

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 6월 21일

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감 수 김태일

발 행 인 장영태

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

27

건화물선

케이프선 운임 32,325달러/일 기록, 브라질, 중국의 철광석 광산 운영 중단, 중국 여름철 냉방 전력수요 증가와 공급처 다변화

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 44.43 상승한 3,748.36을 기록, 연탄향의 정체로 인해 공급 차질 불가피

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.4p 하락한 31.2 기록, 대부분의 항로가 보험세를 보임

이호춘 해운빅데이터연구 센터장 / leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

류희영 연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

이상혁 전문연구원 / sanghyeoke@kmi.re.kr | 051-797-4625

김병주 연구원 / bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간뉴스

높은 운임은 시장 참여자를 증가시켜

- ▶ 2020년 하반기부터 지속된 높은 운임으로 선사들은 신규서비스를 개설하거나 확대함
 - 중국 선사인 BAL Container line은 유럽과 북미에 대한 시범운항 후 정기서비스를 실시할 예정임
 - 다른 중국 선사인 CU lines는 3,100-4,400TEU급 5척을 이용해 격주 아시아-유럽 서비스를 실시함
 - 미국 선사인 Matson은 내년 2월까지 중국-북미 서부에 대한 신규 서비스를 시작하였으며 화주기업인 홈 디포(Home Depot)는 자체상품을 위해 선박을 운영하는 것으로 알려짐
- ▶ 현재 신규 서비스의 지속성에 대해서는 의문임
 - 하판로이드의 CEO는 장기적으로 운임은 하락할 것으로 예상되어 운임이 낮아질 경우 현재 진행되는 신규서비스의 경쟁력이 크게 하락할 것으로 전망함
 - 예로 BAL Container line은 최근 파나마급 선박을 일일 10만 달러 이상에 단기 용선하여 기존 선사들의 비용에 비해 2-3배 이상 높을 것으로 예상됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137179/Rates-drive-new-rivals-to-transpacific-trade>

최건우 전문연구원

051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

MOL, 탄소배출 감축을 위한 환경비전 2.1 발표

- ▶ 일본해운기업 MOL(MITSUI OSK Lines)에서 발표한 환경비전 2.1(Environmental Vision 2.1)에 따르면 MOL은 2050년까지 온실가스 배출을 제로화할 계획임
 - MOL은 탄소배출감축 목표를 달성하기 위해 총 20억 달러 규모의 투자를 실시할 예정이며, 이 중 약 19억 달러를 2021-2023년 기간 동안 LNG 연료선 및 청정연료 관련 프로젝트에 투자할 계획임
 - 현재 약 800척의 선박을 운항하고 있는 MOL은 2030년까지 LNG 연료선 90척 및 2035년까지 청정연료 선박 110척 보유를 목표로 하고 있음
- ▶ MOL이 환경비전 2.1에서 제시한 탄소배출감축 계획은 국제해사기구(IMO)의 2008년 기준 2050년까지 온실가스 배출량을 최소 50% 줄이겠다는 목표보다 더 엄격함
 - 이러한 MOL의 탄소배출감축 계획은 최근 사회 및 정부가 지구온난화를 예방하기 위해 더 엄격한 규칙을 요구하는 움직임에 배경이 있음
 - MOL은 새로운 청정연료개발 이외에도 내부적인 탄소 가격 책정 체계 구축 및 에너지 소비를 줄이기 위한 데이터분석을 강화하겠다고 밝힘

자료: [https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137227/MOL-maps-out-\\$2bn-route-to-zero-emissions-by-2050](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137227/MOL-maps-out-$2bn-route-to-zero-emissions-by-2050)

김병주 연구원

051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

코스타마레, 벌크선 매입으로 시장 진입

- ▶ 컨테이너 선주사로 알려진 동사는 올해 5월까지 컨테이너선 15척을 매입했지만 중고선가가 급상승함에 따라 컨테이너선 추가매수보다는 벌크선 매수를 통해 시장에 진입함
 - 최근 벌크선에 대한 중고선가가 상승했지만 여전히 장기 평균가보다 낮아 여전히 매력적인 시장임. 코스타마레는 올해 6월 총 16척의 중고 벌크선을 매입함
 - Allied Shipbroking에 따르면 올해 5월 누적 벌크시장의 중고선 거래량은 총 428척으로 전년동기 실적인 145척을 크게 넘어섬
- ▶ 동 사의 벌크선 시장에 대한 투자는 사업다각화보다 컨테이너에 비해 저평가되어 있는 벌크시장에 대한 투자로 보는 게 지배적인 시각임
 - 향후 몇 달 동안 컨테이너선보다는 상대적으로 저평가된 벌크선 거래에 관심을 가질것으로 예상되며 추가매수를 위한 현금은 충분한 것으로 알려짐
 - 동 사는 올해 1분기 2억 3천만 달러의 현금을 보유했을 뿐 아니라 5월에는 채권시장을 통해 1억 달러 이상을 추가 확보함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137189/thinking-outside-the-box-leads-costamare-back-to-bulkers>

이상혁 전문연구원

051-797-4625, sanghyeoke@kmi.re.kr

노르웨이 건화물선 선주사인 골든오션과 벨쉽스, 건화물선 시장 강세 전망

- ▶ 노르웨이 투자은행 아틱시큐리티즈(Arctic securities)가 주관한 영상회의에서 노르웨이 건화물선 선주사인 골든오션과 벨쉽스의 CEO들은 시장의 수급상황을 근거로 건화물선 시장이 당분간 강세일 것으로 전망함
 - 골든오션(Golden Ocean)의 최고경영자인 울리크 안데르센(Ulik Andersen)은 2023년까지 수요가 공급을 초과할 것이라는 예상함. 케이프선 시장이 저점을 찍고 3·4분기에 지금보다 더 강세를 나타낼 것이라 전망함
 - 벨쉽스(Belships)의 최고경영자인 라르스 스카르스고르드(Lars Skarsgård)는 울트라막스와 수프라막스의 운임 강세가 아시아의 수요 강세와 체선으로 인해 계속해서 유지되고 있다고 언급함
- ▶ 현존선에너지효율지수(EEXI)의 도입은 건화물선의 감속운항을 초래해 운임 강세에 기여할 것으로 예상됨
 - 골든오션의 안데르센은 전체 케이프선의 75-90%가 EEXI를 준수하지 못할 것으로 예상되기에 이 선박들은 감속운항을 할 수 밖에 없고 결국 시장에 공급을 줄이는 효과가 발생할 것으로 예상함
 - 또한 최근 이중연료 케이프선의 신조가가 5천만-5.5천만 달러에서 7.5천만 달러로 증가하면서 신조 발주가 감소함에 따라 공급을 제한하고 있기에 케이프선 시장이 2023년까지 수익이 날 것으로 예상함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137178/Bulker-owners-set-for-strong-market>

이상혁 전문연구원

051-797-4625, sanghyeoke@kmi.re.kr



1. 주간뉴스

중국으로의 원유 수송량 감소로 VLCC 시장 여전히 침체

- ▶ 세계 최대 석유 수입국인 중국의 원유 수입량이 최근 몇 주 동안 감소하면서 VLCC 시장이 어려움을 겪고 있음
 - 에너지시장정보업체 보르텍사(Vortexa)는 이 달 들어 중국항 전 세계 원유 수송량이 3년 만에 최저치인 3,550만 톤까지 감소하였으며, 전년 동기에는 하루 약 6,460만 톤의 원유가 수송된 것으로 분석함
 - 현재 약 120척의 VLCC가 중국으로 원유를 수송하고 있으며, 이는 전년 동월 200척 이상의 VLCC 수송량에서 80척 이상 감소한 수치로 전년 동월 105억 톤마일에서 현재 76억 톤마일까지 감소함
- ▶ 보르텍사는 “이러한 중국의 원유 수입 둔화는 VLCC 가동률과 중국으로의 톤마일 수요에 타격을 입혔으며, VLCC 운임이 지속적으로 침체 상태에 머물러 있는 원인”이라고 분석함
 - 보르텍사는 중국 정유사들이 원유 가격 상승에 대한 부담과 저유가 시기에 비축해둔 재고량으로 인해 원유 수입을 줄였으며, 석유제품 수출 마진이 악화되면서 중국 정유사들의 원유 수요가 약해진 것이라고 언급함
 - 또한 보르텍사는 중국의 석유 수요가 3분기에는 계절적인 요인, 골든위크 여행 등의 요인으로 증가할 것으로 예상되나, 하반기에는 원유 수입과 제품 수출 쿼터로 인해 추가적인 상승세가 제한될 수 있을 것이라고 전망함

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/vlccs-stay-in-doldrums-as-crude-in-transit-to-china-falls-to-lowest-in-three-years/2-1-1025742>

류희영 연구원

051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

유가 100달러, VLCC 선주들에게 이익 되나

- ▶ 현재 석유는 100달러대에 도달할 것으로 예상되고 있으며, 최근 원유가격은 최근 유럽과 미국의 소비 회복세가 지속되면서 거의 3년 만에 최고치인 배럴 당 75달러 수준까지 상승함
 - 파이낸셜타임스(FT)는 골드만삭스의 리서치 책임자가 정부의 경기 부양책이 수요를 끌어올리면서 유가시장의 새로운 슈퍼 사이클을 예고하고 있다고 보도한 바 있음
 - 자산운용사 케플러 쇠브뢰(Kepler Cheuvreux)의 애널리스트 페터 호겐(Petter Haugen) 또한 고유가는 운송 수요의 증가와 그러한 운송에 대한 지불 의지를 의미하기 때문에 석유시장의 가격 상승은 유조선 시황에 매우 긍정적인 것으로 전망함
- ▶ 그러나 김슨(Gibson Shipbrokers)의 연구 책임자인 리처드 매튜스(Richard Matthews)는 원유 가격 자체보다는 원유의 수급상황이 유조선 시황에 영향을 미치는 중요한 요인이라고 언급함
 - 매튜스는 공급 제한으로 인해 유가가 100달러에 달하면 석유 선적이 감소하고 단기적으로 재고부터 감소되기 때문에 시황 회복이 어려우나, 강한 수요로 인해 단가가 일정 수준에 도달하는 것은 시황에 호재가 될 것으로 예상함
 - 일부 전문가들은 유가 상승은 오히려 bunker비용 상승으로 선주에게 부담이 되고 있으며, 백신 부족 현상과 개발도상국의 변이 바이러스 확산이 원유 수요의 완전한 회복을 막고 있어 유조선 시황 상승에는 시간이 걸릴 것으로 전망함

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/will-100-oil-benefit-struggling-crude-tanker-owners-/2-1-1026483>

류희영 연구원

051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr



2. 건화물선

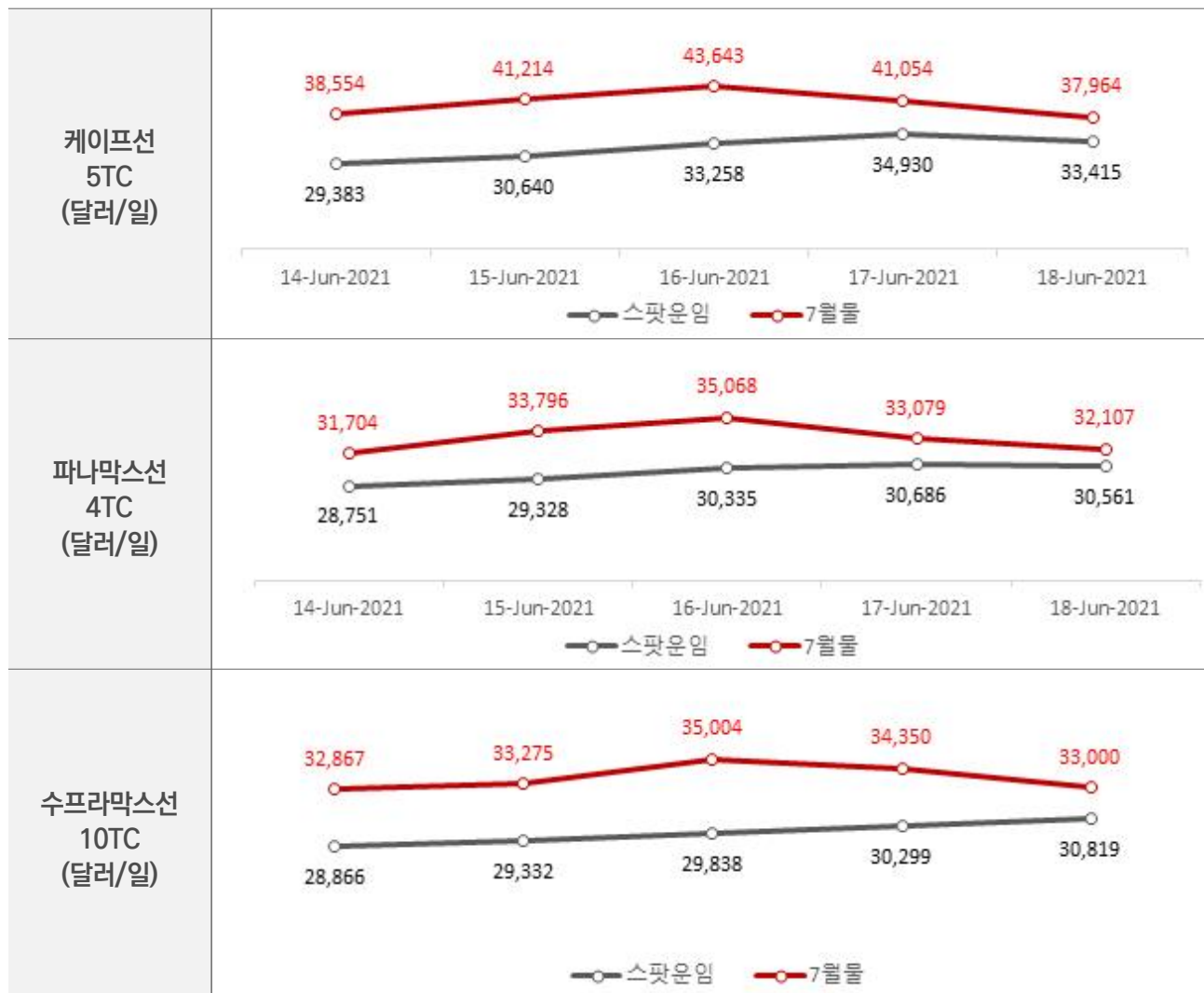
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

구분	6월 4주(전망)		6월 3주						
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이			FFA 7월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▼	32,325	▲	9,840	43.8 %	40,486	▲	6,398 18.8 %
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▲	29,932	▲	3,335	12.5 %	33,151	▲	3,664 12.4 %
수프라maks선 10TC (달러/일)	▼	▲	29,831	▲	2,127	7.7 %	33,699	▲	3,927 13.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

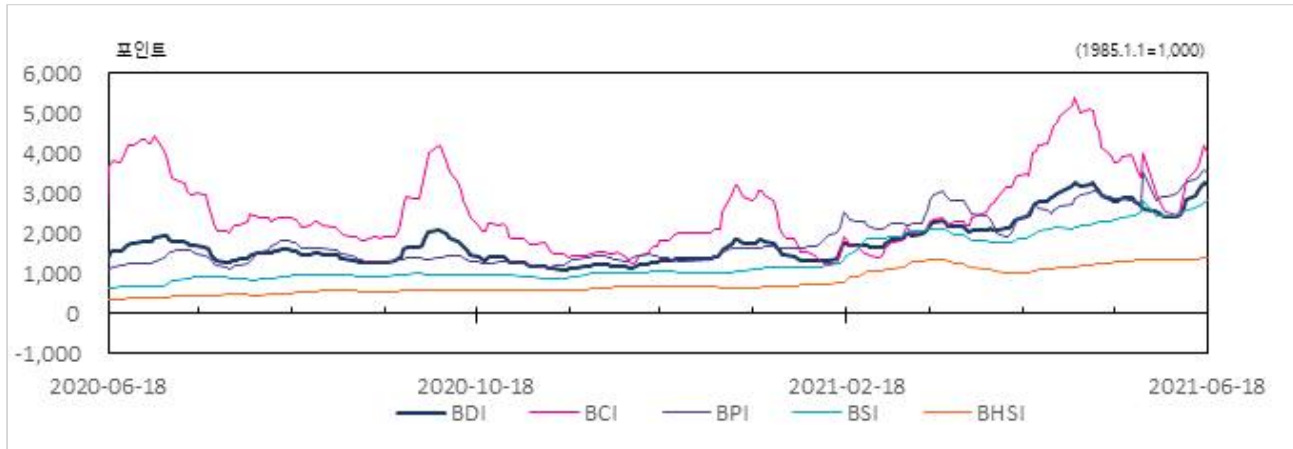


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

운임지수: 포인트, 선형별 운임: 달러/일, 1년 용선료: 달러/일, 선형별 운임 평가치: 달러/일

		6월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	3,126	555	1,303	3,267	2,189	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	32,325	9,840	10,304	44,817	23,476	10,304	44,817	22,928
	파나막스(4TC)	29,932	3,335	10,936	30,686	20,182	10,590	26,404	19,286
	수프라막스(10TC)	29,831	2,127	11,242	30,819	20,310	11,242	27,720	19,400
	핸디(6TC)	22,861	596	9,729	23,706	17,073	9,729	23,706	16,485
1년 용선료	케이프	30,500	3,625	15,875	30,500	22,685	10,125	19,750	14,808
	파나막스	25,750	1,300	11,200	25,750	17,843	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	22,750	1,000	10,563	22,750	16,423	8,250	10,625	9,834
	핸디	18,125	-	9,063	18,125	13,790	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 7월물		2021년 3분기물		2021년물		2022년물	
		6월 3주	전주대비	6월 3주	전주대비	6월 3주	전주대비	6월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	40,486	6,398	40,171	4,402	31,003	2,190	24,621	1,336
	파나막스(4TC)	33,151	3,664	32,314	3,343	24,688	1,306	18,978	1,295
	수프라막스(10TC)	33,699	3,927	32,449	3,840	23,396	1,174	18,008	1,054
	핸디(6TC)	25,819	1,727	24,665	1,992	30,346	3,725	14,531	1,266

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

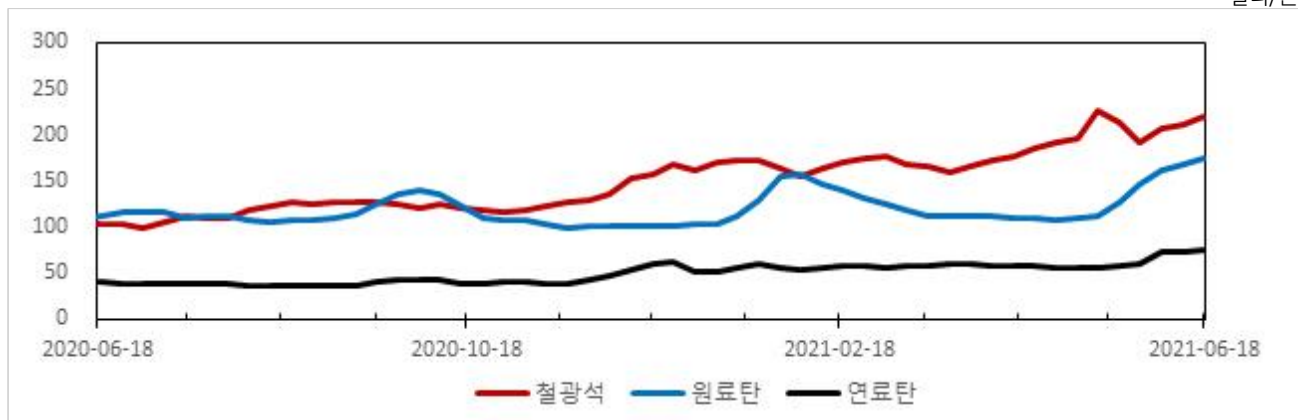
구분	2021년						2020년			
	6월 3주	6월 2주	전주대비차이				6월 3주	연평균	최저	최고
철광석	219.3	212.1	▲	7.2	3.4	%	104.6	108.0	82.4	167.3
원료탄	174.9	168.2	▲	6.7	4.0	%	109.2	124.2	97.9	163.2
연료탄	74.2	73.7	▲	0.5	0.7	%	41.3	45.9	36.1	61.2
대두	522.7	569.9	▼	-47.3	-8.3	%	318.3	348.7	306.5	461.3
옥수수	258.9	270.3	▼	-11.5	-4.2	%	129.7	142.9	122.5	175.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

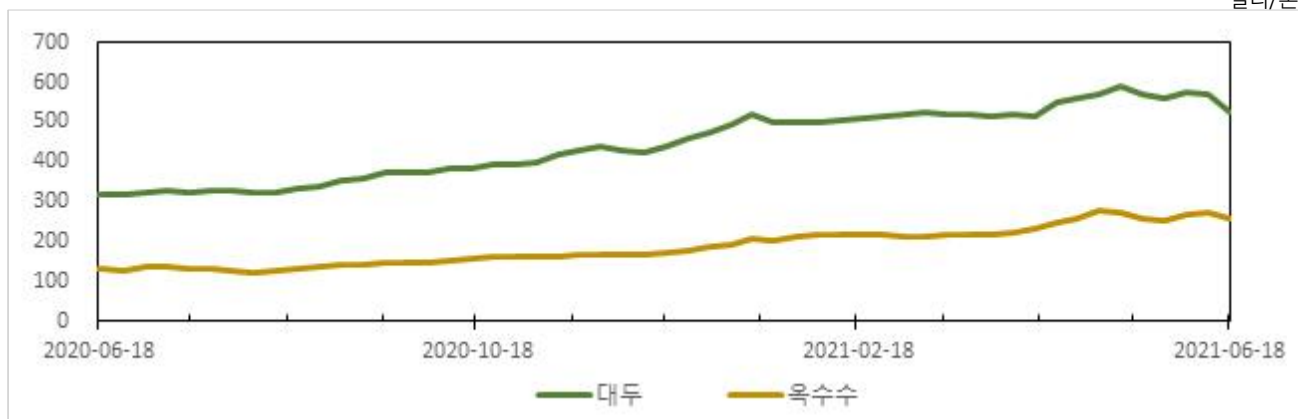
달러/톤



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 43.8% 상승한 32,325달러/일 기록

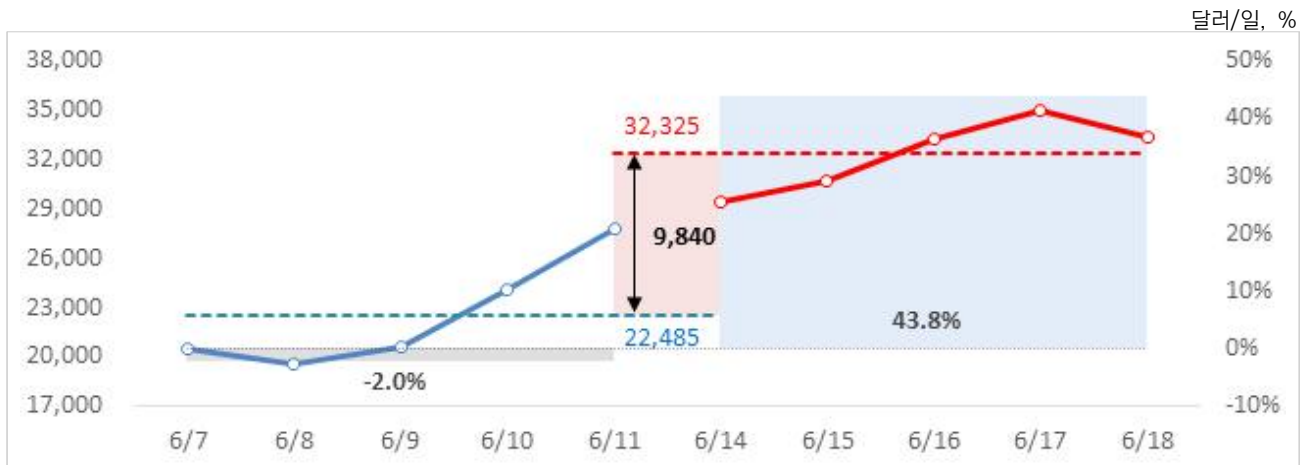
(운임) 케이프선 일일 운임 강세

- 클락슨은 선물 가격 상승이 스팟 운임 상승에도 영향을 미친 것으로 분석했으며, 퍼리(Fearnleys)는 현재 브라질출발 중국도착 항로의 운임 급등이 케이프선 스팟 운임(5TC)의 상승을 견인하고 있다고 평가함

(동향) 운임 상승 요인 우세, 브라질 중국의 철광석 광산 운영 중단, 중국 여름철 냉방 전력수요 증가와 공급처 다변화

- 중국 산시성 다이현(Daixian) 철광석 광산의 침수 사고로 인해 중국 정부는 산시성 비석탄(non-coal) 광산의 운영 중단 명령을 내렸고 이로 인해 연간 1,497만 톤의 철광석 생산 감소가 예상되며, 지난주 안전상의 이유로 운영이 중단된 브라질 발레사의 팀보페바(Timbopeba)와 알레그리아(Alegria) 광산도 연간 1,460만 톤의 철광석 생산 차질이 발생할 것으로 예상함
- 철광석 공급 차질에 대한 우려는 시장에서 철광석에 대한 수송 수요로 연결되어 운임 상승에 영향을 미침
- 중국의 연료탄 수입량이 여름철 냉방 전력 수요 증가에 대비해 늘어나면서 케이프선 운임에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨. 작년 10월부터 호주와의 관계 악화로 인해 중국이 연료탄 수입지를 콜롬비아, 미국, 캐나다 등으로 다변화함에 따라 케이프선 수송 수요가 늘어난 것으로 분석됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	6월 3주	6월 2주	전주대비차이	
BCI	3,898	2,719	▲ 1,179	43.4%
스팟운임(5TC)	32,325	22,485	▲ 9,840	43.8%
용선료	6개월	31,500	▼ -2,000	-6.0%
	1년	30,500	▲ 3,625	13.5%
	5년	20,625	▼ -125	-0.6%
FFA	7월물	40,486	▲ 6,398	18.8%
	3분기	40,171	▲ 4,402	12.3%
	21년	31,003	▲ 2,190	7.6%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

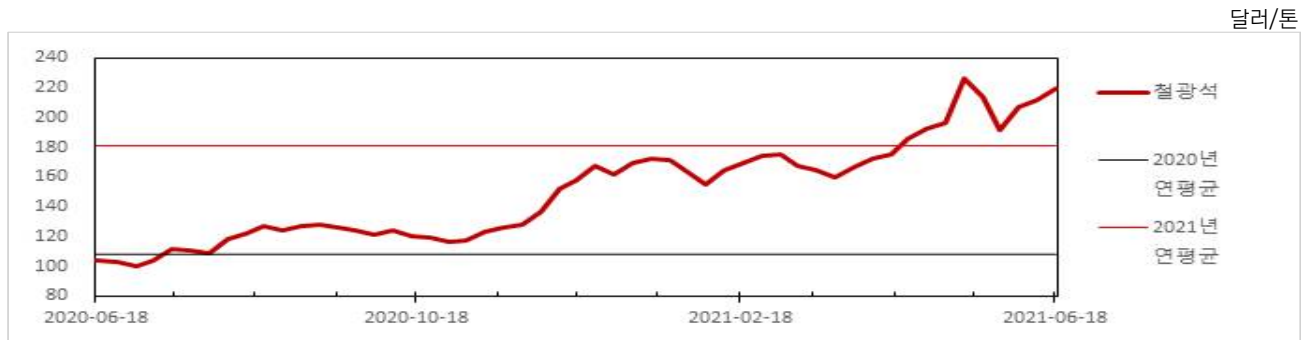
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 3.4% 상승한 219.3달러/톤

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



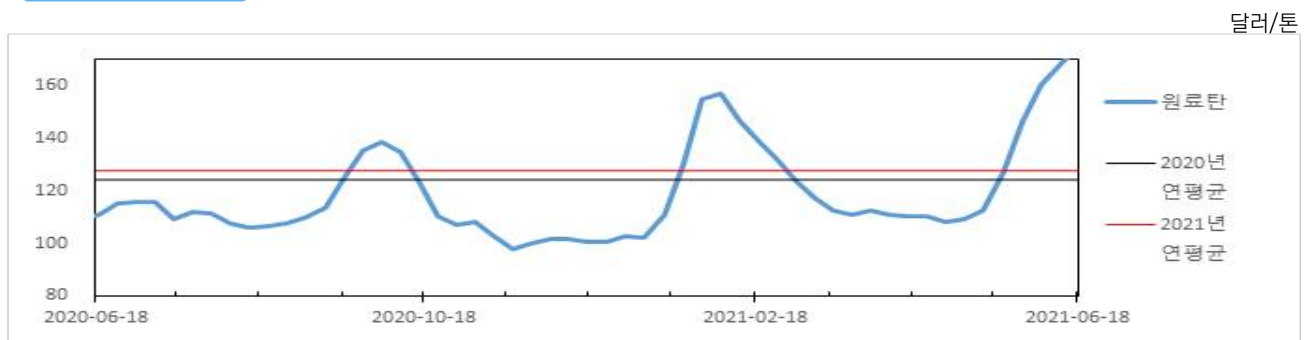
달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
5월 4주	191.4	▼ -22.8	-10.6	%
6월 1주	207.0	▲ 15.6	8.2	%
6월 2주	212.1	▲ 5.1	2.5	%
6월 3주	219.3	▲ 7.2	3.4	%

자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.3% 상승한 174.9달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



달러/톤

구분	원료탄 가격	전주대비차이		
5월 4주	146.5	▲ 19.4	15.2	%
6월 1주	160.6	▲ 14.1	9.6	%
6월 2주	168.2	▼ -49.5	-30.8	%
6월 3주	174.9	▲ 1.4	1.3	%

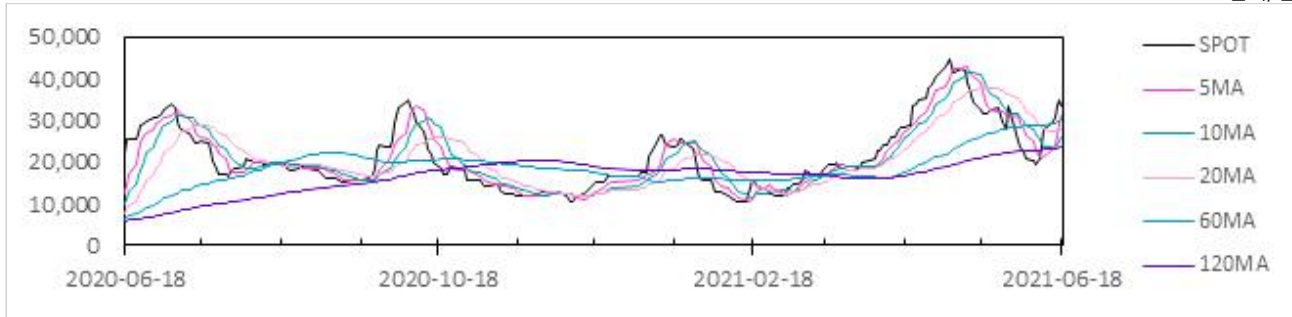
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

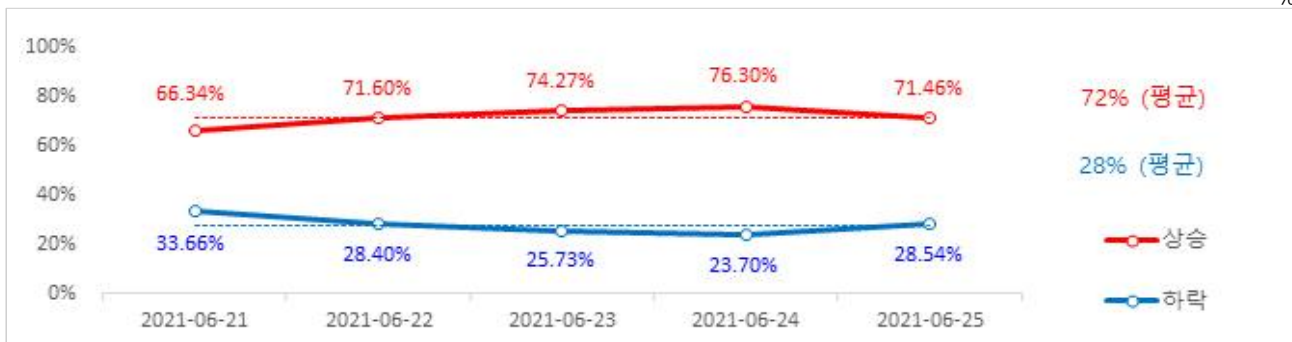
| 6월 4주('21.6.21~'21.6.25)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▼

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

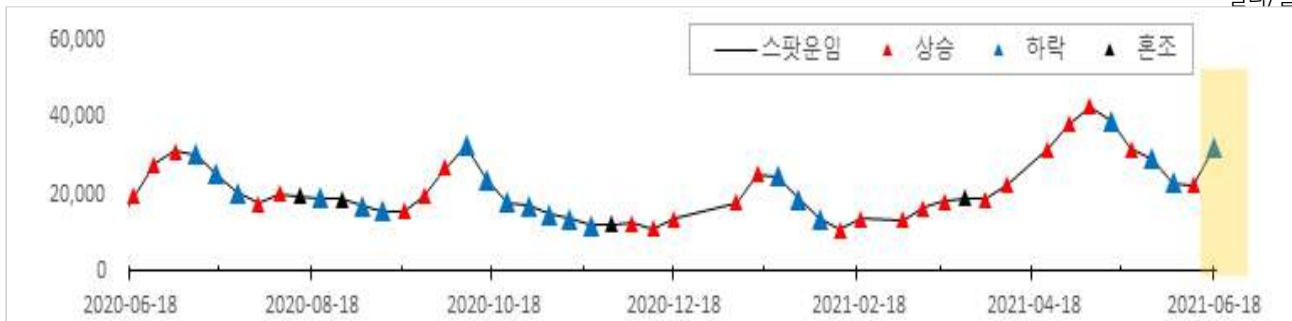
%



I (시계열) 케이프선 운임 하락 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 12.5% 상승한 29,932달러/일 기록

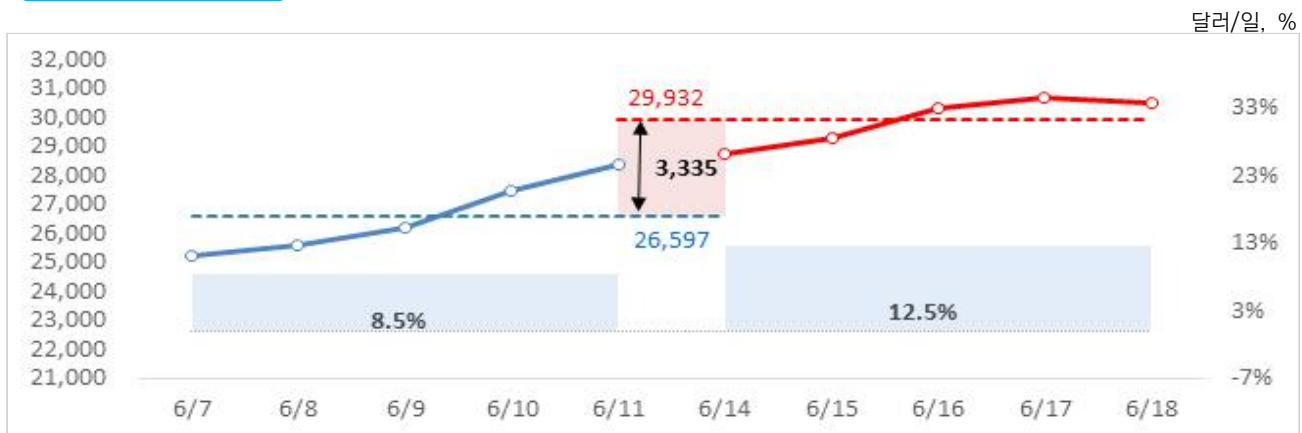
(운임) 일일 운임 한때 30,000달러대 돌파

- 클락슨은 ECSA(남미동안)에서 시장으로 유입되는 곡물 화물량 증가를 운임 상승의 주요 원인으로 보는 반면 편리는 FFA 가격 상승에 더 주목하고 있으며 이러한 상승추세가 당분간 이어질 것으로 전망함

(동향) 운임 상승요인 우세, 중국 곡물 수입항 하역 작업 일정 지연으로 체선현상

- 트레이드윈즈에 따르면 중국의 주요 곡물 수입항인 광저우(Guanghai), 선전(Shenzhen), 황푸(Huangpu)에서 체선현상이 발생하고 있으며, 선석대기 기간이 최장 4주에 달하고 있는 것으로 파악됨. 대기 중인 선박은 대부분 파나막스급 또는 캄사르막스(Kamsarmax)급으로, 양하될 곡물량은 약 350만 톤 정도로 추산됨
- 인치케이프shipping(Inchcape Shipping)의 동북아시아 지사장 데이비드 영(David Young)은 작년년부터 중국의 곡물 수입량이 크게 증가해 사일로(silo)와 같은 곡물 보관시설(Storage Capacity) 및 하역설비가 부족한 실정이며 이로 인해 양하 작업 일정이 지연되고 있다고 전함
- 중국은 올해 1월부터 4월까지 약 5,100만 톤의 곡물을 수입했으며, 작년 동기(3,100만 톤) 대비 64.5% 증가, 이 중 옥수수 수입량이 작년 동기간의 200만 톤에서 800만 톤으로 4배 가까이 증가함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	6월 3주	6월 2주	전주대비차이		
BPI	3,474	3,104	▲	371	11.9 %
스팟운임(4TC)	29,932	26,597	▲	3,335	12.5 %
용선료	6개월	29,375	▲	500	1.7 %
	1년	25,750	▲	1,300	5.3 %
	5년	14,700	-	0	0.0 %
FFA	7월물	33,151	▲	3,664	12.4 %
	3분기	32,314	▲	3,343	11.5 %
	21년	24,688	▲	1,306	5.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

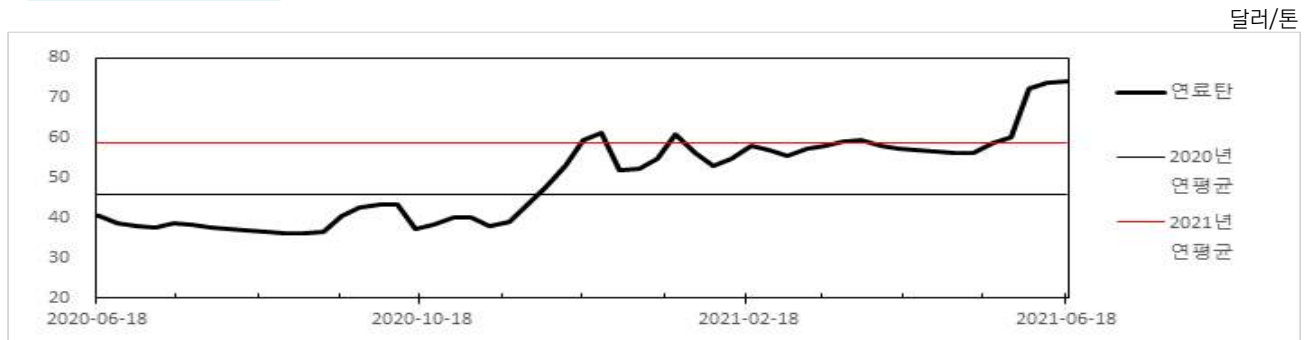
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



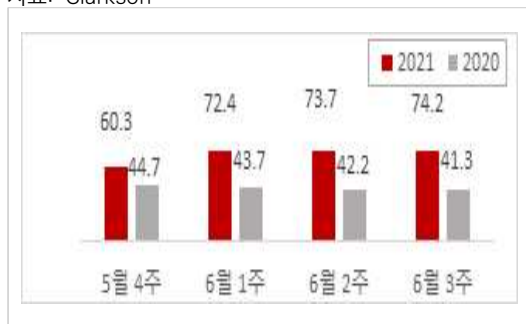
3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 0.7% 상승한 74.2달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



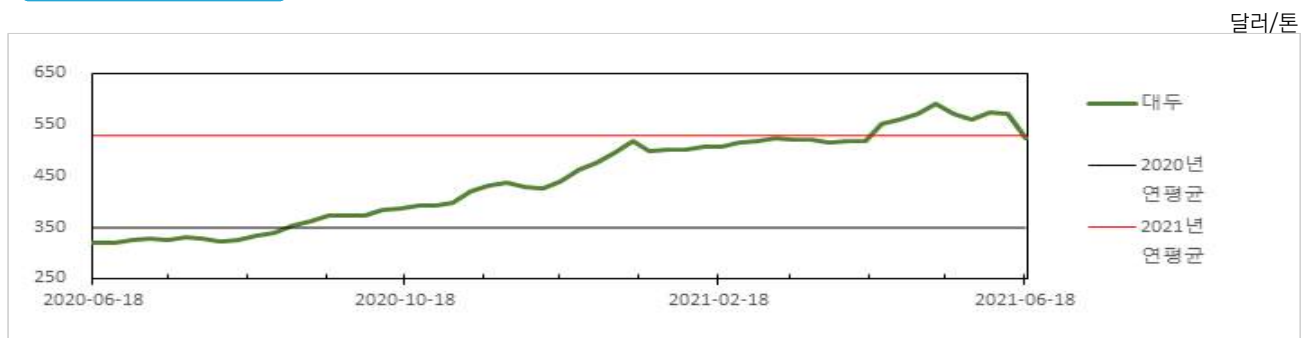
자료: Clarkson

달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
5월 4주	60.3	▲	1.7	2.9 %
6월 1주	72.4	▲	12.1	20.0 %
6월 2주	73.7	▲	1.4	1.9 %
6월 3주	74.2	▲	0.5	0.7 %

대두 가격 : 지난 주 대비 8.3% 하락한 522.7달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

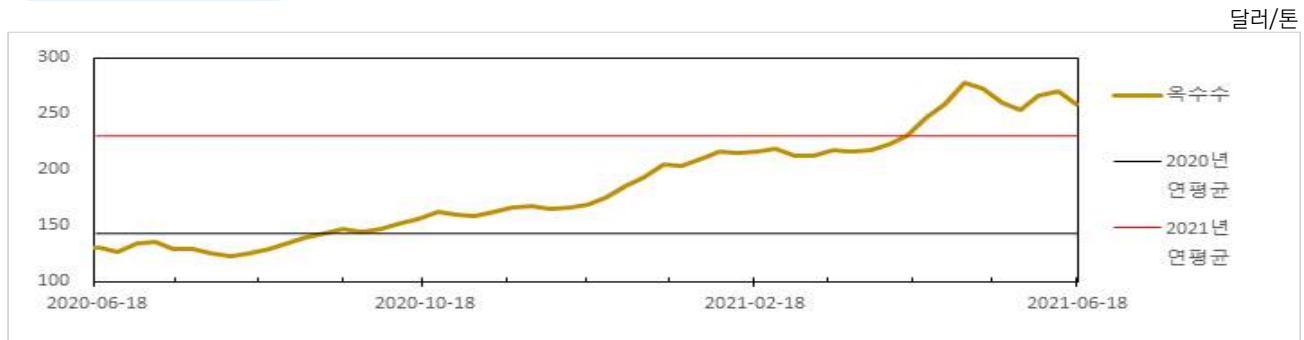
구분	대두 가격	전주대비차이		
5월 4주	558.9	▼	-11.3	-2.0 %
6월 1주	573.6	▲	14.7	2.6 %
6월 2주	569.9	▼	-3.7	-0.6 %
6월 3주	522.7	▼	-47.3	-8.3 %



3 파나마선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 4.2% 하락한 258.9달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

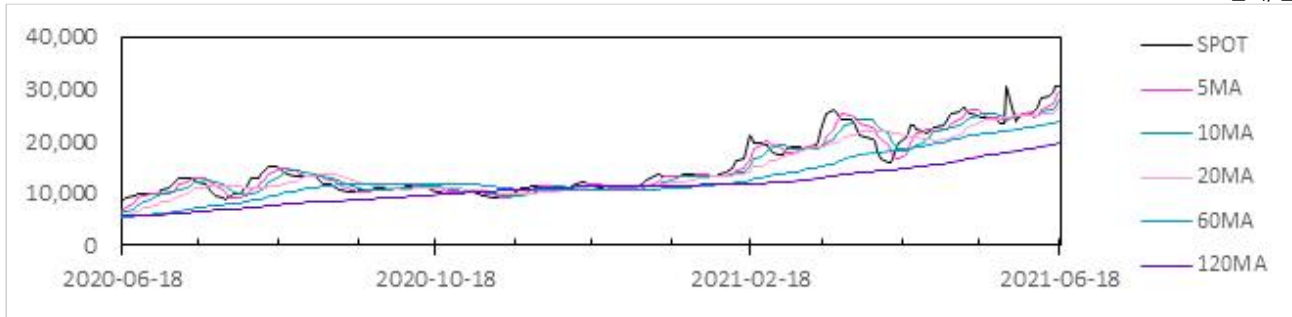
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
5월 4주	253.8	▼ -5.5	-2.1	%
6월 1주	266.6	▲ 12.8	5.0	%
6월 2주	270.3	▲ 3.8	1.4	%
6월 3주	258.9	▼ -11.5	-4.2	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

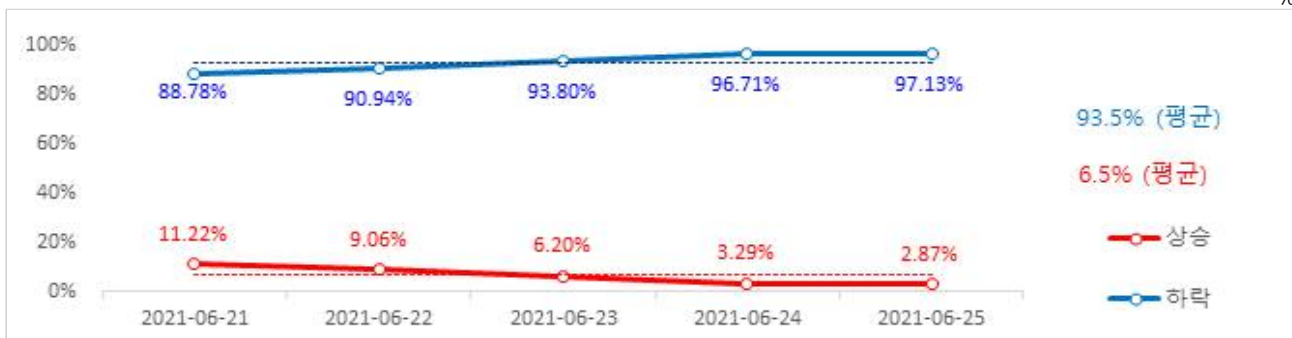
| 6월 4주('21.6.21~'21.6.25)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

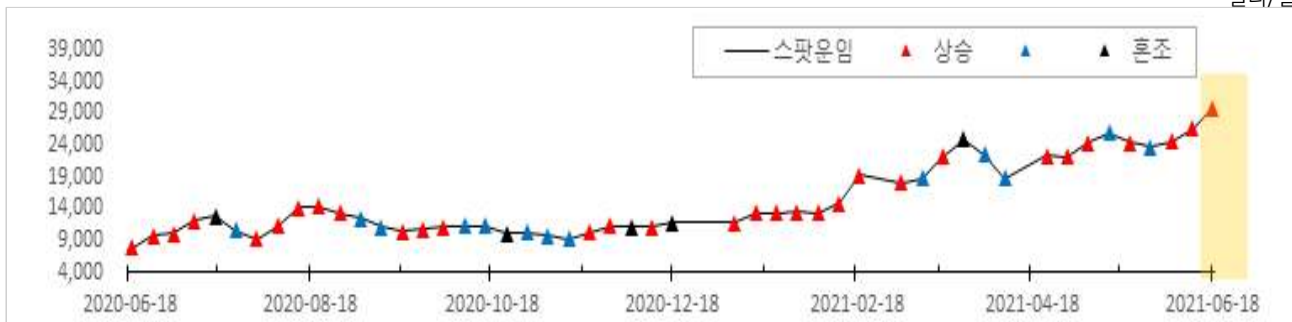
%



I (시계열) 파나막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선 : 지난 주 대비 7.7% 상승한 29,831달러/일 기록

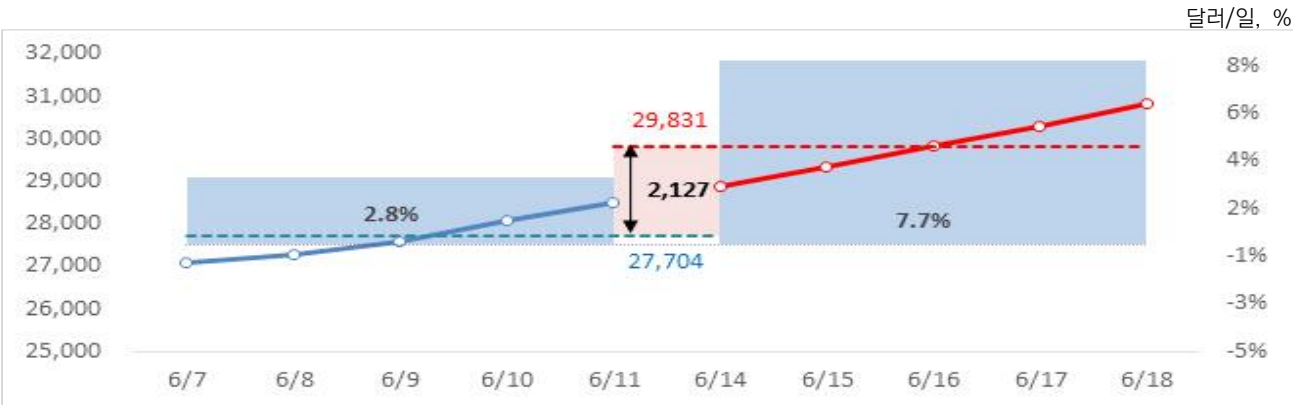
(운임) 수프라막스선 일일 운임 연일 상승

- ECSA(남미동안)와 USG(미국 걸프만)지역의 대두, 옥수수 수출 시즌이 본격화되면서 수송 수요가 증가한 가운데 가용 선박이 부족해 운임이 상승 중임

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국의 시장 개입, 비철금속에 대한 수요 강세 지속

- 지난 16일 중국의 국가식량물자비축국(National Food and Strategic Reserves Administration)이 비철금속의 가격 안정화를 위해 아연, 알루미늄, 구리 등의 비축 재고 물량을 방출할 계획이라고 공식적으로 밝힘. 다만 비축량 및 방출량에 대한 구체적인 언급은 없는 것으로 파악됨
- 세계의 탈탄소화 움직임으로 비철금속에 대한 수요 강세가 하반기까지 이어질 것으로 예상되며 특히 전기 배터리, 자동차 등의 소재인 알루미늄, 니켈, 아연 등의 수요가 급증할 것으로 예상함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

구분		6월 3주	6월 2주	전주대비차이	
BSI		2,712	2,518	▲ 194	7.7 %
스팟운임(10TC)		29,831	27,704	▲ 2,127	7.7 %
용선료	6개월	32,250	29,500	▲ 2,750	9.3 %
	1년	22,750	21,750	▲ 1,000	4.6 %
	5년	10,500	10,500	- -	- %
FFA	7월물	33,699	29,773	▲ 3,927	13.2 %
	3분기	32,449	28,609	▲ 3,840	13.4 %
	21년	23,396	22,223	▲ 1,174	5.3 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

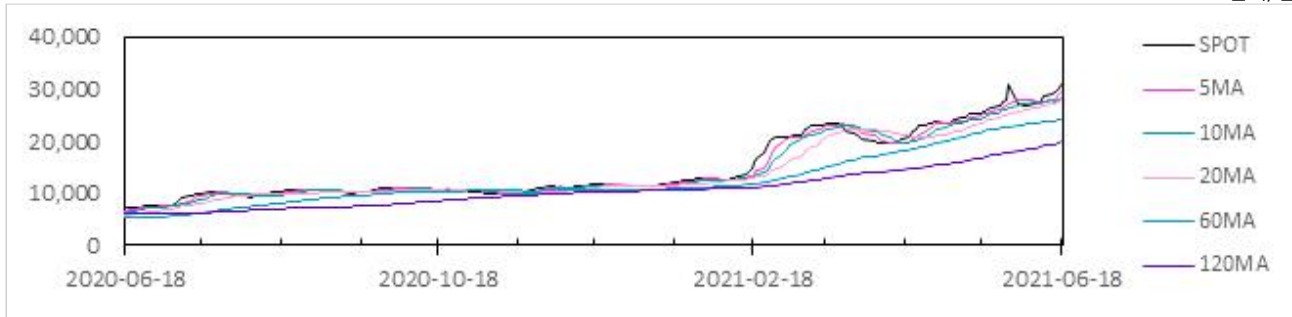
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

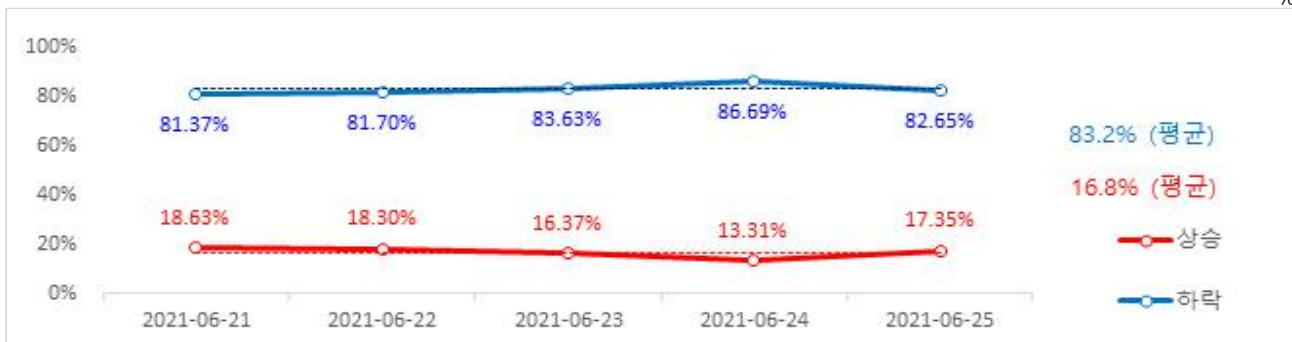
| 6월 4주('21.6.21~'21.6.25)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▲

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

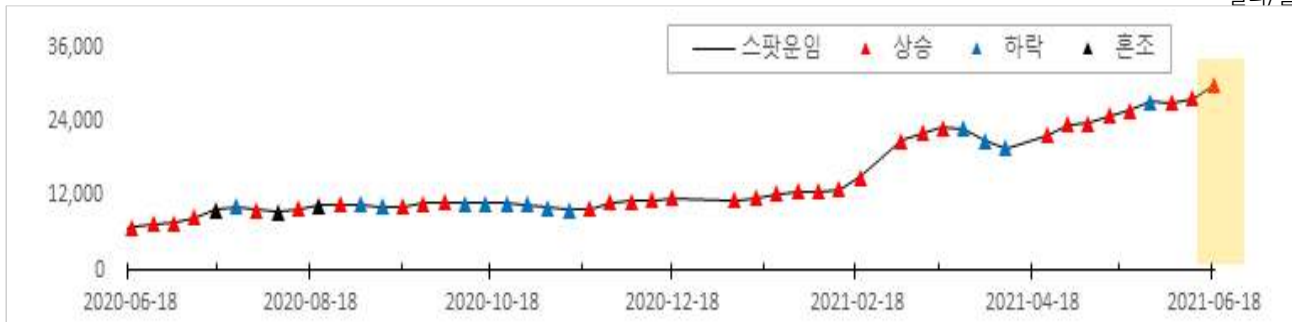
%



I (시계열) 수프라막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



주: '20년 5월부터 시계열 모형의 전망(상승: 붉은색, 하락: 파란색), 배경이 노란색으로 음영처리된 부분이 이번 주 전망임



3. 컨테이너선

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 44.43 상승한 3,748.36을 기록

(운임) 원양항로 강세 유지, 인트라항로는 약세 전환

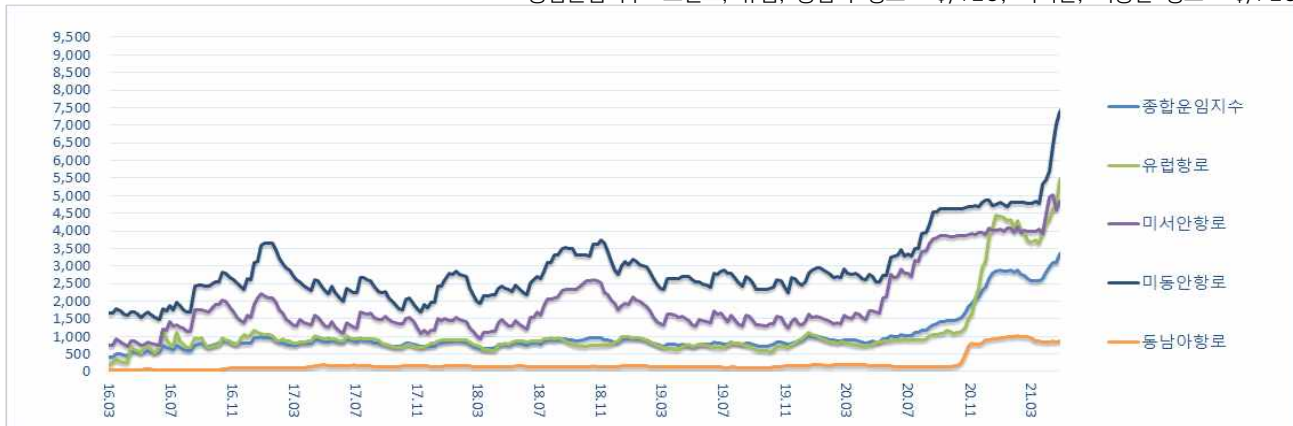
- 유럽항로는 11주 만에 보합세를 기록했으나 전년동기대비 7배 이상 높은 운임수준을 유지함
- 북미 동부항만의 체선과 옌텐항의 정체로 원양항로 운임은 강세를 유지했으며 인트라항로 운임은 약세를 기록

(현황) 선전 옌텐(Yantian)항 정체 지속, 대기척수 90척 이상

- 동향의 가동률이 40~45%에 그쳐 대기척수는 90척(48.4만 TEU)에 달함. 이에 6월 1일~15일까지 298척의 컨테이너선이 동향의 기항을 건너뛴 것으로 나타남
- 항만 장치기간(dwell time)도 증가해 수출 컨테이너 평균 체류시간이 7일에서 23일로 증가한 것으로 조사됨. 옌텐항 정체에 따라 북미 서부 등 주요 항만에 대한 집중도는 일시적으로 감소함

컨테이너 운임지수

종합운임지수: 포인트, 유럽, 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU



자료: 상하이해운거래소, Clarkson

컨테이너 운임

종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU

		6월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	3,748	44.4	2,571	3,748	2,989	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	6,351	-4	3,651	6,355	4,573	725	3,797	1,146
	미서안항로	4,716	58	3,931	5,023	4,302	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	8,914	360	4,679	8,914	5,813	2,542	4,876	3,587
	한국항로	231	-12	196	323	282.4	116	206	133
	일본항로	306	-2	251	311	268.1	230	255	241
	동남아항로	924	-2	840	1,017	929.8	130	910	264

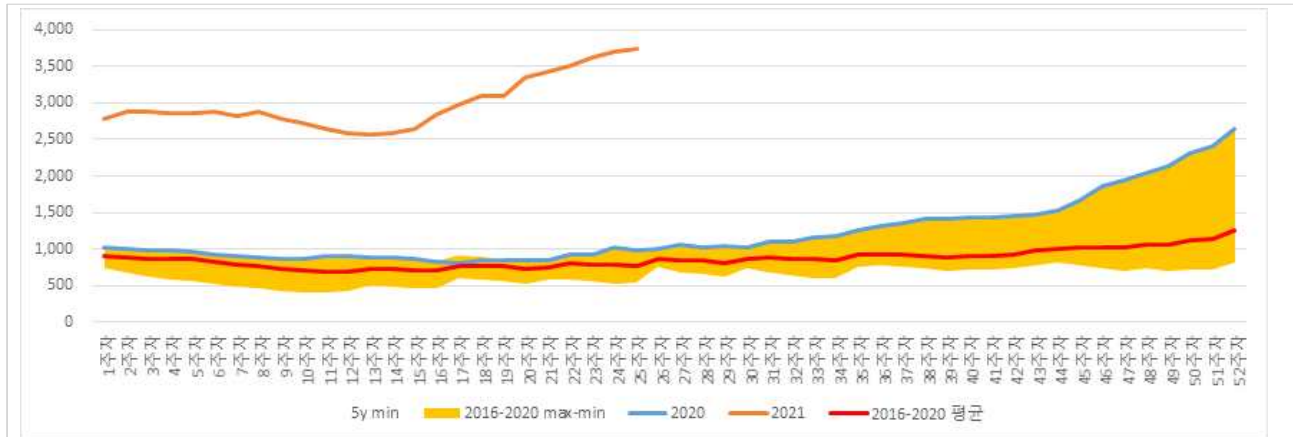
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



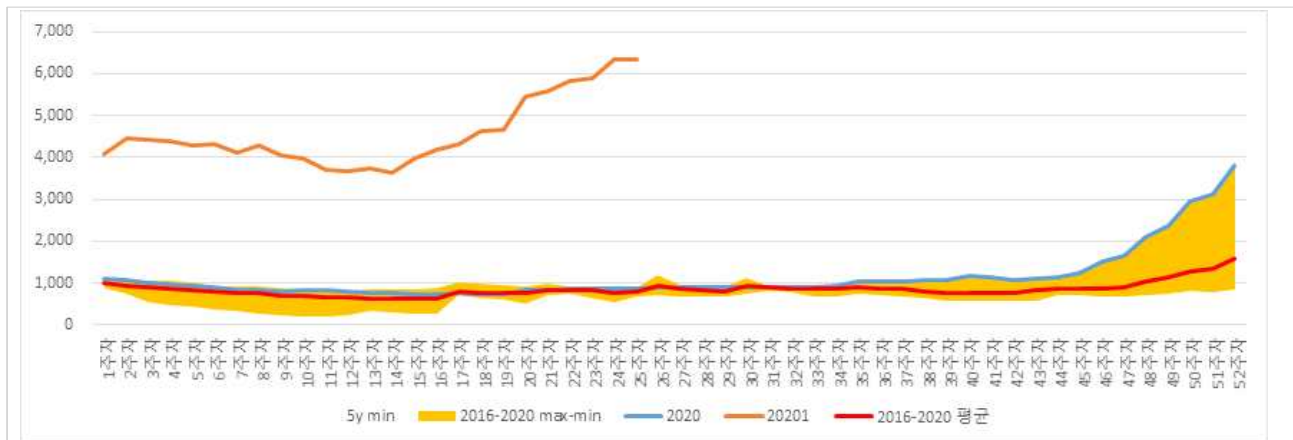
2 운임전망

| 6월 4주('21.6.21~'21.6.25)

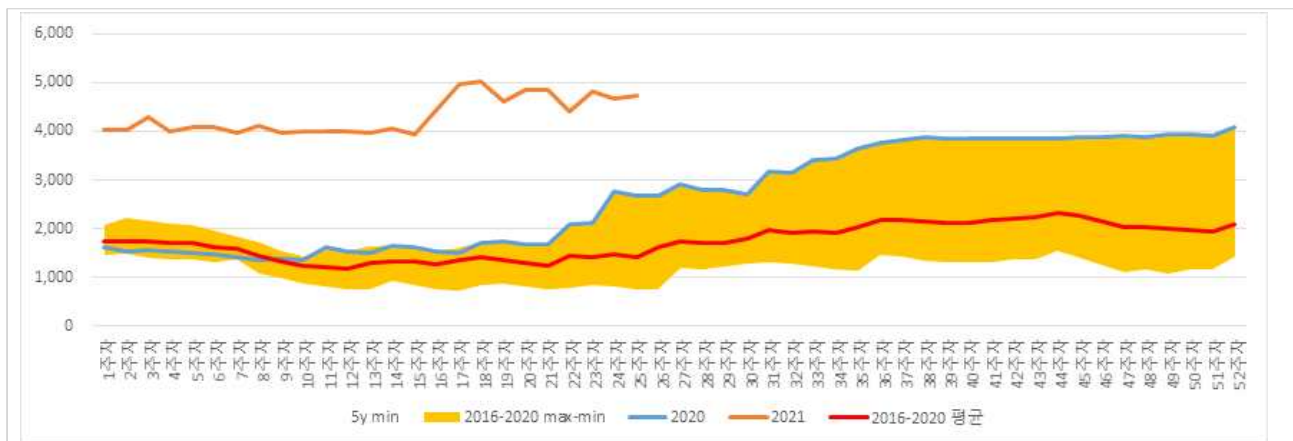
SCFI 지수는 계절적 성수기로 진입하여 고운임 유지 전망



아시아-유럽운임은 선사들의 항만체선으로 인한 수급불안으로 고운임 유지 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 수요증가에 따른 수급불균형으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

류희영 연구원 | hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4643

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 0.4p 하락한 31.2 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 보험세를 나타냄

(달러/톤)

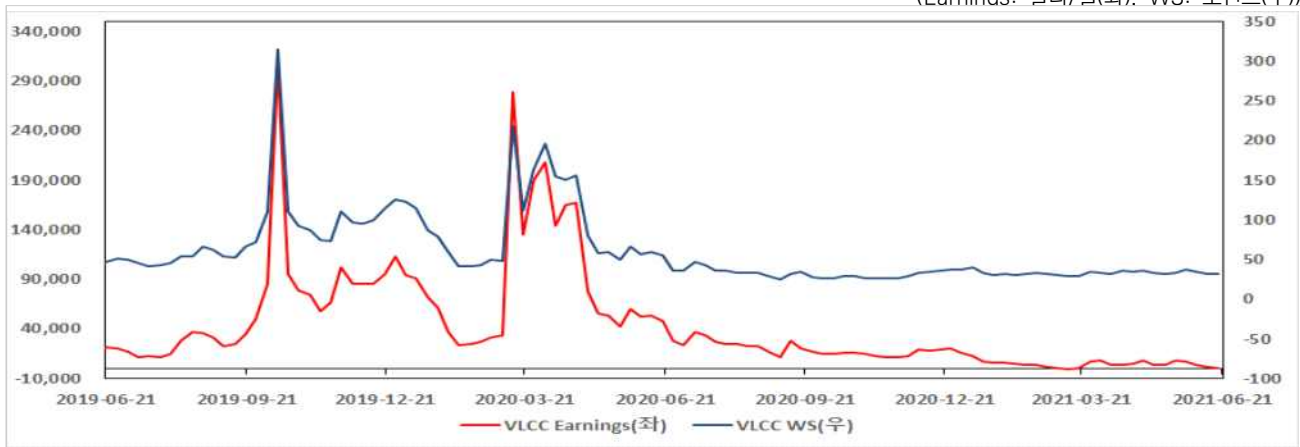
구분	WS	전주대비차이		
6월 3주	31.2	▼	0.4	1.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	-	0.0	0.0 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	31.0	▲	0.5	1.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	32.5	-	0.0	0.0 %

(동향) 중국의 탈탄소화 정책으로 인한 소비세 부과, 중국으로의 석유 수입 감소시켜 유조선 시장 위축

- 중국 정부는 지난 6월 12일부터 환경보호를 이유로 경순환유 등 3종 석유제품에 수입 소비세를 부과하기 시작했으며, 이러한 수입 소비세 부과는 시장 가격 상승으로 이어져 중국 내 석유제품 공급과 원유 수입량을 감소시킬 것으로 전망됨
- 또한 중국이 탄소 배출 저감을 근거로 2021년 하반기 석유제품의 수출 쿼터 축소도 고려중인 것으로 알려지면서, 이러한 중국의 탈탄소화 정책이 원유 수송량 감소와 직결되어 유조선 시장에 부정적 요인으로 작용할 것으로 예상됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	31.2	-0.4	28.4	40.0	32.9	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-4,409	-752	-6,779	14,966	-81	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	21,500	500	21,000	24,125	22,823	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

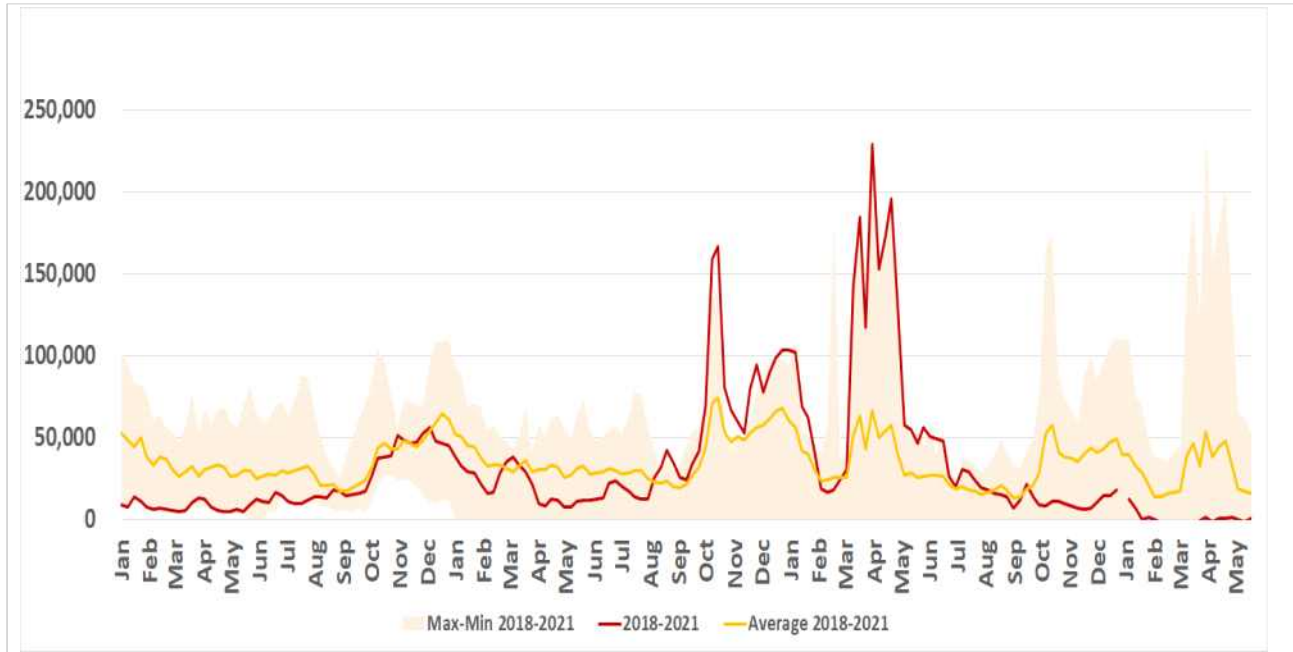


1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준이며 전주(-4,400달러)를 기록하며 6월 이후 지속적으로 하락세를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) TCE(Time Charter Equivalent)

(운임과 용선료: 달러/일)

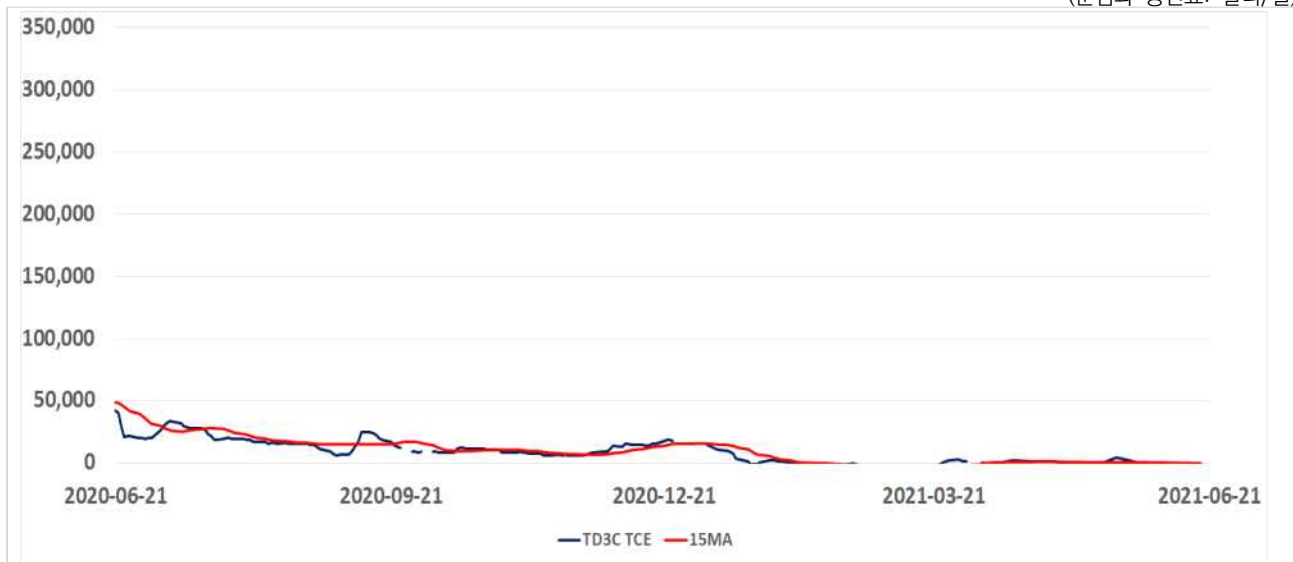


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 6월 내내 마이너스를 기록 중임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 17.6p 하락한 108.8 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 나타냄

(달러/톤)

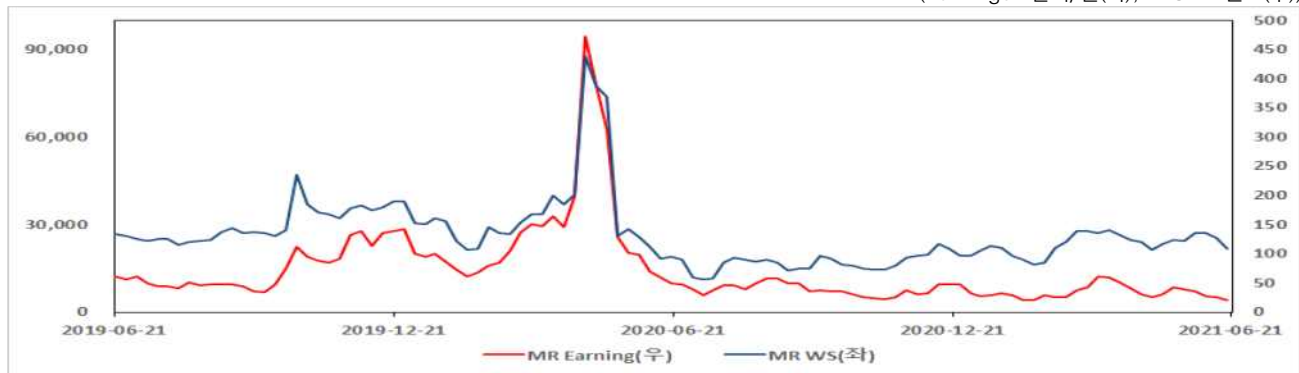
구분	WS	전주대비차이		
6월 3주	108.8	▼	17.6	13.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	75.0	-	0.0	0.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	87.5	▼	5.0	5.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	105.0	▼	5.0	4.5 %

(동향) 제품탱커선 시장 침체로 인한 부진 지속, COVID-19 백신 보급 확산으로 3분기 회복세 기대

- 그리스 쉽브로커 인터모달(Inermadal)은 최근 보고서를 통해 현재 북미, 유럽을 위주로 COVID-19 백신 보급이 확산되면서 석유제품 수요가 3분기에는 회복세를 보일 것이며, 석유제품의 COVID-19 발생 이전 수준으로의 완전한 수요 회복은 22년 말경으로 전망함
- 인터모달은 전 세계 휘발유 수요는 향후 2년 내 재택근무 확대와 전기차 증가로 감소가 예상되며, 항공 등 교통수요 정상화에 따른 제트연료 수요 증가는 세계 인구 대부분이 백신 접종을 완료 할 때까지 시간이 소요될 것으로 예상함

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		6월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	108.8	-17.6	80.6	139.7	116.3	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	4,269	-3,040	1,034	11,650	7,760	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	-	11,625	13,000	12,500	11,625	20,000	14,440

주: 인도-극동(Pacific Basket) 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

자료: Clarkson

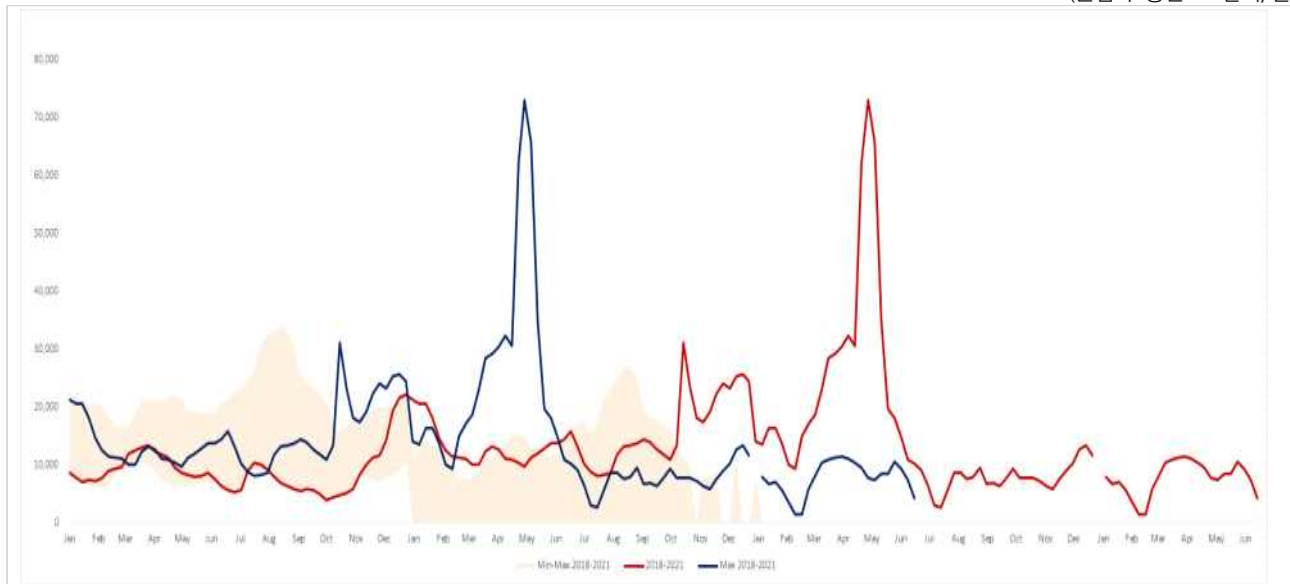


2 석유제품선-기술분석

추세선은 하락 반등하였으며, 지난주('21년 6월) 스팟운임(4,269달러/일)로 전주 대비 대폭 하락세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

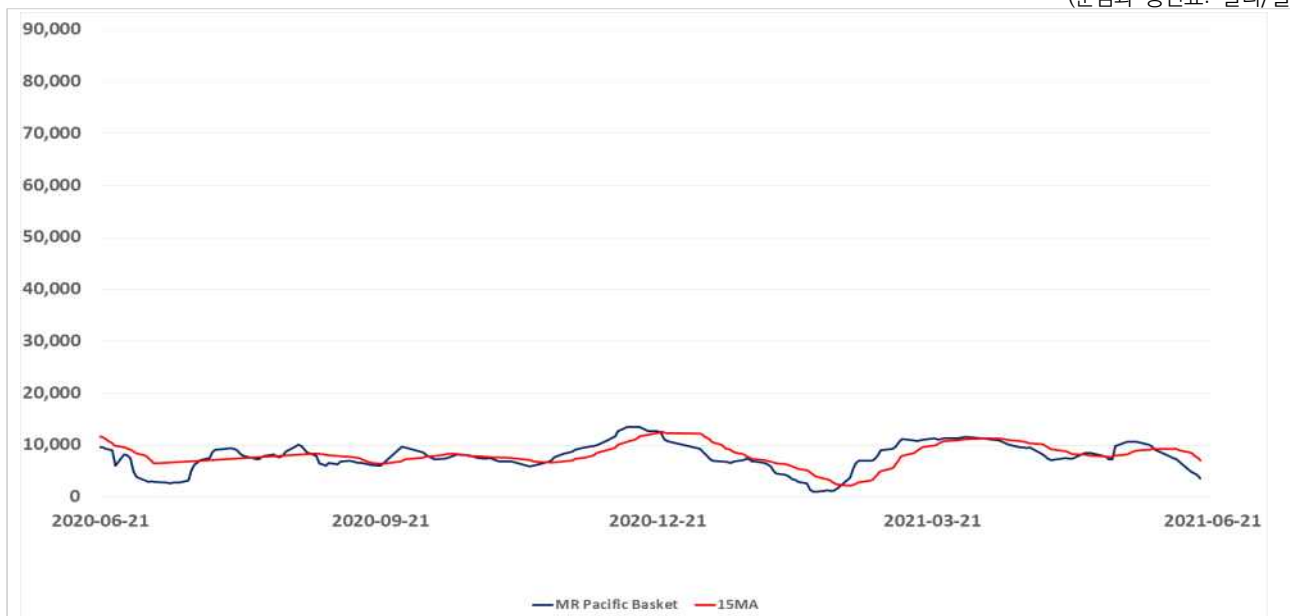


자료: Clarkson

추세선은 5월 말 이후 지속적으로 하락 추세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 24.85로 전주 대비 변화없음

건화물선 운임지수와 중고선 지수

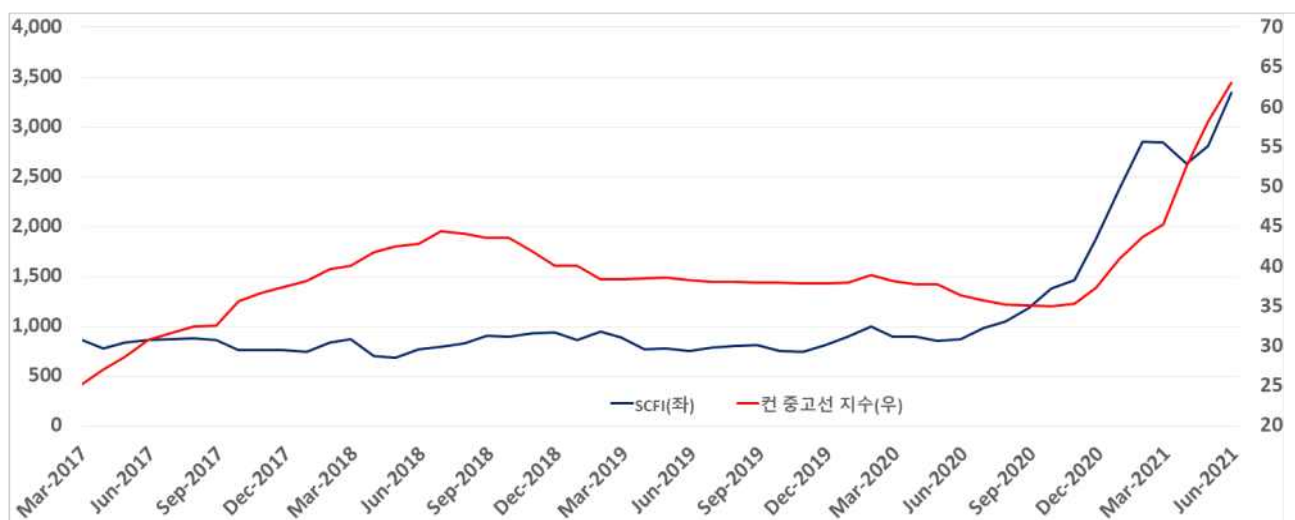


주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

자료: Clarkson

■ 컨테이너선 중고선 지수는 69.90로 전월 63.07 대비 6.89 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 6월 3주('21.6.1~'21.6.18)

I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Bulk Titan	2009	58,090	DWT	2021-06-18	16.00	Okouchi Kaiun	Greek interests
Bulk	Cecilia B	2012	82,154	DWT	2021-06-18	24.00	Kyowa Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Kagara	2013	78,129	DWT	2021-06-18	22.00	Misuga Kaiun Co Ltd	Greek interests
Bulk	Pola Ilaria	2010	37,495	DWT	2021-06-18	12.75	Pola Maritime	German interests
Bulk	White Hawk	2012	61,360	DWT	2021-06-18	21.00	Triton Navigation	Undisclosed interests
Bulk	Amami K	2012	58,613	DWT	2021-06-17	19.40	K-Line	Undisclosed interests
Tanker	Athenian Victory	2009	317,441	DWT	2021-06-17	42.50	Athenian Carriers	Clients of Eurotankers
Bulk	Nord Olive	2014	56,108	DWT	2021-06-17	22.50	Norden A/S	Turkish interests
Container	Nordbaltic	2003	2,478	TEU	2021-06-17		Reederei Nord	Clients of MSC
Container	Alabama	2010	4,250	TEU	2021-06-16	35.00	Awilco Container	Clients of MSC
Container	Schubert	2010	4,431	TEU	2021-06-16		Borealis Maritime	Clients of MSC
Bulk	Ocean Saga	2015	81,499	DWT	2021-06-15	22.00	Primerose Shipping	Taiwanese interests
Bulk	Spring Scenery	2013	33,847	DWT	2021-06-15	14.50	Jiangsu S.S.	Greek interests
Container	Bomar Milione*	2008	4,363	TEU	2021-06-14	233.90	Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Bomar Rossi*	2012	3,405	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Nordic Macau*	2014	3,421	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Nordic Hong Kong*	2013	3,421	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Bomar Beijing*	2013	3,421	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Mozart*	2007	2,824	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Bomar Bellini*	2007	2,824	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Bomar Hamburg*	2006	2,824	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Haydn*	2006	2,742	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease



중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Container	Beethoven*	2012	2,546	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Ravel*	2014	2,546	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Container	Bomar Rebecca*	2008	1,118	TEU	2021-06-14		Borealis Maritime	Clients of Global Ship Lease
Bulk	Donau K	2012	58,682	DWT	2021-06-11	19.60	Misuga Kaiun Co Ltd	Chinese interests
Container	Hawk Hunter	2009	4,255	TEU	2021-06-10		Delphis	Undisclosed interests
Container	Kowloon Bay	2004	4,992	TEU	2021-06-10	42.50	Eastern Pacific Shpg	Clients of MSC
Bulk	Raeda	1997	23,544	DWT	2021-06-09	5.00	FGM Chartering	Undisclosed interests
Bulk	Xin Feng	2010	79,699	DWT	2021-06-09	16.50	South Ocean Marine	Greek interests
Bulk	Canberra	2001	75,410	DWT	2021-06-08	9.50	Canberra Shpg	Undisclosed interests
Container	Kiel Trader	2003	2,526	TEU	2021-06-08		Lomar Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Kumano Maru	2008	106,506	DWT	2021-06-08	18.50	Osaka Shipping	Undisclosed interests
Container	Oregon Trader	2006	2,490	TEU	2021-06-08	19.00	Lomar Shipping	Clients of MSC
Bulk	Puffy	2009	11,775	DWT	2021-06-08	2.50	Monegle Shipping	Clients of Navalmar (UK)
Bulk	Star Eracle	2012	58,018	DWT	2021-06-08	15.50	GriegMaas AS	Undisclosed interests
Bulk	Peak Pegasus*	2013	82,026	DWT	2021-06-08	51.00	Defender Holding	European interests
Bulk	Peak Liberty*	2015	81,837	DWT	2021-06-08		Defender Holding	European interests
Offshore	Caledonian Vigilance	2006	4,312	DWT	2021-06-04		BP Shipping Offshore	Clients of GSP
Tanker	Champion Pleasure	2008	105,852	DWT	2021-06-04	18.10	Kyoei Tanker	Greek interests
Bulk	Grace Ocean	2013	33,296	DWT	2021-06-04	15.40	Yano Kaiun Co. Ltd.	Greek interests
Bulk	Interlink Comity	2010	37,302	DWT	2021-06-04	12.75	Interlink Ltd	Undisclosed interests
Container	Pictor	2009	925	TEU	2021-06-04	8.50	F&L Schiffahrt	Canadian interests
Deck Cargo	Yi Chang Qi Xiang 5 Hao	2004	2,390	DWT	2021-06-04		qixiang shipping	Chinese interests



중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Deck Cargo	Yi Chang Qi Xiang 6 Hao	2004	2,377	DWT	2021-06-04		qixiang shipping	Chinese interests
Bulk	You & Island	2011	38,309	DWT	2021-06-04	15.00	Shikishima Kisen	Clients of Taylor Maritime
Container	Nordsummer*	2007	3,586	TEU	2021-06-04	60.00	Reederei Nord	Clients of CMA CGM
Container	Nordautumn*	2008	3,586	TEU	2021-06-04		Reederei Nord	Clients of CMA CGM
Container	Frisia Goteborg*	2006	2,824	TEU	2021-06-04	60.00	Hartmann Schiffahrts	European interests
Container	Frisia Oslo*	2007	2,824	TEU	2021-06-04		Hartmann Schiffahrts	European interests
Container	Frisia Amsterdam*	2007	2,824	TEU	2021-06-04		Hartmann Schiffahrts	European interests
Container	Blandine	2009	5,301	TEU	2021-06-02	42.00	Peter Dohle	Clients of Maersk
Bulk	Eclipse	2010	79,471	DWT	2021-06-02	16.75	Golden Ocean Group	Clients of Sterling Shipping
Container	Elke	2005	956	TEU	2021-06-02		Jens & Waller KG	Undisclosed interests
Bulk	Lalinde	2006	18,909	DWT	2021-06-02	6.80	Hellas Marine Serv.	Undisclosed interests
Bulk	Rich Future	2013	82,197	DWT	2021-06-02	22.60	Fuyo Kaiun	German interests
Container	Scio Sky	2002	2,750	TEU	2021-06-02		Varship Shipping Co	MSC
Tanker	SKS Satilla	2006	158,843	DWT	2021-06-02	24.00	K. G. Jebsen (KGJS)	Undisclosed interests
Bulk	Tern	2003	50,209	DWT	2021-06-02	9.70	Eagle Bulk Shipping	Chinese interests
Container	X-Press Khyber	2007	2,702	TEU	2021-06-02	24.50	Sea Consortium	European interests
Container	Contship Gem*	2003	1,096	TEU	2021-06-02	14.00	Contships Management	Clients of MSC
Container	Contship Hub*	2003	1,100	TEU	2021-06-02		Contships Management	Clients of MSC
Container	FSL Kolkata*	2020	1,528	TEU	2021-06-02		Cosmoship Management	Clients of CNAN Med Spa
Container	FSL Colombo*	2020	1,528	TEU	2021-06-02		Cosmoship Management	Clients of CNAN Med Spa
Bulk	Clipper Kalavryta*	2015	63,325	DWT	2021-06-02	140.45	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Kythira*	2015	63,273	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Clipper Brunello*	2012	58,443	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Barolo*	2011	58,923	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Apollonia*	2010	32,755	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Aegina*	2010	32,691	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Alexandria*	2010	32,500	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Tarpon*	2010	30,427	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Talent*	2009	30,475	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Triumph*	2009	30,442	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Lis*	2009	28,321	DWT	2021-06-02	-	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Container	City of Hongkong*	2009	2,564	TEU	2021-06-01	58.00	Songa Container AS	Clients of MSC
Container	Songa Haydn*	2010	3,534	TEU	2021-06-01	-	Songa Container AS	Clients of MSC



주요 해운지표

6. 주요 해운지표

(2021.6.21기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	6월 평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	-	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	70.0	-	70.0	63.0	70.0	67.6	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	28	-	28	14.0	28	20.7	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	31	1	30.3	25.5	31	28	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	97	1	96	85.0	97	90.9	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	36.5	0.5	36	30.0	36.5	32.9	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	407.0	8.5	400.4	311.3	407.0	366.5	124.8	303.8	246.3
	Singapore	420.3	16.8	408.8	324.8	420.3	380.4	157.8	388.0	269.7
	Korea	435.5	8.8	429.3	361.8	435.5	403.8	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	423.3	6.5	416.8	325.8	423.3	388.6	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	513.5	6	509.3	387.8	513.5	466.1	179.0	585.3	328.0
	Singapore	536	14.5	525.2	413.0	536.5	489.9	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	542.8	10.3	531.8	404.5	591.0	490.7	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	185.4	-33.9	204.9	149.6	233.7	180.0	71.7	176.1	106.4
	중국産	245.4	2.6	240.6	174.3	264.6	209.9	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	124.2	3.6	121	100.5	124.2	110.5	-	111.8	71.5
	중국産	170.8	4.8	166.8	110.6	181.3	147.3	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	230.8	12.2	215.8	132.8	230.8	169.5	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	277.2	-2.4	279.4	234.7	280.3	256.8	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셀)	대두(국제)	1396.0	-112.5	1508.0	1,311.8	1,642.5	1,449	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	662.8	-18	675.5	601.8	773.5	664.4	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		3월	4월	5월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	8,377	8,171	8,707	40,461	89,017	95,086	100,114		
	수입	5,734	5,808	5,242	26,894	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	9,512	9,007	8,865	44,883	87,821	89,839	89,921		
	수입	7,444	7,650	7,595	35,361	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	6,336	5,152	4,902	26,208	47,870	52,758	57,676		
	수입	6,058	5,656	5,559	26,380	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	15,991	15,986	15,311	74,994	155,346	163,882	189,936		
	수입	13,107	14,241	13,241	64,293	128,653	131,656	133,785		

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함