

# Weekly Market Report

Nov 1, 2021

본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

## Weekly Summary

-  Drybulker 
-  Tanker Winter is Coming 🎵
-  Container 美서부 항만, 정체 할증료 부과
-  Sale & Purchase 고철이 순철



Busan Maritime & Finance Week 2021

**2021 KOBC Maritime Conference**  
한국해양진흥공사 마리타임 컨퍼런스

[ Post Pandemic, The Path to Take  
팬데믹 이후, 우리가 가야할 길 ]

2021. 11. 3.(수) 13:10-18:00  
Live Online Live Conference

Korea Ocean Business Corporation

바로 내일모레! 참가신청! 📄



[www.event-us.kr/event/38657](http://www.event-us.kr/event/38657)

## Macro Indicators

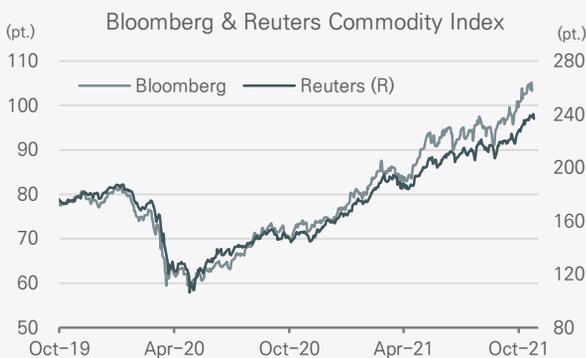
### Foreign Exchange



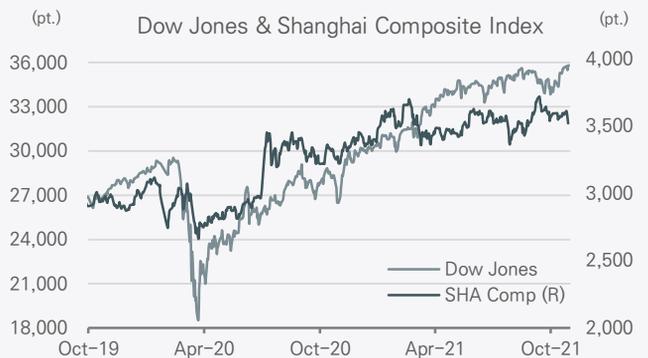
### Interest Rates



### Commodity Index



### Stock Market





# 2021 KOBC Maritime Conference

한국해양진흥공사 마리타임 컨퍼런스

Post Pandemic, The Path to Take  
팬데믹 이후, 우리가 가야할 길

2021. 11. 3.(수) 13:10-18:00

**LIVE** Online Live Conference



코로나19 팬데믹으로 전 세계 공급망에 차질이 빚어졌음에도 불구하고, 해운산업은 역설적으로 유례없는 호황을 경험하고 있습니다. 그러나 이제 백신 보급 확대와 더불어 일상으로의 복귀가 논의되고, 우리 해운업계는 포스트 팬데믹 시대에 대비해야 할 시점을 맞이하고 있습니다.

팬데믹 장기화에 따른 소비패턴 변화, 해양환경 규제 강화, 4차 산업혁명 패러다임의 부상 등 해운산업 환경에는 변화의 파도가 밀려오고 있습니다. 우리 해운이 주어진 도전을 극복하고 미래 산업으로 도약하기 위해서는 모두의 지혜를 모아 백년대계(百年大計)를 수립해야 할 것입니다.

한국해양진흥공사는 '2021 KOBC Maritime Conference'를 개최하여 팬데믹 전후의 해운시황을 점검하고 다가오는 친환경화, 스마트화 등 국제물류 환경변화에 대한 대응을 논의하고자 합니다.

올해에도 감염병 확산 차단을 위해 온라인 컨퍼런스로 진행되지만, 국내외 저명한 전문가들로 구성된 연사들의 통찰력은 전파를 통해서도 여러분께 충분히 전달될 것으로 기대합니다.

우리 해운산업의 성장과 발전을 위한 해운인 여러분의 노고에 깊이 감사드리며, **KOBC Maritime Conference**에 대한 지속적인 관심과 참여를 부탁드립니다.

구분	시간	내용	발표자
개회	13:10 - 13:30	환영사 & 축사	
Session 1	13:30 - 14:00	해운산업 현황과 전망	정영두 (한국해양진흥공사 부장)
	14:00 - 14:30	건화물선 시황 분석과 전망	Derek Langston (Head of Research/SSY)
	14:30 - 15:00	유조선 시황 분석과 전망	Oliver Ge (Senior Marine Analytics/Mcquilling)
	15:00 - 15:15	질의응답	
휴식	15:15 - 15:30	휴식	
Session 2	15:30 - 16:00	컨테이너선 시황 분석과 전망	Alan Murphy (C.E.O/SeaIntelligence)
	16:00 - 16:30	컨테이너 물류 공급망 분석	Lars Jensen (C.E.O/Vespucci Maritime)
	16:30 - 17:00	신조, 중고선 매매 시장동향	David Jordan (Regional Director/MSI)
	17:00 - 17:30	해운환경규제정책 동향과 대응	이화룡 (DNV GL 부사장)
	17:30 - 18:00	질의응답	

## 행사 참가안내



### 1. 참가신청

이벤터를 통한 사전 참가신청



### 2. 신청확인

참가신청 시 기재한 메일로 참가확정  
메세지 및 접속코드 수신



### 3. 온라인 입장

행사 당일(11/3) 수신 메일의  
웨비나 접속하기를 통하여 입장  
(접속코드 기재 시 입장 가능)



### 4. 온라인 참여

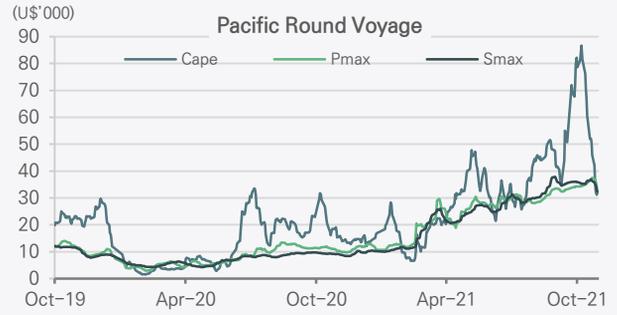
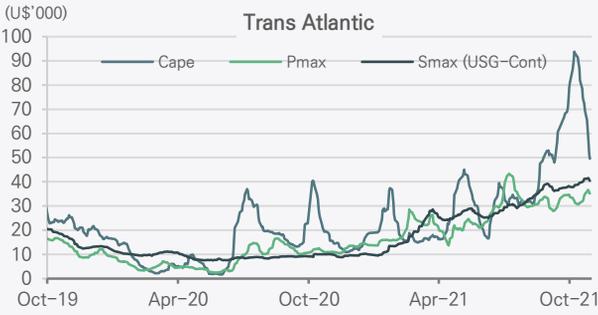
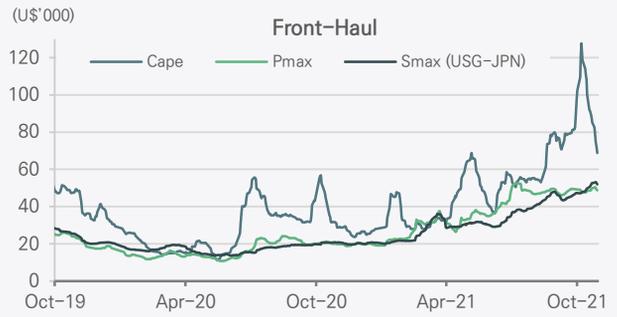
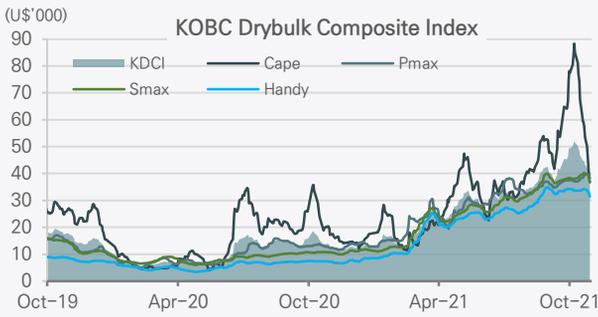
라이브 중계 시청 및 온라인 참여

## 사전등록 EVENT

'2021 KOBC Maritime Conference' 사전등록자  
선착순 200분에게 음료쿠폰을 드립니다.

[www.event-us.kr/event/38657](http://www.event-us.kr/event/38657)





	KDCI	Cape				Panamax				Supramax			
		평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV
10/29	36,652	38,244	68,875	49,500	31,813	36,768	48,760	35,160	32,540	30,807	51,929	40,429	32,329
10/22	43,302	53,363	85,250	69,125	45,875	39,686	49,960	34,980	37,450	40,044	52,679	41,236	36,235
증감	▼ 6,650	▼ 15,119	▼ 16,375	▼ 19,625	▼ 14,062	▼ 2,918	▼ 1,200	▲ 180	▼ 4,910	▼ 9,237	▼ 750	▼ 807	▼ 3,906

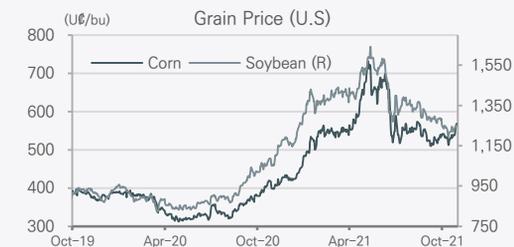
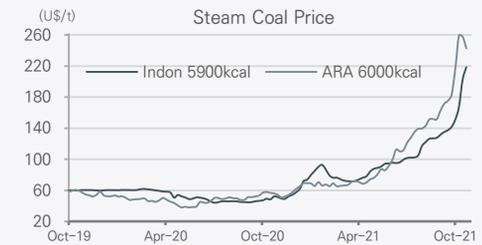
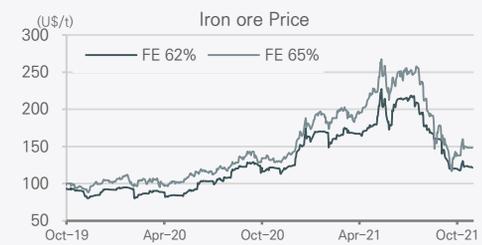
Cape 너무 빠른 상승은 상승이 아니었음

- 중국의 철광석 수요 부진이 지속되는 가운데, 중국 정부가 동계 대기오염 통제를 위해 북중국 지역 제철소들의 가동 제한에 나서자 물동량이 추가 위축되며 강한 하락세 지속
  - 케이프 T/C average, 10/7일 고점 이전 21 영업일 간의 상승분을 14 영업일 만에 반납, 고점 대비 59% 하락
  - 수요 펀더멘털의 부진에도 불구하고 선박 공급 차질 및 FFA 시장 과열이 유발한 급등은 해당 요인들이 해소되자 다시 급격한 하락을 초래함
- 중국 정부, 작년 11월 호주산 석탄 수입 제한 조치 이후 중국 항만에 장기 대기하던 호주산 선적 선박들의 양하를 지난주 구두 허용, 이는 시장 내 케이프 가용선박 증가 요인으로 작용
  - 중국 외항 대기 중이던 호주산 석탄은 최소 3백만 톤에서 최대 6백만 톤 규모로 추정
  - 산동성 등 중국 일부 지역은 올해 철강 생산량 감축 목표를 이미 달성하였고, 동계 지역난방 공급을 위해 제철소 가동률이 상승할 가능성도 있으나 그 영향은 제한적일 전망
  - 과도한 하락에 따른 저항선이 형성될 수 있겠으나 펀더멘털 개선 가능성은 높지 않음

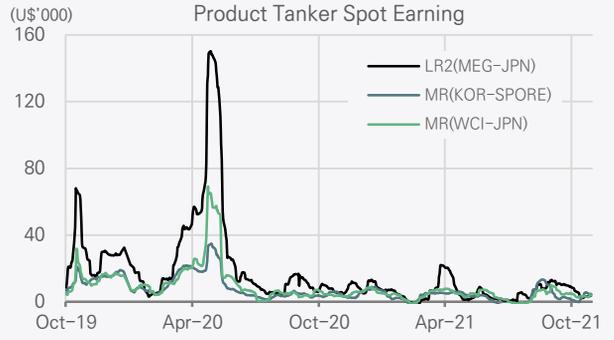
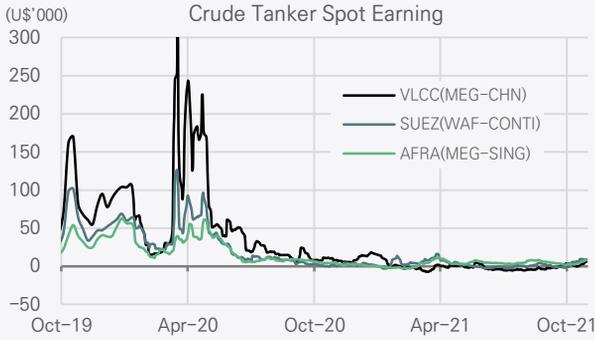
P'max 중국, 석탄 가격 초강력 통제

- 중국의 강력한 석탄 가격 안정 조치와 유럽향 천연가스 공급 확대 가능성 대두에 따른 석탄 수요 감소가 양대 수역에 동시에 작용하며 큰 폭의 하락세 구현
- 10/27일, 중국 정부는 자국산 5,500kcal 연료탄의 기준 가격을 톤당 440위안으로 설정하고, 항만 판매가격을 최대 800위안으로 제한함. 이에 더해 주요 석탄 산지의 출하 가격에도 모두 상한을 설정하여 가격 안정에 대한 강력한 의지를 표출
  - 해당 석탄의 중국 내 시장 가격이 톤당 2,000 위안을 상회하는 상황에 내려진 이번 조치는 시장에 큰 충격을 줌. 시장 참여자들은 동 조치의 영향을 파악하기 석탄의 신규 교역을 사실상 중단함. 이는 신규 물동량 발생을 위축시켜 운임 시장에 강한 하락압력으로 작용
  - 또한 중국 내몽고, 산시 등 주요 석탄 산지의 증산이 가시적인 성과를 내며 북중국 최대의 석탄 선적항인 천황다오의 석탄 재고량은 456만 톤으로 주간 7% 증가하며 공급능력 확대
- 유럽향 석탄은 러시아의 對유럽 천연가스 공급 확충 시사 및 평년 대비 온화한 기후의 영향으로 수요 및 물동량 감소
  - 러시아 푸틴 대통령, 자국 최대 에너지 기업인 가즈프롬에게 유럽향 천연가스 공급 증가 준비를 지시(10/27). 이에 더해 노르웨이산 천연가스의 유럽향 공급 회복, 평년 대비 온화한 기후에 따른 난방 수요 감소, 중국의 석탄 공급 상황 개선에 따른 에너지 수급 상황 호전 등이 복합적으로 나타나며 유럽향 석탄 수요 및 물동량 위축
- 미국산 곡물의 꾸준한 선박 수요에도 불구, 석탄값 불확실성으로 당분간 하락압력 지속 전망
  - 빠르게 하락 중인 중국산 석탄 가격의 안정화 시점과, 러시아의 유럽향 천연가스 공급 증대 현실화 여부가 결정되는 11/8일 경이 시장 방향성 판단의 중대 기점이 될 것

S'max 금주는 파나마식 분석으로 같음함(펀더멘털 동일)



## Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	46.27 ▲ 2.77	76.02 ▼ 2.62	113.78 ▲ 4.06	96.07 ▲ 3.57	10.34 ▼ 1.38
TCE(\$/day)	6,205 ▲ 3,332	8,864 ▼ 577	8,081 ▲ 1,526	4,480 ▲ 1,344	3,466 ▼ 2,121

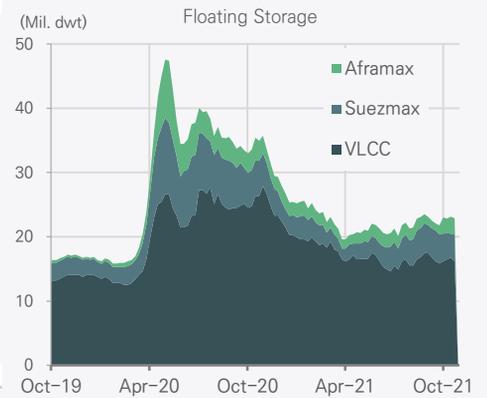
선  
포  
선

- VLCC: 동절기를 앞두고 동북아 지역 수요 꾸준히 유입되며 완만한 상승세 구현 - 다만 주 후반 중동 및 대서양 지역 성악 활동 둔화. 단기 시황 보합세 구현 전망
- Suezmax: 동북아향 서아프리카 및 유럽 신규 화물 유입 감소에 운임 하락 전환 - 중동/인도 구간 물동량은 증가하나, 주 후반 가용 선박 증가는 시황 회복에 부담
- Aframax: 동남아 지역 이동제한 완화 및 몬순 시즌 종료로 수요 증가. 운임 상승 - 북해 연료유 물동량 및 발틱해 원유 수출 증가하며 대서양 수역도 상승세 구현

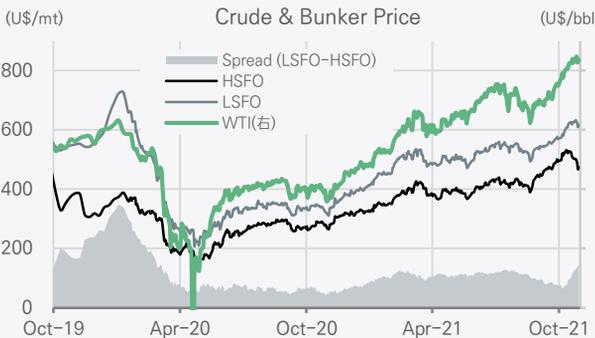
제  
품  
선

- LR: 아시아/유럽 구간 경유 물동량 증가 및 선박 수급 개선에 운임은 상승세 구현 - 다만 유럽/아시아구간 납사 물동량은 감소 지속. 대체제 LPG 가격 상승, 에틸렌 생산 마진 향상에 유럽 자체 수요 증가. 낮은 정제가동률에 공급 정상화도 지연 - 유럽 지역 납사 부족 현상은 11월까지 지속될 것으로 전망. 시황 하방압력 작용
- MR: 동북아/싱가포르구간 트레이딩 물량 감소 및 가용 선박 증가에 운임 하락 전환

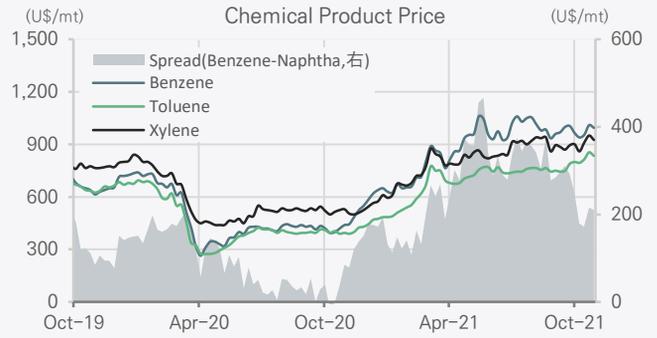
※ MR(KOR-SGP) 운임: \$/mt



## Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격	83.57	474.00	617.00	143.00
증감	▼0.19	▼28.50	▼8.00	▲20.50



	Benzene	Toluene	Xylene
가격	995 ▼ 15	835 ▼ 20	925 ▼ 25
Spread*	210 ▼ 6	50 ▼ 11	140 ▼ 16

※ Bunker Price : Singapore 기준

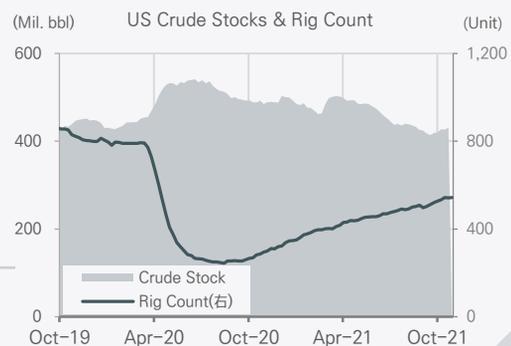
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국  
제  
유  
가

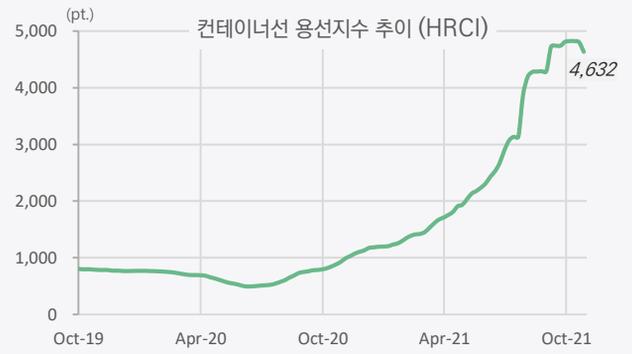
- 석유 공급 부족 우려 지속. 다만 이란 핵협상 재개 발표에 주간 WTI 보합 마감 - 백신 접종 확대에 따른 주요 소비국 이동제한 완화에 휘발유, 항공유 수요 증가. 가스 및 석탄 가격 상승에 발전·산업용 경우, 난방용 등유 수요 역시 증가 지속
- OPEC+, 11월 정례회에서 기존 생산방침 고수할 것으로 전망. 수급 불안 확대 - 이란, 11월 핵협상 재개 계획 발표에 공급 우려 다소 완화. 시황 하방압력 작용
- 미국 원유 재고는 전주대비 471만 배럴 증가. 원유 생산량(1,130만 b/d)은 변동 없으나, 순수입량 증가(70만 b/d)하며 재고 증가 견인 - 반면 석유제품 수요 증가에 휘발유와 경유 재고는 각각 199만, 43만 배럴 감소

연  
료  
유  
가

- 급유 목적 싱가포르 기항 선박 감소. LSFO, HSFO 각각 주간 1.3%, 5.7% 하락 - 정유사 LSFO 생산 수율 하향 조정(경유 정제마진 상승)에 공급 감소. 동북아 지역 동절기 대비 발전용 LSFO 수요 증가. 유종 간 Spread는 전주대비 16.7% 확대



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'21평균	+/-
美서안	6,414	6,343	▲ 71	4,990	▲ 1,424
美동안	10,454	10,544	▼ 90	7,943	▲ 2,511
유럽	7,693	7,666	▲ 27	5,807	▲ 1,886
지중해	7,315	7,335	▼ 20	5,750	▲ 1,565
동남아	965	961	▲ 4	920	▲ 45
중동	3,584	3,687	▼ 103	2,755	▲ 829
호주	4,487	4,494	▼ 7	2,875	▲ 1,612
남미	10,199	10,211	▼ 12	8,836	▲ 1,363
日서안	324	356	▼ 32	283	▲ 41
日동안	316	339	▼ 23	285	▲ 31
한국	351	351	-	278	▲ 73
동서Africa	7,801	7,996	▼ 195	7,256	▲ 545
남Africa	6,712	6,957	▼ 245	4,475	▲ 2,237

\*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 계약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	계약 주차
피더 700	C	12개월	18,000	▼12,000	10월3주
피더 1,100	C	24개월	30,000	▲ 500	10월2주
피더 1,600	B	2개월	29,500	▼4,500	10월3주
피더 2,200	B	1개월	32,000	▼113,000	10월3주
피더 2,700	A	23개월	37,500	▼2,500	10월3주
내로우비 5,000	A	36개월	53,300	▼1,700	10월3주
와이드비 5,500	A	35개월	69,000	▲24,000	8월3주
중형 7,000	A	2개월	150,000	▲75,000	10월3주
중형 9,000	A	60개월	65,000	▼115,000	9월2주

\*A: '05년 이후 / B: '01~'05년 / C: '01년 이전 \*\*직전 계약 대비

시장 동향

- 총 합** '21년 43주(10.25~10.29) SCFI 종합지수는 '4,567.3p'로 미서안, 유럽 그리고 동남아를 제외한 전 항로에서 약세를 보이며 3주 연속 하락. 중국 내 기업들은 전력난으로 인해 생산량의 약 20~30%를 감산해야 하는 상황. 이에 불룸버그는 중국의 3분기 경제성장 전망치를 4.5~5.8%로 집계하며 2분기 7.9% 성장 대비 대폭 위축 예상. 클락스 항만정체 지수는 37.3%로 팬데믹 이전(31.4%)을 크게 상회하며 전고점 경신. 계속된 정체의 여파로 9월 정식성 지표는 34%를 기록하며 부진 지속(전년 대비 ▼22%p, 전월대비 ▲0.5%p)
- 미주항로** 美서안 소폭 상승, 동안은 약세 지속. 연말 쇼핑시즌 운송 수요가 계속되며 운임은 보험세 구현 중이나, 항만 정체 및 선박 부족이 해소되지 않음. 최근 LA/LB항 대기선박은 79척으로 전고점을 경신하였으며, 트럭 및 샷시 부족으로 인한 내륙 정체도 심화됨. 한편, 항만 정체가 동부로 확산되며 사바나항 지연이 급증하자 일부 선사들(Hapag Lloyd, OOCL, CMACGM)은 찰스턴항 우회를 결정. 9월 정식성은 서안 10.8%(전년비 ▼46.7%p), 동안 14.3%(전년비 ▼34.7%p)로 부진
- 유럽항로** 유럽항로 3주만에 반등, 지중해는 약보합세 지속. 선박 부족과 스케줄 지연이 계속되며 9월 유럽 정식성 지표는 22.7%로 전년대비 46.7%p 하락하였고, 지중해 또한 36.1%로 전년대비 32.4%p 약화. 공급망 정체의 여파로 유럽항 화물의 철도 이용량이 대폭 증가하여 중국-독일 간 철도는 연말까지 예약이 완료됨. 향후 주 2~3회 운행으로 더욱 확대될 전망(기존 주1회). 10월 유로존 CPI는 3.7%로 신고점을 기록하며 최근 급변하는 에너지 가격과 맞물려 향후 유럽지역 인플레이션에 대한 우려 증가
- 연근해/기타** 싱가포르 항로 3주만에 소폭 반등. 9월 베트남 물동량은 통제의 영향으로 19% 감소한 반면 태국과 인니에서는 각 11%, 18% 증가로 빠른 성장을 보이는 중. 단, 베트남은 10월부터 봉쇄를 완화하며 회복세에 돌입. 중동 항로는 국경질 이후 중국 전력 이슈와 맞물려 운임 하락세 구현. 11월 중 Extra Loader 투입을 계획했던 중소형 선사들의 계획에 차질 발생 가능성 존재

주요 뉴스

- 『美서안 LA/LB 항만, 장기체류 컨테이너에 할증료 부과키로』 (JOC\_21.10.25)
  - LA/LB 항만은 11월 1일부터 항만 내 장기체류 중인 컨테이너에 대해 박스 당 하루 100불의 할증료를 선사에 부과하기로 결정. 익명의 항만 관리자에 따르면 이번 조치는 선사들을 통해 수입업자들이 장기체류 컨테이너를 빨리 회수하도록 압력을 가하기 위함이라고 전해지고 있으나, 향후 선사들의 반발이 상당할 것으로 예상됨. 해당지역 반입 컨테이너 중 40% 이상이 할증료 대상이 될 것으로 보이나, 당장 박스를 옮길 샷시가 부족하여 선사들의 고민이 깊어져 가는 상황
- 『美 9월 소매판매액, 7개월 만에 최저치 기록』 (로이드리스트\_21.10.27)
  - 미국의 9월 소매판매액은 5,359억달러로 7개월 만에 최저치를 기록, 이는 경기부양책 완화 및 서비스업 재개로 인해 소비 패턴이 바뀌면서 나타난 결과라는 평가. 하지만 여전히 팬데믹 이전('19.12월 5,263억달러)을 크게 상회하는 수준으로 역대 8위에 해당하는 기록. 한편, 미국의 판매 대비 재고 비율은 계속된 수요 강세로 인해 낮은 수준에 머물고 있으며, 수입량 증가에도 불구하고 판매를 따라가기 급급한 상황

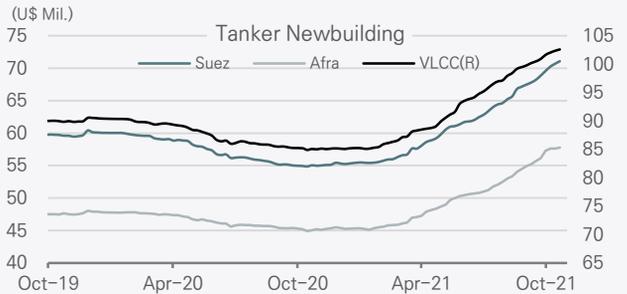
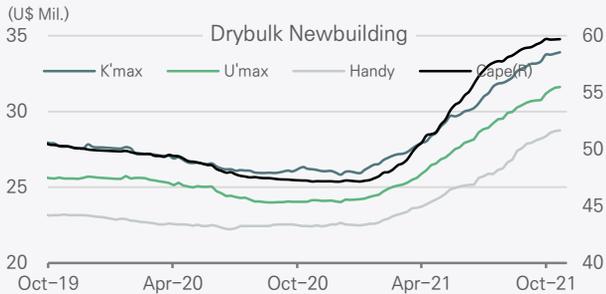
신조선  
 ◦ 금년 1~10월 기간 신조 발주량 총 1,394척 / 전년 동기 대비 69% 증가  
 - 유조선: AMPTC 114K DWT 4+2척 발주 - 컨테이너선: 남성해운 2,500 TEU 2척 발주  
 - LNG운반선: JP Morgan 174K CBM 4척 발주

중고선  
 ◦ 소형 건화물선 및 중대형 유조선 거래 활발

해체선  
 ◦ 해체선가 상승 : 인도대륙 철강 수요 증가 및 운임 시황 호조에 따른 해체선 공급 제한 영향

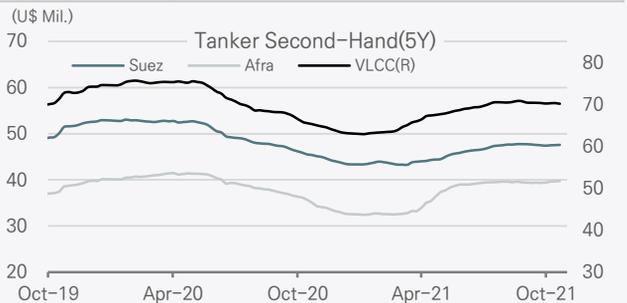
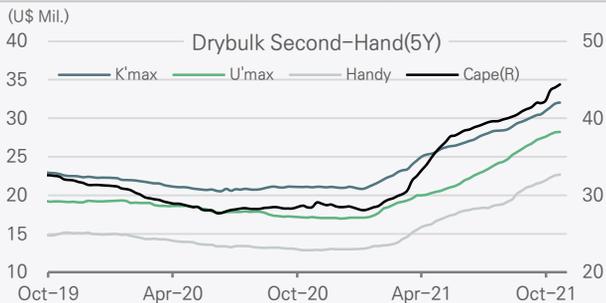
## Newbuilding & Resale Price

Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'21평균	'20평균	금주	+/-	'21평균	'20평균	
Drybulk	Cape	180K	59.89	▲ 0.19	54.18	48.24	57.53	▲ 0.37	52.02	48.46
	Kamsarmax	82K	34.01	▲ 0.11	30.08	26.47	38.22	▲ 0.38	32.06	28.84
	Ultramax	64K	31.63	▲ 0.02	27.90	24.66	35.44	▲ 0.40	29.63	25.98
	Handy	33K	28.85	▲ 0.10	25.36	22.52	28.64	▲ 0.04	24.55	21.43
Tanker	VLCC	310K	102.58	-	93.33	87.15	97.65	▲ 0.25	93.15	94.44
	Suezmax	160K	70.99	▼ 0.09	62.10	57.03	66.90	▼ 0.37	62.49	63.72
	Aframax	105K	57.86	▲ 0.08	50.60	46.26	55.07	▲ 0.10	50.43	50.45



## Secondhand Price

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'21평균	'20평균	금주	+/-	'21평균	'20평균	
Drybulk	Cape	180K	44.50	▲ 0.11	36.76	28.78	33.31	▲ 0.33	26.47	19.05
	Kamsarmax	82K	32.26	▲ 0.23	26.72	21.14	23.65	▲ 0.19	18.75	13.16
	Ultramax	64K	28.42	▲ 0.21	22.46	17.96	21.00	▲ 0.11	15.68	11.33
	Handy	33K	22.78	▲ 0.11	17.71	13.59	15.84	▲ 0.07	11.60	7.72
Tanker	VLCC	310K	70.15	▲ 0.05	67.87	70.58	46.26	▲ 0.02	45.99	47.76
	Suezmax	160K	47.64	▲ 0.06	45.73	49.20	31.65	▲ 0.06	30.46	33.42
	Aframax	105K	40.01	▲ 0.26	37.03	38.40	25.41	▲ 0.23	23.70	26.29



## Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'21평균	'20평균	금주	+/-	'21평균	'20평균
Bulker	580	▲ 20	495	335	600	▲ 10	520	336
Tanker	600	▲ 20	505	349	610	▲ 10	530	350



## KOBC Drybulk Panelists

	Ildo Chartering		Jangsoo Shipping		Flaship		Ascent Bulk
	Daesang Shipping		Basim Chartering		Max-Bridge		Greatwall International
	Ace Chartering		Kaya Shipping		Interlink		Optima International Shanghai
	M.I.T Chartering & Agency		Good Turn Transportation		Evershine Consulting		Ocean Robin Shipping
	Howe Robinson Singapore		OHY Shipping		BNS Shipping		

## KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime		Forocean Shipbroking		Hanwon Maritime		Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
	Hanbada Corporation		Wirana Shipping Corporation		Fides Corp.		Harvest Shipbrokers
	Kims Maritime		GMS Korea		Maxmart Shipping & Trading		SSY London
	Haidely Shipping		STL Shipping		HIT Marine Company		Reshamwala Shipbrokers
	Seasure Shipbroking		Mcquilling				

## KOBC Tanker Panelists

	Presco International		Reshamwala Shipbrokers		Neostar Maritime		SSY London
	KOEL International		Hans Shipping		Nav Maritime		Seoul Line

## KOBC Container Panelists

	Unico Logistics		Pactra International		Eunsan Shipping & Aircargo		Euroline Global
	Tradlinx		Taewoong Logistics				