

03 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 항만물동량 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	41
1. 국내 항만 및 산업동향	43
1) 부산항	43
2) 인천항	45
3) 광양항	46
4) 울산항	47
5) 평택·당진항	49
6) 대산항	51
7) 포항항	52
8) 동해·묵호항	53

9) 목포항	54
10) 군산·장항항	55
11) 마산항	56
2. 국외 항만 및 산업동향	58
1) 중국	58
2) 아시아	59
3) 유럽	61
4) 미주	63
5) 아프리카	64
6) 오세아니아	65
3. 품목별 동향	67
1) 양곡	67
2) 시멘트	69
3) 석탄	70
4) 목재	72
5) 모래	74
6) 철광석	75
7) 철재/고철	76
8) 자동차	78
9) 잡화	80
10) 유류	81
 Ⅲ. 항만포커스	 83
1. 평택·당진항 모래 물동량 추세분석	85
2) 평택·당진항 모래 물동량 현황	86
3) 모래 수요에 영향을 주는 요인	87
4) 평택·당진항 모래 물동량 예측 모형 검토	89
5) 맺는 말	93
2. 국내 크루즈 산업의 성장과 발전방안 : 제주항을 중심으로	96
1) 개요	96

2) 국내 크루즈 입항 실적	97
3) 국내 크루즈 성장 배경	98
4) 국내 크루즈 산업의 한계 및 발전방안	101
5) 결론	104
6) 부록	105

IV. 부 록 107

1. '14년 2월 물동량	109
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	113
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	116
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	119
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	122
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	125

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 2월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 2월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 2월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 2월 물동량	8
<표 I -6> 2014년 2월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 2월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 2월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 2월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	33
<표 I -14> 싱가포르항 2014년 1월 물동량 현황	33
<표 I -15> 킬롱항 2014년 1월 물동량 현황	34
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 1월 물동량 현황	35
<표 I -17> 인도 주요 항만의 2013년 4월~2014년 1월 누적물동량 현황 ..	36
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 2014년 1월 물동량 현황	36
<표 I -19> 바르셀로나항의 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -20> 이탈리아 주요항만의 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -21> LA/LB항 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -22> 산토스항 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -23> 시드니항 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -24> 리차드베이항의 2014년 1월 물동량 현황	40
<표 II -1> 중국과 일본의 부산항 환적 컨테이너 물동량 추이	43
<표 II -2> 인천항 여객터미널 2월 실적 현황	45

<표 II-3> 울산항 컨테이너 물동량 추이	47
<표 II-4> '14년 울산항 컨테이너 인센티브제	48
<표 II-5> 2014년 2월 국내 석탄 수입동향	71
<표 II-6> 2014년 2월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)	73
<표 II-7> 2014년 2월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)	74
<표 II-8> '13년 인천항 월별 모래 물동량 현황	75
<표 II-9> '14년 2월 인천항 모래 물동량 현황	75
<표 II-10> '14년 2월 세계 조강생산량	77
<표 II-11> 2014년 2월 자동차산업 현황	79
<표 II-12> 자동차산업 월별 현황	79
<표 II-13> '14년 2월 국내 기계류 수출입 현황	80
<표 II-14> 2월 IEA 세계 수급 전망	82
<표 III-1> 평택·당진항 연간 모래 물동량 추이	87
<표 III-2> 골재수급전망	88
<표 III-3> 모래 연안물동량 예측 모형 추정 결과	89
<표 III-4> '13년 실적치와 예측치의 차이	90
<표 III-5> '13년 실적치와 예측치의 차이	90
<표 III-6> 모래 연안물동량 예측력 비교	91
<표 III-7> 제주, 서귀포항 크루즈선 입항 실적 및 계획	105
<표 IV-1> 2014년 2월 항만별 총물동량	109
<표 IV-2> 2014년 2월 항만별 컨테이너 물동량	110
<표 IV-3> 2014년 2월 항만별 벌크 물동량	111
<표 IV-4> 국내 2014년 2월 항만별 유류 물동량	112

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 2월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 2월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 2월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 2월 물동량	8
<그림 I -7> 양곡 물동량 월별 동향	9
<그림 I -8> 시멘트 물동량 월별 동향	10
<그림 I -9> 석탄 물동량 월별 동향	11
<그림 I -10> 목재 물동량 월별 동향	12
<그림 I -11> 모래 물동량 월별 동향	13
<그림 I -12> 철광석 물동량 월별 동향	14
<그림 I -13> 철재 물동량 월별 동향	15
<그림 I -14> 고철 물동량 월별 동향	16
<그림 I -15> 자동차 물동량 월별 동향	17
<그림 I -16> 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 2월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 2월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 II -1> 광양항 컨테이너 터미널 부두배치	46
<그림 II -2> 울산항 컨테이너 물동량('09년~'13년)	47
<그림 II -3> 국제여객부두 사업 위치도	50

<그림 II-4> 대산항 해상교통관제구역 확대 계획	52
<그림 II-5> 일본 주요항만의 컨테이너 물동량	60
<그림 II-6> 옥수수 선물가격 동향	67
<그림 II-7> 대두 선물가격 동향	68
<그림 II-8> 밀 선물가격 동향	68
<그림 II-9> 국내 철광석 물동량 동향	76
<그림 III-1> 평택·당진항 모래 물동량 처리실적	87
<그림 III-2> 모래 연안물동량과 예측치의 추세(회귀분석)	91
<그림 III-3> 모래 연안물동량과 예측치의 비교(가중 이동평균법)	92
<그림 III-4> 모래 연안물동량과 예측치의 비교(홀트 지수평활)	92
<그림 III-5> 모래 연안물동량과 예측치의 비교(AR(1) 모형)	93
<그림 III-6> 국내 크루즈선 입항 및 여객 실적	97
<그림 III-7> 제주 크루즈선 입항 및 여객 실적	98
<그림 III-8> 지역별 크루즈 기항지 비율	100
<그림 III-9> 제주항 월별 크루즈선 기항시간	101
<그림 III-10> 제주항 외항 전경	102

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계

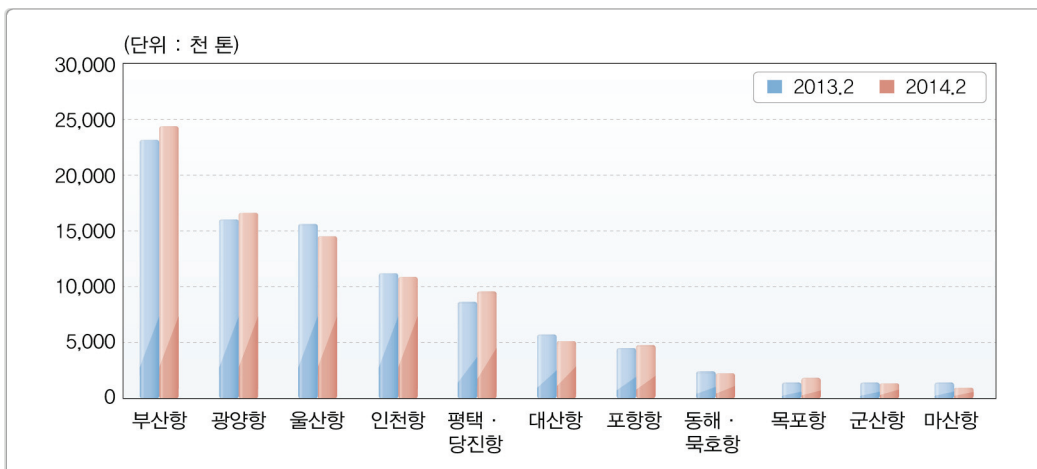




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 2월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 2월 총물동량

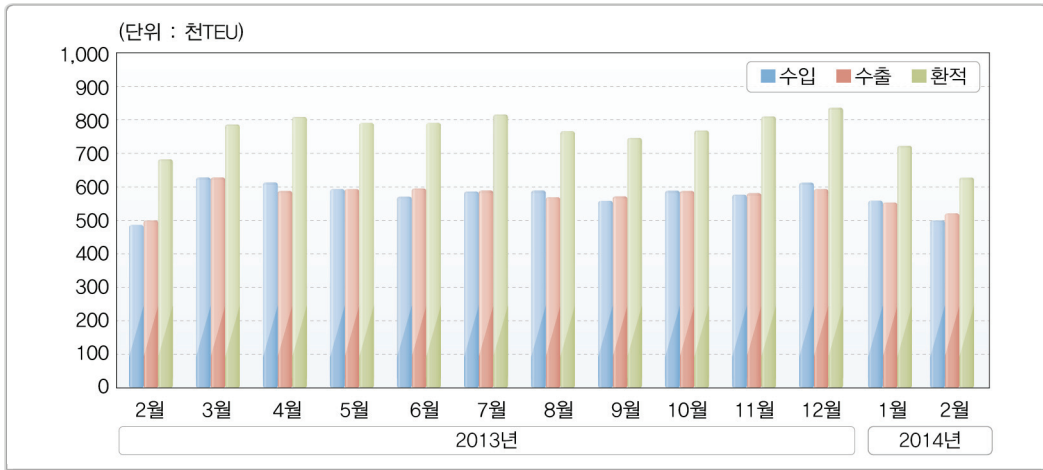
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
전국	100,801	216,930	122,888	102,929	225,817	-16.2	2.1	4.1
부산항	23,667	49,598	28,656	23,995	52,651	-16.3	1.4	6.2
광양항	16,763	37,437	21,937	17,979	39,916	-18.0	7.3	6.6
울산항	15,469	33,283	16,902	14,769	31,671	-12.6	-4.5	-4.8
인천항	11,493	24,907	13,872	11,375	25,247	-18.0	-1.0	1.4
평택·당진항	8,679	18,009	11,226	9,625	20,850	-14.3	10.9	15.8
대산항	5,390	11,231	6,574	5,245	11,819	-20.2	-2.7	5.2
포항항	4,426	9,343	5,241	4,736	9,977	-9.6	7.0	6.8
동해·목호항	2,376	5,067	2,360	2,243	4,603	-5.0	-5.6	-9.2
목포항	1,376	3,113	1,695	1,588	3,283	-6.3	15.4	5.5
군산항	1,377	2,893	1,694	1,267	2,961	-25.2	-8.0	2.4
마산항	1,133	2,452	979	886	1,864	-9.5	-21.8	-24.0
기타항	8,654	19,597	11,751	9,223	20,974	-21.5	6.6	7.0

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 2월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.6%, 전월대비 12.6% 감소한 175만 5천TEU 처리

- ② 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 2.8%, 2.9% 증가
- ② 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.1% 증가한 반면, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 40.0% 감소

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU)

구분	2013											2014	
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
수입	486	627	613	595	572	586	588	558	590	579	611	569	500
수출	502	629	587	608	601	584	577	562	600	579	608	569	517
환적	682	787	807	790	790	815	766	747	773	807	837	848	724
연안	24	19	18	12	13	10	9	9	12	17	23	22	15
합계	1,695	2,062	2,025	2,005	1,976	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,007	1,755

자료 : SP-IDC, KMI 작성



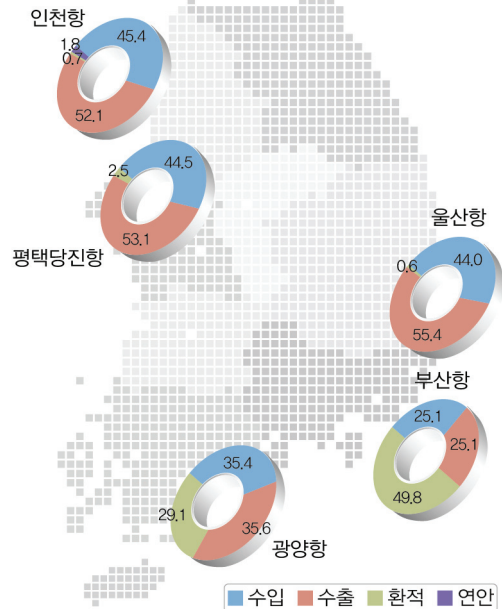
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
부산항	1,298	2,689	1,332	2,846	2.7	5.8
광양항	161	335	200	396	24.0	18.0
인천항	141	316	139	327	-1.5	3.7
평택·당진항	28	65	33	75	20.1	14.8
울산항	28	60	27	60	-2.9	0.2
전국	1,695	3,554	1,755	3,762	3.6	5.9

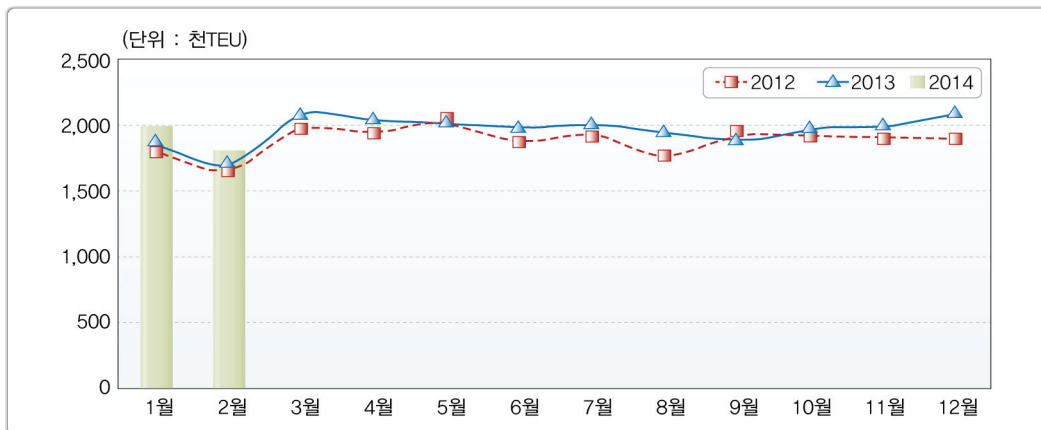
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

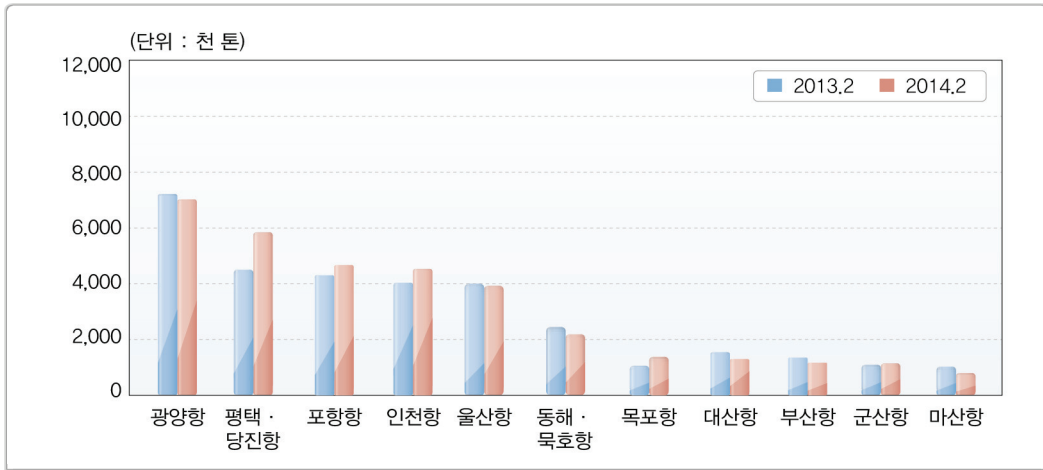


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▷ 하역료 신고제에서 인가제로 전환 (P.44)
- ▷ 광양시, 컨테이너 1단계 3,4번 선석 운영권 인수인계 (P.46)
- ▷ 울산항, 컨테이너 인센티브제 확정 (P.47)

〈그림 I-4〉 국내 항만별 2월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 2월 벌크 물동량(유류제외)

(단위: 천 톤, %)

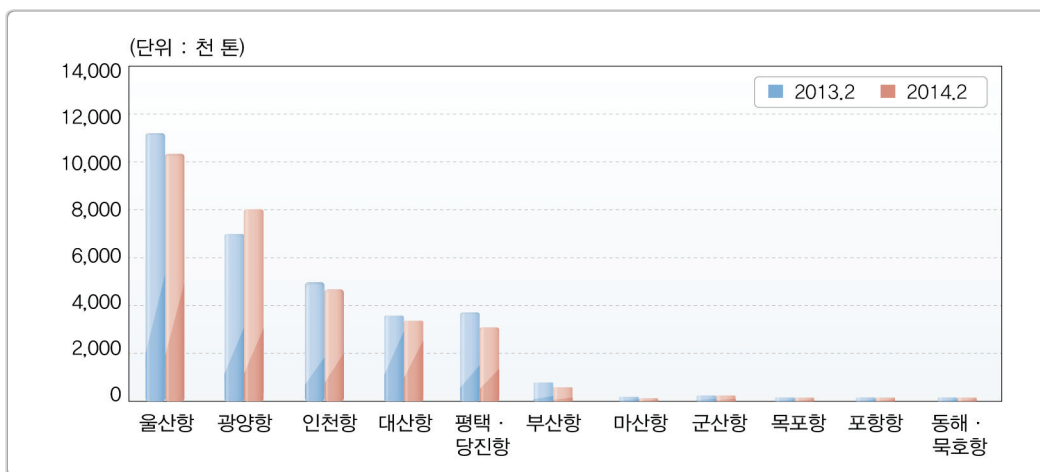
구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
전국	40,488	88,430	50,726	42,603	93,329	-16.0	5.2	5.5
광양	7,064	15,579	8,455	6,843	15,299	-19.1	-3.1	-1.8
평택·당진	4,411	9,648	6,749	5,850	12,600	-13.3	32.6	30.6
포항	4,238	8,974	5,136	4,660	9,796	-9.3	9.9	9.2
인천	4,003	8,668	5,143	4,446	9,588	-13.6	11.1	10.6
울산	3,980	8,643	4,316	3,964	8,280	-8.2	-0.4	-4.2
동해·목호	2,348	5,003	2,323	2,213	4,536	-4.8	-5.8	-9.3
목포	1,219	2,776	1,541	1,461	3,003	-5.2	19.8	8.2
대산	1,540	3,373	2,061	1,440	3,501	-30.1	-6.5	3.8
부산	1,319	2,788	1,630	1,230	2,859	-24.5	-6.8	2.6
군산	1,210	2,486	1,490	1,138	2,628	-23.7	-5.9	5.7
마산	1,019	2,193	860	788	1,648	-8.4	-22.6	-24.8
기타	8,137	18,300	11,020	8,571	19,591	-22.2	5.3	7.1

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 2월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 2월 유류 물동량

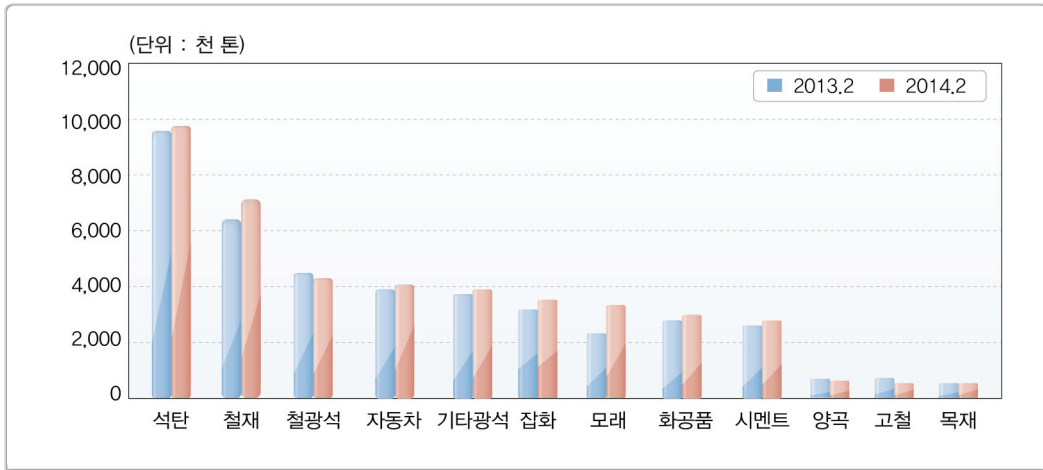
(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
전국	32,272	69,391	37,935	31,497	69,432	-17.0	-2.4	0.1
울산	11,123	23,832	12,139	10,379	22,519	-14.5	-6.7	-5.5
광양	6,979	16,407	10,452	8,019	18,471	-23.3	14.9	12.6
인천	5,212	11,060	5,524	4,708	10,231	-14.8	-9.7	-7.5
대산	3,781	7,710	4,439	3,733	8,172	-15.9	-1.3	6.0
평택·당진	3,839	7,333	3,825	3,337	7,162	-12.8	-13.1	-2.3
부산	569	1,214	556	440	997	-20.9	-22.7	-17.9
마산	112	253	114	96	210	-16.5	-14.9	-17.0
군산	125	306	150	90	239	-40.0	-28.0	-21.9
목포	74	157	88	70	157	-20.6	-6.4	0.3
포항	50	106	53	39	92	-25.9	-21.6	-13.0
동해·목호	27	62	35	29	64	-19.6	7.1	4.1
기타	381	952	560	557	1,117	-0.6	46.1	17.3

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 2월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 2월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
합계	72,760	157,821	88,661	74,099	162,760	-16.4	1.8	3.1
양곡	713	1,565	866	647	1,513	-25.3	-9.2	-3.3
시멘트	2,357	5,043	3,136	2,465	5,601	-21.4	4.6	11.1
석탄	9,475	19,867	11,523	9,593	21,116	-16.8	1.2	6.3
목재	445	988	494	477	971	-3.5	7.0	-1.8
모래	2,307	4,017	3,739	3,089	6,829	-17.4	33.9	70.0
철광석	4,645	11,237	5,334	4,462	9,796	-16.3	-3.9	-12.8
철재	6,526	14,065	8,246	7,227	15,473	-12.4	10.7	10.0
고철	658	1,380	569	545	1,114	-4.1	-17.2	-19.3
자동차	3,900	8,673	4,823	4,176	8,998	-13.4	7.1	3.8
잡화	3,217	7,338	4,026	3,450	7,476	-14.3	7.2	1.9
유류	32,272	69,391	37,935	31,497	69,432	-17.0	-2.4	0.1
기타광석	3,651	8,332	4,941	3,734	8,675	-24.4	2.3	4.1
화공품	2,593	5,925	3,028	2,739	5,767	-9.6	5.6	-2.7

자료 : SP-IDC, KMI 작성



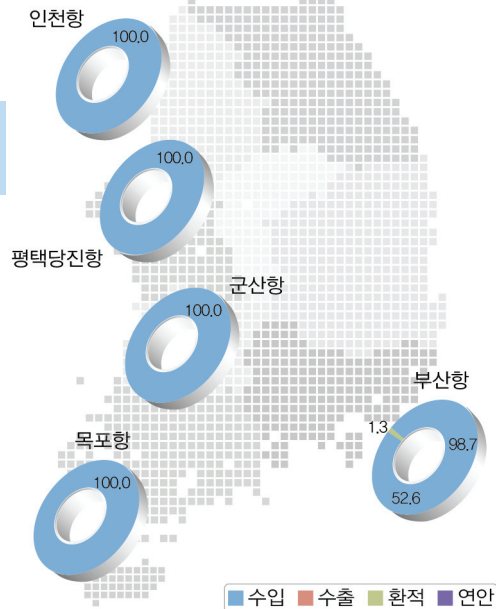
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
인천항	347	908	396	895	14.0	-1.5
평택·당진항	92	179	87	198	-4.7	10.8
부산항	82	181	80	195	-2.5	7.7
목포항	14	66	54	77	277.4	16.5
군산항	88	88	23	112	-73.8	27.7
전국	713	1,565	647	1,513	-9.2	-3.3

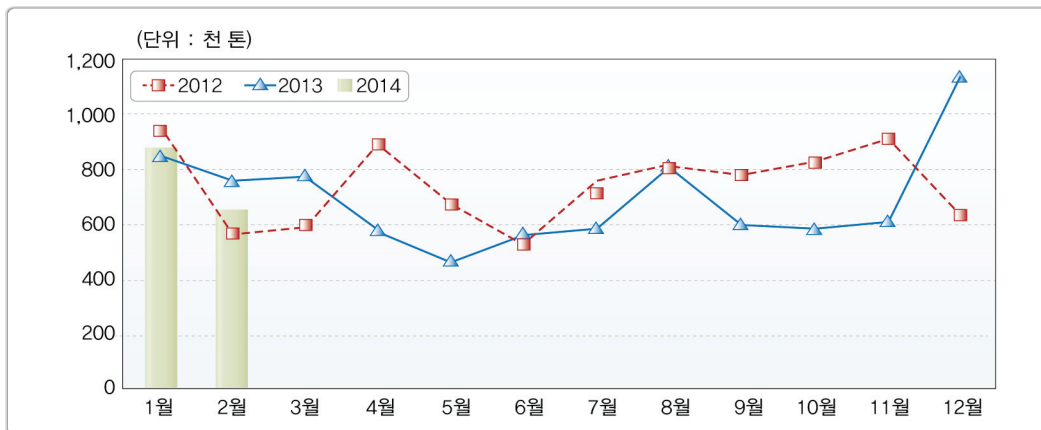
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 2월 곡물 선물 가격 동향 (P.67)
- 남미산 작황에 대한 우려로 곡물 가격 상승



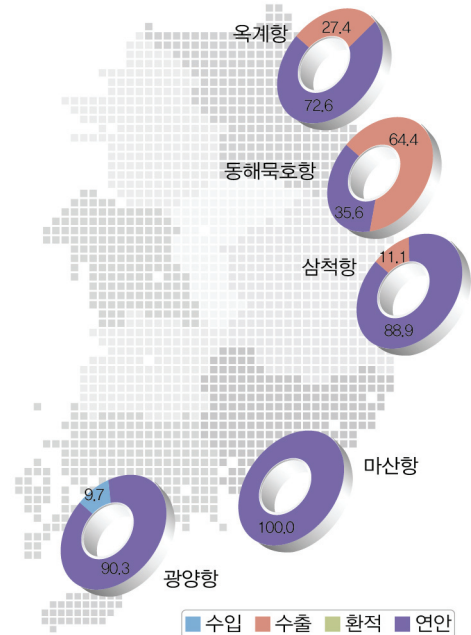
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
동해·목호항	1,039	2,048	827	1,817	-20.5	-11.3
옥계항	245	559	342	835	39.6	49.4
삼척항	223	545	339	721	51.8	32.4
광양항	240	516	234	517	-2.2	0.2
마산항	98	221	103	263	5.1	19.3
전국	2,357	5,043	2,465	5,601	4.6	11.1

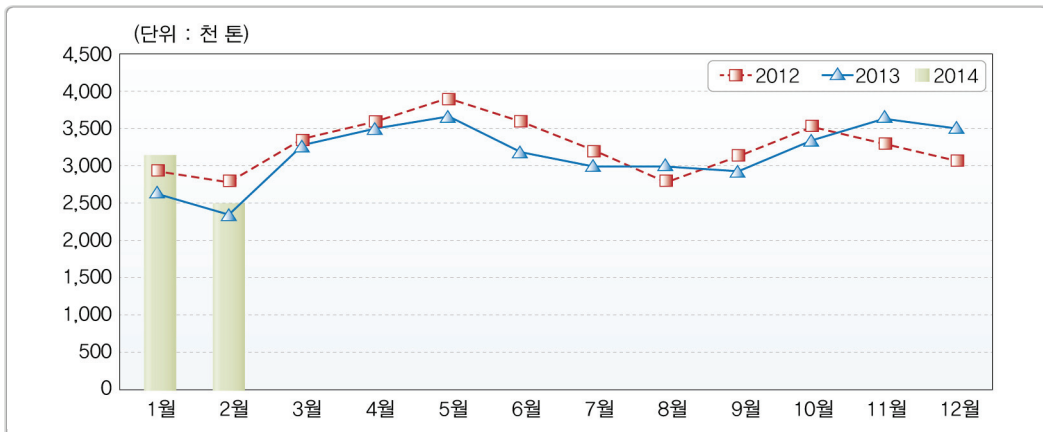
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 시멘트 수급 전망 (P.69)
- '14년 시멘트 생산량은 전년대비 0.2% 감소한 4,430만 톤을 기록할 전망



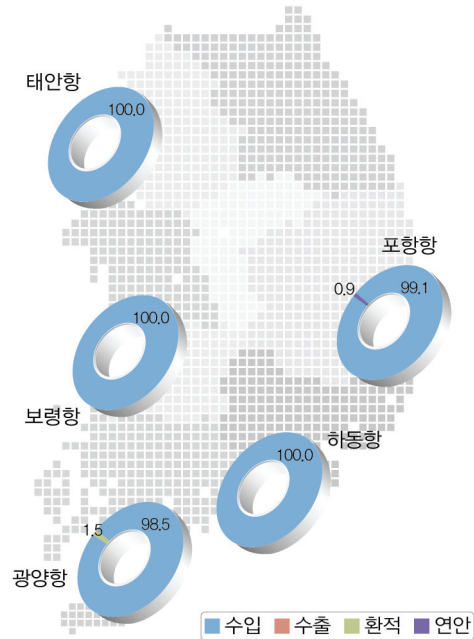
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
광양항	1,760	3,467	1,726	3,623	-1.9	4.5
포항항	748	1,598	1,077	2,289	43.9	43.2
보령항	963	2,179	1,047	2,259	8.7	3.7
하동항	992	2,332	964	2,242	-2.8	-3.8
태안항	1,080	2,513	946	2,087	-12.4	-17.0
전국	9,475	19,867	9,593	21,116	1.2	6.3

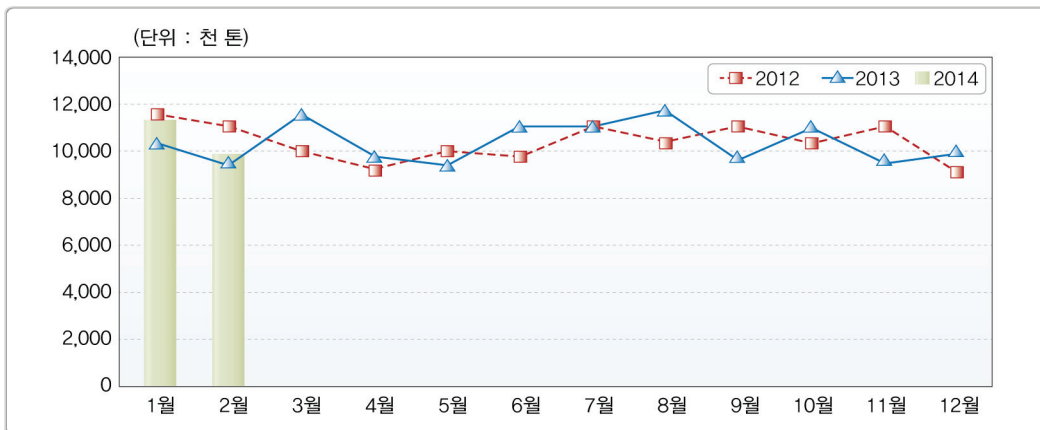
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

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 2월 석탄 수입량은 전년동기대비 0.2% 증가한 1,037만 8천 톤 (P.70)
- ▶ 중국 연료탄 구매자들, 해상교역시장 복귀 (P.72)



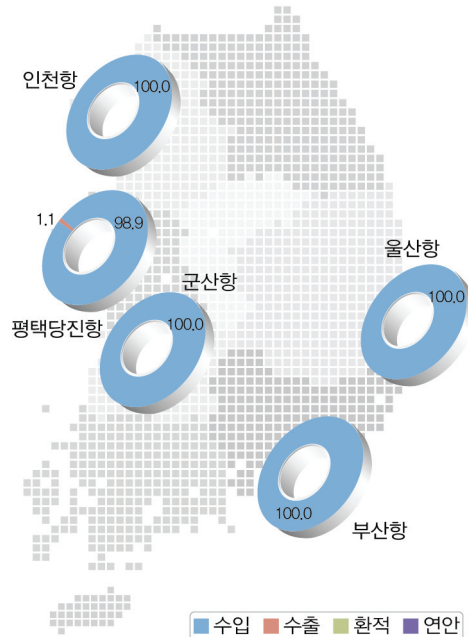
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
인천항	204	491	145	348	-29.2	-29.1
울산항	80	126	124	214	55.7	69.3
군산항	80	207	120	226	50.6	9.3
부산항	34	67	39	55	13.1	-17.3
평택·당진항	24	58	24	54	0.6	-6.4
전국	445	988	477	971	7.0	-1.8

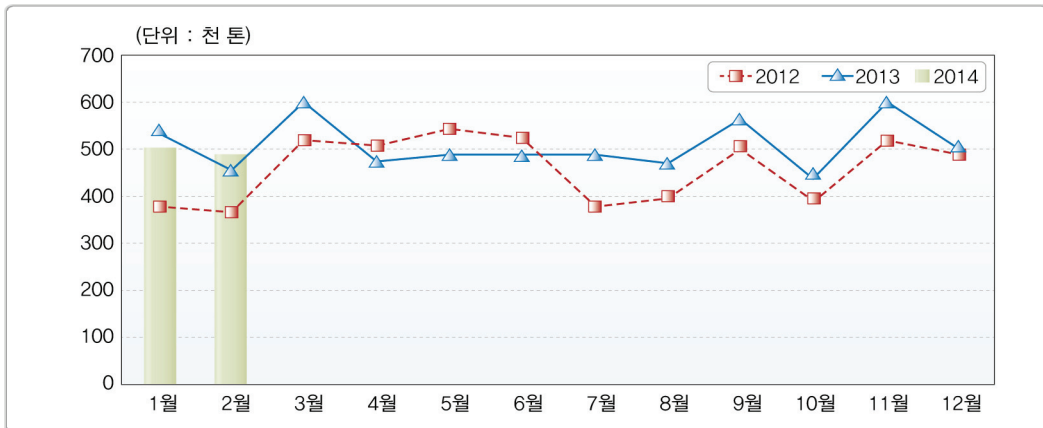
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년 2월 합관 수입비중 24.9%, 섬유관 수출비중 30.8% 기록 (P.72)
- ▶ '14년 2월 목재품목의 주요 수출국은 일본(전체 점유율 26.2%) (P.73)



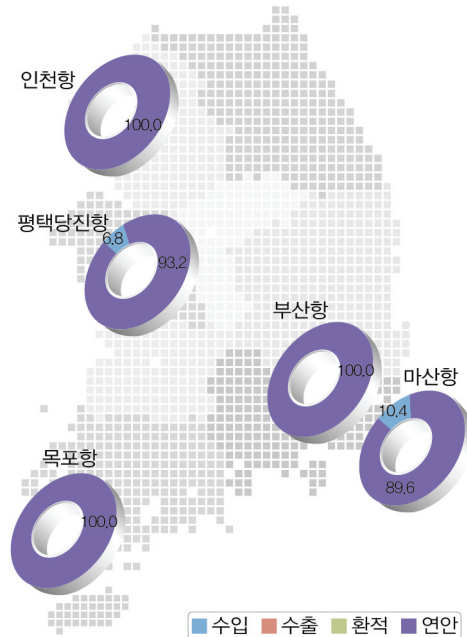
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
인천항	490	978	919	1,850	87.4	89.2
평택·당진항	7	23	113	239	1,608.5	952.7
목포항	74	160	97	243	32.2	52.2
부산항	120	186	90	199	-25.2	7.2
마산항	88	105	75	161	-14.7	53.4
전국	2,307	4,017	3,089	6,829	33.9	70.0

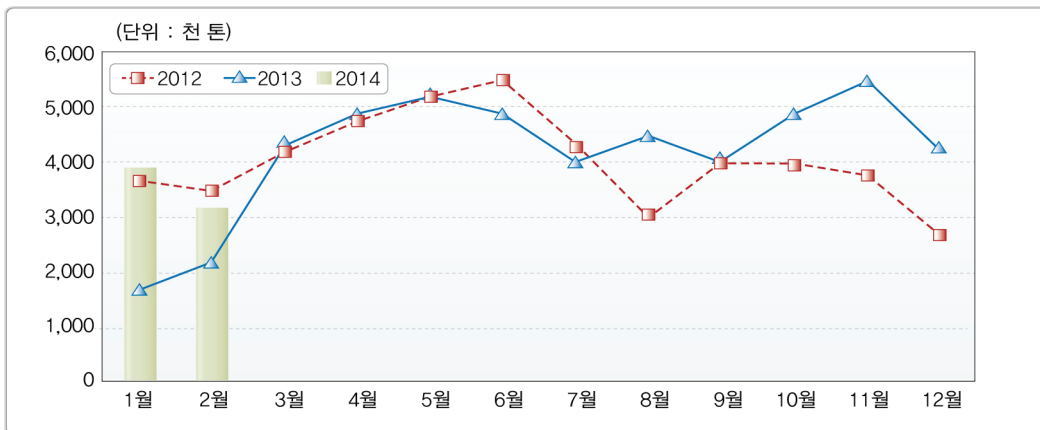
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

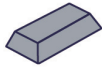
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 인천항 모래물동량 현황 (P.74)
- 제 5차 골재수급계획에 의해 인천항 모래연안물동량은 증가될 것으로 예상



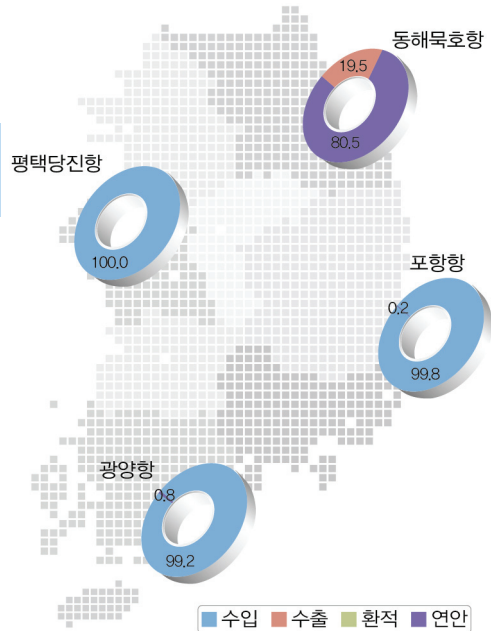
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
광양항	1,983	4,782	2,228	4,876	12.4	2.0
포항항	1,880	4,079	1,792	3,508	-4.7	-14.0
평택·당진항	717	2,224	416	1,322	-42.0	-40.6
동해·묵호항	55	125	26	81	-53.1	-35.8
부산	-	0	-	-	-	-
전국	4,645	11,237	4,462	9,796	-3.9	-12.8

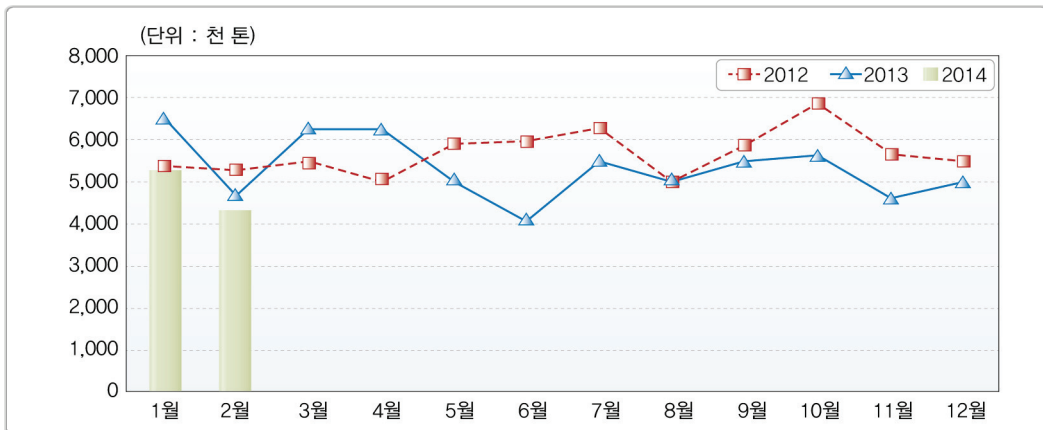
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 중국, 철광석 재고 급격히 증가 (P.75)
- 향후 중국 조강생산의 감소로 철광석 수요는 감소할 것으로 전망



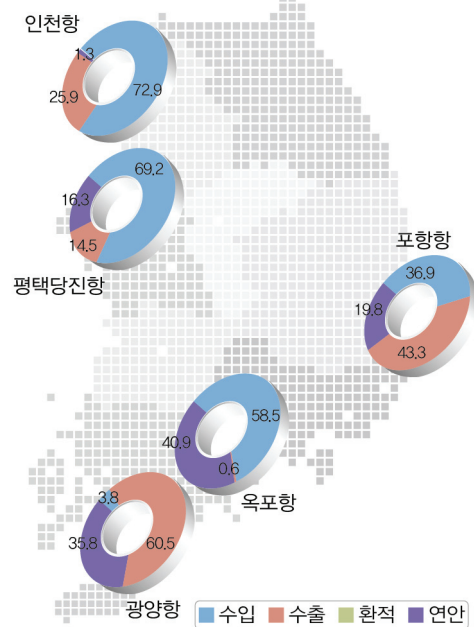
철재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
평택·당진항	896	1,699	2,093	4,087	133.6	140.5
포항항	960	2,020	1,023	2,367	6.5	17.2
광양항	1,222	2,740	866	1,916	-29.1	-30.1
목포항	366	874	817	1,522	123.2	74.2
인천항	663	1,251	534	1,215	-19.5	-2.9
전국	6,526	14,065	7,227	15,473	10.7	10.0

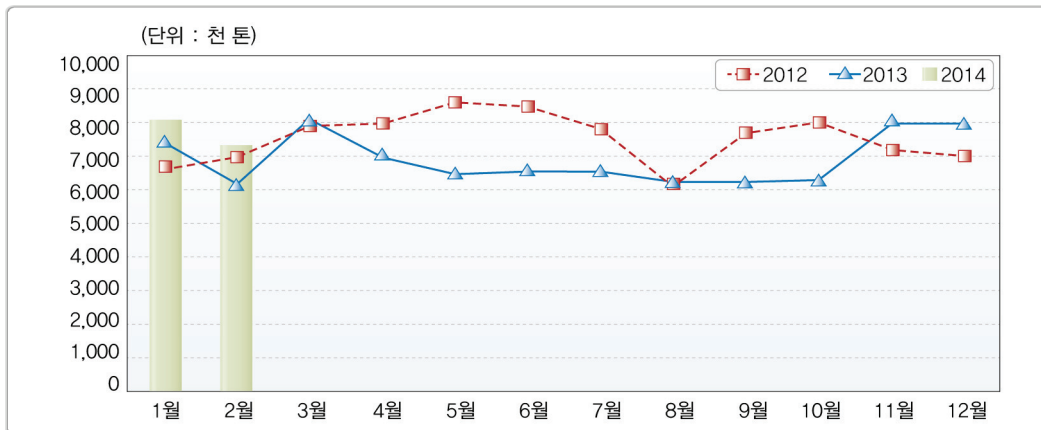
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 2월 세계 조강생산량은 전년대비 0.6% 증가한 12억 5천만 톤을 기록 (p.76)
- 유럽(4.8%)과 아시아(0.6%)를 중심으로 증가



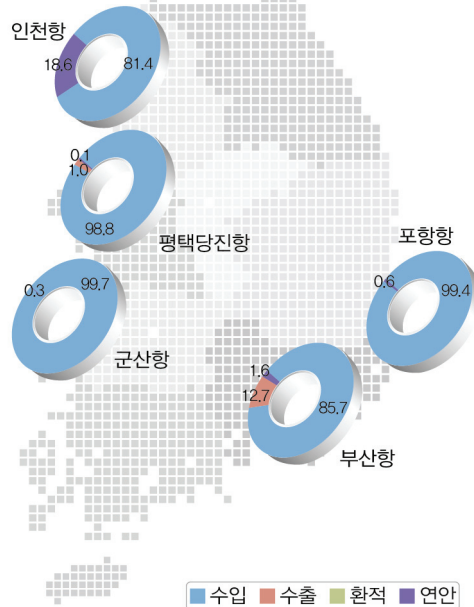
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
평택·당진항	185	315	172	287	-6.8	-8.8
포항항	137	247	143	384	5.1	55.4
군산항	81	129	69	119	-14.0	-7.4
부산항	14	21	47	66	233.6	212.3
인천항	53	130	27	80	-48.5	-38.2
전국	658	1,380	545	1,114	-17.2	-19.3

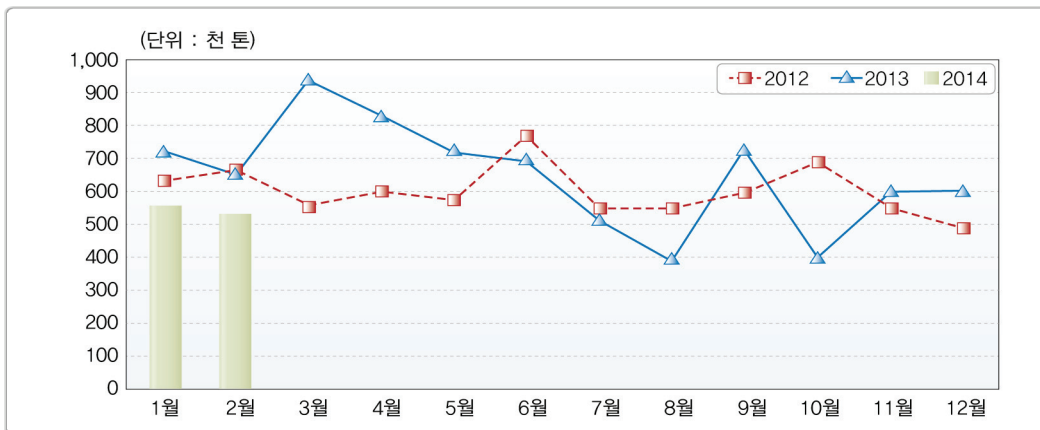
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요

▶ 국내 고철 집적화 단지 조성 (P.78)

동향

- 집적화로 인해 고철 물류비용 감소 예상



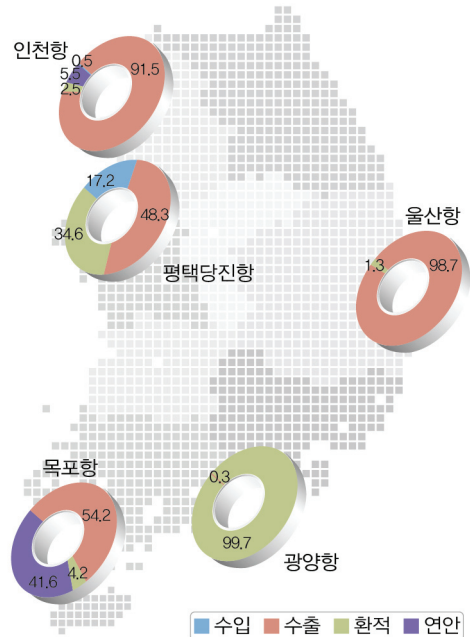
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
평택·당진항	1,054	2,306	1,127	2,297	7.0	-0.4
울산항	1,037	2,023	916	1,895	-11.6	-6.3
목포항	644	1,463	653	1,365	1.5	-6.7
광양항	156	472	394	1,058	152.1	124.2
인천항	288	844	343	855	19.2	1.3
전국	3,900	8,673	4,175	8,998	7.1	3.8

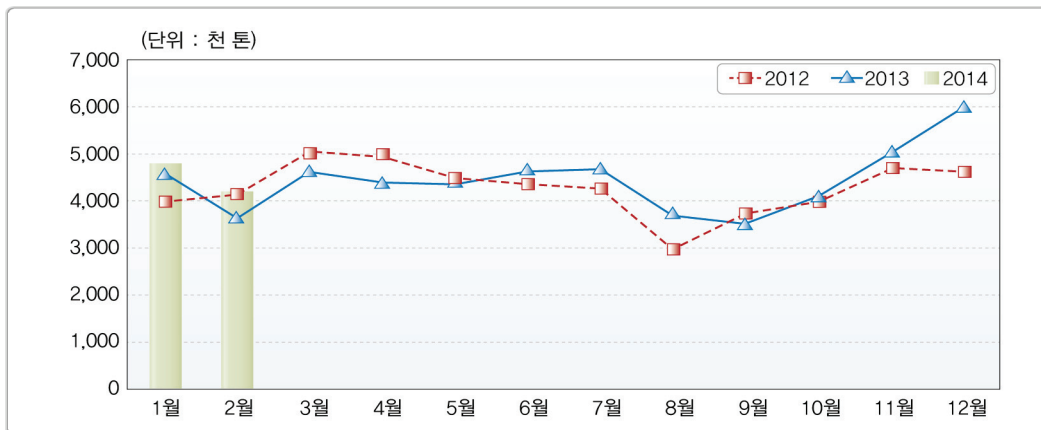
주 : 상위 5개 항만

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 2월 국내 자동차 생산량 및 판매량은 전년대비 각각 6.2%, 8.0% 증가 (P.78)
- ▶ 한-캐나다 FTA 체결에 따른 자동차 수출 호조 예상 (P.79)



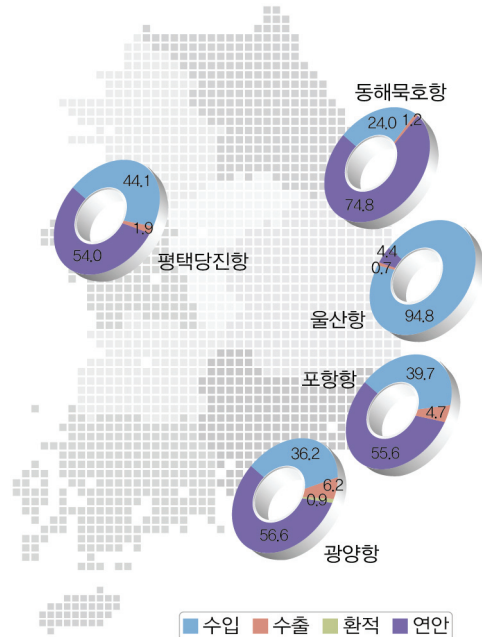
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
동해·묵호항	860	1,975	950	1,965	10.6	-0.5
광양항	1,048	2,083	767	2,017	-26.7	-3.2
포항항	393	809	475	930	21.0	14.9
울산항	270	746	405	795	49.8	6.5
평택·당진항	190	488	390	879	106.1	80.2
전국	3,651	8,332	3,733	8,675	2.3	4.1

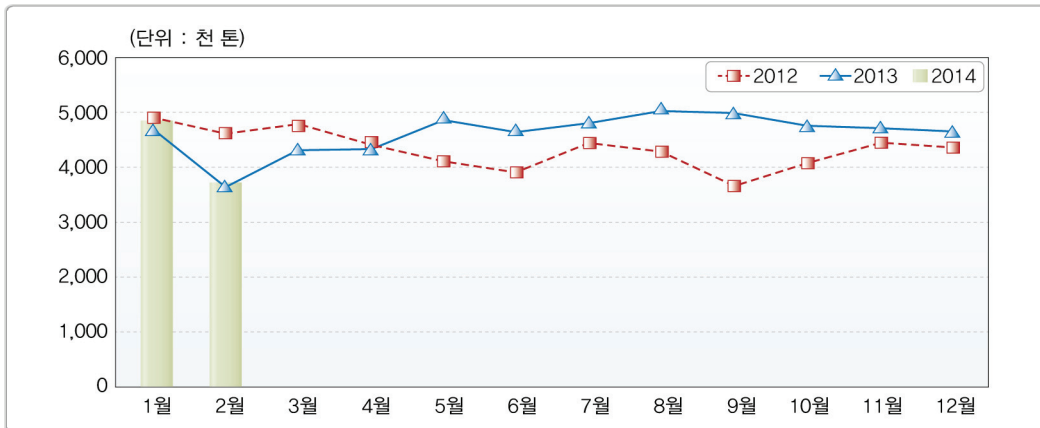
주 : 상위 5개 항만

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 2월 기타광석 물동량 전년동기대비 2.3% 증가
- 평택·당진항의 기타광석 물동량이 100.0% 이상 증가함



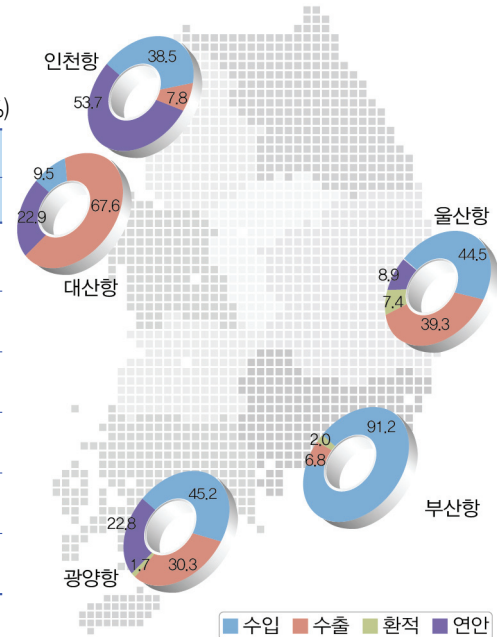
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
울산항	1,497	3,224	1,545	3,083	3.2	-4.4
대산항	551	1,158	504	1,255	-8.5	8.4
광양항	396	1,000	447	923	12.8	-7.8
인천항	68	175	110	254	60.8	45.2
부산항	24	81	70	97	197.0	19.7
전국	2,593	5,925	2,739	5,767	5.6	-2.7

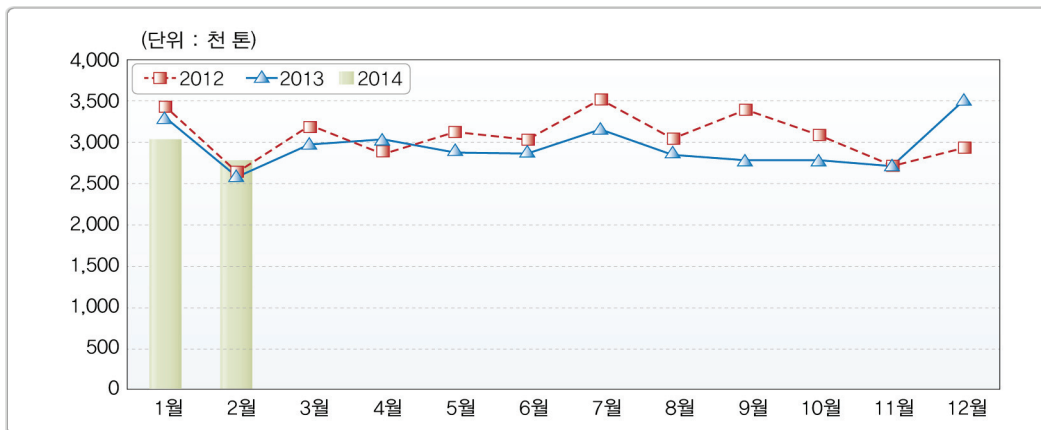
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 2월 화학공업생산물 물동량 전년동기대비 5.6% 증가
- 울산항의 화학공업생산물 물동량이 3.2% 증가함



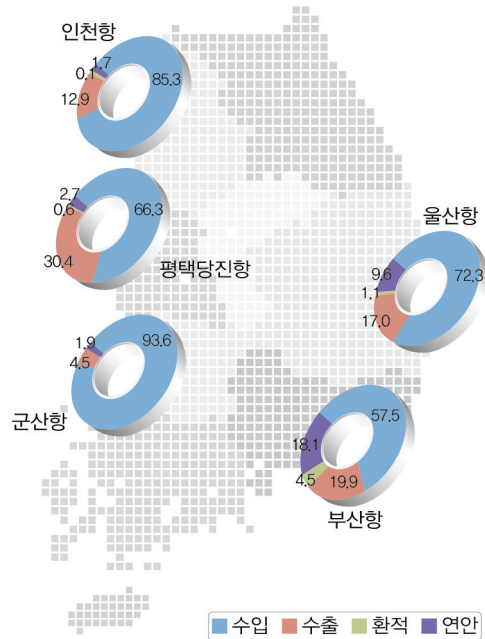
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	동월	누적
평택·당진항	611	1,313	713	1,360	16.7	3.6
인천항	544	1,244	675	1,186	24.1	-4.7
울산항	509	1,381	529	1,098	3.9	-20.5
군산항	492	1,026	481	1,109	-2.2	8.0
부산항	331	825	406	958	22.7	16.1
전국	3,217	7,338	3,450	7,476	7.2	1.9

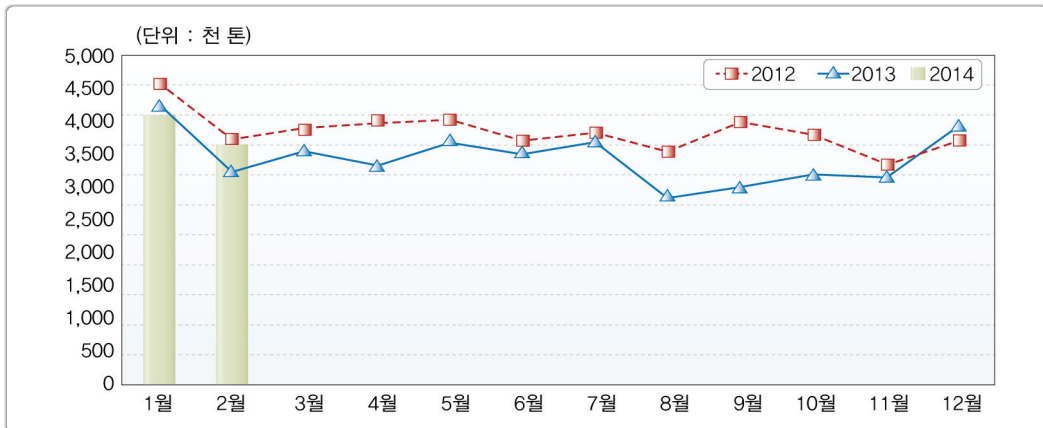
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

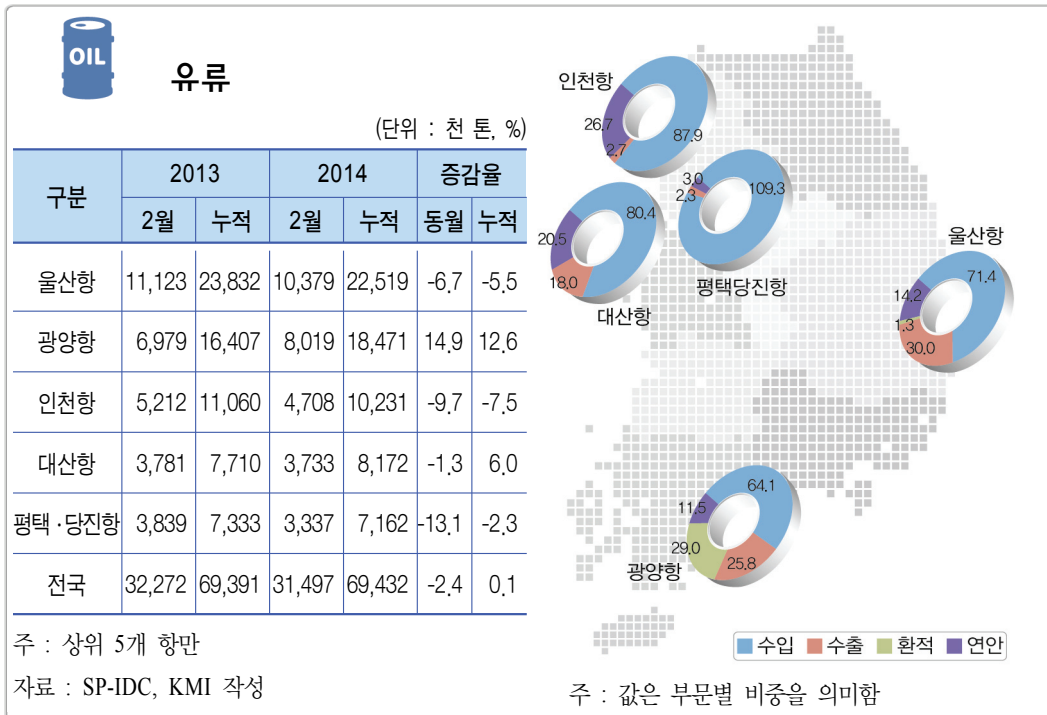
〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



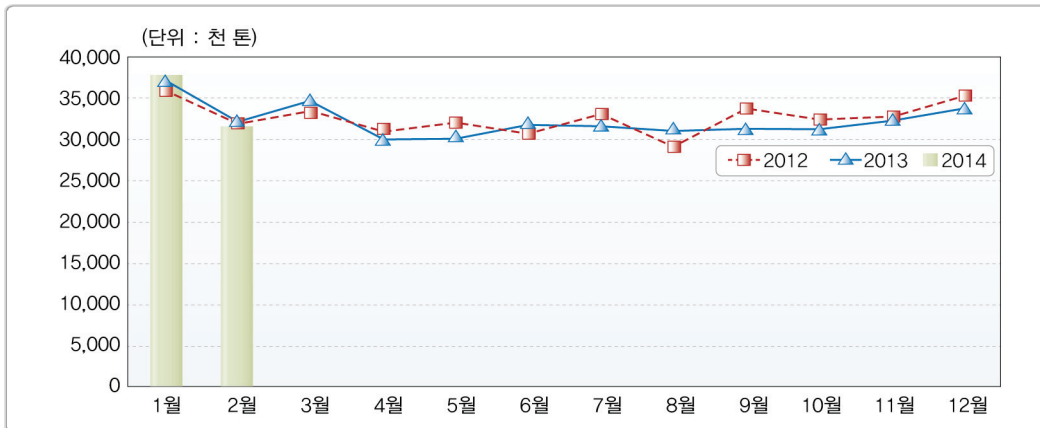
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년 2월 국내 기계류 수입액은 51억 5,200만 달러로 전년대비 10.2% 증가 (P.80)
- ▶ 일본 공작기계 업계 회복세 (P.81)



〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

**주요
동향**

- ▶ 2월 국제에너지기구(IEA) 세계 수급 전망 (P.81)
- 아시아, 미국 등의 수요 증가로 인해 석유수요 전망치 상향 조정

〈표 I -6〉 2014년 2월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	유류	잡화	철재	모래	시멘트
	440 (-22.7)	406 (22.7)	331 (-34.2)	90 (-25.2)	88 (14.7)
광양	유류	철광석	석탄	철재	기타광석
	8,019 (14.9)	2,228 (12.4)	1,726 (-1.9)	866 (-29.1)	768 (-26.7)
울산	유류	화공품	자동차	잡화	기타광석
	10,379 (-6.7)	1,546 (3.2)	917 (-11.6)	529 (3.9)	405 (49.8)
인천	유류	모래	석탄	잡화	철재
	4,708 (-9.7)	919 (87.4)	843 (-20.5)	675 (24.1)	534 (-19.5)
평택·당진	유류	철재	자동차	잡화	석탄
	3,337 (-13.1)	2,093 (133.6)	1,128 (7.0)	713 (16.7)	658 (9.3)
대산	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	3,733 (-1.3)	910 (-1.6)	504 (-8.5)	22 (-57.1)	4 (-62.8)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	고철
	1,792 (-4.7)	1,077 (43.9)	1,023 (6.5)	475 (21.0)	144 (5.1)
동해·묵호	기타광석	시멘트	석탄	유류	철광석
	950 (10.6)	827 (-20.5)	384 (2.0)	29 (7.1)	26 (-53.1)
목포	자동차	철재	모래	잡화	유류
	654 (1.5)	475 (72.7)	97 (32.2)	75 (-1.6)	70 (-6.4)
군산	잡화	자동차	목재	유류	고철
	481 (-2.2)	196 (0.5)	120 (50.6)	90 (-28.0)	69 (-14.0)
마산	잡화	철재	자동차	시멘트	유류
	218 (-22.3)	214 (4.5)	135 (-27.7)	103 (5.1)	96 (-14.9)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 2월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

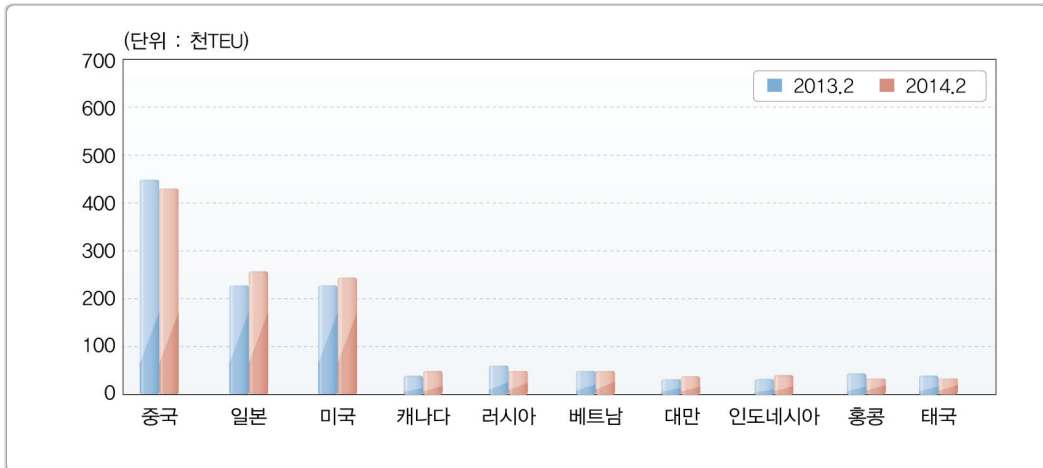
	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천항	평택·당진항	부산항	목포항	군산항
	396 (14.0)	87 (-4.7)	80 (-2.5)	54 (277.4)	23 (-73.8)
시멘트	동해·묵호항	옥계항	삼척항	광양항	마산항
	827 (-20.5)	342 (39.6)	339 (51.8)	234 (-2.2)	103 (5.1)
석탄	광양항	포항항	보령항	하동항	태안항
	1,726 (-1.9)	1,077 (43.9)	1,047 (8.7)	964 (-2.8)	946 (-12.4)
목재	인천항	울산항	군산항	부산항	평택·당진항
	145 (-29.2)	124 (55.7)	120 (50.6)	39 (13.1)	24 (0.6)
모래	인천항	평택·당진항	목포항	부산항	마산항
	919 (87.4)	113 (1608.5)	97 (32.2)	90 (-25.2)	75 (-14.7)
철광석	광양항	포항항	평택·당진항	동해·묵호항	부산항
	2,228 (12.4)	1,792 (-4.7)	416 (-42.0)	26 (-53.1)	0 (-)
철재	평택·당진항	포항항	광양항	목포항	인천항
	2,093 (133.6)	1,023 (6.5)	866 (-29.1)	817 (123.2)	534 (-19.5)
고철	평택·당진항	포항항	군산항	부산항	인천항
	173 (-6.8)	144 (5.1)	69 (-14.0)	47 (233.6)	27 (-48.5)
자동차	평택·당진항	울산항	목포항	광양항	인천항
	1,128 (7.0)	917 (-11.6)	654 (1.5)	394 (152.1)	344 (19.2)
잡화	평택·당진항	인천항	울산항	군산항	부산항
	713 (16.7)	675 (24.1)	529 (3.9)	481 (-2.2)	406 (22.7)
유류	울산항	광양항	인천항	대산항	평택·당진항
	10,379 (-6.7)	8,019 (14.9)	4,708 (-9.7)	3,733 (-1.3)	3,337 (-13.1)
기타광석	동해·묵호항	광양항	포항항	울산항	평택·당진항
	950 (10.6)	768 (-26.7)	475 (21.0)	405 (49.8)	391 (106.1)
화공품	울산항	대산항	광양항	인천항	부산항
	1,546 (3.2)	504 (-8.5)	447 (12.8)	110 (60.8)	71 (197.0)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 항만물동량 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 2월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	95	143	176	415	23.8
2 일본	79	45	119	243	14.0
3 미국	73	49	116	238	13.7
4 캐나다	8	8	32	49	2.8
5 러시아	13	9	25	48	2.8
6 베트남	17	18	13	47	2.7
7 대만	10	18	10	38	2.2
8 인도네시아	14	9	12	36	2.0
9 홍콩	8	21	6	35	2.0
10 태국	10	11	13	34	2.0

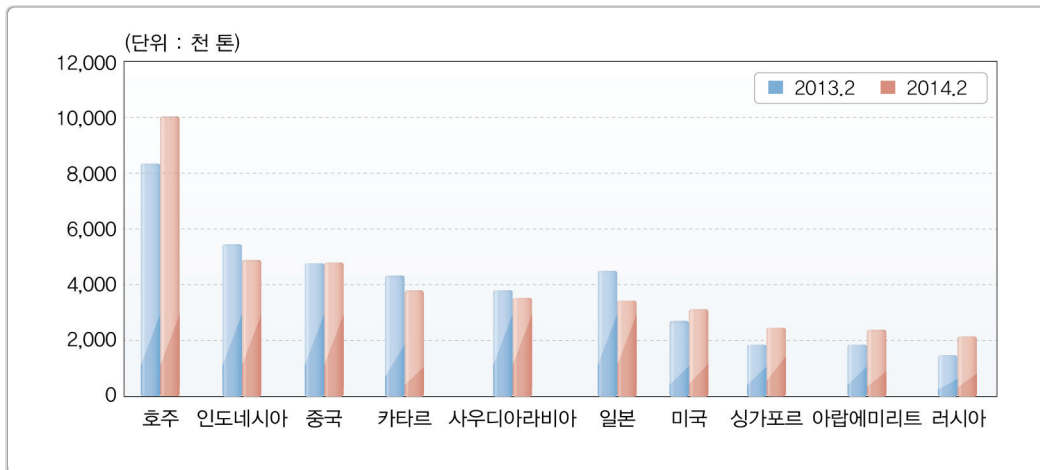
주 : 상위 10개국 기준

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 2월 벌크 물동량 동향



주: 유류포함

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2014년 2월 벌크 물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	양곡	시멘트	석탄	목재	모래	철광석	철재	고철	자동차	잡화	유류	기타 광석	화공품	합계
1 호주	57	-	4,536	18	-	3,126	579	-	128	112	953	402	122	10,034
2 인도네시아	13	-	3,192	23	-	-	37	-	0	196	1,345	48	36	4,891
3 중국	9	-	309	6	-	5	1,630	44	129	392	1,313	246	718	4,801
4 카타르	-	-	-	-	-	-	5	-	3	4	3,665	-	46	3,723
5 사우디아라비아	-	-	-	-	-	-	43	-	174	84	3,002	10	170	3,483
6 일본	-	63	25	10	-	-	725	216	89	211	1,371	403	342	3,455
7 미국	207	79	364	27	-	-	365	62	663	449	398	123	275	3,012
8 싱가포르	-	33	-	-	-	-	20	-	16	42	2,238	27	24	2,400
9 아랍에미리트	-	-	-	-	-	-	23	-	67	73	2,157	7	0	2,327
10 러시아	81	5	458	26	-	-	47	46	36	220	1,306	31	1	2,258

주: 상위 10개국 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 2월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	브라질	우크라이나	러시아	호주
	207 (101.7)	118 (-69.1)	92 (-)	81 (-)	57 (389.6)
시멘트	방글라데시	칠레	미국	일본	콜롬비아
	214 (187.5)	95 (8.3)	79 (-35.2)	63 (-36.5)	50 (-)
석탄	호주	인도네시아	캐나다	러시아	미국
	4,536 (21.8)	3,192 (-13.2)	514 (-14.7)	458 (-28.6)	364 (25.7)
목재	뉴질랜드	베트남	캐나다	태국	칠레
	109 (-37.5)	77 (9.6)	53 (102.1)	36 (-)	30 (174.1)
모래	베트남	중국	-	-	-
	21 (210.6)	0 (-100.0)	-	-	-
철광석	호주	브라질	캐나다	우크라이나	중국
	3,126 (-1.7)	1,043 (22.2)	137 (-)	108 (-)	5 (-47.7)
철재	중국	일본	호주	미국	브라질
	1,630 (17.2)	725 (-17.4)	579 (2187.4)	365 (-13.0)	351 (3477.1)
고철	일본	미국	러시아	영국	중국
	216 (-50.7)	62 (-)	46 (90.9)	45 (-)	44 (-52.5)
자동차	미국	사우디아라비아	독일	중국	호주
	663 (1.5)	174 (-19.2)	167 (9.0)	129 (2.0)	128 (41.9)
잡화	미국	중국	브라질	러시아	일본
	449 (74.3)	392 (12.9)	225 (-32.4)	220 (372.4)	211 (21.8)
유류	카타르	사우디아라비아	싱가포르	아랍에미리트	쿠웨이트
	3,665 (-16.0)	3,002 (-8.0)	2,238 (44.9)	2,157 (39.8)	1,787 (-8.0)
기타광석	일본	호주	중국	미국	페루
	403 (7.7)	402 (20.7)	246 (18.9)	123 (1403.9)	62 (185.6)
화공품	중국	일본	미국	사우디아라비아	호주
	718 (-1.3)	342 (-20.6)	275 (-13.5)	170 (153.5)	122 (23.8)

주 : () 전년동기비

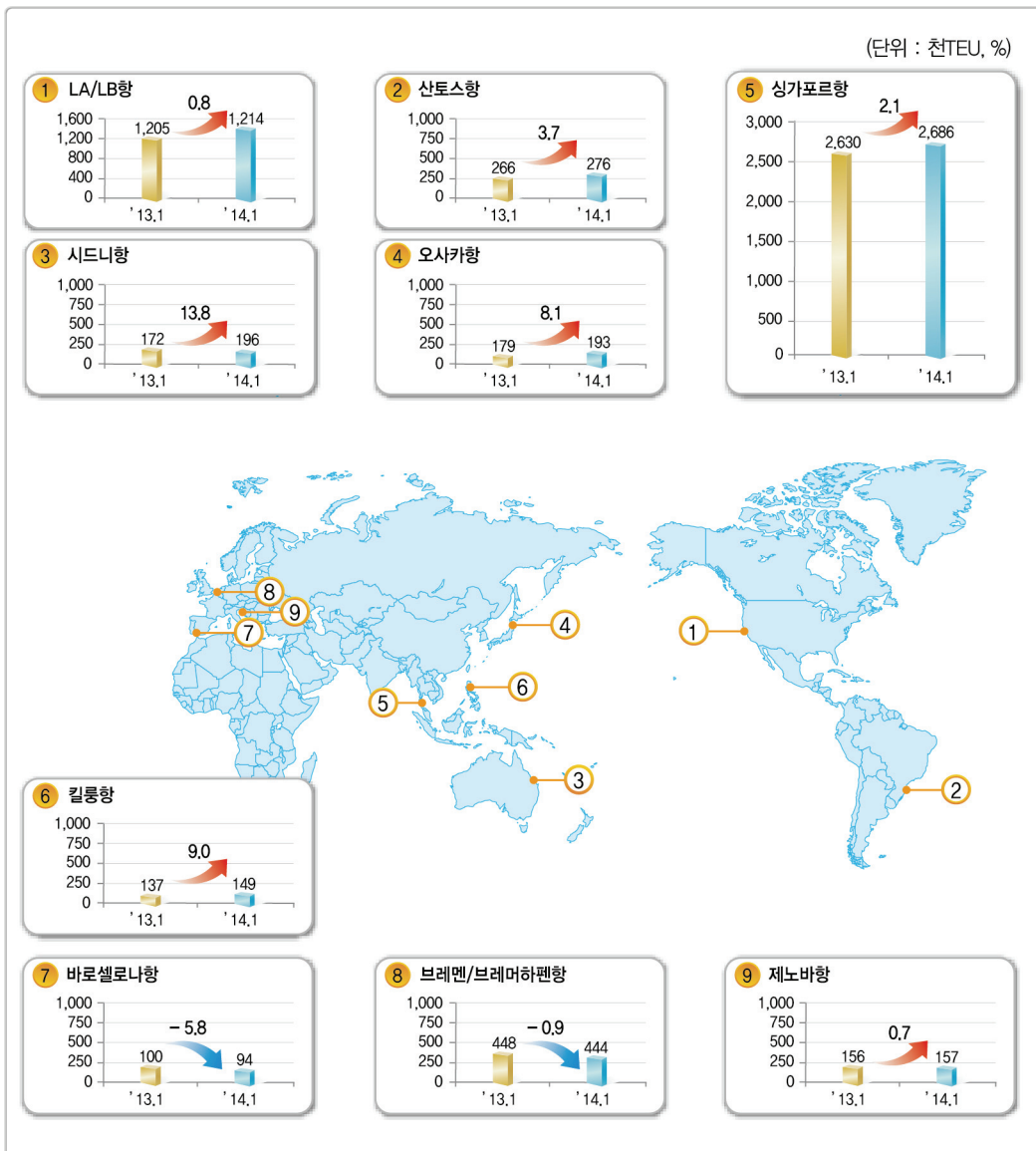
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

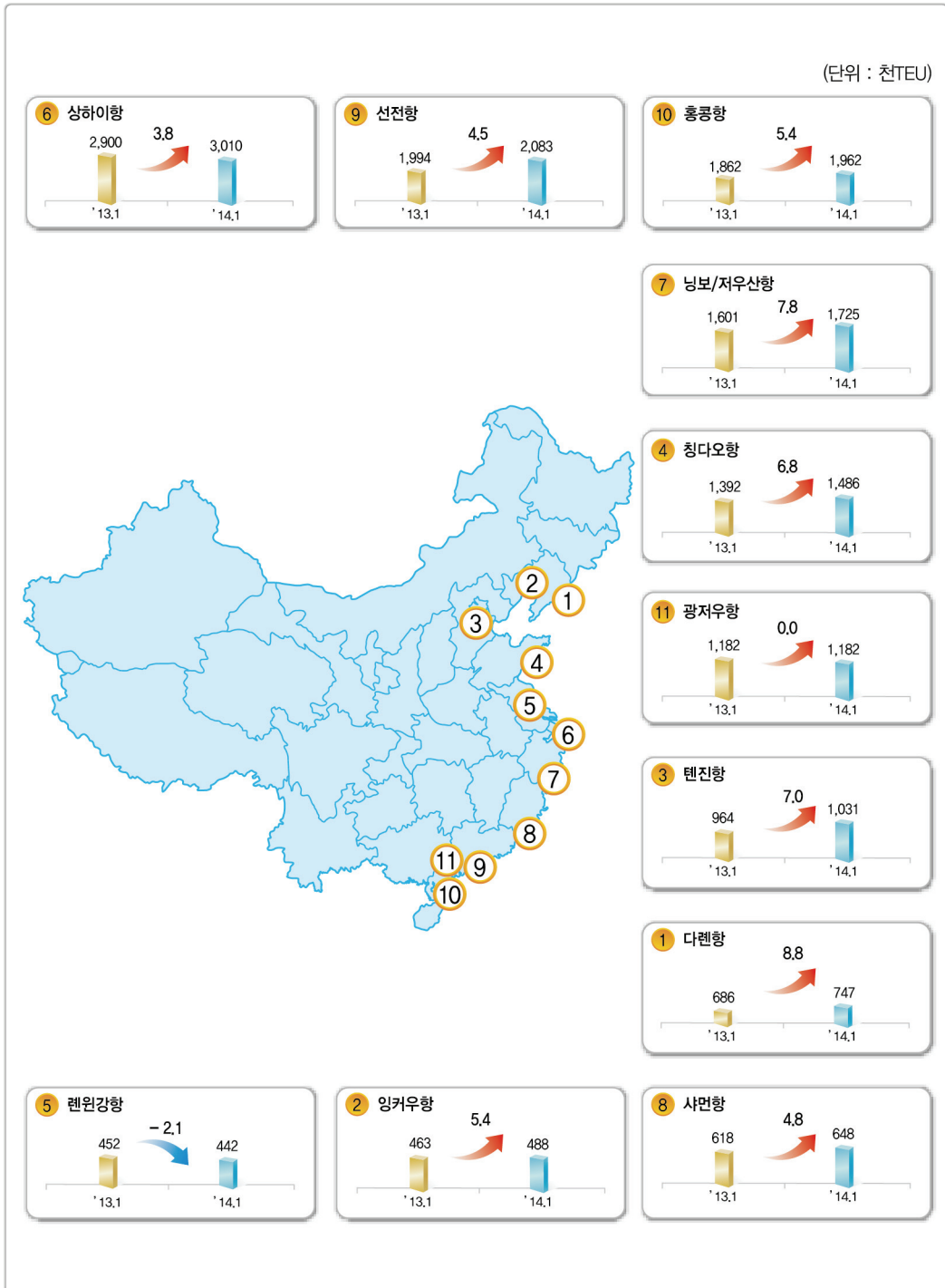
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
		1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,900	2,900	2,665	3,010	3,010	12.9	3.8	3.8
	선전항	1,994	1,994	1,974	2,083	2,083	5.5	4.5	4.5
	홍콩항	2,056	2,056	1,962	2,000	2,000	1.9	-2.7	-2.7
	광저우항	1,601	1,601	1,339	1,725	1,725	28.8	7.8	7.8
	닝보/저우산항	1,392	1,392	1,151	1,486	1,486	29.1	6.8	6.8
	칭다오항	1,182	1,182	1,400	1,182	1,182	-15.6	0.0	0.0
	톈진항	964	964	1,032	1,031	1,031	-0.1	7.0	7.0
	다롄항	686	686	846	747	747	-11.8	8.8	8.8
	샤먼항	618	618	725	648	648	-10.6	4.8	4.8
	잉커우항	463	463	328	488	488	48.9	5.4	5.4
	렌원강항	452	452	466	442	442	-5.2	-2.1	-2.1
아시아	싱가포르항	2,630	2,630	2,759	2,686	2,686	-2.7	2.1	2.1
	킬롱항	137	137	151	149	149	-0.8	9.0	9.0
	오사카	179	179	198	193	193	-2.3	8.1	8.1
미주	LA/LB항	1,205	1,205	1,236	1,214	1,214	-1.7	0.8	0.8
	산토스항	266	266	288	276	276	-4.1	3.7	3.7
유럽	브레멘/ 브레머하펜항	448	448	415	444	444	7.0	-0.9	-0.9
	바르셀로나항	100	100	107	94	94	-12.3	-5.8	-5.8
	제노바항	156	156	169	157	157	-6.8	0.7	0.7
오세아니아	시드니	172	172	187	196	196	4.4	13.8	13.8

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

- ① '13년 1월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,484만 2천 TEU로 전년동기대비 3.7% 증가함
- ② 전월대비 6.9% 증가, '13년 누적 컨테이너 물동량은 3.7% 증가함
- ③ 다롄항과 닝보/저우산항의 '13년 컨테이너 물동량은 전년대비 8.8%, 7.8% 증가하였으며 홍콩항, 렌윈강항을 제외한 대부분의 항만이 전년대비 소폭 증가함
- ④ 홍콩항은 중국내에서도 상하이, 선전항에 이어 3위를 기록하며 이러한 추세는 지속될 것으로 예상됨

〈표 I-12〉 중국 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
상하이항	2,900	2,900	2,665	3,010	3,010	12.9	3.8	3.8
선전항	1,994	1,994	1,974	2,083	2,083	5.5	4.5	4.5
홍콩항	2,056	2,056	1,962	2,000	2,000	1.9	-2.7	-2.7
닝보/저우산항	1,601	1,601	1,339	1,725	1,725	28.8	7.8	7.8
칭다오항	1,392	1,392	1,151	1,486	1,486	29.1	6.8	6.8
광저우항	1,182	1,182	1,400	1,182	1,182	-15.6	0.0	0.0
텐진항	964	964	1,032	1,031	1,031	-0.1	7.0	7.0
다롄항	686	686	846	747	747	-11.8	8.8	8.8
사먼항	618	618	725	648	648	-10.6	4.8	4.8
잉커우항	463	463	328	488	488	48.9	5.4	5.4
렌윈강항	452	452	466	442	442	-5.2	-2.1	-2.1
합계	14,308	14,308	13,888	14,842	14,842	6.9	3.7	3.7

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

◎ 하이난(Hainan)성 '14년 1월 항만물동량 현황

- ➡ 중국 남부에 위치한 하이난성의 '14년 1월 물동량은 전년대비 2.0% 감소한 873만 톤을 기록함
- '13년 1월과 비교할 경우 26.0%p가 하락한 수치임
- 하이난성의 수출입 물동량은 184만 톤을 처리하여 전년대비 21.6% 증가하였으나 연안물동량이 6.8% 감소한 689만 톤을 기록함
- 석탄과 공산품은 전년대비 5.1% 증가한 43만 8천 톤, 천연가스는 9.5% 감소한 127만 톤, 금속류는 31.6% 감소한 43만 8천 톤, 철강제품은 7.6% 증가한 34만 4천 톤을 기록함
- 또한, 건설자재는 23.1% 증가한 34만 9천 톤을 기록한 반면, 시멘트는 30.7% 감소한 8만 5천 톤을 기록함

◎ 수저우(Suzhou)의 항만 실적 급증

- ➡ '13년 수저우의 내륙 항만물동량은 4억 5,400만 톤을 기록함
- 이는 상하이, 닝보-저우산, 텐진, 광저우에 이은 5번째로 높은 수치임
- ➡ 수저우항은 양쯔강 하구에 위치하며 장자강(Zhangjiagang)항, 창수(Changshu)항, 타이창(Taicang)항이 통합된 항만으로 276개의 선석이 운영중
- 장자강 155개, 타이창 72개, 창수 49개 선석이 운영되고 있으며 중국 내에서 가장 큰 내륙항만임
- 장자강항은 6개의 구역(Changshan, Zhangjiagang chemicals industrial park, Duanshangang, metal industrial park, and Dongsha)으로 나누어 운영되고 있으며 컨테이너를 비롯하여 철광석, 양곡 등의 화물이 주로 처리되고 있으며 액체화물도 처리 가능함
- 창수항은 대부분 벌크 화물을 처리하고 있으며 3개의 구역(Xinghua, Jinjingtang and Tiehuangsha)으로 나누어 운영 중임
- 타이창항은 5개의 구역(Luhe, Xinjing, Dangxi, Fuqiao and Xijing)으로 나누어 운영되고 있으며 주로 컨테이너를 처리하고 있으며 기타광석, 석탄 등의 화물도 일부 처리함

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

3) 아시아

▶ 일본

● '14년 1월 나고야항의 컨테이너 물동량은 20만 6천TEU를 기록함

- ➡ 수입 물동량은 전월대비 4.3% 증가한 10만 7천TEU를 기록하였으며 수출물동량은 전월대비 15.8% 감소한 9만 9천TEU를 기록
 - 나고야항의 컨테이너 물동량은 전월대비 감소하였지만, 이는 계절성의 영향과 전월 물동량이 예년보다 높은 실적에 의한 것으로 분석됨
 - 반면, 전년동기대비 4.3% 증가한 것을 비롯해 최근 4개월간 전년동기대비 실적이 증가하고 있기에 나고야항의 컨테이너 물동량은 지속적으로 증가하는 추세로 볼 수 있음
- ➡ 나고야항의 컨테이너 물동량은 4월까지 다소 증가할 것으로 전망됨
 - 이 같은 증가세는 '14년 4월 예고된 소비세 인상과 관련이 있음
 - 소비세 인상을 앞두고 수입 관련 업체에서는 재고 확보를 위해 수입을 서두르면서 예년보다 높은 수입물동량을 기록하고 있음
 - 다만, 최근 일본은 저환율 정책으로 상대적으로 수입액이 높아진 상황이기에 4월 소비세가 인상될 경우, 이후 수입물동량은 감소할 것이라는 의견이 존재함

● '14년 1월 오사카항의 컨테이너 물동량은 19만 3천TEU를 기록함

- ➡ 전월대비 2.3% 감소한 반면, 전년동기대비 8.1% 증가한 것으로 나타남
 - 나고야항의 경우와 같이 소비세 인상을 앞두고 수입물동량은 전년동기대비 10.5% 증가하며 높은 증가세를 보이고 있지만 4월 이후 소비세 인상과 함께 수입물동량은 다소 감소할 것으로 예상됨



〈표 I-13〉 일본 주요항만 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
		1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	198	198	220	206	206	-6.5	4.3	4.3
	수입	100	100	103	107	107	4.3	7.4	7.4
	수출	98	98	118	99	99	-15.8	1.0	1.0
오 사 카	합계	179	179	198	193	193	-2.3	8.1	8.1
	수입	100	100	107	111	111	3.1	10.5	10.5
	수출	79	79	91	83	83	-8.8	5.0	5.0

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

싱가포르

- 싱가포르항의 '14년 1월 총물동량은 4,741만 1천 톤으로 전년동기대비 8.8% 증가
- '14년 1월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 268만 6천TEU로 전년동기대비 2.1% 증가
- 싱가포르항의 '14년 1월 벙커유 판매량은 355만 8천 톤으로 전년동기대비 6.1% 감소

〈표 I-14〉 싱가포르항 2014년 1월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
총물동량	43,561	43,561	46,758	47,411	47,411	1.4	8.8	8.8
컨테이너	2,630	2,630	2,759	2,686	2,686	-2.7	2.1	2.1
벙커유	3,788	3,788	3,802	3,558	3,558	-6.4	-6.1	-6.1

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

타이완

- 킬롱항의 1월 총물동량은 641만 9천 톤으로 전년동기대비 9.5% 증가
- '14년 1월 킬롱항의 컨테이너 물동량은 14만 9천TEU로 전년동기대비 9.0% 증가
- 킬롱항의 1월 입항척수는 492척으로 전년동기대비 2.3% 증가

〈표 I-15〉 킬롱항 2014년 1월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, 척, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
총물동량	5,864	5,864	6,455	6,419	6,419	-0.5	9.5	9.5
컨테이너	137	137	151	149	149	-0.8	9.0	9.0
입항척수	481	481	534	492	492	-7.9	2.3	2.3

자료: 킬롱항(www.klhb.gov.tw)

사우디아라비아

- '14년 1월 제다항의 총물동량은 464만 6천 톤으로 전월대비 9.4% 감소
 - ➡ 벌크(고체)화물은 전월대비 5.6% 감소한 77만 9천 톤을 처리한 반면, 벌크(액체)는 전월대비 64.2% 증가하며 '14년 1월 4만 2천 톤을 처리함
 - ➡ 제다항의 수입물동량은 건설 관련 품목의 수입이 전월대비 35.2% 감소한 47만 톤을 처리하며 수입물동량 감소에 기인함
 - ➡ '14년 1월 수출물동량은 전월대비 9.8% 감소하였는데, 화공품과 기타잡화 물동량이 전월대비 각각 18.5%, 6.9% 감소가 주요 원인임
- '14년 1월 주베이 상항의 총물동량은 84만 4천 톤으로 전월대비 12.9% 감소함
 - ➡ 벌크(고체)화물이 '14년 1월 25만 9천 톤으로 전월대비 37.1% 큰 폭으로 감소



- ⑥ '14년 1월 안부 상업항의 총물동량은 벌크(액체)화물 감소로 전월대비 5.3% 감소한 41만 7천 톤을 처리함

- ➡ 수출물동량은 전월대비 75.9% 감소한 4천 톤을 처리하며 물동량 감소에 기인함

〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 1월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013	2014		전월대비	
		12월	1월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	5,126	4,646	4,646	-480	-9.4
	주베이 상업항	969	844	844	-125	-12.9
	안부 상업항	440	417	417	-23	-5.3
컨테이너	제다항	371	337	337	-34	-9.2
	주베이 상업항	33	35	35	2	6.1

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

➤ 인도

- ⑥ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '13년 4월~'14년 1월 누적물동량은 4억 5,372만 9천 톤으로 전년동기대비 1.4% 증가

- ⑥ 파라딤(Paradip)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 21.6%, 57.4%로 높은 증가율을 나타냄

- ➡ '13년 4월~'14년 1월 파라딤항의 유연탄(Thermal coal)과 철광석(Iron ore) 물동량은 각각 2,080만 9천 톤(전년동기대비 20.3% 증가), 455만 8천 톤(전년동기대비 225.3% 증가)을 처리함

- ➡ 엔노레항의 유연탄은 전년동기대비 61.2% 증가한 1,819만 2천 톤을 처리하며 물동량 증가에 기인함

- ⑥ 모르무가오(Mormugao)항은 전년동기대비 40.2% 감소한 952만 2천 톤을 처리함

- ➡ 모르무가오항의 물동량 감소는 철광석이 급감함에 따른 것으로 전년동기 742만 1천 톤을 처리한 반면, '13년 4월~'14년 1월에는 처리실적이 없음

〈표 I-17〉 인도 주요 항만의 2013년 4월~2014년 1월 누적물동량 현황
(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2012년 4월~2013년 1월	2013년 4월~2014년 1월	전년동기대비
총물동량	453,729	460,117	1.4
컨테이너	6,434	6,182	-3.9

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '14년 1월 총물동량은 590만 8천 톤으로 전년동기 대비 2.2% 감소
- ⑦ 수입 물동량은 289만 7천 톤으로 전년동기대비 4.4% 감소한 반면, 수출 물동량은 301만 1천 톤으로 전년동기대비 0.1% 증가함
- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '14년 1월 컨테이너 물동량은 44만 4천TEU로 전년동기대비 0.9% 감소

〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 2014년 1월 물동량 현황
(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
		1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,038	6,038	5,855	5,908	5,908	0.9	-2.2	-2.2
	수입	3,030	3,030	2,885	2,897	2,897	0.4	-4.4	-4.4
	수출	3,008	3,008	2,970	3,011	3,011	1.4	0.1	0.1
컨테이너		448	448	415	444	444	7.0	-0.9	-0.9

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)



➤ 스페인(바르셀로나항)

- 🌀 바르셀로나항의 '14년 1월 컨테이너 물동량은 9만 4천TEU로 전년동기대비 5.8% 감소
- ➡ 수출, 연안 물동량은 각각 3만 6천TEU, 8천TEU로 전년동기대비 각각 10.9%, 54.0% 증가
- ➡ 수입, 환적 물동량은 3만 4천TEU, 1만 6천TEU로 전년동기대비 0.7%, 42.0% 감소

〈표 I-19〉 바르셀로나항의 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
합계	100	100	107	94	94	-12.3	-5.8	-5.8
수입	34	34	31	34	34	11.3	-0.7	-0.7
수출	33	33	49	36	36	-26.1	10.9	10.9
환적	28	28	22	16	16	-25.3	-42.0	-42.0
연안	5	5	6	8	8	24.8	54.0	54.0

자료: 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

➤ 이탈리아(제노바항, 타란토항)

- 🌀 제노바항의 '14년 1월 컨테이너 물동량은 15만 7천TEU으로 전년동기대비 0.7% 증가
- 🌀 타란토항의 '14년 1월 컨테이너 물동량은 1만 6천TEU으로 전년동기대비 10.7% 감소

〈표 I-20〉 이탈리아 주요항만의 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
제노바항	156	156	169	157	157	-6.8	0.7	0.7
타란토항	14	14	13	16	16	16.1	10.7	10.7

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

5) 미주

➤ 미국(LA/LB항)

🌀 LA항, '14년 1월 컨테이너 물동량 동향

- ➡ LA항의 '14년 1월 컨테이너 물동량은 68만 6천TEU를 기록, 전년동기대비 2.5%, 전월대비 4.9% 증가함
- ➡ LA항의 1월 컨테이너 물동량은 중국 춘절 기간을 대비하여 화주들이 화물을 미리 선적함에 따라 전월대비 소폭 증가하였음
- ➡ 일반적으로 춘절기간 동안 2~3주간 문을 닫는 중국의 관습에 따라 '14년 2월 및 3월 물동량은 '14년 1월 대비 큰 폭으로 감소할 것으로 전망됨

🌀 LB항, '14년 컨테이너 물동량 동향

- ➡ LB항의 '14년 1월 컨테이너 물동량은 전년대비 1.4%, 전월대비 9.2% 감소한 52만 9천TEU를 기록하였음

〈표 I-21〉 LA/LB항 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
LA항	669	669	653	686	686	4.9	2.5	2.5
LB항	536	536	582	529	529	-9.2	-1.4	-1.4

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

➤ 브라질(산토스항)

🌀 산토스항, '14년 1월 컨테이너 물동량 동향

- ➡ 브라질 제1의 항만인 산토스항은 '14년 1월 전년대비 3.7% 증가, 전월대비 4.1% 감소한 27만 6천TEU를 기록하였음
- ➡ 수입물동량은 전년대비 2.3% 증가한 13만 7천TEU, 수출물동량은 전년대비 3.6% 증가한 13만 9천TEU를 기록함



〈표 I-22〉 산토스항 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2013	2014		전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
산토스항	266	266	288	276	276	-4.1	3.7	3.7

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

➤ 호주(시드니항)

① '14년 1월 시드니항의 컨테이너 물동량은 19만 6천TEU로 전년동기대비 13.8%, 전월대비 4.4% 증가함

② 시드니항의 '14년 1월 컨테이너 총물동량은 개장 이후 최대치를 기록함

➡ 당월 수입물동량은 전년동기대비 13.5% 증가하였으며, 전 품목에 걸쳐 고른 증가세를 보임

➡ 당월 수출물동량은 전년동기대비 8.7% 증가하였으며, 제지류 및 그 제품, 원목, 기계류 및 그 부품, 차량 및 그 부품이 가장 높은 물동량을 기록하며 물동량 증가를 견인함

〈표 I-23〉 시드니항 2014년 1월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
합계	172	172	187	196	196	4.4	13.8	13.8
수입	87	87	90	99	99	9.5	13.5	13.2
수출	89	89	97	97	97	-0.2	8.7	9.0

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- ⑥ '14년 1월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,027만 1천 톤으로 전년동기대비 1.7% 감소하였음
- ⑥ 수입 물동량은 570만 2천 톤을 기록 전월대비 3.0% 증가하였으며, 수출 물동량은 456만 9천 톤을 기록 전월대비 32.7% 감소하였음
- ⑥ '14년 1월 해당 항만에 기항한 선박수는 총 48척을 기록함
- ⑥ 선박 규모로 보면 케이프사이즈 27척, 파나마스 12척, 핸디사이즈 9척이 입항하였음
- ⑥ 1월동안 항만 내 인입철도를 출입한 횟수는 717회를 기록함

〈표 I-24〉 리차드베이항의 2014년 1월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2013	2014		전월 대비	전년대비	
	1월	누적	12월	1월	누적		동월	누적
합계	10,450	10,450	12,323	10,271	10,271	-16.7	-1.7	-1.7
수입	6,237	6,237	5,534	5,702	5,702	3.0	-8.6	-8.6
수출	4,213	4,213	6,788	4,569	4,569	-32.7	8.4	8.4

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

▶ '13년 일본 환적 컨테이너 물동량 전년대비 11.1% 증가

- '13년 일본 환적 컨테이너 물동량은 137만 1천TEU를 처리하며, 전년대비 11.1% 증가함
- ➡ '13년 중국 환적 컨테이너 물동량은 268만 1천TEU로 전년대비 15만 5천TEU 증가하며 %의 증가세를 보임6.1
- ➡ 일본 환적 물동량 증가는 전년보다 13만 7천TEU 증가함
- 일본 환적 컨테이너 물동량은 부산항 전체 환적 컨테이너 물동량 대비 15.7% 비중을 보이며, 전년대비 0.6%p 증가함
- ➡ 중국 환적 컨테이너 물동량 비중은 '12년 31.0%에서 '13년 30.6%로 전년대비 0.4%p 감소함

〈표 II-1〉 중국과 일본의 부산항 환적 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천TEU, %)

	2009	2010	2011	2012	2013	전년대비
중국	1,559 (29.0)	1,803 (28.7)	2,298 (31.3)	2,526 (31.0)	2,681 (30.6)	6.1
일본	916 (17.1)	1,081 (17.2)	1,104 (15.0)	1,234 (15.1)	1,371 (15.7)	11.1
부산항 전체	5,372	6,276	7,353	8,148	8,748	7.4

주 : ()는 부산항 환적물동량 대비 해당 국가 환적물동량 비중

자료 : SP-IDC(www.sp-idc.go.kr), KMI 작성

- 부산항의 일본환적화물 물동량 증가는 동남아 등지로의 교역이 증가하여 부산항을 주요 환적기항지로 이용하려는 선호가 증대되었기 때문인 것으로 판단됨

- ◎ '14년 1~2월 일본 환적 컨테이너 물동량은 22만 9천TEU로 전년동기대비 16.2% 증가하며 '14년 일본 환적 컨테이너 물동량의 높은 증가세를 예상할 수 있음
- ➡ 중국의 '14년 1~2월 환적 컨테이너 물동량은 43만 4천TEU로 전년동기대비 5.4%를 기록하며, 일본에 비해 다소 낮은 증가세를 나타냄

➤ 하역료 신고제에서 인가제로 전환

- ◎ '14년 9월부터 '18년 6월까지 46개월 간 컨테이너 하역요금을 신고제에서 인가제로 전환하기로 하는 내용의 항만운송사업법 개정안을 공포함
- ➡ 하역료 인가제 시행은 운영사간의 과당 경쟁으로 인한 수익성 악화를 해결하기 위한 것으로서 '18년까지 본 제도를 시행 후 하역시장의 개선여지가 보이지 않을 경우 연장될 가능성도 있음
- ◎ 부산항의 컨테이너 물동량은 매년 증가하고 있으나, 하역료는 계속 감소하는 상반된 패턴을 보임에 따라 운영사의 경영수지 악화 및 낮은 하역료 체계의 고착화 등이 지속됨
- ➡ 물동량은 '98년 531만 2천TEU에서 '12년 1,704만 6천TEU로 연평균 8.7% 증가한 반면, 하역료는 '98년 10만 원에서 '12년 4만원 대로 50% 이상 감소함
- ◎ 정부는 과열된 하역시장의 안정화시킬 수 있는 첫 단계로서 긍정적인 입장을 보인 반면, 업계에서는 적정 하역요금 하한선이 마련됨에 따라 과당경쟁을 막을 수 있을 것으로 본 개정안을 환영하는 분위기를 보이고 있음
- ➡ 한편 중국, 싱가포르와 경쟁하고 있는 현 단계에서 하역료 인상으로 물동량 이탈을 우려하는 의견도 있음



2) 인천항

▶ 인천항 여객터미널 2월 여객 수송량, 전년대비 소폭 상승세 유지

- ⑥ '14년 2월 인천항 여객터미널 총 여객 수송량은 전년동기대비 11.9% 증가한 5만 8천 명 기록
- ➡ 제1 터미널의 '14년 2월 여객 수송량은 전년동기대비 25.7% 증가한 4만 1천 명 기록
- ➡ 제2 터미널의 '14년 2월 여객 수송량은 전년동기대비 12.2% 감소한 1만 6천 명 기록
- ⑥ 한편 '14년 인천항 기항이 예정된 총 크루즈 선박수는 105척이며, 외국인 승객 약 19만 명이 방문할 예정
- ➡ 이는 인천항의 적극적 홍보유치가 시작된 '07년 이후 최대 규모이며, 연도별로 보면 '10년에 13척, '11년에 31척, '12년에 8척, '13년에는 95척이 입항함
- ➡ 특히 크루선을 이용 한국을 찾는 중국인 관광객 수요가 급증하고 있으며, '13년 기준 크루즈선을 통해 인천항에 입항한 승객의 80% 이상이 중국인인 것으로 분석됨
- ➡ 또한 '14년 9월 개최되는 인천아시아경기대회 관람을 위해 크루즈선을 이용하여 입국하는 아시아 각국의 부호들이 크게 증가할 것으로 보임
- ➡ 이를 위해 인천항만공사는 '14년 9월 완공 예정이던 인천항국제여객부두를 8월 부터 임시 개장할 예정임

〈표 II-2〉 인천항 여객터미널 2월 실적 현황

(단위 : 명, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
제 1터미널	32,869	70,691	43,573	41,308	84,881	-5.2	25.7	20.1
제 2터미널	18,710	46,197	20,926	16,433	37,359	-21.5	-12.2	-19.1
합계	51,579	116,888	64,499	57,741	122,240	-10.5	11.9	4.6

자료 : 인천항 여객터미널(www.ippt.or.kr)

3) 광양항

▶ 광양항, 컨테이너 1단계 3, 4번 선석 운영권 인수인계 진행

- ⑥ 광양항의 컨테이너 1단계 3, 4번 선석 운영권이 3월 중으로 여수광양항만공사로 전환될 전망
 - ⑦ 현재까지 광양항 1단계 3, 4번 선석의 운영은 HSGT(한진)에서 맡아왔지만, 물동량 저조로 유흡상태가 지속되어 왔음
 - ⑧ HSGT는 1단계 3, 4번 선석의 운영권을 인계함으로 기존의 2-1단계 4선석의 운영에 집중할 예정
 - ⑨ 공사와 HSGT는 지난 2월 25일 시설물 원상복구에 대한 협의를 진행하였으며, 3월 중 인수인계 절차가 마무리 될 것으로 보임
 - 공사는 이번 3, 4번 선석에 대한 운영권 인수와 더불어 컨테이너부두 재정립 연구용역을 통해, 해당부두의 운영방안에 대해 재고할 방침
 - ⑩ 광양항의 경우 하역능력 대비 다소 낮은 물동량을 기록하고 있으며, 적극적인 물동량 유치가 필요할 것으로 예상
 - 광양항의 1단계 1, 2번 선석의 경우 최근 일반화물 부두로 기능 전환하여 지속적인 물동량이 발생하고 있는 만큼, 1단계 3, 4번 선석도 필요할 경우 기능전환 등을 통한 활용성 제고가 요구됨

〈그림 II-1〉 광양항 컨테이너 터미널 부두배치



자료 : Google(www.google.co.kr), KMI작성



4) 울산항

▶ '14년 컨테이너 인센티브제 확정²⁾

⑥ 컨테이너 서비스 활성화 정책의 일환으로 시행하고 있는 인센티브제의 '14년 지급방안 확정

⑦ 수출입 간 불균형이 있는 울산항의 특성상 '14년 인센티브 대상화물은 지난해와 마찬가지로 환적을 포함한 수입물동량에만 적용됨

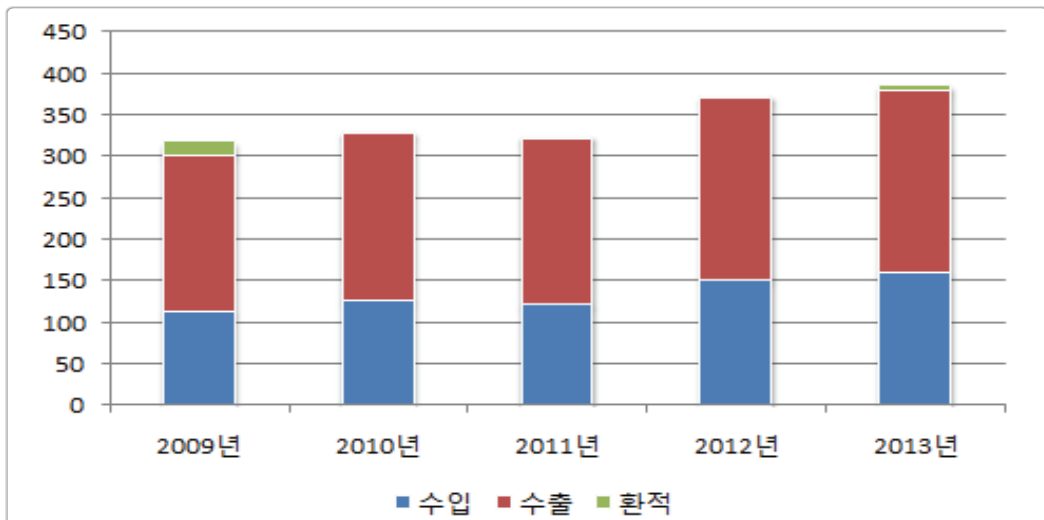
〈표 Ⅱ-3〉 울산항 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천 TEU)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
수입	112	127	122	152	159
수출	190	200	200	218	221
환적	16	3	2	3	6
합계	319	336	327	373	386

자료: SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

〈그림 Ⅱ-2〉 울산항 컨테이너 물동량('09년~'13년)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 울산항만공사(www.upa.or.kr)

- ➡ 지난해의 경우 수입컨테이너 증가량만이 인센티브 지급 기준이었으나 올해는 수입컨테이너 처리실적과 증가량 두 가지로 구분하여 지급
- ➡ 수입컨테이너 처리실적을 세 개 구간으로 나누어 구간별로 5백만 원에서 2천만 원의 실적 인센티브를 지급하고 증가량 기준으로는 TEU당 7천 원의 인센티브를 지급할 예정임

〈표 II-4〉 '14년 울산항 컨테이너 인센티브제

실적 인센티브		증가 인센티브
수입 실적(TEU)	지급액(만 원)	TEU당 금액(원)
10,001~20,000	500	7,000
20,001~50,000	1,000	
50,001~	2,000	

자료: 울산항만공사(www.upa.or.kr)

- ➡ 단, 인센티브 지급대상은 '13년 이전부터 울산항에 기항한 컨테이너 선사 중 수입컨테이너 처리실적이 3천TEU 이상이면서 직전 3개년 기준치³⁾ 대비 증가한 선사로 한정함
- ➡ 인센티브 총액은 국내 타 항만과의 과도한 물동량 유치 경쟁을 지양하기 위하여 전년대비 증액 없이 지난해와 동일하게 1억 5천만 원을 책정함

➡ 인센티브제도, 컨테이너 물동량 증가에 기여할 것으로 전망되나 장기적 전략 마련이 필요

- ⑥ '13년도 울산항만공사가 울산항 수입 컨테이너 물동량 유치에 기여한 5개 컨테이너 선사에 지급한 금액은 1억 4백만 원임
- ⑥ 지난해 울산항 수입 컨테이너 물동량은 인센티브 제도에 기인하여 전년대비 4.6% 증가한 15만 9천TEU로 '13년도 울산항 컨테이너 물동량 증가율(3.3%)을 상회함

3) 기준치는 '14년 직전 3개년 중 최저치를 제외한 2개년 평균 및 직전년도 물동량 중 높은 수치로 선정함



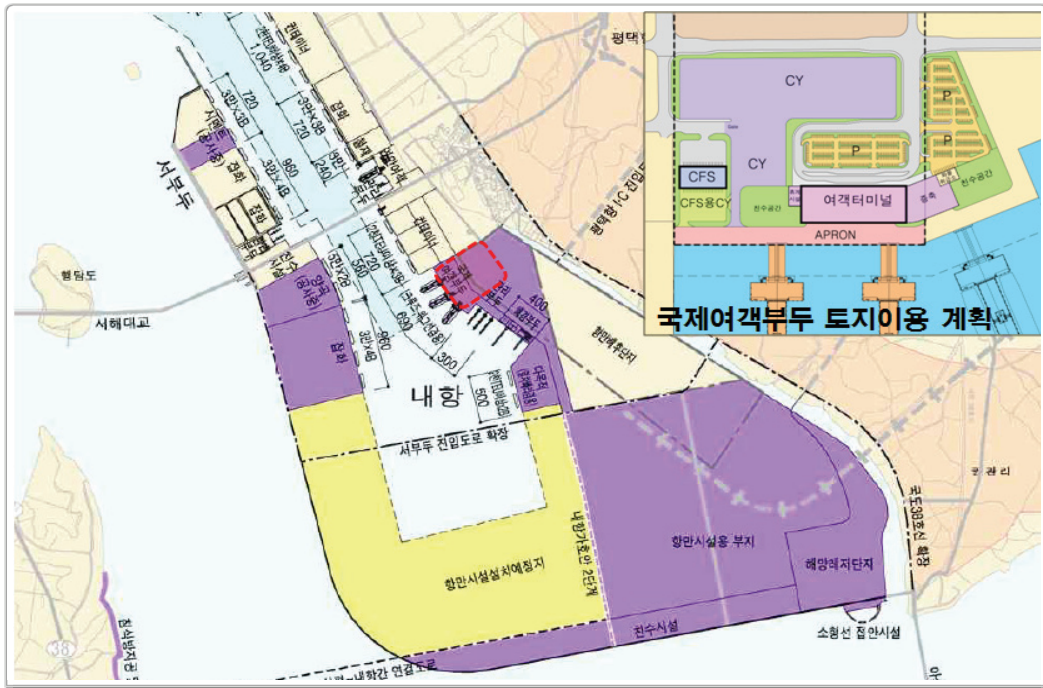
- ◎ 하지만 인센티브 제도는 물동량 유치를 위한 단발성 전략이 될 가능성이 높은 만큼 항만 운영 효율성 및 경쟁력 제고를 통한 물동량 유치 전략을 마련할 필요가 있다고 판단됨

5) 평택·당진항

▶ 국제여객부두 조기 건립 촉구

- ◎ 경기도의회 평택항발전추진특별위원회는 3월 13일 중앙정부와 경기도청에 평택·당진항 국제여객부두 조기 건립을 촉구함
 - ➡ 본 사업은 최근 6년 간 민간투자사업에서 재정사업으로 추진방식이 변경되던 중 다시 민간투자사업으로 변경되는 등 혼선을 겪어왔음
 - ➡ 민간투자사업자 모집을 위한 시설사업기본계획을 고시하였으나, 사업계획서를 제출하는 법인이 없어 사업이 자동 유찰됨
- ◎ 국제여객부두 사업은 총사업비 1,500억 원으로 3만 톤급 3선석과 297천m²의 부지를 조성하여, 관광단지 개발 등에 따라 증가할 것으로 예상되는 여객 수요에 대비하기 위한 사업임

〈그림 II-3〉 국제여객부두 사업 위치도



자료 : 제3차 항만기본계획, KMI 작성

▶ 평택과 산동성 카페리선 1년여 만에 운항 재개

- 평택·당진항과 중국 산동성 르자오市 간 카페리(일조동방호, 2만 5천 톤급) 선의 운항이 지난해 5월 이후 다시 재개함
- ➡ 선박 수리 문제 등으로 인해 '13년 5월부터 운항을 중단한지 1년여 만의 재출항임
- 일조동방호는 4월까지 주 2회씩으로 운항하다 5월부터 주 3회로 추가 증편하여 본격적인 운항에 들어갈 예정임
- ➡ 본 선박은 동부두 10-12선석(평택동방아이포트)의 컨테이너 물동량을 처리할 예정으로 르자오시의 일조동방호 휴항에 따른 적자분 보존을 위해 3년간 컨테이너 세금을 감면해주기로 함에 따라 평택과 산동성 간 컨테이너 물동량 증가가 예상됨
- 지난해 5월 휴항으로 인해 중국과의 국제여객항로의 여객과 화물이 각각 전년대비 17%('12년 8만 9천 명), 13%('12년 1만 9천TEU) 정도 감소한 것으로 나타남



- ⑥ 일조동방호는 최대 승객 640명, 컨테이너 230TEU를 적재할 수 있는 선박으로 연간 2만TEU의 물동량 증대가 예상됨
- ➡ '13년 중국과의 컨테이너 물동량은 47만 8천TEU로 일조동방호 운항 재개로 '14년에 50만TEU를 돌파할 것으로 전망됨
- ⑥ '13년 5월부터 선박수리 명목으로 휴항 신고를 하였으나, 실제 36억 원의 채무를 갚지 못해 가압류된 상태로 '13년 8월에 공탁금을 내고 중국으로 출항하는 등 과거 일부 마찰이 있었음

6) 대산항

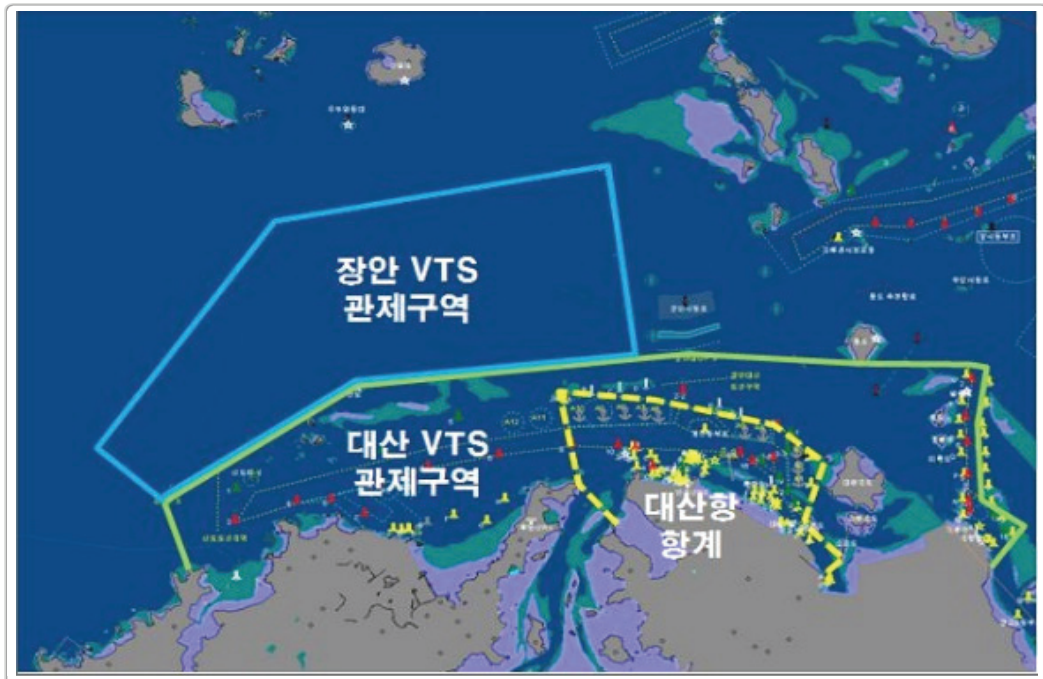
➤ 4월부터 관제구역 확대시행⁴⁾

- ⑥ 관제구역 밖에서 급증하고 있는 선박사고를 예방하기 위해 대산항만청은 해상교통관제⁵⁾구역을 장안서 해역까지 확대하여 시행할 예정
- ➡ 최근 5년간 우리나라 전체 해역에서 발생한 선박사고건수는 연평균 234건인데 반해 관제구역 내에서는 연평균 29건만 발생, 관제구역 밖의 사고건수가 압도적임
- ➡ 확대되는 장안서 해역으로 대산항의 관제구역은 현행보다 45km² 늘어남, 관제구역 확대·밀착관제로 선박사고 예방에 기여할 것으로 예상됨

4) 대산지방해양항만청(daesan.mof.go.kr)

5) 해상교통관제(VTS, Vessel Traffic Service): 항만과 출입항로를 이동하는 선박의 움직임을 관찰하고 안전 운항을 위한 정보를 제공

〈그림 II-4〉 대산항 해상교통관제구역 확대 계획



자료 : 대산지방해양항만청(daesan.mof.go.kr)

7) 포항항

➤ 포항-일본 국제페리 시범 운항

- ⑥ 포항 영일만항과 일본 교토마이즈루항 간 정기항로 개설을 위해 '14년 3월 시범운항을 시행함
 - ➡ 시범운항에서는 소요시간과 비용을 산정하며 물류비용을 최소화하기 위한 방안 등을 수립함
 - 특히 세관(C)-출입국관리(I)-검역(Q)과정에 대한 점검 및 보완을 실시함
 - ➡ 투입되는 선박은 DBS 크루즈훼리 소유의 1만 3천 톤급 이스트드림호로 승무원을 포함하여 최대 530명을 수용가능 하며 평균속도는 20노트(시속 37km)임
 - ➡ 포항항의 국제 페리 항로개설은 '09년 교토 마이즈루항과의 교류를 시작으로 '12년 한-일 도시 간의 실무 협의를 통해 구체화됨



⑥ 국제페리의 운영이 시작되면 포항항의 일본발 화물 및 여객이 증가할 것으로 예상됨

➡ 하지만, 국제 페리의 경우 부산, 인천, 광양, 평택·당진 등에서 운영하고 있으나 사업성 문제로 인해 항로의 잦은 폐쇄 등이 문제 되고 있음. 따라서 충분한 사업성 검토 후 실시하는 것이 바람직함

➡ 특히, 부산항의 경우 일본 모지, 히로시마 등의 항로가 경영 악화로 인해 폐쇄됨

➤ 포항운하 준공

⑥ '06년부터 추진된 포항운하 건설공사가 '14년 3월 준공됨

➡ 형산강~동빈내항까지 1.3km 구간이 준공되었으며 폭 15~26m, 수심 1.7m의 소운하로 총 공사비 1,600억 원이 투입됨

➡ 46인승 연안크루즈 1척과 16인승 관광유람선 4척을 운항함

⑥ 포항운하의 개장으로 향후 포항시의 '해양신도시건설 기본구상안'에 의해 추진되는 마리나 시설 등의 건설에 탄력을 받을 수 있을 것으로 예상됨

➡ 해양신도시건설은 총 146만 2천㎡ 가운데 110만 6천㎡의 바다를 매립하여 크루즈 여객선터미널, 마리나, 워터파크, 휴양시설 등을 건설하는 사업임

8) 동해·묵호항

➤ 동해항, 바이오매스 PKS(Palm Kernel Shell)⁶⁾ 국내 첫 입항

⑥ 지난 2월 21일 동해항에 바이오매스의 한 종류인 PKS 1만 6천 톤이 수입됨

➡ 수입은 한전산업개발에 의해 이루어졌으며 동해항 배후에 위치한 동해화력에서 혼소시험용⁷⁾으로 사용될 전망

6) PKS(Palm Kernel Shell) : 팜 농장에서 발생하는 부산물로 팜유를 생산하고 남은 팜의 껍질, 발전의 원료로 사용할 경우 1Kg에 4,000~5,000Kcal의 열량이 발생함

7) 혼소시험 : 두 가지의 연료를 혼합하여 발전하는 것으로 동해화력의 경우 석탄과 PKS를 혼합하여 발전하는 것을 시험함

➡ 그동안 PKS는 폐기물로 분류되어 수입에 어려움이 있었지만 지난 2월 관련법이 개정되어 본격적으로 수입이 이루어질 것으로 보임

㉠ 동해항의 PKS수입 물동량은 꾸준히 발생할 것으로 예상

➡ 정부의 이산화탄소 배출감소 정책과 관련해 향후 발전소에서는 일정비율 이상의 바이오매스를 의무적으로 사용해야 될 것으로 예상

➡ 동해항의 경우 배후지역에 동해화력, 영동화력발전소가 위치해 있으며 이들 발전소는 석탄을 주원료로 사용하기에 향후 PKS와 같은 바이오매스를 함께 사용할 것으로 전망

➡ 또한, 현재 건설 중인 STX화력발전이 '16년 가동될 경우 큰 폭으로 증가 할 것으로 예상

㉠ 다만, 안정적인 PKS물량 확보가 어려울 수 있다는 시각도 존재함

➡ PKS는 주로 인도네시아의 팜 농장에서 생산되지만 8천 헥타르 농장에서 1개월간 생산할 수 있는 물량은 1천 톤 수준에 머무름

➡ 또한, 국내 업체들이 원하는 높은 수준의 품질을 지속적으로 만족시키기 어렵다는 의견도 존재하는 만큼 향후 귀추가 주목됨

9) 목포항

➤ '14년 목포항 주요추진사업 제시

㉠ 목포지방해양항만청은 '14년 주요 추진사업 설명회를 통해 목포항을 서남권 물류 및 해양관광 중심항으로 육성하기 위한 주요 계획을 발표함

㉠ 해양관광 활성화 및 도서민 교통편의 제공을 위하여 선박 추가 투입 및 여객터미널 개선 등의 사업을 추진할 예정임

➡ '13년 연안여객 수송은 669만 명으로 최대 실적을 기록하였으며, '14년에는 전년 대비 5% 증가한 700만 명(차량 180만 대)으로 예상됨에 따라 연안 수송계획을 수립하고 있음



- ◎ 서남권의 주요 물류항만으로서의 입지를 강화하기 위하여 '14년 700억 원을 투입하여 인프라를 개선할 예정임
- ➡ '14년 말 목포신항 자동차부두가 신규로 개장됨에 따라 하역 및 동시 야적 능력이 5,700대에서 9,400대로 증가하게 될 예정임
- ➡ 또한, 대불부두의 철재부두 1선석(2만 톤급) 추가 확보 및 국가관리 연안항인 흑산도항 등과도 개발 사업을 연계하여 발전시킬 예정임
- ◎ 북항을 친수공간으로 개발하여 관광기능을 강화시킬 예정
- ➡ 북항에 목포수협과 연계하여 배후부지 조성사업(국비 113억 원)을 '14년 6월에 완공하여 서남권 어업 전진 기지항으로서의 수산부문의 역량도 증대시킬 예정임
- ◎ 그 외, 해상교통 안전을 위한 시설계획을 통해 안전성을 확보하도록 할 예정임
- ➡ '13년에는 선박의 안전한 진출입을 위하여 주요 항로상 등부표에 동기점멸시스템 설치하여 육안식별성을 높이도록 하였으며, '14년 2월에는 일부 부두에 방사선 감시기를 설치하여 수입되는 화물의 안전성 확보에 노력함

10) 군산·장항항

➤ 새만금 신항 개발 본격화

- ◎ 새만금 신항은 총 2조 5,482억 원을 투입하여 '30년까지 총 18개 선석을 조성하는 사업임
- ➡ 신항은 20~45m의 깊은 수심으로 대형 선박의 입출항이 용이하고, 중국과의 교역을 위한 지리적인 이점이 있음
- ◎ 군산지방해양항만청은 새만금 신항과 새만금방조제를 연결할 진입도로 700m와 방파호안 1,515m, 가호안 1,115m 조성을 위한 용역을 발주할 계획
- ➡ 총 34억 원을 투자할 예정이고, 4월에 용역사를 선정하여 1년간 실시설계를 진행할 계획임

- ➡ '15년에는 잔여호안 4,985m 등에 대한 실시설계도 추진할 예정으로 민간투자 시행에 차질이 없을 것으로 예상됨
- ⦿ 향후 새만금 신항은 대 중국 수출기지과 동북아 물류 허브 기능을 담당할 것으로 전망

➡ 장항항 침수방지시설 설치

- ⦿ 군산항만청은 장항항 배후부지의 침수피해를 예방하고자 침수방지 시설 설치공사를 5월 착공할 예정임
- ➡ '17년 말까지 140억 원의 예산을 투입하여 총연장 3.1km의 방호벽을 설치할 계획임
- ⦿ 그동안 장항항은 하절기 폭우로 인한 침수 피해가 많았으나 방호벽 설치가 완료되면 폭풍 해일 내습에 따른 침수예상 지역의 생활 안정화에 기여할 것으로 보임
- ⦿ 또한 지역의 랜드마크 시설로 활용하여 관광객을 유치할 계획임
- ➡ 방호벽 하부 벽면은 다양한 색상과 디자인이 가능한 그림타일로, 상부는 시야확보를 위한 투명 폴리카보네이트 재료를 사용해 친수공간으로 활용할 것으로 보임

11) 마산항

➡ 마산항 서항부두 시민에 개방

- ⦿ 창원시와 마산지방해양항만청은 1부두, 쌍용 모래부두에 이어 서항부두도 '14년 상반기 중 친수공간으로 개발할 예정
- ➡ '10년부터 추진되는 마산항 워터프런트 조성사업의 일환으로 '12년 1부두, '13년 중앙부두를 개방함
- ➡ 추가적으로 올해 서항부두까지 개방하여 창원시민에게 친수 공간을 제공할 예정임



➡ '16년부터 서항부두, 중앙부두, 1부두를 연결하여 길이 2.3km, 면적 21만 5천㎡의 친수공원을 조성할 계획임

⑥ 이러한 항만의 친수공간 확장은 항만의 기능이 물류 하역 기능 외에도 여가까지 확장됨을 의미함

➡ 부산 북항, 목포항 등 항만 재개발을 추진하는 대부분 항만이 친수시설 기능을 강조함에 따라 향후 이러한 시설의 수요는 지속적으로 증가할 것으로 예상됨

➡ 거제 고현항 재개발 실시

⑥ 해양수산부는 '14년 3월 고현항 항만재개발사업 협상대상자인 거제빅 아일랜드PFV와 실시협약을 체결함

➡ 고현항 항만재개발사업은 항만 기능이 쇠퇴한 고현항 일대 해상 61만 2,705㎡를 매립하여 주거, 상업, 교육, 관광 등의 시설을 건설하는 사업임

➡ '20년까지 매립을 완료하며 기반시설조성에 6,700억 원, 상부시설에 1조 4,300억 원을 투입할 예정임

⑥ 사업 진행에 대해 지역협의회의 반발 제기

➡ 사업자 실시 협약 후 지역협의회에서는 공공시설용지 60% 이상, 육지 사이에 수로를 두는 선형공원 확보, 차량정체 대책 등을 요구함

⑥ 사업에 대한 전체적인 검증이 필요

➡ 첫째, 민자사업으로 추진되므로 사업비 조달이 재개발 사업의 핵심인 만큼 사업자의 재무 안정성이 중요함. 현재 거제빅아일랜드PFV의 자본금은 200억 원 규모임

➡ 둘째, 지역의 랜드마크로 자리매김할 것으로 예상되는 바 시민단체에서 요구하는 사업의 공공성도 일정 부분 고려해야 함

2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

▶ 중국 항만개발 계획

● 광둥(Guangdong)성, 그린 포트 계획 발표

- ➡ 광둥성 교통부는 친환경 항만을 만들기 위한 계획을 발표함
 - 첫째, '15년까지 '05년 대비 에너지 소비량과 이산화탄소 배출량을 각각 8%, 10% 감소시킬 예정
 - 둘째, '20년까지 '05년 대비 에너지 사용은 10% 줄이며 RTGs 크레인의 동력을 모두 전기로 전환
- ➡ 광저우, 선전항을 중심으로 이번 계획을 진행하며 우선적으로 항만 내 트럭을 LNG로 전환할 예정임

● 장수(Jiangsu)성 항만투자 실적 및 계획

- ➡ '13년 장수성의 항만물동량은 전년대비 9.5% 증가한 21억 4천만 톤을 기록함
 - 장수성 4대 항인 수저우(Suzhou), 난통(Nantong), 렐원강(Lianyungang), 난징(Nanjing)항은 각각 2억 톤을 넘게 처리함
- ➡ '14년 장수성은 항만에 19억 5천만 달러를 투자하여 1만 톤급 이상 21개 선석을 개발하여 총 처리용량을 9천만 톤 이상 증가시킬 계획임
 - 동기간 동안 장수성은 내륙 항로 확장 공사도 진행할 예정임
 - 이외에도 환적화물에 대한 원스톱 서비스로 항만 효율성을 높일 계획임
- ➡ 장수성은 '13년 항만 개발에 20억 5천만 달러를 투자함
 - 1만 톤급 이상의 선석 24개를 개발하여 총 처리용량은 1억 톤 이상 향상시킴
 - 133개의 컨테이너 항로 서비스를 제공하고 있으며, 10만 톤 이상의 환적 화물을 처리함



◎ 광저우(Guangzhou)항 중량화물 Ro-Ro 서비스 개시

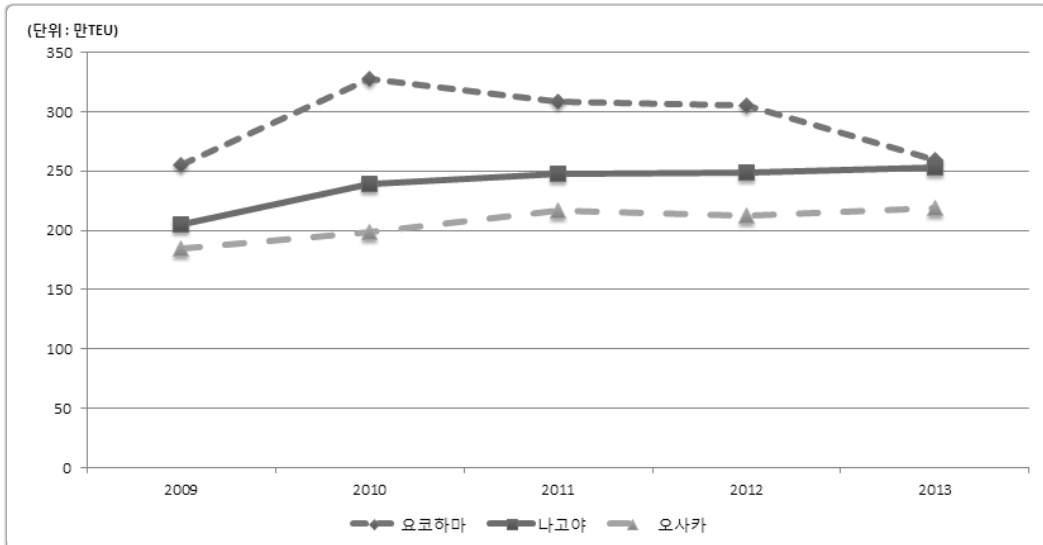
- ➡ 광저우항은 자동차를 비롯하여 대형 화물도 처리할 수 있는 Ro-Ro 서비스 장비 등을 구비함
- '14년 길이 24m, 무게 128톤의 풍력발전기를 Ro-Ro 방식으로 운반함
- 이러한 Ro-Ro 서비스를 통해 크레인을 이용할 때보다 비용과 시간이 절감될 것으로 기대됨

2) 아시아

➡ 일본, 요코하마항 컨테이너 물동량 감소세 지속

- ◎ 요코하마시 항만국이 발표한 자료에 따르면 '13년 요코하마항의 컨테이너 물동량은 259만TEU를 기록함
- ➡ 이 같은 실적은 전년대비 5.2% 감소한 수치로 '10년 이후 지속적으로 감소하는 것으로 나타남
- ➡ 요코하마항은 일본 내에서 컨테이너를 가장 많이 처리하는 항만이었지만 '13년 나고야항의 물동량과 비슷한 수준으로 감소함
- ➡ 물동량의 감소는 지리적 조건과 관계가 있는 것으로 분석됨
 - 요코하마항은 대도시인 도쿄와 인접해 있으며 이 때문에 주로 소비재 품목이 처리되는 것으로 나타남
 - 일본의 경기 침체로 소비 활성화가 이루어지지 않는 것과 더불어 양적완화에 따른 엔저효과로 소비재 수입가격 상승이 맞물려 수입물동량이 감소한 것이 가장 큰 원인으로 지목됨
- ◎ 국제 컨테이너 전략항만 중 하나인 요코하마항에 많은 투자가 이루어지고 있음
 - ➡ 요코하마항은 정부의 지원과 컨테이너 부두 증설이 계속되고 있지만, 전략항만 중 유일하게 물동량이 감소하고 있음
 - ➡ 정책의 지원, 부두시설에 대한 투자와 더불어 해당항만에서 처리되는 품목의 성격, 배후지역의 여건 등을 종합적으로 고려한 항만운영이 필요할 것으로 예상

〈그림 Ⅱ-5〉 일본 주요항만의 컨테이너 물동량



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

➤ 아시아-북미항로, 2월 컨테이너 물동량 전년 동기 대비 9.3% 감소

🌀 아시아(10개국)발 북미 2월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 9.3% 감소한 96만 6천TEU를 기록

- ➡ 1월 아시아→북미항로 물동량은 중국 춘절 전 막바지 수요로 이례적으로 120만 TEU를 웃돌았으나, 2월 물동량은 미국의 한파 영향으로 대폭 감소하였음
- ➡ 중국 선적은 전년동기대비 14.5% 감소한 55만 5천TEU를 기록해 전체 점유율 57.5%를 기록하였으며 홍콩 선적(점유율 3위)도 2.3% 감소한 8만 1천TEU에 그쳤음
- ➡ 한국은 전년동기대비 2.1%로 증가한 11만 5천TEU를 기록해 물동량이 회복되는 양상을 보이고 있음
- ➡ 점유율 5위인 일본 선적은 5만 1천TEU로 전년동기대비 11.7% 증가해 다른 국가들에 비해 호조세를 나타냄. 일본발 자동차 부품 수출증가에 기인한 것으로 파악되고 있음



▶ UAE, 크루즈 관광객 '14년 60만 명으로 예상

- ◎ '13년 UAE(아랍에미리트) 크루즈 관광객은 58만 2천명으로 세계경제의 회복세와 크루즈 시장 활성화에 따라 '14년 60만 명으로 증가할 것으로 기대함
- ➡ 두바이는 '13년 38만 6천 명을, 아부 다비(Abu Dhabi)등은 19만 6천 명을 기록함
- ◎ 두바이는 중국과 인도의 크루즈 관광객 유치를 위해 지역적, 자연적 조건을 이용, 겨울시즌에 포커스를 맞추어 마케팅전략을 수립하고 관광객 유치를 위해 노력함
- ➡ 특히, 두바이는 겨울시즌 세계에서 가장 인기있는 여행지 중의 하나로 UAE는 오만과의 협력을 통해 다양한 계획을 수립하고 있음
- ◎ 두바이는 '15-16 시즌 Costa Cruises, MSC, AIDA, TUI, Royal Caribbean 크루즈선사들의 모항으로서, 5척의 크루즈선박 접안이 가능한 시설과 Mina Rashid지역에 27만m²의 크루즈 시설을 건설할 예정임
- ◎ 아부다비 등도 오만과의 협력체계를 강화해 크루즈 관광객 유치를 위한 다양한 계획을 수립하고 있음
- ➡ 특히, 오만 무스카트(Muscat)시의 Qaboos항은 '13년 112척의 크루즈선박이 입항한 주요 관광항으로 오만 주요 관광지인 Musandam 등의 여행지와 연계하여 '14년 최대 20% 크루즈 산업 성장이 예상됨

3) 유럽

▶ 독일, 함부르크(Hambrug)항 신규 항만정보시스템 구축⁸⁾

- ◎ 함부르크항은 신규 항만정보시스템인 PRISE(the Port River Information System Elbe)를 공식적으로 출시하고 운영하기로 함

8) 함부르크항(www.hafen-hamburg.de)

➡ PRISE는 함부르크항 내 터미널 운영자인 HHLA와 EUROGATE가 자금을 조달하고, 이후 함부르크항만공사, 함부르크도선사협회 등이 참여하여 시스템을 구축함

② 최근 함부르크항에 대형 선박의 입출항이 빈번해짐에 따라 정박계획, 선박 위치, 항만 노동자의 작업 할당 등 선박 정보의 신속·정확한 전달의 중요성이 증가하고 있음

③ PRISE는 유일하게 정박 계획 및 등록 등 선박의 상태에 대한 모든 정보를 제공하기 때문에 항만 운영의 효율성을 증대시키는 데 기여할 것으로 보임

④ 함부르크항은 PRISE 시스템을 통해 항만 내 교통 흐름을 개선하고 적재 적소에 인적·물적 자원을 배치함으로써 글로벌 항만으로의 차별화된 경쟁력을 확보할 것으로 전망됨

➡ 스페인, 바르셀로나(Barcelona)항 크루즈 여객 수 증가⁹⁾

② 바르셀로나항의 '14년 2월까지 크루즈 여객 수는 전년동기대비 14.0% 증가한 14만 9천 명을 기록함

③ 과거 바르셀로나항은 크루즈 여객 수송이 4~10월에 집중되는 경향이 있었음

➡ 1~2월 승객 수의 증가는 크루즈 부문의 계절성 타파의 가능성을 보여줌

④ 바르셀로나항은 겨울 시즌 동안 크루즈선의 기항 횟수 증대, 터미널 공사 등 크루즈 여객 유치에 위한 대책을 수립 중임

➡ Norwegian Cruise Line (NCL)과 '15~'16년 겨울시즌에 바르셀로나항과 카나리아 제도, 모로코 간 크루즈 서비스를 제공하기로 함

➡ 올해 9월 6,300명의 승객과 2,700명의 승무원이 승선할 수 있는 대형 크루즈선이 입항할 예정으로 바르셀로나항이 모항의 역할을 수행할 계획임

➡ 또한 Carnival Group으로부터 2천만 유로의 지원을 받아 신규 크루즈 터미널을 건설할 예정임

9) 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)



4) 미주

➤ 미국 동부 항만 선박대형화에 따른 문제 직면¹⁰⁾

- ㉠ 미국 동부 항만은 선박의 대형화에 따른 수심 확보, 접안시설 등 선박 입출항의 안전성을 확보하기 위한 준비가 되어 있지 않은 상황임
- ㉠ 올해 2분기 P3와 G6 얼라이언스가 출범하여 운항에 나설 것으로 보여 향후 미국 동부 항만들이 어려움에 직면할 것으로 보임
- ㉠ 미국 동부 항만들은 아시아 항로에 9,000TEU급 컨테이너 선박이 입출항하고 있음
 - ➡ 현재 입항 선박의 경우 상대적으로 경량 화물이 주를 이루고, 출항 선박의 경우 공컨테이너를 적재하고 있어 수심이 문제가 되진 않음
- ㉠ 그러나 10,000TEU급 이상 선박의 접안을 위해서는 수심을 최소 15m 이상을 확보해야 하는 데 미국 동부항만의 대다수가 수심을 확보하지 못해 향후 수심 문제에 직면할 것으로 전망됨
 - ➡ 찰스턴(Charleston)항의 경우 15.4m의 수심을 확보하였고, 뉴욕/뉴저지(New York/New Jersey)항도 준설 공사를 시행하여 15.2m의 수심을 확보한 상황임
 - ➡ 마이애미(Miami)항은 15.2m 수심을 확보하기 위한 준설공사를 시행하고 있으며 '15년에 수심을 확보할 것으로 보임
 - ➡ 반면, 서배너(Savannah)항은 14.6m, 잭슨빌(Jacksonville)항은 12.2m, 에버글레이즈(Port Everglades)항은 13.5m로 아직 수심을 확보하지 못한 상황임. 현재 준설계획 중이지만 수심을 확보하기 위해서는 최소 3년이 걸릴 것으로 예상

10) Lloyd's-List(www.lloydslist.com)

5) 아프리카¹¹⁾

▶ 남아프리카, 대형항만시설 개발 계획 중

- ⑥ 남아프리카 나미비아에 대형 컨테이너 항만(SADC Gateway port)이 건설될 예정임
 - ➡ 해당 지역 컨테이너항만 건설회사 관계자에 따르면 최근 나미비아항에 3조원 가량의 자금이 투입되어 건설될 컨테이너항만 관련 새로운 프로젝트가 시작됨
- ⑥ 남아프리카개발공동체(Southern Africa Development Community, SADC) 주도로 나미비아의 스와코문드(Swakopmund)와 왈비스(Walvis)만(灣) 사이에 건설될 예정임
 - ➡ 왈비스만 확장 공사의 장기계획 중 한 부분이며, 새로운 유류 항만시설 및 보츠와나로의 석탄 수출을 위한 트랜스-칼라하리 철도 건설의 일환으로 진행된 계획임
 - ➡ 또한 본 개발은 최근 왈비스만 근처에 건설되어 운영 중인 컨테이너 터미널의 운영을 방해하지 않는 선에서 진행될 것으로 보임
- ⑥ 나미비아항 프로젝트는 경제성 분석을 마친 상태이고 현재 수심 증설을 위한 적합 지형 측정 및 관련 기술 조사 업무를 수행 중임
- ⑥ 나미비아항은 왈비스만 지방자치단체와 우호적 협약을 맺고 있고 해당 지방항만 관계자의 도움도 받을 수 있는 상황이기 때문에 프로젝트는 순조롭게 진행될 예정임
 - ➡ 신규로 건설될 컨테이너 항만은 기존 항만보다 10배 이상 큰 1,330ha 규모이고, 컨테이너 터미널은 40ha 규모가 될 예정임
- ⑥ 나미비아는 SADC지역의 3억 명 이상의 잠재고객들이 닿을 수 있는 지정학적 위치에 있으며, 왈비스만은 신흥 성장국가인 보츠와나, 잠비아, 짐바브웨, 앙골라, 말라위, 콩고의 물량을 수용할 수 있는 이상적인 항만 부지임
 - ➡ 또한 최근 진행 중인 트랜스-칼라하리 철도, 나미비아를 통한 보츠와나 석탄 수출

11) Transport Intelligence(www.tranceportintelligence.com)



계획, NDP4¹²⁾ 지역의 대규모 물류단지 건설, 대규모 석탄 채굴 제품 수출 계획 등의 프로젝트들은 SADC Gateway Port 없이는 경제성이 확보되지 않는 사업들임

🌀 SADC Gateway 항만 프로젝트를 통해 현재 존재하고 있는 항만을 왈비스만 북쪽(버드아일랜드와 퀴셉몬드 사이)까지 확장할 예정임

➡ 확장된 항만에는 대형선박의 접안이 가능하며, 항만정비 서비스 제공, 유류 전용 공급 및 저장 항만(지하 1억 톤), 자동차 및 크루즈 전용 선석이 건설될 예정임

➡ 또한 VLCC용 액체전용터미널, 건화물 전용 항만 및 야적장, 벌크 터미널, 소규모 마리나항 시설이 건설되며, 고속철도, 인입철도, 파이프라인 및 컨베이어의 Dune⁷¹³⁾지역으로의 연결이 가능함

6) 오세아니아

🌀 오클랜드항만청, 예인선 및 스트레들 캐리어¹⁴⁾ 구매 예정¹⁵⁾

🌀 오클랜드항만청은 컨테이너 하역 사업의 확장을 위해 최근 예인선 한 척 및 두 대의 스트레들 캐리어를 구매할 예정

➡ 예인선 및 캐리어를 구입하기 위해 1,200만 뉴질랜드 달러를 투자함

➡ 새로 인도될 ASD 2411 기종의 예인선은 중국 청두에 제조시설이 있는 독일 선박회사인 Damen에 의해 제작 중이며, 68톤까지 예인 가능한 윈치(winch)¹⁶⁾를 보유함

🌀 오클랜드항의 컨테이너 물동량은 지속적으로 증가 중이며 금번의 투자는 항만 상하역 효율성을 높이기 위한 결정임

12) National Development Plan Four(NDP4) : 제 4차 아프리카 국립개발계획

13) 나미비아 해안선의 중심부에 위치한 사막지역으로 왈비스(Walvis)만 인근에 위치함

14) 컨테이너 터미널 내에서 하역과 운반을 동시에 할 수 있는 자동 주행기로, 컨테이너를 타고(straddle) 그것을 양다리 사이에 넣어 운반하는 하역차량

15) Transport Intelligence(www.tranceportintelligence.com)

16) 드럼에 와이어 로프를 감아 짐을 오르내리게 하거나 끌어 당겨서 이동시키는 기계

- ⑥ 현재 오클랜드항은 동급의 예인선인 와이파파와 아카쿠메를 보유 중이며, 각각 51톤의 무게를 지탱할 수 있는 기둥을 보유함
- ➡ 오클랜드항에 새로 도입될 스트레들 캐리어는 최신식 안전장치를 보유하고 스마트카와 흡사한 운전자 중심 구조를 갖추었으며, 정식 모델명은 Noell Eco-drive SC634E임
- ⑥ 오클랜드항은 82만TEU이상의 컨테이너와 440만 톤 이상의 화물을 처리하며, 1,400척 이상의 선박이 기항하는 항만임



3. 품목별 동향

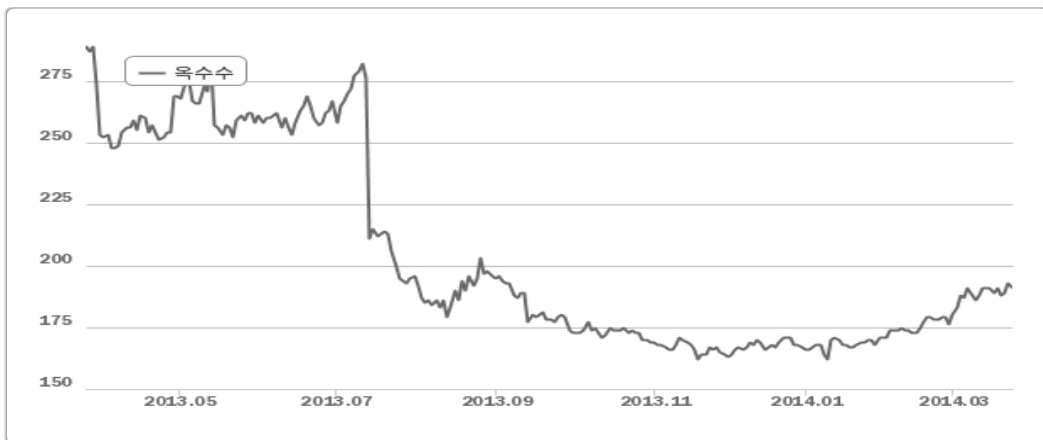
1) 양곡

2월 곡물 선물 가격 동향과 반등요인¹⁷⁾

- ② 13/14 시즌 주요 곡물의 생산량이 이전 시즌보다 대폭 증가할 것이라는 전망에 따라 주요 곡물 가격이 지속적으로 하락하는 양상을 보임
- ② 하지만 올해 1월 초순을 지나면서 예기치 못한 요인들로 가격방향성이 전환되어 곡물 가격의 가파른 상승세가 이어지고 있음
- ② 세부 품목으로 살펴보면 옥수수는 미국 농무부에서 발표한 기말재고율 전망이 12.4%(1월 기준)에서 11.1%로 하향 수정된 것이 주요 반등요인으로 파악되고 있음

〈그림 Ⅱ-6〉 옥수수 선물가격 동향

(단위: 달러/톤)



자료 : 시카고 상품거래소(CBOT)

17) 농촌경제연구원(www.krei.re.kr), 해외곡물시장 동향 3호

- ➡ 대두는 1월에 아르헨티나와 브라질의 고온 건조한 이상 기후로 인한 작황에 대한 우려로 선물가격 반등 폭이 확대됨

〈그림 II-7〉 대두 선물가격 동향

(단위: 달러/톤)

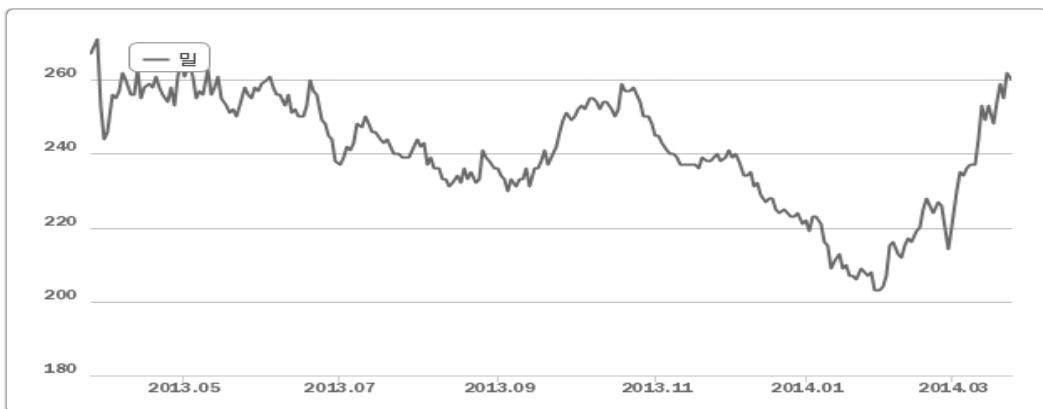


자료 : 시카고 상품거래소(CBOT)

- ➡ 소맥은 미국 농무부의 월간 수급전망에서 미국 기말 재고율 전망치가 1월 25.3%에서 22.7%로 하향 조정되어 발표된 것과 이상기후, 폭한으로 인한 철도 수송차질 등 여러 요인이 겹치면서 가격이 반등함

〈그림 II-8〉 밀 선물가격 동향

(단위: 달러/톤)



자료 : 시카고 상품거래소(CBOT)



- ⑥ 1월 말 대비 큰 폭으로 상승한 2월 곡물 선물가격 상승의 원인은 고온 건조한 기후에 따른 남미산 작황에 대한 우려, 흑한으로 인한 미국산 소맥 작황 불안, 미국 농무부 2월 수급 전망의 옥수수/소맥 기말재고율 하향 수정 등임

2) 시멘트

➤ '14년 시멘트 수요 전망

⑥ '13년 시멘트 수급 실적

- ➡ '13년 SOC예산 및 건설투자 관련 예산은 전년대비 각각 8.4%, 4.7% 증가하였으며, 이에 따라 '13년 시멘트 내수는 전년동기대비 2.8% 증가한 4,516만 2천 톤을 기록함
- ➡ '13년 상반기의 수급 실적은 2,227만 9천 톤으로 전년동기대비 1.3% 감소한 반면, 하반기의 경우 2,288만 3천 톤을 기록하며 전년동기대비 7.1% 증가함

⑥ '14년 시멘트 수급 전망

- ➡ '14년 건설투자 비율은 전년대비 1.5% 증가하였지만 SOC예산의 경우 전년대비 2.5% 감소하였고 시멘트 대체재 공급 또한 증가할 예정임
- ➡ 이에 따라 '14년 시멘트 내수는 전년대비 2.6% 감소한 4,400만 톤을 기록할 전망
- ➡ 국내 시멘트 생산량은 전년과 동일한 4,730만 톤, 클링커 생산량의 경우 전년대비 0.2% 감소한 4,430만 톤을 계획 중에 있으며, 생산시설 총 가동률은 71.4%가 될 전망

➤ 시멘트 산업 불경기 속, 첫 해외 수출

- ⑥ 현대시멘트는 '14년 상반기, 창사 이래 처음으로 해외에 시멘트 반제품인 클링커 4만 5천 톤을 남미로 수출함
- ➡ 이는 최근 정부 SOC 예산 절감으로 인한 시멘트 수요 감소, 수익성 악화, 판매부진

및 각종 비용상승 등을 해결하기 위한 시도인 것으로 밝혀짐

- ② 현대시멘트는 내륙지역인 충북 단양에 생산기지가 위치해 있어 수출보다 내수에 집중해온 업체임
 - ➡ 하지만 최근 지속적인 건설경기 침체와 더불어 시멘트 값 인상이 어려워지자 수익성 확보를 위해 국외로 사업영역을 돌려 수출을 통한 활로를 모색함
- ③ 시멘트 산업의 글로벌화에 대비한 항만 인프라 구축 관련 정부의 정책적 지원 필요
 - ➡ 국내 시멘트 물동량은 최근 2년간 약 2.9% 감소하였으며, 신정부의 예산정책에 따라 향후 업체별 생산량 또한 감소할 것으로 예상됨
 - ➡ 이에 따라 국내 업체들은 매출 감소 및 재고 누적으로 인한 비용에 경영상 난황을 겪고 있음
 - ➡ 또한 업체별 품질 수준의 차이가 적은 시멘트 품목의 제조원가에 가장 큰 부분 중 하나를 차지하는 물류비용의 부담으로 인해 국내 업체들은 생산량이 급격히 줄이고 있음
 - ➡ 따라서 국내 시멘트 산업은 해외 신흥성장국들의 수요에 적극 대응하기 위한 글로벌 전략이 필요함
 - ➡ 대부분 항만에 인접한 업체들에게 내륙 운송 수단뿐 아니라 항만이용 관세, 세금, 인센티브 제공 등의 정책적 지원이 필요함
 - ➡ 또한 시멘트 업체 인근의 항만배후단지 중 물류용지(보관창고, 집배송장, 복합화물 터미널)의 기능을 높여 항만물류산업 및 물류흐름을 적절히 지원하는 정책적 지원 필요

3) 석탄

➤ 국내 석탄 수입 동향

- ② '14년 2월 석탄 수입량은 전년동기대비 0.2% 증가한 1,037만 8천 톤을 기록하였음



- ➡ 석탄 수입량의 94.6%를 차지한 유연탄은 전월대비 8.3% 감소, 전년동기대비 1.5% 증가한 981만 8천 톤을 기록함
- ➡ 무연탄의 수입량은 전년동기대비 17.6%, 전월대비 12.5% 감소한 56만 톤을 기록
- ⦿ '14년 2월 석탄의 수입액은 10억 3,300만 달러를 기록하였으며, 전년동기대비 3.3%, 전월대비 8.6% 감소하였음
- ➡ 석탄 수입액의 93.4%를 차지한 유연탄은 전월대비 7.8% 감소, 전년동기대비 0.6% 감소한 9억 6,500만 달러를 기록함
- ➡ 무연탄의 수입액은 전년동기대비 29.9%, 전월대비 18.1% 감소한 6,800만 달러 기록

〈표 II-5〉 2014년 2월 국내 석탄 수입동향

(단위 : 천 톤, 백만 달러, %)

구분		2013	2014		전월 대비	전년동기대비
		2월	1월	2월		
수입량	유연탄	9,676	10,703	9,818	-8.3	1.5
	무연탄	680	640	560	-12.5	-17.6
	합계	10,356	11,343	10,378	-8.5	0.2
수입액	유연탄	971	1,047	965	-7.8	-0.6
	무연탄	97	83	68	-18.1	-29.9
	합계	1,068	1,130	1,033	-8.6	-3.3

자료 : 한국무역협회(www.kita.net)

➡ 석탄 시장 동향

- ⦿ 한국 포스코사, 미국 Peabody사 및 영국 Anglo American사와 '14년 1분기 PCI탄 가격 톤당 116달러에 합의
- ➡ 동 회사들은 '14년 1분기 PCI탄 공급 가격을 전기대비 4.5달러 하락한 톤당 116달러에 합의하였으며, 이는 Anglo사의 프리미엄 강점결탄 가격인 톤당 143달러의 81% 수준임
- ➡ Peabody사는 자사 주력 브랜드인 Coppabella 저휘발분 PCI탄에 금번 가격을 적용할 예정이며, 중휘발분 브랜드인 Century PCI탄의 경우 전 분기와 비슷한 수준인 톤당 105달러에 합의함

➡ 한편, Rio Tinto사와 Nippon Steel사가 합의한 '14년 1분기 반약점결탄 가격은 전기대비 2달러 하락한 톤당 103.5달러를 기록함

② 중국 연료탄 구매자들, 해상교역시장 복귀

➡ 춘절 연휴 이후 연료탄 대형 구매자들이 해상교역시장으로 복귀하였지만, 중국 항구 및 최종소비자들이 보유한 높은 재고량으로 인해 가격이 크게 하락할 것으로 전망됨

➡ 관계자에 의하면 연휴기간이 끝난 후 첫 거래일에 중국 동부 해안지역 구매자들은 북부 및 남부지역 구매자보다 적극적이었던 것으로 전해짐

➡ 중국 동부 해안지역의 구매자들은 최대 회분함량 23%, 5,500Kcal/kg의 호주산 석탄을 3월 말 및 4월 초 구매하려고 하는데 구매 제시가격은 77.5~78달러/톤으로 밝혀짐

➡ 해당 구매 가격들을 남중국 광저우항을 기준으로 조정하게 되면, 호주 동부에서 남중국까지의 해상운임을 10달러라 하였을 때, 구매하고자 하는 가격은 77~77.5달러/톤이 될 것으로 분석됨

4) 목재

➡ '14년 2월 합판 수입비중 24.9%(전월대비 +7.1%), 섬유판 수출비중 30.8%(전월대비 +4.4%) 기록

② '14년 2월 3,735만 2천 달러의 합판을 수입하며 목재품목 중 24.9%의 점유율을 보임

➡ 전체 합판수입의 대부분이 말레이시아와 중국제품으로 각각 전체 합판수입액의 40.9%, 36.0%를 차지함

➡ 한-캐나다 간 FTA 체결로 제재목 수입관세가 5%에서 0%로 향후 7년 내 철폐될 예정으로서, '14년 2월 제재목 수입은 3,053만 9천 달러인 반면, 수출은 120만 6천 달러로 수입 대비 3.9% 수준으로 교역 불균형이 심한 상태임

➡ 향후 제재목의 관세철폐로 인하여 목재품목 수입 기준이 변동될 가능성이 있으며,



가격경쟁력이 뛰어난 수입 제재목으로 인한 국내 유통단가 인하로 국내 제재목 업체들의 운영 악화가 예상됨

〈표 Ⅱ-6〉 2014년 2월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위		2013년 2월			2014년 2월		
		품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1	합판	44,516	24.9	합판	43,747	24.9
	2	원목	43,267	24.2	원목	37,352	21.2
	3	제재목	28,289	15.8	제재목	30,539	17.3
	4	펄	12,289	6.9	칩	24,029	13.7
	5	파티클보드	10,371	5.8	파티클보드	11,320	6.4
수출	1	섬유판	3,469	38.4	섬유판	2,879	30.8
	2	목재케이스	1,425	15.8	목재케이스	1,678	17.9
	3	건축목공	1419	15.7	건축목공	1,462	15.6
	4	파티클보드	800	8.8	제재목	1,206	12.9
	5	제재목	735	8.1	합판	423	4.5

주 : 소계는 상위 5개품목 이외 전품목 합계임

자료 : 산림청(www.forest.go.kr), KMI 작성

▶ '14년 2월 목재품목의 주요 수출국은 일본(전체 점유율 26.2%)

- ① '14년 2월 일본으로 수출되는 목재품목은 245만 1천 달러로 전체 목재 수출액의 26.2%로 가장 높은 점유율을 보임
- ➡ 전년동기대비 10.4% 증가하였으며, 섬유판, 합판은 감소하였지만, 목재케이스(전년 동기대비 +145.1%)와 제재목(전년동기대비 +12.6%) 수출이 큰 폭으로 증가함
- ② '14년 2월 목재품목 수입은 중국이 19.0%의 점유율을 보이며, 전월대비 3.0%, 전년동기대비 1.7% 감소함
- ➡ 중국과의 목재품목 수입교역 감소는 목탄의 수입이 '14년 2월 243만 8천 달러로 전년동기 435만 3천 달러 대비 44.0% 감소하였기 때문임
- ③ 원목의 경우 '14년 2월 뉴질랜드, 호주, 캐나다 순으로 주로 수입 교역액이 높은 것으로 나타남

〈표 II-7〉 2014년 2월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위		2013년 2월			2014년 2월		
		국가명	교역액	비중	국가명	교역액	비중
수입	1	중국	37,102	20,7	중국	33,502	19,0
	2	뉴질랜드	24,924	13,9	말레이시아	25,681	14,6
	3	말레이시아	23,725	13,3	뉴질랜드	23,062	13,1
	4	베트남	15,827	8,8	베트남	19,688	11,2
	5	미국	13,394	7,5	태국	12,601	7,2
수출	1	일본	2,221	24,6	일본	2,451	26,2
	2	멕시코	1,151	12,7	베트남	816	8,7
	3	베트남	81	9,7	카자흐스탄	718	7,7
	4	카자흐스탄	831	9,2	중국	688	7,4
	5	중국	581	6,4	브라질	611	6,5

주 : 소계는 상위 5개품목 이외 전품목 합계임

자료 : 산림청(www.forest.go.kr), KMI 작성

5) 모래

➤ 인천항 모래 물동량 현황

- ➡ '13년 인천항의 모래 총물동량은 1,384만 톤으로 전년대비 2.5% 감소하였으며, 월평균 증가율은 9.3% 기록함
- ➡ '14년 1월 인천항 모래 총물동량은 91만 9천 톤을 기록 전년동기대비 87.2% 증가, 전월대비 1.4% 감소함
- ➡ '제 5차 골재수급계획' 확정안에 따르면 '14년에는 인천 앞바다와 서해 배타적 경제수역(EEZ)에서 해사 채취가 이뤄질 예정임
- ➡ 이로 인해 올해 인천 연안에서 900만^m³, 먼 바다에서 1,000만^m³의 바닷모래가 채취되어 인천항 인근 각 공사장으로 공급될 예정임
- ➡ 특히 올해 골재수급량은 인천항 인근에서 모래가 채취된 이후 가장 많은 양이며, 충남의 해사 채취량인 600만^m³의 3배가 넘는 수치임



- ➡ 국토교통부의 안정적 골재수급정책으로 인해 '14년 한해 인천항 모래연안물동량의 전반적인 증가가 예상되며 이러한 추세는 당분간 지속될 것으로 전망함

〈표 II-8〉 '13년 인천항 월별 모래 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	증가율
물동량	489	491	1,226	1,289	1,400	1,434	1,044	1,216	1,101	1,365	1,485	1,298	9.3

자료 : SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

〈표 II-9〉 '14년 2월 인천항 모래 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
합계	491	980	932	919	1,851	-1.4	87.2	88.9

자료 : SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

6) 철광석

➤ 중국, 철광석 재고 급격한 증가세

- 🌀 지난 2월 기준 중국 34개 항만의 철광석 재고는 1억 86만 톤

- ➡ 이 같은 재고물량은 전년동기대비 약 60.0% 이상 급증한 것으로 복합적인 요인들에 의한 것으로 파악됨

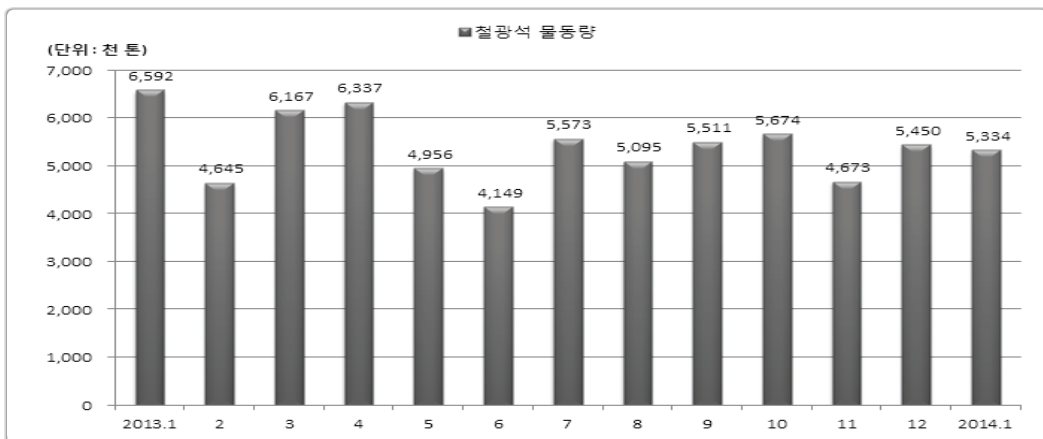
- 중국 철강사의 경영 전략으로 철광석 선물을 다량 구입하여 재고를 확보하였으나 예상만큼 소비가 이루어지지 않은 것이 가장 큰 원인으로 나타남
- 또한, 중국의 춘절 연휴로 반출이 쉽게 이루어지지 못한 것과 조강생산이 감소한 것도 원인으로 밝혀짐

- ➡ 중국 경제 성장이 연착륙하며 조강생산의 감소로 철광석에 대한 수요는 감소할 것으로 전망

- 중국에서의 철광석 수요 감소는 국제 철광석 가격의 하락을 이끌 것으로 예상됨
- 실제로 작년 톤당 약 130달러 선을 유지하던 국제 철광석 가격은 최근 100달러 선으로 하락한 것으로 나타남

- ➡ 국내 철광석 물동량은 예년 수준을 회복할 수 있을 것으로 판단됨
- '13년 국내 철광석 물동량은 전년대비 4.7% 감소한 6,482만 톤을 기록하였음
- 철광석 물동량의 감소는 철광석의 높은 가격도 하나의 원인으로 지목되었고 최근 철광석 가격의 하락은 물동량 증가로 이어질 것으로 전망함

〈그림 II-9〉 국내 철광석 물동량 동향



자료 : SPIDC, KMI작성

7) 철재/고철

- ➡ '14년 2월 세계 조강생산량은 전년대비 0.6% 증가한 12억 5천만 톤을 기록
- 누적 조강생산량은 2.8% 증가한 26억 1천만 톤을 기록함
- ➡ 유럽과 아시아를 중심으로 증가하였으며 중국은 춘절로 인해 1월 조강생산량은 하락하였으나 2월에 다시 증가함



〈표 Ⅱ-10〉 '14년 2월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감율	
	2월	누적	2월	누적	당월	누적
EU	13,247	26,677	13,878	28,407	4.8	6.5
other Europe	2,761	5,736	2,847	5,871	3.1	2.4
C.I.S	8,625	17,690	8,188	17,159	-5.1	-3.0
North America	9,385	19,507	9,131	19,159	-2.7	-1.8
South America	3,478	7,112	3,380	6,948	-2.8	-2.3
Africa	1,118	2,523	1,204	2,477	7.7	-1.8
Middle East	2,045	4,032	2,185	4,158	6.8	3.1
Asia	83,167	170,311	83,707	176,621	0.6	3.7
China	61,830	125,452	62,076	130,803	0.4	4.3
India	6,486	13,441	6,280	13,234	-3.2	-1.5
Japan	8,321	17,184	8,440	17,838	1.4	3.8
South Korea	4,979	10,907	5,291	11,332	6.3	3.9
Taiwan, China	1,551	3,327	1,620	3,415	4.4	2.6
Oceania	458	949	469	885	2.4	-6.7
Total 65 countries	124,285	254,538	124,990	261,686	0.6	2.8

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

➤ 중국, 철강 소비 증가율 둔화 전망

- ⊙ 중국강철공업협회(CISA)는 '14년 중국 철강수요는 전년대비 3천만 톤 가량 증가할 것으로 예상함
- ⊙ '13년 중국 조강생산량은 전년대비 7.5% 증가한 7억 7,900만 톤을 기록하였으며 '14년 8억 톤을 경신할 것으로 예상함
- ⊙ 철강 소비재 산업인 자동차 생산 및 판매는 10% 이상 증가하며 기계류 수출은 5~8% 증가할 것으로 예상함

▶ 국내 고철 집적화 단지 조성

- ➡ 부산, 경남 철 스크랩 및 리사이클링 공동화 단지는 '14년 6월부터 '15년 말까지 이전을 완료할 계획임
- ➡ 38개 업체가 연간 30~40만 톤의 집하 처리량 나타낼 것으로 예상됨
- ➡ 고철 집적화로 인해 물류비용의 절감
- ➡ 국내 고철 물동량은 포항, 평택·당진, 광양항을 중심으로 발생하고 있으며 국내 공급물동량이 증가함에 따라 고철 수입물동량은 점진적으로 감소할 것으로 예상됨

8) 자동차

▶ '14년 2월 국내 자동차 생산량 및 판매량 전월대비 감소

- ⊙ 국내 자동차 생산량은 '14년 2월 35만 9천 대로 전년동기대비 6.2% 증가한 반면, 전월대비 2.4% 감소함
- ➡ 한국지엠과 르노삼성엔 유럽시장 물량 감소로 인하여 각각 전월대비 14.8%(전년 동기대비 -25.1%), 45.8%(전년동기대비 -46.1%) 감소함
- ➡ 반면, 현대는 제네시스 신차출시에 따라 전년동기대비 5.6% 증가하였으며, 기아 자동차도 해외 수요증가에 따라 생산량이 전년동기대비 27.3% 증가함
- ⊙ 자동차 내수시장 판매는 전년동기대비 8.0%, 전월대비 0.9% 증가하며, 신차효과 및 RV(Recreational Vehicle)차량 인기 증가에 따름
- ➡ 레저활동 확대 등에 따라 SUV차량은 전년동기대비 31.0% 증가하였으며, 중형차량은 전년동기대비 12.0% 감소함
- ⊙ '14년 2월 자동차 수출대수는 24만 9천 대를 기록하며, 전월대비 3.1% 감소한 반면, 전년동기대비 6.0% 증가함
- ➡ EU수출은 경기 회복세에도 불구하고 일본자동차업체의 공세 강화에 따라 전년 동기대비 16.5% 감소하였으며, 기상악화 등의 예상치 못한 자연재해에 따라 북미의 수출도 전년동기대비 3.6% 감소함



〈표 Ⅱ-11〉 2014년 2월 자동차산업 현황

(단위 : 천 대, %)

	2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
생산량	338	748	368	359	727	-2.4	6.2	-2.8
판매	내수	100	205	107	215	0.9	8.0	4.9
	수출	235	519	257	249	-3.1	6.0	-2.5
	소계	335	724	364	357	-1.9	6.6	-0.4
수입차판매	11	23	15	14	29	-6.7	27.3	26.1

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 제고차량 등이 포함되었기 때문임

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

〈표 Ⅱ-12〉 자동차산업 월별 현황

(단위 : 천 대, %)

		2013										2014		
		2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월
생산량		338	366	386	385	398	334	344	288	425	427	419	368	359
판매	내수	100	119	120	120	114	126	111	102	122	120	125	107	108
	수출	235	261	263	269	278	230	225	189	280	286	291	257	249
	소계	335	380	382	389	392	356	336	291	402	406	415	364	357
수입차판매		11	12	13	13	13	15	14	13	14	14	12	15	14

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 제고차량 등이 포함되었기 때문임

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

▶ 한국-캐나다 FTA 체결에 따라 자동차 수출 호조 예상

㉠ 한국과 캐나다 간 자유무역협정(FTA) 체결에 따라 자동차 수출 관세가 '16년 완전 철폐됨

㉡ 현재 6.1%의 관세율이 FTA 발표시점부터 단계별로 축소하다 '16년 완전철폐될 예정으로, 자동차부품과 타이어 관세율도 3~5년 이후에 철폐될 예정임

㉢ 한국산 자동차의 캐나다 수출은 '13년 13만 3천 대로서 '00년부터 연평균 5.0%의 증가세를 나타남

㉣ 승용차는 '13년 8만 5천 대를 수출하였으며, SUV(Car Driven Van 포함)차량은 연평균 11.8%의 높은 성장세를 보이며 '13년 4만 8천 대를 수출함

- ➡ 국내 자동차 업체는 '13년 21만 대(현대 13만 7천 대, 기아 7만 2천 대)를 판매하며 6위와 8위권을 기록함 (두 업체 합산할 경우 4위를 기록함)
- 🌀 캐나다는 국내 자동차의 주요 수출시장으로 현재 Big3업체(GM, Ford, Chrysler)와 일본 업체(혼다, 토요타)가 캐나다 현지생산을 하고 있으며, 국내 자동차는 전량 수출에 의존하고 있음
- 🌀 이번 FTA에 체결로 인한 기존 해외 자동차 업체와의 가격경쟁력 확보로 인하여 국내 자동차업체의 수출물동량 증가가 예상됨

9) 잡화

🔗 기계 산업 동향

- 🌀 '14년 2월 국내 기계류 수출입 현황
 - ➡ '14년 2월 국내 기계류 수입액은 51억 5,200만 달러를 기록하며, 전년대비 10.2% 증가하였음
 - ➡ 2월 수출액은 74억 3,700만 달러로 전년대비 1.4% 증가하였음
- 🌀 '14년 2월 기계품목의 주요 수출국은 중국과 미국이며 각각 29억 6,900만 달러, 9억 1,000만 달러임

〈표 II-13〉 '14년 2월 국내 기계류 수출입 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
수입	4,677	10,044	4,885	5,152	10,038	5.5	10.2	-0.1
수출	7,336	15,017	7,705	7,437	15,142	-3.5	1.4	0.8
합계	12,013	25,060	12,590	12,589	25,179	0.0	4.8	0.5

자료 : 관세청(www.customs.go.kr), KMI 작성



㉠ 경남 기계류 중소기업 수출계약 체결

- ➡ 한국무역협회 경남지역본부와 경상남도는 아랍에미리트 두바이와 터키 이스탄불에서 무역사절단 활동을 통해 4,419만 달러 규모의 수출계약을 체결
- ➡ 3월 11~12일 두바이 상담회에서 1,892만 달러 계약을 달성하고 13~14일 이스탄불 상담회에서는 2,527만 달러 계약을 추진함
- ➡ 또한 실질적인 수출계약으로 이어질 222만 달러 규모의 MOU(양해각서)도 체결하여 향후 기계류 수출물동량 증가가 예상됨

㉠ 일본 공작기계 업계 회복세

- ➡ 2월 일본 공작기계 수주액은 전년동기대비 26.0% 증가한 1,020억 엔을 기록하여 5개월 연속 상승하고 있음
- ➡ 또한 공작기계의 교체 수요가 발생하여 일반기계의 수주액도 전년대비 23.0% 증가를 기록함
- ➡ 최근 엔저로 인한 가격경쟁력의 향상으로 수출의 가장 큰 비중을 차지하는 대중국 수출도 증가하고 있음
- ➡ 공작기계 수주가 경기의 선행지표의 하나이기 때문에 내수의 꾸준한 증가세 유지는 일본 제조업 경기의 회복세를 전망하게 함

10) 유류

➡ 2월 IEA 세계 수급 전망¹⁸⁾

- ㉠ 국제에너지기구(IEA)는 2월 석유시장 보고서에서 '14년 세계 석유수요는 전년대비 131만 b/d 증가한 9,260만 b/d가 될 것으로 전망
- ➡ '14년 비OPEC 공급 및 OPEC NGL 공급을 전년대비 각각 170만 b/d, 20만 b/d 증가한 5,640만 b/d 및 660만 b/d가 될 것으로 전망함
- ➡ 비 OPEC 공급량 증가 전망에 따라 '14년 對OPEC 원유수요는 전년대비 90만 b/d 감소한 2,960만 b/d가 될 것으로 예상됨

18) 한국석유공사 페트로넷(www.petronet.co.kr), 해외기관 전망보고서

〈표 II-14〉 2월 IEA 세계 수급 전망

(단위: 백만 b/d)

구분	2013					2014				
	1/4	2/4	3/4	4/4	평균	1/4	2/4	3/4	4/4	평균
수요(A)	90.2	90.8	92.0	92.2	91.3	91.3	92.0	93.3	93.8	92.6
비OPEC공급(B)	53.3	53.8	54.2	55.0	54.7	55.8	56.2	56.5	57.2	56.4
OPEC NGLs(C)	6.3	6.4	6.5	6.4	6.4	6.4	6.5	6.7	6.7	6.6
對OPEC 수요 (A-B-C)	30.1	30.2	30.5	29.8	30.5	29.1	29.3	30.1	29.9	29.6
OPEC 공급(원유)	30.5	30.9	30.6	29.8	30.5	-	-	-	-	-
공급	90.6	91.5	92.0	92.0	91.5	-	-	-	-	-
재고변동	0.4	0.7	0.0	-0.2	0.2	-	-	-	-	-

자료 : IEA 석유시장보고서, 한국석유공사

- ④ IEA는 '14년 세계경제성장이 예상보다 강세를 나타낼 것으로 분석하면서 석유수요 전망치를 상향조정
- ➡ IEA의 2월 석유수요 전망은 전월대비 6만 b/d 상향 조정되었으며 미국, 아시아 등지의 수요증대가 '14년 세계석유수요 증대를 견인할 것으로 전망
- ④ 북미 원유 생산 강세 지속이 비OPEC 공급 증가를 견인할 것으로 전망함
- ➡ '14년 북미원유생산은 134만 b/d 증가할 것으로 전망

Ⅲ. 항만포커스

1. 평택 · 당진항 모래 물동량 추세분석
2. 국내 크루즈 산업의 성장과 발전방안
: 제주항을 중심으로





1. 평택·당진항 모래 물동량 추세분석

항만수요예측센터 이경한 연구원

1) 시작하는 말

▶ 평택·당진항은 환황해권의 대표항만으로 모래물동량 기준('00~'13년 물동량 총합 기준), 국내 제 2의 위치를 점하고 있음

◎ '13년 평택·당진항의 모래물동량은 151만 3천 톤으로 국내 항만 중 4위를 기록

◎ 최근 신규 모래부두(7개 선석)를 개장하였고 국내 최대 모래 채취지역인 충청남도 태안 인근에 위치해 있음

▶ 모래 물동량은 국내 건설경기 및 정부의 건설 관련 정책과 밀접한 관련이 있으며, 대부분이 연안물동량임

◎ 최근 국내 건설경기 악화 및 정부의 SOC관련 예산 감축으로 인해 국내 골재수급량은 감소하는 추세임

◎ '13년 국내 모래 총물동량은 '09년부터 '13년까지 10.2% 감소한 5,097만 5천 톤을 기록하였으며, 연안물동량은 5,025만 톤으로 총물동량 중 98.6%를 점유함

▶ 해상 수송되는 모래 물동량은 전량 해사로 전체 모래 공급의 약 30%를 차지함

◎ 주요 해사(海砂) 채취지역은 인천광역시 옹진군과 충청남도 태안군 2곳임

◎ 국내 모래 연안물동량은 해사 채취지역에 근접한 인천항과 평택·당진항에서 대부분이 처리되고 있음

➤ 최근 평택·당진항 내 신규 모래부두 축조 및 기존 부두 폐쇄로 인해 일시적인 물동량 급감이 발생하였음

- '12년 7월 신규 모래부두 7선석이 남양호 하구에 축조됨에 따라 기존 모래 부두 운영사(3개사)는 '11년 이후 단계적으로 철수하였으며, 이에 따른 '11~'12년 물동량의 일시적인 감소 발생(신규 모래부두의 모래 입항은 '13년 3월부터 시작됨)

➤ 본 고에서는 향후 평택·당진항의 중·장기 모래 물동량 수요예측에 활용 가능한 적정 모델 및 방법론을 고찰해 보았음

2) 평택·당진항 모래 물동량 현황

➤ 평택·당진항 모래 물동량은 '01~'13년 동안 연평균 12.4% 감소하여 '13년 151만 3천 톤 기록

- 동 부두의 '09~'13년 모래 물동량은 연평균 10.2% 감소하였으며, 해당기간 연안 물동량은 연평균 11.0% 감소, 수입 물동량은 90.4% 증가함
- 모래 컨테이너 물동량의 경우 5년간('09~'13년) 연평균 63.5% 증가하였으며, '13년 2,756TEU를 기록

➤ 평택·당진항의 모래 물동량은 '04년 및 '11년을 기점으로 급격한 감소를 보임

- 충남시 태안 EEZ 및 인천시 옹진군의 골재채취량을 제한으로 인해 '04년을 기점으로 평택·당진항에서 처리되는 모래 물동량 규모에 큰 변화가 발생함
- ➡ 동 부두의 '04~'13년 물동량은 연평균 8.0% 감소함
- 또한 '11년 동 부두의 모래 부두 폐쇄 및 신규 부두 축조로 인해 '11~'13년



모래 물동량은 연평균 26.5% 감소함

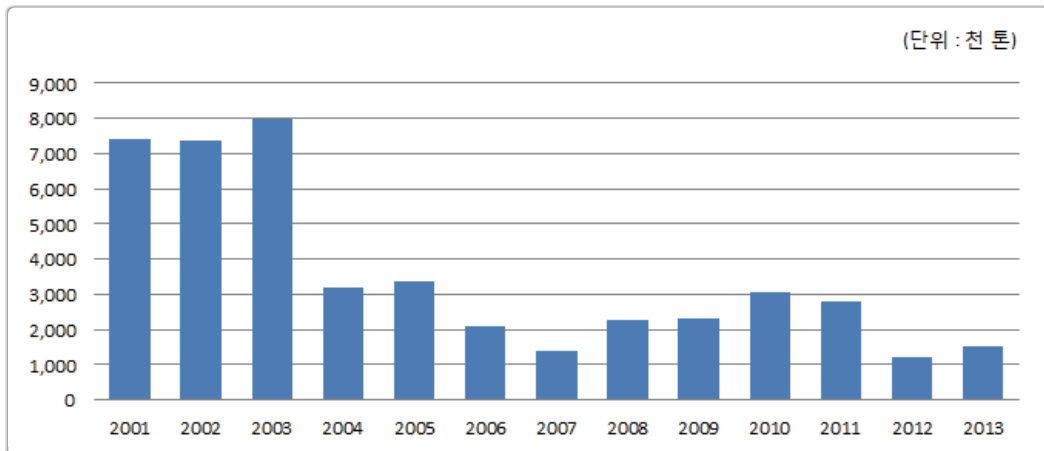
〈표 Ⅲ-1〉 평택·당진항 연간 모래 물동량 추이

(단위 : 천 톤, %)

구분	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율 ('09~'13)	증가율 ('04~'13)	증가율 ('01~'13)
수입	-	-	-	-	3	10	41	22	4	37	61	79	59	96.0	-	-
수출	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	0	-	-	-
연안	7,391	7,361	7,963	3,187	3,372	2,104	1,328	2,252	2,318	3,019	2,740	1,149	1,454	-11.0	-8.4	-12.7
합계	7,391	7,361	7,963	3,190	3,375	2,114	1,369	2,274	2,322	3,056	2,801	1,228	1,513	-10.2	-8.0	-12.4

자료 : SP-IDC

〈그림 Ⅲ-1〉 평택·당진항 모래 물동량 처리실적



자료 : SP-IDC

3) 모래 수요에 영향을 주는 요인

↗ 건설경기

- 국내 항만에서 발생되는 모래의 대부분은 연안물동량이며, 해사채취지역 으로부터 건설이 계획된 지역 인근의 항만으로 해상 운송됨
- 모래 물동량은 시멘트와 더불어 국내 건설경기 변화에 민감한 대표적인

품목이며, 건설이 계획된 지역 인근 항만 연안물동량의 증감이 발생함

▶ 골재수급계획

- ⑥ 국토교통부에서 매년 공표하는 각 시·도·권역별 골재수급계획에 따라 해당 지역에서 소비 가능한 모래물동량의 최대 허용량이 결정됨
- ⑥ 최근 5년간 국내 건설경기 악화 및 정부의 SOC관련 예산 감축으로 인해 국내 골재수급량은 감소하는 추세임
- ⑥ '04년 골재수급계획발표 당시 인천시 옹진군 및 태안군의 골재채취량 제한으로 인해 인근에 위치한 평택·당진항 모래 물동량의 급감 발생

〈표 Ⅲ-2〉 골재수급전망

(단위 : 천㎥, %)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	증가율
평택·당진	51,539	36,159	23,212	12,490	19,158	22,353	36,810	28,506	27,341	34,654	-0.5

자료 : 국토교통부

▶ 항만시설 변화

- ⑥ 특정 품목을 담당하는 항만 시설의 변화로 인해 물동량의 정상적인 처리에 일시적인 변화가 생길 수 있으며, 이에 따른 항만 물동량 실적의 증감이 발생 가능함
- ⑥ 평택·당진항의 경우 '12년 7월 신규 모래부두 7선석이 남양호 하구에 축조됨에 따라 기존 모래부두 운영사(3개사)는 '11년 이후 단계적으로 철수함
- ⑥ 이에 따라 '11~'12년 평택·당진항 모래 물동량의 일시적인 감소 발생



4) 평택·당진항 모래 물동량 예측 모형 검토

▶ 평택·당진항 예측 전용모형을 수립하기 위해 과거 물동량 실적치 및 골재 수급계획전망치를 변수로 활용하였으며, 예측 결과 및 신뢰성을 비교·검증해 보았음

- ① 모래 물동량의 대부분을 차지하는 연안물동량에 대해 물동량 전용예측 모형을 수립하고, 과거 자료와 비교하여 모형의 신뢰성을 검증해 보았음
- ② 이를 위해 '04년부터 '13년까지의 실적값과 모형별 예측값의 비교를 통해 가장 정확한 예측 모형 및 예측 시 고려해야 할 사항에 대해 고찰해 봄

▶ 다중회귀분석을 통한 예측

- ① 평택·당진항 모래물동량 예측을 위해 모래 연안물동량, 항만시설변화 관련 변수, 골재수급계획량을 설명변수로 활용함
- ② 분석 연도 : '04~'13년
- ③ 예측 모형 : $SandCoast_t = \beta_0 + \beta_1 Policydum_t + \beta_2 SandSD_t + \varepsilon_t$
- ④ $SandCoast_t$: 모래 연안물동량
- ⑤ $Policydum_t$: 항만시설변화 관련 변수
- ⑥ $SandSD_t$: 골재수급계획량

〈표 Ⅲ-3〉 모래 연안물동량 예측 모형 추정 결과

(단위 : 천 톤, %)

추정계수	비표준화 계수		표준화 계수	T	유의확률
	B	표준오차	베타		
β_0	1202525.471	332733.892		3.614	.011
β_1	-1266325.520	372116.884	-.551	-3.403	.014
β_2	47.261	10.730	.713	4.405	.005
R^2	0.843				
관측치(수)	10				

〈표 Ⅲ-4〉 '13년 실적치와 예측치의 차이

(단위 : 천 톤, %)

구분	실적치	예측치	차이	오차율
모래 연안 물동량	1,513	1,574	61	4.0

가중 이동평균, 홀트 지수평활 및 AR(1)모형을 통한 예측

- 위의 예측 모형들 중 AR(1)모형의 경우 가장 높은 R^2 값인 0.843을 보였으며, 가중 이동평균 및 홀트 지수평활의 경우 낮은 오차율을 보임

〈표 Ⅲ-5〉 '13년 실적치와 예측치의 차이

(단위 : 천 톤)

구분	실적치	예측치	차이	오차율	R^2
가중 이동평균	1,513	2,175	662	35.9	-
홀트 지수평활	1,513	2,290	777	40.9	0.171
AR(1)	1,513	2,557	1,103	55.0	0.843

평택당진항 모래 연안물동량 예측 모형의 예측력은 RMSE(Root Mean Square Error), MAPE(Mean Absolute Percentage Error)로 측정함

RMSE : $\sqrt{\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T (\hat{Y}_t - Y_t)^2}$

MAPE : $\frac{1}{T} \sum_{t=1}^T \frac{|\hat{Y}_t - Y_t|}{Y_t}$

- 예측 모형별 물동량 예측치와 실적치의 차이는 83만 톤에서 196만 3천 톤에 이르며, 평균적으로 118만 9천 톤을 기록하였고 상대적인 오차 비율은 9.4~69.1%에 달함
- 계산된 MAPE 값은 회귀분석은 ‘매우 정확한 예측군’에 속하며, AR(1) 시계열 모형과 홀트 지수평활 모형은 ‘비교적 합리적 예측군’에 속하지만 가중 이동평균의 경우 ‘부정확한 예측군’에 속함¹⁹⁾



〈표 Ⅲ-6〉 모래 연안물동량 예측력 비교

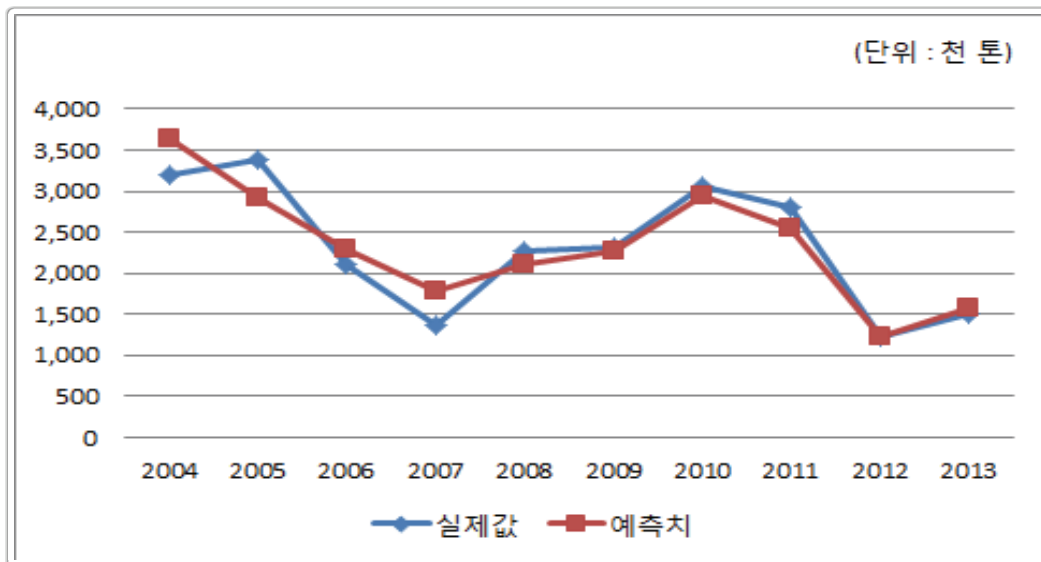
(단위 : 천 톤, %)

구 분	회귀분석	가중 이동평균	홀트 지수평활	AR(1)
RMSE(천 톤)	861	1,963	830	1,103
MAPE(%)	9.42	69.1	34.2	25.7

다음의 그림은 평택·당진항의 모래 물동량 예측치와 실제값을 비교한 것으로 예측 모형 중 다중회귀분석 모형이 실제 모래 물동량의 추세를 가장 잘 반영하고 있음

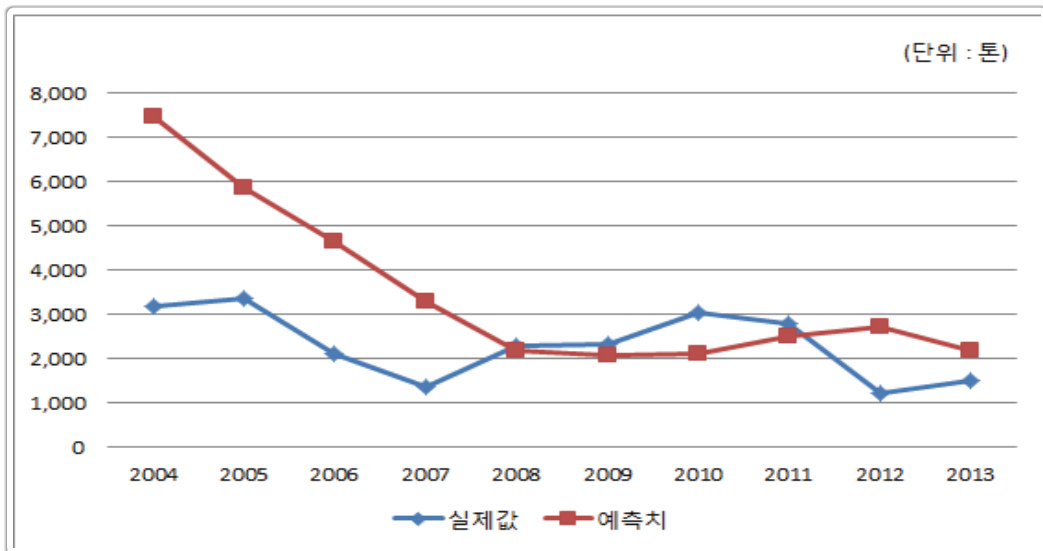
AR(1)시계열 모형, 홀트 지수평활 모형 및 가중 이동평균 모형의 경우 예측치가 실제 물동량의 추세를 다소 잘 반영하지 못하고 있음

〈그림 Ⅲ-2〉 모래 연안물동량과 예측치의 추세(회귀분석)

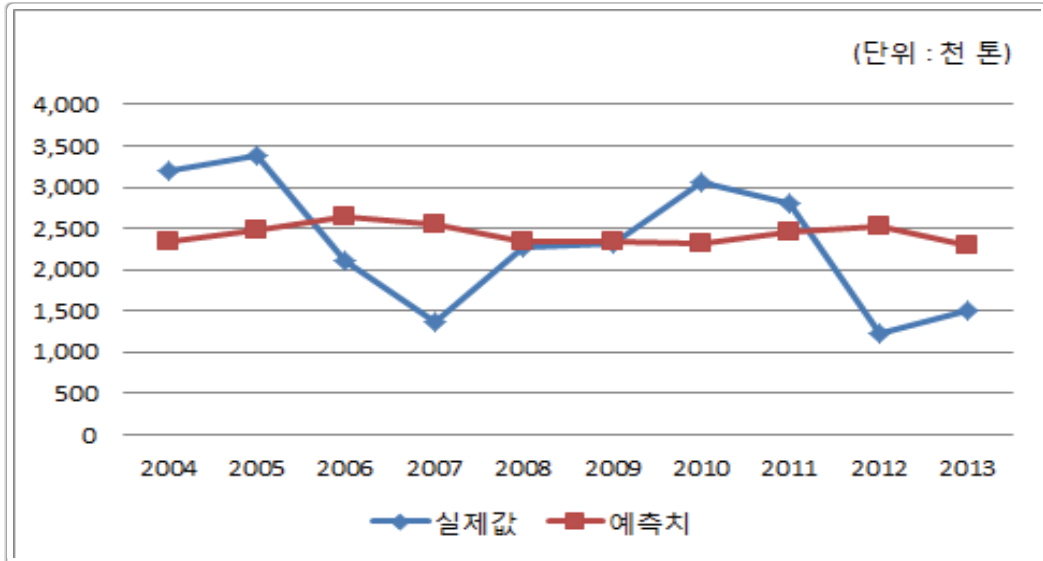


19) MAPE 예측값 분석(Lewis, 1982)에 따름

〈그림 Ⅲ-3〉 모래 연안물동량과 예측치의 비교(가중 이동평균법)

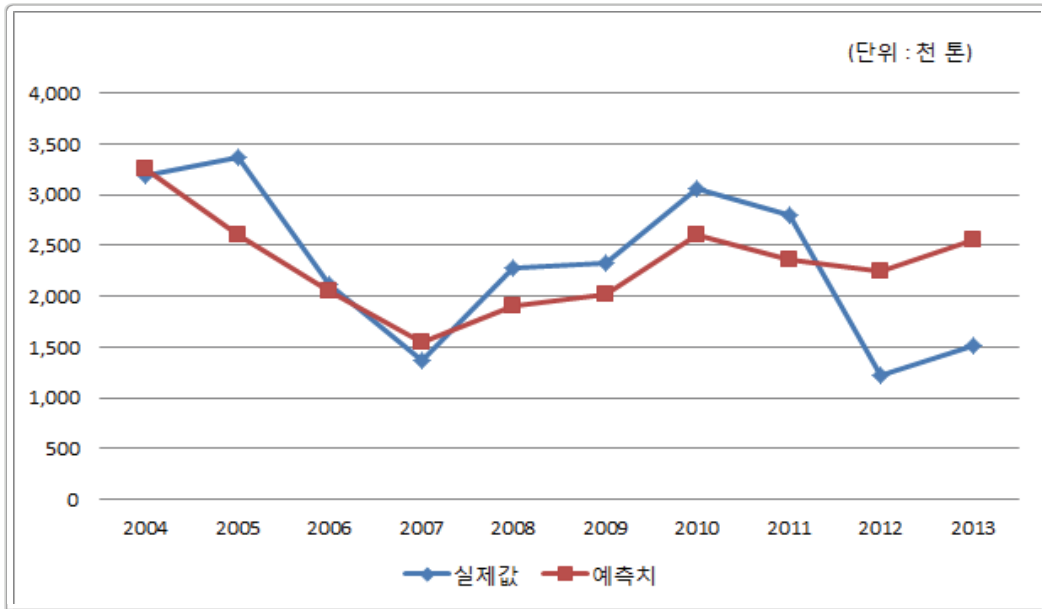


〈그림 Ⅲ-4〉 모래 연안물동량과 예측치의 비교(홀트 지수평활)





〈그림 Ⅲ-5〉 모래 연안물동량과 예측치의 비교(AR(1) 모형)



5) 맺는 말

- '13년 국내 모래 총 물동량은 5,097만 톤을 기록, '09년 이후 연평균 10.2% 감소함
- ⦿ 해상 모래 물동량의 대부분은 연안에서 처리되고 있으며, '13년 기준 연안 모래 물동량은 총 모래 물동량의 98.6%인 5,025만 톤을 기록
- 평택·당진항의 모래 물동량의 추세를 살펴본 결과, '01년부터 '13년까지 연평균 12.4%의 지속적인 감소를 보이고 있음
- ⦿ 모래 물동량의 '04년~'13년 증가율은 -8.0% '09년~'13년 증가율은 -10.2% 기록

- ⑥ 평택·당진항의 모래 물동량은 연안 물동량이 대부분을 차지하고 있으며, 그 비중은 약 96.1%임('13년 기준)
- ⑥ 따라서 모래 총 물동량 예측 시 연안 물동량 예측의 정확도를 높일 수 있는 예측모델 수립 필요
- 중·장기 모래 물동량 예측 시 항만시설 현황의 변화 및 정책 관련 주요 이슈는 예측 물동량에 직접적인 영향을 주며, 해당 사항 여부 확인 후 변수로서 적절한 반영이 필요함
- ⑥ 환경보호의 이유로 시행된 충청남도 태안 EEZ 및 인천시 옹진군의 골재 채취량 제한 정책으로 인해 '04년 이후 평택·당진항 물동량의 규모는 대폭 축소됨
- ⑥ 또한 평택·당진항 내 기존 모래부두폐쇄 및 신규부두 축조로 인한 항만시설 현황 변화로 '11년 이후 모래물동량이 큰 폭으로 감소함
- 총 4개의 모래 물동량 예측 모형을 적용한 결과, 다중회귀분석모형의 예측력이 가장 우수한 것으로 나타남
- ⑥ 예측에 사용된 변수는 골재수급계획량이며, 물동량 예측값과의 상관관계는 0.668으로 분석됨
- ⑥ 다중회귀분석 결과 '13년 모래물동량 예측값과 실적값의 차이는 6만 1천 톤이며, R^2 값은 0.843로 산출됨
- ⑥ 총 4개 모형 예측 결과 값의 오차율은 9.4%부터 69.1%까지 이르며, 오차값은 83만 톤에서 196만 톤에 이름



- 본 모형을 이용하여 향후 중·장기 모래물동량을 예측하기 위해서는 골재 수급계획량의 예측치가 반드시 필요하므로 지역 및 권역별 골재수급량의 정확한 예측이 요구되는 바임
- ⑥ 골재수급량 예측 시 향후 정부의 건설 관련 정책 및 국내 경기 상황의 반영이 반드시 필요함
- 분석 결과는 타 항만의 모래물동량 예측에서도 중요한 참고자료로 활용될 것으로 기대됨

2. 국내 크루즈 산업의 성장과 발전방안 : 제주항을 중심으로

항만수요예측센터 최상균 연구원

1) 개요

- 크루즈 관광은 선상에서 머물며, 각 지역 또는 국가로 이동하여 선박이 기항하는 동안 관광을 즐기는 것으로 고급 여행으로 인식됨
 - ⑥ 크루즈 관광은 주로 미주, 유럽을 중심으로 성장해 왔으며, 최근 들어 아시아 지역의 수요 증가로 국내에도 큰 영향을 미치고 있음
 - ⑥ '09년 85회에 머물렀던 국내 크루즈선 입항은 '14년 537회의 입항계획으로 연평균 44.6%의 높은 성장세를 나타냄²⁰⁾
 - ⑥ 특히 제주항의 경우 지리적인 이점과 지속적으로 개발된 관광 인프라 등을 토대로 '14년 247회의 크루즈선 입항계획을 가지고 있으며, 이는 국내 크루즈선 입항의 46.0%에 해당함
- 다만, 관련 제도와 시설의 부족은 국내 크루즈 산업의 성장에 걸림돌이 되고 있다는 의견이 존재함
 - ⑥ 제주항의 경우 입항하는 크루즈선에 비해 전용선석의 부족으로 입항이 취소되거나 방파제의 임시 선석을 이용하는 등의 불편사항이 제기되고 있음
 - ⑥ 본 고에서는 제주항을 중심으로 국내 크루즈 산업의 현황을 살펴보고 발전방안을 제시함

20) 해양수산부(www.mof.go.kr)

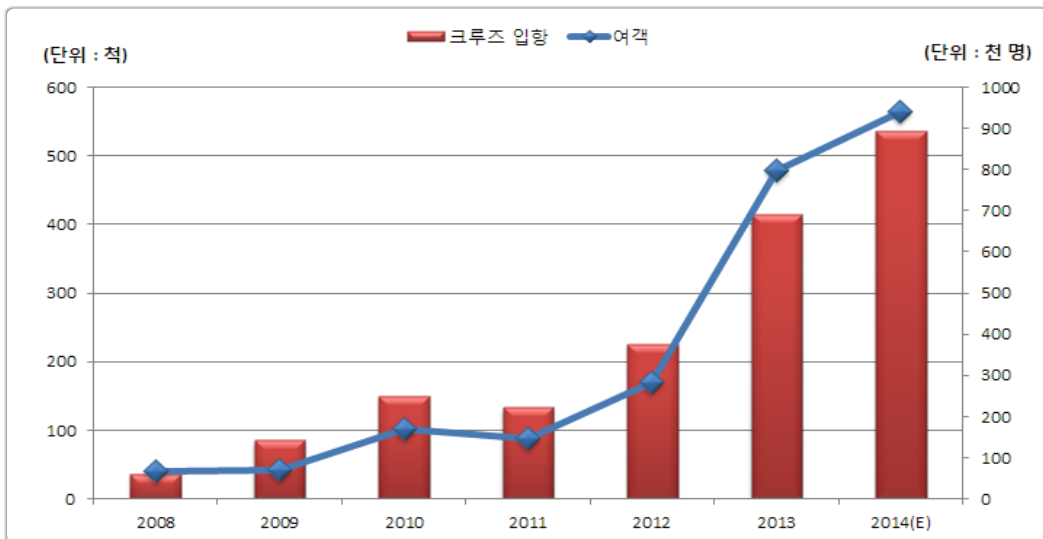


2) 국내 크루즈 입항 실적

▶ 국내 크루즈선 입항 여객은 최근 급격히 증가하는 추세임

- ⑥ '13년 기준 크루즈선은 모두 414회 입항하였으며, 여객은 79만 6천 명으로 집계됨. '08년 크루즈선 37회 입항, 여객 6만 6천 명에 비해 큰 폭으로 증가함
- ⑥ 여객의 국적 비율은 '13년 기준 중국이 63만 2천 명으로 84.0%를 차지하며 일본은 3만 9천 명으로 다소 낮은 비중을 보임
- ⑥ 중국의 경제 성장으로 비교적 높은 금액의 크루즈 관광에 대한 수요가 높아 졌으며, 중국 동부지역(톈진 등)을 모항으로 하는 선사가 등장한 것이 주요 요인으로 인식됨

〈그림 Ⅲ-6〉 국내 크루즈선 입항 및 여객 실적



자료 : 해양수산부(www.mof.go.kr)

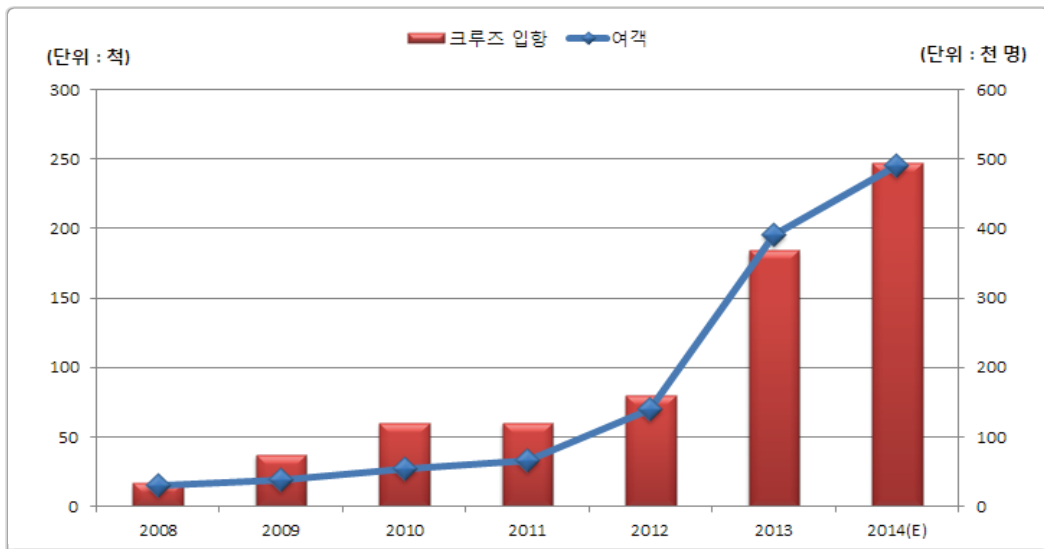
▶ 국내 크루즈 관련 산업은 제주를 기점으로 성장함

- ⑥ 제주항은 지리적인 이점과 과거부터 관광지로 발달하며 관련 인프라의 구축이 잘되어 있는 점 등으로 '13년 국내 전체 실적 대비 크루즈선은

44.4% 여객은 49.1%를 처리함

- ➡ 제주항은 크루즈 전용 8만GT급 1선석이 제주외항에 위치하고 있으며, 최근 급격히 증가하는 수요에 의해 크루즈선 2척 이상이 입항할 경우 임시로 서방파재를 이용하고 있음

〈그림 Ⅲ-7〉 제주 크루즈선 입항 및 여객 실적



주 : '08~'11년은 화순항 입항 실적 포함

자료 : 해양수산부(www.mof.go.kr), 제주 산업경제 정보망(www.ind.jeju.go.kr)

3) 국내 크루즈 성장 배경

- ➡ 국내 크루즈 관련 산업의 급격한 성장 배경에는 여러 요인이 존재하지만 그 중 가장 큰 요인으로 중국을 들 수 있음
- ⦿ 앞서 언급한 것과 같이 크루즈 관광의 경우 많은 비용이 소모되기에 상대적으로 경제적 여유가 있는 북미, 유럽을 중심으로 성장하였음
- ➡ 중국의 경우 최근 급속한 경제성장으로 기존의 저렴한 비용으로 단기간 이루어지는 여행에서 상대적으로 많은 비용과 기간이 소요되는 크루즈 여행 등에 대한 수요가 증가함



➡ 수요 증가에 따라 세계 크루즈 주요 선사들은 상하이(上海), 텐진(天津), 칭다오(靑島)등 중국 동부의 주요항만을 모항으로 하는 크루즈 상품을 도입함

④ 중국의 크루즈 수요 증가에 맞춰 국내 크루즈선의 입항이 증가함

➡ 크루즈 관광의 특성상 선상에서 밤을 보내고 다음날 오전 또는 오후에 기항지에서 하선하는 것이 주요일정으로 하룻밤 안에 이동할 수 있는 기항지를 선호함

➡ 국내 주요 항만과 중국 동부지역 간의 거리는 상기의 조건에 부합하며 특히, 제주항의 경우 중국을 비롯해, 일본의 오키나와, 나카사키 등으로 이동이 용이하기에 중국 - 제주 - 일본으로 이동하는 크루즈의 기항지로 선호도가 높음

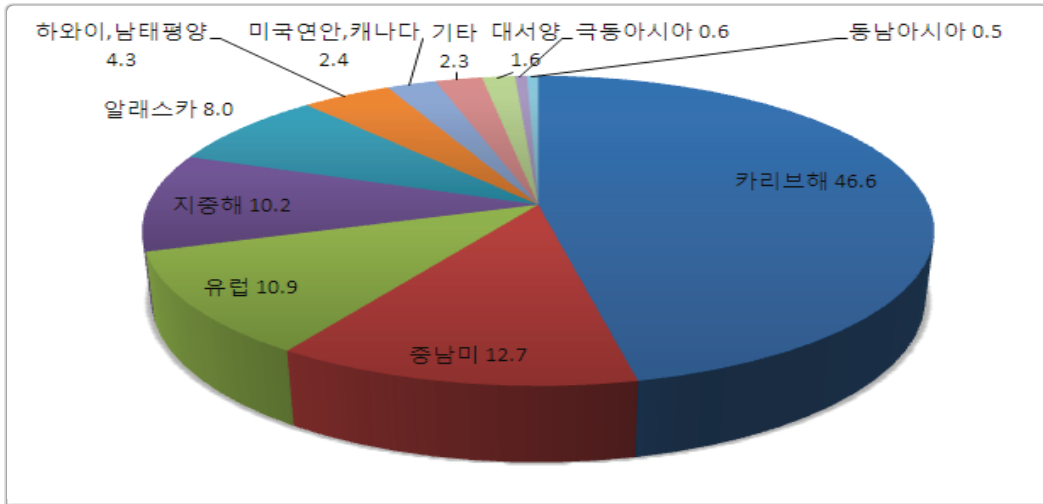
➤ 기존 크루즈 시장(북미, 유럽)의 성장한계로 아시아 신흥시장(중국)이 성장

④ 기존에 북미, 유럽 지역으로 투입된 크루즈선과 더불어 최근 22만 톤급 크루즈선 등이 신규로 취항함으로 공급과잉에 대한 우려와 함께 실제로 크루즈 상품가격이 하락하는 등의 결과가 나타남

④ CLIA(국제크루즈선사협회)의 '10년 통계에 따르면 아시아 지역으로 취항하는 크루즈는 전체의 1.1%로 집계됨

➡ 세계 주요 크루즈 선사는 공급과잉을 나타내는 기존의 시장에서 벗어나 미개척지인 아시아 시장을 공략하였고 중국의 수요 등과 맞물려 아시아 크루즈 시장의 급성장을 주도함

〈그림 Ⅲ-8〉 지역별 크루즈 기항지 비율



자료 : CLIA(국제크루즈선사협회), 2010

➤ 크루즈 선사 기항지 선택에 고려되는 다양한 요소 충족

- ① 크루즈선사는 기항지를 선정하는데 있어 정치, 사회적 안전, 기항지 주변의 자연환경, 레저, 쇼핑시설의 유무, 크루즈 관련 시설 등을 종합적으로 고려함²¹⁾
- ② 국내의 항만 특히, 제주항의 경우 섬 지역의 특성을 살린 자연환경과 다양한 관광지를 단시간 내에 이동할 수 있는 편리함, 쇼핑 시설 등 크루즈선이 기항하는데 필요한 대부분의 조건이 충족됨

➤ 국내 크루즈 산업은 최근 급성장을 하고 있으며 여기에 따르는 시설 부족 등의 문제점이 제기되고 있음

21) Med Cruise(2002), Methodology for MedCruise Port Evaluation & Mediterranean Market Report



4) 국내 크루즈 산업의 한계 및 극복방안

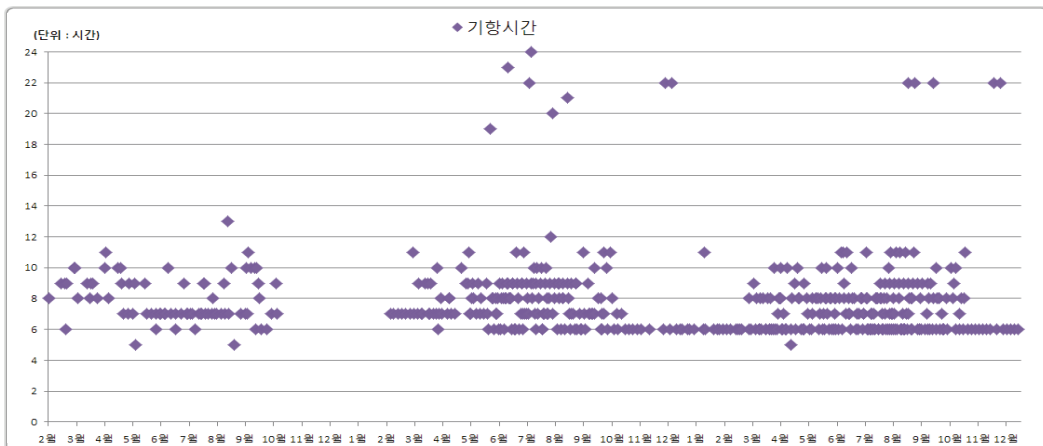
▶ 제주항의 크루즈선 전용부두는 8만GT급 1선석으로 최근 급증하는 수요에 부족한 실정

● '13년 제주항에는 185회 크루즈선이 입항하였으며, 평균 기항 시간은 8.8 시간으로 나타남

⊕ 기항지로 선호되는 제주항의 경우 크루즈선은 주로 오전에 입항하여 승객의 하선, 주변 관광지를 둘러본 후 오후 늦게 차항지로 출항하는 특성을 나타냄

⊕ 이에 따라 크루즈 전용 선석은 1일 1척의 입항으로 제한되는 것이 특징임

〈그림 Ⅲ-9〉 제주항 월별 크루즈선 기항시간



주1 : '12년 2월 ~ '14년 12월까지의 자료

주2 : '14년은 계획

자료 : 제주 산업경제 정보망(www.ind.jeju.go.kr)

● 크루즈선은 대부분 3월~10월에 입항이 집중되기에 일시적 선석부족 현상이 많이 발생

⊕ 승객의 수요와 제주도의 날씨 특성을 고려하여 크루즈선 입항에 계절성이 존재함

⊕ 이 같은 이유로 크루즈선의 중복 입항이 발생, 사전에 조율이 이루어 지지만 불가피할 경우 크루즈전용부두와 더불어 외항 서방파제의 임시 선석을 이용

- ➡ 그림에서 볼 수 있듯이 서방파제 임시 선석의 경우 방파제를 활용, 선박이 임시로 정박할 수 있기에 승객이 하선하는 크루즈선의 특성상 안전 문제가 야기됨
- ➡ 또한 급수, 급유 등 크루즈선이 입항함으로 발생할 수 있는 부가가치에 악영향을 미칠 것으로 예상

〈그림 Ⅲ-10〉 제주항 외항 전경



자료 : KMI작성

➡ 항로 및 항계선의 확장이 요구됨

- ➡ 크루즈선이 입항하는 제주외항의 경우 항로 및 항계선이 방파제에서 멀지 않은 곳에서 단절됨
- ➡ 크루즈선은 과거 2만GT급이 주를 이루었지만 최근 각 선사에서 아시아 항로로 14만GT급 이상의 크루즈선을 도입하고 있음
- ➡ 제주외항의 짧은 항로와 항계선으로 인해 대형 크루즈선 입항 시 급격한 회전이 요구되며, 이 경우 방파제와 충돌할 수 있는 가능성과 주변에서 조업하는 어선 및 해녀와 사고의 위험이 높아짐
- ➡ 주변 지역 어민 등과 협의를 통해 항로 및 항계선의 수정이 필요할 것으로 판단됨



➤ 항후 준모항(semi-homeport)으로 역할을 할 수 있는 여건이 마련되어야함

㉠ 크루즈 항은 선사의 활동에 따라 모항(homeport), 기항항(port of call), 준모항(semi-homeport)으로 나누어짐²²⁾

➡ 모항은 크루즈선의 최초 출발 또는 최종 목적지가 되는 항으로 선사는 배후지역의 교통여건, 선상 물품의 원활한 공급여부 등을 종합적으로 고려하여 선정하게됨

➡ 기항항 선정에서 가장 중요한 요소는 주변의 관광 여건으로 주로 오전에 입항하여 오후에 출항하는 특성으로 항만 주변에 관광지의 유무와 관광지로의 이동 편리성 등이 검토됨

➡ 준모항은 기항항과 시설여건에서 차이가 크지 않지만, 승객의 승하선이 가능한 항을 뜻함

➡ 모항의 경우 배후지역에 필요한 시설 및 승객의 수요가 뒷받침되어야 하기에 제주항은 가까운 미래에 모항보다 준모항으로 기능하는 것이 가능할 것으로 판단

㉡ 공항, 여객터미널, 상업지구 등의 개선도 필요함

➡ 세계적으로 인지도가 높은 크루즈 모항(마이애미, 시애틀 등)의 경우 주변에 다양한 취항지와 연결된 공항이 위치한 것을 확인할 수 있음²³⁾

➡ 최근 크루즈 관광의 추세는 Fly&Cruise로 비행기를 이용해 모항으로 이동하여 주변의 관광지 등을 둘러본 후 크루즈에 승선하는 방식이 주를 이루고 있음

➡ 제주항도 배후지역에 제주국제공항이 있지만 국제노선이 다양하지 못하며, 작은 규모로 인식됨

➡ 항후 수요를 고려하여 공항규모의 증대와 크루즈와 연계한 항공상품의 개발 등이 필요함

㉢ 국내 잠재 수요에 대한 마케팅 및 상품개발이 필요함

➡ 제주항이 준모항으로 기능할 경우 초기에는 국내의 승객이 주를 이룰 것으로 예상됨

22) 이현주(2013), 크루즈 항구로서의 해항도시의 역할과 발전 모색, 해항도시문화교섭학

23) 류기환(2013), 국내 크루즈 관광 활성화 방안, 한국관광정책

- ➡ 한 조사에 따르면 국내에서 크루즈를 경험한 사람은 2.1%에 불과한 것으로 나타남, 이에 반해 크루즈에 대해 인식하고 있는 사람은 88.8%로 잠재수요가 많을 것으로 예상함²⁴⁾
- ➡ 항공, 숙박 등을 연계한 크루즈 상품 개발과 관련 마케팅으로 국내 내륙지역의 잠재 수요를 제주항으로 이끌 수 있을 것으로 보임

5) 결론

- ➡ 최근 국내 크루즈선 입항 및 입항 여객은 큰 증가세를 나타내고 있으며 '08년 ~ '13년 기준 크루즈선 입항은 연평균 64.5%증가함
- ➡ 크루즈 입항의 증가는 중국 여행객 수요 증가, 북미 등 기존 크루즈 시장의 성장한계, 지리적 이점 등에 의한 결과임
- ➡ 제주항은 국내 크루즈 입항의 평균 44.4%를 처리, 수요가 높은 반면, 선석의 부족, 항로 및 항계선 협소, 터미널의 부재 등이 문제점으로 제기됨
- ➡ 제주항의 크루즈선 입항은 계속해서 증가할 것으로 예상되며, 크루즈 항만으로 지속 발전하기 위해서는 추가선석의 개발, 항로 및 항계선의 확장, 공항 및 크루즈관련 시설의 개선 등이 필요할 것으로 전망

24) 이민규(2012), 크루즈 여행에 대한 인식 및 체험의 결정 요인 분석 : 이항 프로빗 모형을 이용하여, 계간 해양수산



6) 부록

〈표 Ⅲ-7〉 제주, 서귀포항 크루즈선 입항 실적 및 계획

(단위: 척)

구분		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A사	제주	30	55	71	80	40	40	40	80	80
	서귀포	-	-	-	-	80	80	80	80	80
B사	제주	30	69	120	155	110	120	120	120	120
	서귀포	-	-	-	-	50	50	50	60	60
C사	제주	-	2	32	42	20	20	24	28	28
	서귀포	-	-	-	-	40	40	48	56	56
D사	제주	-	46	12	30	60	65	60	50	50
	서귀포	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E사	제주	-	-	20	60	90	90	90	90	90
	서귀포	-	-	-	-	30	30	30	30	30
기타	제주	20	12	12	50	40	40	50	50	50
	서귀포	-	-	-	-	20	20	20	20	20
소계	제주	80	184	247	417	360	375	384	418	418
	서귀포	-	-	-	-	220	220	228	246	246
합계		80	184	247	417	580	595	612	664	664

주1 : '12년 ~ '13년은 실적치

자료 : 제주도청 해양개발과

IV. 부 록

1. '14년 2월 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 컨테이너 항만 처리실적





1. '14년 2월 물동량

▶ '14년 2월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2014년 2월 항만별 총물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산	22,325	1,230	440	23,995
인천	2,221	4,446	4,708	11,375
평택·당진	437	5,850	3,337	9,625
경인항	11	14	-	25
동해·묵호	2	2,213	29	2,243
삼척	-	386	1	387
속초	1	7	1	9
옥계	-	391	27	417
대산	71	1,440	3,733	5,245
보령	-	1,052	5	1,057
태안	-	967	6	973
군산	40	1,138	90	1,267
장항	-	49	-	49
목포	57	1,461	70	1,588
완도	34	188	0	222
여수	-	3	85	87
광양	3,117	6,843	8,019	17,979
포항	37	4,660	39	4,736
마산	2	788	96	886
삼천포	-	971	7	977
옥포	-	842	9	850
장승포	-	-	0	0
진해	-	86	1	86
통영	-	10	7	17
고현	-	462	3	466
하동	-	986	8	994
울산	426	3,964	10,379	14,769
제주	15	83	60	157
서귀포	34	14	1	49
기타	-	2,063	336	2,399
합계	28,830	42,603	31,497	102,929

자료: SP-IDC

▶ '14년 2월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2014년 2월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : 천 TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	334	334	664	-	1,332
인천	63	72	1	3	139
평택·당진	12	15	0	-	27
경인항	0	0	-	-	1
동해·묵호	0	0	-	-	0
삼척	-	-	-	-	-
속초	0	0	-	-	0
옥계	-	-	-	-	-
대산	1	3	-	-	4
보령	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-
군산	1	1	0	-	2
장항	-	-	-	-	-
목포	1	1	-	5	6
완도	-	-	-	3	3
여수	-	-	-	-	-
광양	71	71	58	-	200
포항	2	1	-	-	3
마산	0	0	-	-	0
삼천포	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-
울산	15	18	1	-	33
제주	-	-	-	2	2
서귀포	-	-	-	3	3
기타	-	-	-	-	-
합계	500	517	724	15	1,755

자료: SP-IDC



▶ '14년 2월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2014년 2월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	646	201	23	360	1,230
인천	2,678	558	9	1,201	4,446
평택·당진	3,661	1,084	394	711	5,850
경인항	14	0	-	-	14
동해·묵호	631	555	-	1,026	2,213
삼척	24	47	-	315	386
속초	0	7	0	-	7
옥계	11	94	-	286	391
대산	958	362	-	119	1,440
보령	1,047	-	-	5	1,052
태안	946	-	-	21	967
군산	735	161	61	182	1,138
장항	29	2	-	17	49
목포	172	376	27	886	1,461
완도	-	0	-	187	188
여수	-	-	-	3	3
광양	4,512	768	433	1,130	6,843
포항	3,632	476	-	551	4,660
마산	118	285	39	346	788
삼천포	921	-	-	50	971
옥포	479	5	-	358	842
장승포	-	-	-	-	-
진해	29	0	-	57	86
통영	3	0	-	7	10
고현	153	4	-	305	462
하동	964	-	-	22	986
울산	1,741	1,668	133	422	3,964
제주	-	-	-	83	83
서귀포	-	-	-	14	14
기타	-	-	-	2,063	2,063
합계	24,105	6,653	1,119	10,725	42,603

자료: SP-IDC

▶ '14년 2월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 2월 항만별 유류 물동량

(단위 : 천 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	18	0	-	422	440
인천	3,524	89	-	1,095	4,708
평택·당진	3,189	67	-	81	3,337
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	29	29
삼척	-	-	-	1	1
속초	-	-	-	1	1
옥계	-	-	-	27	27
대산	2,608	493	-	633	3,733
보령	-	-	-	5	5
태안	-	-	-	6	6
군산	-	1	1	88	90
장항	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	70	70
완도	-	-	-	0	0
여수	-	-	-	85	85
광양	4,383	1,589	1,138	909	8,019
포항	-	-	-	39	39
마산	-	-	-	96	96
삼천포	-	-	-	7	7
옥포	-	-	-	9	9
장승포	-	-	-	0	0
진해	-	-	-	1	1
통영	-	0	-	7	7
고현	-	-	-	3	3
하동	-	-	-	8	8
울산	6,110	2,953	153	1,164	10,379
제주	-	-	-	60	60
서귀포	-	-	-	1	1
기타	-	-	-	336	336
합계	19,832	5,192	1,292	5,181	31,497

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·목호항	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



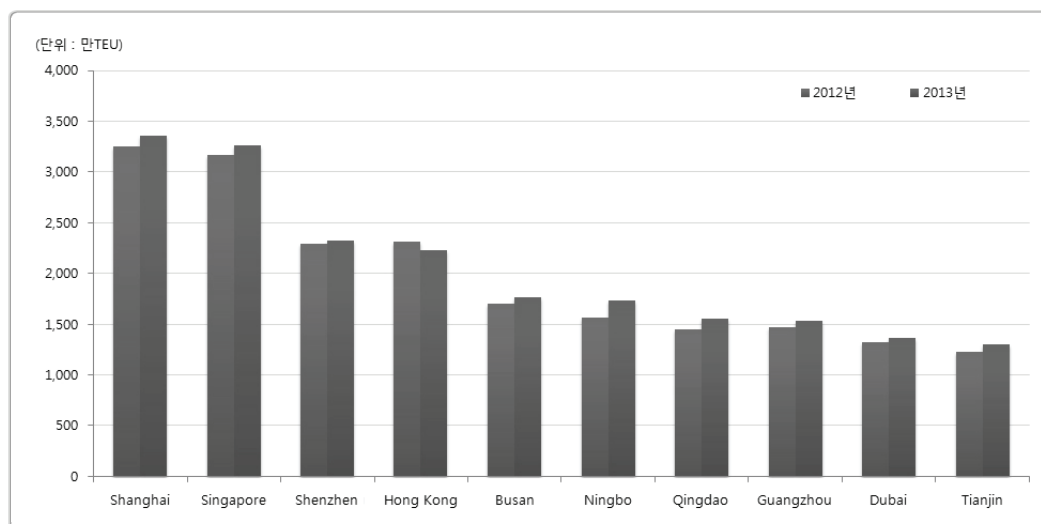
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

▶ 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	3	4	4
4	Hong Kong	2,225	-3.7	2,312	-5.2	2,438	3.0	4	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	10
11	Rotterdam	1,187	-0.1	1,188	6.6	1,115	28.1	11	10	11
12	Port Klang	1,000	4.1	960	10.0	887	3.4	12	13	12
13	Kaohsiung	978	1.5	964	5.0	918	25.6	13	12	13
14	Hamburg	886	-1.7	901	14.2	790	8.1	14	14	14
15	Antwerp	864	-0.3	866	2.3	847	20.8	15	15	15
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	17
18	Tanjung Pelepas	770	2.4	752	15.5	653	28.9	18	17	18
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	20
21	Bremen/Bremerhaven	612	3.4	592	21.4	487	6.8	20	21	21
22	Long Beach	605	-0.3	606	-3.2	626	38.0	22	20	22
23	Laem Chabang	583	3.0	566	13.1	507	11.7	23	22	23
24	NewYork/NewJersey	553	0.5	550	4.0	529	30.3	24	24	24
25	Ho Chi Minh City	506	5.1	481	21.2	386	1.3	25	26	25
26	Lianyungang	502	3.5	485	25.4	387	1.6	26	25	26
27	Yingkou	485	20.4	403	20.8	334	-8.6	27	32	27
28	Tokyo	475	2.4	464	6.3	428	38.2	29	27	28
29	Jeddah	474	17.9	402	4.7	383	10.6	28	33	29
30	Valencia	447	3.3	433	2.9	421	18.1	30	28	30

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.lloydlist.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 향만과 산업

2014年 3月 31日 印刷

2014年 3月 31日 發刊

發 行 處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院

서울특별시 마포구 매봉산로 45(상암동) KBS미디어센터

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

編 輯 兼 金 成 貴
發 行 人

組版·印刷/비전테크시스템즈 02)3432-7132

