

02 2014

Monthly Port & Industry

항만과 산업



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center



집필 내역

연구책임자

- 하 태 영(항만수요예측센터장)

연구진

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



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	32
4) 유럽	36
5) 미주	38
6) 오세아니아	39
7) 아프리카	40
II. 항만 및 산업 동향	43
1. 국내 항만 및 산업동향	45
1) 부산항	45
2) 인천항	47
3) 광양항	49
4) 울산항	50
5) 평택·당진항	52
6) 대산항	55
7) 포항항	55
8) 동해·묵호항	56

9) 목포항	58
10) 군산항	59
11) 마산항	60
2. 국외 항만 및 산업동향	62
1) 중국	62
2) 아시아	63
3) 유럽	66
4) 미주	67
5) 오세아니아	69
6) 아프리카	70
3. 품목별 동향	71
1) 양곡	71
2) 시멘트	73
3) 석탄	75
4) 목재	76
5) 모래	78
6) 철광석	80
7) 철재/고철	82
8) 자동차	85
9) 잡화	87
10) 유류	90
 Ⅲ. 항만포커스	 93
1. 해상물동량 현황 및 전망	95
1) 세계 해상물동량	96
2) 국내 해상물동량	97
3) 국내외 해상물동량 전망	99
2. 우크라이나 사태가 국내 항만물동량에 미치는 영향	104
1) 개요	104
2) 우크라이나 현황	105

3) 국내와의 교역현황	109
4) 경제성장률과 교역량 비교검토	111
5) 결론	114
6) 부록 (對우크라이나 품목별 물동량-수출입)	115
 IV. 부 록	 117
1. '14년 1월 물동량	119
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	123
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	126
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	129
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	132
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	135

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 1월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 1월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 1월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 1월 벌크 물동량(유류포함)	8
<표 I -6> 2014년 1월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 1월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 1월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 1월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황	33
<표 I -14> 싱가포르항 2013년 12월 물동량 현황	33
<표 I -15> 킬롱항 2013년 12월 물동량 현황	34
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2013년 12월 물동량 현황	35
<표 I -17> 인도 주요 항만의 2013년 4~12월 누적물동량 현황	36
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 12월 물동량 현황	36
<표 I -19> 바르셀로나항의 12월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -20> 이탈리아 주요 항만의 12월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -21> 미주 주요 항만의 12월 물동량 현황	38
<표 I -22> 시드니항 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황	40
<표 I -23> 리차드베이항의 12월 물동량 현황	41
<표 II -1> 부산항 대륙권별 교역비중 현황	46
<표 II -2> 인천항 여객터미널 1월 수송량 현황	48
<표 II -3> 부산항, 광양항 컨테이너 크레인 현황	50

<표 II-4> 울산항 물동량 추이	50
<표 II-5> 주요 자동차업체별 평택·당진항 이용실적	53
<표 II-6> '13년 동해·묵호항 주요품목별 물동량 실적	57
<표 II-7> 일본 항만관련 예산 및 비중	64
<표 II-8> 2014년 1월 국내 석탄 수입동향	75
<표 II-9> 2014년 1월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)	77
<표 II-10> 2014년 1월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)	78
<표 II-11> 평택·당진항 모래 물동량 추이	79
<표 II-12> 중국 주요 철강사 조강생산량	83
<표 II-13> '14년 1월 세계 조강생산량	84
<표 II-14> 고철 공급 추이	85
<표 II-15> 2014년 1월 자동차산업 현황	86
<표 II-16> 자동차산업 월별 현황	86
<표 II-17> 아프리카시장 자동차 수출 실적	87
<표 II-18> '14년 1월 국내 기계류 수출입 현황	88
<표 III-1> 품목별 해상물동량 추이	97
<표 III-2> 품목별 국내 해상물동량 추이	99
<표 III-3> GDP-해상물동량 상관관계 결과	100
<표 III-4> 신경망모형 해상물동량 검증 결과	100
<표 III-5> 시계열모형 해상물동량 검증 결과	101
<표 III-6> 해상물동량 추정 결과_신경망모형	101
<표 III-7> 해상물동량 추정 결과_시계열모형	102
<표 III-8> 우크라이나 거시경제 건전성 지표	106
<표 III-9> 산업 분야별 생산 비중_2012년 기준	107
<표 III-10> 우크라이나의 대외 국가별 수출 순위	108
<표 III-11> 우크라이나의 대외 국가별 수입 순위	108
<표 III-12> 對우크라이나 교역실적	109
<표 III-13> 對우크라이나 품목별 교역실적	110

<표 III-14> 對우크라이나 품목별 수입 교역실적	115
<표 III-15> 對우크라이나 품목별 수출 교역실적	115
<표 IV-1> 2014년 1월 항만별 총물동량	119
<표 IV-2> 2014년 1월 항만별 컨테이너 물동량	120
<표 IV-3> 2014년 1월 항만별 벌크 물동량	121
<표 IV-4> 국내 2014년 1월 항만별 유류 물동량	122

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 1월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 1월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 1월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 1월 벌크 물동량(유류포함)	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> 기타광석 물동량 월별 동향	18
<그림 I -17> 화학공업생산물 물동량 월별 동향	19
<그림 I -18> 잡화 물동량 월별 동향	20
<그림 I -19> 유류 물동량 월별 동향	21
<그림 I -20> 주요 교역국별 2014년 1월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 12월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 II -1> 인천항 여객터미널 '13년 월별 여객 수송량 현황	48
<그림 II -2> '13년 인천항 對 전 세계 컨테이너 교역량 순위	49
<그림 II -3> 울산항 원유물동량 추이('09년~'13년)	51

<그림 II-4> 주요 항만별 자동차 물동량 처리비중 동향	52
<그림 II-5> 복합운송 시스템 (RoRo 비교)	54
<그림 II-6> 거제 모사 공유수면매립 위치	61
<그림 II-7> 연도별 식량가격지수	71
<그림 II-8> 세계 곡물생산량·소비량 및 재고량	72
<그림 II-9> 평택·당진항 모래 물동량 추이	80
<그림 II-10> 국내 조강생산에 따른 철광석 수입 및 물동량	81
<그림 II-11> 철광석 가격 동향 및 전망	82
<그림 III-1> 세계 해상물동량 추이	96
<그림 III-2> 국내 해상물동량 추이	98
<그림 III-3> 해상물동량 검증 결과	101
<그림 III-4> 해상물동량 추정 결과	102
<그림 III-5> 우크라이나 경제동향	106
<그림 III-6> 對우크라이나 교역량 전년대비 증감률 추이	110
<그림 III-7> 교역량과 경제성장률 비교	111
<그림 III-8> 수입 교역량과 경제성장률 비교	112
<그림 III-9> 수출 교역량과 경제성장률 비교	112

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계

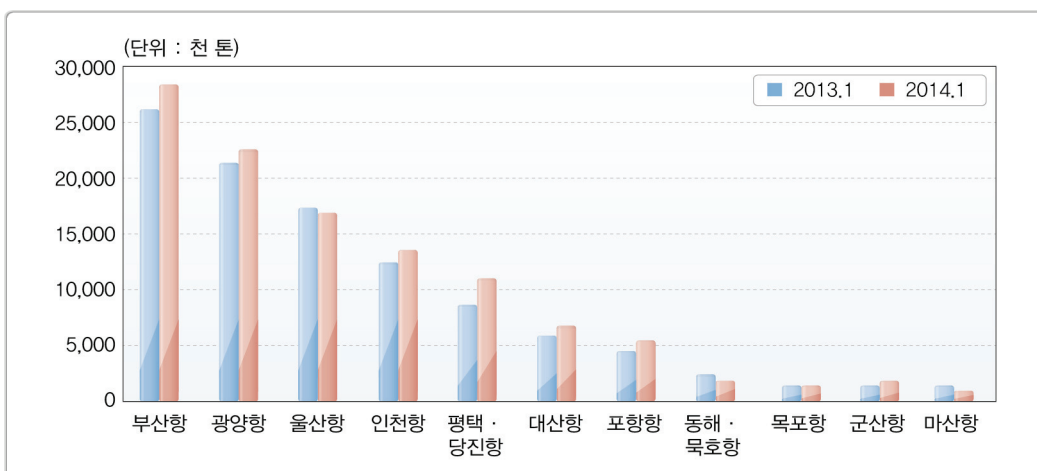




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 1월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 1월 총물동량

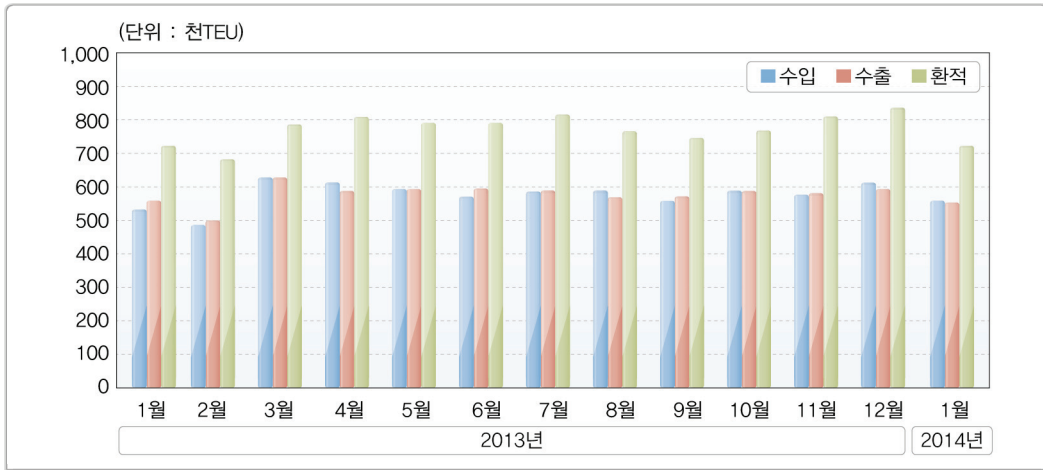
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
전국	116,153	116,153	120,807	122,888	122,888	1.7	5.8	5.8
부산항	25,932	25,932	28,437	28,656	28,656	0.8	10.5	10.5
광양항	20,673	20,673	21,553	21,937	21,937	1.8	6.1	6.1
울산항	17,814	17,814	16,910	16,902	16,902	0.0	-5.1	-5.1
인천항	13,414	13,414	13,203	13,872	13,872	5.1	3.4	3.4
평택·당진항	9,330	9,330	10,494	11,226	11,226	7.0	20.3	20.3
대산항	5,841	5,841	6,584	6,574	6,574	-0.1	12.5	12.5
포항항	4,918	4,918	4,658	5,241	5,241	12.5	6.6	6.6
동해·묵호항	2,691	2,691	2,753	2,360	2,360	-14.3	-12.3	-12.3
목포항	1,711	1,711	1,838	1,695	1,695	-7.8	-0.9	-0.9
군산항	1,516	1,516	1,818	1,694	1,694	-6.8	11.7	11.7
마산항	1,319	1,319	1,320	979	979	-25.9	-25.8	-25.8
기타항	10,993	10,993	11,239	11,751	11,751	4.5	6.9	6.9

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

▶ '14년 1월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 8.0%, 전월대비 3.5% 감소한 200만 7천TEU 처리

- ② 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 7.0% 증가, 0.9% 감소
- ② 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 17.5% 증가한 반면, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 33.2% 감소

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013												2014
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
수입	531	486	627	613	595	572	586	588	558	590	579	611	569
수출	574	502	629	587	608	601	584	577	562	600	579	608	569
환적	722	682	787	807	790	790	815	766	747	773	807	837	848
연안	32	24	19	18	12	13	10	9	9	12	17	23	22
소계	1,859	1,695	2,062	2,025	2,005	1,976	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,007

자료 : SP-IDC, KMI 작성



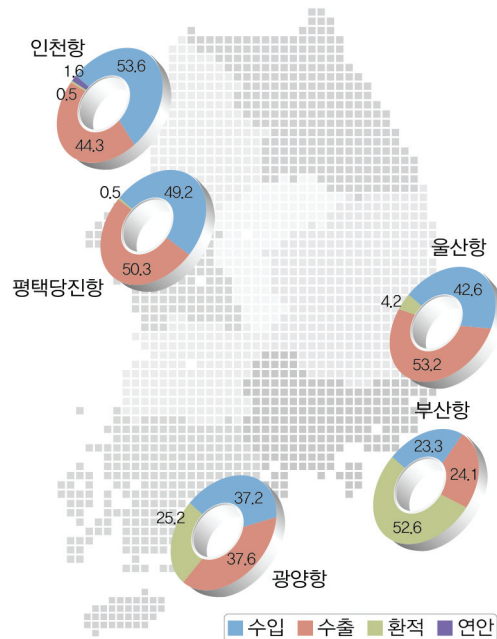
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

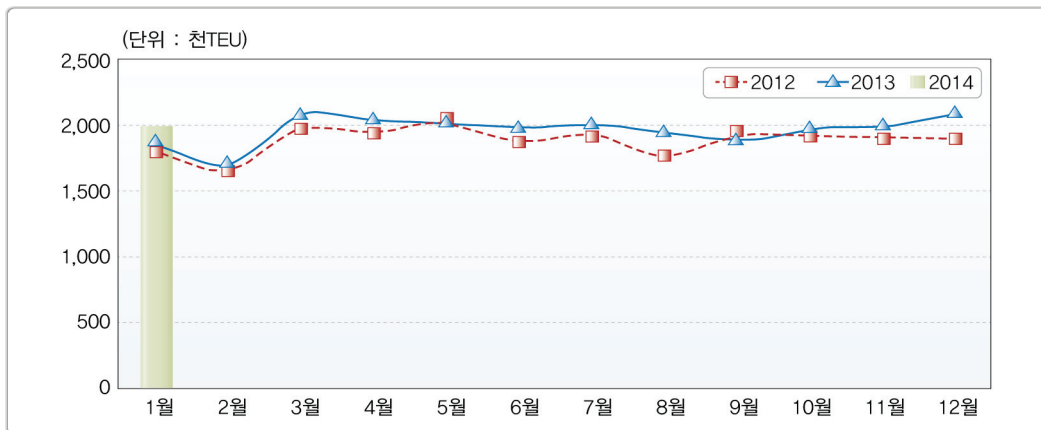
구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
부산항	1,392	1,392	1,513	1,513	8.8
광양항	175	175	196	196	12.4
인천항	175	175	188	188	7.9
평택·당진항	37	37	41	41	10.9
울산항	32	32	33	33	2.9
전국	1,859	1,859	2,007	2,007	8.0

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

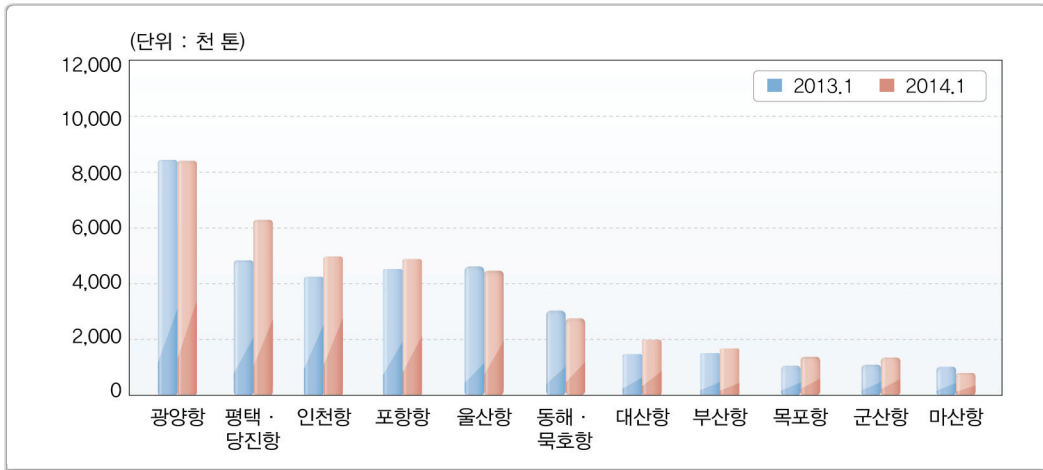


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '13년도 인천항 컨테이너 물동량 개장 이후 최대치 경신 (P.48)
- ▶ 광양시, 광양항 컨테이너 크레인 교체 사업 정부에 건의 (P.49)
- ▶ 군산항, 베트남 하이퐁(Hai Phong) 등 동남아간 신규 컨테이너 항로 개설 추진 (P.60)

〈그림 I-4〉 국내 항만별 1월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 1월 벌크 물동량(유류제외)

(단위: 천 톤, %)

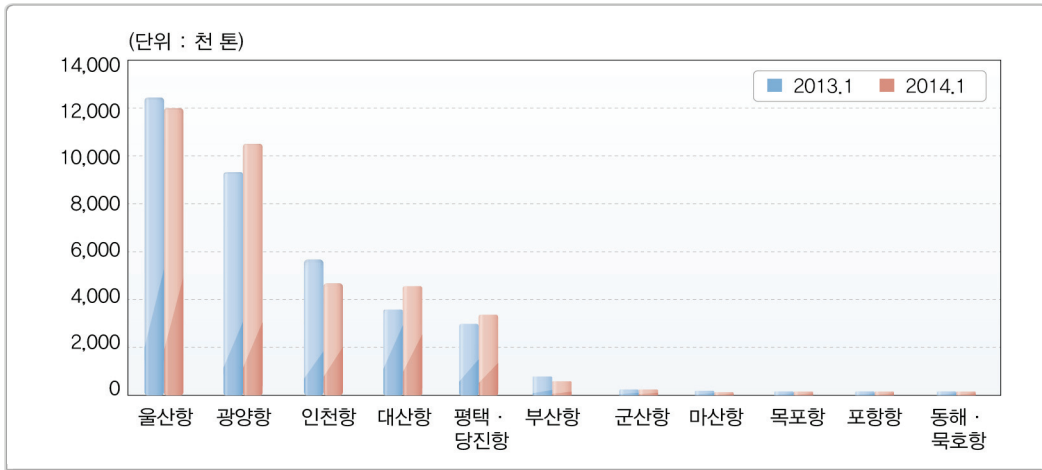
구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
전국	48,064	48,064	49,191	50,726	50,726	3.1	5.5	5.5
광양항	8,515	8,515	8,694	8,455	8,455	-2.7	-0.7	-0.7
평택·당진항	5,272	5,272	6,274	6,749	6,749	7.6	28.0	28.0
인천항	4,665	4,665	4,088	5,143	5,143	25.8	10.2	10.2
울산항	4,736	4,736	4,561	5,136	5,136	12.6	8.5	8.5
포항항	4,698	4,698	3,769	4,316	4,316	14.5	-8.1	-8.1
동해·목포항	2,655	2,655	2,716	2,323	2,323	-14.5	-12.5	-12.5
대산항	1,833	1,833	2,554	2,061	2,061	-19.3	12.5	12.5
부산항	1,504	1,504	1,649	1,630	1,630	-1.2	8.3	8.3
목포항	1,531	1,531	1,684	1,541	1,541	-8.5	0.7	0.7
군산항	1,276	1,276	1,575	1,490	1,490	-5.4	16.8	16.8
마산항	1,174	1,174	1,174	860	860	-26.7	-26.7	-26.7
기타항	10,206	10,206	10,454	11,020	11,020	5.4	8.0	8.0

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 1월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 1월 유류 물동량

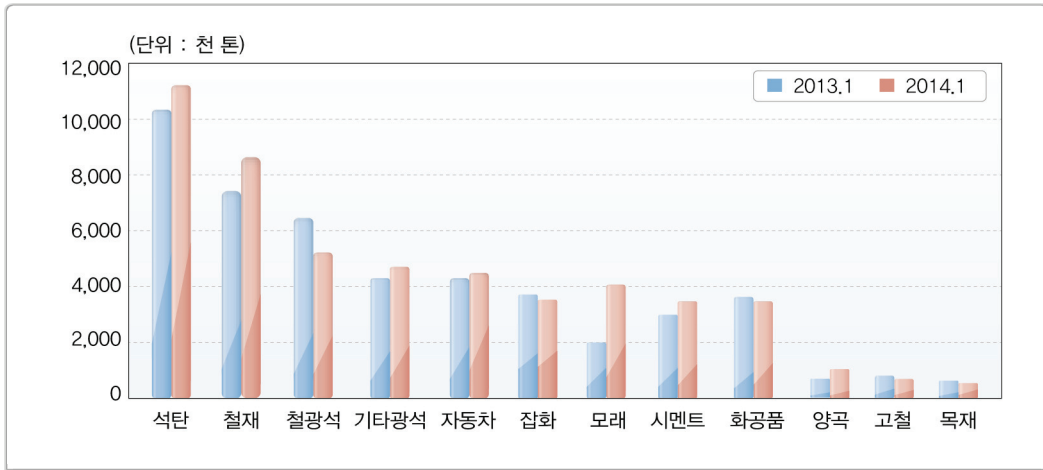
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
전국	37,021	37,021	33,928	37,935	37,935	11.8	2.5	2.5
울산항	12,675	12,675	11,672	12,139	12,139	4.0	-4.2	-4.2
광양항	9,428	9,428	8,437	10,452	10,452	23.9	10.9	10.9
인천항	5,848	5,848	4,477	5,524	5,524	23.4	-5.5	-5.5
대산항	3,929	3,929	4,507	4,439	4,439	-1.5	13.0	13.0
평택·당진항	3,458	3,458	3,373	3,825	3,825	13.4	10.6	10.6
부산항	609	609	505	556	556	10.2	-8.7	-8.7
군산항	182	182	130	150	150	15.3	-17.7	-17.7
마산항	141	141	126	114	114	-9.3	-18.6	-18.6
목포항	82	82	89	88	88	-1.7	6.4	6.4
포항항	56	56	49	53	53	8.6	-5.3	-5.3
동해·묵호항	35	35	35	35	35	1.4	1.8	1.8
기타항	578	578	529	560	560	5.8	-3.1	-3.1

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 1월 벌크 물동량(유류포함)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 1월 벌크 물동량(유류포함)

(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
합계	85,085	85,085	86,212	88,661	88,661	2.8	4.2	4.2
양곡	852	852	1,134	866	866	-23.7	1.6	1.6
시멘트	2,685	2,685	3,540	3,136	3,136	-11.4	16.8	16.8
석탄	10,392	10,392	10,056	11,523	11,523	14.6	10.9	10.9
목재	543	543	505	494	494	-2.2	-9.0	-9.0
모래	1,710	1,710	4,464	3,739	3,739	-16.2	118.7	118.7
철광석	6,592	6,592	5,450	5,334	5,334	-2.1	-19.1	-19.1
철재	7,543	7,543	8,329	8,246	8,246	-1.0	9.3	9.3
고철	721	721	621	569	569	-8.4	-21.2	-21.2
자동차	4,773	4,773	6,028	4,823	4,823	-20.0	1.0	1.0
기타광석	4,679	4,679	4,656	4,941	4,941	6.1	5.6	5.6
화공품	3,330	3,330	3,546	3,028	3,028	-14.6	-9.1	-9.1
잡화	4,245	4,245	3,953	4,026	4,026	1.9	-5.2	-5.2
유류	37,021	37,021	33,928	37,935	37,935	11.8	2.5	2.5

자료 : SP-IDC, KMI 작성



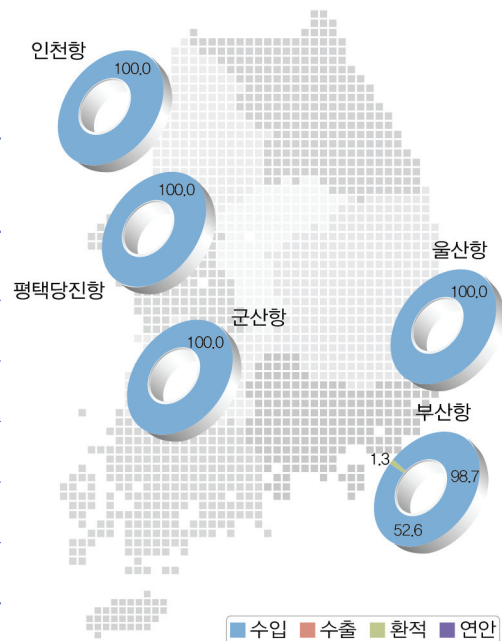
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
인천항	561	561	499	499	-11.0
부산항	99	99	115	115	16.1
평택·당진항	87	87	111	111	27.1
울산항	0	0	89	89	-
군산항	47	47	29	29	-38.6
전국항	852	852	866	866	1.6

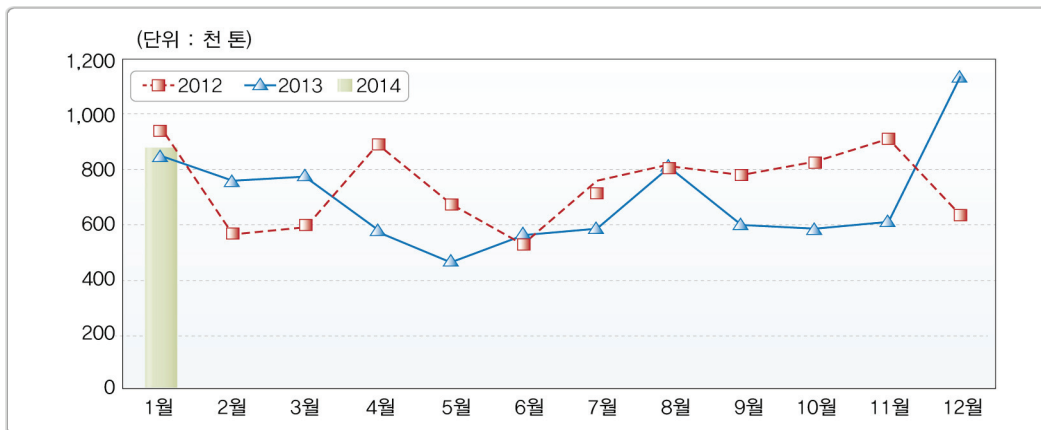
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ FAO 1월 세계 식량가격지수 전년동기대비 소폭 하락 (P.71)
- ▶ 밀 생산 증대에 따라 세계 곡물 생산량전망은 전월대비 0.1%, 전년대비 8.5% 상향 조정 (P.72)



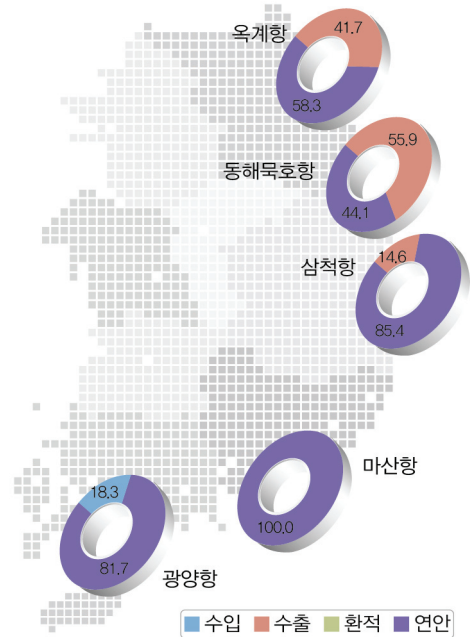
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
동해·목호항	1,009	1,009	991	991	-1.8
옥계항	315	315	494	494	57.0
삼척항	322	322	382	382	18.9
광양항	277	277	283	283	2.3
마산항	123	123	161	161	30.5
전국	2,685	2,685	3,136	3,136	16.8

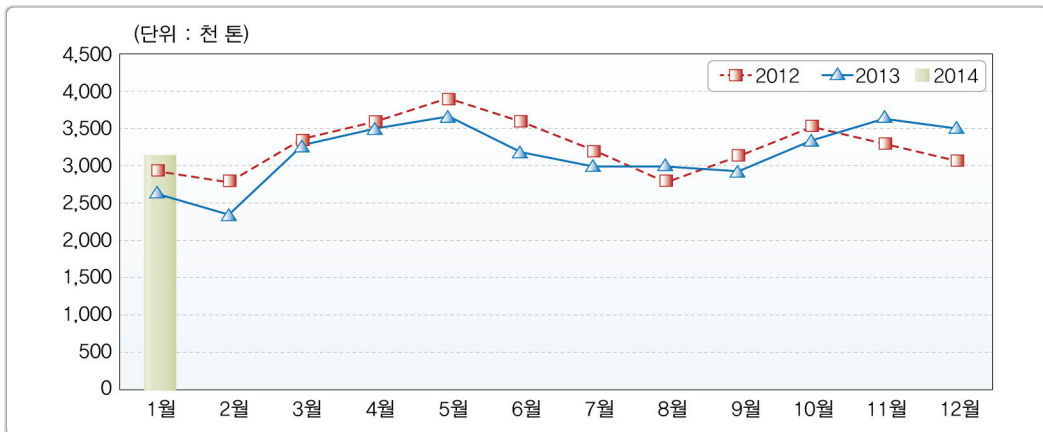
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 철도파업 마무리, 국내 시멘트업계 200억 원대 피해 예상 (P.73)
- ▶ 중국 환경보호부, 시멘트 공업 대기오염물 배출기준 발표 (P.74)



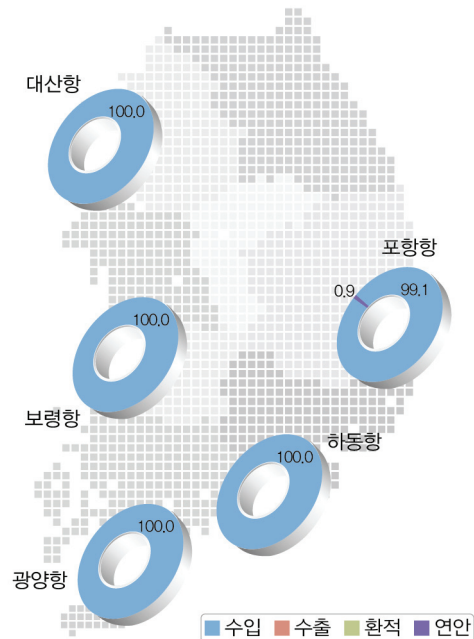
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
광양항	1,708	1,708	1,897	1,897	11.1
하동항	1,340	1,340	1,278	1,278	-4.6
대산항	1,161	1,161	1,256	1,256	8.1
보령항	1,217	1,217	1,212	1,212	-0.3
포항항	849	849	1,212	1,212	42.7
전국	10,392	10,392	11,523	11,523	10.9

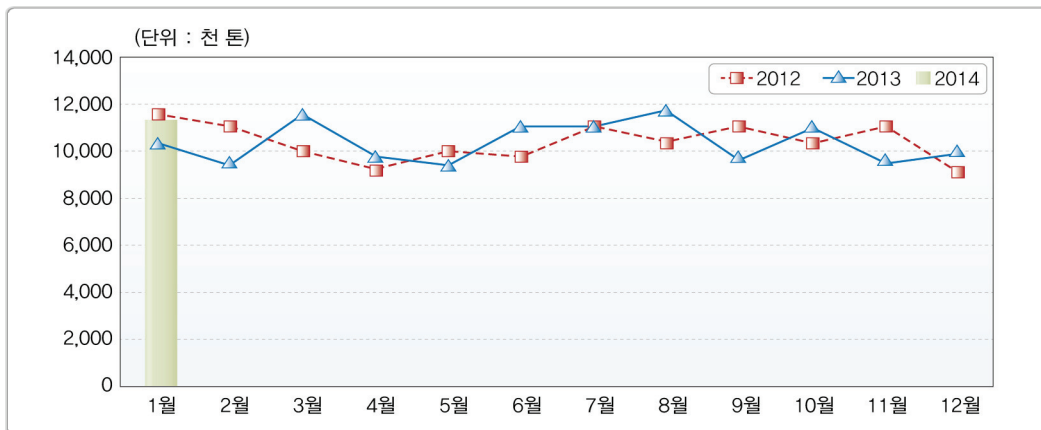
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년도 1월 석탄 수입량은 전년동기대비 12.9% 증가한 1,134만 3천 톤 (P.75)
- ▶ 한국중부발전, 저급탄과 바이오매스가 결합된 하이브리드 석탄 개발 예정 (P.76)



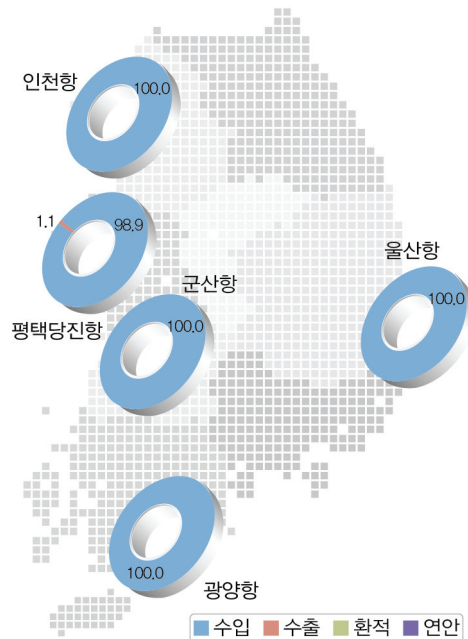
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
인천항	287	287	203	203	-29.0
군산항	127	127	106	106	-16.7
울산항	47	47	90	90	92.4
광양항	0	0	31	31	-
평택·당진항	34	34	30	30	-11.4
전국	543	543	494	494	-9.0

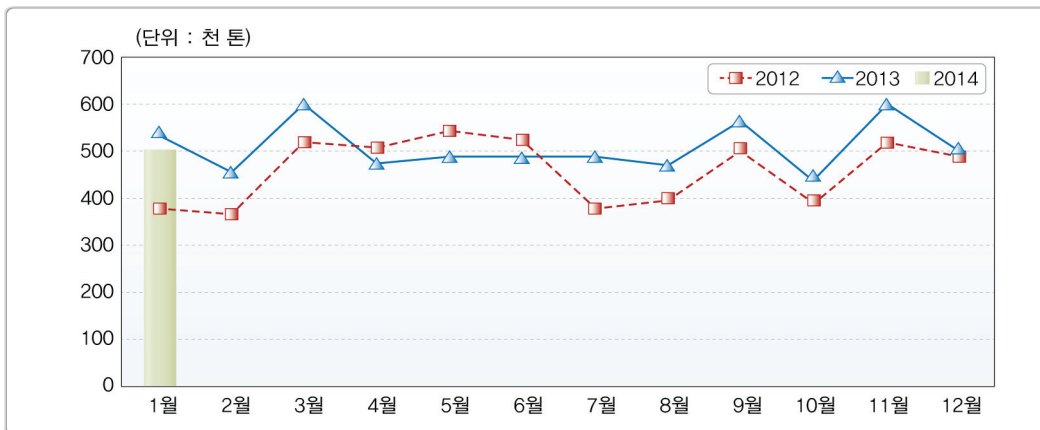
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요

▶ '14년 1월 원목 수입비중 14.0%, 섬유판 수출비중 26.4% 기록 (P.76)

동향

▶ '14년 1월 목재품목의 주요 수출국은 일본(전체 점유율 29.0%) (P.77)



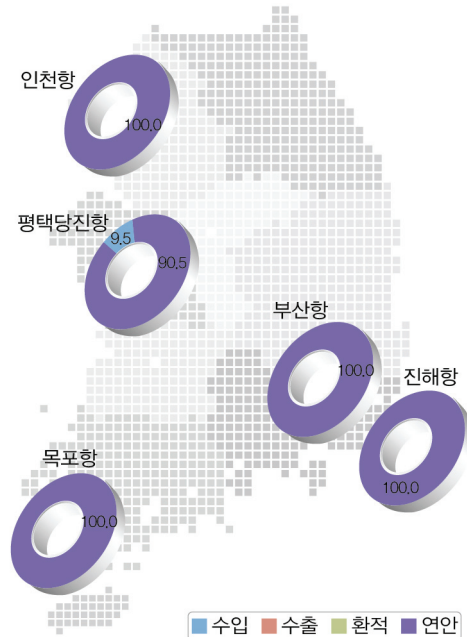
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
인천항	488	488	932	932	91.0
목포항	86	86	146	146	69.3
진해항	48	48	142	142	196.5
평택·당진항	16	16	126	126	684.2
부산	66	66	109	109	66.6
전국	1,710	1,710	3,739	3,739	118.7

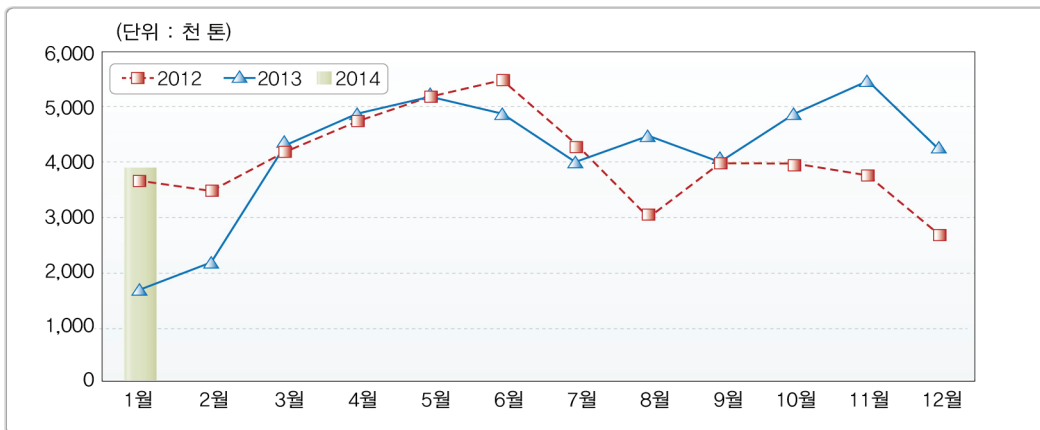
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

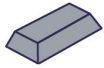
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년~'18년 골재수급, 안정적인 것으로 전망됨 (P.78)
- ▶ 평택·당진항 모래 물동량 동향 및 전망 (P.79)



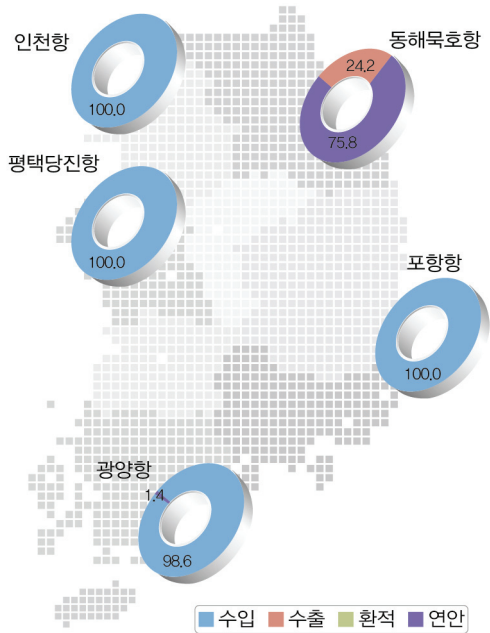
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
광양항	2,799	2,799	2,648	2,648	-5.4
포항항	2,199	2,199	1,717	1,717	-21.9
평택·당진항	1,507	1,507	906	906	-39.9
동해·묵호항	70	70	55	55	-22.2
인천항	1	1	3	3	409.4
전국	6,592	6,592	5,334	5,334	-19.1

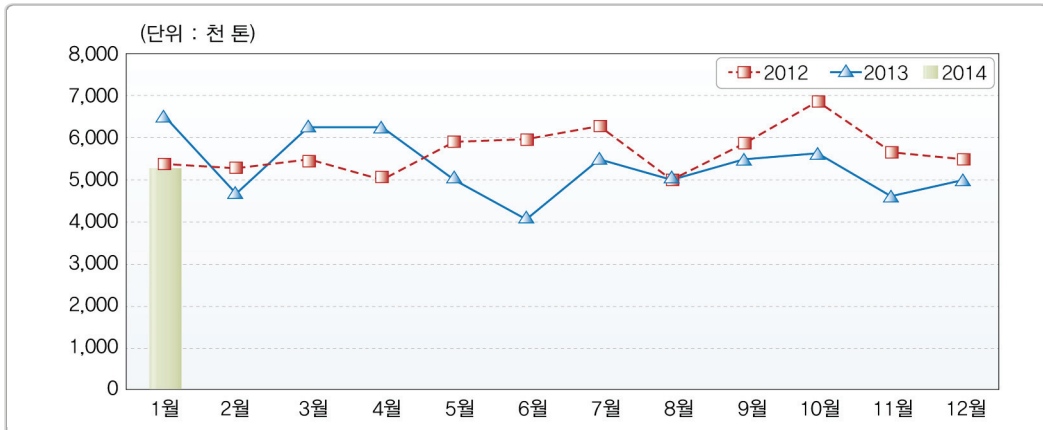
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '13년 국내 철광석 수입은 6,295만 톤으로 전년동기대비 2.9% 감소함 (P.80)
- ▶ '14년 국제 철광석 가격 하락으로 국내 철광석 물동량 증가 예상 (P.81)



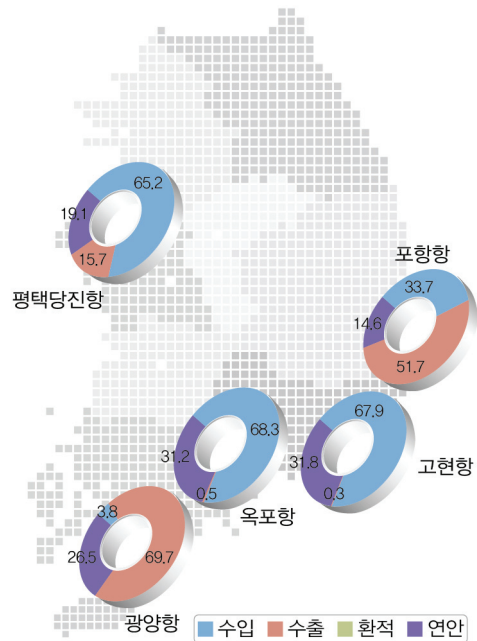
철재

(단위 : 천 톤, %)

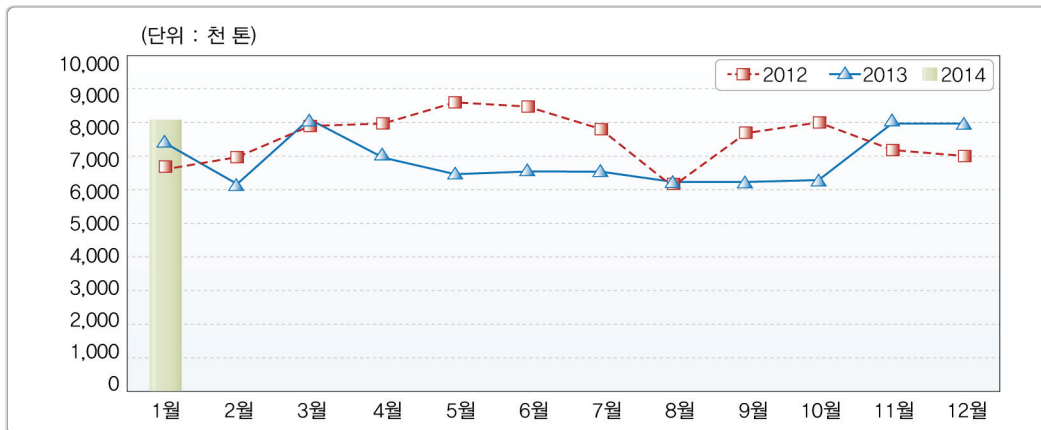
구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
평택·당진항	804	804	1,995	1,995	148.2
포항항	1,061	1,061	1,344	1,344	26.7
광양항	1,518	1,518	1,050	1,050	-30.8
고현항	1,094	1,094	724	724	-33.8
옥포항	508	508	705	705	38.9
전국	7,543	7,543	8,246	8,246	9.3

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '13년 중국 조강생산량은 7억 7,900만 톤으로 10대 철강사의 비중이 전체 생산량의 39.4% (P.82)
- ▶ '14년 1월 세계 조강생산량은 전년대비 0.4% 감소한 15억 8천만 톤을 기록 (p.83)



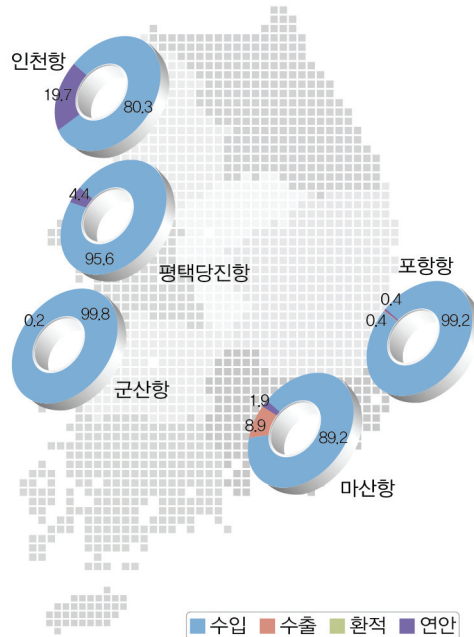
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
포항항	110	110	240	240	117.7
평택·당진항	130	130	115	115	-11.6
인천항	77	77	53	53	-31.2
군산항	48	48	50	50	3.9
마산항	40	40	45	45	11.7
전국	721	721	569	569	-21.2

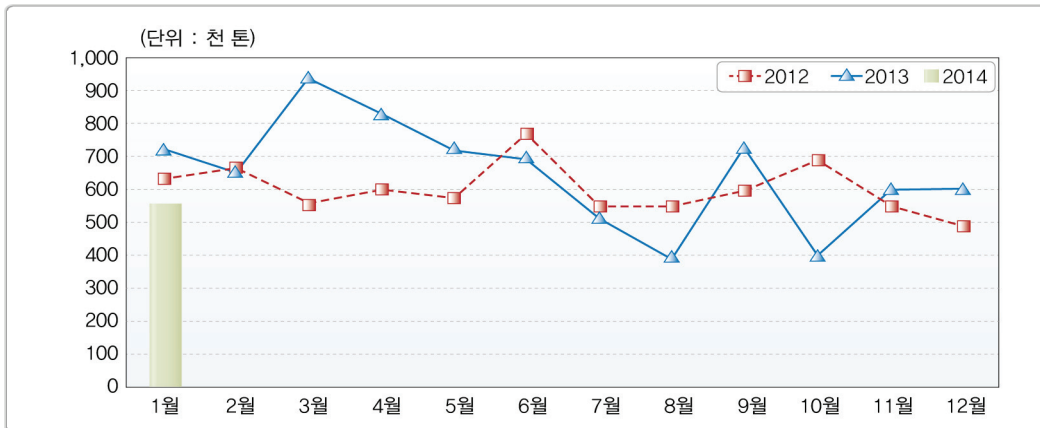
주 : 상위 5개 항만

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 고철 국내 공급량, 역대 최고치인 3,348만 5천 톤 기록 (P.84)
- ▶ '13년 고철 수입물동량은 감소했으나 국내에서 발생하는 물동량 급증으로 전년대비 2.0% 증가 (P.84)



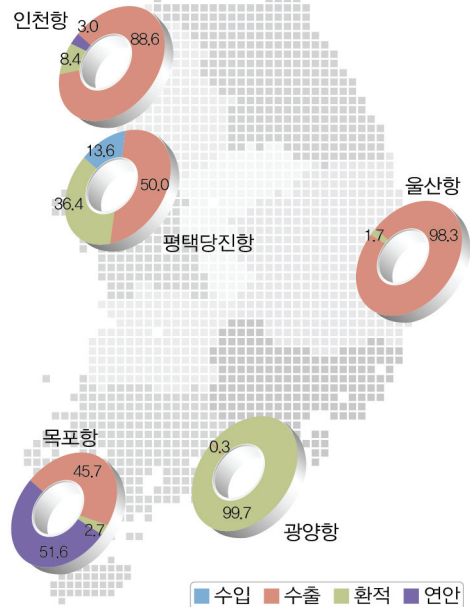
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
평택·당진항	1,252	1,252	1,169	1,169	-6.6
울산항	987	987	979	979	-0.8
목포항	793	793	711	711	-10.3
광양항	315	315	664	664	110.4
인천항	556	556	511	511	-8.0
전국	4,773	4,773	4,823	4,823	1.0

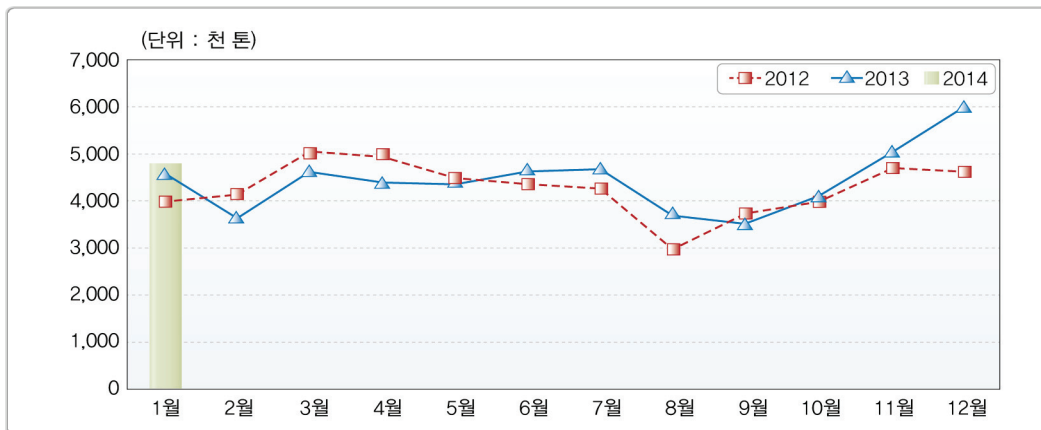
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 1월 국내 자동차 생산량 및 판매량 전년대비 각각 10.3%, 6.4% 감소 (P.85)
- ▶ 현대자동차, '14년 4월부터 나이지리아에 현지 생산체제를 구축하도록 제휴계약 체결 (P.86)



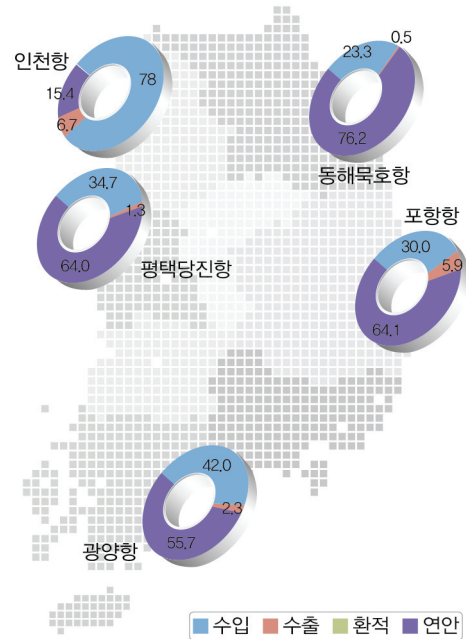
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
광양	1,034	1,034	1,249	1,249	20.7
동해·묵호항	1,115	1,115	1,015	1,015	-9.0
평택·당진항	298	298	488	488	63.7
인천항	380	380	473	473	24.6
포항항	415	415	455	455	9.6
전국	4,679	4,679	4,941	4,941	5.6

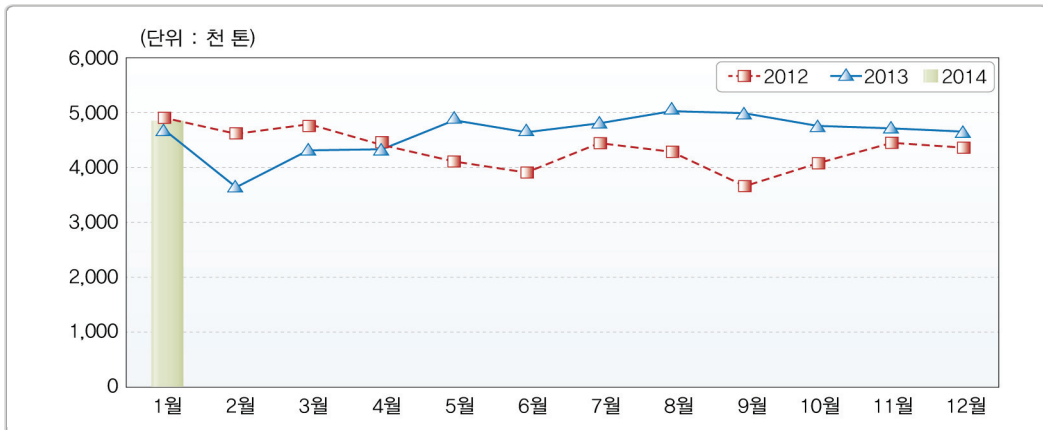
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-16〉 기타광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년 1월 기타광석 물동량 전년동기대비 5.6% 증가, 전월대비 6.1% 증가
- ▶ 광양항의 기타광석 물동량은 전년동기대비 20.7% 증가하여 동해·묵호항의 물동량을 상회함



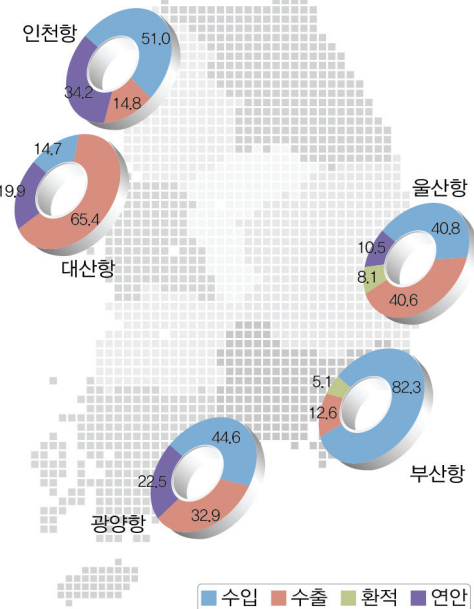
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
울산항	1,727	1,727	1,537	1,537	-11.0
대산항	607	607	751	751	23.8
광양항	604	604	475	475	-21.3
인천항	107	107	144	144	35.3
부산항	57	57	26	26	-54.1
전국	3,330	3,330	3,028	3,028	-9.1

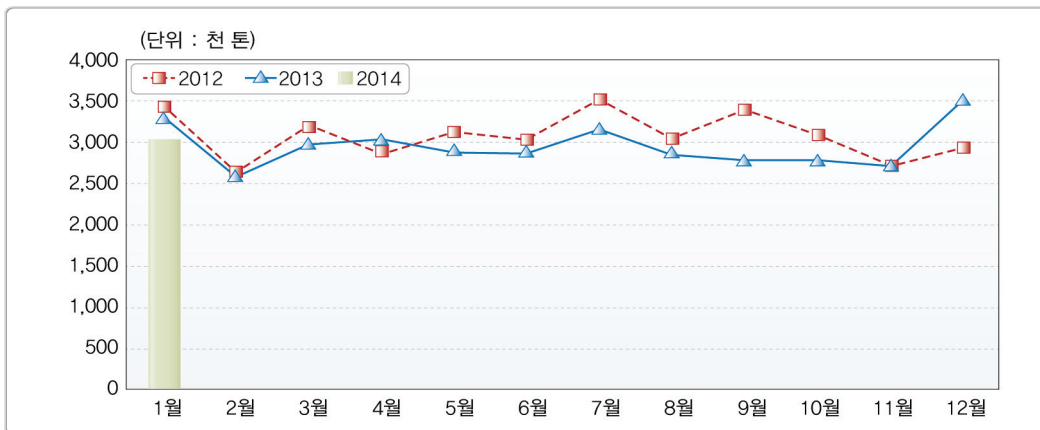
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 중국의 화공품 생산증대로 자급률 상승 및 경제성장 연착륙으로 화공품에 대한 수입이 감소할 것으로 예상, 이에 따른 '14년 국내 화공품 물동량 역시 감소할 것으로 전망 (P.89)



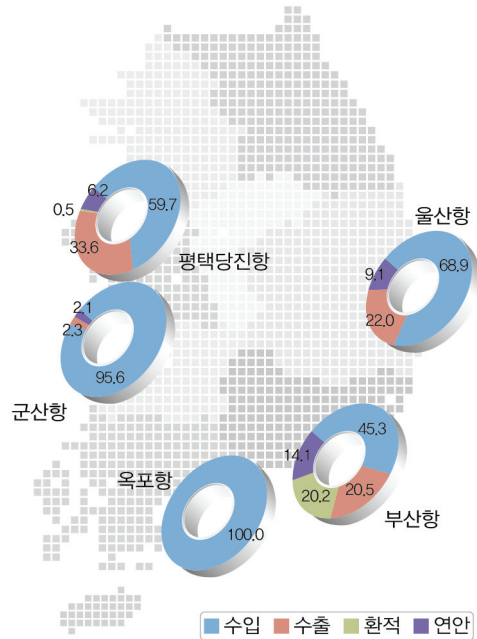
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
평택·당진항	738	738	647	647	-12.3
군산항	534	534	627	627	17.5
목포항	1	1	592	592	45,560.5
울산항	906	906	569	569	-37.2
부산항	530	530	552	552	4.2
전국	4,245	4,245	4,026	4,026	-5.2

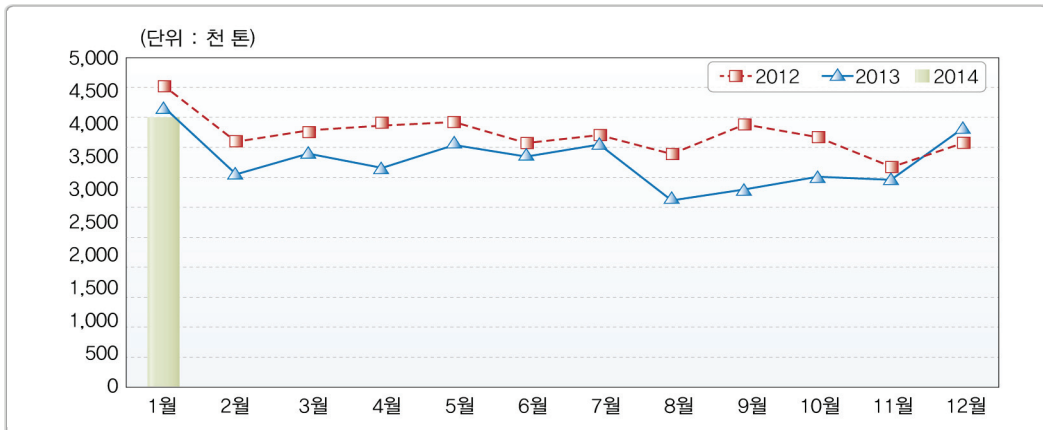
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▷ '14년 1월 국내 기계류 수입액은 48억 8,500만 달러로 전년대비 9.0% 감소 (P.87)
- ▷ 중국 중장비 산업의 부흥으로 우리나라 중장비 기계 회사들과 협력이 확대될 것으로 전망됨 (P.88)



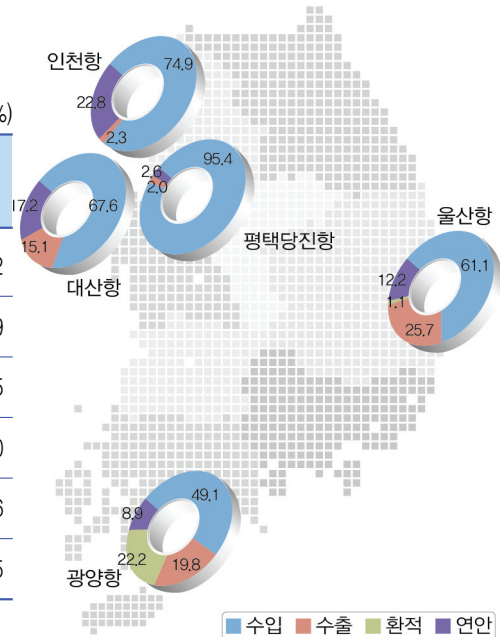
유류

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		전년동기 (누적)
	1월	누적	1월	누적	
울산항	12,675	12,675	12,139	12,139	-4.2
광양항	9,428	9,428	10,452	10,452	10.9
인천항	5,848	5,848	5,524	5,524	-5.5
대산항	3,929	3,929	4,439	4,439	13.0
평택.당진항	3,458	3,458	3,825	3,825	10.6
전국	37,021	37,021	37,935	37,935	2.5

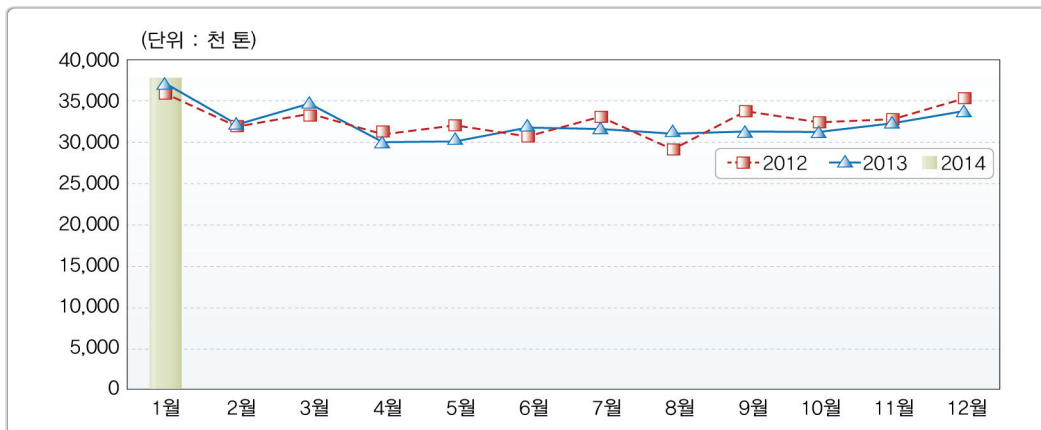
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 국내 에너지업계, 신(新) 에너지원 도입 추진 (P.90)
- ▶ 콘덴세이트, 셰일 가스등 신(新)에너지원은 유·석유화학업계의 원가경쟁력 강화에 일조할 것으로 전망됨 (P.91)

〈표 I -6〉 2014년 1월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산항	유류	잡화	철재	시멘트	양곡
	556 (-8.7)	552 (4.2)	517 (5.8)	147 (26.8)	115 (16.1)
광양항	유류	철광석	석탄	기타광석	철재
	10,452 (10.9)	2,648 (-5.4)	1,897 (11.1)	1,249 (20.7)	1,050 (-30.8)
울산항	유류	화공품	자동차	잡화	기타광석
	12,139 (-4.2)	1,537 (-11.0)	979 (-0.8)	569 (-37.2)	390 (-18.0)
인천항	유류	석탄	모래	철재	자동차
	5,524 (-5.5)	975 (18.2)	932 (91.0)	681 (15.8)	511 (-8.0)
평택.당진항	유류	철재	자동차	석탄	철광석
	3,825 (10.6)	1,995 (148.2)	1,169 (-6.6)	1,077 (351.6)	906 (-39.9)
대산항	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	4,439 (13.0)	1,256 (8.1)	751 (23.8)	46 (-10.8)	6 (52.7)
포항항	철광석	철재	석탄	기타광석	고철
	1,717 (-21.9)	1,344 (26.7)	1,212 (42.7)	455 (9.6)	240 (117.7)
동해.목호항	기타광석	시멘트	석탄	철광석	유류
	1,015 (-9.0)	991 (-1.8)	259 (-42.0)	55 (-22.2)	35 (1.8)
목포항	자동차	철재	모래	유류	시멘트
	711 (-10.3)	485 (46.2)	146 (69.3)	88 (6.4)	81 (1.5)
군산항	잡화	자동차	유류	목재	기타광석
	627 (17.5)	234 (-22.5)	150 (-17.7)	106 (-16.7)	103 (-4.9)
마산항	철재	잡화	시멘트	자동차	유류
	203 (-21.9)	178 (-40.5)	161 (30.5)	155 (-37.7)	114 (-18.6)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 1월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

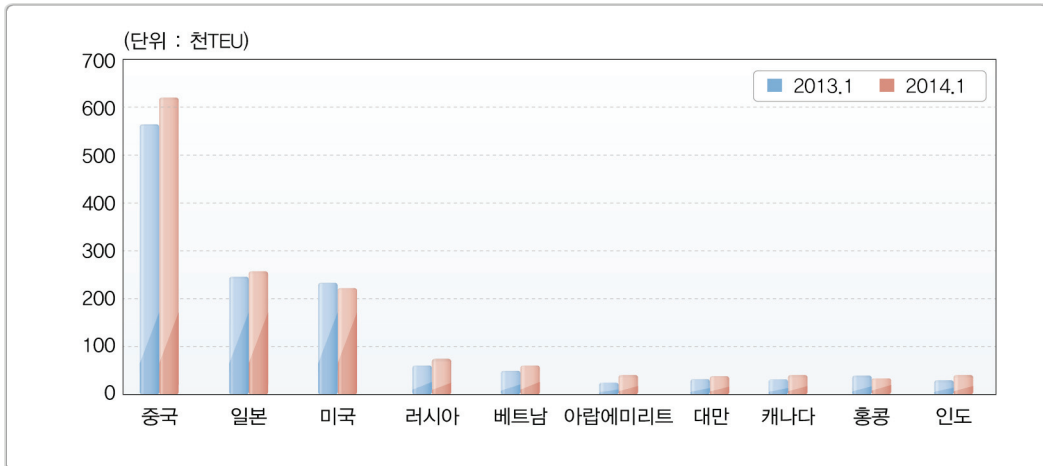
	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천항	부산항	평택·당진항	군산항	울산항
	499 (-11.0)	115 (16.1)	111 (27.1)	89 (-)	29 (-38.6)
시멘트	동해·묵호항	옥계항	삼척항	광양항	마산항
	991 (-1.8)	494 (57.0)	382 (18.9)	283 (2.3)	161 (30.5)
석탄	광양항	하동항	대산항	보령항	포항항
	1,897 (11.1)	1,278 (-4.6)	1,256 (8.1)	1,212 (-0.3)	1,212 (42.7)
목재	인천항	군산항	울산항	광양항	평택·당진항
	203 (-29.0)	106 (-16.7)	90 (92.4)	31 (-)	30 (-11.4)
모래	인천항	목포항	진해항	평택·당진항	부산항
	932 (91.0)	146 (69.3)	142 (196.5)	126 (684.2)	109 (66.6)
철광석	광양항	포항항	평택·당진항	동해·묵호항	인천항
	2,648 (-5.4)	1,717 (-21.9)	906 (-39.9)	55 (-22.2)	3 (409.4)
철재	평택·당진항	포항항	광양항	고현항	목포항
	1,995 (148.2)	1,344 (26.7)	1,050 (-30.8)	724 (-33.8)	705 (38.9)
고철	포항항	평택·당진항	인천항	군산항	마산항
	240 (117.7)	115 (-11.6)	53 (-31.2)	50 (3.9)	45 (11.7)
자동차	평택·당진항	울산항	목포항	광양항	인천항
	1,169 (-6.6)	979 (-0.8)	711 (-10.3)	664 (110.4)	511 (-8.0)
잡화	평택·당진항	군산항	목포항	울산항	부산항
	647 (-12.3)	627 (17.5)	592 (45560.5)	569 (-37.2)	552 (4.2)
유류	울산항	광양항	인천항	대산항	평택·당진항
	12,139 (-4.2)	10,452 (10.9)	5,524 (-5.5)	4,439 (13.0)	3,825 (10.6)
기타광석	광양항	동해·묵호항	평택·당진항	인천항	포항항
	1,249 (20.7)	1,015 (-9.0)	488 (63.7)	473 (24.6)	455 (9.6)
화공품	울산항	대산항	광양항항	인천항	부산항
	1,537 (-11.0)	751 (23.8)	475 (-21.3)	144 (35.3)	26 (-54.1)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 1월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	162	183	282	626	31.5
2 일본	75	46	116	237	11.9
3 미국	69	45	112	226	11.4
4 러시아	14	10	32	56	2.8
5 베트남	23	19	13	54	2.7
6 아랍에미리트	14	18	11	44	2.2
7 대만	11	18	14	43	2.2
8 캐나다	5	8	24	38	1.9
9 홍콩	9	19	9	38	1.9
10 인도	9	13	14	37	1.8

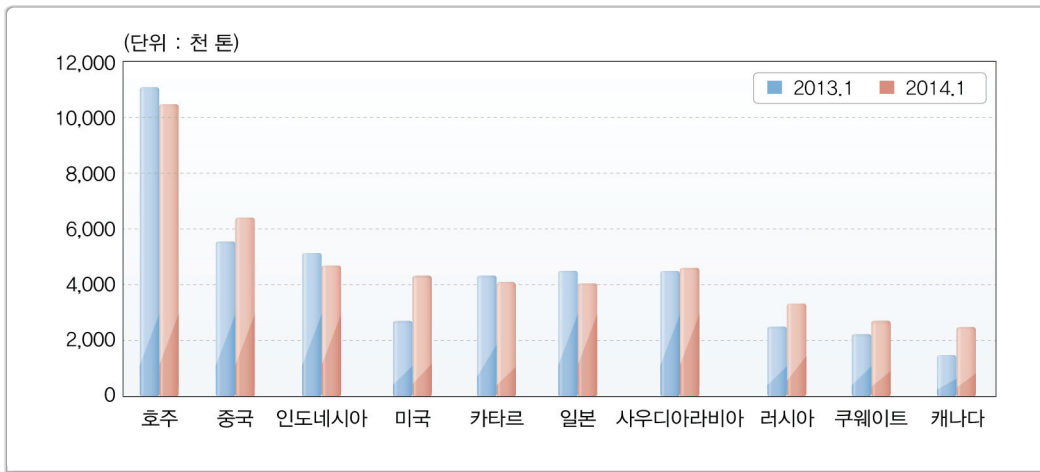
주 : 상위 10개국 기준

* 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 2014년 1월 벌크 물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	양곡	시멘트	석탄	목재	모래	철광석	철재	고철	자동차	잡화	유류	기타 광석	화공품	합계
1 호주	88	-	4,840	15	53	3,629	559	-	126	137	573	467	79	10,564
2 중국	2	-	407	13	-	16	2,065	32	269	462	1,716	259	877	6,118
3 인도네시아	-	30	2,703	24	-	-	107	-	1	145	1,626	29	23	4,687
4 미국	293	48	581	-	-	-	614	181	749	1,069	492	72	299	4,399
5 카타르	-	-	-	-	-	-	-	-	9	2	4,144	-	8	4,163
6 일본	1	128	2	9	-	-	864	218	51	208	1,747	413	435	4,076
7 사우디아라비아	-	-	-	-	-	-	62	-	226	54	3,471	-	133	3,945
8 러시아	71	9	885	26	-	-	41	52	36	43	1,718	19	2	2,900
9 쿠웨이트	-	-	-	-	-	-	1	-	22	27	2,526	-	31	2,606
10 캐나다	-	-	2,082	96	-	100	28	-	124	37	-	15	-	2,482

주: 상위 10개국 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 1월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	우크라이나	호주	루마니아	러시아
	293 (886.2)	236 (515.3)	88 (-40.6)	76 (-)	71 (1492.9)
시멘트	일본	나이지리아	앙골라	방글라데시	아르헨티나
	128 (4.6)	118 (-15.1)	102 (-)	81 (-6.2)	76 (-)
석탄	호주	인도네시아	캐나다	러시아	미국
	4,840 (6.6)	2,703 (-14.4)	2,082 (95.8)	885 (-19.4)	581 (125.6)
목재	뉴질랜드	캐나다	베트남	러시아	인도네시아
	168 (-17.9)	96 (40.6)	77 (46.8)	26 (-22.3)	24 (-61.8)
모래	호주	말레이시아	베트남	중국	-
	53 (-)	7 (-11.6)	5 (-79.4)	0 (-100.0)	-
철광석	호주	브라질	남아프리카공화국	캐나다	우크라이나
	3,629 (-20.1)	1,258 (-21.7)	169 (15.2)	100 (-36.1)	79 (-)
철재	중국	일본	미국	호주	브라질
	2,065 (22.3)	864 (-15.7)	614 (88.1)	559 (2181.1)	224 (5490.1)
고철	일본	미국	러시아	중국	파나마
	218 (-31.7)	181 (-)	52 (27.3)	32 (-49.1)	13 (-)
자동차	미국	중국	사우디아라비아	칠레	독일
	749 (-0.5)	269 (93.5)	226 (15.3)	164 (-5.3)	152 (-5.8)
잡화	미국	중국	우크라이나	일본	인도네시아
	1,069 (187.9)	462 (-28.1)	303 (267.0)	208 (6.6)	145 (1.8)
유류	카타르	사우디아라비아	쿠웨이트	아랍에미리트	일본
	4,144 (-3.6)	3,471 (-25.2)	2,526 (18.7)	2,169 (32.4)	1,747 (-19.8)
기타광석	호주	일본	중국	뉴칼레도니아	인도
	467 (4.9)	413 (1.8)	259 (-29.7)	167 (50.0)	140 (102.7)
화공품	중국	일본	미국	사우디아라비아	뉴질랜드
	877 (-4.2)	435 (10.4)	299 (-11.3)	133 (0.8)	118 (76.0)

주 : () 전년동기비

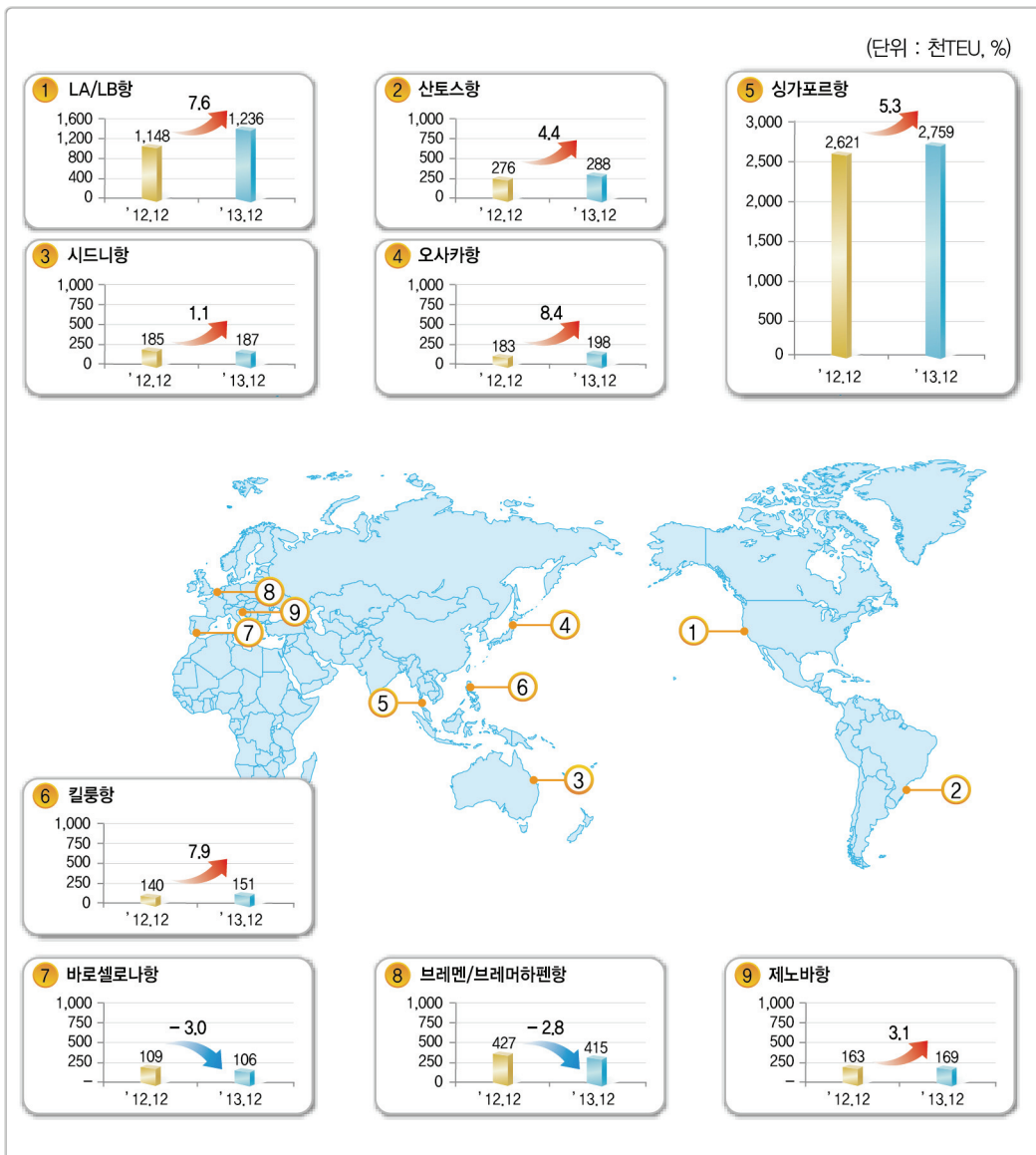
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

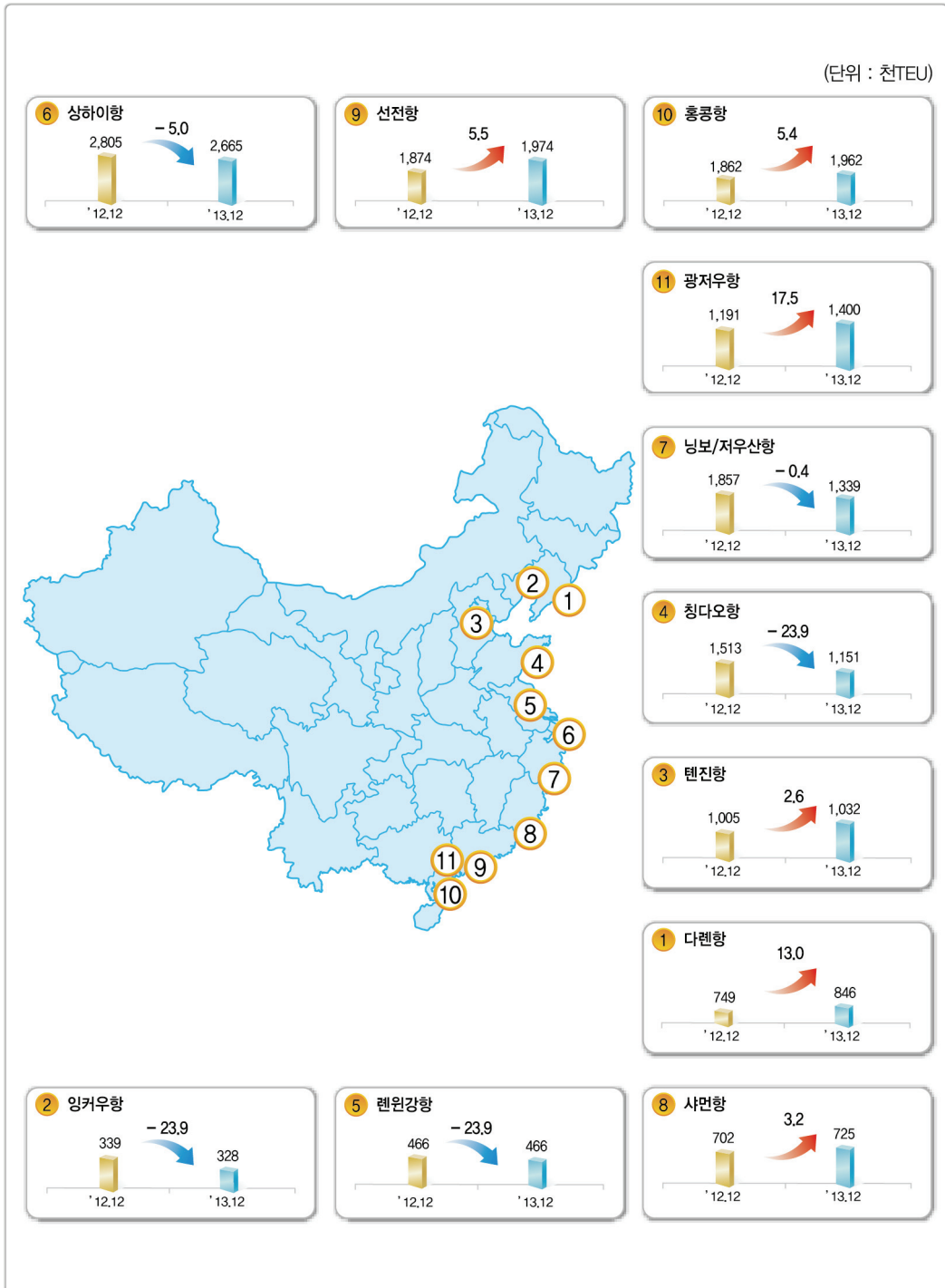
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2012		2013			전월 대비	전년대비	
		12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,780	32,529	2,980	2,665	33,617	-10.6	-4.1	3.3
	선전항	1,858	22,941	1,989	1,974	23,278	-0.8	6.3	1.5
	홍콩항	1,862	23,117	1,934	1,962	22,288	1.4	5.4	-3.6
	광저우항	1,225	14,744	1,398	1,400	15,309	0.2	14.3	3.8
	닝보/저우산항	1,273	16,175	1,395	1,339	17,327	-4.0	5.2	7.1
	칭다오항	1,221	14,500	1,217	1,151	15,520	-5.4	-5.8	7.0
	톈진항	1,052	12,300	1,080	1,032	13,000	-4.5	-1.9	5.7
	다롄항	745	8,064	969	846	9,912	-12.6	13.5	22.9
	샤먼항	692	7,202	710	725	8,008	2.0	4.8	11.2
	잉커우항	450	5,020	450	466	5,488	3.6	3.6	9.3
	렌원강항	450	4,851	460	328	5,301	-28.7	-27.2	9.3
아시아	싱가포르항	2,621	31,649	2,694	2,759	32,579	2.4	5.3	2.9
	킬롱항	140	1,608	139	151	1,613	8.0	7.9	0.3
	오사카	183	2,120	187	198	2,192	5.6	8.4	3.4
미주	LA/LB항	1,148	14,123	1,253	1,236	14,599	-1.4	7.6	3.4
	산토스항	276	3,172	327	288	3,447	-12.0	4.4	8.7
유럽	브레멘/브레머 하펜항	427	6,115	469	415	5,831	-11.5	-2.8	-4.6
	바르셀로나항	109	1,303	94	106	1,293	12.5	-3.0	-0.7
	제노바항	163	2,065	156	169	1,988	8.4	3.1	-3.7
오세아니아	시드니	185	2,094	204	187	2,153	-8.2	1.1	2.8

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

- ① '13년 12월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,388만 8천 TEU로 전년동기대비 2.1% 증가함
- ② 11월에 비해 4.8% 감소했으나 '13년 누적 컨테이너 물동량은 4.7% 증가함
- ③ 다롄항과 샤먼항의 '13년 컨테이너 물동량은 전년대비(1~12월) 22.9%, 11.2% 증가하였으며 홍콩항을 제외한 대부분의 항만이 '12년에 비해 소폭 증가함
- ④ 홍콩항은 '13년에 발생한 장기 파업으로 인해 물동량이 전년대비 3.7% 감소, 중국내에서도 상하이, 선전항에 이어 3위를 기록함

〈표 I-12〉 중국 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
상하이항	2,780	32,529	2,980	2,665	33,617	-10.6	-4.1	3.3
선전항	1,858	22,941	1,989	1,974	23,278	-0.8	6.3	1.5
홍콩항	1,862	23,117	1,899	1,962	22,253	3.3	5.4	-3.7
광저우항	1,225	14,744	1,398	1,400	15,309	0.2	14.3	3.8
닝보/저우산항	1,273	16,175	1,395	1,339	17,327	-4.0	5.2	7.1
칭다오항	1,221	14,500	1,217	1,151	15,520	-5.4	-5.8	7.0
텐진항	1,052	12,300	1,080	1,032	13,000	-4.5	-1.9	5.7
다롄항	745	8,064	969	846	9,912	-12.6	13.5	22.9
샤먼항	692	7,202	710	725	8,008	2.0	4.8	11.2
렌원강항	450	5,020	450	466	5,488	3.6	3.6	9.3
잉커우항	450	4,851	460	328	5,301	-28.7	-27.2	9.3
합계	13,608	161,443	14,582	13,888	169,048	-4.8	2.1	4.7

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

◎ 라오닝성 '13년 항만물동량 현황

- ➡ 중국 북서부에 위치한 라오닝성의 '13년 물동량은 9억 8천만 톤을 기록함
 - 단둥항은 1억 톤 이상을 처리하여 라오닝성에서 다롄, 잉커우 항에 이은 3번째로 많은 물동량을 처리함
 - 라오닝성의 '13년 컨테이너 물동량 처리실적은 '12년에 비해 18.8% 증가한 1,798만 TEU를 기록함
 - 다롄항의 컨테이너 물동량은 991만TEU를 기록하였으며 총물동량은 전년대비 10.1% 증가한 3억 3,340만 톤을 기록함
- ➡ 라오닝성은 75개의 항만 관련 프로젝트가 진행 중
 - 49개는 기존에 진행되는 사업이며 26개는 '14년부터 새로이 시행되는 프로젝트임
 - 라오닝성은 '14년 항만개발에 33억 달러를 투자할 계획
 - '14년 총물동량은 10억 8백만 톤, 컨테이너 물동량 1,980만TEU를 처리할 것으로 예상
- ➡ 북중국 항만의 공격적인 항만개발은 향후 국내 물동량에도 영향을 미칠 수 있음
 - 국내 부산항의 환적 물동량 중 북중국 항만 비중이 높아 이들 항만 시설 개선으로 물동량 유치 경쟁이 심화 될 것으로 예상됨

◎ 옌타이(Yantai)항 '13년 항만물동량 현황

- ➡ 산둥(Shandong)성에 위치한 옌타이항의 '13년 총물동량은 전년대비 6.1% 증가한 2억 8,700만 톤을 기록함
- ➡ 옌타이항은 5개 프로젝트가 진행 중으로 롱커우(Longkou)항에 5만 톤급 2개 선석, 치무(Qimu)섬에 15만 톤급 터미널 개발이 완료되어 운영 준비 중
 - 이외에도 화학 비료 물류센터를 건설할 계획

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

3) 아시아

▶ 일본

● '13년 나고야항의 컨테이너 물동량은 253만TEU를 기록함

- ➡ '13년 컨테이너 물동량 실적은 '08년 글로벌 금융위기 이후 처음으로 250만 TEU를 넘었으며, 정부의 양적완화 정책으로 경기가 회복되고 있는 것으로 보임
- ➡ 나고야항의 경우 배후지역에 제조업이 주로 발달해 있으며, 이곳에서 생산된 제품의 수출이 엔화 약세의 영향으로 증가하고 있는 것으로 분석됨
 - '13년 수출 컨테이너 물동량은 132만 1천TEU를 기록 전년대비 1.7%증가
- ➡ 나고야항의 '13년 총물동량은 2억 700만 톤을 기록하였으며, 전년대비 약 2.2% 증가한 수치
 - 이는 일본 항만중 가장 높은 수치이며, 자동차, 철강 등의 수출이 증가한 결과로 분석됨

● '13년 오사카항의 컨테이너 물동량은 219만 2천TEU를 기록함

- ➡ 이는 전년대비 3.4% 증가한 수치로 오사카항 개항 이후 가장 많은 물동량을 기록함
- ➡ 컨테이너 물동량의 증가는 엔화 약세에 따른 해외공장으로서의 원자재 물동량 증가와 정부의 지원 정책 등에 의한 결과로 분석됨
- ➡ 누적 수입 물동량의 경우 전년대비 2.8% 증가한 121만 1천TEU를 기록, 엔화 약세에도 증가세를 유지하고 있음
- ➡ 수입 물동량의 증가는 중국, 아시아 등지에서 생산된 의류 반입의 증가와 오사카항 배후지역 공장의 원자재 반입 등이 증가한 결과로 분석됨
- ➡ 이는 오사카항 배후지역의 경기가 회복되고 있다는 척도로 볼 수 있으며, 이 같은 증가세는 당분간 지속될 것으로 보임



〈표 I-13〉 일본 주요항만 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2012		2013			전월 대비	전년 대비	
		12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	205	2,493	218	220	2,530	0.9	7.6	1.5
	수입	94	1,193	105	103	1,209	-2.2	9.0	1.3
	수출	111	1,299	114	118	1,321	3.8	6.3	1.7
오 사 카	합계	183	2,120	187	198	2,192	5.6	8.4	3.4
	수입	99	1,178	102	107	1,211	4.6	8.6	2.8
	수출	84	942	85	91	981	6.8	8.1	4.1

자료 : 나고야항(www.port-of-nagoya.jp), 오사카항(www.city.osaka.lg.jp)

싱가포르

- 싱가포르항의 '13년 12월 총물동량은 4,675만 8천 톤으로 전년동기대비 7.5% 증가
- '13년 12월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 275만 9천TEU로 전년동기대비 5.3% 증가
- 싱가포르항의 '13년 12월 벙커유 판매량은 380만 2천 톤으로 전년동기대비 4.9% 증가

〈표 I-14〉 싱가포르항 2013년 12월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
총물동량	43,509	534,985	47,916	46,758	558,708	-2.4	7.5	4.4
컨테이너	2,621	31,649	2,694	2,759	32,579	2.4	5.3	2.9
벙커유	3,626	42,685	3,373	3,802	42,682	12.7	4.9	0.0

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

타이완

- 킬롱항의 12월 총물동량은 645만 5천 톤으로 전년동기대비 9.4% 증가
- '13년 12월 킬롱항의 컨테이너 물동량은 15만 1천TEU로 전년동기대비 7.9% 증가
- 킬롱항의 12월 입항척수는 534척으로 전년동기대비 10.8% 증가

〈표 I-15〉 킬롱항 2013년 12월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, 척, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
총물동량	5,901	69,403	5,971	6,455	69,381	8.1	9.4	0.0
컨테이너	140	1,608	139	151	1,613	8.0	7.9	0.3
입항척수	482	6,087	508	534	6,205	5.1	10.8	1.9

자료: 킬롱항(www.klhb.gov.tw)

사우디아라비아

- '13년 12월 제다항의 총물동량은 512만 6천 톤으로 전월대비 13.5% 증가
 - ➡ 컨테이너 물동량(톤 기준)과 일반화물 물동량이 전월대비 각각 12.4%, 56.5% 증가함
 - ➡ 벌크(고체)화물은 전월대비 11.2% 증가한 반면, 벌크(액체)는 전월대비 20.3% 감소한 2만 6천 톤을 처리함
 - ➡ 제다항의 수입물동량은 건설 및 음료품목의 수입 증가로 인하여 전월대비 11.1% 증가한 340만 8천 톤을 처리함
 - ➡ 수출물동량은 석유화학품이 전월대비 10만 톤 증가함에 따라 수출물동량이 전월 대비 18.5% 증가함
- '13년 12월 킹파드(쥬베일)항의 총물동량은 478만 9천 톤으로 전월대비 17.5% 증가함
 - ➡ 벌크(액체)화물이 전월대비 72만 7천 톤 증가하여 12월 물동량 증가에 기인함



- '13년 12월 킹파드(안부)항의 총물동량은 벌크(액체)화물 증가로 전월대비 14.6% 증가한 381만 8천 톤을 처리함

〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2013년 12월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013			전월대비	
		11월	12월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,517	5,126	60,384	609	13.5
	킹파드(주베일)항	4,076	4,789	44,634	713	17.5
	킹파드(안부)항	3,332	3,818	39,765	486	14.6
컨테이너	제다항	331	371	4,561	40	12.1
	킹파드(안부)항	0	1	18	0	96.2

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

◇ 인도

- 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '13년 4~12월 누적물동량은 4억 1,301만 4천 톤으로 전년동기대비 1.9% 증가
- 파라딕(Paradip)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 24.8%, 62.1%로 높은 증가율을 나타냄
 - ➡ 파라딕항의 유연탄(Thermal coal)과 철광석(Iron ore) 품목이 높은 증가세 나타내며 물동량 증가에 기인을 하였는데, 유연탄과 철광석은 전년동기대비 각각 22.2%, 216.2% 증가함
 - ➡ 엔노레항의 유연탄은 전년동기대비 69.2% 증가한 1,608만 4천 톤을 처리하며 물동량 증가에 기인함
- 모르무가오(Mormugao)항은 전년동기대비 42.6% 감소한 856만 5천 톤을 처리함
 - ➡ 모르무가오((Mormugao)항의 물동량 감소는 철광석이 급감함에 따른 것으로 전년 동기 742만 1천 톤을 처리한 반면, '13년 4~12월에는 처리실적이 없음

〈표 I-17〉 인도 주요 항만의 2013년 4~12월 누적물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2012년 4월~12월	2013년 4월~12월	전년동기대비
총물동량	405,275	413,014	1.9
컨테이너	5,771	5,532	-4.1

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

㉠ 브레멘/브레머하펜항의 '13년 12월 물동량은 585만 5천 톤으로 전년동기 대비 3.2% 감소

㉡ 수입, 수출 물동량은 각각 288만 5천 톤, 297만 톤으로 전년동기대비 5.3%, 1.0% 감소

㉢ 브레멘/브레머하펜항의 '13년 12월 컨테이너 처리실적은 41만 5천TEU로 전년동기대비 2.8% 감소

〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 12월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2012		2013			전월 대비	전년 대비	
		12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,047	83,979	6,451	5,855	78,768	-9.2	-3.2	-6.2
	수입	3,048	42,172	3,294	2,885	39,067	-12.4	-5.3	-7.4
	수출	2,999	41,807	3,157	2,970	39,701	-5.9	-1.0	-5.0
컨테이너		427	6,115	469	415	5,831	-11.5	-2.8	-4.6

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)



스페인(바르셀로나항)

- 바르셀로나항의 '13년 12월 컨테이너 물동량은 10만 6천TEU로 전년동기 대비 3.0% 감소
- ⊖ 수입, 수출 물동량은 각각 3만TEU, 4만 8천TEU로 전년동기대비 각각 9.3%, 1.3% 증가
- ⊖ 환적 물동량은 2만 2천TEU로 전년동기대비 24.0% 감소

〈표 I-19〉 바르셀로나항의 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
합계	109	1,303	94	106	1,293	12.5	-3.0	-0.7
수입	28	385	27	30	391	12.3	9.3	1.7
수출	47	557	45	48	581	7.4	1.3	4.5
환적	28	276	15	22	234	44.4	-24.0	-15.4
연안	6	85	8	6	87	-20.2	6.1	2.2

자료 : 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

이탈리아(제노바항, 타란토항)

- 제노바항의 '13년 12월 컨테이너 물동량은 16만 9천TEU으로 전년동기대비 3.1% 증가
- 타란토항의 '13년 12월 컨테이너 물동량은 1만 3천TEU으로 전년동기대비 16.8% 감소

〈표 I-20〉 이탈리아 주요 항만의 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
제노바항	163	2,065	156	169	1,988	8.4	3.1	-3.7
타란토항	16	263	16	13	197	-18.2	-16.8	-25.1

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

5) 미주

▶ 미국(LA/LB항), 브라질(산토스항)

- ④ '13년 12월 미국 LA/LB항의 컨테이너 물동량은 123만 6천TEU로 전년동기 대비 7.6% 증가, 전월대비 1.4% 감소하였음
- ④ LA항은 65만 3천 TEU로 전년동기대비 11.1% 증가, LB항은 58만 2천 TEU를 기록하며 전년동기대비 4.0% 증가하였음
- ④ '13년 12월 브라질의 산토스항의 컨테이너 물동량은 28만 8천TEU로 전년 동기대비 4.4% 증가, 전월대비 12.0% 감소하였음

〈표 I-21〉 미주 주요 항만의 12월 물동량 현황

(단위 : 천TEU, 천톤, %)

구분		2012		2013			전월 대비	전년대비	
		12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
미국	LA항	588	8,078	684	653	7,869	-4.5	11.1	-2.6
	LB항	560	6,046	570	582	6,731	2.3	4.0	11.3
	합계	1,148	14,123	1,253	1,236	14,599	-1.4	7.6	3.4
브라질	산토스항	276	3,172	327	288	3,447	-12.0	4.4	8.7

자료 : LA항(www.portoflosangeles.org), LB항(www.polb.com), 산토스항(www.portoesantos.com.br)

④ LA항, '13년 12월 컨테이너 물동량 동향

- ④ LA항의 12월 컨테이너 물동량은 중국 춘절 기간을 대비하여 화주들이 화물을 미리 선적함에 따라 전년동기대비 11.1% 증가하였음
- ④ 수입 컨테이너 물동량은 전년대비 8.6% 증가한 32만 3천TEU, 수출 컨테이너 물동량은 전년대비 16.9%가 증가한 17만 2천TEU를 기록하였음
- ④ '13년 LA항의 연간 총 컨테이너 물동량은 전년대비 2.6% 감소한 786만 9천TEU를 기록하며 마감하였음



㉠ LB항, '13년 컨테이너 물동량 동향

- ➡ LB항의 '13년 연간 컨테이너 물동량은 전년대비 11.3% 증가한 673만 1천TEU를 기록하였음
- ➡ '06년, '07년에 이어 세 번째로 가장 많은 물동량을 처리하였음
- ➡ 수입 컨테이너 물동량은 전년대비 12.8% 증가한 345만 5천TEU를 기록, 수출 컨테이너물동량은 전년대비 10.7% 증가한 157만TEU를 각각 기록하였음
- ➡ '13년 LB항의 물동량 증가는 CMA CGM, MSC 선사가 '12년 말 롱비치항으로 기항지를 옮긴데에 기인하였음

㉠ 산토스항, '13년 총물동량 동향

- ➡ 브라질의 제1의 항만인 산토스항은 '13년 전년대비 8.7% 증가한 344만 7천 톤을 기록하였음
- ➡ 수출물동량은 전년대비 6.2%, 수입물동량은 10.5% 각각 증가하였고, 물동량 증가에 기여한 품목은 옥수수과 설탕으로 각각 전년대비 15.0%, 11.0% 증가하였음
- ➡ 산토스항의 주요 수출국은 수출금액 기준으로 중국, 미국, 아르헨티나 순이었으며, 주요 수출 품목은 콩, 설탕, 커피 등이었음
- ➡ 주요 수입국은 중국, 미국, 독일이었으며, 주요 수입 품목은 살충제, 자동차 및 기타 부품 등이었음

6) 오세아니아

➡ 호주(시드니항)

- ㉠ '13년 12월 호주 시드니항의 컨테이너 물동량은 18만 7천TEU로 전년동기 대비 1.1% 증가, 전월대비 8.2% 감소함
- ㉠ 시드니항의 '13년 컨테이너 물동량은 전년대비 2.8% 증가함
 - ➡ 연간 수입품목 중 잡화, 기계류 및 그 부품, 화공품이 가장 높은 물동량을 기록하였으며, 컨테이너 물동량의 약 58.4%를 점유함

- ➡ 연간 수출품목으로는 양곡, 화공품, 기계류 및 그 부품이 가장 높은 물동량을 기록하였으며, 컨테이너 물동량의 약 30.5%를 점유함
- ➡ '13년 컨테이너 물동량을 톤으로 환산하면 약 770만 톤이며, 시드니항에서 처리된 총 물동량의 약 78.4%를 기록함

〈표 I -22〉 시드니항 2013년 12월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
합계	185	2,094	204	187	2,153	-8.2	1.1	2.8
수입	87	1,054	106	90	1,087	-15.5	3.4	3.1
수출	98	1,040	98	97	1,065	-0.2	-0.7	2.4

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- ➡ '13년 12월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,232만 3천 톤으로 전년동기대비 1.6%, 전월대비 3.5% 증가하였음
- ➡ 리차드베이항의 '13년 12월 누적 물동량은 1억 4,104만 6천 톤으로 전년동기대비 3.1% 증가함
- ➡ 리차드베이항 개장 이후 최초로 연간 총 수출 및 수입물동량 각 7,000만 톤 이상의 처리실적을 기록함
- ➡ '13년 12월 총 물동량의 전월대비 증가원인은 유럽발 수출 물동량 증가에 기인함



〈표 I-23〉 리차드베이항의 12월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2012		2013			전월 대비	전년 대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
합계	12,125	136,859	11,912	12,323	141,046	3.5	1.6	3.1
수입	5,294	68,518	5,687	5,534	70,811	-2.7	4.5	3.3
수출	6,832	68,341	6,225	6,788	70,234	9.1	-0.6	2.8

자료 : 리차드베이항(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 산업동향

1) 부산항

➤ 선박대형화에 따른 시설확충 필요

- ② 부산항 기항선박 Class는 '10년에 비해 최대 2배 이상 대형화되고 있는 등 선박대형화 추세의 증가폭이 높은 실정임
- ➡ BPA에 따르면, 유럽항로는 5,700TEU에서 1만 349TEU급으로 4배 가량 규모가 증가하였으며, 남미(2,800TEU→5,582TEU), 동남아(1,500TEU→2,113TEU), 중국(800TEU→1,278TEU) 및 일본항로(490TEU→540TEU) 역시 운항선박의 규모가 '10년보다 증가함
- ➡ 선박대형화는 글로벌 얼라이언스 출범으로 선사들 간의 물류비 절감 등 원가 경쟁력 강화 및 서비스 효율 향상을 위해 대형선박을 투입함으로써 최근 경쟁적으로 규모가 증가하고 있는 추세임
- ② 특히, 부산항의 경우 1만 8,000TEU급 Triple E급 선박이 기항할 수 있는 부두는 부산신항 2-2단계(HPNT, 현대부산신항만(주))가 유일한 것으로 나타남²⁾
- ➡ 1만 8,000TEU급 선박의 입항을 위해서는 최소 16.5m의 수심과 24열의 크레인을 보유하여야 함
- ➡ 그러나, 실질적으로 16.5m의 부두수심이 확보된 부두는 2-2단계이며, 24열의 크레인이 구축된 부두는 2-1(PNC, 한진해운신항만)부두와 2-2부두 뿐임
- ➡ 추가적인 수심확보, 하역장비의 현대화 등의 시설확충 및 개선이 필요함
- ② 특히, 최근 물동량 증가율의 둔화, P3 얼라이언스의 중국 집중 심화 등의 대내외적 여건을 고려할 시 시설확충을 통한 중국 항만과의 시설경쟁력을 갖출 필요가 있음

2) 2014 부산 해양수산 전망대회 자료집 참조

▶ 부산항 '13년 주요 교역국 변화

- ⑥ '04년 부산항과 극동아시아지역 간 교역비중은 30.6%로 가장 높았으며, 북미주지역, 일본지역 순으로 나타났으며, '13년에도 비슷한 양상을 나타냄
- ⑦ 실질적인 물동량 기준 비중을 살펴보면, 극동아시아지역은 연평균 1.0%씩 증가하며 전체교역량의 33.3%를 차지함
- ⑧ '13년 교역비중을 살펴보면, 북미·유럽지역은 감소한 반면, 동남아 및 남미지역 증가함
- ⑨ 북미주지역과 유럽지역은 연평균 각각 1.5%, 2.1%의 감소세를 보이며 '13년 교역 비중은 15.8%(-2.7%), 7.3%(-1.6%)를 기록함
- ⑩ 동남아시아지역과 남미지역은 연평균 각각 1.7%, 6.7%의 증가세를 보이며, '13년 각각 10.7%, 4.2%의 비중을 나타냄

〈표 II-1〉 부산항 대륙권별 교역비중 현황

(단위 : %)

2004년		2013년		증가율
권역명	비중	권역명	비중	
극동아시아 지역	30.6	극동아시아 지역	33.3	1.0
북미주 지역	18.2	북미주 지역	15.8	-1.5
일본 지역	13.1	일본 지역	12.7	-0.3
동남아시아 지역	9.2	동남아시아 지역	10.7	1.7
유럽 지역	8.9	유럽 지역	7.3	-2.1
중동 지역	3.3	남미 지역	4.2	6.7
대양주 지역	3.2	중동 지역	3.7	1.1
중미 지역	2.4	중미 지역	2.9	2.3
남미 지역	2.4	대양주 지역	2.5	-2.6
서남아시아 지역	1.1	서남아시아 지역	1.8	5.3
아프리카 지역	1.0	아프리카 지역	1.3	2.7

주 : 나머지는 내항화물임

자료 : SP-IDC(www.sp-idc.go.kr), KMI 작성



- ◎ 동남아 및 남미지역의 경우 대부분 잡화품목의 물동량이 급증함에 따라 교역비중이 증가하였음
- ➡ 잡화품목 중에서도 동남아지역은 화공품, 방직용섬유, 전기기기 및 기타품목이, 남미지역은 화공품, 기타품목의 비중이 높은 것으로 나타남
- ◎ 최근 ASEAN지역을 중심으로 한 신흥시장으로의 제조기업 이전 및 해외 투자가 확대되고 있음에 따라 부산항의 무역루트도 일부 유럽 및 북미주의 장거리 루트에서 아시아권 내의 중단거리 루트로의 무역루트가 변화하고 있다는 추이를 보여줌

2) 인천항

➡ 인천항 여객터미널 1월 여객 수송량, 전년대비 완만한 상승세 유지

- ◎ '14년 1월 인천항 여객터미널 총 여객 수송량은 전년동기대비 1.2% 감소한 6만 4천명 기록
- ➡ 제 1 터미널의 '14년 1월 여객 수송량은 전년동기대비 15.2% 상승한 4만 4천 명 기록
- ➡ 제 2터미널의 '14년 1월 여객 수송량은 전년동기대비 23.9% 감소한 2만 1 천명 기록
- ◎ 한편 '14년 1~2월간 내·외국인 관광객(총 1만 1천명)이 크루즈를 이용, 여객터미널을 통해 인천을 방문함
- ➡ 작년의 크루즈 입항 횟수는 95척(17만 2천명)으로 역대 최다기록을 세웠으며, 올해에는 지난해보다 많은 105척 입항, 관광객은 약 19만 명을 유치할 것으로 전망됨
- ➡ 올해 인천항 입항이 확정된 크루즈는 총 89척이지만 하반기 추가 입항이 예상되어 기록 경신은 어렵지 않을 것으로 분석됨

- ➡ 또한 '14년 9~10월 개최되는 인천 아시안게임을 전후하여 크루즈 여객 수송량의 대폭 증가가 예상되고 있음

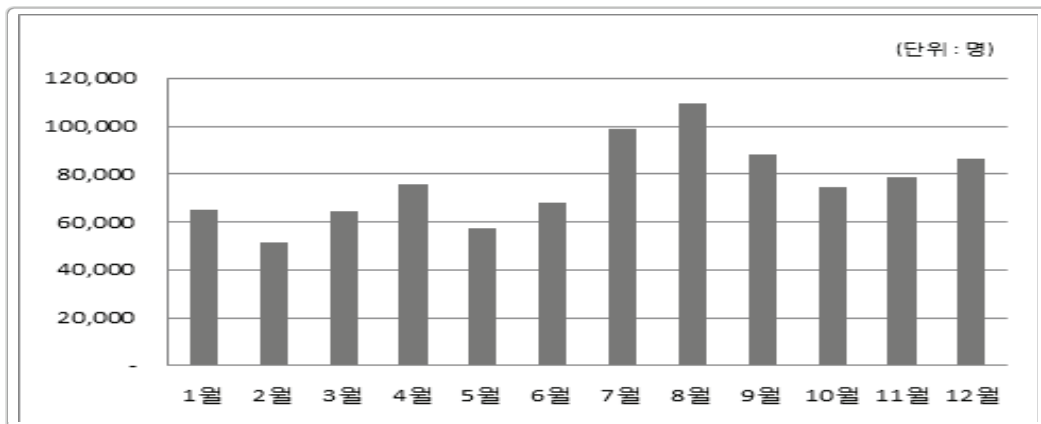
〈표 II-2〉 인천항 여객터미널 1월 수송량 현황

(단위 : 명, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
제 1터미널	37,822	37,822	54,551	43,573	43,573	-20.1	15.2	15.2
제 2터미널	27,487	27,487	31,590	20,926	20,926	-33.8	-23.9	-23.9
소계	65,309	65,309	86,141	64,499	64,499	-25.1	-1.2	-1.2

자료 : 인천항 여객터미널 홈페이지(www.ippt.or.kr)

〈그림 II-1〉 인천항 여객터미널 '13년 월별 여객 수송량 현황



자료: SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

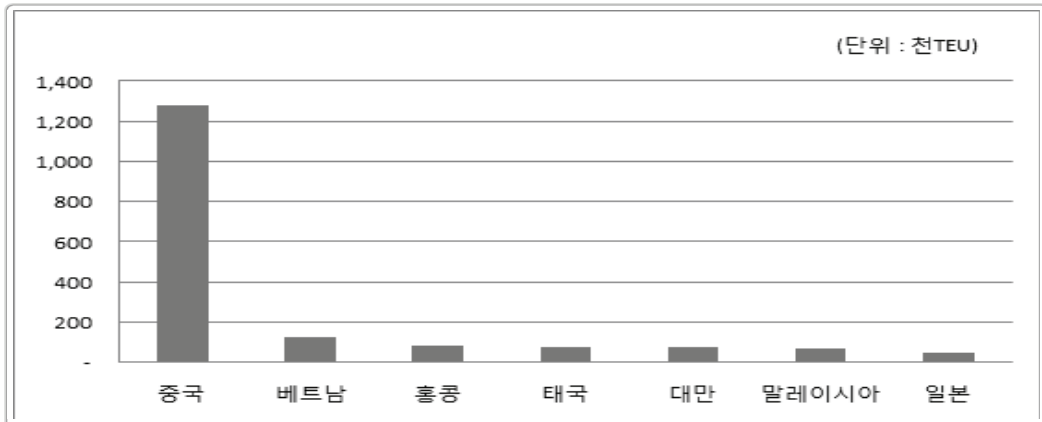
➡ '13년 컨테이너 물동량 역대 최대치 기록

- 🌀 '13년 인천항 컨테이너 물동량은 216만 1천TEU를 기록하여 개장 이후 최대치를 경신함
- ➡ 물동량 증가의 주요 원인으로 '13년 미국 및 유럽경제의 안정화와 중국 제조업 경기의 확장 국면에 기인하였으며, 한동안 상승세가 지속될 것으로 전망됨



- ➡ 또한 베트남, 태국, 말레이시아 등 신흥 경제성장국들과의 교역량이 증가하였으며, 주요 증가 품목으로는 섬유류 및 전자기기류로서 약 20% 상승함

〈그림 Ⅱ-2〉 '13년 인천항 對 전 세계 컨테이너 교역량 순위



자료 : SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

3) 광양항3)

➡ 광양시, 광양항 컨테이너 크레인 교체 사업 정부에 건의

- ④ 광양시는 광양만권 발전협의회를 대신해 광양항의 컨테이너 크레인 교체 사업을 정부에 건의함
 - ➡ 광양항은 현재 모두 26기의 컨테이너 크레인을 보유 중에 있으며, 이 중 24열 이상의 크레인은 '13년 3-1단계 컨테이너 터미널에 도입된 1기가 유일함
 - ➡ 최근 들어 18,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선의 도입이 가속화 되고 있는 추세에 기존의 22열 컨테이너 크레인은 한계가 있기에 24열 이상의 컨테이너 크레인 도입이 필요한 것으로 밝힘
 - ➡ 머스크에서 도입한 18,000TEU급의 갑판이 23열 인 것을 감안하면 이후 도입될 초대형 컨테이너선에 대응하기 위해서는 대형 컨테이너 크레인의 도입이 추가로 필요할 것으로 예상함

3) 광양시(www.gwangyang.go.kr)

- ➡ 부산항의 경우 현재 24열 크레인 31기가 운영 중에 있음
- ➡ 다만, 광양항의 경우 '13년 기준 부채가 8,410억 원에 달하며, 컨테이너 하역능력 대비 낮은 수준의 물동량을 기록하고 있기에 컨테이너 크레인 교체 사업이 가능할지 귀추가 주목됨

〈표 II-3〉 부산항, 광양항 컨테이너 크레인 현황

(단위 : 대수)

구분	13열	15열	16열	18열	20열	22열	24열	계
부산항	6	3	4	18	13	36	31	111
광양항	-	-	-	9	-	16	1	26

자료 : KMI 작성

4) 울산항

➡ '13년도 울산항 물동량 감소 현황

- ④ 울산항의 '13년도 물동량은 원유수입과 석유정제품 수출 등 액체화물 감소 영향으로 최근 5년간 가장 큰 폭의 감소세를 나타냄⁴⁾
- ➡ '13년 울산항 물동량은 전년동기대비 3.0% 감소한 1억 9,100만 톤으로 잠정 집계됨

〈표 II-4〉 울산항 물동량 추이

(단위 : 천 톤, %)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
총물동량	169,382	171,664	193,752	196,972	191,001
액체화물 ⁵⁾ 물동량	114,915	114,186	134,310	137,561	134,622
액체화물 비중	67.8	66.5	69.3	69.8	70.5

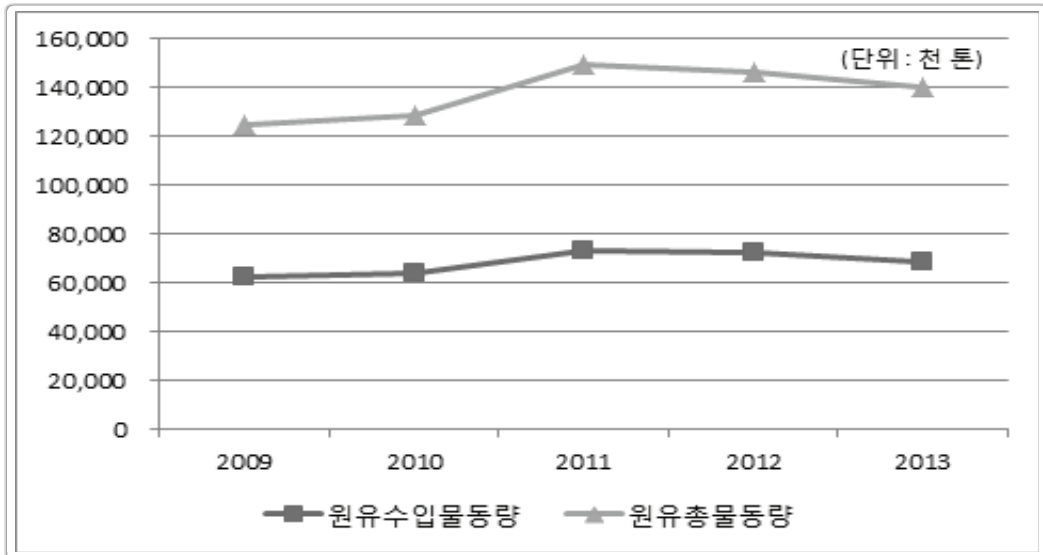
자료: SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

4) 울산항만공사(www.upa.or.kr)

5) 원유, 석유정제품, 석유가스,



〈그림 Ⅱ-3〉 울산항 원유물동량 추이('09년~'13년)



자료 : SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

- ⊕ 수입물동량과 환적물동량은 각각 전년동기대비 1.4%, 1.5% 감소한 1억 200만 톤, 256만 톤을 기록하였으나 수출물동량은 전년동기대비 7.0% 큰폭으로 감소하였음
- ⊕ 큰 폭의 수출물동량 감소는 석유정제품의 감소(전년동기대비 6.9%, 3,600만 톤 감소)에 기인한 것으로 판단됨

㉞ 물동량 감소 요인

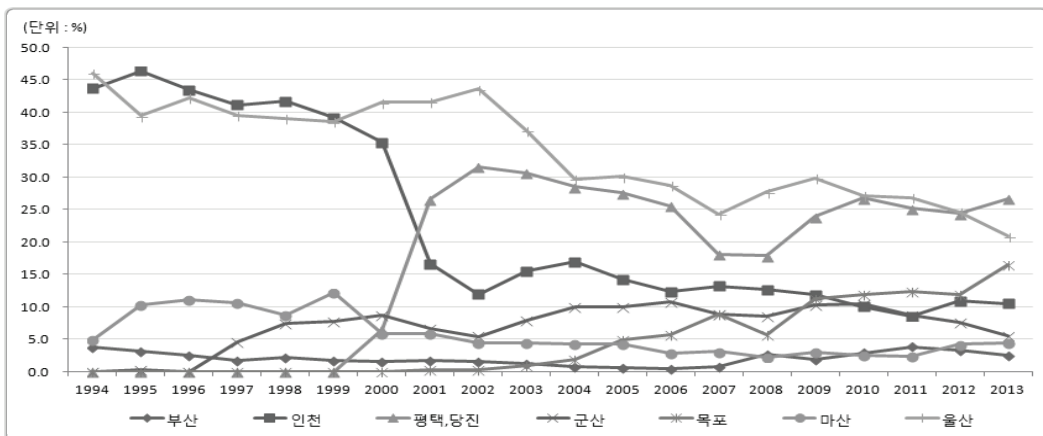
- ⊙ 울산항의 '13년도 물동량 감소의 주된 원인은 글로벌 경기회복이 불투명한 가운데 이란에 대한 국제 사회의 제재 강화로 인해 원유 수입물동량 감소
- ⊙ 일부 정유사의 정기 설비보수와 중국의 정유시설 증설 등으로 석유정제품, 화학 공업생산품의 수출 감소도 울산항 물동량의 다른 감소요인으로 파악되고 있음

5) 평택·당진항

자동차 물동량 4년 연속 1위

- ⑥ '13년 평택·당진항 자동차 물동량은 1,489만 4천 톤을 처리하며, 전년대비 19.4% 증가함
- ⑦ 전국 자동차 물동량의 26.7%를 차지하며, '13년 자동차 수출 1위 항만인 울산항('13년 1,165만 8천 톤, 전년대비 7.4% 감소)을 추월함
- ⑧ 울산항은 파업 등의 여파로 인한 생산일수 감소로 생산량이 감소함에 따라 수출 물동량에 지장을 준 것으로 파악됨
- ⑨ 자동차 대수 기준으로 '13년 144만 6천 대를 처리하였으며, '01년 이후 자동차 누적 처리대수가 1천만 대를 돌파하였음
- ⑩ '01년 44만 7천 대의 현대, 기아자동차 물동량을 시작으로 '05년 워크아웃이 종료된 쌍용자동차 물동량이 가세함으로 인해 '05년 74만 6천 대로 증가함
- ⑪ '09년부터 수입자동차가 처리되기 시작하였으며, '11년 PDI⁶⁾업체들의 평택·당진항 배후부지 이전에 따라 수입자동차 물동량이 큰 폭으로 증가하며 평택·당진항 자동차 물동량 증가에 기인함

〈그림 II-4〉 주요 항만별 자동차 물동량 처리비중 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

6) PDI: Pre Delivery Inspection(차량을 배에서 내려 고객에게 인도하기 전까지의 검사 및 관리)



- ⑥ 기아자동차는 연평균 5.6% 증가하여 '13년 71만 1천 대를 처리하였으며, 환적물량, 중고차, 두산자동차 등의 기타자동차 품목도 큰 폭으로 증가함
- ⑦ 수입자동차도 연평균 64.4%의 높은 성장세를 보이며, 평택·당진항 자동차 물동량 증가에 기인하고 있음

〈표 II-5〉 주요 자동차업체별 평택·당진항 이용실적

(단위 : 대, %)

구분	계	현대	기아	쌍용	기타	수입
2001	447,173	76,650	368,062		2,461	
2002	504,938	105,866	395,255		3,817	
2003	572,427	131,811	439,029		1,587	
2004	769,898	127,335	641,077		1,486	
2005	745,852	80,306	630,434	34,332	780	
2006	717,127	67,892	613,296	35,376	563	
2007	650,568	72,225	547,070	28,115	3,158	
2008	590,025	66,410	499,681	21,355	2,579	
2009	547,619	29,763	487,624	5,892	2,122	22,218
2010	946,949	93,098	588,654	29,687	164,339	71,171
2011	1,272,354	87,539	703,348	40,690	333,349	107,428
2012	1,378,865	99,358	712,989	29,839	402,778	133,901
2013	1,446,177	88,835	711,080	34,350	449,780	162,132
연평균 증가율	10.3	1.2	5.6	0.0	54.3	64.4

주 : 기타는 두산, 대우, 중고자동차 등 포함

자료 : 평택지방해양항만청, KMI작성

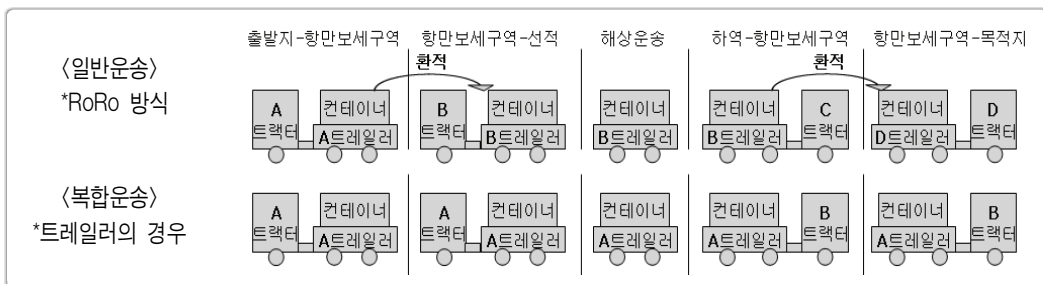
④ 연운항, 복합운송 적용항구 추가 지정⁷⁾

- ⑥ '14년 2월, 한중 해상육상 복합 화물자동차 운송 협력위원회 제4차 회의를 개최하고, 연운항을 복합운송 시스템 적용항구로 지정함
- ⑦ 복합운송 시스템은 항만에서 별도의 하역작업 없이 트레일러를 직접 카페리선에 선적하여 운송하는 시스템으로, 하역작업에 따른 추가적인 핸들링 작업이 필요 없음에 따라 시간 및 비용이 절감되고 화물파손의 위험도는 감소되게 됨

7) 국토교통부 물류정책과 보도자료(2013.02.27) 참조

- ㉠ 복합운송 사업은 '10년 12월 인천과 위해 간 서비스를 시작으로, 국내는 인천, 평택, 군산항에서, 중국은 칭다오, 일조, 석도, 용안, 옌타이항에서 본 시스템이 도입되어 운영이 되고 있으며, 현재 554대의 트레일러가 교류되었음
- ㉡ 뿐만 아니라, 강소성까지 운행구역을 확대함에 따라 국내 기업들의 중국 시장 진출 등의 활성화가 기대되고 있음
 - ➡ 특히, 삼성전자, LG전자 등의 고가화물에 대한 운송방식이 복합운송으로 수송되므로 파손의 위험 및 시간과 비용 절감에 크게 기여할 것으로 기대함
- ㉢ 그 외 트레일러와 화물의 공동관리 시스템 구축 및 양국 간 육송을 위한 운행허가증 간소화 등 복합운송서비스 활성화를 위해 노력을 지속할 예정임

〈그림 II-5〉 복합운송 시스템 (RoRo 비교)



- ㉣ 평택·당진항의 경우 복합운송 시스템 및 열차페리 시스템 등 수송시스템의 합리화 및 편의성 증진을 위해 다양한 계획 수립에 노력을 하고 있음
 - ➡ 복합운송 서비스가 활성화 될 시, 평택·당진항의 고부가가치 화물의 수요 증대 및 중국과의 주요 교역 항으로서의 입지가 강화될 여지가 있으며, 향후 열차페리의 충분한 물동량 확보방안이 마련될 시 한국과 중국 간 복합수송 시스템을 이용한 주요 관문이 될 여지가 있음



6) 대산항

▶ '14년, 항만시설 확충사업에 355억 원 예산 투입⁸⁾

- ◎ 환황해권의 핵심항만으로 도약을 위해 항만 인프라 구축에 예산 투입
 - ➡ 세부적으로는 국제여객선 터미널 및 부두 조성 사업(120억 원), 진입도로 건설(69억 원), 삼성토탈 접안시설(51억 원), 씨텍 접안시설(106억 원) 등 항만시설 확충을 연내 추진할 예정
 - ➡ 예산 확보로 국제 여객부두 조성 사업 등 항만시설들을 건립하는데 추진력이 붙을 것으로 전망됨
 - ➡ 세부 사업별로 살펴보면 접안시설 확충 사업은 삼성토탈이 서산 대산유화공단 전용부두에 선박접안시설 증설을 추진하고 있는 것으로 17만 톤급과 10만 톤급 선석을 추가 증설할 계획
 - ➡ 서산 대산항 전용 진입도로는 대산을 화곡삼거리에서 대산항 대죽공단까지 이어지는 총 길이 1.5km의 편도 2차선 도로로 계획되어 있음

7) 포항항

▶ 포항항운노조 교섭 불가

- ◎ 중앙노동위원회는 '14년 2월 동국제강 물류하역업체인 인터지스의 포항항 교섭 분리 결정을 '허용'에서 '불가'로 번복함
 - ➡ 이에 따라 (주)인터지스는 5개 현장에서 동시 교섭을 진행해야 하기 때문에 포항에만 존재하는 포항항운노조와는 교섭 진행이 불가함
- ◎ 배경
 - ➡ 현재 15개 항만에서는 단일 노조가 설립되어 운영되었으나 '11년 포항, 울산항에서 복수노조에 대한 설립을 신청함에 따라 노무공급권을 놓고 법적 분쟁

8) 대산지방해양항만청(daesan.mof.go.kr), 서산시(www.seosan.go.kr)

- ➡ '13년 근로 공급사업 허가를 받은 포항항운노조와 동국제강의 물류사인 (주)인터지스가 교섭을 진행함에 따라 경북항운노조의 준법투쟁⁹⁾으로 '13년 11월부터 항만 하역업무 차질 발생
- ➡ '13년 7월 부산지방노동위가 허가한 교섭단위 분리신청이 중앙노동위원회의 불가 판정으로 포항항운노조는 '14년 7월까지 영업실적이 없으면 노무공급권을 반납해야 함

㉠ 주요 진행사항

- ➡ '11.08 : 포항항 복수노조 설립 신청
- ➡ '11~'13.06 : 노무공급권을 놓고 법적분쟁
- ➡ '13.06 : “포항항운노조에 근로자 공급 사업 허가” 대법원 판결
- ➡ '13.07 : 대구지방고용노동청의 근로 공급사업 허가(2016년 7월까지)
- ➡ '13.10 : (주)인터지스, 교섭창구 단일화 사실내역 공고, 11월부터 포항항운노조와 단계교섭 진행 계획
- ➡ '14.02 : 중앙노동위원회 분리 교섭 ‘불가’ 판정

- ㉠ 최근 부산항을 중심으로 항운 노조의 노무독점공급을 폐지하는 방안을 마련 중이므로 국내 항만운영에 미치는 영향을 주시 할 필요가 있음

8) 동해·묵호항

➤ 주요 품목의 '13년 물동량 실적에 따른 '14년 전망

- ㉠ 시멘트, 전년대비 1.3% 감소한 1,273만 톤 기록
 - ➡ 동해·묵호 '13년 시멘트 실적 중 미국, 나이지리아, 동남아시아 등으로의 수출 물동량은 증가한 반면, 국내 건설경기의 침체로 연안 물동량이 감소하여 전년대비 다소 감소한 물동량을 기록

9) 법규를 규정대로 지키면서 사용자에게 손해를 주는 노동 쟁의 방법



- ➡ '14년의 경우 국내 건설경기의 하락세가 지속될 것으로 예상되며, 이에 따라 시멘트 물동량 역시 하락세를 이어갈 것으로 전망함
- ② 기타광석, 전년대비 6.0% 증가한 1,230만 톤 기록
 - ➡ 동해·묵호항의 기타광석 중 큰 비중을 차지하는 석회석의 경우 현대당진제철소의 고로 3호기가 완공됨에 따라 해당 지역으로의 물동량이 전년대비 12.2%가 증가하며 기타광석 물동량 증가를 견인함
 - ➡ '14년 기타광석 물동량은 현대제철의 고로 증설에 따라 석회석 물동량이 꾸준히 증가하여 '13년 대비 다소 증가할 것으로 예상됨
- ③ 석탄, 전년대비 2.8% 증가한 528만 톤 기록
 - ➡ 동해·묵호항의 유연탄 물동량은 417만 톤으로 전년대비 7.9% 감소한 반면, 무연탄의 경우 112만 톤을 기록 전년대비 81.6% 큰 폭으로 증가하여 석탄 물동량은 전체적으로 증가함
 - ➡ 동해·묵호항의 석탄은 시멘트 생산, 배후지역에 위치한 화력발전소(영동, 동해)의 원료로 수입되며, 최근 발전용으로 저렴한 호주산 반무연탄의 수입 증가로 대체 연료인 유연탄의 수입이 감소함
 - ➡ '14년의 경우 발전소 원료로 무연탄의 수입은 증가할 것으로 예상되나 유연탄은 재고의 영향으로 수입이 감소할 것으로 예상, 전체 석탄 물동량은 다소 감소할 것으로 보임

〈표 II-6〉 '13년 동해·묵호항 주요품목별 물동량 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분	시멘트	기타광석	석탄	총물동량
'12년 실적	12,903	11,598	5,140	31,204
'13년 실적	12,733	12,297	5,283	31,729
비중	40.1	38.8	16.7	100.0
증가율	-1.3	6.0	2.8	1.7

자료 : 동해지방해양항만청, SPIDC, KMI작성

주: 비중은 '13년 동해·묵호항 총물동량 대비 품목 물동량

9) 목포항

▶ '13년 자동차 연안물동량 전년대비 79.5% 큰 폭 증가

- ⑥ '13년 목포항 자동차 연안물동량은 531만 3천 톤으로 '12년 296만 톤에 비해 큰 폭으로 증가함
 - ⑦ 완도항 자동차 연안물동량은 전년대비 8.1% 증가한 206만 4천 톤이 처리됨
- ⑥ 항로별로 살펴보면, 목포-홍도 항로는 전년대비 32.6% 증가한 85만 5천 명, 목포-제주 항로는 전년대비 8.8% 증가한 73만 3천 명이 이용함
 - ⑦ 완도-청산도 항로는 전년대비 20.9% 증가한 66만 4천 명, 완도(화흥포항)-보길도-소안도 항로는 전년대비 9.6% 증가한 51만 4천 명이 이용함
 - ⑦ 연안 카페리선 이용차량은 전년대비 19.0% 정도 증가한 173만여 대가 이용함에 따라 자동차 연안물동량이 증가함
- ⑥ 자동차 연안 물동량 증가는 '13년 별다른 태풍 영향이 없는 등 기상상태가 양호함에 따라 선박 운항에 큰 영향이 없었으며, 기존 여수엑스포 개최에 따라 분산된 여객수요가 다시 돌아옴으로서 인근 도서지역의 관광객이 증가한 것에 기인함
- ⑥ 목포항의 연안물동량은 전국 자동차 총물동량의 57.8%('13년 비컨기준)로 매우 높은 비중을 나타내고 있으며, 향후 가구소득 증가 및 소비심리 회복세, 여가시간 증대 등의 관광산업의 지속적인 성장세가 예상됨에 따라 목포항의 자동차 물동량 증가세는 꾸준한 성장세를 보일 것으로 전망됨

▶ 침몰된 준설바지선 1년 6개월 만에 인양

- ⑥ 현대삼호중공업 앞 해상에 침몰되어 방치되었던 준설바지선(441톤 급, 101장도호)이 '14년 2월 인양됨
 - ⑦ '12년 태풍 볼라벤의 내습으로 인하여 침몰된 준설 바지선 인양작업은 해당선사가 열악한 재무사정 등의 이유로 인양을 기피하여 장시간이 소요됨



- ⑥ 인양은 선박을 3등분하여 대형크레인을 이용하여 인양하였으며, 이번 인양 작업이 완료됨으로써 현대삼호중공업의 선박건조와 인근 통항선박의 운항을 방해하는 등의 사고 위험성이 감소하게 됨

10) 군산항¹⁰⁾

➤ 포트 세일즈 활동 전개

- ⑥ '14년 물동량 2천만 톤 달성을 위한 화물유치활동을 전개할 예정
 - ➡ '14년 하반기 해상풍력 지원부두 1선석의 착공을 눈앞에 두고 있고, '16년 준공을 목표로 유연탄부두 1선석이 건설 중에 있음
 - ➡ 부두 가동률을 높이기 위해 선·화주 유치를 통한 군산항 활성화가 필요함
- ⑥ 이에 군산항만청과 지자체, 하역사, 해운선사 등 민·관으로 결성된 군산항 포트 세일즈(Port-Sales)단을 운영할 계획
 - ➡ 군산항 포트 세일즈단은 선·화주를 직접 방문하여 군산항 이용에 따른 인센티브 제공과 선박 운영계획을 설명하여 군산항 홍보에 주력할 것임
 - ➡ 또한, 군산항 이용에 따른 애로 사항 및 요구 사항을 파악하여 해결방안을 모색할 계획임
- ⑥ 물동량 확보 대책으로 추진되는 포트 세일즈단이 성과를 창출하기 위해서 체계적인 화물유치활동을 전개해야할 것으로 보임
 - ➡ 수출입 기업을 유치하기 위해서는 다양한 항로 서비스 제공이 필수적인데 반해 군산항의 컨테이너 국제항로는 3개 항로에 불과해 신규항로 개설이 시급함
 - ➡ 포트 세일즈는 타 항만과의 경쟁을 심화시키는 원인이 될 수 있으므로 타 항만과의 연계 강화 등 경쟁적 협력관계 형성도 필요함

10) 전라북도청(www.jeonbuk.go.kr)

➤ 신규 컨테이너 항로 개설 추진

- ⑥ 군산항과 베트남 하이퐁(Hai Phong) 등 동남아시아 간 컨테이너 항로 개설이 추진되고 있음
 - ➡ GCT(군산항 6부두 컨테이너 전용부두 운영사), 군산시, 전라북도 관계자는 현대 상선(주)을 방문하여 신규 항로 개설에 적극적인 협조를 요청함
- ⑥ 동남아시아 간 컨테이너 항로가 개설되면 자동차 부품, 닭고기, 펄프 등 연간 2만 4천TEU의 컨테이너 물동량이 창출될 것으로 기대
- ⑥ 동남아시아 간 컨테이너 항로 개설 및 적극적인 포트 세일즈는 신규 물동량 창출과 지역 경제 활성화에 기여할 것으로 기대

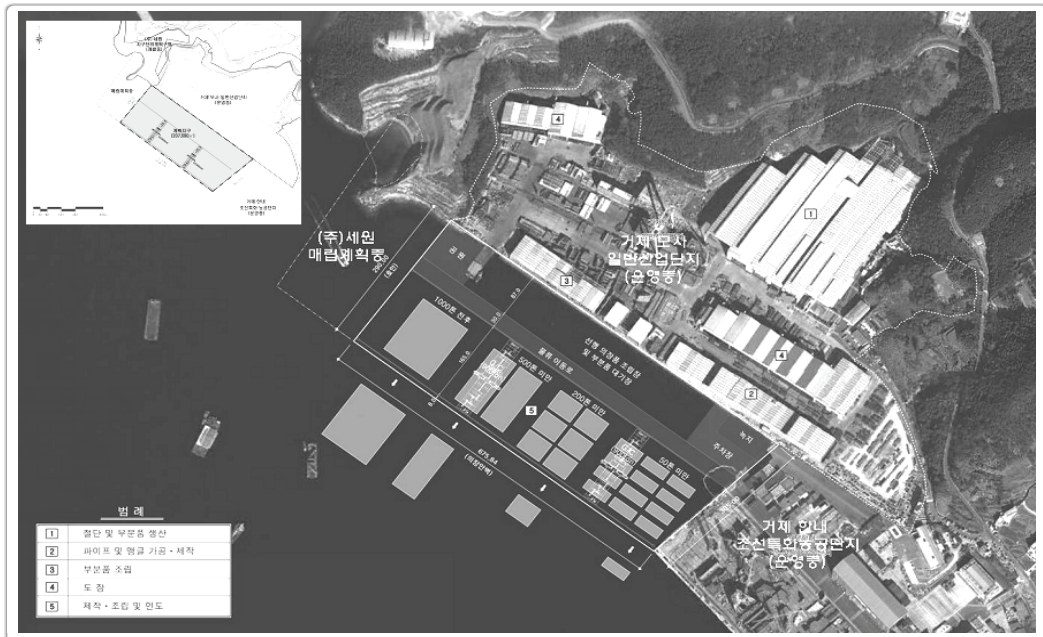
11) 마산항

➤ 거제시, 조선해양플랜트 단지 조성 추진

- ⑥ 거제시와 마산지방해양항만청은 조선해양플랜트 단지 건설을 위해 공유 수면 20만 7천㎡을 매립할 계획임
 - ➡ 총사업비 1,200억 원을 투입하며 공사기간은 '14~'16년임
 - 매립되는 용지에서는 조선 대형블록 및 해양플랜트 제작 용지로 사용될 예정
 - ➡ 현재 추진 중인 단지 인근에는 모사 일반산업단지, 한내 조선특화농공단지가 운영 중이며 의장안벽 675m, 호안 290m 조성할 계획
- ⑥ 거제 지역의 물동량 증가 예상
 - ➡ 현재 거제 지역에서 발생하는 화물은 주로 옥포/고현항에서 발생
 - ➡ 모사 지역에 조선해양플랜트 단지가 완공되면 의장안벽을 이용하여 조선 블록, 해양플랜트 기자재 등의 관련 물동량이 창출될 것으로 예상



〈그림 Ⅱ-6〉 거제 모사 공유수면매립 위치



자료: 모사 공유수면매립 기본계획 전략환경영향평가 보고서

2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

▶ 중국 항만개발 계획 및 실적

◎ 허베이(Hebei)성 '14년 항만 개발 계획

- ➡ 허베이성의 '14년 항만 개발 투자액은 279억 달러로 총 17개의 신규 선석을 개발하여 총 1억 톤의 처리능력을 늘릴 계획임
- ➡ 허베이성은 '13년 컨테이너 물동량 134만TEU, 총물동량 8억 톤을 처리하였으며 '14년 컨테이너 물동량 180만TEU, 총물동량 9억 톤 달성을 목표로 함
- ➡ 황화항의 20만 톤급 항로 준설 공사를 비롯하여 12개의 프로젝트가 진행 중
· 이외에도 카오펬이디안(Caofeidian)항의 석탄 터미널 건설, 당산(Tangshan)항의 26, 27번 선석 개발, 황화항의 다목적 부두 전환 등이 추진중
- ➡ '13년 허베이성은 총 18개의 신규 선석이 개발되어 1억 2천 만 톤으로 처리능력이 증가함

◎ 렌윈강항의 항만 발전계획

- ➡ 수웨이항에 30만 톤급 선박의 입출항이 가능한 항로와 116개의 중대형 선석을 건설할 계획임
- ➡ 주요 처리화물로는 원유, 화공품 및 컨테이너이며 현재까지 28개의 프로젝트가 완공되었으며 투입비용은 30억 4천만 달러임
- ➡ 현재 1억 톤인 항만 처리능력을 '20년까지 2억 톤으로 향상시킬 계획임
- ➡ '14년 수웨이항 2단계 건설공사를 진행하며 12개의 선석과 30만 톤급 항로 정비 사업을 진행함
- ➡ 렌윈강항은 최근 7개 선석 운영 승인 예정
· 10만 톤급 화학비료 1선석, 10만 톤급 알루미늄 1선석, 10만 톤급 컨테이너 1선석, 7만 톤급 컨테이너 3선석, 2만 톤급 컨테이너 1선석 운영 예정



㉠ 양커우(Yangkou)항 항로 건설 승인

- ➡ 중국 교통부는 6,555만 달러를 투입하는 난통(Nantong)지역의 양커우항 항로 준설 보조금 지급 계획을 승인함
 - 이번에 준설되는 항로는 40.9km, 폭 334m로 수심은 15.8m이며 18km 구간에서 준설이 필요한 것으로 나타남
 - 항로 준설이 완공되면 15만 톤급 유조선을 비롯하여 26만 7천m³급 LNG선의 입출항이 가능
- ➡ 지난해 난통 지역의 루지(Lusi)지역에 10만 톤급 항로 준설에 이어 2년 연속 난통지역에 보조금 지급

㉡ 웨이하이(Weihai)항, 북한과 컨테이너 정기 서비스 개설 검토

- ㉠ 산둥(Shandong)성에 위치한 웨이하이항만그룹은 최근 북한과 컨테이너 정기항로 개설을 검토 중
 - ➡ 타당성 검토후 북한과의 컨테이너 정기서비스를 '14년 중에 실시할 예정임
 - ➡ 웨이하이항은 컨테이너 정기항로를 일본, 한국 등으로 확대할 계획임
 - '13년 웨이하이항은 전년대비 16.6% 증가한 65만TEU를 달성하였으며 총물동량은 14.1% 증가한 4,007만 톤을 기록함
 - '14년 컨테이너 물동량 70만TEU, 자동차 13만 대 처리를 목표로 함

2) 아시아

㉢ 일본, 국토교통성은 지난 12월 '14년의 항만관련 예산을 발표함

- ㉠ 예산중 항만정비 사업은 2,312억 엔으로 가장 많은 비중을 차지하였으며, 항만해안 사업에 98억 엔, 재해복구 사업에 13억 엔이 편성됨
- ➡ '14년 일본의 항만관련 예산은 일본 전체 예산의 0.3%, 공공사업 예산의 4.5%에 해당함

⑥ '14년 항만관련 예산의 기본방침은 동일본 대지진의 복구 강화, 안전 확보, 경제 및 지역의 활성화로 크게 나누어짐

➡ 안전에 대한 예산 정책은 기존의 노후화된 항만에 대해 시설을 정비함으로 안전 강화 및 항만 시설의 현대화를 목표로함

➡ 경제, 지역 활성화에 대한 예산 중 국제컨테이너 전략항만 사업에 446억 엔(전년 대비 11.5% 증가)을 편성함

· 이는 북미, 유럽 등으로 직접 연결되는 국제 기간항로를 유지, 확대하고 선박 대형화에 대응하기 위한 터미널 정비, 화물 통합을 지원하는 등의 정책을 포함하고 있음

⑥ 일본은 지난 '10년 이후 국제컨테이너 전략항만 사업을 중점적으로 지원하고 있음

➡ 일본의 항만 운영은 지방자치단체에서 담당하는 특성을 가지고 있으며, 이러한 특성으로 지난 90년대에 여러 컨테이너 터미널이 개장함

➡ 이후 각 항만 간의 경쟁으로 컨테이너 물동량이 분산, 더딘 성장을 나타냄

➡ 이에 따라 일본 정부는 특정 항만을 지정하여 육성하는 국제컨테이너 전략항만 정책을 도입함

➡ 최근 일본의 양적완화 정책과 국제컨테이너 전략항만 정책으로 일본 항만의 물동량은 증가세를 나타내고 있으며, 환적 기능의 강화 등 국내 항만에도 그 영향이 미칠 것으로 예상됨

〈표 II-7〉 일본 항만관련 예산 및 비중

(단위 : 억 엔, %)

구분		2009	2010	2011	2012	2013	2014
항만관련 예산	항만정비사업	3,733	2,399	2,490	2,733	2,639	2,312
	항만해안사업	398	110	101	137	105	98
	재해복구사업	14	13	13	13	13	13
	계(A)	4,145	2,522	2,604	2,883	2,757	2,423
전체예산	예산(B)	1,025,582	967,284	1,075,105	1,005,366	926,115	958,823
	비중(A/B)	0.40	0.26	0.24	0.29	0.30	0.25
공공사업	예산(C)	70,701	57,731	49,743	45,734	52,467	53,518
	비중(A/C)	5.86	4.37	5.23	6.30	5.25	4.53
GDP	GDP(D)	4,711,387	4,823,844	4,713,108	4,737,771	4,784,477	-
	비중(A/D)	0.09	0.05	0.06	0.06	0.06	-

주 : GDP는 명목GDP임

자료 : 일본재무성(www.mlit.go.jp), 일본내각부(www.esri.cao.go.jp), KMI작성



▶ 사우디아라비아, Oil-to-Chemicals 플랜트 계획

- ⑥ 사우디아라비아는 원유의 정제작업없이 직접 화공품을 생산할 수 있는 플랜트시설을 건설할 계획을 수립함
 - ➡ 종래 화공품 생산업체들은 보통 플라스틱이나 기타 화공품을 제작할 때 사용되는 에틸렌이나 프로필렌과 같은 석유화학품을 정제된 오일을 이용하여 생산하여 왔으나, 이 플랜트시설이 완공될 시 원유를 이용함으로써 작업이 간소화됨
 - ➡ 미국의 다국적 석유화학기업인 엑슨모빌(ExxonMobil)은 '13년 싱가포르에 세계 최초로 본 플랜트시설 가동을 시작함
- ⑥ 주요 원유수출회사들은 세계 주요 화공품회사 중 하나인 SABIC(Saudi Basic Industries Corp)와 함께 얀부(Yanbu)지역에 플랜트시설을 건설할 계획임
- ⑥ 이 계획은 원유수출로 발생하는 수입에 높은 의존도를 보이는 사우디아라비아의 경제구조의 다각화를 위한 주요 전략 중 하나임(사우디아라비아 석유화학부문 개발)
 - ➡ 정부에서 혁신기술을 Sabic와 공동으로 연구해왔으며, 종래의 석유정제 시설 건설이 필요없이 원유로부터 석유화학제품 생산을 위한 통합된 공업단지 구축이 가능하게 됨
 - ➡ 사우디아라비아 정부는 유류품목을 이용한 혁신기술 개발을 위해 SABIC와 공동으로 많은 연구를 진행하였으며, 본 기술은 이러한 연구들 중의 하나임
- ⑥ 플랜트시설 운영될 시 항만 및 유류산업의 활성화로 인한 사우디아라비아의 청년 일자리 창출 및 경제활성화에 기여할 것으로 기대함

3) 유럽

▶ 영국, 펠릭스토우(Felixstowe)항 8, 9번 선석 확장¹¹⁾

- ⑥ 펠릭스토우항은 선박 대형화 추세에 맞춰 대형선박 접안을 위해 확장 사업을 시행할 계획임
- ➡ '15년 선석 운영을 목표로 8, 9번 선석의 길이를 190m 연장하고 동시에 수심을 18m까지 확대하는 준설 공사도 시행할 예정
- ➡ 펠릭스토우항은 최근 아시아-유럽 항로에 투입된 18,000TEU급 컨테이너선이 접안할 수 있는 영국 내 유일한 항임
- ⑥ 본 확장사업은 최근 투입 된 대형선박 뿐 아니라 차후에 투입 될 선박의 정박 능력을 향상시키기 위한 대책의 일환임
- ➡ 선석 길이 연장, 수심 확대 등은 항내 접·이안의 안정성을 향상시켜 펠릭스토우 항의 물동량 증대와 입출항 선박 수 증가에 기여할 것으로 보임

▶ 네덜란드, 로테르담(Rotterdam)항 신규 선석 건설¹²⁾

- ⑥ 로테르담항은 400만 유로를 투자하여 마스블라크트(Maasvlakte) 지역에 소형컨테이너를 위한 선석 3개를 건설하기로 함
- ⑥ 선석이 건설되면 소형 컨테이너 선박의 연료비 절감과 선박 대기 시간을 단축할 수 있음
- ➡ 로테르담항은 항내 소형 컨테이너 선박의 수송비중이 '10년 30%에서 '20년 40%로 점차적으로 증가할 것으로 전망. 따라서 선석 건설은 향후 수요에 대한 대응 차원에서 추진되는 것으로 보임

11) 펠릭스토우항(www.portoffelixstowe.co.uk)

12) 로테르담항(www.portofrotterdam.com)



➤ 독일, 함부르크(Hamburg)항 정기선 서비스 확대¹³⁾

- ⑥ 프랑스 해운 회사 CMA CGM이 함부르크에서의 정기선 서비스 범위를 흑해까지 확장하기로 함
- ➡ 기존에 제공하던 FEMEX 1의 노선이 확장됨으로써 CMA CGM은 유일하게 북부 유럽과 흑해 간 정기선 컨테이너 서비스를 제공하게 되었음
- ⑥ 북부 유럽과 흑해 지역 사이의 해상 운송에 대한 수요가 증가하고 있고, 북부 유럽과 흑해 간의 항로 서비스가 필요했음
- ⑥ 특히 함부르크항에서 터키로의 수출입이 지속적으로 증가하고 있고 정기선 서비스의 확대로 향후 함부르크항과 터키 간 컨테이너 물동량이 증대될 것으로 전망됨

4) 미주

➤ 캐나다, 밴쿠버(Vancouver)항 트럭운전 파업¹⁴⁾

- ⑥ 2월 26일 트럭 운전자들로 구성된 트럭운전자조합(UTA; United Truckers Association)은 터미널의 대기시간 개선, 임금 인상 등 운전자의 처우 개선을 요구하며 파업에 돌입함
- ➡ 밴쿠버항은 내륙화물 운송 지연으로 많은 화물이 터미널 내에 적체되었고, 이로 인해 트럭 운전자들이 장시간(최대 4시간) 대기해야 하는 상황이 지속되어 운전자의 불만이 높은 상태였음
- ➡ 밴쿠버 컨테이너 트럭 노동조합(Vancouver Container Truck Association; VCTA)도 본 파업에 참여 의사를 보임에 따라 장기화 가능성도 존재함
- ⑥ 이에 밴쿠버항만국은 트럭 운전자들이 파업을 철회하고 현업에 복귀하도록 하기 위해 트럭 운전자들의 안정성을 높이는 대책을 마련하겠다고 밝힘

13) 함부르크항(www.hafen-hamburg.de)

14) 밴쿠버항(www.portmetrovanancouver.com)

➡ 또한 항만 정상화를 위해 업계 및 정부 기관, 법무 집행 당국 및 다수의 운전자들과의 협력을 하겠다고 밝힘

⦿ 반면 트럭 노조는 직장 복귀를 거부하고 파업을 계속해서 진행하고 있음

⦿ 밴쿠버항의 컨테이너 화물 중 로컬 화물 반출입은 약 40%를 차지하여 파업의 영향이 클 것으로 예상되며, 12일 현재 수출입 화물의 90%가 적체되고 있음

➡ 파업이 장기화 될 경우, 시애틀 혹은 타코마항을 이용해야할 것으로 보임

➡ 미국, 타코마(Tacoma)항 모바일 웹사이트 오픈¹⁵⁾

⦿ 타코마항은 3월 모바일 웹사이트를 오픈함

➡ 스마트폰이 활성화되어 모바일 접속의 트래픽이 증가하고 있어, 모바일 웹을 오픈하여 고객의 편의를 증대하고자 함

⦿ 타코마항은 '95년 웹사이트 출시 이후 지도, 항만 시설 정보, 공급망 제공 업체, 빠른 검색 등 최신 버전으로 업그레이드를 해왔음

➡ 또한 뉴스, 채용공고, 화물 통계, 입찰공고 등의 정보를 제공하고 있음

⦿ 모바일웹 오픈 뿐만 아니라 타코마항은 페이스북, 유튜브, 트위터, 플리커 등 SNS(Social Networking Service) 계정을 오픈할 예정

⦿ 모바일 웹사이트 및 SNS 계정 오픈은 항만 당국, 국내외 고객 및 지역 사회 구성원 간의 소통을 강화하여 친근한 항만의 이미지를 구축하기 위한 전략으로 보임

15) 타코마항(www.portoftacoma.com)



5) 오세아니아

▶ 뉴질랜드, 오클랜드항 '13년 하반기 실적, 전년동기대비 70% 상승¹⁶⁾

- ④ 상·하역 생산성이 향상된 오클랜드항의 '13년 하반기 실적은 전년동기대비 약 70% 가량 상승함
- ④ '11년 오클랜드항은 중대한 운영상 차질을 겪은 후 최고경영자의 판단으로 항만 비효율성 제거를 위해 전폭적인 투자를 진행해옴
- ④ 특히 '11년, 오클랜드항의 주요 고객이었던 머스크(Maersk), 폰테라(Fonterra)社の 타우랑가항(Tauranga)으로의 기항지 이전 결정 등으로 인해 터미널 운영 전반에 걸친 어려움을 겪음
 - ➡ 이에 따라 '11년 이후 컨테이너 반·출입 지연 개선 작업, 첨단 자동화 기술 이용, 노동생산성 향상을 위한 연구 및 현재 60%의 항만 노동자가 준수 중인 탄력 근무제 적용 등과 같은 대대적인 항만 재조직화 작업을 수행해옴
 - ➡ 이러한 작업은 성공적이었으며 '13년 하반기 수익의 경우, '12년 하반기 실적인 150만 5천 달러대비 약 70% 상승한 260만 4천 달러를 기록함
 - ➡ 컨테이너 물동량의 하반기 실적은 전년동기대비 약 15.1% 상승한 47만 6천TEU를 기록하며 전반적인 상승을 보임
 - ➡ 벌크물동량의 하반기 실적의 경우 전년동기대비 41.9% 상승한 287만 톤을 기록함
- ④ 항만 자동화는 전 세계적인 추세이며, 항만 장치장 내 보안 및 사고방지, 상·하역 생산성 향상과 직접적인 관련이 있음
- ④ 뉴질랜드 오클랜드항의 경우 수년에 걸친 항만 자동화 작업 이후 생산성이 대폭 상승하였으며, 이로 인해 대 화주 서비스 수준 향상 및 노동의 효율적 분배가 가능해짐
- ④ 결과적으로 오클랜드항의 이러한 항만 자동화는 물류 효율성의 대표적 지표인 운영 비용 감소 및 운송 시간 단축으로 이어지며 친환경 저탄소 항만운영이 가능해 질 것으로 전망함

16)Transport Intelligence(www.transportintelligence.com)

- 하지만 터미널 주요 기기의 자동화로 인해 감소한 항만 노동자의 인력수요는 탄력 근무제 혹은 임금 피크제와 더불어 항만 관련 신기술 재교육 등을 통해 기존 인력의 효율적 분배가 필요할 것으로 보임

6) 아프리카

▶ 독일 립허(Liebherr)사, 남아프리카공화국에 대규모 컨테이너 크레인 수주¹⁷⁾

- '14년 1월, 독일 립허사는 남아프리카공화국 쿠라(ngqura)항 트랜스넷 터미널로부터 총 4기의 안벽크레인과 18개의 젠트리크레인을 수주함
- ➡ 향후 아일랜드 립허 컨테이너 크레인사의 협조로 이행될 예정임
- 새로이 도입된 안벽크레인은 해안 방향으로 65m, 야드 방향으로 19m의 아웃리치가 가능한 암(arm)을 보유하였으며, 트윈 리프트 시스템을 통해 최대 65톤의 화물을 41m 높이 내에서 상·하역할 수 있음
- ➡ 또한 초대형 선박인 18,000TEU급 선박 접안 시 24월까지 적재된 컨테이너의 상·하역 작업이 가능함
- 신규 야드 크레인의 작업공간은 대략 일렬로 된 7개의 컨테이너를 처리 가능한 길이이며, 컨테이너를 총 5단까지 적재할 수 있는 성능을 보유함
- ➡ 각 야드크레인은 원격 자동 조종장치 및 컨테이너 위치 감지 시스템을 탑재 하였으며, 컨테이너의 정확한 무게와 야드 내 위치를 추적하여 실시간으로 제공하는 IT 시스템도 포함되어 있음
- 안전한 야드 크레인의 작업을 위해 '초음파 충돌 방지 시스템'을 각 기기에 적용할 예정이며, 카메라 설치를 통해 상·하역 상황 및 정확한 적재 위치 정보를 모니터가 설치된 콘트롤 센터로 전송할 예정임
- ➡ 립허사가 개발한 고탄성 로프는 강풍에서도 스프레더와 화물의 흔들림을 최소화 하여 동급 타 기종 대비 약 30~40% 정도의 상·하역 생산성이 높아진 제품임
- ➡ 또한 처음 도입될 립허사의 신기술인 Dual speed drive system(이중속도운용 시스템)은 소음 및 매연 감소, 연비 상승을 가능하게 할 것으로 보임

17) Transport Intelligence(www.transportintelligence.com)



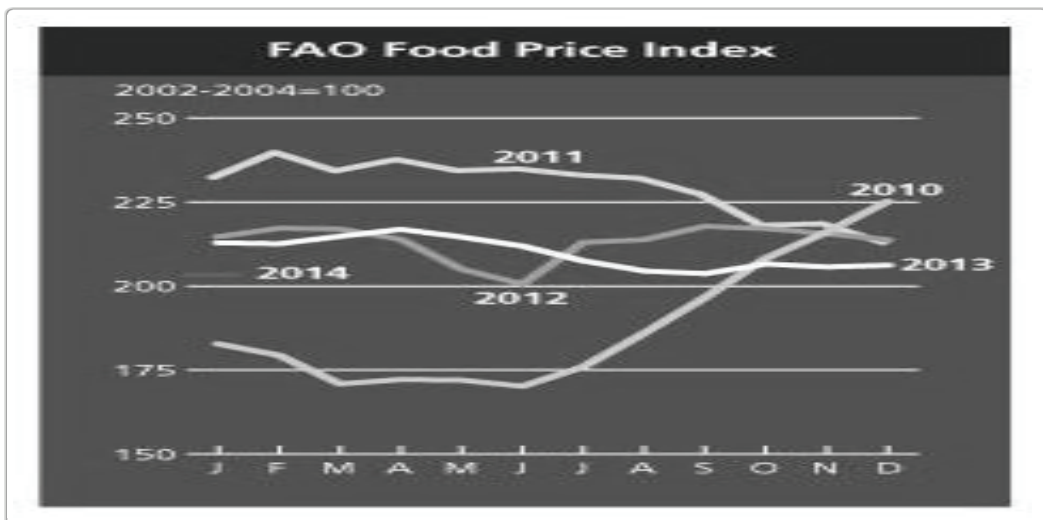
3. 품목별 동향

1) 양곡

➤ FAO 1월 세계 식량가격지수 전년동기대비 소폭 하락¹⁸⁾

- ④ FAO¹⁹⁾는 1월 식량가격지수(203.4 포인트)가 전년동기대비 4.5% (9.5포인트), 전월대비 1.4% 하락하였다고 발표
- ➡ FAO 식량가격지수는 '90년대 이후 곡물, 육류, 유제품, 설탕 등 55개 주요 농산물의 국제가격동향을 모니터링하여 매월 작성·발표함
- ➡ 품목군별 가격지수 중 '14년 1월 곡물 가격지수는 188.4포인트로 전년동기(244 포인트)대비 23.0% 낮은 수치임
- ➡ 곡물가격지수선의 급락은 '13년 곡물풍작으로 세계 재고량 및 수출 공급량이 증가하면서 국제 가격이 하락한데 기인

〈그림 Ⅱ-7〉 연도별 식량가격지수



자료 : 국제연합 식량농업기구(www.fao.org)

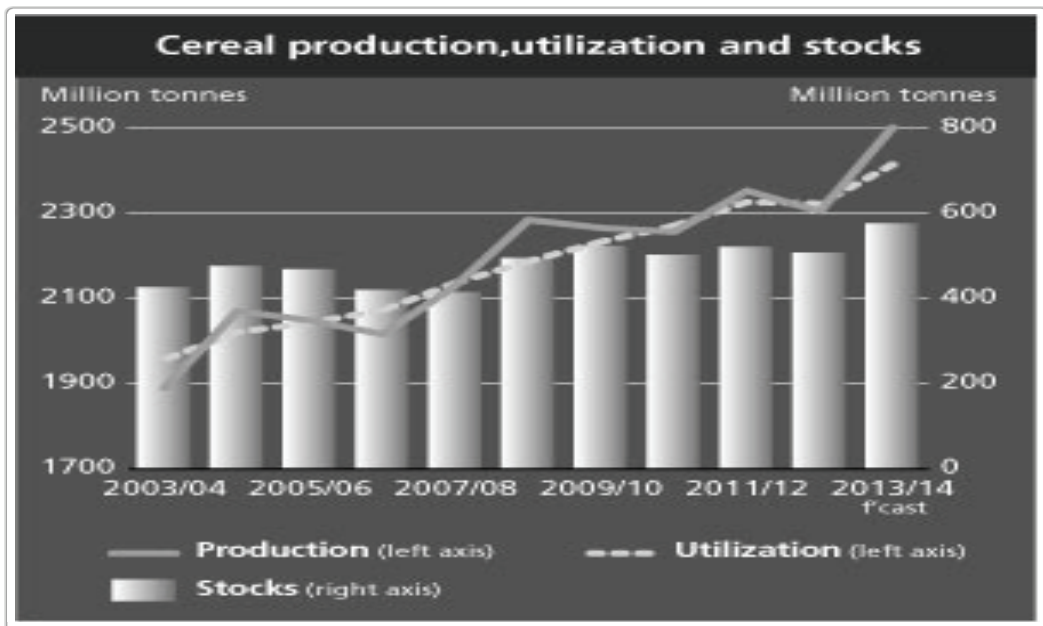
18) 농림축산식품부

19) 유엔식량농업기구(FAO: Food and Agriculture Organization Of the United Nations)

② '13/14년도 세계 곡물 수급 전망²⁰⁾

- ➡ '13/14년도 세계 곡물 생산량은 전월 대비 0.1%(180만 톤) 상승한 25억 2백만 톤으로 전망하였으며, 이는 전년 대비 8.5% (1억 9,700만 톤) 높은 수치
- ➡ 밀 생산 증대가 예상됨에 따라 세계 곡물 생산량은 상향조정되었으며 올해 곡물 작황에 대한 조기 전망도 양호함
- ➡ '13/14년도 세계 곡물 소비량은 전월대비 0.1% 상향 조정된 24억 1,500만 톤으로 전망되었으며 주로 사료용 옥수수 소비 증가 예상에 따른 것임
- ➡ '13/14년도 식용 곡물 소비량은 전년 대비 1.7% 증가한 10억 9,400만 톤으로 세계 인구증가율을 소폭 상회하는 수준이 될 것이라고 전망됨

〈그림 II-8〉 세계 곡물생산량 · 소비량 및 재고량



자료 : 국제연합 식량농업기구(www.fao.org)

20) 유엔식량농업기구(FAO: Food and Agriculture Organization Of the United Nations)



2) 시멘트

▶ 철도파업 마무리, 시멘트업계 200억 원대 피해 예상²¹⁾

- ⑥ 시멘트는 철도 수송 비율이 30% 이상으로 금번 철도 파업 기간 내 직접 피해액은 약 200억 원대에 육박할 것으로 추산됨
- ⑥ 시멘트 수송 화물열차의 운행 감축으로 인해 약 60만 톤의 물동량이 적절히 수송되지 못했고, 대체 운송에 들어간 추가 열차 비용을 합하면 하루 평균 약 8~9억 원의 피해를 본 것으로 분석됨
 - ➡ 미처리 재고들로 인해 생산 업체 내 보관창고의 여유가 줄자 일부 업체는 계획된 보수를 앞당겨 시행하거나 공장 가동 및 생산설비의 운영을 일시적으로 중단하기도 함
- ⑥ 한편 코레일의 경우 여객 및 화물을 통틀어 하루 평균 약 10억 원의 열차 운송수입 손실을 보았으며, 시멘트 업계와 비슷한 규모인 것으로 추산됨
- ⑥ 시멘트는 사일로(silo)라는 특수시설에 보관되며, 타 품목과 달리 보관 및 이용에 있어 물리적 한계가 존재함
 - ➡ 따라서 국내 시멘트 업체의 생산시설은 수출입을 원활히 지원하기 위해 항만 인근에 위치해 있으며, 육상운송 비율은 상대적으로 낮음
- ⑥ 최근 국내 시멘트 총물동량이 감소 추세에 있으며, 시멘트 업체들은 재고의 적체를 막기 위해 생산량을 줄이고 있음
 - ➡ 일반적으로 시멘트 물동량의 수요는 매년 안정적이지만 수요가 급격히 발생될 경우 공급할 물량을 보관할 장소가 제한적임
 - ➡ 따라서 철도파업 등과 같은 예기치 못한 운송수단 마비에 대처하기 위해 항만 인근 지역에 추가적인 물류창고 건설 혹은 내륙 거점 물류기지 건설 등의 대안이 필요할 것으로 보임
- ⑥ 시멘트 컨테이너화에 대응한 물류전략 수립 필요

21) 한국시멘트협회 (www.cement.or.kr)

- ➡ 기존의 시멘트 재고는 사일로(silo)에 보관하고 파이프라인(pipeline)을 통해 선박 및 트럭에 적재 하는 형태임
- ➡ 이 과정에서 종종 시멘트 분진 노출 및 전용열차의 트레일러 작업에 의한 사고 다발, 물류비용 상승, 상하적재 시간 지연 등의 문제가 발생함
- ➡ 최근 개발된 시멘트 수송용기는 컨테이너형으로 개발되어 철도와 트럭이 공용으로 사용가능하게 되어 작업시간이 8시간에서 2시간으로 감축될 것으로 보이며, 연간 약 292억 원의 시멘트 물류비 절감이 예상됨
- ➡ 따라서 업체들은 현재 운영되고 있는 시멘트 생산 및 물류시설을 항만 및 육상 운송에 최적화 된 형태로 구상하여 물류비용 감축 및 글로벌 경쟁력 강화를 위한 전략 마련이 필요할 것으로 보임

➤ 중국 시멘트 산업관련, 대기오염물 배출 기준 발표²²⁾

- ⦿ '13년 12월, 중국 환경보호부와 '국가 질량 감독 검험검역 총국'은 '시멘트 공업 대기오염물 배출기준'을 발표함
- ➡ 해당 기준은 '14년 3월 1일부로 시행되며, 기존보다 규제 수준이 대폭 강화됨
- ➡ 시멘트공업은 중국의 경제성장을 이끌어가는 중점산업 가운데 하나임
- ⦿ 중국은 시멘트 생산대국이자 소비대국으로, '12년 기준 생산량은 22억 1,000만 톤으로 전 세계 시멘트 생산량의 56.0%를 차지했고 '13년에는 '12년 대비 9.6% 증가한 24억 1440만 톤을 생산함
- ➡ 하지만 시멘트산업의 빠른 성장은 중국에 심각한 대기오염을 초래, 중점산업인 시멘트공업에 대한 정부 차원의 오염물 통제 필요성이 증대되어 왔음
- ⦿ 금번의 정책들을 통해 '15년까지 시멘트산업의 질소산화물(NOx)배출량을 150만 톤으로 통제하고 시멘트 생산라인 개조를 통해 종합 탈질소 효율을 60% 이상으로 끌어올릴 수 있도록 목표를 설정함

22) 중국 환경보호부(www.zhb.gov.cn)



3) 석탄

▶ 석탄 수입 동향

- ⑥ '14년 1월 우리나라의 석탄 수입량은 전년대비 12.9% 증가한 1,134만 3천 톤을 기록하였음
- ⑦ 석탄 수입량의 94.4%를 차지한 유연탄은 전월대비 16.9%, 전년대비 13.6% 증가한 1,070만 3천 톤을 기록함
- ⑧ '14년 1월 석탄의 수입액은 11억 2,900만 달러를 기록하였으며, 전년대비 7.7%, 전월대비 14.5% 증가하였음

〈표 Ⅱ-8〉 2014년 1월 국내 석탄 수입동향

(단위 : 천 톤, 백만\$ %)

구분		2013	2013	2014	전월 대비	전년대비
		1월	12월	1월		
수입량	유연탄	9,419	9,157	10,703	16.9	13.6
	무연탄	629	809	640	-20.9	1.7
	합계	10,048	9,966	11,343	13.8	12.9
수입액	유연탄	960	877	1,046	19.3	8.9
	무연탄	88	109	83	-23.9	-5.8
	합계	1,049	986	1,129	14.5	7.7

자료 : 한국무역협회(www.kita.net)

▶ 석탄 시장 동향

- ⑥ 저급탄과 바이오매스 결합, 하이브리드 석탄 개발 예정²³⁾
 - ⑦ 한국중부발전과 한국에너지기술연구원은 2월 11일, '화력발전소용 저급탄 기술 개발을 위한 하이브리드 석탄 융합기술 협력에 관한 양해각서'를 체결함
 - ⑧ 기존에 국내 화력발전소에서 사용하던 석탄(고열량탄)의 경우 불안정한 수급상황, 생산원가 및 제반 비용 상승의 이유로 최근 들어 저급탄 수요가 급증하고 있음

23) 한국중부발전(www.komipo.co.kr)

- ➡ 금번에 개발될 하이브리드 석탄은 저급탄과 바이오매스(사탕수수, 당밀, 기타 바이오오일)를 혼합하여 만든 새로운 형태의 발전용 연료임
- ➡ 기존에 주로 쓰이던 석탄 화력에 바이오매스를 혼합한 ‘혼소 형태’가 아닌, 하나로 결합된 형태의 연료로서 연료 효율성이 대폭 상승할 것으로 기대함
- 🌀 모잠비크 모아티즈(Moatize), 화력발전소 건설²⁴⁾
 - ➡ 모잠비크는 '14년 2월 국무회의를 통해 모아티즈(Moatize) 지역에 600MW 생산 능력의 발전소 건설에 9억 9,800만 달러를 투자하기로함
 - ➡ 해당 프로젝트의 주체는 미국 AES社로서 사우디아라비아, 브라질, 일본의 기업들이 컨소시엄을 구성해 참여할 예정임
 - ➡ 건설기간이 3년인 해당 프로젝트는 석탄광산에서 나오는 석탄폐기물(전 세계 최대 규모의 폐기물이며 수출 불가함)을 이용할 예정임
 - ➡ 일반적인 화력발전 프로젝트와 달리 석탄폐기물을 이용한 프로젝트로서 친환경 과도 밀접한 관계가 있으며, 수출 대상이 될 수 없는 폐기물을 이용해 전력 공급을 늘리는데 큰 의의가 있음
 - ➡ 우리나라도 앞으로 해외 프로젝트 진출 시 위 사례와 같이 환경친화성을 고려한 투자를 한다면, 기술 및 기자재 수출뿐만 아니라 현지의 환경 정책에도 부합함으로서 시너지 효과가 있을 것으로 예상됨

4) 목재

➡ '14년 1월 원목 수입비중 14.0%, 섬유판 수출비중 26.4% 기록

- 🌀 '14년 1월 4,872만 6천 달러의 원목을 수입하며 목재품목 중 23.0%의 점유율을 보였으며, 제재목(21.4%), 합판(17.8%) 순으로 수입이 많이 이루어짐
- ➡ 전체 원목수입의 61.5%가 뉴질랜드산이며, 캐나다, 미국, 러시아 순으로 원목 수입이 이루어지고 있음

24) 모잠비크 온라인 일간지 참고(www.noticias.sapo.mz)



- ⊕ 현재 원목시장의 가격추이가 점차 인상되는 경향을 보이고 있는데, 이는 중국의 꾸준한 뉴질랜드산 원목 수입이 일부 기인한 것으로 알려져 있으며, 미국의 더글러스퍼, 험록 등의 원목 수종도 미국 건설경기 회복세에 힘입어 수요 증대에 따라 가격인상이 예상됨

〈표 II-9〉 2014년 1월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위		2013년 1월			2014년 1월		
		품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1	원목	62,067	27.1	원목	48,726	23.0
	2	합판	48,941	21.3	제재목	45,215	21.4
	3	제재목	39,449	17.2	합판	37,615	17.8
	4	칩	17,669	7.7	칩	26,808	12.7
	5	파티클보드	11,837	5.2	파티클보드	12,309	5.8
수출	1	섬유판	1,784	27.3	섬유판	2,161	26.4
	2	목재케이스	1,272	19.4	목재케이스	1,627	19.9
	3	제재목	654	10.0	건축목공	1,568	19.2
	4	건축목공	550	8.4	제재목	689	8.4
	5	합판	323	4.9	합판	410	5.0

주 : 소계는 상위 5개품목 이외 전품목 합계임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

▶ '14년 1월 목재품목의 주요 수출국은 일본(전체 점유율 29.0%)

- ⊙ '14년 1월 일본으로 수출되는 목재품목은 237만 3천 달러로 전체 목재 수출액의 29.0%로 가장 높은 점유율을 보임
- ⊕ 일본으로의 주요 수출 품목은 섬유판, 제재목, 목재케이스가 주를 이룸
- ⊙ '14년 1월 목재품목 수입은 중국이 22.0%의 점유율을 보였으나, 전년동기 대비 9.1% 감소함
- ⊕ 중국으로부터의 수입은 대부분 합판, 제재목, 단판이 주를 이룸
- ⊙ 원목의 경우 뉴질랜드, 캐나다, 미국 순으로 주로 수입이 되고 있음

〈표 II-10〉 2014년 1월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위		2013년 1월			2014년 1월		
		품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1	중국	51,311	22.4	중국	46,631	22.0
	2	뉴질랜드	33,813	14.7	뉴질랜드	33,878	16.0
	3	말레이시아	24,879	10.8	베트남	22,063	10.4
	4	베트남	20,545	9.0	말레이시아	20,853	9.8
	5	캐나다	18,147	7.9	캐나다	13,545	6.4
수출	1	일본	2,297	35.1	일본	2,373	29.0
	2	중국	607	9.3	브라질	625	7.6
	3	사우디	522	8.0	카자흐스탄	590	7.2
	4	미국	396	6.1	베트남	579	7.1
	5	베트남	341	5.2	중국	491	6.0

주 : 소계는 상위 5개품목 이외 전품목 합계임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

5) 모래

◇ '14~'18년 골재수급, 안정적인 것으로 전망

- ⑥ 국토교통부는 골재수급심의위원회의 심의를 거쳐 제 5차 골재수급기본계획 및 '14년도 수급계획을 확정 발표함
- ➡ 해당 계획은 골재채취법 제 5조에 근거하여 국토교통부장관이 5년마다 수립 및 시행하는 골재(자갈+모래) 관련 계획임
- ➡ 전국의 골재수급량은 매해 약 0.9%씩 성장하여 총 5년간('14~'18년)의 평균 골재량은 약 2억 502만㎥를 기록할 것으로 전망됨
- ⑥ 골재수급기본계획은 향후 골재수요에 대한 안정적인 공급방안을 마련할 수 있는 기준이 되는 골재원별 공급계획에 목적이 있음
- ➡ 현재 하천, 바다 등 천연골재원의 지속적 감소를 고려하여 기 허가된 산림골재는



최대한 활용하는 추세임

- ➡ 또한 자체 골재원 확보가 어려운 지역을 고려하여 지역간 반출·입을 통해 수급을 조절하고자 함

➤ 평택·당진항, 모래 물동량 동향 및 전망

- 평택·당진항의 모래 물동량은 '05년부터 '07년까지 큰 폭으로 감소 후 반등을 거듭하고 있음
- ➡ '05년 모래 물동량 감소는 환경보호의 이유로 군산 어청도, 웅진군 및 태안군의 골재채취가 잠시 중단된 것에 기인함
- 또한 기존 모래 운영사의 철수 및 신규 모래부두 개장 지연으로 인해 '10년 이후 모래 물동량이 급감함
 - ➡ '12년 7월 이전까지는 원정리 관리부두 물양장을 통하여 모래운반선이 입항
 - ➡ 민간사업자에 의하여 '12년 7월 신규 모래부두 7선석이 남양호 하구에 축조됨에 따라 기존 모래 운영사(3개사)는 '11년 이후 단계적으로 철수
 - ➡ 또한 신규 모래부두 운영은 '13년 3월부터 시작하였으며, '11년 이후부터 '13년 상반기 까지는 모래부두 이전 및 신규 축조로 인하여 물동량이 감소함
 - ➡ 현재 운영사인 (주)공영해운은 신생업체로 모래채취 허가 및 물량을 확보하지 못한 상태임
 - ➡ 하지만 향후 모래부두 운영사에 따른 기존 인천의 모래부두가 거점도로 이전될 경우 경기남부지역의 모래공급은 대부분은 평택·당진항을 통하여 이루어 질 것으로 전망함

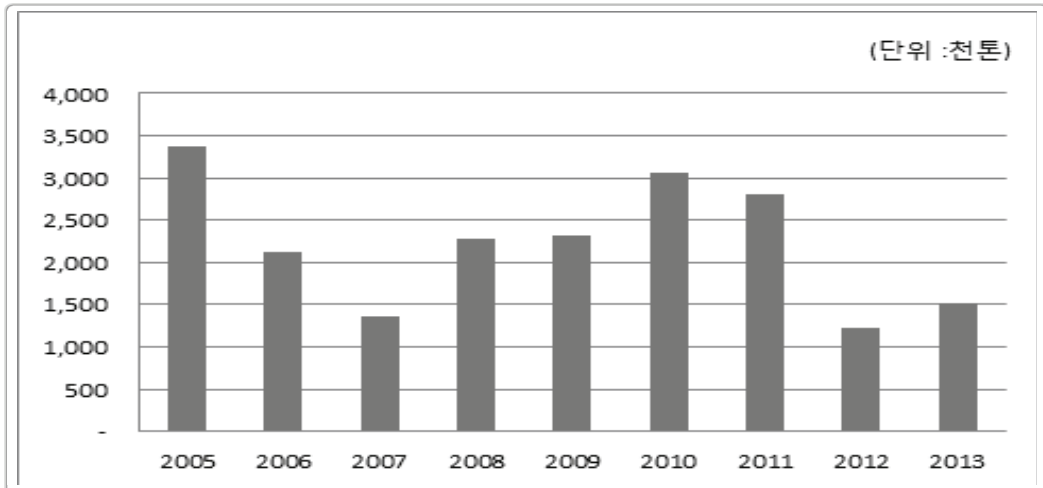
〈표 Ⅱ-11〉 평택·당진항 모래 물동량 추이

(단위: 천 톤, %)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	증가율
합계	3,372	2,104	1,328	2,252	2,318	3,019	2,740	1,149	1,454	-1.0

자료 : 해운항만물류정보센터(www.spidc.go.kr)

〈그림 II-9〉 평택·당진항 모래 물동량 추이



자료 : 해운항만물류정보센터(www.spidc.go.kr)

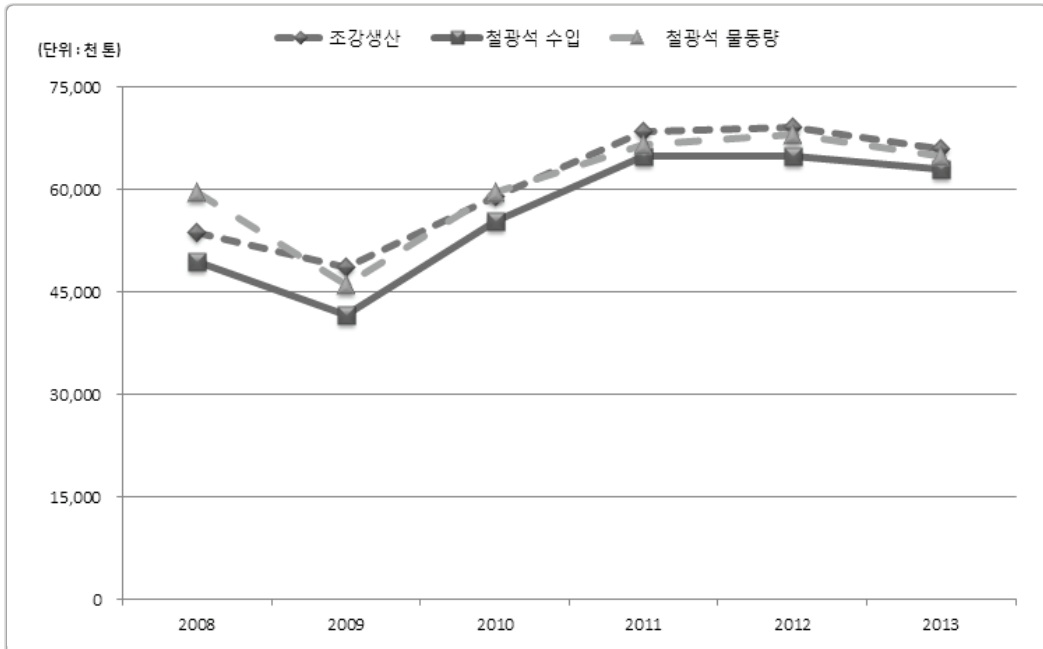
6) 철광석

➤ 철광석 수입 동향 및 전망

- ⑥ '13년 국내 철광석 수입은 6,295만 톤으로 전년대비 2.9% 감소함
 - ➡ 이는 국내 조강생산량의 하락에 의한 것으로 '13년 국내 전체 조강생산은 6,606만 1천 톤으로 전년대비 4.4% 감소함
 - ➡ 글로벌 경기 둔화와 최대 수출국인 중국의 자국 내 생산 증가로 국내 조강생산 및 철광석 수입이 감소하는 추세를 나타냄
 - ➡ '14년의 경우 '13년과 같은 추세가 이어질 것으로 전망되지만 철강 경기가 활성화 되고 철광석 가격이 하락할 경우 철광석의 수입은 다소 증가 할 것이라는 분석도 존재함



〈그림 Ⅱ-10〉 국내 조강생산에 따른 철광석 수입 및 물동량



자료 : 철강협회, SPI-DC, KMI 작성

④ '14년 국제 철광석 가격은 하락할 것으로 전망

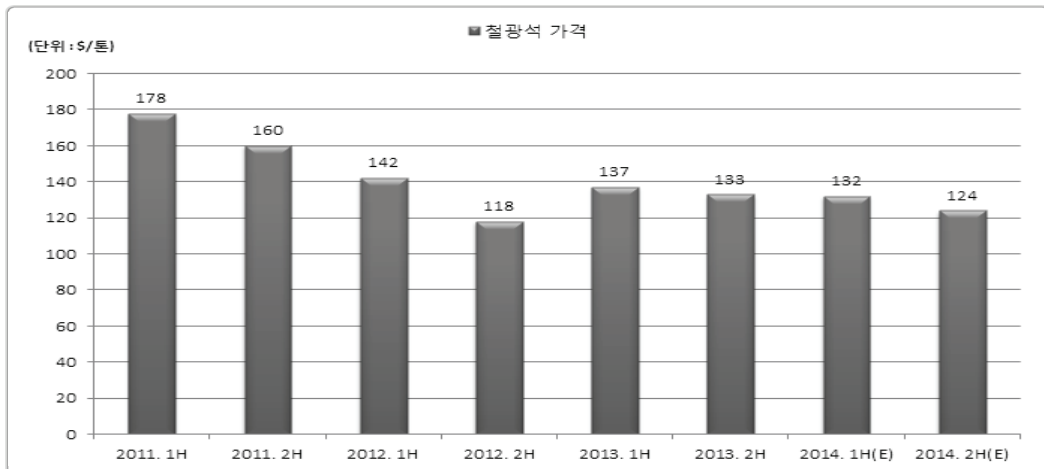
- ➡ '13년 하반기 철광석 가격은 중국 FE 62%²⁵⁾ 운임포함가격 기준 133달러를 기록 상반기 대비 4달러 하락함
- ➡ '13년 2분기에는 톤당 126달러를 유지했던 것과는 달리 상반기 평균 가격이 상승한 것은 중국의 조강생산이 예상보다 높은 수준을 유지한 것에 기인함
- ➡ 더불어 발레(Vale)사의 생산이 전년대비 약 1천만 톤 감소하였기에 공급의 차질로 철광석이 높은 가격을 유지함
- ➡ '14년은 발레(Vale)사의 생산 정상화와 신규광산의 가동이 본격화되는 반면 전 세계적으로 조강생산 증설이 완료되는 추세이기에 철광석에 대한 수요 감소로 가격은 하락할 것으로 전망함

④ 철광석 가격의 하락은 국내 철광석 물동량의 증가로 이어질 것으로 전망

25) FE 62% : 철광석의 품위로 제철의 원료는 FE 55%이상을 사용함

- ➡ '13년 국내 조강생산의 감소는 경기침체와 더불어 지속적으로 상승하는 철광석 가격도 영향을 미침
- ➡ '14년 국제 철광석 가격이 하락할 경우 그동안 생산을 미루었던 국내 철강업체에서 생산을 늘릴 가능성이 존재하기에 이에 따른 철광석의 물동량도 증가할 수 있을 것으로 보임

〈그림 II-11〉 철광석 가격 동향 및 전망



자료 : Platts, KMI작성

7) 철재/고철

➡ 중국 주요 철강사 현황

- 🌀 '13년 중국 조강생산량은 7억 7,904만 톤으로 나타났으며 이 중 중국 10대 철강사의 조강생산이 전체의 39.4%를 차지하는 것으로 나타남
- ➡ 허베이강철에 이어 바오산, 우한강철이 5.0% 이상의 비중이 나타났으며 안산강철의 증가율이 가장 높은 것으로 나타남
- ➡ 중국 10대 철강사의 증가율보다 중소형 철강사의 증가율이 높은 것으로 나타남
- ➡ 세계철강협회는 '14년 철강수요를 전년대비 3.3% 증가한 15억 2천만 톤으로 전망해 큰 폭의 성장은 없을 것으로 전망함



〈표 Ⅱ-12〉 중국 주요 철강사 조강생산량

(단위: 천 톤, %)

기업	2012	2013	증가율	비중
허베이	42,842	45,786	6.9	5.9
바오산	40,710	43,908	7.9	5.6
우한	26,423	39,310	7.9	5
샤강	32,309	35,080	8.6	4.5
안산	30,233	33,686	11.4	4.3
쇼우강	31,417	31,523	0.3	4
산둥	23,006	22,793	-0.9	2.9
보하이	17,317	19,326	11.6	2.5
마안산	17,338	18,794	8.4	2.4
벤시	15,083	16,825	11.6	2.2
10대 철강사 소계	286,680	307,035	7.1	39.4
중국전체	724,450	779,040	7.5	100

자료: Bradford research

▶ '14년 1월 세계 조강생산량은 전년대비 0.4% 감소한 15억 8천만 톤을 기록

- ① EU를 중심으로 유럽에서의 조강생산은 증가하였으나 최대 생산국인 중국의 하락으로 인해 세계 조강생산량은 전년동기대비 소폭 하락함
- ② 중국의 조강능력 하락은 재고 조정으로 인한 생산량 축소가 가장 큰 원인으로 파악되며 추가적으로 일부 철강기업들 사이에 진행되는 감산 준비와 노후설비 도태 작업 실시로 당분간 큰 폭의 증가세는 없을 것으로 전망됨

〈표 II-13〉 '14년 1월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013	2014	증감율	
	1월	1월	당월	누적
EU	13,430	14,409	7.3	7.3
other Europe	2,975	3,013	1.3	1.3
C.I.S	9,065	9,005	-0.7	-0.7
North America	10,122	10,058	-0.6	-0.6
South America	3,634	3,665	0.9	0.9
Africa	1,405	1,267	-9.8	-9.8
Middle East	1,987	2,141	7.7	7.7
Asia	87,144	85,809	-1.5	-1.5
China	63,622	61,573	-3.2	-3.2
India	6,955	6,954	0.0	0.0
Japan	8,863	9,401	6.1	6.1
South Korea	5,928	6,040	1.9	1.9
Taiwan, China	1,776	1,840	3.6	3.6
Oceania	491	416	-15.4	-15.4
Total 65 countries	130,253	129,783	-0.4	-0.4

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

▶ '13년 고철 국내 공급량 최대기록

- ➡ '13년 국내 고철 공급량은 역대 최고치인 3,348만 5천 톤을 기록함
- ➡ '13년에는 수입이 감소하였으나 국내에서 발생되는 물동량이 급증하여 총 공급량은 2.0% 증가함
- ➡ 철강 축적량이 매년 증가함에 따라 국내 고철 공급량도 지속적으로 증가하는 추세임
- ➡ 국내 고철 물동량은 포항, 평택·당진, 광양항을 중심으로 발생하고 있으며 국내 공급물동량이 증가함에 따라 고철 수입물동량은 점진적으로 감소할 것으로 예상됨



〈표 Ⅱ-14〉 고철 공급 추이

(단위 : 천 톤)

연도	국내구입	자가발생	수입	계
2008	15,204	5,202	7,313	27,720
2009	13,791	4,426	7,800	26,018
2010	15,536	4,812	8,091	28,438
2011	17,576	5,441	8,538	31,555
2012	16,914	5,799	10,126	32,839
2013	18,100	6,125	9,260	33,485

자료: Steeldata

8) 자동차

▶ '14년 1월 국내 자동차 생산량 및 판매량 전월대비 감소

- ⊙ 국내 자동차 생산량 '14년 1월 36만 8천 대로 전년동기대비 10.3% 감소하였는데, 설 연휴에 따른 조업 일수 감소 및 주간 2교대 전환 등에 따른 판단됨
- ⊙ 쌍용자동차는 전년동기대비 11.6% 증가한 반면, 현대, 기아자동차 등은 대부분 전년동기대비 감소함
- ⊙ 자동차 내수시장 판매는 전년동기대비 2.1% 증가하며 '14년 1월 10만 7천 대를 판매함
- ⊙ 중대형 차종인 그랜저가 '14년 1월 8,134대 판매되었으며, 산타페가 다음으로 많은 판매대수를 기록한 것으로 보아, SUV 수요 확대 및 신차 효과가 1월에 반영된 것으로 보임
- ⊙ '14년 1월 자동차 수출대수는 25만 7천 대를 기록하며, 전월대비 11.5%, 전년동기대비 9.6%의 감소세를 나타냄

- ➡ 현대와 기아자동차는 조업일수 감소에 따른 생산량 감소로 전년동기대비 각각 8.5%, 3.7% 감소한 반면, 르노삼성은 전년동기대비 18.2% 증가함

〈표 II-15〉 2014년 1월 자동차산업 현황

(단위 : 천 대, %)

		2013년		2013	2014년		전월 대비	전년동기대비	
		1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
	생산량	411	411	419	368	368	-12.2	-10.3	-10.3
판매	내수	105	105	125	107	107	-14.1	2.1	2.1
	수출	284	284	291	257	257	-11.5	-9.6	-9.6
	소계	389	389	415	364	364	-12.3	-6.4	-6.4
	수입차판매	12	12	12	15	15	19.7	20.3	20.3

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 제고차량 등이 포함되었기 때문임

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

〈표 II-16〉 자동차산업 월별 현황

(단위 : 천 대, %)

		2013												2014
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월
	생산량	411	338	366	386	385	398	334	344	288	425	427	419	368
판매	내수	105	100	119	120	120	114	126	111	102	122	120	125	107
	수출	284	235	261	263	269	278	230	225	189	280	286	291	257
	소계	389	335	380	382	389	392	356	336	291	402	406	415	364
	수입차판매	12	11	12	13	13	13	15	14	13	14	14	12	15

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 제고차량 등이 포함되었기 때문임

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

➤ 현대자동차, 아프리카 시장 공략 박차

- 🌀 '14년 4월부터 나이지리아에 CKD(Complete Knock Down)형태의 현지 생산체제를 구축하도록 제휴계약 체결

- ➡ CKD형태는 부품을 수출하여 수요처인 현지에서 직접 조립하여 판매하는 방식으로 일부국가의 완성차수입 관세 인상 및 자국 산업부흥 등을 위해 주로 사용되어지고 있음



- ④ 나이지리아는 '13년 10월부터 나이지리아 자동차위원회(NAC) 및 외국 자동차업체들의 의견을 수렴하여 '국가 자동차산업정책'을 수립함
- ⑤ 본 정책에서는 국내 조립되어 생산되는 현지생산차량의 우선 구매권 부여 및 완성차 수입 관세율 대폭 인상 등의 국내 시장 활성화 촉진을 위한 목적이 담겨져 있음
- ⑥ 이번 나이지리아 생산시설 구축은 아프리카 시장 공략을 위해 나이지리아 자동차정책의 정책에 부흥하기 위한 것으로, 향후 아프리카지역의 국내 자동차 브랜드 활성화에 기여할 수 있을 것으로 기대함
- ⑦ 아프리카는 국내 자동차 업체들의 수출 교역량이 가장 저조한 지역으로서 매년 18만 대 정도의 자동차를 수출하고 있음

〈표 Ⅱ-17〉 아프리카시장 자동차 수출 실적

(단위 : 천 대, %)

		2009	2010	2011	2012	2013	연평균
승용	승용	114	111	112	119	120	1.4
	SUV	29	35	39	48	30	1.2
	CDV	2	1	3	1	3	11.0
상용	버스	5	7	7	6	5	1.3
	트럭	23	16	18	22	22	-1.3
	특장	1	1	1	1	0	-13.0
합계		174	172	180	197	181	1.1

자료 : 한국자동차산업협회(www.kama.or.kr)

9) 잡화

④ 기계 산업 동향

- ④ '14년 1월 국내 기계류 수출입 현황
- ⑤ '14년 1월 국내 기계류 수입액은 48억 8,500만 달러를 기록하였으며, 전년대비 9.0% 감소하였음

- ➡ 12월 수출액은 77억 500만 달러로 전년대비 0.3% 증가하였음
- 🌀 '14년 1월 기계품목의 주요 수출국은 중국과 미국이며 각각 29억 6,900만 달러, 9억 1,000만 달러임

〈표 II-18〉 '14년 1월 국내 기계류 수출입 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
수입	5,366	5,366	5,733	4,885	4,885	-14.8	-9.0	-9.0
수출	7,680	7,680	8,520	7,705	7,705	-9.6	0.3	0.3
합계	13,047	13,047	14,253	12,590	12,590	-11.7	-3.5	-3.5

자료 : 관세청(www.customs.go.kr), KMI 작성

🌀 '14년 국내 기계 산업 전망

- ➡ 국내외 경제여건이 개선됨에 따라 위축되었던 설비투자가 확대될 것으로 기대되고 국내 기계 수요도 증가할 것으로 전망됨
- ➡ 선진국을 중심으로 제조업 설비투자가 확대될 것으로 보여 기계 산업의 수출이 확대될 것으로 보임
- ➡ 특히 '22년 월드컵 개최국인 카타르에서 대형 사업시설 프로젝트 및 인프라 구축 사업에 대한 투자가 증가하고 있고, 올해 대이란 제재조치도 많이 완화됐기 때문에 중동 지역으로의 수출이 확대될 것으로 보임

🔗 국외 기계 산업

🌀 중국 중장비 산업 현황²⁶⁾

- ➡ 12년 이후 은행-기업 간 업무교류 플랫폼 건설 등의 효과로 중장비 산업의 경기가 회복됨
- ➡ 중국의 '13년 1~11월 기계공업 수출액은 약 1조 6,202만 위안이며, 기계공업 수입액은 약 6,096억 위안임

26) 대한무역투자진흥공사(www.kotra.or.kr)



㉠ 중국 중장비 산업의 부흥

- ➡ 중국정부가 경제 성장 방식을 수출주도에서 내수주도로 바꾸면서 도시철도 정비, 신규 철도공사 발주 등 도시화 정책을 수행할 것으로 예상
- ➡ 이로 인해 교통 인프라 구축 및 부동산 개발에 대한 투자가 증가되어 중장비에 대한 수요가 증가할 전망
- ➡ 특히 후난성 등 중부지역 낙후지역의 건설 중장비 시장이 커질 것이고, 중국 중장비 시장이 향후 10년 간 순성장을 이룰 것으로 전망

㉡ 중국의 중장비 산업의 부흥이 우리나라에 기계 산업에 미치는 영향

- ➡ 중국은 중국 내 중장비 기계 산업을 우리나라 기업과 합작하기를 원하고 있기 때문에 우리나라 중장비 기계 회사들의 사업이 확대될 것으로 전망
- ➡ 그러나 높은 기술력과 고기능 제품이라 하더라도 현지화하지 않으면 시장에 적합하지 않을 수 있기 때문에 사전조사와 정보 교환 등을 통해 시장에 적합한 제품으로 진출하도록 해야 함

㉢ '14년 화공품, 중국의 자급률 향상에 따라 공급과잉이 우려됨

- ㉠ '13년 중국은 에틸렌을 전년대비 8.5%증가한 1,623만 톤 생산하며 최고치를 갱신함
- ➡ 중국은 제 12차 5개년 계획('11년 ~ '15년)에 따라 화공품의 자급률을 끌어올리고 있음
- ➡ 대표적으로 폴리에스터 섬유와 PET병 등의 원료로 사용되는 PTA(Purified Terephthalic Acid)의 경우 중국의 수요는 '12년 기준 2,500만 톤에 달하였으며, 생산능력은 같은 기간 2,200만 톤 수준인 것으로 나타났음
- ➡ 여기에 더해 중국은 '14년까지 추가로 2,000만 톤 이상의 신증설 계획이 있는 만큼 중국의 PTA수입 물동량은 급감할 것으로 전망되며, 중국에 대한 수출 의존도가 높은 국내 업체의 경우 실적 악화가 예상됨
- ➡ 실제 중국의 영향으로 현재 PTA가격은 원료인 PX(파라자일렌)보다 높은 기현상을 나타내고 있으며, 국내 업체의 PTA감산이 불가피할 전망
- ㉡ '14년 국내 화공품 물동량은 중국의 영향으로 다소 감소할 것으로 예상되며,

중국 수출에 의존한 국내 화공품 판로의 재편이 필요할 것으로 전망

- ➡ 중국의 '14년 GDP성장률²⁷⁾은 7.3%에 머무를 것으로 전망됨에 따라 화공품의 수요 역시 크게 증가하지 않을 것으로 예상됨
- ➡ 반면, 중국의 화공품에 대한 생산능력은 지속적으로 높아지고 있는 만큼, 국내 수출은 감소할 것으로 예상됨
- ➡ 유럽위원회에서 발표한 '14년 EU의 GDP 성장률은 1.4%로 글로벌 금융위기 이후 마이너스 성장에서 벗어나 플러스 성장이 지속될 것으로 전망되기에 화공품의 수요가 증가할 것으로 예상됨
- ➡ 현재 중국 수출에 의존하고 있는 국내 화공품 업체 역시 EU와 아시아 신흥국 등으로의 수출 판로를 다각화하는 것이 필요할 것으로 전망

10) 유류

➡ 국내 에너지업계, 콘덴세이트, 셰일가스²⁸⁾ 등 신(新)에너지원 도입 추진

- ⊙ 국내 에너지업계는 석유를 대체할 신(新)에너지원으로 콘덴세이트, 셰일 가스, 타이트오일²⁹⁾ 등의 도입을 추진하고 있음
- ➡ SK 에너지는 미국산 초경질원유가 가스처럼 수출이 허용되도록 산업통상자원부에 교섭 지원을 요청
- ➡ 현대케미칼(현대오일뱅크와 롯데케미칼의 합작법인)은 '16년 하반기 상업가동을 목표로 콘덴세이트 원유정제공장과 혼합자일렌(MX) 제조공장을 현대오일뱅크 대산 공장 내에 짓고 있음
- ⊙ 신(新)에너지원, 정유·석유화학업계의 원가경쟁력 강화에 일조할 것으로 전망됨
- ➡ '13년 국내 석유제품 소비량은 전년동기대비 0.1% 감소하여 '08년 이후 5년만에 감소세로 전환되었지만 석유화학제품의 기초 원료인 나프타의 소비는 전년동기

27) IMF, '13년 10월 발표

28) Shale Gas : 셰일층에서 추출된 천연가스

29) tight oil : 셰일층에서 나오는 경질유



대비 0.5% 증가

- ➡ 콘덴세이트³⁰⁾는 천연가스에서 나오는 휘발성 액체 탄화수소로 나프타 성분을 다량함유 하고 있어 정제하면 원유보다 저렴한 가격으로 나프타를 생산할 수 있고 PX(파라자일렌), 혼합자일렌(MX)등도 확보할 수 있음
- ➡ 콘덴세이트의 도입이 활발해지면 신규 건설되는 PX(파라자일렌)공장의 원료가격을 절감하는 시너지 효과를 기대할 수 있음

30) 고온·고압 상태의 지하에서는 기체로 존재하지만 지상으로 끌어올리면 액체 상태의 초경질유가 됨

Ⅲ. 항만포커스

1. 해상물동량 현황 및 전망
2. 우크라이나 사태가 국내 항만물동량에 미치는 영향





1. 해상물동량 현황 및 전망

항만수요예측센터 최건우 연구원

▷ 개요

- ① 세계 해상물동량은 '13년 역대 최대인 91억 9백만 톤을 기록함
 - ➡ 이는 '12년에 대비 2.8% 증가한 수치 최근 해상물동량의 증가율은 감소하는 추세임
- ② 국내 해상물동량과 항만물동량간의 상관관계³¹⁾를 비교한 결과 0.9962로 매우 높은 관계가 나타남
 - ➡ 해상물동량과 항만물동량은 통계 단위가 상이하여 직접적인 비교는 어려우나 추세는 비슷한 것으로 나타남
- ③ 일반적으로 국내 항만물동량 추정시 항만을 기준으로 항만별/품목별 물동량을 예측함
 - ➡ 해상물동량은 선박을 이용하여 수송되는 물동량을 지칭하며 미터톤(MT)으로 집계되어 국내 해운항만물류정보센터(SP-IDC)에서 제공되는 운임톤(RT)과는 차이가 있음
 - ➡ 이러한 차이는 해상물동량은 MT(Metric ton)로 측정되며 국가 간 수출입 물동량 중심으로 집계되기 때문임
- ④ 항만물동량과 비슷한 추세를 나타내는 해상물동량의 예측을 통해 항만 물동량의 예측의 적정성을 비교하고자함
 - ➡ 적합한 해상물동량 예측 모델을 찾아보고 검증한 후 해상물동량 추이를 살펴봄

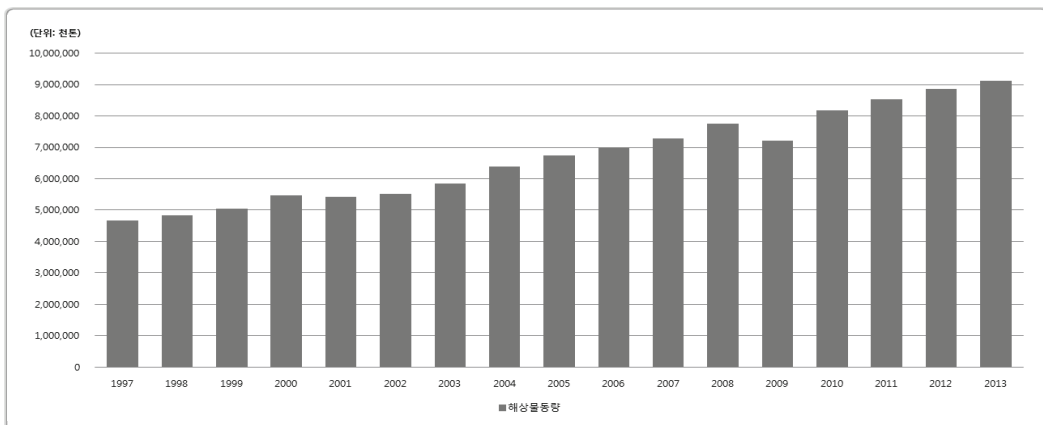
31) 세계 해상물동량과 항만물동량은 통계 수집의 어려움으로 직접적인 비교가 불가능함에 따라 국내 해상물동량과 항만물동량을 비교함

1) 세계 해산물동량

▶ 세계 해산물동량 현황

- ① '97년 46억 6천만 톤(M/T)을 기록한 세계 해산물동량은 '13년 91억 9백만 톤을 기록하여 연평균 4.3%씩 증가하는 것으로 나타남
- ② '97~'00년 5.5%, '00~'05년 4.2%, '05~'10년 4.0%, '10~'13년 3.7%의 연평균 성장세를 나타냈으며 시간이 지날수록 해산물동량의 성장률은 하락하는 것으로 나타남

〈그림 Ⅲ-1〉 세계 해산물동량 추이



자료: 글로벌인사이트(www.ihs.com)

▶ 품목별 해산물동량 현황

- ① 품목별 해산물동량은 '00년 이후로 대부분 증가율이 둔화되는 것으로 나타남
- ② 다만 원자재(에너지) 및 운송장비는 높은 증가율을 유지함
- ③ 해산물동량 중 가장 많은 비중을 차지하는 품목은 에너지 및 광물류로 전체 비중의 70.7%를 차지하는 것으로 나타남
- ④ 물동량 비중은 에너지 및 광물, 양곡, 화공품, 금속 및 제품 순으로 나타남



〈표 Ⅲ-1〉 품목별 해상물동량 추이

(단위 : 천 톤, %)

품목	2000	2005	2010	2013	증가율			비중
					'00~'05	'05~'10	'10~'13	
음료 및 오일	38,258	57,649	77,835	86,564	8.5	6.2	3.6	1.0
화공품 및 관련제품	328,068	422,625	567,144	617,050	5.2	6.1	2.9	6.8
컴퓨터 및 전기기기	10,425	12,874	13,814	14,062	4.3	1.4	0.6	0.2
에너지 및 광물	3,959,898	4,788,450	5,739,574	6,440,519	3.9	3.7	3.9	70.7
유리 및 비철금속	114,646	156,149	178,039	194,117	6.4	2.7	2.9	2.1
기계 및 전기설비	38,912	61,828	82,687	98,267	9.7	6.0	5.9	1.1
금속 및 제품	241,726	335,220	386,393	425,573	6.8	2.9	3.3	4.7
섬유 및 의류	39,243	50,703	65,560	67,249	5.3	5.3	0.9	0.7
운송장비 및 부품	28,775	45,534	58,727	75,265	9.6	5.2	8.6	0.8
양곡 및 과일	448,928	527,046	660,786	697,855	3.3	4.6	1.8	7.7
목재 및 관련제품	173,283	194,124	244,532	278,401	2.3	4.7	4.4	3.1
어류 및 육류	30,005	38,553	48,841	54,229	5.1	4.8	3.5	0.6
기타	26,164	40,081	54,710	60,638	8.9	6.4	3.5	0.7
합계	5,478,330	6,730,837	8,178,642	9,109,789	4.2	4.0	3.7	100.0

주: 비중은 '13년 기준

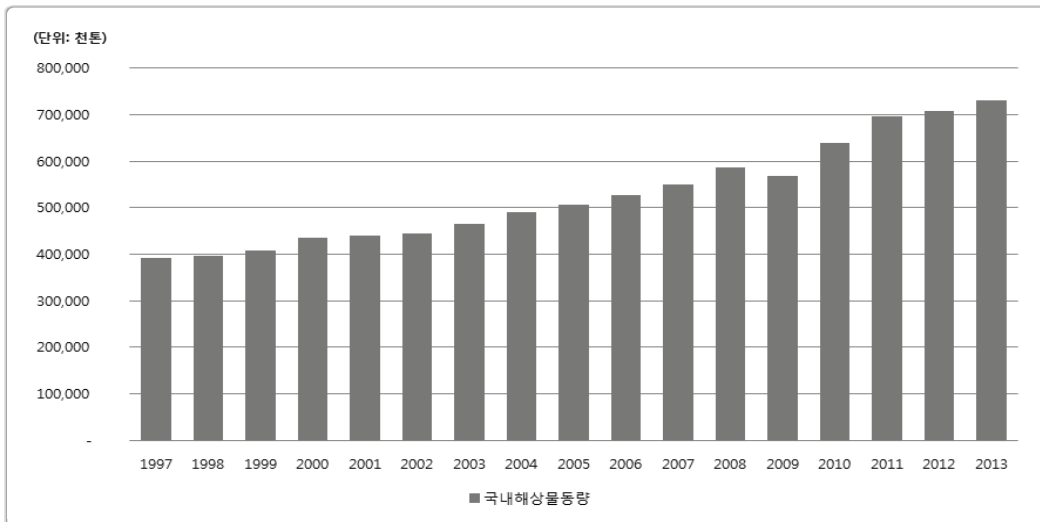
자료: 글로벌인사이트(www.ihs.com), KMI 재정리

2) 국내 해상물동량

◇ 국내 해상물동량 현황

- ⑥ '97년 3억 9천만 톤(M/T)을 기록한 국내 해상물동량은 '13년 7억 3천만 톤을 기록하여 연평균 4.0%씩 증가하는 것으로 나타남
- ⑦ '10년 이후 연평균 4.5%씩 성장을 기록하였으며 '12~'13년도 증가율은 3.3%를 기록함

〈그림 Ⅲ-2〉 국내 해상물동량 추이



자료: 글로벌인사이트(www.ihs.com)

➤ 국내 품목별 해상물동량 현황

- ④ 국내 품목별 해상물동량은 '00년 이후로 3~4%의 성장률을 기록함
 - ➡ 최근 에너지, 운송장비, 기타의 증가세가 높은 것으로 나타남
- ④ 해상물동량 중 가장 많은 비중을 차지하는 품목은 에너지 및 광물류로 전체 비중의 67.6%를 차지하는 것으로 나타남
 - ➡ 물동량 비중은 에너지 및 광물, 금속, 화공품, 양곡 순으로 나타남
 - ➡ 에너지 분야에서 석탄은 1억 1,141만 톤 수입, 원유는 1억 8,554만 톤 수입하는 것으로 나타나 개별 품목으로 가장 큰 비중을 차지함
 - ➡ 금속 분야는 철강 제품의 수입이 3,112만 톤, 수출이 2,451만 톤으로 나타남



〈표 Ⅲ-2〉 품목별 국내 해상물동량 추이

(단위 : 천 톤, %)

품목	2000	2005	2010	2013	증가율			비중
					'00~'05	'05~'10	'10~'13	
음료 및 오일	839	1,151	1,652	1,982	6.5	7.5	6.3	0.3
화공품 및 관련제품	34,038	45,767	55,857	61,825	6.1	4.1	3.4	8.4
컴퓨터 및 전기기기	1,051	1,095	1,578	1,638	0.8	7.6	1.3	0.2
에너지 및 광물	300,573	335,508	427,519	494,897	2.2	5.0	5.0	67.6
유리 및 비철금속	7,110	13,990	13,886	15,572	14.5	-0.1	3.9	2.1
기계 및 전기설비	4,444	6,783	9,001	10,759	8.8	5.8	6.1	1.5
금속 및 제품	39,034	49,774	67,715	75,274	5.0	6.3	3.6	10.3
섬유 및 의류	4,380	3,894	4,074	4,116	-2.3	0.9	0.3	0.6
운송장비 및 부품	3,397	6,163	8,597	10,616	12.7	6.9	7.3	1.5
양곡 및 과일	22,970	23,310	29,558	31,660	0.3	4.9	2.3	4.3
목재 및 관련제품	15,568	16,527	16,930	18,252	1.2	0.5	2.5	2.5
어류 및 육류	1,802	2,301	2,616	2,969	5.0	2.6	4.3	0.4
기타	948	1,288	1,658	2,147	6.3	5.2	9.0	0.3
합계	436,154	507,551	640,641	731,708	3.1	4.8	4.5	100.0

자료: 글로벌인사이트(www.ihs.com), KMI 재정리

3) 국내외 해상물동량 전망

➤ 해상물동량 상관관계 분석(1단계)

- ⑥ 국내외 GDP, 국내외 해상물동량 간의 상관계수를 분석한 결과 0.9 이상의 높은 상관관계를 보이는 것으로 나타남
 - ➡ '97~'13년의 국내외 해상물동량과 GDP를 이용하여 분석함
 - ➡ 세계 GDP와 세계 해상물동량간에는 0.993, 국내 GDP와 국내 해상물동량간에는 0.972의 상관관계가 있는 것으로 나타남
 - ➡ 분석결과, 국내 해상물동량은 국내 GDP보다 세계 GDP와의 상관성이 더 높은 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-3〉 GDP-해상물동량 상관관계 결과

구분		세계		국내	
		GDP	해상물동량	GDP	해상물동량
세계	GDP	1,000	0,993	0,995	0,975
	해상물동량	0,993	1,000	0,987	0,989
국내	GDP	0,995	0,987	1,000	0,972
	해상물동량	0,975	0,989	0,972	1,000

자료: IHS자료 이용, KMI 분석

➤ 해상물동량 추정의 모형 검증(2단계)

- ① 해상물동량을 추정하기 위해 '12년까지의 데이터를 기반으로 '13년을 추정하여 모형의 적합성을 검증함
- ➡ 해상물동량 추정 모형은 신경망 모형과 ARIMA 모형을 적용함
- ② 신경망(Neural Networks) 모형 적용 결과
 - ➡ 신경망모형을 이용하여 세계해상물동량을 추정한 결과와 '13년 실적 간에 비교한 결과 오차율은 0.18%로 예측률이 높은 것으로 나타남
 - ➡ 국내 해상물동량은 추정결과 실적치와 오차율이 1.1%로 세계해상물동량 추정치보다 오차율이 높은 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-4〉 신경망모형 해상물동량 검증 결과

(단위: 천 톤. %)

해상물동량	세계			국내		
	실적치	추정치	오차율	실적치	추정치	오차율
2013	9,109,789	9,093,282	0.17	731,708	723,729	1.1

- ③ 시계열모형 적용 결과
 - ➡ 시계모형을 이용하여 세계 해상물동량을 추정한 결과와 '13년 실적 간에 비교한 결과 오차율은 0.17%로 나타남
 - ➡ 국내해상물동량의 오차율은 0.03%로 비교적 차이가 작은 것으로 나타남

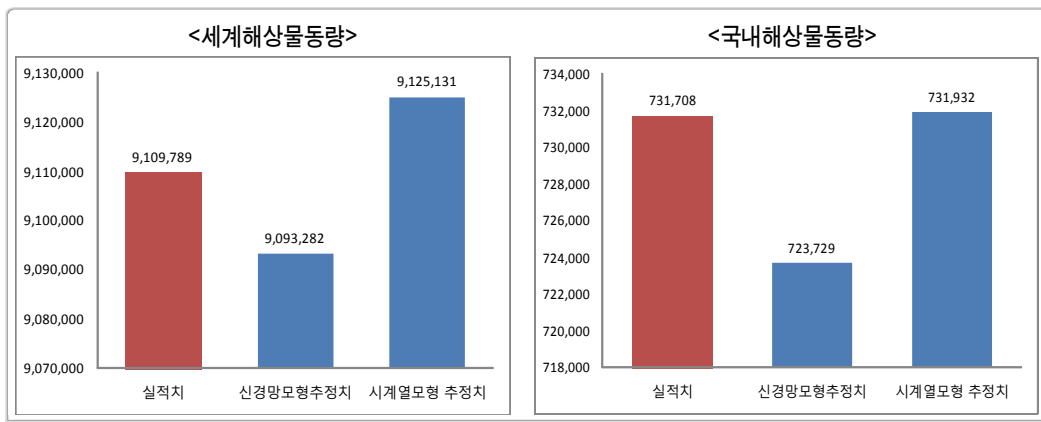


〈표 Ⅲ-5〉 시계열모형 해상물동량 검증 결과

(단위: 천 톤, %)

해상물동량	세계(ARIMA(1,1,2))			국내(ARIMA(2,1,2))		
	실적치	추정치	오차율	실적치	추정치	오차율
2013	9,109,789	9,125,131	0.17	731,708	731,932	0.03

〈그림 Ⅲ-3〉 해상물동량 검증 결과



➤ 해상물동량의 추정(3단계)

② 신경망모형과 시계열모형을 이용하여 '14년 해상물동량을 예측함

➡ 신경망모형으로 '14년 해상물동량을 예측한 결과 세계 해상물동량은 '13년에 비해 2.3% 증가한 93억 2,291만 톤, 국내 해상물동량은 2.4% 증가한 7억 4,901만 톤을 기록할 것으로 예상됨

〈표 Ⅲ-6〉 해상물동량 추정 결과_신경망모형

(단위: 천 톤, %)

해상물동량	세계	국내
2013(실적치)	9,109,789	731,708
2014(F)	9,322,918	749,010
증감율	2.3	2.4

➡ 시계열모형으로 '14년 해상물동량을 예측한 결과 세계 해상물동량은 '13년에 비해

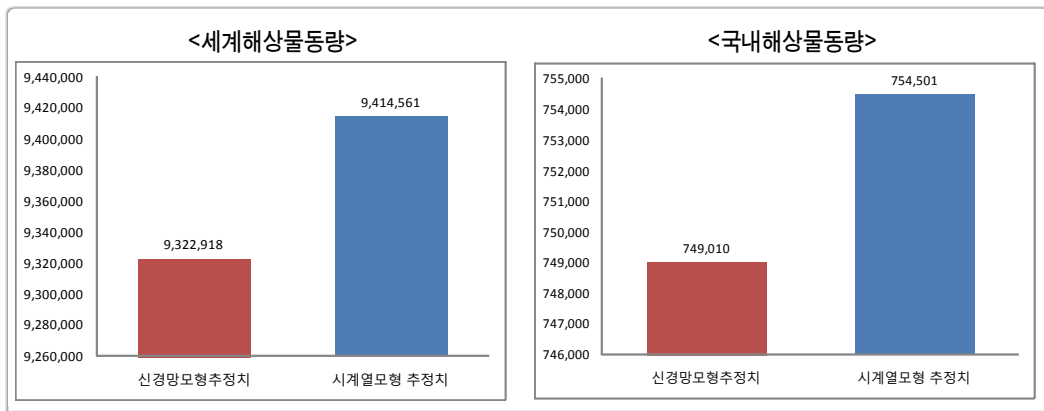
3.3% 증가한 94억 4,156만 톤, 국내 해상물동량은 3.1% 증가한 7억 5,450만 톤을 기록할 것으로 예상됨

〈표 Ⅲ-7〉 해상물동량 추정 결과_시계열모형

(단위: 천 톤, %)

해상물동량	세계	국내
2013(실적치)	9,109,789	731,708
2014(F)	9,414,561	754,501
증감율	3.3	3.1

〈그림 Ⅲ-4〉 해상물동량 추정 결과



➤ 결론

- ① 세계 해상물동량은 원자재(철광석, 석탄, 원유 등)의 비중이 가장 높은 것으로 나타남. 국내에서도 원자재의 비중이 가장 높은 것으로 나타났으며 철재를 중심으로 하는 금속제품, 운송 관련 제품 순으로 비중이 높은 것으로 나타남
- ② 세계 해상물동량은 '97년 이후로 증가율이 점차 감소하는 것으로 나타남
- ③ 국내 해상물동량은 금속 제품, 운송장비 등의 증가로 세계 해상물동량 증가율 보다 높은 수치를 기록함
- ④ 신경망모형과 시계열모형을 이용하여 해상물동량 예측을 실시함



- ➡ 해상물동량 예측 검증을 위해 실적치를 바탕으로 검증을 실시한 결과 신경망 모형의 예측 결과가 시계열모형에 비해 우수한 것으로 나타남
- ➡ 하지만 신경망모형은 독립변수에 예측값이 들어가야 하기 때문에 독립변수의 예측치의 오차가 클수록 예측력이 떨어진다는 단점이 있음
- ➡ 따라서 이번 해상물동량 예측에서는 신경망모형과 시계열모형을 동시에 예측하여 비교함
- ➡ 신경망모형으로 '14년 해상물동량을 예측한 결과 세계 해상물동량은 93억 2,291만 톤, 국내 해상물동량은 7억 4,901만 톤을 기록할 것으로 예상됨
- ➡ 시계열모형으로 '14년 해상물동량을 예측한 결과 세계 해상물동량은 94억 4,156만 톤, 국내 해상물동량은 7억 5,450만 톤을 기록할 것으로 예상됨
- ➡ 국내 항만물동량(연안 및 환적물동량 제외)도 해상물동량과 비슷한 추이를 나타내므로 2~3% 대의 성장이 예상됨
- ⊙ 해상물동량 예측을 위해 세계 및 국내 GDP를 이용하였으나 이외의 변수도 고려해야 함
 - ➡ 이번 예측에서는 GDP의 설명력이 높아 GDP만으로 예측하였으나 추가적인 변수도 고려해야 함
- ⊙ 금번 예측은 '14년만을 예측하는 단기예측으로 신경망 또는 시계열(ARIMA) 모형을 이용했지만 장기 예측시 정교한 모형 필요
 - ➡ 예를 들어 중국의 경제성장률 등이 고려 가능하며 장기 시계열 예측이 가능한 S-VAR (Vector Auto Regressive) 등도 대상 가능한 모델임

2. 우크라이나 사태가 국내 항만물동량에 미치는 영향

항만수요예측센터 송민호 연구원

1) 개요

➤ 동서 간 민족주의에 따른 갈등으로 야기된 우크라이나 사태로 인하여 회복세를 보이던 세계 경제의 제동을 걸었으며, 국가 간 긴장감을 고조시키는 등 대내외적 불안정한 추이를 나타냄

⑥ 우크라이나 사태는 '13년 11월 21일 러시아 측의 반대로 인한 우크라이나와 EU협정 체결이 중단됨에 따라, 러시아에 반감을 가진 서부지역 야권을 중심으로 한 항의 시위로 시작됨

⑥ 그 후, '13년 12월 우크라이나 의회의 반정부 시위를 금지하는 '집회 및 시위에 관한 법률' 개정에 따라 시위가 격상되기 시작하며, '14년 2월 거리 행진 중이던 시위대와 경찰의 무력충돌에 따른 사상자 발생으로 걷잡을 수 없는 형국으로 치닫게 됨

⑥ 이에 따라, 우크라이나 대통령의 신변 보호 요청에 따른 러시아의 크림 반도에 군부대를 배치하였으며, 이에 따라 미국 및 EU 등이 강하게 반발을 함

⑥ 그러나, 직접적인 무력충돌 없이 크림반도에 주둔 중이던 군부대를 철수하였으며, 미국 및 EU에서 우크라이나 사태의 진정을 위해 재정지원 협약체결을 하는 등 사태 수습에 노력함

⑥ 러시아가 크림반도와의 합병조약에 체결함으로써, 대내외적 긴장감이 다시 고조되며 사태가 더욱 심각하게 진행될 여지가 있음

⑥ 특히, 우크라이나 자국 내 문제 및 분쟁 등이 잠재되어 있을 가능성이 충분히 있으므로 아직 안심할 수 없는 단계로 추이를 지속해서 살펴보아야 하는 실정임



➤ 본고에서는 우크라이나 사태가 국내 항만물동량에 미치는 영향을 살펴보고 향후 한국과 우크라이나 간 교역에 대해 전망을 하고자 함

- ⑥ 우크라이나 현재 경제상황을 토대로 우리나라와의 품목별 교역실적을 비교 분석하여 주요 변화가능 품목을 파악하고 향후 있을 상황에 대한 대응 방안에 대해 고찰해 보았음

2) 우크라이나 현황

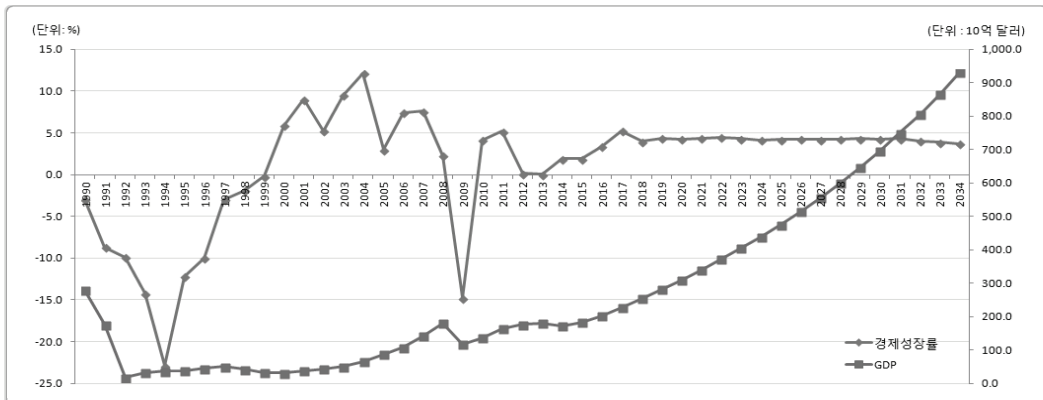
- ⑥ 우크라이나는 러시아와 유럽을 잇는 관문에 위치한 국가로서 '12년 인구 4,550만 명(세계 30위권), GDP 1,760억 달러(세계 55위권)를 기록하고 있음
- ⑥ 우크라이나는 역사적으로 러시아영토였으나 소련붕괴로 인한 혼전 속에 독립국 우크라이나로 귀속되었으며, 기존 우크라이나였던 서부와 러시아였던 동부로 나누어지게 됨
 - ➡ 동부지역은 기존 공업지역으로서 서부권에 비해 GDP가 높음
- ⑥ '04년 우크라이나는 동부권의 여당이 재선에 성공하였으나 부정선거 등에 따른 내부반발로 인한 오렌지 혁명이 일어났으며, 이를 통해 서부권인 야당이 집권함
 - ➡ 정치권 내 혼란으로 경제성장률이 둔화되는 등 대내외적으로 많은 정치적, 경제적 혼란을 겪고 있음

➤ 경제상황

- ⑥ 우크라이나 경제성장률은 과거 '99년까지 마이너스 성장세를 보이다 2000년대 들어 점차 회복세를 보였음, 그러나 자국 내 분쟁 발생으로 성장률이 큰 폭 감소하며 둔화되게 됨
 - ➡ '08년부터 불거진 세계경제여파에 따라 우크라이나 통화가치 와 주가는 50%이상 폭락하였음

- ⊖ IMF 구제 금융으로 다소 플러스 성장세를 보였으나 별다른 진척이 없는 상태임
- ⊖ '13년 IMF 구제금융 재요청 논의가 이루어졌으나, IMF 측에서 요구한 경제개혁 안에 대한 합의가 이루어지지 않아 구제금융은 무산되었음

〈그림 Ⅲ-5〉 우크라이나 경제동향



자료 : Global Insight, KMI 재작성

- ⊖ 우크라이나는 경제성장보다는 자국 내 정치권의 기득권 싸움 등으로 만성적인 재정 및 경상수지 적자, 대외채무는 GDP 대비 70%에 달하는 등 경제구조가 전체적으로 매우 취약하고 왜곡되어 있는 구조를 나타내고 있음
- ⊖ 우크라이나의 경제는 경상수지 적자 확대 → 대외부채 증가 → 외부 충격 → 경기 하강 → 재정적자 및 경상수지 적자 증가 → 대외부채 확대로 이어지는 악순환이 이어지고 있음³²⁾

〈표 Ⅲ-8〉 우크라이나 거시경제 건전성 지표

(단위 : %, GDP 대비)

	'08	'09	'10	'11	'12	'13
재정수지	-1.3	-3.9	-5.9	-1.8	-3.8	-4.4
경상수지	-7.0	-1.5	-2.2	-6.2	-8.1	-8.9
대외부채	55.9	88.3	86.0	76.4	76.6	69.0
단기외채/외환보유액(%)	64	72	74	105	136	170
외환보유액(십억 달러)	31.5	26.5	34.6	31.1	24.5	20.4

자료 : 대외경제정책연구원

32) 주간이슈분석_최근 우크라이나의 경제위기 배경 및 평가, 대외경제정책연구원, 20130214



산업현황

- ⑥ 우크라이나는 철강, 기계류 등의 중공업 중심의 산업구조로 대부분이 저부가가치 상품을 생산하고 있으며, 소비재 산업기반이 매우 취약한 구조를 가지고 있음
- ➡ 특히, 러시아에 대한 에너지류(석유 및 가스)에 대한 의존도가 높아 에너지 수급 불안정 시 우크라이나 주요 산업에 곧바로 쇼크를 발생시키는 산업구조를 가지고 있음

〈표 Ⅲ-9〉 산업 분야별 생산 비중_2012년 기준

(단위 : 백만 UAH, %)

산업	생산액	비중
합계	1,400,680	100.0
광업 및 채석업	146,589	10.5
제조업	889,497	-
음식료제조업	254,460	18.2
섬유공업	9,867	0.7
목재가공업	34,298	2.4
코크스 및 정제석유 생산	63,130	4.5
화학 및 석유화학	60,011	4.3
의약품	10,465	0.7
피혁공업	59,767	4.3
철강산업	223,833	16.0
기계산업	143,533	10.2
기타제조업	30,133	2.2
유틸리티	364,596	26.0

자료 : 우크라이나 통계청

교역현황

- ⑥ 최근 5년간 우크라이나 주요 수출입 국가는 러시아로 전체 교역액의 27.3%의 높은 의존성을 보이는 것으로 나타남
- ➡ 러시아의 수출과 수입액 비중은 전체 교역액의 각각 23.8%, 30.2%를 나타내고 있으며, 특히, CIS(Commonwealth of Independent States, 독립국가연합)국가들인 카자흐스탄, 벨라루스와의 교역도 활발한 것으로 나타남
- ➡ 한국과의 교역규모는 '13년 수출 33위, 수입 21위를 기록함

주목할 점은 우크라이나의 대외무역 적자규모가 '09년 57억 3,267만 달러
'13년 136억 5,194만 달러로 그간 2배 이상 증가했다는 것임

(표 Ⅲ-10) 우크라이나의 대외 국가별 수출 순위

(단위 : 천 달러, %)

순위	국가명	'09	'10	'11	'12	'13
1	러시아	8,495,072	13,431,881	19,819,616	17,631,750	15,065,124
2	터키	2,126,526	3,026,669	3,748,582	3,685,113	3,805,478
3	중국	1,434,405	1,316,550	2,180,034	1,777,178	2,726,677
4	이집트	1,013,336	1,327,994	1,335,645	2,898,300	2,720,563
5	폴란드	1,213,110	1,787,225	2,794,088	2,576,196	2,547,823
6	이탈리아	1,227,561	2,412,348	3,039,541	2,480,017	2,357,634
7	카자흐스탄	1,418,430	1,300,505	1,857,550	2,459,251	2,120,025
8	벨라루스	1,258,938	1,899,198	1,922,330	2,251,119	1,983,616
9	인도	1,152,457	1,426,117	2,265,303	2,290,932	1,974,747
10	독일	1,248,126	1,499,473	1,763,831	1,645,030	1,603,785
33	한국	562,677	498,002	467,577	481,910	407,531
총수출액		39,702,883	51,430,522	68,394,196	68,809,811	63,312,022

주 : '13년 기준 정렬

자료 : 우크라이나 통계청

(표 Ⅲ-11) 우크라이나의 대외 국가별 수입 순위

(단위 : 천 달러, %)

순위	국가명	'09	'10	'11	'12	'13
1	러시아	13,235,774	22,198,006	29,132,198	27,418,296	23,234,208
2	중국	2,734,257	4,700,394	6,268,334	7,899,640	7,900,754
3	독일	3,852,129	4,603,082	6,865,714	6,807,143	6,771,003
4	폴란드	2,170,311	2,788,810	3,183,391	3,567,097	4,068,686
5	벨라루스	1,692,834	2,567,589	4,211,751	5,068,567	3,605,241
6	미국	1,286,301	1,766,758	2,591,229	2,905,214	2,759,360
7	이탈리아	1,139,755	1,390,272	2,005,753	2,234,550	2,086,658
8	터키	952,244	1,298,282	1,481,242	1,951,858	1,852,685
9	프랑스	971,501	1,106,658	1,501,470	1,664,414	1,729,728
10	헝가리	678,321	1,214,631	1,326,707	1,159,568	1,400,516
21	한국	567,640	786,043	1,235,965	1,547,229	830,541
총수입액		45,435,559	60,739,969	82,608,240	84,658,060	76,963,965

주 : '13년 기준 정렬

자료 : 우크라이나 통계청



3) 국내와의 교역현황

▶ '13년 對우크라이나 교역량은 220만 8천 톤으로 연평균 1.7% 증가함

⊙ 수입은 연평균 0.9% 감소한 반면, 수출과 환적은 연평균 22.2%, 56.7% 증가함

⊙ 특히, 우크라이나와의 교역량 물동량 변동폭이 매우 높은 것으로 나타남

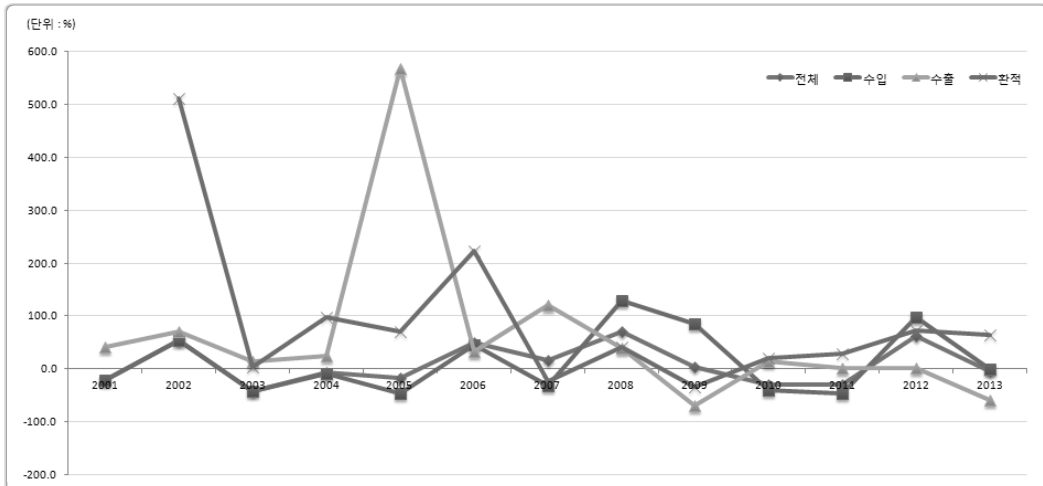
〈표 Ⅲ-12〉 對우크라이나 교역실적

(단위 : 천 톤, %)

	물동량				비중		
	전체	수입	수출	환적	수입	수출	환적
2000	1,768	1,753	15	-	99.2	0.8	-
2001	1,405	1,382	21	2	98.4	1.5	0.1
2002	2,161	2,112	36	13	97.8	1.7	0.6
2003	1,259	1,205	40	13	95.7	3.2	1.0
2004	1,163	1,087	51	26	93.4	4.3	2.2
2005	958	576	338	44	60.1	35.2	4.6
2006	1,425	836	446	143	58.7	31.3	10.0
2007	1,667	578	980	109	34.7	58.8	6.5
2008	2,836	1,324	1,359	153	46.7	47.9	5.4
2009	2,957	2,447	408	102	82.8	13.8	3.4
2010	2,050	1,464	462	124	71.4	22.6	6.0
2011	1,428	796	472	160	55.7	33.0	11.2
2012	2,328	1,569	484	275	67.4	20.8	11.8
2013	2,208	1,559	198	452	70.6	9.0	20.5
연평균	1.7	-0.9	22.2	56.7	-2.6	20.1	50.9

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 Ⅲ-6〉 對우크라이나 교역량 전년대비 증감률 추이



자료 : SP-IDC, KMI 재작성

➤ 우크라이나와의 주요 교역품목으로는 '13년 기준 양곡, 철강, 잡화로 분류되는 기타 동식물생산품, 음료 및 조제식품, 화공품이 주를 이루는 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-13〉 對우크라이나 품목별 교역실적

(단위 : 천 톤, %)

	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
양곡	87	206	280	146	53	52	94	-	190	401	99	4	737	389
모래	-	-	-	-	-	-	-	1	0	-	1	2	0	3
시멘트	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
목재	0	-	6	-	-	0	2	2	2	2	1	109	89	102
철광석	4	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	13	-	140
석탄	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114	22	141
철강	589	180	423	570	601	183	95	348	658	574	853	421	122	149
고철	578	526	352	30	17	-	94	34	40	-	1	159	154	36
자동차	2	0	-	1	1	2	10	46	157	20	48	84	138	68
유류	265	64	478	90	74	1	33	2	1	42	12	47	1	2
기타광석	16	10	70	100	67	115	30	1	2	0	8	6	20	6
화공품	137	137	93	6	133	68	283	188	265	37	96	55	332	150
잡화	90	281	460	316	217	537	784	1,046	1,519	1,879	931	414	711	1,021

자료 : SP-IDC, KMI 작성



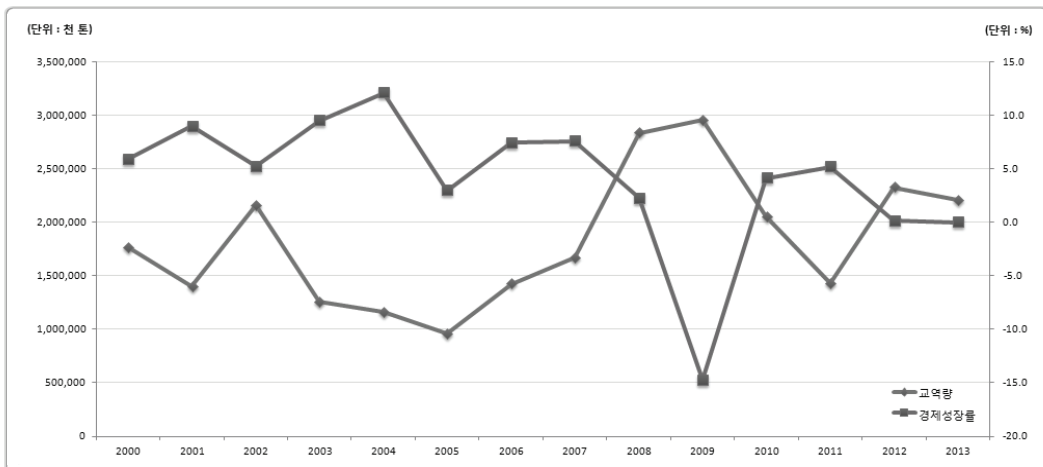
- ⑥ 단일 품목으로는 양곡이 '13년 38만 9천 톤(수입이 98.3% 차지)으로 가장 많은 교역량을 보였으며, 다음으로 음료 및 조제식품(잡화)이 35만 톤을 기록하였음

4) 경제성장률과 교역량 비교검토

- ④ 우크라이나 경제성장률과 우리나라와의 교역량을 비교하면 상호 음(-)의 관계를 나타내는 것으로 분석됨

- ⑤ 즉, 우크라이나 경제성장률이 낮아지면 교역량이 증가하고 경제성장률이 증가하면 교역량이 감소하는 패턴을 나타냄

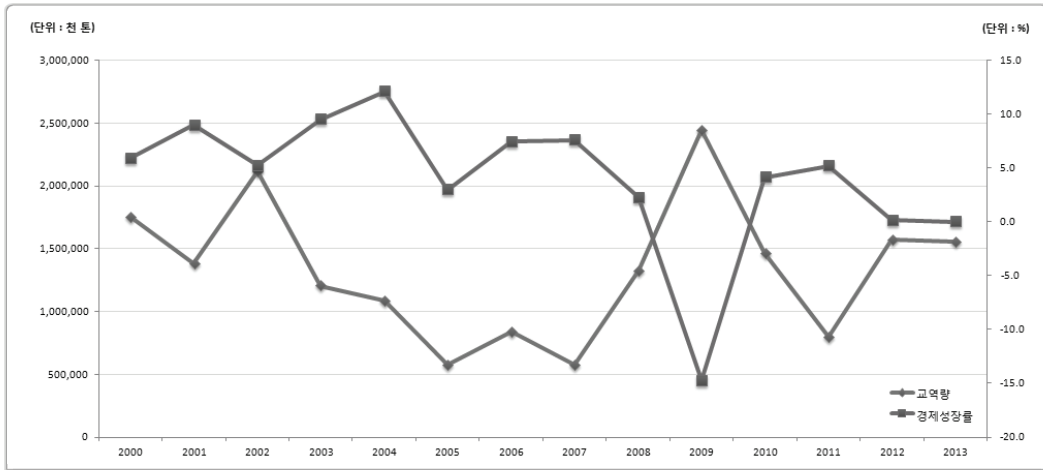
〈그림 Ⅲ-7〉 교역량과 경제성장률 비교



자료 : SP-IDC, Global Insight, KMI 재작성

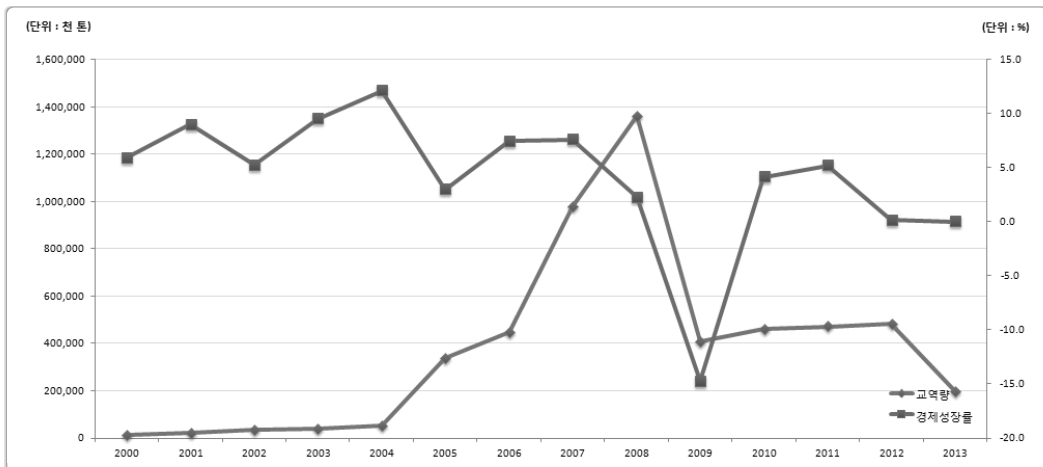
- ⑥ 수출입 교역량과 경제성장률을 비교해 보면, 수입의 경우 총교역량과 동일한 상반된 관계를 보이는 것으로 나타남 수출물동량은 경제성장률 동일한 패턴을 보이는 것으로 나타남.

〈그림 Ⅲ-8〉 수입 교역량과 경제성장률 비교



자료 : SP-IDC, Global Insight, KMI 재작성

〈그림 Ⅲ-9〉 수출 교역량과 경제성장률 비교



자료 : SP-IDC, Global Insight, KMI 재작성

- ⑥ 국내의 우크라이나로부터 수입되는 물동량 실적에서 알 수 있듯이, 경제 성장률 감소 시 수입이 증가하는 품목은 양곡과 잡화(기타동식물성 생산품, 음료, 주류 및 조제식품)품목으로 상대적으로 저부가가치품목임
- ⑦ 경제성장률 감소에 따른 내수시장 침체 및 소비심리 악화 등으로 우크라이나로부터의 수출이 증가한 것으로 판단됨



- ◎ 경제성장률 증감 패턴과 유사하게 대 우크라이나 수출물동량은 내수시장 침체에 따른 자동차, 전기기기 등(우리나라 주요 수출 품목)의 소비 축소로 인하여 감소하였음
- ◎ '08년 IMF 구제금융으로 급락한 경제성장률과 위축된 소비심리가 점차 회복세를 보이며 '10년에는 양의 성장률을 보였으나, 여전히 우크라이나 내 소비시장 및 경기 자체가 충분히 활성화가 이루어지지 않아 양국 간 교역량 증가를 위한 증감 패턴을 보이지 않고 있음
- 향후, 우크라이나의 현 정세가 유지될 시 수출물동량은 증가없이 현 상태를 유지하거나 감소할 여지가 있음
 - ◎ 우크라이나의 경제회복 속도가 저조하거나, 국가경제 및 산업발전을 위한 별도의 개발계획 등이 없는 현 상황에서 경제활성화가 이루어질 여건이 없으며, 지속적인 경제불황으로 인한 내수 및 소비시장의 침체가 지속될 여지가 있기 때문임
- 우크라이나 경제성장률이 감소할 시, 우크라이나 주요 산업인 농업 및 식자재 제조업과 같은 저부가가치산업을 통한 수출을 주력하는 경향이 있으므로 국내로의 해당 품목에 대한 수입 물동량 증가가 예상됨
 - ◎ 최근 2년간 경제성장률과 수입물동량 패턴이 유사한 추이를 보여 어느 정도 두 요인 간 상관성이 존재하는 것으로 판단될 수 있으나, 과거 10년 간 패턴을 고려할 시 일시적인 현상으로 판단됨

5) 결론

- 현재 우크라이나의 시장경제 불안정성, 러시아 귀속여부 등에 따른 민족적·지역 간 갈등이 심화되는 등 잠재적인 문제들이 남아 있음
 - ⦿ 국가부도 사태에 따른 IMF 구제 금융을 받은 전례가 있으나, 이를 타개할 구체적인 시도 및 계획이 없으며, 매년 급락 및 급등하는 경제성장 패턴을 보이고 있음
- 우리나라 기준, '13년 국가별 교역량 순위에서 우크라이나는 47위로, 수입은 주로 잡화, 양곡을, 수출은 자동차, 전기기기 등의 품목을 교역하고 있음
 - ⦿ 대 우크라이나 물동량을 가장 많이 처리하는 항만은 부산항, 평택 및 군산항 순으로 대부분 잡화 및 양곡을 처리하고 있음
- 우리나라의 우크라이나와의 교역량은 전체 교역량의 0.2% 수준이며, 향후 우크라이나사태 추이에 따라 물동량이 최대 100만 톤 이상 변동될 가능성이 있으므로 주시할 필요가 있음
- 특히, 우크라이나는 경제성장률이 둔화되면 수입이 증가하는 역패턴을 보이는 등 매우 특이한 산업 및 교역구조를 보이는 국가로, 다양한 시나리오를 가정한 대응방안 마련이 필요함



6) 부록 (對우크라이나 품목별 물동량-수출입)

〈표 Ⅲ-14〉 對우크라이나 품목별 수입 교역실적

(단위: 천 톤, %)

	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
양곡	87	203	280	146	53	52	94	-	190	400	99	2	736	383
모래	-	-	-	-	-	-	-	1	0	-	1	2	0	2
시멘트	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재	-	-	0	-	-	-	0	-	0	0	0	4	1	4
철광석	4	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	13	-	140
석탄	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114	22	141
철강	589	180	423	570	601	174	89	339	605	519	795	388	58	85
고철	578	526	352	30	17	-	44	34	40	-	-	159	153	36
자동차	-	0	-	-	-	-	0	0	0	2	0	2	0	0
유류	255	64	478	90	74	-	32	0	-	38	0	47	-	0
기타광석	16	10	70	100	67	114	30	1	1	-	0	5	2	0
화공품	137	136	92	6	133	56	267	144	151	18	17	20	242	83
잡화	88	263	419	263	142	180	281	60	336	1,470	552	42	353	683

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 Ⅲ-15〉 對우크라이나 품목별 수출 교역실적

(단위: 천 톤, %)

	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
양곡	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	0
모래	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
시멘트	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재	0	-	6	-	-	0	2	1	1	2	1	62	45	2
철광석	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
철강	0	-	-	-	-	9	5	9	26	48	24	24	41	28
고철	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	1	-	0	0
자동차	2	0	-	1	1	2	10	45	155	16	46	62	92	41
유류	10	-	-	-	-	1	2	2	1	1	7	0	1	1
기타광석	-	-	-	-	-	0	-	-	0	0	8	-	3	1
화공품	-	1	1	0	0	12	14	43	105	17	77	29	67	31
잡화	2	17	29	40	49	314	412	881	1,071	325	299	293	234	93

자료 : SP-IDC, KMI 작성

IV. 부 록

1. 2014년 1월 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. '14년 1월 물동량

▶ '14년 1월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2014년 1월 항만별 총물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산	26,470	1,630	556	28,656
인천	3,206	5,143	5,524	13,872
평택·당진	651	6,749	3,825	11,226
경인항	32	0	0	32
동해·묵호	1	2,323	35	2,360
삼척	0	431	2	433
속초	2	4	0	6
옥계	0	652	39	691
대산	74	2,061	4,439	6,574
보령	0	1,219	8	1,228
태안	0	1,154	11	1,165
군산	54	1,490	150	1,694
장항	0	35	0	35
목포	66	1,541	88	1,695
완도	68	206	1	275
여수	0	1	97	98
광양	3,030	8,455	10,452	21,937
포항	52	5,136	53	5,241
마산	4	860	114	979
삼천포	0	979	7	986
옥포	0	1,302	6	1,308
장승포	0	0	1	1
진해	0	208	2	210
통영	0	9	3	12
고현	0	741	3	744
하동	0	1,301	8	1,310
울산	447	4,316	12,139	16,902
제주	22	99	74	196
서귀포	46	19	1	67
기타	0	2,660	296	2,956
합계	34,227	50,726	37,935	122,888

자료: SP-IDC

▶ '14년 1월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2014년 1월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : 천 TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	353	365	795	-	1,513
인천	101	83	1	3	188
평택·당진	20	21	0	-	41
경인항	1	1	-	-	2
동해·묵호	0	0	-	-	0
삼척	-	-	-	-	-
속초	0	0	-	-	0
옥계	-	-	-	-	-
대산	2	3	-	-	5
보령	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-
군산	1	1	0	-	3
장항	-	-	-	-	-
목포	1	0	-	8	8
완도	-	-	-	5	5
여수	-	-	-	-	-
광양	73	74	49	-	196
포항	2	2	0	-	4
마산	0	0	0	-	1
삼천포	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-
진해	0	-	-	-	0
통영	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-
울산	14	18	1	-	33
제주	-	-	-	3	3
서귀포	-	-	-	3	3
기타	-	-	-	-	-
합계	569	569	848	22	2,007

자료: SP-IDC



▶ '14년 1월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2014년 1월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	711	362	114	442	1,630
인천	3,043	780	50	1,270	5,143
평택·당진	4,288	1,155	429	876	6,749
경인항	-	0	-	-	0
동해·묵호	498	574	-	1,252	2,323
삼척	35	56	-	340	431
속초	-	4	0	-	4
옥계	111	206	-	334	652
대산	1,368	536	-	157	2,061
보령	1,212	-	-	7	1,219
태안	1,140	-	-	14	1,154
군산	995	196	60	240	1,490
장항	-	2	-	33	35
목포	108	429	19	986	1,541
완도	-	0	-	206	206
여수	-	-	-	1	1
광양	5,421	948	661	1,425	8,455
포항	3,797	730	-	609	5,136
마산	139	263	33	425	860
삼천포	922	1	-	56	979
옥포	1,074	3	-	224	1,302
장승포	-	-	-	-	-
진해	29	5	-	174	208
통영	4	0	-	5	9
고현	492	3	-	246	741
하동	1,278	-	-	23	1,301
울산	1,874	1,776	141	525	4,316
제주	-	-	-	99	99
서귀포	-	-	-	19	19
기타	-	-	-	2,660	2,660
합계	28,540	8,030	1,508	12,648	50,726

자료: SP-IDC

▶ '14년 1월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 1월 항만별 유류 물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	10	9	-	537	556
인천	4,137	127	-	1,259	5,524
평택·당진	3,649	77	-	99	3,825
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	35	35
삼척	-	-	-	2	2
속초	-	-	-	0	0
옥계	-	-	-	39	39
대산	3,002	671	-	766	4,439
보령	-	-	-	8	8
태안	-	-	-	11	11
군산	28	2	1	118	150
장항	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	88	88
완도	-	-	-	1	1
여수	-	-	-	97	97
광양	5,136	2,069	2,322	926	10,452
포항	-	-	-	53	53
마산	-	-	-	114	114
삼천포	-	-	-	7	7
옥포	-	-	-	6	6
장승포	-	-	-	1	1
진해	-	-	-	2	2
통영	-	0	-	3	3
고현	-	-	-	3	3
하동	-	-	-	8	8
울산	7,414	3,117	133	1,475	12,139
제주	-	-	-	74	74
서귀포	-	-	-	1	1
기타	-	-	-	296	296
합계	23,378	6,071	2,455	6,031	37,935

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·목호항	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·목포항	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·목포항	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·묵호항	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



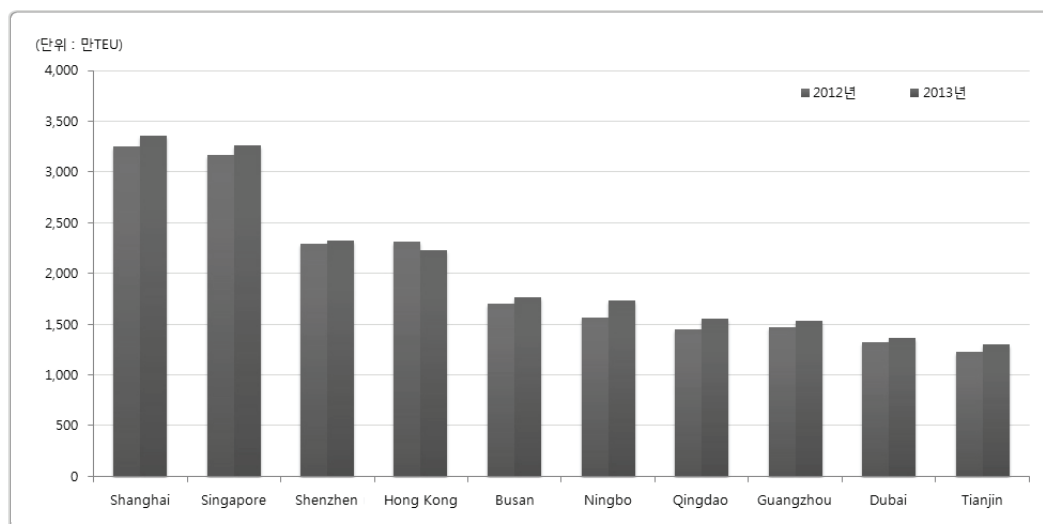
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

▶ 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 Rajaei	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	Taicang	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 2月 28日 印刷

2014年 2月 28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