Korea Ocean Business Corporation

Weekly Market Report

Sep 26, 2022

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

Weekly Summary

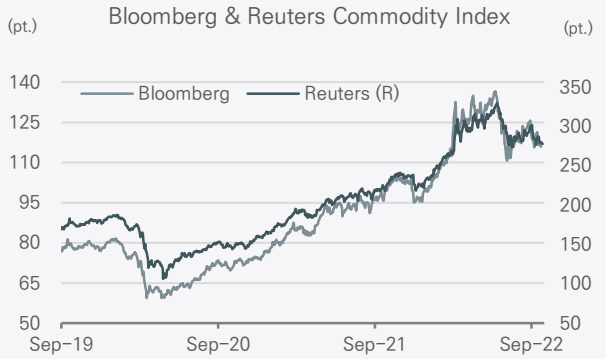
Drybulker	국경절 특수 대비하라
Tanker	VLCC, WS 100 돌파
Container	국경절 특수 실종되다
Sale & Purchase	유조선가 상승추세 지속

Macro Indicators

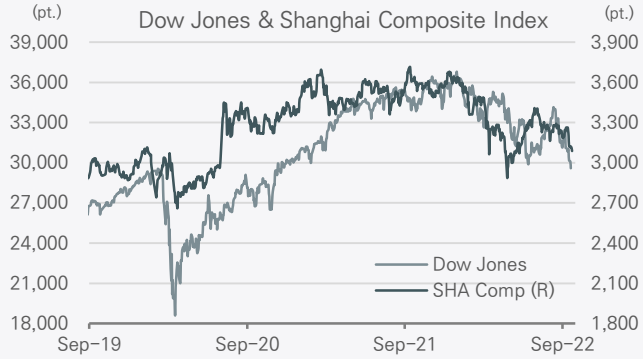
Foreign Exchange

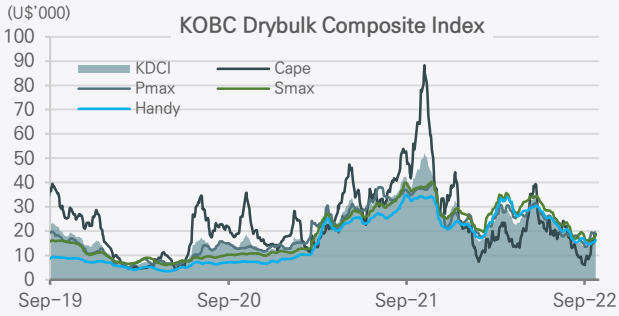
Interest Rates

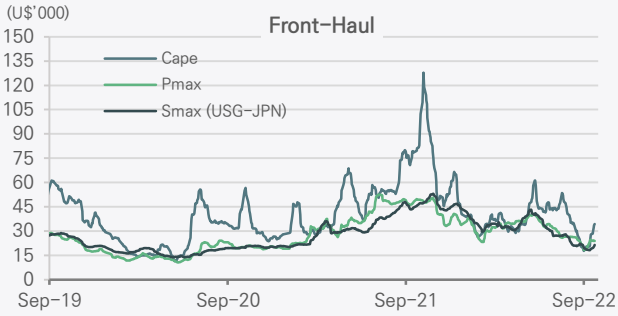
Commodity Index

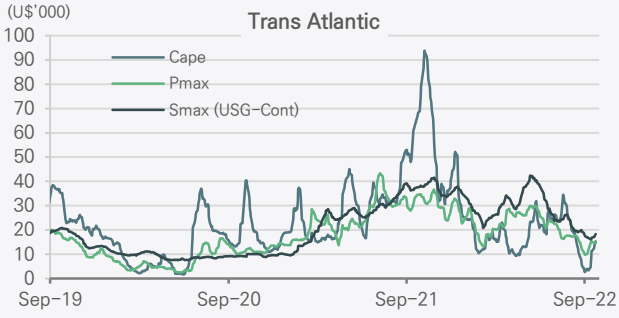


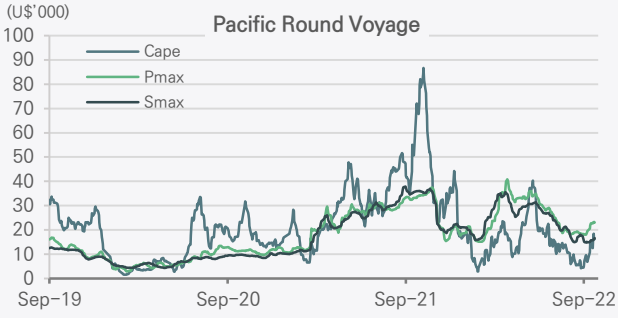
Stock Market











	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
9/23	18,345	18,554	34,325	15,250	16,138	18,850	23,910	14,500	23,040	18,285	21,414	18,243	16,587
9/16	16,875	15,096	27,938	11,500	13,450	19,160	24,130	15,000	22,640	16,854	19,064	16,850	15,707
증 감	▲ 1,470	▲ 3,458	▲ 6,387	▲ 3,750	▲ 2,688	▼ 310	▼ 220	▼ 500	▲ 400	▲ 1,431	▲ 2,350	▲ 1,393	▲ 880

Cape 연휴 대비 수요

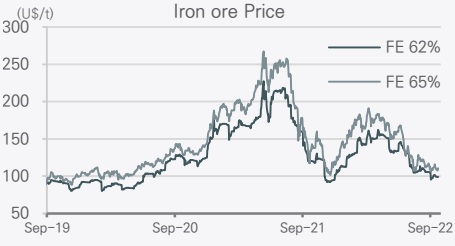
◦ 이전 주 중국 연안을 관통한 태풍 무이파의 영향이 주 초까지 선박 공급에 차질을 발생시키는 한편, 10월 초 중국 국경절 연휴 이전 원자재 재고 구축 수요가 지속 유입되며 주간 47% 상승
◦ 가을철 기상 호전에 따른 중국의 건설 조업 증가로 철강 수요도 점진적인 회복세 구현
– 중국철강협회(CISA) 회원사들의 일일 평균 조강생산량은 7월 말 189만톤까지 감소하였으나, 이후 꾸준히 회복되어 9월 초 210만톤 수준 복귀. 다만 2분기 평균 227만톤에는 미치지 못함
– 중국의 철광석 항만 재고량은 1억 3,180만톤으로 주간 약 540만톤 급감
◦ 그러나 철광석 수요 펀더멘털에 아직 뚜렷한 개선 신호가 나타나지 않는 점은 향후 전망을 압박
– 지난 8월 중국의 조강 생산량은 8,390만톤으로 전년동기 대비 0.5% 증가하였으나, 중국 이외 국가들의 조강생산량은 6,670만톤에 그치며 전년 동기 대비 7% 급감
– 지난주 미 연준이 3연속 자이언트 스텝 금리인상을 단행하고 향후 추가적인 대폭 금리인상을 시사한 점도 글로벌 경기 침체 우려를 가중시켜 철강 수요 회복에 지장을 초래할 전망
◦ 국경절 대비 막바지 재고 구축 수요가 유입되어 금주 추가적인 회복세가 나타나겠으나 주 후반으로 진행될수록 성약 활동은 감소하여 조용한 장세 구현될 것으로 예상됨

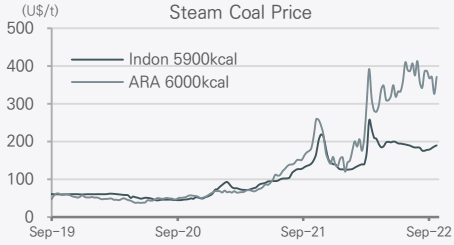
P'max 남미와 동남아

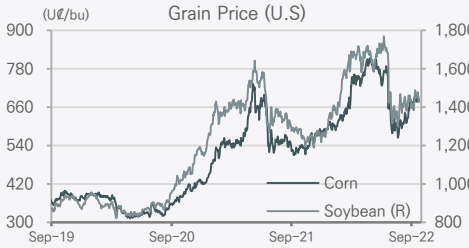
◦ 태평양의 약세를 대서양의 상승이 상쇄하며 전반적인 보합세 구현
– 대서양은 아르헨티나 대두 판매 증가에 따른 남미의 선박수요 확대가 시황 지지
– 태평양은 석탄 물동량 호조에도 불구, 상대적으로 저렴한 수프라막스로 수요 집중되며 하락
◦ 아르헨티나는 대두 환율 평가절하정책 시행 이후 대두의 판매와 수출이 꾸준히 증가하고 있음
– 9월 14일까지 수출 등록된 아르헨티나산 대두는 232만톤으로 전주 대비 9% 증가
– 아르헨티나 대두와 더불어 브라질산 옥수수도 꾸준히 수출되며 남미 운임 시황을 지지함
◦ 태평양은 중국, 우리나라 등 동북아 지역의 인도네시아산 석탄 수요 증가에도 불구하고, 신규 수요 유입은 파나막스 대비 낮게 형성된 수프라막스로 대부분 소화되어 하락세
◦ 금주 대서양은 곡물 수요 지속에 따른 견조세 예상되나, 태평양은 수프라막스와의 격차에 따라 방향성을 결정할 것

S'max 중국 당대회 준비

◦ 동북아향 석탄 수요 증가 및 대서양 주요 곡물 거점 항로의 물동량 확대에 힘입어 상승
◦ 중국은 다음달 16일 공산당대회를 앞두고 석탄광의 안전 점검을 대폭 강화함
– 중국의 석탄 산지와 항만을 연결하는 Daqing 철도도 9월 28일부터 유지보수에 돌입하며 중국 내 석탄의 자체 조달 차질 전망
◦ 우리나라도 태풍 힌남노의 여파로 원전 가동률이 저하되었고, 지난해까지 실시되었던 동계 노후 석탄발전소 가동 축소가 올 겨울에는 실시되지 않을 것으로 예상되어 석탄 수입 증가
◦ 한편 러시아와 우크라이나의 군사적 긴장이 재고조되며 11월 20일까지로 합의된 우크라이나 곡물 수출 재개 시한이 연장되지 않을 것이라는 우려 확대
– 이에 우크라이나가 기한 내 수출량 극대화를 시도하고 있는 점도 운임 시장에는 단기적 호재



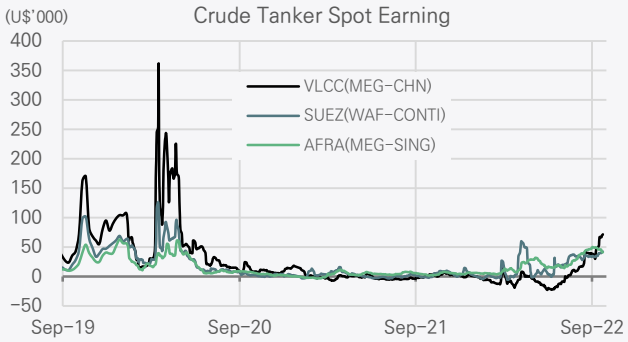


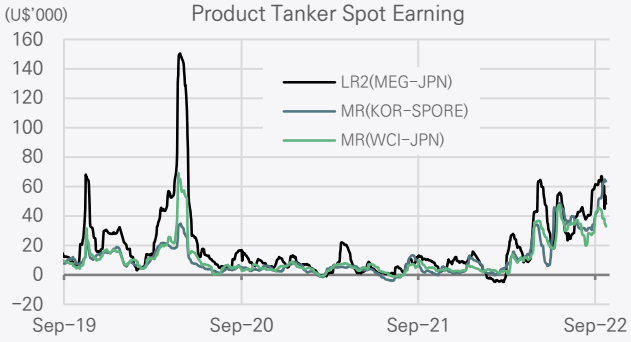


※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

한국해양진흥공사 Korea Ocean Business Corporation

Tanker Spot Earning





	VLCC (MEG-China)		Suezmax (WAF-Cont.)		Aframax (MEG-SGP)		LR2 (MEG-JPN)		MR (KOR-SGP)*	
WS	103.82	▲ 4.59	139.55	▲ 3.30	213.75	▼ 13.44	233.75	▼ 36.25	47.52	▲ 0.56
TCE(U$/day)	71,423	▲ 4,979	42,303	▲ 2,663	41,383	▼ 4,558	48,353	▼ 11,720	63,577	▲ 861

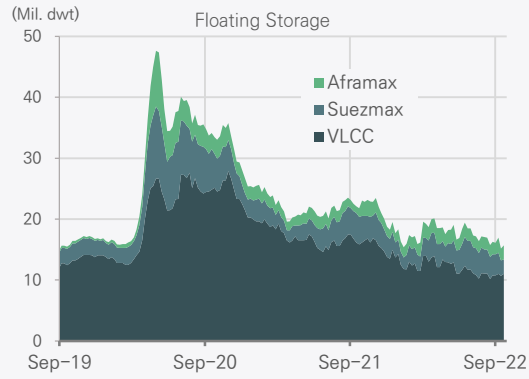
※ MR(KOR-SGP) 운임 : U$/mt

원유선

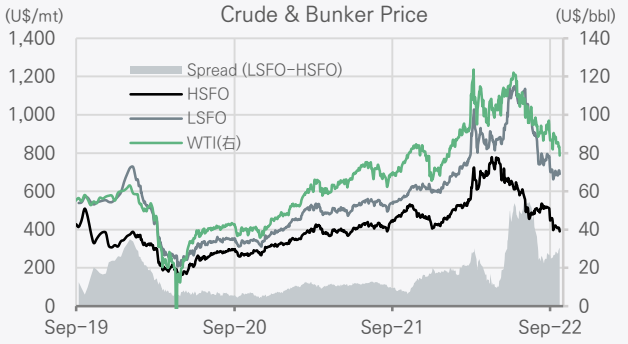
- VLCC: 동절기 비축용 수요 증가로 중동/중국 구간 WS 주간 4.6% 상승
  - 대서양 수역 활동성 둔화에 중동향 공선 이동 증가. 단기시황 보합세 전망
- Suezmax: 대서양 수역 가용 선박 감소에 서아프리카/유럽 구간 상승 마감
- Aframax: 동남아 원유 수요 둔화 계속되며 중동/동남아 구간 하락세 유지
- 중국은 지난 7월 3차 석유제품 수출 쿼터 배부에 이어 1,500만 톤 상당의 4차 쿼터를 배부할 것으로 관측 ('22.1차 1,300만, 2차 450만, 3차 500만 톤)
  - 석유제품 수출 증대 위한 정제가동률 상승 및 원유 수입 증가 기대감 유입

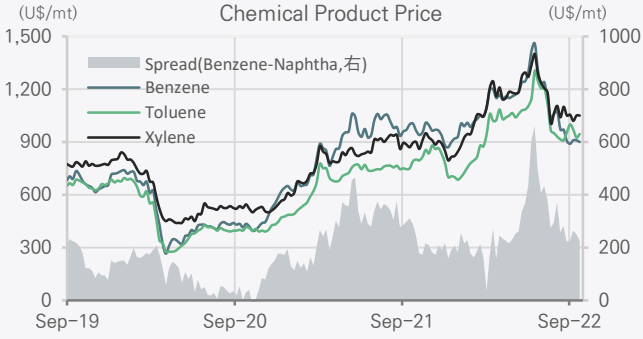
제품선

- LR: 중동/동북아 구간 납사 물동량 둔화 지속되며 주간 WS 13.4% 하락
  - 대서양에서 중동으로 넘어오는 공선 증가에 단기시황 하향조정 지속 전망
- MR: 꾸준한 화물 유입에도 불구하고, 상위 선형 약세에 시황 보합세 구현
  - 10월 중국 국경절 연휴 및 SK에너지 유지보수 돌입은 단기시황 하방압력



Crude & Product Price





	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	78.74	390.00	690.00	300.00
증 감	▼ 6.37	▼ 20.50	▲ 3.50	▲ 24.00

※ Bunker Price : Singapore 기준

	Benzene		Toluene		Xylene	
가격	900	▼ 10	945	▲ 20	1050	- 0
Spread*	226	▼ 26	271	▲ 4	376	▼ 16

※ Spread : Naphtha 대비 편차

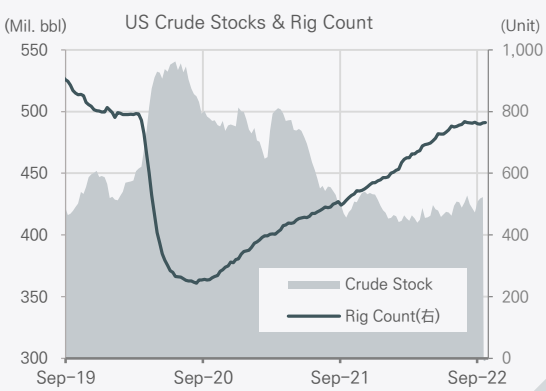
국제유가

- 주요국 통화긴축 가속화에 따른 경기둔화 우려에 WTI 주간 7.5% 하락
  - 미국 연준은 9월에도 기준금리를 75bp 인상하며 3연속 자이언트스텝 단행. 올해 말 4.4%, '23년 말 4.6% 수준에 이를 것으로 예상. 달러화 지수는 9.23일 113.192로 '02.5월 이후 최고치 기록
- 미국 원유 상업 재고는 주간 114만 배럴 증가하며 유가 하락폭을 확대
  - 순수입량 증가(113만 b/d) 및 비축유 방출(690만 배럴)은 재고 증가 야기
  - 휘발유와 중간유분(경유 등) 재고도 각각 주간 157만, 123만 배럴 증가
- 미국은 5~10월 비축유 180백만 배럴 방출 추진 중. 10월까지 방출량은 165백만 배럴로 추산. 시한 연장을 통해 11월 10백만 배럴 방출할 계획

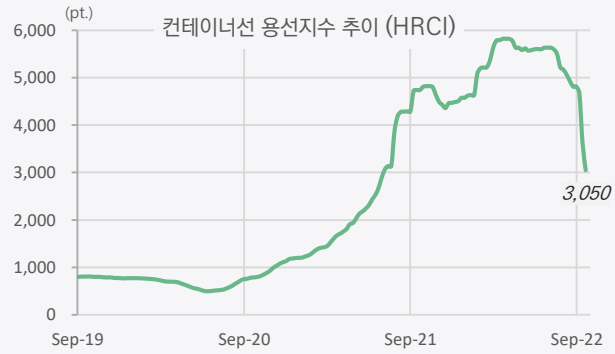
연료유가

- 원유 가격 하락에 HSFO* 가격은 동반 하락. 반면 경유 정제마진 상승에 따른 저유황 배합원료 공급 감소로 인해 LSFO 가격은 강보합세 구현

* 기존 출처 HSFO 공시 가격 오류로 별도 기관 공시 가격 반영 및 추후 수정 예정



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트, GMF



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	2,684	3,050	▼ 366	7,507	▼ 4,823
美동안	6,538	7,176	▼ 638	10,310	▼ 3,772
유럽	3,163	3,545	▼ 382	6,262	▼ 3,099
지중해	3,249	3,777	▼ 528	6,669	▼ 3,420
동남아	386	403	▼ 17	1,100	▼ 714
중동	988	1,232	▼ 244	2,984	▼ 1,996
호주	1,956	2,262	▼ 306	3,634	▼ 1,678
남미	5,479	6,342	▼ 863	8,142	▼ 2,663
日서안	325	321	▲ 4	330	▼ 5
日동안	302	311	▼ 9	323	▼ 21
한국	265	265	- 0	356	▼ 91
동서Africa	4,979	5,022	▼ 43	6,561	▼ 1,582
남Africa	4,532	4,654	▼ 122	5,664	▼ 1,132

*美서안, 美동안: $/FEU, 그 외: $/TEU 사용

용선 성약

선형	건조*	기간	$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	C	6개월	30,000	▲ 1,000	8월4주
피더 1,100	A	13개월	28,000	▼ 4,000	9월1주
피더 1,600	A	24개월	27,000	▼ 23,000	9월1주
피더 2,200	A	12개월	70,000	▼ 15,000	7월4주
피더 2,700	A	24개월	58,500	▲ 16,500	8월4주
내로우빔 5,000	A	36개월	48,000	▲ 8,000	8월4주
와이드빔 5,500	B	12개월	20,000	▼ 52,500	6월1주
중형 7,000	A	60개월	44,000	▲ 22,500	9월2주
중형 9,000	B	48개월	52,000	▼ 12,000	5월3주

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

시장 동향

종 합

◦ '22년 38주(9.19~9.23) SCFI 종합지수 '2,072p' 기록. 주요 항로 약세 이어지며 SCFI 15주 연속 하락
- 통상 국경절을 앞두고 수출이 증가하는 양상이 나타나지만, 올해는 수요 약세가 계속되며 국경절 특수 실종, 4분기 약세 지속 전망
- 최근 유가하락에도 불구하고 인플레이션이 지속됨에 따라 美연준(FED)은 0.75%p의 기준금리 인상을 발표, 현재 기준 금리는 3~3.25%로 14년 만에 가장 높은 수준을 기록했으며 추가 인상을 통해 4.5%까지 상승할 것으로 예상
- 지난 2주간 4,000TEU급 용선료(1년)는 30% 넘게 하락했으며 Seaspan社는 '21년 체결한 신조 계약을 취소. 약세가 장기화 될 경우, 고용선료 조건으로 공격적인 선대 확장에 나섰던 선사들에게는 큰 위협이 될 수 있을 것

미주항로

◦ 美 서안 항로 19주 연속 하락, 동안 항로 18주 연속 하락
- 8월 LA항 컨처리량은 80만TEU로 전년대비 약15.5% 하락, 특히 수입 물동량이 17% 하락하며 확연한 수요 약세가 나타나는 중
- Sea-Intelligence社는 북미항로 선복 활용률은 연초 100%에 육박했으나 4월부터 급락하며 7월 이후 80%대를 기록한 것으로 분석. 계속된 약세로 10월 국경절 전후로 약 22~28%의 선복 감축이 진행될 것으로 예상
- 8월 美소매판매는 전월대비 0.3% 증가, 차량(2.8%), 식음료(0.5%)가 소폭 증가한 반면, 가구/가전은 0.8% 하락하며 부진 지속

유럽항로

◦ 유럽 항로 17주 연속 하락
- Sea-Intelligence社는 유럽항로 선복 활용률이 연초 90%를 상회했으나 최근 75%대까지 하락한 것으로 발표, 선사들은 국경절 이후 수요 약세에 대비하여 약 20%의 공급 감축을 진행할 것으로 예상
- 8월 영국 소매판매는 1.6% 하락하며 예측치(0.5%) 대비 큰 폭의 하락을 기록. 8월 유로존 CPI 또한 전년동기 대비 9.1% 상승하며 예상(9%)을 상회하는 등 유럽 전역에 걸쳐 경기 위축이 확연하게 나타나는 중

연근해/기타

◦ 동남아 항로 11주 연속 하락
- 연중 최성수기인 국경절 특수가 무색하게 중국발 수출 물동량이 부진을 겪으며 하락세 계속, 중동항로는 2년 만에 $1,000선 붕괴
- 연말까지 원양 항로 부진으로 인한 중소형 선박 전배가 이어지며 수급 불균형에 따른 약세 지속 전망

주요 뉴스

◦『글로벌 항만 노조, 리버풀 항만 노동자 파업 지지』*(Container News_22.9.20)*
- 영국 리버풀 항만의 노동자 파업은 9/19부터 시작되어 10/3까지 진행될 것으로 예상됨. 이에 국제운송노동자연맹(ITF)과 유럽운송노동자연맹(ETF) 등 글로벌 운송 노조는 이를 지지한다고 발표. 영국은 현재 인플레이션이 심각한 상황으로, 일부 경제학자들은 1월까지 물가상승률이 20%까지 상승할 것으로 예측하고 있음. 식량, 에너지 등 필수품 비용이 천문학적인 수준으로 지속해서 상승함에 따라 글로벌 항만 노조는 적절한 임금 협상을 위한 파업이 필요하다고 주장

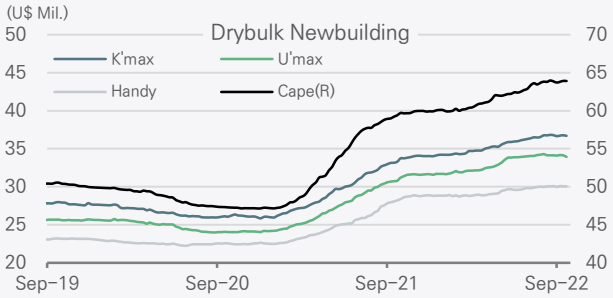
◦『운임 하락에 따라 컨테이너 선사들은 선복량 조절 필요』*(로이드리스트_22.9.20)*
- 최근 스팟운임은 최고점 대비 약 50% 하락했지만, 여전히 팬데믹 이전 평균 대비 2배 이상 수준을 유지하고 있음. 수요 둔화에 따른 수급 불균형이 운임 하락의 주요 원인. 수요 감소와 함께 선박 운항률도 '22년 4월 이후 감소세를 보임. 그러나 신조선 인도에 따라 올해 10월 이후 글로벌 컨 선복량이 증가할 것으로 예상되어 선사들은 임시결항을 통한 공급 조절이 필요할 것으로 보임

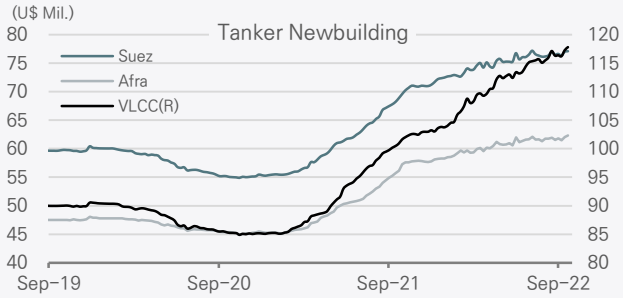
※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

한국해양진흥공사 Korea Ocean Business Corporation

Newbuilding & Resale

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Drybulk	Cape	180K	63.91	▼ 0.02	62.05	55.18	58.43	▼ 0.60	60.36	53.02
	Kamsarmax	82K	36.71	▼ 0.08	35.62	30.78	37.26	▼ 0.77	40.51	33.18
	Ultramax	64K	33.94	▼ 0.20	33.18	28.54	36.25	▼ 0.88	37.83	30.58
	Handy	33K	30.06	▲ 0.01	29.42	25.96	29.62	▼ 0.45	30.32	25.24
Tanker	VLCC	310K	117.83	▲ 0.54	112.03	95.04	112.62	▲ 1.77	102.15	94.02
	Suezmax	160K	77.13	▲ 0.09	75.27	63.74	79.97	▲ 1.41	71.84	63.40
	Aframax	105K	62.32	▲ 0.26	60.71	51.88	68.29	▲ 1.20	60.37	51.26

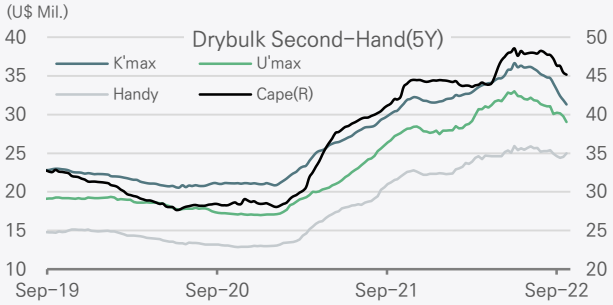


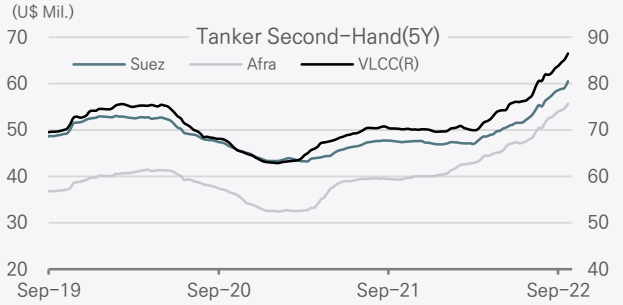


Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	66,000 DWT	Jaldhi Overseas	Yangzi-Mitsui SB	-	4	'24	
Tanker	50,000 DWT	Nissen Kaiun	Hyundai Vietnam SB	$42.7m	4	'25	
LNG Carrier	174,000 CBM	TMS Cardiff	DSME	$214.5m	2	'26	Qatar Project

Secondhand

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Drybulk	Cape	180K	45.17	▼ 0.29	45.99	38.08	30.58	▼ 0.61	32.90	27.54
	Kamsarmax	82K	31.32	▼ 0.57	34.14	27.60	22.55	▼ 0.61	24.84	19.46
	Ultramax	64K	29.05	▼ 0.75	30.65	23.40	20.30	▼ 0.50	21.60	16.54
	Handy	33K	24.97	▲ 0.46	24.58	18.52	16.71	▼ 0.26	17.13	12.29
Tanker	VLCC	310K	86.52	▲ 1.27	75.78	68.22	60.67	▲ 1.71	51.38	45.96
	Suezmax	160K	60.49	▲ 1.39	51.62	45.99	43.77	▲ 1.12	35.75	30.59
	Aframax	105K	55.68	▲ 0.98	47.00	37.58	40.44	▲ 1.17	31.63	24.03

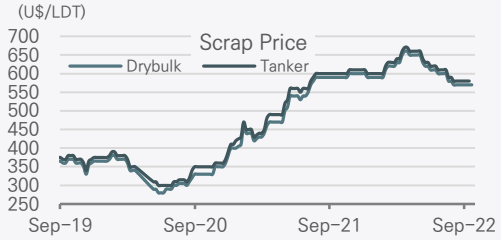




Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	LAPEROUSE	50,420 DWT	2011	GSI Liwan	$26m	Undisclosed
Bulker	FRONTIER TRIUMPH	181,429 DWT	2012	Imabari SB Saijo	$30m	Winning Shipping
Bulker	BUENOS AIRES	83,366 DWT	2011	Sanoyas	$21m	Greek buyers

Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	560	-	601	507	570	-	609	533
Tanker	570	-	611	517	580	-	619	544



※ 자료 : 한국해양진흥공사, GMS

용 어	해 설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
섀시 (Chassi)	컨테이너를 탑재하여 일체화되는 트레일러의 대차
와이드빔 (Wide Beam)	넓은 선폭의 선박
용선료	선박을 빌리고(용선) 이에 대한 이용대금으로 선주에게 지불되는 금액
용선주	선박을 용선하는(대여받는) 자
정시성	정기선의 운항일정 준수 정도를 판단하기 위한 지표. 공표 일정 대비 실제 운항 결과를 반영하여 산출
Aframax	재화중량톤(DWT) 8~12만톤으로 원유를 운송하는 선박
ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerp)	유럽의 주요 수출입 항구, 암스테르담, 로테르담, 앤트워프의 약자
Ballast	공선 상태에서 선박의 안정성 및 감항성 유지를 위해 해수를 선박에 싣는 행위
Cape	재화중량톤(DWT) 10만톤 이상의 대형 건화물선으로 철광석과 석탄을 주로 운송
CBM (Cubic Meter)	가로, 세로, 높이가 각 1미터인 부피 단위
DWT (Dead Weight Tonnage)	재화중량톤. 선박이 화물을 적재할 수 있는 최대 무게를 의미
F/H (Front Haul)	다수의 화물수송이 이루어지는 선종별 주 수송구간(건화물선 대서양→태평양)
FE	'철'을 의미하는 ferro의 약어. 보통 철광석의 철분 함량을 표시 (FE 62%)
Feeder	대형 항만과 인근 중소형 항만 간 컨테이너를 수송하는 서비스 또는 선박
FEU (Forty-foot Equivalent Units)	길이 40피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위. 1FEU=2TEU
FFA (Forward Freight Agreement)	운임선도거래. 미래 특정 기간의 운임을 현재 시점에서 확정하여 계약하는 거래
Handy	재화중량톤(DWT) 4만톤 미만의 소형 건화물선
HRC (Hot Rolled Coil)	열연강판. 철 슬라브를 압연하여 생산한 1차 제품으로 냉연강판, 강관 등의 소재로 쓰임
HRCI (Howe Robinson Container Index)	호이-로빈슨 컨테이너선 용선지수
HSFO (High Sulfur Fuel Oil)	유황성분의 함량이 0.5% 초과 / 3.5% 이하인 고유황 연료유
Indon	인도네시아
Kamsarmax	재화중량톤(DWT) 8~9만톤 규모의 건화물선
LA/LB (Los Angeles/Long Beach)	미국 서부 대표 항만인 로스앤젤레스-롱비치 항을 의미
LDT (Light Displacement Tonnage)	경화배수톤. 화물을 제외한 선박자체의 중량으로 선박 해체 매각 시 지급하는 선가의 기준
LR2 (Long Range2)	재화중량톤(DWT) 8~12만톤급 유조선으로 주로 석유제품을 운송
LSFO (Low Sulfur Fuel Oil)	유황성분의 함량이 0.5% 이하인 저유황 연료유
MR (Medium Range)	재화중량톤(DWT) 4~6만톤 규모의 유조선으로 석유제품을 운송
Pac RV (Pacific Round Voyage)	태평양 역내를 왕복 운항하는 순환 항로
Panamax	재화중량톤(DWT) 7~8만톤 규모의 건화물선
PMI (Purchasing Managers' Index)	구매관리자지수. 기업의 구매담당자 대상 설문을 통해 제조업 분야의 경기 판단 지표로 사용
Rebar (Reinforcing bar)	철근
SB (ShipBuilding)	조선(소)
SCFI (Shanghai Containerized Freight Index)	상하이 컨테이너선 운임지수
Suezmax	재화중량톤(DWT) 12~20만톤급 원유 운반선. 수에즈 운하를 통과할 수 있는 최대 크기의 유조선
T/A (Trans Atlantic)	대서양 역내를 운항하는 항로
TEU (Twenty-foot Equivalent Units)	길이 20피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위
Ultramax	재화중량톤(DWT) 6~7만톤 규모의 건화물선
VLCC (Very Large Crude-Oil Carrier)	재화중량톤(DWT) 20만톤 이상 초대형 원유운반선
WS (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale)	주요 항로별 기준 운임율(Flat Rate)을 상대지수로 나타낸 지표
WTI (West Texas Intermediate)	서부 텍사스산 원유. 영국 북해의 브렌트유, 중동의 두바이유와 함께 세계 3대 유종

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 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	
Taewoong Logistics		Samsung SDS		Hyundai Glovis		Ramses	
CJ Logistics		LX Pantos					

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					