

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)



LNG 추진선박의 친환경성, 연비효율성에 주목해야



- ▶ 최근 전세계적으로 LNG 추진선박에 대한 수요가 증가하고 있으며 머지 않아 LNG 추진 선박의 운항이 본격화될 것으로 예상됨. LNG 추진선박의 발주가 계속 증가할 것으로 보는 이유는 크게 두가지임
 - 첫째, IMO에서 2013년부터 이산화탄소 총량규제 제도인 EEDI를 시행하였음. EEDI는 1톤의 화물을 해상에서 1마일 수송할 때 나오는 CO₂ 배출량을 의미함. IMO 규제안에 따르면 총톤수 400GT 이상 선박의 EEDI를 2015년까지 10%, 2020년 20%, 2025년 30%까지 감축해야 하며, 이를 충족하지 못한 선박은 운항을 전면 금지함
 - 다른 하나는 해운시장의 운임경쟁이 갈수록 치열해 질 것이라는 점에서 가격이 저렴한 연료를 사용하는 것이 불가피하다는 것임
- ▶ LNG 추진선박은 기존 선박 보다 이산화탄소 배출량 23%, 질소산화물 25%, 황산화물 95% 감소효과가 있으며, 가격측면에서도 LNG가 벙커유보다 저렴하여 연료비를 크게 줄일 수 있는 장점이 있음
 - 이에 따라 국내 대형 조선소에서도 LNG를 연료를 사용하면서도 연비를 5~7% 제고할 수 있는 엔진을 개발하여 이미 수주선박에 장착하고 있는 것으로 나타났음
- ▶ Watchkeeper와 BIMCO에 따르면, 현재 이미 57,000DWT급 LNG 페리선이 스웨덴-핀란드항로에 운항중이며, 미국의 경우 2012년 12월 LNG 추진방식의 3,100TEU급 컨테이너선 5척에 대한 건조계약을 체결해 2015년부터 운항할 예정임
 - 중국은 현재 200여척의 비공인 LNG 추진선박이 운항 중에 있음. 중국 Waterborne Transport에 따르면 2020년까지 47,000 척의 연안선박이 LNG 추진선박으로 개조되고 2017~2020년에 1만 여척의 LNG 추진선박이 새로 건조될 것으로 전망하였음
 - 뿐만 아니라 중동 선사인 UASC는 현대중공업에 발주한 초대형 컨테이너선이 향후 LNG 추진시스템으로 개조가 가능하도록 선박의 설계 및 LNG 연료탱크 등 관련 기자재 계약을 체결한 바 있음
- ▶ 또한 LNG 벙커링을 위한 인프라가 충분해질 경우, 선박연료에서 LNG가 차지하는 비중이 높아질 것으로 전망됨, Lloyd's Register에 따르면 선박연료로서 LNG 소비량이 2025년 세계 선박유 소비량의 30%인 7,000만톤에 이를 것으로 전망하고 있음
 - 2013년말 현재 LNG 추진선박은 북유럽 및 북미 ECA에서 38척이 운항중이며, 36척이 건조중에 있음
- ▶ 다시 말해서 LNG 추진선박은 IMO의 EEDI 등 환경규제를 충족하면서도 운항비의 20%를 차지하는 연료비를 절감할 수 있는 획기적인 대안으로 평가를 받고 있음. 우리 해운기업들이 LNG 추진선박에 주목해야 하는 이유가 바로 여기에 있음
 - 미래 해운시장의 경쟁력은 '친환경 저비용'이 될 것이라는 점에서 국내 해운기업들은 LNG 추진선박의 확보와 운영방안을 적극적으로 검토해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선 시장, 소폭의 변동성을 보이며 보합세

- ▶ 최근 BDI는 1,085p(2월 12일)를 기록, 전주 대비 1p(0%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 30달러/일(0%) 상승하며 8,251달러/일을 기록하며 하락세가 진정되는 모습
 - 파나마크스 운임은 전주 대비 166달러/일(2%) 상승한 반면 수프라마크스 및 핸디사이즈는 각각 1% 하락
 - FFA 시장은 케이프 운임 평가치 하락이 현저함. 케이프 3월 물 평가치가 전주 대비 2,250달러/일(16%) 하락하여 11,875달러/일에 그치며 당분간 저운임이 지속될 것으로 예상됨. 케이프 2분기 물은 전주 대비 625달러/일(4%) 하락에 그쳤으며, 타 선형은 보합세를 보임
- ▶ 전선형에 걸쳐 신규 물동량 유입이 침체된 가운데 운임이 낮은 수준에서 약보합세를 보임
- ▶ 케이프 선형은 호주 메이저 광산기업의 물동량이 유입되면서 하락세가 반전되는 움직임이 보였으나, 대서양 수역의 브라질 물동량 유입은 여전히 저조한 모습
 - 한편 지난 1월 중국의 철광석 수입물동량이 8,683만 톤으로 사상 최대치를 기록하면서 중국의 철광석 수입 증가세에 대한 기대감이 실현되는 것으로 해석됨
 - 다만, 중국 주요 항만의 철광석 재고량이 9,812만 톤(1월 21일)으로 증가하면서 추가 물동량 창출에는 부정적 요인이 될 전망
- ▶ 파나마크스 선형은 태평양/대서양 양 수역에서 물동량 유입이 저조한 가운데 보합세를 보임
 - 미국 Gulf 곡물, 동안의 석탄 물동량이 일부 유입되었으나, 전체적으로 대서양 수역의 화물 유입이 부진하였음. 그러나 선주들이 시황회복을 기대하며 성약을 꺼리면서 운임 하락 폭을 줄이는 것으로 평가됨
 - 한편 공선운항으로 신규 선박이 남미 지역에 모이면서 현물운임 하락압력을 가중시키는 것으로 알려짐
- ▶ 수프라마크스 이하 선형은 인도네시아-인도 석탄이 다수 유입되었으나, 인도네시아 보크사이트, 니켈 등의 광물 수출 제한 조치 등으로 물동량이 감소하면서 운임 하락세가 이어짐
 - 중국 춘절 연휴의 영향이 지속되면서 성약 활동이 전반적으로 부진함



| | | 금주 (02.12) | (전주비) | 2014년 | | | 2013년 | | |
|-----------------|-----------|---------------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 1,085 | (-1) | 1,084 | 2,113 | 1,370 | 698 | 2,337 | 1,205 |
| | BCI | 1,548 | (4) | 1,513 | 3,733 | 2,007 | 1,209 | 4,329 | 2,103 |
| | BPI | 1,324 | (17) | 1,304 | 1,780 | 1,487 | 651 | 2,096 | 1,187 |
| | BSI | 938 | (-10) | 928 | 1,330 | 1,099 | 664 | 1,562 | 821 |
| | BHSI | 665 | (-12) | 665 | 773 | 710 | 410 | 821 | 562 |
| | | (02.07) | | | | | | | |
| 용선료(1년, \$/day) | Capesize | 19,750 | (838) | 14,700 | 19,750 | 17,319 | 9,250 | 20,000 | 12,768 |
| | Panamax | 15,125 | (625) | 13,500 | 15,125 | 14,563 | 7,750 | 14,125 | 10,099 |
| | Handymax | 11,500 | (1,000) | 10,250 | 11,500 | 10,625 | 7,500 | 10,625 | 8,648 |
| | | (02.12) | | | | | | | |
| 운임(\$/day) | Capesize | 8,251 | (30) | 7,912 | 35,316 | 14,766 | 4,205 | 42,211 | 14,163 |
| | Panamax | 10,595 | (166) | 10,417 | 14,188 | 11,861 | 5,163 | 16,728 | 9,312 |
| | Supramax | 9,808 | (-101) | 9,708 | 13,902 | 11,491 | 6,938 | 16,333 | 10,200 |
| | Handysize | 9,577 | (-142) | 9,577 | 11,083 | 10,222 | 6,108 | 11,757 | 8,150 |

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



3월 물동량 증가 기대에 따른 운임 강보합세

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 6.7p 상승한 1,164.9p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.6p 하락한 502.4p를 기록했다
- ▶ 아시아지역 연휴 이전 수준의 물동량으로 증가하지 않았으나 3월 물동량이 증가할 것이라는 기대감으로 주요 항로의 운임이 강보합세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 1.3% 상승했으며, 미주항로는 미서안항로는 0.5% 하락한 반면, 동안항로는 0.7% 상승하면서 혼조세를 보였음
 - 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 13달러 하락한 1,567달러를 기록했으며, 미서안과 동안항로는 전주 대비 보합세를 보여 운임에 변동이 없었으며, 미서안항로는 전주와 동일한 FEU당 2,108달러, 미동안항로는 3,426달러 기록했다
 - 2월 아시아지역 연휴가 지나고 3월 물동량에 대한 계약이 늘고 있는 상황이나 운임상승 움직임은 3월이 돼서야 나타날 것으로 예상
- ▶ 올해 들어 신흥국 리스크에 따른 금융시장 불안이 나타났으나 그 여파는 일시적이라는 평가가 일반적이며, 미국의 양적완화가 지속될 것으로 예상되는 만큼 미국 경기는 어느 정도 회복세로 판단됨
 - 유럽은 회복세로 예상되기는 하나 불안한 성장에 대한 우려가 나오고 있는 만큼 수출입 시장에 대한 기대가 크지 않을 것임
 - 기타 북유럽 및 남유럽 국가들의 대부분이 부진한 것으로 평가되고 있으나 다행인 점은 수출입이 많은 독일 경기가 상대적으로 호전세를 보이고 있는 점임
- ▶ UASC가 14,000TEU급 선박 6척(옵션 5척)을 현대중공업에 발주했는데, 지난해부터 원양선사들이 자사선 확보 추세가 늘고, 용선을 줄이는 추세가 나타나고 있음
 - 전 세계 선대 중 12,000TEU급 이상 선박은 2월 초 기준 153척 209만 TEU에 달하며, 발주 선박은 111척, 169만 TEU임. 특히, 8,000TEU급 이상 선박은 560척, 569만 TEU로 전 세계 선박 5,114척의 11%, 1,722만 TEU의 33%를 차지하고 있음
 - 이러한 초대형선에 대한 자사선 확보는 얼라이언스 시대의 안정적인 정기선 운용을 위한 전략으로 풀이되며, 지난해 이 같은 추세가 강하게 나타난 것으로 보임



| | | | | 2014년 | | | 2013년 | | | | | |
|----------------|-------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|------|----|----|
| 금 주 (02.07) | | | | (전 주비) | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | | | | |
| 운임지수(CCFI) | | 종합 | 1,165 | (6.7) | 1,098 | 1,165 | 1,136 | 976 | 1,152 | 1083 | | |
| | | 유럽항로 | 1,696 | (22.5) | 1,507 | 1,696 | 1,619 | 1,027 | 1,530 | 1351 | | |
| | | 미서안항로 | 1,000 | (-5.0) | 976 | 1,005 | 990 | 953 | 1,189 | 1066 | | |
| | | 일본항로 | 843 | (21.4) | 774 | 843 | 806 | 719 | 857 | 771 | | |
| | | 한국항로 | 646 | (-4.7) | 629 | 650 | 640 | 565 | 690 | 616 | | |
| | | 동남아항로 | 813 | (-0.3) | 776 | 816 | 804 | 781 | 916 | 842 | | |
| (02.05) | | | | | | | | | | | | |
| 용선지수(HRCI) | | | 502.4 | (-1.6) | 498 | 505 | 502 | 458 | 511 | 491 | | |
| 운임 | 한일(All in) | 수출 | 670 | (-) | 670 | 690 | 680 | 730 | 730 | 730 | | |
| | | 수입 | 560 | (-) | 560 | 580 | 570 | 610 | 620 | 615 | | |
| | 한중(All in) | 수출 | 309 | (-) | 309 | 309 | 309 | 309 | 374 | 321 | | |
| | | 수입 | 469 | (-) | 469 | 469 | 469 | 469 | 494 | 473 | | |
| | 동남아(All in) | 수출 | 750 | (-) | 750 | 750 | 750 | 780 | 880 | 798 | | |
| | | 수입 | 550 | (-) | 550 | 550 | 550 | 540 | 640 | 558 | | |

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC - EAST 시장 살아나며 운임 및 수익 급등

- ▶ 2월 성약이 마감되고 3월 화물이 계약되는 가운데 EAST VLCC 시장이 급등하며 다시 롤러코스트 장세를 연출하였음
 - VLCC 평균 수익은 28,436 달러(일)로 전주 대비 8,049달러(39.5%) 상승하였고, 운임 지수는 WS 62.5로 전주대비 15.0p(31.6%) 상승하였음
 - 2월 첫째 주 페르시아만 30일 가용 선박은 81척으로 전주 대비 6척 감소하였으며 전년 동기 대비 42척 적은 수준임
 - 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 43~16%, '중동-미국' 항로 4%, '중동-유럽' 항로 4% 상승하였음. 서아프리카 시장도 수익이 41%~58% 급등하였으나 인도항은 보합임
 - 2월 첫째 주 국제유가는 신흥국 위기 우려 등이 있지만 '14년 석유소비량 전망치 증가, 미국 난방유 소비증가, 유럽의 경기지표 호전 등 상승요인이 우세(브렌트유, 두바이유, WTI 모두 상승)
 - 한편 선박유는 주요 항만에서 약보합세를 나타냈으나 싱가포르, 필라델피아는 상승함



제품선 - 선복 과잉 상황에서 운임 및 수익 보합세 유지

- ▶ 대서양시장 휘발유·디젤 운송수요가 하락하였으나 'USG-ECSA'는 수요가 증가하며 동 항로 수익이 전주대비 32% 증가한 반면 아시아 시장은 약보합세를 나타내었음
 - MR 탱커 평균 수익은 11,210 달러(일)로 전주 대비 34 달러(0.3%) 하락한 반면 '싱가폴-일본' 항로 운임은 WS 105.0으로 전주대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 1%, 'UKC-WAF' 1% 상승하였으나 '싱가폴-일본' 및 '인도-일본'은 각각 2%씩 하락하였음
 - 2월 7일 기준 미국 정유사의 정제가동률은 87%이며 원유 재고는 4주 연속 증가하였음. 휘발유 재고는 전주대비 감소하였으며 중간유분 및 중유는 5주 연속 감소함. 제품류 출하량은 모두 감소하였음
 - 미국은 양적완화 축소가 지속되고 있으나 엘렌 의장의 저금리 기조 유지, 부채한도 1년 유예로 우려의 시각이 다소 완화되는 분위기
 - 유럽의 경우 지표(2월 복합 PMI 지수, 경기신뢰지수)가 지속적으로 회복세를 보이고 금리 동결과 함께 추가 부양책에 대한 기대도 있음
 - 중국의 1월 제조업·서비스업 PMI가 모두 지속적으로 하락하고, 일본은 1월 경기동향지수가 11월래 최저치를 기록하며 경기에 대한 우려가 있음
 - 2014년 세계 경기 회복에 따른 상황 개선에 대한 기대가 높으나 신흥시장 통화위기를 비롯한 불안요인이 커지고 있어 운임도 당분간 하락세를 보일 전망이다

| | | (전주비) 1월평균 | | | 2014년 | | | 2013년 | | |
|------------------|------|------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장 | | (02.07) | | | | | | | | |
| Average Earnings | VLCC | 28,436 | (8,049) | 35,958 | 20,387 | 48,936 | 34,704 | 1,351 | 47,297 | 16,103 |
| (\$/day) | MR | 11,210 | (-34) | 11,956 | 11,210 | 12,522 | 11,831 | 7,216 | 18,266 | 12,736 |
| | | (02.12) | | | | | | | | |
| 용선료 | VLCC | 25,500 | (-500) | 26,600 | 25,500 | 27,000 | 26,417 | 18,000 | 28,000 | 19,837 |
| (1년,\$/day) | MR | 15,000 | (-250) | 15,200 | 15,000 | 15,250 | 15,167 | 13,500 | 15,000 | 14,351 |
| | | (02.12) | | | | | | | | |
| 운임지수(WS) | VLCC | 62.5 | (15.0) | 31.6 | 42.5 | 72.0 | 54.6 | 30.0 | 65.0 | 40.1 |
| | MR | 105.0 | (-) | 107.5 | 100.0 | 112.5 | 106.8 | 100.0 | 170.0 | 125.9 |

해운시장 주요동향



해운업계 월-스트리트를 통한 자본확충 모색

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 2014년이 시작된 지 얼마 되지 않았으나 미국의 상장 해운기업들은 이미 증자를 통해 10억 달러의 자본을 확충
 - 최근 Paragon Shipping 사는 주당 6.25 달러로 590만 달러의 주식을 블록 세일 중에 있음
 - 이는 총 3,690만 달러(발행비용을 제외하면 3,450만 달러)중 일부분이며 인수기업은 추가로 885,000 주를 옵션으로 인수할 수 있어 총 발행 금액은 4,240만 달러가 될 것임
 - 이는 2월 12일 종가(주당 7.32 달러)기준으로 할인 폭이 상당한 14.6% 할인된 금액으로 발행된 것임
- ▶ 해운기업들은 월가의 투자시기에 맞춰 자본을 끌어 들이기 위해 노력하고 있음
 - IHS-Maritime의 조사에 따르면 지난 4주 동안 미국에 상장된 해운기업들은 10억 8,000 만달러를 유상증자 하였음
 - 보통주는 DHT, GasLog, TEN, Navios Partners, StealthGas, Paragon 6개사가 총 6억 8,730만 달러를 판매
 - 우선주는 Costamare, Navios Holdings, Euroseas, Seaspans, Diana Shipping 5개사가 총 3억, 9,070만 달러를 판매

(출처:Fairplay 24, 2014. 02. 12.)



금년 1월 세계 신조선 발주량 200척 돌파, 2013년 이후 4번째 기록

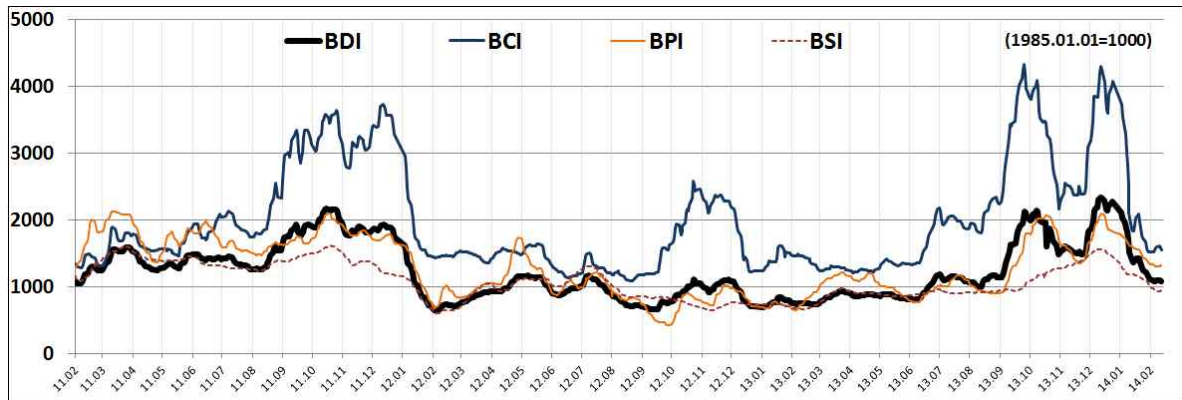
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 벌크선이 100척 이상으로 견인차 역할을 하였으며, 탱커, 컨테이너선 등 폭넓은 선종에서 발주가 이루어짐
 - 단월에 200척을 넘는 것은 13년부터 계속된 신조 발주 붐에서 4번째임
 - 현재 신조선 시장은 중국의 춘철 영향으로 조용하며, 대부분 2008년 가을의 리먼쇼크 전 후에 대량 발주된 비율이 5할을 차지함
- ▶ 현재 시장은 작년 이래 계속된 신조 발주붐을 견인해 온 해외 선주의 발주가 앞으로도 계속될 지, 일본해운 회사와 선주가 신조발주를 본격적으로 재개할지가 최대의 관심사
 - 1월에 표면화된 세계의 신조 발주는 본지 집계로 229척(옵션 행사 경우는 제외)
 - 선종 별로는 벌크가 109척으로 최다이며, 탱커는 40척, 컨테이너선은 35척, 가스선은 16척, 자동차선(PCTC) 4척, 오프쇼어선 등 기타가 25척
 - 벌크의 선형별 내역은 케이프사이즈 41척, VLCC(대형 광석선) 6척, 캄사라맥스 17척, 핸디맥스 36척, 핸디 사이즈 9척
- ▶ 한편 네비 게이트는 케미컬선의 신조 발주잔량이 아주 적고, 연비 효율이 높은 모던(Modern) 형을 저렴한 선가로 발주했다고 지적
 - 탱커는 케미컬 탱커가 15척, VLCC가 11척, 수에즈 맥스 2척, LR2 4척, LR1 2척, MR 6척임
 - 가스선은 VLGC9척, 중소형 LPG선 7척임
 - 컨테이너선은 1만 4000 TEU급 18척, 9000 TEU급 13척, 1800 TEU급 4척이며 PCTC는 8000대 적재 2척, 6700대 적재 2척임
 - 준공 연도는 '16년이 50%를 넘는데 세계의 주요 조선 각사의 '15년 선대가 거의 판매되어 주요 인도년이 '16년으로 이동함

(출처: Marinavi, 2014.02.04.)

주요 해운지수 동향

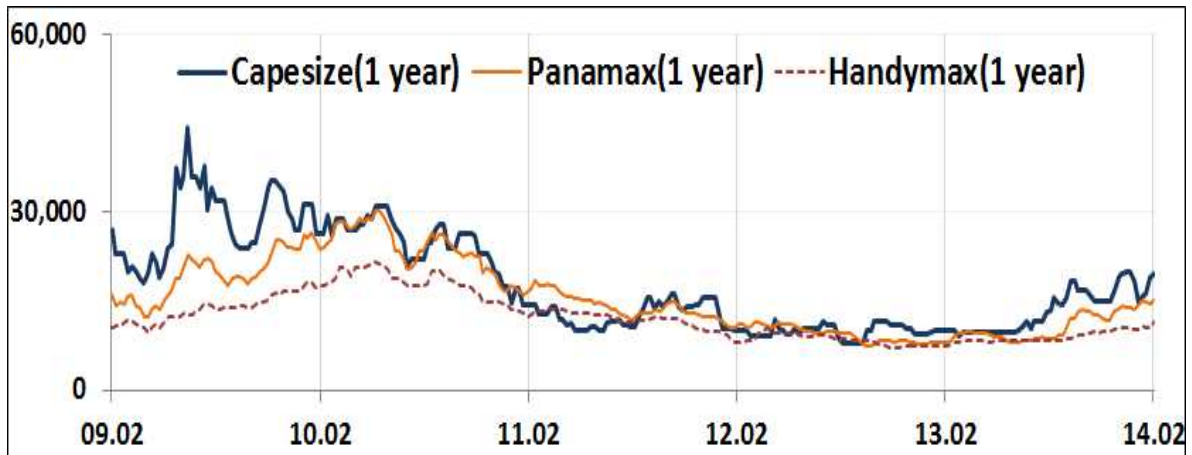
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

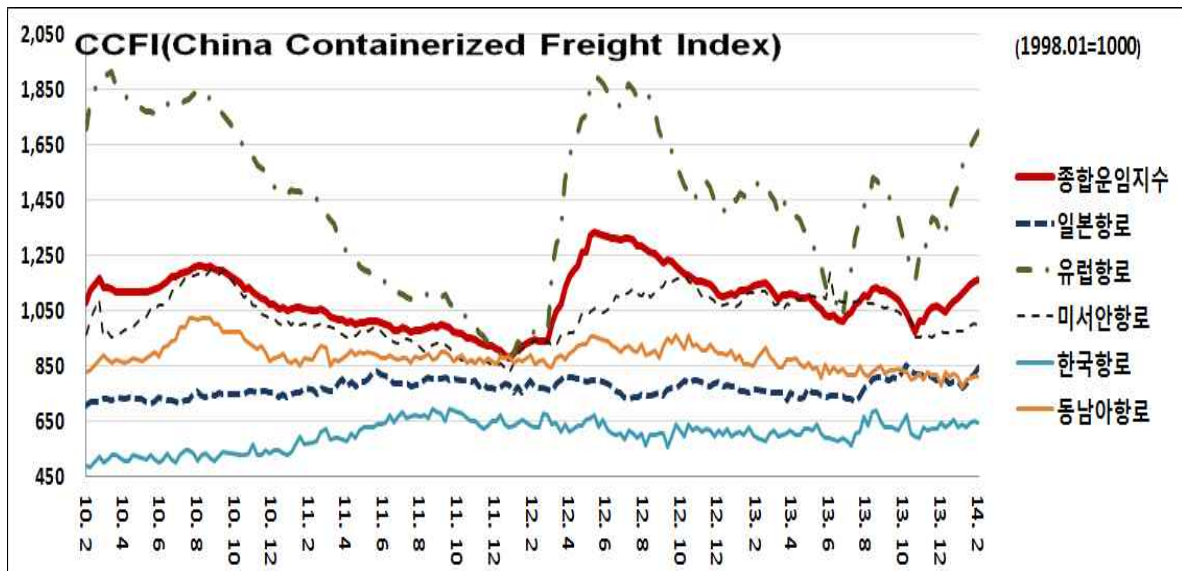
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



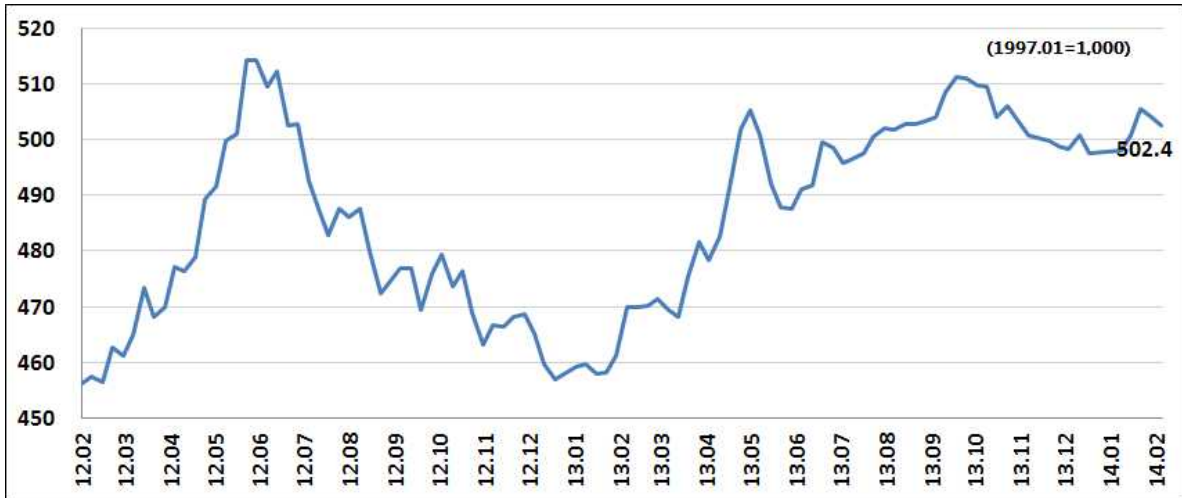
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



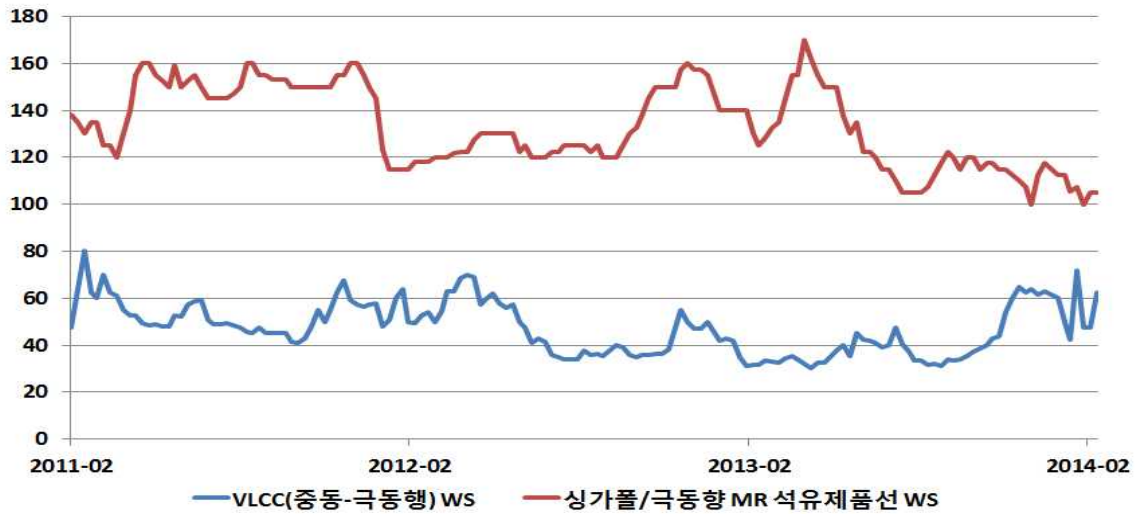
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

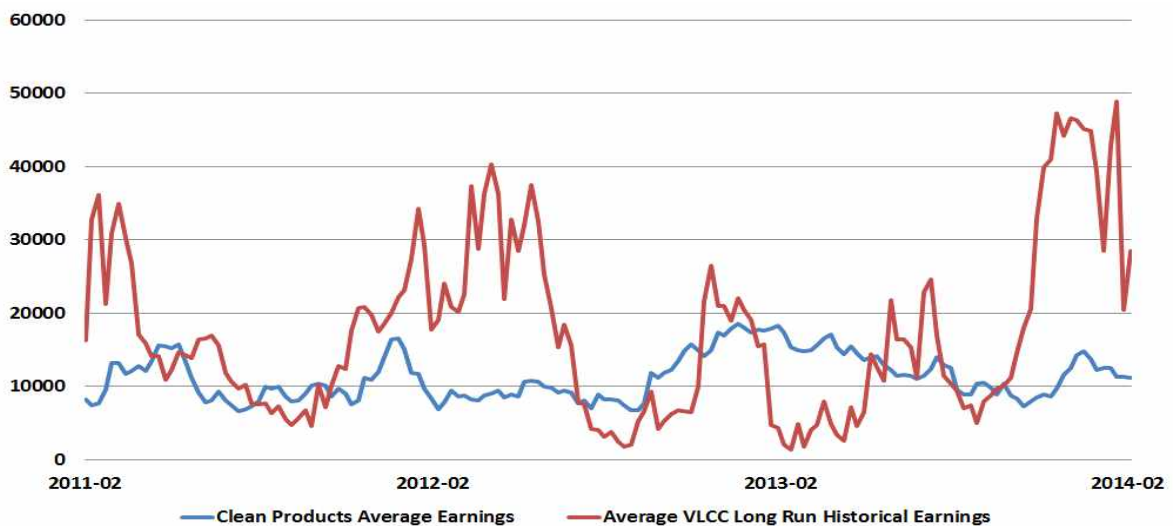
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

| | | | | | 2014년 | | | 2013년 | | |
|------------------------------------|-------------|------|-----|------|-------|------|------|-------|------|------|
| 금주 (전주비) 1월평균 | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) (02.07) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 27.0 | (-) | 26.6 | 26.0 | 27.0 | 26.7 | 18.0 | 25.5 | 21.2 |
| 유조선(5년) | VLCC | 68.0 | (-) | 67.4 | 65.0 | 68.0 | 67.5 | 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) (02.07) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 29.0 | (-) | 28.6 | 28.0 | 29.0 | 28.6 | 25.8 | 29.0 | 27.0 |
| 유조선 | VLCC | 97.0 | (1.0) | 94.7 | 94.0 | 97.0 | 95.1 | 89.5 | 94.0 | 90.7 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 31.5 | (-) | 31.5 | 31.5 | 31.5 | 31.5 | 30.0 | 31.5 | 30.6 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) (02.07) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 571.0 | (-4.0) | 570.4 | 563.0 | 586.0 | 570.5 | 567.0 | 646.0 | 594.5 |
| | Singapore | 616.5 | (3.5) | 612.6 | 604.0 | 619.5 | 613.3 | 591.0 | 667.5 | 615.7 |
| | Korea | 644.5 | (-15.0) | 659.4 | 644.5 | 662.5 | 656.9 | 610.5 | 688.0 | 644.2 |
| | Hong Kong | 616.5 | (-17.5) | 630.1 | 616.5 | 640.0 | 627.8 | 602.5 | 678.5 | 627.8 |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|---------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) (02.07) | | | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 121.5 | (-8.8) | 132.2 | 112.6 | 158.3 | 134.9 | 112.6 | 158.3 | 134.9 |
| | 중국産 | 172.7 | (-0.1) | 175.0 | 158.6 | 188.6 | 172.3 | 158.6 | 188.6 | 172.3 |
| 연료탄 | 국제價 | 95.0 | (0.0) | 98.0 | 96.2 | 100.2 | 97.9 | 96.2 | 100.2 | 97.9 |
| | 중국産 | 113.3 | (-2.5) | 113.9 | 104.0 | 116.3 | 112.3 | 104.0 | 116.3 | 112.3 |
| 원료탄 | 호주산 | 167.7 | (-0.1) | 171.3 | 162.4 | 195.4 | 178.8 | 162.4 | 195.4 | 178.8 |
| | 내륙(외몽고) | 90.9 | (0.0) | 91.1 | 88.9 | 111.9 | 99.3 | 88.9 | 111.9 | 99.4 |
| 곡물 | 중국産 | 176.8 | (-3.4) | 186.8 | 160.0 | 231.2 | 189.9 | 160.0 | 231.2 | 189.9 |
| | 대두(국제) | 1,331 | (48.8) | 1,316* | 1,269 | 1,339 | 1,300 | 1,259 | 1,613 | 1,407 |
| | 밀(국제) | 563 | (-5.6) | 579* | 551 | 606 | 576 | 605 | 791 | 683 |

* 곡물은 2월 평균

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|--|--|--|
| 국내 주요 항만 화물처리 (천톤) | | | | | | | | | | |
| | | 12월 | 11월 | 10월 | 2013년 합계 | 2012년 합계 | 2011년 합계 | | | |
| 부산 | 수출 | 14,505 | 14,557 | 14,034 | 170,769 | 164,089 | 153,356 | | | |
| | 수입 | 13,825 | 12,750 | 12,953 | 153,786 | 147,950 | 140,978 | | | |
| 울산 | 수출 | 7,330 | 7,163 | 6,615 | 80,213 | 83,778 | 82,058 | | | |
| | 수입 | 9,580 | 8,576 | 9,911 | 110,788 | 113,193 | 111,695 | | | |
| 광양 | 수출 | 7,567 | 6,955 | 6,601 | 80,438 | 81,103 | 75,414 | | | |
| | 수입 | 13,214 | 12,726 | 12,833 | 154,594 | 156,238 | 144,514 | | | |