

해운시황 포커스

통권 277호 (2015.11.09~11.13)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4633

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

* 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



향후 컨테이너선 시장을 움직이는 요인들

- ▶ 올해 컨테이너선 시장은 역대 최악의 상황침체를 경험하였으며, 수많은 해운전문기관들도 내년 시황을 밝게 전망하고 있지 않은 것으로 나타났음. 앞으로 몇 년간 컨테이너선 시장을 움직이는 요인들을 살펴보면 긍정적인 요인 보다는 부정적인 요인들이 훨씬 많은 것으로 판단됨. 향후 컨테이너선 시장에 영향을 미칠 수 있는 중요한 요인들은 대략 세계경제 저성장 구조, 중국경제의 중속 성장시대 진입에 따라 컨테이너 수출입 물동량이 크게 늘어날 가능성이 없는 반면 18K 이상 초대형선박 지속적인 증가와 파나마운하 개통 등이 공급 과잉을 심화시킬 것으로 예상되고 있음
- ▶ 최근 세계경제 성장률과 컨테이너 물동량간의 승수도 갈수록 하락하는 추세에 있음. 2006년 세계경제 성장률이 4.2%, 물동량 증가율은 11.2%로 승수가 2.7에 달했고, 2010년에는 세계경제 성장률이 4.3%, 물동량 증가율은 13.1%로 승수가 3.1에 달했으나 2016년은 세계경제 성장률이 3.3%, 물동량 증가율은 5.4%로 승수가 1.5로 크게 하락할 전망임(Clarkson, IHS). 이는 세계경제가 회복되더라도 컨테이너 물동량이 예전과 같이 크게 증가하기를 기대할 수 없음을 의미함

<세계경제 성장률 및 컨테이너 물동량 증가율간의 승수효과>



- ▶ 또한 세계 해운시장의 최대 고객인 중국의 경제성장률이 2013년 1분기 이후 7%대를 유지했으나 금년 3분기 6.9%로 하락하여 중국경제가 중속 성장기에 접어들었음을 보여 주고 있음. 특히 중국의 수출액은 금년 2월을 제외하고 계속 감소하여 북미항로와 유럽항로의 컨테이너 물동량이 크게 둔화된 것으로 나타났음.
 - Clarkson과 Zepol사에 따르면 2014년 중국 컨테이너 수출물동량은 북미항로가 6.3%, 유럽항로가 6.9% 증가했으나 올해 8월 누적 기준으로 북미항로는 2.3% 증가하는 데에 그쳤으며, 유럽항로는 4.1% 감소한 것으로 나타났음

< 중국의 원양항로 수출물동량 >

| 구 분 | 북미항로(천TEU) | 유럽항로(천TEU) |
|------------|---------------|----------------|
| 2011 | 8,114 | 9,921 |
| 2012 | 8,234 | 9,530 |
| 2013 | 8,496 | 10,164 |
| 2014 | 9,030(6.3% ↑) | 10,860(6.9% ↑) |
| 2015(1~8월) | 4,316(2.3% ↑) | 5,093(4.1% ↓) |

- ▶ 반면 공급 측면에서 초대형선박의 지속적인 시장진입이 공급과잉을 더 심화시키는 요인으로 작용하고 있음. 특히 18K 이상 초대형선박의 누적 인도량은 2015년 35척, 2016년 48척, 2017년 73척, 2018년 100척, 2019년 105척으로 나타났음. 또한 12K 이상 선박의 연도별 인도량은 2015년 80만TEU, 2016년 50만TEU, 2017년 60만TEU, 2018년 32만TEU, 2019년 9만TEU로 나타나 초대형선박의 누적량이 많아 당분간 공급과잉의 해소나 완화가 매우 어려울 것으로 판단됨
 - 더구나 파나마운하의 확장 개통은 연쇄적인 캐스케이딩을 유발할 것으로 예상됨. 특히 유럽항로에서 북미항로로 8~10K급 선박들의 전배가 본격화될 것으로 예상됨. 이것은 다시 북미항로에서 남북항로나 아시아 역내항로로의 캐스케이딩을 유발하여 컨테이너선 시장 전체적으로 공급과잉을 심화시키는 요인이 될 것임

< 얼라이언스별 18K 이상 초대형선박 인도량 >

| 구 분 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 합 계 |
|-------|------|------|------|------|------|-----|
| 2M | 26 | 11 | 10 | 4 | 0 | 51 |
| O3 | 9 | 2 | 3 | 12 | 0 | 26 |
| CKYHE | 0 | 0 | 0 | 17 | 5 | 22 |
| G6 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| 합 계 | 35 | 13 | 25 | 27 | 5 | 105 |

- ▶ 앞으로 몇 년간 원양 컨테이너선 시장에 있어 수급여건이 개선될 가능성은 낮은 것으로 보는 것이 타당할 것임. 더구나 18K 이상 초대형선박 발주와 인도량이 현재까지 파악된 수준에서 그칠 가능성이 크지 않음. 얼라이언스에 소속된 선사들은 초대형선박을 확보하는 것 말고 특별한 대안이 없는 것으로 판단됨. 따라서 원양 컨테이너선 시장의 수급여건은 해체량을 고려하더라도 현재 수준에 비해 수급여건이 개선되기 어려울 것으로 예상됨
 - 다만 초대형선박 발주가 현재 수준에서 더 이상 늘어나지 않고 수요가 현재 수준에서 계속 증가할 것이라는 전제하에서 2019년이 되어야 수급여건이 완화될 가능성이 있음. 이는 2019년이 되어서야 시황회복을 기대할 수 있다는 것을 의미함
- ▶ 이처럼 상황침체가 장기간 계속될 가능성이 높다는 점에서 국적선사들은 현재와 같은 방식의 영업 전략을 고수하기 보다는 새로운 전략을 모색하는 것이 필요함. 비용절감이 쥐어짜다고 가능한 시대가 지났다고 판단됨. 이제는 에코쉽과 에코 기술을 활용한 운항시스템을 통해서 비용절감을 도모하는 것이 필요함
 - 또한 북미항로와 유럽항로에 집중하는 현재의 비즈니스 포트폴리오도 시급해 개선해야 할 것임. 불황기에도 흑자를 보인 머스크 등은 간선-피더 네트워크의 강점을 적절히 활용해 흑자를 실현했다는 점에 주목해야 할 것임



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



수요 부진으로 운임하락 지속

- ▶ 최근 BDI는 560p(11월 13일)를 기록하여 전주 대비 71p 하락함
 - 지난 8월 5일 연중 최고점 1,222p를 기록한 이후, 9월 말 소폭 반등한 이후 지속적인 하락세를 보이며 올해 2월 18일에 기록한 사상 최저치인 509p에 근접해 가는 양상
 - 케이프는 5,025달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,077달러(일) 하락. 지난 8, 9월 고점 형성 이후 지속적인 하락세를 보이고 있음
 - 파나마스는 전주 대비 715달러(일) 하락하며 4,108달러(일) 기록. 지난 7월 21일 연중 최고점 9,403달러(일) 기록 이후, 지속적인 하락 추세
 - 수프라막스는 505달러(일) 하락한 5,466달러(일). 지난 8월 25일 연중 최고점 9,770달러(일) 기록 이후, 한 번의 반등 없이 운임이 지속적으로 하락
 - 핸디사이즈는 275달러(일) 하락한 4,447달러(일) 기록. 지난 9월 4일 고점 7,053달러(일) 기록 이후, 한 차례 반등을 제외하고 지속적인 운임 하락
 - FFA 시장도 현물운임 하락세를 반영하여 전 선형에 걸쳐 평가치가 하향 조정됨
- ▶ 케이프는 태평양 수역 물동량 유입은 다소 양호했으나, 대서양 수역 물동량 유입이 부진하면서 운임이 하락함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 흐름이 양호한 편이었으나, 동호주 석탄 물동량 유입은 주춤한 모습
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주 대비 크게 감소하면서 운임이 하락
 - 중국 10월 철광석 수입 물동량이 7,552만 톤으로 올해 평균치 보다 약간 적은 수준
 - 한편, 지난 11월 5일 다수의 사상자를 낸 브라질의 Samarco 댐 사고로 철광석 물동량이 감소하면서 운임에 부정적 영향을 미치고 있다고 보고됨
- ▶ 파나마스는 태평양 수역의 인도네시아 석탄 물동량은 다소 유입되었으나, 대서양 수역의 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량 유입은 부진하여 운임이 하락함



| | | 금주 (11.13) | (전주비) | 2015년 | | | 2014년 | | |
|---------------------|-----------|---------------|----------|-------|--------|-------|-------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 560 | (-71) | 509 | 1,511 | 745 | 723 | 2,113 | 1,105 |
| | BCI | 809 | (-194) | 311 | 2,604 | 1,066 | 472 | 3,781 | 1,974 |
| | BPI | 514 | (-89) | 428 | 1,179 | 729 | 419 | 1,780 | 964 |
| | BSI | 523 | (-48) | 478 | 993 | 693 | 659 | 1,330 | 939 |
| | BHSI | 304 | (-19) | 260 | 488 | 376 | 355 | 773 | 524 |
| (11.13) | | | | | | | | | |
| 용선료 (1년, \$/day) | Capesize | 6,625 | (-250) | 4,500 | 10,850 | 7,853 | 8,550 | 25,938 | 17,934 |
| | Panamax | 7,000 | (-) | 6,250 | 8,875 | 7,657 | 9,000 | 15,125 | 12,035 |
| | Handymax | 6,750 | (-500) | 6,500 | 9,500 | 7,853 | 9,500 | 13,750 | 11,389 |
| (11.13) | | | | | | | | | |
| 운임(\$/day) | Capesize | 5,025 | (-1,077) | 2,594 | 19,499 | 7,193 | 3,670 | 35,316 | 13,802 |
| | Panamax | 4,108 | (-715) | 3,418 | 9,403 | 5,826 | 3,362 | 14,188 | 7,718 |
| | Supramax | 5,466 | (-505) | 5,002 | 9,770 | 7,239 | 6,886 | 13,902 | 9,825 |
| | Handysize | 4,447 | (-275) | 3,900 | 7,239 | 5,544 | 5,337 | 11,083 | 7,685 |

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



수급 불균형으로 인한 운임 하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 20.6p 하락한 762.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 97.2p 하락한 544.33p를 기록함
 - 운임 약세의 지속으로 인해 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 8.6p 하락한 491.0p를 기록하며 2015년 최저치를 갱신
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 265달러 하락한 409달러, CCFI는 전주 대비 84.7p 상승한 830.3p를 기록하여 하락세를 보였음
 - 11월초 GRI의 성공으로 인해 대폭 상승했던 운임이 또 다시 일시적인 상승에 그친 후 39.4%의 큰 하락세를 보임. 얼라이언스들의 지속적인 운임인상 노력에도 불구하고 해소되지 않는 수급 불균형으로 인해 운임약세가 당분간 지속될 것으로 예상
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 93달러 하락한 1,009달러, 미동안이 전주 대비 181달러 하락한 1,834달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 44.7p 하락한 814.3p, 미동안이 10.2p 하락한 1,004.9p를 기록함
 - 11월 1일 FEU당 600달러의 GRI가 실패하면서 12월초 다시 GRI를 실시할 예정이나 비수기에 접어 들어 당분간 운임약세가 지속될 것으로 예상됨. 중국발 물동량 감소와 수급 불균형에 의한 운임약세가 불가피한 실정임
- ▶ 한편 영국 CTS(Container Trade Statistics)가 발표한 9월 세계 컨테이너 물동량 및 운임지수에 따르면 운임은 상승했으나 세계 컨테이너 물동량이 3개월 연속 감소한 것으로 나타남
 - 9월 물동량은 전년 동월 대비 1.2% 감소한 1148만2000TEU를 기록했으며, 운임지수는 지난달부터 2%포인트 상승한 77로 개선됨. 초대형선박의 신규 투입이 늘어나고 있으나 유럽항로의 물동량이 감소하며 소석률이 떨어지고 캐스케이딩으로 인해 다른 항로들의 선복량이 증가하면서 시황침체가 가속화되는 것으로 판단됨



| | | 금주 (11.13) | (전주비) | 2015년 | | | 2014년 | | | |
|-----------------|-------------|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | | |
| 운임지수(CCFI) | 종합 | 762.6 | (-20.6) | 742 | 1,079 | 897 | 1,017 | 1,171 | 1,085 | |
| | 유럽항로 | 830.3 | (84.7) | 746 | 1,349 | 1,028 | 1,177 | 1,696 | 1,420 | |
| | 미서안항로 | 814.3 | (-44.7) | 814 | 1,054 | 920 | 934 | 1,032 | 983 | |
| | 일본항로 | 666.2 | (5.2) | 608 | 714 | 653 | 597 | 843 | 705 | |
| | 한국항로 | 581.0 | (4.1) | 552 | 725 | 633 | 610 | 749 | 692 | |
| | 동남아항로 | 654.8 | (30.6) | 611 | 884 | 730 | 754 | 905 | 839 | |
| | | (11.11) | | 2015년 | | | 2014년 | | | |
| 용선지수(HRCI) | | 491.0 | (-8.6) | 491 | 783 | 651 | 498 | 546 | 528 | |
| 운임 | 한일(All in) | 수출 | 670 | (-) | 660 | 710 | 673 | 670 | 750 | 708 |
| | | 수입 | 570 | (-) | 570 | 600 | 572 | 540 | 610 | 581 |
| | 한중(All in) | 수출 | 313 | (-) | 313 | 363 | 351 | 309 | 363 | 346 |
| | | 수입 | 403 | (-) | 403 | 537 | 506 | 469 | 537 | 516 |
| | 동남아(All in) | 수출 | 760 | (-) | 760 | 760 | 760 | 750 | 800 | 787 |
| | | 수입 | 580 | (-) | 580 | 580 | 580 | 550 | 600 | 587 |

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 지난주 대비 성약건수와 운임 모두 소폭 하락

- ▶ 지난주 높은 주중 변동성을 기록하며 상승하였던 운임이 화주의 경계심리와 선박량 증가로 소폭 하락하였음. 11월 성약건수가 예상보다 저조함에도 운임은 높은 수준을 유지하며 시장은 계절 및 중국 수입 수요에 대한 기대를 보여주고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 66,034 달러(일)로 전주 대비 3,345달러(4.8%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5으로 전주 대비 5.0p(7.4%) 하락하였음
 - 11월 11일 페르시아만 30일 가용선박은 103척으로 전주대비 10척(10.8%) 증가하였으며 전년 동기 대비 8척(8.4%) 증가하였음
 - 연료유 가격은 지난주 주요 항만에서 하락반전 후 하락세를 지속하고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 64,418~71,490 달러/일(4%▼), 중동-미국 56,766 달러/일(5%▼), 중동-유럽 61,873 달러/일(12%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 73,689 달러/일(6%▼), 미국항 91,547 달러/일(1%▲), 인도항 83,537 달러/일(5%▼) 기록

[11월 13 선박유(380cst) 가격 동향]

| 구분 | 유럽 | | | 북중미 | | | | 아시아 | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 로테르담 | 제노아 | 포스 | L.A | 휴스턴 | 파나마 | 팔라만카 | 푸자이라 | 싱가포르 | 홍콩 | 일본 |
| \$/톤 | 201.5 | 225.5 | 224.5 | 223.0 | 205.0 | 222.5 | 242.5 | 230.5 | 227.5 | 237.5 | 262.5 |
| w/w | -6.5% | -8.7% | -6.3% | -0.9% | -7.9% | -9.0% | -5.8% | -3.8% | -5.4% | -4.0% | -5.4% |

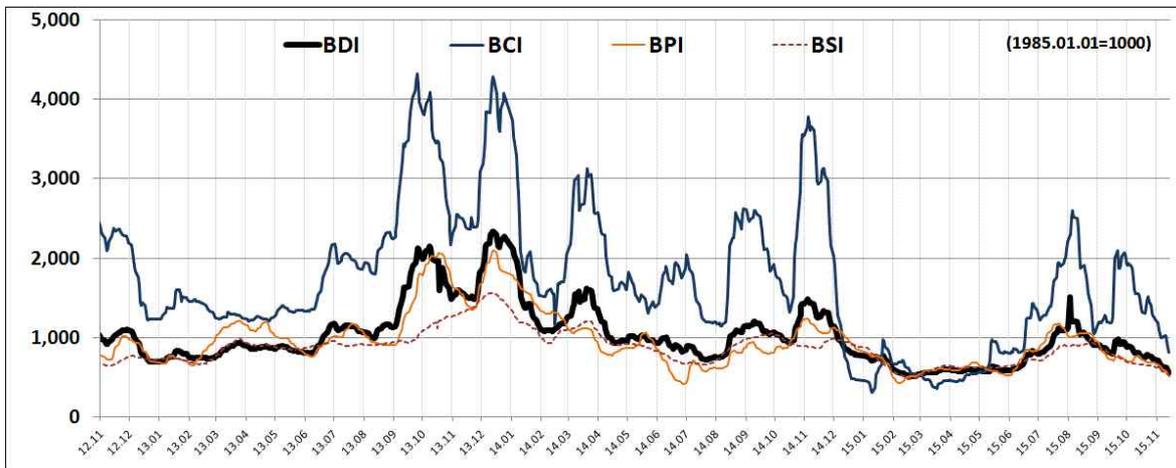


제품선, 대서양 시장 운임 급등으로 평균 MR 큰 폭 상승

- ▶ 대서양시장: 정제시설 가동률이 예년보다 높아 대서양 시장 거래량이 증가하며 운임이 급등하였음. 파나마 운하의 정체, 남미로의 톤마일 증가가 선박량을 감소시키며 운임 상승에 크게 기여하였음
- ▶ 아시아시장 : LR은 페르시아만 수급균형이 이루어지며 성약건수 대비 운임 변동폭이 좁아졌으며 MR은 운임이 강보합을 나타내고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,168달러(일)로 전주 대비 4,229달러(28.3%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 111.0로 전주 대비 1.0p(0.9%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 20,431 달러/일(41%▲), 북해-서아프리카 26,700 달러/일(23%▲), 미겔프-북해 15,361 달러/일(192%▲), 미겔프-남미동안 28,281(70%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 15,594 달러/일(3%▼), LR2 18,214 달러/일(-) 기록. MR은 싱가포르-일본 13,670 달러/일(-), 인도-일본 14,399달러/일(2%▲)

| | (전주비) | 2015년 | | | 2014년 | | | | |
|---------------------------|---------|--------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | | |
| 유조선 시장 | (11.13) | | | | | | | | |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 66,034 | (-3,345) | 25,546 | 95,359 | 56,452 | 7,670 | 66,395 | 27,287 |
| | MR | 19,168 | (4,229) | 14,713 | 31,089 | 21,884 | 7,041 | 26,313 | 12,361 |
| 용선료 (1년,\$/day) | VLCC | 50,000 | (-) | 38,000 | 55,000 | 47,674 | 23,500 | 40,000 | 28,115 |
| | MR | 19,000 | (-500) | 14,500 | 20,500 | 17,620 | 13,750 | 15,500 | 14,630 |
| 운임지수(WS) | VLCC | 62.5 | (-5.0) | 29.0 | 90.0 | 60.8 | 32.5 | 82.5 | 47.7 |
| | MR | 111.0 | (-1.0) | 111.0 | 172.0 | 136.2 | 100.0 | 122.5 | 112.5 |

☺☺☺ 건화물선 운임 지수 ☺☺☺



Baltic Exchange.

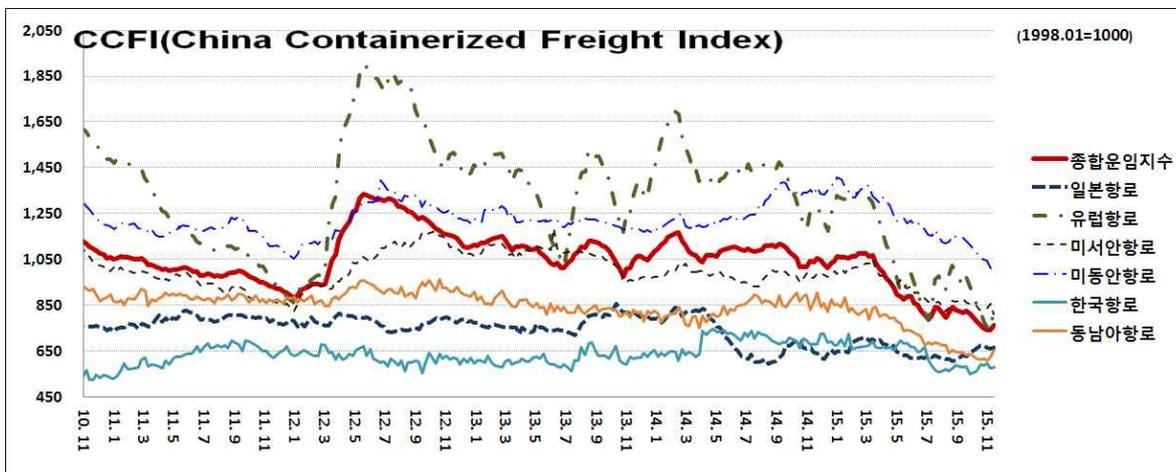
☺☺☺ 건화물선 용선료 ☺☺☺

\$/day



Clarkson.

☺☺☺ 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ☺☺☺



상해항운교역소

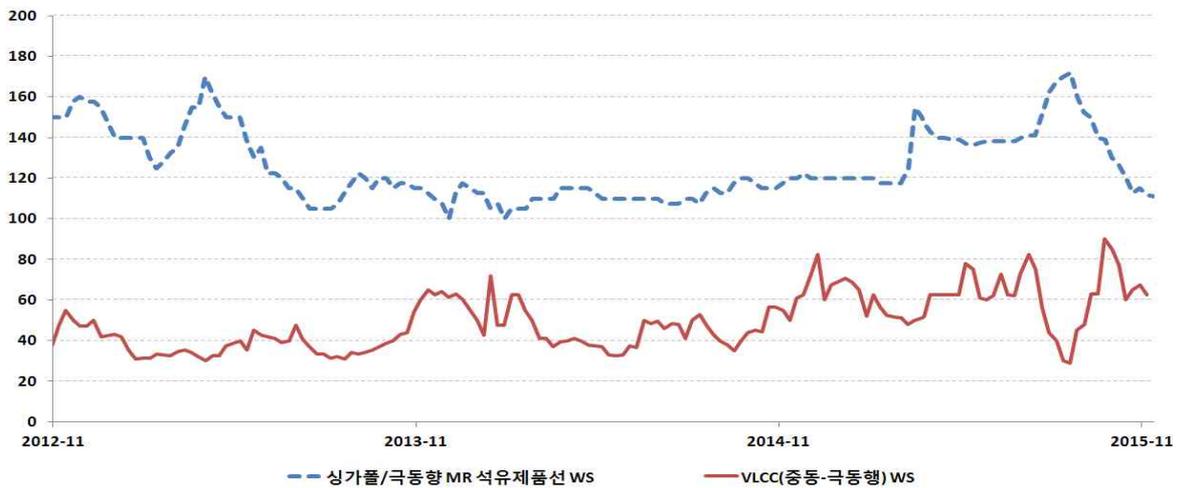


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

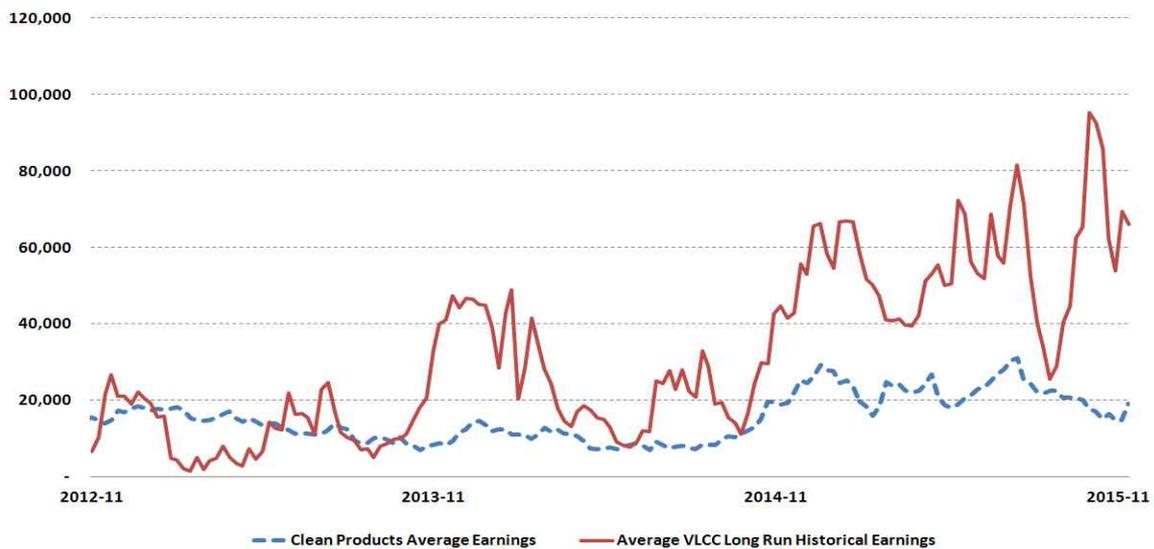
유조선운임지수 (WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product (MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

| | 금주 | (전주비) | 11월평균 | 2015년 | | | 2014년 | | | |
|------------------------------------|-------------|-------|--------|-------|------|------|-------|------|------|------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 중고선 시장 (\$ Million) (11.13) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 15.5 | (-0.5) | 15.8 | 15.5 | 20.0 | 17.5 | 20.0 | 28.0 | 24.5 |
| 유조선(5년) | VLCC | 79.0 | (-1.0) | 79.0 | 79.0 | 84.0 | 81.1 | 65.0 | 77.0 | 73.8 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 13.3 | (-) | 13.3 | 8.5 | 13.8 | 12.2 | 8.5 | 10.3 | 9.7 |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|-------------|------|-----|------|------|------|------|------|-------|------|
| 신조선 시장 (\$ Million) (11.13) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 26.0 | (-) | 26.0 | 26.0 | 29.0 | 27.0 | 28.0 | 30.0 | 29.5 |
| 유조선 | VLCC | 95.0 | (-) | 95.0 | 95.0 | 97.0 | 95.9 | 94.0 | 101.0 | 98.4 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 29.5 | (-) | 29.5 | 29.5 | 32.5 | 30.9 | 31.5 | 32.5 | 31.9 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) (11.13) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 201.5 | (-14.0) | 208.5 | 199.0 | 359.5 | 277.7 | 305.0 | 601.0 | 533.4 |
| | Singapore | 227.5 | (-13.0) | 234.0 | 215.5 | 389.0 | 304.5 | 337.5 | 622.0 | 560.8 |
| | Korea | 262.5 | (-7.0) | 266.0 | 239.5 | 417.0 | 334.0 | 397.5 | 662.5 | 591.6 |
| | Hong Kong | 237.5 | (-10.0) | 242.5 | 227.5 | 402.5 | 312.9 | 347.5 | 640.0 | 569.6 |



| | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------|--------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) (11.13) 11월평균 | | | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 48.1 | (-0.1) | 48.3 | 47.4 | 71.4 | 57.8 | 68.9 | 135.0 | 97.8 |
| | 중국産 | 84.1 | (-0.3) | 85.5 | 84.1 | 98.8 | 93.4 | 98.2 | 176.7 | 140.0 |
| 연료탄 | 국제價 | 62.9 | (-0.2) | 63.1 | 62.5 | 75.4 | 67.6 | 74.0 | 100.4 | 80.8 |
| | 중국産 | 67.6 | (-1.8) | 69.1 | 67.6 | 96.4 | 81.7 | 90.0 | 114.5 | 99.1 |
| 원료탄 | 호주産 | 106.9 | (-0.4) | 107.2 | 106.9 | 133.6 | 120.1 | 129.3 | 175.0 | 141.0 |
| | 내륙(외몽고) | 59.0 | (-0.2) | 59.1 | 59.0 | 74.5 | 68.3 | 74.0 | 91.3 | 79.6 |
| | 중국産 | 114.8 | (-0.4) | 115.1 | 114.2 | 132.8 | 125.4 | 132.0 | 185.0 | 143.3 |
| 곡물 | 대두(국제) | 869.3* | (1.5) | 872.7 | 862 | 1,066 | 955 | 910 | 1,646 | 1,246 |
| | 밀(국제) | 495.8 | (-27.5) | 508.1 | 457 | 615 | 513 | 474 | 843 | 609 |

* 11월12일 자료임

| 세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million) | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------|--------|--------|--------|---------|----|---------|----|---------|----|
| | '15년 | 07월 | 08월 | 09월 | 2012년 | 합계 | 2013년 | 합계 | 2014년 | 합계 |
| ASEAN | 수출 | 6,649 | 5,931 | 6,356 | 79,145 | | 81,997 | | 84,577 | |
| | 수입 | 3,844 | 3,631 | 3,945 | 51,977 | | 53,339 | | 53,418 | |
| NAFTA | 수출 | 7,686 | 6,323 | 6,804 | 72,395 | | 76,983 | | 86,048 | |
| | 수입 | 4,813 | 4,363 | 3,883 | 51,180 | | 48,530 | | 53,994 | |
| EU | 수출 | 4,113 | 3,415 | 4,444 | 49,371 | | 48,857 | | 51,658 | |
| | 수입 | 4,934 | 4,700 | 4,338 | 50,374 | | 56,230 | | 62,394 | |
| BRICs | 수출 | 13,140 | 12,509 | 13,915 | 167,628 | | 178,083 | | 177,122 | |
| | 수입 | 9,366 | 8,797 | 8,971 | 105,145 | | 106,302 | | 115,933 | |