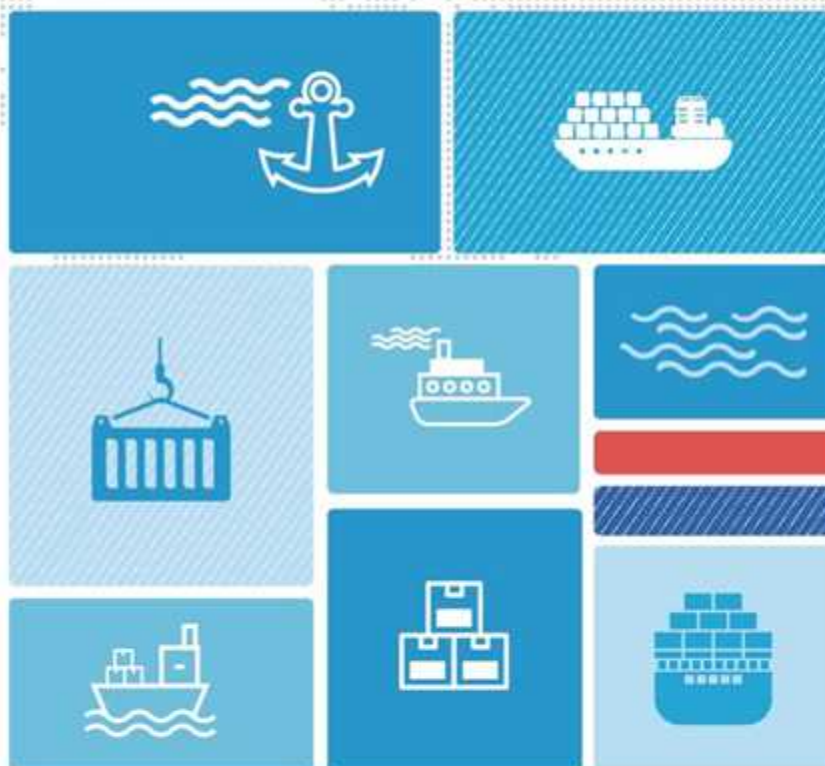


KMI

주간해운시장포커스

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26



1. 주간 이슈

고병욱 해운빅데이터연구 센터장 | valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

해운물류시장의 디지털화 사례와 시사점

코로나-19 여파로 비대면 사업 활동이 크게 증가하면서 글로벌 해운물류시장에서도 4차 산업혁명의 힘을 이용한 디지털화 작업이 보다 속도를 내고 있음. 여기서는 해외 언론에서 소개된 해운물류시장의 디지털화 사례를 간략히 살펴보고 우리 해운물류산업에 대한 시사점을 논의함

I 영국 기반의 디지털 포워더 기업 Beacon 사례

Trade Winds는 최근 차세대 물류기업인 Beacon社가 Amazon 설립자인 Jeff Bezos와 미국 벤처 캐피탈인 8VC로부터 1,500만 달러의 투자를 유치했다는 소식을 전함. Beacon社は Uber의 전 CEO인 Robinson이 2018년에 영국에 설립한 회사로 기업들이 수출입 활동을 자동화할 수 있도록 지원하고 있음. 특히 Beacon社가 전통적 물류기업과 차이점을 지니는 부분은 화주기업의 무역금융을 72시간 내에 제공한다는 사실임. Trade Winds에 따르면 글로벌 물류시장(freight forwarding market)의 한 해 시장 규모가 1조 달러에 달하고, SCM 금융시장은 12조 달러에 달하는데, Beacon社は 이러한 글로벌 물류시장을 4차 산업혁명 기술을 이용해 혁신하는데 목적이 있다고 소개함

I Kuehne + Nagel의 eShipAsia 서비스 사례

Lloyds List는 물류기업인 Kuehne + Nagel社가 eShipAsia 플랫폼을 구축한 사례를 소개함. 이 플랫폼은 아시아 20개 국가의 화주를 연결하고 2,200개 항만 조합(port pairs)과 7,500개 서비스 루프, 54개 선사 등에 대한 즉시적인 정보 제공이 가능함. 이를 통해 화주들이 화물의 배송시간, 비용을 언제든지 최적화할 수 있도록 지원함. Ellerbe 부사장은 인트라 아시아 시장은 매우 동태적이고 분절화되어 있기 때문에 eShipAsia 플랫폼이 화주들의 최적 서비스 선택에 큰 도움이 될 것이라고 언급하고 있음

I DP World의 Digital Freight Alliance 설립과 TradeLens 참여 사례

글로벌 컨테이너 터미널 운영업체(GTO)인 DP World는 최근에 Digital Freight Alliance라는 디지털 플랫폼을 공개했음. 2019년에 DP World가 인수한 SeaRates.com의 기술에 기반한 이 플랫폼은 포워더 기업들이 세계 어느 곳에서나 해운, 육로, 항공의 운송을 예약할 수 있도록 서비스를 제공하고 있음. DP World의 CEO인 Sulayem은 세계적 항만, 터미널, 경제자유구역 등 자사의 자산을 이용해 공급사슬망을 디지털화하는 것이 자신들의 비전이라고 천명함. 이러한 차원에서 DP World는 지난해 싱가포르의 Feedertech, 2018년 유럽의 Unifeeder를 인수한 바 있음. 이러한 항만기업의 디지털화는 비단 DP World에 국한되지는 않음. 싱가포르의 PSA International도 이미 싱가포르를 디지털 허브로 육성하고 기술 개발의 거점으로 발전시킬 뜻을 밝힌 바 있음

또한 DP World는 Maersk의 APM Terminals와 싱가포르의 PSA International에 이어 GTO로서 세 번째로 TradeLens에 정식으로 참여하기로 함. 이를 통해 DP World의 총 82개 터미널, 피더 선사 등이 TradeLens에 참여하게 됨. TradeLens는 현재 200개 이상의 기업이 참여하고 있으며, 향후에 Global Shipping Business Alliance 등 다른 플랫폼과의 호환성(interoperability)을 확보할 계획임

I 시사점

4차 산업혁명과 함께 컴퓨터 관련 기술의 비약적 발전은 디지털화를 가속화시킬 것으로 전망됨. 산업과 시장에 존재하는 모든 현실을 디지털로 복제하는 디지털 트윈(Digital Twin) 기술이 이미 본격적으로 활용되고 있는 상황임. 따라서 모든 현실을 일관성 있는 논리에 기초해 계산하고, 중요한 의사결정에 활용하는 시대가 도래할 것으로 기대됨

우리나라 해운물류기업은 이 같은 시대적 변화에 대응해 사업과 산업의 디지털 전환(DT, Digital Transformation)에 적극적으로 투자할 필요가 있음. 익히 알려진 바와 같이, 빅데이터 시대에는 데이터가 석유와 같은 기초 자원이 될 것임. 또한 자신이 확보한 데이터 자산만으로는 치열한 경쟁 시장에서 생존하기는 어려울 것임. 즉 협력을 통한 데이터의 공유가 경쟁력 제고에 필수적 요소가 될 것임. 따라서 다양한 산업생태계 주체들이 참여하는 플랫폼을 구축하고 데이터를 공유하는 방안을 적극적으로 검토, 연구해야 할 것임

2. 주간 뉴스

I CMA CGM, 2050년까지 탄소중립 목표

- 프랑스 선사인 CMA CGM은 2030년 대체연료 비중을 10%까지 확대하고 2050년에 탄소중립(carbon neutral) 달성을 목표로 함
 - 탄소중립은 배출하는 이산화탄소량에 맞먹는 활동(환경보호, 경제적지불 등)을 통해 실질배출량을 제로(0)로 만드는 것임
 - 동 사는 현재 2008년 대비 컨테이너의 단위(km)당 이산화탄소배출량을 48% 감소시켰으며 지난해에만 총 배출량의 6% 감소시킴
 - 또한, 올해 23,000TEU급 LNG추진 컨테이너선이 인도됨. 인도 예정인 LNG선박은 기존선박대비 이산화탄소배출량이 15~20% 감소하며 황산화물 배출이 거의 없음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132550/CMA-CGM-chief-sets-2050-deadline-for-carbon-neutrality>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

I Zim, 신규 서비스 실시

- 이스라엘 선사인 Zim은 아시아-북미항로에 신규 서비스(ZEX: Zim eCommerce Xpress)를 개설함
 - 동 서비스는 코로나19로 인해 국가 간 전자상거래 증가에 대응하기 위한 초고속 서비스이며 오는 6월 22일부터 실시할 예정임
 - 동 서비스를 통해 화물이 LA항 도착하면 배후 철도를 이용해 시카고, 달라스 등으로 빠르게 배송이 가능함
 - 동 서비스에는 2,000~3,000TEU급 5척이 투입되며 21노트의 속도로 12일 만에 중국과 미국을 연결하여 급증하는 항공화물 수요의 대안이 될 것으로 기대함

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/zim-instates-fast-liner-service-on-the-transpacific/2-1-818363>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

I 케이프선 운임 급등의 원인

- 2020년, 기니(Guinea)발 중국항 항로의 보크사이트 수송 수요가 증가하고 있음
 - 최근 들어 중국이 알루미늄의 원료인 보크사이트의 재고를 늘리기 위해 노력하고 있는 것으로 나타남. 올해 1월에서 5월까지 월평균 31척의 케이프선이 보크사이트를 기니에서 중국으로 수송함
- 시장은 기니의 시만도우(Simandou)지역에 철광석 광산 개발에 주목하고 있으며, 중국이 대부분의 철광석을 기니로부터 수입할 가능성을 제기함
 - 중국은 대부분의 철광석을 호주에서 수입하고 있지만, 기니에 철광석 광산 개발과 소유권 문제가 해결된다면 호주산보다 품질이 좋은 기니산 철광석을 수입할 가능성이 높음. 최근 들어 동 항로에서 VLOC 선박이 철광석을 수송하는 모습이 포착되고 있음

2. 주간 뉴스

- 중국의 기니산 원재료 수요와 캐나다발 중국항 철광석 수송량 증가가 최근 건화물선 운임 상승의 원인으로 평가되며, 동향로에 대한 수요 증가가 장기적으로 건화물선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망함
 - 캐나다발 중국항 항로는 케이프선 철광석 수송항로 중 브라질을 제외하고 항해거리가 가장 긴 항로임. 또한 중국의 철광석 수입지가 호주에서 기니로 대체된다면 톤-마일 수요가 증가할 것임
- 전문가들은 3분기가 서아프리카의 우기인 점을 감안해 수송일정에 차질을 빚을 것으로 예상되나, 장기적으로는 동향로의 철광석, 보크사이트 수송량은 증가할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132559/Rise-in-Canada-to-China-activity-supports-capesize-market>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr

■ 코로나 바이러스로 인한 GDP 하락 및 해상물동량 감소

- 코로나 바이러스로 주요 지역이나 주요국의 GDP가 하락이 예상됨
 - EuroStat에 따르면 2020년 1분기 유로지역 GDP 성장률은 2019년 1분기 대비 3.3% 감소했음
 - 독일의 2020년 1분기 GDP는 전년동기대비 2.2% 감소, 세계금융위기가 발생한 2009년 1분기 독일 GDP는 전년대비 4.7% 감소함
 - 중국의 2020년 1분기 GDP는 1년 전과 비교해 6.8% 감소했으나, 4월 GDP는 전년대비 3.9% 증가함
 - 미국의 경우 경제분석국 예비추계에 따르면 2020년 1분기 GDP가 2008년 이후 가장 큰 규모의 감소폭인 4.8%를 기록할 것으로 추정됨. 4월 미국의 실업률은 14.7%를 기록하고 있으며, 약 2,050만 개의 일자리가 사라짐
 - 2020년 러시아와 브라질의 GDP는 전년대비 각각 4~6%, -4.7% 하락할 것으로 예상됨
- 코로나19로 전 세계 컨테이너 물동량은 2020년 1분기에 전년동기대비 5.1% 감소함
 - 2020년 1~3월 전 세계 주요 항로 평균물동량은 1,270만 TEU를 기록했으며, 2019년 전 세계 주요 항로 평균물동량은 1,340만 TEU를 기록했었음
 - 유럽의 1분기 '컨' 수입량은 전년 동기 대비 4.6% 감소한 월평균 266만 TEU, '컨' 수출량은 오히려 증가한 월평균 247만 TEU로 전년 동기 대비 1.7% 가까이 증가함
 - 아시아 '컨' 수출 물량은 2020년 1분기 월평균 660만 TEU로 전년 동기 대비 10.3% 감소했으며, '컨' 수입량은 1분기 월평균 540만 TEU로 전년 동기 대비 8.7% 감소했음
 - 북미 컨테이너 수출은 2020년 1분기 월평균 130만 TEU를 기록해 전년 동기 대비 큰 폭의 변화가 없으며, 수입은 월평균 207만 TEU로 전년 동기 대비 5.9% 감소하였음
- 컨테이너 컨설팅 업체인 Dynaliners에 따르면 2020년 1분기 세계 10대 컨테이너 항만 처리량 합계는 5,680만 TEU로 이는 2019년 1분기 대비 6% 감소한 것임

2. 주간 뉴스

- 10대 항만 중 8개 항만에서 실적이 감소했으며, 가장 큰 낙폭을 보인 곳은 선전(-12%), 상하이(-10%), 광저우(-10%) 등임
- 부산(+3%)과 칭다오(+2%)항만만 2019년 1분기 대비 컨테이너 처리량이 증가함

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132514/Economic-outlook-GDP-contraction-will-weigh-on-transport-demand (로그인 필요)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

I 세계 무역의 회복이 욕조(bathtub) 형태로 느리게 발생할 수 있음

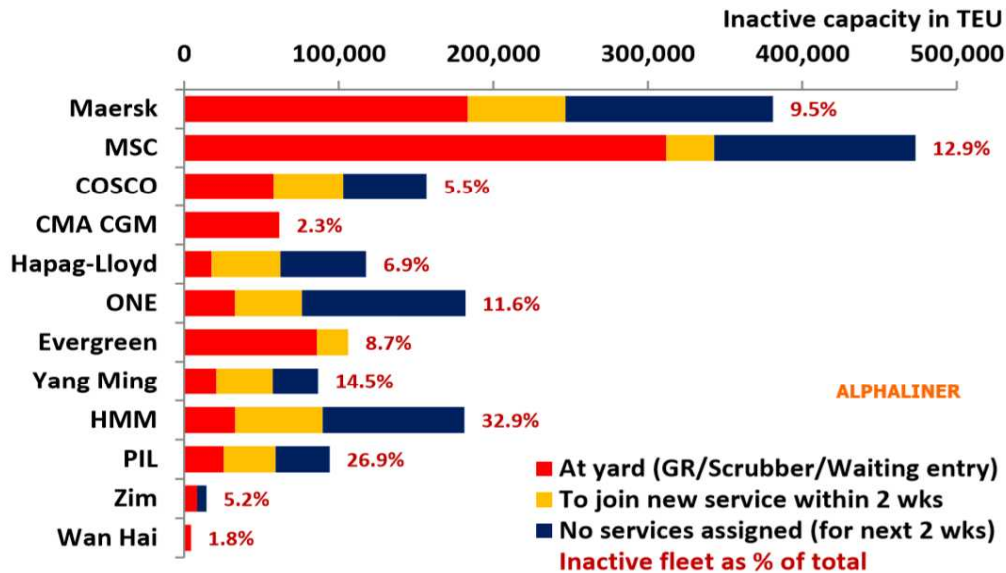
- 세계 4대 회계법인 Ernst & Young이 개최한 webinar에서 코로나19로 세계무역이 회복되기까지 다수의 어려움이 발생할 수 있다는 의견이 제기되었음
 - Barclays는 다수가 불황의 형태를 전망하고 있으며, 제기되는 형태는 Y, L, V, U 등 다양하며, 욕조(bathtub) 형태로 저점이 오랜 기간 이어질 가능성이 있다고 전망함
 - 아울러 Barclays는 코로나19로 세계 무역의 회복은 국가, 지역별로 다르게 이루어 질 수 있다고 덧붙였음
- 국제무역협회(ITFA: International Trade and Forfeiting Association)는 현재 기업들은 회복탄력성(resilience)에 큰 관심을 기울이고 있다고 설명함
 - ITFA는 코로나 바이러스로 인해 국제무역의 규모가 감소해 기업들은 이제 국내에서 계약을 체결할 수 있는 능력을 중요시 하고 있다고 덧붙였음
 - Deutsche Bank는 리먼 사태 당시 기업들이 위기를 겪은 이유는 신용이 나빠서가 아니라 상환기간이 도래했음에도 유동성 자금을 구하지 못했기 때문이라고 언급함
 - Deutsche Bank는 이번 코로나 바이러스 사태로 기업들은 현금흐름 확보에 주력하고 있으며, 대출을 통해 유동성 자금을 확보하고 있다고 덧붙였음
- Ernst & Young에 따르면 각국 정부의 최우선 과제는 가능한 한 바이러스로부터 감염되지 않도록 국민을 보호하는 것임
 - 이후의 최우선 시급과제는 경제를 재부팅해 정상화를 향해 한걸음씩 전진하는 것이 될 것임
 - 많은 소비자들이 온라인 구매로 전환하고 있는데 이러한 현상은 생산단계를 줄여서 공급망 전체에 걸쳐 큰 변화를 발생시킬 수 있음
 - 코로나 바이러스라는 전대미문의 사태에 대한 우리의 준비는 취약했으며, 경제 재부팅시 회복탄력성이 어느 정도이냐에 따라 회복속도가 결정될 것임

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132564/World-trade-recovery-unlikely-to-be-smooth-or-sudden-banker-says (로그인 필요)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

2. 주간 뉴스



I 물동량 감소로 컨테이너선 유휴화 확대. HMM은 총 선대 중 유휴 선복량이 30%를 넘어

- 코로나19로 컨테이너 선사들은 올해 2분기에 감소된 물동량에 대응하기 위해 서비스수를 축소함
 - Lloyd's List에 따르면 유럽이 봉쇄조치(lock down)에서 벗어나기 시작하면서 컨테이너 화물 수요 증가가 있을 수 있다는 약간의 징후가 있음
 - 다만 현재 많은 수의 해상운송 서비스가 취소되거나 합병된 상태이며, 단기간 내 재개할 가능성은 거의 없으며, 오히려 2020년 3/4분기에 추가 감편이 발표될 가능성이 있음
- 서비스 축소로 컨테이너 계선량은 증가하여 6월초 계선규모는 전체 선복량 중 4.7%인 102만 TEU를 기록함
 - Alphaliner는 많은 나라들의 봉쇄조치가 완화되고 수요 회복이 진행됨에 따라 향후 유휴 선복량이 줄어 들 수 것으로 예상함
 - 실제로 5월 화물 수요가 증가하는 고무적인 징후가 나타나고 있으며, 북미노선에서는 선복 용량 부족으로 현물운임이 상승함
- Lloyd's List에 따르면 전체 계선 컨테이너 선박 중 자사 소유 선박은 1/3 미만에 불과함
 - 만약 감선 규모가 현재의 수준을 유지한다면 계선 선박에 대해 용선계약이 연장되지 않고 선주에게 반환될 가능성이 높으며, 이는 선주의 경영실적 하락으로 이어짐
- Lloyd's List에 따르면 2020년 신조발주는 역대 최저 수준인 2009년과 유사할 전망됨
 - 5월에 현대상선의 초대형선을 비롯한 7만 700TEU의 선박이 인도됨. 5월 들어 HMM은 2018년에 대우조선해양과 삼성중공업에 발주한 2만 3,000TEU 시리즈선 12척 중 제2선, 제3선을 인도받음

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132580/World-containership-fleet-update-Idle-summerdays(로그인 필요)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

2. 주간 뉴스

I 코로나 바이러스로 컨테이너를 통한 마약 밀수 적발 증가

- 코로나 바이러스 확산 이후 전 세계 항만 당국이 항만이나 컨테이너에 숨겨져 있는 마약 밀수 화물을 적발하는 경우가 증가함
 - 컨테이너 박스에 대한 전수 조사가 불가능하여 랜덤 조사가 이루어지고 있으며, 마약 밀매조직은 15%~20%의 손실률을 기꺼이 받아들여 왔음
 - 조직범죄 컨설팅 업체인 InSight Crime은 코로나 바이러스로 항만에서 검사할 컨테이너 박스 수가 적어지면서 평상시 보다 밀수화물의 적발률이 늘어나고 있다고 언급함
- 마약 밀매업자들은 코로나 바이러스 발생 초창기 컨테이너 물동량의 둔화를 예상하고, 세계 주요 항만들이 봉쇄되기 이전에 선적을 하였는데 다수 적발이 이루어지고 있음
 - 유엔 마약범죄 사무소(UNODC: UN Office on Drugs and Crime)는 코로나로 해상 운송이 거의 정지 상태가 됐는데, 이는 마약 밀매업자들을 노출시키고 있다고 언급함
 - UNODC는 2020년 1~3월 남미에서 유럽으로 향하는 코카인 17.5톤을 적발했음
 - 네덜란드 로테르담항에서는 마약 적발량이 2019년 1분기 4.1톤에서 올해 같은 기간 6.6톤으로 전년 대비 50% 이상 증가함
 - 4월 벨기에 앤트워프항에서는 평상시 오징어를 운반하는 어선에서 5톤 규모의 마약이 발견됐는데, 컨테이너 운송 시의 적발 가능성이 늘어나 어선을 사용해 밀수를 한 것임
 - 5월말에는 페루에서 중국으로 가는 항로에 배선된 컨테이너 선박에서 마스크에 숨겨져 있던 코카인이 적발되기도 하였음
- Lloyd's List에 따르면 코로나 바이러스 확산 이후 합법적인 선적 컨테이너 박스에서 밀수품이 적발되는 빈도가 증가하고 있음

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132573/Shipings-new-restrictions-limit-drugtraffickers-opportunities
(로그인 필요)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

3. 건화물선 - 주간 동향

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

I 금주 예측

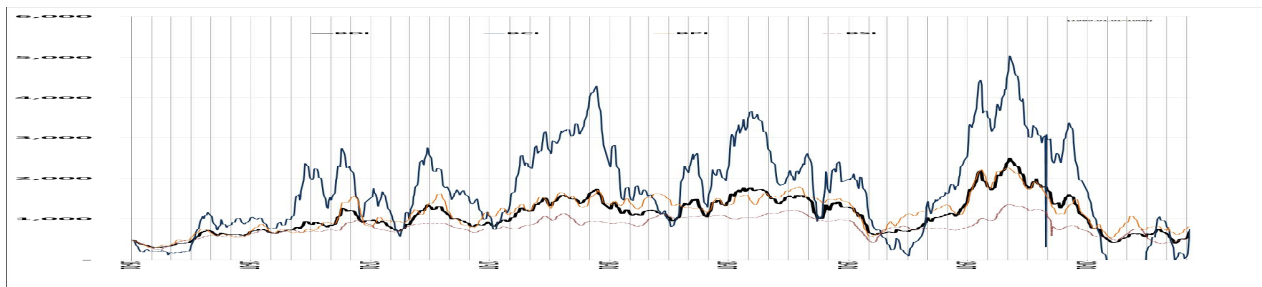
건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나마스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승 유력	상승 유력	상승 유력
시계열 모형	상승 기대	상승 기대	상승 기대

주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

I 주간 동향('20.06.01 ~ '20.06.05)

건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(06.05)							
운임지수 ¹⁾	BDI	594	(94)	393	976	588	595	2,518	1,355
선형별 운임지표 ²⁾	케이프(5TC) ⁸⁾	5,322	(1,697)	1,992	11,976	5,126	3,460	38,014	18,030
	파나마스(4TC)	5,881	(873)	3,345	8,274	5,549	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	5,189	(-12)	3,915	8,011	5,583	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	3,153	(360)	2,142	6,410	3,842	4,198	10,067	7,188
1년 용선료 ⁶⁾	케이프	13,500	(1,750)	10,125	15,750	13,141	11,500	23,000	17,358
	파나마스	10,050	(125)	9,625	12,675	10,940	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,625	(687)	8,250	10,188	9,333	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,688	(500)	8,000	9,625	8,900	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(06.05)							
		2020년 6월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾	케이프(5TC)	12,334	(3,628)	13,789	(2,537)	12,949	(960)	13,538	(744)
	파나마스(4TC)	7,994	(-125)	8,877	(46)	9,216	(-76)	9,025	(84)
	수프라막스(6TC)	7,746	(510)	8,342	(539)	8,868	(50)	8,653	(103)
	핸디(6TC)	5,119	(94)	5,550	(75)	6,500	(69)	6,438	(150)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값
 4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값

자료: 클락슨, 볼틱

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프선 주간평균 운임, 철광석 수요 증가로 전주대비 2배가량 상승

주간평균 운임으로 보면, 케이프선과 파나마스선의 운임역전현상이 저번주에도 이어진 것으로 보이나, 일일 운임 추이로 보면 6월 4일부터 케이프선 운임이 파나마스선을 상회함. 케이프선 주간평균 운임이 전주대비 46.8% 상승해 1일 5,322달러를 기록함. 5월 7일 이후부터 운임 역전 현상(중소형선박 운임이 대형선을 상회하는 현상)이 나타나 4주간 지속되었으나, 지난 6월 4일 케이프선 일일 운임이 중소형선박운임을 상회하기 시작함. 하지만, 여전히 케이프선 시장은 OPEX도 보존하지 못하는 약세장임. 운임이 전주대비 2배 가까이 상승한 원인은 호주산 철광석광산업체의 증산소식과 기니(Guinea)산 보크사이트 수출량 증가 때문임. 또한 캐나다 동부에서 중국항 항로의 철광석 수송 수요가 증가하고 있는 것도 원인임. 캐나다 동부에서 중국항로는 케이프선이 철광석을 수송하는 주요 항로 중 하나로, 항해거리가 가장 길어 톤-마일 수요 증가에 기여하고 있는 것으로 평가됨. 또한 중국이 알루미늄의 원료인 보크사이트의 재고량을 비축하기 위해 기니로부터 수입량을 늘리고 있는 것으로 나타남. 올해 들어 월평균 31척의 케이프선이 기니산 보크사이트를 중국으로 수송하고 있는 것으로 집계됨. 이 또한 톤-마일 수요를 증가시켜 운임에 긍정적으로 작용함. 일부 브로커들은 동향로(기니-중국)에 대한 수요가 증가할 것이라고 전망함. 브로커들은 서아프리카의 우기인 3분기를 제외하고는 수송수요가 지속 또는 증가할 것이라고 보고 있음. 또한, 기니지역의 시만도우(Simandou) 철광석 광산 개발이 진행될 경우에 동화물에 대한 수송 수요까지 증가할 것이라고 주장함. 아울러, 중국이 호주산보다 고품질인 기니산 철광석을 선호할 것이라고 설명함. 호주의 광산업체인 BHP, Rio Tinto와 Fortescue Minerals가 철광석 생산량을 늘릴 것이라는 소식도 운임에 긍정적으로 작용함. 참고로 2019년의 호주의 철광석 생산량은 8억 3,800만 톤임

파나마스선 주간평균 운임은 전주 대비 17.4% 상승한 5,881달러/일을 기록함. 주초에 파나마스선 일일 운임이 5,655달러로 상승 출발하여(6/1), 약 4주 만에 수프라막스선 운임을 상회하기 시작함. 운임 상승의 원인은 ECSC와 US 걸프지역기반 곡물 물동량 증가와 대서양 수역에서 석탄과 철광석 수요가 증가하고 있기 때문임. 최근 시장 내 가용선박수 증가가 운임의 상승을 제한하고 있는 것으로 나타남. 인도가 6월 8일부로 봉쇄조치를 완화할 것이라고 알려지면서, 석탄에 대한 수요가 상승할 것으로 기대하고 있음. 인도의 5월 석탄 수입량이 총 900 ~ 1,000만 톤에 그친 것으로 보이며, 이는 전년 동기 대비 50% 줄어든 수준임. 수프라막스선 운임은 전주대비 0.2% 하락한 5,482달러/일을 기록함. ECSC와 USG 지역을 중심으로 시장 내 물동량이 유입되면서 운임에 긍정적인 영향을 미치고 있으나, 대서양 지역의 공급과잉현상이 지속되면서 운임이 약보합세를 기록함

■ FFA 3분기물 전주대비 상승

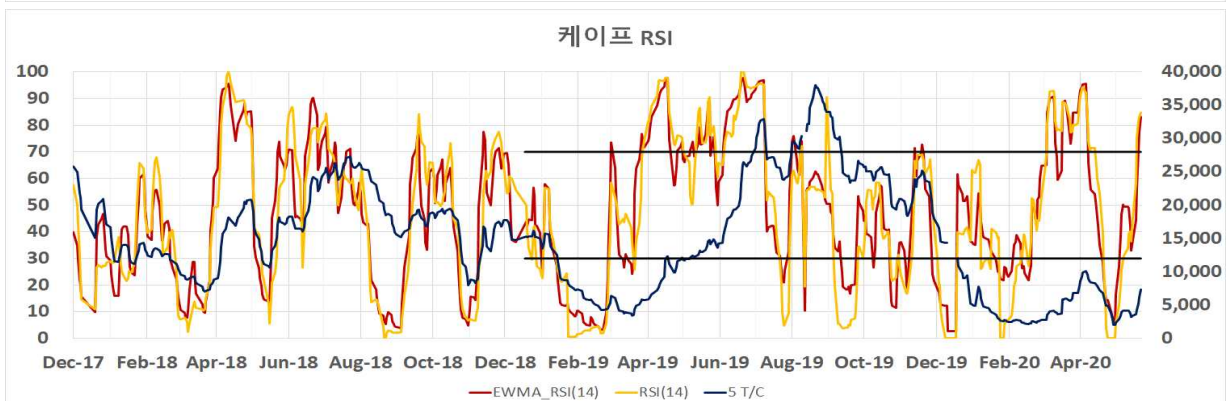
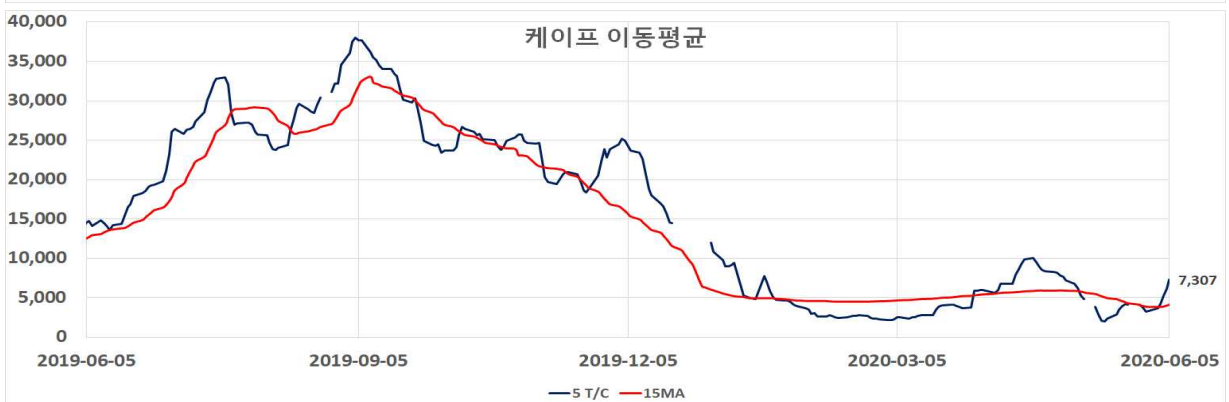
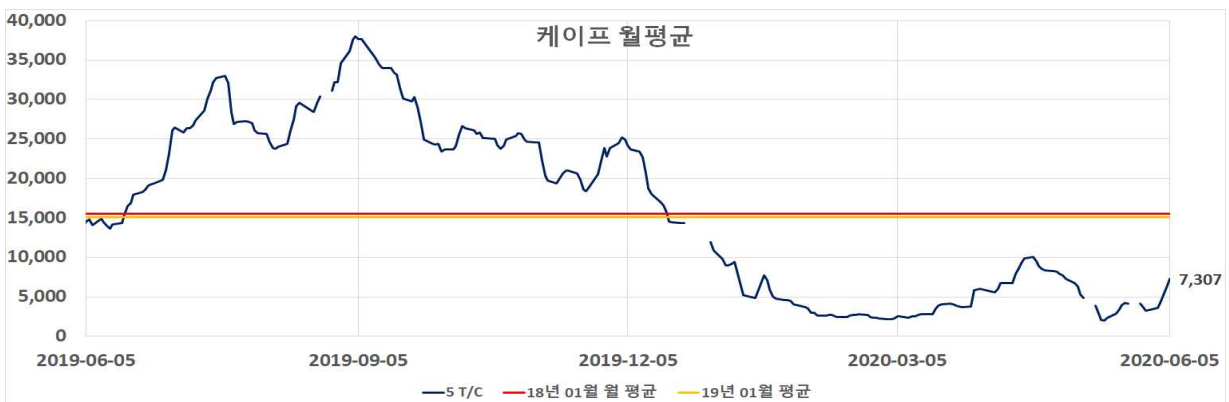
케이프선의 FFA 3분기물 가격이 눈에 띄게 상승함

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

이번 주 모든 선형의 운임이 상승할 것으로 예상됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

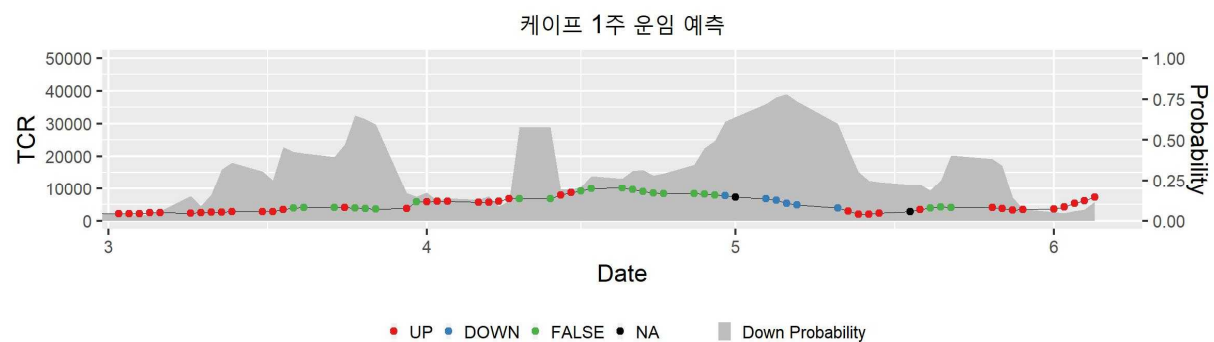
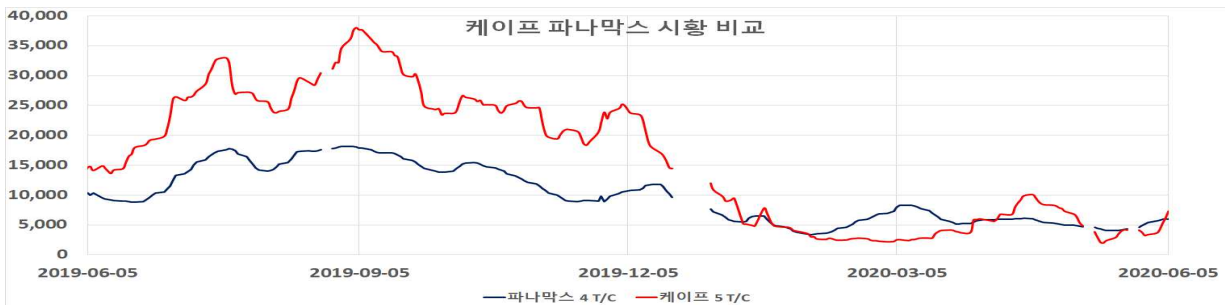
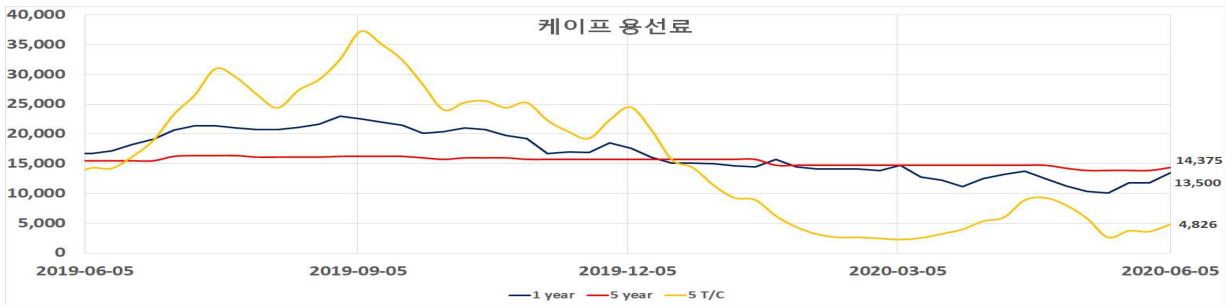
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 소폭 상승함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 운임이 4주만에 파나마스선 운임을 상회함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번 주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

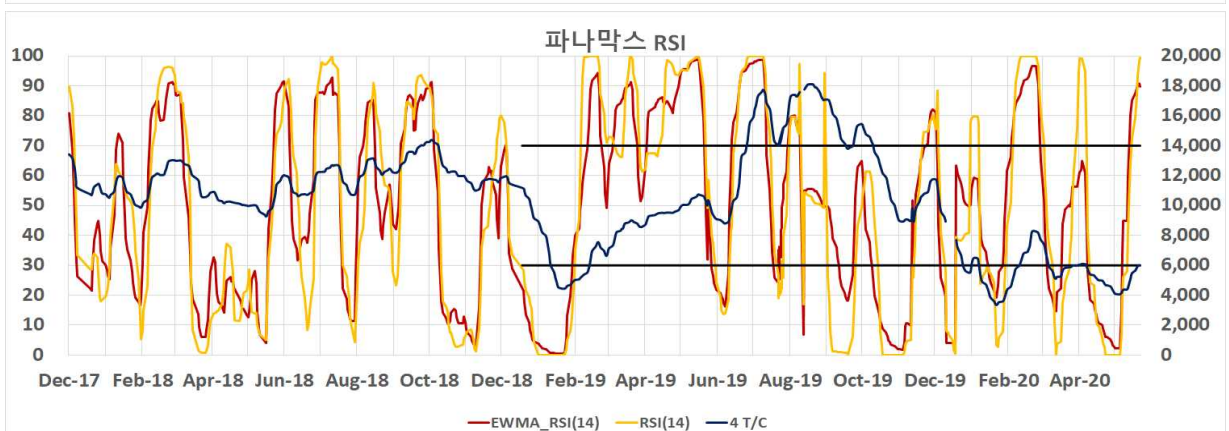
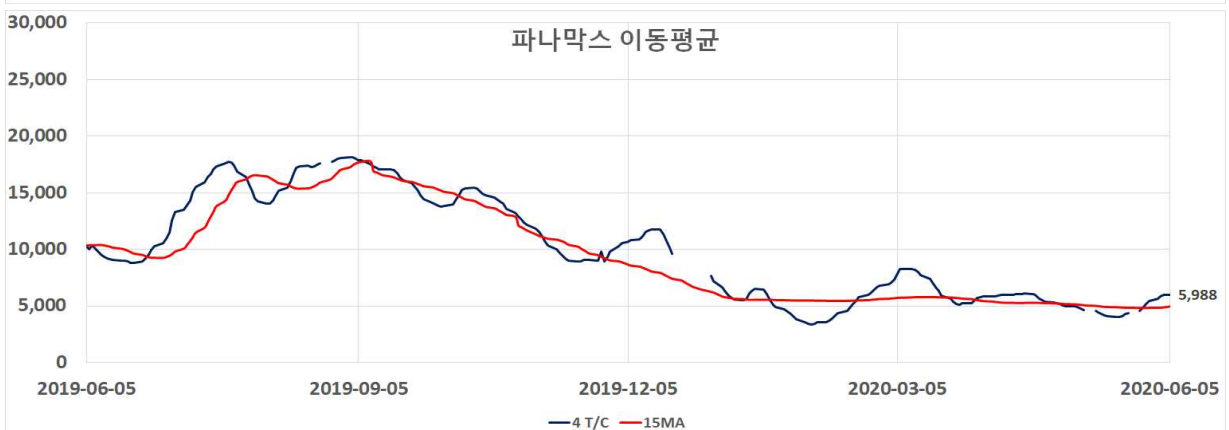
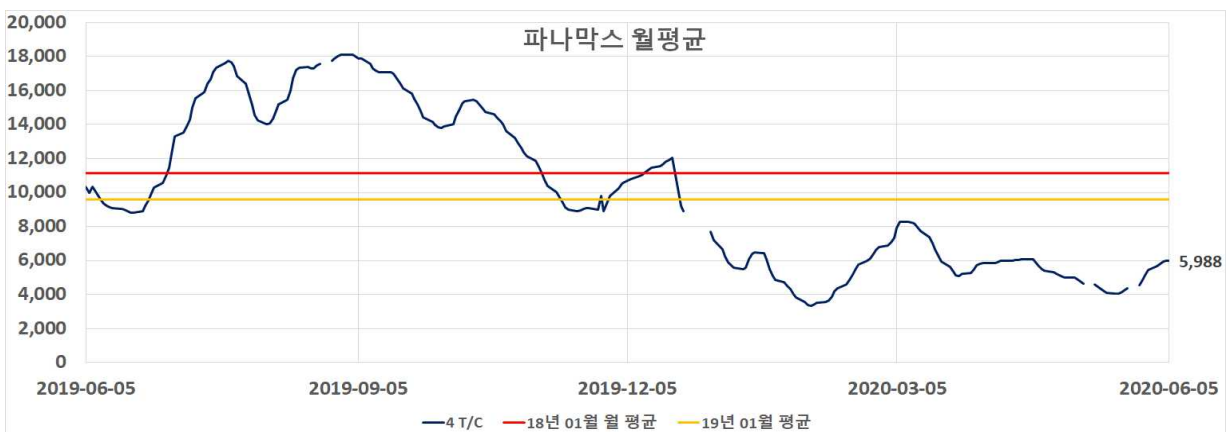


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	06.01	06.08	94.68	5.32
	06.02	06.09	95.23	4.77
	06.03	06.10	94.17	5.83
	06.04	06.11	93.1	6.9
	06.05	06.12	88.48	11.52
	6월 1주	6월 2주	93.13	6.87

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

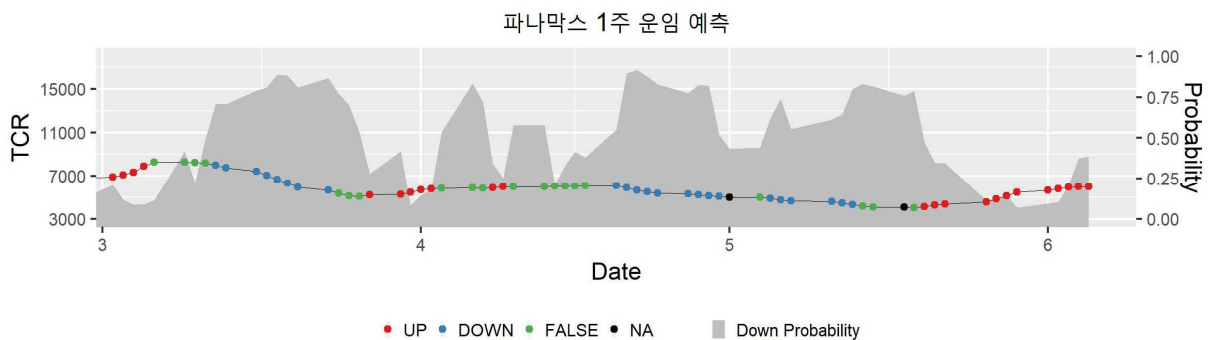
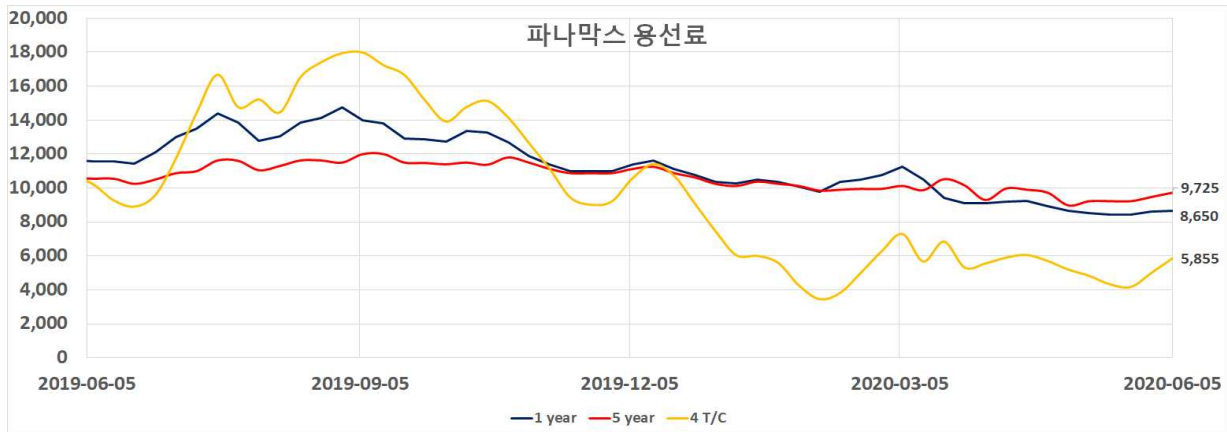
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 횡보 중임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파해 100선에 근접함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번 주 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기용선료가 전주대비 소폭 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

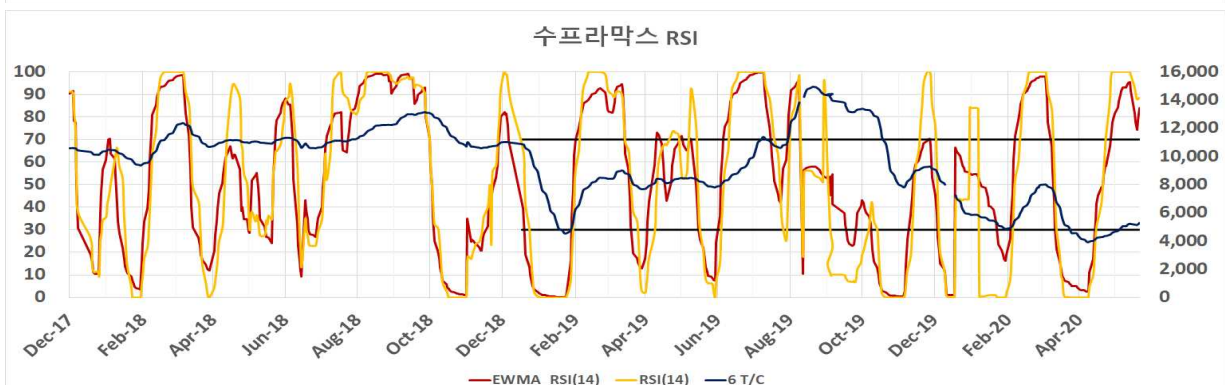
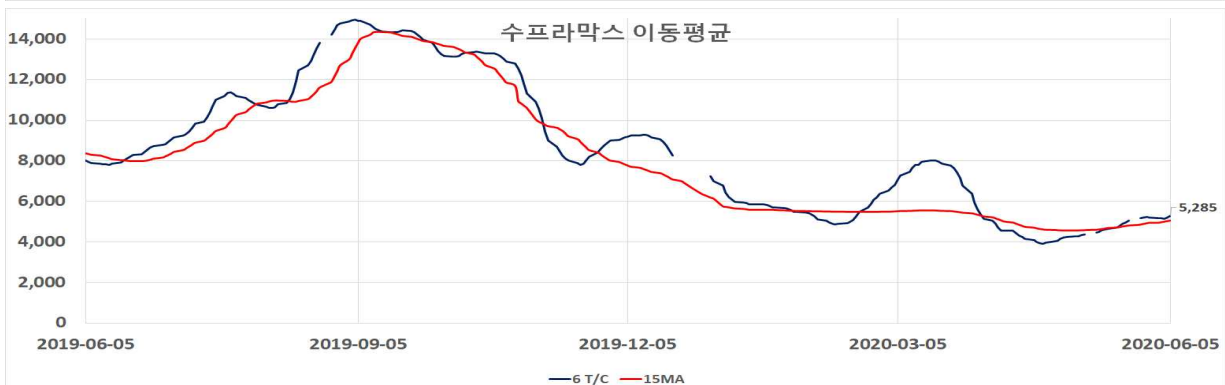
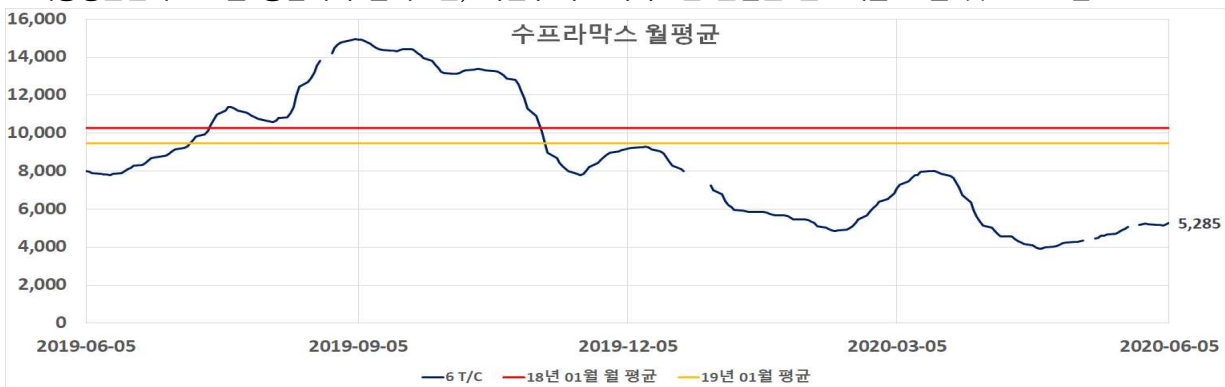


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	06.01	06.08	90.61	9.39
	06.02	06.09	89.73	10.27
	06.03	06.10	79.15	20.85
	06.04	06.11	62.67	37.33
	06.05	06.12	61.37	38.63
	6월 1주	6월 2주	76.71	23.29

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

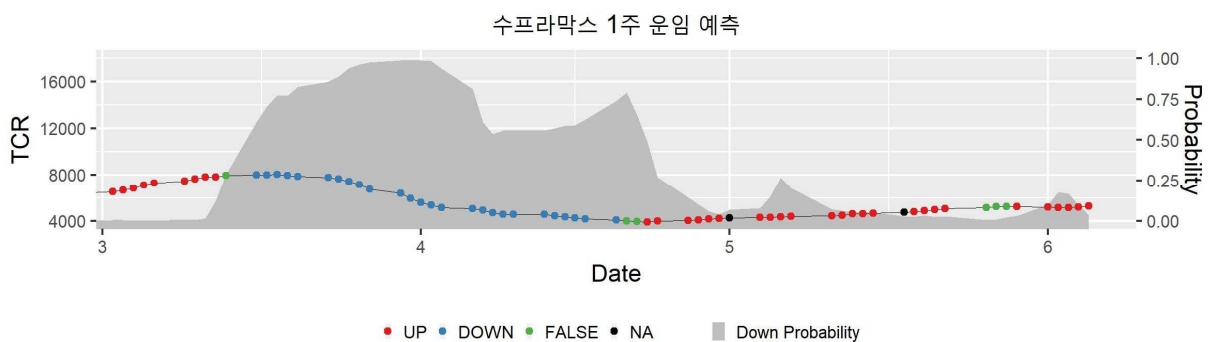
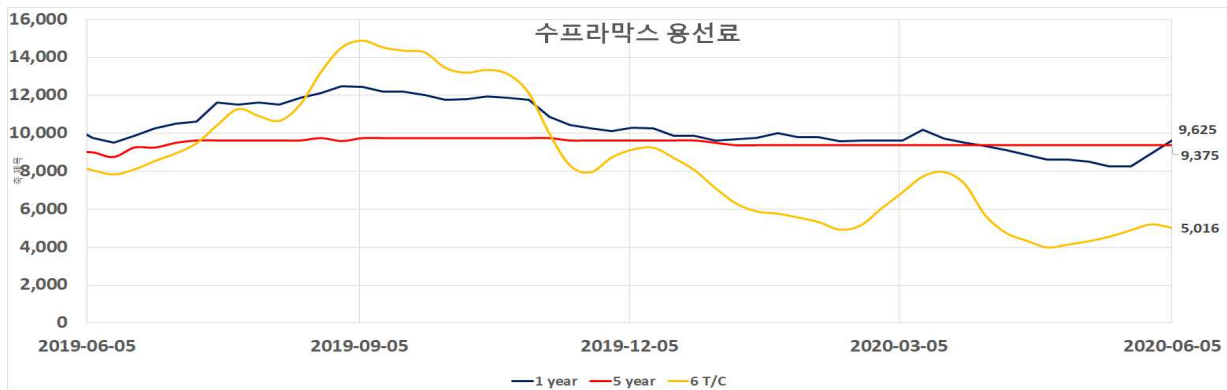
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 이어감
- (수프라막스 RSI) RSI가 100에 근접한 후, 하락하는 모습을 보임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료의 상승세가 이어지고 있는 반면, 장기용선료는 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	06.01	06.08	90.32	9.68
	06.02	06.09	82.42	17.58
	06.03	06.10	83.39	16.61
	06.04	06.11	90.23	9.77
	06.05	06.12	96.35	3.65
	6월 1주	6월 2주	88.54	11.46

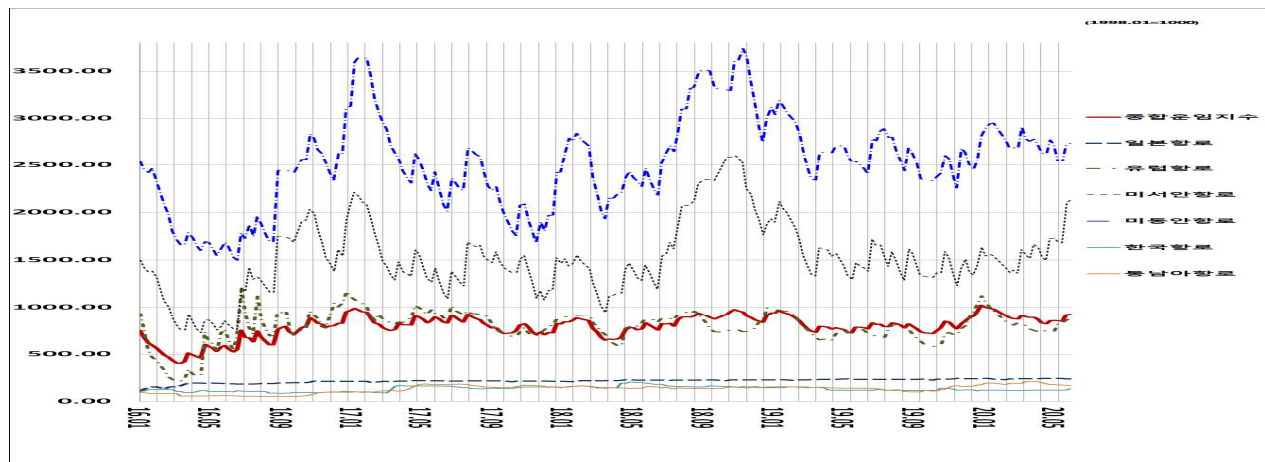
4. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 5.13 상승한 925.5를 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 17달러/TEU 상승한 880달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 36달러 상승한 2,132달러/FEU를 기록함. 아시아-유럽 및 북미 항로 모두 2주 연속 상승함. 특히 아시아-북미항로에서 상반기에 2,000달러/FEU가 넘어서는 사례는 매우 이례적임. 동 항로에서 과거 2015년 중국 춘절 이전에 밀어내기 물량으로 인해 운임이 2,000달러/FEU를 넘어서는 사례가 있으나 6월에 2,000달러 대를 기록한 것은 2013년 이후 처음임. 이와 같은 운임 추세는 2018년 하반기와 유사하나 원인은 상이함. 2018년은 미-중 무역전쟁으로 인한 조기선적수요 증가가 원인이었지만 올해에는 코로나로 인한 수요 감소에 대응하기 위한 선사들의 공급축소가 1차적인 원인으로 추정됨.(이후 예상보다 빠른 수요 증가도 운임 상승에 영향을 미침) ZIM은 동 항로에 신규 서비스를 개설하고 디 얼라이언스도 공급량을 증가시킨데 반해 오션얼라이언스는 6월에도 임시결항을 진행할 예정으로 선사 간 대응에도 차이가 발생함. 하지만 수개월 내에 선사들의 공급량은 작년 수준으로 회복될 가능성이 높아 현재의 운임 수준을 유지하기에는 한계가 있을 것으로 예상됨. 단, 최근 유가가 상승세에 있어 저유황유 사용에 따른 추가요율도 동반 상승하여 전반적인 운임 수준은 전년대비 높을 것으로 판단됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

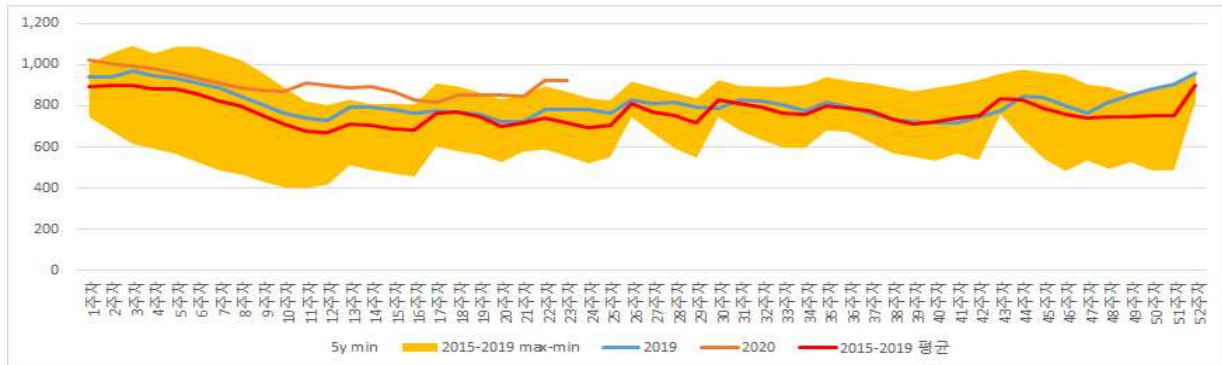


자료:상해항운교역소

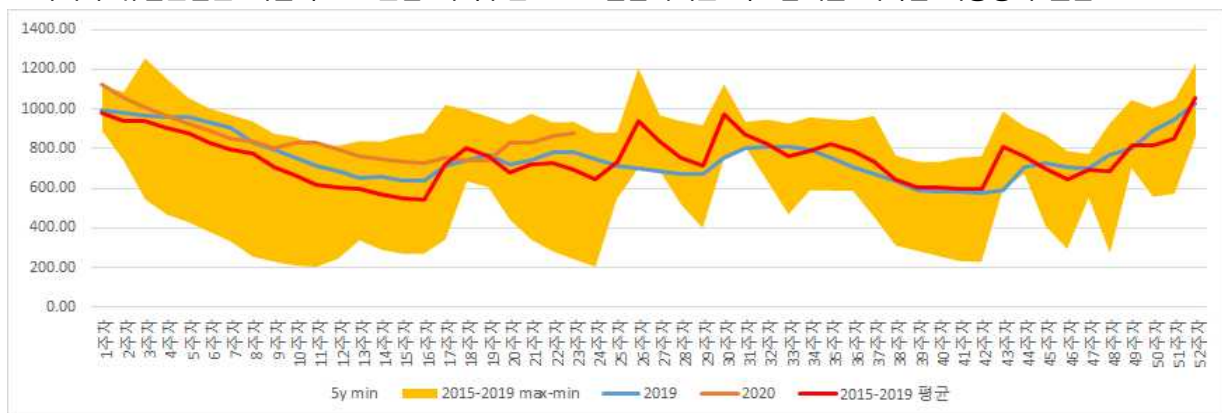
	금주 (전주비)	2020년			2019년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (06.05)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	925.50	(5.1)	818.16	1022.72	900.13	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	880.0	(17.0)	725.0	1,124	843.48	580.0	1,027.0	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	2,132	(35.0)	1,361	2,132	1,612.71	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	2,738	(6.0)	2,542	2,951	2,746.14	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	134.0	(14.0)	116.0	134.0	119.81	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	168.0	(-)	230.0	244.0	240.43	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	238.0	(-2.0)	168.0	211.0	188.62	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)		-	(-)	530.0	773.0	686.0	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

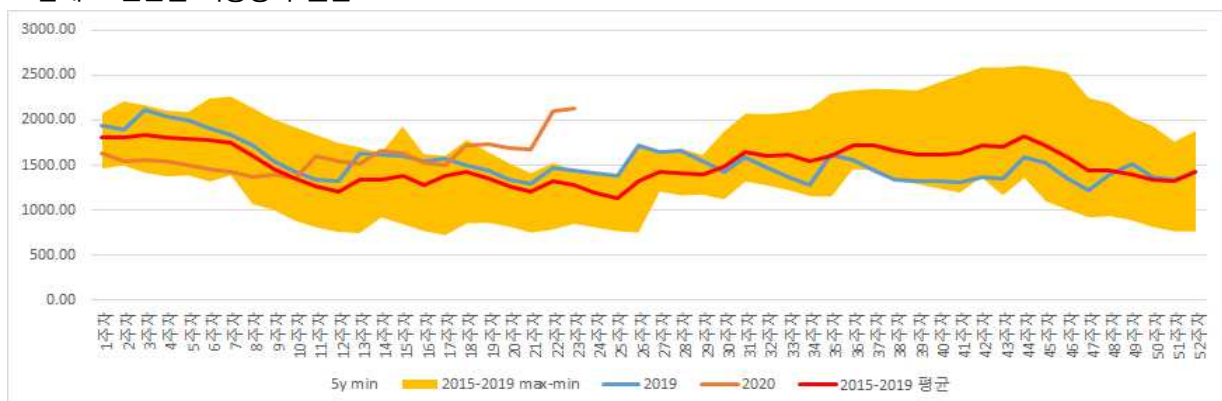
- SCFI 지수는 과거대비 높으며 차주 운임은 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 운임 하락구간으로 6월말까지는 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 수요회복과 공급축소로 높은 운임을 기록하고 있으나 점진적인 공급 확대로 운임은 약보합세로 전환될 가능성이 높음



* 컨테이너 운임은 계절성이 뚜렷하여 과거 추세를 참고하는 방법이 유효함

- 일반적으로 중국 춘절 이후 제조업 휴지기를 갖기 때문에 이전에 수요가 증가하여 운임이 높으며 춘절이후 하락함. 이후 선사들은 계절적 요인으로 인해 운임 인상(GRI, FAK 등)을 실시함
- 단기 운임은 과거 운임 패턴과 최근 5년도 운임 추이를 통해 추정이 가능함

5. 탱커 - 주간 동향

안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

16월 둘째주 원유선 사항, 손익분기점 이상 유지

금주 VLCC WS은 55.5로 전주(65.8) 대비 10.3p(15.6%) 감소

미국 재무부는 6월 2일 베네수엘라산 석유 수송에 참여한 마셜제도와 그리스의 해운선사 4곳을 제재 대상으로 지정했다고 발표했다. 이번에 제재 대상으로 지정된 4개사는 마셜제도에 거점을 둔 3개사와 그리스 선사 1개 등 모두 4개사임. 각 사가 보유한 유조선은 2~4월에 베네수엘라항에서 원유를 선적한 것이 적발되었음. 동 4개사의 선박들은 미국 재무부 산하의 해외자산통제국(OFAC: Office of Foreign Assets Control)의 경고에도 불구하고 베네수엘라산 석유를 수송하여 최종적으로 제재 대상으로 지정되었음. 제재 위반 선박 중 마셜제도에 선적이 등록 된 선박은 선적이 즉시 해제될 것이라는 통지를 받았음.

미국의 조사로 적발된 선박들은 2007년 건조된 아프라막스급 Athens Voyager, 선령 3년이 된 수에즈막스급 Chios 1, 그리고 2척의 VLCC로 2006년 건조된 Seahero와 2003년 건조된 Voyager 1임. 화주는 러시아 국영 석유회사인 로스네프트(Rosneft) 등으로 알려져 있음. Lloyd's List에 따르면 동 4척의 탱커는 각각 Chemnav Shipmanagement, Dynacom Tankers, Sheramaris, NGM Energy의 선박관리업체에 의해 각각 관리되어 왔 으며, OFAC은 동 선박들이 언제 어떻게 제재를 위반했는가에 대한 내용은 밝히지 않았음. 이번 제재 대상 지정 조치는 트럼프 행정부가 유조선 제재 관련 신규 글로벌 가이드라인을 발표한 지 약 2주 만에 이루어진 것임. 미국의 이러한 움직임과 관련하여 약 9,300척, 2억 2,500만 톤의 선박이 등록되어 있는 세계 최대 선적국인 파나마 는 앞으로 선박이 고의적으로 신호기를 끌 경우 해당 선박에 최대 1만 달러까지 벌금을 부과하고 등록을 취소할 계획이 있음을 밝혔음. 이처럼 파나마, 마셜제도 등 주요 선적국들은 미국의 제재 조치에 적극적으로 협조할 계획 임

6월 미국 제재에 따른 유조선 사항으로의 영향이 주시되고 있음. Clarkson's에 따르면 베네수엘라가 접해 있는 카리브발의 5월 29일 VLCC 싱가포르착이 일일 9만 733달러, 아프라막스급 미 걸프만착이 일일 1만 9,383달러 를 각각 기록했음. 클락슨은 2019년부터 몇 차례 베네수엘라산 석유수송 제재가 이루어졌지만 당시 시장 급등은 일어나지 않았다고 언급하면서 이번 제재도 사항으로의 영향이 경미할 것이라고 분석했음. 한편 부유식 저장소는 5월 29일 다시 역사적 정점을 기록하였음.

Lloyd's List에 따르면 5월 29일 기준 약 239척, 2억 7,820만 배럴이 부유식 저장소로 사용되고 있는 것으로 추정되었음. 유조선이 부유식 저장소로 사용되면 용선시장에 투입되는 선박이 줄어 유조선 사항이 고운임을 유지할 가능성이 있음. 6월 8일 TD3C(Middle East Gulf to China) 항로의 27만 톤급 VLCC 스팟운임은 WS 57.33, 용선료 환산 시 일일 48,862달러이며, TD3C의 FFA는 1M 54.63, 2M 40.56, 3M 39.90을 각각 기록하고 있 음. VLCC의 일반적인 손익분기점은 약 30,000달러임

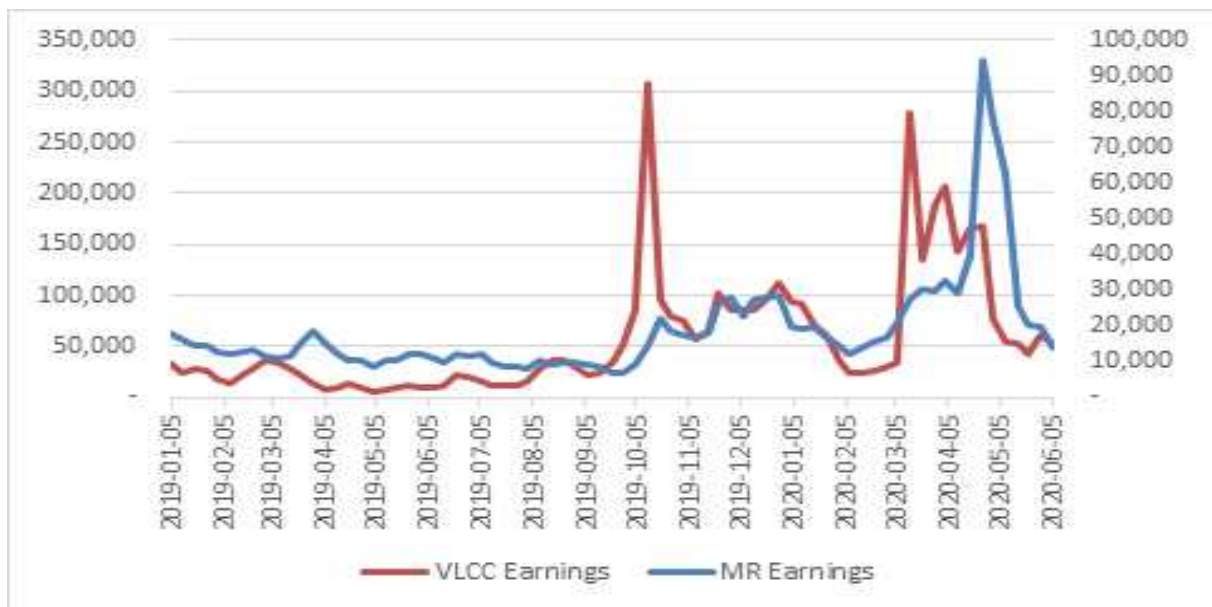
16월 둘째주 제품선 상황, 소폭 하락

금주 MR WS은 112.5로 전주(128.6) 대비 16.1p(12.5%) 감소. 중동, 유럽, 미국 등에서 석유제품 소비가 감소하면서 제품선 상황이 소폭 둔화되었음

이번주 상황이 하락했지만 제품선 운임은 고수준을 유지하고 있으며, EU, 미국, 중국 등의 경제가 봉쇄조치(lock down)에서 벗어나기 시작하면서 제품선 화물 수요 증가 조짐이 있음. 코로나 바이러스가 확산되고 있는 EU, 미국으로부터의 석유제품 수입량은 연 초 전망치를 밑돌고 있지만, 석유제품 가격이 저렴한 EU, 미국으로부터 수입하여 차익거래를 수행하는 아시아 수입량은 늘어나고 있음.

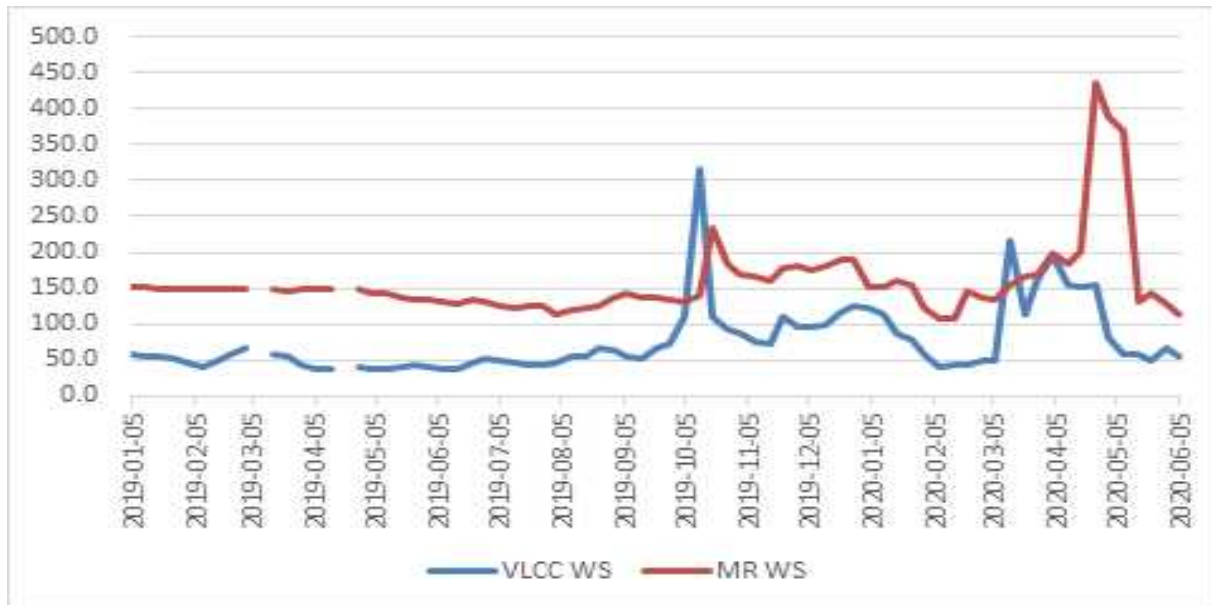
6월 8일 TC1(Middle East Gulf to Japan) 항로의 7만 5천 톤급 제품선 스팟운임은 WS 77.69, 용선료 환산 시 일일 15,107달러이며, TC2(EU to US East Coast) 항로의 3만 7천 톤급 제품선 스팟운임은 WS 121.61, 용선료 환산 시 일일 14,143달러를 기록하고 있음. TC2의 FFA는 1M 111.35, 2M 99.24, 3M 101.39를 각각 기록하고 있음. 미국, 서유럽, 서아프리카 등을 포함하는 서반구 해상의 석유제품 부유식 저장소에 저장되어 있는 석유제품이 소진되어 부유식 저장소로 사용되고 있는 제품선이 용선시장에 투입되기 시작하면 운임에 하방압력이 발생할 수 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



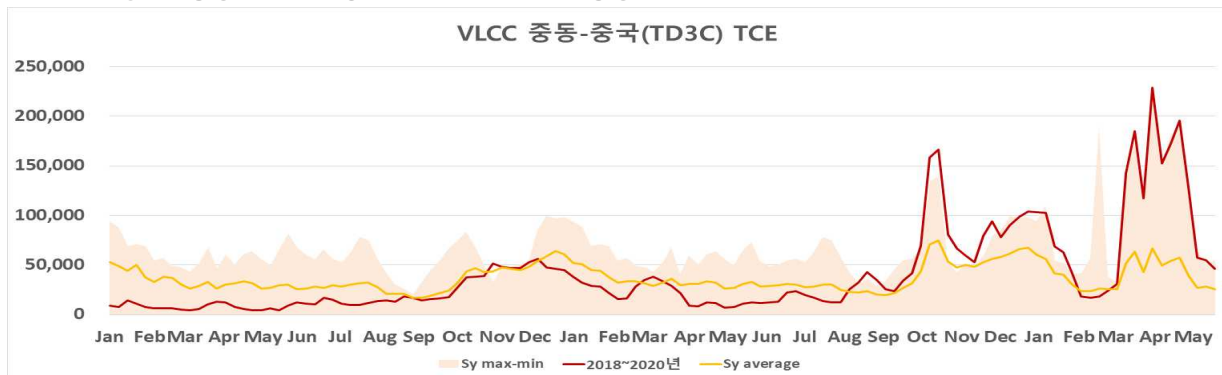
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
유조선 시장		(06.05)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings	TD3C	50,547	(-5,553)	14,755	250,354	90,305	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	15,177	(-3,026)	8,670	79,699	26,139	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	47,250	(-)	30,000	80,000	50,804	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,875	(2,375)	14,500	20,000	16,234	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	55.5	(-10.3)	41.4	217.5	95.8	36.0	315.0	66.6
	MR	112.5	(-16.1)	106.4	437.2	180.4	114.2	235.0	148.0

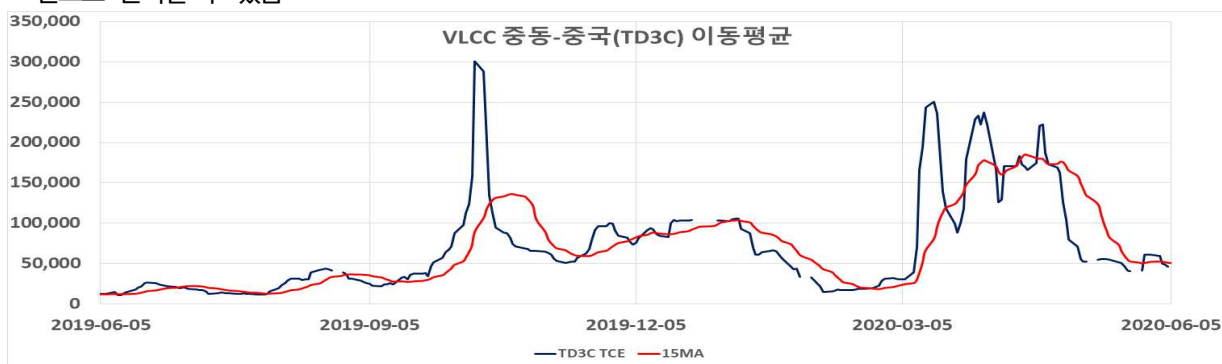
* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

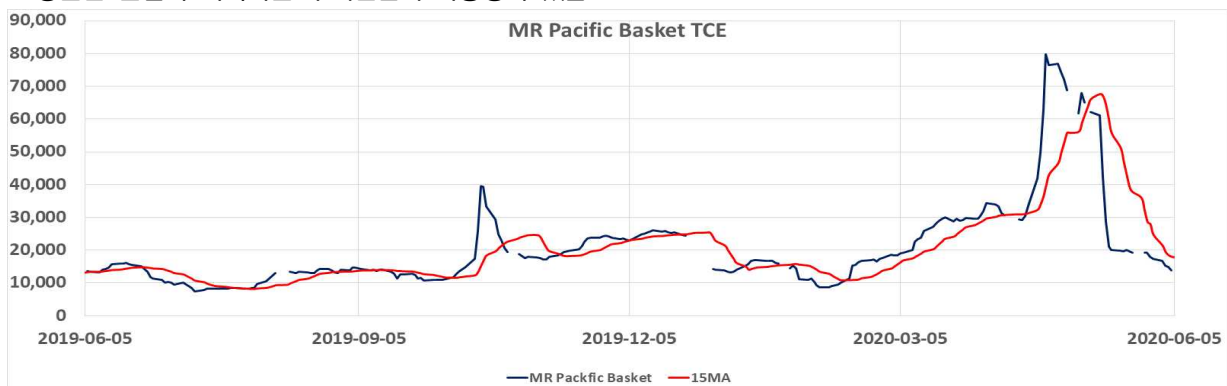
- 단기선인 운임 추세선(붉은색)과 장기선(Sy average)의 관계는 추세선이 장기선 위에 배열된 정배열을 보이고 있는데, VLCC 운임은 역사적으로 정배열과 역배열의 순환패턴을 보여 왔으며 이격거리가 좁혀지고 있어 단기선이 장기이동평균선을 하방 돌파하며 하락할 가능성이 있음



- 수익 추세선(파란색)은 지난주 15일 이동평균선(붉은색)을 하방 돌파하며 하락장로의 전환을 의미하는 Dead-Cross가 발생했지만, 이동평균선이 더 이상 하락하지 못하고 보합세를 유지하고 있으므로 수익 바닥권으로 인식할 수 있음



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 2분기 전 저점에 근접한 상황으로 향후 전 저점을 이탈하여 새로운 추세를 형성할 가능성이 있음. 특히 운임 추세선이 최근 직각에 가까운 강한 음선을 그리며 이동평균선을 하방 돌파하여 당분간 운임이 하락하는 추세전환의 가능성이 있음



6. 중고선 시장

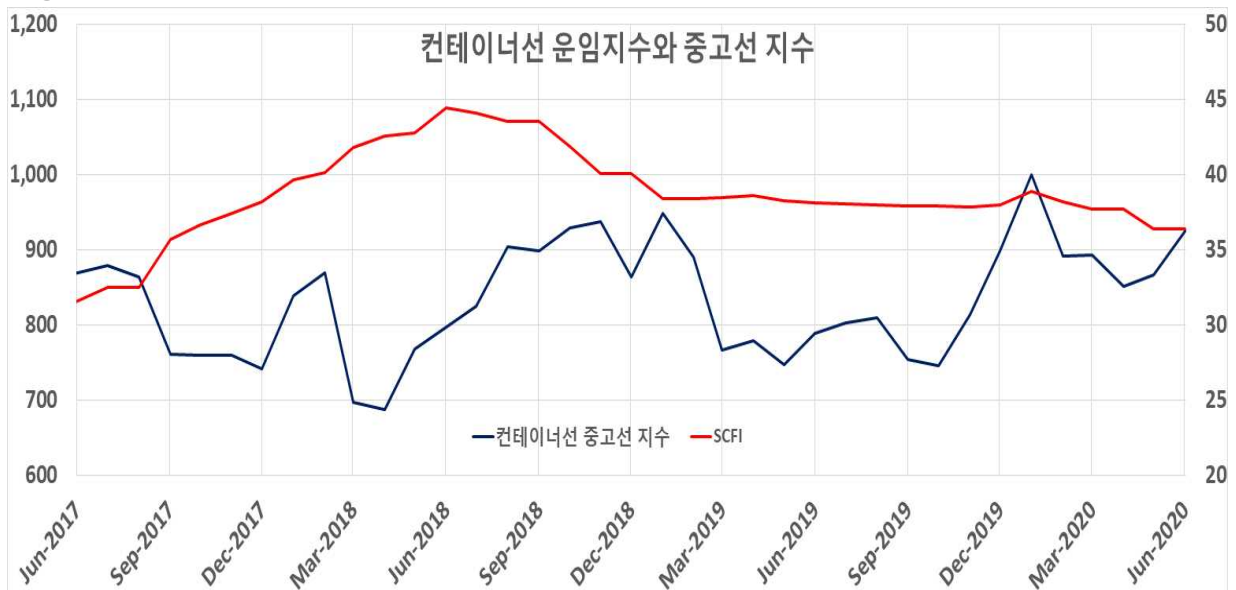
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 6월 5일 BDI는 679로 5월 29일(504) 대비 175p(34.7%) 증가. 6월 5일 중고선 지수는 20.7로 5월 29일(20.85) 대비 0.15p(0.7%) 소폭 감소함. 건화물 주요 수입국인 중국의 경제활동 재개가 BDI 지수 상승의 주요인으로 보임



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 6월 SCFI 평균은 925.50으로 5월 평균(865.89) 대비 59.6p(6.8%) 상승. 작년 6월의 SCFI는 789.29임. 6월 중고선 지수는 36.38로 5월 대비 변동이 없으며, 3·4월(37.71) 대비 소폭 하락하였음. 5월 컨테이너 중고선 매매가 0건이었는데 6월에도 아직 거래가 없음



2020년 6월(6월 1일~5일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 고시황을 보이는 유조선과 건화물선 거래가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
가스운반선	Buena Venus	2006	3,169 (cu. m.)	2020-06-05	7.50	Tabuchi Kaiun Kaisha	Clients of Cipta Samudera
건화물선	Glorious Future	2006	24,781	2020-06-05	4.00	Blue Marine Mgmt	Greek interests
건화물선	Ipanema	2008	28,766	2020-06-05	5.00	Far East Shpg. & Trg	Undisclosed interests
건화물선	Maratha Pride	2011	37,221	2020-06-05	8.00	Chowgule Steamship	Undisclosed interests
건화물선	Cape Agnes	2010	181,458	2020-06-04	18.00	Mitsubishi Corp	Japanese interests
유조선	Prem Mala	2000	47,102	2020-06-03	4.00	Mercator	Middle Eastern interests
건화물선	Wave Friend	2010	28,325	2020-06-02	6.35	P&F Marine	Greek interests
유조선	Banyan Pride	2002	37,808	2020-06-01		TXZ Tankers	Undisclosed interests

2020년 6월(6월 1일~5일) 스크랩 실적 (자료: Clarksons)

◦ 선령 20년 이상의 컨테이너선과 건화물선 스크랩 비중이 높음

선종	선명	건조 년도	단위	선형	해체일자	해체 위치	고철량 (Ldt)	고철 단가 (US\$/Ldt)
광탄선	Guofeng Enterprise	1993	DWT	260,995	2020-06-05	India	38,611	278
PCC (자동차운반선)	Cougar Ace	1993	Cars	18,922	2020-06-05	India	13,500	300
컨테이너선	Godafoss	1995	TEU	17,042	2020-06-05	India	7,090	
컨테이너선	GSL Matisse	1999	TEU	30,600	2020-06-05	U.A.E.		330
컨테이너선	Utrillo	1999	TEU	30,508	2020-06-05	U.A.E.		330
컨테이너선	Pusan	2000	TEU	67,500	2020-06-05	India	24,702	303
다목적선 (중장비)	Zea Antwerp	2003	DWT	29,911	2020-06-05	Indian Sub cont	12,323	301
다목적선	PAC Altair	2003	DWT	27,692	2020-06-05	Bangladesh	10,352	300
컨테이너선	Grand	1992	TEU	12,578	2020-06-05	Indian Sub cont	5,246	271
광탄선	Ore Sud	1992	DWT	285,771	2020-06-05	Indian Sub cont	38,611	225
광탄선	Stellar Samba	1994	DWT	291,435	2020-06-05	Indian Sub cont	39,941	295
광탄선	Stellar Iris	1995	DWT	288,272	2020-06-05	Indian Sub cont	35,038	295
컨테이너선	Laxfoss	1995	TEU	17,042	2020-06-05	India	7,090	
다목적선	Adamastos	2001	DWT	8,150	2020-06-05	Pakistan	4,717	295
다목적선 (중장비)	Zea Tokyo	2002	DWT	29,827	2020-06-05	India	12,408	301
탐사·관측선	Polar Express	1992	LOA	3,300	2020-06-04	Norway		

7. 주요 해운지표 (2020.06.05)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.05)								
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.9	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-1)	74	71.0	77.0	75.7	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	9.0	8.8	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(06.05)								
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.9	25.8	27.0	26.5	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	89.0	(-)	90	89.0	92.0	91.3	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30	(-0.25)	30.45	30.0	31.5	30.9	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(06.05)								
380 CST	Rotterdam	230.0	(38.5)	164.3	124.8	303.8	224.5	245.8	443.5	348.9
	Singapore	238.0	(36.3)	184.5	157.8	388.0	254.6	306.5	511.5	402.5
	Korea	299.75	(28.0)	230.9	196.3	426.5	307.7	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	254.0	(29.8)	207.8	181.8	436.8	286.9	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	268.3	(29.0)	215.3	179.0	585.3	214.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	296.5	(26.3)	257.3	219.8	726.3	400.9	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	302.3	(21.0)	254.5	214.8	722.3	407.0	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(06.05)								
철광석	국제價	100.6	(-0.5)	100.4	71.7	101.1	88.9	72.3	127.2	93.3
	중국産	123.7	(4.4)	121.9	108.3	123.7	116.5	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	66.5	(-0.9)	69.1	63.5	74.3	68.9	72.0	83.1	77.0
	중국産	86.3	(-2.2)	87.4	84.7	94.9	89.6	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	136.9	(-3.5)	136.9	133.4	204.2	174.6	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	134.3	(0.9)	133.9	112.7	134.4	126.3	120.9	187.3	153.2
	중국産	192.3	(1.3)	191.7	190.0	219.2	209.4	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	867.8	(27.0)	856.8	821.8	946.0	871.3	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	575.3	(-5.5)	514.6	497.0	581.5	539.5	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		2월	3월	4월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,787	7,629	5,667	30,546	95,248	100,114	87,449
	수입	4,368	4,971	4,135	18,634	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,054	8,664	6,150	28,768	84,260	89,921	82,296
	수입	6,331	6,348	5,912	25,095	60,199	69,712	66,889
EU	수출	3,813	5,069	3,973	17,071	53,140	57,676	48,445
	수입	4,249	5,444	4,558	18,570	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	11,114	12,855	11,401	47,089	169,587	189,936	149,584
	수입	7,562	11,209	11,132	41,510	118,550	133,785	120,398

자료:한국무역협회

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