

# Weekly Market Report

Feb 14, 2022

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

## Weekly Summary

-  Drybulker 수프라 전성시대
-  Tanker VLCC, 매주 최저치 갱신
-  Container SCFI 5,000pt 이하로
-  Sale & Purchase 신조선가 14개월 연속 상승



## Macro Indicators

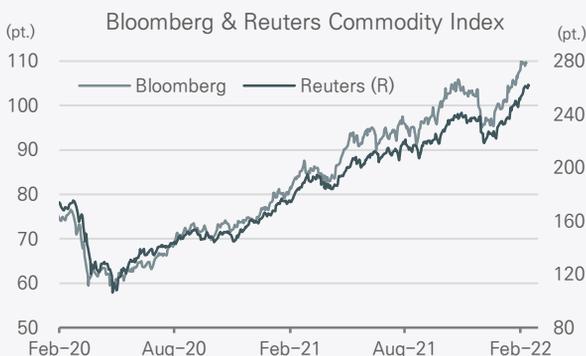
### Foreign Exchange



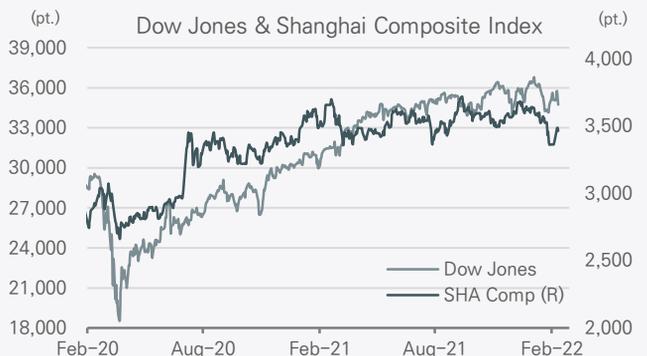
### Interest Rates

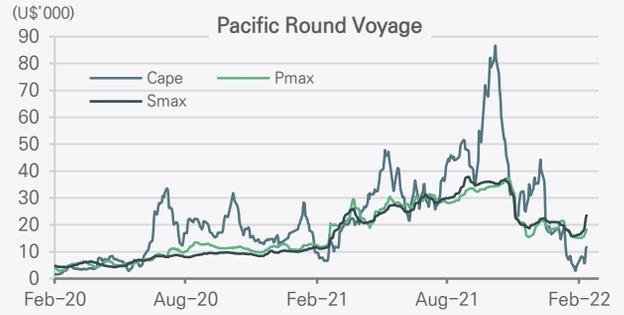
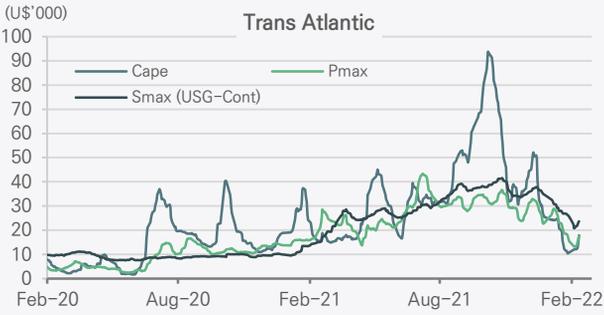
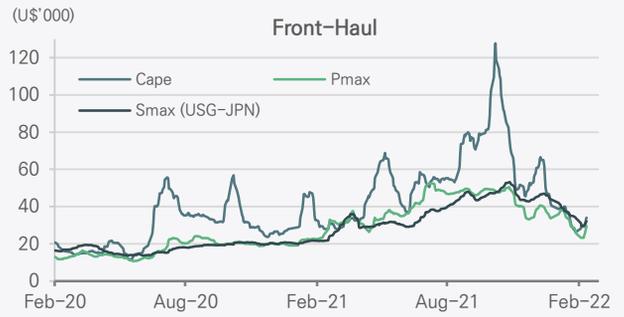
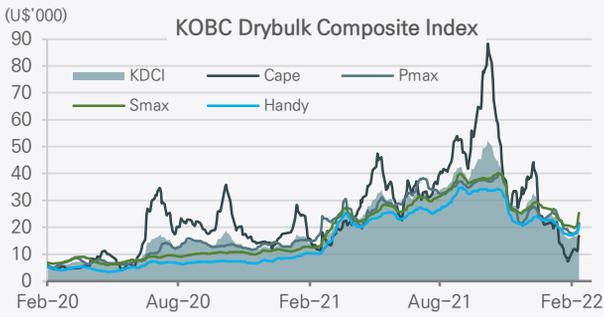


### Commodity Index



### 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
2/11	21,255	16,731	34,125	17,938	11,750	21,590	29,640	17,800	19,110	25,322	32,057	23,643	23,516
2/4	16,562	11,933	29,375	12,175	8,313	17,573	23,200	13,200	15,700	19,617	29,625	20,750	17,100
증감	▲ 4,693	▲ 4,798	▲ 4,750	▲ 5,763	▲ 3,437	▲ 4,017	▲ 6,440	▲ 4,600	▲ 3,410	▲ 5,705	▲ 2,432	▲ 2,893	▲ 6,416

Cape 유일한 문제는 재고

- 중국 연휴 이후 활동성 증가 및 다가오는 봄철 건설 조업 재개에 따른 철강 수요 증가 대비 철광석 확보 수요 유입에 힘입어 상승
- 베이징 동계올림픽 종료 후 중국 정부의 경기 부양책 본격화 전망으로 중국 철강 가격 상승세
  - 중국 1월 철강산업 PMI 47.5pt로 전월 대비 8.8pt 상승, '21.3월 이후 최고치 기록
  - 철강 가격 상승은 중국 제철소들의 수익성 개선 및 철광석 수요 증가를 촉발
- 그동안 철광석 선적지의 물동량을 제한해오던 요인들이 완화된 점도 운임 시황에 긍정 요인
  - 브라질 주요 광업지역의 폭우가 완화될 조짐을 보이며 철광석 공급 능력 회복세
  - 호주의 코로나19 격리 기간 기준 14일에서 7일로 단축되어 광업 생산성 향상 기대
- 계절적 수요 회복 및 중국의 경기부양책 효과 등에 힘입어 케이프 시황 회복세 이어질 전망
  - 다만 중국의 철광석 항만 재고량이 1.57억 톤으로 '18.6월 이후 최고 수준을 기록하고 있어, 철광석 수요 증가가 해상 물동량으로 이어지기까지는 다소간의 시차가 발생할 것

P'max 브라질의 힘

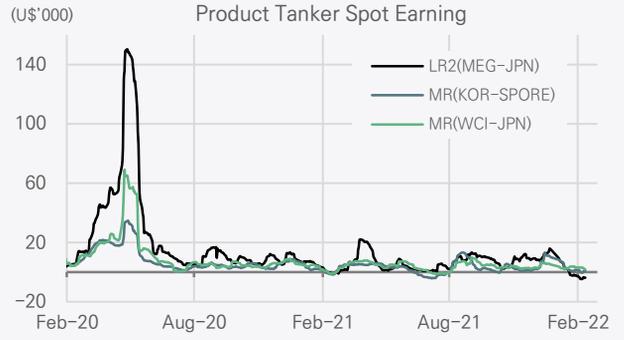
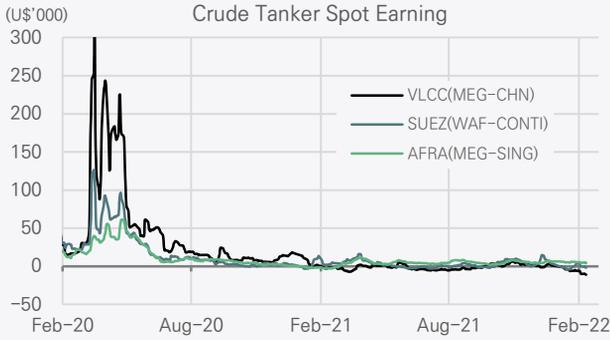
- 남미 곡물 유입 증가 및 전 세계적인 에너지 가격 강세에 따른 석탄 수요 증가 영향으로 상승
  - 브라질의 대두 수출 시즌이 점차 본격화되며 대서양 전역에 걸친 선박 공급 부족 유발
- 러시아의 우크라이나 침공 위협을 둘러싼 미-러 간 긴장 고조로 원유, 천연가스, 석탄 등 에너지 섹터 전반의 공급 차질 우려 확대 중
  - 석탄가격 추가 상승 이전에 물량을 확보하고자 하는 유럽의 수요 증대가 선박 공급 부족과 맞물리며 대서양 시황 급등
  - 태평양도 인도네시아의 석탄 수출 금지 종료 후 물량 집중과 주요 수입국의 물량확보 수요가 복합 작용하며 상승세 지속
- 브라질 대두 물동량이 시장을 주도하는 가운데 베이징 동계올림픽 종료(2/20) 이후 중국의 산업활동 회복 및 전력수요 증가, 미-러 갈등 지속 등의 영향으로 금주 상승세 이어질 전망

S'max 플로팅 크레인 부족

- 춘절 연휴 이후 활동성 증가 및 USG 선박 부족, 인도네시아 석탄 수출 강세에 힘입어 상승
- 인도네시아 석탄은 지난 1월말 정부의 수출 금지 해제 이후 수출 물량이 집중되고 있음
  - 이에 외항 선적 시 이용되는 플로팅 크레인 부족이 초래되어 수프라막스 수요 특히 증가
  - 인도네시아 수출자들이 현재 선적 중인 화물은 대부분 석탄 수출 금지 이전에 계약된 물량임. 동 물량들의 수출 가격은 일반적으로 현재 spot 가격 대비 낮아, 인니 수출자들은 기존 화물의 선적량을 가능한 최소화하고 가격이 높은 spot 판매 물량 증대를 시도 중
  - 이에 파나마크스 대비 사이즈가 작은 수프라막스의 수요 증가 및 운임시황 강세 구현
- 인도네시아 석탄의 수프라막스 선호 현상은 수출 금지 이전 계약된 화물들의 선적이 마무리 될 때까지 이어질 것으로 예상되어, 당분간 건조한 장세 유지될 전망



## Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	32.91 ▼ 0.64	61.59 ▼ 3.86	106.83 ▲ 1.00	75.00 ▲ 2.86	10.16 ▲ 0.57
TCE(US\$/day)	-10,991 ▼ 900	-1,849 ▼ 1,726	4,703 ▲ 217	-3,855 ▲ 803	840 ▲ 883

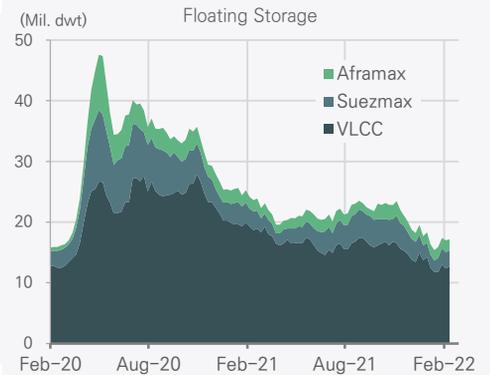
※ MR(KOR-SGP) 운임 : US\$/mt

원유선

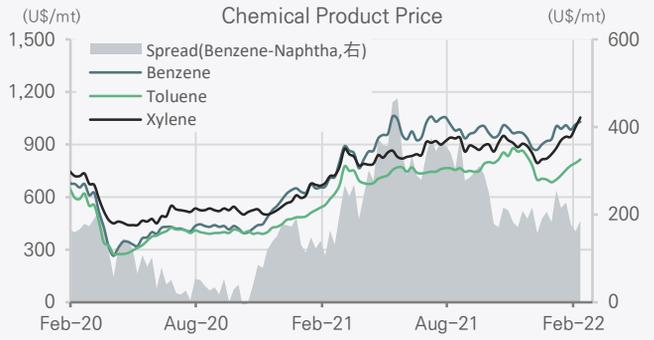
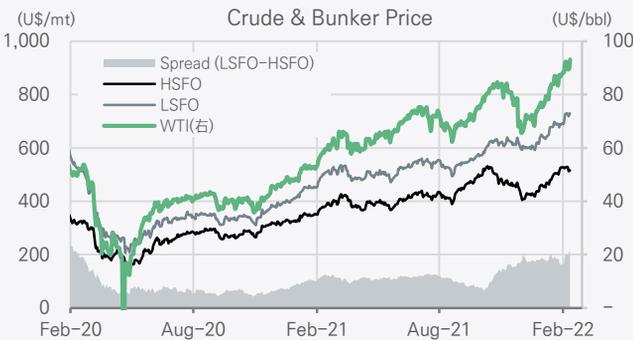
- VLCC: 공급 압력 가중 및 성약 부진에 중동/중국 구간 Spot 운임 하락세 지속 - 사우디, 3월 공식판매가격(아시아, Arab Light)을 전월 대비 배럴 당 60센트 인상. 원유 선물 백워드이션 강화로 재고 비축 수요 회복도 지연. 단기 시황 약세 전망
- Suezmax: 주 후반 서아프리카/유럽 구간 화물 유입은 증가. 그러나 대서양 내 넉넉한 선박 공급 및 VLCC 부진은 시황 회복을 저해. 주간 WS 5.9% 하락 마감
- Aframax: 중동 내 가용 선박 감소 및 동남아항 꾸준한 화물 유입에 상승세 유지. 다만 Suezmax 부진 지속되며 Aframax 수요를 일부 흡수. 운임 상승폭을 제한

제품선

- LR: 중동/동북아 구간 납사 물동량 둔화에 운임 약세. Spot TCE 마이너스 유지 - 석유화학제품 생산 마진 약화에 아시아 지역 납사 분해설비 가동률 하락. 그러나 아시아/유럽 구간 경유 차익거래 기회 발생은 단기시황 지지요인으로 작용할 것
- MR: 설 연휴 이후 성약 활동 증가하며 운임 상승. Spot TCE 플러스 구간 회복



## Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	93.10	516.00	729.00	213.00
증감	▲ 0.79	▼ 10.00	▲ 3.00	▲ 13.00

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1030 ▲ 15	815 ▲ 20	1055 ▲ 55
Spread*	186 ▲ 24	-29 ▲ 29	211 ▲ 64

※ Bunker Price : Singapore 기준

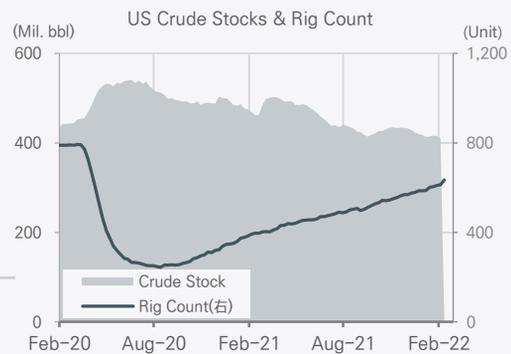
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

- 지정학적 불안감 고조 및 미국 원유 재고 감소에 WTI 주간 0.9% 상승 마감 - 우크라이나 사태 긴장 고조. 미국은 오는 16일 러시아의 공격 개시 가능성 언급. 미국과 영국 등은 우크라이나 내 자국민들 철수 촉구. 석유 공급 차질 우려 증대
- 미국 원유 재고는 전주대비 476만 배럴 감소하며 '18.10월 이후 최저치 기록 - 정제가동률 상승(1.5%) 및 순수입량 감소(142만 b/d)는 재고 감소 견인. 건조한 석유제품 수요에 휘발유와 중간유분 재고도 각각 164만, 93만 배럴 동반 감소
- 이란 핵 합의 복원 협상 재개는 유가 상승폭을 제한. 미국은 이란 핵 활동에 대한 제재 일부를 면제(24일). 협상 진척 신호로 해석되며 석유공급 증가 기대감 상승

연료유가

- 원유 가격 상승에 주간 LSFO 0.4% 상승. 싱가포르 LSFO 유입 증가는 상승폭 제한. HSFO는 동절기 발전용 수요 감소에 따른 공급 증가로 1.9% 하락 마감 - LSFO/HSFO Spread는 전주대비 6.5% 확대. '20.2월 이후 최고치 기록



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMP



## 항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	8,054	7,957	▲ 97	7,995	▲ 59
美동안	11,022	10,985	▲ 37	11,381	▼ 359
유럽	7,677	7,780	▼ 103	7,763	▼ 86
지중해	7,435	7,520	▼ 85	7,505	▼ 70
동남아	1,465	1,483	▼ 18	1,504	▼ 39
중동	3,518	3,535	▼ 17	3,623	▼ 105
호주	4,602	4,552	▲ 50	4,626	▼ 24
남미	9,261	9,837	▼ 576	9,915	▼ 654
日서안	310	287	▲ 23	312	▼ 2
日동안	305	286	▲ 19	287	▲ 18
한국	407	449	▼ 42	439	▼ 32
동서Africa	7,244	7,380	▼ 136	7,393	▼ 149
남Africa	6,162	6,275	▼ 113	6,290	▼ 128

\*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

## 용선 성약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	A	14개월	30,000	▼3,000	2월1주
피더 1,100	A	24개월	27,500	▼7,000	2월1주
피더 1,600	A	36개월	40,000	▼40,000	1월4주
피더 2,200	B	36개월	35,000	▼3,000	1월2주
피더 2,700	A	42개월	45,000	▼20,000	2월1주
내로우범 5,000	A	60개월	39,000	▼3,000	1월2주
와이드범 5,500	A	36개월	52,800	▼2,700	1월1주
중형 7,000	A	60개월	50,000	▲8,000	1월4주
중형 9,000	A	54개월	64,000	▼1,000	12월2주

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

## 시장 동향

### 종 합

- '22년 6주(2.7~2.11) SCFI 종합지수 '4,980.9p' 기록. 북미, 호주, 일본 외 전 항로 약세를 보이며 2주 연속 하락
  - 춘절 이후 물량 회복세 둔화로 인해 6주 만에 SCFI 5,000pt 붕괴, 종합지수 약보합세 지속 전망
  - 중국 가가업체 록톡은 1,800TEU 컨선을 직접 발주하여 '23년 3월 인도 예정. 화주의 용선이 아닌 선박 직접 소유는 다소 이례적
  - 정시성 하락의 주 원인인 미서부 항만 정체는 지난 '15년 미 서부항만 파업 사례를 고려 시 회복세 시작 시점부터 완전 해소까지 약 8~9개월이 소요 될 것으로 예상

### 미주항로

- 美 서안 3주, 동안 항로 4주 만에 소폭 반등
  - 2월 물동량은 예년대비 소폭 감소할 것으로 추정되나 누적된 선박 부족 및 대기화물 영향으로 2월 추가 선박 확보는 어려운 상황
  - 내륙 운송 정체 지속 및 트럭 부족으로 화물의 대기 시간이 길어지면서 보관 비용 관련 관계 업체 간 마찰 증가세
  - '22년 북미 경제성장 전망은 4%로 전년 5.6% 대비 하락 예상. 확진자 수는 감소세를 보이고 있으나 여전히 운송, 서비스 분야 인력 부족은 심각. 정부는 추가적인 섯다운은 시행하지 않을 것이라 발표. 북미 운임 강보합세 지속 전망

### 유럽항로

- 유럽 항로 3주 연속 하락
  - 주요 항만에서는 노동력 부족에 따른 생산성 저하가 계속되며 독일, 벨기에 등에서 정체 지속, 프랑스 또한 파업 여파로 지연 발생
  - '22년 유럽 주요 국가의 경제 성장률은 독일(3.8%), 스페인(5.8%)이 전년대비 성장, 영국(4.7%), 프랑스(3.5%)는 하락 전망
  - 유럽 주요국들은 최근 방역 완화를 시행 중인데 이에 따른 생산성 회복에 대한 기대와 코로나 재확산 우려가 공존

### 연근해/기타

- 동남아 항로 4주 연속 하락
  - 베트남에서는 현지 음력 설 연휴가 끝난 뒤부터 확진자 급증. 연휴 전 평균 1.5만명에서 연휴 직후 2.6만명대를 기록, 베트남은 지난해 급격한 코로나 확산에 따라 산업 및 항만 시설에 심각한 영향을 끼친 전례가 있어 향후 추이 지속 관찰 필요

## 주요 뉴스

- 『獨선사 하팍로이드, 타 선사와 달리 항공 화물업 진출계획 없어』 (로이드리스트\_22.2.8)
  - 독일 선사 하팍로이드는 최근 인터뷰에서 항공사를 설립하거나 항공 화물업에 진출하고 있는 타 유럽 경쟁선사와 달리 해당분야에 진출 계획이 없다고 밝힘. 동사는 이러한 움직임에 대해 항공업과 컨테이너 산업의 성격이 매우 상이하고 해당분야에 진출해도 소규모 플레이어에 지나지 않기에 이 같은 기초를 유지하겠다고 발표. 한편, 선박량 기준 세계 5위 하팍로이드는 작년 111억불(EBIT)의 호실적을 기록('20년 15억불)
- 『올 상반기 美 수입량, 전년 대비 완만한 성장세 이어갈 것』 (JOC\_22.2.9)
  - 미국 소매업체들은 올 상반기 미국의 수입량이 전년 동기 대비 다소 완만한 성장세를 이어갈 것이라 전망. 하지만, 현재 물동량이 이미 매우 높은 수준을 유지함에 따라 성장세 둔화가 항만의 적체 해소에 연결되지는 않을 것으로 예상. 전미소매협회 측은 미국의 올 상반기 수입량이 전년 동기 대비 1.5% 증가할 것으로 내다봤는데, 이는 지난해 상반기 수입량 증가율이 '20년 대비 35.7% 급증한 것과 대비를 이루는 중

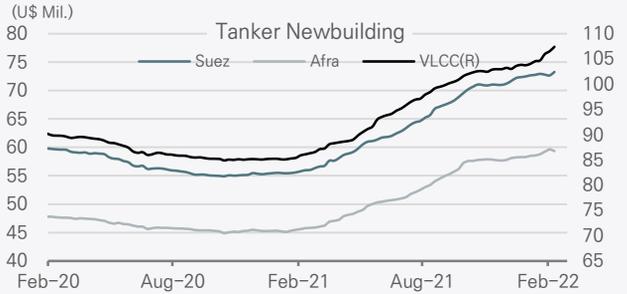
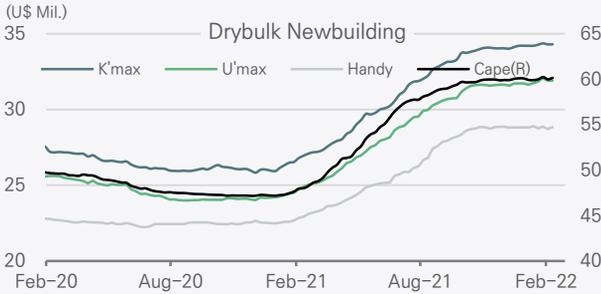
- 신조선**
- 신조선가 14개월 연속 상승
  - 제품운반선: Mitsui OSK Lines 50,000 DWT 1척 발주
  - LPG운반선: Wanhua Chemical Group 99,000 CBM 2+2척 발주
  - 차량운반선: CMJL 7,000 CEU LNG 이중연료 2척 발주

**중고선** ◦ 건화물선: 중국 춘절 이후 전 선형에 걸쳐 거래 활발 / 유조선: 코로나 완화 및 원유재고 감소에 따른 거래 강세 기대

**해체선** ◦ 중국 춘절 연휴 종료에 따른 수요 증가 및 강판 가격 상승으로 해체선가 2주 연속 상승

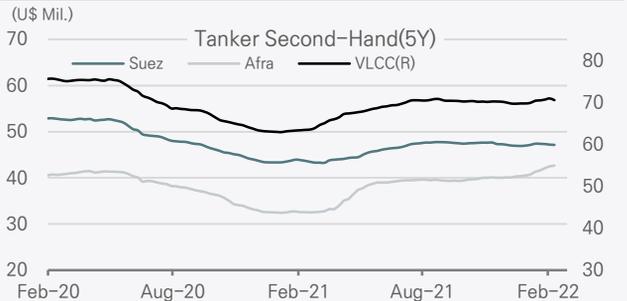
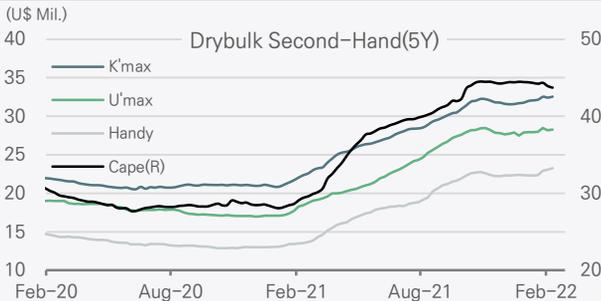
## Newbuilding & Resale Price

Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	60.16	▲ 0.16	60.04	55.18	58.49	▲ 0.02	58.43	53.02
	Kamsarmax	82K	34.31	▲ 0.01	34.28	30.78	39.44	▼ 0.01	39.10	33.18
	Ultramax	64K	31.90	-	31.85	28.54	35.22	▲ 0.22	35.11	30.58
	Handy	33K	28.84	▲ 0.14	28.81	25.96	29.10	▲ 0.17	28.80	25.24
Tanker	VLCC	310K	107.41	▲ 0.88	105.54	95.04	98.50	▼ 0.64	98.86	94.02
	Suezmax	160K	73.29	▲ 0.61	72.87	63.74	68.47	▼ 0.25	68.56	63.40
	Aframax	105K	59.36	▼ 0.31	59.02	51.88	56.52	▼ 0.03	56.13	51.26



## Secondhand Price

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	43.71	▼ 0.19	44.15	38.08	31.18	▲ 0.03	31.79	27.54
	Kamsarmax	82K	32.55	▲ 0.13	32.29	27.60	23.36	▼ 0.01	23.20	19.46
	Ultramax	64K	28.25	▲ 0.05	28.13	23.40	20.77	▲ 0.02	20.78	16.54
	Handy	33K	23.25	▲ 0.20	22.70	18.52	15.93	▲ 0.15	15.66	12.29
Tanker	VLCC	310K	70.48	▼ 0.42	70.44	68.22	47.12	▲ 0.21	46.46	45.96
	Suezmax	160K	47.15	▼ 0.05	47.27	45.99	30.93	▲ 0.17	30.99	30.59
	Aframax	105K	42.63	▲ 0.12	41.81	37.58	27.35	▲ 0.17	26.81	24.03



## Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	590	▲ 10	568	507	620	▲ 10	598	533
Tanker	600	▲ 10	578	517	630	▲ 10	608	544



## 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				