

KMI 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 1월 3주 | 발행인 장영태 | 감수 윤희성
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

- I. 주간이슈 02
- II. 주간뉴스 03
- III. 건화물선 11
- IV. 컨테이너 18
- V. 탱커 20
- VI. 중고선 시장 22
- VII. 주요 해운지표 23

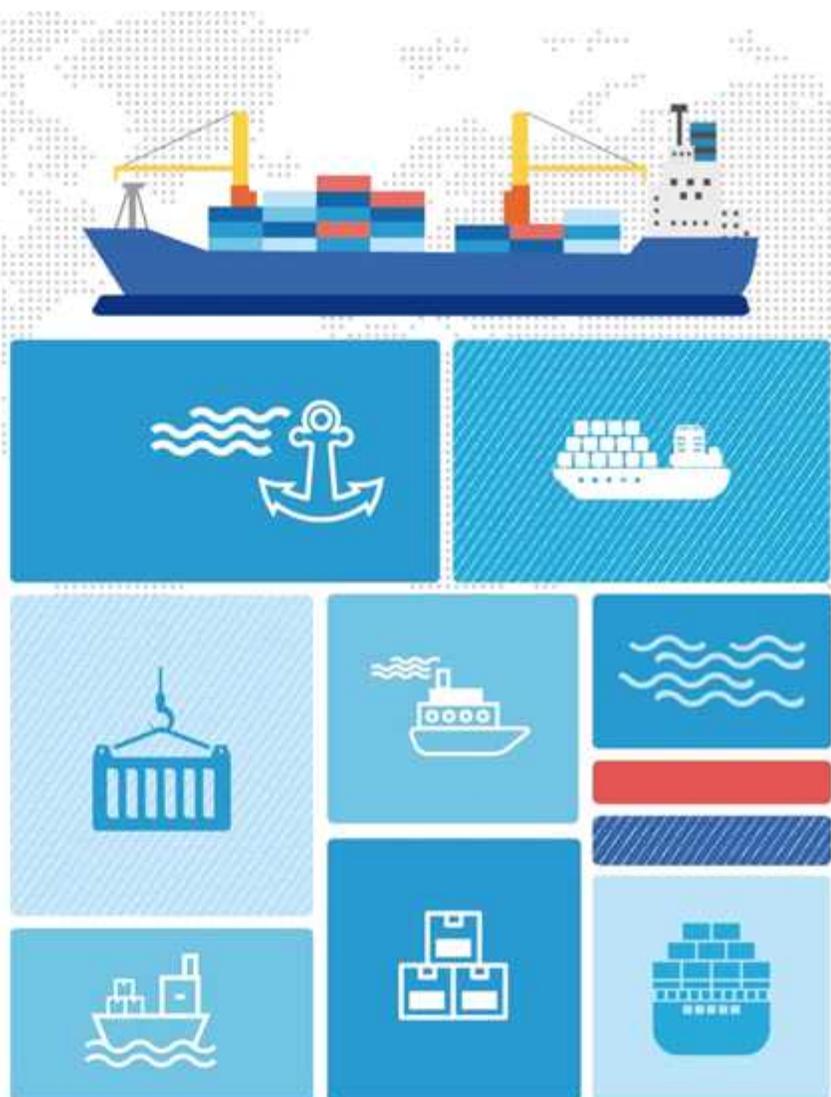
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

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

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

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4784



1. 주간 이슈

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

이란 사태와 대응방향

I 미국의 솔레이마니 살해와 이란의 미사일 보복 공격

지난 1월 3일, 미국이 솔레이마니 이란 혁명수비대 쿠드스군 사령관을 드론 폭격기를 이용해 살해하면서 중동 지역의 정세가 극도로 불안정해짐. 미국의 공격에 이란은 이라크 내 미군 시설을 미사일로 폭격하면서 긴장감이 최고조에 달함. 이 과정에서 이란군이 우크라이나 여객기를 적기로 오인하여 격추하면서 탑승자 176 명이 전원 사망하는 비극이 초래됨. 이후 이란은 자국 군대의 실수를 인정하며 탑승자가 많았던 우크라이나 및 캐나다에 사과의 뜻을 전함. 한편, 이란의 보복 미사일 공격으로 미국이 대(對) 이란 전쟁에 나설 것이라는 우려가 있었으나, 1월 8일(미국 현지시각) 트럼프 대통령이 군사력 사용을 원치 않는다는 뜻을 밝힘에 따라 급격한 무력 충돌의 위기는 일단 모면한 것으로 보임. 다만, 미국의 대(對) 이란 경제제재가 한층 더 강화되고 이란의 반발이 이어질 우려는 여전히 남아 있음

I 국제 원유 시장과 글로벌 경제에 미치는 영향

1월 3일 솔레이마니 살해 이후, 높아진 중동지역 긴장감으로 두바이 유가가 1월 6일 68달러/배럴을 기록하며 잠시 상승했으나, 1월 10일 66달러 수준에서 횡보세를 보이고 있음. 이는 지난해 5월 1일 고점인 71달러 수준에 비해서는 낮은 수준임. 일부 언론에서 인용하고 있는 알리안츠그룹의 보고서에서는 미국과 이란의 갈등이 지속될 경우 국제 유가가 일시적으로 100달러 선까지 오를 수 있다고 예상함. 만약 국제 유가가 급등하고 그 수준이 지속된다면, 글로벌 경제에는 비용 상승에 따른 인플레이션과 함께 경제 성장률이 감소하는 부정적 효과가 나타날 우려가 있음. 최근에 미-중 무역분쟁, 브렉시트 등의 보호주의 흐름과 함께 글로벌 경기가 하방위험에 노출된 상황에서 이 같은 부정적 충격은 국제무역의 감소를 초래할 것임. 해운업계의 입장에서는 수요 부족에 따른 운임하락이 우려되는 상황임. 다만, VLCC의 경우 미래 운임가격인 FFA가 일시 상승한 후 다시 하락하며 안정세를 보이는 것으로 보여 운임시장에서의 중동정세 불안은 크게 반영되지 않고 있는 것으로 보임

I 조심스럽지만, 미국과 이란의 대치가 파국에 이르지 않을 것으로 전망

일부에서는 트럼프 대통령의 탄핵 정국 돌파 등의 미국 내 필요에 따라 중동 정세가 더욱 악화될 개연성이 있음을 우려함. 그러나 솔레이마니 살해 이후 즉시 미국 내에서 이러한 대(對) 이란 전쟁의 우려 때문에 반전 여론이 형성되었음. 그리고 국제사회도 이전의 테러와의 전쟁과는 달리 트럼프 대통령의 대(對) 이란 군사공격에 부정적 입장을 나타내고 있음. 이러한 여건 속에서 트럼프 대통령이 미국 내 정치사정으로 전쟁을 감행하기는 쉽지 않을 것으로 판단됨. 한편, 이란도 우크라이나 여객기 격추로 국내외적으로 어려운 상황에 처해 있어 미국에 대한 추가적인 보복 공격이 어려울 것으로 보임

I 정부를 중심으로 안전에 만전을 기하고, 산업계는 위험관리 노력을 배가할 필요

1월 3일 솔레이마니 살해 이후 해양수산부는 즉각적으로 관계부처 합동대응체계 내 해운물류반을 구성하여 우리 선박의 안전을 확보하는데 필요한 조치를 취하고 있음. 이러한 안전 확보와 함께 선사를 포함한 산업계는 중동정세 변화에 따른 가격 상승위험을 사전에 헤징할 수 있는 다양한 금융파생상품을 활용해 시장변동위험관리 노력을 배가할 필요가 있음

※ 중동정세에 대한 대응방향에 대한 참고자료로 (KMI 동향분석 124호)“유조선 피격이 해운에 미치는 영향과 대응방향”, 2019. 6.을 참조하기 바람

2. 주간 뉴스

■ 현대상선의 24,000TEU급 선박, 'FE4' 서비스에 투입

- 2018년에 현대상선이 발주한 24,000TEU급 초대형 컨테이너 선박 12척은 현재 대우조선해양과 삼성중공업에서 건조중이며 오는 4월부터 순차적으로 인도될 예정임
- 2020년 4월부터 현대상선이 디얼라이언스에 정회원으로 가입되며 이에 맞춰 현재 하팍로이드의 15,000TEU급 선박 11척으로 운영중인 'FE4' 서비스에 동 초대형 컨테이너 선박이 투입될 예정임
- 또한 선대를 11척에서 12척으로 확대하며 기항 항만을 확대하여 부산항과 칭다오항이 추가될 예정임

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2020, 1호

■ 오션 얼라이언스, 전략적 협력 관계 지속

- 오션 얼라이언스 참여사인 CMA CGM, COSCO, 에버그린, OOCL은 2020년 서비스인 "day 4"를 확정함
- 2019년 "day 3" 와 큰 변동은 없는 것으로 알려짐. 총 38개 서비스를 공동운항하며 이중 19개 서비스가 아시아-유럽항로 서비스임. 그 외 서비스는 작년과 동일함
- CMA CGM은 동 얼라이언스에 가장 많은 선대인 112척을 투입하였으며 얼라이언스 총 투입선대는 325척으로 전년에 비해 5척이 줄어듦
- 오션 얼라이언스는 2027년까지 협력관계를 연장하여 중장기적으로 메가얼라이언스의 변동은 크지 않을 전망임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130596/Ocean-Alliance-holds-steady-with-new-services>(로그인 필요)

■ 컨테이너선 2019 회고 및 2020 전망

- 2018년 이후 상호 추가 관세를 부과한 것에서 비롯된 미·중 무역 전쟁이 컨테이너선 업계에 끼친 영향은 매우 컸음
- 미국의 제재 관세 인상 시기 이전에 조기선적하려는 시도로 2018년 연말에는 방대한 물동량이 발생했으며, 2018년 아시안발 미국착 화물량은 역대 최대치를 경신하여 동항로 해상컨테이너 물동량은 전년대비 8% 증가함
- 2019년 중국발 미국착 컨테이너 화물의 경우 2월 단월에 전년 동월 대비 마이너스를 기록하고 4월 전년 동월 대비 거의 보험세를 기록했지만 5월부터 다시 감소세가 이어지면서 가을 이후에는 전년 동기 대비 크게 부진한 실적
- 이처럼 침체하는 중국발과는 대조적으로 동남아시아발 물동량은 급증했는데 특히 베트남발은 전년대비 30% 이상의 증가를 기록
- 제조업의 중국에서 동남아시아로의 이전이 가속화되었으며, 이를 통해 세계 무역 전체로 봤을 때는 2019년 견고한 성장을 유지했다는 평가가 가능할 것임
- 한편 북미항로에서 여름철 성수기의 수요 부진으로 성수기 할증료(Peak Season Surcharge·PSS) 부과는 이루어지지 않음
- 그리고 2019년 10월 초순 중국 국경절 휴가를 마친 이후 전 세계 컨테이너 화물의 이동은 크게 부진했는데, 베트남발 등은 계속 호조지만 중국발의 침체가 한층 심화됐음

2. 주간 뉴스

- 2019년 10월 이후 12월까지 아시아-북미 항로 컨테이너 화물량은 전년 동월 대비 마이너스를 기록
- 아시아-북미항로 1-11월 누계는 전년 동기 대비 약간의 플러스이지만, 12월을 더한 연중 실적의 경우 마이너스의 가능성이 높음
- 만약 아시아-북미항로 화물량이 전년 대비 마이너스를 기록한 것으로 계속 발표된다면 이는 리먼 쇼크가 발생한 직후인 2009년 이후 처음 있는 일임(2020년 2월 발표 예정)
- 아시아-유럽항로의 부진으로 최근 몇 년간 주요 원양 항로에서 유일하게 선전하던 북미항로 컨테이너 화물 이동은 이처럼 2019년 부진한 편임
- 상해해운교역소(Shanghai Shipping Exchange·SSE)가 공표한 상하이-미 서부항로 컨테이너 운임은 2019년 연초에 40피트 컨테이너당 2,000달러 미만이었던 것이 1분기에 1,500달러 미만 수준까지 하락했었음
- 여름철 들어 컨테이너 운임이 1,500달러 안팎까지 회복하는 등 이러한 일진일퇴를 거듭하면서 1,000달러대 초반을 유지하고 있음
- 과거 패턴을 보면 한번 가격이 떨어진 운임은 선사간의 경쟁을 더욱 격화시켜 추가 운임의 하락 경향이 있었으며, 이러한 현상은 선사 경영수지 악화를 일으키는 계기가 되었고 컨테이너선 사업의 불확실성을 확대시킴
- 그런데 2019년은 양상이 달랐는데, 수급이 변동해 운임이 하락하자 배선 선사나 얼라이언스 등은 꾸준히 임시결항을 통해 가용 선복을 축소시켰으며, 이러한 노력이 결과적으로 상황을 반전시키는 효과를 낳았음
- 한편 한진해운의 파산이나 오션 네트워크 익스프레스(Ocean Network Express·ONE) 출범 등 선복량을 완화하는 사건이 최근 발생하면서 지금까지와 같은 과도한 경쟁이 줄어들면서 상황이 상승하는 효과가 발휘된 것으로 분석됨
- 2019년 컨테이너 선사의 실적은 회복세였으며, 주요 컨테이너 선사의 2019년 1-9월 분기 실적 대부분이 증익이나 적자 폭 축소 등 개선 효과가 두드러졌음
- 컨테이너 운임의 개선과 연료 가격 하락이 증익에 영향을 주었으며, 새로운 국제회계기준인 IFRS 16 적용 효과도 기여한 것으로 분석
- IFRS 16은 용선선박의 경우 비용으로 처리하지 않고 부채로 처리하기 때문에 EBITDA(금리·세금·감가상각 차감 전 이익)를 끌어올리는 효과가 발생하는데 반면 동시에 부채도 커지고 있어 일부 선사는 재무 악화가 현저해졌음
- 2019년 컨테이너선 업계의 최대 화두는 2020년 1월 1일 발효되는 SOx 배출 규제 강화에 대한 대응으로, 선사들은 연료유할증금(Bunker Adjustment Factor·BAF) 도입에 주력했음
- 프랑스 Alphaliner에 따르면 SOx 규제에 대응하는 또 하나의 수단인 스크러버 탑재는 2020년 1월 초 기준 세계 컨테이너 선복량의 10% 미만으로 SOx 규제에 대한 대응은 당분간 저유황유(Very Low-Sulphur Fuel Oil·VLSFO) 사용이 중심이 될 전망
- 그런데 선사들이 화주에게 BAF로 비용을 전가한다고는 하지만 어디까지 그것을 할 수 있을지는 아직 불투명
- 2020년부터 시작된 SOx 규제에 수반되어 발생하는 비용 증가에 대해 컨테이너선 업계들은 어떻게 대처해 가야 하는가. 2019년 그 준비를 했다면 2020년은 그 성패를 묻는 해가 될 것임

<https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 호르무즈 해협 긴장 증대와 이로 인한 선주들의 중동 배선 기피 현상 확대

- 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC)을 보유한 선주들은 이란과 미국 간 긴장이 고조되고 있는 것을 감안해 호르무즈 해협의 상황을 주시하고 있으며, 일부 선주의 경우 동 지역으로 선박을 배선하는 것을 기피하고 있는 것으로 보임(EU 선박 중개업자)
- 물론 유조선 주력 DHT 홀딩스(DHT Holdings)나 2000년 결성된 유조선 선사들의 선박 Pool 조직인 Tankers International 등은 그들의 선박을 호르무즈 해협에서 끌어내기 위한 어떠한 조치도 취하지 않고 있음
- 그런데 호르무즈 지역에 선박을 배선하지 않는 최초의 결정이 미국 다우존스(Dow Jones) 주식시장에서 보도되었는데, 사우디 Aramco가 생산하는 원유를 운송하기도 하는 선사Bahri가 브라질 석유생산업체인 Petrobras가 생산량을 감산하는 기간 중 호르무즈 해협을 항행하지 않을 계획이 있음을 밝힌 것임
- 이러한 Bahri의 중동 배선 금지 계획이 발표된 이후 다른 유조선 선주·선사들도 중동으로 배선을 금지할 것이라는 전망이 확산
- 런던 주요 broker에 따르면 Stena Bulk, Teekay Tankers, Arcadia Ship Management 등 수에즈막스급 선박 소유주(선사·선박관리 회사)들이 당분간 중동 지역에 배선을 기피해 톤수를 억제할 계획임
- VLCC 운임은 미국-이란 갈등이 발생하기 이전인 2019년 12월부터 이미 상승 추세를 보이고 있는데, 미국-이란 갈등으로 더 높은 수준까지 증가하고 있음
- 1월 중순 기준 아라비아만발 동아시아착 VLCC spot 운임은 daily 15만 달러 이상임
- 런던 시장보고서에 따르면 daily 14만 달러 이상 금액으로 체결된 중동발 극동착 VLCC spot 운임이 1월 중순 최소 두건 이상 있음
- EU broker에 따르면 호르무즈 해협이 폐쇄되면 단기적으로는 중동발이 서아프리카발 등으로 대체돼 선박 톤-마일이 증가하지만, 기존 중동 배선 VLCC가 서아프리카 등에 대체 투입될 것이기 때문에 중장기적으로는 시황 개선에 별로 도움이 되지 않을 수 있음

tradewindsnews.com/.../vlcc-owners-braving-strait-.../2-1-734165 (로그인 필요)

I 이란 국적탱커 1월 8일 호르무즈 해협 통항. 이는 호르무즈 해협 봉쇄 가능성이 낮음을 시사

- 이란국영선사(National Iranian Tanker Company·NITC)의 VLCC가 6개월 만에 선박자동식별장치(Automatic Identification System·AIS)에 다시 잡힌 것은 향후 이란이 호르무즈 해협을 통항하는 선박들의 항행을 방해할 의도가 없음을 시사하는 것임
- NITC가 운영하는 31만 8,000dwt급 Stream(2013년 건조)호가 1월 8일 아랍에미리트 Khor Fakkan항 선석에 정박한 채 AIS신호를 보내고 있는 것이 확인됐으며, 동 선박은 중국 텐진에서 출항하였음
- 이란 국적탱커의 호르무즈 해협 통항은 1월 3일 이라크에서 발생한 이란 과셈 솔레이마니(Qassem Soleimani) 사령관의 암살 사건 이후 이란이 미국에 위협과 보복 공격을 하고 있는 시점에 발생한 것임

2. 주간 뉴스

- 유조선 컨설턴트사인 Tanker Trackers는 동 유조선(Stream호)이 2019년 7월 19일 이후 보내는 첫 AIS 신호라고 밝혔음
- 안보 컨설턴트사인 Dryad는 "이것은 이란이 호르무즈 해협을 통항하는 선박을 방해하거나 향후 호르무즈 해협을 봉쇄할 의도가 없다는 신호로 보인다"고 분석
- 한편 이란은 1월 8일 바그다드에서 서쪽으로 233km 떨어진 Ain al-Asad 공군기지에 10발의 미사일을 발사하는 등 미국에 보복공격을 할 것임을 발표한 바 있음
- 또한 1월 9일 이란은 추가 미사일을 발사했고 이는 이라크 Erbil에 있는 익명의 공군기지를 공격한 것으로 추정되는데, 이틀간에 걸친 이란 미사일 발사로 인한 미군이나 연합군 병력 사상자는 아직 보고되지 않았음
- Dryad는 이번 공격이 상징적 행위로 보여지며, 향후 이란 정부는 미국과 협상을 통해 결론을 이끌어 내려고 노력할 가능성이 있다고 전망
- 실제로 이란 정부는 성명을 발표하고 "비례적 자기방어 조치를 취하기 위해 미사일을 발사한 것이다"라고 언급한 바 있음
- 이란 정부 성명은 이라크 내 주둔 미군기지에 대한 미사일 발사의 국제적 합법성을 강조하면서 갈등 확대나 전쟁을 추구하지는 않는다고 덧붙인 바 있으며, 미국선제 공격이 이란의 미사일 발사를 야기했다고 주장하고 있음

tradewindsnews.com/.../nitc-vlccs-reappearance-sug.../2-1-734127 (로그인 필요)

I VLCC 하락 중동-극동 10만 달러 대. 이란 보복 후에도 무딘 반응 (1월 10일)

- 대형 유조선(Very Large Crude Carrier) 스팟 시황이 반락(反落)했음
- 1월 9일 시장 보고서에 따르면 중동-극동(중국)항로의 월드 스케일(World Scale·WS)은 전날보다 2.5포인트 떨어진 145, 용선료 환산 시 전일 대비 약 19% 하락한 daily 10만 5,000달러를 기록
- 이라크에 있는 미국의 군사거점 공격이라는 이란 측 보복이 실행된 직후 거래가 급등세가 예상됐지만 시장의 반응은 예상과 상이했음
- "이란의 보복 이전부터 이미 daily 10만 달러 초과로 연일 상승세를 보이고 있었으므로, 선주들 사이에서 『무리하게 프리미엄(할증) 용선료를 요구하지 않아도 된다』는 분위기가 있다"(EU 유조선 시장 관계자)
- 2019년 6월 중동해역을 항행 중인 유조선이 피습됐을 당시 배선 리스크의 증대를 염려해 선주가 할증 용선료를 요구한 때의 시세 수준은 손익분기점 약 3만 달러의 반값 수준인 daily 1만 3,000달러 정도에 불과했기 때문에 프리미엄을 붙이는 것이 용이했음
- "시황 레벨이 낮으면 할증 용선료를 요구하는 흐름이 될 수 있지만, 그때와 지금은 시황 수준이 다르다"(同 관계자)
- 향후 전망에 대해 EU 시장 관계자들은 "미·이란 모두 무력충돌은 피하겠다는 뜻을 밝힌 바 있다. 하지만 잠재적 배선 리스크는 높다"고 평가했으며, "중동 정세를 주시할 필요가 있다"고 제언

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115200> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 미국-이란 갈등 심화로 VLCC 추가 상승. 중동-극동 daily 11만 달러 초과 (1월 7일)

- 현지 시간 1월 3일 발생한 미국의 이란 혁명방위대 사령관에 대한 공습 및 암살 사건이 중동에서 항행이 많은 대형 유조선(Very Largy Crude Carrier) 시황에 어떠한 영향을 미칠지 주목되고 있음
- 1월 7일 기준 중동-극동아시아(중국) 항로의 운임 시세는 월드 스케일(World Scale·WS) 145, 용선료 환산시 daily 11만 3,000-11만 4,000달러를 기록하고 있으며, 이는 VLCC 손익분기점 3만 달러의 약 3.8배 높은 수준임
- 향후 이란측 보복에 의한 배선 리스크 증대도 예상되어 새로운 시황 상승도 전망
- 한편 미국-이란 갈등 심화로 세계 주요 선사들은 중동해역 항행시 작년부터 실시해 온 위험해역 항행시의 안전대책 등을 계속적으로 강구해 갈 방침임
- 런던의 1월 3일 이후 마켓 리포트(market report)에 따르면 중국 국유계 상사 유니팩이 중동발 중국착 1월 16-18일물을 WS 145, daily 약 11만 3,000-약 11만 4,000달러에 'INDIGO NOVA'(2007년 준공, 27만 중량톤)를 수배
- 미국-이란 갈등 심화에 더해 기상 악화 등으로 도착지인 중국에서 체선이 일어나 선박 수급이 타이트화 되고 있는 점도 1월 유조선 시황의 상승 요인
- 한편 1월 3일 이후 중동발 한국착 WS 142, 용선료 환산시 약 13만 5,000달러, 그리고 원거리 트레이드로 간주되는 서아프리카발 한국착이 WS 130, 용선료 환산시 약 11만 4,000달러가 마켓 리포트에 보고되기도 했음
- EU 유조선 시장 관계자는 "앞으로 중동에서의 긴장이 높아지면 선주측이 프리미엄(할증) 용선료를 요구해 시황의 추가 상승이 있을 수 있다. 적어도 현 상황에서 내려가는 일은 당분간 없을 것이다"라고 전망
- 한편 실운항을 담당하는 해운선사는 작년부터 계속해 온 중동 항행시의 안전 대책을 계속적으로 강구할 방침
- 작년 중동 호르무즈 해협 주변에서 유조선으로의 공격이나 나포가 빈발해 치안 악화가 현저했는데, 그러한 가운데 세계 주요 선사들은 위험 해역의 회피나 전속력 항행, 감시 강화 등의 대책을 강구해 왔음
- 머스크 라인의 경우 "안전 대책을 더욱 철저히 하겠다"며 경계를 강화하고 있으며, 영국 정부의 경우 2020년 중동 정세의 긴장 고조를 배경으로 호르무즈 해협을 통항하는 영국 국적선을 대상으로 호위 활동을 재개하기 시작했음을 밝혔음(2020년 1월 5일 재개)
- 이란에 의한 보복이 본격화 될 경우 중동 해역 항행선을 대상으로 분쟁 등에 의한 피해를 보상하는 선박 전쟁보험료가 급등할 가능성이 있음
- 2019년 2~3분기 중동 해역을 항행하던 상선이 잇따라 피습을 당하고 전쟁 보험료가 일시에 기존 금액 대비 20배까지 급증했었음

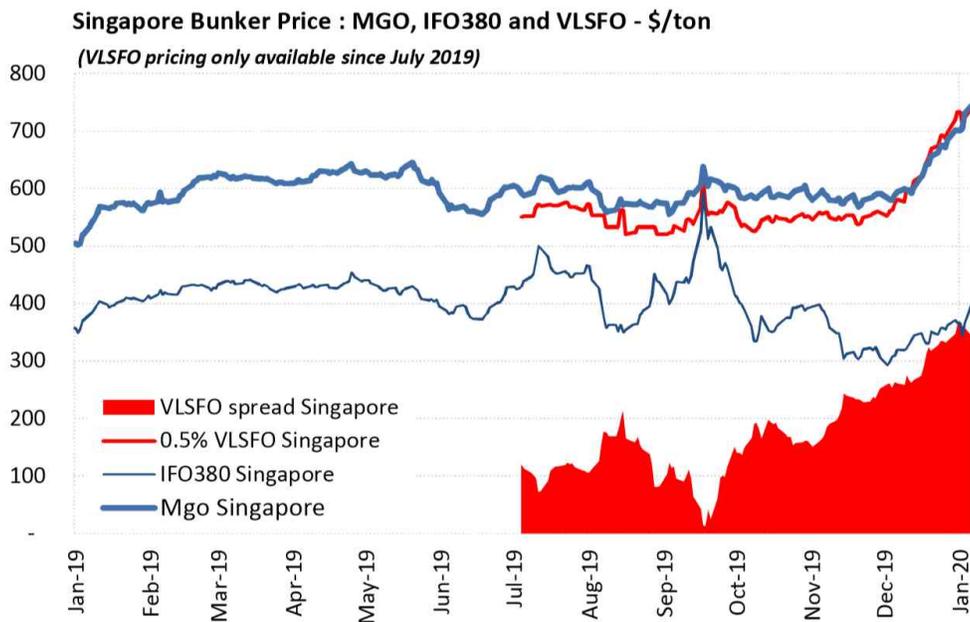
<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115056> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I VLSFO 폭등 지속. 중동항만 기준 700달러 초과에

- 2020년 적용이 시작된 SOx 규제에 대응하는 저유황 연료인 VLSFO(Very Low-Sulfur Fuel Oil)의 가격이 치솟고 있음
- Rim Intelligence에 따르면 VLSFO 가격은 1월 3일 중동 푸자이라(Fujairah) 항만에서 2019년 12월 연말 대비 40달러 오른 톤당 763달러를 기록
- 규제 개시에 따른 수요 집중에 더해 미국과 이란의 대립 격화가 유가 상승 요인이 되고 있음
- 1월 3일 기준 푸자이라항의 고유황 C중유 가격은 톤당 298달러로 VLSFO와 가격 차이는 톤 당 465달러로 2.6배 수준 벌어졌음
- 한편 1월 3일 기준 싱가포르항 기준은 VLSFO가 688달러, 고유황 C중유 345달러로 거의 2배 가까운 차이 발생

<https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)



I MGO 가격이 저유황유를 하회하는 가격 역전 현상 발생

- 2020년 1월 1일 전 세계에서 선박 SOx 규제의 적용이 시작된 가운데 세계 주요 선사들은 2019년 규제 적합유인 저유황유(Very Low-Sulphur Fuel Oil·VLSFO)의 선형 확보에 성공해 안정 운항의 유지와 연료비 억제를 실현
- 머스크 라인 등 주요 선사들은 2019년 여름까지 이미 연료 공급기업들과 VLSFO 조달 계약을 체결하고, 저유황유 공급 부족으로 인한 운항 리스크를 회피
- 2020년 1월 6일 기준 VLSFO 가격이 톤당 700달러를 초과한 가운데 세계 주요 선사들은 2019년 선박연료유를 비교적 저렴한 가격(톤 당 450달러 이하의 가격)으로 구입했음

2. 주간 뉴스

- "저유황유 가격 등을 예측할 수 없는 가운데 선행확보에 임해 왔지만, 현재로서는 올바른 선택이었다는 호응을 얻고 있다"(유럽 대기업 선사 연료 담당자)
- 대형 선사들은 2019년 1분기부터 VLSFO의 선행 확보를 개시했으며, 세계 주요 석유 메이커 등 신뢰성이 큰 대형 석유생산 업체와 VLSFO 조달 계약을 맺고 2019년 가을까지 제도 개시 초반(2019년 10월~2020년 3월) 필요량의 70~80% 수준을 확보
- 당시 VLSFO 가격지표가 아직 확립되지 않은 시점이다 보니 각사는 대부분 저유황유 선행 조달가격을 '마린가스 오일(Marine Gas Oil·MGO) 가격 마이너스 수십 달러'의 연동가격을 적용했음
- 에너지 조사 업체 Rim Intelligence에 따르면 1월 6일 싱가포르 시장의 VLSFO 가격은 전날보다 55달러 오른 740~743달러를 기록했으며, 이는 12월 6일 한 달 전 대비 30% 이상 오른 것으로 SOx 규제에 따라 선박 연료유 수급이 타이트화 되고 있음
- 한편 MGO 가격은 730~740달러를 기록해 VLSFO를 밀도는 역전 현상이 발생하고 있으며, 이로 인해 선사들의 저유황유 선행 조달분에 더욱 저렴한 감이 생기고 있음
- "VLSFO 가격이 상승할 것이라고 생각해 선행 확보한 것은 아니다. 우선 일정량을 안정적으로 확보하는 것을 우선시했고 가격은 그 다음이었다. 비용적인 장점은 기대하지 못한 부차적 효과다"(유럽 대기업 선사 연료 담당자)
- SOx 규제 대응을 위해 각사가 최우선으로 임한 것은 "선박을 멈추지 않는다" 것이었으며, VLSFO 선행 확보는 화물의 안정적 수송이라는 해운의 사명을 다하기 위한 결단이었음
- 앞으로 해운과 연료업계가 협력해 적합유 품질관리 체제를 구축하는 것이 안정 운항의 열쇠를 쥐고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115114> (로그인 필요)

I 케이프사이즈 운임 둔화. 8개월 만에 1만 달러 대 붕괴

- 철강 원료 수송을 담당하는 18만 중량톤급 케이프 사이즈 건화물 운반선 시황이 daily 9,000달러 수준으로 하락했으며, 1만 달러 대 붕괴는 약 8개월 만임
- 2019년 연말 선복 공급의 잉여감이 증가한데다 건화물 불수요기(不需要期)에 접어들면서 2020년 연초 운임 하락 속도가 빨라지고 있음
- 2019년 연말부터 케이프사이즈 선복 잉여감이 강해진 것은 SOx 배출 규제의 발효가 가까워지는 가운데 기존 보유 고유황유를 다 쓸 수 있도록 전속 항해를 단행하는 선주가 일정수 있었기 때문이라고 분석됨
- 요컨대 전속 항해로 선복 가동률이 높아져 실질 공급량이 증대한 것으로 2019년 12월말부터 케이프 사이즈 선복 수급은 계속적으로 완화되고 있는 가운데 건화물선의 불수요기에 들어가면서 시장 심리가 한층 더 얼어붙어 시황이 침체하고 있음
- 1월 8일 영국 런던 시장에서 케이프사이즈 선형의 주요 5항로 평균치는 9,020달러로 21영업일 연속 하락했음
- "9,000달러대는 선박 관리비를 커버할 수 있을 정도의 낮은 수준이다"(일본 건화물 운반선의 철강 원료선 담당자)

2. 주간 뉴스

- 일반적으로 1-3월은 드라이 화물의 불수요기로 특히 철광석의 경우 주요 생산처인 남미가 우기에 들어 생산·출하가 둔화되고 그에 따라 케이프사이즈 시황은 하락세를 나타내는 경향이 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115199> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

BDI, 전주대비 16% 하락한 791 기록

금주 모든 선형의 운임이 큰 폭으로 하락함. 파나마선인 전주대비 19%로 가장 큰 하락폭을 보였으며, 그 뒤를 이어 케이프선이 18%, 수프라maks선이 11.5%, 핸디선이 9.4% 하락한 것으로 나타남. 시장에서는 현재의 운임이 약세를 띠는 이유를 중국의 연휴, IMO 환경규제관련 불확실성 확대로 보고 있음. 여기에 호주 지역에 발생한 사이클론 블레이크(Blake)가 철광석 생산과 수출에도 영향을 미칠 수 있다는 소식이 전해지면서 주초반 케이프선 운임에 부정적 영향을 미쳐 톤당 운임이 6달러대로 하락하였음. 사이클론의 영향이 잠잠해지면서 주중반 이후부터 반등해 톤당 7달러를 기록함. 또한 중국 제철소의 수요 증가 소식이 전해지면서 주중반 이후부터 브라질출발 중국항 운임과 남아프리카발 중국항 운임이 상승했으나, 주평균 운임을 끌어올리지는 못함. 중소형선박의 경우 양대수역에서 선박공급과잉현상이 나타나 운임 약세가 시현됨

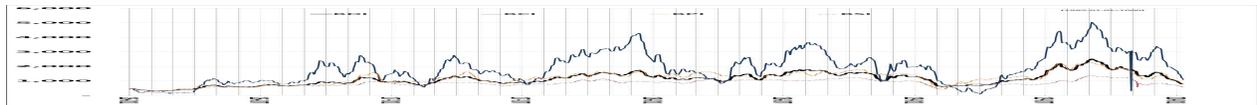
FFA 시장, 핸디선 제외 모든 선형의 2020년 2월물, 2분기물, 2021년물 가격 상승

핸디선을 제외하고 모든 선형의 선물가격이 상승한 것으로 나타남. 이는 최근 저유황유관련 공급, 가격, 품질 등의 문제, 미중무역 분쟁의 방향, 이란과 미국간의 갈등 고조 등으로 인해 시장에 불확실성이 확대되면서 선물을 활용해 운임 위험을 관리하려는 시장의 움직임 때문임

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 파나마선 운임은 보합세를 나타낼 것으로 보이며, 나머지 선형의 운임은 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

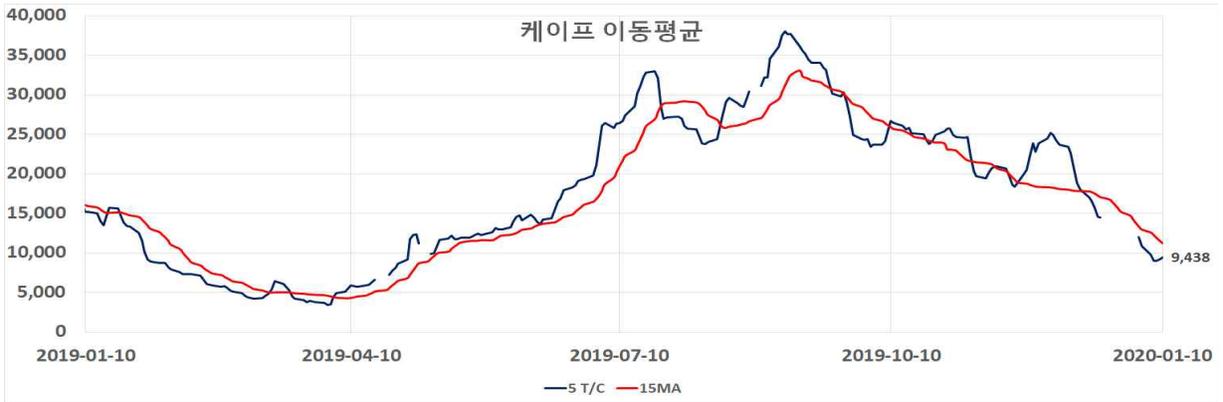


		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.10)							
운임지수 ¹⁾	BDI	791	(-151)	772	976	834	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	9,292	(-2,108)	9,020	11,976	9,895	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	6,033	(-1,415)	5,603	7,695	6,438	4,435	18,116	11,116
	수프라maks(6TC)	6,300	(-815)	5,974	7,246	6,533	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	5,701	(-590)	5,386	6,410	5,870	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,625	(-375)	14,625	15,000	14,813	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	11,500	(-250)	11,500	11,750	11,625	11,500	16,125	13,267
	수프라maks	9,688	(63)	9,625	9,688	9,657	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,563	(-)	9,563	9,563	9,563	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(01.10)							
		2020년 2월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	9,984	(396)	12,403	(1,622)	12,197	(428)	12,788	(122)
	파나마스(4TC)	7,638	(122)	10,378	(587)	9,372	(403)	9,125	(175)
	수프라maks(6TC)	7,325	(529)	9,325	(472)	9,082	(439)	8,718	(172)
	핸디(6TC)	6,588	(-287)	7,331	(-144)	7,156	(-207)	7,113	(-212)

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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

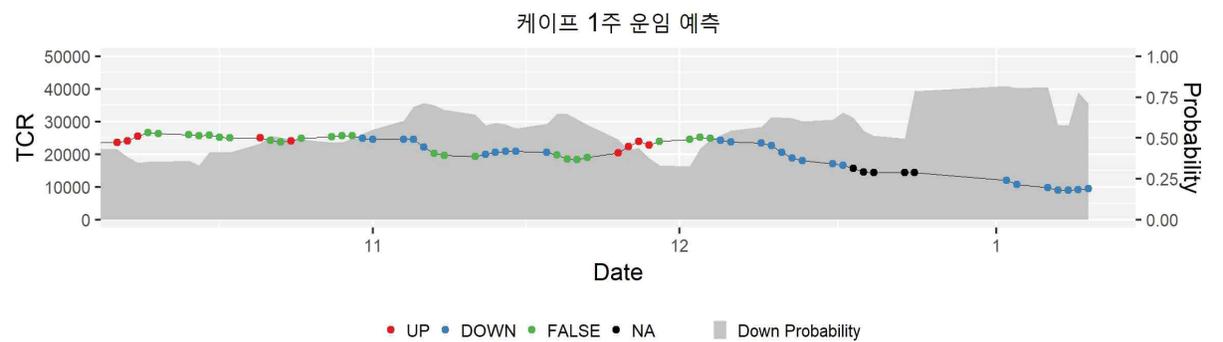
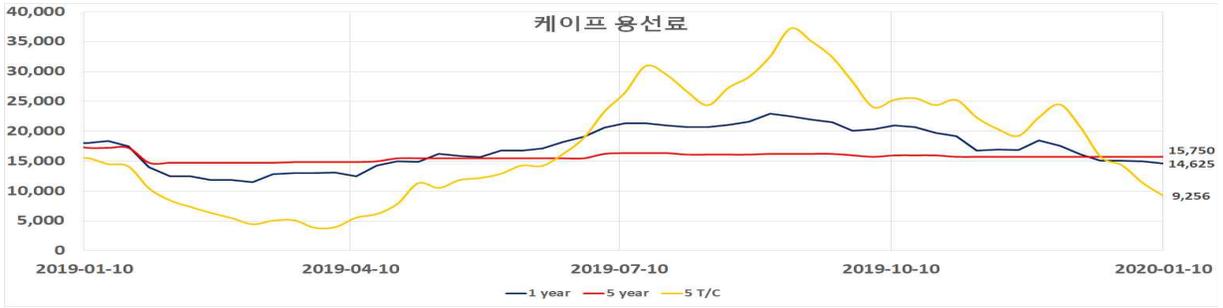
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 가파른 하락세를 나타냄
- (케이프 RSI) RSI는 30과 70선 사이에서 상승과 하락을 반복 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * 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) 장단기용선료는 지난 주에 이어 약보합세를 나타냄
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 지난 주와 비슷한 수준의 선형간 운임 차이를 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

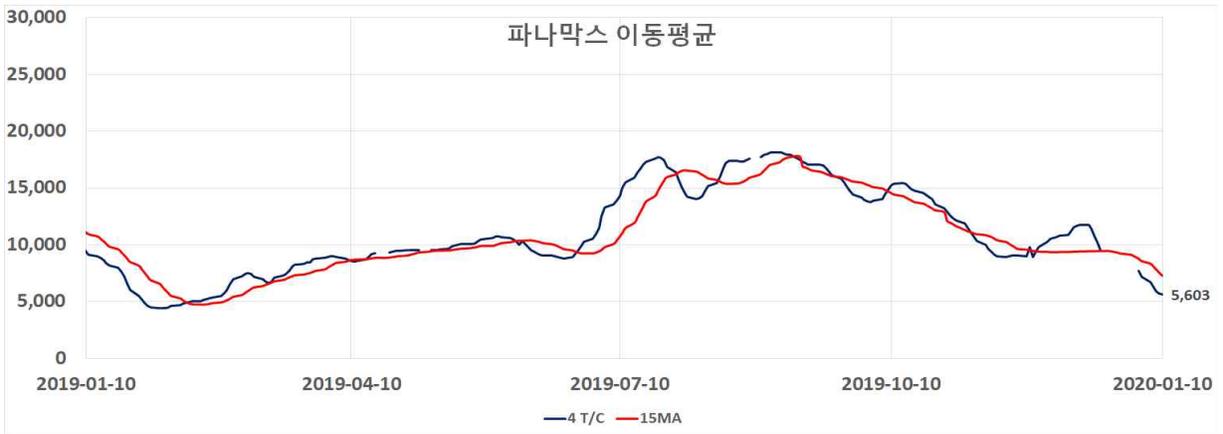


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
 * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	01.06	01.13	18.85	81.15
	01.07	01.14	42.37	57.63
	01.08	01.15	42.37	57.63
	01.09	01.16	21.8	78.2
	01.10	01.17	28.9	71.1
	1월 2주	1월 3주	30.86	69.14

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

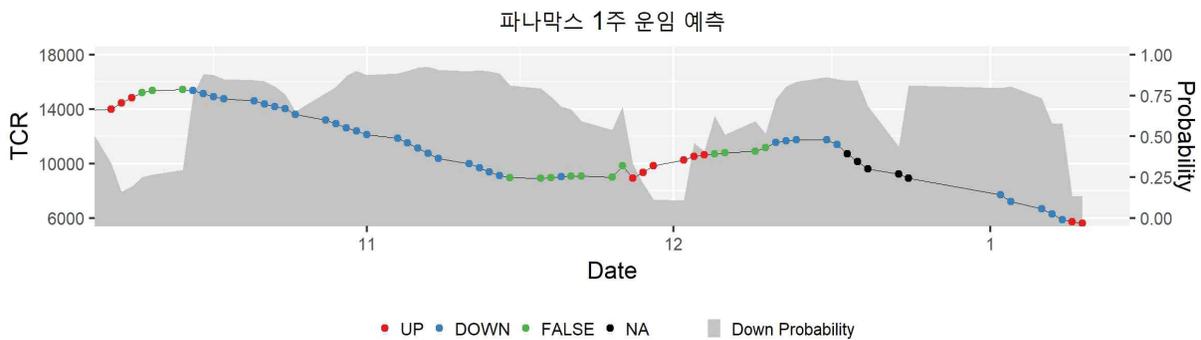
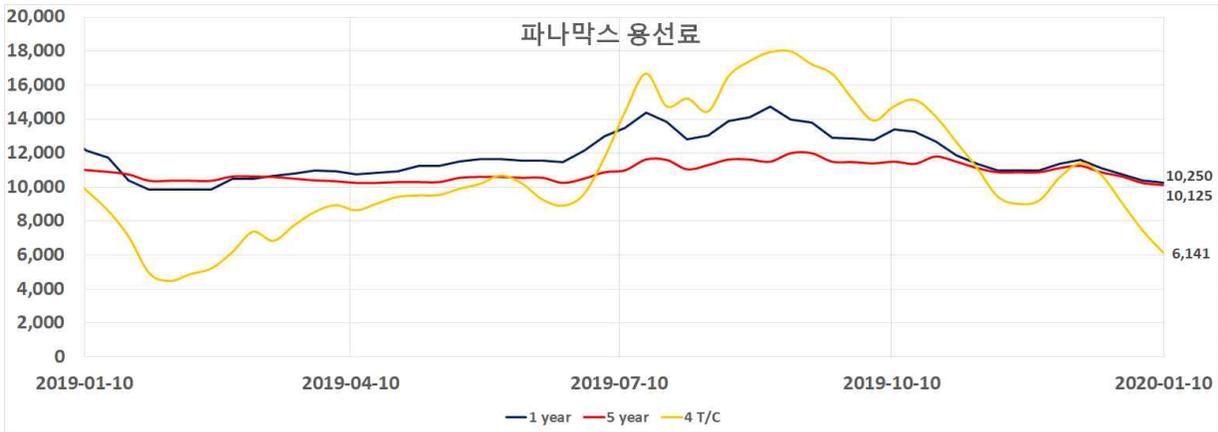
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 급락함
- (파나막스 RSI) RSI는 30선을 조금 상회하는 수준으로 소폭 상승함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 나타남



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장단기용선료는 완만한 하락세를 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음 주 파나마스선 운임은 보합세를 나타낼 것으로 예상됨

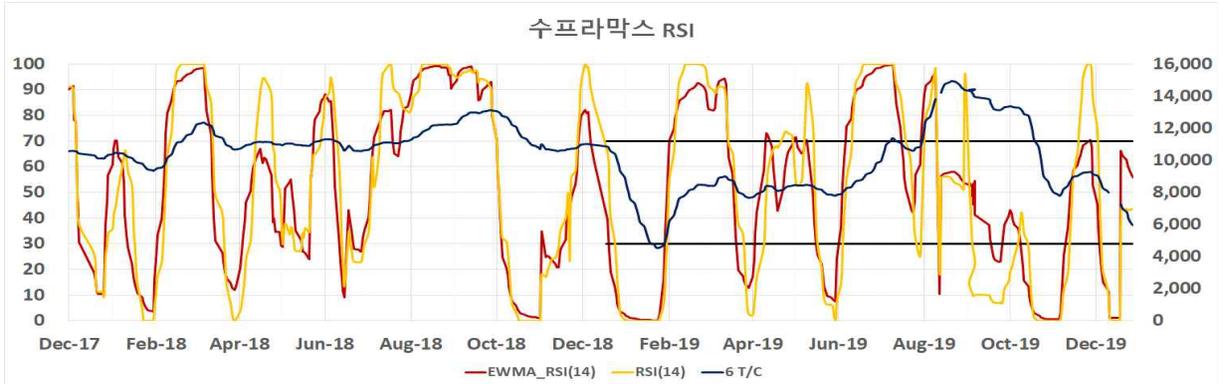
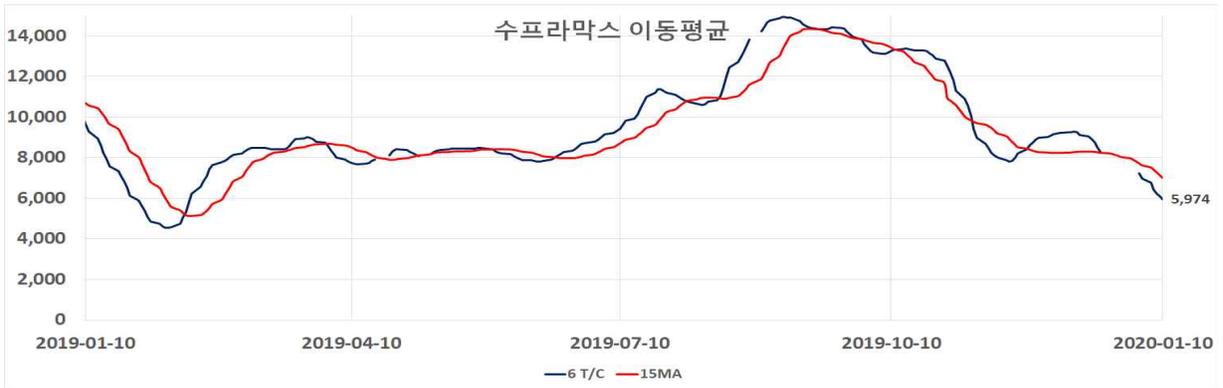


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	01.06	01.13	26.85	73.15
	01.07	01.14	42.32	57.68
	01.08	01.15	42.32	57.68
	01.09	01.16	86.59	13.41
	01.10	01.17	86.79	13.21
	1월 2주	1월 3주	56.97	43.03

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

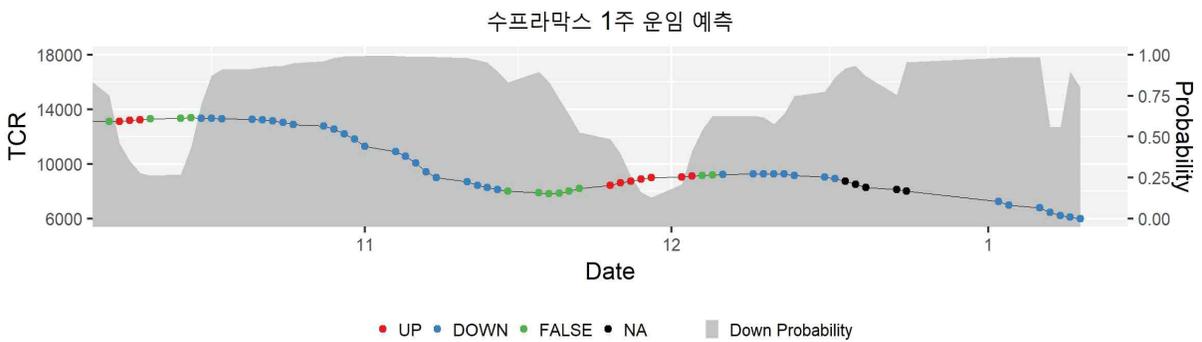
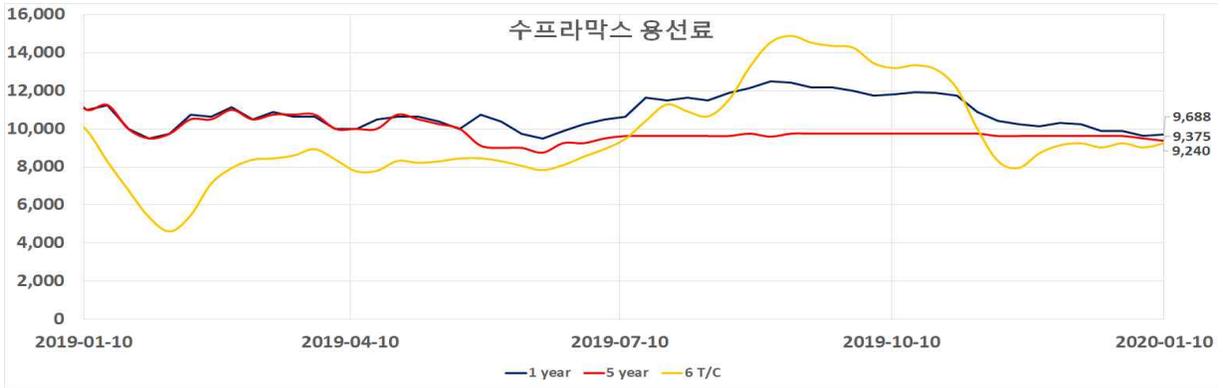
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 가파른 하락세를 기록 중임
- (수프라막스 RSI) 30선을 상향 돌파 하며 상승세를 보이던 RSI가 40선에서 상승을 멈추고 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료와 스팟운임이 장기용선료를 중심으로 화귀 중인 것으로 나타남
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스선 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	01.06	01.13	1.74	98.26
	01.07	01.14	44.09	55.91
	01.08	01.15	44.09	55.91
	01.09	01.16	10.11	89.89
	01.10	01.17	20.17	79.83
	1월 2주	1월 3주	24.04	75.96

4. 컨테이너 - 주간 동향

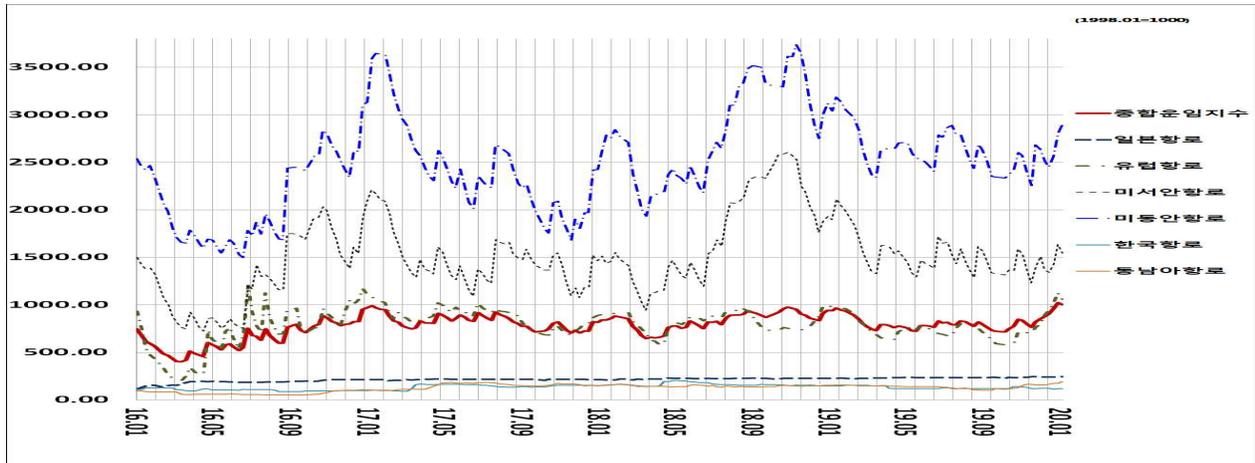
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

컨테이너 운임지수는 전주대비 20.13 하락한 1,002.58을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 66달러 하락한 1,058달러를 기록함. 춘절효과가 예상보다 단축되어 운임이 하락세로 전환됨. 동 항로의 높은 운임은 과거에 비해 빠른 춘절과 함께 저유항유 적용에 따른 유류할증료의 효과로 추정됨. 춘절이후 운임을 빠르게 하락하여 TEU 당 700달러까지 하락할 가능성이 있음

아시아-북미항로는 전주대비 94달러 하락한 1,543달러를 기록함. 동 항로 운임수준은 과거에 비해 이른 춘절로 인해 수요가 집중됨에도 불구하고 낮은 수준임. 저유항유 유류할증료에 따른 운임 상승분까지 고려할 경우 현재 운임수준은 2018년과 유사함. 이에 Zim, ONE, 에버그린, 양밍 등 전체 선대에서 아시아-북미 항로 비중이 10% 이상인 선사들은 낮은 운임이 지속될 경우 경영실적 악화가 우려됨. 아울러 동 항로 2월 임시결항 횡수도 다른 지역에 비해 높아 선사들은 수요 둔화에 대비하는 양상임

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

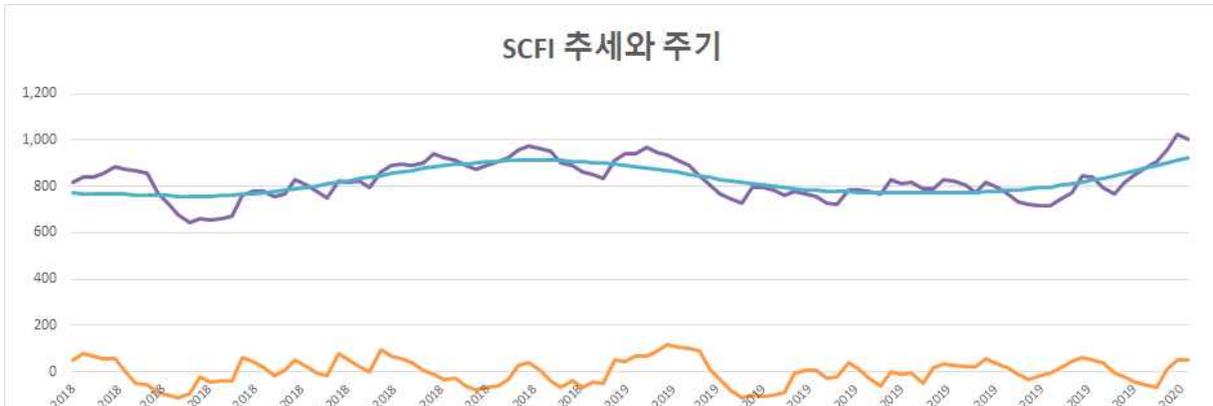


자료:상해항운교역소

	금주 (01.10)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	1,002.58	(-20.1)	1,002.58	1,002.72	1,012.65	715.97	968.07	810.92
종합(SCFI)	1,002.58	(-20.1)	1,002.58	1,002.72	1,012.65	715.97	968.07	810.92
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
유럽항로(\$/TEU)	1,058	(-66.0)	1,058.00	1,124.00	1,091.00	580.0	1,027.0	759.66
미서안항로(\$/FEU)	1,543	(-93.00)	1,543.00	1,636.00	1,589.50	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,888	(80.0)	2,808.00	2,888.00	2,848.00	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	120	(2.0)	118.00	120.00	119.00	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	243	(1.0)	242.00	243.00	242.50	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	191	(15.0)	176.00	191.00	183.50	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	773.0	(-)	773	773	773	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수가 추세를 상회하였으나 계절적으로 운임지수는 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 춘절 전주에 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 계절적으로 춘절 전주에 약보합세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

1월 둘째주 원유선 마이란 갈등에도 보험세

금주 VLCC WS은 125.1로 전주(122.3) 대비 2.8p(2.3%) 하락. 1월 9일 시장 보고서에 따르면 중동-극동 월드 스케일(World Scale·WS)은 전날보다 2.5포인트 떨어진 145, 용선료 환산 시 전일 대비 약 19% 하락한 daily 10만 5,000달러를 기록했음. 이라크에 있는 미국의 군사거점 공격이라는 이란 측 보복이 실행된 직후 거래가 급등세가 예상됐지만 시장의 반응은 예상과 상이했음. 이란 보복 이전부터 이미 daily 10만 달러 초과로 연일 상승세를 보이고 있었으므로, 선주들 사이에서 무리하게 프리미엄을 요구하지 않아도 된다는 분위기가 있음

1월 둘째주 제품선 시황 하락세 지속

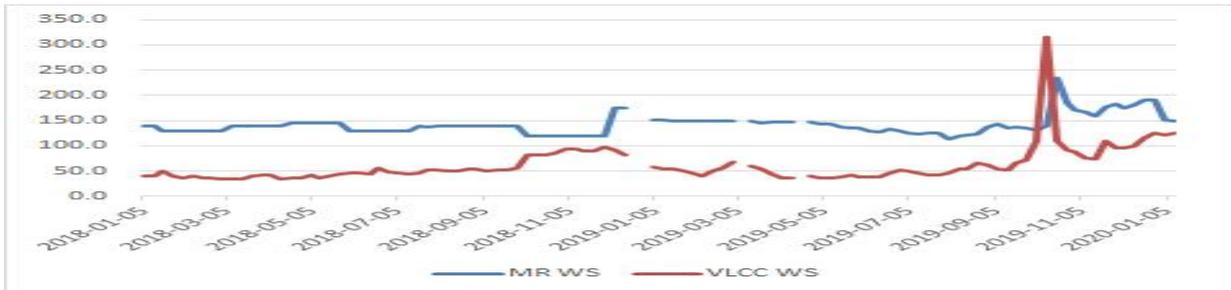
금주 MR WS은 149.2로 전주(151.4) 대비 2.2p(1.4%) 하락. 3주전인 2019년 12월 27일 190.0 대비 40.8p(21.5%) 큰 폭 하락한 것으로, 중국 춘절 등으로 인한 연초 불수요기 영향으로 제품선 시황 하락세

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.10)							
Average Earnings	TD3C	92,787	(841)	92,787	105,815	102,562	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	-	(668)	13,122	14,198	13,642	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	48,750	(-)	48,750	48,750	48,750	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,750	(750)	16,000	16,750	16,375	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	125.1	(2.7)	122.3	125.1	123.7	36.0	315.0	66.6
	MR	149.2	(-2.2)	149.2	151.4	150.3	114.2	235.0	148.0

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

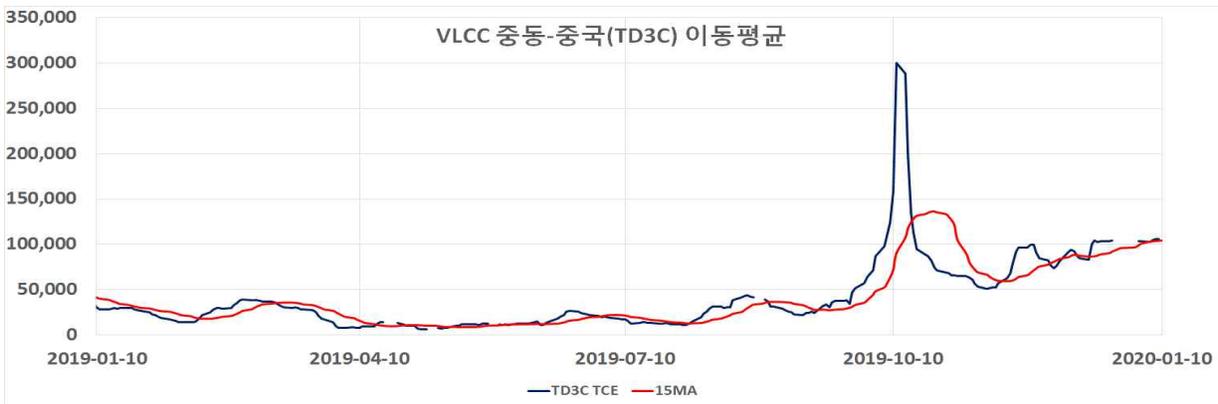
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

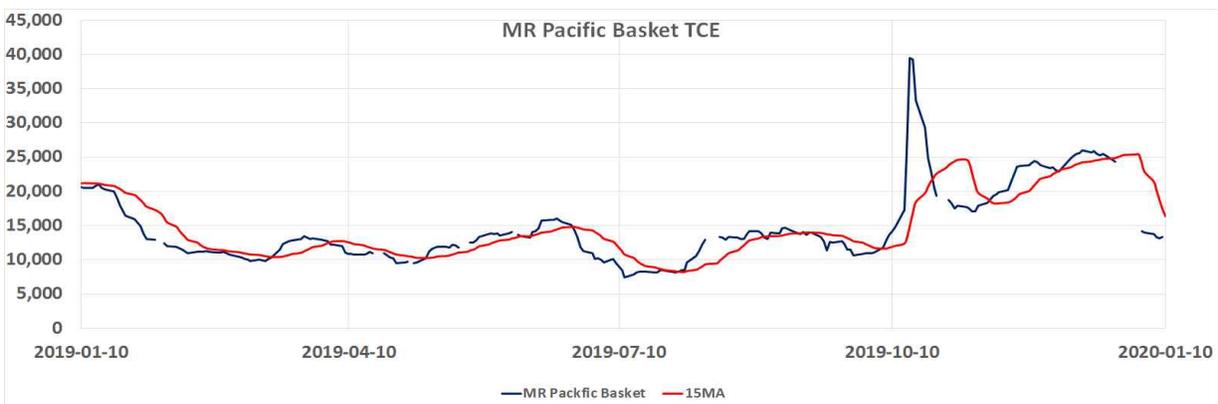
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선과 역사적 추세선(Sy average·최근 5년)과의 gap이 커 적어도 현 상황에서 큰 폭 하락하는 일은 당분간 없을 것으로 전망됨



- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 15일 이동평균선을 교차했는데 이는 향후 운임의 소폭 등락이 발생하면서 혼조세를 기록할 가능성이 있음을 의미함



- 최근 Pacific Basket(4만 8천 톤·Sikka·India to Chiba·Japan과 Yeosu to Singapore의 평균) 추세선은 15일 이동평균선을 계속적으로 하회하고 있으며, 이는 당분간 저운임 기조가 유지될 수 있음을 의미함



6. 중고선 시장

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

- BDI는 774로 전주(907) 대비 133p(14.7%) 감소하면서 4주 연속 하락하는 등 불황의 파고가 깊어지고 있음. BDI '19년 최저 595, '18년 최저 948, '17년 최저 685, '16년 최저 290, '15년 최저 471이었음. 중고선 지수는 22로 10주 연속 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 1월 SCFI는 1,012.65로 전월(898.53) 대비 114.12(12.7%) 상승한 반면 중고선 지수는 38.01로 12월 대비 변화 없어 컨테이너선 운임 상승 대비 아직 중고선 가격의 변동은 미미함



2020년 1월 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 1월 전 선종을 망라하는 중고선 거래는 21척·2,708,039DWT·424.1백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 1월 1척·1,740TEU·6.8백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 1월 8척·372,989DWT·79.0백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 1월 파나마급 2척·157,546DWT·32.9백만 달러, 핸디막스급 2척·114,368DWT·28.5백만 달러, 핸디사이즈급 4척·101,075DWT·17.7백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 1월 11척·2,248,725DWT·338.3백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 1월 VLCC급 6척·1,827,844DWT·292.0백만 달러, 수에즈막스급 1척·159,199DWT·19.3백만 달러, 아프리카막스급 2척·214,324DWT·20.5백만 달러, 핸디사이즈급 1척·47,358DWT·6.5백만 달러로 구성됨

7. 주요 해운지표 (2020.01.10)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.10)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	75.0	75.0	75.0	75.0	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.10)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.0	27.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	92.0	92.0	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	31.5	31.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.10)								
380 CST	Rotterdam	297.3	(8.0)	293.3	289.3	297.3	293.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	388.0	(14.0)	381.0	374.0	388.0	381.0	306.5	511.5	402.5
	Korea	422.0	(21.3)	411.4	400.8	422.0	411.4	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	436.8	(14.5)	429.5	422.3	436.8	429.5	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	569.3	(-16.0)	577.3	569.3	585.3	577.3	493.8	548.3	518.9
	Singapore	726.3	(3.5)	724.5	722.8	726.3	724.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	722.3	(44.3)	700.1	678.0	722.3	700.1	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.10)								
철광석	국제價	93.05	(-1.2)	93.9	93.0	95.2	93.9	72.3	127.2	93.3
	중국産	120.9	(2.2)	119.3	118.5	120.9	119.3	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	72.4	(-1.7)	64.3	72.3	74.3	64.3	72.0	83.1	77.0
	중국産	94.1	(0.60)	70.4	93.5	94.2	70.4	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	182.1	(8.1)	155.2	174.0	182.1	155.2	168.2	252.9	214.0
	내륙(중국)	124.5	(0.8)	108.7	123.5	125.2	108.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	215.0	(1.40)	187.3	213.3	215.0	187.3	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	946.0	(15.500)	937.2	930.5	946.0	937.2	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	564.5	(10.25)	556.3	550.0	564.5	556.3	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)									
		9월	10월	11월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	7,918	8,047	7,484	87,449	74,518	95,248	100,114	
	수입	5,037	5,079	4,192	51,584	44,319	53,822	59,628	
NAFTA	수출	6,953	7,768	7,430	82,296	81,068	84,260	89,921	
	수입	5,687	6,004	6,209	66,889	50,854	60,199	69,712	
EU	수출	4,420	4,314	3,944	48,445	45,468	53,140	57,676	
	수입	4,032	4,586	4,592	50,738	51,248	56,657	62,296	
BRICs	수출	13,559	14,419	13,845	149,584	145,255	169,587	189,936	
	수입	9,990	11,608	11,141	120,398	103,255	118,550	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 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