

조선/기계/운송 Analyst 배기연 RA 오정하

02. 6454-4879  
kiyeon.bae@meritz.co.kr02. 6454-4873  
jungha.oh@meritz.co.kr

2023. 11. 14 (화)



## 국내외 주요 지표 현황

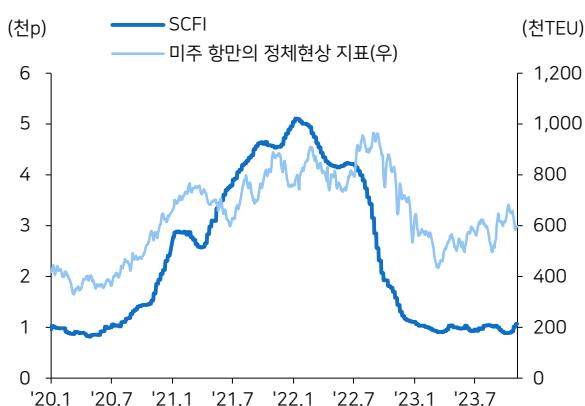
## 건화물운임(BDI)

1,655.0p(+12.0p DoD)



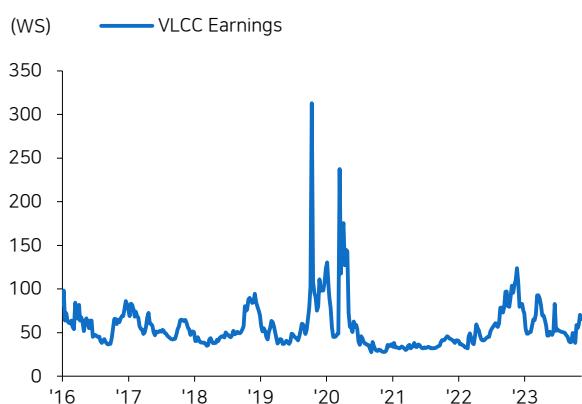
## 컨테이너운임(SCFI)

1,030.2p(-37.6p WoW)

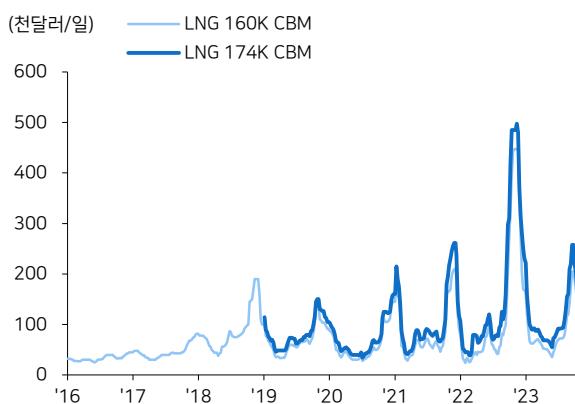


## VLCC Spot Rate

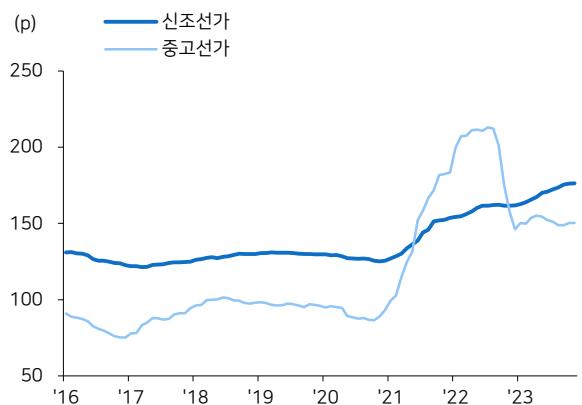
65.7p(-4.5p WoW)



## LNG Spot 운임

161.3천달러(- WoW)  
193.8천달러(- WoW)

## 신조선가 및 중고선가

176.3p(+0.1p WoW)  
150.3p(+0.0p WoW)

## 중국 내수 후판가격

542.0달러(+3.0p DoD)



자료: Clarksons, Bloomberg, 메리츠증권 리서치센터

## 국내외 주요 뉴스 및 코멘트

### 한화오션, 해상풍력 투자 '2,000억→3,000억' 증액

한화오션이 유상증자 신주발행가가 최종 확정되면서 해상풍력 토탈 솔루션 관련 투자를 2,000억원에서 3,000억원으로 증액하기로 결정했다고 보도됨. 해상풍력 시장은 연간 18%씩 성장하고 있다고 언급됨. (뉴시스) (<https://tinyurl.com/4acuk9fh>)

### VLCC rally from US Gulf expected despite election uncertainty

미국 걸프만발 VLCC 랠리가 대선 불확실성에도 2024년까지 이어질 전망으로 보도됨. 미국 생산량 증대와 정제소 유지보수가 석유 수출량 및 원유운반선 운임을 지지했다고 언급됨. 많은 탱커 선주들이 동부에서 화물 없이 미국으로의 항해를 감수했다고 언급됨. 50 척이상의 VLCC가 향후 3개월간 미국에 도착할 예정인데, 6년래 최대 수준으로 알려짐. (Tradewinds) (<https://tinyurl.com/vjsumkat>)

### Brazil well placed to tap into long-haul oil trade to China

Danish Ship Finance에 따르면, 브라질이 2024년 중국의 원유 수요를 수익화할 첫 주자가 될 수 있다고 보도됨. 브라질/미국-중국 교역항로는 2023년 VLCC 수요의 최대 동력원이었다고 보도됨. 중국과 브라질의 우호적인 경제적, 지정학적 관계가 근거로 알려짐. OPEC+의 감산이 2024년에도 이어지면, 중국은 OPEC+외 국가로부터 추가 600,000BPD를 수입할 전망으로 알려짐. 중국이 브라질/미국에서 수입량을 늘리면, VLCC 수요는 6% 늘어날 수 있다고 언급됨. (Tradewinds) (<https://tinyurl.com/4ntt7zcm>)

### 'Shot across the bow' as US fires off letters to tanker players over Russia price cap

미국 재무부가 선사들에게 러시아산 석유 가격상한제 준비 압박을 주는 서한을 보냈다고 보도됨. 대부분 그리스 선사로, 탱커 사업을 영위하는 30개 이상의 선사에 발송되었다고 알려짐. 가격상한제를 준수한 절차 증명을 요구했다고 알려짐. (Tradewinds) (<https://tinyurl.com/5wsbdanv>)

### Woodside wary on next \$2.5 billion phase of landmark African oil project

Woodside Energy가 2025년 중반까지 25억달러규모 Sangomar 유전 2단계 투자 결정을 내릴 전망으로 보도됨. 추가 2.5억배럴의 석유를 시추할 예정으로 알려짐. 한편, Sangomar 1단계는 2024년 중순 가동될 예정으로 언급됨. 2.3억배럴을 시추할 계획임. (Upstream) (<https://tinyurl.com/yvcx4tvy>)

### 中 단체관광 재개에도 항공사 노선은 요지부동… 왜?

중국인의 한국 단체 관광이 재개된 지 3달을 맞았지만, 항공업계는 중국 노선 확대에 여전히 보수적으로 보도됨. 일본과 달리 회복률이 예상치를 밑돌고 있기 때문으로 알려짐. 중국 내 경기침체가 지속되고 있고, 중국인들의 여행 트렌드가 변화했다고 알려짐. 과거 단체 관광과 달리 개인관광으로 변화하고 있다고 알려짐. 한국인도 중국 관광 선호도가 낮아진 탓도 있다고 알려짐. (에어진) (<https://tinyurl.com/psen9mh6>)