

해운시황 포커스

통권 227호 (2014.09.08~09.12)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 02)2105-2954

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

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



4대 얼라이언스 등장, 무한경쟁시대 도래



- ▶ 글로벌 선사간 합종연횡이 4대 얼라이언스 체제로 일단락되고 있음. 세계 3위인 프랑스 CMA-CGM은 지난 9월 9일 중국 CSCL과 UAE의 UASC와 OCEAN3(O3 얼라이언스)를 구성할 것이라고 발표하였음
 - 이로써 세계 컨테이너선 시장의 경쟁구도는 기존 CKYHE(COSCO, K-라인, 양밍, 한진해운, 에버그린), G6(현대상선, APL, MOL, Hapag-Lloyd, NYK, OOCL), 그리고 출범 예정인 2M(머스크, MSC)과 O3(CMA-CGM, CSCL, UASC)의 4대 얼라이언스 경쟁체제로 재편되었음
- ▶ 글로벌 20대 선사 중 CKYHE, G6, 2M, O3의 4대 얼라이언스에 소속된 선사는 17개 선사(CSAV는 Hapag-Lloyd와 합병 예정)로 얼라이언스에 가입하지 않은 Hamburg Sud, PIL, ZIM 등 독립선사의 입지가 매우 좁아질 것으로 예상됨
 - 4대 얼라이언스의 점유율은 2M이 527만TEU로 28.5%, G6가 328만TEU로 17.9%, CKYHE가 307만TEU로 16.6%, O3가 256만TEU로 13.9%를 차지하여 이들 4대 얼라이언스가 전체 시장의 77%를 점유하는 것으로 나타났음
- ▶ 그동안 2M의 출범에 있어 여전히 중국의 승인 여부가 주목을 받는 상황이었으나 O3 출범으로 인해 2M의 출범이 탄력을 받을 것으로 예상됨. O3가 출범하게 되면서 중국 정부가 2M을 불허할 명분이 약해질 것으로 보는 시각도 있음
 - 다시 말해서 중국 정부는 자국 양대 선사인 COSCO와 CSCL이 참여하게 되어 시장지배력 확대를 문제로 2M의 출범을 막기 어려워 졌다고 볼 수 있음
- ▶ 이와 같이 4대 얼라이언스가 출범하게 될 경우, 세계 컨테이너선 시장은 사상 유례 없는 규모의 전쟁이 벌어질 것으로 예상됨. 특히 얼라이언스들은 초대형선박을 중심으로 코스트 리더쉽 확보에 총력을 기울일 것으로 전망됨
 - 머스크는 이미 18,270TEU급 초대형선박을 운항중에 있고, COSCO는 19,000TEU급 5척을 발주한 상태이며, MSC도 스콜피오를 통해 19,000TEU급 3척을 확보할 것으로 예정되어 있어 초대형선박을 통한 비용경쟁이 갈수록 심해질 것임
- ▶ 한편 코스트 리더쉽을 가진 얼라이언스가 공격적인 운임경쟁을 전개할 경우 다른 얼라이언스도 생존경쟁에서 낙오할 가능성도 있음. 이는 상대적으로 규모가 작고 비용경쟁력이 약한 얼라이언스는 경쟁에서 밀려날 가능성이 높으며, 이는 컨테이너선 시장에서의 경쟁구조를 재편하는 계기가 될 것임
 - 2M의 경우, 압도적인 비용경쟁력을 바탕으로 운임하락시에도 대규모 이익을 창출하고 있어 이들이 막강한 자금력을 무기로 공격적인 운임경쟁을 전개할 경우 소수의 독립선사는 물론 G6나 CYHKE와 같은 얼라이언스도 큰 타격을 입을 가능성이 높음
 - 또한 얼라이언스내에서도 치열한 생존경쟁이 벌어질 것으로 예상됨. 자금력이 부족하여 초대형선박을 확보하지 못하는 선사들은 얼라이언스에서 탈락할 가능성이 높고, 얼라이언스에 탈락하는 순간부터 생존 가능성이 더욱 낮아질 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스를 제외한 모든 선형에서 물동량 증가로 운임 상승

- ▶ 최근 BDI는 1,197p(9월 10일)를 기록하여 전주 대비 55p(5%) 상승하였음
 - 케이프는 전주 대비 1,720달러(일)(11%) 상승한 17,670달러(일)을 기록하면서 전체 시황상승을 견인
 - 파나막스 운임은 전주 대비 4달러(일)(0%) 상승한 7,332달러(일)을 기록
 - 수프라막스는 2% 상승한 10,493달러(일), 핸디사이즈도 3% 상승한 6,985달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프를 제외하고 모두 10월물, 4분기물이 하향 조정되었음. 케이프는 10월 물은 3% 상승한 22,125달러(일), 4분기물은 2% 상승한 24,125달러(일)을 기록함. 파나막스 10월물은 12% 하락하여 9,500달러(일), 4분기물은 5% 하락하여 10,300달러(일)을 기록하였으며, 수프라막스 이하는 10월물은 5~10% 하락, 4분기물은 1~3% 하락함
- ▶ 케이프는 서호주 철광석 물동량 유입이 시황상승 분위기를 주도하고 있음
 - 중국의 서호주 Fe62% 철광석 수입가격이 85달러(톤) 수준으로 하락, 수입철광석 가격 경쟁력이 높은 것이 향후 시황상승 요인으로 작용할 것으로 예상
 - 대서양 항로의 경우, 브라질->중국 철광석 물동량 유입이 줄어들고 있으나 대서양 R.V. 항로의 물동량이 상대적으로 양호
 - 한편 지난 8월 중국의 철광석 수입량이 7,488만톤으로 여전히 양호한 수준
- ▶ 파나막스는 태평양 수역의 동호주 및 인도네시아 석탄 물동량이 다수 유입되었고, 미국의 곡물 물동량 증가 등의 호재가 있었으나, 선복량이 여전히 많아 운임 상승폭이 제한되었음
 - 미국의 곡물시즌에 대한 기대감으로 태평양에서 대서양수역으로 공선 운항하는 선박이 많아지고 있으나
 - 인도에서 수력발전이 제한되면서 화력발전에 대한 수요가 증가하는 가운데 석탄재고가 부족하여 인도의 석탄 수입물동량이 앞으로 시황지지세 역할을 할 것으로 전망
- ▶ 수프라막스는 태평양, 대서양 양대 수역에서 물동량 유입이 활발해지면서 시황상승세를 이어가고 있음
 - 태평양 수역의 경우 호주, 북태평양에서 꾸준한 수요가 나타나고 있고 필리핀->중국의 니켈 물동량도 시황상승에 기여
 - 대서양 수역에서는 미국 곡물 물동량 및 남미 북부지역의 물동량 유입이 운임상승에 기여



		금주 (09.10)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,197	(55)	723	2,113	1,100	698	2,337	1,205
	BCI	2,602	(113)	1,150	3,733	1,912	1,209	4,329	2,103
	BPI	916	(-3)	419	1,780	949	651	2,096	1,187
	BSI	1003	(15)	659	1,330	933	664	1,562	821
	BHSI	474	(12)	355	773	538	410	821	562
(09.05)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	18,250	(-500)	14,700	25,938	20,020	9,250	20,000	12,768
	Panamax	11,375	(250)	9,875	15,125	12,778	7,750	14,125	10,099
	Handymax	12,000	(750)	10,000	13,750	11,910	7,500	10,625	8,648
(09.10)									
운임(\$/day)	Capesize	17,670	(1,720)	7,912	35,316	13,559	4,205	42,211	14,163
	Panamax	7,332	(4)	3,362	14,188	7,599	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,493	(165)	6,886	13,902	9,761	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,985	(179)	5,337	11,083	7,907	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



금년 3분기, 물동량 증가로 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 14.8p 상승한 1,121.4p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 26.7p 하락한 1,133.8p를 기록하였음. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1.7p 하락한 540.6p를 나타내었음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 46달러 상승한 1,129달러를 기록하였고, CCFI지수도 27p 상승한 1,474.9p를 기록함.
 - 아시아발 유럽행 운임은 지난주 대비 4.2% 상승하였으며, 작년 9월 첫주 1,073달러에 비해서도 5% 높은 운임 수준을 보였음. 또한 지난 8월 이후 GRI 효과로 운임이 상승한 것으로 판단됨
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우, 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 126달러 상승한 2,304달러, 미동안은 전주 대비 292달러 상승한 4,646달러를 기록하였으며, CCFI는 미서안항로가 7.8p 상승한 1,005.2p, 미동안항로가 23.1p 상승한 1,380.9p를 기록함
 - 지난 9월 1일 아시아-북미 모든 항로에 시행했던 GRI 효과로 인해 운임이 상승한 것으로 나타났음. 이에 따라 SCFI의 경우 미서안항로는 2013년 4월 이후 최고치를 기록하였으며, 미동안항로는 지난 5년간 최고치를 기록함
- ▶ 클락슨에 따르면 올해 세계컨테이너 물동량은 6%, 유럽, 북미 등 기간항로의 물동량은 4.9% 증가할 것으로 전망됨. 이에 따라 컨테이너선 시장의 성수기가 시작되는 9월부터 운임이 서서히 상승할 것으로 예상됨
 - 또한 MDS Transmodal에 따르면 금년 2분기 컨테이너 물동량이 전년 대비 6.6% 증가한 데 이어 3분기도 유럽항로의 컨테이너 물동량 증가가 전체 물동량 증가를 주도할 것으로 예상됨. 또한 북미항로는 금년 3분기 공급은 전년 대비 1% 증가에 그치는 반면 수요는 전년 대비 5% 증가할 것으로 예측되어 공급과잉이 상당히 완화될 것으로 예상됨



			금주 (09.05)	(전주비)	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)		종합	1,121	(14.8)	1,040	1,171	1,101	976	1,152	1,083
		유럽항로	1,475	(27)	1,368	1,696	1,480	1,027	1,530	1,351
		미서안항로	1,005	(7.8)	934	1,032	983	953	1,189	1,066
		일본항로	619	(12.1)	597	843	727	719	857	771
		한국항로	682	(-7.9)	610	749	692	565	690	616
		동남아항로	896	(53)	754	899	827	781	916	842
(09.10)										
용선지수(HRCI)			540.6	(-1.7)	498	542	524	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	695	730	730	730
		수입	610	(-)	540	610	571	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	339	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	507	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	782	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	582	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 9월 성악 부진으로 운임하락 지속

- ▶ 9월물 성악건수가 기대와 달리 저조하여 운임하락폭이 확대되었음. 페르시아만 선복량은 전년대비 양호한 수준이나 화주들의 관망세가 길어지며 운임하락이 지속되고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 19,449달러(일)로 전주 대비 511달러(2.7%) 증가하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 40.0로 전주 대비 3.0p(7.0%) 하락
 - 9월 10일 페르시아만 30일 가용선박은 122척으로 전주 대비 4척(3.4%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 10척(8.9%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 최대 13%, 중동-미국은 28%, 중동-유럽 19% 하락하였음. 서아프리카 시장은 중국, 인도항은 각각 4%, 20% 하락한 반면 미국항은 21% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 유럽은 2주 상승세를 보이던 로테르담이 하락반전하며 모두 하락세를 나타냄. 홍콩을 제외한 북중미와 아시아 항만 모두 하락반전 하였음



제품선, 북해 및 중동지역 MR 운임 상승

- ▶ 대서양 시장은 북해지역 선복량 감소로 운임이 대폭 상승한 반면 유럽의 경유가격 하락으로 미걸프-유럽 재정거래(arbitrage)가 감소하는 등 운임 하락압박이 지속되고 있음
- ▶ 아시아 시장은 LR 운임조정이 계속되는 반면 중동발 MR 수요증가로 운임은 상대적으로 상승세를 이어가고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 9,705달러(일)로 전주 대비 1,442달러(17.5%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 112.5으로 전주와 동일
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 184%, 북해-서아프리카는 37%, 미걸프-남미 동안은 4% 증가하였으나 미걸프-북해는 69% 감소하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 10%, LR2는 5% 감소하였음. MR 싱가포르-일본은 12% 감소하였으나 인도-일본은 5% 증가함
- ▶ 9월 5일 기준 미국 정제가동률은 93.9%이며 원유재고는 전주 대비 97만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 5,860만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,237만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,749만배럴, 중유는 3,770만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,621(k)bpd, 제품유 1,638(k)bpd를 기록

		(전주비)		9월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.05)								
Average Earnings	VLCC	19,449	(511)	19,449	7,670	48,936	22,436	1,351	47,297	16,103
(\$/day)	MR	9,705	(1,442)	9,705	7,041	12,862	9,380	7,216	18,266	12,736
		(09.10)								
용선료	VLCC	29,000	(-)	29,000	23,500	29,000	26,139	18,000	28,000	19,837
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	14,000	14,000	15,250	14,646	13,500	15,000	14,351
		(09.10)								
운임지수(WS)	VLCC	40.0	(-3.0)	41.5	32.5	72.0	45.4	30.0	65.0	40.1
	MR	112.5	(0.0)	112.5	100.0	115.0	110.1	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



CMA-CGM, UASC, CSCL 얼라이언스 「O3」 결성

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 프랑스 CMA-CGM, 중국의 CSCL, UAE의 UASC 등 3사가 현지시간 9월 8일, 동서항로에서 새로운 얼라이언스인 「OCEAN THREE; O3」를 결성한다고 발표했다
- 이로서 동서 항로는 기존의 G6, CKYHE, 머스크라인과 MSC가 결성한 2M 그리고 O3까지 이상 4대 얼라이언스 체제로 재편될 전망이다
- 발표에 의하면, O3의 시장점유율은 아시아-북미간의 태평양 항로가 13%, 아시아-유럽 항로가 20%이고 투입척수는 합계 159척, 선복량은 150만TEU에 이르며 내년초 출범을 목표로 하고 있음
- ▶ CMA-CGM는 당초 2014년을 목표로 머스크, MSC와 함께 P3네트워크를 결성하려고 하였으나 중국 당국이 독점금지법을 이유로 인정하지 않아 와해되었음
- 그후 머스크와 MSC가 2M결성을 결정하였으며 CMA-CGM은 UASC, CSCL사와 함께 새로운 얼라이언스 결성이 유력시되고 있음
- ▶ O3에서의 운항체제는 아시아-북유럽 항로가 주 6편, 동 지중해 항로가 주 4편, 아시아-북미 항로가 주 7편 등 합계 17편, 93개 기항지를 예정하고 있음
- 아시아-북유럽은 중국 8개항을 시발점으로 하는 직항 서비스를 제공할 예정이며 도착항도 함부르크에 주 6편, 로테르담에 주 3편 외, 북유럽 각 주요항에 주 2편 기항할 계획
- 북미항 항로에서는 서해안남부(PSW) 주 4편, 동북부(PNW)가 주 1편, 수에즈, 파나마 각 운하 경유 동해안 합계 2편을 설정하였음

(Marinavi, 2014. 09. 11)



미국 FTA 미체결국에 대한 LNG 수출 확대

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국의 Cameron LNG사는 미국 정부로부터 미국과 FTA 미체결국에 대한 LNG 수출허가를 획득하였음
- 미국 에너지부는 현지시간 9월 10일 Cameron사의 20년동안 일일 17억 입방피트(약 1,200만톤/년) 규모의 LNG 수출을 허가
- 동사의 수출허가는 지난 2월 환경검토를 전제로 사전허가가 난 상태였으며 Hackberry, Louisiana 액화플랜트에서 제조한 LNG를 FTA 미체결국으로 수출
- ▶ Carib Energy사 또한 같은날 일일 773톤(48만 갤런)의 LNG를 FTA 미체결국을 대상으로 수출할 수 있게 되었음
- 동사는 10,700 갤런 ISO 규격탱크로리를 이용 캐리비안 및 남미로 컨테이너 운송할 계획이며 선적은 Jacksonville, Florida, New Orleans, Louisiana 등 남부 항만에서 이루어질 예정
- ▶ 2013년 5월에는 Crowley Maritime사가 자회사 Coral Springs를 통해 일일 580톤(36만 갤런)의 LNG를 미국과의 FTA 체결국에 한하여 25년동안 수출할 수 있는 허가를 취득하였음

(Sea-web, 2014. 09. 11)



미국 경기선행지수 개선, 북미항로 컨테이너 물동량 증가 전망

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 금년 3분기 아시아-북미 교역량이 전년 동기 대비 6.8% 증가할 전망이다
 - 미국의 리서치그룹인 콘퍼런스 발표자료에 따르면 금년 8월 소비자신뢰지수는 92.4를 기록하여 2007년 이후 최고 수준을 나타냈으며 하반기에도 소비자신뢰지수는 높은 수준을 유지할 것으로 전망
- ▶ 미국 상반기 수입량은 전년 동기 대비 6.3% 증가하였으며 이러한 상승세가 3분기에도 이어질 것으로 예측됨
 - 특히 아시아-북미 항로에서 전자기기, 오피스 기계류 등 주요 교역상품을 포함한 교역량 6.8% 증가할 것으로 전망
- ▶ 2014년 들어 미국의 실업률 감소와 제조업지수 상승 등 대표적인 경기선행지수가 개선되면서 미국 내수시장에서 소비가 회복되고 있어 아시아로부터의 소비재 수입량이 증가 추세를 보이고 있음

(출처 : Lloyd's List, 2014.09.10)



독일 DVB 은행, 공급과잉으로 컨테이너선 수익성 악화 우려

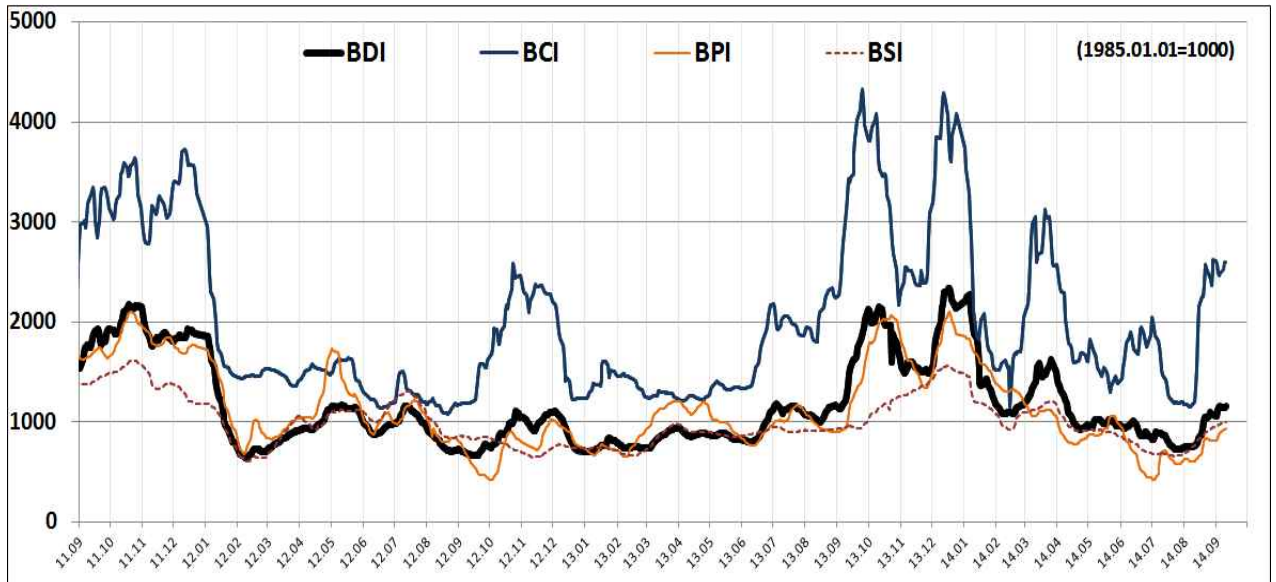
백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 독일의 DVB 은행에 따르면 세계 컨테이너선 시장은 2016년 인도분을 포함한 선박공급 과잉으로 잠재적 수익성 하락이 우려됨
 - 최근 CKYHE와 G6는 내년초 2M과 O3 출범에 대응하기 위해 선박발주를 늘리고 있음. 더구나 신조 발주가격 하락이 현실화될 경우 추가 주문에 대한 가능성이 높음
- ▶ 유럽계 금융기관들은 선박금융 심사에 있어 유동성, 수익성, 선박규모와 연료효율성, 고용, 자산가치, 정부 지원여부 등을 기준으로 대출여부를 결정함. 뿐만 아니라 미래 수익성의 변수로 작용하는 해운시장의 선박공급 과잉 여부도 중요한 심사기준 중의 하나임.
 - 최근 증가하고 있는 초대형선박 발주와 공급과잉 현상은 정기선사의 수익성 악화로 이어질 가능성이 있음. 이러한 이유로 유럽 금융기관들의 선박금융 또는 펀드 조성에 부정적인 영향이 나타날 가능성이 높음
- ▶ 그러나 DVB 은행은 신규 발주한 선박의 인도시기가 늦춰질 경우 2016년 컨테이너선시장의 시황회복이 회복이 가능할 수 있다는 의견도 제시하였음

(출처 : Global Liner shipping Asia Conference, 2014.09.11)



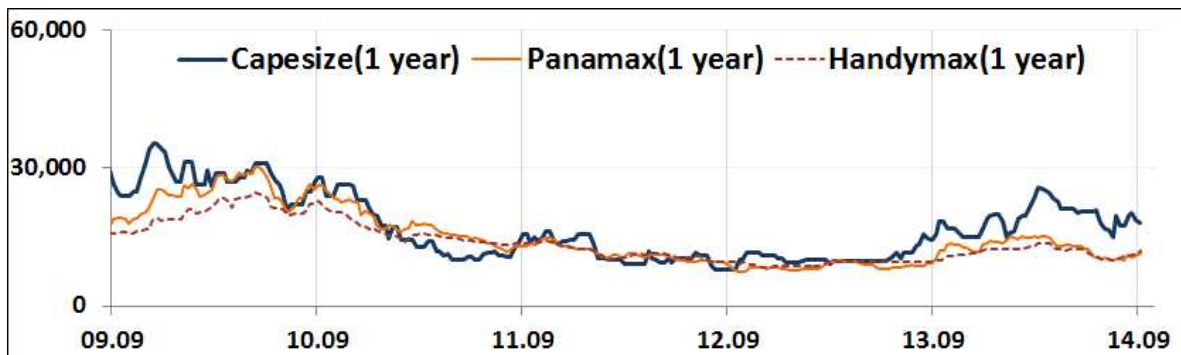
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

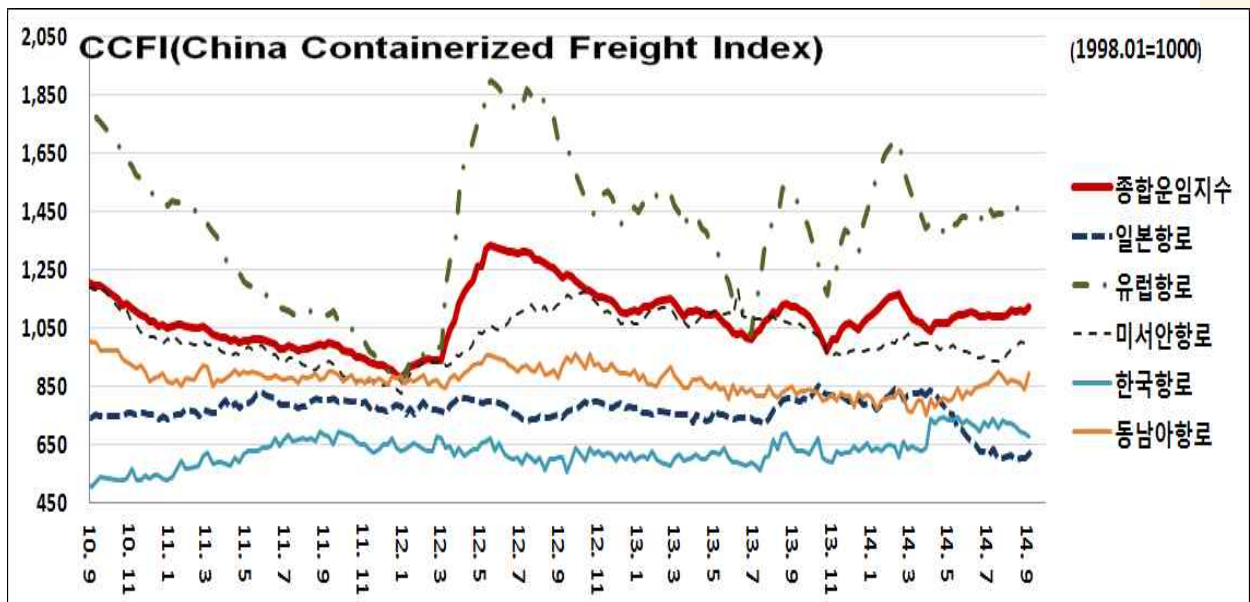
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



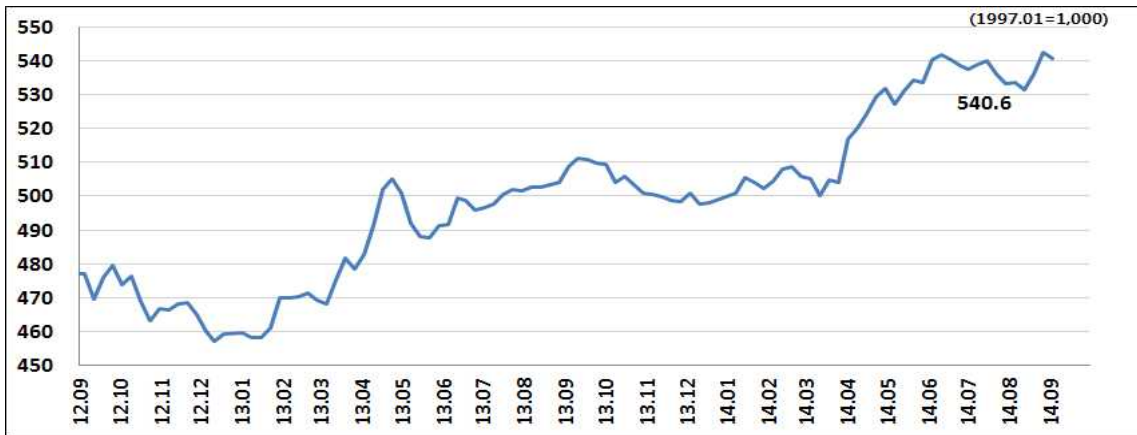
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



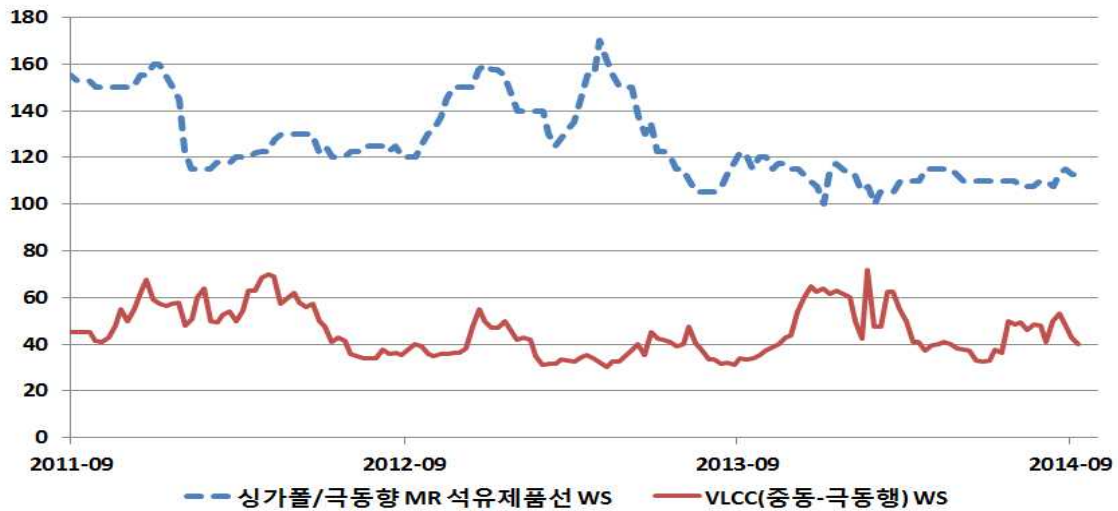
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

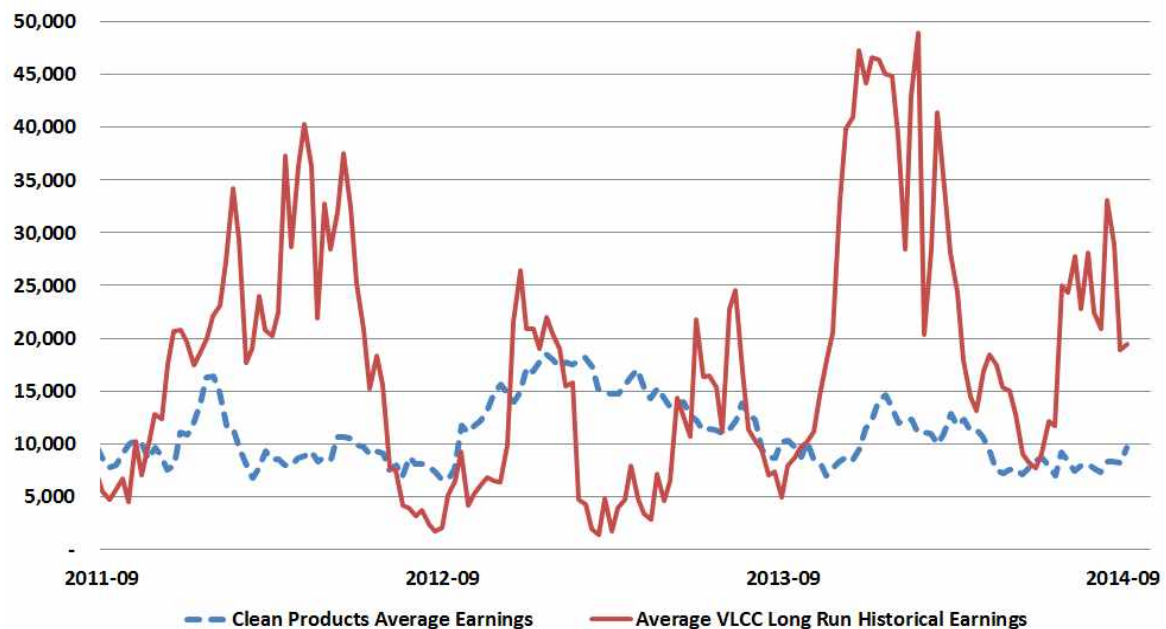
유조선 운임지수 (WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (09.05)										
건화물선(5년)	Panamax	23.5	(-)	23.5	23.5	28.0	25.9	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.7	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.3	9.3	10.3	10.0	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (09.05)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.8	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.0	(-)	98.0	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

연료유 (\$/Tonne) (09.05)										
380 CST	Rotterdam	563.0	(0.0)	563.0	559.0	601.0	575.2	567.0	646.0	594.5
	Singapore	580.0	(-18.5)	580.0	580.0	622.0	600.9	591.0	667.5	615.7
	Korea	610.5	(-1.5)	610.5	605.0	662.5	629.1	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	584.5	(-13.5)	584.5	584.5	640.0	609.7	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (09.05) 9월평균										
철광석	국제價	85.8	(-6.7)	86.8	85.8	135.0	107.2	112.6	158.3	134.9
	중국産	128.9	(-0.8)	129.4	128.5	176.7	150.1	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	78.3	(0.0)	78.3	76.9	100.4	83.1	96.2	100.2	97.9
	중국産	90.6	(0.0)	90.6	90.0	114.5	101.3	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	131.4	(0.0)	131.3	129.3	175.0	144.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.1	(0.0)	75.1	74.2	91.3	81.7	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.8	(0.0)	133.8	132.4	185.0	147.7	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,085.4	(-4.0)	1,082.0	1,064	1,646	1,358	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	531.4	(-18.8)	531.0	520	843	640	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		4월	5월	6월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
인천	수출	1,769	1,926	1,964	20,741		21,475		23,314	
	수입	7,428	6,976	7,121	87,919		88,225		89,325	
부산	수출	15,623	14,326	14,512	150,005		161,376		169,081	
	수입	13,530	12,908	12,687	131,509		137,314		144,214	
울산	수출	5,773	6,149	5,071	66,364		68,897		64,004	
	수입	8,608	9,058	7,728	104,273		105,220		103,879	
광양	수출	5,406	6,024	5,270	57,804		63,827		66,762	
	수입	12,704	12,564	11,292	131,521		142,212		142,820	