

04 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	44
3) 광양항	45
4) 울산항	46
5) 평택·당진항	48
6) 대산항	49
7) 포항항	50
8) 동해·묵호항	51

9) 목포항	52
10) 군산·장항항	53
11) 마산항	54
2. 국외 항만 및 산업동향	55
1) 중국	55
2) 아시아	56
3) 유럽	58
4) 미주	58
5) 아프리카	59
3. 품목별 동향	61
1) 양곡	61
2) 시멘트	63
3) 석탄	64
4) 목재	65
5) 모래	66
6) 철광석	66
7) 철재/고철	68
8) 자동차	69
9) 잡화	72
10) 유류	73
 III. 항만포커스	 75
1. 한·호주 FTA가 항만물동량에 미치는 영향	77
1) 개요	77
2) 한·호주 FTA 추진현황 및 평가	77
3) 한·호주 교역현황	80
4) 한·호주 FTA 수출 유망 품목	82
5) 결론 및 시사점	84
2. 국내 컨테이너 항만의 선사간 시장 점유율 분석	86
1) 개요	86

2) 주요 컨테이너 항만 선사별 점유율 현황	87
3) 해운 얼라이언스의 국내 항만 점유율 현황	91
4) 국내 컨테이너 항만 활성화를 위한 대응방안	96
5) 결론	98
 IV. 부 록	 99
1. 2014년 3월 물동량	101
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	105
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	108
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	111
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	114
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	117

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 3월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 3월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 3월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 3월 물동량	8
<표 I -6> 2014년 3월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 3월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 3월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 3월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2월 컨테이너 물동량 현황	32
<표 I -14> 싱가포르항 2014년 2월 물동량 현황	33
<표 I -15> 킬롱항 2014년 2월 물동량 현황	34
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 2월 물동량 현황	35
<표 I -17> 인도 주요 항만의 2013년 4월~2014년 2월 누적물동량 현황	36
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 2014년 2월 물동량 현황	36
<표 I -19> 바르셀로나항의 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -20> 이탈리아 주요항만의 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -21> LA/LB항 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -22> 산토스항 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -23> 시드니항 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -24> 리차드베이항의 2014년 2월 물동량 현황	40
<표 II -1> 인천항 여객터미널 3월 실적 현황	44
<표 II -2> 울산항 주요품목 물동량 추이	47

<표 II-3> 평택·당진항 카페리실적	48
<표 II-4> 동해 지역 광산별 석회석 생산 실적	51
<표 II-5> 목포항 자동차 연안물동량 월별 비중 추이	53
<표 II-6> 세계 주요국의 철광석 수입, 수출량 전망	67
<표 II-7> '14년 3월 세계 조강생산량	68
<표 II-8> 2014년 3월 자동차산업 현황	70
<표 II-9> 자동차산업 월별 현황	70
<표 II-10> '14년 3월 국내 기계류 수출입 현황	72
<표 III-1> 한·호주 FTA 추진 경과	78
<표 III-2> 한·호주 FTA 양허수준 비교	79
<표 III-3> 한국의 對호주 교역 현황(물동량 기준)	80
<표 III-4> 한국의 對 호주 교역 현황(금액 기준)	81
<표 III-5> 한국의 對호주 주요 교역품목('13년)	82
<표 III-6> 제조사별 호주 자동차시장 점유 현황	84
<표 III-7> 한국의 對호주 차량 수출물동량 추이	84
<표 III-8> 부산항 상위 10개 선사별 컨테이너 처리실적 및 점유율	88
<표 III-9> 광양항 상위 10개 선사별 컨테이너 처리실적 및 점유율	89
<표 III-10> 인천항 상위 10개 선사별 컨테이너 처리실적 및 점유율	91
<표 III-11> 부산항 해운 얼라이언스 컨테이너 처리실적 및 점유율	93
<표 III-12> 광양항 해운 얼라이언스 컨테이너 처리실적 및 점유율	95
<표 III-13> 인천항 해운동맹 컨테이너 처리실적 및 점유율	96
<표 IV-1> 국내 2014년 3월 항만별 총물동량	101
<표 IV-2> 국내 2014년 3월 항만별 컨테이너 물동량	102
<표 IV-3> 국내 2014년 3월 항만별 벌크 물동량	103
<표 IV-4> 국내 2014년 3월 항만별 유류 물동량	104

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 3월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 3월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 3월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 3월 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 3월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 3월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 2014년 2월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 2014년 2월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 II -1> '13-14년 울산항 물동량 추이	46
<그림 II -2> 울산항 물동량 추이 비교	47
<그림 II -3> 동해·묵호항, 평택·당진항 기타광석 연안물동량 실적	52

<그림 II-4> 식용 곡물 수입단가 추이	61
<그림 II-5> 사료용 곡물 수입단가	62
<그림 II-6> 사료원료 수입가격지수 추이	63
<그림 III-1> 호주 자동차 판매 동향	83
<그림 III-2> 부산항 컨테이너 물동량 및 선사 점유율 추이	87
<그림 III-3> 광양항 컨테이너 물동량 및 선사 점유율 추이	89
<그림 III-4> 인천항 컨테이너 물동량 및 선사 점유율 추이	90
<그림 III-5> 부산항 해운 얼라이언스 점유율 추이	92
<그림 III-6> 광양항 해운 얼라이언스 점유율 추이	94

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계

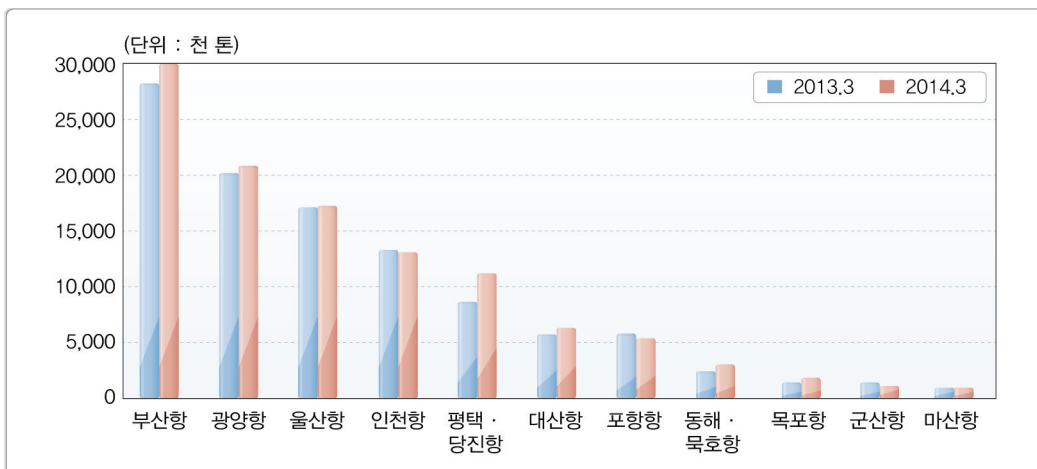




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 3월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 3월 총물동량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
전국	120,297	337,227	102,929	123,880	349,697	20.4	3.0	3.7
부산항	28,492	78,091	23,995	29,944	82,596	24.8	5.1	5.8
광양항	19,852	57,289	17,979	21,283	61,199	18.4	7.2	6.8
울산항	17,324	50,607	14,769	17,534	49,205	18.7	1.2	-2.8
인천항	13,345	38,252	11,375	13,256	38,503	16.5	-0.7	0.7
평택·당진항	9,214	27,223	9,625	11,587	32,438	20.4	25.8	19.2
대산항	6,173	17,404	5,245	6,481	18,299	23.6	5.0	5.1
포항항	6,245	15,588	4,736	6,078	16,055	28.3	-2.7	3.0
동해·목포항	2,762	7,830	2,243	2,896	7,499	29.1	4.9	-4.2
목포항	1,775	4,888	1,588	1,802	5,085	13.5	1.5	4.0
군산항	1,676	4,569	1,267	1,480	4,441	16.8	-11.7	-2.8
마산항	1,259	3,711	886	1,204	3,069	36.0	-4.4	-17.3
기타항	12,178	31,775	9,223	10,334	31,307	12.0	-15.1	-1.5

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

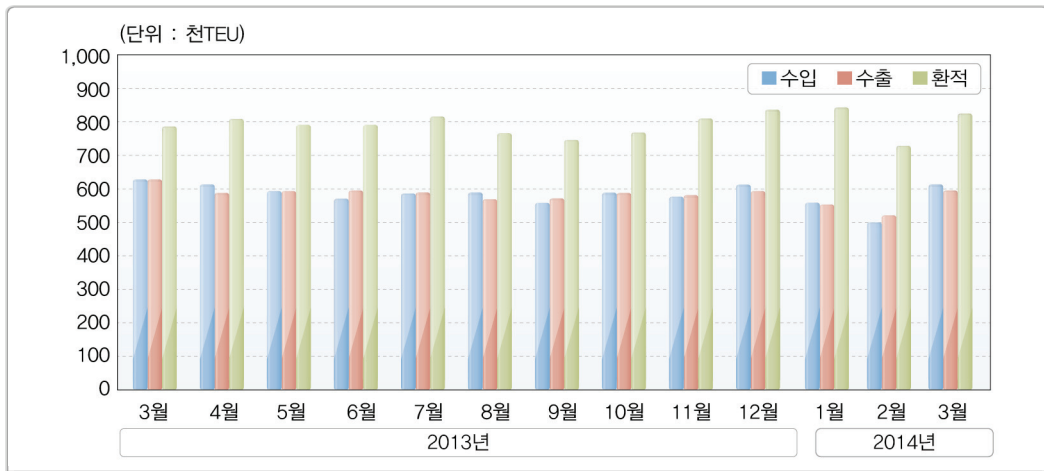
자료 : SP-IDC, KMI 작성

▶ '14년 3월 총물동량은 1억 2,339만 8천 톤을 기록 전년동기대비 3.0%, 전월대비 20.4% 증가함

● '14년 3월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.2%, 전월대비 18.9% 증가한 208만 7천TEU를 기록

● '14년 3월 유류물동량은 전년동기대비 5.8%, 전월대비 16.4% 증가한 3,666만 7천 톤을 기록

〈그림 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU)

구분	2013										2014		
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
수입	627	613	595	572	586	588	558	590	579	611	569	500	623
수출	629	587	608	601	584	577	562	600	579	608	569	517	614
환적	787	807	790	790	815	766	747	773	807	837	848	724	835
연안	19	18	12	13	10	9	9	12	17	23	22	15	15
합계	2,062	2,025	2,005	1,976	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,007	1,755	2,087

자료 : SP-IDC, KMI 작성



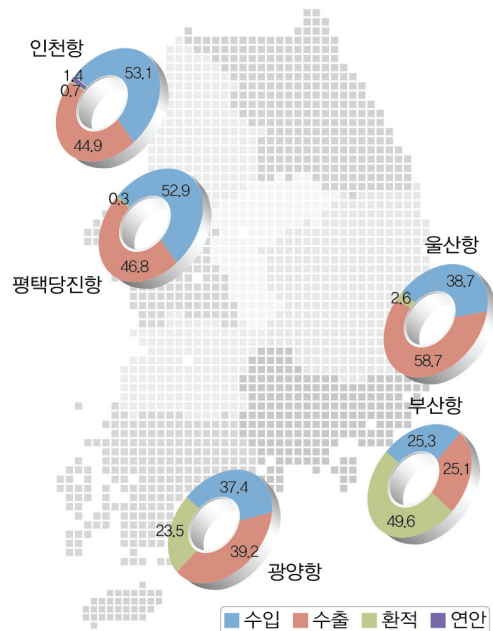
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
부산항	1,561	4,251	1,584	4,429	1.4	4.2
광양항	202	538	200	596	-1.2	10.8
인천항	182	497	194	521	6.7	4.8
평택·당진항	43	108	47	116	9.3	7.4
울산항	32	92	33	100	2.0	8.7
전국	2,062	5,616	2,087	5,849	1.2	4.1

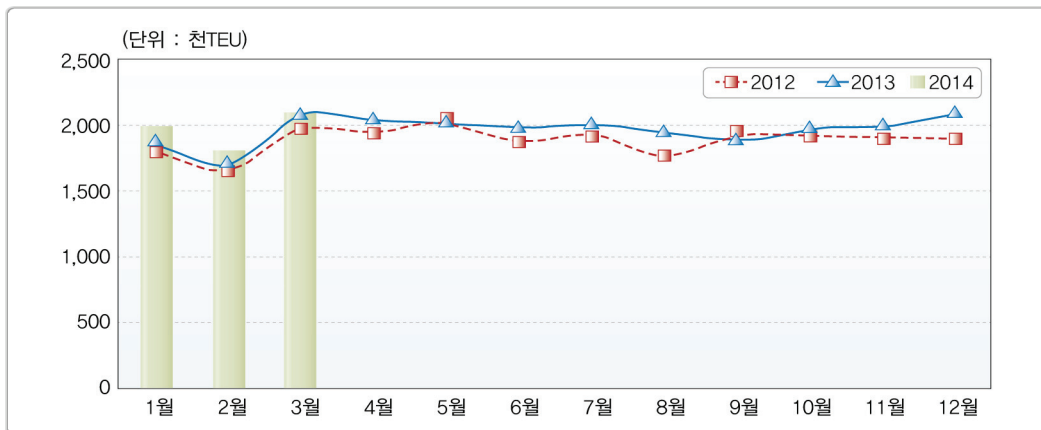
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

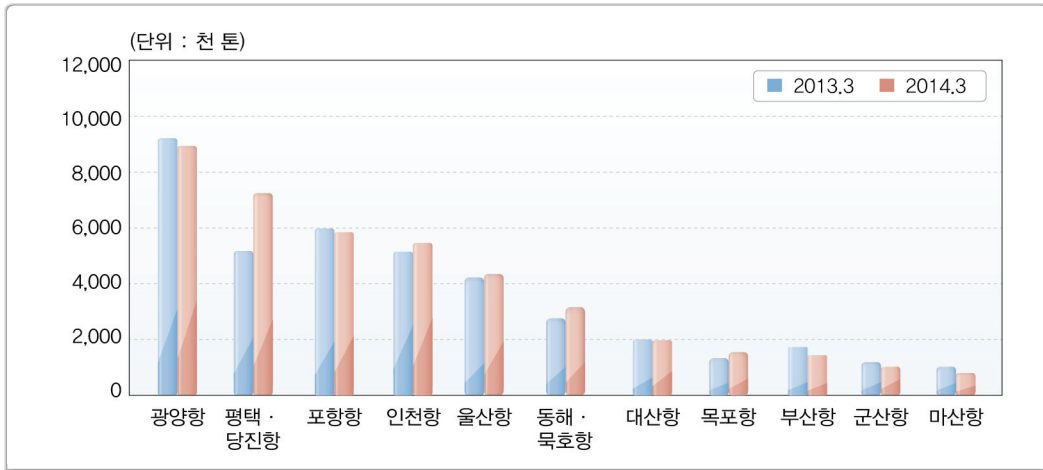


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 부산항, 환적화물 수수료 인하 및 인센티브 인상 방안 검토 (P.43)
- ▶ 대산항, '14년 컨테이너 화물 유치 인센티브 전년 대비 62.5% 증가(P.49)

〈그림 I-4〉 국내 항만별 3월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 3월 벌크 물동량(유류제외)

(단위: 천 톤, %)

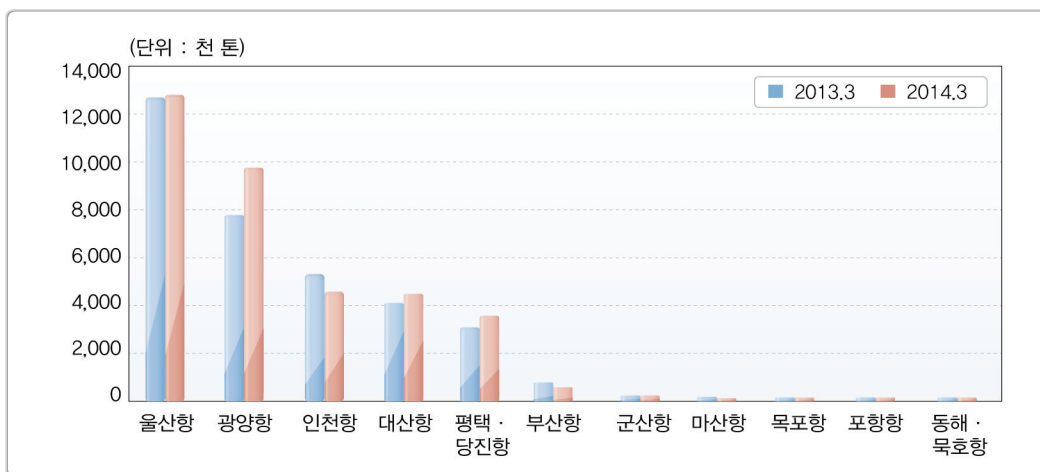
구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
전국	51,637	140,067	42,603	51,188	144,516	20.2	-0.9	3.2
광양항	8,927	24,506	6,843	8,571	23,870	25.3	-4.0	-2.6
평택·당진항	5,300	14,948	5,850	7,100	19,700	21.4	34.0	31.8
포항항	6,042	15,016	4,660	5,980	15,776	28.3	-1.0	5.1
인천항	4,912	13,579	4,446	5,295	14,884	19.1	7.8	9.6
울산항	4,122	12,765	3,964	4,217	12,497	6.4	2.3	-2.1
동해·목포항	2,727	7,731	2,213	2,864	7,400	29.4	5.0	-4.3
대산항	1,941	5,314	1,440	2,024	5,525	40.6	4.3	4.0
목포항	1,603	4,380	1,461	1,655	4,658	13.3	3.2	6.4
부산항	1,787	4,575	1,230	1,610	4,469	30.9	-9.9	-2.3
군산항	1,492	3,978	1,138	1,306	3,934	14.8	-12.5	-1.1
마산항	1,125	3,317	788	1,092	2,740	38.6	-2.9	-17.4
기타항	11,658	29,957	8,571	9,473	29,064	10.5	-18.7	-3.0

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 3월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 3월 유류 물동량

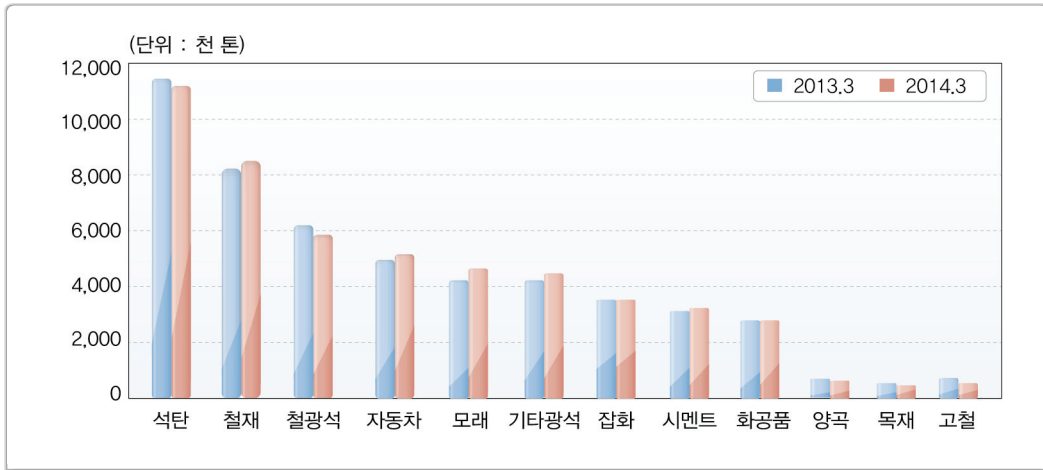
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
전국	34,654	104,045	31,497	36,667	106,098	16.4	5.8	2.0
울산항	12,741	36,573	10,379	12,832	35,350	23.6	0.7	-3.3
광양항	7,773	24,180	8,019	9,416	27,888	17.4	21.1	15.3
인천항	5,295	16,356	4,708	4,586	14,817	-2.6	-13.4	-9.4
대산항	4,165	11,874	3,733	4,375	12,547	17.2	5.0	5.7
평택·당진항	3,211	10,544	3,337	3,746	10,908	12.2	16.6	3.5
부산항	637	1,851	440	561	1,558	27.5	-11.9	-15.8
군산항	124	431	90	113	352	25.9	-9.0	-18.2
마산항	130	383	96	107	317	12.3	-17.5	-17.1
목포항	78	234	70	83	240	19.2	6.8	2.5
포항항	58	163	39	51	143	30.4	-11.2	-12.4
동해·묵호항	34	95	29	31	96	10.3	-6.6	0.3
기타항	409	1,361	557	765	1,882	37.4	87.2	38.3

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 3월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 3월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
합계	86,291	244,112	74,099	87,854	250,614	18.6	1.8	2.7
양곡	762	2,327	647	557	2,069	-14.0	-27.0	-11.1
시멘트	3,308	8,351	2,465	3,439	9,040	39.5	4.0	8.3
석탄	11,559	31,426	9,593	10,879	31,995	13.4	-5.9	1.8
목재	607	1,595	477	532	1,502	11.5	-12.4	-5.8
모래	4,358	8,375	3,089	4,671	11,500	51.2	7.2	37.3
철광석	6,167	17,404	4,462	5,705	15,501	27.8	-7.5	-10.9
철재	8,189	22,254	7,227	8,463	23,937	17.1	3.4	7.6
고철	940	2,320	545	449	1,563	-17.7	-52.3	-32.6
자동차	4,879	13,552	4,176	5,449	14,447	30.5	11.7	6.6
잡화	3,519	10,857	3,450	3,482	10,958	0.9	-1.1	0.9
유류	34,654	104,045	31,497	36,667	106,098	16.4	5.8	2.0
기타광석	4,349	12,681	3,734	4,512	13,186	20.8	3.7	4.0
화공품	3,000	8,925	2,739	3,051	8,818	11.4	1.7	-1.2

자료 : SP-IDC, KMI 작성



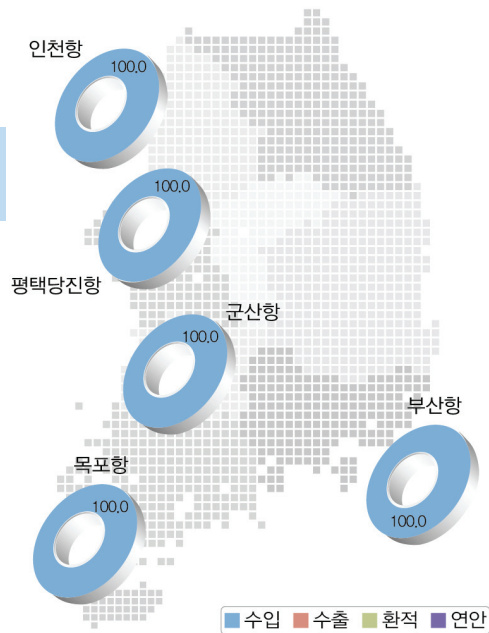
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
인천항	320	1,228	349	1,244	9.1	1.3
부산항	119	300	125	320	5.5	6.8
평택·당진항	98	277	53	251	-46.2	-9.4
군산항	72	160	27	139	-62.9	-13.2
목포항	45	111	2	79	-95.2	-28.7
전국	762	2,327	557	2,069	-27.0	-11.1

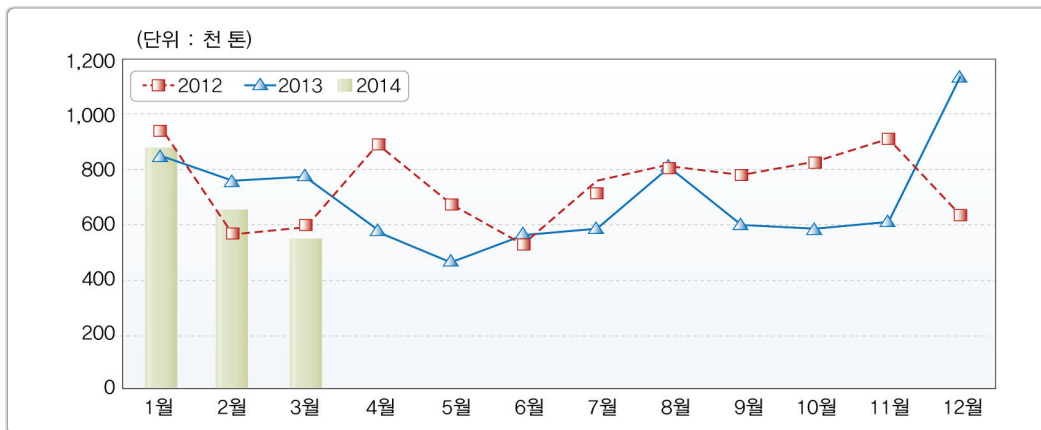
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 3월 곡물 수입단가 동향 (P.61)
- 상승세 보인 곡물선물가격 영향으로 곡물수입가격 상승



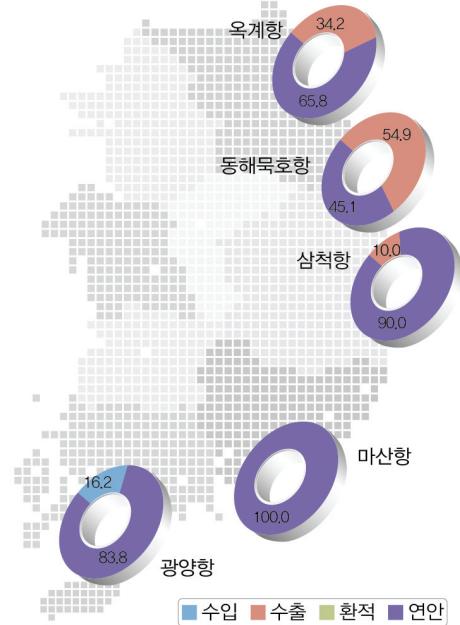
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
동해·목호항	1,121	3,169	1,040	2,857	-7.3	-9.8
옥계항	350	909	515	1,351	47.4	48.6
삼척항	436	981	414	1,135	-5.2	15.7
광양항	408	924	365	883	-10.4	-4.5
마산항	155	376	174	437	12.1	16.3
전국	3,308	8,351	3,439	9,040	4.0	8.3

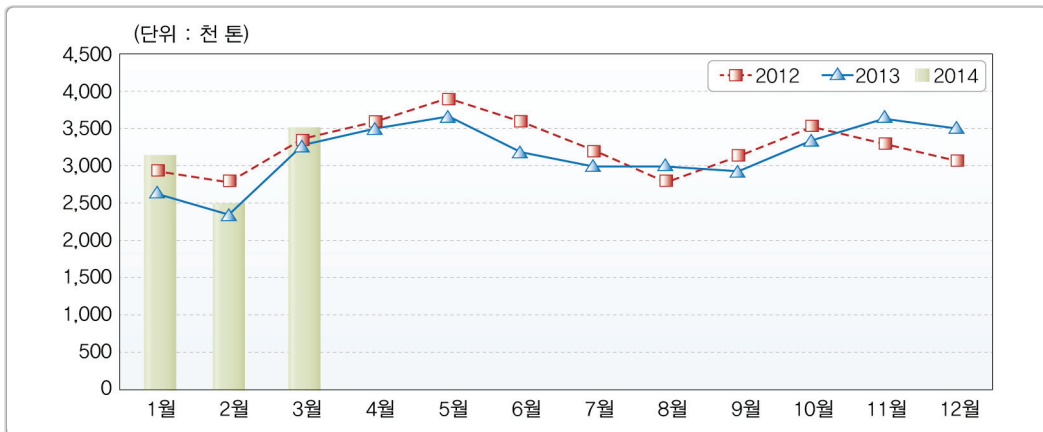
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년 1분기 시멘트 물동량 동향 (P.63)
- 강원지역 항만 및 건설경기 일시회복으로 인한 1분기 물동량 상승



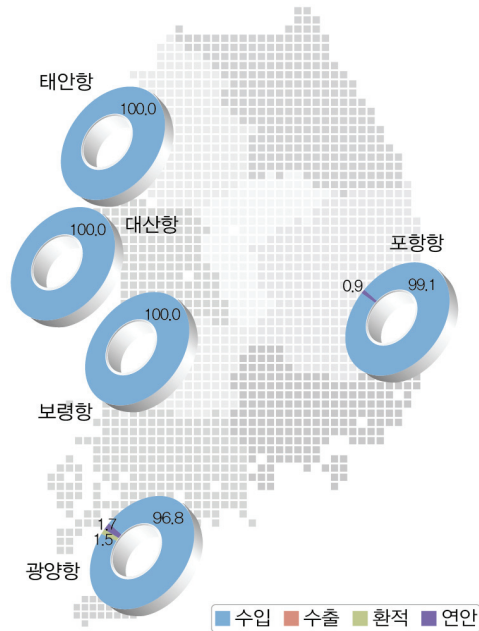
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
광양항	2,433	5,900	1,684	5,307	-30.8	-10.1
포항항	1,755	3,353	1,479	3,767	-15.8	12.3
대산항	1,190	3,277	1,155	3,320	-3.0	1.3
태안항	1,232	3,745	1,077	3,164	-12.6	-15.5
보령항	1,128	3,307	1,072	3,331	-5.0	0.7
전국	11,559	31,426	10,879	31,995	-5.9	1.8

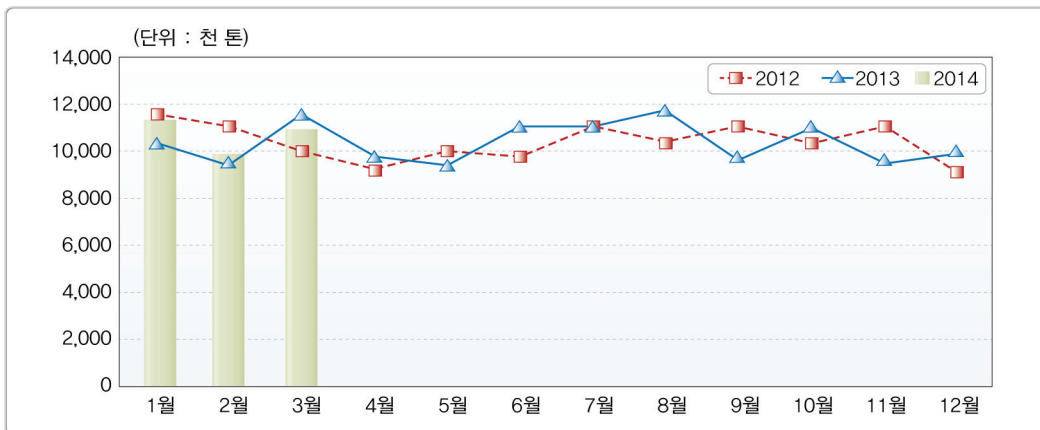
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 러시아, 北 나진항 통한 석탄 첫 수출 (P.64)
- 나진항을 통해 러시아 극동지역 석탄 수출 증가할 것으로 전망



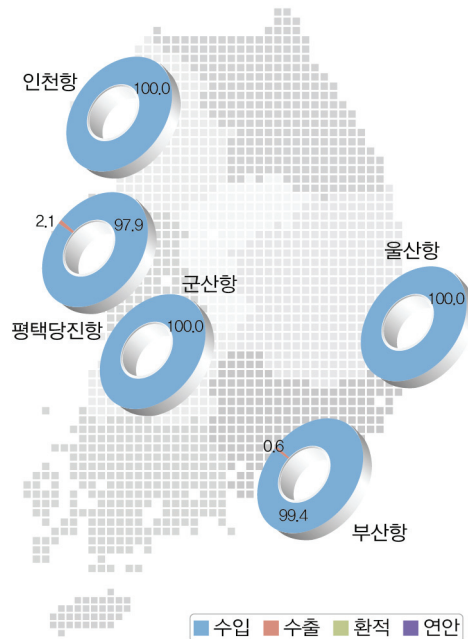
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
인천항	218	709	180	528	-17.4	-25.5
군산항	176	382	145	371	-17.3	-3.0
울산항	111	237	123	337	11.4	42.2
부산항	62	129	41	96	-34.0	-25.3
평택·당진항	12	70	21	75	80.0	8.3
전국	607	1,595	532	1,502	-12.4	-5.8

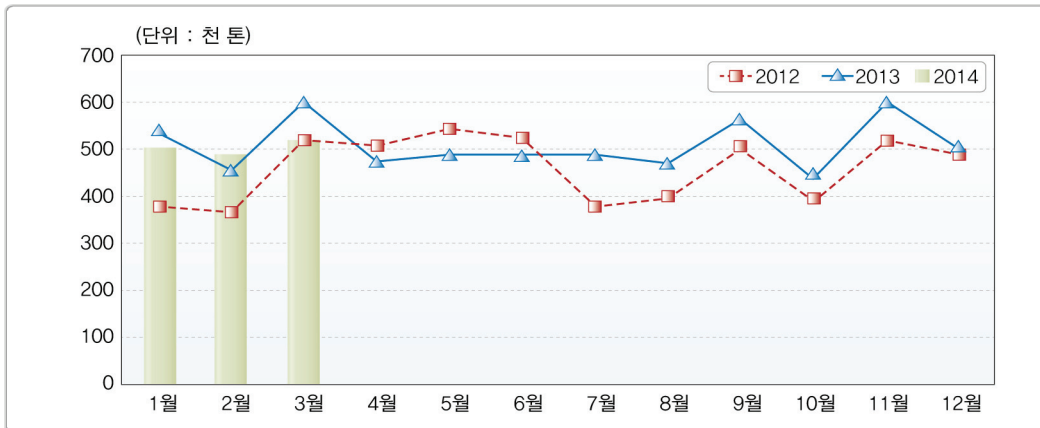
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요

▶ 우드펠릿 수입 감소 전망 (P.65)

동향

- 석탄 대비 높은 비용 및 수급불안정으로 인해 여러 대안 검토 중



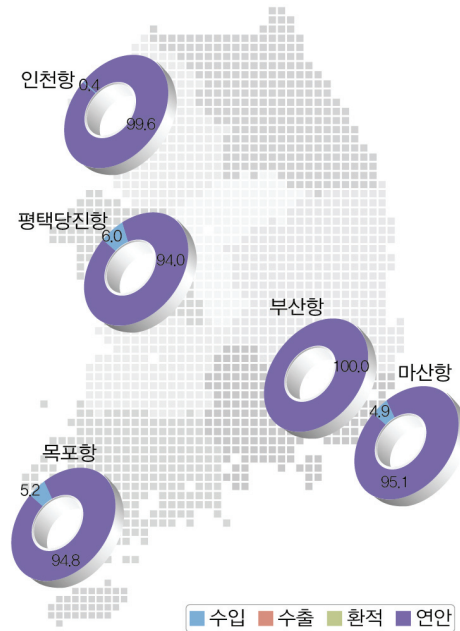
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
인천항	1,226	2,204	1,379	3,229	12.5	46.5
마산항	80	185	134	295	67.2	59.4
평택·당진항	93	116	124	363	32.3	212.3
부산항	124	309	122	321	-1.3	3.8
목포항	106	266	117	359	9.5	35.1
전국	4,358	8,375	4,671	11,500	7.2	37.3

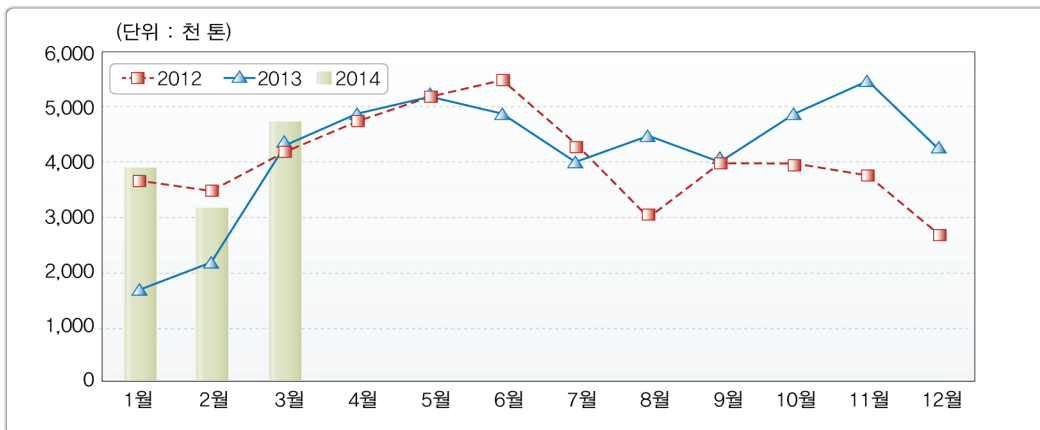
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

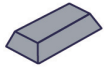
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 밀양·창녕, 하천 모래골재 고갈 (P.66)
- 하천준설로 고갈로 인해 골재가격 상승 전망



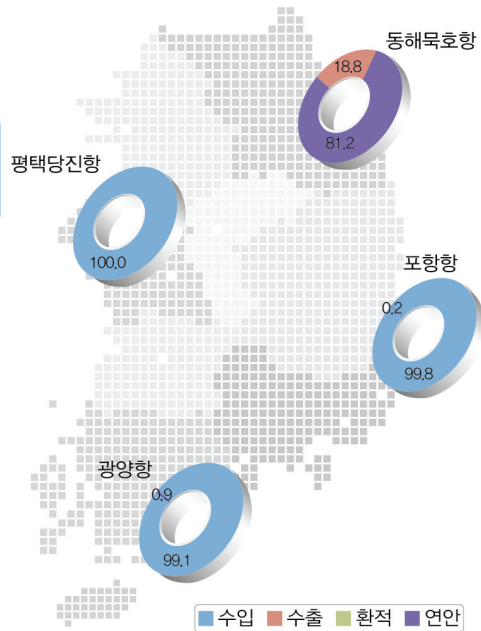
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
광양항	2,568	7,349	2,975	7,851	15.9	6.8
포항항	2,145	6,224	2,025	5,533	-5.6	-11.1
평택·당진항	1,367	3,591	658	1,980	-51.9	-44.9
동해·묵호항	70	195	42	123	-39.6	-37.2
부산	-	0	-	-	-	-
전국	6,167	17,404	5,705	15,501	-7.5	-10.9

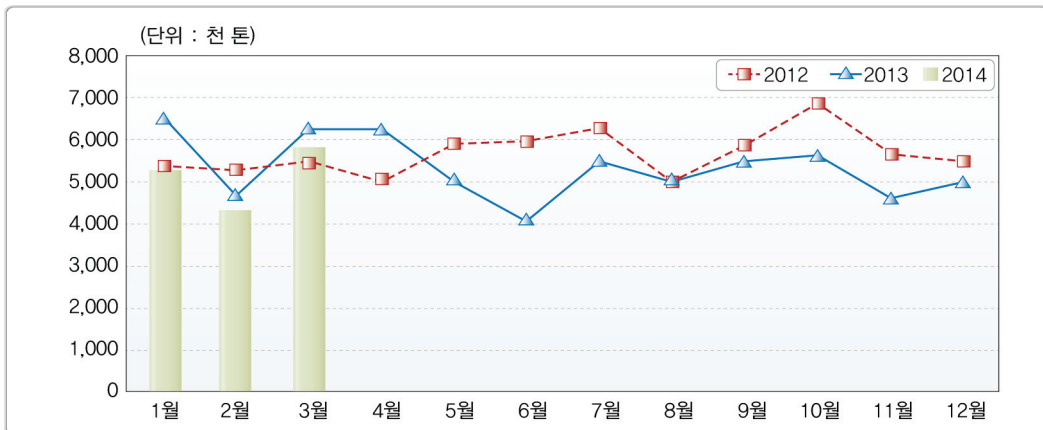
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 14년, 전세계 철광석 물동량 13억 톤에 이를 것으로 전망 (P.66)
- 중국 수입확대 및 브라질, 호주 생산량 증가로 인함



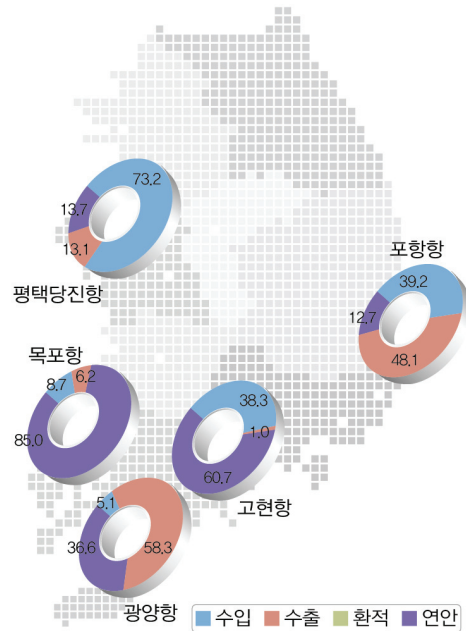
철재

(단위 : 천 톤, %)

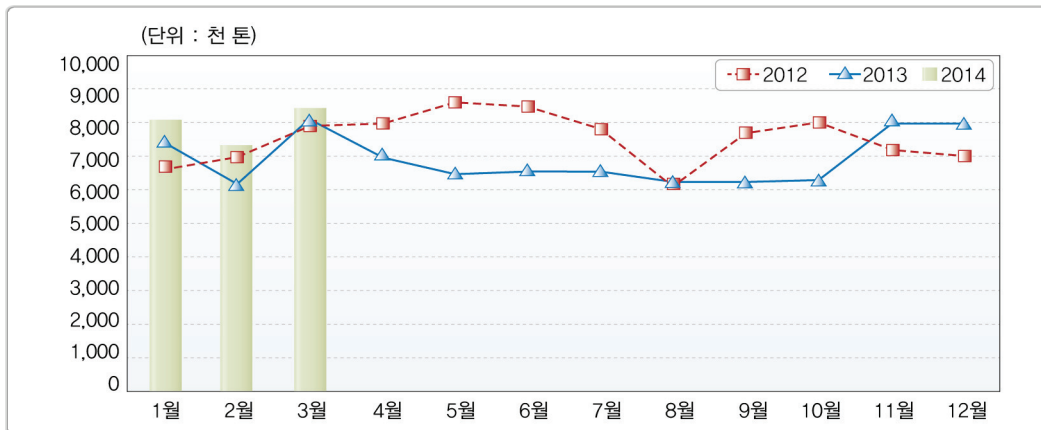
구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
평택·당진항	890	2,590	2,782	6,869	212.4	165.3
포항항	1,283	3,302	1,628	3,995	27.0	21.0
광양항	1,444	4,184	1,053	2,970	-27.0	-29.0
고현항	1,156	2,973	570	1,746	-50.7	-41.3
목포항	399	1,006	498	1,458	24.7	44.9
전국	8,189	22,254	8,463	23,937	3.4	7.6

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 3월, 세계조강생산량 전년대비 4.5% 증가 (P.68)
- 중국 철강사들의 박리다매 판매 전략 및 국내 업계 생산시설 증설로 인한 영향



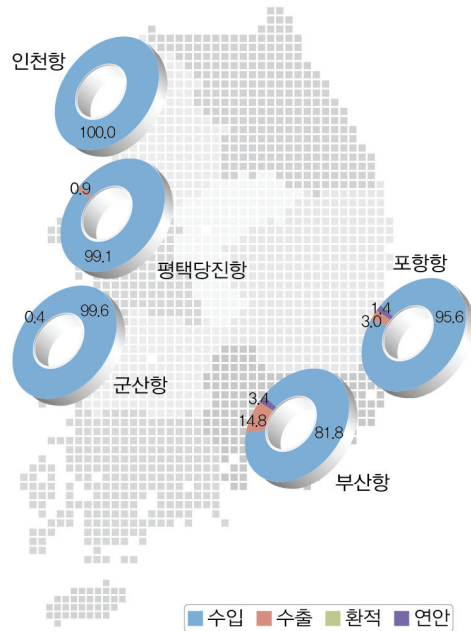
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
평택·당진항	267	582	144	431	-46.0	-25.9
포항항	190	437	110	493	-42.3	12.9
인천항	78	208	64	144	-18.3	-30.7
군산항	95	224	52	172	-45.3	-23.5
부산항	1	22	20	86	2,006.5	288.4
전국	940	2,320	449	1,563	-52.3	-32.6

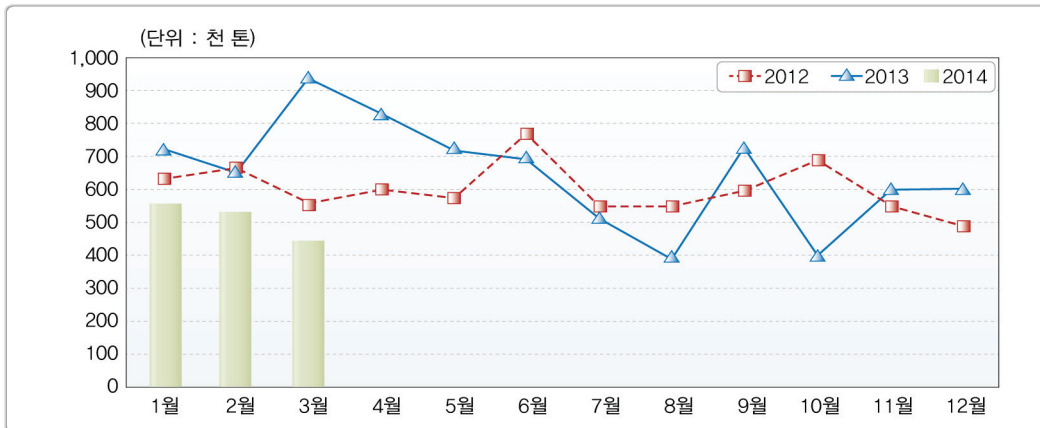
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요

▶ '14년 4월, 고철가격 하락 (P.68)

동향

- 주요 철강사들의 톤 당 5,000~1만원 인하로 인한 가격 하락



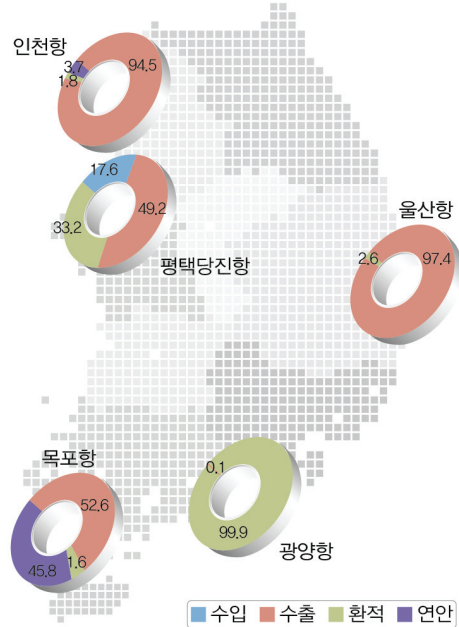
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
평택·당진항	1,297	3,603	1,446	3,743	11.5	3.9
울산항	918	2,941	1,110	3,005	20.9	2.2
목포항	817	2,280	743	2,107	-9.2	-7.6
광양항	334	806	661	1,719	97.8	113.3
인천항	637	1,482	531	1,385	-16.7	-6.5
전국	4,879	13,552	5,449	14,447	11.7	6.6

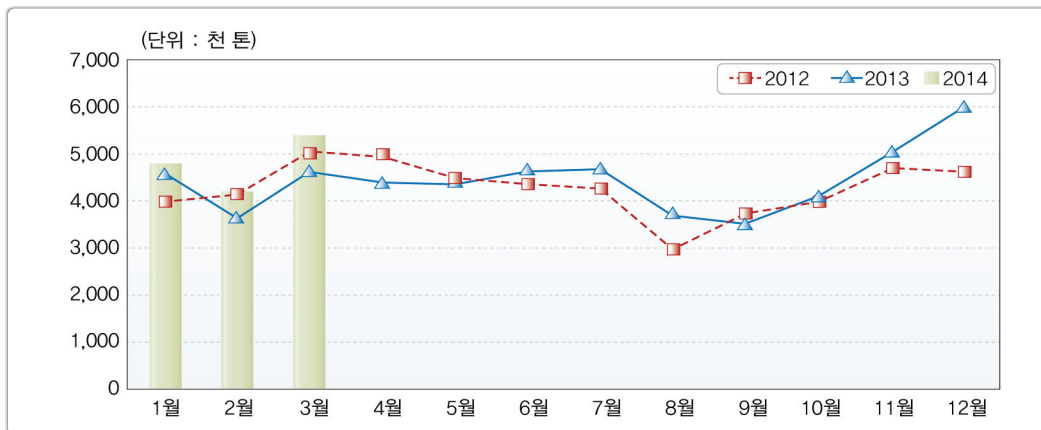
주 : 상위 5개 항만

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 3월, 국내 자동차 생산량 및 판매량 증가세 (P.69)
- 국내 자동차회사 신제품 출시 영향으로 분석됨



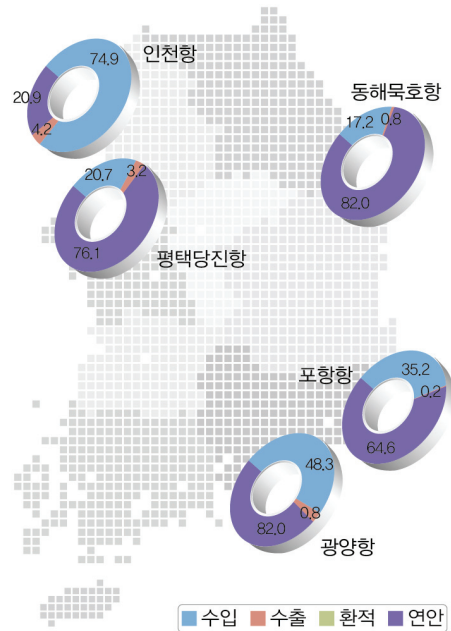
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
동해·묵호항	1,016	2,991	1,106	3,071	8.9	2.7
광양항	847	2,929	1,098	3,115	29.8	6.4
포항항	477	1,286	474	1,404	-0.6	9.1
인천항	588	1,205	466	1,297	-20.8	7.7
평택·당진항	246	733	440	1,319	79.3	79.9
전국	4,349	12,681	4,512	13,186	3.7	4.0

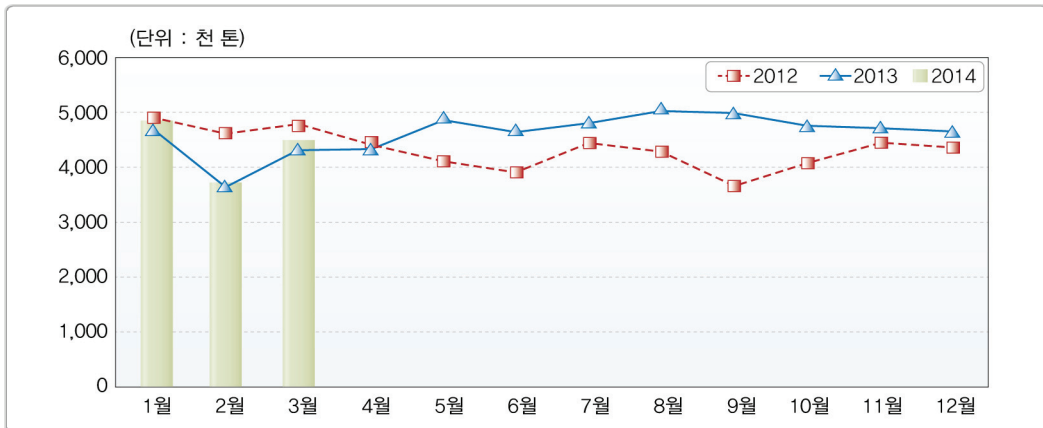
주 : 상위 5개 항만

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 3월 기타광석 물동량 전년동기대비 3.7% 증가
- 평택당진항 기타광석 물동량, 전년동기대비 79.9% 증가



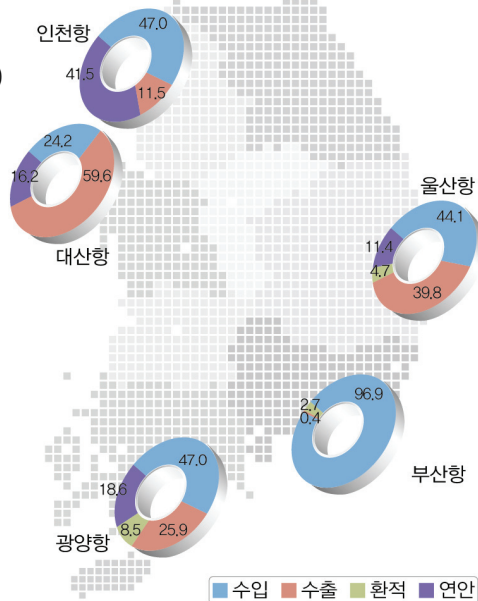
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
울산항	1,565	4,789	1,459	4,542	-6.8	-5.2
대산항	678	1,836	828	2,083	22.2	13.5
광양항	557	1,557	518	1,441	-6.9	-7.5
인천항	89	263	128	382	44.8	45.1
부산항	28	109	47	144	68.6	32.2
전국	3,000	8,925	3,051	8,818	1.7	-1.2

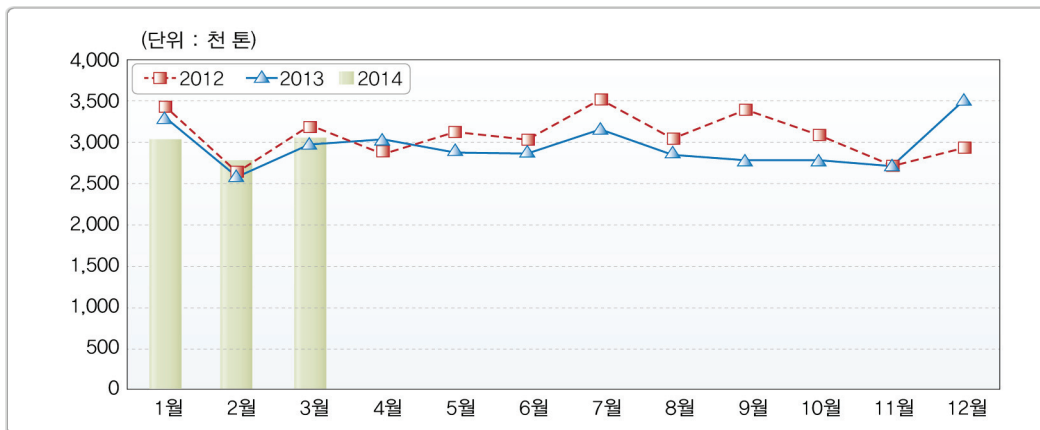
주 : 상위 5개 항만

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 3월, 국내 화학공업생산물 물동량 전년동기대비 1.7% 증가
- 대산항 화학공업생산물 물동량, 전년동기대비 22.2% 증가



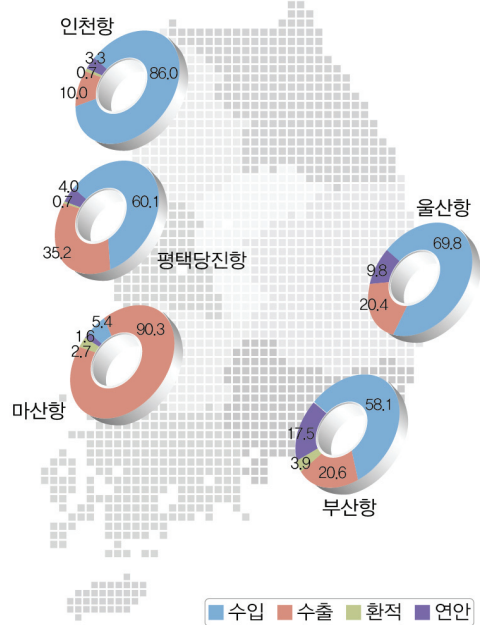
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
인천항	599	1,842	736	1,922	22.9	4.3
평택·당진항	498	1,812	605	1,965	21.3	8.4
부산항	543	1,367	502	1,460	-7.4	6.8
울산항	497	1,878	490	1,588	-1.5	-15.4
마산항	352	932	357	754	1.4	-19.2
전국	3,519	10,857	3,482	10,958	-1.1	0.9

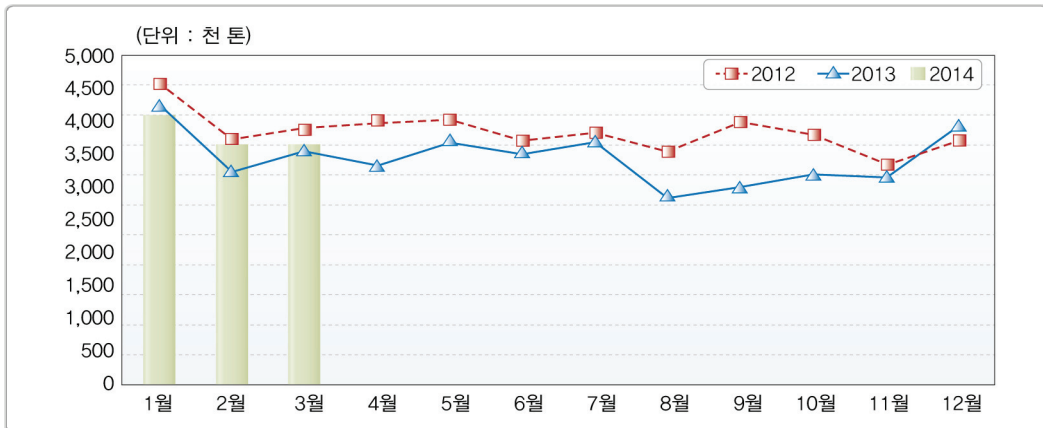
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요

▶ '14년 3월 국내 기계류 수출입 현황 (P.72)

동향

- '14년 3월 국내 기계류 수출입액 전년동기대비 4.7% 증가



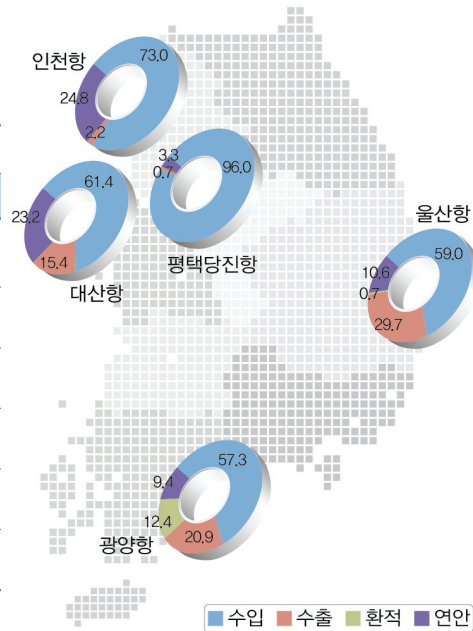
유류

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	동월	누적
울산항	12,741	36,573	12,832	35,350	0.7	-3.3
광양항	7,773	24,180	9,416	27,888	21.1	15.3
인천항	5,295	16,356	4,586	14,817	-13.4	-9.4
대산항	4,165	11,874	4,375	12,547	5.0	5.7
평택·당진항	3,211	10,544	3,746	10,908	16.6	3.5
전국	34,654	104,045	36,667	106,098	5.8	2.0

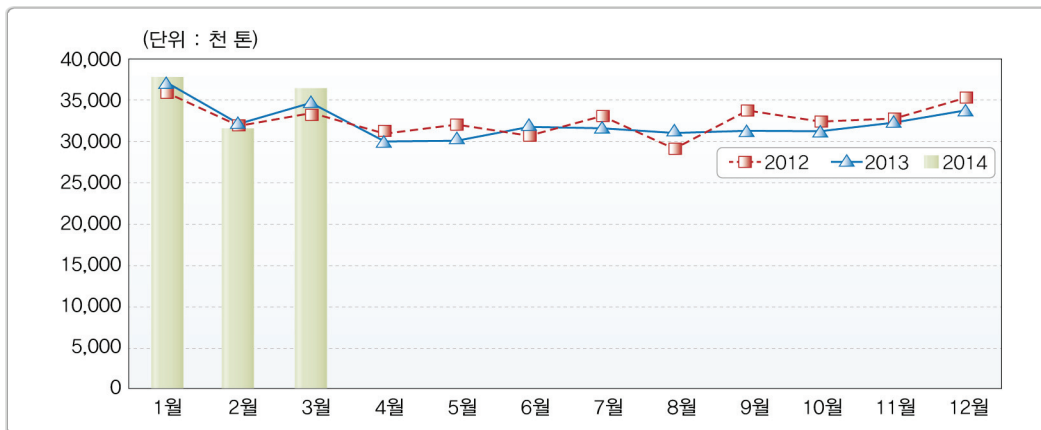
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ 중국 유류 산업 동향 (P.73)

- 중국 정유업계, 최근 석유수요증가세 둔화로 인한 재고 증가문제 해결책 모색 중

〈표 I -6〉 2014년 3월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산항	유류	잡화	철재	시멘트	자동차
	561 (-11.9)	502 (-7.4)	420 (-25.8)	161 (17.3)	145 (3.5)
광양항	유류	철광석	석탄	기타광석	철재
	9,416 (21.1)	2,975 (15.9)	1,684 (-30.8)	1,098 (29.8)	1,053 (-27.0)
울산항	유류	화공품	자동차	잡화	기타광석
	12,832 (0.7)	1,459 (-6.8)	1,110 (20.9)	490 (-1.5)	391 (29.3)
인천항	유류	모래	석탄	잡화	자동차
	4,586 (-13.4)	1,379 (12.5)	838 (87.7)	736 (22.9)	531 (-16.7)
평택·당진항	유류	철재	자동차	석탄	철광석
	3,746 (16.6)	2,782 (212.4)	1,446 (11.5)	727 (61.1)	658 (-51.9)
대산항	유류	석탄	화공품	잡화	고철
	4,375 (5.0)	1,155 (-3.0)	828 (22.2)	31 (-48.3)	6 (2456.5)
포항항	철광석	철재	석탄	기타광석	고철
	2,025 (-5.6)	1,628 (27.0)	1,479 (-15.8)	474 (-0.6)	110 (-42.3)
동해·묵호항	기타광석	시멘트	석탄	철광석	유류
	1,106 (8.9)	1,040 (-7.3)	650 (38.8)	42 (-39.6)	31 (-6.6)
목포항	자동차	철재	모래	시멘트	유류
	743 (-9.2)	498 (24.7)	117 (9.5)	109 (24.0)	83 (6.8)
군산항	자동차	잡화	목재	유류	기타광석
	376 (29.7)	302 (-30.3)	145 (-17.3)	113 (-9.0)	111 (-38.9)
마산항	잡화	철재	시멘트	자동차	모래
	357 (1.4)	224 (1.1)	174 (12.1)	167 (-6.0)	134 (67.2)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 3월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

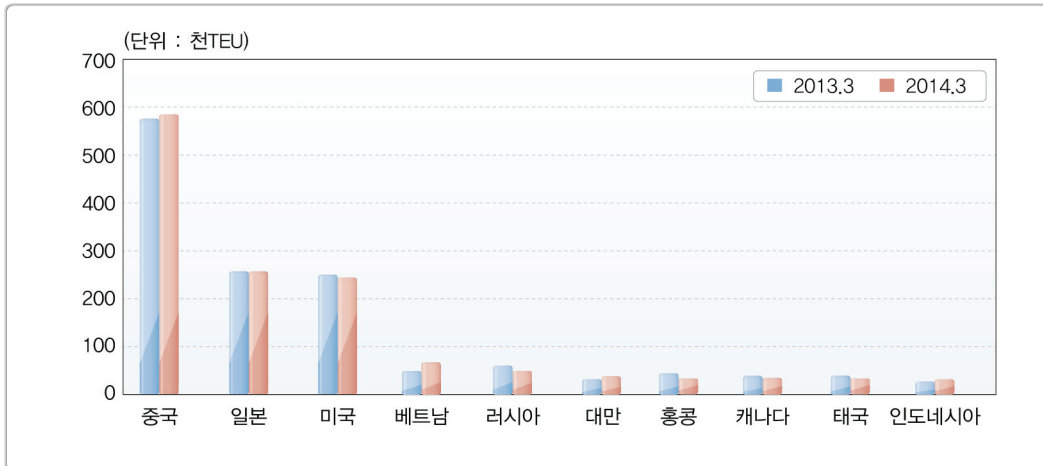
	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천항	부산항	평택·당진항	군산항	목포항
	349 (9.1)	125 (5.5)	53 (-46.2)	27 (-62.9)	2 (-95.2)
시멘트	동해·묵호항	옥계항	삼척항	광양항	마산항
	1,040 (-7.3)	515 (47.4)	414 (-5.2)	365 (-10.4)	174 (12.1)
석탄	광양항	포항항	대산항	태안항	보령항
	1,684 (-30.8)	1,479 (-15.8)	1,155 (-3.0)	1,077 (-12.6)	1,072 (-5.0)
목재	인천항	군산항	울산항	부산항	평택·당진항
	180 (-17.4)	145 (-17.3)	123 (11.4)	41 (-34.0)	21 (80.0)
모래	인천항	마산항	평택·당진항	부산항	목포항
	1,379 (12.5)	134 (67.2)	124 (32.3)	122 (-1.3)	117 (9.5)
철광석	광양항	포항항	평택·당진항	동해·묵호항	부산항
	2,975 (15.9)	2,025 (-5.6)	658 (-51.9)	42 (-39.6)	0 (-)
철재	평택·당진항	포항항	광양항	고현항	목포항
	2,782 (212.4)	1,628 (27.0)	1,053 (-27.0)	570 (-50.7)	498 (24.7)
고철	평택·당진항	포항항	인천항	군산항	부산항
	144 (-46.0)	110 (-42.3)	64 (-18.3)	52 (-45.3)	20 (2006.5)
자동차	평택·당진항	울산항	목포항	광양항	인천항
	1,446 (11.5)	1,110 (20.9)	743 (-9.2)	661 (97.8)	531 (-16.7)
잡화	인천항	평택·당진항	부산항	울산항	마산항
	736 (22.9)	605 (21.3)	502 (-7.4)	490 (-1.5)	357 (1.4)
유류	울산항	광양항	인천항	대산항	평택·당진항
	12,832 (0.7)	9,416 (21.1)	4,586 (-13.4)	4,375 (5.0)	3,746 (16.6)
기타광석	동해·묵호항	광양항	포항항	인천항	평택·당진항
	1,106 (8.9)	1,098 (29.8)	474 (-0.6)	466 (-20.8)	440 (79.3)
화공품	울산항	대산항	광양항	인천항	부산항
	1,459 (-6.8)	828 (22.2)	518 (-6.9)	128 (44.8)	47 (68.6)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 항만물동량 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 3월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	169	179	241	28.4	23.8
2 일본	85	50	129	12.8	14.0
3 미국	80	58	104	11.6	13.7
4 베트남	21	23	16	2.9	2.8
5 러시아	16	14	28	2.8	2.8
6 대만	15	22	13	2.4	2.7
7 홍콩	11	22	11	2.1	2.2
8 캐나다	10	7	24	2.0	2.0
9 태국	13	11	15	1.9	2.0
10 인도네시아	14	11	14	1.9	2.0

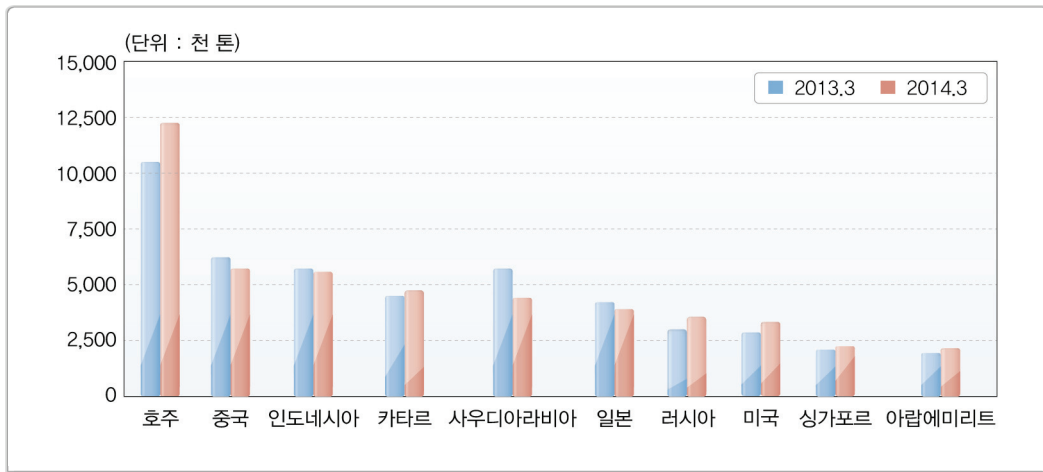
주 : 상위 10개국 기준

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 3월 벌크 물동량 동향



주: 유류포함

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2014년 3월 벌크 물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	양곡	시멘트	석탄	목재	모래	철광석	철재	고철	자동차	잡화	유류	기타 광석	화공품	합계
1 호주	90	6	4,453	25	-	5,184	1,009	-	115	135	764	528	169	12,479
2 중국	39	-	513	12	-	8	1,572	45	264	434	1,534	200	844	5,464
3 인도네시아	4	34	3,116	40	23	-	114	-	2	165	1,524	157	44	5,222
4 카타르	-	-	-	-	-	-	-	-	14	4	4,557	-	42	4,618
5 사우디	-	-	-	-	-	-	58	-	218	86	3,895	-	104	4,362
6 일본	-	127	25	14	-	-	1,059	240	79	234	1,329	379	385	3,872
7 러시아	27	14	1,484	26	-	-	17	50	46	107	1,658	22	1	3,454
8 미국	239	100	352	7	-	-	541	-	891	523	440	9	191	3,293
9 싱가포르	-	57	-	-	-	-	30	-	11	3	1,967	42	172	2,282
10 쿠웨이트	-	-	-	-	-	-	3	-	36	36	2,023	-	31	2,129

주: 상위 10개국 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 3월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	호주	루마니아	우크라이나	캐나다
	239	90	50	44	42
	(238.2)	(-30.6)	(17.5)	(-)	(842.2)
시멘트	일본	미국	칠레	캐나다	페루
	127	100	96	94	82
	(-9.2)	(120.9)	(155.7)	(86.7)	(-64.9)
석탄	호주	인도네시아	러시아	캐나다	중국
	4,453	3,116	1,484	704	513
	(-1.2)	(-16.1)	(31.8)	(-43.1)	(30.6)
목재	뉴질랜드	베트남	인도네시아	캐나다	러시아
	178	122	40	28	26
	(-14.7)	(17.0)	(-35.9)	(-68.4)	(-6.3)
모래	인도네시아	베트남	말레이시아	중국	-
	23	18	7	0	-
	(-)	(37.3)	(4.9)	(-100.0)	-
철광석	호주	남아프리카공화국	인도	브라질	중국
	5,184	175	137	133	8
	(17.1)	(-29.3)	(-)	(-88.2)	(-73.4)
철재	중국	일본	호주	브라질	미국
	1,572	1,059	1,009	754	541
	(-17.3)	(-2.9)	(3258.7)	(596.7)	(53.8)
고철	일본	러시아	중국	인도	말레이시아
	240	50	45	32	22
	(-42.8)	(-23.9)	(-66.3)	(5.0)	(-)
자동차	미국	중국	사우디아라비아	독일	캐나다
	891	264	218	212	180
	(35.8)	(23.6)	(8.8)	(22.5)	(48.5)
잡화	미국	중국	브라질	일본	인도네시아
	523	434	254	234	165
	(138.0)	(-30.6)	(-1.1)	(3.1)	(71.0)
유류	카타르	사우디아라비아	쿠웨이트	싱가포르	아랍에미리트
	4,557	3,895	2,023	1,967	1,779
	(4.0)	(-18.9)	(8.0)	(-0.3)	(31.8)
기타광석	호주	일본	중국	뉴칼레도니아	인도네시아
	528	379	200	166	157
	(4.9)	(-10.0)	(19.2)	(202.1)	(3490.6)
화공품	중국	일본	미국	싱가포르	호주
	844	385	191	172	169
	(4.6)	(-16.6)	(-28.2)	(155.7)	(74.7)

주 : () 전년동기비

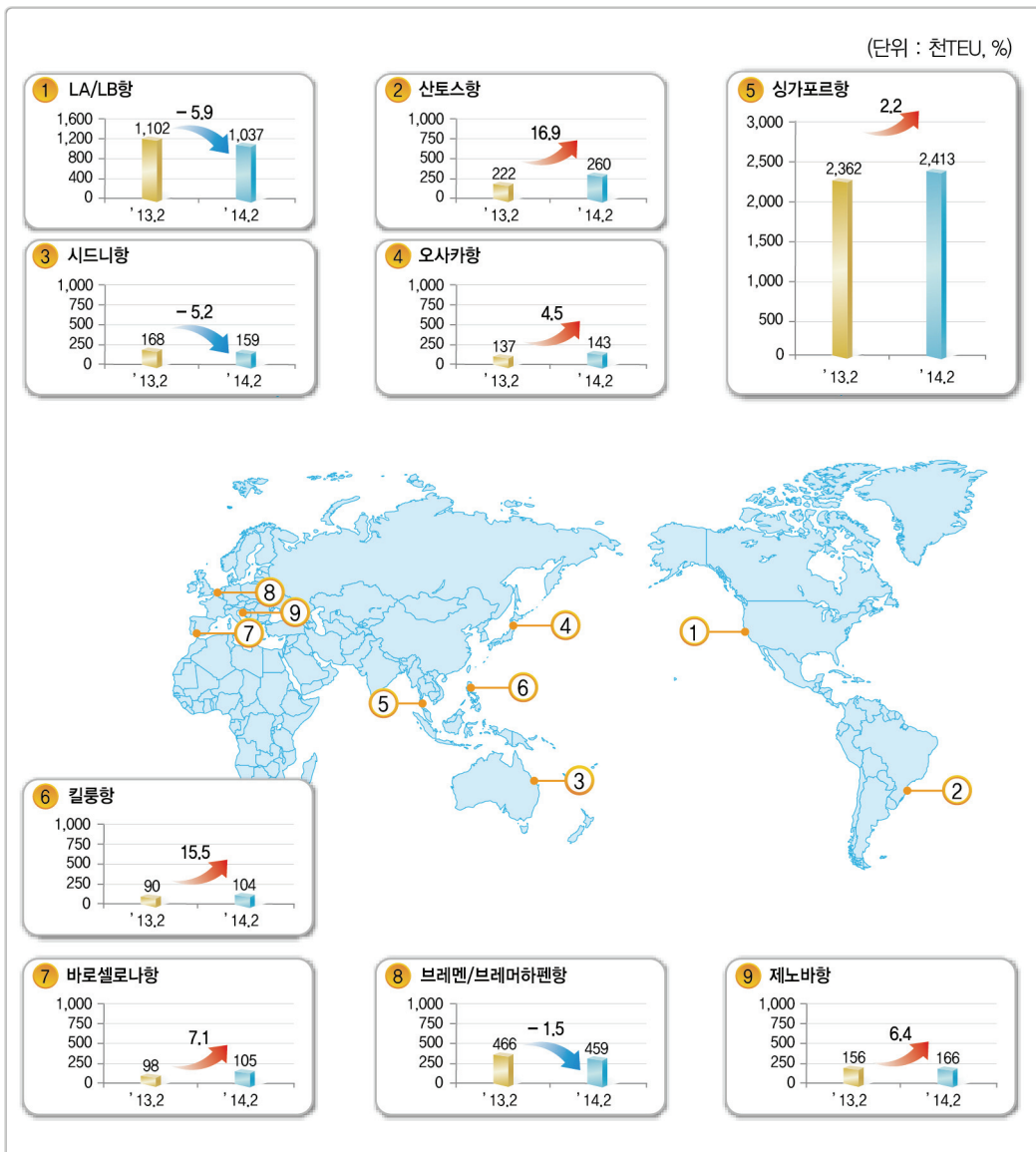
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

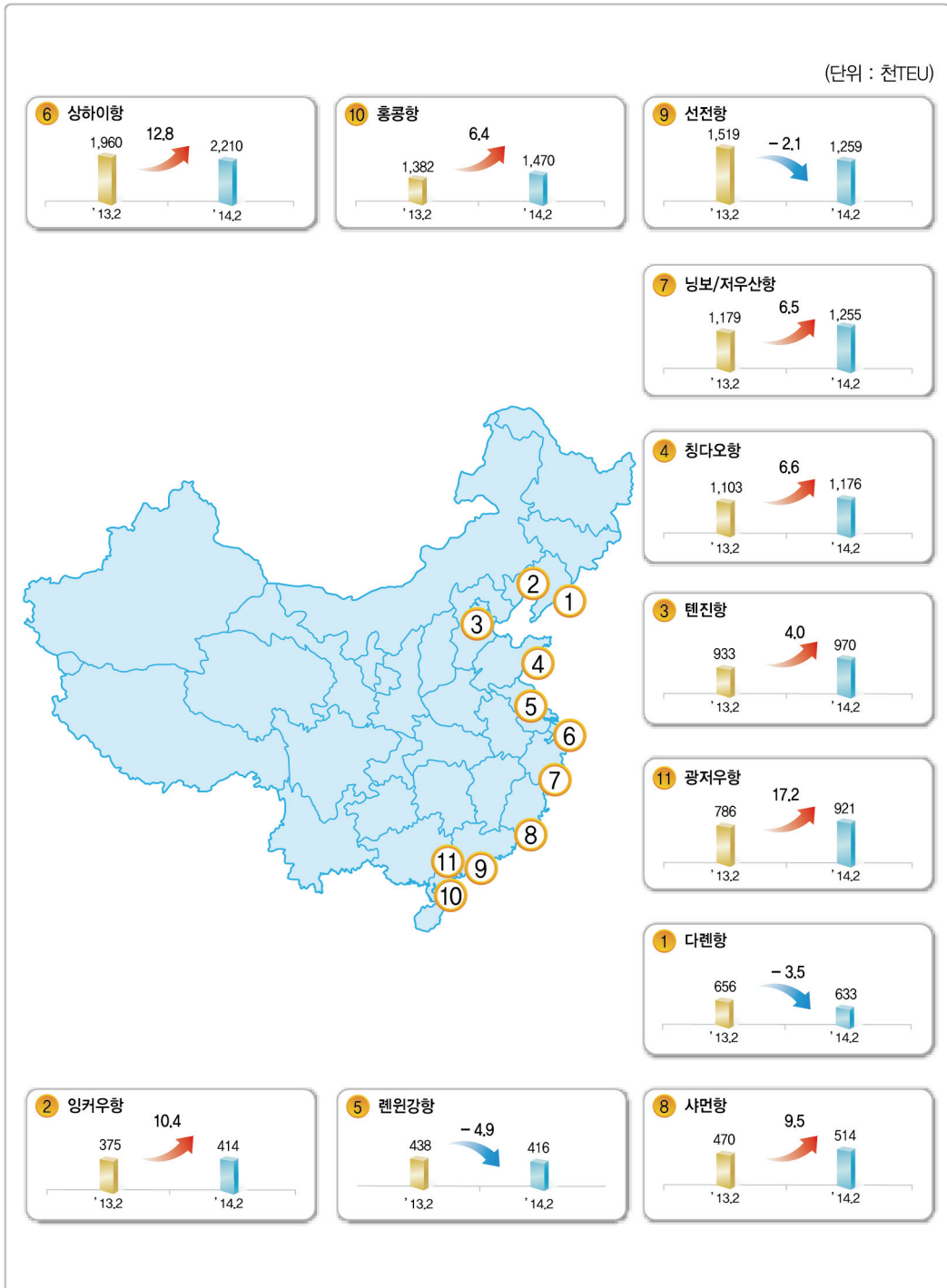
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2014년 2월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2014년 2월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년대비	
		2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
중국	상하이항	1,960	4,877	3,010	2,210	5,207	-26.6	12.8	6.8
	선전항	1,382	3,438	2,000	1,470	3,413	-26.5	6.4	-0.7
	홍콩항	1,519	3,583	2,083	1,259	3,438	-39.6	-17.1	-4.0
	광저우항	1,179	2,791	1,725	1,255	2,981	-27.3	6.5	6.8
	닝보/저우산항	1,103	2,495	1,486	1,176	2,661	-20.9	6.6	6.7
	칭다오항	933	1,897	1,031	970	2,001	-5.9	4.0	5.5
	톈진항	786	1,993	1,182	921	2,181	-22.1	17.2	9.4
	다롄항	656	1,343	747	633	1,379	-15.2	-3.5	2.7
	샤먼항	470	1,088	648	514	1,165	-20.6	9.5	7.0
	잉커우항	375	838	488	416	855	-14.8	10.9	1.9
	렌원강항	438	891	442	414	912	-6.3	-5.4	2.4
아시아	싱가포르항	2,362	4,991	2,686	2,413	5,099	-10.2	2.2	2.2
	킬롱항	90	227	149	104	253	-30.6	15.5	11.6
	오사카	137	315	193	143	336	-26.2	4.5	6.6
미주	LA/LB항	1,146	2,351	1,214	1,077	1,774	-11.3	-6.0	-24.5
	산토스항	222	490	276	260	536	-6.0	16.9	9.3
유럽	브레멘/ 브레머하펜항	466	914	444	459	903	3.4	-1.5	-1.2
	바르셀로나항	98	198	94	105	199	11.6	7.1	0.4
	제노바항	156	312	157	166	323	5.7	6.4	3.5
오세아니아	시드니	168	340	196	159	355	-18.7	-5.2	4.4

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

- '13년 2월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,123만 7천 TEU로 전년동기대비 4.1% 증가함
- 전월대비 24.3% 감소, 누적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.8% 증가함
- 중국의 총컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,218만TEU로 전년동기대비 1.8% 증가함
- 누적 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 2,792만 3천 톤을 기록함
 - 이 중 연안항에서 2,490만TEU, 내륙항에서 302만TEU를 처리함

〈표 I-12〉 중국 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
상하이항	1,960	4,877	3,010	2,210	5,207	-26.6	12.8	6.8
홍콩항	1,382	3,438	2,000	1,470	3,413	-26.5	6.4	-0.7
선전항	1,519	3,583	2,083	1,259	3,438	-39.6	-17.1	-4.0
닝보/저우산항	1,179	2,791	1,725	1,255	2,981	-27.3	6.5	6.8
칭다오항	1,103	2,495	1,486	1,176	2,661	-20.9	6.6	6.7
톈진항	933	1,897	1,031	970	2,001	-5.9	4.0	5.5
광저우항	786	1,993	1,182	921	2,181	-22.1	17.2	9.4
다롄항	656	1,343	747	633	1,379	-15.2	-3.5	2.7
샤먼항	470	1,088	648	514	1,165	-20.6	9.5	7.0
잉커우항	375	838	488	416	855	-14.8	10.9	1.9
렌윈강항	438	891	442	414	912	-6.3	-5.4	2.4
합계	10,799	25,233	14,842	11,237	26,193	-24.3	4.1	3.8

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

① '14년 2월 중국 총물동량은 전년동기대비 2.9% 증가한 7억 3,621만 톤을 기록

➡ 연해항만은 5억 2,331만 톤, 내륙항만은 2억 1,290만 톤을 처리함

② 대외 화물 처리물동량

➡ 2월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 9.6% 증가한 2억 4,685만 톤을 기록함

· 이 중 2억 2,398만 톤은 연안항, 2,287만 톤은 내륙항에서 처리함

➡ 누적 대외 화물 물동량은 5억 3,477만 톤으로 전년대비 10.5% 증가함

· 이 중 4억 8,889만 톤은 연안항, 4,587만 톤은 내륙항에서 처리함

③ 상하이(Shanghai)항, 내륙 환적물동량 증가

➡ '13년 상하이항의 내륙 환적(강→바다, 바다→강)물동량은 전년대비 9.6% 증가한 1,527만TEU를 기록함

· 이러한 환적 물동량은 상하이항 전체 컨테이너 처리량의 45.4%로 '12년에 비해 비중이 2.6%p 증가함

· 이러한 내륙 환적 물동량의 증가에도 불구하고 상하이항은 인근의 Ningbo-Zhoushan항에 비해 증가율은 둔화되고 있는 실정임

➡ 최근 중국 내륙항 시설증설, 수로확장 등 지속적인 투자가 이루어짐에 따라 환적 물동량 증가는 지속 될 것으로 예상됨

· 내륙항의 시설 개선으로 중국 내륙지방으로의 물류비용이 절감되어 향후 중국내 투자의 축이 연안에서 중국 서부로 이동될 것으로 예상됨

④ 대련(Dalian)항, 2월 컨테이너 물동량 감소

➡ '14년 2월 대련항의 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.5% 감소한 63만 3천TEU를 기록함

· 누적 총물동량은 전년대비 3.4% 증가한 7,085만 톤을 기록함

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

3) 아시아

▶ 일본

● '14년 2월 나고야항의 컨테이너 물동량은 19만TEU를 기록

- ⊕ 수입 물동량은 전년동기대비 1.0% 증가한 8만 3천TEU, 수출 물동량은 전년동기 대비 7.4% 증가한 10만 7천TEU를 각각 기록함
- 전월대비 물동량은 다소 감소하는 경향을 보이지만 계절적인 요인으로 분석되며, 전년대비 물동량이 꾸준히 증가하고 있는 것은 일본의 경기 회복과 공장 이전 등으로 원자재의 반출이 증가한 것에 기인함
- 다만, 최근 증가추세의 수입 물동량은 지난 4월 1일 소비세가 인상됨에 따라 향후 감소할 여지가 존재함

● '14년 2월 오사카항의 컨테이너 물동량은 14만 3천TEU를 기록

- ⊕ 자동차 및 부품, 베트남, 태국 등으로의 공장 이전에 따른 부품 및 원자재 반출의 증가로 수출 물동량은 전년동기대비 11.4% 증가한 6만 9천TEU를 기록
- 중국으로의 수출량이 가장 많은 비중을 차지하였지만 증가율은 크지 않은 반면, 베트남, 태국, 인도네시아 등으로의 수출은 크게 증가하는 추세를 나타냄
- 주로 원자재 반출 증가에 의한 것으로 분석되며, 향후 동남아 등지에서 생산된 완제품의 수입도 증가할 가능성이 존재함(문장 매끄럽게)

〈표 I-13〉 일본 주요항만 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	182	380	206	190	396	-7.7	4.5	4.4
	수입	83	182	107	83	190	-22.1	1.0	4.5
	수출	99	198	99	107	206	7.7	7.4	4.3
오 사 카	합계	137	315	193	143	336	-26.2	4.5	6.6
	수입	74	175	111	74	184	-33.7	-1.3	5.7
	수출	62	141	82	69	152	-16.2	11.4	7.7

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



▶ 싱가포르

- ② 싱가포르항의 '14년 2월 총물동량은 4,291만 9천 톤으로 전년동기대비 12.0% 증가
- ② '14년 2월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 241만 3천TEU로 전년동기대비 2.2% 증가
- ② 싱가포르항의 '14년 2월 벙커유 판매량은 327만 7천 톤으로 전년동기대비 6.5% 증가

〈표 I-14〉 싱가포르항 2014년 2월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
총물동량	38,312	81,873	47,411	42,919	90,331	-9.5	12.0	10.3
컨테이너	2,362	4,991	2,686	2,413	5,099	-10.2	2.2	2.2
벙커유	3,076	6,864	3,558	3,277	6,835	-7.9	6.5	-0.4

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

▶ 타이완

- ② 킬롱항의 2월 총물동량은 438만톤으로 전년동기대비 12.4% 증가
- ② '14년 2월 킬롱항의 컨테이너 물동량은 10만 4천TEU로 전년동기대비 15.5% 증가
- ② 킬롱항의 2월 입항척수는 396척으로 전년동기대비 10.0% 증가

〈표 I-15〉 킬롱항 2014년 2월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, 척, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
총물동량	3,898	9,762	6,419	4,380	10,800	-31.8	12.4	10.6
컨테이너	90	227	149	104	253	-30.6	15.5	11.6
입항척수	360	841	492	396	888	-19.5	10.0	5.6

자료: 킬롱항(www.klhb.gov.tw)

▶ 사우디아라비아

● '14년 2월 제다항 총물동량은 445만 2천 톤으로 전월대비 4.2% 감소

➡ Solid Bulk와 Liquid Bulk화물은 전월대비 각각 28.1%, 28.0% 감소세를 보이며, '14년 2월 56만 톤, 1만 8천 톤을 처리함

➡ 수입물동량은 건설 및 식자재류의 수입이 증가하였는데, 각각 전월대비 81.3%(전월 대비 76만 5천 톤 증가), 30.8%(전월대비 77만 4천 톤 증가)증가하며 수입물동량 증가에 기인함

➡ 제다항의 수입물동량은 건설 관련 품목의 수입이 전월대비 35.2% 감소한 47만 톤을 처리하며 수입물동량 감소에 기인함

➡ 수출물동량은 전월대비 45.5% 큰 폭 상승하였으며, 화공품(전월대비 +37.8%)과 공산품(전월대비 +47.1%) 물동량의 높은 증가가 주 원인임

● '14년 2월 담맘항의 총물동량은 240만 4천 톤으로 전월대비 11.8% 감소함

➡ 벌크 및 컨테이너, Ro&Ro 화물 등 전 품목이 전월대비 감소하였으며, 이 중 Solid Bulk 화물은 전월대비 25.1%로 가장 큰 감소 추이를 보임

● '14년 2월 주베이 상항의 총물동량은 일반화물 감소(전월대비 -48.9%)로 전월대비 8.0% 감소한 77만 7천 톤을 처리함

● 안부 상항은 Solid Bulk와 일반화물이 전월대비 각각 7.3%, 81.4% 감소하며, '14년 2월 32만 8천 톤을 처리하며 전월대비 21.5% 감소함



〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 2월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014			전월대비	
		1월	2월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,646	4,452	9,097	-194	-4.2
	담맘항	2,724	2,404	5,128	-321	-11.8
	주베일 상업항	844	777	1,621	-68	-8.0
	안부 상업항	417	328	745	-90	-21.5
컨테이너	제다항	337	355	673	18	5.3
	담맘항	133	125	258	-8	-6.0
	주베일 상업항	35	33	68	-2	-5.7
	안부 상업항	11	0	11	-11	-100.0

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

인도

- ④ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '13년 4월~'14년 2월 누적물동량은 5억 391만 8천 톤으로 전년동기대비 1.2% 증가
- ④ 파라딕(Paradip)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 20.3%, 52.8%로 높은 증가율을 나타냄
 - ➡ '13년 4월~'14년 2월 파라딕항의 유연탄(Thermal coal)과 철광석(Iron ore) 물동량은 각각 2,275만 8천 톤(전년동기대비 19.0% 증가), 510만 7천 톤(전년동기대비 222.4% 증가)을 처리함
 - ➡ 엔노레항의 유연탄은 전년동기대비 55.6% 증가한 1,998만 1천 톤을 처리하며 물동량 증가에 기인함
- ④ 모르무가오(Mormugao)항은 철광석 처리실적 저조로 전년동기대비 36.5% 감소한 1,060만 7천 톤을 처리함

〈표 I-17〉 인도 주요 항만의 2013년 4월~2014년 2월 누적물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2012년 4월~2013년 2월	2013년 4월~2014년 2월	전년동기대비
총물동량	497,969	503,918	1.2
컨테이너	7,046	6,770	-1.1

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

🌀 브레멘/브레머하펜항의 '14년 2월 총물동량은 627만 3천 톤으로 전월대비 6.2% 증가

➡ 수입, 수출물동량은 각각 311만 8천 톤, 315만 5천 톤으로 전월대비 각각 7.6%, 4.8% 증가

🌀 브레멘/브레머하펜항의 '14년 2월 컨테이너 물동량은 45만 9천TEU로 전월 대비 3.4% 증가

〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 2014년 2월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,275	12,313	5,908	6,273	12,181	6.2	0.0	-1.1
	수입	3,094	6,124	2,897	3,118	6,015	7.6	0.8	-1.8
	수출	3,181	6,189	3,011	3,155	6,166	4.8	-0.8	-0.4
컨테이너		466	914	444	459	903	3.4	-1.5	-1.2

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)



➤ 스페인(바르셀로나항)

- ⑥ 바르셀로나항의 '14년 2월 컨테이너 물동량은 10만 5천TEU로 전년동기 대비 7.1% 증가
- ➡ 수입, 수출 물동량은 각각 3만 5천TEU, 4만 5천TEU로 전년동기대비 각각 32.3%, 2.5% 증가
- ➡ 환적 물동량은 1만 7천TEU로 전년동기대비 15.4% 감소

〈표 I-19〉 바르셀로나항의 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
합계	98	198	94	105	199	11.6	7.1	0.4
수입	26	61	34	35	69	3.1	32.3	13.2
수출	44	77	36	45	81	26.9	2.5	5.8
환적	20	48	17	17	34	3.3	-15.4	-30.4
연안	7	12	8	7	15	-3.6	5.3	25.6

자료 : 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

➤ 이탈리아(제노바항, 타란토항)

- ⑥ 제노바항의 '14년 2월 컨테이너 물동량은 16만 6천TEU으로 전년동기대비 6.4% 증가
- ⑥ 타란토항의 '14년 2월 컨테이너 물동량은 1만 6천TEU으로 전년동기대비 1.4% 감소

〈표 I-20〉 이탈리아 주요항만의 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	1월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
제노바항	156	312	157	166	323	5.7	6.4	3.5
타란토항	16	30	16	16	32	4.4	-1.4	4.2

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

5) 미주

▶ 미국(LA/LB항)

🌀 LA항, '14년 2월 컨테이너 물동량 동향

- ➡ LA항의 '14년 2월 컨테이너 물동량은 56만TEU를 기록, 전년동기대비 9.0%, 전월대비 18.3% 감소함
- ➡ 중국의 춘절기간의 시작으로 인해 '14년 2월 물동량은 1월 대비 큰 폭으로 감소함

🌀 LB항, '14년 컨테이너 물동량 동향

- ➡ LB항의 '14년 2월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.6%, 전월대비 2.2% 감소한 51만 7천TEU를 기록하였음

〈표 I-21〉 LA/LB항 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
LA항	615	1,284	686	560	1,245	-18.3	-9.0	-3.0
LB항	531	1,067	529	517	1,046	-2.2	-2.6	-2.0

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

▶ 브라질(산토스항)

🌀 산토스항, '14년 2월 컨테이너 물동량 동향

- ➡ 브라질 제1의 항만인 산토스항은 '14년 2월 전년동기대비 16.9% 증가, 전월대비 6.0% 감소한 26만TEU를 기록하였음
- ➡ 수입물동량은 전년동기대비 9.8% 증가한 12만 3천TEU, 수출물동량은 전년동기 대비 23.6% 증가한 13만 6천TEU를 기록함



〈표 I-22〉 산토스항 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
합계	222	490	276	260	536	-6.0	16.9	9.3
수입	112	246	137	123	260	-10.2	9.8	5.7
수출	110	244	139	136	276	-2.2	23.6	12.9

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

➤ 호주(시드니항)

- ① '14년 2월 시드니항의 컨테이너 물동량은 15만 9천TEU로 전년동기대비 5.2%, 전월대비 18.7% 감소함
- ➡ '14년 2월 수입 물동량은 전년동기대비 6.5% 감소한 7만 8천TEU를 기록함
- ➡ '14년 2월 수출 물동량은 전년동기대비 3.8% 감소한 8만 1천TEU를 기록함

〈표 I-23〉 시드니항 2014년 2월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
합계	168	340	196	159	355	-18.7	-5.2	4.4
수입	83	169	99	78	177	-20.8	-6.5	4.7
수출	84	171	97	81	178	-16.5	-3.8	4.2

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- '14년 2월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 853만 3천 톤으로 전년동기대비 25.3% 감소하였음
- ➡ 수입 물동량은 404만 5천 톤을 기록 전월대비 29.1% 감소하였으며, 수출 물동량은 448만 8천 톤을 기록 전월대비 1.8% 감소하였음
- '14년 2월 해당 항만에 기항한 선박수는 총 41척을 기록함
- ➡ 선박 규모로 보면 케이프사이즈 26척, 파나마스 6척, 핸디사이즈 9척이 입항함
- ➡ 2월동안 항만 내 인입철도를 출입한 열차의 횟수는 514회를 기록함

〈표 I-24〉 리차드베이항의 2014년 2월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	2월	누적	1월	2월	누적		동월	누적
합계	11,430	21,880	10,271	8,533	18,804	-16.9	-25.3	-14.1
수입	5,978	12,215	5,702	4,045	9,747	-29.1	-32.3	-20.2
수출	5,452	9,665	4,569	4,488	9,057	-1.8	-17.7	-6.3

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 동향





1. 국내 항만 및 산업동향

1) 부산항

▶ 부산 기항 여객선 노후화

- ④ 부산항을 기항하는 여객선의 평균선령이 20년 이상으로 노후화가 심각한 것으로 나타남
 - ➡ 부산항을 기항하는 국제 여객선의 최대 선령은 38년(미래고속해운의 코비호)이며, 총 13척 중 20년 이상 선박이 8척(전체 대비 61.5%)인 것으로 나타남
 - ➡ 부산과 제주 간 운항하는 카페리선은 평균 선령은 24년이며, 부산항 연안을 오가는 연안여객선은 평균 26년으로 대부분의 선박이 20년 이상으로 노후화가 심각한 것으로 나타남
- ④ 국제 여객선은 선령 제한이 없기에 대부분 일본에서 건조 및 운영되었던 중고선이 국내로 많이 들어오는 상황임
- ④ 이번 세월호 침몰사고에 따른 특별 안전점검을 시행하여 선박안전관리에 노력을 하고 있으며, 노후화된 선박의 운항제한 및 수리강화 등의 적극적인 제도개선이 필요할 것으로 보임

▶ 환적화물 수수료 인하 및 인센티브 인상 방안 검토

- ④ 대형 얼라이언스 출범에 따른 환적화물 이탈 방지 및 신규 유치를 위해 수수료 인하와 인센티브 인상 방안을 검토 중임
 - ➡ 환적화물 터미널 간 이동수수료인 ITT비용을 인하하고, 환적화물을 유치하는 선사에 대하여 지급하는 인센티브를 상향 조정하여 환적화물 이탈방지 및 유치할 계획임

2) 인천항

▶ 인천항 여객터미널 3월 여객 수송량, 전년대비 높은 상승세 유지

- ⑥ '14년 3월 인천항 여객터미널 총 여객 수송량은 전년동기대비 27.9% 증가한 8만 2천 명 기록
- ⑥ 제1 터미널의 '14년 3월 여객 수송량은 전년동기대비 49.0% 증가한 5만 2천 명 기록
- ⑥ 제2 터미널의 '14년 3월 여객 수송량은 전년동기대비 3.2% 증가한 3만 1천 명 기록
- ⑥ 글로벌 경기침체 및 중국의 경제성장을 둔화에도 불구하고 여객선 운행사 및 물류업체의 공동 노력으로 인천항 여객수는 꾸준히 증가하는 추세를 보임

〈표 II-1〉 인천항 여객터미널 3월 실적 현황

(단위 : 명, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
제 1터미널	34,740	105,431	41,308	51,750	136,631	25.3	49.0	29.6
제 2터미널	29,716	75,913	16,433	30,675	68,034	86.7	3.2	-10.4
합계	64,456	181,344	57,741	82,425	204,665	42.7	27.9	12.9

자료 : 인천항 여객터미널(www.ippt.or.kr)

▶ 인천항 연안여객선, 승선 절차 강화 예정

- ⑥ 인천항 여객터미널은 '14년 6월 1일 이후, 모든 탑승자를 대상으로 전산 발권을 실시하고 승선자 신분을 철저히 관리할 예정임
- ⑥ 승선시 매표 창구에서 승객 인적사항을 확인하고 개찰시 여객선 출입구에서 승선권과 신분증을 확인하는 방식임
- ⑥ 또한 발권단계에서부터 여객의 인적사항(이름, 성별, 생년월일, 연락처)을 승선권에 인쇄하며, 동시에 전산 상에도 입력할 예정



- ➡ 이밖에도 여객터미널 운영사는 개찰구를 일원화 해 다른 곳에서 출입이 불가하도록 출입 통제를 강화할 예정임
- 🌀 또한 여객선 운항관리자의 권한을 강화해 안전점검 수위를 높일 예정
 - ➡ 출항 전 운항관리자와 선장의 합동 점검을 통해 결함을 발견하면 즉시 보완 후 출항하도록 조치될 예정
 - ➡ 이와 같은 점검은 해양경찰관계자의 관리, 감독과 더불어 협조를 통해 시행될 계획임

3) 광양항

🌀 광양항 크루즈선 '14년 14회 입항 예정

- 🌀 지난 4월 28일 관광객 4천 명을 태운 14만 톤급 마리너 오브 씨즈(Mariner of the Seas)호가 컨테이너 부두로 입항함
 - ➡ 광양항은 여수지역에 8만 톤급 크루즈 전용부두를 보유하고 있지만 이번에 입항한 크루즈의 경우 14만 톤급으로 접안이 가능한 컨부두(3-2)를 이용함
- 🌀 지속적으로 증가하는 크루즈 수요에 대응방안이 필요함
 - ➡ '12년 실적이 전무하던 광양항의 크루즈선 입항은 '13년 5차례 입항하였으며, 올해에는 13회 입항하여, 약 4만여 명의 관광객이 방문할 것으로 예상됨²⁾
 - ➡ 로얄캐리비안(Royal Caribbean)등 세계 주요 크루즈 선사의 국내 크루즈 취항이 증가하고 있으며, 10만 톤급 이상의 대형크루즈의 입항 역시 증가할 것으로 예상됨
 - 크루즈선 및 여객의 안전을 고려하여 적절한 수심 및 접안시설을 보유한 크루즈 선석의 개발 역시 필요할 것으로 전망
 - ➡ 크루즈 여객 특성에 맞는 관광 상품의 개발이 요구됨
 - 국내로 입항하는 크루즈는 오전에 입항하여 오후 또는 저녁에 차항지로 출항하는 특성을 가지고 있음
 - 이에 따라 관광은 주변지역으로 제한되기에 입항하는 항만 근교의 관광지 개발과 면세점 등이 입점할 경우 부가가치를 높일 수 있을 것으로 예상함

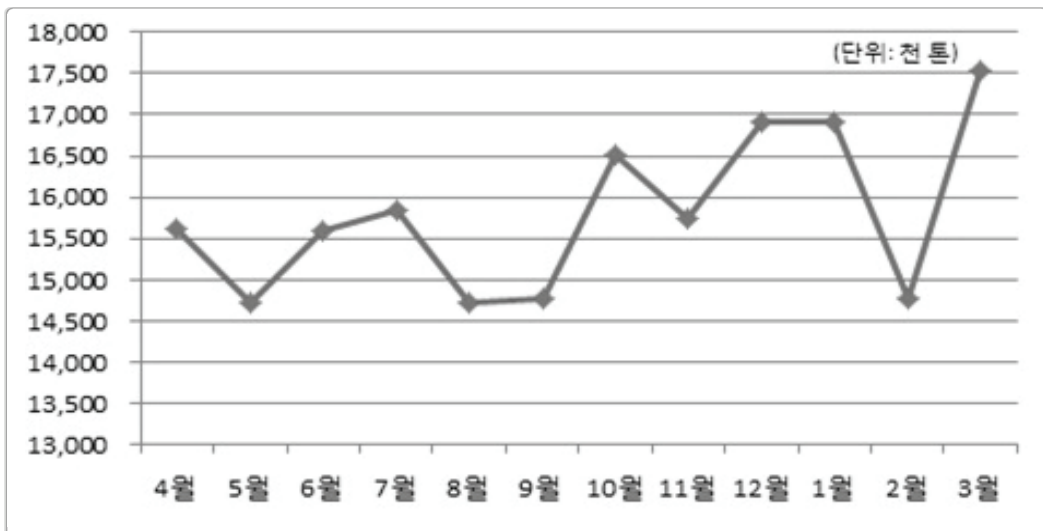
2) 해양수산부 해운정책과

4) 울산항

➤ 울산항 3월 물동량, 3대 주력산업(자동차, 조선, 석유화학)의 회복으로 상승세

- ⑥ 물동량 회복은 미국·유럽의 경기회복과 자동차 화물 및 석유정제품 수출 증가에 기인한 것으로 판단되며 2분기에도 상승세를 보일 것으로 전망됨
- ⑦ 수출물동량 증가 이외에 울산지역 제조업 회복세에 따른 기타광석·석탄 등 원자재 수입 증가와 컨테이너 인센티브 제공에 따른 환적 물동량 증가 등의 영향으로 울산항 총물동량은 상승세를 나타냄

〈그림 II-1〉 '13-14년 울산항 물동량 추이

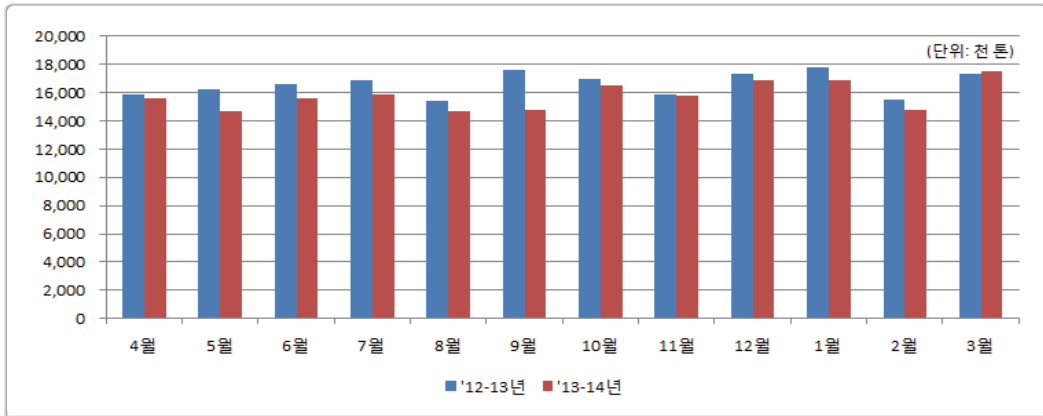


자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ⑥ 울산항에서 처리된 3월 물동량은 1,753만 4천 톤으로 전월대비 18.7%, 전년 대비 1.2% 증가
- ⑦ 지난 1년간('13년 4월-'14년 3월) 일부 정유사의 정기설비보수와 원유 수입물동량 감소 등으로 전년동기 대비('12년 4월-'13년 3월) 감소했던 물동량은 '14년 3월 처음으로 전년대비 1.2% 증가함



〈그림 Ⅱ-2〉 울산항 물동량 추이 비교



자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ⑥ 품목별로는 석유정제품(16.0%), 차량 및 부품(28.0%), 기타광석(29.8%), 석탄(56.1%) 등이 전년대비 증가하였으며 원유(-12.2%), 화학공업생산품(-6.5%) 은 전년대비 감소하였음
- ⑦ 울산항 최대 주력화물인 원유물동량이 전년대비 감소하였으나 석유정제품, 차량, 기타광석 등의 물동량이 증가하면서 총물동량은 증가하였음

〈표 Ⅱ-2〉 울산항 주요품목 물동량 추이

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013년 3월	2014년 3월	증감율
석유가스	146	248	69.9
석탄	123	192	56.1
기타광석	302	392	29.8
차량 및 부품	920	1,178	28.0
석유정제품	5,398	6,262	16.0
모래	94	66	-29.8
원유	7,197	6,322	-12.2
화학공업생산품	1,566	1,464	-6.5
합계	17,324	17,534	1.2

자료: SP-IDC(www.spidc.go.kr), KMI 작성

5) 평택·당진항

▶ 국제여객터미널 리모델링 진행 중

- ⑥ 평택·당진항은 국제여객터미널의 이미지 제고 및 이용객들의 편의 향상 등을 위해 리모델링 공사 및 시설개선 사업을 시행함
- ⑦ 총 23억 원이 소요되는 사업으로 대부분 사업이 완료된 상태이며, 4월 말 완공을 목표로 현재 시설 개선 사업의 일부 공사를 진행중임
- ⑧ 세부적으로 대합실 천정 신규 설치, 외부주차장 비가림시설 설치, 여객터미널 주변 보도여건 개선 등이 있음
- ⑨ 향후 대합실 확장, 도색작업 등의 공사를 통해 국제여객터미널로서의 면모를 갖추며, 최적의 서비스를 제공할 예정임
- ⑥ 평택·당진항 국제여객터미널은 '13년 43만 1천명의 여객과 12만 5천TEU의 컨테이너를 수송하며, 연간 높은 증가세를 보이며 성장하였음
- ⑥ 그러나, 최근 침몰사고로 선박을 이용한 여행, 화물 수송을 기피하는 현상이 발생함에 따라 증가세를 나타내던 카페리수송의 성장세가 둔화될 여지가 있음

〈표 II-3〉 평택·당진항 카페리실적

(단위 : 천 명, 천TEU, %)

구 분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014.01~03	연평균 증가율
여객	182	231	276	276	292	409	509	519	431	101	11.4
화물	35	44	69	79	62	95	133	143	125	29	17.3

자료 : 평택지방해양항만청, KMI 작성



6) 대산항

▶ '14년 컨테이너 화물 유치 인센티브 전년 대비 62.5% 증가 3)

- ◎ 대산항은 컨테이너화물 유치 인센티브로 11개사에 9억 3천만 원을 지급하기로 함
 - ➡ 지난해 대산항 물동량 증가에 기여한 화주 7개사, 선사 3개사, 하역사 1개사 등에 인센티브를 지원하기로함
 - ➡ 올해 지급액은 전년 대비 3억 6천만 원(62.5%) 증가하였음

▶ 삼성토탈, 제5의 정유사 관문인 석유협회 가입보류

- ◎ 대한석유협회 4월 정기총회에서 삼성토탈의 신규 회원사 가입 안건을 보류 사실상회원가입이 부결됨
 - ➡ 대한석유협회는 정유 업계 이익을 대변하는 단체로 '80년 대한석유공사(유공, 현 SK이노베이션) 호남정유(GS칼텍스) 쌍용정유(S-OIL) 극동석유(현대오일뱅크), 경인에너지(SK에 인수) 5개사가 모여 설립되었으며, 현재는 경인에너지를 제외한 4개사가 있음
 - ➡ 삼성토탈은 삼성그룹과 프랑스 화학에너지 그룹 토탈이 각각 50.0%씩 출자해 설립한 비상장 에너지 석유화학회사로 대산항에 나프타분해센터(NCC)등 13개 단위 공장으로 구성된 플렉스를 갖추고 있음
 - ➡ 기초유분부터 PE(폴리에틸렌), PP(폴리프로필렌) 등의 합성수지까지 다양한 석유 화학제품을 생산하고 있지만 다른 정유사들과 달리 원유 정제시설을 보유하고 있지 않음
 - ➡ 석유협회 측은 삼성토탈이 기존 회원사인 정유사와 성격이 달라(원유정제시설 미보유) 재논의가 필요하다고 밝힘
 - ➡ 향후 삼성토탈의 석유협회 가입이 승인되어 업계에 제5의 정유사로 인정받는다면 유류정책에도 변화가 있을 것으로 예상됨

3) 서산시(www.seosan.go.kr)

7) 포항항

▶ 포항항만청, 해상교통관제 확대시행

⑥ 포항지방해양항만청은 해상교통관제구역을 확대 운영

- ➡ 최근 선박 관련 사고가 발생함에 따라 기존 관제 면적인 806km²에서 250km²를 확장한 1,056km²으로 확대 운영
 - 확대 운영되는 구역은 포항해역을 통과하는 주 통항로로 한달간의 시험운행을 거쳐서 운영하게 됨
 - 이를 통해 입항예정정보를 조기에 선박에 알릴 수 있어 해상 교통 안전성을 높일 수 있을 것으로 예상
- ➡ 이외에도 포항~울릉 여객선 특별점검을 실시함

▶ 포항신항 전국항운노조연맹과 계약

⑥ 인터지스(주)는 전국항운노조연맹과 노무공급권 계약을 체결할 방침

- ➡ 동국제강 물류회사인 인터지스(주)는 당초 신생노조인 포항항운노조와 포항신항 노무공급권 계약을 체결하려 했으나 중앙노동위의 교섭불가 결정으로 인해 무산됨
 - 이에 인터지스(주)는 전국항운노조연맹과 노무공급 계약을 체결할 예정
 - 신생노조인 포항항운노조는 오는 7월까지 영업실적을 내지 못하면 노무공급권을 박탈당함
- ➡ 항운노조연맹은 현재 항만 노동공급을 독점적으로 실시하고 있어 이에 따른 장단점이 노출되고 있음
 - 정부는 복수노조 설립 제도를 허용했지만 한 개의 항만이 아닌 항만 전체에 대해 노무공급권 교섭이 일괄 진행되어야 한다는 중앙노동위원회의 결정으로, 포항항과 같이 단일 항만에만 복수노조인 사업장은 사실상 유명무실함
 - 따라서 이번 결정으로 인해, 복수노조가 유효하기 위해 항만전체 일괄교섭방식이 필요한 조건인가에 대한 논란이 발생할 것으로 보임



8) 동해 · 묵호항

▶ 동해항, 제철용 석회석 생산실적 현황

- ⑥ 삼척, 태백, 정선 등은 국내 주요 석회석 생산지이며, 생산된 석회석은 주로 제철소, 화력 발전의 원료로 사용됨
- ⑦ 제철용 석회석은 고로에서 불순물을 제거하는데 사용되며, 화력 발전에서는 오염 물질을 걸러내는데 사용됨
- ⑧ '13년 기준 동해묵호항의 석회석 연안물동량은 690만 톤이었으며, 이 중 약 86.6%가 제철소의 원료로 사용됨

〈표 Ⅱ-4〉 동해 지역 광산별 석회석 생산 실적

(단위 : 천 톤, %)

광산	납품처	2012년	2013년	증가율
삼척 하장	포스코	2,710	2,859	5.5
삼척 신기		1,463	1,423	-2.7
삼척 도계		959	925	-3.5
삼척 도계		946	957	1.2
삼척 하장		-	21	-
태백 삼수		5	46	820.0
태백		31	59	90.3
삼척 신기	현대제철	165	1,741	955.2
합계		6,279	8,031	27.9

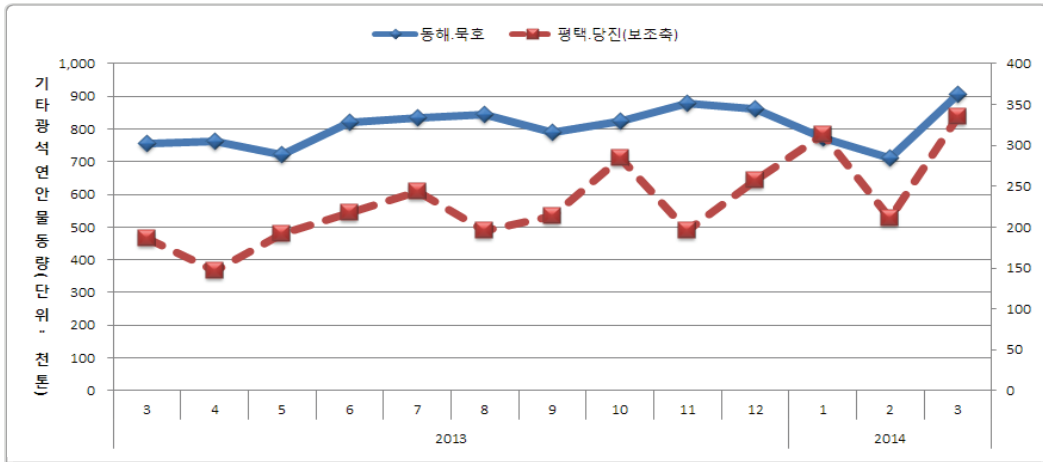
주 : 제철용 석회석 생산실적

자료 : 동해항만청(donghae.mof.go.kr)

⑥ 당진의 현대제철 고로 3호기 완공에 따라 석회석 물동량은 꾸준히 증가하는 추세

- ⑦ 현대제철의 고로 3호기는 '13년 9월 완공되었고 연간 약 400만 톤의 조강생산 능력을 보유
- ⑧ 현대제철은 삼척 신기의 광산에서 생산된 석회석을 사용하며, 당진에 위치함
- ⑨ 동해묵호항 - 평택·당진항 간 기타광석 연안 물동량의 증가가 예상됨
 - 삼척에서 생산된 석회석은 동해묵호항을 통해 반출되어 평택·당진항을 통해 현대제철로 운송되기에 '13년 대비 기타광석의 물동량이 증가할 것으로 전망

〈그림 II-3〉 동해·목포항, 평택·당진항 기타광석 연안물동량 실적



자료 : SP-IDC

9) 목포항

▶ 목포항 '14년 자동차 연안물동량 성장세 둔화 전망

- ④ '13년 목포항 연안물동량(비컨테이너)은 593만 3천 톤을 기록하며, 전년 대비 100.4%의 높은 증가세를 나타냄
- ➡ 목포항 연안물동량은 제주도와 청산도를 오가는 관광목적의 카페리 물동량임
- ④ '13년은 태풍의 직간접영향이 '12년보다 줄어들어 운항일수가 증가하였으며, 여수엑스포 종료에 따른 관광수요가 도서지역으로 전이됨에 따라 '13년 연안물동량이 큰폭으로 증가함
- ④ '14년 1~2월 63만 8천 톤으로 전년동기대비 27.0%('13년 1~2월 87만 5천 톤) 감소하며, 성장세가 주춤하는 추이를 나타냄
- ➡ '12년도는 여수엑스포의 영향으로 연안물동량 월별 증감폭이 유사한 수준을 나타내고 있음



〈표 Ⅱ-5〉 목포항 자동차 연안물동량 월별 비중 추이

(단위 : %)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2010	8.2	7.5	6.4	7.8	7.6	7.7	8.9	10.1	8.3	9.0	9.5	9.0
2011	8.4	7.2	8.5	7.5	7.8	8.5	8.5	10.3	7.5	7.9	8.1	9.7
2012	9.0	6.1	9.1	8.2	8.8	8.1	8.1	8.4	8.1	8.8	8.6	8.5
2013	7.8	7.0	7.7	7.9	8.4	8.2	9.2	10.7	8.8	8.8	7.7	7.8

자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ⑥ '13년 월별 실적추이를 통하여 '14년 목포항 자동차연안물동량 개괄적으로 전망할 시 연안물동량 성장세가 다소 주춤할 것으로 보임
- ⑦ 최근 선박사고에 따라 선박이용 기피현상이 지속될 것으로 보여 목포항 연안 물동량 감소폭이 더 커질 여지가 남아 있는 실정임

10) 군산·장항항

④ 군산항, 포트 세일즈 활동으로 물동량 확보⁴⁾

- ⑥ 군산항 포트 세일즈단의 적극적인 활동으로 중국 대련~일본 도쿄·나고야 항로에 물동량 8천TEU확보
- ⑦ 중국 대련~일본 도쿄·나고야 항로를 운항 중인 동영해운(주)은 이러한 성과에 힘입어 오는 9월 동항로에 1,000TEU급 선박 2척을 투입하기로 함
- ⑥ 군산항만청과 지자체, 하역사, 해운선사 등으로 구성된 군산항 포트 세일즈단은 군산항 항만시설과 정기항로 소개 및 컨테이너 인센티브제를 중심으로 포트 세일즈 활동을 펼치고 있음
- ⑦ 현재, 국내 중대형 선사를 대상으로 동남아(홍콩, 베트남)항로와 러시아항로의 개설을 위한 협의가 진행 중임
- ⑦ 협의가 순조롭게 마무리될 경우, 군산항에서 동남아와 러시아로 직접 수출입이 가능해져 물동량 부족의 침체에 빠진 군산항이 활성화될 것으로 전망됨

4) 군산시청(www.gunsan.go.kr)

11) 마산항

➤ 마산항 방재언덕 건설 난항

- ⑥ 총공사비 300억 원이 투입되는 마산항 방재언덕 건설에 대한 주민 반대 심화
 - ➡ '03년 태풍 '매미' 내습으로 인해 피해를 입어 이를 막기 위한 방재언덕 건설에 대한 시민단체 및 지역주민의 반대가 심한 것으로 나타남
 - ➡ 태풍의 내습을 막기위한 방재언덕 사업의 필요성은 일정부분 인정하나 인공적인 구조물을 설치하여 발생하게 되는 바닷물 역류현상 등 부작용도 만만치 않은 것으로 나타남
 - '14년 예산을 확보하여 공사는 곧 시작되나 지역주민의 반발로 공사의 난항이 예상됨
 - ➡ 반복되고 있는 해수 침수 피해를 막기 위해 방재언덕 건설은 필요하나 지역주민들을 설득시킬 수 있는 충분한 검토가 필요할 것으로 생각됨



2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

▶ 중국 항만 동향

◎ 타이창(Taicang)항, 상하이항과 공동 운영 회사 설립

➡ 타이창항과 상하이항만그룹(SIPG)은 55:45의 지분으로 합작회사를 설립함

- 이번에 설립된 합작회사는 타이창항 3단계 터미널의 5만 톤급 2개 선석을 운영할 예정임
- 상하이항만그룹은 상하이항에 처리되는 일부 환적 화물을 타이창항에서 처리할 계획
- 상하이 항만그룹은 늘어나는 환적화물을 처리하기 위해 양쯔강 하류의 타이창항 외에도 중류에 위치한 충칭(Chongqing), 우한(Wuhan)항에서도 환적 화물을 처리할 전망
- 오는 6월부터 타이창항과 양산항을 운행하는 바지선 8대를 운영할 계획
- 이외에도 한국, 대만, 일본 등 인근 국가에 대한 주 20회의 정기항로를 개설할 것으로 예상

◎ 웨저우(Wenzhou)시, 세관검문소 설치 승인

➡ 중국 저장(Zhejiang)성의 웨저우시는 '14년 중국 국무원으로부터 세관검문소 승인을 받음

- 웨저우항은 이번 세관검문소 설치를 위해 '04년부터 준비하여 '14년 승인을 받음
- 이번 세관검문소 설치로 인해 웨저우항의 대외무역물동량(특히 대만)이 직접적으로 증가할 것으로 예상됨
- 웨저우항은 총 13개 선석 총길이 3,966m로 주앙위아나오(Zhuangyuanao), 평양(Pingyang) 2개 항으로 구분됨
- 주앙위아나오항은 9개의 컨테이너선석과 3개의 컨테이너 전용 선석이 운영 중

2) 아시아

▶ 일본, 항만 춘투(봄철 임금협상) 파업으로 전국 36개 항만, 442척의 하역에 영향을 미침

- ④ 일본 항운협회와 항운중앙노사 간의 임금 협상은 지난 2월 4일을 시작으로 4월 11일 임시 협정서를 작성하는 것으로 마무리됨
 - ④ 노사측은 지난 10년간 동결되어온 최저임금의 인상과 주 5일제 도입을 주장함
 - 사용자 측에서는 노사 측 주장을 무리한 요구로 판단, 협상에 난항을 겪음
 - ④ 협상에 진척이 없다고 판단한 노사는 모두 3차례의 주말파업을 단행함
 - 파업은 물량이 다소 감소하는 주말 24시간 동안 진행되었으며, 이에 따라 모두 442척의 하역이 지연됨
 - ④ 이번 항만 임금협상은 양측의 견해 차이로 모두 6차례 교섭 끝에 협상이 완료됨
 - 임금협상의 결과로 10년 만에 최저임금이 인상되었으며(월 16만 엔) 4주 6일의 휴무를 보장받게 됨
- ④ 국내 발 일본 화물에 대한 영향은 미미한 것으로 분석됨
 - ④ 임금협상이 길어질 경우 4월 14일 이후 전국 항만, 노동자가 참여하는 평일 야간 파업을 예고하였지만 협상 타결로 이루어지지 않음
 - ④ 대대적인 파업으로 전개되지 않았기에 국내 발 화물에 미치는 영향은 없는 것으로 분석됨

▶ 머스크, 비통(Bitung)항-탄중펠레파스항을 잇는 항로 신규개설⁵⁾

- ④ 머스크라인은 인도네시아 동쪽에 위치한 비통항에서 말레이시아의 환적 허브항인 탄중펠레파스항을 순회하는 아시아 항로를 신규로 개설하였음
- ④ 비통항과 탄중펠레파스항간의 직기항 항로 개설로 화물 운송 시간이 자카르타항을 경유(피더선 이용)해 탄중펠레파스로 운송할 때 소요되던 12일에서 7일로 단축됨
- ④ 비통항은 향후 목재, 농수산품을 주력수출상품으로 운송할 수 있는 시설 건설을 계획하고 있음

5) 로이드리스트(www.lloydlist.com)



- ➡ 신규항로 서비스를 통해 비통항 뿐 아니라 인도네시아 동부지역 항만들의 수출 효율성 증진과 경쟁력이 제고될 것으로 전망됨
- ➡ 탄중펠레파스—토레스 해협—포트모르즈비—포트 노로—비통—탄중펠레파스를 순회하는 신규항로 서비스는 격주로 제공되며 4월 14일 비통항에서 처음 시작됨

➡ UAE, '17년까지 원유 생산량 350만bpd로 증가

- ⊙ UAE는 시장균형을 위한 일환으로 '17년까지 원유생산량을 350만bpd(barrels per day)로 증대시킬 예정임
- ➡ 세계 및 지역경제 상승으로 인한 에너지수급 증가에 대응하기 위한 것임
- ➡ 주요 석유수출국 및 걸프만 국가들과 협력을 통해 지속적으로 시장상황 안정화를 위해 노력할 예정임

➡ 리비아, 폐쇄되었던 석유수출터미널 이양 합의

- ⊙ 리비아 동부에 주둔한 반군세력에 의해 장악 및 폐쇄되었던 주요 석유 수출터미널의 리비아정부로의 이양 합의가 이루어짐
- ➡ 반군세력은 석유 수입 분할을 요구하며, '13년 7월부터 리비아 동부지역 주요 석유 수출터미널을 장악하며 시위를 함
- ⊙ NOC(리비아 국가석유공사)는 터미널 폐쇄로 인하여 불가항력(Force majeure)를 공표하며 9개월가량 해당 부두를 폐쇄하였음
- ➡ 부두 폐쇄에 따라 연간 150만bpd에서 25만bpd로 감소함에 따라 140억 달러의 손실을 입은 것으로 판단됨
- ⊙ 그러나, 추후 단계적인 이행 합의가 이루어짐에 따른 부두 운영이 재개됨에 따라 석유수출길이 다시 열리게 됨
- ➡ 이번 수출길 재개로 인하여 '11년 장기독점 군부체계를 이룬 카다피체계의 실각에 따라 취약해진 중앙정부 재정구조 회복에 기여할 것으로 보임
- ➡ 또한, 주요 석유수출국가인 리비아의 터미널 재가동에 따라 증대되던 유가 안정화에 기여할 수 있을 것으로 판단됨

3) 유럽

▶ 벨기에 앤트워프(Antwerp)항과 네덜란드 로테르담(Rotterdam)항 질소산화물(Nitrogen oxides; NOx) 배출 기준 강화

- ◎ 앤트워프항과 로테르담항은 '16년 1월 1일부터 북해와 영국해협을 취항하는 선박에 대해서 NOx 배출 기준을 강화하기로 함
- ➡ 북해와 영국해협을 취항하는 선박들은 '16년부터 NOx 배출량을 톤당 80% 삭감해야함
- ◎ 그러나 추후 국제해사기구(International Maritime Organization; IMO)의 환경위원회에서 NOx 배출 기준 적용시기에 대해 논의할 예정으로 실제 적용시기가 연기될 가능성도 있음

4) 미주

▶ 미국, 뉴욕/뉴저지(New York and New Jersey)항 인센티브 프로그램 시행

- ◎ 뉴욕/뉴저지항은 자동차 수출입 물동량 증대를 위해서 배후단지에 입주한 신규 자동차 제조업체를 대상으로 부두사용료를 50% 할인해주는 인센티브 프로그램을 시행하기로 함
- ➡ 인센티브 프로그램 시행 기간('14~'18)에 신규로 입주하는 제조업체는 전년도 수출입 화물처리실적에 관계없이 입주 당해년도에 한해 50%의 인센티브 혜택을 받게 됨
- 반면 기존에 입주한 제조업체는 '14년에 한해 수출입 화물처리실적이 전년대비 3% 이상 증가한 경우에만 50%의 인센티브 혜택이 주어짐
- ➡ 또한 기존업체의 경우 '15년 이후에는 수출입 화물처리실적이 전년대비 1% 이상 증가한 경우에만 인센티브를 받을 수 있음



· '15년 이후 신규 입주하는 업체의 경우 입주당해년도에 한해 50%의 할인 혜택을 받음

- ⑥ 인센티브 프로그램은 신규 자동차 제조업체의 항만배후부지 입주유치 및 기존 입주 제조업체와의 관계 유지를 위한 뉴욕/뉴저지항의 전략임
- ⑦ 또한 일자리 창출을 통한 지역경제 활성화 및 자동차 물동량의 증대를 위한 노력의 일환임

➤ 칠레, 발파라이소(Valparaiso)항 컨테이너 터미널 개장

- ⑥ 발파라이소항은 올해 파나마급 선박 1척과 포스트 파나마급 선박 2척의 동시접안이 가능한 컨테이너 터미널을 개장함
- ⑦ 컨테이너 터미널의 개장으로 항만 전체처리능력은 2천만 톤, 컨테이너 처리능력은 200만TEU에 달할 것으로 전망됨

5) 아프리카6)

➤ 가나 테마(Tema)항, 대규모 개발 프로젝트 계획

- ⑥ 가나정부는 테마항 대규모 확장 프로젝트의 일환으로, 동 항에 안벽 크레인 2기 및 야드크레인 9기를 메르디안 포트 서비스(MPS)사로부터 인수받기로 결정함
- ⑦ MPS는 가나항만청과 HAMP사와의 합작회사이며, APM사와 Bollore Group의 지분을 소유하고 있음
- ⑥ 가나정부의 본 결정은 가나의 테마항을 현재 급성장 중인 아프리카 반도 물류산업의 가장 효율적이고 대규모인 항만으로 키우고자 하는 목적임
- ⑥ 서아프리카는 가나 테마항이 개장한 52년 전 이후로 가장 급격한 성장의 변혁기를 겪고 있으며, 동 기간동안 테마항의 처리 물동량은 연간 10만 TEU에서 1백만TEU로 성장함

6) Transport Intelligence(www.transportintelligence.com)

- ➡ 이러한 급성장은 일시적인 것일 수도 있으나, 그간 급성장하는 아프리카 화물과 비례해서 테마항의 항만하역시설은 충분치 못하다는 의견이 제기되어 옴
- ➡ 이와 같은 이유로 추가적인 안벽크레인 및 야드크레인의 도입과 같은 동 항만 시설의 대규모 확장이 진행되었음
- ➡ 대규모 확장 프로젝트를 통해 가나 정부는 테마항을 서아프리카 지역의 최우수 환적항으로 성장시켜 주변국들의 선박 체선 및 체화를 낮추고자 함
- ➡ 또한 본 프로젝트를 통해 현재 침체되어 있는 타코라디(Takoradi)에서부터 쿠마시(Kumasi)까지 이어지는 서아프리카 철도선을 테마항과 연결시켜, 향후 중앙 아프리카와 북아프리카 권역까지 확장시키고자 계획하고 있음
- ➡ 이러한 가나 정부의 노력은 최근 아프리카 반도의 경제 발전과 더불어 서아프리카 및 항만지역의 치열한 경쟁 속에 타 국가보다 더 많은 물동량, 선박, 항만배후부지와 연관된 제조업체를 유치하려는 노력의 일환임



3. 품목별 동향

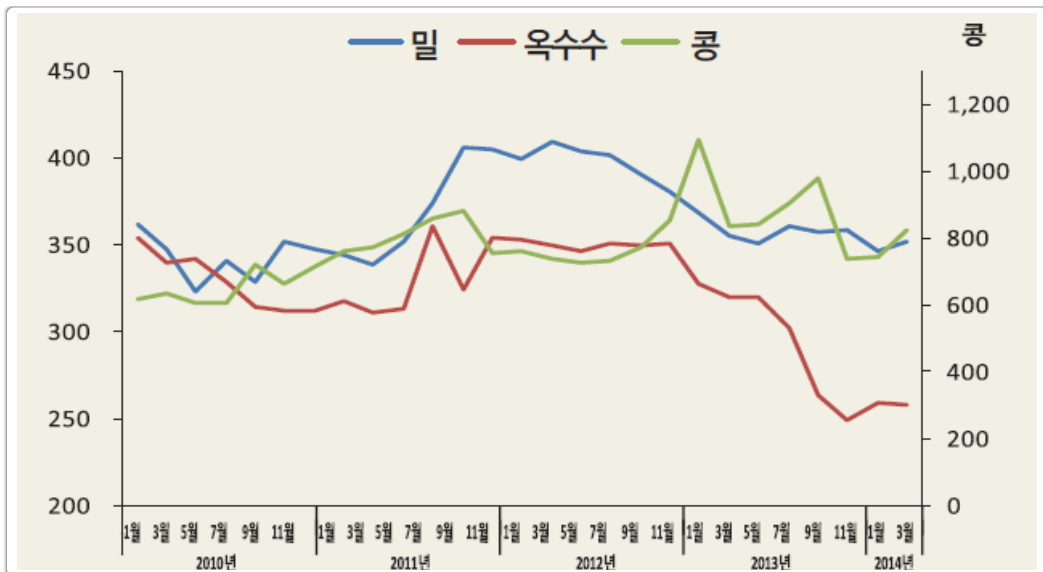
1) 양곡

3월 곡물수입단가 동향 및 전망⁷⁾

- ① 주요곡물(밀, 옥수수, 콩) 수입단가(CIF)는 '14년 1월 까지 하락세를 유지 하였음
- ② 곡물 수입단가에 국제곡물 선물가격은 4~5개월, 수출가격(FOB)은 1~2개월의 시차를 두고 반영됨. 선물과 수출 가격이 '13년 7월 이후 하락세로 전환되면서 곡물 수입단가는 '13년 2/4분기 이후부터 하락하였음

〈그림 Ⅱ-4〉 식용 곡물 수입단가 추이

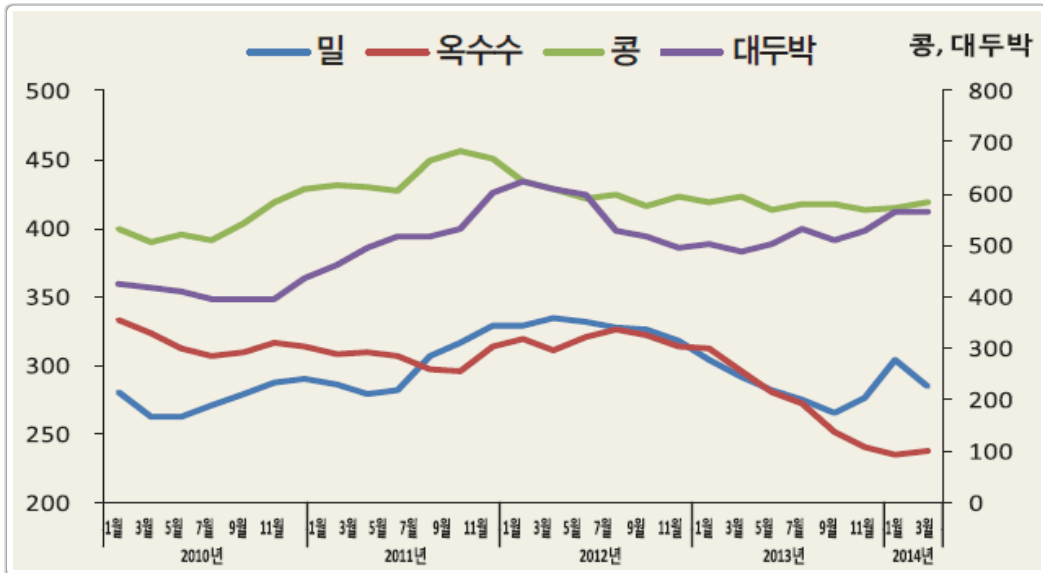
(단위: 달러/톤)



자료 : 관세청(www.customs.go.kr)

7) 농촌경제연구원(www.krei.re.kr), 국제곡물 4월호

〈그림 II-5〉 사료용 곡물 수입단가

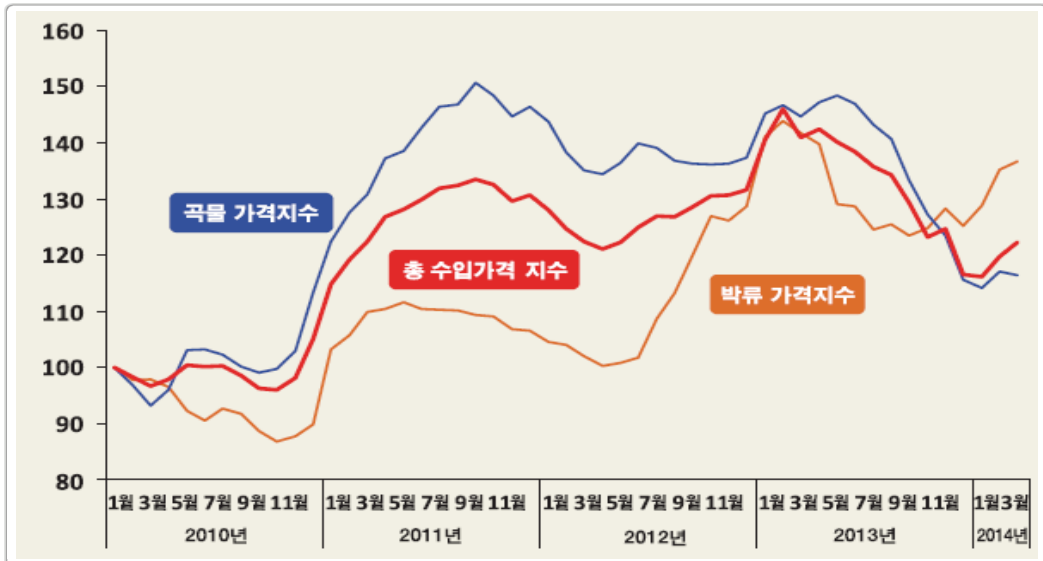


자료 : 관세청(www.customs.go.kr)

- ④ 하지만 올해 1월부터 기상악화 및 공급량 감소로 상승세를 보였던 선물 가격의 영향으로 3월 곡물수입단가는 사료용 밀을 제외하고 전월대비 상승
- ➡ 제분용 밀은 352달러/톤으로 전월대비 1.6% 상승, '13년 10월 미국기말재고량 감소로 국제 밀 가격이 상승한 시기에 구매한 물량이 '14년 3월에 수입된 것에 기인함
- ➡ 사료용 옥수수, 콩은 전월대비 각각 1.2%, 1.9% 상승한 238달러/톤, 583달러/톤으로 나타남
- ④ 3월 사료원료 수입가격지수 또한 박류(대두박, 채종박, 팜박)와 옥수수 수입단가 상승으로 전월대비 2.6% 상승



〈그림 Ⅱ-6〉 사료원료 수입가격지수 추이



자료 : 관세청, 통계청, 국제곡물이사회(IGC)

주 : 2010년 1월 수입 가격지수=100

- ② 2/4분기 식용 수입단가는 1분기와 유사, 사료용은 하락전망
 - ➡ 작년 하반기까지의 국제곡물 가격 하락으로 '14년 2/4분기 곡물수입단가는 약보합으로 전망됨
- ③ 올 초부터 상승세를 보이고 있는 국제곡물 가격은 6월 이후 국내에 도착하는 수입물동량의 단가에 영향을 미칠 것으로 예상됨
- ④ 1/4분기 나타나고 있는 국제곡물 가격 상승은 3/4분기 국내 양곡수입 물동량에 영향을 줄 것으로 판단됨

2) 시멘트

➡ '14년 1분기 시멘트 물동량 상승, 강원지역 총물동량 증가 견인

- ③ '14년 1분기 강원도 전체 무역항(동해·묵호항, 속초항, 옥계항, 삼척항,

호산항)의 총물동량은 전년동기대비 6.1% 증가한 1,082만 3천 톤을 기록함

➡ 이러한 총물동량 증가는 동해·묵호항 인근에 위치한 라파즈한라시멘트 공장의 정상 운영과 국내 건설경기의 일시적인 회복으로 인한 시멘트 물동량의 증가로 분석됨

㉠ 강원지역 항만의 시멘트 물동량의 경우 내수 회복으로 인해 연안물동량은 소폭 증가하였으나 수출물동량은 감소함

➡ '14년 1분기 동해·묵호항의 시멘트 수출 물동량은 전년동기대비 1.1% 감소한 7,738톤을 기록하였으며, 이는 시멘트 수출 경쟁국인 중국 및 일본의 저가공세로 인한 것으로 분석됨

3) 석탄

➡ 러시아, 北 나진항 통해 석탄 첫 수출

㉠ 러시아는 북한의 함경북도 나진항을 통해 시베리아산 석탄 수출을 시작함

➡ '14년 3월 말 러시아 철도공사는 서시베리아 쿠즈바스 탄광에서 생산된 석탄 9천 톤을 화물열차로 나진항에 이송하고 배에 선적함

➡ 이 석탄은 동해를 거쳐 상하이, 광저우 등 중국 연해지역으로 수출될 예정임

㉠ 러시아는 나진항의 이용을 앞두고 석탄 수출을 통해 하산지역(연해주)과 나진항을 연결하는 철도 운행과, 세관 체계, 화물 상·하역을 마지막 점검함

➡ 러시아와 북한은 하산과 나진항을 연결하는 50여km 철도 구간을 5년의 개·보수를 거쳐 '13년 9월 재개통함

㉠ 러시아는 극동지역의 석탄, 금속 관련 기업의 수출이 향후 나진항을 통해 점진적으로 증가할 것을 기대하고 있음



4) 목재

➤ RPS⁸⁾ 의무사용량 조정 가능성에 따라, 우드펠릿 수입 감소 전망

- ⑥ 각 발전소는 신재생에너지 의무사용량을 충족시키기 위하여 바이오에너지인 우드펠릿 수입을 지속해서 추진하였음
- ⑦ 지속적인 우드펠릿 수입은 태양광이나 풍력 등을 활용한 발전방안도 있지만, RPS 의무사용량을 충족시키기 위해서는 어려운 실정임
- ⑧ 그러나, 우드펠릿은 석탄보다 비용이 비싸며, 전량 수입에 의존하게 되어 수급불안정성을 보일 수 있으며, 수요가 증대함에 따라 목재가격이 더불어 증가하여 영세목재업계의 경영악화를 초래하는 등의 문제점들이 있음
- ⑨ 특히, 전량 수입에 의존하고 있어 매년 수천억 원의 외화 유출이 발생하게 됨으로서 국내경기 활성화에 역효과를 초래하게 됨
- ⑩ 이에 따라 각 발전소는 신재생에너지 의무사용량 완화를 지속적으로 건의를 했으며, 현재 ‘REC 가중치 재산정 연구용역’을 수행하여 6월 내에 발표하여 시행할 예정임
- ⑪ 제한이 없던 우드펠릿 사용량에 대한 사용량 가이드라인 설정 등 여러대안 들에 대해 검토하고 있음
- ⑫ 향후 우드펠릿에 대한 사용량 제한, 기타 신재생에너지 지원확대 등이 이루어질 시 과열 조짐을 보이던 우드펠릿 수입에 대한 시장 안정 및 발전소들의 부담이 완화될 것으로 전망됨

8) RPS(Renewable Energy Portfolio Standard, 신재생에너지 의무할당제)제도는 총발전량에서 일정비율을 신재생 에너지로 공급하도록 의무화하는 제도를 지칭함

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
의무사용량 (%)	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0

5) 모래

▶ 밀양·창녕, 하천 모래골재 판매 완료

- ⑥ 경남 밀양시·창녕군의 ‘4대강(낙동강)살리기’ 사업에서 나온 하천준설토 (모래) 판매가 완료됨
- ⑥ 낙동강 골재는 부산, 경남, 울산 등 영남권에 공급되어 왔으나 4대강 살리기 사업의 완료 후 낙동강 하천골재 생산이 중단됨
- ⑥ 낙동강 살리기 사업이 시작된 ’09년부터 ’11년까지 밀양·창녕지역 4대강 하천 준설토 전체 1,005만 3천㎥의 골재가 확보됨
 - ➡ 하지만 ’13년 4월 현재 밀양시 수산 골재 적치장에 있는 거의 모든 준설토의 판매가 완료됨
- ⑥ 건설경기침체에도 불구하고, 밀양·창녕 4대강 하천준설토가 부산, 경남, 울산 등 영남권에 원활하게 공급되어왔음
 - ➡ 하지만 하천준설토가 바닥남으로써 당장에 골재 수급에 차질을 초래하는 등 골재난에 직면할 것으로 보임
- ⑥ 향후 하천골재 최대 생산지인 밀양·창녕 낙동강에서 골재가 생산되지 않을 경우 외부에서 골재를 공급받아야 하며 골재 가격 상승이 불가피할 전망이다

6) 철광석

▶ ’14년, 전세계 철광석 물동량 13억 톤에 이를 것으로 전망

- ⑥ ’13년 12억 2,500만 톤 대비 7.3% 증가할 것으로 예상
 - ➡ 철광석 물동량의 증가추세는 중국의 수입 확대와 브라질, 호주 등 철광석 주요 생산국의 생산량 증가, 철광석 가격의 하락과 관련이 있는 것으로 분석됨
 - 최근 중국 항만의 철광석 재고가 증가하고 있음에도 불구하고 중국의 철광석 수입이



증가하고 있음

- 이는 중국에서 생산되는 철광석이 낮은 품질에 비해 높은 가격을 형성함에 따라, 주요 철강사에서 수입 철광석의 비율을 높이고 있는 것에 기인함
- 세계 철광석 가격의 경우 '13년 평균 톤 당 126달러를 기록한 것에 비해 4월 현재, 111달러를 유지하고 있음
- 계절적인 요인으로 철광석 가격은 여름에 들어서면서 다소 상승하지만 '14년에는 평균 110달러 선을 유지할 것으로 전망
- 지속적으로 감소하는 철광석 가격은 철광석 물동량 증가의 한 요인으로 작용함
- 철광석 주요 생산국인 호주와 브라질은 새로운 광산의 개발 등으로 각각 '13년 대비 생산량을 19.0%, 9.0% 늘릴 것으로 계획하고 있기에 물동량 증가에 영향을 미칠 것으로 분석됨

㉠ 국내 철광석 수입 물동량도 증가할 것으로 예상됨

- '14년 1분기 철광석 물동량은 1,550만 톤으로 전년대비 7.5% 감소한 실적을 나타냄
- 이 같은 실적은 철광석 가격하락의 영향이 아직 미치지 않은 것으로 분석되며, 철강 생산이 증가하는 여름 성수기에 가격이 하락한 철광석이 수입될 경우 국내 철광석 물동량의 증가가 예상됨

〈표 Ⅱ-6〉 세계 주요국의 철광석 수입, 수출량 전망

(단위 : 백만 톤)

구분		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
수입국	유럽(EU)	128	124	123	125	125	126	128
	일본	136	135	136	136	135	134	134
	중국	820	872	916	970	1019	1074	1121
	한국	64	64	65	66	67	67	68
	소계	1,148	1,195	1,240	1,297	1,346	1,401	1,451
수출국	호주	579	687	749	797	831	842	851
	브라질	330	361	386	408	441	487	486
	인도	9	11	16	16	13	10	10
	캐나다	36	36	31	30	29	27	26
	남아프리카공화국	48	49	49	50	50	50	50
	소계	1,002	1,144	1,231	1,301	1,364	1,416	1,423

주1 : 단위는 중량 톤(Mt) 기준임

주2 : '13년은 실적 '14년 이후는 호주자원에너지경제국의 예측치

자료 : 호주자원에너지경제국(BREE), Bloomberg, UNCTAD

7) 철재 / 고철

▶ '14년 3월 세계 조강생산량은 전년대비 4.5% 증가한 1억 4,133만 톤을 기록

● 누적 조강생산량은 4.1% 증가한 4억 567만 7천 톤을 기록함

➡ 중국 철강사들이 이윤을 낮추면서도 판매에 주력하고 있으며 국내에서는 현대 제철의 3고로 증설로 인한 생산 증가가 영향을 미친 것으로 분석됨

〈표 II-7〉 '14년 3월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감율	
	3월	누적	3월	누적	당월	누적
EU	14,377	41,054	15,387	43,831	7.0	6.8
other Europe	3,109	8,845	3,052	9,017	-1.8	1.9
C.I.S	9,427	27,118	9,243	26,315	-2.0	-3.0
North America	10,160	29,667	10,329	29,919	1.7	0.8
South America	3,859	10,972	3,859	10,918	0.0	-0.5
Africa	1,219	3,742	1,331	3,822	9.2	2.1
Middle East	2,135	6,167	2,339	6,497	9.6	5.4
Asia	90,450	260,761	95,306	273,984	5.4	5.1
China	66,293	191,745	70,250	202,700	6.0	5.7
India	6,980	20,421	7,250	20,752	3.9	1.6
Japan	9,453	26,637	9,729	27,575	2.9	3.5
South Korea	5,667	16,574	6,127	17,448	8.1	5.3
Taiwan, China	2,057	5,384	1,950	5,509	-5.2	2.3
Oceania	465	1,415	489	1,374	5.2	-2.9
Total 65 countries	135,202	389,740	141,335	405,677	4.5	4.1

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)



➤ 고철가격 지속 인하

- ⊖ '14년 1~3월에 약세이던 고철가격은 4월에 주요 철강사들의 톤 당 5,000~1만원 인하로 인해 하락 추세임
 - 대형철강사의 고철 보유량이 적정 수준보다 높아 구매가격의 인하를 단행함
 - 다만 해외 고철 가격이 약세에서 최근 상승세로 전환되어 향후 국내 가격도 일부 상승할 가능성이 있음
- ⊖ 국내 고철 재고량이 증가, 해외 고철 가격의 상승으로 고철 수입물동량은 감소할 것으로 예상됨

8) 자동차

➤ '14년 3월 국내 자동차 생산량 및 판매량 증가세

- ⊖ '14년 3월 국내 자동차 생산량은 42만 6천 대로 전년동기대비 16.4%의 높은 증가세를 나타냄
 - ⊖ 현대자동차는 LF소나타 생산개시에 따라 전년동기대비 24.4% 증가한 반면, 한국지엠은 '16년까지 유럽시장의 쉐보레모델의 단계적 철수에 따라 생산량이 전년동기 대비 7.7% 감소함
- ⊖ 자동차 내수시장 판매는 전년동기대비 2.5%, 전월대비 13.0% 증가하며, 신차효과 등에 따라 증가함
 - ⊖ 특히, 쌍용과 르노삼성은 코란도 패밀리, QM5네오, QM3 등의 신차효과로 인하여 전년동기대비 각각 18.8%, 17.2% 증가함
 - ⊖ SUV 차종은 전년동기대비 26.0% 증가하며 '14년 3월 2만 9천 대를 판매하였는데, 레저수요의 지속적인 증대에 따라 SUV차종의 증가세는 지속될 것으로 예상됨
- ⊖ '14년 3월 자동차 수출대수는 28만 7천 대를 기록하며, 전월대비 15.3% 증가함

- ➡ 주요 수출시장인 북미, 유럽시장의 회복세를 보임에 따라 현대, 기아자동차는 전년동기대비 각각 25.4%, 21.7%의 높은 증가세를 보인 반면, 한국지엠은 유럽 시장 철수계획에 따라 전년동기대비 25.4%의 감소세를 나타냄

〈표 II-8〉 2014년 3월 자동차산업 현황

(단위 : 천 대, %)

구 분		2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
		3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
생산량		366	1,114	359	426	1,155	18.7	16.4	3.7
판매	내수	119	324	108	122	338	13.0	2.5	4.3
	수출	261	780	249	287	789	15.3	10.0	1.2
	소계	379	1,104	357	409	1,127	14.6	7.9	2.1
수입차판매		12	35	14	16	44	14.3	33.3	25.7

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 제고차량 등이 포함되었기 때문임

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

〈표 II-9〉 자동차산업 월별 현황

(단위 : 천 대, %)

구 분		2013										2014		
		3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월
생산량		366	386	385	398	334	344	288	425	427	419	368	359	426
판매	내수	119	120	120	114	126	111	102	122	120	125	107	108	122
	수출	261	263	269	278	230	225	189	280	286	291	257	249	287
	소계	380	382	389	392	356	336	291	402	406	415	364	357	409
수입차판매		12	13	13	13	15	14	13	14	14	12	15	14	16

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 제고차량 등이 포함되었기 때문임

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



▶ 한국지엠, 정상화 노력

- ◎ '13년 말 GM의 쉐보레 브랜드의 유럽시장 철수계획으로 영향을 받은 국내 자동차생산시설 정상화를 위한 계획을 수립 중임
 - ➡ 유럽시장 철수계획은 수출에 집중되었던 구조를 내수비중 증대 및 CIS(옛 소련 독립국가연합) 등의 신규시장에 대한 수출을 집중하기 위함임
 - ➡ 그러나 유럽시장 쉐보레 브랜드 차량의 90% 정도를 공급하고 있는 한국GM의 이번 철수계획에 따라 주요 국내생산시설이 위치한 부평, 군산, 창원 등의 생산량이 감소하는 등 영향을 받음
- ◎ 그동안 각 생산시설 및 시설이 위치한 지자체도 공동으로 공장 정상화를 위해 노력을 하였으며, 그 결과 군산공장은 3월부터 우즈베키스탄으로 올란도 모델 수출을 시작함
 - ➡ 그 외에 CIS 국가 수출 확대, 내수시장 확대, '17년 신차 투입 등 공장 정상화를 위한 계획을 수립 중임
 - ➡ 군산공장은 노사 뿐만 아니라 지역민까지 '한국GM차 사주기 운동' 등의 펼침으로써 정상화를 위해 노력을 함
- ◎ GM은 호주 생산법인을 '17년까지 철수기로 함에 따라, 지난달 협약을 맺은 한국-호주 FTA로 인해 국내 GM 수출물량 증대가 공장 활성화로 이어질 것으로 전망됨
 - ➡ 호주시장 철수는 호주달러의 강세와 높은 생산비용, 내수부진 등에 따른 영향으로 '16년 포드도 호주법인을 다른 국가로 이전함으로써 수출 시 관세인하로 가격 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 판단됨

9) 잡화

기계 산업 동향

기계류 수출입 현황

- ➡ '14년 3월 국내 기계류 수입액은 57억 8,000만 달러를 기록하며, 전년동기대비 10.5% 증가하였음
- ➡ '14년 3월 수출액은 84억 5,700만 달러로 전년동기대비 1.1% 증가하였음

〈표 II-10〉 '14년 3월 국내 기계류 수출입 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
수입	5,230	15,274	5,152	5,780	15,819	12.2	10.5	3.6
수출	8,362	23,378	7,431	8,457	23,591	13.8	1.1	0.9
합계	13,592	38,652	12,584	14,237	39,411	13.1	4.7	2.0

자료 : 관세청(www.customs.go.kr), KMI 작성

세계 건설기계 시장, 배기가스 규제 강화

올해부터 세계 건설기계 시장에서 배기가스 규제가 강화됨

- ➡ 미국은 올해부터 건설장비에 대해 배기가스 규제 4단계(Tier 4 Final⁹⁾)기준을 적용함
- ➡ 유럽도 4단계 기준을 발효한 상태이며, 우리나라는 내년부터 4단계 규제를 적용할 예정임
- ➡ 두산인프라코어와 현대중공업, 볼보건설기계코리아 등 국내 업체들은 새 규제에 맞춰 연비와 친환경기술이 향상된 제품을 개발하고 있음
- ➡ 두산인프라코어는 이미 기존 사양에 엔진을 업그레이드한 제품들을 선보였고, 내년

9) Tier 4 Final : 산업용 엔진 배기규제 중 가장 까다로운 기준. 디젤엔진의 대표 유해배기 성분인 입자상물질(PM) 및 질소산화물(NOx)을 90% 이상 감축해야함



국내 시장 기준 강화에 맞춰 신제품을 출시할 예정

- ➡ 현대중공업은 올해 하반기에 기존 기술대비 질소산화물 배출을 80% 감축하고, 연비를 10% 개선한 신제품을 출시할 예정
- ➡ 볼보건설기계코리아는 이미 Tier 4 Final를 만족시키는 굴착기를 전 세계에 수출 중임. 향후 기존 모델 대비 연비 효율을 50% 이상 향상시킨 제품을 개발할 예정

10) 유류

➡ 중국, 최근 증가하고 있는 석유재고 감소 방안 모색 10)

- ➡ 중국 정유사들은 최근 석유수요 증가세 둔화에 따른 재고 증가문제를 해결하기 위하여 정제가동률 감축, 석유제품 수출 증대 등의 노력을 기울이고 있음
- ➡ 현재 중국의 정제능력은 1,150만 b/d로 150만b/d의 잉여 정제능력을 보유하고 있음
- ➡ 중국 국영 Sinopec사는 최근 정제가동률을 70.0-80.0% 정도로 유지하고 있는데 이는 '12년 84.0%, '13년 80.0% 대비 낮은 수준임
- ➡ 중국 정부는 '14년 경유 수출 목표를 192만 톤(4만b/d)으로 계획하였으나 정유사들은 올해 1-2월에 이미 71만 톤을 수출하는 등 중국의 석유제품 수출이 증가하고 있음
- ➡ 소규모(일명 Teapot) 정제시설 폐쇄를 통한 석유제품 공급과잉 해소에 대한 논의가 진행 중임
- ➡ Teapot 정제시설은 정제능력 10만b/d 이하의 소규모 정제시설을 일컫는데 주로 산동성 동부지역에 위치해 있음
- ➡ 중국 전체 추산한 Teapot 정제시설의 정제능력은 약 227만 b/d로 중국 전체 정제능력의 약 20.0%를 차지하고 있음
- ➡ 전문가들이 중국 정제시장 불균형을 해결할 장기적 전략으로 정제마진이 상대적으로 낮아 가동률을 40.0% 밖에 유지하지 못하는 Teapot 정제시설들을 폐쇄하는 것이라고 주장하고 있는 만큼 향후 소규모 정제 시설 폐쇄는 가속화 될 것으로 예상됨

10) 한국석유공사 페트로넷(www.petronet.co.kr)

- ⑥ 중국의 석유정제품 수출 증대 계획에 따른 국내 정유업계의 대응전략이 필요할 것으로 파악됨
 - ➡ '13년도 우리나라의 대중국 수출 비중은 전년대비 감소(19.8%→18.8%), 수출 물동량도 전년대비 7.4% 감소한 1,241만 3천 톤을 기록
 - ➡ 국내 정유업계의 수출 다각화 노력으로 북미, 오세아니아 및 EU 지역으로의 수출이 증가세를 나타내고 있음
 - ➡ 하지만 우리나라 석유정제품 수출대상국 2위('13년 기준)인 중국이 자국의 석유 정제품 수출 증대를 강화할 경우를 대비한 장기적인 전략이 필요하다고 판단됨

Ⅲ. 항만포커스

1. 한·호주 FTA가 항만물동량에 미치는 영향
2. 국내 컨테이너 항만의 선사간 시장
점유율 분석





1. 한·호주 FTA가 항만물동량에 미치는 영향

항만수요예측센터 이수영 연구원

1) 개요

▶ 한·호주 자유무역협정(FTA)가 '14년 4월 8일 공식 서명

- ◎ 호주는 칠레, 싱가포르, EFTA, 아세안, 인도, EU, 페루, 미국 등에 이어 한국의 11번째 FTA 체결국임
 - ➡ '06년 12월 FTA 공동연구에 합의한 후 7년 4개월 만에 공식서명이 이루어짐
- ◎ 양국은 특정품목에 대한 의존도가 높은 교역구조를 가지고 있으며 수입과 수출 품목은 광물 등 원자재와 공산품으로 뚜렷한 차이가 있음
 - ➡ 품목별, 수입·수출 별 FTA 효과의 차이가 뚜렷할 것으로 예상됨
- ◎ 지금까지 진행되어 왔던 한·호주 FTA 현황과 양국가간 양허수준을 비교 정리하였음, 또한 양국의 교역현황을 주요 품목별로 분석하여 FTA 발효 이후 對호주 수출 유망 품목을 전망하였음

2) 한·호주 FTA 추진현황 및 평가

- ▶ '13년 12월 타결된 한·호주 FTA는 '14년 4월 8일 공식 서명을 거쳐 협정 발효까지 비준 절차만을 앞두고 있음
- ◎ '09년 5월 협상개시 후 잠시 중단되기도 했지만 총 7차례의 협상 후 '13년 12월 협상이 타결되었음

〈표 Ⅲ-1〉 한·호주 FTA 추진 경과

일자	추진경과
2006.12	한·호주 FTA 공동연구 개시 합의
2007.5~10	한·호주 FTA 민간공동연구 회의 및 민간공동연구 완료
2008.8.11	FTA 예비협의를 개최 합의
2008.10~12	제1,2차 한·호주 FTA 예비 협의
2009.1.16	한·호주 FTA 및 한·뉴질랜드 FTA 공청회
2009.3~4	한·호주 FTA 협상 공식개시 합의 및 사전 준비회의 개최
2009. 5~2010.5	제1~5차 협상 개최
2013.11.15	한·호주 FTA 공식협상 재개, 제6차 협상개최(서울)
2013.12.3	제 7차 협상 개최(인도네시아 발리), 한·호주 FTA 실질적 타결 선언
2014.2.10	한·호주 FTA 가서명
2014.4.8	한·호주 FTA 공식서명

자료 : OKFTA(www.okfta.or.kr)

▶ 양국은 협정 발효 후 10년 이내에 대부분의 교역품목에 대한 관세를 철폐하기로 합의함

- ⑥ 한국은 발효 후 10년 이내에 품목수 94.3%, 수입액 94.6%에 대한 관세를 철폐하고 품목수 75.2%, 수입액 72.4%에 해당하는 품목의 관세를 즉시 철폐할 예정
- ⑦ 농산물 등 일부 품목에 대해서는 양허제외나 계절관세, 10년간 50.0% 감축, 최대 20년 동안의 관세철폐 등 국내 산업을 보호하기 위한 양허 유형 및 예외수단을 확보하였음
- ⑧ 호주는 발효 8년 이내에 교역되고 있는 전품목에 대한 관세를 철폐, 그중 대부분의 품목(품목수 90.8%, 수입액 86.0%)이 발효 후 즉시 관세가 철폐됨



〈표 Ⅲ-2〉 한·호주 FTA 양허수준 비교

(단위: %, 백만 불)

양허유형	한국양허				호주양허			
	품목수	비중	수입액	비중	품목수	비중	수입액	비중
1. 즉시	8,940	75.2	11,097	72.4	5,625	90.9	8,456	86.3
- 무관세	1,932	16.3	8,391	54.7	2,945	47.6	4,836	49.3
- 유관세	7,008	59.0	2,706	17.7	2,680	43.3	3,620	36.9
2. 3년/3A년	1,019	8.6	367	2.4	115	1.9	950	9.7
3. 5년	564	4.7	2,684	17.5	414	6.7	391	4.0
4. 7년	265	2.2	15	0.1	-	0.0	-	-
5. 8A년	-	-	-	-	32	0.5	2	0.0
6. 10년	413	3.5	335	2.2	-	-	-	-
7. 10년 이내	11,201	94.3	14,498	94.6	6,186	100.0	9,799	100.0
8. 10년 초과	492	4.1	804	5.2	-	-	-	-
8. 10년간 50% 감축	12	0.1	-	0.0	-	-	-	-
8. 계절관세	5	-	3	0.0	-	-	-	-
8. 양허제회/현행 관세(TRQ)	171	1.4	25	0.2	-	-	-	-
총합계	11,881	100.0	15,330	100.0	6,186	100.0	9,799	100.0

자료 : 산업통상자원부(www.motie.go.kr)

❖ 자원·에너지 부문의 안정적인 수입원을 확보했다는 평가와 농축산업의 피해를 우려하는 상반된 의견이 존재함

- ⑥ 對호주 주요 수출품은 공산품, 호주의 對한국 주요 수출품은 원자재 및 농축산물 등으로 FTA 발효 이후 한·호주 교역 구조의 상호보완성을 극대화시킬 수 있다고 전망됨
- ⑦ 우리나라의 對호주 주요 수출품인 자동차(관세율 5.0%), TV·냉장고(5.0%), 일반기계(5.0%)를 포함하여 호주로 수출되는 모든 공산품에 대해 8년 이내로 관세가 철폐됨

- ➡ 하지만 현재 40.0% 관세율이 적용되는 쇠고기는 매년 약 2.6%씩 낮아져 FTA 발효 15년차에는 무관세로 수입되며, 국내 수입 쇠고기 시장에서 호주산 점유율을('13년 기준 55.6%)고려할 때 적지 않은 피해도 예상됨

3) 한·호주 교역현황

➡ 한국의 對호주 물동량 교역현황

- ㉠ 한·호주 교역량은 '13년 기준으로 1억 2,046만 톤으로 지난 7년간 7.0%의 증가하였음
- ➡ 최근 對호주 수출물동량의 증가세(연평균 13.6%)가 수입물동량의 증가세(6.7%)보다 높게 나타나고 있지만, 전통적으로 한·호주 교역은 수입물동량의 비중이 높음

〈표 Ⅲ-3〉 한국의 對호주 교역 현황(물동량 기준)

(단위: 천 톤)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	'07-13 연평균(%)
수입	76,957	90,076	88,820	101,868	108,013	110,130	113,367	6.7
수출	3,295	4,239	5,218	5,692	6,097	7,693	7,094	13.6
교역량	80,252	94,316	94,039	107,560	114,110	117,823	120,461	7.0

자료 : SP-IDC

➡ 한국의 對호주 무역액 현황

- ㉠ 호주는 우리나라의 제 6위 교역국으로('13년, 금액기준) 對호주 수입은 지난 7년간 연평균 7.8%, 수출은 연평균 12.6% 증가하였음
- ➡ 금액기준으로도 최근 수출 증가세가 수입증가세를 앞서면서 무역수지는 다소 감소하였으나 여전히 연평균 124.5억 달러 규모의 적자가 발생하고 있음
- ➡ 무역수지 적자의 대부분은 철광, 석탄 등의 원자재 수입에 기인함



〈표 Ⅲ-4〉 한국의 對 호주 교역 현황(금액 기준)

(단위: 억 달러)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	'07-13 연평균(%)
수입액	132.3	180.0	147.6	204.3	263.2	229.9	207.7	7.8
수출액	46.9	51.7	52.4	66.4	81.6	92.5	95.6	12.6
교역액	179.2	231.7	200	270.7	344.8	322.4	303.3	9.2
교역수지	-85.4	-128.3	-95.2	-137.9	-181.6	-137.4	-112.1	

자료 : 한국무역협회(www.kita.net)

한국의 對 호주 주요 교역품목

- ① 한·호주 양국의 교역은 우리나라가 공산품을 수출하고 호주로부터 공산품의 재료가 되는 원자재를 수입하는 특징을 나타내고 있음
 - ➡ 우리나라의 對호주 주요 수출 품목은 석유정제품, 자동차, 화학공업생산물으로 주요 수입 품목은 철광, 석탄, 철광석, 기타광석 등 천연자원이 대부분을 차지하고 있음
- ② 한·호주 교역은 상위 2대 수입·수출 품목에 대한 교역 집중도가 높은 것으로 나타남
 - ➡ 對호주 수입물동량 중 상위 2대 품목인 유연탄과 철광석의 비중이 82.6%로 전체 수입물동량의 절 반 이상을 차지하고 있음
 - ➡ 수출물동량도 수입물동량과 마찬가지로 석유정제품, 차량의 물동량이 對호주 수출물동량의 81.1%를 점유하고 있어 수입·수출 모두 특정 품목에 대한 의존도가 높음을 알 수 있음

〈표 Ⅲ-5〉 한국의 對호주 주요 교역품목('13년)

(단위: 천 톤, %)

수입			수출		
품목명	물동량	비중	품목명	물동량	비중
유연탄	46,888	41.4	석유정제품	3,604	50.8
철광석	46,738	41.2	차량	1,441	20.3
기타 광석	5,027	4.4	화학공업생산물	577	8.1
철강	3,405	3.0	방직용 섬유	388	5.5
무연탄	2,207	1.9	철강	328	4.6
석유정제품	1,844	1.6	기타	198	2.8
석유가스	1,113	1.0	기계류	168	2.4
양곡	1,041	0.9	전기기기	142	2.0
비철금속	871	0.8	플라스틱, 고무제품	93	1.3
화학공업생산물	843	0.7	비료	61	0.9
소계	109,977	97.0	소계	6,999	98.7
총계	113,367	100.0	총계	7,064	100.0

자료 : SP-IDC

4) 한·호주 FTA 수출 유망 품목

- '17년부터 호주 자동차 시장이 수입중심체제로 전환될 것으로 예상됨에 따라 한·호주 주력 수출품인 자동차 물동량의 증가가 예상됨
- 🌀 최근 호주에 생산기지를 보유하고 있던 포드, GM, 토요타 등의 글로벌 자동차 제조사가 생산비용 증가 등을 이유로 호주 내에서 생산을 중단하기로 발표



➡ 포드는 '16년 철수예정, GM·토요타는 '17년 철수 예정

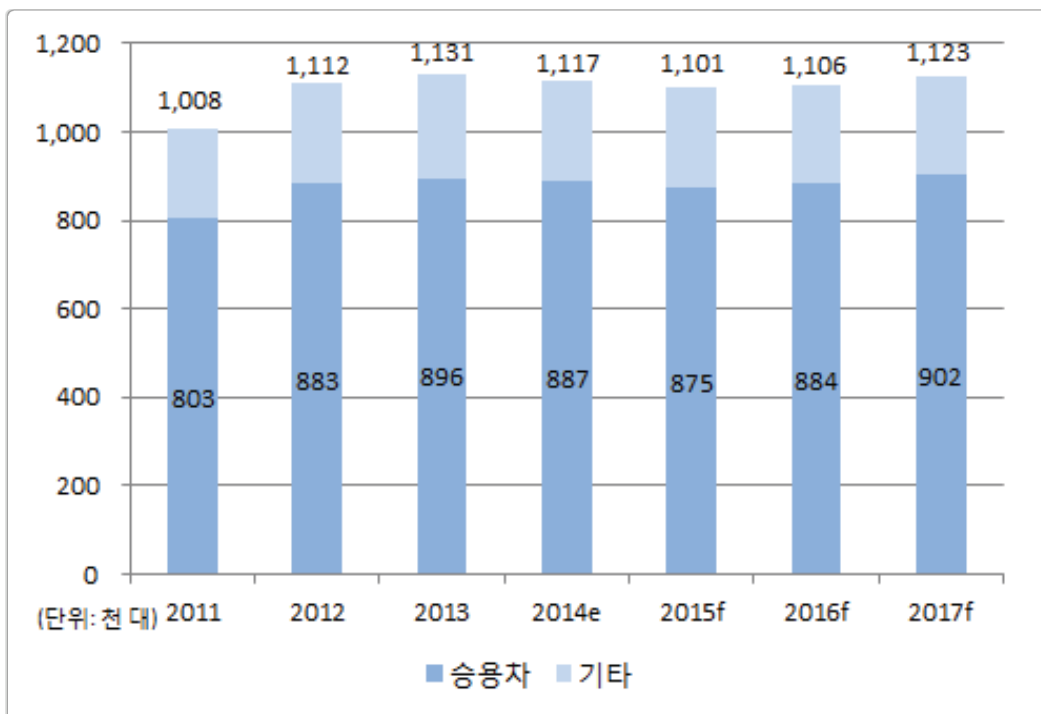
🌀 이에 따라 '17년부터 호주 자동차 판매량의 대부분이 국내생산에서 수입으로 전환되어 완성차 수입이 증가할 것으로 예상됨

➡ 자동차 품목에 기대되는 FTA 효과

🌀 호주 내에서 자동차 전체 판매량 증가율은 둔화될 것으로 전망되고 있지만 SUV와 소형차에 대한 수요는 증가하고 있음

➡ 특히 자동차에서도 주력 수출품인(수출기준, 70.0% 이상 점유)가솔린 중형차(1,500cc-3,000cc)와 가솔린 소형차(1,000cc-1,500cc)의 5.0% 관세가 즉시 철폐 돼 FTA 발효 이후 수출물동량 증가 효과가 클 것으로 전망됨

〈그림 Ⅲ-1〉 호주 자동차 판매 동향



자료 : BMI

주: e(추정치), f(전망치)

- ② 호주 내 국내 제조사의 시장점유율도 최근 증가세를 보이고 있어 FTA 체결이 수입중심체제로 전환되는 호주 자동차 시장을 선점할 수 있는 기회가 될 수 있을 것으로 예상됨
- ➡ FTA 발효 시 최근 주춤했던 對호주 차량 수출물동량도 다시 증가세를 나타낼 수 있을 것으로 전망됨

〈표 Ⅲ-6〉 제조사별 호주 자동차시장 점유 현황

(단위: 천 대, %)

제조사	2012	2013	전년대비 증가율	점유율
토요타	218	215	-1.6	18.8
GM	115	112	-2.3	9.9
마쯔다	11	103	-0.7	9.1
현대	92	97	6.0	8.5
포드	90	87	-3.5	7.7

자료 : Federal Chamber of Automotive Industry(www.pc.gov.au)

〈표 Ⅲ-7〉 한국의 對호주 차량 수출물동량 추이

(단위: 천 톤, %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	'07-13 연평균(%)
물동량	826	825	1,316	1,830	1,679	1,600	1,441	9.7

자료 : SP-IDC

5) 결론 및 시사점

- ➡ 한·호주 FTA 발효 이후 자동차, 전자제품, 공업용 기기의 물동량 증가가 예상됨
 - ② 주력 수출품목인 자동차 물동량은 관세(5.0%) 즉시 철폐로 FTA 발효이후 증가할 것으로 전망됨
 - ➡ 중소형차 위주의 수요 증대와 수입중심체제로의 전환은 호주 자동차 시장에서



한국산 자동차의 점유율을 증대시킬 수 있는 요인임

- ⑥ 자동차 이외에도 호주 수입 시장 내에서 높은 점유율을 가지고 있는 전자 제품, 공업용 기기 등이 발효 이후 관세 즉시 철폐 효과로 물동량 증가가 전망됨
- ⑦ 해당품목들은 FTA 발효가 호주 수입시장 점유율을 향상 시킬 수 있는 기회가 될 것으로 생각됨

➤ 시사점

- ⑥ GDP 3조억 달러의 거대교역시장 탄생
 - ⑦ 세계 12대 경제대국인 호주는 '13년 기준 우리나라와의 교역액은 303억 달러에 불과하지만 1인당 국민소득이 7만 달러로 탄탄한 내수시장을 보유하고 있어 향후 교역확대 잠재력이 큰 것으로 분석되고 있음
 - ⑦ 한·호주FTA를 통해 자동차를 비롯한 한국산 고급상품의 수출시장 확대를 기대할 수 있음
- ⑥ 농축산물에 대한 피해 예상으로 발효시기가 늦춰질 수 있으며 효과 또한 제한적일 수 있음
 - ⑦ 쌀, 과일 등 주요 민감 품목은 양허에서 제외 되었지만 쇠고기 등 일부 농·축산업에 대한 큰 피해가 우려되는 만큼 국회 비준이 늦어질 수 있음
 - ⑦ 한국입장에서 호주는 만성적인 무역수지 적자를 기록하는 국가로 단기간에 무역수지 개선에 미치는 효과는 적을 것으로 예상됨
- ⑥ 향후 FTA 발효 전후의 한· 호주 항만물동량에 대한 심도 있는 모니터링이 필요함

2. 국내 컨테이너 항만의 선사간 시장 점유율 분석

항만수요예측센터 김연정 연구원

1) 개요

- '13년 기준 국내 컨테이너 물동량은 2,346만 9천TEU로 연평균 5.5%의 증가율을 나타내고 있음
 - ◎ 환적물동량은 932만 1천TEU를 기록하며 전체 물동량에서 39.7%의 점유율을 차지하고 있음
 - ◎ 환적물동량은 '04년부터 '13년까지 연평균 6.8%의 증가율을 보이고 있으며 향후 지속적으로 증가할 것으로 보임
 - ◎ 수입 및 수출물동량은 각각 693만 7천TEU, 701만TEU를 기록함
 - ◎ 부산항은 국내 컨테이너 물동량의 75.4%를 처리하고 있고 그 다음으로 광양항, 인천항, 평택·당진항, 울산항 등의 순으로 컨테이너 물동량을 처리하고 있음
- 국내 컨테이너 물동량의 지속적인 증가는 여러 선사(글로벌 선사, 피더 선사, 기타 등)가 미주, 유럽, 동남아시아 등 다양한 항로에 서비스를 제공한 결과임
 - ◎ 선사들의 주당 항차 수 증가 및 신규 서비스 항로 개설과 더불어 선사의 대형선박 투입으로 컨테이너 물동량이 증가함
- 본 고에서 국내 주요 컨테이너항만을 대상으로 지난 5~10년 간 선사별 시장점유율의 변화를 살펴보고, 시사점을 도출해 보고자함

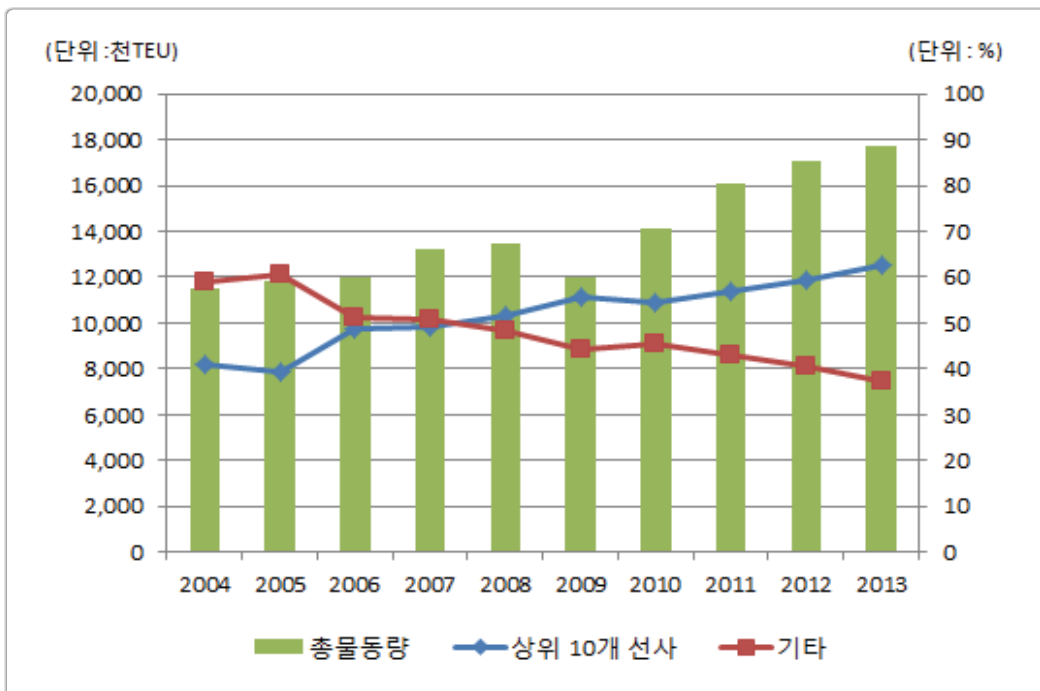


2) 주요 컨테이너 항만 선사별 점유율 현황

▶ 부산항 선사별 점유율 현황

- ⑥ '13년 기준 부산항 컨테이너 총물동량은 1,768만 6천TEU를 기록하였고, 기항선사의 수는 총 259개임
- ⑥ 지난 10년 동안 부산항 컨테이너 물동량의 상위 선사 집중 현상이 가속화되고 있음
 - ➡ '04년 상위 10개 선사의 점유율은 41.0%였으나 '13년에는 점유율이 62.5%로 증가함
 - ➡ 부산항의 서비스 항로의 수가 '10년 230개에서 '13년 368개로 증가함
 - 최근 아시아 국가로의 교역 증가로 상위 선사들이 신규 항로를 개설한 결과임

〈그림 Ⅲ-2〉 부산항 컨테이너 물동량 및 선사 점유율 추이



자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com), KMI작성

〈표 Ⅲ-8〉 부산항 상위 10개 선사별 컨테이너 처리실적 및 점유율

(단위 : 천TEU, %)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	연평균 증가율
A사	996 (8.7)	989 (8.4)	1,119 (9.3)	1,155 (8.7)	1,170 (8.7)	1,090 (9.1)	1,267 (9.0)	1,392 (8.7)	1,571 (9.2)	1,684 (9.5)	6.0
B사	335 (2.9)	361 (3.0)	619 (5.1)	804 (6.1)	808 (6.0)	870 (7.3)	925 (6.5)	1,297 (8.1)	1,601 (9.4)	1,647 (9.3)	19.4
C사	918 (8.0)	909 (7.7)	885 (7.4)	818 (6.2)	890 (6.6)	872 (7.3)	1,025 (7.2)	1,143 (7.1)	1,343 (7.9)	1,569 (8.9)	6.1
D사	432 (3.8)	425 (3.6)	600 (5.0)	644 (4.9)	792 (5.9)	889 (7.4)	955 (6.7)	1,090 (6.8)	1,068 (6.3)	1,152 (6.5)	11.5
E사	635 (5.5)	590 (5.0)	606 (5.0)	610 (4.6)	702 (5.2)	702 (5.9)	814 (5.7)	905 (5.6)	998 (5.9)	1,116 (6.3)	6.5
F사	- (0.0)	- (0.0)	491 (4.1)	635 (4.8)	574 (4.3)	449 (3.8)	571 (4.0)	855 (5.3)	987 (5.8)	1,073 (6.1)	11.8
G사	611 (5.3)	534 (4.5)	555 (4.6)	587 (4.4)	558 (4.1)	513 (4.3)	602 (4.3)	694 (4.3)	737 (4.3)	835 (4.7)	3.5
H사	333 (2.9)	376 (3.2)	436 (3.6)	490 (3.7)	538 (4.0)	453 (3.8)	481 (3.4)	547 (3.4)	577 (3.4)	668 (3.8)	8.0
I사	204 (1.8)	253 (2.1)	317 (2.6)	440 (3.3)	492 (3.7)	423 (3.5)	522 (3.7)	625 (3.9)	700 (4.1)	663 (3.7)	14.0
J사	249 (2.2)	246 (2.1)	262 (2.2)	360 (2.7)	417 (3.1)	429 (3.6)	571 (4.0)	614 (3.8)	559 (3.3)	641 (3.6)	11.1
기타	6,778 (59.0)	7,161 (60.5)	6,147 (51.1)	6,722 (50.7)	6,513 (48.4)	5,275 (44.1)	6,426 (45.4)	6,914 (43.0)	6,904 (40.5)	6,638 (37.5)	-5.9
합계	11,492	11,842	12,038	13,264	13,454	11,965	14,157	16,076	17,046	17,686	4.9

주: ()안은 점유율을 의미

자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com), KMI작성

▶ 광양항 선사별 점유율 현황

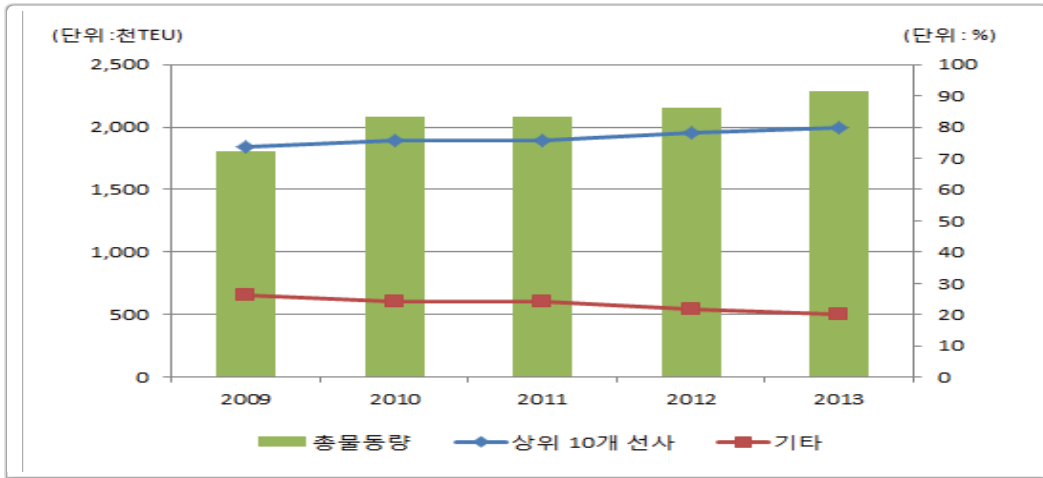
🌀 '13년 기준 광양항 컨테이너 총물동량은 228만 4천TEU를 기록하였고, 기항 선사의 수는 총 56개임

🌀 광양항도 컨테이너 물동량이 상위 선사에 집중되는 현상이 가속화됨

➡ '13년 기준 상위 5개 선사가 컨테이너 물동량의 60.4%를 차지하고 있으며, 상위 10위 선사는 광양항 컨테이너 물동량의 79.7%를 차지하고 있음



〈그림 Ⅲ-3〉 광양항 컨테이너 물동량 및 선사 점유율 추이



자료 : 여수광양항만공사(www.ygpa.or.kr)

〈표 Ⅲ-9〉 광양항 상위 10개 선사별 컨테이너 처리실적 및 점유율

(단위 : 천TEU, %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	연평균증가율
A사	451 (24.9)	588 (28.3)	583 (28.0)	559 (26.0)	632 (27.7)	8.8
B사	198 (10.9)	197 (9.5)	198 (9.5)	278 (12.9)	297 (13.0)	10.7
C사	160 (8.8)	169 (8.1)	157 (7.5)	151 (7.0)	189 (8.3)	4.2
D사	159 (8.8)	205 (9.9)	195 (9.3)	172 (8.0)	140 (6.1)	-3.3
E사	56 (3.1)	66 (3.2)	70 (3.4)	96 (4.5)	122 (5.3)	21.2
F사	96 (5.3)	109 (5.2)	104 (5.0)	94 (4.4)	105 (4.6)	2.1
G사	47 (2.6)	42 (2.0)	57 (2.7)	66 (3.1)	95 (4.1)	18.8
H사	44 (2.4)	75 (3.6)	83 (4.0)	84 (3.9)	85 (3.7)	17.8
I사	75 (4.1)	79 (3.8)	78 (3.7)	102 (4.7)	82 (3.6)	2.3
J사	50 (2.7)	44 (2.1)	52 (2.5)	80 (3.7)	74 (3.2)	10.5
기타	474 (26.2)	504 (24.2)	506 (24.3)	470 (21.8)	464 (20.3)	-0.5
합계	1,810	2,079	2,082	2,151	2,284	6.0

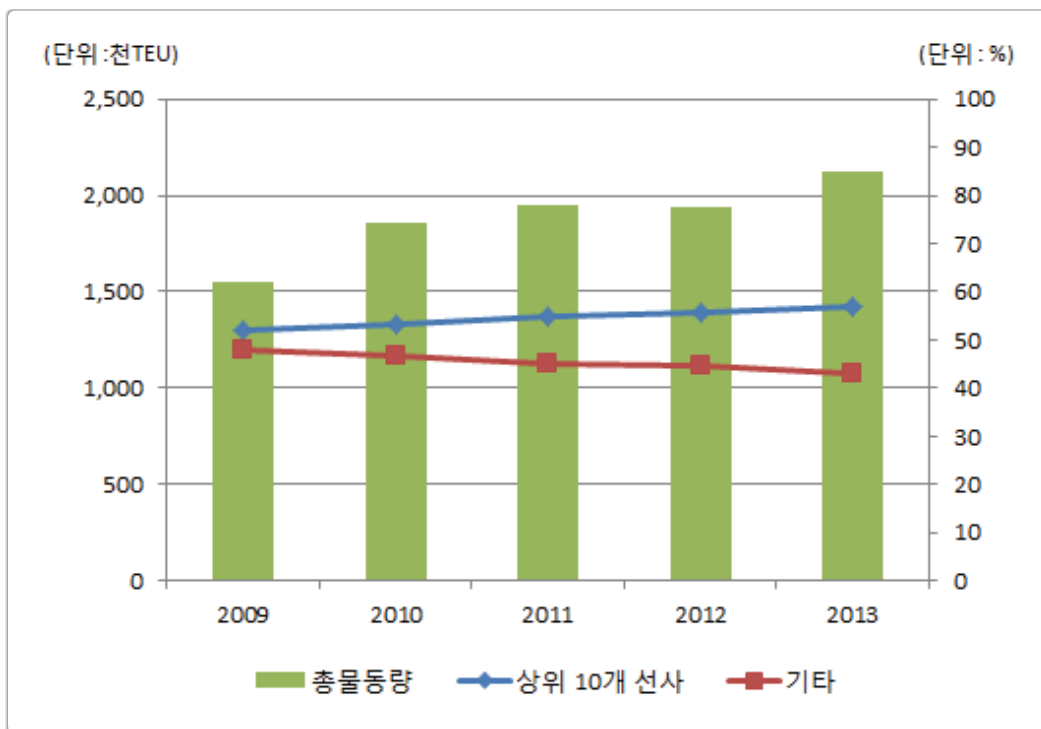
주: ()안은 점유율을 의미

자료 : 여수광양항만공사(www.ygpa.or.kr), KMI작성

➤ 인천항 선사별 점유율 현황

- '13년 기준 인천항 컨테이너 총물동량은 212만 6천TEU를 기록하였고, 인천항 기항선사는 총 77개사임
- '13년 기준 상위 10개 선사의 시장점유율은 56.9%로 '09년(52.2%)에 비해 다소 증가함

〈그림 Ⅲ-4〉 인천항 컨테이너 물동량 및 선사 점유율 추이



자료 : 인천항만공사(www.icpa.or.kr)



〈표 Ⅲ-10〉 인천항 상위 10개 선사별 컨테이너 처리실적 및 점유율

(단위 : 천TEU, %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	연평균증가율
A사	123 (7.9)	196 (10.5)	218 (11.2)	226 (11.7)	282 (13.3)	23.2
B사	135 (8.7)	165 (8.9)	162 (8.3)	159 (8.2)	173 (8.1)	6.5
C사	63 (4.0)	61 (3.3)	87 (4.5)	98 (5.1)	135 (6.3)	21.2
D사	98 (6.3)	108 (5.8)	114 (5.9)	115 (5.9)	122 (5.8)	5.8
E사	75 (4.9)	97 (5.2)	91 (4.7)	87 (4.5)	118 (5.6)	12.0
F사	46 (3.0)	38 (2.0)	45 (2.3)	69 (3.6)	106 (5.0)	23.2
G사	130 (8.4)	166 (9.0)	168 (8.6)	142 (7.3)	94 (4.4)	-7.9
H사	77 (4.9)	87 (4.7)	100 (5.1)	100 (5.2)	78 (3.7)	0.6
I사	36 (2.4)	43 (2.3)	48 (2.4)	46 (2.4)	51 (2.4)	8.5
J사	27 (1.7)	33 (1.8)	37 (1.9)	32 (1.7)	50 (2.4)	17.0
기타	740 (47.8)	866 (46.6)	880 (45.1)	862 (44.5)	916 (43.1)	5.5
합계	1,549	1,859	1,950	1,935	2,126	8.2

주: ()안은 점유율을 의미

자료 : 인천항만공사(www.icpa.or.kr), KMI 작성

3) 해운 얼라이언스의 국내 항만 점유율 현황

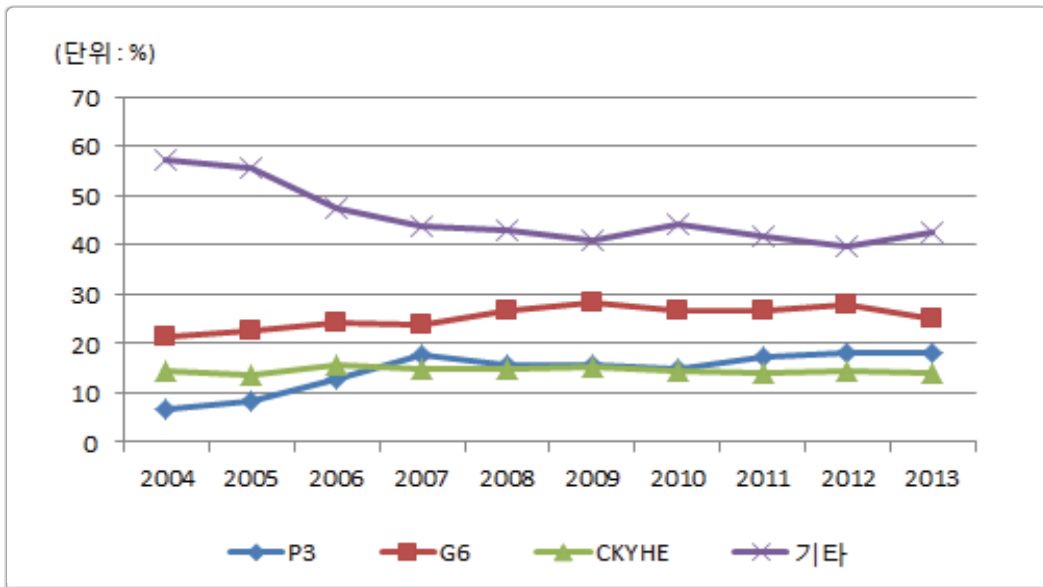
➤ 부산항 해운 얼라이언스 점유율 현황

🌀 '13년 기준 부산항 컨테이너 총물동량은 1,768만 6천TEU, 환적물동량은 874만 8천TEU를 처리함

🌀 '13년 기준 3개 얼라이언스는 부산항 컨테이너 물동량의 57.4%를 차지함

- ➡ 그 중 G6가 총 443만TEU를 처리함으로써 가장 높은 비중(25.0%)을 차지함
- ➡ P3는 전체 물동량의 18.2%인 321만 8천TEU를 처리함
- ➡ CKYHE는 총 251만 3천TEU를 처리하였으며 지난 10년간 점유율 변동이 미미함

〈그림 Ⅲ-5〉 부산항 해운 얼라이언스 점유율 추이



자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com), KMI작성

- ➡ '13년 기준 3개 얼라이언스의 환적물동량 점유율이 34.3%로 전체 물동량에서 차지하는 비중이 큼
- ➡ 각 얼라이언스의 환적화물 물동량 점유율은 G6는 16.7%, P3는 10.1%, CKYHE는 7.6%로 '04년부터 점유율이 증가하는 추세에 있음
- ➡ '13년 기준 부산항의 대중국 환적 물동량은 276만 5천TEU로 부산항 전체 물동량의 15.6%의 큰 비중을 차지하고 있음
- ➡ 해운 얼라이언스 출범에 따라 중국 직기항 서비스가 확대된다면 부산항 환적 물동량의 최대 15.6%가 감소 영향권에 놓일 것으로 예상됨
- ➡ 따라서 3개 얼라이언스의 항로별 환적물동량에 대한 분석을 바탕으로 화물유치를 위한 마케팅을 확대해야함



〈표 Ⅲ-11〉 부산항 해운 얼라이언스 컨테이너 처리실적 및 점유율

(단위 : 천TEU, %)

구분		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
총물	소계	11,492 (100)	11,842 (100)	12,038 (100)	13,264 (100)	13,454 (100)	11,965 (100)	14,157 (100)	16,076 (100)	17,046 (100)	17,686 (100)
	P3	766 (6.7)	989 (8.4)	1,542 (12.8)	2,350 (17.7)	2,085 (15.5)	1,874 (15.7)	2,129 (15.0)	2,802 (17.4)	3,081 (18.1)	3,218 (18.2)
	G6	2,469 (21.5)	2,693 (22.7)	2,907 (24.2)	3,158 (23.8)	3,598 (26.7)	3,371 (28.2)	3,757 (26.5)	4,296 (26.7)	4,716 (27.7)	4,430 (25.0)
	CKYHE	1,653 (14.4)	1,594 (13.5)	1,880 (15.6)	1,963 (14.8)	2,019 (15.0)	1,804 (15.1)	2,044 (14.4)	2,248 (14.0)	2,485 (14.6)	2,513 (14.2)
	기타	6,604 (57.4)	6,567 (55.4)	5,708 (47.4)	5,793 (43.7)	5,752 (42.8)	4,916 (41.0)	6,227 (44.1)	4,482 (41.9)	6,764 (39.6)	7,525 (42.6)
환적	소계	4,792 (41.7)	5,179 (43.7)	5,208 (43.3)	5,813 (43.8)	5,808 (43.2)	5,371 (44.9)	6,277 (44.3)	7,353 (45.7)	8,148 (47.8)	8,748 (49.5)
	P3	321 (2.8)	533 (4.5)	700 (5.8)	1,219 (9.2)	958 (7.1)	871 (7.3)	683 (4.8)	1,166 (7.3)	1,472 (8.6)	1,794 (10.1)
	G6	1,174 (10.2)	1,361 (11.5)	1,534 (12.7)	1,664 (12.5)	1,879 (14.0)	1,855 (15.5)	2,065 (14.6)	2,389 (14.9)	2,695 (15.8)	2,950 (16.7)
	CKYHE	774 (6.7)	770 (6.5)	955 (7.9)	988 (7.5)	982 (7.3)	928 (7.8)	1,041 (7.4)	1,144 (7.1)	1,297 (7.6)	1,352 (7.6)
	기타	2,523 (22.0)	2,516 (21.2)	2,019 (16.8)	1,942 (14.6)	1,989 (14.8)	1,717 (14.4)	2,488 (17.6)	2,654 (16.5)	2,684 (15.7)	2,652 (15.0)

주: ()안은 점유율을 의미

자료 : 부산항만공사(www.busanpa.com), KMI작성

▶ 광양항 해운 얼라이언스 점유율 현황

① '13년 기준 광양항 컨테이너 총물동량은 228만 4천TEU, 환적물동량은 53만 4천TEU를 처리함

② '13년 기준 3개 얼라이언스는 광양항 컨테이너 물동량의 71.4%로 점유율이 높음

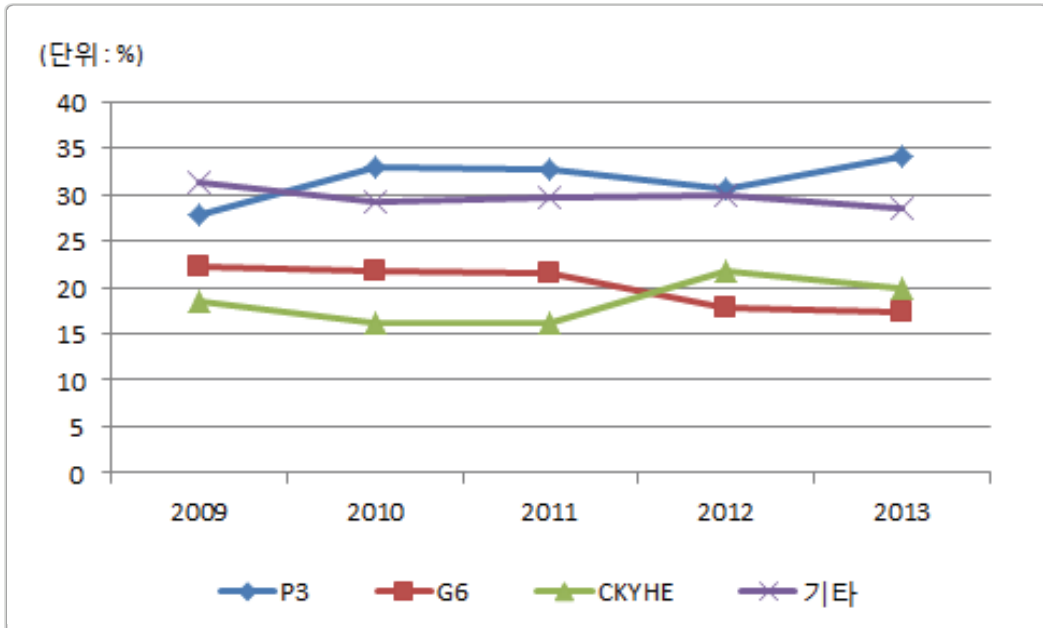
➡ P3는 총 77만 9천TEU를 처리함으로써 가장 높은 비중(34.1%)을 차지함

➡ 다음으로 CKYHE, G6의 순으로 각각 45만 5천TEU, 39만 8천TEU를 처리함

➡ 광양항의 저렴한 하역요금과 신속한 하역작업 등의 요인으로 북미-유럽항로 및

중국-북미서안항로의 일부노선에서 국내 메인항으로 광양항이 이용되어 해운
얼라이언스의 시장점유율이 높음

〈그림 Ⅲ-6〉 광양항 해운 얼라이언스 점유율 추이



자료 : 여수광양항만공사(www.ygpa.or.kr)

- ④ '13년 기준 3개 얼라이언스의 환적물동량의 점유율은 20.9%로 전체 물동량
에서 차지하는 비중이 큰 편임
- ➡ '13년 기준 각 얼라이언스의 환적화물 물동량 점유율이 P3는 13.9%, CKYHE는
5.6%, G6는 1.4%임
- ➡ 가장 큰 비중을 차지하는 P3에 대한 유치 활동 강화가 필요함
 - 현재 Maersk사는 주당 8항차를 운항중이고, MSC와 CMA-CGM은 주당 1항차를 운항
하고 있음
 - MSC와 CMA-CGM은 P3출범으로 Maersk사의 선대를 활용할 수 있게 될 것으로 예상
되기 때문에 화물 유치를 위한 마케팅을 강화해야함



〈표 Ⅲ-12〉 광양항 해운 얼라이언스 컨테이너 처리실적 및 점유율

(단위 : 천TEU, %)

구분		2009	2010	2011	2012	2013
총물동량	소계	1,810 (100.0)	2,079 (100.0)	2,082 (100.0)	2,151 (100.0)	2,284 (100.0)
	P3	504 (27.8)	685 (32.9)	679 (32.6)	655 (30.5)	779 (34.1)
	G6	401 (22.2)	454 (21.8)	448 (21.5)	386 (17.9)	398 (17.4)
	CKYHE	336 (18.6)	335 (16.1)	337 (16.2)	466 (21.7)	455 (19.9)
	기타	569 (31.4)	605 (29.2)	618 (29.7)	644 (29.9)	652 (28.6)
환적물동량	소계	306 (16.9)	314 (15.1)	328 (15.8)	322 (15.0)	535 (23.4)
	P3	183 (10.1)	226 (10.9)	196 (9.4)	121 (5.6)	317 (13.9)
	G6	15 (0.8)	14 (0.7)	49 (2.4)	24 (1.1)	31 (1.4)
	CKYHE	83 (4.6)	39 (1.9)	43 (2.1)	107 (5.0)	129 (5.6)
	기타	25 (1.4)	35 (1.7)	40 (1.9)	70 (3.3)	58 (2.5)

주: ()안은 점유율을 의미

자료 : 여수광양항만공사(www.ygpa.or.kr), KMI 작성

인cheon항 해운 얼라이언스 점유율 현황

● '13년 기준 인천항 컨테이너 총물동량은 212만 6천TEU, 환적물동량은 1만 8천TEU를 처리함

● 해운 얼라이언스가 인천항 물동량에 미치는 영향은 미미할 것으로 보임

➡ 인천항 물동량의 91.4%가 아시아 국가와의 교역량으로써 인천항은 주로 로컬 서비스를 담당하고 있음

· 얼라이언스의 인천항 컨테이너 물동량 비중은 17.2%로 낮은 편이며, 중소형 선사들의 비중이 높음

〈표 Ⅲ-13〉 인천항 해운동맹 컨테이너 처리실적 및 점유율

(단위 : 천TEU, %)

구분		2009	2010	2011	2012	2013
총물동량	소계	1,549 (100.0)	1,859 (100.0)	1,950 (100.0)	1,935 (100.0)	2,126 (100.0)
	P3	90 (5.8)	116 (6.2)	116 (5.9)	113 (5.8)	171 (8.0)
	G6	59 (3.8)	55 (3.0)	54 (2.8)	53 (2.7)	76 (3.6)
	CKYHE	137 (8.8)	137 (7.4)	143 (7.3)	130 (6.7)	118 (5.6)
	기타	1,263 (81.6)	1,551 (83.4)	1,637 (83.9)	1,639 (84.7)	1,761 (82.8)
환적물동량	소계	19 (1.2)	21 (1.1)	18 (0.9)	16 (0.8)	18 (0.8)
	P3	-	-	-	1 (0.1)	-
	G6	-	-	1 (0.1)	1 (0.1)	1 (0.1)
	CKYHE	-	2 (0.1)	1 (0.1)	-	-
	기타	19 (1.2)	19 (1.0)	16 (0.8)	14 (0.7)	17 (0.8)

주: ()안은 점유율을 의미

자료 : 인천항만공사(www.icpa.or.kr), KMI 작성

4) 국내 컨테이너 항만 활성화를 위한 대응방안

- ⑥ 국내 항만별 해운 얼라이언스의 시장점유율 분석 결과 부산항 및 광양항에서 해운 얼라이언스의 점유율은 높은 편이나, 인천항은 해운 얼라이언스의 점유율이 낮은 편임
- ⑦ 부산항 및 광양항에서 해운 얼라이언스의 중요도가 높기 때문에 해운 얼라이언스를 대상으로 유치 활동 강화가 필요함



- 부산항은 해운 얼라이언스가 처리하는 환적물동량이 많아 영향력이 큼
- 광양항은 해운 얼라이언스가 처리하는 환적물동량은 적은 편이나, 광양항 환적화물의 대다수를 해운 얼라이언스가 처리하기 때문에 해운 얼라이언스의 영향력이 큼
- ➡ 반면, 인천항은 물동량의 99.2%가 수출입 물동량이고, 주로 로컬 서비스를 담당하고 있기 때문에 해운 얼라이언스의 영향력이 적을 것으로 보임
- ➡ 현재 국내항만에서 3개 얼라이언스의 환적화물 물동량 점유율이 증가하는 추세에 있고, 향후 정기선 시장 얼라이언스 체제가 강화될 것으로 전망되기 때문에 글로벌 선사의 유치를 통한 환적화물 확보가 필요함

🌀 글로벌 선사의 유치를 위한 전략

- ➡ 항만 인프라의 개선이 필요함
 - 선사들이 18,000TEU급 이상의 대형 선박을 투입하고 있음. 대형선박 입출항의 안정성을 확보하기 위해서는 수심이 최소 16.5m가 되어야함
 - 현재 수심을 확보한 부두도 있지만 그러지 못한 부두도 다소 있기 때문에 준설작업을 통한 수심확보가 필요함
 - 또한 기존 22열 크레인으로는 하역이 원활히 이루어질 수 없기 때문에 24열 이상의 컨테이너 크레인으로의 교체가 시급함
 - 터미널 간 화물의 효율적 운송 시스템 구축, 항만 보안 강화 및 항만 내 통합민원센터 설치 등을 통해 항만 전반의 서비스를 증대해야함
- ➡ 화물 유치를 위한 마케팅 강화 필요
 - P3, G6, CKYHE가 항로별로 시장점유율이 다르기 때문에 항로별로 우위를 점하고 있는 얼라이언스를 대상으로 화물 유치 활동을 시행해야 함
 - 중국 항만의 경쟁력 강화로 물동량 유치경쟁이 심화되고 있으므로 신규 물동량 창출을 위해 아프리카, 호주 및 중남미 등의 남북항로를 대상으로 한 마케팅을 강화해야함
- ➡ 피더선 네트워크 활용하는 방안이 필요
 - 향후 얼라이언스가 기간항로를 독점하게 되고, 중소형 선사가 로컬서비스를 담당하게 될 것으로 전망됨에 따라 피더선과의 연계성이 더욱 중요해질 것으로 보임
 - 컨테이너 화물의 효율적인 환적에 피더선박이 매우 중요한 역할을 하는 만큼 정밀한 피더 네트워크 구축 및 유지를 위한 지속적인 지원이 필요함

5) 결론

➤ '13년 국내 컨테이너 총 물동량은 2,346만 9천TEU를 기록하였으며, '04년 이후 연평균 5.5%로 증가함

◎ 환적물동량은 전체 컨테이너 물동량의 39.7%의 점유율을 보이며 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있음

➤ 직기항 서비스 증대를 계획하고 있는 해운 얼라이언스의 출범을 앞두고 국내 환적물동량 감소에 대한 우려의 시각이 존재하고 있음

◎ 해운 얼라이언스별 국내 항만 시장점유율을 분석해본 결과, 해운 얼라이언스의 환적물동량 점유율이 계속 증가하는 추세에 있음

◎ 또한 향후 얼라이언스의 체제 확대가 예상되어 글로벌 선사 유치를 통한 환적화물 확보가 필요할 것으로 보임

➤ 글로벌 선사의 유치를 위해서는 항만 인프라 개선, 화물유치를 위한 마케팅 활동 강화 및 피더선 네트워크 구축 등이 필요할 것으로 전망

IV. 부 록

1. 2014년 3월 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. 2014년 3월 물동량

▶ 2014년 3월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 국내 2014년 3월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산	27,773,704	1,609,658	561,115	29,944,477
인천	3,374,572	5,295,431	4,585,645	13,255,648
평택·당진	741,552	7,099,953	3,745,727	11,587,232
경인항	21,149	4,769	173	26,091
동해·묵호	767	2,863,932	31,472	2,896,171
삼척	-	459,053	1,862	460,915
속초	4,002	6,596	-	10,598
옥계	-	636,598	35,569	672,167
대산	81,636	2,024,229	4,374,782	6,480,647
보령	-	1,079,297	8,250	1,087,547
태안	-	1,101,115	8,904	1,110,019
군산	61,146	1,306,004	112,932	1,480,082
장항	-	54,342	-	54,342
목포	63,815	1,655,484	82,902	1,802,201
완도	26,080	179,059	404	205,543
여수	-	-	80,093	80,093
광양	3,295,692	8,571,126	9,416,481	21,283,299
포항	47,025	5,980,309	51,121	6,078,455
마산	4,888	1,091,961	107,338	1,204,187
삼천포	-	943,211	6,531	949,742
옥포	-	382,570	5,558	388,128
장승포	-	-	132	132
진해	-	139,072	3,559	142,631
통영	-	19,754	3,641	23,395
고현	-	583,847	5,099	588,946
하동	-	1,041,038	5,509	1,046,547
울산	485,752	4,216,602	12,831,689	17,534,043
제주	17,040	108,727	65,077	190,844
서귀포	26,980	14,250	1,590	42,820
기타	-	2,719,599	533,435	3,253,034
합계	36,025,800	51,187,586	36,666,590	123,879,976

자료: SP-IDC

▶ 2014년 3월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 국내 2014년 3월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	400,788	397,889	785,119	-	1,583,796
인천	102,768	86,947	1,315	2,648	193,678
평택·당진	25,039	22,148	140	-	47,327
경인항	668	523	5	-	1,196
동해·묵호	18	46	-	-	64
삼척	-	-	-	-	-
속초	97	161	1	-	259
옥계	-	-	-	-	-
대산	1,889	3,665	-	-	5,554
보령	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-
군산	1,469	2,050	616	-	4,135
장항	-	-	-	-	-
목포	561	739	-	6,142	7,442
완도	-	-	-	1,906	1,906
여수	-	-	-	-	-
광양	74,727	78,356	46,932	-	200,015
포항	2,233	1,419	-	-	3,652
마산	252	317	-	-	569
삼천포	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-
울산	12,810	19,430	862	-	33,102
제주	-	-	-	2,123	2,123
서귀포	-	-	-	1,980	1,980
기타	-	-	-	-	-
합계	623,319	613,690	834,990	14,799	2,086,798

자료: SP-IDC



2014년 3월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 국내 2014년 3월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	823,449	282,376	27,491	476,342	1,609,658
인천	2,785,588	769,555	14,751	1,725,537	5,295,431
평택·당진	4,382,042	1,340,289	483,542	894,080	7,099,953
경인항	4,566	203	-	-	4,769
동해·묵호	820,904	602,252	-	1,440,776	2,863,932
삼척	30,982	41,200	-	386,871	459,053
속초	251	6,338	7	-	6,596
옥계	69,418	176,260	-	390,920	636,598
대산	1,360,870	524,512	-	138,847	2,024,229
보령	1,071,798	-	-	7,499	1,079,297
태안	1,077,316	-	-	23,799	1,101,115
군산	645,588	183,013	218,468	258,935	1,306,004
장항	16,176	2,000	-	36,166	54,342
목포	192,570	442,579	12,180	1,008,155	1,655,484
완도	-	247	-	178,812	179,059
여수	-	-	-	-	-
광양	5,520,658	863,963	729,221	1,457,284	8,571,126
포항	4,520,762	787,864	-	671,683	5,980,309
마산	133,999	473,996	44,288	439,678	1,091,961
삼천포	886,896	-	-	56,315	943,211
옥포	239,162	7,015	-	136,393	382,570
장승포	-	-	-	-	-
진해	49,513	65	-	89,494	139,072
통영	7,911	47	-	11,796	19,754
고현	218,211	7,057	-	358,579	583,847
하동	1,019,981	-	-	21,057	1,041,038
울산	1,764,236	1,822,238	99,053	531,075	4,216,602
제주	-	-	-	108,727	108,727
서귀포	-	-	-	14,250	14,250
기타	-	-	-	2,719,599	2,719,599
합계	27,642,847	8,333,069	1,629,001	13,582,669	51,187,586

자료: SP-IDC

▶ 2014년 3월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 3월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산	6,780	7,279	-	547,056	561,115
인천	3,349,650	100,845	-	1,135,150	4,585,645
평택·당진	3,597,422	24,991	-	123,314	3,745,727
경인항	-	-	-	173	173
동해·묵호	-	-	-	31,472	31,472
삼척	-	-	-	1,862	1,862
속초	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	35,569	35,569
대산	2,686,779	672,881	-	1,015,122	4,374,782
보령	-	-	-	8,250	8,250
태안	-	-	-	8,904	8,904
군산	-	-	-	112,932	112,932
장항	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	82,902	82,902
완도	-	-	-	404	404
여수	-	-	-	80,093	80,093
광양	5,394,382	1,967,579	1,169,404	885,116	9,416,481
포항	-	-	-	51,121	51,121
마산	-	-	-	107,338	107,338
삼천포	-	-	-	6,531	6,531
옥포	-	-	-	5,558	5,558
장승포	-	-	-	132	132
진해	-	-	-	3,559	3,559
통영	-	-	-	3,641	3,641
고현	-	-	-	5,099	5,099
하동	-	-	-	5,509	5,509
울산	7,572,050	3,807,556	86,882	1,365,201	12,831,689
제주	-	-	-	65,077	65,077
서귀포	-	-	-	1,590	1,590
기타	-	-	-	533,435	533,435
합계	22,607,063	6,581,131	1,256,286	6,222,110	36,666,590

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·묵호항	8,497,089	8,035,319	-	14,715,484	31,247,892
삼척항	366,717	565,500	-	5,491,171	6,423,388
속초항	1,123	13,175	-	10,273	24,571
옥계항	881,477	1,989,159	-	4,522,459	7,393,095
대산항	44,494,465	11,299,271	739,637	10,009,289	66,542,662
보령항	13,568,004	-	-	270,275	13,838,279
태안항	13,723,061	-	-	309,480	14,032,541
군산항	9,725,283	4,797,521	542,317	4,752,571	19,817,692
장항항	180,289	23,946	-	1,069,048	1,273,283
목포항	1,904,451	2,892,368	380,955	12,640,881	17,818,655
완도항	7,848	4,566	-	1,762,936	1,775,350
여수항	564,200	-	12,362,648	832,486	13,759,334
광양항	125,429,270	52,341,812	11,553,894	30,603,485	219,928,461
포항항	48,390,145	8,807,453	144,150	9,532,214	66,873,962
마산항	1,998,592	5,822,310	210,742	7,481,282	15,512,926
삼천포항	11,500,983	9,371	-	676,571	12,186,925
옥포항	1,931,381	109,541	-	6,509,171	8,550,093
장승포항	-	-	-	13,049	13,049
진해항	452,641	30,549	71	681,831	1,165,092
통영항	70,612	666	-	429,460	500,738
고현항	2,678,400	177,552	-	2,352,174	5,208,126
하동항	13,508,066	-	-	402,584	13,910,650
울산항	102,700,572	65,253,210	2,683,194	23,115,467	193,752,443
제주항	4,374	15,683	-	2,056,232	2,076,289
서귀포항	-	-	-	564,359	564,359
기타항	-	-	-	39,364,509	39,364,509

자료 : SP-IDC

3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2013년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

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

자료 : SP-IDC



2012년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,824,822	6,836,967	8,498,159	390,330	22,550,278
부산항	4,381,647	4,426,488	8,147,546	90,496	17,046,177
인천항	1,004,858	914,931	15,502	46,564	1,981,855
평택·당진항	261,445	249,099	3,849	2,607	517,000
경인항	5,670	4,548	25	167	10,410
동해·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



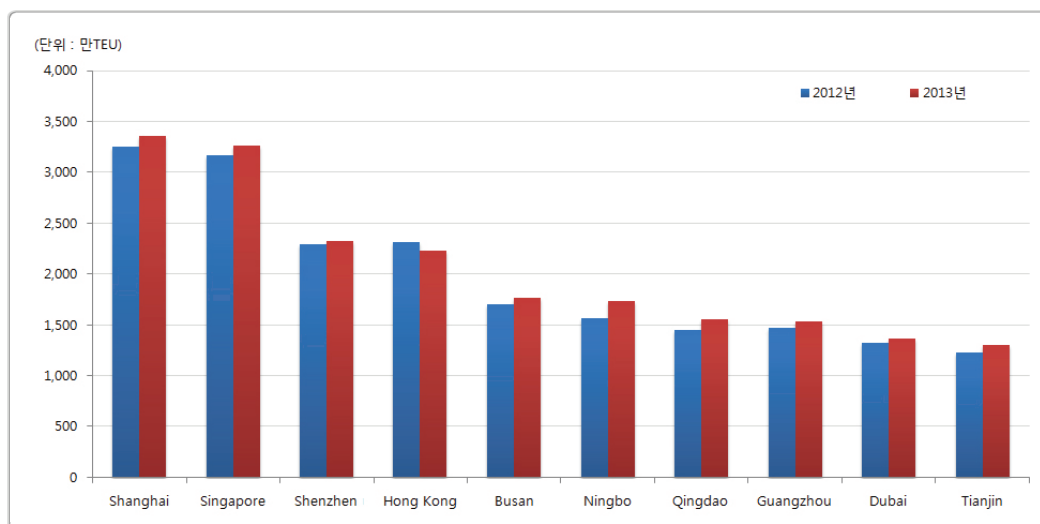
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

▶ 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	Tanjung Pelepas	770	52	Kobe	257	86	Karachi	149
19	Xiamen	720	53	Melbourne	255	87	Southampton*	148
20	Tanjung Priok	620	54	Maarsaxlokk	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 4月 30日 印刷

2014年 4月 30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

