

08 2014

Monthly Port & Industry

항만과 산업



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center

Content



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)
- 신 정 훈(항만수요예측센터 연구원)
- 이 나 영(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. 국외 월간통계	27
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	27
2) 중국	30
3) 아시아	32
4) 유럽	35
5) 미주	37
6) 오세아니아	38
7) 아프리카	39
II. 항만 및 산업 동향	41
1. 국내 항만 및 산업 동향	43
1) 부산항	43
2) 인천항	44
3) 광양항	45

4) 울산항	46
5) 평택·당진항	48
6) 대산항	48
7) 포항항	49
8) 동해·묵호항	49
9) 목포항	51
10) 군산항	52
11) 마산항	53
2. 국외 항만 및 산업 동향	54
1) 중국	54
2) 아시아	55
3) 유럽	57
4) 미주	58
5) 아프리카	60
6) 오세아니아	60
3. 품목별 동향	62
1) 양곡	62
2) 시멘트	63
3) 석탄	64
4) 목재	65
5) 모래	67
6) 철광석	68
7) 철재/고철	69
8) 자동차	71

9) 잡화	73
10) 유류	74
 Ⅲ. 항만포커스	 75
1. 북중국 항만 현황 및 시사점	77
2. 한·중 FTA 체결이 항만물동량에 미치는 영향	88
 Ⅳ. 부 록	 97
1. 2014년 7월 물동량	99
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	103
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	106
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	109
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	112
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	115

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 7월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 7월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 7월 물동량	8
<표 I -6> 2014년 7월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 7월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 7월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 7월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -13> 중국 컨테이너 화물지수	31
<표 I -14> 일본 주요항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	32
<표 I -15> 싱가포르항 2014년 6월 물동량 현황	33
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 6월 물동량 현황	34
<표 I -17> 인도 전체 항만의 2014년 4~6월 물동량 현황	35
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 2014년 6월 물동량 현황	35
<표 I -19> 스페인 주요항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	36
<표 I -20> 이탈리아 주요 항만의 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -21> LA/LB항 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -22> 산토스항 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -23> 시드니항 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -24> 리차드베이항의 2014년 6월 물동량 현황	39

<표 II-1> 목포항 연안 물동량 처리현황	51
<표 II-2> 군산항 부두별 컨테이너 처리현황	52
<표 II-3> 2014년 7월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)	66
<표 II-4> 2014년 국내 철강 수급 전망	68
<표 II-5> '14년 7월 세계 조강생산량	69
<표 II-6> 국내 조강생산량 및 가동률 추이	70
<표 II-7> 2014년 7월 자동차산업 현황	72
<표 III-1> 칭다오항의 총물동량 처리 실적	78
<표 III-2> 칭다오항의 컨테이너 물동량 처리 실적	78
<표 III-3> 칭다오항 컨테이너 부두 레이아웃	79
<표 III-4> 대련항의 총물동량 처리 실적	80
<표 III-5> 대련항의 컨테이너 물동량 처리 실적	80
<표 III-6> 대련항 컨테이너 시설현황	81
<표 III-7> 텐진항의 총물동량 처리 실적	83
<표 III-8> 텐진항의 컨테이너 물동량 처리 실적	83
<표 III-9> 텐진항 컨테이너 시설현황	84
<표 III-10> 컨테이너 부두 건설 계획	85
<표 III-11> 한·중 FTA 추진 일지	88
<표 III-12> 對중국 자동차 환적화물 처리 현황	92
<표 III-13> 한국의 對중국 교역품목별 물동량 비중('13년)	93
<표 III-14> 對중국 컨테이너 물동량 처리 현황('13년 기준)	94
<표 III-15> 對중국 비컨테이너 물동량 처리 현황('13년 기준)	95
<표 IV-1> 2014년 7월 항만별 총물동량	99
<표 IV-2> 2014년 7월 항만별 컨테이너 물동량	100
<표 IV-3> 2014년 7월 항만별 벌크 물동량	101
<표 IV-4> 국내 2014년 7월 항만별 유류 물동량	102

〈그림 차례〉

<그림 -1> 국내 주요 항만의 7월 총물동량	3
<그림 -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 -4> 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 -5> 국내 항만별 7월 유류 물동량	7
<그림 -6> 국내 품목별 7월 물동량	8
<그림 -7> 양곡 물동량 월별 동향	9
<그림 -8> 시멘트 물동량 월별 동향	10
<그림 -9> 석탄 물동량 월별 동향	11
<그림 -10> 목재 물동량 월별 동향	12
<그림 -11> 모래 물동량 월별 동향	13
<그림 -12> 철광석 물동량 월별 동향	14
<그림 -13> 철재 물동량 월별 동향	15
<그림 -14> 고철 물동량 월별 동향	16
<그림 -15> 자동차 물동량 월별 동향	17
<그림 -16> 기타광석 물동량 월별 동향	18
<그림 -17> 화학공업생산물 물동량 월별 동향	19
<그림 -18> 잡화 물동량 월별 동향	20
<그림 -19> 유류 물동량 월별 동향	21
<그림 -20> 주요 교역국별 2014년 7월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 -21> 주요 교역국별 7월 벌크 물동량 동향	25
<그림 -22> 세계 주요 항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 -23> 중국 주요 항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 동향	28

<그림 II-1> 부산항 환적 컨테이너 물동량 월별 추이	43
<그림 II-2> 광양항 여천일반부두	46
<그림 II-3> 친환경 호퍼(하역설비)	47
<그림 II-4> 동해·묵호항계획평면도[동해지구]	50
<그림 II-5> 니카라과 운하 건설 예상로	59
<그림 II-6> 세계 곡물물동량 추이 및 전망	62
<그림 III-1> 환발해지역 항만군	77
<그림 III-2> 청다오항 컨테이너 부두 레이아웃	79
<그림 III-3> 대련항 컨테이너터미널 레이아웃	82
<그림 III-4> 천진항 컨테이너터미널 레이아웃	84
<그림 III-5> 부산항 및 북중국 주요 터미널 선석당 야드면적	86
<그림 III-6> 한·중 FTA 주요협상 쟁점	89
<그림 III-7> 對중국 주요수입 품목 물동량 추이변화	90
<그림 III-8> 對중국 주요수출 품목 물동량 비중('13년 기준)	91
<그림 III-9> 對중국 주요환적 품목 물동량 추이변화	92
<그림 III-10> 對중국 자동차 환적화물 처리 현황	92

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계

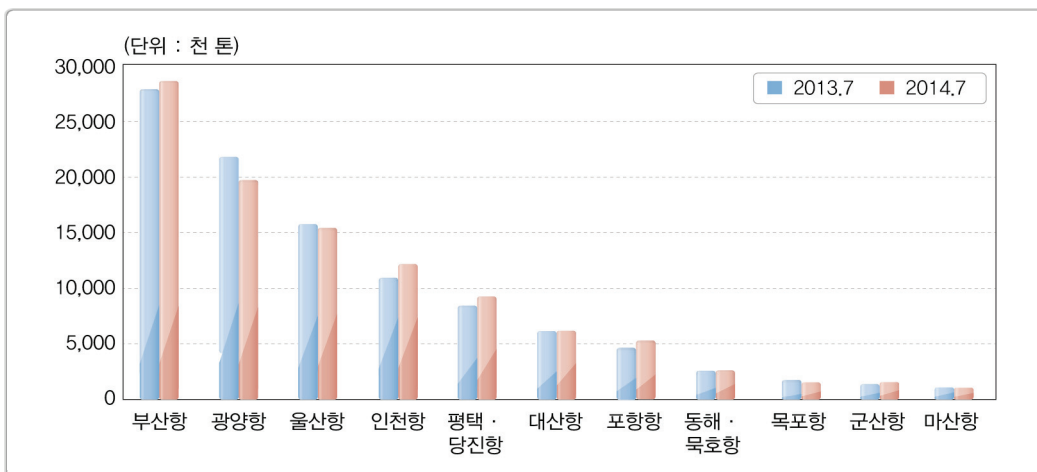




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 7월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 7월 총물동량

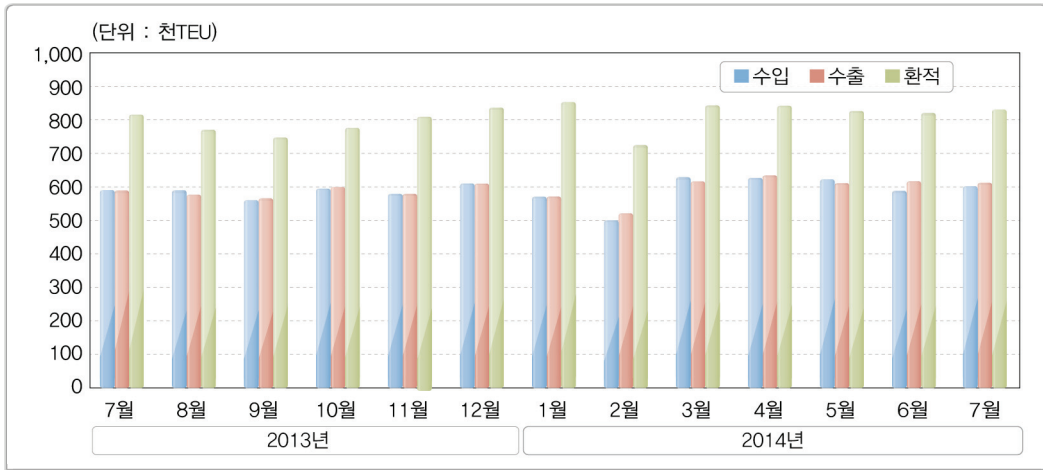
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
전국	114,056	789,056	112,608	115,159	816,331	2.3	1.0	3.5
부산항	27,815	188,912	28,132	28,638	198,017	1.8	3.0	4.8
광양항	21,670	137,189	18,797	19,853	144,093	5.6	-8.4	5.0
울산항	15,849	112,363	14,792	15,563	112,633	5.2	-1.8	0.2
인천항	11,008	85,379	11,861	12,302	86,550	3.7	11.7	1.4
평택·당진항	8,545	62,327	9,296	9,302	70,134	0.1	8.8	12.5
대산항	6,217	39,851	5,569	6,166	40,613	10.7	-0.8	1.9
포항항	4,839	35,890	5,660	5,408	38,834	-4.5	11.8	8.2
동해·목호항	2,625	18,465	2,943	2,653	18,739	-9.9	1.0	1.5
목포항	1,879	12,142	1,624	1,758	12,317	8.2	-6.4	1.4
군산항	1,470	10,771	1,449	1,618	10,842	11.6	10.0	0.7
마산항	1,269	8,984	1,086	1,143	7,645	5.2	-9.9	-14.9
기타항	10,869	76,783	11,398	10,757	75,913	-5.6	-1.0	-1.1

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 7월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.4% 증가, 전월대비 1.4% 증가한 206만 3천TEU 처리

⦿ 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 3.3% 증가, 4.9% 감소

⦿ 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.8% 증가, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 50.4% 증가

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU)

구 분	2013									2014			
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
수입	586	588	558	590	580	611	572	500	627	625	621	587	605
수출	584	577	562	600	579	608	572	518	619	630	613	614	613
환적	815	766	747	773	807	837	851	725	844	838	827	819	829
연안	10	9	9	12	17	23	23	15	15	13	13	14	15
합계	1,995	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,018	1,757	2,105	2,106	2,074	2,034	2,063

자료 : SP-IDC, KMI 작성



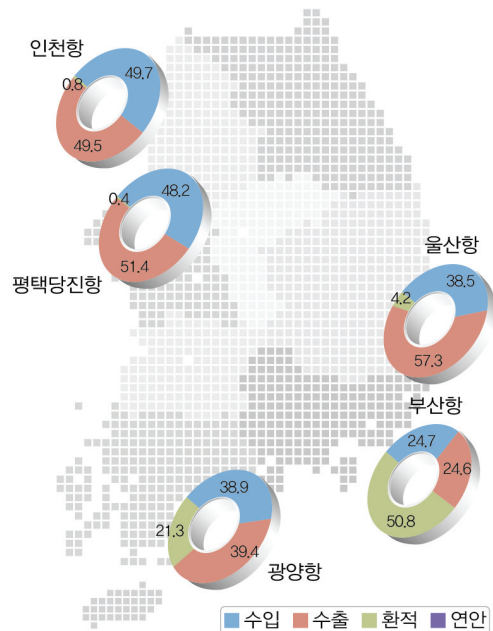
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
부산항	1,518	10,327	1,547	10,662	2.0	3.2
인천항	174	1,216	206	1,332	18.5	9.5
광양항	190	1,283	189	1,377	-0.5	7.3
평택·당진항	44	290	48	303	8.2	4.4
울산항	36	230	32	236	-8.6	2.9
전국	1,995	13,617	2,063	14,157	3.4	4.0

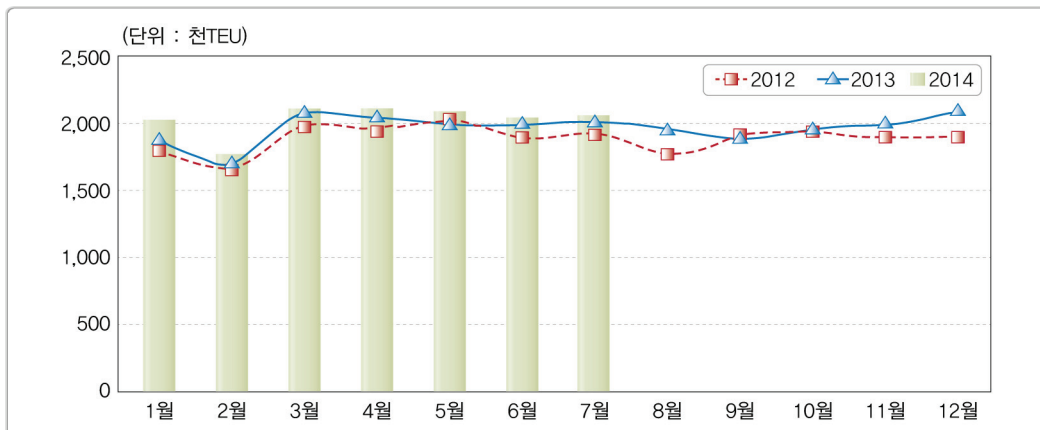
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

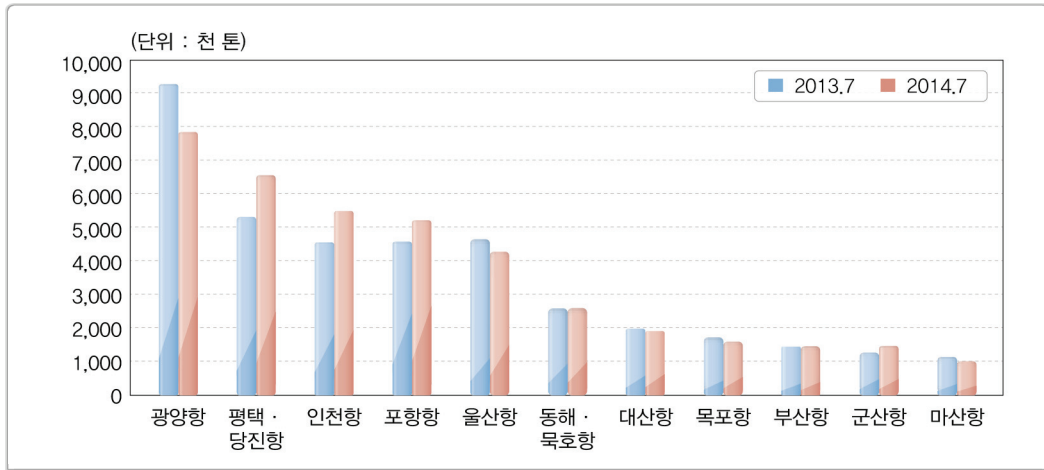


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 부산항의 7월 컨테이너처리실적은 전년대비 2.0% 증가한 154만 7천TEU
- ▶ 인천항은 전년대비 18.5% 증가한 20만 6천TEU를 기록하였으며, 광양항은 누적 컨테이너 물동량이 전년대비 7.3% 증가한 137만 7천TEU를 기록함

〈그림 I-4〉 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)

(단위 : 천 톤, %)

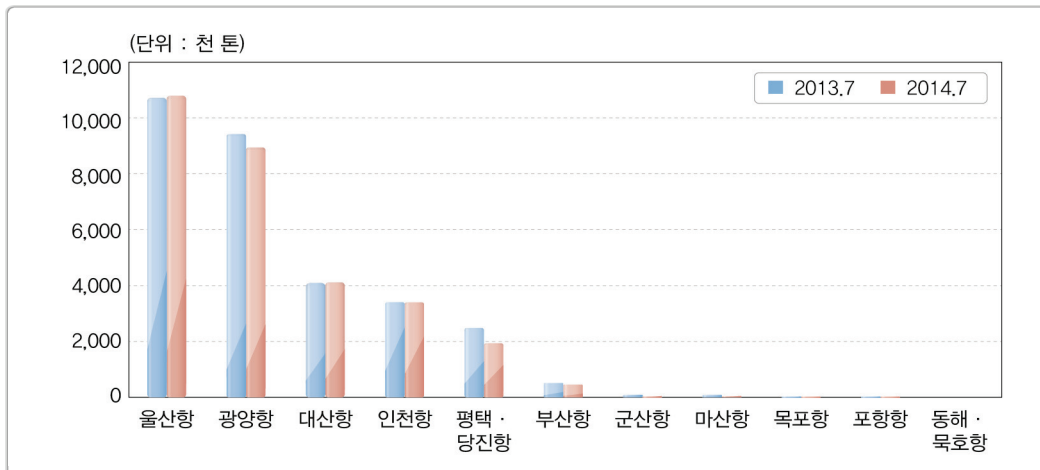
구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
전국	52,010	355,088	49,109	49,054	349,484	-0.1	-5.7	-1.6
광양항	9,268	57,304	7,594	7,883	60,087	3.8	-14.9	4.9
평택·당진항	5,343	36,026	6,204	6,590	45,228	6.2	23.3	25.5
인천항	4,568	33,552	5,381	5,528	36,210	2.7	21.0	7.9
포항항	4,624	34,501	5,441	5,222	37,754	-4.0	12.9	9.4
울산항	4,633	29,991	4,068	4,298	30,126	5.7	-7.2	0.4
동해·목포항	2,591	18,234	2,905	2,623	18,510	-9.7	1.2	1.5
대산항	2,006	13,045	1,582	1,921	12,613	21.4	-4.2	-3.3
목포항	1,752	11,062	1,480	1,605	11,293	8.4	-8.4	2.1
부산항	1,492	10,584	1,515	1,470	10,706	-3.0	-1.5	1.2
군산항	1,296	9,468	1,285	1,458	9,682	13.5	12.6	2.3
마산항	1,152	8,140	980	1,038	6,888	5.9	-9.9	-15.4
기타	13,286	93,180	10,676	9,419	70,386	-11.8	-29.1	-24.5

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 7월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 7월 유류 물동량

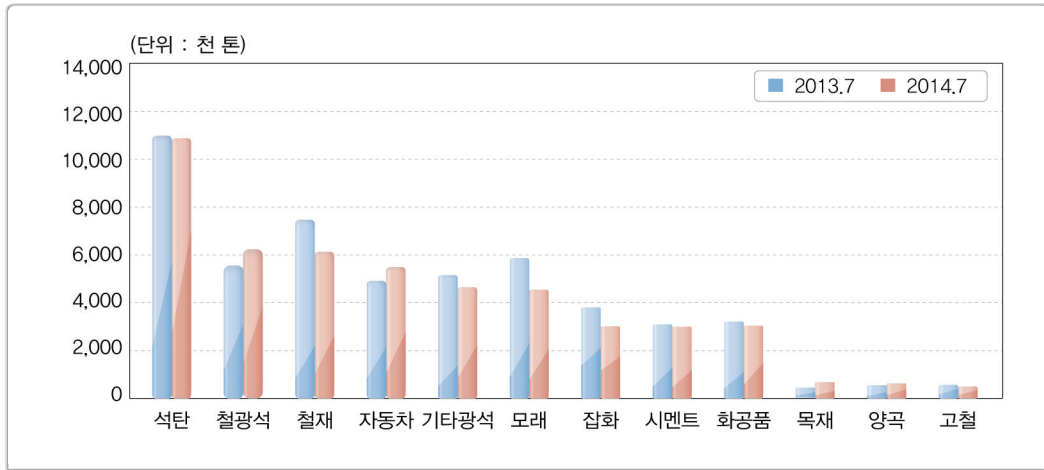
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
전국	31,908	229,808	29,257	31,418	227,634	7.4	-1.5	-0.9
울산항	10,739	79,213	10,237	10,798	79,249	5.5	0.5	0.0
광양항	9,414	59,486	8,161	8,983	61,910	10.1	-4.6	4.1
대산항	4,135	26,304	3,895	4,130	27,386	6.0	-0.1	4.1
인천항	3,473	31,103	3,064	3,429	27,905	11.9	-1.3	-10.3
평택·당진항	2,520	21,724	2,378	1,954	20,120	-17.9	-22.5	-7.4
부산항	552	4,010	538	532	3,719	-1.0	-3.6	-7.2
군산항	127	938	102	102	761	-0.4	-20.2	-18.9
마산항	113	812	99	101	723	2.2	-10.1	-10.9
목포항	79	540	71	71	541	-0.3	-10.2	0.3
포항항	50	362	42	46	340	9.8	-6.5	-5.9
동해·묵호항	32	222	36	28	218	-22.9	-13.3	-1.5
기타	674	5,096	632	1,245	4,761	96.9	84.8	-6.6

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 7월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 7월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
합계	83,918	584,896	78,366	80,473	577,118	2.7	-4.1	-1.3
양곡	591	4,509	649	616	4,526	-5.2	4.1	0.4
시멘트	3,131	22,453	3,617	3,058	22,648	-15.4	-2.3	0.9
석탄	11,017	72,574	11,438	10,912	76,881	-4.6	-0.9	5.9
목재	482	3,522	456	697	3,810	52.8	44.6	8.2
모래	5,919	40,853	4,964	4,552	31,511	-8.3	-23.1	-22.9
철광석	5,579	38,455	4,947	6,247	39,829	26.3	12.0	3.6
철재	7,490	53,260	7,216	6,171	54,208	-14.5	-17.6	1.8
고철	569	5,521	469	535	3,770	14.2	-6.0	-31.7
자동차	4,978	32,837	4,791	5,499	35,759	14.8	10.5	8.9
잡화	3,825	26,208	3,591	3,067	24,108	-14.6	-19.8	-8.0
유류	31,908	229,808	29,257	31,418	227,634	7.4	-1.5	-0.9
기타광석	5,191	33,564	4,120	4,665	31,409	13.2	-10.1	-6.4
화공품	3,239	21,331	2,853	3,036	21,023	6.4	-6.3	-1.4

자료 : SP-IDC, KMI 작성



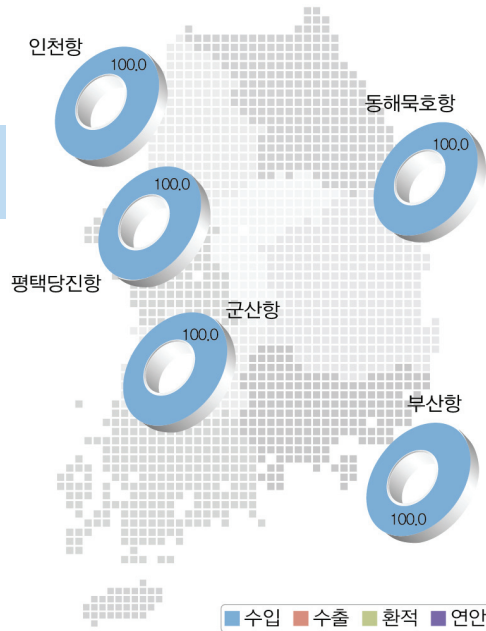
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천항	341	2,423	341	2,515	-0.1	3.8
평택·당진항	86	579	82	618	-4.6	6.7
부산항	59	602	80	776	35.5	29.0
군산항	32	331	50	358	59.6	8.3
동해·묵호항	0	0	33	41	-	-
전국	591	4,509	616	4,526	4.1	0.4

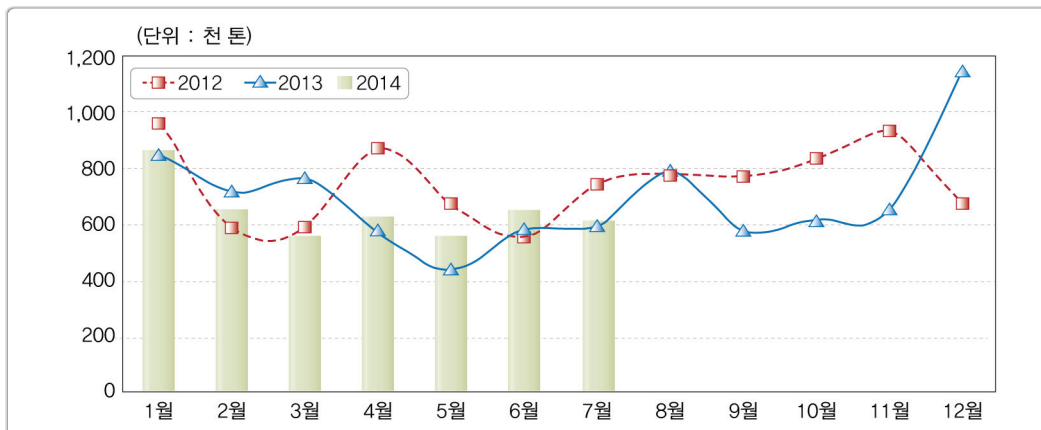
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ '14/15시즌 곡물해상물동량은 소맥, 옥수수 물동량의 감소와 대두물동량의 증가로 전년대비 2.3% 감소할 것으로 전망됨



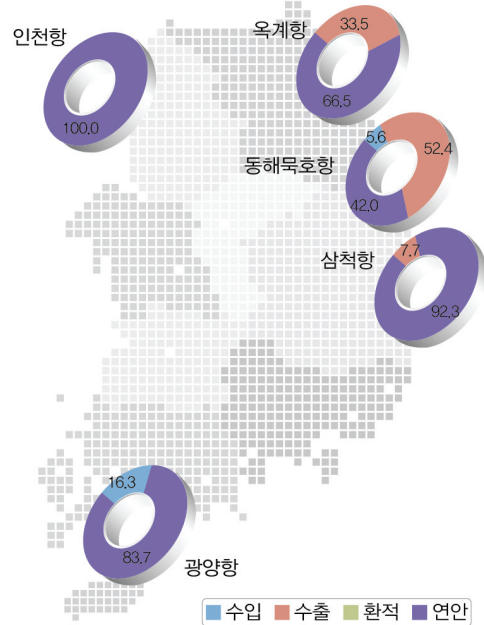
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
동해·묵호항	931	7,418	875	6,904	-6.0	-6.9
옥계항	395	2,517	498	3,334	26.1	32.5
삼척항	407	2,750	414	2,935	1.7	6.7
광양항	364	2,626	306	2,293	-16.0	-12.7
인천항	129	767	190	1,199	47.6	56.2
전국	3,131	22,453	3,058	22,648	-2.3	0.9

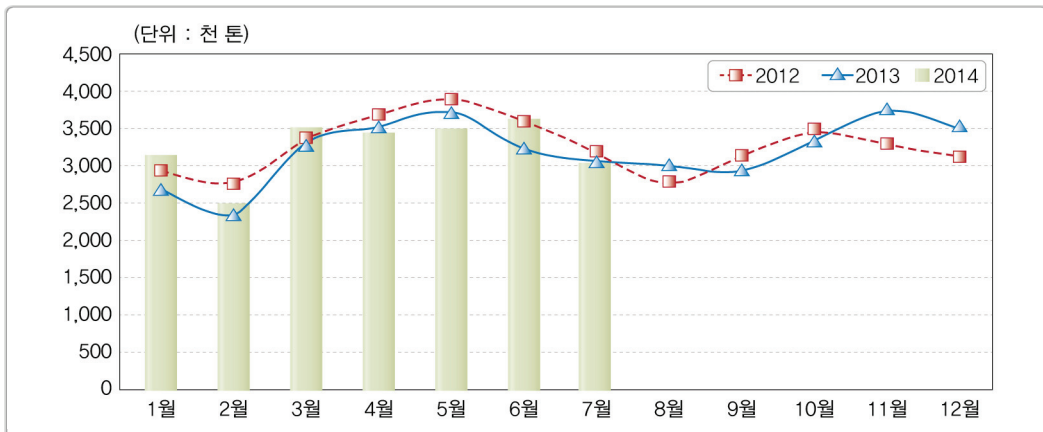
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

▶ 시멘트업계, 환율하락과 중국 및 일본의 시멘트가격 인하로 수출 난항



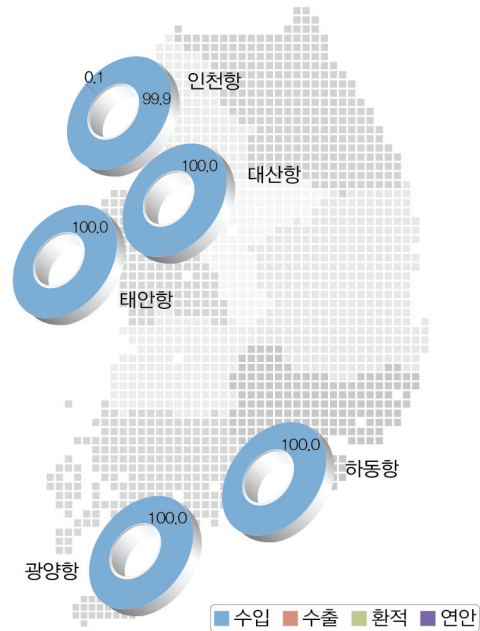
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
광양항	1,950	12,841	1,952	14,167	0.1	10.3
인천항	906	5,997	1,403	7,008	54.8	16.9
태안항	989	7,748	1,250	8,092	26.3	4.4
대산항	1,182	7,894	1,096	7,332	-7.3	-7.1
하동항	981	7,706	1,004	7,287	2.3	-5.4
전국	11,017	72,574	10,912	76,881	-0.9	5.9

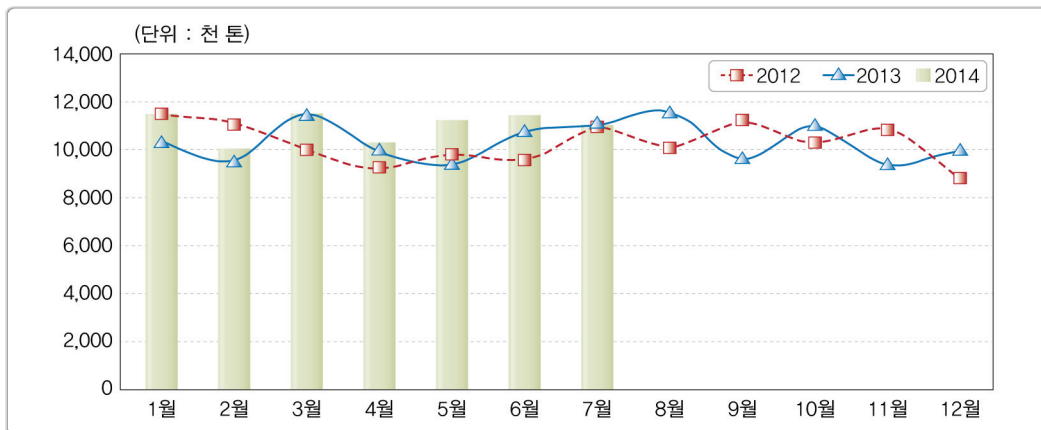
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 한국서부발전이 2년 전부터 추진해 오던 유연탄 공급 다변화 사업이 무산될 위기



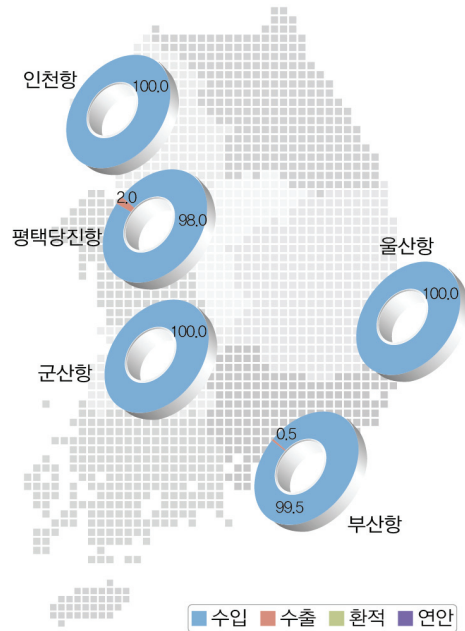
목재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천항	216	1,491	257	1,405	18.9	-5.8
군산항	86	883	185	899	115.5	1.8
울산항	81	517	175	843	117.1	63.1
평택·당진항	20	145	42	204	104.2	41.0
부산항	52	307	21	224	-60.2	-27.0
전국	482	3,522	697	3,810	44.6	8.2

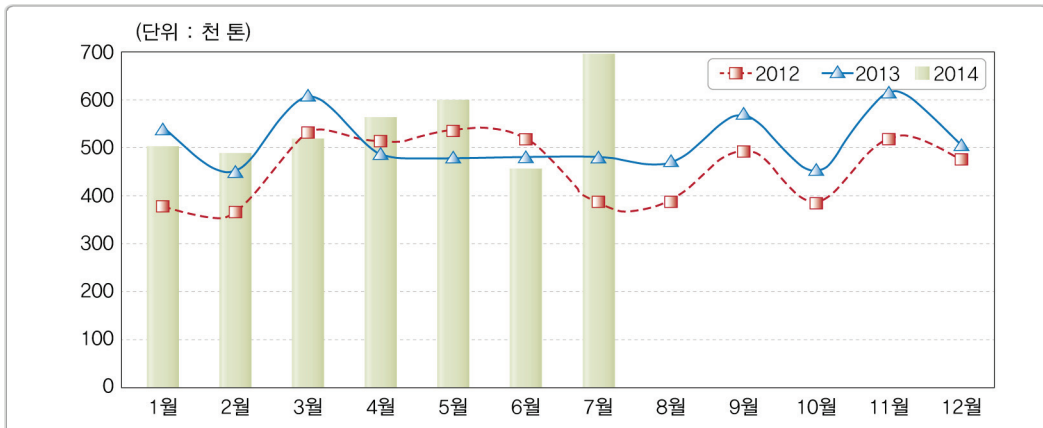
주 : 상위 5개 항만

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 7월 미국과 유럽연합, 호주 등에서 불법 벌채된 목재와 가공제품의 유통을 전면 금지시키기로 함



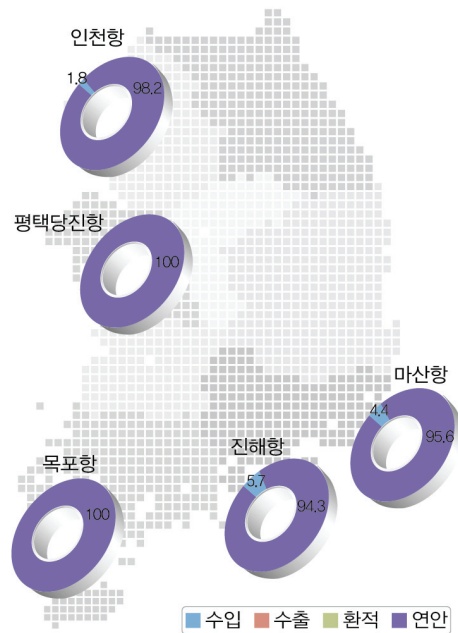
모래

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천항	1,044	7,370	1,278	8,703	22.4	18.1
마산항	84	541	143	859	71.4	58.8
목포항	117	844	138	899	17.7	6.5
평택·당진항	136	736	133	1,076	-2.3	46.1
진해항	172	988	117	901	-32.2	-8.8
전국	5,919	40,853	4,552	31,511	-23.1	-22.9

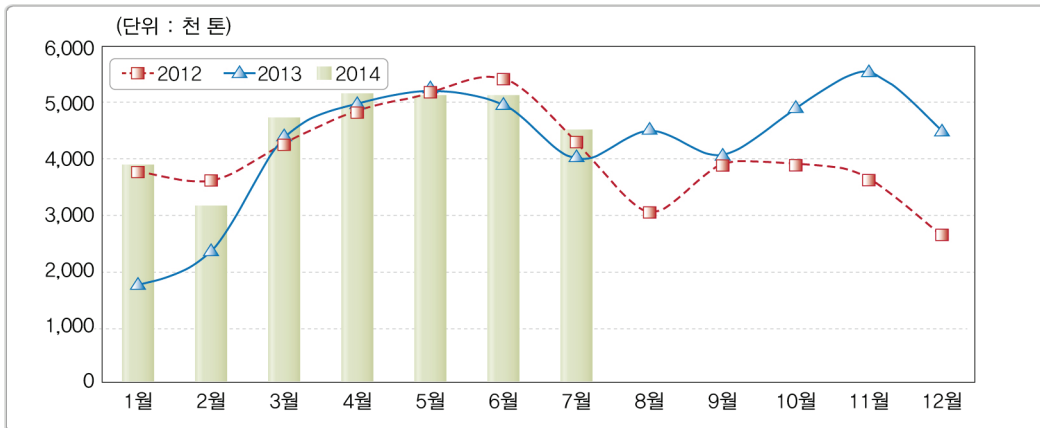
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

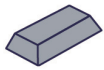
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '16년에 수립될 준설토 활용을 통한 해양환경 개선사업 기본계획으로 해양준설토사가 건설용 자재 등으로 재활용 될 예정



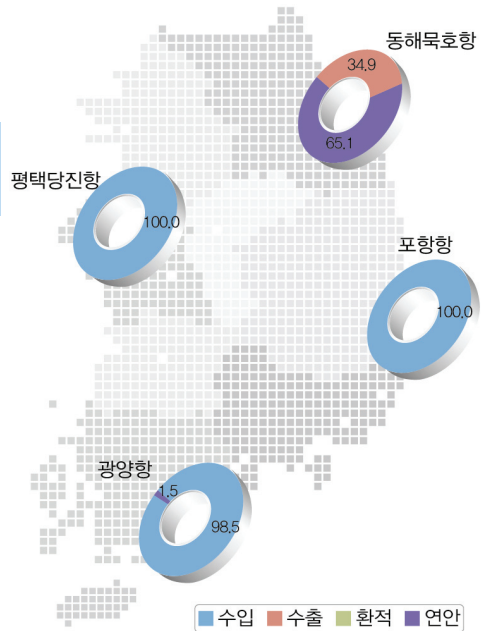
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
포항항	1,467	13,139	2,228	14,490	51.9	10.3
광양항	3,043	17,109	1,997	18,538	-34.4	8.4
평택·당진항	982	7,604	1,978	6,416	101.5	-15.6
동해·묵호항	73	481	39	312	-46.2	-35.2
부산	0	0	0	11	-	-
전국	5,579	38,455	6,247	39,829	12.0	3.6

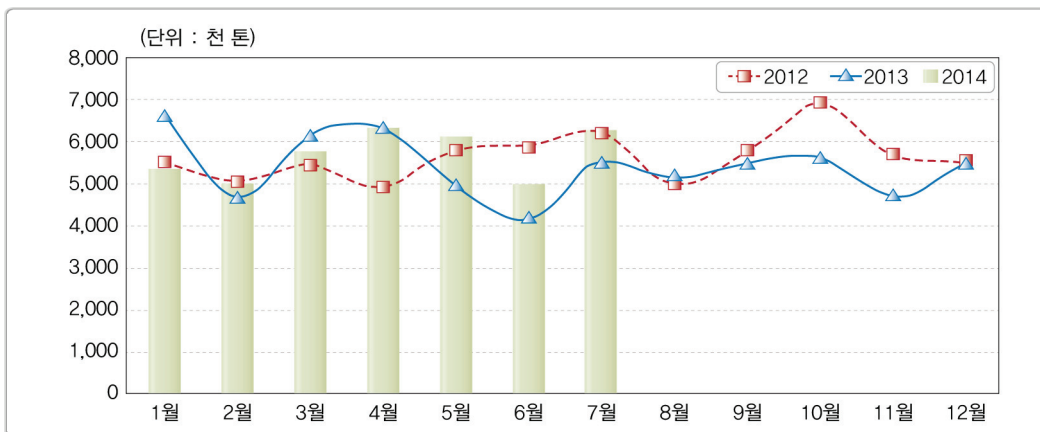
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ '14년도 철강재 수요 증가전망으로 7월 철광석 물동량은 전년대비 11.4% 증가



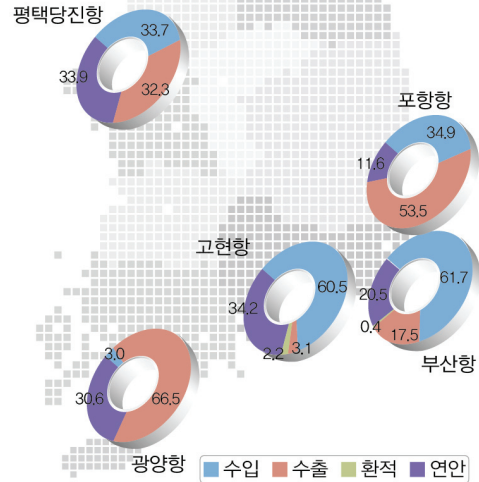
철재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
포항항	1,105	7,928	1,272	9,028	15.2	13.9
평택·당진항	1,005	6,805	988	12,942	-1.7	90.2
광양항	1,521	9,424	833	7,640	-45.3	-18.9
부산항	475	3,405	500	3,268	5.3	-4.0
고현항	575	5,531	475	3,877	-17.4	-29.9
전국	7,490	53,260	6,171	54,208	-17.6	1.8

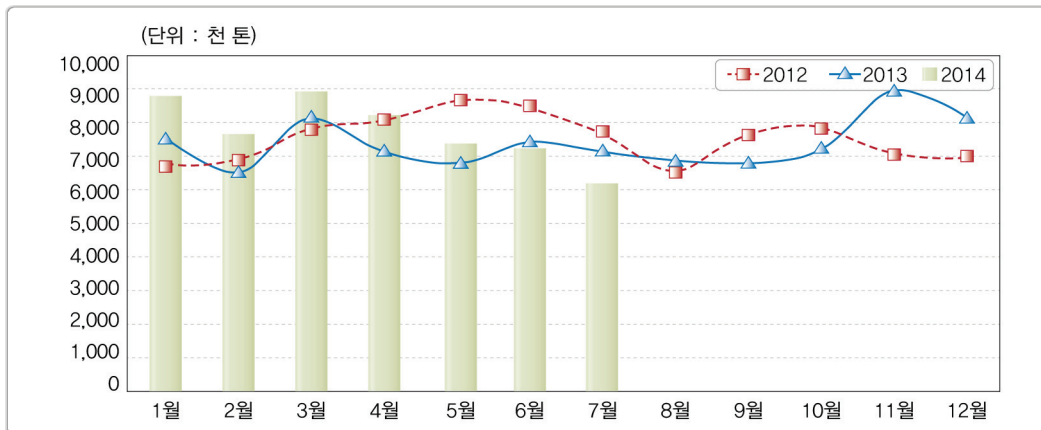
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ 7월 세계 조강생산량은 전년대비 3.1% 증가한 1억 3,682만 톤을 기록



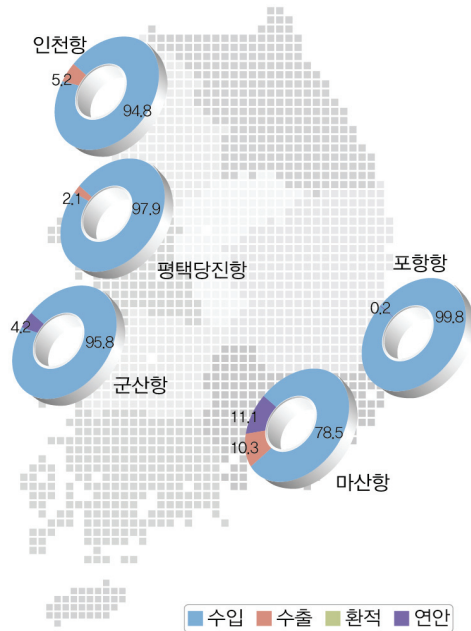
고철

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
평택·당진항	132	1,337	156	1,074	18.5	-19.7
포항항	155	1,054	109	958	-29.6	-9.0
인천항	46	457	96	452	108.1	-0.9
군산항	43	411	72	404	66.2	-1.7
마산항	31	182	39	210	25.6	15.1
전국	569	5,521	535	3,770	-6.0	-31.7

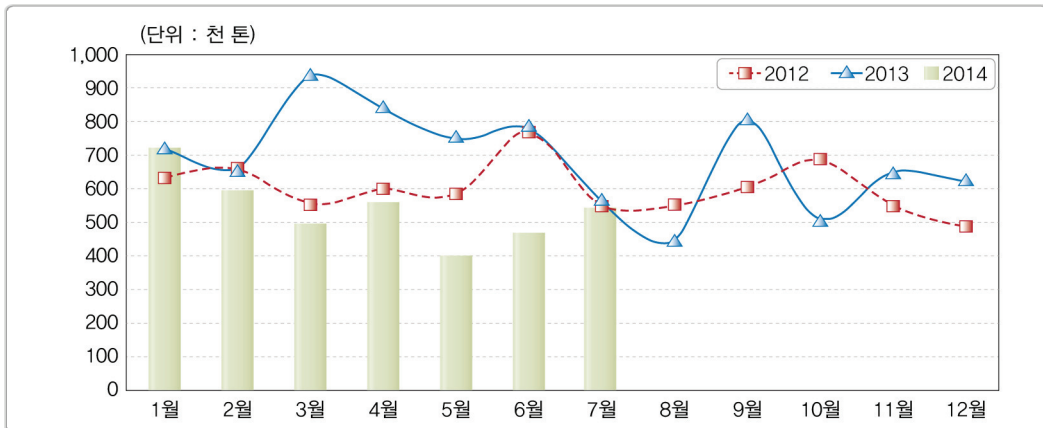
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 고철수입량이 6개월 만에 증가세를 나타냈지만 일시적인 현상으로 전망됨



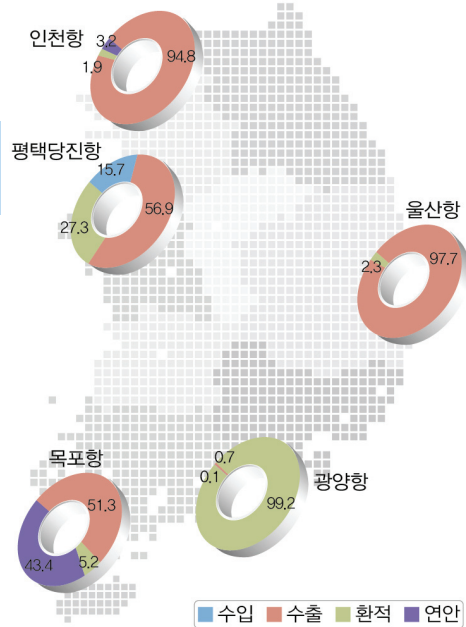
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
평택·당진항	1,231	8,922	1,345	8,913	9.3	-0.1
울산항	1,118	6,959	1,047	7,289	-6.4	4.7
광양항	658	2,337	964	5,051	46.5	116.1
목포항	892	5,638	812	5,488	-8.9	-2.7
인천항	336	3,304	460	3,139	36.9	-5.0
전국	4,978	32,837	5,499	35,759	10.5	8.9

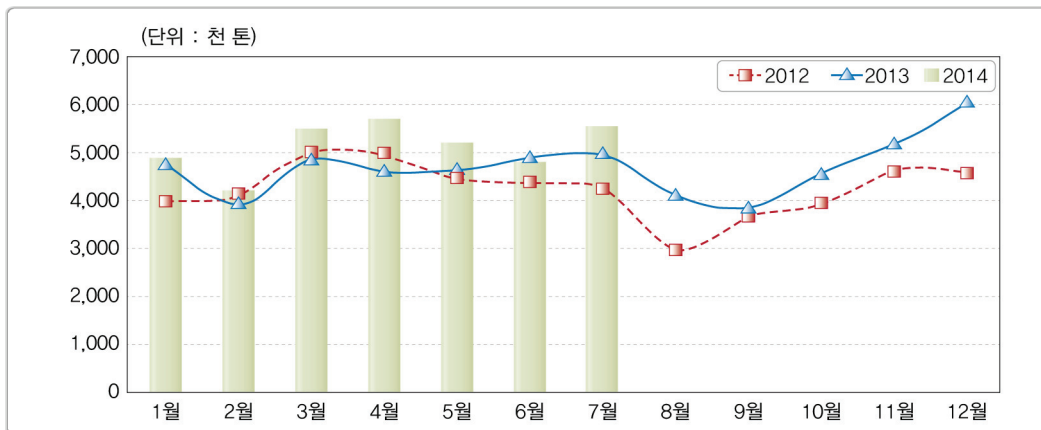
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 7월 국내 자동차 생산량 및 판매량, 전년동기대비 22.5% 증가(p.73)
- ▶ 인도, GM의 신흥국 수출 거점 기지로 부상(p.74)



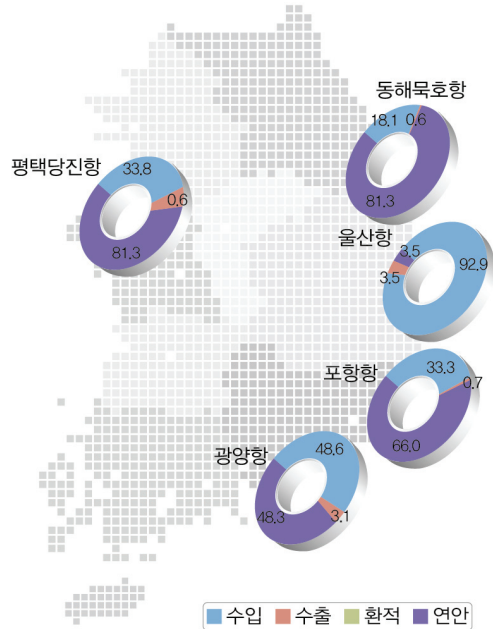
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
광양항	1,045	7,221	1,194	7,757	14.3	7.4
동해·묵호항	1,105	7,048	1,092	7,789	-1.1	10.5
평택·당진항	462	2,273	596	3,195	29.0	40.6
포항항	467	3,418	444	3,177	-4.7	-7.1
울산항	441	2,607	399	2,748	-9.4	5.4
전국	5,191	33,564	4,665	31,409	-10.1	-6.4

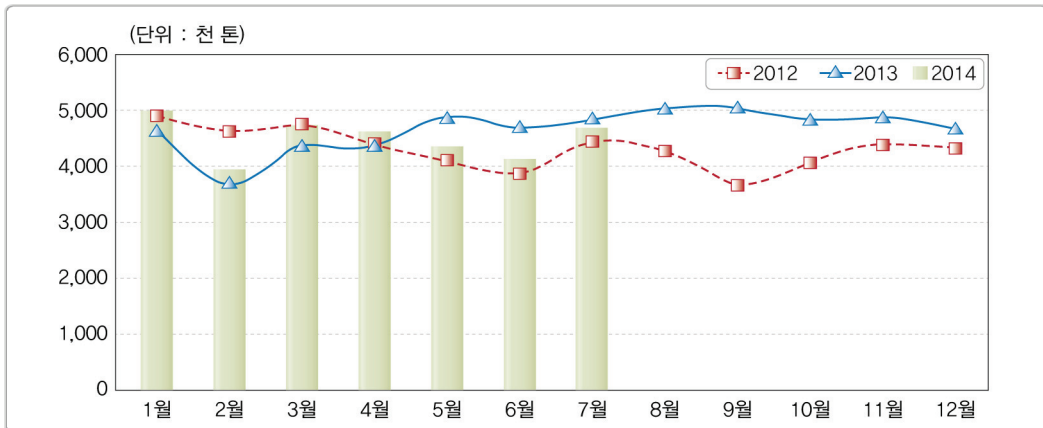
주 : 상위 5개 항만

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 7월 기타광석 물동량은 466만 5천 톤을 기록 전년동기대비 10.1% 감소함
- ▷ 7월, 전국에서 가장 많은 기타광석을 광양항(119만 4천톤)에서 처리하였으며 동해·묵호항, 평택·당진항, 포항항, 울산항 순으로 물동량 비중을 나타냄



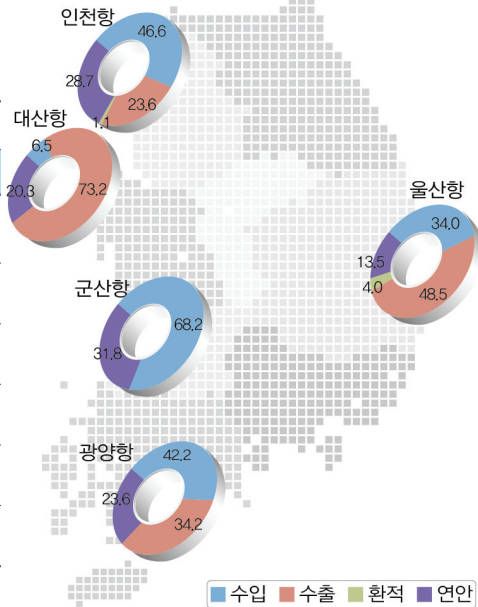
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
울산항	1,799	11,148	1,486	10,986	-17.4	-1.4
대산항	754	4,678	812	5,054	7.8	8.0
광양항	377	3,473	488	3,248	29.5	-6.5
인천항	73	659	126	858	74.0	30.3
군산항	22	144	31	159	43.7	10.4
전국	3,239	21,331	3,036	21,023	-6.3	-1.4

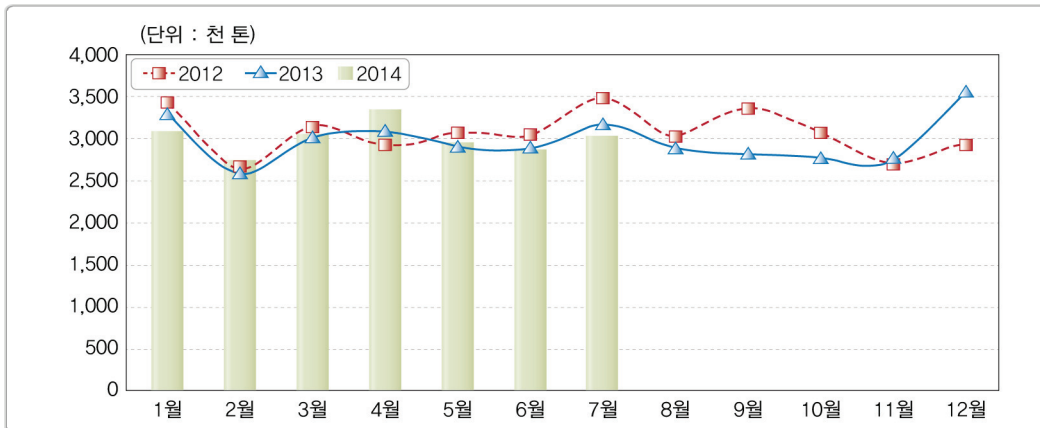
주 : 상위 5개 항만

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 7월 화학공업생산물 물동량은 303만 6천 톤을 기록 전년동기대비 6.3% 감소함



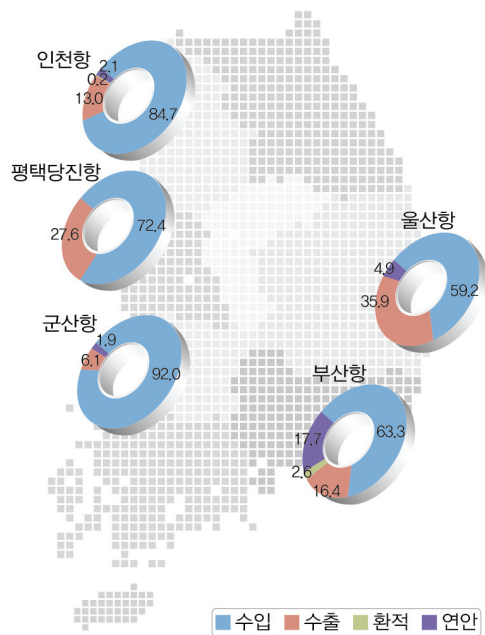
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천항	634	4,355	567	4,474	-10.5	2.7
울산항	609	4,303	552	3,582	-9.4	-16.8
부산항	505	3,165	486	3,360	-3.8	6.2
평택·당진항	376	3,547	475	4,542	26.5	28.0
군산항	437	3,266	369	3,068	-15.4	-6.0
전국	3,825	26,208	3,067	24,108	-19.8	-8.0

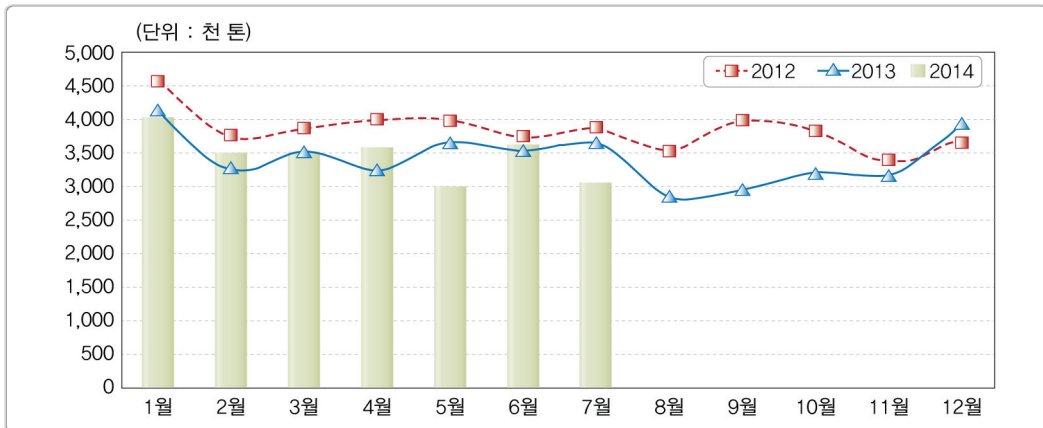
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 중국 수출부진으로 다소 주춤했던 기계 산업이 '14년도 하반기에는 회복세를 나타낼 전망



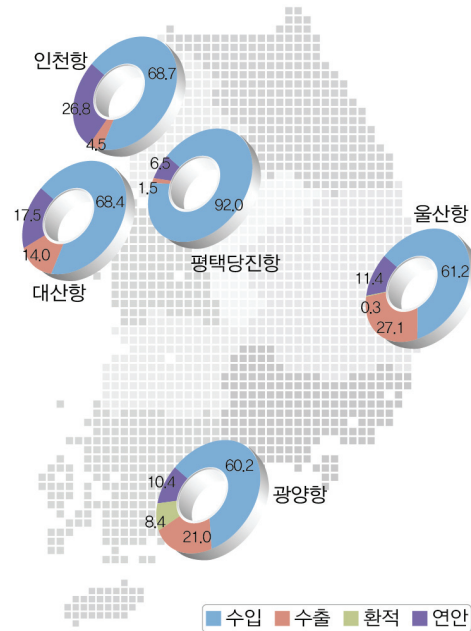
유류

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
울산항	10,739	79,213	10,798	79,249	0.5	0.0
광양항	9,414	59,486	8,983	61,910	-4.6	4.1
대산항	4,135	26,304	4,130	27,386	-0.1	4.1
인천항	3,473	31,103	3,429	27,905	-1.3	-10.3
평택당진항	2,520	21,724	1,954	20,120	-22.5	-7.4
전국	31,908	229,808	31,418	227,634	-1.5	-0.9

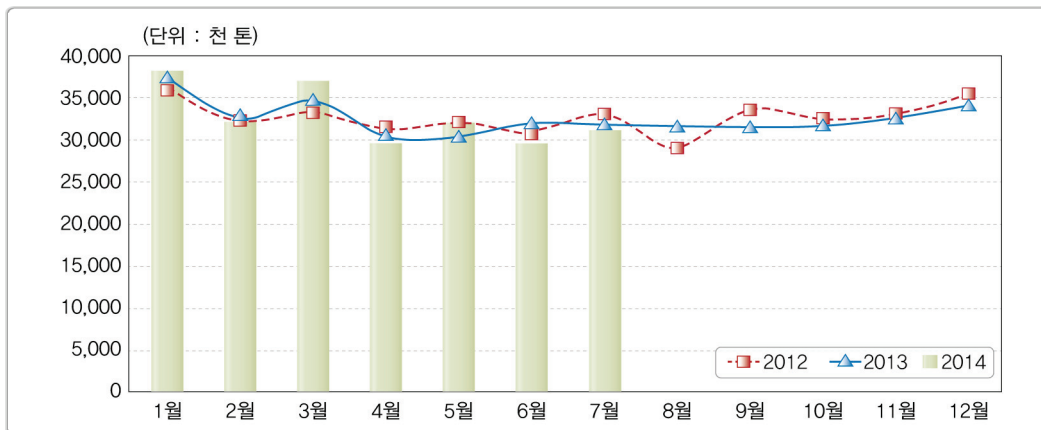
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ 정유 업체들의 윤활기유 신설공장 가동 증가로 업체별 윤활유 수출경쟁이 치열할 것으로 전망됨

〈표 I -6〉 2014년 7월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

구 분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산항	유류	철재	잡화	자동차	모래
	532 (-3.6)	500 (5.3)	486 (-3.8)	159 (80.1)	95 (8.0)
광양항	유류	철광석	석탄	기타광석	자동차
	8,983 (-4.6)	1,997 (-34.4)	1,952 (0.1)	1,194 (14.3)	964 (46.5)
울산항	유류	화공품	자동차	잡화	기타광석
	10,798 (0.5)	1,486 (-17.4)	1,047 (-6.4)	552 (-9.4)	399 (-9.4)
인천항	유류	석탄	모래	잡화	자동차
	3,429 (-1.3)	1,403 (54.8)	1,278 (22.4)	567 (-10.5)	460 (36.9)
평택·당진항	철광석	유류	자동차	철재	석탄
	1,978 (101.5)	1,954 (-22.5)	1,345 (9.3)	988 (-1.7)	713 (-17.2)
대산항	유류	석탄	화공품	플라스틱·고무	기타광석
	4,130 (-0.1)	1,096 (-7.3)	812 (7.8)	6 (-88.4)	6 (51.7)
포항항	철광석	철재	석탄	기타광석	고철
	2,228 (51.9)	1,272 (15.2)	960 (-21.7)	444 (-4.7)	109 (-29.6)
동해·묵호항	기타광석	시멘트	석탄	철광석	양곡
	1,092 (-1.1)	875 (-6.0)	533 (17.4)	39 (-46.2)	33 (-)
목포항	자동차	철재	모래	시멘트	유류
	812 (-8.9)	384 (36.3)	138 (17.7)	86 (-0.2)	71 (-10.2)
군산항	자동차	잡화	목재	유류	기타광석
	403 (52.1)	369 (-15.4)	185 (115.5)	102 (-20.2)	99 (-50.3)
마산항	잡화	철재	자동차	시멘트	모래
	280 (-5.6)	214 (-2.8)	184 (-3.1)	150 (0.4)	143 (71.4)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 7월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

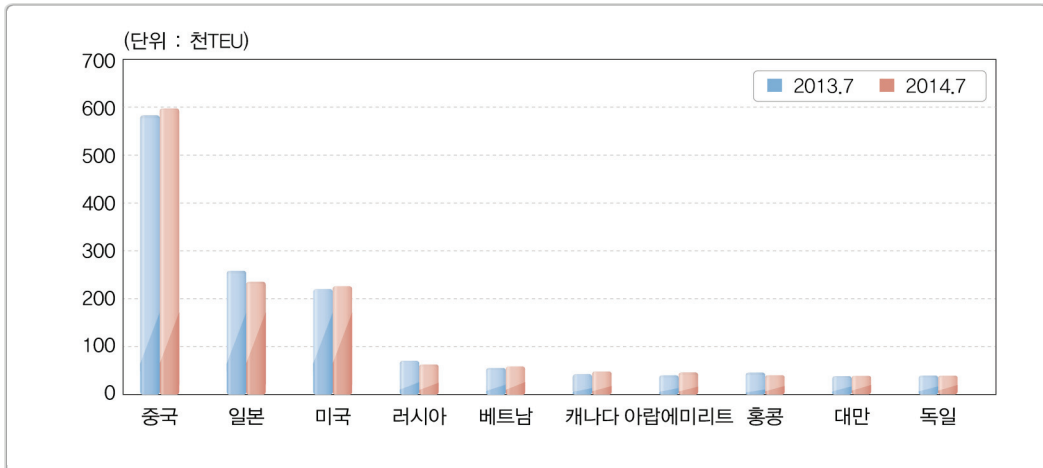
구 분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천항	평택·당진항	부산항	군산항	동해·묵호항
	341	82	80	50	33
	(-0.1)	(-4.6)	(35.5)	(59.6)	(-)
시멘트	동해·묵호항	옥계항	삼척항	광양항	인천항
	875	498	414	306	190
	(-6.0)	(26.1)	(1.7)	(-16.0)	(47.6)
석탄	광양항	인천항	태안항	대산항	하동항
	1,952	1,403	1,250	1,096	1,004
	(0.1)	(54.8)	(26.3)	(-7.3)	(2.3)
목재	인천항	군산항	울산항	평택·당진항	부산항
	257	185	175	42	21
	(18.9)	(115.5)	(117.1)	(104.2)	(-60.2)
모래	인천항	마산항	목포항	평택·당진항	진해항
	1,278	143	138	133	117
	(22.4)	(71.4)	(17.7)	(-2.3)	(-32.2)
철광석	포항항	광양항	평택·당진항	동해·묵호항	부산항
	2,228	1,997	1,978	39	0
	(51.9)	(-34.4)	(101.5)	(-46.2)	(-)
철재	포항항	평택·당진항	광양항	부산항	고현항
	1,272	988	833	500	475
	(15.2)	(-1.7)	(-45.3)	(5.3)	(-17.4)
고철	평택·당진항	포항항	인천항	군산항	마산항
	156	109	96	72	39
	(18.5)	(-29.6)	(108.1)	(66.2)	(25.6)
자동차	평택·당진항	울산항	광양항	목포항	인천항
	1,345	1,047	964	812	460
	(9.3)	(-6.4)	(46.5)	(-8.9)	(36.9)
잡화	인천항	울산항	부산항	평택·당진항	군산항
	567	552	486	475	369
	(-10.5)	(-9.4)	(-3.8)	(26.5)	(-15.4)
유류	울산항	광양항	대산항	인천항	평택·당진항
	10,798	8,983	4,130	3,429	1,954
	(0.5)	(-4.6)	(-0.1)	(-1.3)	(-22.5)
기타광석	광양항	동해·묵호항	평택·당진항	포항항	울산항
	1,194	1,092	596	444	399
	(14.3)	(-1.1)	(29.0)	(-4.7)	(-9.4)
화공품	울산항	대산항	광양항	인천항	군산항
	1,486	812	488	126	31
	(-17.4)	(7.8)	(29.5)	(74.0)	(43.7)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 항만물동량 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 7월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	156	193	249	597	29.2
2 일본	79	44	112	235	11.5
3 미국	69	54	102	226	11.0
4 러시아	18	14	29	61	3.0
5 베트남	24	20	14	57	2.8
6 캐나다	10	7	28	46	2.2
7 아랍에미리트	15	15	14	44	2.1
8 홍콩	9	22	8	39	1.9
9 대만	11	21	8	39	1.9
10 독일	11	18	8	37	1.8

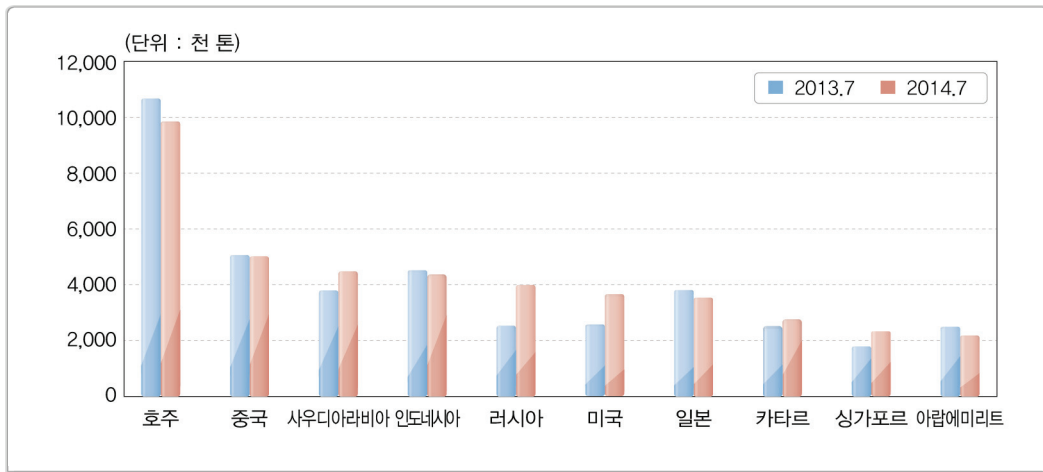
주 : 상위 10개국 기준

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 7월 벌크 물동량 동향



주: 유류포함

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2014년 7월 벌크 물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	호주	중국	사우디아라비아	인도네시아	러시아	미국	일본	카타르	싱가포르	아랍에미리트
양곡	91	-	-	-	-	434	-	-	-	-
시멘트	-	-	-	35	19	174	106	-	-	-
석탄	4,238	335	-	2,853	1,756	310	2	-	-	-
목재	26	23	-	43	15	14	5	-	4	0
모래	53	-	-	-	-	-	6	-	-	-
철광석	3,569	8	-	-	-	-	-	-	-	-
철재	54	1,568	37	39	86	482	889	-	21	34
고철	-	29	-	-	65	45	326	-	3	-
자동차	126	247	223	3	41	1,045	73	17	12	87
잡화	209	335	50	147	83	371	226	2	44	37
유류	938	1,332	4,080	1,315	1,915	507	1,148	2,805	2,158	2,068
기타광석	482	275	-	-	43	89	402	-	48	9
화공품	138	898	102	5	0	226	396	0	99	4

주: 상위 10개국 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 7월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	호주	태국	인도	캐나다
	434	91	36	33	22
	(725.8)	(115.0)	(172.1)	(-)	(304.7)
시멘트	미국	일본	나이지리아	필리핀	캐나다
	174	106	70	50	47
	(87.6)	(-6.4)	(-48.8)	(1.7)	(-)
석탄	호주	인도네시아	러시아	캐나다	중국
	4,238	2,853	1,756	1,128	335
	(-14.5)	(2.6)	(46.5)	(-20.8)	(-6.2)
목재	뉴질랜드	베트남	칠레	캐나다	인도네시아
	251	147	64	62	43
	(39.5)	(103.5)	(-)	(-14.9)	(33.5)
모래	호주	베트남	일본	중국	-
	53	36	6	0	-
	(-)	(94.6)	(95.9)	(-)	-
철광석	호주	브라질	남아프리카공화국	캐나다	인도
	3,569	1,670	454	327	150
	(-14.2)	(30.6)	(-)	(-)	(-)
철재	중국	일본	미국	인도	베트남
	1,568	889	482	115	97
	(-9.2)	(-9.1)	(4.7)	(-3.0)	(19.6)
고철	일본	러시아	미국	중국	뉴질랜드
	326	65	45	29	11
	(21.0)	(-21.8)	(35.4)	(71.9)	(-4.7)
자동차	미국	중국	사우디아라비아	독일	벨기에
	1,045	247	223	159	150
	(51.5)	(19.4)	(-11.4)	(18.0)	(73.1)
잡화	미국	중국	브라질	일본	호주
	371	335	234	226	209
	(212.0)	(-9.7)	(-32.8)	(11.7)	(140.6)
유류	사우디아라비아	카타르	싱가포르	아랍에미리트	러시아
	4,080	2,805	2,158	2,068	1,915
	(24.1)	(11.2)	(25.8)	(-12.4)	(103.8)
기타광석	호주	일본	중국	뉴칼레도니아	미국
	482	402	275	164	89
	(36.3)	(-13.7)	(11.2)	(46.9)	(-25.9)
화공품	중국	일본	미국	대만	호주
	898	396	226	138	138
	(3.2)	(4.2)	(-21.7)	(34.4)	(97.1)

주 : () 전년동기비

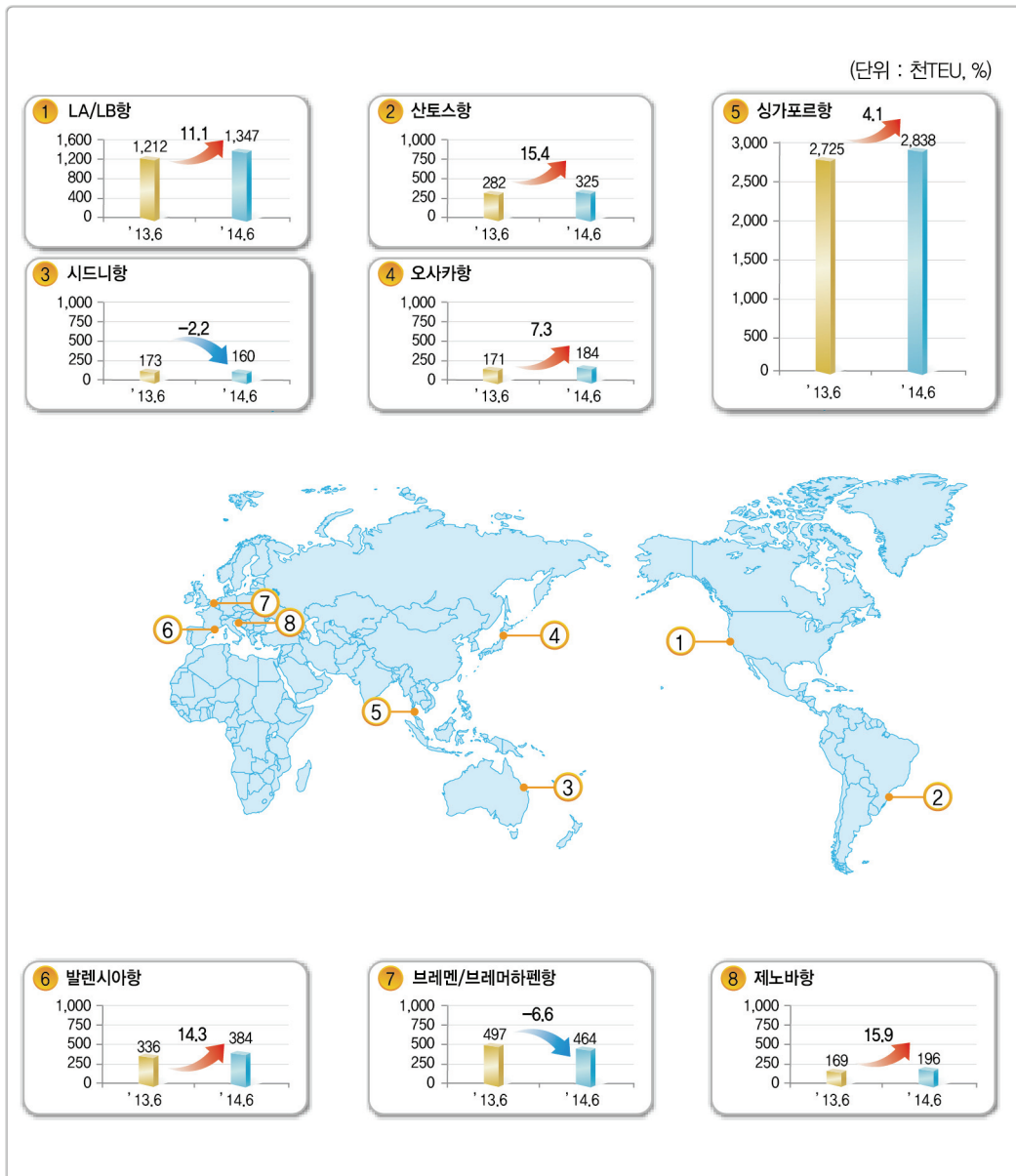
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

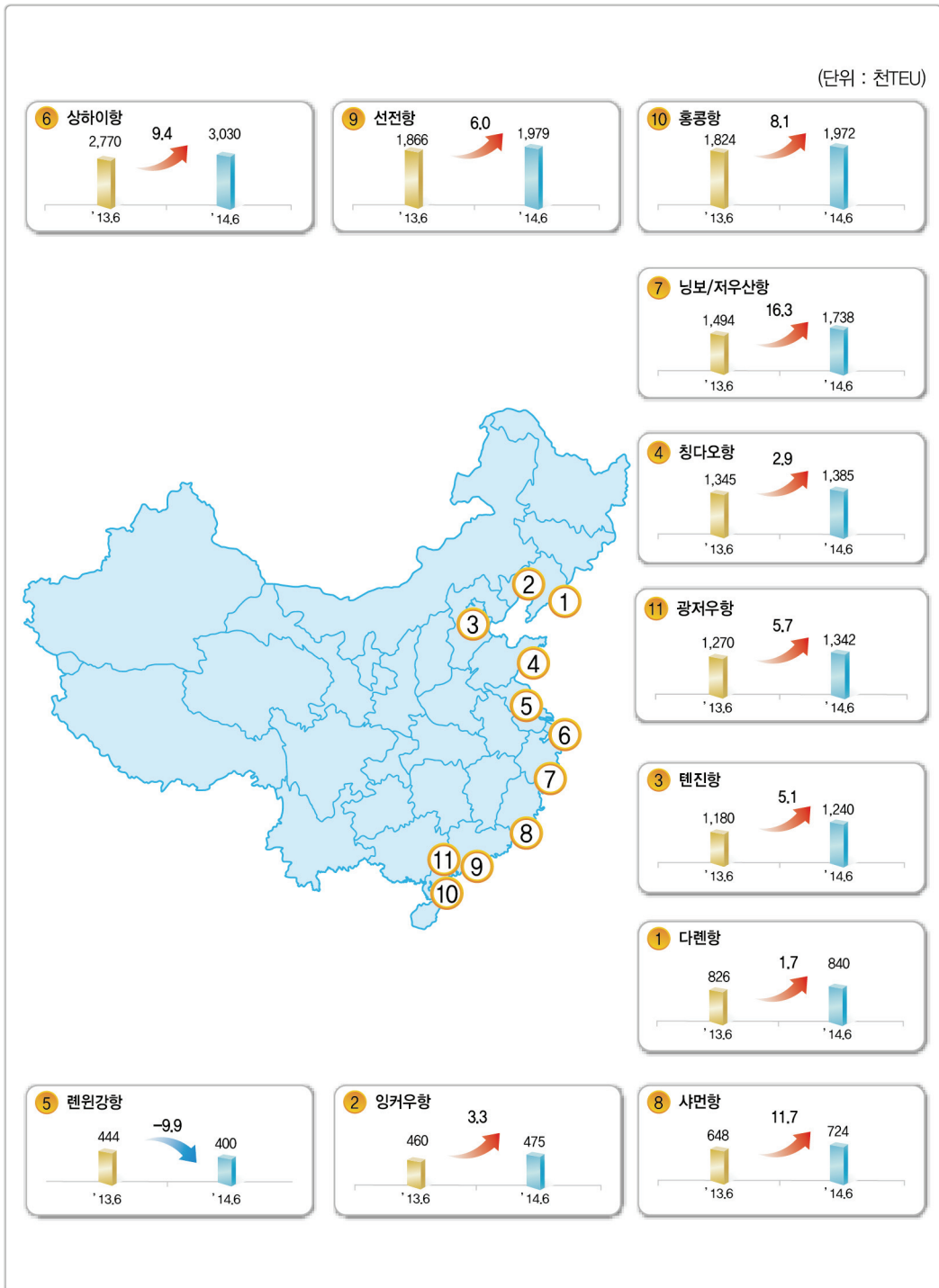
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,770	16,335	3,000	3,030	17,235	1.0	9.4	5.5
	선전항	1,939	11,035	1,860	1,979	10,964	6.4	2.1	-0.6
	홍콩항	1,824	10,736	1,949	1,927	11,113	-1.1	5.6	3.5
	닝보/저우산항	1,494	8,505	1,681	1,738	9,618	3.4	16.3	13.1
	칭다오항	1,345	8,002	1,380	1,385	8,368	0.3	2.9	4.6
	광저우항	1,270	7,126	1,352	1,342	7,711	-0.8	5.7	8.2
	톈진항	1,180	6,506	1,240	1,240	6,888	0.0	5.1	5.9
	다롄항	826	4,467	827	840	4,633	1.5	1.7	3.7
	샤먼항	648	3,736	709	724	4,029	2.0	11.7	7.8
	잉커우항	444	2,685	493	475	2,871	-3.7	7.0	6.9
	롄윈강항	460	2,709	410	400	2,566	-2.4	-13.0	-5.3
아시아	싱가포르항	2,725	15,814	2,943	2,838	16,506	-3.6	4.1	4.4
	오사카	171	1,036	176	184	1,082	4.2	7.3	4.4
미주	LA/LB항	1,212	6,933	1,289	1,347	7,355	4.5	11.1	6.1
	산토스항	282	1,594	301	325	1,721	8.0	15.4	8.0
유럽	브레멘/ 브레머하펜항	497	2,918	476	464	2,837	-2.5	-6.6	-2.8
	발렌시아항	336	2,208	400	384	2,147	-4.0	14.3	-2.8
	제노바항	169	993	186	196	1,060	5.4	15.9	6.8
오세아니아	시드니	173	1,008	190	169	1,061	-11.1	-2.2	5.3

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

⑥ '14년 6월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,507만 8천 TEU로 전년동기대비 6.2% 증가함

⑥ 전월대비 1.2% 증가, '14년 누적 컨테이너 물동량은 5.1% 증가함

⑥ 6월 총컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,696만TEU로 전년동기대비 5.5% 증가함

⑥ 누적 컨테이너물동량(홍콩 제외)은 9,669만 8천TEU를 기록함

· 누적 컨테이너 물동량 중 8,713만TEU는 연해항만(Sea-port), 957만TEU는 내륙항만(river-port)에서 처리함

〈표 I-12〉 중국 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
상하이항	2,770	16,335	3,000	3,030	17,235	1.0	9.4	5.5
선전항	1,939	11,035	1,860	1,979	10,964	6.4	2.1	-0.6
홍콩항	1,824	10,736	1,949	1,927	11,113	-1.1	5.6	3.5
닝보/저우산항	1,494	8,505	1,681	1,738	9,618	3.4	16.3	13.1
칭다오항	1,345	8,002	1,380	1,385	8,368	0.3	2.9	4.6
광저우항	1,270	7,126	1,352	1,342	7,711	-0.8	5.7	8.2
톈진항	1,180	6,506	1,240	1,240	6,888	0.0	5.1	5.9
다롄항	826	4,467	827	840	4,633	1.5	1.7	3.7
샤먼항	648	3,736	709	724	4,029	2.0	11.7	7.8
잉커우항	444	2,685	493	475	2,871	-3.7	7.0	6.9
롄윈강항	460	2,709	410	400	2,566	-2.4	-13.0	-5.3
합계	14,199	81,843	14,902	15,078	85,996	1.2	6.2	5.1

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

◎ '14년 6월 중국 총물동량은 전년동기대비 4.5% 증가한 9억 4,462만 톤을 기록함

➡ 연해항만은 6억 2,187만 톤, 내륙항만은 2억 8,986만 톤을 처리함

◎ '14년 6월 중국 누적 총물동량은 전년동기대비 5.2% 증가한 54억 8,966만 톤을 기록함

➡ 연해항만은 38억 3,877만 톤, 내륙항만은 16억 5,090만 톤을 처리함

◎ 대외 화물 처리물동량

➡ 6월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 5.4% 증가한 2억 9,601만 톤을 기록함

· 이 중 2억 6,954만 톤은 연안항, 2,647만 톤은 내륙항에서 처리함

➡ 누적 대외 화물 물동량은 17억 7,322만 톤으로 전년대비 7.6% 증가함

· 이 중 16억 1,357만 톤은 연안항, 1억 5,964만 톤은 내륙항에서 처리함

➡ '14년 6월 중국 컨테이너 물동량 중 지중해 지역으로 이동하는 물동량의 증가율이 높은 것으로 나타남

〈표 I-13〉 중국 컨테이너 화물지수

지역	2013년 평균	2014년 평균	6월	전월대비 (%)
종합 지수	1,082	1,101	1,101	0.9
유럽	1,354	1,490	1,437	1.9
지중해	1,388	1,616	1,714	7.8
미국 서부	1,060	989	958	-2.2
미국 동부 해안	1,217	1,213	1,228	0.2
페르시아/홍해	984	964	1,330	11.6
오세아니아	958	879	791	-6.7
서아프리카	864	870	880	0.0
남아프리카공화국	730	674	664	-1.3
남미	853	793	709	-0.3
일본	773	774	651	-10.0
동남아	842	809	843	2.7
한국	617	683	717	-2.5
대만	807	799	800	0.6
홍콩	725	646	659	1.6

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

3) 아시아

▶ 일본

① 일본, '14년 상반기 컨테이너 물동량 증가세 지속됨

➡ 세계 경제의 회복세와 일본 정부의 양적완화, 동남아로의 수출확대 등으로 일본의 '14년 상반기 컨테이너 물동량은 지속적인 증가세를 나타냄

· 지난 4월 소비세 증세로 5월 물동량은 전년대비 다소 감소하는 추세를 나타냈으나 6월에 재 반등하여 증세의 영향에서 벗어난 것으로 나타남

· 오사카항의 경우 개항 이후 가장 높은 컨테이너 물동량을 나타내고 있으며, '14년 하반기에도 이 같은 추세가 이어질지 귀추가 주목됨

② '14년 6월 나고야항의 컨테이너 물동량은 21만 4천TEU를 기록

➡ 누적 컨테이너 물동량은 127만 1천TEU로 전년동기대비 3.7% 증가함

③ '14년 6월 오사카항의 컨테이너 물동량은 18만 4천TEU를 기록

➡ 누적 컨테이너 물동량은 108만 2천TEU로 전년동기대비 4.4% 증가함

· 동남아로 이전한 일본의 공장으로 향하는 원자재, 부품 등의 물동량이 증가하여 수출 물동량 증가를 견인하였으며, 가공식품 등의 반입이 증가하여 수입물동량에 영향을 미친 것으로 분석됨

〈표 I-14〉 일본 주요항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	204	1,226	212	214	1,271	0.6	4.9	3.7
	수입	95	587	103	100	609	-3.0	5.8	3.7
	수출	109	639	109	114	662	4.0	4.1	3.6
오 사 카	합계	171	1,036	176	184	1,082	4.2	7.3	4.4
	수입	95	576	96	99	590	3.8	4.6	2.5
	수출	77	460	81	85	492	4.6	10.6	6.9

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



▶ 싱가포르

- ◎ 싱가포르항의 '14년 6월 총물동량은 4,745만 8천 톤으로 전년동기대비 1.1% 증가
- ◎ '14년 6월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 283만 8천TEU로 전년동기대비 4.1% 증가
- ◎ 싱가포르항의 '14년 6월 벙커유 판매량은 337만 4천 톤으로 전년동기대비 3.0% 감소

〈표 I-15〉 싱가포르항 2014년 6월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
총물동량	46,946	269,873	50,515	47,458	289,187	-6.1	1.1	7.2
컨테이너	2,725	15,814	2,943	2,838	16,506	-3.6	4.1	4.4
벙커유	3,478	20,887	3,638	3,374	20,844	-7.3	-3.0	-0.2

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

▶ 사우디아라비아

- ◎ '14년 6월 제다항 총물동량은 444만 톤으로 전월대비 5.8% 감소
 - ➡ 고체용(Solid Bulk)화물과 컨테이너(톤) 물동량이 전월대비 각각 42.1%(-18만 2천 톤), 3.9%(-14만 9천 톤) 감소하며 6월 물동량 감소에 기인함
 - ➡ 수입은 전월대비 9.9% 감소한 293만 톤을 처리함
 - 이 중 식자재 수입이 전월대비 28.7%(-27만 3천 톤) 감소하며 수입물동량 감소의 주원인으로 나타남
 - ➡ 수출은 정제품(Refined Products) 수출의 증가세(전월대비 +26.4%)에 힘입어 전월 대비 3.1%(+4만 6천 톤) 증가함
- ◎ 킹파드공업항은 전월대비 1.4% 감소한 470만 5천 톤을 처리함

➡ 고체용(Solid Bulk)화물이 전월대비 증가(+32.0%, +29만 7천 톤)하였으나, 액체용(Liquid Bulk)화물이 전월대비 큰 폭으로 감소(-9.4%, -36만 톤)함

🌀 주베일상업항은 전월대비 9.9% 감소한 76만 9천 톤을 처리함

➡ 컨테이너화물은 전월대비 증가(톤 기준 +19.9%)한 반면, 고체용화물이 전월대비 44.3%(-13만 4천 톤)감소함

〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 6월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014			전월대비	
		5월	6월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,715	4,440	27,815	-275	-5.8
	킹파드공업항	4,771	4,705	28,394	-66	-1.4
	주베일상업항	853	769	5,075	-84	-9.9
컨테이너	제다항	378	373	2,144	-5	-1.4
	주베일상업항	27	35	190	9	32.9

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

➤ 인도

🌀 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '14년 4~6월 물동량은 1억 4,306만 톤으로 전년동기대비 4.3% 증가함

🌀 뭄바이(Mumbai)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 9.7%(+129만 1천 톤), 15.7%(+97만 6천 톤) 증가하며 4~6월 물동량 증가에 기인함

➡ '14년 4~6월 뭄바이항의 기타화물 및 P.O.L(Petroleum, Oil, Lubricants)화물이 전년 동기대비 각각 19.6%, 4.7% 증가함

➡ 엔노레항은 연료탄(Thermal Coal)화물이 전년동기대비 58만 4천 톤(+11.0%) 증가하여 물동량 증가에 기인



- 반면, 콜카타(Kolkata)항은 유연탄(Coking Coal)과 연료탄화물이 전년동기 대비 각각 20.9%, 28.7% 감소하며 인도 항만 내 유일한 감소세를 보이는 것으로 나타남

〈표 I-17〉 인도 전체 항만의 2014년 4~6월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분	'13년 4~6월	'14년 4~6월	전년동기대비
총물동량	137,176	143,060	4.3
컨테이너	1,869	1,942	3.9

자료: 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

▶ 독일(브레멘/브레머하펜항)

- 브레멘/브레머하펜항의 '14년 6월 총물동량은 635만 톤으로 전년동기대비 5.1% 감소함
- 수입, 수출물동량은 전년동기대비 각각 2.2%, 8.0% 감소한 325만 6천 톤, 309만 4천 톤을 기록함
- 브레멘/브레머하펜항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 46만 4천TEU로 전년 동기대비 6.6% 감소함

〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 2014년 6월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,694	39,763	6,644	6,350	38,846	-4.4	-5.1	-2.3
	수입	3,330	19,754	3,229	3,256	19,188	0.8	-2.2	-2.9
	수출	3,364	20,009	3,415	3,094	19,658	-9.4	-8.0	-1.8
컨테이너		497	2,918	476	464	2,837	-2.5	-6.6	-2.8

자료: 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

➤ 스페인(발렌시아항, 바르셀로나항)

🕒 발렌시아항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 38만 4천TEU로 전년동기대비 14.3% 증가

🕒 수입, 수출물동량은 전년동기대비 각각 15.8%, 12.7% 증가한 19만 5천TEU, 18만 9천TEU를 기록함

🕒 바르셀로나항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 16만 1천TEU로 전년동기대비 4.1% 증가

🕒 수입, 수출물동량은 전년동기대비 각각 6.1%, 2.0% 증가한 8만 2천TEU, 7만 9천 TEU를 기록함

〈표 I-19〉 스페인 주요항만 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
발 렌 시 아	합계	336	2,208	400	384	2,147	-4.0	14.3	-2.8
	수입	168	1,098	198	195	1,067	-1.5	15.8	-2.8
	수출	168	1,110	202	189	1,079	-6.4	12.7	-2.8
바 르 셀 로 나	합계	155	830	156	161	886	3.2	4.1	6.7
	수입	77	423	76	82	447	7.8	6.1	5.6
	수출	78	407	80	79	439	-1.2	2.0	8.0

자료 : 발렌시아항(www.valenciaport.com), 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

➤ 이탈리아(제노바항, 타란토항)

🕒 제노바항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 19만 6천TEU로 전년동기대비 15.9% 증가함

🕒 타란토항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 1만 9천TEU로 전년동기대비 6.9% 증가함



〈표 I-20〉 이탈리아 주요 항만의 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
제노바항	169	993	186	196	1,060	5.4	15.9	6.8
타란토항	18	96	16	19	92	15.7	6.9	-3.4

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

5) 미 주

➤ 미국(LA/LB항)

🌀 LA항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 73만 6천TEU를 기록, 전년동기 대비 13.9%, 전월대비 6.9% 증가함

🌀 LB항의 '14년 6월 컨테이너 물동량은 61만 1천TEU를 기록, 전년동기 대비 8.0%, 전월대비 1.8% 증가함

〈표 I-21〉 LA/LB항 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
LA항	647	3,711	689	736	4,052	6.9	13.9	9.2
LB항	565	3,222	600	611	3,303	1.8	8.0	2.5

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

➤ 브라질(산토스항)

🌀 산토스항의 컨테이너 물동량은 '14년 6월 전년 동기대비 15.4% 증가한 32만 5천TEU를 기록하였음

➡ '13년에 신규 개장한 컨테이너 터미널인 엠브라포트(Embraport)와 브라질터미널 포르투아리우(Brasil Terminal Portuário(BTP))의 가동에 기인한 것으로 보임

- 수입물동량은 전년 동기대비 8.5% 증가한 15만 6천TEU, 수출물동량은 전년 동기대비 22.6% 증가하여 16만 9천TEU를 기록함

〈표 I-22〉 산토스항 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
합계	282	1,594	301	325	1,721	8.0	15.4	8.0
수입	144	798	154	156	850	1.5	8.5	6.6
수출	137	796	147	169	871	14.8	22.6	9.4

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

호주(시드니항)

- '14년 6월 시드니항의 컨테이너 물동량은 16만 9천TEU로 전년동기대비 2.2%, 전월대비 11.1% 감소함
- '14년 6월 수입 물동량은 전년동기대비 5.0% 감소한 8만 3천TEU를 기록함
- '14년 6월 수출 물동량은 전년동기대비 0.7% 증가한 8만 6천TEU를 기록함

〈표 I-23〉 시드니항 2014년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
합계	173	1,008	190	169	1,061	-11.1	-2.2	5.3
수입	88	507	96	83	530	-13.5	-5.0	4.5
수출	85	500	94	86	531	-8.7	0.7	6.1

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)



7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- '14년 6월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,114만 4천 톤으로 전년동기대비 1.4% 증가함
- ➡ 수입 물동량은 622만 6천 톤을 기록하였으며, 전월대비 60.6% 증가함
- ➡ 수출 물동량은 491만 8천 톤을 기록하였으며, 전월대비 11.9% 감소함
- '14년 6월 해당 항만에 기항한 총선박수는 51척을 기록함
- ➡ 선박 규모로 보면 케이프사이즈 30척, 파나막스 7척, 핸디사이즈 14척이 입항함
- ➡ 6월동안 항만 내 인입철도를 출입한 열차의 횟수는 791회를 기록함

〈표 I-24〉 리차드베이항의 2014년 6월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
합계	10,990	66,605	9,456	11,144	64,499	17.9	1.4	-3.2
수입	5,686	33,557	3,876	6,226	32,588	60.6	9.5	-2.9
수출	5,304	33,048	5,580	4,918	31,911	-11.9	-7.3	-3.4

자료 : 리차드베이항(www.rbct.co.za)

Ⅱ. 항만 및 산업 동향

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





1. 국내 항만 및 산업 동향

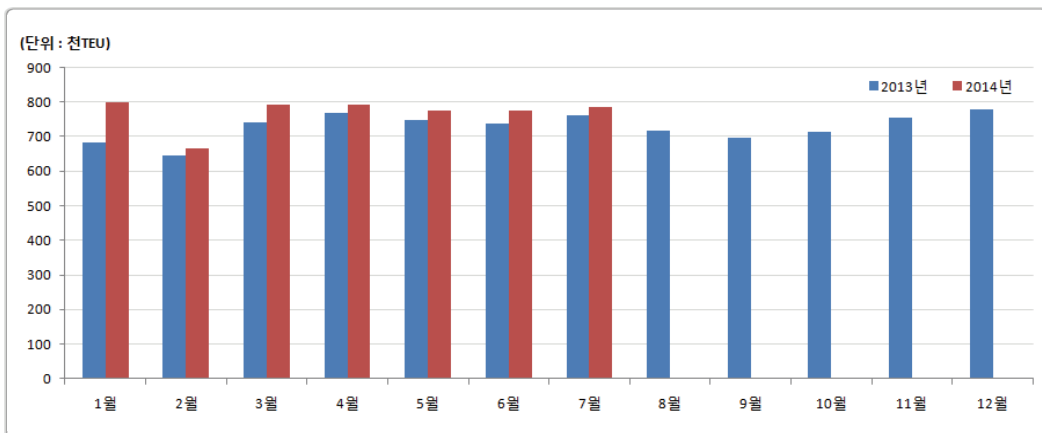
1) 부산항

➤ 7월 누적, 환적 컨테이너 물동량 전년동기대비 5.9% 증가

🕒 '14년 7월 누적 환적 컨테이너 물동량은 538만 6천TEU로 전년동기대비 5.9% 증가함

➡ 7월까지(2월 제외) 평균 78만 6천TEU를 처리하며 전년보다 높은 실적추이를 보이는 것으로 나타남

〈그림 Ⅱ-1〉 부산항 환적 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

🕒 환적 컨테이너 물동량 증가량이 가장 높은 국가는 중국(+5만 9천TEU), 일본(+4만 1천TEU), 멕시코(+2만 1천TEU) 순으로 나타남

➡ 우크라이나, 바하마스 등의 국가들은 물동량 규모는 적으나, 전년동기대비 2배 이상의 환적 물동량 증가세를 보임

➡ 주요 블루오션시장인 BRICS의 브라질과의 환적 물동량은 전년동기대비 0.6% 소폭 감소한 5만 9천TEU를 처리함

- 중국의 성장세 및 일본 경기회복세에 따라 부산항을 통한 환적 물동량이 증가하는 것으로 파악되며 경기흐름의 변동이 없는 한 '14년 부산항 환적 컨테이너 물동량은 930만TEU 정도를 처리할 것으로 전망됨

➤ 3분기 내항화물선 유류세보조금 지급 계획

- 부산지방해양항만청은 고유가로 어려움을 겪고 있는 내항화물운송사업자에게 유류세보조금을 심사를 통해 9월말까지 지급할 계획임
- ➡ 유류세보조금은 정부의 에너지세제개편으로 인상된 유류세로 인하여 어려움을 겪는 내항화물운송사업자를 지원하기 위해 '01년 하반기부터 지급이 시작됨
- ➡ 운항선박에 사용된 경유(블랜딩유 포함)에 대해 리터당 345.54원을 지급함
- 유류세보조금 지급을 통해 유류비 증가로 어려움을 겪는 내항화물운송 사업자들의 경영개선에 도움이 되도록 노력할 예정임

2) 인천항

➤ 인천신항, 항로중심 준설사업 착수

- 인천지방해양항만청은 인천항의 동북아 물류거점 중심항만 육성을 목표로 인천신항 중심 준설 사업을 착수함
- ➡ 8월 29일, 항로중심 준설공사 관련 용역(환경 및 설계)을 시작으로 '15년 2월 및 8월까지 각각 설계용역 및 환경용역을 시행할 예정임
- '15년 개장하는 인천신항의 조기 활성화를 위해 공사시행 관련 용역을 조기에 마무리 하여 본격적인 중심준설 사업을 추진해 나갈 계획에 있음
- ➡ 특히 본격적인 사업 이전에 준설작업으로 인한 피해가 예상되는 인천항 주변 어업 및 제반 영향을 정확히 파악한 후 대책을 수립할 방침이며, 친환경적인 준설공사가 될 수 있도록 기초자료 및 현지조사를 병행할 예정임



➤ 인천항, 5만 톤급 갑거공사 완료

- ◎ 인천항만공사가 시행 중인 '2014 갑문유지보수사업' 중 5만 톤급 갑거²⁾공사가 8월 29일 완료됨
 - ➡ 8월부터 시행되어 오던 1만 톤급 갑거공사는 11월에 완료될 예정임
- ◎ '2014 갑문유지보수사업'은 '11년 처음 시행된 '노후 갑문시설 현대화 사업'을 시작으로 현재까지 진행됐으며, 내항을 입출항하는 선박의 안전을 지원하는데 목적이 있음
 - ➡ 갑문유지보수 업무는 주요설비 정기보수사업, 재난예방 및 안전성 확보, 친환경 항만 조성을 위한 유지 및 정비사업 등으로 나뉘어 있음
 - ➡ '11년 해당 사업이 처음 시행된 이후 선박 입출항의 중단이나 안전 관련 문제는 발생하지 않았으며, 운영효율도 전보다 더욱 높아진 상태임
- ◎ 추후 인천항만공사는 갑문주변 CCTV 설치, 선박 속도 알림 등의 관제 및 안전시설을 강화할 계획이며, 갑문안전통행규칙의 개정과 같은 제도개선 업무도 병행해 나갈 예정임

3) 광양항

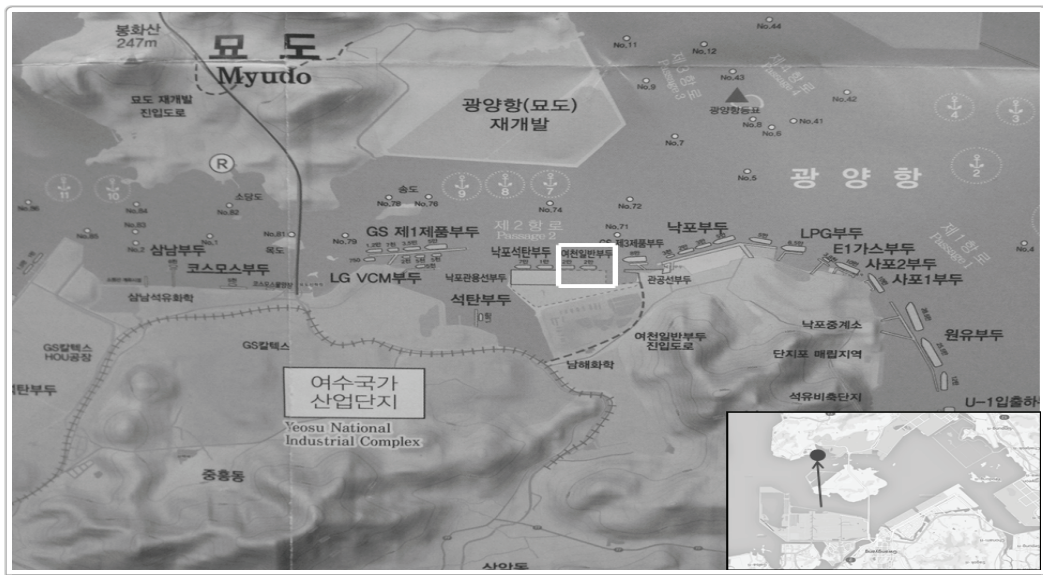
➤ 광양항, 여천일반부두 접안시설규모 변경 진행 중

- ◎ 지난 7월 완공된 여천일반부두(2만 톤급 2선석)의 접안시설규모를 변경(7만 톤급 1선석, 5천 톤급 1선석)하는 작업이 진행 중임
 - ➡ 최근 선박의 대형화가 빠르게 진행되고 있기에 접안시설의 확대가 필요하다는 의견이 제시되었으며, 현재 기본계획 변경 검토 중임
 - 광양항에 2만 톤급 이상의 선박은 '01년 9.0%에 불과하였으나 '13년에 17.1%로 크게 증가함

2) 갑거 : 조석 간만의 차가 심한 항만에서 선거 내 수심을 일정하게 유지하고 선박이 입출항할 수 있도록 수위를 조절하는 갑문과 갑실, 구동장치 등의 필요한 시설의 총칭

- ⊕ 또한, 해당부두가 위치한 여천지역의 잡화부두는 현재 제 2중흥부두가 유일하며, 접안규모는 5천 톤급으로 중대형 선박에 대응하는데 한계가 있을 것으로 전망
- ⊕ 대상부두는 7만 톤급의 선박이 접안 할 수 있는 시설로 설계되어 접안시설규모를 변경하여도 안전상에 문제는 없는 것으로 판단됨

〈그림 II-2〉 광양항 여천일반부두



자료 : 여수광양항만공사, KMI작성

4) 울산항

➤ UPA, 친환경 하역장비 개발로 친환경 항만조성에 기여할 것으로 전망

- ⊙ 울산항만공사가 하역작업에서 발생하는 날림먼지를 80.0% 이상 줄일 수 있는 친환경 호퍼(하역설비)개발에 성공함
- ⊕ 울산항만공사가 집진설비 전문업체(크린 에어테크), 동부익스프레스, CJ대한통운(주)와 공동으로 개발함
- ⊕ 친환경 호퍼는 높이(9.5m x 7.5m x 7.5m)는 밀과 콩 껍질등의 사료 부원료를 하역할 때 날리는 먼지를 기존 재래식 호퍼에 비해 80.0% 이상 저감할 수 있음



〈그림 Ⅱ-3〉 친환경 호퍼(하역설비)



- ④ 울산항만공사는 집진식 친환경 호퍼개발에 '13년 8월부터 1억 2천만 원의 예산을 투입함
 - ➡ 향후 '15년 4월까지 약 10억 원의 예산을 추가 투입하여 울산항 2, 3부두에 친환경 호퍼 운영을 위한 전기 인입시설을 구축할 예정임
- ⑤ 울산신항 북방파제 준공, 오일허브 1단계 공사 구역의 항내 정온에 기여³⁾
 - ④ 울산신항 북방파제 축조공사가 지난 8월 17일 완료됨
 - ➡ 울산항만청은 '08년 12월 북방파제 1공구 사업을 시작으로 6년 동안 총 3,634억 원을 투입하여 길이 2.2km의 울산신항 북방파제를 준공함
 - ➡ 동북아 오일허브의 선도사업인 울산신항 북방파제가 완공됨에 따라 북항 구역과 오일허브 1단계 공사 구역의 항내 정온에 기여할 것으로 기대됨

3) 울산지방해양항만청(ulsan.mof.go.kr)

- ➡ 동북아 오일허브 사업은 2단계로 나누어 진행되고 있으며 1단계 사업은 '16년까지 북방파제를 비롯한 접안시설 5개 선석(최대 12만 톤), 배후부지 29만 5천㎡가 조성될 예정임

5) 평택·당진항

➡ 평택·당진항 국제여객부두 건설사업 국가재정사업으로 재전환⁴⁾

- ⦿ 기획재정부는 평택·당진항 국제여객부두 건설 사업이 민간사업자 선정에서 계속 유찰되어 사업진행이 미뤄지자 국가재정사업으로 전환하기로 결정함
- ➡ 동 사업은 '08년 민간투자사업 지정→ '10년 국가재정사업 전환→ '12년 민간투자사업 재지정 등 사업방법이 계속 변경되어 정책지원이 원활하지 못했음
- ➡ 동 사업은 국제여객부두 3만 톤급 4선석, 국제여객터미널 1동, 항만부지 13만㎡, 배후부지 16만 7천㎡를 조성하는 사업으로 총 1,591억 원이 투입될 예정임
- ⦿ 평택·당진항은 현재 5개 항로가 개설되어 운행되고 있지만, 접안가능 선석은 2개여서 스케줄이 중복되는 경우 정박지에서 대기하는 등 운영상의 어려움이 존재함
- ➡ 또한, 최근 들어 중국 및 동남아 관광객이 증가하고 있어 국제여객부두 건설이 시급한 상황임
- ⦿ 재정사업으로 전환된 만큼 부두 건설 사업이 조속히 추진될 것으로 전망됨

6) 대산항

➡ 대산석유화학단지 5개 석유화학업체, 대산까지 당진-대전 고속도로의 연장 요청

- ⦿ 대산석유화학단지 내 5개 석유화학업체(현대오일뱅크, 삼성토탈, LG화학, 롯데케미칼, KCC)는 대산까지 당진-대전 고속도로의 연장을 촉구하는 건의문을 기획재정부, 국토교통부 등 유관기관 10곳에 제출

4) '14년 7월 29일 국가 재정사업으로 재전환



- ➡ 대산항의 물동량 증가와 '16년 대중국 여객선이 취항함에 따른 교통량 증가가 예상되어 해당 도로의 조기 연장의 필요성을 제기함
- ⦿ 당진-대산 고속도로 건설은 6,400억 원의 재원이 필요한 국책 사업으로 예산 대비 효율성 등의 이유로 추진되지 못하고 있음
- ➡ 당진-대산 고속도로는 서해안고속도로 남당진 JCT에서 대산을 화곡리를 연결한 총연장 24km의 왕복 4차선 고속도로임
- ➡ 대산 석유화학단지에 입주해 있는 5개사는 당진-대산 고속도로 건설 사업을 예비 타당성 면제 사업으로 선정시켜 국가 정책 사업으로 추진해 줄 것을 건의함

7) 포항항

➡ 포항항, 정박지 안전 개선 운영

- ⦿ 항만 환경과 선박특성을 고려해 정박지 재배치
 - ➡ 포항항은 잦은 선박 충돌 및 침몰 사고로 인해 정박지 개선 운영
 - '12년 1월 화물선 선박사고, '13년 10월 화물선 방파제 충돌 및 침몰 사고를 계기로 포항항의 정박지에 대한 실태조사 및 개선방안에 대한 연구 실시
 - 또한, 해양경찰, 도선사, 선주협회 등과의 협의를 실시
 - 이를 바탕으로 기상악화시의 안전조치와 항만 환경 특성으로 고려한 정박지 재배치
 - 향후 운영될 정박지는 그동안의 선박 입출항 실적과 파주력⁵⁾을 통해 결정됨

8) 동해·묵호항

➡ 동해시, '2030년 도시기본(관리)계획 수립'용역 착수

- ⦿ 동해시 행정구역 전체와 항만 및 어항구역을 포함한 동해 전역이 대상이며, 동해시의 미래상과 발전방향을 제시할 예정임

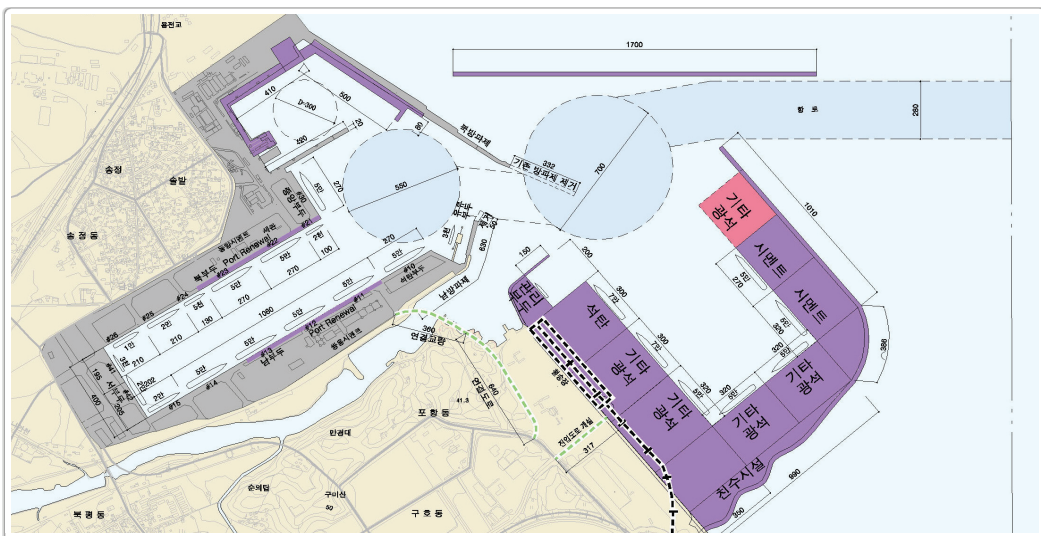
5) 앵커나 체인이 해저면에 접촉상태에서 수평력에 저항해 그 위치를 유지하는 능력

- ⊙ 동해안권 경제자유구역, 묵호항 재개발, 북평 제2산업단지, 동해항 3단계 개발계획 등 신규 개발사업 추진에 따른 도시발전전략을 수립할 예정임
- ⊙ 주변 여건 변화 내용을 반영하고 종합적으로 검토, 분석한 청사진을 제시할 계획임
- ⊙ 9월 내 도시기본구상안을 수립한 후, 관계 행정기관 협의, 용역보고회, 주민 공청회 등의 행정절차를 거쳐 내년 7월에는 도에 승인 신청할 계획임

▶ 삼척지역 사회단체, 동해항 3단계 개발 사업에 강한 반발

- ⊙ 10여개의 사회단체가 동해항 3단계 공사는 해변 침식·유실을 야기할 것이라며 중단을 촉구함
- ⊙ 해당 단체들은 동해항 3단계 공사가 증산, 삼척, 후진, 맹방 덕산 일대의 해변을 침식 또는 유실시켜 해변의 기능을 상실할 것으로 우려함
- ⊙ 삼척해변살리기 범 시민 대책위원회 공동위원장은 현재의 동해항과 같이 내륙으로 항을 조성해 주변 해변의 침식을 막아야 한다고 주장하고 있어 개발이 난항을 겪을 것으로 예상됨
- ⊙ 동해·묵호항은 이미 인근 주민들과의 환경문제와 보상 문제로 갈등을 빚고 있으며, 적절한 타협이 이루어지지 않는다면 갈등이 더욱 심화될 것으로 보임

〈그림 II-4〉 동해·묵호항계획평면도[동해지구]



자료: 제3차 전국 무역항 기본계획 보고서



9) 목포항

➤ 목포항, 세월호 사건 이후 선박적재기준 강화로 연안화물 감소

- ① 선박적재기준이 강화됨에 따라 카페리에 적재하는 화물과 차량이 감소함
 - ➡ 세월호 사고 이후 제주-인천항로가 4개월째 중단됨에 따라 이 항로를 이용하던 화물차량들이 제주=목포항노선으로 이동
 - ➡ 하지만 선박적재기준 강화로 인한 선적화물 감소로 목포항의 연안화물은 감소함
- ② 연안화물의 감소세는 쉽게 회복되지 않을 전망
 - ➡ 세월호 사고로 인해 선박적재기준이 쉽게 완화되지는 않을 것으로 예상됨
 - ➡ 또한, 인천~제주를 운항하는 화물선의 투입이 예정되어 있어 인천에서 목포항으로 오던 화물차량들의 수요가 감소할 것으로 전망됨

〈표 Ⅱ-1〉 목포항 연안 물동량 처리현황

(단위 : 천 톤)

구 분	월별 물동량				기간별 물동량	
	4월	5월	6월	7월	5~7월	4~7월
2013년	1,214	1,295	1,128	1,139	3,563	4,777
2014년	1,270	1,129	1,147	1,083	3,360	4,630

자료 : SP-IDC, KMI작성

10) 군산항

▶ 존폐위기에 놓였던 군산컨테이너터미널(주)(GCT) 유상증자 결정

- ⑦ 7월 말, 군산항의 GCT가 출범 10년 만에 유동성 위기로 존폐 기로에 처함
 - ➡ GCT의 '11년 컨테이너 물동량은 9만 3천TEU까지 올라섰으나, '13년에는 1만 1천 TEU로 감소함
 - ➡ 물동량 급감에 따른 적자운항을 이유로 천경해운과 한진 등 컨테이너 선사들의 잇단 항로운항중단이 원인이 됨
 - ➡ 8월 23일 임대계약기간 만료를 앞두고 문제점 진단 및 대책 강구를 통해 존폐 여부를 결정하기로 함
- ⑧ 지난 8월 12일, 주주사들이 유상증자를 결정하면서 최근 군산항만청과 컨테이너 부두 임대계약을 체결함
 - ➡ 운영주주사인 CJ대한통운, 세방, 선광 등이 9억 원 규모의 유상증자를 결정함
 - ➡ 현대상용차 전주공장에서 생산되는 상용차 부품의 대중국 수출물량이 군산항으로 전격 유치되면서 컨테이너 물동량이 증가할 것이라는 전망에 따른 것으로 보임
 - ➡ 또한, 베트남화물의 수송을 위한 동남아 항로개설(군산~인천~홍콩~베트남)도 병행 추진되고 있어 GCT의 컨테이너 물동량이 증가할 것으로 보임
 - ➡ GCT는 이달 22일 군산항만청과 컨테이너 부두 임대계약을 통해 향후 5년 동안 군산항 6부두인 63번, 64번 선석을 운영하게 될 예정임

〈표 II-2〉 군산항 부두별 컨테이너 처리현황

(단위 : TEU)

구 분	GCT(6부두)	카페리여객선	계
2011년	93,857	28,528	122,385
2012년	37,898	27,404	65,302
2013년	11,757	31,098	42,855

자료 : 군산지방해양항만청, KMI작성



11) 마산항

▶ 마산항 방사선 검사 장비 필요

◎ 일본에서 수입되는 고철에서 방사성 물질이 검출됨

- ➡ 최근 일본에서 수입된 고철 20톤에서 방사성 물질이 검출됨에 따라 마산항에 방사선 검사 장비의 필요성이 증가함
- 현재 고철이 수입되는 부산, 인천항 등 7개 항만에는 방사선 검사 장비가 설치되었으나 마산, 군산항 등 4개 항에는 설치되지 않음
- 후쿠시마 원전 폭발 사고 이후 방사선 검사 장비가 없는 4개항에서 수입되는 고철 물동량은 195만 톤에 달함

▶ 마산항, 비관리청항만공사 사업시행자 공고

◎ 마산항 가포물양장 개량공사 실시

- ➡ 창원/경남 지역의 안정적인 모래 공급을 위해 가포물양장 개량 공사를 실시함
- 사업규모는 1개 선석(길이 109m, 폭 30m)으로 총 60억 원의 공사비가 투입될 것으로 예상됨

2. 국외 항만 및 산업 동향

1) 중국

▶ 중국 항만 동향

⑥ 닝보-저우산항, 화물 트럭 연대 파업⁶⁾

- ➡ '14년 8월 닝보항의 베이룬(Beilun) 컨테이너 터미널에서 항만 운영사를 대상으로 컨테이너 트럭 운전자들이 파업을 실시함
- 8월 21일 파업 가담자가 최고조에 이르러 10,000여명이 파업에 참여했으나 25일 이후 현장으로 복귀함
- '05년 이후 요금 인상이 되지 않은 것에 반발하여 파업 돌입하였으며 12.0% 인상안을 두고 협상중임
- 이와 같은 파업으로 인해 닝보항의 베이룬 터미널은 경찰과 트럭 운전자 간의 대치로 인해 일시적으로 폐쇄되어 대기 선박은 인근 터미널로 이동함

⑥ 상하이 국제항만그룹(SIPG) 명동(Mingdong)터미널 지분 매각⁷⁾

- ➡ '14년 8월 상하이 국제항만그룹은 명동컨테이너 터미널의 지분 20% 매각을 승인함
- 와이가치오(Waigaoqiao) 5, 6단계 터미널인 명동터미널은 10만 톤급 1개 선석, 7만 톤급 2개 선석, 5만 톤급 4개 선석, 3천 톤급 2개 선석 운영 중임
- 명동터미널의 지분은 허치슨과 상하이 국제항만그룹이 50 : 50으로 보유중임
- 지분 매각은 상하이 연합재산권거래소(Shanghai United Assets and Equity Exchange)에서 이루어지며 '14년 상반기 명동터미널의 순이익은 약 5,530만 달러인 것으로 나타남

6) www.Shinoshipnews.com

7) Schednet



2) 아시아

▶ 일본, 화물 집화를 위한 자국 내 피더화물 유치 본격화

- ① 일본의 컨테이너 환적은 부산항이 큰 비중을 차지하고 있음
 - ➡ 과거 일본의 컨테이너 항만에 대한 무리한 개발로 각 지방으로 컨테이너 화물이 분산, 기간항로의 취향이 감소하였음
 - ➡ 더불어 상대적으로 비용이 저렴한 부산항을 통한 환적이 증가하였으며, 일본 컨테이너 물동량의 증가세는 점차 둔화됨
- ② 컨테이너 화물의 집화를 통해 자국 내 환적 비율을 높일 수 있도록 다양한 인센티브 제도를 시행하고 있음
 - ➡ 오사카항과 고베항은 항만 이용료의 일정 부분을 지원하는 ‘내항 피더 이용 촉진 사업’과 국내 페리화물 유치 사업을 진행하고 있음
 - ➡ 이에 따른 결과로 5년 전 보다 자국 내 피더 네트워크가 50% 가까이 증가하였으며, 지속적으로 확대되는 추세임
- ③ 한신 국제항만 회사의 출범과 더불어 기간항로의 확대 역시 가능할 것으로 전망
 - ➡ 오사카항과 고베항이 통합한 한신 국제항만 회사는 10월에 출범될 것으로 계획되어 있음
 - ➡ 향후 환적화물의 증가에 따라 기간항로가 확대될 경우 기존에 이용하던 부산항의 환적화물 감소 등의 영향을 미칠 수 있을 것으로 전망

▶ 인도, 12개 주요항만의 하역능력 증강계획 진행

- ① 인도는 주요 12개항만(제벨알리항 등)의 하역능력을 추가적인 확장사업을 통해 8억 톤에서 16억 톤으로 2배 정도 증대할 예정임
 - ➡ 현재 확장사업이 진행 중(5억 톤의 시설능력을 확보할 수 있는 수준)에 있으며, 차년도에 추가적인 사업(3.5억 톤의 시설능력 추가 확보)을 진행할 예정임

- ➡ 주요 사업으로는 첸나이(Chennai)항의 드라이포트(Dry Port) 및 자와할랄 네루(Jawaharlal Nehru)항의 액체터미널, 칸들라(Kandla)항의 컨테이너터미널, 뭄바이(Mumbai)항의 벌크시멘트 저장소 건설 등이 있음
- ➡ 이번 확장사업으로 인하여 항만 혼잡 등의 여건이 개선됨에 따라 항만 운영의 효율성 및 접근성이 향상되어 세계 주요항만으로서 인도항만의 경쟁력 강화가 예상됨
- ➡ 이번 항만부문 개발 사업을 통해 인도 경제성장률은 추가적으로 2%정도 더 증가할 것으로 전망됨

➤ 양밍라인, 아시아 역내 서비스 일부 개편

- ➡ 양밍라인이 아시아 역내 일부 서비스를 지난 8월 개편함
 - ➡ 양밍라인은 ACL과의 공동 배선을 통해 싱가포르와 인도네시아를 연결하는 새로운 서비스 'SS1'을 개설하여 8월 7일부터 운항을 시작함
- ➡ 베트남과 말레이시아, 싱가포르를 연결하는 'SEA2'에는 1,800TEU급 선박을 15일부터 신규 투입함
 - ➡ 기항일은 14일로 해당 서비스의 노선은 하이퐁-호치민-싱가포르-포트클랑-싱가포르 순서임
- ➡ 중국-서인도 서비스 'Win'에서는 8월 31일부터 선박들의 적재능력을 향상 시키도록 개편함
 - ➡ 해당 서비스의 노선은 닝보-상하이-서커우-싱가포르-포트클랑-나바세바-피피바브-콜롬보-홍콩임



3) 유럽

▶ '14년 상반기(1월~6월) 북유럽 주요 항만 물동량 증가세⁸⁾

- ④ 네덜란드, 로테르담(Rotterdam)항의 상반기 컨테이너 물동량은 전년동기 대비 1.9% 증가한 601만 4천TEU를 기록함
 - ④ 수입, 수출물동량은 전년동기대비 각각 2.5%, 1.2% 증가한 313만 2천TEU, 288만 1천TEU를 처리함
 - ④ 아시아와 북미를 연결하는 동서항로 화물의 증가가 물동량 증가를 견인함
 - ④ '14년 하반기에 마스블락테(Maasvlakte) 지역에 Rotterdam World Gateway Terminal, APM Terminal이 개장 운영될 계획으로 향후에도 물동량 증가세가 계속 이어질 것으로 전망됨
- ④ 독일, 함부르크(Hamburg)항의 상반기 컨테이너 물동량은 480만TEU로 전년 동기대비 12.9% 증가함
 - ④ 수입, 수출물동량은 전년동기대비 각각 7.4%, 6.3% 증가한 250만TEU, 230만TEU를 기록함
 - 대중국 교역량이 전년동기대비 6.8% 증가한 140만TEU를 처리한 것도 물동량 증가를 견인함
 - ④ 로테르담(Rotterdam)항의 항만적체 현상이 심화되면서 일부 화물의 증계지가 로테르담항에서 함부르크항으로 이전한 것이 컨테이너 물동량 증가를 견인한 것으로 보임
- ④ 벨기에, 앤트워프(Antwerp)항의 상반기 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.9% 증가한 420만TEU를 기록함

▶ 독일, 함부르크(Hamburg)항 신규 선석 개장

- ④ 8월 26일, 함부르크항은 HHLA Container Terminal Burchardkai(CTB)에 초대형컨테이너선이 접안할 수 있는 5, 6번 선석의 개장을 발표함

8) Lloyd's List(www.lloydslist.com)

- ⑤ 5, 6번 선석은 18,000TEU급 컨테이너선의 화물을 처리할 수 있는 24열 크레인을 5기 보유하고 있어, 향후 하역 생산성을 향상시킬 것으로 전망됨
- ⑥ 신규 선석 개장으로 CTB 터미널은 선석길이 1,400m, 수심 15.2m, 컨테이너 크레인은 25기를 보유하게 됨

4) 미주

▶ 캐나다 밴쿠버(Vancouver)항, 터미널 혼잡으로 인해 미국행 화물 양하 중단

- ① 미국행 화물의 증가로 터미널 혼잡 가중 및 철도 지연
 - ② 미국 서안 항만 노사협정이 장기화됨에 따라 밴쿠버항으로 들어오는 미국행 화물이 증가하여 터미널 혼잡을 가중시켰으며 철도지연을 초래함
- ② 밴쿠버항 컨테이너 터미널 운영사인 DP월드 밴쿠버는 8일부터 미국행 컨테이너 화물 양하를 중단함
 - ③ 단, 미국행 컨테이너라도 트럭으로 터미널에서 반출되는 컨테이너에 한하여 양하 작업을 허용
- ③ 이러한 조치는 밴쿠버항의 혼잡을 일부 완화시킬 수 있을 것으로 예상되나, 미 서안 항만의 혼잡은 더욱 가중될 것으로 전망됨

▶ 니카라과, 파나마 운하의 3배 길이의 니카라과 운하 착공 예정

- ① 중앙아메리카 중부에 위치한 니카라과에서 파나마 운하 길이의 3배 길이에 달하는 니카라과 운하를 올해 말 공사 예정
 - ② 총 공사비용은 400억 달러로 '19년 완공 예정이며, 투자회사인 홍콩니카라과 운하개발(HKND)이 건설권과 함께 향후 100년간 운하 운영권을 가짐
 - '12년, 니카라과 정부와 중국계 회사 HKND가 니카라과에 운하를 건설키로 합의함
 - 지난달, 6가지 운하 계획안을 검토한 끝에 태평양의 브리토에서 대서양의 폰다 고르다까지 278km를 연결하는 루트로 최종 합의함



- HKND는 건설권과 운영권을 확보하는 대신 니카라과 정부에 매년 1,000만 달러와 운하 운영을 통해 창출되는 수익의 일부 지급할 예정임
- 자유무역지대 건설과 철로 공사 등으로 25만 명의 고용효과 및 1인당 국민소득도 2배 이상 오를 것으로 예상됨

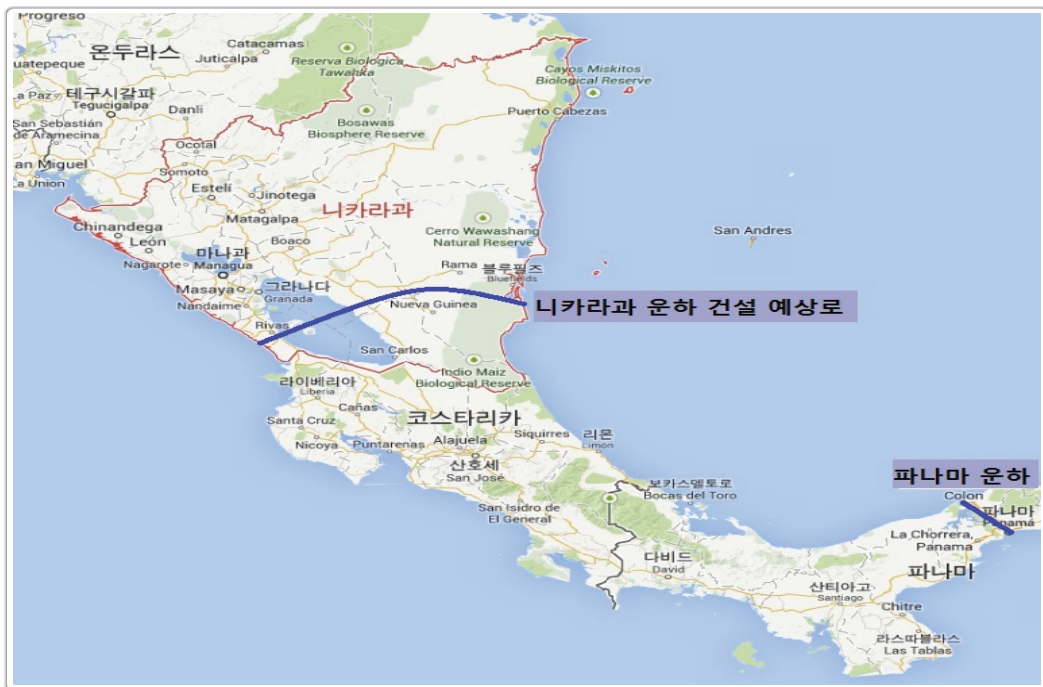
㉠ 니카라과 운하가 건설된다면 파나마운하와의 경쟁이 불가피할 것으로 보임

㉡ 완공이 되면 중국 상해항에서 출발하는 컨테이너 선박이 뉴욕항으로 향해 할 경우 파나마 운하를 이용하는 것보다 800km 가량의 운항거리 단축 가능

㉢ 파나마 운하는 최대 12만 톤급의 선박이 통과 할 수 있지만, 니카라과 운하는 최대 25만 톤급 선박 수용이 가능함, 하지만 '07년 9월부터 확장공사 중인 파나마 운하의 제3갑문이 완공되면 폭 49m, 길이 366m의 '포스트파나마스(Post Panamax)'급 선박도 수용 가능함

- 또한, 최근 파나마운하관리청 관계자는 니카라과 운하의 공사비가 운하길이에 비해 공사기간이 짧아 증가할 것으로 예상되며 그에 따른 통행료 인상으로 인해 파나마 운하가 상대적으로 니카라과 운하에 비해 경쟁력이 있을 것이라고 전망함

〈그림 II-5〉 니카라과 운하 건설 예상로



자료 : Google 지도, KMI 작성

5) 아프리카

▶ 아프리카 라무(Lamu)항, 3개 선석 추가건설 예정

- ⑥ '14년 8월, 중국교통건설주식유한공사(China Communication Construction Company)는 케냐 라무항에 3개의 선석을 추가로 건설하는데 4억 7,900만 달러를 투자하기로 케냐항만공사와 계약을 맺음
- ➡ 해당 계약은 약 240억 달러가 투입되는 '라무항 남수단 에티오피아 교통 프로젝트(Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport Project)'의 일환으로 진행됨
- ➡ 선석 개발 관련 계획은 일괄적으로 시행되며, 케냐 내 항만 및 육상 교통을 아우르는 통합 교통체계 및 경제성장을 위한 발판이 마련될 것으로 전망됨
- ➡ 케냐항만공사와 중국교통건설주식유한공사는 라무항 신규선석공사의 시행시기를 '14년 9월로 확정하고 계약을 완료하였으며, 완공 후 라무항은 총 32개의 선석을 보유할 것으로 보임
- ⑥ 케냐항만공사는 라무항의 신규 수출부두 개장과 아시아 지역 원유 수출을 위한 송유관 건설이 완료되는 '17년을 기점으로 동아프리카 원유 및 가스 자원의 수출입이 활성화될 것으로 전망함
- ⑥ 또한 '14년 현재, 케냐에서 최근 발견된 천연자원(원유, 석탄, 천연가스)의 개발 및 운송을 위해 라무항 확장 건설의 필요성이 증대되고 있으며, 자국 내 높은 자원개발열기에 부합하기 위한 추가적인 교통 관련 인프라 시설도 확충하고자 하고 있음

6) 오세아니아

▶ 뉴질랜드, 오타고(Otago)항 수심증설 작업 시행계획 발표

- ⑥ '14년 8월 오타고 항은 초대형선 접안이 가능한 선석 개발을 위해 총 공사 기간 3개월인 수심증설 관련 준설작업 시행 계획을 발표함



- ➡ 현재 오타고항은 뉴질랜드 내에서 가장 깊은 수심을 지닌 컨테이너 전용부두를 보유함
- ② 이와 같은 오타고항의 계획은 인근에 위치한 경쟁항만인 타우랑가(Tauranga)항이 최근 폰테라(Fonterra)사 및 머스크(Maersk)사와의 전략적 우호 협정(총 기간 10년) 체결과 동시에 수심증설 관련 준설작업을 시작한 것에 기인함
- ② 오타고항의 준설은 현재 외부 용역업체들과의 계약이 최종 완료된 것은 아니지만 준설 관련 최종 계획이 확정되는 즉시 총 공사기간 3개월 내 완공을 목표로 준설작업을 시작할 예정에 있음
- ➡ 호주 핀들러 아들레이드 컨테이너 터미널(Flinders Adelaide container terminal), 신규 안벽크레인 공수 예정
 - ② 컨테이너 크레인 제조회사인 리버(Liebherr)사(社)는 핀들러 아들레이드 컨테이너 터미널과의 두 대의 안벽크레인 매매계약 체결을 발표함
 - ➡ 각 크레인의 아웃리치(outreach)는 50m에 달하며, 두 개의 스프레더(spreeder)가 장착되어 있고 총 높이 35m, 안벽 방향 도달거리 20m, 정격하중⁹⁾은 65톤, 권상하중¹⁰⁾은 80톤에 달함
 - ② 최근의 선박 대형화 추세에 대응하기 위한 전략적 발전계획 일환으로 구입된 해당 크레인을 통해 동 항만은 파나마스(Panamax)급 대형선박을 무리 없이 접안시킬 수 있을 것으로 보임

9) 크레인의 권상하중에서 혹, 크래브 등 달기기구의 중량을 뺀 하중

10) 크레인의 구조와 재료에 따라 들어올릴 수 있는 최대 하중으로 달기 기구의 중량을 포함

3. 품목별 동향

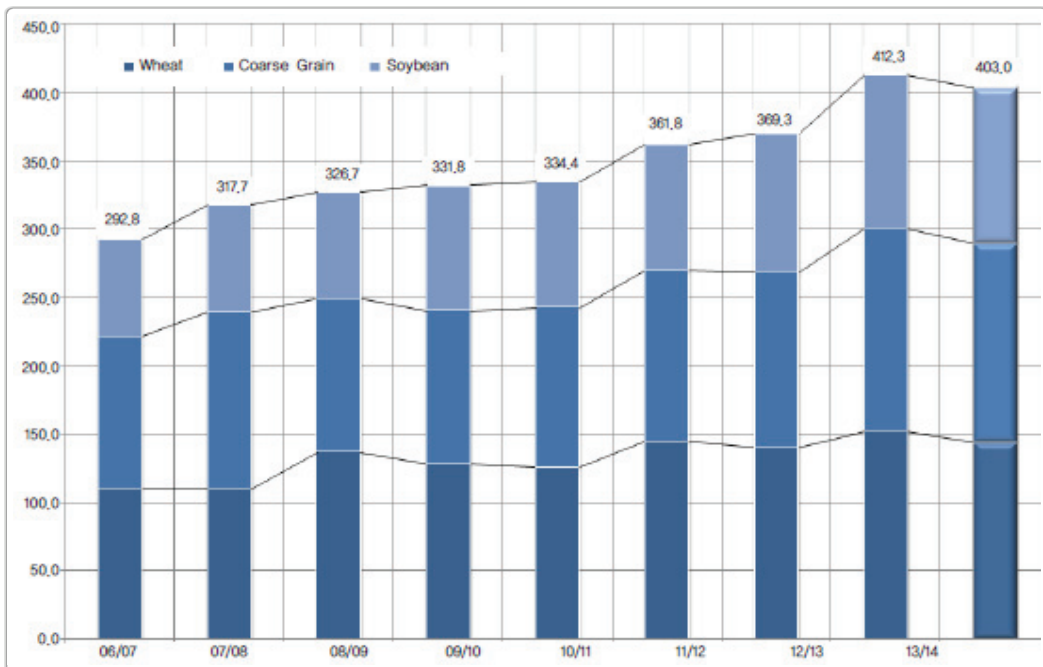
1) 양곡

▶ 전망기관별 '14/15시즌 곡물 해상물동량 전망

① '14/15시즌 곡물 해상물동량은 전년대비 2.3%로 감소한 4억 3백만 톤이 될 것으로 전망됨¹¹⁾

② 소맥 물동량은 전년동기대비 8.0% 큰 폭으로 감소할 것으로 예상된 반면 대두 물동량은 전년동기대비 1.5% 증가할 것으로 전망됨

〈그림 II-6〉 세계 곡물물동량 추이 및 전망



자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2014.7

11) Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook



- ④ USDA(미국 농무성)도 '14/15시즌 소맥의 물동량이 전년동기대비 6.0% 감소할 것으로 전망하였으며 대두는 4.9% 증가할 것으로 전망함
- ④ I.G.C(세계 곡물위원회)는 '14/15년 소맥과 옥수수 물동량이 전년동기대비 각각 5.2%, 3.3% 감소할 것으로 전망한 반면 대두 물동량은 3.7% 증가할 것으로 전망하였음
- Clarkson, USDA, I.G.C 세 기관들의 '14/15 시즌 곡물 물동량 전망치는 수치상의 차이는 있으나 소맥 물동량의 감소폭이 가장 크고 옥수수 물동량은 소폭 감소, 대두 물동량은 증가할 것이라는 큰 흐름은 모두 일치하는 것으로 나타나고 있음

2) 시멘트

➤ 시멘트 업계, 환율 하락에 수출 난항

- ④ 국내 건설경기 장기불황 및 내수 침체로 수출에 나선 시멘트 업체들이 '14년 들어 이어진 환율하락으로 인해 업황에 큰 타격을 받고 있음
 - ➡ 환율 하락으로 시멘트 업체들은 수출을 통한 최소한의 채산성 확보가 어려워진 상황임
- ④ 또한 '14년 이후 하락한 중국 및 일본의 톤당 시멘트 가격으로 인해 상대적으로 높은 가격인 국내 시멘트는 수출 부진을 겪게 됨
 - ➡ 시멘트는 물류비가 가격의 20%를 차지할 정도로 운송관련 비용이 높은 품목으로 수출해도 실익이 크지 않음
- ④ 개별 시멘트 업체별로 환율을 예측하여 수출 계획을 세우기 어려운 여건도 수출에 부담으로 작용함
 - ➡ 올해 들어 일정한 수준을 유지하기 보단 변동성이 높았던 환율의 영향으로 수출 계획을 유지하기도 철회하기도 힘든 상황임

- 결과적으로 국내 건설경기불황 지속으로 적체된 재고를 처리하기 위해 낮은 이익에도 불구하고 수출을 계획했던 업체들은 환율의 하락으로 인해 수출을 통한 물량처리에 난항을 겪고 있음

3) 석탄

▶ 무연탄 철도수송 중단 지역, 지원금으로 해결 가닥

- 코레일은 물류분야 영업적자 해결을 위하여 7월 1일부터 전국 7개의 역에 대한 무연탄 수송을 중단함
- 주무부처인 산업통상자원부가 연탄공장에 대한 구체적 실태파악을 마침
 - ➡ 전국 50여개 연탄공장에 대해 실제 피해와 규모에 대해 조사하였으며, 철도수송 중단으로 직접 영향을 받을 공장은 10개 이내로 파악됨
 - ➡ 무연탄 소비의 지속적인 감소로 인하여 자동차수송으로 전환한 공장의 수가 늘었으며, 실제로 공장의 절반가량은 자동차로 수송 중임
- 철도 수송이 중단되면 정부는 추가비용을 지원할 계획임
 - ➡ ‘무연탄 및 연탄의 최고판매가격 지정에 관한 고시’에 따라 추가비용을 지원하게 됨
 - ➡ 철로수송이 불가능해져 트럭수송을 해야 할 경우에는 추가비용의 90%, 철로수송이 가능한데도 트럭수송을 선택할 경우에는 추가비용의 70%를 지원하게 되어 있음
 - ➡ 지원 규모와 세부 사항에 대해서는 검토와 협의가 더 필요할 것으로 보임

▶ 유연탄 공급 다변화 사업, 무산 위기

- 한국서부발전은 2년 전부터 시베리아에서 생산되는 고열량 유연탄을 직접 도입하는 해외 자원 사업을 추진해옴
 - ➡ 국내 발전소에서 사용하는 고열량 유연탄은 주로 인도네시아에서 수입해오고 있으며, 안정적인 공급을 위해 공급선 다변화의 필요성이 제기되어 옴
 - ➡ 추진 중인 사업은 유연탄을 수송할 전용 신항만을 러시아 보스토치니에 건설하는 프로젝트이며, 사업 완료시 운송비용을 절반 이하로 낮출 수 있음



- ◎ 하지만, 이 사업은 공기업 경영 정상화에 가로막혀 프로젝트가 중국 업체로 넘어갈 위기에 처함
 - ➡ 정부 공공기관 정상화 방침에 따라 해외 투자가 전면 금지되거나 축소됨
 - ➡ 투자가 늦어짐에 따라 현지 개발사인 로스엔지니어링은 다른 해외 투자자를 찾는 중이며, 지리적으로 가까운 중국업체와 손잡을 가능성이 높은 것으로 보임
- ◎ 석탄 화력발전소가 증가함에 따라 유연탄 수요는 증가할 것으로 보이며, 이에 따른 공급선 다변화의 중요성은 더욱 커질 것으로 전망됨

4) 목재

- '14년 7월 원목 수입비중 21.4%(전년동기대비 +0.3%), 섬유판 수출 비중 34.0%(전년동기대비 +9.5%) 기록
- ◎ '14년 7월 원목 수입비중은 21.4%임
 - ➡ 원목 수입 1위국은 뉴질랜드로 전년동기대비 21.8% 증가한 3,184만 8천 달러의 원목을 수입하며, 전체 원목의 49.3%의 점유율을 차지함
 - 중국 시장의 원목재고 증가로 뉴질랜드 원목의 가격이 감소하여 뉴질랜드 원목의 수요가 증가한 것으로 보임
 - ➡ 합판 수입 2위국인 캐나다로부터 1,358만 달러의 원목을 수입하였으며, 전체 원목 수입의 21.0%의 점유율을 보임
- ◎ '14년 6월 목재류 수출은 섬유판 수출비중이 34.0%를 기록하였으며, 건축 목공 및 목제케이스 등의 주요 목제품목의 수출이 증가함

〈표 II-3〉 2014년 7월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위	2013년 7월			2014년 7월		
	품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1 원목	64,404	25.5	원목	64,579	21.4
	2 제재목	51,000	20.2	제재목	61,995	20.5
	3 합판	49,907	19.7	합판	56,513	18.7
	4 파티클보드	19,089	7.5	칩	39,436	13.0
	5 칩	16,325	6.5	파티클보드	19,195	6.4
수출	1 섬유판	3,079	34.9	섬유판	3,373	34.0
	2 건축목공	1,538	17.4	건축목공	1,695	17.1
	3 목제케이스	1,478	16.7	목제케이스	1,549	15.6
	4 제재목	896	10.1	합판	934	9.4
	5 합판	349	4.0	파티클보드	508	5.1

주 : 비중은 상위 5개품목 이외 전품목 합계 대비임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

❧ 불법벌채 목재 규제 강화

- ④ '14년 7월 30일, 미국과 유럽연합(EU), 호주 등에서 '13년 불법 벌채된 목재와 이를 가공해 만든 목제품의 유통을 전면 금지하기로함
- ④ 뉴질랜드, 호주, 미국, 캐나다 등의 국가는 불법벌채의 안전지대로 분류된 반면, 중국, 말레이시아 등의 국가가 불법벌채 고위험군으로 분류됨
- ④ 국제사회는 우리나라에도 불법벌채 근절을 위한 교역금지조치 도입을 강력하게 촉구하고 있음
- ④ 우리나라의 경우, '13년 3월 제정된 '목재의 지속가능한 이용에 관한 법률'에서 불법벌채 금지에 대한 언급이 있음
- ④ 하지만, 구체적인 지침이나 별도의 처벌내용이 명시되어 있지 않아 불법벌채 문제에 대한 국내 목재업계의 인식은 낮은 편임
- ④ 우리나라의 경우, 원목은 불법벌채의 안전지대로 분류된 국가들로부터 대부분 수입이 되고 있어 규제 강화에 따른 영향은 적을 것으로 보임



- 반면에 합판의 경우, '13년 기준 중국과 말레이시아에서 수입되는 양이 전체의 67.9%를 차지하고 있어 불법벌채 교역금지조치가 국내에 도입될 경우 합판 수입량이 급감하게 될 것으로 전망됨

5) 미래

➤ 해양 준설토사, 건설용 자재 등으로 재활용 예정

- 최근 5년간 국내에서 발생하는 해양 준설토사의 89.0%는 매립되었고 11.0%만 재활용 되어왔으며, 처리비용으로 약 3,826억원이 소요됨
- ➡ '14년 현재 바다에서 발생하는 준설토사는 연간 약 480만^m³이며, 이것은 덤프 트럭으로 약 48만 대 분량임
- ➡ 또한 준설토 투기장에서 발생하는 악취, 소음, 어민들의 피해 등으로 지속적인 민원이 발생됨
- 이에 따라 지난 8월, 해양수산부는 '준설토 활용을 통한 해양환경 개선사업 기본계획'을 수립 후 '16년부터 본격적으로 시행할 것임을 밝힘
- ➡ '16년 이후 바다를 통해 생성된 준설토사는 인공습지 조성 및 건설용 자재 등으로 활용될 예정임
- ➡ 이를 시행하기 위한 방안으로 항만법 개정을 통해 일정규모 준설토사 발생시 활용 방안 검토 의무화, '준설토 등 해양부산물 활용 촉진에 관한 법률' 신설, 준설토를 활용한 해양환경 개선 시설물에 대한 설계·시공기준 마련 등이 있음
- 해당 기본계획 수립 용역은 총 비용 5억 원을 투입하여 9월 중으로 시작될 예정이며, '15년 9월까지 수립될 계획임
- ➡ 기본계획에는 해양 준설토를 활용한 구체적인 사업계획과 입지 등을 담을 예정이며, 동·서·남해 권역별로 생태습지, 인공갯벌, 인공해변, 생태공원, 침식해안 복구 등을 위한 다수의 입지가 반영됨

6) 철광석

▶ 올해 철강재 수요 증가예상으로 7월 철광석 물동량 전년대비 11.4%, 전월대비 28.8% 증가하여 631만 9천 톤 기록

● 올해 국내 철강 수급 전망이 내수는 전년대비 6.9%, 수출은 7.7% 증가한 3,143만 3천 톤에 달할 것으로 예상

➡ 자동차 내수 판매가 늘고 있으며 4분기 이후 조선 건조량의 회복세가 원인으로 보임
· 해운 시황의 약세로 조선 수주량은 감소추세지만, 지난해 수주물량이 완공되는 올 4분기 부터는 건조가 증가할 것으로 예상

➡ 다만, 하반기 철강재 내수는 전년 동기대비 5.1% 증가율로 상반기 철강재 내수인 8.7%에 비해 증가세가 다소 누그러질 것으로 보임

● 이에 철광석 7월 물동량은 수입 물동량이 전년·전월 대비 13.4%, 27.7% 증가하여 전체물동량 증가에 기인함

➡ 그러나, 하반기로 갈수록 철강재 수요 증가율 둔화로 인해 철광석 물동량의 증가 폭도 둔화될 것으로 예상

〈표 II-4〉 2014년 국내 철강 수급 전망

(단위 : 천 톤, %)

구 분	1분기	2분기	상반기	3분기	4분기	하반기	연간
내수	13620(12.4)	13954(5.1)	27874(8.7)	13,475(6.7)	13,960(3.6)	27,435(5.1)	55,309(6.9)
수출	7,617(4.4)	8,066(12.8)	15,683(8.6)	7,600(9.2)	8,150(4.7)	15,750(6.8)	31,433(7.7)
생산	18,149(8.4)	18,635(6.6)	36,784(7.5)	17,900(6.7)	19,025(4.9)	36,925(5.7)	73,709(6.6)
수입	5,591(13.5)	5,616(17.7)	11,207(15.5)	5,150(8.2)	4,750(-3.7)	9,900(2.1)	21,107(8.8)

자료 : POSRI, KMI작성

주 : 2/4분기는 추정치이며 이후는 전망치, ()는 전년동기대비 증감율, 수입은 반제품이 포함된 수치임



7) 철재/고철

▶ '14년 7월 세계 조강생산량은 전년대비 3.1% 증가한 1억 3,682만 톤을 기록

● 누적 조강생산량은 4.0% 증가한 9억 5,969만 톤을 기록함

⊙ 현대제철의 3고로 증산으로 인한 국내 조강생산량이 크게 증가함

〈표 II-5〉 '14년 7월 세계 조강생산량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감률	
	7월	누적	7월	누적	당월	누적
EU	13,549	97,255	13,306	100,690	-1.8	3.5
other Europe	2,940	21,177	2,995	21,153	1.9	-0.1
C.I.S	9,057	63,615	9,248	63,549	2.1	-0.1
North America	10,208	69,022	10,431	70,417	2.2	2.0
South America	3,966	26,713	4,014	26,377	1.2	-1.3
Africa	1,256	9,062	1,504	9,492	19.8	4.8
Middle East	2,206	14,867	2,390	16,258	8.4	9.4
Asia	89,036	617,844	92,417	648,559	3.8	5.0
China	65,472	454,565	68,324	480,761	4.4	5.8
India	6,845	47,572	6,960	48,240	1.7	1.4
Japan	9,291	64,001	9,295	64,534	0.0	0.8
South Korea	5,553	38,611	5,897	41,979	6.2	8.7
Taiwan, China	1,875	13,094	1,940	13,045	3.5	-0.4
Oceania	480	3,292	514	3,192	7.0	-3.0
Total 65 countries	132,699	922,846	136,819	959,687	3.1	4.0

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

자료: 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

▶ 국내 철재 생산 가동률 하락

⊙ 철재 수요보다 공급 과잉으로 가동률 하락

- ➡ '13년 제강 생산능력은 광양 1고로 개수와 현대제철 3고로 증설 등으로 전년 대비 14.2% 증가
- ➡ 하지만 '09년 이후 가동률은 지속적으로 하락하여 '14년 80.0%를 기록할 것으로 예상됨
- ➡ 이와 같은 현상은 한-중-일을 중심으로 나타나는 현상으로 중국 철강설비 가동률은 70~80%를 기록

〈표 II-6〉 국내 조강생산량 및 가동률 추이

(단위: 천 톤, %)

구 분		1994	2004	2014(E)	증감률
제강	전로	21,154	27,535	55,520	162.5
	전기로	14,175	25,455	32,830	131.6
	소계	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: E는 추정치임

자료: 한국철강협회

▶ 고철 수입량 6개월 만에 증가

⊙ '14년 7월 고철 수입량은 76만 톤으로 전년대비 5.2% 증가함

- ➡ 관세청 통계에 따르면 올해 1월 이후 처음으로 고철물동량이 전년대비 증가
- ➡ 주요 수입국으로 일본 26.7% 증가한 40만 7천 톤, 러시아 2.1% 증가한 10만 9천 톤, 미국 6.1% 감소한 7만 3천 톤을 기록함



- ◎ 고철 물동량의 증가는 일시적인 현상이 될 것으로 전망됨
 - ➡ 현대제철의 경우 고철재고물량은 약 76만 톤으로 최고치 경신
 - ➡ 주요 대부분 전기로 제강 업체들이 비성수기인 8~9월에 개보수를 실시함에 따라 8~9월의 고철 수입량은 감소할 것으로 전망됨

8) 자동차

➡ '14년 7월 국내 자동차 생산량 및 판매량

- ◎ '14년 7월 국내 자동차 생산량은 40만 9천 대로 전년동기대비 22.5% 증가함
 - ➡ 휴가시기 변경에 따라 조업일수가 20일에서 23일로 증가하였으며, 현대 그랜저 디젤의 신차효과 및 기아 신형 카니발 출시효과로 자동차 생산량이 증가함
- ◎ '14년 7월 자동차 내수시장 판매는 전반적인 소비심리 약화에도 불구하고 신차출시로 전년동기대비 1.6% 증가한 12만 8천 대를 기록
- ◎ '14년 7월 자동차 수출대수는 26만 7천 대를 기록하며, 전년동기대비 16.1%, 전월대비 4.7% 증가함
 - ➡ 조업일수 증가에 따른 생산량 확대 및 한-EU FTA 추가 관세인하로 수출물량이 증가함
- ◎ '14년 7월 수입차판매는 전년대비 28.6% 증가한 1만 8천 대를 기록
 - ➡ 수입차 브랜드의 주유권 증정 및 무이자 할부 혜택 등 프로모션에 힘입어 '14년 월간 판매량 최대치를 경신한 것으로 보임
 - ➡ 국가별로는 유럽이 1만 5천대로 전체판매량의 81.8%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 일본과 미국의 순임

〈표 II-7〉 2014년 7월 자동차산업 현황

(단위 : 천 대, %)

구 분	2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
생산량	334	2,618	380	409	2,752	7.6	22.5	5.1
판매	내수	126	803	122	128	4.9	1.6	4.7
	수출	230	1,819	255	267	4.7	16.1	2.6
	소계	356	2,622	377	395	4.8	11.0	3.3
수입차판매	14	89	18	18	112	0.0	28.6	25.8

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

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

GM, 인도를 아시아 및 신흥국 수출 거점 기지로 주목

- GM이 지역별 수익성 강화를 위해 해외사업총괄본부를 중국 상하이에서 싱가포르로 이전하고, 중국사업 전담 조직을 신설함으로써 동남아 지역과 인도시장 공략에 박차를 가함
- 이 과정에서 인도 공장이 아시아 등 신흥시장을 담당하는 소형차 기지로 주목받고 있음
 - ➡ 실제로 GM은 하반기부터 인도 공장에서 생산되는 ‘쉐보레 비트(한국명 스파크)’를 칠레에 수출할 예정이며, 내년부터 아프리카로 수출지역을 확대할 예정임
- 반면, 한국GM의 수출물량이 감소하고 있어 한국GM의 위상 축소에 대한 우려가 존재함
 - ➡ 차세대 크루즈의 군산공장 생산이 확정되었지만, 부평2공장, 부평 엔진공장, 군산 디젤공장 등에 차세대 모델 투입이 확정되지 않은 상황임
 - ➡ 또한 GM이 ‘쉐보레 임팔라’를 국내에서 생산하지 않고 완제품 형태로 들여올 것으로 알려지면서 쉐보레 브랜드의 생산기지 역할을 담당했던 한국GM의 위상 약화에 대한 우려가 존재



9) 잡화

▶ 국내담배 수출 증가

- ◎ 국내담배 수출액은 '13년 5억 5천만 달러를 기록하며, 최근 10년간 2배 이상의 증가세를 기록함
 - ➡ '03년은 수입비중이 높았으나, '04년부터 담배교역이 흑자로 돌아서며, 최근까지 수출비중이 꾸준히 증가하고 있음
 - ➡ '13년 담배수출을 통해 1억 6천만 달러의 흑자를 기록한 반면, '14년 상반기는 1억 2천만 달러의 흑자를 기록하며 '14년 담배수출의 증가세가 예상됨
- ◎ 국내담배업체들은 외국계담배업체들에 밀려 국내시장 점유율이 줄어든 반면, 해외시장 비중이 증가하고 있음
 - ➡ 완제품 수입뿐만 아니라, 브라질 등으로부터 담배 원재료를 수입하여 가공한 후 다시 수출(중동 등)하는 교역패턴으로 변화된 것이 주요 요인임
- ◎ 담배의 교역규모가 주요 교역품목(화공품 등)의 비중에는 낮지만, 최근 10년 뿐만 아니라 향후에도 꾸준한 성장세를 기록할 것으로 보임

▶ '14년 하반기 기계산업 회복세를 보일 것으로 전망

- ◎ 하반기 기계산업(선박 제외)은 중국 수출부진으로 다소 주춤하였으나, 미국, 유럽 등 주요 경제국의 경기회복세에 힘입어 수출이 소폭 증가할 것으로 전망함
 - ➡ 그러나, 중국 경제성장세가 둔화되고 있으며, 원화 강세에 따른 국내수출 여건이 개선되지 않을 시 수출의 높은 성장세를 기록하기는 어려울 것으로 전망됨
 - ➡ 상반기 기계산업의 생산성은 세월호 등의 사고에 따른 내수 부진으로 성장세가 둔화되었음

10) 유류

▶ 정유업계 하반기, 업체별 윤활유 수출 경쟁이 치열할 것으로 예상

- ② 정유업체들이 윤활기유¹²⁾ 신설공장의 가동을 증가시키면서 업체간 시장 점유 경쟁이 하반기에 치열할 것으로 예상됨
 - ➡ 공급과잉, 정제마진 하락 등의 여파로 부진한 정유 부분과 달리 윤활유 부분은 최근 수년간 꾸준히 이익을 내고 있음
- ② 시장이 크지 않은 내수대신 환경규제가 높은 선진국 시장, 자동차 수요가 급증하고 있는 아시아 시장을 주로 공략할 전망
 - ➡ SK이노베이션의 윤활유 계열사인 SK루브리컨츠가 스페인 렘솔과 합작해 스페인 남동부 해안 카르타헤나에 설립한 윤활기유 공장이 9월 중순 본격 상업생산을 시작함
 - ➡ 상업생산 시작으로 환경규제가 높은 유럽시장에서 자체 생산, 판매가 가능해짐에 따라 유럽시장 진출의 교두보가 될 것으로 예상됨
 - ➡ S-Oil과 GS 칼텍스도 각각 호주, 미국 등 선진국 시장을 공략하기 위해 판매처를 확보하고 있음
 - ➡ 국내 정유 회사 중 유일하게 윤활기유 공장이 없던 현대오일뱅크도 Shell과 합작하여 충남서산에 설립한 윤활기유 공장이 9월말 상업 가동을 개시할 예정으로 일당 2만배럴을 생산하여 전량 수출할 예정임

12) 윤활기유(lube base oil) : 윤활유 완제품의 주원료

Ⅲ. 항만포커스

1. 북중국 항만 현황 및 시사점
2. 한·중 FTA 체결이 항만물동량에 미치는 영향





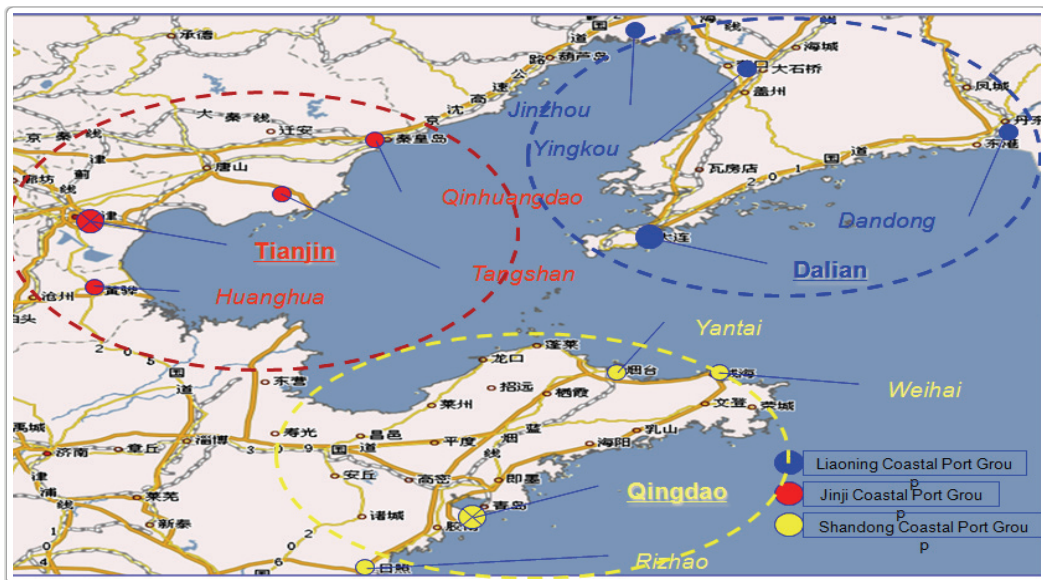
1. 북중국 항만 현황 및 시사점

항만수요예측센터 최건우 연구원

➤ 개요

- 북중국 항만은 중국 5대 항만군 중 환발해지역 항만군을 지칭함
 - ⊙ 중국 5대 항만군(환발해, 장강삼각주, 동남연해, 주강삼각주, 서남연해) 중 환발해 지역 항만군은 칭다오, 텐진, 대련항이 대표적인 항만임
- 북중국 항만은 국내 항만과의 교역 비중이 가장 높은 항만임
 - ⊙ '13년 기준 칭다오, 텐진, 대련항 등 북중국 항만과 우리나라와의 교역량이 상위 5위 안에 위치함
 - 특히 북중국 항만은 컨테이너 환적 물동량의 중심항만인 부산항과 연계된 물동량을 처리하는 항만으로 국내에 미치는 영향이 높음
- 본고에서는 북중국 항만의 현황을 살펴보고 이를 통해 국내 항만에 영향을 줄 시사점을 도출함

〈그림 Ⅲ-1〉 환발해지역 항만군



자료 : Chinaport(2011)

▶ 칭다오항

🌀 운영현황

- ➡ 1892년에 개항한 칭다오항은 세계에서 7번째로 큰 항구이며 중국내에서 3번째로 많은 대외무역 처리량을 기록
 - 컨테이너물동량은 세계 7위를 기록, 원유 처리량은 중국내 1위, 컨테이너 하역효율, 철광석 효율은 세계 1위를 기록함
- ➡ 칭다오항은 산둥성에 위치하고 있으며 인근의 르자오항, 연태항, 웨이하이항 등이 위치함
 - '13년 기준 180여개 국가, 700여개의 항만과 교역하고 있으며 18,000TEU급 선박이 입항 가능함

🌀 물동량현황

- ➡ 칭다오항 '13년 컨테이너 물동량은 전년대비 7.0% 증가한 1,552만TEU를 기록
 - '13년 총물동량 전년대비 8.5% 증가한 4.5억 톤을 기록

〈표 Ⅲ-1〉 칭다오항의 총물동량 처리 실적

(단위:백만 톤, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	연평균 증가율
총물동량	350.1	379.7	414.7	450.0	8.7

자료: Qingdao port authority

〈표 Ⅲ-2〉 칭다오항의 컨테이너 물동량 처리 실적

(단위:만TEU, %)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012년	2013	연평균 증가율
컨테이너	1,002	1,026	1,201	1,302	1,450	1,552	9.1

자료: CI Yearbook, Portcontainer.cn

🌀 시설현황

- ➡ 칭다오항은 칭다오 구항과 황다오요우항, 첸완항 및 동자커우항만지역 등 크게 4개의 항으로 구성됨



㉠ 컨테이너 물동량은 주로 첸완항에서 이루어지며 첸완항 컨테이너 부두는 크게 칭다오 첸완 컨테이너 터미널(QQCT)과 칭다오 첸완 연합 컨테이너 터미널(QQCTU)로 구성

- 첸완 컨테이너 터미널(QQCT)은 선석 총 길이는 3,400m로, 보유 선석 11개, 수심 -17.5m, 면적은 225만m²에 달함
- QQCTU는 컨테이너 선석 9개를 운영하며 선석 총 길이 3,163m에 달함. 선석 수심은 CTM -17m, QQCTN -20m이며, 육지구간의 면적은 2.44km²(CMT 1.23 km², QQCTN 1.21km²), 설계 물동량은 545만TEU (CMT 285만TEU, QQCTN 260만TEU)임

〈표 Ⅲ-3〉 칭다오항 컨테이너 부두 레이아웃

Terminal	Berth	WharfLength(m)	Water Depth (m)	Capacity(TEU)
QQCT	11	3,400	-17.5	6,500,000
CMIT	7(2)	2,470	-17	4,200,000
DPW	4	1,320	-17	2,200,000
QQCTPhaseIV	10	1,320	-17	6,000,000
Evergreen	2	768	-17	2,000,000
SITC & NOL	1	438	-17	800,000

자료: 선사 내부자료

〈그림 Ⅲ-2〉 칭다오항 컨테이너 부두 레이아웃



자료: 선사 내부자료

- ➡ 컨테이너 터미널 이외에 세계에서 가장 큰 40만 톤급 철광석부두, 30만 톤급 원유 부두 운영
- 그 밖에 석탄, 양곡, 비료 등을 전용으로 처리할 수 있는 선석 운영

▶ 대련항

🌀 운영현황

- ➡ 대련항은 요동반도 동남쪽에 위치하고 있으며 동북삼성(흑룡강성, 요녕성, 길림성)의 관문항으로 전체 해상물동량의 90%를 처리
- 철도 연계 물동량이 타항에 비해 높고, '11년 기준 항만-철도 연계 물동량이 36만 2TEU로 전체 물동량 중 5.6%가 넘는 수준임
- ➡ 대련항은 '11년 기상 악화로 인해 47일 동안 항만을 폐쇄한 바 있음
- 안개 440시간, 강풍 92시간, 안개+눈+강풍 606시간으로 총 47.4일 동안 항만 폐쇄한 바 있음
- ➡ 대련항의 직기항 항로는 미주, 유럽 등 3개 서비스에 불과하며 대부분 선복공유를 통해 환적하는 물동량임

🌀 물동량현황

- ➡ 대련항 '13년 컨테이너물동량은 전년대비 23.0% 증가한 991만TEU를 기록
- '13년 총물동량 전년대비 9.2% 증가한 4억 8백만 톤을 기록

〈표 Ⅲ-4〉 대련항의 총물동량 처리 실적

(단위:백만 톤, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	연평균증가율
총물동량	314.0	337.0	374.0	408.4	9.1

자료: Dalian port authority

〈표 Ⅲ-5〉 대련항의 컨테이너 물동량 처리 실적

(단위:만TEU, %)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012년	2013	연평균 증가율
컨테이너	450	455	524	640	806	991	17.1

자료: CI Yearbook, Portcontainer.cn



● 시설현황

- 대련(大連)항의 컨테이너 선석은 기존 14개와 현재 건설 중인 4개를 포함하여 총 18개이며, 모두 대요완(大窯灣)항 남안항 구역의 1, 2, 3기 부두에 밀집되어 있음
- '12년 건설된 대요완(大窯灣)항 터미널은 컨테이너 전용 선석으로 14개가 완공되었으며, 총길이는 약 4,613m이며 하역능력은 약 830만TEU에 이를 것으로 예상
- 대요완 터미널 15, 16번 선석은 18,000TEU급 선박이 접안 가능하며 수심 17.8m, 길이 785m임
- 15번 선석은 수심과 전방 수역의 폭 (-17.8m, 120m) 등이 텐진항(-16m, 100m)이나 칭다오항(-17m, 200m)보다 우수하며, 18,000TEU급 컨테이너선박(선체길이444m, 폭59m, 최대 흘수 -16.5m)도 정박 가능함
- 건설 예정인 3단계 대요완 터미널은 총 길이 1,842m 총 5개 선석으로 12,000~15,000 TEU급 선박 접안 가능

〈표 Ⅲ-6〉 대련항 컨테이너 시설현황

지역	Terminal Name	Berth Number	Water Depth (m)	Length(m)	Capacity(TEU)
Dagang	DDCT	3	-12	640	600,000
Dayao Bay	Phase I (DCT)	5	-9.4~14	1,854	2,300,000
	Phase II(DPCM)	6	-13.9~17.8	2,097	3,000,000
	Phase III (DICT)	5	-9.8~16.0	1,842	3,000,000

자료: 선사 내부자료

〈그림 Ⅲ-3〉 대련항 컨테이너터미널 레이아웃



▶ 텐진(Tianjin)항

🌀 운영현황

- ➡ 화베이성에서 가장 중요한 해상 출구로 중국 연해지역의 허브항임
 - 텐진항은 중국 최초로 관리체계 개혁을 실시한 항구 중 넓은 경제 배후지역 및 대외 영향력을 바탕으로 물동량 증가 폭이 큼
 - 대외무역 국가중 한국과 일본 물동량이 가장 많이 처리됨
- ➡ 텐진항의 항무국은 칭다오항과의 경쟁으로 신규 항로 개설에 적극적임
 - 친황다오항 등 인근 항만의 부산항 직기항 항로 개설에 대한 압력을 행사
 - 미주 항로의 환적화물의 81.5%('12년 기준)는 부산항을 경유하며 유럽항로의 부산항 경유는 거의 일어나지 않음
- ➡ 항로가 좁아 왕복교행이 불가능하여 4시간 단위로 교행함

🌀 물동량현황

- ➡ 텐진항 '13년 컨테이너 물동량은 전년대비 8.8% 증가한 1,300만TEU를 기록
 - '13년 총물동량 전년대비 4.8% 증가한 5억 톤을 기록



〈표 Ⅲ-7〉 텐진항의 총물동량 처리 실적

(단위:백만 톤, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	연평균증가율
총물동량	413.0	453.0	477.0	500.0	6.5

자료: Tianjin port authority

〈표 Ⅲ-8〉 텐진항의 컨테이너 물동량 처리 실적

(단위:만TEU, %)

구 분	2008	2009	2010	2011	2012년	2013	연평균 증가율
컨테이너	850	870	1,008	1,159	1,230	1,300	8.8

자료: CI Yearbook, Portcontainer.cn

시설현황

텐진항은 난장, 베이장, 하이허 항만 구역으로 구 분됨

- 난장항 구역은 석탄, 철광석, 석유 및 관련 제품 등 대량 벌크 화물을 운송함
- 베이장항은 컨테이너 물동량을 주로 처리하며 철강, 식량, 자동차 등의 화물 부두도 운영중임
- 하이허항은 조선소 부두를 중심으로 운영됨

텐진항 컨테이너터미널은 TCT 4개, TOCT 4개, FICT 4개 등 총 28개의 선석으로 운영됨

- 텐진 동강항은 한국항로 전용 터미널이며 텐진 신항은 미주, 유럽항 전용 터미널임

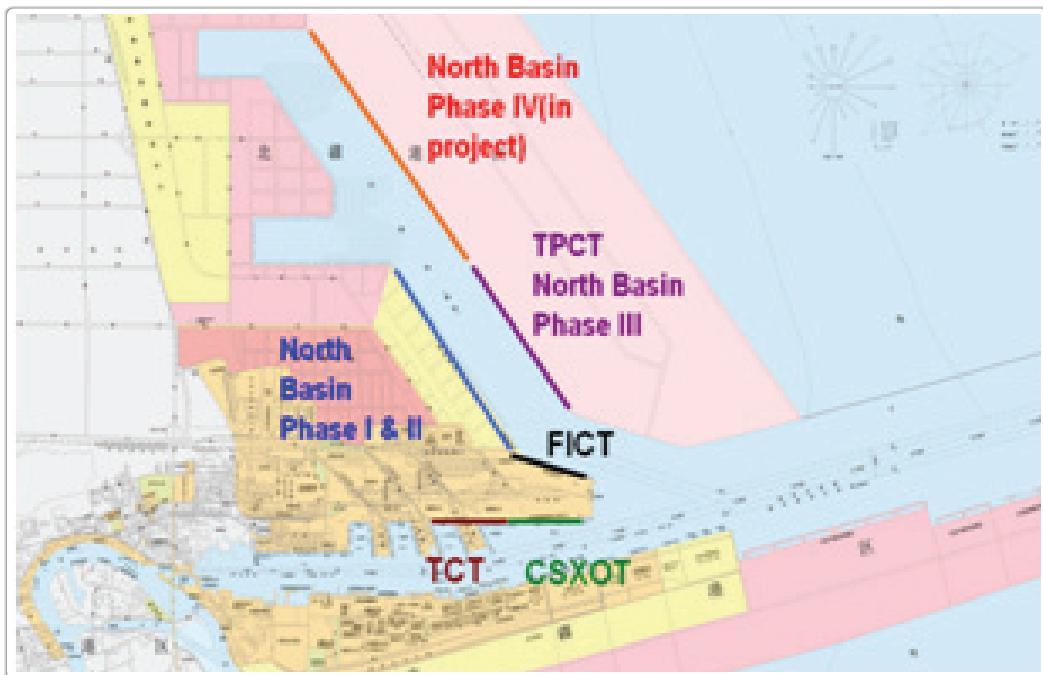
〈표 Ⅲ-9〉 텐진항 컨테이너 시설현황

지역		Berth Number	Length(m)	Depth(m)
TCT		4	1,223	-15
TOCT(Tianjin Orient Container Terminal)		4	1,137	-14
FICT(Tianjin Five continents international container Terminal)		4	1,202	-15.7
NorthBasinPhase&II	PartA(#1-#4)	4	1,100	-16
	Part B (#5-#7)	3	1,100	-15.5
	PartC(#8-#10)	3	9,50	-16
NorthBasinPhaseIII	TPCT	6	2,300	-16
NorthBasinPhaseIV	2Terminals	8	3,000	-16

주: NorthBasinPhaseIV는 현재 건설 계획중

자료: CI-online(2012), 난카이대학(2012)

〈그림 Ⅲ-4〉 천진항 컨테이너터미널 레이아웃



자료: 카이대학(2012), “천진항 경영관련 기본 상황 및 향후 발전 분석”



➤ 결론 및 시사점

② 신항만 건설을 통한 시설경쟁력 강화

- ➡ 칭다오항은 동자커우 신항만 건설 및 경영권 확보를 통해 총면적 72km², 화물처리량 3억 톤 규모의 신항만 건설 예정
 - '09년 경제위기의 영향으로 항만 내 건설이 다소 연기되고 있으나 첸안항의 Q Q C N은 선석 6개 건설 예정
- ➡ 대련항은 '18년까지 대요완 남안에 컨테이너 부두 건설 예정
 - 대요완에 컨테이너 4개 선석을 개발하여 하역능력은 260만TEU 증가시킬 계획

〈표 Ⅲ-10〉 컨테이너 부두 건설 계획

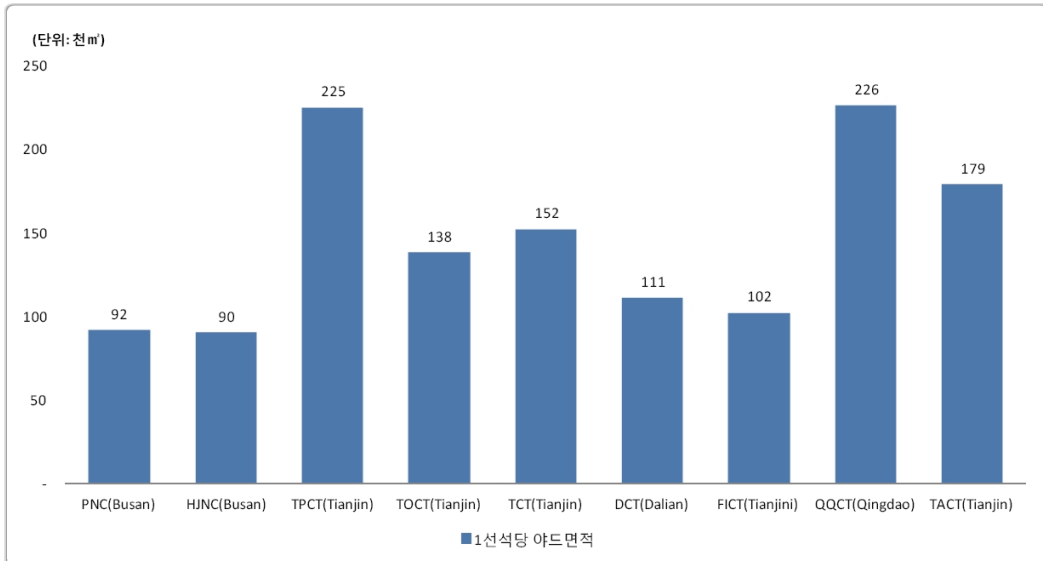
선석명	소속터미널	수심(m)	설계톤급(DWT)	하역능력(만TEU)
대요완 #16	DPCM	17.8	150,000	80
대요완 #19	DICT	16	120,000	60
대요완 #20	DICT	16	120,000	60
대요완 #21	DICT	16	120,000	60

자료: 대련해사대학교(2012), “대련항의 항구 운영환경 분석”

② 대형항만 건설

- ➡ 초대형 선박(18,000TEU급)의 운영으로 선석 길이, 수심뿐만 아니라 야드 면적도 확대하여 운영
 - 부산항 1선석(350m 기준) 당 야드 면적은 9만m²인데 반해 북중국 항만의 선석(350m 기준)당 야드면적은 최대 22만 6천m²에 이르는 것으로 나타남

〈그림 Ⅲ-5〉 부산항 및 북중국 주요 터미널 선석당 야드면적



자료: 터미널별 내부자료

☞ 선사의 터미널 운영 참여 확대

- ☞ 최근 건설되는 항만의 경우 선사 및 글로벌 컨테이너운송사의 지분 참여를 통한 물동량 유치에 노력
 - 칭다오항의 QQCT에는 Maersk 20%, COSCO 20% 지분 참여하여 3개국 4개사가 운영.
 - 또한, QQCTUA에는 APL이 30%의 지분 참여
 - 대련항의 대요완 2단계에 Maersk, Cosco가 참여하며 NYK는 대련 컨테이너부두 유한공사(DICT)에 20% 지분 참여
 - 텐진항 국제컨테이너부두에 Maersk는 30% 지분 참여

☞ 부산항에 주는 시사점

- ☞ 북중국 항만의 시설 경쟁력 증가로 인해 부산항 컨테이너 3단계 정상적인 개장 필요
 - '13년 공칭하역능력 기준 부산항의 시설확보율은 약 90.0% 수준으로 항만 시설이 부족한 것으로 나타남(운영실적(하역능력의 130%) 기준으로 약 114%의 시설확보율기록)
- ☞ 초대형 항만 중심으로 개발
 - 18,000TEU급 선박의 운영으로 이를 충분히 수용할 수 있는 선석, 수심, 야드면적 확보 필요



- 가장 최근에 지어져 운영중인 부산항 2·3단계의 경우에도 북중국 컨테이너 터미널에 비해 야드 면적 등은 열세인 것으로 나타남

➔ 글로벌 선사 지분참여 유도 필요

- 북중국 항만은 개발 단계에서부터 글로벌 선사 지분 참여
- 향후 개발되는 부산항의 3단계 컨테이너 터미널의 경우 운영사 선정시 글로벌 선사 지분이 30% 이상 컨소시엄에 대해서만 자격을 부여하는 방안도 적극 유도

2. 한·중 FTA 체결이 항만물동량에 미치는 영향

항만수요예측센터 이수영 연구원

➤ 개요

- 지난 7월 3일 개최된 한·중 정상회담에서 한·중 FTA의 연내 타결에 대해 합의
- ➡ 두 정상의 합의로 '14년 5월에 열렸던 11차 협상에서 민감품목에 대한 개방범위와 양허수준에 대해서 의견차를 쉽게 좁히지 못했던 한·중 FTA 협상은 12차 협상(7월 14일~18일)을 거쳐 13차 협상까지 급진전됨

〈표 Ⅲ-11〉 한·중 FTA 추진 일지

일 자	추진 내 용
2004.9	'아세안 +3 경제장관회의' 에서 민간공동연구 개시 합의
2006.11.17	APEC각료회의에서 FTA 산·관·학 공동연구 수행 합의
2010.9.28	중국베이징에서 한·중 FTA 정부 간 사전협의 1차회의
2012.1.9	이명박 대통령과 후진타오 중국 국가주석 FTA협상 개시기로 협의
2012.5.2.	한·중 FTA 협상 개시 공식 선언
2012.5~2014.3	한·중 FTA 1~10차 협상 진행
2014.3.25.	네덜란드 헤이그에서 한·중 정상 FTA 연내 체결 언급
2014.5.26	한·중 FTA 11차 협상진행
2014.7.3	시진핑 국가주석 방한, 한·중 정상회담에서 한·중 FTA 연내타결 합의

- 지난 9월 26일 5일간 중국 베이징에서 개최된 한·중FTA 제 13차 협상에서는 상품, 서비스·투자, 규범·협력, 총칙 등 전 분야에 걸쳐 논의를 진행함
- 특히 상품 분야에서 현재 가장 큰 쟁점이 되고 있는 중국의 제조업 조기 관세 철폐, 우리나라 농수산물 시장 개방 문제에 대해 집중적으로 협상을 진행함
- ➡ 두 국가 간 이견을 축소하였으나 양측의 입장차가 크고 여타 핵심 쟁점이 여전히 많이 남아 협상 진전이 더딘 상황



〈그림 Ⅲ-6〉 한·중 FTA 주요협상 쟁점

한국	쟁점	중국
즉시 철폐, 10년 안 철폐 석유화학, 기계, 아이티(IT) 등	양허안 주요 내용 일반 품목군	농수산물, 섬유 및 의류 등
10년 초과~20년 안 철폐 기계(공구), 전기기기(스위치) 등	민감 품목군	석유화학, 철강, 기계 등 일부 품목
양허 제외 주요 생산 농수산물, 영세 중소기업 제품	초민감 품목군	석유화학, 철강, 기계 등 일부 품목
석유화학, 철강, 기계, 디스플레이 등 고부가가치 제조업 품목에 대한 중국 쪽 조기 관세 철폐	주요 요구사항	우리 농수산물 시장 개방 확대
국내 농수산업 영세성 및 민감성 부각해 중국 쪽 최대한 설득	기본입장	한국 상대 지속적인 무역적자 이유로 우리 주력 수출 상품 조기 개방에 난색

자료: 산업통상자원부(www.motie.go.kr)

➤ 한-중 FTA 체결시 예상되는 파급효과

- ① 중국과의 FTA가 체결될 경우 미국, EU에 이어 중국까지 세계 3대 경제권이 모두 우리나라의 경제영토로 확장됨
- ② '13년도 중국의 對한국 투자금액은 중국 해외투자액 902달러의 0.53%(4억 8천만 달러)에 불과하였지만 한-중 FTA 체결시 중국의 對한국 투자 확대를 기대할 수 있음
- ③ 현재 중국이 우리나라에 부과하는 수입관세(9.7%)는 다른 국가(미국: 3.5%, EU: 5.6%)에 비해 높지만 한-중 FTA로 관세인하·철폐가 되면 우리나라 수출품은 중국 시장 내에서 경쟁국과 가격경쟁에서 비교우위를 가질 수 있음
- ④ 한-중 FTA로 가장 피해가 예상되는 분야는 농업분야로 대외경제정책연구원은 FTA 체결시 농수산업 생산이 '05년 대비 14.3%로 감소할 것이라고 전망
 - ⑤ 관세 철폐와 위생검역(SPS)을 통한 수입 차단을 없애는 등 극단적인 개방상황을 가정할 때 '20년에는 20.0%로 감소할 수 있을 것으로 전망, 금액으로는 3조 3,600억 원으로, 정부가 집계한 한미 FTA에 따른 농업 피해액 8,150억 원의 4배가 넘는 수치임

한국의 對중국 주요 교역품목

● 對중국 주요 수입 품목은 철강, 석탄, 기타광석과 같은 원자재 품목임

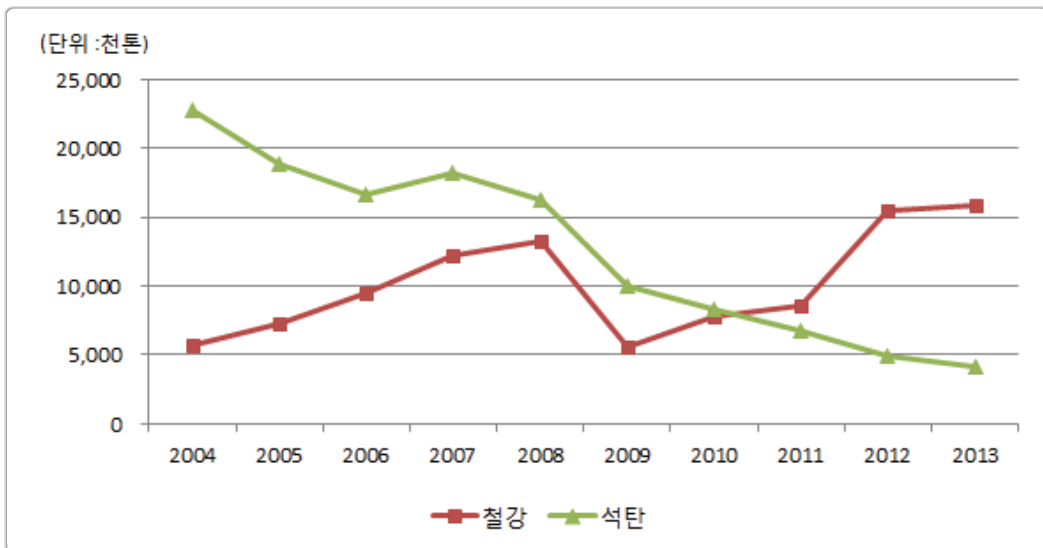
➡ 지난 10년간 對중국 주요수입품목인 철강과 석탄의 수입물동량 중 점유율은 서로 역전 되는 현상을 나타내고 있음

· 석탄: 52.0%('04년)→38.6%('09년)→13.4%('13년)

· 철강: 13.1%('04년)→21.3%('09년)→50.6%('13년)

➡ 對중국 석탄 수입물동량의 비중은 중국산 석탄의 가격경쟁력 약화에 기인한 것으로 판단됨

〈그림 Ⅲ-7〉 對중국 주요수입 품목 물동량 추이변화



자료 : SP-IDC, KMI 작성

● 對중국 주요 수출 품목은 유류, 화학공업생산품등 석유화학계 제품

➡ 對중국 주요 수출 품목은 주요 수입 품목의 급격한 비중 변화 같은 현상은 나타나지 않음

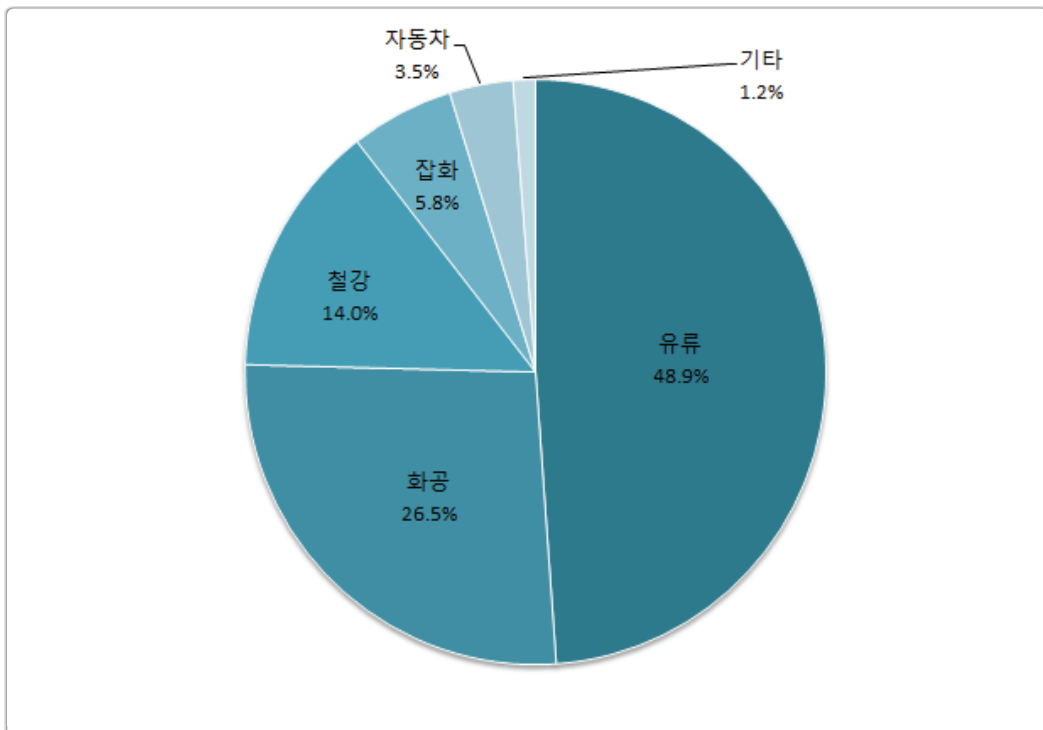
· 유류: 58.0%('04년)→ 47.0%('09년)→ 48.9%('13년)

· 화공: 19.3%('04년)→ 29.4%('09년)→ 26.5%('13년)



- ➡ 유류 품목 중에서 가장 높은 점유율을 차지하고 있는 세부 품목은 석유제품 (85.1%, '13년 기준)으로 중국은 싱가포르 일본과 함께 우리나라 석유제품 수출의 주요 상대국임
- 우리나라 총 석유제품 수출물동량 6,582만 7천 톤 중 對싱가포르, 중국, 일본의 석유 제품 수출물동량 비중은 각각 19.7%, 18.8%, 18.3%임('13년 기준)

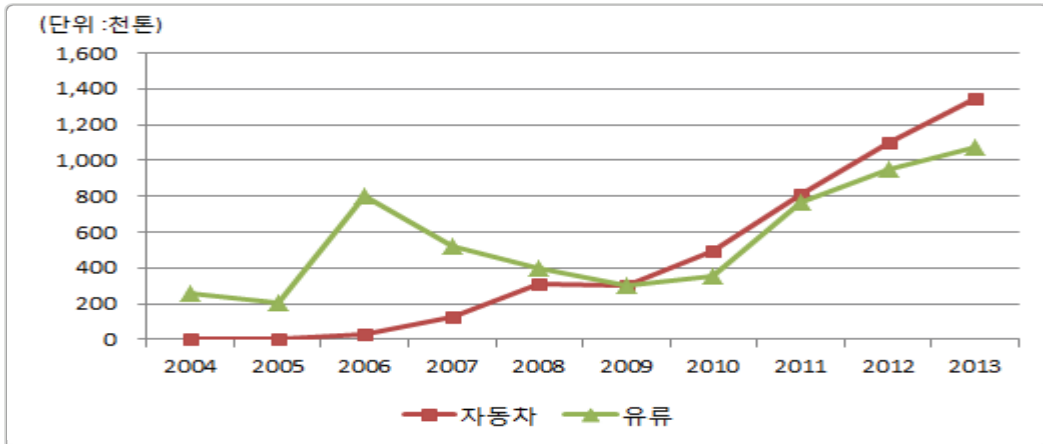
〈그림 Ⅲ-8〉 對중국 주요수출 품목 물동량 비중('13년 기준)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ⊙ 對중국 환적물동량 중 가장 많은 비중을 차지하고 있는 품목은 자동차와 유류로 '13년 기준 각각 46.6%, 37.2%의 비중을 차지

〈그림 Ⅲ-9〉 對중국 주요환적 품목 물동량 추이변화



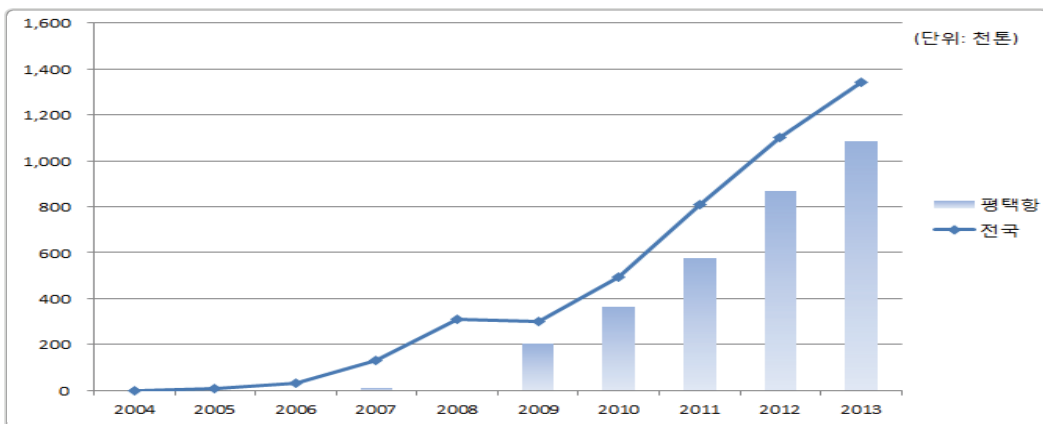
자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ⊙ 對중국 자동차 환적화물의 80.9%는 평택·당진항에서 처리되고 있음('13년 기준)
- ⊙ 평택항은 자동차 전용부두 개장이후('09년) 중국과 인도 등에서 수입해 중남미, 아프리카로 환적되는 자동차 화물의 허브항으로 성장하였음

〈표 Ⅲ-12〉 對중국 자동차 환적화물 처리 현황

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
전국	0	6	33	129	310	301	495	809	1,102	1,342
평택·당진항	0	0	5	15	0	206	367	579	871	1,086

〈그림 Ⅲ-10〉 對중국 자동차 환적화물 처리 현황



자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 Ⅲ-13〉 한국의 對중국 교역품목별 물동량 비중('13년)

(단위: 천 톤, %)

수 입			수 출			환 적		
품목	물동량	비중	품목	물동량	비중	품목	물동량	비중
철강	15,907	50.6	유류	14,520	48.9	자동차	1,342	46.6
석탄	4,209	13.4	화공	7,885	26.5	유류	1,073	37.2
잡화	3,663	11.6	철강	4,174	14.0	화공	396	13.8
기타광석	3,414	10.9	잡화	1,711	5.8	잡화	46	1.6
화공	1,699	5.4	자동차	1,052	3.5	기타광석	16	0.5
유류	1,504	4.8	철광석	204	0.7	철강	5	0.2
고철	583	1.9	기타광석	101	0.3	시멘트	4	0.1
양곡	270	0.9	고철	63	0.2	석탄	-	0.0
목재	107	0.3	목재	1	0.0	철광석	-	0.0
모래	54	0.2	양곡	0	0.0	모래	-	0.0
자동차	27	0.1	석탄	-	0.0	고철	-	0.0
시멘트	22	0.1	모래	-	0.0	양곡	-	0.0
철광석	-	0.0	시멘트	-	0.0	목재	-	0.0
합계	31,459	100.0	합계	29,712	100.0	합계	29,712	100.0

자료 : SP-IDC, KMI 작성

➤ 對중국 항만물동량 처리 주요 항만

🌀 對중국 컨테이너 물동량 처리 현황

- ➡ 對중국 컨테이너 물동량을 가장 많이 처리하는 항만은 부산항으로 물동량의 64.2%를 처리하고 있음
- ➡ 광양항과 인천항중에서 중국과 지리적으로 가까운 인천항에서 對중국 컨테이너 물동량이 더 많이 처리되고 있음
- ➡ 군산항의 '13년도 컨테이너물동량 실적 4만 3천TEU 컨테이너중 4만 2천TEU가 對중국 물동량임

〈표 Ⅲ-14〉 對중국 컨테이너 물동량 처리 현황('13년 기준)

순위	항만	물동량(천TEU)	처리비중(%)
1	부산항	4,350	64.2
2	인천항	1,282	18.9
3	광양항	465	6.9
4	평택·당진항	476	7.0
5	울산항	100	1.5
6	군산항	42	0.6
7	기타	63	0.9
합계	전국	6,778	100.0

자료 : SP-IDC, KMI 작성



② 對중국 비컨테이너물동량 처리 현황

- ➡ 對중국 비컨테이너 물동량은 광양항(21.0%), 울산항(17.4%), 대산항(11.0%) 순으로 많이 처리되고 있음
- ➡ 세 항만들은 항만배후에 대단위 석유화학단지가 입지해 있는 항만으로 對중국 주요 수출품목인 유류(석유제품)의 영향인 것으로 판단됨

〈표 Ⅲ-15〉 對중국 비컨테이너 물동량 처리 현황('13년 기준)

순위	항만	물동량(천 톤)	처리비중(%)
1	광양항	13,471	21.0
2	울산항	11,166	17.4
3	대산항	7,032	11.0
4	인천항	6,462	10.1
5	평택항	6,295	9.8
6	포항항	3,859	6.0
7	부산항	3,620	5.7
8	동해항	1,605	2.5
9	군산항	968	1.5
10	마산항	596	0.9
11	목포항	353	0.6
12	기타	8,625	13.5
12	전국	64,052	100.0

자료 : SP-IDC, KMI 작성

➤ 결론 및 시사점

- ① 한-중 FTA 체결 및 발효시 품목별 수혜는 관세 인하 효과에 근거한 고관세 상품과 중국대비 기술력이 높은 품목으로 분류해서 전망되고 있음
 - ➡ 중국의 경우 최종 소비재에 대해 고관세 정책을 시행 중에 있음, 중국이 대한민국 으로부터 수입하는 품목 중 고관세를 적용하고 있는 상품은 TV, 카메라(관세율 35.0%), 완성승용차(25.0%), 자동차(관세율 13.4%), 정밀화학(관세율 5.9%)임
 - ➡ 이러한 품목들은 한-중FTA 발효시 관세 인하 효과를 기대할 수 있으나 최종수혜 품목은 한국의 중국제품에 대한 관세 철폐효과도 감안해서 예측되어야함
- ② 기술 우위 품목으로는 고부가가치선박(6.8년), 초정밀디스플레이공정/장비 (3.8년), 초고집적반도체공정/장비(3.7년)등으로 대체로 IT, 도로, 환경 관련 품목임
- ③ 한-중 FTA 체결 및 발효의 실질적인 효과는 제한적인 품목에 영향을 미칠 것으로 전망됨에 따라 중국과 가까운 지리적 이점보다는 해당항만의 취급 품목에 따라 항만별 영향이 다를 것으로 판단됨
 - ➡ 중국이 고관세 관세율을 적용하고 있는 화학제품을 많이 수출하고 있는 광양, 울산, 대산항과 對중국 자동차 물동량의 대부분을 처리하고 있는 평택당진항이 다른 항만들 보다 상대적으로 한-중 FTA 효과가 클 것으로 예상됨

IV. 부 록

1. 2014년 7월 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 7월 물동량

2014년 7월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2014년 7월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	26,635,889	1,469,815	532,195	28,637,899
인천항	3,344,727	5,528,205	3,428,634	12,301,566
평택·당진항	758,470	6,589,723	1,953,517	9,301,710
경인항	29,576	1,273	0	30,849
동해·목호항	2,480	2,622,513	28,001	2,652,994
삼척항	0	467,129	1,442	468,571
속초항	0	55	531	586
옥계항	0	709,256	37,581	746,837
대산항	115,042	1,920,609	4,129,933	6,165,584
보령항	0	920,038	5,071	925,109
태안항	0	1,259,179	6,523	1,265,702
군산항	57,742	1,458,329	101,501	1,617,572
장항항	0	40,929	748	41,677
목포항	81,719	1,605,048	71,266	1,758,033
완도항	14,130	36,663	1,218	52,011
여수항	0	544	59,666	60,210
광양항	2,987,128	7,882,678	8,982,785	19,852,591
포항항	138,992	5,222,408	46,386	5,407,786
마산항	3,806	1,037,700	101,455	1,142,961
삼천포항	0	981,428	6,438	987,866
옥포항	0	452,694	8,051	460,745
장승포항	0	0	276	276
진해항	0	169,983	1,692	171,675
통영항	0	10,457	6,014	16,471
고현항	0	492,207	13,456	505,663
하동항	0	1,027,472	4,705	1,032,177
울산항	466,693	4,298,085	10,798,032	15,562,810
제주항	35,522	145,352	57,512	238,386
서귀포항	14,130	16,800	1,520	32,450
기타	0	0	590,199	590,199
합계	0	2,687,697	442,066	3,129,763

자료: SP-IDC

2014년 7월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2014년 7월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	381,509	380,502	785,294	-	1,547,306
인천항	102,358	102,031	1,618	-	206,006
평택·당진항	23,132	24,652	174	-	47,958
경인항	868	1,052	-	-	1,920
동해·목호항	123	112	-	-	235
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	3,601	4,459	-	-	8,060
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1,449	1,724	440	-	3,613
장항항	-	-	-	-	-
목포항	361	453	-	8,808	9,622
완도항	-	-	-	1,040	1,040
여수항	-	-	-	-	-
광양항	74,071	74,444	40,288	-	188,803
포항항	4,864	4,873	11	-	9,748
마산항	249	227	22	-	498
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	-	-
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	12,505	18,602	1,351	-	32,458
제주항	-	-	-	4,413	4,413
서귀포항	-	-	-	1,040	1,040
기타	-	-	-	-	-
합계	605,091	613,131	829,197	15,300	2,062,719

자료: SP-IDC



➤ 2014년 7월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2014년 7월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	762,680	306,100	16,627	384,408	1,469,815
인천항	3,236,638	679,086	11,650	1,600,831	5,528,205
평택·당진항	4,096,963	1,260,432	367,700	864,628	6,589,723
경인항	1,273	0	0	0	1,273
동해·묵호항	844,287	486,921	0	1,291,305	2,622,513
삼척항	28,354	31,900	0	406,875	467,129
속초항	55	0	0	0	55
옥계항	145,082	166,850	0	397,324	709,256
대산항	1,148,666	601,171	0	170,772	1,920,609
보령항	907,983	0	0	12,055	920,038
태안항	1,249,572	0	0	9,607	1,259,179
군산항	810,232	161,569	262,647	223,881	1,458,329
장항항	3,300	2,000	0	35,629	40,929
목포항	185,527	434,088	42,577	942,856	1,605,048
완도항	603	223	0	35,837	36,663
여수항	0	0	0	544	544
광양항	4,811,304	815,240	956,178	1,299,956	7,882,678
포항항	3,932,353	683,384	0	606,671	5,222,408
마산항	148,270	402,032	32,503	454,895	1,037,700
삼천포항	892,327	0	0	89,101	981,428
옥포항	125,030	4,367	0	323,297	452,694
장승포항	0	0	0	0	0
진해항	37,964	1,524	0	130,495	169,983
통영항	3,516	18	0	6,923	10,457
고현항	289,930	16,935	10,477	174,865	492,207
하동항	1,003,994	0	0	23,478	1,027,472
울산항	1,600,911	2,066,942	83,124	547,108	4,298,085
제주항	3,678	0	0	141,674	145,352
서귀포항	0	0	0	16,800	16,800
기타	0	0	0	0	0
합계	0	0	0	2,687,697	2,687,697

자료: SP-IDC

2014년 7월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 7월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	14,390	7,140	0	510,665	532,195
인천항	2,355,740	154,525	0	918,369	3,428,634
평택·당진항	1,796,910	29,782	0	126,825	1,953,517
경인항	0	0	0	0	0
동해·목호항	0	0	0	28,001	28,001
삼척항	0	0	0	1,442	1,442
속초항	0	0	0	531	531
목계항	0	0	0	37,581	37,581
대산항	2,825,136	580,104	0	724,693	4,129,933
보령항	0	0	0	5,071	5,071
태안항	0	0	0	6,523	6,523
군산항	0	2,304	0	99,197	101,501
장항항	0	0	0	748	748
목포항	0	0	0	71,266	71,266
완도항	0	0	0	1,218	1,218
여수항	0	0	0	59,666	59,666
광양항	5,409,695	1,885,825	750,514	936,751	8,982,785
포항항	0	0	0	46,386	46,386
마산항	0	0	0	101,455	101,455
삼천포항	0	0	0	6,438	6,438
옥포항	0	0	0	8,051	8,051
장승포항	0	0	0	276	276
진해항	0	0	0	1,692	1,692
통영항	0	0	0	6,014	6,014
고현항	0	0	0	13,456	13,456
하동항	0	0	0	4,705	4,705
울산항	6,612,673	2,929,601	27,990	1,227,768	10,798,032
제주항	0	0	0	57,512	57,512
서귀포항	0	0	0	1,520	1,520
기타	590,199	0	0	0	590,199
합계	0	0	0	442,066	442,066

자료: SP-IDC



2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2013년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	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)

구 분	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)

구 분	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·목포항	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)

구 분	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)

구 분	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·묵호항	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)

구 분	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)

구 분	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·목포항	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)

구 분	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)

구 분	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)

구 분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	240,150,987	69,838,790	10,956,027	67,506,418	388,452,222
부산항	412,756	93,385	-	6,254,186	6,760,327
인천항	34,031,034	1,622,247	-	14,834,327	50,487,608
평택·당진항	33,470,968	648,030	170,649	1,345,672	35,635,319
경인항	-	-	-	792	792
동해·목호항	-	-	-	394,869	394,869
삼척항	-	-	-	14,963	14,963
속초항	-	-	-	7,834	7,834
옥계항	-	-	-	466,569	466,569
대산항	31,805,512	6,537,610	-	7,846,771	46,189,893
보령항	-	-	-	55,661	55,661
태안항	-	-	-	84,711	84,711
군산항	28,413	104,877	52,054	1,362,682	1,548,026
장항항	-	-	-	3,918	3,918
목포항	-	-	-	950,598	950,598
완도항	-	-	-	12,528	12,528
여수항	-	-	-	1,026,183	1,026,183
광양항	59,771,621	24,137,864	9,660,740	10,425,830	103,996,055
포항항	-	-	-	611,410	611,410
마산항	-	-	-	1,363,210	1,363,210
삼천포항	-	-	-	99,547	99,547
옥포항	-	-	-	75,777	75,777
장승포항	-	-	-	3,676	3,676
진해항	-	-	-	24,636	24,636
통영항	-	45	-	63,042	63,087
고현항	-	-	-	78,589	78,589
하동항	-	-	-	76,033	76,033
울산항	80,630,683	36,694,732	1,072,584	16,290,763	134,688,762
제주항	-	-	-	767,964	767,964
서귀포항	-	-	-	19,340	19,340
기타항	-	-	-	2,944,337	2,944,337

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



2012년 항만별 유류물동량

(단위 : 톤)

구 분	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·묵호항	121,052	4,862	-	403,789	529,703
삼척항	-	-	-	13,823	13,823
속초항	-	-	-	6,388	6,388
옥계항	-	-	-	442,848	442,848
대산항	31,853,859	8,142,363	656,939	8,383,216	49,036,377
보령항	-	-	-	67,695	67,695
태안항	-	-	-	77,696	77,696
군산항	30,277	222,162	176,839	1,357,462	1,786,740
장항항	-	-	-	3,702	3,702
목포항	7,150	-	-	910,639	917,789
완도항	-	-	-	14,529	14,529
여수항	130,604	-	3,990,864	898,411	5,019,879
광양항	57,990,758	22,657,646	8,852,958	11,683,702	101,185,064
포항항	-	-	-	713,374	713,374
마산항	-	2,756	-	1,560,301	1,563,057
삼천포항	-	-	-	85,757	85,757
옥포항	-	-	-	91,912	91,912
장승포항	-	-	-	5,073	5,073
진해항	-	-	-	18,118	18,118
통영항	-	108	-	72,454	72,562
고현항	-	-	-	80,996	80,996
하동항	-	-	-	66,748	66,748
울산항	81,923,558	39,524,054	929,748	15,183,175	137,560,535
제주항	-	-	-	770,064	770,064
서귀포항	-	-	-	22,572	22,572
기타항	-	-	-	2,323,905	2,323,905

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC

2011년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	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.lloydslist.com, KMI 작성

월간 향만과 산업

2014年 8月 31日 印刷

2014年 8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