

해운시황 포커스

통권 198호 (2014.01.20~01.24)

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)



P3 네트워크 출범에 따른 전망과 대책



- ▶ 컨테이너 선복량 기준으로 글로벌 랭킹에서 1,2,3위를 달리고 있는 덴마크 Maersk Line, 스위스 MSC, 프랑스 CMA CGM은 전략적 연합체인 P3 Network를 결성하고 2014년 2분기부터 255척(260만TEU)을 아시아-유럽, 아시아-북미, 대서양 등 3대 기간항로에 투입할 계획임
 - P3는 아시아-유럽 항로와 대서양 항로에서 40% 이상, 태평양 항로에서는 20%가 넘는 점유율을 갖고 있음. P3는 초대형선박을 위주로 기존의 Loop를 조정하는 동시에 기항지를 최적화하여 비용경쟁력을 극대화하는 전략을 취할 것으로 예상됨
- ▶ P3가 출범할 경우 시장경쟁은 P3와 기존 얼라이언스인 G6, CKYH가 경쟁하는 체제로 전환될 것으로 예상됨. 시장경쟁이 선사간 경쟁에서 얼라이언스간 경쟁체제로 전환되면서 운임 추세는 다음과 같이 전망할 수 있음
 - 첫째, 얼라이언스가 선복량 조절을 통해 서비스의 규모와 범위를 통제하는 것이 가능해지면서 운임 수준이 장기간 안정화 추세를 보일 것으로 예상됨. 즉 얼라이언스의 운임 교섭력이 커짐에 따라 수급 균형을 달성하는 방향으로 운임이 서서히 변동할 것임
 - 둘째, 초대형 얼라이언스의 등장으로 운임이 계속 상승한다고 기대하기 어려움. 얼라이언스는 규모의 경제를 통해 비용경쟁력을 극대화하기 위한 목적으로 생겼다는 점에서 운임경쟁이 더욱 치열해질 가능성도 있음. 특히 세계 경제가 침체되는 시기에는 운임경쟁이 가속화될 가능성이 높음
- ▶ P3 출범으로 얼라이언스의 시장지배력이 더욱 강화되면서 세계 정기선 시장에 다음과 같은 변화가 예상되고 있음
 - P3를 비롯한 얼라이언스 체제는 치열한 운임경쟁을 예고하고 있어 얼라이언스에 편입되지 못한 선사들은 극심한 운임경쟁에 노출될 것으로 예상됨
 - 얼라이언스는 초대형선박을 확보할 수 있는 선사들이 참여할 수 있다는 점에서 재무구조가 열악하여 초대형선박 확보가 어려운 선사들은 기간항로에서의 서비스가 사실상 불가능할 것으로 판단됨
 - 반면 얼라이언스 체제가 강화될수록 피더네트워크는 더 많아질 것이라는 점에서 피더선사들에게는 사업기회가 오히려 확대될 가능성도 있음
 - 향후 세계 정기선 시장은 얼라이언스가 기간항로를 독점하고 중소 규모의 선사가 로컬 서비스를 담당하는 체제로 정착될 것임
- ▶ 이에 따라 국적선사들이 얼라이언스체제 확대 추세에 대비하기 위해서는 운영하는 선대 규모에 따라 적합한 대응전략을 수립하는 것이 필요함
 - 이미 얼라이언스에 편입되어 있는 대형 선사들은 기존 얼라이언스 확대와 초대형선박 추가 확보를 통해 비용경쟁력 강화를 추구하는 방향으로 나아가는 것이 필요함
 - 반면 로컬서비스에 치중해 왔던 선사들은 로컬화주의 요구에 맞는 서비스를 제공하고, 증가하는 피더운송 수요에 대비하여 얼라이언스들이 요구하는 서비스를 충족할 수 있는 방향으로 선대와 서비스를 재편하는 것이 중요함
 - 한편 정부 차원에서는 선사들이 비용 등 운임경쟁력을 확보할 수 있도록 적극적인 지원 하는 것이 시급함. 현재 추진중인 톤세 일몰제 연장, 해운보증기금 설립 등 실질적 지원 대책을 마련해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



단기운임 하락세에 비해, 기간용선료는 호조

- ▶ 최근 BDI는 1,322p(1월 22일)를 기록, 전주 대비 52p(4%) 하락
 - 수프라막스 이상 중대형선박 운임하락이 주요 원인
 - 케이프 운임은 전주 대비 578달러/일(4%) 하락하여 12,590달러/일 기록
 - 파나막스 운임도 같은 기간 605달러/일(5%) 하락하여 11,929달러/일 기록
 - 수프라막스는 4% 하락, 핸디사이즈는 1% 하락
 - FFA 시장도 현물운임 하락을 반영하여 하락세를 보임. 올해 2월 선물의 경우, 수프라막스 이상 선형은 1,300달러/일 안팎으로 하락하였으나, 핸디사이즈는 보합세
- ▶ 케이프 시장은 태평양 수역의 경우 호주 철광석 물동량이 다수 유입되면서 하락세가 진정된 반면 대서양 수역은 콜롬비아 Drummond사의 불가항력사태 선언 등으로 석탄 선적이 차질을 보이는 등의 악재로 시황이 악화
 - 남아프리카공화국 및 브라질의 석탄, 철광석 화물 유입이 저조한 것으로 알려짐
- ▶ 파나막스 시장은 전주 대비 물동량 유입이 현저히 줄어들었으나, 기간용선료가 상대적으로 높게 형성되고 있어 선주들이 낮은 운임에 성약을 피하는 것으로 알려짐
 - 2월에 본격적으로 시작되는 남미 곡물시즌을 대비하여 많은 선주들이 남미지역으로 공선 운항하는 것으로 알려지고 있음
- ▶ 한편 수프라막스 시장은 인도네시아의 보크사이트, 니켈의 원광석 수출제한 조치로 단기적으로 부정적 영향을 받을 것으로 예상됨
 - 최근 Lloyd's List는 인도네시아 보크사이트, 니켈의 주요 수입국인 중국이 호주, 아프리카 등으로 조달지역을 옮길 경우, 중장기적으로는 해운시장에 톤-마일 증대효과로 긍정적 영향이 있을 것으로 평가
- ▶ 현물운임 보다 미래 운임이 높을 것으로 시장의 기대가 형성되면서, 중대형선 시장에서는 중장기 기간용선에 대한 수요가 높아지고 있는 것으로 알려짐

[케이프 및 파나막스의 현물운임, FFA 평가치, 기간용선료]

구분	현물운임 (1.22)	FFA 평가치(1.22)				기간용선료(1.17)	
		1Q	2Q	3Q	4Q	6개월	1년
케이프	12,590	14,000	15,000	21,175	27,175	22,000	22,750
파나막스	11,929	12,600	14,075	12,050	13,675	17,875	15,125

		금주 (1.22)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,322	(-52)	1,322	2,113	1,606	698	2,337	1,205
	BCI	1,880	(54)	1,826	3,733	2,426	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,496	(-76)	1,496	1,780	1,623	651	2,096	1,187
	BSI	1,130	(-52)	1,130	1,330	1,196	664	1,562	821
	BHSI	715	(-9)	715	773	733	410	821	562
		(1.17)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	14,850	(1,150)	14,700	18,350	16,300	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,125	(750)	13,500	15,125	14,333	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,750	(500)	10,250	10,750	10,417	7,500	10,625	8,648
		(1.22)							
운임(\$/day)	Capesize	12,590	(-578)	12,590	35,316	20,667	4,205	42,211	14,163
	Panamax	11,929	(-605)	11,929	14,188	12,938	5,163	16,728	9,312
	Supramax	11,815	(-549)	11,815	13,902	12,509	6,938	16,333	10,200
	Handysize	10,264	(-113)	10,260	11,083	10,514	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



세계경제 회복 전망에도 불구하고 선사들의 수급개선 노력 지속

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 13.2p 상승한 1,128.7p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 2.7p 상승한 500.7p를 기록했다
- ▶ 2014년 들어 시장이 호전 추세를 지속되고 있음. 유럽 및 미주항로에서 운임이 상승하였고 동남아시아 등 역내시장의 운임도 견조한 안정세로 나타남
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주에 이어 2.1%, 미주항로는 미서안과 동안항로가 각각 0.4%와 0.9% 상승하였음
 - 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 72달러 하락한 1,641달러를 기록한 반면 미국 서안항로는 전주 대비 FEU당 245달러, 미동안항로는 213달러 급등하였음
 - 지난 주와 마찬가지로 TSA(Transpacific Stabilization Agreement) 소속 회사들의 운임 인상 효과가 계속되고 있음
- ▶ IMF가 금년 세계경제 성장률을 지난해 예상치 보다 0.1% 높은 3.7%로 상향 조정하면서 경제상황이 호전될 것이라는 기대가 한층 커졌음
 - 1월 17일 발표된 지난해 12월 미국의 주요 경제지표를 보면 주택착공건수 및 건축허가건수가 하락했으나 산업생산이 증가한 것으로 나타남
 - 경제상황이 호전될 것이라는 기대가 높아진 반면 미국의 양적 완화에 따라 신흥국 시장은 불안감이 커지고 있는 상황임. 양적완화 축소로 미국 경제의 회복세가 둔화되어 세계 수요가 감소할 경우 세계 경기의 회복 속도가 늦어질 수 있음
 - 또한 양적 완화 축소로 신흥국들의 자본유출 압력이 크게 증가해 변동성이 확대되면 이들 국가의 금융시장 뿐만 아니라 세계 금융시장 불안으로 확산될 가능성도 있음
- ▶ 2월 들어 CMA CGM가 아시아-유럽 항로의 서비스 5개를 취소하는 등 선박공급 조절에 나서는데 비롯하여 선사들은 수급상황 호전을 위해 노력하고 있음
 - 이러한 공급조절과 함께 선사들은 자사선의 대형화를 추진하고 있음. 최근 중국 China Shipping이 현대중공업에 발주했던 18,400TEU급 선박 5척을 19,000TEU로 대체한다는 발표가 있었으며, 이는 현존 선박 중 세계 최대가 될 전망이다
 - 선대의 초대형화는 비용경쟁력을 확보하는 수단으로 활용되고 있으며, 얼라이언스 체제 하에서 초대형선박 확보가 계속될 것으로 예상됨



		금주 (01.17)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,129	(13.2)	1,098	1,129	1,114	976	1,152	1083
	유럽항로	1,611	(33.5)	1,507	1,611	1,565	1,027	1,530	1351
	미서안항로	981	(4.2)	976	981	978	953	1,189	1066
	일본항로	789	(15.8)	774	794	786	719	857	771
	한국항로	632	(-9.9)	629	642	634	565	690	616
	동남아항로	801	(24.6)	776	816	798	781	916	842
		(1.15)							
용선지수(HRCI)		500.7	(2.7)	498	501	499	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-20)	670	690	683	730	730
		수입	560	(-20)	560	580	573	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	750	(-)	750	750	780	880	798
		수입	550	(-)	550	550	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC - 수급 개선에 따른 운임 및 수익 상승

- ▶ 상대적으로 활황인 서아프리카 시장으로 선박들이 이동, 항로별 선복량 수급 균형이 개선되며 운임 및 수익이 크게 상승하였음
 - VLCC 평균 수익은 42,883 달러(일)로 전주대비 14,453 달러(50.8%) 상승하였으며 운임지수는 WS 72.0로 전주대비 29.5p(69.4%) 상승하였음
 - 현재 페르시아만 30일 가용 선박은 102척으로 전주 대비 4척 증가하였으나 전년 동기 대비 18척 적은 수준임
 - 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 100~105%, '중동-미국' 항로 64%, '중동-유럽' 항로 62% 상승하였음. 서아프리카 시장은 수익이 7%~44% 상승에 머물렀음
 - 1월 셋째 주 국제유가는 미국의 원유재고 감소폭이 예상보다 크게 나타나는 등의 상승 요인과 리비아, 이란의 생산량 증가 기대 등의 하락요인이 복합적으로 작용하며 보합세를 나타냄(두바이유↓, WTI, 브렌트유↑)
 - 한편 선박유는 파나마, 휴스턴을 제외하고 주요 항만에서 보합 내지 상승 반등함



제품선 - 선복량 공급 과잉으로 인해 운임 방어가 어려운 상황

- ▶ 중국, 미국의 제품유 수요 증가 기대가 있으나 선복량 공급 증가로 인해 전반적으로 운임 및 수익이 하락하였음
 - MR 탱커 평균 수익은 12,495 달러(일)로 전주 대비 27 달러(0.2%) 하락하였으며 운임은 WS 107.5로 전주대비 2.5p(2.4%) 상승하였음
 - '대서양-미 동부' 항로 수익이 8% 증가한 반면 '대서양-서 아프리카' 항로 수익이 11%, '싱가폴-일본', '인도-일본' 항로 수익이 각각 11%, 6% 하락하였음
 - 미국 정유사의 정제 가동률이 7주 연속 90%를 기록하며 원유 재고가 예상보다 큰 폭으로 감소하였음. 휘발유, 중유 재고는 증가, 증류연료유(난방유 등)는 소폭 감소하였음. 이와 더불어 제품류 출하량은 휘발유를 제외하고 증가하였음
 - 미국은 무역수지 적자폭이 개선되고 경기 회복 신호가 지속되는 한편 올해 예정대로 양적 완화 조치를 종료할 가능성이 높아짐. 1월 발표된 경제지표(ISM 서비스 지수, 12월 비농업부분 고용)는 예상치보다 낮게 나타남
 - 유럽의 경우 경기회복 신호(12월 복합 PMI 지수, 12월 경기 신뢰지수 상승 등)가 나타나고 있는 가운데 유럽중앙은행은 금리를 동결하였음
 - 2014년 세계 경기 회복에 따른 시황 개선에 대한 기대가 높으나 향후 운임 추세를 가늠하기 위해서는 주요 선진국 경기와 통화정책의 추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음

		(전주비)		1월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(01.17)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	42,833	(14,453)	36,822	28,430	42,833	36,882	1,351	47,297	16,103
	MR	12,495	(-27)	12,398	12,177	12,522	12,398	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(1,000)	26,667	26,000	27,000	26,667	18,000	28,000	19,837
	MR	15,250	(250)	15,167	15,000	15,250	15,167	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS)	VLCC	72.0	(29.5)	56.1	42.5	72.0	56.1	30.0	65.0	40.1
	MR	107.5	(2.5)	109.4	105.0	112.5	109.4	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



중국, 2013년 조강생산량 증가

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 정부 통계자료에 따르면, 중국의 2013년 조강 생산량이 전년대비 7.5% 증가한 7억7,900만 톤으로 나타남
 - 중국은 12월 일평균 2백만 톤(월간 6,235만 톤)의 조강을 생산했는데, 이는 전년 동월 하루 생산량인 190만 톤보다 6.35% 증가한 수치임
- ▶ 중국의 철광석 수입은 중국의 주요 항만의 철광석 재고량이 8,200만 톤에 달하고 있어 정체 상태에 있음
 - 반면 2013년 중국 항만의 철광석 평균 재고량은 7,100만 톤이었음
- ▶ 국제철강협회에 따르면, 세계 조강 생산량 중 절반가량이 중국에서 생산됨
- ▶ 중국공업협회는 2014년 조강 생산량은 전년대비 3% 증가한 8억1,000만 톤에 달할 것으로 예측하였음
- ▶ 한편 지난해 중국의 철강 생산량은 10억 6,762만 톤으로 전년대비 11.4%, 지난해 12월 중국의 철강 생산량은 9,041만 톤으로 전년 동기 대비 10.3% 증가함

(출처: TradeWinds, 2014. 1. 22.)



파나마운하, 확장공사 초과비용 문제로 계속 난항

강수미 연구원 (sumikang@kmi.re.kr)

- ▶ 파나마운하 확장공사가 초과비용 문제를 두고 유럽의 다국적 컨소시엄(GUC)과 파나마 운하관리청(PCA) 간에 마찰이 이어지면서 공사가 난항을 겪고 있음
 - 2009년 스페인, 이탈리아, 벨기에 등 유럽 건설사들은 파나마 건설사와 함께 컨소시엄을 구성하여 총 32억 달러에 파나마운하 제3수로 건설공사를 수주하였음
 - 지난 3일 파이낸셜타임스(FT)는 스페인 건설사 사시르(Sacyr)를 주축으로 하는 GUC가 “파나마 정부가 21일간의 조정기간 동안 추가비용 문제를 해결해 주지 않으면 공사를 중단할 것”임을 밝혔다고 보도하였음
 - GUC는 16억 달러의 초과비용을 PCA가 부담하라고 주장하였음. 당초 GUC는 32억 달러의 공사비가 소요될 것으로 예상했으나, 원자재 가격 변동 등으로 16억 달러가 추가로 필요하다는 입장임
- ▶ 이에 대해 PCA 호르헤 키하노 청장은 “컨소시엄은 추가비용이 왜 필요한지 구체적 이유를 밝혀야 한다”며 오는 19일까지 세부 비용내역을 문서로 제출하라고 요청하였음
 - 호르헨 키하노 청장은 “PCA는 이미 컨소시엄에 20억 달러를 지불했으며, 비용에 대한 정당한 이유가 있을 때만 추가비용을 지불할 수 있다”고 말하였음
- ▶ 이와 같이 초과비용 문제로 첨예하게 갈등을 겪던 GUC와 PCA는 지속적으로 논의한 결과 일단 파나마운하 확장공사를 진행하기로 하였음
 - GUC는 PCA가 초과비용을 20일(현지시간)까지 부담하지 않으면 공사를 중단할 것이라고 선언하였으나 19일 일단 공사를 지속할 계획임을 밝혔음. 다만 GUC는 ‘언제라도 필요하다면 공사를 중단할 수 있다’는 단서를 달아 분쟁의 소지를 남겼음
 - PCA 호르헤 키하노 청장은 초과 공사비와 관련하여 스페인 정부와 협상을 벌였으나 합의점을 도출하지 못했다고 밝혔음. PCA는 GUC가 공사를 중단한다면 다른 업체들과 재계약을 해서라도 공사를 계속할 것이라고 강경한 태도를 보이고 있음

- 확장공사 시작 당시 파나마운하 개통 100주년을 기념해 올해 말까지 공사를 마무리할 계획이었으나 초과비용 문제로 공사가 지연되면서 공사 완공이 2015년 6월까지 늦춰진 상황임

(출처: Journal of Commerce, 2014. 01. 21. & TradeWinds, 2014. 01. 21.)

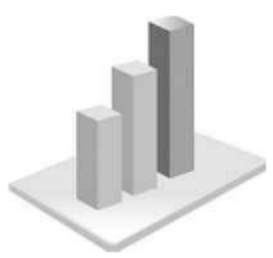


FMC, G6에 추가 정보 요구함에 따라 협력항로 승인이 늦어질 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미연방해사위원회(FMC)가 G6 얼라이언스에게 협력항로 확대에 관한 추가 정보를 요구함에 따라 공동 서비스 확대 시기가 다소 늦어질 전망
 - G6 얼라이언스는 2013년 12월 2일자로 FMC에 대해 협력항로를 확대한 '선복공유협정(VSA)'을 신고
 - 이에 대해 FMC가 추가 정보를 요구한 것으로, 당초 2014년 1월내로 예상되었던 G6의 항로 확대에 대한 승인이 다소 늦어질 전망
- ▶ G6는 작년 12월, 유럽 항로와 북미 동해안 항로로 한정되어 있던 협력항로를 대서양 항로와 북미 서해안 항로로 확대한다고 발표함
 - 당초 G6 소속 선사들은 각각 FMC에 VSA를 신고, 별 다른 이의가 없으면 1월 16일자로 승인될 전망이었으나 FMC가 추가 정보를 요구하여 승인이 지연되고 있음
 - 또한 FMC는 P3 네트워크가 신고한 VSA에 대해서도 추가 정보를 요구하고 있어 승인 시기가 늦어질 전망

(출처: 일본 해사 신문, 2014. 01. 17.)



제품선 선주들의 T/C Out 선택이 이어지고 있음

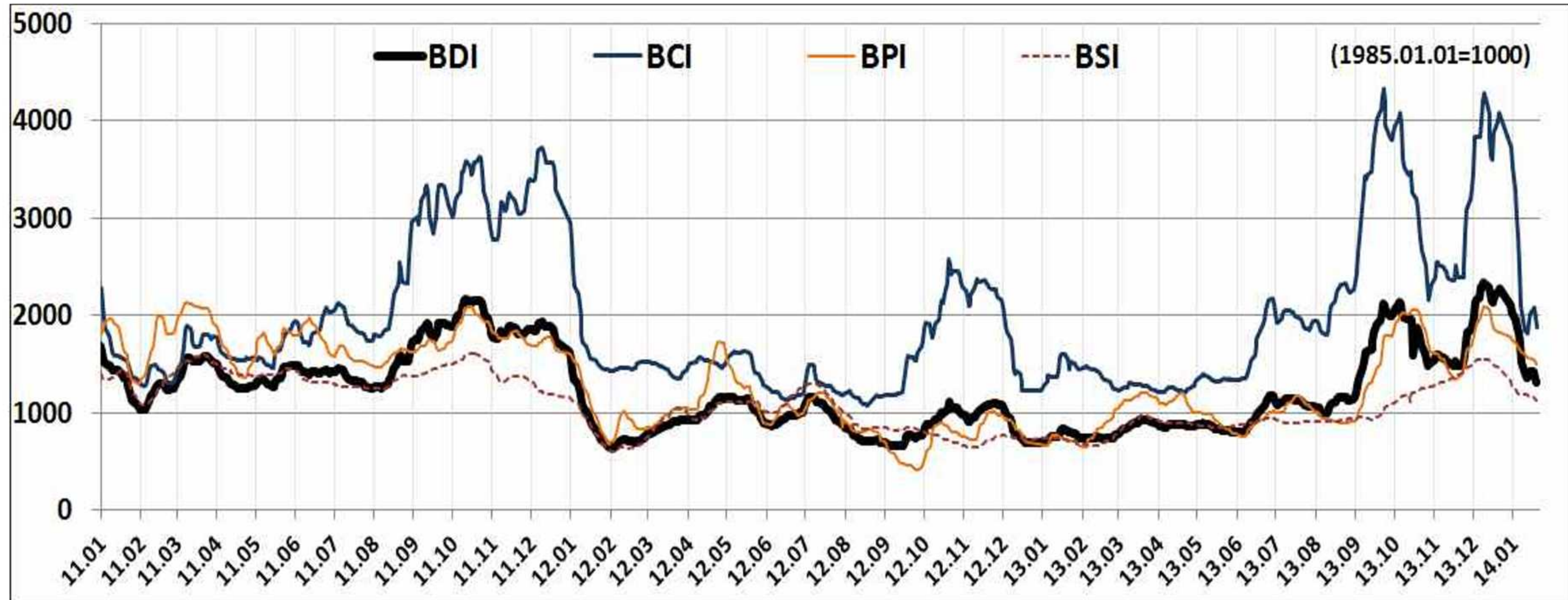
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ MR 탱커의 불안정한 시장운임에 때문에 OPEX 이상 안정적 수입이 보장되는 T/C Out이 증가하고 있음
 - 최근 d'Amico사는 자사의 47,147 DWT의 Glenda Megan호를 Valero사에게 12개월(+ 옵션 12개월) T/C Out 하였음
 - 또한 비슷한 사이즈의 Byzantine Maritime의 Neveska Lady호도 Valero사에게 14,500 달러(일)에 12개월 T/C Out 되었음
 - Perseveranza di Navigazione사도 50,895 DWT급 Miss Marina호를 Navig8사에게 6개월간 T/C Out 함
 - Bakri Navigation사가 46,238 DWT의 Qurtuba호를 D'Adnatco에게 14,250 달러(일)에 24개월 T/C Out 함
 - Motia Compagnia di Navigazione사는 37,320 DWT의 Zagara호를 Morgan Stanley사에게 12개월(+ 옵션 12개월) 동안 13,250 달러(일)에 T/C Out 함
- ▶ 2014년 11,600 달러(일)로 시작한 MR 탱커 평균 운임은 현재 10,499 달러(일)로 1일 운항비가 8,000 달러인 점을 고려할 때 14,000 달러(일)은 선주들에게 우호적인 가격임
- ▶ 그러나 평균 운임이 14,000 달러(일)을 기록한 때는 작년 8월이 마지막으로 현재 선주들 사이에 시황 회복에 대한 기대는 크게 형성되지 않고 있음

(출처: Lloyd's List, 2014. 01. 22.)

주요 해운지수 동향

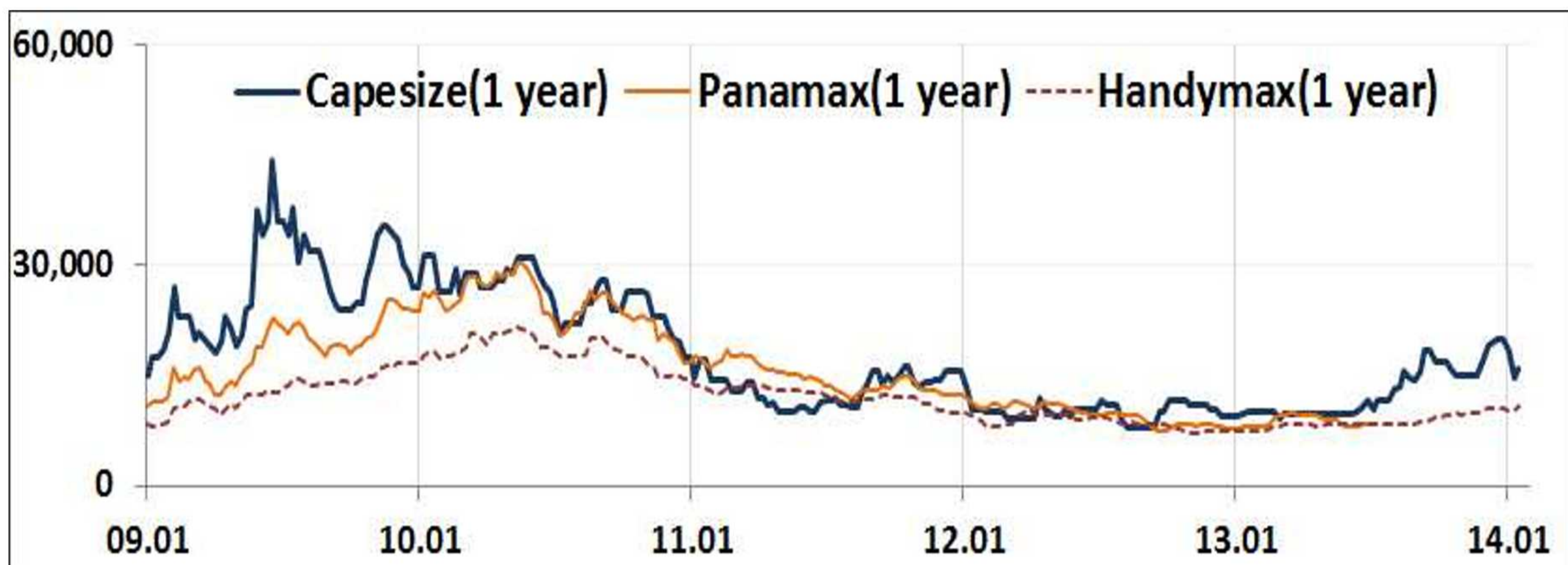
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

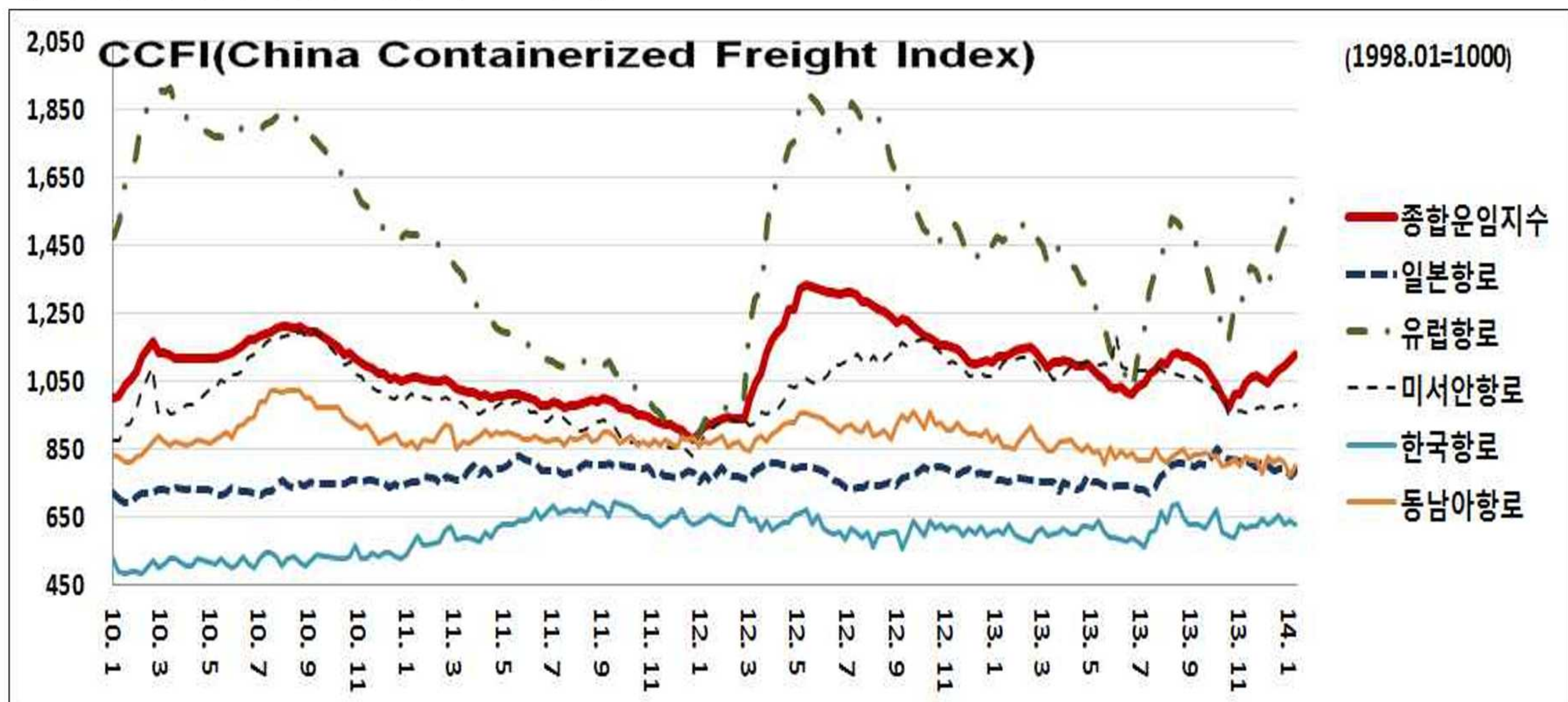
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



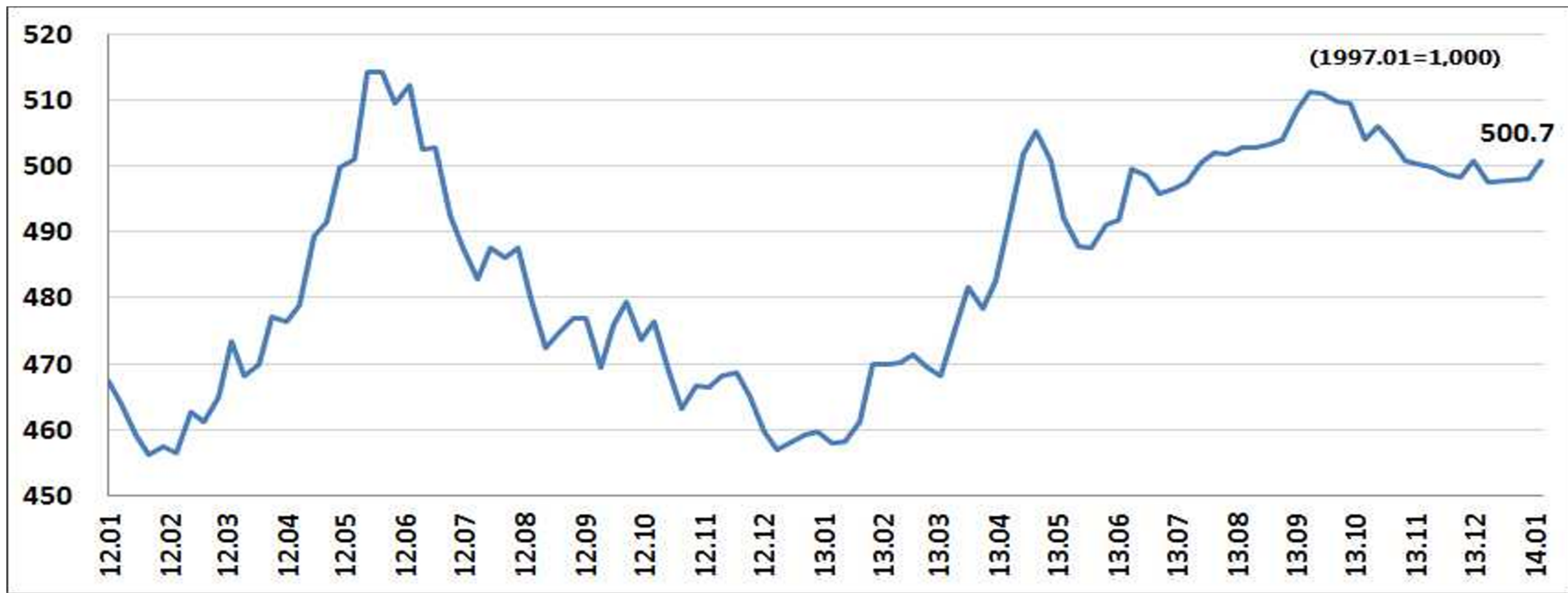
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



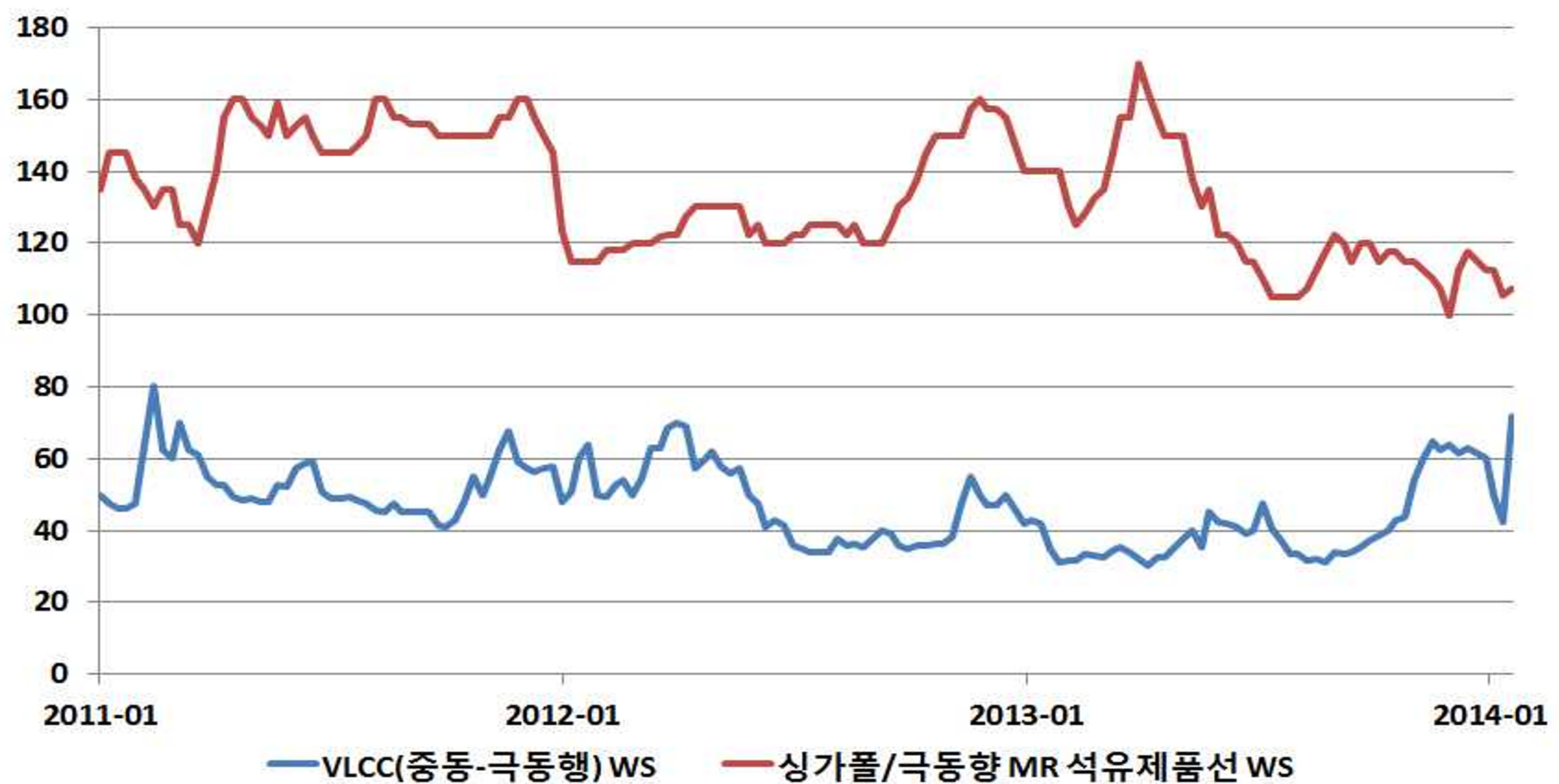
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

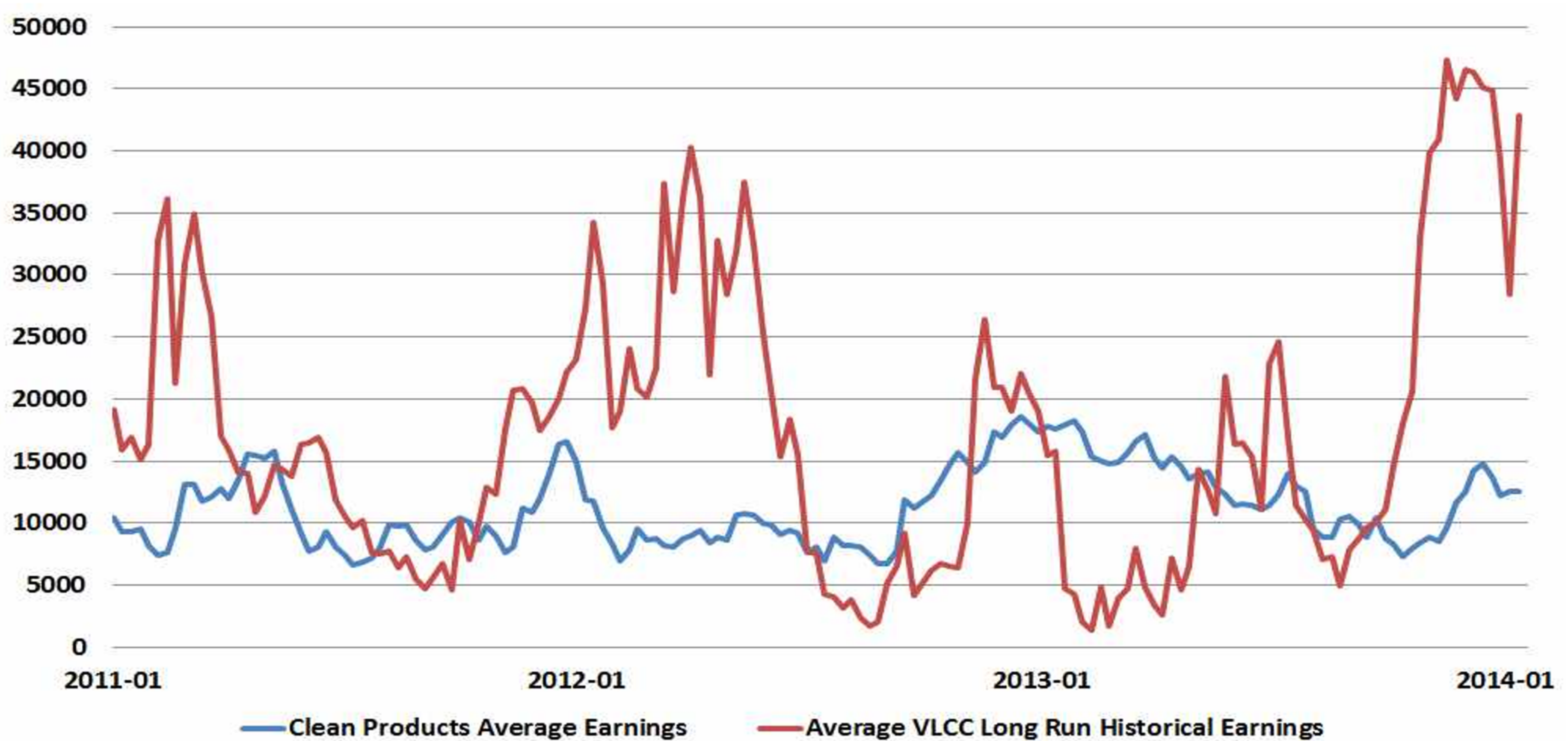
유조선 운임지수 (WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.17)										
건화물선(5년)	Panamax	26.5	(-)	26.3	26.0	26.5	26.3	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-)	67.0	65.0	68.0	67.0	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) (01.17)										
건화물선	Panamax	28.5	(-)	28.3	28.0	28.5	28.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	94.5	(0.5)	94.2	94.0	94.5	94.2	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) (01.17)										
380 CST	Rotterdam	563.0	(-)	570.7	563.0	586.0	570.7	567.0	646.0	594.5
	Singapore	609.5	(5.5)	611.0	604.0	619.5	611.0	591.0	667.5	615.7
	Korea	657.5	(-)	659.2	657.5	662.5	659.2	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	625.5	(3.0)	629.3	622.5	640.0	629.3	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (01.17)										
철광석	국제價	132.0	(-1.6)	133.6	132.0	135.0	133.6	112.6	158.3	134.9
	중국産	174.8	(-1.6)	176.3	174.8	176.7	176.3	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	97.7	(-2.5)	99.6	97.7	100.4	99.6	96.2	100.2	97.9
	중국産	113.5	(-0.8)	114.1	113.4	114.5	114.1	104.0	116.3	112.3
	호주産	173.1	(-1.6)	174.2	173.0	175.0	174.2	162.4	195.4	178.8
원료탄	내륙(외몽고)	91.1	(-)	91.1	91.0	91.3	91.1	88.9	111.9	99.4
	중국産	188.8	(0.1)	189.9	188.7	195.4	189.9	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,316	(12.8)	1,308	1,287	1,339	1,308	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	563	(-5.6)	586	563	606	586	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