

# 글로벌 물류 현지시장 동향

발행인 김종덕    발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)  
총괄 최나영환    감수 이성우    자료 문의 051-797-4770    Email: chnayoung@kmi.re.kr

## 불확실성 고조 속의 미국 해운·항만 물류 동향

### Contents

- 01 미국 수입 물동량 현황
- 02 미국 공급망 위험 요소
- 03 미국의 물류 불확실성 지속

「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.





# 불확실성 고조 속의 미국 해운· 항만 물류 동향

ACI Law Group, PC

김진정 변호사

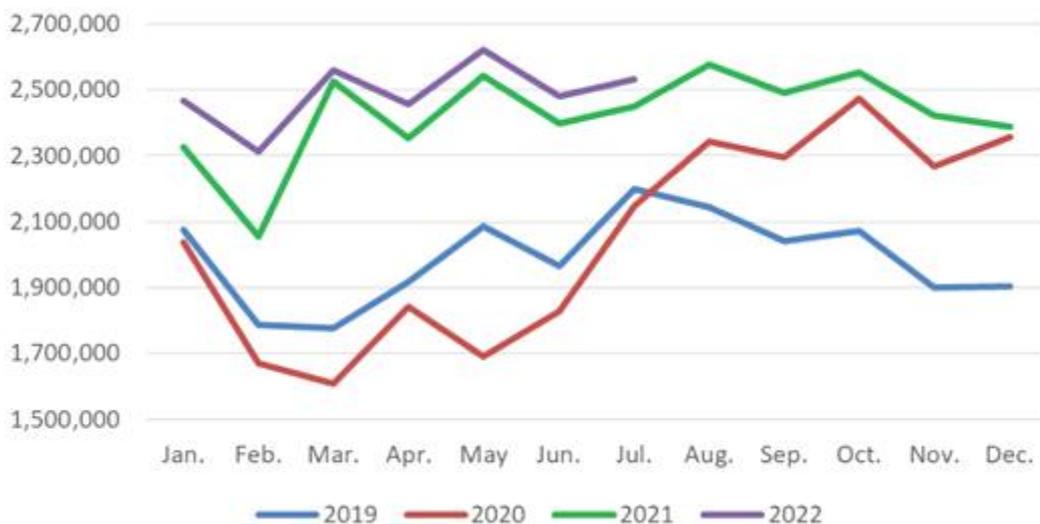
## 01 미국 수입 물동량 현황

### ■ 미국의 수입 물동량은 하반기에도 증가세로 시작

상반기에 이어 7월까지 미국의 수입 물동량 증가세가 이어지고 있다. 미국 통관조사기관인 데카르트데이터마인(Descartes Datamyne)에 따르면, 2022년 7월의 수입 물동량은 같은 해 5월 보다는 일부 감소하였지만 전월 및 전년 동월보다는 증가하였으며, 2022년의 다른 달과 마찬가지로 역대 월별 수입 물동량 최고치를 갱신하였다.

### ■ 2019~2022년 미국 수입 컨테이너 물동량 규모

(단위: TEU)



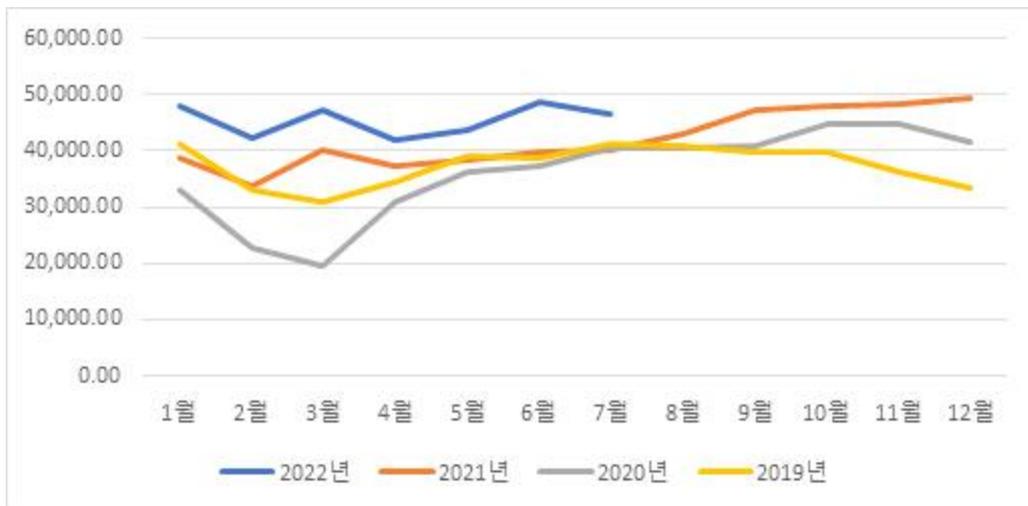
자료: Descartes Datamyne; [https://engage.descartes.com/descartes-insights/home/global-shipping-crisis-july-us-container-import-volume-maintains-record-trend-for-2022-as-port-congestion-and-delays-persist-%7C-descartes?utm\\_source=ClickDimensions&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=DTM\\_GlobalSupplyChainCrisis\\_FY22Q4](https://engage.descartes.com/descartes-insights/home/global-shipping-crisis-july-us-container-import-volume-maintains-record-trend-for-2022-as-port-congestion-and-delays-persist-%7C-descartes?utm_source=ClickDimensions&utm_medium=email&utm_campaign=DTM_GlobalSupplyChainCrisis_FY22Q4), 2022 09 21 (검색일: 2022.09.21.)



특히, 데카르트데이터마인은 중국으로부터의 미국 수입 물동량이 증가하였다고 지적했다. 미국 센서스 통계에 따르면 미국의 대 중국 수입 규모는 5월 대비 6월~7월에 더 큰 것으로 조사되었으며, 이는 6월 1일 상하이항 봉쇄 해제의 영향인 것으로 추정할 수 있다.

### ■ 미국의 대 중국 수입규모

(단위: 백만 달러)



자료: Census.gov; <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c5700.html#2021> (검색일: 2022.09. 28.)

다만, 이러한 미국의 대 중국 수입 물동량 증가세가 7월을 넘어 하반기까지 지속될 지 여부는 불투명하다. 최근 미국 연방준비기금의 경기동향 보고서에 따르면 재량적 소비지출의 감소세를 보이고 있으며, 향후 6개월에서 12개월에 걸친 수요 둔화가 전망되고 있다.<sup>1)</sup> 이는 고물가·고금리 상황 속에서 코로나19 팬데믹 초기에서 활발했던 보복소비가 위축되고 있는 것으로 해석된다.

이러한 상황에서 상반기에 축적된 2조 4,201억 달러 규모<sup>2)</sup>의 기업재고는 미국 수입 증가세를 억제할 요인이 될 수 있을 것이다. CNN 보도에 따르면, 콜스(Kohl's), 갭(Gap), 카터스(Carter's) 등의 소매업체가 재고 소진을 위한 할인행사 대신 향후 수요 회복 시 재판매하는 “재고 비축 전략(pack and hold)”을 택하고 있으며<sup>3)</sup>, 이러한 현상은 향후 미국의 수입 물동량 및 해운 수요를 억제할 가능성을 시사하는 것으로 해석된다.

1) Beige Book, September 7 2022; <https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/beigebook202209-summary.htm>

2) [https://www.census.gov/mtis/www/data/pdf/mtis\\_current.pdf](https://www.census.gov/mtis/www/data/pdf/mtis_current.pdf)

3) <https://edition.cnn.com/2022/08/30/business/kohls-gap-carters-clothing/index.html>



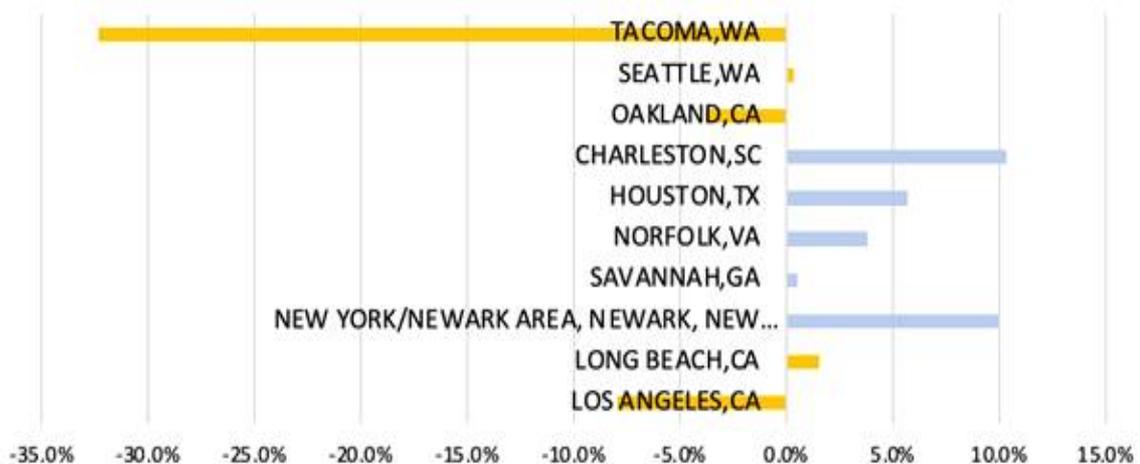
### ■ 미국 수입 물동량이 서부에서 동·남부로 재배치

물동량 증가와 항만 혼잡의 극복 과정에서, 미국 서부의 수입 물동량이 동·남부(East and Gulf Coast) 등으로 재배치되고 있는 것이 관찰되고 있다. 데카르트데이터마인에 따르면 서부 5대 항만의 비중은 지난 6월 42.35%였으나 7월에는 40.6%로 감소되었으며, 같은 기간 동·남부 5대 항만의 비중은 서부 5대 항만보다 높은 44.4% 수준을 유지하였다.

미국의 수입 규모는 10대 항만에서 2021년 5월부터 9월까지의 수입 컨테이너 물동량과 2022년 2월부터 6월까지의 각 5개월간 수입 컨테이너 물동량을 비교 그래프를 보면, 서부에서 동·남부 항만으로 물동량이 재배치되고 있는 것이 일시적이지만은 않은 것을 볼 수 있다.

### ■ 미국 10대 항만의 물동량 증감율; 21년 5월~9월 v. 22년 2월~6월 비교

(단위: 백만 달러)



주: 노란색 그래프는 서부 항만, 파란색 그래프는 동·남부 항만에 해당함

자료: Descartes Datamyne; [https://engage.descartes.com/descartes-insights/home/global-shipping-crisis-july-us-container-import-volume-maintains-record-trend-for-2022-as-port-congestion-and-delays-persist-%7C-descartes?utm\\_source=ClickDimensions&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=DTM\\_GlobalSupplyChainCrisis\\_FY22Q4](https://engage.descartes.com/descartes-insights/home/global-shipping-crisis-july-us-container-import-volume-maintains-record-trend-for-2022-as-port-congestion-and-delays-persist-%7C-descartes?utm_source=ClickDimensions&utm_medium=email&utm_campaign=DTM_GlobalSupplyChainCrisis_FY22Q4) (검색일: 2022. 09. 21.)



즉, 항만 혼잡이 서부에서 동·남부 등으로 이동하는 경향을 발견할 수 있다. 또한 아래 그래프에 따르면 7월 들어 미 서부 해안을 대표하는 LA·LB 항의 월평균 지연시간(선박의 접안 대기일 수)은 감소한 반면, 파나마 운하에 가까운 사바나 항의 월평균 지연시간은 증가한 것을 알 수 있다.

### ■ 10대 항만의 월평균 지연시간(접안 대기일 수)

(단위: 일)

항만	6월	7월
로스앤젤레스, 캘리포니아	8.0	7.2
롱비치, 캘리포니아	8.4	7.3
뉴욕/뉴저지	13.7	13.8
서배너, 조지아	12.8	14.4
찰스턴, 사우스캐롤라이나	11.1	11.2
노퍽, 버지니아	10.6	10.8
휴스턴, 텍사스	11.7	11.7
오클랜드, 캘리포니아	8.6	10.9
터코마, 워싱턴	8.6	9.8
시애틀, 워싱턴	9.8	12.1

자료: Descartes Datamyne; [https://engage.descartes.com/descartes-insights/home/global-shipping-crisis-july-us-container-import-volume-maintains-record-trend-for-2022-as-port-congestion-and-delays-persist-%7C-descartes?utm\\_source=ClickDimensions&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=DTM\\_GlobalSupplyChainCrisis\\_FY22Q4](https://engage.descartes.com/descartes-insights/home/global-shipping-crisis-july-us-container-import-volume-maintains-record-trend-for-2022-as-port-congestion-and-delays-persist-%7C-descartes?utm_source=ClickDimensions&utm_medium=email&utm_campaign=DTM_GlobalSupplyChainCrisis_FY22Q4) (검색일: 2022.09.21.)

서부에서 동·남부로 항로 변경은 해운사의 선박 선호에도 영향을 미칠 것으로 예상된다. 특히, 최근 新 파나마 운하의 운임 상승과 정체 등을 반영하여 舊 파나마 운하 통과가 가능한 보다 작은 선박의 선호가 확대될 가능성이 있다.

한편, 물동량 분산에 따라 미국 10대 항만 전체 비중이 감소하고 있으며 이는 여타 군소항만 성장의 기회가 될 수 있다. 2022년 7월 10대 항만의 물동량 처리 비중은 85.1%를 기록하며, 2022년 6월의 86.7%와 2021년 7월의 87.6%보다 감소하였다.

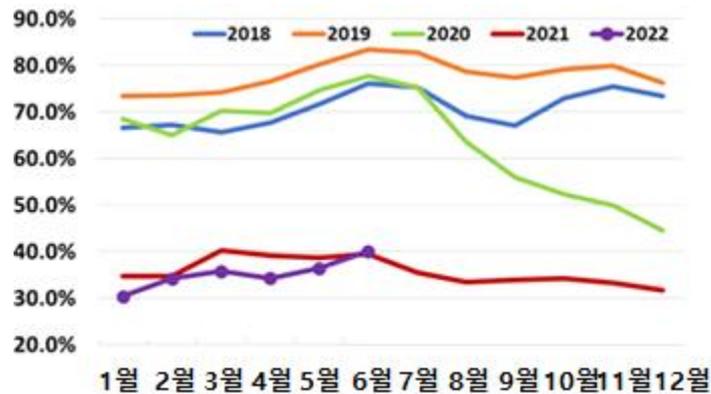


### ■ 전반적 물류난은 완화 조짐, 해상운임도 피크아웃 돌입 조짐

2021년 물류난의 발원지였던 미국 서안 항만의 혼잡은 점차 개선되고 있는 것으로 보인다. LA 항만당국에 따르면 2022년 1월 109척에 이르던 대기 선박은 2022년 9월 21일자로 12척 수준까지 감소하였다.<sup>4)</sup>

전 세계 물류 상황도 개선의 조짐이 보인다. 덴마크 해운조사기관인 Sea-Intelligence는 컨테이너 선사들의 정시 운항율(Schedule reliability)이 2022년 6월 40%대를 회복하였다고 발표하였다. 이는 작년 3월 이후 15개월만이며, 역대 최저를 기록했던 올해 1월 30.4%와 비교 시 9.6% 포인트가 개선된 수치이다.

### ■ 전세계 선사 정시 운항율



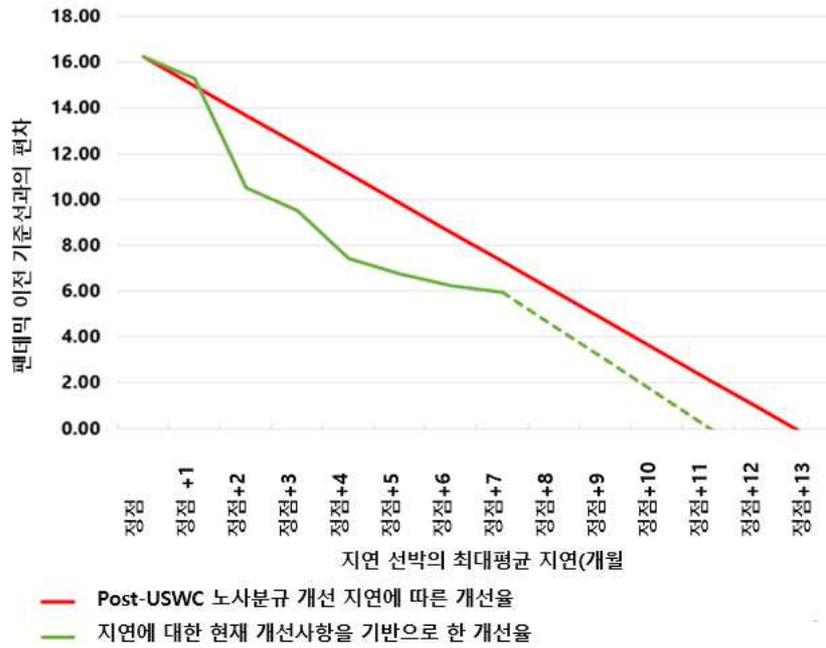
자료: Sea-Intelligence; <https://www.sea-intelligence.com/press-room/155-schedule-reliability-improves-to-40-in-june-2022> (검색일: 2022.09.21.)

한편, Sea-Intelligence는 현재 미국 서부 항만 운영 정상화 속도(하기 그래프의 초록색 선)가 2015년 미 서부항만 파업 당시(하기 그래프의 빨간색 선) 보다 상대적으로 빠르다고 지적하며, 현재의 개선 속도가 유지될 경우 올해 11월쯤 팬데믹 이전 수준으로 회복될 것으로 전망하였다.

4) <https://kentico.portoflosangeles.org/getmedia/a9af147a-ace7-4f27-9b2f-b25ecb73dc30/operations-report>



### 미국 서부 항만 운영 정상화 속도 비교

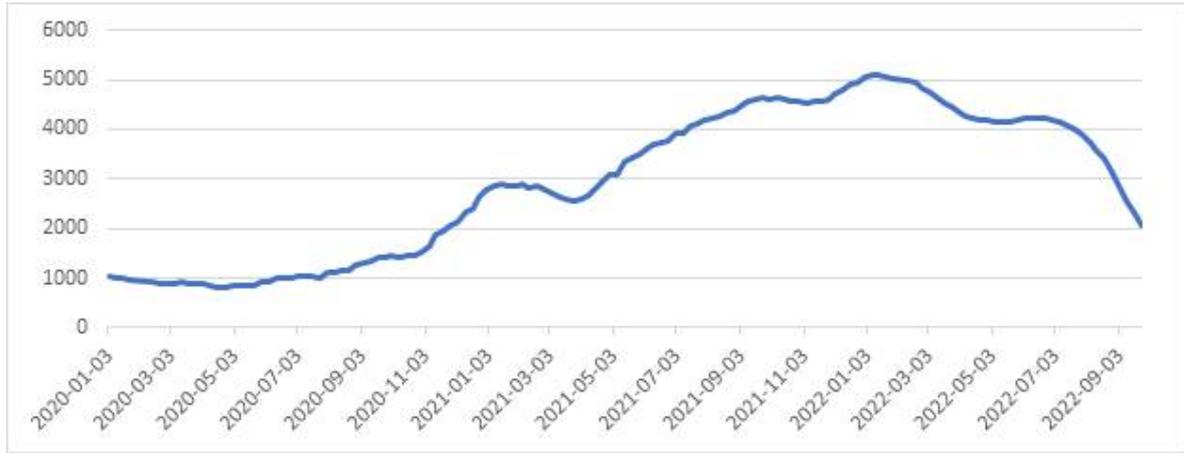


자료: Sea-Intelligence; <https://www.sea-intelligence.com/press-room/160-delays-improving-faster-than-2015-uswc-dispute> (검색일: 2022.09.21.)

물류 개선 및 하반기 해운 수요 감소 전망 등에 따라 국제 해상 운임은 올해 1월을 정점으로 전반적으로 하락세를 이어가고 있다. 대표적인 컨테이너 운임지표인 상하이 컨테이너 운임지수 (Shanghai Containerized Freight Index; SCFI)는 올해 7월부터 하락폭이 더욱 확대되며 9월에는 2천대로 진입했다. 9월 23일자 기준으로 SCFI는 2072.04로 이는 2022년 최고치였던 5109.60(2022년 1월 7일자)의 절반 미만이며, 2021년 이후 최저 수준에 해당하지만, 코로나19 팬데믹 이전인 2020년 상반기에는 1,000 미만도 기록했다는 점에서 충분히 낮다고 말하기는 어려운 수준이다.



### ■ 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)



자료: Shanghai Shipping Exchange: <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp> (검색일: 2022.09.28.)

이러한 운임 하락은 블랙 프라이데이(11월), 성탄절(12월) 등 미국의 주요 쇼핑 시즌을 앞두고 발생했다는 점에서 더욱 주목할 필요가 있다. 9월에는 유통업체들이 대규모 쇼핑 행사를 대비해 재고를 비축하고 이에 따라 수입 물동량이 증가하는 시점에 해당한다. 그러나 최근 고물가·고금리에 따른 소비 위축 및 과잉 재고 등으로 인해 수입 수요가 감소하였고, 이례적으로 수입 물동량 감소 및 운임 하락이 발생한 것으로 보인다.

2022년 9월 4째 주 미주 서안 노선 운임은 전주보다 12% 하락한 1FEU(40ft 크기 컨테이너 1개) 당 2,684달러를 기록하였고, 미주 동안 노선 운임은 8.9% 하락한 6,538 달러를 기록하였다. 이로써 미주 서안 노선은 19주 연속, 동안 노선은 18주 연속 운임이 하락하였으며, 미국 동안보다 서안의 운임 하락세가 더 빠른 것으로 파악되고 있다.<sup>5)</sup> 이는 미국 서안으로부터 동안으로의 물동량 재배치에 따른 상대적 수요 변화 등이 영향을 미친 것으로 보인다.

5) <https://m.stock.naver.com/news/mainnews/view/018/0005324713>



## 02 미국 공급망 위험 요소

### ■ 현재 진행형인 서부 항만의 노사 갈등은 꾸준한 위험 요소

물류난 해소 측면에서 긍정적 지표들이 발표되고 있으나, 5월부터 시작된 서부항만 노사 갈등은 현재까지도 지속되고 있으며 이는 상당한 위험요소이다. 서부해안 항만노조로 구성된 국제항만창고노동조합(International Longshore and Warehouse Union; ILWU)과 항만 터미널을 대표하는 태평양해사협회(Pacific Maritime Association; PMA)가 지난 7월 26일에 발표한 공동성명에 따르면, 두 단체는 헬스케어 등과 관련해서는 잠정 합의에 도달하였다.<sup>6)</sup>

그러나 최대 쟁점 중 하나인 자동화(Automation)를 포함한 임금 등 중요한 사항들은 여전히 답보 상태인 것으로 알려져 있다. 특히 월스트리트저널의 보도에 따르면 시애틀 항(T5)의 관할권 이슈와 관련하여 ILWU와 PMA가 서로 강경한 자세를 보이고 있으며, 해당 문제가 해결될 때까지는 임금이나 자동화 등 다른 논의도 진행되기 어려울 것으로 전해지고 있어 서부 항만을 둘러싼 노사 갈등은 더욱 장기화될 전망이다. <sup>7)</sup>

### ■ 철도파업 불확실성도 계속되면서 항만 혼잡 가중

2년간 교착 상태가 이어지던 철도 파업 문제는 대통령 비상위원회(President Emergency Board)의 임명 및 권고에 따라 돌파구가 마련되었으며 9월 15일 잠정 합의에 도달하였다.<sup>8)</sup>

항만 노사 갈등과 함께 철도를 둘러싼 노사 문제는 미국 항만 혼잡을 가중시켜온 주요 요인 중 하나였다. 글로벌 공급망 관측 사이트인 Project44에 따르면 화물 철도 시스템의 가용성에 상당한 문제가 존재하며, 이로 인해 8월 LA 항구의 복합운송 컨테이너 (Intermodal) 체류 시간은 2020년 1월보다 154%가 증가했다.<sup>9)</sup>

6) <https://www.ttnews.com/articles/ilwu-pma-reach-tentative-deal-health-care-issues>

7) <https://www.wsj.com/articles/west-coast-port-labor-talks-stalled-over-union-conflict-11660947033>

8) <https://www.reuters.com/world/us/us-reaches-tentative-agreement-with-rail-workers-strike-2022-09-15/>

9) [https://content.project44.com/i/xUBTL5LRUZVGWt1aSlPgg59w4O7bYfwyFDY77oInV\\_\\_ucl6CEOBojd928kv9RKU9ZG3BgG\\_\\_L0ot2aRAImSl6WHIUgExpL64d8itdWr44BGT7hg0gkijPZ96vAmuiUpe7sAVGplwJkB5F1dDT7YXqg3Z4npoAf7CaCSvoW e3XfV58EQUALSIGN](https://content.project44.com/i/xUBTL5LRUZVGWt1aSlPgg59w4O7bYfwyFDY77oInV__ucl6CEOBojd928kv9RKU9ZG3BgG__L0ot2aRAImSl6WHIUgExpL64d8itdWr44BGT7hg0gkijPZ96vAmuiUpe7sAVGplwJkB5F1dDT7YXqg3Z4npoAf7CaCSvoW e3XfV58EQUALSIGN)



### LA 철도 차량기지 대기시간

(단위: 일)



주: 화물이 철도차량기지에 도착한 시점에서 철도로 화물운송이 시작되는 시점까지 대기일

자료: Project44; [https://content.project44.com/i/xUBTL5LRUZVGWt1aSIPgg59w407bYfwyfDY77oInv\\_ucl6CEOBojd928kv9RKU9ZG3BgG\\_L0ot2aRAImSl6WHIUgExpL64d8itdWr44BGT7hg0GkijPZ96vAmuiUpe7sAVGplwJkB5F1dDT7YXqg3Z4npaAf7CaCSvoWe3XfV58EQUALSIGN](https://content.project44.com/i/xUBTL5LRUZVGWt1aSIPgg59w407bYfwyfDY77oInv_ucl6CEOBojd928kv9RKU9ZG3BgG_L0ot2aRAImSl6WHIUgExpL64d8itdWr44BGT7hg0GkijPZ96vAmuiUpe7sAVGplwJkB5F1dDT7YXqg3Z4npaAf7CaCSvoWe3XfV58EQUALSIGN) (검색일: 2022.09.28.)

한편, 미국 철도협회(American Railroads Association)는 미주 전역 장거리 운송의 약 40%가 철도로 운송되고 있으며, 철도 파업 시 7천여 대의 열차가 가동 중단(idled) 되면서 미국 경제에 매일 20억 달러의 피해를 발생시킬 것으로 분석하였다.<sup>10)</sup> 미 상공회의소는 이를 “국가적 경제 재앙(National Economic Disaster)”이라고 표현한 바 있다.<sup>11)</sup>

그간 노동자들은 휴가, 병가, 근태 등을 포함한 삶의 질 문제가 해결되지 않는 이상 합의는 없을 것이라는 입장을 고수하였었다.<sup>12)</sup> 특히, 핵심 쟁점인 근태 정책(Attendance policy)은 직원 수(Staffing level)와 직결되어 있는데, 철도 운영사 측은 최근 공급망 이슈 대응 과정에서 이미 공격적인 고용을 진행했다고 주장하였다. 이에 따라 두 집단 간의 간극이 좁혀지기 어려워 보였던 측면이 있었다. 그러나 미국 노동부 장관이 중재한 ‘20시간 마라톤 협상’ 등 정부의 적극적 개입을 거치며 합의<sup>13)</sup>에 도달하였다.

10) <https://www.aar.org/news/rail-service-interruption-could-cost-economy-2-billion-per-day/>

11) <https://www.uschamber.com/security/supply-chain/u-s-chamber-calls-for-urgent-action-on-railroad-negotiations-to-avoid-national-economic-disaster>

12) <https://www.cnbc.com/2022/09/12/large-rail-labor-unions-move-closer-to-a-strike.html>

13) 115,000명의 노조원에 대한 즉각적인 14% 임금 인상과 2020년까지의 소급 상황을 포함하여 2020년에서 2024년까지 5년간 계약기간 동안 총 24% 임금 인상; <https://www.reuters.com/world/us/us-reaches-tentative-agreement-with-rail-workers-strike-2022-09-15/>



현재 합의안에 대해 노조 투표가 진행 중이며 11월 중간 선거를 앞두고 있는 만큼 미국 행정부와 의회는 최악의 사태를 막기 위해 꾸준히 노력할 것으로 예측되고 있다. 그러므로 당초 우려되던 대규모 파업 등의 가능성은 크지 않을 것으로 기대된다.

아직 투표 결과를 예단할 수는 없으며 합의안에 대한 노동자 측의 불만<sup>14)</sup>도 여전히 제기되고 있는 만큼 불확실성은 잔존하고 있다. 그리고 철도 파업이 성공적으로 마무리되더라도 두 자릿수의 임금 상승률 등을 포함하는 합의안은 항만 파업을 포함한 여타 물류 업계의 협상 타결에도 영향을 미칠 수 있으며, 이에 미국 내 물류 불안을 확산 또는 장기화하는 요인이 될 가능성이 있다.

### ■ 샤시 부족 현상은 공급망에 더 오래 큰 영향을 미칠 가능성<sup>15)</sup>

극적인 해결을 기대할 수 있는 철도·항만의 노사 이슈와 달리, 미국 내 샤시 부족 현상은 단기간 내 해결이 어려운 문제로 미국 내 물류 및 공급망에 중장기적 영향을 미칠 수 있다.

미국이 세계 최대 샤시 제조업체(China Intermodal Marine Container; CIMC)에 반덤핑 조치를 취한 이후로 샤시 부족 현상이 지속되고 있다. 미국은 자국 내 샤시 제조 역량 강화를 위해 노력하고 있지만, 샤시 공급 역량 확보가 제한되면서 2024년까지 공급 부족현상이 지속될 것으로 보인다.

샤시 공급 역량 확보를 제한하는 요인은 크게 세 가지로 분석된다. 먼저, 최근 러시아-우크라이나 전쟁에 따라 알루미늄, 구리, 니켈 등 관련 원자재 가격이 상승하고 있으며, 국제 정치적 측면에서 러시아산 원료 수입도 제한되고 있다. 다음으로 샤시 제조업계의 고용 불안 등을 이유로 숙련 노동자의 기피 현상이 발생하고, 이에 따라 충분한 노동력 확보가 되지 않고 있다. 마지막으로 전 세계적인 공급망 병목 현상에 따라 타이어·서스펜션 등 샤시 제조를 위해 필요한 하위 부품의 공급도 제한되고 있는 상황이다.

미국 항만도 샤시 부족으로 인해 정박 및 하역 지연 등을 겪고 있으며, 지역에 따라서는 수 일에서 수 주 정도까지 지연현상이 발생하고 있다. 미국 철도협회에 따르면, 올해 8월 첫째 주까지 이동된 복합철도 유닛은 주 평균 263,825개 유닛으로 작년 동기간보다 5.7%가 감소하였다.<sup>16)</sup>

14) <https://thehill.com/homenews/administration/3646845-deal-averting-railroad-strike-has-potential-to-fall-apart/>

15) <https://www.greenworldwide.com/chassis-market-will-remain-constrained-through-2024/>

16) <https://www.aar.org/wp-content/uploads/2022/08/2022-08-10-railtraffic.pdf>



### ■ 미국 철도 운송량(2022년 8월 첫째주)

(단위: 대수, %)

항목	8월 첫째주		2022년 초부터 현재까지		
	차량	2021년 대비	누적	2주 평균	2021년 대비
<b>총 적재량</b>	<b>230,573</b>	<b>-1.6</b>	<b>7,131,393</b>	<b>230,045</b>	<b>-0.1</b>
화학	32,287	-4.1	1,045,450	33,724	3.9
석탄	65,812	-1.6	2,011,356	64,882	3.3
Fam 제품 외, 곡물 및 식물	15,618	2.5	504,017	16,259	3.4
임산물	9,524	-4.0	305,687	9,861	-1.7
곡물	19,916	10.0	689,617	22,246	-6.4
금속광석 및 금속	22,167	-4.5	646,829	20,865	-7.0
자동차 및 부품	13,258	0.2	401,573	12,954	-0.7
비금속 광물	34,409	1.9	955,731	30,830	4.5
석유 및 석유제품	9,681	-5.0	292,715	9,442	-11.8
기타	7,901	-22.2	278,418	8,981	-8.8
<b>총 복합운송 단위</b>	<b>265,953</b>	<b>-3.4</b>	<b>8,178,585</b>	<b>263,825</b>	<b>-5.7</b>
<b>총 트레픽</b>	<b>496,526</b>	<b>-2.6</b>	<b>15,309,978</b>	<b>493,870</b>	<b>-3.2</b>

주1: 캐나다 태평양, CN 및 GMXT의 미국 운영은 제외

주2: 주당 평균치는 반올림함

자료: Association of American Railroads; <https://www.aar.org/wp-content/uploads/2022/08/2022-08-10-railtraffic.pdf>  
(검색일: 2022.09.28.)

### ■ IMO 친환경 선박규제 가시화에 따라 선박 공급 불확실성 증가

코로나19로 인한 물류난 속에서 최근 2년간 신규 선박 발주가 확대되었다. Clarkson에 따르면 올해 전 세계 컨테이너 선박 공급은 3.7%로 완만한 성장이 예상된다.<sup>17)</sup> 다만, 2020년 말 이후 신규 컨테이너선의 급증에 따라 내년 4분기부터는 신조선 인도량이 사상 최대치를 경신할 것으로 예측되고 있다.

그러나 2023년부터 시행되는 탄소감축 규제는 선박량의 감소 요인이 될 수 있다. 영국의 해운 분석기관인 MSI(Maritime Strategies International)에 따르면, 현재 운항되고 있는 컨테이너선의 75%가 국제해사기구(International Maritime Organization)가 요구하는 선박 별 에너지효율 등급지수(EEXI)<sup>18)</sup>를 충족하지 못하고 있다.

17) <https://www.caixinglobal.com/2022-09-21/cosco-shipping-to-order-15-more-containerships-101942554.html>

18) Energy Efficiency Existing Ship Index : 선박의 에너지 효율을 측정하는 지수로, 2013년 이후 건조된 선박에만 적용되었으나, 2023년부터



선사들은 단기적으로 속도 제한과 출력 제한 등을 통해 탄소집약도 하락에 대응할 수 있을 것이나 이는 전체적인 선박량 공급 감소로 연결될 수 있다. 낮아진 선박속도로는 용선이 사실상 불가할 수 있으며, 선박의 잔존 수명에 비해 에너지 절감장치 장착 등의 비용이 과도할 수 있기 때문이다.

현재까지는 기존 미달 선박에 대해 시정 조치를 요구하는 것이 제재안의 전부이며 1~3년의 개선조치기간을 부여하고 있다는 점에서, 즉각적인 선박 감축으로 이어지지는 않겠지만, 중장기적으로는 시장 퇴출 또는 운항 금지로 제재가 강화될 것이란 관측이 우세하다.

## 03 미국 물류 불확실성 지속

### ■ 고유가 고금리 등 비우호적인 경제 상황도 지속

최근 고유가 상황이 장기간 지속되면서 LNG 등을 연료로 하는 컨테이너선의 운항비용 상승 및 해운운임의 하방 경직성으로 작용될 우려를 낳았다.

러시아-우크라이나 전쟁이 촉발한 고유가 상황이 최근 진정되면서 8월부터는 유가 하락세도 보이고 있다. 그러나 OPEC+의 원유 생산 감축 논의, 이란 핵 합의 가능성 감소, G7의 러시아산 석유 가격 상한제 합의 등이 국제 유가의 하락폭을 제한하는 요소로 작용하고 있으며, 이러한 상황에서 골드만삭스는 2023년 국제 유가가 배럴당 125달러에 이를 것이라는 전망도 제시하였다.<sup>19)</sup>

나아가 최근 선박 발주를 확대한 해운 업계 입장에서는 고금리 상황이 지속되는 것이 선박 관련 금융비용을 상승시키고 재무 상황을 압박하는 요인이 될 수 있다. 특히, 해운업계의 입장에서는 유럽의 공격적인 금리 인상과 주요 경제지표의 부진, 중국의 봉쇄조치 연장 등에 따라 선박 수요가 감소할 수 있는 상황에서, 전반적인 재무비용 상승까지 경험하는 이중고를 겪게 될 가능성을 우려할 수 있다.

중장기적으로 선박량이 조정되는 가운데 고유가 상황이 장기간 지속될 경우 이는 화주의 부담 증가 및 국제 무역 위축 요인으로 작용할 가능성도 있다.

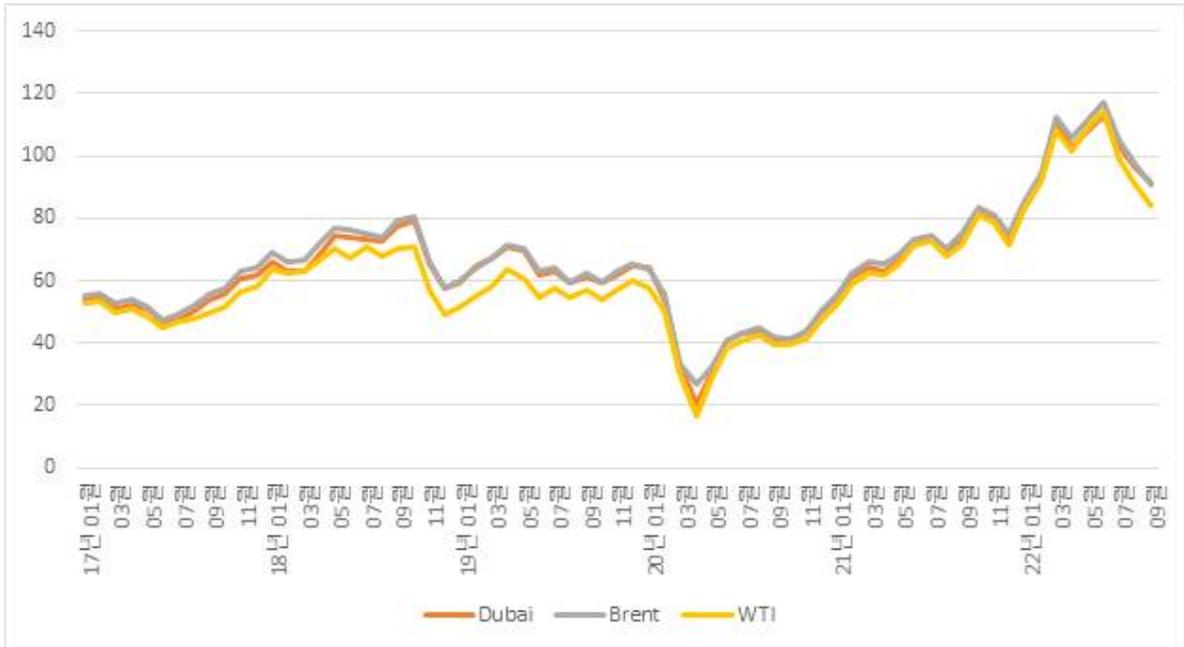
터는 그 이전에 건조된 선박에도 적용

19) <https://news.yahoo.com/oil-prices-surge-125-barrel-085557792.html>



### ■ 국제 원유 가격 추이

(단위: \$/배럴)



자료: petronet.co.kr; <https://www.petronet.co.kr/main2.jsp> (검색일: 2022.09.28.)

### ■ OSRA 시행 본격화, 물류 현안 해소에는 영향 제한적이라는 지적도

바이든 대통령은 해운 운송업의 80%를 점유하고 있는 3대 해운동맹(2M, OA, TA)이 과점적 지위를 이용하여 해상 운임을 과도하고 인상하였다고 비판하였다. 연방해사위원회(Federal Maritime Commission; FMC)의 분석에 따르면 2021년 3분기 8개 대형 해운사의 운임 청구액은 총 22억 달러로 직전 분기 대비 50% 증가했다.

미국 수출업자들은 아시아발 수출 운임이 미국발 운임보다 높은 것을 악용한 선사들이 미국에서 수출화물 대신 공 컨테이너를 선적해 아시아 시장에서 활용하는 관행은 개선이 필요하다고 지적하고 있다. 한편 항만 관계자들은 대형 해운사들이 도입한 '지정 컨테이너 사용 규칙(box rules)'이 화물 트럭 운전자들에게 부당한 압력을 행사하고 있으며, 항만 적체 심화 및 불합리한 초과 보관료, 반환 연체료의 원인이 되고 있다고 비판하는 견지에 있다.

이러한 배경 아래 바이든 정부는 공급망 안정화 및 물가 인하 주요 전략 중의 하나로서, 3대 해운동맹에 대한 미 정부의 견제 능력 강화를 주요 목적으로 하는 해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act of 2022) 개정안을 공포하고 그 시행을 준비 중에 있다.



연방해사위원회(FMC)는 규정 마련에 앞서 조직 개편 등의 준비 작업에 착수하였으며, 집행·조사·준법 감시국(BEIC)을 창설하고 해당 부서에 조사와 기소 기능을 통합하기로 결정하였다. 나아가 개정 해운개혁법에 근거하여 매월 1,500 TEU이상을 운송하는 해운사로부터 화물 중량과 물동량 개수를 수집하는 계획을 수립하고 미국 수출입 물동량 정보 수집 절차도 입법할 것을 예고하였다.

서로 이해관계가 상반된 만큼, 개정 해운개혁법에 대해 화주단체와 선사단체들은 상이한 입장을 보이고 있다. 미국 현지 화주단체들은 D&D(Demurrage & Detention) 부담징수와 관련된 소송을 제기하더라도 그 기간이 3년 가까이 소요되며 변호사 비용 등의 부담도 상당하였는데, 입증 책임 전환 등을 기술한 개정법에 따라 불공정한 해운 시장 환경이 개선될 것이라고 기대감을 표하였다. 반면, 세계선사협의회(World Shipping Council)는 동 개정안이 공급망 붕괴의 책임을 해운 업계에만 묻는 부당한 처사이며, 이미 내륙 운송까지 확대된 물류 적체 현상은 단순 규제로 해결할 수 없다고 항의하였다.

해당 개정안은 미국 기업의 수출 환경 개선에는 도움이 될 수 있을 것이나 한국을 포함한 여타 국가의 화주에게도 이익이 될 지에 대해서는 불확실함이 존재한다. 예를 들어 공 컨테이너 선적을 금지시킬 경우, 아시아로의 컨테이너 공급이 위축되며 아시아발 화물의 운임 상승으로 이어질 가능성이 있다. 이는 미국의 수입 물가 상승으로 연결되어 인플레이션 감축 개정안에 대한 하나의 명분으로 제시한 것과도 상충될 수 있다.

또한 D&D 제도의 취지는 컨테이너 회전을 제고이나 개정된 해운개혁법은 이를 해운회사의 부당한 매출 증대 수단으로 오인하고 있다는 비판이 있으며, 이에 따라 D&D의 본래 목적 실현이 제한되고 컨테이너 부족 현상을 가중시키는 부작용이 나타날 수 있다는 우려도 제기되고 있다.

한편, 3대 해운동맹의 과점체계가 가격인하·서비스 개선 효과가 있다고 보는 EU의 관점과는 충돌하며, 개정안이 당초 의도한 효과를 달성할 수 있을지는 불확실한 상황이다. 그리고 미국 물류대란의 원인으로 지목되는 육상 시설·인력 취약성에 대한 대책이 부재하여 당장 현안 해소에는 도움이 되지 않을 것이라는 지적도 있다. 이러한 다양한 입장과 분석의 대립 속에서 개정 해운개혁법의 효과가 나타나기까지는 상당한 시간이 필요할 것으로 보이며, 시행에는 여러 어려움이 존재할 것으로 전망된다.

### ■ 한 치 앞을 알기 어려운 하반기, 불확실성에 꾸준히 대비

수입 물동량 전망 및 운임 추이 등과 관련하여 일부 긍정적인 지표가 발견되고 있는 것은 사실이



지만, 물류난이 단기간 내에 해소될 것이란 성급한 기대는 경계해야 할 것으로 보인다.

코로나19, 러시아-우크라이나 사태 등 불확실성 요인들이 장기화되고 있는 가운데 최근 통과된 ‘인플레이션 감축법’, 치솟고 있는 원/달러 환율 등 전 세계 공급망과 물류 지형에 중대한 변형을 일으킬 수 있는 요소들이 꾸준히 추가되고 있는 상황이다.

복잡성이 심화되고 있는 글로벌 공급망 속에서 향후 물류 상황의 변화와 영향을 분석하고 예측하기는 더욱 어려워지고 있다. 예를 들어 상반기 경기 침체에도 불구하고 7월 미국 수입 물동량이 증가한 점, 특히 지정학적 위기 심화 속에서 미국의 중국으로부터의 수입이 증가한 점은 일차원적인 분석만으로는 예측하기 어려운 현상에 해당한다.

불확실성의 가중으로 인해 미래를 예견하기 어렵기 때문에 기업들의 다각적인 사전 대비가 필요하다. 유사시 잘못된 법적 계약 관계, 재고 부재 등에 따라 더 큰 피해로 확산되지 않도록 선제적인 리스크 관리를 위한 기업들의 자발적인 노력이 있어야 하고, 정부의 적극적인 지원도 필요한 시기이다.