

01 2014

Monthly Port & Industry

항만과 산업



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center



집필 내역

연구책임자

- 하 태 영(항만수요예측센터장)

연구진

- 황 소 정(항만수요예측센터 위촉연구원)
- 이 수 영(항만수요예측센터 위촉연구원)
- 최 건 우(항만수요예측센터 위촉연구원)
- 송 민 호(항만수요예측센터 위촉연구원)
- 이 경 한(항만수요예측센터 위촉연구원)
- 최 상 균(항만수요예측센터 위촉연구원)
- 김 연 정(항만수요예측센터 위촉연구원)



연구 감리

- 김 형 태(항만연구본부 연구감리위원)



Contents



I. 월간통계	1
1. 국내 월간통계	3
1) 항만물동량 동향	3
2) 교역국별 동향	24
2. 해외 월간통계	27
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	27
2) 중국	30
3) 아시아	33
4) 유럽	38
5) 미주	40
6) 오세아니아	42
7) 아프리카	43
II. 항만 및 산업 동향	45
1. 국내 항만 및 산업 동향	47
1) 부산항	47
2) 인천항	50
3) 광양항	52
4) 울산항	54
5) 평택·당진항	56
6) 대산항	58
7) 포항항	60
8) 동해·묵호항	62

9) 군산항	63
10) 목포항	65
11) 마산항	67
2. 국외 항만 및 산업 동향	68
1) 중국	68
2) 아시아	70
3) 유럽	73
4) 미주	75
5) 오세아니아	77
3. 품목별 산업 동향	79
1) 양곡	79
2) 철재/고철	82
3) 석탄	84
4) 목재	87
5) 시멘트	89
6) 철광석	92
7) 자동차	94
8) 잡화	96
9) 유류	99
 III. 항만포커스	 103
1. 세계 석탄 수급 동향 및 시사점	105
1) 세계 석탄 수급 동향	105
2) 우리나라의 석탄 수급 동향	110
3) 석탄 수급 전망	112
4) 국내 석탄물동량 동향 및 전망	114
2. 국제 곡물시장의 특징과 가격형성 요인	117
1) 국제 곡물시장 및 가격 특징	117
2) 곡물시장에 영향을 미치는 요인과 전망	119

IV. 부 록	127
1. 당해 월 전국 항만별 물동량	129
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	133
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	136
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	139
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	142
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	145

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 12월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 12월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 12월 벌크 물동량(유류포함)	8
<표 I -6> 2013년 12월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2013년 12월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2013년 12월 품목별 물동량 현황	25
<표 I -10> 품목별 2013년 12월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2013년 11월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2013년 11월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 중국 항만 컨테이너 처리 물동량(11~13위)	32
<표 I -14> 일본 주요항만 11월 컨테이너 물동량 현황	34
<표 I -15> 싱가포르항 2013년 11월 물동량 현황	34
<표 I -16> 킬롱항 2013년 11월 물동량 현황	35
<표 I -17> 사우디아라비아 주요 항만의 2013년 11월 물동량 현황	36
<표 I -18> 인도 주요 항만의 2013년 4~11월 누적물동량 현황	37
<표 I -19> 브레멘/브레머하펜항의 11월 물동량 현황	38
<표 I -20> 바르셀로나항의 11월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -21> 이탈리아 주요 항만의 11월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -22> 미주 주요 항만의 11월 컨테이너 물동량 현황	41
<표 I -23> 시드니항 2013년 11월 컨테이너 물동량 현황	42
<표 I -24> 리차드베이항의 11월 물동량 현황	43
<표 II -1> 부산항 국제여객터미널 처리실적	48
<표 II -2> P3 얼라이언스 서비스 네트워크	49

<표 II-3> 평택·당진항 자동차부두 수급분석	57
<표 II-4> '13년 동해항 국제여객선 수송 실적	62
<표 II-5> 목포항 석탄물동량 현황	63
<표 II-6> 국제 곡물 품목별 가격 동향	80
<표 II-7> '13년 12월 세계 조강생산량	83
<표 II-8> 우리나라 석탄 수입 동향	84
<표 II-9> 목재 품목별 수입 현황(상위 10개품목 기준)	87
<표 II-10> 목재품목 국가별 수입 현황(상위 10개국 기준)	88
<표 II-11> 우리나라 철광석 수입 동향	92
<표 II-12> 자동차산업 최근 5개년도 현황	94
<표 II-13> 자동차산업 월별 현황	94
<표 II-14> 對러시아 자동차 수출현황	95
<표 II-15> '13년 12월 국내 석유류 수출입 현황	96
<표 II-16> 국가별 석유제품 수출 추이('11~'13년)	99
<표 II-17> 중국의 정제능력 확대계획	100
<표 III-1> 국가별 석탄 생산량 추이	106
<표 III-2> 국가별 석탄 매장량 현황	106
<표 III-3> 국가별 석탄 소비량 추이	107
<표 III-4> 석탄 수출국별 실적	108
<표 III-5> 전 세계 석탄 수입국 실적	109
<표 III-6> 2012년 우리나라의 석탄 수입 국가별 현황	110
<표 III-7> 우리나라 석탄 수급 추이	110
<표 III-8> 우리나라 유연탄 용도별 수요량 추이	111
<표 III-9> 항만별 석탄물동량 현황 및 2014년 전망	114
<표 III-10> 국제 곡물 수급 불안정성 및 가격상승 영향 요인	118
<표 III-11> 세계 GDP 성장률 및 전망	119
<표 III-12> 국제 원유가격 동향 및 전망	120
<표 III-13> 주요 국가별 인구 성장률	121



<표 IV-1> 2013년 12월 국내 항만별 총물동량	129
<표 IV-2> 2013년 12월 국내 항만별 컨테이너 물동량	130
<표 IV-3> 2013년 12월 국내 항만별 벌크 물동량	131
<표 IV-4> 2013년 12월 국내 항만별 유류 물동량	132

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 12월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 12월 벌크 물동량	6
<그림 I -5> 국내 항만별 12월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 12월 벌크 물동량	8
<그림 I -7> 양곡 물동량 월별 동향	9
<그림 I -8> 시멘트 물동량 월별 동향	10
<그림 I -9> 석탄 물동량 월별 동향	11
<그림 I -10> 목재 물동량 월별 동향	12
<그림 I -11> 모래 물동량 월별 동향	13
<그림 I -12> 철광석 물동량 월별 동향	14
<그림 I -13> 철재 물동량 월별 동향	15
<그림 I -14> 고철 물동량 월별 동향	16
<그림 I -15> 자동차 물동량 월별 동향	17
<그림 I -16> 잡화 물동량 월별 동향	18
<그림 I -17> 유류 물동량 월별 동향	19
<그림 I -18> 기타광석 물동량 월별 동향	20
<그림 I -19> 화학공업생산물 물동량 월별 동향	21
<그림 I -20> 주요 교역국별 2013년 12월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 12월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 11월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 11월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 II -1> 울산항 원유부이 위치도	54
<그림 II -2> 대산항 컨테이너 물동량 추이	58
<그림 II -3> 마산항 컨테이너 처리실적	67

<그림 II-4> 싱가포르 벙커링 실적 추이	71
<그림 II-5> 월별 국제 곡물 선물 가격지수 추이	79
<그림 II-6 > 국제 곡물가격과 수입물동량 추이 비교	81
<그림 III-1> 석탄 수입물동량 처리실적 추이	113
<그림 III-2> 국제 곡물가격 변동 주기	117
<그림 III-3> 주요국 바이오에탄올 생산량	122
<그림 III-4> 미국 에탄올 의무할당량과 생산량	123
<그림 III-5> 축산물 생산량 및 곡물소비지수	123
<그림 III-6> 주요 축산물 소비량	124
<그림 III-7> 곡물생산에 영향을 미친 이상기상	125

I. 월간통계

1. 국내 월간통계

2. 국외 월간통계

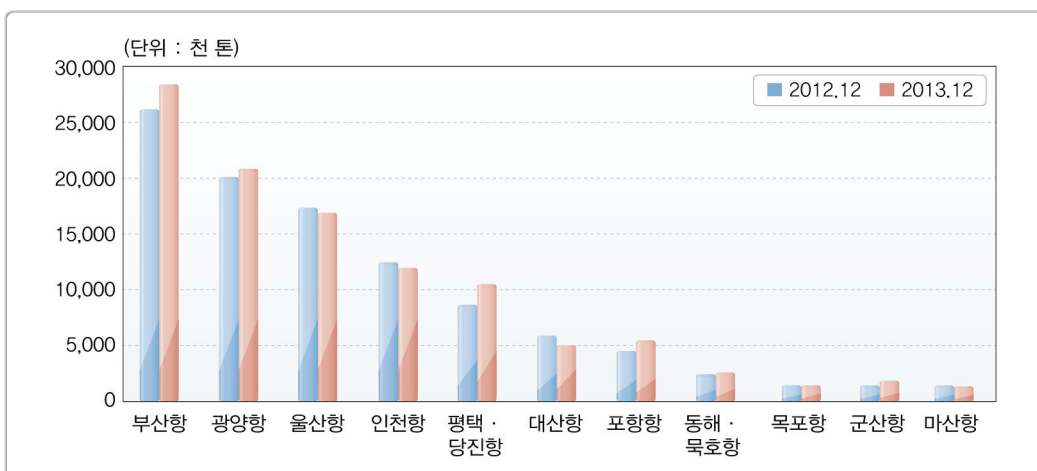




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 12월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 12월 총물동량

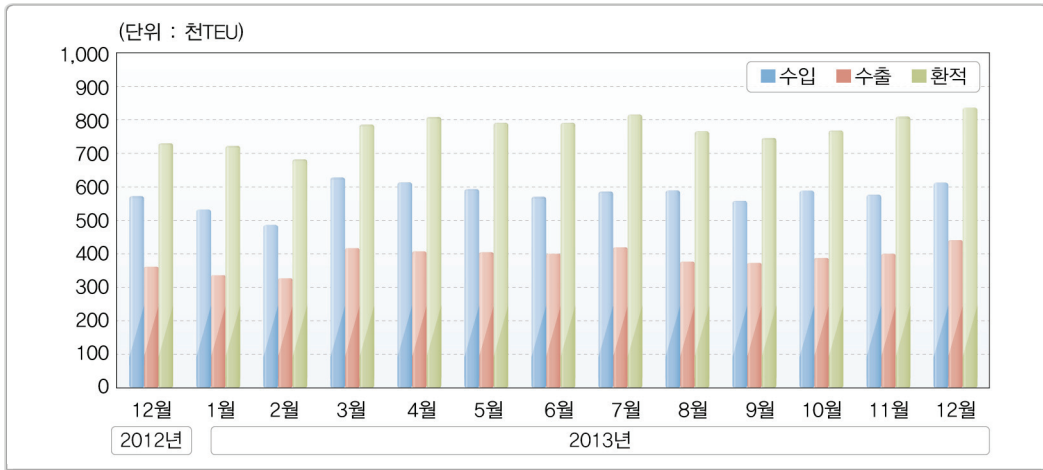
(단위: 천 톤, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
전국	111,471	1,338,589	115,544	120,807	1,358,655	4.6	8.4	1.5
부산항	26,159	312,041	27,334	28,437	324,846	4.0	8.7	4.1
광양항	20,132	237,342	20,883	21,553	239,545	3.2	7.1	0.9
울산항	17,342	196,972	15,740	16,910	191,029	7.4	-2.5	-3.0
인천항	12,412	143,939	12,149	13,203	146,101	8.7	6.4	1.5
평택·당진항	8,616	100,712	10,376	10,494	109,251	1.1	21.8	8.5
대산항	5,931	70,122	5,272	6,584	68,979	24.9	11.0	-1.6
포항항	4,540	62,765	5,479	4,658	61,645	-15.0	2.6	-1.8
동해·목포항	2,462	31,204	2,756	2,753	31,729	-0.1	11.8	1.7
목포항	1,466	16,869	1,509	1,838	19,545	21.8	25.4	15.9
군산항	1,364	18,745	1,608	1,818	18,610	13.1	33.3	-0.7
마산항	1,469	16,059	1,290	1,320	15,079	2.3	-10.1	-6.1
기타항	9,579	131,817	11,147	11,239	132,296	0.8	17.3	0.4

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

▶ '13년 12월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 9.6%, 전월대비 4.9% 증가한 207만 9천TEU 처리

⦿ 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 7.2%, 14.7% 증가

⦿ 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 14.9% 증가한 반면, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 21.8% 감소

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU, %)

구분	2012	2013											
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
수입	570	531	486	627	613	595	572	586	588	558	590	579	611
수출	378	362	344	406	409	403	398	412	381	379	397	402	434
환적	729	722	682	787	807	790	790	815	766	747	773	807	837
연안	30	32	24	19	18	12	13	10	9	9	12	17	23
소계	1,897	1,859	1,695	2,062	2,025	2,005	1,976	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079

자료 : SP-IDC, KMI 작성



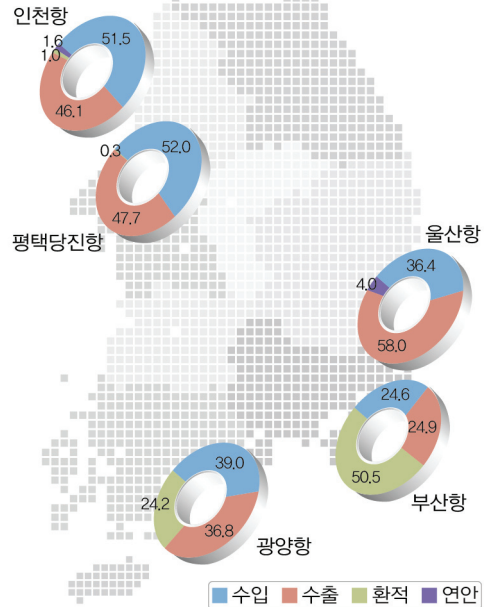
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
부산항	1,424	17,046	1,544	17,686	3.8
광양항	181	2,154	222	2,285	6.1
인천항	174	1,982	192	2,161	9.0
평택·당진항	44	517	51	518	0.2
목포항	30	105	32	94	-10.5
전국	1,897	22,550	2,079	23,469	4.1

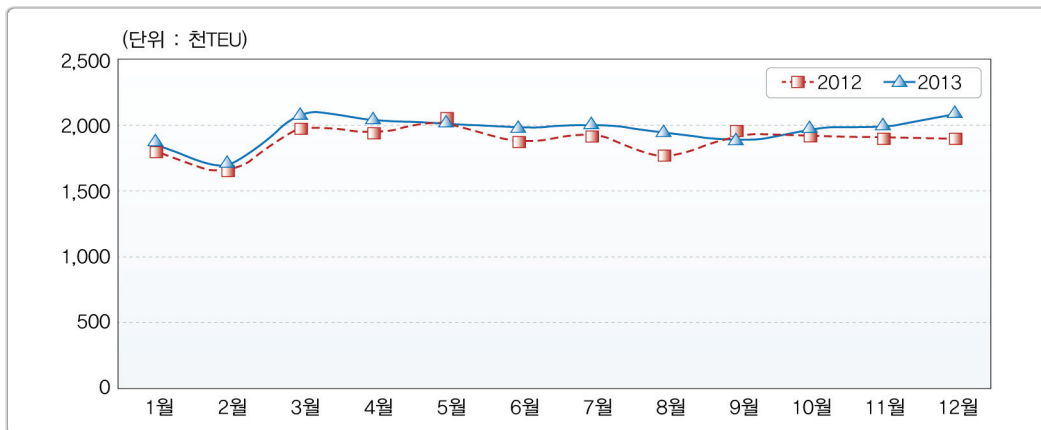
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

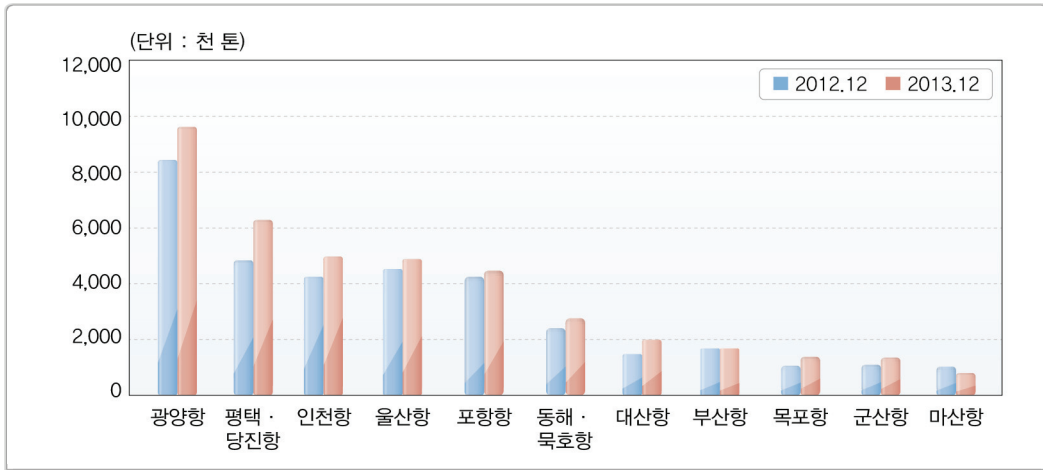


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ P3 얼라이언스, 서비스 네트워크 중국 이용 집중 (부산 10개 Vs. Ningbo 16개) (P.48)
- ▶ 대산항 컨테이너 물동량 6년 연속 증가 추이 (P.58)
- ▶ 창원시, 컨테이너 사업자 보조금 지원 (P.67)

〈그림 I-4〉 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외)

(단위: 천 톤, %)

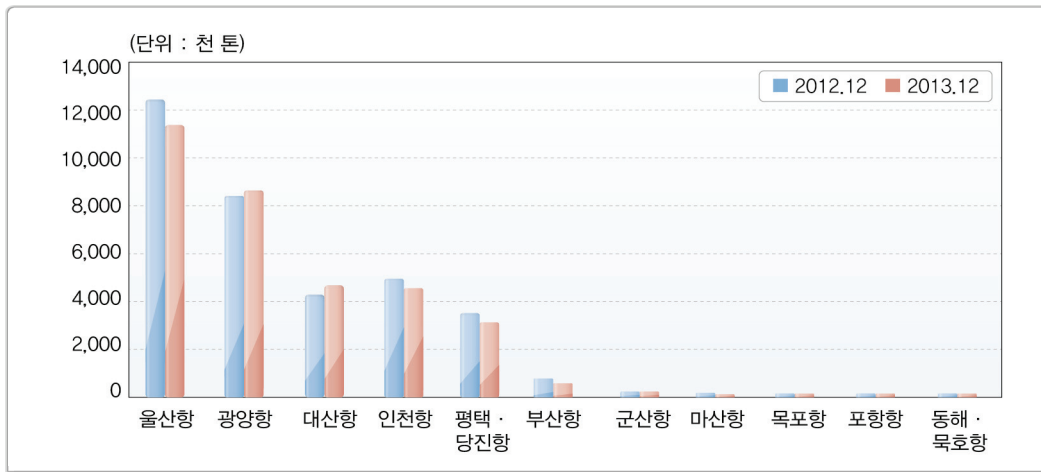
구 분	2012		2013			전월 대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
전국	44,380	577,386	50,179	52,283	579,248	4.2	17.8	0.3
광양항	8,506	102,147	8,080	9,685	99,302	19.9	13.9	-2.8
평택·당진항	4,348	61,552	6,832	6,359	65,874	-6.9	46.3	7.0
인천항	4,246	61,209	5,050	5,459	59,036	8.1	28.6	-3.6
울산항	4,449	54,166	4,540	4,771	51,008	5.1	7.2	-5.8
포항항	4,371	60,277	5,394	4,568	59,523	-15.3	4.5	-1.3
동해·목호항	2,427	30,649	2,718	2,716	31,314	-0.1	11.9	2.2
대산항	1,566	20,174	1,476	1,976	21,854	33.9	26.2	8.3
부산항	1,765	20,211	1,673	1,754	18,639	4.8	-0.6	-7.8
목포항	1,303	15,072	1,368	1,677	17,786	22.6	28.7	18.0
군산항	1,155	15,969	1,442	1,627	16,388	12.8	40.9	2.6
마산항	1,322	14,421	1,170	1,189	13,670	1.6	-10.1	-5.2
기타항	8,922	121,539	10,436	10,502	124,481	0.6	17.7	2.4

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 12월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 12월 유류 물동량

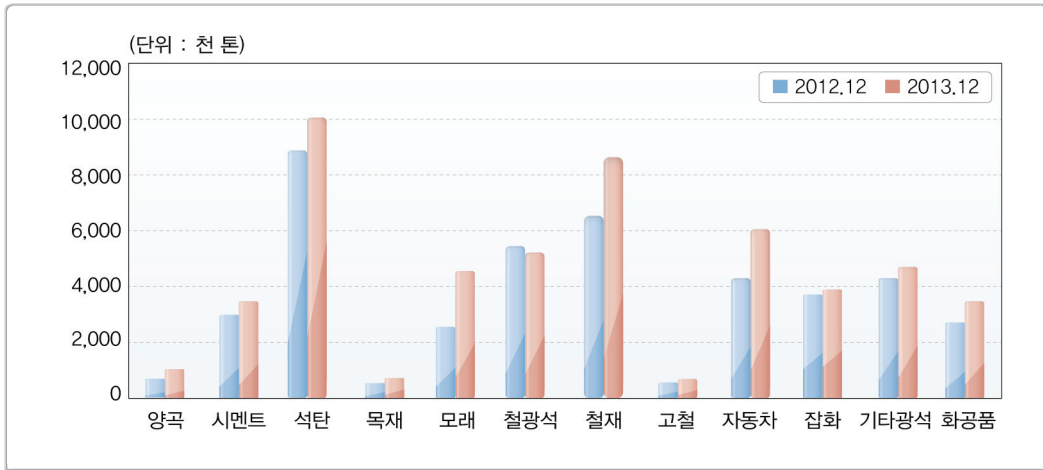
(단위 : 천 톤, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
전국	35,283	390,502	32,404	33,928	388,021	4.7	-3.8	-0.6
울산항	12,460	137,561	10,759	11,672	134,653	8.5	-6.3	-2.1
광양항	8,228	101,185	9,846	8,437	103,996	-14.3	2.5	2.8
대산항	4,298	49,036	3,698	4,507	46,190	21.9	4.9	-5.8
인천항	5,186	49,553	3,805	4,477	50,476	17.7	-13.7	1.9
평택·당진항	3,607	31,246	2,803	3,373	35,253	20.3	-6.5	12.8
부산항	588	7,226	543	505	6,548	-7.0	-14.1	-9.4
군산항	151	1,787	107	130	1,548	21.5	-13.9	-13.4
마산항	141	1,563	116	126	1,363	8.6	-10.6	-12.8
목포항	80	918	87	89	951	2.3	11.3	3.6
포항항	62	713	50	49	611	-2.0	-21.0	-14.3
동해·묵호항	33	530	36	35	395	-2.8	6.1	-25.5
기타항	449	9,184	554	528	6,037	-4.7	17.6	-34.3

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 12월 벌크 물동량(유류포함)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 12월 벌크 물동량(유류포함)

(단위: 천 톤, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
합계	79,663	967,888	82,584	86,212	967,269	4.4	8.2	-0.1
양곡	674	8,931	643	1,134	8,273	76.5	68.2	-7.4
시멘트	3,141	39,204	3,759	3,540	38,456	-5.8	12.7	-1.9
석탄	8,862	123,459	9,373	10,056	124,194	7.3	13.5	0.6
목재	479	5,490	614	505	6,122	-17.8	5.4	11.5
모래	2,594	48,351	5,510	4,464	50,907	-19.0	72.1	5.3
철광석	5,545	68,002	4,673	5,450	64,822	16.6	-1.7	-4.7
철재	6,949	90,793	9,012	8,329	88,917	-7.6	19.9	-2.1
고철	491	7,219	648	621	8,274	-4.2	26.3	14.6
자동차	4,623	51,123	5,119	6,028	55,844	17.8	30.4	9.2
잡화	3,707	45,988	3,213	3,953	41,820	23.0	6.6	-9.1
유류	35,283	390,502	32,404	33,928	388,021	4.7	-3.8	-0.6
기타광석	4,369	51,831	4,878	4,656	55,845	-4.6	6.6	7.7
화공품	2,945	36,994	2,739	3,546	35,773	29.5	20.4	-3.3

자료 : SP-IDC, KMI 작성



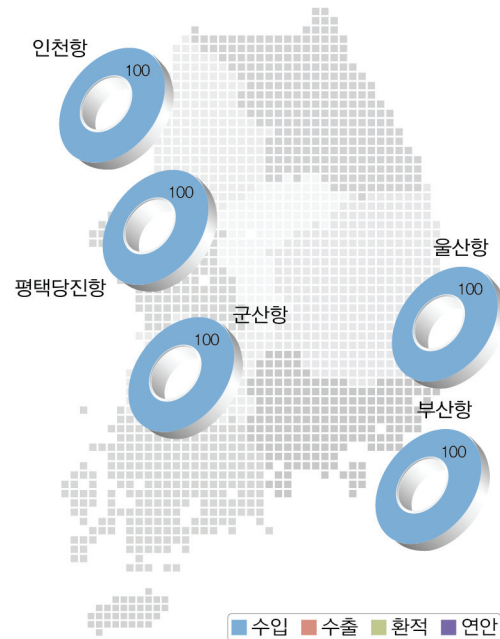
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
인천항	321	5,088	656	4,503	-11.5
부산항	159	1,322	229	1,174	-11.2
평택·당진항	109	1,018	131	1,068	4.9
울산항	25	535	69	639	19.5
군산항	25	725	44	584	-19.5
전국항	674	8,931	1,134	8,273	-7.4

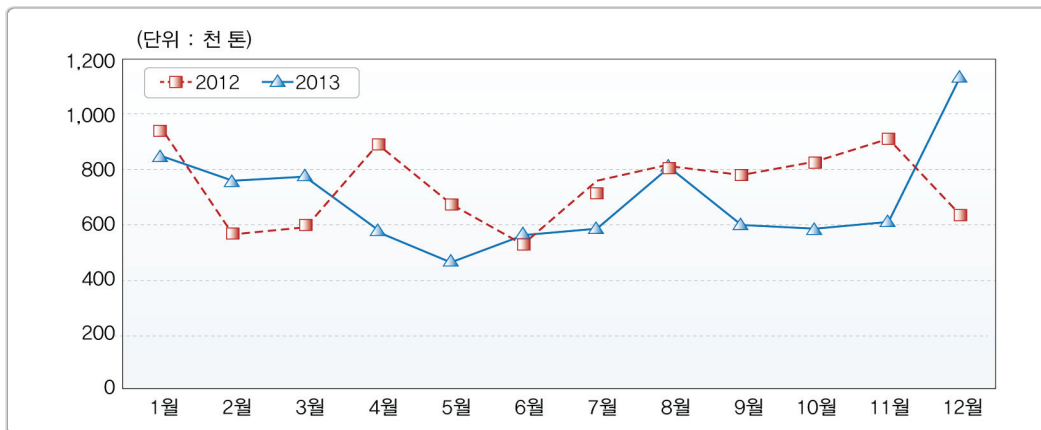
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '13년 하반기 국제 곡물가격 급락, 유가하락 및 생산량 증가, 기말재고율 상승 등 (P.79)
- ▶ 가격 급락에 따라, '14년 상반기 양곡 수입물동량 증가에 영향 (P.80)



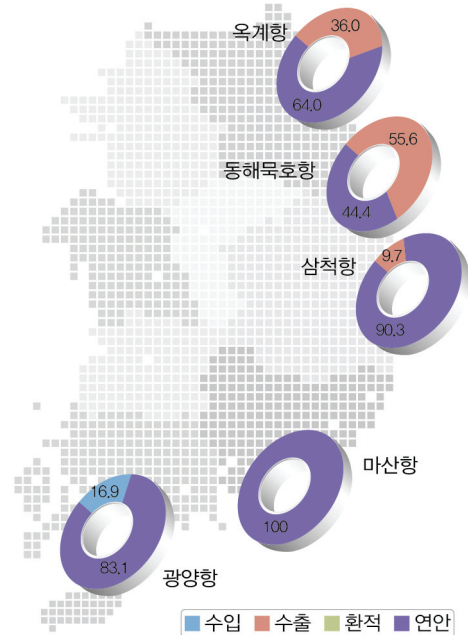
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
동해·목호항	976	12,903	1,101	12,733	-1.3
옥계항	344	4,775	513	4,843	1.4
삼척항	408	5,171	444	4,831	-6.6
광양항	391	4,415	395	4,447	0.7
마산항	153	1,666	188	1,790	7.4
전국	3,141	39,204	3,540	38,456	-1.9

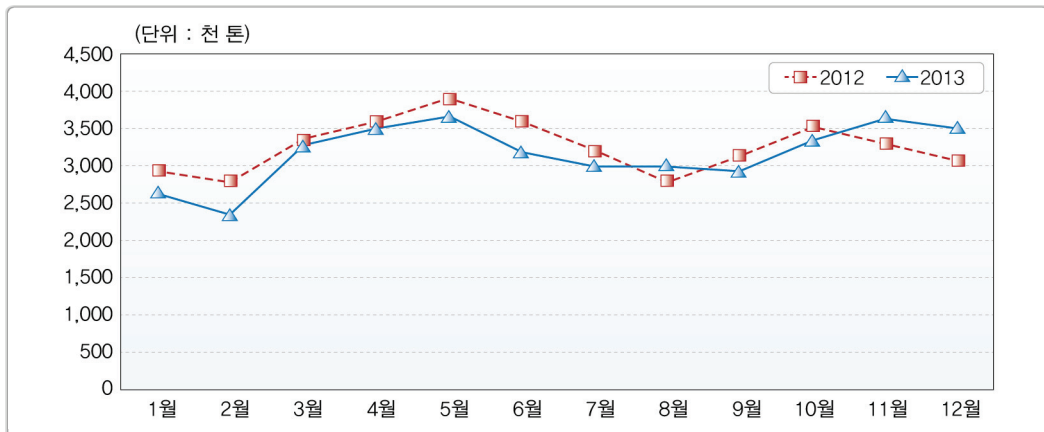
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▷ '14년 국내 총 시멘트 시장성장률 전년대비 소폭 감소 전망 (P.89)
- ▷ 베트남 부동산 시장 침체로 시멘트 수요 성장률 둔화 (P.89)



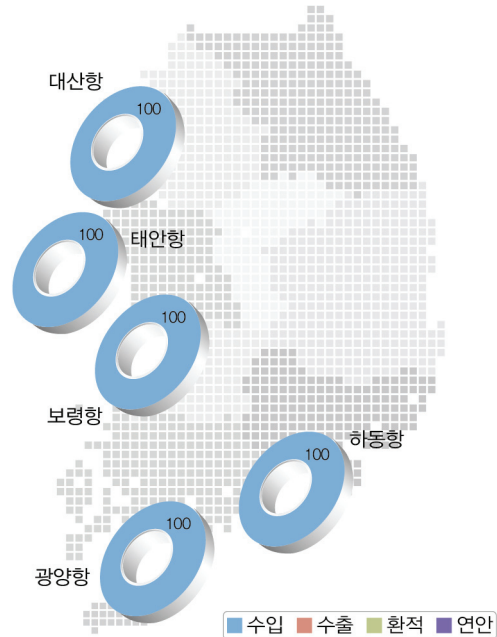
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
광양항	1,854	22,915	1,697	22,445	-2.1
보령항	1,157	12,316	1,173	13,246	7.6
태안항	670	12,661	1,148	13,517	6.8
하동항	1,153	13,169	1,091	13,197	0.2
대산항	990	13,237	1,077	13,033	-1.5
전국	8,862	123,459	10,056	124,194	0.6

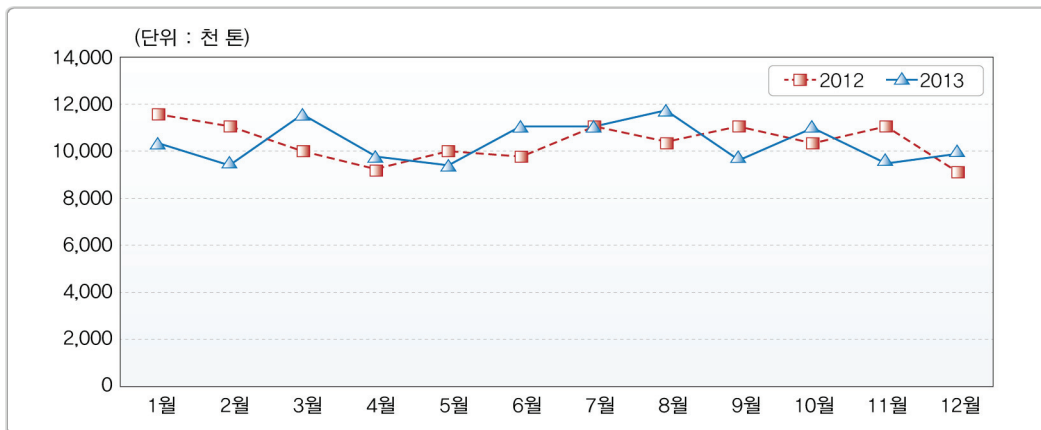
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 유연탄 가격, 단기적으로 강보합 전망 (P.84)
- ▶ 인도네시아 석탄 경쟁력 향후 20년 내 약화 전망 (P.85)
(채탄지역의 내륙지역 이동에 따른 수송비 증가에 기인)



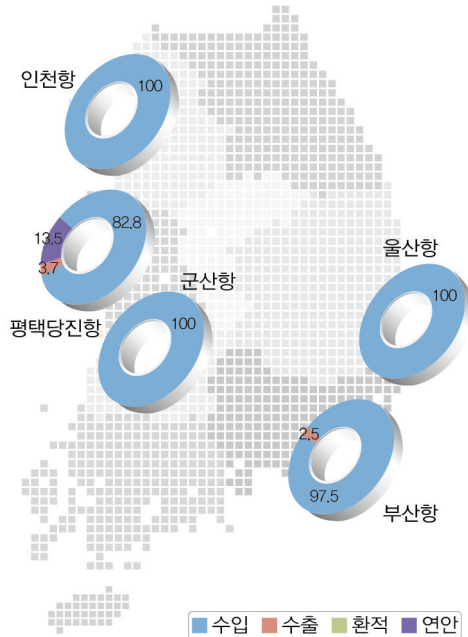
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
인천항	211	2,497	253	2,618	4.9
울산항	39	589	92	882	49.7
군산항	131	1,348	73	1,475	9.4
부산항	67	596	39	512	-14.1
평택·당진항	12	226	26	308	36.0
전국	479	5,490	505	6,122	11.5

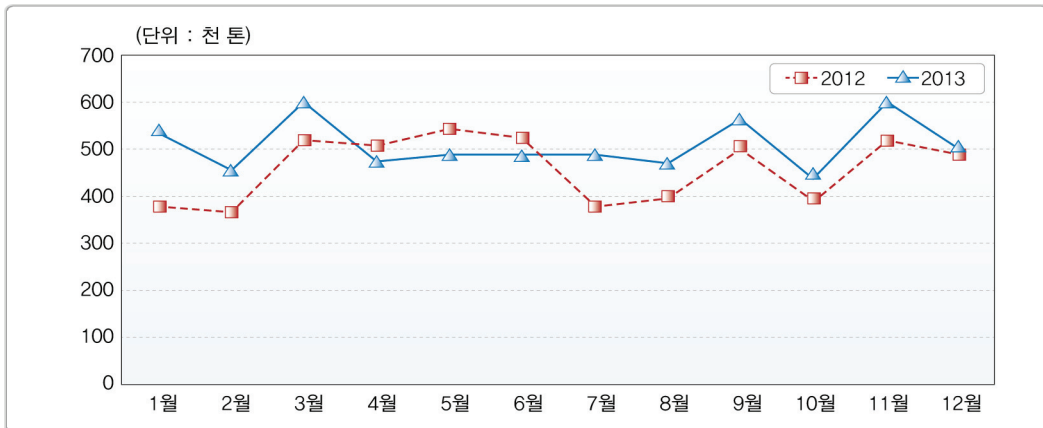
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '13년 목재품목 중 원목 수입비중 25.8% 점유 (뉴질랜드산이 47.0%를 차지함) (P.87)
- ▶ '13년 목재품목의 주요 수입국은 중국 (전체 점유율 22.6%) (P.88)



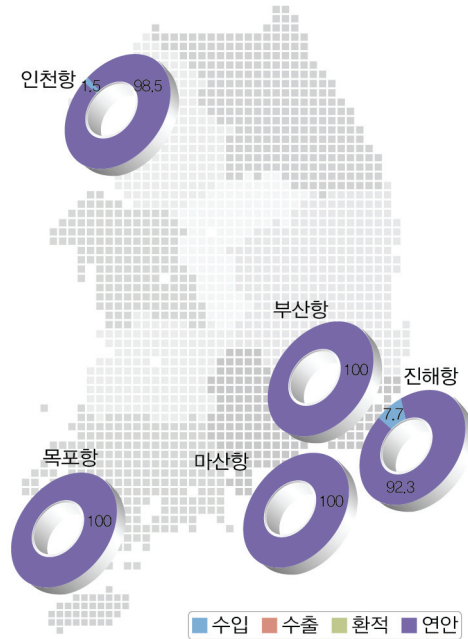
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
인천항	509	14,185	1,298	13,834	-2.5
진해항	141	1,361	175	1,880	38.1
부산항	152	1,703	131	1,673	-1.8
목포항	106	1,345	116	1,380	2.6
마산항	85	741	108	1,087	46.6
전국	2,594	48,351	4,464	50,907	5.3

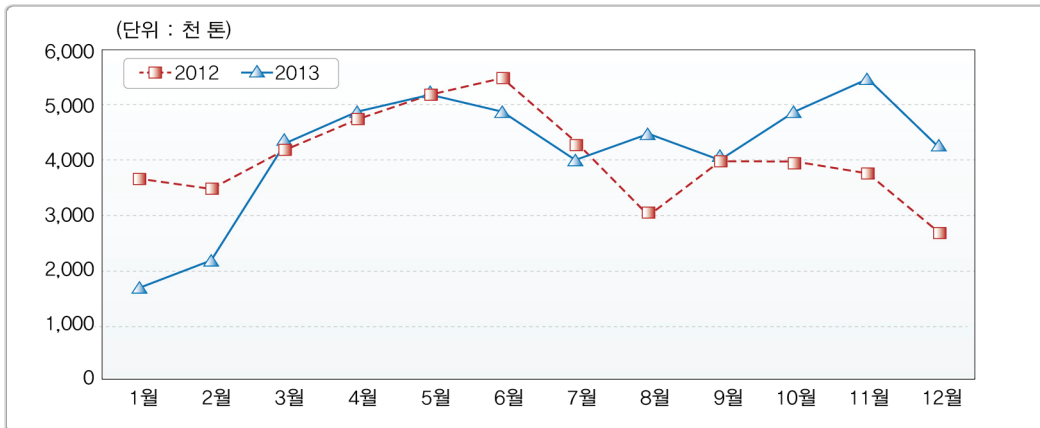
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

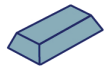
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '13년 12월 모래 물동량 전년동기대비 72.1% 증가, 전월대비 19.0% 감소
- ▶ 세계 모래시장 최근 10년간 연평균 5.2% 성장, '15년 총생산 483억 톤 전망



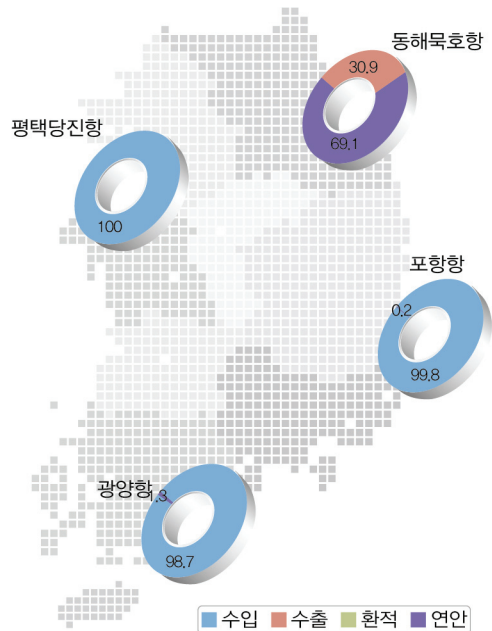
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
광양항	2,617	32,144	3,031	29,676	-7.7
포항항	1,963	23,973	1,763	22,957	-4.2
평택·당진항	868	10,512	596	11,337	7.8
동해·묵호항	79	746	49	732	-1.9
부산항	-	9	-	-	-100.0
전국	5,545	68,002	5,450	64,822	-4.7

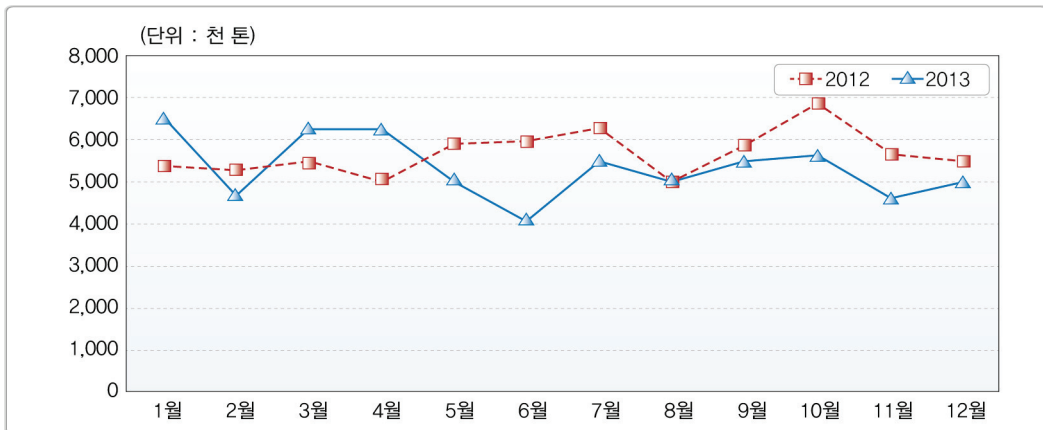
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 철광석 가격, 단기적으로 강보합 전망 (P.92)
- ▶ 영국 Kumba Iron Ore사, 철광석 생산능력 증가 예정 (P.92)
(’14년, 4,600만 톤 -> ’15년 4,700만 톤 -> ’16년 4,800만 톤)
- ▶ 브라질, MDN사 신규광산의 철광석 생산 목표(600만 톤) 설정 (P.93)



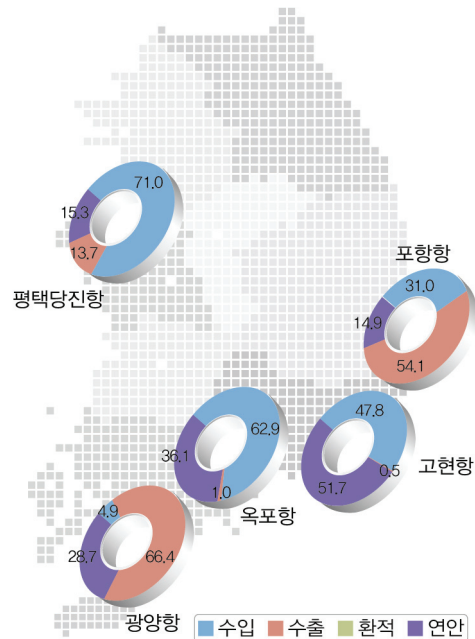
철재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
평택·당진항	919	14,784	2,131	15,929	7.7
광양항	1,372	17,005	1,426	15,981	-6.0
포항항	1,141	14,597	1,076	13,711	-6.1
고현항	873	8,668	681	8,899	2.7
옥포항	483	6,315	643	7,025	11.2
전국	6,949	90,793	8,329	88,917	-2.1

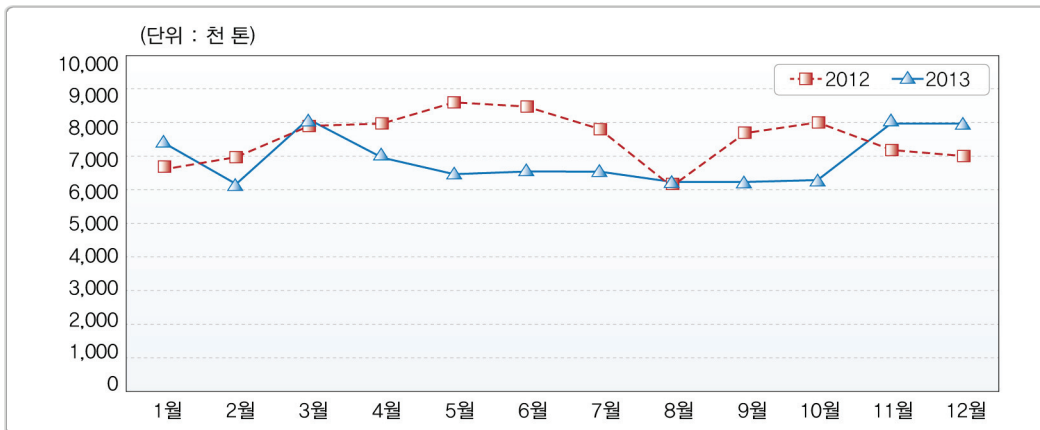
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '13년 평택·당진항 물동량 증가는 현대제철 고로 3호기 가동, 인천권 철강물동량의 전이, 일본과 중국으로부터의 수입 급증 등에 따름
- ▶ '14년 조선산업 부진에 따른 큰 폭 증가 어려울 것으로 전망 (P.82)
- ▶ '13년 세계조강생산량은 전년대비 4.8% 증가한 15억 8천만 톤 기록 (P.82)



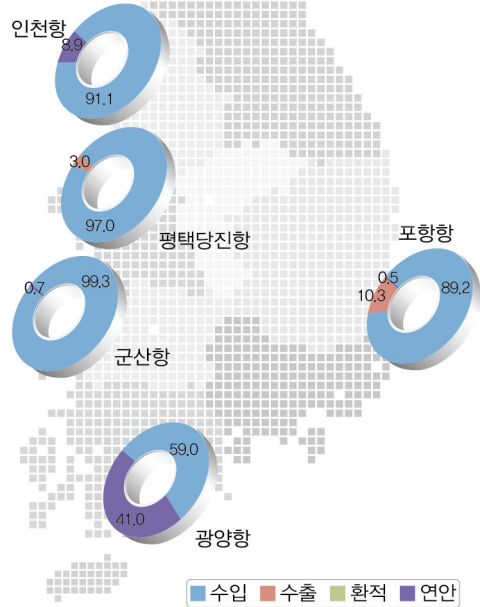
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
포항항	131	1,712	213	1,841	7.6
평택·당진항	106	1,676	107	2,037	21.5
광양항	82	841	62	1,026	22.1
군산항	26	815	61	651	-20.2
인천항	66	634	49	620	-2.2
전국	491	7,219	621	8,274	14.6

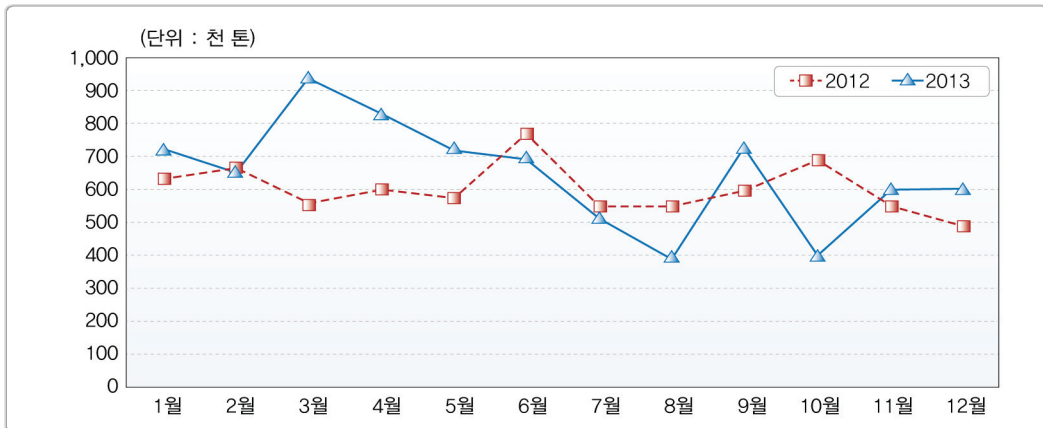
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '13년 12월 고철물동량 전년동기대비 26.3 증가, 전월대비 4.2% 감소
- ▶ 일본 중소 전기로업체들, 구조적 적자로 인한 구조조정 실시 예상



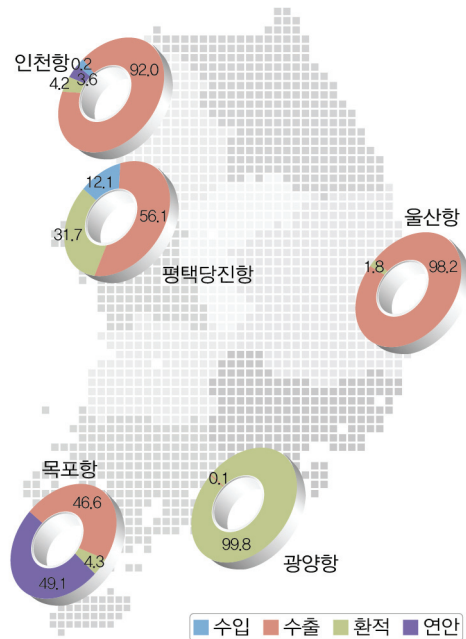
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
광양항	362	4,312	1,269	4,597	6.6
평택·당진항	1,144	12,475	1,236	14,894	19.4
울산항	1,152	12,584	1,088	11,658	-7.4
목포항	563	6,054	892	9,186	51.7
인천항	507	5,561	586	5,855	5.3
전국	4,623	51,123	6,028	55,844	9.2

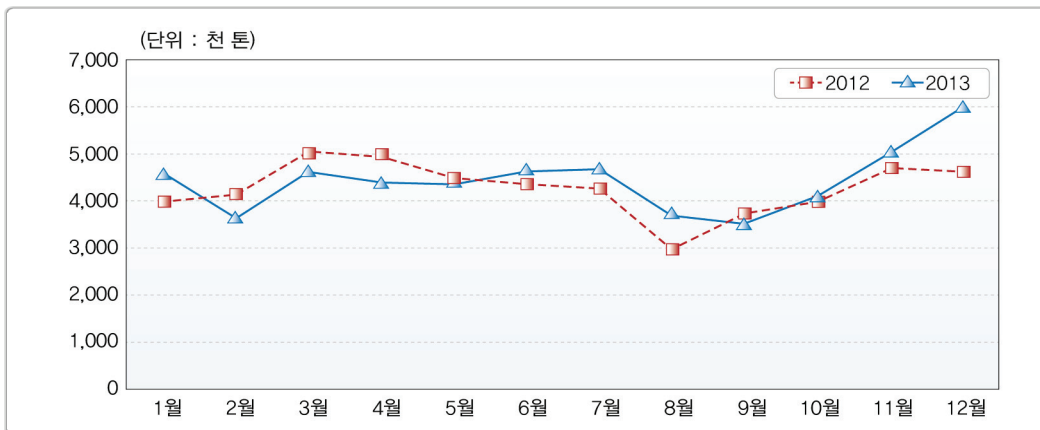
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '13년 국내 자동차 생산량(-0.9%) 및 판매량(-2.4%) 전년대비 감소 (P.94)
- ▶ 현대기아차, '13년 러시아 자동차 시장 점유율 2위 기록 (P.95)



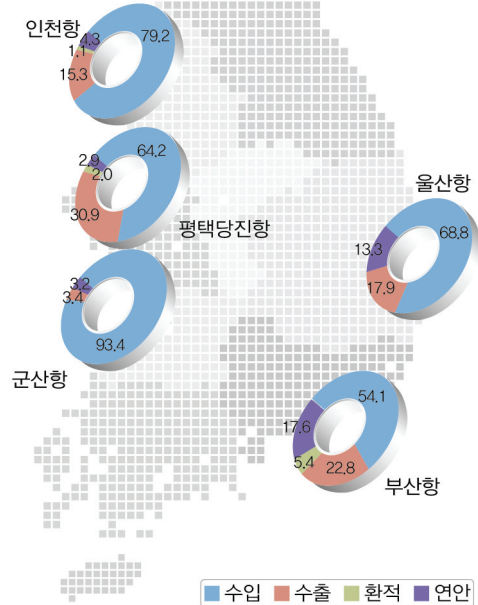
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
평택·당진항	657	8,003	846	6,706	-16.2
군산항	394	5,185	645	5,484	5.8
인천항	635	7,576	607	7,128	-5.9
울산항	632	7,454	511	6,749	-9.5
부산항	464	5,860	439	5,558	-5.2
전국	3,707	45,988	3,953	41,820	-9.1

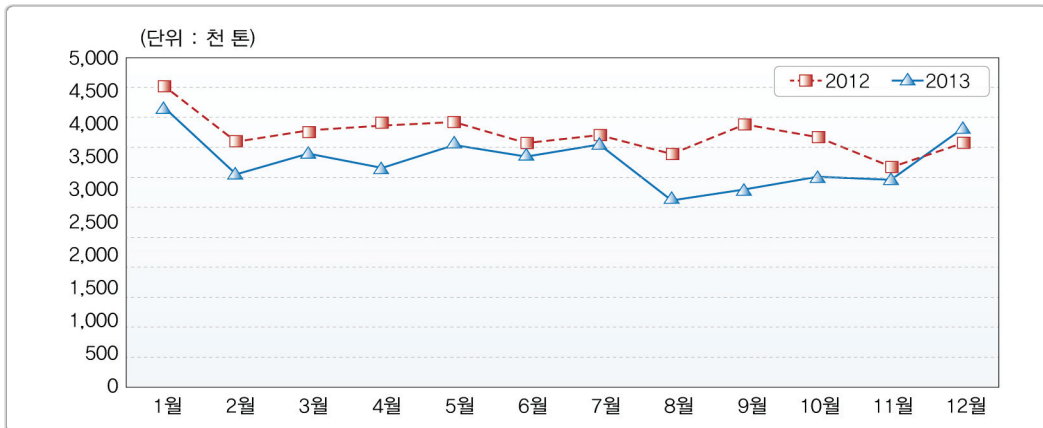
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-16〉 잡화 물동량 월별 동향



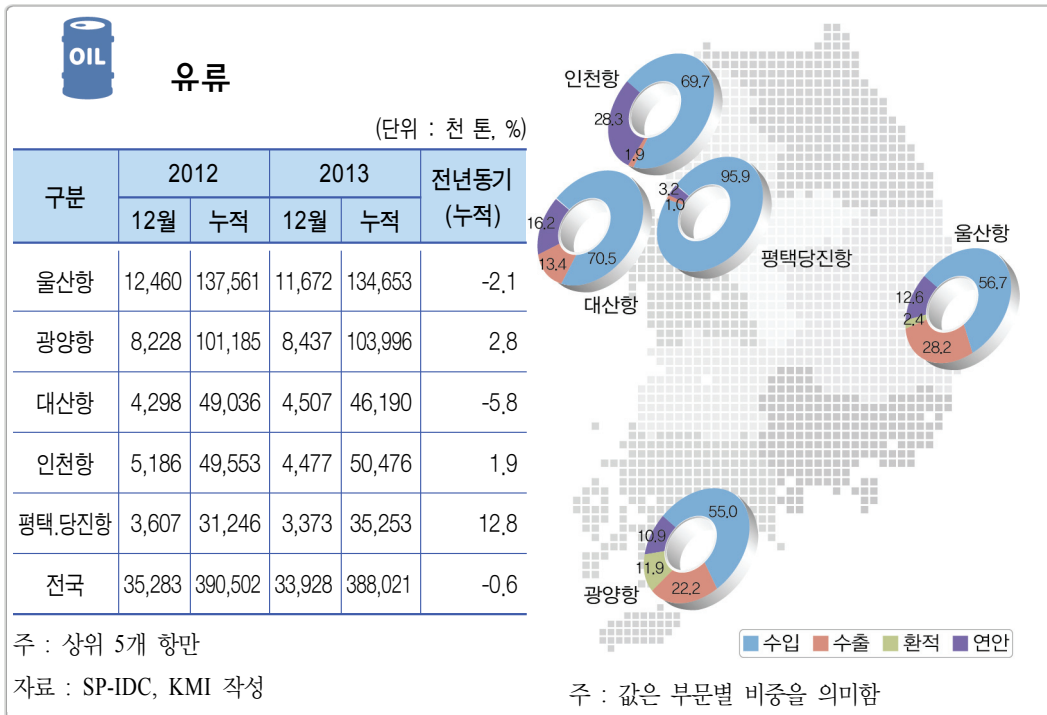
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요

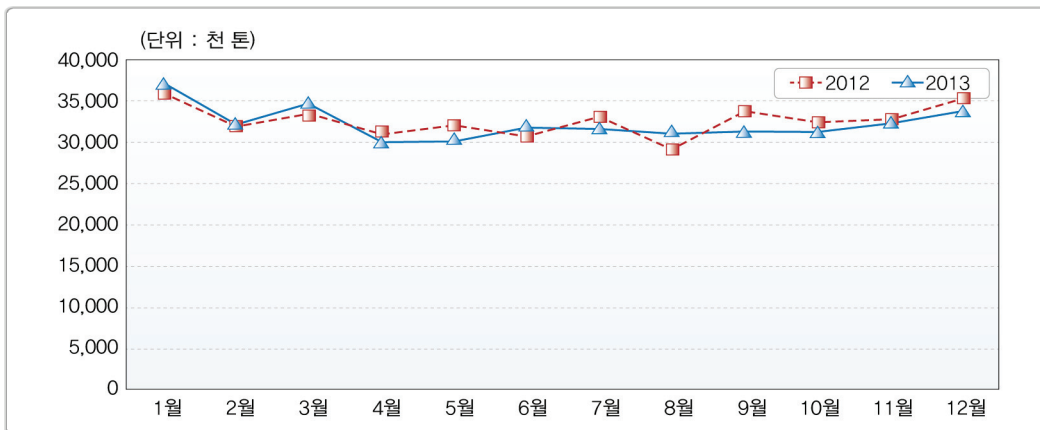
▶ '14년 면방, 국제 원면가격 안정세와 수출 증가에 따른 성장 전망 (P.96)

동향

▶ '14년 화학섬유, 중국 인건비 상승에 따른 한국산 경쟁력 강화로 전년과 비슷한 수준 유지 (P.97)



〈그림 I-17〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 석유제품 수출, 3년 연속 6천만 톤 돌파 (주요 수출품 1위 차지) (P.99)
- ▶ 중국, 석유회사들의 투자확대로 정제능력 증가 전망 (P.100)



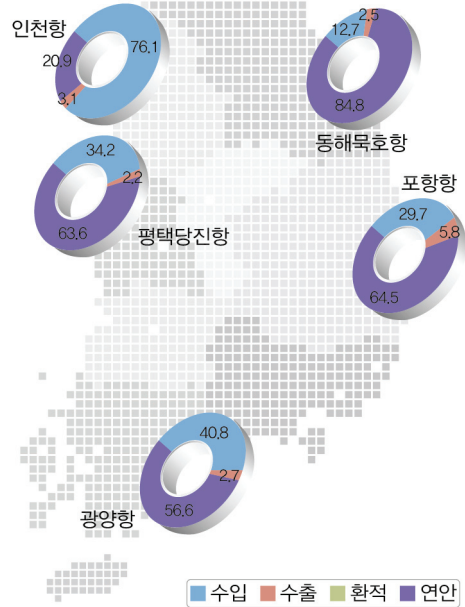
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
광양	1,048	11,938	1,107	12,689	6.3
동해·목호항	1,054	11,598	1,017	12,297	6.0
포항	452	5,332	481	6,001	12.5
인천	513	3,523	427	4,829	37.1
평택·당진항	222	2,865	405	4,299	50.1
전국	4,369	51,831	4,656	55,845	7.7

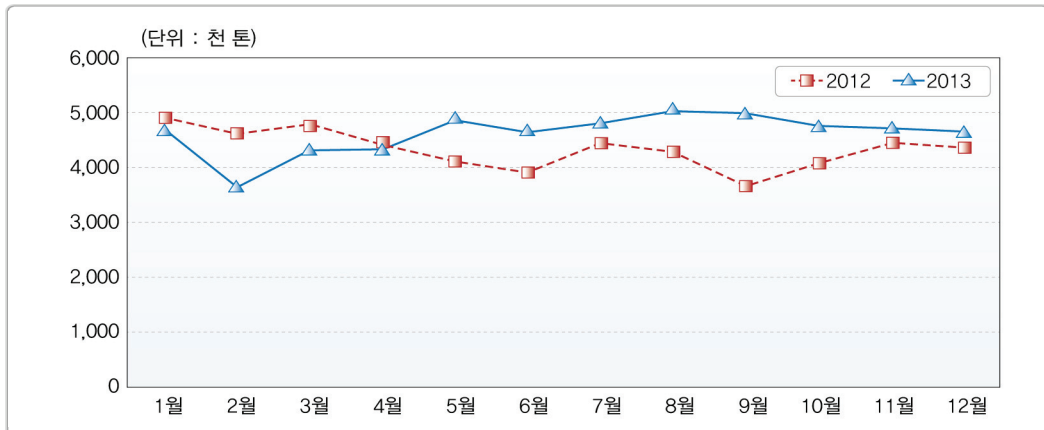
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 기타광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '13년 12월 기타광석 물동량 전년동기대비 6.6% 증가, 전월대비 4.6% 감소
- ▶ '14년 1월 건설경기실사지수가 64.3으로 전월대비 0.2포인트 하락, 이에 따른 기타광석 물동량도 다소 감소할 것으로 전망



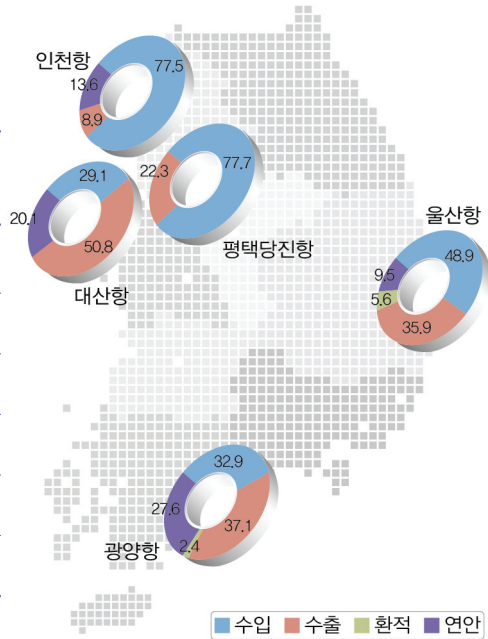
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013		전년동기 (누적)
	12월	누적	12월	누적	
울산항	1,631	20,352	2,041	19,094	-6.2
대산항	531	6,156	816	8,018	30.2
광양항	568	6,120	451	5,868	-4.1
인천항	91	1,135	158	1,207	6.4
평택·당진항	35	2,088	23	421	-79.9
전국	2,945	36,994	3,546	35,773	-3.3

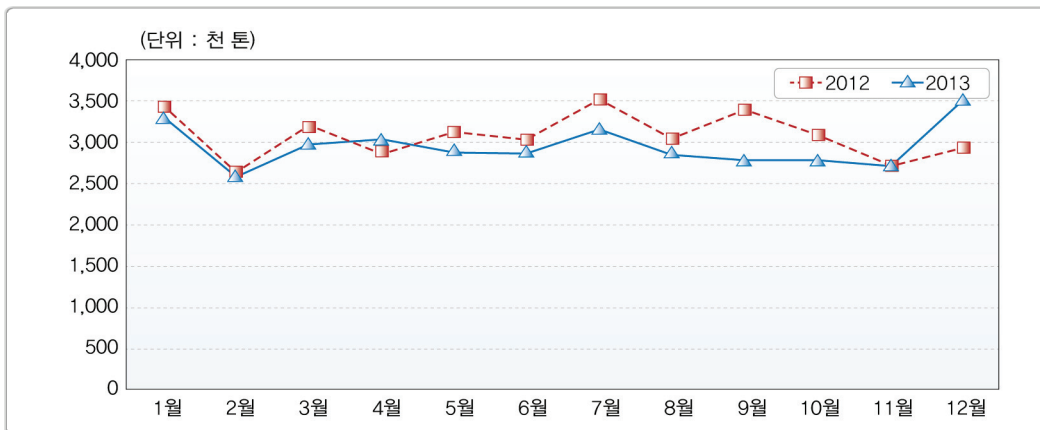
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-19〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 민원 및 인허가 절차상의 문제로 중단된 인천 SK석유화학, P-X(파라자일렌)플랜트 증설 공사 재개 (P.98)

〈표 I -6〉 2013년 12월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산항	철재	유류	잡화	양곡	시멘트
	550 (-2.0)	505 (-14.2)	439 (-5.3)	229 (43.7)	153 (11.1)
광양항	유류	철광석	석탄	철재	자동차
	8,437 (2.5)	3,031 (15.8)	1,697 (-8.5)	1,426 (3.9)	1,269 (250.8)
인천항	유류	모래	석탄	양곡	잡화
	4,477 (-13.7)	1,298 (155.2)	666 (-5.2)	656 (104.2)	607 (-4.4)
울산항	유류	화공품	자동차	잡화	기타광석
	11,672 (-6.3)	2,041 (25.1)	1,088 (-5.6)	511 (-19.1)	385 (45.5)
평택 · 당진항	유류	철재	자동차	잡화	석탄
	3,373 (-6.5)	2,131 (132.0)	1,236 (8.0)	846 (28.7)	735 (198.5)
대산항	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	4,507 (4.9)	1,077 (8.7)	816 (53.6)	65 (60.9)	11 (169.1)
포항항	철광석	철재	석탄	기타광석	고철
	1,763 (-10.2)	1,076 (-5.7)	837 (54.3)	481 (6.3)	213 (62.2)
동해 · 묵호항	시멘트	기타광석	석탄	철광석	유류
	1,101 (12.8)	1,017 (-3.5)	535 (76.6)	49 (-38.1)	35 (5.7)
군산항	잡화	자동차	기타광석	유류	시멘트
	645 (63.4)	313 (-3.6)	193 (143.5)	130 (-13.8)	101 (4.2)
목포항	자동차	철재	모래	유류	시멘트
	892 (58.5)	413 (13.3)	116 (9.0)	89 (11.1)	87 (-17.1)
마산항	잡화	철재	자동차	시멘트	유류
	326 (-30.3)	268 (0.9)	249 (42.1)	188 (22.9)	126 (-10.4)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2013년 12월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

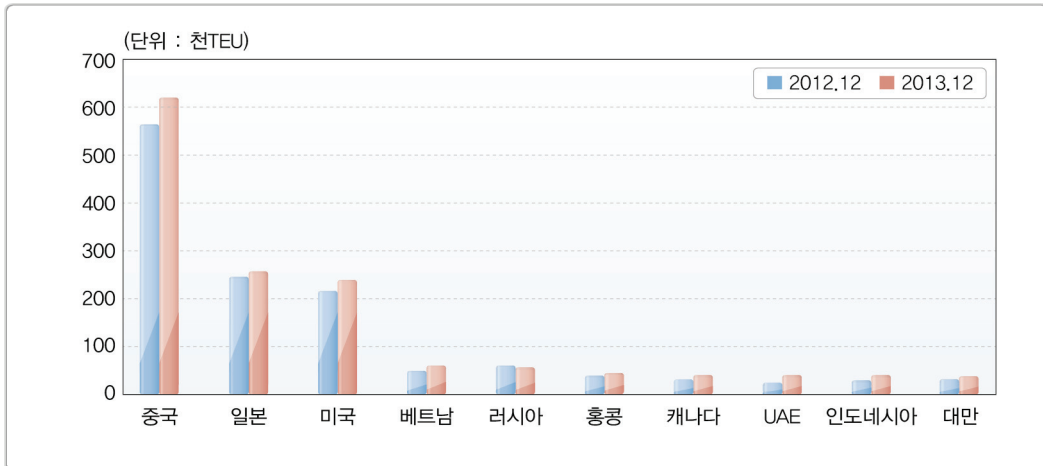
	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천항	부산항	평택·당진항	울산항	군산항
	656	229	131	69	44
	(104.2)	(43.7)	(20.6)	(175.9)	(79.0)
시멘트	평택·당진항	옥계항	삼척항	광양항	마산항
	1,101	513	444	395	188
	(12.8)	(48.9)	(8.7)	(0.8)	(22.9)
석탄	광양항	보령항	태안항	하동항	대산항
	1,697	1,173	1,148	1,091	1,077
	(-8.5)	(1.4)	(71.4)	(-5.4)	(8.7)
목재	인천항	울산항	군산항	부산항	평택·당진항
	253	92	73	39	26
	(19.7)	(136.2)	(-44.7)	(-41.6)	(117.1)
모래	인천항	진해항	부산항	목포항	마산항
	1,298	175	131	116	108
	(155.2)	(24.3)	(-13.7)	(9.0)	(27.0)
철광석	광양항	포항항	평택·당진항	동해·묵호항	부산항
	3,031	1,763	596	49	0
	(15.8)	(-10.2)	(-31.3)	(-38.1)	(-)
철재	평택·당진항	광양항	포항항	고현항	옥포항
	2,131	1,426	1,076	681	643
	(132.0)	(3.9)	(-5.7)	(-22.0)	(33.0)
고철	포항항	평택·당진항	광양항	군산항	인천항
	213	107	62	61	49
	(62.2)	(1.0)	(-24.3)	(135.2)	(-25.5)
자동차	광양항	평택·당진항	울산항	목포항	인천항
	1,269	1,236	1,088	892	586
	(250.8)	(8.0)	(-5.6)	(58.5)	(15.7)
잡화	평택·당진항	군산항	인천항	울산항	부산항
	846	645	607	511	439
	(28.7)	(63.4)	(-4.4)	(-19.1)	(-5.3)
유류	울산항	광양항	대산항	인천항	평택·당진항
	11,672	8,437	4,507	4,477	3,373
	(-6.3)	(2.5)	(4.9)	(-13.7)	(-6.5)
기타광석	광양항	동해·묵호항	포항항	인천항	평택·당진항
	1,107	1,017	481	427	405
	(5.6)	(-3.5)	(6.3)	(-16.9)	(82.2)
화공품	울산항	대산항	광양항	인천항	평택·당진항
	2,041	816	451	158	23
	(25.1)	(53.6)	(-20.5)	(73.5)	(-35.9)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2013년 12월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	162	192	267	621	30,3
2 일본	85	48	122	256	12,5
3 미국	79	52	106	237	11,5
4 베트남	22	24	14	60	2,9
5 러시아	19	13	25	57	2,8
6 홍콩	12	24	9	44	2,2
7 캐나다	7	7	27	41	2,0
8 UAE	16	14	10	40	2,0
9 인도네시아	14	11	15	40	1,9
10 대만	9	20	9	38	1,8

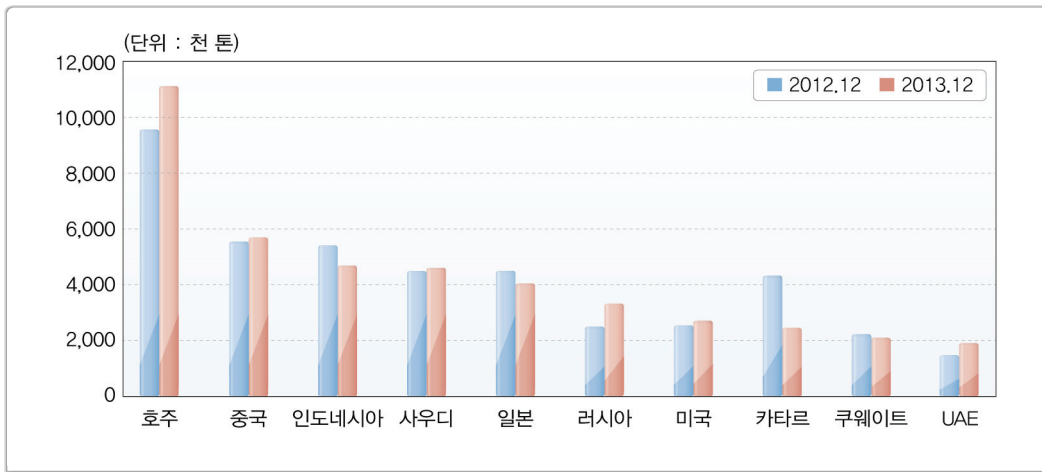
주 : 상위 10개국 기준, () 전년동기비

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 12월 벌크 물동량 동향



주: 유류포함

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2013년 12월 품목별 물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	양곡	시멘트	석탄	목재	모래	철광석	철재	고철	자동차	잡화	유류	기타 광석	화공품	합계
1 호주	163	-	4,452	18	-	4,726	589	-	153	160	927	371	134	11,691
2 중국	23	4	384	6	-	15	2,083	59	210	510	1,164	327	954	5,739
3 인도네시아	3	-	3,006	12	-	-	117	-	4	211	1,369	18	17	4,759
4 사우디	-	-	-	-	-	-	45	10	229	79	4,106	-	153	4,622
5 일본	-	116	2	16	-	-	899	269	63	237	1,677	424	386	4,088
6 러시아	135	9	1,245	32	-	-	108	59	42	104	1,600	42	1	3,379
7 미국	227	128	103	29	-	-	497	58	929	249	287	29	228	2,764
8 카타르	-	-	-	-	-	-	1	-	19	6	2,429	-	11	2,466
9 쿠웨이트	-	-	-	-	-	-	7	-	28	50	2,028	-	-	2,112
10 UAE	-	-	-	-	-	-	28	4	81	45	1,701	-	10	1,869

주: 상위 10개국 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 품목별 2013년 12월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	루마니아	우크라이나	호주	브라질
	227	222	164	163	153
	(9.3)	(-)	(-)	(-15.4)	(-31.7)
시멘트	칠레	미국	일본	필리핀	나이지리아
	173	128	116	97	96
	(22.8)	(3023.2)	(4.5)	(-)	(96.1)
석탄	호주	인도네시아	러시아	캐나다	중국
	4,452	3,006	1,245	703	384
	(30.3)	(-3.4)	(39.9)	(3.7)	(-2.3)
목재	뉴질랜드	베트남	캐나다	러시아	미국
	214	83	44	32	29
	(17.9)	(155.2)	(1.8)	(-19.6)	(-31.9)
모래	베트남	말레이시아	중국	-	-
	26	8	0	-	-
	(10.0)	(7.1)	(-100.0)	-	-
철광석	호주	브라질	남아프리카공화국	중국	일본
	4,726	448	174	15	0
	(16.5)	(-66.6)	(-)	(-49.3)	(-)
철재	중국	일본	호주	브라질	미국
	2,083	899	589	554	497
	(18.2)	(-8.0)	(1115.9)	(3322.4)	(19.6)
고철	일본	러시아	중국	미국	대만
	269	59	59	58	43
	(-4.7)	(176.0)	(6.3)	(914.7)	(6690.6)
자동차	미국	사우디아라비아	중국	요르단	칠레
	929	229	210	184	168
	(28.4)	(0.2)	(-14.2)	(29.0)	(-3.1)
잡화	중국	브라질	우크라이나	미국	일본
	510	492	438	249	237
	(17.5)	(12.6)	(-)	(-15.0)	(-7.4)
유류	사우디아라비아	카타르	쿠웨이트	UAE	일본
	4,106	2,429	2,028	1,701	1,677
	(4.5)	(-43.0)	(-3.7)	(33.4)	(-12.1)
기타광석	일본	호주	중국	뉴칼레도니아	인도
	424	371	327	168	104
	(-14.5)	(-30.1)	(51.3)	(1.9)	(35.3)
화공품	중국	일본	영국	미국	사우디아라비아
	954	386	294	228	153
	(11.9)	(-4.4)	(79308.9)	(-12.7)	(54.6)

주 : () 전년동기비

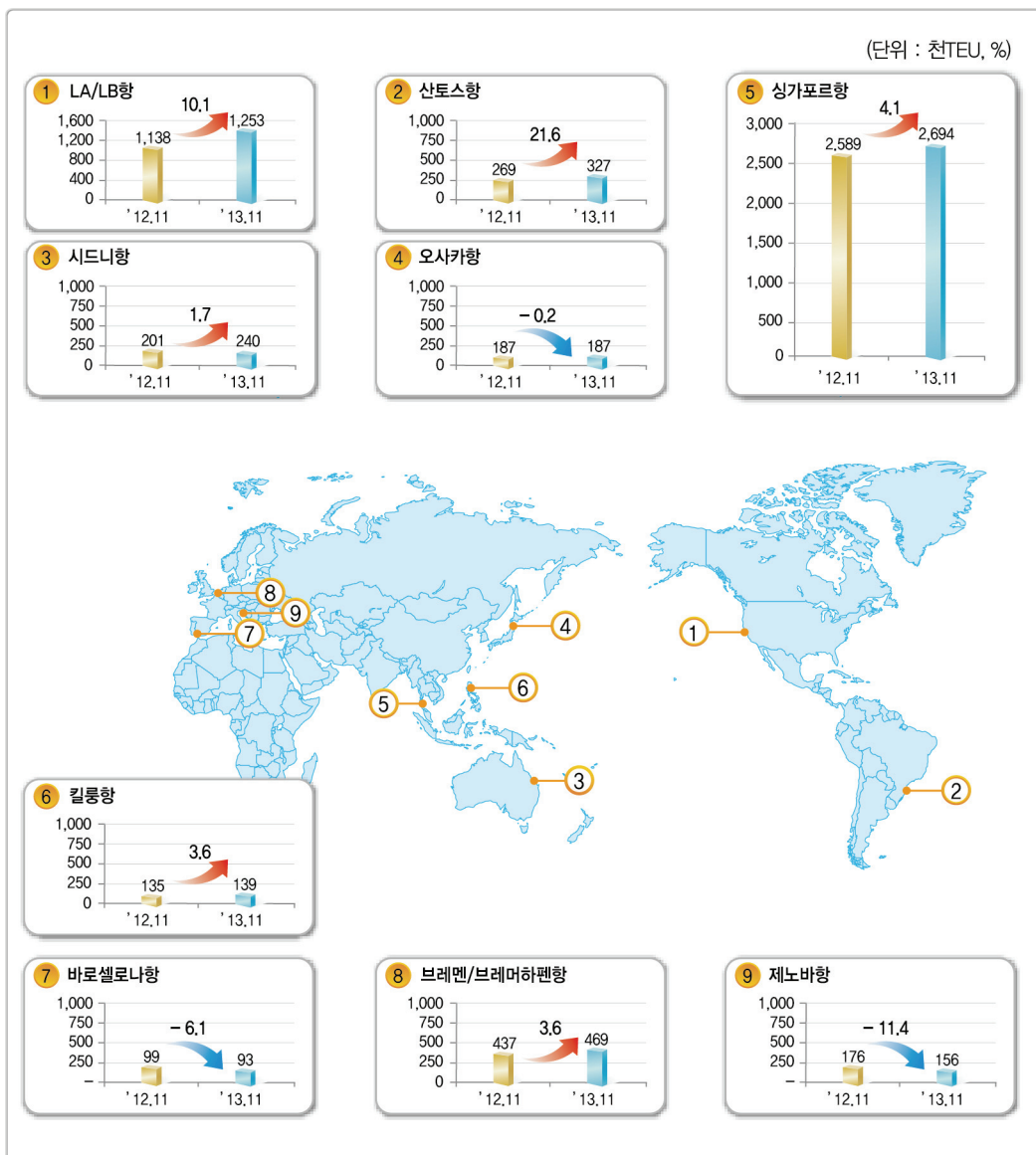
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

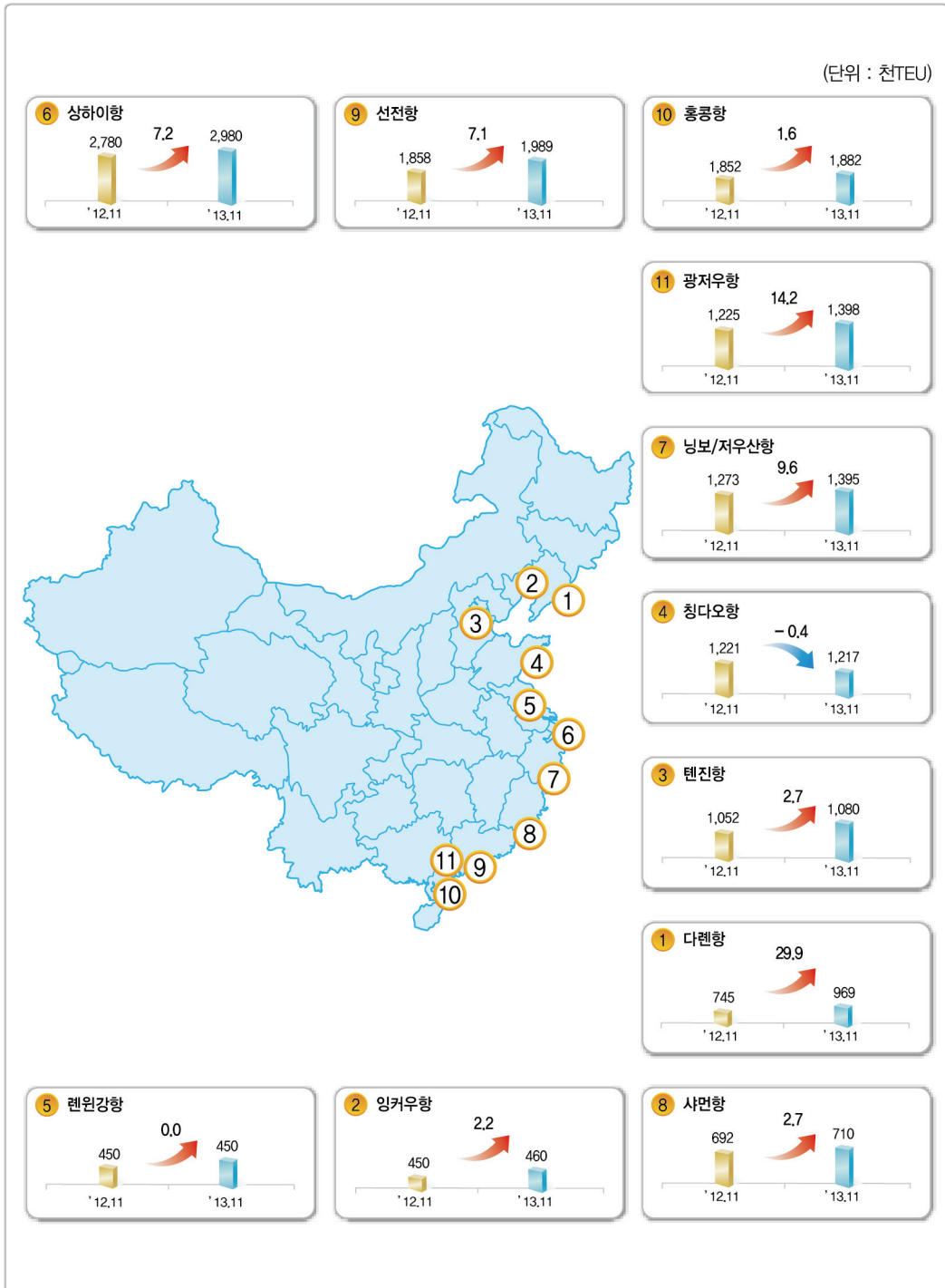
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 11월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 11월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2013년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2012		2013			전월 대비	전년대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,780	29,724	2,900	2,980	30,952	2.8	7.2	4.1
	선전항	1,858	21,070	2,005	1,989	21,304	-0.8	7.1	1.1
	홍콩항	1,900	21,255	1,849	1,934	20,326	4.6	1.8	-4.4
	닝보/저우산항	1,225	13,231	1,349	1,398	13,909	3.6	14.2	5.1
	칭다오항	1,273	14,973	1,497	1,395	15,990	-6.8	9.6	6.8
	광저우항	1,221	13,309	1,295	1,217	14,378	-6.0	-0.4	8.0
	톈진항	1,052	11,295	1,062	1,080	11,968	1.7	2.7	6.0
	다롄항	745	7,315	977	969	9,066	-0.8	29.9	23.9
	샤먼항	692	6,500	703	710	7,283	1.0	2.7	12.0
	잉커우항	450	4,512	466	460	4,973	-1.3	2.2	10.2
	롄윈강항	450	4,554	462	450	5,022	-2.6	0.0	10.3
아시아	싱가포르항	2,589	29,028	2,824	2,694	29,819	-4.6	4.1	2.7
	킬롱항	135	1,468	138	139	1,462	1.1	3.6	-0.4
	오사카	187	1,938	201	187	1,994	-7.1	-0.2	2.9
미주	LA/LB항	1,138	12,975	1,261	1,253	13,363	-0.6	10.1	3.0
	산토스항	269	2,896	323	327	3,159	1.3	21.6	9.1
유럽	브레멘/브레머 하펜항	437	5,688	509	469	5,416	-7.9	7.3	-4.8
	바르셀로나항	99	1,193	110	93	1,186	-15.1	-6.1	-0.6
	제노바항	176	1,901	170	156	1,819	-8.5	-11.4	-4.3
오세아니아	시드니	201	1,909	193	204	1,966	5.7	1.7	3.0

주 : 각 항별 물동량 발표시기가 상이함에 따라 2달전 기준으로 작성함

2) 중국

▶ '13년 11월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,458만 2천TEU로 전년동기대비 6.9% 증가

② 11월에 컨테이너 물동량(홍콩제외)은 1,638만 4천TEU로 전년동기대비 5.3% 증가함

② 이중 연해항만에서 1,470만TEU, 내륙항만에서 168만TEU를 처리함

▶ '13년 11월 중국 총물동량은 전년대비 5.2% 증가한 8억 8957만 톤을 기록했으며 연해항만은 6억 599만 톤, 내륙항만은 2억 8,358만 톤을 기록

〈표 I-12〉 중국 2013년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
상하이항	2,780	29,724	2,900	2,980	30,952	2.8	7.2	4.1
선전항	1,858	21,070	2,005	1,989	21,304	-0.8	7.1	1.1
홍콩항	1,900	21,255	1,849	1,934	20,326	4.6	1.8	-4.4
광저우항	1,225	13,231	1,349	1,398	13,909	3.6	14.2	5.1
닝보/저우산항	1,273	14,973	1,497	1,395	15,990	-6.8	9.6	6.8
칭다오항	1,221	13,309	1,295	1,217	14,378	-6.0	-0.4	8.0
톈진항	1,052	11,295	1,062	1,080	11,968	1.7	2.7	6.0
다롄항	745	7,315	977	969	9,066	-0.8	29.9	23.9
샤먼항	692	6,500	703	710	7,283	1.0	2.7	12.0
잉커우항	450	4,512	466	460	4,973	-1.3	2.2	10.2
롄윈강항	450	4,554	462	450	5,022	-2.6	0.0	10.3
합계	13,646	147,738	14,565	14,582	155,171	0.1	6.9	5.0

자료 : 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn), 홍콩항만개발위원회(www.pdc.gov.hk)



▶ 중국 3대 항만의 물동량 현황¹⁾

- ◎ 중국에서 가장 많은 컨테이너 물동량을 처리하는 상하이, 홍콩, 선전항은 '97~'07년까지 289.0%의 성장세를 기록함
 - ➡ 하지만 중국 내 산업화가 진행되면서 산업시설의 연안 및 내륙화가 진행됨에 따라 닝보/저우산, 칭다오, 톈진, 샤먼, 다롄 등의 항만의 물동량이 급속하게 증가함
 - ➡ '07~'12년 중국 10대항의 물동량 증가율은 14.7%를 기록했으나 중국 3대 항만(상하이, 홍콩, 선전항)의 증가율은 4.1%에 그침
- ◎ 홍콩항은 '12년 컨테이너 물동량 증가율이 5.3% 감소하였으며 '13년에도 3.6% 감소하여 2년 연속 감소세를 나타냄
 - ➡ 파업으로 인한 감소의 영향이 가장 큰 것으로 파악되나 주강삼각주에 위치한 생산 시설의 물동량 창출의 성장세도 점차 낮아짐. 인근의 선전항의 성장세도 '07년 이후 지속적으로 감소함
- ◎ 중국 항만의 물동량 평준화 현상은 11·5계획 이후 항만 시설능력의 상향으로 가속화됨
 - ➡ 중국 3대 항만의 비중이 감소되고 있으며 1백만TEU 이상 처리하는 중국 내 항만이 23개에 이름

▶ 중국 10대 항만 이외 항만의 증가세가 뚜렷함²⁾

- ◎ 옌타이항은 215만TEU, 르자오항은 202만TEU, 푸저우항은 197만TEU를 기록함
- ◎ 이들 항만은 10대항만 중 다롄, 렌윈강항을 제외하면 가장 높은 증가율을 기록한 것으로 나타남

1) SchedNet(www.schednet.com), 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn)

2) SchedNet(www.schednet.com), 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn)

〈표 I-13〉 중국 항만 컨테이너 처리 물동량(11~13위)

(단위: 천TEU)

구 분	2012	2013	증가율
옌타이항(11위)	1,850	2,150	16.2
르자오항(12위)	1,710	2,027	15.9
푸저우항(13위)	1,825	1,977	8.3

자료: 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn)

- ⑥ 중국 항만의 시설 평준화 현상은 장기적으로 국내 항만의 경쟁력 감소로 이어질 수 있음
- ➡ 중국 항만은 종래 기상여건에다 항만시설 부족으로 기항하지 않는 일수가 많았으나, 시설능력 향상으로 기항일수가 증가



3) 아시아

▶ 일본

- '13년 11월, 나고야항의 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.1% 증가한 21만 8천TEU 기록
 - ⊙ '13년 11월 수입 컨테이너 물동량은 10만 5천TEU를 기록 전월대비 3.9% 감소한 수치를 나타냈으며, 수출 컨테이너 물동량은 11만 4천TEU를 기록 전월대비 5.8% 감소한 수치를 나타냄
 - ⊙ 전월대비 감소한 수치는 나고야항의 컨테이너 물동량의 계절성의 영향으로 매년 10월에서 다음해 2월까지 다소 감소하는 추세가 나타남
 - ⊙ 나고야항의 컨테이너 물동량은 전월대비 감소한 것과 대조적으로 누적 컨테이너 물동량은 '13년 전년대비 꾸준한 증가세를 유지하고 있음
 - 이 같은 증가세는 일본의 '아베노믹스' 정책에 따라 저환율 정책을 유지함에 따라 상대적으로 수출품의 단가가 낮아져 물동량을 끌어 올린 것에 기인함
- '13년 11월, 오사카항의 컨테이너 물동량은 전년동기대비 0.2% 감소한 18만 7천TEU 기록
 - ⊙ 수입 물동량은 10만 2천TEU로 전년동기대비 0.1% 감소하였으며, 수출 물동량은 8만 5천TEU로 전년동기대비 0.4% 감소함
 - ⊙ 오사카항의 '13년 11월 컨테이너 물동량은 감소하는 추세로 나타나지만, 이는 나고야항과 같이 단순한 계절성에 의한 것으로 분석되며, '13년 연간 컨테이너 물동량은 사상 최고치를 경신할 것으로 예상함
 - ⊙ 지난 오사카항의 컨테이너 연간 물동량 최고치는 '11년 217만TEU로 '13년 현재와 같은 추세가 이어질 경우 사상 최대치를 기록할 것으로 전망됨
 - ⊙ 오사카항의 증가하는 물동량은 기존의 수입 물동량에 의존하던 것과는 달리 최근 수출물동량이 빠르게 증가한 것에 기인함
 - ⊙ 주요 수출국인 중국과 한국으로의 수출이 증가한 것과 더불어 아시아 신흥시장인 태국, 베트남 등에서 공장 등의 신설이 늘어나며 관련 산업 기자재의 수출이 증가하는 등의 호재가 이어진 결과로 분석됨

〈표 I-14〉 일본 주요항만 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2012		2013			전월 대비	전년 대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	214	2,288	230	218	2,310	-4.9	2.1	1.0
	수입	103	1,099	109	105	1,106	-3.9	1.4	0.6
	수출	110	1,188	121	114	1,203	-5.8	2.8	1.3
오 사 카	합계	187	1,938	201	187	1,994	-7.1	-0.2	2.9
	수입	103	1,079	110	102	1,104	-7.2	-0.1	2.3
	수출	85	858	91	85	890	-7.0	-0.4	3.7

자료 : 각 항만 홈페이지

▶ 싱가포르

- 싱가포르항의 '13년 11월 총물동량은 4,791만 6천 톤으로 전년동기대비 6.6% 증가
- '13년 11월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 269만 4천TEU로 전년동기대비 4.1% 증가
- 싱가포르항의 '13년 11월 벙커유 판매량은 337만 3천 톤으로 전년동기대비 3.0% 증가

〈표 I-15〉 싱가포르항 2013년 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
총물동량	44,964	491,476	49,238	47,916	511,950	-2.7	6.6	4.2
컨테이너	2,589	29,028	2,824	2,694	29,819	-4.6	4.1	2.7
벙커유	3,276	39,060	3,781	3,373	38,880	-10.8	3.0	-0.5

자료 : 싱가포르항 홈페이지(www.mpa.gov.sg)



▶ 타이완

- ⑥ 킬롱항의 11월 총물동량은 597만 1천 톤으로 전년동기대비 3.9% 증가
- ⑥ '13년 11월 킬롱항의 컨테이너 물동량은 13만 9천TEU로 전년동기대비 3.6% 증가
- ⑥ 킬롱항의 11월 입항척수는 508척으로 전년동기대비 1.7% 감소

〈표 I-16〉 킬롱항 2013년 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, 척, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
총물동량	5,749	63,502	5,980	5,971	62,926	-0.1	3.9	-0.9
컨테이너	135	1,468	138	139	1,462	1.1	3.6	-0.4
입항척수	517	5,605	501	508	5,671	1.4	-1.7	1.2

자료: 킬롱항 홈페이지(www.klhb.gov.tw)

▶ 사우디아라비아

- ⑥ '13년 11월 제다항의 총물동량은 451만 7천 톤으로 전월대비 7.7% 감소
 - ➡ 컨테이너 물동량(톤 기준)은 전월대비 6.0% 감소하며 11월 338만 6천 톤을 처리하며 가장 높은 물동량 감소세를 나타냄
 - ➡ 벌크(고체)화물은 전월대비 6.8% 감소한 반면, 벌크(액체)는 전월대비 195.9% 증가한 3만 3천 톤을 처리함
 - ➡ 제다항의 수입물동량은 건설 및 음료품목의 수입 감소로 인하여 전월대비 8.9% 감소한 306만 8천 톤을 처리함
 - ➡ 수출물동량은 기타품목이 전월대비 11만 8천 톤 감소함에 따라 수출물동량이 전월 대비 5.2% 감소함
- ⑥ '13년 11월 킹파드(쥬베일)항의 총물동량은 407만 6천 톤으로 전월대비 4.5% 감소함

- ➡ 벌크(액체)화물이 전월대비 34만 톤 감소하며 11월 물동량 감소에 기인함
- 🌀 '13년 11월 킹파드(안부)항의 총물동량은 벌크(액체)화물 감소로 전월대비 8.2% 감소한 333만 2천 톤을 처리함

〈표 I-17〉 사우디아라비아 주요 항만의 2013년 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013			전월대비	
		10월	11월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,896	4,517	55,114	-379	-7.7
	킹파드(주베일)항	4,267	4,076	39,845	-190	-4.5
	킹파드(안부)항	3,630	3,332	35,947	-297	-8.2
컨테이너	제다항	359	331	4,191	-28	-7.8
	킹파드(안부)항	1	0	17	-1	-65.7

자료 : 사우디아라비아 항만공사(Saudi Port Authority : SPA), www.ports.gov.sa

➡ 인도

- 🌀 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '13년 4~11월 누적물동량은 3억 6,512만 5천 톤으로 전년동기대비 1.4% 증가
- 🌀 파라딕(Paradip)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 20.2%, 37.3%로 높은 증가율을 나타냄
 - ➡ 파라딕항의 유연탄(Thermal coal)과 철광석(Iron ore) 품목이 높은 증가세 나타내며 물동량 증가에 기인을 하였는데, 유연탄과 철광석은 전년동기대비 각각 333만 6천 톤, 230만 2천 톤 증가함
 - ➡ 엔노레항의 유연탄은 전년동기대비 69.4% 증가한 1,398만 3천 톤을 처리하며 물동량 증가에 기인함
- 🌀 모르무가오(Mormugao)항은 전년동기대비 91.9% 감소한 740만 3천 톤을 처리함
 - ➡ 모르무가오((Mormugao)항의 물동량 감소는 철광석이 급감함에 따른 것으로 전년 동기 742만 1천 톤을 처리한 반면, '13년 4~11월에는 처리실적이 없음



〈표 I-18〉 인도 주요 항만의 2013년 4~11월 누적물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2012년 4월~11월	2013년 4월~11월	전년동기대비
총물동량	359,971	365,125	1.4
컨테이너	5,167	4,901	-5.2

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '13년 11월 물동량은 645만 1천 톤으로 전년동기 대비 2.9% 증가
- ➡ 수입, 수출 물동량은 각각 329만 4천 톤, 315만 7천 톤으로 전년동기대비 2.7%, 3.0% 증가
- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '13년 11월 컨테이너 처리실적은 46만 9천TEU로 전년동기대비 7.3% 증가

〈표 1-19〉 브레멘/브레머하펜항의 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2012		2013			전월 대비	전년 대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
총 물동량	합계	6,270	77,932	7,019	6,451	72,913	-8.1	2.9	-6.4
	수입	3,206	39,124	3,521	3,294	36,182	-6.4	2.7	-7.5
	수출	3,064	38,808	3,498	3,157	36,731	-9.7	3.0	-5.4
컨테이너		437	5,688	509	469	5,416	-7.9	7.3	-4.8

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

➤ 스페인(바르셀로나항)

- ⑥ 바르셀로나항의 '13년 11월 컨테이너 물동량은 9만 3천TEU로 전년동기 대비 6.1% 감소
- ➡ 수입, 수출, 환적 물동량은 각각 2만 7천TEU, 4만 4천TEU, 1만 5천TEU로 전년 동기대비 각각 3.2%, 6.9%, 14.7% 감소
- ➡ 연안 물동량은 7천TEU로 전년동기대비 9.0% 증가



〈표 I-20〉 바르셀로나항의 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
합계	99	1,193	110	93	1,186	-15.1	-6.1	-0.6
수입	28	357	36	27	361	-23.6	-3.2	1.1
수출	47	509	51	44	533	-12.6	-6.9	4.6
환적	17	248	16	15	212	-9.8	-14.7	-14.6
연안	7	79	8	7	81	-3.6	9.0	1.8

자료 : 바르셀로나항 홈페이지(www.portdebarcelona.cat)

▶ 이탈리아(제노바항, 타란토항)

🌀 제노바항의 '13년 11월 컨테이너 물동량은 15만 6천TEU으로 전년동기대비 11.4% 감소

🌀 타란토항의 '13년 11월 컨테이너 물동량은 1만 6천TEU으로 전년동기대비 8.6% 감소

〈표 I-21〉 이탈리아 주요 항만의 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
제노바항	176	1,901	170	156	1,819	-8.5	-11.4	-4.3
타란토항	18	247	19	16	184	-13.4	-8.6	-25.6

자료 : 제노바항 홈페이지(www.porto.genova.it), 타란토항 홈페이지(www.port.taranto.it)

5) 미 주

➤ 미국(LB/LA항)

- ④ '13년 11월 미국 LA/LB항의 컨테이너 물동량은 125만 3천TEU로 전년동기 대비 10.1% 증가, 전월대비 0.6% 감소
 - ➡ LA항은 68만 4천TEU로 전년동기대비 17.3% 증가, LB항은 57만TEU를 기록하며 전년동기대비 2.5% 증가함
- ④ LA항, '13년 11월 컨테이너 물동량 동향
 - ➡ LA항의 11월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 17.3% 증가함
 - ➡ 수입 컨테이너 물동량은 전년대비 17.8% 증가한 35만 2천TEU, 수출 컨테이너 물동량은 전년대비 16.8% 증가한 33만 2천TEU를 기록함
 - ➡ '13년 11월 LA항의 총 누적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.7% 감소한 721만 5천TEU를 기록함
 - ➡ 향후 중국의 본격적인 춘절 기간(1월 31일~2월 6일)을 대비한 '13년 12월 및 '14년 1월 컨테이너 수출입 물동량이 대폭 증가할 것으로 전망함
- ④ LB항, '13년 11월 컨테이너 물동량 동향
 - ➡ LB항의 '13년 11월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.5% 증가한 57만TEU를 기록하였음
 - ➡ '13년 11월 총 누적 컨테이너 물동량은 '11년 대비 10.8%, '12년 대비 12.1% 증가함
 - ➡ '13년 11월 수입 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 14.4% 증가한 316만 4천TEU를 기록, 수출 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 10.8% 증가한 155만 7천TEU를 기록함
 - ➡ '13년 이후 롱비치항의 각 월별 전년대비 누적 물동량은 꾸준히 증가해 왔는데, 그 이유로는 글로벌 1위 해운동맹인 P3 네트워크에 속하는 CMA-CGM 및 MSC 선사가 '12년 말 롱비치항으로 기항지를 옮긴 데에 기인한 것으로 분석됨



▶ 브라질(산토스항)

● '13년 11월 브라질 산토스항의 컨테이너 물동량은 32만 7천TEU로 전년동기 대비 21.6%, 전월대비 1.3% 증가함

● 산토스항, '13년 11월 컨테이너 물동량 동향

➡ 브라질 제1의 항만인 산토스항의 '13년 11월 총 컨테이너 물동량은 전년동기대비 21.6% 증가한 32만 7천TEU를 기록함

➡ '13년 11월 누적물동량은 전년대비 9.1% 증가한 315만 9천TEU를 기록

➡ 이러한 산토스항의 컨테이너 물동량 증가세는 '13년 11월 개장한 하역능력 120만 TEU인 부두의 공식 운영과 더불어 향후 점진적으로 상승할 것으로 전망됨

〈표 I-22〉 미주 주요 항만의 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2012		2013			전월 대비	전년대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
미국	LA항	583	7,490	684	684	7,215	-0.1	17.3	-3.7
	LB항	556	5,486	577	570	6,148	-1.2	2.5	12.1
	합계	1,138	12,975	1,261	1,253	13,363	-0.6	10.1	3.0
브라질	산토스항	269	2,896	323	327	3,159	1.3	21.6	9.1

자료 : LA항 홈페이지(www.portoflosangeles.org),

LB항 홈페이지(www.polb.com), 산토스항홈페이지(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

➤ 호주(시드니항)

- ① '13년 11월 호주 시드니항의 컨테이너 물동량은 20만 4천TEU로 전년동기 대비 1.7%, 전월대비 5.7% 증가
- ➡ 시드니항의 '13년 11월 누적 컨테이너 물동량 196만 6천TEU로 전년동기대비 3.0% 증가함
- ① '13년 11월 컨테이너 물동량은 전월대비 5.7% 증가
 - ➡ 시드니항 개장 이후 공식적으로 최대 월별 물동량 기록치임
 - ➡ 항만에 기항하는 선박의 수가 전년동기대비 약 8% 증가하였으며, '12년 신항로로 기항 서비스를 다수 추가적으로 개편한 것이 물동량 증가의 원인으로 지목됨
- ① '13년 7~11월 총 수입 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.2% 증가한 49만 TEU를 기록하였으며, 총 수출 컨테이너 물동량은 전년대비 3.1% 증가한 46만 7천TEU를 기록함
 - ➡ 수입이 증가한 원인으로는 전통적인 공산품인 가구류, 전기제품류, 타일 및 유리 공예품의 증가에 기인한 것으로 분석됨
 - ➡ 수출의 감소원인은 제지류 및 화학공업생산품의 급격한 감소 때문인 것으로 분석됨

〈표 I-23〉 시드니항 2013년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
합계	201	1,909	193	204	1,966	5.7	1.7	3.0
수입	103	967	101	106	997	5.4	3.5	3.2
수출	98	942	92	98	969	6.0	-0.2	2.8

자료 : 시드니항 홈페이지(www.sydneyports.com.au)



7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- ① '13년 11월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,191만 2천 톤으로 전년동기대비 5.2%, 전월대비 13.0% 감소하였음
- ② 리차드베이항의 '13년 11월 누적 물동량은 1억 2,872만 3천 톤으로 전년동기대비 3.2% 증가함
- ③ '13년 11월 물동량의 감소원인은 '13년 10월 기준 수출의 약 38.0%를 차지하던 남부아시아로의 수출입물동량 감소(약 29.0%)에 기인한 것으로 분석됨
- ④ 이에 따라 '13년 11월, 해당 항만에 기항하는 선박 및 인입철도의 운행 횟수 또한 감소하였음
 - '13년 11월 기항 선박 총 횟수/철도(수) : 78회 / 800
 - '13년 11월 기항 선박 총 횟수/철도(수) : 60회 / 706

〈표 I-24〉 리차드베이항의 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
합계	12,571	124,734	13,696	11,912	128,723	-13.0	-5.2	3.2
수입	6,074	63,224	6,421	5,687	65,277	-11.4	-6.4	3.2
수출	6,496	61,509	7,275	6,225	63,446	-14.4	-4.2	3.1

자료 : 리차드베이항 홈페이지(www.rbct.co.za)

Ⅱ. 항만 및 산업 동향

1. 국내 항만 및 산업 동향
2. 국외 항만 및 산업 동향
3. 품목별 산업 동향





1. 국내 항만 및 산업 동향

1) 부산항

▶ '13년 세계 5위 항만 유지

- ◎ 부산항은 '13년 컨테이너 물동량은 1,768만 6천TEU(전년대비 3.8% 증가)를 처리하며 세계 컨테이너 항만 5위 자리를 지킴
- ➡ 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년대비 각각 1.0%, 1.9% 소폭 증가한 반면, 환적 컨테이너 물동량은 전년대비 7.4% 증가한 874만 8천TEU를 처리하며, 부산항 컨테이너 물동량 증가에 기인함
- ➡ '13년 4월, 운영 적자로 인하여 신항과 인천항 간 연안 컨테이너 서비스를 마지막으로 연안 수송이 중단됨에 따라 연안 컨테이너 물동량은 전년대비 8만 6천TEU 감소한 4천TEU가 처리됨
- ◎ 부산항을 추격하고 있는 중국의 닝보-저우산항의 '13년 컨테이너 물동량은 1,732만 7천TEU로 부산항과 35만 9천TEU로 '12년도 87만 1천TEU에 비해 50% 정도 차이가 감소함
- ➡ 닝보-저우산항은 전년대비 7.1% 증가('12년 1,617만 5천TEU 처리)하였는데, '10년부터 평균 9.7%의 높은 증가세를 보이며 매년 실적이 크게 증가하고 있는 추세임
- ◎ 평균 증가세(9.7%)를 고려하며 '14년 컨테이너 물동량은, 1,880만TEU를 처리할 것으로 보이며, 이에 따라 5위권 수성을 위해 부산항의 물동량 유치를 위한 적극적인 활동이 필요할 것으로 보임

▶ '14년 국제크루즈선 첫 입항

- ◎ 1월 29일 국제크루즈터미널부두에 '14년 첫 국제크루즈선(MV Voyager, 1만 5천 톤급)이 651명의 관광객을 태우고 입항함

- ⑥ 부산항 크루즈선은 '13년 112회 입항하며 최근 5년간 연평균 35.7%의 높은 증가세를 보이고 있음
 - ➡ '13년 입항회수는 전년대비 17.0% 감소한 반면, 평균 입항선박의 규모는 '13년 8만 톤급 정도로 전년대비 13.4% 증가함
 - ➡ 13만 7천 톤급의 국제크루즈선이 '12년 5회에서 '13년 30회 입항하며 대형크루즈선의 부산항 입항이 증가하고 있음
- ⑥ 크루즈선 대형화 추이를 보이고 있으나, 현재 부산항 국제크루즈터미널은 대형크루즈선박 2척 동시접안이 불가능함에 따라 인근 북항컨테이너터미널에 접안을 하는 등 크루즈선 대형화의 적절한 대응이 여의치 않은 실정임

〈표 II-1〉 부산항 국제여객터미널 처리실적

(단위 : 회, 천 명, 톤 %)

	2009	2010	2011	2012	2013	연평균 증가율
입항회수	33	77	42	135	112	35.7
여객수송실적	911	1,231	916	1,175	1,094	4.7
평균선박규모	37,179	49,006	54,119	70,901	80,374	21.3

자료 : 부산항만공사, KMI 작성

➤ 초대형 얼라이언스 P3, 중국 이용 집중

- ⑥ '14년 5월(2분기) Maersk, MSC, CMA-CGM으로 이루어진 초대형 얼라이언스 P3가 출범예정
 - ➡ P3의 선사들은 세계 운항선복량의 40% 정도를 차지하는 세계 Top 3의 선사들로 이루어진 얼라이언스임
 - ➡ P3 얼라이언스는 28개의 서비스 네트워크 상(아시아-유럽, 대서양항로, 태평양항로의 3가지 교역 루트)에 252척의 선박을 투입하여 총 260만TEU의 선복량을 확보할 예정임
- ⑥ P3얼라이언스 중 부산항을 기항하는 노선은 총 10개 노선인 반면, 경쟁항만인 Ningbo-저우산항은 16개 노선이 이용할 예정임
 - ➡ Ningbo-저우산항 외에 세계 7위 항만인 칭다오항도 9개의 P3 노선이 이용할 계획임



- 중국 주요 항만의 아시아-유럽, 태평양항로의 P3 서비스 이용이 증가함에 따라 컨테이너 물동량의 변동이 발생할 여지가 있음에 따라 신항 중심 등의 시설개량 및 대응방안 마련을 통해 물동량 확보 및 유지를 위한 노력이 요구됨

〈표 Ⅱ-2〉 P3 얼라이언스 서비스 네트워크

	명칭	주요기항지
아시아-유럽	AE20	Dalian-Xingang-Busan-Ningbo-Shanghai-Xiamen-Chiwan-Yantian-Singapoer-Port Klang-(Europe)
	AE11	Qingdao-Shanghai-Ningbo-Nansha-Chiwan-Yantian-Singapore-(Europe)
	AE15*	Qingdao-Busan-Shanghai-Ningbo-Xiamen-Yantian-Chiwan-Singapore-(Europe)
	AE12	Busan-Ningbo-Shanghai-Hong Kong-Chiwan-Yantian-Singapore-(Europe)
	AE3	Busan-Qingdao-Shanghai-Ningbo-Yantian-Chiwan-Singapore-Port Klang-(Europe)
	AE1*	Ningbo-Shanghai-Xiamen-Yantian-Tanjung Pelepas-(Europe)
	AE2*	Shanghai-Ningbo-Yantian-Chiwan-Tanjung Pelepas-(Europe)
	AE5*	Kobe-Nagoya-Yokohama-Ningbo-Shanghai-Hong Kong-Yantian-Tanjung Pelepas-(Europe)
	AE6*	Ningbo-Shanghai-Xiamen-Hong Kong-Chiwan-Tanjung Pelepas-Port Klang-(Europe)
	AE7*	Busan-Dalian-Xingang-Qingdao-Ningbo-Shanghai-Chiwan-Yantian-Tanjung Pelepas-(Europe)
	AE8*	Busan-Kwangyang-Shanghai-Yantian-Tanjung Pelepas-(Europe)
	AE9*	Qingdao-Ningbo-Shanghai-Nansha-Yantian-Tanjung Pelepas-Colombo-(Europe)
	AE10*	Xingang-Kwangyang-Busan-Qingdao-Shanghai-Ningbo-Chiwan-Singapore-(Europe)
대서양항로	TA1	Bremerhaven-Felixstowe-Rotterdam-Antwerp-Le Havre-(America)
	TA2	Antwerp-Rotterdam-Bremerhaven-Le Havre-(America)
	TA3	Antwerp-Rotterdam-Felixstowe-Bremerhaven-Le Havre-(America)
	TA5*	Gioia Tauro-Naples-La Spezia-Genoa-Fos sur Mer-Valencia-Sines-(America)
	TA6*	Gioia Tauro-La Spezia-Genoa-Barcelona-Valencia-Sines-(America)
태평양항로	TP1*	Tanjung Pelepas-Chiwan-Yantian-Xiamen-(America)
	TP6	Singapore-Vung Tau-Nansha-Hing Kong-Yantian-(America)
	TP2	Kaohsiung-Hong Kong-Xiamen-Fuzhou-Shanghai-Ningbo-(America)
	TP8	Dalian-Xingang-Qingdao-Shanghai-(America)
	TP5	Kobe-Qingdao-Kwangyang-Busan-Hakata-Nagoya-Yokohama-(America)
	TP9	Tanjung Pelepas-Hing Kong-Yantian-Shanghai-Busan-(America)
	TP11	Yokohama-Shanghai-Ningbo-Hong Kong-Yantian-(America)
	TP12*	Shanghai-Xiamen-Chiwan-Yantian-Singapore-Salah-Haifa-(America)
	TP13	Kaohsiung-Ningbo-Shanghai-Tanjung Pelepas-Vanlencia-Algeciras-(America)
	TP15*	Yantian-Ningbo-Shanghai-Qingdao-Busan-Manzanillo-(America)

주 : * 신규 개설항로임

자료 : 머스크(www.maerskline.com), KMI 작성

2) 광양항

▶ 광양항-러시아, 신규 항로 개설

- ④ 신규 항로는 ‘광양-부산-보스토치니’ 등을 운항하는 서비스로 매주 금요일 광양항에 기항하게 되며, 투입선박은 1,500TEU급 컨테이너선 6척임
- ➡ 여수광양항만공사는 지난 2년간 선사를 대상으로 마케팅 활동을 꾸준히 추진한 결과로 이번 항로가 개설될 수 있었다고 함
- ➡ 현대상선의 이번 신규항로의 광양항 기항소식을 적극 홍보하여 호남권의 주요 화주들을 확보하여 신규 물동량을 창출할 수 있을 것이라 기대하고 있음
- ➡ 항만공사 관계자는 신규 항로로 인해 연간 8,000TEU의 신규 물동량이 창출될 것으로 기대함

▶ 여수광양항만공사, 스마트 ‘항만마케팅 3.0’ 추진³⁾

- ④ 지난 1월 20일, 여수광양항만공사는 올해부터 ‘항만마케팅 3.0’ 추진을 공표하였음
- ➡ ‘항만마케팅 3.0’은 단순 물량 증대만 목표로 하는 포트세일즈 활동에서 벗어나 고객의 데이터를 보다 체계적으로 수집, 분석, 활용하는 서비스 사이언스(Service Science) 측면에서 접근하는 전략을 일컬음
- ➡ 세계적 장기불황 조짐 등 외부 여건 변화에 신속히 대응할 수 있도록 수출입 기업과의 핫라인(hot-line) 구축과 고객 니즈 발굴을 통한 실질적인 협력을 강화해 나갈 예정임
- ➡ 또한, 광양항의 수출입 물동량 불균형 해소를 위해 수도권 수입화주를 적극 발굴하고, 화주와 선사간 매칭을 통해 중남미, 남북항로 등 원양항로 신규 개설도 적극 추진한다는 방침임

3) 여수광양항만공사



➤ '13년도 화주 DB 자료 업데이트 추진

- ◎ 여수광양항만공사 운영본부 마케팅팀은 '14년 1월 중 지난해 권역별로 방문 마케팅을 진행했던 113개 업체에 대한 자료를 DB로 업데이트할 예정
- ➡ 주요 포함내용은 권역별 또는 업체별 주소 및 연락처, 물류담당자의 이메일주소, 이용 연도별 물동량 등이 포함될 것임
- ➡ 품목별 주요 수요처 파악이 가능할 것으로 보임. 이는 정확한 수요예측에 필요한 기초자료로써 호남권의 광양항 이용 호남권 O/D 자료 구성도 가능할 것임

➤ 선사 마케팅 현황

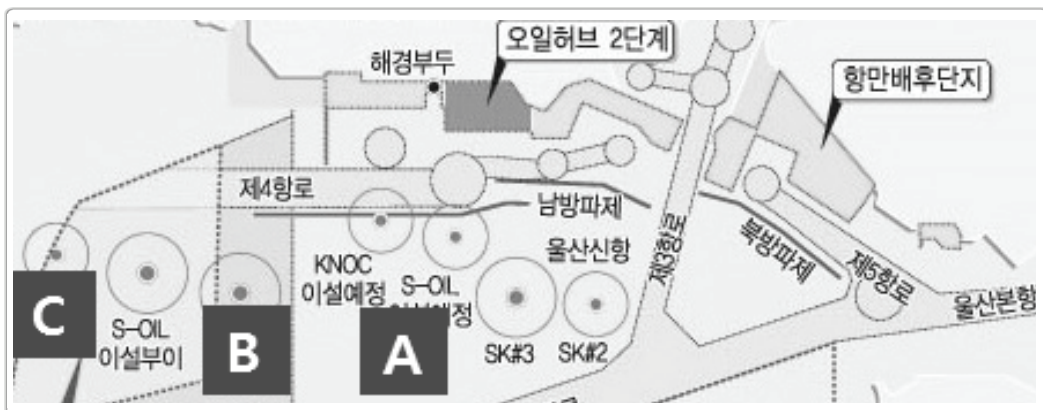
- ◎ 여수광양항만공사는 '14년 1월 10일 머스크 본사를 방문하여 공동마케팅 대상과 범위에 대해 협의하였음
- ➡ '14년도의 동향을 파악하는 한편, 광양항 물동량 증대를 위한 추가 선대 투입, 동남아 지역별 수출입 물동량 통계 확보 등을 내용으로 협의하였음
- ➡ 또한 P3 네트워크 출범에 따른 광양항의 선대조정에 대한 협의도 이루어짐
- ➡ P3 네트워크는 현재 유럽항로에서 우리나라의 부산항과 광양항을 각각 주 3회, 2회 기항할 예정이라고 함. 광양항은 이에 대비하여 적정 시설 확보 및 보수를 통해 항만물동량 유치로 바로 연결될 수 있도록 해야 할 것임

3) 울산항

원유부이 1기 신설 취소4)

- ⑥ 울산항 원유부이 위치선정에 업체 간 의견차이로 선정지연
 - ➡ '13년 12월 개최된 울산항만공사(UPA)의 연구용역(울산항 원유부이 위치선정 및 수역시설 조정) 최종보고회에서 도출된 3개 안에 대한 이해 당사자 간 의견차이로 최종위치 선정 난항
- ⑥ 각각 설치할 예정이었던 S-Oil과 KNOC(한국석유공사)가 1기의 원유부이를 공동사용하기로 합의

〈그림 II-1〉 울산항 원유부이 위치도



자료 : 경상일보(www.ksilbo.co.kr), KMI 재작성

- ➡ 현재 계획 중인 A, B, C 중 업체들이 선호하고 있는 C 원유부이를 공동으로 사용하고 A나 B 원유부이 중 오일허브 사업에 사용되지 않는 부이는 설치하지 않는 것으로 합의
- ➡ 이에 따라 원유부이의 과다로 인한 안전위험이 감소할 것으로 예상되며 공동사용이 합의된 원유부이 C는 부이 이설이 시급한 S-OIL과 KNOC가 사업진행에 여유가 있는 위치로 판단되고 있음

4) 울산지방해양항만청



- ➡ 원유부이 C의 개발방식은 KNOC가 단독 개발하여 S-OIL에 임대하는 방식이 유력함
- ➡ 울산신항 남방파제 2단계 1공구 공사는 3월부터 공사가 시작될 예정임, 이 때문에 공사구간에 포함된 S-OIL의 기존 원유부이는 9월까지 이설을 완료해야 하지만 현재까지 기간 내 사업추진이 어려울 것으로 전망됨

4) 인천항

➤ 에너지 절감형 친환경 항만 시스템 본격 구축⁵⁾

- ⑥ 인천항만공사는 인천항 내 CO₂ 배출을 줄이기 위한 친환경 항만 시스템 구축 및 에너지 사용 절감 방안 수립 및 시행 예정
- ⑥ 이 방안은 청정에너지 생산체계 구축, 친환경 항만운영사업 확대, 건축물 에너지절감 체계 확립을 목표로 함(태양광발전시설, 발광다이오드조명 및 육산전력공급시설 도입)
- ⑥ 이 외에도 항만 배후단지 내 입주기업에 대한 에너지 진단 및 기술적 지원 서비스도 제공될 예정임
- ⑥ 기존에는 내항 창고 지붕의 태양광 발전시설이 운영되고 있었으며, '14년 이후 인천 북항 창고, 북항 배후단지 및 아암물류단지 등으로 확대해 나갈 예정임
- ⑥ 향후 설치될 북항의 태양광 발전설비를 통해 연간 약 2만 5천MW의 전력 생산 및 1만 2천 톤의 온실가스 저감효과가 있을 것으로 분석됨
- ⑥ 또한 육산전력공급시설의 설치를 통해 인천신항 및 국제여객부두의 CO₂ 및 항만 지역 유해물질 배출을 최소화 할 예정임
- ⑥ 이 사업을 통해 연간 총 1만 4천 톤의 탄소 배출 감소 효과가 기대되며 약 12억 원 정도의 예산이 투입될 예정임
- ⑥ 최근 들어 물류업계에 있어 친환경 물류(Eco Logistics)가 화두가 되고 있으며 선사와 화주들은 탄소발자국(온실 효과를 유발하는 이산화탄소 배출량)과 전체 에너지 소모량(탄소 배출량)의 감축을 위한 자구책을 마련중임
- ⑥ 해상 운송의 직접적인 수단인 선박 뿐 아니라 글로벌 물류의 흐름 중 비용과 시간 소모의 가장 큰 부분을 담당하는 해상운송 및 항만시설은 기존의 수동적 정책 뿐 아니라 항만이용 고객 중심 서비스 제공이 필요할 것으로 보임

5) 인천항만공사



- ⑥ 또한 전 세계적으로 확대되고 있는 탄소배출권 거래제도 및 지속적인 유가 상승은 물류비의 직접적인 상승을 가져오고 있음
- ⑥ 따라서 향후 항만의 글로벌 경쟁력은 기존 항만 운영사들이 시행해 온 하역 비용 및 항만이용료 감축, 인센티브제공 및 공격적인 마케팅 이상의 전략이 필요할 것으로 보이며, 친환경 항만 시설 구축을 통해 탄소배출량을 감소 시키기 위한 방안이 요구됨

➤ 인천항여객터미널관리센터 설립 및 운영 시작⁶⁾

- ⑥ 인천항여객터미널 관리 및 운영을 위한 항만관리 법인인 ‘인천항여객터미널 관리센터’ 설립
 - ➡ 인천항만공사 및 인천항 여객터미널 주식회사의 합의에 따라 (주)인천항여객터미널을 공익성 및 공공성을 강화한 항만관리법인으로 전환기로 함
 - ➡ 동 관리센터의 조직은 '14년 1월 1일 날짜로 인천항 여객터미널을 운영 및 관리함
- ⑥ 인천항여객터미널관리센터 설립의 배경은 여객 터미널 업무 공익성 방침 및 높은 공공성, 잦은 외국인 출입으로 인해 특별관리가 필요하다는 판단에 기인함
- ⑥ 정부의 국적 크루즈선 육성 및 제도적 기반 확충을 위한 대책 필요
 - ➡ 금번 인천항여객터미널관리센터 설립 및 운영을 통해 국적 크루즈선 운항 시 외국인 선원에 대한 사증 확인 등 출입국 관련 과도한 행정절차 간소화, 외국인 선원 고용 제한 규제 완화 및 현행법 상 금지되어 있는 선상 카지노 사업의 부분적 허가 등을 통한 국내외 관광객들의 관심 환기 및 모객 기회의 극대화 필요
 - ➡ 여객터미널운영 관련 해외 우수 사례 벤치마킹을 통한 크루즈 산업 발전 전략 확립 및 국가적 차원의 장기적 투자가 필요하며, 크루즈 특별법 제정 등 제도적 지원을 통한 국적 크루즈 회사 육성이 시급함

6) 인천해양항만청

5) 평택·당진항

▶ '13년 벌크, 유류 증가량 전국 1위

- ⑥ '13년 1억 112만 7천 톤을 처리, 전년대비 9.0% 증가하였으며, 물동량 증가량(+832만 9천 톤)이 전국에서 가장 높은 것으로 나타남
- ⑥ 특히, 벌크와 유류 물동량의 전년대비 증가량은 각각 432만 2천 톤(전년대비 7.0%), 400만 6천 톤(전년대비 12.8%)으로서 전국 무역항 중 가장 높은 물동량 증가량을 기록함
- ➡ 부산항, 인천항, 광양항 등 주요 무역항의 비컨테이너 물동량은 전년대비 125~600만 톤 정도까지 감소하며 실적이 하락함
- ➡ 벌크물동량 증가는 자동차, 기타광석, 철강품목의 물동량 증가가 주요 요인으로서 자동차는 미국 시장이 회복세를 지속함에 따라 북미지역의 수출 호조세에 따라 증가하게 됨
- ➡ 평택·당진항의 가스 수입 증가는 일반가정 및 상업용 1인당 가스 소비량 증가 등의 국내 에너지 수요 증대에 따름

▶ 동부두 1번선석(자동차전용) '17년 하반기 개장 예정

- ⑥ 평택·당진항은 전국 1위의 자동차 처리 실적이 많은 항만으로서 '13년 1,489만 4천 톤을 처리하며 전국 자동차 물동량의 26.7%를 차지함
- ➡ 평택·당진항 배후에는 현대, 기아, 쌍용 등 국내 주요 자동차업체들의 생산시설이 입지해 있음.
- ➡ 또한, PDI(수입자동차검사기관)가 배후에 있어 전국수입자동차의 대부분을 처리하고 있음
- ➡ 또한, 자동차 전용선사 합작으로 건설된 국제자동차부두가 운영 중에 있어 해당 선사를 통한 물동량도 기존 타항만에서 일부 전이되는 등 평택·당진항의 자동차 물동량은 매년 증가하고 있는 추세임



- ⑥ 평택·당진항의 '13년 시설확보율은 94.5% 수준으로 하역능력을 초과하여 처리되고 있지만, 동부두 1번선석(자동차전용부두)이 준공될 경우 시설확보율이 108.1%수준으로 높아져 당분간은 물동량 처리에는 크게 문제가 없을 것으로 보임
- ➡ 그러나, 평택·당진항의 자동차 물동량 증가세를 고려할 시 '20년 시설확보율이 90% 이하로 하락할 것으로 보여, 추가적인 부두 확보가 필요할 것으로 판단됨
- ➡ 현재 평택·당진항의 자동차 물동량은 자동차 전용부두(동부두 2-4선석) 이외에 잡화부두에서 일부 처리되고 있기도 함
- ⑥ 동부두 1번선석은 현대글로벌비스(80%), 선광(15%), 현대엠코(5%)이 사업시행자로 선정되어 총 사업비 1,154억 원을 투자하여 '17년 하반기에 개장할 예정

〈표 Ⅱ-3〉 평택·당진항 자동차부두 수급분석

(단위: 천 톤, %)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
물동량	14,894	14,364	14,839	15,053	15,671	16,198	18,473	19,184
하역능력	14,082	14,082	14,082	14,082	16,938	16,938	16,938	16,938
시설확보율	94.5	98.0	94.9	93.5	108.1	104.6	91.7	88.3

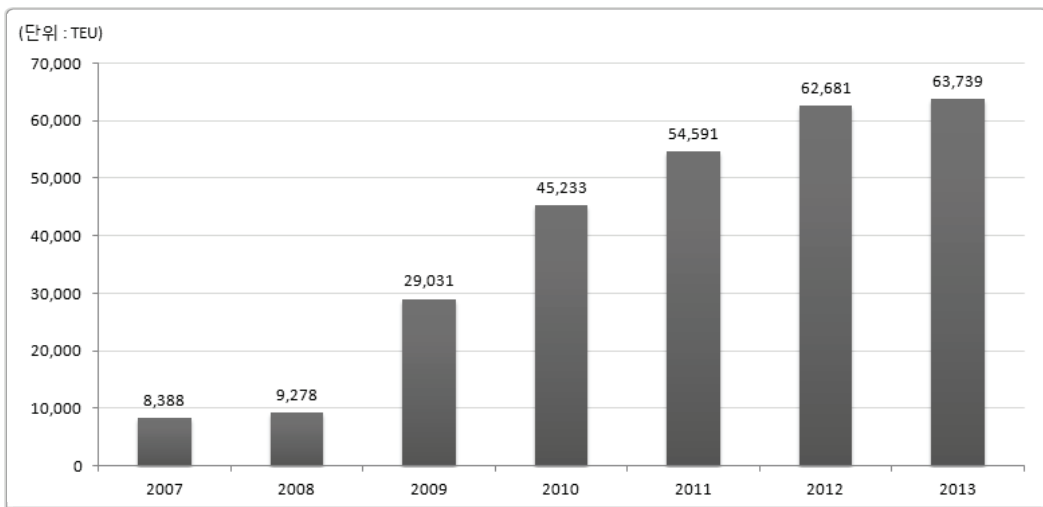
자료 : SP-IDC(www.sp-idc.go.kr), KMI 작성, 항만수요예측센터 항만시설조사, 2013년 품목별 항만물동량 예측보고서(2013) 참조

6) 대산항

▶ 컨테이너 물동량, 6년 연속 증가

- ⑥ 해운경기 침체에도 불구하고 대산항의 컨테이너 물동량 급성장
 - ➡ '13년 대산항 컨테이너 물동량은 6만 4천TEU로 대산항이 컨테이너 물동량을 처음으로 처리한 '07년 8천TEU에 비해 7배 이상 증가한 수치임
 - ➡ 선사와 수출화주에 제공되는 화물 유치 인센티브와 해외포트세일 등 화물 유치 전략이 주요한 결과로 판단됨

〈그림 II-2〉 대산항 컨테이너 물동량 추이



자료 : SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

▶ 국제여객터미널 착공⁷⁾

- ⑥ 대산항-중국 용옌항(산둥성 룡청시) 간 국제 여객선 취항을 위한 국제 여객 부두 착공

7) 대산지방해양항만청(daesan.mof.go.kr)
서산시(www.seosan.go.kr)



- ➡ '13년 12월 30일에 착공된 국제 여객 부두 공사는 '15년 상반기에 준공 될 예정으로 240억 원의 사업비가 투입될 예정
- ➡ 여객 부두 공사와는 별도로 진입도로 건설 68억 원, 항로준설 70억 원 등의 국비 예산을 확보함으로써 대산항 기반시설 조성에 추진력을 얻음
- ◎ 관광산업 활성화와 지역경제에 파급효과 기대됨
 - ➡ 대산항과 통청시 용안항은 한-중을 연결하는 최단거리 항로(399km)로 쾌속선이 취항하면 5시간 정도 소요

7) 포항항

▶ 스웰(너울성 파도) 대책 추진

- ⑥ 포항항은 타 항만에 비해 스웰로 인한 조업 중단 일수가 높으며 '13년 체선율은 22.6%로 항만 가동률이 전국 항만에서 하위권임
- ⑥ 포항지방해양항만청은 이러한 스웰 개선대책 사업을 '14년 3월부터 실시 할 계획임
- ➡ 총 1,226억 원을 투입하여 포항 신항 북동방향 1km 인근에 도제 700m를 설치하여 스웰로 인한 하역작업 중단 등의 문제점을 해소할 계획
- ➡ '14년에 13억 원을 투입해 모형실험을 통해 포항 신항 내 스웰 원인을 파악하고 사업기간 단축을 위해 설계부터 공사까지 일괄 추진하는 턴키방식을 정부에 요청 하여 추진할 계획임. 턴키방식으로 추진할 경우 공사기간이 1년 이상 단축될 것으로 전망됨
- ⑥ 제 3차 기본계획에서는 포항항이 서해, 남해권의 항만보다 하역능력이 높은 것으로 나타나 있어 이 부분에 대한 조정이 필요함
- ➡ 향후 하역능력 산정 시 조업가능일수 등을 고려할 필요가 있음

▶ 포항 영일만항 개발 지속 추진⁸⁾

- ⑥ 포항지방해양항만청은 포항영일만항 개발에 지난해보다 211억 원 증가된 648억 원을 투입할 계획임
- ➡ 이에 따라 남방파제에 527억 원, 어항방파제 및 파제제에 54억 원, 항만배후단지 조성공사에 10억 원을 투입할 계획
- ⑥ 남방파제는 조달청과 시공사간의 법적분쟁으로 작년 3월에 재개되어 예정 공사년도보다 늦어짐에 따라 '14년도에 예산을 집중 투자할 계획임

8) 포항해양항만청 및 KMI 보고서 참조



- ➡ 영일만항 남방파제 1공구는 '11년 SK건설이 낙찰자로 선정되었으나 대표자 변경 사항 미등록의 사유로 2순위인 대림산업이 재선정됨에 따라 조달청과 SK건설 간의 소송전으로 '11년 10월부터 공사가 중단됨. 이후 법원의 화해권고결정으로 SK건설과 대림산업이 7:3의 지분으로 공동 시공함
- ➡ 영일만항 개발사업은 '20년까지 총 2조 8,543억 원의 예산을 투입하여 북방파제 4.1km 남방파제 2.6km, 컨테이너부두 4개 선석을 포함하여 총 16개 선석을 개발할 계획임
- ➡ 북방파제는 '12년 말에 준공되었으며 컨테이너부두 4개 선석(컨테이너 2개 선석 잡화로 변경 운영)도 현재 운영 중
- ➡ 영일만항의 개발로 인해 포항항의 컨테이너 물동량은 증가하고 있으나 4개 선석을 이용하기에는 물동량이 부족함에 따라 2개 선석을 잡화부두로 이용 중
- ➡ 제3차 항만기본계획에 2개 잡화선석의 컨테이너선석으로의 전환년도가 명시되어 있으나 항만 운영 측면에서 탄력적으로 접근해야 함

8) 동해·묵호항

▶ 동해항(속초항), '13년 국제 여객선 수송실적 전년대비 대폭 증가

- ⑥ 동해안의 주요 국제 여객선인 이스턴드림호(동해항), 뉴블루오션호(속초항)의 '13년 실적은 여객 6만 5천 명, 화물 8만 5천 톤으로 각각 전년대비 32.6%, 138.6% 증가함
- ⑦ 두 선사의 주요 항로는 일본과 러시아로 '13년 속초항의 뉴블루오션호가 새롭게 취항하며, 기존의 이스턴드림호의 여객 및 화물이 전년대비 다소 감소한 현상을 나타냄
- ⑧ 다만, 두 선사를 합한 실적의 경우 전년대비 큰 폭으로 증가하는 추세를 나타냄에 따라 기존의 여객 및 화물에 더해 신규 여객 및 화물의 유치가 빠르게 이루어지고 있는 것으로 분석되며, 이스턴드림호의 실적도 기존의 수준을 회복할 것으로 예상됨
- ⑨ 또한, '14년 한국과 러시아 간의 무비자 체류 협정이 발효됨에 따라 양국 간 여행객의 증가가 예상되기에 이 같은 동해안의 국제여객선 실적 증가는 지속될 것으로 전망함
- ⑩ 최근 들어 러시아의 하산과 북한의 나진지구의 프로젝트 완료로 인해 한국과 러시아의 무역을 넘어 TSR을 연계한 한국과 유럽의 무역 가능성이 높아지고 있기에 위와 같은 항로의 실적 증가가 이목을 끌고 있으며, 향후 다양한 가능성이 존재하는 것으로 귀추가 주목됨

〈표 II-4〉 '13년 동해항 국제여객선 수송 실적

(단위 : 톤, 명, %)

구분		2012	2013	전년대비
동해항 (이스턴드림)	여객	48,744	44,370	-9.0
	화물	35,450	21,721	-38.7
속초항 (뉴블루오션)	여객	-	20,287	-
	화물	-	62,864	-
합계	여객	48,744	64,657	32.6
	화물	35,450	84,585	138.6

자료 : 동해지방해양항만청(www.donghae.mof.go.kr)



9) 목포항

▶ 목포신항, '16년 석탄부두 운영

- ⑥ 사업시행자(CJ대한통운)는 총사업비 378억 원을 투입하여 One-stop 서비스가 가능한 최첨단 밀폐형 친환경 운영시설을 목포신항 석탄부두에 조성하여 운영할 계획임
- ➡ 공사는 '14년 상반기 착공 후 '15년 하반기 준공하여 '16년부터 운영 예정임
- ➡ 기존 석탄품목을 처리하던 삼학도부두는 삼학도복원화 사업으로 폐쇄됨에 따라 '16년부터 신항 석탄부두에서 처리되게 됨
- ⑥ 분진 등이 발생하는 Dirty화물인 석탄류를 처리하기 위한 친환경 시스템을 도입함으로써 기피되었던 석탄 등의 화물에 대한 환경적인 피해를 줄이고 물동량 유치 및 창출에 기여할 것으로 보임

〈표 Ⅱ-5〉 목포항 석탄물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	연평균
석탄	296	243	246	279	261	324	190	280	396	364	-2.3

자료 : SP-IDC(www.sp-idc.go.kr), KMI 작성

▶ '13년 자동차 물동량 처리실적 급증

- ⑥ 목포항의 '13년 자동차 물동량은 918만 6천 톤으로 전년대비 51.7% 증가하며 목포항 처리품목 중 가장 높은 증가세를 보임
- ➡ 자동차 수출 물동량은 '12년 279만 7천 톤에서 '13년 349만 1천 톤으로 전년대비 24.8% 증가하며 자동차 물동량 증가에 기인함
- ➡ 환적물동량은 전년대비 28.6% 증가하며 '13년 38만 2천 톤을 처리함
- ⑥ 중동, 아프리카지역의 수출(환적제외) 물동량이 전년대비 각각 15.7%, 56.9% 감소하였지만, 남미 및 유럽지역의 수출 호조로 인하여 증가세를 보임

- ➡ 특히, 유럽경제 회복세에 힘입어 자동차 시장이 호조세를 보이며 유럽 자동차 수출물동량이 증가하였으며, 남미 시장역시 브라질을 중심으로 수출이 증가함
- ➡ 목포신항에는 '15년 개장을 목표로 자동차부두가 개발 중에 있음
- ➡ 총사업비 582억 원을 투입해 3만 톤급 1선석을 축조할 예정임



10) 군산항⁹⁾

▶ 항만개발 예산 1,067억 원 확보

- ④ 군산항은 항만개발 예산으로 1,067억 원을 확보해 새만금 신항 건설사업과 항로준설 2단계 사업 및 군산항 유지보수 등에 편성
- ④ 새만금 신항 건설사업의 경우 방파제 공사와 진입도로 및 방파호안에 대한 실시설계에 440억 원을 투입할 예정임
- ④ 새만금 신항 건설사업은 국책사업의 일환으로 '20년까지 접안시설 4선석 건설, '30년까지 14선석을 건설하여 총 18선석을 건설할 계획임
- ④ 지난해까지 방파제공사 48%를 완료했고, 올해 방파제공사 60% 완료를 계획하고 있음
- ④ 군산항 항로준설 2단계 사업에 250억 원 투입 예정
- ④ 군산항은 매해 갯벌이 군산항 내·외항에 쌓여 수심이 얕아지고 있는 상황, 올해 250억 원을 들여 군산항 1~2부두의 진입 항로 수심을 더 깊게 팔 예정

▶ 대형선박 안전정박을 위한 항계 확대

- ④ 군산항에 입항하는 대형 선박이 항계 내 정박지 수심부족으로 항계 밖에 정박함에 따라 대형선박의 안전정박을 위해 외해 측으로 항계를 확대할 필요성이 대두 됨
- ④ 항계 변경안은 군산항 동쪽항계는 경포천 서측 끝단으로, 남쪽 항계는 비응항에서 1마일 지점으로 축소되고 서쪽항계는 기존 3개 정박지 인근에서 3.6마일 외해측으로 항계가 확대됨

9) 전라북도청(www.jeonbuk.go.kr)

➤ 시사점

- ⑥ 최근 해운 산업에서의 친환경화가 화두로 떠오르면서 연료 절감을 위해 한 번에 많은 화물을 실을 수 있는 대형 선박에 대한 수요가 증가하고 있음
- ⑥ 군산항에서 진행하고 있는 새만금 신항 건설사업, 군산항 항로준설 사업 및 군산항 항계 변경은 대형 선박 유치를 위한 지원책의 일환임
- ⑥ 군산항 항로준설 사업 및 항계 변경으로 대형선박 입출항의 안전성을 확보할 수 있게 되어 향후 군산항의 물동량 증가를 견인할 것으로 보임
- ⑥ 새만금 신항은 우리나라 최대 교역국인 중국과 물리적으로 가까이 위치하고 있어 물류비 절감 효과를 얻을 수 있는 반면, 수도권 및 부산 등 대도시권에서 멀리 떨어져 있기 때문에 군산항으로 유입된 화물의 수송에 불리한 점이 있음에 따라, 따라서 철도, 도로 등의 인프라 구축에 힘써야 함



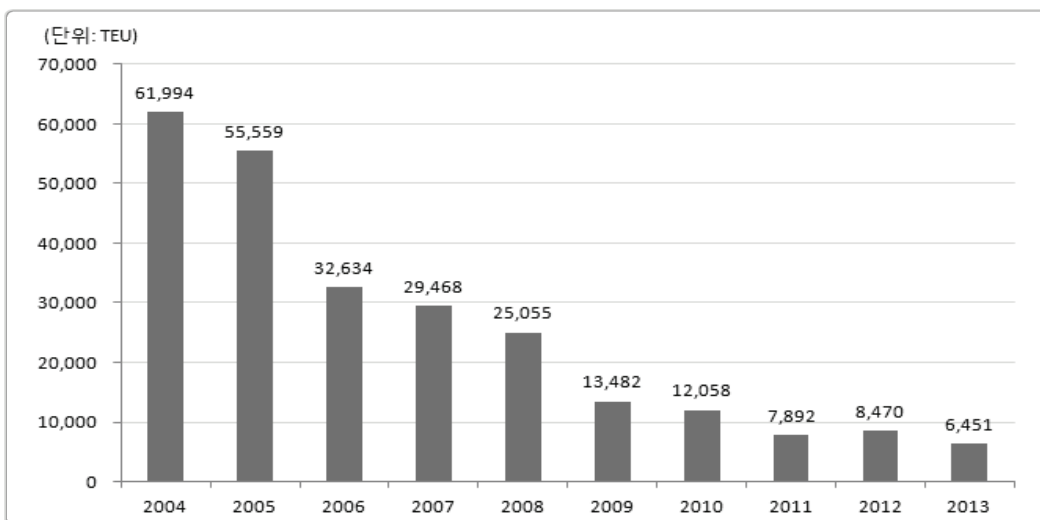
11) 마산항

▶ 창원시, 컨테이너 사업자 보조금 지원

- ⑥ 창원시는 마산항 활성화를 위해 컨테이너화물 유치 지원조례 제정 및 마산항 이용 사업자에 대한 보조금 지원 실시
 - ➡ 보조금은 TEU당 화주·국제물류주선업자는 5만 원, 해상화물운송사업자는 3만 원을 지원하도록 할 예정임
 - ➡ 마산항은 '04년 6만TEU 이상 처리하였으나 '06년 부산 신항의 개장으로 컨테이너 물동량이 급감함
 - 이후 창원국가산업단지에서 발생하는 화물은 대부분 플랜트, 기계류, 자동차임
- ⑥ '13년 컨테이너 물동량은 6,451TEU로 개장 이래 가장 낮은 수준을 기록했으며 대부분 농산품으로 급격한 물동량 증가는 기대하기 힘들
 - ➡ 현재 마산항에는 4부두에 컨테이너 1개 선석이 운영 중이며 올해 개장 예정인 가포신항에 컨테이너 2개 선석이 운영될 예정으로 컨테이너 물동량 유치가 마산항 운영의 중요한 문제점이 될 가능성이 높음

〈그림 Ⅱ-3〉 마산항 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU)



자료: SP-IDC

2. 국외 항만 및 산업 동향

1) 중국

▶ '14년 중국 내륙운하 개발 현황

- ① 장수성 련윈강-상하이 내륙운하 공사 완료
 - ➡ 련윈강-상하이를 잇는 총길이 588km의 내륙운하 공사가 완공됨
 - ➡ 이번에 완공된 내륙운하는 베이징-항저우 운하 이후에 공사된 구간으로 1천 톤급 선박의 운항이 가능함
 - ➡ 련윈강(Lianyungang), 옌청(Yancheng), 난통(Nantong)을 지나며 장수성에서 진행되는 주요 운하사업의 하나로 물류비용의 절감과 지역경제의 활성화를 이룰 것으로 기대됨
- ② 우저우(Wuzhou)항 컨테이너 물동량, 큰 폭으로 증가
 - ➡ 중국 남동쪽에 시장(Xijiang)강에 위치한 우저우항은 '13년에 40만TEU를 처리하여 광시자치구의 내륙운하물동량의 70%를 처리함
 - ➡ 총물동량은 전년동기대비 28.0% 증가한 3,015만 톤을 처리함
 - ➡ 우저우항은 '15년까지 지속적으로 시설개선을 통해 중국 내 5대 연안항으로 발전시킬 계획임
- ③ 난충(Nanchong)항 개장
 - ➡ 시촨(Sichuan)성, 자링(Jialing)강에 위치한 난충항이 공식적으로 개장함
 - ➡ 500톤 급 선박이 접안가능하며 물류기능 외에 여객 터미널도 운영됨
- ④ 중국 내륙 항만의 물동량은 지속적으로 증가할 것으로 기대됨
 - ➡ '13년 내륙 항만의 월별 물동량 처리실적은 지속적으로 증가하는 추세이며, 항로 증설 등 시설 개선의 효과로 물동량이 지속적으로 증가할 것으로 기대됨
 - ➡ 이러한 내륙 항로의 시설개선은 무수항과 더불어 중국 내 제조업의 내륙으로의 가속화를 이룰 것으로 예상됨



▶ 렌윈강(Lianyungang)항 신규항만 개장

- ④ 렌윈강항의 수웨이(Xuwei)항이 '14년 공식적으로 개장함
- ④ 렌윈강항의 항만 발전계획에 따르면 수웨이항에 30만 톤급 선박의 입출항이 가능한 항로와 116개의 중·대형 선석을 건설 할 계획임
 - ➡ 주요 처리화물로는 원유, 화공품 및 컨테이너이며 현재까지 28개의 프로젝트가 완공되었으며 투입비용은 30억 4천만 달러(US\$)임
 - ➡ 현재 1억 톤인 항만 처리능력을 '20년까지 2억 톤으로 향상시킬 계획임
 - ➡ '14년 수웨이항 2단계 건설공사를 진행하며 12개의 선석과 30만 톤급 항로 정비 사업을 진행하고 있음
- ④ 렌윈강항은 보세구역도 준비 중이며 현재 건설되는 수웨이항은 항만필수 산업(석유화학 등)이 입지할 예정으로 물동량 증가가 예상됨

▶ 광둥(Guangdong)성 해운/항만 서비스 가치 증가

- ④ 광둥성 교통부는 광둥성의 해운서비스 금액이 3억 3천만 달러(US\$)를 기록하여 중국 내 2위를 차지한 것으로 발표함
 - ➡ '13년 광둥성 컨테이너 물동량은 5천만TEU 이상이며, 총물동량 1억 톤 이상 처리한 항만은 5개가 있는 것으로 나타남
 - ➡ 시설능력은 11개 항에서 1만 톤급 이상의 선석이 14개가 완공되어 6천만 톤 이상의 시설 능력이 추가됨

▶ 상하이, 타이완항그룹과 MOU체결

- ④ 상하이국제항만그룹(SIPG)은 타이완국제항만그룹과 양해각서 체결
 - ➡ 항만 개발 및 정보협력 강화, 선박에 대한 교류 강화 등이 주요 내용으로 타이중(Taichung)에서 개최한 포럼에서 이와 같은 내용을 서명함

2) 아시아

▶ 일본, 국제 컨테이너 전략항만 육성 본격화

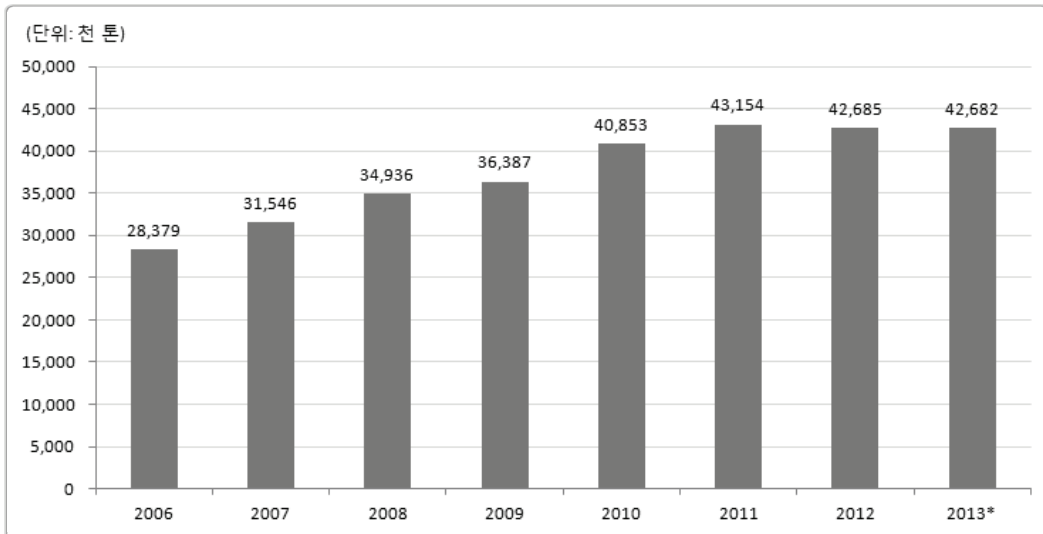
- ⑥ 일본은 도쿄, 가와사키, 요코하마, 오사카, 고베항을 국제 컨테이너 전략항만으로 지정하고 다양한 지원을 하고 있음
- ⑥ 최근 일본 정부는 국무회의에서 국제 컨테이너 전략항만의 항만운영회사에 대한 정부의 직접 투자가 가능한 항만법 개정안을 통과시킴
 - ➡ 일본 항만의 특성상 운영과 관련 현재까지는 전적으로 지방정부에 의존해왔지만 최근 세계적인 경기의 침체로 해운업계의 경쟁이 치열해지기에 일본 정부는 해당항만을 전략 항만으로 지정, 육성에 적극적으로 나서왔음
 - ➡ 개정된 항만법에는 국제 컨테이너 전략항만의 운영에 정부가 출자할 수 있도록 하였으며, 이 경우 항만 운영회사는 정부에 사업계획을 제출하여야함
 - ➡ 또한, 무이자 대출제도를 확대하여 기존의 항만 시설에 대한 대출과 더불어 항만 배후지역의 창고 시설에 대해서도 무이자 대출이 가능하도록 관련법을 개정함
 - ➡ 최근 일본 국토교통성은 항만 관련 사업에 대해 '14년 예산 책정을 완료하였으며, 국제 컨테이너 전략항만 사업에 136억 엔의 예산을 편성함
 - ➡ 편성된 예산에는 최근 가속화되고 있는 선박 대형화와 관련해서 부두의 시설 및 수심이 이에 대응할 수 있도록 지원하는 것과 더불어 컨테이너 환적 강화 사업예산이 포함되어 있음
- ⑥ 일본의 컨테이너 전략 항만 육성책은 부산항 등 국내 주요 컨테이너 항만에 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - ➡ 최근 일본의 컨테이너 물동량은 지속적으로 증가하는 추세로 나고야항의 경우 '13년 사상 최대치의 컨테이너 물동량을 기록할 것으로 전망됨
 - ➡ 이 같은 증가세는 '아베노믹스'의 영향으로 저환율 기조가 지속되면서 수출 물동량이 증가한 것이 주요 원인으로 인식됨
 - ➡ 이와 더불어 일본 정부의 적극적인 컨테이너항만 육성정책이 실현될 경우 국내 컨테이너 물동량에 영향을 미칠 것으로 예상됨



➤ 싱가포르항, 급유실적 악화로 서비스종료¹⁰⁾

- ⊙ 싱가포르항에서 세 번째 규모의 급유업체인 Alliance Oil Trading이 실적 악화로 급유서비스 사업을 종료함
- ⊙ 싱가포르항만공사는 Alliance Oil Trading의 급유 서비스 인가가 1월 17일로 종료된다고 공표하였음
- ⊙ Alliance Oil Trading 이외에도 Excel Petroleum Enterprises와 Lian Hoe Leong & Brothers 급유업체가 1월 초에 싱가포르항에서 급유서비스 사업을 종료하였음
- ⊙ 싱가포르항, Bunkering물동량 감소세를 나타냄
 - ⊙ 싱가포르는 세계에서 가장 큰 급유항이지만 경쟁항만들과 연료효율성 개선 부족으로 2년 연속 급유실적이 감소하였음
 - ⊙ 반면 싱가포르의 컨테이너 물동량은 상하이에 항에 이어 세계 두 번째 규모로 전년 동기 대비 2.3%로 증가한 3,260만TEU를 기록

〈그림 Ⅱ-4〉 싱가포르 번커링 실적 추이



자료 : 싱가포르항만공사(www.mpa.gov.sg), KMI 작성

10) Lloyd-List (www.lloydlist.com)

② 부산신항 유류중계기지¹¹⁾ 사업 재검토 시 타 국가의 운영현황 및 대응전략 파악 필요

➡ 부산신항 유류중계기지 사업 사실상 무산, 민간투자사업 계약해지는 보류

- 유류중계기지 건설 사업을 추진해오던 부산마린앤오일(주)측이 네 번의 착공기한 연기('14년 1월)에도 사업을 착수하지 못해 유류중계기지 사업이 사실상 무산됨
- 총사업비 3,200억 원을 투입하여 부산 신항 남컨테이너터미널 부지 옆 6만 3천m²의 면적에 유류저장탱크(18기)와 9만 톤급 선박용 제티 1개, 배관설비 등의 시설을 '14년 완공을 목표로 추진해 왔으나 투자자를 찾지 못해 그동안 착공하지 못함
- 시설의 필요성에 대한 공감대는 형성되어 있으나 사업 재추진 주제, 착공시점에 대한 부처 간 이견차이가 있음

➡ 부산항의 새로운 부가가치 창출 위해서 필수적인 시설인 만큼 재검토시 변화된 물류 환경과 새로운 전략의 반영이 필요

- 급유항으로서 부산항의 경쟁력이 될 수 있는 싱가포르항의 최근 급유판매실적 둔화 요인과 싱가포르항만공사 등 관계자들의 대응전략을 파악하여 부산항 유류중계기지 사업에 반영할 필요가 있음
- 최근 해상온실가스 규제가 강화되고 있어 향후 LNG가 새로운 선박연료로 부상되고 있는 만큼 LNG 충전소도 함께 설치되는 것이 검토되어야 함

➡ 사우디아라비아, 제다항 컨테이너터미널 확장사업 착공

② 제다항은 3번째 신규 컨테이너터미널 RSGT(Red Sea Gateway Terminal)의 확장사업이 '14년 1월에 시작하여 '15년에 완공될 예정

- ➡ 본 확장공사를 통해 180만TEU에서 250만TEU로 처리능력이 증가되며, 안벽은 255m 연장됨에 따라 총 1,324m의 안벽을 보유하게 될 예정임
- ➡ 주부두의 선석길이는 745m에서 850m로 연장되며 신규 2번선석은 피터선석에서 474m의 신규선석으로 개발될 예정임

② 이번 터미널 확장사업을 통해 세계 컨테이너 항만 순위가 30위권내에서 20위권 내로의 진입이 가능할 것으로 전망됨

11) 항만에 대규모 저유시설과 선박 계류시설을 지어 운항중인 선박에 해상에서 기름을 공급하는 시설



3) 유럽

▶ 스페인 바르셀로나항 LNG 병커링 항만 조성 추진¹²⁾

- ⑥ LNG(액화천연가스)는 석유연료에 비해 매연과 이산화황 배출이 거의 없어 친환경적이고, 석유연료에 비해 가격이 저렴하여 대체연료로써 각광받고 있음
- ⑥ 이러한 추세에 발맞춰 바르셀로나항은 LNG 병커링 항만으로 거듭나기 위한 노력을 하고 있음
 - ➡ 바르셀로나항은 LNG를 제공할 수 있는 18개 터미널 중 하나에 속하고 LNG를 제공하기 위해 필요한 기계 등을 이미 보유하고 있음
 - ➡ LNG 엔진을 탑재한 선박에 연료를 충전하는 기술에 대한 개발에 힘쓸 것으로 보임
- ⑥ 많은 국가에서 해상 환경오염 문제의 심각성을 인식하고 대체연료로써 LNG에 대한 관심이 높아지고 있는 상황임
 - ➡ 점차 LNG엔진을 탑재한 선박으로 대체될 것으로 보임. 그에 반해 LNG 병커링 인프라를 갖춘 항만은 부족한 실정임
- ⑥ 바르셀로나항이 LNG 병커링 인프라 구축함으로써 이산화황, 온실가스 배출량 감소를 통한 지속가능한 항만으로 거듭날 것으로 예상됨

▶ 벨기에 앤트워프항 e-Desk 발표¹³⁾

- ⑥ 쥐브룩항과 앤트워프항이 공동으로 차량 수출업자를 위한 e-Desk 서비스를 발표함
 - ➡ e-Desk 서비스는 '14년 1월 앤트워프 Ro/Ro 터미널과 쥐브룩 ICO 터미널을 통해 수출 시 사용할 수 있음

12) 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

13) 앤트워프항(www.portofantwerp.com)

- e-Desk 서비스는 신규 및 중고 차량의 수출절차가 자동적으로 진행되기 때문에 종이 문서가 필요하지 않고, 처리 시간을 절약할 수 있다는 장점이 있음

➤ 벨기에 앤트워프항, 항만 내 보안을 위해 지역정보네트워크(LIN) 구축¹⁴⁾

- 앤트워프항은 벨기에에서 첫 번째로 LIN(Local Information Network)을 구축하였음
 - ➡ LIN는 앤트워프 항구 지역에 있는 기업과 지방 자치단체사이가 범죄 상황에 대한 정보를 교환할 것을 약속하는 것으로 의심스러운 행동이 관찰될 때 경찰이 빨리 개입하여 피해를 최소화할 수 있음
- 앤트워프항은 현재 항만 내 450개 이상의 LIN 회원을 보유하고 있고 네트워크를 확장하기 위해 기업이 무료로 네트워크에 가입할 수 있도록 조치를 취함
- 앤트워프항의 e-Desk 서비스는 화물 보관비용 감소, 화물처리 능력 증가 등의 효과를 가져와 앤트워프항 활성화에 크게 기여할 것으로 예상
- 항만은 단순 범죄외 테러의 대상으로서 비상사태에 대한 대처방안 마련이 중요함. 앤트워프항의 LIN 구축은 앤트워프항을 이용하는 국내외 기업에게 보안과 안전을 보장하고 업무의 효율을 향상시킬 것으로 봄

14) 앤트워프항(www.portofantwerp.com)



4) 미주

▶ 미국 에버글레이즈항 터미널 리모델링 시작¹⁵⁾

- ⑥ 에버글레이즈항은 미국 플로리다주에 위치한 항만으로 플로리다주에 있는 항만 중 수심이 가장 깊은 항만이며 미국 최대의 크루즈 항에 속함
- ⑥ 에버글레이즈항(Port Everglades)은 대형 선박을 유치하기 위해서 '14년 11월 완료를 목표로 1월 중순부터 터미널 리모델링을 시작
- ⑥ 에버글레이즈항은 '14/'15년 크루즈 시즌에 대비하여 터미널 4의 확장 및 구조변경을 통해 터미널 현대화 사업을 실시
 - ➡ 더불어 대형 크루즈 선박을 수용하기 위해 선석 길이를 연장하는 공사도 실시

▶ 미주항만 '15년까지 질소산화물(NOx) 배출량 감축을 목표로 설정¹⁶⁾

- ⑥ 시애틀항, 타코마항, 밴쿠버항은 질소산화물(NOx) 배출량을 '15년에 톤당 70%로 '20년에 톤당 75%로 삭감하는 것을 목표로 설정함
 - ➡ 더불어 '15년까지 온실가스 배출량을 10% 줄이는 것을 목표로 설정함
- ⑥ 대기 오염 물질의 배출량을 줄이기 위해 청정 기술, 청정 연료 시스템에 대한 투자도 늘릴 예정임

▶ 미국 LA항 항만 내 육상 교통 개선 시행¹⁷⁾

- ⑥ LA항은 2월부터 '16년까지 두 가지 도로 프로젝트를 시작함
- ⑥ SR-47/I-110 프로젝트는 전환 차량을 위한 두 번째 차선을 추가하여 I-110로 연결되는 SR-47도로를 확장할 계획임. 건설공사 기간 동안 기존의 차선은 그대로 사용할 예정임

15) Dredging Today (www.dredgingtoday)

16) tacomma항(www.portoftacomma.com)

17) LA항(www.portoflosangeles.org)

- ⑥ I-110/C 프로젝트는 I-110도로와 C도로의 교차로에서 발생하는 병목현상을 제거하기 위해서 John S. Gibson 대로를 북쪽으로 이동하는 차를 위한 전용차선으로 전환할 예정
- ⑥ 미주항만들이 청정기술, 청정 연료시스템에 대한 투자를 늘려 질소산화물(NOx) 배출량을 감축하는 것은 친환경 항만 구축을 위한 첫걸음으로 판단됨
- ➡ 친환경 항만 조성을 위해 기술 개발과 더불어 항만 내 친수시설 조성 등 친환경적인 인프라 구축도 필요할 것으로 보임
- ⑥ 또한 대형 크루즈 선박 수용을 위한 터미널 리모델링, 항만 내 도로공사는 항만 시설의 현대화를 통한 항만 내 교통 체증을 감소시켜 항만 운영의 효율성을 높일 것으로 전망됨



5) 오세아니아

➤ 뉴질랜드 리틀턴항, 스트레들 캐리어(Straddle Carrier) 타이어 자동 감시 시스템 도입

- ① 리틀턴항은 운영 중인 스트레들 캐리어에 Identec 및 PressurePro사의 무선 감지 기술을 도입하여 실시간 타이어 상태 점검 시스템을 가동함
- ② 뉴질랜드 항만 운영국 관계자는 그간 진행되어온 Identec사의 항만투자 기간 연장의 일환으로, Identec사의 실시간 선박 관리 및 컨테이너 항만(운영사) 프로세스 자동화 관련 새로운 시스템을 도입 및 가동함
- ③ 리틀턴항에 새로 설치된 아이덴텍사의 CTAS 시스템은 10개의 타이어 감시 모니터를 통해 지속적으로 타이어의 기압 및 온도를 확인하며, 이상시 알람을 자동으로 울리게 함
 - ➡ 각 스트레들 캐리어의 밸브 대에 장착된 센서를 통해 압력 10psi에서 199psi까지 감지 가능함
 - ➡ PressurePro 모니터를 통한 정보는 스트레들 캐리어의 PLC 제어장치를 경유하여 CTAS 시스템에 통합 전송되며, CTAS의 선대 관리 프로그램 시스템 내 연료/타이어 계기판에 표시됨
 - ➡ 이 모든 과정을 통해 리틀턴항의 유지 및 보수 스태프들이 직접 이동하지 않고 각 스트레들 캐리어 실적의 분석, 관리 및 추적을 할 수 있게됨
- ④ '09년 이후 국내 항만에도 본격적으로 도입되기 시작한 컨테이너 자동 감시 시스템은 항만 장치장 내 보안 및 사고방지, 하역 생산성 향상과 직접적인 연관이 있는 것으로 밝혀짐
 - ➡ 기존에 운영된 시스템은 스트레들 캐리어 내에 신호수 및 작업자가 위치하여 주기적으로 장치를 점검해야 했으며, 정비로 인한 상하역 시간 연장, 선박의 체선 및 체화로 인한 물류비용 상승이 빈번히 발생함
 - ➡ 리틀턴항의 터미널 자동 감시 시스템을 통해 인건비, 유지보수비 등의 항만운영 비용이 감축될 것으로 보이며, 에너지 절감, CO₂ 배출 감소, 비산먼지 방지 등의 친환경 저탄소 항만운영이 가능해 질 것으로 예상됨

➤ 타우랑가항, 아이존산업단지 부지 구입

- ② 타우랑가항은 셀린 자치구의회(Selwyn District Council)와 롤스톤에 있는 아이존 산업 단지의 일부인 15ha의 부지를 구입하기로 한 협약 체결
- ② 아이존 산업 단지는 총 면적 180ha에 이르며, 뉴질랜드 남섬 크라이스트 처치로부터 약 12km 떨어진 곳에 위치해 있으며, 도로와 인입철도가 연결 되어 있음
- ② 타우랑가항은 최근 뉴질랜드 남섬 티마루 지역에 있는 컨테이너터미널인 프라임포트의 지분 50%를 매입함
- ② 롤스톤 지역의 산업단지 건설을 통해 인터모달 수송 허브 기능을 함과 동시에 티마루항에 효율적으로 접근할 수 있는 서비스를 제공할 예정임
- ② 또한 롤스톤 지역을 이용한 크라이스트처치 인근 수입업체들은 티마루항을 통해 운송 할 수 있는 서비스를 제공받을 수 있게 됨
- ② 완제품 원가의 평균 30% 이상의 비중을 차지하는 물류비용의 감축은 제조회사의 이슈를 넘어 항만 운영사 및 3PL업체들의 화두가 되어옴
- ➡ 국제 물류 상에 존재하는 공산품 대부분은 인터모달 형식으로 운반되고 있으며, 해상운송비뿐 아니라 육상운송 및 창고이용 비용은 여전히 제조회사의 큰 부분을 차지함
- ➡ 타우랑가항은 현재 운영 중인 항만 이외에 산업 단지 부지 구입 및 티마루 컨테이너 터미널 지분을 구입하였고 이는 타우랑가항을 이용하는 화주에게 타사 대비 경쟁력 있는 물류 서비스를 제공하기 위한 시초가 될 것으로 보임
- ➡ 해당 항만을 이용하는 롤스톤 산업단지 입주 화주는 제품의 생산 후 컨테이너 항만까지 철도 및 트럭운송부터 통관업무, 컨테이너 상하역에 이르는 원스톱 물류 서비스를 제공 받을 것으로 보임
- ➡ 공급사슬상 정적인 위치를 점하고 있는 항만의 역할을 넘어 타우랑가항의 경쟁적인 서비스모델 개발을 통해 향후 화주 제품에 최적화된 물류가치를 제안할 것을 기대함



3. 품목별 산업 동향

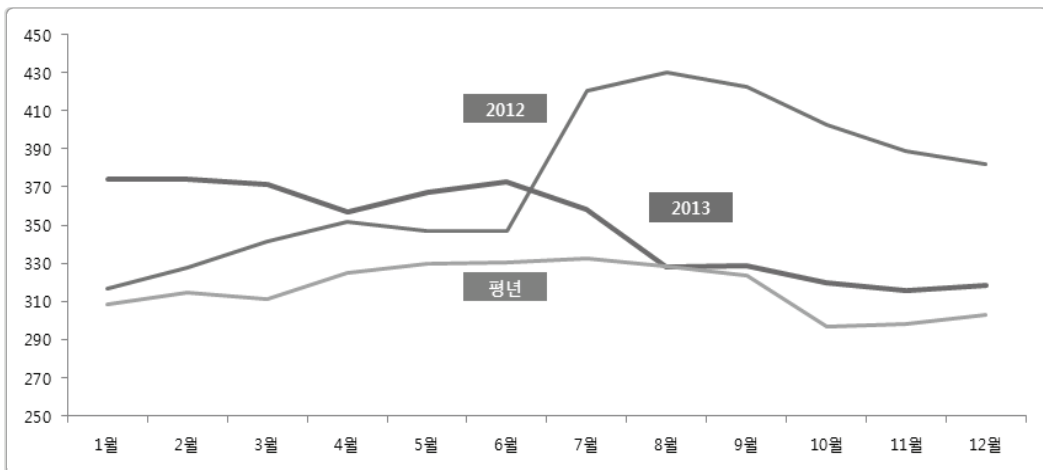
1) 양곡

▶ '13년 하반기 국제 곡물가격 급락

- ② 국제 곡물가격은 '12년 7~8월까지 2개월 동안 24.0%로 급등하였으나 9월 이후 12월까지 26.0% 하락하였음¹⁸⁾
- ② 세계 경제회복, 해상운임 상승 등 곡물가격 상승요인도 있었지만 유가하락, 생산량 증가 및 기말재고율 상승 등으로 곡물가격 하락요인이 지배적이었음
- ② 특히, 작년 기뭇 피해를 입었던 주요 생산국(미국, 러시아, 호주, 우크라이나 등)의 기상호조로 단위(단위면적 당 생산량)가 평년 수준 이상으로 회복될 것으로 전망됨

〈그림 Ⅱ-5〉 월별 국제 곡물 선물 가격지수 추이

(단위 : 달러/톤)



주 : 선물 가격지수는 근접월 인도분 선물가격에 곡물 가중치를 적용하여 산출하였음
 짧은 시카고상품거래소의 Rough rice 선물가격임

자료 : 시카고 상품거래소, KREI 작성

18) 한국농촌경제연구원

🌀 국제 곡물 품목별 가격 동향

- ➡ '13년 평균 밀 선물가격은 전년 동기 대비 8.8%로 하락한 251달러이며 옥수수과 콩의 선물가격은 각각 전년 동기 대비 16.7%, 3.9% 하락한 톤당 228달러, 517달러를 기록

〈표 II-6〉 국제 곡물 품목별 가격 동향

(단위: 달러/톤)

구분	최고치	'11년	'12년	'13년	'13년/'14년		등락률(%)	
					12월	1월	전년동기대비	전월평균대비
밀	470	261	276	251	229	218	-22.8	-4.8
옥수수	327	267	273	228	168	166	-40.8	-1.0
콩	651	484	538	517	489	476	-9.5	-2.6

주 : 근접월 인도분 선물가격, '13/'14년 1월 가격은 1월 1일~1월 10일까지의 평균 가격임

최고치: 밀 '08년 2월 27일, 옥수수 '12년 8월 21일, 콩 '12년 9월 4일

자료 : 시카고 상품거래소, KREI 작성

🌀 국제 곡물가격 하락이 국내 양곡수입 물동량에 미치는 영향

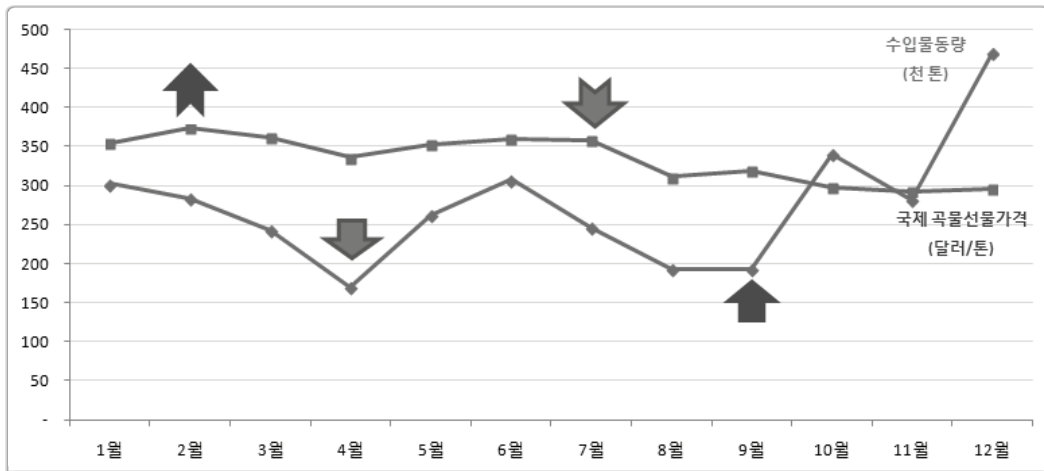
🌀 국제 곡물가격은 2~3개월 후 수입물동량에 반영됨

- ➡ 국내 양곡 수입물동량에 가장 많은 영향을 미치고 있는 국제 곡물가격은 화주가 곡물수입을 계약하고 운반되는데 소요되는 시간으로 인하여 2~3개월 후 물동량에 영향을 미치는 것으로 파악됨
- ➡ '13년 상반기 중 가장 높은 곡물가격은 2월이지만 4월에 가장 적은 물동량이 국내에 수입됨. 또한 곡물가격은 7월부터 하락세를 나타내고 있으나 수입물동량 상승세는 9월부터 나타나고 있음

🌀 '13년 하반기 국제 곡물가격 하락은 '14년 상반기 양곡 수입물동량 증가에 영향을 줄 것으로 예상됨



〈그림 Ⅱ-6〉 국제 곡물가격과 수입물동량 추이 비교



자료 : 국제 곡물선물가격(시카고상품거래소), 수입물동량(군산항하역사), KMI 작성

2) 철재/고철

▶ '14년 국내 철강 시장 전망

- ⑥ '14년 철강 산업은 자동차, 건설 수요의 소폭 상승에도 불구하고 조선산업의 부진으로 큰 폭의 증가는 어려울 것으로 전망됨
- ➡ '13년 국내 조강생산량은 4.8% 하락한 6,600만 톤을 기록하였으며 '14년은 기저 효과로 인해 2~3% 성장이 예상됨
- ➡ 수년째 지속되고 있는 공급과잉 문제와 '13년 9월에 개장한 현대제철의 3고로, '14년 1월에 제 3파이넥스, 10월에 완공되는 광양 4열연공장으로 인해 공급과잉은 당분간 지속될 것으로 전망됨
- ➡ 세계철강협회는 '14년 철강수요를 전년대비 3.3% 증가한 15억 2천만 톤으로 전망해 큰 폭의 성장은 없을 것으로 전망함
- ⑥ 철강 수출 여건은 중국산 저가 철강재, 일본의 엔저효과로 큰 폭의 증가는 없을 것으로 판단됨
- ➡ 산업연구원은 철강 수출이 0.1% 감소, 현대경제연구원은 3% 증가, 포스코경영 연구소는 5% 이상 증가로 예상함
- ➡ 항만수요예측센터에서는 '14년 철강 물동량은 전년대비 5.6% 증가할 것으로 예상하였으나 이는 '12년 철강물동량에 비해 2.1% 하락한 수치임
- ➡ 철강 수출 물동량의 증가치가 타연구기관에 비해 큰 이유는 첫째, '13년 철강 물동량 감소에 따른 기저효과, 둘째, 포스포 포항 전용부두의 개축완공과 제 3 파이넥스의 완공으로 물동량 창출 여건의 향상, 셋째, 현대제철의 고로 3기 완공으로 인한 연안 물동량 증가, 넷째, 세계 경기의 향상으로 인해 소비재의 증가 등 '13년에 비해 철강물동량 상승 요인이 높을 것으로 전망되기 때문임

▶ '13년 세계 조강생산량은 전년대비 4.8% 증가한 15억 8천만 톤을 기록

- ⑥ 세계 경기의 악화로 유럽 및 아메리카 지역은 감소하였으나 아시아를 중심으로 증가함

- ➡ 중국은 지방정부의 보조금지급으로 인한 생산량 증설로 인해 조강생산량이 지속적으로 증가하는 추세임
- ➡ 하지만 중국내 철강산업의 구조 개혁안이 발표되어 노후 및 경쟁력이 없는 시설에 대해서 시설 통폐합을 실시할 예정으로 '14년 조강생산량의 증가율은 '12~'13년 보다는 감소할 것으로 예상됨

〈표 II-7〉 '13년 12월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2012		2013		증감율	
	12월	누적	12월	누적	당월	누적
EU	11,975	169,430	13,124	165,601	9.6	-2.3
other Europe	2,991	37,860	3,026	36,606	1.2	-3.3
C.I.S	8,925	111,177	9,157	108,741	2.6	-2.2
North America	10,087	121,863	9,999	119,251	-0.9	-2.1
South America	3,603	46,931	3,624	46,023	0.6	-1.9
Africa/Middle East	2,857	34,447	3,523	41,575	23.3	20.7
Asia	80,406	982,711	86,332	1,059,151	7.4	7.8
China	57,656	708,784	62,350	779,040	8.1	9.9
India	6,600	76,715	6,908	81,213	4.7	5.9
Japan	8,569	107,235	9,336	110,570	9.0	3.1
South Korea	5,811	69,321	5,857	66,008	0.8	-4.8
Taiwan, China	1,770	20,657	1,880	22,320	6.2	8.1
Oceania	450	5,805	407	5,545	-9.6	-4.5
Total 62 countries	121,293	1,510,223	129,191	1,582,493	6.5	4.8

주 : CIS는 Russia, Uzbekistan, Ukraine, Moldova, Kazakhstan, Byelorussia 총 6개 국가임

자료 : 세계 철강 협회

3) 석탄

▶ 석탄 수입 동향

- ① '13년 12월 우리나라의 석탄 수입량은 전년대비 5.5% 증가한 996만 6천 톤을 기록하였음
- ② 석탄 수입량의 90% 이상을 차지하는 유연탄은 전월대비 5.2% 감소한 반면, 전년 대비 2.3%가 증가하였음
- ③ '13년 12월 석탄의 수입액은 9억 8,600만 달러를 기록하였으며, 전년대비 3.2% 증가하였음

〈표 II-8〉 우리나라 석탄 수입 동향

(단위 : 천 톤, 백만 달러 %)

구 분		2012	2013		전월대비	전년대비
		12월	11월	12월		
수입량	유연탄	8,951	9,656	9,157	-5.2	2.3
	무연탄	492	657	809	23.1	64.4
	합계	9,443	10,313	9,966	-3.4	5.5
수입액	유연탄	885	954	877	-8.1	-0.9
	무연탄	70	78	109	39.7	55.7
	합계	955	1,032	986	-4.5	3.2

자료 : 무역협회(www.kita.net)

▶ 석탄 산업 동향

- ① 유연탄 가격, 단기적으로 강보합 전망
 - ➡ '13년 11월, 리차드베이(남아공), 뉴캐슬(호주), 칼리만탄(인나)의 원료탄 가격 모두 상승
 - ➡ 올 겨울은 예년보다 더 추울 것으로 전망되어, 계절적 성수기 진입으로 전 세계 석탄 수요량이 증가할 것으로 전망됨



- ➡ 하지만 석탄시장의 과잉공급, 미국의 양적완화 정책 시기 등은 가격 상승에 부정적 요인이 될 것임
- ② 호주 PWCS사, 15억 달러 규모 석탄 터미널 확장 사업 완공
 - ➡ '13년 9월, 호주 항만시설 관리업체인 Port Waratah Coal Services사는 15억 달러를 투자하여, 뉴캐슬 항만에 석탄 터미널 확장 사업을 완공하였음
 - ➡ 본 사업을 통해 항만의 선적 능력이 연간 1억 4,500만 톤으로 확대될 전망임
 - ➡ 뉴캐슬항의 Kooragang, Carrington 터미널이 각각 1억 2,000만 톤, 2,500만 톤을 담당할 예정임
- ② Panamax급 선박, 석탄 운임 급등
 - ➡ '13년 10월, 남아공 리차드베이 및 인도네시아로부터 인도로 향하는 항로의 Panamax급 선박의 석탄 운임이 급등하였음
 - ➡ 이는 멕시코만 연안 항만에서 곡물 운반용 선박을 흡수 운영함에 따라 선주들은 곡물 선적을 선호하기 때문에 석탄 운반에 대해서는 프리미엄을 요구하기 때문임
 - ➡ 한편, Panamax급 선박이 가장 많이 운항하는 최대 항로는 아시아지역 항로로써 '호주-아시아' 및 '인도네시아-아시아' 지역이 가장 많으나, 브라질, 콜롬비아, 미국이 포함된 '미주-아시아' 항로의 운항 수가 꾸준히 증가하고 있음
- ② IEA, 인도네시아 석탄 경쟁력 향후 20년 내 약화 전망
 - ➡ IEA(International Energy Agency)는 향후 20년 동안 인도네시아산 석탄의 생산비 경쟁력 약화될 것이라고 발표함
 - ➡ 이는 인도네시아 채탄 지역이 점점 내륙 지역으로 이동하고 있고, 이에 따라 수송비가 증가하기 때문임
 - ➡ 인도네시아 석탄광 회사들은 대부분 트럭운반을 필요로 하는 truck-and-shovel 채광법을 이용하고 있어 디젤 가격에 큰 영향을 받고 있음
 - ➡ 해안지역에서 가까운 곳에 위치한 수출용 석탄의 매장량이 점차 고갈됨에 따라 탄광이 내륙지역으로 이동할 것으로 예상되며, 이에 따라 자본 집약적인 철도, 도로, 항만 및 수송 가능한 수로 건설 등 장기적인 투자가 필요하게 될 것임

🌀 우리나라 '14년 조강 생산 증가 전망

- ➡ '13년 연간 조강 생산량은 전년대비 약 5% 감소한 약 6,600만 톤을 기록할 전망이다
- ➡ 현대제철소 당진 3기고로가 '13년 9월 중순 가동되기 시작하였으며 이로인해 '14년 조강생산량은 6,800만 톤 이상 증가할 것으로 전망됨
- ➡ 따라서 원료탄의 수요 역시 연쇄적으로 증가할 것으로 보임



4) 목재

▶ '13년 목재품목의 원목 수입비중 25.8% 점유

- ⑥ '13년 원목 수입은 7억 3,900만 달러로 전체 목재품목 수입액의 25.8%의 점유율을 보임
- ⑦ 전체 원목수입의 47.0%가 뉴질랜드산이며 캐나다, 미국, 오스트레일리아 순으로 원목 수입이 이루어지고 있음
- ⑧ 뉴질랜드산 원목의 '13년 12월 기준 KA등급 원목 수입가격은 \$139/m³으로, 다른 국가들에 비해 저렴하며 국내판매가격도 171,000원/m³으로 타 국가의 원목보다 상대적으로 낮은 가격대로 거래됨에 따라 수요량이 높은 편임

〈표 Ⅱ-9〉 목재 품목별 수입 현황(상위 10개품목 기준)

(단위 : 천 불, %)

순위	2012			2013		
	품목명	수입액	비중	품목명	수입액	비중
1	원목	655,508	25.7	원목	739,002	25.8
2	합판	592,334	23.2	합판	658,327	22.9
3	제재목	472,925	18.5	제재목	540,564	18.8
4	파티클보드	133,755	5.2	칩	198,709	6.9
5	성형목재	130,776	5.1	파티클보드	145,711	5.1
6	칩	126,397	5.0	성형목재	123,443	4.3
7	단판	108,845	4.3	단판	121,592	4.2
8	목탄	95,864	3.8	목탄	100,928	3.5
9	섬유판	55,770	2.2	섬유판	54,932	1.9
10	건축목공	24,879	1.0	건축목공	22,654	0.8
	합계	2,551,577	100.0	합계	2,869,776	100.0

주 : 비중은 기타를 포함하여 산정됨

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

▶ '13년 목재품목의 주요 수입국은 중국(전체 점유율 22.6%)

- ① '13년 중국으로부터의 목재품목 수입은 6억 4,741만 달러로 전체 수입액의 23.3%의 점유율을 보임
- ② 중국과의 주요 교역 품목은 합판이 대부분이며 제재목, 단판, 목탄 순으로 교역이 이루어지고 있음
- ③ 중국 다음으로 원목 수입이 많은 국가는 뉴질랜드로 전년대비 0.8%가 증가한 13.2% 점유율을 나타냄('13년)
- ④ 다음으로 말레이시아(11.4%), 캐나다(9.4%), 베트남(6.8%) 순으로 목재류 수입이 많은 것으로 나타남

〈표 II-10〉 목재품목 국가별 수입 현황(상위 10개국 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위	2012			2013		
	국가명	수입액	비중	국가명	수입액	비중
1	중국	593,304	23.3	중국	647,414	22.6
2	뉴질랜드	336,781	13.2	뉴질랜드	401,647	14.0
3	말레이시아	290,877	11.4	말레이시아	272,900	9.5
4	캐나다	239,468	9.4	캐나다	245,841	8.6
5	베트남	173,242	6.8	베트남	229,419	8.0
6	미국	162,456	6.4	미국	185,671	6.5
7	인도네시아	160,564	6.3	인도네시아	177,731	6.2
8	러시아	113,790	4.5	러시아	120,925	4.2
9	칠레	78,219	3.1	태국	91,890	3.2
10	태국	65,699	2.6	칠레	90,070	3.1
	합계	2,551,577	100.0	합계	2,869,776	100.0

주 : 비중은 기타를 포함하여 산정됨

자료 : 임산물수출입통계, 산림청, KMI 작성



5) 시멘트

▶ '14년 국내 시멘트 시장 전망

- ④ '01년 3,978만 9천 톤이었던 시멘트 물동량은 '13년 3,849만 9천 톤을 기록, 연평균 0.3% 감소함
- ④ 국내 시멘트 총물동량은 각 연도별 등락폭이 일정하지 않으며, '94년 이후 '13년까지의 물동량을 보면 점진적으로 감소하는 추세임
- ④ '14년 국내 총 시멘트 시장 성장률은 '13년 대비 소폭 감소할 것으로 전망됨
 - ④ '13년 국내건설수주는 전년대비 2.8% 감소한 98.7조 원으로 '05년 이후 8년 만에 100조 원을 하회함
 - ④ 또한 신정부의 도로, 항만 등 공공부문 건설관련 예산 축소 및 인구, 가구 증가율 둔화와 주택보급률 상승 등을 고려 시 시멘트 물동량 상승을 전망하기는 어려움
 - ④ 정부의 SOC 관련 예산 추이로 볼 때 '14년 말 이후에나 시멘트 수급 증가율이 반등할 것으로 보임('14년 정부 SOC 예산은 '13년 대비 7.0% 감소한 23.3조 원임)
- ④ '14년 이후 국내 주요 시멘트 항만 인근 업체별 생산량은 '13년 수준을 초과하지 않을 것으로 전망됨
 - ④ 연간 생산능력 1,047만 톤인 동양시멘트는 '13년 12월 현재 조업이 중단된 상태임 (현재 법정관리 중이며, '14년 3월 이내에 경영정상화를 발표한 상황)

▶ 베트남 시멘트 수요 및 생산 현황¹⁹⁾

④ 생산규모

- ④ 시멘트 및 클링커²⁰⁾는 베트남 국내 시장 내 높은 생산량을 점유한 주요 건축 자재로 최근 3년간 신흥수출품으로 대두

19) Vietnam Cement Association VNCA, Vinanet, Construction newspaper, Phuong Nam Securities industry report, the Ministry of Construction

20) 조합된 시멘트 원료를 반응용 상태로 소성하여 만들어진 암록색의 덩어리, 시멘트 뿐만 아니라 석회, 마그네시아 등을 소성한 물질을 모두 클린커라 한다

- ➡ '13년, 베트남 국내 시멘트 총 생산량은 약 7,000만 톤을 기록함
- ➡ 같은 기간 내수량은 3,444만 톤으로 해당년도 예상량의 71.0%, 수출량은 998만 톤으로 예상량 24.5% 초과 달성
- ➡ 베트남 내 생산된 시멘트의 주요 수출지는 중동, 아프리카 및 동남아시아임

🌀 수요 부문

- ➡ '13년 현재 베트남 내 시멘트 생산업체는 총 46개로 연간 최대 생산능력은 6,850만 톤임
- ➡ 상위 11개 시멘트 생산업체의 최대 생산량은 자국 내 전체 생산량의 약 56.8% 차지(최대 생산업체 Ha Tien 1社 연 730만 톤 생산 가능)
- ➡ '12년 최대 생산량이 수요를 초과하여 '13년 이후 생산 허용량을 최대 생산량의 80.0%로 제한함
- ➡ 국영업체 Vicem社는 시장 주도 및 안정화를 담당하는 시장 선두업체
- ➡ 대부분의 시멘트 공장은 물류비, 원재료 조달 루트를 감안하여, 대부분의 시멘트 공장이 베트남 북부에 위치

🌀 내수 부문

- ➡ 부동산 시장의 침체로 '12년 시멘트 소비량 전년대비 8% 감소
- ➡ 지역별 시멘트 소비량은 북부 (41~46%), 중부 (21~25%), 남부 (31~33%)의 점유율 기록
- ➡ 시장 점유율: Vicem社 (36%), 해외 합작기업 (31%), 민영기업 (33%) ('13년 3분기)
- ➡ 생산량의 수요 초과로 석탄, 전기, 석유 등 타 원료가격 증가세에도 불구하고 시멘트 공급가는 안정 유지
- ➡ '13년 현재 지역별 시멘트 공급가는 북부의 경우 톤당 약 61.9~71.4달러, 남부 (약76.2~85.7달러/톤)로 생산량의 차이가 지역별 공급가에 영향

🌀 시멘트 수요 전망

- ➡ '13년 베트남 국내 총 시멘트 생산량은 7,000만 톤이며, 총 시멘트 수요는 전년대비 13.9% 상승한 6,100만 톤을 기록함



- ➡ '14년 베트남 총 시멘트 수요는 약 6,300만 톤을 기록할 것으로 보이며, 이 중 국내 수요는 약 4,850~4,900만 톤, 수출량은 약 1,350~1,400만 톤을 기록할 것으로 예상됨

시사점

- ➡ '12년 이후 이어진 베트남 부동산 시장 침체로 향후 시멘트 수요는 일정기간 지속될 것으로 보이며, 적체된 재고의 경우 국내수요의 불안정성을 대비한 안전 재고로의 활용 혹은 수출증대를 통해 처리할 것으로 예상됨
- ➡ 따라서 시멘트 공장의 대다수가 밀집된 베트남 북부 최대 항만인 하이퐁(Haiphong) 항의 물동량이 '14년 이후 점진적인 증가세를 보일 것으로 보임
- ➡ 따라서 국내 시멘트 산업은 해외 신흥성장국들의 수요에 적극 대응하기 위한 글로벌 전략이 필요함
- ➡ 대부분 항만에 인접한 업체들에게 내륙 운송 수단 뿐 아니라 항만이용 관세, 세금, 인센티브 제공 등의 정책적 지원이 필요함
- ➡ 또한 시멘트 업체 인근의 항만배후단지 중 물류용지(보관창고, 집배송장, 복합화물 터미널)의 기능을 높여 항만물류산업 및 물류흐름을 적절히 지원하는 정책적 지원 필요

6) 철광석

철광석 수입 동향

- ① '13년 11월 우리나라의 철광석 수입은 594만 1천 톤으로 전년대비 7.7% 증가
- ② 철광석 소비량은 전년대비 19.5%가 감소한 413만 4천 톤을 기록함

〈표 II-11〉 우리나라 철광석 수입 동향

(단위 : 천 톤, %)

구분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
수입	5,515	59,770	5,542	5,941	56,678	7.2	7.7	-5.2
소비	5,133	58,945	4,472	4,134	54,015	-7.5	-19.5	-8.4
월말재고	4,267	39,609	3,748	4,129	44,081	10.2	-3.2	11.3

자료 : 철강협회 Steel Data

철광석 시장 동향

- ① 철광석 가격, 단기적으로 강보합 전망
 - ➡ '13년 11월, 철광석 평균가격은 톤당 136.1달러로 전월대비 2.18% 상승
 - ➡ 세계 최대 수요국인 중국의 활발한 철강재 생산에 따른 수요의 증가로 당분간 소폭 상승 전망됨

철광석 업계 동향

- ① 영국 Kumba Iron Ore사, 철광석 생산능력 확대 예정²¹⁾
 - ➡ 연간 생산량이 '14년(4,400~4,600만 톤), '15년(4,500~4,700만 톤), '16년(4,600~4,800만 톤)으로 증산 예정
 - ➡ 한편, 진행 중인 브라질 Minas Rio 프로젝트로 '15년 예상 생산량을 1,000만 톤으로 예상하고 있음

21) Wood Mackenzie Iron Ore (2013.12)



㉠ 브라질, MDN사 신규광산의 철광석 생산 목표 설정

- ➡ 브라질의 MDN(Mineracao do Nordeste)사는 Ceara주 북동부에 위치한 철광산에서 판매가능한 철광석을 내년부터 생산할 것이라고 밝힘
- ➡ 첫 해 목표생산량은 600만 톤이며, '15년에는 1,800만 톤까지 확장할 계획임
- ➡ 전량 수출용 철광석으로 철(Fe)함유량이 62%임

㉠ 호주, CITIC사 중국으로의 첫 선적 성공

- ➡ 호주의 CITIC사는 그동안 지연되어 오던 Sino 철광석 프로젝트에서 최근 완공된 Cape Preston 항만을 통해 중국으로의 첫 선적을 성공시켰음
- ➡ 현재 가동중인 분급기²²⁾ 1개 라인을 최대 4개까지 가동시켜 생산비를 낮출 계획으로서 호주의 Western Desert Resources사 첫 선적 예상
- ➡ Bing Bong 항만을 통해 약 250만 톤의 철광석이 선적될 예정임

22) 분급기 : 입자의 대소나 비중의 대소에 따라 수중에 있어서의 모래의 침강 속도에 차이가 있음을 이용하여 분급을 하는 기계

7) 자동차

▶ '13년 국내 자동차 생산량 및 판매량 전년대비 감소

- ⑥ 국내 자동차 생산량 '13년 452만 1천 대로 전년대비 0.9% 감소
 - ➡ 엔화 약세에 따른 일본 자동차 강세 및 주요 자동차 생산업체의 파업, 2교대제 시행 등의 영향이 주요인임
- ⑥ 자동차 내수시장 판매는 전년대비 1.9% 하락하며 '13년 138만 3천 대를 판매
 - ➡ 점차 수입자동차의 가격경쟁력 강화 및 적극적인 내수시장 공략마케팅 등에 따른 것으로 수입자동차 판매는 전년대비 19.1%의 높은 증가세를 보임

〈표 II-12〉 자동차산업 최근 5개년도 현황

(단위 : 천 대, %)

	2009	2010	2011	2012	2013	전년대비
생산량	3,513	4,272	4,657	4,562	4,521	-0.9
판매	내수	1,394	1,465	1,475	1,383	-1.9
	수출	2,149	2,772	3,152	3,171	-2.6
	소계	3,543	4,238	4,626	4,581	-2.4
수입차판매	61	91	105	131	156	19.1

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

자료 : 한국자동차산업협회(www.kama.or.kr), 한국수입자동차협회(www.kaida.co.kr)

〈표 II-13〉 자동차산업 월별 현황

(단위 : 천 대, %)

	2012	2013											
	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
생산량	402	411	338	366	386	385	398	334	344	288	425	427	419
판매	내수	136	105	100	119	120	120	114	126	111	102	122	120
	수출	275	284	235	261	263	269	278	230	225	189	280	286
	소계	412	389	335	380	382	389	392	356	336	291	402	406
수입차판매	11	12	11	12	13	13	13	15	14	13	14	14	12

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

자료 : 한국자동차산업협회(www.kama.or.kr), 한국수입자동차협회(www.kaida.co.kr)



▶ 현대기아차, '13년 러시아 자동차 시장 점유율 2위 기록

- ⑥ '13년 러시아 자동차 판매량은 277만 7천 대로 전년대비 5.5%감소하였으나, 현대와 기아차는 각각 전년대비 3.9%, 5.7% 성장세를 기록함
- ➡ '13년 12월 러시아의 자동차 판매량은 전년동기대비 4.2% 증가한 26만 4천 대를 판매하였으며, 이는 러시아 정부의 자동차 대출이자 지원정책이 '14년 1월 1일 종료됨에 따른 효과도 일부 기여한 것으로 보임
- ➡ 현대기아차 총 판매량은 37만 9천 대로 러시아 자동차 총판매량의 13.7%를 점유하며 1위인 라다자동차의 점유율 16.4%에 2.7%차로 줄어들었음
- ➡ '12년 라다자동차 점유율은 19.4%로 현대기아차와 7.1%의 차이를 보인 것에 비해 국내자동차업체들 호조세를 보이고 있음
- ➡ 국내자동차업체들의 주요차종으로는 현대차 솔라리스, 기아차 뉴리오가 '13년 자동차 판매량이 나란히 2, 3위를 기록하였으며 그 밖에 뉴 씨드, 스포티지 등이 있음
- ⑥ 현대차 러시아공장 가동률은 브라질, 북미공장보다 높은 115.2%('13년 3분기 까지)의 가동률을 보이며 가장 높은 것으로 나타남
- ➡ '13년 컨화율의 증가는 이러한 자동차 생산을 위한 부품조달이 주 요인으로 판단됨

〈표 II-14〉 對러시아 자동차 수출현황

(단위: 천 톤, %)

	2009	2010	2011	2012	2013	전년대비
수출	79	260	766	906	443	53.9
컨화율	38.9	49.9	45.1	46.0	70.2	-

주: 환적을 제외한 수출물동량임

자료: SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI재정리

- ⑥ 추후 '14년 1분기 자동차 판매량에 따라 대출이자 지원정책의 연장이 가능할 것으로 보이며, 소치동계올림픽과 같은 국제적 행사개최에 따라 러시아자동차시장의 성장세를 전망하는 견해도 있음

8) 잡화

▶ 국내 섬유 산업

① '13년 12월 국내 섬유류 수출입 현황

- ➡ '13년 12월 국내 섬유류 수입 물량은 13만 7천 톤, 수출 물량은 23만 3천 톤을 기록
- ➡ 12월 수입은 중국, 베트남, 인도네시아를 중심으로 증가, 12월 수출은 중국과 미국을 중심으로 증가

〈표 II-15〉 '13년 12월 국내 섬유류 수출입 현황

(단위: 천 톤, %)

구 분	수입		수출		전년 대비	
	'12년 12월	'13년 12월	'12년 12월	'13년 12월	수입	수출
섬유화이버	6	6	60	68	6.8	12.2
섬유사류	45	51	37	36	12.9	-1.4
직물류	21	26	78	83	20.8	5.9
제품류	48	55	42	46	15.0	10.1
합계	120	137	217	233	14.9	7.2

자료: 한국섬유산업연합회(www.kofoti.or.kr)

② 국내 섬유산업 동향

- ➡ 섬유산업 설비투자 촉진을 위해 1월 말까지 전국 섬유제조업체를 대상으로 시설 수요조사를 실시
- ➡ 이번 수요조사는 섬유 업체별 시설투자 계획 여부, 시기 그리고 설비투자 시 소요 자금 조달방법 등을 파악하여 중소기업 시설자금 지원정책에 반영하기 위한 것임

③ '14년 국내 섬유 산업 전망

- ➡ 면방의 경우, 국제 원면가격 안정세와 수출증가에 힘입어 '13년 대비 성장이 기대됨



- ⊕ 화학섬유의 경우 중국으로부터의 수입 물량이 늘어나는 추세로 가격경쟁에서 열세를 겪고 있지만, 최근 중국 인건비 상승 등으로 한국산의 가격경쟁력이 좋아지고 있는 상황이기에 '13년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망

➤ 국외 섬유 산업

⊙ 세계 섬유 산업 동향

- ⊕ 최근 위안화 절상, 중국 인건비 상승 등으로 중국산 대비 한국산의 가격경쟁력이 좋아지고 있고, 중국산에 비해 한국산 섬유제품의 품질이 우수해 판매가 지속적으로 늘어나고 있음
- ⊕ 신흥국들이 자국 섬유 산업 보호를 위해 수입규제를 강화하는 추세

⊙ 파키스탄 섬유 산업 동향²³⁾

- ⊕ 파키스탄은 면화 주산지로서 이를 활용한 섬유산업이 매우 발달했으며 섬유제품을 매년 130억 달러 정도 해외에 수출하고 있음. 특히 올해부터 파키스탄 섬유산업의 호황이 예상됨
- ⊕ EU가 파키스탄에 대해 GSP+²⁴⁾ 혜택을 부여함에 따라 EU에 섬유 수출 시 납부해야 했던 13.5%의 세금을 '14년 1월부터는 납부하지 않게 돼 EU로의 수출이 크게 증가할 전망
- ⊕ 섬유수출 증가에 대비해 파키스탄 최대 섬유업체 굴아메드사 및 여타 섬유업체들이 지속적으로 설비 투자를 확장해왔으며 당분간 이러한 확장 기조를 유지할 계획

➤ 파키스탄의 섬유산업 설비투자 촉진에 섬유산업에 미치는 영향

- ⊙ 파키스탄의 섬유 생산 확대로 중국, 베트남, 인도 등의 개발도상국 간의 섬유가격 경쟁이 심화될 것으로 보임
- ⊕ 우리나라의 경우, 가격 경쟁보다는 기술 개발을 통한 고성능 섬유 생산으로 전환해야 할 것으로 판단됨

23) 대한무역투자진흥공사(www.kotra.or.kr)

24) GSP+ : 발전적 형태의 GSP(일반특혜관세)로 인권, 환경, 거버넌스 개선 등 국제 협약을 이행하는 일부 국가를 대상으로 세율인하를 적용해주는 제도

➤ 인천 SK석유화학, P-X(파라자일렌)플랜트 증설 공사 재개

- ⑥ 인천에 위치한 SK석유화학의 P-X 플랜트 증설 공사가 인근 주민의 민원과 인허가 절차상의 법규위반으로 지난 1월 25일 전면 중단됨
 - ➡ P-X공장 증설공사는 모두 1조 6천억 원이 투자된 공사로 '14년 3월 완공을 목표로 지난 '13년 초에 공사를 착공했음
 - ➡ P-X(파라자일렌)는 주로 폴리에스터 섬유와 PET병의 원료 등으로 쓰이며, 생산 공정에서 인체에 유해한 성분이 발생하는 것으로 알려짐
 - ➡ 공장 인근의 주민들은 이를 근거로 공장의 위치와 거주지역간의 거리가 가까워 건강에 유해하기에 공장의 설립을 반대하고 있는 실정임
 - ➡ 또한, 플랜트 시설 중 위반사항이 발견됨에 따라 지난 1월 인천 서구청은 시정 조치를 내렸으며, 이에 SK석유화학은 공사를 전면 중단함
 - ➡ 이후, SK석유화학은 주민협의체 구성을 제안하고 위반사항에 대한 조치를 취한 후 2월 8일 공사를 재개함
- ⑥ P-X 플랜트는 당초 계획보다 다소 늦은 올해 7월에 완공될 것으로 전망
 - ➡ 완공되는 P-X플랜트는 연간 130만 톤의 규모로 최근 급등하는 중국의 수요에 따라 상당부분 수출이 이뤄질 경우 인천항의 화공품 물동량도 다소 증가할 것으로 예상됨
 - ➡ 다만, 대산의 신규 P-X 플랜트가 '14년 6월에 완공되는 등 P-X 플랜트의 신증설이 늘어남에 따라 '14년 후반기에는 공급과잉이 될 수 있다는 우려가 존재함
- ⑥ 글로벌 화공품 시장의 변화에 따라 국내 화공품 생산업체의 다양한 노력이 필요한 시점임
 - ➡ 최근 글로벌 경기 침체와 셰일가스를 통한 에탄 크래커의 활성화, 중국 자국 내 석유화학생산 증대 등은 국내 석유화학 산업에 악영향을 미칠 것으로 전망됨
 - ➡ 이에 따라 국내 업체는 생산제품의 다양화와 고부가가치화 등 다양한 자구노력을 통해 입지를 강건히 한다는 계획임



9) 유류

▶ 석유제품 수출, 3년 연속 6천만 톤 돌파

- ⑥ 석유제품 수출물동량이 3년 연속 6천만 톤을 돌파하여 주요 수출품목 중 1위를 차지(금액 기준)
- ⑦ 세계 경기둔화에도 불구하고 우리나라가 3년 연속 무역 1조 달러 및 사상 최대의 수출액·무역흑자를 기록하는데 석유제품의 수출 강세가 일조함
- ⑧ '13년도 석유제품 주요 수출국 비중은 싱가포르가 19.6%를 기록했고, 이어 중국(18.8%)과 일본(18.3%)순임
- ⑨ 중국의 경제 성장률 둔화 및 정제시설 산·증설로 대중국 수출비중은 23.1%('11년)에서 18.8%('13년)까지 감소했으나 수출 다각화 노력으로 북미, 오세아니아 및 EU 지역으로의 수출이 증가세를 나타내어 6천만 톤 이상 수출을 유지하였음

〈표 II-16〉 국가별 석유제품 수출 추이('11~'13년)

(단위: 천 톤, %)

구분		'11년		'12년		'13년	
		물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
1	싱가포르	9,703	15.1	11,363	16.8	12,970	19.6
2	중국	14,794	23.1	13,398	19.8	12,413	18.8
3	일본	11,324	17.6	12,188	18.0	12,079	18.3
4	대만	4,433	6.9	3,906	5.8	4,326	6.6
5	호주	1,770	2.8	3,159	4.7	3,601	5.4
6	인도네시아	7,154	11.1	6,439	9.5	3,579	5.4
7	미국	2,460	3.7	2,325	3.4	3,227	4.9
8	네덜란드	1,311	2.0	2,019	3.0	2,205	3.3
9	홍콩	3,456	5.4	3,613	5.3	2,175	3.3
10	말레이시아	387	0.6	1,677	2.5	2,133	3.2
합계		64,173	100.0	67,812	100.0	65,980	100.0

자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ⑥ 석유제품 수출 호조는 최근 몇 년간 고유가에 따른 수출단가 상승과 정유업체의 수출 주력 전략이 주효했던 것으로 분석됨
- ⑦ 하지만 최근 석유 수요 감소와 정제마진 악화, 중국의 정제시설 증설로 향후 실적악화의 우려도 상존함

▶ 중국의 정제능력 확대 현황²⁵⁾

- ⑥ 중국의 최근 정제능력은 1,440만 b/d로 세계 정제능력의 15.0%에 해당됨
- ⑦ 석유수요 정체기로 잉여정제능력이 발생하였음에도 중국석유회사들은 투자를 확대하고 있음
- ⑦ 국가발전개혁위원회(NRDC)가 '13년 까지 정제능력 4만 b/d이하의 소규모 정유공장을 폐쇄하는 정책을 발표하자 이를 회피하고자 소규모 석유회사 중심으로 시설 증설이 이루어져 잉여정제능력이 더욱 증가되고 있음
- ⑦ '14년까지 석유회사의 규모에 관계없이 정제능력은 증가될 것으로 전망되며 제품수요 증가의 부진으로 정제능력이 과잉임에도 불구하고 시설확장을 계획 중에 있음

〈표 II-17〉 중국의 정제능력 확대계획

구분	정제능력증가 (천 b/d)	능력증가율 (%)	보유능력 백만 b/d (비중 %)	
			'12년말	'14년말
Sinopec	614	10.9	5.6(38.9)	6.2(35.6)
PetroChina	480	12.5	3.9(26.7)	4.3(24.8)
CNOOC	222	28.1	0.8(5.5)	1.0(4.5)
Yangchang	54	15.9	0.3(2.4)	0.4(2.2)
ChemChina	48	28.1	0.6(4.0)	0.6(3.6)
Sinochem	340	15.9	0.1(0.5)	0.4(2.3)
Huajin	0	8.3	0.1(1.0)	0.1(0.8)
기타(소규모 석유회사 합계)	1,256	485	3.0(21.0)	4.3(24.6)
중국전체	3,014	-	14.4(100.0)	17.5(100.0)

자료 : 일본 JPEC

25) 한국석유공사 석유정보센터(ORIC), 일본 JPEC



② 중국 석유회사의 2차 처리능력 증가

- ➡ 고유황원유의 수입증대, 경질석유제품의 수요증가 및 연료품질·자동차배기가스의 규제 강화 등에 대비하고자 고유황원유 처리능력, 접촉분해, 접촉개질, 수소화 분해 수소화 정제 등 주요 2차 처리능력이 10.0~20.0% 증가함
- ➡ 주요 국영석유회사의 정제시설구성이 한층 근대화됨에 따라 단기간에 국제적 수준 까지 오를 것으로 전망됨

➡ 중국의 석유정제능력 확대가 석유제품 수출 물동량에 미치는 영향

② 우리나라 석유제품의 최대 수요처였던 중국의 수출 비중 감소 예상

- ➡ 중국의 자체 석유정제능력 확대는 중국을 포함한 아시아가 주요 공급처였던 우리나라의 석유제품 수출물동량 감소에 영향을 줄 것이라고 판단됨
- ➡ ASEAN 지역으로의 최근 수출 증가세를 나타내고 있지만 베트남 및 몇몇 동남아 국가들도 정제시설 건설 계획 수립으로 향후 석유제품 시장 장악력 저하에 따른 물동량 감소에 대비할 필요가 있음

Ⅲ. 항만포커스

1. 세계 석탄 수급 동향 및 시사점
2. 국제 곡물시장의 특징과 가격형성 요인





1. 세계 석탄 수급 동향 및 시사점

항만수요예측센터 황소정 연구원

1) 세계 석탄 수급 동향

▶ 세계 석탄 생산 현황

- ④ '12년 세계 석탄 생산량은 전년대비 2.0% 증가한 78억 6,455만 톤으로 추정됨
 - ➡ '03년 이후, 10년간 연평균 증가율 4.5%로 꾸준히 증가하고 있음
- ④ '12년 기준, 최대 석탄 생산국은 중국으로 세계 생산량의 46%를 점유함
 - ➡ 다음으로 미국(9억 2,206만 톤), 인도(6억 584만 톤), 호주(4억 3,117만 톤) 순임
 - ➡ 10년간 연평균증가율이 가장 높은 국가는 인도네시아(14.5%), 중국(7.9%), 인도(5.5%) 순임
- ④ 연료탄²⁶⁾의 경우 '12년 기준 59억 만 톤 생산되었음
 - ➡ 중국은 세계 연료탄 생산량의 51.1%를 차지함
 - ➡ 인도는 세계 3위의 석탄 생산국으로 '12년에 5억 만 톤 가량을 생산하였음
 - ➡ 인도네시아는 '12년 기준 4위의 연료탄 생산국을 기록하였으며 전년대비 23.1%로 급격한 증가율을 기록하였음

▶ 세계 석탄 매장량 현황

- ④ 세계 석탄은 미국, 러시아, 중국, 호주 순으로 많이 매장되어 있음
 - ➡ 그러나 '10년 기준의 채굴량으로 계산한 석탄의 가채년수는 러시아가 가장 긴 것으로 나타남

26) 연료탄(Thermal or Steam coal) : 화력발전소나 기타 산업분야의 전기 발생을 위해 사용되는 석탄
 원료탄(Metallurgical or Coking Coal) : 제철소에서 고로를 통해 선철을 만들 때, 철광석과 함께 고로에 투입되는 철강 원료로 사용되는 코크스의 원료로 사용되는 석탄

☉ 세계 석탄 매장량의 13.3%를 차지하는 중국의 경우, 세계 최대 석탄 생산국으로 남은 가채년수가 31년으로 짧음

〈표 Ⅲ-1〉 국가별 석탄 생산량 추이

(단위 : 백만 톤, %)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	연평균
중국	1,834.9	2,122.6	2,349.5	2,528.6	2,691.6	2,802.0	2,973.0	3,235.0	3,516.0	3,650.0	7.9
미국	972.3	1,008.9	1,026.5	1,054.8	1,040.2	1,063.0	975.2	983.7	993.9	922.1	-0.6
인도	375.4	407.7	428.4	449.2	478.4	515.9	556.0	573.8	570.1	605.8	5.5
호주	349.6	361.6	375.3	383.0	392.5	404.6	418.5	424.0	415.5	431.2	2.4
인도네시아	114.3	132.4	152.7	193.8	216.9	240.2	256.2	275.2	353.3	386.0	14.5
러시아	276.7	281.7	298.3	309.9	313.5	328.6	301.3	321.6	335.1	354.8	2.8
남아공	237.9	243.4	244.4	244.8	247.7	252.6	250.6	257.2	251.6	260.0	1.0
독일	204.9	207.8	202.8	197.1	201.9	192.4	183.7	182.3	188.6	196.2	-0.5
폴란드	163.8	162.4	159.5	156.1	145.9	144.0	135.2	133.2	139.3	144.1	-1.4
카자흐스탄	84.9	86.9	86.6	96.2	97.8	111.1	100.9	106.6	111.4	116.4	3.6
기타	700	709	726	745	763	768	751	759	817	798	1.5
세계	5,315	5,725	6,050	6,358	6,589	6,822	6,901	7,252	7,692	7,865	4.5

자료 : BP Statistical Review 2013

〈표 Ⅲ-2〉 국가별 석탄 매장량 현황

(단위 : 백만 톤, 년)

구분	석탄 매장량	점유율	가채년수
미국	237,295	27.6%	257
러시아	157,010	18.2%	443
중국	114,500	13.3%	31
호주	76,400	8.9%	177
인도	60,600	7.0%	100
독일	40,699	4.7%	207
우크라이나	33,873	3.9%	384
카자흐스탄	33,600	3.9%	289
남아프리카공화국	30,156	3.5%	116

자료 : BP Statistical Review 2013



▶ 세계 석탄 소비 현황

- ④ '12년 세계 석탄 소비량은 석유환산톤(TOE: Ton of Oil Equivalent)을 기준으로 37억 3,008만 톤을 기록하였음
- ➡ 그 중, 중국의 소비량 점유율은 50.2%로 전 세계 석탄의 절반을 소비하였음
- ④ 특히, 세계 상위 4개국에 의한 연료탄 소비가 전 세계 소비량의 약 73%를 차지함
- ➡ 미국은 비전통 석유, 가스 생산의 증가로 '12년 연료탄 생산과 소비 모두 감소하였음
- ➡ 주요국의 소비량의 증가 속도도 빠른 편이지만, 소비 비중역시 매년 늘어나고 있음
- ④ 우리나라의 석탄 소비량은 '12년 기준 7위를 기록, 세계 시장의 약 2.2%를 차지하고 있음
- ➡ 지난 10년간 꾸준히 증가하였으나, '12년은 전년대비 2.4% 감소하였음

〈표 Ⅲ-3〉 국가별 석탄 소비량 추이

(단위 : 백만 TOE, %)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	연평균
중국	868.2	1019.9	1128.3	1250.4	1320.3	1369.2	1470.7	1609.7	1760.8	1873.3	8.9
미국	562.5	566.1	574.2	565.7	573.3	564.1	496.2	523.9	495.5	437.8	-2.7
인도	156.8	172.3	184.4	195.4	210.3	230.4	251.5	262.7	270.6	298.3	7.4
일본	112.2	120.8	121.3	119.1	125.3	128.7	108.8	123.7	117.7	124.4	1.2
러시아	104.0	99.5	94.2	96.7	93.4	100.4	91.9	90.2	93.7	93.9	-1.1
남아공	81.4	85.2	84.4	85.4	90.1	96.9	92.9	90.0	89.1	89.8	1.1
한국	51.1	53.1	54.8	54.8	59.7	66.1	68.6	75.9	83.6	81.8	5.4
독일	87.2	85.4	82.1	83.5	85.7	80.1	71.7	76.6	76.0	79.2	-1.1
폴란드	57.7	57.3	55.7	58.0	57.9	56.0	51.9	56.4	56.1	54.0	-0.7
인도네시아	24.2	22.2	25.4	30.1	37.8	30.1	34.6	41.2	48.9	50.4	8.5
기타	504.8	513.4	518.3	536.0	546.0	534.5	499.8	513.6	536.8	547.3	0.9
세계	2,610.0	2,795.2	2,923.2	3,075.1	3,199.8	3,256.3	3,238.7	3,464.0	3,628.8	3,730.1	4.0

주 : TOE(Ton of Oil Equivalent-석유환산톤)

자료 : BP Statistical Review 2013

▶ 세계 석탄 수·출입 현황

- ⑥ '12년 세계 연료탄 수출량은 9억 6,270만 톤으로 전년대비 12.3% 증가하였음
- ➡ 세계 최대 연료탄 수출국은 인도네시아로 2위 호주보다 2배 이상 수출하고 있음
- ➡ 호주의 경우, '11년 대홍수의 여파로 수출량이 저조한 상황이나, 점차 회복 추세에 있음

〈표 Ⅲ-4〉 석탄 수출국별 실적

(단위 : 백만 톤, %)

	2011년	2012년	전년대비 증가율
인도네시아	297.8	379.8	27.5
호주	144.1	159.2	10.5
러시아	109.6	115.9	5.7
콜롬비아	77.9	81.7	4.9
남아프리카공화국	68.4	73.6	7.6
미국	34.1	50.6	48.4
베트남	17.7	19.1	7.9
북한	11.2	12.0	7.1
세계	857.5	962.7	12.3

자료 : EA(2013)

- ⑥ 한편, '12년 세계 연료탄 수입량은 9억 8,930만 톤으로 전년대비 14.1% 증가
- ➡ '12년 기준, 세계 연료탄 수입량의 63%를 점유한 상위 5개 수입국의 증가율도 높음
- ⑥ 중국의 경우, '08년에는 석탄 순수출국이였으나, '12년 순수입국으로 전환하였고, '11년에는 최대 석탄 수입국이 되었음
- ⑥ 우리나라는 세계 4위의 석탄 수입국으로 세계 수입량의 9.5%를 차지함



〈표 Ⅲ-5〉 전 세계 석탄 수입국 실적

(단위 : 백만 톤, %)

	2011년	2012년	전년대비 증가율
중국	137.3	218.1	58.8
일본	120.3	131.6	9.4
인도	98.2	123.0	25.3
한국	96.9	94.3	-2.7
대만	60.6	561.0	825.7
소계	213.3	623.1	192.1
세계	867.3	989.3	14.1
북한	11.2	12.0	7.1
세계	857.5	962.7	12.3

자료 : IEA(2013)

2) 우리나라의 석탄 수급 동향

▶ 우리나라 수입 현황

- ④ '12년 기준, 우리나라에서 주요 에너지원으로 사용되고 있는 것은 석유(38.1%), LNG(18.0%), 석탄(29.1%), 원자력(11.4%), 수력 및 원자력 에너지(3.4%)임²⁷⁾
- ➡ 우리나라의 에너지 수입의존도는 96.0%에 달함
- ④ 우리나라 총 에너지 수요의 29.1%를 차지하고 있는 석탄의 경우, 총수요량의 98.0%는 유연탄, 2.0%는 무연탄임
- ➡ 무연탄은 국내에서 생산되기는 하나 양이 매우 적음
- ➡ 유연탄은 거의 전량 수입에 의존하고 있으며, 그 중에서도 호주, 캐나다, 중국, 미국, 러시아에 대한 수입의존도가 64.6%에 달함

27) 에너지경제연구원 「에너지통계연보 2013」

〈표 Ⅲ-6〉 2012년 우리나라의 석탄 수입 국가별 현황

(단위 : 천 톤)

구분	원료탄	연료탄
호주	15,787	27,339
캐나다	6,361	7,878
중국	1,864	3,167
미국	5,055	861
러시아	2,189	10,587
기타	0	44,447
합계	31,256	94,279

자료 : 에너지경제연구원 「에너지통계연보 2013」

◀ 석탄 소비 현황

- ① 우리나라의 유연탄 소비량은 '12년 1억 1,266만 톤을 기록하였음
- ② 발전용(67.3%), 제철용(26.8%), 시멘트 및 기타 용도(6.0%)로 각각 소비되었음
- ③ 지난 10년간 우리나라 유연탄 수입은 연평균 5.8% 증가했으며, 발전용 소비량이 7.4%로 가장 많이 증가하였음

〈표 Ⅲ-7〉 우리나라 석탄 수급 추이

(단위 : 천 톤, %)

구분	무연탄			유연탄	
	생산	수입	소비	수입	소비
2003	3,298	0	3,941	65,318	70,539
2004	3,191	0	3,886	72,103	73,977
2005	2,832	0	4,467	69,330	75,788
2006	2,824	0	4,716	70,888	77,995
2007	2,886	0	4,254	79,355	84,430
2008	2,773	10	4,260	90,470	93,983
2009	2,519	190	3,309	92,952	98,602
2010	2,084	170	2,698	106,096	109,218
2011	2,084	100	2,365	116,118	119,678
2012	2,094	192	2,424	114,645	117,667
전년대비 증감율	0.5	92.0	2.5	-1.3	-1.7

자료 : 에너지경제연구원 「에너지통계연보 2013」



〈표 Ⅲ-8〉 우리나라 유연탄 용도별 수요량 추이

(단위 : 천 톤, %)

구분	발전용		제철용		시멘트 및 기타		합계
	수요량	점유율	수요량	점유율	수요량	점유율	
2003	41,631	59.0	20,509	29.1	8,400	11.9	70,540
2004	45,512	61.5	20,838	28.2	7,628	10.3	73,978
2005	47,852	49.9	20,810	21.7	7,126	7.4	95,988
2006	50,199	64.4	20,731	26.6	7,068	9.1	77,998
2007	55,487	65.7	21,519	25.5	7,424	8.8	84,430
2008	62,791	66.8	23,568	25.1	7,624	8.1	93,983
2009	71,091	72.1	20,734	21.0	6,776	6.9	98,602
2010	76,674	70.1	25,423	23.2	6,490	5.9	109,364
2011	80,393	67.2	31,811	26.6	7,494	6.3	119,698
2012	79,136	67.3	31,487	26.8	7,040	6.0	117,663

자료 : 에너지경제연구원 「에너지통계연보 2013」

3) 석탄 수급 전망

▶ 세계 석탄 수요 전망²⁸⁾

- ⊙ IEA의 전망에 의하면 석탄의 에너지 발전 비중은 '11년 47%에서 '35년 39%로 감소할 것으로 예측하였음
- ⊙ 석탄 수요는 주로 발전 부문의 CO₂ 배출 감소 정책으로 인해 전망기간동안 대부분의 OECD 국가들에서 감소하는 것으로 나타남
- ⊙ 산업용 석탄은 총 소비량 중 약 25%를 차지하는데, 이 중에서 절반은 철강업이 소비함
- ⊙ 산업용 석탄의 소비는 향후 10년 동안 연평균 1.6% 증가, 이후로는 감소할 것으로 전망됨
- ⊙ 건설 부문의 석탄 수요는 향후 10년간 감소할 것으로 예상

28) 에너지경제연구원, “세계 에너지시장 인사이트” 제13-43호 주간포커스, ‘IEA의 ‘World Energy Outlook 2013’

➤ 세계 석탄시장 영향 요인²⁹⁾

① 중국의 석탄 정책 및 경제성장

- ➡ '14년, 중국은 국내 석탄 수요의 증가로 연료탄의 수입이 증가될 것으로 예상되나, 정책에 따라 수입증가량이 억제될 가능성도 있음
- ➡ 따라서 중기적으로 석탄수요 증가세가 점차 축소될 것으로 전망
- ➡ 12.5 계획기간 동안 석탄생산 목표 증가율을 연평균 4.8%로 정하여 11.5계획 기간의 6.6%에 비해 낮게 책정하고 있음
- ➡ 올해 초, 전례가 없는 스모그가 발생하면서 중국의 중앙정부와 지방정부는 대기 오염에 관한 대책 마련에 집중함
- ➡ 베이징의 경우 시 전체 차원에서 석탄보일러를 가스보일러로 교체하는 작업을 진행 중임
- ➡ 석탄발전소의 신설 인가를 제한·금지하고, 석탄발전소는 가스발전소로 대체

② 인도의 경제성장

- ➡ 인도의 경제성장률은 2000년대에 들어 7%대를 기록하였으나, 앞으로는 이보다 높은 8~9%대를 목표로 하고 있음
- ➡ 인도 정부가 '12년에 발표한 제12차 5개년 계획에 따르면, 계획기간의 최종년도('16~'17년)의 연료탄 수입량은 1억 5,000만 톤에 달할 것으로 예측하고 있음
- ➡ 석탄 수입 증가는 소비 절대량 증가 외에 자국 내 수송인프라 부족, 석탄 개발 지연, 독점적 공급 시스템, 석탄 품질 문제 등도 요인으로 작용함

③ 셰일가스 증산에 따른 미국의 석탄 수출 잠재력

- ➡ 미국은 셰일가스 증산이 천연가스 가격하락으로 이어져, 발전용 석탄수요가 감소함
- ➡ 이로 인해 석탄 수출이 증가(주로 유럽 수출)한 반면, 수입이 감소함

29) 에너지경제연구원, “세계 에너지시장 인사이트” 제14-1호 주간포커스, ‘세계 석탄시장 2014년 전망 및 영향요인’

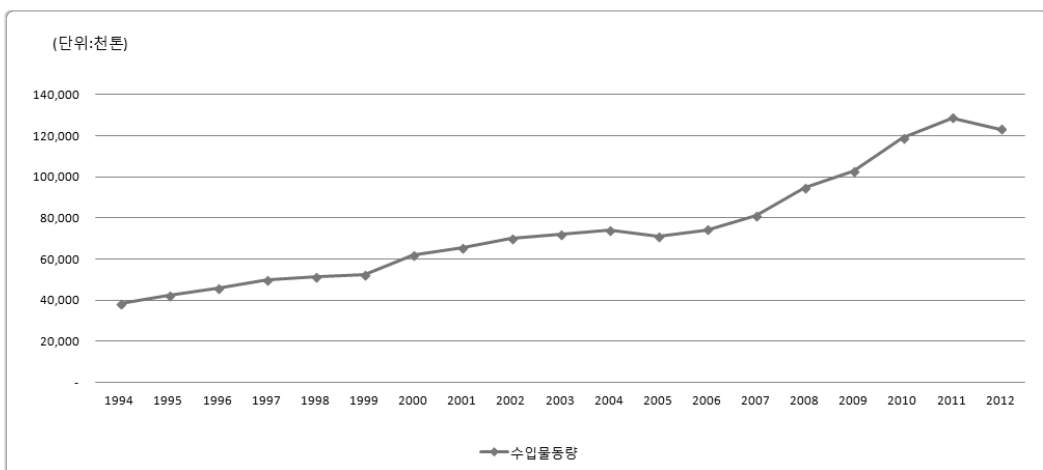


4) 국내 석탄물동량 동향 및 전망

▶ 석탄물동량 현황

- ◎ 석탄 수입물동량은 '94년 이래 '11년까지 꾸준히 증가하였으나, '12년에는 소폭 감소하였음
- ◎ 한편, 제철용 석탄 수입물동량 역시 '10년 현대제철의 제 1,2 고로의 신규 가동으로 인해 최근 2년간 급증하였음
- ◎ 그러나 시멘트 생산용 및 기타용도 석탄의 경우 건설경기의 침체로 감소 또는 정체 추세를 보이고 있음
- ◎ 석탄의 수입은 주로 광양항, 포항항, 대산항, 보령항, 태안항, 인천항, 삼천포항 등에서 이루어짐
- ◎ 대규모 제철소가 있는 광양항과 포항항의 '12년 수입물동량은 각각 2,282만 7천 톤, 1,272만 4천 톤을 기록하였으며, 화력발전소가 위치한 대산항은 1,323만 7천 톤의 처리실적을 기록하였음

〈그림 Ⅲ-1〉 석탄 수입물동량 처리실적 추이



자료: SP-IDC, KMI 작성

▶ 항만별 석탄물동량 현황 및 전망

- ⑥ 우리나라 석탄물동량은 '13년 기준, 1억 2,419만 4천 톤을 기록하였음
- ⑥ 그러나 '14년에는 전년대비 2.5%로 증가율이 상승할 것으로 예측됨
 - ➡ 6월 영흥화력 5호기(870MW)의 증설 완료 계획으로 하반기 물동량 증가
 - ➡ '13년 9월 현대제철 당진제철소 3고로(연간 400만 톤 규모)의 증설로 인해 평택·당진항의 '14년 원료탄 수입 증가 예상

〈표 Ⅲ-9〉 항만별 석탄물동량 현황 및 2014년 전망

(단위 : 천 톤, %)

구분	물동량			증가율	
	2012년	2013년	2014년*	'12~'13년	'13~'14년
인천항	11,697	10,075	12,738	-13.9	26.4
평택·당진항	6,416	6,937	8,797	8.1	26.8
동해·목포항	5,141	5,283	6,158	2.8	16.6
옥계항	478	545	588	14.0	7.9
대산항	13,237	13,033	12,151	-1.5	-6.8
보령항	12,316	13,246	12,210	7.6	-7.8
태안항	12,661	13,517	13,108	6.8	-3.0
목포항	396	364	348	-8.1	-4.4
광양항	22,915	22,445	22,284	-2.1	-0.7
포항항	12,740	12,891	14,045	1.2	9.0
삼천포항	10,731	11,153	10,088	3.9	-9.5
하동항	13,169	13,197	13,257	0.2	0.5
울산항	1,534	1,486	1,531	-3.1	3.0
합계	123,459	124,204	127,301	0.6	2.5

주 : 2014년은 예측치임

자료 : KMI 「2013년 품목별 항만물동량 예측보고서」, 재계산



▶ 맺는 말

- ⑥ 우리나라는 세계 석탄 소비 4위 국가로 국가 에너지소비의 30%를 석탄에 의존하고 있음
- ⑥ 지식경제부는 '13년 2월, 향후 15년간('13~'27년)의 중장기 전력수급을 내용으로 하는 “제6차 전력수급기본계획”을 확정 발표함
 - ➡ 우리나라 발전소 전원구성비 중 유연탄 발전이 '12년에는 28.6%에서 최종년도('27년)에는 28.2%가 될 것으로 예상했음
 - ➡ 무연탄 및 석유 발전설비는 단계적으로 폐지를 전망함
- ⑥ 세계 철강산업의 경우, 글로벌 과잉설비의 확대, 원료시장 불안정 지속, 환경규제 심화, 대체소재 압력 증가 등 주변 여건이 급격히 변화하고 있음³⁰⁾
 - ➡ 여기에 금융위기, 재정위기 등으로 세계 경제 성장률이 크게 둔화되어 철강 소비도 부진한 상황임³¹⁾
 - ➡ 철강산업의 필수 에너지원으로 사용되는 원료탄 역시 경기의 영향으로 수입이 부진할 것으로 전망됨
- ⑥ 또한, 최근 세계 석탄시장의 변화에 따라 국내 석탄수급에도 영향이 있을 것으로 보임
 - ➡ 한국, 중국, 일본 3개국이 수입하는 연료탄이 세계 교역량의 45% 정도임
 - ➡ 향후 동북아 연료탄 수입 규모는 지속적으로 늘어날 것으로 예상되는 가운데, 인도 경제가 정부목표대로 8~9%대의 성장세를 유지한다면, 우리나라의 연료탄 공급이 위협받을 수 있음
- ⑥ 화력발전소, 일관제철소와 같은 대규모 장치산업은 한 번 건설되면 일정한 가동률을 유지하며 원료 소비가 이루어짐
 - ➡ 각 설비의 증설 및 폐쇄 계획에 따라 석탄의 수급이 이루어짐

30) 산업연구원(2012), 「철강산업의 글로벌 환경변화와 대응전략」

31) 철강소비는 글로벌 경제 동향을 그대로 반영함. 지난 20여 년간 세계 경제성장률과 철강소비간의 상관관계를 보면 경제성장률이 1% 포인트 증가하거나 감소하면 철강 소비는 3.06% 포인트 감소하는 것으로 나타남

- ➡ 필수 에너지원으로써의 석탄 수급은 각 발전사와 제철소 등 수요처의 계획에 따라 세계 정세와 각 국의 정책을 참고하여 이루어질 것임
- ➡ 따라서 KMI 예측에 따르면 우리나라의 '14년 석탄 수입물동량은 전년대비 2.8% 증가할 것 전망됨
- ➡ 하반기 영흥화력 발전소 증설, '13년 하반기에 증설된 현대제철 3고로가 주요 물동량 증가 원인임



2. 국제 곡물시장의 특징과 가격형성 요인

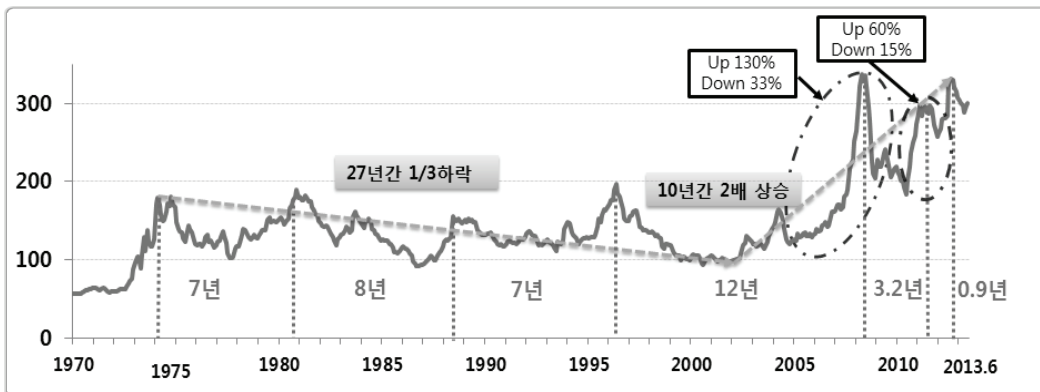
항만수요예측센터 이수영 연구원

1) 국제 곡물시장 및 가격 특징

▶ 국제 곡물시장과 국제 곡물가격 특징

- ① 국제 곡물시장은 생산국(수출국)에서 소비 후 남는 양을 해외에 수출하는 원시적인 시장(Primitive market) 구조를 지니고 있음
- ② 곡물 수입국은 다수이나 수출국은 소수여서 생산국(수출국)이 판매에 많은 영향력을 행사하는 독과점 구조가 형성되어 있음
 - ➡ 수출국 : 미국, 브라질, 아르헨티나, 캐나다, 러시아, 우크라이나, 호주 등
 - ➡ 수입국 : 중국, 일본, 한국, 중동 및 북아프리카, 멕시코 등
- ③ 국제 곡물가격은 생산량에 따라 가격이 크게 변동되는 구조로 최근 가격 변동의 주기적인 변동이 과거에 비해 짧아진 것이 특징임
 - ➡ '08년 이후 가격 변동의 흐름은 과거 7~8년 주기에서 3.2년, 0.9년으로 과거에 비해 점점 짧아지고 있음

〈그림 Ⅲ-2〉 국제 곡물가격 변동 주기



자료 : IMF, International Financial Statistics

〈표 Ⅲ-10〉 국제 곡물 수급 불안정성 및 가격상승 영향 요인

수요요인	공급요인	거시경제 요인
• 바이오에너지 수요증가 • 신흥경제국 수요 증가 (소득증가, 식품 및 축산물 소비 증가) • 세계 인구증가 (소비량 증가)	• 기상이변(공급감소) • 재배면적감소 • 식량자원주의 확산(수출규제 등)	• 선물시장 투기 수요 증가 (금리인하로 글로벌 유동성이 상품투자로 이동) • 유가상승 (생산비, 물류비 상승)

자료 : 한국 농촌경제연구원 「국제 곡물 수급 동향과 전망」



2) 곡물시장에 영향을 미치는 요인과 전망

▶ 세계 경제동향

⊙ 세계 경제 회복 흐름, '14년에도 이어질 전망

- ⊕ 2/4분기 이후 미국의 성장세가 본격화 되고 유럽도 플러스 성장으로 돌아서면서 세계 경장 성장률은 '13년 4/4분기 3.0%를 시작으로 '14년 3.3%, '18년 3.7%로 회복될 것으로 전망됨
- ⊕ 유럽의 경기 회복세 둔화, 신흥국 금융시장 불안정 등 경기회복 속도는 다소 약화될 소지도 있음

〈표 Ⅲ-11〉 세계 GDP 성장률 및 전망

(단위 : %)

	2013년				2014년				'18년	'23년
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4		
세계	1.9	2.4	2.6	3.0	3.3	3.2	3.2	3.4	3.7	3.6
미국	1.3	1.6	1.8	2.2	2.5	2.5	2.3	2.7	2.9	2.3
유럽연합	-0.8	-0.1	0.1	0.8	1.2	1.1	1.2	1.3	1.9	1.9
CIS	1.8	1.8	1.9	3.1	2.9	3.1	3.3	3.2	3.9	3.6
중국	7.7	7.5	7.8	7.9	8.0	8.1	8.2	8.2	6.7	6.2
일본	-0.1	-0.1	1.3	2.4	3.2	1.5	1.5	1.1	1.3	0.9
아르헨티나	2.9	8.5	2.9	2.7	2.8	2.8	2.7	2.6	4.4	4.3
브라질	1.9	3.3	3.0	1.8	2.7	2.2	3.4	4.3	3.9	4.0
인도	2.6	5.6	4.4	5.7	5.8	5.3	5.6	5.8	7.6	7.5

자료 : Global Insight, Comparative World Overview Tables

▶ 국제 유가

- ⊙ '14년 국제 원유가격은 세계 경기 회복에도 불구하고, 생산증대에 따른 공급과잉으로 전년보다 하락할 전망
- ⊕ 북미 셰일오일 생산량 증가, 시리아 내전 종식과 이란 핵협상 타결에 따른 중동 지역의 지정학적 리스크 감소로 석유수급이 개선될 것으로 전망됨

- ⑥ '13년 하반기 시리아, 리비아 내전 등으로 원유 생산량이 감소하여 국제 유가가 상승했으나 10월 이후 중동 불안요소 개선, 미국 원유 재고량 증가로 하락세를 나타냈음

〈표 Ⅲ-12〉 국제 원유가격 동향 및 전망

(단위 : 달러/배럴)

	2011년	2012년	2013년				2014년			
			1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4
서브텍사스유	95.1	94.1	94.3	94.1	105.8	96.3	95.7	95.3	95.7	93.3
브렌트유	111.4	111.7	112.6	102.9	110.0	107.5	96.5	94.8	93.6	92.4
두바이유	105.9	109.1	108.2	100.7	106.2	95.3	92.9	90.9	89.6	88.8

자료 : 에너지경제연구원, 에너지 수요 전망, 제15권 제2호. U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook. December 2013

④ 세계 인구 동향

- ⑥ 세계 인구는 지속 증가, 인구 성장률은 점차 감소할 것으로 전망
 - ➡ '13년 세계 인구는 전년 동기 대비 1.1% 증가한 71억 5,200만 명으로 추산되며 '14년은 전년보다 1.1% 증가한 72억 2,900만 명으로 전망됨
 - ➡ 10년 후인 2023년에는 '13년보다 9.7% 증가한 72억 2,900만으로 세계 인구는 지속적인 증가세를 보일 것으로 예측됨. 단 과거 '70년대 1.9%였던 세계 인구 성장률은 지속적으로 하락하여 '14~'23년 세계 인구성장률은 0.9%로 감소할 것으로 예상됨
- ⑥ '29년 이후, 세계에서 가장 인구가 많은 국가는 인도로 예상됨
 - ➡ 중국의 '14~'23년 인구성장률은 0.3%로 전망된 반면, 인도의 인구 성장률은 1.0%로 전망되었음



〈표 Ⅲ-13〉 주요 국가별 인구 성장률

(단위 : %)

	'71~'80	'81~'90	'91~'00	'01~'10	'14~'23
세계	1.9	1.8	1.4	1.2	0.9
선진국	0.7	0.6	0.4	0.4	0.1
개발도상국	2.3	2.2	1.7	1.3	1.1
중국	1.8	1.7	0.9	0.6	0.3
인도	2.3	2.2	1.8	1.4	1.0
브라질	2.4	2.1	1.5	1.1	0.6
러시아	0.6	0.7	-0.1	-0.2	-0.4
아프리카	2.7	2.8	2.5	2.5	2.1
미국	0.9	1.0	1.1	0.9	0.7
일본	1.1	0.5	0.3	0.1	-0.4
한국	1.7	1.4	0.7	0.5	0.3
유럽	0.6	0.4	0.1	0.2	-0.1

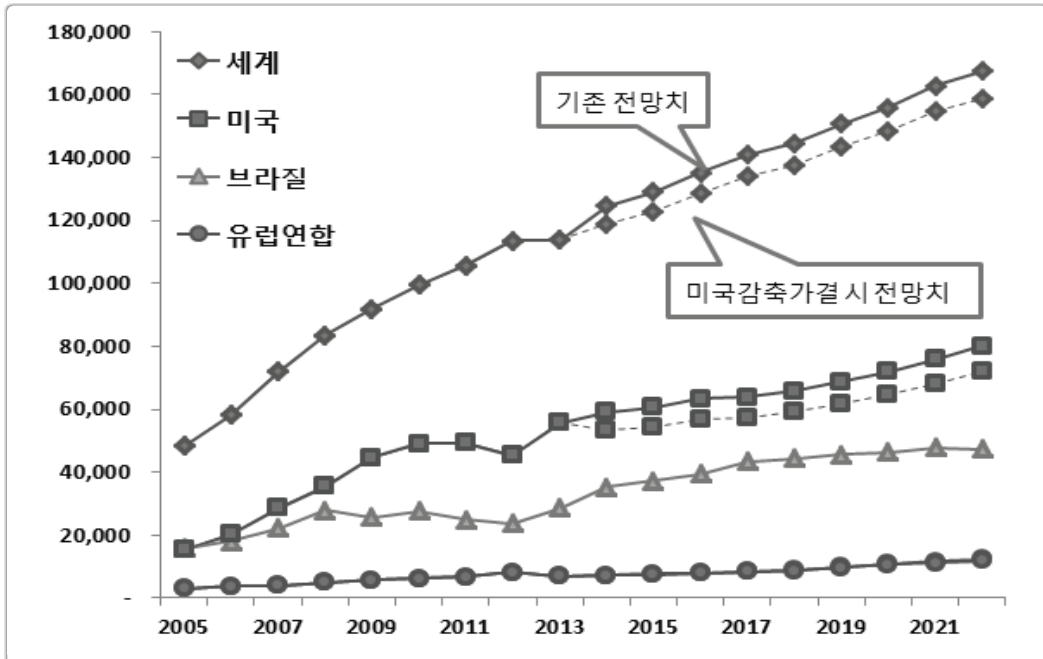
자료 : UN, World Population Prospects: The 2012 Revision, June 2013

▶ 바이오에너지 시장 특징과 향후 전망

🌀 바이오에너지 시장 현황

- ➡ 바이오에탄올은 주로 미국과 브라질에서 생산됨. 미국은 옥수수를 사용하고 브라질은 사탕수수를 사용하여 에탄올을 생산
- ➡ 미국과 유럽연합 등 선진국들의 바이오연료 의무 사용규정과 국제유가 상승에 의한 대체 수요 등으로 '11년까지 바이오에너지 생산량은 지속적으로 증가하였음

〈그림 Ⅲ-3〉 주요국 바이오에탄올 생산량



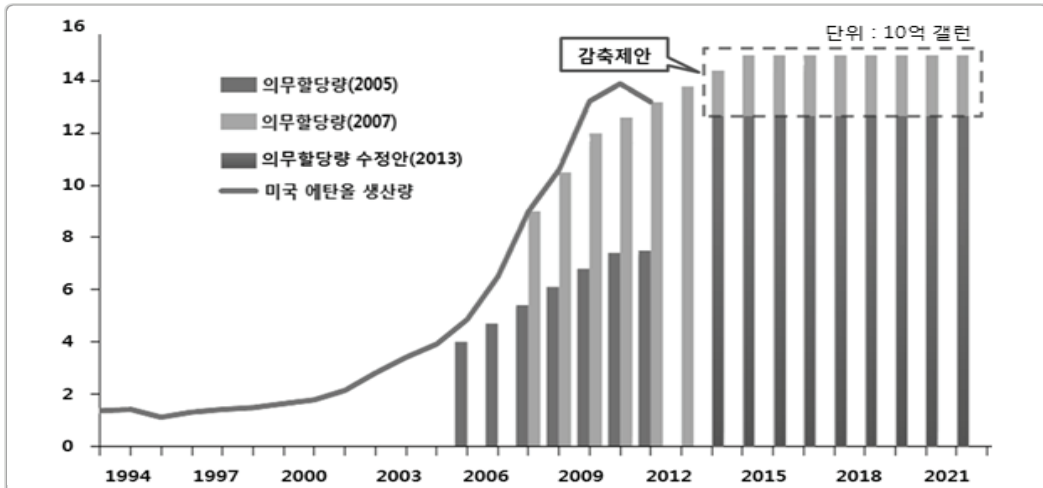
자료 : OECD-FAO Agricultural Outlook, 2013

🌀 바이오에너지 시장 전망

- ➡ '13년 11월, 미국환경보호청이 바이오 연료 의무 할당량을 16.2%로 감축을 제안, 이 제안이 통과될 경우 미국의 바이오에탄올 생산량은 기존의 '14년 할당량 대비 8.5~11.8% 감소할 가능성이 존재
- ➡ 북미에서 원유를 대체할 수 있는 비전통원유(오일샌드, 셰일오일)생산량 증가에 따른 원유가격 하락세와 미국 내 원유재고 증가, 산유국의 지정학적 리스크 축소 예상으로 바이오연료 의무 할당량 감축이 논의됨



〈그림 Ⅲ-4〉 미국 에탄올 의무할당량과 생산량



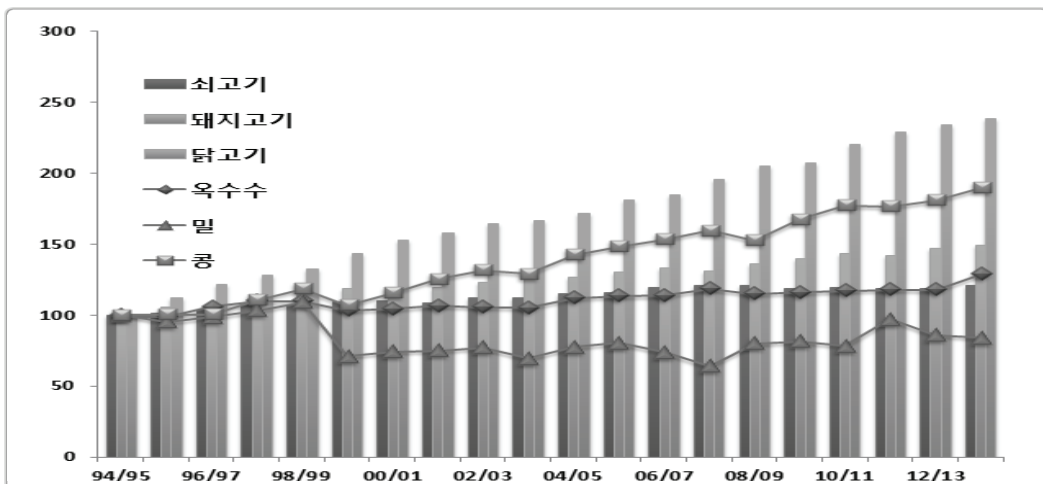
자료: EPA(Environmental Protection Agency) 2013

세계 축산물소비 동향 및 전망

② 사료용 곡물 증가에 따른 축산물 소비변화와 국제 곡물가격

- ➡ 축산물 생산을 위해 주로 사용되는 곡물은 소맥, 대두박으로 쇠고기 1kg을 생산을 위해서는 7.0kg의 곡물이 필요하며, 돼지고기와 닭고기는 각각 3.5kg, 2.0kg의 곡물이 필요함

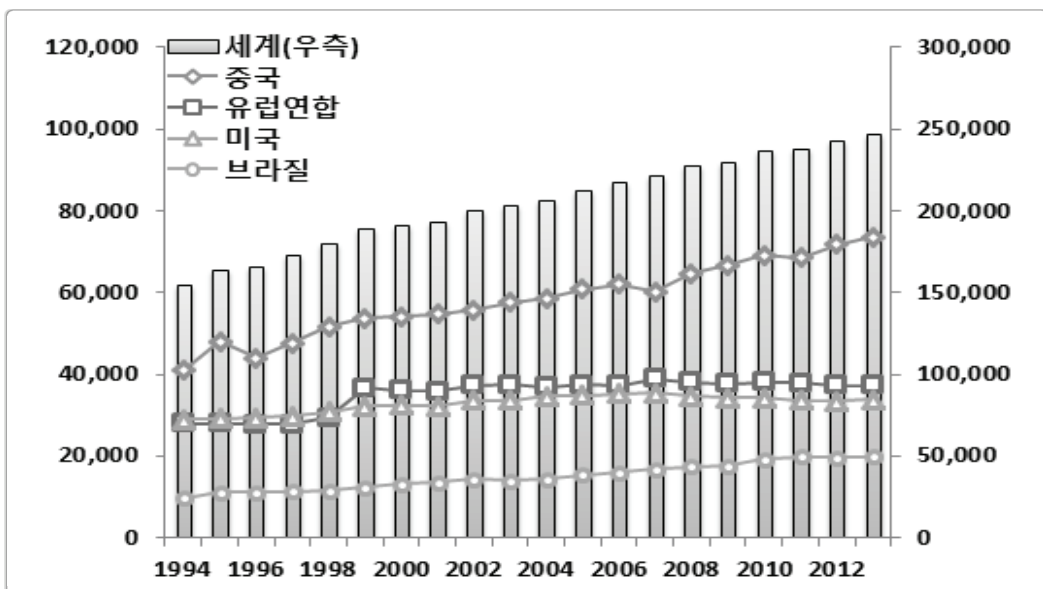
〈그림 Ⅲ-5〉 축산물 생산량 및 곡물소비지수



자료: KREI-KOWGOS(Korean World Grain Outlook System).

- ④ 세계 주요 축산물(쇠고기, 돼지고기, 닭고기) 소비량은 지속 증가, 증가율은 둔화되고 있음
- ⑤ '00년 이전에는 선진국과 신흥국 모두 비슷한 수준의 소비증가율을 나타냈으나 '00년 이후에는 나타난 선진국의 육류소비 둔화로 증가율이 하락하였음
- ⑥ 최근 3년('11~'13년)간 세계 육류소비량 연평균 성장률은 1.4%로 성장세가 점차적으로 둔화되는 추세임(미국 -0.2%, 유럽연합 -0.6%, 브라질 1.1%). 다만, 중국의 경우 2.1%의 지속적인 증가추세를 보이며 전 세계 육류 소비량 증가추세를 견인

〈그림 Ⅲ-6〉 주요 축산물 소비량



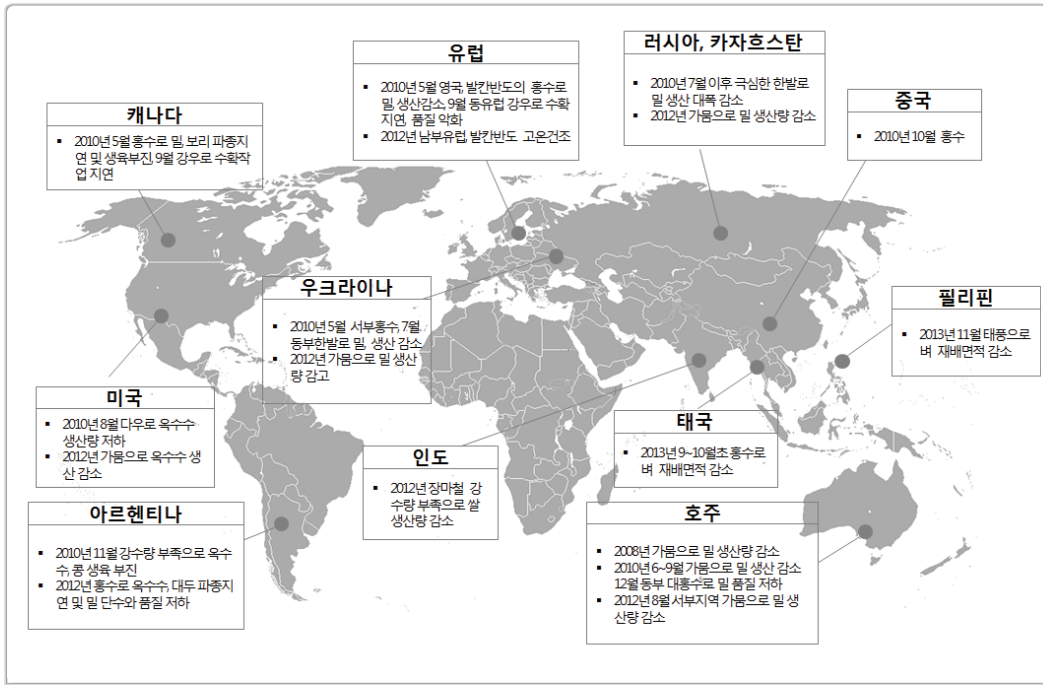
자료 : KREI-KOWGOS(Korean World Grain Outlook System)

기후변화의 영향

- ④ 국제 곡물시장에서 기상이변으로 인한 공급량 변화는 큰 가격변동을 야기할 수 있음
- ⑤ 21세기 들어 빈발하고 있는 주요 곡물 수출국인 미국, 캐나다, 호주, 러시아의 냉해, 가뭄은 밀, 콩, 옥수수 생산량 저하를 초래하여 곡물 가격 급등을 야기하였음



〈그림 Ⅲ-7〉 곡물생산에 영향을 미친 이상기상



자료 : 한국 농촌경제연구원 「국제 곡물 수급 동향과 전망」

- ☞ 향후 빈번한 기상이변이 예견되며 곡물 생산량의 불확실성도 함께 증가할 것으로 전망됨
- ☞ 비가 적게 내리는 지역에는 한파와 가뭄이, 다우(多雨)지역에는 폭우와 홍수가 빈발 할 것으로 전망됨

IV. 부 록

1. 2013년 12월 전국 항만별 물동량
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량
6. 세계 100대 컨테이너 항만 처리실적





1. 2013년 12월 전국 항만별 물동량

2013년 12월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2013년 12월 국내 항만별 총물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	26,179	1,754	505	28,437
인천항	3,267	5,459	4,477	13,203
평택·당진항	762	6,359	3,373	10,494
경인항	43	10	-	52
동해·묵호항	2	2,716	35	2,753
삼척항	-	505	1	506
속초항	3	8	1	11
옥계항	-	597	44	642
대산항	101	1,976	4,507	6,584
보령항	-	1,183	7	1,189
태안항	-	1,178	9	1,187
군산항	61	1,627	130	1,818
장항항	-	50	1	50
목포항	72	1,677	89	1,838
완도항	71	195	2	268
여수항	-	1	75	76
광양항	3,431	9,685	8,437	21,553
포항항	41	4,568	49	4,658
마산항	5	1,189	126	1,320
삼천포항	-	1,056	8	1,065
옥포항	-	658	5	662
장승포항	-	-	0	0
진해항	-	255	4	259
통영항	-	25	9	34
고현항	-	693	7	700
하동항	-	1,113	6	1,120
울산항	467	4,771	11,672	16,910
제주항	21	107	72	200
서귀포항	70	17	2	88
기타항	-	2,851	277	3,128
합계	34,595	52,283	33,928	120,807

자료 : SP-IDC

2013년 12월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2013년 12월 국내 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	380	385	779	-	1,544
인천항	99	88	2	3	192
평택·당진항	27	24	0	-	51
경인항	2	1	-	-	2
동해·묵호항	0	0	-	-	0
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	0	0	-	-	0
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	2	4	-	-	7
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1	2	1	-	4
장항항	-	-	-	-	-
목포항	1	1	-	7	8
완도항	-	-	-	5	5
여수항	-	-	-	-	-
광양항	87	82	54	-	222
포항항	1	2	-	-	3
마산항	0	0	-	-	1
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	0	-	-	0
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	12	19	1	-	32
제주항	-	-	-	3	3
서귀포항	-	-	-	5	5
기타항	-	-	-	-	-
합계	611	608	837	23	2,079

자료 : SP-IDC



▶ 2013년 12월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2013년 12월 국내 항만별 벌크 물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	907	336	35	475	1,754
인천항	2,951	827	32	1,650	5,459
평택·당진항	3,956	1,294	409	700	6,359
경인항	3	0	-	6	10
동해·묵호항	669	661	-	1,386	2,716
삼척항	39	43	-	423	505
속초항	-	8	-	-	8
옥계항	17	184	-	396	597
대산항	1,319	466	9	181	1,976
보령항	1,173	-	-	10	1,183
태안항	1,148	-	-	31	1,178
군산항	971	245	120	292	1,627
장항항	14	4	-	31	50
목포항	144	448	39	1,047	1,677
완도항	0	0	-	195	195
여수항	-	-	-	1	1
광양항	5,506	1,258	1,277	1,643	9,685
포항항	3,294	651	-	624	4,568
마산항	140	460	78	511	1,189
삼천포항	990	-	-	67	1,056
옥포항	406	6	-	246	658
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	54	0	-	201	255
통영항	9	0	-	17	25
고현항	327	4	-	361	693
하동항	1,091	-	-	22	1,113
울산항	2,009	2,023	135	605	4,771
제주항	-	1	-	105	107
서귀포항	-	-	-	17	17
기타항	-	-	-	2,851	2,851
합계	27,135	8,919	2,134	14,095	52,283

자료 : SP-IDC

▶ 2013년 12월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 2013년 12월 국내 항만별 유류 물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	15	5	-	485	505
인천항	3,122	87	-	1,267	4,477
평택·당진항	3,233	34	-	106	3,373
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호항	-	-	-	35	35
삼척항	-	-	-	1	1
속초항	-	-	-	1	1
옥계항	-	-	-	44	44
대산항	3,177	602	-	728	4,507
보령항	-	-	-	7	7
태안항	-	-	-	9	9
군산항	-	-	-	130	130
장항항	-	-	-	1	1
목포항	-	-	-	89	89
완도항	-	-	-	2	2
여수항	-	-	-	75	75
광양항	4,641	1,876	1,001	920	8,437
포항항	-	-	-	49	49
마산항	-	-	-	126	126
삼천포항	-	-	-	8	8
옥포항	-	-	-	5	5
장승포항	-	-	-	0	0
진해항	-	-	-	4	4
통영항	-	-	-	9	9
고현항	-	-	-	7	7
하동항	-	-	-	6	6
울산항	6,623	3,290	284	1,476	11,672
제주항	-	-	-	72	72
서귀포항	-	-	-	2	2
기타항	-	-	-	277	277
합계	20,810	5,893	1,285	5,941	33,928

자료 : SP-IDC



2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2013년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	629,368,734	284,268,839	209,566,497	235,450,758	1,358,654,828
부산항	56,535,742	82,818,881	173,939,737	11,551,206	324,845,566
인천항	88,972,862	23,132,943	532,675	33,462,335	146,100,815
평택·당진항	77,934,110	16,355,977	5,405,808	9,555,401	109,251,296
경인항	398,197	108,298	750	18,485	525,730
동해·목포항	8,028,334	7,827,342	-	15,873,173	31,728,849
삼척항	418,380	627,002	-	4,417,559	5,462,941
속초항	10,657	64,064	489	7,884	83,094
옥계항	752,998	972,473	-	4,786,683	6,512,154
대산항	46,264,027	12,995,022	9,265	9,710,535	68,978,849
보령항	13,246,369	-	-	203,064	13,449,433
태안항	13,517,268	-	-	315,918	13,833,186
군산항	9,822,928	3,001,541	978,363	4,807,063	18,609,895
장항항	216,618	31,290	-	342,801	590,709
목포항	1,632,580	4,440,895	384,857	13,086,856	19,545,188
완도항	2,803	3,052	-	2,454,770	2,460,625
여수항	623	-	-	1,033,277	1,033,900
광양항	130,008,766	54,519,669	25,053,923	29,962,857	239,545,215
포항항	44,543,438	8,976,354	33,428	8,091,766	61,644,986
마산항	1,419,549	5,096,065	658,846	7,904,428	15,078,888
삼천포항	11,246,209	4,148	-	1,046,969	12,297,326
옥포항	3,705,415	74,396	-	4,084,613	7,864,424
장승포항	-	-	-	3,676	3,676
진해항	523,450	21,694	300	2,078,348	2,623,792
통영항	56,421	867	-	94,941	152,229
고현항	4,716,076	72,970	-	4,583,299	9,372,345
하동항	13,197,327	-	-	361,829	13,559,156
울산항	102,192,572	63,122,516	2,568,056	23,146,198	191,029,342
제주항	5,015	1,380	-	2,358,592	2,364,987
서귀포항	-	-	-	514,956	514,956
기타항	-	-	-	39,591,276	39,591,276

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	625,006,930	287,945,697	195,585,643	230,050,498	1,338,588,768
부산항	55,542,491	81,320,611	161,826,817	13,350,881	312,040,800
인천항	87,838,708	21,277,820	583,288	34,239,668	143,939,484
평택·당진항	70,736,085	17,637,423	4,478,956	7,859,633	100,712,097
경인항	163,221	60,817	216	41,522	265,776
동해·목호항	8,191,486	7,675,832	-	15,336,592	31,203,910
삼척항	401,243	653,700	-	4,768,558	5,823,501
속초항	709	29,462	-	6,559	36,730
옥계항	768,600	1,086,130	-	4,468,247	6,322,977
대산항	46,438,911	13,252,059	656,939	9,774,507	70,122,416
보령항	12,315,774	-	-	204,597	12,520,371
태안항	12,660,842	-	-	299,564	12,960,406
군산항	9,527,862	4,340,389	878,293	3,998,866	18,745,410
장항항	216,414	24,205	-	1,066,059	1,306,678
목포항	1,812,172	3,280,633	301,352	11,474,515	16,868,672
완도항	3,092	4,153	-	2,294,927	2,302,172
여수항	130,604	6,407	4,088,870	908,649	5,134,530
광양항	132,276,252	54,023,871	19,739,229	31,302,888	237,342,240
포항항	44,530,113	8,832,697	39,112	9,362,937	62,764,859
마산항	1,861,509	6,310,120	385,217	7,502,617	16,059,463
삼천포항	11,542,694	3,805	-	636,800	12,183,299
옥포항	3,672,820	125,162	-	4,039,354	7,837,336
장승포항	-	-	-	5,073	5,073
진해항	489,761	18,114	-	1,762,789	2,270,664
통영항	51,000	4,177	-	274,990	330,167
고현항	7,017,160	102,921	-	3,937,396	11,057,477
하동항	13,168,575	-	-	382,303	13,550,878
울산항	103,635,494	67,873,304	2,607,354	22,855,944	196,972,096
제주항	13,338	1,885	-	2,355,194	2,370,417
서귀포항	-	-	-	504,537	504,537
기타항	-	-	-	35,034,332	35,034,332

자료 : SP-IDC



2011년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	612,069,905	279,716,566	177,779,117	241,624,074	1,311,189,662
부산항	57,349,816	79,544,728	144,618,856	12,821,440	294,334,840
인천항	87,559,612	20,590,079	510,234	39,008,852	147,668,777
평택·당진항	64,581,434	17,392,787	4,032,419	9,625,041	95,631,681
경인항	-	-	-	-	-
동해·목포항	8,497,089	8,035,319	-	14,715,484	31,247,892
삼척항	366,717	565,500	-	5,491,171	6,423,388
속초항	1,123	13,175	-	10,273	24,571
옥계항	881,477	1,989,159	-	4,522,459	7,393,095
대산항	44,494,465	11,299,271	739,637	10,009,289	66,542,662
보령항	13,568,004	-	-	270,275	13,838,279
태안항	13,723,061	-	-	309,480	14,032,541
군산항	9,725,283	4,797,521	542,317	4,752,571	19,817,692
장항항	180,289	23,946	-	1,069,048	1,273,283
목포항	1,904,451	2,892,368	380,955	12,640,881	17,818,655
완도항	7,848	4,566	-	1,762,936	1,775,350
여수항	564,200	-	12,362,648	832,486	13,759,334
광양항	125,429,270	52,341,812	11,553,894	30,603,485	219,928,461
포항항	48,390,145	8,807,453	144,150	9,532,214	66,873,962
마산항	1,998,592	5,822,310	210,742	7,481,282	15,512,926
삼천포항	11,500,983	9,371	-	676,571	12,186,925
옥포항	1,931,381	109,541	-	6,509,171	8,550,093
장승포항	-	-	-	13,049	13,049
진해항	452,641	30,549	71	681,831	1,165,092
통영항	70,612	666	-	429,460	500,738
고현항	2,678,400	177,552	-	2,352,174	5,208,126
하동항	13,508,066	-	-	402,584	13,910,650
울산항	102,700,572	65,253,210	2,683,194	23,115,467	193,752,443
제주항	4,374	15,683	-	2,056,232	2,076,289
서귀포항	-	-	-	564,359	564,359
기타항	-	-	-	39,364,509	39,364,509

자료 : SP-IDC

3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

▶ 2013년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,936,417	7,010,562	9,321,246	200,387	23,468,612
부산항	4,424,101	4,509,303	8,748,453	4,202	17,686,059
인천항	1,112,536	995,610	17,570	35,082	2,160,798
평택·당진항	257,881	255,735	4,270	-	517,886
경인항	15,906	11,691	49	-	27,646
동해·목호항	776	997	-	-	1,773
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	665	720	20	-	1,405
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	24,682	39,055	2	-	63,739
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	15,302	20,457	7,096	-	42,855
장항항	-	-	-	-	-
목포항	6,686	6,717	-	80,517	93,920
완도항	-	-	-	25,083	25,083
여수항	-	-	-	-	-
광양항	860,202	888,052	536,479	300	2,285,033
포항항	56,285	57,545	819	-	114,649
마산항	2,530	3,116	805	-	6,451
삼천포항	23	-	-	-	23
옥포항	21	20	-	-	41
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	78	252	-	-	330
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	158,743	221,292	5,683	-	385,718
제주항	-	-	-	29,836	29,836
서귀포항	-	-	-	25,367	25,367
기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



2012년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,824,822	6,836,967	8,498,159	390,330	22,550,278
부산항	4,381,647	4,426,488	8,147,546	90,496	17,046,177
인천항	1,004,858	914,931	15,502	46,564	1,981,855
평택·당진항	261,445	249,099	3,849	2,607	517,000
경인항	5,670	4,548	25	167	10,410
동해·묵호항	887	1,237	-	-	2,124
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	24,406	38,275	-	-	62,681
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	22,822	26,042	5,455	10,983	65,302
장항항	-	-	-	-	-
목포항	6,478	6,202	-	92,516	105,196
완도항	-	-	-	19,787	19,787
여수항	-	-	-	-	-
광양항	915,563	905,433	322,333	10,489	2,153,818
포항항	45,037	41,468	359	56,616	143,480
마산항	4,022	4,420	29	0	8,471
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	3	-	-	-	3
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	214	984	-	-	1,198
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	151,770	217,840	3,061	564	373,235
제주항	-	-	-	39,688	39,688
서귀포항	-	-	-	19,853	19,853
기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC

2011년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,755,082	6,657,684	7,719,357	478,381	21,610,504
부산항	4,402,736	4,305,315	7,352,539	124,116	16,184,706
인천항	1,005,767	925,651	18,196	48,166	1,997,780
평택·당진항	264,611	237,352	9,458	18,088	529,509
경인항	-	-	-	-	-
동해·목포항	1,045	1,274	-	-	2,319
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	22,708	31,883	-	-	54,591
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	39,678	45,255	6,131	31,321	122,385
장항항	-	-	-	-	-
목포항	7,984	7,839	1,622	81,371	98,816
완도항	-	-	-	21,482	21,482
여수항	-	-	-	-	-
광양항	855,965	869,599	328,202	31,456	2,085,222
포항항	29,268	28,621	544	70,769	129,202
마산항	3,382	4,205	305	-	7,892
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	140	202	-	-	342
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	10	10
하동항	-	-	-	-	-
울산항	121,798	200,488	2,360	2,236	326,882
제주항	-	-	-	27,494	27,494
서귀포항	-	-	-	21,872	21,872
기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량

2013년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	305,022,920	95,164,435	13,755,148	165,305,257	579,247,760
부산항	9,091,523	4,026,558	241,440	5,279,512	18,639,033
인천항	32,362,251	9,035,672	199,191	17,438,793	59,035,907
평택·당진항	39,654,359	12,493,399	5,174,554	8,551,858	65,874,170
경인항	51,091	398	-	17,693	69,182
동해·목호항	8,026,630	7,809,057	-	15,478,306	31,313,993
삼척항	418,380	627,002	-	4,402,596	5,447,978
속초항	187	53,221	162	50	53,620
옥계항	752,998	972,473	-	4,320,114	6,045,585
대산항	14,431,506	5,549,418	9,221	1,863,798	21,853,943
보령항	13,246,369	-	-	147,403	13,393,772
태안항	13,517,268	-	-	231,207	13,748,475
군산항	9,476,375	2,713,392	753,364	3,444,381	16,387,512
장항항	216,618	31,290	-	338,883	586,791
목포항	1,600,100	4,304,131	384,857	11,497,281	17,786,369
완도항	2,803	3,052	-	2,103,725	2,109,580
여수항	623	-	-	7,094	7,717
광양항	62,057,197	12,796,743	4,911,466	19,536,814	99,302,220
포항항	44,291,466	7,718,820	31,824	7,480,412	59,522,522
미산항	1,419,200	5,050,775	658,840	6,541,218	13,670,033
삼천포항	11,246,119	4,148	-	947,483	12,197,750
옥포항	3,705,263	74,396	-	4,009,025	7,788,684
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	523,450	21,694	300	2,053,712	2,599,156
통영항	56,421	822	-	31,899	89,142
고현항	4,716,076	72,970	-	4,505,235	9,294,281
하동항	13,197,327	-	-	285,796	13,483,123
울산항	20,956,305	21,803,624	1,389,929	6,857,939	51,007,797
제주항	5,015	1,380	-	1,348,008	1,354,403
서귀포항	-	-	-	151,050	151,050
기타항	-	-	-	36,433,972	36,433,972

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	307,036,853	99,861,589	12,572,386	157,914,693	577,385,521
부산항	9,182,035	5,091,640	334,138	5,603,067	20,210,880
인천항	33,542,692	8,969,447	229,218	18,467,834	61,209,191
평택·당진항	36,491,264	13,916,837	4,186,590	6,956,997	61,551,688
경인항	35,877	1,011	107	40,109	77,104
동해·목호항	8,068,312	7,647,891	-	14,932,803	30,649,006
삼척항	401,243	653,700	-	4,754,735	5,809,678
속초항	709	29,462	-	171	30,342
옥계항	768,600	1,086,130	-	4,025,399	5,880,129
대산항	14,562,696	4,219,913	-	1,391,291	20,173,900
보령항	12,315,774	-	-	136,902	12,452,676
태안항	12,660,842	-	-	221,868	12,882,710
군산항	9,113,539	3,817,610	569,310	2,468,730	15,969,189
장항항	216,414	24,205	-	1,062,357	1,302,976
목포항	1,788,348	3,143,368	301,352	9,838,473	15,071,541
완도항	3,092	4,153	-	2,011,355	2,018,600
여수항	-	6,407	98,006	10,238	114,651
광양항	64,662,610	13,111,956	4,801,238	19,571,397	102,147,201
포항항	44,269,783	7,920,380	36,823	8,050,464	60,277,450
마산항	1,860,169	6,234,141	384,638	5,942,316	14,421,264
삼천포항	11,542,694	3,805	-	551,043	12,097,542
옥포항	3,672,520	125,162	-	3,947,442	7,745,124
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	489,374	18,078	-	1,744,671	2,252,123
통영항	51,000	4,069	-	202,536	257,605
고현항	7,017,160	102,921	-	3,856,400	10,976,481
하동항	13,168,575	-	-	315,555	13,484,130
울산항	21,138,193	23,727,418	1,630,966	7,669,066	54,165,643
제주항	13,338	1,885	-	1,219,029	1,234,252
서귀포항	-	-	-	212,018	212,018
기타항	-	-	-	32,710,427	32,710,427

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC



▶ 2011년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	305,112,399	98,392,080	11,835,076	166,587,231	581,926,786
부산항	9,613,781	5,256,731	318,705	4,529,479	19,718,696
인천항	34,590,143	7,611,635	164,251	23,623,560	65,989,589
평택·당진항	34,195,955	13,667,380	3,883,021	8,545,315	60,291,671
경인항	-	-	-	-	-
동해·목포항	8,487,870	8,015,330	-	14,302,182	30,805,382
삼척항	366,717	565,500	-	5,472,627	6,404,844
속초항	1,123	13,175	-	1,806	16,104
옥계항	881,477	1,989,159	-	4,140,914	7,011,550
대산항	14,809,886	3,311,449	-	1,286,985	19,408,320
보령항	13,568,004	-	-	197,032	13,765,036
태안항	13,723,061	-	-	224,865	13,947,926
군산항	9,058,863	4,214,652	269,601	2,836,659	16,379,775
장항항	180,289	23,946	-	1,053,577	1,257,812
목포항	1,880,245	2,727,865	359,464	11,118,548	16,086,122
완도항	7,848	4,566	-	1,457,492	1,469,906
여수항	-	-	65,883	59,374	125,257
광양항	62,797,384	12,312,151	4,346,803	18,497,432	97,953,770
포항항	48,234,555	8,205,445	142,474	8,101,668	64,684,142
마산항	1,992,074	5,756,686	209,401	5,813,320	13,771,481
삼천포항	11,500,983	9,371	-	584,334	12,094,688
옥포항	1,931,381	109,541	-	6,415,431	8,456,353
장승포항	-	-	-	45	45
진해항	452,641	30,496	71	655,876	1,139,084
통영항	70,612	666	-	350,774	422,052
고현항	2,678,400	177,552	-	2,215,513	5,071,465
하동항	13,508,066	-	-	325,845	13,833,911
울산항	20,576,667	24,373,101	2,075,402	7,693,651	54,718,821
제주항	4,374	15,683	-	1,077,305	1,097,362
서귀포항	-	-	-	234,269	234,269
기타항	-	-	-	35,771,353	35,771,353

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량

2013년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	239,931,605	69,780,228	10,956,067	67,353,116	388,021,016
부산항	217,355	92,167	22	6,238,000	6,547,544
인천항	34,023,961	1,622,247	-	14,829,931	50,476,139
평택·당진항	33,454,060	624,374	170,649	1,003,543	35,252,626
경인항	-	-	-	792	792
동해·목호항	-	-	-	394,867	394,867
삼척항	-	-	-	14,963	14,963
속초항	-	-	-	7,834	7,834
옥계항	-	-	-	466,569	466,569
대산항	31,805,512	6,537,610	-	7,846,737	46,189,859
보령항	-	-	-	55,661	55,661
태안항	-	-	-	84,711	84,711
군산항	28,413	104,877	52,054	1,362,682	1,548,026
장항항	-	-	-	3,918	3,918
목포항	-	-	-	950,598	950,598
완도항	-	-	-	12,528	12,528
여수항	-	-	-	1,026,183	1,026,183
광양항	59,771,621	24,137,864	9,660,758	10,425,643	103,995,886
포항항	-	-	-	611,354	611,354
마산항	-	-	-	1,363,210	1,363,210
삼천포항	-	-	-	99,486	99,486
옥포항	-	-	-	75,588	75,588
장승포항	-	-	-	3,676	3,676
진해항	-	-	-	24,636	24,636
통영항	-	45	-	63,042	63,087
고현항	-	-	-	78,064	78,064
하동항	-	-	-	76,033	76,033
울산항	80,630,683	36,661,044	1,072,584	16,288,259	134,652,570
제주항	-	-	-	767,964	767,964
서귀포항	-	-	-	19,340	19,340
기타항	-	-	-	3,157,304	3,157,304

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



2012년 항만별 유류물동량

(단위 : 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	235,169,566	72,538,723	14,841,531	67,952,450	390,502,270
부산항	143,738	107,893	2,269	6,972,147	7,226,047
인천항	33,613,476	1,112,090	-	14,827,563	49,553,129
평택·당진항	29,355,094	764,789	231,914	894,223	31,246,020
경인항	-	-	-	168	168
동해·목포항	121,052	4,862	-	403,789	529,703
삼척항	-	-	-	13,823	13,823
속초항	-	-	-	6,388	6,388
옥계항	-	-	-	442,848	442,848
대산항	31,853,859	8,142,363	656,939	8,383,216	49,036,377
보령항	-	-	-	67,695	67,695
태안항	-	-	-	77,696	77,696
군산항	30,277	222,162	176,839	1,357,462	1,786,740
장항항	-	-	-	3,702	3,702
목포항	7,150	-	-	910,639	917,789
완도항	-	-	-	14,529	14,529
여수항	130,604	-	3,990,864	898,411	5,019,879
광양항	57,990,758	22,657,646	8,852,958	11,683,702	101,185,064
포항항	-	-	-	713,374	713,374
마산항	-	2,756	-	1,560,301	1,563,057
삼천포항	-	-	-	85,757	85,757
옥포항	-	-	-	91,912	91,912
장승포항	-	-	-	5,073	5,073
진해항	-	-	-	18,118	18,118
통영항	-	108	-	72,454	72,562
고현항	-	-	-	80,996	80,996
하동항	-	-	-	66,748	66,748
울산항	81,923,558	39,524,054	929,748	15,183,175	137,560,535
제주항	-	-	-	770,064	770,064
서귀포항	-	-	-	22,572	22,572
기타항	-	-	-	2,323,905	2,323,905

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC

2011년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	227,006,726	68,548,923	14,536,193	70,885,682	380,977,524
부산항	281,580	92,737	2,985	7,337,953	7,715,255
인천항	32,266,855	1,497,415	45,928	15,094,468	48,904,666
평택·당진항	26,044,595	695,250	60,509	983,523	27,783,877
경인항	-	-	-	-	-
동해·목포항	6,700	-	-	413,302	420,002
삼척항	-	-	-	18,544	18,544
속초항	-	-	-	8,467	8,467
옥계항	-	-	-	381,545	381,545
대산항	29,672,115	7,242,588	739,637	8,722,304	46,376,644
보령항	-	-	-	73,243	73,243
태안항	-	-	-	84,615	84,615
군산항	87,050	40,475	130,936	1,439,459	1,697,920
장항항	-	-	-	15,471	15,471
목포항	-	9	-	882,165	882,174
완도항	-	-	-	12,913	12,913
여수항	564,200	-	12,296,765	773,112	13,634,077
광양항	56,406,316	22,333,318	684,308	11,966,744	91,390,686
포항항	-	-	-	698,213	698,213
마산항	-	7,251	-	1,667,962	1,675,213
삼천포항	-	-	-	92,237	92,237
옥포항	-	-	-	93,740	93,740
장승포항	-	-	-	13,004	13,004
진해항	-	-	-	25,955	25,955
통영항	-	-	-	78,686	78,686
고현항	-	-	-	135,811	135,811
하동항	-	-	-	76,739	76,739
울산항	81,677,315	36,639,880	575,125	15,417,394	134,309,714
제주항	-	-	-	758,693	758,693
서귀포항	-	-	-	26,264	26,264
기타항	-	-	-	3,593,156	3,593,156

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

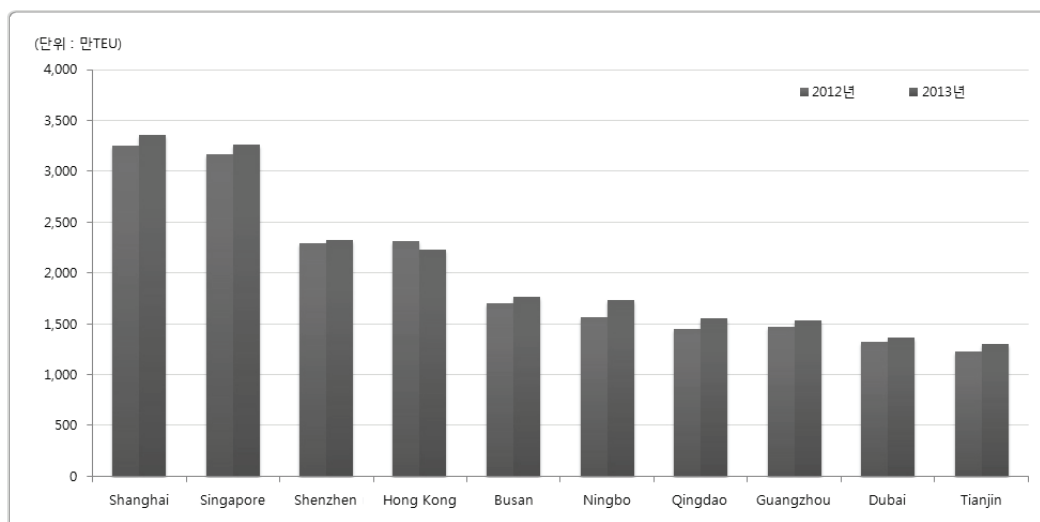
▶ 세계 10대항만 컨테이너 처리실적 ('13)

(단위 : 만TEU, %)

순위	항만명	물동량						비고(순위)		
		'13	전년 대비	'12	전년 대비	'11	전년 대비	'13	'12	'11
1	Shanghai	3,362	3.3	3,253	2.5	3,174	9.2	1	1	1
2	Singapore	3,258	2.9	3,165	5.7	2,994	5.3	2	2	2
3	Shenzhen	2,328	1.5	2,294	1.6	2,257	0.3	4	4	4
4	Hong Kong	2,225	-3.7	2,312	-5.2	2,438	3.0	3	3	3
5	Busan	1,768	3.7	1,705	5.3	1,618	14.0	5	5	5
6	Ningbo	1,733	7.1	1,567	8.0	1,451	11.9	6	6	6
7	Qingdao	1,552	3.8	1,450	11.4	1,302	8.4	7	8	8
8	Guangzhou	1,531	7.0	1,474	3.4	1,426	14.7	8	7	7
9	Dubai	1,364	2.8	1,327	2.1	1,300	12.3	9	9	9
10	Tianjin	1,300	5.7	1,230	6.2	1,158	15.0	10	10	11

자료 : 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn), 홍콩항만개발위원회(www.pdc.gov.hk),

SP-IDC(www.spidc.go.kr), DP World(www.dpworld.com)



▶ 세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('10~'12)

(단위 : 만TEU, %)

순위	항만명	물동량						비고(순위)		
		'12	전년 대비	'11	전년 대비	'10	전년 대비	'10	'11	'12
1	Shanghai	3,253	2.5	3,174	9.2	2,907	16.3	1	1	1
2	Singapore	3,165	5.7	2,994	5.3	2,843	9.9	2	2	2
3	Hong Kong	2,312	-5.2	2,438	3.0	2,370	12.6	3	3	3
4	Shenzhen	2,294	1.6	2,257	0.3	2,251	23.3	4	4	4
5	Busan	1,705	5.3	1,618	14.0	1,419	18.7	5	5	5
6	Ningbo	1,567	8.0	1,451	11.9	1,314	18.2	6	6	6
7	Guangzhou	1,474	3.4	1,426	14.7	1,255	22.3	7	7	7
8	Qingdao	1,450	11.4	1,302	8.4	1,201	7.3	8	8	8
9	Dubai	1,327	2.1	1,300	12.3	1,160	10.4	9	9	9
10	Tianjin	1,230	6.2	1,158	15.0	1,008	3.5	10	11	11
11	Rotterdam	1,187	-0.1	1,188	6.6	1,115	28.1	11	10	10
12	Port Klang	1,000	4.1	960	10.0	887	3.4	12	13	13
13	Kaohsiung	978	1.5	964	5.0	918	25.6	13	12	12
14	Hamburg	886	-1.7	901	14.2	790	8.1	14	14	15
15	Antwerp	864	-0.3	866	2.3	847	20.8	15	15	14
16	Los Angeles	808	1.7	794	1.4	783	16.0	16	16	16
17	Dalian	806	25.9	640	22.1	524	-12.6	17	19	21
18	Tanjung Pelepas	770	2.4	752	15.5	653	28.9	18	17	17
19	Xiamen	720	11.6	645	11.0	582	24.3	19	18	19
20	Tanjung Priok	620	9.8	565	20.4	471	3.6	21	23	25
21	Bremen/Bremerhaven	612	3.4	592	21.4	487	6.8	20	21	23
22	Long Beach	605	-0.3	606	-3.2	626	38.0	22	20	18
23	Laem Chabang	583	3.0	566	13.1	507	11.7	23	22	22
24	NewYork/NewJersey	553	0.5	550	4.0	529	30.3	24	24	20
25	Ho Chi Minh City	506	5.1	481	21.2	386	1.3	25	26	30
26	Lianyungang	502	3.5	485	25.4	387	1.6	26	25	29
27	Yingkou	485	20.4	403	20.8	334	-8.6	27	32	35
28	Tokyo	475	2.4	464	6.3	428	38.2	29	27	26
29	Jeddah	474	17.9	402	4.7	383	10.6	28	33	31
30	Valencia	447	3.3	433	2.9	421	18.1	30	28	27

자료 : www.lloydlist.com, KMI 재작성



▶ 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2012)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,253	35	Sharjah/KhorFakkan	400	69	Incheon	198
2	Singapore	3,165	36	Manila	371	70	Zeebrugge	195
3	Hong Kong	2,312	37	Felixstowe	370	71	Houston	192
4	Shenzhen	2,294	38	Port Said	363	72	Tanger Med	190
5	Busan	1,705	39	Salalah	362	73	Seattle	189
6	Ningbo	1,567	40	Balboa	325	74	Yantai	185
7	Guangzhou	1,474	41	Santos	317	75	Fuzhou	183
8	Qingdao	1,450	42	Ambarli	310	76	Callao	182
9	Dubai	1,327	43	Yokohama	305	77	Barcelona	176
10	Rotterdam	1,187	44	Savannah	297	78	Tacoma	171
11	Tianjin	1,230	45	Tanjung Perak	285	79	Buenos Aires	166
12	Kaohsiung	978	46	Piraeus	275	80	Dammam	162
13	Port Klang	1,000	47	Gioia Tauro	272	81	Chennai	155
14	Hamburg	886	48	Vancouver	271	82	Kingston	155
15	Antwerp	864	49	Keelung	270	83	Mundra	152
16	Los Angeles	808	50	Nagoya	266	84	Charleston	151
17	Dalian	806	51	Duisburg	260	85	Alexandria	150
18	Port Tanjung Pelepas	770	52	Kobe	257	86	Karachi	149
19	Xiamen	720	53	Melbourne	255	87	Southampton*	148
20	Tanjung Priok	620	54	Maarsalokk	254	88	Guayaquil	145
21	Bremen/Bremerhaven	612	55	Durban	253	89	San Juan	142
22	Long Beach	605	56	St.Petersburg	252	90	Chittagong	141
23	Laem Chabang	583	57	Osaka	241	91	Taichung	140
24	NewYork/NewJersey	553	58	Oakland	234	92	Montreal	138
25	Ho Chi Minh City	506	59	Shahid Rajae	232	93	Haifa	137
26	Lianyungang	502	60	LeHavre	231	94	Bangkok	127
27	Yingkou	485	61	Nanjing	230	95	Mersin	126
28	Tokyo	475	62	Cartagena	220	96	Las Palmas	125
29	Jeddah	474	63	Gwangyang	215	97	La Spezia	125
30	Valencia	447	64	Virginia	211	98	Lázaro Cárdenas	124
31	Jawaharlal Nehru	426	65	Sydney	209	99	Zhongshan	120
32	Colombo	418	66	Genoa	206	100	Freeport	120
33	Algeciras	411	67	Manzanillo MIT	206			
34	Taichang	401	68	Manzanillo	199			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 재작성

▶ 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2011)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,174	35	Manlia	346	69	Houston	189
2	Singapore	2,994	36	Felixstowe	340	70	Buenos Aires	185
3	HongKong	2,438	37	Balboa	323	71	Cartagena	185
4	Shenzhen	2,257	38	Sharjah	323	72	Genoa	184
5	Busan	1,618	39	Salalah	320	73	Nanjing	184
6	Ningbo	1,451	40	Yokohama	308	74	Manzanillo	176
7	Guangzhou	1,426	41	Taicang	306	75	Kingston	170
8	Qingdao	1,302	42	Santos	299	76	Yantai	168
9	Dubai	1,300	43	Savannah	294	77	Piraeus	168
10	Rotterdam	1,188	44	Shahid Rajaei	284	78	Fuzhou	166
11	Tianjin	1,158	45	Durban	271	79	Callao	162
12	Kaohsiung	964	46	Ambarli	269	80	Dammam	160
13	Port Klang	960	47	Tanjung Perak	264	81	Chennai	158
14	Hamburg	901	48	Kobe	262	82	Southampton	156
15	Antwerp	866	49	Nagoya	262	83	Alexandria	149
16	Los Angeles	794	50	Vancouver	251	84	San Juan	148
17	Port Tanjung Pelepas	752	51	Melbourne	251	85	Tacoma	148
18	Xiamen	645	52	Duisburg	250	86	Bangkok	145
19	Dalian	640	53	Osaka	245	87	Guayaquil	141
20	Long Beach	606	54	Keelung	240	88	Karachi	140
21	Bremen/Bremerhaven	592	55	St Petersburg	237	89	Chittagong	139
22	LaemChabang	566	56	Maarslode	236	90	Taichung	138
23	TanjungPriok	565	57	Oakland	234	91	Charleston	138
24	NewYork/ NewJersey	550	58	Gioia Tauro	231	92	Montreal	136
25	Lianyungang	485	59	La Havre	222	93	Las Palmas	135
26	Ho Chi Minh City	481	60	Zeebrugge	222	94	Mundra	134
27	Tokyo	464	61	Tanger Med	209	95	La Spezia	131
28	Valencia	433	62	Gwangyang	208	96	Zhongshan	126
29	Port Said	431	63	Seattle	205	97	Haifa	124
30	Colombo	426	64	Barcelona	203	98	Danietta	121
31	Jawaharlal Nehru	421	65	Sydney	201	99	Penabg	120
32	Yingkou	403	66	Incheon	200	100	Mersin	113
33	Jeddah	402	67	Hampton Roads	192			
34	Algeciras	360	68	Manzanillo MIT	190			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 재작성



▶ 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2010)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	2,907	35	Yingkou	334	69	Puerto Manzanillo	160
2	Singapore	2,843	36	Yokohama	328	70	Cartagena	158
3	Hong Kong	2,370	37	Tanjung Perak	303	71	southampton	154
4	Shenzhen	2,251	38	Khor Fakkan	302	72	San Juan	153
5	Busan	1,419	39	Gioia Tauro	285	73	Chennai	152
6	Ningbo	13,14	40	Savannah	283	74	Manzanillo	151
7	Guangzhou	12,55	41	Algeciras	281	75	Tacoma	146
8	Qingdao	12,01	42	Balboa	276	76	Bangkok	145
9	Dubai	11,60	43	Santos	272	77	Charleston	138
10	Rotterdam	1,115	44	Shahid Rajaei	259	78	Karachi	137
11	Tianjin	1,008	45	Kobe	256	79	Taichung	136
12	Kaohsiung	918	46	Nagoya	255	80	Callao	135
13	Port Klang	887	47	Ambarli	254	81	Dammam	133
14	Antwerp	847	48	Durban	253	82	Montreal	133
15	Hamburg	790	49	Vancouver BC	251	83	Chittagong	133
16	Tanjung Pelepas	653	50	Zeebrugge	240	84	Fuzhou	132
17	Long Beach	626	51	Marsaxlokk	237	85	La Spezia	129
18	Xiamen	582	52	Le Havre	236	86	Osaka	126
19	New York/New Jersey	529	53	Oakland	233	87	Haifa	126
20	Dalian	524	54	Melbourne	232	88	Duisburg	118
21	Laem Chabang	507	55	Taichang	221	89	Mundra	115
22	Bremen/Bremerhaven	487	56	Seattle	213	90	Damietta	113
23	Jawaharlal Nehru	475	57	Gwangyang	209	91	Las Palmas	113
24	Tanjung Priok	471	58	Tangier	206	92	Penang	111
25	Tokyo	428	59	Sydney	202	93	Damietta	110
26	Valencia	421	60	Keelung	196	94	Guayaquil	109
27	Los Angeles	408	61	Barcelona	195	95	Nanjing	106
28	Colombo	400	62	St. Petersburg	193	96	Quanzhou	105
29	Lianyungang	387	63	Virginia	190	97	Mersin	102
30	Ho Chi Minh	386	64	Incheon	190	98	Ashdod	102
31	Jeddah	383	65	Kingston	189	99	Caucedo	100
32	Salalah	349	66	Houston	181	100	Itajai	96
33	Port Said	347	67	Genoa	176			
34	Felixstowe	340	68	Buenos Aires	173			

자료 : www.lloydlist.com, KMI 재작성

월간 **항만과 산업**

2014年 1月 31日 印刷

2014年 1月 31日 發刊

發 行 處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院

서울특별시 마포구 매봉산로 45(상암동) KBS미디어센터

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

編 輯 兼 金 成 貴
發 行 人

組版·印刷/비전테크시스템즈 02)3432-7132