

해운시황 포커스

통권 226호 (2014.08.25~08.29)

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)



코스트 리더쉽, 이익과 직결



- ▶ 영국의 CTS(Container Trade Statistics)에 따르면 금년도 상반기 세계 컨테이너 물동량은 작년 동기 대비 4.8% 증가한 6,522만TEU를 기록하였음. 특히 아시아발 유럽행 수출물동량은 작년 동기 대비 8.1% 증가한 750만TEU, 아시아발 북미행 수출물동량은 작년 동기 대비 5.7% 증가한 699만TEU로 나타났음
 - 클락슨에 따르면 미국과 유럽의 수입물동량 증가에 따라 세계 컨테이너 물동량은 2014년 6%, 2015년 6.7% 증가할 전망이며, 아시아발 유럽행 올해 6.2% 증가한 1,510만 TEU, 북미항로는 5.4%로 증가한 1,460만TEU에 이를 것으로 예측
- ▶ 반면 금년도 상반기 컨테이너운임은 작년 상반기와 거의 차이가 없는 것으로 나타났음. 상해 컨테이너운임지수(SCIF)는 작년 상반기 1,107p에서 금년 상반기 1,086p로 22p 하락, 중국 컨테이너운임지수(CCIF)는 작년 상반기 1,093p에서 금년 상반기 1,100p로 7p 상승하여 물동량 증가에도 불구하고 사실상 운임이 상승하지 않았음
 - 클락슨 자료에 따르면 올해는 공급증가율 보다 수요증가율이 높아 운임상승이 예상되었으나 상반기까지 운임상승 효과가 별로 없는 실정
- ▶ 이처럼 물동량이 증가함에도 불구하고 실질적인 운임상승이 이루어지지 않는 이유는 아직까지도 시장 전반적으로 공급과잉 상태에 있고 초대형선박을 통한 비용경쟁이 갈수록 치열해지고 있기 때문임
 - 올해 들어 대형 정기선사들이 유럽항로, 북미항로 등 주요 원양항로에서 매달 GRI를 시도하고 있으나 GRI 유지기간이 2주 이내로 짧아져 운임이 단기간 상승하였다가 다시 하락하는 패턴을 보이고 있음
- ▶ 금년 상반기 운임상승 효과가 별로 없었음에도 불구하고 일부 선사는 여전히 흑자를 달성하였으며, 다른 선사들도 적자폭을 대폭 축소한 것으로 나타났음
 - 머스크 2분기 실적보고서에 따르면 올해 상반기 매출액은 작년 동기 대비 3.1% 증가한 133억 6,500만달러, 영업이익은 62% 증가한 10억 7,000만달러를 기록하였음. 올해 상반기 머스크의 FEU당 평균 운임은 2,631달러로 작년 상반기에 비해 60달러 낮았음에도 불구하고 물동량이 작년 상반기 보다 7% 증가한 464만FEU를 기록하였고 FEU당 비용도 6.7% 감소한 2,598달러로 나타났음. 또한 그동안 적자에 시달렸던 한진해운은 금년 상반기 흑자 전환되었으며, 현대상선은 적자를 대폭 축소한 것으로 나타났음. 이 역시 선사들이 지속적인 비용절감 노력을 기울인 결과로 판단됨
- ▶ 미국, 유럽 등 세계경제 회복에 따라 2016년까지 컨테이너 물동량은 꾸준히 증가할 것으로 예상되는 데 반해 선박공급량은 2012년 이후 신조 물량 둔화로 수요증가율이 공급증가율을 초과할 것으로 예상됨. 금융위기 이전의 시대라면 컨테이너선 운임도 계속 상승할 것으로 볼 수 있으나 현재 해운시장이 유례없는 비용경쟁 시대라는 점에서 대폭적인 운임상승을 기대하기 어려움
 - 앞으로 세계 해운시장은 “저성장 저운임” 시대가 당분간 계속될 것이라는 점에서 지속적인 비용절감 능력을 확보하는 것이 중요함. 국적선사들이 안정적인 이익을 확보하려면 머스크에게 빼앗긴 “코스트 리더쉽”을 되찾아 오는 것이 시급함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



단기 운임급등에 대한 소폭의 운임 조정

- ▶ 최근 BDI는 1,063p(8월 27일)를 기록, 전주 대비 2p(0%) 상승하였음
 - 케이프 운임은 전주 대비 336달러(일)(2%) 하락한 15,010달러(일)을 기록하며 보합세
 - 파나막스 운임은 전주 대비 140달러(일)(2%) 하락한 6,462달러(일)을 기록
 - 수프라막스는 4% 상승한 9,954달러(일), 핸디사이즈도 7% 상승한 6,321달러(일) 기록
 - FFA 시장은 현물시장의 분위기를 따라가는 모습을 보였음. 케이프는 지난 주말부터 현물 운임이 하락하면서 9월물 평가치가 6% 하락한 20,250달러(일), 4분기물은 1% 하락한 26,500달러(일) 기록하였음. 파나막스 9월물 평가치는 5% 하락한 반면 수프라막스는 5% 상승함. 4분기물은 수프라막스가 3% 상승한 12,625달러(일)을 기록한 반면 파나막스 및 핸디사이즈는 보합세를 기록함
- ▶ 케이프는 지난주 후반까지 양호한 흐름을 보였으나 이번 주 들어 단기급등에 따른 소폭의 하향 조정이 나타남
 - 지난주 후반까지 서호주 철광석 메이저들의 물동량 유입, 동호주와 남아프리카공화국 석탄 물동량, 콜롬비아 석탄 물동량, 브라질→중국 철광석 물동량이 유입되면서 상승세를 보임
 - 그러나 이번주 들어 단기 급등에 따라 태평양 및 대서양 수역의 대형 화주들의 성악이 다소 주춤해지면서 운임이 하향 조정되는 모습
 - 다만 FFA 9월물 평가치가 20,000달러(일)을 상회하고 있어 현재 15,000달러(일) 수준의 운임은 추가상승 여력이 충분한 것으로 평가
- ▶ 파나막스는 태평양 및 대서양 수역에서 신규 물동량 유입이 제한되면서 운임이 하락함
 - 특히 양대 수역의 R.V. 항로의 신규 물동량 유입이 부진하여 북미에서 극동으로 향하는 Front Haul 물동량 유입이 양호했음에도 불구하고 운임 상승세로 이어지지 못함
 - 그러나 인도의 석탄수요가 견조하고 케이프 운임이 파나막스 운임의 2배를 넘기면서 일부 케이프 화물의 파나막스시장 유입도 있을 것으로 전망되어 현재의 운임은 하한선선으로 판단되며 추가 운임하락의 가능성은 낮음
- ▶ 수프라막스는 대서양의 남미/북미 물동량 유입이 양호했으며 태평양 수역에서도 필리핀 니켈 물동량이 유입되는 등 물동량 호조세로 상승세를 이어감



		금주 (08.27)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,063	(2)	723	2,113	1,097	698	2,337	1,205
	BCI	2,366	(-14)	1,150	3,733	1,874	1,209	4,329	2,103
	BPI	811	(-17)	419	1,780	951	651	2,096	1,187
	BSI	952	(40)	659	1,330	929	664	1,562	821
	BHSI	427	(28)	355	773	543	410	821	562
(08.22)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	20,250	(750)	14,700	25,938	20,109	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,500	(-500)	9,875	15,125	12,868	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,000	(250)	10,000	13,750	11,926	7,500	10,625	8,648
(08.27)									
운임(\$/day)	Capesize	15,010	(-336)	7,912	35,316	13,376	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,462	(-140)	3,362	14,188	7,621	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,954	(417)	6,886	13,902	9,727	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,321	(404)	5,337	11,083	7,976	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



오는 9월 GRI 시행에 따라 운임상승 예상

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 4.1p 상승한 1,114p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 44.3p 하락한 1,076.5p를 나타내었음. 반면 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 4.7p 상승한 536p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 92달러 하락한 1,106달러, CCFI는 전주 대비 5.4p 상승한 1,466p를 기록하여 전체적으로 혼조세를 보임
 - 아시아-유럽 항로 운임은 전주대비 7.7% 하락하며 6월 이후 최저 수준을 기록하였음. 금년 7월까지 물동량이 계속 증가하고 있음에도 불구하고 운임이 하락한 것은 선사들의 운임경쟁으로 GRI 효과가 매우 짧기 때문임
 - 또한 9월에도 머스크가 TEU당 400달러를 인상하는 등 GRI가 예정되어 있으나 운임상승 폭은 크지 않을 것으로 예상
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 65달러 하락한 2,044달러, 미동안이 17달러 하락한 4,161달러를 기록, CCFI는 미서안이 17p 상승한 1005p, 미동안이 29p 하락한 1,346p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보였음
 - 8월 TSA 소속 선사들이 GRI를 시행하여 운임하락세가 악화된 측면이 있음
 - 미국 소비신뢰지수(CCI)가 7월 90.3에서 8월 92.4로 상승한 것으로 나타나 화물수요 증가가 9월까지 이어질 것으로 예상되며, 9월 북미 모든 항로에서 GRI가 예고되어 있어 북미항로 전반적으로 운임상승 전망
- ▶ Shipping Gazette에 따르면, 오는 10월 1~7일 중국 추석기간에 일부 선사가 아시아-유럽 항로 서비스를 중단할 예정임
 - 머스크는 41주과 43주에 중국-북유럽 항로 5개 항로 중 2개 항로의 서비스를 중단하며 평소 선박공급의 1/4을 감척할 예정
 - CMA-CGM도 같은 기간에 중국-지중해 서비스를 중단할 계획
 - Hapag-Lloyd는 오는 10월 4일 G6 아시아-유럽 항로 중 Ningbo발 Loop4 서비스를 중단할 예정



		금주 (08.22)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,114	(4.1)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1,083
	유럽항로	1,466	(5.4)	1,368	1,696	1,481	1,027	1,530	1,351
	미서안항로	1005	(17.0)	934	1,032	981	953	1,189	1,066
	일본항로	604	(6.7)	597	843	733	719	857	771
	한국항로	697	(-14.8)	610	749	692	565	690	616
	동남아항로	862	(-7.3)	754	899	825	781	916	842
(08.27)									
용선지수(HRCI)		536.0	(4.7)	498	542	523	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	691	730	730
		수입	610	(-)	540	610	568	610	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	338	309	321
		수입	537	(-)	469	537	505	469	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	781	780	798
		수입	600	(-)	550	600	581	540	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 단기 급등에 대해 조정국면 전환

- ▶ 운임의 단기급등에 따른 중동 화주들의 관망세로 인해 성약건수가 감소하여 운임이 다시 WS 50 아래로 하락하였음. 9월물이 본격화 되는 시점에서 물량축소가 계속되지 않을 것으로 전망되어 운임 하락폭은 제한적일 것으로 예상
 - VLCC 평균 운임수익은 28,888달러(일)로 전주 대비 4,178달러(12.6%) 하락하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 47.5로 전주 대비 5.5p(10.4%) 하락
 - 8월 27일 페르시아만 30일 가용선박은 105척으로 전주 대비 2척(1.9%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 3척(2.8%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익을 보면 중동-아시아 8~10%, 중동-미국은 22%, 중동-유럽 9%, 서아프리카시장은 11~15% 하락하였으나 인도행은 8% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 유럽은 제노아항을 제외하고 하락 지속. 북중미는 큰폭으로 하락 반전하였음. 아시아는 푸자이라항을 제외하고 하락 지속



제품선, 미걸프시장 MR 운임하락 지속

- ▶ 대서양시장은 브렌트유 가격하락으로 유럽내 정제가동률 상승하는 한편 중동, 러시아 디젤 수입량이 증가하여 '미걸프-북해' 항차수가 감소하였음. 또한 미걸프 MR 2주 가용선박은 62척으로 과잉상황이 지속되고 있음
- ▶ 아시아시장은 LR 강세기조가 유지되고 있으나 고점 대비 소폭 조정이 나타났음. 반면 MR은 전환(Split)수요 증가로 운임이 상승하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 8,295달러(일)로 전주 대비 16달러(0.2%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0으로 전주 대비 2.5p(2.2%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안, 3% 북해-서아프리카는 1%증가하였으나 미걸프-북해 596%, 미걸프-남미동안은 4% 감소하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 6%, LR2는 8% 증가하였으며 싱가포르-일본, 인도-일본 MR은 각각 1% 증가함
- ▶ 8월 22일 기준 미국 정제가동률은 93.5%이며 원유재고는 전주 대비 207만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 6,048만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,231만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,279만배럴, 중유는 3,625만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,633(k)bpd, 제품유 1,248(k)bpd를 기록

(전주비) 8월평균

		2014년			2013년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(08.22)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	28,888	(-4,178)	26,309	7,670	48,936	22,627	1,351	47,297	16,103
	MR	8,295	(-16)	7,879	7,041	12,862	9,403	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	29,000	(-)	28,750	23,500	29,000	25,971	18,000	28,000	19,837
	MR	14,000	(-)	14,000	14,000	15,250	14,684	13,500	15,000	14,351
(08.27)										
운임지수(WS)	VLCC	47.5	(-5.5)	47.9	32.5	72.0	45.6	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(2.5)	111.3	100.0	115.0	109.9	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



중국정부 민간 에너지기업에 원유 수입면허 발급

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국정부는 광휘(光輝) 에너지에 원유수입면허를 부여했음. 이로써 광휘에너지는 국영기업이 주도하는 원유수입시장에 소수 민간기업 중 하나로 진입하게 되었음
 - 광휘에너지는 신장광휘페트로가 2014년 연간 20만톤의 원유를 수입할 수 있는 면허를 취득하여 1998년 이후 시노펙과 페트로차이나가 양분하고 있는 원유수입시장에 진입하였다고 공시
 - 수입쿼터는 2014년 20만톤으로 중국 일간 원유수입량의 1/3에 미치는 못하지만 트레이더들은 이는 점진적인 시장개방을 의미하는 것으로 향후 수입량과 투자가 증가할 것이라고 평가
- ▶ 중국은 현재 원유수입에 대해 쿼터제를 시행하고 있으나 공기업의 비효율성을 개선하기 위해 민간기업의 에너지시장 참여기회를 확대하기로 약속하였음
 - 그러나 이런 조치가 형식적이라는 지적도 있음. 광휘에너지가 천연가스와 화학사업에 특화된 업체로 원유정제시설을 가지고 있지 않아 결국 시노펙이나 페트로차이나 소유하는 정제사에 원유를 매도할 것이라는 분석이 있음
 - 따라서 광휘에너지가 실제 추구하는 이익은 중국 정부의 개발의지가 강한 신장지역에 에너지 투자기회를 더 확보할 수 있다는 주장이 제기되고 있음
- ▶ 그동안 중국의 민간 정유사들은 정부의 원유수입허가를 지속적으로 요구해 왔음. 왜냐하면 민간 정유사들은 원유수급이 원활치 않아 중유를 가공하여 제품유(휘발유, 경유)를 생산하고 있기 때문임

(Reuters, 2014. 08. 29)



중국 연안해운 선대 감소

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 교통부에 따르면 2014년 6월 30일 기준 연안해운 선대 규모는 벌크선 1,698척, 컨테이너선 143척, 탱커 1,401척으로 2013년말에 비해 벌크선 29척, 컨테이너선 12척, 탱커 12척 감소하였음
- ▶ 벌크선 선대는 최근에 이르러 처음 감소하기 시작했으며 2013년말 대비 척수 1.27%, 수송능력 5,448만DWT 감소하였음 그러나 2014년 6월까지 신규 투입된 선박은 36척, 152만DWT로 대부분 40,000만DWT급 이상임
 - 컨테이너 선대는 454,000TEU로 2013년말 대비 척수 9.7%, 적재능력 48,800TEU가 감소하였으며 평균 선령은 9.68년임
 - 탱커 선대는 1,014만DWT로 2013년말 대비 34만DWT 감소하였으며 2014년 전반기 신규 투입선박은 8.2만톤, 해체선박은 14척임
- ▶ 한편 금년 상반기 석유화학제품운반선과 LNG 운반선은 소폭 증가하였음. 석유화학제품 운반선은 282척(108만DWT), LNG선이 78척(23만DWT)으로 2013년말 대비 각각 3척(2,2만DWT), 4척(1.3만DWT) 증가하였음

(Sea-Web, 2014. 08. 26)



독일 Commerzbank 선박매각을 통해 선박투자 축소

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 독일계 은행 Commerzbank가 글로벌 4대 사모펀드인 KKR(Kohlberg Kravis Roberts)에 선박을 매각하며 선박시장 투자를 축소하고 있음
 - Commerzbank는 지난 8월 KKR과 합작투자(JV)한 Borealis에 9척의 컨테이너선을 1억 6천만 유로에 매각하였음
- ▶ Commerzbank는 이미 2013년 12월에 Oaktree 자산운용사 펀드에 14척의 케미컬탱커를 매각하였으며 2014년 7월까지 5억 3천만유로에 해당하는 70척의 선박에 대한 대출을 처분할 계획임
 - 이들 선박 중 그리스 선박이 대다수이며, 선박의 70%는 그리스 은행이 인수할 예정
- ▶ Commerzbank는 2016년말까지 선박을 계속 매각할 것으로 예상되며, 독일선박과 기타 해외선박을 대상으로도 매각을 추진할 계획임
 - 선주 입장에서는 Commerzbank의 선박시장 투자 축소가 선박금융의 다양화를 추구하게 하고 재정수지를 강화시켜 궁극적으로 현금흐름 개선에 기여할 것으로 판단

(출처: Bloomberg, 2014.08.28.)



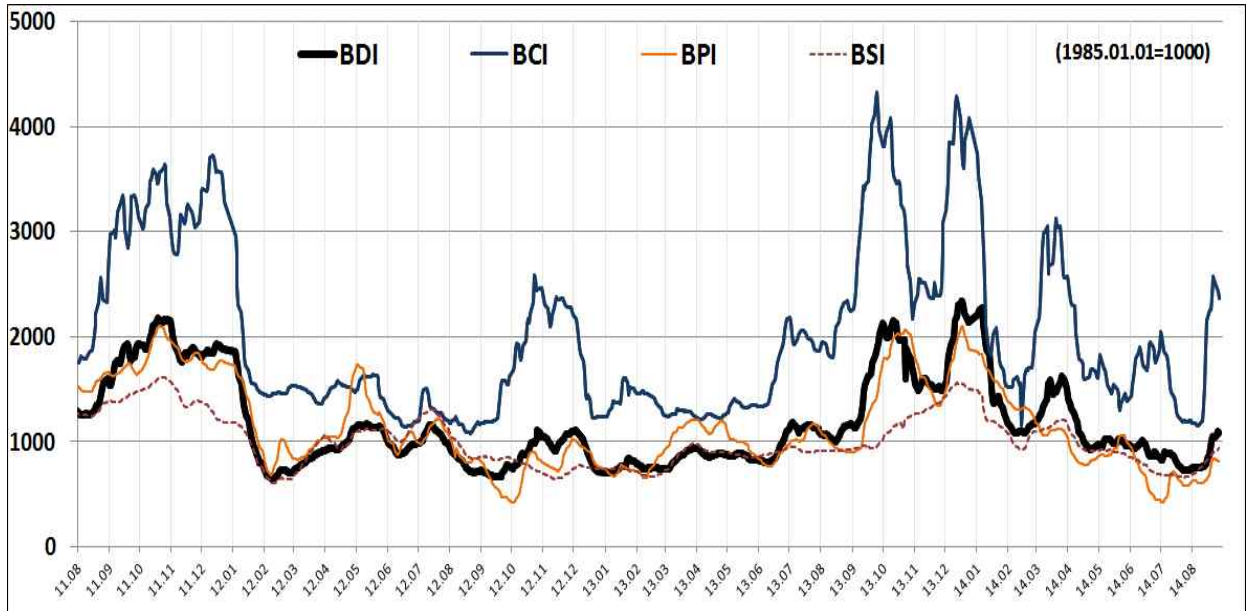
미국경제 개선으로 컨테이너 수입물동량 증가 예상

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 발틱국제해운거래소(BIMCO)는 미국의 소비신뢰지수와 주택경기지수 상승세로 인해 컨테이너 물동량 증가가 전망된다고 주장하였음
 - 지난 8월 미국의 고용률 상승으로 소비자신뢰지수가 회복되고 있으며, 하반기 임금상승 여부는 불투명하나 단기적으로 경기회복에 대한 기대감으로 소비증가 예상
- ▶ 컨테이너화물의 대부분이 소비재라는 점에서 소비확대 신호는 미국의 수입증가와 더불어 북미항로의 컨테이너 물동량 증가를 의미함
 - 미국의 주택경기가 지난 6-7월 감소세에서 8월 15.7% 증가하여 상승세로 전환되었음. 주택경기 상승세는 가구 등 고가의 내구재 소비를 증대하여 컨테이너 수입물동량 증가를 유발할 것으로 기대
- ▶ BIMCO에 따르면, 북미항로 컨테이너 수입물동량은 작년 대비 미서안은 4%, 미동안은 8.8% 증가할 것으로 전망됨
 - BIMCO는 미국 경기지표의 개선에 따라 올해 하반기 북미항로의 해운시황 개선이 예상된다



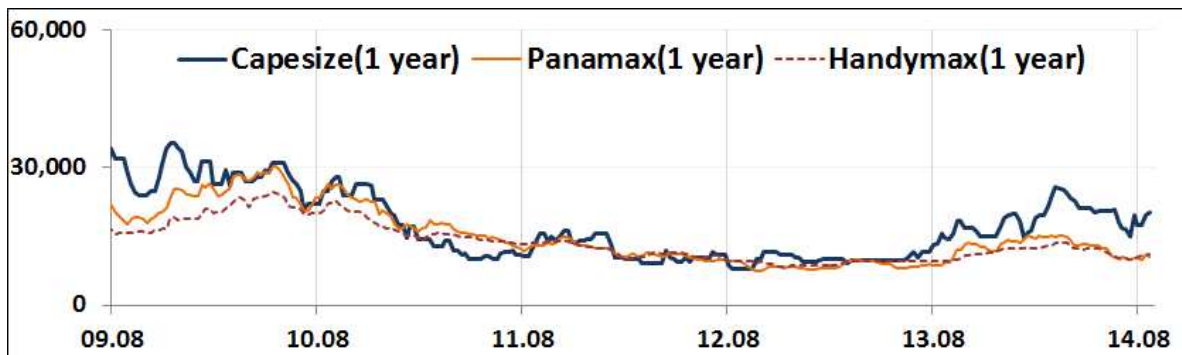
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

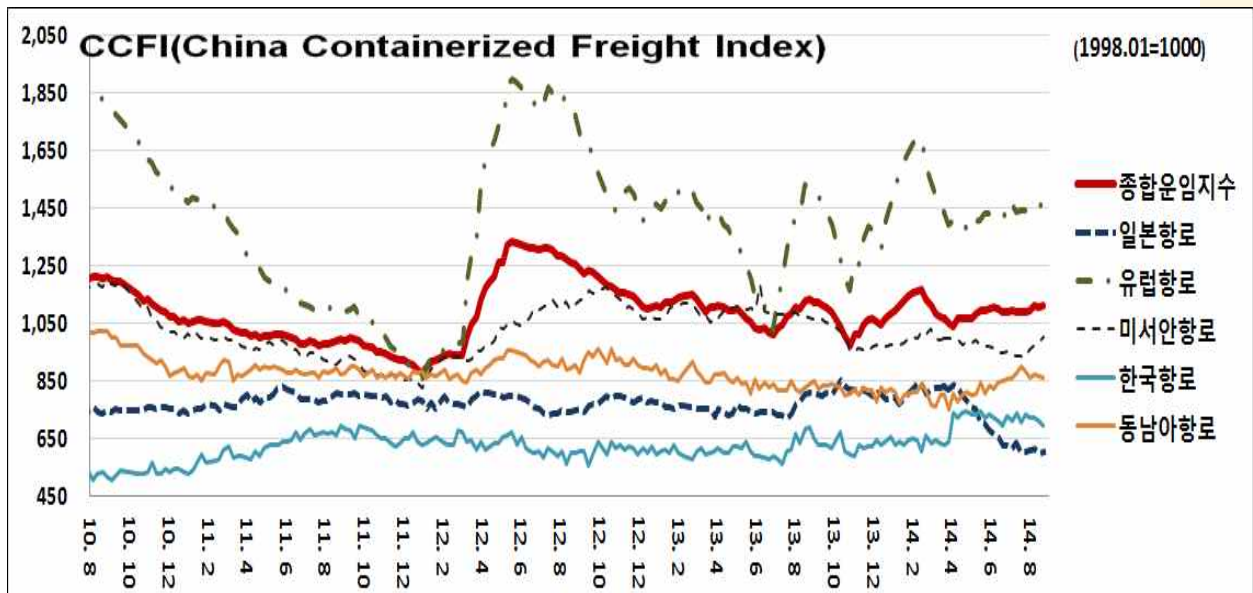
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



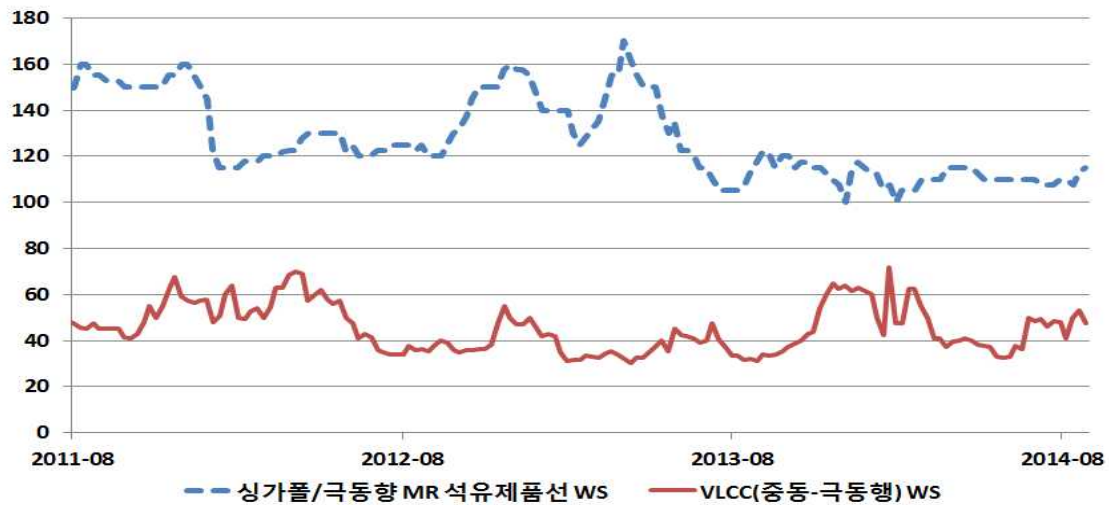
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

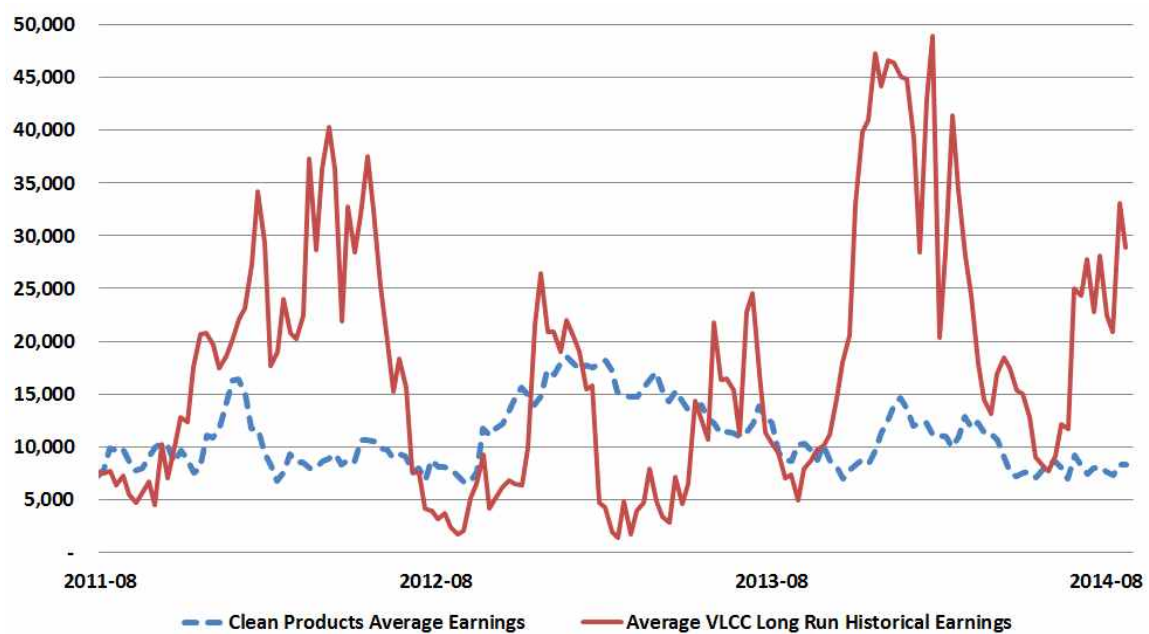
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (08.22)										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.6	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) (08.22)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.8	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.0	(-)	98.1	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) (08.22)										
380 CST	Rotterdam	559.0	(-4.0)	563.5	559.0	601.0	575.9	567.0	646.0	594.5
	Singapore	589.5	(-6.0)	593.1	584.0	622.0	601.6	591.0	667.5	615.7
	Korea	612.5	(-2.5)	617.4	605.0	662.5	630.1	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	585.5	(-2.5)	592.0	585.5	640.0	610.8	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (08.22) 8월평균										
철광석	국제價	93.7	(-0.9)	94.7	91.0	135.0	108.4	112.6	158.3	134.9
	중국産	131.9	(-0.1)	132.3	128.5	176.7	151.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	78.2	(-0.1)	78.1	76.9	100.4	83.4	96.2	100.2	97.9
	중국産	90.4	(-0.1)	90.3	90.0	114.5	102.0	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	131.1	(-0.1)	131.0	129.3	175.0	145.5	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	74.9	(-0.1)	74.9	74.2	91.3	82.1	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.6	(-0.1)	133.5	132.4	185.0	148.6	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,166.0	(63.6)	1,206.0	1,102	1,646	1,373	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	552.0	(0.8)	546.0	520	843	646	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	