

# KMI 주간해운시장포커스

통권 338호(2017.03.13~03.17)

한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리: 김범중 본부장 051)797-4635

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr)

## 건화물선의 이례적 운임상승 계속될까?

### 지난 18개월간 최고치 운임 기록

건화물선 운임지수인 BDI가 지난 3월 17일 1,196p까지 상승하여 2015년 9월 이후 최고치를 기록하였음. 건화물선 운임은 통상적으로 상저하고(上低下高)의 형태를 보였으며 분기별로는 선박인도가 집중되는 1분기가 가장 낮고 철광석 수요가 증가하는 4분기에 가장 높은 운임을 보였음.

그러나 올해 1분기 BDI 평균치는 860p로 작년 1분기 BDI 평균치(355p)에 비해 2.4배 높게 나타나고 있음. 이는 건화물선 시기별 운임 형태를 고려할 때 이례적인 현상으로 선사들과 해운 전문가들은 이를 올해 건화물선 시황에 청신호로 받아들여지고 있음.

### 중국의 철광석 수입증가와 공급과잉 완화로 운임 급등

중국은 세계 최대의 철광석 수입국으로 작년 중국의 철광석 수입량은 전년 대비 7.5% 증가한 10억 2,412만 톤으로 역대 최고치를 기록하였으며, 올해 수입량도 작년 수준을 상회할 것으로 전망되고 있음. 중국 제강업체들은 작년 하반기부터 경제성이 낮은 광구의 폐광이 진행되고 수급 불균형에 따른 국제 철광석 가격이 급등하면서 상대적으로 가격이 저렴한 호주산 철광석 수입을 증가시켜 왔음

현재 수많은 전문가들은 중국산 철광석의 품위가 수입산에 비해 훨씬 낮고 중국 정부가 올해 양회에서 자국산 철광석의 생산량을 5천만 톤 줄이는 등 철광석 광구의 구조조정을 추진하면서 자국산 철광석 생산량 감축정책을 추진하고 있어 수입산 철광석의 의존도가 갈수록 높아질 것으로 전망됨

또한 작년 및 재작년에 건화물선이 대량 해체되면서 공급 측면에서 부담이 줄었다는 것도 건화물선 운임상승의 원인으로 판단됨. 더구나 중국 정부가 자국의 건화물선의 발주를 감축하는 방식으로 자국의 조선업 구조조정을 추진하고 있어 공급과잉 완화가 기대되고 있음

### 반면 국제 철광석 가격상승과 항만재고 증가는 철광석 수입증가를 억제

국제 철광석 가격은 작년 1월초 톤당 40달러대 초반이었으나 작년 8월 60달러를 돌파한 이후 작년 12월말 80달러, 올해 3월말 90달러를 돌파하여 중국의 철광석 수입이 당분간 억제될 가능성이 있음. 호주 철광석 업체인 BHP 빌리턴은 철광석 가격의 급등으로 중국의 철광석 수요가 하반기에 감소할 것으로 예상하였으며, 하반기 국제 철광석 가격은 톤당 70달러대로 하락할 것으로 전망하였음

중국 정부가 환경오염 억제를 위해 자국 철광석 광구의 생산량을 감축시키면서 중국 제강업체들은 작년 1월 이후 꾸준히 철광석 수입을 증가시켜 왔으며, 이로 인해 중국내 항만재고도 사상 최고치에 달하고 있음. 중국내 철광석 항만재고는 작년 1월초 9,906만 톤에서 올해 3월초 1억 3,129만 톤으로 작년 1월에 비해 3,200만 톤 늘어나 수입증가세를 억제하는 요인이 될 것으로 예상됨

### 중국의 철광석 수입억제로 건화물선 시황의 하향조정 가능성 있어

중국의 철광석 항만재고가 사상 최고치에 이르고 있고 철광석 가격이 계속 상승세에 있어 중국 철광석 수입증가에 제동이 걸릴 가능성이 있음. 또한 올해 1분기에도 선박인도가 집중되는 가운데 해체량이 작년 1분기 대비 30% 이상 감소한 것을 고려할 때 현재 건화물선 운임 급등세가 2분기와 3분기에도 지속된다고 기대하기 어려움

## 케이프 운임 급등이 BDI 상승세 주도

최근 BDI는 1,145p(3월 17일)를 기록하여 전주 대비 104p 상승함

(운임) 케이프선은 주요 화물(철광석, 석탄 등) 수요가 급증하여 운임이 큰 폭으로 상승했고, 이는 BDI 운임 상승으로 이어짐

(1년 용선료) 운임시장과 마찬가지로 케이프선 1년 용선료는 큰 폭으로 상승한 가운데 나머지 선형은 소폭 상승 또는 하락하는 모습임

(FFA 시장) FFA 시장은 케이프 현물 운임 상승세를 반영하는 모습. 케이프는 4월물이 2,600달러(일) 상승한 16,850달러(일), 2분기물도 1,450달러(일) 상승한 14,850달러(일)을 기록함. 파나마스는 4월물이 575달러(일) 하락한 9,800달러(일), 2분기물은 125달러(일) 하락한 9,700달러(일)을 기록. 수프라막스는 4월물에서 평가치가 소폭 상승한 가운데 핸디사이즈는 전주 대비 보험세를 보임

케이프 운임시장은 브라질, 남아공 등에서의 물동량 수요가 급증하여 운임이 큰 폭으로 상승

태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 수요는 부진하였으나, 동호주 석탄 물동량 유입 및 남아공 수요가 증가하면서 전주 대비 운임 상승

대서양 수역은 브라질 철광석 수요가 급증하여 F/Haul 항로를 중심으로 운임이 대폭 상승

파나마스는 남미곡물 수요가 둔화되었고, 선주들이 남미행 공선 운항을 줄이면서 공급 증가로 인하여 양 수역 모두 운임 하락

태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 전주에 비해 감소하면서 운임이 전주 대비 하락세로 전환

대서양 수역은 최근 운임시장 상승세를 견인 하였던 남미곡물 수요의 일시적 둔화로 인하여 운임 하락

수프라막스/핸디 시장은 양수역 모두 전주에 이어 운임 상승. 태평양 수역은 인도-극동 항로에서 수요가 증가하면서 전반적으로 운임이 상승. 대서양 수역은 미국 걸프만 물동량 증가로 관련 항로 운임이 전주에 이어 상승함

| 건화물선 시장(현물)                         |            |                |         |       |        |        |       |        |       |
|-------------------------------------|------------|----------------|---------|-------|--------|--------|-------|--------|-------|
|                                     |            | 금주<br>(~03.17) | (전주비)   | 2017년 |        |        | 2016년 |        |       |
|                                     |            |                |         | 최저    | 최고     | 평균     | 최저    | 최고     | 평균    |
| 운임지수 <sup>1)</sup>                  | BDI        | 1,145          | (104)   | 702   | 1,145  | 888    | 291   | 1,216  | 671   |
| 선형별<br>운임지표 <sup>2)</sup><br>(달러/일) | 케이프(4TC)   | 14,571         | (3,662) | 4,030 | 14,571 | 8,748  | 536   | 18,091 | 6,324 |
|                                     | 파나마스(4TC)  | 9,293          | (-345)  | 6,693 | 9,638  | 7,957  | 2,294 | 12,319 | 5,543 |
|                                     | 수프라막스(6TC) | 9,171          | (124)   | 6,970 | 9,171  | 7,974  | 2,591 | 10,127 | 6,233 |
|                                     | 핸디(6TC)    | 7,812          | (718)   | 5,464 | 7,812  | 6,490  | 2,744 | 8,581  | 5,208 |
| 1년 용선료 <sup>3)</sup><br>(달러/일)      | 케이프        | 15,125         | (1,750) | 8,550 | 13,250 | 11,300 | 4,975 | 11,250 | 7,344 |
|                                     | 파나마스       | 10,050         | (-)     | 7,925 | 10,050 | 8,886  | 4,750 | 10,000 | 6,263 |
|                                     | 수프라막스      | 9,250          | (-250)  | 7,000 | 9,500  | 7,955  | 4,250 | 7,500  | 6,044 |
|                                     | 핸디         | 8,500          | (250)   | 6,250 | 8,500  | 6,932  | 4,250 | 6,750  | 5,264 |

| 건화물선 시장(FFA)      |            |               |         |               |         |               |       |               |       |
|-------------------|------------|---------------|---------|---------------|---------|---------------|-------|---------------|-------|
|                   |            | 4월물           |         | 2017년 2분기물    |         | 2018물         |       | 2019년물        |       |
|                   |            | 금주<br>(03.17) | (전주비)   | 금주<br>(03.17) | (전주비)   | 금주<br>(03.17) | (전주비) | 금주<br>(03.17) | (전주비) |
| 선형별               | 케이프(4TC)   | 16,850        | (2,600) | 14,850        | (1,450) | 13,625        | (225) | 13,950        | (100) |
| 운임                | 파나마스(4TC)  | 9,800         | (-575)  | 9,700         | (-125)  | 8,975         | (0)   | 9,300         | (0)   |
| 평가치 <sup>4)</sup> | 수프라막스(6TC) | 9,425         | (125)   | 9,275         | (-25)   | 9,000         | (75)  | 9,350         | (0)   |
| (달러/일)            | 핸디(6TC)    | 6,550         | (0)     | 7,125         | (0)     | 7,100         | (0)   | 7,400         | (0)   |

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

## 수요부진으로 원양항로 운임 하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 747.03p 기록(전주 대비 14.12p 하락)

용선료 지수 HRCI는 485p 기록(전주 대비 41p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 40달러 하락한 819달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 86달러 하락한 1,338달러, 미동안행이 166달러 하락한 2,721달러를 기록함

동서 기간항로는 뚜렷한 수요증가가 없어 운임이 하락세를 보임. 이러한 운임 하락세는 3월 GRI가 시장에서 수용되지 못한 상황을 반영하고 있음. 통상적으로 중국 춘절 이후 비수기이나 선사들은 수요회복시 각종 운임할증료(surcharge)를 부가하여 운임인상을 시도할 것으로 보임. 특히 아시아-미주 항로의 소석률(utilization ratio)이 2월초 90%를 상회했으나 2월말에는 80% 안팎 수준을 보이면서, 최근의 운임하락이 수요 부진에 따른 것임을 시사함

한편 Xeneta에 따르면 올해 6월 중순 기준 중국-유럽항로 장기운임이 전년 대비 64% 높은 것으로 나타남. 반면 현재 계약을 위한 협상이 진행 중에 있는 북미항로의 경우 수요 불확실성과 함께 4월의 얼라이언스 개편과 공급과잉 등의 요인으로 운임 전망의 불확실성이 높음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 26달러 상승한 TEU당 118달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 5달러 하락한 208달러, 상해-동남아 항로도 3달러 상승한 116달러를 기록

상해-한국 항로는 선사들의 운임회복 노력으로 운임이 대폭 인상됨. 상해-일본 항로는 수요가 약세를 보이며 운임이 소폭 하락함. 상해-동남아 항로는 운임이 소폭 상승했으나, 신규 서비스 개설 등으로 운임 하락 압력이 발생함. 특히 동남아 항로의 경우 4월 섬유부문 성수기가 시작되기 전까지는 상승 모멘텀을 찾기가 쉽지 않을 전망이다

오는 4월부터 기존의 4개 얼라이언스 체제가 3개 얼라이언스 체제로 개편될 예정

얼라이언스 체제 변화로 아시아-유럽 항로의 선박량이 약 10% 증가함에 따라 운임하락 압력이 발생할 것을 우려되고 있음. 특히 2M+HMM이 강점이 있는 아시아-유럽 항로에 초대형선을 집중 투입할 것으로 알려져 향후 시장점유율을 둘러싼 운임전쟁이 촉발될 가능성에 우려를 제기하고 있음

한편 변화된 얼라이언스 체제에서 기항 항만의 수가 크게 줄어들고, 서비스 횟수도 감소할 것으로 우려되는 가운데(Sealintel), 화주들이 운송서비스의 질이 저하될 것을 우려하고 있음. 아울러 현재까지 서비스에 투입되는 선박에 대한 상세한 정보가 드러나지 않고, 미국 LA/Long Beach 항만의 경우 기항 터미널까지 확정되지 않아 얼라이언스 개편 초기에 터미널에서 일부 혼란이 발생할 것으로 우려하는 목소리도 있음

|                                 | 금주<br>(03.17) | (전주비)    | 2017년  |        |        | 2016년  |        |        |       |
|---------------------------------|---------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
|                                 |               |          | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |       |
| 컨테이너선 시장                        |               |          |        |        |        |        |        |        |       |
| 종합                              | 747.03        | (-14.12) | 747.03 | 990.24 | 877.41 | 400.43 | 951.66 | 650.12 |       |
| 상해발운임지수<br>(SCFI) 및 운임<br>(USD) | 유럽항로(TEU)     | 819      | (-40)  | 819    | 1,116  | 960    | 205    | 1,206  | 685   |
|                                 | 미서안항로(FEU)    | 1,338    | (-86)  | 1,338  | 2,211  | 1,846  | 725    | 2,082  | 1,256 |
|                                 | 미동안항로(FEU)    | 2,721    | (-166) | 2,721  | 3,647  | 3,267  | 1,496  | 3,133  | 2,066 |
|                                 | 한국항로(TEU)     | 118      | (26)   | 92     | 118    | 99     | 86     | 125    | 103   |
|                                 | 일본항로(TEU)     | 208      | (-5)   | 202    | 213    | 210    | 110    | 214    | 185   |
|                                 | 동남아항로(TEU)    | 116      | (3)    | 97     | 116    | 105    | 53     | 105    | 69    |
| 용선지수(HRCI)                      | 485.0         | (41.0)   | 394    | 485    | 418    | 392    | 453    | 431    |       |

## VLCC, 서아프리카 성약증가로 운임 상승

중동시장은 4월 성약이 시작되었으나 물량 증가에 대한 기대는 형성되지 못한 채 관망세로 나타났으며 서아프리카 시장은 아시아행을 중심으로 주초반 성약이 증가하여 운임수익이 상승반전하였음

VLCC 평균 운임수익은 17,023 달러(일)로 전주 대비 227 달러(1.4%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 55.0p로 전주 대비 1.0p(1.9%) 상승하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 18,225 달러/일(-2%), 한국항 14,555 달러/일(+3%), 싱가포르항 17,343 달러/일(-4%), 미국항 13,564 달러/일(-9%), 유럽항 10,944 달러/일(-9%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 21,747 달러/일(+12%), 미국항 25,525 달러/일(+0%), 인도항 28,445 달러/일(+25%) 기록

[03월 17일 선박유(380cst) 가격 동향]

| 구분   | 유럽    |       |       | 북중미   |       |       |       | 아시아   |       |       |       |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 항만   | 로테르담  | 제노아   | 포스    | L.A   | 휴스턴   | 파나마   | 필리델피아 | 푸자이라  | 싱가포르  | 홍콩    | 일본    |
| \$/톤 | 276.5 | 297.5 | 300.0 | 301.5 | 275.0 | 297.5 | 300.5 | 300.0 | 305.5 | 312.5 | 352.5 |
| w/w  | -5.5% | -6.9% | -4.0% | -6.1% | -9.7% | -4.0% | -3.8% | -5.5% | -3.8% | -4.6% | -1.4% |

## 제품선, 서아프리카 수요회복으로 북해시장 운임 상승

대서양시장 : 북해시장은 서아프리카 가솔린 수요 증가가 공급여건을 개선하여 운임이 상승하였으며 미걸프만 시장은 남미행 운임은 상승하였으나 북해행 운임은 가용선박 증가로 하락하였음

아시아시장 : 단기급등의 조정으로 LR2 운임수익은 하락하였으나 대부분의 항로에서 운임수익은 상승하였음

제품선 평균 운임수익은 12,696 달러(일)로 전주 대비 2,372 달러(23.0%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 13,129 달러/일(+27%), 북해-서아프리카 13,557 달러/일(+26%), 미 걸프-북해 3,864 달러/일(-7%), 미걸프-남미동안 14,362 달러/일(+6%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 9,766 달러/일(+6%), LR2 11,790 달러/일(-4%) 기록. MR은 인도-일본 9,380 달러/일(+12%) 기록

| (전주비)                     |      |        |         | 2017년  |        |        | 2016년  |        |        |
|---------------------------|------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |      |        |         | 최저     | 최고     | 평균     | 최저     | 최고     | 평균     |
| 유조선 시장 (03.17)            |      |        |         |        |        |        |        |        |        |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 17,023 | (227)   | 16,796 | 42,986 | 28,896 | 14,354 | 93,982 | 40,552 |
|                           | MR   | 12,696 | (2,372) | 7,326  | 14,034 | 9,990  | 5,202  | 19,093 | 11,169 |
| 용선료 (1년,\$/day)           | VLCC | 26,500 | (-375)  | 26,500 | 31,750 | 28,170 | 26,500 | 59,000 | 37,534 |
|                           | MR   | 12,625 | (-750)  | 12,500 | 13,375 | 12,727 | 12,000 | 19,000 | 15,240 |
| 운임지수(WS)                  | VLCC | 55.0   | (1.0)   | 54.0   | 90.0   | 72.4   | 32.0   | 97.5   | 58.4   |
|                           | MR   | 150.0  | (-)     | 150.0  | 176.0  | 161.4  | 102.0  | 150.0  | 124.7  |

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

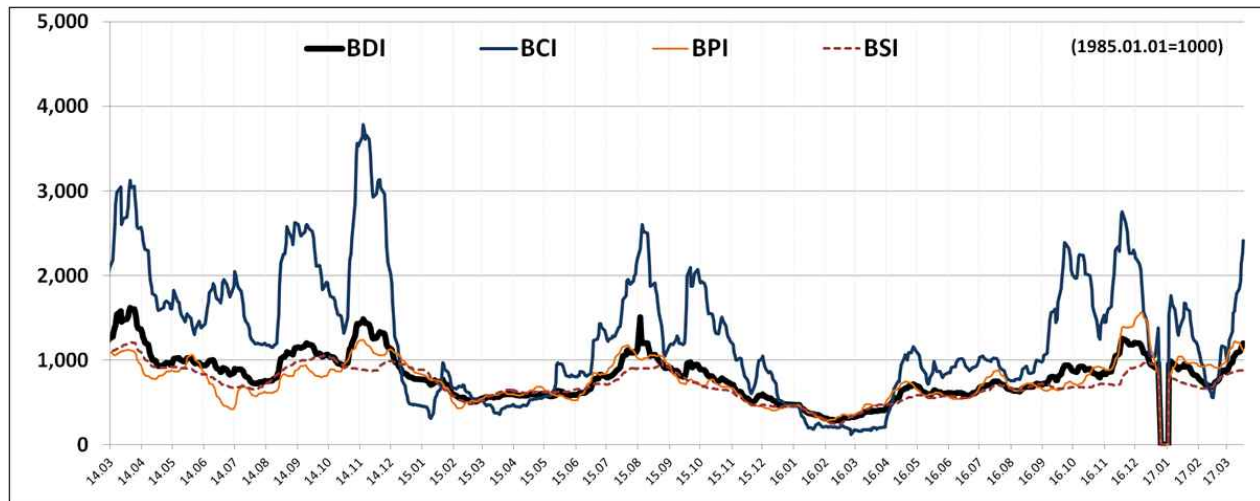


# KMI 주간해운시장포커스



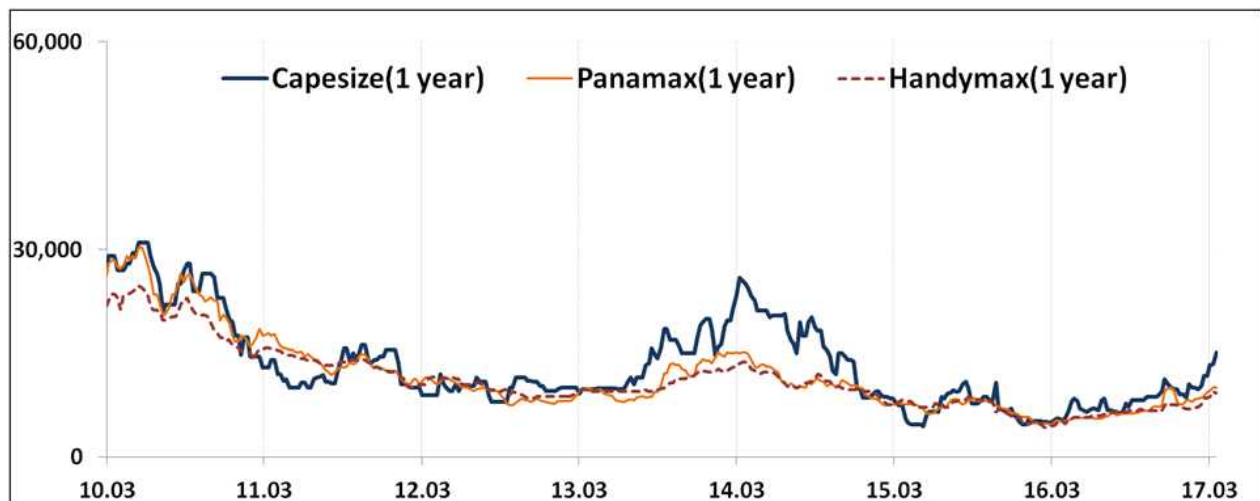
KMI 주간해운시장포커스 통권 338호 (2017.03.13~03.17)

## 건화물선 운임 지수



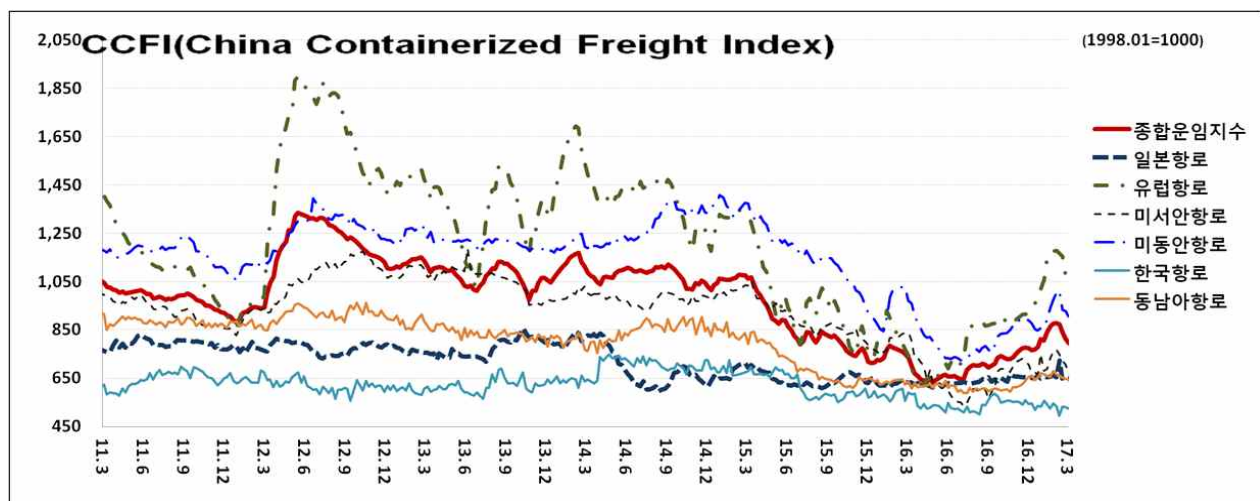
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



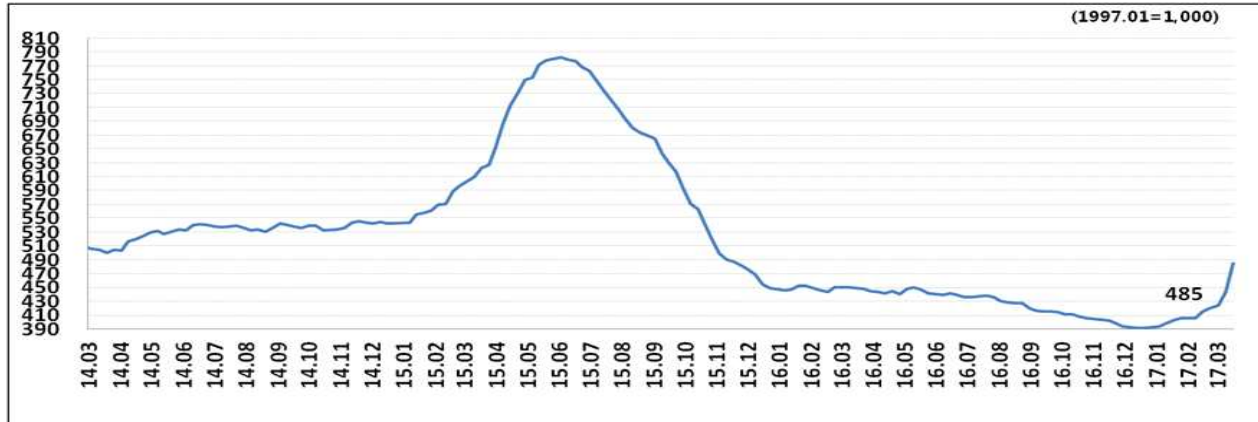
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 338호 (2017.03.13~03.17)

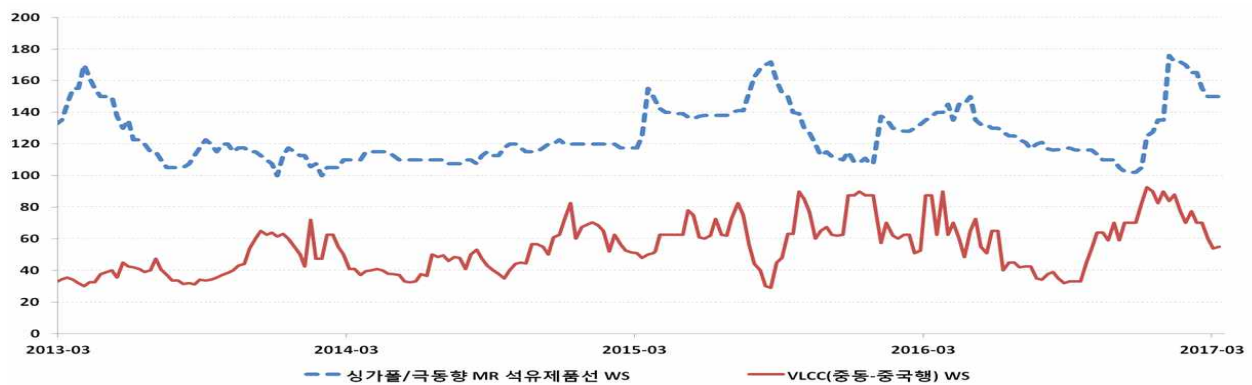
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



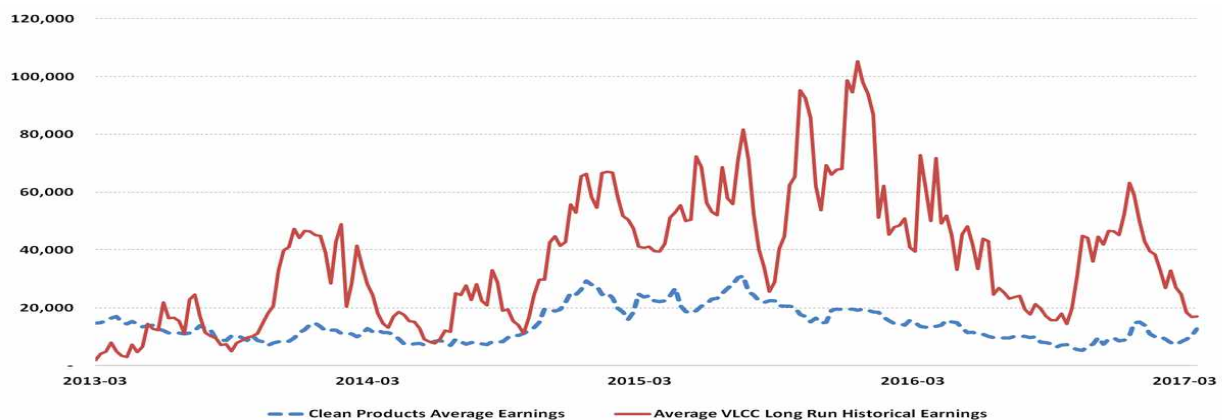
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 338호 (2017.03.13~03.17)

| 주요 해운지표 추이                 |             | 금주      | (전주비)   | 3월평균    | 2017년    |         |          | 2016년 |          |       |
|----------------------------|-------------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|-------|----------|-------|
|                            |             |         |         |         | 최저       | 최고      | 평균       | 최저    | 최고       | 평균    |
| 중고선 시장 (\$ Million)        |             | (03.17) |         |         |          |         |          |       |          |       |
| 건화물선(5년)                   | Panamax     | 17.5    | (0.5)   | 16.7    | 15.0     | 17.0    | 15.6     | 13.0  | 14.0     | 13.7  |
| 유조선(5년)                    | VLCC        | 62.0    | (-)     | 62.0    | 62.0     | 64.0    | 62.4     | 60.0  | 82.0     | 68.5  |
| 컨테이너선(10년)                 | Sub-Panamax | 6.0     | (-)     | 6.0     | 5.8      | 6.0     | 5.9      | 6.0   | 9.5      | 7.4   |
| 신조선 시장 (\$ Million)        |             | (03.17) |         |         |          |         |          |       |          |       |
| 건화물선                       | Panamax     | 24.0    | (-)     | 24.0    | 24.0     | 24.0    | 24.0     | 24.0  | 25.8     | 24.6  |
| 유조선                        | VLCC        | 80.0    | (-0.5)  | 80.5    | 80.0     | 84.0    | 81.8     | 84.5  | 93.5     | 88.7  |
| 컨테이너선                      | Sub-Panamax | 26.0    | (-)     | 26.0    | 26.0     | 26.5    | 26.0     | 27.0  | 29.5     | 28.6  |
| 연료유 (\$/Tonne)             |             | (03.17) |         |         |          |         |          |       |          |       |
| 380 CST                    | Rotterdam   | 276.5   | (-16.0) | 290.2   | 276.5    | 312.5   | 300.7    | 112.0 | 303.0    | 211.4 |
|                            | Singapore   | 305.5   | (-12.0) | 315.2   | 305.5    | 352.5   | 329.2    | 147.5 | 340.0    | 231.1 |
|                            | Korea       | 327.5   | (-15.0) | 340.8   | 327.5    | 382.5   | 363.1    | 167.5 | 367.5    | 255.3 |
|                            | Hong Kong   | 312.5   | (-15.0) | 324.5   | 312.5    | 362.5   | 340.3    | 157.5 | 352.5    | 240.8 |
| 주요 원자재가 (\$)               |             | (03.17) |         |         |          |         |          |       |          |       |
| 철광석                        | 국제價         | 89.9    | (0.6)   | 90.1    | 77.8     | 91.7    | 84.3     | 41.2  | 81.0     | 57.2  |
|                            | 중국産         | 124.0   | (0.1)   | 123.8   | 103.2    | 124.3   | 112.7    | 65.0  | 105.9    | 83.6  |
| 연료탄                        | 국제價         | 88.3    | (0.2)   | 86.6    | 79.1     | 88.7    | 82.3     | 59.8  | 63.5     | 61.4  |
|                            | 중국産         | 108.8   | (3.0)   | 103.5   | 97.5     | 109.6   | 101.1    | 61.7  | 83.1     | 69.0  |
| 원료탄                        | 호주産         | 194.4   | (4.5)   | 190.3   | 188.3    | 225.0   | 198.6    | 98.8  | 150.0    | 109.5 |
|                            | 내륙(외몽고)     | 130.6   | (0.1)   | 130.6   | 130.4    | 151.4   | 139.2    | 51.6  | 70.5     | 56.3  |
|                            | 중국産         | 207.4   | (0.1)   | 211.4   | 207.1    | 223.7   | 217.4    | 96.5  | 123.0    | 103.3 |
| 곡물                         | 대두(국제)      | 1,000.0 | (3.75)  | 1,009.8 | 986.0    | 1,075.0 | 1,029.0  | 851.0 | 1,178.0  | 988.0 |
|                            | 밀(국제)       | 436.3   | (13.5)  | 429.6   | 407.0    | 455.0   | 430.0    | 361.0 | 520.0    | 437.0 |
| 세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million) |             |         |         |         |          |         |          |       |          |       |
|                            |             | 11월     | 12월     | 1월      | 2014년 합계 |         | 2015년 합계 |       | 2016년 합계 |       |
| ASEAN                      | 수출          | 7,299   | 6,426   | 6,075   | 84,577   |         | 74,824   |       | 74,518   |       |
|                            | 수입          | 3,868   | 4,215   | 4,063   | 53,418   |         | 45,031   |       | 44,319   |       |
| NAFTA                      | 수출          | 6,907   | 6,984   | 6,151   | 86,048   |         | 85,347   |       | 81,068   |       |
|                            | 수입          | 4,422   | 5,011   | 4,751   | 53,994   |         | 51,472   |       | 50,854   |       |
| EU                         | 수출          | 3,972   | 4,923   | 4,081   | 51,658   |         | 48,079   |       | 46,610   |       |
|                            | 수입          | 4,468   | 4,773   | 4,207   | 62,394   |         | 57,199   |       | 51,902   |       |
| BRICs                      | 수출          | 13,523  | 13,926  | 12,700  | 177,122  |         | 159,334  |       | 145,255  |       |
|                            | 수입          | 9,714   | 9,514   | 9,528   | 115,933  |         | 109,858  |       | 103,255  |       |