

# 해운시황 포커스

통권 217호 (2014.06.23~06.27)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 02)2105-4981

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

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장(chun@kmi.re.kr)



### 비용경쟁시대, 원가절감효과가 탁월한 LNG 추진선박에 주목해야



- ▶ 지난 6월 17일 중국 상무부는 글로벌 3대 선사의 동맹인 P3 네트워크에 대해 불허판정을 내렸으며, 머스크는 P3 네트워크 추진을 중단한다고 발표하였음
  - 당초 P3 네트워크가 출범할 경우, P3와 기존 얼라이언스들이 강력한 시장지배력을 통해 운임을 안정화시킬 것으로 예상되었으나 P3 무산으로 앞으로 세계 해운시장은 치열한 비용경쟁시대에 돌입하게 되었음
- ▶ 그동안 글로벌 해운시장의 리더였던 머스크는 초대형 에코쉽 확보를 통해 비용경쟁시대를 주도해 왔으며 앞으로도 에코쉽을 통한 연비절감을 계속 도모하여 해운시장의 리더쉽을 추구할 것으로 예상됨
  - 머스크는 2011년 대우조선해양에 18,270TEU급 컨테이너선(트리플-E) 20척 발주하여 2014년 7척을 인도받았으며, 2015년까지 20척 모두 건조될 예정임. 대우조선해양에 따르면 '트리플-E'는 기존 13,000TEU급 선박에 비해 연료효율성이 약 22% 높아 원가절감 효과가 탁월한 것으로 나타났음. 이것은 비용경쟁시대에 돌입하고 있는 해운시장에서 에코쉽이 경쟁력을 확보할 수 있는 매우 유망한 대안임을 말해 주고 있음
- ▶ 또한 최근에 에코쉽의 하나인 LNG를 연료로 사용하는 LNG 추진선박의 효용성이 다시 주목을 받고 있음. JP Morgan에 따르면 "시속 16노트로 운항하는 LNG 운반선에 석유와 LNG를 혼합 사용하는 전자제어식 엔진(ME-GI)을 채택하면 일반석유 대비 20%, 탈황 벙커C 대비 50% 가량의 연료비용을 절감"할 수 있음
  - IMO 규제에 따르면 2020년부터 황산화물(SOx)이 많이 나오는 중유는 선박 연료로 사용하기 쉽지 않기 때문에 비싼 디젤유(MDO)를 사용해야 함. 그런데 LNG 가격이 디젤유보다 40~60% 저렴하여 LNG 추진선박이 활용가치가 상당히 큰 것으로 판단됨
  - 그동안 LNG 추진선박에 있어 문제로 지적되었던 벙커링시설 문제가 해소될 전망이다. 최근 오일 메이저들이 호주, 동아프리카, 동남아 등에서 천연가스의 생산, 정제, 액화, 저장, 하역에 이르는 모든 과정을 하나로 통합한 해양설비인 FLNG(Floating liquefied natural gas) 프로젝트를 20개 추진하고 있어 벙커링 문제 완화에 도움이 될 것으로 예상되며, 세계 각국에서 주요 항만을 중심으로 벙커링 시설을 확보해 나갈 것으로 예상됨
- ▶ 향후 해운시장에 대해 환경규제가 강화될 것이라는 점에서 초대형선박만으로는 경쟁력을 갖기 어려우며 친환경적인 선박이 가장 강력한 경쟁력을 가진 선박이 될 것이며, 선종을 가리지 않고 에코쉽이 해운시장의 주류가 될 것으로 전망됨
  - 현재 국적선사들은 에코쉽 경쟁에서 글로벌 리더들에 비해 뒤처져 있는 것으로 판단됨. 국제환경규제 강화 추세에 대해 국가 차원의 대응이 중요하다는 측면에서 에코쉽을 주목해야 하며, 향후 에코쉽이 세계 해운시장에서의 경쟁력을 좌우한다는 점에서 정부는 국적선사들의 에코쉽 확보를 적극적으로 지원해야 할 것임

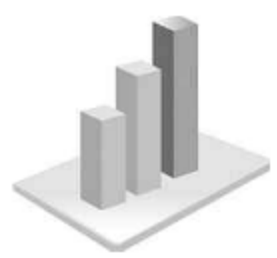
# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 파나막스를 포함하여 모든 선형에서 운임하락세 지속

- ▶ 최근 BDI는 846p(6월 25일)를 기록, 전주 대비 21p(2%) 하락함
  - 케이프 운임은 전주 대비 88달러(일)(1%) 상승하여 12,788달러(일)을 기록함. 다만 이 같은 소폭 증가는 지난주 수~금요일 일시 반등한(+2,047달러/일) 이후 금주에 지속적으로 하락 추세를 보인 결과라는 측면에서 향후 시장 전망에는 부정적 의미를 지님
  - 파나막스 운임은 전주 대비 476달러(일)(12%) 하락하여 3,477달러(일)을 기록하며 운항 변동비(OPEX)에도 미치지 못하는 상황임. 이는 발틱해운거래소가 파나막스 4TC 평균 운임을 발표한 이후 사상 최저치를 기록한 2012년 9월 27일 3,336달러(일)에 근접한 수준
  - 수프라막스 및 핸디사이즈도 각각 4%, 2% 하락함
  - FFA 시장은 대형선을 중심으로 하락세임. 케이프는 최근의 일시적으로 반등이 있었으나 그 효과가 일시적이라는 판단과 이번주 하락세를 반영하여 7월물은 12%, 4분기물은 9% 하락함. 파나막스도 지속되는 현물시장 하락세로 7월물이 9% 하락한 4,900달러(일), 4분기물은 7% 하락한 9,300달러/일을 기록함. 수프라막스 및 핸디사이즈는 보합세임
- ▶ 케이프는 서호주 철광석 물동량의 지속적 유입에 브라질 철광석 물동량 유입이 가세하면서 지난주 중반부터 상승세를 보였으나 이번주 들어 브라질 항로가 운임조정 국면에 들어가면서 하락세로 반전하였음
  - Fearnleys 최근 시황보고서에서는 서호주-중국 물동량 유입이 안정적이고 브라질항로의 성약 건수가 회복되고 있는 점을 들어 케이프 운임이 저점에 이른 것으로 평가하고 브라질항로의 성약이 활성화되는 경우 운임회복으로 이어질 것으로 전망
  - 한편 6월 20일 기준 중국의 호주 Fe62% 철광석 수입가격이 91.73달러(톤)을 기록하고 있어 낮은 수입가에 따른 철광석 수입물동량 지지세는 지속될 것으로 전망
- ▶ 파나막스 선형은 양대 수역에 걸쳐 극심한 물동량 부족으로 운임하락세가 지속되고 있으며, 일부 전문가들은 사상 최저치 운임으로 하락할 것이라는 우려를 제기함
  - 다만 케이프 운임이 파나막스 운임의 2~3배 수준을 기록하면서 케이프화물이 파나막스 화물로 분할되는 소위 화물분할(cargo split)이 활성화될 경우 파나막스 운임 하락세를 막아줄 것으로 기대
- ▶ 수프라막스 이하 선형도 양대 수역 모두 화물이 부족한 가운데 하락세를 기록함
  - 태평양 수역이 대서양 수역에 비해 상대적으로 하락폭이 작았음



|                 |           | 금주<br>(06.25) | (전주비)    | 2014년  |        |        | 2013년 |        |        |
|-----------------|-----------|---------------|----------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
|                 |           |               |          | 최저     | 최고     | 평균     | 최저    | 최고     | 평균     |
| <b>건화물선 시장</b>  |           |               |          |        |        |        |       |        |        |
| 운임지수            | BDI       | 846           | (-21)    | 846    | 2,113  | 1,187  | 698   | 2,337  | 1,205  |
|                 | BCI       | 1,799         | (32)     | 1,154  | 3,733  | 1,971  | 1,209 | 4,329  | 2,103  |
|                 | BPI       | 443           | (-49)    | 443    | 1,780  | 1,063  | 651   | 2,096  | 1,187  |
|                 | BSI       | 687           | (-28)    | 687    | 1,330  | 996    | 664   | 1,562  | 821    |
|                 | BHSI      | 433           | (-10)    | 433    | 773    | 600    | 410   | 821    | 562    |
|                 |           | (06.20)       |          |        |        |        |       |        |        |
| 용선료(1년, \$/day) | Capesize  | 20,750        | (250)    | 14,700 | 25,938 | 20,909 | 9,250 | 20,000 | 12,768 |
|                 | Panamax   | 10,625        | (-250)   | 10,625 | 15,125 | 13,790 | 7,750 | 14,125 | 10,099 |
|                 | Handymax  | 9,250         | (-750)   | 9,250  | 11,500 | 10,670 | 7,500 | 10,625 | 8,648  |
|                 |           | (06.25)       |          |        |        |        |       |        |        |
| 운임(\$/day)      | Capesize  |               | (-1,527) | 7,912  | 35,316 | 14,195 | 4,205 | 42,211 | 14,163 |
|                 | Panamax   |               | (-1,493) | 3,953  | 14,188 | 8,734  | 5,163 | 16,728 | 9,312  |
|                 | Supramax  |               | (-617)   | 7,472  | 13,902 | 10,542 | 6,938 | 16,333 | 10,200 |
|                 | Handysize |               | (-357)   | 6,613  | 11,083 | 8,891  | 6,108 | 11,757 | 8,150  |

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## P3 무산으로 기존 얼라이언스, 당분간 경쟁력 유지할 전망

- ▶ 중국 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 9.5p 하락하여 1,093.4p을 기록한 반면 상해 발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 TEU당 32.6p 하락한 1,042.8p를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1.5p 하락한 540.3p를 기록함.
- ▶ 지난주 아시아-유럽 항로는 SCFI가 전주 대비 TEU당 82달러 하락한 1,120달러를 기록하였고, CCFI 또한 4.9p 하락한 1,433.2p을 기록하여 전반적으로 하락세를 보였음
  - 다만 HSBC 자료에 따르면 최근 노후선박의 해체량이 증가하여 선복과잉이 완화되고 있어 조만간 운임이 상승할 것으로 전망
- ▶ 지난주 아시아-북미 항로는 SCFI의 경우 미서안항로가 전주 대비 TEU당 41달러 하락한 1,720달러, 미동안항로는 전주 대비 54달러 하락한 3,214달러를 기록하였고, CCFI의 경우 미서안항로가 1.7p 상승한 951.3p, 미동안항로는 8.3p하락한 1,222.8p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보였음
  - 지난주 TSA(Transpacific Stabilization Agreement)에서 PSS(성수기 추가운임)을 2주간 늦춘 7월 1일에 시행하기로 계획을 조정하였음. 6월 15일 예정되어 있던 운임 인상안이 지연됨에 따라 미서안과 미동안 항로 모두 운임이 상승하기 어려운 것으로 판단
- ▶ 로이터(Reuters)에 따르면 중국의 P3 네트워크 불허에 따라 기존 얼라이언스인 G6 및 CKYHE는 상대적으로 안정적인 서비스 공유를 통해 아시아계 선사들은 당분간 경쟁력을 유지해 나갈 것으로 예상됨
  - 한편 Drewry에 따르면 머스크, MSC, CMA-CGM 등 글로벌 Big 3는 공정거래법상 위배되지 않는 항로에 대해 기존 서비스 계획을 그대로 이행할 것으로 예상되며, 아시아-유럽간 항로에서는 공정거래법이 위배되지 않는 범위 내에서 2자간 제휴를 통해 서비스를 진행할 가능성이 높음

|            |             |    | 금주<br>(06.20) | (전주비)   | 2014년 |       |       | 2013년 |       |      |
|------------|-------------|----|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
|            |             |    |               |         | 최저    | 최고    | 평균    | 최저    | 최고    | 평균   |
| 컨테이너선 시장   |             |    |               |         |       |       |       |       |       |      |
| 운임지수(CCFI) | 종합          |    | 1093.4        | (-9.5)  | 1,040 | 1,171 | 1,101 | 976   | 1,152 | 1083 |
|            | 유럽항로        |    | 1433.2        | (-4.9)  | 1,368 | 1,696 | 1492  | 1,027 | 1,530 | 1351 |
|            | 미서안항로       |    | 951.3         | (1.7)   | 950   | 1,032 | 989   | 953   | 1,189 | 1066 |
|            | 일본항로        |    | 627.1         | (-28)   | 627   | 843   | 777   | 719   | 857   | 771  |
|            | 한국항로        |    | 699.0         | (-13.1) | 610   | 749   | 682   | 565   | 690   | 616  |
|            | 동남아항로       |    | 850.9         | (4.5)   | 754   | 851   | 808   | 781   | 916   | 842  |
|            |             |    | (06.25)       |         |       |       |       |       |       |      |
| 용선지수(HRCI) |             |    | 540.3         | (-1.5)  | 498   | 542   | 517   | 458   | 511   | 491  |
| 운임         | 한일(All in)  | 수출 | 670           | (-)     | 670   | 690   | 672   | 730   | 730   | 730  |
|            |             | 수입 | 540           | (-)     | 540   | 580   | 554   | 610   | 620   | 615  |
|            | 한중(All in)  | 수출 | 363           | (-)     | 309   | 363   | 329   | 309   | 374   | 321  |
|            |             | 수입 | 537           | (-)     | 469   | 537   | 495   | 469   | 494   | 473  |
|            | 동남아(All in) | 수출 | 800           | (-)     | 750   | 800   | 775   | 780   | 880   | 798  |
|            |             | 수입 | 600           | (-)     | 550   | 600   | 575   | 540   | 640   | 558  |

# 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



## VLCC, 중동-일본 항로 운임 반등

- ▶ 6월 성약건수가 예상 보다 저조한 103건을 기록하였음에도 불구하고 '중동-일본' 항로 운임이 주말을 지나며 급등하고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 11,754달러(일)로 전주 대비 373달러(3.1%) 하락한 반면 중동-일본 운임지수는 WS 50.0로 전주 대비 13.5p(37.0%) 상승하였음
  - 6월 25일 페르시아만 30일 가용선박은 102척으로 전주 대비 17척(14%) 감소하였으나 전년 동기와 대비하면 7척(7.0%) 증가
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 5~12%, 중동-미국 11% 하락한 반면 중동-유럽 13% 상승하였음. 서아프리카 시장은 6~22% 하락하였으나 중국행은 15% 상승하였음.
  - 선박유(380cst) : 유럽은 로테르담항이 반등하였으나 전반적인 약세가 지속되고 있으며 북중미도 휴스턴을 제외하고 약세를 이어가고 있음. 반면 아시아항은 반등하였음
- ▶ '서아프리카-아시아' 항로는 수요 강세로 톤마일 증가하며 중동지역 성약건수 감소분을 상쇄하고 있으며, 수급에도 긍정적 영향을 주고 있음
  - 브렌트/두바이유 가격차이가 좁아져 브렌트유 수요강세가 당분간 지속될 가능성이 높아 VLCC 시황에 긍정적 영향이 예상됨



## 제품선, 유럽행 제품유 수출증가로 미걸프-북해 운임 강세

- ▶ 미국과 러시아의 제품유 공급 증가로 유럽의 정제가동률이 저하되어 제품유 수입증가, 수출감소가 나타남. 미걸프-북해 운임은 WS 80으로 전주 대비 30% 이상 상승한 반면 미걸프 지역 2주 가용선복량은 32척으로 지난주 대비 약 16% 감소하였음
  - 제품선 평균수익은 7,041달러(일)로 전주 대비 993달러(12.4%) 하락한 반면 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
  - 항로별 운임수익은 전주 대비 북해-미동안은 33%, 북해-서아프리카 44% 하락하였으나 미걸프-남미동안은 31% 상승하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 1% 하락하였음
- ▶ 6월 20일 기준 미국 정제가동률은 88.5%이며 원유재고는 전주 대비 174만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 8,809만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,498만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,057만배럴, 중유는 3,780만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,341(k)bpd, 제품유 1,612(k)bpd를 기록

|                           |      | (전주비) 6월평균 |        |        | 2014년  |        |        | 2013년  |        |        |
|---------------------------|------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |      |            |        |        | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장                    |      | (06.20)    |        |        |        |        |        |        |        |        |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 11,754     | (-373) | 11,003 | 7,670  | 48,936 | 21,437 | 1,351  | 47,297 | 16,103 |
|                           | MR   | 7,041      | (-993) | 7,921  | 7,041  | 12,862 | 9,889  | 7,216  | 18,266 | 12,736 |
| 용선료 (1년,\$/day)           |      |            |        |        |        |        |        |        |        |        |
|                           | VLCC | 23,500     | (-)    | 23,500 | 23,500 | 27,000 | 25,540 | 18,000 | 28,000 | 19,837 |
|                           | MR   | 14,000     | (-250) | 14,250 | 14,000 | 15,250 | 14,900 | 13,500 | 15,000 | 14,351 |
|                           |      | (06.25)    |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 운임지수(WS)                  | VLCC | 50         | (13.5) | 39.3   | 32.5   | 72.0   | 44.8   | 30.0   | 65.0   | 40.1   |
|                           | MR   | 110.0      | (-)    | 110.0  | 100.0  | 115.0  | 110.0  | 100.0  | 170.0  | 125.9  |

## 해운시장 주요동향

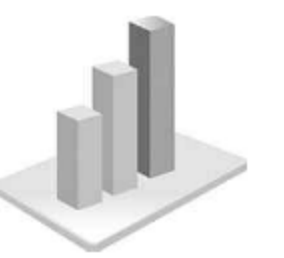


### 미국 자국내 2개사에 경질유 수출 허가

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 상무부는 Pioneer Natural Resource사와 Enterprise Product Partners LP사에게 경질유(콘덴세이트) 수출을 허가하였음
  - Pioneer사는 세일오일을 정제타워에서 증기압력 및 탄화수소 제거를 통해 안정화 시키는데 이렇게 생성된 콘덴세이트가 수출가능한 제품유로 인정받은 것임
  - 미국 상무부는 국내 원유생산 증가에 따른 수출규제 완화 압력을 피하기 위해 Pioneer사와 Enterprise사의 콘덴세이트 수출을 허가한 것으로 보임
  - 미국 상무부에 따르면 동 허가가 법률 수정을 의미하는 것이 아니며 천연가스공장 또는 정제시설을 거치지 않은 콘덴세이트는 수출이 금지된다고 설명함
- ▶ 중동외 지역으로 원유수입선 다변화를 꾀하는 아시아는 미국의 원유수출을 환영하는 입장으로 보임
  - 미국에서 올해 추가로 가동되는 콘테세이트 분리타워는 3개로 총 35만 bpd를 처리할 수 있으며 미국내 콘덴세이트 생산은 3월 기준으로 80만 bpd로 추정
  - 텍사스, 루이지애나는 중질유 처리시설에 많은 돈을 투자하여 지역내 생산된 경질유를 가공하는데 어려움이 있었으며 향후 적극적으로 원유 수출을 모색할 전망
- ▶ Murkowski 상원의원은 동 허가를 원유수출의 첫걸음으로 해석
  - 그러나 미국의 원유수출 관련 법률은 11월 4일 선거까지는 개정될 가능성이 희박하며 중동, 러시아와 정치적으로 민감한 문제기 때문에 확신할 수 없음

(출처: Reuters, 2014.06.25.)



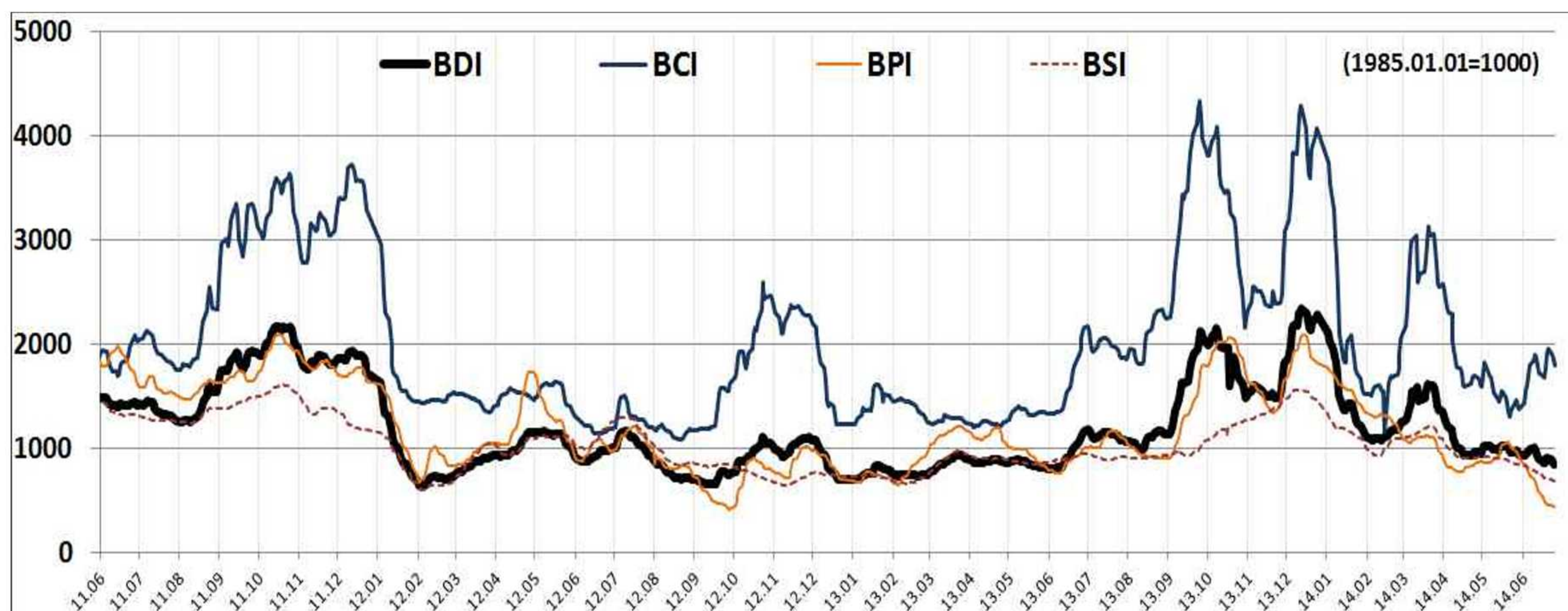
### 아시아-미국 4월 컨테이너 화물량 7% 증가한 119만TEU 기록

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 통관통계서비스 JOC-PIERS 데이터를 기본으로 일본해사센터가 17일 발표한 자료에 따르면 아시아-미동부 항로 4월 컨테이너 화물량은, 전년 동월 대비 7%증가한 119만 4,000TEU를 기록하였음
  - 3월 20% 증가에는 못미치지만 양호한 성장률을 유지.
  - 1~4월 누적량으로는 전년 동기대비 5% 증가한 451만TEU를 기록함
- ▶ 4월은 중국발 화물이 전년 동월 대비 8% 증가한 76만 6,000TEU를 기록하며 순조롭게 성장하였으나 홍콩발 화물은 성장이 감소하였음
  - 취급품목 1위의 가구와 3위의 일반 전기기기의 성장이 감소하였지만, 섬유(2위)와 장난감(4위)이 2개월 연속 증가하고 5위의 바닥재는 10개월 연속으로 20%를 넘는 증가를 기록하였음
- ▶ 일본발 화물은 6% 증가하여 3개월 연속 성장하였음. 주력 수출품인 자동차부품이 12개월 연속 감소하고 타이어도 3개월 연속 감소하였으나 차량기기와 건설기계 증가율이 컸음
- ▶ 한국발 화물은 일반 전기기구나 타이어의 부진으로 2개월만에감소로 돌아섰으나 대만발 화물은 자동차부품이나 바닥재의 증가로 2개월 연속의 증가하였음
- ▶ 아세안화물은 베트남이나 필리핀 등이 2자리수 증가율을 기록하고 인도가 4월 월간으로는 역대 최고인 4만 7,000TEU(18% 증가)를 기록하였음

(출처: Marinavi, 2014.06.18.)

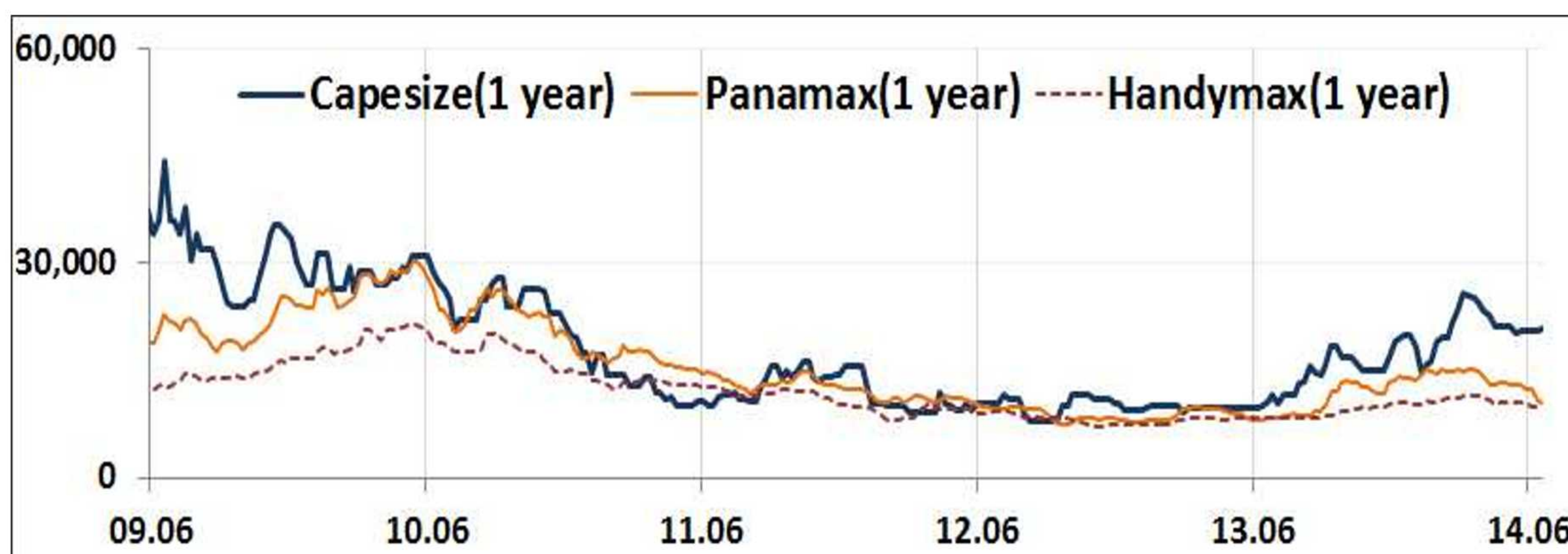
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

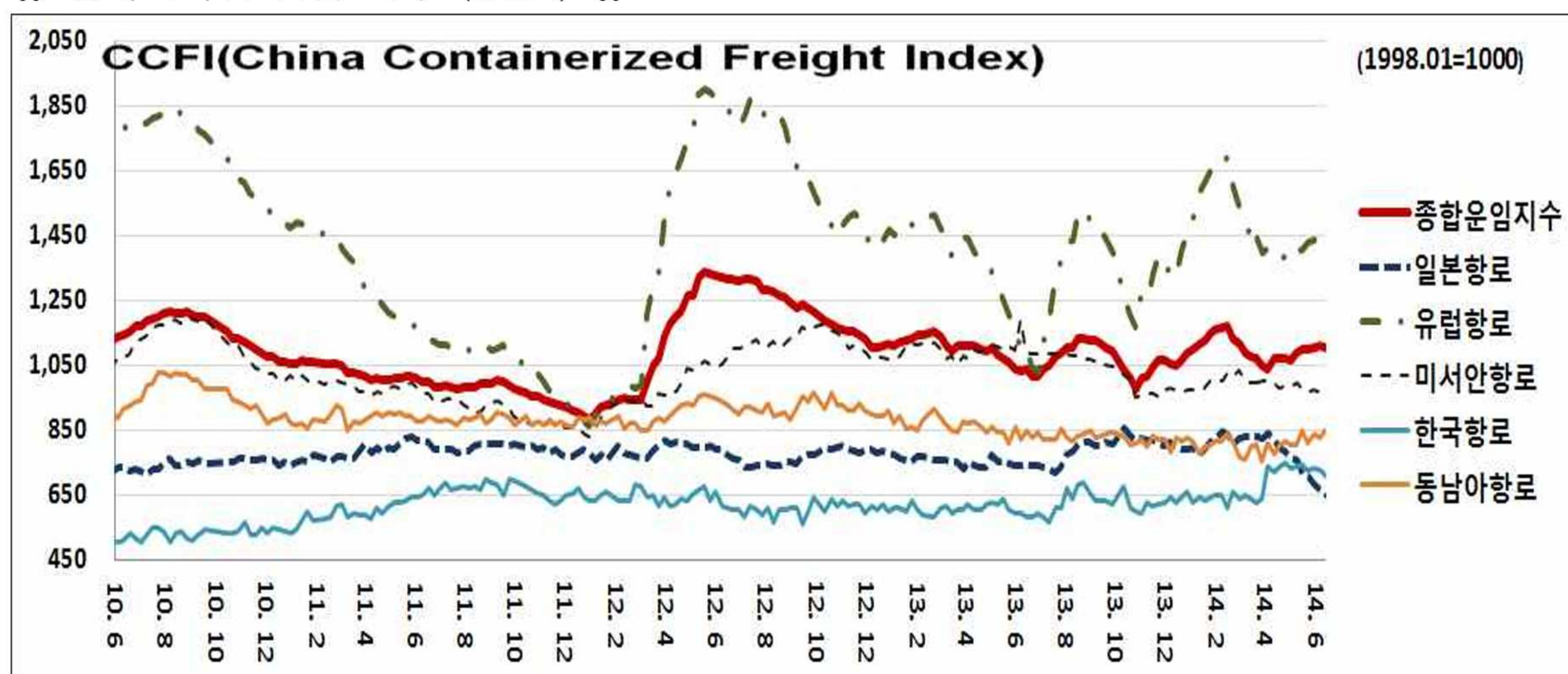
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



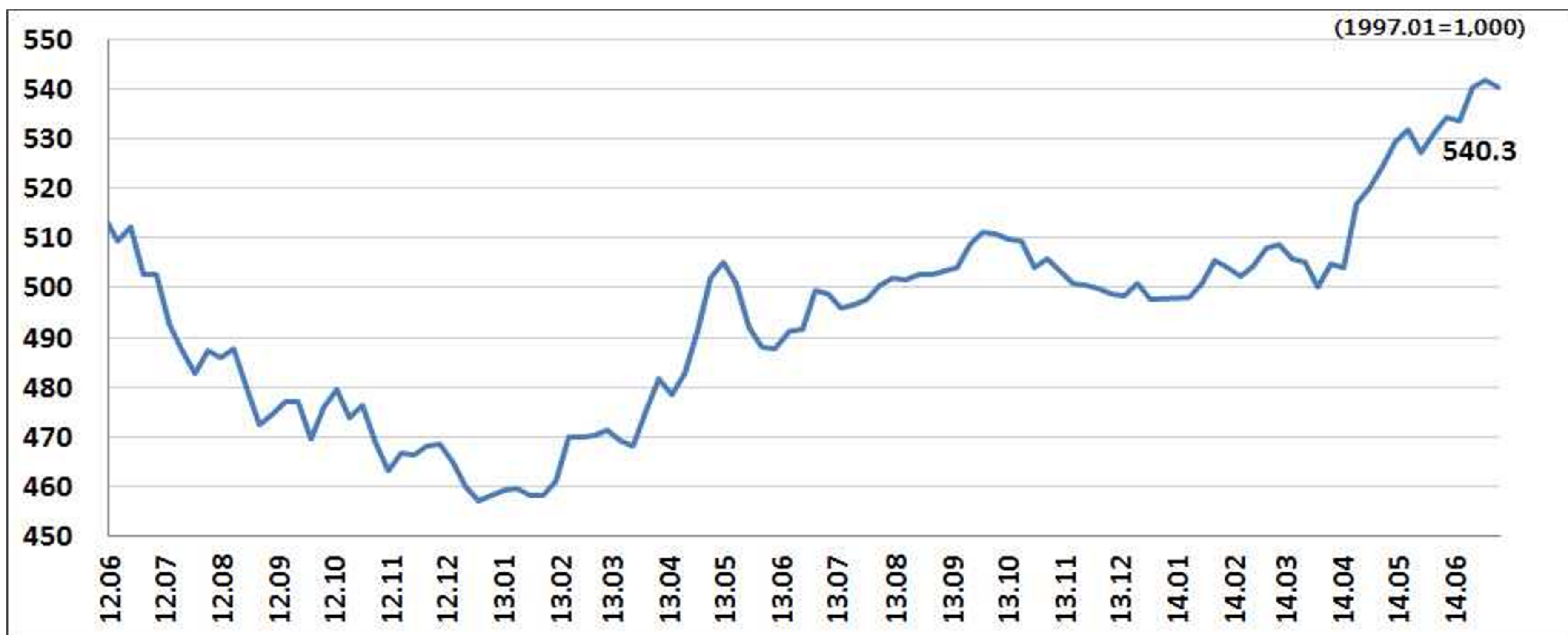
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



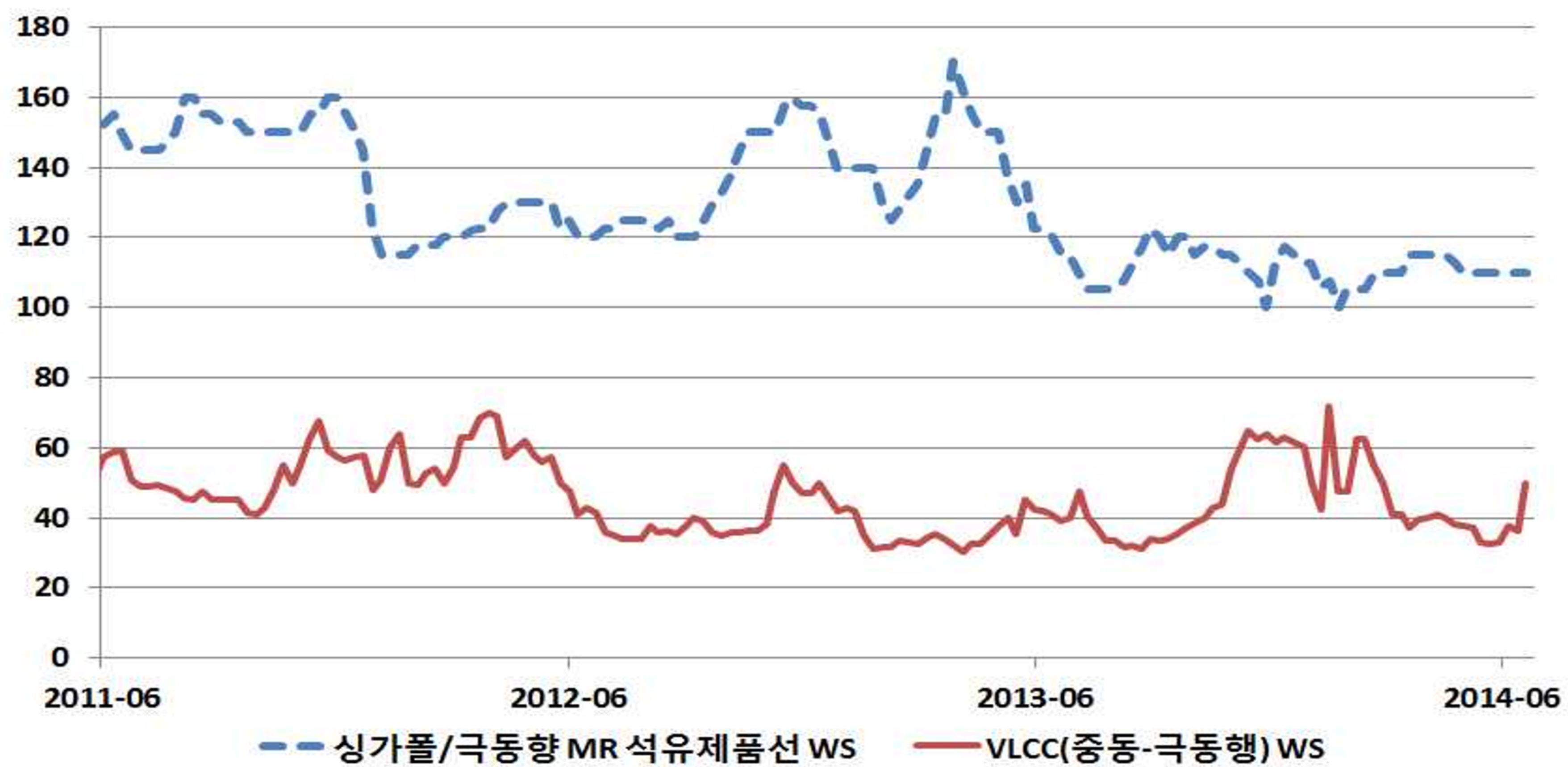
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI) ::



Lloyd's List.

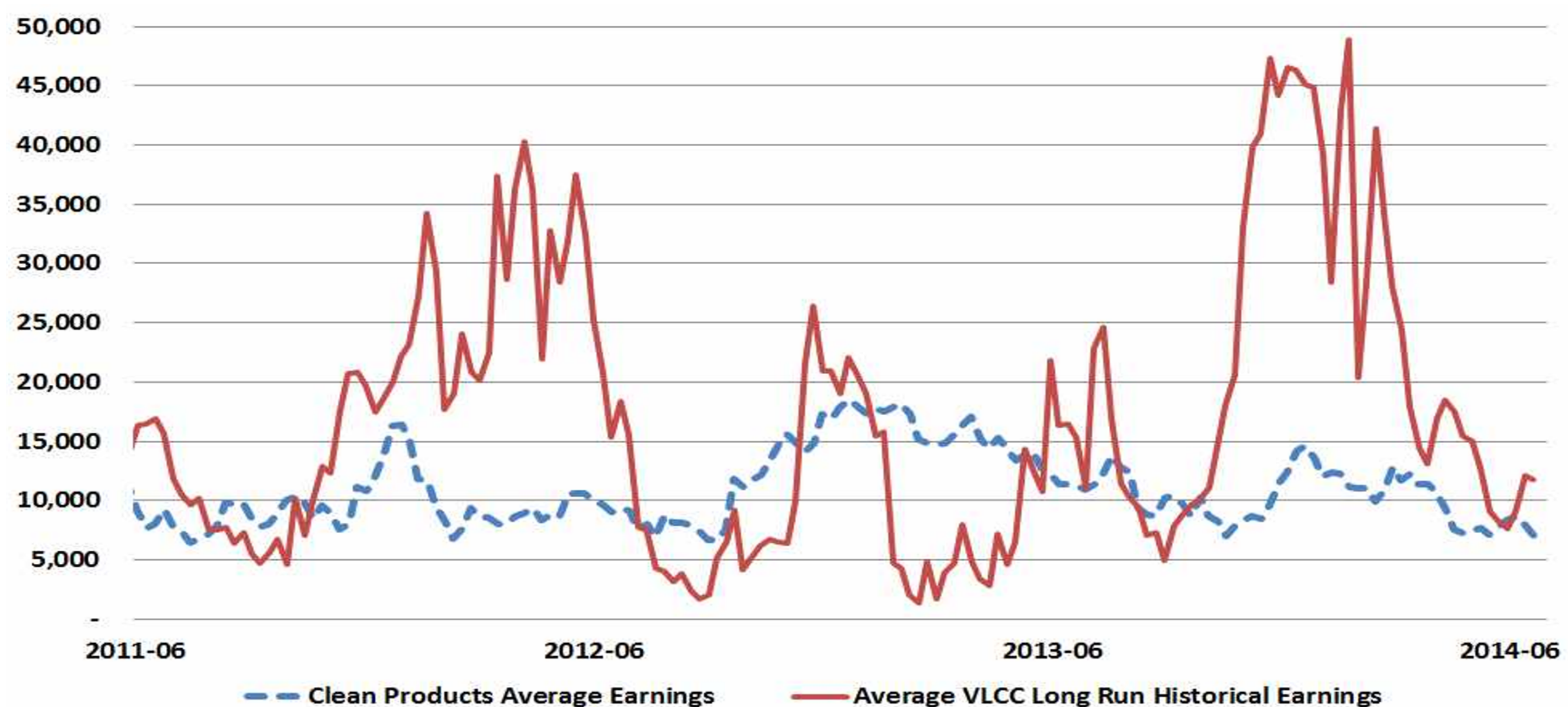
유조선 운임지수(WS) ::



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ::

\$/day



Clarkson.

## 주요 해운지표 추이

|                                    |             |      |        |      | 2014년 |      |      | 2013년 |      |      |
|------------------------------------|-------------|------|--------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| 금 주 (전주비) 6월평균                     |             |      |        |      | 최저    | 최고   | 평균   | 최저    | 최고   | 평균   |
| <b>중고선 시장 (\$ Million) (06.20)</b> |             |      |        |      |       |      |      |       |      |      |
| 건화물선(5년)                           | Panamax     | 24.0 | (-1.5) | 25.3 | 24.0  | 28.0 | 26.8 | 18.0  | 25.5 | 21.2 |
| 유조선(5년)                            | VLCC        | 74.0 | (-1.0) | 74.7 | 65.0  | 76.0 | 72.1 | 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  |

|                                    |             |       |        |       |      |       |      |      |      |      |
|------------------------------------|-------------|-------|--------|-------|------|-------|------|------|------|------|
| <b>신조선 시장 (\$ Million) (06.20)</b> |             |       |        |       |      |       |      |      |      |      |
| 건화물선                               | Panamax     | 30.0  | (-)    | 30.0  | 28.0 | 30.0  | 29.4 | 25.8 | 29.0 | 27.0 |
| 유조선                                | VLCC        | 100.5 | (-0.5) | 100.8 | 94.0 | 101.0 | 98.8 | 89.5 | 94.0 | 90.7 |
| 컨테이너선                              | Sub-Panamax | 32.0  | (-)    | 32.0  | 31.5 | 32.0  | 31.8 | 30.0 | 31.5 | 30.6 |

|                               |           |       |        |       |       |       |       |       |       |       |
|-------------------------------|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>연료유 (\$/Tonne) (06.20)</b> |           |       |        |       |       |       |       |       |       |       |
| 380 CST                       | Rotterdam | 601.0 | (15.0) | 588.3 | 563.0 | 601.0 | 577.3 | 567.0 | 646.0 | 594.5 |
|                               | Singapore | 602.5 | (2.0)  | 598.5 | 584.0 | 622.0 | 603.5 | 591.0 | 667.5 | 615.7 |
|                               | Korea     | 637.5 | (8.0)  | 629.5 | 605.0 | 662.5 | 632.6 | 610.5 | 688.0 | 644.2 |
|                               | Hong Kong | 617.5 | (7.0)  | 611.2 | 598.5 | 640.0 | 614.9 | 602.5 | 678.5 | 627.8 |

|                                  |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
|----------------------------------|---------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>주요 원자재가 (\$) (06.20) 6월평균</b> |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 철광석                              | 국제價     | 91.7    | (-0.8)  | 92.4  | 91.0  | 135.0 | 113.8 | 112.6 | 158.3 | 134.9 |
|                                  | 중국産     | 132.8   | (-2.7)  | 136.5 | 132.8 | 176.7 | 159.4 | 158.6 | 188.6 | 172.3 |
| 연료탄                              | 국제價     | 77.3    | (-0.2)  | 77.2  | 76.9  | 100.4 | 85.7  | 96.2  | 100.2 | 97.9  |
|                                  | 중국産     | 102.2   | (-0.2)  | 102.1 | 101.4 | 114.5 | 105.3 | 104.0 | 116.3 | 112.3 |
| 원료탄                              | 호주산     | 145.7   | (-0.4)  | 145.5 | 144.9 | 175.0 | 154.7 | 162.4 | 195.4 | 178.8 |
|                                  | 내륙(외몽고) | 88.5    | (-0.2)  | 88.4  | 88.1  | 91.3  | 89.4  | 88.9  | 111.9 | 99.4  |
|                                  | 중국産     | 133.6   | (-0.3)  | 133.5 | 132.0 | 195.4 | 150.7 | 160.0 | 231.2 | 189.9 |
| 곡물                               | 대두(국제)  | 1,415.8 | (-10.0) | 1,444 | 1,269 | 1,646 | 1,414 | 1,259 | 1,613 | 1,407 |
|                                  | 밀(국제)   | 720.8   | (7.5)   | 718   | 551   | 843   | 667   | 605   | 791   | 683   |

|                            |    |        |        |        |          |  |          |  |          |  |
|----------------------------|----|--------|--------|--------|----------|--|----------|--|----------|--|
| <b>국내 주요 항만 화물처리 (천 톤)</b> |    |        |        |        |          |  |          |  |          |  |
|                            |    | 2월     | 3월     | 4월     | 2011년 합계 |  | 2012년 합계 |  | 2013년 합계 |  |
| 부산                         | 수출 | 13,110 | 15,601 | 15,610 | 153,356  |  | 164,089  |  | 170,769  |  |
|                            | 수입 | 10,105 | 13,616 | 13,526 | 140,978  |  | 147,950  |  | 153,786  |  |
| 울산                         | 수출 | 5,112  | 6,143  | 5,773  | 82,058   |  | 83,778   |  | 80,213   |  |
|                            | 수입 | 8,072  | 9,495  | 8,608  | 111,695  |  | 113,193  |  | 110,788  |  |
| 광양                         | 수출 | 5,230  | 5,853  | 4,681  | 75,414   |  | 81,103   |  | 80,438   |  |
|                            | 수입 | 11,842 | 13,456 | 11,543 | 144,514  |  | 156,238  |  | 154,594  |  |