

해운시황 포커스

통권 207호 (2014.03.31~04.04)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | (02)2105-4981

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



국제 LNG 운송수요 증가에 발빠르게 대응하는 일본 NYK



- ▶ 일본 선사인 NYK는 증가하는 국제 LNG 운송수요 증가에 대비하여 LNG 플랜트 개발사업에 참여하는 동시에 LNG 운반선을 대대적으로 확보할 계획을 갖고 있음
 - NYK는 3월 27일 2014~2018년 중기 경영계획을 발표하였음. 그 내용을 보면 LNG 운송 사업에 5,300억엔을 투자하고, 벌크선 및 컨테이너선은 선대 규모를 축소하는 것으로 되어 있음
 - NYK는 LNG 운반선을 현재 67척에서 2018년말까지 100척으로 증가시키는 반면 컨테이너선은 99척에서 85척, 케이프 사이즈는 126척에서 100척으로 감축할 계획임
 - 반면 국적선사인 현대상선은 유동성 악화에서 벗어나기 위해 부득이하게 LNG 사업부의 매각을 진행하고 있음
- ▶ 미국 에너지성은 지난 2월 11일 일본 미쓰이물산 등이 참여하는 루이지애나주 캐머런에서의 LNG 수출프로젝트를 허가했다고 발표하였음. 미국은 LNG 수출을 FTA 체결국에 한정하고 있지만 셰일가스 생산 확대에 FTA 비체결국에도 수출을 확대하고 있음
 - 이 프로젝트는 미국 에너지기업 샵프라 에너지가 사업주체로 미쓰이물산 외에 미쓰비시상사와 NYK가 참여하고 있음. 향후 20년간 매년 약 1,200만톤의 LNG 수출이 허가되어 2017년 수출을 개시할 계획임
- ▶ 최근 러시아의 크림반도 합병으로 미국과 러시아가 대립하고 있음. 미국은 유럽이 러시아에 대한 에너지 의존도가 높아 효과가 큰 제재조치를 취하기 어렵다고 판단하고 유럽에 셰일가스 수출을 본격화하는 방안을 검토하고 있음
 - 반면 러시아는 미국과 유럽에 대항하기 위해 아시아에 천연가스 수출을 늘림으로써 서방세계의 경제제재 조치에 대응하려고 하고 있음
 - 이에 따라 미국과 러시아의 가스수출 경쟁이 본격화될 것으로 예상되며, 이는 해운기업에 새로운 기회가 될 것으로 판단됨
- ▶ 또한 러시아가 국가적 차원에서 추진하고 있는 야말 LNG 프로젝트도 국제 LNG 운송수요를 증가시킬 것으로 전망됨. 야말 LNG 프로젝트는 러시아 민영가스회사 노바텍사가 추진하는 250억달러 규모의 초대형 에너지 개발사업임
 - 노바텍사가 추진하는 야말 LNG 프로젝트는 러시아 서시베리아지역 야말반도에 연간 생산량 1,650만톤 규모의 LNG 플랜트를 건설하는 사업으로 동 사업이 완공될 경우 국제 LNG 운송수요가 크게 증가할 전망이다
- ▶ LNG 운송사업은 통상 장기운송계약을 체결하고 있어 안정된 수익이 보장되는 사업으로 요즘과 같이 벌크선과 컨테이너선의 시황이 불안정한 상황에서 선사의 수익감소를 방어할 수 있는 소위 'Cash cow'의 역할을 할 수 있음
 - 비록 국적선사들이 현재의 유동성 악화에서 벗어나는 것도 중요하나 앞으로 안정적인 수익을 확보하고 사업포트폴리오를 다각화해야 한다는 점에서 국제 LNG 운송시장에 대한 많은 관심을 갖고 대책을 마련해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, 태평양 수역 화물 유입에도 불구하고 모든 선형에서 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,273p(4월 2일)를 기록, 전주 대비 223p(15%) 하락하였음. 현물시장에서 케이프 운임은 크게 하락하였으나 FFA 시장에서 케이프 하락세는 소폭에 그치고 있음.
 - 케이프 운임은 전주 대비 4,221달러(일)(19%) 하락한 17,675달러(일)을 기록하며 20,000달러(일) 밑으로 하락
 - 파나마스 운임도 전주 대비 1,566달러(일)(18%) 하락하며 6,995달러(일)을 기록
 - 수프라막스도 전주 대비 11% 대폭 하락, 핸디사이즈도 7% 하락
 - FFA 시장은 파나마스와 수프라막스 하락세가 두드러짐. 파나마스 및 수프라막스 4월물은 각각 전주 대비 18%, 17% 하락하였으나, 케이프는 4% 하락에 소폭에 그침. 3분기물의 경우 케이프는 2% 상향 조정되었으나, 파나마스는 10% 대폭 하락
- ▶ 케이프 선형은 양 수역에 걸쳐 운임이 하락하였으나, 물동량 흐름은 차이를 보였음
 - 태평양수역의 경우 서호주의 철광석 물동량이 꾸준히 유입되면서 운임상승의 기대감도 있었지만, 가용선박이 많아 운임이 상승탄력을 받지 못하고 하락
 - 대서양수역은 대서양 R.V. 물동량 및 아시아 향 Front Haul 물동량 유입이 부족한 가운데 태평양수역에 비해 운임하락 폭이 컸음
 - 아울러 중국의 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 상회하고 있어 향후 상황에는 부정적인 요인으로 작용할 것으로 예상
 - 케이프시장의 변동성이 커지면서 기간용선시장의 움직임이 현저히 둔화되는 양상
- ▶ 파나마스 선형도 태평양수역의 경우 호주 석탄물동량, 인도네시아→인도 석탄물동량이 유입되었으나 선복과잉에 따라 운임이 하락함
 - 대서양항로는 신규 물동량 유입이 부진하면서 운임이 대폭 하락하고, 용선료 수준이 OPEX(운항변동비)를 하회하고 있음. 이에 따라 선박을 정선 또는 계선하는 사례가 나타나고 있음
- ▶ 수프라막스 이하 선형도 양 수역에 걸쳐 운임이 하락하였음
 - 대서양수역의 경우, 미국 곡물물동량 유입이 부족하여 공선운항 선박이 증가하면서 운임 하락 압력이 가중되었고 남미 곡물물동량 유입도 기대에 미치지 못하면서 운임이 하락
 - 태평양수역의 경우 인도네시아 석탄물동량이 일부 유입되었으나, 운임하락을 막기에는 역부족



| | | 금주 (04.02) | (전주비) | 2014년 | | | 2013년 | | |
|-----------------|-----------|---------------|----------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 1,273 | (-223) | 1,084 | 2,113 | 1,367 | 698 | 2,337 | 1,205 |
| | BCI | 2,418 | (-343) | 1,154 | 3,733 | 2,211 | 1,209 | 4,329 | 2,103 |
| | BPI | 867 | (-195) | 867 | 1,780 | 1,289 | 651 | 2,096 | 1,187 |
| | BSI | 1,047 | (-133) | 928 | 1,330 | 1,111 | 664 | 1,562 | 821 |
| | BHSI | 621 | (-51) | 621 | 773 | 687 | 410 | 821 | 562 |
| | | (03.28) | | | | | | | |
| 용선료(1년, \$/day) | Capesize | 24,500 | (-608) | 14,700 | 25,938 | 20,717 | 9,250 | 20,000 | 12,768 |
| | Panamax | 14,875 | (-250) | 13,500 | 15,125 | 14,817 | 7,750 | 14,125 | 10,099 |
| | Handymax | 11,500 | (-) | -608 | 11,500 | 10,135 | 7,500 | 10,625 | 8,648 |
| | | (04.02) | | | | | | | |
| 운임(\$/day) | Capesize | 17,675 | (-4,221) | 7,912 | 35,316 | 16,364 | 4,205 | 42,211 | 14,163 |
| | Panamax | 6,995 | (-1,566) | 6,995 | 14,188 | 10,325 | 5,163 | 16,728 | 9,312 |
| | Supramax | 10,948 | (-1,392) | 9,708 | 13,902 | 11,614 | 6,938 | 16,333 | 10,200 |
| | Handysize | 9,252 | (-695) | 9,252 | 11,083 | 9,961 | 6,108 | 11,757 | 8,150 |

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



컨테이너, 세계 경제 회복으로 금년 2분기 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 18.2p 하락한 1,050p를 보인 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 138p 상승한 1,067.4p를 기록하였음. 또한 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.8p 상승한 501.1p를 기록했음
- ▶ 금주 컨테이너 시장은 중국발 운임은 하락, 상해발 운임은 상승하여 전체적으로 혼조세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 47.0p 하락한 반면 미서안항로는 2.0p, 미동안항로는 0.9p 상승한 것으로 나타났음
 - 상해발 운임은 유럽행은 상승, 미국행은 하락하였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 371달러 상승한 1,214달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 41달러 하락한 1,824달러, 미동안항로는 15달러 하락한 3,278달러를 기록하였음
- ▶ 미국의 고용지표가 크게 개선되고 있음. 금년 2월 고용자는 17만 5천명, 3월 20만명이 증가하여 2개월 연속 증가한 것으로 나타남. 반면 실업률은 3월 현재 6.6%를 기록하여 2월에 비해 0.1% 낮아졌음
 - 미국의 3월 ISM 제조업지수는 2월 보다 0.5p 상승한 53.7p를 기록하였고, 자동차 판매량도 전년 2월 대비 5.7% 증가한 154만대를 기록하여 소비심리가 회복되고 있음.
 - 유로존은 금융시장 불안이 진정되고 있으나 디플레이션 우려가 커지고 있어 ECB가 경기 부양을 위한 대책을 마련하고 있음. ECB는 기준금리 및 예금금리 인하, 추가적 저금리 장기대출프로그램(LTRO) 제공, 채권매입 등 양적 완화 등을 검토하고 있음
 - 중국 국무원은 인프라 투자에 대해 올해 첫번째 미니 부양책을 마련하였음. 중서부 낙후 지역 철도건설을 위해 1,500억위안(한화 25조 4,430억원) 규모의 채권을 발행하고, 중소기업에 대한 소득세를 50% 줄이는 중소기업 세제혜택 방안을 마련하였음
- ▶ 전통적 비수기인 1분기가 끝나고 컨테이너 선사들이 4월 운임인상에 나서고 있어 유럽항로와 북미항로 모두 운임상승이 기대되고 있음
 - 또한 세계 여러 경제전망기관들이 미국과 유럽의 경제회복을 낙관하고 있어 금년 2분기 컨테이너 운임은 1분기에 보다 높은 수준을 보일 것으로 예상됨



| | | 금주 (03.28) | (전주비) | 2014년 | | | 2013년 | | |
|-----------------|-------------|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수(CCFI) | 종합 | 1,050 | (-18.2) | 1,050 | 1,171 | 1,117 | 976 | 1,152 | 1083 |
| | 유럽항로 | 1,393 | (-47.0) | 1,393 | 1,696 | 1,563 | 1,027 | 1,530 | 1351 |
| | 미서안항로 | 1,000 | (2.0) | 976 | 1,032 | 1,001 | 953 | 1,189 | 1066 |
| | 일본항로 | 823 | (-7.8) | 774 | 843 | 816 | 719 | 857 | 771 |
| | 한국항로 | 639 | (10.5) | 610 | 661 | 638 | 565 | 690 | 616 |
| | 동남아항로 | 754 | (-49.4) | 754 | 838 | 797 | 781 | 916 | 842 |
| (04.02) | | | | | | | | | |
| 용선지수(HRCI) | | 504.1 | (-0.8) | 498 | 509 | 504 | 458 | 511 | 491 |
| 운임 | 한일(All in) | 수출 | 670 | (-) | 670 | 690 | 673 | 730 | 730 |
| | | 수입 | 560 | (-) | 560 | 580 | 563 | 610 | 615 |
| | 한중(All in) | 수출 | 309 | (-) | 309 | 309 | 309 | 374 | 321 |
| | | 수입 | 469 | (-) | 469 | 469 | 469 | 494 | 473 |
| | 동남아(All in) | 수출 | 750 | (-) | 750 | 750 | 780 | 880 | 798 |
| | | 수입 | 550 | (-) | 550 | 550 | 540 | 640 | 558 |

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 4월 성약건수 증가로 운임 반등

- ▶ 지난주 성약건수는 작년 동기 대비 33% 증가하며 양호한 모습을 보였으나 페르시아만 선복과잉, 화주의 하위 선종 대체 움직임으로 큰 폭의 운임상승이 제한되고 있음
 - VLCC 평균 수익은 13,106 달러(일)로 전주 대비 1,389 달러(9.6%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 39.5로 전주 대비 2.5p(6.8%) 상승
 - 4월 2일 페르시아만 30일 가용선박은 123척으로 전주 대비 변동 없으나, 작년 동기 대비 20척(19%)으로 여전히 많은 수준
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 11~19%, 중동-미국 9%, 중동-유럽 1% 하락하였으나 서아프리카 시장은 미국항이 13% 하락한 것을 제외하고 0~17% 상승하였음
 - 3월 넷째 주 국제유가는 중국 경기지표 하락에도 우크라이나 사태, 리비아와 나이지리아 생산차질, 미국 원유재고 감소로 강세 마감(브렌트유 ↑, 두바이유 ↑, WTI ↑)
 - 선박유(380cst)는 지난주 반등했던 포스, L.A, 필라델피아, 싱가포르 항이 다시 하락 반전한 반면 로테르담, 파나마, 휴스턴, 푸자이라 항에서 반등하며 혼조 양상을 보임



제품선, 북대서양 'Triangular'* 운임상승으로 평균 수익 보합세 유지

- ▶ 남미의 가솔린, 디젤수요 증가와 휴스턴항의 선박충돌로 인한 LR급 선박통제로 북대서양 MR 시장이 강세를 나타냄. 극동의 나프타 수요가 아시아시장 수익을 방어하고 있음
 - 제품선 평균 수익은 11,549 달러(일)로 전주 대비 3달러 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 북해-미동안이 10% 상승한 반면, 북해-서아프리카 1%, 미걸프-남미동안은 2% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 2%, 10% 상승
 - 3월 28일 기준 미국 정제가동률은 87.7%이며 원유재고는 11주 만에 감소하였음. 휘발유 재고는 5주 연속 감소하고 있으며 중간유분은 전주대비 소폭 증가, 중유는 감소함. 수입량은 원유 6,831 (k)bpd, 제품유 1,670 (k)bpd를 기록함

*Triangular는 '북해-미동안-미걸프-북해' 항로를 말함

- ▶ 중동과 인도의 정제설비 증설과 미국의 셰일가스로 인한 나프타 가격경쟁력으로 극동해운-마일이 증가하는 반면 아시아 역내 MR 시장은 경쟁이 치열해 지고 있음
 - 일본은 정제능력 감소로 제품유 수입이 증가할 전망이며, 한국도 가격이 저렴한 미국, 인도, 중동산 나프타 수입이 증가할 전망



| | | (전주비) 3월평균 | | | 2014년 | | | 2013년 | | |
|------------------|------|------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장 | | (03.28) | | | | | | | | |
| Average Earnings | VLCC | 13,106 | (-1,389) | 17,466 | 13,106 | 48,936 | 29,373 | 1,351 | 47,297 | 16,103 |
| (\$/day) | MR | 11,549 | (-3) | 11,895 | 10,152 | 13,048 | 11,763 | 7,216 | 18,266 | 12,736 |
| | | (04.02) | | | | | | | | |
| 용선료 | VLCC | 26,000 | (-) | 26,500 | 25,500 | 27,000 | 26,346 | 18,000 | 28,000 | 19,837 |
| (1년,\$/day) | MR | 15,000 | (-) | 15,000 | 15,000 | 15,250 | 15,077 | 13,500 | 15,000 | 14,351 |
| 운임지수(WS) | VLCC | 39.5 | (2.5) | 42.3 | 37.0 | 72.0 | 50.6 | 30.0 | 65.0 | 40.1 |
| | MR | 115.0 | (-) | 111.3 | 100.0 | 115.0 | 108.8 | 100.0 | 170.0 | 125.9 |

해운시장 주요동향



석탄 해상물동량 2018년까지 2억 4,400만톤 증가 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 국제에너지기구(IEA) 케이스케 사다모리 에너지시장·안보국장은 일본 에너지경제연구소가 주관한 「석탄의 중기시장 보고」 강연에서 석탄 해상물동량 전망치를 제시함
 - 인도네시아와 호주의 수출 견인으로 발전용 석탄(Steaming Coal) 해상물동량은 2018년까지 2억 4,400만톤(28%) 증가할 것으로 전망
 - 천연가스 가격이 내려가고 있지만 석탄을 대체하기는 어려우며 중국, 인도, 동남아시아 수요증가로 수입물동량이 지속적으로 증가할 전망
 - 석탄은 과거 에너지량 환산 기준으로 천연가스와 비슷한 수요를 보였으나 2000년 중반 이후 중국의 경제발전과 함께 수요가 확대되어 지금 현재는 석유와 비슷한 수요량을 나타내고 있음
- ▶ 이산화탄소 배출이 가장 큰 문제로 지적되고 있으나 비용우위로 인해 아시아 중심의 수요 확대가 예상됨
 - 케이스케 사다모리 국장에 따르면 탄소배출권 가격이 150달러(톤)에 이르러야 천연가스로의 전환수요가 발생하나 현재 배출권이 7달러(톤)에 불과하다는 점에서 석탄 수요는 상당 기간 계속 증가할 전망
 - 2012년 중국의 석탄소비량은 세계 소비의 절반을 차지할 정도로 많았으나 향후 발전효율 개선, 대기오염 문제로 석탄 소비를 조정할 가능성이 있음
 - 미국의 셰일가스 혁명으로 석탄 수요가 감소하였으나 감소분이 수출로 전환되기 보다 폐광으로 이어지고 있어 국제시장에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상

(출처: Marinavi, 2014.03.25.)



인도네시아 가스공사 PT Pertamina, 해운 자회사 설립 예정

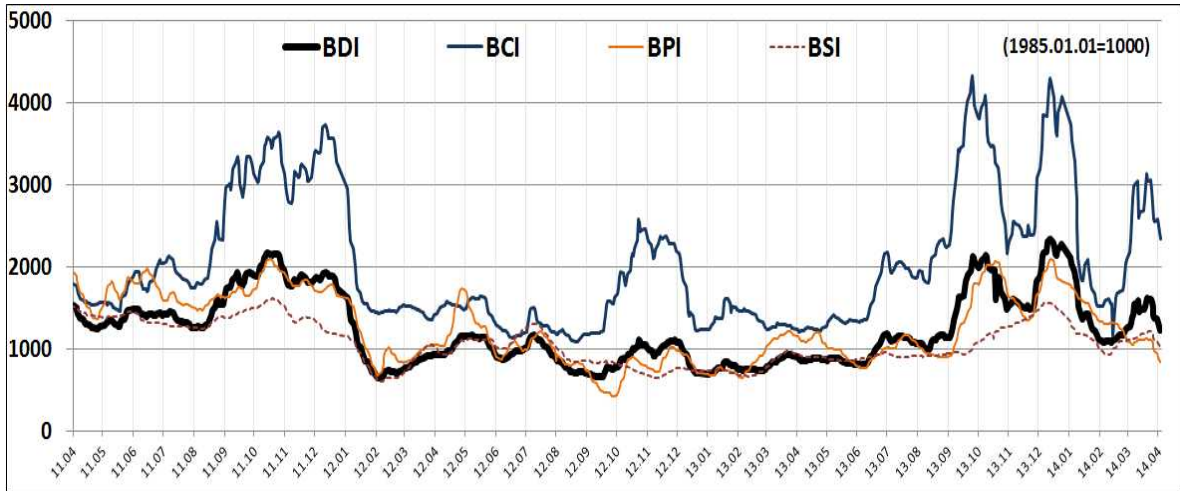
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 인도네시아 가스공사 PT Pertamina는 아시아 메이저 에너지사로 입지를 공고히 하기 위해 해운 자회사 설립을 계획중임
 - 자회사명은 Pertamina Shipping으로 2014년 7월 출범 예정이며 향후 인도네시아의 자원 및 원료 수출입 운송을 담당할 예정
- ▶ 현재 Pertamina가 이용하는 선박은 201척으로 이중 59척을 자사선으로 운영하고 있으며 향후 6년내 자사 탱커 선대를 100대로 확대할 계획임
 - Pertamina는 최근 인수한 알제리와 이라크 유전 등으로부터 원활한 원유 수송을 위한 해운 선대 강화 필요성을 주장하고 있음
 - Pertamina Shipping은 수백만 달러를 투자하여 장기 목표인 'go-ocean' 달성을 위한 박차를 가할 예정이며, 모기업이 아시아 에너지사로 도약하는데 중요한 역할을 할 예정
- ▶ Pertamina는 자사 해운사를 보유함으로써 운송비용을 절감할 수 있을 것으로 보임
 - 현재 Pertamina Shipping의 출범은 행정적인 절차를 거의 마무리하고 몇개의 면허 취득만을 남겨놓고 있음

(출처: Fariply 24, 2014. 04. 04.)

주요 해운지수 동향

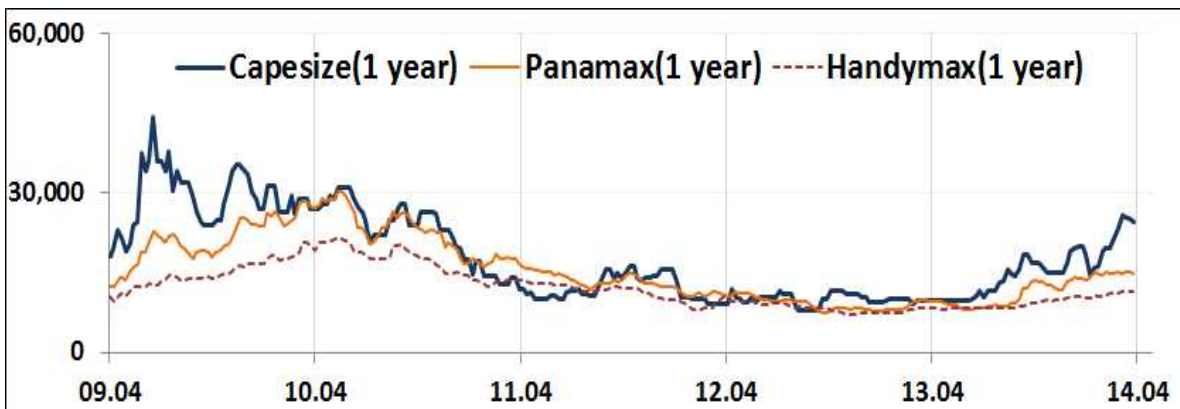
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

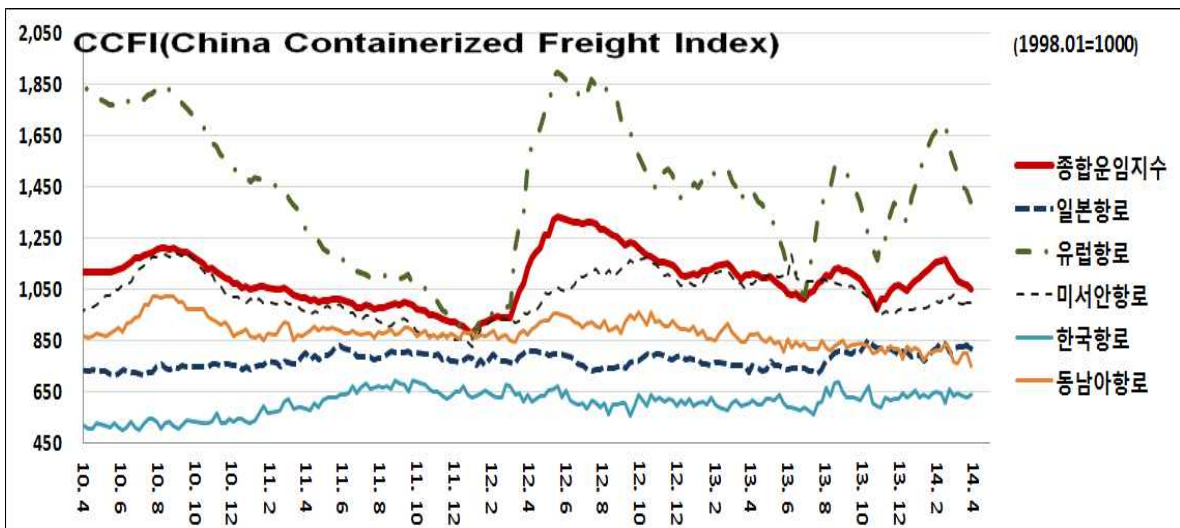
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



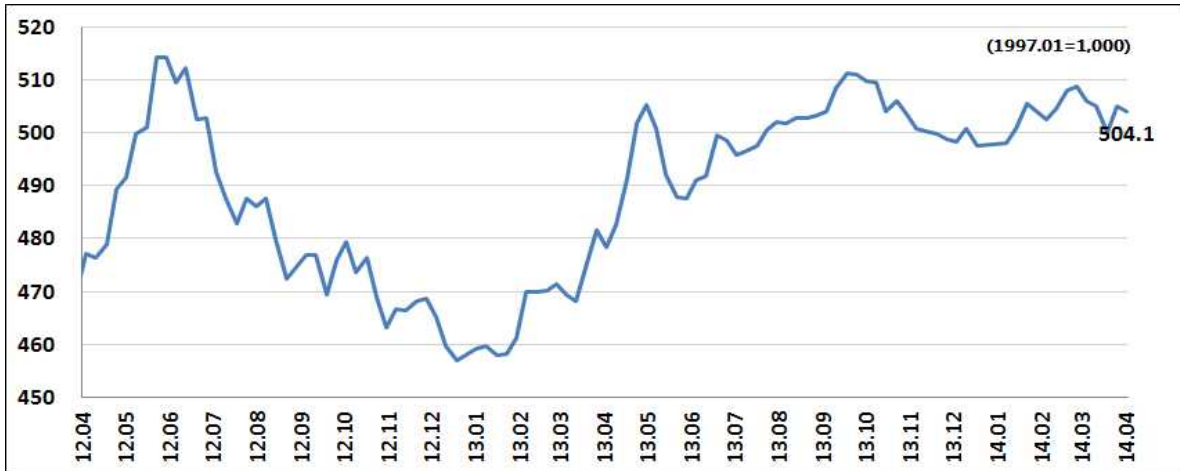
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



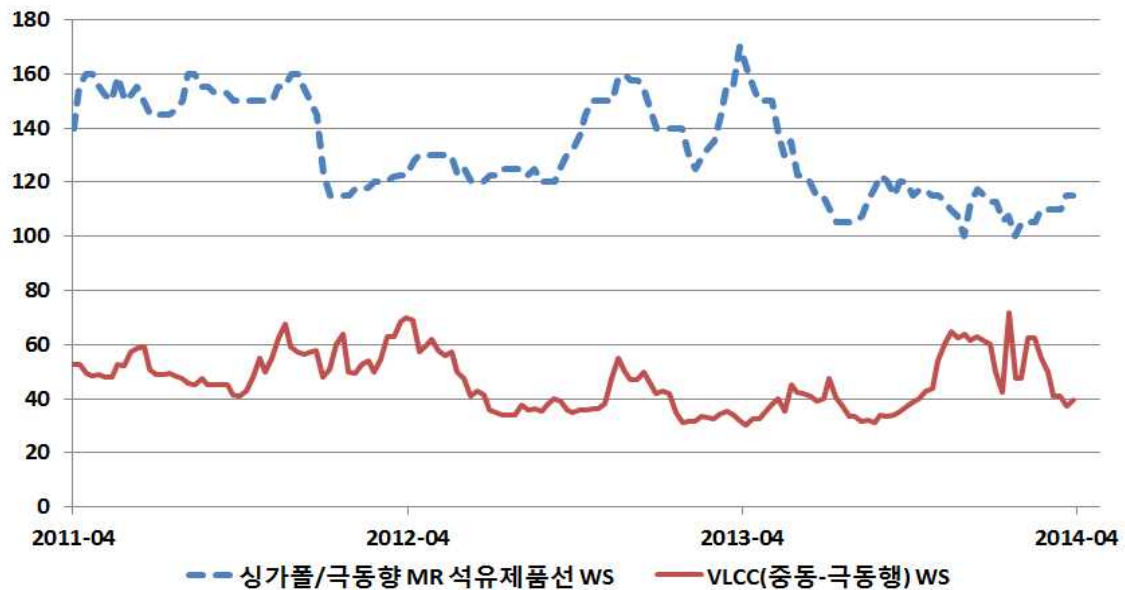
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

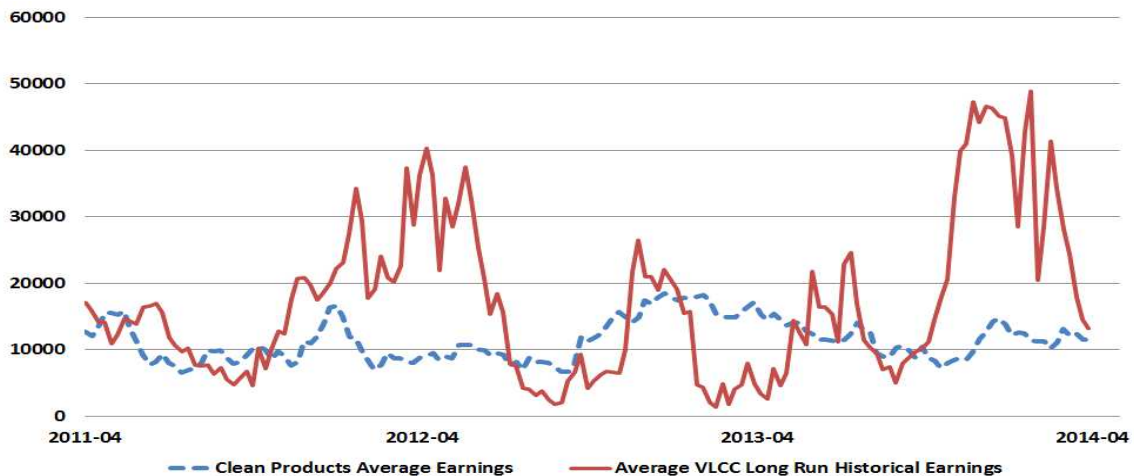
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

| | | | | | 2014년 | | | 2013년 | | |
|------------------------------------|-------------|------|-------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| 금주 (전주비) 3월평균 | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) (03.28) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 28.0 | (1.0) | 27.3 | 26.0 | 28.0 | 26.9 | 18.0 | 25.5 | 21.2 |
| 유조선(5년) | VLCC | 73.0 | (-) | 73.0 | 65.0 | 73.0 | 69.8 | 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) (03.28) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 29.5 | (-) | 29.4 | 28.0 | 29.5 | 29.0 | 25.8 | 29.0 | 27.0 |
| 유조선 | VLCC | 99.5 | (-) | 99.1 | 94.0 | 99.5 | 97.1 | 89.5 | 94.0 | 90.7 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 32.0 | (-) | 31.8 | 31.5 | 32.0 | 31.6 | 30.0 | 31.5 | 30.6 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) (03.28) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 575.0 | (5.0) | 574.5 | 563.0 | 590.0 | 574.6 | 567.0 | 646.0 | 594.5 |
| | Singapore | 602.5 | (-7.0) | 606.1 | 602.5 | 622.0 | 612.3 | 591.0 | 667.5 | 615.7 |
| | Korea | 625.0 | (0.5) | 629.6 | 624.5 | 662.5 | 645.8 | 610.5 | 688.0 | 644.2 |
| | Hong Kong | 610.5 | (0.5) | 612.1 | 610.0 | 640.0 | 621.8 | 602.5 | 678.5 | 627.8 |



| | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) (03.28) 3월평균 | | | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 111.1 | (0.2) | 112.9 | 110.8 | 135 | 122.2 | 112.6 | 158.3 | 134.9 |
| | 중국産 | 157.3 | (-2.9) | 164.2 | 157.3 | 176.7 | 170.1 | 158.6 | 188.6 | 172.3 |
| 연료탄 | 국제價 | 90.4 | (0.2) | 91.0 | 90.1 | 100.4 | 94.0 | 96.2 | 100.2 | 97.9 |
| | 중국産 | 102.5 | (1.0) | 116.8 | 101.4 | 114.5 | 108.5 | 104.0 | 116.3 | 112.3 |
| 원료탄 | 호주산 | 146.0 | (0.3) | 155.3 | 145.7 | 175.0 | 163.8 | 162.4 | 195.4 | 178.8 |
| | 내륙(외몽고) | 88.7 | (0.2) | 89.3 | 88.5 | 91.3 | 90.3 | 88.9 | 111.9 | 99.4 |
| | 중국産 | 137.1 | (-4.5) | 144.7 | 137.1 | 195.4 | 167.8 | 160.0 | 231.2 | 189.9 |
| 곡물 | 대두(국제) | 1,436 | (27.8) | 1,419 | 1,269 | 1,457 | 1,352 | 1,259 | 1,613 | 1,407 |
| | 밀(국제) | 695 | (2.2) | 679 | 551 | 716 | 614 | 605 | 791 | 683 |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|--|----------|--|----------|--|
| 국내 주요 항만 화물처리 (천톤) | | | | | | | | | | |
| | | 12월 | 01월 | 02월 | 2011년 합계 | | 2012년 합계 | | 2013년 합계 | |
| 부산 | 수출 | 14,400 | 14,436 | 13,108 | 153,356 | | 164,089 | | 170,769 | |
| | 수입 | 13,077 | 13,242 | 10,105 | 140,978 | | 147,950 | | 153,786 | |
| 울산 | 수출 | 5,804 | 5,349 | 5,112 | 82,058 | | 83,778 | | 80,213 | |
| | 수입 | 8,048 | 9,553 | 8,072 | 111,695 | | 113,193 | | 110,788 | |
| 광양 | 수출 | 6,285 | 6,007 | 5,106 | 75,414 | | 81,103 | | 80,438 | |
| | 수입 | 12,319 | 13,580 | 10,834 | 144,514 | | 156,238 | | 154,594 | |