

해운시황 포커스

통권 197호 (2014.01.13~01.17)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2758

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

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



해운시장 변화 요인과 대세적 흐름에 주목해야



- ▶ 최근 BDI가 급락하면서 건화물선 시장의 운임이 하락세가 심상치 않다는 우려가 제기되고 있음. 최근 3주간 BDI가 907포인트 급락하였으며, 그 원인은 4가지 정도로 추정되고 있음(건화물선 시황분석 참조)
 - 건화물선 시장의 운임 급락은 4가지 원인이 복합적으로 작용하여 생긴 것으로 판단됨.
- ▶ 이러한 4가지 원인은 지난 해부터 어느 정도 예상되었던 원인들이었으며, 그러한 요인들로 인해 운임하락이 예상되었음
 - 그러나 그동안의 만성적 공급과잉과 운임하락으로 인해 시장참여자들이 소폭의 수요감소나 운임하락에도 민감하게 반응해 왔다는 점에서 건화물선의 운임하락의 폭이 예상보다 컸다는 점에 유의할 필요가 있음
- ▶ 향후 해운시장에 영향을 주는 요인을 살펴 보면 중장기적으로 해운시장의 전망은 밝을 것으로 예상됨
 - 주요 선진국의 경기 회복이 점차 가시화되고 있음. 미국은 제조업을 중심으로 경기 회복이 전망되고 있으며, 유럽은 재정위기에서 점차 벗어나 점진적인 경기 회복세를 보이고 있고, 일본도 엔저 기조와 중앙은행 추가 양적 완화로 경기 회복을 보이고 있어 중국을 제외한 세계 경제 전반적으로 양호한 흐름이 예상됨
 - 최근 세계은행에서 2014년 세계 경제성장률 전망치를 3.0%에서 3.2%로 상향 조정한 것이 세계 경제성장의 회복세를 시사하고 있음. 즉 세계 경제는 아직도 비관적인 요소가 남아 있으나 점차 회복하는 것이 대세적 흐름이라고 판단됨
 - 반면 유럽의 재정위기에 경기 침체, 중국 경제의 성장률 저하와 불안, 글로벌 대기업의 리쇼어링 증가에 따른 무역패턴 및 물류흐름 변화 등과 비관적 요소가 남아 있으나 이러한 요인들은 세계 경제의 상승세를 뒤집을 정도는 강하지 않은 것으로 보임
 - 즉, 2008년 12월 미국발 금융위기와 같은 초대형 악재가 발생하지 않는 한 세계 경제는 회복세를 보일 것으로 예상되며, 이에 따라 해운 경기도 점차 회복세로 전환되는 것이 대세적 흐름이라고 볼 수 있음
- ▶ 따라서 국내 해운기업들은 일시적인 시황변화에 일희일비할 것이 아니라 세계 해운시장에 영향을 미치는 요인들의 움직임을 주목하고, 해운시장의 대세적 흐름에 부응할 수 있는 중장기적 대응전략을 마련해야 할 것임
- ▶ 또한 세계 해운시장의 회복 조짐에도 불구하고 해운기업들이 대비해야 할 몇가지 요인들이 있음
 - 컨테이너선의 경우 얼라이언스의 시장지배력이 갈수록 확대되고 있어 개별 선사 차원에서 경쟁하기 어렵다는 것에 유의
 - 건화물선의 경우 2013년 발주된 선박들이 본격적으로 인도되는 시점부터 공급과잉으로 전환되어 운임 약세가 예상
 - 중국 경제의 성장률 저하로 예전과 같은 물동량 증가세를 기대하기 어려움
 - 한편 중국, 동남아 등에서 외국 대기업이 철수하는 리쇼어링이 증가하고 있어 세계 물류 흐름에 변화가 예상되며, 이는 전통적 해운시장 루트에 변화를 초래할 것으로 우려

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



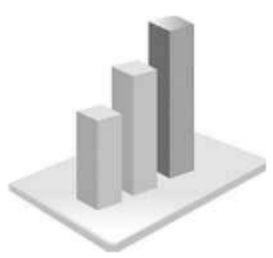
최근 3주간 건화물선 운임지수 급락요인 분석

- ▶ 1월 15일 BDI가 1,374으로 지난해 말 2,277에서 907포인트(40%) 하락하여 급락세를 보임
 - 그 이유는 케이프사이즈 운임이 일간 38,999달러에서 13,168달러로 66% 하락한 것을 비롯하여 파나막스, 수프라막스, 핸디막스 선형은 10~19% 정도 하락했기 때문임
 - 반면 1월 15일 FFA 시장에서는 케이프 1월 선물에 대해 18,000달러(일) 평가치가 나온 것으로 볼 때 현물시장의 일시적 폭락에 대한 우려 보다는 향후 운임상승의 기대감이 큰 것으로 보임

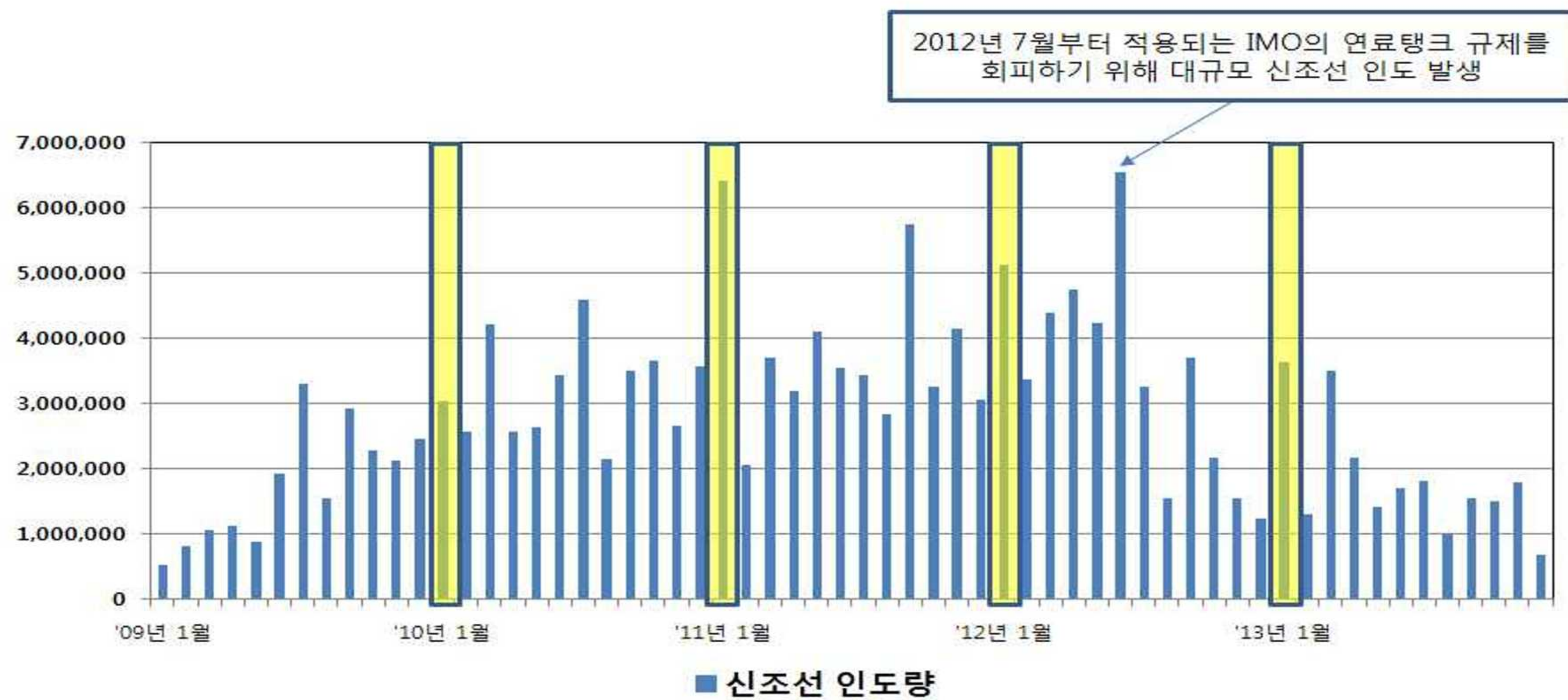
[선형별 운임 현황]

구분	BDI	케이프	파나막스	수프라막스	핸디사이즈
13.12.24	2,277	38,999	14,556	15,195	11,500
14.1.15	1,374	13,168	12,534	12,364	10,377
14년 1월 물 (1.15 평가치)	-	18,000	12,700	12,850	10,050

- ▶ 최근 건화물선 운임지수 급락은 다음의 4가지 요인이 겹쳐서 나타난 것으로 보임
 - 첫째, (수출장애) 지난 해 말 시작된 호주와 브라질의 기상재해로 대형광산의 철광석 출하와 수출이 지장을 받았기 때문임
 - 둘째, (연식효과) 매년 1월 반복되는 신조선 인도량의 단기 급증이 초래한 공급과잉([별첨 그림 1] 참조)
 - 셋째, (가격효과) 철광석 수입가격의 약세 전망에 따라 수입상 및 철강회사를 신규거래 없이 관망자세 유지
 - * 철광석 수입가격이 지난해 8월 이후 최저치를 보이고 있고, 선물가격 또한 하락하면서 이 같은 관망세가 커지고 있음
 - 넷째, (철강생산 및 철광석 재고) 지난해 12월 월평균 중국의 철강생산이 196만톤으로 10개월만에 다시 최저치를 기록했고, 항만의 철광석 재고량도 지난해 7,000만 톤 수준에서 현재 8,800만 톤을 상회하면서 철광석 추가 수입의 여력이 적은 것으로 판단
- ▶ 연초 케이프 중심의 운임 급락은 최근 3, 4년 간 반복된 계절적 패턴으로 향후 운임회복의 시점과 크기가 주요 관심사([별첨 그림 2] 참조)
 - 중국의 1월말 신년 휴가 시즌까지 비교적 성약활동이 활발하지는 않을 것이며, 휴가 시즌 이후 중국 철광석 수입 움직임이 단기 운송시장에 미칠 영향이 관건
 - 호주 에너지 자원국은 2014년에 중국 철광석 수입 물동량이 7.4% 증가할 것으로 전망
 - 이는 철강시장이 공급시설 과잉 등으로 다소 침체되더라도 고품질의 수입 철광석이 가격경쟁력도 갖추고 있기 때문에 수입 메리트가 커기 때문인 것으로 해석됨

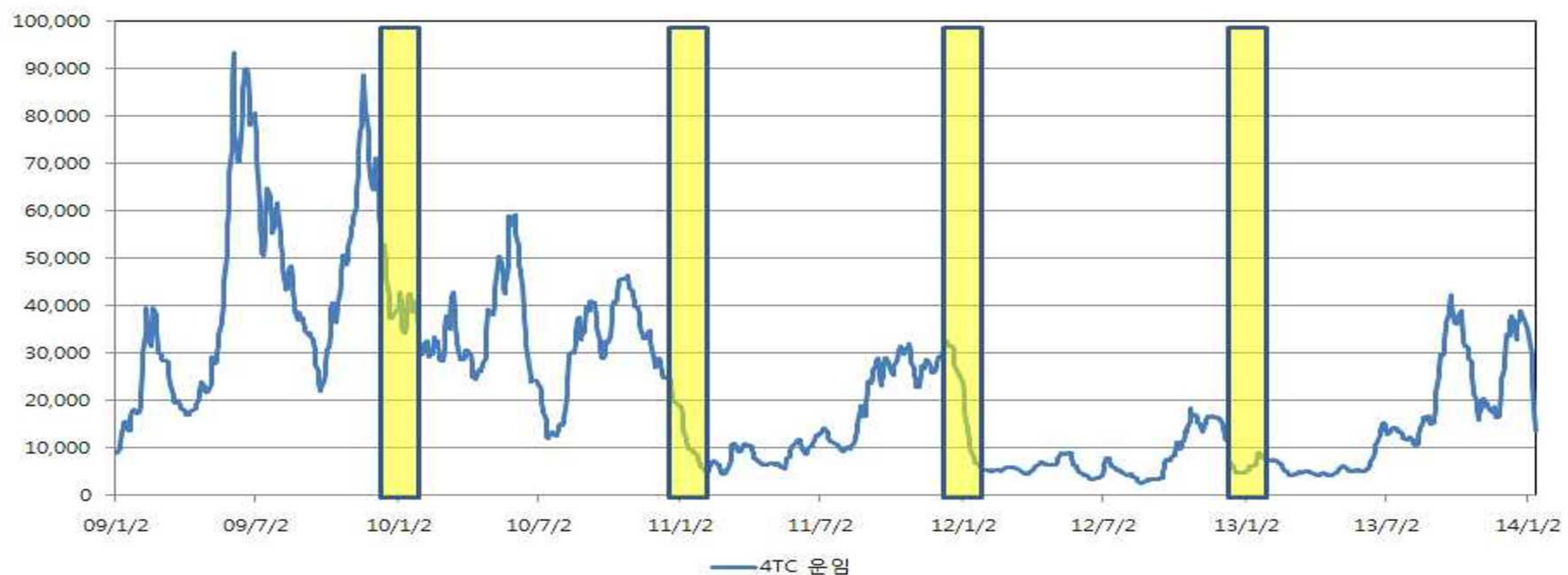


[별첨 그림 1] 1월 신조선 인도량 급증 현상



자료 : Clarkson ; KMI 분석

[별첨 그림 2] 1월 케이프 운임 침체 현상



자료 : Clarkson ; KMI 분석

		금주 (1.15)	(전 주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	1,374	(-452)	1,370	2,113	1,716	698	2,337	1,205
	BCI	1,826	(-992)	1,826	3,733	2,650	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,572	(-100)	1,572	1,780	1,663	651	2,096	1,187
	BSI	1,182	(-9)	1,182	1,330	1,218	664	1,562	821
	BHSI	724	(-17)	724	773	741	410	821	562
		(1.10)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	14,700	(-3,650)	14,700	18,350	16,525	9,250	20,000	12,768
	Panamax	14,375	(-3,600)	13,500	14,375	13,938	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,250	(-)	10,250	10,250	10,250	7,500	10,625	8,648
		(1.15)							
운임(\$/day)	Capesize	13,168	(-14,826)	12,888	38,999	25,249	4,205	42,211	14,163
	Panamax	12,534	(-789)	12,534	14,556	13,376	5,163	16,728	9,312
	Supramax	12,364	(-85)	12,364	15,195	12,959	6,938	16,333	10,200
	Handysize	10,377	(-241)	10,377	11,500	10,703	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



운임상승 추세이나 중국 경제 불안 요인에 주목하는 것이 필요

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 17.2p 상승한 1,115.6p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 3.3p 하락한 497.5p를 기록했다
- ▶ 금년 1월 둘째 주에도 유럽항로 및 지중해항로의 운임 강세가 계속되면서 지수 상승을 이끌고 있음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 4.7% 상승한 반면 미주항로는 미서안과 동안항로가 각각 0.1%와 0.6% 소폭 상승에 그침
 - 한편 상해발 유럽항로 운임은 전주 대비 TEU당 52달러 하락한 1,713달러를 기록한 반면 미서안항로는 FEU당 51달러, 미동안항로는 80달러 상승하여 중국의 주요 항만 운임과 상반된 추세를 보이고 있음
 - 아시아/미주항로 운임이 크게 상승한 것은 TSA(Transpacific Stabilization Agreement, 소속 회원사들이 2차례에 걸쳐 운임인상을 시도한 것이 주요했음
- ▶ 미 연준은 최근 미국 경제 회복이 지속되고 있다는 베이지북(Beige Book) 보고서를 발간했으며, 지난 달에 비해 더 나은 경제전망을 내놓았음
 - 미국 실업률이 내년 말까지 6% 이하로 낮아질 것으로 예상하는 가운데 OECD 회원국 실업률도 지난 4년 9개월 동안 최저로 나타나 세계 고용시장이 회복세를 보이고 있음
 - 유럽은 아직 재정위기를 완전히 탈피하지 못하였으나 점진적인 회복세를 보이고 있어 세계 경제 전반적으로 양호한 흐름이 예상됨
 - 반면 중국은 주택시장 불안, 그림자 금융, 지방정부 부채 등이 경제 불안을 키우고 있어 올해 해운업계는 중국의 위험요인에 주목할 필요가 있음
- ▶ 한편 Drewry에 따르면 최근 세계 컨테이너 선사들은 운임을 통해 수익을 창출하기 보다 자산 매각과 비용 축소를 통해 수익성을 창출하고 있는 것으로 나타남
 - 최근 정기선시장의 특징은 선사간 얼라이언스가 확대되면서 향후 정기선시장은 얼라이언스 중심의 과점적 구조가 강화될 전망이다
 - 특히 2005년 이후 선사간의 인수·합병과 얼라이언스 체제 확대에 따라 동서항로 중심이었던 선사 간 통합 및 전략적 협력 체제가 케스캐이딩 등의 요인으로 남북항로까지 확대되고 있음



			금주 (01.10)	(전주비)	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1116	(17.2)	1098	1116	1107	976	1,152	1083
	유럽항로		1577	(70.2)	1507	1577	1542	1,027	1,530	1351
	미서안항로		977	(1.3)	976	977	977	953	1,189	1066
	일본항로		774	(-20.7)	774	794	784	719	857	771
	한국항로		642	(13.0)	629	642	635	565	690	616
	동남아항로		776	(-39.1)	776	816	796	781	916	842
			(12.18)							
용선지수(HRCI)			497.5	(-3.3)	458	511	491	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	730	730	730	730	730	730
		수입	610	(-)	610	620	615	610	620	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	374	321	309	374	321
		수입	469	(-)	469	494	473	469	494	473
	동남아(All in)	수출	830	(-)	780	880	798	780	880	798
		수입	590	(-)	540	640	558	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



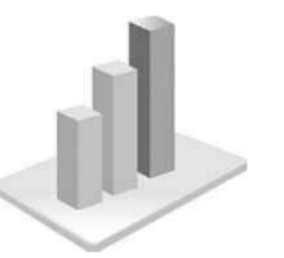
VLCC - 선복량 증가, 화물 감소로 운임 및 수익 하락

- ▶ 올해 1월 둘째 주 국제유가는 미 한파로 인한 경제활동 위축, 리비아의 원유생산 증가, 양적완화 축소 및 달러 강세 등으로 전주 대비 소폭 하락
 - 주요 항로에서 선복량이 늘어난 반면 화물 출하가 적어 VLCC 운임이 크게 하락하였음. 현재 페르시아만 30일 가용 선박은 115척임
 - VLCC 수익은 28,430 달러(일)로 전주대비 10,723 달러(27.4%) 하락하였으며 운임지수는 WS 50.0로 전주대비 10.0p(16.7%) 하락하였음
 - 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 44~45%, '중동-미국' 항로 30%, '중동-유럽' 항로 31% 하락한 것으로 나타났음. 반면 서아프리카 시장은 수익이 19%~31% 하락하였으며, 'WAF-US 걸프' 항로는 보합을 유지하였음
 - 한편 선박유는 L.A와 일본은 제외한 주요 항만 대부분에서 하락함



제품선 - 선복량 증가에도 운임 및 수익은 강보합세

- ▶ 미국 한파로 인한 난방유 수입 증가, 서아프리카 시장 및 아시아 나프타 수요 증가로 인해 선복량 공급 증가에도 불구하고 제품선의 운임 및 수익은 강보합세 기록
 - 제품시장 전반적으로 수익은 12,522 달러(일)로 전주 대비 345 달러(일)로 2.8% 상승하였으며 운임은 WS 112.5로 전주와 동입함
 - 1월 둘째 주 '대서양-미 동부' 항로 수익이 59%, '대서양-서 아프리카' 항로가 33% 상승하며 수익 방어에 크게 기여하였음
 - 미국 정유사의 정제 가동률이 6주 연속 90%를 넘기면서 원유 재고는 감소한 휘발유, 증류연료유, 중유 재고는 증가하였음. 이와 더불어 제품류(석유, 증류연료유, 중유) 출하량도 감소하였음
 - 미국은 경기 회조를 보이고 있으나 테이퍼링(tapering) 강화 가능성과 이상한파로 인한 경기위축 우려도 제기되고 있음
 - 유럽의 경우 경기회복 신호(11월 유로존 소매판매, 실업률 등)가 나타나고 있는 가운데 유럽중앙은행의 추가 부양책에 대한 기대도 높음
 - 일본은 중앙은행의 추가 양적완화 기대가 있으나 수입물가 상승으로 인한 경상수지 적자가 11월 최대를 기록
 - 현재 시장 전반적으로 운임 회복의 움직임이 감지되고 있는 있으나 향후 운임 추세는 주요 선진국 경기와 통화정책의 추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음



		(전주비)		1월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.10)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	28,430	(-10,723)	33,732	28,430	39,153	33,792	1,351	47,297	16,103
	MR	12,522	(345)	12,350	12,177	12,522	12,350	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-1,000)	26,500	26,000	27,000	26,500	18,000	28,000	19,837
	MR	15,250	(250)	15,125	15,000	15,200	15,125	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(-10)	55.0	50.0	60.0	55.0	30.0	65.0	40.1
	MR	112.5	(-)	112.5	112.5	112.5	112.5	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향

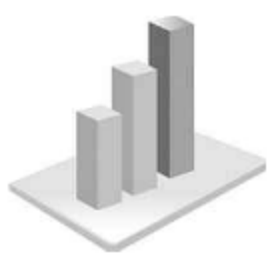


건화물 선대 수급 리밸런싱 진행

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 2013년 건화물선 선복량은 5% 증가하여 2007년 이후 처음으로 수송수요 보다 적게 증가한 것으로 나타나 선박의 수급이 균형을 찾아가고 있음을 시사함
 - 올해 건화물선 인도량은 전년 보다 약간 적은 수준이나 선박해체량이 둔화될 것으로 예상되어 건화물선 전체 선복량은 전년과 비슷한 5% 정도 증가할 전망
- ▶ 그러나 2014년 이후 건화물선 인도량이 증가하는 만큼 선박해체가 이루어지지 않을 것으로 보여 장기적으로 건화물선 전체적으로 공급과잉이 예상됨
- ▶ 2013년 건화물선 시장의 반등으로 선주들이 신조선 발주를 늘린 것으로 나타났음. 지난해 900척 이상의 신조 건화물선이 발주되었는데, 이는 2012년 발주량의 3배에 해당함
 - 발주된 선박 중에는 150척 이상의 케이프사이즈급, 370척 이상의 수프라막스급 건화물선이 포함되어 있으며 대부분 중국 조선소에 발주되었음
- ▶ 따라서 2014년에는 건화물선 운임이 안정적인 상승세를 보일 것으로 예상되나 지난해 발주된 선박들이 본격적으로 인도되는 시점부터 공급과잉에 따라 건화물선 운임 전망이 어두울 것으로 예상

(출처: Lloyd's List, 2014. 1. 15.)



G6 얼라이언스, 2월 아시아-유럽항로 루프4, 루프7 감축

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ G6 얼라이언스는 올해 2월 아시아-유럽항로에서 루프 4와 루프 7의 2편을 감편할 계획을 발표함. G6 얼라이언스는 동절기 아시아-유럽 항로의 물동량 감소에 대응하여 동절기 프로그램을 도입한다고 발표하였음
 - G6 얼라이언스는 2013년 10월 말부터 올해 2월 중순까지 북유럽행 5편, 지중해행 3편 등 총 8편을 감편할 계획임
 - G6 얼라이언스의 동절기 프로그램은 물동량이 줄어 드는 연말연시에 맞춰 루프를 감편하는 것으로 감편 대상 루프는 실시하는 시기에 따라 달리짐
 - 이와 같이 G6 얼라이언스가 동절기 프로그램을 가동함에 따라 비수기 선박공급은 더욱 줄어들 가능성이 있음
- ▶ 한편 FIS(Freight Investor Services)는 설 연휴를 앞두고 아시아-유럽항로의 선복량이 줄어들면서 운임 상승세가 지속될 것으로 예상하고 있음. 이에 따라 지난 2012년 7월 이후 17개월 연속 운임상승세가 지속될 것으로 예상됨
 - 설 연휴 직전이 전통적 성수기인 데다가 G6 얼라이언스 소속선사들이 선박들을 상당수 개선하면서 기존 선박 보다 작은 선형으로 대체 투입한 것이 최근 구주항로 선복량이 줄어 든 이유로 판단됨
 - 상해해운거래소에 따르면 아시아발 북유럽행 운임은 작년 12월 27일 TEU당 1,511 달러에서 금년 1월 10일 1,713달러, 아시아발 지중해행 운임은 작년 12월 27일 TEU당 1,570 달러에서 금년 1월 10일 1,745 달러로 상승하였음

(출처: TradeWinds, 2013. 01. 14.)



VLCC 수익, 급락 후 바닥권 형성

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 작년 12월 말부터 급락하던 VLCC 수익이 마침내 바닥을 형성한 것으로 보임
 - 발틱 거래소에 따르면 1월 14일 대표적 유조선 항로인 '중동-아시아' Spot 시장의 수익은 1,000 달러/일 오른 13,000 달러/일을 기록
 - 현지 브로커에 따르면 수익 급락 당시 선사의 운항비용인 10,000~11,000 달러(일) 이하로 떨어지지 않을까 하는 시장의 우려가 있었음
- ▶ 작년 12월 말부터 2014년 1월초까지 가격변동성이 크게 나타난 이유는 중국의 성규 수입량이 지난 12월에 비해 현격히 감소했기 때문임
 - 올래 1월 성약 건수는 2013년 3월 이후 가장 낮은 수준임
 - 프론트라인사의 최근 성약 내용을 보면 27만 톤급, 21일자 운송 조건에 WS 43.75로 나타났으며, 이는 15일자 시장 운임보다 약간 높은 수준임

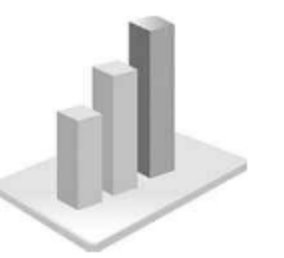
(출처: Lloyd's List, 2013. 01. 15.)



중국 작년에 철광석, 원유 등 자원 수입량 증가

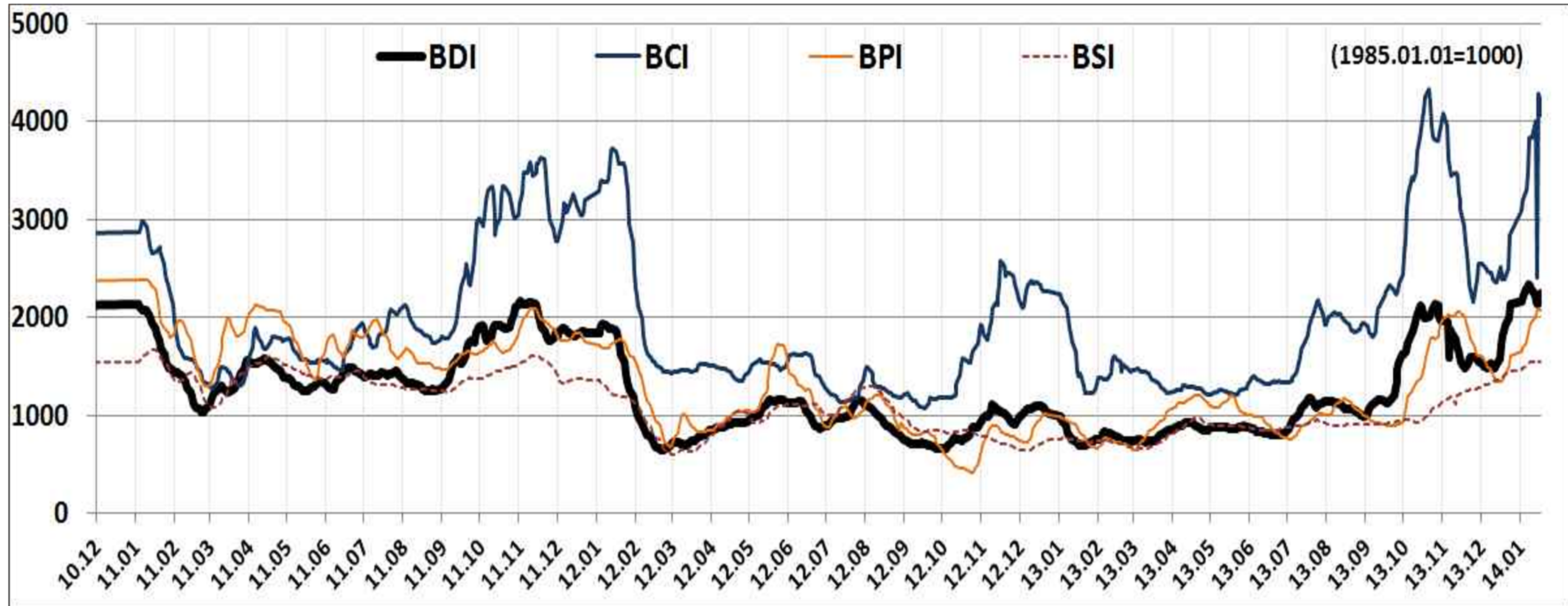
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 세관총서가 1월 10일 발표한 2013년 철광석 수입량은 전년 대비 10.2% 증가한 8억 1,941만 톤이었음
 - 조강 생산이 많아 작년 여름 이후 철광석 수입이 급증한 것으로 나타났음
- ▶ 2013년 여름 이후 철광석 수입량이 월 7,000만 톤을 초과하는 추세가 지속되어, 월별 최고 수입량 기록을 연달아 갱신하였음
 - 수입량 기준으로 전년 대비 약 7,600만 톤 증가하였으며, 이는 케이프사이즈 76척분에 해당함. 2013년의 케이프사이즈 선박 증가는 60여척이었음
 - 중국의 수입 증가로 케이프사이즈 시황도 회복하며 주요 항로의 평균 운임이 9월 중순 3년 만에 4만 달러를 돌파함
- ▶ 다만 철강수급 악화를 무시한 지방의 중소 철강 메이커들이 증산을 계속하고 있어 향후 철강시장이 조정 국면을 맞이할 가능성이 있음
 - 그러나 조강 생산이 둔화됨에도 불구하고 중국 광석의 품질 저하로 해외 광석의 수입은 안정적이라는 견해도 있음
- ▶ 2013년 6월까지 원유수입 누적량은 전년 동기 대비 1.4% 감소하여 VLCC 시황의 침체 요인이 되었음
 - 그러나 철광석과 같이 여름 이후 회복국면이 도래하며 VLCC 시황도 초가을부터 급속히 회복되어 전체적으로 원유 수입량은 4.0% 증가한 2억 8,195만 톤을 기록함



주요 해운지수 동향

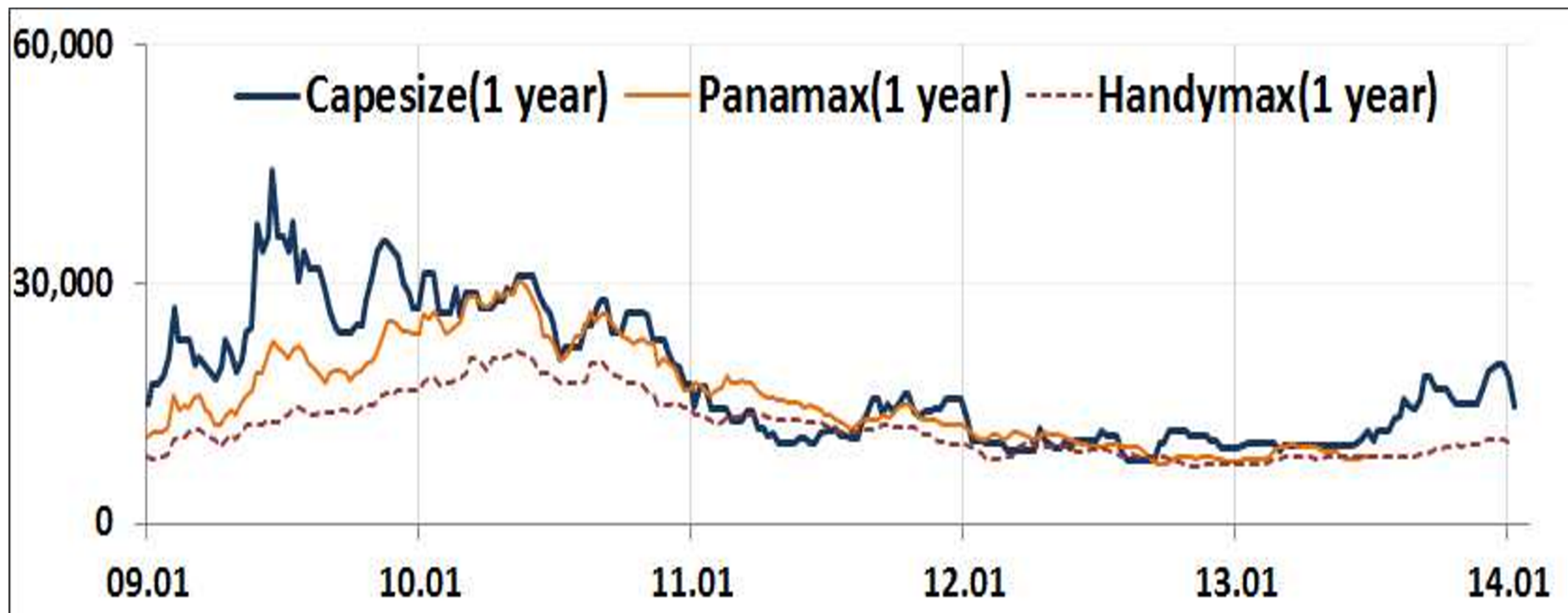
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

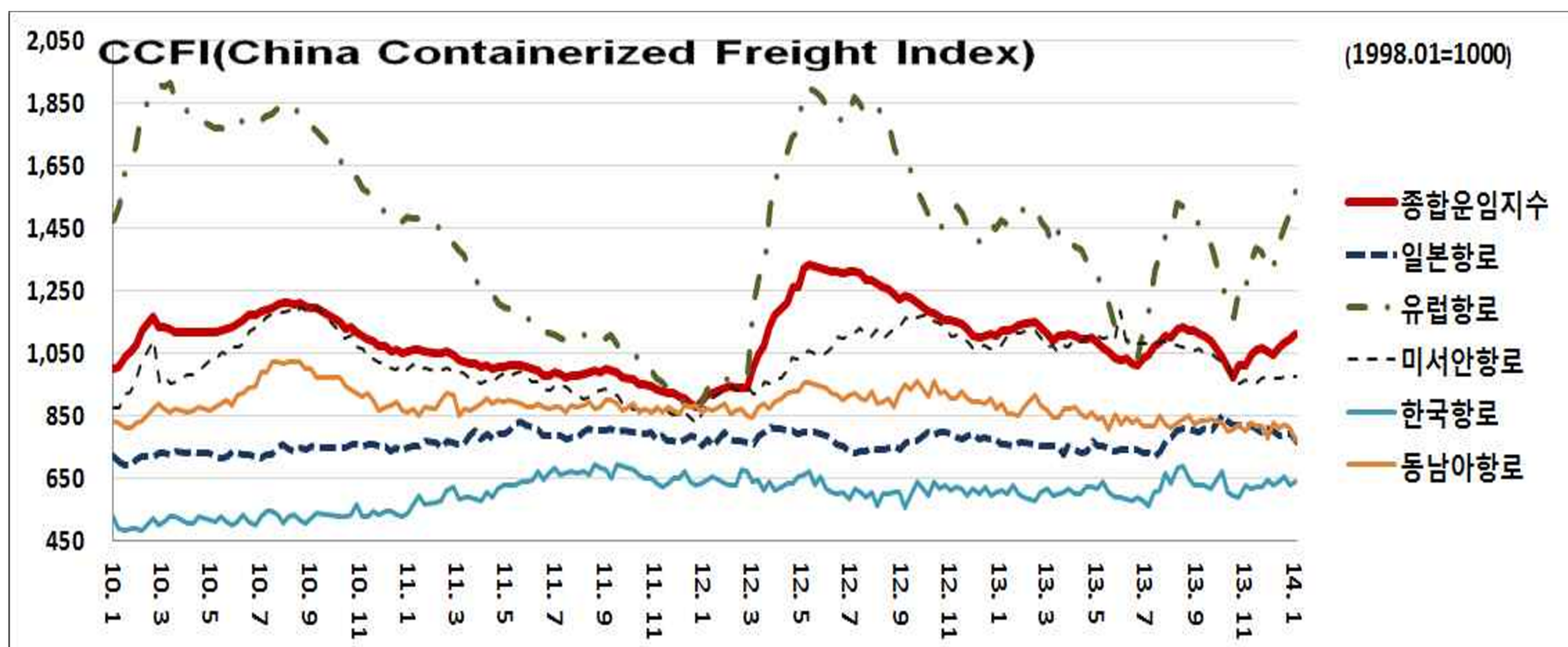
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



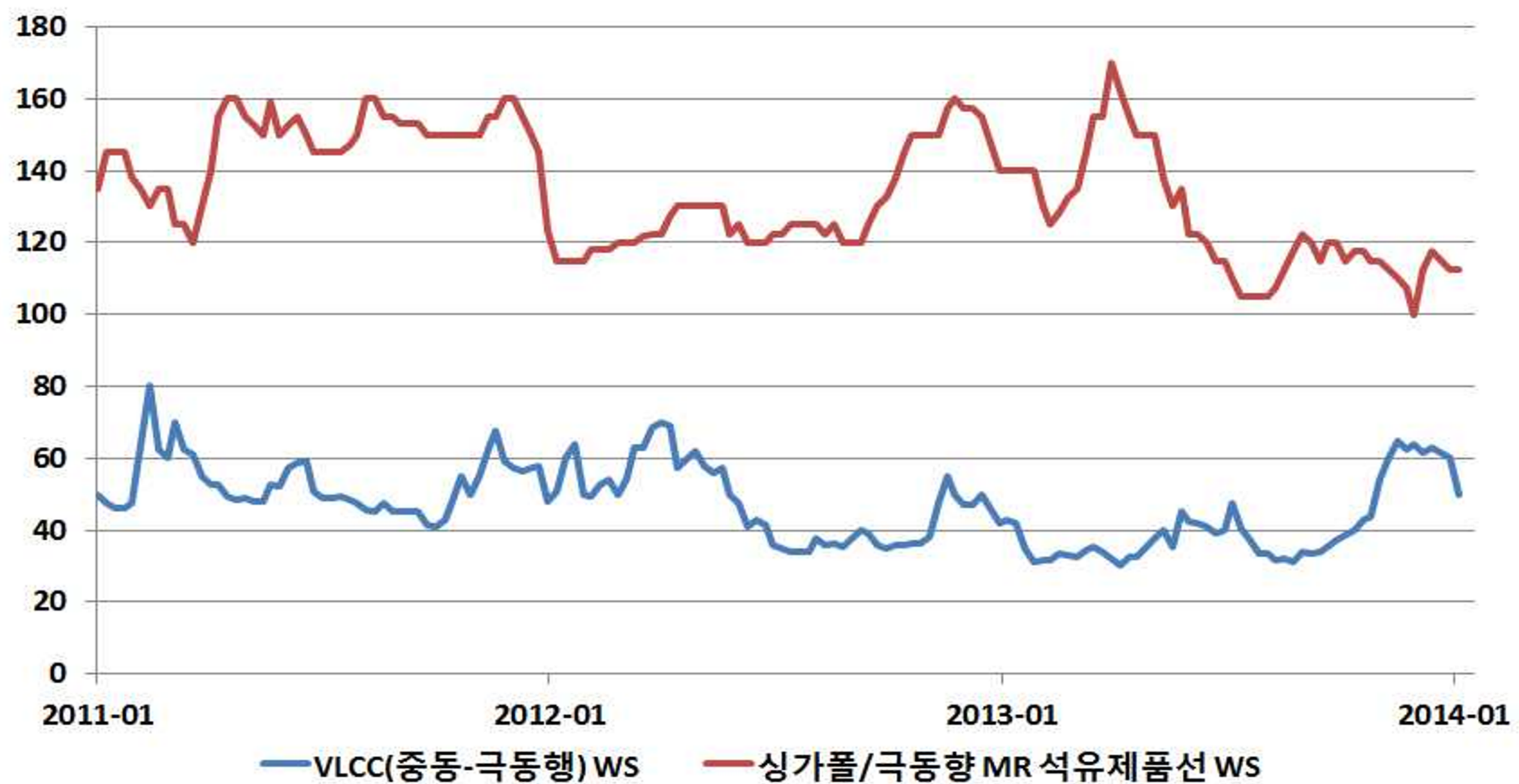
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

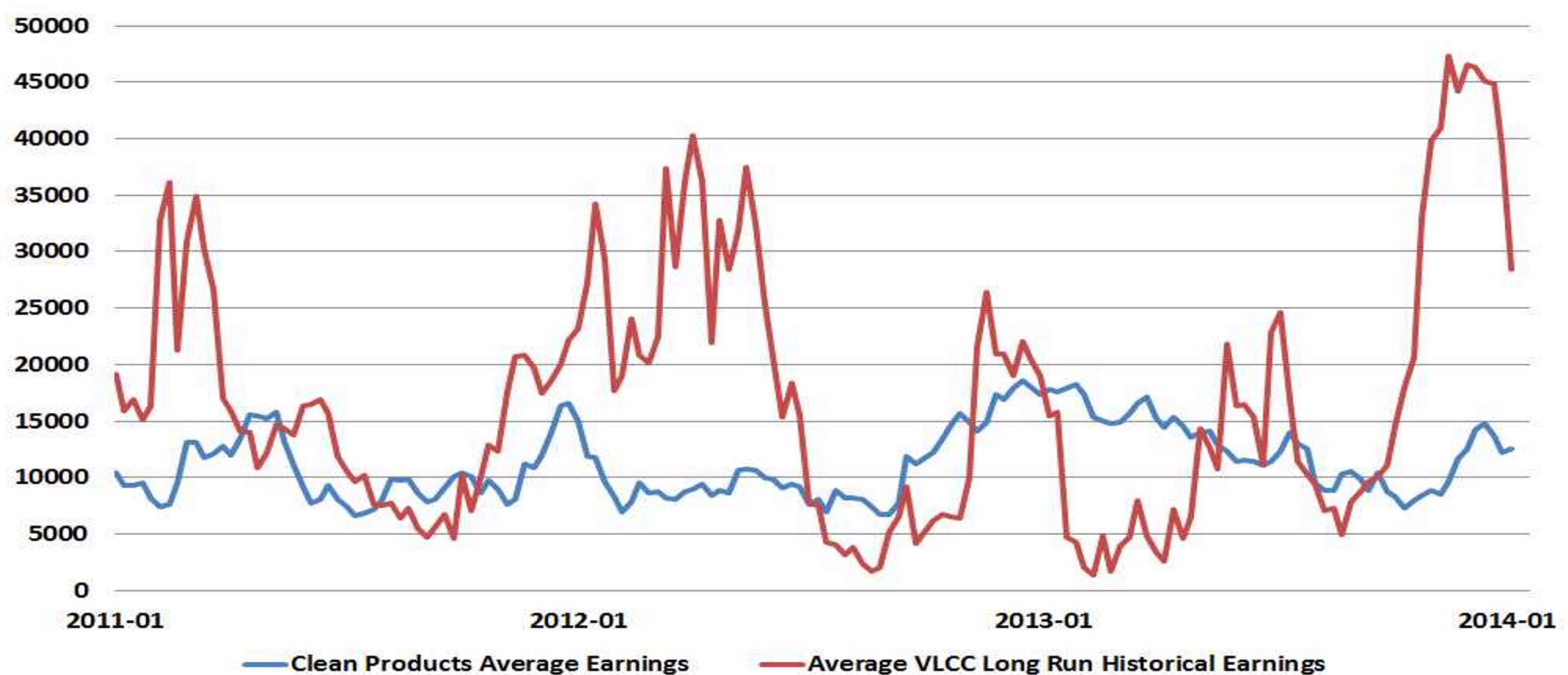
유조선 운임지수(WS)



Clarkson.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.10)										
건화물선(5년)	Panamax	26.5	(0.5)	26.3	26.0	26.5	26.3	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	68.0	(3.0)	66.5	65.0	68.0	66.5	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	10.3	10.3	10.3	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (01.10)										
건화물선	Panamax	28.5	(0.5)	28.3	28.0	28.5	28.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	94.0	(-)	94.0	94.0	94.0	94.0	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	31.5	31.5	30.0	31.3	30.6

연료유 (\$/Tonne) (01.10)										
380 CST	Rotterdam	563.0	(-23.0)	574.5	563.0	586.0	574.5	567.0	646.0	594.5
	Singapore	604.0	(-15.5)	611.8	604.0	619.5	611.8	591.0	667.5	615.7
	Korea	657.5	(-5.0)	660.0	657.5	662.5	660.0	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	622.5	(-17.5)	631.3	622.5	640.0	631.3	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (01.10)										
철광석	국제價	133.6	(-1.4)	134.4	133.6	135.0	134.4	112.6	158.3	134.9
	중국産	176.4	(-)	176.4	176.3	176.4	176.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	100.2	(-)	100.2	100.2	100.2	100.2	96.2	100.2	97.9
	중국産	114.3	(-)	114.3	114.2	114.3	114.3	104.0	116.3	112.3
	호주산	174.7	(-)	174.7	174.6	174.7	174.7	162.4	195.4	178.8
원료탄	내륙(외몽고)	96.0	(-)	96.0	96.0	96.1	96.0	88.9	111.9	99.4
	중국産	195.4	(-)	195.4	195.3	195.4	195.4	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,304	(14.3)	1,298	1,287	1,313	1,296	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	569	(-36.8)	603	569	606	595	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)							
		11월	10월	9월	2013년(1월~10월)	2012년 합계	2011년 합계
부산	수출	14,557	14,034	13,808	113,865	164,089	153,356
	수입	12,750	12,953	12,421	101,837	147,950	140,978
울산	수출	7,163	6,615	5,817	53,288	83,778	82,058
	수입	8,576	9,911	8,947	73,774	113,193	111,695
광양	수출	6,955	6,601	6,294	53,022	81,103	75,414
	수입	12,726	12,833	13,708	102,112	156,238	144,514