

05 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	39
II. 항만 및 산업 동향	41
1. 국내 항만 및 산업동향	43
1) 부산항	43
2) 인천항	45
3) 광양항	46
4) 울산항	47
5) 평택·당진항	48
6) 대산항	49
7) 포항항	52
8) 목포항	52

9) 군산·장항항	53
10) 마산항	54
2. 국외 항만 및 산업동향	55
1) 중국	55
2) 아시아	55
3) 유럽	58
4) 미주	58
5) 아프리카	59
6) 오세아니아	60
3. 품목별 동향	61
1) 양곡	61
2) 시멘트	62
3) 석탄	63
4) 목재	64
5) 모래	66
6) 철광석	66
7) 철재/고철	67
8) 자동차	68
9) 잡화	71
10) 유류	72
 III. 항만포커스	 75
1. 마산항 1-1단계 사업 현황 및 운영방안	77
2. 열차페리 현황 및 발전방향	87
 IV. 부 록	 99
1. '14년 4월 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 4월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 4월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 4월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 4월 물동량	8
<표 I -6> 2014년 4월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 4월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 4월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 4월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	33
<표 I -14> 싱가포르항 2014년 3월 물동량 현황	33
<표 I -15> 킬롱항 2014년 3월 물동량 현황	34
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 3월 물동량 현황	35
<표 I -17> 인도 주요 항만의 2013년 4월~2014년 3월 누적물동량 현황	35
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 2014년 3월 물동량 현황	36
<표 I -19> 바르셀로나항의 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -20> 이탈리아 주요항만의 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -21> LA/LB항 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -22> 산토스항 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -23> 시드니항 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -24> 리차드베이항의 2014년 3월 물동량 현황	40
<표 II -1> 부산항 신항 2014년 1~4월 입항선박 실적 현황	43
<표 II -2> 부산항 북항 2014년 1~4월 입항선박 실적 현황	44
<표 II -3> 울산항 오일허브 사업개요	48

<표 II-4> 수역별·기간별 곡물 운임 전망	62
<표 II-5> '14년 시멘트 내수 출하 실적	63
<표 II-6> 2014년 4월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)	64
<표 II-7> 2014년 4월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)	65
<표 II-8> '14년 4월 세계 조강생산량	67
<표 II-9> 2014년 4월 자동차산업 현황	69
<표 II-10> 자동차산업 월별 현황	70
<표 II-11> '14년 4월 국내 기계류 수출입 현황	71
<표 III-1> 마산항 1-1단계 시설현황	78
<표 III-2> 마산항 품목별 물동량 추이	80
<표 III-3> 마산항 1-1단계 추진현황 및 관련 연구용역	81
<표 III-4> 창원국가산업단지 주요품목별 생산실적	83
<표 III-5> 창원국가산업단지 주요품목별 수출실적	83
<표 III-6> 마산항 선석 기능 재배치(1안)	85
<표 III-7> 마산항 선석 기능 재배치(2안)	86
<표 III-8> 2006년 대선공약 중 열차페리 구상안	89
<표 III-9> 한국의 對중국 물동량 현황	91
<표 III-10> 경제성장률 전망	91
<표 III-11> 항만별 對중국 교역물동량(컨테이너) 현황	92
<표 III-12> 항만별 對중국 교역물동량(비컨테이너) 현황	93
<표 III-13> 중국 성별 對한국 교역물동량 현황	94
<표 III-14> 對중국 수출입 교역 현황	95
<표 III-15> 對중국 수출입 품목별 교역 현황	96
<표 IV-1> 2014년 4월 항만별 총물동량	101
<표 IV-2> 2014년 4월 항만별 컨테이너 물동량	102
<표 IV-3> 2014년 4월 항만별 벌크 물동량	103
<표 IV-4> 국내 2014년 4월 항만별 유류 물동량	104

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 4월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 4월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 4월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 4월 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 4월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 4월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 II-1> 광양항 자동차 물동량 추이	46
<그림 II-2> 울산항 남방파제 2단계 사업 구간	47
<그림 II-3> 대산항 주요 품목 처리 비중	50
<그림 II-4> 대산항 유류물동량 품목별 현황	50

<그림 II-5> 파라자일렌(PX) 국제가격 동향	51
<그림 II-6> 어항구 설정구역 위치 도면	53
<그림 II-7> 고베항, 오사카항의 지리적 위치	56
<그림 II-8> 건화물선 용선료 변동추이	61
<그림 II-9> 석유정제업 저장시설 등록요건 규제 완화	72
<그림 III-1> 마산항 주요 부두	78
<그림 III-2> 마산항 물동량 물동량 추이	79
<그림 III-3> 열차페리 운송방식	87
<그림 III-4> 국외 주요 열차페리 운영지역	90
<그림 III-5> 2013년 對중국 수출입 교역물동량 비교	95
<그림 III-6> 2013년 對중국 수출입 품목별 교역비중 비교	97

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계

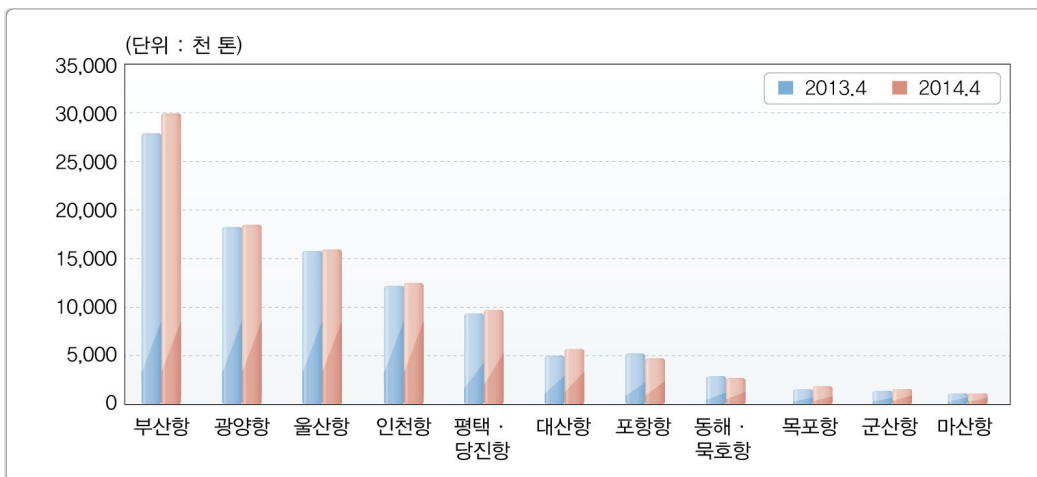




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 4월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 4월 총물동량

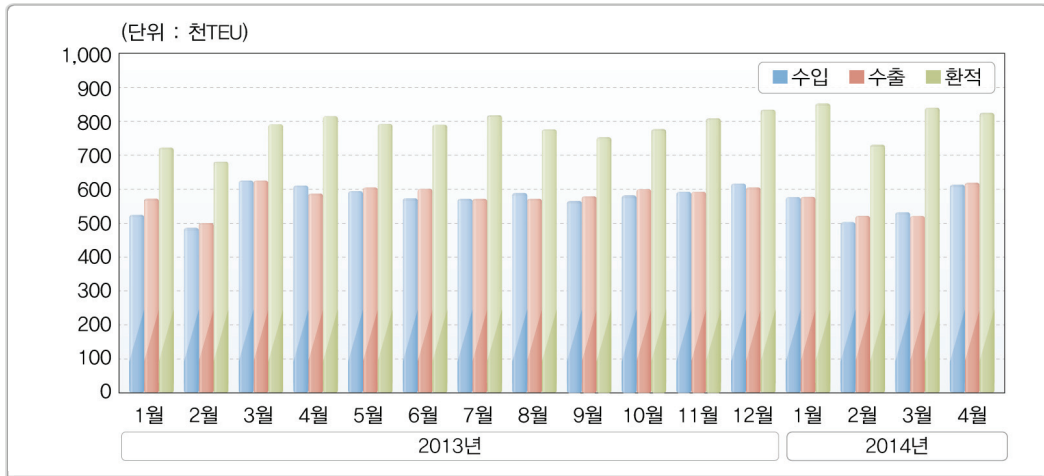
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
전국	112,395	449,622	125,413	115,154	468,960	-8.2	2.5	4.3
부산항	28,087	106,177	30,248	30,045	113,011	-0.7	7.0	6.4
광양항	18,623	75,912	21,801	18,715	82,094	-14.2	0.5	8.1
울산항	15,612	66,219	17,540	16,101	65,278	-8.2	3.1	-1.4
인천항	11,966	50,218	13,271	12,082	50,631	-9.0	1.0	0.8
평택·당진항	9,402	36,625	11,590	9,891	42,333	-14.7	5.2	15.6
대산항	4,949	20,537	6,095	5,612	21,746	-7.9	13.4	5.9
포항항	5,248	22,651	6,481	4,569	22,869	-29.5	-12.9	1.0
동해·목호항	2,999	10,828	2,978	2,889	10,704	-3.0	-3.7	-1.1
목포항	1,670	6,558	1,883	1,781	7,131	-5.4	6.7	8.7
군산항	1,463	6,032	1,481	1,767	6,224	19.3	20.8	3.2
마산항	1,277	4,988	1,226	1,157	4,260	-5.7	-9.4	-14.6
기타항	11,100	42,875	10,819	10,545	42,677	-2.5	-5.0	-0.5

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

▶ '14년 4월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.6% 증가, 전월대비 0.8% 감소한 209만 7천TEU 처리

● 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 1.2%, 6.9% 증가

● 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.5% 증가, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 25.8% 감소

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU)

구분	2013									2014			
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
수입	613	595	572	586	588	558	590	580	611	572	500	629	621
수출	587	608	601	584	577	562	600	579	608	571	518	619	627
환적	807	790	790	815	766	747	773	807	837	851	724	843	836
연안	18	12	13	10	9	9	12	17	23	23	15	15	13
합계	2,025	2,005	1,976	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,018	1,757	2,105	2,097

자료 : SP-IDC, KMI 작성



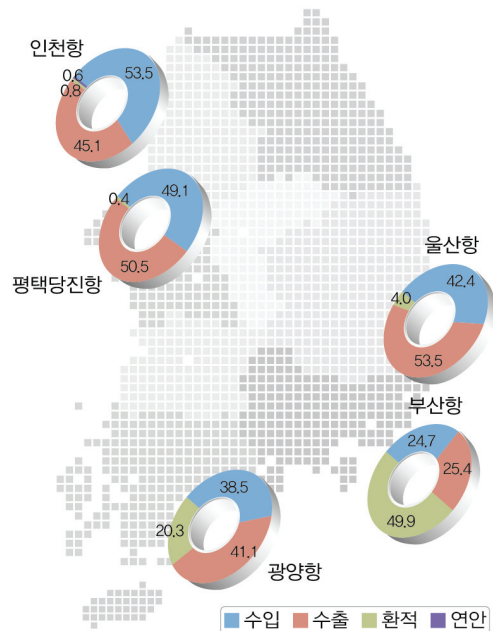
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
부산항	1,554	5,805	1,585	6,036	2.0	4.0
광양항	176	714	201	800	14.0	12.0
인천항	178	675	198	719	11.2	6.5
평택·당진항	45	153	49	164	7.9	7.2
울산항	32	125	35	135	10.4	8.4
전국	2,025	7,641	2,097	7,976	3.6	4.4

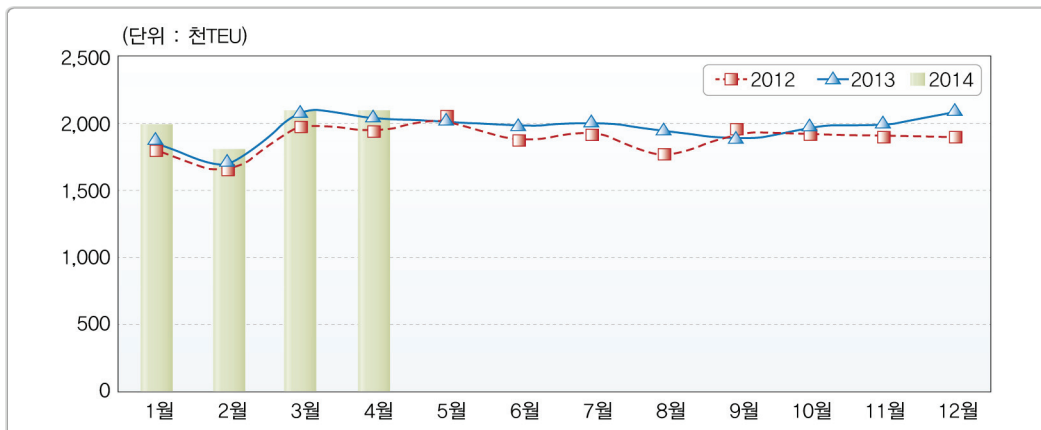
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

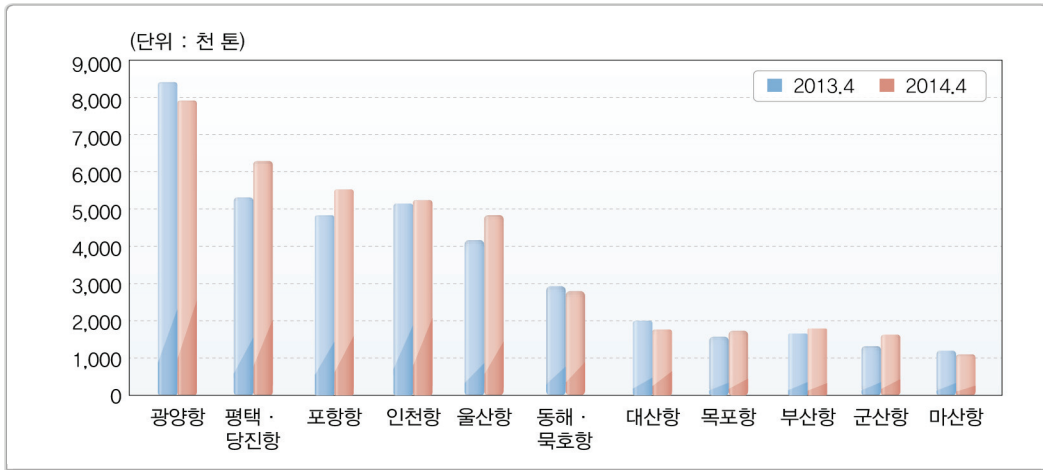


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▷ '14년 4월 컨테이너 전체물동량은 209만 7천TEU를 기록, 이 중 수입물동량은 62만 1천TEU, 수출물동량은 62만 7천TEU를 나타냄
- ▷ 부산항은 158만 5천TEU를 처리 전체 컨테이너 물동량에 75.6%를 차지함

〈그림 I-4〉 국내 항만별 4월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 4월 벌크 물동량(유류제외)

(단위 : 천 톤, %)

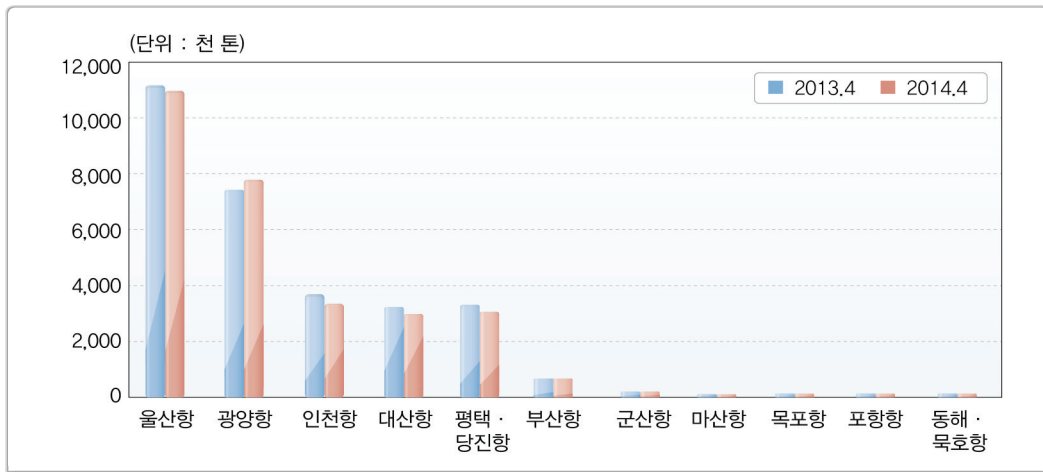
구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
전국	49,031	189,098	52,416	50,153	198,315	-4.3	2.3	4.9
광양	8,362	32,867	9,089	7,928	33,922	-12.8	-5.2	3.2
평택·당진	5,450	20,398	7,102	6,247	25,950	-12.0	14.6	27.2
포항	4,773	19,790	5,996	5,510	21,344	-8.1	15.4	7.9
인천	5,142	18,721	5,310	5,299	20,228	-0.2	3.0	8.0
울산	4,135	16,899	4,221	4,871	17,339	15.4	17.8	2.6
동해·목호	2,972	10,702	2,945	2,855	10,571	-3.1	-3.9	-1.2
목포	1,677	6,252	1,610	1,716	6,186	6.6	2.3	-1.1
대산	1,501	5,880	1,734	1,642	6,562	-5.3	9.4	11.6
부산	1,293	5,271	1,307	1,599	5,546	22.3	23.7	5.2
군산	1,981	7,295	2,024	1,596	7,122	-21.1	-19.4	-2.4
마산	1,172	4,490	1,114	1,053	3,827	-5.5	-10.2	-14.8
기타	10,574	40,531	9,961	9,838	39,718	-1.2	-7.0	-2.0

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 4월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 4월 유류 물동량

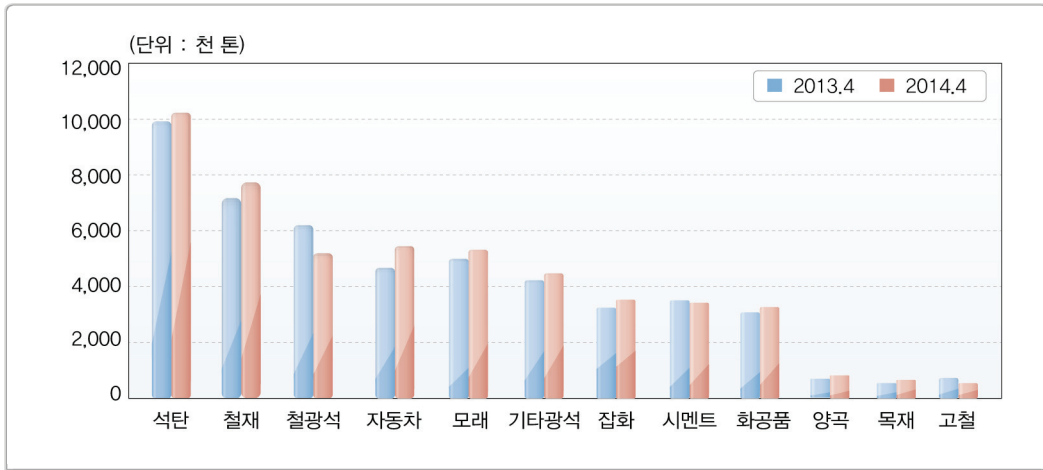
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
전국	29,982	134,027	36,670	29,252	135,393	-20.2	-2.4	1.0
울산	11,019	47,592	12,832	10,750	46,101	-16.2	-2.4	-3.1
광양	7,477	31,657	9,419	7,862	35,775	-16.5	5.1	13.0
인천	3,746	20,101	4,586	3,390	18,207	-26.1	-9.5	-9.4
대산	3,208	15,082	4,375	2,884	15,432	-34.1	-10.1	2.3
평택·당진	3,245	13,789	3,746	2,879	13,787	-23.1	-11.3	0.0
부산	507	2,358	569	501	2,087	-11.9	-1.1	-11.5
마산	108	539	113	100	455	-11.1	-7.3	-15.5
군산	99	482	107	97	416	-9.2	-1.8	-13.7
목포	73	308	85	70	313	-17.8	-4.2	1.8
포항	48	212	51	54	198	6.2	12.2	-6.3
동해·묵호	26	121	31	32	128	2.1	23.4	5.3
기타	425	1,786	755	632	2,494	-16.3	48.7	39.6

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 4월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 4월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
합계	79,012	323,125	89,086	79,405	333,708	-10.9	0.5	3.3
양곡	570	2,897	557	628	2,705	12.9	10.1	-6.7
시멘트	3,532	11,882	3,448	3,426	12,475	-0.6	-3.0	5.0
석탄	9,913	41,339	11,467	10,218	43,278	-10.9	3.1	4.7
목재	485	2,081	532	558	2,067	5.0	15.0	-0.7
모래	4,941	13,315	4,681	5,224	16,775	11.6	5.7	26.0
철광석	6,337	23,741	5,712	5,172	21,237	-9.5	-18.4	-10.5
철재	7,115	29,369	8,809	7,711	32,780	-12.5	8.4	11.6
고철	837	3,157	464	550	2,313	18.7	-34.3	-26.7
자동차	4,625	18,177	5,468	5,384	19,930	-1.5	16.4	9.6
잡화	3,234	14,091	3,489	3,534	14,506	1.3	9.3	2.9
유류	29,982	134,027	36,670	29,252	135,393	-20.2	-2.4	1.0
기타광석	4,332	17,014	4,739	4,428	18,074	-6.6	2.2	6.2
화공품	3,110	12,035	3,051	3,320	12,176	8.8	6.7	1.2

자료 : SP-IDC, KMI 작성



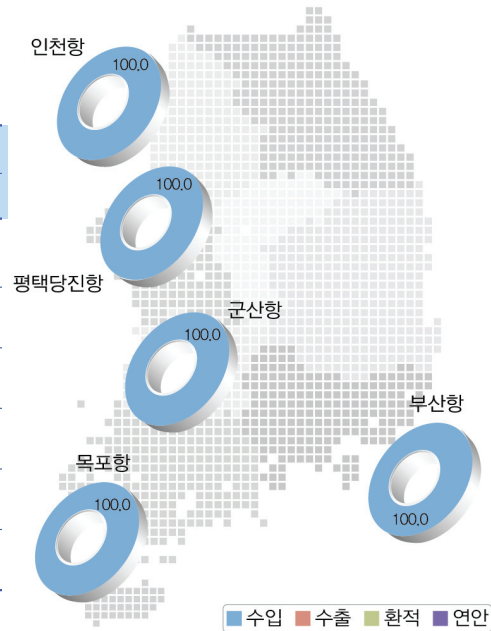
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
인천	311	1,539	330	1,574	5.9	2.2
부산	120	420	155	476	28.8	13.1
평택·당진	56	333	92	343	64.0	2.9
군산	56	217	51	190	-10.1	-12.4
목포	26	138	1	87	-95.9	-36.5
전국	570	2,897	628	2,705	10.1	-6.7

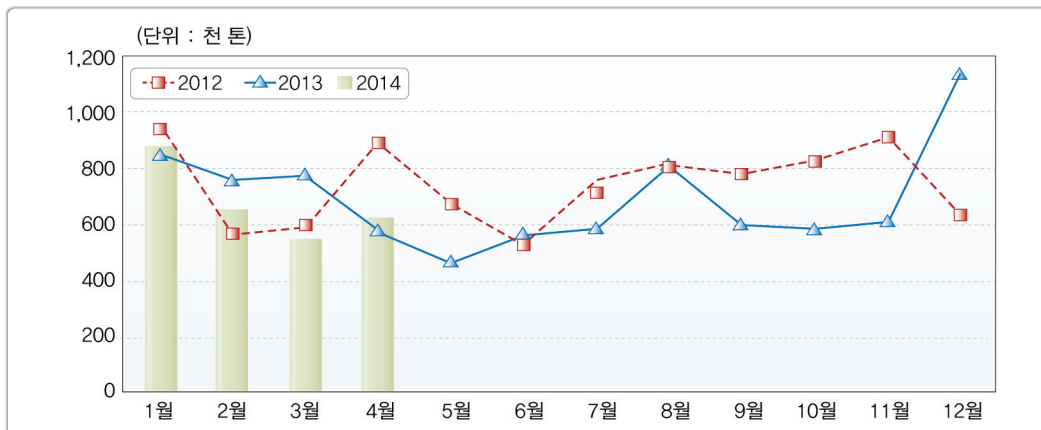
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 양곡을 주로 운송하는 Panamax급 선박의 공급과잉으로 하락했던 운임이 '14년 하반기에는 회복될 것으로 전망 (p.61)



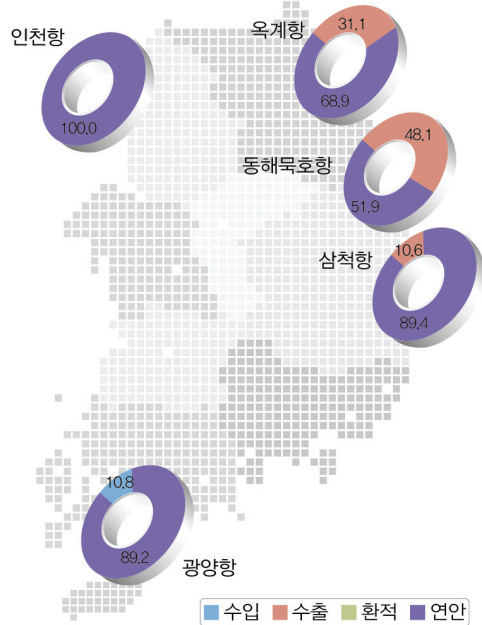
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
동해.목호	1,187	4,356	1,029	3,890	-13.3	-10.7
삼척	429	1,410	469	1,604	9.5	13.8
옥계	384	1,293	461	1,811	19.9	40.1
광양	473	1,397	357	1,240	-24.5	-11.3
인천	130	361	186	582	43.3	61.2
전국	3,532	11,882	3,426	12,475	-3.0	5.0

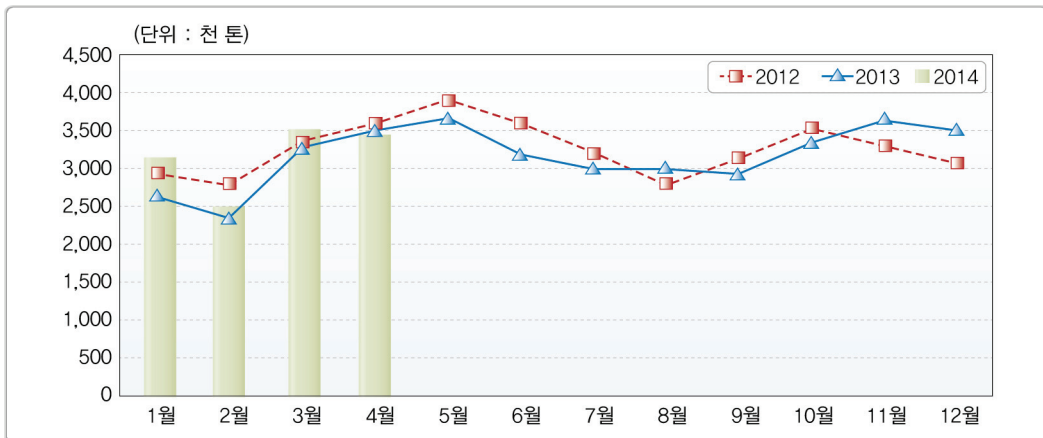
주 : 상위 5개 항만

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 5월, 전년대비 시멘트 내수 출하량은 급속한 감소세를 나타냄 (p.62)



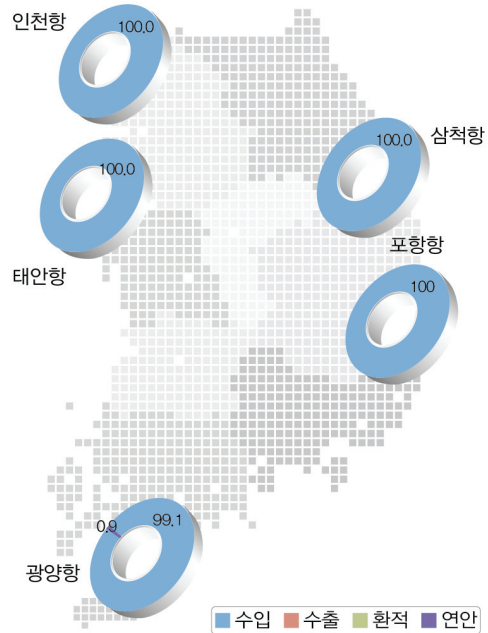
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
광양	1,608	7,509	2,125	8,122	32.1	8.2
태안	1,021	4,766	1,281	4,761	25.4	-0.1
인천	914	3,246	1,094	3,750	19.6	15.5
포항	842	4,195	949	4,714	12.7	12.4
삼천포	1,081	3,968	942	3,652	-12.9	-8.0
전국	9,913	41,339	10,218	43,278	3.1	4.7

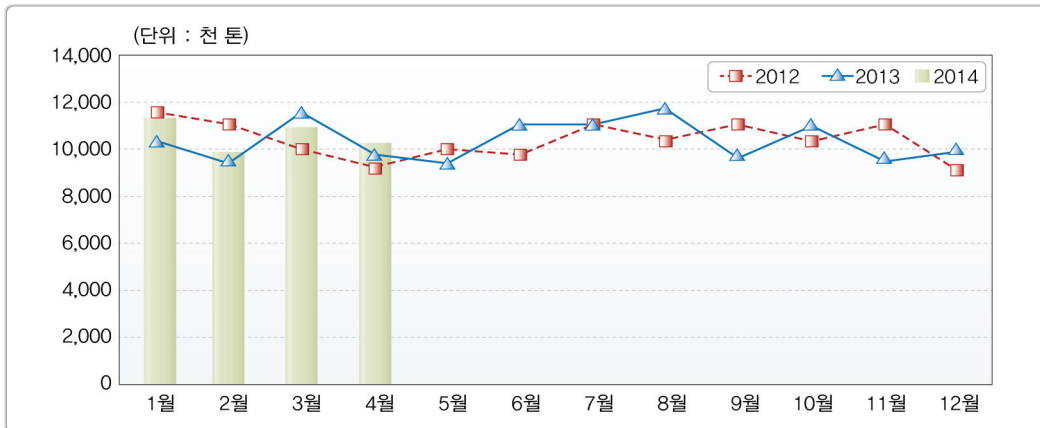
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 올해 연료탄 수입량은 중국 및 인도는 증가, 유럽은 현재 수준을 유지할 것으로 전망 (p.63)



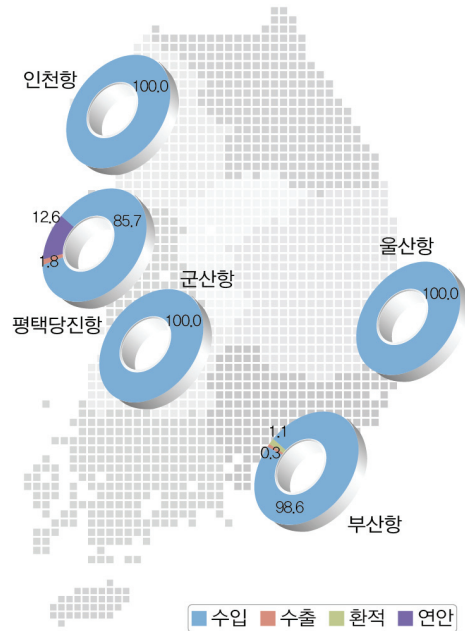
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
인천	191	900	210	738	10.0	-18.0
군산	121	503	126	502	4.2	-0.1
울산	76	313	120	457	57.7	46.0
평택.당진	22	92	42	118	92.1	28.3
부산	39	168	28	124	-29.0	-26.2
전국	485	2,081	558	2,067	15.0	-0.7

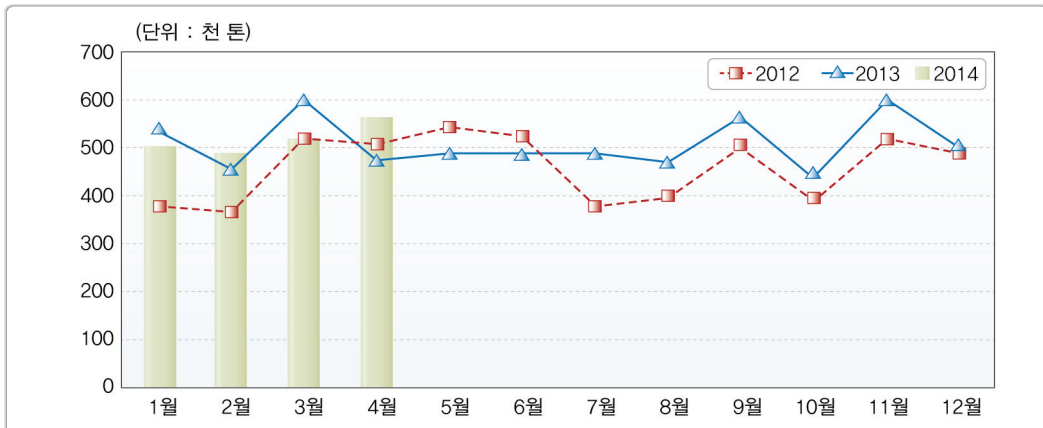
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 4월 목재 수입 중 원목의 비중은 26.7%(2억 3188만 달러)로 가장 높았으며, 이 중 대부분이 뉴질랜드에서 수입됨 (p.64)



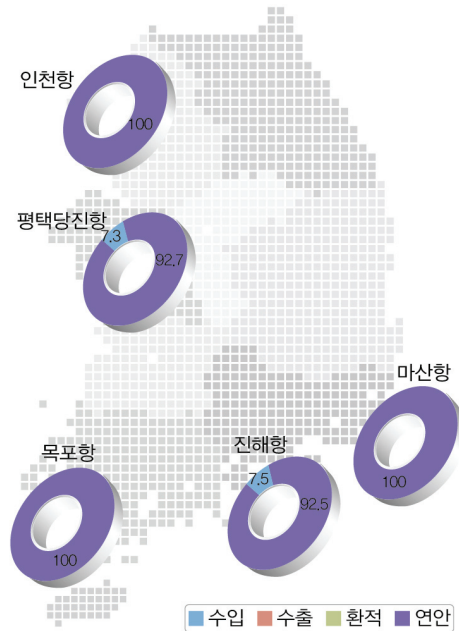
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
인천	1,289	3,493	1,389	4,618	7.8	32.2
평택·당진	192	308	227	590	18.2	91.4
진해	151	450	182	454	20.6	1.0
목포	143	409	152	517	6.2	26.2
마산	83	269	124	425	49.2	58.0
전국	4,941	13,315	5,224	16,775	5.7	26.0

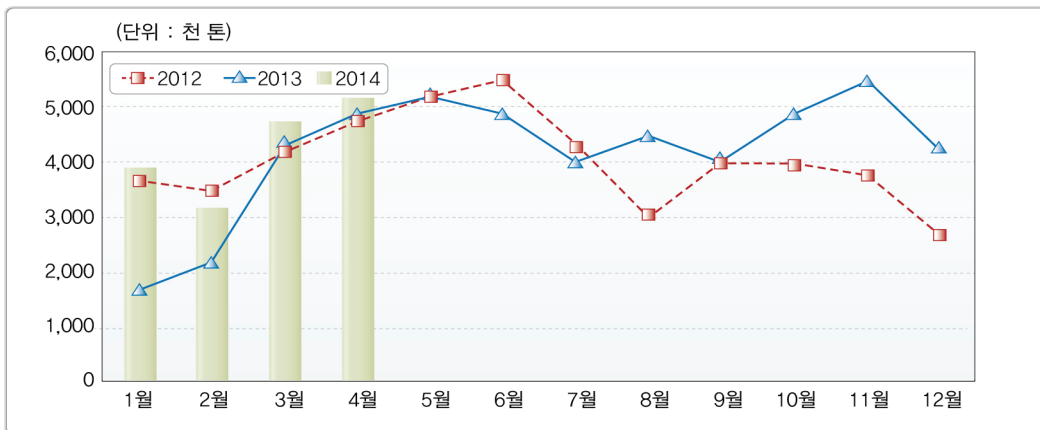
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

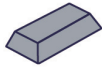
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 인천 송도지구 항로주변, 양질의 모래톱이 발견됨으로 향후 송도지역 5공구 공사 등에 활용될 전망 (p.66)



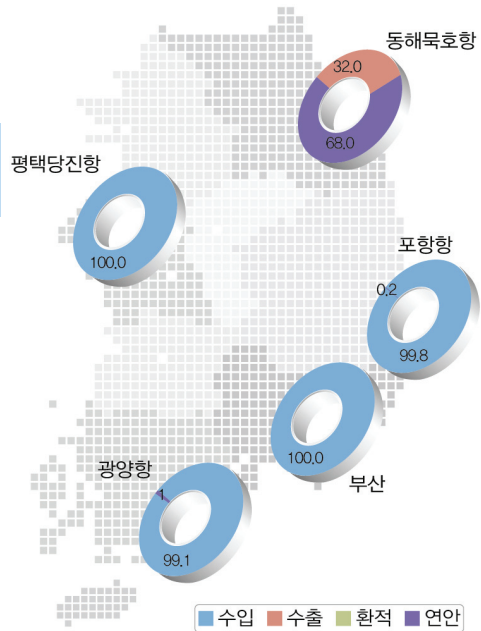
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
포항	1,844	8,068	2,603	8,136	41.2	0.8
광양	2,799	10,148	2,328	10,724	-16.8	5.7
평택.당진	1,598	5,189	179	2,159	-88.8	-58.4
동해.묵호	83	278	48	187	-42.1	-32.6
부산	-	-	11	11	-	-
전국	6,337	23,741	5,172	21,237	-18.4	-10.5

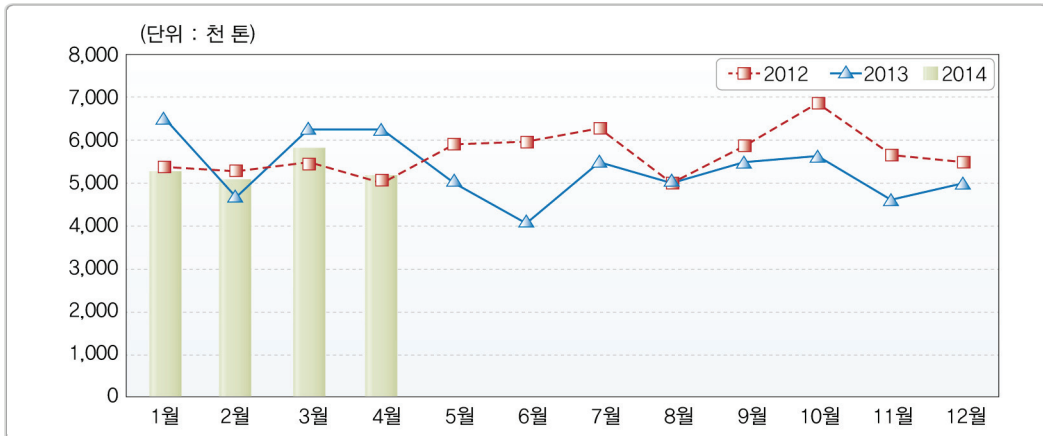
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 국제 철광석 가격, 지속적인 하락으로 약 2년 만에 톤당 100달러 이하로 하락 (p. 66)



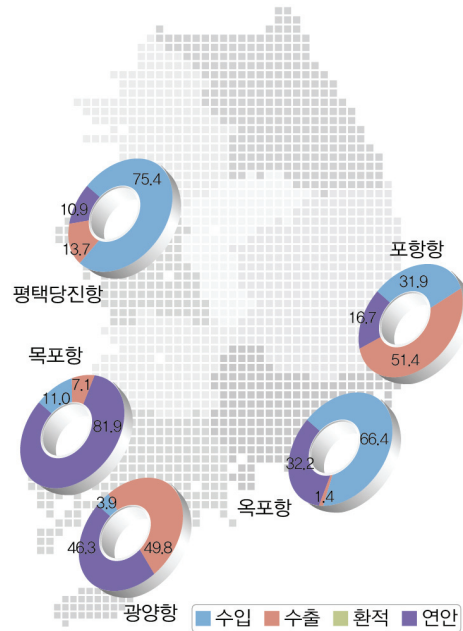
철재

(단위 : 천 톤, %)

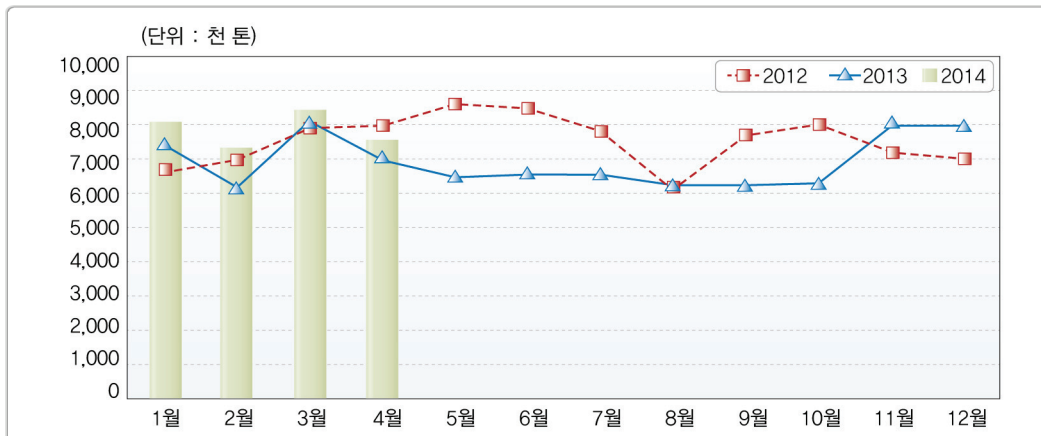
구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
평택.당진	912	3,502	2,469	9,341	170.6	166.7
포항	1,102	4,405	1,188	5,198	7.8	18.0
광양	1,244	5,428	791	4,341	-36.4	-20.0
옥포	746	2,316	577	2,665	-22.6	15.1
목포	308	1,314	562	2,042	82.6	55.4
전국	7,115	29,369	7,711	32,780	8.4	11.6

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 4월 세계 조강생산량은 전년대비 3.0% 증가한 1억 3,663만 톤을 기록 (p.67)



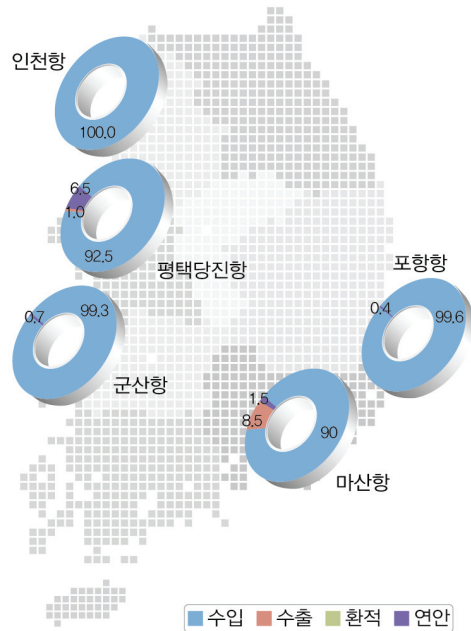
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
평택.당진	238	820	204	635	-14.5	-22.6
포항	186	623	144	682	-22.6	9.5
군산	59	283	48	219	-18.7	-22.4
마산	29	111	47	131	65.3	17.3
인천	59	267	43	193	-26.9	-27.7
전국	837	3,157	550	2,313	-34.3	-26.7

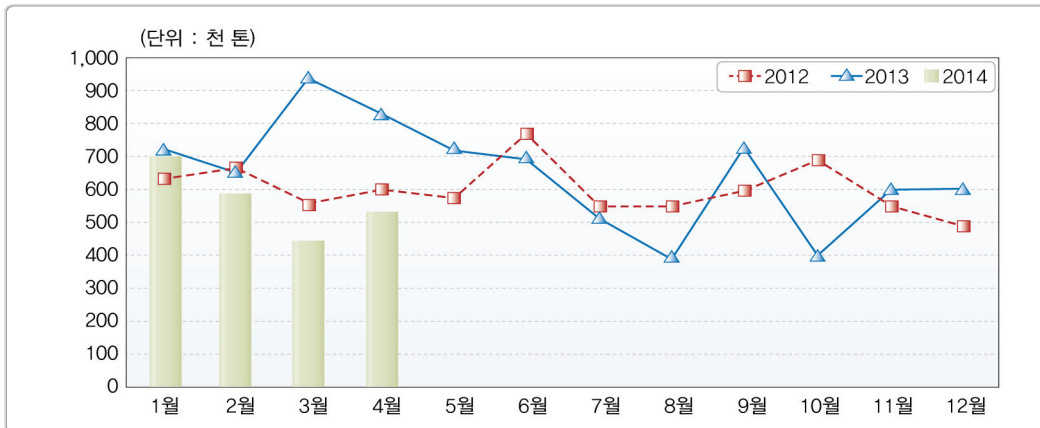
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 국내 고철 물동량의 26.0%를 처리하는 부산항에서 통관업무의 효율성을 높일 수 있는 이미지패스 시스템을 도입 (p.68)



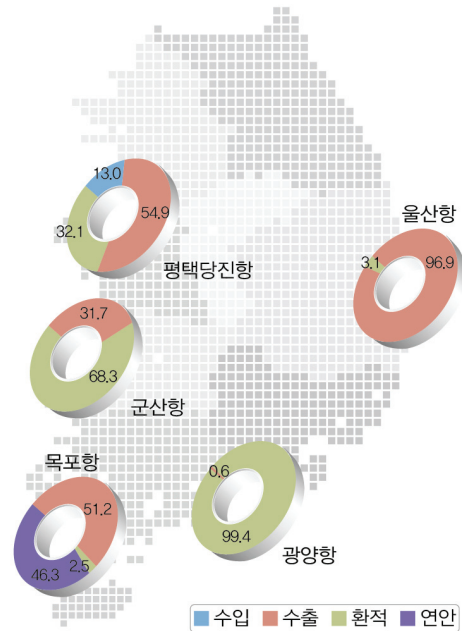
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
평택.당진	1,293	4,896	1,272	5,015	-1.6	2.4
울산	909	3,851	1,188	4,193	30.6	8.9
목포	767	3,047	709	3,036	-7.6	-0.4
광양	299	1,105	654	2,375	118.8	114.9
군산	286	1,072	451	1,256	57.7	17.2
전국	4,625	18,177	5,384	19,900	16.4	9.6

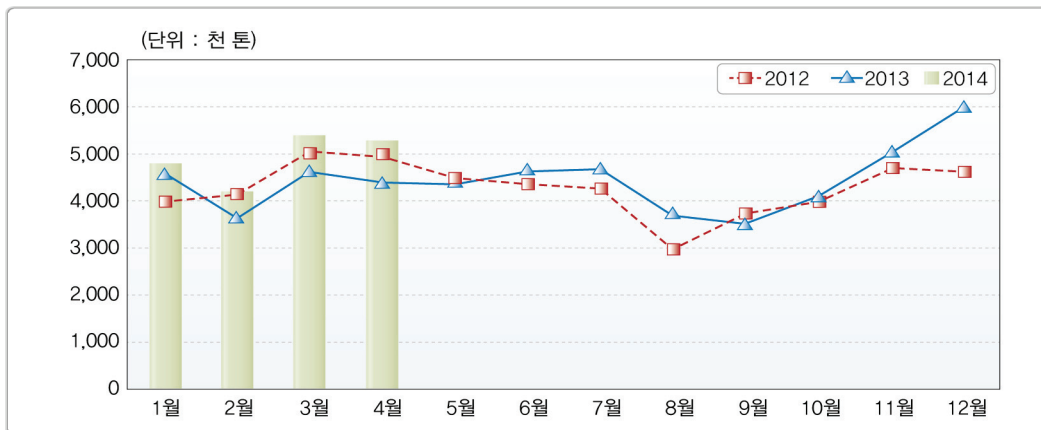
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 광양항의 자동차 야적장이 기존 컨테이너 13, 14번 선석에서 3-2단계 다목적부두로 이전이 추진됨 (p.46)
- ▶ 4월 국내 자동차 생산량은 43만 4천 대로 전년동기대비 12.4% 크게 증가함 (p.68)



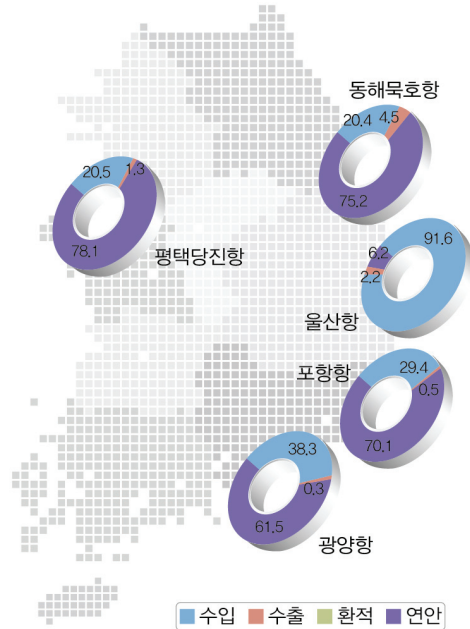
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
동해.묵호	988	3,979	1,238	4,543	25.3	14.2
광양	1,044	3,973	1,055	4,412	1.1	11.1
울산	345	1,394	521	1,703	50.8	22.2
포항	621	1,907	408	1,812	-34.2	-5.0
평택.당진	311	1,045	375	1,695	20.5	62.2
전국	4,332	17,014	4,428	18,074	2.2	6.2

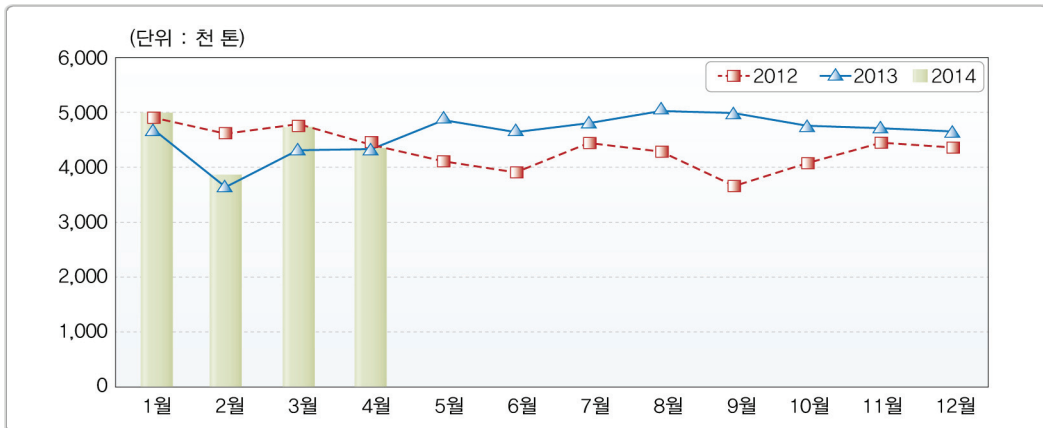
주 : 상위 5개 항만

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 4월 기타광석 물동량은 442만 8천 톤을 기록 전년동기대비 2.2% 증가함
- ▶ 동해-묵호항을 123만 8천 톤을 처리하여 가장 비중이 높았으며, 광양항, 울산항, 포항항, 평택-당진항의 순으로 물동량 비중을 나타냄



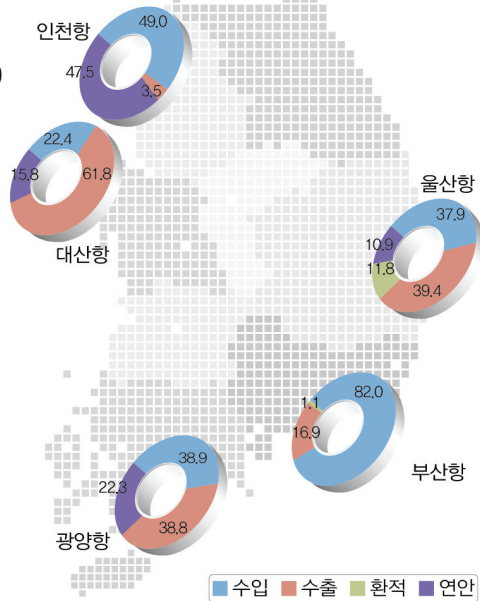
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
울산	1,588	6,378	1,884	6,427	18.6	0.8
대산	738	2,574	784	2,867	6.2	11.4
광양	525	2,082	418	1,896	-20.4	-8.9
인천	126	390	122	504	-3.7	29.3
부산	25	134	46	190	82.8	41.8
전국	3,110	12,035	3,320	12,176	6.7	1.2

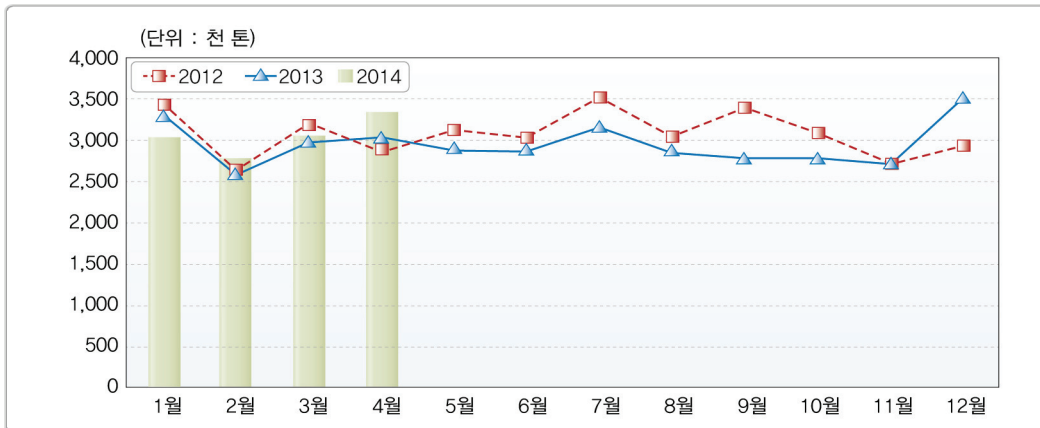
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 파라자일렌(PX)의 공급과잉 및 시황악화로 관련 품목(원료, 제품) 물동량에 영향이 있을 것으로 전망 (p.50)



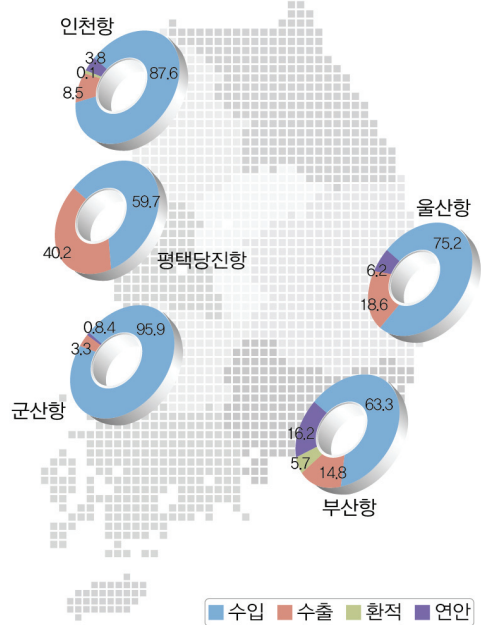
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
인천	547	2,390	686	2,613	25.4	9.3
평택·당진	474	2,285	676	2,641	42.6	15.6
부산	471	1,839	546	2,007	15.9	9.1
울산	567	2,445	512	2,072	-9.7	-15.3
군산	346	1,805	469	1,882	35.6	4.3
전국	3,234	14,091	3,534	14,506	9.3	2.9

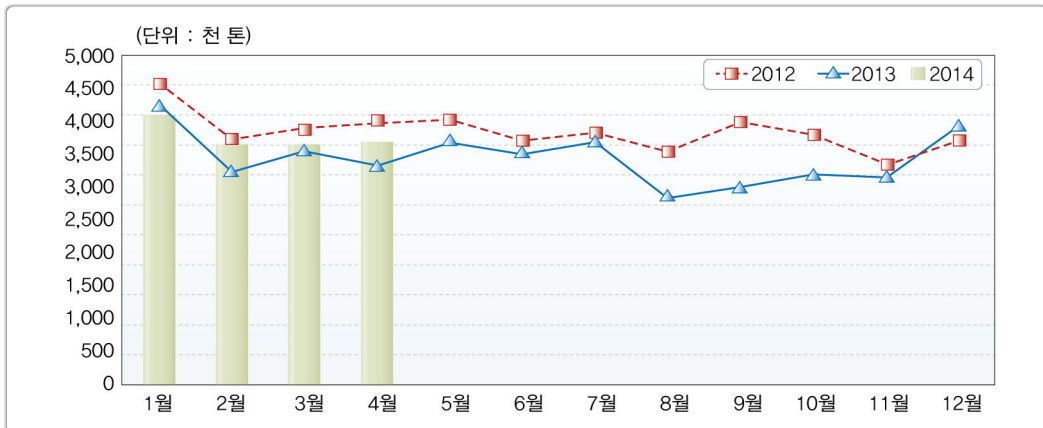
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 4월 기계류 수입액은 61억 4,900만 달러, 수출액은 86억 4,700만 달러를 기록, 이 중 중국과의 교역은 24.7%로 가장 큰 비중을 차지 (p.71)



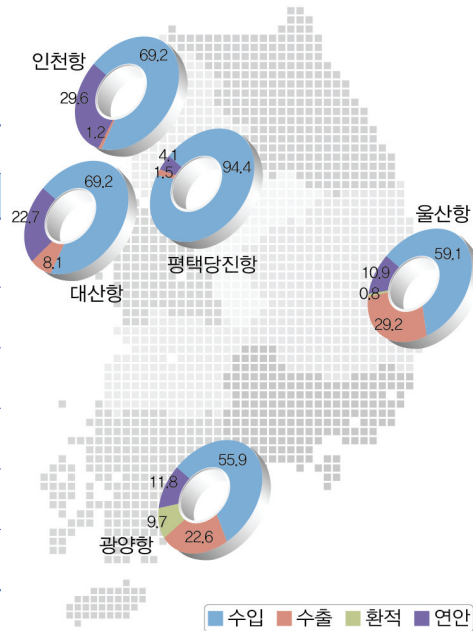
유류

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	동월	누적
울산	11,019	47,592	10,750	46,101	-2.4	-3.1
광양	7,477	31,657	7,862	35,775	5.1	13.0
인천	3,746	20,101	3,390	18,207	-9.5	-9.4
대산	3,208	15,082	2,884	15,432	-10.1	2.3
평택·당진	3,245	13,789	2,879	13,787	-11.3	0.0
전국	29,982	134,027	29,252	135,393	-2.4	1.0

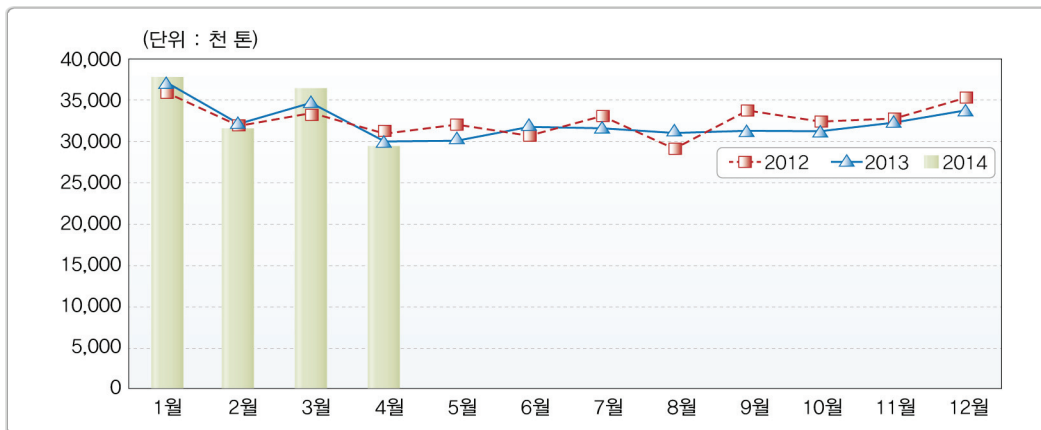
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 동북아 오일허브 사업 활성화를 위해 산업통상자원부는 유류 저장시설의 등록요건을 완화하기로 발표 (p.72)

〈표 I -6〉 2014년 4월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	잡화	유류	철재	자동차	양곡
	546 (15.9)	501 (-1.1)	478 (0.2)	168 (-3.6)	155 (28.8)
광양	유류	철광석	석탄	기타광석	철재
	7,862 (5.1)	2,328 (-16.8)	2,125 (32.1)	1,055 (1.1)	791 (-36.4)
울산	유류	화공품	자동차	기타광석	잡화
	10,750 (-2.4)	1,884 (18.6)	1,188 (30.6)	521 (50.8)	512 (-9.7)
인천	유류	모래	석탄	잡화	철재
	3,390 (-9.5)	1,389 (7.8)	1,094 (19.6)	686 (25.4)	528 (-23.6)
평택·당진	유류	철재	자동차	잡화	석탄
	2,879 (-11.3)	2,469 (170.6)	1,272 (-1.6)	676 (42.6)	660 (135.3)
대산	철광석	철재	석탄	기타광석	고철
	2,603 (41.2)	1,188 (7.8)	949 (12.7)	408 (-34.2)	144 (-22.6)
포항	유류	화공품	석탄	잡화	기타광석
	2,884 (-10.1)	784 (6.2)	782 (-33.6)	26 (-49.1)	4 (-44.8)
동해·묵호	기타광석	시멘트	석탄	철광석	유류
	1,238 (25.3)	1,029 (-13.3)	524 (-24.0)	48 (-42.1)	32 (23.4)
목포	자동차	철재	모래	시멘트	유류
	709 (-7.6)	562 (82.6)	152 (6.2)	106 (-16.7)	70 (-4.2)
군산	잡화	자동차	기타광석	목재	시멘트
	469 (35.6)	451 (57.7)	146 (90.6)	126 (4.2)	118 (-11.8)
마산	잡화	자동차	철재	시멘트	모래
	252 (-29.3)	243 (26.8)	229 (-0.3)	148 (-1.2)	124 (49.2)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 4월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

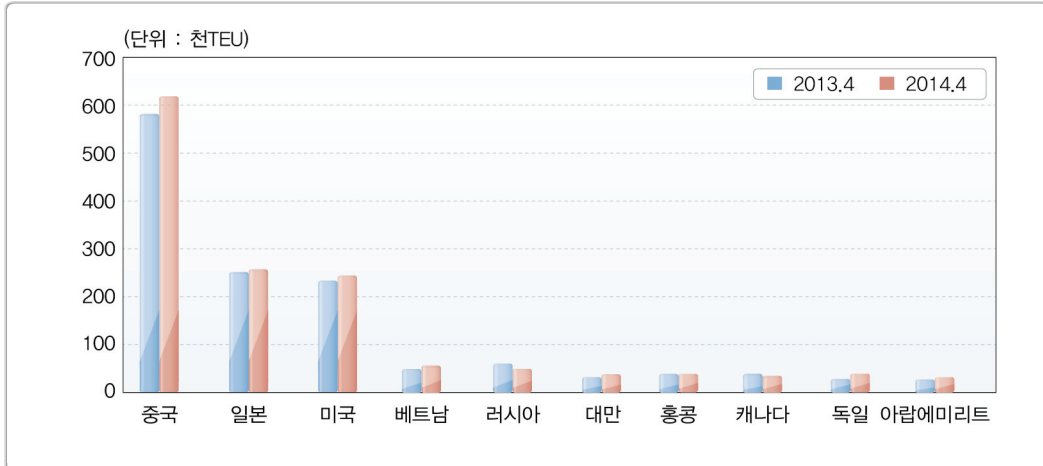
	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천항	부산항	평택·당진항	군산항	목포항
	330 (5.9)	155 (28.8)	92 (64.0)	51 (-10.1)	1 (-95.9)
시멘트	동해·묵호항	삼척항	옥계항	광양항	인천항
	1,029 (-13.3)	469 (9.5)	461 (19.9)	357 (-24.5)	186 (43.3)
석탄	광양항	태안항	인천항	포항항	삼천포항
	2,125 (32.1)	1,281 (25.4)	1,094 (19.6)	949 (12.7)	942 (-12.9)
목재	인천항	군산항	울산항	평택·당진항	부산항
	210 (10.0)	126 (4.2)	120 (57.7)	42 (92.1)	28 (-29.0)
모래	인천항	평택·당진항	진해항	목포항	마산항
	1,389 (7.8)	227 (18.2)	182 (20.6)	152 (6.2)	124 (49.2)
철광석	포항항	광양항	평택·당진항	동해·묵호항	부산항
	2,603 (41.2)	2,328 (-16.8)	179 (-88.8)	48 (-42.1)	11 (-)
철재	평택·당진항	포항항	광양항	목포항	목포항
	2,469 (170.6)	1,188 (7.8)	791 (-36.4)	577 (-22.6)	562 (82.6)
고철	평택·당진항	포항항	군산항	마산항	인천항
	204 (-14.5)	144 (-22.6)	48 (-18.7)	47 (65.3)	43 (-26.9)
자동차	평택·당진항	울산항	목포항	광양항	군산항
	1,272 (-1.6)	1,188 (30.6)	709 (-7.6)	654 (118.8)	451 (57.7)
잡화	인천항	평택·당진항	부산항	울산항	군산항
	686 (25.4)	676 (42.6)	546 (15.9)	512 (-9.7)	469 (35.6)
유류	울산항	광양항	인천항	대산항	평택·당진항
	10,750 (-2.4)	7,862 (5.1)	3,390 (-9.5)	2,884 (-10.1)	2,879 (-11.3)
기타광석	동해·묵호항	광양항	울산항	포항항	평택·당진항
	1,238 (25.3)	1,055 (1.1)	521 (50.8)	408 (-34.2)	375 (20.5)
화공품	울산항	대산항	광양항	인천항	부산항
	1,884 (18.6)	784 (6.2)	418 (-20.4)	122 (-3.7)	46 (82.8)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 항만물동량 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 4월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	173	191	255	618	29,7
2 일본	92	47	130	270	13,0
3 미국	80	60	115	256	12,3
4 베트남	22	22	14	58	2,8
5 러시아	16	11	27	54	2,6
6 홍콩	11	24	9	44	2,1
7 독일	16	17	10	43	2,1
8 대만	14	20	8	42	2,0
9 아랍에미리트	12	17	10	39	1,9
10 캐나다	6	8	23	37	1,8

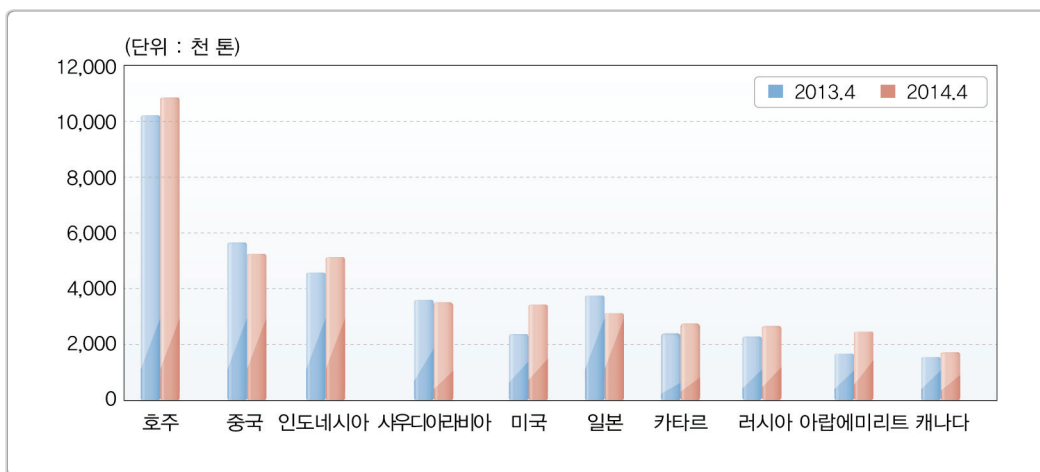
주 : 상위 10개국 기준

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 4월 벌크 물동량 동향



주 : 유류포함

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2014년 4월 벌크 물동량 현황(내용 수정)

(단위: 천 톤, %)

구분	호주	중국	인도 네시아	사우디 아라비아	미국	일본	카타르	러시아	아랍에미 리트	캐나다
양곡	153	0	-	-	385	-	-	60	-	-
시멘트	-	-	-	-	74	91	-	17	-	-
석탄	4,098	269	3,280	-	-	27	-	1,078	-	1,222
목재	13	24	28	-	23	4	-	16	-	70
모래	62	-	-	-	-	6	-	-	-	-
철광석	3,897	15	-	-	-	5	-	6	-	141
철재	1,009	1,702	97	52	516	770	-	77	21	28
고철	-	23	-	-	28	259	-	73	-	-
자동차	139	315	2	198	869	73	12	27	63	141
잡화	147	604	90	55	719	232	5	183	37	23
유류	904	1,105	1,546	3,100	386	1,042	2,893	1,225	2,309	-
기타광석	437	250	5	-	73	295	-	37	-	6
화공품	56	875	22	98	424	371	-	1	4	-

주 : 상위 10개국 기준

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 4월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	호주	러시아	인도	필리핀
	385 (392.5)	153 (77.0)	60 (-)	29 (-14.0)	1 (-)
시멘트	나이지리아	칠레	일본	방글라데시	미국
	119 (-)	93 (-)	91 (-16.6)	80 (-1.0)	74 (-39.6)
석탄	호주	인도네시아	캐나다	러시아	중국
	4,098 (7.0)	3,280 (6.5)	1,222 (-3.9)	1,078 (-11.9)	269 (-22.2)
목재	뉴질랜드	베트남	캐나다	칠레	인도네시아
	209 (-4.4)	76 (7.6)	70 (50.9)	32 (130.7)	28 (85.7)
모래	호주	베트남	일본	-	-
	62 (70.3)	20 (-38.5)	6 (-)	-	-
철광석	호주	브라질	남아프리카공화국	캐나다	칠레
	3,897 (-12.1)	825 (-46.8)	177 (-11.2)	141 (-)	41 (-)
철재	중국	호주	일본	미국	남아프리카공화국
	1,702 (-7.1)	1,009 (4785.2)	770 (-22.4)	516 (72.5)	222 (606.2)
고철	일본	인도	러시아	미국	중국
	259 (-38.7)	78 (148.6)	73 (48.3)	28 (-74.7)	23 (-32.5)
자동차	미국	중국	사우디아라비아	칠레	캐나다
	869 (20.1)	315 (33.6)	198 (-6.9)	165 (-2.7)	141 (2.2)
잡화	미국	중국	일본	러시아	인도
	719 (249.5)	604 (36.9)	232 (11.0)	183 (75.8)	162 (-27.2)
유류	사우디아라비아	카타르	아랍에미리트	인도네시아	쿠웨이트
	3,100 (0.7)	2,893 (11.2)	2,309 (47.1)	1,546 (37.4)	1,511 (-40.4)
기타광석	호주	일본	중국	칠레	태국
	437 (-31.1)	295 (-24.7)	250 (7.4)	159 (240.0)	127 (160.6)
화공품	중국	미국	일본	대만	뉴질랜드
	875 (6.9)	424 (94.1)	371 (-7.6)	105 (12.2)	98 (87.1)

주 : () 전년동기비

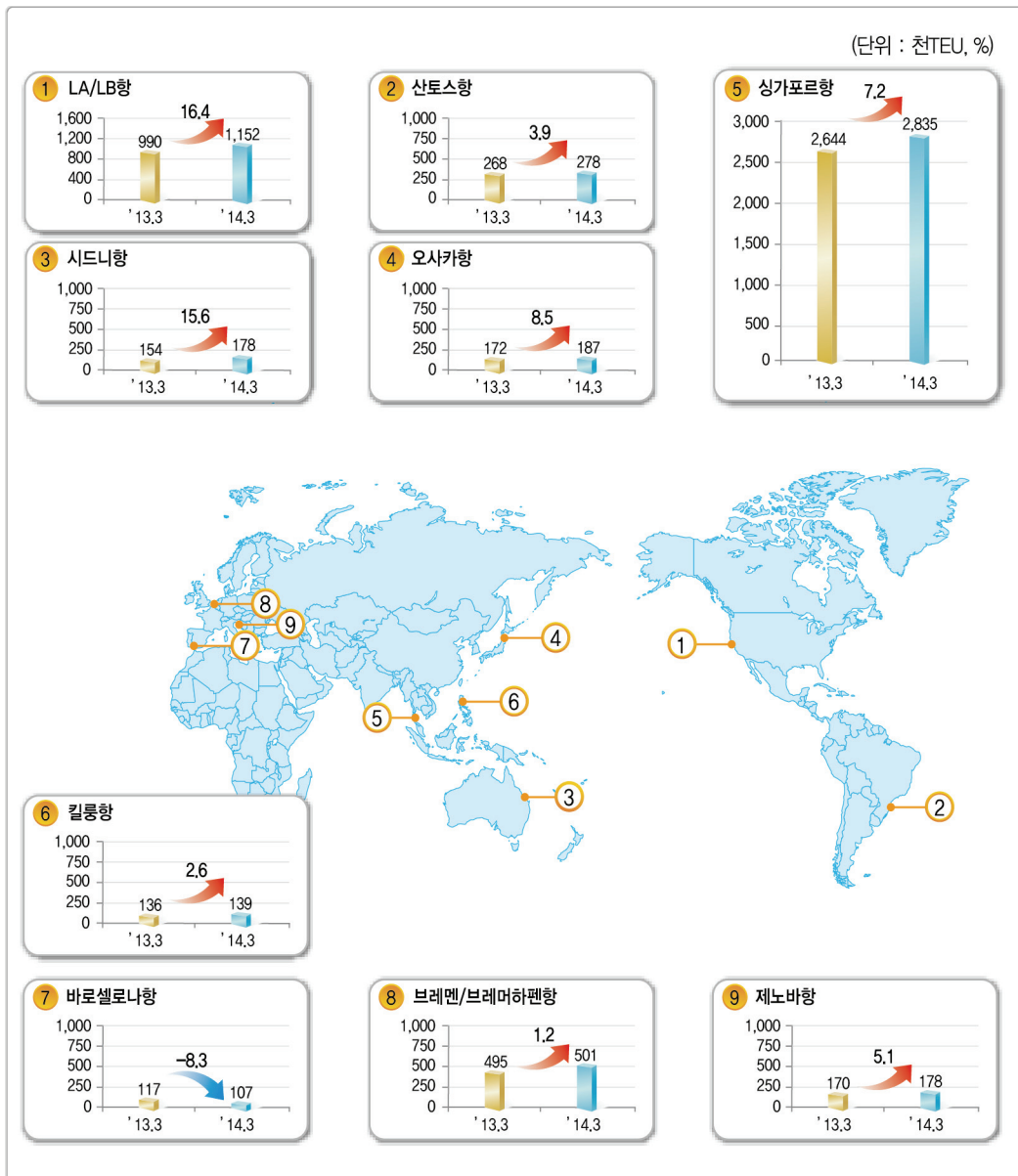
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

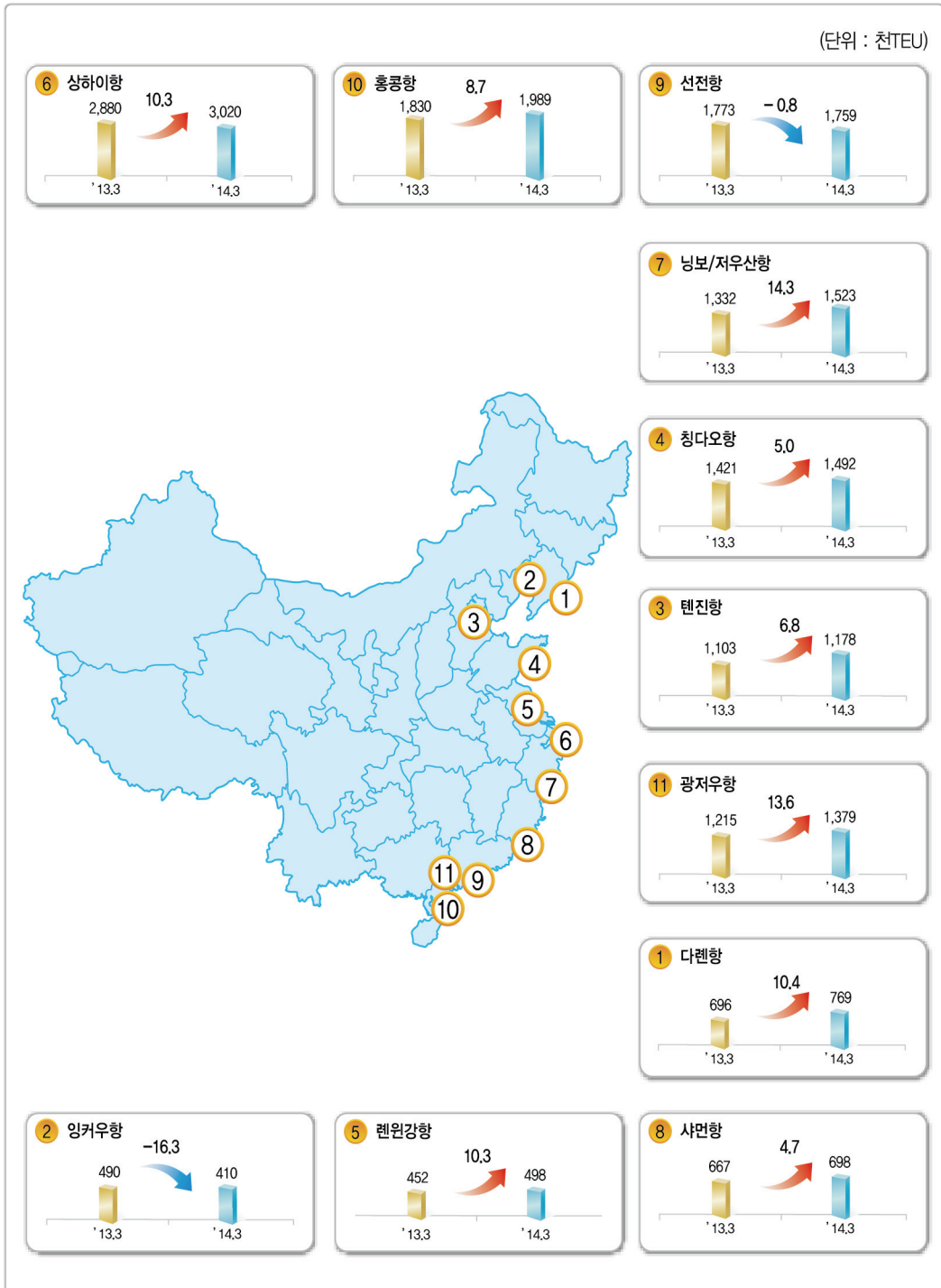
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년대비	
		3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,880	7,807	2,210	3,020	8,223	36.7	4.9	5.3
	선전항	1,830	5,268	1,485	1,989	5,416	33.9	8.7	2.8
	홍콩항	1,773	5,306	1,259	1,759	5,229	39.7	-0.8	-1.5
	광저우항	1,332	4,119	1,255	1,523	4,502	21.4	14.3	9.3
	닝보/저우산항	1,421	3,915	1,176	1,492	4,154	26.9	5.0	6.1
	칭다오항	1,215	3,210	921	1,379	3,578	49.8	13.6	11.5
	톈진항	1,103	3,000	970	1,178	3,174	21.4	6.8	5.8
	다롄항	696	2,039	633	769	2,150	21.5	10.4	5.5
	샤먼항	667	1,757	514	698	1,865	35.8	4.7	6.1
	잉커우항	490	1,331	416	498	1,411	19.7	1.6	6.0
	렌원강항	452	1,338	414	410	1,256	-1.0	-9.2	-6.1
아시아	싱가포르항	2,644	7,635	2,413	2,835	7,934	17.5	7.2	3.9
	킬롱항	136	362	104	139	392	34.4	2.6	8.2
	오사카	172	488	143	187	523	31.1	8.5	7.2
미주	LA/LB항	990	3,341	1,077	1,152	3,444	7.0	16.4	3.1
	산토스항	268	758	260	278	814	7.2	3.9	7.4
유럽	브레멘/ 브레머하펜항	495	1,409	459	501	1,404	9.2	1.2	-0.4
	바르셀로나항	117	315	106	107	308	1.1	-8.3	-2.2
	제노바항	170	482	166	178	502	7.5	5.1	4.1
오세아니아	시드니	154	494	159	178	533	12.2	15.6	7.9

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

- ◎ '14년 3월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,471만 5천 TEU로 전년동기대비 6.2% 증가함
- ◎ '14년 누적 컨테이너 물동량은 4.8% 증가함
- ◎ 3월 총컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,529만TEU로 전년동기대비 1.7% 증가함
- ◎ 누적 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 4,304만TEU를 기록함
 - 이 중 3,856만TEU는 연안항, 448만TEU는 내륙항에서 처리함

〈표 I-12〉 중국 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
상하이항	2,880	7,807	2,210	3,020	8,223	36.7	4.9	5.3
홍콩항	1,830	5,268	1,485	1,989	5,416	33.9	8.7	2.8
선전항	1,773	5,306	1,259	1,759	5,229	39.7	-0.8	-1.5
닝보/저우산항	1,332	4,119	1,255	1,523	4,502	21.4	14.3	9.3
칭다오항	1,421	3,915	1,176	1,492	4,154	26.9	5.0	6.1
톈진항	1,215	3,210	921	1,379	3,578	49.8	13.6	11.5
광저우항	1,103	3,000	970	1,178	3,174	21.4	6.8	5.8
다롄항	696	2,039	633	769	2,150	21.5	10.4	5.5
샤먼항	667	1,757	514	698	1,865	35.8	4.7	6.1
잉커우항	490	1,331	416	498	1,411	19.7	1.6	6.0
롄윈강항	452	1,338	414	410	1,256	-1.0	-9.2	-6.1
합계	13,859	39,091	11,252	14,715	40,958	30.8	6.2	4.8

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

◎ '14년 3월 중국 총물동량은 전년동기대비 3.4% 증가한 8억 7,079만 톤을 기록

➡ 연해항만은 6억 990만 톤, 내륙항만은 2억 6,089만 톤을 처리함

◎ 국외 화물 처리물동량

➡ 3월 국외 화물 물동량은 전년동기대비 7.3% 증가한 2억 7,227만 톤을 기록함

· 이 중 2억 4,840만 톤은 연안항, 2,387만 톤은 내륙항에서 처리함

➡ 누적 국외 화물 물동량은 8억 449만 톤으로 전년대비 8.7% 증가함

· 이 중 7억 3,455만 톤은 연안항, 6,994만 톤은 내륙항에서 처리함

◎ 충칭(Chongqing)항, 컨테이너 물동량 지속 증가

➡ '14년 충칭시의 3월 누적 대외 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.2% 증가한 13만 7천TEU를 기록함

· 충칭시의 3월 누적 총물동량은 2,300만 톤으로 전년대비 12.3% 증가함

· 철광석의 수입은 감소한 반면, 공산품의 수출이 증가하면서 충칭-선전(Shenzhen)간 복합 운송(rail-sea intermodal) 화물이 꾸준히 증가함

◎ 황화(Huanghua)항 컨테이너 물동량 급증

➡ 황화항의 '14년 3월 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 135.0% 증가한 10만 6,674TEU를 기록함

· 이러한 물동량은 '12년 컨테이너 물동량을 상회하는 수치이며 '13년 전체 컨테이너 물동량의 50%에 달하는 수치임

· 6개의 선사 9개의 컨테이너 정기 서비스를 개설하여 컨테이너 물동량이 큰 폭으로 증가함

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

3) 아시아

▶ 일본

● '14년 3월 나고야항의 컨테이너 물동량은 21만 7천TEU를 기록함

➡ 수입 물동량은 전월대비 28.3% 증가한 10만 7천TEU를 기록하였으며 수출물동량은 전월대비 1.6% 증가한 11만 1천TEU를 기록

· 나고야항의 컨테이너 물동량은 4월 소비세 인상을 앞두고 수출 및 수입 모두 증가한 것으로 나타남 이 같은 증가세가 소비세 인상 후에도 이어질지 귀추가 주목됨

➡ '14년 1분기 나고야항의 토비시마 남부두 물동량은 전년동기대비 약 3.0% 감소함

· 토비시마 남부두는 기간항로 선사들이 주로 이용하고 있음

· 같은 기간 아시아 근해항로 선사들이 주로 이용하는 나베타 터미널은 약 3.0% 증가함

· 기간 항로의 물동량은 감소하는 반면, 아시아 지역으로의 물동량이 증가한 것은 해당 지역으로의 공장 이전이 가속화됨에 따라 원자재, 제품 등의 관련 물동량이 증가한 것에 따름

● '14년 3월 오사카항의 컨테이너 물동량은 18만 7천TEU를 기록함

➡ 전월대비 31.1% 크게 증가하였으며, 전년동기대비 8.5% 증가한 것으로 나타남

· 오사카항의 경우도 나고야항과 같이 소비세 인상을 앞두고 물동량이 크게 증가하고 있는 것으로 나타남

· 한편, 일본의 국제컨테이너 전략항만 정책으로 고베항과 통합, 특례 항만 운영회사가 설립되는 일정이 앞당겨질 것으로 전망됨

· 정부가 참여하는 특례 항만 운영회사는 다양한 인센티브 전략으로 환적 화물 등을 적극 유치할 계획을 발표함에 따라 오사카항의 향후 물동량이 지속적으로 증가할 요인이 존재함



〈표 I-13〉 일본 주요항만 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	210	589	192	217	616	13.2	3.7	4.5
	수입	101	283	83	107	297	28.3	5.6	4.9
	수출	108	306	109	111	319	1.6	2.0	4.1
오 사 카	합계	172	488	143	187	523	31.1	8.5	7.2
	수입	99	274	73	105	289	43.2	6.0	5.7
	수출	73	214	69	82	234	18.2	11.9	9.2

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

싱가포르

🕒 싱가포르항의 '14년 3월 총물동량은 5,088만 7천 톤으로 전년동기대비 16.2% 증가

🕒 '14년 3월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 283만 5천TEU로 전년동기대비 7.2% 증가

🕒 싱가포르항의 '14년 3월 벙커유 판매량은 318만 5천 톤으로 전년동기대비 5.3% 감소

〈표 I-14〉 싱가포르항 2014년 3월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
총물동량	43,780	125,653	42,919	50,887	141,217	18.6	16.2	12.4
컨테이너	2,644	7,635	2,413	2,835	7,934	17.5	7.2	3.9
벙커유	3,363	10,227	3,277	3,185	10,020	-2.8	-5.3	-2.0

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

타이완

- 킬롱항의 3월 총물동량은 598만 5천 톤으로 전년동기대비 1.5% 증가
- '14년 3월 킬롱항의 컨테이너 물동량은 13만 9천TEU로 전년동기대비 2.6% 증가
- 킬롱항의 3월 입항척수는 536척으로 전년 같은 기간과 동일

(표 I-15) 킬롱항 2014년 3월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, 척, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
총물동량	5,898	15,660	4,380	5,985	16,784	36.6	1.5	7.2
컨테이너	136	362	104	139	392	34.4	2.6	8.2
입항척수	536	1,377	396	536	1,424	35.4	0.0	3.4

자료: 킬롱항(www.klhb.gov.tw)

사우디아라비아

- '14년 3월 제다항 총물동량은 487만 8천 톤으로 전월대비 9.6% 증가
 - ➔ 컨테이너(톤 기준)물동량이 전월대비 33만 4천 톤 증가하며 물동량 증가를 이끌었으며, 이 외 액체벌크, 일반화물도 각각 전월대비 57.4%, 26.6% 증가함
 - ➔ 수입은 전월대비 11.0% 증가한 297만 3천 톤을 처리함
 - 이 중 건설자재 수입이 전월대비 12만 8천 톤 증가한 75만 6천 톤을 처리, 높은 물동량 증가를 보임
 - ➔ 수출은 전월대비 6.6% 증가하며 157만 7천 톤을 처리함
 - 기타화물의 물동량이 전월대비 10.2% 증가하며 높은 증가세를 보인 반면, 화공품 수출은 전월대비 6.3% 감소하며 22만 9천 톤을 처리함
- 안부 상업항은 분체용(Solid Bulk)화물이 전월대비 66.6% 큰 폭으로 감소하며 19만 8천 톤(전월대비 39.6% 감소)을 처리함
 - ➔ 수입은 전월대비 13만 6천 톤 감소한 19만 1천 톤을 처리하였으며, 이 중 건설자재 및 식자재품목의 수입이 전월대비 각각 28.9%, 92.6% 급락함



〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 3월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014			전월대비	
		2월	3월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,452	4,878	13,975	426	9.6
	안부 상업항	328	198	943	-130	-39.6
컨테이너	제다항	355	356	1,030	1	0.3
	안부 상업항	-	-	0	-	-

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

인도

- 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '13년 4월 ~ '14년 3월 누적물동량은 5억 5,550만 3천 톤으로 전년동기대비 1.8% 증가
- 파라딕(Paradip)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 20.3%, 52.6%로 높은 증가율을 나타냄
- '13년 4월~'14년 3월 파라딕항의 유연탄(Thermal coal)과 철광석(iron ore) 물동량은 각각 2,502만 7천 톤(전년동기대비 17.0% 증가), 559만 3천 톤(전년동기대비 80.8% 증가)을 처리함
- 엔노레항의 유연탄은 전년동기대비 55.4% 증가한 2,212만 7천 톤을 처리하며 물동량 증가를 견인함
- 모르무가오(Mormugao)항은 철광석 처리실적 저조로 전년동기대비 33.7% 감소한 1,173만 9천 톤을 처리함

〈표 I-17〉 인도 주요 항만의 2013년 4월~2014년 3월 누적물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	'12년 4월 ~ '13년 3월	'13년 4월 ~ '14년 3월	전년동기대비
총물동량	545,790	555,503	1.8
컨테이너	7,704	7,465	-3.1

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '14년 3월 총물동량은 679만 3천 톤으로 전년동기 대비 2.8% 증가
- ⑦ 수입 물동량은 332만 톤으로 전년동기대비 4.7% 증가, 수출 물동량은 347만 3천 톤으로 전년동기대비 1.1% 증가함
- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '14년 3월 컨테이너 물동량은 50만 1천TEU로 전년 동기대비 7.5% 증가

〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 2014년 3월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,607	18,920	6,273	6,793	18,974	8.3	2.8	0.3
	수입	3,172	9,296	3,118	3,320	9,335	6.5	4.7	0.4
	수출	3,435	9,624	3,155	3,473	9,639	10.1	1.1	0.2
컨테이너		495	1,409	459	501	1,404	9.2	1.2	-0.4

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

➤ 스페인(바르셀로나항)

- ⑥ 바르셀로나항의 '14년 3월 컨테이너 물동량은 10만 7천TEU로 전년동기대비 8.3% 감소
- ⑦ 수입, 수출 물동량은 각각 3만 1천TEU, 5만TEU로 전년동기대비 각각 6.5%, 4.0% 감소
- ⑦ 연안 물동량은 9천TEU로 전년동기대비 11.3% 증가



〈표 I-19〉 바르셀로나항의 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
합계	117	315	106	107	308	1.1	-8.3	-2.2
수입	33	94	35	31	101	-11.7	-6.5	7.0
수출	52	129	46	50	132	7.2	-4.0	2.8
환적	24	72	17	18	51	3.0	-26.6	-29.1
연안	8	20	7	9	24	20.4	11.3	19.9

자료 : 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

▶ 이탈리아(제노바항, 타란토항)

🌀 제노바항의 '14년 3월 컨테이너 물동량은 17만 8천TEU으로 전년동기대비 5.1% 증가

🌀 타란토항의 '14년 3월 컨테이너 물동량은 1만TEU으로 전년동기대비 20.6% 감소

〈표 I-20〉 이탈리아 주요항만의 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
제노바항	170	482	166	178	502	7.5	5.1	4.1
타란토항	12	43	16	10	42	-39.4	-20.6	-3.0

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

5) 미주

▶ 미국(LA/LB항)

● LA항의 '14년 3월 컨테이너 물동량은 67만 5천TEU를 기록, 전년동기대비 34.2%, 전월대비 20.6% 증가함

● LB항의 '14년 3월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.9%, 전월대비 7.7% 감소한 47만 7천TEU를 기록하였음

〈표 I-21〉 LA/LB항 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
LA항	503	1,787	560	675	1,921	20.6	34.2	7.5
LB항	487	1,554	517	477	1,523	-7.7	-1.9	-2.0

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

▶ 브라질(산토스항)

● 브라질 제1의 항만인 산토스항의 컨테이너 물동량은 '14년 3월 전년동기 대비 3.9% 증가, 전월대비 7.2% 증가한 27만 8천TEU를 기록하였음

● 수입물동량은 전년동기대비 0.4% 증가한 13만 7천TEU, 수출물동량은 전년동기 대비 7.5% 증가한 14만 1천TEU를 기록함

〈표 I-22〉 산토스항 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
합계	268	758	260	278	814	7.2	3.9	7.4
수입	136	382	123	137	397	11.1	0.4	3.8
수출	132	376	136	141	417	3.7	7.5	11.0

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)



6) 오세아니아

➤ 호주(시드니항)

- ⑥ '14년 3월 시드니항의 컨테이너 물동량은 17만 8천TEU로 전년동기대비 15.6%, 전월대비 12.2% 증가함
- ➡ '14년 3월 수입 물동량은 전년동기대비 14.4% 증가한 8만 6천TEU를 기록함
- ➡ '14년 3월 수출 물동량은 전년동기대비 16.7% 증가한 9만 2천TEU를 기록함

〈표 I-23〉 시드니항 2014년 3월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
합계	154	494	159	178	533	12.2	15.6	7.9
수입	75	244	78	86	263	10.6	14.4	7.7
수출	79	250	81	92	270	13.8	16.7	8.1

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

7) 아프리카

➤ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- ⑥ '14년 3월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,303만 5천 톤으로 전년동기대비 18.5% 증가하였음
- ➡ 수입 물동량은 613만 3천 톤을 기록하였으며, 전월대비 51.6% 증가함
- ➡ 수출 물동량은 690만 2천 톤을 기록하였으며, 전월대비 53.8% 증가함
- ⑥ '14년 3월 해당 항만에 기항한 총선박수는 61척을 기록함
- ➡ 선박 규모로 보면 케이프사이즈 43척, 파나마스 8척, 핸드사이즈 10척이 입항함
- ➡ 3월동안 항만 내 인입철도를 출입한 열차의 횟수는 774회를 기록함

〈표 I-24〉 리차드베이항의 2014년 3월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	3월	누적	2월	3월	누적		동월	누적
합계	11,001	32,881	8,533	13,035	31,839	52.8	18.5	-3.2
수입	3,511	15,726	4,045	6,133	15,880	51.6	74.7	1.0
수출	7,490	17,155	4,488	6,902	15,959	53.8	-7.9	-7.0

자료 : 리차드베이항(www.rbct.co.za)

Ⅱ. 항만 및 산업 동향

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





1. 국내 항만 및 산업동향

1) 부산항

➤ 신항, 초대형선박 입항 증가

- ◎ 부산항 신항의 '14년 4월 100,000톤급 이상 선박이 총 54회 입항하며 전년 동기대비 17.4% 증가함
- ➡ '14년 1~4월 100,000톤급 이상 선박이 총 204회 입항, 전년 같은기간 140척 입항한 실적에 비해 45.7% 증가함
- ➡ 100,000톤급 미만 선박들은 대부분은 감소세를 보임. 50,000-100,000톤급 선박은 전년동기대비 10.1% 감소하며 가장 큰 감소세를 보임
- ◎ 평균 입항선형은 '13년 4월 133,837천 톤에서 '14년 4월 136,632톤으로 2.1% 증가한 것으로 나타남

〈표 Ⅱ-1〉 부산항 신항 2014년 1~4월 입항선박 실적 현황

(단위 : 척, G/T, %)

구분		2013년		2014년		전년동기	
		4월	1~4월	4월	1~4월	동월	누적
척수	100,000톤 이상	46	140	54	204	17.4	45.7
	50,000-100,000톤 미만	227	935	204	807	-10.1	-13.7
	30,000-50,000톤 미만	83	285	81	321	-2.4	12.6
	10,000-30,000톤 미만	82	321	72	316	-12.2	-1.6
	10,000톤 미만	164	664	222	829	35.4	24.8
G/T	100,000톤 이상	133,837	134,590	136,632	136,869	2.1	1.7
	50,000-100,000톤 미만	69,801	69,858	70,297	70,097	0.7	0.3
	30,000-50,000톤 미만	40,598	40,813	41,785	41,270	2.9	1.1
	10,000-30,000톤 미만	18,697	18,974	20,736	21,122	10.9	11.3
	10,000톤 미만	4,687	4,255	3,049	3,349	-35.0	-21.3

자료 : 부산항만공사(BPA), KMI 작성

북항의 '14년 4월 100,000톤급 이상 선박은 총 10회 입항하며 전년동기대비 37.5% 감소함

➡ '14년 1~4월 100,000톤급 이상 선박은 총 28회 입항하며 전년동기대비 31.7% 감소함
· 대형선박의 주요 선사인 머스크, MSC, HMM 등이 신항으로 이전됨에 따른 영향으로 분석됨

➡ 50,000-100,000톤급 선박의 입항척수는 전년동기대비 43.8% 증가하였으며, 30,000-50,000톤급 선박의 누적 입항척수는 전년 같은 기간과 동일한 것으로 나타남

➡ 북항을 이용하는 선사는 대부분 피더선사이므로 현 수준을 유지함

〈표 II-2〉 부산항 북항 2014년 1~4월 입항선박 실적 현황

(단위 : 척, G/T, %)

구분		2013년		2014년		전년동기	
		4월	1~4월	4월	1~4월	동월	누적
척수	100,000톤 이상	16	41	10	28	-37.5	-31.7
	50,000-100,000톤 미만	32	160	46	156	43.8	-2.5
	30,000-50,000톤 미만	75	336	86	336	14.7	0.0
	10,000-30,000톤 미만	284	1,140	261	1,036	-8.1	-9.1
	10,000톤 미만	2,804	11,102	2,368	9,351	-15.5	-15.8
G/T	100,000톤 이상	127,949	126,410	134,881	135,547	5.4	7.2
	50,000-100,000톤 미만	67,221	65,278	72,000	71,576	7.1	9.6
	30,000-50,000톤 미만	38,002	38,292	38,132	38,375	0.3	0.2
	10,000-30,000톤 미만	18,692	18,795	18,211	18,453	-2.6	-1.8
	10,000톤 미만	2,037	2,008	2,338	2,329	14.7	16.0

자료 : 부산항만공사(BPA), KMI 작성

신항과 북항의 입항선박 실적 검토결과, 대형선박과 중소형선박의 입항실적 차이가 명확하게 나타남

➡ 신항은 글로벌선사들의 대형선박 위주로 운영되기에 100,000톤급 이상이 주를 이룬 반면, 북항은 피더선사들이 기존 항만을 이용함에 따라 30,000-100,000톤급 선박의 입항 실적에서 유사한 추이를 나타냄



2) 인천항

▶ 인천항 하역업계, 하역료 인상 관련 협의 본격적인 추진 예정

- ⑥ '14년 5월 현재 인천항 하역요금은 정부가 인가한 요금대비 약 40% 감소한 수준임(기존 각주위치)
 - ➡ 지속적인 벌크화물 하역료 덤핑으로 인해 하역업체들의 영업이익이 감소함
 - ➡ '14년 4월, 규모 및 화물 점유율 기준 인천항 3대 하역업체인 선광, 영진공사, 우련통운의 영업이익은 전년동기대비 일제히 감소함²⁾(각주 변경)
 - 영진공사의 영업이익의 경우 전년대비 80%이상 감소하였으며, 우련통운은 20여 년 만에 처음으로 적자를 기록함
 - 이와 같은 하역업체의 영업이익 감소는 인천항 벌크화물의 감소로 인한 것으로 분석됨
 - ➡ 이는 최근 인천항만공사의 인천항 내항 부두 운영사를 대상으로 한 하역료 조사를 통해 밝혀졌으며, 공사 및 하역 업체는 하역료 덤핑 관련 제도적 개선 방안을 모색하게 됨
- ⑥ 이에 따라 인천항 하역료의 단계적 인상을 두고 하역업체들의 논의가 진행 중임
 - ➡ 인천항의 주요 화주들에 대해 하역료 인상에 대한 고지가 이루어진 상황이나 인상을 책정 부분에 대한 업체 간 협의를 진행 중임
 - ➡ 인천항운노동조합 또한 하역료 덤핑 근절을 '14년 역점 사업으로 정하였고, 이를 통해 인천항 하역료 정상화를 지원하겠다는 의지를 내비침
- ⑥ 반면 하역료 인상은 인천항 화물의 타 항만으로의 이전을 가속화 시킬 가능성이 존재함
 - ➡ 현재 인천항의 경우, 컨테이너 화물은 '13년 처음으로 200만TEU를 넘는 등 매년 증가 중인 반면 벌크 화물은 감소추세에 있음
 - ➡ 따라서 하역료가 지속적으로 증가할 경우, 벌크 화물 중 일부는 인천항 인근에 위치한 평택·당진항으로 이전될 가능성이 있는 것으로 분석됨

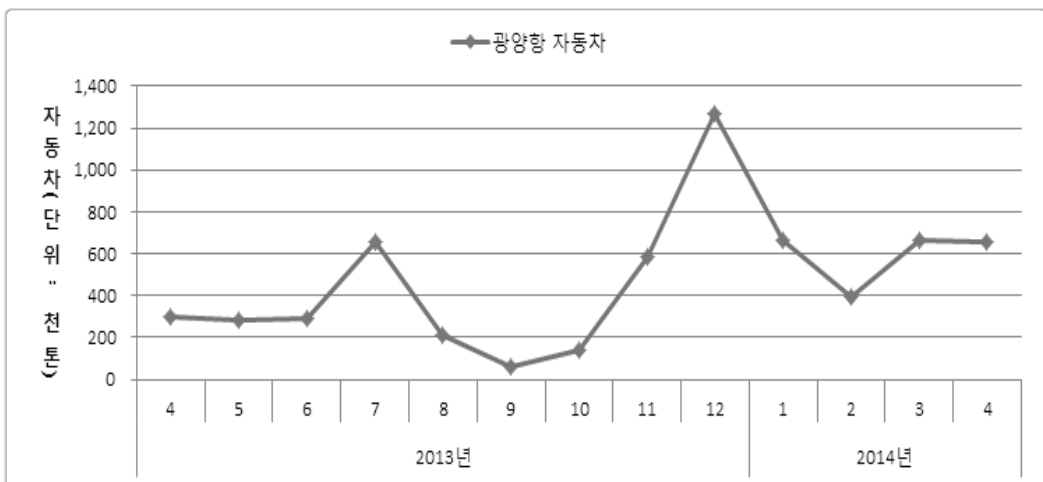
2) 금융감독원 전자공시시스템(www.dart.fss.or.kr)

3) 광양항

▶ 광양항, 자동차 야적장 이전 추진

- ④ 광양항의 자동차 야적장이 기존 컨테이너 부두 13, 14번 선석에서 3-2단계 다목적 부두로 이전될 계획
- ➡ 자동차 전용부두가 부재한 광양항에서 현재까지 자동차의 야적은 컨테이너 부두 13, 14번 선석을 이용해 왔음
- ➡ 그동안 컨테이너 터미널을 임시로 활용하였지만 3-2단계 부두가 다목적으로 기능 전환됨에 따라 자동차 야적이 이전될 것으로 전망
 - 다만 다목적부두의 조명시설 설치공사 진행상황을 고려, 이전 시기가 결정될 것으로 예상
- ➡ 광양항은 월평균 47만 4천 톤의 자동차 물동량을 처리하고 있으며, 대부분 환적 물동량임
 - '14년 4월 광양항의 자동차 물동량은 평택·당진, 울산, 목포에 이어 전국에서 4번째로 많은 물동량을 처리함
 - 자동차 물동량이 지속적으로 발생할 경우 전용부두가 부재한 광양항에 자동차 전용부두 신설 또는 기능전환이 필요할 것으로 전망

〈그림 II-1〉 광양항 자동차 물동량 추이



자료 : SPIDC, KMI작성

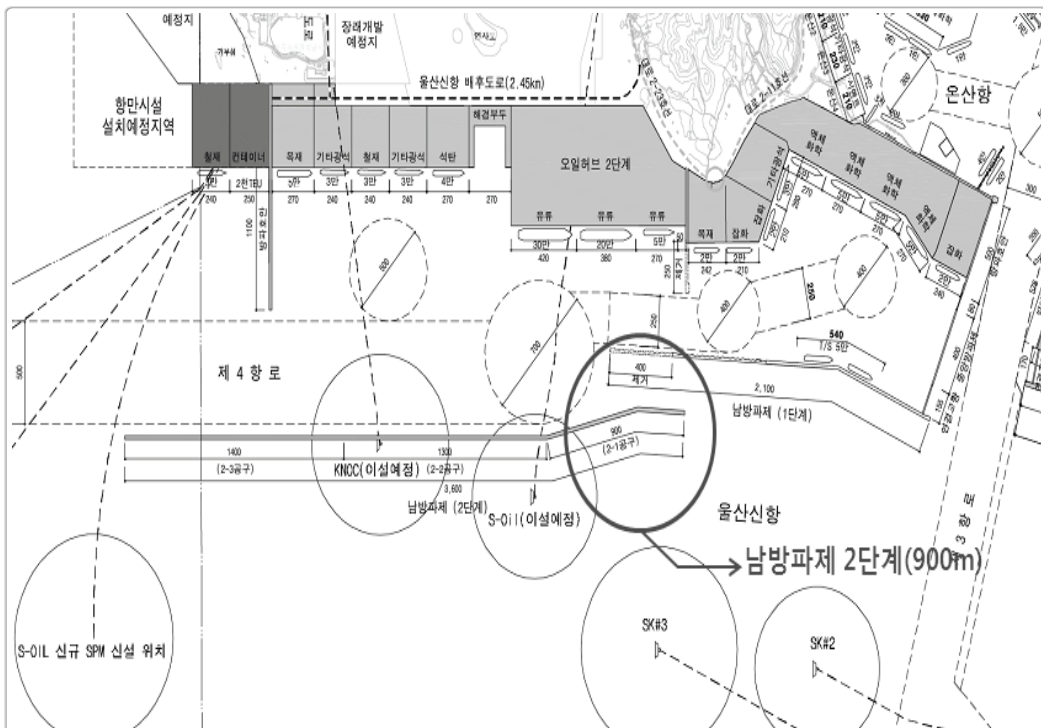


4) 울산항

▶ 울산신항 남방파제 6월 착공, '20년 준공예정

- ③ 울산신항 남방파제 2단계 1공구 공사가 6월에 시작할 예정³⁾
 - ➡ 동북아 오일허브 2단계 현장 앞바다에 설치되는 남방파제(2단계)는 총 3개 공구로 나눠 건설되며 1공구 방파제 길이는 900m임
 - ➡ 울산항만청은 해저 연약지반의 흙을 시멘트와 혼합해 다지는 작업을 하는 심층 혼합처리⁴⁾를 내달부터 투입해 1공구 건설작업을 실시할 예정
 - ➡ '16년까지 2,300억 원을 투입해 1공구 공사를 끝내고 이어 2,3공구 공사에 착수하여 '20년까지 남방파제 2단계 공사를 완료할 계획

〈그림 II-2〉 울산항 남방파제 2단계 사업 구간



자료 : 제 3차 전국무역항 기본계획, KMI 작성

3) 울산지방해양항만청

4) DCM: Deep Cement Mixing Method

㉠ 울산항 동북아 오일허브 사업개요

- ➡ '08년 100대 국정과제로 선정된 국책사업인 동북아 오일허브 사업은 1단계 북항 사업과 2단계 남항 사업으로 나누어서 진행됨
- ➡ 1단계 북항사업은 990만 배럴을 저장할 수 있는 탱크 42기와 1~5만 톤급 선석 4개, 12만 톤급 돌핀부두⁵⁾ 1개를 조성하는 사업으로 '16년에 완공예정
- ➡ 2단계 남항사업은 탱크 26기와 20만 톤급 선석 3개, 30만 톤급 부이 1기를 조성할 예정

〈표 II-3〉 울산항 오일허브 사업개요

구분	1단계	2단계
부지	29만 5천m ²	59만 1천m ²
저장능력	990만 배럴	1,850만 배럴
접안능력	5선석	4선석
사업비	5,872억 원	1조 748억 원
사업기간	2016년 완공	2020년 완공

자료: 울산항만공사(www.upa.or.kr)

5) 평택·당진항

㉠ 경기평택항만공사와 SK건설, 평택항 활성화 협약 체결

- ㉠ 5월 12일 경기평택항만공사와 SK건설은 평택항 활성화를 위한 상호 공동추진 협약을 체결함
- ➡ 본 협약에서는 신규 국제여객부두 건립, 2종 항만배후단지 조성 공동 사업 추진이 포함됨
- ㉠ 이번 협약을 통해 연내 국제여객부두 및 2종 항만배후단지 건립을 위한 사업제안서 등 마스터 플랜 용역을 공동으로 시행할 계획임

5) 부두에 접안하지 않고 해상에 정박한 채로 하역 가능한 부두



▶ 볼보트럭코리아 종합출고센터 개장

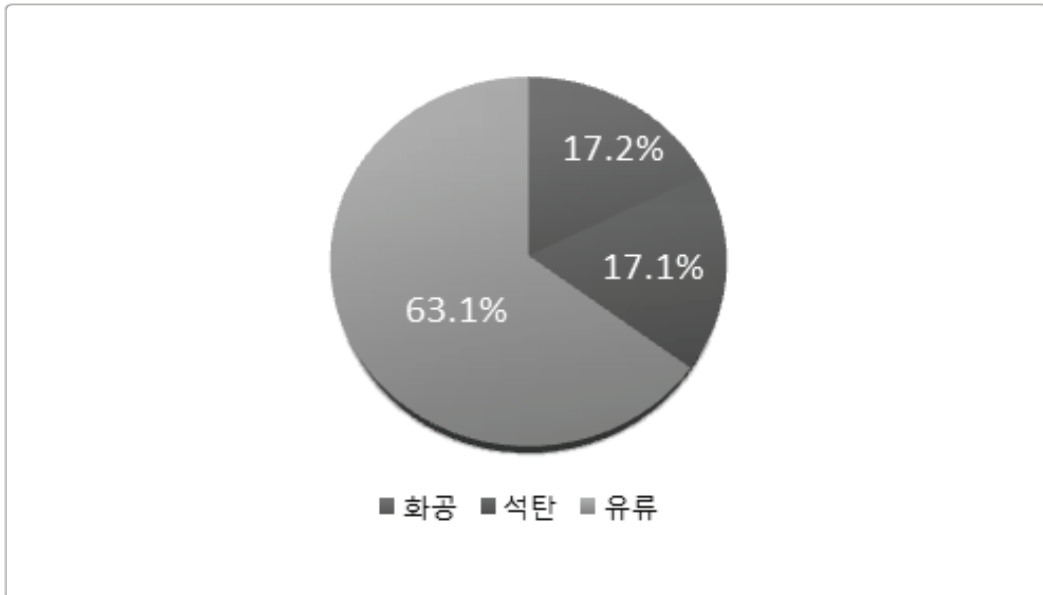
- 5월 12일 차량인도, 조립, 정비, 운전자 교육 등의 기능을 갖춘 종합출고센터가 평택항 배후물류단지인 자유무역지역 내에 개장함
 - ➡ 약 4만 6천㎡의 규모로 전 세계 볼보트럭 출고센터 중 가장 큰 규모임
- 볼보트럭은 '13년 수입 상용트럭 중 가장 많은 판매실적을 기록한 브랜드로서 아시아 지역 내에서 가장 많은 차량이 한국에서 판매됨
 - ➡ 이번 출고센터 개장으로 국내 상용차 시장 점유율 확대를 위한 경쟁력이 강화될 예정
- 덤프트럭은 기존 샤시 상태로 수입, 조립 후 인도되는 순으로 주로 창원출고센터에서 처리하였으나, 이번 평택 출고센터 개장으로 창원 물량이 평택으로 이전됨
 - ➡ 외주로 제작하는 조립라인도 '14년 8월부터 평택에서 처리함으로써 평택 종합출고센터가 볼보트럭의 주요 생산 및 판매기지로 활용될 전망임
- 평택·당진항은 배후에 PDI(Pre Delivery Inspection)업체, 볼보종합출고센터 등의 자동차 관련 주요산업들이 위치함에 따라 국내 자동차시장의 주요 항만으로 입지가 강화될 것으로 전망됨

6) 대산항

▶ 대산항 주요품목 처리현황과 물동량 변동요인

- 대산항의 주요 처리품목은 유류, 화학공업생산물, 석탄 등 세 가지 품목임
 - ➡ 울산, 여수에 이은 제 3의 석유화학산업단지가 구성되어 있는 대산항은 유류가 63.1%, 화학공업생산물과 석탄이 각각 17.2%, 17.1% 처리 비중을 점유, 세 품목의 처리비중은 대산항 전체 물동량의 97.4%임(4월 기준)

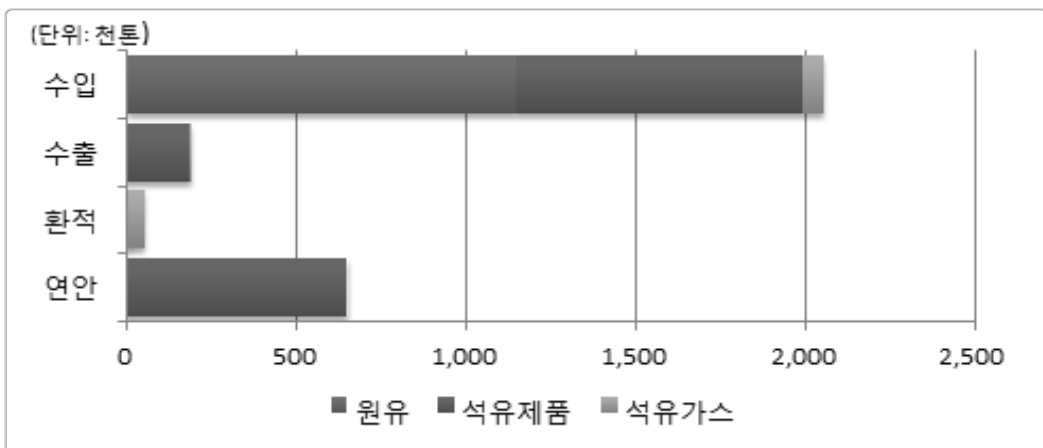
〈그림 Ⅱ-3〉 대산항 주요 품목 처리 비중



자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ➡ 대산항에서 가장 많이 처리되고 있는 유류품목의 경우 원유와 석유정제품의 수입 물동량이 각각 39.8%, 29.2% 비중을 차지하고 있음
- ➡ 원유와 석유정제품 수입물동량은 대산항 배후단지에 입지해 있는 현대오일뱅크, 삼성토탈 등 정유사와 화학업체들의 원료로 사용됨

〈그림 Ⅱ-4〉 대산항 유류물동량 품목별 현황

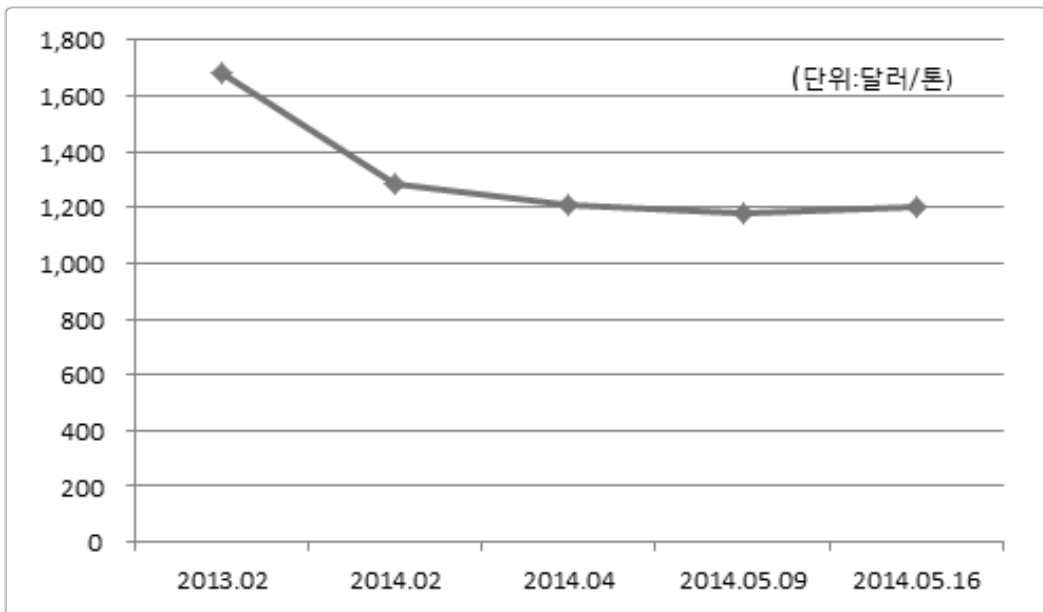


자료 : SP-IDC, KMI 작성



- ⑥ 석유화학 시황은 대산항 물동량에 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - ➡ 합성섬유의 핵심원료인 파라자일렌(PX)의 공급과잉이 가격 폭락으로 이어져 시황이 악화되자 국내 석유업계는 PX 감산을 시행함
 - ➡ 중국의 수요 감소와 인도·중동 지역의 PX 생산, 국내 PX 생산시설 증설로 시황 악화가 지속될 것으로 예상되고 있으므로 장기적으로 물동량에 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - ➡ 현재 대산항 석유화학제품 생산능력 중 PX의 생산 능력은 10.9%를 차지하고 있지만 PX가 다른 석유화학제품(TPA 등)의 원료로 사용되기에 가격 폭락에 따른 PX 감산이 다른 석유화학제품의 물동량에도 영향을 미칠 것으로 판단됨

〈그림 Ⅱ-5〉 파라자일렌(PX) 국제가격 동향



자료 : 한국석유화학협회(www.kpia.or.kr), KMI 작성

7) 포항항

▶ 포항항만청, 여객선 안전점검 실시

① 포항-울릉-독도 항로 여객선 점검 실시

- ➡ 포항지방해양항만청은 6개 기관/단체가 참가하여 여객선 3척에 대한 합동점검을 실시함
 - 점검결과 포항-울릉, 울릉-독도 간을 운행하는 2척의 선박에는 문제가 없었으나 울릉-독도 간을 운행하는 1척의 선박에서 안전운항과 비상시 대응능력이 부족한 사항이 발견됨
 - 이에 포항지방해양항만청은 해운법에 따라 운항정지 처분을 내림
- ➡ ‘세월호’ 침몰 이후 안전에 대한 관심이 높아졌으나 일시적인 대책이 아닌 지속적인 관심이 필요함

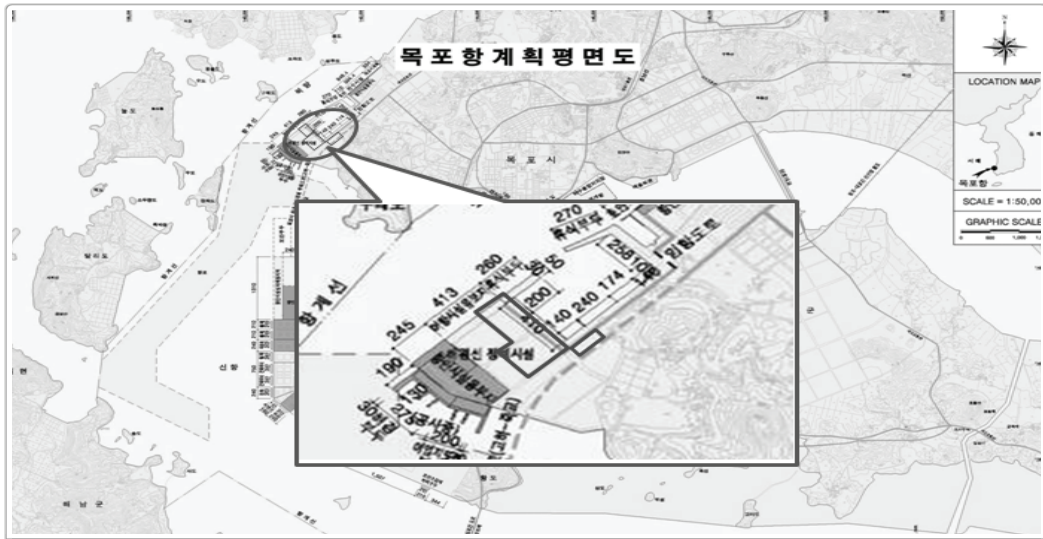
8) 목포항

▶ 북항 항만구역 내 어항구 지정

- ① 5월 23일 북항 물양장 제3-4부두 후면부지 일대가 어항구로 설정되어 고시됨에 따라 이 일대의 개발이 이루어 질 것으로 보임
- ➡ 어항구의 정식명칭은 「목포북항 어업지원시설 운영구」로서, 산정동 일대 약 8만 6천㎡의 면적이 이에 해당함
- ➡ 지정된 어항구는 수산종합지원단지 등 관련 개발사업 추진을 위해 이용될 예정임
- ② 항만법에 의하면, 어항구 지정 구역 내에서는 하역시설 및 유통판매시설 등이 들어설 수 있게 됨
- ➡ 또한, 어촌어항법에 따라 수산물 유통·판매·보관·처리시설 뿐만 아니라 복지시설, 관광객 이용시설 등이 설치될 수 있음
- ③ 이번 어항구 지정에 따른 개발계획이 이루어짐에 따라 침체된 지역경제 활성화에 기여할 것으로 예상됨



〈그림 Ⅱ-6〉 어항구 설정구역 위치 도면



자료 : 목포지방해양항만청

9) 군산·장항항

▶ 석도국제훼리, 안전점검 강화

- ④ 세월호 참사 이후 재난시스템에 대한 시민불안이 가중됨에 따라 석도국제훼리는 여객운항 안전점검 및 시설 점검을 강화함
- ➡ 석도국제훼리는 군산과 중국석도를 왕복 운항하는 여객선으로 적재능력 203TEU, 정원 750명으로 주 3일 운항 중임
- ➡ 그동안 석도국제훼리는 연 5회의 정기점검 및 수시점검, 해양경찰서와 비상대응 훈련 실시, 선박제원 및 구명장비 구축 등 고객안전을 강화함
- ④ 이러한 노력의 결과 승객 및 화물 유치 등에서 꾸준히 선전함으로써 군산항 활성화에 기여하고 있음
- ➡ 3월 승객수는 1만 1천 명, 화물 2,800TEU를 기록하였고, 4월에는 승객 1만 3천 명, 화물 2,900TEU를 기록함
- ➡ 5월 3일~6일 연휴기간에 왕복 1회당 승객이 1천 명을 넘어서면서 증가추세를 이어가고 있음

10) 마산항

▶ 마산항 준설 공사 시작

⑥ 해양수산부는 마산항 진입항로 준설사업을 착공

- ➡ 마산항에 3만 톤급 선박이 입항 할 수 있도록 지정항로 5km를 준설하여 수심을 12.5m까지 확보하는 사업임
- ➡ 이와 같은 준설 사업은 가포신항의 운영과 관계되어 있으나 현재 가포신항은 물동량 부족으로 '13년 준공 후 개장하지 못하고 있음
 - 시민단체는 가포신항을 위한 항로준설을 반대하고 있으나 해양수산부는 현재 8~10m 수심으로는 2만 톤급 선박의 입출항도 차질을 빚을 수 있으므로 준설이 필요하다는 입장임
 - 준설토는 향후 마산해양신도시 사업에 사용될 예정임
- ➡ 가포신항의 컨테이너 물동량 유치가 힘든 것으로 판단되므로 일반화물을 유치하여 항만시설을 이용하는 방안에 대한 논의도 필요할 것으로 보임



2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

➤ 중국 항만 동향

◎ 텐진(Tianjin)항, '17년 총화물량 6억 톤 전망

- ➡ 텐진항은 23개의 무수(내륙)항을 기반으로 '17년까지 총물동량 6억 톤을 달성 할 것으로 전망함
- 텐진항은 허베이성 외에도 몽골의 바오테우시, 닝샤의 인촨시 등 10개성에 무수항을 건설함
- 텐진항은 북중국의 대외화물 주요 처리항만으로 부상하기 위해 배후단지 개발에 주력하여 현재 처리되는 대외화물 물량의 50% 이상이 배후단지에서 발생하는 것으로 추정됨
- '13년 물동량은 5억 톤 이상으로 세계에서 4번째로 많은 화물을 처리하였으며 1,300만TEU 이상의 컨테이너를 처리하여 세계에서 11번째 실적을 기록함

◎ 장쑤(Jiangsu) 루가오(Rugao) 컨테이너 터미널 운영예정

- ➡ 장쑤 루가오 컨테이너 터미널 3, 4번 선석을 세관 및 정부에서 승인함에 따라 정식 운영할 예정임
- 5천 톤급 2개 선석으로 주로 대외 무역 화물을 처리할 것으로 예상되며 운영될 경우 물류비용감소와 배후단지 입주기업의 수출물동량 증가로 이어질 수 있을 것으로 예상

2) 아시아

➤ 일본, 한신항(오사카항+고베항)으로 통합운영이 가시화 됨

- ◎ 특례항만 운영회사를 통한 오사카항, 고베항의 통합 운영이 기존 '15년에서 '14년으로 앞당겨질 전망
- ➡ 일본은 컨테이너항만의 경쟁력 제고를 위해 지난 '10년부터 국제 컨테이너 전략 항만을 선정하여 지원하고 있음

- 기존에 오사카항과 고베항을 한신항으로 통합하여 운영하는 것도 전략항만 육성 정책 중 하나임
- 일본의 항만은 지자체에서 운영을 담당하였지만, 이는 항만 간의 경쟁이 심화되는 원인을 제공함
- 지난 90년대 일본의 항만은 경쟁적으로 컨테이너 터미널을 건설하여 컨테이너 물동량이 분산되고 이로 인해 컨테이너항만의 경쟁력이 하락함
- ➡ 한신항을 관리하는 특례항만 운영회사는 정부의 지분이 1/3 출자됨으로 향후 항만 운영에 정부가 참여할 수 있음
- 일본 국토교통성은 '14년 예산에 특례항만 운영회사와 관련된 예산을 10억 엔 편성함
- 한신항과 함께 컨테이너 전략 항만 중 하나인 게이힌항(도쿄항, 요코하마항, 가와사키항)의 경우 특례항만에 대한 협상이 지연되고 있기에 올해 관련 예산은 한신항에 집행될 것으로 전망
- ➡ 오사카시와 고베시는 향후 통합운영에 대비한 지원책을 논의 중임
- 일정 수준 이상의 물동량을 처리하는 연근해 선사에 대해 인센티브를 제공하는 등 향후 통합 운영될 경우 물동량을 적극적으로 유치하기 위한 방안을 모색 중임
- 오사카항, 고베항의 통합 운영이 정상적으로 이루어질 경우 컨테이너 항만으로서 경쟁력이 향상될 수 있을 것으로 예상

〈그림 II-7〉 고베항, 오사카항의 지리적 위치



자료 : 구글(maps.google.co.kr), KMI작성



▶ 아시아발 중동 컨테이너 물동량 회복세

- ⑥ 미국의 對이란 경제제재 강화로 침체되었던 일본발 중동 물동량이 회복세를 나타내고 있음⁶⁾
 - ➡ 주요 화물이었던 중고차의 운임도 물동량 회복세에 따라 최근 1~2개월간 300~400달러 상승하였음
- ⑥ 상하이발 중동 컨테이너 운임도 20피트 컨테이너당 400달러 수준이었지만 4월 중순에는 1,000달러를 돌파한 후 5월 이후에는 평균 1,200달러대를 나타내고 있음
- ⑥ 중국발 물동량 호조세로 4월 이후 일본에서 중고차 화물을 선적할 수 있는 선복을 확보하기 어려운 상황이 발생하고 있음
 - ➡ 하지만 이런 호황은 이슬람권의 라마단이 시작하는 6월말에 앞서 일시적인 것이라고 예상하는 견해도 있음

▶ 두바이, LNG 예선 개발을 위한 MOU 체결

- ⑥ Drydocks World and Dubai Maritime City(DMC)는 LNG를 동력(디젤도 사용 가능한 듀얼엔진 장착)으로 하는 항만예선(Tug Boat) 구축을 위한 MOU를 체결함
 - ➡ 본 개발사업은 석유, 가스 및 에너지 관련 산업 및 해양부문의 환경적인 우수성을 장려하기 위한 전략으로, 두바이 해양 그린 이니셔티브(Dubai Maritime Green Initiative) 계획⁷⁾ 중의 하나임
- ⑥ LNG예선 개발은 세계 첫 사례로, 디젤보다 낮은 배기가스를 배출하는 LNG를 사용함으로써 친환경적 해양산업 이미지가 제고될 것으로 보임
 - ➡ NOx와 CO₂ 배출량이 디젤대비 각각 85.0%, 25.0% 감소할 것으로 전망됨

6) 일본해사신문

7) 두바이 해양 그린 이니셔티브(Dubai Maritime Green Initiative) : 본 계획의 목적은 산업의 R&D 활동, 가능한 솔루션, 친환경정책 수행을 위한 정부정책 등을 지원함으로써 해양 및 관련 산업(오일, 가스, 에너지)의 환경적인 우수성을 장려하기 위함

㉠ 두바이항은 전략적으로 유리한 입지에 위치하고 있으며, 우수한 인프라시설 및 현대화된 항만장비로 그린 해양상품 및 서비스를 위한 주요 관문임

㉡ 이번 해양 및 관련 산업의 친환경 기술 개발을 통하여 추후 항만시설의 친환경성을 고려한 기술개발이 가속화 될 것으로 예상됨

3) 유럽

➤ 벨기에, 앤트워프(Antwerp)항 컨테이너 터미널 운영사 재배치

㉠ 앤트워프 항만공사가 스켈트(Scheldt)강⁸⁾의 컨테이너 터미널 운영사를 동측에서 서측으로 이동 및 운영을 승인함

㉡ 스켈트강 동쪽 지역에 위치한 델바이드 부두(Delwaide dock)의 MSC전용터미널은 '15년 말까지 운영될 예정

· 델바이드 부두는 MSC의 자회사 TIL(Terminal Investment Limited)과 PSA가 합작투자 형태로 운영 중이며, '13년에 약 450만TEU의 컨테이너 물동량을 처리함

㉢ MSC전용터미널은 시설을 확장할 수 있는 공간이 부족한 상태이기 때문에 서측 도이어강크 부두(Deurganck dock)의 터미널을 통해 화물을 처리할 예정

· 도이어강크 부두 터미널은 'MPET(MSC PSA European Terminal)' 이라 불리며 향후 앤트워프 항만 내 얼라이언스 등의 주요 서비스를 담당하게 될 것으로 보임

· 또한 도이어강크 부두로의 이전으로 1만 4천TEU급 선박의 접안이 용이해질 것으로 보임

4) 미주

➤ 미국, 로스앤젤레스(Los Angeles)항 터미널 개선 프로젝트

㉠ 로스앤젤레스항과 미국 육군은 Yusen 터미널 개선을 위한 프로젝트 사업을 추진할 예정

㉡ 프로젝트는 '15년 중반에 시작되어 '17년 중반에 완료될 예정

8) 스켈트(Scheldt)강 : 프랑스 북부에서 발원하여 벨기에 서부와 네덜란드 서남부를 지나 북해로 흐르는 강



- ⊙ Yusen 터미널은 대형 선박의 접안을 위해 214-217번 선석의 수심을 13.7m-16.2m로, 217-220번 선석의 수심은 14.3m 확보할 전망
- ➡ 화물의 적체현상을 해소하기 위해 겐트리크레인 및 반입·반출 레일을 추가로 확보할 예정이며, 터미널 내 도로 포장 및 보수 작업을 시행할 계획임

➤ 캐나다, 밴쿠버(Vancouver)항 컨테이너 터미널 확장

- ⊙ 밴쿠버항은 더 많은 컨테이너 적재 공간을 확보를 위해 Centerm 컨테이너 터미널을 확장할 계획임
- ➡ '16년에 확장 공사가 시행될 예정이며 250만 달러를 투자할 계획
- ➡ Centerm 터미널은 밴쿠버항의 북쪽에 위치하고 있고, 밴쿠버항 컨테이너 화물의 1/5을 처리하고 있음

5) 아프리카9)

➤ 알제리(Algeria) 젤젠(Djen Djen)항, 대우건설과 컨테이너 터미널 건설계약

- ⊙ 대우건설은 '14년 5월 18일, 알제리 젤젠항만공사와 젤젠항 컨테이너 터미널 신설공사 계약을 체결함
- ➡ 본 계약은 젤젠항 개발 프로그램의 일부로써, 향후 젤젠항은 알제리에서 가장 큰 컨테이너 환적항이자 연간 약 2백 만TEU를 처리하는 컨테이너 터미널이 될 예정
- ⊙ 젤젠항 컨테이너 터미널은 최대 14,000TEU급 선박이 입항 할 수 있는 규모로 건설됨
- ➡ 사업비는 약 2억 3400만 달러, 공사기간은 약 30개월이 소요될 것으로 예상
- ➡ 해당 터미널은 DP World의 알제리 자회사에서 운영을 계획 중이며, 지중해와 사하라를 통과하는 관문이 될 것으로 기대하고 있음

9) Algeria Press Service (www.aps.dz)

- ⑥ 해양수산부는 알제리 항만개발협력을 위한 2차 합의의사록을 체결한 것을 비롯하여 알제리 주요 6개 항의 항만개발기본계획을 작성하여 알제리 측에 제공함
- ⑦ 지난해에는 알제리 교통부 담당국장 및 젤젠항만공사장을 국내에 초청해 부산 신항만 인근 지역을 시찰하게 하는 등 양국 간 긴밀한 항만개발협력을 이어가고 있음

6) 오세아니아¹⁰⁾

④ ICTSI(International Container Terminal Services Inc), 항만시설 건설및 운영을 위해 호주 멜버른(Melbourne)항에 26년 간 약 5억 4,800만 호주달러 투자 예정

- ⑥ ICTSI의 자회사인 빅토리아 인터네셔널(Victoria International Container Terminal Ltd)¹¹⁾은 멜버른 항만공사와 26년 간 터미널 건설, 운영 및 자금 지원 일체에 대한 계약을 체결함
- ⑦ 터미널 개발 관련 투자는 '17년 운영이 시작되기 전까지 약 4억 3,900만 호주달러가 투입 될 것이며, 그 후 하역능력 증강을 위해 순차적으로 약 1억 900만 호주달러가 투입 될 예정임
- ⑧ '17년에 개장될 터미널의 연간 하역능력은 약 140만TEU이며, 컨테이너 야적장은 28만TEU가 적재 가능한 규모로 건설이 계획되어 있음
- ⑨ 본 건설로 인하여 해당지역에 약 200개의 새로운 일자리가 창출될 것으로 보임

10) Malaya Business Insight (www.malaya.com.ph)

11) Victoria International의 지분 90%는 ICTSI가 소유하고 있으며 나머지 지분은 Australia's Anglo Ports Pty Ltd.가 소유하고 있음



3. 품목별 동향

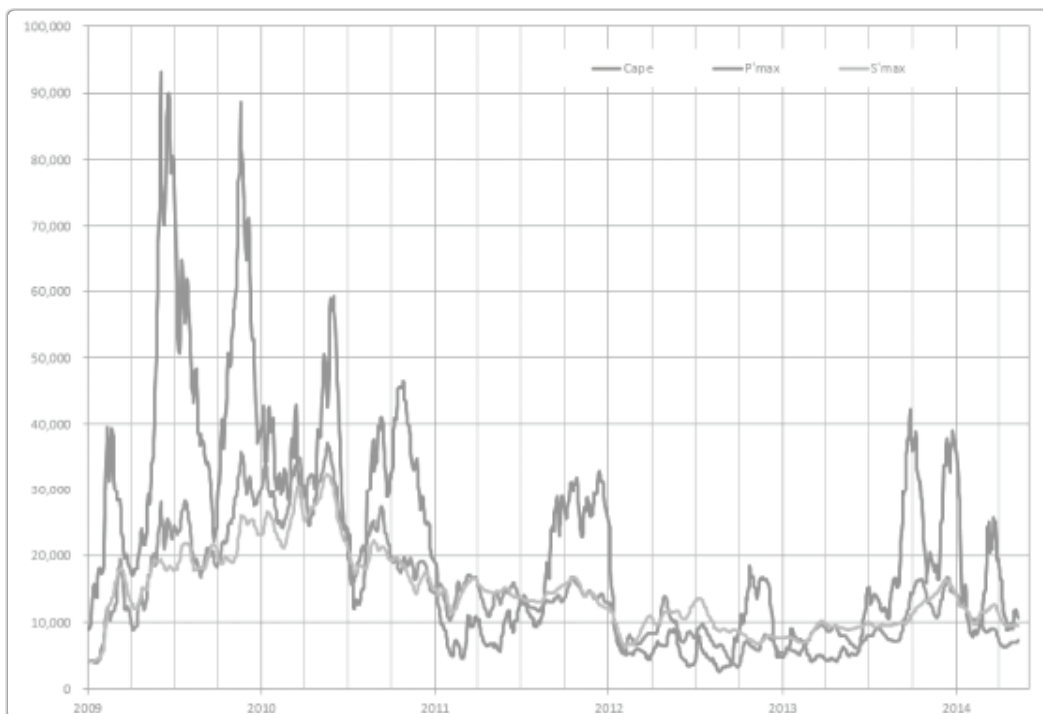
1) 양곡

▶ 곡물해상운임 추이와 전망¹²⁾

- ⊙ 곡물과 석탄을 주로 운송하는 Panamax 선형은 대서양 수역에서 예상만큼의 곡물화물이 발생하고 있지 않아 선복 공급과잉이 심화되고 있음
- ⊙ 선복 공급과잉으로 시황 또한 약세를 나타내고 있음, 타 선형 대비 용선료가 더 낮은 약 \$7,500선을 기록하고 있음

〈그림 Ⅱ-8〉 건화물선 용선료 변동추이

(단위: 달러)



자료 : Batic Exchange

12) 농촌경제연구원(www.krei.re.kr)

- ⑥ 5월 6일 기준 미국 동부 지역에서 선적하여 일본에 양하하는 USG 운임은 톤 당 45달러로 전년 동기 대비 비슷한 수준을 기록¹³⁾
- ➡ 미국 서부지역에서 선적하여 한국에서 양하하는 PNW 운임은 톤 당 27.11달러로 산출됨(5월 14일 기준)
- ➡ 하반기 시황 회복에 대한 기대감이 작용하여 3분기 USG 운임은 51.97달러 선에 형성 될 것으로 전망되며 '15년에는 55달러 선에 근접할 것으로 예측되고 있음

〈표 II-4〉 수역별 · 기간별 곡물 운임 전망

(단위: 달러/톤)

기간		USG 운임	PNW 운임
2014년	6월	49.60	28.41
	7월	50.80	29.10
	8월	51.71	29.73
	3분기	51.97	29.68
	4분기	55.65	31.94
2015년		54.27	30.93
2016년		53.86	30.68

자료: 캄코선박운용

2) 시멘트

➡ 시멘트 내수출하량, 급격한 감소세

- ⑥ '14년 5월, 전년동기대비 시멘트 내수 출하량은 급속한 감소세를 보임
- ➡ '14년 1~2월은 예년에 비해 날씨가 따뜻하여 시멘트업체들은 겨울철 비수기에 실시하는 정기보수를 연기하며 생산에 집중해 옴
- ⑥ 하지만 전박적인 건설경기 회복이 예상된 '14년 3월의 시멘트 내수 출하의 경우 전년동기대비 94%에 불과하여 1분기 전체로도 전년보다 낮은 실적을 기록함

13) 세계곡물협회(International Grain Council)



④ 시멘트 생산의 극성수기인 '14년 4월 및 5월에도 전년동기대비 약 99.0%, 96.0% 출하수준을 기록함

➡ 이에 따라 각 시멘트 업체들은 겨울철 시행하지 못한 정기보수를 2분기에 실시할 예정이며, 보수비용은 각 회사별로 수백억 이상 1천 억 이하가 소요될 것으로 알려짐

〈표 II-5〉 '14년 시멘트 내수 출하 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013년	2014년	전년대비 증감율
1월	2,576	2,670	3.6
2월	2,406	2,447	1.7
3월	4,066	3,820	-6.7
4월	4,388	4,361	-0.6
5월	4,572	4,380	-4.2
계	18,008	17,678	-1.9

자료 : 한국시멘트협회(www.cement.or.kr)

3) 석탄

➡ '14년 세계 석탄시장 전망

④ '14년 연료탄 수입량은 중국 및 인도의 경우 증가할 것으로 보이며, 유럽은 현재 수준을 유지할 것으로 보임

➡ 유럽의 연료탄 수요는 경기상황에 따라 가변적이며, 천연가스의 가격 및 탄소배출권 거래가격 등에 영향을 받기 쉬움

④ 석탄 교역의 경우, 러시아, 남아공, 호주 등에서는 수출 증가가 예상되며, 인도네시아 수출량은 소폭 증가 혹은 전년도 수준 유지의 가능성이 있는 것으로 분석됨

➡ 인도네시아 광물자원부는 '14년 석탄생산 목표를 전년대비 2천 1백만 톤 적은 4 억 톤으로 발표하였으며, 이는 전 세계 석탄소비에 영향을 줄 것으로 보임

- ② 연료탄 현물가격(호주 뉴캐슬항 출하)의 경우에는 전년대비 5달러 증가한 약 90달러/톤 수준이 될 것으로 예상됨
- ③ '13년까지 지속된 공급과잉 상황이 해소되며, 석탄 수출국의 경우 점진적인 가격 회복의 영향을 받을 것으로 보임

4) 목재

➤ '14년 4월 원목 수입비중 22.1%(전년동기대비 +17.2%), 섬유판 수출비중 26.2%(전월대비 +29.2%) 기록

- ② '14년 4월 원목과 합판 수입비중이 각각 22.1%, 21.0%를 차지함
 - ③ 뉴질랜드로부터 2억 3,210만 2천 달러의 원목을 수입(전년동기대비 110.8% 증가)하며 전체 원목수입의 61.8% 점유율을 보임
 - ③ 합판은 '14년 4월 3억 5,663만 8천 달러를 수입하였으며, 중국과 말레이시아로부터의 수입이 전체 대비 각각 23.6%, 16.3%의 비중을 보임
 - ③ 거푸집 건설용, 가구 등에 사용되는 말레이시아산 합판은 한-ASEAN FTA시행에 따른 수입증가로 피해를 본 국내 중소기업을 위해 3년간 합판 덩핑방지 관세를 부과하기로 기간을 연장함

〈표 II-6〉 2014년 4월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위	2013년 4월			2014년 4월		
	품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1 원목	231,882	26.7	원목	375,388	22.1
	2 합판	204,517	23.6	합판	356,638	21.0
	3 제재목	144,641	16.7	제재목	299,523	17.6
	4 칩	60,341	7.0	칩	237,015	13.9
	5 파티클보드	45,352	5.2	파티클보드	114,130	6.7
수출	1 섬유판	11,144	37.0	섬유판	17,795	26.2
	2 목재케이스	5,229	17.4	건축목공	13,855	20.4
	3 건축목공	2,859	9.5	목재케이스	13,654	20.1
	4 제재목	2,828	9.4	제재목	6,089	9.0
	5 합판	1,721	5.7	합판	3,195	4.7

주 : 비중은 상위 5개품목 이외 전품목 합계 대비임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성



▶ '14년 4월 목재의 주요 수출국은 일본(전체 점유율 26.7%)

- ⑥ 일본으로 수출된 목재는 1,813만 2천 달러를 기록, 전체 목재수출액의 26.7%로 가장 높은 점유율을 보임
- ➡ 전년동기대비 107.4% 증가하였는데, 주요 품목인 섬유판과 목재케이스의 수출이 전년동기대비 각각 139.7%, 275.9% 증가하였기 때문임

▶ '14년 4월 목재품목의 주요 수입국은 중국(전체 점유율 22.1%)

- ⑥ 목재 수입은 중국이 전년동기대비 1.8% 증가한 22.1%의 점유율을 보임
- ➡ 중국 목재 수입액은 3억 7,561만 1천 달러로 전년동기대비 99.3% 높은 증가세를 보임
- ➡ 이는 합판뿐만 아니라 제재목, 단판, 목판 등 목재품목들의 수입이 전체적으로 증가하였기 때문임

〈표 II-7〉 2014년 4월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위		2013년 2월			2014년 4월		
		국가명	교역액	비중	국가명	교역액	비중
수입	1	중국	188,472	21.7	중국	375,611	22.1
	2	뉴질랜드	125,319	14.4	뉴질랜드	256,734	15.1
	3	말레이시아	94,503	10.9	베트남	189,230	11.1
	4	베트남	75,743	8.7	말레이시아	175,859	10.3
	5	캐나다	69,176	8.0	태국	96,510	5.7
수출	1	일본	8,742	29.0	일본	18,132	26.7
	2	베트남	2,788	9.3	카자흐스탄	7,280	10.7
	3	중국	2,298	7.6	베트남	5,534	8.2
	4	멕시코	1,972	6.6	중국	5,414	8
	5	미국	1,772	5.9	미국	3,631	5.4

주 : 소계는 상위 5개품목 이외 전품목 합계임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

5) 모래

▶ 인천 송도지구 항로 주변, 상용 가능한 양질 모래톱 발견

- ⑥ 인천 송도지구 11-1공구 매립공사 도중 인근 항로에서 높은 품질의 모래톱이 발견됨
- ⑥ 지난 해 12월부터 시작된 인천항 접근 항로 인근에서 준설된 모래질 흙은 한국건설품질기술원의 검사 결과 건설현장에 사용가능한 양질의 모래로 판단되었음
- ➡ 해당 모래는 도로 및 기반시설 설치 시 수평·수직 배수재로 활용이 가능하며, 그 이외의 이용 가능성 확인을 위해 추가적인 토질시험을 의뢰한 상황임
- ➡ 이에 따라 송도지역 5공구에 현재 도로 설계가 진행 중인 엠코코리아(주)의 공장 기반시설공사에 보도 포장 및 연약지반개량 등으로 약 2만^m가 사용될 예정임
- ⑥ 이번 설계에 해당 모래 활용 가능성 및 경제성을 분석한 결과, 물류비용 및 재료비 등에서 약 2억 4천만원의 예산이 절감되는 것으로 확인됨

6) 철광석

▶ 철광석 가격, 지속적인 하락으로 톤당 100달러 이하로 떨어짐

- ⑥ 호주산 철광석 기준 2년 만에 최저치를 기록함
- ➡ 이 같은 철광석 가격의 하락세는 최대의 수요처인 중국의 수요가 감소한 것과 호주, 브라질 등의 주요 생산지의 공급량이 증가한 것에 의함
- 중국의 경제 성장이 둔화됨으로 철강 생산이 줄어들고 이에 따라 철광석의 재고가 증가하게 됨
- 반면, 호주와 브라질은 적극적으로 철광석 광산의 생산을 늘림으로 수급의 불균형이 발생 철광석 가격이 하락함
- '14년 철광석 가격은 100달러 이하를 유지할 것으로 전망됨



- ⊕ 철광석 가격의 하락에도 국내 물동량에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상
- 국내 철강 산업에 많은 영향을 미치는 중국의 수요가 건설 및 토목 부분의 부진으로 계속 감소하고 있기에 국내 철광석 물동량 역시 예년과 비슷한 수준을 기록할 것으로 전망

7) 철재/고철

▶ '14년 4월 세계 조강생산량은 전년대비 3.0% 증가한 1억 3,663만 톤을 기록

- ⊙ 누적 조강생산량은 4.0% 증가한 5억 4천만 톤을 기록함
- ⊙ 현대제철의 3고로 증산으로 인한 국내 조강생산량이 증가함

〈표 II-8〉 '14년 4월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감율	
	4월	누적	4월	누적	당월	누적
EU	14,026	55,079	14,612	58,533	4.2	6.3
other Europe	3,045	11,889	2,802	11,811	-8.0	-0.7
C.I.S	9,099	36,217	9,025	35,294	-0.8	-2.5
North America	9,667	39,334	9,731	39,622	0.7	0.7
South America	3,883	14,855	3,703	14,714	-4.6	-0.9
Africa	1,305	5,047	1,273	5,094	-2.5	0.9
Middle East	2,091	8,258	2,290	8,867	9.5	7.4
Asia	89,011	349,772	92,777	367,301	4.2	5.0
China	65,650	257,395	68,835	271,863	4.9	5.6
India	6,659	27,080	7,015	27,764	5.3	2.5
Japan	9,169	35,806	8,939	36,505	-2.5	2.0
South Korea	5,498	22,072	6,098	23,770	10.9	7.7
Taiwan, China	2,035	7,419	1,890	7,399	-7.1	-0.3
Oceania	467	1,881	413	1,787	-11.6	-5.0
Total 65 countries	132,593	522,333	136,626	543,025	3.0	4.0

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

➤ 환율에 따른 철강업계의 영향

- ⑥ 최근 원-달러 환율이 1,000원대에 근접하여 철강업계의 수출에 영향을 주는 것으로 나타남
- ➡ 철강업계 내에서 환율에 따른 영향은 각기 다를 것으로 예상됨
 - 일관 제철소의 경우 원료 수입 단가가 낮아짐에 따라 비용이 낮아져 일정부분 이점이 있음
 - 하지만 수출 비중이 높은 가공 업체들은 수출가격 인상이 어려워 환차손이 발생하며 수입기업들은 국내 수요가 부진하지만 환차익을 기대할 수 있음
 - 따라서 국내 철재 수출 기업은 수출 보다는 내수에 집중하여 환차손을 줄이려 할 것으로 예상됨에 따라 국내 철재 물동량은 하락 할 수 있음

➤ 부산세관 고철 통관 간소화

- ➡ 국내 고철 물동량의 26%를 처리하는 부산항은 효율적 통관시스템 구축을 위해 이미지패스 시스템을 도입
- 이미지패스 시스템은 수입 신고 시 물품의 모양, 컨테이너 적입 상태 등의 이미지를 제출하면 세관에서 이를 심사하는 방식으로 우범성이 없다 판단되는 경우 검사를 생략함
- 부산항에서 고철품목에 대해 새로운 통관절차를 진행함에 따라 편의가 높아져 물동량이 집중될 수 있음

8) 자동차

➤ 국내 자동차 생산량 및 판매량 증가세

- ⑥ '14년 4월 국내 자동차 생산량은 43만 4천 대로 전년동기대비 12.4%의 높은 증가세를 나타냄
- ➡ 한국지엠은 유럽시장 단계적 철수에 따라 전년동기대비 7.2% 생산량이 감소함
- ➡ 반면, 현대와 기아자동차의 생산량 증가는 신차 출시에 따른 국내외 수요 증대, 주말 특근 정상화에 따름
- ⑥ 자동차 내수시장 판매는 신차효과 등에 따라 전년동기대비 10.1%, 전월대비 7.4% 증가함



- ➡ 현대자동차는 신차효과 및 신형 제네시스 판매호조로 전년동기대비 14.3% 증가했지만, 기아자동차는 전년동기대비 3.8% 감소함
- ➡ 특히, 중형차종이 전년동기대비 32.6% 급증하였는데 LF소나타, 말리부 디젤의 신차효과 때문으로 판단되며, SUV차종도 여름시즌에 맞추어 전년동기대비 20.3% 증가함
- 🌀 '14년 4월 자동차 수출대수는 29만 9천 대를 기록하며, 전년동기대비 13.7% 증가함
- ➡ 한국지엠 수출은 전년동기대비 3.0% 감소한 반면, 현대와 기아자동차는 전년동기대비 각각 17.7%, 20.0% 증가함
- ➡ 현대자동차는 엑센트, 아반떼의 소형차종과 SUV차종에 호조세를 보였으며, 기아자동차는 프라이드, K3 등의 수요증가로 수출이 증가함

〈표 Ⅱ-9〉 2014년 4월 자동차산업 현황

(단위 : 천 대, %)

구분	2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
생산량	386	1,500	426	434	1,589	1.9	12.4	5.9
판매	내수	119	442	122	131	469	7.4	10.1
	수출	263	1,043	287	299	1,087	4.2	13.7
	소계	382	1,485	409	430	1,555	5.1	12.6
수입차판매	13	48	16	17	61	6.3	30.8	27.1

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

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

〈표 II-10〉 자동차산업 월별 현황

(단위 : 천 대, %)

구분		2013									2014			
		4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월
생산량		386	385	398	334	344	288	425	427	419	368	359	426	434
판매	내수	120	120	114	126	111	102	122	120	125	107	108	122	131
	수출	263	269	278	230	225	189	280	286	291	257	249	287	299
	소계	382	389	392	356	336	291	402	406	415	364	357	409	430
수입차판매		13	13	13	15	14	13	14	14	12	15	14	16	17

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

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

➤ 르노삼성, 말레이시아로 SKD화물 수출

㉠ 르노삼성자동차는 '14년 5월 말부터 말레이시아로 SM3 SKD¹⁴⁾(Semi Knock-Down) 화물을 수출을 시작함

㉡ 연간 1천여 대 규모의 물동량을 수출할 계획이며, 시장상황 여건에 따라 점차 물동량 수준을 증대시킬 계획임

㉢ 수입된 SKD화물은 말레이시아 현지 기업인 탄 총 모터스(Tan Chong Motors)에서 완성차로 조립 후 판매할 예정임

㉣ 동남아시아지역의 자동차 부품산업은 대부분 일본자동차업체들이 장악하고 있었으나, 이번 르노삼성의 SKD 수출로 인하여 동남아시아지역의 수출 확대가 예상됨

㉤ 르노삼성은 QM5를 완성차 형태로 수출하였는데 판매량이 기대에 미치지 못함. 이번 계약은 브랜드 이미지 제고 및 도약의 계기가 될 것으로 판단됨

㉥ 말레이시아는 동남아시아지역에서 3번째로 큰 경제규모를 지닌 국가로서 연간 5% 이상의 경제성장률을 보이고 있는 주요 마케팅시장 중의 하나임

14) SKD(Semi Knock Down) : 자동차의 반조립제품 형태로 수입 후 조립하여 판매하는 형태를 취함



9) 잡화

기계 산업 동향

국내 기계류 수출입 현황

➡ '14년 4월 국내 기계류 수입액은 61억 4,900만 달러를 기록하며, 전년동기대비 11.8% 증가하였음

➡ 4월 수출액은 86억 4,700만 달러로 전년대비 2.3% 증가하였음

➡ '14년 4월 기계품목의 주요 교역국은 중국으로 전체 교역액의 24.7%를 차지하고 있음

➡ 기계품목의 주요 수입국은 중국과 일본이며 각각 7억 9,100만 달러, 4억 8,800만 달러임

➡ 기계품목의 주요 수출국은 중국과 미국이며 각각 12억 4,300만 달러, 6억 3,700만 달러임

〈표 II-11〉 '14년 4월 국내 기계류 수출입 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
수입	5,498	20,772	5,780	6,149	21,967	6.4	11.8	5.8
수출	8,452	31,830	8,457	8,647	32,239	2.3	2.3	1.3
합계	13,950	52,602	14,237	14,796	54,208	3.9	6.1	3.1

자료 : 관세청(www.customs.go.kr), KMI 작성

한국기계산업진흥회 중남미 시장 수출 계약 체결

➡ 한국기계산업진흥회는 5월 4일부터 15일까지 중남미 시장개척을 위한 수출촉진단을 파견해 2천만 달러의 수출계약 체결함

· (주)오에스씨지, 자인테크롤러지(주) 등 7개의 우수 중소기업이 브라질 상파울로, 베네수엘라 카라카스, 콜롬비아 보고타를 방문하여 현지 업체 및 에이전트와 수출 상담을 실시함

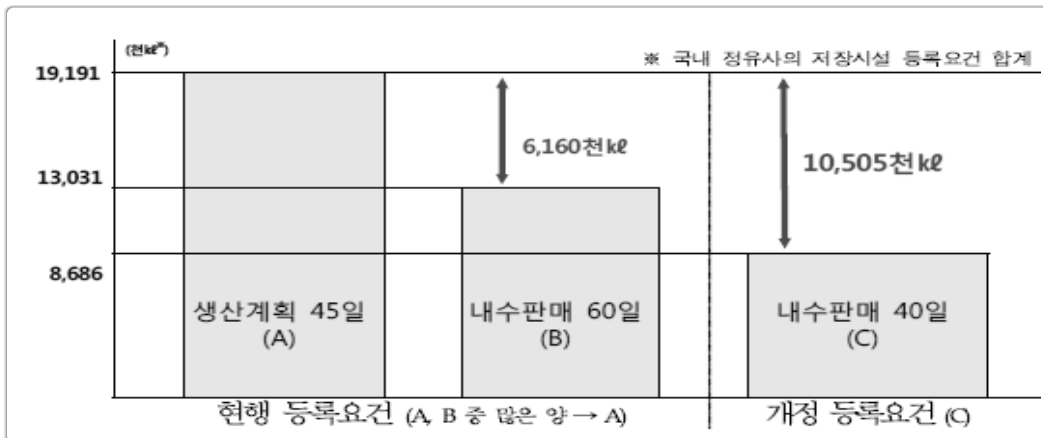
- 또한 베네수엘라 기계협회, 콜롬비아 기계협회 등 중남미 지역 협회와의 회담을 통해 현지시장 진출 방안 및 향후 협력방안에 대한 논의도 진행함
- 그동안 국내 업체들이 거리상의 제약 및 정보부족 등으로 중남미 시장으로의 진출에 어려움을 겪었으나 이번 시장개척단을 통해 중남미 진출의 가능성을 엿볼 수 있게 됨

10) 유류

▶ 동북아 오일허브 사업 활성화를 위한 석유정제업 규제 완화 15)

- ⑥ 산업통상자원부는 동북아 오일허브 사업 활성화를 위해 석유정제업의 저장 시설 등록요건을 완화하기로 함
- ⑦ 현재 석유정제업 등록 시 등록요건으로 일정수준의 저장시설을 갖추도록 의무화하고 있음
- ⑧ 석유수급 안정성을 확보하기 위한 제도였지만 수출 비중이 확대된 최근의 수급환경과 부합되지 않고 신규사업자들에게 진입장벽으로 보고되고 있음
- ⑨ 국내정유사들의 수출 비중 확대 등 최근의 석유수급 환경변화를 고려하여 저장 시설 등록요건을 내수판매 계획량 기준 40일분 수준으로 완화함
- ⑩ 규제 완화로 생긴 저장시설의 여유분을 정유사들이 동북아 오일허브 사업을 위한 상업용 저장시설로 활용할 수 있을 것으로 기대됨

〈그림 II-9〉 석유정제업 저장시설 등록요건 규제 완화



자료 : 산업통상자원부

15) 산업통상자원부(www.motie.go.kr)



㉠ 보세 구역 내 부가가치 활동의 포괄적 허용

- ➡ 현재 보세구역 내에서의 블렌딩 행위는 수출 목적의 경우에만 허용되어 왔으며 사전 통보 등 절차상 의무도 부과 되어 왔음
- ➡ 하지만 규제 완화 이후 보세 구역 내에서는 수출·내수 등 목적과 무관히 제품 혼합 (블렌딩)과 품질 보정행위 등 모든 부가가치 활용을 전면 허용키로 함
- ➡ 이는 유럽 ARA, 싱가포르 등 다른 오일허브 지역과 비슷한 수준의 활동을 보장 하는 것임
- ➡ 보세구역 내 부가가치 활동 허용범위를 확대함으로써 석유 트레이더에게 더 많은 사업기회를 제공할 수 있으며 특히 국가별 석유품질기준 차이를 활용한 추가 수익 창출이 가능해질 것으로 기대됨

Ⅲ. 항만포커스

1. 마산항 1-1단계 사업 현황 및
운영방안

2. 열차페리 현황 및 발전방향





1. 마산항 1-1단계 사업 현황 및 운영방안

항만수요예측센터 최건우 연구원

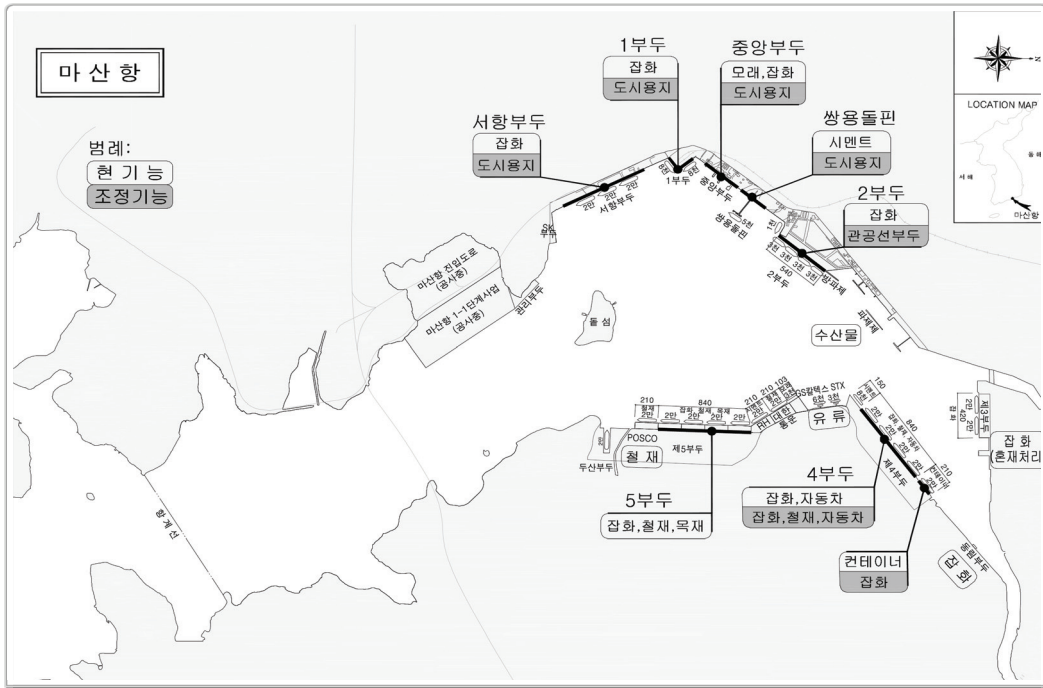
➤ 개요

- ① 최근 마산 신항 1-1단계 개발에 대한 논란이 지속됨
 - ➡ ‘세월호’ 사건 이후 과거 정부출신 관료가 사업체의 대표를 맡은 마산항 1-1단계에 대한 부정적인 여론이 대두됨
 - ➡ 시민연대는 마산항 물동량이 과대하게 예측되어 있으며 이를 토대로 건설된 마산항 1-1단계 개발을 실패한 사업으로 거론하고 있음
- ② 마산항 1-1단계 개발과 이를 둘러싼 물동량 예측의 과다 여부와 각종 현안 문제점을 고찰해봄
 - ➡ 과거 마산항 1-1단계의 물동량 예측 방식의 한계 및 실적치와 예측치의 차이가 발생하는 원인을 살펴보고 향후 항만 물동량 예측 시 고려해야 될 사항들에 대해 살펴봄
 - ➡ 나아가 향후 마산항 전체에서 마산항 1-1단계 역할을 살펴보고 향후 운영방안에 대해 제시함

➤ 마산항 항만 시설현황

- ① 마산항은 3~5부두를 중심으로 운영되며 1, 2부두를 비롯하여 중앙부두, 서항부두는 해양신도시 사업으로 인해 폐쇄됨
 - ➡ 이외에 민자부두로 두산엔진, 포스코부두 등이 있으며 '13년 준공된 마산 1-1단계 사업이 운영 준비 중임
 - ➡ 마산항 1부두 및 서항부두, 중앙부두 등은 해양신도시 사업에 따라 폐쇄됨
 - 현재 일반화물을 처리할 수 있는 가용 부두는 3, 4, 5부두와 일부 모래, 시멘트 전용부두임
 - ➡ 마산항은 '11년까지 포스코부두를 제외한 철재 전용부두가 없었으며 대부분의 철재 물동량을 4, 5부두에서 처리하였으며, '12년 말 대한통운에서 운영하는 철재 전용부두가 개장됨

〈그림 Ⅲ-1〉 마산항 주요 부두



자료 : 제3차 전국무역항기본계획

● 마산 1-1단계 항만개발사업 현황

- ➡ 마산항 물동량 증가에 대응하기 위해 '00년 사업에 착수함
- ➡ 마산 1-1단계 민자사업의 경우 초기 계획은 컨테이너 4선석이었으나 컨테이너 물동량 감소로 인해 2선석이 다목적(잡화)부두로 변경됨
- ➡ '13년 항만 시설은 준공되었으나 제반여건의 미비로 개장이 지연되고 있음

〈표 Ⅲ-1〉 마산항 1-1단계 시설현황

구 분	톤 급	선석(개)	연장(m)
컨테이너	2,500TEU	2	500
다목적(잡화)	30,000톤	2	480
관리부두	1,000톤	1	320
계	-	5	1,300

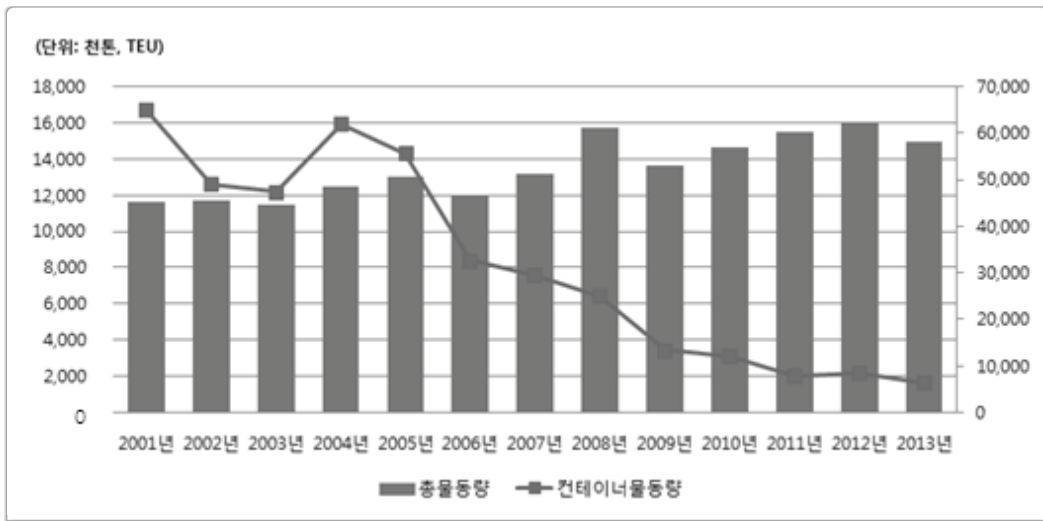
자료: 마산아이포트홈페이지(www.masan-iport.com)



▶ 마산항 물동량 현황

- ◎ 마산항의 총물동량은 '01년 1,160만 4천 톤을 기록하였으며, '13년은 1,507만 9천 톤으로 연평균 2.2% 증가율을 나타냄
- ➡ 컨테이너 물동량은 '01년 6만 5천TEU, '13년 6천TEU를 처리함

〈그림 Ⅲ-2〉 마산항 물동량 물동량 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ◎ '13년 기준 마산항 주요 처리화물은 기타잡화(기계류), 철재, 자동차, 시멘트이며 이중 기타잡화, 철재, 자동차의 증가세는 꾸준한 것으로 나타남
- ➡ 컨테이너를 비롯하여 목재, 액체화물(유류, 화공품)의 비중이 감소함
- ➡ '13년 기타광석 물동량의 증가는 해양신도시 사업에 의한 매립으로 발생된 물동량으로 이후 감소할 것으로 예상됨
- ➡ 현재 마산항이 처리하는 화물은 4, 5부두 배후단지의 창원국가산업단지에서 생산하는 품목이 큰 비중을 차지함
- ➡ '13년 현재 마산항의 컨테이너화 비율은 5% 미만이며 대부분 벌크 화물로 처리됨
- ➡ 마산항 컨테이너서비스는 일본 시모노세키-마산 라인만 운행하고 있으며 처리되는 품목은 대부분 농산물임

〈표 Ⅲ-2〉 마산항 품목별 물동량 추이

(단위: 천 톤, %)

품목		2000	2005	2010	2013	증가율	비중
						'00~'13	
양곡		5	24	10	21	11.7	0.1
시멘트		1,785	2,177	1,651	1,773	0.0	11.9
목재		698	548	199	93	-14.4	0.6
모래		218	477	689	1,086	13.2	7.3
철광석		-	52	133	7	-	0.0
철재		1,889	2,742	3,334	2,797	3.1	18.7
고철		745	236	163	276	-7.4	1.8
자동차		1,085	1,286	1,012	2,473	6.5	16.5
잡화	기타광석	45	78	643	1,387	30.1	9.3
	화공품	70	60	10	7	-16.2	0.0
	기타잡화	1,310	2,735	4,776	3,633	8.2	24.3
유류		1,887	1,818	1,857	1,357	-2.5	9.1
컨테이너	천 톤	673	764	125	46	-18.7	0.3
	천TEU	42	56	12	6	-13.4	0.0
합계		10,411	12,998	14,601	14,956	2.8	100

주: 비중은 '13년 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

➤ 마산항 1-1단계 사업 현안 및 문제점 분석

④ '13년 준공된 마산항 1-1단계의 컨테이너 물동량 유치가 어려워짐에 따라 시민단체는 이와 관련하여 문제점을 제기하고 있음

➡ 마산항 1-1단계 건설 주체인 아이포트는 항만 운영사를 모집하려했으나 임대료 등의 조건이 맞지 않음에 따라 무산됨

➡ 아이포트는 현재 2선석의 다목적 부두를 잡화부두로 영구 변경하고 나머지 컨테이너 2개 선석도 일반부두로 전환할 것을 정부에 요청했으나 특혜시비로 인해 정부에서는 불허함



〈표 Ⅲ-3〉 마산항 1-1단계 추진현황 및 관련 연구용역

연도	내용
1996	- 신항만개발 투자우선순위 평가(KMI)
1999. 4	- 마산신항 개발 사업을 위한 기본자료조사, 개발여건 전망 연구 용역수행(KMI)
2000. 11. 27	- 민간투자시설사업 기본계획 고시
2001. 04. 26	- 사업계획서 제출
2001. 06. 22	- 우선협상 대상자 지정
2001. 07 ~ 2003. 08	- 운영비 및 공사비 협상
2004. 03. 19	- 실시협약 가서명
2004. 05. 25	- 민간투자사업심의위원회 가결
2004. 05. 27	- 법인설립 신고 및 사업자 등록
2004. 06. 24	- 실시협약 체결 및 사업자 지정
2005. 12. 01	- 실시계획 승인
2005. 12. 27	- 착공
2009	- 마산항 1-1단계 터미널 운영을 위한 물동량 확보 전략 및 항만배후단지 활용 방안 (KMI)
2013. 07	- 마산항 1-1단계 준공 승인, 마산아이포트 관리운영권 등록
2013. 07~12	- 운영사 모집=>실패

➤ 마산항 1-1단계 문제점의 원인

㉠ 마산항 1-1단계에서 가장 크게 지적되는 부문은 항만물동량 예측임

➡ 마산항 1-1단계 민자사업 계약서의 물동량 유치계획에서는 1차년도 추정물동량 15만 6천TEU, 17차년도에는 51만 6천TEU으로 제시되었으나 '13년 컨테이너 물동량은 약 6,500TEU를 기록하여 유치가능 물동량이 적은 것으로 나타남

➤ 마산항 컨테이너 물동량 변화요인

㉠ 마산항 컨테이너 물동량 감소에 직접적인 원인을 실증적이고 명확하게 규명하기는 어려우나 몇 가지 상황들은 추정이 가능함

➡ 다음과 같은 요인들이 마산항 컨테이너 물동량 유치에 걸림돌로 작용 한 것으로 추정되나 이 외에도 여러 요인들이 있을 수 있음

부산 신항의 개장

- ➡ '06년 1-1단계, '09년 1-2단계, 2-1단계 개장에 따라 마산항에서 부산 신항으로 컨테이너 물동량이 이전됨
- ➡ 상대적으로 다양한 선사와 낮은 하역료로 인해 화주들은 부산 신항을 선호
- ➡ 마산항 컨테이너 물동량은 '06년 전년대비 41.3% 감소하였으며 '09년 전년대비 46.2% 감소함

부산항 컨테이너세 폐지

- ➡ '06년 말 부산항의 컨테이너세(1TEU당 약 2만원)가 폐지됨에 따라 가격 경쟁력이 높아지고 기존에 마산항에서 처리되는 물동량의 부산항으로 이전이 가속화됨

전국 컨테이너 항만 건설/운영

- ➡ 과거 부산항, 광양항 중심으로 운영되던 컨테이너 처리 터미널이 군산, 평택·당진, 포항 등 전국적으로 건설되어 운영됨에 따라 마산항에서 처리되는 컨테이너 수요 감소

러시아 TSR 요금 상승

- ➡ 과거 마산항에서 러시아로 컨테이너 서비스 제공하였으며 이러한 컨테이너화물은 TSR을 통해 유럽으로 운송됨
- ➡ 하지만 '06년 TSR 요금이 30% 인상됨에 따라 화주의 대부분이 가격부담으로 기피하여 마산-러시아 항로가 폐쇄됨

마산항 배후 산업의 변화

- ➡ 마산항에서 처리되는 화물은 대부분 인근의 산업단지 특히, 창원국가산업단지에서 발생함
- ➡ 창원국가산업단지의 생산수출되는 품목은 기계류를 중심으로 운송장비, 전기전자 제품이 큰 비중을 차지함
- ➡ 특히, 두산중공업, STX중공업, 현대로템, 볼보를 중심으로 발생하는 기계류의 비중이 지속적으로 증가하고 있으며 이와 같은 화물은 컨테이너화가 어려운 대형 중량화물임
- ➡ 이러한 중량화물의 증가로 비컨테이너 물동량의 증가세가 높아 기존 컨테이너 물동량 예측과는 상반된 결과가 나타남
 - 마산항내에서 처리되는 품목별 비중 추세는 목재, 시멘트, 유류 등은 감소하고 기계류, 철재, 자동차의 비중은 증가하여 전체적으로 중량화물(기계류, 철재, 자동차)의 비중이 50% 이상임



〈표 Ⅲ-4〉 창원국가산업단지 주요품목별 생산실적

(단위: 억 원)

품목	2000.12	2005.12	2010.12	비중		
				2000	2005	2010
음식료	192	255	392	1.2	0.9	0.8
섬유의복	2	5	3	0.0	0.0	0.0
목재종이	22	36	40	0.1	0.1	0.1
석유화학	23	577	388	0.1	2.1	0.8
비금속	195	34	29	1.2	0.1	0.1
철강	1,398	2,346	3,946	8.6	8.6	7.7
기계	9,056	15,809	35,681	55.9	57.9	69.9
전기전자	1,440	2,808	3,646	8.9	10.3	7.1
운송장비	3,874	5,433	6,894	23.9	19.9	13.5
기타	3	7	7	0.0	0.0	0.0
계	16,205	27,310	51,027	100.0	100.0	100.0

자료: 한국산업단지공단

〈표 Ⅲ-5〉 창원국가산업단지 주요품목별 수출실적

(단위: 백 만 달러)

품목	2000.12	2005.12	2010.12	비중		
				2000	2005	2010
음식료	2	1	1	0.3	0.1	0.0
섬유의복	1	-	-	0.2	-	-
목재종이	-	-	-	-	-	-
석유화학	-	37	9	-	3.7	0.4
비금속	6	-	-	1.0	-	-
철강	54	59	66	9.2	5.8	3.3
기계	307	553	1,490	52.6	54.6	73.8
전기전자	76	167	217	13.0	16.5	10.7
운송장비	138	196	236	23.6	19.3	11.7
기타	-	-	-	-	-	-
계	584	1,013	2,019	100.0	100.0	100.0

자료: 한국산업단지공단

➤ 마산항 1-1단계 정상화 방안

㉠ 항만으로서의 기능 유지 필요

- ➡ 마산항 1-1단계 사업은 3,265억 원(민간자본 2,110억 원, 국비 1,155억 원)이 투자되어 건설된 항만이므로 컨테이너 물동량이 부족하다고 다른 시설로의 전환보다는 물동량 유치로 항만 고유의 역할을 할 수 있는 방안이 우선시 되어야 함
- ➡ 특히, 1-1단계의 배후에 위치한 가포지구 운영 시 신규 물동량 창출이 가능할 것으로 예상되므로 항만기능을 극대화 할 수 있는 방안을 찾아야함

㉡ 마산항 선석 기능의 재배치를 통한 1-1단계 활용

- ➡ 마산항 화물의 대부분이 창원국가산업단지에서 발생하므로 현재 운영 중인 구항의 수요는 지속적으로 증가하는 추세임
 - 마산항 대부분의 화물이 처리되는 4, 5부두는 '11년의 경우 하역능력의 30% 이상 초과하여 처리됨
 - 최근 마산항에서 UAE 원전물동량이 발생하는 등 두산중공업을 중심으로 플랜트 화물이 증가하는 추세를 감안, 구항의 선석 수요는 증가할 것으로 예상됨
- ➡ 구항 배후의 창원국가산업단지에서 마산항 1-1단계 지역으로 화물이 이동하기 위한 필요조건은 화물과 운반차량을 포함하여 총 중량 40톤 이하¹⁶⁾가 되어야 하므로 이러한 화물을 선별해야 함
 - 육상이 아닌 바지선으로 이동할 경우 40톤 이상의 중량화물도 구항에서 마산항 1-1단계로 이동 가능함
- ➡ 구항에서 마산항 1-1단계로 이동 가능한 화물은 자동차, 목재, 고철과 일부 잡화(기계류), 철재 품목임
 - 이 중 목재, 고철은 인근에 건설되는 해양신도시사업을 고려할 경우 제외되는 것이 타당할 것으로 예상됨
 - 따라서 구항의 4부두에서 혼재 처리되는 자동차를 신항으로 이전시켜 자동차 전용 선석으로 운영하는 선석 기능 재배치 필요
 - 이외에도 4, 5부두에는 플랜트 중심화물(철재, 기계류)을 우선적으로 처리할 수 있도록 항만운영세칙을 조정하여 구항은 플랜트 화물 중심, 마산항 1-1단계는 자동차 및 경량 화물 중심으로 운영유도

16) 도로교통법, (주)마창대교 내규



〈표 Ⅲ-6〉 마산항 선석 기능 재배치(1안)

구 분	접안능력 (DWT)	변경전 취급화물	하역능력 (천 톤)		변경후 취급화물	하역능력 (천 톤)	비고
3부두	20,000×2	잡 화	1,048		잡화	1,048	혼재처리
4부두	20,000×4	잡 화, 철 재, 자동차	4,824	⇒	플랜트(기계+철재)	864	
					플랜트(기계+철재)	864	
					플랜트(기계+철재)	864	
					플랜트(기계+철재)	864	
	2천TEU급×1	컨테이너	1,042 (100)	⇒	플랜트(기계+철재)	864	()천TEU
5부두	20,000×1	잡 화, 철 재, 목 재	803		잡화	661	혼재처리
	20,000×1		803		플랜트(기계+철재)	864	
	20,000×1		803		플랜트(기계+철재)	864	
	20,000×1		803	⇒	플랜트(기계+철재)	864	준공('10)
	30,000×1	잡화	1,562		잡화	1,562	
1-1단계	30,000×1				자동차	2,938	

주: 플랜트화물의 하역능력은 잡화/철재의 동남권 표준하역능력임

자료: 제 3차 항만 기본계획

🌀 마산항 1-1단계 기능변경 검토 필요

- ➡ 플랜트 화물은 부피가 크고 중량이 무거워 한정된 부지를 가지고 있는 기업들의 입장에서는 조립 공간 확보에 어려움을 겪고 있음
- ➡ 따라서 신항으로 이전될 시 발생하는 일정부분의 물류비를 감안하고도 장비를 조립, 운반할 수 있는 공간을 제공하여 물동량을 유치
 - 마산항 1-1단계 전제(4개 선석)를 플랜트 화물(철재, 기계류) 중심의 부두로 기능 변경을 실시하여 운영
 - 특혜시비가 있을 수는 있으나 항만기능을 유지하고 배후 가포지구에 관련 플랜트 기업 유치 효과도 예상 가능

〈표 Ⅲ-7〉 마산항 선석 기능 재배치(2안)

구 분	접안능력 (DWT)	변경전 취급화물	하역능력 (천 톤)	변경후 취급화물	하역능력 (천 톤)	비고
1-1단계	30,000×1	다목적	803	플랜트(기계+철재)	864	()천TEU
	30,000×1		803	플랜트(기계+철재)	864	
	2,500TEU×1	컨테이너	(280)	플랜트(기계+철재)	864	
	2,500TEU×1			플랜트(기계+철재)	864	

주: 플랜트화물의 하역능력은 잡화/철재의 동남권 표준하역능력임

자료: 제 3차 항만 기본계획

결론

❶ 마산항의 컨테이너 물동량 감소는 내·외부환경 변화가 복합적으로 작용한 것으로 추정됨

- ➡ 1개 선석만을 운영함으로 다양한 선사를 유치하는데 한계가 존재
- ➡ '06년 이후 부산신항의 개장, 부산 컨테이너세의 폐지, TSR요금의 인상, 전국적인 컨테이너항만 건설 등으로 마산항을 이용하는 컨테이너 물동량이 급감
- ➡ 외부환경 이외에도 마산항 배후의 주요 산업이 플랜트, 자동차 등 컨테이너화가 어려운 구조로 변경됨에 따른 영향도 있음

❷ 마산항 구항, 마산항 1-1단계 활성화방안 모색 필요

- ➡ 플랜트화물과 같은 중량화물은 교량 통행이 제한되는 반면, 자동차, 일부 철재화물은 이동 가능하므로 선석 기능의 변경도 고려해야 함
 - 연간 100만 톤의 화물이 창원국가산업단지에서 마산항 1-1단계로 이동할 경우 통행료는 2억, 유류비는 7,000만 원 정도가 추가 소요될 것으로 예상되는 바 이에 대한 통행료 감면, 하역료 보조 등도 고려해야 함
- ➡ 장기적으로 마산항 1-1단계를 플랜트 전용 부두로 변경·추진하여 철재와 기계류 화물을 유도하는 것도 고려 가능함
 - 배후의 가포지구와 연계를 통해 플랜트 산업단지조성이 될 경우 시너지효과가 나타날 것으로 전망
 - 구항에서 신항으로 바지선을 이용하여 대형플랜트 화물이 이동될 경우 물류비용이 높아질 것으로 예상되는 바 마산항 1-1단계 운영 초기에는 임대료 감면 등의 유인책이 필요할 것으로 예상



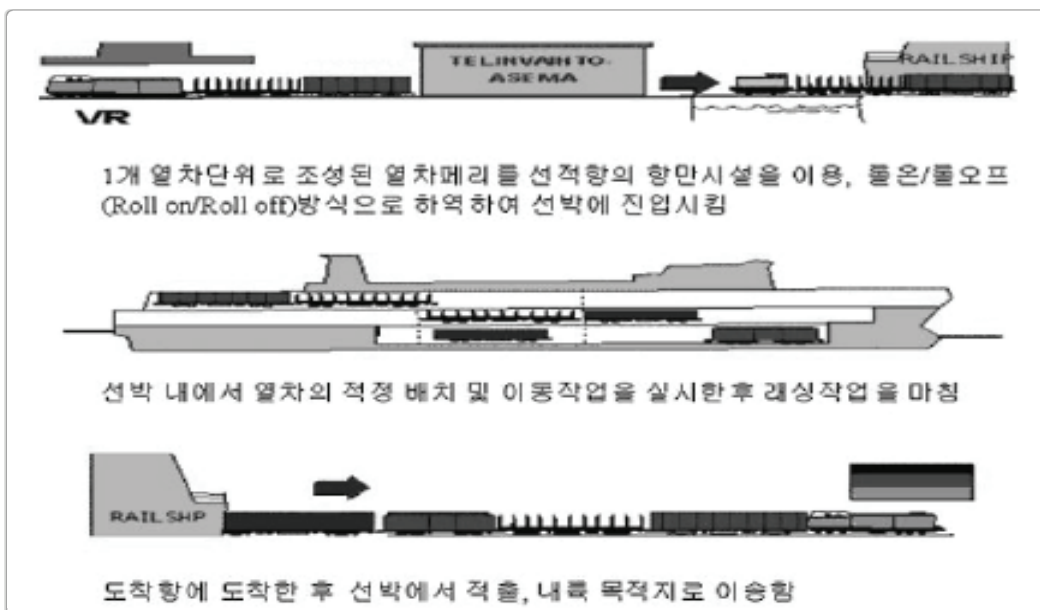
2. 열차페리 현황 및 발전방향

항만수요예측센터 송민호 연구원

개요

- 열차페리는 선박 내에 화차를 직접 선적(Ro-Ro방식)함으로써 별도의 상·하역작업 없이 목적지로 화물을 수송하는 해상과 육상운송이 결합된 복합운송시스템임

〈그림 Ⅲ-3〉 열차페리 운송방식



자료 : Ocean Systems Management Intermodal Transportation, 한국해양연구원

- 비교적 저렴한 해운과 철도를 이용함으로써 해상에서 내륙으로 Depot to Depot 서비스가 가능하며, 상·하역작업 횟수 감소에 따라 화물의 손해발생 가능성이 줄어드는 등 물류 상의 이점과 포장간소화, 항만하역비 절감 등의 비용상 이점이 있음
- 반면, 열차페리 운영국가 간의 수송화물 불균형이 발생하게 될 경우 화차를 회수하기 위한 비용이 상승하고 채산성이 악화되는 등 추가적인 비용이 소요되는 한계점이 있음
- 또한, 열차의 특성상 선로, CY와 같은 대규모 인프라 조성을 위한 막대한 사업비가 필요하다는 비용적인 부분도 간과할 수 없는 부분임

- ⑥ '98년 한·중 정상회담에서 첫 논의가 된 후 '02년 중국과 열차페리 운영에 대한 약정을 체결, 최근에는 지난 대선 때 주요 공약사항으로 언급되는 등 활발한 연구 및 논의가 이루어졌으나 구체적으로 사업 진행이나 개발 등은 이루어지고 있지 않은 실정임
- ⑥ 본 고에서는 열차페리 부두의 국외 운영사례를 소개하고, 한국과 중국 간의 품목별 교역현황 분석을 통해 열차페리 수송 가능한 품목을 검토하도록 함
- ⑥ 동시에 주요 이슈분석을 통해 앞으로의 열차페리 발전방향에 대해 언급하고자 함

➤ 국내 열차페리 추진현황¹⁷⁾

- ⑥ '98년 「한·중 정상회담」에서 첫 논의가 되었으며, 회담에서 체결된 「한·중 철도교류협력 약정」에 따라 '02년까지 한·중 열차페리 사업 진행을 위한 연구를 진행하였음
- ➡ 중국 선박과학연구센터(CSSRC)에서 「인천-연태-중국횡단철도를 연결하는 철로-해상 복합운송방안(1996)」 첫 연구 수행
- ➡ 철도기술연구원과 인하대항해권수송시스템연구센터에서 「한·중 열차페리 타당성 연구(2003)」 수행
- ⑥ 「국가물류기본계획(2001~2020)」에서 국제물류네트워크의 구축사업으로 한·중 간 열차페리사업을 추가함
- ⑥ '02년 우리나라와 중국 철도부 간 열차페리 양해각서(MOU) 체결하였으며, '06년 열차페리사업의 환경검토를 위해 경기도 및 관계부처에서 중국 주요 도시를 방문함
- ⑥ '08년부터 인천, 경기도 간 열차페리 유치를 위한 토론회, 연구용역 발주 등을 시행하며 사업 활성화
- ⑥ '11년 경기도·산둥성 간 공동선언문을 채택하며 한·중 열차페리 사업건설에 적극 논의함

17) 한·중 복합수송 시스템 도입을 위한 기술적 시사점, 2012
한·중 열차페리의 노선 효율성 분석에 관한 연구, 2010



➡ 평택·당진항은 다목적부두를, 중국은 옌타이항 열차페리 전용부두를 열차페리 사업을 위한 부두로 지정함

⊙ 반면, 여러 연구용역 결과, 열차페리 사업성 및 국내 시설 인프라 부족으로 사업수행이 어려울 것으로 전망되어 열차페리사업을 유치하려는 지자체가 사업수행을 포기함

➡ 즉, 과거 10년여 간 많은 연구와 세미나 및 토론회가 이루어지며, 활발히 진행됐으나 구체적인 사업 진행 및 정책기반 마련 등은 부재한 상태임

〈표 Ⅲ-8〉 2006년 대선공약 중 열차페리 구상안

- 열차페리는 300해리 이하의 근거리 해상수송과 철도수송이 상호 연결될 때 가장 효율적인 방식임
- 인천-옌타이 간 270해리의 해상수송 거리와 중국횡단철도(TCR)과 복합수송이 가능한 점을 고려할 시 가장 적합한 사업임
- 100억 원의 인천항 개보수 비용만 투입하여 열차페리 즉시 운영 가능함
- 열차페리 완공 시 부산-모스크바 화물수송 거리가 2,300km에서 1,000km로 단축 될 것으로 기대함 (수송기간 30일 → 15일로 절감)



자료 : 한국교통연구원(www.koti.re.kr)

➡ 국외 열차페리 운영현황¹⁸⁾

⊙ 유럽 주요지역의 열차페리는 육상수송에 비해 거리가 짧고 해상수송이 용의하며 제3국 경유에 따른 통관해택 등의 이유로 활성화되어 있으며 발틱해(Baltic Sea), 흑해(Black Sea), 지중해(Mediterranean Sea)지역으로 크게 구분할 수 있음

18) 평택항 열차페리사업 경제적 타당성 조사를 위한 연구용역, 2009.02, 경기도, KMI 작성

- ⊙ 유럽지역은 최소 160km 이상의 열차페리 노선을 운항하고 있으며, 대부분이 20년 이상의 노후선박으로 운영이 되고 있음
- ⊙ 일부 교량 건설 및 해저터널 건설 등에 따라 열차페리 노선 일부가 폐지되어 육상 수송으로 대체되기도 함

〈그림 Ⅲ-4〉 국외 주요 열차페리 운영지역



자료 : 구글(www.google.co.kr), KMI 작성

- ⊙ 발틱해지역에서 페리를 운영 중인 업체는 Scandlines와 Finlines사가 대표적이며, Scandlines사는 연간 9만여 화차와 1,900만 명 이상의 여객을 수송하고 있음
- ⊙ Finlines사는 18척의 자사 선박을 포함한 80여 척의 선박을 운영하고 있으며, 영국, 벨기에, 스페인, 핀란드 등의 넓은 지역에 걸쳐 페리서비스를 제공하고 있음
- ⊙ 흑해지역은 최소 300km에서 최대 900km까지의 중장거리 페리노선이 운영되고 있으며, 여객수송보다는 화물전용으로 운영이 되고 있음



- ◎ 지중해지역은 이탈리아가 열차페리를 운영하였으나, 해저터널 건설 등에 따라 현재는 열차페리 노선이 폐지된 상태임

▶ 한국의 對중국 물동량 현황

- ◎ 중국과의 총교역량은 '09년 ~ '13년 연평균 7.7% 증가하며, '13년 1억 8,582만 6천 톤이 처리됨
- ◎ 컨테이너와 비컨테이너 교역량은 각각 65.5%, 34.5%로 컨테이너 교역량이 더 많은 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-9〉 한국의 對중국 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	연평균
총물동량	137,959	149,921	171,324	177,587	185,826	7.7
컨테이너	4,626	5,466	6,248	6,439	6,778	10.0
비컨테이너	56,614	55,597	63,801	64,500	64,052	3.1

자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ◎ 컨테이너는 연평균 10.0% 증가하며, 비컨테이너보다 높은 성장 추이를 보임
- ◎ '12년 중국의 경제성장률이 과거에 비해 다소 둔화되어 교역량이 최근 들어 줄어들었으나, 중국의 내륙지역 개발계획에 따라 양국 간 교역량이 지속해서 증가할 가능성이 있음

〈표 Ⅲ-10〉 경제성장률 전망

(단위 : %)

구분	2013	2015	2020	2025	2030
한국	3.0	3.7	3.1	2.5	1.9
중국	7.7	7.5	8.0	6.3	4.9

자료 : Global Insight, KMI 작성

㉠ 컨테이너 기준, 부산항, 인천항, 평택·당진항 순으로 중국과 교역량이 높은 것으로 나타남

㉡ 비컨테이너는 광양항, 울산항, 대산항 순으로 화물특성별 주요 교역항만이 서로 상이한 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-11〉 항만별 對중국 교역물동량(컨테이너) 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	비중('13)	연평균 증가율
전체	4,626	5,466	6,248	6,439	6,778	100.0	10.0
부산항	2,784	3,297	3,928	4,126	4,350	64.2	11.8
인천항	975	1,181	1,232	1,203	1,282	18.9	7.1
평택·당진항	327	386	457	468	476	7.0	9.8
경인항	-	-	-	10	28	0.4	-
대산항	22	26	27	23	22	0.3	-0.3
군산항	38	68	84	52	42	0.6	2.2
목포항	-	1	5	3	4	0.1	-
광양항	355	389	390	430	465	6.9	6.9
포항항	1	7	10	12	10	0.1	81.9
마산항	0	0	0	0	-	-	-
목포항	0	-	-	-	-	-	-
진해항	0	-	-	-	-	-	-
고현항	-	0	-	-	-	-	-
울산항	124	110	114	112	100	1.5	-5.1

주 : 음영된 항만은 '13년 對중국 비컨테이너 처리실적 상위 5개항만을 의미함

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 Ⅲ-12〉 항만별 對중국 교역물동량(비컨테이너) 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	비중('13)	연평균 증가율
전체	56,614	55,597	63,801	64,500	64,052	100.0	3.1
부산항	2,081	3,371	3,897	3,626	3,620	5.7	14.8
인천항	5,221	6,154	6,480	5,725	6,462	10.1	5.5
평택·당진항	3,076	3,620	4,403	4,789	6,295	9.8	19.6
경인항	-	-	-	15	11	0.0	-
동해·묵호항	2,167	2,409	1,874	1,562	1,605	2.5	-7.2
삼척항	17	-	-	-	-	-	-
옥계항	50	-	16	-	-	-	-
대산항	6,260	5,579	5,314	6,281	7,032	11.0	2.9
보령항	60	103	-	-	-	-	-
태안항	1,183	441	-	-	-	-	-
군산항	961	849	852	647	968	1.5	0.2
장항항	155	214	154	184	162	0.3	1.2
목포항	649	538	641	495	353	0.6	-14.1
완도항	4	3	8	3	3	0.0	-6.0
여수항	778	648	799	110	0,622	0.0	-83.2
광양항	12,289	12,967	13,534	12,736	13,471	21.0	2.3
포항항	4,263	4,194	4,755	3,729	3,859	6.0	-2.5
마산항	583	724	1,219	1,048	596	0.9	0.6
삼천포항	1,094	95	37	60	47	0.1	-54.5
옥포항	1,307	433	1,758	3,552	3,592	5.6	28.8
진해항	182	41	39	50	72	0.1	-20.6
통영항	18	20	23	13	11	0.0	-12.3
고현항	648	786	2,681	6,987	4,721	7.4	64.3
하동항	-	60	-	-	-	-	-
울산항	13,568	12,346	15,315	12,874	11,166	17.4	-4.8
제주항	2	2	4	13	5	0.0	30.0

주 : 음영된 항만은 '13년 對중국 비컨테이너 처리실적 상위 5개항만을 의미함

자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ② 중국 성별 對한국 교역물동량 현황을 살펴보면, 동부지역이 전체 교역액의 86.5%(동북부 포함 시 91.9%)로서 집중되어 있는 것으로 나타남
- ➡ 동부지역의 수출액 비중은 연평균 1.2% 감소한 반면, 중부와 서부지역의 한국으로의 수출액 비중은 연평균 각각 22.8%, 25.3% 증가함
- ➡ 반면, 수입액 비중은 중서부 및 동북부 지역은 연평균 감소 추이를 보이는 반면, 동부지역은 연평균 2.1%로 완만한 성장세를 보이고 있음

〈표 Ⅲ-13〉 중국 성별 對한국 교역물동량 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분		2008	2009	2010	2011	2012	2013	연평균
동부	수입	105,778	95,888	130,286	150,003	151,275	159,567	8.6
	수출	55,104	43,973	56,064	67,168	72,534	75,116	6.4
중부	수입	1,926	2,095	2,929	4,416	6,862	8,591	34.9
	수출	9,265	3,638	5,456	6,672	6,062	6,132	-7.9
서부	수입	1,147	1,077	1,257	2,968	4,204	5,673	37.7
	수출	2,774	1,810	2,179	2,745	2,361	3,124	2.4
동북부	수입	3,303	3,066	3,551	4,286	4,249	5,527	10.8
	수출	6,761	4,210	5,112	6,339	6,689	6,281	-1.5

주 : 동부(북경, 천진, 하북, 상해, 강소, 절강, 복건, 산둥, 광둥, 해남)

중부(산서, 안휘, 강서, 하남, 호북, 호남)

서부(내몽고, 광서장족, 중경, 사천, 귀주, 운남, 티벳, 섬서, 감숙, 청해, 영화회족, 신강위구르)

동북부(요녕, 길림, 흑룡강)

자료 : 무역협회, KMI 작성

물동량 현황분석 및 주요 쟁점

- ② 열차페리는 화차를 통해 컨테이너, 일반화물(전용용기가 적재된 화차)을 내륙으로 수송하기 때문에 양국 간 수출입물동량 수준이 균형을 이루고 있을 경우 적합한 특징이 있음
- ➡ 수출과 수입이 편중된 무역구조를 이루고 있을 경우, 양국 간 공용화차가 아닌 경우 화차 회수를 위한 추가적인 비용이 소모되는 등의 문제가 발생함



㉞ 즉, 양국 간 수출입물동량 간의 비율을 검토하여 열차페리를 통한 수송방식의 적합성을 평가하도록 함

㉞ 對중국 수출입 교역 비중을 검토한 결과, 총물동량은 수입과 수출비중이 53.2:46.8로서 수입이 더 높은 것으로 나타남

㉞ 컨테이너 물동량 비중은 수입 47.6%, 수출 52.4%이며, 비컨테이너 물동량 비중은 수입 49.5%, 수출 50.5%로 비슷한 추이를 나타냄

㉞ 컨테이너 물동량은 수출입 간 불균형이 발생함에 따라 국내 컨테이너 화차의 회수 등의 운영상의 제약이 발생할 여지가 있을 것으로 판단

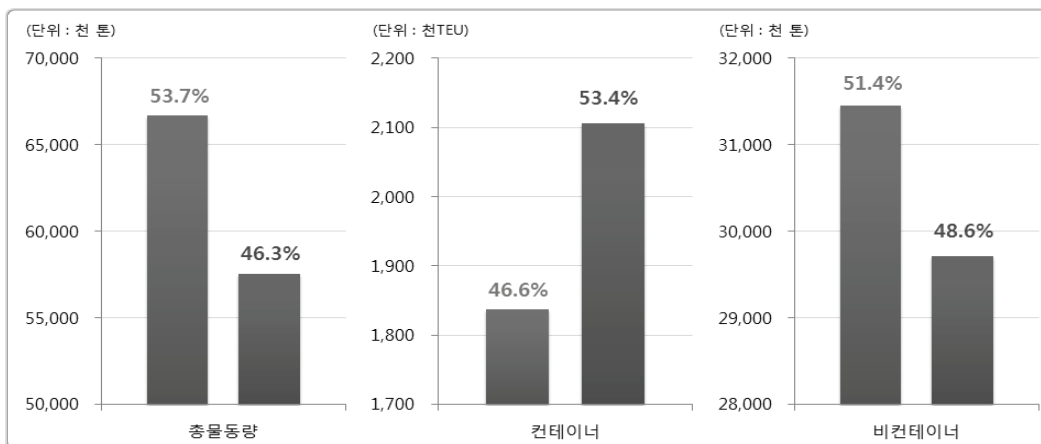
〈표 Ⅲ-14〉 對중국 수출입 교역 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분		2009	2010	2011	2012	2013	연평균 증가율
총물동량	수입	51,783	58,903	64,269	65,878	66,688	6.5
	수출	50,965	50,375	56,057	54,311	57,521	3.1
컨테이너	수입	1,335	1,736	1,899	1,844	1,838	8.3
	수출	1,628	1,829	1,943	1,968	2,106	6.6
비컨테이너	수입	25,975	26,971	29,495	31,947	31,459	4.9
	수출	29,402	27,318	32,070	29,913	29,712	0.3

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 Ⅲ-5〉 2013년 對중국 수출입 교역물동량 비교



자료 : SP-IDC, KMI 작성

㉠ 비컨테이너 물동량은 수출입과 어느 정도의 균형비를 갖추고 있기에 품목별로 세분화하여 검토하도록 함

- ㉡ 잡화를 제외한 양곡, 시멘트, 석탄 등은 수입과 수출 한부분에 편중되어 있는 구조를 보이고 있으며, 벌크화물의 특성 상 전용화차가 요구됨에 따라 운영효율성이 상대적으로 부족할 것으로 보임
- ㉢ 즉, 전용화차를 이용한 열차페리 운송은 효율성 저하 및 추가적인 비용(화차 회수 등)이 소요되기에 타당성을 확보하지 못할 것으로 판단됨
- ㉣ 잡화품목도 수출이 수입대비 110.5%로 수출비중이 더 높은 것으로 나타났으며, 최근 5개년도 수출입 증가세(수입 +4.5%, 수출 -7.5%)를 고려할 시 향후 2~3년 내 균형상태를 보일 것으로 전망되나 불균형이 재발생할 여지가 있음
- ㉤ 잡화품목도 세분화하여 검토할 경우, 높은 비중을 보이고 있는 품목인 화학공업생산물, 방직용섬유, 기타광석, 플라스틱 및 제품 등도 수출입 간 불균형비가 매우 높은 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-15〉 對중국 수출입 품목별 교역 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분		양곡	시멘트	석탄	목재	모래	철광석	철재	고철	자동차	잡화	유류
2009	수입	197	756	10,035	58	114	104	5,537	156	82	7,362	1,574
	수출	-	-	-	1	-	71	3,376	125	400	13,274	12,200
	상대비	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	69.0	61.0	80.2	485.5	180.3	775.1
2013	수입	270	22	4,209	107	54	0	15,907	583	27	8,776	1,504
	수출	0	-	-	1	-	204	4,174	63	1,052	9,697	14,520
	상대비	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	-	26.2	10.8	3,917.7	110.5	965.4
증가율	수입	8.1	-58.9	-19.5	16.5	-17.1	-100.0	30.2	39.1	-24.4	4.5	-1.1
	수출	-	-	-	17.8	-	30.0	5.4	-15.8	27.4	-7.5	4.4

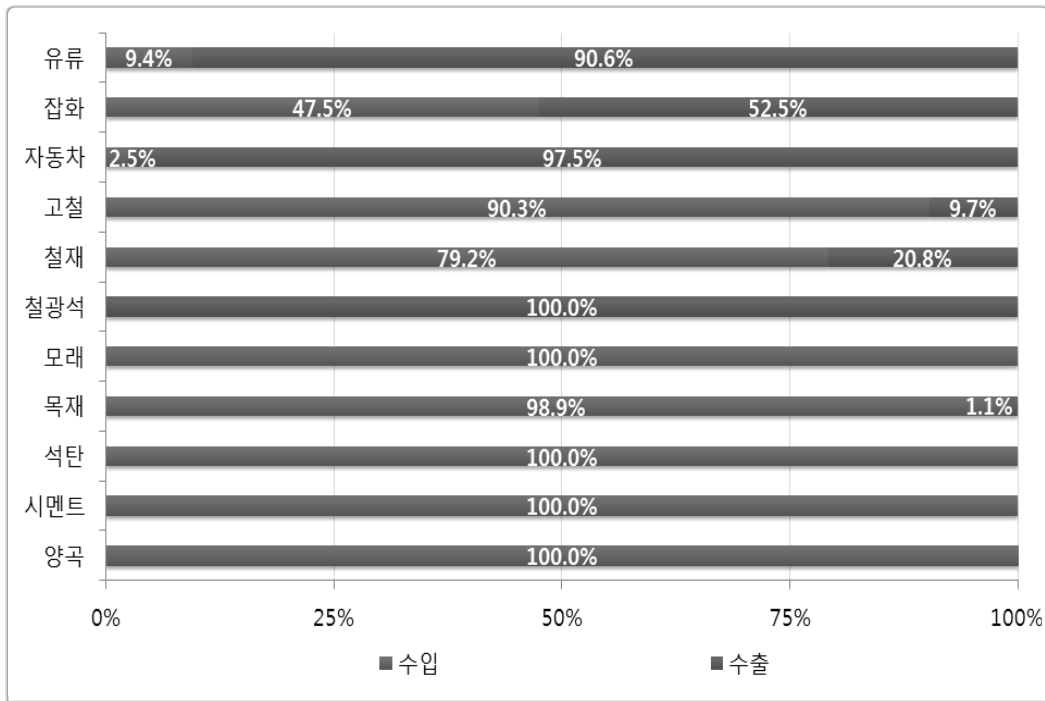
주1 : 석탄(무연탄, 유연탄), 목재(목재, 원목), 유류(원유, 석유정제품, 석유가스 및 천연가스), 잡화(육류, 어패류, 제분공업생산물, 기타동식물생산물, 당류 등 18개 품목)

주2 : 상대비는 수입과 수출 간 비중으로 100이상일 경우 수출 비중이 높음, 100이하인 경우 수입비중이 높음을 의미함

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 Ⅲ-6〉 2013년 對중국 수출입 품목별 교역비중 비교



자료: SP-IDC, KMI 작성

➤ 결론

- ④ 열차페리는 복합수송(Muti-Modal) 개념의 수송시스템 중의 하나로서, Ro-Ro하역방식으로 추가적인 하역작업이 필요 없으며, 열차의 대량수송에 따른 비용절감 등의 이점으로 '00년 이전부터 많은 연구와 논의가 있었음
- ➡ 그러나, 실제로 사업추진을 위한 제도수립, 개발여건 조성 등의 구체적인 사업진행은 이루어지지 않은 실정임
- ➡ 최근 코레일의 국제철도협력기구(OSJD) 제휴회원 가입('14.03)에 따라 열차페리 사업 컨소시엄을 중심으로 사업 재추진을 위한 활동이 이루어지고 있음
- ④ 열차페리 운영을 위해서는 현재여건 및 상충되는 상황에 대한 구체적인 대안마련이 필수적임
- ➡ 첫째, 열차페리 추가로 기존 2부문체제(카페리, 근해선사)에서 3부문 체제로 변화하면 부문 간 물동량이 분산되어 업계의 반발이 예상됨

- ➡ 둘째, 열차페리를 통해 중국으로 수송 시 1,000km가 넘는 장거리 화물들이 열차페리를 이용할 가능성이 있으나 열차의 평균 표정속도¹⁹⁾가 20km/h 내외인 점을 고려, 한 달 이상이 소요됨
 - 이에 따라 컨테이너 반출입의 불균형이 심화될 여지가 있음. 특히, 벌크물동량의 경우 양국 간의 수급불균형에 인해 컨테이너 및 전용화차의 회출입 부문 처리를 위한 구체적인 계획이 요구됨
- ➡ 셋째, 열차페리 부두가 신설될 경우 기존 컨테이너를 처리하는 전용터미널 및 여객 터미널들의 반발이 예상됨에 따라 추가적인 부두개발의 구체적인 타당성 확보가 필수적임.
 - 평택·당진항의 컨테이너 시설확보율은 100%를 상회하며, 하역능력 대비 낮은 물동량 수준을 보이고 있어, 추가적인 컨테이너 처리부두가 개발될 시 부두공급과잉 등의 문제가 대두될 여지가 있음
- ➡ 넷째, 열차의 수송분담률이 5% 내외인 국내시장에서 열차페리를 통한 철도화물 수송의 구체적인 활성화 가능성 여부의 검토가 필요할 것으로 보임.
 - 낮은 표정속도와 접근성 미흡 등으로 열차수송에 대해 높은 선호의향을 보이지 않고 있는 실정임

19) 열차가 운행하는 구간거리(區間距離)를 소요시간으로 나눈 수치의 속도로, 시간에는 도중역의 정차시분(停車時分)도 포함됨

IV. 부 록

1. 2014년 4월 물동량
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적





1. '14년 4월 물동량

▶ '14년 4월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2014년 4월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	27,828,350	1,715,525	501,016	30,044,891
인천항	3,393,450	5,298,545	3,389,931	12,081,926
평택·당진항	765,934	6,246,949	2,878,613	9,891,496
경인항	16,578	177	-	16,755
동해·목호항	1,509	2,855,152	32,147	2,888,808
삼척항	-	522,303	1,911	524,214
속초항	3,502	9,534	265	13,301
옥계항	-	590,234	38,564	628,798
대산항	88,710	1,596,307	2,883,952	4,568,969
보령항	-	851,465	4,280	855,745
태안항	-	1,298,446	8,501	1,306,947
군산항	67,195	1,599,055	100,406	1,766,656
장항항	-	124,709	197	124,906
목포항	68,627	1,642,481	70,171	1,781,279
완도항	19,890	158,554	658	179,102
여수항	-	300	181,001	181,301
광양항	2,925,672	7,927,571	7,861,641	18,714,884
포항항	47,690	5,509,825	54,302	5,611,817
마산항	6,560	1,052,803	97,417	1,156,780
삼천포항	-	1,027,510	8,466	1,035,976
옥포항	-	593,678	2,557	596,235
장승포항	-	-	91	91
진해항	-	218,933	3,229	222,162
통영항	-	19,622	3,499	23,121
고현항	-	408,779	6,758	415,537
하동항	-	825,320	5,126	830,446
울산항	479,081	4,871,208	10,750,335	16,100,624
제주항	19,840	96,486	59,087	175,413
서귀포항	16,330	19,300	1,573	37,203
기타	-	3,072,227	305,977	3,378,204
합계	35,748,918	50,152,998	29,251,671	115,153,587

자료: SP-IDC

▶ '14년 4월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2014년 4월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	391,637	402,243	790,943	-	1,584,823
인천항	105,850	89,338	1,496	1,229	197,913
평택·당진항	23,957	24,642	209	-	48,808
경인항	471	431	-	-	902
동해·목호항	60	70	-	-	130
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	106	98	-	-	204
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	2,074	3,801	-	-	5,875
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1,599	2,076	738	-	4,413
장항항	-	-	-	-	-
목포항	555	716	-	6,771	8,042
완도항	-	-	-	1,457	1,457
여수항	-	-	-	-	-
광양항	77,427	82,638	40,801	-	200,866
포항항	1,682	1,615	-	-	3,297
마산항	375	435	-	-	810
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	14	14
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	15,047	18,980	1,422	-	35,449
제주항	-	-	-	2,475	2,475
서귀포항	-	-	-	1,195	1,195
기타	-	-	-	-	-
합계	620,840	627,083	835,609	13,141	2,096,673

자료: SP-IDC



▶ '14년 4월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2014년 4월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	903,984	360,238	38,769	412,534	1,715,525
인천항	2,848,137	604,283	9,592	1,836,533	5,298,545
평택·당진항	3,684,816	1,326,539	408,447	827,147	6,246,949
경인항	-	177	-	-	177
동해·묵호항	764,599	574,528	-	1,516,025	2,855,152
삼척항	27,155	49,900	-	445,248	522,303
속초항	92	9,442	-	-	9,534
옥계항	85,530	143,250	-	361,454	590,234
대산항	957,675	509,875	-	128,757	1,596,307
보령항	844,141	-	-	7,324	851,465
태안항	1,280,825	-	-	17,621	1,298,446
군산항	863,140	165,658	307,668	262,589	1,599,055
장항항	70,040	2,000	-	52,669	124,709
목포항	152,542	404,690	17,738	1,067,511	1,642,481
완도항	-	475	-	158,079	158,554
여수항	-	-	-	300	300
광양항	5,112,957	599,332	650,129	1,565,153	7,927,571
포항항	4,243,399	612,456	-	653,970	5,509,825
마산항	149,481	418,234	59,368	425,720	1,052,803
삼천포항	961,279	-	-	66,231	1,027,510
옥포항	384,688	7,857	-	201,133	593,678
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	39,666	5,072	-	174,195	218,933
통영항	6,715	43	-	12,864	19,622
고현항	237,924	7,229	-	163,626	408,779
하동항	811,694	-	-	13,626	825,320
울산항	1,968,013	2,093,691	260,455	549,049	4,871,208
제주항	-	-	-	96,486	96,486
서귀포항	-	-	-	19,300	19,300
기타	-	-	-	3,072,227	3,072,227
합계	26,398,492	7,894,969	1,752,166	14,107,371	50,152,998

자료: SP-IDC

▶ '14년 4월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 4월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	4,158	146	-	496,712	501,016
인천항	2,345,993	39,444	-	1,004,494	3,389,931
평택·당진항	2,718,797	42,703	-	117,113	2,878,613
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호항	-	-	-	32,147	32,147
삼척항	-	-	-	1,911	1,911
속초항	-	-	-	265	265
옥계항	-	-	-	38,564	38,564
대산항	1,996,915	233,379	-	653,658	2,883,952
보령항	-	-	-	4,280	4,280
태안항	-	-	-	8,501	8,501
군산항	-	-	-	100,406	100,406
장항항	-	-	-	197	197
목포항	-	-	-	70,171	70,171
완도항	-	-	-	658	658
여수항	-	-	99,771	81,230	181,001
광양항	4,393,670	1,779,342	763,145	925,484	7,861,641
포항항	-	-	-	54,302	54,302
마산항	-	-	-	97,417	97,417
삼천포항	-	-	-	8,466	8,466
옥포항	-	-	-	2,557	2,557
장승포항	-	-	-	91	91
진해항	-	-	-	3,229	3,229
통영항	-	16	-	3,483	3,499
고현항	-	-	-	6,758	6,758
하동항	-	-	-	5,126	5,126
울산항	6,352,245	3,142,420	84,965	1,170,705	10,750,335
제주항	-	-	-	59,087	59,087
서귀포항	-	-	-	1,573	1,573
기타	-	-	-	305,977	305,977
합계	17,811,778	5,237,450	947,881	5,254,562	29,251,671

자료: SP-IDC



2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2013년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	629,368,755	284,269,803	209,566,497	235,720,220	1,358,925,275
부산항	56,535,742	82,819,694	173,939,737	11,563,051	324,858,224
인천항	88,972,862	23,132,943	532,675	33,467,798	146,106,278
평택·당진항	77,934,110	16,355,977	5,405,808	9,555,401	109,251,296
경인항	398,197	108,298	750	18,485	525,730
동해·목포항	8,028,334	7,827,342	0	15,873,173	31,728,849
삼척항	418,380	627,002	0	4,417,559	5,462,941
속초항	10,657	64,064	489	7,884	83,094
옥계항	752,998	972,473	0	4,786,683	6,512,154
대산항	46,264,027	12,995,022	9,265	9,710,569	68,978,883
보령항	13,246,369	0	0	203,064	13,449,433
태안항	13,517,268	0	0	315,918	13,833,186
군산항	9,822,928	3,001,541	978,363	4,807,973	18,610,805
장항항	216,618	31,290	0	342,801	590,709
목포항	1,632,580	4,440,895	384,857	13,706,860	20,165,192
완도항	2,803	3,052	0	2,454,770	2,460,625
여수항	623	0	0	1,033,277	1,033,900
광양항	130,008,787	54,519,786	25,053,923	29,963,410	239,545,906
포항항	44,543,438	8,976,388	33,428	8,093,566	61,646,820
마산항	1,419,549	5,096,065	658,846	7,904,872	15,079,332
삼천포항	11,246,209	4,148	0	1,046,965	12,297,322
옥포항	3,705,415	74,396	0	4,084,613	7,864,424
장승포항	0	0	0	3,676	3,676
진해항	523,450	21,694	300	2,078,348	2,623,792
통영항	56,421	867	0	94,941	152,229
고현항	4,716,076	72,970	0	4,583,299	9,372,345
하동항	13,197,327	0	0	361,829	13,559,156
울산항	102,192,572	63,122,516	2,568,056	23,147,629	191,030,773
제주항	5,015	1,380	0	2,358,592	2,364,987
서귀포항	0	0	0	514,956	514,956
기타항	0	0	0	39,218,258	39,218,258

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC



▶ 2011년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2013년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,937,016	7,010,606	9,321,246	200,387	23,469,255
부산항	4,424,105	4,509,339	8,748,453	4,202	17,686,099
인천항	1,112,536	995,610	17,570	35,082	2,160,798
평택·당진항	258,681	255,735	4,270	-	518,686
경인항	15,906	11,691	49	-	27,646
동해·목포항	776	997	-	-	1,773
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	665	720	20	-	1,405
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	24,682	39,055	2	-	63,739
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	15,302	20,457	7,096	-	42,855
장항항	-	-	-	-	-
목포항	6,686	6,717	-	80,517	93,920
완도항	-	-	-	25,083	25,083
여수항	-	-	-	-	-
광양항	859,997	888,060	536,479	300	2,284,836
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·목호항	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	36,273,921	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
마산항	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·목호항	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	240,150,987	69,838,790	10,956,027	67,506,418	388,452,222
부산항	412,756	93,385	-	6,254,186	6,760,327
인천항	34,031,034	1,622,247	-	14,834,327	50,487,608
평택·당진항	33,470,968	648,030	170,649	1,345,672	35,635,319
경인항	-	-	-	792	792
동해·목호항	-	-	-	394,869	394,869
삼척항	-	-	-	14,963	14,963
속초항	-	-	-	7,834	7,834
옥계항	-	-	-	466,569	466,569
대산항	31,805,512	6,537,610	-	7,846,771	46,189,893
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	9,660,740	10,425,830	103,996,055
포항항	-	-	-	611,410	611,410
마산항	-	-	-	1,363,210	1,363,210
삼천포항	-	-	-	99,547	99,547
옥포항	-	-	-	75,777	75,777
장승포항	-	-	-	3,676	3,676
진해항	-	-	-	24,636	24,636
통영항	-	45	-	63,042	63,087
고현항	-	-	-	78,589	78,589
하동항	-	-	-	76,033	76,033
울산항	80,630,683	36,694,732	1,072,584	16,290,763	134,688,762
제주항	-	-	-	767,964	767,964
서귀포항	-	-	-	19,340	19,340
기타항	-	-	-	2,944,337	2,944,337

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·묵호항	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 30대항만 컨테이너 처리실적 ('11~'13)

(단위 : 만TEU, %)

순위	항만명	물동량						비고(순위)		
		'13	전년 대비	'12	전년 대비	'11	전년 대비	'11	'12	'13
1	Shanghai	3,364	3.4	3,253	2.5	3,174	9.2	1	1	1
2	Singapore	3,258	2.9	3,165	5.7	2,994	5.3	2	2	2
3	Shenzhen	2,328	1.5	2,294	1.6	2,257	0.3	4	4	3
4	HongKong	2,229	-3.6	2,312	-5.2	2,438	3.0	3	3	4
5	Busan	1,768	3.7	1,704	5.3	1,618	14.0	5	5	5
6	Ningbo	1,677	7.0	1,567	8.0	1,451	11.9	6	6	6
7	Qingdao	1,552	5.3	1,450	3.4	1,302	14.7	8	8	7
8	Guangzhou	1,530	5.5	1,474	11.4	1,426	8.4	7	7	8
9	Dubai	1,364	2.8	1,328	2.1	1,300	12.3	9	9	9
10	Tianjin	1,300	5.7	1,230	6.2	1,158	15.0	11	10	10
11	Rotterdam	1,162	-2.1	1,187	-0.1	1,188	6.6	10	11	11
12	PortKlang	1,035	3.5	1,000	4.1	960	10.0	13	12	12
13	Kaohsiung	994	1.6	978	1.5	964	5.0	12	13	13
14	Dalian	991	23.0	806	25.9	640	22.1	19	17	14
15	Hamburg	930	5.0	889	-1.7	901	14.2	14	14	15
16	Antwerp	858	-0.7	864	-0.3	866	2.3	15	15	16
17	Xiamen	801	11.2	720	11.6	645	11.0	18	19	17
18	LosAngeles	787	-2.6	808	1.7	794	1.4	16	16	18
19	TanjungPelepas	762	-1.0	770	2.4	752	15.5	17	18	19
20	LongBeach	673	11.3	605	-0.3	606	-3.2	20	22	20
21	TanjungPriok	650	4.8	620	9.8	565	20.4	23	20	21
22	LaemChabang	604	3.6	593	3.0	573	13.1	22	23	22
23	Bremen/Bremerhaven	581	-5.1	610	3.4	593	21.4	21	21	23
24	HoChiMinhCity	550	8.7	508	5.1	481	21.2	26	25	24
25	NewYork/NewJersey	549	-0.7	553	0.5	550	4.0	24	24	25
26	Lianyungang	548	9.2	502	3.5	485	25.4	25	26	26
27	Yingkou	530	9.3	485	20.4	403	20.8	32	27	27
28	Tokyo	490	3.2	475	2.4	464	6.3	27	28	28
29	Jeddah	456	-3.8	474	17.9	402	4.7	33	29	29
30	Algeciras	434	5.5	411	0.1	360	0.3	34	33	30

자료 : www.lloydlist.com, KMI 작성

▶ 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	HongKong	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	Tianjin	1,230	44	Savannah	297	78	Tacoma	171
11	Rotterdam	1,187	45	Tanjung Perak	285	79	Buenos Aires	166
12	PortKlang	1,000	46	Piraeus	275	80	Dammam	162
13	Kaohsiung	978	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	LosAngeles	808	50	Nagoya	266	84	Charleston	151
17	Dalian	806	51	Duisburg	260	85	Alexandria	150
18	PortTanjungPelepas	770	52	Kobe	257	86	Karachi	149
19	Xiamen	720	53	Melbourne	255	87	Southampton*	148
20	TanjungPriok	620	54	Maarsaxlokk	254	88	Guayaquil	145
21	Bremen/Bremerhaven	612	55	Durban	253	89	San Juan	142
22	LongBeach	605	56	St.Petersburg	252	90	Chittagong	141
23	LaemChabang	583	57	Osaka	241	91	Taichung	140
24	NewYork/NewJersey	553	58	Oakland	234	92	Montreal	138
25	HoChiMinhCity	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	JawaharlalNehru	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 작성



▶ 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	Maarsalokk	236	90	Taichung	138
23	TanjungPriok	565	57	Oakland	234	91	Charleston	138
24	NewYork/ NewJersey	550	58	Gioia Tauro	231	92	Montreal	136
25	Lianyungang	485	59	La Havre	222	93	Las Palmas	135
26	Ho Chi Minh City	481	60	Zeebrugge	222	94	Mundra	134
27	Tokyo	464	61	Tanger Med	209	95	La Spezia	131
28	Valencia	433	62	Gwangyang	208	96	Zhongshan	126
29	Port Said	431	63	Seattle	205	97	Haifa	124
30	Colombo	426	64	Barcelona	203	98	Danietta	121
31	Jawaharlal Nehru	421	65	Sydney	201	99	Penabg	120
32	Yingkou	403	66	Incheon	200	100	Mersin	113
33	Jeddah	402	67	Hampton Roads	192			
34	Algeciras	360	68	Manzanillo MIT	190			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

▶ 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	1,314	40	Savannah	283	74	Manzanillo	151
7	Guangzhou	1,255	41	Algeciras	281	75	Tacoma	146
8	Qingdao	1,201	42	Balboa	276	76	Bangkok	145
9	Dubai	1,160	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 작성

월간 향만과 산업

2014年 5月 31日 印刷

2014年 5月 31日 發刊

發 行 處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院

서울특별시 마포구 매봉산로 45(상암동) KBS미디어센터

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

編 輯 兼 金 成 貴
發 行 人

組版·印刷/비전테크시스템즈 02)3432-7132

