

Weekly Market Report

Nov 22, 2021

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

Weekly Summary

-  Drybulker 계단 내러가기
-  Tanker Winter is not coming
-  Container 정체 완화, 하면 된다?
-  Sale & Purchase 중고선가 상승 제한

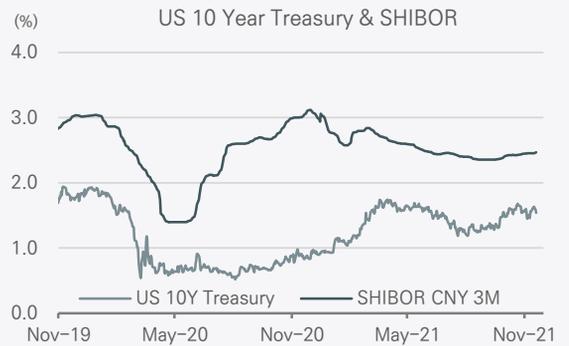


Macro Indicators

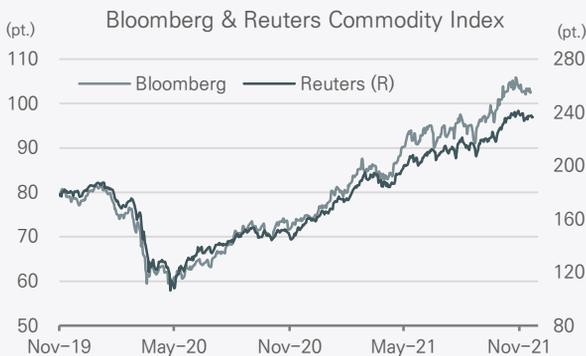
Foreign Exchange



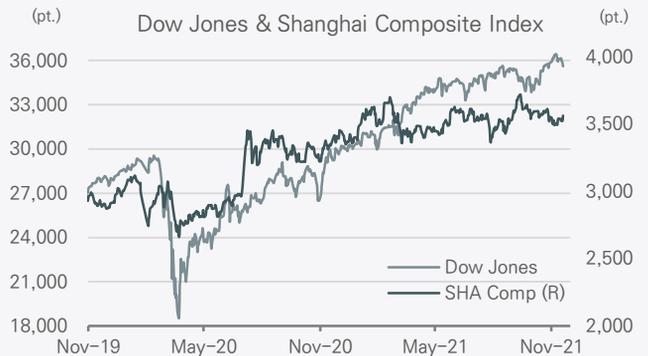
Interest Rates

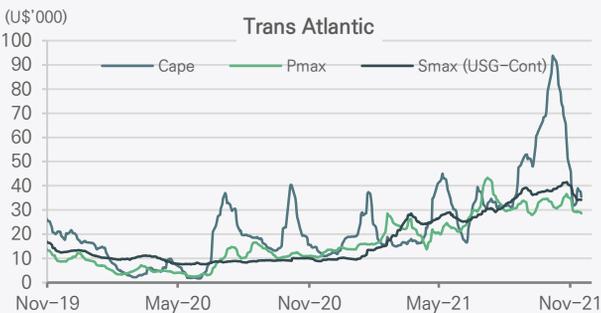
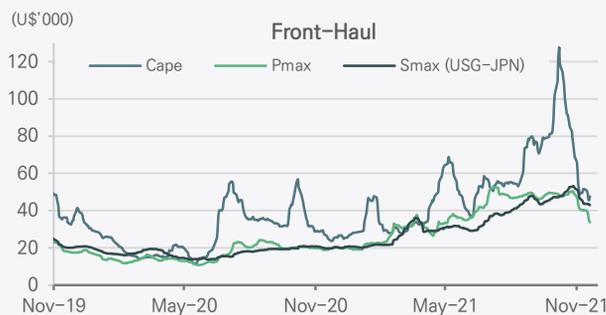
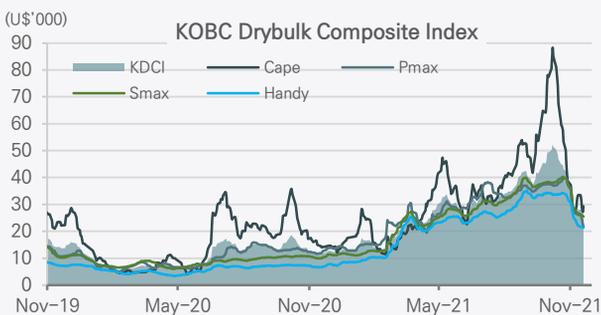


Commodity Index



Stock Market





| | 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 |
| 11/19 | 25,068 | 29,281 | 47,500 | 32,875 | 26,500 | 21,710 | 33,700 | 24,360 | 15,400 | 25,494 | 43,000 | 33,943 | 19,299 |
| 11/12 | 28,030 | 33,484 | 51,375 | 38,250 | 32,188 | 26,668 | 40,240 | 29,210 | 20,720 | 26,047 | 43,614 | 34,214 | 20,038 |
| 증감 | ▼ 2,962 | ▼ 4,203 | ▼ 3,875 | ▼ 5,375 | ▼ 5,688 | ▼ 4,958 | ▼ 6,540 | ▼ 4,850 | ▼ 5,320 | ▼ 553 | ▼ 614 | ▼ 271 | ▼ 739 |

Cape 변한건 심리 분

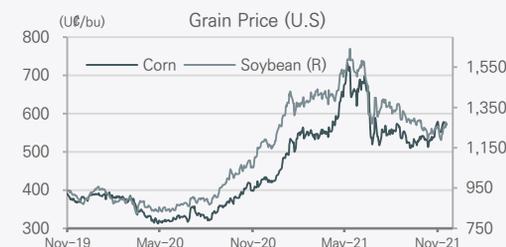
- 철광석 등 주요 화물 수요 부진 지속에도 불구하고 주 후반 FFA 시장의 반등에 힘입어 상승 - T/C Avr. 기준 U\$30,000을 전후로 등락을 반복하며 지지선 형성 중
- 중국 정부, 11.15일부터 내년 3.15일까지 북중국 지역 제철소 가동 제한 돌입
 - 한단, 탕산 등 베이징 인근 지역의 주요 철강 생산 지역에는 추가적인 가동제한 조치 시행
 - 이에 다수의 제철소들이 설비 유지보수에 돌입하며 철광석 수요는 추가 위축됨
 - 중국 철광석 항만 재고는 8주 연속 증가, '18.8월 이후 최고치인 1억 5,106만 톤 기록
 - 다만 북중국 지역의 기온 급강하 영향으로 선박 일정 차질 및 공급 감소 발생하여 시장 지지
- 수요 펀더멘털 부진 지속에도 불구하고 저점 인식에 따른 FFA 상승세가 시장을 견인하며 이번 주는 회복세 전망. 그러나 수급보다는 심리에 기인한 회복이라 상승 동력은 약한 편

P'max 브레이크 고장

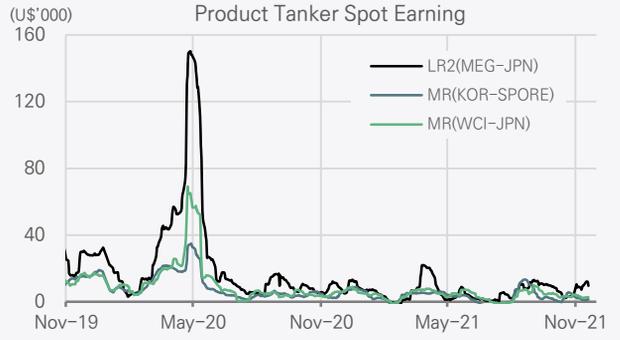
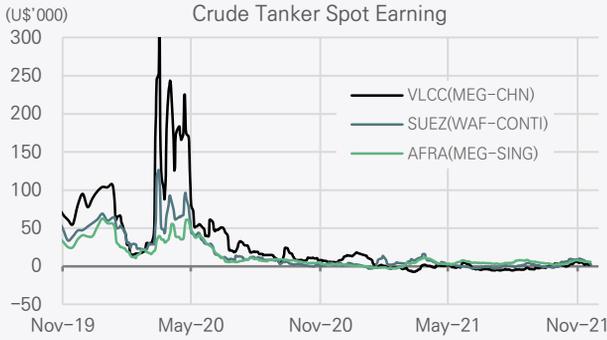
- 북반구의 겨울철이 점차 다가오고 있지만, 중국 및 유럽항 석탄 물동량이 본격적으로 증가하지 않으며 하락세 지속
- 북중국 돌발 한파에 따른 내륙 물류 차질로 석탄 수입 수요가 증가하였으나, 물류 차질이 장기화되지는 않을 것이라는 전망에 중국 수입상들의 구매는 소극적으로 이루어짐
 - 중국의 10월 석탄 생산량 전월 대비 2,300만 톤 증가한 3억 5,709만 톤 기록
 - 반면 주요 석탄 수출국인 러시아와 인도네시아는 각각 폭설 및 폭우의 영향으로 공급이 원활하지 못한 상황. 수출자와 수입자 모두가 유보적인 자세를 취하며 신규 물동량 위축됨
- 러시아의 천연가스 공급도 순조롭지는 않지만 꾸준히 진행되고 있어, 천연가스 대체용 유럽항 석탄 물동량도 부진한 상태를 이어감
- 이번주 케이프 및 FFA 반등에 따른 심리 개선이 시장을 지지할 가능성이 엿보이나, 뚜렷한 상승 요인은 아직 확인되지 않음
 - 북반구 동계 기상 상태에 따른 선박 공급 및 내륙 물류 차질 여부 등 주시 요망

S'max 캐나다에 큰 비

- 파나마스와 마찬가지로 중국항 석탄 물동량 증가가 제한되는 한편, USG, 흑해 등 주요 곡물 항로의 선박 공급도 증가하며 하락
 - B/H 항로도 철재 등 주요 화물 유입 부진으로 약 1개월 간 하락세를 이어감
- 캐나다 브라티쉬 컬럼비아 지역의 대홍수 사태로 북미 서안 벵쿠버 항만 운영 중단
 - 동 항만을 통해 수출되던 곡물, 석탄, 비료 등의 선적이 중단된 점도 미국 주간 곡물 수출 검역량 감소와 함께 PNW 항로의 부진을 초래함
- 곡물 물동량의 중심이 북미로 집중되어 흑해, 남미 등 타 곡물 항로들은 상대적인 약세 구현
 - USG, PNW 등 북미 주요 권역의 조정이 나타날 경우 수프라맥스 전체 시황에 대한 하락 압력으로 작용할 것



Tanker Spot Earning



| | VLCC (MEG-China) | Suezmax (WAF-Cont.) | Aframax (MEG-SGP) | LR2 (MEG-JPN) | MR (KOR-SGP)* |
|---------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------|---------------|
| WS | 42.50 ▼ 0.91 | 61.25 ▼ 6.80 | 105.56 ▼ 2.83 | 113.21 ▼ 2.15 | 9.04 ▲ 0.06 |
| TCE(US\$/day) | 2,372 ▼ 202 | 2,213 ▼ 3,293 | 5,635 ▼ 387 | 9,539 ▼ 164 | 1,332 ▲ 359 |

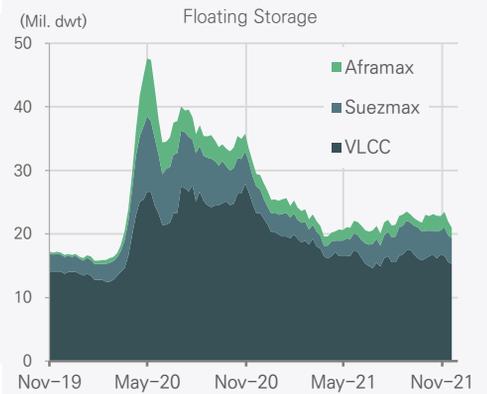
원유선

- VLCC: 선박 공급 압력 가중되며 중동/아시아 구간 운임 11월 이후 하향 조정 지속 - 11월, 해상 저장용 VLCC 약 5척 가용 선대 복귀. 고유가에 재고 우선 사용 선호
- Suezmax: 유럽 내 코로나19 확산에 석유 수요 감소 서아프리카/유럽 구간 물동량 위축되며 주간 WS 10% 급락. 중동 지역은 VLCC가 화물 일부 흡수하며 시황 압박
- Aframax: 제한된 수요 유입 및 가용 선박 증가에 중동/동남아 구간 운임 하락 지속
- 주요 석유 소비국 내 코로나19 재확산에 따른 수요 회복 둔화, 미국 등 전략비축유 방출 검토로 인한 물동량 위축 지속 전망. 올해도 동절기 특수 효과는 크지 않을 것

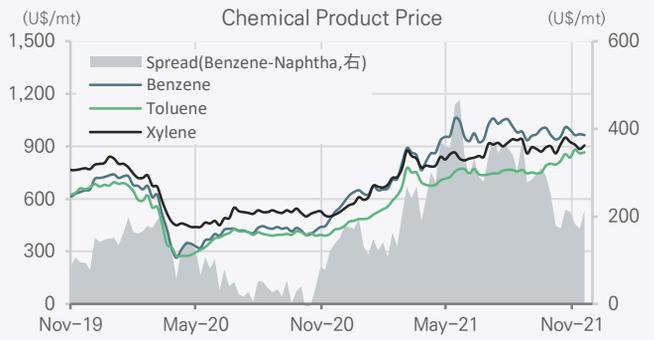
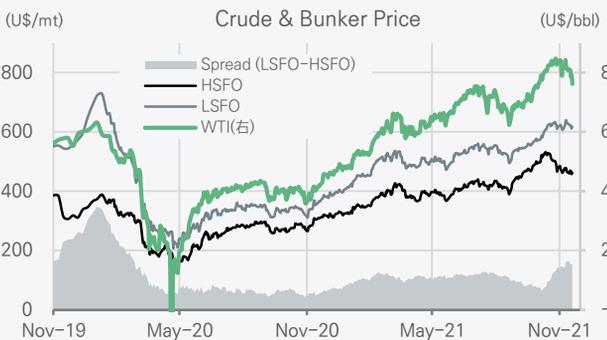
제품선

- LR: 중동의 정제수율 조정(휘발유 ↑, 납사 ↓)에 아시아향 납사 물동량 감소. 운임 하락 - 다만 동북아/유럽 납사 도착도 가격 Spread 확대. 지중해/동북아 구간 운임 하락. 이는 유럽/동북아 구간 납사 차이거래 증가로 연결되며 시황 회복 견인 전망
- MR: 화물 유입 꾸준히 증가하며 운임 상승 전환. 다만 중국의 전력난 및 대기오염 물질 배출 관리 강화는 석유제품 수요 및 수출 감소 야기. 시황 하방압력으로 작용

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt



Crude & Product Price



| | WTI | HSFO | LSFO | Spread |
|----|--------|--------|---------|---------|
| 가격 | 76.10 | 462.00 | 616.00 | 154.00 |
| 증감 | ▼ 4.69 | ▼ 2.50 | ▼ 12.50 | ▼ 10.00 |

| | Benzene | Toluene | Xylene |
|---------|----------|----------|----------|
| 가격 | 965 ▼ 5 | 865 ▲ 5 | 905 ▲ 20 |
| Spread* | 215 ▲ 43 | 115 ▲ 53 | 155 ▲ 68 |

※ Bunker Price : Singapore 기준

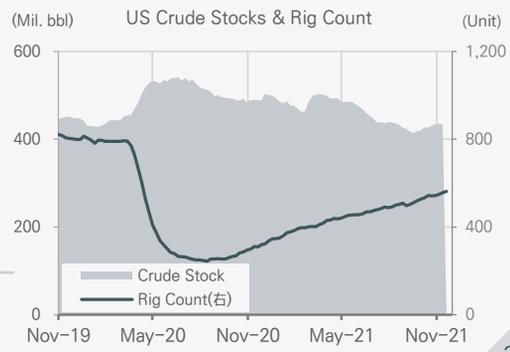
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

- 코로나19 확산세 심화 및 주요국 전략비축유 방출 검토에 주간 WTI 5.8% 급락 - 유럽과 중국 등 코로나19 재확산 본격화. 봉쇄조치 재개에 수요 둔화 우려 증대 - 미국은 중국, 일본 등 주요 석유 소비국에 전략비축유 방출을 권고. 중국은 지난 9월 1차 방출에 이어 추가 방출 검토. 단기 석유 공급 증가 가능성에 유가 조정
- 미국 원유 재고는 전주대비 210만 배럴 감소. 휘발유 및 경유 재고도 각각 71만, 82만 배럴 동반 감소하며 유가 하락폭을 제한 - 원유 생산-수입 감소(59만 b/d), 정제가동률 상승(1.2%)은 원유 재고 감소 요인 - 시추기(원유, 가스)는 전주대비 7기 증가한 563기로 집계. '19년 말의 70% 수준

연료유가

- 원유 가격 하락에 시장 내 관망세 확산. LSFO, HSFO 각각 주간 2%, 0.5% 하락 - 싱가포르 체선 심화는 하락폭을 제한. 동북아 지역 발전용 수요 증가. 싱가포르항 연료유 차이거래 물량 감소 공급 부족 현상은 12월에도 지속되며 시황 지지할 것



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOCB 패널리스트, GMF



항로별 운임지수

| 항로 | 금주 | 전주 | +/- | '21평균 | +/- |
|----------|--------|--------|-------|-------|---------|
| 美서안 | 6,730 | 6,730 | - | 5,097 | ▲ 1,633 |
| 美동안 | 10,415 | 10,589 | ▼ 174 | 8,108 | ▲ 2,307 |
| 유럽 | 7,552 | 7,560 | ▼ 8 | 5,923 | ▲ 1,629 |
| 지중해 | 7,234 | 7,207 | ▲ 27 | 5,847 | ▲ 1,387 |
| 동남아 | 1,010 | 978 | ▲ 32 | 924 | ▲ 86 |
| 중동 | 3,338 | 3,361 | ▼ 23 | 2,796 | ▲ 542 |
| 호주 | 4,445 | 4,452 | ▼ 7 | 2,978 | ▲ 1,467 |
| 남미 | 10,135 | 10,131 | ▲ 4 | 8,921 | ▲ 1,214 |
| 日서안 | 318 | 321 | ▼ 3 | 286 | ▲ 32 |
| 日동안 | 305 | 308 | ▼ 3 | 286 | ▲ 19 |
| 한국 | 339 | 340 | ▼ 1 | 282 | ▲ 57 |
| 동서Africa | 7,499 | 7,608 | ▼ 109 | 7,280 | ▲ 219 |
| 남Africa | 6,487 | 6,564 | ▼ 77 | 4,611 | ▲ 1,876 |

*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 성약

| 선형 | 건조* | 기간 | \$/Day | +/-** | 성약 주차 |
|------------|-----|------|---------|----------|-------|
| 피더 700 | A | 34개월 | 21,500 | ▲ 4,000 | 11월2주 |
| 피더 1,100 | B | 36개월 | 22,000 | ▼ 5,000 | 11월2주 |
| 피더 1,600 | A | 3개월 | 42,000 | ▲ 29,700 | 11월2주 |
| 피더 2,200 | C | 6개월 | 53,000 | ▲ 21,000 | 11월2주 |
| 피더 2,700 | A | 30개월 | 54,000 | ▲ 29,000 | 11월2주 |
| 내로우비 5,000 | A | 3개월 | 125,000 | - | 11월2주 |
| 와이드비 5,500 | A | 62개월 | 37,100 | ▼ 12,900 | 11월2주 |
| 중형 7,000 | A | 2개월 | 150,000 | ▲ 75,000 | 10월3주 |
| 중형 9,000 | A | 5개월 | 180,000 | ▲ 70,000 | 11월2주 |

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

시장 동향

- '21년 46주(11.15~11.19) SCFI 종합지수는 '4,555.2p'로 2주 연속 소폭 상승
 - 10월 중국의 산업 생산 및 소매판매 지표가 전년 동월 대비 각각 3.5%, 4.9% 증가하며 시장전망치를 상회. 그러나 글로벌 투자은행들은 여전히 코로나 제로정책 장기화 및 부동산 경기 침체 심화 시 내년 중국 경제 성장률이 4%대 까지 추락해 글로벌 경기에 악영향을 미칠 수 있다는 우려를 제기
 - 한편 중국의 생산자물가지수(PPI)가 13% 이상 급등하며, 중국궈 글로벌 인플레이션 우려 고조
- 美서안 보험 / 동안 하락 전환하며 미주노선 운임 혼조세
 - 미서안 LA/LB 항만 입항 대기 선박 약 80여척, 접안세 약 2주 소요. 동부 뉴욕항도 72시간 이상 입항 지연 발생
 - 다만 항만 정체 완화를 위한 관련 기관들의 노력(트럭킹 인센티브, 터미널 24시간 운영, 긴급할증료 부과 등)이 서서히 효과를 발휘 중. 11.16일 기준 9일 이상 항만 체류중인 컨테이너는 11월 초 대비 LA 57%, LB 32% 감소
- 유럽항로 3주 연속 하락. 반면 지중해 항로는 주요 항만들의 정체가 지속되며 6주 만에 상승전환
 - 영국항 화물은 배후단지, 내륙 물류 등 공급망 전반이 악화되며 타 유럽항만 대비 운송비용이 약 24% 높은 상황
 - 이탈리아는 항만 노조 파업 및 제노아 항만의 정체 지속으로 선박 지연 심화 중. 이에 선사들은 매일 선박 지연과 모선 변경 통보를 하는 유례없는 상황 발생 중
- 동남아 항로 강보합세 지속. 반면 기타 중거리 항로는 약세 이어짐
 - 전 세계적인 항만 혼잡이 동남아 지역에 연쇄적으로 영향을 미치며 환적 허브인 싱가포르항도 화물 정체 발생
 - 환적화물 하역 후 간선항로 선박이 화물을 재선적해야 하나, 극심한 선박 정체로 아시아 역내 병목현상 악화
 - 한편, 락다운이 완화된 베트남을 중심으로 억눌렸던 수요가 급증하며 운임 강세 구현 (NCFI 남보-베트남/태국 운임 지난 3주간 84% 급등)

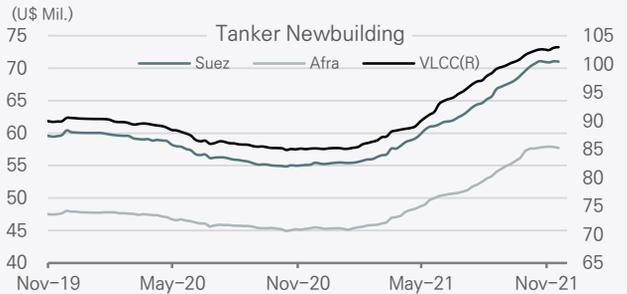
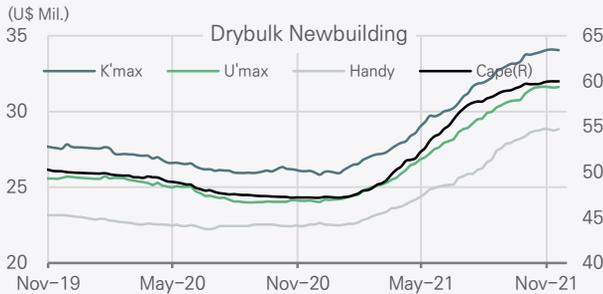
주요 뉴스

- 『美 항만 내 장기체류 컨박스에 대한 할증료 부과 연기하기로 합의』 (JOC_21.11.15)
 - 미국 LA와 롱비치 항만 내 장기체류하는 컨테이너 박스에 대한 긴급할증료 부과를 22일 이후로 연기하기로 합의. 그 배경에는 할증료 부과 발표 이후 인근 항만의 장기체류 중인 컨박스가 소폭 감소했기 때문이라 발표. 항만관계자에 따르면, 10월 25일 할증료 정책 발표 이후 LA와 롱비치 항만단지 내 긴급할증료 대상이 되는 컨박스가 26% 가량 감소하며 할증료가 의도한 효과를 냈다고 전함. 한편, 소매업자들은 여전히 이번 할증료 정책에 대해 항만 정체가 지속되고 샷시가 턱 없이 부족한 현 상황에서 새로운 할증료의 부과는 공급망 비용의 증가를 초래할 것이라 주장.
- 『머스크, 남아프리카 지역 내 통합물류솔루션 제공자의 영역 확대 나서』 (로이드리스트_21.11.16)
 - 세계 1위 컨선사 머스크가 통합물류솔루션 제공 사업 확장을 위해 남아프리카 지역 내 컨테이너 물류 및 피더회사를 운영 중인 Grindrod社를 합병하기로 발표. 머스크는 수년간 남아프리카 전역에 물류 설비 및 네트워크를 보유한 Grindrod社의 고객으로서 협업을 진행하였으며, 금번 합작법인 설립을 통한 파트너십 체결로 남아프리카 지역 내 통합물류솔루션 제공자로서의 영역을 확대 중

- 신조선
 - 건화물선 신조 발주 지속
 - 건화물선: Yangzijiang Shipping 82,300 DWT 4척 / Hainan Chuangyuan Shipping 15,515 DWT 6척 발주
 - 금년 전 선종 신조 발주량은 1,502척으로 전년 동기 대비 66% 증가
- 중고선
 - 전 선종, 선형에서 선가지수 하락
 - 최근 건화물선 운임 시황 급락 영향으로 매수자들의 구매 의향 둔화

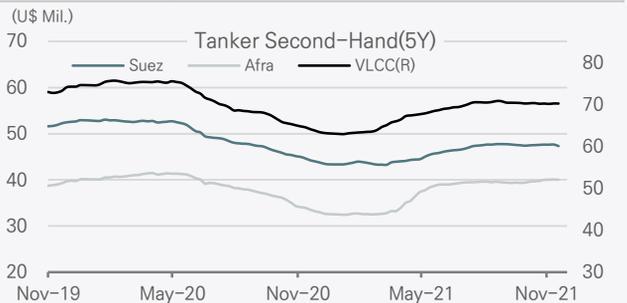
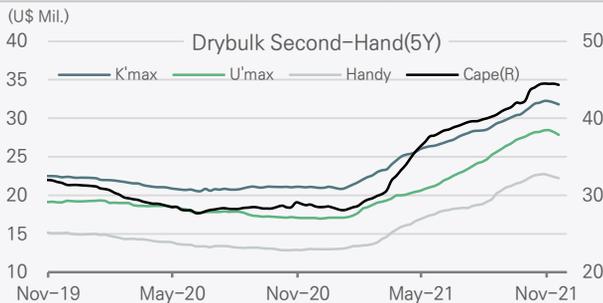
Newbuilding & Resale Price

| Type | DWT | Newbuilding | | | | Resale | | | | |
|---------|-----------|-------------|--------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|-------|
| | | 금주 | +/- | '21평균 | '20평균 | 금주 | +/- | '21평균 | '20평균 | |
| Drybulk | Cape | 180K | 59.98 | - | 54.56 | 48.24 | 57.52 | ▼ 0.10 | 52.38 | 48.46 |
| | Kamsarmax | 82K | 34.04 | ▼ 0.04 | 30.34 | 26.47 | 38.55 | - | 32.48 | 28.84 |
| | Ultramax | 64K | 31.61 | ▲ 0.04 | 28.14 | 24.66 | 35.05 | ▼ 0.38 | 30.00 | 25.98 |
| | Handy | 33K | 28.84 | ▲ 0.11 | 25.59 | 22.52 | 28.33 | ▼ 0.17 | 24.81 | 21.43 |
| Tanker | VLCC | 310K | 102.98 | ▲ 0.09 | 93.95 | 87.15 | 97.98 | ▼ 0.14 | 93.46 | 94.44 |
| | Suezmax | 160K | 71.02 | ▼ 0.05 | 62.68 | 57.03 | 67.72 | ▲ 0.09 | 62.81 | 63.72 |
| | Aframax | 105K | 57.70 | ▼ 0.16 | 51.07 | 46.26 | 55.24 | ▲ 0.05 | 50.74 | 50.45 |



Secondhand Price

| Type | DWT | 5 Years Old | | | | 10 Years Old | | | | |
|---------|-----------|-------------|-------|--------|-------|--------------|-------|--------|-------|-------|
| | | 금주 | +/- | '21평균 | '20평균 | 금주 | +/- | '21평균 | '20평균 | |
| Drybulk | Cape | 180K | 44.33 | ▼ 0.15 | 37.26 | 28.78 | 32.84 | ▼ 0.20 | 26.89 | 19.05 |
| | Kamsarmax | 82K | 31.81 | ▼ 0.23 | 27.07 | 21.14 | 22.91 | ▼ 0.48 | 19.05 | 13.16 |
| | Ultramax | 64K | 27.86 | ▼ 0.38 | 22.83 | 17.96 | 20.54 | ▼ 0.35 | 16.02 | 11.33 |
| | Handy | 33K | 22.22 | ▼ 0.18 | 18.02 | 13.59 | 15.40 | ▼ 0.28 | 11.86 | 7.72 |
| Tanker | VLCC | 310K | 70.15 | ▼ 0.02 | 68.02 | 70.58 | 46.15 | ▼ 0.05 | 46.00 | 47.76 |
| | Suezmax | 160K | 47.32 | ▼ 0.34 | 45.85 | 49.20 | 31.33 | ▼ 0.40 | 30.53 | 33.42 |
| | Aframax | 105K | 40.05 | ▼ 0.03 | 37.23 | 38.40 | 25.39 | ▼ 0.15 | 23.81 | 26.29 |



Scrap Price

| | India | | | | Bangladesh | | | |
|--------|-------|------|-------|-------|------------|-----|-------|-------|
| | 금주 | +/- | '21평균 | '20평균 | 금주 | +/- | '21평균 | '20평균 |
| Bulker | 560 | ▼ 20 | 501 | 335 | 600 | - | 525 | 336 |
| Tanker | 580 | ▼ 20 | 511 | 349 | 610 | - | 536 | 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 |  | Forecean 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 | | | | |