

해운시황 포커스

통권 232호 (2014.10.20~10.24)

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)



줄어드는 석탄, 건화물선 중장기 시황악화 예상



- ▶ 중국 국가통계국에 따르면 중국의 석탄소비량은 2004년 20.76억톤에서 2013년 36.1억톤으로 지난 10년간 1.5배로 증가하였음. 이에 따라 석탄수입도 계속 증가하여 2004년 0.2억톤에서 2013년 3.3억톤으로 약 15배 증가한 것으로 나타났음
 - 그러나 올해 들어 중국 정부의 환경규제가 본격화되면서 석탄소비가 감소하는 추세를 보이고 있음. 금년 3분기까지 중국의 생산량과 수입량 계속 감소하였음. 중국의 석탄 생산량은 3분기까지 28.5억톤으로 이는 전년 동기 대비 1.28%(3,690만톤), 3분기까지 누적 수입량은 2.2억톤으로 전년 동기 대비 6.7%(1,600만톤) 감소하였음
- ▶ 중국의 석탄소비와 생산, 수입감소는 올해에 그치지 않고 계속될 것으로 예상되고 있음. 중국 국무원은 1차 에너지 소비에서 석탄의 비중을 2013년 67%에서 2017년 65% 이하로 낮추기로 하였음
 - 또한 중국 석탄소비의 11%를 차지하는 12개 자치단체에서도 대기오염을 줄이기 위해 석탄소비를 감축하기로 목표를 설정하고 이를 시행중에 있음. 이를 보면 베이징시 50%, 허베이성 13%, 텐진시 19%, 산둥성 5%, 충칭시 21%, 상하이시 13% 등으로 주요 대도시 및 연안지역에서 석탄소비가 본격화될 것으로 예상됨
- ▶ IEA에 따르면 지난 10년간 석탄은 신재생에너지를 모두 합친 것보다 더 빠른 속도로 증가하여 세계 에너지수요 증가의 약 50%를 차지하였음. 현재 세계 석탄수급을 좌지우지하는 국가는 중국과 인도이며, 양국이 비OECD권 석탄수요 증가의 70% 정도를 차지함
 - 그러나 중국의 석탄수요는 2020년 최고치를 기록하였다가 2035년까지 거의 증가하지 않을 것으로 예상됨. 세계 석탄교역량은 2020년까지 계속 증가하고 이때 인도가 세계 최대의 석탄수입국이 될 것으로 예상되나 그 이후 중국의 석탄수입 감소로 세계 석탄교역량은 더 이상 증가하지 않거나 감소할 것으로 예상됨
- ▶ 또한 EIA에 따르면 최대 석탄수요국인 중국 및 인도는 2035년 각각 21%, 29% 석탄수요 감소가 전망되고 있음. 대신에 환경규제 강화와 가스, 신재생에너지 등 대체에너지 개발로 비화석 에너지의 사용비율이 갈수록 높아질 것으로 예상되고 있음
 - 아울러 GE Energy는 2012년 세계 에너지 수요에 있어 석유 31%, 석탄 28%, 가스 23%의 비중을 차지했으나 2025년 석유 27%, 석탄 27%로 2020년 이후 석탄수요가 크게 둔화될 것으로 예측하고 있음
- ▶ 이러한 전망들을 종합해 볼 때, 세계 석탄 해상물동량은 2020년까지 증가율이 크게 둔화되고, 그 이후 물동량 증가를 기대하기 어려울 것으로 전망됨. 중국의 경우 이미 석탄소비 및 수입감소가 진행되고 있으며, 인도는 앞으로도 석탄수입이 증가할 전망이나 중국 수입 감소분을 채우기 어려울 것으로 보임
 - 2013년 대규모 발주된 건화물선이 본격적으로 인도되는 2016년 공급과잉이 심화되는 상황에서 주요 화물인 석탄 물동량의 감소는 건화물선 시황을 악화시킬 우려가 있음. 이와 같이 선복량이 증가하는 데 해상물동량이 둔화되는 이중고 속에서 국적선사들은 적정한 수준의 선복 확보와 철저한 비용관리를 통해 경쟁력을 확보해야 할 것임

건화물선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



케이프 운임급등으로 전체 시황 상승세 전환

- ▶ 최근 BDI는 1,136p(10월 22일)를 기록하여 전주 대비 201p(21.5%) 하락하였음
 - 케이프는 전주 대비 5,915달러(일)(72.1%) 상승한 14,118달러(일)을 기록하면서 전체 시황 상승을 주도
 - 파나마스 운임은 전주 대비 1,254달러(일)(17.2%) 상승한 8,536달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 4.1% 하락한 9,488달러(일), 핸디사이즈도 1.7% 하락한 7,260달러(일) 기록
 - 반면 FFA 시장은 케이프를 중심으로 상승세로 전환되었음. 케이프 10월물은 17% 상승한 14,243달러(일), 4분기물은 31.6% 하락한 15,129달러(일)를 기록함. 파나마스 10월물은 4.1% 상승한 8,962달러(일), 4분기물은 10.3% 상승한 14,478달러(일)을 기록하였으며, 수프라막스는 10월물은 1.0% 하락, 4분기물은 전주와 동일하였음
- ▶ 케이프는 중국 철광석 수요증가와 함께 브라질 철광석 수출물량 증가에 따라 메이저들이 선복 확보에 노력을 기울이면서 급등세를 보였음
 - 태평양수역은 서호주-중국간 철광석 물동량이 급격히 증가, 선복확보 움직임이 두드러지게 증가하면서 운임이 크게 상승
 - 대서양수역은 계절적 요인으로 브라질-중국간 물동량이 빠르게 증가하면서 9월말 이후 1개월만에 운임이 톤당 20달러 수준을 회복
 - 최근 단기 저점에 대한 선주들의 저항이 커지고 계절적 성수기에 접어들어 물동량이 증가하여 운임이 급등했으나 일시적인 급등현상으로 판단
- ▶ 파나마스는 석탄과 곡물의 수요가 여전히 견고하여 운임상승 압력이 지속되고 있음
 - 태평양수역은 곡물수요 증가와 인도네시아 석탄 수요로 선복량 증가가 어려운 상황
 - 대서양수역 역시 미걸프 곡물에 흑해지역 곡물수요가 겹쳐 선복 확보가 쉽지 않음
 - 곡물과 석탄의 물동량이 증가하면서 가용선박 확보가 쉽지 않은 상황에 있어 운임상승이 지속될 것으로 예상
- ▶ 수프라막스는 양대 수역에서의 물동량이 둔화되는 반면 선복량이 증가하여 수급여건이 계속 악화되는 추세를 보이고 있음
 - 태평양수역은 인도네시아, 호주 석탄수요가 부진하여 운임 하락
 - 대서양수역은 미걸프 곡물수요를 제외하고 수요가 부진하여 운임하락 지속



		금 주 (10.22)	(전 주비)	2014년			2013년		
				최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	1,136	(201)	723	2,113	1,092	698	2,337	1,205
	BCI	2,186	(810)	1,150	3,733	1,909	1,209	4,329	2,110
	BPI	1,066	(157)	419	1,780	938	651	2,096	1,187
	BSI	907	(-37)	659	1,330	942	664	1,562	982
	BHSI	496	(-10)	355	773	534	410	821	562
		(10.17)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	12,000	(-500)	12,000	25,938	19,273	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,000	(-500)	9,875	15,125	12,455	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,250	(-250)	10,000	13,750	11,774	8,750	12,500	10,034
		(10.22)							
운임(\$/day)	Capesize	14,118	(5,915)	7,912	35,316	13,350	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,536	(1,254)	3,362	14,188	7,512	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,488	(-385)	6,886	13,902	9,862	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,260	(-129)	5,337	11,083	7,841	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



상해-북미항로를 제외한 모든 항로에서 운임 하락

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 37.8p 하락한 1021.02p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 51.7p 증가한 967.70p를 기록하였음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 54.9p 하락한 478.6p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 33달러 하락한 705달러, CCFI는 전주 대비 65.3p 하락한 1,243.p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
 - 유럽경기 하락에 따른 물동량 둔화세가 심화되어 운임하락이 지속되고 있음. 그러나 머스크와 CMA-CGM이 11월 아시아-북유럽 항로에서 운임을 각각 TEU당 900달러와 850달러 인상할 계획을 갖고 있어 단기적으로 운임이 상승할 것으로 예상
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 248달러 상승한 2,139달러, 미동안이 101달러 상승한 4,146달러를 기록하였으며, CCFI는 미서안이 28.7p 하락한 950.2p, 미동안이 19.8p 하락한 1,324.6p로 혼조세를 보임
 - 상해-북미항로 운임이 상승한 것은 운임인상과 10월 물동량이 전월 대비 증가한 것이 운임상승에 긍정적인 영향을 미친 것으로 판단
 - 10월은 아시아발 미국행 물동량이 증가하는 시기로 단기적으로 운임상승이 이루어질 것으로 예상되나 11월 다시 비수기에 접어 들어 향후 운임상승이 지속되기는 어려울 것으로 전망
- ▶ 머스크와 G6는 아시아-유럽, 태평양항로에 있어 동절기에 서비스 일시 축소할 예정임
 - G6는 11월 1일부터 아시아-북미서안 CC2, 11월 중순부터 아시아-유럽 Loop7 서비스를 일시 축소하며, 머스크도 아시아-북유럽 4개 서비스(10월 1개, 11월 2개, 12월 1개)를 축소할 예정
 - Container International에 따르면 동절기 서비스 축소로 선복량이 1.6% 감소할 전망



		금주 (10.17)		2014년 (전주비)			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,021	(-37.8)	1,021	1,171	1,098	976	1,152	1,082
	유럽항로	1,243	(-65.3)	1,243	1,696	1,466	1,027	1,530	1,354
	미서안항로	950	(-28.7)	934	1,032	982	953	1,189	1,061
	일본항로	694	(-4.9)	597	843	720	719	857	773
	한국항로	665	(-26.2)	610	749	692	565	690	617
	동남아항로	868	(-37.2)	754	905	832	781	916	841
(10.22)									
용선지수(HRCI)				498	542		458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	703	730	730
		수입	610	(-)	540	610	577	610	620
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	343	309	374
		수입	537	(-)	469	537	512	469	494
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	785	780	880
		수입	600	(-)	550	600	585	540	640

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 계절수요 기대로 성약건수대비 양호한 운임수준 지속

- ▶ 주중 성약건수는 감소하였으나 11월 수요에 대한 기대로 운임은 WS 45 수준을 유지할 수 있었음. 최근 유가하락에도 불구하고 아시아 석유시장에 대한 중동국가들의 점유율 경쟁으로 OPEC 감산우려가 상대적으로 낮아 시황에 큰 영향을 미치지 못하고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 29,776달러(일)로 전주 대비 5,349달러(21.9%) 증가하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 44.5으로 전주 대비 0.5p(1.1%) 감소
 - 10월 22일 페르시아만 30일 가용선박은 107척으로 전주 대비 13척(10.8%) 감소하였으나 전년 동기 대비 22척(25.9%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 23~25%, 중동-미국은 68%, 중동-유럽은 55% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항 18%, 인도항 26%, 미국항 13% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 대부분 항만이 다시 2자릿수의 낙폭을 보이며 크게 하락하였음. 2주전 대비 유럽 15~16%, 북중미 10~13%, 아시아 7~17% 하락하였음



제품선, 제품유 수요증가로 전반적인 상승세 시현

- ▶ 대서양시장 : 미국 휘발유 수요가 증가하며 미걸프만 시장운임이 강세를 나타내고 있음. 미걸프만 2주 가용선박은 46척으로 전주대비 24.3% 증가하였음
- ▶ 아시아시장 : 극동행 LR급 운임이 지난 주에 이어 견조한 상승세를 이어가고 있으며 MR 운임도 상승세를 시현하고 있음. 반면, 극동발 운임(back-haul)은 큰 변동이 없음
 - 제품선 평균 운임수익은 15,049달러(일)로 전주 대비 1,955달러(14.9%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 32%, 북해-서아프리카만 19%, 미걸프-북해 187% 증가한 반면 미걸프-남미동안 28% 감소
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 24%, LR2는 21% 증가하였음. MR 싱가포르-일본은 12%, 인도-일본은 11% 증가
- ▶ 10월 17일 기준 미국 정제가동률은 86.7%이며 원유재고는 전주 대비 711만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 7,768만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 437만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,567만배럴, 중유는 3,488만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,477(k)bpd, 제품유 1,270(k)bpd를 기록

(전주비) 10월평균 2014년 2013년
최저 최고 평균 최저 최고 평균

유조선 시장 (10.17)										
Average Earnings	VLCC	29,776	(5,349)	23,610	7,670	48,936	21,880	1,351	47,297	16,103
(\$/day)	MR	15,049	(1,955)	13,411	7,041	13,094	9,761	7,020	18,189	12,625
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	31,500	(1,000)	30,833	23,500	31,500	26,774	18,000	28,000	19,837
	MR	14,500	(500)	14,083	13,750	15,250	14,542	13,500	15,000	14,351
		(10.22)								
운임지수(WS)	VLCC	44.5	(-0.5)	43.4	32.5	72.0	44.8	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(-)	116.9	100.0	120.0	111.1	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



선박평형수관리협정 비준을 위한 기준에 거의 근접

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ IMO 환경보호위원회(IMO MEPC) 제67차 회의에서 일본과 터키의 비준으로 선박평형수협정(Ballast Water Management Convention)의 발효가 가까워지고 있음
 - 지난 2004년부터 시작된 선박평형수관리협정은 선박입항국 역내의 외래종 침투를 막기 위해 선박평형수 관리요건을 강화하는것을 골자로 함
 - 수년전 덴마크가 비준한 이후 최근 터키와 일본이 비준하며 현재 43개국, 선박량 기준 32.54%가 비준함으로써 비준요건인 세계 선박량 35%에 근접하였음
- ▶ MEPC는 이미 선박평형수관리에 많은 금액을 투자한 선주들의 우려를 불식시킬 수 있는 결정을 이끌어 내려고 많은 노의를 하였음
 - 선박평형수에 막대한 투자를 한 리딩 선주들은 협정에서 요구하는 조건을 모두 만족시키지 않더라도 불이익을 받지 않도록 결의안을 통과시킴
 - 또한 선박평형수관리시스템 타입을 결정하는 가이드라인(일명 G8 가이드라인)도 즉시 개정하기로 결정

(Danish Maritime Authority, 2014.10.24.)



PSA, '카푸치노효과' 근절 선언

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 세계 최대의 연료유공급 항만인 싱가포르항이 새로운 계량기 의무사용을 통해 카푸치노효과를 근절시키고자 노력함
 - 싱가포르항만공사(PSA)는 최근 질량유량계(mass flow meter)를 연료유 주입시 의무적으로 사용케 하여 기존의 연료유 공급시 공기를 함께 주입하여 이익을 부풀리는 일명 '카푸치노 효과'를 차단하고자 함
 - 카푸치노 효과는 지불된 금액보다 적게 공급하여 이익을 부풀리는 행위로 그동안 터미널에서 연료유 공급시 관행적으로 이루어져 왔음
- ▶ 그러나 이러한 관행을 근절시키는데 드는 추가비용을 선사가 기꺼이 부담할지 의문이며 업계에서는 이에 따른 연료유 판매가격도 단기적으로 하락할 것으로 예상하고 있음
 - 질량유량계를 사용하는 바지선(barge) 비용은 톤당 2~10달러가 추가로 소요되며 신규 계량기를 장착하는데도 개당 150,000달러의 비용이 소요
 - 트레이더들은 강제시행이 예정된 2017년 1월 이후에는 비용에 민감한 선주들과 연료유 공급자들이 싱가포르에서 철수할 가능성도 있어 단기적으로 연료유 판매저하가 나타날 수 있다고 우려

(Bloomberg, 2014.10.24.)



홍콩해운위원회, 항만혼잡에 따른 손실보상 주장

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 홍콩 해운위원회는 홍콩항의 혼잡이 심화되어 화물운송 지연 또는 운항취소로 화주들에게 전가되는 손해를 보상해야 한다고 주장하였음
- ▶ 9월 중순 홍콩항의 혼잡도가 급격히 높아지면서 선박대기시간이 4배 이상 증가하는 사상 최악의 상황에 이르고 있음
 - 그동안 홍콩항의 혼잡으로 1일 정도의 선박대기시간이 발생했으나 지난 9월 선박대기시간이 4일 이상 소요
 - 머스크 그룹의 아시아 역내 컨테이너 화물을 전담하는 MCC transport에 따르면 VSA가 증가하여 선박 1척에 수많은 운송업자 화물이 적재되어 화물의 하역과 환적이 복합해진 것이 항만의 혼잡도를 높이는 주요 원인이 되었음
- ▶ 한편 선사간의 VSA가 증가하면서 복합운송되는 환적물량이 증가하여 동남아시아의 다른 항만들의 혼잡도는 더욱 심각해지고 있음
 - 특히 필리핀 마닐라 북부 항만들의 경우, 선박대기시간이 최대 8일 이상 소요되어 운송지연에 심각한 수준이며 SCM 전체 프로세스에도 막대한 영향을 주고 있음

(Lloyds, 2014 10. 20.)



글로벌 SCM, 글로벌화에서 지역화로 변화될 조짐

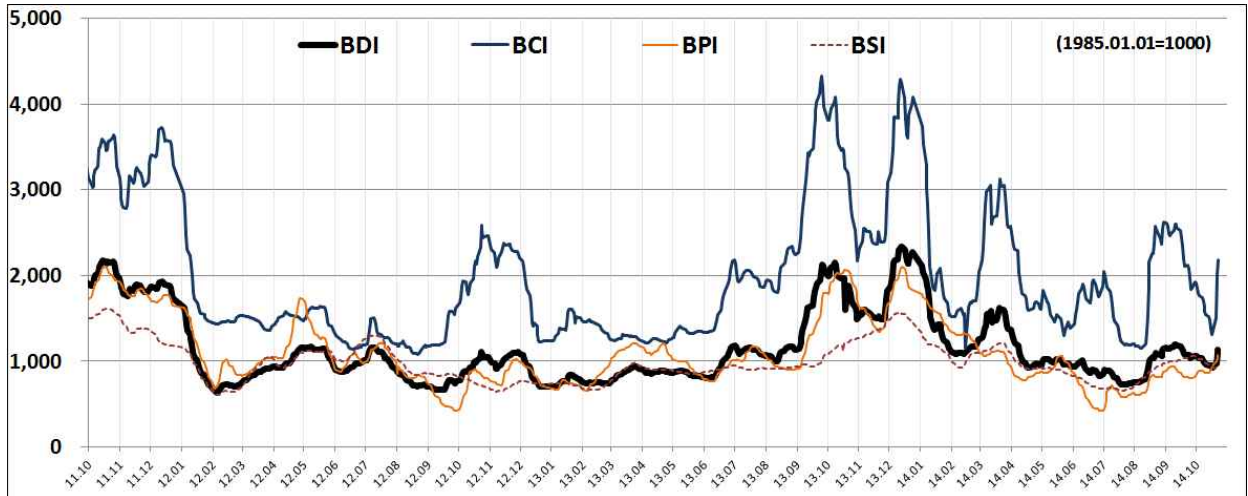
백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 최근 세계적으로 교역의 글로벌화 현상이 약화되는 반면 역내 교역이 빠른 속도로 증가하면서 역내 공급망이 확대되는 추세를 보이고 있음
 - 최근 영국 Transport Intelligence사가 주최한 “신흥시장 물류 컨퍼런스”에서 역내 생산, 지역보호주의, 재고감소 및 공급망 위기 등의 복합적인 요소들로 인해 SCM이 글로벌화에서 지역화가 확산되고 있다는 주장이 제기
 - 동서향로의 교역량이 여전히 증가하고 있지만 역내 교역량의 증가추세가 더 빠르게 나타나고 있음. 특히 아시아 역내시장의 교역량이 가장 빠르게 증가하고 있음
- ▶ 세계 주요 제조업체들은 여전히 글로벌한 SCM 범위를 고려하고 있으나 미래 생산계획이 점차 지역중심으로 변화하고 있음
 - 최근 미국은 과거 중국에서 제조했던 제품을 역내시장으로 이동시켜 고부가가치 제품을 생산하는 동시에 고용을 창출하며 지역중심의 경제 활성화를 추진
 - 미국 일부 기업은 생산지 선정요인으로 제조비용을 더 이상 중요한 요소로 고려하지 않고 있으며, 아메리카 역내 제조비용이 증가함에 따라 역내 교역이 더 커질 전망
- ▶ 과거에는 생산지와 소비지가 분리되어 글로벌화가 높은 산업이 세계 산업의 중심에 있었으나 미래에는 역내 공급망에 초점을 두는 산업전략으로 지역별 다양화가 예상됨
 - Transport Intelligence는 미래 환경은 패션과 소비재와 같은 글로벌화 정도가 높은 산업 분야로부터 역내 공급망에 초점을 두는 산업으로 중심이 이동할 것임을 주장

(Japan Shipping Gazette, 2014 10. 22.)



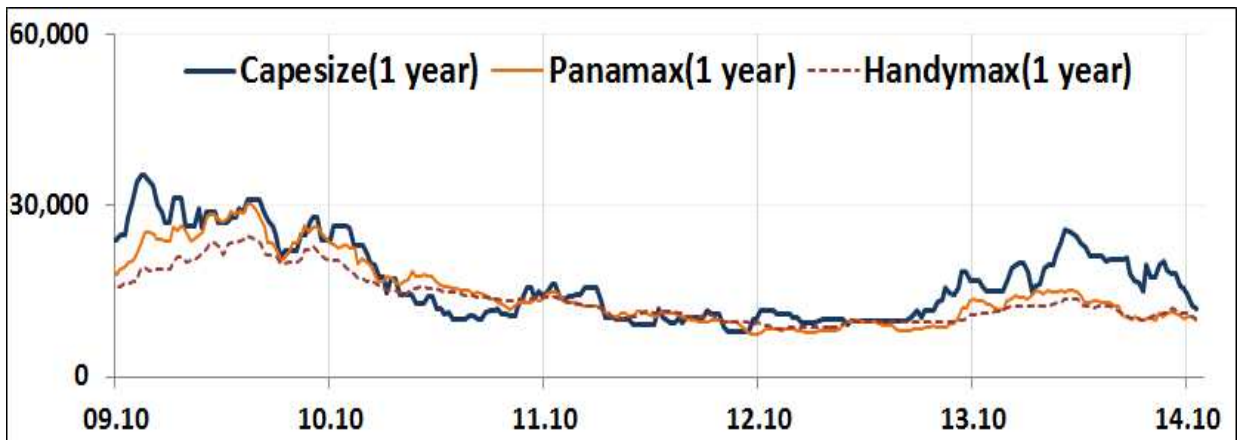
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

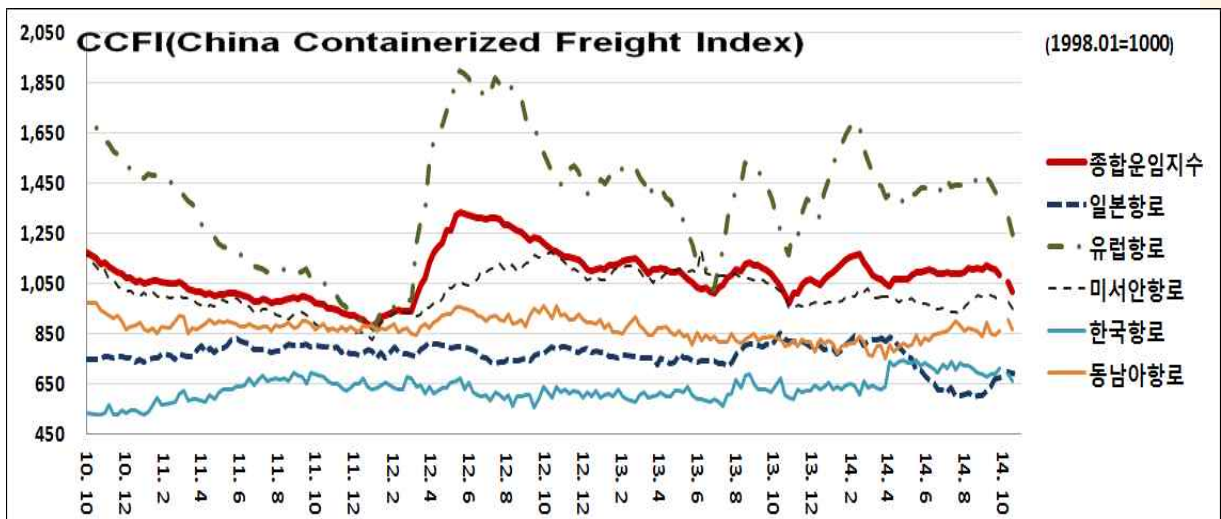
건화물선 용선료

\$/day



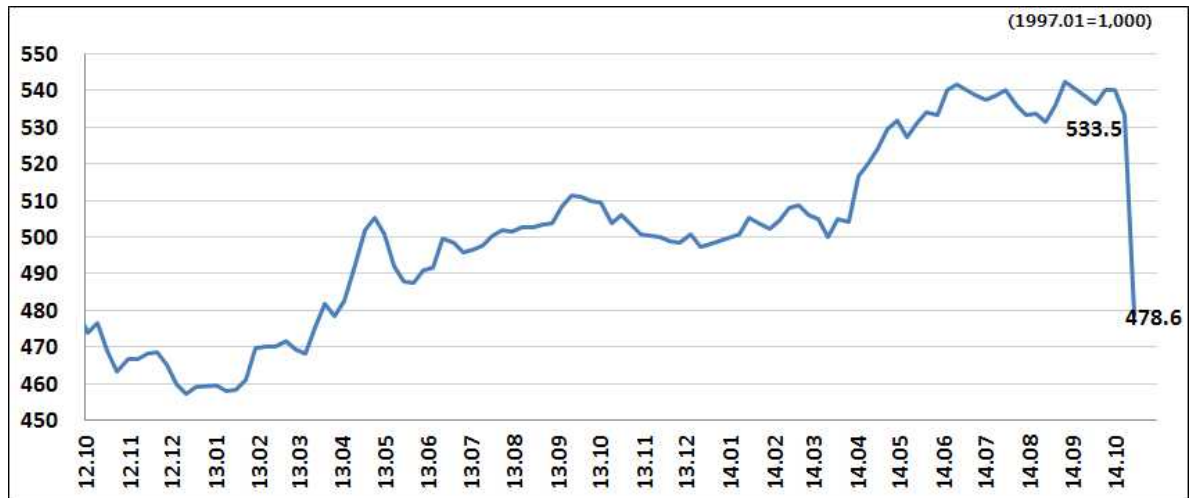
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



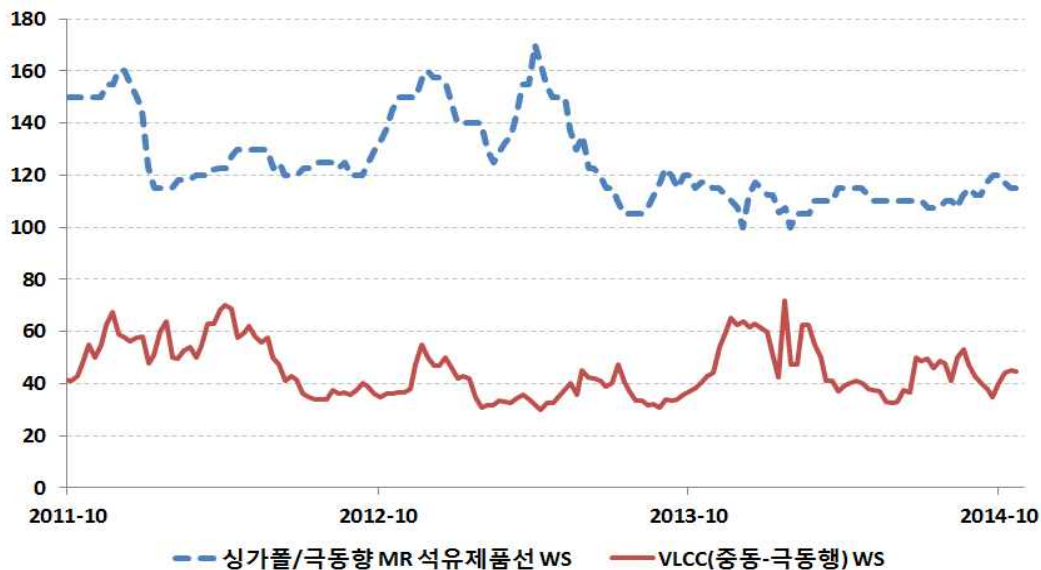
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

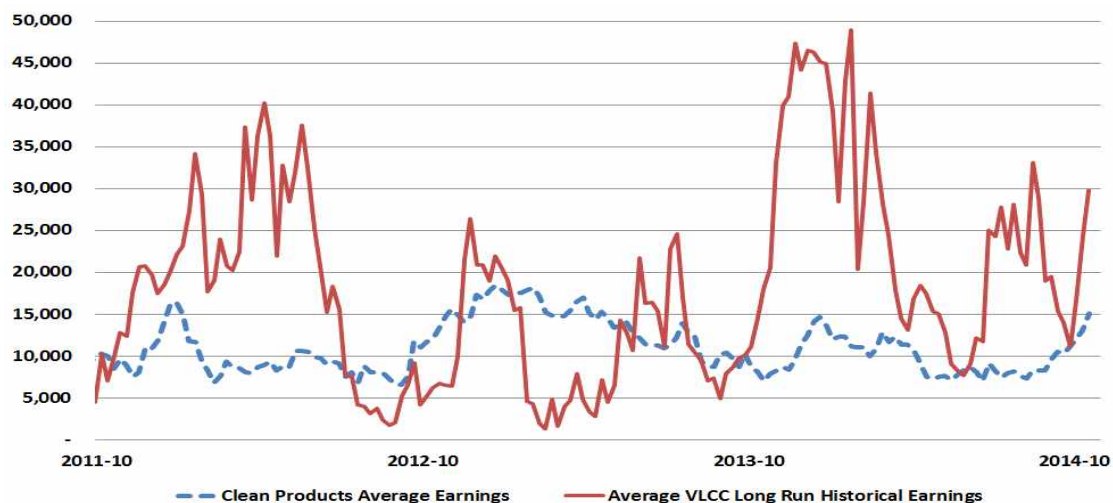
유조선 운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.17)										
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(-)	22.0	22.0	28.0	25.4	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(1.0)	75.7	65.0	76.0	73.0	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.3	9.3	10.3	10.0	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (10.17)										
건화물선	Panamax	29.5	(-)	29.6	28.0	30.0	29.6	25.8	27.8	26.4
유조선	VLCC	98.0	(-)	98.0	94.0	101.0	98.7	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.9	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (10.17)										
380 CST	Rotterdam	449.0	(-57.0)	496.8	449.0	601.0	567.3	567.0	646.0	594.5
	Singapore	463.0	(-60.0)	512.8	463.0	622.0	592.6	591.0	667.5	615.7
	Korea	545.0	(-13.0)	562.8	545.0	662.5	622.1	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	487.0	(-54.0)	532.5	487.0	640.0	602.5	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (10.17) 10월평균										
철광석*	국제價	80.9	(1.8)	80.4	79.1	135.0	104.5	112.6	158.3	134.9
	중국産	124.4	(-0.7)	124.3	121.7	176.7	147.1	158.6	188.6	172.3
연료탄*	국제價	75.3	(0.1)	75.6	75.2	100.4	82.4	96.2	100.2	97.9
	중국産	93.3	(2.5)	92.6	90.0	114.5	100.0	104.0	116.3	112.3
원료탄*	호주産	131.7	(0.1)	131.7	129.3	175.0	143.0	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.3	(0.1)	75.2	74.2	91.3	80.8	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.2	(0.1)	134.1	132.4	185.0	146.0	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	951.8	(29.3)	939.7	910	1,646	1,299	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	516.0	(17.5)	506.2	474	843	619	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)								
		2014년	6월	7월	8월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계
인천	수출		1,964	2,046	1,862	20,741	21,475	23,314
	수입		7,121	7,736	7,215	87,919	88,225	89,325
부산	수출		14,512	14,965	14,544	150,005	161,376	169,081
	수입		12,687	12,778	12,985	131,509	137,314	144,214
울산	수출		5,071	5,437	5,161	66,364	68,897	64,004
	수입		7,728	8,351	8,102	104,273	105,220	103,879
광양	수출		5,270	5,365	5,317	57,804	63,827	66,762
	수입		11,292	12,251	10,934	131,521	142,212	142,820