

TPM24 컨퍼런스를 통해 본

'24년 컨테이너 시황 전망 및 주요 이슈

한국해양진흥공사 해양산업정보센터

개요

1. TPM24 컨퍼런스 개요
2. 글로벌 경제 전망
3. 컨테이너 시황 전망
4. 주요 이슈
 - 1) 홍해 지정학적 리스크
 - 2) GEMINI Cooperation
 - 3) 북미동부 노사협약
 - 4) 탈탄소화



1. TPM24 컨퍼런스 개요

- TPM(Trans-Pacific Maritime): 세계 최대 국제 컨테이너 컨퍼런스
- 주관: S&P Global 소속 Journal of Commerce
- 일시/장소: '24.3.3(일) ~ 3.6(수) / 미국 롱비치컨벤션센터
- 주요 세션: 컨테이너 시장 현황 및 전망, 주요 글로벌 이슈 등
- 주요 참석자: 글로벌 선사, 화주사, 포워더 등 컨테이너 해운 유관업체

2. 글로벌 경제 전망

- S&P Global, '24년 글로벌 GDP 2.5% 성장 전망
 - 기존 2.3% 성장 전망에서 상향 조정, 긍정적인 신호로 분석됨
- 글로벌 경제 성장이 소비자 지출 확대로 이어지며 올해 물동량 증가 예상
- 3개월 연속 제조업·서비스 PMI 수치 상승하는 등 주요 지표 개선
- 인플레이션도 다소 안정화되어 올해 중 주요국 금리 인하 전망

2. 글로벌 경제 전망

- 그러나 다양한 리스크 상존, 글로벌 위험 지수는 25년 만에 최고 수준
 - 중동지역 지정학적 리스크
 - 공급망 지연
 - 주요국 선거와 보호무역주의 등으로 인한 무역 위축 가능성
 - 정부의 높은 부채 수준
 - 이상기후 등

3. 컨테이너 시황 전망

- (공급) 현재 발주 잔량은 전체 선대의 25%(약 700만TEU)로 공급 압박이 계속되고 있으며, 올해 중 약 320만TEU 인도되며 공급 6~7% 확대 전망
 - 그러나 신조선가 상승으로 최근 발주량이 감소세이며, 신조 인도 일정도 '24~'28년까지 분포되어 있어 장기적으로는 공급 안정화될 전망
- 환경 규제로 인해 노후선 폐선 후 친환경 신조선으로 대체될 것
 - 현재 선령 20년 이상인 노후선은 350만TEU 수준이며, 발주 잔량의 33%는 LNG 추진선(229만TEU), 25%는 메탄올 추진선(176만TEU)

3. 컨테이너 시황 전망

- (수요) 글로벌 경제 성장이 소비자 지출 확대로 이어지며 제조업 수요가 촉진될 것으로 예상되어 컨테이너 수요 회복 기대
 - 팬데믹 기간 재고 수준은 사상 최고치였으나 현재 대부분 감소
 - 원자재 수요가 회복됨에 따라 재고 사이클 반등 조짐
- ☞ 컨 수요 회복 기대되나, 대규모 신조 인도로 수급 불균형 지속 전망

4-1. 주요 이슈 [홍해 지정학적 리스크]

- 홍해 지역 지정학적 리스크로 인해 수에즈 운하 통항 중단, 희망봉 우회
- 희망봉 우회 영향으로 운항 거리 및 운항 기간 확대되며 실질 공급 감소
 - ☞ 일시적으로 선박 부족해지며 자연 공급 조절 효과 발생
 - ☞ 연초 중국 춘절 연휴 직전 물량 러쉬로 인한 단기적 수요 증가와 겹치며 운임 급등했으나, 연휴 이후 수요 감소하며 최근 운임은 단계적 정상화

4-1. 주요 이슈 [홍해 지정학적 리스크]

- 현 사태가 빠르게 진정될 가능성은 높지 않으나, 일각에서는 올해 2분기 중 수에즈 운하 통항 재개 전망
 - 그러나 통항 재개되어도 네트워크 회복에는 최소 6개월 이상 소요 예상
- 대규모 인도된 신조 선박량이 흡수되며 운임은 높은 수준을 유지했으나, 수에즈 운하 통항 재개 시 공급 과잉으로 운임은 하락할 가능성이 높음
 - 이에 선사들은 감속운항, 임시결항, 계선, 폐선 등으로 대응하며 적극적으로 초과 선박량을 관리하고 운임 급락을 방어할 것

4-2. 주요 이슈 [GEMINI Cooperation]

- 머스크와 하팍-로이드의 해운동맹으로, '25년 2월 출범 예정
- 두 선사는 머스크 60%, 하팍-로이드 40%의 비율로 선복량 총 340만TEU, 290척을 투입할 계획이며, 추가 선사 영입은 없을 것
- “hub-and-spoke” 방식* 통해 정시성 90% 달성, 운송 안정성 강화 목표
 - 기항 항만 간소화를 통해 비용 절감 및 서비스 품질 향상 도모

* 각 출발 항만(spoke)에서 발생하는 물량을 중심 거점 항만(hub)으로 모으고, 중심 거점 항만에서 물류를 분류한 후, 피더와 셔틀을 활용하여 다시 각 도착 항만(spoke)으로 배송하는 방식

4-2. 주요 이슈 [GEMINI Cooperation]

[시장의 우려]

- 기존 “point-to-point” 방식 대비 “hub-and-spoke” 방식의 효율성?
- 화주들은 환적보다 직송을 선호하는데, 환적 서비스에 대해 동일한 운임을 지불할 의향이 있는가?
- ☞ 얼라이언스 통제 하에 피더/셔틀 배치하여 허브 항만에서 환적할 계획
- ☞ 기존 “point-to-point” 방식은 대부분 정시성 50~70% 수준이며, GEMINI가 정시성 90%를 일관되게 제공한다면 고객들도 받아들일 것

4-2. 주요 이슈 [GEMINI Cooperation]

[시장의 우려]

- 선사의 서비스 운영 개선을 통한 정시성 90% 달성이 가능한 수준인가?
 - ☞ '19년 2M이 아시아-북유럽 항로에서 85~90%, 아시아-지중해 항로에서 5개월 연속 98% 이상의 정시성을 기록한 바 있음
 - ☞ 정시성 90%가 달성 불가능한 수준은 아닐 것으로 보임

4-3. 주요 이슈 [북미동부 노사협약]

- 북미 동부항만, 미국해양협회(USMX*)와 국제항만노동자협회(ILA**) 간 노사 협약이 올해 9월말 만료될 예정
- 노사는 '22년 9월부터 재계약 관련 협상 진행 중
- 임금 인상, 터미널 자동화, 작업 할당 등이 주요 쟁점

* United States Maritime Alliance. 동부 연안 터미널, 항만청, 해운사 등 소속

** International Longshoremen's Association. 미 동부 연안 항만 노동자 조합

4-3. 주요 이슈 [북미동부 노사협약]

- 작년 서부항만 협상 결과를 고려할 때, ILA도 임금 대폭 인상 요구 예상
- ILA는 노사 협상이 결렬될 경우 10/1부터 파업 돌입 예고
 - 파업 돌입 시, 하역 작업 등 터미널 운영 차질 및 항만 혼잡 발생 예상
 - 아시아-북미 동부 항로의 운송 시간 증가 및 운임 상승 예상
 - 선사들은 북미 동부 항만 대신 캐나다 항만을 이용하거나, 화물을 서부 항만으로 이동 후 내륙운송 활용하여 동부로 이동할 전망

4-4. 주요 이슈 [탈탄소화]

- 선사들은 배기가스 감축을 위해 친환경 선박, 바이오 연료 등에 투자 중이며, 화주에게 관련 surcharge 부과하며 비용 부담 일부 전가 중
 - 현재 발주 잔량의 33%는 LNG추진선, 25%는 메탄올추진선
 - 바이오 연료 생산비용은 기존 화석 연료 대비 톤당 \$700 이상 높은 수준
 - ☞ 바이오 연료로 아시아-미서부 운항 시 TEU 당 운임 \$210 상승
 - 대체연료의 접근성과 수요가 확대되어야 관련 비용 안정화 가능할 전망

4-4. 주요 이슈 [탈탄소화]

- 올해 1/1부터 해운업에도 EU-ETS* 제도 적용
- '24년, EU 역내 배출량 100%, EU 역외 배출량 50%에 대하여 산출
- ☞ 비용 감축을 위하여 선사들의 EU 역외 항만 추가 기항 가능성 확대
(예: 아시아-북유럽 항로 운항 시 EU 역외인 동지중해 환적 항만에 기항)
- ☞ 이 경우 운송 시간은 현재보다 더 길어질 전망

* EU Emissions Trading Scheme. 유럽연합 배출권 거래제도