

홍해 운항 제한에 따른 컨테이너선 시장 영향

2024. 1. 12.



kobc 한국해양진흥공사

* 본 리포트는 해운사항 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로, 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.



홍해 항로 최근 동향

■ 컨테이너선 피습 증가

- '23.12.12 Maersk 선박을 시작으로 Hapag Lloyd, CMACGM, MSC 등 컨테이너선 피습 증가
 - 분쟁 초기, 후티 반군은 이스라엘 소유 선박을 공격 대상으로 했으나, 사태가 격화되며 대상 확대
 - 아시아↔유럽/미동부, 유럽↔중동/인도 등 Bab Al-Mandab 해협 통과 선박들이 공격 위험에 노출

■ 수에즈 운하 이용 제한

- 사태 발생 후, 상위 9개 컨선사가 안전 확보 시까지 수에즈 운하 통행을 중단하고 희망봉 우회 발표
 - MSC, Maersk, CMACGM, HapagLloyd, Evergreen, HMM, OOCL, Yangming, Zim 등 9개사 수에즈 운하 이용 중단 발표(12/20)
 - 1월 초 기준 약 420척의 컨테이너선이 희망봉을 경유하여 운항 중

■ 홍해 수호 작전(Operation Prosperity Guardian) 개시

- 안전 확보를 위해 미군을 중심으로 10개국이 참여하는 작전 개시, Bab Al-Mandab 해협을 지나는 화물선에 대한 보호 조치 시행
 - Maersk, CMACGM 등이 작전 개시 후 일부 선박에 한해 수에즈 운하 이용 재개를 발표했으나, 1월 초 Maersk와 CMACGM 선박이 재차 공격 위험에 노출된 후 Maersk는 홍해항로 복귀 보류 발표
 - 1/12, 美-英 연합군은 후티 반군의 주요 군사시설에 대한 공습 강행
- 1월 현재, CMACGM, COSCO의 일부 선박이 해당 해역을 운항 중인 반면, MSC를 포함한 주요 선사들은 안전 확보 시 까지 희망봉 우회 항로 이용 계획
 - '23년 주간 평균 114척의 컨테이너선이 수에즈를 이용한 반면, '24년 첫 2주간 50척 이하로 급감
 - * 후티 반군의 영향이 미치지 않는 유럽/지중해↔중동(제다 인근) 항로 운항은 지속 중

〈Bab Al-Mandab 해협〉



(출처 : 구글맵, KOBC 편집)



컨테이너 운임 변화

■ 희망봉 우회, 운임 상승세 전환 후 강세 지속

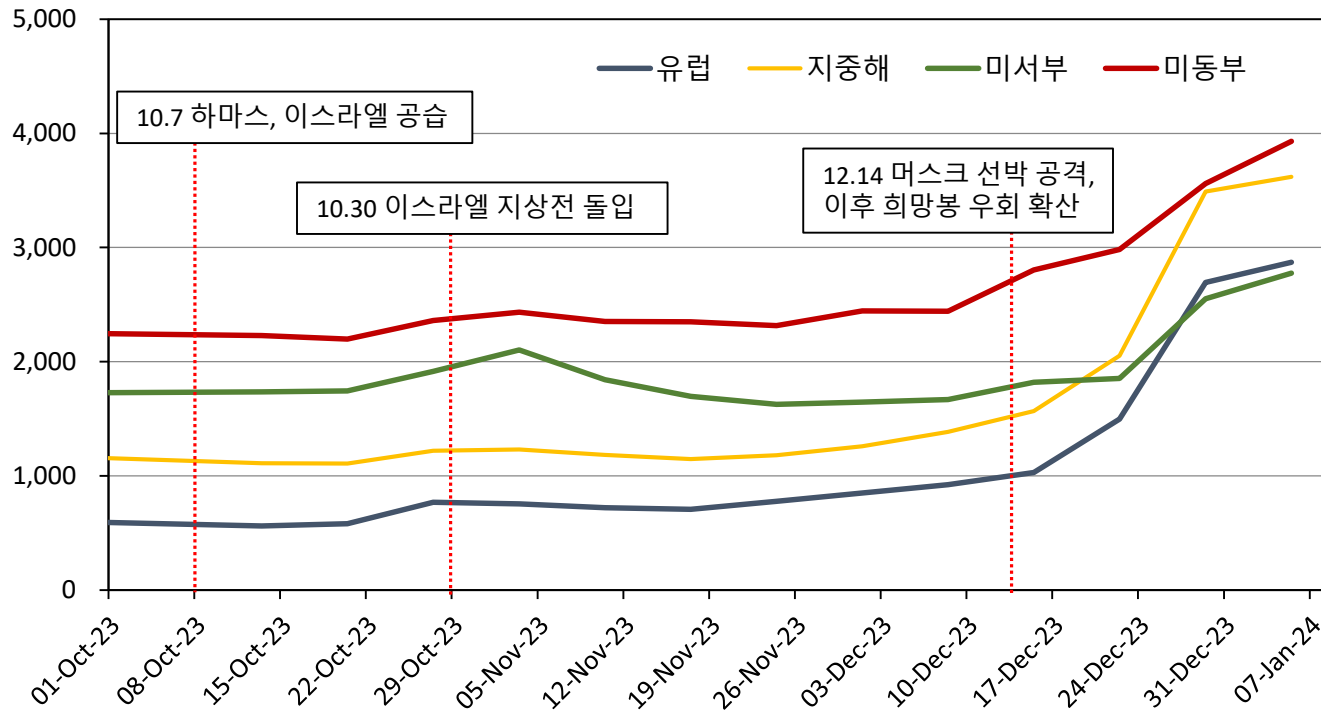
- 10월, 이스라엘-하마스 간 분쟁 격화에도 큰 영향을 받지 않았던 컨테이너 운임은, 12월 중순 머스크 지브롤터호 공격 후 주요 선사들의 희망봉 우회 발표가 이어지며 급등세

〈 '24년 1주차 주요 항로 운임 증감 ('23.12.1. 대비) 〉

'24.1.5	종합지수	유럽	지중해	미서부	미동부
SCFI	1,897(▲88%)	2,871(▲237%)	3,620(▲187%)	2,775(▲69%)	3,931(▲61%)
KCCI	1,934(▲52%)	3,732(▲186%)	4,244(▲138%)	2,499(▲46%)	3,665(▲52%)

- 4개 주요 원양 항로 운임, 12월 초 대비 최소 \$1,129(미서부) 부터 최대 \$2,360(지중해)까지 상승
- 통상 1월은 中춘절 장기 연휴를 앞두고 물량이 집중되는 시기, 이번 사태가 연초 성수기와 겹치며 원양항로 선복난 심화, 단기 운임 급등세
- 사태 초기, 동남아항로(싱가폴) 운임은 큰 영향을 받지 않았으나, 장기화 양상을 보이며 최근(1/5) 운임 반등, 연근해 항로는 아직까지 운임에 큰 변화 없음
- 1/5 운임(SCFI) : 상해→동남아 \$259(전주대비 ▲24.5%), 상해→부산 \$138(12/1 대비 ▲0.7%)

〈이스라엘-하마스 분쟁 이후 운임 변화〉



(출처 : 상해항운교역소 / 단위 : USD, 유럽 : TEU, 북미 : FEU)



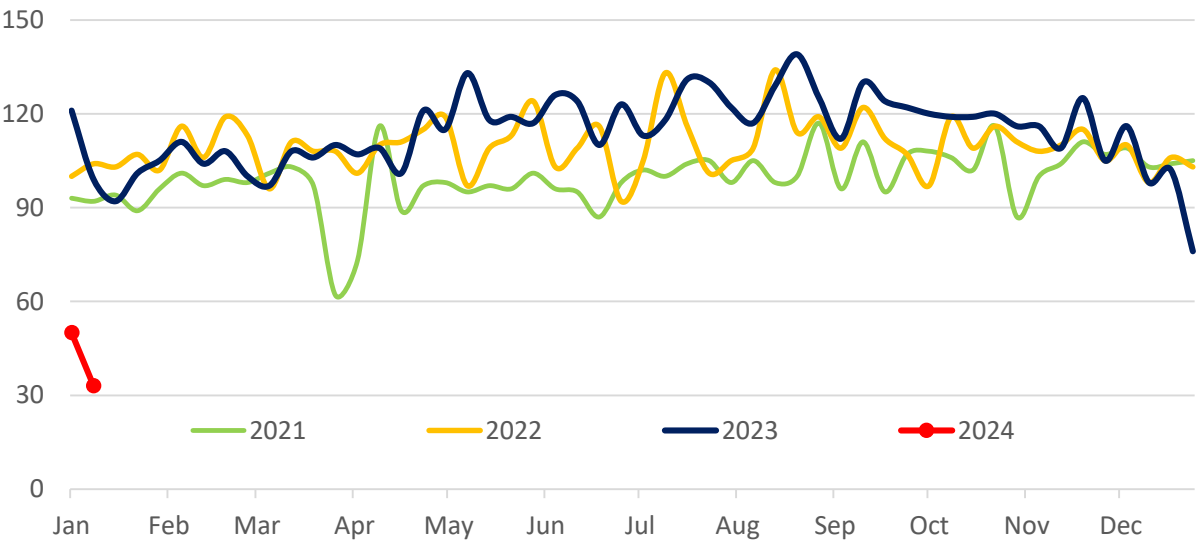
■ 운송시간 증가에 따른 공급 축소 효과

- 희망봉 우회 시, 상해-함부르크 편도 기준 약 3,800NM 운항 거리 증가, 운항 일수 약 10일 증가
 - 양방향 약 20일 추가 소요, 주 1항차 서비스 유지를 위해서는 노선별 선박 2~3척 추가 투입 필요
 - * 추가 소요 일수는 운항 속도 및 항로 구성에 따라 증가 또는 감소 할 수 있음
 - 연간 단위 환산 시, 약 150만TEU의 선박 흡수 효과 발생하며 이는 전체 선박의 5~6%에 해당
- 화주사, 늘어난 운송 시간을 고려한 빠른 선적 추진 증가. 춘절 성수기 및 조기 선적 물량이 집중되며 선박난 가중
 - '23년 연중 운임하락, 정체해소, 그리고 운송시간 단축이 진행되며 현지 소매업체들이 적정 재고 보유로 전략을 수정, 이 점이 최근 단기 운임 급등에도 선적을 진행할 수 밖에 없는 한 요인으로 작용

■ 아시아-美서부 항로, 물량 전환 증가

- 美동부향 2개 주요 항로(파나마, 수에즈 경유) 모두 제한되며 美서부향 경유 내륙 운송 강세
 - '23년 파나마 운하 수량 부족 심화 → 아시아발 수에즈 경유 美동부향 항로 개설 증가 → 후티반군 위협에 수에즈 운송 제한 → 아시아발 美서부 경유 내륙 운송 강세
 - 1월 파나마 운하 1일 통행 선박수는 24척으로 제한, 기존 계획(20척) 대비 상향되었으나 평시(36척) 대비 통행량 제한 지속
 - 희망봉 경유시 아시아발 미동부향 운송시간 증가 : 파나마 운하 경유 대비 +4,300NM, 약 10일 증가
 - 태평양을 이용한 아시아-미서부 항로는 수에즈 운하와 직접 연관성이 없음에도 동부향 운송의 대체 항로로 각광 받으며 운임 동반 상승

〈수에즈 운하 통행 컨테이너선박 수〉



(출처 : Clarkson / 단위 : 척)



➤ 관련 업계 영향

■ 컨테이너 선사, 운영 관련 변동성 확대. 단, 자연 공급 조절에 따른 수익성 개선

- 기존 수에즈 이용 항로들이 운송시간 증가의 직접 영향에 노출되며 항로 운영 전략 전면 수정 불가피
 - 유럽/지중해/미동부 항로가 선복량을 흡수하며 기존 계획 아래 주 1항차 유지를 위해서는 추가 선박 투입 필요, 기회비용 발생에 따른 연간 선박 활용률 저하 발생
 - 운항거리 증가에 따른 추가 연료 소모는 수에즈 운하 통항비 절감으로 상쇄 전망
- '24년 수급 불균형 전망이 우세한 상황에서 발생한 이번 사태는, 자연 공급조절 효과를 유발하며 단기 스팟운임 외 '24년 유럽/북미 장기 계약 입찰에도 영향을 주며 수익성 개선 기대
 - 유럽/지중해/미동부 항로 투입 선박 증가로 다량의 잉여 선박 흡수, 수급 불균형 완화
 - * '24년 1월 계선율 1% 기록, 전년 동기(2.6%) 대비 38만TEU 감소하며 감소세(입거수리 제외)
 - '23년 4분기, 운임 하락으로 어려움을 겪던 선사들은 일부 유럽항로 연간 계약 갱신을 1월로 연기, 이번 운임 상승으로 분위기 반전

■ 화주/물류사, 변동성 확대 및 물류비 부담 증가

- 예상치 못한 운송 지연으로 제품 납기 지연 가능성 증가, 운송 일정 관련 변동성이 확대되며 화주/물류사 부담 및 갈등 증가
 - 유럽항로 7~14일, 미동안 10일 가량 운송 시간 증가가 예상. 일정 지연을 고려한 조기 선적 수요가 단기 급증하며 선복난 심화
 - 운송 시간 증가 외에도 선복 부족에 따른 선적 지연이 발생하는 등 운송 관련 변동성 확대되어, 평상시 보다 여유있는 리드타임 운용 필요
- 단기 긴급 대응 및 해상 운송비 급등에 따른 물류비 부담 가중
 - 사태 확산 이후, 선사들로부터 GRI 및 할증료 부과가 빠르게 진행되며 단기간에 운임 급등. 적기 운송을 위해서는 운임에 높은 프리미엄이 형성되는 등 비용 부담 증가
 - 여유 재고가 확보 되지 못한 경우, 급작스런 납기 지연에 따른 화주/물류사 긴급 대응(항공, 철송 등)이 필요하며, 이로 인한 물류비 상승 불가피



향후 전망

■ 위협 장기화 여부가 관건

- 국가간 이해 관계로 인해 연합군이 후티 반군 직접 타격은 힘들 것이라는 전망이 우세했으나, 1/12 美英 연합군이 예멘 내 반군 주요 시설에 대한 공습을 시행하며 향후 불확실성 확대
 - 이번 공습의 결과가 반군 활동을 위축시킬지, 아니면 확전 양상으로 전개될지에 대한 모니터링 필요
 - 궁극적인 사태 해소를 위해서는 이스라엘-하마스 긴장 완화가 필요하나 그 시기는 예측 불가
 - '24년 수급 불균형으로 인한 수익성 악화가 예견된 만큼 컨테이너 선사들이 위협을 감수한 상태로 수에즈 운하 통행을 조기에 전면 재개하기는 어려울 것으로 전망
- 사태가 조기에 종료 될 경우, 춘절 전 밀어내기 효과가 사라지고 수요가 소강 상태에 이르는 2월 이후 부터는 시장이 안정화 될 가능성도 존재
 - 단기 수요 급증이 유발한 일부 혼란(선복 및 장비 부족, 정체) 발생 가능성도 있으나, '24년 수요 증가율(+3.2%)이 공급 증가율(7.1%)을 크게 밑도는 만큼 장기간 영향을 주지는 못할 것으로 예상

■ 시장 변동성 확대

- 운임, 선복, 컨테이너 박스, 정체 등에 영향을 끼침에 따라 향후 운임 및 시장 변동성 확대 전망
 - (운임) 현재와 같은 운임 급등세는 춘절 이후 다소 완화될 수 있을 것으로 보이나 선복, 컨박스, 정체 등에 영향을 받을 것으로 예상
 - (선복) 2주 가량 길어진 운송 시간을 고려한 조기 선적 수요는 증가하는 반면, 선박의 양방향 운항 시간 증가로 인해 실질 공급은 감소. 한동안 선복 부족은 지속될 전망
 - (컨박스) 아직까지 심각한 컨테이너 박스 부족은 나타나지 않았으나, 북미/유럽 등 원거리 지역으로 부터 공컨테이너 회송이 지연됨에 따라 향후 극동 지역 컨박스 부족 심화 가능성 존재. 현재 일부 선사로 부터 극동지역 임대 및 재고 컨박스 확보, 컨박스 반출 제한 움직임 포착
 - (정체) 모든 선박이 유사하게 일정 지연됨에 따라 급격한 항만 정체가 발생할 가능성은 낮음. 단, 추후 수에즈 운하 이용이 병행될 경우, 단기간에 우회 선박과 직통 선박이 몰릴 경우 혼잡 발생 가능
 - (아주항로) 원양항로가 높은 운임을 유지할 경우 원양 선사들의 선박 재배치(근거리→원양) 및 고수익 화물 우선 박스 배정이 증가할 것. 이는 아주항로 공급 및 박스수급에 영향을 주며 운임상승 압박 전망. 끝.

*문의: 스마트해운정보센터 해운정보팀 정경남 과장(kn.jeong@kobc.or.kr), 이설 대리(seollee@kobc.or.kr)

한국형 컨테이너 운임 지수 KCCI

KOBC Container Composite Index

KCCI 는?

한국해양진흥공사가 자체 개발한 한국형 컨테이너 운임 지수입니다.
부산항을 출발하는 13개 노선의 운임 정보를 제공하며,
우리나라 컨테이너 운임 시장을 보다 정확하게 반영합니다.



지수 구성

원양(북미동·서안, 북유럽, 지중해), 중장거리(중동, 오세아니아, 중남미 동·서안, 서·남아프리카), 연근해(중국, 일본, 동남아) 등으로 구성되었으며,
각 항로별 지수에 고유 가중치를 반영하여 종합지수를 산출합니다.

원천 자료

국내에 기항하는 선사들이 Port-MIS에 등록한 운임공표제 운임과
주요 물류기업 14개사로 구성된 공사 패널리스트들이 제공하는 운임을
각각 25%와 75%씩 반영합니다.



운임 기준

부산항 선적 40ft Dry 컨테이너의 해상 수출 스팟운임(USD)이며,
BAF, CAF, LSS, EBS 등 기타 운임성 항목을 포함합니다.
(THC, DOC Fee, WFG, Seal 등 현지 발생 비용은 제외)

매주 월요일 14시, 공사 홈페이지와 주간해운시황보고서에서 확인하실 수 있습니다.
카카오톡 "한국해양진흥공사" 채널도 구독해주세요!!! ☺

MORE INFORMATION

www.kobc.or.kr/ebz/shippinginfo

