



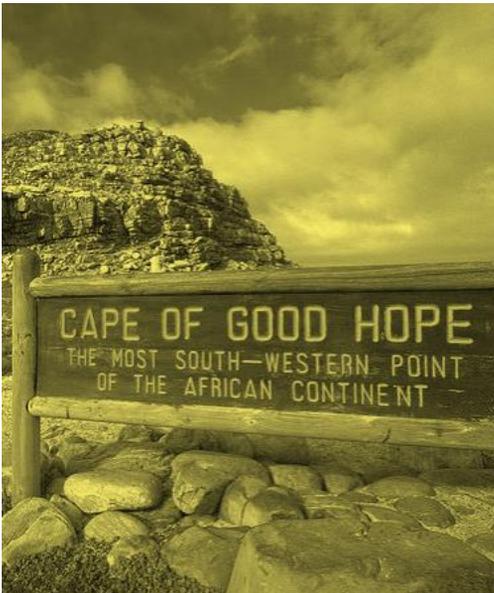
KOBC Special Report

양대 운하 통항차질에 따른 해운시장 영향 점검

2024. 1. 12



- 본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로, 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.
- 본 리포트에 포함된 자료는 자체 확보, 시장 조사 및 온라인에 공개된 자료를 기반으로 하며, 실제와 다소 차이가 있을 수 있습니다.

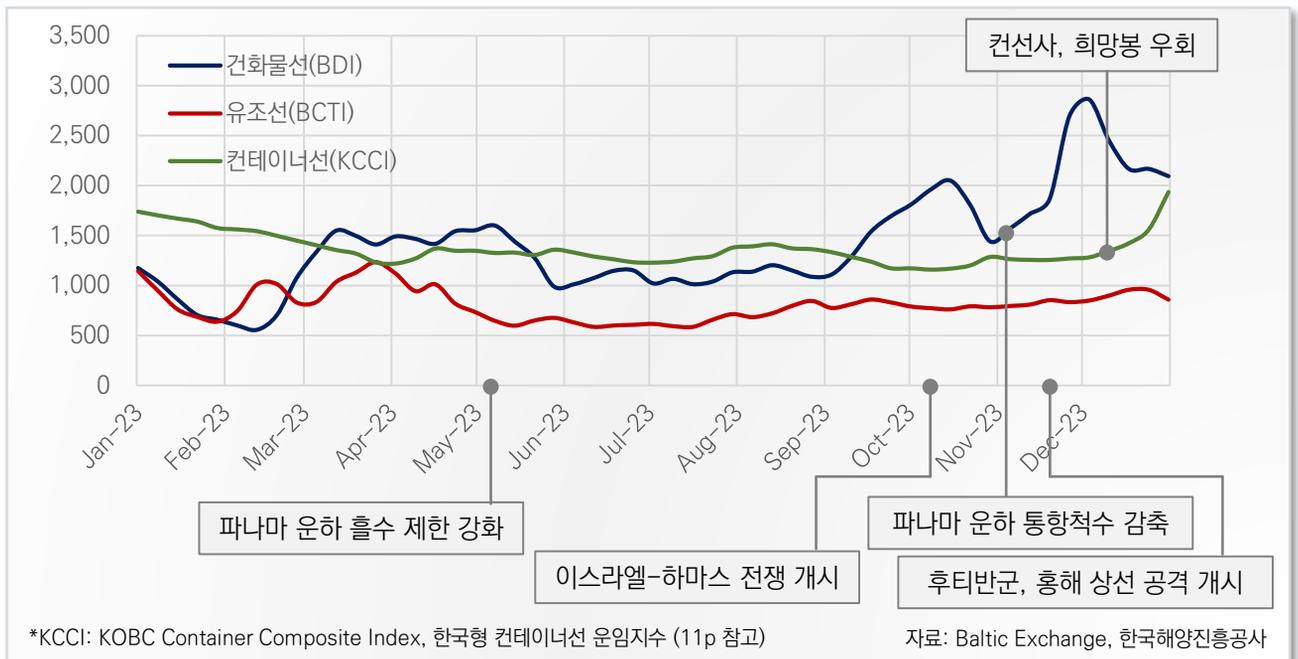


개요

□ '23.12월, 양대 운하(Suez, Panama) 동시 통항 차질

- 대양(大洋)을 지름길로 연결하는 글로벌 최대 운하인 수에즈 운하와 파나마 운하의 통항이 각각의 사유로 인해 제한됨
 - 파나마 운하, 역사적인 가뭄으로 인해 '23년 하반기 이후 선박의 일간 통항척수 감축
 - 수에즈 운하, 예멘 후티 반군의 아덴만 운항 선박 공격에 따른 피격 위험 증가
- 글로벌 해운 시장은 최근 수년간 세계 곳곳의 이상 기후, 지정학적 변수 등 시장 외적 요인으로 인한 변동성이 확대되어 왔음
 - 이번 양대 운하 통항차질 문제도 가뭄(파나마), 전쟁(수에즈) 등 시장 외 요인으로 초래되었다는 공통점 존재
 - 외부 요인으로 인한 운임 시장의 변동 또는 왜곡은, 해당 요인이 소멸될 경우 급격한 반작용을 유발할 수 있음(급등→급락)
- 본 보고서에서는 상기 양대 운하의 통항 차질과 관련된 배경과 경과, 선종별 대응을 살펴보고, 상황 전개에 따른 시황 영향을 점검해 보고자 함

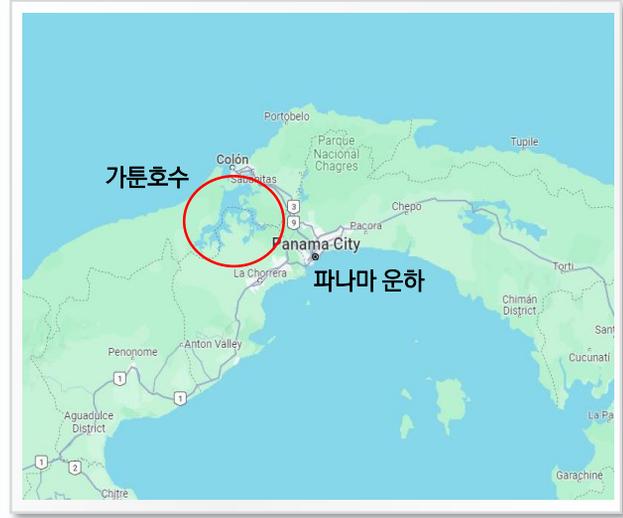
〈 양대 운하 통항제한 요인 전개 및 선종별 운임시황 〉



▶ 운하 통항차질 배경

□ 파나마 운하

- 파나마, 극심한 가뭄으로 운하 수량 감소
 - 파나마 운하에 용수를 공급하는 가툰 호수의 수위가 사상 최저 수준으로 저하
 - '23.5월부터 파나마 운하 통항 선박에 대한 흘수(draft) 제한 강화
 - ☞ 기존 50FT → '23.5월 45FT → '23.6월 44FT
 - 운하 수량 부족 및 드래프트 제한 강화로 인해 운하 통항대기 선박 및 대기일수 급증



- 파나마 운하 당국, 병목현상 완화를 위해 예약시스템 변경 및 일간 통항척수 단계적 축소 시행

〈 파나마 운하 일간 최대 통항선박 수 제한 추이 〉

| 일 자 | 평상시 | '23.7.30 | '23.11.1 | '23.11.3 | '23.11.7 | '23.12.1 | '24.1.16(예정) |
|------|-------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|
| 통항척수 | 38~40 | 32 | 31 | 25 | 24 | 22 | 24 |

자료: 파나마 운하청

- 통항척수 제한이 강화된 '23.11월부터 파나마 운하를 이용하려는 선박이 감소하며 통항 대기 시간 및 척수 감소
- 운하 당국은 비예약선박을 대상으로 통항 슬롯 경매도 실시하였으나, 미화 100만 달러를 상회하는 높은 가격으로 인해 경제성 및 실효성 저하
- 강우량 회복으로 통항제한 소폭 완화 예정
 - 지난 11월 평년대비 적은 파나마 지역의 강우량에도 불구하고, 운하에 용수를 공급하는 가툰호수의 수위가 예상보다 높게 유지
 - 이에 현재 22척인 일간 통항척수를 1월 16일부터 24척으로 증가시킬 예정. 당초 2월 1일부터 예정되었던 통항척수 추가 감축(18척) 계획은 취소
 - 그러나 일간 통항척수는 여전히 평상 수준의 절반을 소폭 상회하는 수준에 그쳐, 파나마 지역의 우기가 도래하는 올 2분기 중순까지는 운항 통제가 지속될 전망

□ 수에즈 운하 (홍해 지역)

○ 이스라엘-팔레스타인(하마스) 간 무력 충돌

- '23.10.7. 팔레스타인 무장정파 '하마스'가 이스라엘에 대한 기습 공격 감행
- 동시다발적 로켓 공격 및 인질 포획으로 이스라엘측 대규모 사상자 발생. 이에 이스라엘도 하마스 섬멸을 선포하고 팔레스타인 가자지구 봉쇄 및 공습, 지상군 투입 등을 포함한 전면 무력 대응 개시
- 국제사회의 인도주의적 우려와 범 이슬람권의 반이스라엘 정서 확산에도 불구하고, 이스라엘의 하마스 섬멸작전은 현재에도 진행 중

○ 예멘 후티반군, 이스라엘 응징을 천명하며 홍해 상 선박 나포 및 공격 개시

- '23.11.19. 일본선사 NYK가 운항중인 자동차선 Galaxy Leader호 나포
- 이후 홍해 상 예멘 인근 항해 선박에 대한 드론 및 미사일, 헬리콥터 공습 등 다각적인 무력 도발 감행
- 후티 반군은 이스라엘과 무관한 선박은 공격 대상이 아님을 천명. 그러나 공격대상에 대한 자의적 선별 및 반군 입장에 대한 신뢰성 부족 등으로 홍해 통항 리스크 지속



○ 홍해(수에즈 운하) 통항 기피 및 우회 확대

- '23.12월, Maersk, MSC 등 글로벌 컨테이너 선사들의 운항 선박들이 반군 공격에 노출되자 수에즈 운하를 경유하던 주요 컨테이너 선사들이 일제히 희망봉 우회 항로로 변경
- '23.12.18. 미국 주도의 다국적 해군 함대 'Operation Prosperity Guardian' 이 창설되어 홍해 지역의 순찰을 강화하였으나, 예멘 본토에서 감행하는 미사일 및 드론 공격을 모두 방어하기에는 한계

□ 시사점

- 세계 양대 운하에 통항 차질이 동시 발생한 이례적인 상황으로, 글로벌 해운물류 전반에 걸친 압박 증대
- 그러나 각 운하의 통항차질 원인과 주체는 상이하여, 향후 해법도 개별적으로 전개될 것
 - 파나마 운하, 이상기후(가뭄)으로 인한 파나마 운하 당국의 통제에 기인
 - 수에즈 운하(홍해), 지정학적 위험(무력충돌)에 따른 선사들의 자발적 통항 기피

➔ 선종별 통항 추이

- 각각의 사태 발생 이후 양대 운하 통항 추이를 분석한 결과, 선종별 상이한 추이 확인
 - 파나마 운하의 경우 건화물선 통항량 대폭 감소, 유조선은 소폭 감소. 반면 컨테이너선은 영향이 미미함
 - 건화물선과 같은 부정기선은 운항 일정이 유동적이라 운하 통항 사전예약이 어려움. 반면 컨테이너선은 정해진 스케줄대로 운항하므로 사전 예약이 상대적으로 수월함에 따른 결과인 것으로 판단됨
 - 수에즈 운하는 컨테이너선 통항이 급감하였으나, 건화물선과 유조선의 통항은 평소 수준 유지

□ 건화물선

- 파나마 운하 당국이 일간 통항척수 제한을 강화한 '23.11월 이후, 파나마 운하 통항 양방향 (북향, 남향) 모두 급감

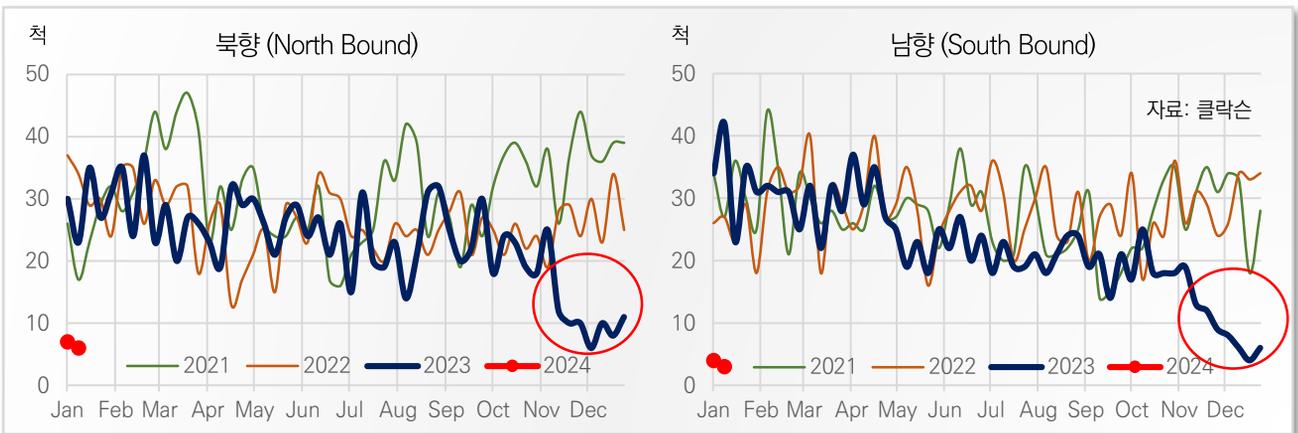
〈 파나마 운하 방향별 월 평균 건화물선 통항척수 〉

| 방향 | 월평균 통항척수 | '23.1~10월 | '23.11~12월 | 증가율 |
|---------------------------|----------|-----------|------------|--------|
| 북향 (North Bound, 태평양→대서양) | | 109 | 42 | -61.9% |
| 남향 (South Bound, 대서양→태평양) | | 105 | 35 | -67.3% |

자료: 클락슨, 한국해양진흥공사 정리

- 건화물선은 일반적으로 파나마 운하 북향(North Bound) 통항을 통해 태평양 소재 공선을 대서양으로 공급하고, US Gulf를 비롯한 북미 동안에서 화물을 선적한 선박들이 남향 통항하여 아시아向 항해
- 파나마 운하 양방향 통항이 동반 감소한 것은 ①대서양으로의 공선 공급 감소 ②북미동안 선적 아시아향 선박의 우회항로 선택(수에즈 운하, 희망봉 경유 등)을 시사

〈 파나마 운하 방향별 건화물선 주간 통항척수 추이 〉



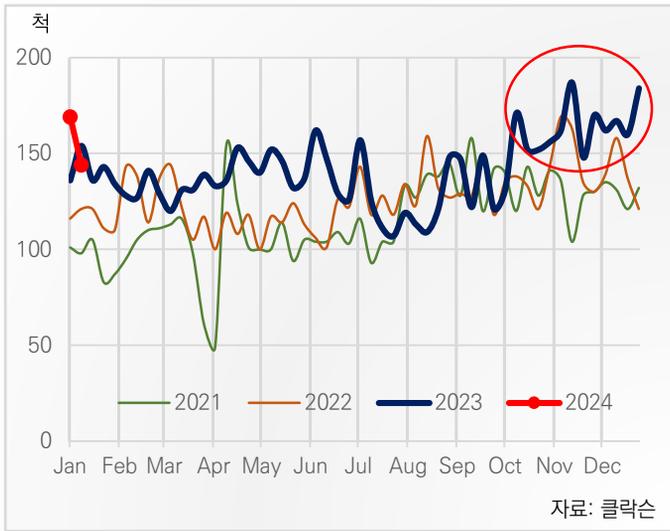
양대 운하 통항 차질에 따른 해운시장 영향 점검

- 미국 농무부(USDA)의 자료에 따르면 '23.10월 하반기에 US Gulf 선적 동아시아항 곡물 선박 중 파나마 운하 경유 선박 5척 / 수에즈 경유를 위해 동쪽으로 항해한 선박은 33척으로 집계
- '22년 같은 기간에는 파나마 경유 34척 / 수에즈 경유 7척이었던 점 감안 시 파나마 운하 통항제한 강화가 선박들의 항로 변경에 직접적인 영향을 미친 것으로 파악됨
- 파나마 운하 통항 제한에 따른 건화물선 대서양 공급 차질과 운항거리 증가는 '23.4분기 운임 시장 강세에 일조한 것으로 판단

○ 건화물선의 수에즈 운하 통항척수는 파나마 운하 통항 차질이 본격화된 '23.10월 이후 증가

- 파나마 운하의 대안으로 수에즈 운하를 경유하는 북미선적 선박 증가
- '23.11월 시작된 후티 반군의 홍해 상선 공격에도 불구하고, 건화물선의 수에즈 운하 통항 규모는 유지됨
- 이는 지중해, 흑해 등 희망봉 우회 시 운항거리가 급증하는 항로의 경우 수에즈 운하 경유 이외의 현실적인 대안이 없고, 이미 파나마 운하 대신 수에즈 운하를 선택하여 운항거리가 증가한 상황에 항해일수가 추가 증가하는 희망봉 경유를 선택하기 어려운 점이 주 요인인 것으로 보임

〈 수에즈 운하 주간 건화물선 통항척수 추이〉



〈 BDI 지수 연평균 대비 4분기 비율〉

| | BDI | Cape | Pmax | Smax |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2018 | 101% | 96% | 106% | 103% |
| 2019 | 115% | 123% | 102% | 108% |
| 2020 | 128% | 130% | 121% | 131% |
| 2021 | 19% | 129% | 109% | 114% |
| 2022 | 79% | 92% | 77% | 67% |
| 2023 | 147% | 172% | 125% | 126% |

□ 유조선

○ 파나마 운하, 통항척수 제한 이후 양방향 모두 통항선박 수 소폭 감소하였으나, 남향 통항선박 수의 감소폭이 더 크게 나타남

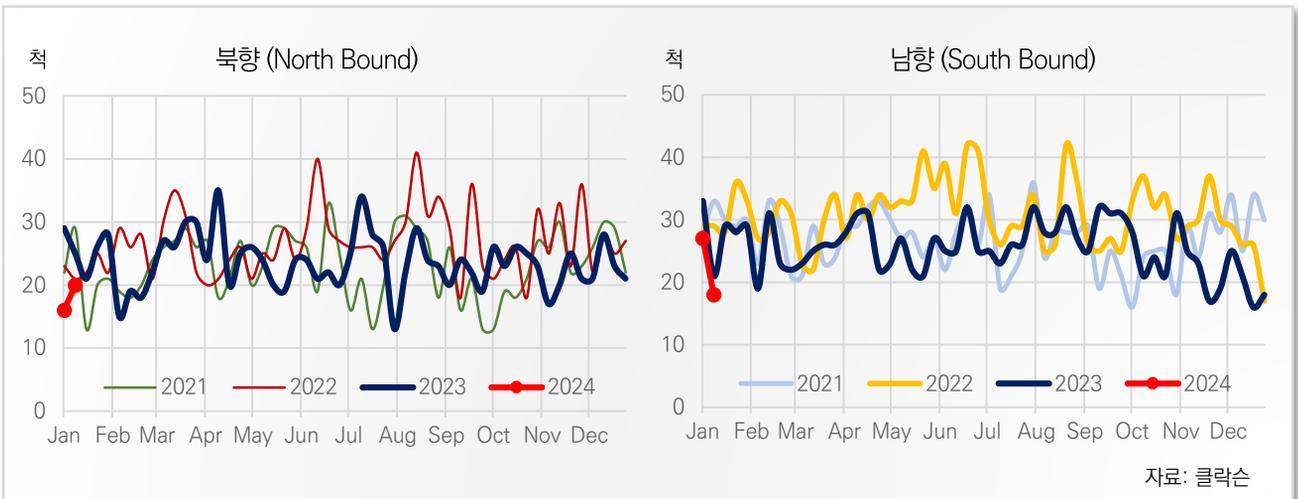
〈 파나마 운하 방향별 월 평균 유조선 통항척수〉

| 방향 | 월평균 통항척수 | '23.1~10월 | '23.11~12월 | 증가율 |
|---------------------------|----------|-----------|------------|--------|
| 북향 (North Bound, 태평양→대서양) | | 103 | 96 | -6.4% |
| 남향 (South Bound, 대서양→태평양) | | 115 | 90 | -21.8% |

자료: 클락슨, 한국해양진흥공사 정리

- 파나마 운하를 경유하는 유조선은 대부분 석유제품선(Product Tanker)과 화학제품선(Cheical Tanker)이며, 원유선의 비중은 미미함
- 건화물선과 컨테이너선은 파나마 운하를 경유하는 경우 주로 원양항해를 수행하는 반면, 석유제품선과 화학제품선은 US Gulf 및 중남미 위주의 미주대륙 연근해 항해 비중이 높음
- 남향 통항(South Bound)의 경우, 파나마 운하 통항 차질이 확대되자 US Gulf 지역의 석유제품 수출이 파나마를 경유하지 않는 다른 수입처로 전환되며 통항선박 수 감소
- 반면 북향 통항(North Bound)은 칠레, 페루 등 중남미 서안 선적 선박들이 US Gulf 해안으로 이동하는 경우가 대부분. 이에 파나마 운하 경유 이외의 대안 부재로 통항 척수 감소폭이 낮은 것으로 판단됨

〈 파나마 운하 방향별 유조선 주간 통항척수 추이〉



자료: 클락슨

양대 운하 통항 차질에 따른 해운시장 영향 점검

- 수에즈 운하를 경유하는 유조선은 파나마 운하 통항제한 및 후티 반군의 선박 공격에도 불구하고 큰 변동 없이 전년수준 유지
 - 건화물선과 마찬가지로 수에즈 운하 경유 이외의 현실적인 대안 부족, 지중해, 흑해 등 희망봉 우회 시 운항 거리가 급증하는 항로는 수에즈 경유 필수인 점 등이 작용
 - 러-우 전쟁 발발 이후 유럽항 판매가 어려워진 러시아산 석유의 중국, 인도항 수출 증대로 유조선의 수에즈 운하 통항척수는 '22년 2분기 이후 증가
 - 중동 석유의 경우 홍해 보다는 페르시아만에 수출항이 집중되어 수에즈 통항 차질이 운임 시장에 미치는 영향도 제한적

〈 수에즈 운하 주간 유조선 통항척수 추이〉



〈 중동지역 주요 석유 수출항만 분포〉



□ 컨테이너선

- 컨테이너선 파나마 운하 통항은 운하 당국의 척수 제한에도 불구하고 양방향 모두 큰 변화 없이 유지

〈 파나마 운하 방향별 월 평균 컨테이너선 통항척수〉

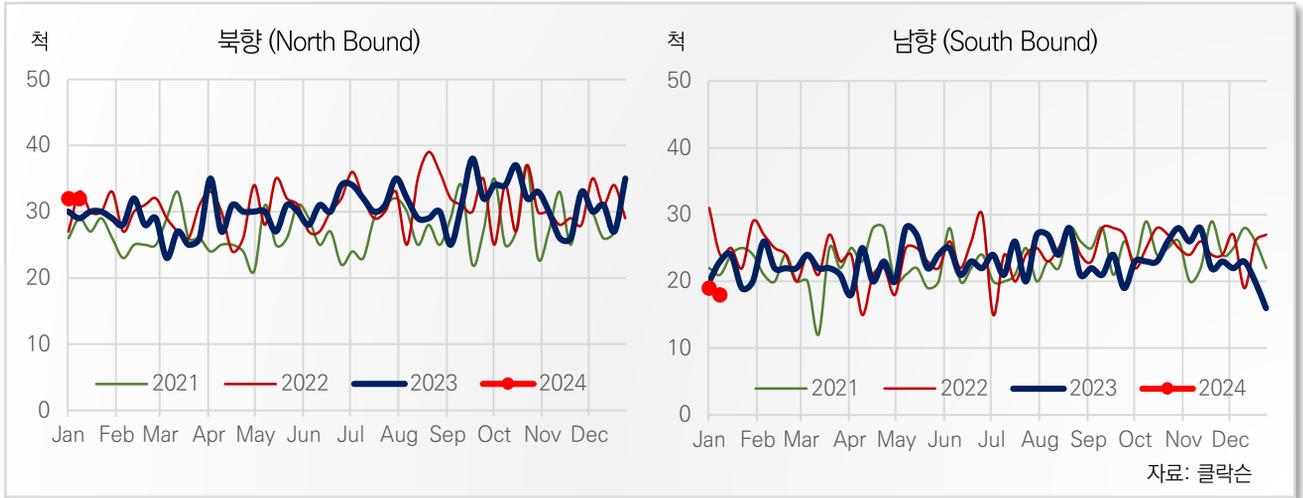
| 방향 | 월평균 통항척수 | '23.1~10월 | '23.11~12월 | 증가율 |
|---------------------------|----------|-----------|------------|-------|
| 북향 (North Bound, 태평양→대서양) | | 132 | 131 | -1.1% |
| 남향 (South Bound, 대서양→태평양) | | 100 | 95 | -5.6% |

자료: 클락슨, 한국해양진흥공사 정리

양대 운하 통항 차질에 따른 해운시장 영향 점검

- 건화물선, 유조선 등 부정기선과 달리, 컨테이너는 일정한 스케줄대로 운항하여 통항 슬롯의 사전 예약이 유리한 점이 통항척수 유지의 주 요인인 것으로 판단됨

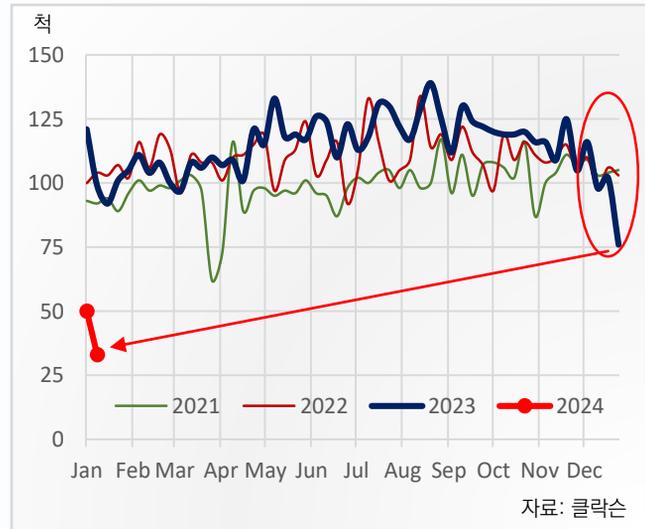
〈 파나마 운하 방향별 컨테이너선 주간 통항척수 추이〉



○ 반면 수에즈 운하 경유 선박은 후티 반군의 홍해 통항 상선대 공격이 본격화된 12월 이후 빠르게 감소

- 주간 통항량, 평상시 100~150여 척에서 1월 초 33척까지 급감
- Maersk, MSC 등 글로벌 주요 컨테이너 선사들의 운항 선박들이 다수 공격에 노출되자 일제히 경유 노선을 희망봉으로 변경
- 타 선종 대비 높은 화물가액으로 인한 보험료 부담과 사고 발생시 상대적으로 큰 손실 규모도 신속한 우회 결정에 일조
- '23년부터 이어진 신조선 인도 급증에 대응하기 위해 컨테이너 선사들의 공급 조절 필요성이 높은 점도 희망봉 우회 촉진 요인

〈 수에즈 운하 주간 컨테이너선 통항척수 추이〉



☞ 극동-유럽 노선, 희망봉 우회 시 연간 공급량 약 20% 감축 효과 발생

- 타 선종과 달리 화물의 환적(Transshipment)이 가능한 점도 희망봉 우회에 유리하게 작용

☞ 지중해, 흑해 등 수에즈 운하 경유가 유리한 지역으로의 운송도 환적을 통해 수행 가능

➔ 향후 전망

□ 파나마 운하, 기상상태 개선이 관건

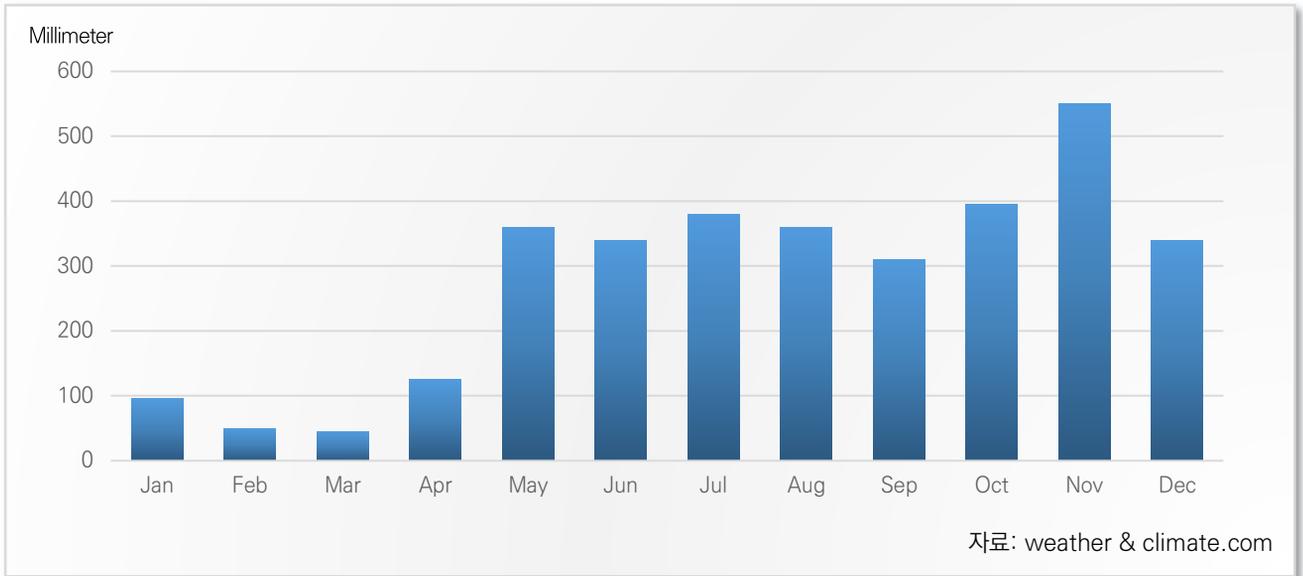
○ 파나마 운하 통항 차질, 가뭄으로 인한 용수 부족으로 운하 당국이 통제를 강화한 것이 주 원인

- '24.1월 통항제한 소폭 완화가 가능하게 된 주 요인은 ①운하 당국의 자구책 실시* ②예상보다 높은 가뭄 호수 수위임

*파나마 운하청, 물부족 해소를 위해 Cross-filling(운하용수 재사용), Tandem locks(운하 갑실 두척 동시 사용) 등 자구책 실시

○ 매년 1~4월은 파나마 지역의 건기로 용수부족 해소를 기대하기 어려우므로, 우기가 시작되는 5월 경부터 단계적 통항 정상화가 가능할 전망

〈 파나마 Colon 지역 월별 평균 강수량 〉



○ 파나마 운하 통항 차질은 주로 건화물선과 석유제품선 시황을 지지함

- 기상이 개선되어 운하 통항이 정상화 되면, 톤마일 증대 효과가 소멸되어 선박의 실질 공급을 증가시킬 것
- 다만 강수량 증가가 예상되는 2~3분기는 USG 곡물 수출 성수기가 지난 시기이므로, 파나마 운하의 통항 제한이 완화되더라도 건화물선 운임시장에 미치는 영향은 크지 않을 수 있음

□ 수에즈 운하, 중동지역 변화에 따른 불확실성 지속

- 수에즈 운하(홍해) 통항 기피는 이스라엘-하마스간 무력 충돌 및 이에 대응한 후티 반군의 선박 공격이 원인
 - 국제사회의 중재 노력에도 불구하고 이스라엘은 여전히 하마스 격퇴를 목표로 하는 강경노선 고수
 - 최근 이스라엘과 레바논 무장정파 '헤즈볼라' 간의 충돌 확대 위험이 고조되는 가운데, 추가 확산 시 이란도 참전하겠다고 경고하고 있어 사태 종료는 아직 요원한 상황
- 후티 반군은 '팔레스타인의 승리를 돕겠다'는 명분으로 홍해 운항 선박을 공격 중
 - 이스라엘의 가자지구 침공이 끝날 때까지 홍해를 운항하는 이스라엘 관련 선박을 공격하겠다고 선언
 - 이스라엘을 지원하는 국가(미국, 유럽 등)와 관련된 선박이 공격 대상이라고는 하나, 명백한 기준은 없음
 - 이스라엘-하마스 간 전쟁이 지속되거나 이스라엘의 승리로 일단락될 경우, 후티 반군의 선박 공격도 계속될 것으로 예상됨
- 후티 반군의 선박 공격 중단을 위한 국제사회의 노력이 이어지고 있으나 실효적 대책은 부족
 - 유엔 안보리, 후티반군의 선박 공격 중단 요구 결의안 채택('24.1.10)
 - 미국 주도의 다국적 해군함대가 후티 반군의 공격을 방어하고 있지만 완벽한 방어는 불가
- 미·영 연합군, 예멘 본토의 후티 반군 근거지 공습 개시('24.1.12)
 - 이번 공습으로 후티 반군의 홍해 선박일시적으로 감소할 수 있겠으나, 무력충돌 확대 우려로 인해 선사들의 수에즈 통항 즉각 재개 가능성은 낮아 공격 행위 자체는 음
 - 군사 전문가들은 후티 반군 지도부의 은신처를 정밀 타격하기가 어렵고, 사우디를 비롯한 아랍 국가들이 예멘 본토 공격을 반대하는 입장이라 연합군의 이번 공습이 사태를 오히려 악화시킬 가능성도 제기
- 무력충돌 확대로 홍해 지역의 불확실성이 증대되며 컨테이너 선사들의 희망봉 우회는 당분간 지속될 전망
 - 운항거리 확대에 따른 선박 실질공급 감소로 운임시황 지지될 것
 - 사태 장기화 및 후티 반군의 선박 공격이 확대될 경우 건화물선, 유조선 등 타 선종의 수에즈 통항 기피도 확산될 것으로 예상
 - 다만 동 선종들은 희망봉 우회의 경제성이 수에즈 통항 대비 크게 떨어지므로, 화물 수요자들이 수에즈를 경유하지 않는 대체 공급처를 모색할 가능성이 더 높을 것으로 판단됨
- 수에즈 운하와 파나마 운하 모두 통항 장애요인이 당분간 해소되지 않아 운임시장을 지지할 전망. 다만 통항 정상화 시 운임시장의 급격한 조정이 발생할 수 있으므로 상황 전개에 대한 면밀한 모니터링 요망. 끝.

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.



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.

지수 구성

원천 자료

국내에 기항하는 선사들이 Port-MIS에 등록된 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

