

06 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)
- 이 나 영(항만수요예측센터 연구원)
- 신 정 훈(항만수요예측센터 연구원)



연구 감리

- 김 형 태(항만연구본부 연구감리위원)





Contents

I. 월간통계	1
1. 국내 월간통계	3
1) 항만물동량 동향	3
2) 교역국별 항만물동량 동향	24
2. 해외 월간통계	27
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	27
2) 중국	30
3) 아시아	32
4) 유럽	36
5) 미주	38
6) 오세아니아	39
7) 아프리카	40
II. 항만 및 산업 동향	41
1. 국내 항만 및 산업동향	43
1) 부산항	43
2) 인천항	44
3) 광양항	46
4) 울산항	48
5) 평택·당진항	49
6) 대산항	50
7) 포항항	51
8) 목포항	52

9) 동해·묵호항	52
10) 군산항	53
11) 마산항	54
2. 국외 항만 및 산업동향	55
1) 중국	55
2) 아시아	56
3) 유럽	58
4) 미주	59
5) 아프리카	60
6) 오세아니아	61
3. 품목별 동향	63
1) 양곡	63
2) 시멘트	63
3) 석탄	64
4) 목재	65
5) 철광석	67
6) 철재/고철	68
7) 자동차	70
8) 잡화	72
9) 유류	73
 III. 항만포커스	 75
1. 국내 시멘트 산업 현황 및 발전 방안	77
2. 일본의 국제 컨테이너 전략항만 정책과 시사점	89
 IV. 부 록	 99
1. 2014년 5월 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 5월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 5월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 5월 물동량	8
<표 I -6> 2014년 5월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 5월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 5월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 5월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 5월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	33
<표 I -14> 싱가포르항 2014년 4월 물동량 현황	34
<표 I -15> 킬롱항 2014년 4월 물동량 현황	34
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 4월 물동량 현황	35
<표 I -17> 인도 전체 항만의 2014년 4월 물동량 현황	36
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 2014년 4월 물동량 현황	37
<표 I -19> 바르셀로나항의 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -20> 이탈리아 주요항만의 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -21> LA/LB항 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -22> 산토스항 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -23> 시드니항 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황	40
<표 I -24> 리차드베이항의 2014년 4월 물동량 현황	40
<표 II -1> 2014년 5월 평택·당진항 자동차 처리실적	50
<표 II -2> 2014년 5월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)	65
<표 II -3> 2014년 5월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)	66
<표 II -4> '14년 5월 세계 조강생산량	68

<표 II-5> 조강생산능력 변화 추이	69
<표 II-6> 2014년 5월 자동차산업 현황	70
<표 II-7> 자동차산업 월별 현황	71
<표 III-1> 2013년 국내 시멘트 수급 실적	81
<표 III-2> 국내 시멘트 원가 내역 추정	82
<표 III-3> 국내 시멘트 업체별 생산 실적	83
<표 III-4> 국내 시멘트 업체별 생산 점유율 추이	83
<표 III-5> 제조업 및 시멘트업 종사자 수	84
<표 III-6> 국내 시멘트 시장 규모 추이	85
<표 III-7> 국내 시멘트 연도별 내수 가격	87
<표 III-8> 일본의 주요 컨테이너 항만 현황	90
<표 III-9> 일본의 컨테이너항만 관련 정책	93
<표 III-10> 특례항만 운영회사 추진현황	94
<표 III-11> 일본 환적물동량 감소에 따른 국내 컨테이너 물동량 예측	96
<표 IV-1> 2014년 5월 항만별 총물동량	101
<표 IV-2> 2014년 5월 항만별 컨테이너 물동량	102
<표 IV-3> 2014년 5월 항만별 벌크 물동량	103
<표 IV-4> 국내 2014년 5월 항만별 유류 물동량	104

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 5월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 5월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 5월 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 5월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 5월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 I -24> 나고야항, 오사카항 컨테이너 물동량 추이	33
<그림 II -1> 아암물류2단지 개발사업 위치	45
<그림 II -2> 광양항 1단계 3,4번 선석 위치도	47
<그림 II -3> 삼척 LNG 생산기지 모식도	53
<그림 II -4> 케힌항의 지리적 위치	56

<그림 II-5> 킬 운하 지정학적 위치	58
<그림 II-6> 파나마운하 확장공사 갑문 운반	60
<그림 II-7> 조강생산량 및 철광석 물동량 추이	67
<그림 III-1> 국내시멘트 연도별 출하량 대비 수출 비중 추이	79
<그림 III-2> 국내 시멘트 연도별 출하량 대비 수입량 비중	80
<그림 III-3> 연도별 월별 시멘트 물동량 추이	80
<그림 III-4> 연도별 국내 시멘트 총 생산량 추이	81
<그림 III-5> 국내 시멘트 물동량 추이	85
<그림 III-6> 국내 시멘트 시장규모 추이	86
<그림 III-7> 연도별 국내 시멘트 가격 추이	87
<그림 III-8> 일본 전체 컨테이너 물동량 추이	91
<그림 III-9> 일본 주요 항만 컨테이너 물동량 추이	92
<그림 III-10> 일본 환적물동량 감소에 따른 국내 컨테이너 물동량 예측 ...	95

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계

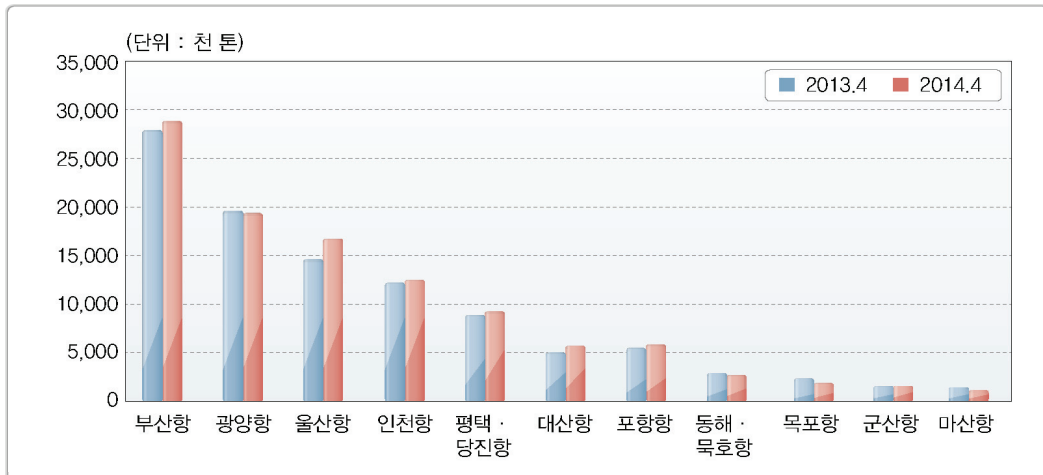




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 5월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 5월 총물동량

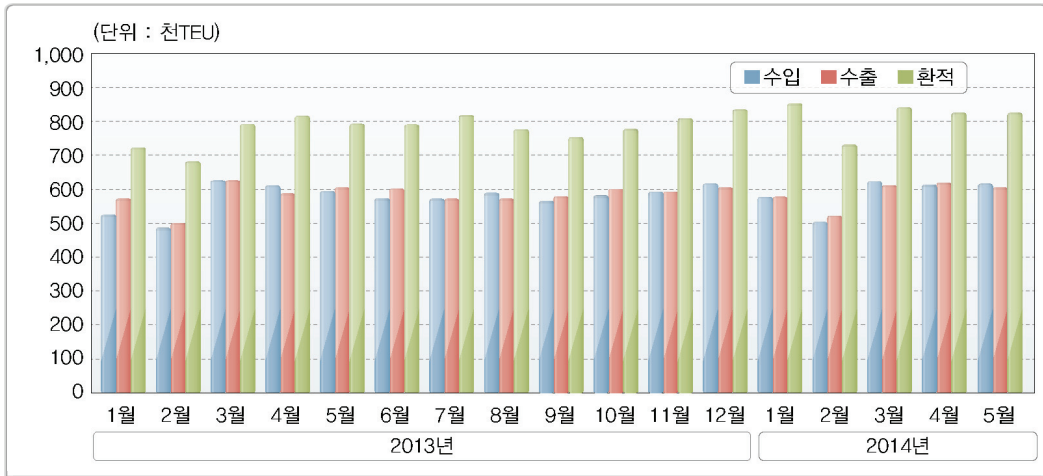
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전국	111,488	561,110	115,154	114,184	583,143	-0.8	2.4	3.9
부산항	27,377	133,555	30,045	28,071	141,082	-6.6	2.5	5.6
광양항	19,689	95,601	18,715	19,654	101,748	5.0	-0.2	6.4
울산항	14,710	80,930	16,101	17,004	82,281	5.6	15.6	1.7
인천항	11,655	61,874	12,082	11,719	62,350	-3.0	0.5	0.8
평택·당진항	8,686	45,311	9,891	9,196	51,529	-7.0	5.9	13.7
대산항	5,144	27,795	4,569	6,009	28,878	31.5	16.8	3.9
포항항	5,417	25,954	5,612	5,679	27,425	1.2	4.8	5.7
동해·목포항	2,502	13,331	2,889	2,415	13,120	-16.4	-3.5	-1.6
목포항	2,049	8,607	1,781	1,625	8,756	-8.8	-20.7	1.7
군산항	1,541	7,573	1,767	1,529	7,753	-13.5	-0.8	2.4
마산항	1,452	6,440	1,157	1,096	5,356	-5.3	-24.5	-16.8
기타항	11,265	54,140	10,545	10,188	52,865	-3.4	-9.6	-2.4

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

▶ '14년 5월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.7% 증가, 전월대비 1.8% 감소한 205만 9천TEU 처리

● 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 3.4% 증가, 0.2% 감소

● 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.4% 증가, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 8.9% 증가

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위: 천TEU)

구분	2013									2014			
	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
수입	595	572	586	588	558	590	580	611	572	500	629	621	615
수출	608	601	584	577	562	600	579	608	571	518	619	627	607
환적	790	790	815	766	747	773	807	837	851	724	843	836	824
연안	12	13	10	9	9	12	17	23	23	15	15	13	13
합계	2,005	1,976	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,018	1,757	2,105	2,097	2,059

자료 : SP-IDC, KMI 작성



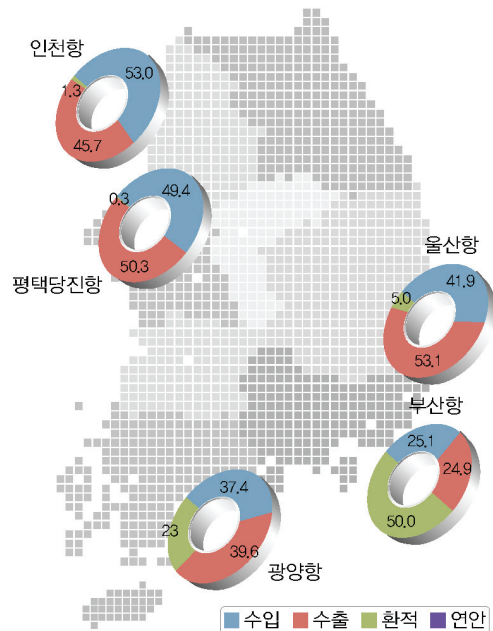
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
부산항	1,511	7,315	1,546	7,582	2.4	3.6
광양항	191	905	197	997	3.4	10.2
인천항	189	864	206	925	9.2	7.1
평택·당진항	46	199	45	209	-2.1	5.1
울산항	35	159	35	170	1.4	6.9
전국	2,005	9,646	2,059	10,035	2.7	4.0

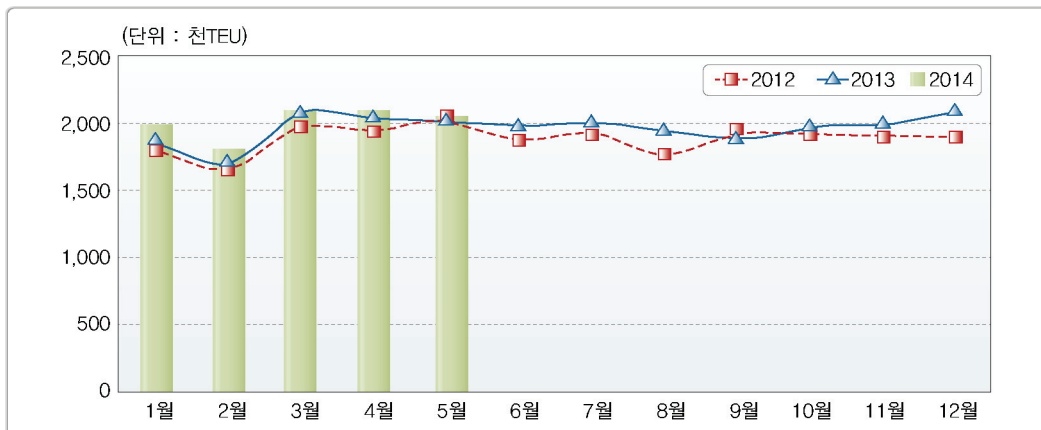
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

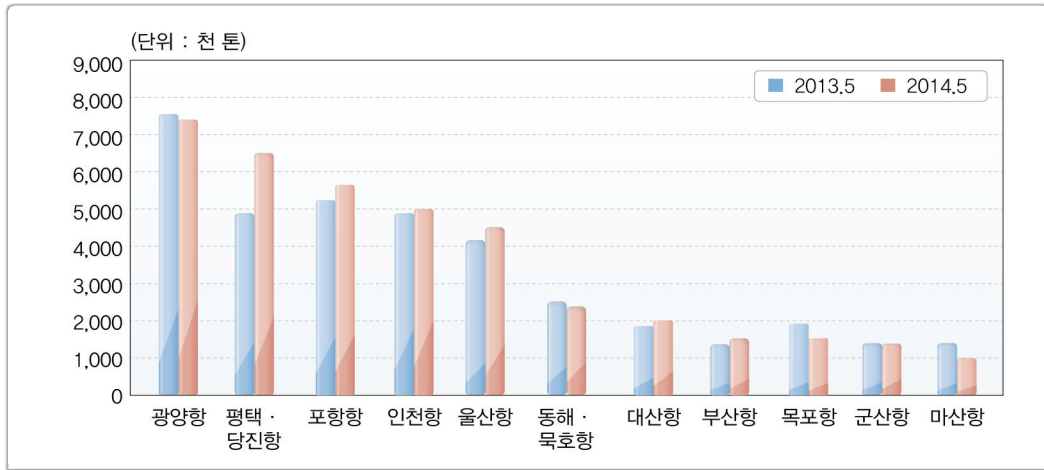


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 인천항은 전년대비 9.2% 증가한 1만 7천TEU를 기록하였으며, 광양항은 누적 컨테이너 물동량이 전년대비 10.0% 이상 증가한 99만 7천TEU를 기록함
- ▶ 부산항의 컨테이너 증가율은 다소 주춤하며 전년대비 2.4% 증가함

〈그림 I-4〉 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)

(단위 : 천 톤, %)

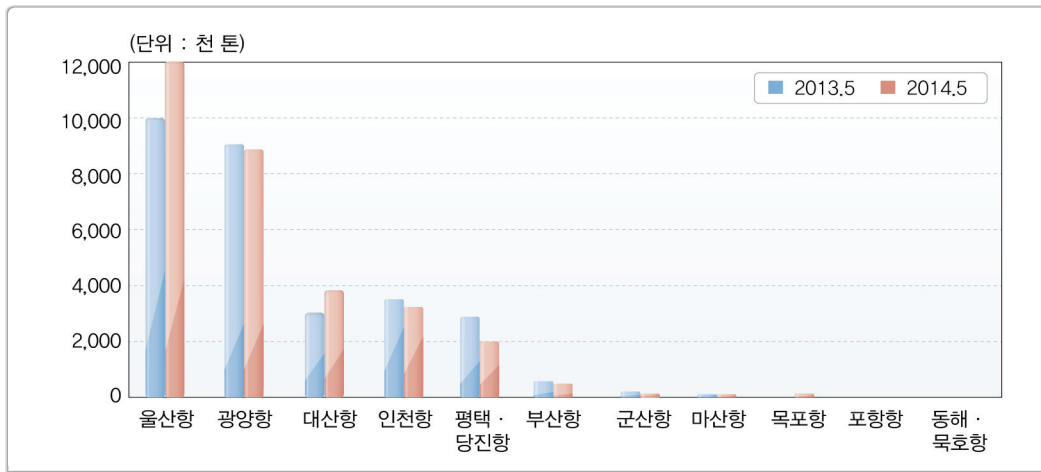
구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전국	47,864	236,961	50,153	48,332	246,647	-3.6	1.0	4.1
광양항	7,584	40,451	7,928	7,425	41,347	-6.3	-2.1	2.2
평택·당진항	4,981	25,379	6,247	6,481	32,430	3.7	30.1	27.8
포항항	5,199	24,989	5,510	5,579	26,922	1.2	7.3	7.7
인천항	4,908	23,630	5,299	5,038	25,265	-4.9	2.6	6.9
울산항	4,165	21,065	4,871	4,434	21,774	-9.0	6.5	3.4
동해·목포항	2,466	13,168	2,855	2,388	12,959	-16.4	-3.2	-1.6
대산항	1,897	9,192	1,596	1,988	9,110	24.6	4.8	-0.9
부산항	1,409	7,661	1,716	1,510	7,696	-12.0	7.2	0.5
목포항	1,918	7,798	1,642	1,469	8,031	-10.6	-23.4	3.0
군산항	1,349	6,619	1,599	1,372	6,918	-14.2	1.7	4.5
마산항	1,338	5,827	1,053	986	4,813	-6.4	-26.3	-17.4
기타	10,650	51,182	9,838	9,663	49,382	-1.8	-9.3	-3.5

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 5월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 5월 유류 물동량

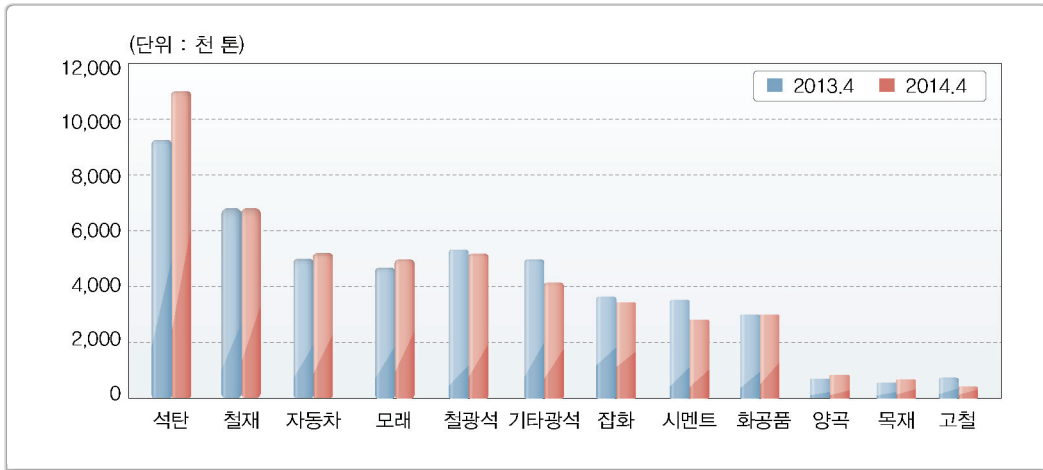
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전국	30,366	164,393	29,252	31,557	166,950	7.9	3.9	1.6
울산항	10,068	57,660	10,750	12,102	58,204	12.6	20.2	0.9
광양항	9,067	40,724	7,862	8,985	44,760	14.3	-0.9	9.9
인천항	3,167	18,249	2,884	3,928	19,360	36.2	24.0	6.1
대산항	3,543	23,644	3,390	3,205	21,412	-5.5	-9.5	-9.4
평택·당진항	2,992	16,781	2,879	2,002	15,789	-30.5	-33.1	-5.9
부산항	571	2,928	501	529	2,616	5.6	-7.3	-10.7
마산항	108	590	97	105	521	7.3	-3.1	-11.8
군산항	150	689	100	100	556	0.0	-33.2	-19.3
목포항	70	378	70	85	398	21.6	21.2	5.4
포항항	52	264	54	52	250	-4.9	-1.5	-5.4
동해·묵호항	36	158	32	26	154	-19.3	-28.5	-2.5
기타	541	2,327	632	437	2,931	-30.8	-19.2	25.9

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 5월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 5월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
합계	78,230	401,355	79,405	79,889	413,596	0.6	2.1	3.1
양곡	435	3,333	628	549	3,254	-12.6	26.1	-2.4
시멘트	3,730	15,613	3,426	3,479	15,954	1.5	-6.7	2.2
석탄	9,384	50,723	10,218	11,009	54,288	7.7	17.3	7.0
목재	478	2,559	558	591	2,658	5.9	23.7	3.9
모래	5,197	18,512	5,224	5,110	21,885	-2.2	-1.7	18.2
철광석	4,956	28,697	5,172	5,223	26,460	1.0	5.4	-7.8
철재	6,781	36,150	7,711	6,752	39,532	-12.4	-0.4	9.4
고철	750	3,906	550	412	2,725	-25.0	-45.0	-30.2
자동차	4,656	22,833	5,384	5,143	25,073	-4.5	10.5	9.8
잡화	3,652	17,743	3,534	2,975	17,481	-15.8	-18.6	-1.5
유류	30,366	164,393	29,252	31,557	166,950	7.9	3.9	1.6
기타광석	4,912	21,926	4,428	4,145	22,219	-6.4	-15.6	1.3
화공품	2,932	14,967	3,320	2,943	15,119	-11.3	0.4	1.0

자료 : SP-IDC, KMI 작성



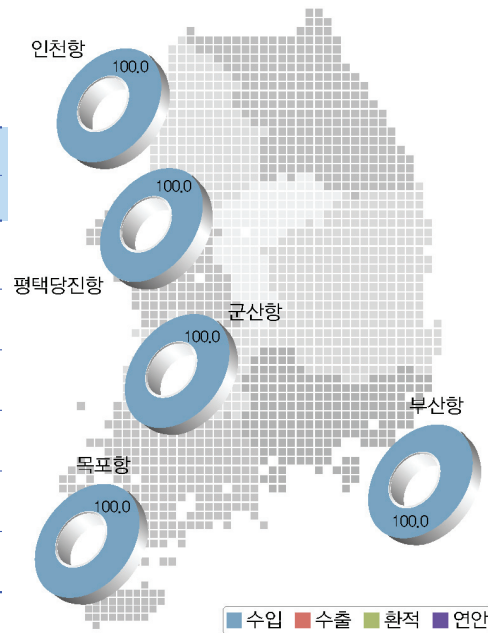
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
인천항	235	1,774	222	1,796	-5.4	1.2
평택·당진항	98	431	144	487	47.9	13.1
부산항	53	473	95	570	79.9	20.6
군산항	36	253	72	262	98.3	3.4
목포항	14	152	16	104	12.9	-31.8
전국	435	3,333	549	3,254	26.1	-2.4

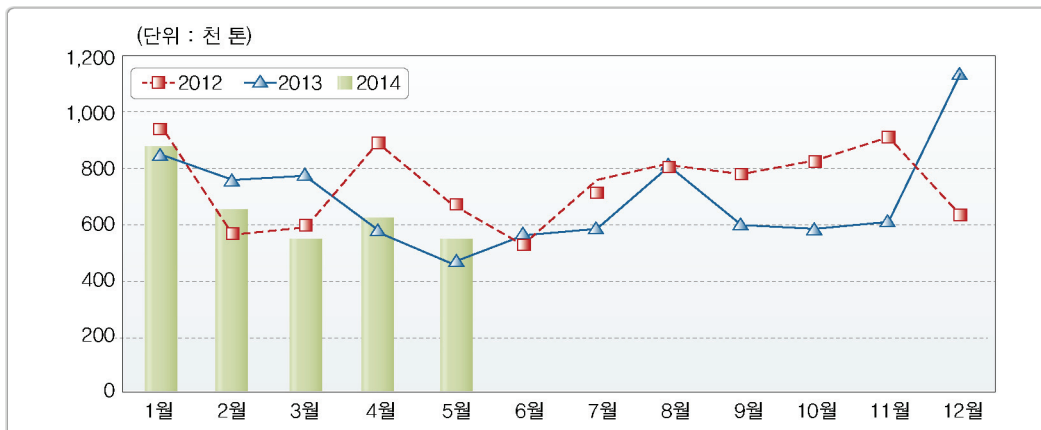
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 중국, 미국산 DGGs에 대한 수입금지 조치(p.64)
- ▶ 연해주 경작 옥수수 5천 톤 군산항 수입



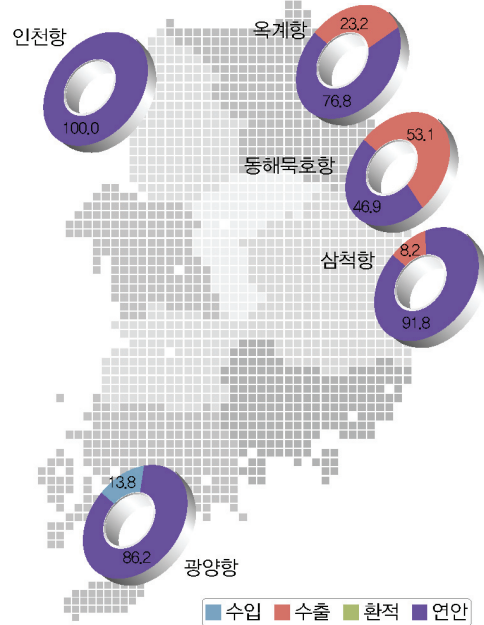
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
동해·묵호항	1,197	5,553	999	4,888	-16.6	-12.0
삼척항	478	1,888	489	2,093	2.3	10.9
옥계항	429	1,722	482	2,293	12.4	33.2
광양항	451	1,849	350	1,590	-22.4	-14.0
인천항	146	507	236	818	61.0	61.1
전국	3,730	15,613	3,479	15,954	-6.7	2.2

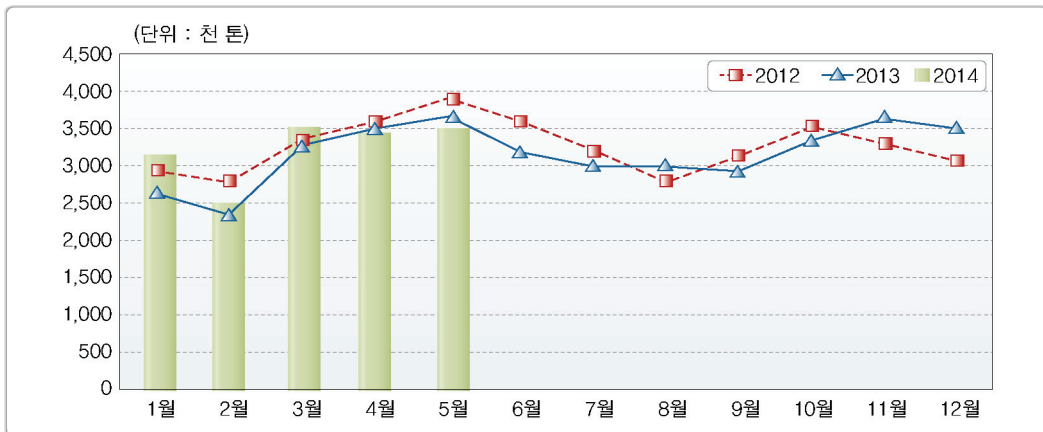
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 한국철도기술연구원, 컨테이너 전용 시멘트 수송 용기 개발(p.64)
- ▶ '14년 5월 시멘트 내수출하량, 전년대비 감소



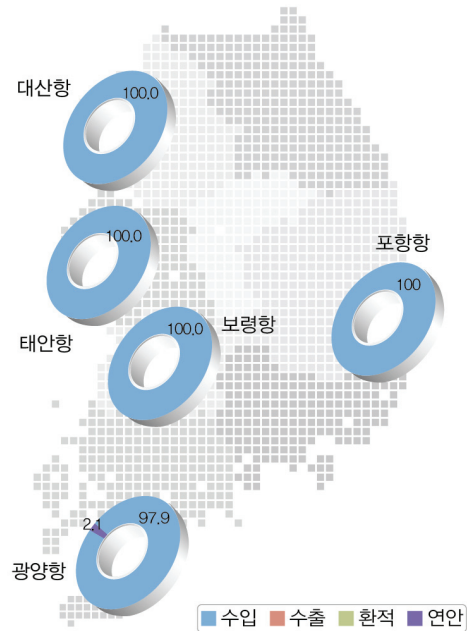
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
광양항	1,506	9,015	1,774	9,896	17.8	9.8
포항항	1,095	5,290	1,745	6,459	59.4	22.1
대산항	1,154	5,609	1,236	5,338	7.0	-4.8
태안항	857	5,624	1,123	5,885	31.0	4.6
보령항	1,242	5,682	1,019	5,194	-18.0	-8.6
전국	9,384	50,723	11,009	54,288	17.3	7.0

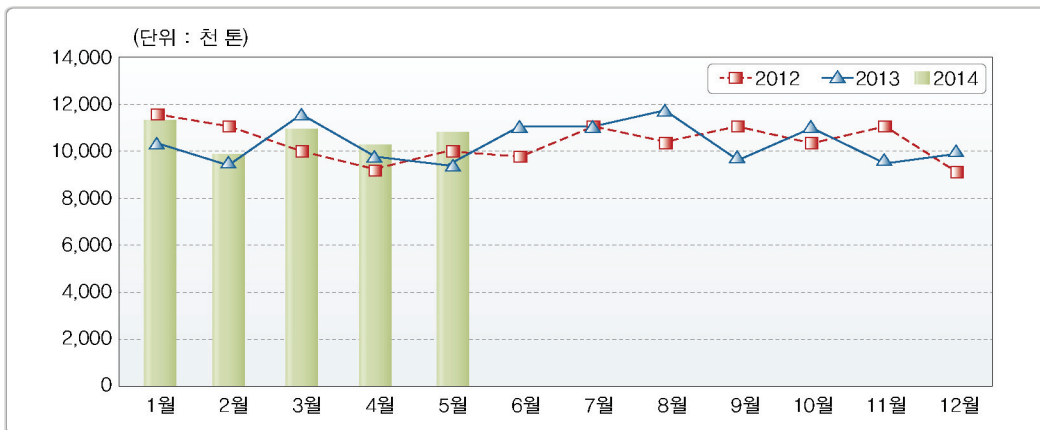
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 한국에너지기술연구원, '하이브리드 석탄' 개발(p.65)
- ▶ 유연탄 과세대상 추가, 내달부터 가격인상 전망(p.66)



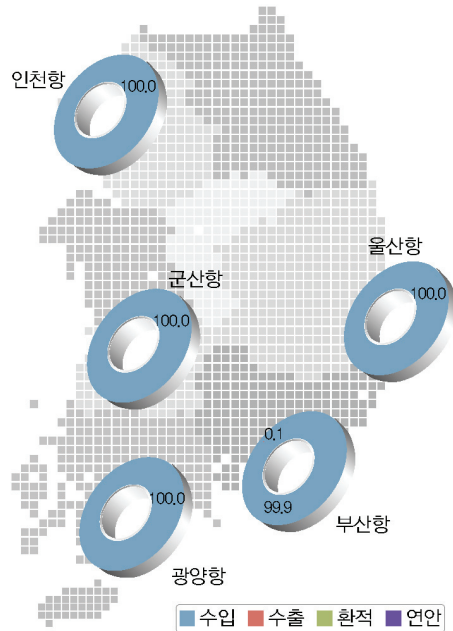
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
인천항	172	1,072	233	971	35.2	-9.4
군산항	133	636	130	633	-2.3	-0.6
울산항	78	391	106	563	36.2	44.0
부산항	41	209	42	166	1.6	-20.7
광양항	4	25	26	57	511.3	124.3
전국	478	2,559	591	2,658	23.7	3.9

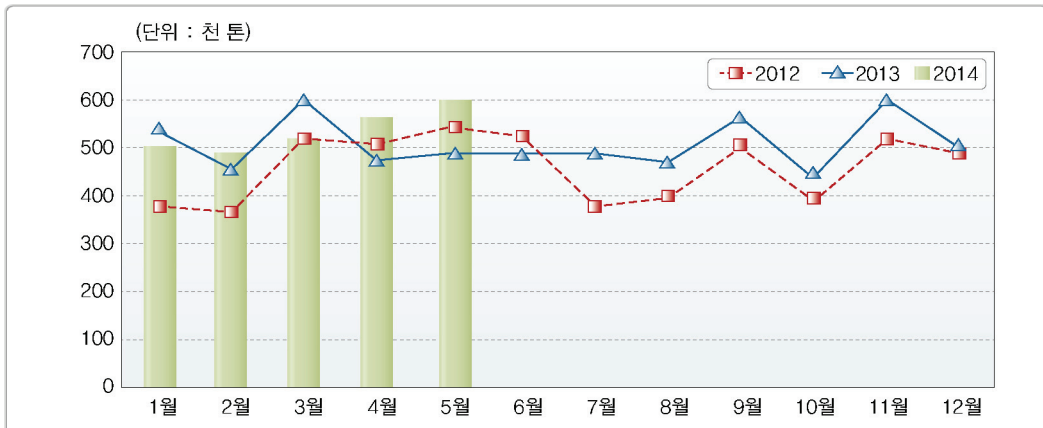
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

▶ '14년 5월 원목 수입비중 21.9%(전년동기대비 -23.5%), 섬유판 수출비중 43.6%(전년동기대비 +30.4%) 기록(p.66)



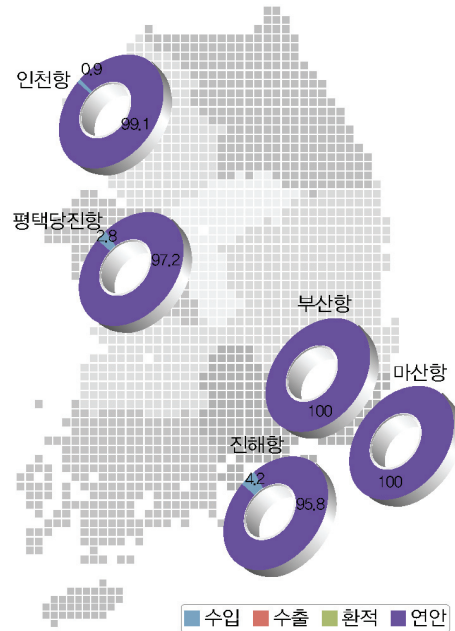
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
인천항	1,399	4,892	1,397	6,015	-0.1	23.0
평택·당진항	143	451	217	807	52.2	79.0
진해항	187	637	155	610	-17.1	-4.4
마산항	93	362	147	571	57.4	57.9
부산항	136	612	107	543	-20.8	-11.4
전국	5,197	18,512	5,110	21,885	-1.7	18.2

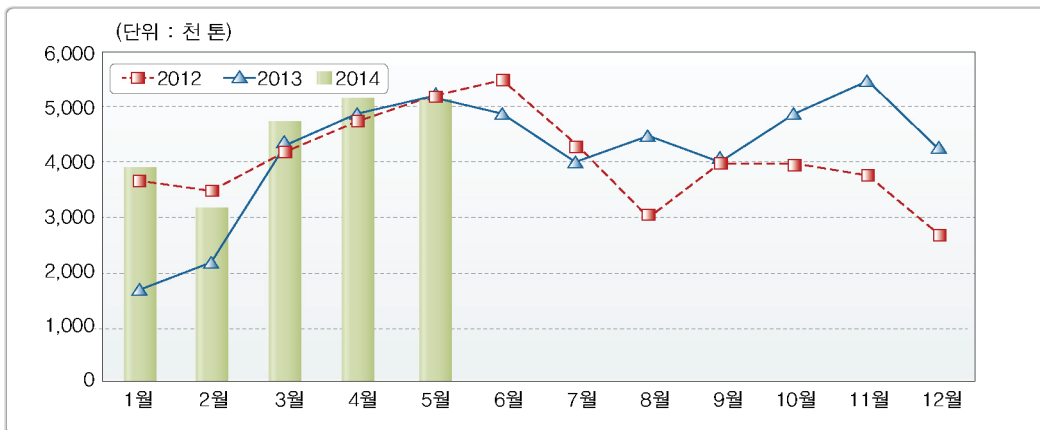
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

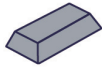
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 평택·당진항의 모래부두 개장/운영으로 인해 모래 물동량 증가세



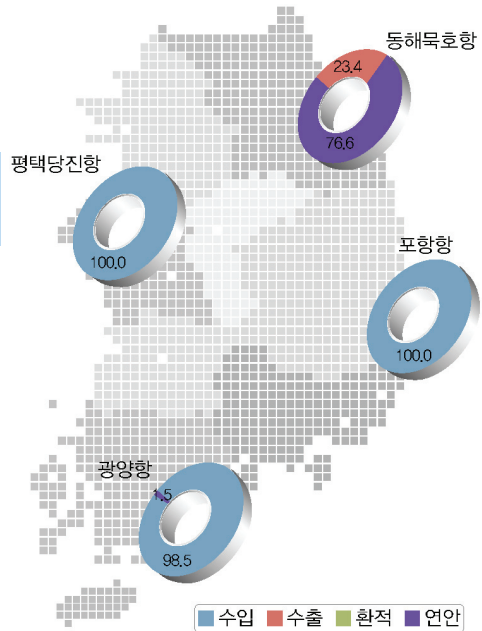
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
광양항	1,948	12,096	2,145	12,870	10.1	6.4
포항항	1,957	10,025	1,593	9,729	-18.6	-2.9
평택·당진항	972	6,161	1,442	3,601	48.4	-41.5
동해·묵호항	62	340	43	230	-31.1	-32.3
전국	4,956	28,697	5,223	26,460	5.4	-7.8

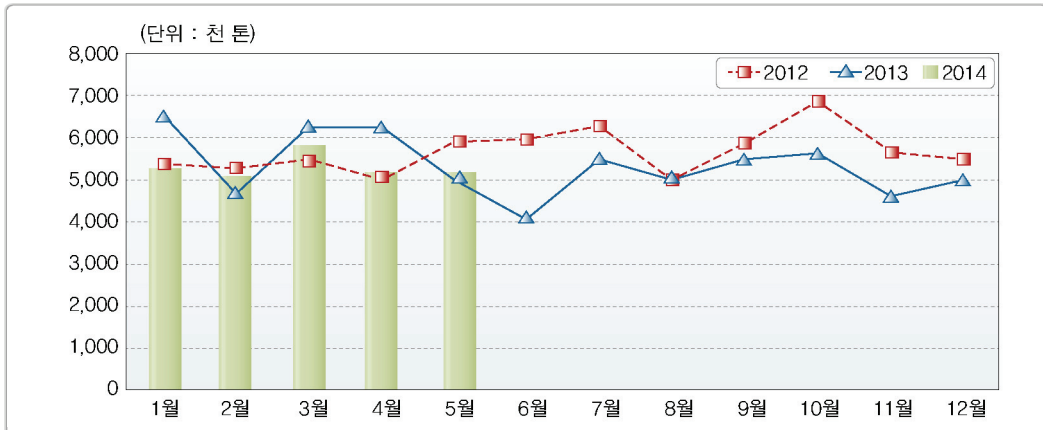
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 국제 철광석 가격의 하락은 항만물동량에 큰 영향을 미치지 않는 것으로 나타남(p.68)
- ▶ 현대제철의 증설로 인해 철광석 물동량 소폭 증가



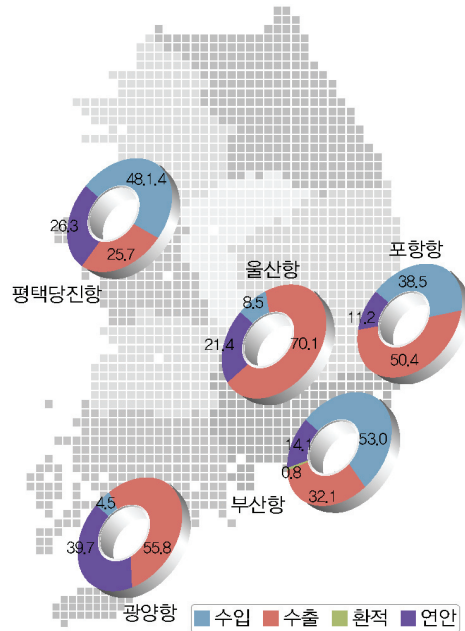
철재

(단위 : 천 톤, %)

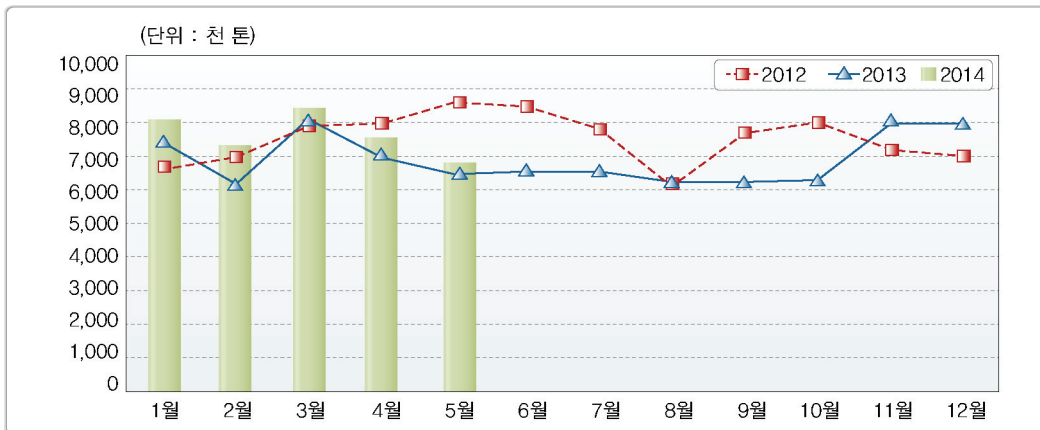
구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
포항항	1,246	5,651	1,468	6,666	17.8	18.0
평택·당진항	816	4,318	1,271	10,613	55.9	145.8
광양항	1,330	6,758	928	5,269	-30.2	-22.0
부산항	443	2,478	547	2,294	23.6	-7.4
울산항	224	1,169	491	1,436	119.1	22.9
전국	6,781	36,150	6,752	39,532	-0.4	9.4

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▷ 5월 세계 조강생산량은 전년대비 3.5% 증가한 1억 1,184만 톤을 기록(p.69)
- ▷ 국내 철강산업 공급 과잉으로 가동률 80.0%대로 하락(p.70)



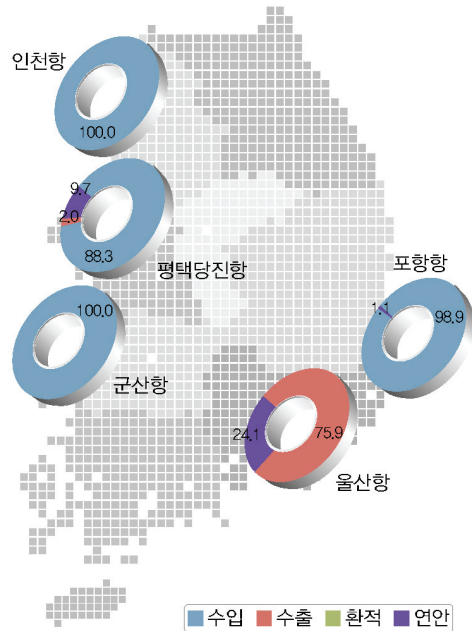
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
평택·당진항	191	1,011	138	773	-27.7	-23.5
인천항	51	318	75	268	47.7	-15.6
포항항	175	798	74	756	-57.6	-5.2
군산항	41	324	56	275	34.9	-15.1
울산항	27	72	32	70	16.5	-3.2
전국	750	3,906	412	2,725	-45.0	-30.2

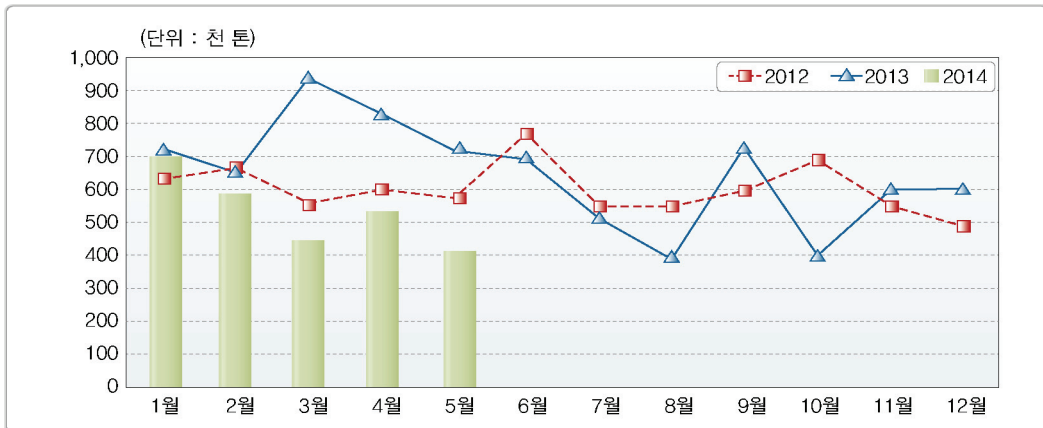
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 국내 고철 가격하락으로 국내 철강사들의 수입량 감소(p.71)



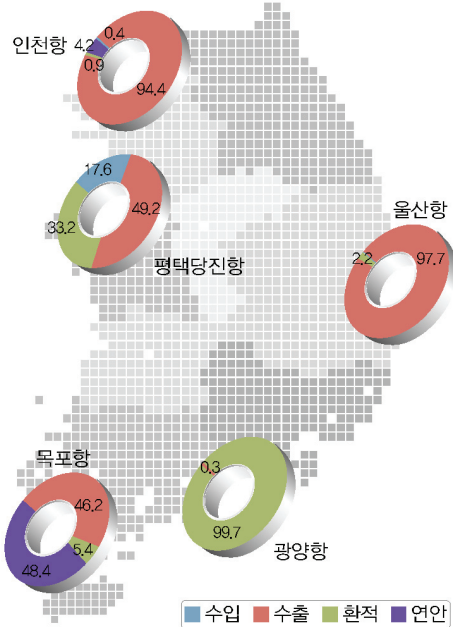
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
평택·당진항	1,390	6,286	1,263	6,278	-9.1	-0.1
울산항	868	4,719	1,006	5,200	15.9	10.2
목포항	850	3,897	785	3,821	-7.6	-1.9
광양항	280	1,385	698	3,074	149.5	121.9
인천항	490	2,491	483	2,301	-1.5	-7.6
전국	4,656	22,833	5,143	25,073	10.5	9.8

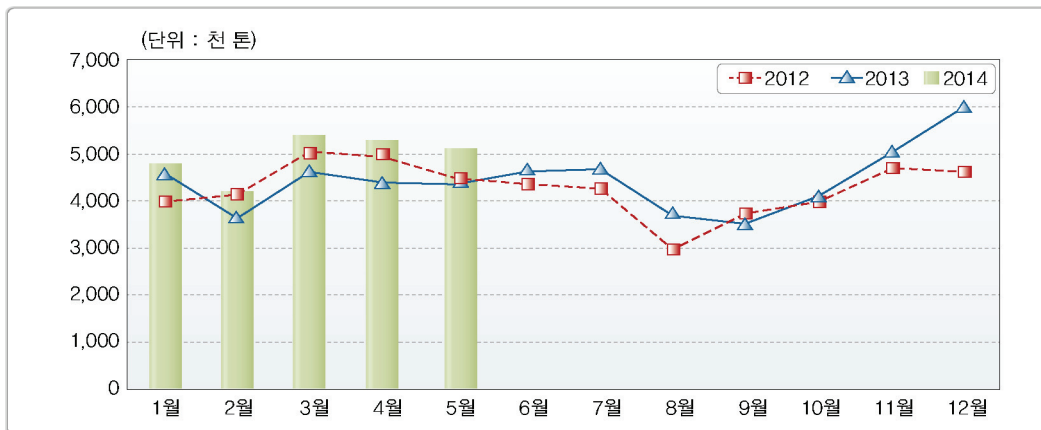
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 국내 자동차 생산량 및 판매량 증가세(p.71)
- ▶ 현대자동차, 울산4공장 노조의 증산 거부에 따른 공급차질(p.73)



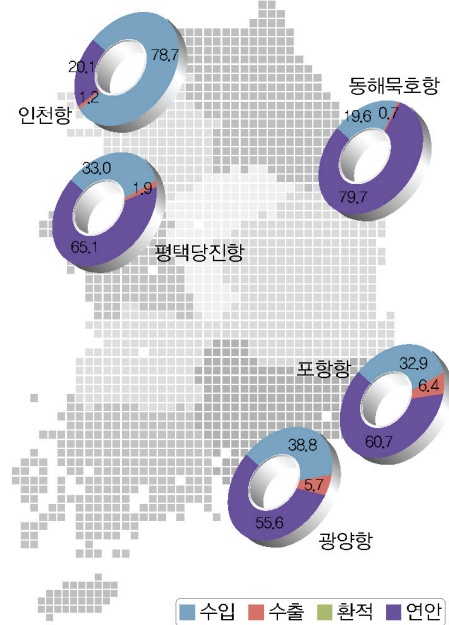
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
동해·묵호항	989	4,968	993	5,536	0.3	11.4
광양항	1,183	5,156	929	5,342	-21.4	3.6
포항항	485	2,392	470	2,282	-3.2	-4.6
평택·당진항	390	1,435	422	2,117	8.2	47.5
인천항	412	1,979	407	1,989	-1.2	0.5
전국	4,912	21,926	4,145	22,219	-15.6	1.3

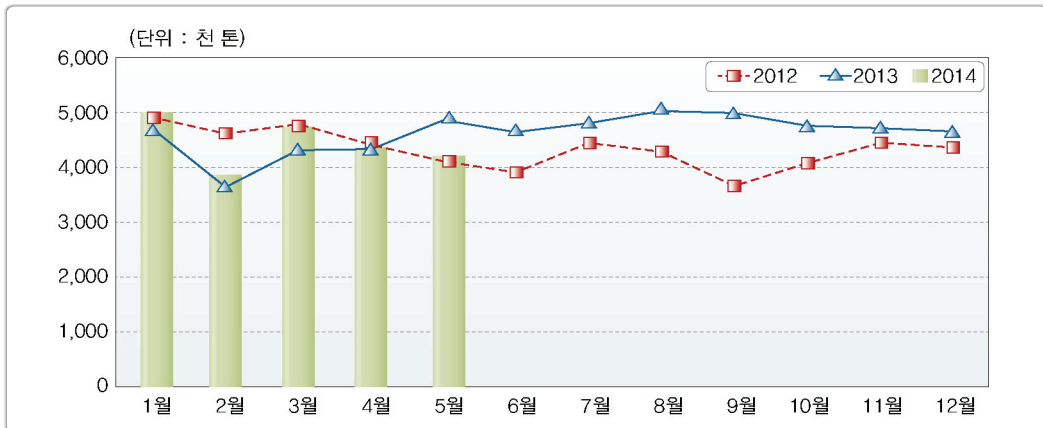
주 : 상위 5개 항만

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 5월 기타광석 물동량은 414만 5천 톤을 기록 전년동기대비 15.6% 감소함
- ▷ 동해·묵호항을 99만 2천 톤을 처리하여 가장 비중이 높았으며, 광양항, 포항항, 평택·당진항의 순으로 물동량 비중을 나타냄



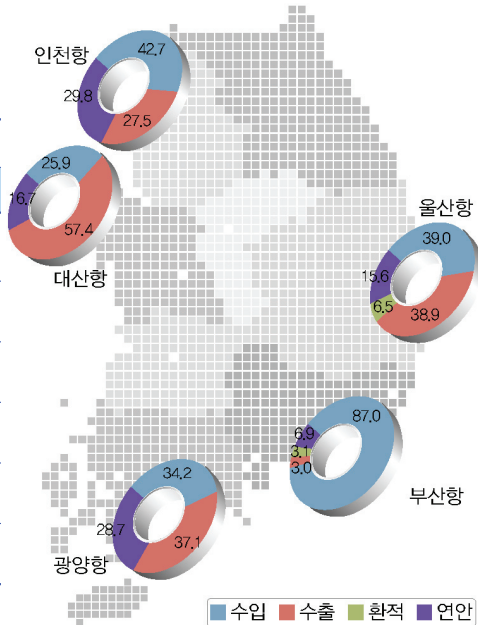
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
울산항	1,532	7,909	1,601	8,027	4.5	1.5
대산항	676	3,250	720	3,588	6.6	10.4
광양항	488	2,569	364	2,260	-25.3	-12.0
인천항	102	492	123	627	20.4	27.5
부산항	33	167	48	238	47.3	42.9
전국	2,932	14,967	2,943	15,119	0.4	1.0

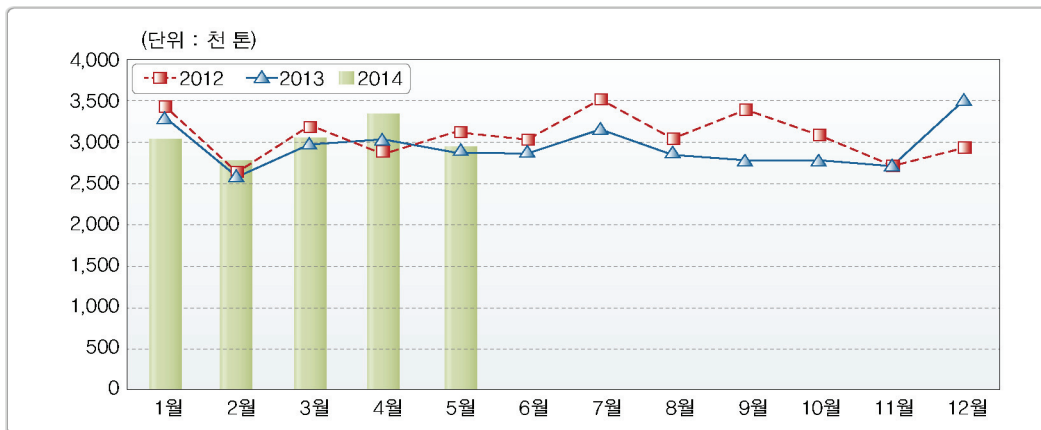
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ '14년 5월 화학공업생산물 물동량은 294만 3천 톤을 기록 전년동기대비 0.4% 증가함



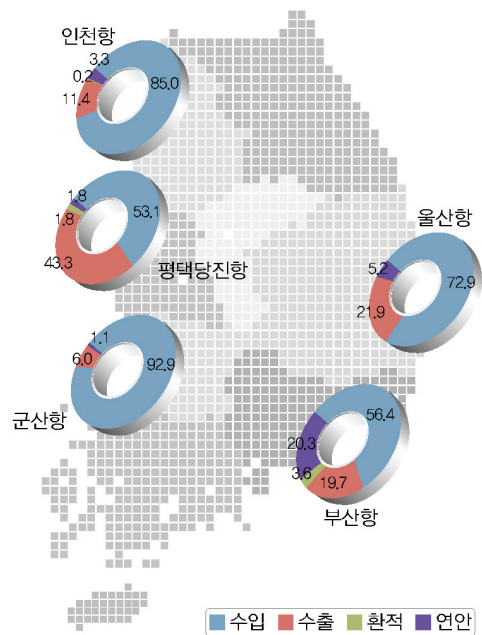
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
평택당진항	467	2,752	675	3,316	44.6	20.5
인천항	642	3,032	527	3,140	-17.9	3.6
울산항	614	3,059	430	2,502	-30.0	-18.2
군산항	547	2,353	394	2,277	-27.9	-3.2
부산항	378	2,217	376	2,383	-0.6	7.5
전국	3,652	17,743	2,975	17,481	-18.6	-1.5

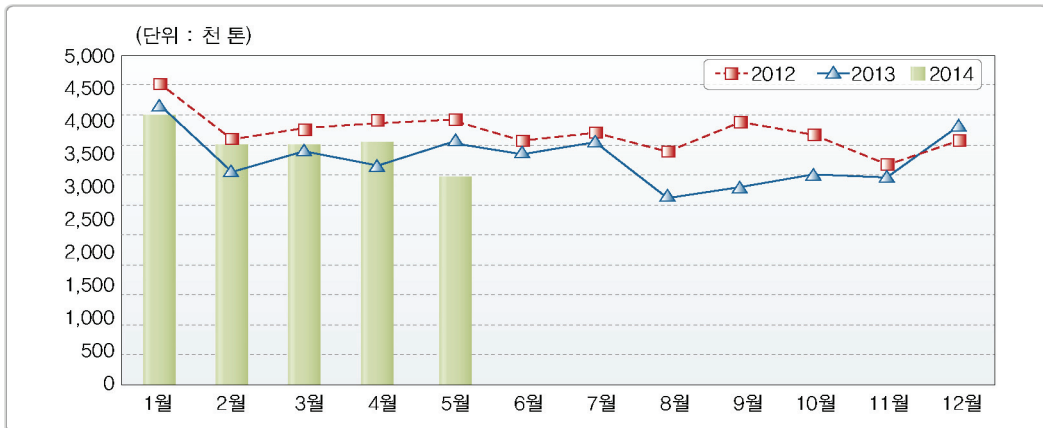
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

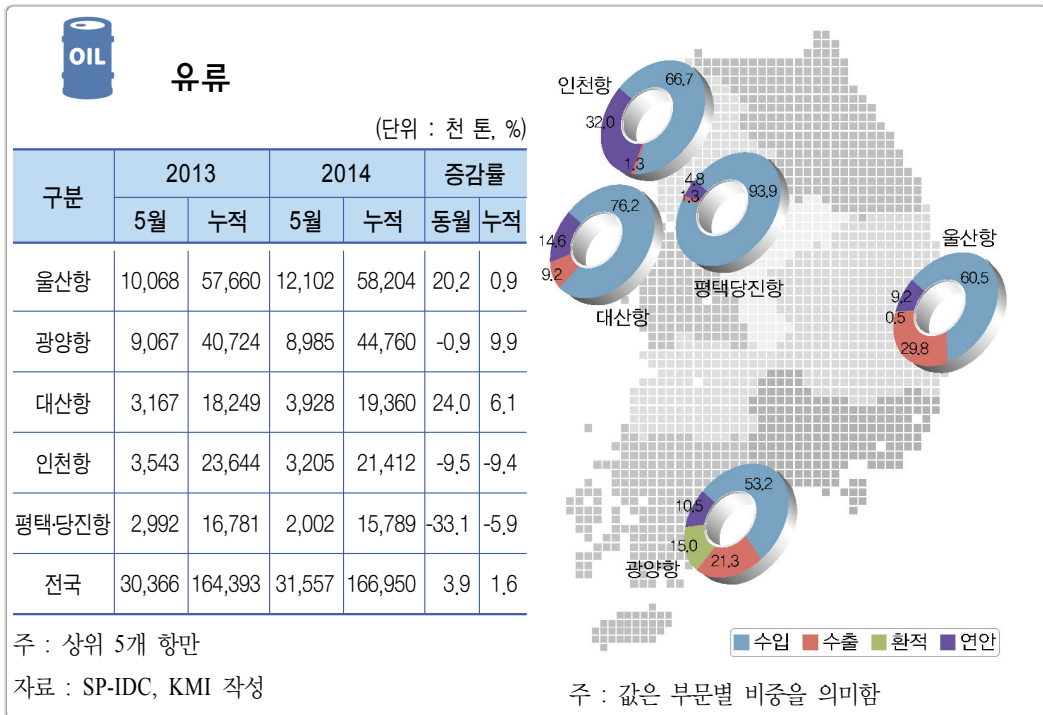
〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



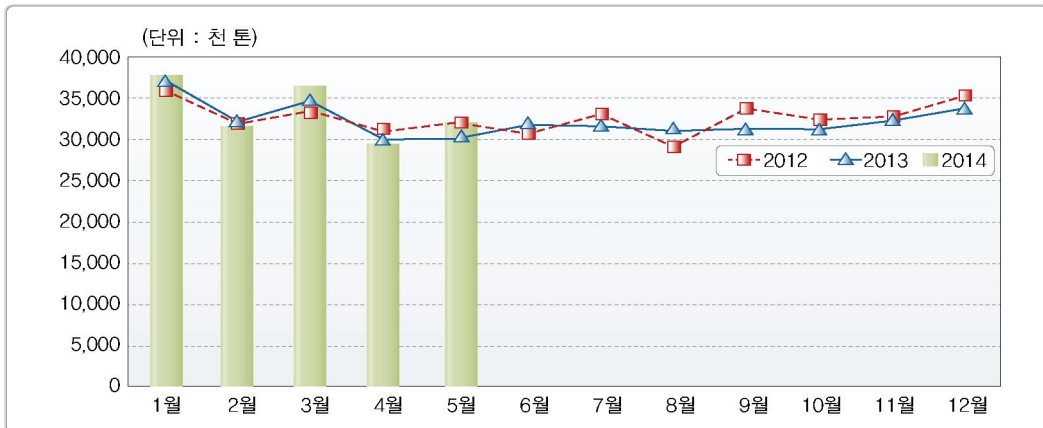
자료 : SP-IDC, KMI 작성

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.74)



〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ 비OECD 국가들의 송유관 및 저장 인프라 증가로 '14년 세계 석유 수급이 타이트해질 것으로 전망(p.75)

〈표 I -6〉 2014년 5월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	철재	유류	잡화	자동차	시멘트
	547 (23.6)	529 (-7.3)	376 (-0.6)	143 (33.5)	118 (-28.1)
광양	유류	철광석	석탄	기타광석	철재
	8,985 (-0.9)	2,145 (10.1)	1,774 (17.8)	929 (-21.4)	928 (-30.2)
울산	유류	화공품	자동차	철재	잡화
	12,102 (20.2)	1,601 (4.5)	1,007 (15.9)	491 (119.1)	430 (-30.0)
인천	유류	모래	석탄	잡화	자동차
	3,205 (-9.5)	1,397 (-0.1)	874 (12.0)	527 (-17.9)	483 (-1.5)
평택·당진	유류	철광석	철재	자동차	석탄
	2,002 (-33.1)	1,442 (48.4)	1,272 (55.9)	1,263 (-9.1)	798 (79.8)
대산	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	3,928 (24.0)	1,236 (7.0)	721 (6.6)	27 (-45.1)	4 (-32.1)
포항	석탄	철광석	철재	기타광석	시멘트
	1,745 (59.4)	1,593 (-18.6)	1,468 (17.8)	470 (-3.2)	88 (-18.0)
동해·목호	시멘트	기타광석	석탄	철광석	잡화
	999 (-16.6)	993 (0.3)	313 (53.0)	43 (-31.1)	26 (241.8)
목포	자동차	철재	모래	유류	시멘트
	785 (-7.6)	385 (-34.6)	97 (-45.0)	85 (21.2)	75 (-34.1)
군산	잡화	자동차	목재	유류	시멘트
	394 (-27.9)	340 (71.7)	130 (-2.3)	100 (-33.2)	98 (-16.4)
마산	철재	잡화	시멘트	자동차	모래
	274 (16.5)	209 (-44.9)	181 (14.1)	153 (-42.5)	147 (57.4)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 5월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

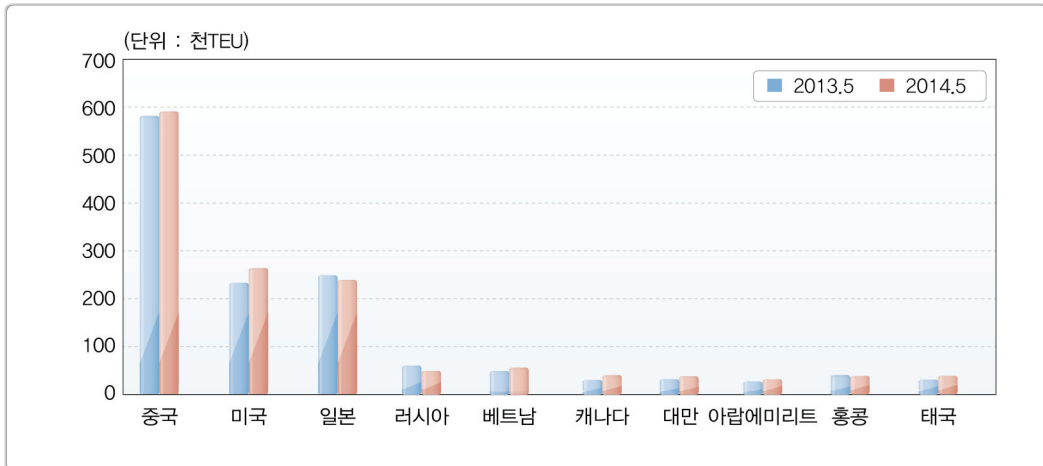
구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택·당진	부산	군산	목포
	222	144	95	72	16
	(-5.4)	(47.9)	(79.9)	(98.3)	(12.9)
시멘트	동해·묵호	삼척	옥계	광양	인천
	999	489	482	350	236
	(-16.6)	(2.3)	(12.4)	(-22.4)	(61.0)
석탄	광양	포항	대산	태안	보령
	1,774	1,745	1,236	1,123	1,019
	(17.8)	(59.4)	(7.0)	(31.0)	(-18.0)
목재	인천	군산	울산	부산	광양
	233	130	106	42	26
	(35.2)	(-2.3)	(36.2)	(1.6)	(511.3)
모래	인천	평택·당진	진해	마산	부산
	1,397	217	155	147	107
	(-0.1)	(52.2)	(-17.1)	(57.4)	(-20.8)
철광석	광양	포항	평택·당진	동해·묵호	부산
	2,145	1,593	1,442	43	0
	(10.1)	(-18.6)	(48.4)	(-31.1)	(-)
철재	포항	평택·당진	광양	부산	울산
	1,468	1,272	928	547	491
	(17.8)	(55.9)	(-30.2)	(23.6)	(119.1)
고철	평택·당진	인천	포항	군산	울산
	138	75	74	56	32
	(-27.7)	(47.7)	(-57.6)	(34.9)	(16.5)
자동차	평택·당진	울산	목포	광양	인천
	1,263	1,007	785	698	483
	(-9.1)	(15.9)	(-7.6)	(149.5)	(-1.5)
잡화	평택·당진	인천	울산	군산	부산
	675	527	430	394	376
	(44.6)	(-17.9)	(-30.0)	(-27.9)	(-0.6)
유류	울산	광양	대산	인천	평택·당진
	12,102	8,985	3,928	3,205	2,002
	(20.2)	(-0.9)	(24.0)	(-9.5)	(-33.1)
기타광석	동해·묵호	광양	포항	평택·당진	인천
	993	929	470	422	407
	(0.3)	(-21.4)	(-3.2)	(8.2)	(-1.2)
화공품	울산	대산	광양	인천	부산
	1,601	721	364	123	48
	(4.5)	(6.6)	(-25.3)	(20.4)	(47.3)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 항만물동량 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 5월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 5월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	166	186	237	589	28.8
2 미국	84	60	118	263	12.8
3 일본	82	42	119	243	11.9
4 러시아	14	15	34	63	3.1
5 베트남	20	20	14	55	2.7
6 캐나다	12	7	28	48	2.4
7 대만	14	22	11	47	2.3
8 아랍에미리트	13	16	11	41	2.0
9 홍콩	11	20	7	38	1.9
10 태국	13	11	13	36	1.8

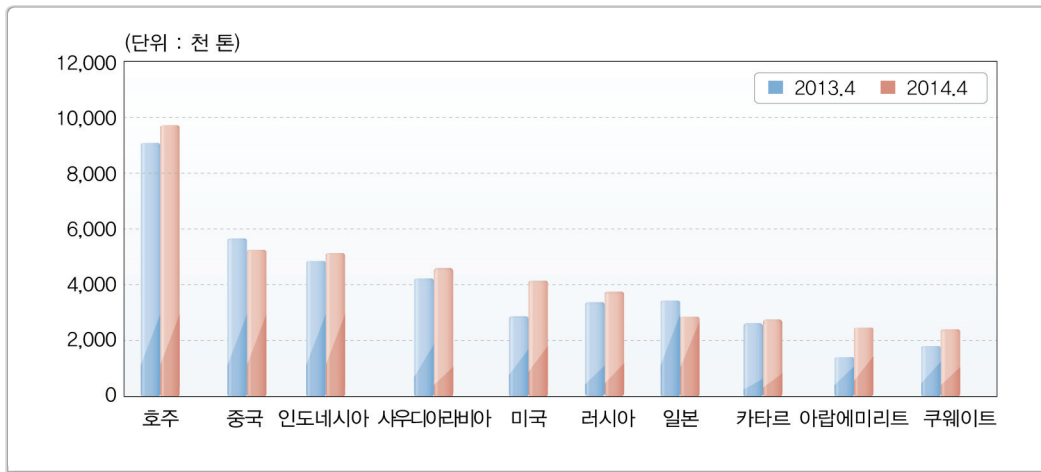
주 : 상위 10개국 기준

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 5월 벌크 물동량 동향



주 : 유류포함

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2014년 5월 벌크 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	호주	중국	인도네시아	사우디아라비아	미국	러시아	일본	카타르	아랍에미리트	쿠웨이트
양곡	-	1	3	-	378	37	-	-	-	-
시멘트	-	-	33	-	126	49	111	-	-	-
석탄	4,036	267	3,061	-	619	1,430	7	-	-	-
목재	9	20	50	-	25	13	4	-	-	-
모래	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-
철광석	3,503	10	-	-	-	-	-	-	-	-
철재	742	1,297	102	43	524	54	793	1	20	4
고철	-	20	10	-	-	56	204	-	-	-
자동차	174	269	4	223	829	30	73	8	129	26
잡화	71	512	200	62	403	110	193	3	47	19
유류	899	1,493	1,427	4,000	752	1,935	810	2,718	2,146	2,283
기타광석	302	290	-	-	193	80	323	-	3	-
화공품	43	857	51	205	315	2	366	39	6	-

주 : 상위 10개국 기준

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 5월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	루마니아	러시아	우크라이나	캐나다
	378 (376.9)	51 (-)	37 (-)	26 (-)	21 (-)
시멘트	미국	일본	페루	나이지리아	칠레
	126 (-2.2)	111 (2.2)	82 (-26.6)	71 (-)	50 (-40.5)
석탄	호주	인도네시아	러시아	캐나다	미국
	4,036 (19.1)	3,061 (3.1)	1,430 (8.3)	1,106 (28.8)	619 (18.8)
목재	뉴질랜드	캐나다	베트남	인도네시아	미국
	234 (25.0)	113 (169.9)	75 (1.2)	50 (101.3)	25 (-32.1)
모래	베트남	일본	중국	-	-
	25 (1.1)	3 (-)	0 (-)	-	-
철광석	호주	브라질	중국	일본	-
	3,503 (-10.9)	1,644 (134.9)	10 (0.0)	0 (-100.0)	-
철재	중국	일본	호주	미국	필리핀
	1,297 (-14.5)	793 (-16.7)	742 (2964.4)	524 (38.0)	111 (-1.0)
고철	일본	러시아	인도	말레이시아	중국
	204 (-36.4)	56 (-12.2)	32 (5.0)	24 (-)	20 (-60.2)
자동차	미국	중국	사우디아라비아	독일	호주
	829 (10.9)	269 (15.7)	223 (6.0)	209 (14.2)	174 (39.5)
잡화	중국	미국	인도네시아	태국	일본
	512 (10.8)	403 (92.4)	200 (19.3)	197 (-6.4)	193 (-2.4)
유류	사우디아라비아	카타르	쿠웨이트	아랍에미레이트	러시아
	4,000 (4.7)	2,718 (2.1)	2,283 (28.6)	2,146 (79.0)	1,935 (21.1)
기타광석	일본	호주	중국	미국	남아프리카공화국
	323 (1.0)	302 (-14.9)	290 (-31.7)	193 (180.2)	126 (33.0)
화공품	중국	일본	미국	사우디아라비아	대만
	857 (14.0)	366 (-8.2)	315 (12.9)	205 (122.8)	70 (-3.5)

주 : () 전년동기비

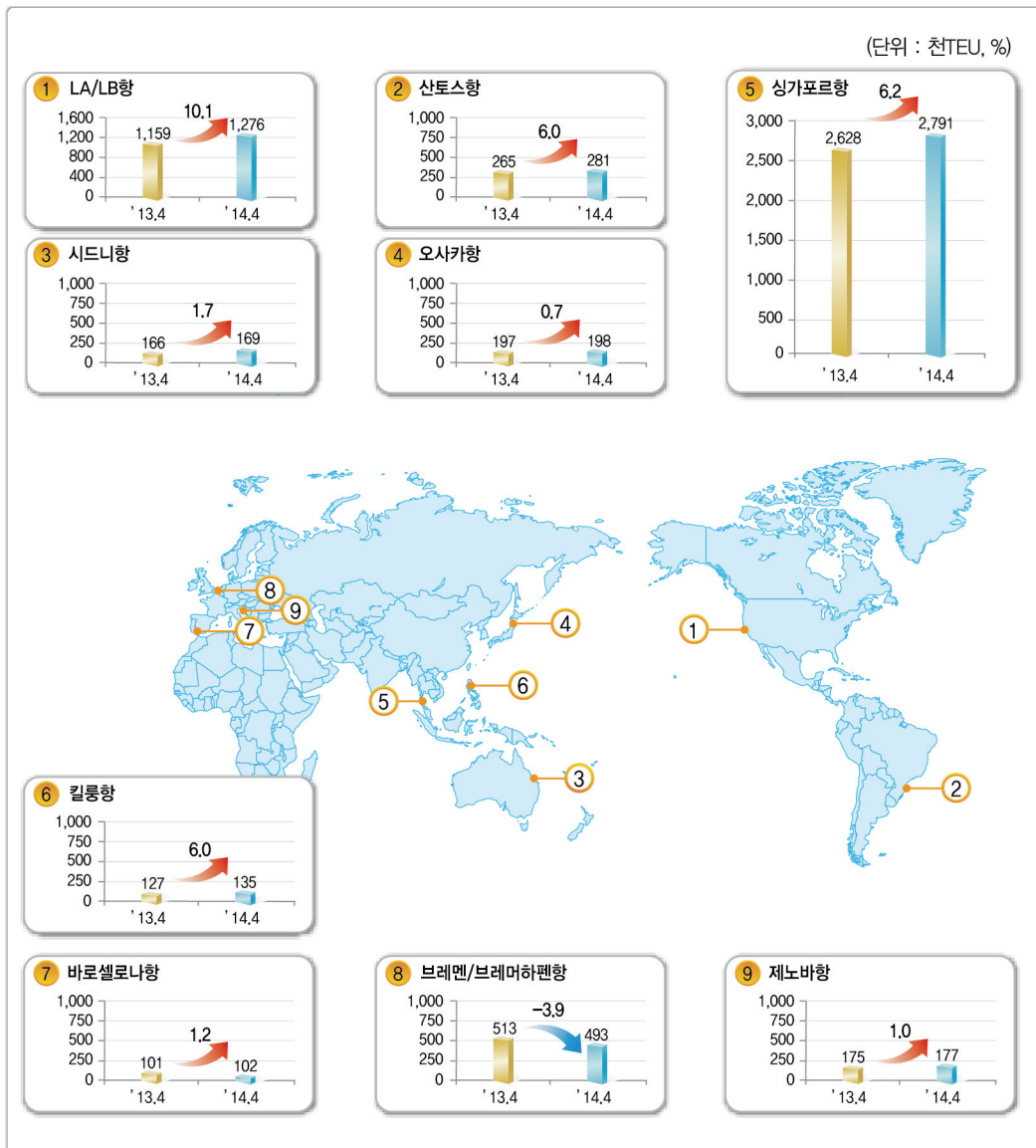
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

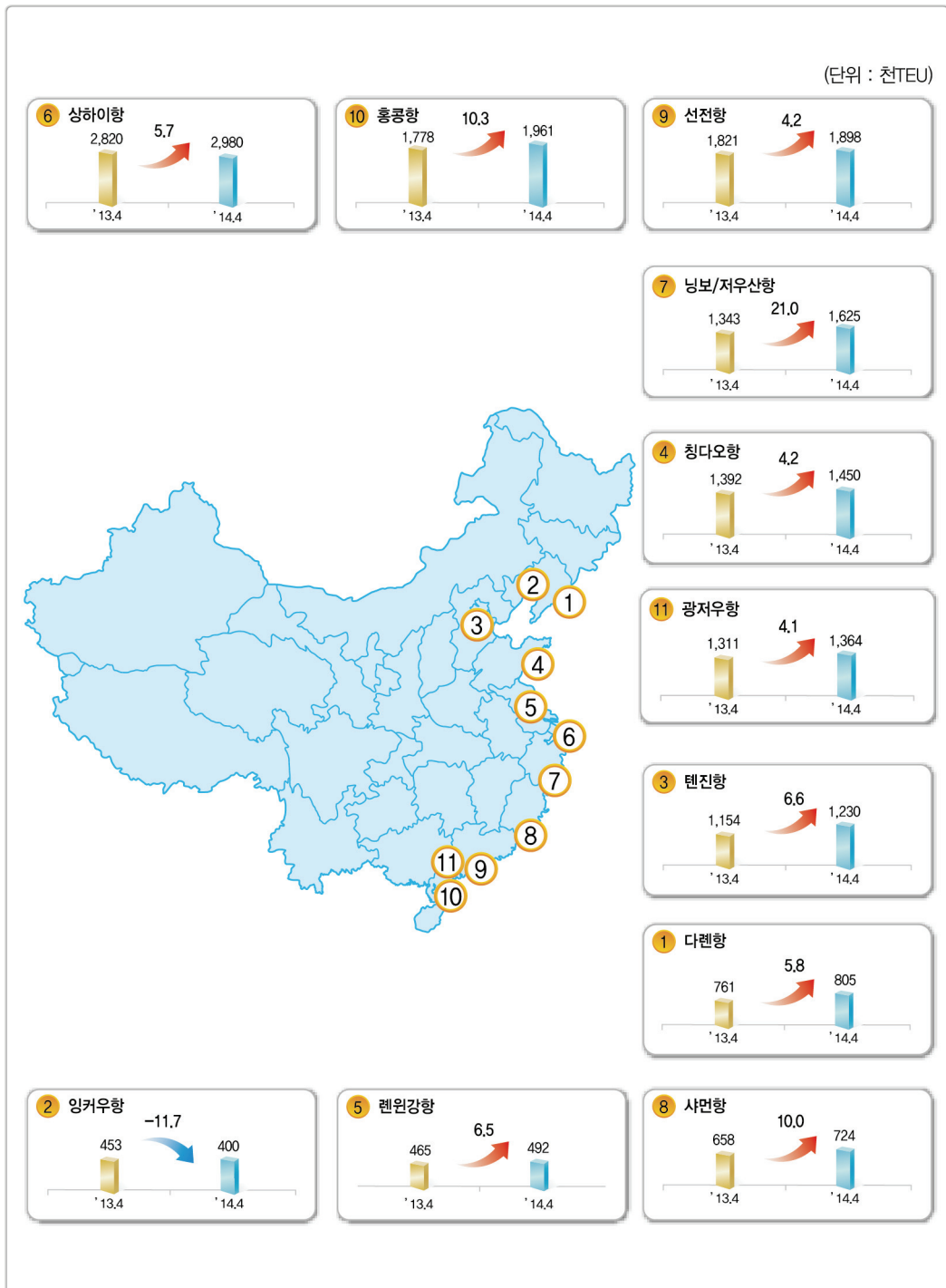
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년대비	
		4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,820	10,622	3,020	2,980	11,146	-1.3	5.7	4.9
	홍콩항	1,778	7,046	1,884	1,961	7,273	4.1	10.3	3.2
	선전항	1,821	7,110	1,759	1,898	7,095	7.9	4.2	-0.2
	닝보/저우산항	1,343	5,504	1,523	1,625	6,145	6.7	21.0	11.7
	칭다오항	1,392	5,307	1,492	1,450	5,604	-2.8	4.2	5.6
	톈진항	1,311	4,546	1,379	1,364	4,957	-1.1	4.1	9.0
	광저우항	1,154	4,154	1,178	1,230	4,405	4.4	6.6	6.0
	다롄항	761	2,799	769	805	2,955	4.7	5.8	5.6
	샤먼항	658	2,418	698	724	2,589	3.6	10.0	7.1
	잉커우항	462	1,794	498	492	1,903	-1.2	6.5	6.1
	롄윈강항	453	1,792	410	400	1,714	-2.4	-11.7	-4.4
아시아	싱가포르항	2,628	10,263	2,835	2,791	10,725	-1.5	6.2	4.5
	킬롱항	127	490	139	135	527	-3.0	6.0	7.6
	오사카	197	685	187	198	722	6.0	0.7	5.4
미주	LA/LB항	1,159	4,500	1,152	1,276	4,720	10.8	10.1	4.9
	산토스항	265	1,023	278	281	1,095	1.0	6.0	7.0
유럽	브레멘/ 브레머하펜항	513	1,922	501	493	1,897	-1.6	-3.9	-1.3
	바르셀로나항	101	416	108	102	411	-5.5	1.2	-1.2
	제노바항	175	657	178	177	678	-0.8	1.0	3.3
오세아니아	시드니	166	660	178	169	702	-5.3	1.7	6.3

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

- ④ '14년 4월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,492만 8천 TEU로 전년동기대비 7.0% 증가함
- ④ 전월대비 2.2% 증가, '13년 누적 컨테이너 물동량은 5.1% 증가함
- ④ 4월 총컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,573만TEU로 전년동기대비 9.3% 증가함
- ④ 누적 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 5,896만TEU를 기록함
 - 이중 5,267만TEU는 해항(Sea-port), 629만TEU는 하항(river-port)에서 처리함

〈표 I-12〉 중국 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
상하이항	2,820	10,622	3,020	2,980	11,146	-1.3	5.7	4.9
홍콩항	1,778	7,046	1,884	1,961	7,273	4.1	10.3	3.2
선전항	1,821	7,110	1,759	1,898	7,095	7.9	4.2	-0.2
닝보/저우산항	1,343	5,504	1,523	1,625	6,145	6.7	21.0	11.7
칭다오항	1,392	5,307	1,492	1,450	5,604	-2.8	4.2	5.6
톈진항	1,311	4,546	1,379	1,364	4,957	-1.1	4.1	9.0
광저우항	1,154	4,154	1,178	1,230	4,405	4.4	6.6	6.0
다롄항	761	2,799	769	805	2,955	4.7	5.8	5.6
샤먼항	658	2,418	698	724	2,589	3.6	10.0	7.1
잉커우항	462	1,794	498	492	1,903	-1.2	6.5	6.1
렌원강항	453	1,792	410	400	1,714	-2.4	-11.7	-4.4
합계	13,952	53,092	14,610	14,928	55,785	2.2	7.0	5.1

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

- ④ '14년 4월 중국 총물동량은 전년동기대비 8.5% 증가한 8억 8,882만 톤을 기록
 - ➡ 연해항만은 6억 733만 톤, 내륙항만은 2억 8,149만 톤을 처리함
- ④ '14년 4월 중국 누적 총물동량은 전년동기대비 9.4% 증가한 33억 7,785만 톤을 기록
 - ➡ 연해항만은 23억 5,459만 톤, 내륙항만은 10억 2,326만 톤을 처리함
- ④ 대외 화물 처리물동량
 - ➡ 4월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 76.9% 증가한 2억 6782만 톤을 기록함
 - 이 중 2억 4,334만 톤은 연안항, 2,448만 톤은 내륙항에서 처리함
 - ➡ 누적 대외 화물 물동량은 10억 7,517만 톤으로 전년대비 8.3% 증가함
 - 이 중 9억 8,011만 톤은 연안항, 9,506만 톤은 내륙항에서 처리함
- ④ 타이창(Taicang)항, 컨테이너 물동량 증가
 - ➡ 타이창항의 '14년 4월 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 29.2% 증가한 79만 9천 TEU를 기록함
 - 총물동량은 전년대비 33.7% 증가한 4,790만 톤을 기록함
 - 타이창-모지(Moji)간의 컨테이너 정기항로가 3월 개설회행함에 따라 일본발 컨테이너 물동량이 전년대비 45.4% 증가한 6만 9,800TEU를 기록함
- ④ 우후(Wuhu)항 컨테이너 물동량 급증
 - ➡ 중국 안후이(Anhui)성 우후항의 4월까지 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 20.1% 증가한 11만 3천TEU를 기록함
 - 총물동량은 전년대비(1~4월) 32.4% 증가한 3,241만 톤, 이 중 수출화물은 1,950만 톤, 수입화물은 1,291만 톤을 기록함
 - 자동차 및 석탄을 제외하고 대부분의 화물(시멘트, 철재, 유류 등)이 높은 증가율을 기록함

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

3) 아시아

▶ 일본

- ◎ '14년 4월 나고야항의 컨테이너 물동량은 23만 1천TEU를 기록
 - ➡ 수입 물동량은 10만 8천TEU로 전년동기대비 0.6% 증가, 수출 물동량은 12만 3천 TEU로 전년동기대비 8.0% 증가함
 - '14년 4월까지 누적 컨테이너 물동량은 84만 7천TEU로 전년동기대비 4.5% 증가
- ◎ '14년 4월 오사카항의 컨테이너 물동량은 19만 8천TEU를 기록
 - ➡ 수입 물동량은 전년동기대비 2.1% 감소한 10만 7천TUE를 기록, 수출 물동량은 전년동기대비 4.3% 증가한 9만 1천TEU를 기록함
- ◎ 오사카항, 나고야항의 컨테이너 물동량은 '14년 2월부터 꾸준한 증가세를 나타내고 있음
 - ➡ 컨테이너 물동량 증가의 주요원인은 지난 4월 인상된 소비세에 따른 선구매 수요 증가로 판단됨
 - '14년 1분기 설비투자의 증가(전년동기대비 +7.6%)도 컨테이너 물동량 증가에 기여한 것으로 분석됨
 - 소비세 인상, 설비투자의 증가 등으로 인해 일본의 '14년 1분기 GDP성장률은 전년동기대비 1.6% 증가한 것으로 나타남
 - ➡ 다만, '14년 하반기에 들어서면서 일본의 경제 성장률은 상반기에 비해 다소 감소할 것으로 전망됨에 따라 일본 항만 물동량 역시 크게 증가하지 않을 것으로 예상됨



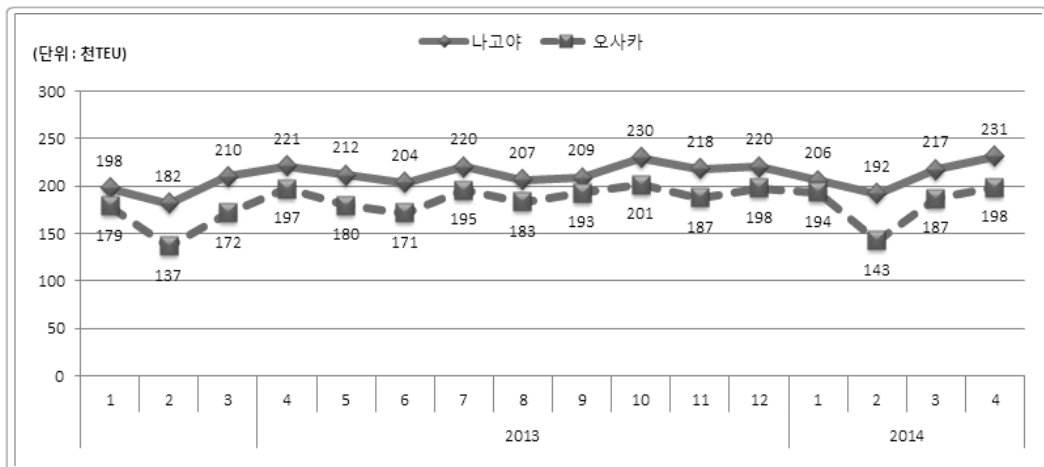
〈표 I-13〉 일본 주요항만 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	221	811	217	231	847	6.2	4.4	4.5
	수입	107	391	107	108	405	1.0	0.6	3.7
	수출	114	420	111	123	442	11.4	8.0	5.2
오 사 카	합계	197	685	187	198	722	6.0	0.7	5.4
	수입	110	383	105	107	397	2.4	-2.1	3.5
	수출	87	301	82	91	325	10.7	4.3	7.9

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

〈그림 I-24〉 나고야항, 오사카항 컨테이너 물동량 추이



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

싱가포르

○ 싱가포르항의 '14년 4월 총물동량은 4,755만 톤으로 전년동기대비 2.4% 증가

➡ 전년동기대비 7.9% 증가한 유류화물의 증가가 총물동량 증가의 주요원인으로 파악됨

- ② '14년 4월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 279만 1천TEU로 전년동기대비 6.2% 증가
- ② 싱가포르항의 '14년 4월 벙커유 판매량은 381만 3천 톤으로 전년동기대비 4.5% 증가

〈표 I-14〉 싱가포르항 2014년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
총물동량	46,433	172,085	50,887	47,550	188,767	-6.6	2.4	9.7
컨테이너	2,628	10,263	2,835	2,791	10,725	-1.5	6.2	4.5
벙커유	3,648	13,875	3,185	3,813	13,833	19.7	4.5	-0.3

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

▶ 타이완

- ② 킬롱항의 4월 총물동량은 596만 5천 톤으로 전년동기대비 7.9% 증가
- ② '14년 4월 킬롱항의 컨테이너 물동량은 13만 5천TEU로 전년동기대비 6.0% 증가
- ② 킬롱항의 4월 입항척수는 541척으로 전년대와 동일

〈표 I-15〉 킬롱항 2014년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, 척, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	3월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
총물동량	5,527	21,187	5,985	5,965	22,750	-0.3	7.9	7.4
컨테이너	127	490	139	135	527	-3.0	6.0	7.6
입항척수	541	1,918	536	541	1,965	0.9	0.0	2.5

자료 : 킬롱항(www.klhb.gov.tw)



▶ 사우디아라비아

- ④ '14년 4월 제다항 총물동량은 467만 3천 톤으로 전월대비 4.2% 감소
 - ➡ 컨테이너(톤 기준)물동량이 전월대비 10만 4천 톤 감소(전월대비 -2.7%)하며 물동량 감소에 기인함
 - ➡ 수입은 전월대비 6.4% 감소한 309만 1천 톤을 처리함
 - 이 중 기타화물 및 식자재 수입이 전월대비 각각 11.5%(전월대비 -11만 5천 톤), 8.3%(전월대비 8만 8천 톤) 감소함
 - ➡ 수출은 전월대비 0.3% 소폭 증가하며 158만 2천 톤을 처리함
 - 식자재(전월대비 +67.0%) 및 화공품(전월대비 3.0%) 등의 수출이 증가한 반면, 기타 화물이 전월대비 5.7% 감소하며 수출물동량 증가세를 둔화시킴
- ④ 킹파드공업항은 고체용(Solid Bulk)화물이 전월대비 28.3% 큰 폭으로 감소하며 456만 1천 톤을 처리함
- ④ 쥬베일상업항은 전월대비 13.1% 감소한 85만 2천 톤을 처리함
 - ➡ 고체용(Solid Bulk)화물이 전월대비 12만 4천 톤(전월대비 -29.8%) 감소하며 물동량 감소에 기인함

〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014			전월대비	
		3월	4월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,878	4,673	18,647	-205	-4.2
	킹파드공업항	5,182	4,561	18,917	-621	-12.0
	쥬베일상업항	980	852	3,453	-128	-13.1
컨테이너	제다항	358	363	1,393	5	1.4
	쥬베일상업항	32	29	128	-3	-9.5

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

▶ 인도

- ④ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '14년 4월 물동량은 4,737만 4천 톤으로 전년동기대비 8.9% 증가

- ⑥ 치담바라나르(V.O Chidambaranar)항과 뭄바이(Mumbai)항은 전년동기대비 각각 36.4%, 31.2% 증가하며 4월 물동량 증가에 기인함
 - ➡ '14년 4월 치담바라나르항의 유연탄(Thermal coal) 물동량은 전년동기대비 39.1% 증가한 74만 4천 톤을 처리함
 - ➡ 뭄바이항은 P.O.L(Petroleum, Oil, Lubricants) 전년동기대비 57만 4천 톤 증가 (전년동기대비 +23.9%)하며 물동량 증가에 기인함
- ⑥ 뉴망갈로르(New Mangalore)항은 P.O.L 처리실적 저조로 전년동기대비 9.5% 감소한 296만 9천 톤을 처리함

〈표 I-17〉 인도 전체 항만의 2014년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	'13년 4월	'14년 4월	전년동기대비
총물동량	43,501	47,374	8.9
컨테이너	613	636	3.7

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '14년 4월 총물동량은 687만 8천 톤으로 전년동기대비 4.0% 감소
 - ➡ 수입 물동량은 336만 8천톤으로 전년동기대비 6.7% 감소, 수출 물동량은 351만 톤으로 전년동기대비 1.3% 감소함
- ⑥ 브레멘/브레머하펜항의 '14년 4월 컨테이너 물동량은 49만 3천TEU로 전년 동기대비 3.9% 감소



〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 2014년 4월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
총 물동량	합계	7,166	26,086	6,793	6,878	25,852	1.3	-4.0	-0.9
	수입	3,608	12,904	3,320	3,368	12,703	1.4	-6.7	-1.6
	수출	3,558	13,182	3,473	3,510	13,149	1.1	-1.3	-0.3
컨테이너		513	1,922	501	493	1,897	-1.6	-3.9	-1.3

자료: 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

스페인(바르셀로나항)

바르셀로나항의 '14년 4월 컨테이너 물동량은 10만 2천TEU로 전년동기대비 1.2% 증가

➡ 수입, 환적 물동량은 각각 3만 3천TEU, 1만 9천TEU로 전년동기대비 각각 9.1%, 10.6% 증가

➡ 수출 물동량은 4만 2천TEU로 전년동기대비 8.5% 감소

〈표 I-19〉 바르셀로나항의 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
합계	101	416	108	102	411	-5.5	1.2	-1.2
수입	31	125	31	33	134	7.0	9.1	7.6
수출	46	175	50	42	175	-15.6	-8.5	0.0
환적	17	89	18	19	70	6.1	10.6	-21.4
연안	7	27	9	7	31	-16.4	7.1	16.6

자료: 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

▶ 이탈리아(제노바항, 타란토항)

- ② 제노바항의 '14년 4월 컨테이너 물동량은 17만 7천TEU으로 전년동기대비 1.0% 증가
- ② 타란토항의 '14년 4월 컨테이너 물동량은 1만 5천TEU으로 전년동기대비 8.4% 감소

〈표 I-20〉 이탈리아 주요항만의 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
제노바항	175	657	178	177	678	-0.8	1.0	3.3
타란토항	17	60	10	15	57	56.8	-8.4	-4.5

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

5) 미주

▶ 미국(LA/LB항)

- ② LA항, '14년 4월 컨테이너 물동량 동향
 - ➡ LA항의 '14년 4월 컨테이너 물동량은 70만 6천TEU를 기록, 전년동기대비 10.3%, 전월대비 4.6% 증가함
- ② LB항, '14년 4월 컨테이너 물동량 동향
 - ➡ LB항의 '14년 4월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 9.7%, 전월대비 19.4% 증가한 57만TEU를 기록하였음

〈표 I-21〉 LA/LB항 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
LA항	640	2,427	675	706	2,627	4.6	10.3	8.2
LB항	519	2,073	477	570	2,093	19.4	9.7	1.0

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



▶ 브라질(산토스항)

◎ 산토스항, '14년 4월 컨테이너 물동량 동향

- ➡ 브라질 제1의 항만인 산토스항은 '14년 4월 전년동기대비 6.0%, 전월대비 1.0% 증가한 28만 1천TEU를 기록함
- ➡ 수입물동량은 전년동기대비 8.2% 증가한 14만 3천TEU, 수출물동량은 전년동기대비 3.8% 증가한 13만 9천TEU를 기록함

〈표 I-22〉 산토스항 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
합계	265	1,023	278	281	1,095	1.0	6.0	7.0
수입	132	514	137	143	539	4.1	8.2	4.9
수출	133	509	141	139	556	-2.0	3.8	9.1

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

▶ 호주(시드니항)

- ◎ '14년 4월 시드니항의 컨테이너 물동량은 16만 9천TEU로 전년동기대비 1.7% 증가, 전월대비 5.3% 감소함
- ➡ '14년 4월 수입 물동량은 전년동기대비 0.6% 증가한 8만 8천TEU를 기록함
- ➡ '14년 4월 수출 물동량은 전년동기대비 2.9% 증가한 8만 1천TEU를 기록함

〈표 I-23〉 시드니항 2014년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
합계	166	660	178	169	702	-5.3	1.7	6.3
수입	87	331	86	88	351	1.7	0.6	5.8
수출	79	329	92	81	352	-11.8	2.9	6.9

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- '14년 4월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,206만 톤으로 전년동기대비 0.9% 감소함
 - ➡ 수입 물동량은 660만 6천 톤을 기록하였으며, 전월대비 7.7% 증가함
 - ➡ 수출 물동량은 545만 4천 톤을 기록하였으며, 전월대비 21.0% 감소함
- '14년 4월 해당 항만에 기항한 총선박수는 62척을 기록함
 - ➡ 선박 규모로 보면 케이프사이즈 32척, 파나마스 11척, 핸디사이즈 19척이 입항함
 - ➡ 4월동안 항만 내 인입철도를 출입한 열차의 횟수는 835회를 기록함

〈표 I-24〉 리차드베이항의 2014년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
합계	12,169	48,050	13,035	12,060	43,899	-7.5	-0.9	-8.6
수입	5,929	24,654	6,133	6,606	22,486	7.7	11.4	-8.8
수출	6,241	23,396	6,902	5,454	21,413	-21.0	-12.6	-8.5

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

▶ 유류중계기지 건설사업 무산

- ⑥ 대규모 저유시설과 수입된 유류를 재수출하여 부가가치를 창출하기 위한 부산항 유류중계기지 건설사업이 민간사업자투자자 유치 실패 등의 이유로 무산됨
 - ➡ 낮은 사업성으로 인해 투자자 및 글로벌 운행사 유치에 사실상 실패함에 따라 실시 협약 체결 후 5차례 착공연기로 해지됨
- ⑥ 유류중계기지 사업은 '11년 8월 '부산항 신항 선박급유 및 유류중계기지 건립사업 실시협약'을 체결한 후 진행된 사업으로 부산항을 고부가가치 항만으로 성장시키기 위한 주요 사업 중의 하나였음
 - ➡ 그러나 사업이 사실상 무산됨에 따라 BPA는 유류중계(수입된 유류를 재수출하는 것) 기능을 제외한 선박급유(병커링) 기능 중심으로 사업규모를 줄여 유류 기능을 갖춘 사업을 추진할 계획임
- ⑥ 컨테이너 중심 항만인 부산항은 최근 컨테이너 증가율이 다소 주춤하는 추이를 보임에 따라 수익창출을 위한 다양한 서비스부문에 대한 개발계획 및 전략수립의 신속한 구축이 필요한 시점으로 판단됨

▶ 신항 공동배차센터(ITT 플랫폼) 설립·운영 방안 검토

- ⑥ 부산항만공사(BPA)는 신항 내 터미널 간 운송(ITT, Inter Terminal Transportation)비용 절감을 위해 공동배차센터 설립·운영 방안에 대해 검토 중임
- ⑥ ITT 플랫폼은 홍콩항의 시스템을 벤치마킹한 것으로 5개로 구분된 터미널 간 환적화물 수송 시 발생하는 트레일러 추가 수송비용 발생을 방지할 수 있음

- ➡ 환적 터미널이 동일한 경우 추가적인 비용이 소요되지 않지만, 서로 다를 경우 각 터미널 출입을 위해 트레일러를 불가피하게 이용하여야 하는 불편함이 해소될 것으로 보임
- ⦿ 홍콩항 ITT 플랫폼 운영을 통해 트레일러 공차비용을 최대 60%까지 개선한 사례를 고려할 시, 신항에 ITT 플랫폼이 운영될 경우 연간 ITT비용이 약 30% 줄어든 것으로 예상됨
- ⦿ ITT 플랫폼 운영에 따른 추가비용 감소 및 환적화물의 신속하고 효율적인 처리가 가능함에 따라 부산항 컨테이너 환적물동량의 증가에 기여할 것으로 보임

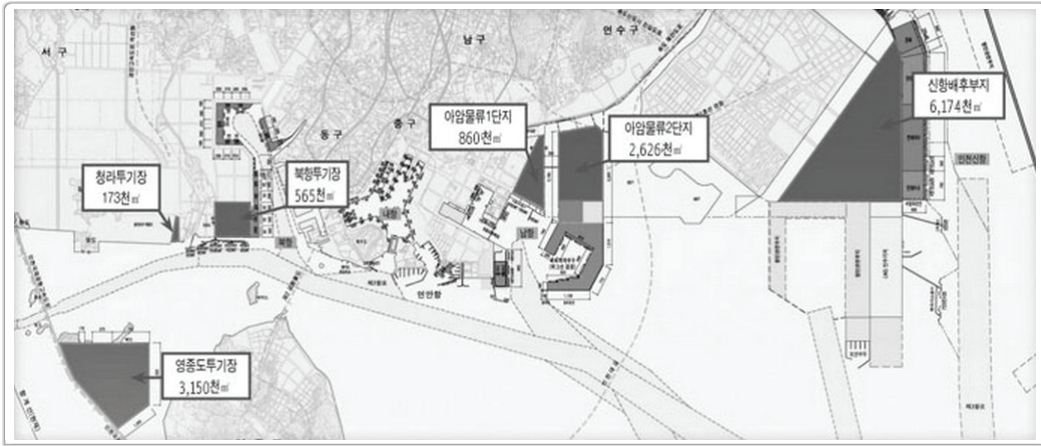
2) 인천항

➡ 인천 남항 아암물류2단지 개발사업, 본격 시행 예정

- ⦿ 인천경제자유구역청 및 관계기관은 아암물류2단지 개발사업 관련 협의가 완료되는 '14년 7월 중 실시계획을 승인할 예정임
- ⦿ 아암물류2단지 개발사업 대상지의 매립은 '09년 완료되었으나, 해당 부지가 인천항 배후단지 및 경제자유구역에 동시 포함되면서 중복된 규제 해결을 위해 최근까지 사업이 지연됨
- ➡ 아암물류2단지 완충녹지 규모 산정 및 인근에 위치한 향운 연안아파트 이주부지 결정 등의 사항이 이에 해당됨
- ⦿ 단지 개발 규모는 총 262만 6천㎡이며, 상업업무시설, 연구시설, 물류시설, 주상복합건물, 공공기반시설 건설 등으로 활용될 계획임
- ➡ 향운 연안 아파트 부지는 아암물류단지 남측 공원 내로 결정되었으며, 총 1,650 세대의 규모로 건설될 예정임
- ⦿ 개발사업 시행자인 인천항만공사는 실시계획 승인 후 기반시설 공사를 발주하여 '14년 하반기 1단계 부지조성공사 착공에 들어가며, '22년까지 아암물류2단지를 3단계로 나누어 개발할 예정임



〈그림 Ⅱ-1〉 아암물류2단지 개발사업 위치



자료 : 인천해양항만청

▶ 인천항 8부두, 원당2) 하역작업 일시 중단

- ⑥ 인천항 8부두 내 원당 하역작업이 하역요율준수 관련 화주 및 하역사 간 마찰로 일시적으로 중단됨
 - ➡ 화주인 CJ제일제당의 4만 4천 톤 가량 되는 원당을 적재한 선박이 6월 26일 오전 6시 30분에 인천항 8부두에 접안함
 - ➡ 이날 오전 8시 정각, 21명의 CJ대한통운 소속 하역작업 인력이 투입되어 작업을 진행할 예정이었으나 인천항운노동조합은 정부인가 하역요율 준수를 문제로 인력 투입을 거부함
- ⑥ 정부에서 인가한 하역요율은 운송비를 포함하여 톤당 9,276원이지만, 하역 실질요율은 톤당 4,300원 수준임
 - ➡ 그간 인천항 내 원당 하역업체인 CJ대한통운, 동부, 영진 등 3개사 및 인천항운 노동자는 CJ제일제당 및 대한제당을 상대로 정부 인가 요율의 80% 인상을 요구해 옴
- ⑥ 이에 CJ제일제당은 26일 오전 10시, 긴급 대책회의를 열고 CJ대한통운과의 문제해결을 위한 협상을 진행함

2) 설탕의 원료가 되는 정제하지 아니한 설탕

- ➡ 하지만 하역요율 인상에 따른 추가 비용 부담에 대한 양측 의견이 엇갈렸으며, 결국 이달 27일부터 하역작업을 재개하는 것과 CJ제일제당이 7월 10일까지 하역요율 인상안을 인천항만공사에 제출하는 것으로 결론을 내림
- 🌀 이와 같은 결론에 대해 인천항운노조는 반발하고 있으며, 구체적인 인상안이 나오기 전까지 작업을 하지 않겠다는 입장을 밝힘

3) 광양항

➡ 광양항, 1단계 3, 4번 선석 운영사 선정이 추진됨

- 🌀 기존 HSGT가 운영하던 1단계 3, 4번 선석의 운영권이 올해 6월말 여수광양항만공사(이하 YGPA)로 이전될 계획
- ➡ 현재 3, 4번 선석 기계설비 및 전기설비 등의 복구에 대한 협의가 진행되고 있으며, HSGT와 YGPA 간 협의가 마무리 될 경우 운영권 이전이 완료됨
- ➡ 운영권 이전 완료 후 YGPA는 해당 선석의 운영사 선정을 공고할 예정으로 8월경에 운영사가 선정될 전망
- ➡ 다만, 광양항 컨테이너 물동량이 시설에 비해 낮은 실적을 보이는 만큼 운영사 선정에 시간이 다소 소요될 수 있다는 의견도 존재
- 🌀 3, 4번 선석의 기능변경 발생 가능
 - ➡ 기존 1단계 1, 2번 선석의 경우 기능 변경되어 현재 잡화, 철재의 하역에 이용되고 있음
 - ➡ 향후 광양항의 컨테이너 물동량 수요를 고려하여 3, 4번 선석을 다목적 부두 등으로 활용할 가능성이 있음



〈그림 Ⅱ-2〉 광양항 1단계 3,4번 선석 위치도



자료 : 구글(google.co.kr), KMI작성

▶ 여수국가산단, 일본의 고흡수성수지³⁾ 공장 들어설 전망

- ② 전라남도는 일본의 화학업체 스미토모세이카의 투자를 통한 여수국가산단에 고흡수성수지 공장이 건설된다고 발표함⁴⁾
 - ➡ 투자규모는 약 1억 불이며 공장은 연간 약 5만 9천 톤을 생산할 수 있는 규모로 '16년 완공을 목표로 하고 있음
- ② 적극적인 해외기업 투자유치를 통한 광양항 물동량 증가가 예상됨
 - ➡ 대규모 화학단지가 입주해 있는 여수국가산단이 원료 수급이 원활하고 광양항이 인접해 있어 물류의 이점을 활용할 수 있다는 점이 스미토모세이카의 투자결정에 중요요인이 된 것으로 판단됨
 - ➡ 새로 건설되는 공장의 연간 생산규모는 크지 않지만 원료의 공급, 제품의 출하 등에 의한 물동량이 신규로 발생할 수 있을 것으로 전망
 - 원료 반입에 따른 화학공업생산업의 물동량, 제품 반출에 따른 컨테이너 물동량 등에 영향이 있을 것으로 예상
 - ➡ 향후 해외 기업의 지속적인 투자유치를 통한 여수국가산단의 입주업체 증가는 광양항의 물동량 증가로 이어질 것으로 전망

3) 고흡수성수지 : 자기 무게의 약 1,000배 이상의 액체를 흡수 할 수 있는 물질로 기저귀 등에 사용됨

4) 전라남도 보도자료, 스미토모세이카(sumitomoseika.co.jp) 보도자료

4) 울산항

▶ 관세청, 종합 보세구역으로 울산 지역 탱크터미널 지정

- ⑥ 동북아 오일허브 구축사업을 지원하기 위해 관세청은 지난 18일 성운탱크 터미널(울산)과 에스와이탱크터미널(여수) 2곳을 종합 보세구역으로 지정⁵⁾
- ⑦ 종합보세구역은 외국인 투자유치를 위해 외국 물품을 과세 보류 상태에서 보관하거나 제조·가공 등 종합적인 기능 수행이 가능한 보세구역임
- ⑧ 울산, 여수 지역 탱크터미널의 종합 보세구역 지정으로 동북아 오일허브 지역인 울산과 여수에 총 12개의 오일탱크터미널이 종합보세구역으로 지정되었음
- ⑥ 오일탱크터미널이 종합보세구역으로 지정되면 단순 보관 기능 이외에 석유 제품의 자유로운 혼합(블렌딩)이 허용됨에 따라 국가별 석유품질기준에 부합하는 맞춤형 석유제품 수출이 가능함
- ⑦ 현재 싱가포르에서 주로 이루어지는 혼합 유류의 선박용 연료유 공급을 국내로 유인할 수 있는 요인이 될 수 있을 것으로 기대되고 있음

▶ UPA, 동북아 오일허브사업 해외홍보 및 신규고객 유치활동⁶⁾

- ⑥ 싱가포르에서 열린 Argus East of Suez Oil Products 2014 컨퍼런스에서 울산항 동북아 오일 허브 사업의 해외홍보 및 신규유치활동을 수행
- ⑦ 세계적인 에너지 가격평가기관인 Argus Media가 주최하는 Argus East of Suez Oil Products 2014 컨퍼런스에서 석유관련업체, 액체화물 저장업체, 석유제품 트레이더 등 업계 전문가들이 아시아 지역 석유제품 시장에 대해 전망과 토론이 이루어질 예정
- ⑥ 울산항만공사는 울산항 동북아 오일허브 사업의 개발 현황과 오일트레이딩 규제 완화 정책에 대해 홍보할 예정임
- ⑦ 국가차원의 세제혜택과 블렌딩 규제완화와 관련된 홍보를 통해 기타 해외항만에 비해 상대적으로 낮은 인지도 극복에 도움이 될 것으로 기대되고 있음

5) 관세청(www.customs.go.kr)

6) 울산항만공사(www.upa.or.kr)



5) 평택·당진항

▶ 평택·당진항-엔타이, 카페리 항로 7월 1일 첫 취항 예정

- ① (주)연태훼리(한중합자회사)는 7월 1일 평택과 엔타이 간 카페리항로를 취항할 예정임
 - ➡ 7월 1일 오후 6시 30분 엔타이항에서 출발하여 2일 오전 9시 30분에 평택·당진항에 입항(운항시간 14시간 예상)할 예정임
- ② 총 942명의 여객과 312TEU의 컨테이너를 적재할 수 있는 2만 4천 톤급 선박을 이용하여 항로를 운항할 예정임
 - ➡ 첫 운항에서는 280TEU의 컨테이너와 소무역상 및 관광객 등 승객 380명을 태우고 평택·당진항에 입항할 것으로 예상됨
- ③ 이번 카페리항로 개설로 인하여 평택·당진항은 중국과 총 5개 카페리항로가 운항되게 되며, 1항차 시 최대 1천TEU의 화물과 4천여 명의 승객을 수송할 수 있는 능력을 갖추게 됨

▶ '14년 5월 자동차 물동량 전년동기대비 4.9% 증가, 전월대비 3.4% 감소

- ① 평택·당진항의 주요 화물인 자동차 물동량은 전년동기대비 4.9% 증가(전월대비 3.4% 감소)한 13만 4천 대를 처리함
 - ➡ 전년동기대비 물동량 증가는 기아자동차 수출(전년동기대비 +6.7%)과 국외 수입 차종의 수입 증가(전년동기대비 +52.9%)로 인한 것으로 나타남
 - ➡ 반면, 전월대비 물동량 감소는 주요 소비시장의 소비심리 위축에 따른 구매감소로 기아와 쌍용차 수출이 감소함
- ② 특히, 자동차 수입물동량은 '14년 5월까지 총 7만 4천 대가 처리되었으며, 최근 3년간 5월까지의 실적비중을 고려할 시 전년대비 10%의 증가세를 보일 것으로 전망됨

〈표 II-1〉 2014년 5월 평택·당진항 자동차 처리실적

(단위 : 천 대, %)

구분	2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전체	128	610	139	134	650	-3.6	4.7	6.6
환적	38	171	36	37	172	2.8	-2.6	0.6
수입	11	67	16	16	74	0.1	47.2	10.4

자료 : 평택지방해양항만청, KMI작성

6) 대산항

▶ 대산항 - 샤먼항 간 컨테이너 정기항로 개설⁷⁾

- ⑥ 중국과 동남아 항로를 운항하는 SITC 컨테이너라인스는 기존항로에 샤먼항 추가를 결정하고 첫 서비스를 시작함
- ➡ 지난 6월 24일 대산항에 입항한 SITC의 1,200TEU급 컨테이너선이 대산석유화학 단지에서 생산된 석유화학 제품을 싣고 25일 샤먼항으로 출항함
- ⑥ 기항항만은 상하이, 샤먼, 홍콩, 베트남 하이퐁, 호치민, 태국 람차방, 인도네시아 자카르타 등으로 매주 월요일 대산항에 입항해 정기항로 서비스를 제공하게 됨
- ⑥ 대산항에서 샤먼항을 기항하는 컨테이너 정기항로 개설로 연간 약 8천TEU의 컨테이너 물량을 대산항으로 유치할 수 있을 것으로 예상됨
- ➡ 지금까지 대산석유화학단지 내 삼성토탈, LG화학, 롯데케미칼 등의 회사들이 인천항이나 평택항을 통해 중국에 제품을 수출하면서 부담이 컸던 물류비용의 절감도 기대됨

7) 서산시(www.seosan.go.kr)



7) 포항항

▶ 영일만항, 하역작업권에 대한 노조 간 갈등

① 영일만신항항운노조와 경북항운노조간의 갈등 증폭

➡ 영일만신항항운노조는 영일만항 건설로 인한 피해주민들로 구성됨

- 항운노조를 설립하려면 지자체의 설립허가, 노동부로부터 근로자 공급 사업허가를 받아야 함
- 이에 '05년 영일만항에 위치한 지역주민들이 노조를 신청하였으나 포항시가 불허함에 따라 법정 다툼으로 '11년 노조 설립허가를 받음
- 이후 고용노동부에서 경북항운노조와의 충돌을 우려하여 허가신청을 반려하였으나, 법정 다툼으로 '13년 4월 승소하여 허가권 취득
- 허가권을 취득하였지만, 하역업체들이 신생노조와 업무를 공유하지 못하고 있어 기존 경북항운노조와 영일만신항항운노조간의 갈등이 증폭되고 있음

➡ 제2의 포항항운노조와 같이 노조 간의 갈등이 심화되는 사례가 늘어남에 따라 이에 대한 해결책 모색이 필요함

▶ 울릉(사동)항 개발 사업 개요

① 전천후 선박 입출항이 가능한 항만을 조성하기 위해 울릉항 개발 사업이 실시됨

➡ '93년부터 추진되었으며 '20년까지 총 4,565억 원을 투입할 예정

- 1단계 : 방파제 750m, 방파호안 413m, 어선 및 여객부두 620m, 여객선터미널 1동
- 2단계 : 여객부두 145m, 보안부두 575m(해군, 해경), 방파제 900m, 기타부두 305m 등

➡ 사업 추진 경위

- '93. 12. ~ '11. 12. : 울릉(사동)항 1단계 시행
- '09. 03. ~ '10. 11. : 울릉항 기본계획 수립용역
- '11. 03. ~ '11. 12. : 2단계 사업 기본 및 실시설계
- '14. 02. : 2단계 동방파제 640m 착공
- '15.이후 : 해군부두 등 착공예정

8) 목포항

▶ 세월호 여파에 따른 목포항 연안 컨테이너 물동량 증가

- ④ 목포항 '14년 5월 연안 컨테이너 물동량은 7천TEU를 처리하며 전월대비 8.1% 증가함
- ④ 사고가 발생한 인천-제주 간 항로의 잠정 운항중단에 따라 기존 수송물동량이 목포항으로 전량 전이(제주 물동량의 10% 정도가 인천-제주 항로 이용 물동량 수준임)된 것으로 판단됨
- ④ 인천을 통해 경기·수도권으로 배송되는 내륙화물의 경우, 현재 목포항을 통해 수출입됨에 따라 내륙수송을 위한 화주 및 물류기업들의 추가적인 물류비용 부담이 가중되고 있는 실정임
- ④ 인천-제주 항로는 현재 관련 지자체 및 기업들이 조속한 대응방안 마련을 요청함에 따라, 인천-제주 항로를 취항할 의사가 있는 5~6개 해운업체에 대한 심의를 통해 빠른 시일 내에 항로운항을 재개할 예정임

9) 동해·묵호항

▶ 호산항, 지난 6월 24일 LNG선 첫 입항으로 개항

- ④ 호산항은 삼척시 원덕읍에 위치, 삼척 LNG 생산기지과 연계된 항만으로 12만 7천 톤급 1선석으로 이루어짐
- ④ 삼척 LNG 생산기지는 지난 '08년 유치가 확정되어 '17까지 LNG 저장탱크 12기 (620만kl) 및 집안시설 1선석을 포함 99만㎡의 규모로 구성됨
- ④ 저장탱크(1~3호기)가 7월에 준공될 계획으로 이번에 입항한 선박은 시운전에 사용될 LNG를 공급함
- ④ '14년 183만 톤의 LNG물동량이 호산항에서 처리될 전망



- ➡ 이번에 입항한 선박은 9만 3천 톤급으로 '14년 말까지 30항차에 걸친 LNG선 입항이 계획되어 있음
- ➡ 향후 2선석이 추가될 것으로 계획되어 있으며, 러시아 PNG(천연가스)가 도입될 경우 에너지 거점항만의 역할을 할 것으로 전망

〈그림 Ⅱ-3〉 삼척 LNG 생산기지 모식도



자료 : 2020년 삼척 장기발전 종합계획, 삼척시

10) 군산항

➤ 군산항 준설 작업 시급

- ⦿ 군산항 토사 매몰현상은 '95년 금강 하구둑의 수문 작동 이후 심화되고 있음
- ➡ '08년~'13년 동안 556만^{m³}의 토사가 매몰되었음
- ⦿ 토사 매몰로 군산항의 실제 항로수심은 1~3부두는 5.7~5.8m, 5부두 7~8.5m, 6부두 10.3m, 7부두 11~12m임
- ➡ 낮은 수심으로 인해 선박이 갯벌에 얹히는 바텀터치(Bottom Touch)현상이 빈발하여 군산항 기피요인이 되고 있음

- ➡ 특히 항계 내 정박지 4곳의 수심도 5-12m에 불과하여 10m 이상의 흘수를 요구하는 선박의 경우 안전을 위해 항계 밖을 이용하고 있음
- ➡ 또한 대형선박들은 인천항이나 평택·당진항 등 다른 항만에 들어 일부 화물을 하역한 후 다시 군산항에 입항하고 있는 실정임
- ⦿ 대형선박을 유치하고 부두가동률을 높이기 위해서는 준설작업을 통한 수심 확보가 최우선 과제임

11) 마산항

➡ 마산항 서항부두 시민에 개방

- ⦿ 마산항 1부두와 중앙부두에 이어 마산항 서항부두를 오는 7월 시민에 개방할 예정
- ➡ 현재는 최소한의 예산으로 필수 시설만 설치했으며 마산지방해양항만청은 2016년부터 3개 부두를 연결해 21만 5천㎡의 친수공간으로 조성할 예정

➡ 마산 가포신항 개장 난항

- ⦿ 해양수산부는 가포신항의 개장을 원칙적으로 진행
- ➡ 항만 물동량 부족으로 1년 가까이 개장을 하지 못하고 있음에 따라 창원물생명시민연대는 가포신항 용도변경, 항로 준설 중단을 요구하는 건의문을 발송함
- ➡ 하지만 해양수산부는 준설 공사를 진행 중이며 해양신도시 사업도 차질 없이 진행할 예정
- 신속한 부두 개장 방안을 마련하고자 관련기관, 사업시행자 등과 협의 중



2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

▶ 중국 항만 동향

① 댜원강(Lianyungang)항, 신규 컨테이너 터미널 개장

➡ 댜원강 PSA 컨테이너 터미널이 지난 6월 5일에 개장

- 동 시설은 길이 1,700m, 수심 16.5m로 수퍼 포스트 파나막스급(8천TEU) 선박을 처리할 수 있는 23열 컨테이너 크레인이 설치
- 연간 280만TEU를 처리할 수 있으며 중국 중서부 지역과 댜원강항을 잇는 철도를 활용한 복합운송이 활성화 될 것으로 예상

② 장쑤(Jiangsu) 다펑(Dafeng)터미널 공식 개장

➡ 장쑤성 동쪽에 위치한 다펑 일반 터미널이 공식 개장함

- 1만 톤급 이상 16개 선석이 운영되며 이번 개장으로 인해 중국내 중위권 항만으로 도약 할 것으로 기대됨
- 이번에 개장되는 선석은 5월 정부로부터 승인을 받은 후 공식 개장

▶ 기타 중국 동향

① 머스크(Maersk)사, 9번째 18,000TEU급 컨테이너 선박 중국라인 투입

➡ 머스크사는 '11년 발주한 9번째 18,270TEU급 컨테이너 선박을 인도 받음에 따라 아시아-유럽노선에 투입할 예정

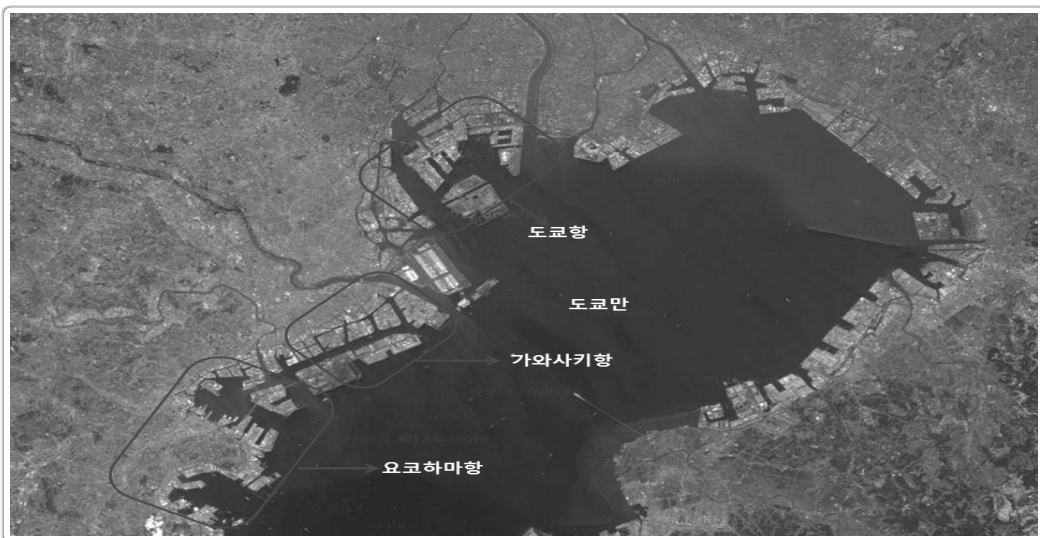
- 이번에 투입되는 선박은 기존의 15,550TEU인 'Ebba Maersk'를 대체할 예정임
- 아시아노선에 대형선박이 투입됨에 따라 항만 인프라도 대형화가 요구됨

2) 아시아

▶ 일본, 케힌항의 통합운영회사 출범이 지연될 것으로 전망

- ⑥ 케힌항은 도쿄만에 위치한 도쿄항, 가와사키항, 요코하마항으로 이루어져 있음
 - ➡ 케힌항은 일본의 슈퍼 중추 항만 정책의 일환으로 국제컨테이너전략 항만으로 지정됨
 - ➡ 일본 정부는 특례항만운영회사를 통해 운영을 통합, 이를 통해 효율적인 항만 운영이 가능할 것으로 전망함
 - ➡ 당초 '14년 말로 예정되었던 항만 운영의 통합이 각 항만의 반발로 지연될 것으로 전망됨
 - 특례항만운영회사는 정부의 출자가 가능하기에 항만 운영에 있어서도 정부가 관여할 수 있음
 - 특히, 도쿄항의 경우 정부의 개입이 지방분권에 위배되는 것으로 판단, 특례항만운영회사의 출범에 부정적인 입장임
- ⑥ 한신항(오사카항 + 고베항)의 경우 케힌항과 달리 '14년 내에 운영이 통합될 것으로 전망
 - ➡ 오사카시와 고베시는 현재 특례항만운영회사 출범에 대해 지속적인 논의를 진행하고 있으며, 순조롭게 진행될 경우 연내에 통합운영이 가능할 것으로 전망함

〈그림 II-4〉 케힌항의 지리적 위치



자료 : 구글(maps.google.co.kr), KMI작성



➤ 이란, 항만개발사업에 6억 달러 투자 계획

- ⑥ 이란의 민간 부문(Private sector)은 국제적인 항만으로서의 기능을 수행하기 위한 개발사업에 약 6억 3천만 달러를 투자할 예정임
- ➡ 과거 10년간 항만 개발을 위해 8억 달러를 투자하였으며, 이번 민간 부문의 신규 투자를 통해 이란의 항만기능이 더욱 강화될 것으로 기대됨
- ⑥ 개발사업에는 다목적항만 및 여객터미널 개발 및 건설이 이루어질 예정으로, 그 외 준설사업, 야드 및 설비 현대화, 신규 항만하역장비 구축 등이 포함되어 있음
- ⑥ 민간부문을 포함한 이란의 항만개발을 위해 수행될 프로젝트는 대략 150여개로 계획되어 있으며, 프로젝트를 위해 30억 달러의 예산이 투입될 예정인 것으로 나타남

➤ 아시아 역내 물동량 일본화주 물동량 증가로 지속적인 상승세

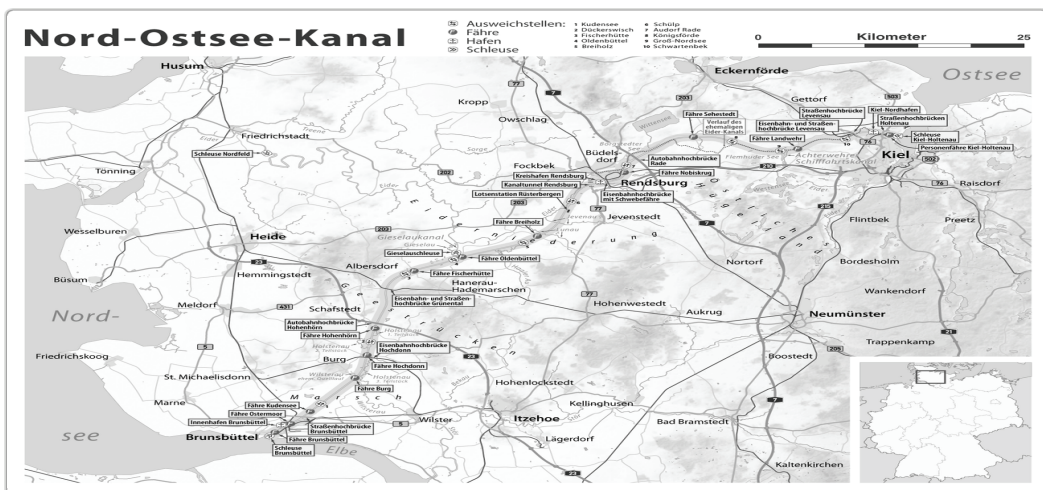
- ⑥ 일본계 화주(자동차·가전업체) 물동량 증가와 중국-동남아 간 소비재, 부자재 수송 증가로 아시아 역내물동량이 꾸준한 증가세를 나타냄
- ➡ IADA(아시아역내항로협의협정)참여 선사에 따르면 '14년도 1분기 아시아 역내 물동량은 전년 동기 대비 3.6% 증가한 345만 8천TEU를 기록함
- ➡ 일본화주계 물동량으로는 JOC(재팬 오프쇼어 어카운트)의 자동차 관련 제품의 삼국수송(중국-태국-일본) 물동량 증가세가 두드러짐
- ⑥ ASEAN(동남아시아국가연합) 간 물동량 증가는 한정적일 것으로 전망되지만, 중국-ASEAN 간 물동량은 꾸준히 증가할 것으로 예상되고 있음
- ⑥ 이에 따라 정기선사들도 아시아 역내 항로를 강화하는 추세임
- ➡ 아시아-유럽 항로에 1만TEU 이상의 대형선(ULCS)투입에 따라 4천~5천 TEU급 선박들이 아시아 역내 항로에 전환배치 돼 투입되고 있음

3) 유럽

▶ 독일 정부, 킬 운하(Kiel Canal) 확장 공사에 추가 예산 확보

- ④ 독일 연방 의회는 킬 운하의 동쪽 확장 공사에 2억 6,500만 유로를 추가 투입하기로 결정함
- ④ 킬 운하 확장공사는 '19년 완공을 목표로 하고 있음
- ④ 킬 운하는 독일 북부 Schleswig-Holstein주에 위치한 운하로 총 길이는 98km임
- ④ 북해 연안의 브룬스뷔텔에서 발트 해 연안의 킬까지 연결되어 있음
- ④ 킬 운하를 이용하면 발트 해에서 북해까지 유탄란트 반도를 돌아서 운행하는 것보다 평균 519km를 단축할 수 있음
- ④ 현재 킬 운하를 통해 주당 약 130여 개의 피더서비스가 제공되고 있으며, '13년에는 200만TEU의 컨테이너를 처리하였음
- ④ 킬 운하 확장공사가 완공되면 함부르크(Hamburg)항 뿐만 아니라 브룬스 뷔텔(Brunsbüttel)항, 렌즈부르크(Rendsburg)항 등 킬 운하 인접항이 활성화 될 것으로 보임

〈그림 II-5〉 킬 운하 지정학적 위치



자료 : 킬운하 홈페이지(www.nok21.de)



➤ 로테르담(Rotterdam)항, Vopak Terminal Botlek 유류 저장 능력 향상

- ④ 4,000CBM⁸⁾ 크기의 탱크 14개를 추가하여 56,000CBM의 저장능력을 추가로 확보함
- ④ Pygas(Pyrolysis Gasoline; 열분해 가솔린)와 벤젠을 모두 취급할 수 있는 탱크 3개, Pygas 전용 탱크 3개, 벤젠 전용 탱크 8개로 구성됨

4) 미주

➤ 파나마 운하(Panama Canal), 갑문 설치

- ④ 6월 10일 파나마 운하 세 번째 수로의 갑문이 될 4개의 문이 트리에스테(Trieste)항으로부터 운반됨
- ④ 4개의 갑문 중 2개는 각각 길이 57.6m, 높이 57.6m, 폭 10.0m이며 무게는 3,900톤임
 - ➡ 나머지 2개는 각각 길이 57.6m, 높이 22.3m, 폭 8.0m이며 무게는 2,300톤임
 - ➡ 갑문은 모두 대서양 방향으로 설치될 예정임
- ④ '16년 완공을 목표로 하는 파나마운하 확장공사는 현재 76.3%의 공정률을 보이고 있음
 - ➡ 파나마 운하 확장 공사가 완료되면 13,000TEU급 선박의 통행이 가능해져 수송 효율이 향상될 것으로 보임

8) Cubic meter로 가로, 세로, 높이가 각각 1m인 부피를 환산하는 단위

〈그림 Ⅱ-6〉 파나마운하 확장공사 갑문 운반



자료 : 파나마운하(www.panacanal.com)

5) 아프리카

▶ 나이지리아 항만청, 자국내 ‘선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS)’ 적용 시작⁹⁾

- ⑥ 나이지리아 항만청은 향후 자국 항만에 출입하는 선박들에 대해 항만보안 2등급에 준하는 제재와 동시에 ISPS를 적용하기로 결정함
- ➡ 이와 같은 나이지리아 항만청의 결정은 미국의 항만 보안에 대한 지속적 요구의 결과 취해진 조치임
- ⑥ '14년 6월 현재까지 나이지리아 자국내 22개 항은 ‘미국해안경비대’(USCG)에서 권고한 사항들을 충실히 준수해 왔으며, 그 이후의 한 단계 높은 보안 관련 후속조치로 위와 같은 사안이 결정됨

9) This Day Live(www.thisdaylive.com)



- ⑥ 나이지리아 해양안전행정부의 성명에 따르면 위와 같은 일련의 조치들은 미국정부 및 해양보안 관계기관과 나이지리아와의 공식협정에 의한 것이라 밝힘
- ➡ 미국 정부는 나이지리아 정부가 자국 내 선박 및 항만시설의 보안 수준을 높이기 위해 노력했다는 점을 높이 평가했으며, 나이지리아의 항만보안수준을 전보다 더 높이기 위해 지속적으로 우호관계를 맺을 것이라 발표함
- ⑥ ISPS 코드의 적용은 나이지리아 국내 항만 및 컨테이너 터미널을 거치게 될 모든 화물 일체를 포함하며, '14년 7월 말까지 모든 행정 및 시설 절차가 마무리 될 것으로 보임
- ➡ 보안 관련 시설로는 X-ray 탐지기, 연안 해양경찰, IT가 완비된 항만 게이트 및 CCTV가 포함되며, 나이지리아 서부 및 동부 주요 항만인 아파파(Apapa)항, 틴 칸 아일랜드(Tin Can Island), 온네(Onne)항 및 델타(Delta Ports)항에 설치될 예정임

6) 오세아니아

➡ 호주 뎃존 포인트(Dudgeon Point) 석탄부두 개발사업, 잠정 보류¹⁰⁾

- ⑥ 뎃존 포인트 석탄부두 개발사업은 호주 북퀸슬랜드(North Queensland) 벌크항만공사(North Queensland Bulk Ports Corporation, NQBP)가 추진 중인 대표 항만개발 계획 중 하나임
- ➡ 사업 예정부지는 맥케이(Mackay)시로부터 남향 15km에 위치한 그레이트 배리어 리프(Great Barrier Reef) 인근인 뎃존 포인트(Dudgeon Point)임
- ⑥ 당초 약 10조 원이 투입되어 '14년 하반기에 공사를 개시하여 '18년 가동을 목표로 하였으며, 연간 하역능력 9,000만 톤 규모로 개발이 예정되어 있었음

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

- ⑥ 하지만 석탄부두사업 시행이 잠정적으로 보류되었으며, 이는 호주 내 장기 시장 침체로 인해 석탄부두의 항만하역능력 대비 물동량 수요가 적을 것이라는 투자자들의 판단에 기인함
- ⑥ 이와 더불어 UN 산하기관인 UNESCO 세계유산위원회는 호주 및 북퀸슬랜드주 정부에게 항만개발 시 그레이트 베리어 리프의 자연 생태계를 파괴하지 않겠다는 확언을 촉구하였으며, 불이행 시 해당 지역을 생태계 파괴 위험 지역으로 지정하겠다고 밝힘



3. 품목별 동향

1) 양곡

▶ 미국산 DDGs에 대한 수입금지 조치

- ◎ 미국산 DDGs(주정박, 양조 또는 에탄올 제조의 부산물)에 대한 수입 허가증 발행이 중국항만에서 중단됨
 - ➡ 중국은 승인되지 않은 유전자 변형 옥수수 형질 검출 우려로 수입허가증 발행을 중단키로 함
 - ➡ 중국의 ‘주정박’ 주요 수입항만인 칭다오 항만은 지난 5월부터 미국산 ‘주정박’을 재수출하지 않은 수입업자들에게 수입허가증 발행을 중단하였음
- ◎ 가축사료로 쓰이는 ‘주정박’ 세계 최대수입국인 중국의 ‘13년도 ‘주정박’ 수입물동량은 전년동기대비 2.5배 상승
 - ➡ ‘14년 4월에도 61만 3천 톤의 주정박을 수입하여 사상 최대치를 기록하였음
 - ➡ 하지만 이번 중국의 미국산 DDGs 수입금지 조치로 중국의 ‘14년도 주정박 수입 물동량은 감소할 전망
 - ➡ 유전자 변형 옥수수 형질이 검출되어 수입 제한된 25만 톤은 중국당국의 요청대로 재수출 되어야 하지만 재수출할 주정박 수입국들을 찾기 어려워 현재 보세창고에 보관 중

2) 시멘트

▶ 컨테이너 전용 시멘트 수송용기 개발

- ◎ 한국철도기술연구원 및 관계기관은 사일로 없이 시멘트의 수송 및 보관이 가능한 컨테이너형 시멘트 전용 수송용기를 개발하여 올 상반기에 시연을 완료함

- ⑥ 현재 운용되는 시멘트 물류체계는 화차를 이용하고 있으며, 시멘트 환적 및 사일로 운송에 많은 시간이 소요되어 높은 물류비용이 발생함
- ⑥ 본 기술로 인해 시멘트를 일반화물과 같은 방법으로 처리 가능하게 되어 연간 약 292억 원의 시멘트 물류비가 절감될 것으로 보이며, 처리시간의 경우 20량 열차 기준, 약 2시간으로 대폭 감소될 것으로 예상됨(기존 8시간)

3) 석탄

▶ 한국에너지기술연구원, ‘하이브리드 석탄’ 개발

- ⑥ 6월 17일, 국내 연구진이 이산화탄소 발생을 줄이고 에너지 효율을 높인 석탄 개발에 성공했다고 밝힘
- ⑥ 해당 제품의 개발은 우리나라가 원천기술을 확보하고 있으며 향후 국내 상용화 및 기술 수출을 목표로 후속 연구를 진행 중임
- ⑥ 제품의 상용화가 이루어지면, 전 세계 탄소배출권 거래 시장에서 유리한 위치를 선점할 수 있을 것으로 예상됨

▶ 석탄(유연탄) 과세대상에 추가, 내달부터 가격 인상 전망

- ⑥ 정부는 유연탄을 개별소비세 과세 대상에 포함시키기로 결정함
 - ➡ 이에 따라 '14년 7월부터 kg당 세수는 약 17~19원이 증가하여 유연탄 가격이 인상될 것으로 보임
- ⑥ 정부는 전기와 타 에너지 간 가격차이 심화로 에너지 수요가 전기에 집중되는 현상을 완화하기 위해 '13년 정기국회에서 에너지 세율을 조정함
 - ➡ 조정 결과, 유연탄은 개별소비세 대상에 포함되었으며, 전기대체연료인 LNG, 프로판, 등유 등에 대해서는 탄력세율을 적용하여 과세를 완화함



- ☉ 세계 개편을 통해 증가될 8,300억 원의 세수는 주로 에너지 복지에 사용되며, 저소득층 에너지 지급, 에너지 효율투자 확대 등에 약 3,000억 원을 지출할 예정임

4) 목재

▶ '14년 5월 원목 수입비중 21.9%(전년동기대비 -23.5%), 섬유판 수출비중 43.6%(전년동기대비 +30.4%) 기록

- ☉ '14년 5월 원목과 합판 수입비중이 각각 21.9%, 21.1%를 차지함
 - ☞ 뉴질랜드로부터 3,601만 7천 달러의 원목을 수입하여 전년동기대비 5.1% 증가한 반면, 미국과 캐나다 원목수입은 전년동기대비 각각 74.4%, 68.3% 큰 폭으로 감소함
 - ☞ 캐나다산 원목은 '14년 6월 한-캐나다 FTA 가서명이 이루어짐에 따라 향후 정식 발효가 될 경우 원목에 대한 관세가 철폐되어 원목수입이 증가될 여지가 있음
- ☉ '14년 5월 섬유판 수출이 43.6%를 기록하였으며, 건축목공 및 합판 등의 주요 목제품목의 수출이 감소함

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

(단위 : 천 달러, %)

순위	2013년 5월			2014년 5월		
	품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1 원목	68,796	27.8	원목	52,618	21.9
	2 합판	58,241	23.6	합판	50,679	21.1
	3 제재목	44,731	18.1	제재목	44,051	18.4
	4 칩	12,263	5.0	칩	30,589	12.8
	5 파티클보드	11,975	4.8	파티클보드	17,761	7.4
수출	1 섬유판	3,533	34.6	섬유판	4,607	43.6
	2 건축목공	1,562	15.3	목제케이스	1,215	11.5
	3 합판	1,412	13.8	건축목공	1,081	10.2
	4 목제케이스	1,326	13.0	파티클보드	1,053	10.0
	5 제재목	962	9.4	제재목	851	8.1

주 : 비중은 상위 5개품목 이외 전품목 합계 대비임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

▶ '14년 5월 목재 품목의 주요 수출국은 카자흐스탄(전체 점유율 23.9%)

- ⑥ 카자흐스탄으로 수출된 목재는 252만 1천 달러를 기록, 전체 목재수출액의 23.9% 점유율을 보임
- ➡ 전년동기대비 15.0% 증가하였는데, 섬유판 수출이 전년동기대비 2배 이상 급증함에 따름

▶ '14년 5월 목재품목의 주요 수입국은 중국(전체 점유율 24.5%)

- ⑥ 중국으로부터의 목재 수입액은 전년동기대비 2.8% 증가한 5,873만 8천 달러임
- ➡ 주요 수입 목재품목인 합판은 전년동기대비 6.7% 감소한 반면, 목재칩 수입이 큰 폭으로 증가하며 목재수입액 증가에 기인함

〈표 II-3〉 2014년 5월 목재품목 수입 현황(상위 5개 국가 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위		2013년 5월			2014년 5월		
		국가명	교역액	비중	국가명	교역액	비중
수입	1	중국	57,156	23.1	중국	58,738	24.5
	2	뉴질랜드	39,284	15.9	뉴질랜드	39,020	16.3
	3	캐나다	20,510	8.3	베트남	21,368	8.9
	4	말레이시아	20,267	8.2	말레이시아	20,934	8.7
	5	미국	18,827	7.6	캐나다	13,501	5.6
수출	1	일본	2,629	25.7	카자흐스탄	2,521	23.9
	2	카자흐스탄	2,192	21.4	일본	2,019	19.1
	3	중국	798	7.8	중국	990	9.4
	4	베트남	736	7.2	베트남	872	8.3
	5	멕시코	529	5.2	카타르	780	7.4

주 : 비중은 상위 5개품목 이외 전품목 합계임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

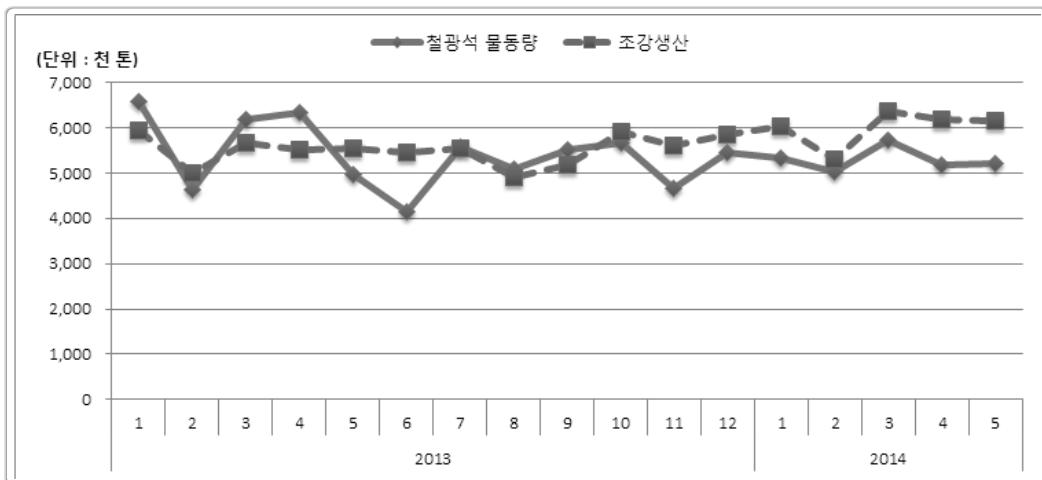


5) 철광석

➤ 국제 철광석 가격 하락이 물동량에 미치는 영향은 크지 않은 것으로 나타남

- ⑥ 지난 6월 3주 국제 철광석 가격은 톤 당 89달러로 '12년 9월 이후 최저치를 기록함
- ➡ '13년 하반기 평균 133달러를 기록한 것에 비해 철광석 가격의 하락 폭이 큰 것으로 분석됨
- ➡ 이는 당초 '14년 상반기는 130달러 선을 유지할 것이라는 전망에 비해 크게 낮은 수준을 유지하고 있음
 - 이는 중국의 철광석 재고 과다와 호주, 브라질 등 생산국의 생산량 증가에 따름
- ⑥ 국제 철광석 가격의 하락에도 물동량은 전년과 비슷한 수준을 유지함
 - ➡ 이는 철광석 물동량에 직접적인 영향을 미치는 철재의 수요 증가율이 둔화됨에 따름
 - ➡ 중국의 철재 저가정책과 함께 최근 원-달러 환율이 1,000원대에 근접하여 철강 업계는 수출보다 내수에 집중하는 경향을 나타냄
 - ➡ 다만, 현대제철의 고로 3호기 가동에 따른 영향으로 철광석 물동량은 소폭 증가한 것으로 나타남

〈그림 Ⅱ-7〉 조강생산량 및 철광석 물동량 추이



자료 : SPIDC, 철강협회, KMI작성

6) 철재/고철

▶ '14년 5월 세계 조강생산량은 전년대비 3.5% 증가한 1억 4,118만 톤을 기록

● 누적 조강생산량은 3.9% 증가한 6억 8,423만 톤을 기록함

➡ 현대제철의 3고로 증산으로 인한 국내 조강생산량이 크게 증가함

〈표 II-4〉 '14년 5월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감율	
	5월	누적	5월	누적	당월	누적
EU	14,545	69,624	15,042	73,287	3.4	5.3
other Europe	3,231	15,121	3,173	14,979	-1.8	-0.9
C.I.S	9,368	45,585	9,526	44,816	1.7	-1.7
North America	9,891	49,225	10,216	49,964	3.3	1.5
South America	4,051	18,906	3,886	18,642	-4.1	-1.4
Africa	1,453	6,500	1,366	6,617	-6.0	1.8
Middle East	2,229	10,487	2,392	11,260	7.3	7.4
Asia	91,105	440,877	95,146	462,450	4.4	4.9
China	67,034	324,429	70,432	342,519	5.1	5.6
India	6,966	34,046	7,080	34,680	1.6	1.9
Japan	9,625	45,430	9,595	46,108	-0.3	1.5
South Korea	5,529	27,602	6,164	30,032	11.5	8.8
Taiwan, China	1,952	9,371	1,875	9,111	-3.9	-2.8
Oceania	485	2,367	437	2,224	-9.9	-6.0
Total 65 countries	136,359	658,691	141,184	684,239	3.5	3.9

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)



▶ 국내 철강산업 공급 과잉 지속

⊙ 국내 철강산업의 공급과잉은 하반기에도 지속될 것으로 예상

- ⊕ 국내 철강 잉여 시설은 2천만 톤으로 추정되며 중국산 철강의 국내 시장 점유율은 '01년 2.8%에서 올해 1분기에는 23.0%까지 급증하여 국내 철강재에 대한 수요 감소
- ⊕ 또한 조강생산 능력은 '94년 3,374만 톤에서 '14년 7,070만 톤으로 2배 이상 증가 하였으나 수요는 그에 못미침에 따라 공급과잉이 심화됨
- 가동률은 94년 95.5%에서 '07년 80.0%대로 하락하여 정체 상태임

〈표 Ⅱ-5〉 조강생산능력 변화 추이

(단위: 천톤, %)

구 분		1994	2004	2014(F)	증가율
제선		21,356	26,410	50,788	137.8
제강	전로	32,265	27,535	55,520	162.5
	전기로	14,175	25,455	32,930	131.6
	합계	35,329	52,990	88,350	150.1
조강생산량		33,745	47,520	70,706	109.5
가동률		95.5	89.7	80.0	-15.5

주: F는 추정치

자료: 한국철강협회

▶ 고철 수입량 지속 감소

- ⊕ 철강협회의 수출입 통계에 따르면 '14년 5월 고철 수입량은 전년동기대비 23.8% 감소한 60만 8천 톤을 기록함
- 국내 고철 가격의 하락으로 국내 철강사들이 국외 수입량을 줄임에 따라 이와 같은 현상이 나타남
- 또한, 판매부진으로 인한 가동률 저하로 인한 재고 상승도 수입을 감소하는 원인으로 파악됨

7) 자동차

▶ 국내 자동차 생산량 및 판매량 증가세

- ⑥ '14년 5월 국내 자동차 생산량은 37만 3천 대로 전년동기대비 3.1% 감소한 것으로 나타남
 - ➡ 조업일수가 21일에서 19일로 감소하였으며, 원화절상에 따른 가격경쟁력 하락으로 수출물량이 감소하여 자동차 생산량이 감소함
- ⑥ 자동차 내수시장 판매는 신차효과 등에 따라 전년동기대비 1.7% 증가한 반면, 전월대비 6.9% 증가함
 - ➡ 전년동기대비 소폭 증가하였으며, 전월대비 위축된 소비심리가 크게 회복되지 않음에 따라 내수판매량이 감소한 것으로 나타남
 - ➡ 중대형차종은 전월대비 각각 7.2%, 14.5% 감소한 반면, 소형차종은 전월대비 1.1% 증가하며 차종별 중 유일한 증가세를 나타내었음
- ⑥ '14년 5월 자동차 수출대수는 25만 5천 대를 기록하며, 전년동기대비 5.2%, 전월대비 14.7% 감소함
 - ➡ 원화절상에 따른 가격경쟁력이 하락함으로서 수출 증가세가 둔화되었으며, 한국 지엠은 유럽법인의 단계적인 철수계획에 따라 전월대비 15.0%, 전년동기대비 30.0% 감소하며 수출물량 감소의 주요인으로 나타남

〈표 II-6〉 2014년 5월 자동차산업 현황

(단위: 천 대, %)

구분		2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
		5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
생산량		385	1,885	434	373	1,962	-14.1	-3.1	4.1
판매	내수	120	563	131	122	591	-6.9	1.7	5.0
	수출	269	1,312	299	255	1,343	-14.7	-5.2	2.4
	소계	389	1,875	430	377	1,933	-12.3	-3.1	3.1
수입차판매		13	62	17	15	76	-11.8	15.4	22.6

주: 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

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



〈표 Ⅱ-7〉 자동차산업 월별 현황

(단위: 천 대, %)

구분		2013									2014			
		5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월
생산량		385	398	334	344	288	425	427	419	368	359	426	434	373
판매	내수	120	114	126	111	102	122	120	125	107	108	122	131	122
	수출	269	278	230	225	189	280	286	291	257	249	287	299	255
	소계	389	392	356	336	291	402	406	415	364	357	409	430	377
수입차판매		13	13	15	14	13	14	14	12	15	14	16	17	15

주: 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

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

◆ 금호타이어, 미국 공장 건립 재추진

- ④ 금호타이어는 '08년 유동성 위기로 인해 건립이 중단된 미국 조지아공장 건립을 재추진하기 위해 채권단에게 투자 승인을 정식 요청함
- ④ 금호타이어는 현재 워크아웃 중으로서 신규 투자를 위해서는 채권단의 승인이 이루어져야만 하는 상황임
- ④ 미국 조지아공장은 1억 7천억 달러를 투자하여 연간 210만 개의 타이어를 생산할 수 있는 생산능력을 갖추고 추가적인 투자를 통해 320만 개의 시설 능력을 갖추 계획이었으나 워크아웃에 따라 중단되었음
- ④ 금호타이어는 기아자동차가 입지해 있는 조지아지역을 선정하여 국내 자동차업체와의 협력을 통해 북미시장 공략을 강화할 계획임
- ④ 금호타이어 조지아공장으로부터 기아와 현대자동차공장은 각각 130km, 270km 정도 떨어져 있음
- ④ 경쟁업체들이 미국과 체코 등에 해외법인을 설립하는 등 세계시장 공략을 위해 박차를 가하고 있어 조지아공장 건설을 서두르고 있는 실정임

➤ 현대자동차, 울산4공장 노조의 증산 거부에 따른 공급차질

- ⑥ 현대자동차 4공장은 '12년 1천억 원을 투자하여 시간당 40대를 생산할 수 있는 설비를 구축한 후, 시간당 38대로 생산대수(UPH, 시간당 생산대수) 증산을 노조에 요구하였으나 협의에 실패함
 - ➡ 현대자동차 측은 생산량 증가에 따라 특근 물량 감소로 인한 것으로 판단
- ⑥ 특히, 5공장은 양측 협의를 통해 증산에 합의하여 '14년 6월 말부터 UPH 20대에서 25대로 늘릴 예정인 점을 고려하면, 서로 상반된 견해를 보이고 있음
 - ➡ 현재, 현대자동차 해외생산공장들은 1개 라인에 여러 차종을 생산할 수 있는 혼류시스템을 통해 시장수요에 유연하게 대처할 수 있는 체계를 구축하였으며, 국내와는 달리 생산계획을 노조에 통보하는 형식으로 생산계획 차질이 발생하지 않는 구조임
- ⑥ 증산 실패에 따른 영향은 고객에게로 그대로 전이됨에 따라 업체의 대내외 브랜드 이미지 실추에 영향을 주게 되는 등 현 상황이 지속될 시 경쟁력 약화로 이어질 것으로 예상됨
 - ➡ 즉, 양측 간 이견조율을 통해 시장수요에 시기적절이 대응하기 위한 구체적인 대안 마련 및 추진이 필요할 것으로 보임

8) 잡화

➤ 식품 산업 동향

- ⑥ 중국 식품당국의 한국산 식품 수입 규제 강화에 따른 대응책 필요
 - ➡ 중국의 엄격한 위생기준이 우리 농수산물 수출의 걸림돌로 작용하고 있음
 - 중국 정부에서 유통기간을 문제로 삼아 국내 유업체의 살균우유 수입을 지난 5월 1일부터 보류하고 있음
 - 젓갈 등 발효식품의 경우 1g당 일반 세균 수 5,000마리를 넘지 못하게 규정함
 - 조미김의 경우도 세균 완벽 제거를 요구하고 있으며, 올리브유의 경우 중국에서 자체 성분 분석이 안된다는 이유로 수입을 막고 있음



- ➡ 중국 내에서 한국산 식품의 인기가 높아지자 중국이 자국 산업 보호를 위해 규제를 강화한 것으로 보임
- ➡ 우선적으로 체결을 앞둔 한·중 FTA에서 위생기준 완화 및 통관절차 간소화 등을 협상함으로써 중국 수출의 걸림돌 제거가 필요함
 - 만약 중국이 자국 국민 보호차원에서 먹거리 관리를 엄격하게 할 수 밖에 없다는 논리를 내세우게 되면 규제 완화가 어려울 수 있음
 - 따라서 국내 업체들 또한 식품의 품질을 높여 안전하고 건강한 식품이라는 이미지를 구축해야함

➡ 기계 산업 동향

- ⊙ 국산 기계부품업체, 대일본 수출 계약 체결
 - ➡ 한국기계산업진흥회는 6월 9~13일 간 일본 도쿄와 오사카에 수출촉진단을 파견하여 360만 불의 계약을 체결함
 - IHI, Chiyoda, Hitachi 등 24개 현지 유력 EPC업체 및 에이전트와의 1:1 상담형식으로 진행됐으며, 중앙카플링과 경인정밀기계 등 중소기업업체 12개사가 참가함
 - ➡ 수출촉진단 참가기업들의 우수한 품질과 납기일 준수라는 측면에서 일본기업에 좋은 반응을 얻어 향후 지속적으로 계약을 체결할 수 있을 것으로 전망됨

9) 유류

➡ '14년 세계 석유수급, 타이트한 수급이 될 전망¹¹⁾

- ⊙ '14년 상반기 석유시장은 비OECD 국가의 일부 재고가 당초 수요로 예상하지 못했던 곳에 사용되면서 석유수급이 타이트한 모습을 보임
 - ➡ 사우디는 시장균형을 유지하기 위해 생산량을 950만b/d 이상 유지해야만 했고 모든 벤치마크 유종¹²⁾에서 백워드이션(Backwardation, 역조시장)¹³⁾ 상황이 나타나는 등 상반기 세계 석유 수급이 타이트한 징후가 나타남

11) Petroleum Intelligence Weekly(한국석유공사 Petronet)

12) WTI(서부 텍사스산 중질유), Brent(북해산 브렌트유), Dubai(두바이유)

13) 선물가격이 미래 현물가격보다 낮게 이루어지는 시장 또는 선물과 현물 간의 가격 역전현상을 말함

- ➡ 석유공급량은 수요를 초과하였으나 비OECD 국가들의 송유관 및 저장시설 인프라 증가가 이 공급 초과분을 흡수하여 석유수급이 타이트해짐
- ➡ '13년 인프라 내 저장물량(missing barrel)은 평균 37만b/d였으나 올해 1분기 181만 b/d이며 특히 4월에는 234만 b/d로 증가함
- ➡ 이로 인해 올해 상반기 유가가 많은 전문가들의 예상과 달리 더 높은 수준으로 형성됨
- ➡ Brent 유가는 \$100/B 아래로 하락할 것으로 전문가들이 예상했지만 올해 상반기 Brent 유가는 \$105~110/B 사이에서 형성됨

Ⅲ. 항만포커스

1. 국내 시멘트 산업 현황 및 발전 방안
2. 일본의 국제 컨테이너 전략항만 정책과
시사점





1. 국내 시멘트 산업 현황 및 발전 방안

항만수요예측센터 이경한 연구원

▶ 시작하는 말

- ① 시멘트 산업은 국가기간산업 중 하나로 우리나라 경제 성장에 크게 기여해 왔으며, 전형적인 내수산업으로 국내 건설경기과 밀접하게 연동됨
- ② 신규 진입이 어려운 산업특성 및 건설경기 호황 등으로 인해 오랜 기간 낮은 경쟁 환경 속에 순조로운 사업을 영위해 옴
- ③ 하지만 최근 건설경기 부진, 업체별 과당 경쟁, 연료비 상승, 수요 감소 등으로 시멘트 산업의 업황은 점차 악화되고 사양산업으로 인식됨
- ④ 시멘트 업체들은 비용 절감, 사업부문 매각 및 인수합병, 신제품 개발 등으로 돌파구를 모색하고 있지만 어려운 상황이 지속되고 있음
- ⑤ 또한 세계적인 환경규제 강화와 이에 따른 국내 지역별 국민의식 향상 등으로 시멘트 산업의 생존 문제가 부각되고 있음
- ⑥ 최근 정부에서 추진 중인 탄소거래제 등 새로운 제도에 대비하고 세계 추세에 맞는 이산화탄소 배출 저감 및 대체 연료 사용을 위한 방안이 필요한 시점임
- ⑦ 이에 본 고에서는 최근 우리나라 시멘트 산업 현황의 조사 및 분석을 통해 향후 국내 시멘트 산업 및 지역경제의 지속 가능한 발전 방안을 모색해 보고자 함

▶ 시멘트 산업의 특징

- ① 시멘트 산업은 철강, 조선업, 석유공업과 더불어 대표적인 기간산업이며, 자본이 집약된 대규모 장치산업임
- ② 높은 고정비용과 낮은 투자 효율성을 동시에 지닌 산업 군에 속함
- ③ 낮은 원재료 비용과 대량 생산을 통한 규모의 경제로 일정한 수익성을 확보하는 구조

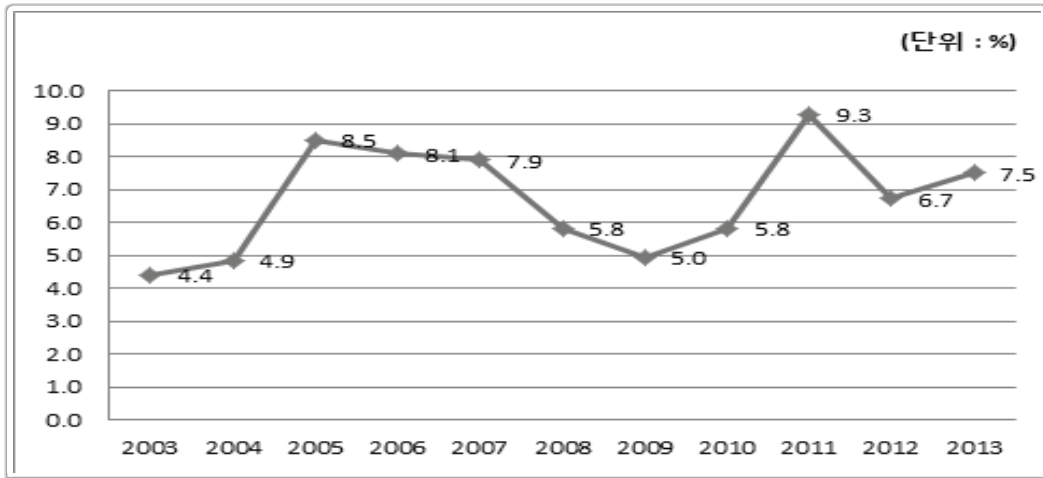
- ⑥ 시멘트 물동량은 국내 건설경기 변화에 민감한 대표적인 품목이며, 건설이 계획된 지역 인근 항만 연안물동량의 증감이 발생함
- ⑥ 국토교통부에서 매년 공표하는 각 시·도·권역별 건축허가면적에 따라 해당 지역에서 소비 가능한 시멘트 물동량의 최대 허용량이 결정되며, 업체별 연간 생산계획에 중요한 참고자료가 됨
- ⑥ 또한 채굴을 위한 신규광산의 확보 및 개발이 용이치 못하며, 자본 집약적 설비투자에 따른 금융비용의 부담이 큰 산업임
 - ➡ 타 산업군에 비해 진입장벽이 높고 매년 불규칙한 수요로 불필요한 생산을 감수해야 하는 등 수요와 공급의 불균형이 발생되어 있음
- ⑥ 석회석을 소성, 분쇄하는 생산 공정으로 인해 전력비 및 연료비 등 에너지 관련비용이 단위 원가의 30% 이상을 차지하며, 유연탄과 같은 에너지 요소의 높은 수입 의존도로 인해 환율에 큰 영향을 받는 산업임

➤ 국내 시멘트 산업 구조 및 동향

- ⑥ 시멘트 제품의 특성상 장기 보관이 용이하지 않으며, 생산비 대비 높은 물류비로 인해 수출이 쉽지 않은 산업임
- ⑥ 시멘트 산업은 건설부문에 기초원자재를 공급하는 대표적인 기간산업으로서 건설경기과 밀접한 연관성을 보임
 - ➡ 시멘트 수요는 대부분 건설경기와 연동하는 경향이 강하며, 계절적 편중성도 높아 1년 중 10~11월에 물동량 발생이 집중되고 1~2월에는 감소하는 경향이 있음



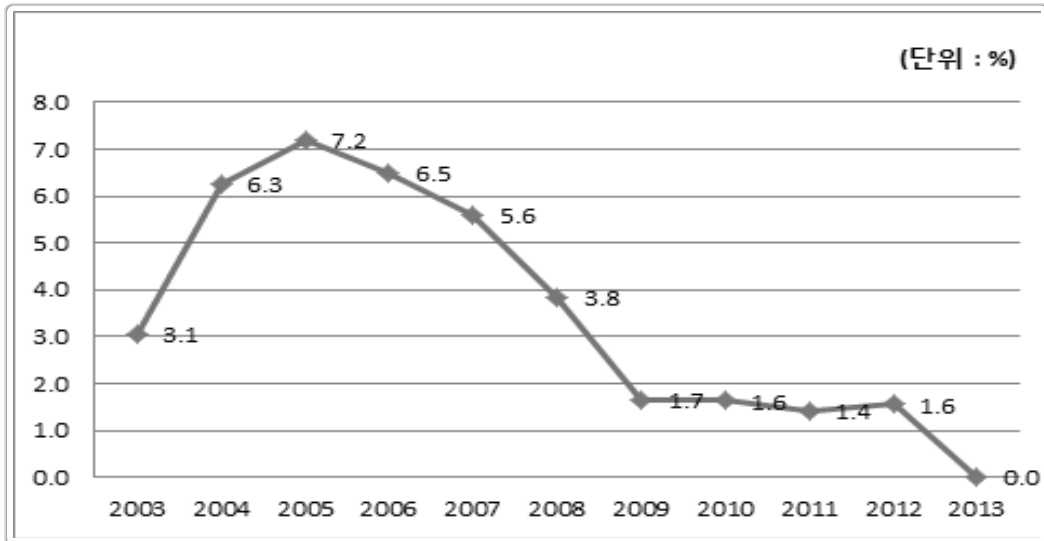
〈그림 Ⅲ-1〉 국내시멘트 연도별 출하량 대비 수출 비중 추이



자료 : 한국양회공업협회

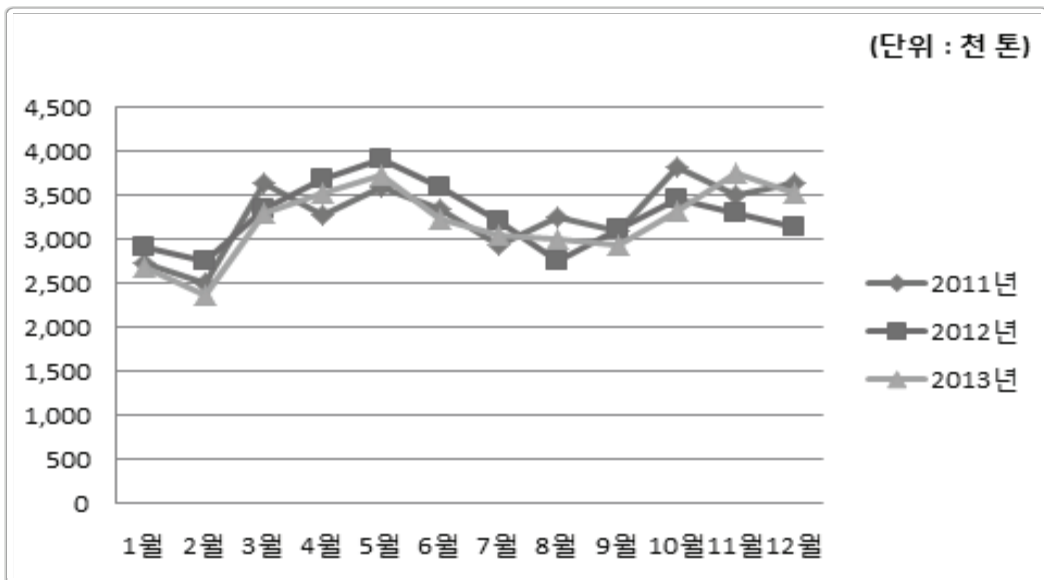
- ④ 국내 시멘트 산업은 국내 수요 뿐 아니라 건설사의 해외 수주실적 및 건설 경기에 따라 수급이 민감히 반응하는 구조임
 - ➡ 한 예로 '12년 한 해 동안 해외 공사의 수익성 악화로 국내 상장 건설사 중 약 35%가 적자를 기록함
 - ➡ 이와 같은 건설사들의 수익성 악화는 '13년 한 해 동안 시멘트 산업의 불황이 지속된 동인으로 밝혀짐
- ④ '03년 이후 국내 시멘트사의 전체 출하량에서 수출 비중은 10.0% 미만이며, 최근 들어 증가 추세를 보임
- ④ 시멘트 수입량의 경우, 시멘트 수출량 보다 전체 출하량에서 차지하는 비중이 더 낮은 추세를 보이고 있으며, '05년을 기점으로 감소추세를 보임
- ④ 향후에도 이와 같은 내수위주의 시멘트 산업 구조는 큰 변화가 없을 것으로 분석됨

〈그림 Ⅲ-2〉 국내 시멘트 연도별 출하량 대비 수입량 비중



자료 : 한국양회공업협회

〈그림 Ⅲ-3〉 연도별 월별 시멘트 물동량 추이



자료 : 한국양회공업협회



▶ '13년 시멘트 수급실적

① '13년 국내시멘트 내수의 경우 전년대비 2.8% 증가한 4,516만 2천 톤을 기록함

② 내수 증가는 전년대비 각 8.4%, 4.7% 증가한 SOC예산 및 건설투자에 기인함

③ '13년 상반기 생산량은 전년대비 1.3% 감소한 2,227만 9천 톤을 기록하였으며, 하반기 생산량은 전년대비 7.1% 증가한 2,288만 3천 톤을 기록함

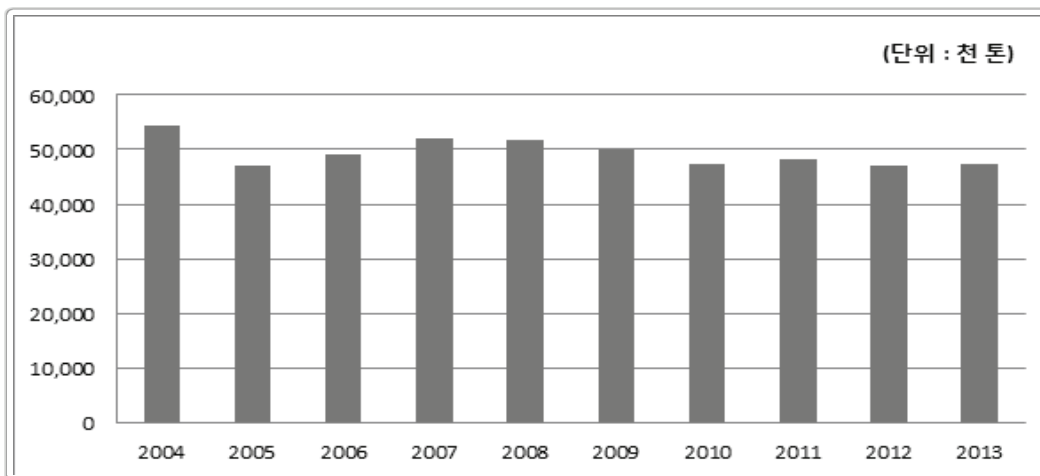
〈표 Ⅲ-1〉 2013년 국내 시멘트 수급 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분		2012년	2013년		2014년 전망	
				(전년대비)		(전년대비)
수요	내수	43,939	45,162	102.8	44,000	97.4
	수출	8,883	9,048	101.9	10,300	113.8
	(클링커)	5,733	5,496	95.9	6,200	112.8
	계	53,822	54,210	100.7	54,300	100.2
공급	클링커생산 (가동률)	45,155 (72.8)	44,373 (71.5)	98.3	44,300 (71.4)	99.8
	시멘트생산	46,862	47,302	100.9	47,300	100
	수입	728	756	103.8	750	99.2

자료 : 한국양회공업협회

〈그림 Ⅲ-4〉 연도별 국내 시멘트 총 생산량 추이



자료 : 한국양회공업협회

➤ 국내 시멘트 업체별 생산 현황

- ⑥ 시멘트 산업은 장치 산업으로서 높은 진입장벽을 가지고 있으며, 대형 7개사 위주의 과점 구조로 타 산업대비 안정적인 시장 분할 형태임
- ➡ 업체 간 시멘트 출하 관련 정보 교류를 통해 연도별 최종 출하량을 결정하여 장기간 안정적인 과점 상황의 유지가 가능함
- ➡ '05년 라파즈 한라시멘트가 국내 시장 점유율 확대를 목표로 공격적인 마케팅을 펼쳐 '04년 10.1%에서 '11년 13.9%까지 점유율을 높였으나 '13년 기준 총 10여 년 간 점유율에 큰 변화는 없었음
- ⑥ 이와 같은 장기적인 과점체제가 가능한 이유는 업체 간 생산제품에 큰 차이가 없으며, 생산비용의 절감도 어렵기 때문에 원가 경쟁력을 동인으로 한 시장 점유율 확대경쟁의 유인이 없었던 것에 기인함
- ➡ 시멘트의 원가 중 재료비, 연료비의 비중이 높으며, 대규모 선박운송을 기본으로 하는 물류구조의 특성상 물류비용의 차별화도 힘들기 때문에 업체 간 감가상각비와 같은 재무상 차이 외에는 여타의 차별성이 부재함
- ⑥ 업체 간 수요와 원가에 큰 차이가 없어 공급자 간 경쟁을 통해 시장 가격 및 산업의 상황이 결정됨
- ➡ 원가 구조 중 재료비에 가장 큰 영향을 미치는 부문은 유연탄 가격으로 국제시세 및 환율의 변화에 따라 시멘트 업체들의 수익의 변동성도 높아짐
- ➡ 유연탄은 시멘트 제조원가에서 약 39.2%를 차지하며, '09년 이후 전 세계적인 원자재 가격 상승 및 중국의 수출제한 조치로 큰 폭의 가격 상승이 발생했으며, 국내기업의 수익성을 일시적으로 악화시킴

〈표 Ⅲ-2〉 국내 시멘트 원가 내역 추정

구분	재료비	감가상각	전력비	운임	노무비	기타
비율(%)	53	19	7	5	8	8

자료 : 업계자료, 산은경제연구소 재인용



〈표 Ⅲ-3〉 국내 시멘트 업체별 생산 실적

(단위 : 천 톤)

연도	쌍용	라파즈 한라	성신	동양	한일	현대	아세아	고려	한국	대한	기타	계
2013	10,943	5,844	6,275	6,957	5,880	4,495	3,045	1,125	1,549	628	561	47,302
2012	11,032	5,561	6,073	7,403	5,544	4,526	3,021	1,589	1,527	586	-	46,862
2011	11,198	6,684	5,294	7,977	6,020	4,328	3,117	1,784	1,397	451	-	48,249
2010	11,140	6,148	5,749	7,168	6,394	4,453	3,248	1,587	1,129	404	-	47,420
2009	11,997	6,935	6,217	7,609	5,738	4,949	3,101	1,596	1,462	522	-	50,126
2008	12,503	6,349	6,858	7,808	5,716	5,387	3,075	1,729	1,556	673	-	51,653
2007	12,699	6,886	6,694	8,265	5,608	5,143	3,080	1,509	1,449	849	-	52,182
2006	12,444	6,875	6,196	7,730	4,859	4,729	2,759	1,375	1,500	731	-	49,199
2005	11,884	6,222	6,081	7,227	4,374	4,794	2,859	1,424	1,610	722	-	47,197
2004	13,028	5,511	7,349	8,907	5,674	5,515	3,341	1,890	2,151	964	-	54,330

자료 : 한국양회공업협회

〈표 Ⅲ-4〉 국내 시멘트 업체별 생산 점유율 추이

(단위 : %)

연도	쌍용	라파즈 한라	성신	동양	한일	현대	아세아	고려	한국	대한	기타	계
2013	23.1	12.4	13.3	14.7	12.4	9.5	6.4	2.4	3.3	1.3	1.2	100
2012	23.5	11.9	13.0	15.8	11.8	9.7	6.4	3.4	3.3	1.3	-	100.0
2011	23.2	13.9	11.0	16.5	12.5	9.0	6.5	3.7	2.9	0.9	-	100.0
2010	23.5	13.0	12.1	15.1	13.5	9.4	6.8	3.3	2.4	0.9	-	100.0
2009	23.9	13.8	12.4	15.2	11.4	9.9	6.2	3.2	2.9	1.0	-	100.0
2008	24.2	12.3	13.3	15.1	11.1	10.4	6.0	3.3	3.0	1.3	-	100.0
2007	24.3	13.2	12.8	15.8	10.7	9.9	5.9	2.9	2.8	1.6	-	100.0
2006	25.3	14.0	12.6	15.7	9.9	9.6	5.6	2.8	3.0	1.5	-	100.0
2005	25.2	13.2	12.9	15.3	9.3	10.2	6.1	3.0	3.4	1.5	-	100.0
2004	24.0	10.1	13.5	16.4	10.4	10.2	6.1	3.5	4.0	1.8	-	100.0

자료 : 한국양회공업협회

국내 시멘트 산업 종사자 현황

- '12년 기준 전국 시멘트 관련 제조업 종사자수는 약 4만 명이며, 최근 5년간 비슷한 수준을 유지함
- ➡ 시멘트 제조업 종사자수는 전국 제조업 종사자수의 약 1.1%를 차지함
- ➡ 국내 시멘트 최대 생산지역인 강원지역 시멘트 관련 제조업 종사자수는 약 4천 명 수준이며, '08년 이후 연평균 4.2%의 감소율을 보임

〈표 Ⅲ-5〉 제조업 및 시멘트업 종사자 수

(단위 : 명, 개)

연도		2008		2009		2010		2011		2012	
구분		사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
전국	제조업	320,053	3,277,271	320,374	3,269,339	326,813	3,417,698	340,909	3,587,482	360,394	3,715,162
	시멘트업	2,499	39,452	2,539	39,311	2,513	38,257	2,589	38,244	2,596	39,720
강원도	제조업	6,175	42,298	6,181	42,029	6,097	43,113	6,236	45,965	6,434	46,327
	시멘트업	221	5,038	224	4,311	228	4,302	232	4,384	235	4,252

자료 : 통계청

국내 시멘트 물동량 현황

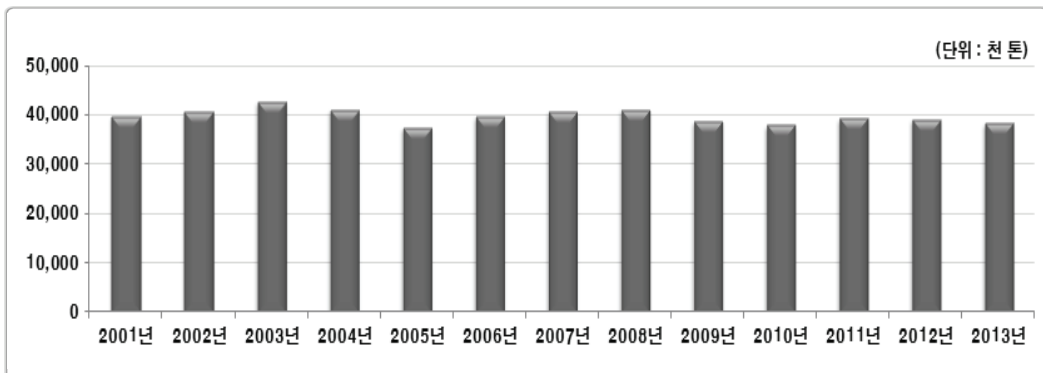
- 시멘트 총물동량 중 연안물동량의 비중이 74.7%, 수출은 23.3%, 수입은 2.0% 차지('13년 기준)
- ➡ 시멘트는 물류비용이 완제품 가격의 상당 부분을 차지하는 품목으로 총물동량 중 연안운송이 매우 높은 비중 차지함
- 국내 시멘트 총물동량은 동양시멘트(동해·묵호항, 삼척항), 쌍용양회(동해·묵호항), 라파즈한라(옥계항)에 의해서 대부분 발생
- ➡ 동해·묵호항, 삼척항, 옥계항에서 발생하는 시멘트 물동량은 각 지역의 항만으로 연안 운송된 후 내륙으로 운송됨
- 시멘트 물동량은 국내외 경제상황 및 건설관련 정부 정책에 따른 업체별 건설 투자 계획에 직접적인 영향을 받음



④ '04년 3,978만 8천 톤 이었던 시멘트 물동량은 '13년 3,728만 1천 톤을 기록, 연평균 0.7%의 감소율을 보임

⑤ '13년 국내시멘트 총물동량은 '12년 물동량 대비 약 4.9% 감소하였으며, 이는 부동산 시장의 장기침체, 민간주택 건설 감소, 정부의 공공사업 축소 정책에 기인한 것으로 분석됨

〈그림 Ⅲ-5〉 국내 시멘트 물동량 추이



자료 : 해운항만물류정보센터(www.sp-idc.go.kr)

④ 국내 시멘트 시장 규모

④ 국내 시멘트 시장 규모는 '12년 생산량 기준 연간 4,700만 톤 수준이며, 매출액 기준으로 약 4.3조원으로 추산됨

④ '06년 정부의 부동산 억제 정책에 따른 수요 감소로 '07년 저점을 형성한 후 5년간 등락을 반복하고 있음

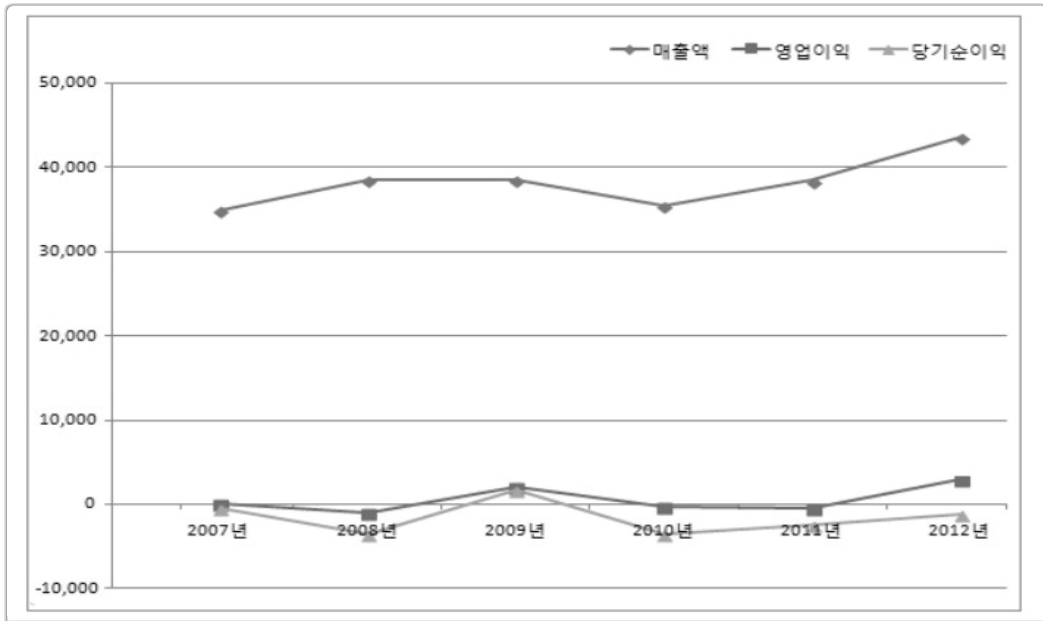
〈표 Ⅲ-6〉 국내 시멘트 시장 규모 추이

(단위 : 천 톤, 억 원)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
생산량	52,182	51,653	50,126	47,420	48,249	46,862
매출액	34,914	38,492	38,562	35,540	38,469	43,532
영업이익	76	-1,042	2,065	-238	-370	2,897
당기순이익	-446	-3,551	1,647	-3,479	-2,459	-1,227

자료 : 한국양회공업협회

〈그림 Ⅲ-6〉 국내 시멘트 시장규모 추이



자료 : 한국양회공업협회

◇ 국내 시멘트 가격 현황

- ⑥ 국내 시멘트 가격은 '06~'08년 업체 간 과당경쟁으로 인해 '08년 톤당 52,000원 수준까지 하락함
 - ➡ 업체 간 경쟁이 치열해진 '05년도 이전에는 업체 간 자율적인 가격 조정을 통해 과점을 형성한 구조였음
 - ➡ 하지만 '06년 라파즈 그룹의 국내 진출과 동시에 점유율 확대를 위한 공격적인 저가 물량 공세로 인해 국내 시멘트 가격이 전반적으로 하락함
- ⑥ '09년 이후, 유연탄 가격 상승 및 시멘트 산업 전반에 걸친 누적 운임 증가 등의 이유로 54,000원대에서 67,000원대로 가격이 상승함
 - ➡ 이와 같은 가격은 재차 촉발된 업체 간 가격 경쟁으로 인해 '10년 53,000원으로 하락하였으며, '11년에는 환율, 전기료, 국제유연탄 시세 상승의 이유로 67,500원으로 제자리를 찾은 이후 '14년까지 점진적으로 상승하는 추세임



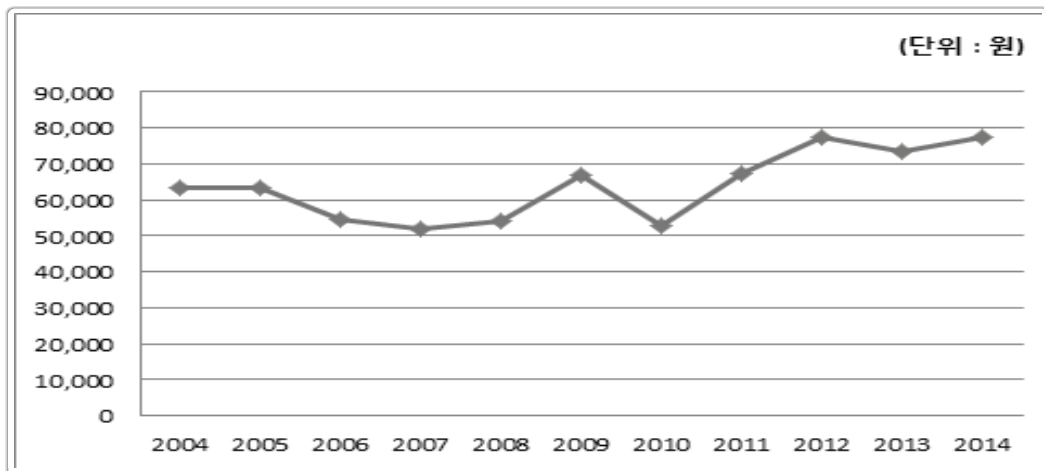
〈표 Ⅲ-7〉 국내 시멘트 연도별 내수 가격

(단위 : 원/톤)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
가격	63,400	63,200	54,600	52,000	54,300	67,000	53,000	67,500	77,500	73,600	77,600

자료 : 한국양회공업협회

〈그림 Ⅲ-7〉 연도별 국내 시멘트 가격 추이



자료 : 한국양회공업협회

국내 시멘트 산업 발전 방안

물류비용 절감 방안 확충

- ➡ 시멘트 제품은 제조 후 장기 보관이 어려우며, 출하 및 운송에 이르는 기간이 타 제조업에 비해 상대적으로 긴 특성을 지님
- ➡ 또한 석회석 등 원재료 채굴부터 소성, 분쇄, 시멘트 완제품의 유통기지로의 수송까지 원가대비 높은 물류비용이 발생함
- ➡ 따라서 근본적인 시멘트 물류 인프라 개선을 위한 업계 간 협업 체계 구축 혹은 SOC확충 등의 방안이 필요함
- 글로벌 제조기업의 물류비 절감 방안인 물류공동화 등을 활용해 시멘트 원재료 공동 구매, IT를 활용한 연안업체 및 내륙업체 간 공동 재고관리, 출하시기 및 장소 공유, 교환 매입/매출/수출 등의 방안이 활용될 수 있음

② 대체재를 이용한 비용절감

- ➡ 철강업체의 제련 및 제철 과정에서 생성되는 슬래그, 유연탄재 등의 부산물을 시멘트 원료와 혼합하여 제조 원가(원료 및 연료비)의 절감이 가능함
 - 슬래그 사용을 통해 주 재료인 석회석 재료비가 절약되며, 추가적인 가열이 필요 없이 즉시 사용이 가능한 슬래그 특성으로 인해 연료비의 절감도 가능
- ➡ 대체 원료 발굴 및 사용을 통해 비용절감 도모
 - 시멘트 업체는 일반적으로 연료비의 약 10.0% 이상을 산업폐기물 등의 대체제로 활용하고 있으나 물량의 안정적인 확보는 어려운 실정임
- ➡ 절감된 비용은 기업의 연구개발 및 운영/물류시스템 선진화 등에 재투자 될 수 있으며, 이를 통해 장기적으로는 국내 시멘트 산업 전체의 발전 도모 가능
- ➡ 또한 환율 가격에 따른 유연탄 가격의 변동에 대비하기 위해 수요처를 다변화할 필요가 있음
 - 국내 업체는 주로 저렴한 중국산 유연탄을 사용하고 있으며, 국제경기 및 환율에 따른 가격 상승에 대비하여 호주 및 러시아 등으로 수입 국가를 분산하여 비용 절감을 도모할 수 있음

② 지속가능한 신성장 동력원 창출

- ➡ 단순 시멘트 생산을 넘어 지속가능한 특수 시멘트 개발을 위해 연구 및 투자의 확대가 필요함
 - 생명과학기술을 접목한 친환경 제품, 균열을 최소화 하여 구조체 수명을 연장시킬 수 있는 기술 및 초고강도 시멘트 개발 등을 통해 신규수요를 창출하여 안정적인 공급계획 수립 가능

② 사업부문 재편을 통한 수익성 제고

- ➡ 수출이 힘든 산업의 특성 상 건설경기악화가 지속될 경우 실적저조로 인한 재무상황 악화의 가능성이 높음
 - 내수 건설시장구조 악화에 대비해 감소하게 될 시장규모에 적합한 생산업체수의 조정 및 인수합병 등을 통해 공장 가동률을 높이는 수익구조 개편이 필요함
 - 또한 대형 시멘트 업체가 보유한 레미콘 등 관련사업 부문을 타 에너지회사, 슬래그 시멘트 제조사와의 인수합병을 통해 사업부문을 조정하고 유형자산 처분, 계열사 지분 정리 등 경영합리화를 통한 비용절감 도모 가능



2. 일본의 국제 컨테이너 전략항만 정책과 시사점

항만수요예측센터 최상균 연구원

▷ 개요

- ① 일본의 주요 컨테이너항만으로 도쿄, 오사카, 나고야, 고베, 요코하마 등이 있음
 - ➡ '98년 기준 일본의 도쿄항을 포함한 4개의 항만은 세계 컨테이너 물동량 30위권 내에 위치하며 아시아의 주요 허브항만으로 인식됨
 - ➡ 하지만 2000년대 들어 다양한 원인에 따른 컨테이너 물동량 증가율 둔화로 '13년 기준 도쿄항만만이 세계 컨테이너 물동량 순위 30위권에 위치하고 있음
- ② 일본 정부는 컨테이너 물동량 증가를 위한 다양한 정책을 도입함
 - ➡ 슈퍼 중추항만, 국제 컨테이너 전략항만, 특례항만 운영회사 등의 정책추진이 이에 해당함
- ③ 최근, 한신항(오사카항+고베항)의 경우 특례항만 운영회사를 통한 경영의 통합이 가시화되고 있음
 - ➡ 특례항만 운영회사가 출범할 경우 정부가 항만 운영에 직접적으로 참여할 수 있음
 - ➡ 일본 정부는 운영회사에 출자를 통한 정부의 개입, 다양한 인센티브제도 시행 등을 통해 컨테이너 물동량 증가를 견인할 수 있을 것으로 전망
 - ➡ 특히, 현재 일본 외 지역에서 환적 되고 있는 컨테이너 물동량을 자국 항만으로 최대한 유치하려는 계획을 가지고 있음
 - ➡ 국내 환적 물동량 중 일본 환적물동량은 큰 비중을 차지하고 있으며, 이와 같은 물동량이 일본 자국 내에서 처리된다면 국내에도 영향을 미칠 것으로 전망
- ④ 본 고에서는 현재 일본 컨테이너항만의 현황과 관련 정책을 살펴보고 특례항만 운영회사의 출범이 국내항만에 미칠 수 있는 영향에 대해 고찰해봄

▶ 일본의 컨테이너항만 현황

- ◎ '13년 기준 일본 138개 항만의 컨테이너 물동량은 2,151만 6천TEU를 기록함
 - ➡ 이 중 도쿄, 요코하마, 나고야, 고베, 오사카항 등 5개 항만에서 처리한 물동량은 1,549만 6천TEU로 전체의 72.0%에 달함
 - ➡ 이외에 10만TEU 이상 처리한 항만은 12개 항만으로 나머지 121개 항만에서는 연간 10만TEU이하의 컨테이너 물동량을 처리함
 - ➡ 다만, 138개 항만은 지방의 소규모 항만을 모두 포함한 수치로 연안페리 등에 의해서 발생하는 컨테이너 물동량을 모두 포함한 것으로 분석되며, 수출입 컨테이너 물동량이 발생하는 항만은 약 66개 항만으로 집계됨
 - ➡ 일본의 많은 항만에서 컨테이너 물동량이 발생하는 것은 각각의 섬으로 구성된 일본의 지형적인 특성과 지난 '90년대 컨테이너항만의 건설이 활발하게 진행된 것에 기인함
- ◎ 일본의 주요 컨테이너항만은 물동량의 비중이 높은 도쿄, 요코하마, 나고야, 고베, 오사카항을 들 수 있음

〈표 Ⅲ-8〉 일본의 주요 컨테이너 항만 현황

구분	선석(개)	수심(m)	크레인(C/C)	면적(천㎡)	'13년 물동량(천TEU)
도쿄	16	10-15	36	1,522	4,861
요코하마	18	11-15	38	2,096	2,888
나고야	12	10-16	27	1,406	2,709
고베	24	12-15.5	41	1,888	2,553
오사카	22	10-15	41	2,202	2,485

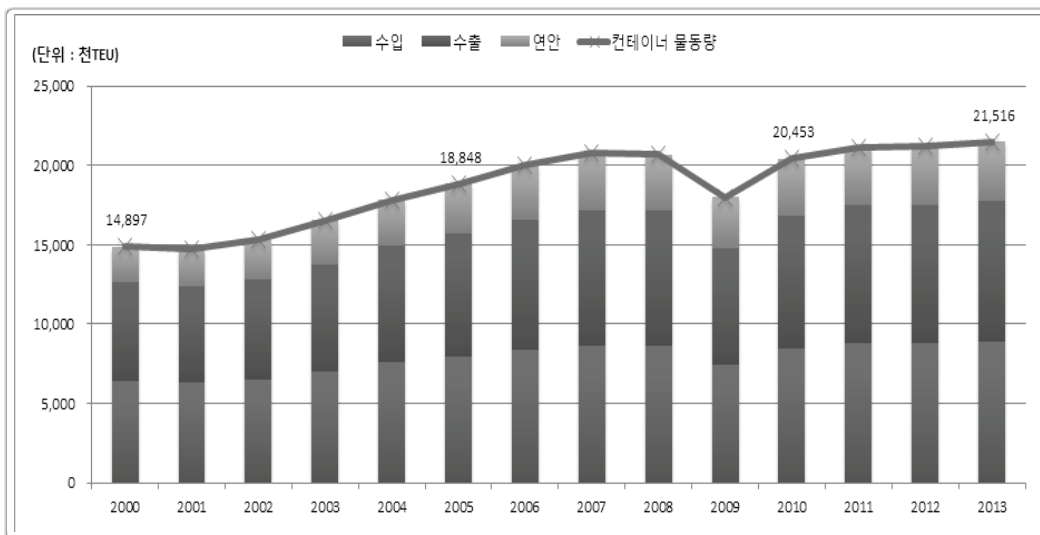
자료: 일본 국토교통성, CI-Yearbook 2012, KMI 작성



▶ 일본의 컨테이너 물동량

- ④ '00년 일본 전국 컨테이너 물동량은 1,489만 7천TEU를 기록, '13년은 2,151만 6천TEU를 처리하며 연평균 2.9% 증가한 것으로 나타남
- ➡ 같은 기간 싱가포르의 연평균 5.1%의 물동량 증가를 기록하였으며, 국내의 경우 8.7% 큰 폭으로 증가함
- ➡ 일본의 컨테이너 물동량이 다른 아시아 지역의 증가율과 비교하여 낮은 이유는 컨테이너 물동량의 분산, 기간항로의 기항 감소, 일본의 제조업 생산시설이 중국, 동남아로의 이전 등에 의한 것으로 분석됨

〈그림 Ⅲ-8〉 일본 전체 컨테이너 물동량 추이

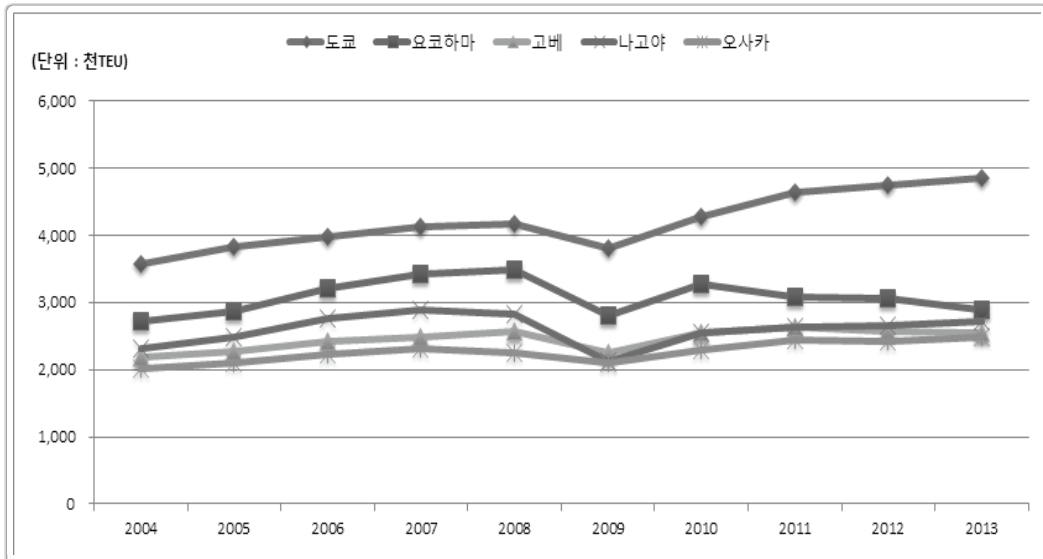


자료 : 일본 국토교통성, KMI작성

- ④ '90년대까지 일본 항만은 아시아의 주요 허브 항만으로서 역할을 하였지만 2000년대 들어 상해항, 부산항 등으로 물동량이 집중, 상대적으로 일본의 항만은 성장이 둔화됨¹⁴⁾
- ➡ '13년 기준 일본에서 가장 많은 컨테이너를 처리한 항만은 도쿄항으로 세계 컨테이너 물동량 순위로 28위를 기록함

14) 일본의 슈퍼중추항만 정책과 전략적 목표, 정성훈 외, 무역학회지, (2005)

〈그림 Ⅲ-9〉 일본 주요 항만 컨테이너 물동량 추이



자료 : 일본 국토교통성, KMI작성

▶ 일본 컨테이너 물동량 성장 둔화 원인과 관련정책

① 일본의 컨테이너 물동량 증가율이 둔화된 원인은 크게 3가지로 인식됨

➡ 첫째, 일본은 제조업 생산 시설이 자국 내 높은 임금 등의 이유로 중국, 동남아 등지로 이전하며, 산업단지의 공동화 현상이 발생, 컨테이너 물동량 발생을 저해함

➡ 둘째, 해외 항만에 비해 낮은 수준의 서비스(운영시간 제한 등) 유지, 하역료 등 가격 경쟁력의 하락

➡ 셋째, 소규모 항만으로 컨테이너 물동량 분산에 의한 집하능력의 저하 등

② 위와 같은 상황으로 일본 컨테이너항만의 위상은 점차 하락하여 현재 일각에서는 피터항만으로 역할을 하고 있다는 시각도 존재함

③ 그동안 일본 정부는 컨테이너항만의 경쟁력을 높이기 위해 다양한 정책을 도입함



〈표 Ⅲ-9〉 일본의 컨테이너항만 관련 정책

구분	주요 내용	도입시기
대교류시대를 지탱하는 항만	• 컨테이너 항만의 지역분산 • 일본내 50여개 항만에 컨테이너 선석을 추가로 건립	1995년
슈퍼중추항만	• 항만 비용의 30% 절감 • 리드타임 기존 3~4일에서 1일로 단축 • 대규모 컨테이너 선석 개발, 정비	2004년
국제 컨테이너 전략항만	• 기간 항로의 확대 • 내항 피더의 강화 • 화주에 대한 서비스 강화 • 초대형선 도입에 대비, 선석의 정비 • 특례항만 운영회사 도입 • 터미널 비용의 절감	2009년

자료: 일본 컨테이너항만의 화물 집하능력 향상을 위한 정책 방안, 후지노 카즈나리 외, 수산해양교육연구, (2011)

☉ '95년 도입된 컨테이너항만 지역 분산 정책의 결과로 컨테이너 터미널이 무분별하게 개발됨¹⁵⁾

➡ 일본의 지형적인 특성으로 컨테이너를 철도, 도로에 의해 운송하는 것보다 가까운 지방항을 통한 해상 운송이 효율성이 높음

➡ 다만, 지역 분산 정책의 결과로 자국 내 주요항만으로의 환적이 아닌 상대적으로 비용이 저렴한 상해항, 부산항을 통한 환적이 증가하게 됨

☉ 위와 같은 상황을 해결하기 위해 슈퍼중추항만 정책을 도입함

➡ '04년부터 도입된 정책의 결과로 항만 비용은 20% 절감되었고 리드타임의 경우 1일 정도로 감축되었지만 기간항로의 기항 횟수는 지속적으로 감소함

☉ '09년 들어 '해양국가 일본의 회복'의 일환으로 국제컨테이너 전략항만 정책이 실시됨

➡ '10년 대상항만으로 게이힌항(도쿄항, 요코하마항, 가와사키항), 한신항(오사카항, 고베항)이 지정됨

15) 일본 슈퍼중추항만정책의 성과와 한계에 관한 고찰, 구경모 외, 한국항만경제학회지, (2010)

- ➡ 지속적인 컨테이너항만 육성 정책으로 '14년까지 16m의 수심을 확보한 7선석이 운영될 예정이며, 항만 운영시간 역시 24시간으로 확대될 전망
- ➡ 다만, 부산항, 싱가포르항, 상해항에 비해 시설의 규모가 아직 미흡하고 타 항만 역시 24시간 운영을 하고 있기에 차별화 된 점은 없다는 시각이 존재함

➡ 특례항만 운영회사

- ⑥ 국제 컨테이너 전략항만 정책의 일환으로 특례항만 운영회사의 출범이 가시화되고 있음
- ➡ 기존에 각 지자체에서 담당하던 항만 운영을 출자를 통해 설립된 회사가 운영함으로써 경쟁력을 높일 수 있을 것으로 기대함
- ➡ 특례항만 운영회사에 정부의 출자가 가능하기에 항만운영에 정부가 직접적으로 관여하게 됨
- ➡ 특례항만 운영회사를 통해 근거리에 위치한 항만을 통합 운영하고 다양한 인센티브를 제공, 환적화물을 적극적으로 유치할 것으로 전망
- ➡ 결과적으로 기간항로를 확보하는 것이 최종 목표로 계획됨

〈표 Ⅲ-10〉 특례항만 운영회사 추진현황

구분	주요 내용
'12년 10월	• 게이힌항(도쿄항, 요코하마항, 가와사티항), 한신항(오사카항, 고베항)이 특례항만 운영회사로 지정됨
'13년 7월	• 국제 컨테이너항만 정책 촉진위 발족으로 특례항만 운영회사 출범을 적극적으로 추진
'14년 1월	• 특례항만 운영회사 관련 예산 10억 엔 편성
'14년 2월	• 항만법 개정 발의
'14년 4월	• 특례항만 운영회사에 정부의 출자가 가능한 항만법 성립
'14년 5월	• 한신항 경영 통합 관련 사용자 대상 설명회 개최

자료 : 일본해사신문(www.marinavi.com)



☉ 당초 계획에 따르면 통합운영은 게이힌항이 '14년, 한신항은 '15년으로 예상됨

➡ 하지만 게이힌항의 통합에서 도쿄항은 정부의 개입이 지방분권을 침해한다는 의견을 제시, 이에 대한 반발로 통합운영이 지연되고 있음

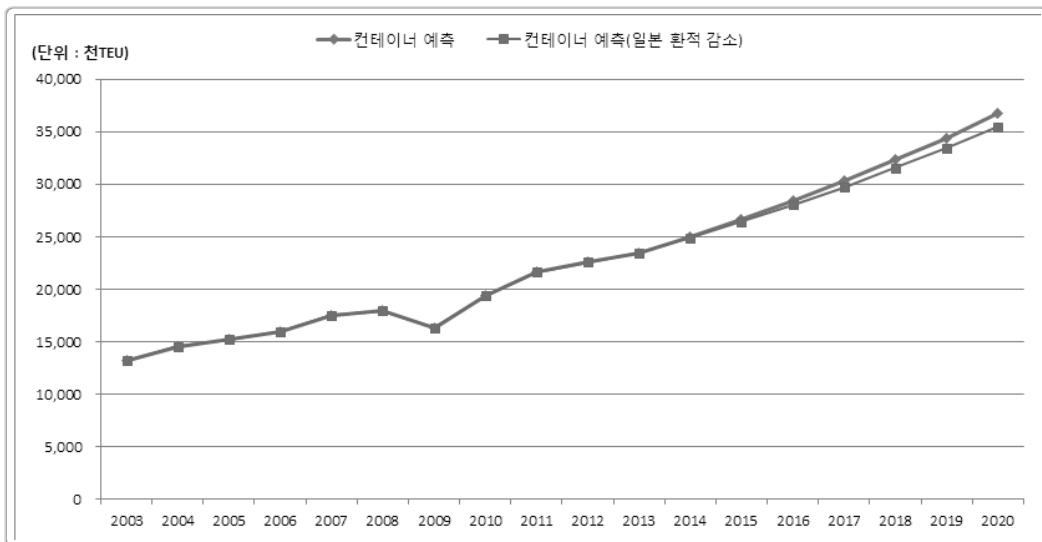
➡ 이에 따라 편성된 관련 예산은 한신항에서 먼저 집행될 것으로 전망되며, 한신항의 통합운영은 '14년에 가능할 것으로 예상

➡ 특례항만 운영회사 출범이 국내에 미치는 영향

☉ 일본 국토교통성에 따르면 국제 컨테이너 전략항만 정책을 통해 현재 타 국가에서 환적되는 물동량의 50%를 자국 내에서 처리할 계획을 가지고 있음

➡ 특례항만 운영회사의 도입과 피더선사에 대한 인센티브 제공, 철도 등을 이용한 내륙 운송활성화를 통해 실현이 가능할 것으로 전망

〈그림 Ⅲ-10〉 일본 환적물동량 감소에 따른 국내 컨테이너 물동량 예측



자료 : 품목별 항만물동량 예측(2013), SPIDC, KMI작성

〈표 Ⅲ-11〉 일본 환적물동량 감소에 따른 국내 컨테이너 물동량 예측

구분		2010	2011	2012	2013	2015	2020	연평균 증가율	
								'13 ~ '15	'15 ~ '20
기존 예측 물동량	수출입	12,349	13,413	13,662	13,948	16,022	21,063	7.2	5.6
	환적	6,641	7,719	8,498	9,321	10,262	14,459	4.9	7.1
	연안	378	478	390	200	689	1,180	85.4	11.4
	소계	19,369	21,611	22,550	23,469	26,973	36,702	7.2	6.4
환적감소 예측 물동량	수출입	12,349	13,413	13,662	13,948	16,022	21,063	7.2	5.6
	환적	6,641	7,719	8,498	9,321	9,459	13,367	0.7	7.2
	연안	378	478	390	200	689	1,180	85.4	11.4
	소계	19,369	21,611	22,550	23,469	26,170	35,610	5.6	6.4

자료 : 품목별 항만물동량 예측(2013), SPIDC, KMI작성

- ⑥ 이 경우 국내 환적화물에서 큰 비중을 차지하는 일본 환적 물동량에 영향이 있을 것으로 전망
 - ➡ 향후 국내 컨테이너 물동량에 최대 3.7%의 감소를 야기할 수 있을 것으로 예상됨
 - ➡ 다만, 일본이 자국 내 환적화물을 유치하기 위해서는 기간항로의 확보가 우선시 되어야 함
 - ➡ 최근 선박의 대형화와 얼라이언스의 등장과 일본항만의 비효율성(하역비용, 항만 서비스 등)이 아직 존재하는 만큼 기간항로의 즉시 증가는 당분간 어려울 것이라는 의견이 지배적임
 - ➡ 특례항만 운영회사의 출범이 빠른 시일 내에 국내에 큰 영향을 미치지 못할 것으로 판단
- ⑥ 일본의 컨테이너항만 관련 정책이 국내에 미치는 영향이 미미할 수 있지만 이에 대응 할 수 있는 전략이 필요할 것으로 예상



➤ 결론

- ⑥ 일본의 컨테이너항만은 '90년대 아시아의 주요 항만으로 역할을 하였지만 이후 집하능력의 저하, 제조업 생산시설 이전, 항만 서비스의 미흡 등으로 컨테이너 물동량 증가율이 둔화됨
 - ➡ 일본 정부는 다양한 정책을 도입해 컨테이너항만을 육성하였지만 현재까지 가시적인 성과는 드러나지 못함
- ⑥ '09년 도입된 국제 컨테이너 전략항만 정책의 일환으로 특례항만 운영회사의 출범이 가시화되고 있으며, 한신항(오사카항+고베항)은 '14년 이내에 통합될 것이라는 전망이 존재
 - ➡ 특례항만 운영회사는 정부의 직접적인 투자가 가능하며, 향후 다양한 인센티브제도 등으로 자국의 환적화물을 적극적으로 유치 할 계획임
- ⑥ 일본의 환적화물은 국내 컨테이너 물동량에 큰 비중을 차지하고 있으며, 향후 컨테이너 물동량의 최대 3.7%에 영향을 미칠 수 있음
 - ➡ 다만, 이 같은 계획이 실행되기 위해서는 일본으로의 기간항로 취향이 증가하여야 하지만 이에 대해 부정적인 의견이 지배적임
- ⑥ 과거 일본 항만 정책의 도입과 결과를 타산지석으로 삼아 국내 컨테이너 항만의 경쟁력 재고방안을 강구해야 함
 - ➡ 일본 컨테이너항만 위상의 하락은 다양한 원인 중 '90년대 지방분산 정책의 실패가 큰 비중을 차지함
 - ➡ 향후 일본은 '선택과 집중'의 전략으로 다양한 정책을 도입하였지만 가시적인 성과를 얻지 못하고 있음
 - ➡ 국내의 경우도 경쟁력이 높은 컨테이너항만을 집중적으로 육성하는 것이 필요할 것으로 판단

IV. 부 록

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





1. 2014년 5월 물동량

▶ 2014년 5월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2014년 5월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	26,031,856	1,509,779	529,126	28,070,761
인천항	3,476,251	5,037,627	3,205,040	11,718,918
평택·당진항	714,069	6,480,514	2,001,689	9,196,272
경인항	21,915	7,075	123	29,113
동해·목호항	1,341	2,388,116	25,948	2,415,405
삼척항	-	527,224	2,030	529,254
속초항	3,310	5,811	414	9,535
옥계항	-	638,705	38,722	677,427
대산항	91,934	1,988,327	3,928,323	6,008,584
보령항	-	1,026,109	3,716	1,029,825
태안항	-	1,145,685	10,822	1,156,507
군산항	56,139	1,371,926	100,435	1,528,500
장항항	-	61,553	125	61,678
목포항	71,168	1,468,657	85,336	1,625,161
완도항	16,400	168,959	1,623	186,982
여수항	-	850	99,641	100,491
광양항	3,243,793	7,425,280	8,984,770	19,653,843
포항항	48,659	5,578,632	51,645	5,678,936
마산항	5,677	985,784	104,532	1,095,993
삼천포항	-	991,592	6,721	998,313
옥포항	-	315,781	5,579	321,360
장승포항	-	-	88	88
진해항	-	197,204	1,501	198,705
통영항	-	18,081	3,363	21,444
고현항	-	409,704	8,456	418,160
하동항	-	998,596	4,522	1,003,118
울산항	466,883	4,434,234	12,102,385	17,003,502
제주항	29,050	141,339	61,103	231,492
서귀포항	16,400	15,250	1,681	33,331
기타	-	2,993,759	187,077	3,180,836
합계	34,294,845	48,332,153	31,556,536	114,183,534

자료: SP-IDC

2014년 5월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2014년 5월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	388,050	384,409	773,948	-	1,546,407
인천항	109,490	94,235	2,666	-	206,391
평택·당진항	22,065	22,476	127	-	44,668
경인항	760	648	-	-	1,408
동해·묵호항	87	64	-	-	151
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	62	94	-	-	156
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	1,827	3,856	-	-	5,683
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1,245	1,599	465	-	3,309
장항항	-	-	-	-	-
목포항	493	517	-	7,320	8,330
완도항	-	-	-	1,206	1,206
여수항	-	-	-	-	-
광양항	73,827	78,193	45,390	-	197,410
포항항	1,772	1,813	-	-	3,585
마산항	337	385	-	-	722
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	-	-
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	14,743	18,654	1,752	-	35,149
제주항	-	-	-	3,543	3,543
서귀포항	-	-	-	1,206	1,206
기타	-	-	-	-	-
합계	614,758	606,943	824,348	13,275	2,059,324

자료: SP-IDC



▶ 2014년 5월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2014년 5월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	739,520	356,023	24,573	389,663	1,509,779
인천항	2,463,706	764,265	5,521	1,804,135	5,037,627
평택·당진항	3,901,753	1,261,203	431,959	885,599	6,480,514
경인항	6,885	190	-	-	7,075
동해·목호항	529,754	559,016	-	1,299,346	2,388,116
삼척항	20,092	40,201	-	466,931	527,224
속초항	222	5,589	-	-	5,811
옥계항	109,707	111,600	-	417,398	638,705
대산항	1,422,009	440,621	-	125,697	1,988,327
보령항	1,018,553	-	-	7,556	1,026,109
태안항	1,123,215	-	-	22,470	1,145,685
군산항	741,280	172,761	194,307	263,578	1,371,926
장항항	17,884	2,000	-	41,669	61,553
목포항	130,043	390,798	42,388	905,428	1,468,657
완도항	833	202	-	167,924	168,959
여수항	-	-	-	850	850
광양항	4,488,270	794,485	696,358	1,446,167	7,425,280
포항항	4,195,317	775,041	-	608,274	5,578,632
마산항	147,565	321,503	22,012	494,704	985,784
삼천포항	907,859	1,870	-	81,863	991,592
옥포항	10,732	7,392	-	297,657	315,781
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	39,493	96	-	157,615	197,204
통영항	4,872	197	-	13,012	18,081
고현항	197,990	8,912	-	202,802	409,704
하동항	972,291	-	-	26,305	998,596
울산항	1,579,547	2,074,526	126,299	653,862	4,434,234
제주항	2,285	-	-	139,054	141,339
서귀포항	-	-	-	15,250	15,250
기타	-	-	-	2,993,759	2,993,759
합계	24,771,677	8,088,491	1,543,417	13,928,568	48,332,153

자료: SP-IDC

2014년 5월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 5월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	10,708	7,001	-	511,417	529,126
인천항	2,137,042	42,876	-	1,025,122	3,205,040
평택·당진항	1,880,156	26,207	-	95,326	2,001,689
경인항	-	-	-	123	123
동해·묵호항	-	-	-	25,948	25,948
삼척항	-	-	-	2,030	2,030
속초항	-	-	-	414	414
옥계항	-	-	-	38,722	38,722
대산항	2,994,278	359,581	-	574,464	3,928,323
보령항	-	-	-	3,716	3,716
태안항	-	-	-	10,822	10,822
군산항	-	-	-	100,435	100,435
장항항	-	-	-	125	125
목포항	-	-	-	85,336	85,336
완도항	-	-	-	1,623	1,623
여수항	-	-	-	99,641	99,641
광양항	4,782,239	1,916,416	1,344,599	941,516	8,984,770
포항항	-	-	-	51,645	51,645
마산항	-	-	-	104,532	104,532
삼천포항	-	-	-	6,721	6,721
옥포항	-	-	-	5,579	5,579
장승포항	-	-	-	88	88
진해항	-	-	-	1,501	1,501
통영항	-	12	-	3,351	3,363
고현항	-	-	-	8,456	8,456
하동항	-	-	-	4,522	4,522
울산항	7,317,830	3,605,614	59,963	1,118,978	12,102,385
제주항	-	-	-	61,103	61,103
서귀포항	-	-	-	1,681	1,681
기타	-	-	-	187,077	187,077
합계	19,122,253	5,957,707	1,404,562	5,072,014	31,556,536

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·목포항	887	1,237	-	-	2,124
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	24,406	38,275	-	-	62,681
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	22,822	26,042	5,455	10,983	65,302
장항항	-	-	-	-	-
목포항	6,478	6,202	-	92,516	105,196
완도항	-	-	-	19,787	19,787
여수항	-	-	-	-	-
광양항	915,563	905,433	322,333	10,489	2,153,818
포항항	45,037	41,468	359	56,616	143,480
마산항	4,022	4,420	29	0	8,471
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	3	-	-	-	3
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	214	984	-	-	1,198
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	151,770	217,840	3,061	564	373,235
제주항	-	-	-	39,688	39,688
서귀포항	-	-	-	19,853	19,853
기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC

2011년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,755,082	6,657,684	7,719,357	478,381	21,610,504
부산항	4,402,736	4,305,315	7,352,539	124,116	16,184,706
인천항	1,005,767	925,651	18,196	48,166	1,997,780
평택·당진항	264,611	237,352	9,458	18,088	529,509
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호항	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	304,803,538	95,105,907	13,755,188	165,421,417	579,086,050
부산항	8,896,122	4,025,340	241,462	5,275,171	18,438,095
인천항	32,355,178	9,035,672	199,191	17,439,860	59,029,901
평택·당진항	39,637,451	12,469,743	5,174,554	8,209,729	65,491,477
경인항	51,091	398	-	17,693	69,182
동해·목호항	8,026,630	7,809,057	-	15,478,304	31,313,991
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	3,445,291	16,388,422
장항항	216,618	31,290	-	338,883	586,791
목포항	1,600,100	4,304,131	384,857	12,117,285	18,406,373
완도항	2,803	3,052	-	2,103,725	2,109,580
여수항	623	-	-	7,094	7,717
광양항	62,057,197	12,796,743	4,911,484	19,537,180	99,302,604
포항항	44,291,466	7,718,854	31,824	7,482,156	59,524,300
마산항	1,419,200	5,050,775	658,840	6,541,662	13,670,477
삼천포항	11,246,119	4,148	-	947,418	12,197,685
옥포항	3,705,263	74,396	-	4,008,836	7,788,495
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	-	4,504,710	9,293,756
하동항	13,197,327	-	-	285,796	13,483,123
울산항	20,956,305	21,769,936	1,389,929	6,856,866	50,973,036
제주항	5,015	1,380	-	1,348,008	1,354,403
서귀포항	-	-	-	151,050	151,050
기타항	-	-	-	36,273,921	36,273,921

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·묵호항	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·목포항	-	-	-	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
목포항	-	-	-	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.lloydslist.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 6月 31日 印刷

2014年 6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

