

해운시황 포커스

통권 178호 (2013.08.12~08.16)

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

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

뉴스 & 이슈

황진희 센터장 (hjh@kmi.re.kr)



선박공급 증가와 선원 문제

- ▶ 세계 해운업계의 핵심 현안은 유동성 확보문제이고, 그 다음은 선원 부족문제라고 할 수 있음
 - 유동성 문제는 선박의 공급과잉에 따른 운임 하락, 그리고 유가 상승에 따른 수익 감소 등에 따른 것으로 파악됨
 - 선원의 부족문제는 선박의 공급 확대와 선원 공급 축소에 따른 것임
- ▶ 현재 지구상에는 약 8만 6,000척의 선박이 운항하고 있는데, 지난 10년 동안 전세계적으로 약 2만 척의 선박이 늘어났음
 - 전세계 100톤(GT) 이상 선박은 2012년 기준으로 86,243척이며 이는 지난 2002년의 65,385척에 비해 20,858척이 늘어났음
 - 화물선의 경우 2002년 46,656척에서 2012년 54,859척으로 약 8,200척이 증가했음
- ▶ 이에 따라 세계 선원 인력은 36만 명이 추가적으로 필요한 상황이며, 이는 세계 선원시장에서 심각한 선원 부족난을 유발하고 있음
 - 선박 해체, 계선 등을 고려하지 않고 늘어난 선박 1척당 평균 15명이 승선할 경우 전세계적으로 31만 3,000명의 선원이 추가적으로 필요함
 - 또한 선원들의 휴가, 부상, 교대 등에 대비한 예비인력을 15%만 고려해도 4만 7,000명이 추가되어 총 36만 명의 선원의 추가적으로 필요함
- ▶ 그러나 선원 공급은 이에 못미치고 있기 때문에 선원 부족문제는 매우 심각한 상황임
 - 유럽과 일본에서는 정부에 의한 선원양성 시스템이 대부분 무너졌고, 동남아 국가의 선원양성도 수요를 못 채우고 있음
 - 그 동안 동북아 지역에 많은 선원을 공급했던 중국도 소득 상승과 1가구 1자녀 정책으로 선원직업 기피되고 있으며, 자국 선박의 승선을 위해 해외 송출을 제한하면서 선원 부족문제를 더욱 심화시키고 있음
 - 필리핀 선원의 경우 화물선 승선보다 노동 강도가 상대적으로 약한 크루즈 선박 승선을 선호할 뿐만 아니라, 크루즈 선박도 최근 급증하고 있어 화물선 선원이 더욱 더 감소되는 결과를 초래하고 있음
- ▶ 이와 같은 선원 부족에 대비하여 외국의 해운기업은 오래 전부터 선원 확보를 위해 다양한 노력을 해왔음
 - NYK, MOL 등의 해운기업은 필리핀, 베트남, 미얀마 등의 선원양성기관과 업무협약을 체결하고 선원을 확보하고 있음
 - 즉 해운기업에서 선원양성에 필요한 장비와 재원을 투자하여 자격을 갖춘 우수한 선원을 고용하고 있음
- ▶ 우리나라의 경우 일찍부터 정부에서 해기사 인력을 양성하여 해운 및 수산업 발전에 기여했으나 선박량 증가에는 못미치는 있어 정부 및 해운기업의 대책이 필요함
 - 국적 외항선의 경우 1980년 530척에서 2010년 952척으로 2배 정도 늘어났으나, 같은 기간 동안 해기사를 양성하는 해양대학교 승선학과의 정원은 850명에서 750명으로 오히려 감소했음
 - 따라서 국내 선원 부족문제를 해결하기 위해 해기사 양성인원 확대와 더불어 해운기업에서도 인력양성을 위한 투자를 늘려 나가야 함

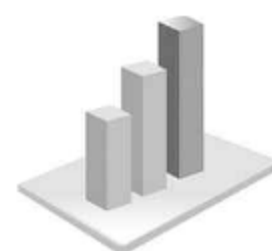
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 상승세로 반전

- ▶ 금주 BDI는 1,060p(8월 14일)를 기록, 지난 주 대비 36p(4%) 상승
 - 금주 초까지 하락하여 1,000p 밑으로(8월 12일, 996p) 떨어진 BDI는 화요일에 상승 반전
 - 케이프 운임은 전주 대비 1,781달러/일(16%) 상승하며 12,909달러/일을 기록하여 유일하게 상승세를 보이며 BDI 지수의 상승을 견인
 - 파나마스 운임은 하락세를 지속하며 전주 대비 433달러/일(6%) 하락하며 7,338달러/일을 기록
 - 수프라막스는 전주 대비 16달러/일(0%) 하락, 핸디사이즈도 2% 하락
- ▶ 케이프 선형은 주초 서호주 및 브라질 철광석 물동량이 시장에 유입되면서 상승세로 반전
 - 아울러 중국 남부지방의 태풍으로 항만에 묶인 선박이 선복흡수효과를 내면서 시장분위기 반전에 기여했다는 평가
 - 최근 현물시장의 약세에도 불구하고 올해 4분기 4TC 기준 FFA 평가치가 18,900달러/일을 기록하는 등 하반기 시황 상승에 대한 기대감이 지속
 - 한편 중국의 철강생산이 시장의 기대치에 비해 높은 성장세를 보이면서 꾸준히 증가하고 있고, 수입철광석 가격 또한 견조한 수요세로 140달러/톤 수준을 보이는 등 향후 중국의 수입철광석 물동량은 계속해서 대형선의 수요지지세 역할을 할 것으로 기대
- ▶ 파나마스 선형은 대서양 수역에서 신규화물이 지속적으로 유입됨에도 불구하고, 선박과잉으로 운임하락이 지속
 - 다만 미래 운임에 대한 FFA 평가치는 케이프 선형 상승세 분위기에 동조하여 8,000~9,000달러/일 수준을 기록
 - 수프라막스 이하 선형은 유럽 지역이 여름철 휴가시즌 영향으로 약세를 보이는 가운데, 흑해 곡물 물동량은 시황에 긍정적 영향을 미친 것으로 전해짐
- ▶ 중국 상해 Waigaoqiao 조선소(7월 현재 케이프 선형 34척의 수주잔량을 보유)의 부사장 Chen Jun은 시황의 본격적 회복을 위해서는 추가적 대규모 해체가 필요하다는 견해를 밝힘 (Lloyd's List, 2013년 8월 13일)
 - 최근에 발주되고 있는 선박은 시황/선가가 저점을 확인한데 기인하는 것이 아니라, 연료효율성이 높은 선박을 확보하려는 선주들의 전략에 기인하는 것이며
 - 시황회복을 위해서는 2003~2007년 간에 발주된 연료효율성이 낮고 환경규제를 고려치 못한 선박이 본격적으로 해체될 필요가 있다는 주장



		금주 (8.14)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,060	(36)	698	1,179	898	647	1,624	920
	BCI	2,021	(168)	1,209	2,176	1,515	1,082	2,955	1,573
	BPI	928	(-49)	651	1,210	955	418	1,738	963
	BSI	910	(-1)	664	981	850	600	1,300	904
	BHSI	518	(-7)	410	569	510	366	719	516
		(8.16)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	15,750	(2,250)	9,250	15,750	10,473	8,000	13,500	10,034
	Panamax	8,750	(-)	7,750	9,875	8,758	7,500	12,000	9,706
	Handymax	8,500	(250)	7,500	8,500	8,076	7,250	10,500	8,649
		(8.14)							
운임(\$/day)	Capesize	12,909	(1,781)	4,205	15,218	7,571	2,644	23,991	7,681
	Panamax	7,388	(-383)	5,163	9,680	7,579	3,336	13,877	7,684
	Supramax	9,514	(-16)	6,938	10,259	8,882	6,277	13,594	9,462
	Handysize	7,555	(-116)	6,108	8,343	7,544	5,489	10,414	7,359

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



주요 기간항로 운임, 6월 이후 상승세가 약보합세로 전환

- ▶ 중국컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 29.7p 상승한 1,132p, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.0p 상승한 502.7p를 기록했다
- ▶ 지난주 미주 및 유럽항로 등 주요 항로의 운임이 하락하면서 지수가 약보합세를 보였음
 - 이전 주 발간된 리포트에서 지적한 바와 같이 수급의 개선이 이뤄지지 않고 있는 가운데, 인위적인 공급 부문의 운임 인상 유도가 최근까지 이어진 운임 상승의 주 원인으로 작용하고 있음
 - 연초 이후 공급조절이 특히 강하게 이루어지고 있는 유럽항로는 지속적으로 소식율의 개선을 가져온 점은 주지의 사실임
 - 이 같은 요인에 따라 피크 시즌 도래에 따른 할증료 부과 등 운임 인상 추세가 9월 이전에 누그러질 가능성도 있음
 - 특징적인 점은 2012년 이후 운임의 상승세를 보였던 남북항로가 2013년 들어서는 지속적인 하락세를 면치 못하고 있음
 - 상해발 기준 남미 산토스항의 운임은 2013년 2월 기준 TEU당 2,223달러에서 8월 9일 822달러에 그쳤음
 - 이 같이 남북항로가 부진한 것은 기간 항로에서 선박조절을 위해 전배된 선박들이 남북항로로 많이 흘러 들어왔던 요인도 작용한 것으로 보임
- ▶ 이전부터 선사들은 9월 1일부로 다시 운임 인상에 나설 계획으로 있으나 동 계획이 순조롭게 진행될지는 8월 상황과는 좀 다르다는 판단임
 - 지난 해 미주항로는 8월 초 이후, 유럽항로는 이보다 빠른 6월 말 이후 하락세를 보였는데, 올해는 8월 중순까지 상승이 이어지고 있음
 - 그러나 가장 큰 차이는 2012년에는 1월 이후 상승했으나 올해는 연초 이후 지속적으로 하락하다가 6월 중순 이후 상승세를 보여 상승주기가 짧다는 점임
 - 이에 따라 2013년 현재까지 운임 수준(상해발 기준)은 지난해 전체 대비 유럽항로가 22%, 미주항로가 2% 낮은 수준을 기록하고 있음
 - 따라서 9월 이후 지난해 평균 이상의 운임 수준을 유지해야 지난해 평균 수준에 도달할 수 있을 것으로 판단되는데, 하반기 이 정도 수준의 운임 상승을 이끄는 것이 쉽지는 않을 것이라 보임



		금주 (8.16)	(전주비)	2013년			2012년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,132	(29.7)	1,013	1,152	1,091	896	1,336	1,171
	유럽항로	1,530	(93.1)	1,027	1,514	1,347	897	1,901	1,535
	미서안항로	1,078	(1.0)	1,053	1,120	1,093	859	1,177	1,053
	일본항로	805	(22.8)	726	776	752	733	815	777
	한국항로	684	(48.3)	580	630	609	557	682	622
	동남아항로	832	(16.4)	843	916	851	848	964	909
		(8.14)							
용선지수(HRCI)		502.7	(1.0)	458	505	484	456	514	478
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	730	730	710	730	725
		수입	610	(-10)	610	620	600	620	615
	한중(All in)	수출	309	(-15)	309	374	330	374	360
		수입	469	(-25)	469	494	490	494	493
	동남아(All in)	수출	830	(-50)	780	880	670	780	743
		수입	590	(-50)	540	640	490	540	524

유조선 시장

안영균 연구원(ahnyg@kmi.re.kr)



VLCC - 수익 및 운임 하락세 지속

- ▶ 수익은 9,461 달러/일로 전주대비 849달러 하락, 운임지수는 WS 31.5로 전주대비 하락
 - 수익은 4주 연속 하락세를 나타내고 있는데, 이 기간 동안 수익은 24,566 달러/일 에서 9,461 달러/일로 약 61.5%나 하락하였음
 - 운임은 5주 연속 하락세를 보이고 있는데 동 기간 중 WS 47.5에서 WS 31.5로 약 33.7% 하락하였음
 - 미국 연준 9월 양적완화 축소 전망, 중국 고정투자 증가율 감소 등 다소 부정적인 글로벌 경제 지표가 발표되면서 강한 반등을 기대하기는 어려움
 - VLCC 수익의 지속적인 하락은 선박공급과잉이 근본적인 원인으로, 2013년 탱커 신조 인도 예상치 32.4 백만 dwt 중에서 VLCC 급 이상 선박이 15.4 백만 dwt로 약 48%를 점유하고 있음
 - 중동 산유국의 수출량 감소 및 북해 일부 지역의 원유 생산 감소 등에 따라 연료유는 상승세를 유지하고 있어 선주들의 수익을 감소시키고 있음



제품선 - 수익 큰 폭 감소, 운임 보합

- ▶ 수익 9,538 달러/일로 전주대비 2,965 달러 하락하였으며, 이는 23.7% 감소한 것임. 운임은 WS 107.5로 소폭 상승하였으나 아직 연중 최저치 수준임
 - 제품선의 경우에도 원유와 마찬가지로 공급과잉이라는 수급상의 근본적 문제점의 해결 없이는 시황회복이 어려울 것으로 예상됨
 - 리비아 정전 사태로 인하여 중동지역 정유사들의 정제물량이 급감하면서 제품선의 수요가 큰 폭으로 하락하였으며 이는 제품선 수익의 감소로 이어지고 있음
 - 중국이 8월1일부터 국제해상운임에 6% 증치세 부과를 시행하는 등 만성적 재정적자 해소를 위한 정책을 시작하였으며, 이에 따라 아시아 경제 성장의 둔화로 인한 제품유 수입 수요가 향후 위축될 가능성이 있음
 - 금주 항공기 제품유 수요가 일시 상승하면서 운임 소폭 상승



		금주 (전주비) 8월평균			2013년			2012년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(8.16)								
Average Earnings	VLCC	9,461	-849	9,886	1,351	24,566	10,283	1,746	40,260	18,296
(\$/day)	MR	9,538	-2,965	11,021	9,538	18,266	14,373	6,722	18,538	10,675
용선료	VLCC	18,000	(-)	18,000	18,000	21,000	18,859	19,000	26,000	22,125
(1년,\$/day)	MR	14,250	(-)	14,250	13,500	14,500	14,086	12,500	14,250	13,514
운임지수(WS)	VLCC	31.5	-2.0	32.5	30.0	47.5	36.6	34.0	70.0	47.5
	MR	107.5	2.5	106.3	105.0	170.0	132.1	115.0	160.0	129.6

해운시장 주요동향



리비아 정전으로 인한 리비아 석유수출 급감

안영균 연구원(ahnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 리비아 원유의 8월 출하량은 50만 배럴 미만으로 하락하였음
 - 7월 대비하여 8월 원유 수출량은 리비아 정전으로 인한 사회 불안으로 폭락하였음
 - 이는 7월 출하량 78만 4천 배럴 대비하여 20% 정도 폭락한 것임
- ▶ 터미널 기준 수출량을 살펴봐도 수출량은 큰 폭으로 감소하였음
 - 작년 8월 대비하여 리비아 주요 터미널 원유 출하량은 1/3 수준에 그치고 있음
 - 그런데 이러한 수출량 하락추세는 당분간 지속될 것으로 예상되는데, 이는 리비아 운송 회사인 Arabian Gulf Oil Company의 노동자들이 구조개혁을 요구하면서 극심한 파업을 진행하고 있어 더 가중되고 있음, 참고로 동 회사는 리비아 National Oil Company의 자회사로써 월 42만 5천 배럴 정도의 수출 운송이 가능함
 - 파업이 문제가 되고 있는 것은 파업으로 인하여 수출량이 감소하는 문제가 물론 있지만, 다른 한편으로는 정제회사의 가동률이 덩달아 감소하여 제품유의 출하량도 함께 감소하기 때문임
 - 결국 파업 문제로 인하여 현재 상당량의 원유 및 제품유가 비축되어 있는 상황임. 현 상황이 지속된다면 기름을 저장해 둘 저장소의 부재 문제가 부상할 수 있음
- ▶ 리비아 내 8개의 원유 수출 터미널 현황 (아프라막스 및 수에즈막스 사이즈)
 - 2012년 1~7월 415,000 배럴 대비하여 37% 폭락하여, 2013년 7월 현재 누적 261,000 배럴에 그치고 있음
 - 리비아 Top 1 터미널인 Ras Lanuf 터미널 실적도, 2012년 1~7월 286,000 배럴 기록하였지만 금년 실적 148,000 배럴에 그치고 있음
 - Top 2 터미널인 Zawia 터미널 실적도, 2012년 1~7월 277,000 배럴이었지만 금년 실적은 136,000 배럴로 부진하였음
- ▶ 리비아 원유의 가장 큰 고객은 유럽지역인데, 이번 리비아 사태로 인하여 7월 들어 원유 수급에 차질을 겪고 있음
 - 유럽지역 중에서도 특히 이탈리아가 주요 고객인데, 2013년 1~6월 월평균 원유 수취량은 512,000 배럴이었던 것에 반해, 7월 달에는 리비아 사태로 인하여 292,000 배럴에 그치고 있음
 - 스페인의 경우 통상 월 98,000 배럴 정도를 수입하고 있었는데, 7월 들어 78,000 배럴로 수입량 감소하였음
 - 프랑스는 수입량이 소폭 감소하여 통상 월 159,000 배럴에서 7월 들어 148,000 배럴을 기록함
 - 중국은 리비아 정전 사태로 인한 피해가 극심하였는데, 통상 월 81,000 배럴에서 7월 32,000 배럴을 기록하며 통상 수입량 대비하여 절반 이상의 급감을 나타냈음
- ▶ 한편 리비아 사태 등 국제 오일 시장의 가격을 급등시키는 원인이 동시다발적으로 발생하고 있음
 - 석유수출국인 나이지리아, 이라크 등에서는 다양한 이유로 인해 생산이 급감하고 있음
 - 이란의 경우 미국의 석유제재로 인하여 금년 들어 100만 배럴이 넘는 수출량이 감소한 상태임
 - 또한 수단, 예멘 지역에서의 지역 분쟁은 향후 석유공급의 불확실성을 더 증가시키는 역할로 작용하고 있음
- ▶ 리비아 사태가 곧 해결되지 않는 한, 국제 석유 시장은 통상 석유 가격에 리비아 프리미엄 달러가 추가되는 다소 높은 국제 오일 가격을 유지할 것으로 예측됨

(출처: Lloyd's List, 2013. 8. 9.)



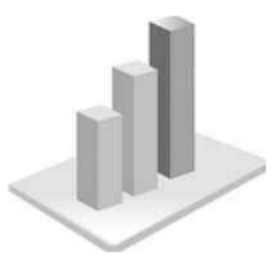


유럽 항로 컨테이너선 운임 9월에도 상승할 것으로 예상

안영균 연구원(ahnnyg@kmi.re.kr)

- ▶ 아시아~유럽 항로 서비스를 제공하고 있는 일부 정기선 선사들은 9월 컨테이너선 운임을 인상할 계획에 있음
 - 아시아발 북유럽도착(서유럽 항로) 항로에서의 운임은 이로써 7월부터 3개월 연속상승할 것으로 예측됨
- ▶ MSC, OOCL은 9월 1일부터 서유럽 항로의 운임을 인상할 것임을 공표하였음
 - 인상 금액은 2개사 모두 20피트 컨테이너당 500달러임
 - 인상 금액이 적용되는 항로는 구체적으로 아시아발 구주·지중해 도착 항로임
- ▶ 선사들이 7월 달부터 3개월 연속 운임 인상 입장을 강경하게 표명하고 있는 주요 이유는 다음과 같음
 - 8월 달 이후 컨테이너 선박의 예약 현황이 매우 순조로운 상황이며, 컨테이너 물동량도 회복 기미를 보이고 있음
 - 서유럽항로의 컨테이너 화물은 올해 5월까지 전년 대비 하락이 지속되고 있었지만 6월 이후 플러스로 전환되었음. 이러한 상승 추이는 적어도 9월까지 계속될 것으로 선사들은 예측하고 있음
- ▶ 컨테이너선 선복 공급량은 비교적 균형을 이루고 있는 것으로 판단됨
 - 초대형 컨테이너선(ULCS) 준공에 의한 선복 공급량 증가 효과가 발생함
 - 반면에 G6얼라이언스의 흑해 항로 서비스가 9월 달에도 피더서비스로 전환될 예정으로, 이는 선복 공급량을 감소시키는 방향으로 작용할 것임
- ▶ 컨테이너선 선복 수요량에 있어서도 보합세가 지속될 것으로 예상됨
 - 9월 들어 중국 국경절 연휴(10월 초순) 대비하여 컨테이너선 수요가 증가할 것으로 기대됨
 - 가을·겨울이 다가오면서 점차적으로 컨테이너 수요량이 감소하는 계절성 요인이 작용할 것으로 예상
- ▶ 상하이 항운교역소(SSE)의 7월 이후 상하이발 북유럽도착 평균운임은 상승세를 나타냄
 - 20피트 기준 1,347달러로 이는 4~6월 대비하여 70% 이상 상승한 것임. 참고로 2012년 7~9월 평균운임은 1,326달러로 비슷한 수준을 유지했었음

(출처: 일본해사신문, 2013. 8. 14.)



해운시장 주요동향



시장 기대치 너무 높다.

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

- ▶ 8월 16일 예정된 Ap 몰러-머스크의 2분기 결과 발표를 앞두고 시장의 기대치가 너무 높다고 RS Platou Markets가 경고함
 - 낮은 운임료로 심각했던 2분기 운임전쟁이 머스크 라인을 손실로 이끌 것이라고 Norwegian finance house가 전함
- ▶ consensus estimates는 덴마크 대형 선사인 머스크 라인은 2분기 핵심영업이익 DKK 16.2bn (\$2.89b)을 기록할 것으로 예측함
- ▶ Platou Markets는 시장이 너무 낙관적이라며 머스크 라인 2분기 영업이익을 DKK 14.5bn로 예측함
- ▶ 반면 에널리스트 Frode Morkedal과 Herman Hildan는 머스크 라인이 지난 3개월간 7% 하락한 운임료로 인하여 DKK 1.1bn의 손실을 기록할 것이라고 예측함
 - Consensus는 머스크라인의 결과에 대하여 우리보다 더 낙관적으로 보고 있으며, 물동량 변화를 고려하지 않았고 운임전쟁으로 심각했던 2분기였음에도 불구하고 전기대비 운임료 하락치를 2%로 예측했다고 전함

(출처: TradeWind, 2013. 8. 15.)



CSSC 수주량 133.3% 증가

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)

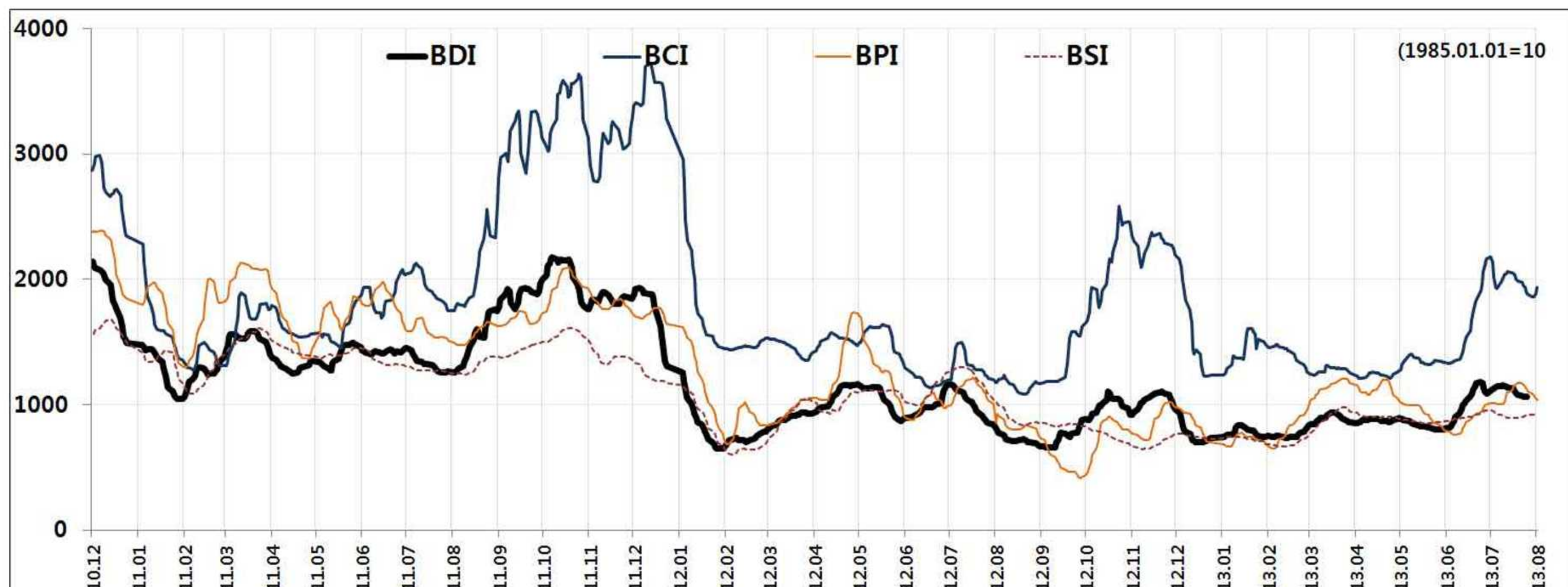
- ▶ 중국 대형 조선사인 CSSC의 2013년 7월까지 신조선 수주량이 12.1M을 기록하며 전년 대비 133.3% 증가함
 - CSSC는 8.15일 발간된 사내신문에 실린 보고서를 통하여, 신규 수주량은 dwt 기준으로 같은 기간 전 세계 수주량의 20.1%를 차지한다고 덧붙임
- ▶ 7월 CSSC의 신규 수주량은 총 3.4M dwt이며, 이는 전 세계 신조선 수주량의 35.1% 차지함
 - 1월부터 7월 사이 CSSC의 수주량 중 88.5%가 수출용임
 - 신조선은 LNG선, LPG선, 9,400~16,000teu 컨테이너선, 318,000dwt VLCC, 250,000dwt VLOC로 구성됨
 - 해상장비 부문에서는 잭업 드릴링 리그, 탐사선, 바지형 굴착선, 해양예인지원선을 수주함

(출처: Fairplay24, 2013. 8. 16.)



주요 해운 지수 동향

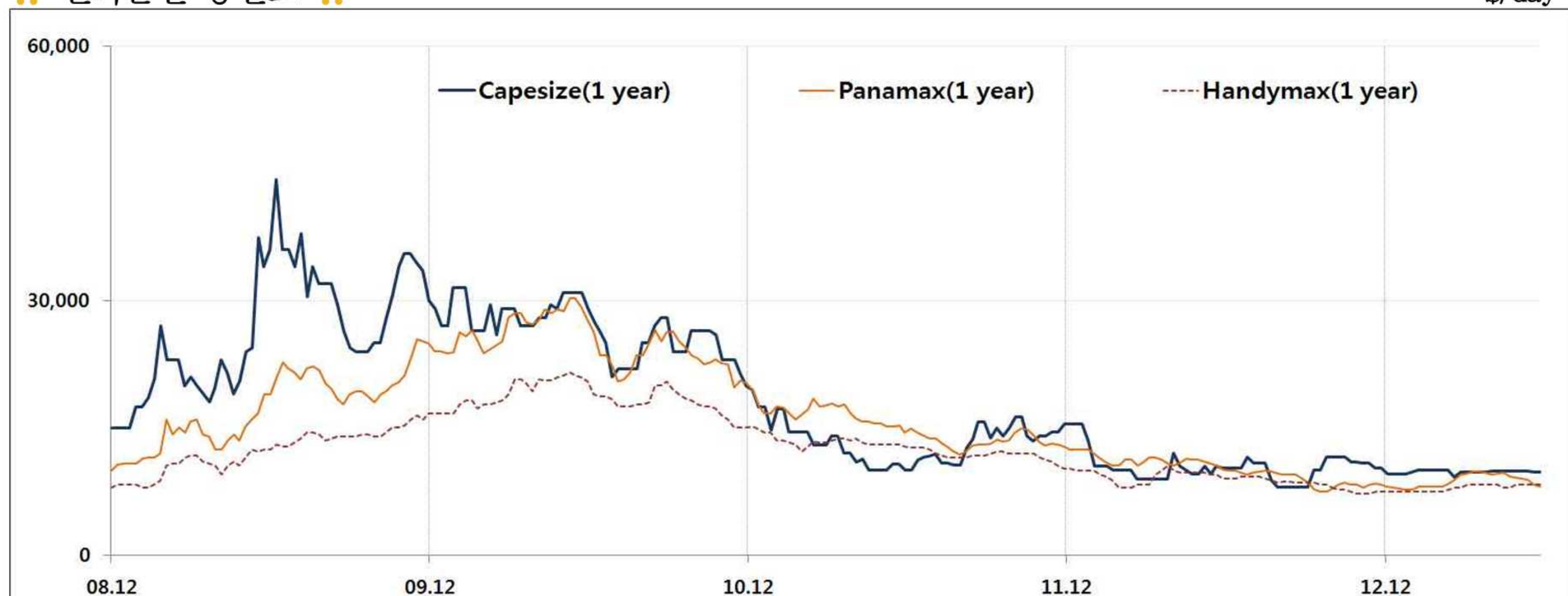
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange

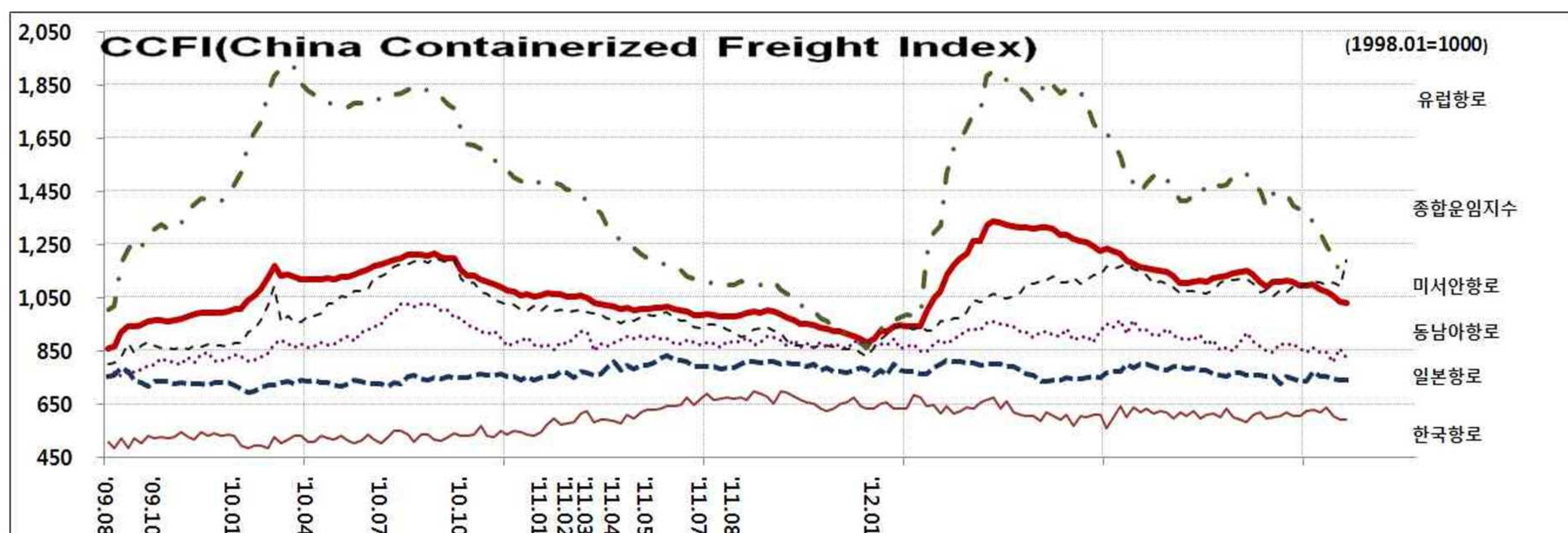
건화물선 용선료

\$/day



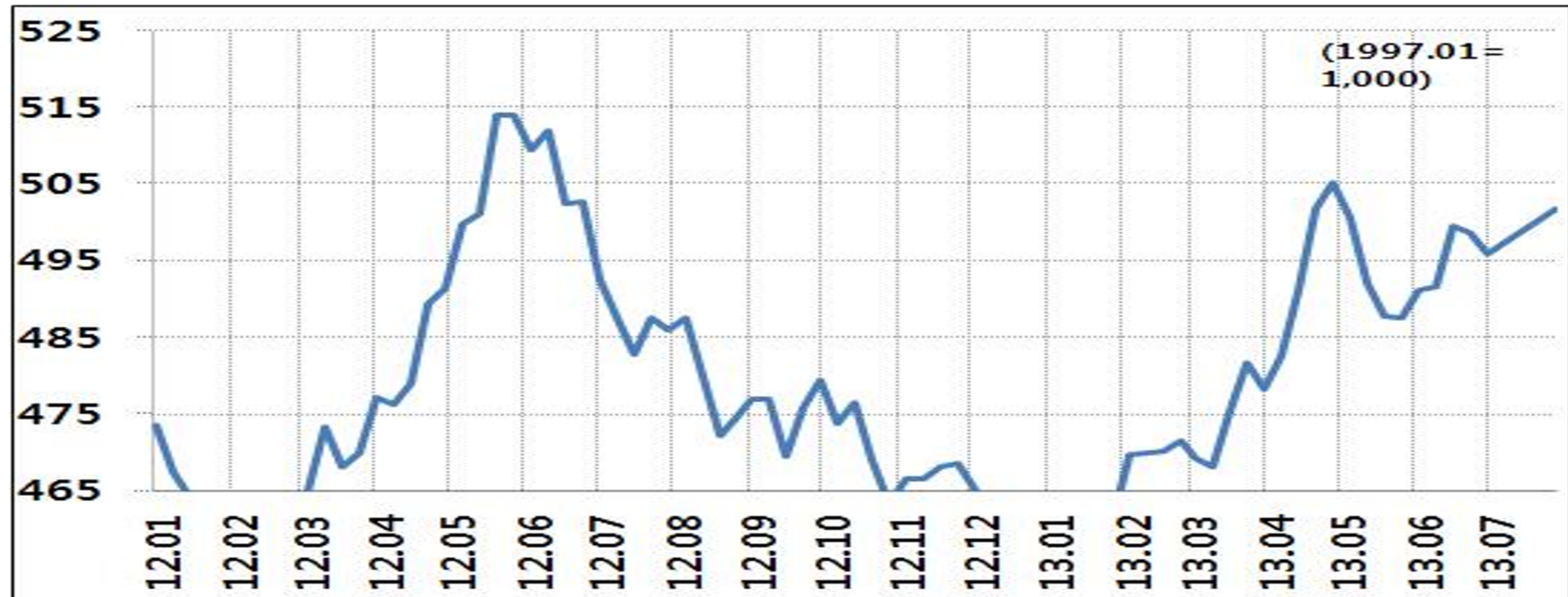
Clarkson

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

컨테이너선 용선 지수 (HRCI)



Lloyd's List

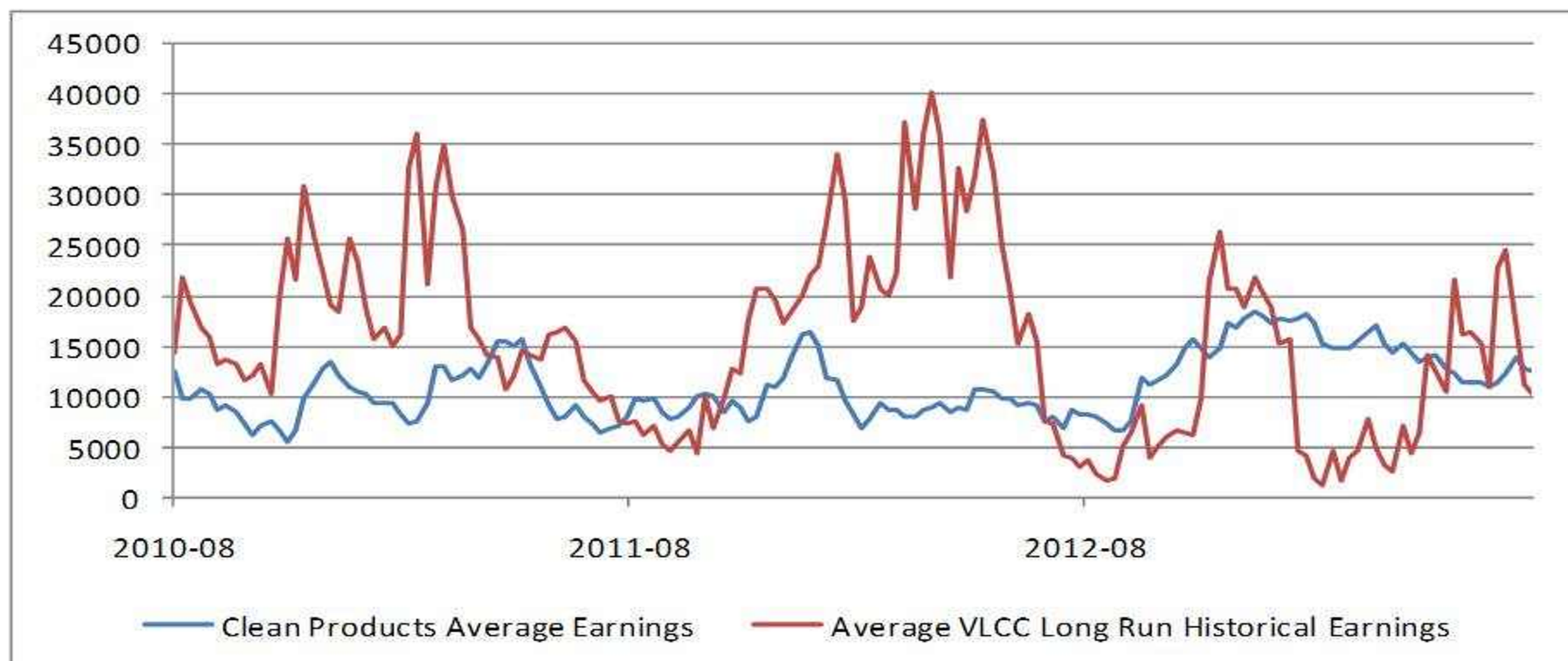
유조선 운임 지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson

주요 해운 지표 추이

					2013년			2012년		
금주 (전 주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (8.16)										
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) (8.16)										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	25.8	26.5	25.8	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	89.5	(-)	89.5	89.5	92.5	90.4	93.0	99.0	95.8
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	30.9	30.0	30.8	30.3	30.5	38.0	33.6

연료유 (\$/Tonne) (8.9)										
380 CST	Rotterdam	599.0	(-6.0)	602.0	570.0	646.0	598.4	550.5	720.0	638.8
	Singapore	591.5	(0.5)	596.3	591.5	667.5	618.4	573.5	741.5	662.8
	Korea	618.5	(-7.5)	621.0	612.5	688.0	643.9	602.5	774.5	695.2
	Hong Kong	607.5	(-7.0)	616.5	602.5	678.5	631.3	590.5	772.5	681.2

주요 원자재가 (\$) (8.9)										
철광석	국제價	131.9	(2.1)	130.5	113	158	135	88	149	129
	중국産	167.3	(3.1)	164.8	159	189	172	143	195	173
연료탄	국제價	97.8	(-0.1)	97.9	96	98	97	96	119	103
	중국産	109.9	(-0.1)	110.5	110	116	115	112	148	126
원료탄	호주産	162.4	(-0.1)	162.7	163	195	181	177	254	221
	내륙(외몽고)	88.9	(-0.1)	89.0	97	112	104	110	137	118
곡물	중국産	160.0	(-0.1)	160.3	160	231	193	168	272	222
	대두(국제)	1340.8	(9.8)	1338.1	1,324	1,613	1,460	1,048	1,771	1,474
	밀(국제)	633.5	(-27.0)	647.5	634	791	705	591	943	754

국내 주요 항만 화물처리 (천 톤)							
		6월	5월	4월	2013년(1월~5월)	2012년 합계	2011년 합계
부산	수출	14,685	14,532	14,543	85,098	164,089	153,356
	수입	12,844	12,842	13,540	75,981	147,950	140,978
울산	수출	6,630	6,198	6,743	40,836	83,778	82,058
	수입	8,926	8,508	8,862	55,652	113,193	111,695
광양	수출	6,724	7,181	5,997	39,172	81,103	75,414
	수입	13,061	12,401	12,512	75,667	156,238	144,514