

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2025년 5월 19일

감 수 이연경 해운물류·해사연구본부장

발 행 인 조정희 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 전주 대비 4.9% 하락한 14,662달러/일을 기록

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 134p 상승한 1,479p를 기록

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 5.4p 상승한 64.4p를 기록

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

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

류희영 전문연구원 / hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4634

최영재 연구원 / cyj@kmi.re.kr | 051-797-4608



## 1. 주간뉴스

### 하파로이드, 미-중 무역 합의 이후 아시아-북미 항로 예약 급증

- ▶ 하파로이드는 미-중 간 무역 합의 이후 아시아-북미 항로 화물 예약이 최근 4주 평균 대비 50% 이상 증가했으며, 관세 부과 이전과 비교해도 두 자릿수 비율로 증가했다고 밝힘
  - 지난 주말 제네바에서 이뤄진 미-중 무역 합의에 따라, 미국이 중국산 수입품의 관세율을 145%에서 30%로 낮추고 중국 역시 미국산 제품의 관세를 125%에서 10%로 인하하면서, 미국 수입업자들이 관세 유예 기간 동안 재고 확보를 위한 수요를 크게 늘리고 있음
  - 하파로이드는 향후 60~90일 동안 예약 물량 급증세가 지속될 것으로 예상하지만, 그 이후의 물동량 흐름은 추가 협상 결과에 따라 달라질 것이라고 언급함
- ▶ 하파로이드는 예약 증가에 대응해, 축소 운영 중이던 아시아-북미 항로에 즉각 대형 선박을 투입할 계획이며, 타 선사들도 곧 결항했던 선박 운항을 재개할 것으로 전망됨
  - 하파로이드 롤프 하벤 얀센(Rolf Habben Jansen) CEO는 갑작스러운 물동량 증가로 미국 서부 항만에 서 심각한 혼잡이 발생할 가능성을 우려하며, 항만들이 과도한 입항 요청을 받아들여 혼잡을 초래하지 않도록 주의할 필요가 있다고 강조함
  - 한편, 하파로이드는 2025년 1분기 실적 발표에서 물동량 증가와 건조한 영업 성과로 전년동기 대비 순이익이 45% 증가한 4억 6,900만 달러를 기록했다고 밝힘

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1153430/US-China-trade-war-de-escalation-was-expected?but-not-this-fast>  
<https://www.joc.com/article/china-us-ocean-bookings-surge-since-weekend-trade-deal-hapag-lloyd-6004653>

김병주 전문연구원

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

### 미-중 관세 유예로 인한 물동량 회복 기대와 코로나 시점과의 차이

- ▶ 최근 미-중 관세 유예 조치 이후, 미국 수입업체들은 중국산 제품 관세 인하 기간을 활용하여 부족했던 물량 확보에 나서고 있으나, 팬데믹 당시처럼 소비를 촉진했던 정부 지원금 등 실질적인 수요 증가 요인이 없어 이번 물동량 증가세는 일시적일 것으로 전망됨
  - 실제로 미-중 관세 유예 발표 직전인 5월 초, 아시아-북미 항로의 컨테이너 예약은 전년 대비 63% 감소했으며, 6월 상반기 중국발 미국행 물동량 역시 전년대비 52% 급감할 것으로 예상되었음
  - 한편, 미국 수입업자들이 중국 외 국가로부터의 수입 비중을 늘리고 있으나, 전체 물동량은 전년보다 낮은 수준을 유지할 것으로 예상됨
- ▶ 또한, 이번 관세 인하는 90일의 한시적 조치에 불과하며, 여전히 미국의 평균 글로벌 관세율은 1930년대 이후 가장 높은 수준으로 인플레이션에 따른 소비 위축 가능성이 높음
  - 미-중 간 관세율이 기존 145%에서 30%로 낮아졌지만 여전히 최종 관세율이 40~50% 수준으로 높은 상황이라 저마진 상품을 수입하는 업체들의 부담은 여전히 큼
  - 따라서 미-중 관세 인하로 일시적 물동량 회복 효과는 나타날 수 있으나, 코로나19 팬데믹 이후 발생했던 장기적이고 강력한 물동량 반등은 기대하기 어렵다고 분석됨

자료: <https://www.lloydlist.com/LL1153452/Tariff-relieve-upside-vs-Covid-lockdown-rebound-this-time-its-different>

김병주 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 건화물선 시장, 중국 수요 둔화 및 서아프리카 철광석 수출 확대

- ▶ 해운시장분석기관 MSI는 2024년 3분기까지 건화물선 시장의 호조세가 중국의 석탄 재고 비축이 시장 수요를 견인한 결과라고 평가했으며, 현재 석탄 재고는 중국 정부가 설정한 목표치에 도달했다고 평가함
  - 건화물선사 스위스마린(SwissMarine)은 국제에너지기구(IEA)의 예측과 같이 중국의 석탄 수요가 이미 정점을 지났으며, 중국의 석탄 수입 물동량 역시 정점을 지나 앞으로 지속적으로 감소할 것으로 전망함
  - 해운중개업체 휴이 로빈슨(Howe Robinson)도 중국과 인도의 석탄 수요 둔화를 문제로 지적하면서, 이는 국내 채굴량 증가와 수요 둔화에서 비롯된 것이며, 현재는 그 양상이 더욱 악화되었다고 설명함
- ▶ 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's List)는 중장기적으로 서아프리카 기니의 시만두(Simandu) 광산에서의 철광석 수출 확대가 톤마일 수요를 증가시켜, 중국의 건화물선 수요 감소를 일부 상쇄할 수 있다는 전망을 제시함
  - 건화물선사 스타 벌크(Star Bulk)는 중국이 기니 시만두 철광석 광산에 투자하고 있으며, 기존 호주산 철광석을 고품질의 기니산 철광석으로 대체할 가능성이 높아 톤마일 수요가 증가할 것이라 예상함
  - 건화물선사 겐코(Genco)는 2025년 1분기 실적 발표에서 서아프리카발 기니산 철광석과 보크사이트 수출 물동량이 현재 발주 잔량을 초과하는 200척 이상의 케이프선 수요를 유발할 것으로 전망함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153419/Dry-bulk-gloominess-remains-in-2025-but-brighter-times-could-be-ahead>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

### 브라질산 대두, 4월 중국 수출량 역대 최고 기록

- ▶ 2025년 4월 브라질산 대두의 중국 수출량이 1,100만 톤을 돌파하며 월간 기준 역대 최고치를 기록하였으며, 이는 브라질의 기록적인 대두 수확량과 관세 면제, 경쟁력 있는 가격 등이 복합적으로 작용한 결과임
  - 최근 중국은 브라질 대두 수출업체 5곳에 대한 대두 수입 중단 조치를 해제하고, 브라질 산투스(Santos) 항만 확장과 페루 심수항 건설 등과 같은 남미 농산물 수출 인프라에 대한 투자를 진행함
  - 중국과 미국이 90일 관세 유예에 합의하고, 중국이 대두 수입 관세를 145%에서 10%로 인하했음에도 미국산 대두 수출은 여전히 부진하며 일부에서는 중국으로의 대두 수출량이 20% 감소할 것으로 예상함
- ▶ 해운시장분석기관 시그널 오션(Signal Ocean)에 따르면, 2025년 1~4월 브라질의 대중국 대두 수출량은 전년 동기 대비 약 15% 이상 증가하였으나 산투스-칭다오 항로의 운임은 반등세를 보이지 않고 있음
  - 시그널 오션은 산투스 항 내 대기 선박 수가 2023년 초와 2024년 중반의 고점보다 훨씬 낮은 수준을 유지하고 있어, 물동량 증가에도 혼잡이 발생하지 않으면서 운임 상승 압력은 제한되고 있다고 분석함
  - 다만 3~4월 수준의 대두 수출량이 여름까지 이어지고, 기상 악화나 항만 운영 차질로 항만 내 대기 선박 수가 증가하여 혼잡도가 상승한다면 산투스-칭다오 항로의 운임이 상승할 가능성도 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/dry-weekly-market-monitor-soybean-dry-bulk-flows-brazil-to-china/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



## 1. 주간뉴스

### 아시아, 정제유 수입 감소 및 수요 전망 악화

- ▶ 원자재시장분석기관 케이플러(Kpler)에 따르면, 주요 제품유 수출국의 수출 감소로 인해 2024년 4월 아시아의 경질 및 중간유분 수입량은 1억 6,637만 배럴이며, 이는 2020년 4월 이후 가장 낮은 수준임
  - 아시아 최대 제품유 수출국인 인도의 4월 경질 및 중간유분 수출량은 3월 대비 약 20% 감소한 3,420만 배럴로, 30개월 만의 최저치를 기록했으며, 중국의 수출량도 19% 감소한 1,740만 배럴로 나타남
  - 인도의 정유시설 정기 유지보수가 4월 제품유 수출 감소의 주요 원인으로 작용했으며, 2025년 1~4월 아시아의 경질 및 중간유분 수입량은 전년 동기 대비 약 11.6% 감소한 7억 4,673만 배럴로 집계됨
- ▶ 국제 통신사 로이터(Reuters) 통신은 트럼프 행정부가 주도하는 미·중 무역 갈등이 아시아 지역의 경제 성장에 부담을 주고 있으며, 이로 인해 휘발유·경유 등 제품유의 향후 수요 전망이 어두울 수 있다고 분석함
  - 이러한 무역 갈등의 흐름 속에서 아시아 최대 연료 수입국인 인도네시아는 미국과의 무역 협상 과정에서, 현재 싱가포르에서 수입 중인 연료유의 60%를 미국산으로 대체할 수 있다고 밝힘
  - 인도네시아가 제품유 수입처를 미국으로 전환할 경우, 아시아 정유사들은 유럽·아프리카·남아메리카 등 새로운 시장을 찾아야 하므로 비용 증가와 수익성 악화가 불가피할 것으로 전망됨

자료: <https://www.reuters.com/business/energy/asias-refined-fuel-imports-drop-margins-still-hold-russell-2025-05-15/>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr

### 유조선 시장, 수요 부진 속 OPEC+ 증산·지정학적 리스크 주시

- ▶ 해운 전문지 로이즈 리스트(Lloyd's List)는 OPEC+의 산유량 증가와 신조 공급 제한으로 올해 상반기 VLCC 시장이 강세를 보였으며, 하반기 시황의 핵심 변수는 OPEC+ 증산 여부가 될 것이라고 보도함
  - 투자자문사 에버코어 ISI(Evercore ISI)은 OPEC+가 계획한 증산의 절반만 이행하더라도 VLCC 10~12척의 추가 수요가 발생할 수 있으며, 이는 성수기 운임 상승세를 더욱 뒷받침할 것이라고 분석함
  - 에버코어 ISI는 지난 20여년 간 OPEC 산유량이 VLCC 현물 운임에 가장 강력한 단기 조정 변수로 작용해 왔으며, 이번 OPEC+ 증산 결정이 하반기 VLCC 시장을 좌우할 핵심 요인이라 평가함
- ▶ 로이즈 리스트는 2025년 들어 LR2 운임이 VLCC와 수에즈막스선 등 원유 운반선 운임보다 낮게 형성되고 있으며, LR2 발주량과 인도량은 높은 수준을 보이고 있어 공급 과잉에 대한 우려가 제기된다고 지적함
  - 에너지 가격 평가기관 아거스 미디어(Argus Media)는 미·중 무역 갈등 등 지정학적 변수가 혼재된 가운데 시장 예측이 어려운 상황이며, 하반기에도 제품선 운임이 반등세를 보이기는 어려울 것으로 전망함
  - 또한 지정학적 사건들이 운임에 상방 또는 하방 압력으로 작용할 수 있지만, 현재 유조선 시장의 수요 자체가 매우 약한 상태이기 때문에 지금 시점에서는 펀더멘털이 가장 중요한 요소라고 강조함

자료: <https://www.lloydslist.com/LL1153436/Tankers-geopolitics-will-be-wildcard-but-demand-is-fundamentally-unexciting>

최영재 연구원

051-797-4608, cyj@kmi.re.kr



2. 건화물선1)

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

1 주간평균운임

| 구분                    | 5월 2주  |        |      |        |                   |          |      |        |
|-----------------------|--------|--------|------|--------|-------------------|----------|------|--------|
|                       | 주간평균운임 | 전주대비차이 |      |        | 6월물 FFA<br>주간평균가격 | 전주 대비 차이 |      |        |
| 케이프선 5TC<br>(달러/일)    | 14,662 | ▼      | -750 | -4.9 % | 18,678            | ▼        | -215 | -1.1 % |
| 파나막스선 5TC<br>(달러/일)   | 11,753 | ▼      | -481 | -3.9 % | 11,468            | ▼        | -204 | -1.7 % |
| 수프라막스선 10TC<br>(달러/일) | 10,293 | ▲      | 146  | 1.4 %  | 10,370            | ▼        | -1   | 0.0 %  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



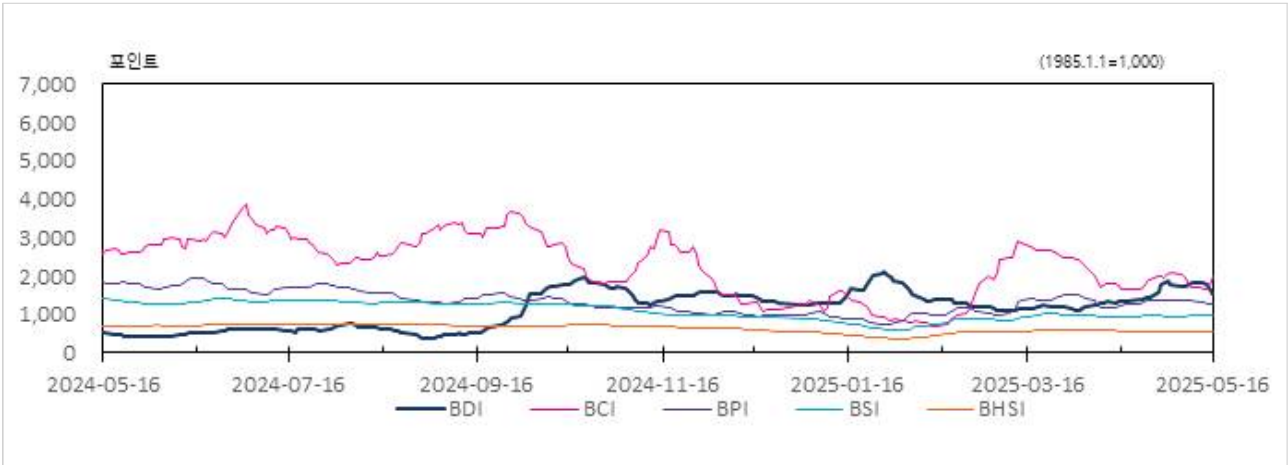
자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 5월 5일 발틱해운거래소 데이터 미공시



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

|                           |             | 5월 2주  | 전주 대비  | 2024년  |        |        | 2023년  |        |        |
|---------------------------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |             |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup> |             |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 선형별 운임                    | 운임지수 BDI    | 1,309  | ▼ -40  | 976    | 2,419  | 1,755  | 530    | 3,346  | 1,378  |
|                           | 케이프(5TC)    | 14,662 | ▼ -750 | 8,945  | 35,780 | 22,593 | 2,246  | 21,814 | 11,848 |
|                           | 파나마스(5TC)   | 11,753 | ▼ -481 | 8,616  | 20,757 | 14,099 | 7,277  | 16,669 | 12,276 |
|                           | 수프라막스(10TC) | 10,293 | ▲ 146  | 9,637  | 16,441 | 13,601 | 6,874  | 14,703 | 10,928 |
|                           | 핸디(7TC)     | 9,967  | ▼ -50  | 10,197 | 14,537 | 12,660 | 7,763  | 12,703 | 10,317 |
| 1년 용선료                    | 케이프         | 21,300 | ▼ -150 | 18,800 | 32,000 | 24,750 | 13,750 | 25,125 | 17,161 |
|                           | 파나마스        | 13,500 | - -    | 12,000 | 19,575 | 16,554 | 12,050 | 18,750 | 15,202 |
|                           | 수프라막스       | 13,250 | - -    | 13,250 | 18,500 | 16,737 | 12,438 | 18,625 | 15,131 |
|                           | 핸디          | 12,000 | - -    | 12,000 | 15,250 | 14,064 | 9,750  | 15,500 | 12,512 |
| 건화물선 시장(FFA)              |             |        |        |        |        |        |        |        |        |
|                           |             | 6월물    |        | 3분기물   |        | 2026년물 |        | 2027년물 |        |
|                           |             | 5월 2주  | 전주 대비  | 5월 2주  | 전주 대비  | 5월 2주  | 전주 대비  | 5월 2주  | 전주 대비  |
| 선형별 운임<br>평가치             | 케이프(5TC)    | 18,678 | ▼ -215 | 19,327 | ▼ -3   | 18,003 | ▲ 15   | 18,953 | ▼ -6   |
|                           | 파나마스(5TC)   | 11,468 | ▼ -204 | 11,695 | ▼ -124 | 11,262 | ▲ 3    | 11,562 | ▲ 1    |
|                           | 수프라막스(10TC) | 10,370 | ▼ -1   | 10,645 | ▼ -2   | 10,190 | ▲ 67   | 10,533 | ▲ 111  |
|                           | 핸디(7TC)     | 10,246 | ▼ -13  | 10,449 | ▲ 125  | 9,989  | ▲ 61   | 10,188 | ▲ 16   |

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주 평균값  
자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

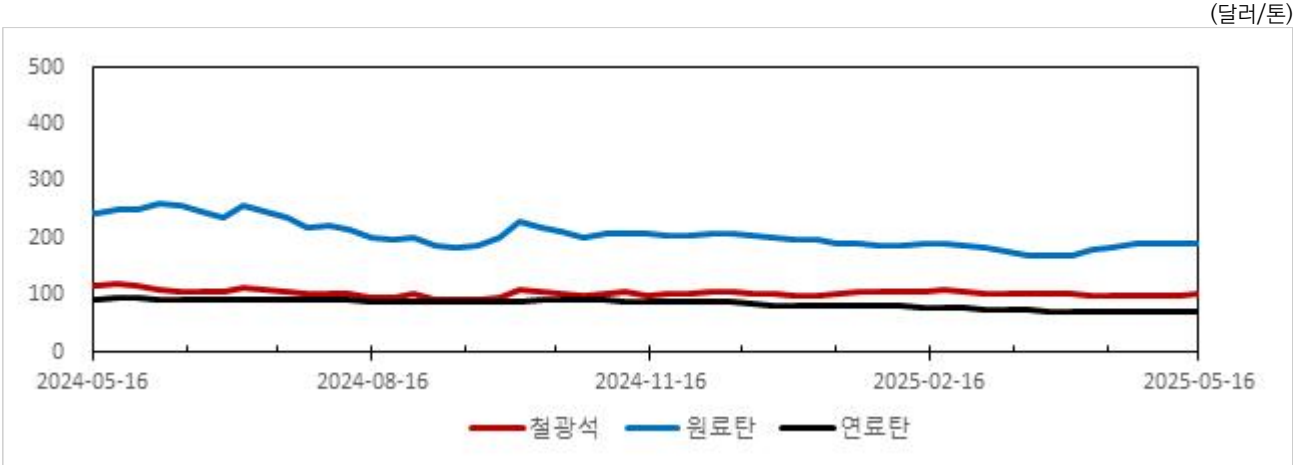
원자재 가격

(달러/톤)

| 구분  | 2025년 |       | 전주 대비 차이 |      |      |   | 2024년 |       |       |       |
|-----|-------|-------|----------|------|------|---|-------|-------|-------|-------|
|     | 5월 2주 | 전주 대비 |          |      |      |   | 5월 2주 | 연평균   | 최저    | 최고    |
| 철광석 | 101.8 | 98.4  | ▲        | 3.4  | 3.4  | % | 116.5 | 109.7 | 91.2  | 142.6 |
| 원료탄 | 190.9 | 190.5 | ▲        | 0.4  | 0.2  | % | 244.0 | 242.5 | 183.6 | 326.1 |
| 연료탄 | 69.3  | 69.8  | ▼        | -0.4 | -0.6 | % | 92.7  | 91.0  | 82.5  | 99.3  |
| 대두  | 389.6 | 381.0 | ▲        | 8.6  | 2.3  | % | 445.5 | 405.9 | 344.9 | 469.2 |
| 옥수수 | 173.8 | 174.4 | ▼        | -0.7 | -0.4 | % | 179.9 | 167.4 | 145.2 | 181.8 |

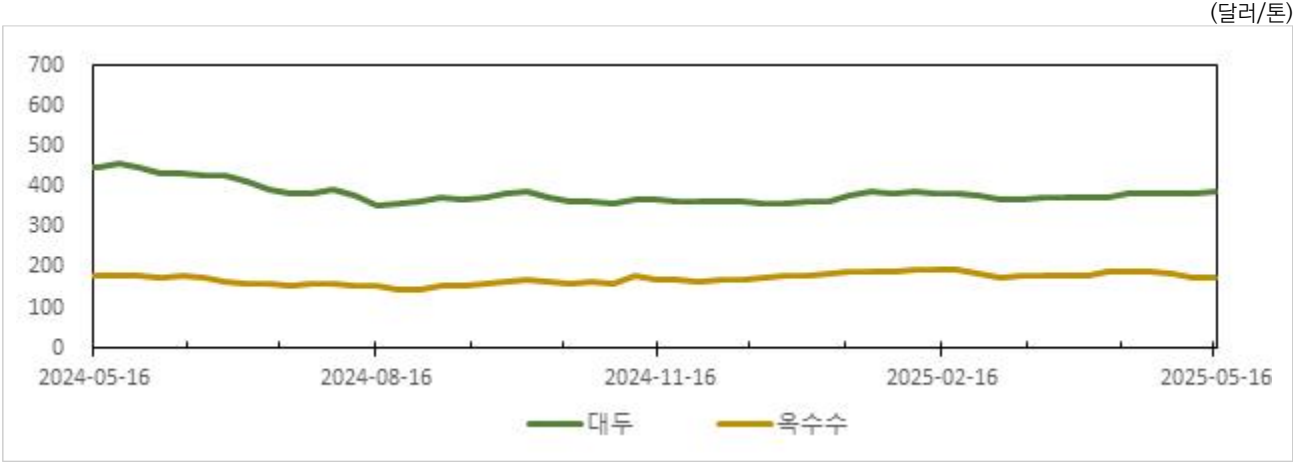
자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)      ▲ 상승    ▼ 하락    - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

곡물 가격 추세(주간)



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 케이프선-동향분석

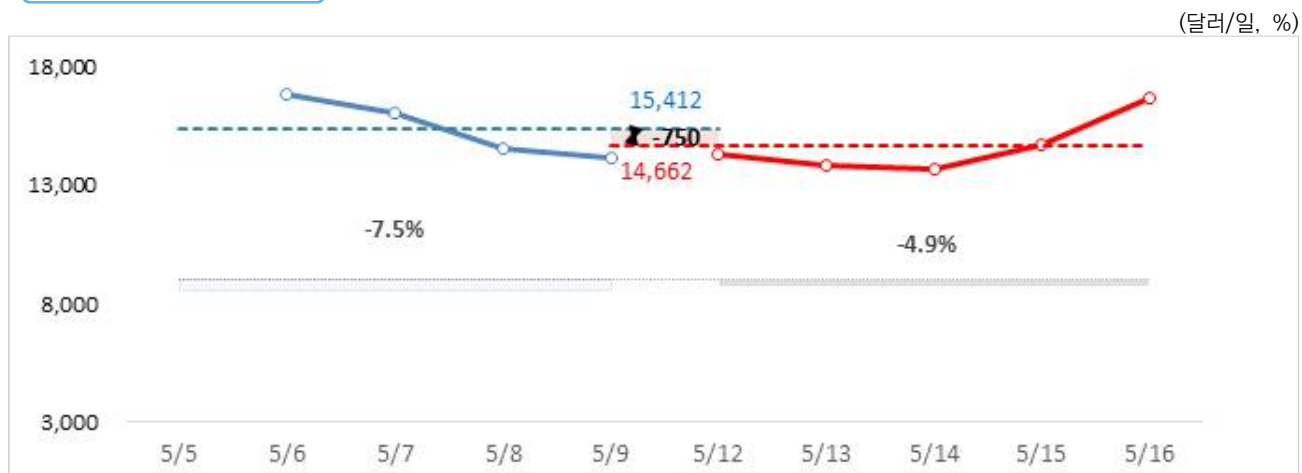
1 케이프선

(운임) 케이프선 운임이 전주(5월 1주) 대비 4.9% 하락한 14,662달러/일을 기록함

(동향) 중국의 철광석에 대한 수요는 상대적으로 견조

- 외신에 따르면 일각에서 중국의 1분기 철광석 수입량이 전년 동기 대비 7.8% 감소한 2억 8,531만 톤을 기록했으나 이는 호주의 기상 이변으로 인한 공급 제약에 따른 결과이며 중국의 철광석에 대한 수요는 상대적으로 견조한 상태를 유지하고 있다는 평가가 제기됨
- 중국 내 철강 수요는 부동산과 인프라 투자에서 약 60%를 차지하고 있으며 비록 부동산 시장의 침체가 지속되었으나 중국 정부의 경기 부양책이 일부 효과를 나타내며 수요를 일정 부분 안정시키고 있다는 평가임

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        |      | 5월 2주  | 5월 1주  | 전주대비차이  |       |
|-----------|------|--------|--------|---------|-------|
| BCI       |      | 1,768  | 1,858  | ▼ -90   | -4.9% |
| 스팟운임(5TC) |      | 14,662 | 15,412 | ▼ -750  | -4.9% |
| 용선료       | 6개월  | 23,650 | 20,960 | ▲ 2,690 | 12.8% |
|           | 1년   | 21,300 | 21,450 | ▼ -150  | -0.7% |
|           | 5년   | 19,200 | 19,000 | ▲ 200   | 1.1%  |
| FFA       | 6월물  | 18,678 | 18,893 | ▼ -215  | -1.1% |
|           | 3분기물 | 19,327 | 19,330 | ▼ -3    | 0.0%  |
|           | '26년 | 18,003 | 17,988 | ▲ 15    | 0.1%  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

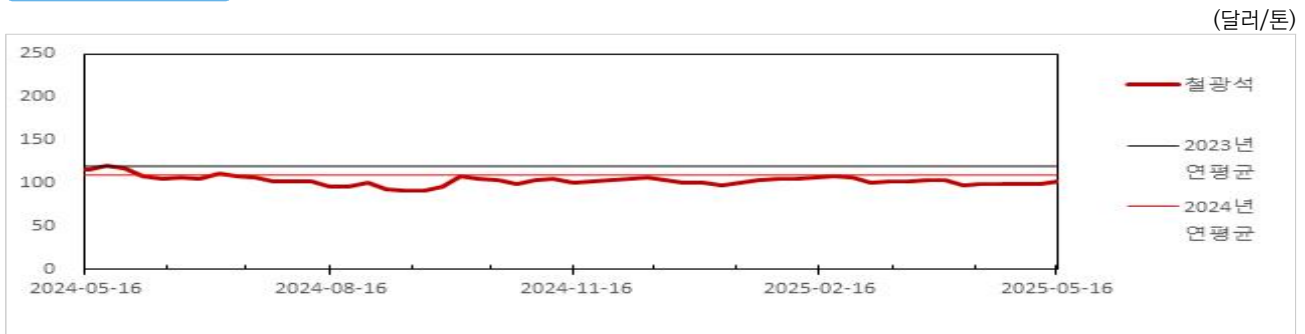
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 전주 대비 3.4% 상승한 101.8달러/톤 기록

철광석 가격 추이



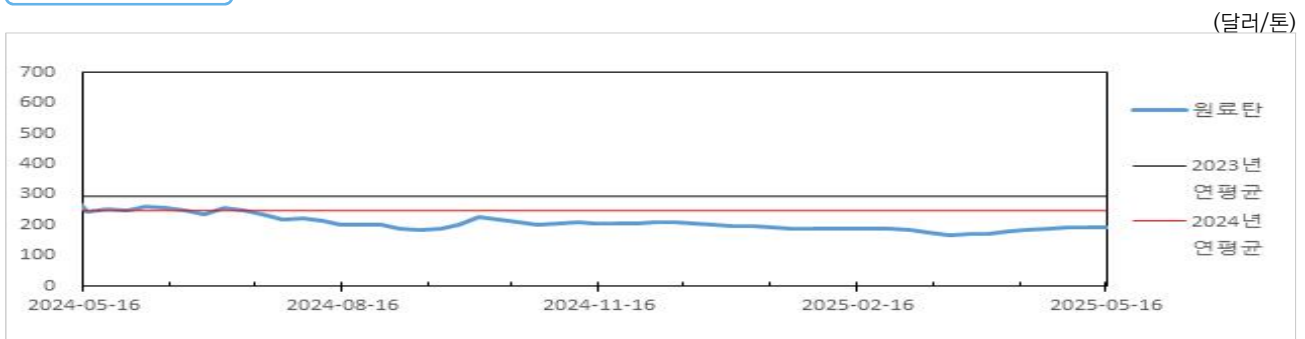
자료: Clarkson



자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

■ 원료탄 가격 : 전주 대비 0.2% 상승한 190.9달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson

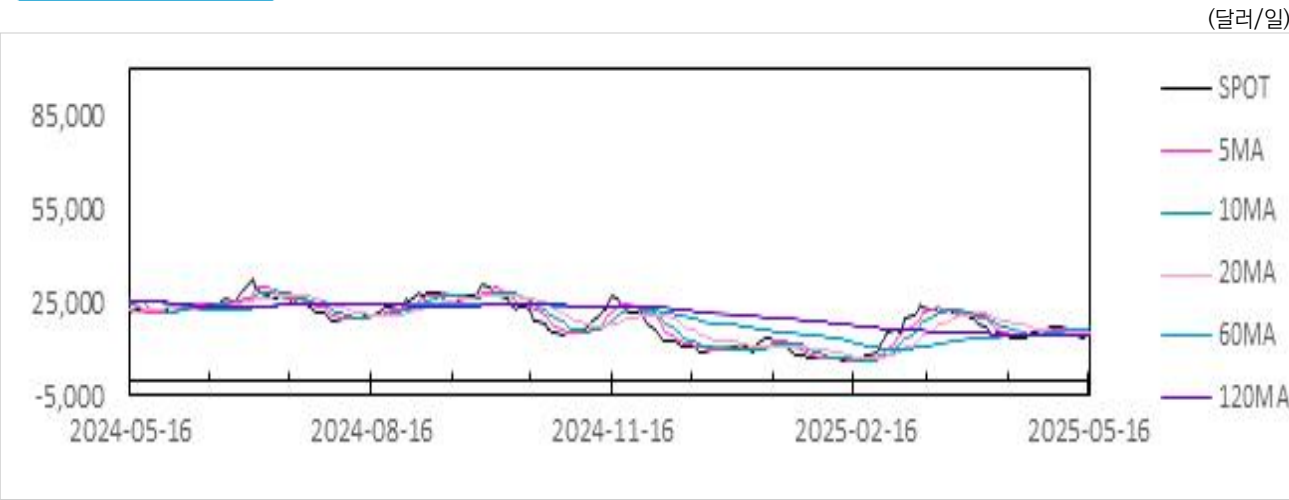


자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지



3 케이프선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



3 파나막스선-동향분석

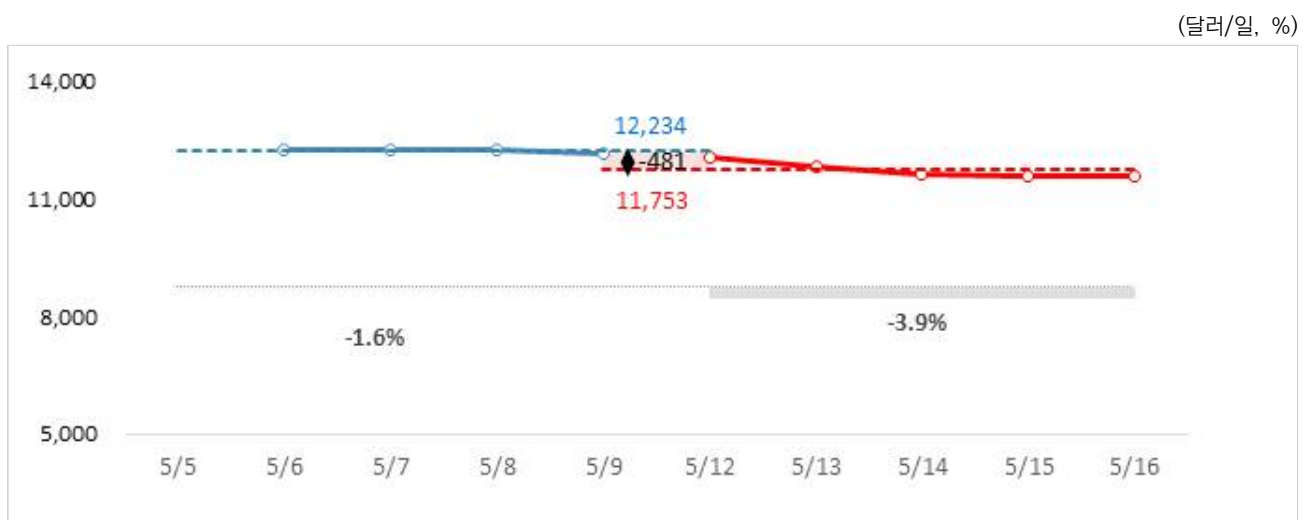
파나막스선

(운임) 전주 대비 3.9% 하락한 11,753달러/일 기록

(동향) 중국 국가통계국(NBS), 4월 석탄 생산량 전월 대비 감소 발표

- NBS에 따르면 중국의 4월 석탄 생산량은 3억 8,900만 톤으로 전월 대비 11.6% 감소한 것으로 집계됨. 올해 1월부터 4월까지 석탄 생산량은 15억 8천만 톤으로 전년 동기 대비 6.6% 증가한 것으로 나타남. 한편 지난 달 중국의 석탄 수입은 전년 동기 대비 16% 감소하였으며 이는 계절적 수요 감소와 석탄 가격에 따른 국내 석탄에 대한 선호가 증가했기 때문으로 분석됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분        |      | 5월 2주  | 5월 1주  | 전주대비차이 |      |        |
|-----------|------|--------|--------|--------|------|--------|
| BPI       |      | 1,306  | 1,360  | ▼      | -54  | -3.9 % |
| 스팟운임(5TC) |      | 11,753 | 12,234 | ▼      | -481 | -3.9 % |
| 용선료       | 6개월  | 13,875 | 13,875 | -      | -    | - %    |
|           | 1년   | 13,500 | 13,500 | -      | -    | - %    |
|           | 5년   | 12,225 | 12,225 | -      | -    | - %    |
| FFA       | 6월물  | 11,468 | 11,672 | ▼      | -204 | -1.7 % |
|           | 3분기물 | 11,695 | 11,819 | ▼      | -124 | -1.0 % |
|           | '26년 | 11,262 | 11,259 | ▲      | 3    | 0.0 %  |

자료: Clarkson, Baltic Exchange

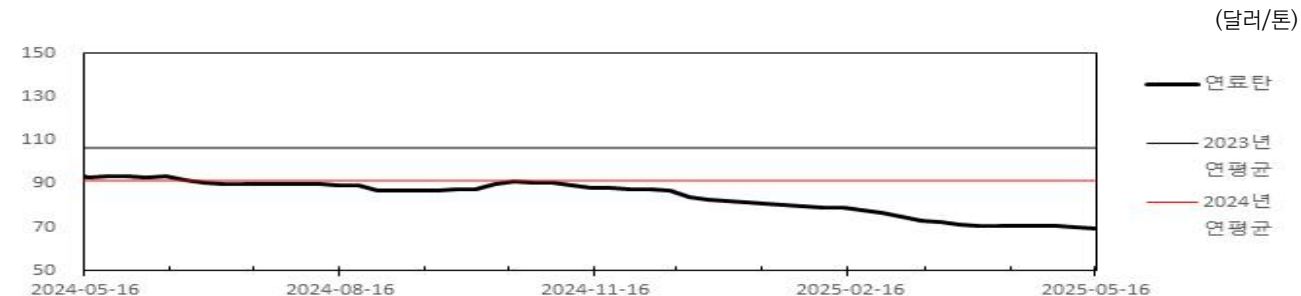
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



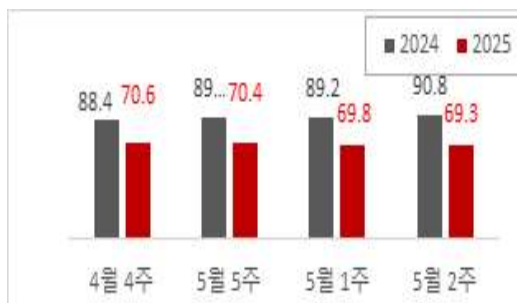
### 3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 전주 대비 0.6% 하락한 69.3달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson

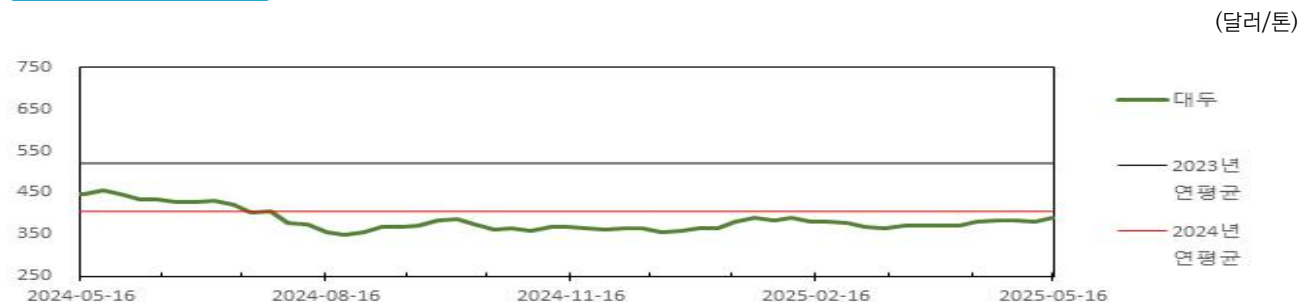


| 구분    | 연료탄가격 | 전주대비차이 |      |        |
|-------|-------|--------|------|--------|
| 4월 4주 | 70.6  | ▼      | -0.2 | -0.3 % |
| 4월 5주 | 70.4  | ▼      | -0.2 | -0.3 % |
| 5월 1주 | 69.8  | ▼      | -0.6 | -0.9 % |
| 5월 2주 | 69.3  | ▼      | -0.4 | -0.6 % |

자료: 산업통상자원부 홈페이지; 한국자원정보서비스 홈페이지

대두 가격 : 전주 대비 2.3% 상승한 389.6달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



| 구분    | 대두 가격 | 전주대비차이 |      |        |
|-------|-------|--------|------|--------|
| 4월 4주 | 382.7 | ▲      | 1.2  | 0.3 %  |
| 4월 5주 | 383.4 | ▲      | 0.7  | 0.2 %  |
| 5월 1주 | 381.0 | ▼      | -2.4 | -0.6 % |
| 5월 2주 | 389.6 | ▲      | 8.6  | 2.3 %  |

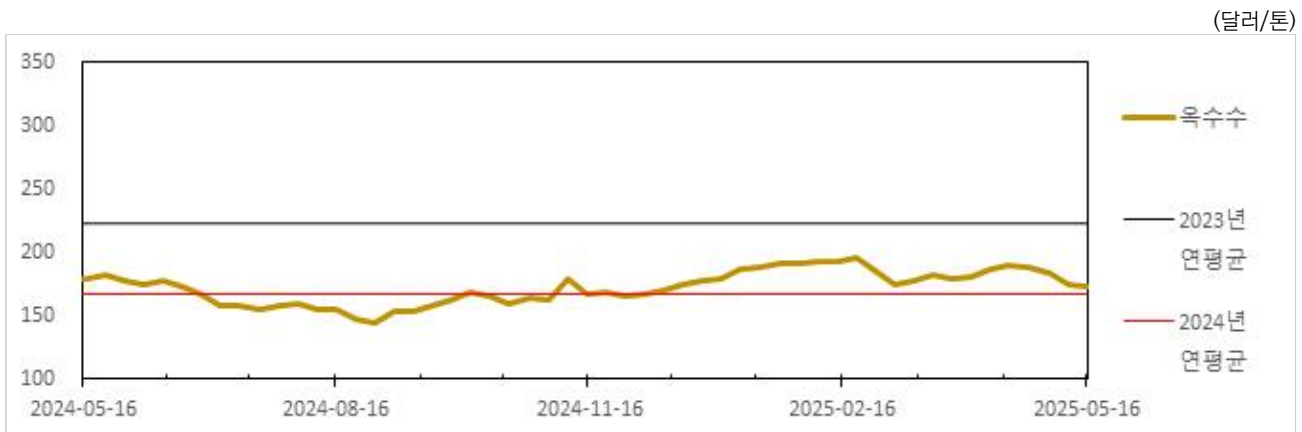
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지



3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 전주 대비 0.4% 하락한 173.8달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



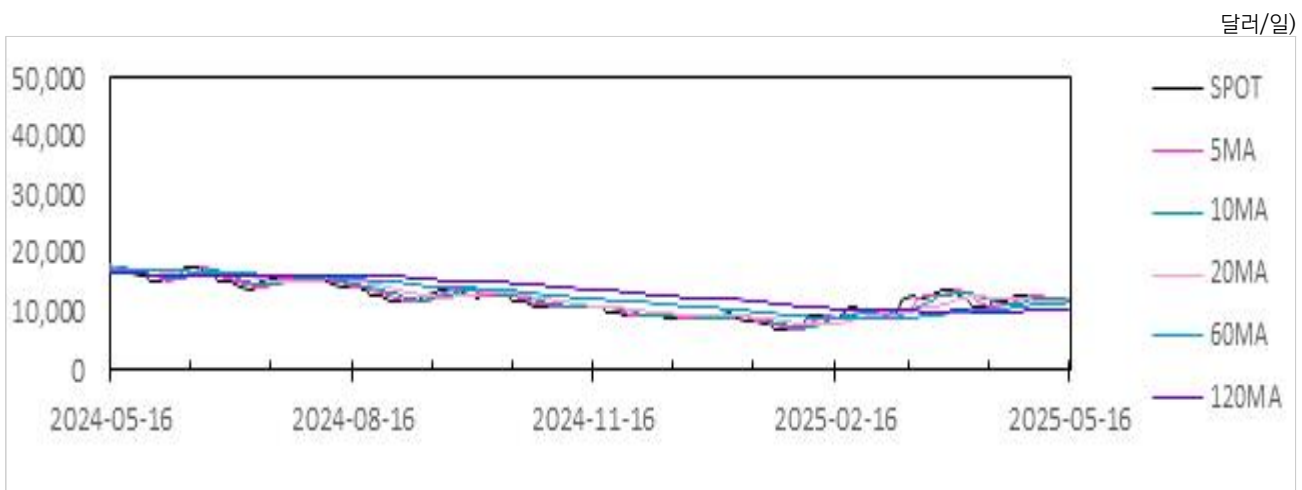
자료: 한국농촌경제연구원 홈페이지

(달러/톤)

| 구분    | 옥수수 가격 | 전주대비차이 |      |   |
|-------|--------|--------|------|---|
| 4월 4주 | 187.8  | ▼ -2.4 | -1.3 | % |
| 4월 5주 | 183.4  | ▼ -4.5 | -2.4 | % |
| 5월 1주 | 174.4  | ▼ -8.9 | -4.9 | % |
| 5월 2주 | 173.8  | ▼ -0.7 | -0.4 | % |

3 파나막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공

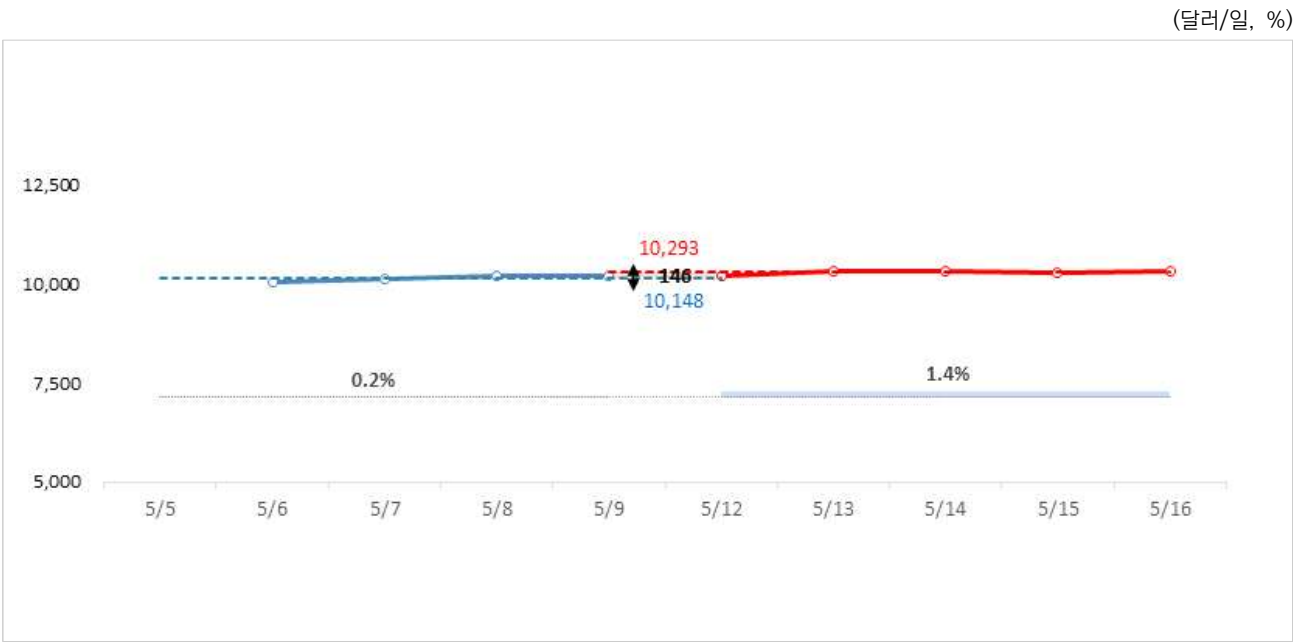


3 수프라막스선-동향분석

수프라막스선

(운임) 전주 대비 1.4% 상승한 10,293달러/일 기록

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

| 구분         |      | 5월 2주  | 5월 1주  | 전주대비차이 |       |
|------------|------|--------|--------|--------|-------|
| BSI        |      | 975    | 964    | ▲ 12   | 1.2 % |
| 스팟운임(10TC) |      | 10,293 | 10,148 | ▲ 146  | 1.4 % |
| 용선료        | 6개월  | 13,500 | 13,500 | -      | - %   |
|            | 1년   | 13,250 | 13,250 | -      | - %   |
|            | 5년   | 14,000 | 14,000 | -      | - %   |
| FFA        | 6월물  | 10,370 | 10,371 | ▼ -1   | - %   |
|            | 3분기물 | 10,645 | 10,647 | ▼ -2   | - %   |
|            | '26년 | 10,190 | 10,123 | ▲ 67   | 0.7 % |

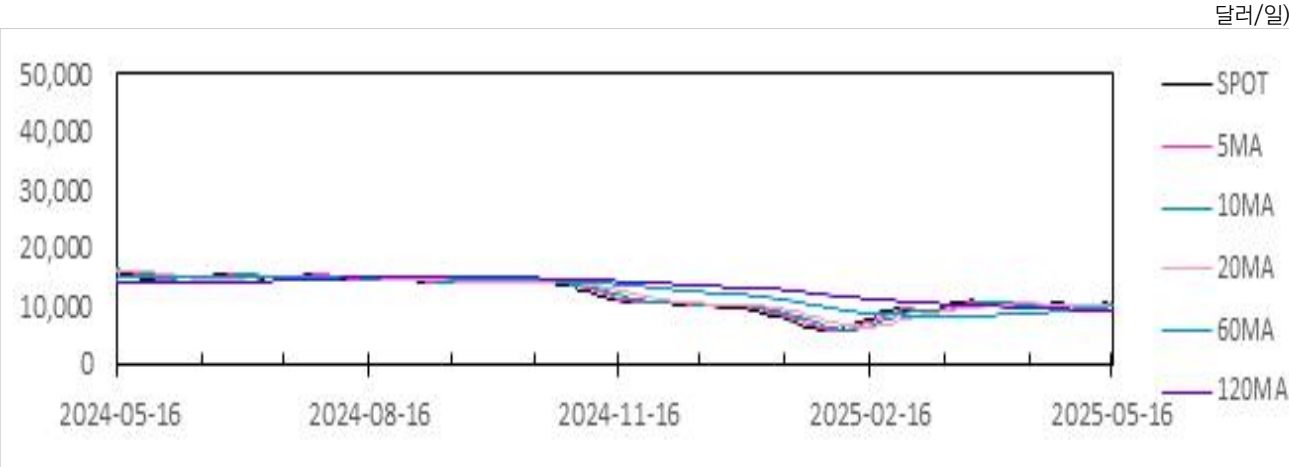
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



자료: Clarkson, Baltic 자료를 활용해 저자 재가공



## 3. 컨테이너선

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

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 전주 대비 134p 상승한 1,479p를 기록

(운임) 컨테이너 운임지수(SCFI)는 미주 항로 운임 강세로 약 10%의 상승률을 기록

○ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 아시아-미주 항로 운임이 큰 폭으로 상승하며 전주대비 두 자릿수 운임 상승률을 기록함

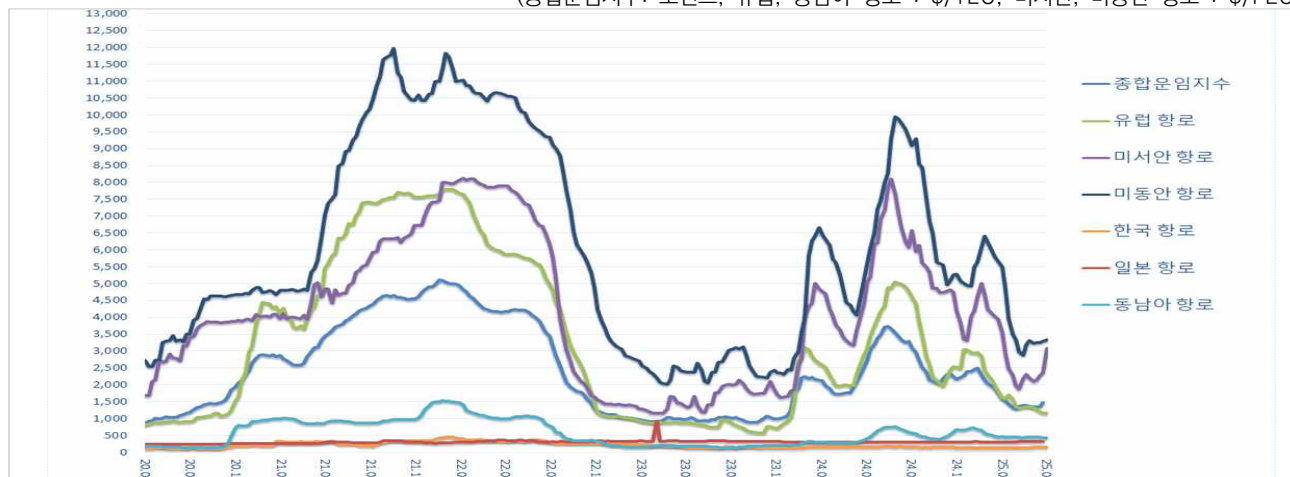
(현황) 미-중 관세 합의에 따라 중국발 미국행 수요는 증가하나 유럽행 수요는 여전히 저조함

○ 아시아-북미 항로 운임은 미-중 관세 합의로 중국발 수요 강세가 지속될 것으로 전망됨. 5월 15일부 시행된 일괄운임인상(GRI)에 이어 6월 1일부에도 큰 폭의 운임을 인상하겠다는 선사가 있는 것으로 파악됨

○ 아시아-유럽 항로는 5월 초 연휴 이후 기대했던 수요 반등이 지연되면서 5월 말까지 하락세가 이어질 가능성이 있음. 미-중 간 관세 합의에 따라 중국발 북미행 물동량이 증가하면서 북미 항로로의 선대 재배치가 발생할 전망

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)

|          |        | 5월 3주 | 전주대비  | 2025년 |       |       | 2024년 |       |       |
|----------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|          |        |       |       | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균    |
| 컨테이너선 시장 |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 운임       | 종합운임지수 | SCFI  | 1,479 | 134   | 1,293 | 2,505 | 1,622 | 1,731 | 2,506 |
|          | 유럽항로   |       | 1,154 | -7    | 1,154 | 2,851 | 1,617 | 1,943 | 3,132 |
|          | 미서안항로  |       | 3,091 | 744   | 1,872 | 4,997 | 2,930 | 2,775 | 4,987 |
|          | 미동안항로  |       | 4,069 | 734   | 2,866 | 6,418 | 4,119 | 3,931 | 6,463 |
|          | 한국항로   |       | 144   | -4    | 137   | 148   | 141   | 138   | 153   |
|          | 일본항로   |       | 320   | 0     | 308   | 327   | 314   | 297   | 303   |
|          | 동남아항로  |       | 434   | 4     | 430   | 655   | 469   | 259   | 487   |

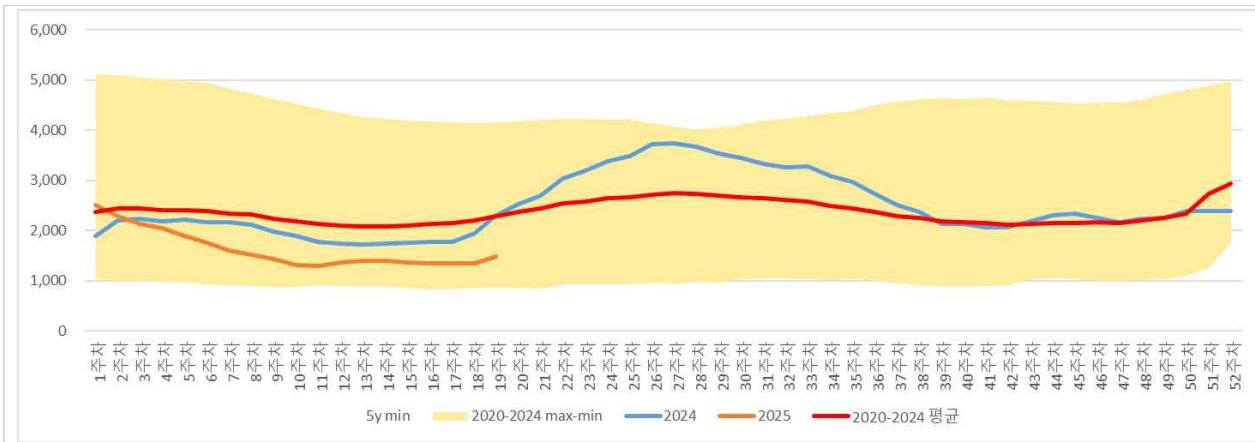
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



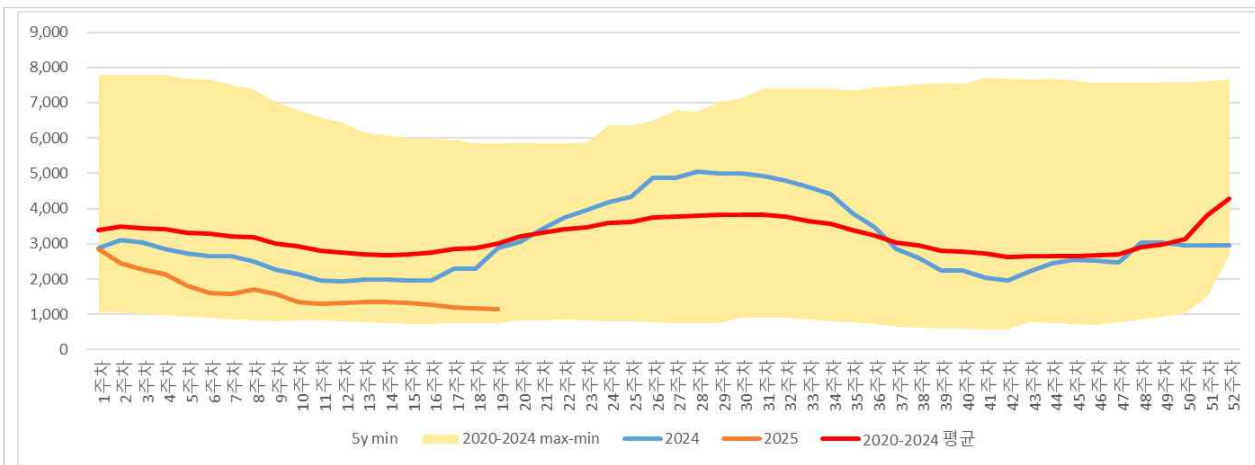
2 운임전망

| 5월 4주('25.5.19~'25.5.23)

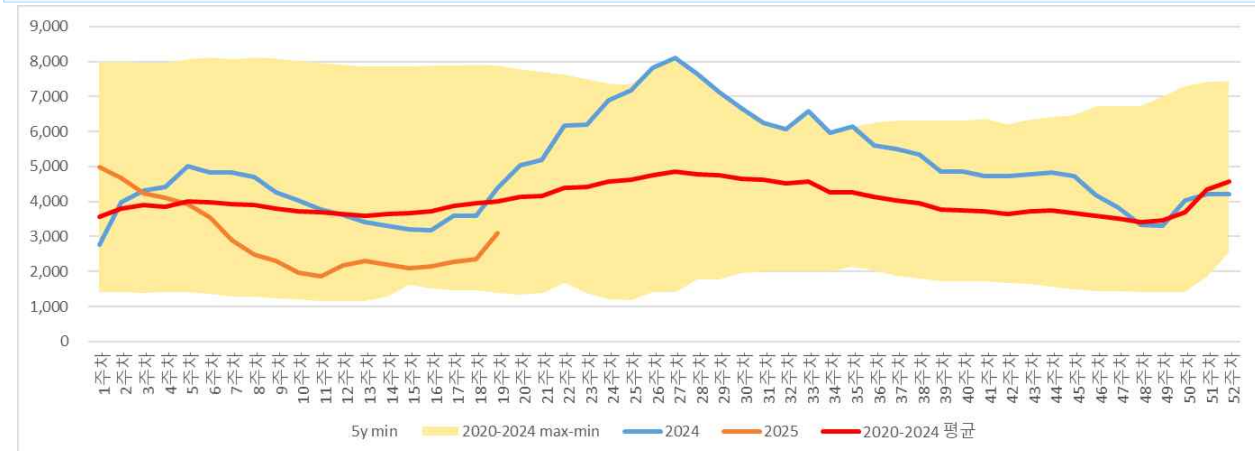
SCFI 지수는 상승할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 보합할 것으로 전망



아시아-북미운임(서부)은 상승할 것으로 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

■ 유조선 WS(VLCC World Scale) : 금주 유조선 WS는 전주 대비 5.4p 상승한 64.4를 기록함

(운임) 대부분의 항로에서 운임지수(WS)가 상승세를 보임

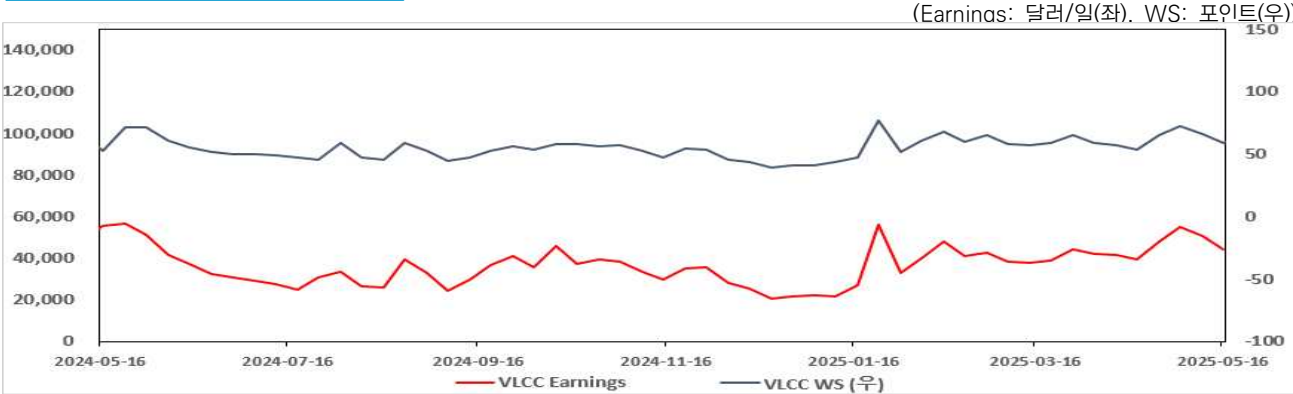
(달러/톤)

| 구분                                      | 5월 3주(WS) | 전주 대비 차이 |     |        |
|-----------------------------------------|-----------|----------|-----|--------|
| 중동-중국 항로(TD3C)                          | 64.4      | ▲        | 5.4 | 9.2 %  |
| Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K  | 32.0      | ▲        | 3.0 | 10.3 % |
| Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K   | 63.5      | ▲        | 4.0 | 6.7 %  |
| Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K | 63.5      | ▲        | 1.5 | 2.4 %  |

(동향) 중동항로 물동량 확대에 의한 VLCC 시황 반등, 대부분의 항로 회복세 전환

- 주 초반 다소 부진했던 VLCC 시황은 중동에서의 물동량이 급증하면서 운임 상승세를 견인하였으며 서아프리카 또한 가세하며 전체 시장이 반등세를 나타냄. 특히 중동항로는 미-중 간 무역 갈등 완화에 따른 심리적 개선과 함께 수요가 회복세를 보이며 단기적으로 견조한 상승세를 보일 것으로 전망됨
- OPEC+는 유가가 4년만에 최저 수준임에도 불구하고 5월에 이어 6월에도 하루 41.1만 배럴 석유 증산을 결정했으며, 이는 OPEC+ 내부 갈등 및 사우디아라비아의 대미 협상 전략으로 분석됨. 이러한 증산 결정은 원유 운송량 증가를 유도해 단기적으로는 유조선 수요를 높일 수 있으나, 공급 과잉 우려가 확대될 경우 유조선 운임에 하방 압력을 가할 가능성이 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

|            |        | 5월 3주  | 전주대비 | 2025년  |        |        | 2024년  |        |        |
|------------|--------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 유조선 시장(현물) |        |        |      | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 중동-중국      | 운임지수   | 64.4   | 5.4  | 43.3   | 77.2   | 60.5   | 40     | 80     | 57     |
| 항로(TD3C)   | 평균 수익  | 42,549 | -747 | 20,781 | 57,589 | 40,721 | 17,598 | 74,778 | 20,034 |
| VLCC       | 1년 용선료 | 45,000 | 0    | 35,250 | 46,500 | 40,138 | 37,250 | 48,500 | 45,635 |

자료: Clarkson

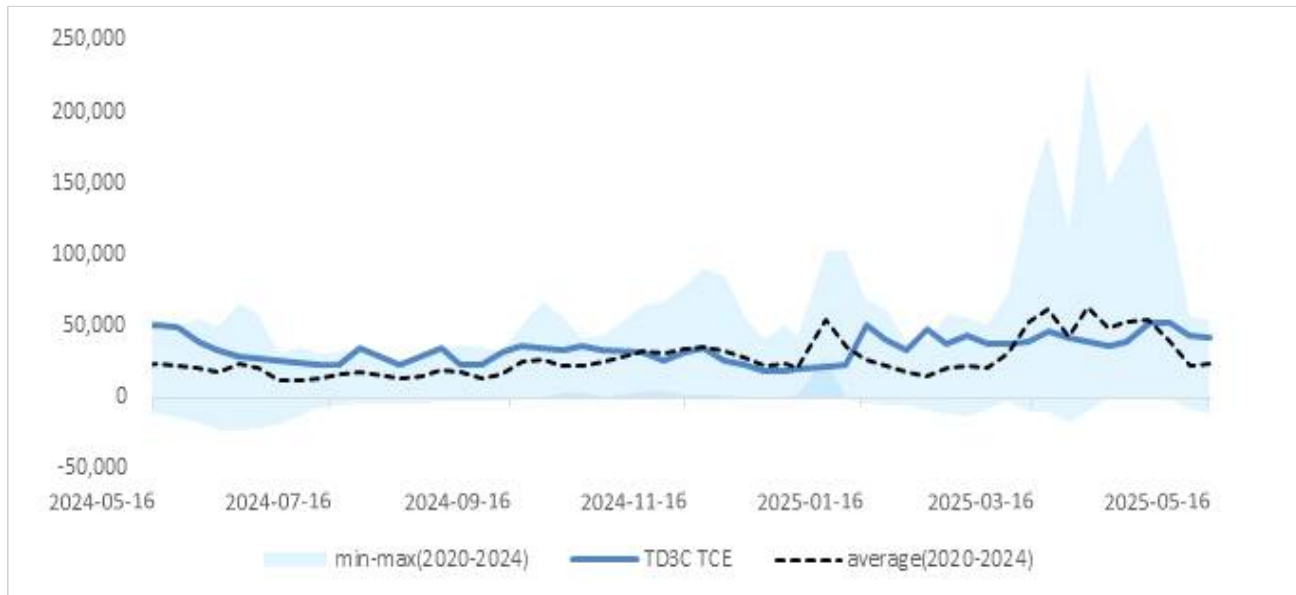


## 2 유조선-기술분석

■ 전주 대비 상승추세를 보이며 과거 평균치 부근에서 횡보세를 나타내고 있음

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

(달러/일)

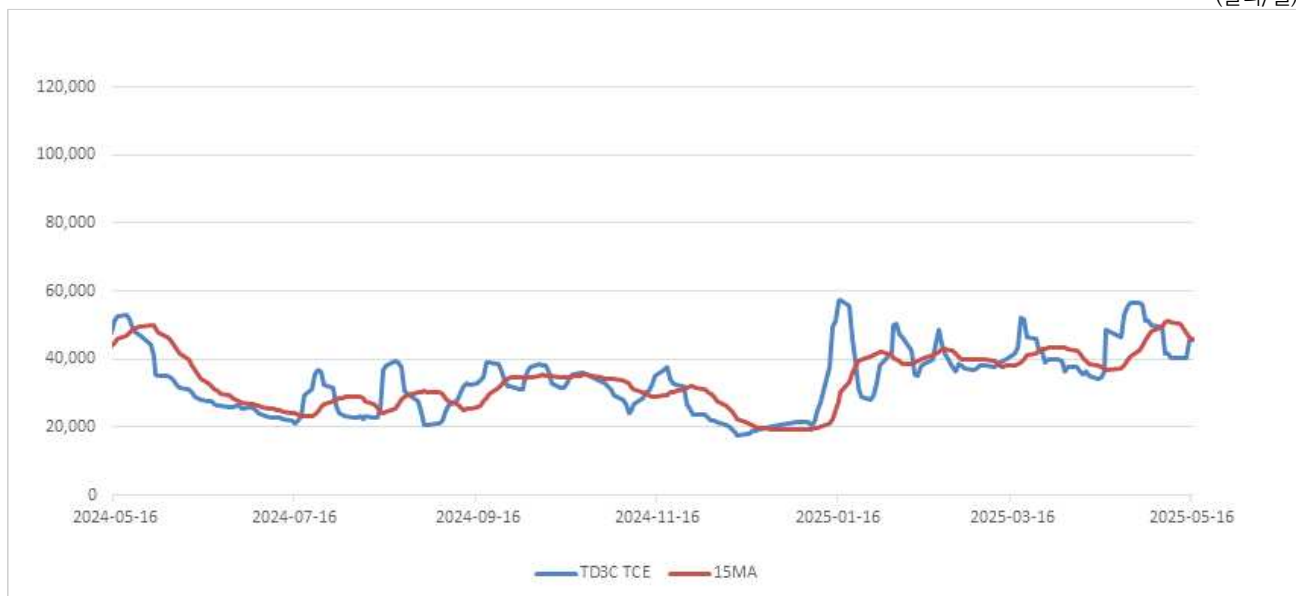


자료: Clarkson

■ 15일 이동평균선을 중심으로 등락을 보이며 단기 회복세를 보이고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선

## 1 동향분석

■ 건화물 중고선가 지수는 32.4p로 전주 대비 0.2p 하락함

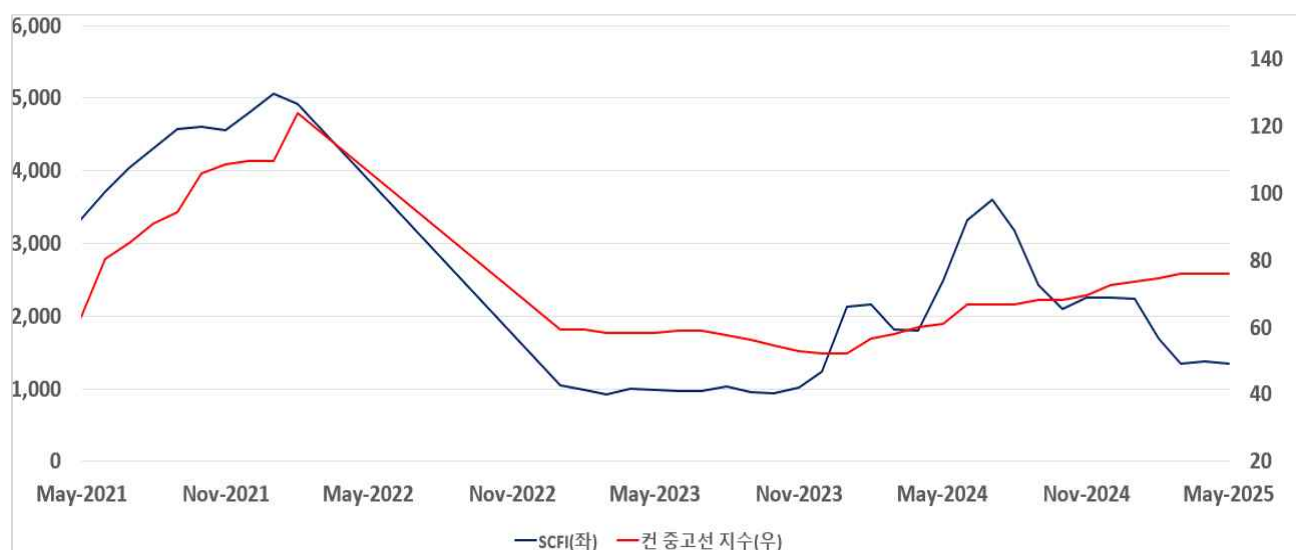
건화물선 운임지수와 중고선 지수



주: 건화물선 중고선지수는 선형별 10년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음  
자료: Clarkson

■ 컨테이너 중고선가 지수는 76.1p으로 전월과 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



## 2 거래실적

('25.05.01~'25.05.19)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 중고선 54건 거래 발생

| 선종         | 선명                 | 건조<br>년도 | 선형      | 단위         | 매매일자       | 가격<br>(백만달러) | 매도자                 | 매수자                           |
|------------|--------------------|----------|---------|------------|------------|--------------|---------------------|-------------------------------|
| Bulk       | Medi Nagoya        | 2018     | 81,671  | DWT        | 2025-05-16 | 28.00        | Nikko Kisen KK      | Vietnamese interests          |
| Bulk       | Swan River         | 2005     | 56,025  | DWT        | 2025-05-16 | 10.00        | Pacific Basin Shpg  | Undisclosed interests         |
| Cruise     | Costa Fortuna      | 2003     | 3,470   | Berths     | 2025-05-14 |              | Costa Crociere      | Clients of Margaritaville Sea |
| Container  | Dimitris Y         | 2000     | 5,248   | TEU        | 2025-05-14 | 36.00        | Poseidon Containers | Clients of MSC                |
| Ro-Ro      | Hatay              | 1979     | 870     | Lane m.    | 2025-05-14 |              | IBC Guler           | Clients of Balearia           |
| Container  | Panda Vega         | 2006     | 1,060   | TEU        | 2025-05-14 | 9.90         | Konteiner Logistics | Clients of Kawa Shipping      |
| Container  | Athens Glory*      | 2003     | 6,492   | TEU        | 2025-05-14 |              | Cyprus Sea Lines    | Clients of MSC                |
| Container  | MSC Aquarius*      | 2003     | 6,492   | TEU        | 2025-05-14 |              | Cyprus Sea Lines    | Clients of MSC                |
| Pass.      | Majestic Bliss*    | 2024     | 312     | Passengers | 2025-05-13 |              | Majestic Fast Ferry | Clients of TP Line            |
| Pass.      | Majestic Ultimate* | 2024     | 312     | Passengers | 2025-05-13 |              | Majestic Fast Ferry | Clients of TP Line            |
| Gas C'rier | Gas Cerberus       | 2011     | 5,018   | cu.m.      | 2025-05-12 | 12.60        | StealthGas          | Undisclosed interests         |
| Tanker     | Xin Ning Yang      | 2005     | 297,439 | DWT        | 2025-05-12 | 27.65        | COSCO Shpg Energy   | Clients of Beyone Shipmngt    |
| Container  | Ela*               | 2012     | 1,740   | TEU        | 2025-05-12 | 40.00        | XT Shipping         | Clients of Erasmus Corp       |
| Container  | Kestrel*           | 2013     | 1,800   | TEU        | 2025-05-12 |              | XT Shipping         | Clients of Erasmus Corp       |
| Bulk       | Bellavita          | 2010     | 35,723  | DWT        | 2025-05-09 | 10.70        | Neel Shipping       | Undisclosed interests         |
| Bulk       | SFL Sara           | 2011     | 56,869  | DWT        | 2025-05-09 | 11.00        | SFL Corporation     | Chinese interests             |



|            |                         |      |         |       |            |        |                     |                                |
|------------|-------------------------|------|---------|-------|------------|--------|---------------------|--------------------------------|
| Tanker     | Nissos Anafi            | 2020 | 318,953 | DWT   | 2025-05-08 |        | CMB Leasing         | Clients of Okeanis Eco Tankers |
| Tanker     | Nissos Kea              | 2022 | 299,988 | DWT   | 2025-05-08 |        | CMB Leasing         | Clients of Okeanis Eco Tankers |
| Tanker     | Nissos Nikouria         | 2022 | 300,323 | DWT   | 2025-05-08 |        | CMB Leasing         | Clients of Okeanis Eco Tankers |
| Container  | Asian Trader            | 2003 | 1,118   | TEU   | 2025-05-07 |        | Marlow Navigation   | Undisclosed interests          |
| Ro-Ro      | Ming Lun 1              | 2008 |         |       | 2025-05-07 | 0.18   | Zhoushan Minglun    | Chinese interests              |
| Offshore   | Siem Day                | 2013 | 121     | LOA   | 2025-05-07 | 108.90 | Siem Shipping       | Clients of EMGS                |
| Gas C'rier | Tristar Shamal          | 2010 | 6,500   | cu.m. | 2025-05-07 |        | Tristar Eships      | Clients of BW Epic Kosan       |
| Gas C'rier | Chelsea                 | 2008 | 9,500   | cu.m. | 2025-05-06 |        | Komaya Shipping Co. | Clients of BW Epic Kosan       |
| Dry Genl   | Gui Gang Hang Tai 6988  | 2024 |         |       | 2025-05-06 | 0.72   | Unknown Chinese     | Chinese interests              |
| Bulk       | Mineral China           | 2003 | 171,128 | DWT   | 2025-05-06 | 13.00  | STX Marine Service  | Chinese interests              |
| Offshore   | Saturno                 | 2001 | 3,350   | DWT   | 2025-05-06 |        | Cotemar             | Clients of Sea Shipping AS     |
| Bulk       | Western Miami           | 2015 | 39,300  | DWT   | 2025-05-06 | 14.00  | Nisshin Shipping    | Clients of AB Maritime         |
| Gas C'rier | Westminster             | 2011 | 9,500   | cu.m. | 2025-05-06 |        | Komaya Shipping Co. | Clients of BW Epic Kosan       |
| Dry Genl   | Xiang Heng Yang Ji 1898 | 2021 |         |       | 2025-05-06 | 0.71   | Unknown Chinese     | Chinese interests              |
| Offshore   | Atlas*                  | 2012 | 3,600   | DWT   | 2025-05-06 |        | Cotemar             | Clients of Alphard Maritime    |
| Offshore   | Olimpo*                 | 2012 | 3,600   | DWT   | 2025-05-06 |        | Cotemar             | Clients of Alphard Maritime    |
| Offshore   | Orion I*                | 2008 | 5,150   | HP    | 2025-05-06 |        | Cotemar             | Clients of Alphard Maritime    |
| Offshore   | Tauro*                  | 2008 | 2,866   | DWT   | 2025-05-06 |        | Cotemar             | Clients of Alphard Maritime    |
| Gas C'rier | Eagle Explorer          | 2023 | 40,000  | cu.m. | 2025-05-05 | 67.50  | Trafigura Maritime  | Clients of Manta Denizcilik    |



|           |                              |      |         |             |            |        |                     |                             |
|-----------|------------------------------|------|---------|-------------|------------|--------|---------------------|-----------------------------|
| Tanker    | Torm Mathilde                | 2008 | 109,672 | DWT         | 2025-05-05 | 30.00  | TORM A/S            | Chinese interests           |
| Offshore  | Valaris 247                  | 1998 | 400     | Water Depth | 2025-05-05 | 108.00 | Valaris Plc         | Clients of BW Energy        |
| Offshore  | N/B Wuchang SB Group AA029M* | 2026 | 100     | LOA         | 2025-05-05 |        | Seatankers Mgmt     | Clients of Allseas          |
| Offshore  | N/B Wuchang SB Group AA030M* | 2026 | 100     | LOA         | 2025-05-05 |        | Seatankers Mgmt     | Clients of Allseas          |
| Dry Genl  | Xiang An Xiang Huo 5189      | 2010 |         |             | 2025-05-04 | 0.27   | Hunan Xiangda Trans | Chinese interests           |
| Dry Genl  | Xing Tao Ji 9899             | 2006 |         |             | 2025-05-04 | 0.04   | Unknown Chinese     | Chinese interests           |
| Tanker    | Nordic Castor                | 2004 | 150,249 | DWT         | 2025-05-02 | 22.00  | Nordic American     | Undisclosed interests       |
| TankChem  | Tong Da Hua 0007             | 2007 |         |             | 2025-05-02 | 0.22   | Jiangxi Tongda      | Clients of Tianyi Shipping  |
| TankChem  | Tong Da Hua 0066             | 2012 |         |             | 2025-05-02 | 0.79   | Jiangxi Tongda      | Clients of Anhui Qiangsheng |
| Bulk      | Aquavita Lime                | 2021 | 63,609  | DWT         | 2025-05-01 | 30.50  | Olive Shpmngt       | Undisclosed interests       |
| Offshore  | FPSO Cidade de Itajai        | 1985 | 80,000  | bopd        | 2025-05-01 | 115.00 | Altera              | Clients of Karoon Pet e Gas |
| Bulk      | Resource                     | 2010 | 31,776  | DWT         | 2025-05-01 | 8.00   | Costamare Shipping  | Undisclosed interests       |
| Bulk      | Star Canary                  | 2009 | 57,825  | DWT         | 2025-05-01 | 11.50  | Star Bulk Carriers  | Undisclosed interests       |
| Container | TB Kaiyuan                   | 1997 | 2,456   | TEU         | 2025-05-01 | 13.30  | Unknown Chinese     | Chinese interests           |
| TankChem  | Zagara                       | 2002 | 37,320  | DWT         | 2025-05-01 | 8.00   | Motia               | Undisclosed interests       |
| Bulk      | AM Annaba*                   | 2013 | 76,079  | DWT         | 2025-05-01 | 59.43  | Highton Development | Clients of Xiangyu Leasing  |
| Bulk      | AM Buchanan*                 | 2013 | 81,795  | DWT         | 2025-05-01 |        | Highton Development | Clients of Xiangyu Leasing  |
| Bulk      | AM Krakow*                   | 2013 | 81,752  | DWT         | 2025-05-01 |        | Highton Development | Clients of Xiangyu Leasing  |
| Bulk      | AM Zenica                    | 2014 | 76,089  | DWT         | 2025-05-01 |        | Highton Development | Clients of Xiangyu Leasing  |



6. 주요 해운지표

(2025.05.19. 기준)

| 주요 해운지표 추이        |             | 금주  | 전주 대비 | 5월 평균 | 2025년 |     |     | 2024년 |     |     |
|-------------------|-------------|-----|-------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|
|                   |             |     |       |       | 최저    | 최고  | 평균  | 최저    | 최고  | 평균  |
| 종고선가 (\$ Million) |             |     |       |       |       |     |     |       |     |     |
| 건화물선(5년)          | Panamax     | -   | -     | -     | -     | -   | -   | -     | -   | -   |
| 유조선(5년)           | VLCC        | 115 | 0     | 115   | 112   | 115 | 113 | 106   | 116 | 114 |
| 컨테이너선(10년)        | Sub-Panamax | 35  | 0     | 35    | 33    | 35  | 34  | 15    | 31  | 25  |

자료: Clarkson

|                   |             |     |   |     |     |     |     |     |     |     |
|-------------------|-------------|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 신조선가 (\$ Million) |             |     |   |     |     |     |     |     |     |     |
| 건화물선              | Panamax     | -   | - | -   | -   | -   | -   | 35  | 37  | 36  |
| 유조선               | VLCC        | 125 | 0 | 125 | 125 | 129 | 126 | 128 | 131 | 129 |
| 컨테이너선             | Sub-Panamax | 45  | 0 | 45  | 44  | 45  | 44  | 41  | 44  | 42  |

자료: Clarkson

|                |           |     |    |     |     |     |     |     |     |     |
|----------------|-----------|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 연료유 (\$/Tonne) |           |     |    |     |     |     |     |     |     |     |
| 380 CST        | Rotterdam | 423 | 20 | 411 | 401 | 474 | 443 | 407 | 522 | 471 |
|                | Singapore | 444 | 23 | 429 | 411 | 514 | 471 | 439 | 536 | 485 |
|                | Korea     | 464 | 11 | 456 | 452 | 527 | 494 | 475 | 563 | 515 |
|                | Hong Kong | 462 | 16 | 452 | 444 | 522 | 489 | 456 | 568 | 500 |
| VLSFO          | Rotterdam | 469 | 26 | 451 | 440 | 553 | 502 | 502 | 615 | 555 |
|                | Singapore | 521 | 17 | 504 | 484 | 604 | 538 | 548 | 657 | 610 |
|                | Hong Kong | 533 | 21 | 517 | 493 | 604 | 547 | 568 | 680 | 620 |

자료: Clarkson

|                |        |       |    |       |     |       |       |     |       |       |
|----------------|--------|-------|----|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$)   |        |       |    |       |     |       |       |     |       |       |
| 철광석 (\$/Tonne) | 국제價    | -     | -  | -     | -   | -     | -     | -   | -     | -     |
|                | 중국産    |       |    |       | -   |       |       | -   |       |       |
| 연료탄 (\$/Tonne) | 국제價    |       |    |       | -   |       |       | -   |       |       |
|                | 중국産    |       |    |       | -   |       |       | -   |       |       |
| 원료탄 (\$/Tonne) | 호주産    | -     | -  | -     | -   | -     | -     | -   | -     | -     |
|                | 내륙(몽골) | -     | -  | -     | -   | -     | -     | -   | -     | -     |
|                | 중국産    |       |    |       | -   |       |       | -   |       |       |
| 곡물 (센트/부셸)     | 대두(국제) | 1,050 | -2 | 1,055 | 977 | 1,078 | 1,034 | 952 | 1,277 | 1,101 |
|                | 밀(국제)  | 525   | 3  | 529   | 515 | 618   | 552   | 524 | 700   | 578   |

자료: mysteel, CBOT

|                           |    |        |        |        |          |          |          |          |  |  |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|--|--|
| 세계 경제권역별 교역액 (\$ Million) |    |        |        |        |          |          |          |          |  |  |
|                           |    | 2월     | 3월     | 4월     | 2024년 합계 | 2023년 합계 | 2022년 합계 | 2021년 합계 |  |  |
| ASEAN                     | 수출 | 9,561  | 10,262 | 9,443  | 114,011  | 109,123  | 124,889  | 108,826  |  |  |
|                           | 수입 | 6,484  | 6,649  | 6,755  | 78,828   | 78,033   | 82,529   | 67,705   |  |  |
| NAFTA                     | 수출 | 11,678 | 12,956 | 12,566 | 151,717  | 136,353  | 130,259  | 113,907  |  |  |
|                           | 수입 | 6,812  | 6,616  | 7,263  | 86,499   | 85,097   | 98,901   | 87,472   |  |  |
| EU                        | 수출 | 5,685  | 6,765  | 7,270  | 74,722   | 74,147   | 74,413   | 69,576   |  |  |
|                           | 수입 | 5,484  | 6,507  | 5,564  | 69,321   | 73,011   | 73,966   | 71,740   |  |  |
| BRICs                     | 수출 | 11,870 | 12,360 | 13,676 | 162,194  | 154,128  | 187,108  | 194,151  |  |  |
|                           | 수입 | 11,230 | 13,132 | 14,540 | 163,110  | 168,691  | 189,991  | 173,284  |  |  |

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