

# Weekly Market Report

Jun 27, 2022

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

## Weekly Summary

-  **Drybulker**      자이언트 스텝에 밝힌
-  **Tanker**      원유선, 제품선 영역 침범
-  **Container**      인플레이션의 압박
-  **Sale & Purchase**      강달러와 몬순, 해체선가 하락



## Macro Indicators

### Foreign Exchange



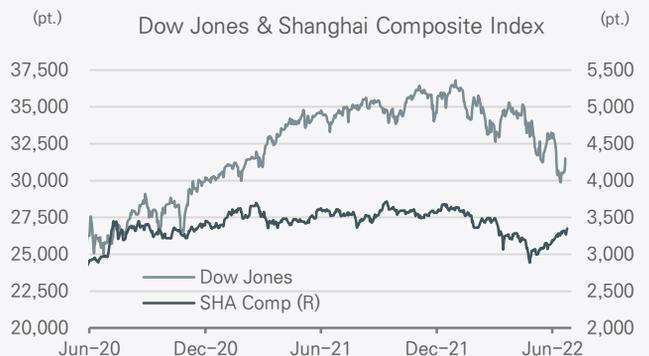
### Interest Rates

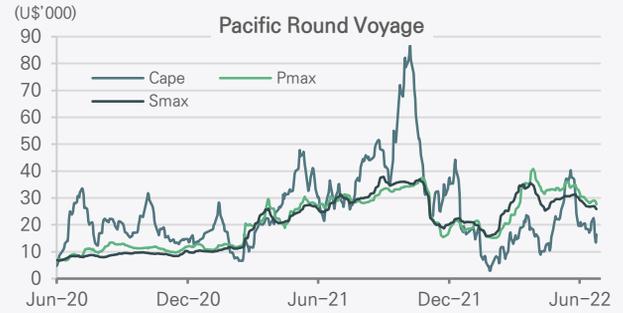
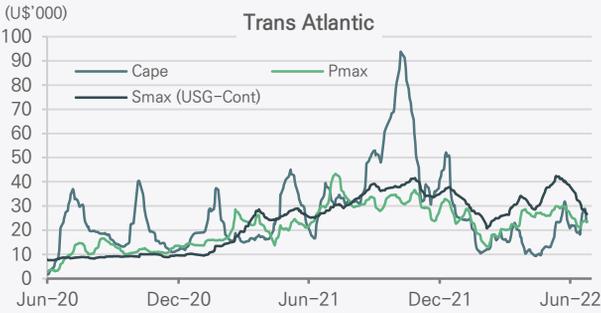
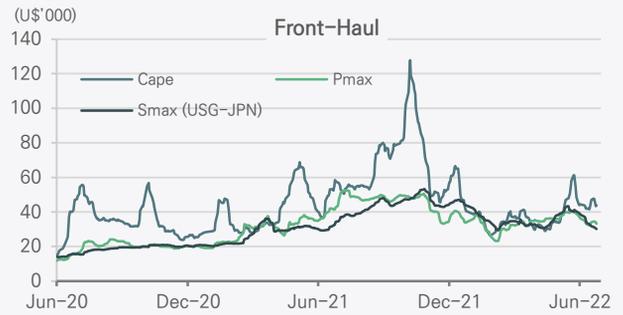
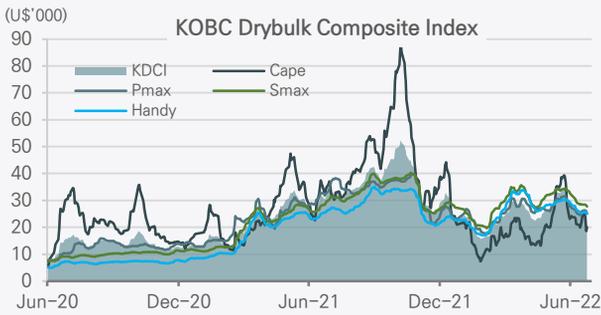


### Commodity Index



### 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
6/24	24,341	19,976	43,775	23,750	16,375	25,119	33,260	23,360	27,200	27,762	30,043	26,600	25,861
6/17	26,085	23,894	47,000	26,688	21,000	26,083	34,140	23,300	29,020	28,462	31,614	28,686	26,809
증감	▼ 1,744	▼ 3,918	▼ 3,225	▼ 2,938	▼ 4,625	▼ 964	▼ 880	▲ 60	▼ 1,820	▼ 700	▼ 1,571	▼ 2,086	▼ 948

**Cape** 사분히 드러났고 가시웁소서

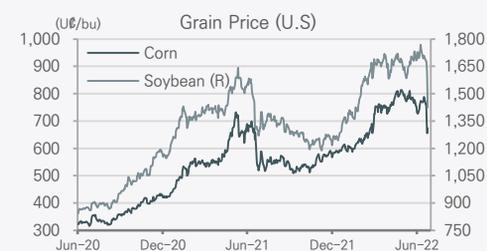
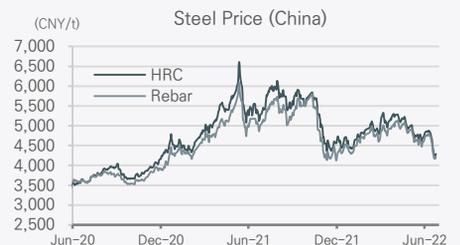
- 미국의 자이언트 스텝 금리 인상으로 인한 자산 시장 전반에 걸친 하방 압력이 철광석 선물 및 FFA 시장으로 전이되며 약세. BDI Cape T/C Average는 주간 19.8% 하락
- 상하이 봉쇄 해제 이후에도, 건설 조업이 봉쇄 이전 수준을 회복하지 못하며 철강 수요 침체 - 남중국 지역의 기록적인 폭우 및 홍수도 건설 조업 장애 요인. 이는 제철소들의 마진 추가 악화를 초래하여, 고로 가동을 저하 또는 유지보수에 돌입하는 제철소들이 증가하고 있음
- 중국 정부는 지난 21일 경기 부양을 위한 재정 정책 시행에 속도를 내겠다고 발표 - 그러나 정부의 부양 정책이 실물 시장의 회복으로 연결되기까지는 추가 시일이 소요될 것으로 예상되어 당장의 부정적인 시장 분위기는 개선에는 별다른 영향을 미치지 못함
- 8월 선적분 철광석에 대한 수요는 비교적 견조하게 이어지며 3분기 회복에 대한 기대감을 선사하고 있으나, 저조한 철강 생산 수익성으로 인해 제철소들의 구매는 저품위 광석에 집중 - 금주 단기 저점 확보 시도 예상되나, 시장 수급 개선에는 추가 시일 소요 전망

**P'max** 유럽 에너지 경보

- 석탄, 곡물 등 원자재 시장 약세 및 FFA 시장 급락 영향으로 전 항로에 걸친 하락세 구현
- 중국항 석탄 수입 수요는 자체 생산 증대와 남중국 홍수로 인한 수력 발전 증가로 부진 - 남중국 지역은 60년 만의 최고 강우량을 기록하며 홍수 피해 발생. 반면 북중국은 40도에 육박하는 폭염으로 전력 수요 증가 중이나, 자체 석탄 생산 증대로 수요 증가분 충족
- 우리나라, 인디아, 동남아 등 주요 석탄 수입국들이 저가의 러시아산 석탄 수입을 증대시키며 동북아 항로는 상대적으로 지지되고 있으나, 동남아 항로 수요는 상대적으로 위축
- 한편, 러시아산 가스 공급 축소에 대비하여 유럽의 석탄 수입 수요 추가 증가 전망 - 독일, 노후화력발전소 재가동 법안의 의회 승인이 7월 8일 예정되어, 법안 승인 즉시 동 설비들의 재가동에 돌입할 예정 - 네덜란드도 6월 20일 에너지 위기 조기 경보 발동 및 석탄발전소 가동 제한(35%) 해제
- 오는 8월 유럽의 러시아산 석탄 수입 전면 금지를 앞두고 천연가스 공급까지 감소하여, 당분간 남아공 및 호주산 석탄의 유럽향 판매가 증가할 전망이다. 이는 케이프 및 파나마스 백홀 항로 강제 요인

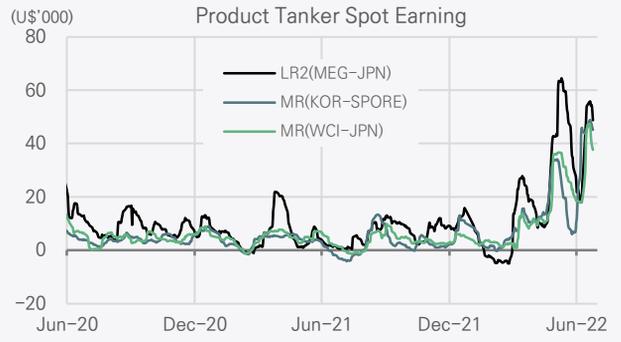
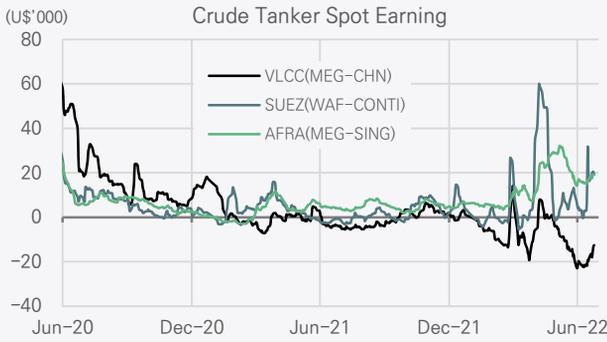
**S'max** 흑해 곡물 시즌인데...

- 상위 선형 대비 고평가 부담 및 흑해, USG 등 곡물 항로 부진, 동남아 공급 증가 등으로 약세
- 흑해 곡물 수출이 본격화되는 3분기가 목전에 도래하고 있으나, 우크라이나 사태로 인한 곡물 수출 제한으로 흑해 항로 부진 지속 - 우크라이나의 곡물 수출은 작황 감소, 항만 폐쇄, 사일로 부족 등으로 사실상 중단된 한편, 러시아도 루블화 강세, 수출세 인상, 경제제재 등의 영향으로 수출이 원활하지 못한 상황
- 인도네시아 석탄 물동량은 견조하게 이어지고 있으나, 수프라맥스 운임이 파나마스 대비 높게 형성되어 신규 화물 계약은 주로 파나마스로 성사되고 있는 것으로 파악됨
- 시장 반등 요인이 뚜렷히 나타나지 않으며 금주 약보합세 구현 전망



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

## Tanker Spot Earning



	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	49.68 ▲ 4.45	116.82 ▲ 1.87	190.56 ▲ 4.39	280.00 ▼ 20.00	41.25 ▼ 1.52
TCE(US/day)	-12,580 ▲ 5,618	19,158 ▲ 2,893	19,253 ▲ 1,821	48,728 ▼ 6,022	45,146 ▼ 2,305

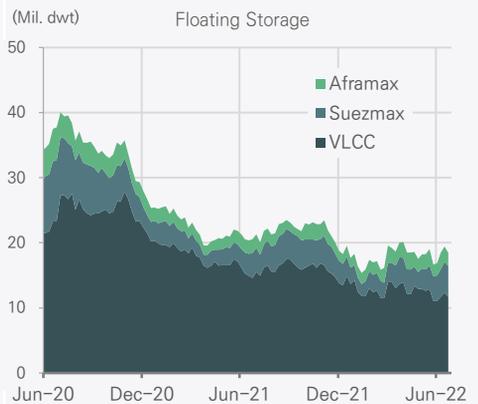
원유

- VLCC: 미주/아시아 구간 물동량 증가는 시황 상승 견인. 중동/동북아 구간도 전주 대비 활발한 화물 유입에 주간 WS 9.8% 상승. 다만 선박 공급 압력은 상승폭 제한 - 중국의 6월 원유 수입량은 전월대비 약 10% 감소. 반면 러시아 원유 비중은 증가. 이는 중동/중국 구간 VLCC 수요 감소를 야기하며 시황 회복에 부담으로 작용
- Suezmax: 상위 선형 상승 영향 및 러시아(흑해)/중국 구간 화물 유입에 서아프리카/유럽 구간 운임 동반 상승. 나이지리아와 앙골라 생산 차질은 단기 시황 하방압력
- Aframax: 아시아 지역 발전용 연료유 수요 증가. 중동/동남아 구간 연료유 물동량 유입되며 주간 WS 2.4% 상승. 역대 가용 선박 감소는 단기 시황 상승세 지지요인

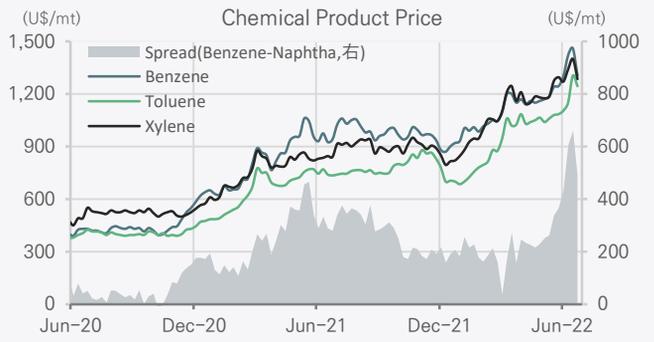
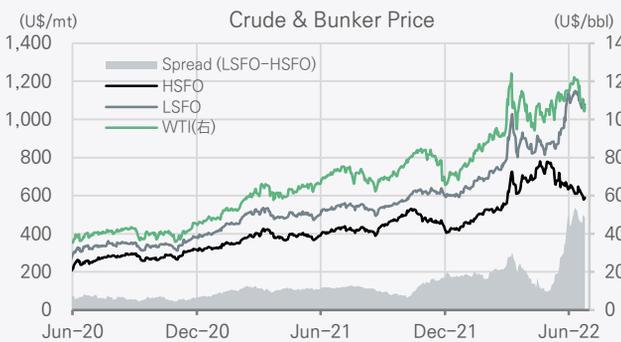
제품선

- LR: 납사 물동량 둔화 및 원유선의 화물 흡수로 중동/동북아 구간 운임 하향 조정 - 에틸렌/납사 가격 Spread는 비일관 방식(\$350/톤) 뿐만 아니라 일관 방식(\$250) 손익분기점도 하회. 생산마진 악화에 6월 중국 납사 수입 전월대비 약 20% 감소 - 신조 원유선(VLCC 등)의 경우 수송(아시아/서아프리카) 증가하며 제품선 수요 감소
- MR: 중국의 석유제품 수출 둔화되며 동북아/싱가포르 구간 운임 주간 3.5% 하락

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt



## Crude & Product Price



	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	106.51	589.00	1077.00	488.00
증감	▼ 3.05	▼ 34.00	▼ 10.00	▲ 24.00

	Benzene	Toluene	Xylene
가격	1305 ▼ 155	1245 ▼ 60	1285 ▼ 115
Spread*	491 ▼ 170	431 ▼ 75	471 ▼ 130

※ Bunker Price : Singapore 기준

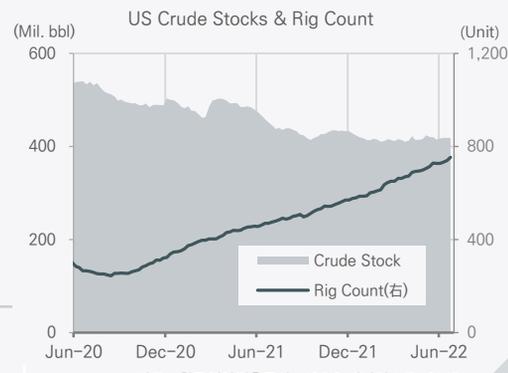
※ Spread : Naphtha 대비 편차

국제유가

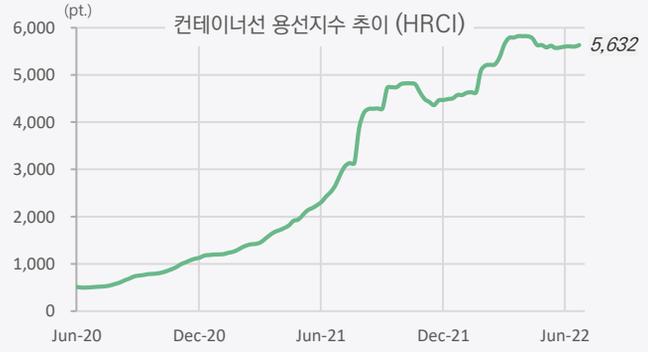
- 긴축 정책에 따른 경기 위축 및 석유 수요 둔화 우려 증대. 주간 WTI 2.8% 하락 - 미국 연준은 강력한 인플레이션 억제 조치 필요성 강조 및 경기 위축 가능성 인정 - 중국 아파트, 주택 판매를 추적하는 공식 수치가 11개월 연속 전년동기대비 감소. '90년대 부동산 사유 거래 허용 이후 최초. 원자재 시장 위축을 야기했던 지난 '08년, '14년 침체기 수준 상회. 중국 경기 위축 및 석유 수요 둔화 우려 증대
- API(미국석유협회)에 따르면 미국 원유 재고는 주간 561만 배럴 증가. 휘발유 재고 역시 120만 배럴 증가. 유가 하방압력으로 작용. EIA 발표는 시스템 문제로 지연
- 미국 정부는 유류세 한시적(90일) 면제 추진. 정유사와의 면담을 통해 정제가동률 상승도 요청. 다만 정유사의 감세분 흡수 우려 및 정제능력 저하 등 실효성은 의문

연료유가

- 원유 가격 하락에 HSFO, LSFO 역시 각각 주간 5.4%, 0.9% 하락. 저유황 배합 원료 공급 차질은 LSFO 하락폭 제한. HSFO는 유입(중동) 증가하며 공급 원활



※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOCB 패널리스트, GMF



항로별 운임지수

항로	금주	전주	+/-	'22평균	+/-
美서안	7,378	7,489	▼ 111	7,892	▼ 514
美동안	9,804	10,073	▼ 269	10,684	▼ 880
유럽	5,766	5,793	▼ 27	6,635	▼ 869
지중해	6,425	6,487	▼ 62	6,950	▼ 525
동남아	1,073	1,049	▲ 24	1,173	▼ 100
중동	3,541	3,417	▲ 124	3,061	▲ 480
호주	3,398	3,402	▼ 4	3,851	▼ 453
남미	7,884	7,632	▲ 252	7,774	▲ 110
日서안	338	338	-	331	▲ 7
日동안	362	362	-	322	▲ 40
한국	328	325	▲ 3	366	▼ 38
동서Africa	6,214	6,322	▼ 108	6,767	▼ 553
남Africa	5,590	5,599	▼ 9	5,774	▼ 184

\*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 성약

선형	건조*	기간	\$/Day	+/-**	성약 주차
피더 700	C	19개월	25,000	▼ 2,500	6월1주
피더 1,100	A	24개월	31,000	▼ 11,000	6월3주
피더 1,600	B	13개월	59,000	▲ 13,000	6월1주
피더 2,200	C	13개월	72,000	▲ 28,000	5월2주
피더 2,700	A	41개월	46,000	▲ 5,000	4월2주
내로우빔 5,000	B	60개월	42,550	▼ 750	4월1주
와이드빔 5,500	A	37개월	72,500	▼ 15,750	3월2주
중형 7,000	C	36개월	32,500	▲ 11,150	5월3주
중형 9,000	B	48개월	52,000	▼ 12,000	5월3주

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

시장 동향

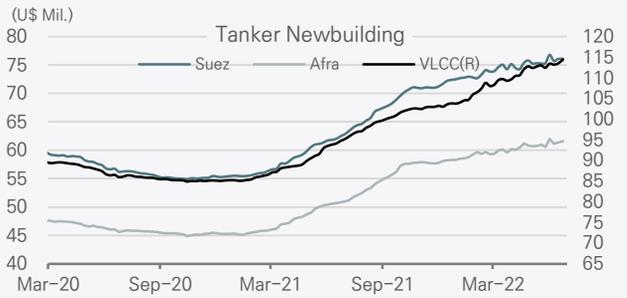
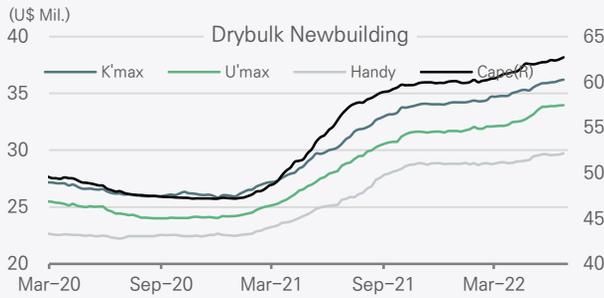
- '22년 25주(6.20~24) SCFI 종합지수 '4,216p' 기록. 중동 및 남미 항로 상승 지속에도 불구하고, 기간 항로 약세로 SCFI 소폭 하락
  - 6월 중순 물동량은 월 초 대비 완만한 회복 진행 중이나, 상하이 봉쇄 해제 이후 미처리 물량이 집중되기보다는 미국과 유럽의 인플레이션에 따른 수요 부진이 더 크게 작용하고 있음
  - 또한 글로벌 기업들이 인플레이션에 대비하여 지난 1분기에 성수기 대비 주문 및 재고 구축을 선제적으로 실시한 점도 현재 물량 위축 요인으로 작용. 최근 소비자 수요 감소에 따른 재고 증가로 신규 주문을 취소하거나 미루는 추세
- 美 서안 6주 연속 하락, 동안 항로도 5주 연속 하락
  - 인플레이션 및 대규모 금리 인상으로 인해 소비자 수요가 위축됨에 따라 운임 시장 약세 구현 중. 특히 동안 항로는 '21년 7월 이후 처음으로 U\$10,000/FEU 이하로 하락
  - 북미 서부 항만 5월 컨테이너 처리량 전년 동기 대비 감소. LA항은 전년 동기 대비 4.3% 감소한 97만 TEU의 컨테이너를 처리하였고, 롱비치항도 1.8% 감소한 89만 TEU의 컨테이너 처리량을 기록
  - 미 서부항만 노사협약 관련, 추가 진전 사항은 공개되지 않음. 일자리와 직결된 항만 자동화 관련 협상에 시간 소요 증으로 파악됨
- 유럽항로 4주 연속 하락
  - 유럽의 인플레이션이 심화되며 운임도 약세를 보이는 중. 특히 영국의 5월 소비자물가지수는 전년 동기 대비 9.1% 상승하며, 지난 4월에 이어 두 달 연속 40년 만에 최고치를 기록
  - 한편 독일 항만 노동자 및 트럭커 부족으로 인해 북유럽 지역 수입 컨테이너 체류시간 증가 및 공컨테이너 회수 지연 중
- 동남아 항로 전주 대비 상승
  - 싱가포르항만공사(PSA)와 OOCL은 싱가포르 항만 내 컨테이너 혼잡도 개선 및 운영 효율성 제고를 위한 협력체계 구축

주요 뉴스

- 『유럽의 컨 항만 혼잡이 해소되지 않는 중』 (로이드리스트 22.6.21)
  - 벨기에와 독일 항만 노동자들의 파업 위험과 함께 유럽의 항만 정체가 완화된 기미가 보이지 않고 있음. 북유럽의 로테르담, 안트워프, 함부르크항 등과 영국의 항만에서는 여전히 혼잡이 지속되고 있는 한편, 지중해 항만은 피레우스 항만 쪽 혼잡이 개선되면서 체선이 대부분 해소되는 추세. 북유럽은 특히 함부르크항의 혼잡이 심한 상태. 현재 9척의 선박이 정박 대기 중이며, 2주 이상 대기시간 소요
- 『중국의 컨 물동량이 완만하게 회복되는 중』 (로이드리스트 22.6.23)
  - 중국의 봉쇄 해제 이후 컨 물동량이 꾸준히 회복되고 있으나, 스팟 운임의 하락을 저지할 만큼 강하지는 않음. 상하이 봉쇄 기간 동안 항만이 정상적으로 운영되었고, 물량 일부가 인근宁波항 등을 통해 처리되어 봉쇄 해제 후에도 물량 급증이 없는 것으로 분석됨. 유럽 및 북미의 인플레이션으로 인한 글로벌 수요 감소도 완만한 회복의 주요 원인. 또한, 최근 북미 소매 재고 수준이 사상 최고 수준을 기록하며 경기 침체가 우려되는 상황

## Newbuilding & Resale

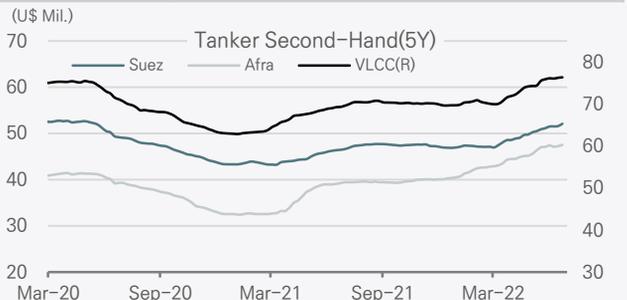
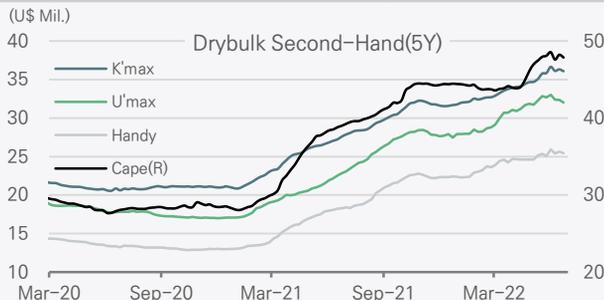
Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	62.74	▲ 0.22	61.21	55.18	61.90	▲ 0.06	59.92	53.02
	Kamsarmax	82K	36.21	▲ 0.08	35.09	30.78	42.03	▼ 0.06	40.63	33.18
	Ultramax	64K	33.97	▲ 0.03	32.69	28.54	39.54	▼ 0.82	37.60	30.58
	Handy	33K	29.74	▲ 0.12	29.13	25.96	31.11	▼ 0.10	30.06	25.24
Tanker	VLCC	310K	114.43	▲ 0.94	109.91	95.04	102.41	▲ 0.21	99.49	94.02
	Suezmax	160K	76.11	▲ 0.03	74.56	63.74	72.39	▲ 0.89	69.52	63.40
	Aframax	105K	61.59	▲ 0.23	60.16	51.88	60.98	▲ 0.42	58.02	51.26



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Bulker	63,600 DWT	AVIC International Leasing	New Dayang SB	\$32.5m	2	'25	
Container	14,000 TEU	BAL Container Lines	Jiangnan Shipyard	\$147.5m	2+2	'25	
LNGC	174,000 CBM	K3 Consortium	Samsung HI	\$215m	2	'24	Qatar Project

## Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균	
Drybulk	Cape	180K	47.87	▼ 0.36	45.34	38.08	34.84	▼ 0.26	32.61	27.54
	Kamsarmax	82K	36.10	▼ 0.24	34.03	27.60	26.85	▼ 0.28	24.71	19.46
	Ultramax	64K	32.04	▼ 0.30	30.51	23.40	21.96	▼ 0.23	21.64	16.54
	Handy	33K	25.43	▼ 0.20	24.26	18.52	17.97	▼ 0.20	16.84	12.29
Tanker	VLCC	310K	76.34	▲ 0.10	72.61	68.22	51.52	▲ 0.01	48.89	45.96
	Suezmax	160K	52.14	▲ 0.51	49.00	45.99	36.21	▲ 0.24	33.10	30.59
	Aframax	105K	47.54	▲ 0.31	44.40	37.58	32.57	▲ 0.71	28.84	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Product Tanker	Energy Centurion	74,998 DWT	2008	Sungdong SB	\$18m	Greek buyers
Bulker	IDC Falcon	55,803 DWT	2006	Kawasaki HI Kobe	\$18m	Middle Eastern Buyers
Bulker	Majestic Sky	81,949 DWT	2014	Tsuneishi Tadotsu SB	\$32.5m	Greek buyers

## Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'22평균	'21평균	금주	+/-	'22평균	'21평균
Bulker	610	▼ 10	618	507	600	▼ 10	624	533
Tanker	620	▼ 10	628	517	610	▼ 10	634	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				