

2024 해양수산 전망대회

# 해운 시장 주요 이슈 및 시황 전망

---

발표: 황수진 KMI 해운시장연구센터장

CHAPTER

# I

## 주요 이슈



2024 해양수산 전망대회

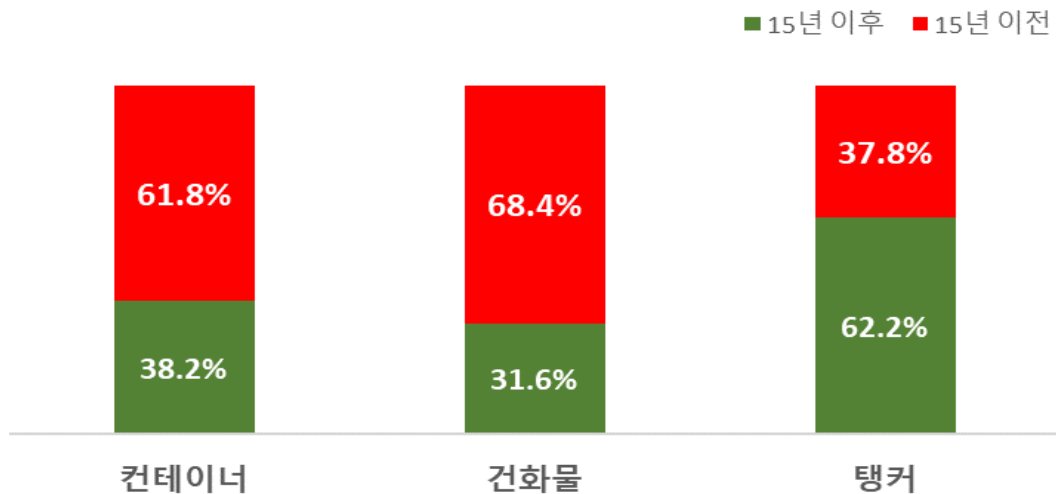


# 현존선에 대한 탈탄소 규제

## 감속운항을 통한 탈탄소 대응

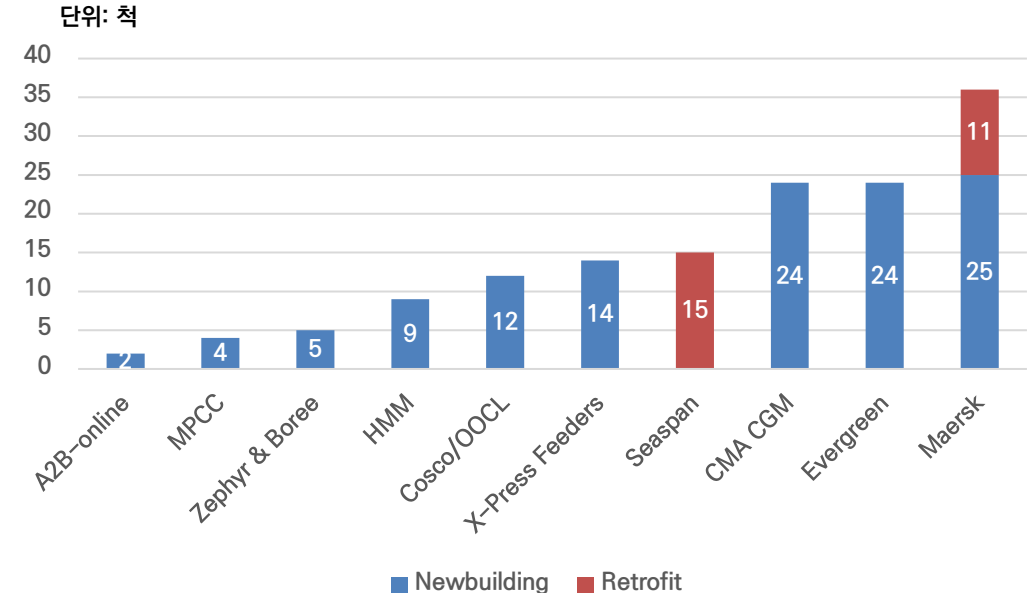
- 2023년 컨테이너선박 평균선속은 13.9Knots로 2008년 대비 27.7% 감소
- 2015년 이후 건조된 선박은 컨테이너선 38.2%, 건화물선 31.6%, 탱커선 62.2%임(사선 기준)
- 탈탄소 대응 위한 메탄올 선박 발주 잇따라
  - ➔ 2023년 상반기 기준 Maersk가 총 36척으로 가장 많은 메탄올 연료 선박 발주(개조 포함)

[2015년 이후 건조 선박 비율(사선)]



자료: Clarkson 데이터 가공

[메탄올 연료 선박 발주 현황]



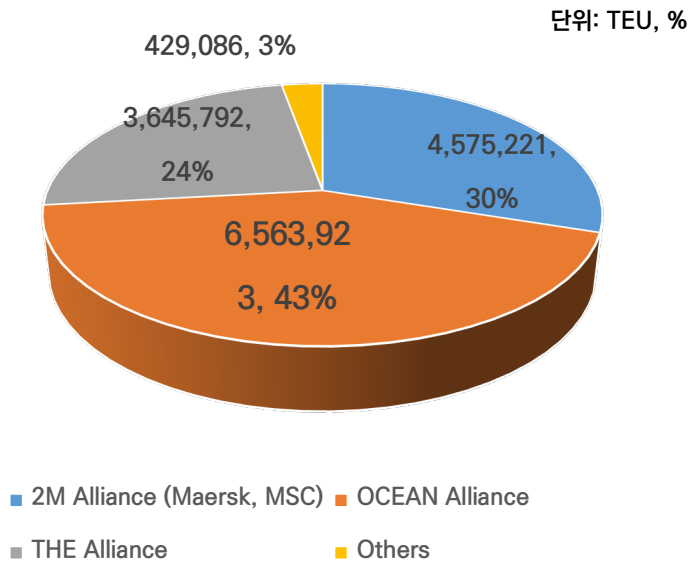
자료: DNV

# 선사 공동행위 규제

## EU CBER(독점금지법 적용 예외 규정) 만료로 인한 공급 변화 가능성

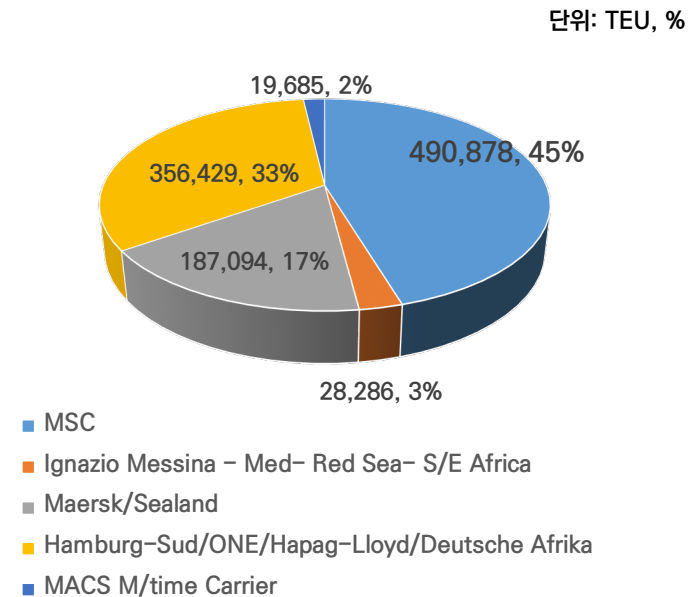
- 시장 점유율 30% 이상인 선사/얼라이언스는 EU 반독점법 규제 대상
- 아시아-유럽 항로(Ocean), 남아프리카-유럽(MSC) 항로 등 시장 점유율 30% 상회

[아시아-유럽 항로 선복 공급 현황]



자료: Drewry

[남아프리카-유럽 항로 선복 공급 현황]





# 중동지역 지정학적 위험과 이상기후 영향력 확대

## 수에즈 운하 통항 제한으로 희망봉으로 선박 우회

- 예멘의 후티반군의 선박에 대한 공격 발생 → 홍해 지역의 수에즈 운하를 대신해 희망봉으로 우회하는 선박 증가  
→ 항해거리 증가 (9~10일)

## 파나마 운하 수심 제한으로 선박 통항 제한

- 기후 변화에 따른 전례 없는 가뭄으로 파나마 운하의 수위가 하락해 선박 통항이 제한됨  
→ 병목현상 발생  
\* 36척 → 32척('23.7) → 24척('23.11) → 22척('23.12) → 20척('24.1)

## 브라질 가뭄으로 인한 수위 하락

- 가뭄으로 인한 아마존 수위 하락으로 북부 항구 물량이 산토스 항구로 전환  
→ 선박 대기 시간 급증 및 지연

CHAPTER

## II

# 해운시황 현황 및 전망



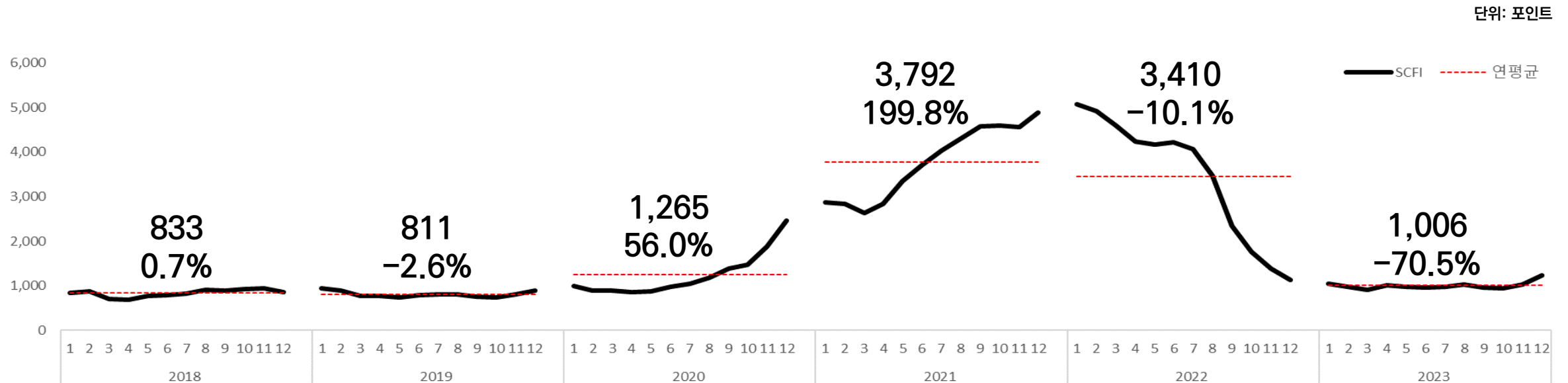
2024 해양수산 전망대회



### 2023년 수요 약세 및 선박 공급 과잉에 따른 컨테이너선 운임 하락

- (운임) 2023년 연평균 컨테이너운임지수(SCFI)는 1,004로 전년 대비 70.5% 하락(2022년 평균 3,410)
- (수요) 세계 경기 침체로 인한 화물 수요 감소
- (공급) 대규모 신조선 인도 이어져 공급 과잉

[컨테이너운임지수(SCFI) 추이]



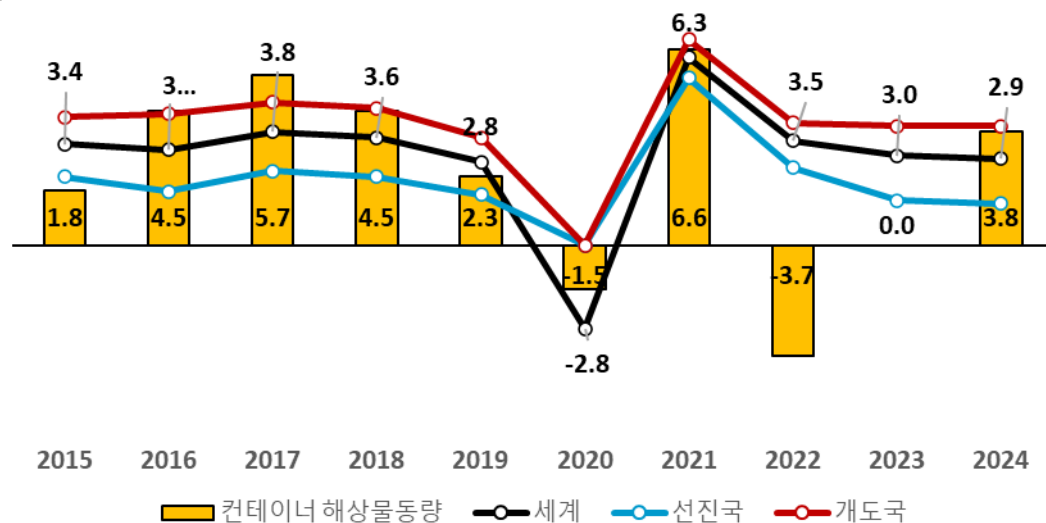
자료: 상하이해운거래소

### 2024년 컨테이너 물동량은 전년 대비 3.8% 증가

- 2023년 컨테이너 물동량은 2022년과 유사한 수준(Clarkson)
- 2024년 세계 경제성장률 2.9%, 선진국 1.4%, 개도국/신흥국 4.0% 전망(IMF)
- 2024년 '컨' 물동량 증가율: Clarkson 3.8%, Drewry 3.9%

[세계경제성장률과 컨테이너 물동량 증가세]

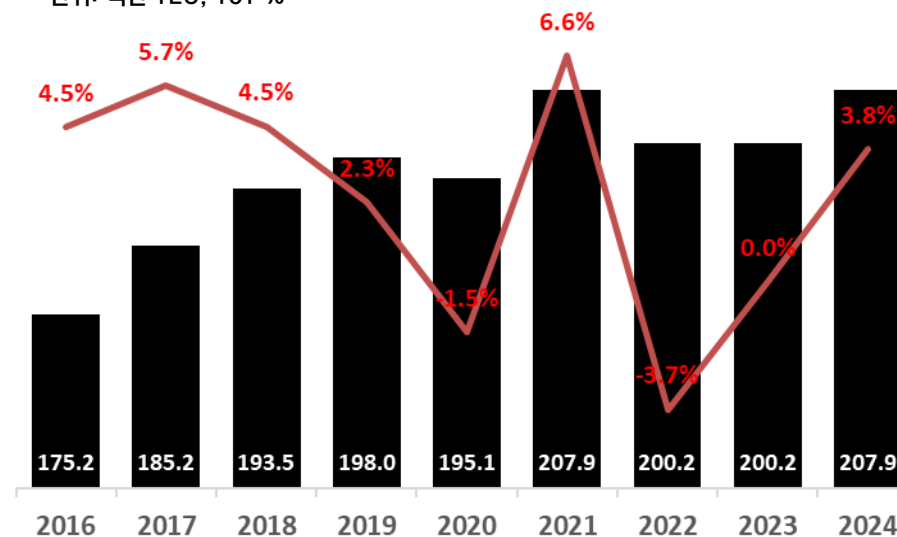
단위: %



자료: IMF; Clarksons; KMI

[컨테이너 물동량 추이와 증가세]

단위: 백만 TEU, YoY %



자료: Clarksons; KMI

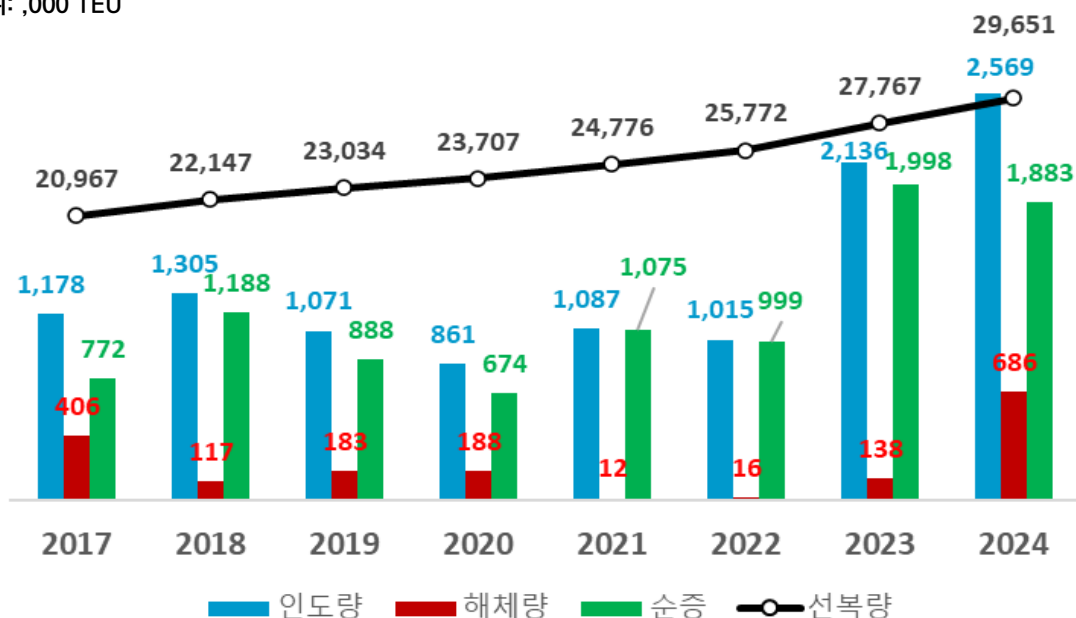


### 2024년 컨테이너선 증가율은 10% 내외 전망

- 인도량은 256만TEU, 해체량은 68만TEU 내외로 예상  
→ '컨' 운임 약세 및 수급 불균형 악화로 신조선 대량 인도 지연 전망

[인도량과 해체량 추이]

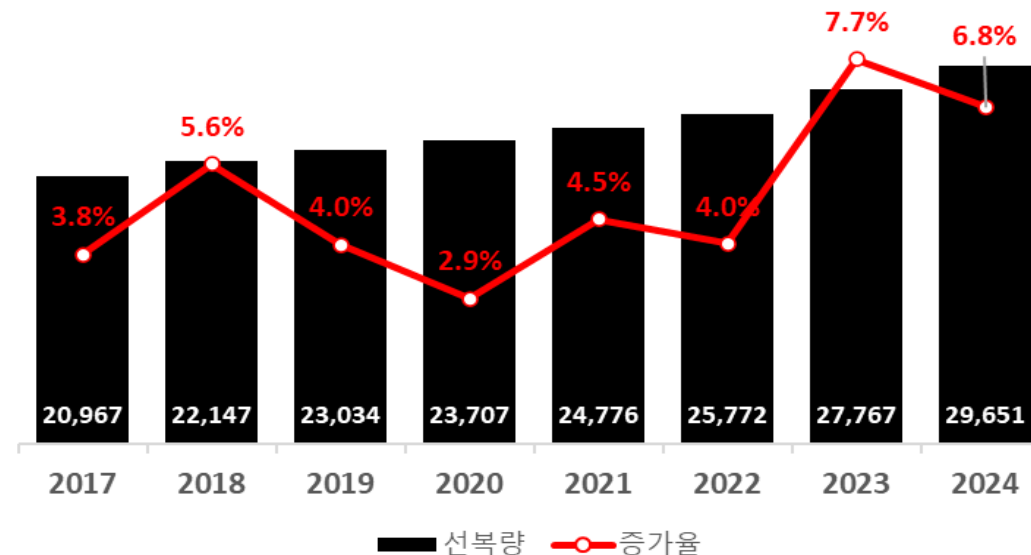
단위: ,000 TEU



자료: Clarksons

[컨테이너 선복량 추이와 증가세]

단위: 백만 TEU, YoY %

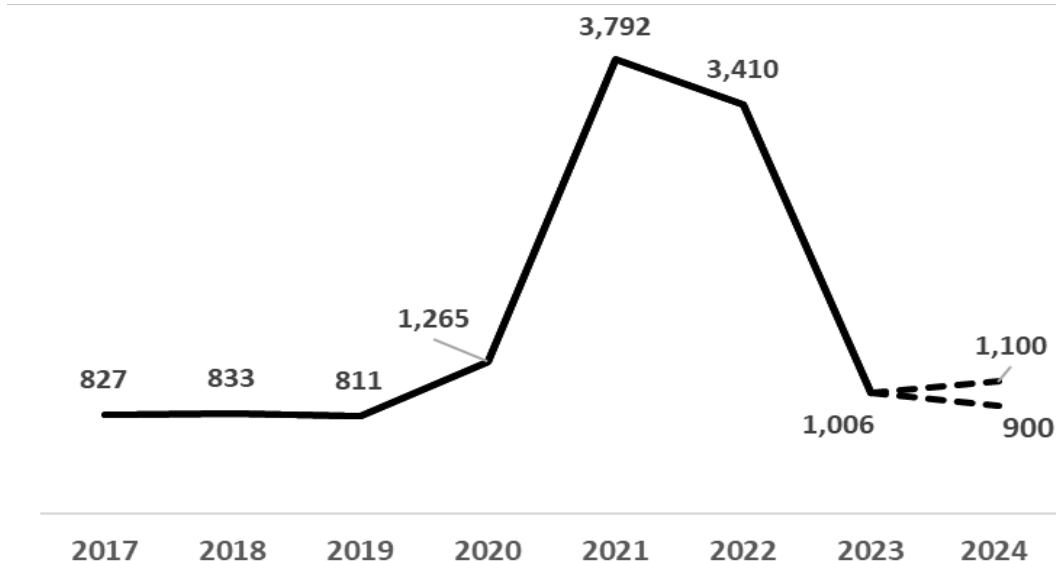


자료: Clarksons

### 2024년 컨테이너운임지수(종합)은 900~1,100 전망

- 수급 불균형 악화로 올해 '컨' 운임 계절성은 나타나지 않을 것으로 전망
  - 2023년과 유사한 흐름으로 이어질 것으로 전망되나 인도량 증가로 하방 압력 증가
  - 중동 정세 불안에 선박 우회 증가 → 단기적으로 운임에 미치는 영향력 확대
- － 컨테이너운임지수(SCFI) 993('23.11.24) → 1,255('23.12.22) → 1,760('23.12.29) → 1,897('24.1.5)

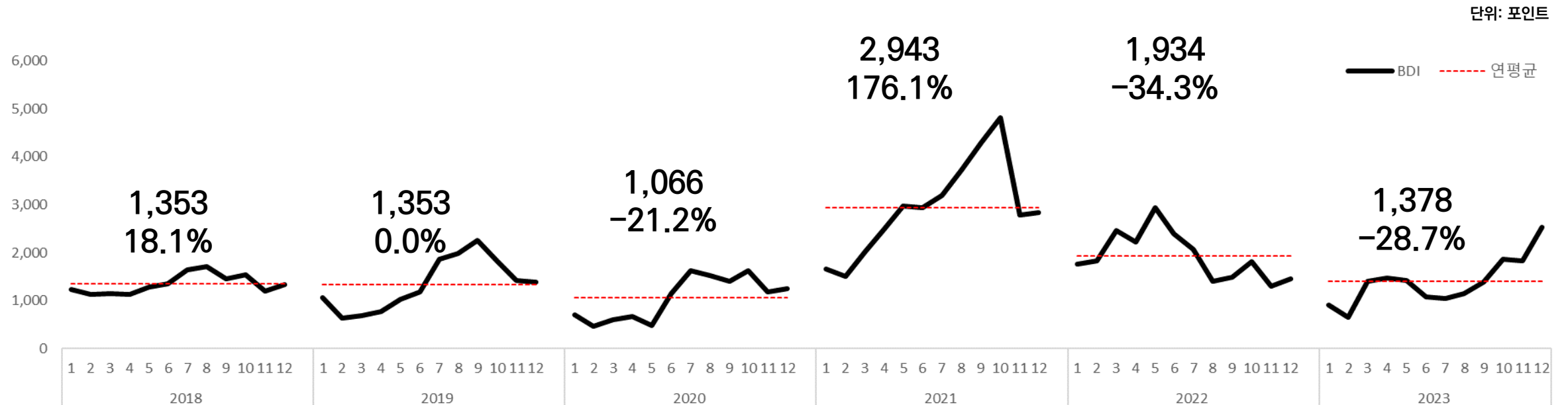
[컨테이너운임지수(SCFI)전망]



### 중국 경기 회복 지연에 운임 하락

- (운임) 2023년 연평균 건화물선운임지수(BDI)는 1,378로 전년 대비 28.7% 하락(2022년 평균 1,934)
- (수요) 중국 경기 회복 지연, 기상이변, 지정학적위기 영향 확대
- (공급) 항만체선 완화, 기상이변에 따른 공급 조절 효과 (파나마운항 흘수 제한, 브라질 항만 체선 등)

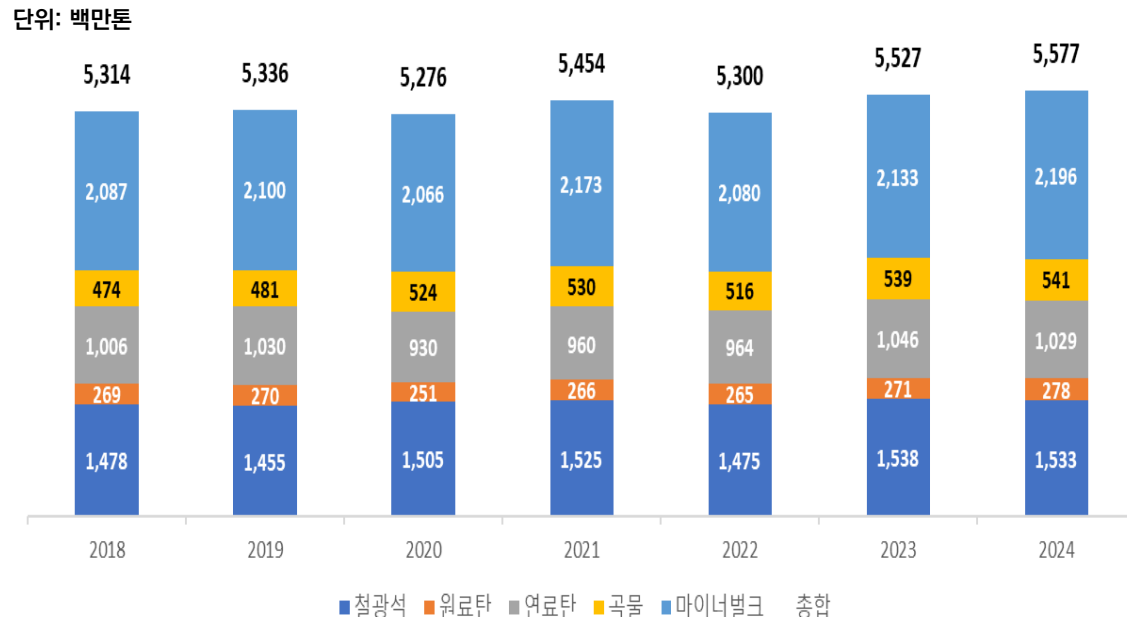
[건화물선운임지수(BDI) 추이]



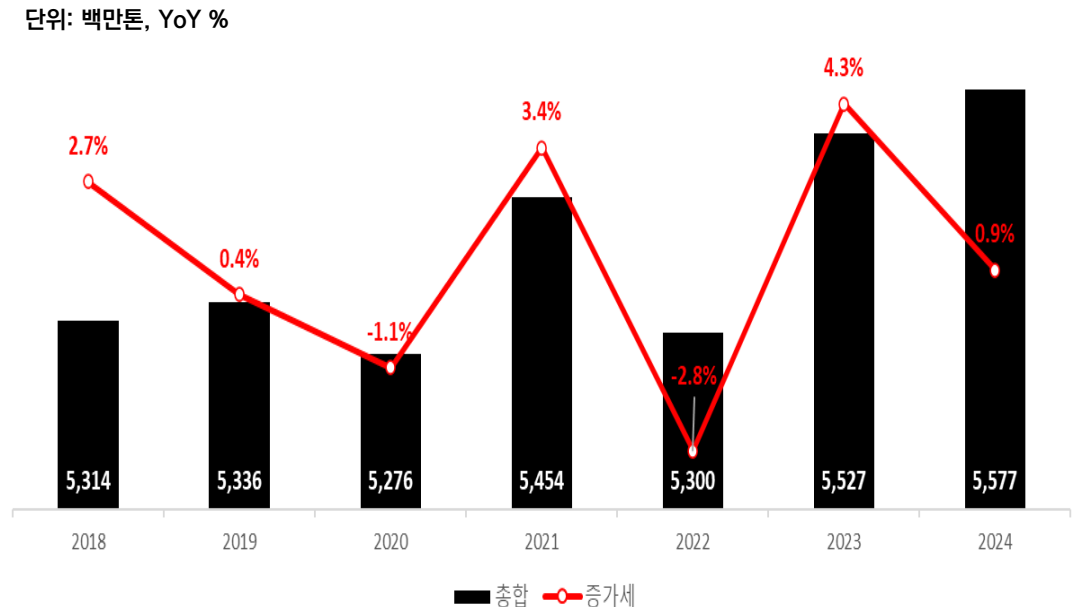
### 2024년 건화물선 물동량은 전년 대비 0.9% 증가

- 2023년 건화물선 물동량은 2022년 대비 큰 폭 증가(기저효과)
- 2024년 건화물선 물동량 증가율: Clarkson 0.9%, Drewry 3.0%

[건화물선 물동량 추이]



[건화물선 물동량 추이와 증가세]



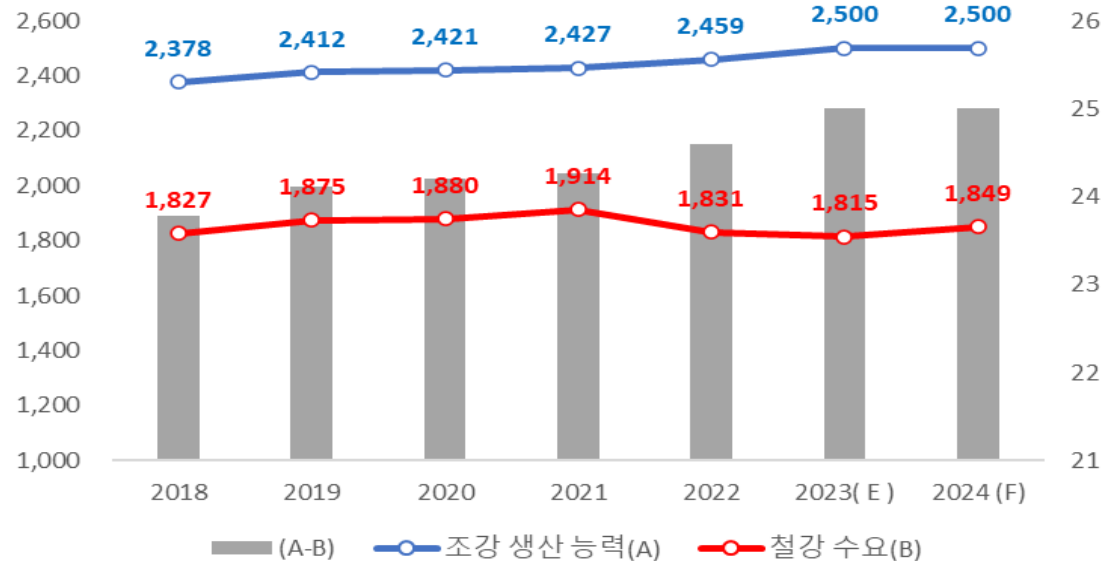
자료: Clarksons

### 2024년 철광석 해상물동량 전년대비 0.3% 감소

- 중국의 수요 회복이 운임 회복 여부를 결정\*
  - 2022년 기준 14억 7,500만 톤 중 중국 철광석 수입량 74%(10억 9,210만 톤)
- 2023년 중국 정부의 부동산 경기 부양을 위한 정책 발표에 인프라용 철강 수요 안정적 증가 기대
  - 1조 위안 규모 국채 발행 등의 '23년 부양 정책 효과가 '24년 가시화 예상

[ 세계 조강 수급 전망]

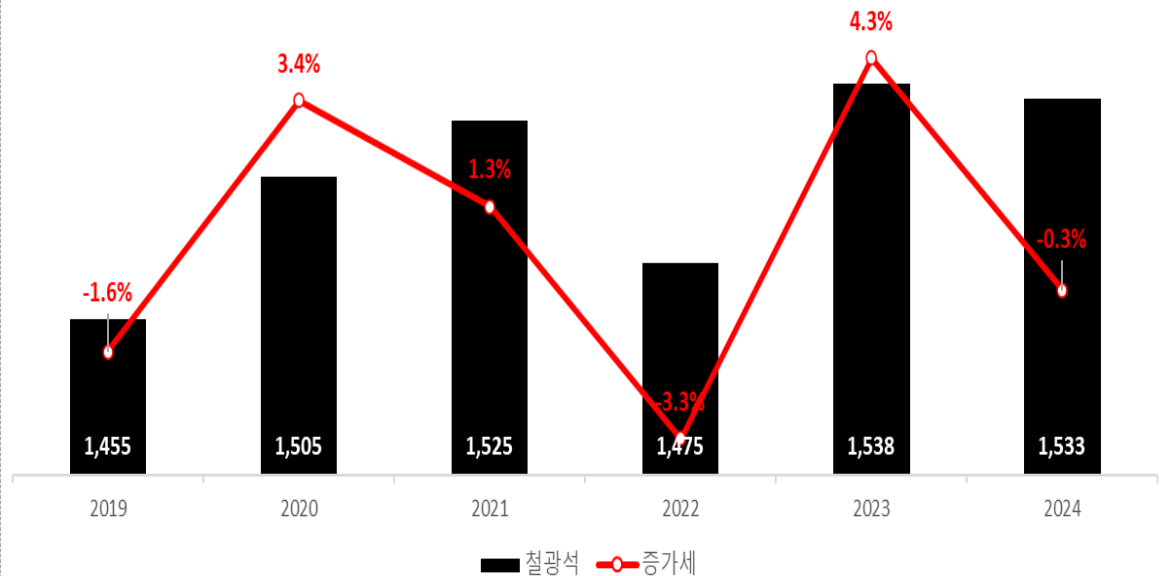
(단위: 좌우 모두 백만 톤)



주: 조강생산능력은 OECD, 철강 수요는 세계철강협회  
 자료: 세계 철강협회, OECD 데이터를 사용하여 저자 재작성

[ 철광석 해상물동량 추이]

(단위: 백만 톤)



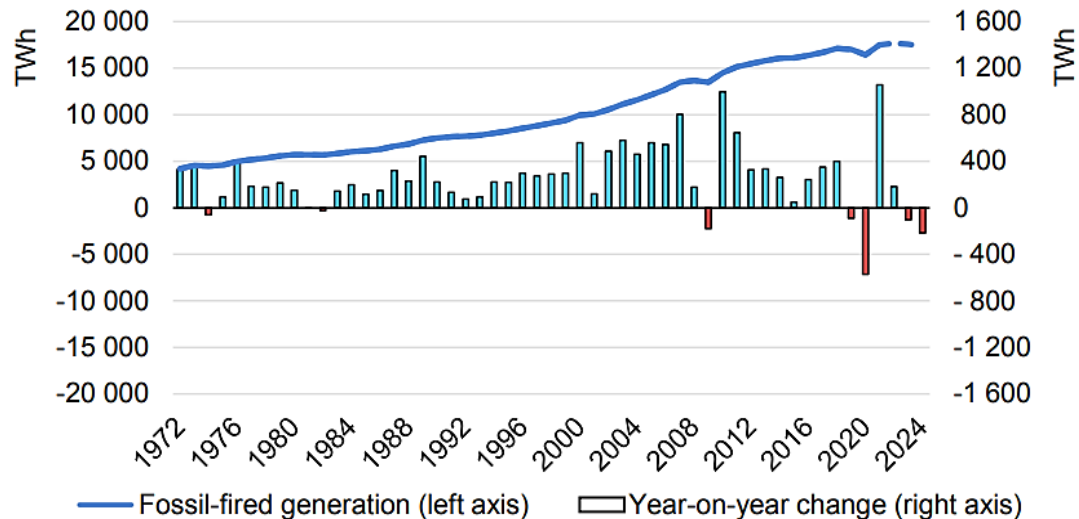
자료: 클락슨 데이터를 사용하여 저자 재작성



### 2024년 석탄 물동량 전년대비 0.8% 감소

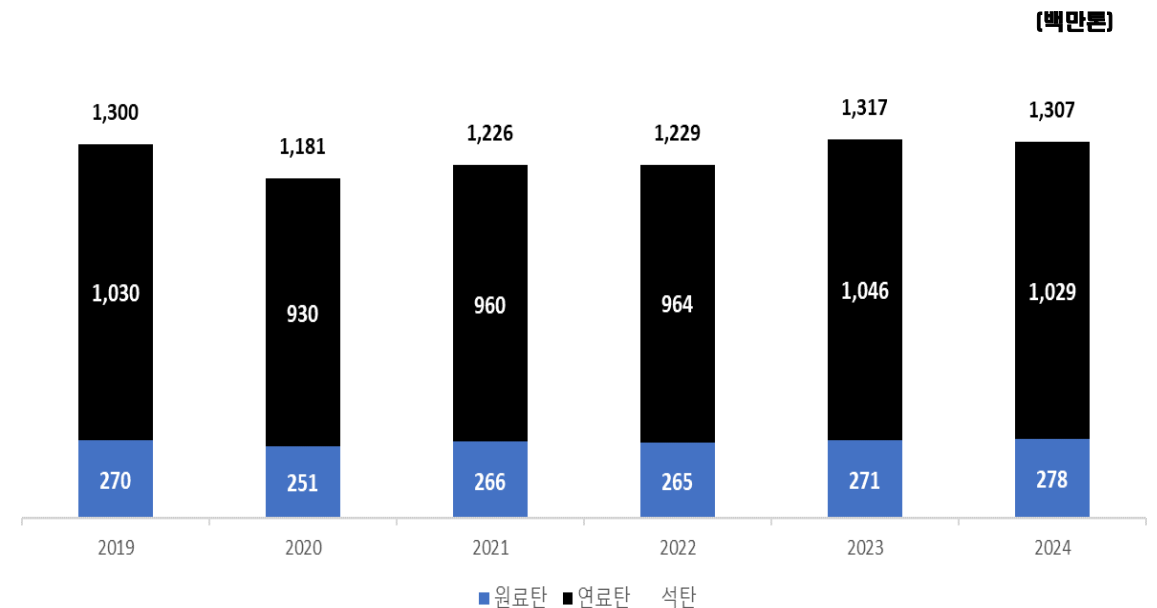
- 세계 화석연료 발전량이 2024년에 전년 대비 1.2% 감소할 것으로 전망
- (구조적 현상) 주요국 재생에너지 및 원자력 발전량 비중 증가
- 인도 등 연료탄 수요 증가하나 EU와 미국을 중심으로 감소할 것으로 전망

#### [화석연료 발전량 추이 및 전망]



자료: IEA(2023)

#### [ 석탄 물동량 추이와 증가세]

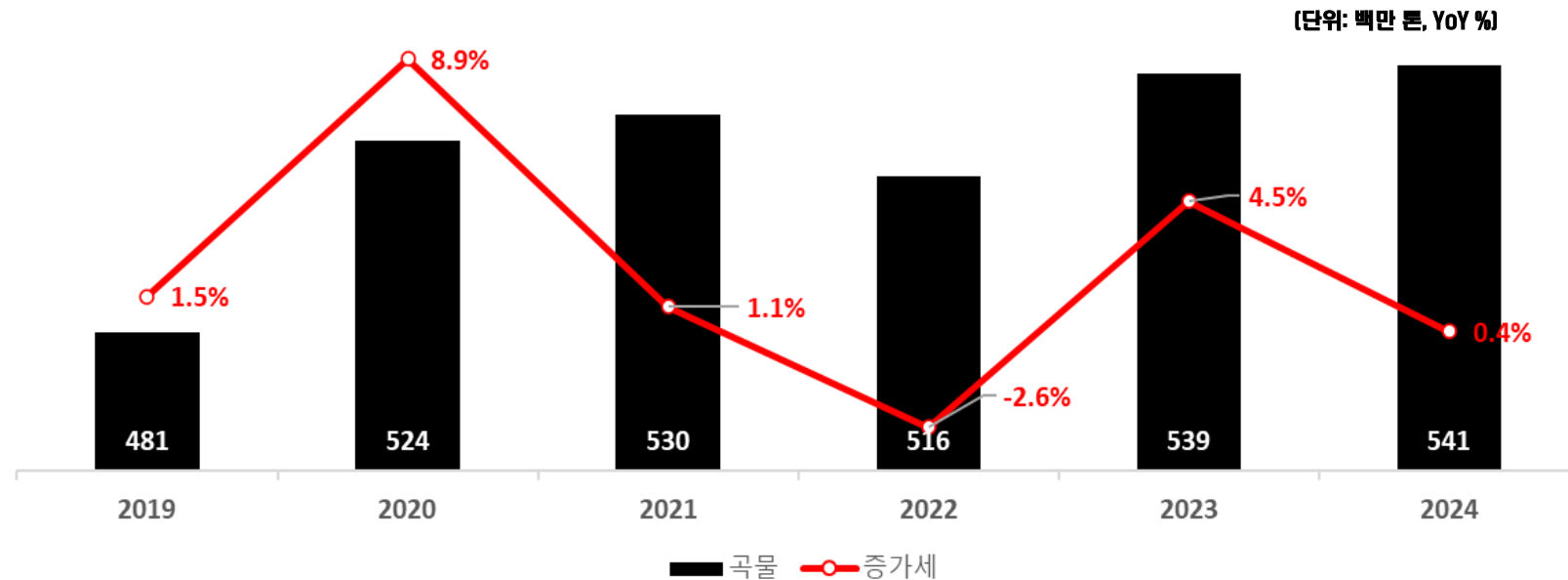


자료: 클락슨 데이터를 사용하여 저자 재작성

### 2024년 곡물 물동량 전년대비 0.4% 증가

- 흑해 곡물 수출량 전 시즌 대비 13% 감소 전망 → 러-우 전쟁 영향에 따른 생산량 감소와 수출여건 악화
- 남미 곡물 수출량 전년 대비 9% 증가 전망 → 브라질의 대두 풍작, 아르헨티나 옥수수 수출 회복
- 미국 곡물 수출량 전 시즌 대비 1% 증가 전망 → 옥수수 작황 회복으로 생산량 평년 수준으로 회복 예상

#### [ 곡물 물동량 추이와 증가세 ]

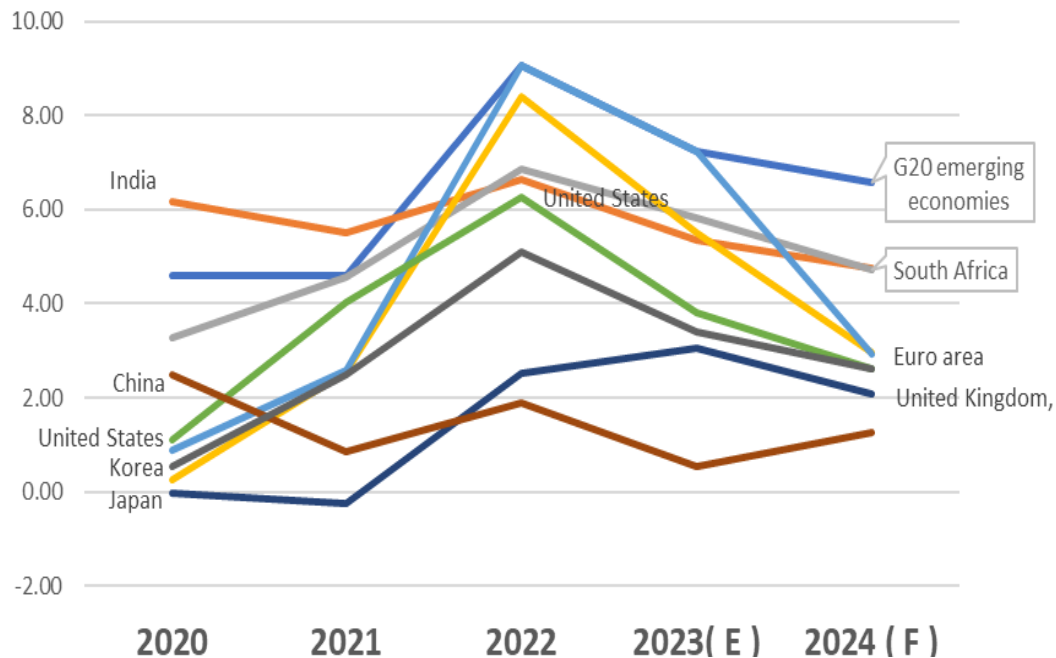


자료: 클락슨 데이터를 사용하여 저자 재작성

### 2024년 마이너벌크 물동량 전년대비 3.0% 증가

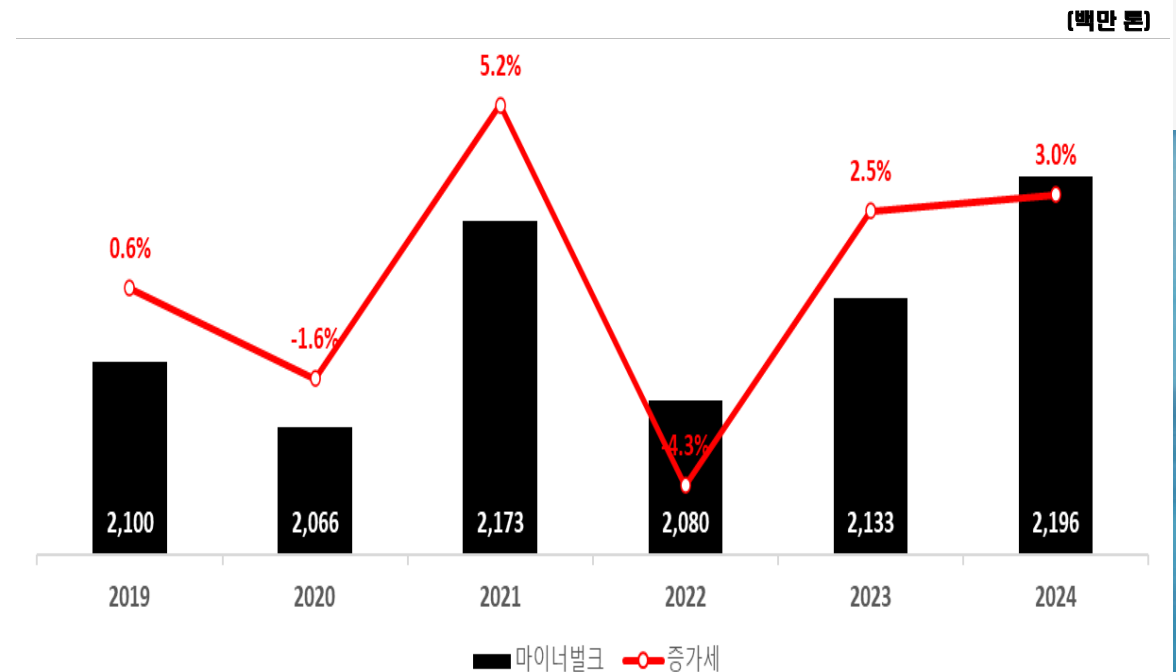
- 주요국 소비자 인플레이션(headline inflation) 완화로 세계 경제 안정적 성장 전망  
→ 경기 안정 및 인프라 투자 지속으로 시멘트, 목재 등에 대한 수요 증가 전망

[ 주요국 소비자 인플레이션 ]



자료: OECD 데이터를 사용하여 저자 재작성

[ 마이너벌크 물동량 추이와 증가세 ]

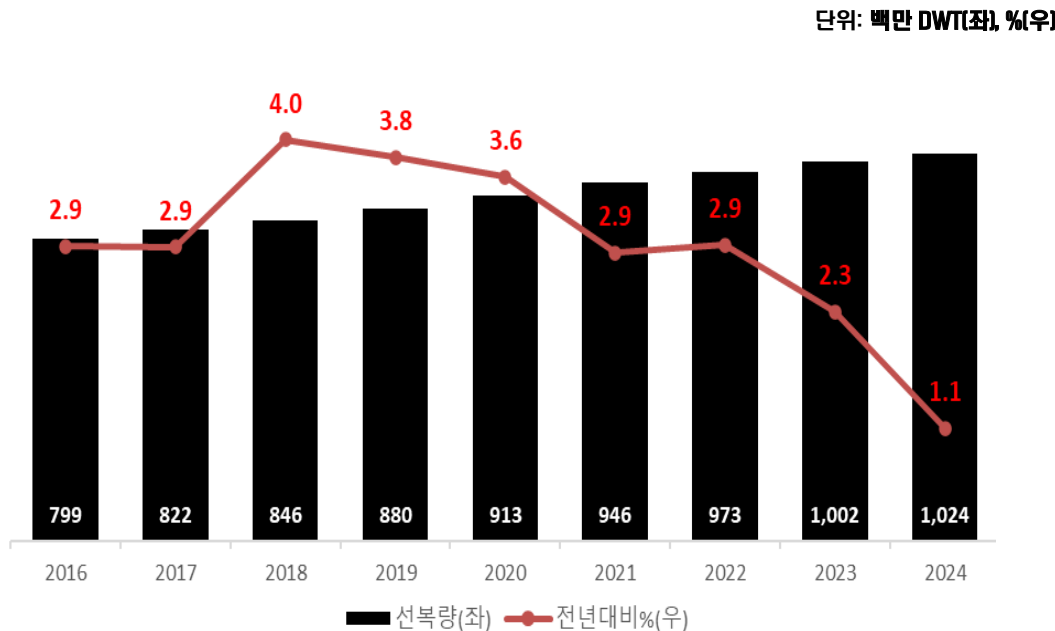


자료: 클락슨 데이터를 사용하여 저자 재작성

### 2024년 선복량 전년 대비 1.1% 증가

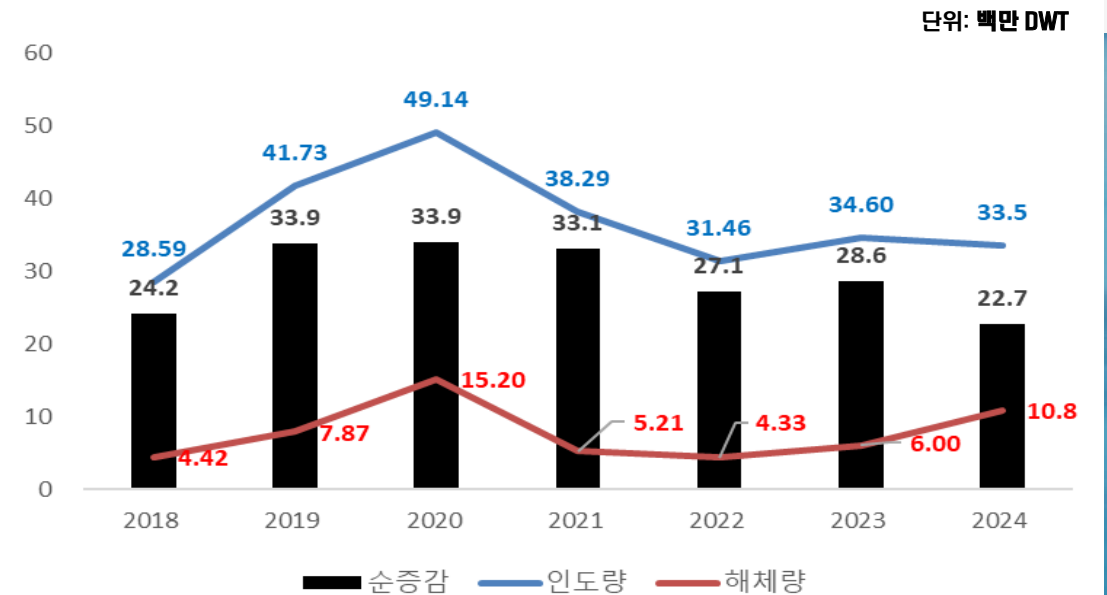
- '24년 순증은 2,270만 DWT 전년(2,860만 톤) 대비 20.6% 감소 전망
- '24년 인도량은 전년 대비 3.2% 감소한 3,350만 톤, 해체량은 80.0% 증가한 1,080만 톤 전망
- 2024년 건화물선 선복량 증가율: Clarkson 1.1%, Drewry 1.2%

[ 선복량 변화 ]



자료: Clarkson

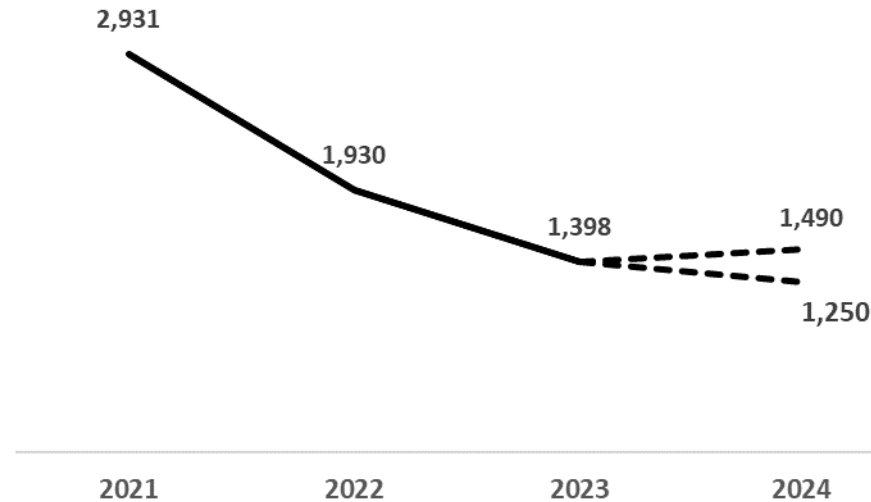
[ 인도 및 해체량 변화 ]



### 2024년 건화물선 운임지수 1,250~ 1,490 전망

- 중국 경기 부양 및 유럽 경기 회복 기대
- 남미 대두 등 곡물 생산지의 생산량 증가
- 인플레이션 완화 기대에 따른 마이너벌크 수요 증가 기대

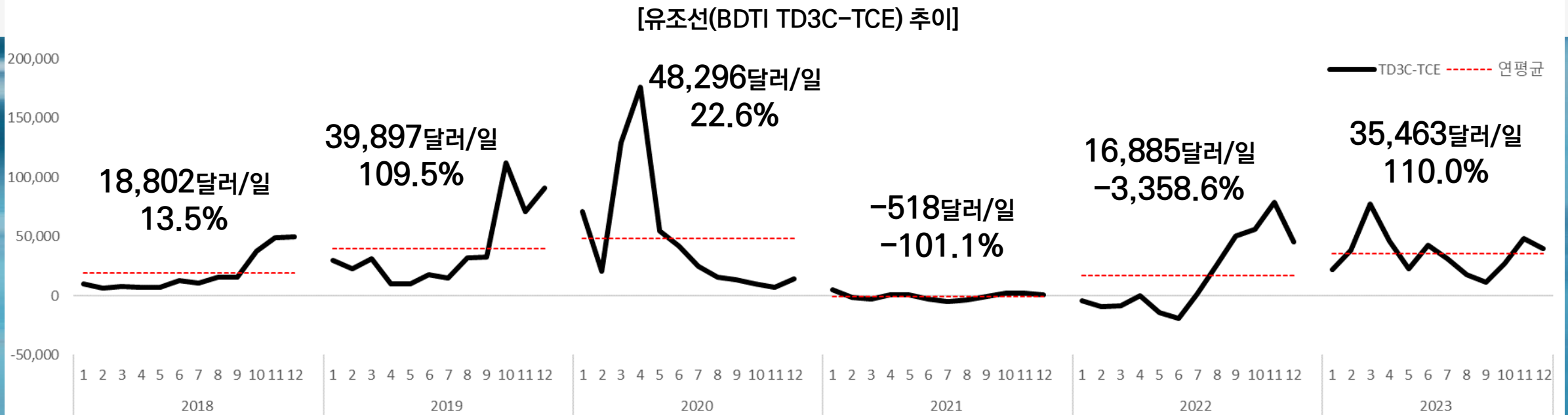
[건화물선운임지수(BDI) 전망]





### 상반기 상승세 보이면 시황 개선

- 2023년 연평균 유조선 운임(TD3C-TCE)는 35,463달러/일로 전년 대비 110% 상승(2022년 연평균 16,885달러/일)
- (수요) 지정학적 위기에 세계 원유 공급망 재편 (러시아산 원유 수입국 유럽→ 중국, 인도 | 유럽은 미국산 원유 수입 확대)
- (공급) 신조선 유입 제한



2024년 세계 원유 수요는 2.3% 증가 전망

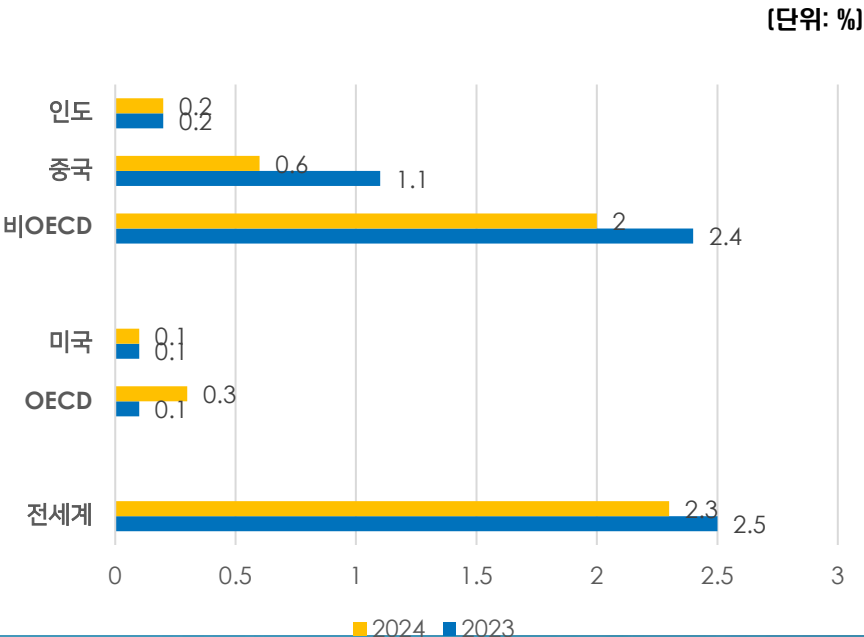
- 2023년 글로벌 원유 수요는 하루 1억 436만 배럴을 기록할 것으로 전망
  - 24년 원유 수요는 23년 대비 하루 약 220만 배럴 증가 전망, 24년까지 주요 산유국의 감산 연장 여부 관건
  - (OECD) 미국 항공유·휘발유 등 수요 개선 전망 (비OECD) 중국, 인도, 중동 등 주요 원유 소비국 경기 회복으로 인한 수요 증가, 항공유·휘발유·경유 등의 소비 회복세가 원유 수요 증가 견인

【 세계 원유 수요 전망 】

	[단위: 백만배럴/일]					
World oil demand	2023	1Q24	2Q24	3Q24	4Q24	2024
Americas	25.01	24.70	25.38	25.55	25.10	25.19
of which US	20.24	20.06	20.64	20.62	20.19	20.38
Europe	13.45	13.16	13.60	13.86	13.41	13.51
Asia Pacific	7.38	7.84	6.98	7.13	7.65	7.40
Total OECD	45.84	45.70	45.96	46.54	46.16	46.09
China	16.09	16.30	16.52	16.89	16.96	16.67
India	5.37	5.63	5.64	5.40	5.69	5.59
Other Asia	9.26	9.60	9.73	9.39	9.54	9.57
Latin America	6.68	6.79	6.88	6.95	6.84	6.87
Middle East	8.64	8.91	8.76	9.41	8.98	9.02
Africa	4.50	4.70	4.42	4.48	5.01	4.65
Russia	3.79	3.89	3.70	3.89	4.08	3.89
Others	1.96	2.08	2.02	1.85	2.12	2.02
Total Non-OECD	56.28	57.90	57.68	58.25	59.22	58.27
Total World	102.11	103.60	103.64	104.79	105.38	104.36

자료: OPEC

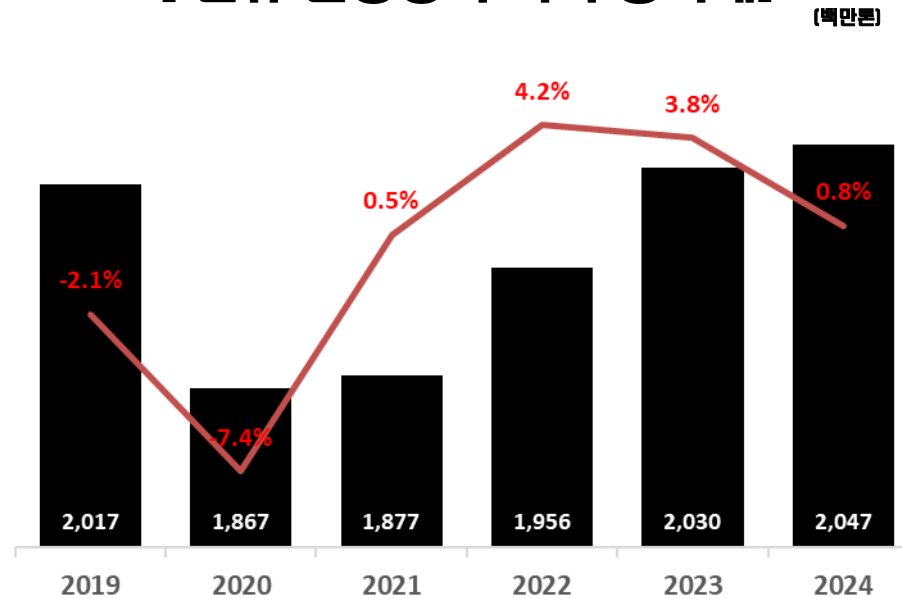
【 세계 원유 수요 성장률 전망치 】



### 2024년 세계 원유 물동량은 전년 대비 0.8% 증가

- 2024년 원유 약 20억 4,700만 톤 기록 전망
  - 경기 부양에 따른 주요국 원유 소비 개선, 교통수단 등의 연료유 수요 지속적 증가로 원유 물동량 증가할 것으로 전망
  - 다만, 중동분쟁확산에 따른 불확실성 증대로

#### [ 원유 물동량 추이와 증가세 ]



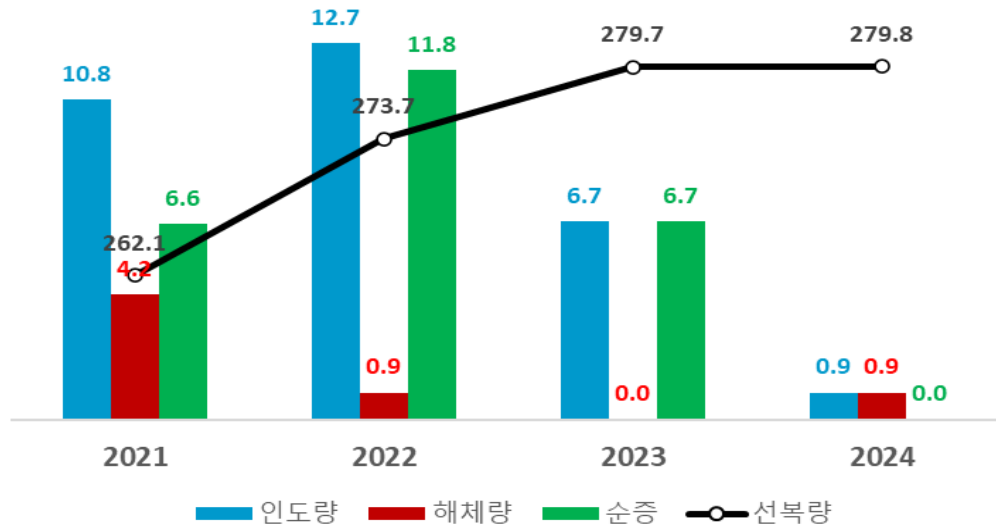
자료: 드류리

### 2024년 VLCC 선복량 전년과 유사한 수준 전망

- 인도량과 해체량 모두 90만 DWT 전망
- 2024년 VLCC 선복량 증가율: Clarkson 0.02%, Drewry -1.0%

[인도량과 해체량 추이]

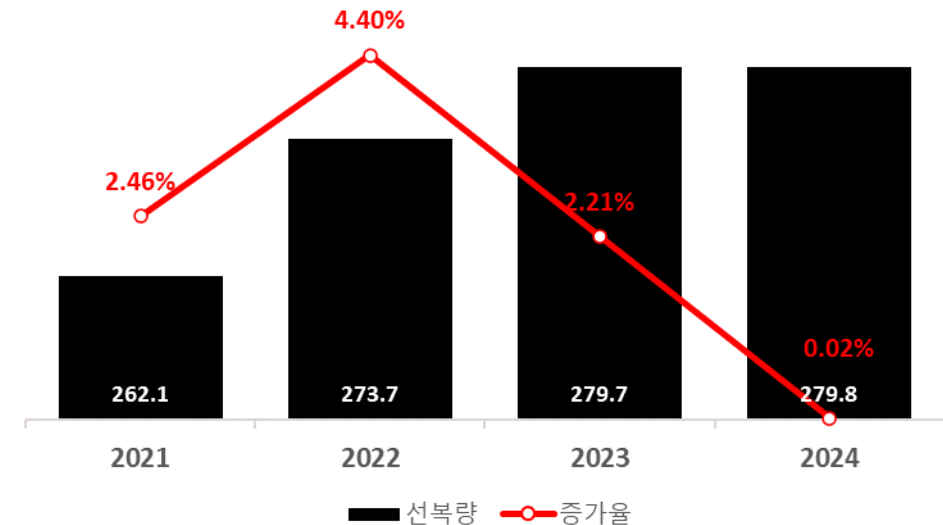
단위: 백만 DWT



자료: Clarksons

[유조선 선복량 추이와 증가세]

단위: 백만 DWT, YoY %

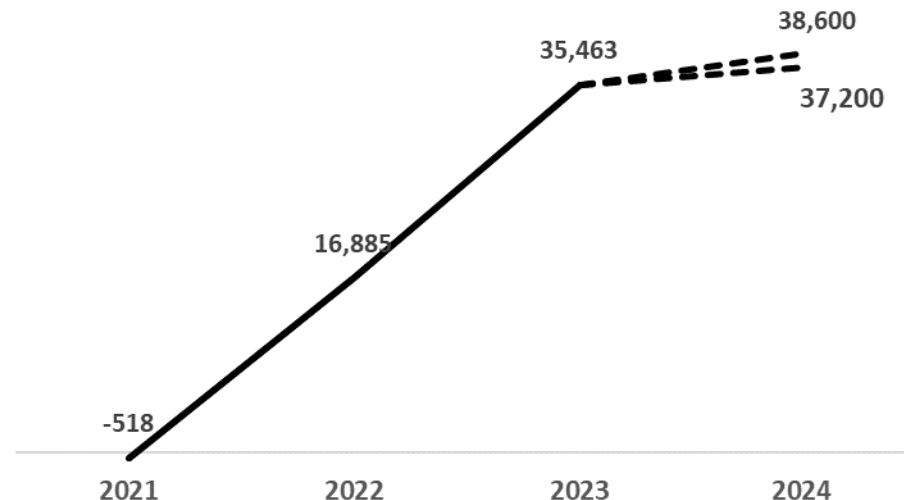


자료: Clarksons

### 2024년 유조선 운임은 37,200~38,600달러/일 전망

- 유조선 운임은 지정학적 리스크에 따른 톤마일 증가, 글로벌 경기 회복, 원유 소비 증가에 따른 유조선 수요 회복 등 선복 수급 개선으로 2023년 대비 상승 전망
- 노후선 탱커 교체 비중 증가, 낮은 신규 선복으로 인한 공급 압력 감소 등은 시황 상승 기대 요인으로 작용
- 중동 분쟁 확산 등으로 인한 불확실성이 잔존, OPEC+원유 감산 장기화 우려, 고금리에 따른 주요국 인플레이션 등은 원유 수요 둔화요인으로 시황 약세 유도 가능성 있음

[TD3C-TCE 운임 전망]







# 감사합니다

THANK YOU