

KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 04월 04일
감 수 고병욱 해운연구본부장

발 행 인 김종덕 원장
주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

컨테이너선

04

탱커선

06

중고선

10

주요 해운지표

12

건화물선

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 85.36 하락한 4,348.71을 기록하여 11주 연속 하락세

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 5.3p 상승한 42.3 기록, 유가 안정세와 엔데믹 도래로 인한 원유 소비 증가 기대

윤재웅 해운빅데이터연구 센터장 / jwoong01@kmi.re.kr | 051-797-4633

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

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

최건우 부연구위원 / 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

‘컨’ 선사들은 ‘친환경’과 ‘외연확장’ 사이에서 균형을 맞춰야

- ▶ 코로나 팬데믹 이후 컨테이너 선사들은 기록적인 수익으로 현금 보유액이 2019년 대비 178% 증가한 670억 달러를 기록하였으며 이를 다양한 분야에 사용함
 - 대부분의 컨테이너 선사들은 보유한 현금을 주주배당, 선대발주, 연관 기업 인수·합병에 사용함
 - COSCO는 140억 달러의 순이익 중 1/6만 주주배당에 사용하였으며 나머지는 친환경 선박을 포함한 신조 선박 발주에 중점적으로 사용함. 머스크는 친환경 선박 발주와 물류기업을 인수하였으며 CMA CGM도 머스크와 유사한 행보를 보임
 - 에버그린, Zim, 완하이는 신규 선박 발주를 통해 규모를 키우고 있는데 이들 선사들은 총 선대 대비 발주잔량 비중이 각각 76%, 88%, 41%를 기록함
- ▶ 컨테이너 선사들은 외연확장과 친환경 전환을 균형있게 준비해야 경쟁력을 가질 수 있음
 - 현재 컨테이너선 발주잔량은 총 선대 대비 25.3%(634만 TEU)를 차지하고 있어 과거 대비 매우 높은 수준임
 - 팬데믹, 무역분쟁 등 불확실성 증가로 무역 패턴이 변화하고 있어 향후 컨테이너 운송 수요의 지속적인 증가를 기대하기 어려울 수 있어 무조건적인 선대확장보다는 환경 규제를 고려한 준비가 필요함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140386/Carriers-need-to-strike-a-balance-between-greener-and-bigger>

최건우 부연구위원

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

중국의 컨테이너 장비 시장에 대한 지배력 강화 우려

- ▶ 현재 대부분의 컨테이너 장비는 중국 국영기업이 제조하고 있으며, 이는 공급사슬 측면에서 위험 요인이 될 수 있음
 - 1970년대부터 해양 운송 부문에 대한 중국 정부의 전략적 지원으로 전 세계 4,420만 개의 컨테이너 박스 재고 중 95% 이상이 중국에서 제조된 것으로 파악됨
 - 중국 정부는 오랫동안 국제 해상 운송 산업을 중요한 전략 자산으로 간주해 왔으며, 정부가 동 산업에 대해 점점 더 높은 통제력을 행사하고 있음
- ▶ 미국 정부는 지난 40년간 운송 산업 규제를 완화하는데 주력했다면 중국 정부는 국영 기업과 해양 운송 산업에 대한 지원 중심의 정책을 펼쳐왔음
 - 현재 컨테이너 장비 시장은 국제 무역을 촉진하기 위한 중요한 요소이며, 이것이 경제 전 부문에 영향을 미치는 가치와 중요성을 보다 잘 인식할 필요가 있음
 - 미국은 중국의 컨테이너 장비 시장 지배를 우려해 (견제) 조치를 검토할 것인지, (자국) 컨테이너 장비 생산을 장려하기 위한 유인책을 제공할 것인지 고려해야 함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140368/Warning-over-Chinas-equipment-market-dominance>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

EU의 러시아산 철강 수입금지로 수프라막스선 톤-마일 증가 전망

- ▶ 유럽연합(EU)의 러시아산 철강 수입 금지조치로 중국 터키 인도산 철강의 수요 증가가 예상되며, 이는 수프라막스 톤-마일 증대 효과로 이어질 것이라 전망됨
 - 선박 중개업체인 브레마(Breamar ACM)에 따르면 우크라이나의 러시아 침공 사태 이전 EU는 러시아로부터 2021년 기준 전체 수입량의 25% 인 560만 톤의 철강을 수입했음
 - 가장 수입량이 증가할 것으로 기대되는 것은 중국산 철강으로 EU의 2021년 중국산 철강 수입은 2020년 대비 2배 증가한 150만 톤으로 추정됨. 중국 내수 경제 위축 또한 철강 수출량 증가로 이어질 것으로 예상됨
 - 유럽연합은 철강 수입 관련하여 할당제를 시행하고 있으며, 터키 및 인도산 철강 할당량도 상향 조정함으로써 러시아산 철강의 일부를 대체할 것으로 예상됨
- ▶ 다만 철강 가격의 급격한 상승으로 금년 러시아와 우크라이나 철강 수입량을 모두 상쇄할 수는 없으나, 원거리의 아시아로부터 철강을 수입하기에 상당한 톤-마일 증가가 예상됨
 - 러시아와 우크라이나 갈등으로 인해 미국과 중국의 강철 가격의 차이가 250달러에서 700달러 이상 벌어지면 서, 백철 물동량 역시 증가했으며, 당분간 이러한 차익 거래가 지속될 것으로 전망됨
 - 2월 기준 중국의 철강 생산량은 7,500만 톤으로 1월 대비 10% 감소했으며, 중국의 큰 생산량 감소로 인해 2월 세계 철강 생산량은 1월 대비 5.7% 감소한 1억 4,270만 톤으로 가격 상승은 지속될 전망이다

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140322/Supramaxes-to-benefit-from-longer-haul-steel-trades>

이상혁 전문연구원

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

인도 석탄 재고량 바닥, 발전용 석탄 수입 증가 전망

- ▶ S&P Global Commodity Insights 따르면 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 석탄 가격 상승에도, 인도 정부는 여름 전력에 관한 수요 증가를 고려해 석탄 수입을 늘릴 것으로 전망됨
 - 인도네시아, 남아프리카, 호주의 발전용 석탄 본선인도가격(FOB)은 2021년 4월 1일 기준 톤당 103.95, 225.05, 200달러로, 전일 석탄 가격인 톤당 45.80, 71.35, 59.30달러 대비 큰 폭으로 상승했음
 - 인도는 여름 전력 성수기가 다가옴에 따라 전력 부족에 대한 우려가 확산되고 있음. 인도 전력 생산자 협회에 따르면 전력 현물 가격은 유닛당 11루피이며, 이는 현재까지 평균 비용인 유닛당 4.39루피보다 크게 높은 수치로 향후 전력 가격은 더 상승할 것으로 예상됨
- ▶ 인도 발전부(Ministry of Power)에 따르면, 국영 전력 유통 업체가 연료 재고를 유지하지 못하는 발전소에 대해 벌점을 주라는 지시를 받았음. 이에 따라 석탄 재고량을 6,000만 톤 이상 늘릴 것으로 전망됨
 - 중앙전력청(Central Electricity Authority)에 따르면 발전소의 석탄 재고량은 3월 28일 기준 2,550만 톤으로 전년 대비 12.96% 감소했고, 21.04-22.01 동안 평균 재고량은 전년 동 기간 대비 41.73% 감소한 2,273만 톤을 기록했음
 - 전력 생산자 협회는 주요 전력 생산업체인 Tata Power, Adani Power, JSW Energy, Sembcorp Energy India등이 석탄 재고량 증가가 필요하며, 국영 전력 회사인 Tamil Nadu Generation and Distribution Corp.는 48만 톤의 석탄을 5-6월에 수입할 계획임

자료: <https://www.spglobal.com/commodity-insights/ko/market-insights/latest-news/coal/033122-indias-thermal-coal-imports-likely-to-rise-ahead-of-summer-amid-low-stocks>

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

OPEC+, 5월에도 기존 증산 규모 유지 결정

- ▶ OPEC+는 5월부터 43만 2천 b/d 배럴의 원유를 증산하는데 합의했으며, 이는 기존 증산 규모인 40만 b/d와 유사한 증산 규모임
 - OPEC+는 시장의 펀더멘털과 컨센서스가 균형을 이루고 있는 상황이며, 현재의 유가 변동성 원인을 지정학 불인으로 설명함
- ▶ 미국, 영국 등 서방국은 러시아-우크라이나 전쟁 이후 증산 여력이 있는 사우디아라비아, 아랍에미리트 등에게 원유 증산을 요청했으나, OPEC+의 이번 회의 결과는 사실상 증산 요구를 거부한 것으로 해석됨
 - 사우디아라비아는 앞서 열린 세계정부정상회의(WGS)에 참석하여 러시아를 OPEC+에서 퇴출할 수 없다고 밝히며, 원유시장을 정치화해서는 안 된다는 입장을 표명한 바 있음
 - 아랍에미리트 또한 원유시장의 안정이 우리의 임무이며, 특정 국가의 퇴출은 에너지 가격 상승을 유도할 것이고 이는 소비자들이 원하는 일이 아니라고 주장하면서 러시아를 OPEC+에서 퇴출할 수 없다는데 의견에 동조함
 - 양 국가는 오히려 원유시장의 불안감을 조장하는 원인으로 예멘 반군 후퇴와 배후 세력인 이란을 지목함

자료: <https://www.argusmedia.com/en/news/2317390-opec-sticks-to-script-with-432000-bd-may-quota-hike>, <https://www.reuters.com/business/world-economy-will-be-hit-if-oil-supplies-are-threatened-saudi-energy-minister-2022-03-29/>

류희영 연구원

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

러시아산 원유, 암거래 시장으로 유입된 정황 포착

- ▶ 서방국가의 고강도 제재로 인해 러시아산 원유 거래가 금지된 상태에서 러시아가 암거래 시장을 통해 원유 수출에 나서고 있다는 정황이 드러남
 - 이스라엘 해상보안 컨설팅업체 윈드워드(Windward)는 러시아 유조선의 '암흑 활동'(dark activity)*이 러시아-우크라이나 전쟁 전과 비교해 약 600% 증가했다고 밝힘
 - * 자동식별장치(AIS) 전원을 내린 상태로 운항하는 행위를 의미하며, 국제해양법은 선박 운항 시 AIS 작동을 의무사항으로 규정하고 있음
 - 미국 에너지 컨설팅 기업 포우 오일 어소시에이츠(Lipow Oil Associates)은 러시아가 미국의 원유 금수 제재를 받았던 베네수엘라, 이란이 예전에 행한 방식을 그대로 답습하고 있다고 분석함
- ▶ 글로벌 에너지 조사업체 리스테드 에너지(Rystad energy)는 전쟁 이후 5주간 평균 120만~150만 bpd 상당의 러시아산 원유가 중국과 인도로 유입된 정황을 파악함
 - 전문가들은 중국, 인도의 무역회사들이 해당 원유 물량을 해상에 저장 중인 것으로 추정하고 있음. 단 러시아산 원유 구매 여부가 드러날 경우 국제사회의 비판과 국가 이미지 실추 등을 우려해 개별 기업을 통해 러시아의 불법적인 행위에 가담하고 있는 것으로 분석함
 - RBC 캐피탈 마켓츠는 러시아산 원유가 브렌트유 대비 약 30달러 저렴하게 거래되고 있는 점도 구매자들이 위험을 감수할만한 충분한 동기부여가 된다고 설명함

자료: <https://www.cnbctv18.com/world/its-a-red-flag-russian-oil-tankers-are-going-dark-to-evade-sanctions-13007862.htm>

류희영 연구원

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



3. 컨테이너선

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

1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 85.36 하락한 4,348.71을 기록

(운임) 컨테이너 운임 11주 연속 하락

- 일본을 제외한 모든 항로에서 운임 하락세가 지속되고 있음. 현재의 운임 하락세는 계절적 요인의 영향이 더 큰 것으로 판단되기 때문에 단기적으로 운임 반등보다는 약세 유지 전망

(현황) 중국발 수요 감소는 공급망 정상화에 일시적으로 긍정적

- 중국의 제로코로나 정책으로 인한 도시 봉쇄로 제조업에 차질이 발생함에 따라 컨테이너 운송수요는 일시적으로 감소하여 항만 정체에 일시적으로 긍정적일 수 있음
- 하지만 지난해 엔텐항의 폐쇄를 경험한 화주들의 선주문 수요는 더 증가할 수 있어 6월부터 시작되는 컨테이너 성수기 시장을 앞당길 수 있다는 의견도 있음

컨테이너 운임지수

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



자료: 상하이해운거래소

컨테이너 운임

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

		4월 1주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,348	-85	4,348	5,109	4,808	2,570	4,956	3,769
운임	유럽항로	6,425	-168	6,425	7,797	7,350	3,651	7,714	6,078
	미서안항로	7,916	-44	7,916	8,117	8,022	3,931	7,444	5,317
	미동안항로	10,395	-109	10,395	11,833	10,957	4,679	11,976	8,353
	한국항로	370	-4	353	456	399	184	386	286
	일본항로	329	0	276	329	298	251	340	285
	동남아항로	1,085	-13	1,085	1,537	1,318	840	1,494	964

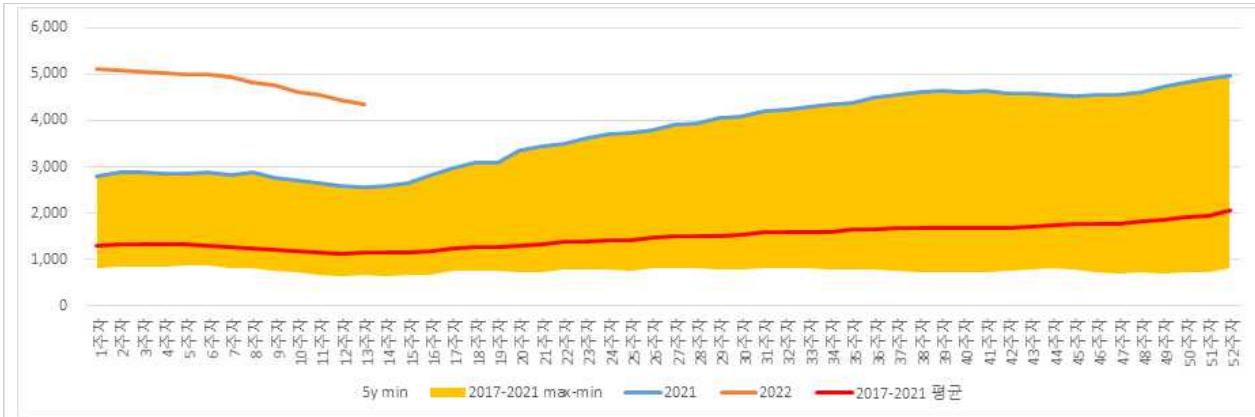
자료: 상하이해운거래소



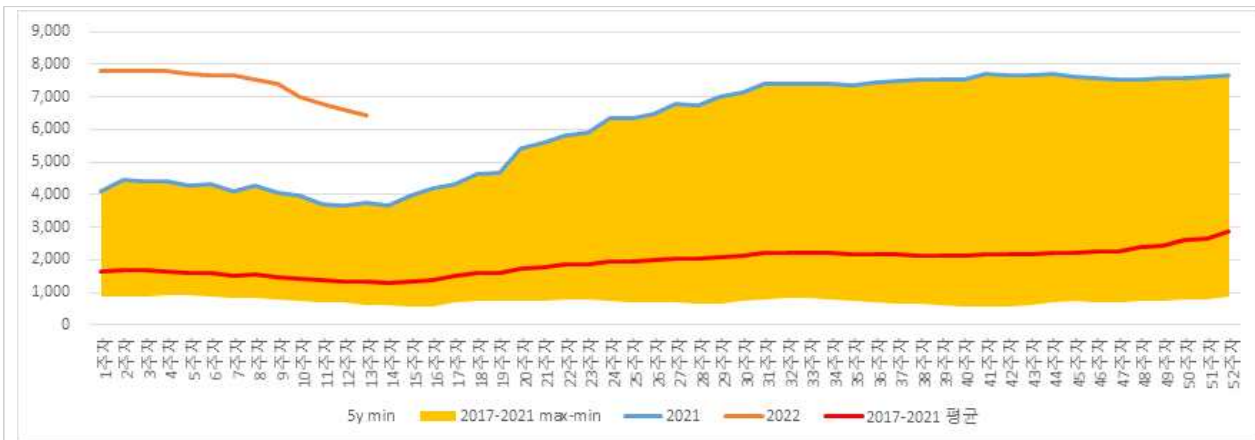
2 운임전망

| 4월 1주('22.4.4~'22.4.8)

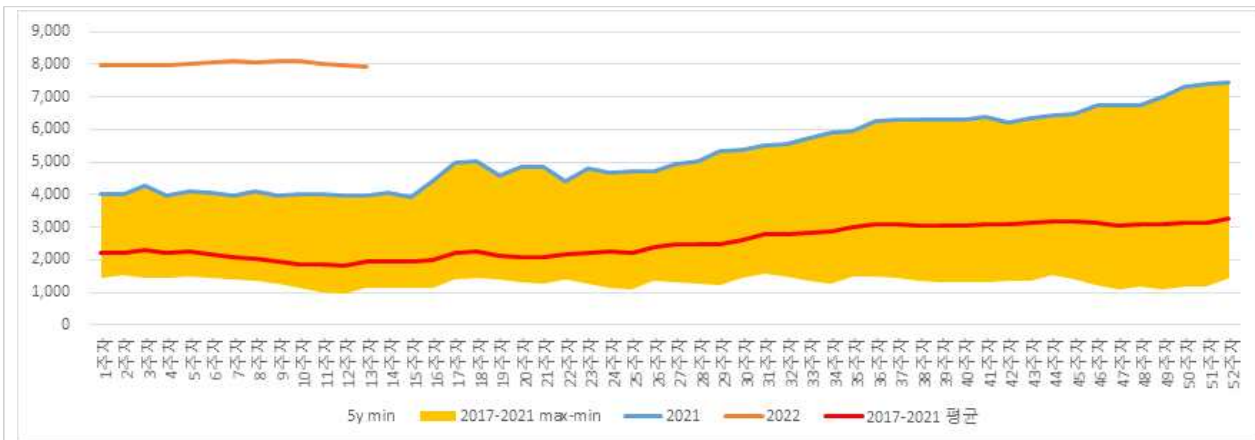
SCFI 지수는 약세를 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약세를 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 계절적 비수기임에도 급락보다는 약보합세를 기록할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(3월 4주) 대비 5.3p 상승한 42.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 대부분 상승함

(달러/톤)

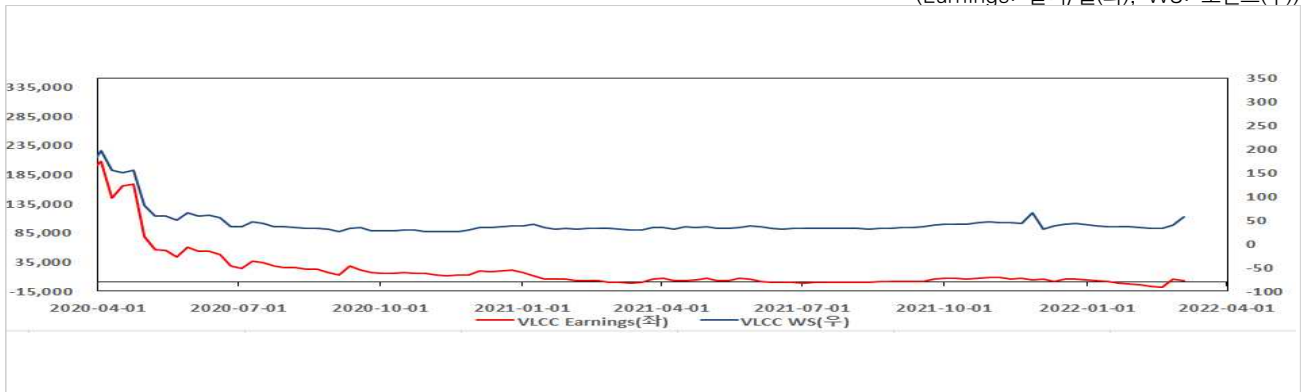
구분	3월 5주(WS)	전주 대비 차이		
중동-중국 항로(TD3C)	42.3	▲	5.3	14.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	19.0	▲	2.0	10.5 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	43.5	▲	6.5	17.6 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	37.0	▲	8.0	21.6 %

(동향) 유가 안정세와 엔데믹 도래로 인한 원유 소비 증가로 유조선 시황 회복 기대

- 미국의 전략 비축유 방출 결정, 러시아-우크라이나 휴전 협상 기대감, 최대 원유 소비국 중국의 상하이 지역 봉쇄 조치 연장 등의 요인이 유가에 하방압력을 가하면서 대부분 항로의 운임지수가 상승세를 보임
- 미국의 3월 원유 소비량은 하루 평균 2,100만 배럴(전년 대비 약 8% 증가)을 기록했으며, 이는 코로나 19 이전 수준을 회복한 수치임
- 유가 안정세와 전면 일상 회복인 '엔데믹'이 세계적으로 가시화되면서 세계적으로 인적·물적 이동제한이 완화될 것으로 예상됨. 연료유를 중심으로 하는 원유 소비 증가로 유조선 수송 수요가 증대될 것으로 전망되면서 시황 회복이 기대됨

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		3월 5주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	37.0	-10.2	32.1	57.1	39.1	28.4	65.1	35.4
항로(TD3C)	평균 수익	-11,003	6,140	-19,460	14,308	-7,348	-6,779	14,966	-526
VLCC	1년 용선료	15,000	0	15,000	19,250	17,385	18,500	24,125	20,851

자료: Clarkson

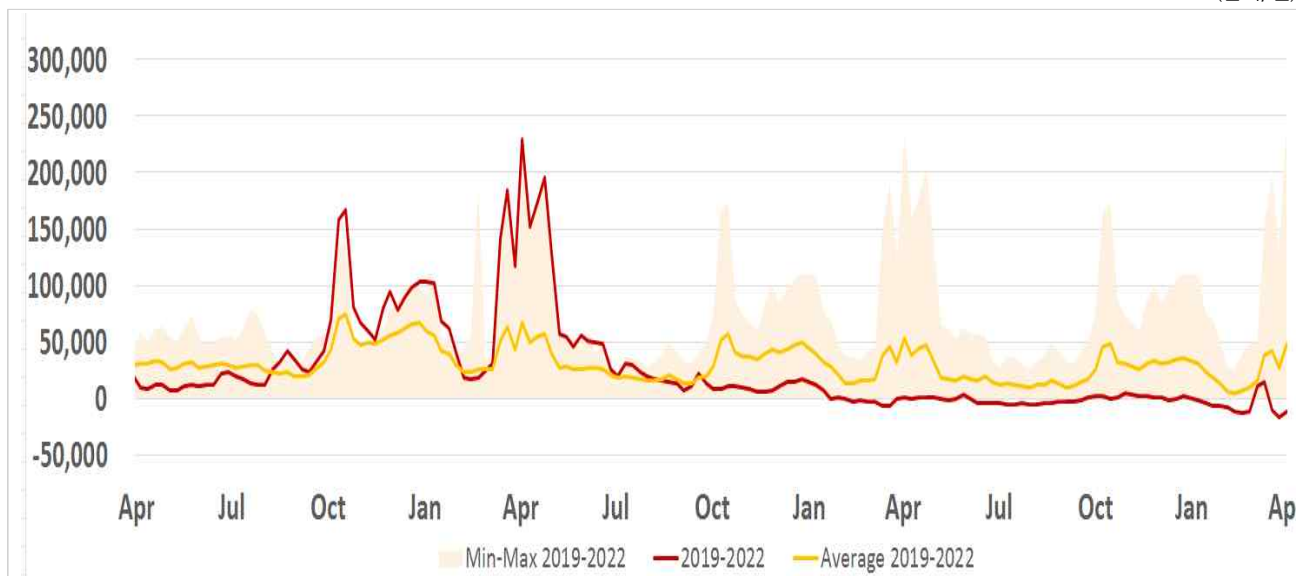


1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 상승세를 보이며 하락폭을 만회함

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

(달러/일)

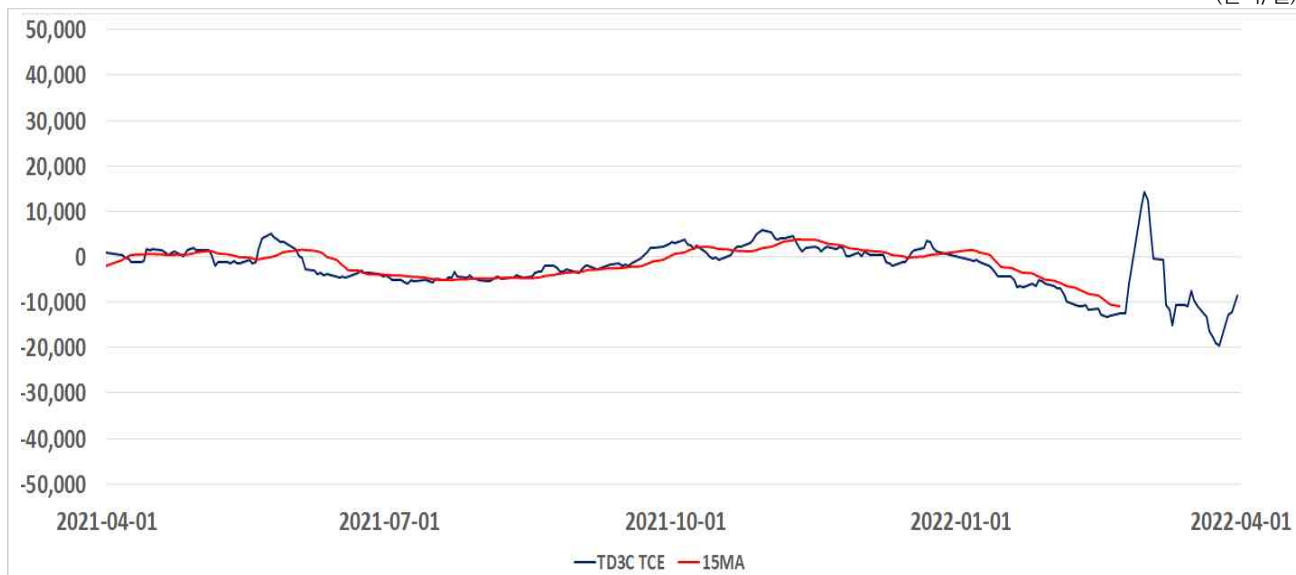


자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 지속적으로 하락 추세를 보이다 전주 대비 약 16% 상승 반등함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(3월 4주) 대비 10.7p 상승한 211.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 하락함

(달러/톤)

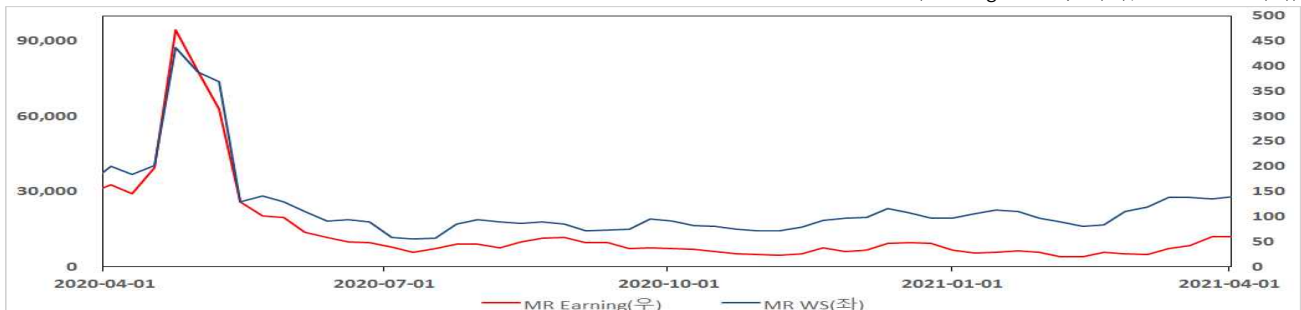
구분	3월 5주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	211.3	▲	10.7	5.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	150.0	▼	15.0	9.1 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	185.0	▼	5.0	2.7 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	295.0	▼	5.0	2.5 %

(동향) 전쟁 종료 이후에도 에너지 공급망 변동으로 시장 혼란 지속될 것으로 예상되며, 시황 변동성 확대 우려

- 지난 29일 개최된 Capital Link's online International Shipping Forum에서 시장 전문가들은 러시아-우크라이나 전쟁 종료 후에도 원유, 석유제품 등 러시아산 에너지와 선박, 러시아와의 화물 운송 거래에 대한 전반적인 거부감이 지속될 것으로 전망함. 대 러 국제 제재가 공식 해제되더라도 에너지 자원의 공급망 변화로 인해 세계적으로 러시아산 에너지 자원 거래는 단기적으로 감소 추세를 나타낼 것으로 분석됨
- 현재 러시아는 중남미 지역에 석유제품을 수출하고 있는 것으로 파악되며, 동부에서 유럽으로 유입되는 석유제품 화물이 증가세를 보이고 있음, 그러나 아직 석유제품 수급에 대한 불확실성으로 인해 제품선 시황의 변동성 확대 국면이 당분간 지속될 것으로 예상됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		3월 5주	전주대비	2022년			2021년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	211.3	10.7	119.8	218.1	153.4	80.6	160.0	120.1
	평균 수익	20,058	1,005	6,216	23,986	11,748	-96	15,345	7,642
MR	1년 용선료	14,250	0	12,375	14,250	13,029	11,625	13,000	12,429

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

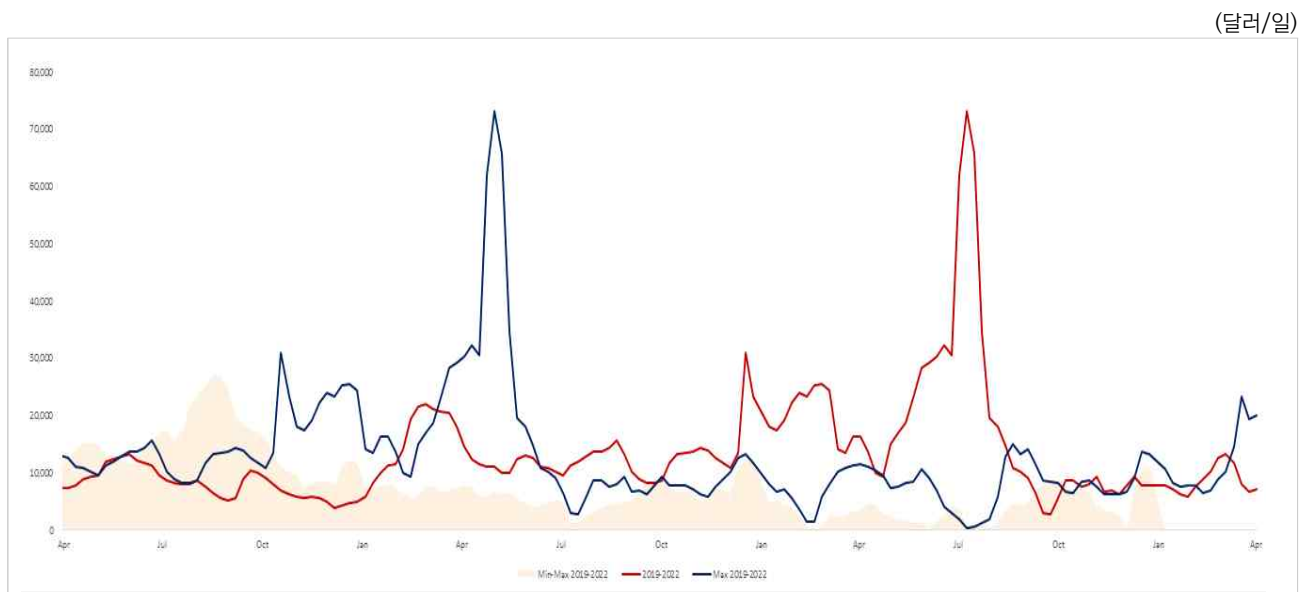
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 전주 대비 소폭 상승하며 보험권을 유지함

MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 전주 대비 소폭 상승추세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

건화물선 중고선가 지수는 26.05로 전주 대비 0.4 포인트 상승함

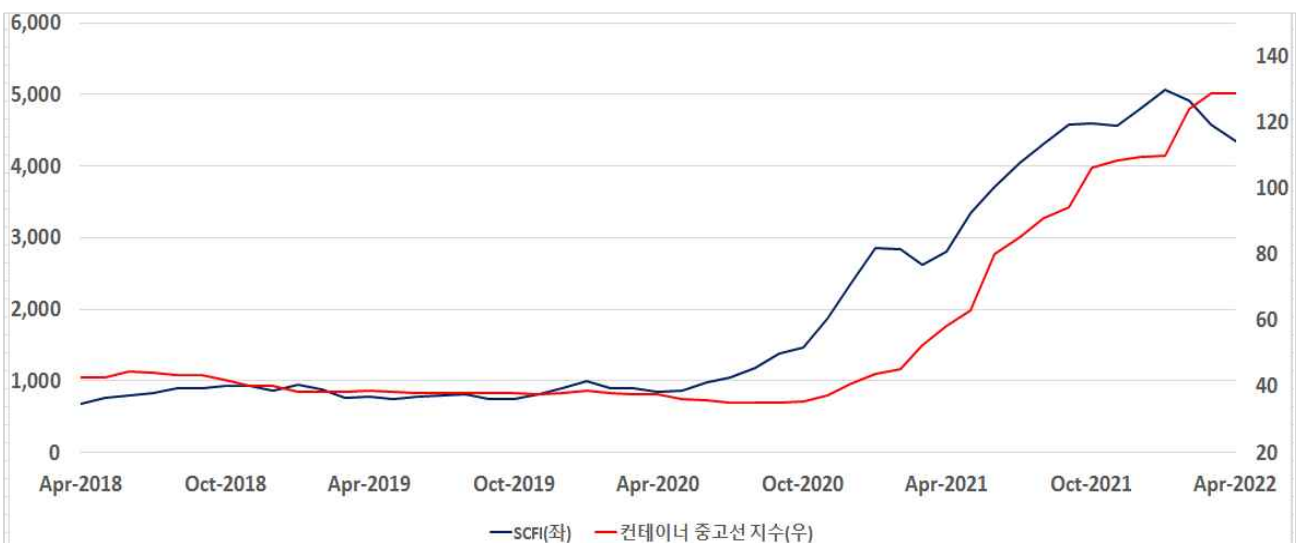
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음
자료: Clarkson

컨테이너선 중고선가 지수는 128.53으로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 4월 1주('22.4.1~'22.4.1)

■ 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 3건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Amoy Action	2010	56,954	DWT	2022-04-01	18.00	Amoysailing Maritime	Greek interests
Bulk	Baosteel Evolution	2007	206,331	DWT	2022-04-01	21.80	Shikishima Kisen	Chinese interests
Bulk	Orient Lucky	2010	57,124	DWT	2022-04-01	17.90	Tongli Shipping	Greek interests



6. 주요 해운지표

(2022.03.04 기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	4월 평균	2022년			2021년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	74.0	2	74.0	70.0	74.0	71.6	63.0	72.0	69.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	56.0	0	56.0	44.0	56.0	52.0	14.0	44.0	32.5

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	35.3	0.3	35.3	34.3	35.3	34.5	25.5	34.3	30.9
유조선 VLCC	115.0	0	115.0	113.0	115.0	114.5	85.0	112.0	98.7
컨테이너선 Sub-Panamax	42.0	0	42.0	40.0	42.0	41.0	30.0	40.0	35.8

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	669.8	-19	669.8	445.5	688.8	558.0	311.3	488.0	396.2
	Singapore	679.3	-2.5	679.3	456.8	681.8	564.7	324.8	523.5	416.5
	Korea	757.5	14.8	757.5	515.5	742.8	616.0	361.8	574.5	445.9
	Hong Kong	678.8	-30.8	678.8	458.8	709.5	576.6	325.8	529.0	426.8
VLSFO	Rotterdam	878.3	-39.8	878.3	567.0	924.3	737.8	387.8	605.8	505.6
	Singapore	875.8	-37.8	875.8	639.5	953.8	774.6	413.0	642.5	535.1
	Hong kong	875.3	-39.8	875.3	629.0	961.0	775.8	404.5	627.3	533.2

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)											
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-				105.4	233.7	180.6	
	중국産	182.7	2.5	182.7	-	193.6	158.9	-	264.6	193.0	
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	140.2	-0.1	140.2	-	141.3	124.6	-	244.3	127.7	
	중국産	157.5	-0.1	157.5	-	192.9	156.1	-	420.7	182.4	
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	609.0	-52.2	609.0	-	757.5	514.8	-	501.1	272.0	
	내륙(몽골)	-	-	-				-	-	-	
	중국産	468.6	0.3	468.6	-	470.3	395.8	-	577.7	337.4	
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,582	-127	1,582	1,344	1,718	1,561	1,188.5	1,642.5	1,372.4	
	밀(국제)	984	-117	984	741	1,425	915	601.8	856.0	702.5	

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)									
		11월	12월	1월	2022년 합계	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	
ASEAN	수출	10,546	11,248	10,268	10,268	108,50	89,017	95,086	
	수입	5,745	6,556	7,180	7,180	67,703	54,830	56,186	
NAFTA	수출	9,673	10,385	10,426	10,426	11,914	87,821	89,839	
	수입	7,954	6,969	8,319	8,319	87,464	68,263	73,797	
EU	수출	5,299	5,968	5,414	5,414	63,606	47,870	52,758	
	수입	5,059	6,700	5,023	5,023	65,913	55,517	55,795	
BRICs	수출	17,988	18,160	16,049	16,049	193,174	155,346	163,882	
	수입	17,333	17,218	16,498	16,498	170,649	128,653	131,656	

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