

해운시황 포커스

통권 228호 (2014.09.15~09.19)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | (02)2105-2954

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

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



금년 4분기 건화물선 시황, 작년 4분기 보다 낮을 전망



- ▶ 작년 하반기 중국의 철광석 재고확보와 곡물 물동량 증가세가 동시에 나타나며 건화물선 시황이 빠른 회복세를 시현한 바 있으며, BDI가 작년 12월 내내 2,000p를 넘어섰기 때문에 올해도 4분기 건화물선 시황의 회복을 기대하는 시각이 많음
 - 그러나 올해 4분기에는 브라질-중국간 철광석 물동량 증가와 선박공급 감소로 작년과 같은 시황 상승이 나타날 것이라는 기대와 올해는 수요 보다는 선박공급 증가율이 높아 계절적 수요에도 불구하고 시황상승이 제한적이라는 전망이 혼재하고 있음
- ▶ 클락슨에 따르면 올해 건화물 물동량은 45억 2천만톤으로 전년 대비 4.4% 증가할 것으로 예상됨. 올해 철광석 물동량 증가율이 10%에 이르며 전체 건화물 물동량 증가를 주도할 것으로 예상되는 가운데 석탄과 곡물 물동량은 4~5% 수준을 기록할 전망이다
 - 올해 철광석 해상물동량은 전년 대비 10% 증가한 13억 1천만톤, 특히 중국의 철광석 수입량은 전년 대비 13% 정도 증가한 9억톤으로 전체 물동량의 70%를 차지할 전망이다
 - 원료탄 해상물동량은 전년 대비 4.6% 증가한 2억 7천만톤, 연료탄은 2.7% 증가한 9억 5,700만톤에 이를 것으로 전망되는 가운데 금년 상반기 석탄물동량이 다소 저조하여 파나막스 시황이 약세를 보였음. 그러나 인도 화력발전소들의 연료탄 재고가 매우 적은 수준에 있고 가뭄으로 인해 수력발전이 제한되고 있어 단기적 물동량 증가가 기대됨
 - 곡물의 경우 2013/14 시즌 물동량은 중국의 흉작에 따른 옥수수 수입증가에 힘입어 전 시즌 대비 15% 가량 큰 폭으로 증가하였으나 2014/15 시즌에는 곡물 수입량이 3.6% 감소할 것으로 예상됨. 다만 최근 미국의 작황이 매우 좋은 것으로 나타나며 금년 4분기에 옥수수와 대두를 중심으로 물동량이 크게 늘어날 것으로 전망됨
- ▶ 한편 선박공급 측면을 보면 올해 상반기에도 건화물선 신조 인도가 집중되는 현상이 반복되어 하계시즌 시황하락 압력이 높아지는 현상이 다시 반복되었으며, 하반기 이후 신조선 인도량 증가속도가 상대적으로 감소하는 모습을 보이고 있음
 - 선형별로는 파나막스 선박공급 증가율이 6.7%로 가장 높을 것으로 전망되는 가운데 케이프는 5.1%, 수프라막스는 5.4% 수준으로 금년도 선박공급 증가율은 전체적으로 5.1%에 이를 것으로 전망됨
- ▶ 건화물선 시장은 전통적으로 상반기 대비 하반기에 수요가 크게 늘어나는 동시에 신조선 인도량이 감소하여 수급 측면에서 시황상승 압력이 높아지는 이른바 '계절성 효과'가 매년 반복되고 있음
 - 그러나 올해는 물동량 증가율(4.4%) 보다 선박공급 증가율(5.1%)이 높다는 점에서 계절 효과에 따른 시황상승은 기대할 수 있으나 작년 4분기 수준의 시황을 회복하기 어려울 가능성이 있음. 특히 파나막스와 수프라막스의 경우 수요 보다 공급 증가율이 높아 시황상승에 제한적일 것으로 예상됨
 - 다만 케이프의 경우, 물동량은 10% 증가하는 반면 선박공급은 6.7% 증가에 그쳐 뚜렷한 시황상승이 예상되며, 금년 4분기 건화물선 시황상승은 케이프가 주도할 것으로 예상

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프와 파나막스 대폭 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,124(9월 17일)를 기록하여 전주 대비 73p(6%) 하락하였음
 - 케이프는 전주 대비 2,208달러(일)(12% 하락한 15,462달러(일)을 기록하면서 전체 시황하락을 주도
 - 파나막스 운임은 전주 대비 686달러(일)(9%) 하락한 6,646달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 3% 상승한 10,785달러(일), 핸디사이즈도 3% 상승한 7,193달러(일) 기록
 - 반면 FFA 시장은 핸디사이즈를 제외하고 모두 10월물, 4분기물이 소폭 상승하였음. 케이프는 10월물은 0.7% 상승한 22,278달러(일), 4분기물은 0.5% 상승한 24,250달러(일)을 기록함. 파나막스 10월물은 2% 하락한 9,700달러(일), 4분기물은 1.7% 상승한 14,475달러(일)을 기록하였으며, 수프라막스 이하는 10월물은 1% 이하에서 상승 및 유지하였음
- ▶ 케이프는 철광석 가격 하락과 브라질 신규 물량 감소로 운임하락을 면치 못함
 - 태평양수역은 서호주 메이저들의 꾸준한 성약에도 불구하고 용선주들의 운임수준 인하 요구로 운임이 하락
 - 대서양수역의 경우, 브라질->중국 철광석 신규 물동량 유입이 감소하면서 대서양 R.V. 항로의 운임이 30% 이상 급락
 - 다만 중국의 철강생산 증가세와 신조선 인도량 감소로 단기 저점에 근접
- ▶ 파나막스는 양대 수역에서의 물동량 둔화와 가용선복 증가로 운임하락세를 면치 못함
 - 태평양수역은 북태평양 및 호주에서 일부 수요가 있었으나 가용선복 증가하였고
 - 대서양수역은 미걸프 지역 곡물시즌이 막바지에 접어들면서 물동량이 둔화되는 가운데 가용선복량이 증가하여 운임 하락
 - 다만 가용선복이 많음에도 불구하고 선주들이 호가를 낮추지 않아 제한적 하락 예상
- ▶ 수프라막스는 태평양수역의 물동량 둔화에도 불구하고 대서양 역에서 물동량 유입이 활발해지면서 시황상승세를 이어가고 있음
 - 태평양 수역의 경우 동남아지역 물동량이 줄면서 운임 약세를 보였으나 미걸프발 유럽행 물동량 증가에 힘입어 운임강세를 지속



		금주 (09.17)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,124	(-73)	723	2,113	1,102	698	2,337	1,205
	BCI	2,342	(-260)	1,150	3,733	1,928	1,209	4,329	2,103
	BPI	829	(-87)	419	1,780	946	651	2,096	1,187
	BSI	1,031	(28)	659	1,330	935	664	1,562	821
	BHSI	488	(14)	355	773	536	410	821	562
(09.12)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	18,250	(0)	14,700	25,938	19,972	9,250	20,000	12,768
	Panamax	11,000	(-375)	9,875	15,125	12,730	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,750	(-250)	10,000	13,750	11,905	7,500	10,625	8,648
(09.17)									
운임(\$/day)	Capesize	15,462	(-2,208)	7,912	35,316	13,649	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,646	(-686)	3,362	14,188	7,579	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,785	(292)	6,886	13,902	9,785	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,193	(208)	5,337	11,083	7,885	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



모든 기간항로에서 운임 하락

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 7p 하락한 1,114.5p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 64.7p 하락한 1,069.11p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 2p 하락한 538.6p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 74달러 하락한 1,055달러, CCFI는 전주 대비 19p 하락한 1,455.9p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
 - 최근 유럽 정세의 불안정과 인플레이션을 하락으로 인한 디플레이션 우려가 커지고 있어 ECB가 양적 완화를 추진할 계획임. ECB는 유럽경제의 회복을 위한 각국 정상들에게 재정완화 정책을 요청할 것으로 알려졌다
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 109달러 하락한 2,195달러, 미동안이 112달러 하락한 4,524달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 2.9p 하락한 1002.3p, 미동안이 7.8p 상승한 1,388.7p를 기록하여 전반적으로 하락하였음
 - 작년 9월 중순 상해발 북미행 운임은 미서안 1,900달러, 미동안 3,300달러 수준 보다 높은 것으로 나타났음
 - Bloomberg에서 발표하는 CCI(consumer Comfort Index)가 하락(45→ 41.5)하였고, 8월 CPI 지수가 0.2% 하락하는 등 부정적 전망으로 인한 물동량 둔화가 우려
- ▶ 금년 3분기 계속적인 GRI를 통해 운임상승이 있었으나 내년초 2M, O3 등 신규 얼라이언스 출범을 앞두고 초대형 선사들 간의 치열한 운임경쟁이 예상됨
 - 또한 10월말 중국 국경절 황금 주에 G6 등 일부 선사들이 일부 서비스를 중단하거나 재편성하는 전략을 발표하면서 대규모의 서비스 조정이 운임에 영향을 줄 것으로 예상

		금주 (09.12)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,115	(-7.0)	1,040	1,171	1,101	976	1,152	1,083
	유럽항로	1,456	(-19.0)	1,368	1,696	1,480	1,027	1,530	1,351
	미서안항로	1,002	(-2.9)	934	1,032	983	953	1,189	1,066
	일본항로	639	(19.8)	597	843	724	719	857	771
	한국항로	690	(7.6)	610	749	692	565	690	616
	동남아항로	854	(-41.8)	754	899	828	781	916	842
(09.17)									
용선지수(HRCI)		538.6	(-2.0)	498	542	524	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	696	730	730
		수입	610	(-)	540	610	572	610	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	340	309	321
		수입	537	(-)	469	537	508	469	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	783	780	798
		수입	600	(-)	550	600	583	540	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 9월 성악 부진으로 운임하락폭 확대

- ▶ 아시아 지역 연휴로 주간 성악건수가 21주 최저치로 감소하며 ‘중동-일본’ 항로 운임이 WS 40 이하를 기록하였음. 계절적 수요에 대한 기대와 달리 9월물 성악건수가 저조하여 중동지역 선박량이 증가, 향후 운임상승에 부담이 되고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 15,359달러(일)로 전주 대비 4,090달러(21.0%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 38.0으로 전주 대비 2.0p(5.0%) 하락
 - 9월 17일 페르시아만 30일 가용선박은 125척으로 전주 대비 3척(2.5%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 23척(22.5%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 13~22%, 중동-미국은 124%, 중동-유럽 82% 하락하였음. 서아프리카 시장은 미국행, 인도행이 각각 15%, 18% 감소하였으나 중국행은 변동없음
 - 선박유(380cst) : 최근 2주동안 상승하였던 북중미 항만들의 선박유 가격이 하락반전하며 전반적으로 선박유는 하락세를 이어가고 있음



제품선, 미걸프만 시장 강세로 운임 상승

- ▶ 대서양 시장은 북해와 남미행 수요 증가로 미걸프만 운임이 크게 상승하였음. 북해시장 강세로 미걸프만 선박유입이 감소하였으며, 동지역 정제마진 개선으로 재정거래가 증가하였음. 미걸프만 2주 가용선박은 46척으로 전주 대비 15% 이상 개선되었음
- ▶ 아시아 시장의 경우 중동-아시아 LR1 운임은 2013년 이후 최고치를 기록한 반면 LR2는 하락하였음. MR은 중동 및 싱가포르 시장은 강세, 극동발 운임은 거래감소로 약세를 보임
 - 제품선 평균 운임수익은 10,522달러(일)로 전주 대비 817달러(8.4%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.5으로 전주 대비 5.0p(4.4%) 증가
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 20% 감소하였으나 북해-서아프리카는 13%, 미걸프-남미동안은 113%, 미걸프-북해는 160% 증가
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 38% 증가하였으나 LR2는 14% 감소하였음. MR 싱가포르-일본은 1%, 인도-일본은 10% 증가
- ▶ 9월 12일 기준 미국 정제가동률은 93.0%이며 원유재고는 전주 대비 367만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 6,227만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,074만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,777만배럴, 중유는 3,646만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 8,114(k)bpd, 제품유 1,500(k)bpd를 기록

		(전주비) 9월평균			2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(09.12)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,359	(-4,090)	17,404	7,670	48,936	22,245	1,351	47,297	16,103
	MR	10,522	(817)	10,114	7,041	12,862	9,411	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	29,000	(-)	29,000	23,500	29,000	26,216	18,000	28,000	19,837
	MR	13,750	(-250)	13,875	13,750	15,250	14,622	13,500	15,000	14,351
(09.17)										
운임지수(WS)	VLCC	38.0	(-2.0)	40.3	32.5	72.0	45.2	30.0	65.0	40.1
	MR	117.5	(5.0)	114.2	100.0	117.5	110.3	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



컨테이너선사, ECA 통과에 따른 환경부담금 반영할 계획

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 일부의 컨테이너 선사들이 2015년 1월부터 시행되는 배출제한지역(Emission Contral Areas: ECAs)내 0.1% 저유황유 의무사용에 따른 비용을 할증 또는 운임조정을 통해 충당할 계획을 갖고 있는 것으로 알려짐
 - 0.1% 유황 배출량 제한은 유럽 및 북미 ECAs에서 내년 초부터 시행될 예정이며 선사는 기존중유보다 50%가 비싼 저유황유를 사용하거나 탈유황장치를 부착해야 함
- ▶ 세계 1위의 컨테이너 선사 머스크는 현재 유류할증료 인상을 통해 환경부담비용을 해결하려고 계획중임
 - 인상폭은 feu(40피트컨테이너)당 50~150달러로 예상되며 ECAs 내 운항시간, 기착여부에 따라 달라질 것임. 냉장컨테이너는 할증료가 더 높아질 계획
- ▶ 머스크의 새로운 선복공유협정인 2M은 ECA 요금은 2015년 1월 1일 즉시 시행될 예정이며 비용은 TEU당 5~165달러 사이에서 항로에 따라 결정된다고 발표하였음
 - 북유럽 지선에서 운항하는 Unifeeder사는 자사 고객에게 TEU당 65 유로를 부과할 계획

(Seatrade Global, 2014. 09. 18)



선급공통구조규칙 강화로 신조선가 상승 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 2015년 7월부터 적용될 예정인 선급공통구조규칙(H-CSR) 적용에 따라 신조선의 건조 비용이 증가할 전망이다
 - H-CSR이 적용되면 선박 건조에 사용하는 강재의 양이 늘어나며, 질소산화물 규제에 대응하여 선택적 환원촉매방식의 탈초장치(SCR)를 탑재해야 함
 - 이에 따라 조선시장 관계자들은 이 규제의 시행을 앞두고 신조선의 막바지 발주가 발생할지 주목하고 있음
- ▶ 특히 국제선급협회연합(IACS)가 2015년 7월 1일 이후의 계약선에 적용하는 H-CSR이 시행될 경우 막대한 비용이 추가될 것으로 예상됨
 - 선종·선형에 따라 다르지만 조선업체에 따르면, SCR 탑재도 있어 수백만달러의 비용 상승이 예상
 - SCR은 2016년부터 배출규제지역(ECA)에서 시행 대응하는 장치임
- ▶ 2013년부터 14년 전반기까지 신조발주 붐으로 주요 조선사는 3년~3년반 일감을 미리 확보했기 때문에 이러한 비용증가를 신조선가에 반영할 계획임
 - 2014년 7월 1일 이후의 계약선에 적용되는 선내 소음규제를 피한 막판 계약이 6월까지 진행된 후 신조선 마켓은 아주 조용한 분위기를 이어가고 있음
 - 선주들이 비용증가를 피하기 위해 막판 신조발주에 뛰어들 것인지, 신조선시장 관계자들이 주목하고 있음

(Marinavi, 2014. 09. 18)



2020년 중국 해운업 발전 계획안 발표

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 교통부는 내년부터 자국 해운산업의 손실을 줄이고 중국 해운사의 국제경쟁력 향상을 위한 지원을 위한 국가차원의 2020년 해운산업발전 계획안을 시행할 계획임
 - 동 계획에는 VLCC(원유운반선), LNG 운반선, 컨테이너선, 로로선, 특수목적선의 발전 방향을 포함하고 있음
- ▶ 중국 교통부에 따르면 위의 5가지 선종을 통해 이동하는 화물량을 2020년까지 40% 증대시킬 계획임
 - 해운을 통해 교역화물의 90%가 이동한다는 점에서 본 성장률 목표는 중국의 전체 화물교역량을 증대시키는데 매우 중요한 역할을 수행할 것으로 봄
- ▶ 또한 동 계획안에서는 장기계약과 선사간의 M&A와 VSA 동맹을 통해 자국 선사의 선대규모를 확장하여 비용경쟁력을 향상시키고 자기자본비율을 높이는 방안이 포함됨
 - 나아가 자국 선사들의 국제경쟁력을 향상시키기 위한 구조조정과 전략개선을 위한 가이드라인을 제시

(출처: American shipper, 2014.09.18.)



FMC 미국 항만 혼잡에 대해 경고

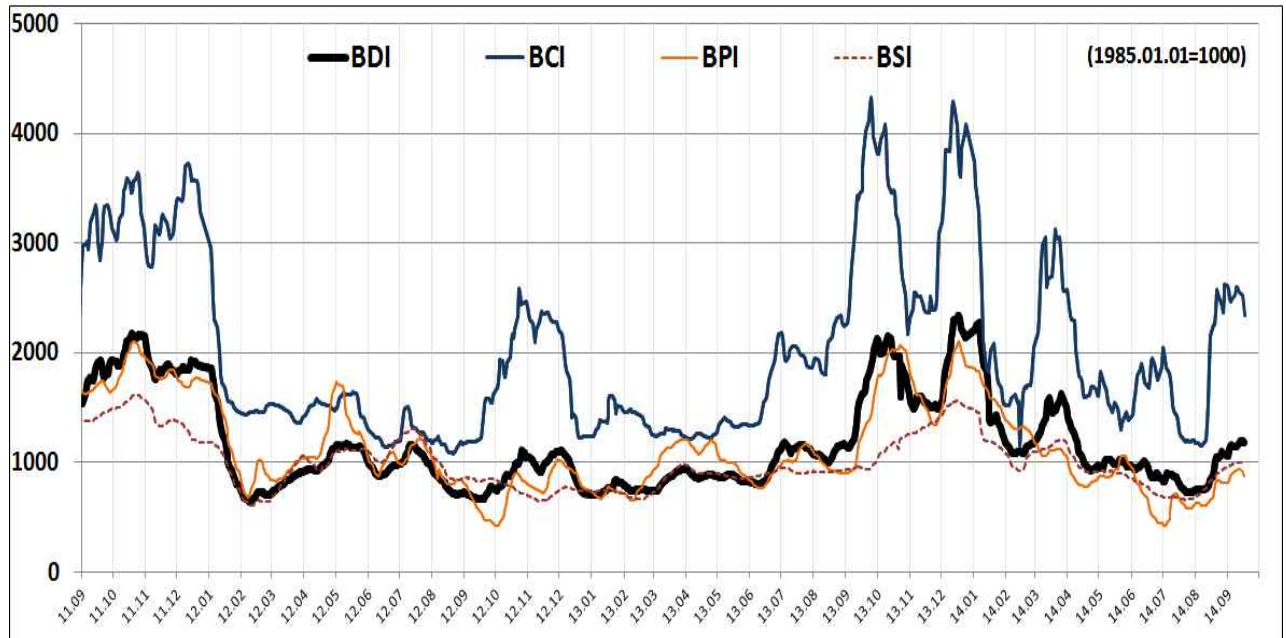
백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 FMC 미국내 주요 항만에서의 혼잡이 심화되어 공급망 및 재고관리에 많은 문제가 발생할 것으로 지적하였음
 - 미국 해상 물동량의 40%를 처리하는 LA항과 롱비치항 뿐만 아니라 발티모어, 찰스턴, 뉴얼리언즈 등 주요 항만혼잡의 문제가 심각하게 대두
 - 현재 화물이 내륙이동을 위해 항만에서 기차로 이동되는 데 1-2주 소요되고, 트럭화물 또한 항만에서 대기시간이 7시간 이상 소요되어 최종 유통망 재고관리에까지 영향
- ▶ PMSA(Pacific merchant shipping Association)에서는 항만혼잡에 영향을 주는 요인들로 대차(Chassis) 부족, 일정 시간대에 집중되는 터미널업무, 대형선박의 대규모 화물 하역, 컨테이너선의 VSA, 불규칙적인 화물운송의 문제점 등을 지적함
- ▶ 이에 따라 일부 터미널은 야간에 컨테이너를 이동시키는 선사들에게 인센티브 시스템인 PierPass를 개발하여 주간시간대에 집중되던 하역량을 야간시간대로 분산시킬 계획임
 - Pierpass 제도는 선사들에게 비용효율적인 선택안을 이용할 수 있는 기회를 제공하고, 터미널 운영자에게는 야간근무에 대해 거래수수료를 제공하는 win-win전략으로 평가
 - 또한 대차 풀(Pool)시스템을 적용하여 대차부족의 문제점 해소와 이용도를 제고

(출처: American Shipper, 2014.09.16.)



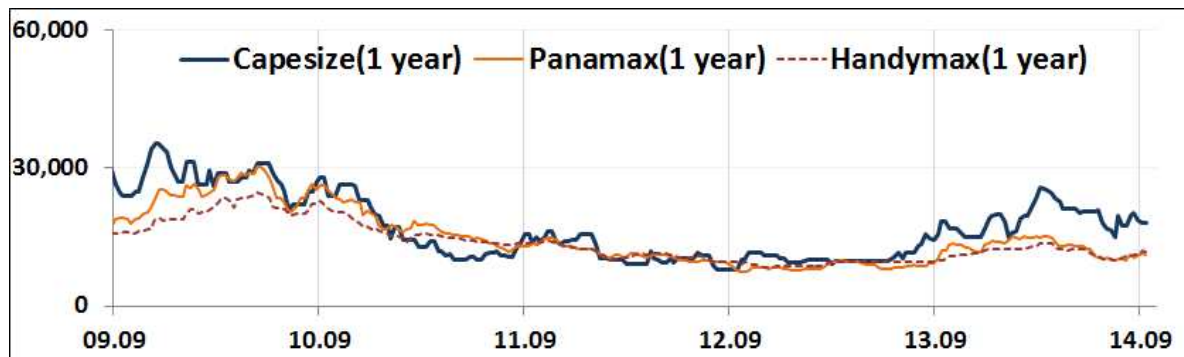
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

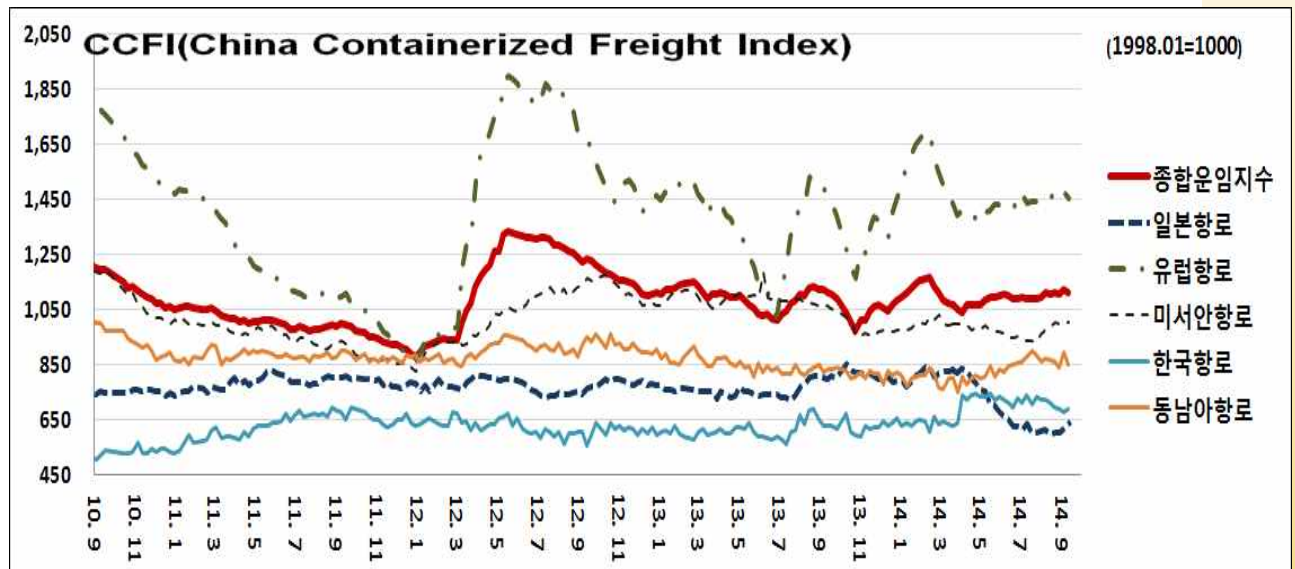
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



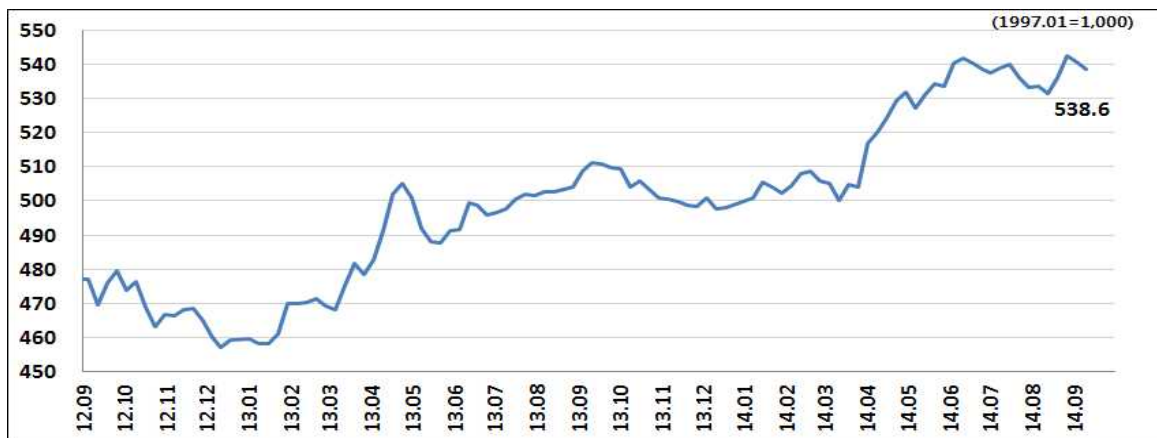
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



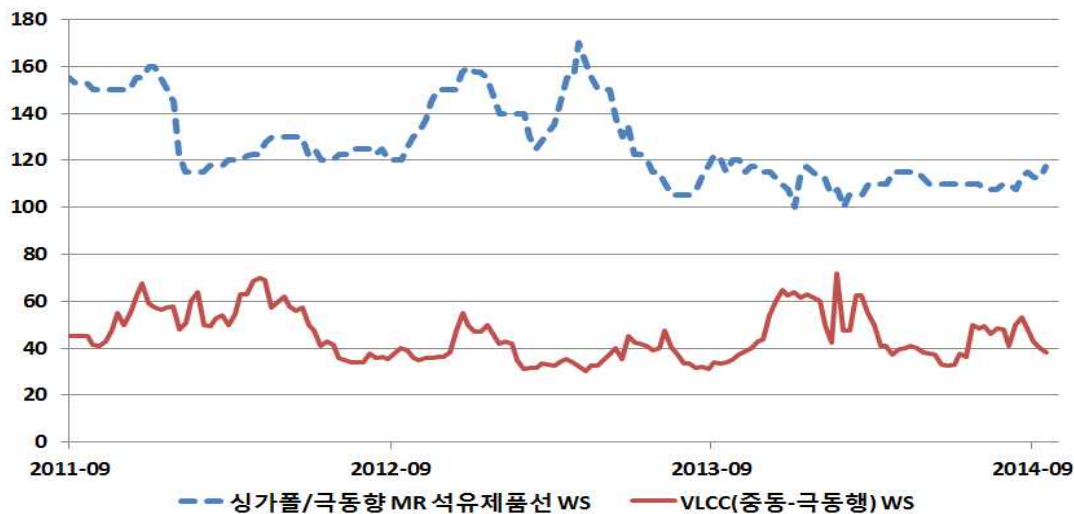
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

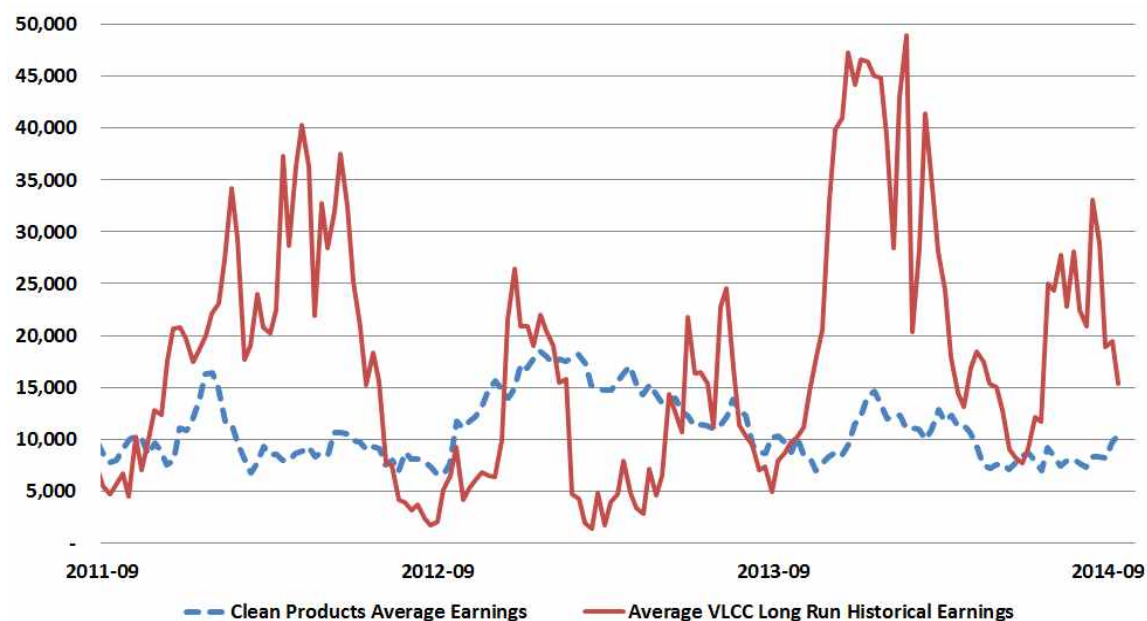
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (09.12)										
건화물선(5년)	Panamax	23.0	(-0.5)	23.3	23.0	28.0	25.9	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.7	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) (09.12)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.8	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
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) (09.12)										
380 CST	Rotterdam	546.0	(-17.0)	554.5	546.0	601.0	574.4	567.0	646.0	594.5
	Singapore	581.0	(1.0)	580.5	580.0	622.0	600.3	591.0	667.5	615.7
	Korea	605.0	(-5.5)	607.8	605.0	662.5	628.4	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	590.0	(5.5)	587.3	584.5	640.0	609.2	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (09.12) 9월평균										
철광석	국제價	84.25	(-1.5)	85.9	84.3	135.0	106.7	112.6	158.3	134.9
	중국産	123.3	(-5.6)	127.0	123.3	176.7	149.5	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	78.4	(0.1)	78.4	76.9	100.4	83.0	96.2	100.2	97.9
	중국産	90.7	(0.1)	90.6	90.0	114.5	101.0	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	131.5	(0.1)	131.4	129.3	175.0	144.3	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.1	(0.1)	75.1	74.2	91.3	81.5	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.0	(0.1)	133.9	132.4	185.0	147.4	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,091.0	(5.6)	1,080.0	1,061	1,646	1,350	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	498.2	(-33.2)	523.0	498	843	637	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		4월	5월	6월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
인천	수출	1,769	1,926	1,964	20,741		21,475		23,314	
	수입	7,428	6,976	7,121	87,919		88,225		89,325	
부산	수출	15,623	14,326	14,512	150,005		161,376		169,081	
	수입	13,530	12,908	12,687	131,509		137,314		144,214	
울산	수출	5,773	6,149	5,071	66,364		68,897		64,004	
	수입	8,608	9,058	7,728	104,273		105,220		103,879	
광양	수출	5,406	6,024	5,270	57,804		63,827		66,762	
	수입	12,704	12,564	11,292	131,521		142,212		142,820	