

해운시황 포커스

통권 233호 (2014.10.27~10.31)

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)



건화물선시황 장기추세, 긍정적 요인 보다 부정적 요인이 많다

- ▶ 금년 10월 1일 1,055p에서 시작한 BDI가 10월 16일 930p까지 하락하여 약 2주만에 125p (12%) 하락하였다가 10월 31일 1,428p로 상승하여 다시 2주만에 498p(53%) 상승하였음
 - 불과 1개월내에 건화물선 운임의 변동 폭이 65%에 달했다는 것은 건화물선 시황이 단기간에 예상하기 힘든 수준으로 급변할 수 있음을 보여 주는 사례임
- ▶ 이처럼 건화물선이 단기간에 급등락하는 원인은 시장의 구조적 요인이 아니라 중국, 인도 등 건화물 수입대국과 브라질, 호주, 미국, 인도네시아 등 건화물 수출대국에서 일어나는 일시적 요인으로 인해 건화물선 시황이 요동치는 현상이 일어나는 것으로 판단됨
 - 먼저 10월 첫번째 2주간 운임이 하락한 가장 중요한 원인은 중국 철강업체가 자국 항만의 철광석 재고를 소비하면서 철광석 수입이 감소하여 케이프 시장의 일시적 시황하락을 가져왔으며, 10월 두번째 2주간 운임 급등의 주요 원인은 중국 항만의 철광석 재고감소에 따른 수입증가로 브라질 철광석 수출이 갑자기 증가하였다는 데에 있음
 - 그러나 이는 10월 BDI의 비정상적인 급등 현상을 설명할 수 있을 뿐이며, 올해 또는 내년 건화물선 전체 시황을 설명하지 못함
- ▶ 따라서 건화물선 시황을 예측함에 있어 단기간에 일어나는 운임의 급격한 변화가 아닌 시장 구조적 요인의 변화에 주목할 필요가 있음. 즉 건화물선 시장의 수요와 공급의 계절성, 주요 건화물의 교역에 대한 수입국과 수출국의 정책변화, 선박의 발주와 인도 등 건화물선 시황에 영향을 미치는 핵심 요인들의 변화와 추이를 주의깊게 관찰하는 것이 필요함
 - 다시 말해서 단기간에도 시황이 급변하고 수많은 불확실성이 존재하는 건화물선 시황의 추세를 예측하기 위해서는 구조적 요인들이 긍정적으로 작용하는지 또는 부정적으로 작용하는지 철저히 분석하고, 긍정적 요인과 부정적 요인의 경중을 비교하여 시황을 판단하는 자세가 필요함
- ▶ 최근 국내외 해운시장분석기관들이 제시하는 건화물선 시황에 영향을 미치는 요인은 다음과 같음.
 - 우선 부정적인 요인으로 공급측면에서 공급증가율이 내년에도 5%대 증가하여 여전히 공급과잉이 지속될 전망이다, 발레막스급 철광석 운반선의 중국 항만 입항이 본격화되는 것도 공급과잉을 심화시키는 요인이 될 것임. 또한 수요측면에서 중국 정부의 부양대책 자제에 따른 철강재 소비 둔화, 중국 정부의 석탄소비 감소정책과 수입석탄 관세부과, 인도네시아의 니켈, 보크사이트 수출금지 등으로 건화물 물동량 일부 감소가 불가피함
 - 반면 건화물선 시황에 대한 긍정적 요인으로서는 브라질 발레, 호주의 BHP, 리오티토 등 철광석 메이저의 생산시설 확장(2014년 1억톤 이상 확대), 중국 항만의 철광석 재고감소, 인도의 석탄수입 증대 등이 예상되고 있음
- ▶ 이와 같이 국내외 해운시장분석기관들이 제시하는 건화물선 시황에 영향을 미치는 긍정적 요인과 부정적 요인을 비교하면 부정적 요인이 더 크게 작용할 것으로 예상됨. 이를 요약해 보면 내년은 물론 2016년에도 건화물선 시장은 공급과잉이 지속되는 반면 수요는 둔화될 가능성이 높아 건화물선 장기 시황은 올해 보다 나아지기를 기대하기 어려울 전망이다
 - 따라서 건화물선 사업에 치중하는 국적선사들은 향후 수요감소에 대비하여 노후선박의 매각이나 해체, 용선 반납 등으로 비용 부담을 줄이는 방안을 검토해야 할 것임

건화물선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



케이프와 파나막스 운임상승세 지속

- ▶ 최근 BDI는 1,428p(10월 29일)를 기록하여 전주 대비 292p(25.7%) 하락하였음
 - 케이프는 전주 대비 10,058달러(일)(71.2%) 상승한 24,176달러(일)를 기록하면서 급등세를 지속
 - 파나막스 운임은 전주 대비 1,088달러(일)(12.7%) 상승한 9,624달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 1.3% 하락한 9,366달러(일), 핸디사이즈도 4.1% 하락한 6,964달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프와 파나막스는 상승세, 수프라막스와 핸디사이즈를 하락세를 보였음. 케이프 11월물은 23% 상승한 17,517달러(일), 4분기물은 15.3% 상승한 17,445달러(일)를 기록함. 파나막스 11월물은 7.6% 상승한 9,357달러(일), 4분기물은 4.9% 상승한 15,194달러(일)를 기록하였으며, 수프라막스는 11월물은 2.9% 하락, 4분기물은 1.5% 하락함
- ▶ 케이프는 지난주 주간 운임상승 폭에서 최고치를 기록하였음. 브라질 철광석 수출증가와 시황 상승을 주도하였고 서호주 수출 물량도 시황상승에 탄력을 주었음
 - 태평양수역은 서호주-중국간 철광석 수요가 크게 증가하지 않았으나 선복량 확보를 위해 서호주 메이저들이 선적을 서두르면서 운임이 상승
 - 대서양수역은 브라질 발레사 뿐만 아니라 Anglo America까지 수출에 나서면서 브라질-중국간 물동량이 빠르게 증가하여 운임상승세가 견고
 - 금년 10월 중국 항만의 철광석 재고가 1억 1천만톤 이하로 올해 최저 수준으로 하락하여 중국의 철광석 수입여력이 커지는 상황으로 판단
- ▶ 파나막스는 석탄 수요가 계속 안정적으로 이어져 운임 상승이 지속되고 있음
 - 태평양수역은 인도의 석탄수요 증가와 타이트한 선복량으로 긍정적 시황이 지속
 - 대서양수역도 미걸프 석탄 수요 회복과 발틱해 석탄수입 증가로 수급여건 크게 개선
 - 양대 수역에서 석탄 물동량 증가와 타이트한 선복량으로 운임상승 압력이 지속될 전망
- ▶ 수프라막스는 태평양수역에서 석탄 수요가 부진하여 6주 연속 시황하락세를 보였으며 곡물 수요의 부진으로 당분간 시황상승을 기대하기 어려움
 - 태평양수역은 석탄 및 곡물 수요 부진으로 운임하락 지속
 - 대서양수역은 남미 일부 곡물수요로 소폭 상승하였으나 태평양수역의 시황하락을 커버하기 어려운 수준



		금주 (10.29)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,428	(292)	723	2,113	1,097	698	2,337	1,205
	BCI	3,560	(1,374)	1,150	3,733	1,933	1,209	4,329	2,110
	BPI	1,202	(136)	419	1,780	943	651	2,096	1,187
	BSI	896	(-11)	659	1,330	941	664	1,562	982
	BHSI	476	(-20)	355	773	532	410	821	562
		(10.24)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	15,000	(3,000)	12,000	25,938	19,174	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,300	(300)	9,875	15,125	12,405	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,250	(-)	10,000	13,750	11,738	8,750	12,500	10,034
		(10.29)							
운임(\$/day)	Capesize	24,176	(10,058)	7,912	35,316	13,493	4,205	42,211	14,163
	Panamax	9,624	(1,088)	3,362	14,188	7,552	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,366	(-122)	6,886	13,902	9,851	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,964	(-296)	5,337	11,083	7,823	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



유럽경제 침체 여파로 아시아-유럽항로 운임하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주와 동일한 1,021p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 4.6p 증가한 967.31p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 55.2p 상승한 533.8p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 8달러 하락한 697달러, CCFI는 전주 대비 27.3p 하락한 1,216.2p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
 - 다만 11월 대형선사들이 GRI를 계획하고 있어 운임이 상승할 것으로 예상되나 유럽지역 물가상승률, 소비자신뢰지수, 실업률 등의 주요 경기지표가 수개월 동안 악화되고 있어 단기 상승에 그칠 전망
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 30달러 하락한 2,109달러, 미동안이 27달러 하락한 4,119달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 15.6p 상승한 965.8p, 미동안이 20.4p 상승한 1,344.9p로 혼조세를 보임
 - 중국발 북미행 운임 상승은 지난 3분기 미국경제가 3.5% 성장하였고, 소비자신뢰지수가 전월 대비 상승(89에서 94.5)하면서 10월 물동량이 증가된 것에 기인
 - 또한 CCFI 지수 상승은 미국 서부항만의 혼잡으로 적체현상이 심화되면서 추가운임이 발생한 데 있음
- ▶ American Shipper에 따르면 금년 11월 태평양항로에서도 주요 선사들이 GRI를 계획하고 있음
 - Maersk는 11월 15일 극동-북미 항로에 540달러/TEU, 600달러/FEU, 11월 20일 중동·인도·파키스탄-북미 항로에서 150달러/TEU, 200달러/FEU 인상
 - Evergreen은 11월 15일 극동·남아프리카·중동-캐나다 항로에서 480달러/TEU, 600달러/FEU 인상
 - COSCO는 11월 15일 극동·인도-북미 항로에서 480달러/TEU, 600달러/FEU 인상
 - Hapag-Lloyd는 11월 20일 인도·중동-북미 항로서 160달러/TEU, 200달러/FEU 인상



			금주 (10.24)	(전 주비)	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,021	(-)	1,021	1,171	1,096	976	1,152	1,082
	유럽항로		1,216	(-27.3)	1,216	1,696	1,460	1,027	1,530	1,354
	미서안항로		966	(15.6)	934	1,032	982	953	1,189	1,061
	일본항로		666	(-27.6)	597	843	719	719	857	773
	한국항로		705	(39.6)	610	749	692	565	690	617
	동남아항로		891	(22.5)	754	905	834	781	916	841
(10.29)										
용선지수(HRCI)			533.8	(55.2)	479	542	525	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	704	730	730	730
		수입	610	(-)	540	610	577	610	620	613
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	343	309	374	317
		수입	537	(-)	469	537	512	469	494	472
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	785	780	880	809
		수입	600	(-)	550	600	585	540	640	569

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, '중동-일본' 항로 2개월만에 WS 50 돌파

- ▶ 11월 성약건수가 증가하여 운임이 하방경직성을 띄며 상승추세를 지속하고 있음. 주말을 지나 운임이 가파르게 상승하며 지난 8월말 이후 처음으로 WS 50을 돌파하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 29,671달러(일)로 전주 대비 105달러(0.4%) 감소하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 56.5로 전주 대비 12.0(27.0%) 증가
 - 10월 29일 기준 페르시아만 30일 가용선박은 92척으로 전주 대비 15척(14.0%) 감소하였으나 전년 동기 대비 11척(13.6%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 각각 9%, 중동-유럽은 6% 감소하였으나 중동-미국은 13% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항 3%, 인도항 7%, 미국항 6% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 유럽 주요 항만들이 하락세를 멈추고 반등을 나타내었으나 반등폭은 크지 않았음. 북중미항만과 아시아 항만 대부분은 하락세를 지속하고 있음



제품선, 미국의 휘발유 수요증가로 대서양 시장 강세

- ▶ 대서양시장 : 대서양시장 강세로 'Triangula'* 평균운임이 2013년말 이후 최고치를 기록하였으며, 미걸프 2주 가용선박은 52척으로 전주대비 13.0% 증가하였음
 - * *Triangula*는 '북해-미동안-미걸프-북해'를 연속하는 항차임
- ▶ 아시아시장 : 극동행 LR급 운임이 강세를 이어가며 LR1 140, LR2 120선에 근접하였음. MR 운임도 중동발 단거리 항차에서 상승세를 보이고 있으나 극동은 큰 변동 없음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,533달러(일)로 전주 대비 4,484달러(29.8%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 43%, 북해-서아프리카만 26%, 미걸프-북해 148%, 미걸프-남미동안 49% 증가하였음
 - 아시아 항로별 운임수익을 보면 중동-일본 LR1, LR2는 각각 7% 증가하였음. 반면 MR 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 1% 감소하였음
- ▶ 10월 24일 기준 미국 정제가동률은 86.6%이며 원유재고는 전주 대비 206만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 7,975만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 314만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,038만배럴, 중유는 3,554만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,101(k)bpd, 제품유 1,667(k)bpd를 기록

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

유조선 시장		(10.24)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	29,671	(-105)	25,126	7,670	48,936	22,062	1,351	47,297	16,103
	MR	19,533	(4,484)	14,942	7,041	19,533	9,989	7,020	18,189	12,625
		(10.29)								
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	31,500	(-)	31,000	23,500	31,500	26,884	18,000	28,000	19,837
	MR	14,500	(-)	14,188	13,750	15,250	14,541	13,500	15,000	14,351
		(10.29)								
운임지수(WS)	VLCC	56.5	(12.0)	46.0	32.5	72.0	45.0	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(-)	116.5	100.0	120.0	111.2	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



중국의 전략적비축유 저장시설 확충계획 2단계 수립

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 국가발전개혁위원회(NDRC)는 총 2,680만 ㎡의 전략적비축유(SPR) 저장시설 2단계 확충사업계획을 수립했다고 발표함
 - 10월초 중국 정부에 따르면 8개 비축유저장시설을 준공할 예정이며 그중 한 곳은 중국 랴오닝성 서부의 진저우가 포함될 것이라고 밝혔음
 - 중국은 최근 비축유저장시설 건설에 박차를 가하고 있는 데 장래 석유공급의 안정성과 석유시장의 변동성에 대처하기 위한 시설확보가 더욱 중요해졌기 때문
- ▶ 특히 2단계 비축시설 장소가 어디인가에 대한 관심이 높아지고 있음. 2단계 사업규모는 1단계의 2배에 달하여 대규모 저장소가 필요할 것으로 예상되기 때문임
 - 광둥, 신장, 허베이, 산시성, 간쑤지역이 물망에 오르고 있으며 선정시 지역경제와 세수 확보에 큰 기여를 할 것으로 전망
 - 상하이 증권뉴스에 따르면 중국은 비축유저장분이 21일이 한계이며 이는 미국, 일본, 유럽의 90~100일 규모에 한참 모자라는 규모임
- ▶ NDRC는 2006년 4월 산하에 에너지부를 신설하였으며 이어 SPR 전담부서를 조직하여 전하이, 저우산, 대련, 황다오 지역을 물색하였음
 - 최근 중국의 국가에너지워크컨퍼런스(National Energy Work Conference)는 2단계 비축사업을 3년 실시, 총 4,460만 입방미터의 전략적비축유를 보유할 것을 제안하였음
 - 세계 석유가격 하락과 더불어 중국의 원유수입은 갈수록 증가하고 있으며 해외의존도가 더욱 심화되어 중국내 소비량의 58%를 수입하고 있음

(Want China Times, 2014.10.31.)



한국산 벤젠의 대미수출량 평소보다 2배 증가

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 중국의 수요감소로 인해 수요처를 잃은 한국산 벤젠이 미국을 대체시장으로 돌파구를 마련하고 있음
 - IHS Chemical 보고서에 따르면 한국의 대미 벤젠 수출량은 평소보다 2배가 증가한 90,000~100,000톤(월)을 기록하고 있음
 - 한국과 싱가포르 파라자일렌(PX) 시설의 높은 가동률로 공급이 충분한 상황이라고 동보고서에서 분석하고 있음
- ▶ 아시아 벤젠 현물가격은 현재 평균 1,120~1,125 달러/톤 수준이나 미국은 1,217 달러/톤 수준임
 - 싱가포르의 브로커에 따르면 '울산-미겔프'로 6,000톤 만재운임은 62 달러/톤으로 재정 거래가 가능한 수준임
 - 중국의 수요감소와 벤젠가격 하락으로 인한 현물물량이 지속적으로 출회되는 경우 COA는 체결이 어려울 것으로 예상됨. 선사가 '극동-중국' 5,000톤 운임을 40 달러/톤에도 화물을 구하지 못하고 있는 상황임

(Sea-Web, 2014.10.31.)



2015년말 컨테이너선 관리비용 6% 증가할 전망

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ Lloyds가 해운업계 종사자를 대상으로 조사한 결과, 2015년말 선박운영비가 6% 상승할 것으로 예상됨
 - 유럽과 아시아의 주요 선사들과 해운업 종사자들을 대상으로 조사한 결과, 선원과 선박 수리/유지비의 증가로 2015년 선박운영비가 2014년 대비 2.9% 증가할 것으로 예상
 - 2014년과 2015년 선원운임이 2.4%, 2.6% 증가하고 기타 선원관리 비용이 1.9, 2.1% 증가하며, 선박수리 및 유지비용이 2.3%, 2.4% 증가할 것으로 예측
- ▶ 이번 조사에서 응답자들은 비용관리의 가장 중요한 분야로 금융비용 관리가 가장 중요하다고 응답하였음
 - 2008년 조사에서는 선원관리비용을 가장 중요한 관리 분야로 응답하여 최근 조사와는 다른 결과를 나타내었음
 - 비용관리에 있어 응답자의 21%가 금융비용, 11%가 원자재 비용을 중요한 분야로 인식
- ▶ 이에 따라 미래 해운업의 핵심전략은 침체된 시황 속에서 갈수록 운영비가 증가하는 환경에서 비용절감능력을 극대화하는 것임
 - 예를 들어 에코쉽이나 LNG 연료선박의 비용상 이점을 최대한 활용하는 것임. 이러한 방안은 새로운 기술개발에 따른 R&D 비용이 상당하여 단기적으로 비용증가가 예상되지만 장기적으로는 비용상의 이점을 클 것으로 예상

(Lloyds, 2014 10. 27.)



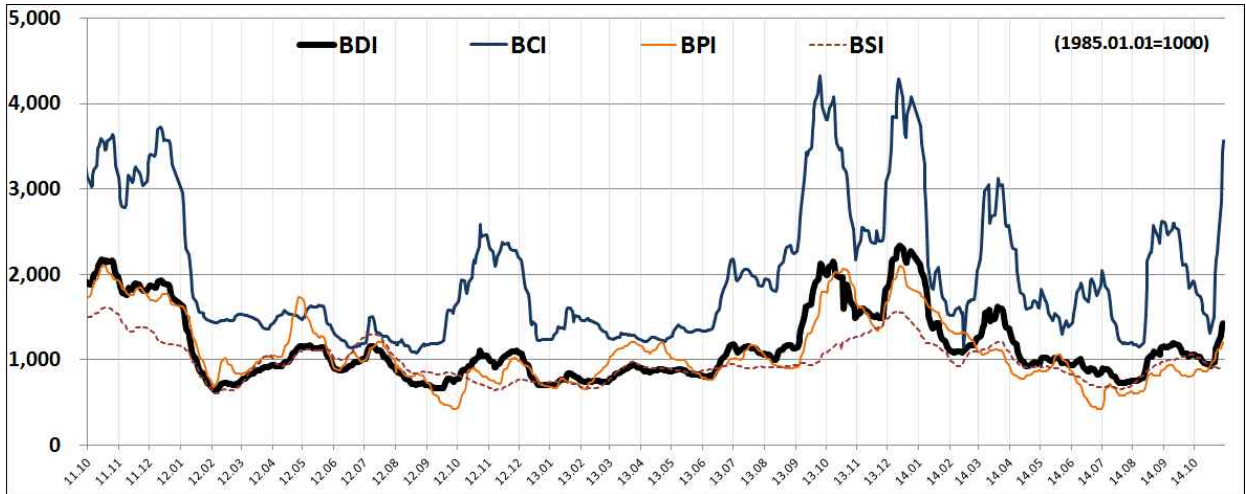
Drewry, 2015년 컨테이너 물동량 5.5% 증가 예측

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ Drewry 2015년 컨테이너선시장 전망에 따르면 주요 기간항로에서 물동량이 5.5% 증가할 전망되어 2015년 시황에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상됨
 - 그러나 아시아-북유럽 항로에서는 소비자의 수요가 낮아 물동량 성장률이 3.5% 수준으로 전망
- ▶ 반면 2015년 컨테이너선의 평균 운임은 2014년 대비 3~4% 증가하는 데 그쳐 해운기업들은 단위비용 감소에 대한 압박이 더 심화될 것으로 예상됨
 - 올해 정기선 해운업체들의 누적 순이익이 50억 달러로 예측되고 있는 가운데 머스크 등 상위 정기선 해운기업이 누적 수익의 대부분을 차지할 것으로 전망

(Japan Shippingazette, 2014 10. 29.)

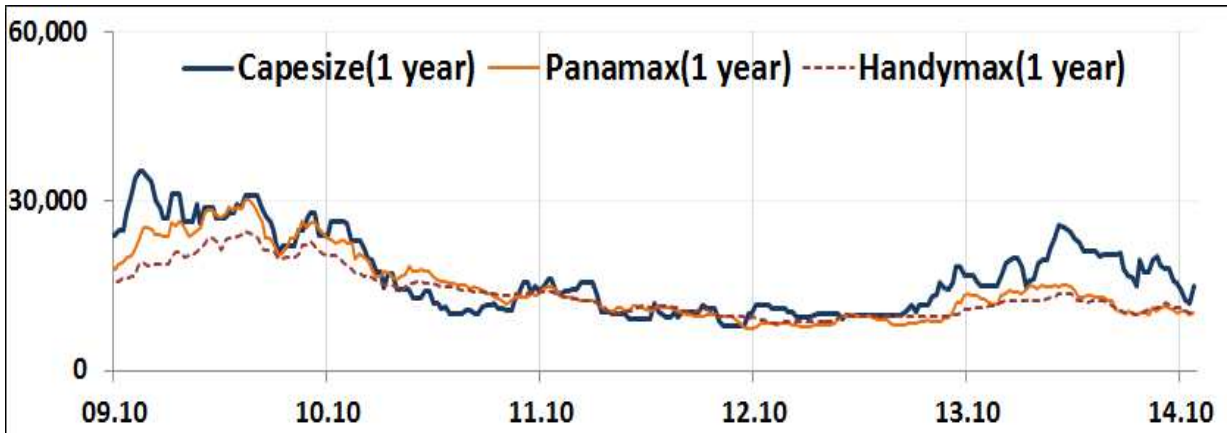
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

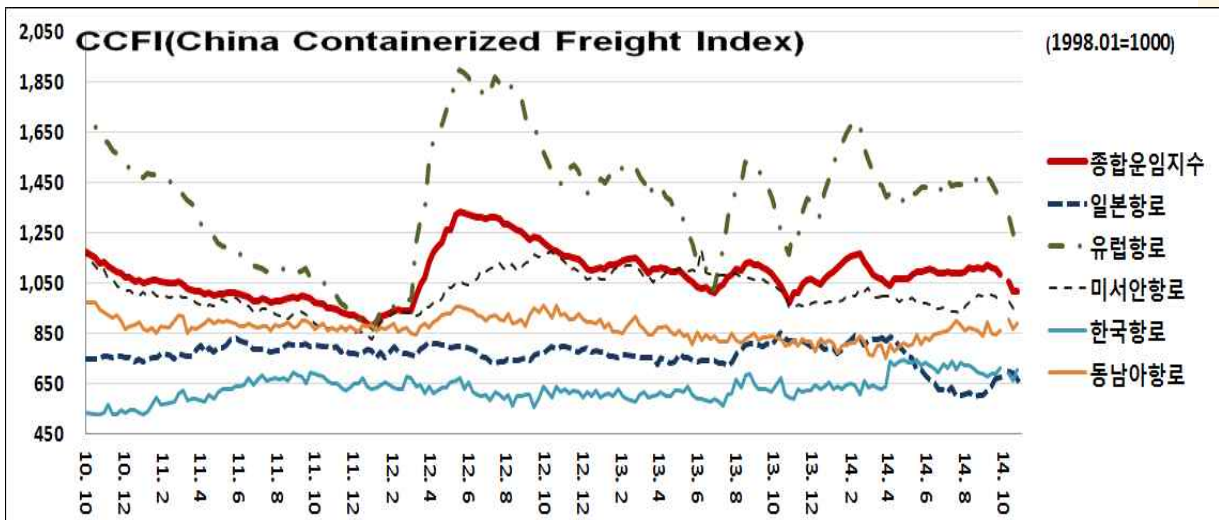
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



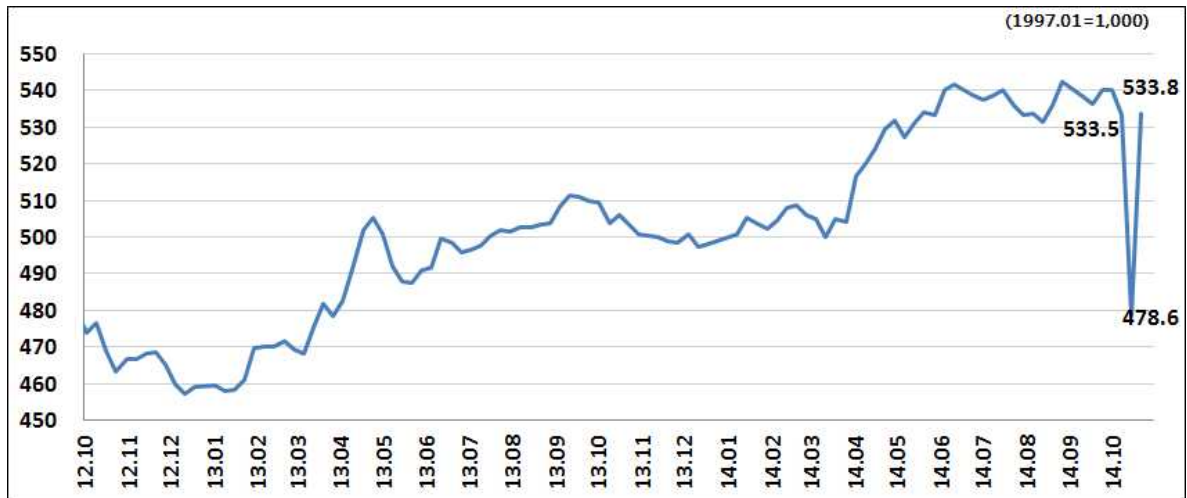
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



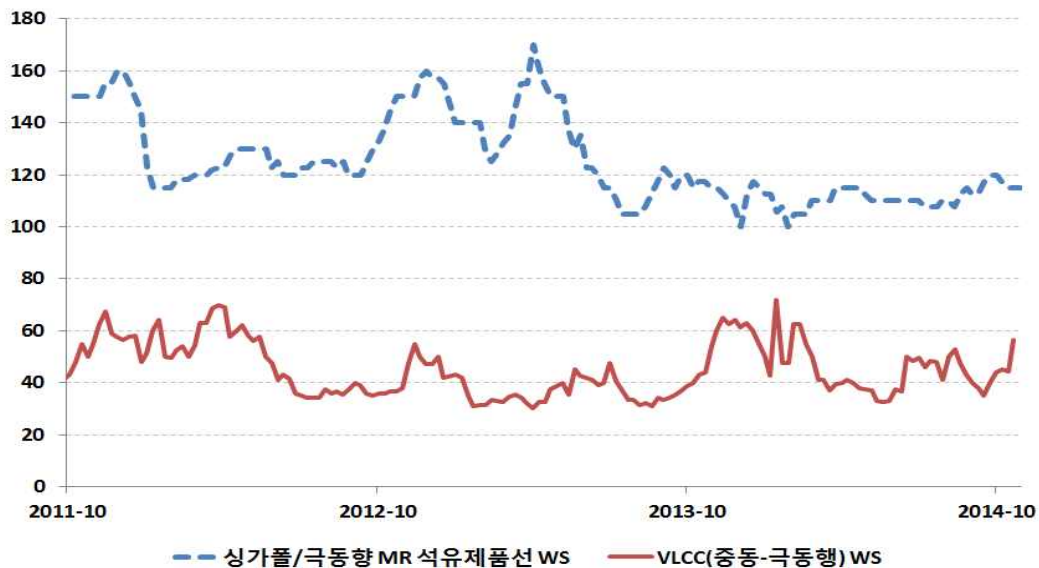
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

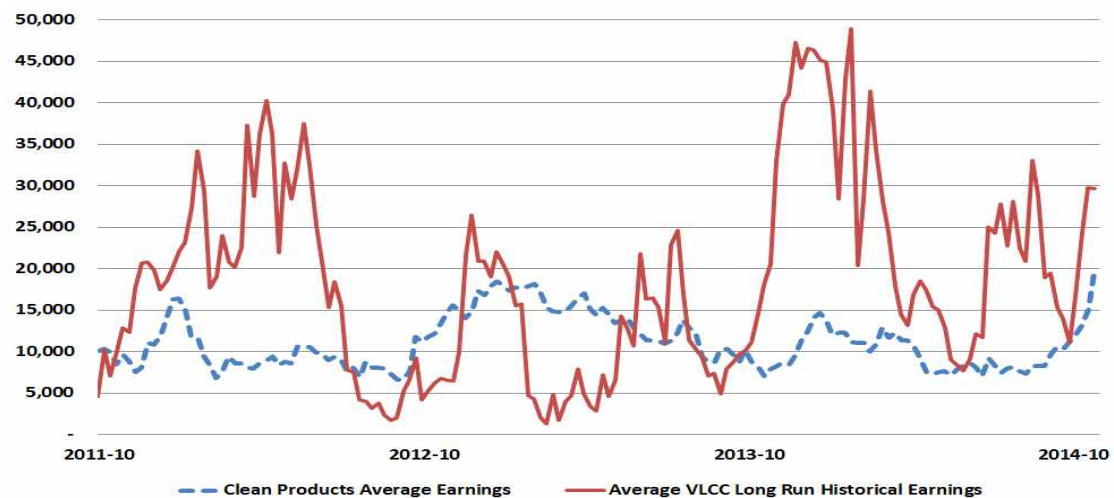
유조선 운임지수(WS)



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) (10.24)										
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(-)	22.0	22.0	28.0	25.3	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	76.0	65.0	77.0	73.1	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) (10.24)										
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	98.6	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) (10.24)										
380 CST	Rotterdam	451.0	(2.0)	485.4	449.0	601.0	564.6	567.0	646.0	594.5
	Singapore	468.0	(5.0)	501.6	463.0	622.0	589.7	591.0	667.5	615.7
	Korea	521.0	(-24.0)	552.4	521.0	662.5	619.8	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	482.0	(-5.0)	519.9	482.0	640.0	599.7	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (10.24) 10월평균										
철광석*	국제價	80.8	(-0.2)	80.6	79.1	135.0	103.9	112.6	158.3	134.9
	중국産	123.7	(-0.7)	124.3	121.7	176.7	146.5	158.6	188.6	172.3
연료탄*	국제價	75.4	(0.1)	75.5	75.2	100.4	82.2	96.2	100.2	97.9
	중국産	93.4	(0.1)	92.9	90.0	114.5	99.9	104.0	116.3	112.3
원료탄*	호주産	131.9	(0.2)	131.7	129.3	175.0	142.7	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.4	(0.1)	75.3	74.2	91.3	80.7	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.4	(0.2)	134.2	132.4	185.0	145.7	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	977.5	(25.8)	947.7	910	1,646	1,291	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	517.8	(1.8)	510.0	474	843	617	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		2014년	7월	8월	9월	2011년	합계	2012년	합계	2013년
인천	수출		2,046	1,862	1,991		20,741		21,475	23,314
	수입		7,736	7,215	7,724		87,919		88,225	89,325
부산	수출		14,965	14,544	14,141		150,005		161,376	169,081
	수입		12,778	12,985	13,187		131,509		137,314	144,214
울산	수출		5,437	5,161	5,299		66,364		68,897	64,004
	수입		8,351	8,102	8,266		104,273		105,220	103,879
광양	수출		5,365	5,317	5,066		57,804		63,827	66,762
	수입		12,251	10,934	10,526		131,521		142,212	142,820