걸프 연안 항만의 수입 컨테이너 물동량에 미치는 영향은 미비한 것으로 나타났지만, 수에즈 운하에서 발생한 지정학적 위기는 글로벌 해운 운임의 급격한 상승을 초래해 물류 대란을 일으킬 불확실성 및 변동성을 떠올리게 하고 있다.

01 미국 수입 컨테이너 물동량 증가세 둔화¹⁾ —

지난 5년 동안 11월과 12월 간의 수입 컨테이너 물동량 추이를 보면 팬데믹이었던 2020년을 제외하고 소폭 증가 또는 감소하면서 월 수입량에 큰 변동이 없는 패턴이다. 2023년 12월 미국 수입 컨테이너 물동량은 전월 대비 0.4% 증가하며 이러한 계절적 패턴을 보이고 있다.

2023년 12월 수입 컨테이너 물동량은 2,107,012 TEUs를 기록하며 2023년 11월 대비 0.4% 증가, 팬데믹 이전인 2019년 12월 대비 10.6% 증가, 2022년 12월 대비 9.2% 증가한 모습을 보였다. 그러나 National Retail Federation(NRF)과 Hackett Associates에서 집계한 Global Port Tracker 자료에 따르면, 2023년 한 해 동안의 미국 총 수입 컨테이너 물동량은 2022년도 대비 감소한 것으로 나타났다.

1) Descartes Datamyne; <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-october-2023-us-container-import-volumes-accelerate>, 2023 11 24



■ 미국 수입 컨테이너 물동량 규모(2019~2023년)

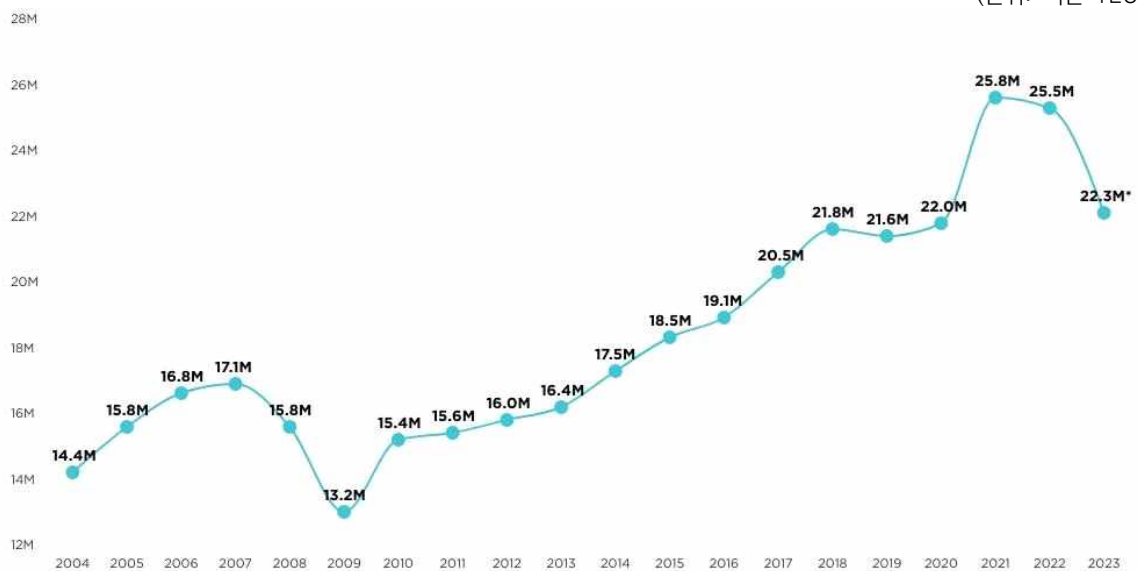
(단위: 백만 TEUs)



자료: Descartes Datamyne, ; <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november> (검색일: 2024.01.31)

■ 미국 연간 수입 컨테이너 물동량 규모(2004~2023년)

(단위: 백만 TEUs)



자료: National Rail Federation, <https://nrf.com/media-center/press-releases/import-cargo-enters-winter-lull-red-sea-disruptions-continue> (검색일: 2024.02.05)



데카르트 데이터마인 자료에 따르면 규모 면에서 미국 상위 10개 항만의 2023년 12월 미국 수입 컨테이너 물동량은 11월 대비 5,415 TEUs로 소폭 증가했다. 전월 대비 컨테이너 물동량이 가장 많이 증가한 곳은 휴스턴 항이었고 가장 많이 감소한 곳은 롱비치 항과 LA 항이었다. 서부 연안의 대표적인 두 항만인 롱비치/LA 항에서 발생한 감소량보다 동부 연안의 휴스턴과 뉴욕/뉴저지 항에서 발생한 증가량이 더 크게 나타났고, 12월 동안에는 동부 연안의 물동량 비중이 높아졌다.

■ 2023년 미국 10대 항만 월별 컨테이너 물동량 변화

(단위: TEU, %)

구분		2023 11~12월	
		TEU 변동	% 변동
동부	New York/New Jersey	16,612	5.1
	Norfolk, VA	-1,692	-1.4
	Charleston, SC	6,207	6.3
	Savannah, GA	5,451	2.6
	Houston, TX	37,865	29.5
	Baltimore, MD	4,619	11.3
서부	Long Beach, CA	-29,635	-8.5
	Los Angeles, CA	-20,578	-5.3
	Oakland, CA	3,326	4.8
	Tacoma, WA	-16,759	-26.0
Total Top 10 Ports		5,415	0.3

자료: Descartes Datamyne, <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november#toc-1>, (검색일: 2024 02 05)

2023년 12월에 중국에서 들어온 수입 컨테이너 물량은 788,089 TEU로 2023년 11월 대비 0.6% 증가했지만, 2022년 8월의 고점 대비 21.5% 감소한 수치를 기록했다. 미국 전체 수입 컨테이너 물동량 중 중국이 차지하는 비중은 2022년 2월에 41.5%로 가장 높은 수치를 기록한 이후 감소 추세를 보이며 2023년 12월에는 37.4%를 기록했다.

전월 대비 주요 10개국으로부터의 수입 컨테이너 물동량 변화를 보면, 2023년 12월에는 한국이 가장 많은 물량 증가(6,414 TEU, 6.5% 증가)를 보였고, 인도가 가장 많은 물량 감소(-7,806 TEU, -8.3% 감소)를 보였다.



■ 미국 10대 수입국 컨테이너 물동량 변화

(단위: TEU, %)

수입국	2023 11~12월	
	TEU 변동	% 변동
China	4,622	0.6
Vietnam	5,278	2.9
India	-7,806	-8.3
South Korea	6,414	6.5
Thailand	4,037	5.3
Germany	-1,440	-2.4
Taiwan	2,631	4.7
Italy	213	0.4
Hongkong	-3,044	-5.3
Japan	-2,729	-5.2
Total Top 10 수입국	8,179	0.5

자료: Descartes Datamyne; <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november#toc-1>, (검색일: 2024 02 05)

지난 2분기 소비 지출은 전년 동기 대비 1.8% 증가했는데, 이는 당초 예상했던 2.3%를 밑도는 낮은 수치였고, 이러한 추세가 이미 해상 운송에 반영이 되어 단기적인 관점에서 물동량 증가세가 크지 않았던 것으로 볼 수 있다.²⁾

2023년 12월 미국의 수입 컨테이너 물동량은 전월 대비 계절적 패턴을 유지하며 소폭 증가했고, 전년 동기 대비로도 증가했으나, 2023년 미국 전체 연간 수입 컨테이너 물동량은 2022년 대비 크게 떨어져 2020년 수준을 유지했다. Global Port Tracker에 따르면 2022년 총 수입량은 전년 대비 1.2% 소폭 감소했고, 2023년 총 수입량은 전년 대비 13.5%로 크게 감소할 것으로 추정된다.

팬데믹 기간 동안의 높은 소비자 수요와 가처분 소득으로 인해 고공행진을 했던 수입 컨테이너 물동량과 병목 현상에서 벗어나며 선박 활동 감소에 직면했던 항만, 이에 인플레이션과 소비 수요 위축이 더해지며 수입 물동량에 하방 압력을 주고 있다.

2) Gcaptain.com; <https://gcaptain.com/us-import-cargo-volume-hits-2023-peak/#:~:text=These%20projections%20would%20bring%20the,stood%20at%2025.8%20million%20TEU>, 2024 02 05



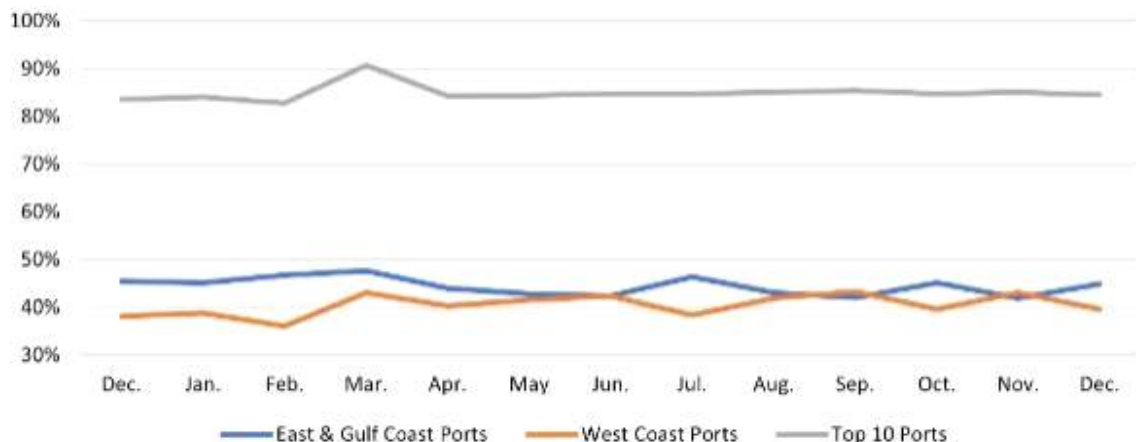
02 동부 및 걸프 연안 항만 물동량 증가

■ 지난해 12월, 미국 동해안 수입 컨테이너 물동량 점유율 증가

2023년 12월에 휴스턴과 뉴욕/뉴저지 항만의 물동량이 크게 증가하고 롱비치/LA 항만의 물동량이 크게 감소함에 따라 동부 및 걸프 연안 상위 항만의 물동량 점유율은 증가했다. 서해안 상위 5개 항만과 동부 및 걸프 연안 상위 5개 항만의 수입 컨테이너 물동량을 비교하면, 2023년 12월 전체 수입 컨테이너 물동량 중 서해안 상위 5개 항만의 비중이 39.7%(전월 대비 3.4% 감소), 동부 및 걸프 연안 상위 5개 항만의 비중은 44.9%(전월 대비 2.9% 증가)로 나타났다.³⁾

■ 미국 서해안, 동해안 상위 항만 물동량 비중 비교

(단위: %)



자료: Descartes Datamyne, <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november#toc-1> (검색일: 2024.02.05)

2023년 하반기에는 서해안과 동해안 항만들의 점유율이 매달 서로 우위를 반복하며 엇치락 뒤치락하는 가운데, 롱비치/LA 항만은 물동량 면에서 여전히 미국 수입 컨테이너 물동량을 가장 많이 처리하고 있다. 그러나 주요 항만별 적재 수입 컨테이너 물동량 추이를 보면, 롱비치/LA 항만이 여전히 가장 많은 화물을 처리하고 있기는 하지만 2023년 8~9월 이후 두 항만의 적재 수입 컨테이너 물동량은 감소 추세를 보였다. 2023년 롱비치 항만은 전년 대비 물동량이 12.2% 감소했고, LA 항구는 12.9% 감소했다.

3) Descartes.com; <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november#toc-1>, 20240205



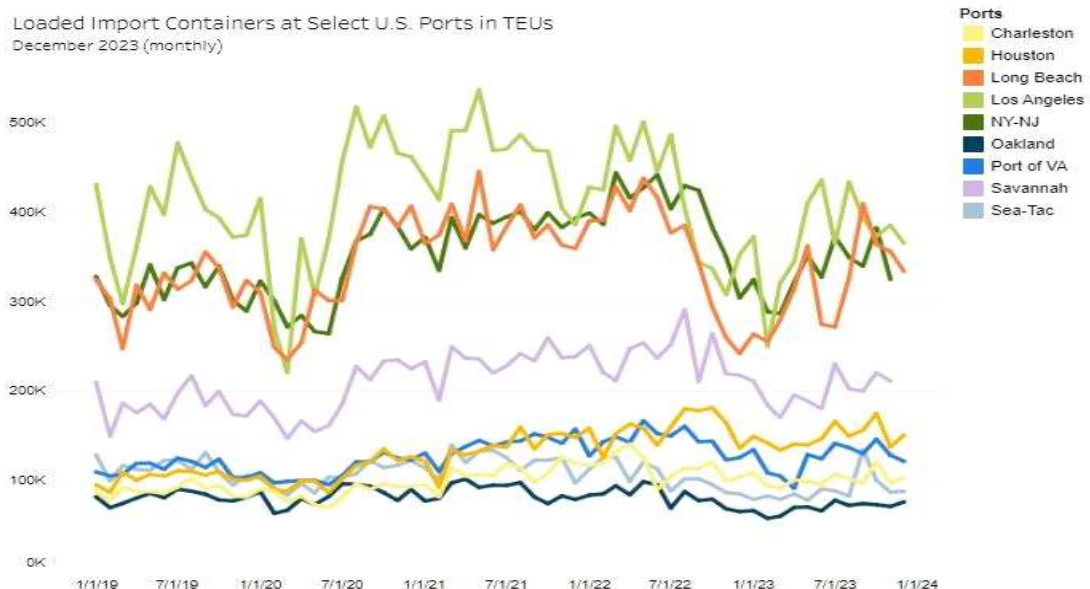
그럼에도 불구하고 LA 항만의 진 세로카 항만 청장은 2023년을 낙관적인 시선으로 바라보았는데, 그는 2024년 1월에 있었던 항만 행사에서 작년 1분기에 물동량이 감소한 이후 극적으로 회복된 것이라고 언급했다. LA 항만은 2023년에 총 860만 TEU를 처리했고 그 중 440만 TEU가 적재 수입 컨테이너 화물이었으며, 롱비치 항만은 800만 TEU를 처리했고 그 중 380만 TEU가 적재 수입 컨테이너 화물이었다.⁴⁾

동부 연안 중 물동량 면에서 가장 큰 규모의 항만인 뉴욕/뉴저지 항만은 2023년 12월 수입 적재 물량이 전년 동기 대비 7.5% 증가했으며, 2019년 대비 12.9% 상승했다.⁵⁾

그리고 휴스턴 항만은 2023년을 강세로 마무리 했는데, 2023년 12월 수입 컨테이너 물량은 전년 동기 대비 11% 상승했고 팬데믹 이전인 2019년 대비 50% 상승한 수치를 보였다.⁶⁾ 2023년 한 해 동안 휴스턴 항만의 일반 화물 물량은 전년 대비 23% 감소했고 철강 물량은 14% 감소했다. 반면 자동차 수입 물량은 대부분 안정적으로 유지되어 2023년에 전년 대비 59% 증가했다.⁷⁾

■ 주요 항만별 적재 수입 컨테이너 물동량(2019년~2023년)

(단위: TEU)



자료: Bureau of Transportation Statistics, <https://www.bts.gov/freight-indicators#containerized-imports>, (검색일: 2024.02.05)

4) LA Business Journal; <https://labusinessjournal.com/featured/la-ports-4/>, 2024 02 05

5) Port of New York New Jersey; <https://www.panynj.gov/port/en/our-port/facts-and-figures.html>, 2024 02 05

6) Supply Chain Dive; <https://www.supplychaindive.com/news/port-houston-cargo-volumes-rise-december-2023/706234/>, 2024 02 05

7) Port of Houston; <https://porthouston.com/wp-content/uploads/2024/01/Port-Houston-Finishes-2023-Strong.pdf>, 2024 02 05



■ 동부 및 걸프 연안 항만의 혼잡도 증가

12월 연휴 기간으로 인해 2023년 12월 항만 혼잡도는 전체적으로 증가했다. 롱비치/LA 항만은 12월에 전월 대비 물동량이 감소했음에도 불구하고 지연시간이 증가했고, 뉴욕/뉴저지 항만 및 휴스턴 항만도 물동량이 증가하면서 지연시간이 증가했다. 특히 휴스턴 항만은 전월 대비 물동량이 크게 증가하며 혼잡도 또한 10대 항만 중에서 가장 큰 증가율을 보였다.

동부 및 걸프 연안의 수입 컨테이너 물동량 점유율이 서해안 항만 보다 높아지면서, 동부 및 걸프 연안 상위 항만의 월평균 지연시간이 전반적으로 높게 나타났다.

■ 10대 항만의 월평균 지연시간(접안 대기일 수)

(단위: 일)

항만	10월	11월	12월
Los Angeles, CA	4.3	4.6	5.0
Long Beach, CA	4.6	3.9	4.7
Oakland, CA	5.6	5.6	7.0
Tacoma, WA	6.1	5.9	5.7
Seattle, WA	3.8	4.9	7.0
New York/New Jersey	7.0	7.7	8.0
Savannah, GA	7.6	7.1	6.6
Charleston, SC	7.0	7.0	6.6
Norfolk, VA	5.6	6.1	6.0
Houston, TX	6.6	7.1	9.0

자료: Descartes Datamyne; <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november#toc-1>(검색일: 2024.02.05)

03 미국 소비 심리

2024년 1월 11일 발표에 따르면 미국의 연간 물가 상승률(인플레이션 상승률, 소비자물가지수 CPI)은 전년 동기 대비 3.4%로 전월 3.1%에 비해 증가했고 전문가들의 예상치인 3.2%를 소폭 웃돌았다. 예상보다 높은 인플레이션 수치에도 불구하고 시장 전문가들은 연방준비제도 이사회가 3월부터 금리 인하를 시작할 가능성을 제시하기도 했다.⁸⁾ 향후 경기의 추가적인 둔화, 지속적인

8)CNBC; <https://www.cnbc.com/2024/01/11/cpi-inflation-report-december-2023-consumer-prices-rose-0point3percent-i>

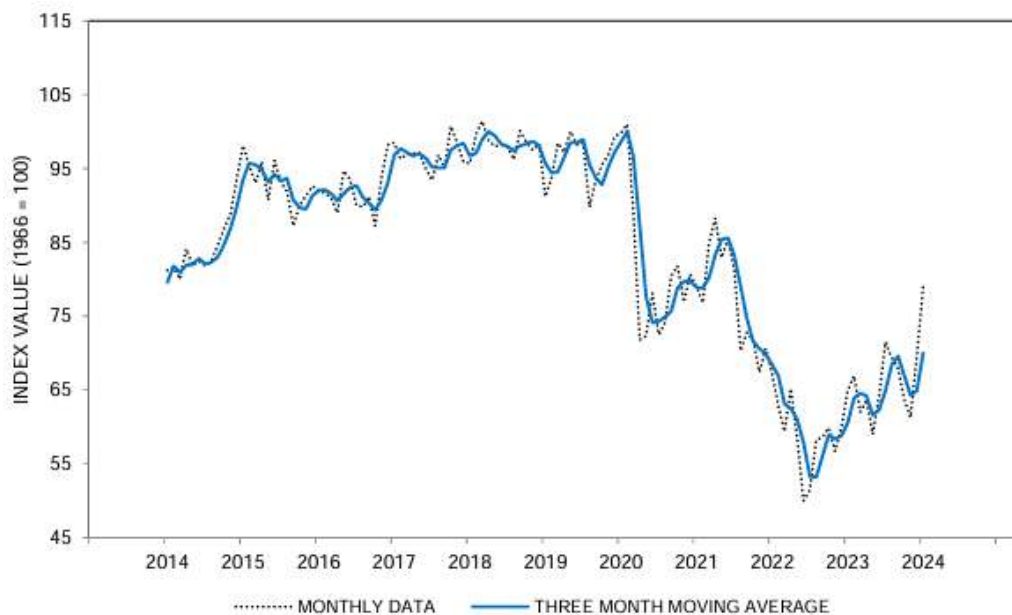


노동시장 재조정 및 임대료 인플레이션 감소는 2024년에 인플레이션 압력을 완화하는데 도움이 될 것이며 예상치 못한 소비재 가격 충격이나 경기 침체 환경을 제외하고 소비자물가지수가 2024년 4분기에는 연준의 목표치인 약 2.2%에 근접할 것으로 예상하는 시각도 있다.⁹⁾

물가 인상이 둔화되고 있다는 수치에도 소비자들은 경기 예측에 대해 상당한 의견 차이를 보이고 있다. 미시간대의 조사에 따르면 미국 소비자의 약 41%는 경기 상황이 좋을 것으로 예상하는 반면, 48%는 좋지 않을 것으로 예상했다. 2022년 6월에는 무려 79%의 소비자들이 경기가 어려울 것으로 예상한 것을 고려하면, 최근의 수치는 상당히 개선이 되고 있다는 것을 나타낸다.

인플레이션과 개인 소득, 경기 전망에 대한 이러한 소비자들의 낙관적인 시선을 반영하듯 2024년 1월 소비자 심리지수는 79.0로 전월 대비 약 13% 급등해 2021년 7월 이후 최고치를 기록했다. 5년 장기 기대 인플레이션은 2.9%로 전월과 변동이 없었으며 지난 30개월 중 27개월 동안 보였던 2.9~3.1% 범위 내에서 유지가 되고 있고, 팬데믹 이전 2년 동안 보였던 2.2~2.6% 범위에 비해 소폭 상승된 상태를 유지했다.¹⁰⁾

■ 미시간대 소비자 심리지수



자료: University of Michigan; <http://www.sca.isr.umich.edu/>(검색일: 2024.02.05)

n-december-higher-than-expected-pushing-the-annual-rate-to-3point4percent.html, 2024.02.05

9) Ernst & Young; https://www.ey.com/en_us/strategy/macroeconomics/consumer-price-index-december-2023, 2024.02.05

10) University of Michigan; <http://www.sca.isr.umich.edu/>, 2024.02.05



■ 월별 소비자 심리지수(2021년~2024년)

년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2021	79	76.8	84.9	88.3	82.9	85.5	81.2	70.3	72.8	71.7	67.4	70.6
2022	67.2	62.8	59.4	65.2	58.4	50.0	51.5	58.2	58.6	59.9	56.7	59.8
2023	64.9	66.9	62.0	63.7	59.0	64.2	71.5	69.4	67.9	63.8	61.3	69.7
2024	79.0											

자료: University of Michigan; <http://www.sca.isr.umich.edu/>(검색일: 2024.02.05)

컨퍼런스보드(Conference Board)의 조사에서도 소비자 신뢰 지수는 1월에 114.8(1985년 기록 100)을 기록하며 12월의 108보다 상승했고, 2021년 12월 이후 가장 고점을 기록했다. 1월 소비자 신뢰 지수가 증가한 것은 인플레이션 둔화, 향후 금리 인하에 대한 기대감, 양호한 고용 상황을 반영한 것이지만, 소비자들의 인플레이션에 대한 기대가 3년 만에 최저치로 떨어졌음에도 불구하고 소비자들은 물가 상승에 대해 여전히 우려하고 있었다. 소비자들은 현재 그리고 향후 6개월 동안 그들의 수입과 개인 재정을 우호적으로 평가했음에도, 6개월 내 주택 구입을 계획하고 있는 소비자의 비율은 12월의 5.3%에서 4.7%로 크게 하락했고, 주요 가전제품 구입을 계획하고 있는 소비자의 비율도 42.5%를 기록하며 2022년 10월의 고점인 52.4%를 하회했다.¹¹⁾

미국의 소비 지출은 2024년 10월 ~ 12월 사이에 견조세를 보였다. 12월은 연휴 기간으로 인해 쇼핑의 강세를 보이는 달이며, 2023년도에는 전년 동기 대비 5.6% 소매 판매가 증가한 것으로 나타나 연간 물가 상승률인 3.4%의 증가율을 상회했다. 하지만 일부 경제학자들은 12월 소매 판매 수치가 강세를 보인 것은 계절적 요인에 기인한 것으로 1월 자료가 나오면 이를 상쇄할 수 있다고 경고하기도 했다.¹²⁾

■ 미국 소매 판매 추이(2019년 1월~2023년 12월)

(단위: 백만 달러)



자료: FED Economic Research; <https://fred.stlouisfed.org/series/RXFS>, 2024 02 05(검색일: 2024.02.05)

11) The Conference Board; <https://www.conference-board.org/topics/consumer-confidence>; <https://www.haver.com/article/s-u-s-consumer-confidence-improves-further-in-january>, 2024.02.05

12) CNBC; <https://www.cnbc.com/2024/01/17/retail-sales-december-2023.html>, 2024.02.05

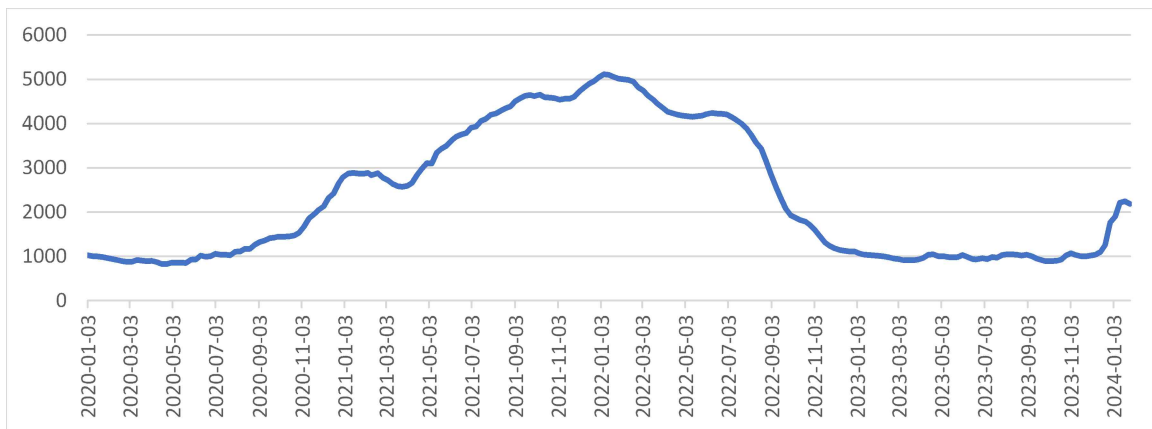


04 지정학적 리스크

■ 해상운임 급증

2024년 1월 26일 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2179.09로 전주보다 60.52포인트 감소했고 전년동기 대비 100% 이상 급등했다. SCFI는 2023년 11월말 이후 계속적으로 상승하며 2024년 1월 19일에는 2239.61으로 2022년 9월 이후 최고 수치를 보였다.

■ 상하이컨테이너운임지수(SCFI)



자료: Shanghai Shipping Exchange: <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>(검색일: 2024.02.05)

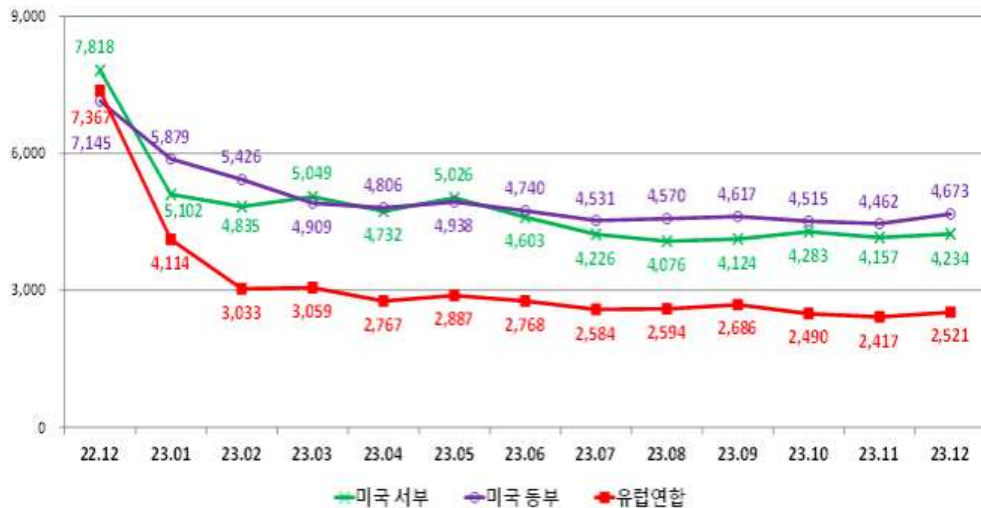
관세청이 발표한 2024년 12월 수출입 운송비용 현황에 따르면, 한국에서 미국 서부로 가는 수출 컨테이너의 2TEU당 평균 해상운임은 423만 4천원으로 전월 대비 1.9% 상승, 전년 동월 대비 45.8% 감소했다. 한국에서 미국 동부로 가는 해상운임은 467만 3천원으로 전월 대비 4.7% 상승, 전년 동월 대비 34.6% 감소했다.

한국발 미국 동부로 해상운임은 2023년 6월 이후 계속적으로 미국 서부보다 높게 유지되고 있다.



■ 수출 해상운임(미국 동서부, 유럽연합)

(단위: 천원, 2TEU)

자료: 관세청; <https://www.customs.go.kr/kcs/na/ntt/selectNttInfo.do>(검색일: 2024.02.05)

■ 이스라엘-하마스 전쟁 및 파나마 운하 가뭄

이스라엘과 하마스의 전쟁에서 하마스를 지지하는 예멘 후티 반군이 홍해를 지나가는 상선을 무인기와 미사일로 공격하면서 해상운임 및 물류비용의 급증에 영향을 미치고 있다.

세계 무역량의 12%를 차지하며 전 세계 컨테이너선의 30%가 이용하는 수에즈 운하가 후티 반군의 공격으로 인해 이용에 차질을 빚자 머스크, 하파크-로이드, 에버그린, CMA CGM과 같은 주요 해운사들은 수에즈 운하를 포기하고 우회하고 있다. 수에즈 운하를 포기하고 아프리카 희망봉으로 우회하는 해상 경로를 채택할 경우 기존보다 추가적으로 9,000 km가 늘어나며 약 7일~10일 정도 시간이 더 소요된다. 이에 따라 연료 보급 문제 및 전쟁으로 인한 보험료 인상, 할증료 등 운임료와 물류 비용의 상승이 불가피해진다. SCFI는 2023년 동안 1000포인트 선을 유지했지만 2023년 12월 말부터 상승하더니 2024년 1월에는 2022년 9월 이후 처음으로 2000포인트를 돌파했다.

홍해의 공격 위협으로 인한 운송 지연 및 물류 비용 증가가 단기적으로 현실화되고 있고 운송 일정 등 변동성이 증가되면서 이러한 위험이 장기적인 물류 위기로 번질 수 있을지에 대한 우려가 대두되고 있다.

수에즈 운하에서 발생하고 있는 문제와 더불어, 엘리뇨 기상 현상으로 파나마 운하의 가뭄이 지속되어 파나마 운하 당국은 매일 통과하는 배의 수를 계속 줄이고 있다. 파나마 운하는 세계

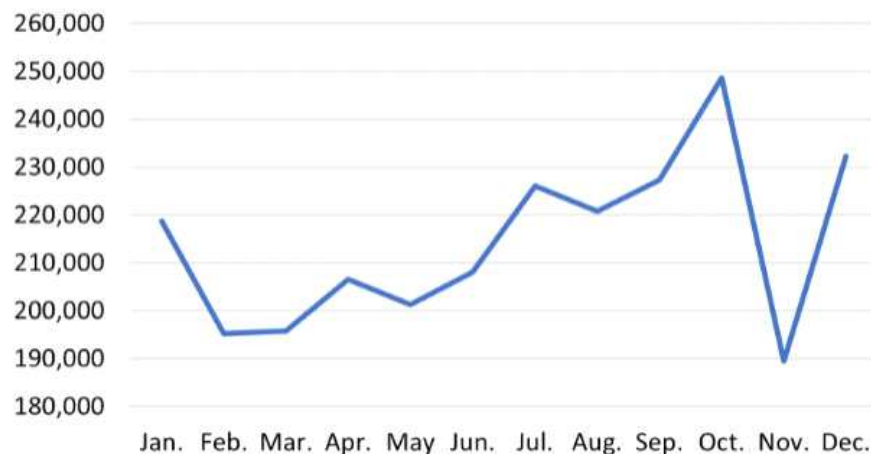


해상 무역량의 5%를 차지하며 미국 발착 컨테이너 선 40%가 지나고 있지만, 지난해부터 시작된 극심한 가뭄으로 인해 선박의 통과량을 36%나 줄이고 있다. 운하 당국은 하루 선박 통과량을 작년 평시인 하루 38척에서 24척으로 줄인다고 발표했다.¹³⁾

파나마 운하의 가뭄으로 인해 운항이 통제되면서 미국 동부 연안에 물류 차질이 발생할 것이 우려되었으나, 미국 걸프 연안의 수입 컨테이너 물동량 수치를 보면 2023년 11월에 크게 감소한 물동량이 12월에 다시 큰 폭으로 회복된 것으로 나타났다. 미국 전체 수입 컨테이너 물동량이 2023년 12월에 전월 대비 0.4% 증가한 반면, 휴스턴 항만은 전월 대비 29.5%의 물동량 증가세를 기록했다. 휴스턴 항만을 비롯해 동부 연안의 뉴욕/뉴저지 및 찰스턴 항만도 수입 컨테이너 물동량이 전월 대비 증가했다. 이러한 물동량 증가 추이를 보면 파나마 운하의 가뭄이 미국 동부 및 걸프 연안의 수입 컨테이너 물동량에 미치는 영향은 현재로서는 미미한 것으로 보인다.

■ 미국 걸프 연안 수입 컨테이너 물동량(2023년)

(단위: TEUs)



자료: 관세청; Descartes Datamyne: <https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/global-shipping-report-december-2023-us-container-import-volumes-up-marginally-from-november#toc-1>(검색일: 2024.02.05)

파나마 운하의 운항 통제는 이 지역의 우기가 도래하는 4월~5월까지 지속될 것으로 전망된다.¹⁴⁾ 파나마 운하의 운항 통제가 유지되고 있지만 컨테이너선들의 통항은 상대적으로 잘 유지되고 있는 것으로 나타났으며 비컨테이너선박과 예약 슬롯이 없는 선박의 경우 영향을 크게 받는 것으로 나타났다. 컨테이너 선박의 운송과 지연은 파나마 운하 통제 영향을 크게 받고 있지 않으며 이 상황은 2분기 우기 시기까지 유지될 것으로 예상된다.¹⁵⁾

13) PBS News Hour: <https://www.pbs.org/newshour/show/panama-canal-drought-causes-global-disruptions>, 2024.02.05

14) PBS News Hours: <https://www.pbs.org/newshour/show/panama-canal-drought-causes-global-disruptions>, 2024.02.05



05 불확실성 리스크가 물류 공급망에 미치는 영향

미국의 수입 컨테이너 물동량은 2023년 12월에 팬데믹 이전의 계절적 변동성 추세를 회복했으나 2023년 총 수입 컨테이너 물동량은 2022년 대비 크게 감소했다. 2023년도 한해 동안에도 소매업체들의 재고가 높은 수준을 꾸준히 유지하고 있는 것을 보면, 비정상적인 물동량 증가를 가져왔던 팬데믹 기간 동안의 소비자 수요에 맞춰 수입 재고를 쌓아오던 화주들은 팬데믹 종료 이후 인플레이션으로 인한 소비 심리 위축 및 경기 침체의 우려 속에 수입량을 줄이고 소매업체들은 기존 재고의 소진에 매진하고 있는 것으로 보인다.

■ 미국 소매업체 재고 수준(2019~2023년 11월)

(단위: 백만 달러)



자료: FRED; <https://fred.stlouisfed.org/series/RETAILMSA>(검색일: 2024.02.05)

최근 인플레이션이 완화되고 고용 상황이 개선되면서 소비자들이 경기를 낙관적으로 보기 시작했으나, 이스라엘-하마스 전쟁으로 인한 홍해의 지정학적 위험이 물류 시장에 혼란을 초래하고 있으며 이상 기후로 인한 가뭄으로 파나마 운하의 통행 제한도 물류 시장에 영향을 주고 있다.

파나마 운하의 통행 제한은 2023년 6월부터 서서히 강화되었으나 컨테이너선박에 미치는 영향은 상대적으로 크지 않아 미국 동부 및 걸프 연안의 물동량은 2023년 12월에는 전월 대비 증가했으며, 서해안 보다는 동부 및 걸프 연안 항만들의 수입 컨테이너 물동량 점유율이 상승했다.

예멘 후티 반군이 민간 컨테이너선박을 공격하면서 2023년 12월부터 불어진 홍해 수에즈 운하의 지정학적 위험은 주요 선사들에게 수에즈 운하를 우회하는 항로를 선택하게 하면서 물류 비용

15) Freightos.com;; <https://www.freightos.com/freight-blog/the-impact-of-drought-related-restrictions-on-the-panama-canal/>, 2024.02.05



및 해운 운임의 급등세를 가져왔다.

파나마 운하와 수에즈 운하에서 동시에 발생하고 있는 물류 차질은 단기적으로 해소되기 어려워 보이며 이에 따라 당분간 해운운임은 높은 상태를 유지할 것으로 전망된다. 파나마 운하의 경우 우기가 도래해 가뭄이 해소되는 경우 통행 제한이 풀릴 수 있겠지만, 수에즈 운하의 지정학적 갈등은 쉽게 해결될 수 있는 문제가 아니기 때문이다. 양대 운하가 초래한 혼란은 이러한 사태가 얼마나 장기적으로 유지될지에 따라 높아진 해운운임이 상품 비용에 전가되어 인플레이션을 다시 촉발시킬 수 있는 가능성을 내포하고 있다.

한편, 지난해 해운업계 전문가들은 컨테이너 해운시장의 수급 불균형이 지속되어 해상운임의 하방 압력이 커지면서 해운업계의 수익률이 저하될 것으로 전망했었다. 그리고 최근 물동량의 감소로 실적 부진도 겪은 해운업계는, 수에즈 운하의 사태가 가져온 해운운임 상승으로 일시적인 반사이익을 기대하고 있다.

2024년도 해운물류시장은 지정학적 갈등과 이상 기후가 촉발한 양대 운하의 자발적 또는 비자발적 통행 제한으로 인한 불확실성으로 시작했다. 이미 물류 대란을 겪은 업계는 탄력적인 공급망 유지의 중요성을 잘 알고 있고 이에 대한 관리를 학습했다. 소비 심리가 경기 전망에 대해 긍정적인 시선을 유지하고 있지만 소비자 구매 행동은 이와 상반되는 조사 결과를 보이고 있는바, 수입 컨테이너 물동량은 향후 급격한 증가세를 보이지는 않을 것으로 보인다. 업계에서는 부진한 수요와 공급 불확실성 속에서 발생할 수 있는 물류 혼란 및 운임 변동성에 대응할 수 있도록 대비 태세를 갖춰야 하겠다.