

해운시황 포커스

통권 175호 (2013.07.22~07.26)

한국해양수산개발원 | 발행: 김학소 | 감리: 임진수 | 편집: 해운시장분석센터 | 02 2105 2758

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)



뉴스 & 이슈

황진희 센터장 (hjh@kmi.re.kr)



중국의 해운산업 발전계획과 시사점

- ▶ 중국의 교통운수부가 지난 해 10월에 「12·5 기간 수로운송 구조조정에 관한 의견」을 발표한 후, 중국 국가발전개혁위원회와 교통운수부는 해운산업 발전 방안에 대한 연구를 진행해왔음
 - 「12·5기간 수로운송 구조조정에 관한 의견」에서는 “내수운송체계 발전, 항만 최적화 개선, 해운산업 경쟁력 강화”(兴内河、优港口、强海运)을 제시하고, ① 원활하고, 고효율의 현대화된 내하수운체계 구축, ② 항만의 질적 발전 및 이익 제고, ③ 해운 종합경쟁력 제고, ④ 현대적인 해운서비스업 발전 가속화, ⑤ 현대적인 물류체계 건설 촉진, ⑥ 안전하고 친환경적인 수운 발전 추진 등 6개 임무가 제시되었음
 - 중국의 해운산업 발전방안은 아직 발표되지 않았지만, 중국내 해운정책토론회 등에서 논의된 개괄적인 내용만으로도 우리나라 해운산업에 많은 영향을 줄 것으로 판단됨
- ▶ 현재 중국은 해양강국 실현이라는 중차대한 계획 속에서 해운산업 육성을 추진하고 있으며 주요 전략은 다음과 같음
 - 중국 해운기업 글로벌 경쟁력 강화 : 중국 해운기업이 자국의 대외무역 서비스뿐만 아니라 향후 제3국 운송 등 글로벌 물류시장에 적극적으로 참여하고 기업 인지도를 향상 시킴. 이를 위해 중국은 톤세제도 도입을 검토하고 있음
 - 해운기술 및 관리 부문의 혁신 : 중국의 선박량은 이미 세계 4위이지만, 중국 선대 구조는 아직 문제가 있다고 판단하고 기술 개선 및 선대구조 혁신을 추구함. 친환경, 고효율 추세에 대응한 선박을 확보함
 - 해운산업 서비스 능력 향상 : 2011년 중국의 대외무역 항만 물동량은 1990년에 비해 약 18배 증가했으나, 2011년 중국의 선박량(해운 운송력)은 1990년에 비해 5배 증가하는데 그침. 향후 중국의 물동량 증가를 수용할 수 있는 선박량의 증강을 추진함
 - 국제 해운 발언권 제고 : 중국인들의 국제기구 진출 및 고위급 비중 확대, 글로벌 세무 우대 혜택을 통한 국제(지역) 해운기구 및 해운기업의 본부 유치 추진함
 - 인재 양성 : 해운업에 대한 이념, 국가관, 열정을 갖춘 해운 인재를 양성함. 학교 교육과정에서는 기술 및 경영, 국제표준, 법률 등을 아우르는 종합적인 교육을 실시, 국제적 시각을 확대하고, 글로벌 해운업 문제 및 해운기구들의 활동에 관심을 유도함
- ▶ 중국의 해운산업 발전정책이 발표되고 정책적으로 추진되면 우리나라 해운기업의 영업환경은 더욱 어려워질 것으로 예상되어 이에 대한 대책이 긴요함
 - 우선 중국이 추진하는 자국화물 자국수송 정책은 우리나라 해운기업의 대중국 영업에 상당한 제약이 예상됨. 중국의 경제발전정책을 입안하는 국가발전개혁위원회는 중국 수출입 물량에 대한 자국선사 수송비율을 2015년까지 80%로 확대하는 목표를 수립했음
 - 또한 중국의 톤세제도 도입과 각종 세제 개혁이 성공되면 중국선박의 운임경쟁력은 더욱 높아지게 되어 중국 선박의 시장 점유율은 더욱 늘어날 전망이다
 - 따라서 우리나라는 중국의 자국화물 수송정책에 대한 공세전략 개발과 함께, 12.6%에 불과한 우리나라 국적선사의 수출입 화물 적취율을 최소한 50%까지 제고할 수 있는 대책을 긴급히 마련해야 할 것임

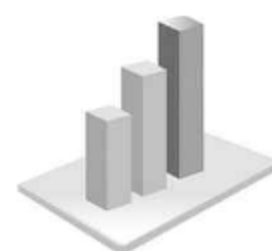
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 소폭 하락

- ▶ 금주 BDI는 1,117p(7월 24일)를 기록, 지난 주 대비 34p(3%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 1,094달러/일(8%)하락하며 12,823달러/일을 기록하며 시황 하락을 주도
 - 파나마크스는 7월 22일 하락 반전하여 전주 대비 68달러/일(1%) 하락하며 9,104달러/일
 - 수프라마크스는 전주 대비 207달러/일(2%) 상승, 핸디사이즈는 소폭 하락
- ▶ 케이프 시장은 양 수역에서 운임을 상승시키기에는 부족한 물동량이 유입되고 있지만, 운임의 급격한 하락은 나타나고 있지 않음
 - 2011년, 2012년과 같이, 하반기에 브라질 물동량이 시장에 유입되면서 시황이 상승할 것이라는 기대가 보고됨
 - 이 같은 기대는 중국의 철광석 수입가격이 124달러/톤 수준으로 높지 않은 편이고, 주요 항만 철광석 재고량도 7천만 톤을 상회하는 수준으로 최고 1억 톤을 보인 것에 비하면 적다는 평가 등에 기초함
 - 또한 지난 상반기에 중국의 철강생산이 지난해에 비해 7.4% 많은 3억 8,990만 톤을 기록한 것 또한 중국경제의 성장을 둔화에도 불구하고 철광석, 원료탄 등의 수입물동량이 꾸준히 증가할 것이라는 기대를 형성
 - 아울러 Clarkson이 발표하는 6개월 기간용선 운임이 13,000달러/일(7월 19일 기준)을 유지하는 등 하반기에는 OPEX 이상의 운임이 기대되는 상황
- ▶ 그러나 최근 Clarkson의 Stopford가 지적한 바와 같이, 지난 10여 년 간 중국은 원자재를 집중적으로 소비하는 경제발전 단계를 거치면서 막대한 물동량 창출에 기여했지만, 향후 10년 간에는 이 같은 과거의 발전추이를 재현하기는 쉽지 않을 전망
 - 오히려 과거 이 같은 중국발 운임 폭등에 따른 선박 과잉발주로 현재의 공급과잉 불황이 야기된 측면이 있고, 또한 2013년 상반기에 에코쉽 선박 선호 및 선가차익 추구에 따른 발주증가로 다시 운임회복에 장애가 될 것이라는 전망이 나오는 상황
- ▶ 한편, 파나마크스 선형은 지난 월요일 이후 물동량 유입이 줄어들면서 운임이 하락
 - 여름 비수기를 맞아 운임 회복이 쉽지 않을 전망
 - 수프라마크스 이하 선형은 인도네시아 석탄 물동량이 유입되는 반면, 인도네시아/중국 운임은 다소 하락하는 등 보합세를 보임



		금주 (7.24)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,117	(-34)	698	1,179	878	647	1,624	920
	BCI	1,936	(-98)	1,209	2,176	1,464	1,082	2,955	1,573
	BPI	1,145	(-8)	651	1,210	948	418	1,738	963
	BSI	914	(20)	664	981	842	600	1,300	904
	BHSI	539	(-)	410	569	508	366	719	516
		(7.19)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	11,500	(-)	9,250	11,500	10,056	8,000	13,500	10,034
	Panamax	8,750	(125)	7,750	9,875	8,759	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,250	(-)	7,500	8,375	8,043	7,250	10,500	8,649
		(7.24)							
운임(\$/day)	Capesize	12,823	(-1,097)	4,205	15,218	7,057	2,644	23,991	7,681
	Panamax	9,104	(-68)	5,163	9,680	7,519	3,336	13,877	7,684
	Supramax	9,554	(207)	6,938	10,259	8,805	6,277	13,594	9,462
	Handysize	7,893	(-254)	6,108	8,343	7,525	5,489	10,414	7,359

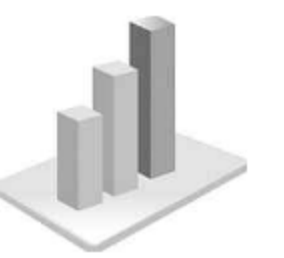
컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



유럽 및 미주 컨테이너선 운임 상승세 지속

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 28.1p 상승한 1,075p를 기록했음
- ▶ 선사들의 성수기 운임인상 노력이 가시화되면서 지난주 컨테이너선 운임은 주요 항로에서 상승세를 보였음
 - 특히, 지난주 중국발 유럽항로의 운임지수는 전주 대비 10% 이상 급등하는 모습을 보여 유럽항 운임인상에 적극적인 것으로 보임
 - 지중해 항로도 5% 이상 급등세를 보였으나 미주항로는 0.1~1.3% 상승에 그쳤음
 - 한편, 최근 들어 중국경제에 대한 우려가 제기되면서 향후 수요 회복에 대한 우려로 이어질 가능성도 있음
 - 중국경제는 지난해 7.6% 성장하는데 그쳤고, 금년 2분기 성장률도 이 보다 낮은 7.5%로 나타났음
- ▶ 중국 세관에 따르면, 지난 상반기 중국의 수출입액은 지난해 대비 1.1% 증가했으나 수출은 1% 감소하고, 수입은 3.6% 늘어난 것으로 나타나 수출물량이 둔화된 것으로 보임
 - 이러한 중국발 수출의 둔화와 함께 수요 부진에 따라 최근 1만 8,000TEU급 선박을 운항에 투입한 Maersk Line의 경우도 동 선박을 1만 4,500~1만 5,000TEU급 선형으로 운영할 계획임
 - 이는 수요 부진에 따라 컨테이너선 시장의 공급 충격을 완화하기 위한 것으로 알려졌다
 - Maersk Line의 경우 이미 AE9서비스를 중단한 바 있으며, TP7서비스를 재편함으로써 2014년 초 투입 선박량은 금년 초에 비해 줄어들 것으로 예상됨
 - 한편, Maersk Line 동아시아본부 부사장은 내년에 인도 예정인 1만 8,000TEU급 Triple-E 초대형선 10척은 새로운 서비스인 AE10에 투입하는 한편, 나머지 10척은 추후 P3 Newtwork의 서비스계획에 포함할 것이라고 언급했음



			금주 (7.19)	(전주비)	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,075	(28.1)	1,013	1,152	1,089	896	1,336	1,171
	유럽항로		1,315	(120.1)	1,027	1,514	1,333	897	1,901	1,535
	미서안항로		1,085	(1.0)	1,053	1,120	1,095	859	1,177	1,053
	일본항로		719	(-11.8)	726	776	749	733	815	777
	한국항로		610	(45.6)	580	630	603	557	682	622
	동남아항로		820	(1.7)	843	916	854	848	964	909
			(7.3) ¹⁾							
용선지수(HRCI)			495.9	(-2.7)	458	505	480	456	514	478
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	730	730	730	710	730	725
		수입	620	(-)	620	620	620	600	620	615
	한중(All in)	수출	374	(-)	374	374	374	330	374	360
		수입	494	(-)	494	494	494	490	494	493
	동남아(All in)	수출	880	(-)	780	880	784	670	780	743
		수입	640	(-)	540	640	543	490	540	524

주 1) 컨테이너용선지수(HRCI) 자료 업데이트 지연으로 마지막 업데이트된 자료를 올림. (7월 3일)

유조선 시장

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)



VLCC - 수익 큰 폭 하락, 운임 감소

- ▶ 수익은 16,906 달러/일로 전주대비 7,660달러 하락, 운임지수는 WS 37.5로 전주대비 2.5 소폭 감소
 - 수익은 전주대비 31% 감소한 16,906 달러/일로 큰 폭의 약세를 실현. 실제 물동량은 소폭 상승하고 있으나 선박 공급량 과잉으로 근본적인 수익 악화가 원인임
 - 미국 원유재고의 감소 영향으로 선박 연료유의 상승세가 계속되어, 선박 운항 수익 악화 요인으로 작용하고 있음
 - 리비아, 이집트 등 중동지역의 정정 불안으로 원유 물동량 감소하여 VLCC 수요 급감하였음
 - 선박 연료유(싱가포르, 휴스턴, 부산 등) 전주대비 상승세를 기록하며 선박 운항 수익 악화 요인으로 작용함



제품선 - 수익 상승, 운임 보합

- ▶ 수익 14,004 달러/일로 전주대비 1,702달러 증가하며 3주 연속 상승세, 운임은 WS 105.0으로 연중 최저치에서 벗어나지 못하고 있음
 - 최근 들어 미국의 제품유 생산이 증가하면서 미국 내 원유 정제 시설의 가동률이 급증하였는데, 하루 최대 가능한 정제량은 17.8백만 배럴에 달하고 있음. 이는 2012년 대비 하여 2.9% 가동률이 증가한 것으로 생산된 제품유는 미국 걸프만을 통해 유럽, 라틴 아메리카 등의 지역으로 운송되고 있음. 제품유 운송을 위한 제품선 수요의 증가로 인하여 수익은 지속적 강세를 나타냄
 - 제품선 물량의 15% 이상이 수에즈 운하를 통과하므로, 이집트 정국 불안으로 수에즈 운하의 운영에 차질이 생길 경우 제품선 운임 하락으로 이어질 수 있음
 - 운임은 7월 10일부터 한 달여 계속되는 중동 라마단 영향으로 시황 약세가 계속되고 있으며 전주대비 변동 없었으나 WS 105.0으로 연중 최저치 실적임

		금주	(전주비)	7월평균	2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(7.19)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	16,906	(-7,660)	21,431	1,351	24,566	10,280	1,746	40,260	18,296
	MR	14,004	(1,702)	12,585	11,081	18,266	14,656	6,722	18,538	10,675
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,948	19,000	26,000	22,125
	MR	14,000	(-)	14,000	13,500	14,500	14,069	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	37.5	(-2.5)	41.3	30.0	45.0	37.0	34.0	70.0	47.5
	MR	105.0	(-)	108.8	115.0	170.0	134.8	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



머스크 CLGC 10척 매각, 과연 옳은 것인가?

안영균 연구원 (ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 아시아 주요 항구의 2013년 상반기(1-6월 누계) 컨테이너 취급량은 1위 상하이를 포함하여 모두 증가율이 감소하는 등 부진한 실적을 나타냄.
- ▶ 특히 6월 실적은 상하이가 소폭 감소하면서 2012년 동월 대비 큰 변화 없었으며 싱가포르, 홍콩 심천은 5월 대비하여 취급량 변화 미미함. 홍콩의 경우 3월 말부터 계속되었던 파업 영향으로 상반기 실적 약 8% 감소하였음.
- ▶ 6월 실적은 상하이가 전년 동월 대비 0.4% 감소한 276만 1,000 TEU, 2위 싱가포르가 0.5% 증가한 272만 5,000 TEU. 상하이의 6월 마이너스 기록은 설 연휴 영향을 받았던 2월 이래 금년 들어 두 번째임. 싱가포르는 취급량 증가율 1% 전후로 실질적으로는 거의 답보 상태임.
- ▶ 3위 중국 선전의 6월 취급량은 1% 감소한 193만 8,500 TEU로 2013년 들어 첫 마이너스를 기록하였음. 4위 홍콩은 컨테이너 취급량 증가율이 5개월 연속 마이너스를 기록하는 등 아직 파업의 영향이 계속되고 있음.
- ▶ 지금까지 컨테이너 취급에 있어 순조롭게 성장해 온 아시아 항구들은, 최근 들어 구미 지역 컨테이너 화물 물동량 둔화로 인하여 취급량이 전반적으로 부진한 모습임.

(출처: 일본해사신문, 2013. 7. 24.)



이집트 정국 불안으로 인한 수에즈 운하 폐쇄 리스크 및 과거 수에즈 운하 폐쇄시 선주들의 대처방식

- ▶ Drewry의 연구에 따르면 수에즈 운하가 갑자기 폐쇄가 되더라도 아시아-북유럽 항로에 있어서 화주들은 서비스를 제공받는데 있어 큰 변화를 겪지 않을 것으로 예상됨
- ▶ 연구에서는 만약 수에즈 운하가 폐쇄된다면 선주들은 기존과 동일한 서비스 횟수의 제공을 유지하기 위해서, 현 아시아-북유럽 항로에 있어서의 서쪽루트 19노트 및 동쪽루트 14.8노트의 속도를 초과한, 22노트의 증가된 속도로 희망봉(Cape of Good Hope)을 우회하는 새로운 항로를 이용해야 할 것이라고 언급하였음
- ▶ 한편 새로운 희망봉을 우회하는 노선의 경우 왕복 운항시간은 기존의 아시아-북유럽 항로와 비교하여 큰 차이가 나지 않기 때문에 화주의 입장에서는 큰 손실을 보게 되는 것은 아님 (13,000 TEU급의 경우 수에즈 운하 이용 시에 아시아-유럽 왕복 54.5일이 소요되며, 희망봉 우회 항로의 경우 왕복 56.8일이 소요됨)
- ▶ 단, 선주의 경우에는 일정 부분 손실이 발생하는데 이는 노선을 우회하며 약 8,500 마일 정도를 더 운항하게 됨으로서 발생하는 추가 연료비용과 운항속도를 증가시킴으로서 발생하는 추가 연료 발생분 등임
- ▶ 그러나 수에즈 운하에 지급하지 않아도 되는 통과비용이 위에서 언급한 추가 연료비용

을 대부분 상쇄하기 때문에, 어떤 측면에서는 선주의 경우에도 큰 손실은 발생하지 않는다고 할 수 있음 (13,000TEU급의 경우 수에즈 운하 평균 왕복 통과비용은 1.4백만 달러임)

- ▶ 본 연구는 최근 이집트 정정 불안으로 인하여 수에즈 운하의 폐쇄 가능성이 증가하면서 Drewry에서 수행되었음

(출처: Lloyd's List, 2013. 7. 22.)

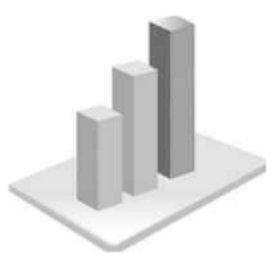


아시아-유럽항로 서비스에 초대형 컨테이너선 투입으로 운임을 강타

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

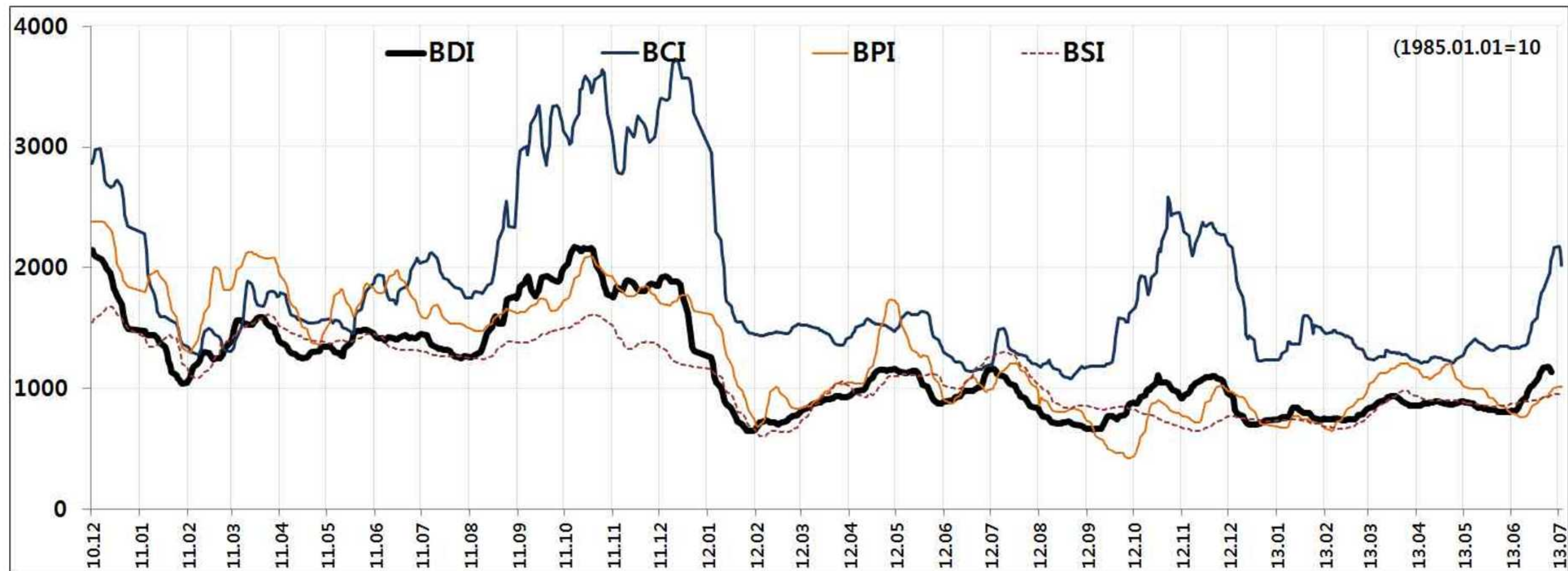
- ▶ 아시아-유럽항로에 초대형 컨테이너선 투입이 다른 무역항로의 운임을 약세의 지속적인 원인
 - Alphaliner 에널리스트는 지난 12개월 동안 130만 TEU 상당의 신조 컨테이너선이 인도 되고 그 중 622,000 TEU 만금이 아시아-유럽 항로 서비스에 할당됐다고 전함
 - 하지만 아시아-유럽항로의 정체된 수요 증가율이 선사들로 하여금 같은 양만큼의 선복량을 다른 무역항로에 재할당하는 결과를 초래
 - 이러한 현상은 이들 무역 항로 운임을 약세의 원인이 되는 연쇄효과를 가져옴
- ▶ Alphaliner는 아시아-유럽 무역 항로 외의 항로에 대해 언급
 - 극동-북미 구역의 선복량이 지난 12개월 동안 전년 대비 12% 증가한 321,000 TEU 만큼 추가되면서 가장 높은 선복량 증가를 나타냈다고 전함
 - 그중 131,000 TEU는 3,500~9,200 TEU 급 신조 선박인 반면, 나머지 190,000 TEU 만큼의 선복량은 극동-유럽 항로로부터 흘러들어옴
 - 비율 측면에서는, 오세아니아 무역 항로에 89,000 TEU, 아프리카 무역에 185,000 TEU 만큼의 선복량이 추가되면서 각각 15.1%, 14.5% 증가함
 - 즉, 오세아니아와 아프리카 관련 무역 항로의 선복량이 비율적으로 가장 크게 증가한 것으로 보임
- ▶ CCFI(China Containerised Freight Index)에 의하면, 이러한 선복량 증가의 결과로써, 중국의 평균 컨테이너 운임률이 전년대비 18% 감소함
 - 선사들의 무능력한 선복량 증가 컨트롤이 운임을 약세의 근본 원인
 - Alphaliner는 지난 1년 동안 427,000 TEU 만큼 폐선되었지만, 신조 선박 130만 TEU 만큼의 인도량이 여전히 사라진 선복량을 3대 1의 비율만큼 넘어선다고 전함
- ▶ 대형 선박 인도의 결과로써, 대표 무역 항로의 평균 선박 사이즈 증가
 - 아시아-유럽 무역 항로 선박의 평균 사이즈는 전년 대비 5% 증가한 9,809 TEU
 - 아시아-북미 무역 항로 선박의 평균 사이즈는 전년 대비 6% 증가한 6,049 TEU
 - 대서양 횡단 무역 항로 선박의 평균 사이즈는 전년 대비 4% 증가한 4,208 TEU

(출처 : Lloyd's List, 2013. 7. 23.)



주요 해운 지수 동향

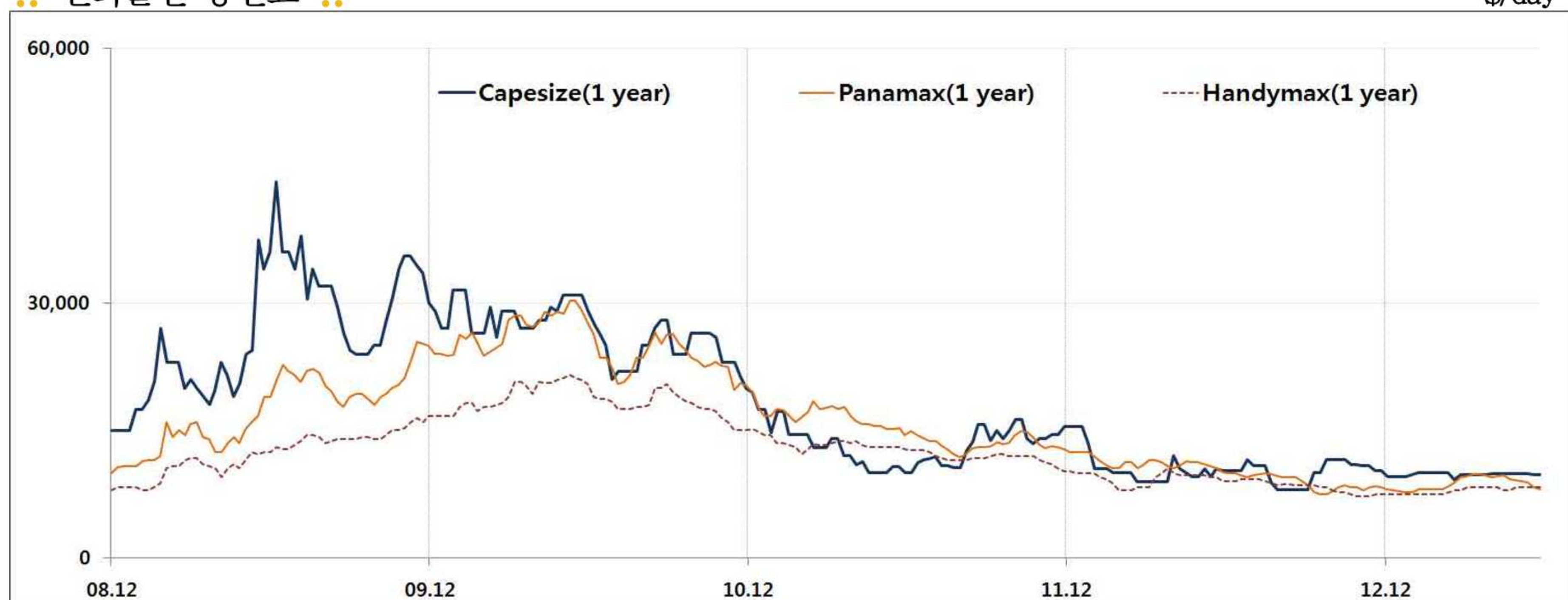
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

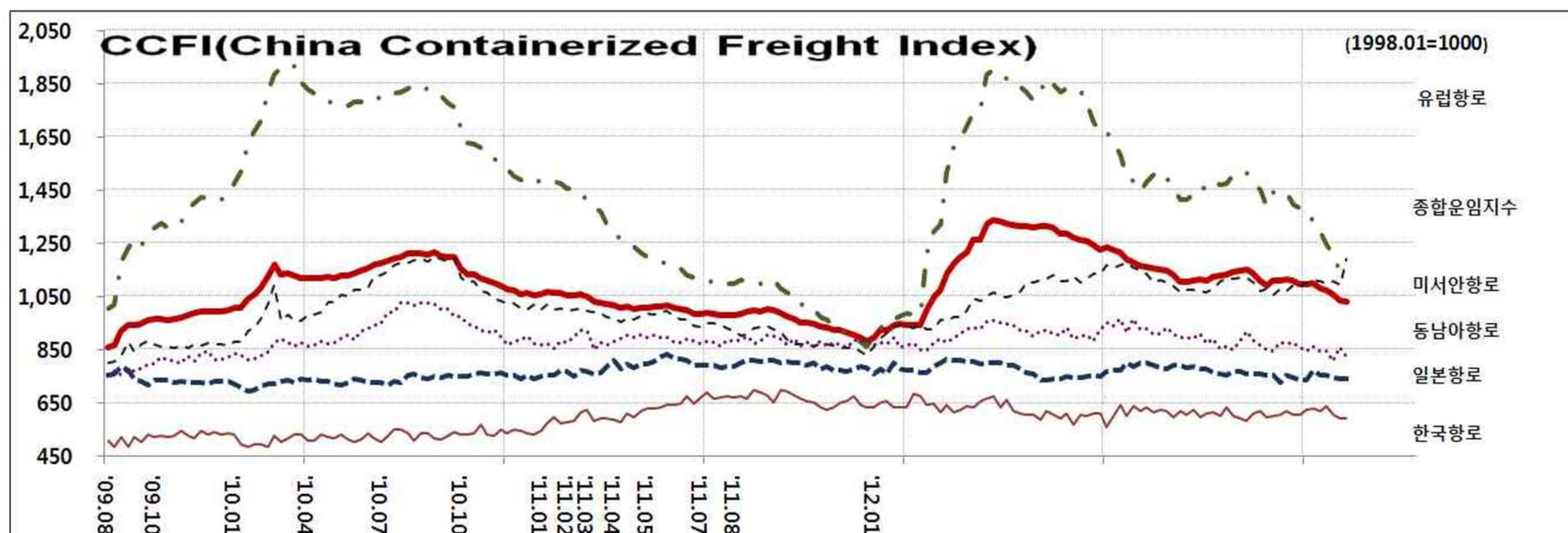
건화물선 용선료

\$/day



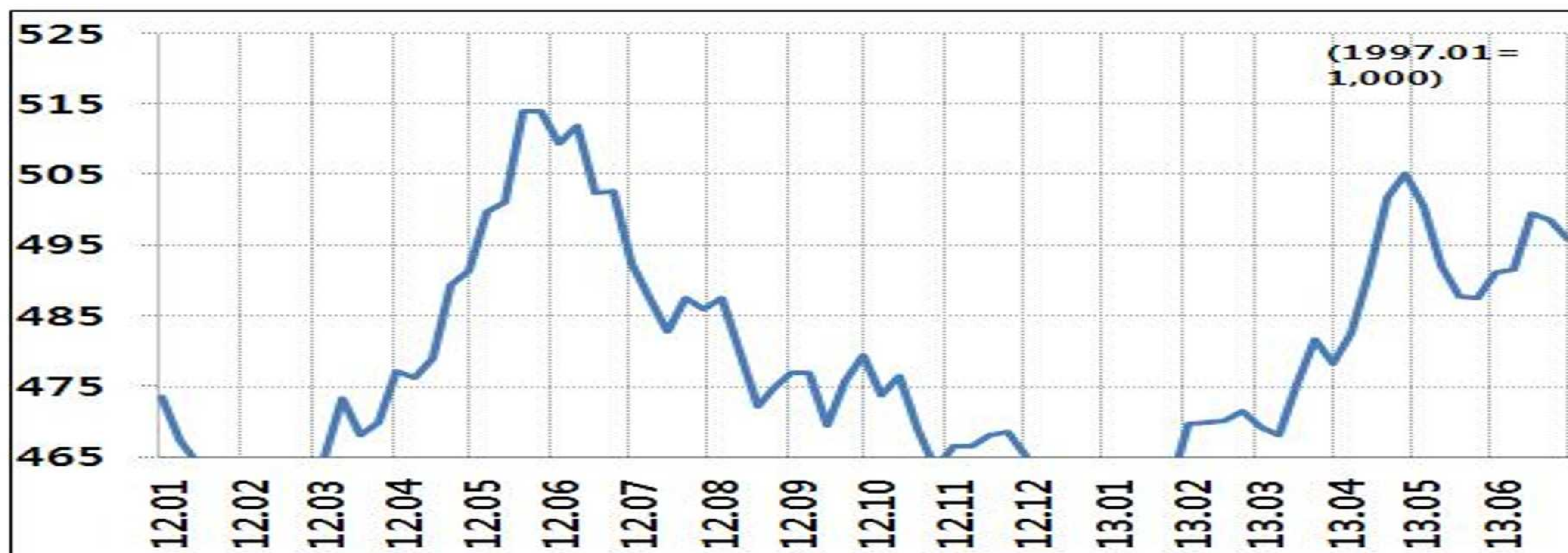
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

컨테이너선 용선 지수 (HRCI)



Lloyd's List

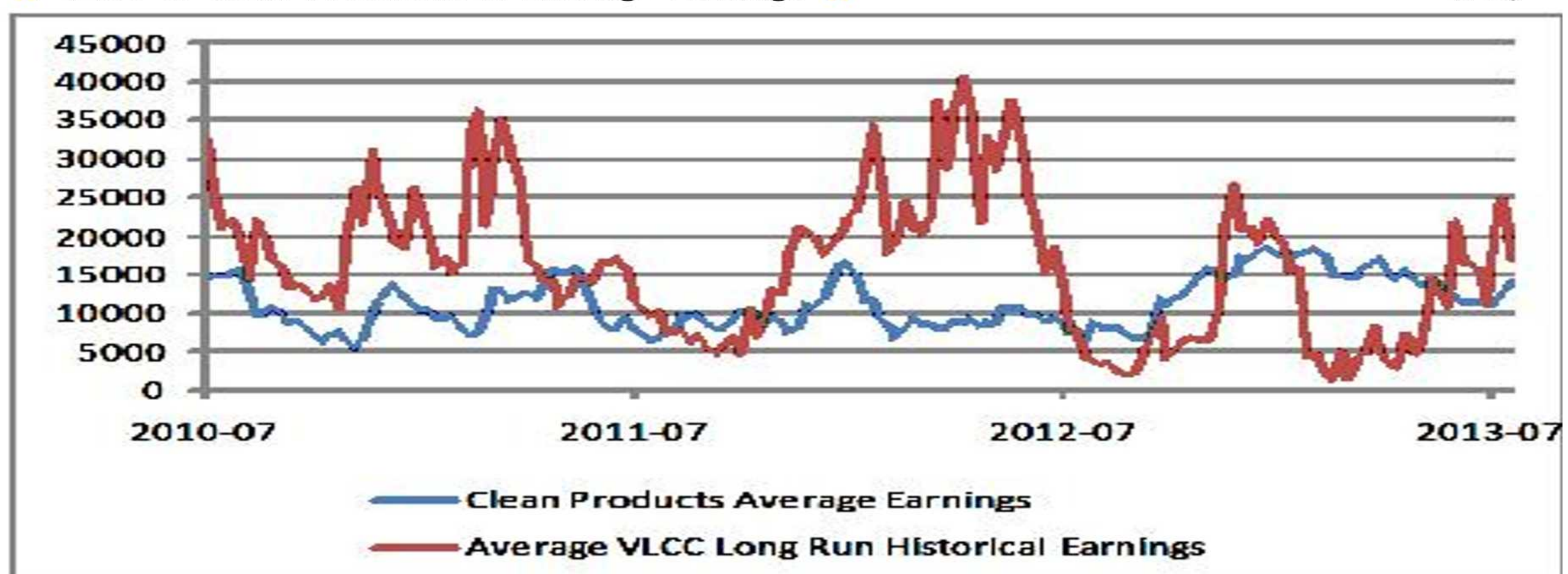
유조선 운임 지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson

주요 해운 지표 추이

					2013년			2012년		
금주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (7.19)										
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(-)	22.0	18.0	21.0	18.5	18.0	27.5	22.4
유조선(5년)	VLCC	55.0	(-)	55.0	55.0	57.0	55.9	57.0	65.0	62.7
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	10.0	18.0	13.8

신조선 시장 (\$ Million) (7.19)										
건화물선	Panamax	26.3	(0.3)	25.9	25.8	26.3	25.8	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	89.5	92.5	90.9	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	30.8	(0.3)	30.6	30.0	30.8	30.2	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne) (7.19)										
380 CST	Rotterdam	602.0	(-1.0)	596.0	570.0	646.0	598.1	550.5	720.0	638.8
	Singapore	599.5	(3.0)	595.8	591.5	667.5	621.5	573.5	741.5	662.8
	Korea	622.5	(4.0)	617.2	612.5	688.0	647.0	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	617.5	(4.0)	611.7	602.5	678.5	633.4	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$ (7.19)										
철광석	국제價	124.4	(2.4)	121.1	113	158	135	88	149	129
	중국産	166.0	(0.5)	163.6	159	189	173	143	195	173
연료탄	국제價	98.0	(-0.2)	98.0	96	98	97	96	119	103
	중국産	113.4	(-0.2)	113.4	113	116	115	112	148	126
원료탄	호주산	162.8	(-0.3)	162.8	163	195	184	177	254	221
	내륙(외몽고)	89.1	(-8.3)	94.5	97	112	105	110	137	118
곡물	중국産	160.3	(-0.3)	160.6	160	231	197	168	272	222
	대두(국제)	1490.8	(-72.5)	1,549.6	1,362	1,613	1,469	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	664.5	(-11.0)	663.9	646	791	711	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 (천 톤)							
		5월	4월	3월	2013년(1월~5월)	2012년 합계	2011년 합계
부산	수출	14,435	14,396	14,862	69,726	164,089	153,356
	수입	12,814	13,508	13,617	32,960	147,950	140,978
울산	수출	6,215	6,767	7,109	34,318	83,778	82,058
	수입	8,506	8,856	10,262	46,696	113,193	111,695
광양	수출	6,939	5,709	6,504	31,511	81,103	75,414
	수입	12,319	12,380	13,026	60,835	156,238	144,514