



통권 416호(2019.01.21~2019.01.25)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

제품선 시황 호조세 지속 전망

제품선 시장의 변화

작년 10월 MR탱커의 태평양지역 평균 일당수익이 4,644달러로 OPEX에도 못 미치는 수준이었으나 11월 이후 급등세를 보여 12월에는 18,632달러, 금년 1월에는 2만 달러를 넘기는 호조세를 보이고 있음. 시장에 투입된 MR 탱커의 일당원가를 15,000달러 전후로 추정할 때 최근의 운임률은 연간기준으로 적당 약 1~2백만 달러의 이익을 실현할 수 있는 높은 수준임

제품선 시장 전체의 수요를 보면, 석유제품 세계물동량은 2009년 8억 2,500만 톤에서 작년 11억 800만 톤으로 증가하였음. 이를 연평균 증가율로 환산하면 약 3%의 증가세로 견조한 상승세임을 알 수 있음. 공급 측면에서도 작년 인도량이 2003년 이래 처음으로 100척 이하의 낮은 수준을 보인 한편 해체량도 작년에 60척, 총 280만 dwt로 크게 늘었음. 이는 2014~17 기간 중 평균 해체척수가 30척에 불과했던 것과 대비되는 것으로 수급이 빠르게 개선되고 있다는 것을 보여주는 것임.

앞으로 2~3년간의 인도량을 가늠해볼 수 있는 발주잔량은 총 249척, 1,400만 dwt로서 2002년 이래 최저수준을 보이고 있음. 현재 제품선 총 선대가 2,988척, 1억 6,200만 dwt이므로 현재의 발주잔량은 총 선대의 8.6%에 해당 하는 것임

앞으로의 전망

물동량 증가와 선박의 증감추세를 고려할 때 최소한 향후 2~3년간은 수급개선으로 운임이 호조세를 유지하는 방향으로 전개될 것으로 보임. 이에 추가하여 수요 측면에서 2019년 석유정제설비의 증가가 두드러질 것으로 알려지면서 시황전망에 긍정적인 신호를 더하고 있음

최근 IEA에서 발표한 보고서에 의하면, 2019년 세계 석유정제설비능력은 260만 bpd 증가할 것으로 예상됨. 이는 1970년대 이후 최대 규모의 증설이며 대부분이 아시아와 중동지역에서 진행되는 프로젝트에 의한 것임. 작년 세계 석유제품 물동량이 2,335만 bpd이므로 금년의 증설규모는 물동량의 약 11%에 달하는 것임

물론 증설된 능력이 모두 해상교역량에 반영되는 것도 아니고 시황의 호조에 따른 발주량의 증가도 중장기적인 시황에 큰 영향을 주는 등 시황의 변화는 언제나처럼 다이내믹한 양상을 보일 것임. 하지만 전체적인 추세가 향후 2~3년간 호조를 가리키고 있는 상황에서 해상연료유의 저유황유 전환에 따른 추가수요도 기대할 수 있어 시황에 대한 긍정적인 전망이 나오고 있는 것임

우리나라 해운은 제품선 수송 부분이 크게 위축되어 이제는 좋은 기회가 와도 향유하기 어려운 상태인 것으로 알려져 아쉬움이 있음. 하지만 장기계약의 확보 등 움직일 여지가 전혀 없는 것은 아닐 것으로 생각됨

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

MSC, 86척의 선박에 스크러버 장착 추진

- 동사는 86척의 컨테이너선에 스크러버를 장착하기 위해 BNP Paribas 등 5개 금융권으로부터 4억 3,900만 달러의 자금을 조달하기로 합의함
- 이는 2018년 7월부터 추진된 사안으로 이미 핀란드 바르질라사에 1억 9,700만 달러 규모의 스크러버를 주문했으며 설치는 중국 조선소에서 진행할 것으로 알려짐

[https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126001/MSC-receives-\\$439m-scrubber-loan-for-86-ships](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126001/MSC-receives-$439m-scrubber-loan-for-86-ships)(로그인 필요)

ONE, 중국 수출입화물에 대한 유류할증료 부과

- 일본 해운사인 ONE은 중국 컨테이너 화물에 대해 1TEU당 15달러의 유류할증료를 부과하기로 결정함. 이는 2019년부터 실시하고 있는 중국 항만의 배출규제해역(ECA) 시행으로 인한 저유황유 사용에 따른 조치임
- 우선 상하이, 닝보, 난징항을 통해 수출되는 화물에 부과하며 2월 15일부터는 미국과 캐나다를 제외한 모든 수출입화물에 대해 부과할 예정임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125997/ONE-extends-LSF-surcharge-from-China>(로그인 필요)

시노펙(SINOPEC), 저유황유 생산과 테스트 실시

- 중국 국영 석유기업인 시노펙은 최근 저유황유를 생산하여 테스트를 실시함. 포괄적인 테스트 결과를 얻기 위해 벌크, 컨테이너, 탱커선에 공급하였으며 이번에 공급받은 선사는 대부분 외국적 선사로 알려짐
- 1분기에는 시범적인 생산과 테스트를 실시할 예정이며 이를 기반으로 2분기부터는 생산량을 늘릴 계획임. 현재 결과는 MGO보다는 낮은 가격이지만 시장의 요구에 비해서는 높은 가격으로 알려졌으며 올해 4분기부터는 본격적으로 생산할 예정임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125974/Sinopec-to-mass-produce-compliant-fuel>(로그인 필요)

COSCO, 페루 찬카이(Chancay) 터미널 지분 60% 인수

- 동사는 광산기업인 Volcan사에 2억 2,500만 달러를 지불하여 찬카이 터미널 지분 60%를 인수함
- 2022년까지 약 13억 달러를 투자하여 2개의 다목적 선석과 2개의 컨테이너 선석이 개발될 예정이며, 아연과 은, 컨테이너를 처리할 것으로 예상됨. 또한 향후에 추가로 17억 달러를 투자하여 항만을 확장할 계획임
- 이번 투자는 최초의 남미 지역에 대한 투자로 COSCO는 찬카이 터미널을 남미의 관문항으로 육성할 계획임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125972/Cosco-Shipping-acquires-60-stake-in-Chancay-Terminal-in-Peru>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

해운 자동화 전망

- WMU와 ITF는 Transport 2040 보고서에서 자동화 및 기타 기술의 대중화가 빠른 속도로 진행되지 않을 것이라고 언급하였음
- 해상 운송에서 새로운 기술의 도입은 느린 경향이 있어 자율 운송에 관한 국제 지침과 규정이 향후 10년 내에 마련되기는 어려울 것으로 예상됨. 하지만 일부 합의된 국가 및 지역 간 거래에서는 도입이 가능할 것으로 판단함
- 자동화 선박 도입 시뮬레이션에 따르면 2040년까지 전 세계 선원 수요가 22% 감소할 것으로 예상됨. 2040년까지 예상되는 해상 교역량의 증가로는 선원수요의 감소를 막을 수 없을 것임

<https://www.hellenicshippingnews.com/shippings-automation-shortcomings/>

MOL, Asahi Tanker 합작 회사 설립

- 두 회사의 합작 회사인 Asahi MOL Tankers는 MR 탱커 25척을 소유하여, 주로 아시아 및 오세아니아 지역에서 서비스를 제공할 목적으로 도쿄, 싱가포르 런던에 3개의 센터를 둠
- 제품선의 수요는 IMO 2020 황 함유량 규제에 따른 주요 항구의 연료 수요 증가로 더욱 증가할 것으로 예상됨

<https://worldmaritimenews.com/archives/269122/mol-teams-up-with-asahi-tanker-on-mr-tanker-pool/>

그리스 선주, IMO 2020 규제 부합 연료의 안정성 확보를 촉구

- 런던에 본사를 둔 그리스 선주는 IMO 2020 규제를 준수하는 연료가 엔진을 손상시키지 않고 사고의 원인이 되지 않음을 보장하기 위해 석유 회사, 해양장비 제조업체 및 선급 협회와 함께 논의할 것을 요구했음
- 그리스 운송 협력 위원회의 의장인 Fafalios는 2020년까지 사용할 수 있는 저유황 연료가 충분한지, 현재의 해양 추진 시스템과 호환되는지 여부를 결정하고, 장애가 있는 선박의 경우 방안이 필요함을 언급하였음

<http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/greek-shipowners-urge-imo-to-ensure-2020-compliant-fuels-are-fit-for-purpose.html>

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

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

- (케이프 이동평균) 운임이 15일 이동평균운임을 하향돌파하면서 dead cross 현상이 발생함
- (케이프 RSI) RSI가 30선에서 70선 사이를 유지하고 있음

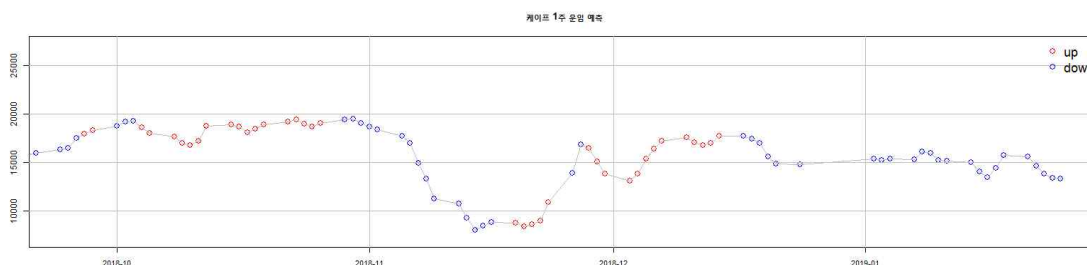


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 23일을 기준으로 6개월 용선료가 5년 용선료를 하향 돌파 후 그 추세가 이어지고 있음
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 케이프와 파나마스 운임은 하락세를 보임. 금주 케이프의 운임 하락세가 지속 되면서 케이프선과 파나마스선의 운임간격이 유지됨
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 하락할 것으로 예측됨



- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

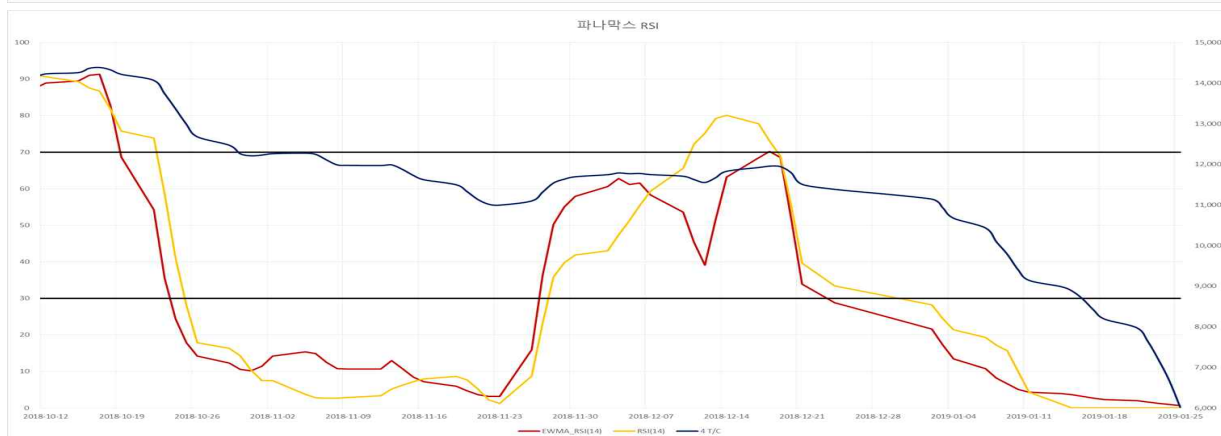
		예측확률(%)	
		상승	하락
건화물선 시장(현물)			
케이프	01.21	01.28	28.37 71.63
	01.22	01.29	28.11 71.89
	01.23	01.30	24.40 75.60
	01.24	01.31	21.52 78.48
	01.25	02.01	18.63 81.37

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 파나막스 운임이 가파른 하락세를 나타냄. 운임과 15일 이동평균운임 간격이 21일 1,634달러, 25일 2,480달러 차이를 보이며 점차적으로 커지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 30이하이고 값이 2주 연속 0에 가까운 수치를 보여주고 있음. 이는 하락강도가 강함을 의미함

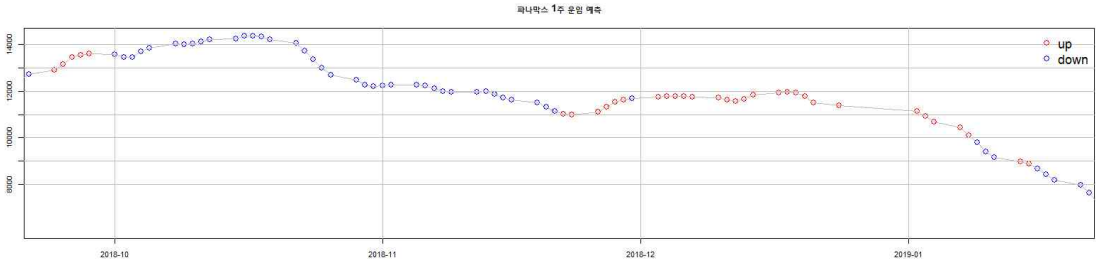
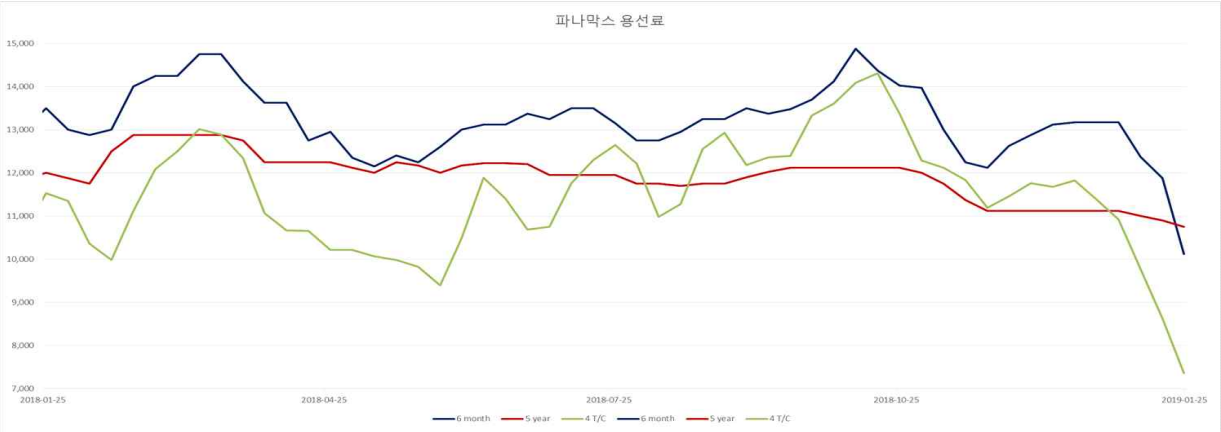


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 스팟운임의 급락세가 6개월 용선료에 반영됨. 22일을 기점으로 6개월 용선료가 5년 용선료를 하향 돌파함
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 하락할 것으로 예상됨



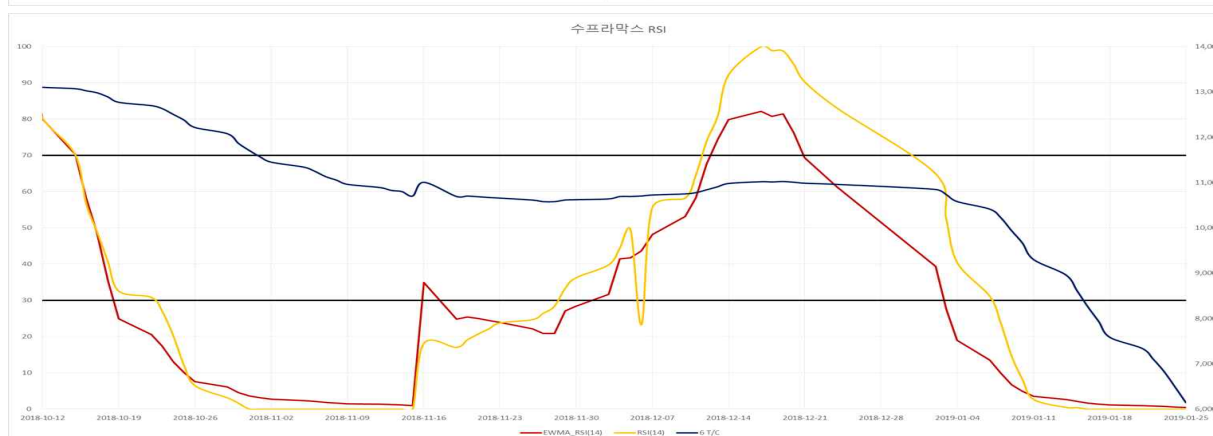
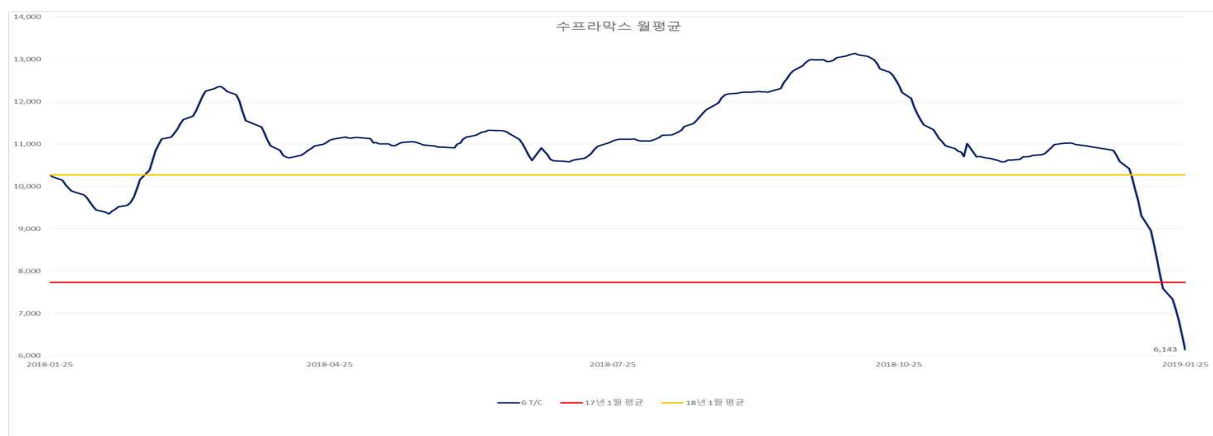
- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	01.21	01.28	46.03	53.97
	01.22	01.29	24.93	75.07
	01.23	01.30	12.40	87.60
	01.24	01.31	3.37	96.63
	01.25	02.01	2.14	97.86

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 지난주에 이어 15일 이동평균운임이 가파른 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) 지난 1월 8일을 기준으로 30선을 하향 돌파한 RSI가 2주 연속 강한 하락세를 보임



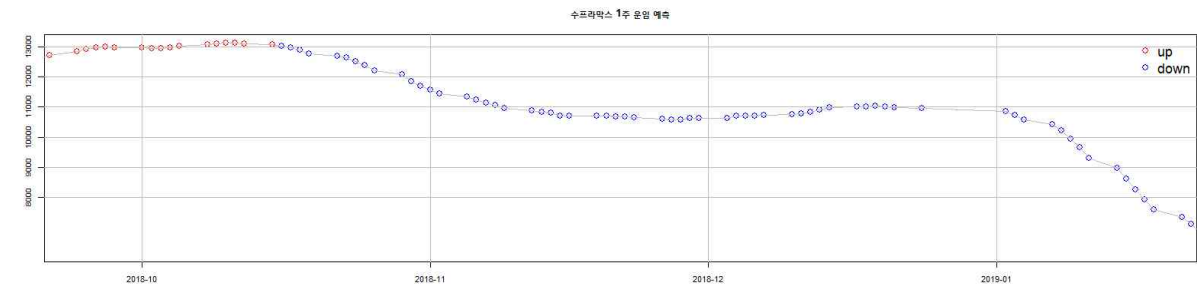
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟 운임의 뚜렷한 하락세로 인해 6개월 용선료가 하락함. 장기에 대한 기대감이 부정적인 것으로 해석됨
- (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예측됨



- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

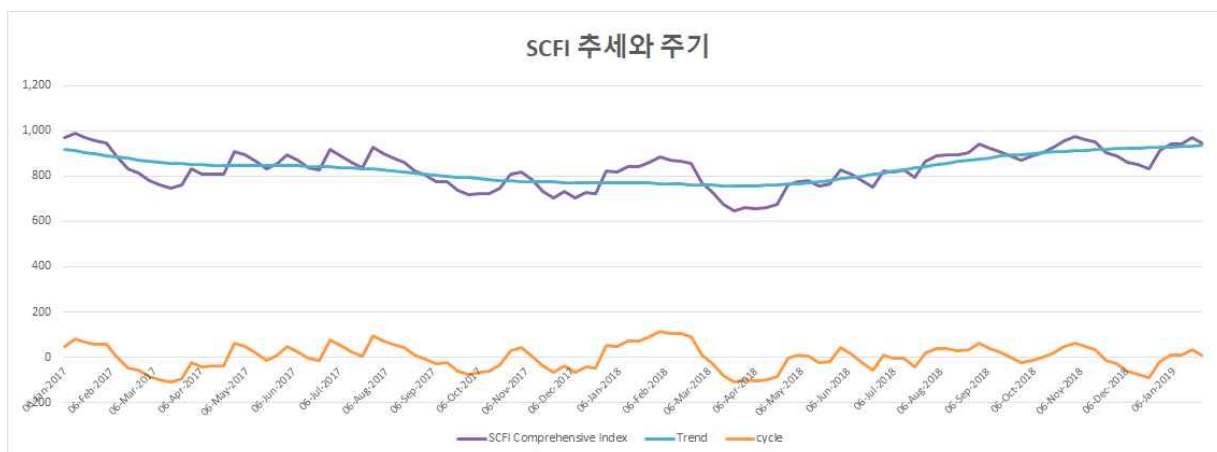
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	01.21	01.28	2.56	97.44
	01.22	01.29	2.24	97.76
	01.23	01.30	2.00	98.00
	01.24	01.31	2.36	97.64
	01.25	02.01	9.77	90.23

KMI 주간해운시장포커스

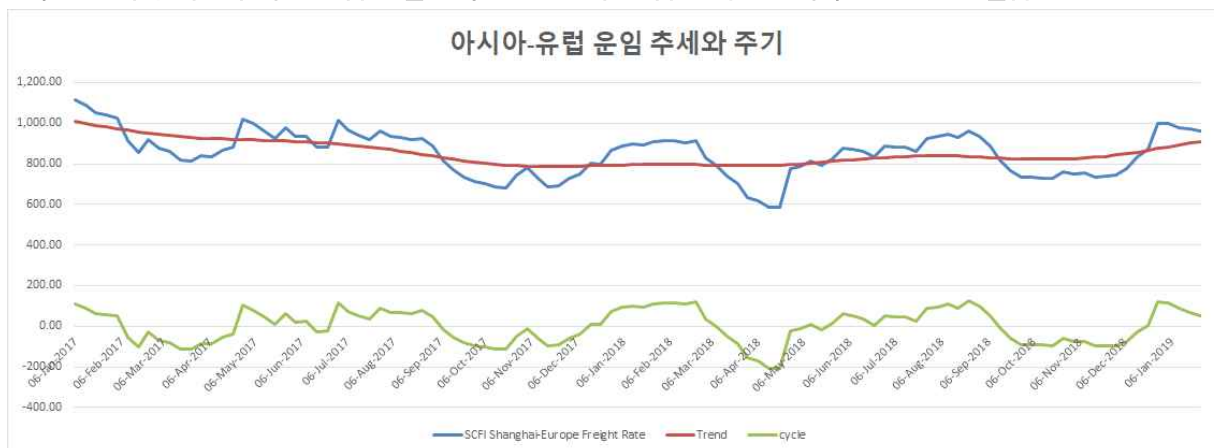
컨테이너 기술적 분석

최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

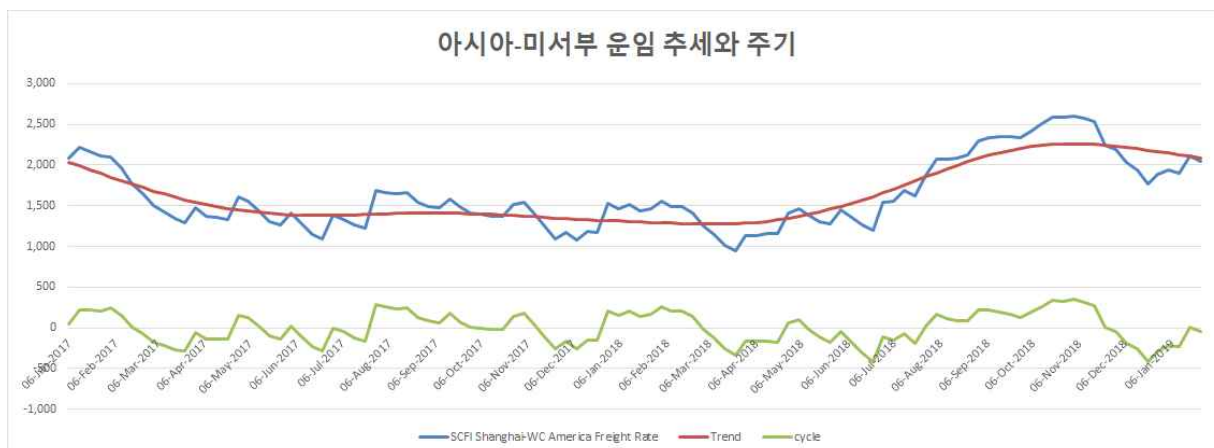
- 추세(trend)에 비해 SCFI 지수가 높은 상태로 향후 시장은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 추세에 비해 아시아-유럽 운임이 높은 수준으로 향후 운임은 약세를 기록할 가능성이 높음



- 2018년 하반기 높은 운임의 영향으로 추세에 비해 실제 운임은 낮은 수준이나 중국 춘절의 영향으로 향후 운임시장은 하방 압력이 클 것으로 예상됨



KMI 주간해운시장포커스

탱커 기술적 분석

박동원 연구원 / koreabdw77@kmi.re.kr / 051-797-4628

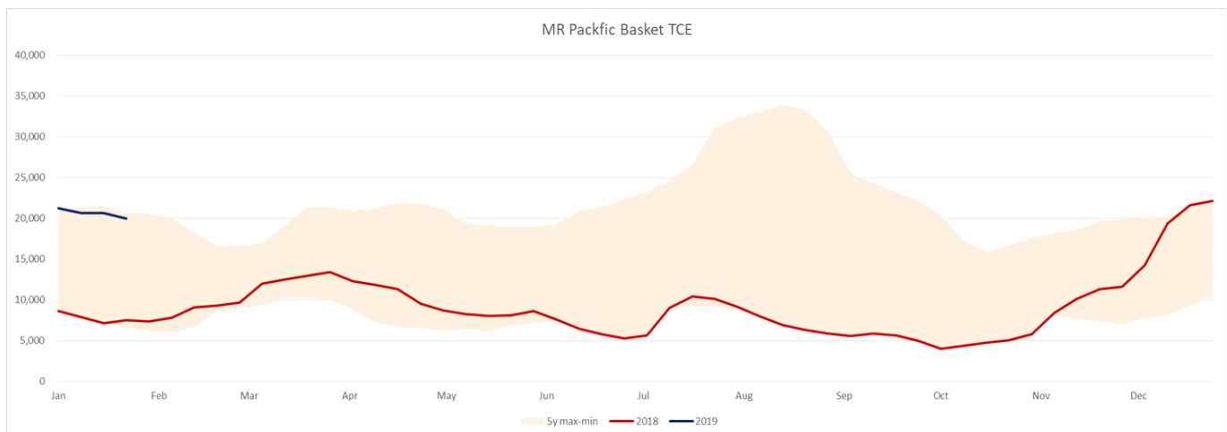
- 금주 TD3C 평균 운임은 28,711달러로 약보합세를 보였으며 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 49,970달러 보다 낮음



- 금주 TD3C운임은 주초에 강보합세를 보였으나 15일 이동평균운임과 교차하지 못하였고, 이 후 하락하여 하 방에 위치하고 있음. 내주 운임 하락이 지속될 경우 기술적으로 반등이 어려울 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 운임은 19,955 달러로 약보합세를 나타냄. 지난 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 12,419달러보다 높음. MR 시장은 계속해서 강세를 보임



KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 건화물선

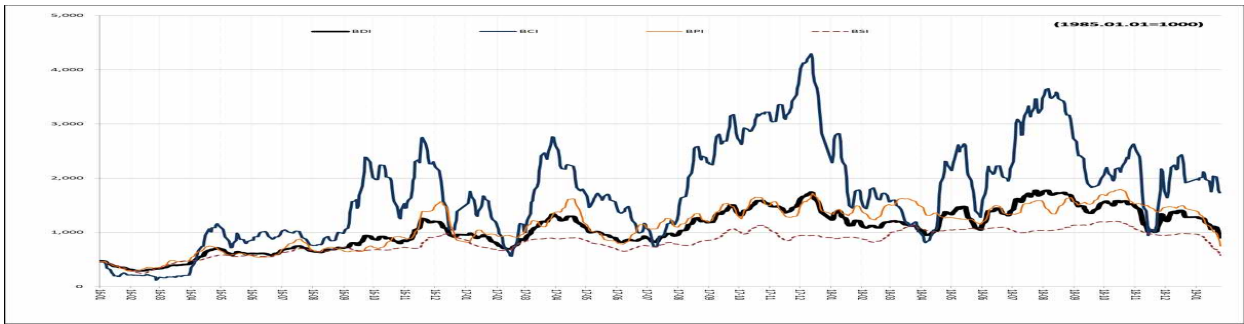
BDI 1,000선대도 붕괴, 2018년 4월 이후 최저치 기록

BDI가 5주 연속 하락을 거듭하여 991을 기록함. BDI가 1,000선 아래로 떨어진 것은 2018년 4월 이후 처음임. 중국 경기 둔화 우려, 철광석, 석탄 수입량 감소 전망과 함께 서호주 지역 사이클론에 대한 우려까지 더해지며 시장이 위축된 것으로 분석됨. 특히 중소형선박의 운임의 경우 전주 대비 평균 1,500달러/일 하락하며 파나막스사이즈 선박 운임이 7,099달러/일, 수프라막스사이즈 선박 운임이 6,781달러/일을 기록함. 이러한 중소형선박 운임 수준은 2017년 6월 이후 19개월 만에 처음임

FFA 19년 1분기물로 볼 때 시황 회복 부정적

19년 2월물을 볼 때 가격이 전주 대비 큰 폭으로 하락함. 또한 2월에는 현수준에 대한 저항이 발생할 것으로 예상됨. 19년 1분기물을 볼 때 모든 선형의 운임 회복은 당분간 어려울 것으로 해석됨

건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.25)							
운임지수 ¹⁾	BDI	991	(-107)	905	1,282	1,131	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	14,140	(-406)	13,288	16,106	14,837	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	7,099	(-1,531)	6,020	11,144	8,903	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	6,781	(-1,489)	6,143	10,848	8,720	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	6,099	(-878)	5,742	8,524	7,220	562	9,772	8,640
	케이프	17,500	(-875)	17,500	18,375	17,969	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,250	(-1,125)	12,250	14,500	13,469	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,000	(-1,250)	10,000	11,750	11,000	11,000	13,750	12,808
	핸디	9,000	(-750)	9,000	10,250	9,750	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(01.25)							
		2019년 1월물		2019년 2월물		2019년 1분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	14,421	(-929)	11,600	(-2,246)	12,801	(-1,624)	14,925	(-433)
	파나막스(4TC)	8,367	(-633)	7,108	(-1,863)	8,158	(-1,259)	9,725	(-392)
	수프라막스(6TC)	8,174	(-216)	6,770	(-1,454)	7,739	(-924)	9,307	(-425)
	핸디(6TC)	6,988	(-1,137)	7,088	(-937)	7,288	(-912)	8,588	(-375)

주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값, 7) : 2018년부터 5 T/C값

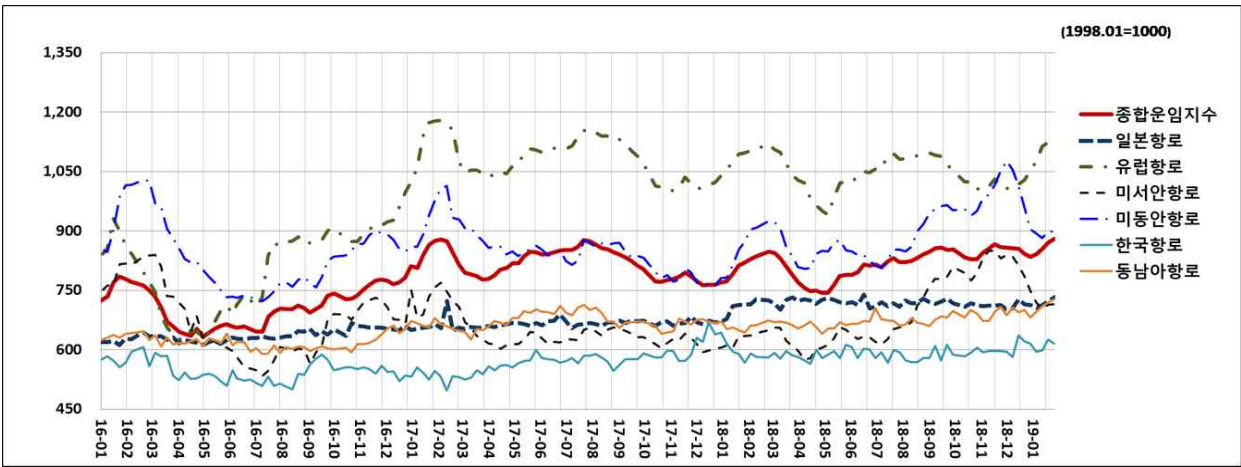
KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 컨테이너

컨테이너 운임지수는 전주대비 22.6 하락한 945.4을 기록

유럽운임은 전주대비 10달러 하락한 960달러를 기록했으며 미 서부는 75달러 하락한 2,039달러를 기록했다. 중국 춘절의 영향으로 대부분의 항로에서 운임이 하락하였으며 2월중에도 낮은 수요로 인해 약세를 기록할 것으로 예상된다. 미주 항로의 운임은 예년에 비해 높은 수준이나 유럽항로는 공급 과잉의 영향으로 1월에도 운임 반등에 어려움을 겪음. 오는 4월 오션얼라이언스는 아시아-유럽 서비스를 6개에서 1개 추가할 예정으로 공급과잉은 지속될 것으로 전망됨. 현재 2M을 중심으로 진행할 예정인 추가선대 투입을 통한 저속운항이 공급과잉을 해소할 수 있는 방안으로 판단됨

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(01.25)							
	종합(SCFI)	945.44	(-22.6)	940.08	968.07	948.61	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	960.00	(-10.0)	960.00	996.00	976.25	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	2,039.00	(-75.0)	1,895.0	2,114.0	1,995.25	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	3,137.00	(-50.0)	3,040.0	3,187.0	3,120.75	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	145.00	(-1.0)	145.00	146.00	145.75	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	230.00	(3.0)	227.00	230.00	227.75	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	156.00	(-2.0)	153.00	158.00	155.00	131	166	145.84
	용선지수(HRCI)	591	(-1)	591	600	595	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 탱커

VLCC 경계 심리에 따른 운임 하락

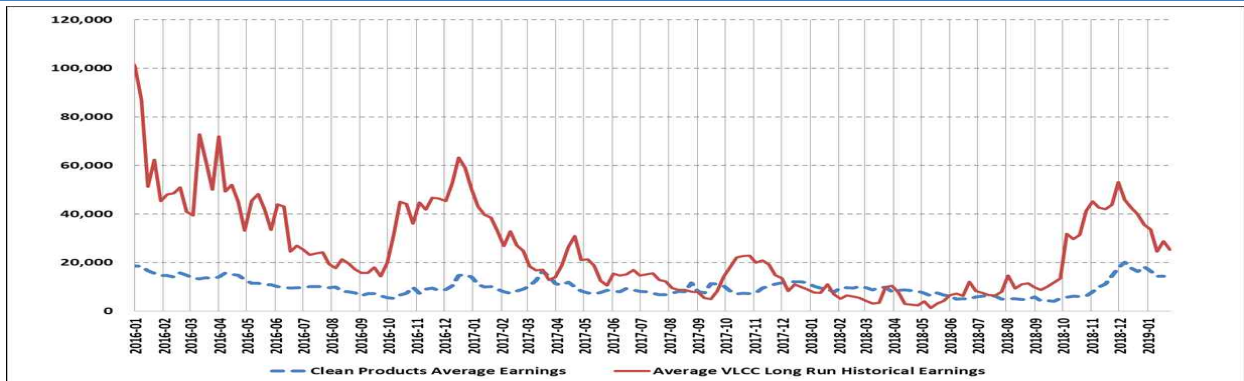
금주 중동-중국 VLCC 운임은 28,711달러로 전주 대비 316달러(-1.1%) 하락하였으며, WS는 51.0으로 4.0p(-7.3%) 하락하였음. 중국의 춘절과 2월물 성약이 대부분 처리되는 등 경계 심리로 인해 운임이 하락하였음. 또한, 중동-중국 FFA 1월물은 28,403달러로 전주 대비 3,446달러(-10.8%) 하락하였으며 금주 운임보다 낮아 향후 시장이 소폭 하락할 것으로 보임

MR 운임 약보합세

금주 태평양 MR 운임은 20,771달러로 전주 대비 816달러(-3.9%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 변동 없음. 차주 처리되어야 할 화물이 있어 시장은 긍정적일 것으로 보임

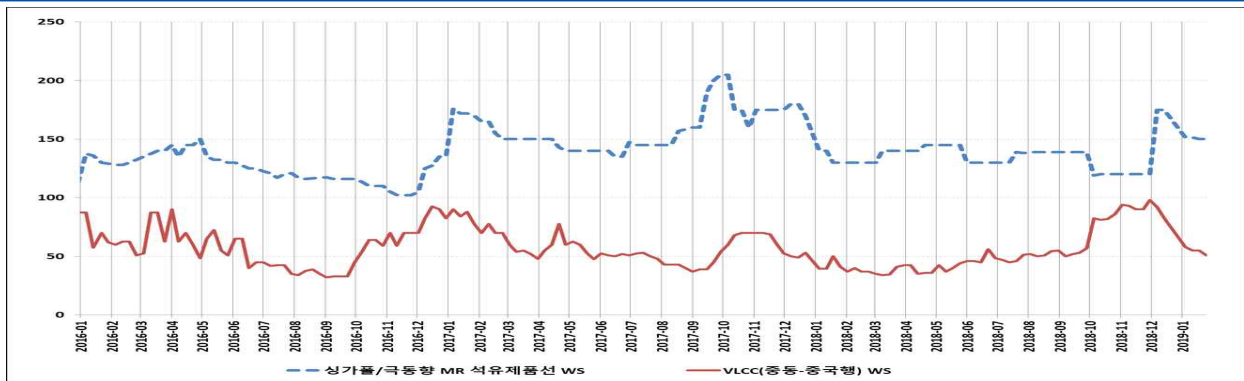
VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (01.25)									
Average Earnings	TD3C	28,711	(-316)	26,678	38,760	31,273	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	19,955	(-526)	19,955	21,370	20,715	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,500	(-)	30,500	33,000	31,125	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,500	(-)	13,250	14,000	13,563	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	51.0	(-4.0)	51.0	58.0	54.8	34.0	98.0	53.9
	MR	150.0	(-)	150.0	151.3	150.7	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

* Pacific Basket 항로는 1일 평균(월) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

KMI 주간해운시장포커스

주요 해운지표 (2019.01.25)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.25)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	70.0	(-)	70.3	70.0	71.0	70.3	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.5	(-)	12.5	12.5	12.5	12.5	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.25)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	93.0	(0.5)	92.6	92.5	93.0	92.6	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	35.0	(-)	35.0	35.0	35.0	35.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.25)								
380 CST	Rotterdam	366.5	(12.0)	346.1	316.5	366.5	346.1	322.5	477.5	400.1
	Singapore	403.5	(8.0)	385.1	349.0	403.5	385.1	352.5	517.5	432.6
	Korea	430.0	(-0.5)	418.6	389.5	430.5	418.6	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	404.5	(9.0)	392.1	365.0	404.5	392.1	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.25)								
철광석	국제價	75.2	(-0.9)	74.6	72.3	76.1	74.6	62.5	79.3	69.5
	중국産	113.6	(0.5)	112.9	111.8	113.6	112.9	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.5	(0.3)	75.9	75.1	76.5	75.9	76.1	105.1	89.1
	중국産	105.4	(0.4)	104.6	103.5	105.4	104.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	229.7	(3.5)	231.9	226.2	237.8	231.9	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	176.7	(0.7)	178.9	175.1	182.3	178.9	164.7	186.9	177.1
	중국産	230.9	(1.0)	229.5	227.3	230.9	229.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	925.3	(8.5)	907.1	893.3	925.3	907.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	520.0	(2.3)	516.9	506.8	526.0	516.9	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		10월	11월	12월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계
ASEAN	수출	8,830	9,349	8,548	100,238	74,824	74,518	95,248
	수입	5,856	5,266	4,593	59,617	45,031	44,319	53,822
NAFTA	수출	8,596	8,199	7,805	89,941	85,347	81,068	84,260
	수입	6,572	5,712	6,170	69,723	51,472	50,854	60,199
EU	수출	5,477	5,049	5,476	57,681	48,079	46,610	54,038
	수입	4,997	5,338	5,081	62,278	57,199	51,902	57,279
BRICs	수출	17,134	15,795	14,130	189,976	159,334	145,255	169,587
	수입	12,406	12,659	11,819	133,769	109,858	103,255	118,550

자료:한국무역협회

KMI 주간해운시장포커스



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 시범적으로 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시킬 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