

글로벌 이슈 Vol.11 (2021.10.19)

美 서안 공급망 경색... 과연 선사 규제가 해법일까?

“내륙물류 병목으로 최소 2022 년 중순 이후에나 정상화 가능할 듯”



HMM 대외협력실

김형준 부장

T) 02.3706.6020

E) hj.kim@hmm21.com

이호준 과장

T) 02.3706.6030

E) hojoon.lee@hmm21.com

美 서안 공급망 경색... 과연 선사 규제가 해법일까?

“내륙물류 병목으로 최소 2022년 중순 이후에나 정상화 가능할 듯”

- ✓ 물동량 폭증으로 항만 혼잡 극심, 내륙물류 병목현상도 물류대란 ‘부채질’
- ✓ LA/LB 항만 ‘24/7’ 운영 예정... 효과는 두고 봐야
- ✓ 美 정부-의회, 광범위한 선사 압박 기조... 선사-화주 간 갈등도 지속
- ✓ 일부 선사의 Spot 운임 동결 발표... ‘장기계약/다년계약’ 체결 논의 가속화
- ✓ 컨테이너 해운시황 안정화는 ‘최소 내년 중순 이후’
- ✓ 내년 7월 美 서안 항만노조 고용계약 만료... 공급망 ‘새 뇌관’ 될까

코로나19 팬데믹 이후 상품 수요 급증으로 글로벌 교역량이 빠르게 회복되고, 공급망 혼란을 유발한 크고 작은 사건들이 동시다발적으로 발생하면서 해운업계에 이른바 ‘퍼펙트 스톰’이 닥쳤다. 1년 넘게 운임이 고공행진을 하면서 화주들의 불만이 극에 달하며 선사와 화주 간 갈등도 계속 불거지는 모양새다. 美 FMC와 의회를 중심으로 선사에 대한 규제 강화 움직임이 두드러지는 가운데, 선사와 화주 간 상호 윈윈(win-win) 효과를 기대하며 다년계약(Multi-year contracts) 체결 논의도 급물살을 타는 것으로 보인다. 컨테이너 해운시황 전망 및 내년도 주요 현안으로 떠오를 수 있는 이슈에 대해서도 짚어본다.

물동량 폭증으로 항만 혼잡 극심, 내륙물류 병목현상도 심각한 상황

- 주요 수입 관문인 LA/LB 항만에 접안 대기 중인 선박이 70여척(9월말 기준)에 달해
- 중국 및 유럽 등 주요 지역 항만 정체도 매우 심각
- ‘모든 게 부족’ 트럭 및 야시, 철도, 창고 등 내륙물류 병목... 항만적체 ‘부채질’
- LA/LB 항만 연중무휴·24시간 운영 등 대응책 마련 중이나 실효성은 지켜봐야

2020년 하반기부터 해상 물동량 폭증하며 항만 혼잡 극심

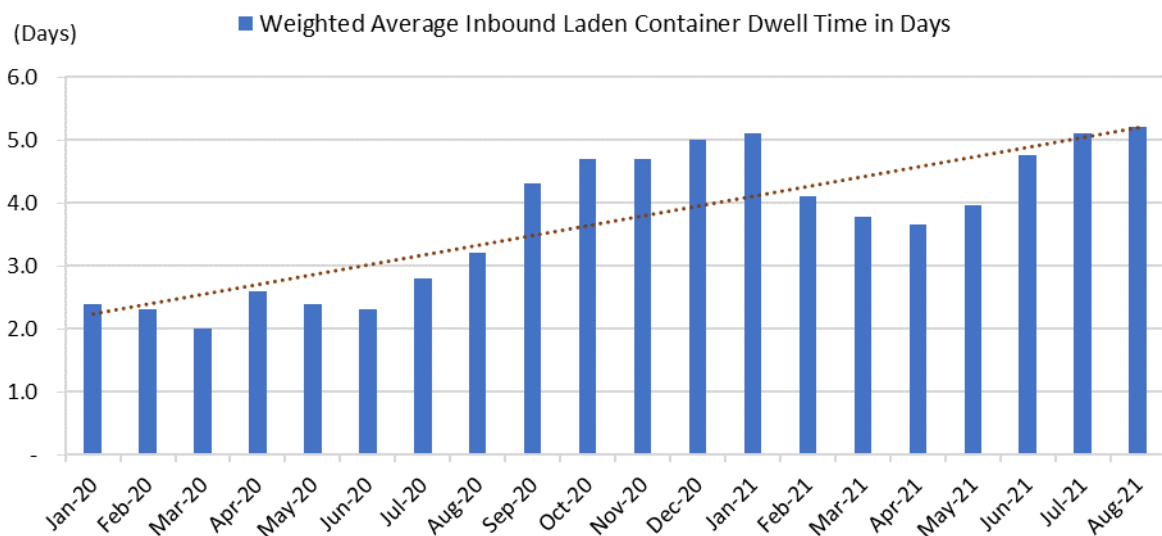
코로나19 봉쇄조치로 인한 서비스 수요의 상품 수요로의 이동, 정부의 경기부양 지원금 지급에 따른 소비 증가 등으로 작년 하반기부터 아시아에서 미국으로 향하는 해상 컨테이너 물동량이 폭증

하며 미국의 주요 수입 관문인 LA/LB 항이 밀려드는 화물 처리에 몸살을 앓고 있다.¹ PMSA (태평양 상선협회: Pacific Merchant Shipping Association)² 자료에 따르면, 올해 5월 LA/LB 항의 화물 처리량은 코로나19 팬데믹 이전인 2019년 5월 대비 각각 25.2%, 53.1% 증가한 것으로 나타났다.

물동량이 급증함에 따라 LA/LB 항이 위치한 산 페드로만(San Pedro Bay)에서만 터미널에 접안하기 위해 대기 중인 컨테이너선이 9월 22일 기준 70여 척에 이르며, 접안대기 기간도 평균 9일 이상 소요되는 등 항만 혼잡이 역대 최고 수준으로 악화되었다. 중국의 경우에도 9월 16일 기준으로 대기 선박이 상해항 97척, 닝보·저우산항 125척에 이르는 등 중국 내 주요 항만들의 혼잡도 매우 심각한 상황이다.

또한, LA/LB 항의 터미널 내 수입 컨테이너 평균 장치기간(Dwell Time)은 지난해 상반기 내내 2일대를 유지하다가 하반기부터 증가하기 시작했다. 작년 12월 최초로 5일을 넘어선 이후 올해 4월 3.65일로 점차 진정세를 보이긴 했으나, 5월부터 항만 혼잡이 심해지면서 8월에는 5.2일을 기록하며 다시 악화되고 있다. <차트 1>

<차트 1> LA/LB 항만 수입 컨테이너 평균 장치일수



(출처) PMSA (Pacific Merchant Shipping Association), <https://www.pmsaship.com>

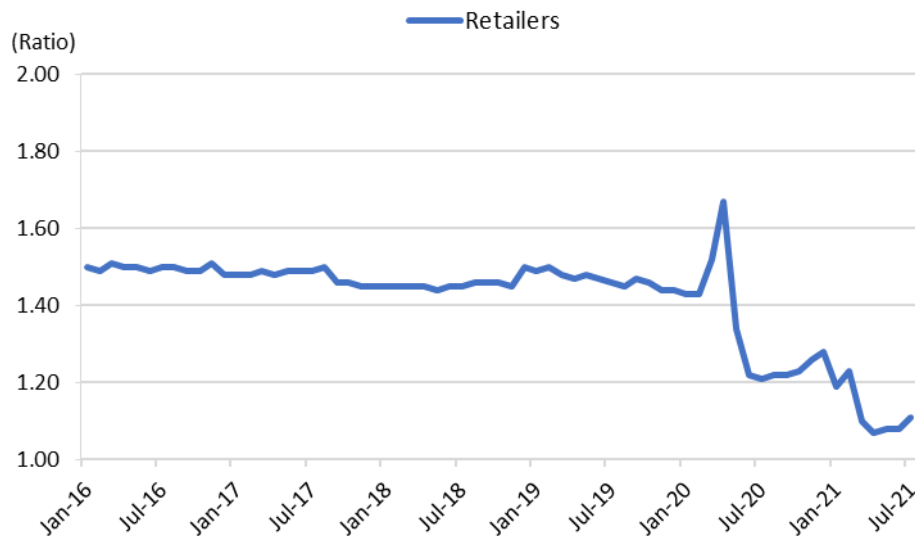
¹ LA(로스앤젤레스)와 LB(롱비치)는 미국 전체 수입 컨테이너 물동량의 40%, 수출 컨테이너 물동량의 30%가 이동하는 물동량 기준으로 미국 내 1, 2위 항만임

² 미국 서안지역 터미널 운영사 및 기항 선사들의 이익 단체

한편, 수입된 상품들이 날개 돋친 듯 판매되며 재고 보충의 여유가 사라짐에 따라 비용 증가를 감수하고서라도 안전재고(Safety Stock)를 최대한 확보하는 방향으로 글로벌 공급망 운영 추세가 변화하는 양상을 보이고 있다.

美 인구통계국에 따르면, 미국 소매업계의 재고비율(Inventories to Sales Ratio)은 2016~2020년 사이에는 평균 1.4 수준으로 안정세를 유지해 왔으나, 올해 1월에는 1.25대로 급락하며 수입량 급증에도 불구하고 재고 비축량이 여전히 역대 최저 수준을 기록하고 있는 것으로 나타났다. <차트 2>

<차트 2> 미국 소매업계 재고자산 보유비율(Inventories to Sales Ratio)



(출처) FRED (Federal Reserve Economic Data), <https://fred.stlouisfed.org>

심각한 내륙물류 병목현상도 ‘물류대란’ 유발

사상 유례없는 수준의 LA/LB 항만의 혼잡은 수입 물동량 증가 외에도 트럭 및 샤시 부족, 철도 용량 부족, 창고 부족 등 내륙운송 네트워크 경색과도 밀접한 연관이 있다.

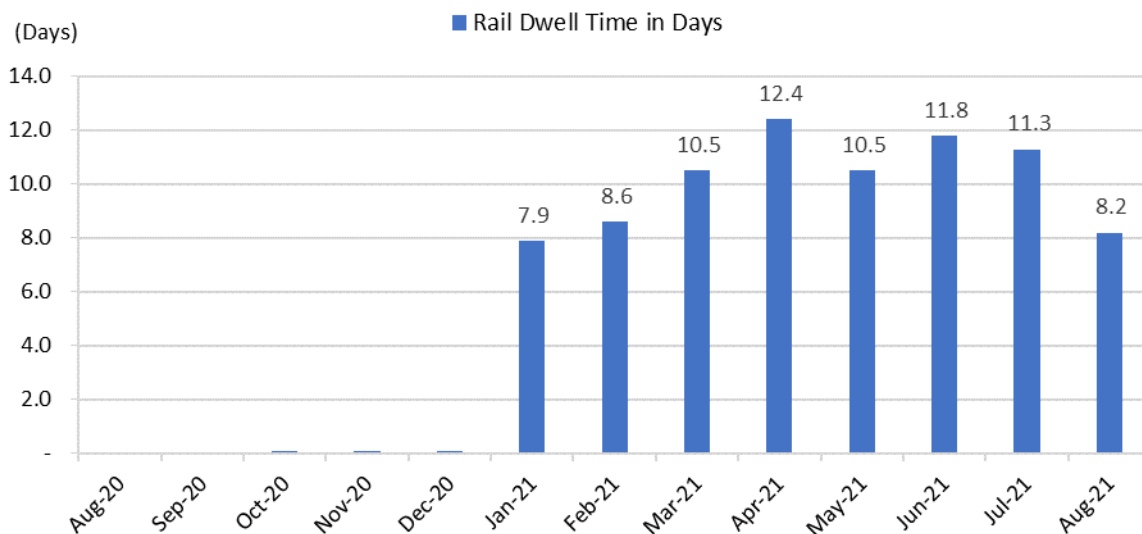
밀려드는 물량으로 내륙 철도역(Rail ramp)이 포화상태에 이르고, 트럭과 철도 수용 능력 또한 한계에 이르면서 항만 터미널에서 컨테이너를 반출하는데 큰 차질이 빚어진 것이다. 내륙 창고 및 컨테이너 장치장(Depot) 또한 화물을 수용할 수 없는 포화상태에 이르자, 화주들이 샤시(Chassis)³를 컨테이너 보관에 이용하며 샤시 부족도 심각해진 상황이다. Vespucci Maritime CEO Lars

³ 트레일러(Trailer). 트럭으로 컨테이너 육상운송 시 사용되는 운송장비

Jensen⁴은 “14개월 연속 전례 없는 수입 물동량이 체선을 유발하고 있고, 창고 및 내륙 철도 허브에서의 병목현상 또한 항만 정체에 원인이 되고 있다”라고 지적했다.

실제로 LA/LB 항만의 내륙물류 관련 현황을 살펴보면, 작년 말까지 거의 발생하지 않았던 화물 열차의 지체일수가 올해 1월 7.9일로 급증하더니 8월에도 여전히 8.2일로 줄어들 기미를 보이지 않고 있다. <차트 3>

<차트 3> LA/LB 항만 화물열차 지체일수



(출처) PMSA (Pacific Merchant Shipping Association), <https://www.pmsaship.com>

트럭 운전자 등 인력 부족 문제도 물류 공급망 병목현상을 악화시키는 주요 원인 중 하나로 지목된다. 올해 들어 LA 항에서 처리하는 컨테이너 물동량은 작년보다 30% 이상 증가했으나, 화물트럭 운행 능력은 8% 늘어나는 데 그친 것으로 나타났다. 최근 NTTC (전미탱크트럭운송협회: National Tank Truck Carriers)는 미국 전체 트럭의 20~25%가 운전자를 구하지 못해 화물 운송에 사용되지 않고 있는 것으로 추정했다.

LA/롱비치 항만 24시간 운영체제 구축 추진... 효과는 지켜봐야

상황이 심각해짐에 따라 LA/LB 항만 당국은 터미널 운영사들에게 주말 및 야간 시간대 화물 반출입 운영 시간을 늘리고, 혼잡이 덜한 심야 시간대에 컨테이너 반출입이 많이 이뤄질 수 있도록 인센티브 도입을 요청하는 등 물량 증가에 대한 다양한 대응책을 준비하고 있다.

⁴ 해운업계 대표적인 오피니언 리더. 前 Maersk Line의 수석 애널리스트 출신으로 2013년 SealIntelligence Consulting(2021년 4월에 'Vespucci Maritime'으로 사명 변경)을 설립

美 행정부 또한 공급망 혼란 종식을 위해 본격적으로 개입하는 모양새다. 10월 13일(현지시간) 백악관은 물류업체와 항만/트럭 노조, 재계 주요 관계자들과 회의를 하고, 물류대란 종식을 위해 적극 나설 것이라 언급했다. 백악관은 이번 회의에서 미국 최대 관문항인 LA/LB 항의 운영시간을 평일/주말 모두 24시간 체제로 운영하는 안을 발표했다. LB 항은 이미 3주 전부터 일부 터미널이 부분적으로 24시간 운영 중이다. 백악관 발표 후, UPS, FedEx 등 대형 물류업체 및 Walmart, Home Depot, Target, 삼성전자 등 대형 유통·제조업체들도 근무시간을 연장하고, 컨테이너 반출을 위해 야간시간을 적극 활용하겠다는 입장을 밝혔다. 백악관은 이를 통해 지금보다 매주 3,500대의 컨테이너가 야간에 추가 반출될 수 있을 것으로 예상했다.

하지만, 일선 현장에서는 이번 대책의 효과가 제한적일 수 있다는 반응도 상당수 감지된다. 야간에 컨테이너 반출입을 희망하는 화주 및 트럭 운전사가 많지 않은 데다, 컨테이너를 반출하더라도 24시간 운영하는 물류창고나 보관시설을 찾기가 어려워 실효성을 지켜볼 필요가 있다는 것이다.

美 연방해사위원회(FMC), “선사 간 담합 증거는 없지만, 기존 할증료 부과 정책에 변화 필요”

- FMC, 선사들이 부과 중인 DEM/DET 및 혼잡할증료 등 부대비용 운영 실태 집중 조사
- 美 의회(하원), 해운법(US Shipping Act) 개정안 발의 통해 선사 압박 나서
- FMC, 탈탄소화 비용 보전 등 미래 지향적 관점에서 할증료 도입·운영 필요 의견

지난 7월, 운임 고공행진이 계속되면서 자국 화주들의 부담이 가중되자, 바이든 대통령은 행정명령을 통해 작금의 상황이 선사들의 반경쟁 행위에 기인한다는 시각을 드러낸 바 있다. 이후 FMC와 의회가 발빠르게 움직이며 선사에 대한 규제를 강화해 나가고 있다. 주요 규제 내용으로는, ▲ Demurrage/Detention(이하 ‘DEM/DET’) 조사 ▲ 혼잡할증료(Congestion Surcharge) 조사 ▲ 美 해운법 개정 논의 추진 등 3가지로 구분할 수 있다.

FMC, 선사들이 부과 중인 각종 부대비용 집중 조사

FMC가 제일 먼저 조사에 착수한 분야는 DEM/DET 부과 및 운영상 공정성·합리성에 대한 부분이다. 해당 이슈는 매년 반복되는 해묵은 논쟁거리인 만큼, FMC가 이번 기회에 재차 규명에 나선 것이다. 이에 따라 지난 7월, FMC는 ‘The Ocean Carriers Audit Program’을 발표하며, 시장 점유율 기준 상위 9개 선사를 대상으로 DEM/DET 운영 실태 조사에 착수했다. FMC는 해당 선사들의 DEM/DET 운영·관리 방식에 대한 분기별 평가 보고서 작성을 시작으로, 선사별 인터뷰 및 감사를 실시 중이다.

혼잡할증료 역시 조사 대상이다. 8월 초, FMC는 선사들의 혼잡할증료 및 코로나19 팬데믹 이후 부과된 각종 부대비용들이 법규 및 규제를 충족하는지에 대해 조사할 방침이라고 밝혔다. 조사 대상 선사는 ▲MSC ▲CMA CGM ▲Hapag-Lloyd ▲HMM ▲OOCL ▲ZIM ▲SM Line ▲Matson 등 총 8개사다. FMC는 할증료 부과에 대한 최소 30일 전 통지 여부 등 요율 공지의 적시성·적합성 관련 증빙 자료를 선사들에게 제출할 것을 요청했다.

美 의회, 해운법 개정안 발의 통해 선사의 법적 책임 강화 추진

해운업계의 혼란이 심화되자 FMC에 대한 관리감독을 담당하는 美 하원 교통·인프라 위원회는, “FMC가 본연의 임무에서 아예 손을 놓고 있다”라며 강력히 질타했다. FMC가 징수한 페널티 금액이 매년 급격히 감소하고 있다는 점을 들어, 해운업계에 대한 FMC의 반경쟁 행위 감시 및 규제가 느슨한 게 아니냐는 것이다.

이러한 분위기 속에서 AgTC (美 농업운송연합: Agriculture Transportation Coalition) 및 NRF (전 미소매협회: National Retail Federation) 등 미국 내 주요 152개 기업 및 협회들은, 선사들이 컨테이너와 선복 제공에 적극 협조하도록 법적 규제장치를 마련해 줄 것을 촉구했다. 주요 화주단체들의 압력이 점차 거세지자, 美 의회는 선사의 책임 강화를 명시한 해운법 개정안(US Shipping Act)을 발의하며 선사 규제 움직임에 동참했다.

美 하원에서 발의된 개정안은, ▲DEM/DET 발생 시 합리성·정당성에 대한 선사의 입증책임 강화 ▲DEM/DET 부과 시 법적 절차 준수 철저 ▲불합리한 이유로 수출선적 거절 금지 등을 포함하고 있다. 다시 말해서, 미국 수출업자의 화물 선적을 보장하고, 선사의 운송책임을 강화하는 내용을 담고 있다고 할 수 있다. 美 해운법 개정안 추진 향방은 올해 11월쯤 그 윤곽이 드러날 것으로 예상되며, 민주당과 공화당이 공동으로 발의한 만큼, 주관 상임위원회인 교통·인프라 위원회 통과가 어렵지 않을 것이라는 전망이 다수 제기되고 있다.

FMC, “선사 간 담합 증거는 발견되지 않았으나, 할증료 정책에 변화 필요”

美 행정부와 의회, 화주업계 등의 전방위적 압력이 지속되는 가운데, 선사에 대한 FMC의 규제 움직임은 당분간 계속될 것으로 예상된다. 이러한 상황에서, FMC는 선사들이 현재 취하고 있는 대응 방식을 원점에서 재검토할 필요가 있다는 입장을 밝혔다.

FMC 의장 Daniel Maffei는 <Lloyd's List>와의 인터뷰에서, “선사 간 또는 얼라이언스 간 담합이나 인위적인 시장 조작에 대한 증거는 발견되지 않았다”면서도, “선사들이 공급망 혼란의 주범으로 인식되는 상황을 불식시키려는 노력이 부족하다”라고 지적했다. 컨테이너 운송이 미국 경제에 어떠한 도움을 주고 있는지 정책 입안자 등 이해관계자들에게 알리는 노력이 더 필요하다는 것이다.

Maffei는 현재 선사들이 부과하고 있는 할증료의 성격과 내용에도 문제가 있다고 언급했다. 혼잡 할증료 등 시장 상황과 밀접하게 연관된 부대비용은 기본운임에 이미 반영되어 있어야 한다는 것이다. 할증료 운영 취지와 정신에 부합하려면, 탈탄소화 이슈처럼 업계가 발전적인 방향으로 나아가기 위한 방편으로서 할증료 정책이 운영될 필요가 있다는 입장이다.

선사 규제 강화 분위기 속에서 선사-화주 간 갈등 지속

- MSC/Cosco, 美 가구 수입업체 MCS Industries와 운송계약 위반 관련 분쟁에 휩싸여
- CMA CGM, 브라질 건설자재업체 Eucatex와 DEM/DET 관련 분쟁 발생

선사에 대한 광범위한 규제 분위기 속에서 선사와 화주 간 법적 다툼 또한 불거지고 있다.

지난 8월, 미국계 수입화주인 MCS Industries⁵는 MSC와 Cosco가 계약상 합의된 운임으로 운송을 거부하고, 추가요금을 지불하지 않을 경우 선복을 제공하지 않는 등 운송계약을 위반해 \$60만 이상의 손해를 입었다며 FMC에 두 선사를 제소했다. MCS Industries는 얼라이언스 체제하에서 선사들의 행동이 동조화되고 있으며, 본질적으로 독점금지법을 위반한 것과 다름없다고 주장했다. 이후 보도에 따르면, Cosco는 MCS Industries와 합의에 도달한 것으로 확인됐으나, MSC는 공식 성명을 통해 관련 혐의를 강하게 부인하는 등 갈등이 계속 이어지고 있다. 해당 사례는 대다수의 화주들이 문제 제기를 망설이는 상황에서, 선사의 부당행위를 이유로 FMC에 제소한 올해 첫 사례로 알려졌다.

9월에는 CMA CGM이 건설자재 유통업체인 Eucatex⁶와 DEM/DET 관련 분쟁에 휘말렸다. Eucatex는 CMA CGM과 LA 항만 터미널 운영사 중 하나인 FMS (Fenix Marine Service)가 \$27만에 달하는 과도한 DEM/DET을 부과했다며, 양사를 FMC에 제소했다. 2020년 10월에 Eucatex가 LA/LB 항으로 들어온 43대의 컨테이너가 세관검사를 받게 되자, CMA CGM과 FMS가 적기에 컨테이너를 이동하지 않아 고액의 보관료가 발생했다는 것이다. 이 과정에서 CMA CGM과 FMS가 추가 무료장치기간(Free time)을 제공하지 않고 서로에게 책임을 미루는 등 원활한 업무처리가 이루어지지 않았다고 Eucatex는 주장했다. 이후 해당 분쟁에 대한 결론이나 진행 상황에 대해서는 아직 확인되지 않고 있다.

⁵ 美 펜실베이니아주 소재의 가구 수입업체로, Target, Walmart, Home Depot, Lowe's 등 대형 유통업체들을 고객사로 두고 있음

⁶ 목재 및 건설자재 유통기업, 본사는 브라질 상파울루

선사-화주 간 장기계약/다년계약 체결... 돌파구가 될 수 있을까

- WSC, “선사만을 규제함으로써 공급망 혼란을 해결하려는 시도는 비현실적”
- CMA CGM/Hapag-Lloyd, 2022년 2월 1일까지 Spot 운임 동결 발표
- Spot 운임 동결에 대한 회의론이 우세한 가운데, 장기계약/다년계약 체결을 통한 선사-화주 간 중장기적 신뢰 관계 재구축 필요성 대두

이처럼 선사에 대한 경쟁 당국의 규제가 갈수록 강화되자, 글로벌 컨테이너 선사들의 대표 협의체인 WSC (세계선사협의회: World Shipping Council)은 최일선에서 선사의 입장을 적극 대변하고 있다. WSC 회장 John Butler는 글로벌 공급망 혼란의 원인으로, ▲터미널 및 내륙물류(철도/트럭/창고) 병목현상 ▲주요 물류거점에서의 인력 부족 ▲화주의 반납 지연에 따른 컨테이너/샤시 부족 등 선사의 통제범위 밖의 다양한 요소들이 복합적으로 작용한 결과라고 강조했다. 즉, 선사만을 규제한다고 해서 물류 흐름이 개선될 것이라 기대하는 것은 지극히 비현실적이고 불공정한 시각이라는 입장이다.

美 의회의 해운법 개정 움직임에 대해서도, “美 해운법 개정은 보호무역주의 경쟁을 유발할 수 있으며, 미국 경제를 위한 승리 전략이 아니다”라며, “수십 년간 작동해 온 국제무역의 규제와 시장 구조를 훼손할 위험이 있다”라고 일침을 가했다.

CMA CGM/Hapag-Lloyd, ‘Spot 운임 동결 발표’... 업계 반응은 “글썸”

지난 9월, CMA CGM이 2022년 2월 1일까지 그룹 산하 선사들⁷이 제공하는 Spot 운임을 일제히 동결할 것이라 발표하며 업계의 이목을 끌었다. 화주와의 장기적 관계 강화 및 화주들이 현재 겪고 있는 공급망 문제 해결 지원을 위한 결정이라는 것이 회사 측의 공식 입장이다. 뒤이어 Hapag-Lloyd도 Spot 운임 동결 대열에 합류하며, “단기적인 선복 확보 및 Spot 운임에 대해 논쟁하기보다, 선사와 화주들이 장기적 관점에서 합리적인 논의를 해야 할 시점”이라고 밝혔다.

CMA CGM과 Hapag-Lloyd가 주도한 Spot 운임 인상 중단에 대한 업계 시각은 엇갈리고 있으나, 시장의 공감을 이끌어내지는 못한 것으로 보인다. 일단, 양사를 제외한 다른 주요 선사들은 명확한 입장 표명을 자제하며 상황을 관망 중이다. MSC/Cosco/HMM/ZIM은 Spot 운임정책 변화에 대해 정해진 입장이 없다고 밝혔다. Maersk는 Spot 운임 동결 정책에 대해서는 즉답을 피한 채, “Spot 계약보다 장기계약 비중을 높여 나갈 것”이라고 언급했다. ONE의 경우, 운임은 시장의 수요-공급 메커니즘에 의해 결정되는 만큼 운임 동결 움직임에 동참할 생각이 없다는 의사를 피력했다.

⁷ CMA CGM 그룹 산하 선사들 : CMA CGM, CNC, Containerships, Mercosul, ANL, APL

일부 화주들의 긍정적인 평가에 불구하고, 많은 화주와 기관들은 회의적인 시각이 우세하다. 화주 대변 단체인 GSF (세계화주포럼: Global Shippers' Forum) 고위 임원인 James Hookham은 “이번 발표는 고문자가 죄수에게 ‘더 이상 고문 강도를 높이지 않는 것에 감사해야 한다’고 말하는 것과 같다”라고 혹평했다. 글로벌 금융기관 Jefferies 및 Fearnley Securities 또한, “내년 1월까지의 사실상 대부분의 선적 예약이 끝나 있을 것”이라며, “제시한 Spot 운임으로 가용한 선복이 얼마나 되는지 등 실효성을 판단할 수 있는 근거가 제한적”이라며 의구심을 드러냈다. 이 밖에 주주를 위한 수익 극대화 관점에서, 운임 인상을 인위적으로 제한하는 정책이 과연 책임 있는 행동인가에 대한 의문도 일각에서 제기된 바 있다.

Spot 운임 동결을 둘러싼 설왕설래... 장기계약/다년계약 체결 논의로 이어져

일부 선사들의 Spot 운임 동결 발표를 계기로 업계는 장기계약/다년계약(Multi-year contracts) 체결 논의가 가속화될 것으로 보고 있다. 공급망 혼란 해소 시점을 예측할 수 없는 상황에서 선사와 화주 간 상생을 목적으로 해당 정책이 발표된 만큼, 결국 중장기적인 관계 구축을 위한 운임 체결 논의로 이어질 것이란 분석이다. 장기계약 체결을 통해 화주는 선복 확보 및 운임 변동의 불확실성을 낮출 수 있고, 선사는 안정적인 물량 확보 및 운임 하락에 따른 리스크 헤지(Hedge)가 가능하다는 것이다.

장기계약 체결에 대한 업계의 반응은 대체로 긍정적이다. 해운분석기관 Clarkson Platou는 “최대 3년 계약을 희망하는 화주들이 늘고 있다”라고 언급했으며, 실제로 일부 선사들은 ‘전략적으로 중요한 대형화주들’과 3년 계약 협상을 진행 중인 것으로 알려졌다. Maersk의 경우, 장기계약 화주 비중을 대폭 높이는 중이라고 강조하며, 현재 전체 부킹의 60%가 장기계약 화주 물량으로 채워지고 있다고 밝혔다. 디지털 포워드 Flexport도 “2021년 급격한 계약 요율 인상 추세는 2022년에도 계속될 것”이라며, “2022년에는 북미지역 계약의 15~20% 정도가 다년계약 체결로 추진될 가능성이 높다”라고 예상했다. 중국 교통부도 이러한 전망과 입장을 같이 하고 있다. 중국 교통부는, “장기계약 체결은 높은 해상운임에 대응하고, 공급망 혼란 여파를 줄일 수 있는 수단”이라며, 자국 화주들에게 장기계약 체결을 독려한 바 있다.

그러나, 장기계약 체결에 장밋빛 전망만 있는 것은 아니다. 향후 시황이 정상화되며 운임이 안정세에 접어들 경우, 장기계약이 오히려 역효과를 낼 수 있다는 것이다. 해운업계 전문가인 Lars Jensen은 2~3년 다년계약 체결 수요가 예전보다 증가할 것으로 전망하면서도, “비즈니스 변동성 등으로 인해 상호 구속력 있는 계약 체결이 어려운 경우가 많을 것”이라며 조심스러운 시각도 함께 내비쳤다. Flexport 또한 “향후 신조선 유입 등 운임 하락 가능성이 있으므로, 종합적인 판단이 필요하다”라는 입장이다.

해운업계, “컨테이너 해운 호황, 내년까지 이어질 것”

- 주요 선사 및 분석기관, “시황 안정화 시점은 최소 내년 중순 이후”
- Drewry, “10월 초 북미항로 Spot 운임 하락, 일시적 현상일 가능성 커”
- Lars Jensen, “공급망 정상화 이후에도 과거와 같은 저운임 상황은 없을 것”
- 공급망 패러다임 변화(JIT⁸→JIC⁹)에 따른 재고보충 수요 지속 예상
- 2022년 7월 만료 예정인 美 서안 항만노조 고용계약 협상, 공급망 ‘새 뇌관’ 되나

컨테이너 해운시황 전망은 공급망 회복 속도에 따라 유동적일 수 있으나, 대체적으로 2022년까지는 안정화가 어렵다는 것이 업계 중론이다.

Drewry는 내년도 Spot 운임은 하락할 것으로 예상했지만, 계약 운임이 대폭 상승하며 평균 운임은 올해 대비 오히려 6%가량 상승할 것으로 내다봤다. 이에 따라, 내년도 선사들의 수익(EBIT¹⁰) 또한 올해 예상치인 \$1,500억보다 높을 것으로 전망했다. 최근 업계 일각에서 우려한 북미항로 Spot 운임 하락세에 대해서도 “최근 중국의 전력난으로 인한 생산량 감소에 따른 일시적 하락일 뿐”이라 일축하며, “공급망 문제가 여전하므로 향후 몇 달간 추가 상승 여지가 있다”라고 밝혔다. Sea-Intelligence는 최근 보고서에서 시황 정상화 시기를 특정하기는 어렵다고 언급하기는 했으나, CEO Alan Murphy는 “美 서안의 병목현상이 타 지역으로 확산되면서, 적어도 2022년 말은 되어야 완전한 정상화를 기대할 수 있을 것”이라는 관측을 내놓은 바 있다.

주요 선사들의 전망도 크게 다르지 않다. Maersk는 “현재의 공급망 혼란 상황은 내년까지 이어지며 꽤 오랫동안 지속될 것”이라 언급하며, 과열된 시황이 단기간 내 안정되기는 어려울 것임을 시사했다. Hapag-Lloyd 또한 향후 1년간은 수급 불균형이 이어지며, 내년 중순 이후에나 시황 정상화가 가능할 것이라 예측했다. CEO Rolf Habben Jansen은 최근 “운임이 정상화되더라도 팬데믹 이전 수준으로는 돌아가지는 않을 것”이라 언급한 바 있다. 이 대목에서 해운업계 오피니언 리더이자 전문가인 Lars Jensen 또한 동일한 시각을 공유하고 있다. 그는 “컨테이너 해운업계의 통폐합 영향으로 선사가 줄어들면서 과거 화주들이 많은 이익을 누렸던 조건들이 사라졌다”라며, “공급망이 정상화된 후에도 과거와 같은 저운임 상황은 없을 것”으로 분석했다.

글로벌 공급망 혼란의 진원지로 꼽히는 LA/LB 항만의 전망도 켜를 같이 한다. 올해 LA/LB 항만의 컨테이너 처리량은 수입 물동량 급증에 힘입어 역대 최고치인 2,000만 TEU를 넘어설 것으로 예상된

⁸ JIT (Just In Time) : 재고를 쌓아 두지 않고 필요한 때 적기에 부품/원료를 조달하는 방식

⁹ JIC (Just In Case) : 예상을 뛰어넘는 불의의 수요에 대비, 충분한 재고를 유지하는 방식

¹⁰ EBIT (Earnings before interest and taxes) : 이자비용, 세금 차감 전 순이익

다. 항만 통계에 따르면, 종전 최고 처리량은 2018년에 기록한 1,750만 TEU이다. LA 항만당국 고위 관계자인 Gene Seroka는, “중국 춘절 연휴가 있는 내년 2월 초까지는 시황 강세가 계속될 것”이라며, “소매 화주들의 재고보충 수요가 지속될 경우 2분기까지 물동량 강세가 이어지고, 이 시기를 지나면 성수기인 3분기로 곧장 접어들 것”이라고 밝혔다. 코로나19 팬데믹 이후 공급망 패러다임이 적기 운송을 중요시하는 JIT (Just In Time)에서 충분한 재고확보 개념의 JIC (Just In Case)로 전환됨에 따라, 재고보충 수요는 앞으로도 쉽사리 수그러들지 않을 것으로 보인다. 컨테이너 수요 강세가 내년에도 연중 지속될 가능성이 높다는 의미로 읽히는 대목이다.

마지막으로, 글로벌 공급망을 뒤흔들 수 있는 뇌관으로 PMA (태평양해사협회: Pacific Maritime Association)와 ILWU (美 서안 항만노조: International Longshore and Warehouse Union) 간 고용 재계약 관련 노사협상이 있다. 내년 7월, 美 서안 항만 터미널 운영사들을 대표하는 PMA와 항만 노조인 ILWU 간 고용계약이 만료된다. 이에 따라, 향후 예정된 재계약 협상 추이에 업계의 관심이 모아질 전망이다. 이전 고용계약 시즌이었던 2014~2015년에는 협상이 난관에 부딪치며 장기화되자 글로벌 물류대란으로 크게 확산된 전례가 있다. 美 서안발 공급망 혼란이 지속되고 있는 상황에서 만약 협상이 지지부진할 경우, 공급망에 치명타가 될 수 있어 업계가 촉각을 곤두세울 것으로 예상된다.

※ PMA-ILWU 간 고용계약 관련 노사협상

- 2014년 7월 : PMA(사용자측)-ILWU(노동자측) 고용계약 만료
- 2015년 2월 : 장기간의 협상 및 진통 끝에 2019년 7월 1일 만기 재계약 체결
 - 협상이 장기화되자 ILWU는 타코마/시애틀/LA 등 美 서안 항만별로 돌아가며 태업을 진행했고, 이에 PMA는 ‘항만폐쇄’라는 강수를 두며 상황이 극단으로 치달음
 - 노사분규가 심화되며 물류대란으로 확산되자, PMA와 ILWU는 연방정부 노동장관 중재 하에 새로운 고용계약에 합의
 - 수출입 업체들은 납품기한을 맞추기 위해 선박보다 운송비가 월등히 비싼 항공편으로 화물을 운송하는 등 많은 출혈을 감수
 - 노사 간 극적 합의에도 불구하고, 많은 후유증을 남기며 항만 정상화 및 안정화까지 상당기간 소요
- 2017년 8월 : 기존 계약의 만기를 2019년 7월 1일 → 2022년 7월 1일까지 연장하기로 합의

글로벌 공급망 병목현상이 좀처럼 해소될 기미를 보이지 않고 있다. 선복 및 컨테이너 확보의 어려움이 지속되자, Walmart, Target, Home Depot, Coca-Cola 등 글로벌 대형 화주들은 직접 컨테이너선 및 벌크선을 용선하여 자사의 화물을 나르는데 투입하는 등 운송대란 회피를 위한 대체방안을 모색하고 있다.

유례없는 공급망 혼란을 맞아 선사에게 책임을 묻고 적극 규제에 나서야 한다는 주장이 많지만, 현재까지 선사의 뚜렷한 귀책사유는 확인되지 않고 있다. 실제 선사들은 가용한 선박을 모두 서비스에 투입하며 물류 혼란 해소를 위해 전력을 다하고 있다. 그러나, 항만 정체로 인해 화물을 나르지 못하고 항만에 발이 묶인 선박량이 글로벌 전체 선박량의 10% 이상에 이르는 등 현재의 글로벌 공급망 문제는 선사의 노력만으로 해결할 수 있는 문제가 아니다.

물류 공급망은 다양한 이해관계자가 얹혀 있는 복잡다단한 체계로 구성되어 있다. 따라서, 사상 초유의 공급망 병목현상 개선과 정상화를 위해서는 항만 인프라 개선 및 트럭/철도/샤시/창고 등 내륙물류 정상화에 대한 집중적인 논의와 실행으로 나아가야 할 시점으로 보인다.

아울러, 美 서안 항만노조 고용계약 등 향후 공급망에 영향을 미칠 요인들을 면밀히 살펴보고, 시황 전망 및 사업전략과 연계한 운송계약 체결 방향성을 점검해 보는 것도 의미가 있어 보인다.

/THE END