

# 해운시황 포커스

통권 229호 (2014.09.22~09.26)

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)



### 해운업경기(BSI) 9~10월 개선 예상



- ▶ 9월 해운업 업황이 전반적으로 개선된 것으로 나타났음. BDI가 일시적 벌크화물 수요증가 및 투기적 선박수요 증가로 호조세를 보였고 컨테이너선도 9월 중순까지 지속적인 운임상승을 보이면서 업황 개선을 이끌었음
  - 다만 유조선 부문은 VLCC 중동-일본간 WS가 아직까지 절대적으로 낮은 수준으로 선사들의 체감경기가 연중 최저치(46)를 지속
- ▶ 해운업 전체 업황은 전월 대비 9 상승한 64를 기록하였음. 건화물선은 전월 대비 12 상승한 60, 유조선은 전월과 동일한 46를 기록하여 여전히 업황에 대해서 부정적인 의견이 많음. 반면 컨테이너선은 전월 대비 14 상승한 100을 기록하여 컨테이너선을 중심으로 업황개선이 이루어졌음을 나타내고 있음

월간항목	9월		10월 전망
	BSI	전월비	
업 황	64	+9	79
채산성	88	+11	102
자금사정	85	+8	95
매출	74	+2	78

- ▶ 해운업 채산성은 전월 대비 11 상승한 88을 기록함. 건화물선은 전월 대비 7 상승한 84, 유조선은 전월 대비 1 상승한 69에 그친 반면 컨테이너선은 42 전월 대비 42 상승한 121을 기록하여 컨테이너선의 채산성 개선이 두드러지게 나타났음
  - 자금 측면에서는 전월 대비 8 상승한 85를 기록함. 건화물선과 유조선은 아직도 어려운 것으로 나타났으나 컨테이너선은 전월 대비 35 상승한 114를 기록하여 자금사정이 크게 개선
  - 매출 측면에서는 전월 대비 2 상승한 74를 기록하여 매출증대 효과가 낮았음. 건화물선의 경우 전월 대비 2 상승했을 뿐 유조선과 컨테이너선은 전월 대비 오히려 감소
- ▶ 한편 10월 해운업 업황이 개선될 것으로 보는 의견이 많음. 10월 해운업 전체 업황은 9월 대비 15 상승한 79로 나타나 해운기업들은 10월 업황개선에 기대가 많은 것으로 나타났음
  - 채산성 측면에서는 9월 대비 20 상승한 102, 자금 측면에서는 9월 대비 10 상승한 95, 매출 측면에서는 9월 대비 2 상승한 78을 예상하였음. 즉 10월 해운업 전체 업황은 채산성 및 자금사정이 상당히 개선될 것으로 예상한 반면 매출증가에 대한 기대는 낮음
- ▶ 이처럼 해운업 업황이 개선될 것으로 보는 이유는 전통적으로 건화물선 시장이 4분기에는 계절적으로 물동량 증가에 따른 운임상승이 예상되기 때문임
  - 컨테이너선의 경우에도 금년 평균 운임이 작년 보다 약간 높고, 금년 9월 운임 역시 작년 보다 9월 보다 높다는 점에서 금년 10월도 운임상승이 예상
  - 다만 건화물선과 컨테이너선의 운임상승이 예상됨에도 불구하고 매출증가에 기대가 낮은 것은 여전히 공급과잉으로 인해 운임상승 효과가 크지 않다는 것을 반영한 것으로 판단

## 건화물선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 케이프와 파나마스 대폭 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,056p(9월 24일)를 기록하여 전주 대비 68p(6%) 하락하였음
  - 케이프는 전주 대비 2,540달러(일)(16%) 하락한 12,922달러(일)을 기록하면서 전체 시황하락을 주도
  - 파나마스 운임은 전주 대비 250달러(일)(3.7%) 하락한 6,396달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 1.3% 상승한 10,926달러(일), 핸디사이즈도 6% 상승한 7,618달러(일) 기록
  - 반면 FFA 시장은 핸디사이즈를 제외하고 모두 10월물, 4분기물이 하락하였음. 케이프 10월물은 15% 하락한 18,824달러(일), 4분기물은 12% 하락한 21,303달러(일)을 기록함. 파나마스 10월물은 4% 하락한 9,340달러(일), 4분기물은 3.3% 하락한 13,997달러(일)을 기록하였으며, 수프라막스는 10월물, 4분기물 모두 1% 이하에서 하락하였음
- ▶ 케이프는 메이저들의 활발한 거래에도 불구하고 용선주들의 관망세와 브라질 신규 물량 유입이 부진하여 약세를 지속함
  - 태평양수역은 서호주 메이저들의 꾸준한 성약에도 불구하고 용선주들의 관망세가 지속되면서 운임이 하락
  - 대서양수역은 브라질->중국 철광석 신규 물동량 유입이 감소하면서 대서양 R.V. 항로의 운임이 전주 대비 8% 급락
  - 향후 케이프 시장에 대해 발레사는 중국의 내륙도시 개발로 인해 향후 10년 동안 안정적인 수요를 예상
- ▶ 파나마스는 전주와 같이 태평양 수역에서 물동량 둔화가 계속되어 운임하락세를 이어감
  - 태평양수역은 중국의 수요가 둔화된 상황에서 가용선박이 늘어나 전주에 이어 계속 하락
  - 대서양수역은 미걸프 지역 10월 출하물량 증가로 수급여건이 개선되면서 상승세로 전환되면서 전주 보다 소폭 상승
- ▶ 수프라막스는 태평양수역의 물동량 둔화에도 불구하고 대서양 수역에서 물동량 유입이 활발해지면서 2주 연속 시황상승세를 유지함
  - 태평양 수역의 경우 전반적으로 성약이 둔화되어 운임약세가 이어진 반면 대서양 수역은 미걸프 지역 곡물과 석탄 선적 증가로 상승세를 지속



		금주 (09.24)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,056	(-68)	723	2,113	1,101	698	2,337	1,205
	BCI	1,967	(-375)	1,150	3,733	1,933	1,209	4,329	2,103
	BPI	798	(-31)	419	1,780	943	651	2,096	1,187
	BSI	1,045	(14)	659	1,330	938	664	1,562	821
	BHSI	521	(33)	355	773	535	410	821	562
(09.19)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	16,000	(-2,250)	14,700	25,938	19,868	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,875	(-125)	9,875	15,125	12,681	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,250	(-500)	10,000	13,750	11,888	7,500	10,625	8,648
(09.24)									
운임(\$/day)	Capesize	12,922	(-2,540)	7,912	35,316	13,650	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,396	(-250)	3,362	14,188	7,550	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,926	(141)	6,886	13,902	9,813	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,618	(425)	5,337	11,083	7,872	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## 양대 항로 운임하락 지속

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 9.8p 하락한 1,104.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 71.9p 하락한 997.25p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 2.2p 하락한 536.4p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 147달러 하락한 908달러, CCFI는 전주 대비 33.7p 하락한 1,422.3p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
  - 10월 일부 선사들의 TEU당 425~650달러에서 GRI를 발표하였고 중국 국경절(황금주) 이전 물동량이 급상승할 것으로 예상되어 10월 단기적으로 운임 예상
  - 반면 WSJ에 따르면 9월 유럽의 경기회복 지체로 CCI(Consumer Confidence Index)가 하락(92.4->92.2)하여 향후 수요감소 예상
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 109달러 하락한 2,086달러, 미동안이 226달러 하락한 4,298달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 4.5p 하락한 997.9p, 미동안이 3.3p 하락한 1,385.4p를 기록하여 전반적으로 하락하였음
  - 북미지역이 성수기를 벗어나면서 운임하락세가 지속되고 있지만 아직도 작년 운임보다 높은 수준
  - Containerization International에 따르면, 미서안 항만노동자의 잦은 파업으로 물동량이 동안으로 이동하면서 미동안 운임상승 예상
- ▶ 런던 FIS(Freight Investor Services)에 따르면 아시아-북유럽 항로에서 일부 선사가 매우 낮은 운임으로 서비스를 제공하면서 다른 선사들도 운임인하에 동참하고 있음
  - 이스라엘 zim이 아시아-북서유럽 항로에서 TEU당 750달러에 서비스를 제공하면서 운임 하락이 심화

				금주 (09.19)		(전 주비)	2014년			2013년		
							최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장												
운임지수(CCFI)		종합	1,105	(-9.8)	1,040	1,171	1,102	976	1,152	1,083		
		유럽항로	1,422	(-33.7)	1,368	1,696	1,478	1,027	1,530	1,351		
		미서안항로	998	(-4.5)	934	1,032	983	953	1,189	1,066		
		일본항로	673	(33.9)	597	843	723	719	857	771		
		한국항로	691	(0.8)	610	749	692	565	690	616		
		동남아항로	845	(-8.5)	754	899	829	781	916	842		
(09.24)												
용선지수(HRCI)			536.4	(-2.2)	498	542	525	458	511	491		
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	698	730	730	730		
		수입	610	(-)	540	610	573	610	620	615		
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	341	309	374	321		
		수입	537	(-)	469	537	509	469	494	473		
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	783	780	880	798		
		수입	600	(-)	550	600	583	540	640	558		

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 성약건수 감소로 9월 운임 하락

- ▶ 주간 성약 건수가 4월말 이후 최저치를 기록하며 운임이 연중 최저 수준에 근접하였음.  
9월에는 사우디아라비아의 40만 bpd(barrel per day) 감산효과와 아시아연휴가 맞물려 기대 이하의 성약건수를 기록하며 마감하였음
  - VLCC 평균 운임수익은 14,025달러(일)로 전주 대비 1,334달러(8.7%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 35.0으로 전주 대비 3.0p(7.9%) 하락
  - 9월 24일 페르시아만 30일 가용선박은 123척으로 전주 대비 2척(1.6%) 감소하였으나, 전년 동기 대비 11척(9.8%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 16~24%, 중동-미국은 31% 감소하였으나, 중동-유럽은 24% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항, 인도항이 각각 15%, 11% 감소하였으나 미국항은 2% 증가하였음
  - 선박유(380cst) : 유럽, 북중미, 아시아 항만 모두 전주대비 하락세를 이어가고 있음



### 제품선, 대서양시장 선복량 증가로 운임 하락

- ▶ 대서양 시장 : 미겔프만 성약건수가 전주대비 33% 증가하였으나 대부분 남미항 단거리 항차로 선복량 및 운임개선에 도움이 되지 못하였음. 미겔프만 2주 가용선박은 51척으로 전주대비 11% 증가하였음
- ▶ 아시아 시장 : 지난주 최고치를 갱신했던 LR1 운임이 조정을 나타낸 반면 LR2는 소폭 상승하였음. MR은 선복량이 감소하며 '싱가폴-일본' 운임이 연중 최고치를 갱신했음
  - 제품선 평균 운임수익은 10,359달러(일)로 전주 대비 163달러(1.5%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0으로 전주 대비 2.5p(2.1%) 증가하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-서아프리카만 1% 증가하였으나 북해-미동안 14%, 미겔프-남미동안 34%, 미겔프-북해는 100% 감소하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 6% 감소하였으나 LR2는 9% 증가하였음. MR 싱가포르-일본은 1%, 인도-일본은 1% 증가하였음
- ▶ 9월 19일 기준 미국 정제가동률은 93.4%이며 원유재고는 전주 대비 427만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 5,800만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,032만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,860만배럴, 중유는 3,676만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 6,870(k)bpd, 제품유 1,634(k)bpd

		(전주비)		9월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(09.19)								
Average Earnings	VLCC	14,025	(-1,334)	16,278	7,670	48,936	22,028	1,351	47,297	16,103
(\$/day)	MR	10,359	(-163)	10,195	7,041	12,862	9,436	7,216	18,266	12,736
용선료	VLCC	31,000	(2,000)	29,667	23,500	31,000	26,342	18,000	28,000	19,837
(1년,\$/day)	MR	13,750	(-)	13,833	13,750	15,250	14,599	13,500	15,000	14,351
(09.24)										
운임지수(WS)	VLCC	35.0	(-3.0)	39.0	32.5	72.0	44.9	30.0	65.0	40.1
	MR	120.0	(2.5)	115.6	100.0	120.0	110.5	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 냉동컨테이너선시장의 매력도 커질 전망

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ Drewry Container Weekly에 따르면 일반 컨테이너보다 냉동컨테이너선이 운임이 높음에도 불구하고 최근 신조 발주량이 별로 없어 향후 해당시장의 수익성이 높아질 전망이다
  - 냉동컨테이너선 물동량은 2013~2018년에 17% 증가, 총 1,650만톤 증가할 것으로 전망되어 해당시장의 매력도가 높아질 것으로 예상
- ▶ 세계 최대 냉동컨테이너선사인 Seatrade(세계시장 점유율 20%)는 미래에 경쟁증가에 대비하여 기존 선박의 연장을 늘리고, 12,000개 팔레트를 수송할 수 있는 2,200TEU급 선박을 인수하는 등 후발주자들과 차별화를 시도하고 있음
  - Lloyds' List는 금년 7월 냉동컨테이너선 전문선사들이 항로별 선박의 규모를 늘리고 신규 선박을 증편한다고 보도한 바 있음
- ▶ 반면 냉동컨테이너선 시장의 관심이 커질수록 단기간에 경쟁이 심화될 가능성이 높아 향후 운임상승 속도가 감소하거나 하락압력이 있을 수 있음. 이에 따라 냉동컨테이너선사들이 선박을 리스형태로 전환하는 경향이 강해질 수 있음(신규 주문은 70%가 리스)
  - 따라서 컨테이너 선사들은 냉동컨테이너선 시장 진출규모를 확대하는 동시에 사업다각화를 통해 과점 경쟁시장의 리스크에 대비해야 할 것임

(출처: Hellenic Shipping News, 2014.09.23.)



### 유럽계 은행 해운금융 축소가 해운기업 자금조달원 다양화 초래

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 유럽계 은행들의 해운금융 대출규모 축소가 해운기업의 자금조달 다양화를 초래하고 있음. 유럽계 은행들은 금융위기 영향과 Basel III 조건을 충족시키기 위한 유동성 관리 차원에서 해운시장에 대한 대출규모를 줄이고 있음
  - 이에 따라 글로벌 선사들은 유럽은행에서의 대출을 중심으로 자금을 조달하던 방식에서 아시아계 은행에서의 대출과 equity 펀드, 채권발행, IPO, Mezzanine fund 등을 활용하여 자금조달 원천을 다각화 하고 있음
  - \* Basel III는 금융위기 이후 은행자본 건전화화를 위해 바젤은행 감독위원회에서 금융위기 재발을 막기 위해 내놓은 개혁안으로 기존의 BIS 기준 자본규제를 세분화하고 항목별 기준치를 상향 조정하는 한편 완충자본과 레버리지(차입투자) 규제를 신설한 것을 말한다
- ▶ Marine Money에 따르면, 아시아계 은행의 해운금융 규모는 19% 이상이며 특히 중국 수출입은행이 대출규모를 빠르게 늘리고 있음
  - 금융위기 이후 싱가포르가 유럽계 은행 및 국제은행과 지역은행을 연결하는 해운금융의 허브역할을 수행하면서 지역은행 대출규모가 급증, 해운금융 규모가 2011년 380억에서 2013년 560억불로 증가였고, 올해는 더 증가할 것으로 예상
- ▶ 또한 중국과 한국 정부의 선박금융 지원이 강화되어 정책금융기관(한국 수출입은행, 중국 수출입은행)의 직접 대출과 ECA 기반의 자본조달 효율성이 크게 개선됨에 따라 선사들의 유동성 향상이 향상되었음
  - ECA 보증은 아시아 조선업 뿐만 아니라 유럽에서도 가능하여 아시아계 은행의 해운업 대출규모는 2014년 이후 더욱 증가하여 해운업계 유동성 개선에 크게 기여할 전망

(출처: Marine Money Asia, 2014.09.22.)



중국의 저품위 석탄 규제, 호주탄의 영향에 주목

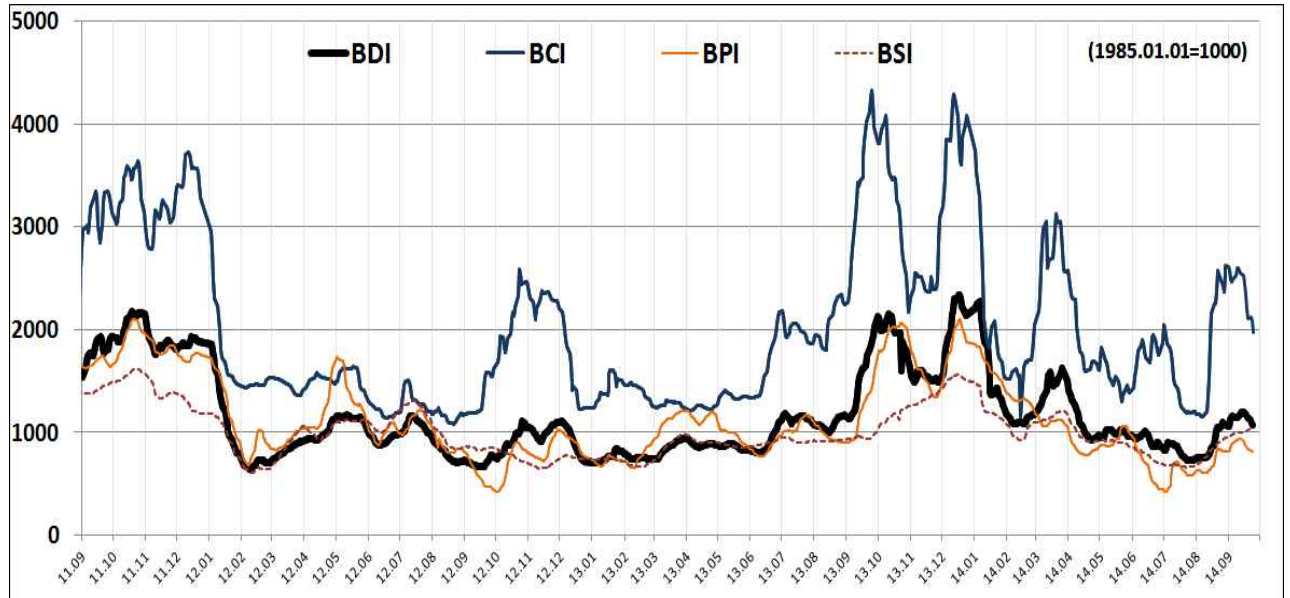
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국이 내년 1월부터 시행 예정인 저품위 석탄규제 강화가 해상물동량에 미치는 영향이 주목받고 있음
  - 호주는 2013년 중국으로 일반탄 5,400만톤을 수출하였으나 이중에서 80%가 새로운 규제에 저촉되는 저품위탄임
  - 호주는 새로운 규제에 맞춰 재(ash) 함유량을 낮출 수 있지만 비용상승으로 인한 가격 경쟁력 저하로 석탄 수출에 부정적 요인이 될 것이라는 전망이 있었으나 호주광업협회에서 이를 반박하는 성명을 17일 발표
  - 호주광업협회는 중국의 새로운 규제에 대해 소형 보일러나 자가발전, 호텔·레스토랑용 석탄이 대상이며 대규모 화력발전소나 산업용은 대상에서 제외되어 내년 이후 호주탄 출하는 견조하게 성장세를 유지하여 전세계 일반석탄 수출량은 2018~19년에 연 2억 4,400만톤 규모로 증가할 것으로 예측
- ▶ 호주는 중국을 제외하고 일본 등 다른 나라들에 고품위의 석탄을 수출하고 있어 저품위 석탄이 아니라도 풍부한 공급력을 갖고 있음
  - 일본 해운업계는 “중국은 저품위 석탄 수입규제를 하여 향후 품위향상으로 석탄가격이 상승할 것으로 보이나 호주의 공급에 문제는 생기지 않을 것이다”이라고 주장
- ▶ 인도네시아탄은 환경적 영향은 적게 받으나 석탄 발열량의 낮아 이동규제의 ‘저품위 탄의 이동규제’에 저촉될 가능성이 있음
  - 이동규제는 발열량 3,940 kcal/kg, 재함유율 40%초, 유황분 3%초의 저품위탄에 대해, 탄광이나 수입항으로부터의 거리 600킬로미터 내의 수송을 금지하는 것
  - 인도네시아탄은 칼로리가 낮고 내년 이후 소비지가 항만 근교로 한정될 가능성이 높고, 이동 규제는 중국탄도 대상이 되어 중국 남부의 석탄공급 억제로 고품위탄의 수입증가로 연결될 가능성도 있음
- ▶ 중국의 석탄 수입은 파나막스 시황을 크게 좌우하기 때문에 선사들은 동제도의 영향을 주의깊게 살피고 있음
  - 파나막스 시황은 봄 이후, 일일 용선료 6,000~7,000달러의 침체가 계속되고 있으며 새로운 규제의 영향은 현시점에서 불투명하지만 시장 변동요인으로서 해운 관계자들은 향후의 추이를 주시하고 있음

(Marinavi. 2014. 09. 25)



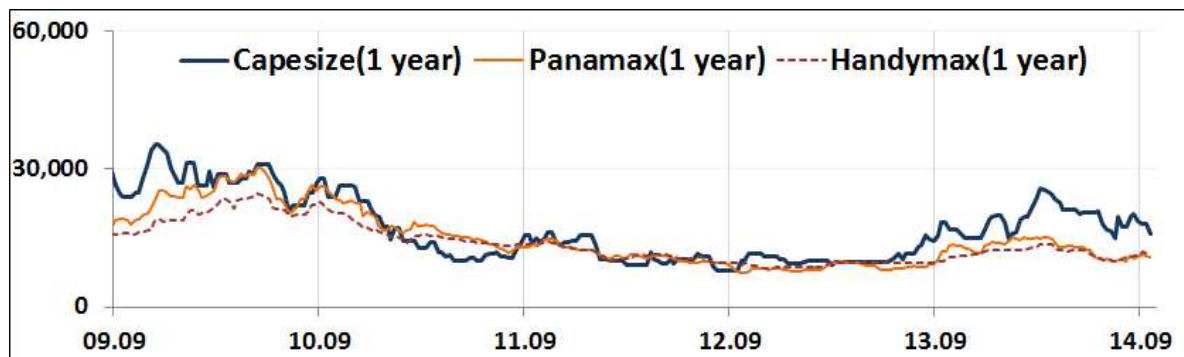
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

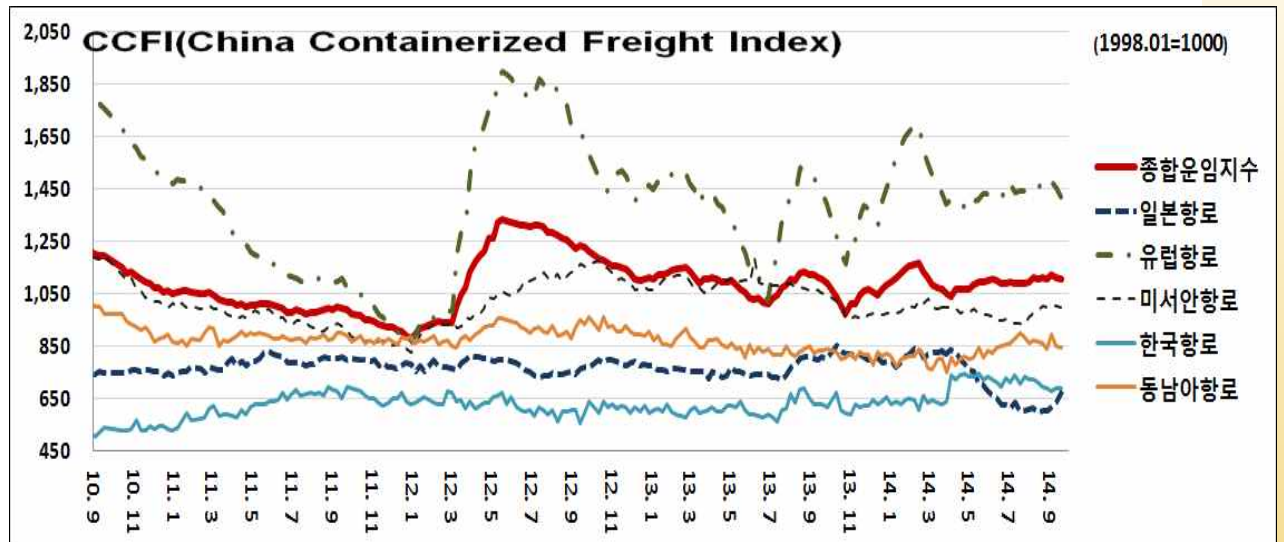
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



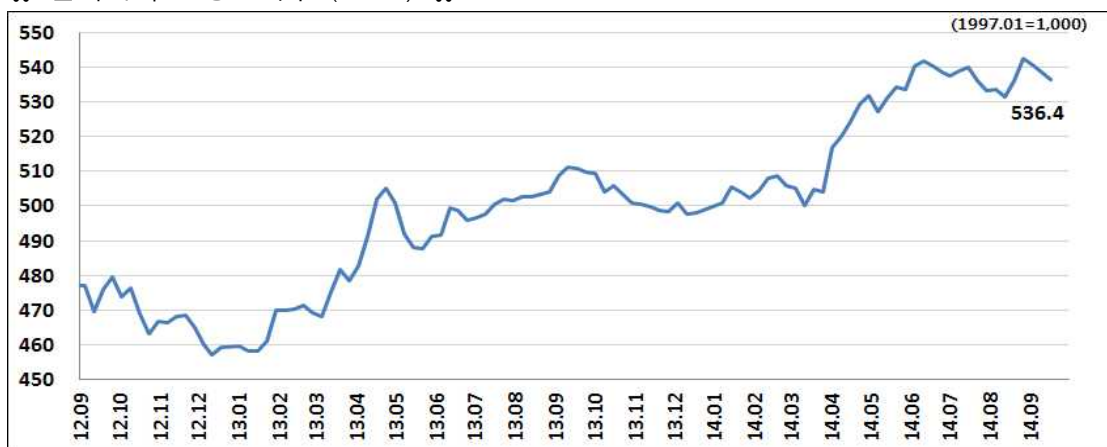
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



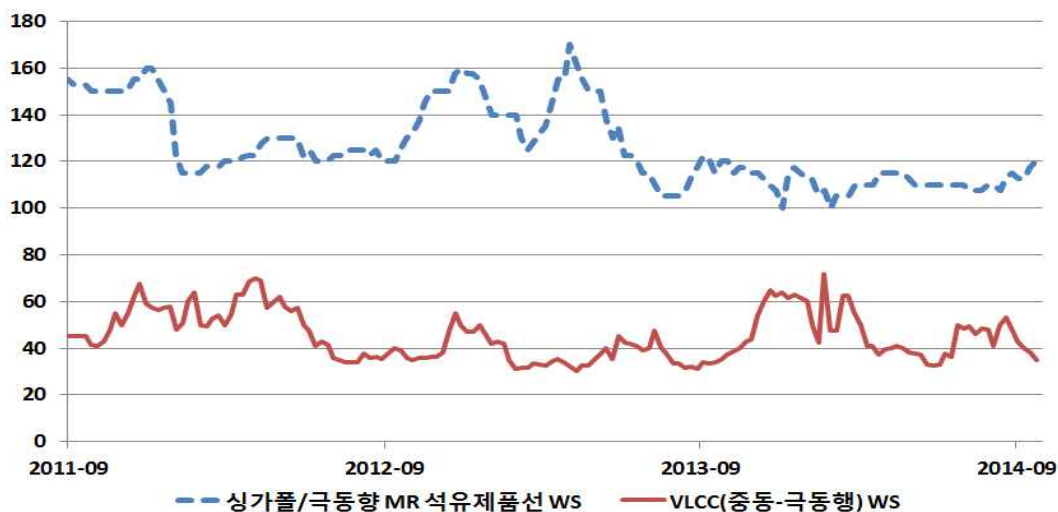
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

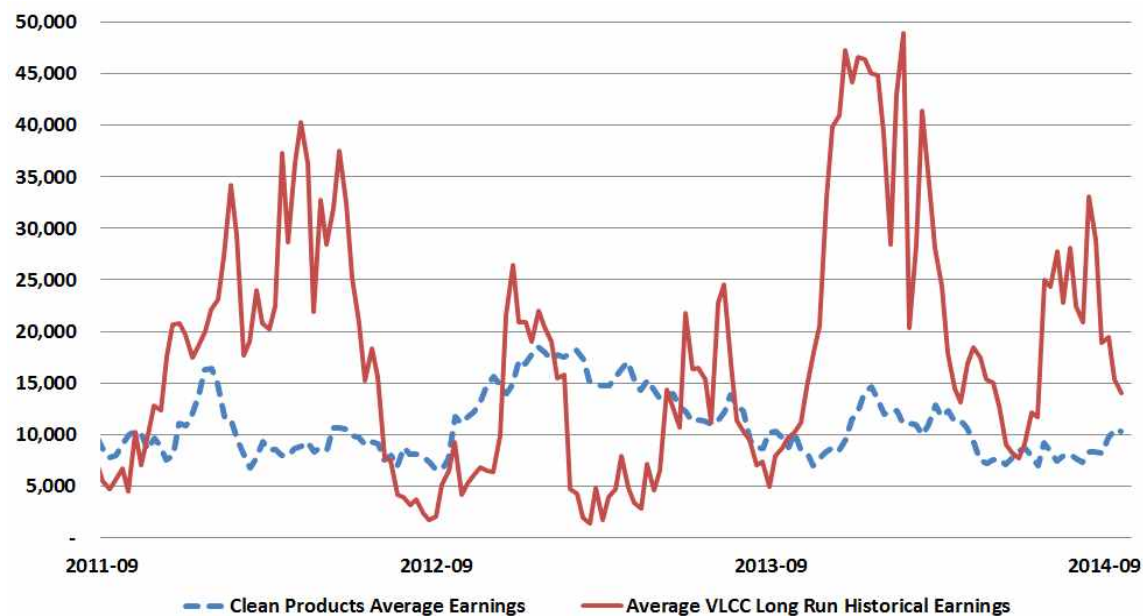
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (09.19)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	22.5	(-0.5)	23.0	22.5	28.0	25.8	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.8	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (09.19)</b>										
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	98.7	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.9	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (09.19)</b>										
380 CST	Rotterdam	540.0	(-6.0)	549.7	540.0	601.0	573.5	567.0	646.0	594.5
	Singapore	577.0	(-4.0)	579.3	577.0	622.0	599.7	591.0	667.5	615.7
	Korea	595.0	(-10.0)	603.5	595.0	662.5	627.6	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	588.0	(-2.0)	587.5	584.5	640.0	608.6	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (09.19) 9월평균</b>										
철광석	국제價	83.86	(-0.4)	85.3	83.9	135.0	106.1	112.6	158.3	134.9
	중국産	123.2	(-0.1)	125.6	123.1	176.7	148.7	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	78.3	(-0.1)	78.4	76.9	100.4	82.9	96.2	100.2	97.9
	중국産	90.6	(-0.1)	90.6	90.0	114.5	100.7	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	131.4	(-0.1)	131.4	129.3	175.0	144.0	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.1	(-0.1)	75.1	74.2	91.3	81.3	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.8	(-0.1)	133.9	132.4	185.0	147.0	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	957.0	(-134.0)	1,043.0	957	1,646	1,339	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	474.4	(-23.8)	512.0	474	843	633	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		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	