

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2022년 12월 19일  
감 수 고병욱 해운연구본부장

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



|      |    |      |    |         |    |
|------|----|------|----|---------|----|
| 주간뉴스 | 01 | 건화물선 | 04 | 컨테이너선   | 15 |
| 탱커선  | 17 | 중고선  | 21 | 주요 해운지표 | 24 |

- 건화물선** 지난주 케이프선 운임이 15,336달러/일 기록함. 중국의 철강 수요 회복 기대감과 조집
- 컨테이너선** 지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 지난주 대비 14.8p 하락한 1,123.3p를 기록하며 하락세 지속
- 탱커선** 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 7.1p 상승한 82.7 기록, 중국 리오프닝으로 인한 원유 수요 회복 가능성 증대로 시황 상승세

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

### 수에즈 운하 요율 인상으로 일부 서비스 우회

- ▶ 수에즈 운하 요율 인상에 따라 아시아-유럽 서비스 일부에서 아프리카 희망봉을 경유하는 것으로 조사됨
  - 알파라이너에 따르면 수에즈운하 요율 인상의 영향으로 아시아-유럽항로 일부 서비스에서 아프리카 희망봉을 경유해 돌아오는 것으로 항로를 변경함
  - 20,000TEU급 수에즈 운하 통항료는 약 100만 달러로 아프리카를 경유할 경우 발생하는 9~14일 연료비인 40~50만 달러보다는 큰 것으로 나타남(자본비 등은 제외함)
  - 디 얼라이언스에서 운항하는 일부 선대가 우회로로 이동하고 있으며 운항 속도는 14~16노트로 알려짐
- ▶ 운송 시간 증가에 따라 공급 조절 효과도 가져
  - 선사들은 현재 아시아-유럽항로 운임이 팬데믹 이전으로 회귀하고 있는 상황에서 공급조절로 인한 운임하락을 최소화하기 위해 노력중
  - 우회항로를 통해 운송시간 증가는 선대 조절로 이어져 운임하락에 영향을 미칠 것으로 예상됨

자료 : <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1143340/Boxships-on-Europe-Asia-trade-rerouted-to-avoid-Suez-Canal-fees>

최건우 부연구위원

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

### 머스크, 그린 메탄올 공급을 위한 9번째 파트너십 체결

- ▶ 머스크는 탈탄소화 전략의 핵심 부분인 친환경 메탄올 공급을 확보하기 위해 SunGas사와 9번째 친환경 메탄올 공급 파트너십을 체결함
  - 이번 계약은 2026년부터 시작될 예정이며, 머스크는 SunGas가 생산하는 연간 39만 톤의 그린 메탄올을 공급받을 예정임
  - 머스크는 메탄올 연료를 사용하는 19척의 신규 선박의 연료 공급을 보장하기 위해 동 계약을 체결한 것으로 파악됨
- ▶ 머스크에 따르면 2030년까지 500만 톤의 친환경 연료가 필요할 것으로 예상된다고 밝힘
  - 또한 10년 안에 친환경 해양 연료를 글로벌 규모로 확보하려면 다양한 기술과 공급 경로를 활용해 그린 메탄올 생산능력을 빠르게 확장해야 한다고 언급함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1143368/Maersk-signs-ninth-partnership-for-green-methanol-supply>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 흑해 무역 리스크, 프랑스산 밀 수출량 급증으로 이어져

- ▶ 러시아-우크라이나 전쟁으로 흑해 항만을 통한 곡물 수출이 정상화되지 못함에 따라, 러시아와 우크라이나산 밀 부족분을 충당하기 위해 비유럽국가의 프랑스산 밀 수입량이 급증함
  - 올해 프랑스산 밀 수출은 올해 12월 말 기준으로 700만 톤, 겨울철 기준으로 1,000만 톤에 달할 것으로 전망됨. 이는 전년 동기의 밀 수출인 350만 톤, 겨울철 기준으로 700만 톤 대비 매우 증가한 수준임
  - EU의 농작물 관측소에 따르면 EU의 밀 수출량은 12월 12일 현재 기준으로 1,600만 톤으로 전년 대비 5.7% 증가함. EU의 밀 최대 수입국은 모로코로 210만 톤을 수입했으며, 그 뒤를 이어 알제리가 200만 톤, 이집트가 160만 톤의 밀을 EU로부터 수입함
- ▶ 우크라이나 농림부에 따르면 밀 수출량은 730만 톤으로 전년 대비 52.1% 감소함. 22/23년 러시아산 밀 수출 전망치는 당초 500만 톤이었으나 하향 조정되어, 러시아의 컨설팅업체인 루사아그로트란스(Rusagrottrans)에 따르면 밀수출 전망치를 400만 톤으로 추정함
  - 러시아가 우크라이나산 곡물 수출을 위해 흑해 항만에 인도주의 통로를 제공했으나, 여전히 상존하는 흑해 항로에 관한 불안정성과 비용 문제로 흑해 무역이 원활치 못함
  - 우크라이나의 비와 눈을 동반한 서늘한 날씨로 겨울밀에 병충해가 발생했을 뿐만 아니라, 날씨로 인한 흑해 회랑의 선박 검사마저 일부 지연됨

자료: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/agriculture/121622-french-wheat-exports-surge-to-compensate-for-lack-of-black-sea-supply>

이상혁 전문연구원

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

### 에너지 위기로 2022년 석탄 소비량 사상 최고치 전망

- ▶ IEA의 최신 연간 시장 보고서인 석탄 'Coal 2022'에 따르면 2022년 세계 석탄 소비량은 전년 대비 1.2% 증가하여 80억 톤을 넘어서면서 2013년의 사상 최고치를 경신할 것으로 전망됨
  - IEA는 보고서는 선진국의 석탄 소비량 감소에도 불구하고 신흥 개발도상국의 소비량 증가로 인해 향후 석탄 소비량은 2025년까지 현재와 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망함. 이러한 수준의 석탄 소비량으로 인해 에너지원 중 가장 많은 이산화탄소를 배출할 것으로 분석됨
  - 천연가스 가격 급등과 호주의 악천후로 인해 올해 세계 석탄 가격은 3월과 6월의 상승을 거듭함. 특히 러시아의 천연가스 흐름의 급격한 감소로 큰 영향을 받은 EU는 2년 연속 석탄 소비가 증가할 것으로 전망됨. 다만 2024년과 2025년 EU의 석탄 수요는 2020년 수준으로 회귀할 것으로 예상됨
- ▶ 세계 최대 석탄 소비국인 중국의 경우 폭염과 가뭄으로 여름철 석탄 발전량이 증가했으나, '코로나19 봉쇄 정책'으로 인해 수요 증가세가 둔화됨
  - 세계 3대 석탄 생산국인 중국, 인도, 인도네시아의 2022년 석탄 생산량은 사상 최고치를 기록할 것으로 전망되나, 수출 주도형 석탄 프로젝트에 대한 투자가 급증할 조짐은 없다고 지적함

자료: <https://www.iea.org/news/the-world-s-coal-consumption-is-set-to-reach-a-new-high-in-2022-as-the-energy-crisis-shakes-markets>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### OPEC, 러시아 원유 가격 상한제 시행에도 원유 공급 차질 없을 것으로 전망

- ▶ OPEC은 주요국들의 러시아산 원유 가격 상한제 시행이 글로벌 원유 공급에 차질을 주지 않을 것으로 전망함
  - 지난 13일 OPEC은 보고서를 통해 러시아가 주요국 제재에도 불구하고 원유 생산에 큰 영향을 받지 않을 것으로 분석함
  - OPEC은 러시아의 일일 원유 생산량 전망치를 기존의 하루 1,008만 배럴에서 1,011만 배럴로 상향 조정함
- ▶ 현재 G7, 호주는 지난 5일부터 러시아산 원유 가격 상한제를 시행했으며, EU 또한 해상을 통한 러시아산 원유 구매를 중단하기 시작함
  - 원유를 수송하는 해운, 보험사들이 대부분 G7 국가 업체들로, 러시아는 상한으로 정해진 배럴당 60달러 이상에 원유를 판매하기 어려운 실정임
  - 가격 상한제 시행에 동참하지 않는 국가들은 60달러 이하에 다른 국가의 해운사나 보험사를 활용하여 원유를 구매할 수 있음
  - 러시아가 신규 수요를 확보하기 어려운 경우, 결국 감산에 돌입할 것이라는 전망도 제기됨

자료: <https://www.wsj.com/articles/opec-gathers-to-decide-output-with-russian-oil-price-cap-looming-11670116254?page=1>

류희영 연구원

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

### 러시아, 상한 가격인 60달러보다 낮은 가격에 인도에 원유 수출 지속

- ▶ 러시아는 주요국이 설정한 가격 상한선인 배럴당 60달러보다 훨씬 낮은 가격에 원유를 인도에 지속적으로 수출하고 있음
  - 관련 업계에 의하면 러시아의 대표 원유인 우랄산 원유는 유럽의 러시아산 원유 수입 금지 이후 더 낮은 가격에 수출되고 있는 것으로 알려짐
  - 또한 러시아산 원유의 주요 소비국인 인도가 주요국이 설정한 가격 상한선인 60달러보다 낮은 가격에 우랄산 원유를 지속 수입 중인 것으로 분석됨
- ▶ 이에 러시아는 하루 약 100만 배럴의 자국산 원유를 수출한 대체 시장으로 아시아를 모색하고 있는 것으로 파악됨
  - 아시아 내 2위 원유 소비국인 인도는 수송로가 비교적 짧아 중국보다 우랄산 원유를 구매하기에 적합한 지정학적 위치를 확보하고 있으며, 인도 정유공장 또한 러시아산 원유 처리에 용이함
  - 지난 11월, 인도에 대한 우랄산 원유 공급은 최소 370만 톤까지 증가했으며 러시아는 이라크를 제치고 인도의 최대 원유 수입국으로 등극함

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/russian-oil-sold-india-below-price-cap-buyers-market-2022-12-14/>, <https://www.reuters.com/business/energy/india-remain-top-buyer-russias-urals-crude-dec-sources-data-2022-12-16/>

류희영 연구원

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



## 2. 건화물선

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

## 1 주간평균운임 전망

| 구분                    | 12월 2주 |         |                        |        |        |        |
|-----------------------|--------|---------|------------------------|--------|--------|--------|
|                       | 주간평균운임 | 전주대비차이  | '23년 1월물 FFA<br>주간평균가격 |        | 전주대비차이 |        |
| 케이프선 5TC<br>(달러/일)    | 15,336 | ▲ 2,008 | 15.1 %                 | 9,626  | ▲ 901  | 10.3 % |
| 파나마스선 5TC<br>(달러/일)   | 14,814 | ▼ -79   | -0.5 %                 | 13,816 | ▲ 615  | 4.7 %  |
| 수프라막스선 10TC<br>(달러/일) | 12,789 | ▲ 76    | 0.6 %                  | 11,814 | ▲ 287  | 2.5 %  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

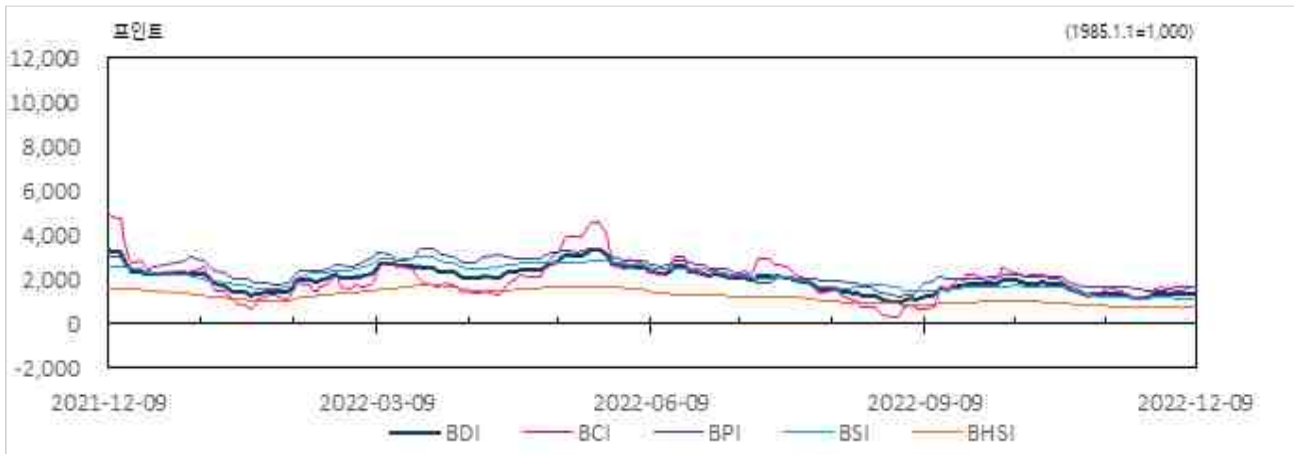


자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

|                           |             | 12월 2주    | 전주대비  | 2022년      |        |        | 2021년  |        |        |
|---------------------------|-------------|-----------|-------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |             |           |       | 최저         | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup> |             |           |       |            |        |        |        |        |        |
| 운임지수                      | BDI         | 1,441     | 80    | 965        | 3,369  | 1,941  | 1,303  | 5,650  | 2,943  |
| 선형별 운임                    | 케이프(5TC)    | 15,336    | 2,008 | 2,505      | 38,169 | 16,092 | 10,304 | 86,953 | 33,301 |
|                           | 파나막스(5TC)   | 14,814    | -79   | 10,956     | 30,746 | 20,868 | 10,936 | 38,952 | 25,887 |
|                           | 수프라막스(10TC) | 12,789    | 76    | 12,672     | 33,366 | 22,359 | 11,242 | 39,860 | 26,730 |
|                           | 핸디(7TC)     | 12,928    | -283  | 12,693     | 32,166 | 21,524 | 11,695 | 37,109 | 25,702 |
| 1년 용선료                    | 케이프         | 15,250    | 625   | 13,500     | 30,375 | 18,926 | 10,125 | 23,000 | 16,682 |
|                           | 파나막스        | 16,375    | -75   | 11,200     | 25,325 | 15,723 | 9,625  | 16,125 | 12,535 |
|                           | 수프라막스       | 13,563    | 438   | 9,500      | 20,438 | 12,920 | 8,250  | 12,500 | 10,340 |
|                           | 핸디          | 10,375    | -125  | 8,063      | 17,438 | 10,842 | 7,313  | 9,250  | 8,421  |
| 건화물선 시장(FFA)              |             |           |       |            |        |        |        |        |        |
|                           |             | 2023년 1월물 |       | 2023년 1분기물 |        | 2023년물 |        | 2024년물 |        |
|                           |             | 12월 2주    | 전주대비  | 12월 2주     | 전주대비   | 12월 2주 | 전주대비   | 12월 2주 | 전주대비   |
| 선형별 운임<br>평가치             | 케이프(5TC)    | 9,626     | 901   | 8,870      | 1,034  | 13,494 | 769    | 14,005 | 560    |
|                           | 파나막스(5TC)   | 13,816    | 615   | 13,846     | 382    | 14,611 | 313    | 14,611 | 313    |
|                           | 수프라막스(10TC) | 11,814    | 287   | 11,879     | 259    | 13,006 | 164    | 12,276 | 397    |
|                           | 핸디(7TC)     | 11,745    | 40    | 11,666     | 136    | 12,623 | 202    | 11,609 | 276    |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

(달러/톤)

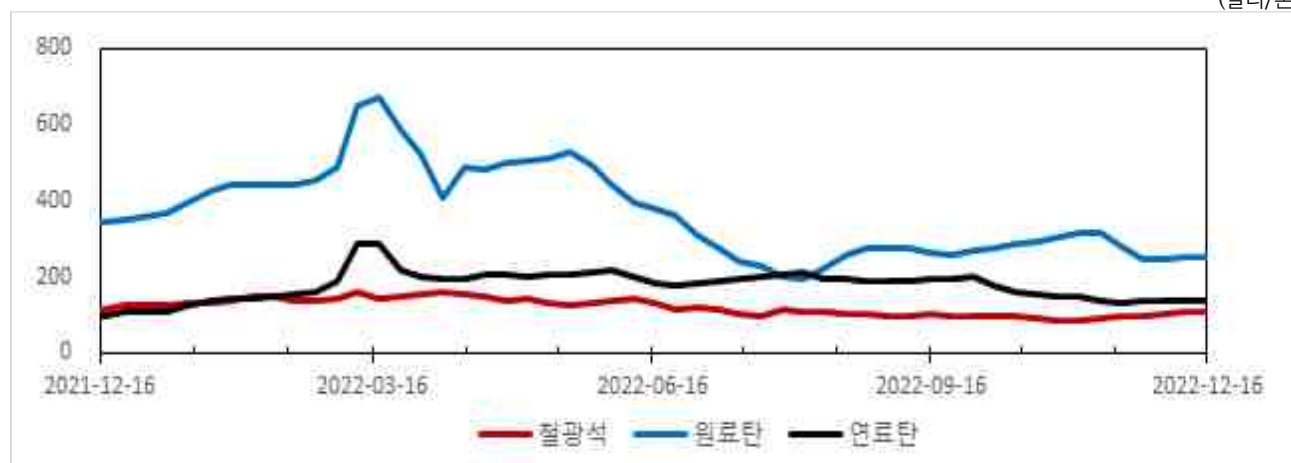
| 구분  | 2022년  |        |        |     |     |   | 2021년  |       |       |       |
|-----|--------|--------|--------|-----|-----|---|--------|-------|-------|-------|
|     | 12월 2주 | 12월 1주 | 전주대비차이 |     |     |   | 12월 2주 | 연평균   | 최저    | 최고    |
| 철광석 | 110.7  | 110.1  | ▲      | 0.6 | 0.5 | % | 108.4  | 161.1 | 89.8  | 226.5 |
| 원료탄 | 252.8  | 251.2  | ▲      | 1.6 | 0.6 | % | 339.8  | 220.5 | 102.2 | 403.0 |
| 연료탄 | 139.5  | 136.7  | ▲      | 2.8 | 2.1 | % | 97.7   | 84.3  | 52.0  | 175.4 |
| 대두  | 542.0  | 539.0  | ▲      | 3.0 | 0.6 | % | 463.3  | 500.6 | 444.3 | 589.0 |
| 옥수수 | 254.4  | 247.9  | ▲      | 6.4 | 2.6 | % | 231.4  | 224.2 | 185.1 | 278.4 |

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 — 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

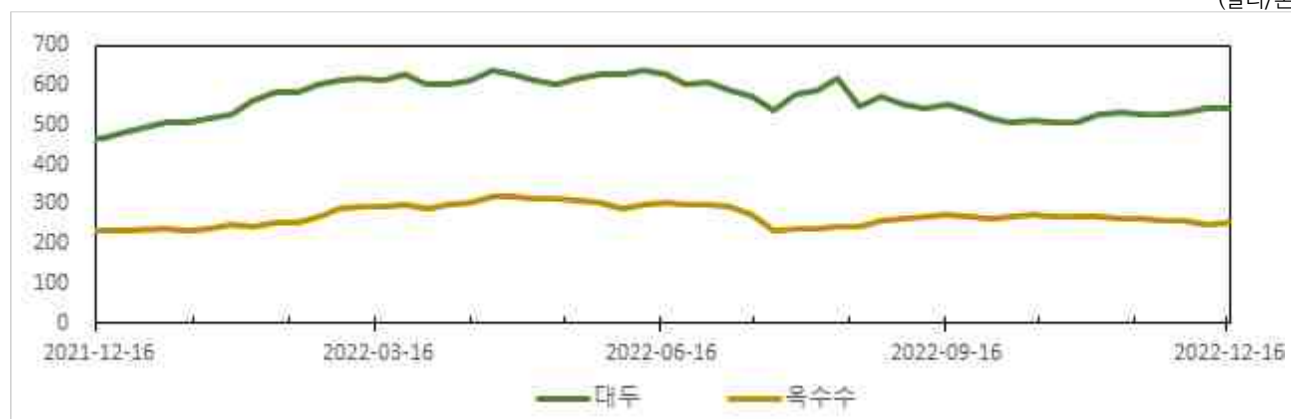
(달러/톤)



자료: Clarkson

## 곡물가격 추세(주간)

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주(12월 1주) 대비 15.1% 상승한 15,336달러/일 기록

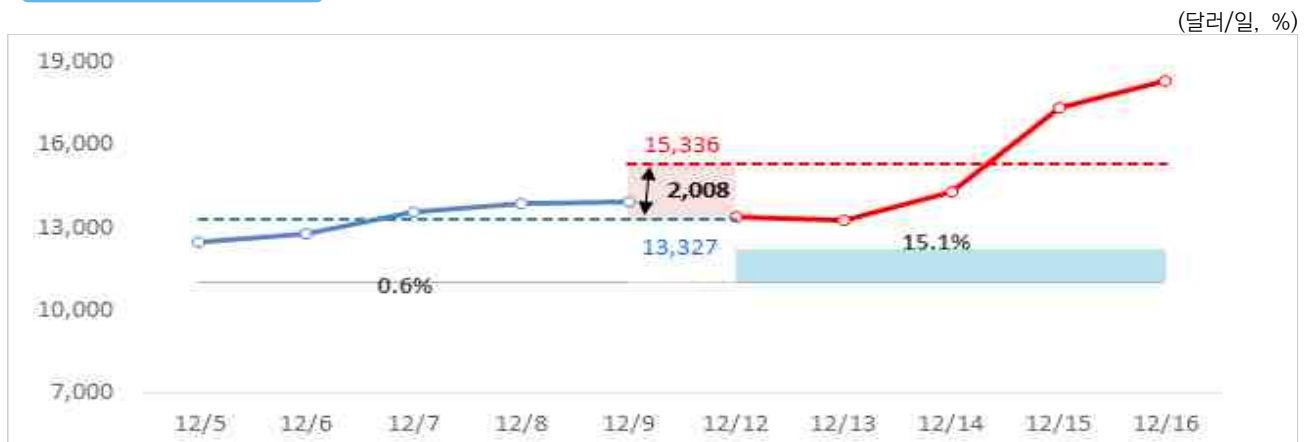
## (운임) 케이프선 운임이 상승함

- 중국의 철강 수요가 회복될 것이라는 시장의 기대심리 유지에 운임이 상승함

## (동향) 중국의 철강 수요 회복 기대감과 조짐

- 시장이 지난 12월 15일과 16일 양일간 개최된 중앙경제공작회의에서 시진핑 국가주석의 발언에 주목함. 시진핑 국가주석의 발언에 2023년 중국 경제가 또 한 번 성장에 총력을 다할 것이라는 기대감이 고조되며, 전반적인 시장 분위기가 개선됨
- 일각에서는 중국 당국이 내년도 경기를 회복하기 위해 규제를 강화했던 부동산 정책 완화를 통해 경기를 회복시키기 위해 총력을 다할 것이며, '제로 코로나' 정책 또한 사실상 해제한 것이라고 평가함
- 블룸버그에 따르면 중국 광물자원그룹(CMRG, China Mineral Resources Group)이 2023년도 철광석 수입을 위해 리오틴토, 발레, BHP사 등 철광업체들과 논의 중인 것으로 파악됨. 이번 논의는 중국 내 약 20개의 철광업체를 위한 철광석을 CMRG가 일괄 구매함으로써 철광석의 수입단가를 낮추려는 목적임. CMRG는 올해 7월에 중국의 원자재 수입가격 안정화를 위해 자본금 30억 달러(200억 위안)로 설립됨

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        | 12월 2주    | 12월 1주 | 전주대비차이  |       |
|-----------|-----------|--------|---------|-------|
| BCI       | 1,849     | 1,607  | ▲ 242   | 15.1% |
| 스팟운임(5TC) | 15,336    | 13,327 | ▲ 2,008 | 15.1% |
| 용선료       | 6개월       | 14,250 | ▲ 1,875 | 13.2% |
|           | 1년        | 14,625 | ▲ 625   | 4.3%  |
|           | 5년        | 14,500 | -       | -     |
| FFA       | '23년 1월물  | 8,725  | ▲ 901   | 10.3% |
|           | '23년 1분기물 | 7,836  | ▲ 1,034 | 13.2% |
|           | 23년       | 12,725 | ▲ 769   | 6.0%  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

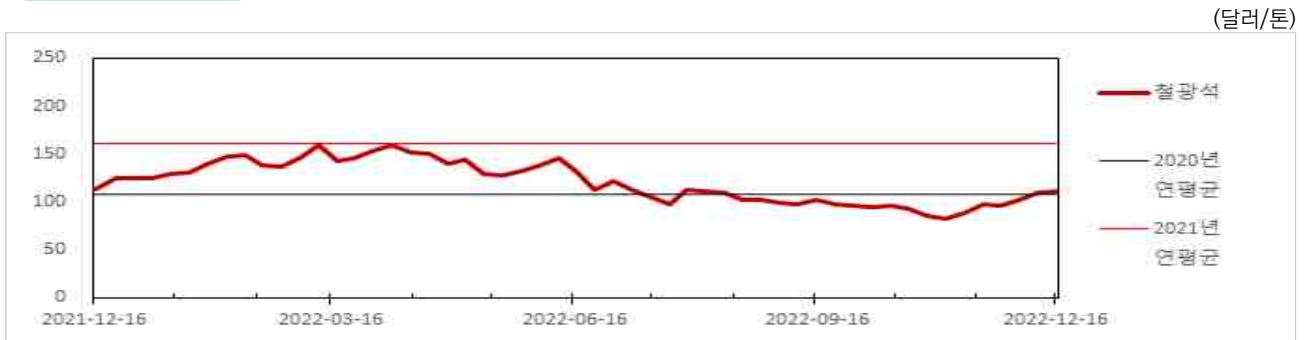
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 0.5% 상승한 110.7달러/톤 기록

철광석 가격 추이



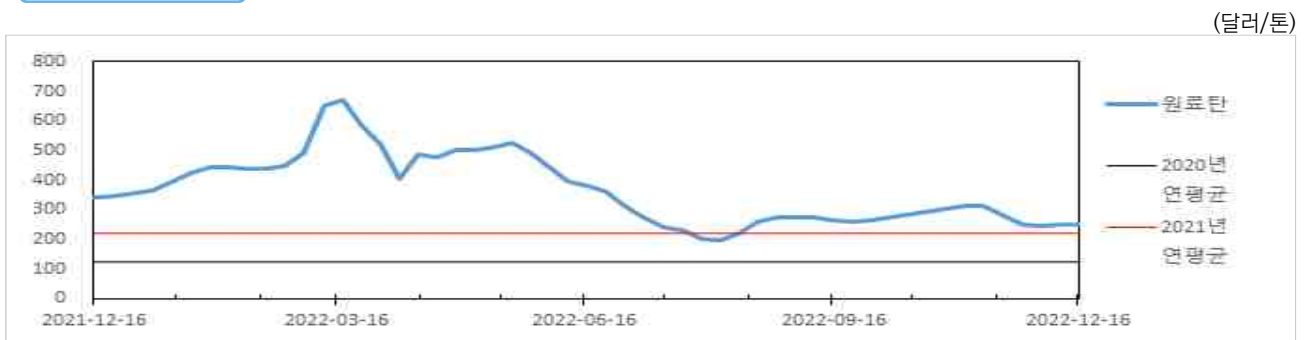
자료: Clarkson



자료: Clarkson

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 0.6% 상승한 252.8달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



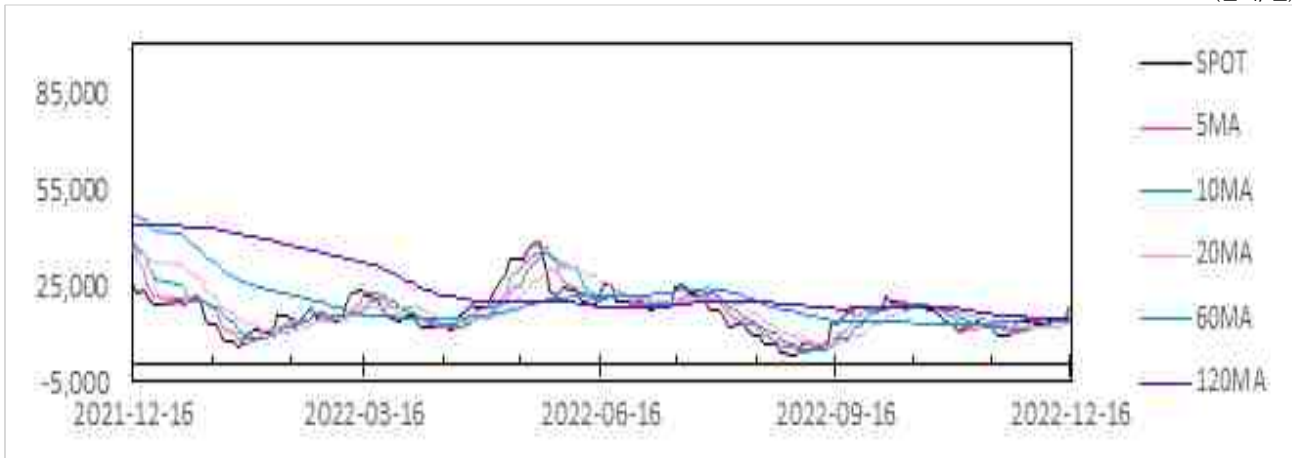
자료: Clarkson



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 0.5% 하락한 14,814달러/일 기록

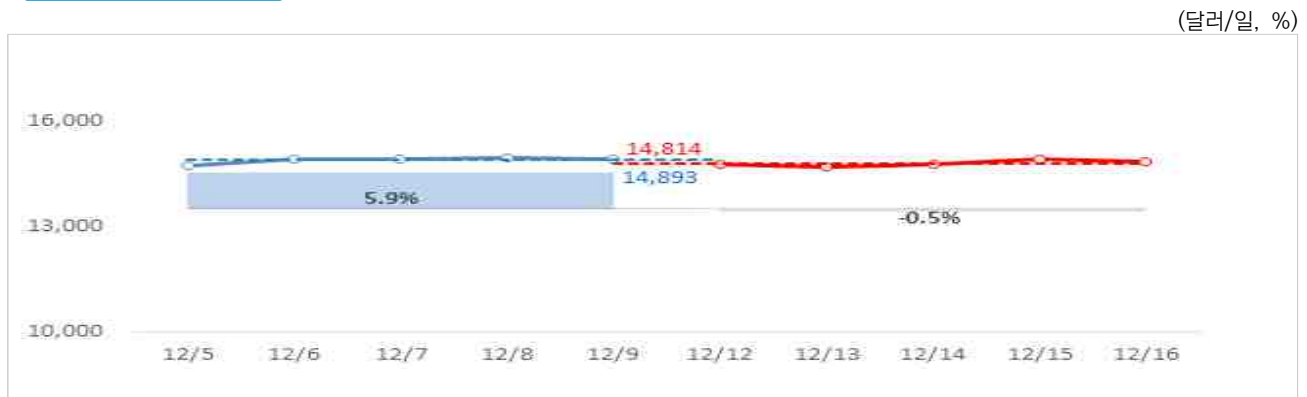
(운임) 파나막스선 운임이 약보합세를 나타냄

- 계절적 성수기 진입에 힘입어 석탄 수요가 증가할 것이라는 시장의 기대감에도 불구하고, 주요 석탄 수입국의 석탄생산 증대와 충분한 비축량 확보 소식이 운임 상승을 제한함

(동향) 중국 일일 석탄 생산량 12월에도 현재 수준 유지 전망

- 로이터에 따르면 중국의 일일 석탄 생산량이 11월에 최고치를 기록함. 중국 국가통계국(NBS) 자료에 따르면 3억 9,000만 톤의 석탄을 생산했으며, 이로 미루어 중국이 하루 1,304만 톤가량의 석탄생산이 가능할 것으로 봄. 올해 1월부터 11월까지 석탄 생산량은 전년 동기 대비 9.7% 증가한 40억 9,000만 톤이라고 발표함
- 대다수 전문가는 올해 12월에도 석탄 생산량이 현재 수준을 유지하거나 그 이상이 될 것이며, 석탄재고 비축분도 충분할 것으로 예상함. 고강도 방역으로 인해 “폐쇄형 루프 관리(Closed Loop Management)”와 같이 광산 운영이 제한된 상황 속에서도 생산량이 늘어났다는데에서 긍정적으로 평가함
- 다만, 중국 정부가 경기 부양을 위해 고강도 방역 규제를 완화함에 따라 전력 소비량이 증가할 가능성이 크며, 설 연휴 기간에 중국 공장 가동을 중단할 수도 있어 향후 석탄 재고가 부족할 수도 있다는 의견도 있음. 특히 남은 기간에 중국 기온 변화에 따라 석탄 수요가 유동적으로 변할 수 있다는 입장임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        | 12월 2주    | 12월 1주 | 전주대비차이 |     |        |
|-----------|-----------|--------|--------|-----|--------|
| BPI       | 1,646     | 1,655  | ▼      | -9  | -0.5 % |
| 스팟운임(5TC) | 14,814    | 14,893 | ▼      | -79 | -0.5 % |
| 용선료       | 6개월       | 17,125 | ▲      | 50  | 0.3 %  |
|           | 1년        | 16,375 | ▼      | -75 | -0.5 % |
|           | 5년        | 13,625 | ▲      | 225 | 1.7 %  |
| FFA       | '23년 1월물  | 13,816 | ▲      | 615 | 4.7 %  |
|           | '23년 1분기물 | 13,846 | ▲      | 382 | 2.8 %  |
|           | 23년       | 14,611 | ▲      | 313 | 2.2 %  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

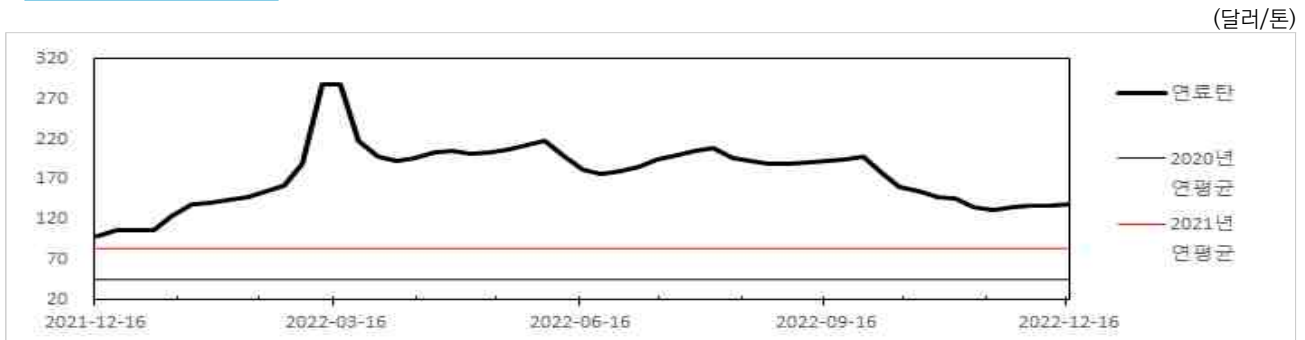
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 2.1% 상승한 139.5달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



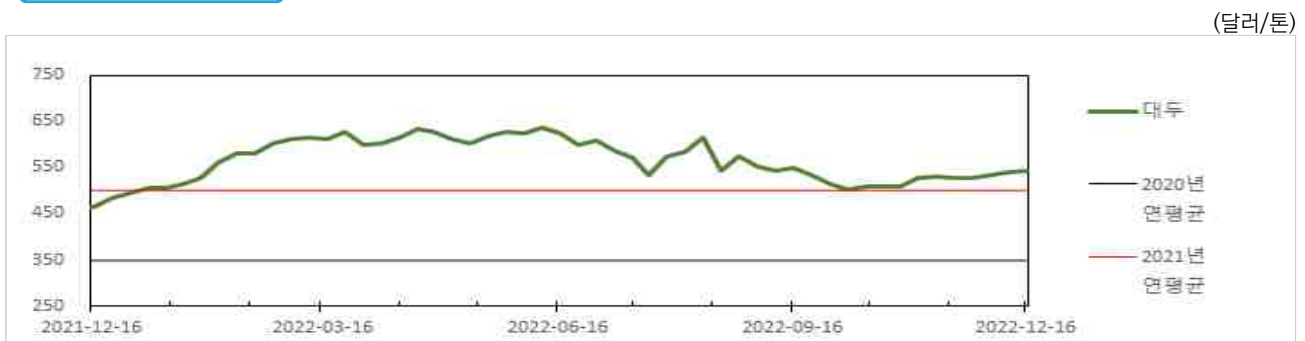
(달러/톤)

| 구분     | 연료탄가격 | 전주대비차이 |      |        |
|--------|-------|--------|------|--------|
| 11월 4주 | 136.1 | ▲      | 3.6  | 2.7 %  |
| 11월 5주 | 137.8 | ▲      | 1.7  | 1.2 %  |
| 12월 1주 | 136.7 | ▼      | -1.1 | -0.8 % |
| 12월 2주 | 139.5 | ▲      | 2.8  | 2.1 %  |

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 0.6% 상승한 542.0달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



(달러/톤)

| 구분     | 대두 가격 | 전주대비차이 |     |       |
|--------|-------|--------|-----|-------|
| 11월 4주 | 527.1 | ▼      | -   | - %   |
| 11월 5주 | 533.1 | ▲      | 6.0 | 1.1 % |
| 12월 1주 | 539.0 | ▲      | 5.9 | 1.1 % |
| 12월 2주 | 542.0 | ▲      | 3.0 | 0.6 % |

자료: 시카고상품거래소(CBOT)

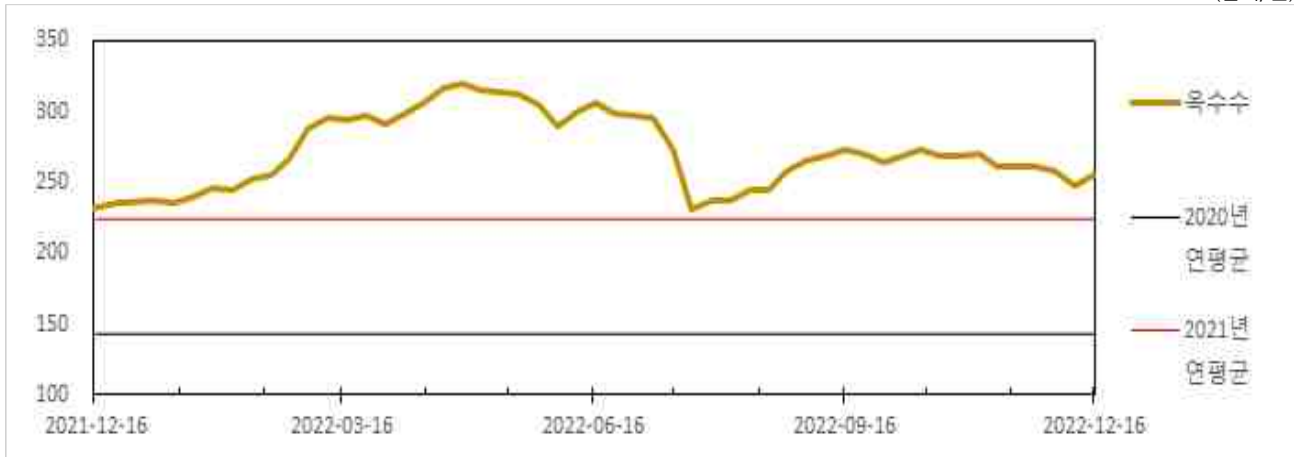


### 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.6% 상승한 254.4달러/톤 기록

옥수수 가격 추이

(달러/톤)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



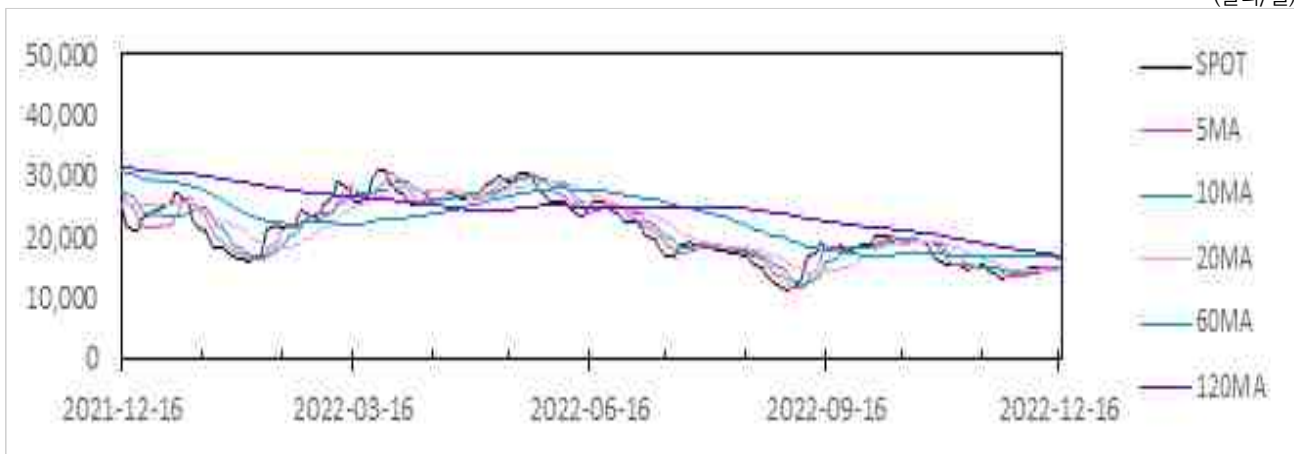
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

| 구분     | 옥수수 가격 | 전주대비차이  |      |   |
|--------|--------|---------|------|---|
| 11월 4주 | 260.6  | ▼ -1.2  | -0.5 | % |
| 11월 5주 | 258.4  | ▼ -2.2  | -0.8 | % |
| 12월 1주 | 247.9  | ▼ -10.5 | -4.0 | % |
| 12월 2주 | 254.4  | ▲ 6.4   | 2.6  | % |

### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 0.6% 상승한 12,789달러/일 기록

## (운임) 수프라막스선 운임이 강보합세를 기록함

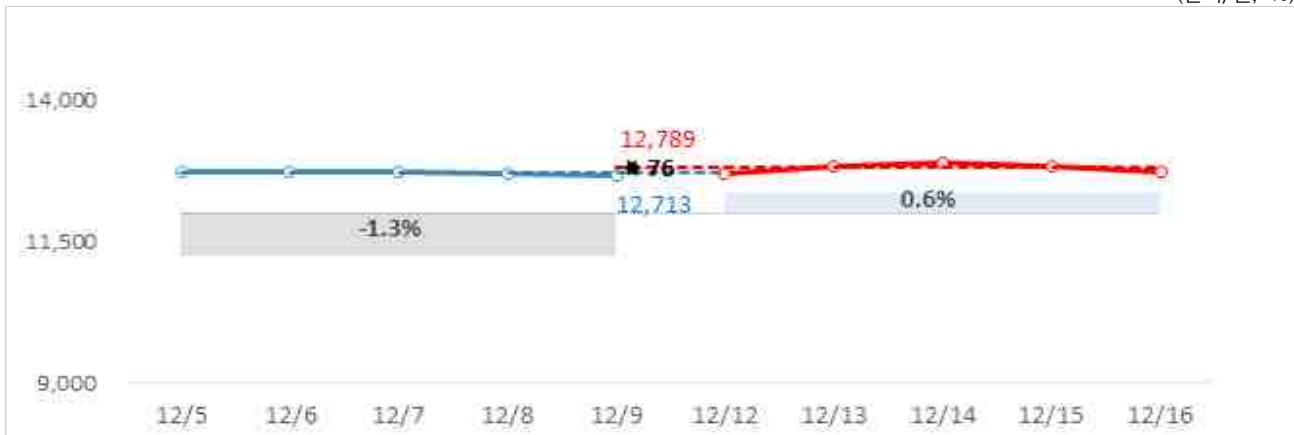
- 흑해에서 선박 검사 지연, 악천후로 인해 일부 지역의 선박 체선이 발생해 시장에 공급되는 선박수를 제한하면서 운임이 일정 수준을 유지함. 일부 지역의 곡물 수출량이 증가하고 있으나, 전반적인 시장 운임의 상승세를 이끌 만큼의 수준은 아닌 것으로 평가되며, 운임은 강보합세를 보임

## (동향) 프랑스 밀 수출 급증

- 에스앤피 글로벌 플랫폼에 따르면 프랑스의 밀 수출량이 전년 대비 두 배 이상 늘어남. 이는 러시아의 우크라이나 침공 사태 이후 '곡물 흑해 이니셔티브'를 통해 밀 등 곡물 수출을 재개했으나, EU 등 국가의 밀 수요를 충족시키기 위해 역부족이었다는 분석임
- 한편 12월 우크라이나의 겨울 작물의 작황이 이상기후에 의한 영향을 받을 가능성이 클 것으로 확인되며, 12월 15일 합동조정센터 JCC는 악천후로 인해 일부 선박의 검사를 완료하기 힘들다는 입장을 밝힘

## 최근 평균운임 차이 비교

(달러/일, %)



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분         |           | 12월 2주 | 12월 1주 | 전주대비차이 |     |   |
|------------|-----------|--------|--------|--------|-----|---|
| BSI        |           | 1,163  | 1,156  | ▲ 7    | 0.6 | % |
| 스팟운임(10TC) |           | 12,789 | 12,713 | ▲ 76   | 0.6 | % |
| 용선료        | 6개월       | 13,875 | 13,750 | ▲ 125  | 0.9 | % |
|            | 1년        | 13,563 | 13,125 | ▲ 438  | 3.3 | % |
|            | 5년        | 11,500 | 11,500 | -      | -   | % |
| FFA        | '23년 1월물  | 11,814 | 11,528 | ▲ 287  | 2.5 | % |
|            | '23년 1분기물 | 11,879 | 11,620 | ▲ 259  | 2.2 | % |
|            | 23년       | 13,006 | 12,843 | ▲ 164  | 1.3 | % |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

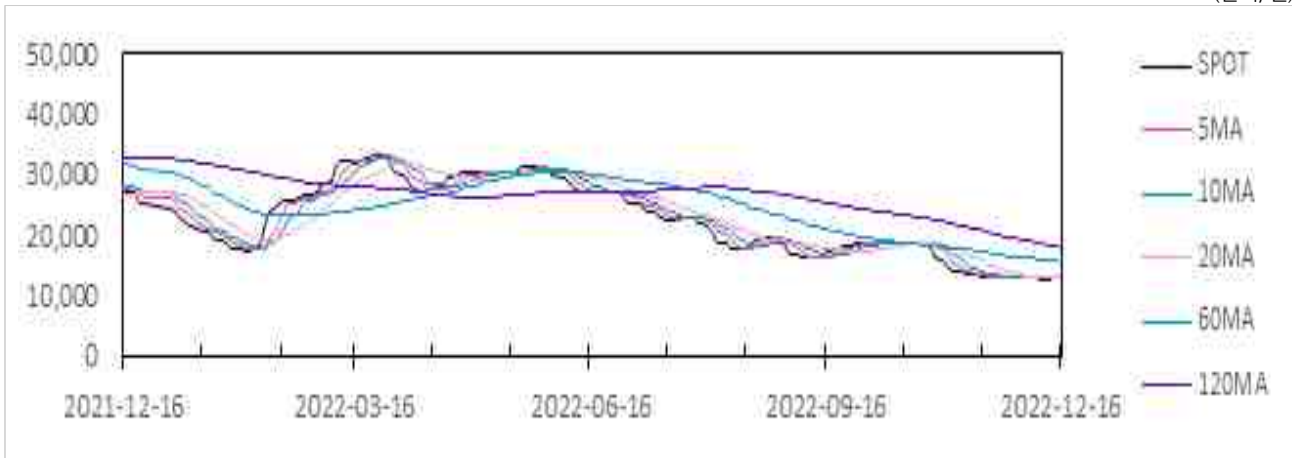
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

(달러/일)



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3. 컨테이너선

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

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난주 대비 14.8p 하락한 1,123.3p를 기록

## (운임) 컨테이너 운임 하락세 둔화

- 컨테이너 운임지수(SCFI)는 미 동부, 아프리카 및 남아메리카 항로의 약세로 지난주 대비 1.3% 하락한 1,123.3p를 기록함

## (현황) 컨테이너 운임 약세 지속 전망

- 올해 11월 미국 컨테이너 수입량은 전년 동기 대비 19.4% 감소한 195만 TEU를 기록하였으며(Descartes), 향후 몇 달 동안 미국 전역에서 물량이 계속 감소할 것으로 예상됨(Hackett Associates)
- 물가상승으로 인해 구매력이 떨어지고 있는 유럽연합 및 미국 모두 지난 12개월간 기록적인 성장세를 보인 재고를 줄이기 위해 소매 판매가 정체된 것으로 파악됨(BIMCO)

## 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)

|          |       | 12월 3주 | 전주대비 | 2022년 |        |       | 2021년 |        |       |
|----------|-------|--------|------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|
|          |       |        |      | 최저    | 최고     | 평균    | 최저    | 최고     | 평균    |
| 컨테이너선 시장 |       |        |      |       |        |       |       |        |       |
| 종합운임지수   | SCFI  | 1,123  | -15  | 1,123 | 5,110  | 3,506 | 2,570 | 4,956  | 3,769 |
| 운임       | 유럽항로  | 1,050  | 3    | 1,047 | 7,797  | 5,004 | 3,651 | 7,714  | 6,078 |
|          | 미서안항로 | 1,423  | -7   | 1,423 | 8,117  | 5,833 | 3,931 | 7,444  | 5,317 |
|          | 미동안항로 | 3,169  | -121 | 3,169 | 11,833 | 8,741 | 4,679 | 11,976 | 8,353 |
|          | 한국항로  | 236    | -33  | 236   | 456    | 325   | 184   | 386    | 286   |
|          | 일본항로  | 341    | 10   | 281   | 362    | 320   | 251   | 340    | 285   |
|          | 동남아항로 | 205    | -11  | 205   | 1,537  | 864   | 840   | 1,494  | 964   |

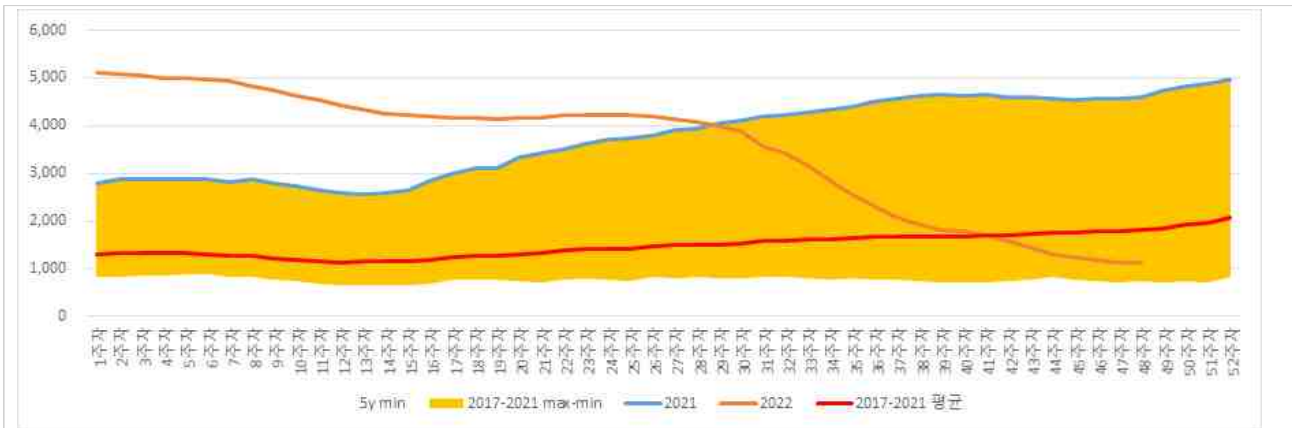
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



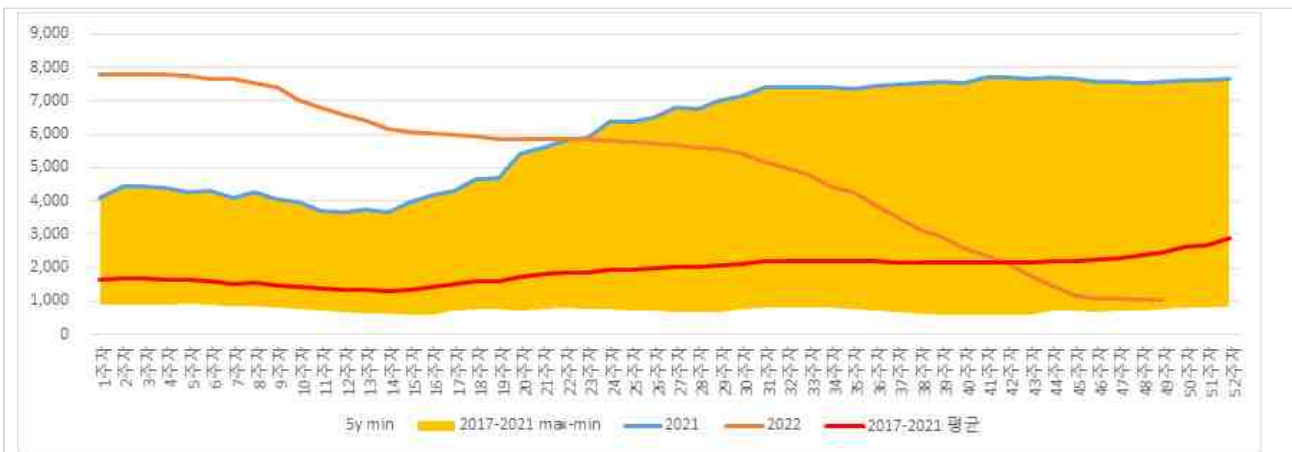
2 운임전망

| 12월 3주('22.12.19~'22.12.23)

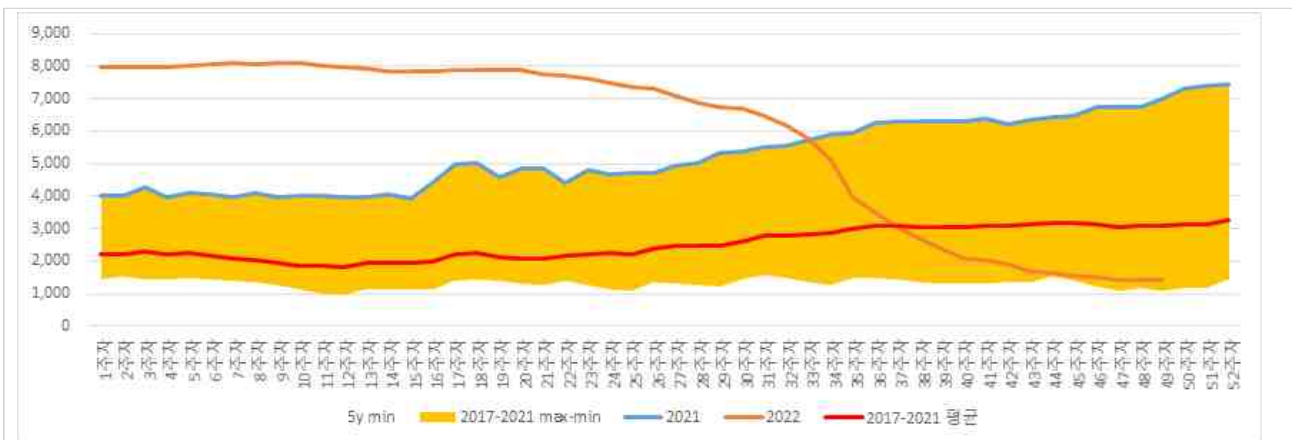
SCFI 지수는 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합 기록할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 약보합 기록할 것으로 전망





## 4. 탱커선

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

## 1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(12월 2주) 대비 7.1p 상승한 82.7 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 소폭 상승세를 보임

(달러/톤)

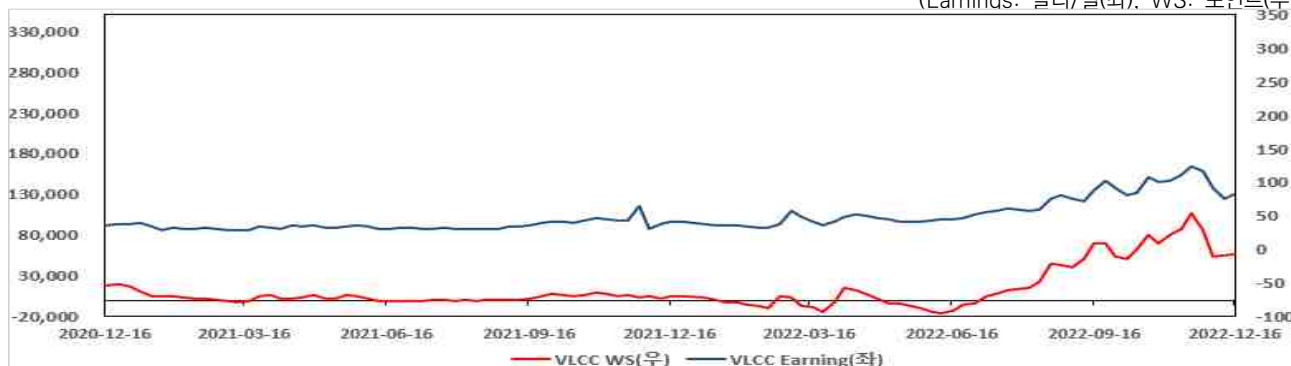
| 구분                                      | 12월 3주(WS) | 전주 대비 차이 |     |       |
|-----------------------------------------|------------|----------|-----|-------|
| 중동-중국 항로(TD3C)                          | 82.7       | ▲        | 7.1 | 9.4 % |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K  | 57.5       | -        | 0   | 0 %   |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K   | 83.0       | ▲        | 1.5 | 1.8 % |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 82.0       | ▲        | 2.0 | 2.5 % |

(동향) 중국 리오프닝으로 인한 원유 수요 회복 가능성 증대로 유조선 시장 상승세

- 중국이 위드코로나 정책으로 선화하면서 인적·물적 이동 수요가 증가하고 제조업 수요 또한 회복 국면에 접어들 것으로 예상되면서 중동-중국항로 운임이 상승세를 보임. 올해 중국의 원유 수요는 코로나19 재확산에 따른 방역 조치 강화로 2021년 대비 하루 19만 배럴이 감소한 1,479만 배럴로 전망되었으며, 2017년 이후 처음으로 중국의 원유 수요 감소 현상이 발생함
- OPEC은 글로벌 경제 불확실성, 주요국 경제성장 둔화 위험 등이 아직 잔존하나, 향후 동유럽 긴장 갈등 해결 가능성, 중국 제로코로나 정책 완화 등이 원유 수요성장세를 강하게 유도할 것으로 분석함. 이에 내년 전 세계 원유 수요가 약 2.3% 증가할 것으로 전망했으며, 이 같은 원유 수요 회복세는 유조선 시장에도 긍정적인 영향을 미칠 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)

|            |        | 12월 3주 | 전주대비   | 2022년   |         |        | 2021년  |        |        |
|------------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |        | 최저      | 최고      | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장(현물) |        |        |        |         |         |        |        |        |        |
| 중동-중국      | 운임지수   | 82.7   | 7.1    | 32.4    | 123.3   | 63.0   | 28.4   | 65.1   | 35.4   |
| 항로(TD3C)   | 평균 수익  | 51,582 | 10,658 | -24,517 | 101,230 | 15,382 | -6,779 | 14,966 | -526   |
| VLCC       | 1년 용선료 | 42,000 | 0      | 15,000  | 47,500  | 25,010 | 18,500 | 24,125 | 20,851 |

자료: Clarkson

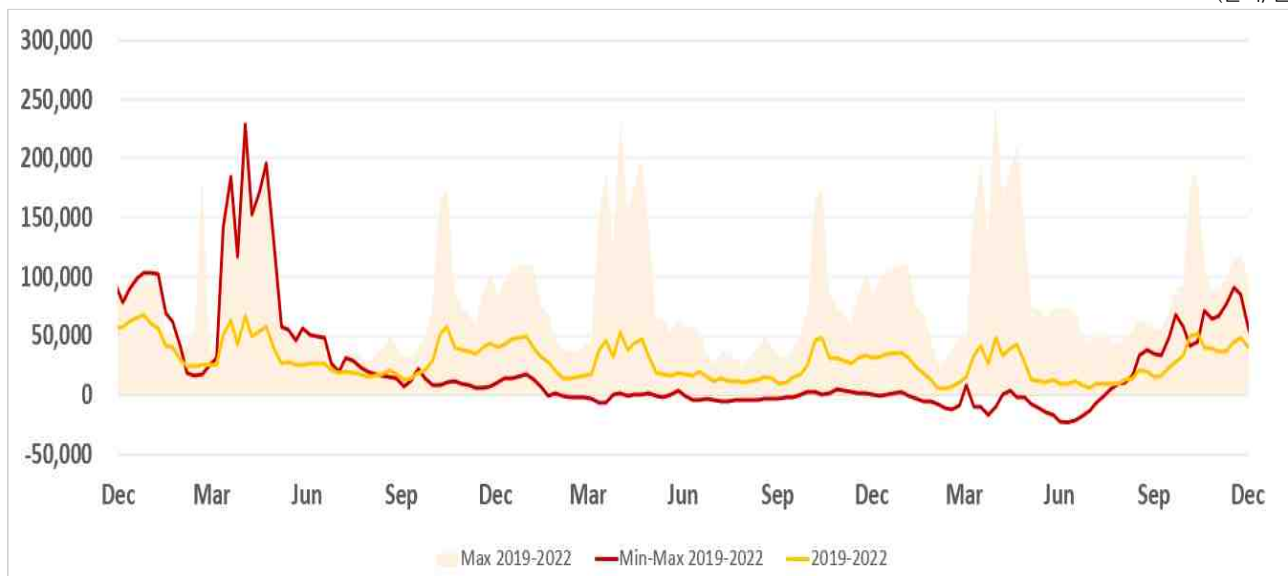


## 1 유조선-기술분석

■ 수익 추세선은 전주 대비 약 26% 상승하며 반등함

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

(달러/일)

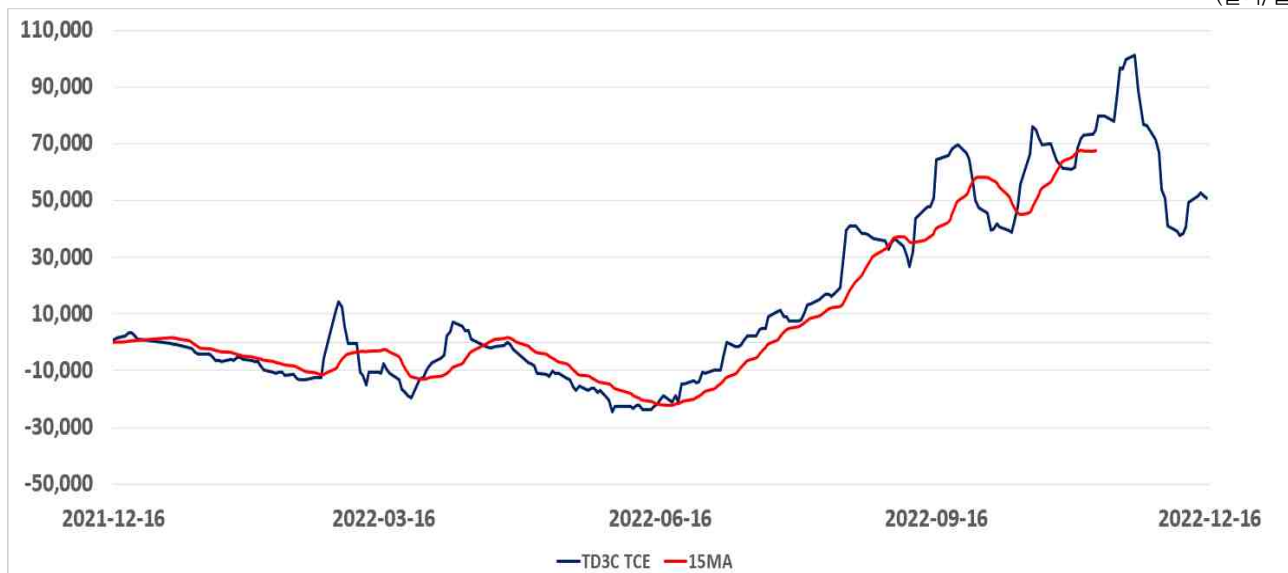


자료: Clarkson

■ 수익 추세선(파란색)은 운임 상승압력이 커지면서 전주 대비 약 25% 상승함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(12월 2주) 대비 1.6p 상승한 348.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

(달러/톤)

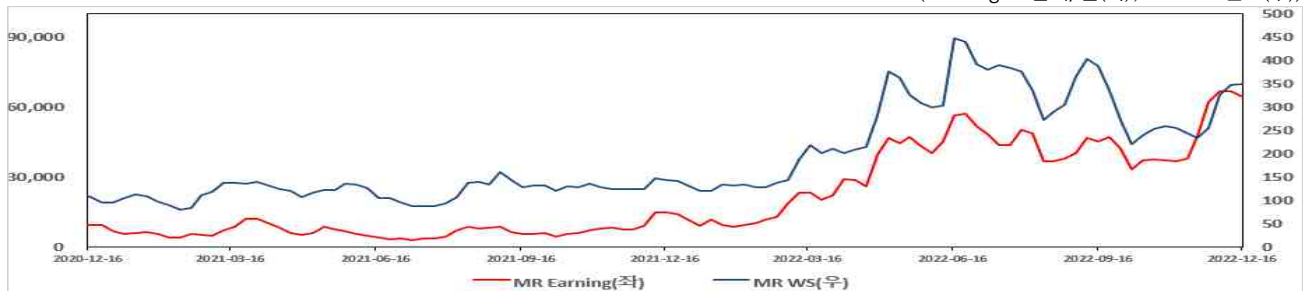
| 구분                                   | 12월 3주(WS) | 전주 대비 차이 |      |       |
|--------------------------------------|------------|----------|------|-------|
| 인도-극동 항로                             | 348.4      | ▲        | 1.6  | 0.5 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형) | 315.0      | ▲        | 25.0 | 8.6 % |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형) | 350.0      | -        | -    | - %   |
| Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형) | 350.0      | ▲        | 25.0 | 7.1 % |

(동향) 중국의 본격적인 석유제품 수요 증가와 러시아 제재 시행으로 인한 톤마일 증가로 시황 호조

- 중국의 올해 10월 누적 정제처리량은 하루 1,340만 배럴로 이는 2015-19년 5년 평균 대비 약 12%인 180만 배럴 수준으로 급감한 수치임. 그러나 중국의 11월 정제처리량은 하루 1,450만 b/d로 대폭 상승하는 등 11월 중국 석유제품 수출량이 약 1년 반 사이 최대치를 기록하면서 중국의 본격적인 수요 회복세가 나타나면서 제품선 시황 상승의 동력이 됨
- IEA는 이번 달 보고서를 통해 EU 등의 러시아산 원유, 석유제품 금수조치의 영향력으로 동절기 직후 수요와 공급 균형이 더 타이트해질 것으로 예상함. 러시아의 석유제품 수출은 기존 250~300만 배럴 수준에서 현재 100만 배럴 수준까지 감소했으며, 2020-2021년 자국 석유제품의 약 54%를 유럽에 수출함. 유럽 역시 석유제품 수입량의 38%가 러시아산이었으나, 올해 중순부터는 미국, 아시아 등에서의 해상운송을 통해 석유제품 수요를 충당하고 있음

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 12월 3주 | 전주대비   | 2022년  |        |        | 2021년  |        |        |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|            |        |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 제품선 시장(현물) |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 인도-극동 항로   | 운임지수   | 348.4  | 1.6    | 120.1  | 447.1  | 276.2  | 80.6   | 160.0  | 120.1  |
|            | 평균 수익  | 61,957 | -2,121 | 6,216  | 72,180 | 37,310 | -96    | 15,345 | 7,642  |
| MR         | 1년 용선료 | 30,250 | 0      | 12,357 | 30,250 | 20,183 | 11,625 | 13,000 | 12,445 |

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

자료: Clarkson

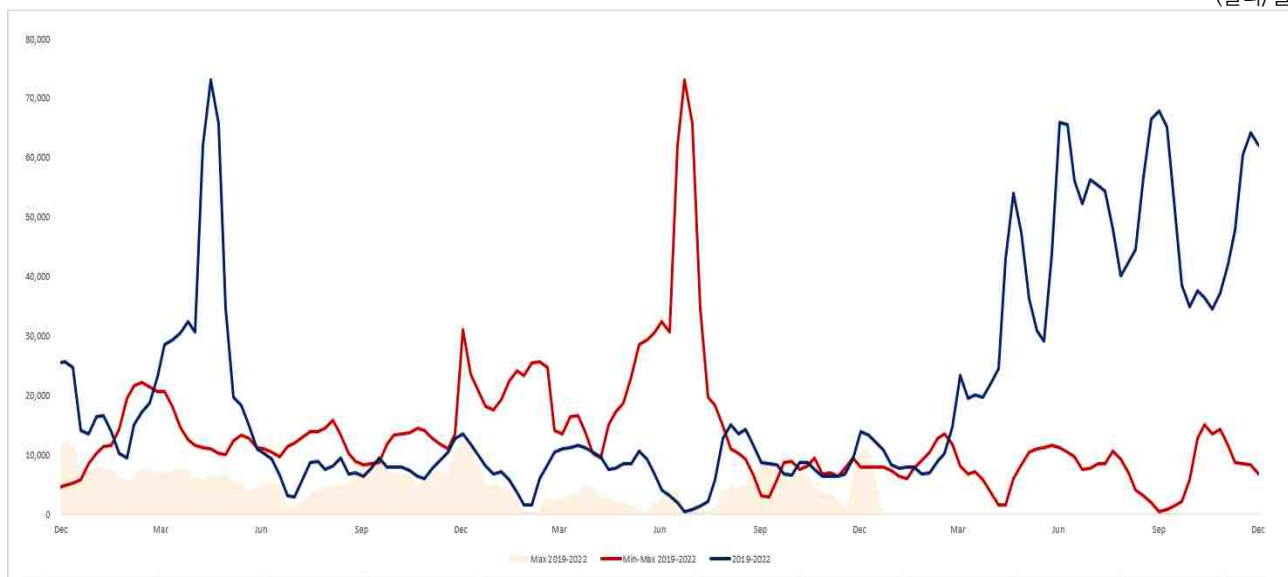


## 2 석유제품선-기술분석

■ 수익 추세선은 지속적으로 상승세를 유지해오다 전주 대비 약 3.3% 하락함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(달러/일)

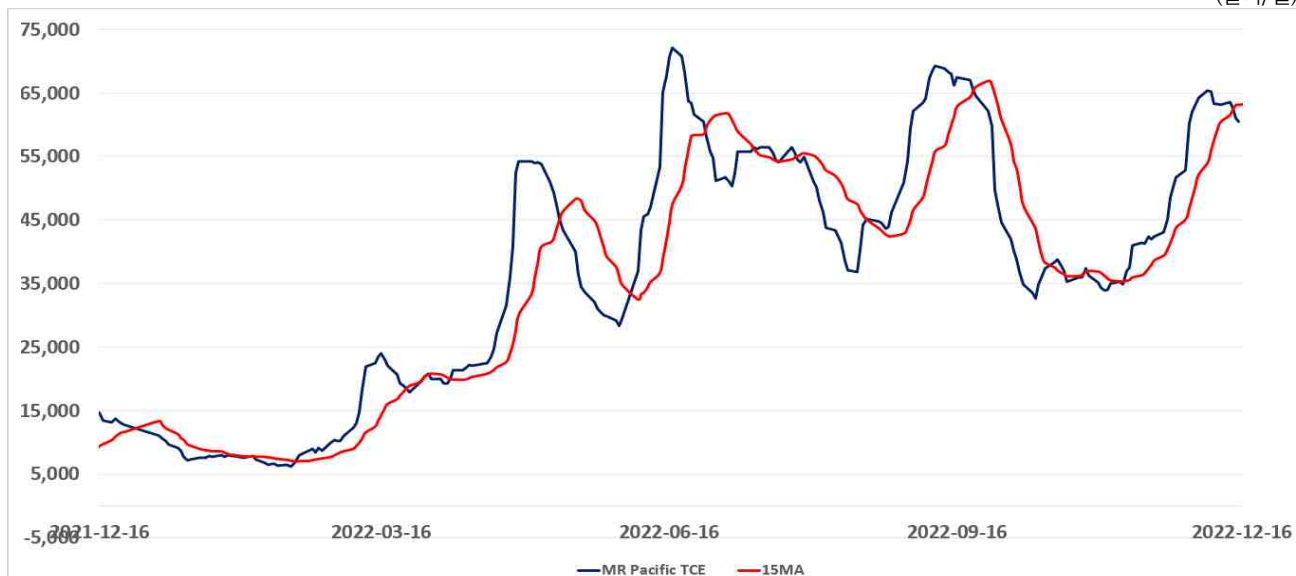


자료: Clarkson

■ 수익 추세선은 전주와 비슷한 수준을 나타내며 보험세를 유지함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선가 지수는 24.05로 전주와 동일함

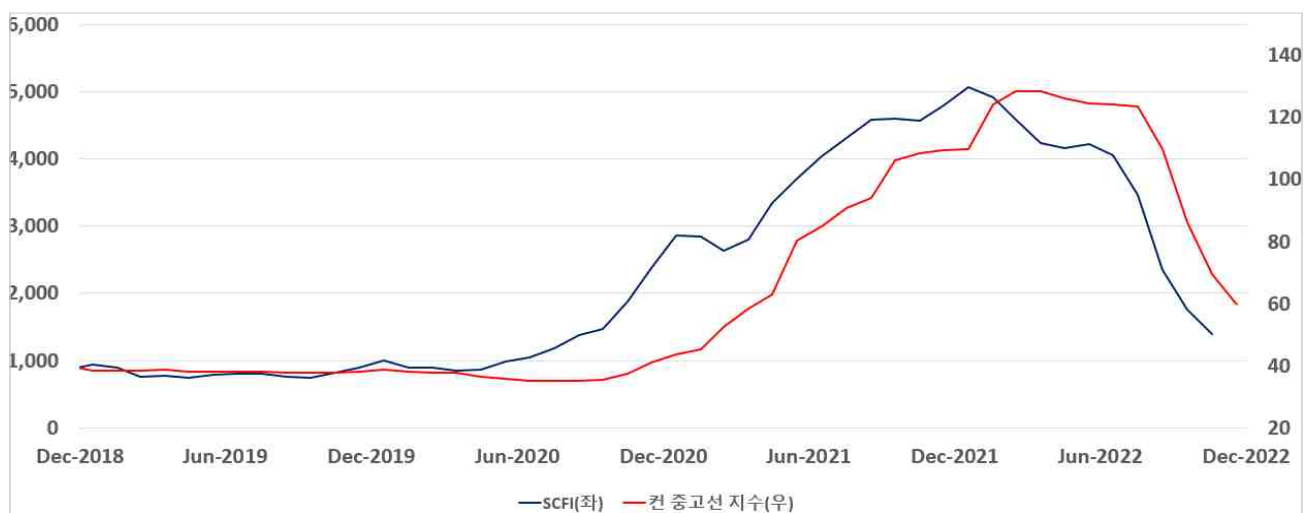
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선가 지수는 59.7로 전월 대비 9.9p 하락함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

('22.12.01~'22.12.16)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 41건의 중고선 거래 발생

| 선종        | 선명                   | 건조<br>년도 | 선형     | 단위  | 매매일자       | 가격<br>(백만달러) | 매도자                        | 매수자                               |
|-----------|----------------------|----------|--------|-----|------------|--------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Bulk      | Delsa                | 2015     | 63166  | DWT | 2022-12-16 | 24.5         | Franco<br>Comp.<br>Nav.    | Undisclosed<br>interests          |
| Tanker    | Houston Star         | 2007     | 116093 | DWT | 2022-12-16 | 40           | Atlas<br>Maritime          | Undisclosed<br>interests          |
| Bulk      | Lowlands Sunrise     | 2011     | 181458 | DWT | 2022-12-16 | 25.5         | Fukujin<br>Kisen           | Greek interests                   |
| Bulk      | Wisdom Of The Sea 1* | 2011     | 180144 | DWT | 2022-12-16 | 23           | IS<br>Shipping             | European<br>interests             |
| Bulk      | Wisdom Of The Sea 2* | 2011     | 180184 | DWT | 2022-12-16 | 23           | IS<br>Shipping             | European<br>interests             |
| Container | AS Cleopatra         | 2006     | 2742   | TEU | 2022-12-14 | 20.9         | MPC<br>Container<br>Ships  | Undisclosed<br>interests          |
| Container | Carpathia            | 2003     | 2824   | TEU | 2022-12-14 |              | MPC<br>Container<br>Ships  | Undisclosed<br>interests          |
| Bulk      | Stony Stream         | 2015     | 63576  | DWT | 2022-12-14 | 24           | Nortus<br>Managem<br>ent   | U.S. interests                    |
| TankChem  | Cape Gavi            | 2008     | 37606  | DWT | 2022-12-13 | 17.1         | Columbia<br>(Deutsch)      | Clients of<br>Chemnav<br>Shipmgmt |
| Bulk      | De Xing Hai          | 1990     | 43665  | DWT | 2022-12-13 | 5.35607      | Minghui<br>Shipping        | Chinese interests                 |
| Bulk      | Golden Ice*          | 2008     | 75750  | DWT | 2022-12-13 |              | Golden<br>Ocean<br>Group   | Greek interests                   |
| Bulk      | Golden Strength*     | 2009     | 75744  | DWT | 2022-12-13 | 31           | Golden<br>Ocean<br>Group   | Greek interests                   |
| Tanker    | Minoansea            | 2008     | 108943 | DWT | 2022-12-13 | 39.5         | United<br>Maritime<br>Corp | Undisclosed<br>interests          |
| Offshore  | Normand Jarl         | 2013     | 107.6  | LOA | 2022-12-13 |              | Solstad<br>Offshore        | Undisclosed<br>interests          |
| Tanker    | Mike R               | 2006     | 146427 | DWT | 2022-12-12 | 45           | Westport<br>Tankers        | Undisclosed<br>interests          |
| TankChem  | Cape Bacton*         | 2004     | 35156  | DWT | 2022-12-10 | 15           | Schoeller<br>Holdings      | German interests                  |
| TankChem  | Cape Bradley*        | 2004     | 35089  | DWT | 2022-12-10 | 15           | Schoeller<br>Holdings      | German interests                  |
| Bulk      | Interlink Sagacity   | 2015     | 38743  | DWT | 2022-12-10 |              | Ocean<br>Yield             | Undisclosed<br>interests          |
| Bulk      | Mykonos              | 2009     | 34340  | DWT | 2022-12-10 | 11.8         | Harworth<br>Shipping       | Undisclosed<br>interests          |
| Bulk      | Cygnus               | 2005     | 32642  | DWT | 2022-12-09 | 9.5          | Stam<br>Shipping           | Middle Eastern<br>interests       |
| Tanker    | Fos Athens           | 2015     | 105171 | DWT | 2022-12-09 | 50           | Marla<br>Tankers           | Turkish interests                 |



| 선종        | 선명                         | 건조<br>년도 | 선형     | 단위          | 매매일자       | 가격<br>(백만달러) | 매도자                  | 매수자                            |
|-----------|----------------------------|----------|--------|-------------|------------|--------------|----------------------|--------------------------------|
| Offshore  | Kardiz Powership Tuler Bay | 2008     | 4900   | DWT         | 2022-12-08 |              | Karmarine Karadeniz  | Undisclosed interests          |
| Offshore  | Norsea Fighter             | 2012     | 4000   | DWT         | 2022-12-08 |              | Maritime Logistic Sv | Undisclosed interests          |
| Pass./Car | Rosella                    | 1980     | 1700   | Passengers  | 2022-12-08 |              | Viking Line Abp      | Greek interests                |
| TankChem  | Straum                     | 2010     | 19536  | DWT         | 2022-12-08 | 19           | Anders Utkilens      | Chinese interests              |
| Tanker    | Centennial Misumi          | 2008     | 47186  | DWT         | 2022-12-07 | 21.5         | Meiji Shipping       | Undisclosed interests          |
| Pass./Car | Connemara                  | 2007     | 852    | Passengers  | 2022-12-07 |              | Stena RoRo AB        | Clients of StraitNZ Bluebridge |
| Bulk      | Gant Grace                 | 2010     | 28375  | DWT         | 2022-12-07 | 12.5         | Anthony Giavridis    | Middle Eastern interests       |
| Tanker    | Grena Knutsen              | 2003     | 148553 | DWT         | 2022-12-07 | 27.5         | Knutsen NYK          | Undisclosed interests          |
| Bulk      | Nord Pollux                | 2016     | 81839  | DWT         | 2022-12-07 | 25           | Norden A/S           | Greek interests                |
| Tanker    | Southern Rouse             | 2018     | 108467 | DWT         | 2022-12-07 | 62           | Nissen Kaiun         | Undisclosed interests          |
| Offshore  | Santorini                  | 2021     | 12000  | Water Depth | 2022-12-06 | 230          | Samsung HI           | Clients of Saipem              |
| Tanker    | Summit Africa              | 2009     | 73427  | DWT         | 2022-12-03 | 23           | New Continent Intl   | Clients of Intership           |
| Tanker    | Luzern                     | 2007     | 38431  | DWT         | 2022-12-02 | 15.25        | NSB Niederelbe       | Undisclosed interests          |
| TankChem  | T Rex                      | 2006     | 50530  | DWT         | 2022-12-02 | 19.2         | Stealth Maritime     | Undisclosed interests          |
| Offshore  | Touchet Tide               | 2004     | 7179   | HP          | 2022-12-02 |              | Tidewater Marine     | Undisclosed interests          |
| Tanker    | Alhani*                    | 2007     | 114795 | DWT         | 2022-12-01 | 86           | GNMTC                | Undisclosed interests          |
| Bulk      | Glorious Lotus             | 2007     | 49602  | DWT         | 2022-12-01 | 13           | Shikishima Kisen     | Undisclosed interests          |
| Bulk      | Italian Bulker             | 2017     | 63482  | DWT         | 2022-12-01 | 26.75        | Ehime Kaiun          | Undisclosed interests          |
| Tanker    | Samraa Alkhaleej*          | 2006     | 114858 | DWT         | 2022-12-01 |              | GNMTC                | Undisclosed interests          |
| Tanker    | Syfnos                     | 2006     | 298495 | DWT         | 2022-12-01 | 56           | Aeolos Management    | Undisclosed interests          |



## 6. 주요 해운지표

(2022.12.16 기준)

| 주요 해운지표 추이        |             | 금주   | 전주 대비 | 12월 평균 | 2022년 |      |      | 2021년 |      |      |
|-------------------|-------------|------|-------|--------|-------|------|------|-------|------|------|
|                   |             |      |       |        | 최저    | 최고   | 평균   | 최저    | 최고   | 평균   |
| 중고선가 (\$ Million) |             |      |       |        |       |      |      |       |      |      |
| 건화물선(5년)          | Panamax     | -    | -     | -      | 18.0  | 18.0 | 18.0 | 18.0  | 18.0 | 18.0 |
| 유조선(5년)           | VLCC        | 94.0 | 2     | 92.0   | 70.0  | 94.0 | 80.2 | 63.0  | 72.0 | 69.1 |
| 컨테이너선(10년)        | Sub-Panamax | 21.0 | 0     | 21.0   | 21.0  | 56.0 | 45.3 | 14.0  | 44.0 | 32.5 |

자료: Clarkson

|                   |             |       |   |       |       |       |       |      |       |      |
|-------------------|-------------|-------|---|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|
| 신조선가 (\$ Million) |             |       |   |       |       |       |       |      |       |      |
| 건화물선              | Panamax     | 33.8  | 0 | 33.8  | 33.8  | 37.0  | 35.6  | 25.5 | 34.3  | 30.9 |
| 유조선               | VLCC        | 120.0 | 0 | 120.0 | 114.0 | 120.0 | 117.6 | 85.0 | 112.0 | 98.7 |
| 컨테이너선             | Sub-Panamax | 42.5  | 0 | 42.5  | 40.0  | 43.0  | 42.3  | 30.0 | 40.0  | 35.8 |

자료: Clarkson

|                |           |       |       |       |       |        |       |       |       |       |
|----------------|-----------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |       |       |       |       |        |       |       |       |       |
| 380 CST        | Rotterdam | 371.0 | 17.3  | 365.3 | 353.8 | 688.8  | 517.6 | 311.3 | 488.0 | 396.2 |
|                | Singapore | 382.5 | 8.8   | 383.3 | 373.8 | 773.5  | 531.2 | 324.8 | 523.5 | 416.5 |
|                | Korea     | 437.0 | 19.5  | 428.9 | 417.5 | 784.5  | 585.9 | 361.8 | 574.5 | 445.9 |
|                | Hong Kong | 425.8 | 5.8   | 429.8 | 413.8 | 803.8  | 559.4 | 325.8 | 529.0 | 426.8 |
| VLSFO          | Rotterdam | 528.0 | -9.5  | 542.0 | 528.0 | 980.0  | 736.8 | 387.8 | 605.8 | 505.6 |
|                | Singapore | 598.8 | -24.5 | 628.3 | 598.8 | 1137.8 | 812.0 | 413.0 | 642.5 | 535.1 |
|                | Hong kong | 619.8 | -14.0 | 639.1 | 619.8 | 1189.3 | 826.3 | 404.5 | 627.3 | 533.2 |

자료: Clarkson

|                |        |         |       |        |       |         |         |         |         |         |
|----------------|--------|---------|-------|--------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 주요 원자재가 (\$)   |        |         |       |        |       |         |         |         |         |         |
| 철광석 (\$/Tonne) | 국제價    | -       | -     | -      | -     | -       | -       | 105.4   | 233.7   | 180.6   |
|                | 중국産    | 133.1   | -0.3  | 133.0  | -     | 194.5   | 143.3   | -       | 264.6   | 193.0   |
| 연료탄 (\$/Tonne) | 국제價    | 127.8   | -0.3  | 127.7  | -     | 141.3   | 123.5   | -       | 244.3   | 127.7   |
|                | 중국産    | 143.6   | -0.3  | 143.5  | -     | 192.9   | 142.4   | -       | 420.7   | 182.4   |
| 원료탄 (\$/Tonne) | 호주산    | -       | -     | -      | -     | 757.5   | 149.1   | -       | 501.1   | 272.0   |
|                | 내륙(몽골) | -       | -     | -      | -     | -       | -       | -       | -       | -       |
|                | 중국産    | -       | -     | -      | -     | 529.5   | 123.3   | -       | 577.7   | 337.4   |
| 곡물 (센트/부셸)     | 대두(국제) | 1,480.0 | -3.75 | 1464.9 | 1,344 | 1,769   | 1,539.8 | 1,188.5 | 1,642.5 | 1,372.4 |
|                | 밀(국제)  | 753.5   | 19.25 | 750.6  | 729   | 1,425.3 | 910.1   | 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