

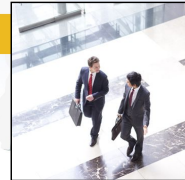
해운시황 포커스

통권 234호 (2014.11.03~11.07)

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)



끝없는 비용경쟁이 장기 해운불황의 사이클을 만드나?



- ▶ 실물경제에 호황과 불황이 교차하는 사이클이 있는 것과 같이 해운산업에도 호황-불황의 사이클이 존재하고 있음. 또한 호황과 불황이 주기적으로 교차하는 특성을 경기순환주기(Business Cycle)라고 부르고 있음
 - 마찬가지로 해운산업도 순환주기가 있으며, 해운산업은 실물경제가 창출하는 운송수요에 대응하여 운송서비스를 제공하는 산업으로 해운산업의 경기순환은 실물경제의 경기순환에 따라 막대한 영향을 받을 수밖에 없음
- ▶ 실물경제 사이클을 흔히 경기순환주기(Business Cycle)라고 하며, 경기순환은 일반적으로 불황(depression), 회복(recovery), 호황(prosperity), 후퇴(recession)의 4단계를 거치면서 주기적으로 나타나며 기간에 따라 단기순환, 중기순환, 장기 순환으로 표현하고 있음
 - 해운경기도 이와 비슷하게 4단계를 거치며 순환하고 있음. 즉 운송수요가 증가하여 선박이 부족할 때 운임이 급등하여 대규모 신조 발주가 유발되고, 다음으로 신조 발주가 많아 공급과잉이 심해지면 운임이 급락하고, 이로 인해 선박해체가 충분히 이루어지면 다시 수급균형에 도달하게 되어 운임이 상승하게 됨
- ▶ 최근 세계 경제가 미국을 중심으로 서서히 회복되고 있는 데 반해 해운시장은 여전히 침체 상태를 벗어나지 못하고 있음. 이것은 실물경제의 순환주기와 해운순환주기가 반드시 일치하지 않을 수도 있다는 것을 의미하며, 경기순환주기와 해운순환주기가 불일치하는 것은 선박 해체량 보다는 신조 발주량이 훨씬 많다는 데 원인이 있음
 - 그동안 해운순환주기 전체를 예측하고 이에 반하는 '경기 역행적' 선박투자를 하는 것이 과학적인 경영이라는 주장이 대세를 이루고 있었음. 그러나 2009년 해운시장이 극도의 침체를 겪으면서 신조 발주가격이 급락했고, 이에 따라 갈수록 신조 발주가 증가함으로써 지금은 공급과잉이 일시적인 것이 아닌 만성적인 요인이 되었음
- ▶ 최근 컨테이너선 시장에서 나타나는 선박의 초대형화 경쟁은 수요가 크게 증가하기를 기대하기 어려운 환경에서 비용경쟁력을 극대화하기 위해 나온 전략의 결과이며, 향후 운송수요가 크게 증가할 가능성이 낮다는 점에서 초대형화 경쟁은 강도가 심화될 것으로 전망됨
 - Drewry에 따르면 올해 146만TEU의 신조선박이 인도되고, 내년까지 1만TEU급 이상의 초대형선박 인도가 피크를 이룰 것으로 전망됨. 앞으로 세계 컨테이너선 시장은 초대형선박 발주를 통해 비용경쟁력의 극대화를 추구하는 동시에 공급과잉을 해결해야 하는 모순된 상황에 놓이게 되었음. 또한 초대형선박이 컨테이너선 시장에 배치되면서 이보다 규모가 작은 선박들이 차례대로 다른 항로로 전배(Cascading)되기 시작하여 원양항로는 물론 역내항로까지도 공급과잉 상태에 빠질 가능성이 커지고 있음
- ▶ 현재 건화물선 시장과 유조선 시장도 공급과잉에 시달리고 상태에서 건화물선과 유조선이 갈수록 대형화되고 있어 해운시장의 공급과잉이 해소되기 쉽지 않을 것으로 예상됨. 현재 공급과잉은 전 세계 선주들의 '경기 역행적' 선박투자가 일시에 대량으로 몰리면서 생긴 현상이며, 이로 인해 끝없는 비용경쟁이 계속될 전망이다

건화물선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



단기 급등에 따른 운임조정 및 수요둔화로 운임하락세 반전

- ▶ 최근 BDI는 1,464p(11월 5일)를 기록하여 전주 대비 36p(2.5%) 상승하였음
 - 케이프는 전주 대비 2,205달러(일)(11%) 상승한 26,831달러(일)를 기록하면서 계속 상승
 - 파나마스 운임은 전주 대비 185달러(일)(1.9%) 상승한 9,809달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 0.8% 하락한 9,288달러(일), 핸디사이즈도 4.1% 하락한 6,675달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프를 제외하고 하락세를 보였음. 케이프 11월 물은 14.5% 상승한 20,055달러(일), 2015년 1분기 물은 3.4% 상승한 18,047달러(일)를 기록함. 파나마스 11월 물은 10% 하락한 8,425달러(일), 2015년 1분기 물은 2.4% 하락한 14,836달러(일)를 기록하였으며, 수프라막스는 11월 물은 5.1% 하락, 2015년 1분기 물은 0.6% 하락함
- ▶ 케이프는 지난주 단기 급등에 대한 부담감으로 용선주들이 선박확보에 미온적 반응을 보이면서 양대 수역에서 운임 조정 움직임이 나타났음
 - 태평양 수역은 서호주 철광석의 수요 감소와 함께 메이저들이 철광석 수출가를 1톤당 9달러 수준으로 낮춤에 따라 약세를 나타내었음
 - 대서양 수역은 용선주들의 운임하방 압력에서도 가용 선박량이 많지 않아 운임 상승세가 계속 이어짐
 - 철광석 가격 하락으로 호주산 철광석의 가격경쟁력이 강화될 것으로 예상되나 메이저를 중심으로 철광석 가격 하락이 지속될 경우 시장개선이 힘들 전망
- ▶ 파나마스는 양대 수역 모두 물동량이 둔화 되고 운임조정 움직임으로 지난 3주간의 상승세에서 하락으로 전환되었음
 - 태평양 수역은 수요가 둔화되어 용선주들이 성약을 서두르지 않고 관망세를 보이며 운임 약세 계속
 - 대서양 수역은 일부 화물이 수프라막스로 대체 선적되는 여파로 하락세를 나타내었으나 가용 선박량이 많지 않아 하락 폭은 제한적
 - 양대 수역에서 운임조정 움직임으로 하락세가 예상되나 하락 폭은 크지 않을 전망
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역에서 공급과잉이 이어져 지속적인 시장하락에서 벗어나지 못함
 - 태평양 수역은 인도 행 석탄 일부의 선적으로 지난주 수준을 유지했으나 공급과잉 심화
 - 대서양 수역은 파나마스 대체 성약에도 불구하고 신규 곡물이 줄어들어 하락세를 보임



		금주 (11.05)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,464	(36)	723	2,113	1,105	698	2,337	1,205
	BCI	3,702	(142)	1,150	3,781	1,973	1,209	4,329	2,110
	BPI	1,224	(22)	419	1,780	950	651	2,096	1,187
	BSI	888	(-8)	659	1,330	940	664	1,562	982
	BHSI	457	(-19)	355	773	531	410	821	562
		(10.31)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	15,000	(-)	12,000	25,938	19,079	9,250	20,000	12,768
	Panamax	11,125	(825)	9,875	15,125	12,405	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,000	(-250)	10,000	13,750	11,699	8,750	12,500	10,034
		(11.05)							
운임(\$/day)	Capesize	26,831	(2,205)	7,912	35,316	13,771	4,205	42,211	14,163
	Panamax	9,809	(185)	3,362	14,188	7,606	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,288	(-78)	6,886	13,902	9,838	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,675	(-289)	5,337	11,083	7,799	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



물동량 둔화로 인해 전반적으로 운임 하락

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 2.8p 하락한 1,018.2p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 144.7p 상승한 1,112p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 2.8p 상승한 536.6p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 615달러 상승한 1,312달러, CCFI는 전주 대비 32.9p 하락한 1,183.3p를 기록하여 혼조세를 보임
 - 머스크 등 선사들의 GRI 시도에 따라 운임이 대폭 상승하였으나 G6의 운임인하 계획과 11월 일부 선사들이 11월 중순 GRI가 계획되어 있어 운임의 방향을 예측하기 곤란
 - 또한 유럽 주요국의 소매판매 감소와 소비자신뢰지수 하락 등 주요 경제지표가 하락세를 보이고 있어 경기침체에 따른 수요둔화가 계속될 전망
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 121달러 하락한 1,988달러, 미동안이 71달러 하락한 4,048달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 27.2p 상승한 992.9p, 미동안이 0.2p 하락한 1,344.7p로 전반적으로 하락세를 보임
 - 미국의 고용개선과 유가하락의 영향으로 블룸버그 소비자안정지수 및 구매의향지수 등 소비관련 지표가 상승하였으나 계절적 비수기로 물동량이 감소하며 운임이 하락
 - 반면 미서안 CCFI의 상승은 항만혼잡에 따른 추가운임 부과에 따른 결과로 판단
- ▶ Japan Shippinggazette에 따르면 TSA는 태평양항로에서 미서안과 미동안에 적용할 저유황배출 초기 할증료를 FEU당 각각 67달러와 53달러로 발표하였음
 - 발틱-미동안 항로의 저유황배출할증료는 FEU당 280달러, 대서양항로는 FEU당 최소 120달러이나 선박의 크기와 에너지효율성에 따라 선사별 가격차이가 존재함
 - 2015년 1월 저유황배출 가스오일의 수요상승으로 가격이 상승할 경우 할증료는 증가할 전망

		금주 (10.31)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,018.2	(-2.8)	1,018	1,171	1,095	976	1,152	1,082
	유럽항로	1,183.3	(-32.9)	1,183	1,696	1,454	1,027	1,530	1,354
	미서안항로	992.9	(27.2)	934	1,032	982	953	1,189	1,061
	일본항로	660.3	(-6.1)	597	843	718	719	857	773
	한국항로	698.4	(-6.4)	610	749	692	565	690	617
	동남아항로	899.9	(9.1)	754	905	835	781	916	841
(11.05)									
용선지수(HRCI)		536.6	(2.8)	479	542	525	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	705	730	730
		수입	610	(-)	540	610	578	610	613
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	344	309	317
		수입	537	(-)	469	537	513	469	472
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	786	780	809
		수입	600	(-)	550	600	586	540	569

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 중국행 물동량 증가로 모든 구간에서 운임 강세

- ▶ 중국행 원유 수입이 크게 증가하며 VLCC 대부분의 항로가 강세를 나타내고 있음. 거래건수는 2월 중순 이후 최고치를 기록하였으며 ‘중동-일본’ 운임수익은 주중 50,000달러(일) 수준을 넘어서기도 하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 42,669달러(일)로 전주 대비 12,998달러(43.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 56.5로 전주 대비 변동 없음
 - 11월 05일 페르시아만 30일 가용선박은 98척으로 전주 대비 6척(6.5%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 39척(66.1%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 67~70%, 중동-미국은 101%, 중동-유럽은 93% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국향과 인도향이 각각 19%, 미국향 15% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 세계 주요 항만들이 하락세를 멈추고 반등을 시도하였으나 반등 폭이 크지 않음. L·A, 부산항은 하락을 지속하고 있음



제품선, 대서양 시장 약세 전환 대비 아시아 시장 강보합

- ▶ 대서양시장 : 북해발 운임은 주중 하락세로 반전되었고 미겔프만 시장도 항차수는 증가하였으나 선박량 누적으로 운임이 하락하였음. 미겔프만 2주 가용선박은 59척으로 전주 대비 13.0% 증가하였음
- ▶ 아시아시장 : 극동항 LR2급 운임이 주중 WS 135를 유지하며 시장의 강세분위기를 이어가고 있음. MR 운임도 강보합을 유지하고 있으나 거래량은 큰 변동이 없음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,630달러(일)로 전주 대비 97달러(0.5%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.5로 전주 대비 2.5p(2.2%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 4%, 북해-서아프리카만 3% 증가하였으나 미겔프-북해 43%, 미겔프-남미동안 19% 감소하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 변동 없는 반면 LR2는 24% 증가하였음. MR 싱가포르-일본은 2% 증가하였으나, 인도-일본은 2% 감소하였음
- ▶ 10월 31일 기준 미국 정제가동률은 88.4%이며 원유재고는 전주 대비 46만 배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 8,021만 배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 176만 배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 1,965만 배럴, 중유는 3,644만 배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 6,675(k)bpd, 제품유 1,932(k)bpd를 기록

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

유조선 시장		(10.31)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	42,669	(12,998)	28,634	7,670	48,936	22,530	1,351	47,297	16,103
	MR	19,630	(97)	15,879	7,041	19,630	10,208	7,020	18,189	12,625
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	31,500	(-)	31,100	23,500	31,500	26,989	18,000	28,000	19,837
	MR	14,750	(250)	14,300	13,750	15,250	14,545	13,500	15,000	14,351
(11.05)										
운임지수(WS)	VLCC	56.5	(-)	56.5	32.5	72.0	45.3	30.0	65.0	40.1
	MR	117.5	(2.5)	117.5	100.0	120.0	111.3	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



내년 인도 행 석탄이 파나막스 시장의 향방을 결정하는 열쇠

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국의 자원조사기관 플라츠(Platt's)의 「도쿄 철강·원재료 포럼」에서 내년도 철광석과 석탄운송 시황을 다음과 같이 전망하였음
- ▶ VLOC(초대형 광석운반선)에서 '캐나다-서아프리카-아시아', 케이프 선형에서 '캐나다-유럽', '남부호주-아시아'의 신규 트레이드가 증가할 것으로 예상됨
 - 2011~2012년의 VLOC는 거의 호주, 브라질산 물동량이었으나 2013년 이후 캐나다산 철광석과 서아프리카 철광석을 적재하기 시작하여 아시아로 향하는 신규 거래가 나타났으며 중동행 철광석 수송도 증가
 - 케이프에서는 남부호주발 신규항로가 생겼으며, '캐나다-유럽' 항로에서도 물동량 증가세를 나타내고 있음
- ▶ 한편 석탄에서는 중국 정부의 수입규제가 태평양시장의 악재가 될 것이라고 분석하였으며, 내년 건화물선시황은 인도 행 석탄의 증가율이 시황의 열쇠라고 강조하였음
 - 파나막스 주종 화물인 석탄에서 최근 몇 년 동안 시장을 견인해 온 중국의 석탄 수입이 줄어들고 중국 정부의 국내탄광 지원책이 수입규제로 연결되고 있음
 - 올해는 중국의 많은 비로 수력발전 가동률이 상승하여 여름의 석탄화력 발전의 비중은 70% 전후로 전년 대비 6~7 포인트 하락했다고 분석
 - 한편, 인도의 일반탄 수입은 올해 1억 4000만 톤으로 전년 대비 30% 증가할 전망이며 이번 가을에 인도 최고재판소가 석탄광구 200개 이상의 인가를 취소하며 지금까지 국내탄만 사용하였던 일부의 발전소가 수입으로 원료도입선을 전환할 것이라 예상

(Marinavi, 2014.11.07.)



유가하락과 디젤수요에 힘입어 유럽 정제마진 회복

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 최근 원유가격 하락과 휘발유와 경유 수요가 증가하면서 나프타와 기타연료 정제손실을 상쇄하고 있음
 - 2주간의 제품유 가격회복으로 ARA*의 오스버그(Oseberg)** 정제마진은 0.75달러(배럴) 오른 6.91 달러/배럴을 기록하며 이달 중 최고치를 갱신하였음
 - 포티스(Forties)** 정제마진도 0.465달러(배럴) 오른 2.45달러(배럴)을 기록하며 10월 13일 이후 최고치를 기록
- * ARA: 암스테르담-로테르담-앤트워프
- ** 브렌트유는 브렌트(Brent), 오스버그(Oseberg), 포티스(Forties), 에코피스크(Ekofisk) 유종으로 구성되며 소위 BFOE로 칭함
- ▶ 유럽에서는 디젤 및 제트유 공급부족으로 인해 정제마진이 몇 달째 높은 수준을 이어가고 있음. 반면 유럽의 정제시설 보수기간 동안 디젤 정제마진이 높아 재정거래가 활발했던 미국과 러시아의 디젤이 최근 들어 수입량이 줄어들고 있음
 - 제트유는 정제마진이 가장 높은 제품유로 현재 로테르담 FOB 바지(barge)기준 19.53 달러/배럴로 2013년 10월말 이후 최고수준을 기록하고 있음
- ▶ 또한 휘발유 정제마진도 첨가물과 옥탄촉진제 부족, 정제시설 가동연기 등으로 강세를 나타내고 있음

(Platt's, 2014.11.10.)



중국, 신(新) 실크로드에 163억 달러 투자계획 발표

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 정부는 실크로드 교역로 재건을 추진하기 위해 3개 대륙시장을 연결하는 하부구조 건설에 163억 달러를 지원할 계획임
 - 본 계획은 1년 전 카자흐스탄에서 시진핑이 제안한 것으로 육상과 해상항로를 기반으로 구성되어 있음.
 - 중국개발은행 등 국책은행의 자금으로 해양-육상항로 교역이 가능하도록 철도, 육상, 파이프라인을 신축·확장할 예정
- ▶ 11월 베이징 APEC 회의에서 시진핑 주석이 중국의 아태지역 해운 지배력을 강화하고, 지역 내 정치·경제적 영향력을 확장하기 위한 이번 구상안을 제시함
 - 계획에 따르면 중앙아시아, 중동, 남아시아, 동남아시아, 유럽의 일부지역에 국한하여 자금을 투자하고, 이 지역내 선진/신흥국으로 교역확대를 위한 해운기반을 구축할 예정
 - 이에 중국 정부기업과 주정부기업이 모두 참여하여 실크로드 재건에 주력할 방침
- ▶ 특히 시진핑 주석은 해외국가와의 협력과 대외협조 강화에 주력하기로 하였음. 이를 위해 타지키스탄, 몰디브, 스리랑카를 방문하여 참여의사를 확인하였고 인도와 아프가니스탄에서도 관심을 표시하였음
 - 육상 실크로드는 산시성에서 출발하여 중국 랴오닝과 우루무치를 거쳐 중앙아시아-중동-유럽으로 이어지며, 해상항로는 광둥에서 출발하여 해남을 거쳐 말라카해협-인도양-아프리카-사해-지중해로 이어지며, 이 두 항로는 베니스가 종착지임

(Bloomberg, 2014. 11. 5)



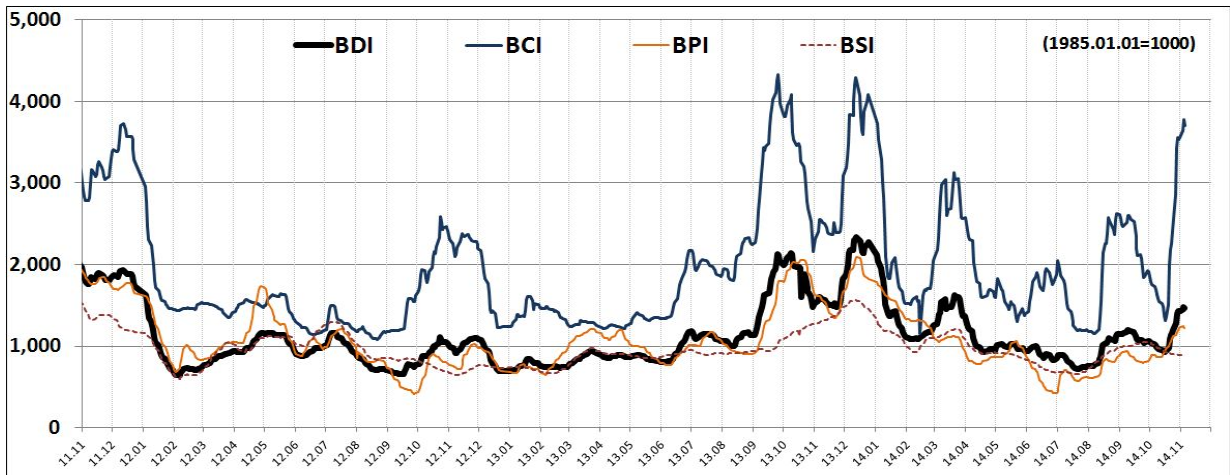
중국, 해운산업의 전문성 강화

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 정부는 해운산업 현대화와 크루즈산업 발전을 위해 개인투자자 참여와 기업 간 인수합병을 추진하기로 하였음
 - 최근 중국에서는 남중국해에서 주변국과의 영토분쟁이 심화되면서 해운산업의 육성과 공급망 확보에 대한 의지가 높아지고 있음
 - 10월 31일 중국 정부는 해운기업의 전문성 강화를 위해 해운기업 간 M&A와를 촉진하고 정부 소유기업의 부분적 사유화를 추진하기 위한 연구를 수행할 계획이라고 발표
- ▶ 중국 정부는 크루즈 운영기업 Carnival과 공동으로 호화 크루즈 선을 건조할 계획이며, 2020년까지 3개의 크루즈 항만을 건설할 예정임
 - 또한 천진, 상해, 복건, 해남에 크루즈선의 시범운항을 시작하는 등 크루즈 운항 네트워크를 확장할 계획
- ▶ 나아가 중국 정부는 2015년까지 중국의 선박대여업과 선박 보험 산업의 발전을 도모하기 위해 금융 및 보험기관에 해운산업을 지원을 강화하도록 요청하였음
 - 이를 위해 외국계 기업이 상하이 무역자유지역에 단독투자가 가능하도록 규정을 완화하였으며, 중국 기업에게 해외비즈니스를 확장하도록 권고

(출처: Reuters, 2014. 11. 4)

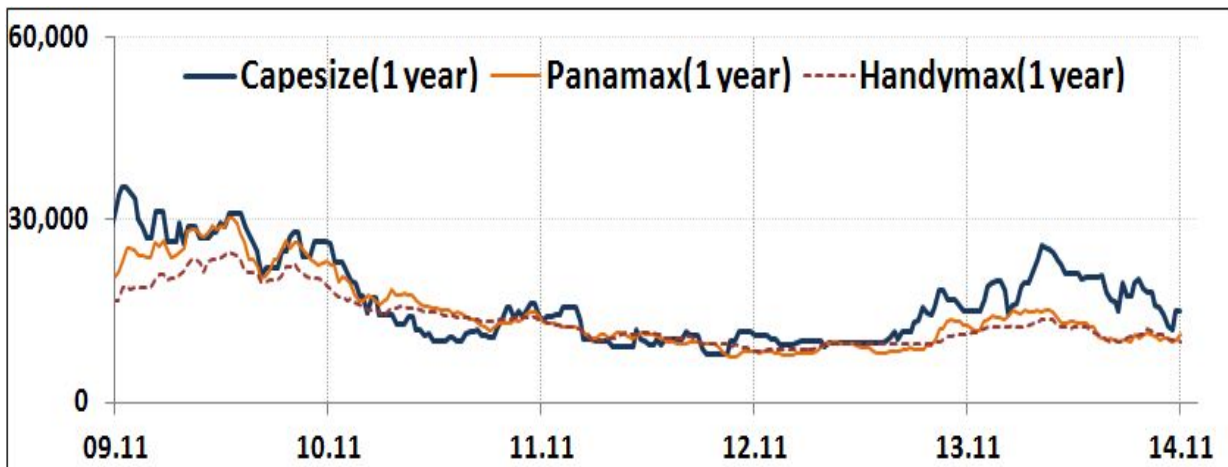
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

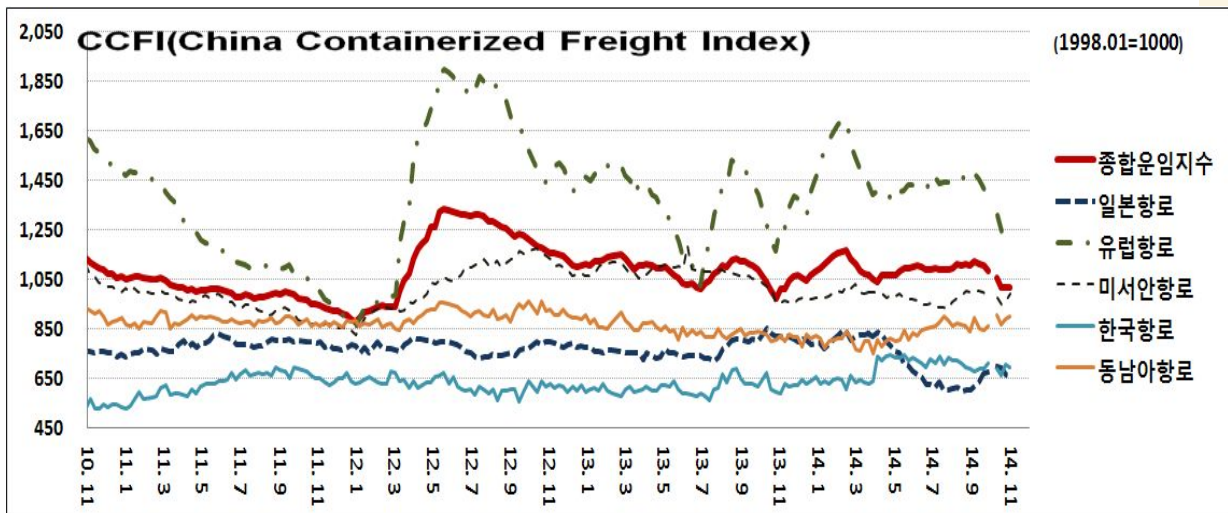
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



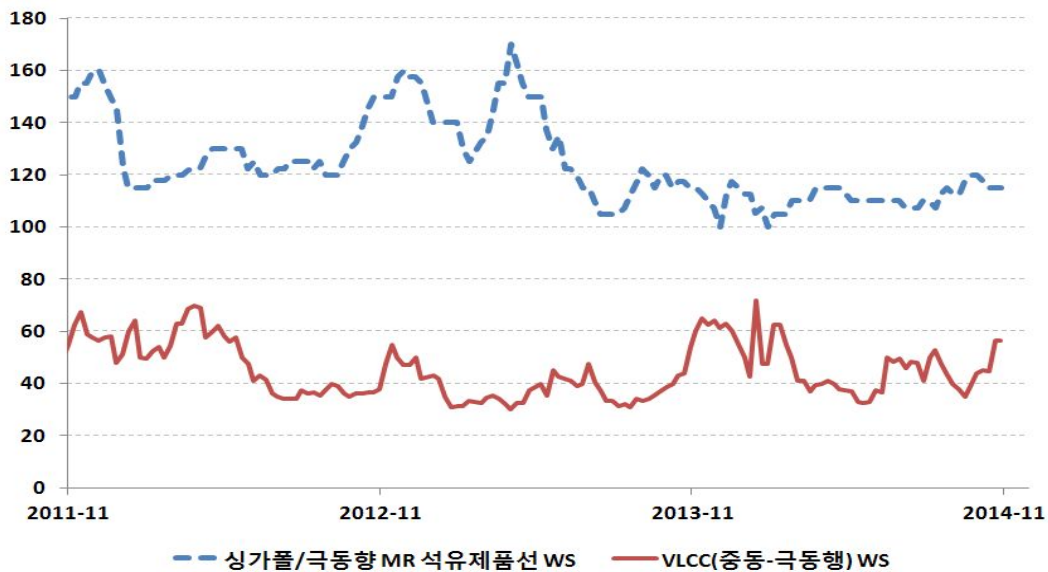
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

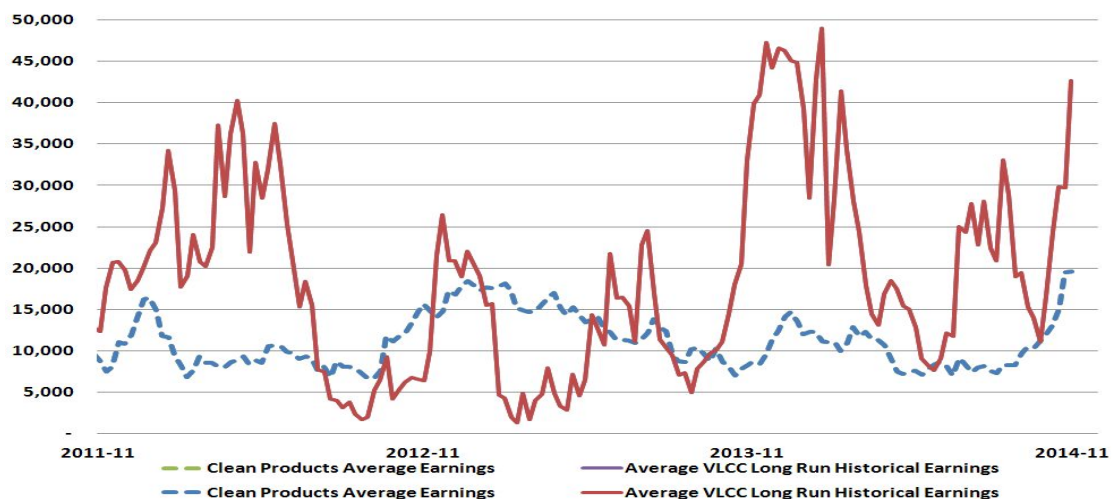
유조선 운임지수(WS)



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) (10.31)										
건화물선(5년)	Panamax	20.5	(-1.5)	21.7	22.0	28.0	25.2	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	76.2	65.0	77.0	73.2	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) (10.31)										
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) (10.31)										
380 CST	Rotterdam	466.5	(15.5)	481.6	449.0	601.0	562.3	567.0	646.0	594.5
	Singapore	479.0	(11.0)	497.1	463.0	622.0	587.2	591.0	667.5	615.7
	Korea	517.5	(-3.5)	545.4	517.5	662.5	617.5	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	489.5	(7.5)	513.8	482.0	640.0	597.2	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (10.31) 10월평균										
철광석*	국제價	80.3	(-0.5)	80.6	79.1	135.0	103.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	122.2	(-1.5)	123.7	121.7	176.7	145.9	158.6	188.6	172.3
연료탄*	국제價	75.4	(0.1)	75.5	75.2	100.4	82.1	96.2	100.2	97.9
	중국産	95.1	(1.7)	93.1	90.0	114.5	99.7	104.0	116.3	112.3
원료탄*	호주産	132.0	(0.1)	131.8	129.3	175.0	142.4	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.4	(0.1)	75.3	74.2	91.3	80.6	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.5	(0.1)	134.2	132.4	185.0	145.4	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1046.5	(69.0)	964.6	910	1,646	1,284	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	532.5	(14.8)	514.8	474	843	615	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
2014년		7월	8월	9월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
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	