

09 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	36
5) 미주	38
6) 오세아니아	39
7) 아프리카	40
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	47
6) 대산항	48

7) 포항항	48
8) 동해·묵호항	49
9) 목포항	50
10) 군산항	50
11) 마산항	52
2. 국외 항만 및 산업 동향	54
1) 중국	54
2) 아시아	55
3) 유럽	57
4) 미주	58
5) 아프리카	59
6) 오세아니아	60
3. 품목별 동향	61
1) 양곡	61
2) 시멘트	62
3) 석탄	63
4) 목재	64
5) 모래	65
6) 철광석	66
7) 철재/고철	67
8) 자동차	69
9) 잡화	70
10) 유류	72
 Ⅲ. 항만포커스	 73
1. 인천항 내항 물동량 현황 및 발전 방안	75
2. 광양항 현안 및 발전방안 : 컨테이너 부두를 중심으로	88

IV. 부 록	101
1. 2014년 8월 물동량	103
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	109
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	112
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	115
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	118
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	121

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 8월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 8월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 8월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 8월 물동량	8
<표 I -6> 2014년 8월 항만별 벌크 물동량 동향	22
<표 I -7> 2014년 8월 품목별 벌크 물동량 동향	23
<표 I -8> 주요 교역국별 2014년 8월 컨테이너 물동량 현황	24
<표 I -9> 주요 교역국 2014년 8월 벌크 물동량 현황	25
<표 I -10> 2014년 8월 수출입 교역국가 벌크 물동량 동향	26
<표 I -11> 해외 항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	29
<표 I -12> 중국 2014년 7월 컨테이너물동량 현황	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	33
<표 I -14> 싱가포르항 2014년 6월 물동량 현황	34
<표 I -16> 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 7월 물동량 현황	35
<표 I -17> 인도 전체 항만의 2014년 4~7월 물동량 현황	36
<표 I -18> 브레멘/브레머하펜항의 2014년 6월 물동량 현황	36
<표 I -18> 스페인 주요항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -19> 이탈리아 주요항만의 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -21> LA/LB항 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	38
<표 I -22> 산토스항 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -23> 시드니항 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황	39
<표 I -24> 리차드베이항의 2014년 7월 물동량 현황	40
<표 II -1> 2014년 8월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)	64

<표 II-2> '14년 8월 세계 조강생산량	68
<표 II-3> 2014년 8월 자동차산업 현황	70
<표 II-4> 한-캐나다 잡화품목 수입물동량 현황	71
<표 II-5> 한-캐나다 잡화품목 수출물동량 현황	71
<표 III-1> 인천항 총물동량 현황	76
<표 III-2> 인천항 품목별 물동량 현황	77
<표 III-3> 인천항 부두별 물동량 현황	78
<표 III-4> 인천항 내항 부두별 비컨 물동량 현황	79
<표 III-5> 인천항 내항 품목별 처리 실적	80
<표 III-6> 인천항 내항 1부두 품목별 총물동량 실적	81
<표 III-7> 인천항 내항 1부두 품목별 물동량 실적(재개발 예정 선석)	82
<표 III-8> 인천항 내항 1부두 품목별 물동량 실적(운영지속 선석)	83
<표 III-9> 인천항 내항 8부두 품목별 물동량 실적	84
<표 III-10> 인천항 내항 2~7부두 품목별 물동량 실적	85
<표 III-11> 광양항 컨테이너 터미널 현황	89
<표 III-12> 광양항 컨테이너 터미널 주요 하역장비 현황	94
<표 III-13> 광양항 일반부두 현황(여수지역)	97
<표 III-14> 광양항 일반부두 현황(광양지역)	98
<표 IV-1> 2014년 8월 항만별 총물동량	103
<표 IV-2> 2014년 8월 항만별 컨테이너 물동량	104
<표 IV-3> 2014년 8월 항만별 벌크 물동량	105
<표 IV-4> 국내 2014년 8월 항만별 유류 물동량	106
<표 IV-5> 국내 2014년 8월 항만별 품목별 물동량	107
<표 IV-6> 국내 2014년 8월 항만별 품목별 물동량(계속)	108

〈그림 차례〉

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 8월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 8월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 8월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 8월 물동량	8
<그림 I -7> 양곡 물동량 월별 동향	9
<그림 I -8> 시멘트 물동량 월별 동향	10
<그림 I -9> 석탄 물동량 월별 동향	11
<그림 I -10> 목재 물동량 월별 동향	12
<그림 I -11> 모래 물동량 월별 동향	13
<그림 I -12> 철광석 물동량 월별 동향	14
<그림 I -13> 철재 물동량 월별 동향	15
<그림 I -14> 고철 물동량 월별 동향	16
<그림 I -15> 자동차 물동량 월별 동향	17
<그림 I -16> 기타광석 물동량 월별 동향	18
<그림 I -17> 화학공업생산물 물동량 월별 동향	19
<그림 I -18> 잡화 물동량 월별 동향	20
<그림 I -19> 유류 물동량 월별 동향	21
<그림 I -20> 주요 교역국별 2014년 8월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 주요 교역국별 8월 벌크 물동량 동향	25
<그림 I -22> 세계 주요 항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 동향	27
<그림 I -23> 중국 주요 항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 동향	28
<그림 II -1> 묘도 재개발 사업 조감도	46

<그림 II-2> 변경된 군산항 항계	52
<그림 II-3> 마르코나항 위치	59
<그림 II-4> 분기별 수입단가 동향 및 전망	62
<그림 II-5> 철광석 가격 추이	67
<그림 III-1> 광양항 계획 평면도	89
<그림 III-2> 광양항 물동량 실적	90
<그림 III-3> 광양항 자동차 야적 현황(3-1단계)	91
<그림 III-4> 광양항 동측 및 서측 배후단지	93
<그림 III-5> 2-1단계(8번) 및 2-2단계(9번) 전경	95

I. 월간통계

1. 국내 월간통계

2. 국외 월간통계

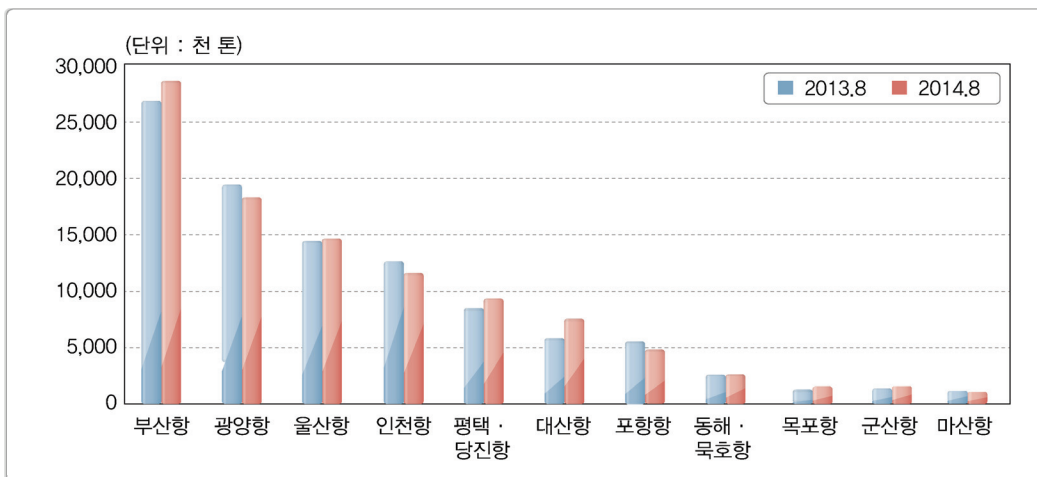




1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 8월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 8월 총물동량

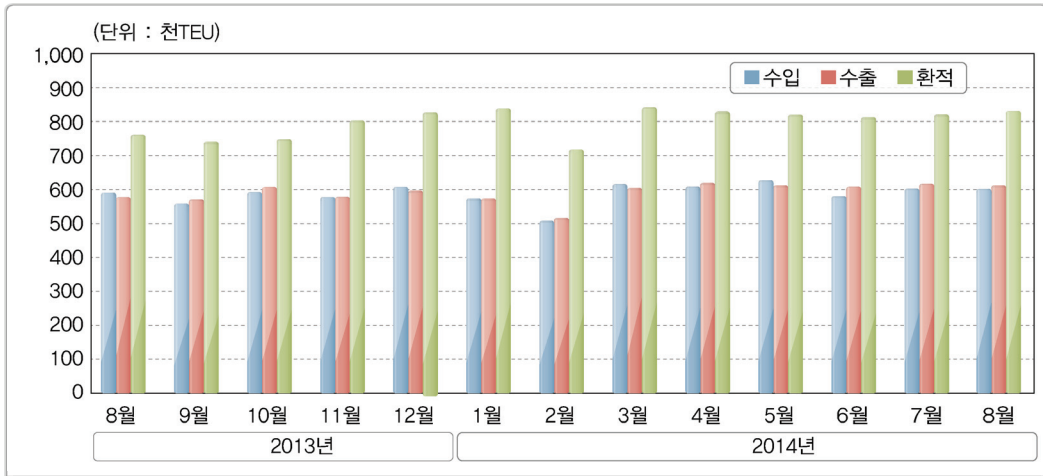
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
전국항	111,369	900,425	115,159	112,152	928,483	-2.6	0.7	3.1
부산항	26,794	215,706	28,638	28,437	226,455	-0.7	6.1	5.0
광양항	19,427	156,616	19,853	18,410	162,503	-7.3	-5.2	3.8
울산항	14,726	127,089	15,563	14,760	127,393	-5.2	0.2	0.2
인천항	12,727	98,107	12,302	11,639	98,189	-5.4	-8.6	0.1
평택·당진항	8,552	70,879	9,302	9,313	79,447	0.1	8.9	12.1
대산항	5,586	45,437	6,166	7,142	47,755	15.8	27.8	5.1
포항항	5,393	41,283	5,408	4,976	43,810	-8.0	-7.7	6.1
동해·목포항	2,676	21,141	2,653	2,839	21,578	7.0	6.1	2.1
목포항	1,506	13,648	1,758	1,565	13,882	-11.0	4.0	1.7
군산항	1,347	12,119	1,618	1,554	12,396	-3.9	15.4	2.3
마산항	1,175	10,159	1,143	1,072	8,717	-6.2	-8.7	-14.2
기타	11,460	88,243	10,757	10,446	86,359	-2.9	-8.8	-2.1

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 8월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 5.2% 증가한 반면, 전월대비 1.1% 감소한 204만TEU 처리

● 수입과 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 각각 2.0%, 4.6% 증가

● 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 7.5% 증가, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 5.5% 증가

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위: 천TEU)

구분	2013					2014							
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
수입	588	558	590	580	611	572	500	627	625	621	587	605	599
수출	577	562	600	579	608	572	518	619	630	613	614	613	603
환적	766	747	773	807	837	851	725	844	838	827	819	829	823
연안	9	9	12	17	23	23	15	15	13	13	14	15	15
합계	1,940	1,875	1,975	1,982	2,079	2,018	1,757	2,105	2,106	2,074	2,034	2,063	2,040

자료 : SP-IDC, KMI 작성



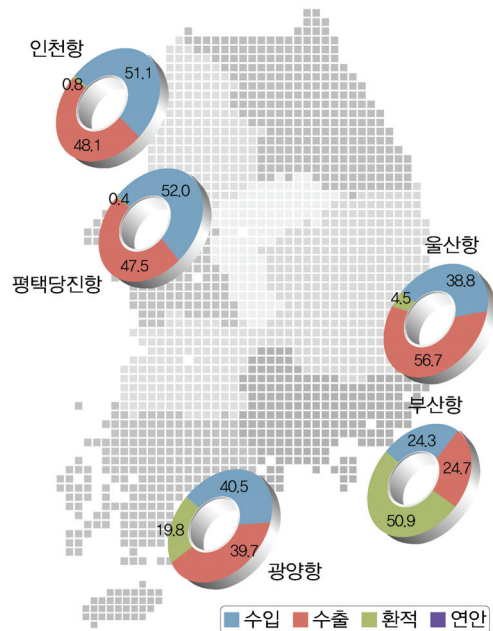
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
부산항	1,451	11,778	1,531	12,193	5.5	3.5
인천항	182	1,399	203	1,535	11.5	9.7
광양항	198	1,481	199	1,576	0.3	6.4
평택·당진항	44	334	44	347	0.3	3.8
울산항	32	261	31	267	-3.5	2.1
전국	1,940	15,557	2,040	16,198	5.2	4.1

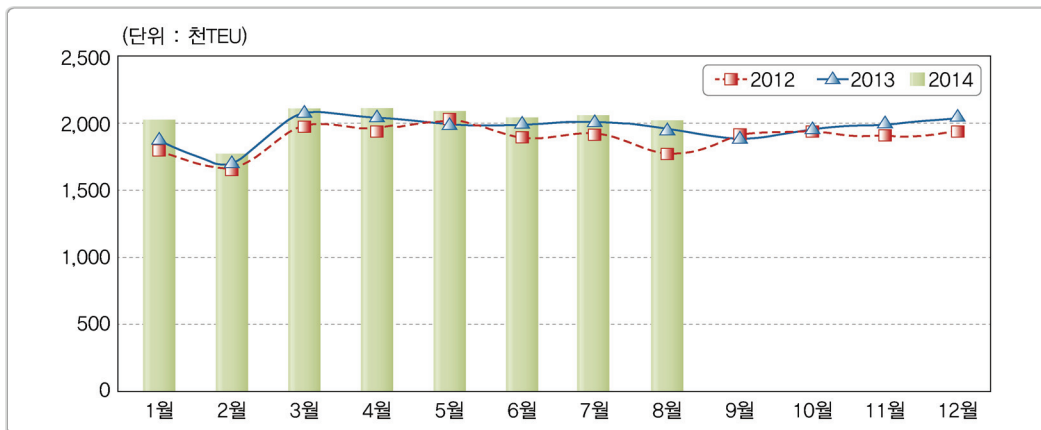
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

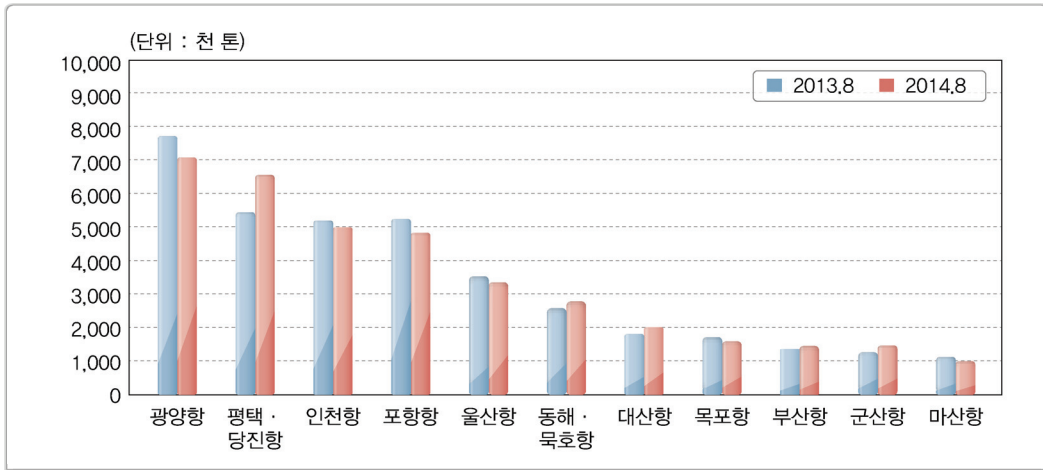


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 상반기 컨테이너 물동량은 전년동기대비 5.5% 증가
- ▶ 부산항 '15년부터 토도 제거 공사 시작

〈그림 I-4〉 국내 항만별 8월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 8월 벌크 물동량(유류제외)

(단위 : 천 톤, %)

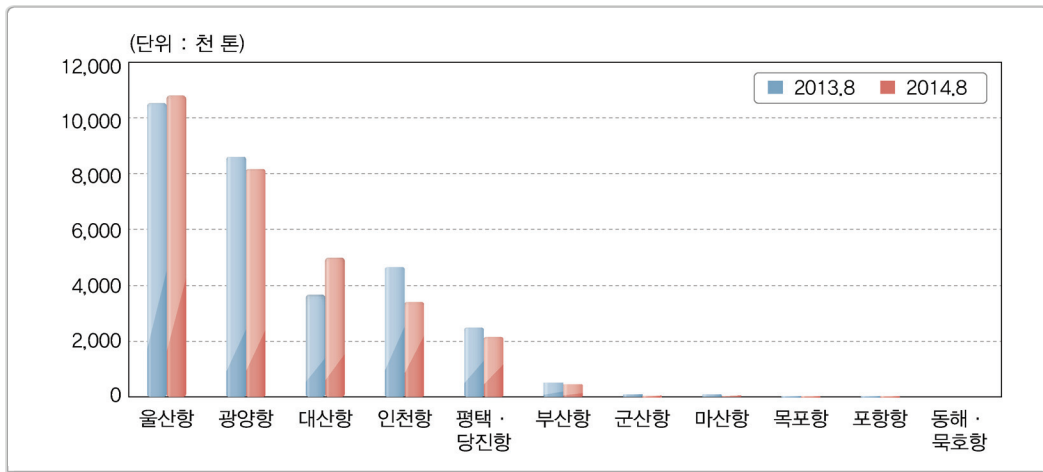
구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
전국	50,740	405,828	49,054	46,411	395,895	-5.4	-8.5	-2.4
광양항	7,747	65,051	7,883	7,093	67,180	-10.0	-8.4	3.3
평택·당진항	5,350	41,376	6,590	6,364	51,593	-3.4	19.0	24.7
인천항	5,197	38,748	5,528	5,016	41,226	-9.3	-3.5	6.4
포항항	5,164	39,665	5,222	4,877	42,631	-6.6	-5.6	7.5
울산항	3,614	33,606	4,298	3,443	33,570	-19.9	-4.7	-0.1
동해·목호항	2,636	20,870	2,623	2,801	21,310	6.8	6.3	2.1
대산항	1,802	14,847	1,921	2,028	14,641	5.6	12.5	-1.4
부산항	1,609	12,193	1,470	1,526	12,232	3.8	-5.1	0.3
목포항	1,376	12,439	1,605	1,417	12,710	-11.7	2.9	2.2
군산항	1,175	10,643	1,458	1,387	11,069	-4.9	18.1	4.0
마산항	1,064	9,204	1,038	963	7,851	-7.2	-9.5	-14.7
기타	14,006	107,187	9,419	9,496	79,883	0.8	-32.2	-25.5

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-5〉 국내 항만별 8월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-4〉 국내 항만별 8월 유류 물동량

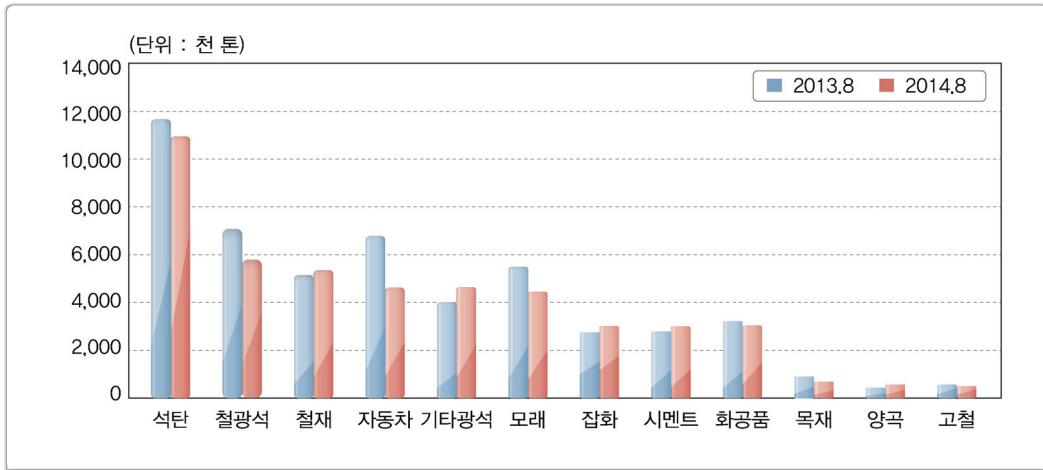
(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
전국	31,595	261,404	31,418	31,478	259,111	0.2	-0.4	-0.9
울산항	10,673	89,887	10,798	10,886	90,135	0.8	2.0	0.3
광양항	8,553	68,038	8,983	8,191	70,101	-8.8	-4.2	3.0
대산항	3,687	29,991	4,130	5,002	32,388	21.1	35.7	8.0
인천항	4,452	35,555	3,429	3,357	31,261	-2.1	-24.6	-12.1
평택·당진항	2,521	24,245	1,954	2,282	22,402	16.8	-9.5	-7.6
부산항	613	4,623	532	529	4,248	-0.7	-13.8	-8.1
군산항	118	1,056	102	110	871	8.2	-6.9	-17.6
마산항	110	922	101	109	832	7.0	-0.9	-9.7
목포항	84	624	71	72	614	1.4	-13.9	-1.6
포항항	49	410	46	48	388	3.5	-1.5	-5.4
동해·묵호항	39	260	28	37	255	30.4	-5.8	-2.1
기타	697	5,793	1,245	857	5,618	-31.2	22.9	-3.0

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-6〉 국내 품목별 8월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 8월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
합계	82,335	667,232	80,473	77,889	655,006	-3.2	-5.4	-1.8
양곡	791	5,300	616	652	5,179	6.0	-17.6	-2.3
시멘트	3,068	25,521	3,058	2,866	25,515	-6.3	-6.6	0.0
석탄	11,614	84,188	10,912	11,033	87,914	1.1	-5.0	4.4
목재	466	3,988	697	556	4,366	-20.1	19.4	9.5
모래	6,708	47,561	4,552	4,602	36,113	1.1	-31.4	-24.1
철광석	5,096	43,551	6,247	5,329	45,159	-14.7	4.6	3.7
철재	7,087	60,347	6,171	5,753	59,961	-6.8	-18.8	-0.6
고철	460	5,981	535	371	4,141	-30.7	-19.3	-30.8
자동차	4,093	36,930	5,499	4,594	40,353	-16.4	12.3	9.3
잡화	2,992	29,200	3,067	3,139	27,247	2.3	4.9	-6.7
유류	31,595	261,404	31,418	31,478	259,111	0.2	-0.4	-0.9
기타광석	5,408	38,971	4,665	4,289	35,698	-8.1	-20.7	-8.4
화공품	2,958	24,289	3,036	3,226	24,250	6.3	9.1	-0.2

자료 : SP-IDC, KMI 작성



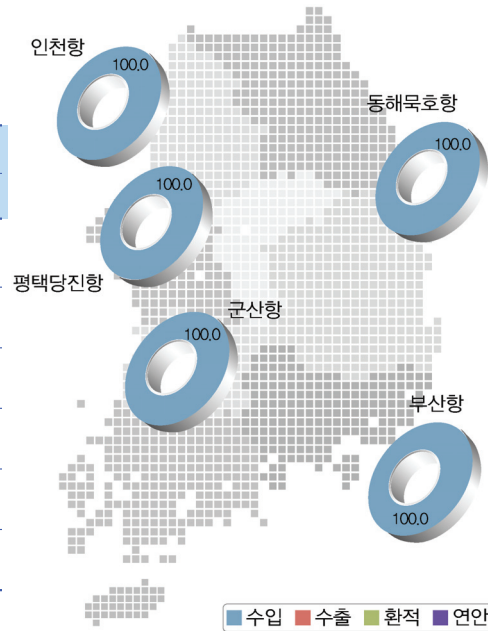
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
인천항	427	2,850	297	2,812	-30.6	-1.3
부산항	124	726	156	933	25.8	28.4
평택·당진항	98	677	92	710	-6.6	4.8
군산항	74	405	69	427	-7.9	5.3
목포항	2	185	39	204	1,684.7	10.1
전국	791	5,300	652	5,179	-17.6	-2.3

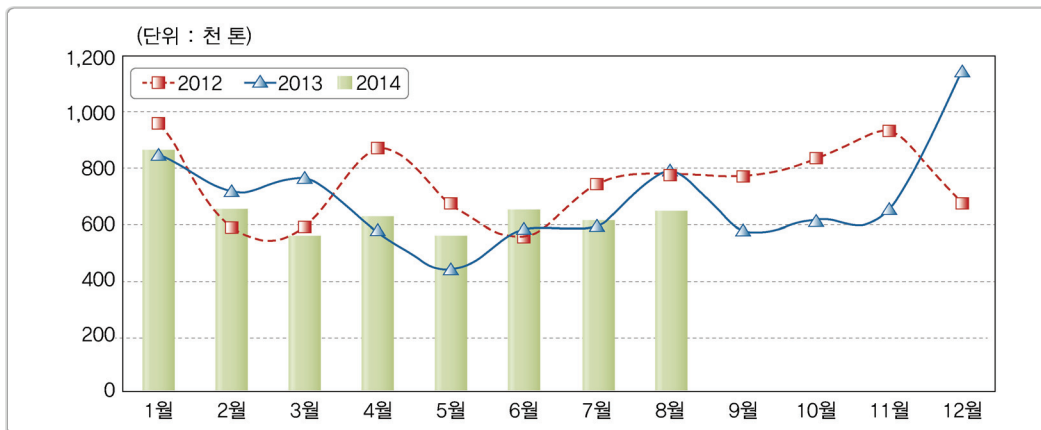
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ '14년 4분기 곡물수입단가 하락 전망. 특히 사료용 밀, 식용 옥수수 단가 하락폭이 클 것으로 전망됨



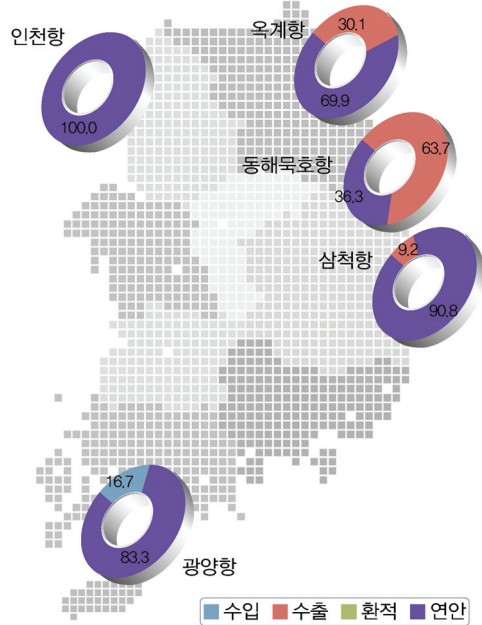
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
동해·목호항	1,021	8,439	894	7,798	-12.5	-7.6
옥계항	399	2,916	450	3,784	12.7	29.8
삼척항	394	3,143	356	3,291	-9.5	4.7
광양항	310	2,936	298	2,591	-3.9	-11.7
인천항	132	899	167	1,366	26.7	51.9
전국	3,068	25,521	2,866	25,515	-6.6	0.0

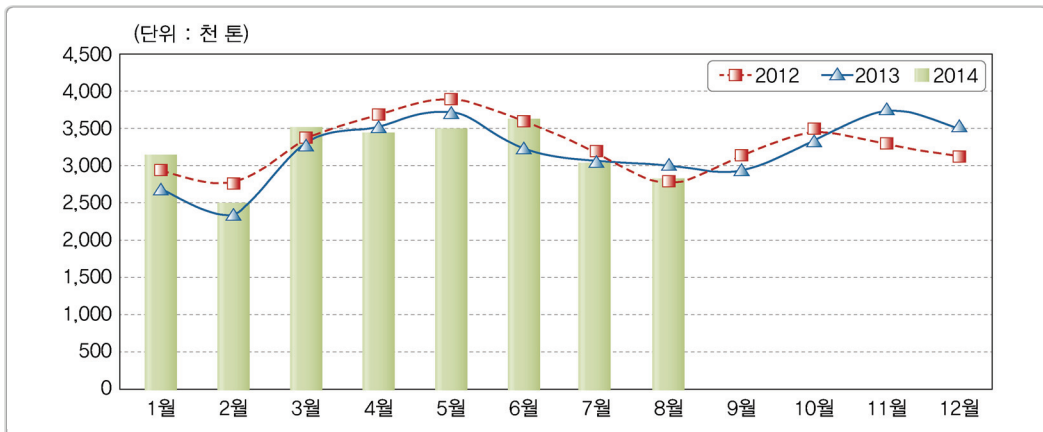
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 미국, 탄소배출량 저감 시멘트 생산 기술 개발. 탄소배출량을 기존대비 60% 이상 감축 가능



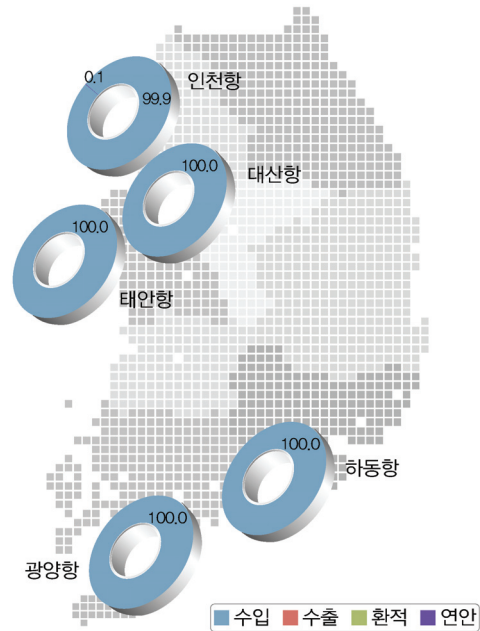
석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
광양항	2,217	15,058	1,590	15,757	-28.3	4.6
포항항	866	8,585	1,516	10,252	75.0	19.4
보령항	1,077	8,915	1,228	8,444	14.0	-5.3
하동항	1,322	9,028	1,223	8,510	-7.5	-5.7
대산	1,055	8,949	1,216	8,548	15.3	-4.5
전국	11,614	84,188	11,033	87,914	-5.0	4.4

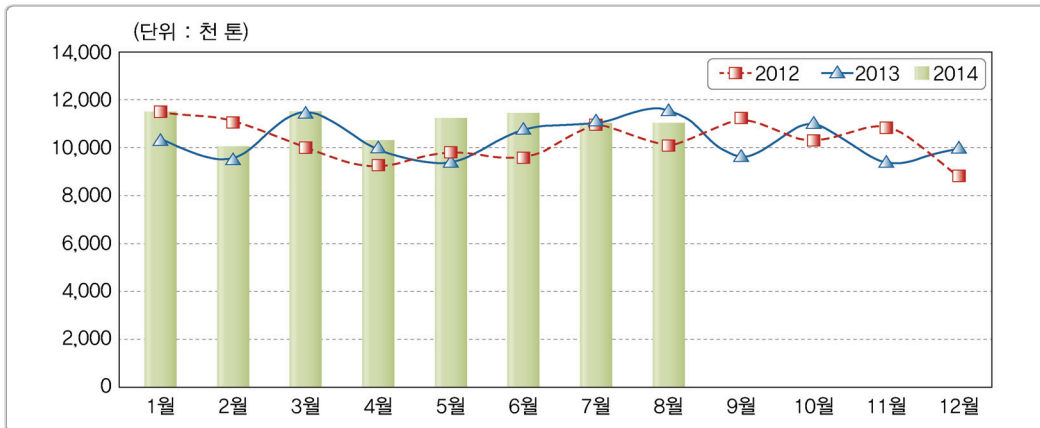
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 석탄건조설비를 통한 저품위 석탄을 고품위 석탄으로 전환하는 기술 상용화
- 기술 상용화로 인해 발전단가 안정화 기여 전망



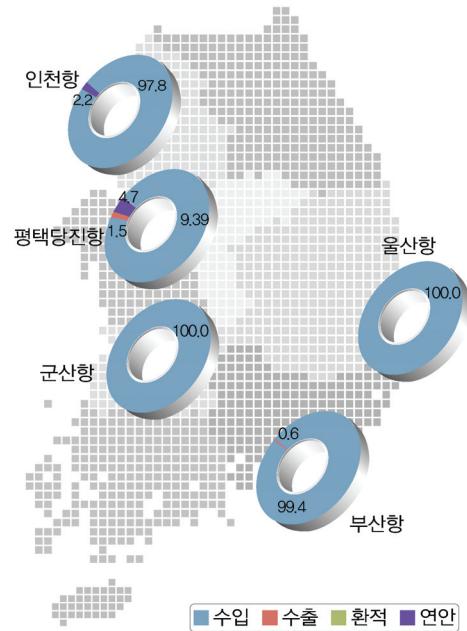
목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
인천항	199	1,690	157	1,562	-21.2	-7.6
군산항	99	982	137	1,036	38.4	5.5
평택·당진항	39	183	72	276	87.7	50.8
울산항	46	563	63	906	36.8	60.9
부산항	46	354	50	274	7.1	-22.5
전국	466	3,988	556	4,366	19.4	9.5

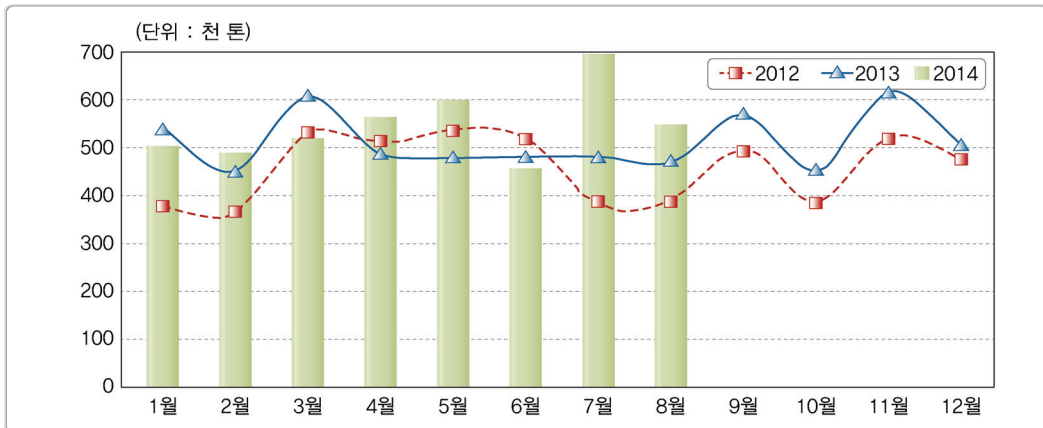
주 : 상위 5개 항만

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 8월 원목 수입비중은 20.9%, 최대수입국은 뉴질랜드로 나타남
- ▶ 산림청, 산림규제 완화로 공급 구조 개선 전망



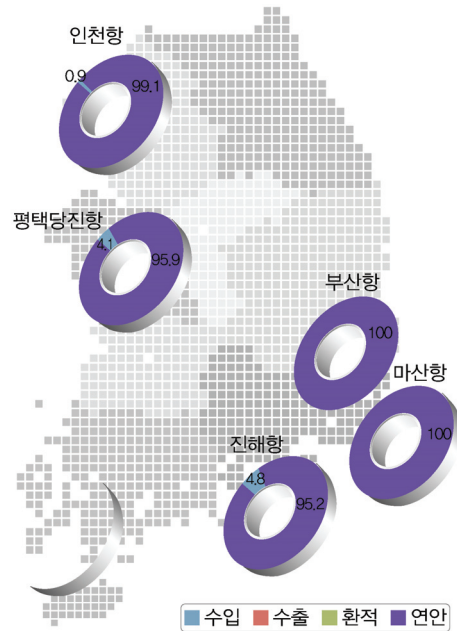
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
인천항	1,216	8,586	1,343	10,046	10.4	17.0
평택·당진항	130	866	150	1,226	15.7	41.6
진해항	186	1,174	138	1,039	-25.6	-11.4
부산항	188	1,016	136	885	-27.6	-13.0
마산항	112	652	122	981	9.4	50.4
전국	6,708	47,561	4,602	36,113	-31.4	-24.1

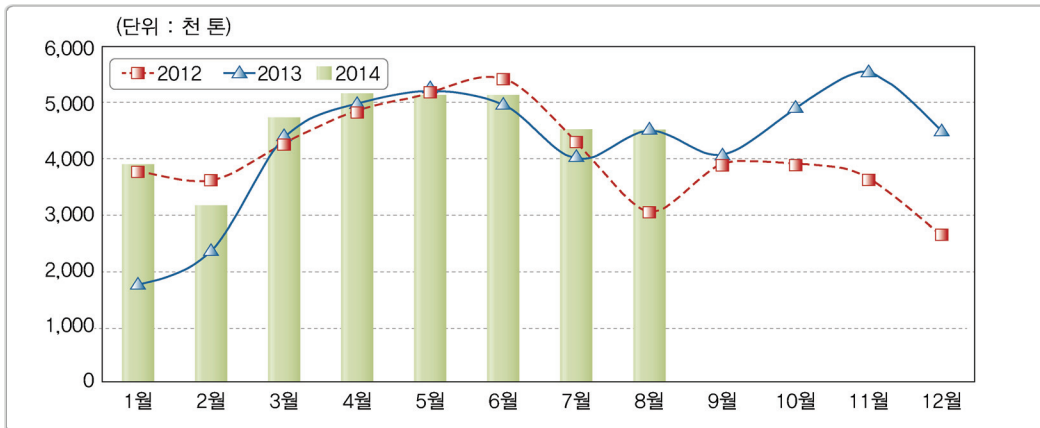
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

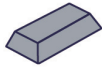
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 미국 셰일 가스 개발 증가로 모래 수요 증가 전망



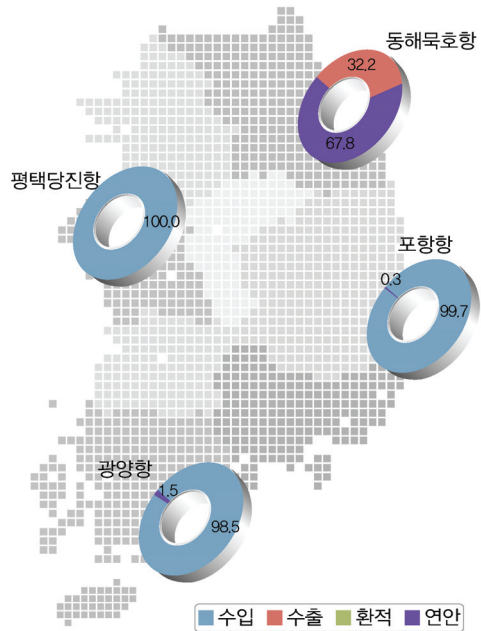
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
포항항	1,086	8,689	2,001	8,416	84.3	-3.1
광양항	1,750	18,859	1,705	20,243	-2.6	7.3
평택·당진항	2,195	15,334	1,577	16,067	-28.1	4.8
동해·목호항	63	545	46	358	-28.2	-34.4
인천항	0	0	0	11	-	-
전국	5,096	43,551	5,329	45,159	4.6	3.7

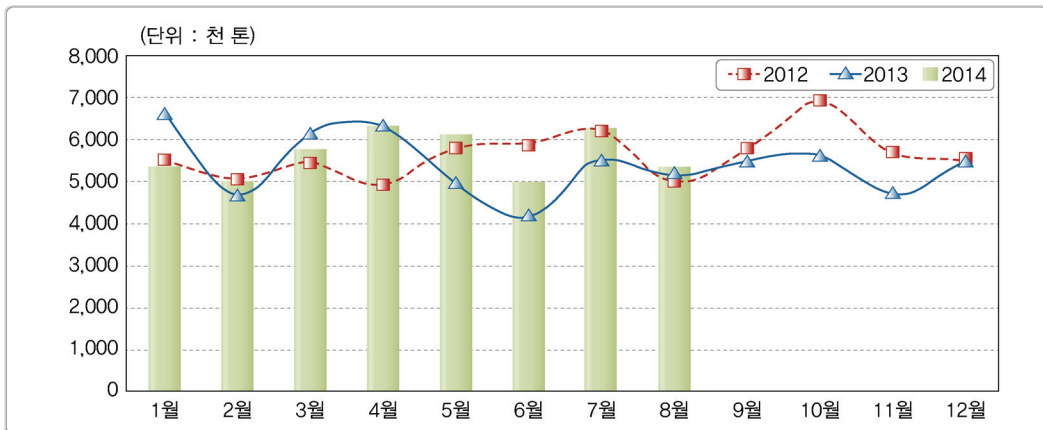
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 철광석 가격 5년 만에 최저치 기록
- 공급자들의 가격 경쟁으로 철광석 가격 하락세는 지속될 것으로 전망



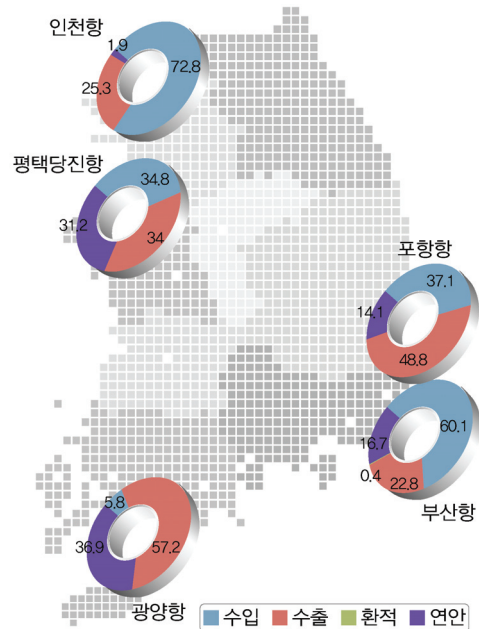
철재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
포항항	1,216	9,143	1,151.4	10,180	-5.3	11.3
평택·당진항	1,270	8,076	962.7	13,905	-24.2	72.2
광양항	1,300	10,723	663.0	8,303	-49.0	-22.6
부산항	479	3,884	500.9	3,769	4.5	-3.0
인천항	591	4,747	454.6	4,136	-23.1	-12.9
전국	7,087	60,347	5,752.6	59,961	-18.8	-0.6

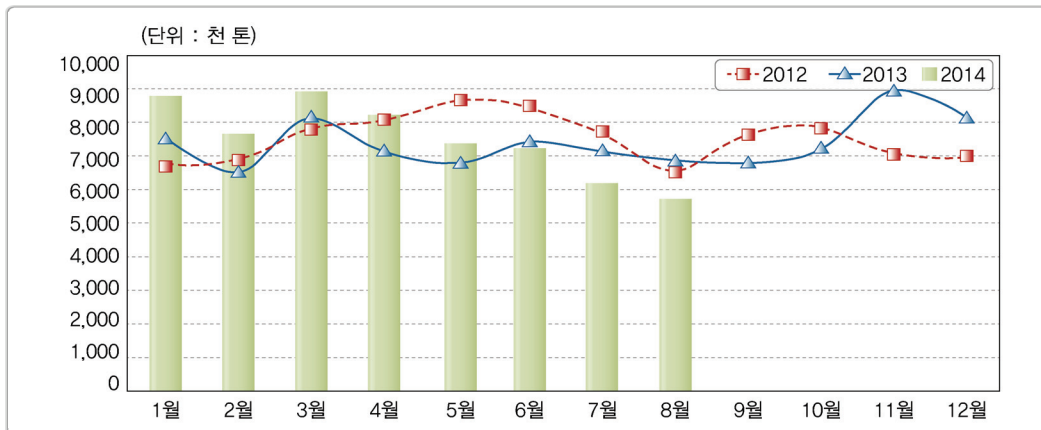
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 8월 세계 조강생산량 전년 대비 2.9%, 누적대비 3.7% 증가
- ▶ 중국, 수출증치세 환급 폐지로 수출량 감소 가능성 제기



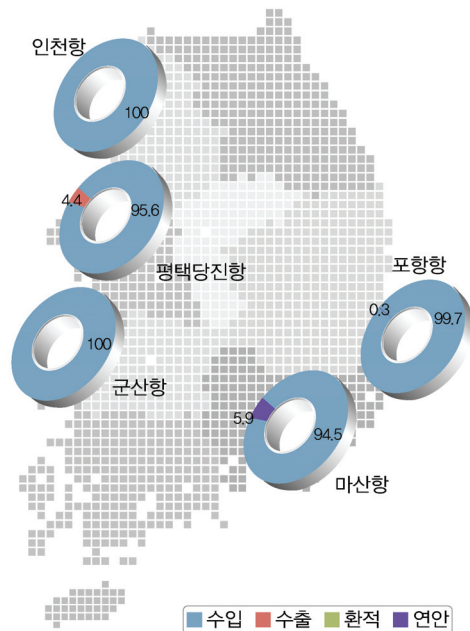
고철

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
평택·당진항	120	1,457	123	1,197	1.9	-17.9
포항항	110	1,163	90	1,049	-17.7	-9.9
인천항	44	501	54	507	22.1	1.1
마산항	24	206	32	242	34.2	17.3
군산항	23	434	20	424	-12.3	-2.3
전국	460	5,981	371	4,141	-19.3	-30.8

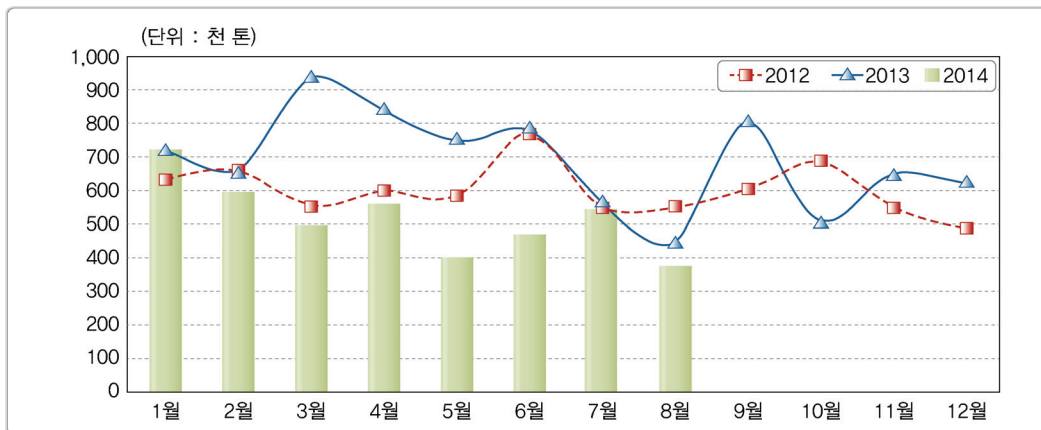
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

▶ 중국 고철 비축량 ' 20년 11억 톤 전망



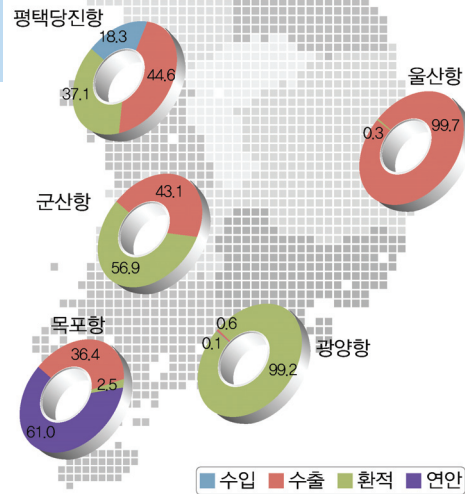
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
평택·당진항	1,120	10,042	1,118	10,032	-0.1	-0.1
광양항	210	2,547	923	5,974	339.0	134.5
울산항	738	7,697	662	7,951	-10.3	3.3
목포항	828	6,465	650	6,137	-21.5	-5.1
군산항	222	2,059	373	2,630	68.2	27.7
전국	4,093	36,930	4,594	40,353	12.3	9.3

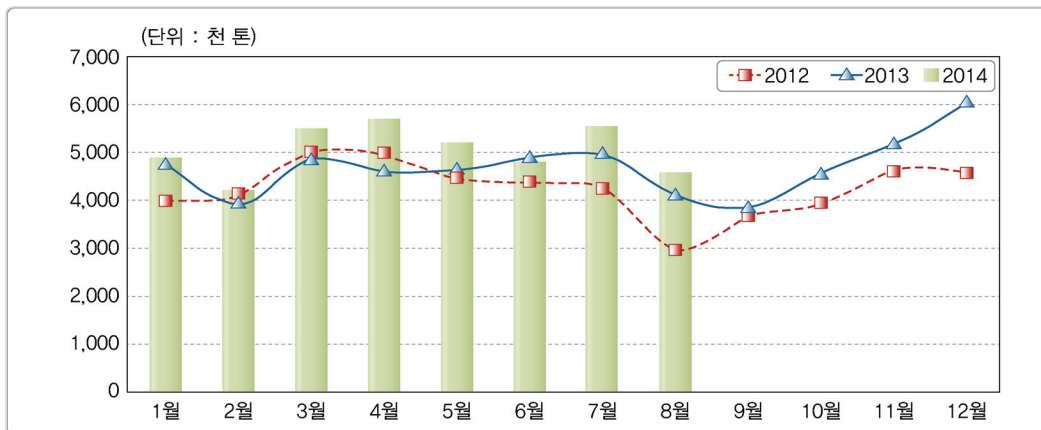
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- ▶ '14년 8월 자동차 생산량 전년 동기대비 20.6% 감소한 27만 3천대 기록
- ▶ 수출물동량은 한국지엠의 유럽시장 철수로 전년동기대비 18.8% 감소한 18만 3천대 기록



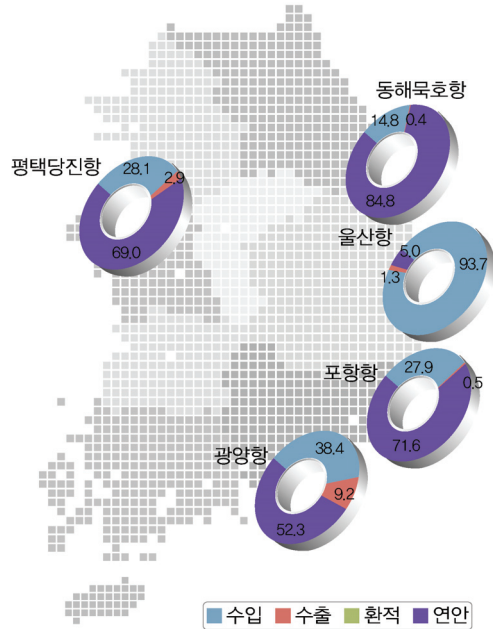
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
동해·묵호항	1,137	8,185	1,197	8,985	5.3	9.8
광양항	1,126	8,347	1,123	8,880	-0.2	6.4
평택·당진항	428	2,701	474	3,668	10.6	35.8
울산항	448	3,055	386	3,134	-13.8	2.6
포항항	617	4,035	376	3,553	-39.0	-12.0
전국	5,408	38,971	4,289	35,698	-20.7	-8.4

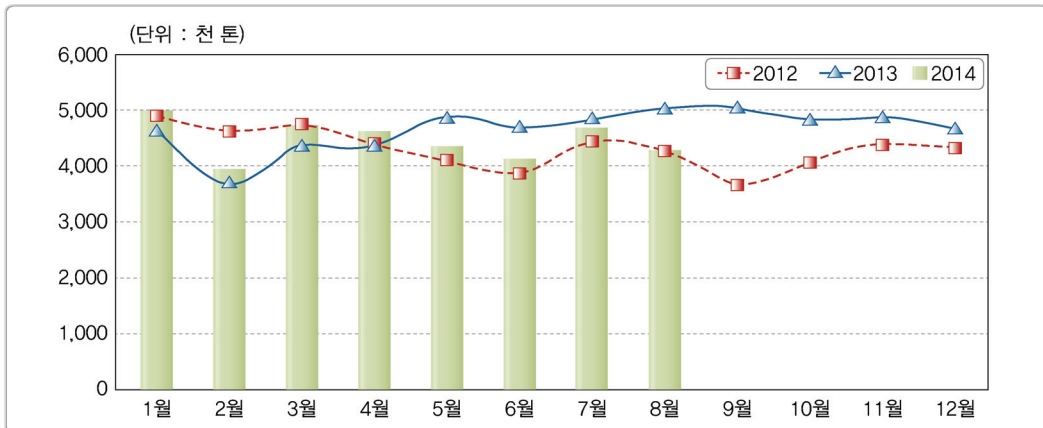
주 : 상위 5개 항만

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 8월 기타광석 물동량은 428만 9천 톤을 기록, 전년동기대비 20.7% 감소함



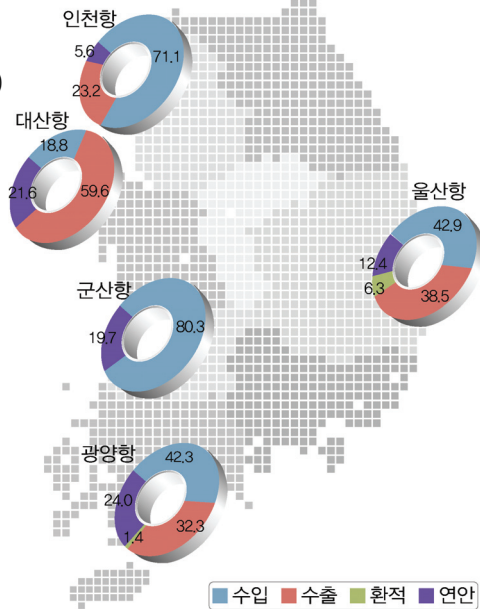
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
울산항	1,366	12,513	1,511	12,497	10.6	-0.1
대산항	683	5,361	787	5,841	15.3	9.0
광양항	625	4,099	531	3,779	-15.1	-7.8
인천항	83	741	248	1,106	200.0	49.2
군산항	12	156	27	186	121.1	19.0
전국	2,958	24,289	3,226	24,250	9.1	-0.2

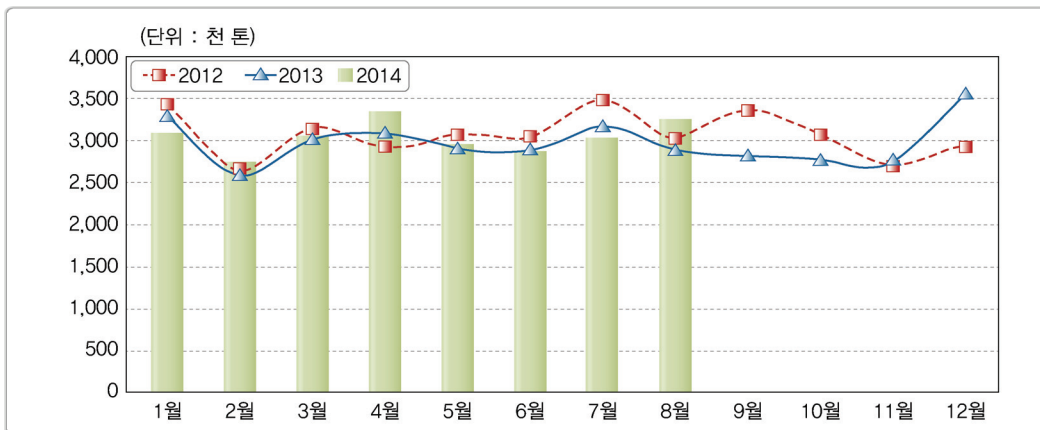
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ '14년 8월 화학공업생산물 물동량은 322만 6천 톤을 기록, 전년동기대비 9.1% 증가함



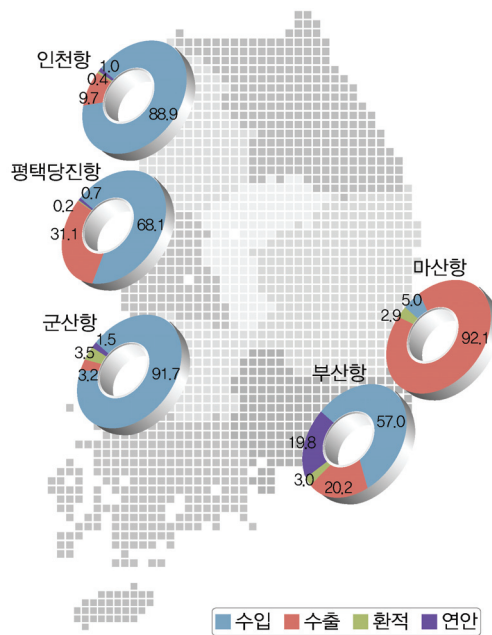
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
인천항	664	5,020	633	5,108	-4.7	1.8
평택·당진항	329	3,876	573	5,115	74.0	31.9
군산항	295	3,561	442	3,510	50.0	-1.4
부산항	486	3,650	410	3,770	-15.5	3.3
마산항	269	2,537	318	2,133	18.1	-15.9
전국	2,992	29,200	3,139	27,247	4.9	-6.7

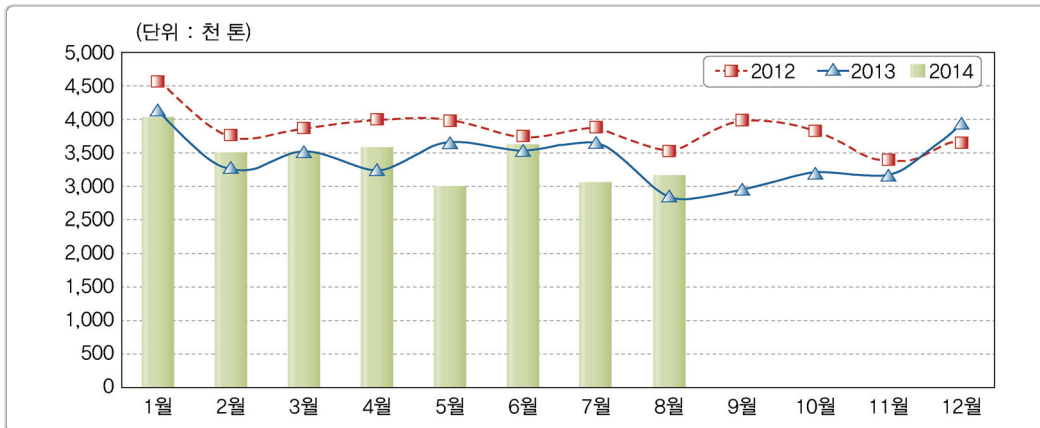
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

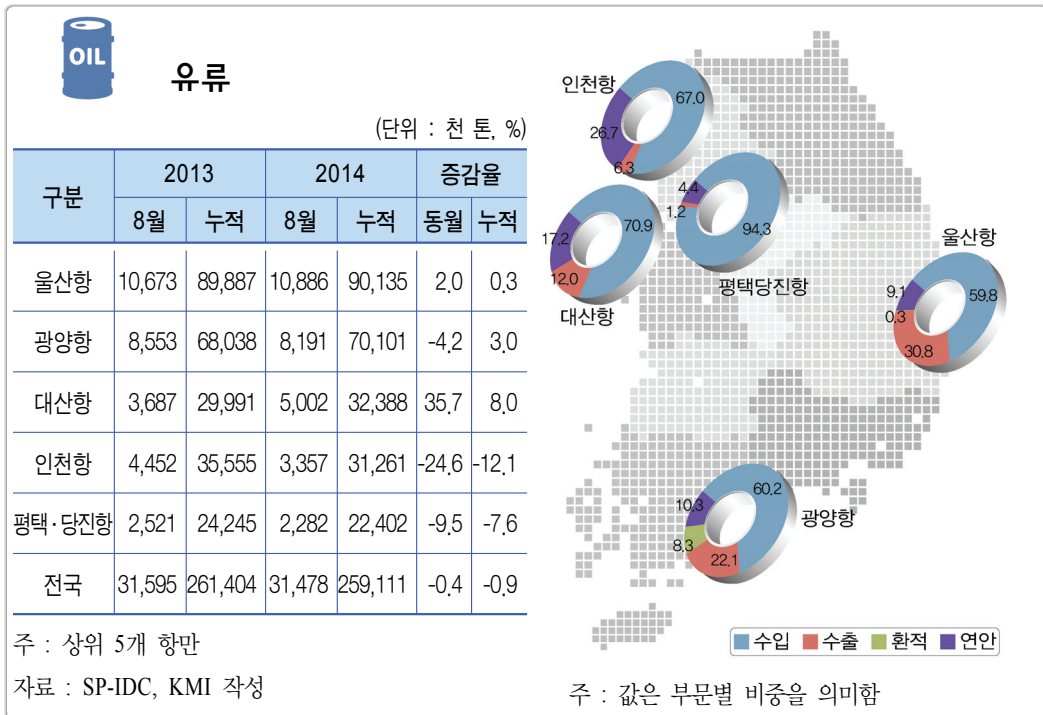
〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향



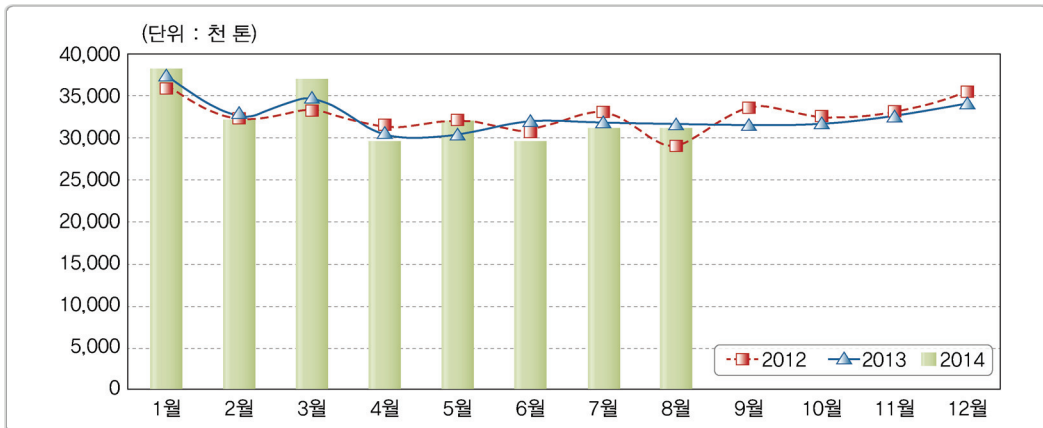
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- ▶ 한-캐나다 FTA 체결로 섬유 및 전자기기 등 잡화 수출 증가 전망



〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

▶ 한-캐나다 세일가스 개발 기술협력 확대

〈표 I -6〉 2014년 8월 항만별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산항	유류	철재	잡화	양곡	모래
	529 (-13.8)	501 (4.5)	410 (-15.5)	156 (25.8)	136 (-27.6)
광양항	유류	철광석	석탄	기타광석	자동차
	8,191 (-4.2)	1,705 (-2.6)	1,590 (-28.3)	1,123 (-0.2)	923 (339.0)
울산항	유류	화공품	자동차	기타광석	잡화
	10,886 (2.0)	1,511 (10.6)	662 (-10.3)	386 (-13.8)	299 (-22.6)
인천항	유류	모래	석탄	잡화	철재
	3,357 (-24.6)	1,343 (10.4)	1,046 (-7.2)	633 (-4.7)	455 (-23.1)
평택·당진항	유류	철광석	자동차	철재	석탄
	2,282 (-9.5)	2,001 (84.3)	1,118 (-0.1)	963 (-24.2)	731 (10.9)
대산항	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	5,002 (35.7)	1,216 (15.3)	787 (15.3)	14 (-73.7)	7 (7.8)
포항항	철광석	석탄	철재	기타광석	고철
	1,577 (-28.1)	1,516 (75.0)	1,151 (-5.3)	376 (-39.0)	90 (-17.7)
동해·묵호항	기타광석	시멘트	석탄	잡화	철광석
	1,197 (5.3)	894 (-12.5)	561 (39.5)	88 (1002.6)	46 (-28.2)
목포항	자동차	철재	모래	유류	시멘트
	650 (-21.5)	399 (70.3)	92 (-9.0)	72 (-13.9)	67 (-1.7)
군산항	잡화	자동차	목재	기타광석	유류
	442 (50.0)	373 (68.2)	137 (38.4)	126 (-38.1)	110 (-6.9)
마산항	잡화	철재	시멘트	자동차	모래
	318 (18.1)	212 (12.6)	128 (-8.9)	127 (-38.6)	122 (9.4)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈표 I-7〉 2014년 8월 품목별 벌크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

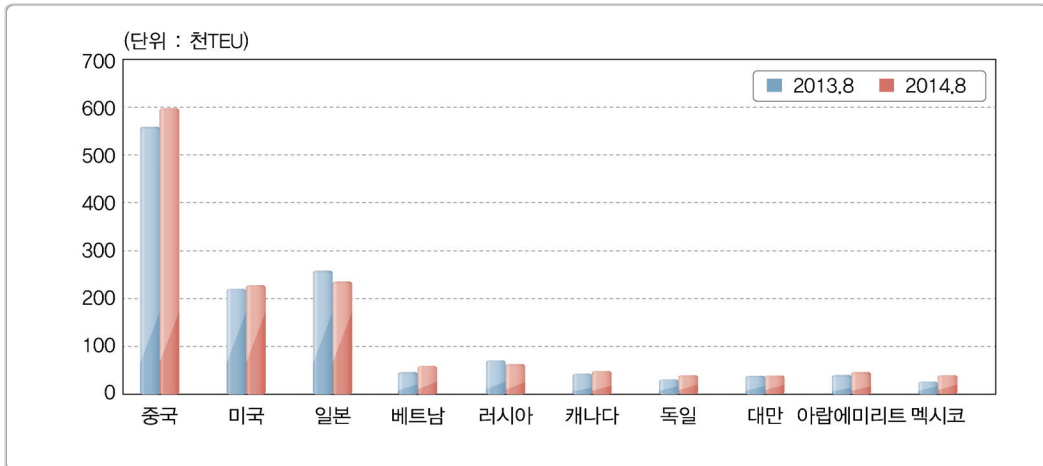
	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	부산	평택·당진	군산	목포
	297	156	92	69	39
	(-30.6)	(25.8)	(-6.6)	(-7.9)	(1684.7)
시멘트	동해·목호	옥계	삼척	광양	인천
	894	450	356	298	167
	(-12.5)	(12.7)	(-9.5)	(-3.9)	(26.7)
석탄	광양	포항	보령	하동	대산
	1,590	1,516	1,228	1,223	1,216
	(-28.3)	(75.0)	(14.0)	(-7.5)	(15.3)
목재	인천	군산	평택·당진	울산	부산
	157	137	72	63	50
	(-21.2)	(38.4)	(87.7)	(36.8)	(7.1)
모래	인천	평택·당진	진해	부산	마산
	1,343	150	138	136	122
	(10.4)	(15.7)	(-25.6)	(-27.6)	(9.4)
철광석	평택·당진	광양	포항	동해·목호	부산
	2,001	1,705	1,577	46	0(-)
	(84.3)	(-2.6)	(-28.1)	(-28.2)	
철재	포항	평택·당진	광양	부산	인천
	1,151	963	663	501	455
	(-5.3)	(-24.2)	(-49.0)	(4.5)	(-23.1)
고철	평택·당진	포항	인천	마산	군산
	123	90	54	32	20
	(1.9)	(-17.7)	(22.1)	(34.2)	(-12.3)
자동차	평택·당진	광양	울산	목포	군산
	1,118	923	662	650	373
	(-0.1)	(339.0)	(-10.3)	(-21.5)	(68.2)
잡화	인천	평택·당진	군산	부산	마산
	633	573	442	410	318
	(-4.7)	(74.0)	(50.0)	(-15.5)	(18.1)
유류	울산	광양	대산	인천	평택·당진
	10,886	8,191	5,002	3,357	2,282
	(2.0)	(-4.2)	(35.7)	(-24.6)	(-9.5)
기타광석	동해·목호	광양	평택·당진	울산	포항
	1,197	1,123	474	386	376
	(5.3)	(-0.2)	(10.6)	(-13.8)	(-39.0)
화공품	울산	대산	광양	인천	군산
	1,511	787	531	248	27
	(10.6)	(15.3)	(-15.1)	(200.0)	(121.1)

주 : () 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

2) 교역국별 항만물동량 동향

〈그림 I-20〉 주요 교역국별 2014년 8월 컨테이너 물동량 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-8〉 주요 교역국별 2014년 8월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	수입	수출	환적	합계	비중*
1 중국	157	194	247	598	29.5
2 미국	75	57	102	235	11.6
3 일본	77	41	108	226	11.2
4 베트남	25	21	14	60	3.0
5 러시아	15	12	27	54	2.6
6 캐나다	10	7	30	47	2.3
7 독일	19	13	12	45	2.2
8 대만	11	21	9	42	2.1
9 아랍에미리트	11	16	14	41	2.0
10 멕시코	7	11	21	40	2.0

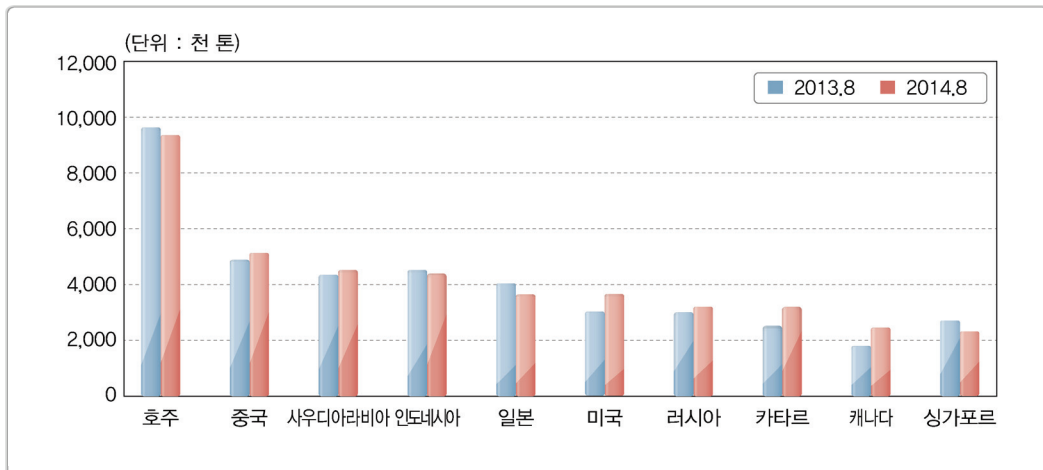
주 : 상위 10개국 기준

* 국내 총 컨테이너 물동량 대비 해당 국가와의 컨테이너 교역량 비중

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-21〉 주요 교역국별 8월 벌크 물동량 동향



주: 유류포함

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-9〉 주요 교역국 2014년 8월 벌크 물동량 현황

(단위: 천 톤, %)

구분	호주	중국	사우디아라비아	인도네시아	일본	미국	러시아	카타르	캐나다	싱가포르
양곡	14	-	-	-	-	447	-	-	70	-
시멘트	-	-	-	-	87	133	23	-	48	-
석탄	4,017	391	-	2,722	3	266	1,822	-	1,657	-
목재	9	16	-	25	9	31	26	-	140	-
모래	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
철광석	3,594	15	-	-	-	-	-	-	291	-
철재	50	1,504	11	75	795	457	46	11	10	12
고철	-	18	-	-	221	28	59	-	-	-
자동차	98	242	146	2	67	625	55	26	74	13
잡화	342	283	97	124	246	583	73	9	46	2
유류	881	1,482	4,297	1,394	1,415	485	1,039	2,963	-	2,060
기타광석	206	378	-	-	350	28	12	-	9	27
화공품	100	843	53	67	377	250	0	74	6	136

주: 상위 10개국 기준

자료: SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-10〉 2014년 8월 수출입 교역국가 별크 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	미국	캐나다	아르헨티나	남아프리카공화국	호주
	447 (294.0)	70 (-)	69 (-73.4)	52 (-)	14 (-86.3)
시멘트	미국	칠레	일본	페루	나이지리아
	133 (6.5)	96 (13.7)	87 (-24.4)	79 (7.4)	72 (-10.8)
석탄	호주	인도네시아	러시아	캐나다	중국
	4,017 (-6.8)	2,722 (-12.0)	1,822 (21.0)	1,657 (28.6)	391 (3.2)
목재	뉴질랜드	캐나다	칠레	미국	러시아
	164 (-0.8)	140 (67.2)	37 (153.1)	31 (29.8)	26 (-40.7)
모래	베트남	말레이시아	중국	-	-
	35 (-5.4)	7 (-12.0)	0 (-)	-	-
철광석	호주	브라질	남아프리카공화국	캐나다	중국
	3,594 (15.4)	991 (-16.1)	376 (23.7)	291 (22.7)	15 (43.2)
철재	중국	일본	미국	베트남	인도
	1,504 (3.6)	795 (-10.3)	457 (-10.0)	149 (28.7)	88 (-26.5)
고철	일본	러시아	미국	중국	대만
	221 (-10.2)	59 (4.9)	28 (-)	18 (-36.7)	6 (95.4)
자동차	미국	중국	칠레	독일	사우디아라비아
	625 (23.2)	242 (30.9)	183 (54.3)	166 (17.6)	146 (-4.8)
잡화	미국	호주	중국	일본	브라질
	583 (407.3)	342 (65.6)	283 (-29.7)	246 (21.0)	184 (-34.4)
유류	사우디아라비아	카타르	싱가포르	쿠웨이트	아랍에미리트
	4,297 (9.7)	2,963 (23.6)	2,060 (-13.0)	1,780 (12.4)	1,597 (-31.8)
기타광석	중국	일본	뉴칼레도니아	호주	칠레
	378 (22.3)	350 (-23.4)	224 (34.7)	206 (-66.4)	102 (106.8)
화공품	중국	일본	미국	리비아	싱가포르
	843 (1.3)	377 (6.9)	250 (20.8)	142 (-)	136 (-40.1)

주 : () 전년동기비

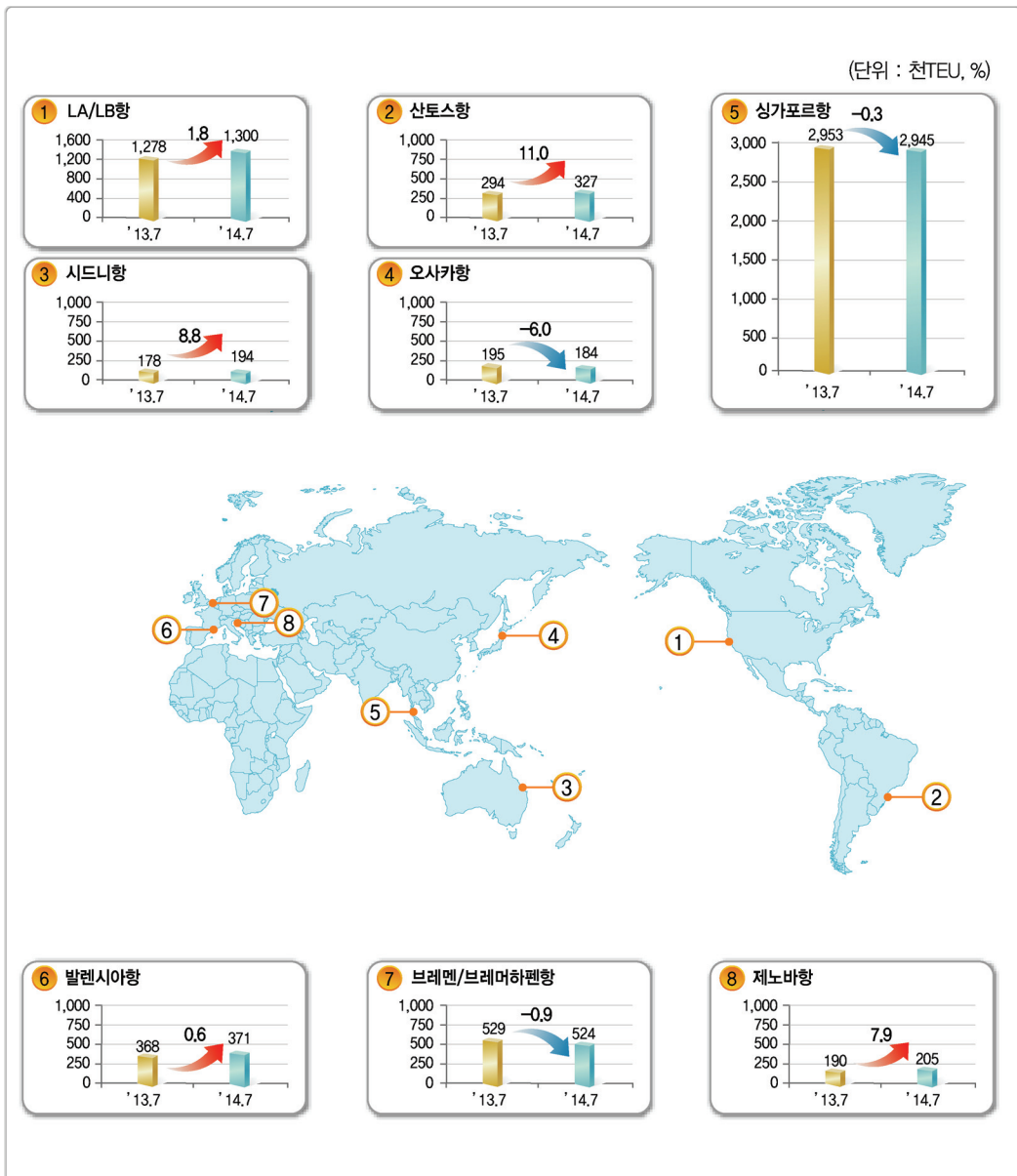
자료 : SP-IDC, KMI 작성



2. 국외 월간통계

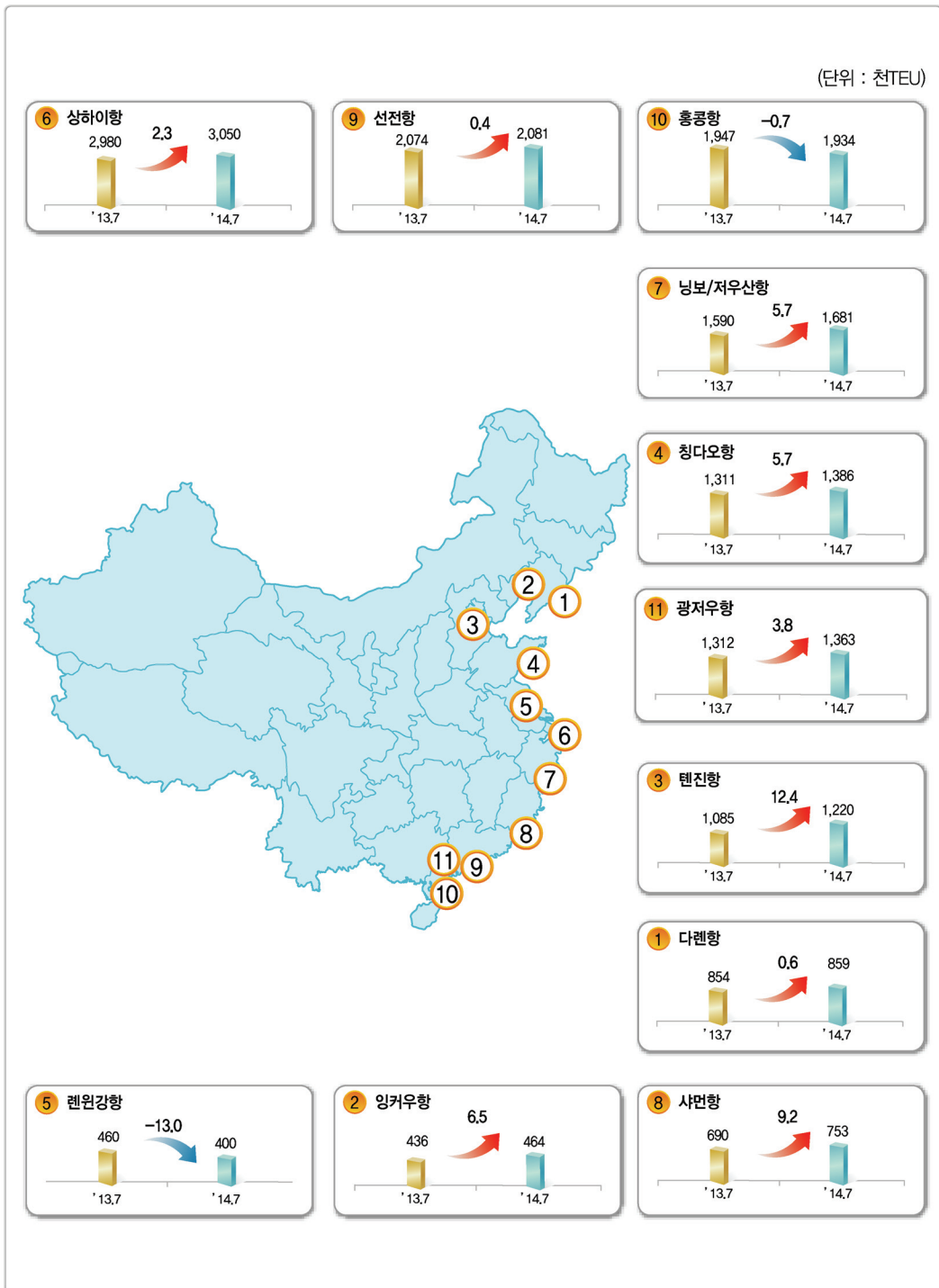
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-22〉 세계 주요 항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 동향



주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-23〉 중국 주요 항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-11〉 해외 항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,980	19,306	3,030	3,050	20,314	0.7	2.3	5.2
	선전항	2,074	13,134	1,979	2,081	13,066	5.2	0.4	-0.5
	홍콩항	1,947	12,683	1,927	1,978	13,176	2.6	1.6	3.9
	닝보/저우산항	1,590	10,124	1,738	1,681	11,303	-3.3	5.7	11.6
	칭다오항	1,311	9,312	1,385	1,386	9,754	0.1	5.7	4.7
	광저우항	1,312	8,408	1,342	1,363	9,088	1.5	3.8	8.1
	텐진항	1,085	7,593	1,240	1,220	8,114	-1.6	12.4	6.9
	다롄항	854	5,321	840	859	5,492	2.3	0.6	3.2
	샤먼항	690	4,426	724	753	4,784	4.1	9.2	8.1
	잉커우항	436	3,121	475	464	3,336	-2.2	6.5	6.9
아시아	롄윈강항	460	3,174	400	400	2,969	0.0	-13.0	-6.5
	싱가포르항	2,953	18,767	2,838	2,945	19,451	3.8	-0.3	3.6
미주	오사카	195	1,231	184	184	1,266	-0.3	-6.0	2.8
	LA/LB항	1,278	8,211	1,347	1,300	8,656	-3.5	1.8	5.4
유럽	산토스항	294	1,888	325	327	2,048	0.5	11.0	8.5
	브레멘/브레머하펜항	529	3,447	464	524	3,361	12.9	-0.9	-2.5
	발렌시아항	368	2,576	384	371	2,517	-3.6	0.6	-2.3
오세아니아	제노바항	190	1,183	196	205	1,265	4.4	7.9	7.0
	시드니	178	1,186	169	194	1,255	14.7	8.8	5.8

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

2) 중국

▶ 주요 항만물동량

- ⑥ '14년 7월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,519만 1천 TEU로 전년동기대비 3.1% 증가함
- ⑥ 전월대비 0.4% 증가, '13년 누적 컨테이너 물동량은 5.0% 증가함
- ⑥ 7월 총컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,649만TEU로 전년동기대비 8.4% 증가함
- ⑥ 누적 컨테이너물동량(홍콩 제외)은 1억 800만 4천TEU를 기록함
 - 이중 9,620만TEU는 해항(Sea-port), 1,180만TEU는 하항(river-port)에서 처리함

〈표 I-12〉중국 2014년 7월 컨테이너물동량 현황

(단위 : 천TEU,%)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
상하이항	2,980	19,306	3,030	3,050	20,314	0.7	2.3	5.2
선전항	2,074	13,134	1,979	2,081	13,066	5.2	0.4	-0.5
홍콩항	1,947	12,683	1,972	1,934	13,176	-1.9	-0.7	3.9
닝보/저우산항	1,590	10,124	1,738	1,681	11,303	-3.3	5.7	11.6
칭다오항	1,311	9,312	1,385	1,386	9,754	0.1	5.7	4.7
광저우항	1,312	8,408	1,342	1,363	9,088	1.5	3.8	8.1
톈진항	1,085	7,593	1,240	1,220	8,114	-1.6	12.4	6.9
다롄항	854	5,321	840	859	5,492	2.3	0.6	3.2
샤먼항	690	4,426	724	753	4,784	4.1	9.2	8.1
잉커우항	436	3,121	475	464	3,336	-2.2	6.5	6.9
렌원강항	460	3,174	400	400	2,969	0.0	-13.0	-6.5
합계	14,738	96,602	15,123	15,191	101,397	0.4	3.1	5.0

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



▶ 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

- ① '14년 7월 중국 총물동량은 전년동기대비 10.4% 증가한 9억 127만 톤을 기록
 - ➡ 연해항만은 6억 1,409만 톤, 내륙항만은 2억 8,717만 톤을 처리함
- ② '14년 7월 중국 누적 총물동량은 전년동기대비 10.1% 증가한 61억 2123만 톤을 기록
 - ➡ 연해항만은 42억 1,334만 톤, 내륙항만은 19억 790만 톤을 처리함
- ③ 대외 화물 처리물동량
 - ➡ 7월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 5.4% 증가한 2억 7,996만 톤을 기록함
 - 이 중 2억 5,478만 톤은 연안항, 2,518만 톤은 내륙항에서 처리함
 - ➡ 누적 대외 화물 물동량은 19억 2,183만 톤으로 전년대비 8.6% 증가함
 - 이 중 17억 5,052만 톤은 연안항, 1억 7,131만 톤은 내륙항에서 처리함
 - ➡ '14년 7월 중국 컨테이너 화물 지수는 1,092로 나타나 '14년 평균 1,100에 못 미치는 것으로 나타남
 - 남미 지역으로 이동하는 물동량의 증가율은 높으나 페르시아/홍해 지역, 일본과의 '컨' 교역량이 크게 감소함

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

〈표 I-44〉 중국 컨테이너 화물지수

지역	2013년 평균	2014년 평균	7월	전월대비 (%)
종합 지수	1,082	1,100	1,092	-0.8
유럽	1,354	1,484	1,446	0.6
지중해	1,388	1,633	1,747	1.9
미국 서부	1,060	982	940	-1.8
미국 동부 해안	1,217	1,218	1,249	1.7
페르시아/홍해	984	995	1,198	-9.9
오세아니아	958	867	789	-0.3
서아프리카	864	868	857	-2.6
남아프리카공화국	730	673	667	0.4
남미	853	797	820	15.6
일본	773	753	618	-5.1
동남아	842	818	879	4.3
한국	617	688	723	0.9
대만	807	799	802	0.2
홍콩	725	646	647	-1.8

3) 아시아

▶ 일본

◎ 일본, '14년 지속된 컨테이너 물동량 증가세 7월 들어 다소 둔화

➡ 일본 주요항만의 컨테이너 물동량은 1월 ~ 6월 전년대비 증가하는 추세를 나타냈으나 7월 들어 증가세가 다소 둔화되는 양상을 나타냄

· 나고야항의 7월 컨테이너 물동량은 전년대비 0.1% 감소하였으며, 오사카항은 전년대비 6.0% 감소함

➡ 일부에서는 지난 4월 소비세 인상의 여파로 보는 시각도 존재

· 소비세 인상과 함께 소비심리가 위축되며 수입이 감소한 결과로 7월 물동량이 감소했다는 분석

· 다만, 일본 정부의 지속적인 양적완화로 수출 등에서 증가할 여지가 남아있기에 '14년 하반기 물동량 추세의 귀추가 주목됨

◎ '14년 7월 나고야항의 컨테이너 물동량은 22만TEU를 기록

➡ 전년동기대비 0.1% 감소한 반면, 누적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.1% 증가세를 이어가고 있음



🌀 '14년 7월 오사카항의 컨테이너 물동량은 18만 4천TEU를 기록

➡ 수입, 수출 컨테이너 물동량은 전년대비 각각 6.6%, 5.2% 감소함

➡ 다만, 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 2.8% 증가세가 이어지고 있음

〈표 I-13〉 일본 주요항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	220	1,446	214	220	1,491	3.0	-0.1	3.1
	수입	106	693	100	105	713	4.5	-1.3	2.9
	수출	114	753	114	115	778	1.6	1.0	3.2
오 사 카	합계	195	1,231	184	184	1,266	-0.3	-6.0	2.8
	수입	108	684	99	101	691	1.8	-6.6	1.1
	수출	87	547	85	83	575	-2.8	-5.2	5.0

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

📍 싱가포르

🌀 싱가포르항의 '14년 7월 총물동량은 4,732만 9천 톤으로 전년동기대비 4.8% 감소

🌀 '14년 7월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 294만 5천TEU로 전년동기대비 0.3% 감소

🌀 싱가포르항의 '14년 7월 벙커유 판매량은 366만 3천 톤으로 전년동기대비 2.1% 감소

〈표 I-14〉 싱가포르항 2014년 6월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
총물동량	49,701	319,574	47,458	47,329	336,516	-0.3	-4.8	5.3
컨테이너	2,953	18,767	2,838	2,945	19,451	3.8	-0.3	3.6
병커유	3,741	24,628	3,374	3,663	24,507	8.6	-2.1	-0.5

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

▶ 사우디아라비아

⑥ '14년 7월 제다항 총물동량은 417만 4천 톤으로 전월대비 6.0% 감소

➡ 고체용(Solid Bulk)화물이 전년동기대비 132.7% 증가한 58만 2천 톤을 처리 하였으나, 일반화물과 컨테이너(톤) 물동량이 전년동기대비 각각 -100.0%(-38만 5천 톤), -5.7%(-20만 7천 톤) 감소하며 7월 물동량 감소에 기인함

➡ 수입은 전월대비 6.9% 증가한 313만 2천 톤을 처리함

· 이 중 식자재 수입이 전월대비 42.9%(+29만 3천 톤) 증가하며 수입물동량 증가의 주원인으로 나타남

➡ 수출은 일반잡화화물 수출이 감소(전월대비 -14.9%)함에 따라 전월대비 11.9% (+18만 톤) 감소함

⑥ 주베일상업항은 전월대비 1.0% 감소한 76만 1천 톤을 처리함

➡ 고체용(Solid Bulk)화물과 일반화물(General Cargo)이 전월대비 증가하였으나, 컨테이너(톤) 물동량이 전월대비 7.0% 감소(-3만 6천 톤)하며 7월 물동량 감소에 기인함

⑥ 안부상업항은 고체용(Solid Bulk)화물 물동량 증가(전월대비 +156.7%)에 힘입어 전월대비 87.6% 증가한 25만 1천 톤 처리

➡ 수출은 전월대비 1천 톤 내로 물동량이 소폭 감소하였으나, 식자재품목의 수입 증가로 안부상업항의 수입물동량은 전월대비 90.0% 증가(+11만 8천 톤)함



〈표 I-16〉 사우디아라비아 주요 항만의 2014년 7월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014			전월대비	
		6월	7월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,440	4,174	30,375	-266	-6.0
	주베일상업항	769	761	5,836	-8	-1.0
	안부상업항	134	251	1,779	117	87.6
컨테이너	제다항	373	347	2,491	-26	-7.0
	주베일상업항	35	29	219	-6	-17.1
	안부상업항	9	-	20	-9	-100.0

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

◇ 인도

- ⑥ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '14년 4~7월 물동량은 1억 9,069만 톤으로 전년동기대비 3.3% 증가
- ⑥ 뭄바이(Mumbai)항과 엔노레(Ennore)항은 전년동기대비 각각 16.7%(+140만 톤), 8.7%(+153만 5천 톤) 증가하며 4~7월 물동량 증가에 기인함
 - ➡ '14년 4~7월 뭄바이항의 연료탄(Thermal Coal)화물이 전년동기대비 14.6% 증가한 796만 5천 톤을 처리함
 - ➡ 엔노레항은 P.O.L화물과 기타잡화화물이 전년동기대비 각각 4.7%, 14.4% 증가하며 물동량 증가에 기인함
- ⑥ 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
- ⑥ 콜카다(Kolkata)항은 비료(Fertilizer)화물이 전년동기대비 11만 3천 톤 증가한 30만 9천 톤을 처리한 반면, 그 외 품목은 전년동기대비 감소세를 기록함

〈표 I-17〉 인도 전체 항만의 2014년 4~7월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	'13년 4~7월	'14년 4~7월	전년동기대비
총물동량	184,585	190,690	3.3
컨테이너	2,508	2,642	5.3

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

➤ 독일(브레멘/브레머하펜항)

● 브레멘/브레머하펜항의 '14년 7월 총물동량은 693만 톤으로 전년동기대비 0.5% 감소

● 수입물동량은 전년동기대비 0.1% 감소한 337만 톤, 수출물동량은 전년동기대비 1.1% 증가한 356만 톤을 기록함

● 브레멘/브레머하펜항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 52만 4천TEU로 전년 동기대비 0.9% 감소

〈표 I-18〉 브레멘/브레머하펜항의 2014년 6월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
총 매 출 량	합계	6,894	46,657	6,350	6,930	45,776	9.1	0.5	-1.9
	수입	3,374	23,128	3,256	3,370	22,558	3.5	-0.1	-2.5
	수출	3,520	23,529	3,094	3,560	23,218	15.1	1.1	-1.3
컨테이너		529	3,447	464	524	3,361	12.9	-0.9	-2.5

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

➤ 스페인(발렌시아항, 바르셀로나항)

● 발렌시아항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 37만 1천TEU로 전년동기대비 0.6% 증가



☞ 수입물동량은 전년동기대비 10.4% 증가한 20만TEU를 기록하였으며, 수출물동량은 전년동기대비 8.8% 감소한 17만TEU를 기록함

🌀 바르셀로나항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 17만 5천TEU로 전년동기 대비 14.3% 증가

☞ 수입, 수출물동량은 전년동기대비 각각 19.4%, 8.9% 증가한 9만 2천TEU, 8만 2천 TEU를 기록함

〈표 I-18〉 스페인 주요항만 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2013		2014			전월 대비	전년 대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
발렌시아	합계	368	2,576	384	371	2,517	-3.6	0.6	-2.3
	수입	181	1,280	195	200	1,267	2.6	10.4	-1.0
	수출	187	1,297	189	170	1,250	-10.0	-8.8	-3.6
바르셀로나	합계	153	983	161	175	1,061	8.7	14.3	7.9
	수입	77	501	82	92	540	13.1	19.4	7.7
	수출	76	482	79	82	521	4.1	8.9	8.1

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

🌀 이탈리아(제노바항, 타란토항)

🌀 제노바항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 20만 5천TEU으로 전년동기대비 7.9% 증가

🌀 타란토항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 1만 9천TEU으로 전년동기대비 13.4% 증가

〈표 I-19〉 이탈리아 주요항만의 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년 대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
제노바항	190	1,183	196	205	1,265	4.4	7.9	7.0
타란토항	17	113	19	19	112	0.4	13.4	-0.9

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

5) 미주

➤ 미국(LA/LB항)

🕒 LA항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 71만 7천TEU를 기록, 전년동기 대비 0.2% 증가, 전월대비 2.6% 감소함

🕒 LB항의 '14년 7월 컨테이너 물동량은 58만 3천TEU를 기록, 전년동기 대비 3.7% 증가, 전월대비 4.5% 감소함

〈표 I-21〉 LA/LB항 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
LA항	716	4,427	736	717	4,770	-2.6%	0.2%	7.7%
LB항	562	3,785	611	583	3,886	-4.5%	3.7%	2.7%

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

➤ 브라질(산토스항)

🕒 브라질 항만인 산토스항의 컨테이너 물동량은 '14년 7월 전년 동기대비 11.0%, 전년 누적대비 8.5% 증가한 32만 7천TEU를 기록함

🕒 산토스항의 경우 '13년에 개장한 신규 컨테이너터미널 2개로 인해 7월까지 '14년 누적 물동량은 전년 누적물동량 대비 평균 7.7% 증가하고 있음



- 수출물동량이 1.8% 감소했지만 수입물동량이 2.9% 증가하여 총물동량은 전월대비 비슷한 수준을 기록함

〈표 I-22〉 산토스항 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
합계	294	1,888	325	327	2,048	0.5	11.0	8.5
수입	157	954	156	161	1,011	2.9	2.8	6.0
수출	138	934	169	166	1,037	-1.8	20.3	11.0

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

호주(시드니항)

- '14년 7월 시드니항의 컨테이너 물동량은 19만 4천TEU로 전년동기대비 8.8%, 전월대비 14.7% 증가함
- '14년 7월 수입 물동량은 전년동기대비 11.3% 증가한 9만 9천TEU를 기록함
- '14년 7월 수출 물동량은 전년동기대비 6.3% 증가한 9만 5천TEU를 기록함

〈표 I-23〉 시드니항 2014년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
합계	178	1,186	169	194	1,255	14.7	8.8	5.8
수입	89	596	83	99	629	18.8	11.3	5.5
수출	89	590	86	95	626	10.7	6.3	6.1

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

7) 아프리카

▶ 남아프리카공화국(리차드베이항)

- '14년 7월 남아프리카공화국 리차드베이항의 총물동량은 1,184만 3천 톤으로 전년동기대비 4.7% 감소함
 - ⊕ 수입 물동량은 642만 1천 톤을 기록하였으며, 전월대비 3.1% 증가함
 - ⊕ 수출 물동량은 542만 2천 톤을 기록하였으며, 전월대비 10.3% 증가함
- '14년 7월 해당 항만에 기항한 총선박수는 31척을 기록함
 - ⊕ 선박 규모로 보면 케이프사이즈 31척, 파나막스 12척, 핸디사이즈 15척이 입항함
 - ⊕ 7월동안 항만 내 인입철도를 출입한 열차의 횟수는 811회를 기록함

〈표 I-24〉 리차드베이항의 2014년 7월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	2013		2014			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
합계	12,421	79,026	11,144	11,843	76,342	6.3	-4.7	-3.4
수입	6,258	39,815	6,226	6,421	39,010	3.1	2.6	-2.0
수출	6,163	39,211	4,918	5,422	37,332	10.3	-12.0	-4.8

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

▶ '15년부터 토도제거사업 진행 예정

- 신항 북컨테이너와 남컨테이너 부두 사이의 토도에 대한 제거사업이 '15년 부터 진행될 예정임
 - ➡ 토도는 신항 입구 한가운데 위치하고 있어 대형 선박이 항해하는 것에 대한 안전 문제가 대두되고 있음
 - ➡ 신항 개장초기에는 대부분의 선형이 6천TEU급으로서 큰 문제가 야기되지 않았으나 최근 18,000TEU급이 투입되는 등 선박대형화로 토도제거에 대한 주장이 대두됨
- 토도제거사업을 통해 항로폭이 800m로 확장되고 수심도 17m이상 확보될 예정이며, 신항 경쟁력 강화에 기여할 것으로 보임
- 토도제거사업의 총사업비 4,300여억 원(예상)으로 사업설계비 30억 원이 내년도 정부예산안으로 확정이 된 상황임

▶ 신항 내 위험물 장치장 구축

- 신항 북컨테이너 부두(HJNC) 인근 부지(약 3만 m^2)에 '고압가스용 컨테이너 장치장'을 구축할 예정임
 - ➡ 고압가스용 컨테이너는 주요 위험물로서 부산항 컨테이너터미널에서 보관이 불가능하였으며, 양산(경상남도 내)에 위치한 사설보관업체까지 운송해야하는 등 불필요한 비용 및 시간이 소요됨
 - ※ 부산항↔양산 고압가스 컨테이너 사설보관업체까지 운송 시 개당 100만 원의 추가비용 발생

- ⊙ 위험물 장치장 구축을 통해 일반화물에 비해 높은 부가가치를 지닌 위험 화물에 대한 처리가 가능하게 될 예정이며, 부산항 경쟁력 강화에 기여할 것으로 보임

2) 인천항

➤ 인천항 사료부원료 운영사 및 주요 화주, 하역요율 인상 협의 개시

- ⊙ '14년 현재, 사료부원료는 우련, 동부, 동방, 세방, CJ대한통운 등이 연간 136만 톤 규모를 인천 내항에서 처리 중임
- ⊙ 사료부원료 정부인가 하역요율은 톤 당 1만 5,479원으로, 현재 인천항은 정부 인가요율대비 약 73.2%인 톤당 1만 1,340원 수준
- ⊙ 사료부원료 하역료는 동결된 지 5년 만인 '13년에 IPA 중재로 한차례 인상됨
 - ⊙ 당시 하역사들은 요율의 15% 인상을 요구했지만 화주인 사료업계는 수입가격 급등을 이유로 하역료 동결을 주장함
 - ⊙ 하지만, IPA의 중재로 하역사, 화주 간 협의를 거쳐 9.5% 요율인상에 합의
- ⊙ '14년 8월 이후, 사료부원료를 처리하는 인천항 5개 하역사들과 화주 간 협의회가 진행 중임
 - ⊙ 인천항 하역시장 덤핑 개선 요구가 협상이 완료된 원당, 철재화물에 이어 사료 부원료로 확대됨
 - ⊙ 현재 사료부원료 하역사들은 정부인가요율대비 100% 수준을 요구하고 있으며, 인상안 합의 후 '14년 7월 1일 처리화물부터 소급하여 요율 적용 계획
- ⊙ 반면 평택항과의 경쟁을 고려, 하역사들은 신중한 태도를 보임
 - ⊙ 사료부원료 공장들은 평택항 남쪽에 대부분 위치해 있으며, 하역요율 인상 시 화물 전이도 우려되고 있음



3) 광양항

▶ 광양항, 묘도재개발 사업 진행 현황

- ⑥ 지난 7월 27일 우선협상 대상자(묘도항만·에너지허브)가 선정되어 진행 중인 묘도재개발 사업이 탄력을 받을 것으로 전망
 - ➡ 묘도재개발은 사업비 4조 7,690억 원의 투입으로 에너지 및 신소재 관련 항만·에너지 허브단지를 조성하는 사업
 - 사업비 대부분은 민자로 유치될 계획이며, '16년에 착공하여 '29년까지 부지조성 및 상부 시설공사를 마무리하게 됨
 - ➡ 묘도재개발은 항만관련 민간투자 사업으로 지난 9월 25일 개정된 항만재개발 사업관련 항만법이 사업 진행에 이점으로 작용할 전망
 - 항만법 개정의 주요 내용은 재개발 사업 시 대항절차와 선수금을 받을 수 있는 요건의 구체화, 원형지 공급과 환지절차 방식 등을 포함하고 있음
 - ➡ 더불어 해양수산부는 '17년까지 1조 2천억 원(동해항, 인프라구축 등 포함)을 선제적으로 투자, '25년까지 민간자본 2조 1천억 원을 유치하는 계획도 함께 발표 함으로 사업 진행에 힘이 실릴 것으로 예상
- ⑥ 묘도재개발을 통해 광양항은 높은 부가가치를 창출할 수 있을 것으로 예상
 - ➡ 정부는 본 사업을 통해 일자리 1만 3천여 개, 9조 7천억 원의 경제적 파급효과를 기대하고 있음
 - ➡ 계획에 따라 에너지허브, 복합발전시설이 개발될 경우 이를 통해 상대적으로 높은 부가가치가 발생될 전망

〈그림 II-1〉 묘도 재개발 사업 조감도



자료 : 해양수산부, KMI작성

4) 울산항

➤ UPA, 울산항 조도보강 공사 시행

- ④ 울산항 조도보강공사는 울산 본항 9개 부두의 하역작업용 조명등을 보강하는 사업으로 지난 '09년에 시작하여 '15년까지 연차적으로 실시할 예정
- ④ 하역작업의 생산성을 높이고 항만이용자의 야간보행 편의를 위해 10월초부터 12월 말까지 '14년 울산항 조도보강공사'를 시행
- ④ 총 4억 4천만 원의 사업비를 투입하여 울산 본항 8부두 조명탑 5기의 나트륨등을 LED투광등으로 교체할 예정
- ④ 항만 부두 조명을 LED로 교체 시 기존 나트륨등 대비 평균 수명은 5배, 조도는 3배가량 향상되며, 전력소비는 30.0% 이상 절감될 것으로 기대됨



- ◎ 순차적으로 시행되는 조도 보강공사로 울산항의 야간 항만 하역 작업환경 개선과 안전사고 방지 효과가 기대됨

▶ 울산항 크루즈 산업, 최대 109억 원의 경제적 효과 전망

- ◎ 「울산항 크루즈산업 전망과 부두개발 연구용역」²⁾ 결과에 따르면 울산항 크루즈 산업이 장기적으로('30년) 최대 109억 원의 경제적 효과를 가져올 것으로 전망
- ➡ 장생포 주변의 친수공원 조성하고 연계해 중장기적인 관점에서 일반부두 매립 예정지를 최적의 입지로 제시하였음
- ◎ 또한 울산항을 이용할 크루즈 관광객은 '20년까지 연간 최소 800명에서 1만 명으로, '30년에는 최소 연간 4,700여 명에서 최대 2만 3천 명으로 예측됨
- ➡ 크루즈 관광객 수요예측을 바탕으로 '20년에는 24~47억 원, '30년에는 55~109억 원의 관광수익 및 항만서비스 수입 등 부가적 경제효과가 있을 것으로 전망함

5) 평택·당진항

▶ 경기평택항만공사-필리핀경제특구청, 교역증대를 위한 협약체결

- ◎ 9월 26일 평택항 홍보관에서 필리핀경제특구청과 동남아(필리핀) 교역 확대를 위한 간담회를 개최하고 양 기관 간 상호발전을 위한 업무협약(MOU)을 체결함
- ➡ 업무협약에는 양 기관 간 지속적인 정보 교류, 상호 홍보마케팅 지원, 양국 기업 간의 교류 및 협력 지원 등을 통한 상호 발전에 기여한다는 내용을 담고 있음
- ◎ 현재 평택항에는 돌코리아, 스미후루 등 필리핀 신선식품 관련업체가 입주하고 있으며, 평택항에서 필리핀 바탕가스항으로 자동차가 수출되고 있음

2) 울산항만공사에서 9월 29일 최종보고회 개최

- 경기평택항만공사는 이번 상호 업무협약을 계기로 양국 간 교역 확대 및 평택항의 동남아 물동량 확대를 위해 공격적인 포트세일즈를 전개할 계획임

6) 대산항

➤ 대산항, MCC와 컨테이너 정기항로 개설 운항 협약 체결

- 머스크그룹 계열사인 MCC와 지난 9월 18일 컨테이너 정기항로 개설을 위한 운항협약을 실시함
 - ➡ 첫 취항은 9월 25일로 1,000TEU급 컨테이너선이 매주 목요일 대산항에 입항할 예정임
 - ➡ 금요일에 출항하는 컨테이너선은 중국·대만·베트남·태국·캄보디아·러시아 등 11개 항만을 경유함
- 컨테이너 정기항로 추가 개설로 대산항의 국제적 인지도 향상과 유럽, 미국 등의 환적화물을 대산항으로 추가 유치할 수 있을 것으로 기대됨

7) 포항항

➤ 포항~울릉 복수노선 운항

- 포항~울릉 신규 여객선 10월 신규 운항 실시
 - ➡ 포항지방해양항만청은 신규 사업자에게 정식 면허 발급
 - 신규사업자는 534톤의 선박을 도입하였으며, 한국선급의 정밀검사 실시 후 운항 시작
 - 이로써 10월부터 썬플라워호(2,394톤, 승객정원 920명)와 신규 취항한 우리누리 1호(534톤, 승객정원 449명)가 동시에 운항됨
 - 또한, 여객선에 대한 유류지원금 재정 보조 근거가 마련되어 동절기 결항률이 감소할 것으로 예상



- ➡ 면허 취소된 아라퀸즈호가 포항 여객선 터미널 부두에 방치
 - 선박고장에 따른 수리비 납부를 하지 못해 경매에 넘어간 여객선 아라퀸즈호는 현재 면허가 취소된 상태임
 - 이에 선사는 면허취소 처분에 불복, 행정소송을 제기하여 대법원 판결이 나올 때까지 여객 부두에 점유
- ➡ 포항 여객부두의 총길이는 375m로 현재 포항해경 경비정과 포항~울릉 여객선 2척이 접안해야함
 - 현재 운항이 중단된 아라퀸즈호의 선석 점유로 혼란이 가중될 것으로 예상

8) 동해·묵호항

➤ 묵호항, 울릉여객선터미널 신축

- ① 동해시와 정도산업(주), 22일 여객선터미널 신축 투자협약 체결
 - ➡ 현재, 묵호항 여객선터미널 주변은 편의시설이 전무하며, 터미널이 협소함
 - ➡ 정도산업(주)은 울릉도 여객선을 운영하고 있으며, 여객선터미널은 묵호항 중앙 부두에 신축될 예정
- ② 여객선터미널 신축은 '15년 초에 착공 예정이며, '15년 말 준공이 목표
 - ➡ 여객선터미널 신축 사업 계획은 묵호항 재창조 제1단계 사업계획에 포함되어 해양수산부에 제출할 계획임
 - ➡ 해양수산부는 향후 필요한 행정절차를 거쳐 올 연말 묵호항 항만재개발 사업을 확정·고시할 예정임
 - ➡ 터미널 신축은 민간투자에 의해 이루어지며, 동해시는 부담을 덜 수 있을 것으로 보임
 - ➡ 또한, 터미널 이용객들의 편의 증진에 따른 여객증대와 같은 긍정적인 효과도 기대할 수 있을 것으로 전망됨

9) 목포항

▶ 목포항, 불법 낚시어선 및 바지선 운행방지 대책 필요

- ④ 하당평화광장 앞바다에서 낚시어선 불법 영업 자행 중
 - ➡ 목포항은 개항장으로서 선박의 안전한 통행을 위해 어로 및 낚시행위가 금지됨
 - ➡ 하지만, 불법 갈치낚시는 수년째 묵인돼 왔으며, 올해 폐어선과 바지선을 개조한 무허가 선박이 늘어남
 - ➡ 최근 들어 선박운행에 대한 안전기준이 강화됨에도 불구하고, 단속이 이루어지지 않음
- ④ 목포항만청과 목포시의 대책 마련이 필요
 - ➡ 불법낚시어선들의 선박사고 위험성은 항시 존재하며, 구멍조끼 미착용으로 인해 사고 시, 인명피해로 이어질 가능성이 큼
 - ➡ 목포항만청은 목포항 개항장의 관리, 감독의 책임이 있으며, 목포시는 낚시업 허가의 의무가 있음
 - ➡ 따라서 목포시는 안전기준을 엄격하게 적용하여 낚시를 허가해야 하며, 목포항만청은 선박 입출항에 따른 낚시 가능 지역을 지정하는 한편 단속을 철저히 할 필요가 있음

10) 군산항

▶ 군산항 하역사들, 저수심에 따른 임대료 감면사항을 해수부 ‘TOC3)부두임대료 체계개편연구용역과제’에 반영 요구

- ④ 군산항의 준설작업이 제대로 이루어지지 않아 부두가 제 기능을 하지 못하여 발생하는 피해를 하역사들이 고스란히 떠안고 있음
- ➡ 군산항은 정부가 부두임대인으로서 준설을 계획수심에 맞게 하지 못할 경우, 수심의 부족상태를 반영하여 임대료를 산정하는 방안을 용역과제에 포함시켜야 한다고 주장함

3) TOC(Terminal Operation Company: 부두운영회사)



➡ 준설이 제대로 이루어지지 않아 대형화물의 군산항 기피현상이 발생하였으며, 애초에 계획했던 부두에서 하역을 하지 못해 다른 부두로 이동함으로써 피해 금액이 발생함

④ 또한, 부두임대료 상한선 책정의 반영도 요구함

➡ 군산항 기존부두의 경우, 과거 5년간의 평균 물가상승률을 적용하여 임대료가 매년 지속적으로 상승하고 있음

· '14년 부두 임대료는 지난 5년간 평균 물가상승률 반영하여 전년 대비 1.4% 인상

➡ 하지만, 임대료 상한선이 정해져 있지 않아 신설된 부두보다 오래된 부두의 임대료가 높은 불합리한 상황이 발생함

④ 이러한 부두임대료 문제는 군산항 하역회사들의 경영악화 및 군산항 물동량 감소로 이어지고 있음

➡ 이러한 부두임대료 문제가 개선되지 않는다면, 향후 군산항의 경쟁력 저하 및 물동량 감소 가능성이 존재함

➤ 군산항, 안전 강화 차원에서 군산항 항계 변경4)

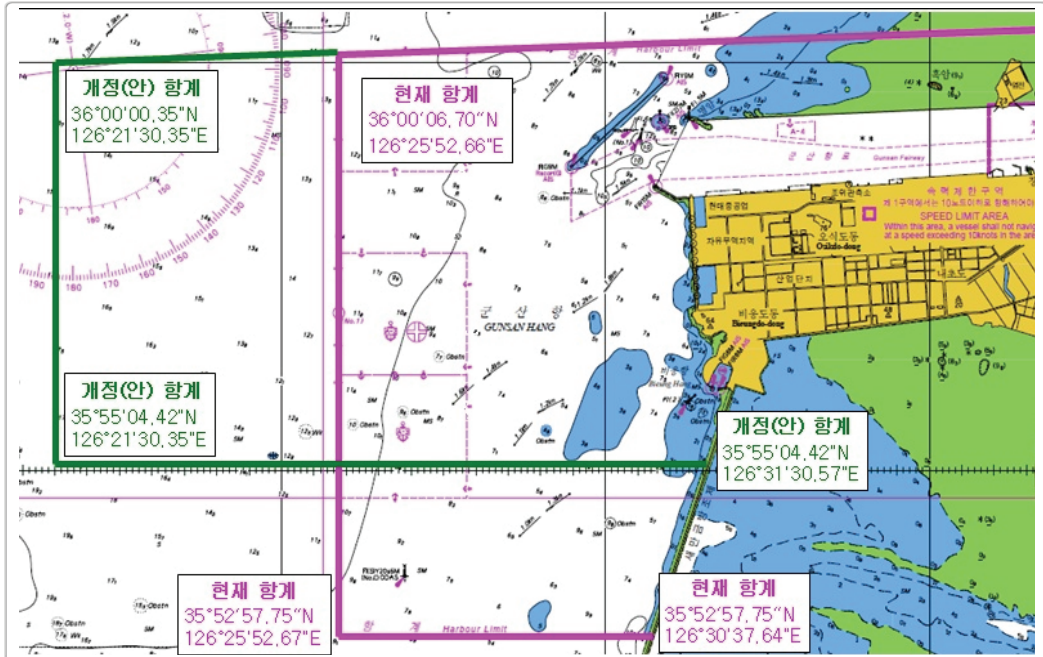
④ 군산항을 입항하는 대형선박의 안전정박을 위해 외해측으로 항계를 확대함

➡ 군산항에 입항하는 대형선박이 항계내 정박지 수심부족으로 항계밖에 정박함에 따라 원활한 어로 활동 보장 및 안전정박을 위해 항계를 변경함

· 동쪽 항계는 구포산정 30m미터 지점에서 경포천 서측끝단, 남쪽항계는 비웅항 3마일 지점에서 1마일 지점으로 축소, 서쪽 항계는 정박지 서쪽 끝단에서 3.5마일 외해측으로 확대

4) 군산지방해양항만청

〈그림 II-2〉 변경된 군산항 항계



자료: 군산지방해양항만청

11) 마산항

▶ 마산항 방사선 검사 장비 설치 예정

◎ 일본에서 수입되는 고철에서 방사성 물질 검출

➡ 최근 일본에서 수입된 고철에서 방사성 물질이 검출됨에 따라 마산항에 방사선 검사 장비 도입 예정임

- 원자력안전관리위원회는 마산항에 방사능 감시기 설치 방안 검토
- 진해항은 고철 수입 물동량이 적어 향후에 설치하기로 하여 일본산 수입 고철이 마산항을 피해 진해항으로 집중될 수도 있음



➤ 가포신항 1월 개장 추진

🌀 가포신항 사업시행자와 정부 간 최소운영수익보장 협약 조정

➡ '13년 7월 준공한 가포신항은 현재 컨테이너 물동량 부족으로 개장을 연기함

- 사업시행자는 컨테이너선석의 기능변경과 최소운영수익보장(MRG) 조정을 요구함에 따라 정부 협상을 통해 합의서 도출 중
- 해양수산부는 내년 1월 개장을 목표로 기획재정부, 사업시행자 등과 협의를 진행함

➡ 가포신항 외에도 최근 환경단체에서 반발하는 마산항 준설문제도 예정대로 추진키로 발표함

2. 국외 항만 및 산업 동향

1) 중국

▶ 중국 항만 동향

② 선전항, 항만 환경기금 2억 위안 투입⁵⁾

- ➡ 선전 자치정부는 환경오염 배출을 절감하는 선박에 연간 2억 위안(약 3,260만 달러)를 제공할 계획
- 선석에 AMP(Alternative Maritime Power)⁶⁾ 장치 설치 및 이를 이용하는 선박에 대한 보조금 지급 계획
- 이외에도 선사가 선박에 저유황장치를 장착할 경우 75~100% 금액 지원
- 최근 국내에서 건설되는 신규 항만에 대해서는 AMP 장치를 건설하고 있으나 미흡한 실정으로 향후 국내에서도 선정항과 같은 유인정책 필요

② Ningbo-Zhoushan항, 메이산터미널 3~5번 선석 임시개장⁷⁾

- ➡ '14년 9월 중국 교통부는 메이산터미널의 3~5번 선석 임시개장을 승인하였으며 정식개장은 '15년 2월로 예상됨
- 총길이 995m로 연간 180만TEU를 처리할 수 있으며 4, 5번 선석은 18,000TEU급 선박이 입항 가능함
- 3~5번 선석이 정식 개장될 경우 메이산터미널의 총 컨테이너 하역능력은 300만TEU를 초과함
- 국내 항만과 경쟁항만들의 초대형 선석들이 개발되어 시설경쟁력 약화 우려

② 기타사항⁸⁾

➡ CSCL(China Shipping Container Lines), 1만TEU급 선박 투입

- '11년에 발주한 1만TEU급 선박 8대 중 2번째 선박을 인도받아 미주 노선에 투입함

5) www.Shinoshipnews.com

6) 육상전력공급시설로 선박 접안시 동력을 지상에서 공급하는 시설임

7) Ningbo항 홈페이지(www.nbport.com)

8) Schednet



- 기존의 8,500TEU급에서 1만TEU급으로 교체되며 추가로 받는 5대의 선박도 순서대로 투입할 예정
- 선박 제작은 Hudong Zhonghua 조선소와, Dalian 조선중공업에서 각각 나누어 진행되었으며, 8대 건조 후 추가적으로 4대를 발주 옵션 계약 체결

2) 아시아

▶ 일본, 한신국제항만회사 10월 1일 출범 및 경영 전략 발표

- ◎ 오사카 및 고베항의 경영을 통합한 한신국제항만회사가 10월 1일 출범됨
 - ➡ 국제 컨테이너 전략항만 정책의 일환으로 운영이 통합된 오사카 및 고베항은 한신국제항만회사를 통해 발전 전략을 발표함
 - ➡ 경영 전략의 주된 사항은 운영 효율화를 통한 연안 컨테이너 화물의 유치, 기간 항로의 유지 및 확대에 컨테이너 물동량 확보를 포함함
- ◎ 컨테이너터미널의 정비와 수심확보, 하역 장비의 개선이 이루어질 전망
 - ➡ 특히, 안벽 크레인의 경우 선박의 대형화에 대응하기 위해 22열 크레인 7기를 '16년 까지 도입한다고 밝힘
- ◎ 각 항만의 장점을 활용한 부두의 운영이 가능할 것으로 예상
 - ➡ 고베항의 경우 상대적으로 많은 기간항로를 보유하고 있으며, 오사카항의 경우 배후단지에 다양한 산업이 존재, 수요가 풍부한 장점이 있음
 - ➡ 각 항만의 특성을 살린 역할 분담으로 항만 운영의 효율성이 높아질 것으로 기대
- ◎ 부산항, 상하이항을 이용하는 피더(내항) 선사를 적극적으로 유치할 계획
 - ➡ 다양한 인센티브를 제공, 그동안 부산항, 상하이항을 이용하는 피더 선사를 한신항으로 유치함으로써 화물의 집화를 통한 항로 확대를 기대하고 있음
 - ➡ 이에 따라 최근 성장세가 둔화되고 있는 부산항의 환적 컨테이너 물동량도 다소 영향이 있을 것으로 예상, 대응책 등의 검토가 필요할 것으로 전망

➤ MOL·케이라인, 아시아-남아프리카 항로 개편

- ⑥ MOL과 케이라인은 10월부터 아시아-남아프리카 항로를 개편함
- ⑥ 신규노선별 기항지 및 투입 선박
 - ➡ 가오슝-샤먼-홍콩- 등과 더반, 케이프타운을 연결하는 SAS(MOL)/ASA South (케이라인) 서비스에는 4,200~5,800TEU 급 선박 7척이 투입될 예정
 - ➡ 상하이와 더반을 연결하는 SAC(MOL)/ASA Central(케이라인) 서비스에는 4,200 ~ 5,800TEU 급 선박 6척이 투입될 예정
- ⑥ 새롭게 시작되는 서비스는 중국 및 대만, 싱가포르 등 아시아 주요 항만과 남아프리카를 연결하는 다양한 수송 수요에 대응을 기대할 수 있음

➤ 인도, 서벵골주에 위치한 항만 투자 예정

- ⑥ 서벵골주(West Bengal)주의 남부에 위치한 사가르섬의 사가르항만에 대한 준설사업에 3,000만 루피를 투자할 예정임
 - ➡ 본 사업에는 준설사업 이외에 사가르섬과 본초와의 교량(도로/철도 겸용)건설도 포함되어 있음
- ⑥ 또한, 서벵골주 북동부에 위치한 할디아 내 HDC(Haldia Dock Complex)의 항로에 대한 준설작업을 시행할 예정(BOT⁹⁾ 방식)임
 - ➡ HDC는 충분한 항로수심을 확보하지 못하여 대형선박이 시설을 이용하기 위한 접안이 불가능한 상황임
 - ➡ 준설사업을 통해 대형선박의 접안이 가능토록 할 예정이며, 충분한 선회장 수심을 확보하여 안전성을 높일 예정임

9) BOT(Build-Operate-Transfer, 건설-운영-양도) : 사회기반시설의 준공 후 일정기간동안 사업시행자에게 당해시설의 소유권이 인정되면 그 기간의 만료시 시설소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되는 방식



3) 유럽

▶ 하팍로이드(Hapag-Lloyd), 로테르담항 혼잡할증료 부과 중단¹⁰⁾

- 지난 8월 10일 하팍로이드는 로테르담항 환적 컨테이너에 대해 TEU당 75유로의 할증료를 부과함
- ➡ 로테르담항은 '14년 상반기부터 선사들의 낮은 정시 도착율 때문에 항만 적체가 심각한 상황이었음
- ➡ 이를 해결하기 위해 로테르담항은 ECT 델타 터미널에 새로운 안벽 크레인을 설치하는 등 터미널 하역능력 향상을 위한 설비 투자를 확대하였음
- ➡ 또한 로테르담을 기항하는 선사들이 혼잡할증료를 부과함으로써 최근 로테르담항 내의 적체현상이 개선되고 있는 상황임
- 로테르담항의 적체현상이 개선되면서 하팍로이드는 혼잡할증료 부과를 중단하기로 결정함
- ➡ 하팍로이드는 추후에 다시 적체현상이 심화된다면 혼잡할증료를 부과할 것임을 밝힘

▶ 폴란드 그단스크(Gdansk)항, 신규선석 개발 추진

- 그단스크항은 DCT Gdansk(Deepwater Container Terminal Gdansk)에 연간처리능력 300만TEU 규모의 선석 1개를 개발할 계획임
- '16년 완공을 목표로 하고 있으며, 신규선석의 선석길이는 650m, STS 크레인¹¹⁾ 5기 및 RTGC¹²⁾ 16기를 도입하여 운영할 예정임

10) www.lloydlist.com

11) STS 크레인(Ship To Shore cranes) : 배와 부두간의 선적 및 하역작업을 담당하는 크레인

12) RTGC(Rubber Tyred Gantry Crane) : 선박에서 하역된 컨테이너를 야적장에 적치하는 장비

4) 미주

▶ 페루정부, 마르코나(Marcona)항만 개발에 한국 기업 민간사업 제안 요청

- ⑥ 지난 8월, 페루는 한국과의 항만개발 협력으로 마르코나항 개발에 국내 기업 민간사업 제안을 요청함
- ⑥ 마르코나항은 '09년 페루 교통통신부가 지정한 국가주요사업으로 최근 해수부와 페루가 협력해 '페루 항만개발 기본계획 수립 및 타당성 조사'를 마침
 - 페루는 중부지역의 광산물, 농산물 등의 해상물동량을 처리하기 위한 신항만의 필요성으로 '09년 국가주요사업으로 마르코나항만을 지정함
 - 지난 4년간 물동량 조사 및 환경영향평가 등을 거쳐 '13년 2월부터 '14년 2월까지 해양수산부와 페루가 협력하여 '페루 항만개발 기본계획 수립 및 타당성 조사'를 실시하였음
 - 페루 교통통신부는 내년 1월에 사업제안이 가능한데 아직 민간사업제안자가 없어 우리기업의 참여를 희망한다는 입장을 밝힘
- ⑥ 마르코나항 항만 개발은 단계별로 진행될 예정이며, 총 사업 규모는 약 1억 8천만 달러임
 - 마르코나항은 페루의 수도인 리마에서 남동측 마르코나만 ICA주, 나스카(Nazca)지역에 위치하고 있으며, 철광석 및 구리 등의 광석이 풍부한 오파반(Opaban)과 알리키아스(Alicias) 지역에 인접해 있어 향후 항만 이용 수요가 높을 것으로 전망됨
 - 1단계에서 10만 톤급 2개 선석, 5만 톤급 2개 선석을, 2단계에서는 3만 톤급 1선석, 장래에는 5만 톤급 2선석, 15만 톤급 2선석을 추가로 개발할 예정임
- ⑥ 이 사업을 계기로 우리기업의 중남미 국가 항만개발 진출이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대
 - 정부는 현재 페루, 콜롬비아, 과테말라 등 중남미 국가의 해외 항만개발을 위해 현지 정부와의 MOU 체결 및 항만기본계획 수립 등을 통해 해외진출을 위해 노력하고 있음



〈그림 II-3〉 마르코나항 위치



자료 : Google 지도, KMI 작성

5) 아프리카

모잠비크, 신규 인입철도 건설 계획

- ④ 모잠비크 항만철도국은 물동량이 급격히 증가중인 마투포(Matupo)항의 수요에 대응하고자 '15년 중으로 미화 3억 달러를 투자하여 신규 인입철도를 건설할 계획임
- ④ 마투포 항만개발공사(Matupo Port Development Corp)는 인입철도공사와 동시에 3개의 선석 개발 및 수심증설사업도 병행할 예정임
- ④ 최근 마투포항은 11m 수심증설 작업을 마쳤으며, 향후 시행될 수심증설사업을 통해 수심을 14m까지 증대시켜 대형 선박의 입항을 가능케 할 계획임
- ④ 수심증설공사 관련 입찰은 '14년 10월 중 진행될 예정

6) 오세아니아

➤ 시드니, 화이트 베이 크루즈 터미널(White Bay Cruise Terminal) 시민 개방 확대 예정

- ⑥ 시드니 항만 당국은 휴항일에 시민들에게 개방하던 화이트 베이 크루즈 터미널의 총 개방면적을 확대하기로 결정함
 - ➡ 이로 인해 화이트 베이 크루즈 터미널의 휴항일에 시민들이 이용할 수 있는 공간은 약 두 배 이상 확대될 예정임
- ⑥ 향후 시드니 시민들은 산책하거나 이륜 자전거를 통해 화이트 베이의 4번, 5번 선석부지의 이용이 가능하며, 항내 북쪽 끝에 위치한 터미널 건물 주변까지 통행이 가능해짐
- ⑥ 지난 몇 년간 시드니 항만 당국은 화이트 베이 터미널 휴항일에 시민들의 출입을 최대화하는 방안에 대해 강구함
 - ➡ 특히 하역 작업 중인 항만은 위험하고 번잡하며, 높은 소음문제로 인해 인근 주민들과 공존할 수 있는 친수공간의 필요성에 대해 종종 제기됨
- ⑥ 1850년 이후로 최근까지 시드니항은 시민들의 출입이 일부 제한되어 왔으나 향후 시민 친수공간을 추가적으로 연장하여 인근의 발만(Balmain)시 시민들도 쉽게 접근이 가능하도록 할 예정임



3. 품목별 동향

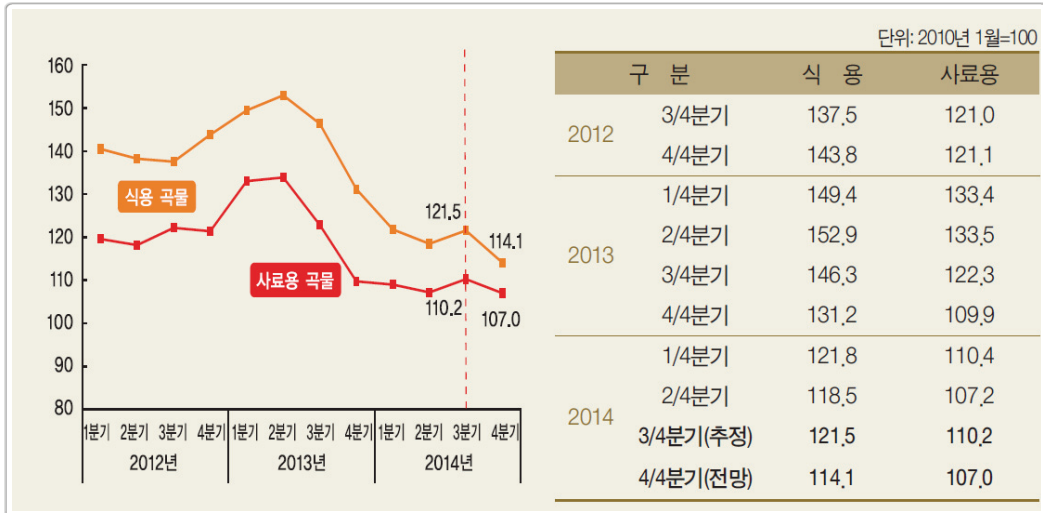
1) 양곡

4/4분기 곡물수입단가 하락 전망¹³⁾

- ④ 4/4 분기의 곡물수입단가는 전반적인 국제곡물 가격의 하락세로 인해 하락할 것으로 전망됨
- ➡ 4/4분기에 국내에 수입되는 곡물의 수입단가는 국제 곡물가격 하락 시기에 주로 구매된 것으로 3/4분기대비 하락이 예상됨
- ➡ 상반기에 상승했던 국제곡물가격은 2/4분기 이후 생산량 증가로 하락, 국내에 4/4 분기에 수입되는 물동량은 2/4분기 이후 구매된 것임
- ④ 곡물 수입단가 하락폭은 품목별로 상이하며 사료용 밀, 식용 옥수수수입 단가의 하락폭이 가장 클 것으로 전망됨
- ➡ 3/4분기 식용 옥수수의 수입단가는 톤당 282달러, 국제 옥수수가격이 크게 하락한 6월 이후 구매된 4/4분기 식용 옥수수 수입물동량의 단가는 3/4분기보다 약 9.0% 낮을 것으로 전망되고 있음

13) 농업관측센터 국제곡물 2014년 10월호

〈그림 II-4〉 분기별 수입단가 동향 및 전망



자료 : 한국농촌경제연구원(KERI)

주: 수입단가는 품목별 식용-사료용 국내 수입량 가중치를 이용하여 산출함, 대미 환율 반영된 결과

2) 시멘트

▶ 미국 연구진, 탄소배출량 저감 시멘트 생산 기술 개발

- ④ 콘크리트는 시멘트, 모래, 자갈, 물을 혼합하여 만들며, 건설현장에서 가장 많이 쓰이는 재료 중 하나임
- ④ 콘크리트는 전 세계 온실가스 배출량 중 높은 비중(약 5~10%)을 차지하며, 지구 온난화에 영향을 주는 주된 요인 중 하나임
- ④ 콘크리트의 주된 원료인 시멘트는 석회석과 규소염을 혼합 후 약 1,500도의 열을 가해 만들어진 덩어리를 얇은 가루로 만들어 제조함
- ④ 이때 고온으로 가열하여 탄산염을 제거하는 공정에서 온실가스가 다량 배출됨
- ④ '14년 8월, 매사추세츠공대(MIT) 교수팀은 시멘트 제조시 탄소배출량을 저감시키면서 강도를 높일 수 있는 신기술 개발을 완료함
- ④ 신기술은 공정시 석회석에 포함된 칼슘과 규소염의 혼합 비율을 조절하여 온실 가스 배출량을 줄이는 방식임



- ➡ 현재 국내·외 시멘트 제조 공정에서 칼슘과 규소염의 비율은 1.7 대 1이지만, 화학물 혼합 공식 데이터베이스 연구를 통해 최적의 비가 1.5 대 1이라는 사실이 확인됨
- ➡ 신 기술을 통해 석회석을 처리하는 공정에서 칼슘을 적게 쓰면서도 탄소 배출량을 기존대비 60% 줄일 수 있으며, 연구를 통해 최적의 비율을 설계한 이유로 기계적 내성 또한 높아짐
- ➡ 향후 내성이 강해진 새로운 형태의 시멘트는 기존보다 다양한 분야에 사용될 수 있을 것으로 전망됨

3) 석탄

➡ 재열증기방식의 석탄건조설비, 저품위¹⁴⁾ 석탄을 고품위 석탄으로 향상

- ➡ (주)한국테크놀로지가 젖은 석탄을 건조시켜 발전연료로 사용하는 기술을 국내 최초로 상용화함
- ➡ 10월 말까지 재열증기방식의 석탄건조 실증설비를 한국남동발전 영흥화력발전소에 설치 예정임
- ➡ 이 장비는 수분이 다량 포함된 낮은 품질의 석탄에 순간적인 고열의 증기를 가해 수분을 증발시켜 높은 품질의 석탄으로 향상시키는 장비임
- ➡ 석탄건조설비가 발전단가의 안정화에 기여할 것으로 전망
 - ➡ 30% 이상의 수분을 함유하고 있는 저품위 석탄의 표면 수분을 100% 제거하며, 내부 수분의 2~3%를 제거하여 고품위 석탄으로 향상시킬 수 있음
 - 저품위의 석탄은 고휘발분¹⁵⁾, 고수분과 같은 특성을 지녔으며, 발전설비 고장 위험을 증가시킴
 - ➡ 하루 2,400톤의 저품위 석탄을 처리할 수 있어 연간 약140억원의 연료구매 비용을 절약할 수 있음
 - ➡ 고품위 석탄 고갈과 원전축소에 따른 발전단가 상승을 완화할 수 있을 것으로 예상됨

14) 품위는 광석 중에서 유용원소의 함유량을 말하며, 석탄의 품위는 일반적으로 회분(석탄에 함유되어 있는 광물질), 유황분, 발열량 등에 의해 구분됨

15) 휘발분은 석탄에 포함되어 있는 휘발성 성분을 말하며, 고휘발분 석탄은 불완전연소가 되어 매연을 발생시킴

4) 목재

➤ '14년 8월 목재품목 수입액 중 원목의 수입비중은 20.9%(전년동기대비 -4.1%), 섬유판 수출비중은 35.6%(전년동기대비 -28.1%)를 기록

🌀 '14년 8월 원목 수입비중은 20.9%임

➡ 원목 수입 1위국은 뉴질랜드로 전년동기대비 1.3% 감소한 2,346만 4천 달러의 원목을 수입하며, 전체 원목 수입액 중 43.7%의 점유율을 차지함

➡ '14년 8월 제재목 수입액은 5,361만 1천 달러로 칠레와 중국으로부터의 수입이 전체 대비 각각 17.8%, 12.6% 점유율을 보임

🌀 '14년 8월 목재류 수출액 중 섬유판 수출비중은 35.6%를 차지하며, 건축 목공, 목제틀 등의 주요 목제품목의 수출이 감소함

〈표 II-1〉 2014년 8월 목재품목 수입 현황(상위 5개 품목 기준)

(단위 : 천 달러, %)

순위	2013년 8월			2014년 8월		
	품목명	교역액	비중	품목명	교역액	비중
수입	1 원목	56,063	24.7	원목	53,751	20.9
	2 제재목	54,992	24.2	제재목	53,611	20.9
	3 합판	50,354	22.2	합판	51,491	20.0
	4 파티클보드	13,729	6.1	칩	40,358	15.7
	5 칩	12,849	5.7	파티클보드	16,839	6.5
수출	1 섬유판	3,193	42.4	섬유판	2,297	35.6
	2 건축목공	1,495	19.9	건축목공	1,240	19.2
	3 목제케이스	1,160	15.4	목제케이스	1,175	18.2
	4 제재목	532	7.1	합판	799	12.4
	5 합판	405	5.4	파티클보드	247	3.8

주 : 비중은 상위 5개품목 이외 전품목 합계 대비임

자료 : 임산물수출입통계(산림청), KMI 작성

➤ 산림청, 산림규제 완화

🌀 9월 25일 산림청은 임목의 벌채 수령 기준을 낮추고, 굴취 대상을 확대하는 등 산림규제를 완화하는 내용으로 산림자원법 시행규칙을 개정함



- ⑥ 벌채기준 완화는 목재가 시장에서 가장 적절한 가격을 받을 수 있는 시점을 기준으로 실시됨
 - ➡ 산유림의 경우 참나무는 벌채할 수 있는 수령을 50년에서 25년으로, 낙엽송은 재제 가공에 적합한 직경 20cm를 기준으로 40년에서 30년으로 완화됨
 - 소나무는 현행 50년에서 40년으로, 잣나무는 현행 60년에서 50년으로 완화됨
 - ➡ 국유림은 대경재¹⁶⁾ 생산, 국산재 공급확대와 공익적 가치를 감안하여 단계적으로 완화할 계획임
- ⑥ 또한 현행 상에서는 농경지와 주택 주변 피해목을 굴취하려면 별도의 입목굴취 허가를 받아야 했지만, 개정 후에는 신고만으로 굴취를 할 수 있게 됨
- ⑥ 시행규칙 개정으로 불균형적인 공급구조 개선, 임업인의 소득증대 및 목재활성화가 기대됨

5) 모래

➤ 미국 셰일가스 개발 폭증, 향후 모래수요 증가 전망

- ⑥ 최근 증폭된 셰일가스 개발 추이로 인해 '16년까지 미국 내 모래 수요는 매년 높은 수준으로 증가할 것으로 전망됨
- ⑥ 모래 수요 증가의 이유는 셰일가스 시추에 이용되는 수압파쇄 공법에 다량의 모래가 사용되기 때문임
- ⑥ 수압파쇄 공법을 사용하면 지하수 오염 및 메탄가스가 다량 배출되어 지구 온난화 등을 유발하여 환경적인 문제가 발생함
 - ➡ 하지만 기존의 셰일가스 시추 공정보다 높은 효율성을 지닌다는 분석이 나옴

16) 대경재 : 굵기가 30cm 이상인 원목

- ◎ 이로 인해 미국 내 모래 수요는 '16년까지 매년 전년대비 96% 증가할 것으로 보이며, 급격한 수요의 증가로 같은 기간 모래 공급이 수요를 약 10% 가량 밑돌 것으로 전망됨

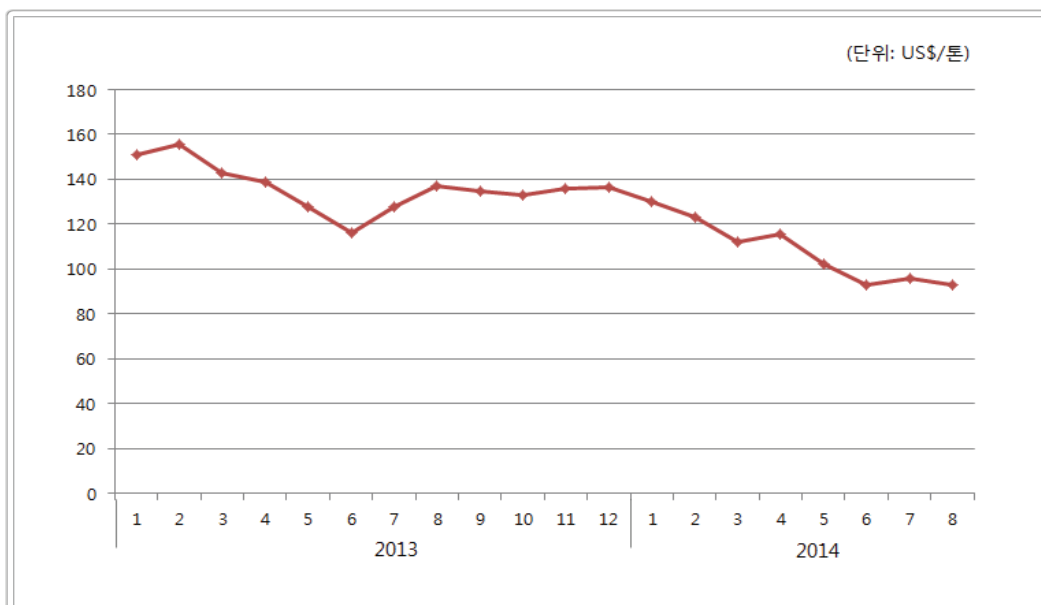
6) 철광석

▶ 철광석 가격 5년 만에 최저치 기록

- ◎ 9월 셋째 주 철광석 가격은 '09년 이후 처음으로 톤 당 80달러 수준에 거래
 - ➔ 올해 연 초 톤 당 110~130달러까지 거래되던 철광석 가격이 40% 넘게 하락하면서 6월에는 톤당 100달러 이하로 떨어졌으며, 9월은 톤 당 80달러를 기록함
 - ➔ 호주 대형 광산업체들의 과잉공급과 중국의 경기둔화로 인한 수요 감소가 주요 원인으로 보임
 - ➔ 또한, 최근 이어진 달러의 강세도 원자재인 철광석 가격 하락에 영향을 미침
- ◎ 공급자인 광산업체들의 경쟁도 치열해져 철광석 가격의 감소세는 당분간 지속될 것으로 보임
- ◎ 이러한 국제 철광석 가격 하락에도 불구하고 국내 수요 산업 상황에 큰 변화가 보이지 않아 물동량에 미치는 영향은 없을 것으로 전망됨



〈그림 II-5〉 철광석 가격 추이



자료: KOMIS, KMI작성

주 : 철광석(분광 Fe 63.5%, 중국 CFR)가격은 월 평균값임

7) 철재/고철

➤ '14년 8월 세계 조강생산량은 전년대비 2.9% 증가한 1억 3,495만 6천 톤을 기록

⊙ 누적 조강생산량은 3.7% 증가한 10억 9,277만 6천 톤을 기록함

➡ 현대제철의 3고로 증산으로 인한 국내 조강생산량이 크게 증가함

〈표 II-2〉 '14년 8월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2013		2014		증감율	
	8월	누적	8월	누적	당월	누적
EU	11,997	109,251	12,070	113,478	0.6	3.9
other Europe	2,730	23,907	3,095	24,236	13.3	1.4
C.I.S	9,175	72,790	8,546	72,018	-6.9	-1.1
North America	10,284	79,306	10,509	81,053	2.2	2.2
South America	4,049	30,761	4,022	30,421	-0.7	-1.1
Africa	1,248	10,310	1,535	11,030	23.0	7.0
Middle East	2,206	17,073	2,250	18,364	2.0	7.6
Asia	88,992	706,836	92,511	738,565	4.0	4.5
China	66,277	520,841	68,910	546,844	4.0	5.0
India	6,706	54,278	7,027	55,566	4.8	2.4
Japan	9,144	73,145	9,349	73,880	2.2	1.0
South Korea	4,890	43,502	5,285	47,264	8.1	8.6
Taiwan, China	1,975	15,070	1,940	15,011	-1.8	-0.4
Oceania	482	3,774	419	3,611	-13.1	-4.3
Total 65 countries	131,163	1,054,010	134,956	1,092,776	2.9	3.7

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

중국, 내년 철강 수출 감소 가능성

수출증치세 환급 폐지로 수출 감소 예상

중국강철협회는 '15년 중국 철강 수출 감소를 예상함

- 중국의 수출 증가는 수출증치세 환급을 포함한 정부 특혜정책의 영향이 큰 것으로 파악되며 내년부터 이와 같은 특혜정책이 축소 또는 폐지되어 수출 감소 전망

'14년 중국 철강 수출물동량은 약 8,300만 톤을 기록할 것으로 전망되며, 과잉 생산문제를 해결하기 위해 '17년까지 8천~1억 톤의 생산능력 감축 계획임



▶ 중국, 고철 비축량 증가

- ➡ '13년 중국 고철 생산량은 1억 6천만 톤으로 세계 1위 차지함
 - 세계 고철 생산량의 26.7%를 차지하였으며 중국 내 재생자원 총량의 60.0%를 차지함
 - 이러한 추세로 갈 경우 '20년 고철 비축량은 11억 톤에 이를 것으로 전망됨
- ➡ 중국 철강 산업의 고철 수요 증가 예상
 - 철광석의 대외의존도를 낮출 수 있는 전략적 의미를 가지므로 고철의 수요가 증가할 것으로 예상
 - 고철 1톤을 이용할 경우 철광석 1.6톤과 동일한 효과를 나타내어 환경적인 측면에서도 고철사용이 권장됨

8) 자동차

▶ '14년 8월 국내 자동차 생산량 및 판매량

- ⊙ '14년 8월 국내 자동차 생산량은 27만 3천 대로 전년동기대비 20.6% 감소함
- ➡ 임단협(임금 및 단체협약) 관련 부분파업 및 하계휴가에 따른 조업일수 감소의 영향으로 자동차 생산량이 감소함
- ⊙ '14년 8월 자동차 내수시장 판매는 소비심리의 회복세에도 불구하고, 부분파업 및 하계휴가에 따른 생산·공급 차질로 전년동기대비 4.0% 감소한 10만 7천 대를 기록
- ⊙ '14년 8월 자동차 수출대수는 18만 3천 대를 기록하였으며, 전년동기대비 18.8%, 전월대비 31.5% 감소함
- ➡ 한국지엠의 쉐보레 유럽시장 철수 영향이 지속되고, 우크라이나사태의 장기화 및 칠레 환경세 도입 등에 따른 쌍용자동차 수출 물량 감소가 요인임
- ⊙ '14년 8월 수입차판매는 전년대비 14.3% 증가한 1만 6천 대를 기록

- ➡ 8월 수입차판매 실적은 전년동기에 비해서는 크게 증가하였지만, 일부 브랜드의 물량부족과 휴가철에 따른 영업일수 감소로 수입차 판매는 3개월 만에 하락세로 전환됨

〈표 II-3〉 2014년 8월 자동차산업 현황

(단위 : 천 대, %)

구분		2013년		2014년			전월 대비	전년동기대비	
		8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
생산량		344	2,962	409	273	3,025	-33.3	-20.6	2.1
판매	내수	111	914	128	107	948	-16.4	-4.0	3.6
	수출	225	2,044	267	183	2,047	-31.5	-18.8	0.1
	소계	336	2,959	395	289	2,994	-26.8	-13.9	1.2
수입차판매		14	103	18	16	129	-11.1	14.3	25.2

주 : 생산량과 판매량 합계 차이는 재고차량 등이 포함되었기 때문임

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

9) 잡화

➡ 한-캐나다 FTA 체결, 섬유 및 전기기기 등의 잡화수출 증가 전망

- ⊙ 한-캐나다 잡화품목 교역량은 '09년 229만 3천 톤에서 '13년 281만 1천 톤으로 연평균 5.2% 증가함
- ➡ '13년 수입물동량은 비철금속 및 동식물성 유지류 수입부진으로 연평균 4.7% 감소한 111만 8천 톤을 처리함
- ➡ '13년 수출물동량은 플라스틱 및 고무제품, 전기기기 수출이 증가함에 따라 연평균 15.9%의 높은 증가세를 보이며, 169만 3천 톤을 처리함



〈표 II-4〉 한-캐나다 잡화품목 수입물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

	2009	2010	2011	2012	2013	연평균
육 류	6	10	40	20	24	42.8
어패, 갑각류	13	8	18	10	4	-26.5
제분공업생산물	10	35	107	28	90	74.7
기타 동식물 생산물	25	256	273	103	43	14.9
동식물성 유지류	82	83	68	58	40	-16.6
당류	0	1	2	2	1	45.4
음료, 주류, 조제식품	153	405	685	119	133	-3.5
비료	50	75	130	108	13	-28.8
프라스틱, 고무제품	11	10	24	44	18	13.1
피혁류 및 그 제품	15	10	11	9	7	-16.9
방직용섬유 및 그 제품	226	174	103	122	144	-10.6
비철금속 및 그 제품	169	66	42	43	61	-22.4
기계류 및 그 부품	44	72	77	89	138	33.0
전기기기 및 그 부품	58	48	37	49	53	-2.3
항공기, 선박 그 부품	1	6	5	4	122	201.2
기타	491	455	442	345	225	-17.8

자료 : SP-IDC, KMI작성

〈표 II-5〉 한-캐나다 잡화품목 수출물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

	2009	2010	2011	2012	2013	연평균
육 류	0	1	0	2	0	-5.7
어패, 갑각류	2	1	2	3	3	8.5
제분공업생산물	0	0	0	0	2	81.9
기타 동식물 생산물	9	11	14	35	54	57.8
동식물성 유지류	0	0	0	1	1	28.6
당류	1	1	0	1	0	-9.9
음료, 주류, 조제식품	36	37	32	37	34	-1.4
비료	8	8	24	24	15	17.6
프라스틱, 고무제품	139	212	268	296	381	28.6
피혁류 및 그 제품	2	2	1	2	1	-22.2
방직용섬유 및 그 제품	464	481	403	498	439	-1.4
비철금속 및 그 제품	35	15	12	21	34	-0.9
기계류 및 그 부품	79	190	153	118	143	16.0
전기기기 및 그 부품	96	143	330	378	416	44.4
항공기, 선박 그 부품	3	12	14	14	4	8.7
기타	63	129	233	259	166	27.2

자료 : SP-IDC, KMI작성

- ⑥ 9월 FTA가 체결됨에 따라, 양국 간 수출입액의 98%(10년 이내) 수준에 대해 관세를 철폐할 예정으로 양국 간 교역활성화가 기대됨
- ⑦ 특히, 주요 잡화교역품목인 섬유제품(합성섬유편물 등) 및 기계류(반도체 저장장치, 기타 냉장/냉동고) 등의 관세가 철폐(또는 3년/5년 균등)됨에 따라 잡화물동량 증가가 예상됨

10) 유류

④ 한국-캐나다 셰일가스 개발 기술협력 확대

- ⑥ 산업통상자원부에 따르면 지난 9월 대통령 방문을 계기로 한국-캐나다 양국 간 에너지·자원 기술 협력에 관한 양해각서(MOU) 체결을 할 예정임
- ⑦ 양국은 이산화탄소포집·저장기술·신재생에너지·스마트그리드 및 천연자원(셰일가스, 오일샌드) 기술 등 8가지 분야를 중심으로 공공·민간 네트워크 강화등 협력을 강화하기로 함
- ⑧ 셰일가스는 현재 가채매장량이 1,512억 톤(LNG환산기준)으로 전 세계가 60년간 사용 가능한 규모로 미국, 캐나다, 중국 등에서 생산 중에 있음
- ⑨ 캐나다는 셰일가스 가채매장량이 세계 4위 규모인 반면 미국에 비해 판매시장 미확보, 낮은 가스 가격 등으로 인해 대부분의 셰일가스전이 미개발 상태에 있어 향후 개발 잠재력이 큰 지역임
- ⑩ 또한 미국 수출터미널이 주로 멕시코만에 위치한 반면 캐나다의 수출 터미널은 서부에 위치해 있어 수송비 절감효과가 있음
- ⑪ 이번 MOU 체결 이후 셰일가스 개발 및 프로젝트 수행, 관련 기술 분야에서 지속적인 양국간 협력이 기대됨

Ⅲ. 항만포커스

1. 인천항 내항 물동량 현황 및 발전 방안
2. 광양항 현안 및 발전방안 : 컨테이너 부두를 중심으로





1. 인천항 내항 물동량 현황 및 발전 방안

항만수요예측센터 이경한 연구원

1) 개요

- 정부는 '11년, 인천항 내항을 재개발 대상구역으로 지정, 단계적 개발을 통한 부두기능별 특화 운영 및 시민친수공간 조성 계획을 수립함
- ◎ '09년 이후 인천 내항 하역사들은 물동량 감소, 요율하락, 인건비 증가에 따른 적자 누적이 확대되고 있음
- 「제1차 항만재개발 기본계획 수정계획」에서는 인천내항 제8부두를 '15년 이후, 제1부두를 '17년 이후 우선 재개발하는 것으로 고시하였음
- ◎ 인천 내항 1부두 및 8부두에서 처리되는 철재, 목재, 잡화의 항만하역작업시 발생하는 각종 소음 및 분진에 대해 항만 인근 지역주민들은 지속적인 주거환경 개선을 요구해 옴
- ◎ 이에 정부는 '15년 상반기 내 내항 1·8부두 기능을 전면 폐쇄하고 단계적으로 시민친수공간 조성사업을 추진할 예정임
- ◎ 제 1, 8부두 우선재개발사업의 추진 배경은 인천항 내 타 항만의 확장으로 내항 물동량의 감소세가 두드러지고, 특히 인천 신항 개장시 컨테이너 화물의 신항 이전으로 인한 항만 유희화가 예상되기 때문임
- ◎ 향후 내항 부두 전체 기능 재조정을 통해 1·8부두 기능폐지에 따른 대체 항만시설을 확보할 계획임

- 본 고에서는 인천항 내항의 각 부두별 품목별 물동량 처리 현황 및 추이를 분석한 후 내항재개발의 원활한 진행을 위한 발전방향에 대해 살펴봄

2) 인천항 물동량 현황

- '13년 인천항 총물동량은 1억 4,611만 7천 톤을 기록하였으며, '04년 이후 연평균 2.8% 증가함

⑥ '04~'13년 인천항 총물동량 기준, 벌크(47.2%), 유류(33.1%), 컨테이너(19.7%)의 순으로 처리함

➡ 컨테이너 물동량은 '13년 3,695만 톤을 처리하며, '04년 이후 연평균 11.0%의 두드러진 증가세를 보임

➡ 동 기간 벌크 물동량은 인천항 총물동량 대비 높은 비중을 차지하였으나 연평균 0.2% 의 감소세를 보임

➡ 유류 화물은 연평균 2.9% 증가하였으며, 매년 안정적인 증가 추이를 보임

〈표 Ⅲ-1〉 인천항 총물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	벌크	유류	컨테이너		총물동량
			톤	TEU	
2004	60,148	39,029	14,336	935	113,513
2005	63,419	41,746	18,165	1,149	123,330
2006	62,830	44,402	22,203	1,377	129,435
2007	64,810	45,065	26,627	1,664	136,502
2008	71,476	43,201	27,248	1,703	141,925
2009	64,560	42,113	25,937	1,578	132,610
2010	70,789	48,030	31,374	1,903	150,193
2011	66,141	48,924	32,776	1,998	147,841
2012	61,227	49,554	33,177	1,999	143,958
2013	59,052	50,475	36,590	2,160	146,117
연평균 증가율	-0.2	2.9	11.0	9.8	2.8

자료 : 인천항만공사 내부자료



▶ '04~'13년 인천항 품목별 벌크물동량 기준, 모래 물동량(26.0%)이 가장 높은 실적 추이를 보였으며, 고철 물동량 비중(1.1%)이 가장 낮음

- ⑥ 동 기간 벌크화물 중 가장 높은 증가율을 보인 품목은 석탄(12.9%), 컨테이너(11.0%), 기타광석(5.2%)순이었으며, 가장 높은 감소율을 보인 품목은 시멘트(-11.2%), 고철(-10.7%), 철광석(-8.7%), 목재(-6.1%), 양곡(-5.1%) 순임
- ⑥ 분진성 품목 물동량 중 가장 높은 비중을 차지한 품목은 모래(26.0%)이며, 뒤이어 석탄(12.8%), 양곡(9.5%), 목재(5.4%), 시멘트(5.2%)의 순서를 보임
- ⑥ '04년 이후 '13년까지 해당 품목들의 증가율을 보면, 모래(0.0%), 석탄(12.9%), 양곡(-5.1%), 목재(-6.1%), 시멘트(-11.2%) 순으로 증감추이를 보임

〈표 Ⅲ-2〉 인천항 품목별 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
모래	13,786	16,900	15,743	16,529	20,900	17,805	20,364	17,794	14,185	13,836	0.0
석탄	3,383	4,380	4,683	5,193	8,498	11,241	11,187	12,242	11,697	10,075	12.9
잡화	8,314	9,250	9,413	9,300	9,706	8,204	9,175	8,454	7,576	7,129	-1.7
철강	6,994	7,175	7,798	8,825	8,744	6,296	7,125	7,156	7,431	6,831	-0.3
자동차	5,069	4,276	3,939	5,398	4,792	3,471	3,965	3,986	5,578	5,859	1.6
기타 광석	3,076	3,895	3,598	3,250	3,447	3,320	3,811	3,467	3,523	4,838	5.2
양곡	7,189	6,597	7,208	6,876	6,375	5,693	6,629	5,138	5,088	4,503	-5.1
목재	4,635	4,530	4,140	4,047	3,335	3,022	3,182	2,779	2,497	2,618	-6.1
시멘트	4,418	3,934	4,160	3,536	3,730	3,772	3,834	2,947	1,852	1,523	-11.2
화공품	1,535	1,273	1,565	1,503	1,371	1,097	1,154	1,414	1,135	1,207	-2.6
고철	1,725	1,198	551	332	559	621	319	753	634	620	-10.7
철광석	25	10	31	21	18	17	43	11	30	11	-8.7
계	60,149	63,418	62,829	64,810	71,475	64,559	70,788	66,141	61,226	59,050	-0.2
유류	39,029	41,746	44,402	45,065	43,201	42,113	48,030	48,924	49,554	50,475	2.9
컨테 이너	14,336	18,165	22,203	26,627	27,248	25,937	31,374	32,776	33,177	36,590	11.0
합계	113,513	123,330	129,436	136,502	141,925	132,611	150,193	147,840	143,958	146,117	2.8

자료 : 인천항만공사 내부자료

➤ '04~'13년 인천항 부두별 총물동량 기준, 남항부두가 가장 높은 비중을 차지하였으며, 뒤이어 송도항, 내항, 북항, 영흥항, 연안항 순으로 기록함

⑥ 동 기간 주요 항들의 증가율을 보면, 내항 물동량의 경우 연평균 4.7% 감소하여 가장 높은 감소세를 보였으며, 높은 증가율을 보인 영흥항을 제외한 기타항들은 모두 평이한 증가 추이를 보임

⑥ '04~'13년 기준, 인천항 총물동량 증가율인 2.8% 대비 두드러지게 낮은 내항 물동량 증가율(-4.7%)은 내항의 각 부두별 기능 및 전용처리품목 재정립이 일부 필요하다는 사실을 시사함

〈표 III-3〉 인천항 부두별 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
남항	18,375	21,196	25,807	30,501	34,282	32,966	38,593	36,749	33,698	35,823	7.7
송도	19,341	19,193	21,633	21,288	25,308	21,492	27,454	29,058	28,368	30,866	5.3
내항	47,215	43,889	43,137	42,720	38,566	30,371	33,438	31,617	31,701	30,581	-4.7
북항	15,470	18,707	18,324	21,510	19,950	22,395	23,738	22,670	24,964	24,621	5.3
영흥항	1,793	4,075	4,148	4,307	7,168	10,198	10,122	11,036	11,140	10,421	21.6
연안항	5,115	4,453	5,394	5,822	5,610	4,821	4,777	4,847	4,562	6,214	2.2
국제	1,753	2,314	2,876	3,093	2,979	2,584	3,433	3,196	3,069	3,380	7.6
거침도	-	-	-	-	3,790	3,525	4,520	2,867	2,722	3,291	-
박지	1,330	7,024	6,184	5,064	1,657	1,856	1,446	3,476	2,120	899	-4.3
수역	-	29	-	8	-	19	13	26	14	9	-
기타	3,106	2,434	1,846	2,189	2,616	2,383	2,660	2,298	1,599	9	-47.8
합계	113,498	123,314	129,349	136,502	141,926	132,610	150,194	147,840	143,957	146,114	2.8

자료 : 인천항만공사 내부자료



3) 인천항 내항 물동량 현황

- ▶ '04~'13년 인천항 내항 각 부두별 물동량 비중은 4부두(24.0%), 5부두(16.9%), 1부두(14.5%)순이며, 기타 부두들은 비등한 비중을 기록
- ▶ 동 기간 내항 총 부두별 물동량은 연평균 4.7%를 감소하였으며, 내항 5부두를 제외한 모든 부두의 연평균 증가율은 감소추세를 보임
 - 내항 2부두(-9.2%), 6부두(-8.4%), 3부두(-8.2%), 8부두(-6.3%)의 경우 내항 총물동량의 연평균 증가율(-4.3%)대비 낮은 증가율 기록
 - 이와 같은 감소추세는 인천 남항·북항·신항의 순차적 개장으로 인한 내항 물동량의 타항 전이에 기인한 것으로 분석됨
 - 남항은 '03년, 북항과 신항은 '07년을 기점으로 신규부두 개장 및 물동량 발생
 - '04~'13년 인천 북항, 남항, 신항의 총물동량은 각각 연평균 5.3%, 7.7%, 5.3% 증가함

〈표 Ⅲ-4〉 인천항 내항 부두별 비컨 물동량 현황

(단위 : 천 톤, %)

구분	1부두	2부두	3부두	4부두	5부두	6부두	7부두	8부두	물량장	영흥	합계
' 04	6,585	4,609	5,236	11,326	6,221	3,257	3,853	4,147	354	0	45,588
' 05	6,956	4,458	4,498	9,883	6,203	3,340	3,951	3,854	294	0	43,437
' 06	6,783	4,859	4,346	8,574	6,330	3,698	3,921	3,807	206	1	42,525
' 07	6,273	4,343	3,971	9,226	7,803	3,581	3,552	3,766	205	0	42,720
' 08	4,943	4,127	3,542	9,326	6,708	2,822	3,460	3,486	153	0	38,567
' 09	3,927	3,281	2,709	7,542	5,108	1,679	3,310	2,615	200	0	30,371
' 10	4,586	3,174	2,560	8,732	6,211	1,775	3,781	2,522	95	1	33,437
' 11	4,457	2,796	2,322	7,777	5,934	1,957	3,678	2,617	79	0	31,617
' 12	4,739	2,693	2,417	8,022	5,838	1,748	3,666	2,477	100	0	31,700
' 13	4,546	1,932	2,419	8,374	6,344	1,482	3,106	2,310	63	5	30,581
증가율	-4.0	-9.2	-8.2	-3.3	0.2	-8.4	-2.4	-6.3	-17.5	-	-4.7
비중	14.5	9.8	9.2	24.0	16.9	6.8	9.8	8.5	0.5	0.0	100.0

주 : 비중은 '04~'13년 총 비컨물동량 대비 각 부두별 평균

자료 : 인천항만공사 내부자료

➤ '04년 이후 인천항 내항의 품목별 물동량은 전체적으로 감소추세를 보였으며, 이는 타항 개장으로 인한 물동량 전이에 기인한 것으로 보임

⑥ 시멘트 및 목재 물동량의 경우 각각 연평균 43.1%, 23.8% 감소하였으며, 차례로 내항 내에서 가장 높은 감소율을 보임

➡ '03년 남항 동양시멘트 부두, '08년에는 북항 목재부두가 개장하였으며, 본격적인 운영을 시작함

⑥ 고철 및 석탄 물동량의 경우 각각 연평균 21.4%, 20.2% 감소함

➡ 고철 물동량은 '07년 북항 동국제강 고철부두 및 현대제철부두의 개장, 석탄 물동량의 경우 '04년을 기점으로 영흥항 이전으로 인한 감소로 분석됨

〈표 Ⅲ-5〉 인천항 내항 품목별 처리 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
고철	1,668	1,149	548	37	7	12	40	262	141	190	-21.4
모래	67	211	457	187	108	132	107	136	105	94	3.8
목재	4,325	4,304	3,937	3,947	2,121	1,455	1,527	1,004	728	374	-23.8
석탄	1,668	543	640	159	184	138	139	199	206	218	-20.2
시멘트	965	782	743	470	318	17	9	45	20	6	-43.1
양곡	7,189	6,597	7,208	6,874	6,274	5,691	6,400	5,087	5,046	4,328	-5.5
자동차	5,053	4,254	3,905	5,395	4,654	3,304	3,770	3,753	5,306	5,574	1.1
잡화	6,487	7,597	7,654	7,341	7,228	6,526	7,088	6,561	6,072	5,661	-1.5
기타광석	2,073	2,136	2,135	1,861	1,714	1,176	903	889	586	681	-11.6
화공품	677	606	923	892	876	473	508	553	379	625	-0.9
철강	6,831	7,040	7,623	7,332	6,552	4,256	4,572	4,458	4,431	3,600	-6.9
철광석	25	10	29	4	3	4	8	2	20	5	-16.4
비컨 계	37,028	35,229	35,802	34,499	30,039	23,184	25,071	22,949	23,040	21,356	-5.9
유류	5	42	94	2	9	82	40	31	19	50	29.2
컨테이너	10,182	8,619	7,244	8,218	8,519	7,105	8,328	8,635	8,644	9,175	-1.2
합계	47,215	43,890	43,140	42,719	38,567	30,371	33,439	31,615	31,703	30,581	-4.7

자료 : 인천항만공사 내부자료



➤ '17년 이후 일부 선석의 재개발이 예정된 내항 1부두의 '13년 총물동량은 454만 7천 톤을 기록하였으며, 연평균 4.0% 감소함

② 시멘트(-36.9%), 목재(-32.4%), 고철(-17.4%)의 물동량 감소가 두드러짐

② 1부두의 주력 품목은 잡화, 철강, 자동차, 기타광석, 화공품으로 '13년 기준 198만 톤을 기록하였으며, 총 벌크 물동량 중 92.4%의 비중을 차지함

〈표 Ⅲ-6〉 인천항 내항 1부두 품목별 총물동량 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
잡화	1,076	1,401	1,252	1,487	593	543	670	594	572	731	-4.2
철강	1,925	1,811	1,702	1,408	1,607	922	1,052	1,121	909	727	-10.3
자동차	264	235	79	62	44	53	20	45	591	286	0.9
기타광석	403	562	476	300	221	247	180	130	174	122	-12.4
화공품	115	104	97	114	155	180	148	116	86	114	-0.1
양곡	124	31	160	136	88	72	71	75	33	59	-7.9
고철	297	360	132	11	0	5	31	67	30	53	-17.4
석탄	4	19	47	44	50	60	39	56	70	34	26.8
목재	473	293	334	419	75	38	75	31	25	14	-32.4
시멘트	252	204	260	100	116	0	3	31	16	4	-36.9
모래	0	10	93	0	27	19	7	8	15	0	0
철광석	0	0	5	4	3	0	0	0	5	0	0
비컨 계	4,933	5,030	4,637	4,085	2,979	2,139	2,296	2,274	2,526	2,144	-8.8
유류	1	4	2	-	7	5	3	3	5	4	16.7
컨테이너	1,650	1,921	2,144	2,187	1,957	1,784	2,288	2,180	2,209	2,399	4.2
합계	6,584	6,955	6,783	6,272	4,943	3,928	4,587	4,457	4,740	4,547	-4.0

자료 : 인천항만공사 내부자료

▶ 내항 1부두의 재개발 예정선석인 10~14번 선석의 '13년 총 물동량은 321만 5천 톤을 기록하였으며, '04년 이후 '13년까지 연평균 1.4% 감소함

◎ 해당 선석들의 주력 품목은 자동차, 철강, 잡화로 '13년 기준 54만 1천 톤을 기록하였으며, 총 벌크 물동량 중 66.2%의 비중을 차지함

▶ 고철 및 목재는 각각 '07년, '08년을 기점으로 급격한 감소추세를 보임

◎ '04년 이후 '13년까지 고철과 목재는 각각 연평균 32.7%, 18.2% 감소함

➡ '07~'08년의 급격한 물동량 감소는 북항 철제부두 및 목재부두 개장에 기인한 것으로 분석됨(같은 기간 북항 철제부두 및 목재부두의 물동량 급증)

◎ 기타 품목들은 평이한 증감 추세를 보였으며, 모래 및 시멘트의 경우 각각 '07년 및 '08년 이후로 물동량 처리실적이 거의 나타나지 않고 있음

➡ 모래의 경우 '07년 이후 거점도 모래부두에 상당량의 물동량이 전이되었고, 시멘트는 '03년 이후 북항 시멘트 부두의 순차적 개장으로 인해 점진적인 물동량 전이가 이루어진 것으로 보임

〈표 Ⅲ-7〉 인천항 내항 1부두 품목별 물동량 실적(재개발 예정 선석)

(단위 : 천 톤, %)

구 분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
고철	232	288	114	11	-	3	1	20	27	38	-18.2
모래	-	10	93	-	-	5	-	2	-	-	-
목재	424	282	320	414	67	21	57	12	5	12	-32.7
석탄	4	3	-	3	2	1	-	-	-	5	2.5
시멘트	51	65	124	24	20	-	-	2	-	-	-100.0
양곡	19	5	87	59	26	21	17	5	8	36	7.4
자동차	175	158	44	21	33	39	7	23	559	264	4.7
잡화	430	401	413	625	184	121	258	160	187	134	-12.2
기타	78	118	232	71	80	71	104	89	35	94	2.1
화공품	33	25	20	46	45	33	47	43	32	91	11.9
철강	556	497	413	452	472	280	236	252	252	143	-14.0
철광석	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
비컨 계	2,002	1,852	1,865	1,726	929	595	727	608	1,105	817	-9.5
유류	1	2	1	-	8	2	1	-	2	-	-100.0
컨테이너	1,650	1,921	2,144	2,188	1,957	1,784	2,288	2,180	2,210	2,398	4.2
합계	3,653	3,775	4,010	3,914	2,894	2,381	3,016	2,788	3,317	3,215	-1.4

주 : 재개발 예정선석은 10~14번 선석

자료 : 인천항만공사 내부자료



▶ 재개발 후에도 운영 예정인 내항 1부두 15~19번 선석의 '13년 총물동량은 133만 2천 톤을 기록하였으며, '04~'13년 동안 연평균 8.4% 감소함

◎ 해당 선석들의 주력 품목은 잡화, 철강으로 '13년 기준 118만 1천 톤을 기록하였으며, 총 벌크 물동량의 88.9%의 비중을 차지함

▶ '04년 이후 대부분의 벌크 품목 물동량은 연평균 감소 추세를 보임(유류제외)

◎ 시멘트의 경우 연평균 35.3% 감소하여 가장 높은 감소율을 보였으며, 뒤이어 목재 및 기타광석은 각각 연평균 29.9%, 23.5% 감소함

▶ 향후 해당 선석들의 운영지속 및 경쟁력 제고를 위해선 항만시설의 추가적인 확충보다 각 선석별 운영의 효율화, 품목별 집중화를 통해 항만 서비스를 높일 필요가 있음

〈표 Ⅲ-8〉 인천항 내항 1부두 품목별 물동량 실적(운영지속 선석)

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
고철	66	72	17	-	-	2	30	47	3	15	-15.2
모래	-	-	-	-	27	13	7	6	15	-	-
목재	49	10	13	4	7	17	17	18	20	2	-29.9
석탄	-	16	48	42	48	59	39	56	69	28	-
시멘트	201	140	135	76	97	-	3	29	16	4	-35.3
양곡	105	26	73	77	61	51	54	70	25	24	-15.1
자동차	88	77	36	43	12	14	12	22	32	22	-14.3
잡화	647	1,001	841	864	408	423	412	433	386	598	-0.9
기타광석	325	444	245	228	141	177	77	42	138	29	-23.5
화공품	82	80	77	69	109	147	101	72	54	23	-13.2
철강	1,370	1,314	1,287	957	1,135	642	817	869	657	583	-9.1
철광석	-	-	-	4	3	-	-	-	5	-	-
비컨 계	2,933	3,180	2,772	2,364	2,048	1,545	1,569	1,664	1,420	1,328	-8.4
유류	1	2	1	-	-	2	2	3	2	4	16.7
컨테이너	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
합계	2,934	3,182	2,773	2,364	2,048	1,547	1,571	1,667	1,422	1,332	-8.4

주 : 운영지속선석은 15~19번 선석

자료 : 인천항만공사 내부자료

➤ '15년 이후 시민친수공간으로 재개발 예정인 내항 8부두의 '13년 총물동량은 230만 9천 톤을 기록하였으며, '04년 이후 연평균 6.3% 감소함

⊙ 동 부두의 주력 품목은 잡화, 철강, 자동차로 '13년 기준 118만 1천 톤을 기록하였으며, 총 벌크 물동량의 88.9%의 비중을 차지함

➡ 자동차 및 잡화는 '04년 이후 각각 연평균 30.2%, 4.3%의 증가추세를 보였으며, 중량화물인 철강의 경우 연평균 4.8% 감소함

➡ 분진성 품목인 모래, 목재, 시멘트, 철강의 경우 지속적인 감소추이를 보임

⊙ 동 기간 자동차 물동량은 연평균 30.2% 증가하여 가장 높은 증가율을 보였으며, 뒤이은 화공품의 연평균 증가율은 26.3%를 기록함

➡ 양곡, 목재는 각각 연평균 31.2%, 31.0%의 높은 감소율을 보임

〈표 Ⅲ-9〉 인천항 내항 8부두 품목별 물동량 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
고철	1,319	768	399	16	-	-	4	33	32	51	-30.3
모래	31	6	4	2	-	8	7	6	-	-	-100.0
목재	397	348	623	677	468	272	241	288	165	14	-31.0
석탄	-	22	18	8	18	18	8	30	7	30	-
시멘트	85	65	10	59	12	-	-	1	-	-	-100.0
양곡	29	16	17	7	48	4	1	28	9	1	-31.2
자동차	26	11	4	27	17	19	27	17	29	279	30.2
잡화	732	801	857	1,167	1,181	1,307	1,401	1,341	1,407	1,071	4.3
기타	530	503	482	369	509	288	168	255	69	88	-18.1
화공품	20	13	15	39	86	36	33	48	58	164	26.3
철강	947	1,296	1,364	1,324	1,096	623	606	568	701	607	-4.8
철광석	23	4	15	-	-	2	-	-	-	-	-100.0
비컨 계	4,139	3,853	3,808	3,695	3,435	2,577	2,496	2,615	2,477	2,305	-6.3
유류	-	-	-	-	-	2	4	3	-	4	-
컨테이너	6	-	1	70	52	36	22	1	-	-	-100.0
합계	4,145	3,853	3,809	3,765	3,487	2,615	2,522	2,619	2,477	2,309	-6.3

자료 : 인천항만공사 내부자료



▶ **내항재개발 시 잡화전용부두로 운영될 내항 2~7부두는 '13년 총물동량 기준 2,365만 4천 톤을 기록하였으며, '04년 이후 연평균 4.1% 감소함**

● 물동량 기준, 동 부두의 주력 품목은 자동차, 양곡, 잡화, 철강이며, 총 벌크 물동량 중 91.2%의 비중을 차지함

➡ '04년 이후 양곡, 잡화, 철강의 경우 각각 연평균 5.4%, 2.1%, 5.6%의 감소추세를 보였으며, 자동차의 경우 0.6%로 매우 낮은 연평균 증가세를 보임

● '04~'13년 물동량 비중 기준, 가장 급격한 연평균 증감폭을 보인 품목은 시멘트 및 목재로 각각 47.0%, 22.6% 감소함

➡ 반면 동 기간 석탄, 모래, 철광석은 각각 17.9%, 11.3%, 10.7%의 높은 증가율을 보였으나 내항 2~7부두 내 점유하고 있는 물동량 비중이 미미한 수준임

〈표 Ⅲ-10〉 인천항 내항 2~7부두 품목별 물동량 실적

(단위 : 천 톤, %)

구분	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	증가율
고철	52	21	17	9	7	7	5	156	64	77	4.5
모래	36	192	361	186	82	93	93	122	90	94	11.3
목재	3,455	3,661	2,974	2,851	1,578	1,145	1,211	685	537	345	-22.6
석탄	35	80	60	107	102	59	91	114	128	154	17.9
시멘트	611	511	473	307	190	17	4	12	4	2	-47.0
양곡	7,034	6,549	7,029	6,730	6,133	5,610	6,327	4,983	5,002	4,268	-5.4
자동차	4,759	4,006	3,821	5,306	4,592	3,229	3,722	3,691	4,686	5,009	0.6
잡화	4,634	5,354	5,529	4,669	5,423	4,655	5,009	4,614	4,065	3,832	-2.1
기타	1,080	1,021	1,134	1,177	970	639	553	494	343	471	-8.8
화공품	522	473	802	734	636	257	326	385	232	346	-4.5
철강	3,751	3,753	4,422	4,439	3,760	2,645	2,857	2,729	2,767	2,232	-5.6
철광석	2	6	9	-	-	2	7	2	15	5	10.7
비컨 계	25,971	25,627	26,631	26,515	23,473	18,358	20,205	17,987	17,933	16,835	-4.7
유류	3	4	1	1	1	74	32	26	13	42	34.1
컨테이너	8,526	6,696	5,093	5,961	6,510	5,199	5,993	6,455	6,435	6,777	-2.5
합계	34,500	32,327	31,725	32,477	29,984	23,631	26,230	24,468	24,381	23,654	-4.1

자료 : 인천항만공사 내부자료

4) 쟁점사항 및 발전방안

㉠ 인천항 북항 활성화를 통한 내항재개발의 원활한 추진 필요

- ㉠ 인천항 북항은 내항(1·8부두)의 대체항으로서 건설되었지만 개장 2년만인 '09년에 MRG(최소운영수입보장제)로 약 209억 원이 발생함
- ㉠ 내항 내 집단 민원이 제기되었던 분진성 화물(목재, 철재, 사료부원료 등)의 북항 이전 활성화 방안 마련을 통해 내항재개발의 원활한 추진이 필요함
- ㉠ 북항 내 기항하는 선사 및 화주를 대상으로 한 항만 서비스, 하역비용, 교통 및 기반 인프라 구축 관련 제도적 지원이 필요함

㉡ 내항 및 인근 항로 수심 증설을 통한 대형선 접안 활성화 방안 필요

- ㉠ 최근 벌크선 건조 추세는 KAMSARMAX 및 PANAMAX를 동시에 충족 가능한 약 7만 톤 급 이상의 선형이 일반적이며, 접안 시 통상 13m이상의 수심을 요함
- ㉠ 인천 내항의 수심은 조수간만의 차 고려 시 해당 선박을 접안시키는데 무리가 있으며, 향후 잡화 품목 위주로 처리될 내항의 기항 선박 수 및 물동량의 순차적 감소 방지를 위한 수심증설 방안 필요

㉢ 내항 재개발 후 부두 운영방식을 둘러싼 갈등조정기구 설계 필요

- ㉠ 내항 재개발 이후 운영방식에 대해 관련 주체들은 부두통합 운영사 설립 필요성, 하역사의 적자누적에 따른 고용보장 여부, 일부 물량 이탈에 대한 대체부두확보 필요 등 다양한 의견을 제시하고 있음
- ㉠ 따라서 향후 내항재개발과 관련된 의견 충돌을 최소화하고 하역사, 항운노조, 시민단체들의 의견을 수렴하며 이해관계를 중재할 수 있는 갈등조정기구 설계 필요



▶ 아암물류단지 활성화를 위한 정부차원의 적극적 투자유치 필요

- ⑥ 인천항 내항 및 배후권역의 물류네트워크 검토를 통한 해당 항만 및 배후 부지에 적합한 투자대상 설정 및 유치가 필요함
- ⑥ 정부 주도 하에 대상지역 산업분석 및 관련 전문가로 구성된 TFT 마련을 통해 지속적인 투자유치 전략 수립 및 항만 수요자 맞춤형 Biz모델을 개발하여 인천항 내항의 지속적인 물동량 창출 동인 마련이 필요함

▶ 오염물질 배출 저감 노력을 통한 청정항만 실현

- ⑥ 내항 인근 주민들의 대기오염 불안에 대한 민원제기를 원천적으로 줄이기 위해 기존의 방진망 및 방수포 설치, 진공흡입장치 및 집진장치 사용 외에 해외 선진항만에서 도입하는 혁신적인 방안이 필요함
- ⑥ 선창 화물 선적 시 비산분진발생을 방지하는 쉼로더나 화물유출발생을 최소화하는 고각도 컨베이어벨트 시스템, 기존 비용 및 시간, 분진 발생 빈도가 높았던 사일로 대신 돔구조의 저장시설 도입을 고려할 필요가 있음

2. 광양항 현안 및 발전방안 : 컨테이너 부두를 중심으로

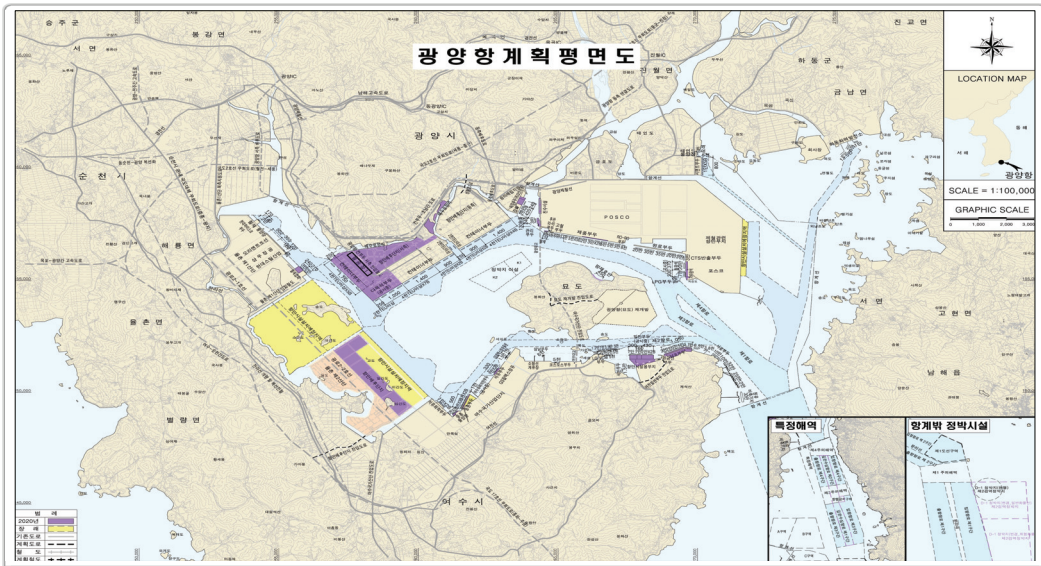
항만수요예측센터 최상균 연구원

➤ 개요

- ① 물동량 기준, 국내 제 2의 항만인 광양항은 '13년 2억 3,955만 톤의 화물을 처리함
 - ➡ 이 중 비컨테이너 화물은 2억 330만 톤으로 총물동량 대비 84.9%의 비중을 나타냈으며, 전국 비컨테이너 물동량 중 21.0%에 해당함
 - ➡ 컨테이너 물동량은 228만 5천TEU로 전국 컨테이너 물동량 중 9.7%의 비중을 차지, '13년 물동량 기준 세계 63위를 기록함
- ② 현재 광양항의 연간 컨테이너 하역능력은 460만TEU로 물동량 대비 시설 확보율이 다소 높은 편임
- ③ 대내외적 여건의 변화 등으로 인해 컨테이너 물동량 증가세가 둔화, 지난 '12년 1단계 1, 2번 선석의 경우 기존 컨테이너 부두 → 일반부두로 기능 전환됨
 - ➡ 더불어, 1단계 3, 4번 선석의 경우도 현재 운영사 모집에 어려움이 존재, 유희선석으로 존재할 가능성이 높음
- ④ 제 3차 무역항 기본계획 상 현재 다목적 부두로 운영되고 있는 3-2단계 부두의 경우 컨테이너 부두로 개발이 계획되어 있음
 - ➡ 다만, 현시점의 컨테이너 물동량 증가세를 고려할 경우 컨테이너 부두의 추가 개발은 공급과잉의 가능성이 존재, 개발계획의 검토가 필요할 것으로 판단
- ⑤ 본 고에서는 광양항의 현안 및 컨테이너 부두관련 이슈를 확인하고 향후 발전방안 등을 제시함



〈그림 Ⅲ-1〉 광양항 계획 평면도



자료 : 제 3차 무역항 기본계획

▶ 광양항 부두시설 및 물동량 현황

〈표 Ⅲ-11〉 광양항 컨테이너 터미널 현황

구분	선석규모	하역능력	운영개시	운영사	부두길이	수심
1단계	4천TEU급 x 2	80만TEU	1998	-	700m	15-16m
2-1단계	2천TEU급 x 2 4천TEU급 x 2	108만TEU	2002	HSGT	1,150m	16m
2-2단계	2천TEU급 x 2 4천TEU급 x 2	112만TEU	2004	KIT	1,150m	16m
3-1단계	4천TEU급 x 4	160만TEU	2007	대한통운	1,400m	17m

주 : 일반부두의 시설현황은 부록에 수록

자료 : 여수광양항만공사

🌀 광양항은 배후 산업 특성 및 지역별로 컨테이너(광양), 제철지역(광양), 여수지역, 울춘지역으로 구분 할 수 있음

➡ 모두 37개 부두(국유 24, 사설 13)로 99개 선석(국유 70, 사설 29)을 보유함

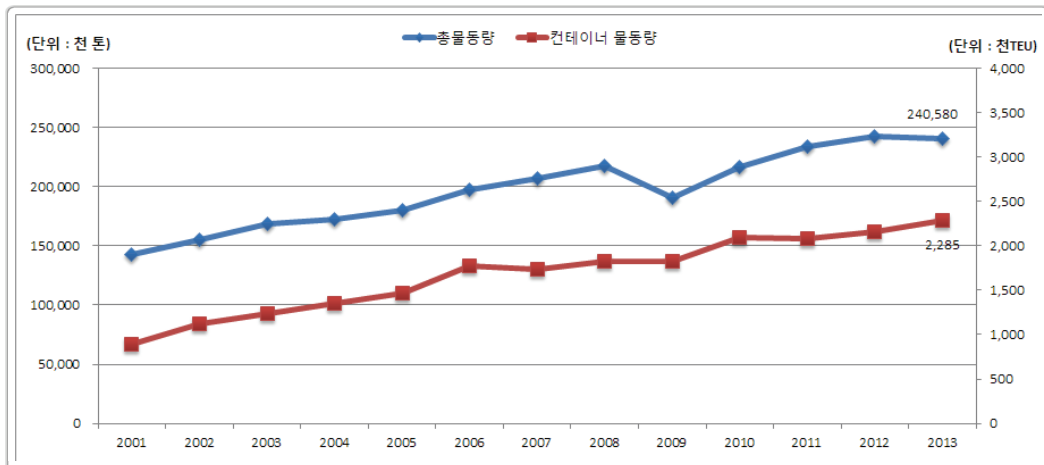
하역능력은 '14년 기준 비컨테이너 2억 7,737만 톤(액체화물 포함), 컨테이너 460만TEU에 달함

→ 컨테이너 부두는 모두 4곳으로 14개의 선석으로 이루어짐

→ 1단계(3, 4번 선석), 2-1단계(5~8번 선석), 2-2단계(9~12번 선석), 3-1단계(13~16번 선석)로 구성됨

→ 1단계 3, 4번 선석의 경우 지난 '09년 '허치슨'에서 선석을 반납 후 'HSGT'에서 임시사용, 현재는 유휴 부두로 존재

〈그림 Ⅲ-2〉 광양항 물동량 실적



자료 : SPIDC, KMI 재작성

'13년 비컨테이너 물동량은 2억 330만 톤이며, '04년을 기준으로 연평균 3.2%의 증가율을 나타냄

→ '13년 하역능력대비 73.3%의 물동량을 기록하였으며, '14년 8월까지의 누적 물동량은 1억 3,728만 톤으로 전년대비 3.1%의 증가세를 보임

'13년 컨테이너 물동량은 228만 5천TEU 이며, '04년을 기준으로 연평균 6.0%의 증가율을 나타냄

→ '13년 하역능력대비 49.7%의 물동량을 기록하였으며, '14년 8월까지의 누적 컨테이너 물동량은 157만 6천TEU로 전년대비 6.4%의 증가세를 보임



▶ 광양항 주요이슈 및 발전방안

- ◎ '14년 8월까지 광양항의 누적 자동차 물동량은 597만 4천 톤으로 전년동기대비 134.5% 증가함
 - ➡ 자동차 물동량의 높은 증가에도 현재 광양항에는 자동차 전용부두가 부재, 3-1 컨테이너 부두 일부 및 3-2 다목적 부두에서 처리하고 있음
 - ➡ 자동차 물동량의 대부분이 환적 물동량으로 울산에서 생산되어 광양항을 통해 해외로 수출되고 있음
 - ➡ 자동차 물동량은 지속적으로 증가할 것으로 예상되며, 자동차 전용부두의 확보가 필요할 것으로 판단

〈그림 Ⅲ-3〉 광양항 자동차 야적 현황(3-1단계)



자료 : KMI

- ◎ 1단계 3, 4번 선석의 기능전환을 통해 자동차 부두로 활용할 가능성 존재
 - ➡ 1단계 3, 4번 선석은 컨테이너 부두로 현재는 운영사의 부재로 유휴선석임
 - ➡ '14년 두 차례의 운영사 모집공고에서 참여하는 운영사가 없었기에 지속적인 컨테이너 부두로의 활용은 어려울 것으로 전망

- ➡ 기본계획 변경을 통해 자동차 부두로 활용이 가능할 것으로 예상
- ➡ 향후 이와 더불어 자동차 부두의 추가 개발 수요도 존재할 것으로 예상
 - ➡ 1단계 3, 4번 선석의 기능 전환을 통해 3-2단계 다목적부두와 함께 자동차 부두로 활용할 경우 현재의 수요에 충분히 대응이 가능할 것으로 예상
 - ➡ 다만, 3-2단계 부두는 기본계획 상 컨테이너 부두로 개발될 계획으로 이 경우 또 다시 자동차부두의 부족이 발생할 수 있음
 - ➡ 컨테이너 물동량 전망을 통해 3-2단계 부두를 지속적으로 자동차 부두로 활용하는 방안 또는 3-3단계 지역을 자동차 부두로 개발하는 방안 등의 검토가 필요할 것으로 판단
- ➡ 광양항 컨테이너 물동량 증가세의 둔화는 다양한 요인에 의함
 - ➡ 광양항은 부산항에 비해 배후산업단지를 통해 유발되는 컨테이너 물동량이 낮은 편임
 - '13년 기준 부산항은 약 400만TEU의 물동량이 배후단지를 통해 발생한 것에 비해 광양항은 150만TEU에 그침¹⁷⁾
 - ➡ 중국의 경기 둔화에 따른 컨테이너 물동량 감소가 나타남
 - '13년 기준 광양항 환적 물동량 중 중국의 비중은 17.7%(약 10만TEU)에 달함
 - 최근 중국의 경제 성장률 둔화로 중국발 누적환적화물은 6만 9천TEU로 전년동기대비 20.5%감소
 - ➡ 부산신항과 비교하여 상대적으로 생산성이 낮은 것으로 분석
 - 부산신항의 평균 생산성 155van/h¹⁸⁾에 비해 광양항의 평균 생산성은 117van/h로 약 75.5%의 수준을 나타냄
- ➡ 배후단지의 활성화, 해양경제특구 지정 및 운영, 컨테이너 하역장비 개선 등이 필요할 것으로 전망

17) 여수광양항만공사, 2014.09

18) 컨테이너 크기에 관계없이 시간당 컨테이너 하역 개수를 뜻함



〈그림 Ⅲ-4〉 광양항 동측 및 서측 배후단지



자료 : 여수광양항만공사

- ➡ 광양항 컨테이너 부두의 배후단지는 크게 동측, 서측 배후단지로 구분됨
 - 동측배후단지는 기업 유치 완료로 현재 24개사가 입주, 운영중이며, 3개사는 '15년 입주예정
 - 서측배후단지의 경우 6개사가 유치되어 향후 입주할 계획
 - 다만, 동측배후단지의 경우 취급화물이 중첩되는 경우가 발생, 경쟁이 과열되는 현상이 존재하기에 서측배후단지는 자체화물 또는 냉동화물, 위험물 등의 특수화물을 취급할 수 있는 기업의 유치가 필요할 것으로 전망
- ➡ 해양경제특구 지정을 통해 신규, 고부가가치 화물을 유치할 수 있을 것으로 전망
 - 해양경제특구는 광양항의 우수한 자원(제철, 석유화학 등)을 토대로 신규 기업을 유치, 기존 원재료 위주의 화물에서 플랜트 등 고부가가치 화물을 창출할 수 있을 것으로 예상
 - 현재 해양경제특구 시행계획 수립을 위한 연구용역이 진행중에 있으며, 지정될 경우 다양한 세제 혜택 및 인센티브 부여가 가능, 기업유치 활성화에 기여할 것으로 전망

〈표 Ⅲ-12〉 광양항 컨테이너 터미널 주요 하역장비 현황

구분	C/C	T/C	T/H	R/S	Y/T	F/L	샤시
1단계	4기 (18열 4기)	-	-	-	-	-	-
2-1단계	9기 (18열 6기 22열 3기)	15기	2기	4기	32기	1기	67기
2-2단계	6기 (22열 6기)	18기	-	5기	25기	2기	38기
3-1단계	8기 (22열 7기 24열 1기)	16기 5기(철송장)	-	7기	33기	2기	53기

주 : C/C(Container Crane), T/C(Transfer Crane), R/S(Reach Stacker), Y/T(Yard Tractor), F/L/(Fork Lift), 샤시(Yard Chassis 등)

자료 : 여수광양항만공사

➡ 24열 크레인 등 컨테이너 하역시설의 고도화를 통해 생산성의 증대가 요구됨

- 현재 광양항의 컨테이너 크레인은 대부분 18열, 22열로 24열 크레인은 1기가 유일, 컨테이너 선박 대형화에 대응하기에는 부족하다는 의견이 존재함
- 대형 크레인의 도입을 통해 컨테이너 하역 생산성의 확대와 적극적인 선사 유치 등이 필요할 것으로 판단

🌀 컨테이너부두의 기능 재정립이 필요할 것으로 전망

➡ 2-1단계(8번 선석) 및 2-2단계(9번 선석) 컨테이너 부두 측면은 각각 2천TEU급 선박이 접안하는 선석으로 기본계획 상 명시되어 있지만 실제로 컨테이너 선박의 접안이 이루어지지 않고 있음

- 해당선석은 항로와 평행을 이루고 있는 다른 선석과 비교하여 직각으로 배치되어 있으며, 컨테이너 크레인이 설치되지 않아 가끔 수리선박 등의 정계지로만 활용되고 있음
- 기존의 컨테이너 하역시설과의 간섭이 발생할 여지가 존재하는 등, 하역시설 설치가 불가한 것으로 나타남에 따라 해당선석을 활용할 수 있는 방안에 대한 검토가 필요함

➡ 1단계 3, 4번 선석의 기능전환, 3-2단계 다목적 부두의 컨테이너 부두로의 개발여부, 8번, 9번 선석의 향후 활용방안 수립에 대한 검토가 요구됨



〈그림 Ⅲ-5〉 2-1단계(8번) 및 2-2단계(9번) 전경



자료 : KMI

➤ 결론

- ④ 광양항은 '13년 총물동량 2억 3,955만 톤을 처리하여 물동량으로 국내 2위의 항만임
 - ➡ 모두 37개 부두 99선석이 운영중에 있으며, 연간 하역능력은 비컨테이너 2억 7,737만 톤(액체화물 포함), 컨테이너 460만TEU에 달함
- ④ '13년 하역능력 대비 비컨테이너 물동량은 73.3%의 비중을 나타낸 것에 비해 컨테이너는 49.7%의 비중으로 수급의 불균형이 발생
 - ➡ 1단계 컨테이너부두 3, 4번 선석은 입주를 희망하는 운영사의 부재로 현재 유휴 선석으로 존재
 - ➡ 최근 급격히 증가하는 자동차 물동량은 3-1단계 컨테이너 터미널 일부 및 3-2단계 다목적 부두에서 처리되고 있으며, 향후 1단계 3, 4번 선석의 기능전환을 통해 자동차부두로 활용할 가능성 존재
- ④ 컨테이너 물동량의 증가세 둔화는 중국 경기의 침체, 배후경제권역의 협소, 상대적으로 낮은 하역 생산성 등에 의함

- ➡ 상대적으로 주변국 경기에 절대적 영향을 받는 특성 및 배후산업단지 유발 화물의 빈약 등으로 컨테이너 물동량 창출을 위한 다양한 전략이 요구됨
- 🌀 해양경제 특구의 지정 및 운영을 통한 신규기업 유치로 고부가가치 물동량을 창출 할 수 있을 것으로 기대
- 🌀 배후단지 입주기업의 적극적인 유치, 대형 컨테이너 크레인의 도입, 컨테이너 부두의 기능 재정립 등이 광양항 컨테이너 부두의 활성화에 필요한 것으로 전망



부록

〈표 Ⅲ-13〉 광양항 일반부두 현황(여수지역)

(단위 : 천 톤)

구분	선석규모	하역능력	운영개시	운영사	부두길이	수심	비고
OKYC부두	3만톤급 1척 8만톤급 1척 12만톤급 1척 20만톤급 1척	34,837 (원유, 제품유)	2012	OKYC	1,263m	9-19.5m	사설
U-1 입출하부두	30만톤급 1척	27,540 (원유)	1998	한국석유 공사	480	23.5m	
원유부두	12만톤급 1척 25.5만톤급 1척 28.5만톤급 1척	39,725 (원유, 납사)	1969	GS칼텍스	1,228m	20-23.5 m	
사포1부두	10만톤급 1척	8,448 (납사, 유류)	1993	SYTT	319m	15.7m	국유
사포2부두	10만톤급 1척	1,200 (소급, 합성수지)	1993	LG화학	285m	16.5m	
E1가스부두	3.8천톤급 1척	820 (부탄)	1985	E1	120m	5.1m	사설
LPG부두	6.5만톤급 1척	1,800 (부탄, 프로판)	1982	공사	352m	11.2m	국유
낙포부두	3천톤급 1척 2만톤급 1척 3만톤급 1척 5만톤급 2척	5,994 (비료, 케미칼)	1976	공사	1,050m	6.7-14m	
낙포 석탄부두	1만톤급 1척 7만톤급 1척	6,168 (유연탄, 기타광석)	2012	금호티앤엘	420m	12-15m	
석탄부두 (호남화력)	1.5만톤급 1척	3,600 (유연탄)	1984	동서발전	185m	7.4m	
LG VCM부두	5천톤급 1척	706 (VCM 등)	1980	LG화학	280m	6.6m	
GS칼텍스 제1 제품부두	750톤급 1척 2천톤급 1척 5천톤급 2척 1.2만톤급 1척 3.5만톤급 1척 5만톤급 1척	47,718 (유류)	1969	GS칼텍스	847m	5.6-12.1m	사설

구분	선석규모	하역능력	운영개시	운영사	부두길이	수심	비고
코스모스 부두	5천톤급 1척	806 (부탄, 프로판)	1980	GS칼텍스	123m	6.6m	
삼남부두	6천톤급 1척	1,272 (P-자일렌)	1997	삼남 석유화학	163m	7.5m	
GS칼텍스 제2 제품부두	1만톤급 1척 1.5만톤급 1척	995 (아스팔트, 석유제품)	2007	GS칼텍스	399m	9-10m	
여수화력 석탄부두	1만톤급 1척	2,268 (석탄)	2011	남동발전	196m	8.5m	
중흥부두	3천톤급 3척 5천톤급 2척	1,010 (석유화학)	1979	공사	560m	6.6-8.5m	국유
제2 중흥부두	5천톤급 2척	- (잡화)	2014	공사	260m	6.5-7.5m	
석유화학 부두	1만톤급 2척	2,359 (석유화학)	2005	공사	330m	9m	
여천 일반부두	2만톤급 2척	- (잡화)	2014	-	420m	15m	사설
합계	2,124	187,266	-	-	9,600m	-	

자료 : 여수광양항만공사

〈표 Ⅲ-14〉 광양항 일반부두 현황(광양지역)

(단위 : 천 톤)

구분	선석규모	하역능력	운영개시	운영사	부두길이	수심	비고
울촌 일반부두	2만톤급 1척	601 (철재, 잡화)	2010	공사	210m	11	국유
현대 하이스코 부두	1.2만톤급 1척	2,851 (철판)	2005	현대 하이스코	170m	12	
하포 일반부두	5만톤급 2척	1,542 (잡화)	1997	세방	700m	14	
중마 일반부두	2만톤급 2척	954 (잡화)	2008	공사	420m	11	



구분	선석규모	하역능력	운영개시	운영사	부두길이	수심	비고
관리부두	3천톤급 1척	-	1988	공사	103m	5	
후판로로 부두	9천톤급 1척	1,429 (철재)	2010	포스코	120m	-	사설
고철부두	5만톤급 1척	1,620 (박스라브)	1997		270m	14	국유
제품부두	3,5천톤급 1척 5천톤급 6척 2만톤급 1척 3만톤급 3척	7,986 (철재)	1983		1,979m	7-14	
로로부두	8천톤급 1척 3만톤급 1척	2,800 (코일)	1998		380m	12-14	
CTS부두	3만톤급 1척	57,763 (제철원료, 기타광석)	1990		263m	11.8	
원료부두	3만톤급 1척 7만톤급 1척 20만톤급 3척 25만톤급 2척				2,470m	15-22.5	사설
LNG부두	8,2만톤급 1척				3,000 (LNG)	2005	
시멘트부두	5천톤급 1척 1만톤급 5척	8,400 (시멘트)	2003	공사	930m	9	국유
태인부두	5천톤급 1척	1,159 (모래, 기자재)	2010	공사	130m	7.5	
합계	1,763	90,105	-	-	12,666m	-	-

자료: 여수광양항만공사

IV. 부 록

1. 2014년 8월 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 8월 물동량

▶ '14년 8월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2014년 8월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	26,382,519	1,526,261	528,523	28,437,303
인천항	3,266,720	5,015,634	3,356,535	11,638,889
평택·당진항	666,542	6,364,303	2,281,879	9,312,724
경인항	29,478	7,522	-	37,000
동해·목호항	1,750	2,800,732	36,511	2,838,993
삼척항	-	422,533	1,592	424,125
속초항	-	2,517	548	3,065
옥계항	-	558,991	39,547	598,538
대산항	111,634	2,027,814	5,002,064	7,141,512
보령항	-	1,236,993	4,455	1,241,448
태안항	-	886,357	7,207	893,564
군산항	56,913	1,387,339	109,798	1,554,050
장항항	-	42,829	593	43,422
목포항	76,427	1,416,617	72,239	1,565,283
완도항	14,150	144,791	1,327	160,268
여수항	-	275	80,852	81,127
광양항	3,125,850	7,092,687	8,191,009	18,409,546
포항항	51,136	4,876,788	47,996	4,975,920
마산항	287	963,058	108,594	1,071,939
삼천포항	-	950,266	8,127	958,393
옥포항	-	353,150	8,956	362,106
장승포항	-	-	88	88
진해항	-	171,820	1,497	173,317
통영항	-	2,448	5,254	7,702
고현항	-	368,191	3,536	371,727
하동항	-	1,249,507	7,704	1,257,211
울산항	430,963	3,443,476	10,885,898	14,760,337
제주항	34,980	149,654	56,221	240,855
서귀포항	14,150	17,250	778	32,178
호산항	-	-	340,768	340,768
기타	-	2,931,353	287,578	3,218,931
합계	34,263,499	46,411,156	31,477,674	112,152,329

자료: SP-IDC

▶ '14년 8월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2014년 8월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	372,735	378,362	779,935	-	1,531,032
인천항	103,943	97,870	1,530	-	203,343
평택·당진항	22,963	20,977	187	-	44,127
경인항	853	970	-	-	1,823
동해·목포항	76	77	-	-	153
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	2,940	4,451	-	-	7,391
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1,351	1,875	620	-	3,846
장항항	-	-	-	-	-
목포항	556	290	-	8,324	9,170
완도항	-	-	-	1,043	1,043
여수항	-	-	-	-	-
광양항	80,495	78,960	39,332	-	198,787
포항항	1,654	2,117	-	-	3,771
마산항	27	19	-	-	46
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	2	-	-	-	2
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	11,890	17,359	1,374	-	30,623
제주항	-	-	-	4,283	4,283
서귀포항	-	-	-	1,043	1,043
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	-	-
합계	599,485	603,327	822,978	14,693	2,040,483

자료: SP-IDC



▶ '14년 8월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2014년 8월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	787,901	314,841	17,573	405,946	1,526,261
인천항	2,788,604	547,999	13,696	1,665,335	5,015,634
평택·당진항	4,107,447	1,027,049	415,705	814,102	6,364,303
경인항	7,522	-	-	-	7,522
동해·묵호항	819,760	608,474	-	1,372,498	2,800,732
삼척항	42,428	32,900	-	347,205	422,533
속초항	-	-	-	2,517	2,517
옥계항	67,779	135,530	-	355,682	558,991
대산항	1,367,139	483,509	-	177,166	2,027,814
보령항	1,227,772	-	-	9,221	1,236,993
태안항	872,866	-	-	13,491	886,357
군산항	779,154	177,872	228,043	202,270	1,387,339
장항항	16,346	2,000	-	24,483	42,829
목포항	199,914	265,732	16,509	934,462	1,416,617
완도항	850	207	-	143,734	144,791
여수항	-	-	-	275	275
광양항	4,100,772	756,141	923,468	1,312,306	7,092,687
포항항	3,764,507	564,268	-	548,013	4,876,788
마산항	154,132	394,975	28,566	385,385	963,058
삼천포항	868,560	-	-	81,706	950,266
옥포항	235,364	4,421	-	113,365	353,150
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	51,026	61	-	120,733	171,820
통영항	1,783	21	-	644	2,448
고현항	239,098	13,292	-	115,801	368,191
하동항	1,223,108	-	-	26,399	1,249,507
울산항	1,455,992	1,381,204	98,626	507,654	3,443,476
제주항	1,427	-	-	148,227	149,654
서귀포항	-	-	-	17,250	17,250
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	2,931,353	2,931,353
합계	25,181,251	6,710,496	1,742,186	12,777,223	46,411,156

자료: SP-IDC

▶ '14년 8월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2014년 8월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	19,486	7,149	-	501,888	528,523
인천항	2,249,385	211,914	-	895,236	3,356,535
평택·당진항	2,152,826	28,060	-	100,993	2,281,879
경인항	-	-	-	-	-
동해·목호항	-	-	-	36,511	36,511
삼척항	-	-	-	1,592	1,592
속초항	-	-	-	548	548
옥계항	-	-	-	39,547	39,547
대산항	3,544,807	858,389	-	598,868	5,002,064
보령항	-	-	-	4,455	4,455
태안항	-	-	-	7,207	7,207
군산항	-	-	2,336	107,462	109,798
장항항	-	-	-	593	593
목포항	-	-	-	72,239	72,239
완도항	-	-	-	1,327	1,327
여수항	-	-	-	80,852	80,852
광양항	4,934,454	1,812,245	598,553	845,757	8,191,009
포항항	-	-	-	47,996	47,996
마산항	-	-	-	108,594	108,594
삼천포항	-	-	-	8,127	8,127
옥포항	-	-	-	8,956	8,956
장승포항	-	-	-	88	88
진해항	-	-	-	1,497	1,497
통영항	-	-	-	5,254	5,254
고현항	-	-	-	3,536	3,536
하동항	-	-	-	7,704	7,704
울산항	6,512,926	3,352,149	31,197	989,626	10,885,898
제주항	-	-	-	56,221	56,221
서귀포항	-	-	-	778	778
호산항	340,768	-	-	-	340,768
기타	-	-	-	287,578	287,578
합계	19,754,652	6,269,906	632,086	4,821,030	31,477,674

자료: SP-IDC



▶ '14년 8월 항만별 품목별 물동량

〈표 IV-5〉 국내 2014년 8월 항만별 품목별 물동량

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
부산항	156,352	85,784	-	135,744	49,601	-	500,914	11,450
인천항	296,555	167,300	1,045,833	1,343,056	157,119	-	454,570	54,127
평택·당진항	91,679	41,995	731,448	150,033	72,329	2,000,688	962,736	122,674
경인항	-	-	-	-	5,517	-	-	-
동해·묵호항	-	893,856	560,785	1,900	6,070	45,613	-	-
삼척항	-	356,487	-	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-	-	-	2,517
옥계항	-	449,875	50,000	-	-	-	-	-
대산항	-	-	1,216,290	-	-	-	2,675	-
보령항	-	-	1,227,772	-	-	-	-	-
태안항	-	-	872,866	-	-	-	1,010	1,749
군산항	68,565	69,116	-	81,150	136,706	-	43,573	20,021
장항항	-	21,783	-	-	1,636	-	-	-
목포항	39,263	67,444	62,740	91,672	10,687	-	398,666	3,800
완도항	-	-	-	-	-	-	-	-
여수항	-	-	-	-	-	-	-	-
광양항	-	297,896	1,590,322	73,227	36,918	1,705,437	662,967	18,839
포항항	-	63,793	1,516,093	44,060	-	1,577,241	1,151,449	90,319
마산항	-	127,836	-	122,134	11,641	-	211,547	31,789
삼천포항	-	-	861,912	31,540	5,143	-	3,334	-
옥포항	-	-	-	-	-	-	352,575	-
장승포항	-	-	-	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	138,039	61	-	5,414	180
통영항	-	-	-	600	-	-	-	-
고현항	-	-	-	13,510	-	-	352,892	-
하동항	-	-	1,223,108	-	-	-	-	-
울산항	-	117,470	73,775	63,604	62,826	-	258,593	9,503
제주항	-	17,575	-	29,550	-	-	93,701	-
서귀포항	-	-	-	15,250	-	-	2,000	-
호산항	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	-	87,891	-	2,267,342	-	163	293,955	4,106
합계	652,414	2,866,101	11,032,944	4,602,411	556,254	5,329,142	5,752,571	371,074

자료: SP-IDC

〈표 IV-6〉 국내 2014년 8월 항만별 품목별 물동량(계속)

(단위 : 톤, TEU)

자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계	구 분
					RT	TEU		
133,903	410,440	528,523	15,856	26,217	26,382,519	1,531,032	28,437,303	부산항
325,080	633,033	3,356,535	291,071	247,890	3,266,720	203,343	11,638,889	인천항
1,118,480	573,106	2,281,879	473,570	25,565	666,542	44,127	9,312,724	평택·당진항
-	2,005	-	-	-	29,478	1,823	37,000	경인항
7,712	88,216	36,511	1,196,580	-	1,750	153	2,838,993	동해·묵호항
-	-	1,592	66,046	-	-	-	424,125	삼척항
-	-	548	-	-	-	-	3,065	속초항
-	-	39,547	59,116	-	-	-	598,538	옥계항
-	14,405	5,002,064	7,166	787,278	111,634	7,391	7,141,512	대산항
-	-	4,455	9,221	-	-	-	1,241,448	보령항
-	-	7,207	10,732	-	-	-	893,564	태안항
373,360	441,883	109,798	126,055	26,910	56,913	3,846	1,554,050	군산항
-	3,800	593	15,610	-	-	-	43,422	장항항
649,810	67,395	72,239	6,910	18,230	76,427	9,170	1,565,283	목포항
143,734	1,057	1,327	-	-	14,150	1,043	160,268	완도항
-	-	80,852	-	275	-	-	81,127	여수항
923,127	130,040	8,191,009	1,122,933	530,981	3,125,850	198,787	18,409,546	광양항
36,916	17,144	47,996	376,246	3,527	51,136	3,771	4,975,920	포항항
127,299	318,261	108,594	10,900	1,651	287	46	1,071,939	마산항
-	-	8,127	48,337	-	-	-	958,393	삼천포항
489	86	8,956	-	-	-	-	362,106	옥포항
-	-	88	-	-	-	-	88	장승포항
-	22,412	1,497	5,007	707	-	2	173,317	진해항
-	1,804	5,254	44	-	-	-	7,702	통영항
-	1,225	3,536	-	564	-	-	371,727	고현항
-	-	7,704	26,399	-	-	-	1,257,211	하동항
661,919	299,070	10,885,898	385,922	1,510,794	430,963	30,623	14,760,337	울산항
489	8,039	56,221	300	-	34,980	4,283	240,855	제주항
-	-	778	-	-	14,150	1,043	32,178	서귀포항
-	-	340,768	-	-	-	-	340,768	호산항
92,024	105,284	287,578	34,987	45,601	-	-	3,218,931	기타
4,594,342	3,138,705	31,477,674	4,289,008	3,226,190	34,263,499	2,040,483	112,152,329	합계

자료: SP-IDC



2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2013년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC



2011년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

▶ 2013년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,937,016	7,010,606	9,321,246	200,387	23,469,255
부산항	4,424,105	4,509,339	8,748,453	4,202	17,686,099
인천항	1,112,536	995,610	17,570	35,082	2,160,798
평택·당진항	258,681	255,735	4,270	-	518,686
경인항	15,906	11,691	49	-	27,646
동해·목호항	776	997	-	-	1,773
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	665	720	20	-	1,405
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	24,682	39,055	2	-	63,739
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	15,302	20,457	7,096	-	42,855
장항항	-	-	-	-	-
목포항	6,686	6,717	-	80,517	93,920
완도항	-	-	-	25,083	25,083
여수항	-	-	-	-	-
광양항	859,997	888,060	536,479	300	2,284,836
포항항	56,285	57,545	819	-	114,649
마산항	2,530	3,116	805	-	6,451
삼천포항	23	-	-	-	23
옥포항	21	20	-	-	41
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	78	252	-	-	330
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	158,743	221,292	5,683	-	385,718
제주항	-	-	-	29,836	29,836
서귀포항	-	-	-	25,367	25,367
기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



2012년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

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

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,755,082	6,657,684	7,719,357	478,381	21,610,504
부산항	4,402,736	4,305,315	7,352,539	124,116	16,184,706
인천항	1,005,767	925,651	18,196	48,166	1,997,780
평택·당진항	264,611	237,352	9,458	18,088	529,509
경인항	-	-	-	-	-
동해·목포항	1,045	1,274	-	-	2,319
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	22,708	31,883	-	-	54,591
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	39,678	45,255	6,131	31,321	122,385
장항항	-	-	-	-	-
목포항	7,984	7,839	1,622	81,371	98,816
완도항	-	-	-	21,482	21,482
여수항	-	-	-	-	-
광양항	855,965	869,599	328,202	31,456	2,085,222
포항항	29,268	28,621	544	70,769	129,202
마산항	3,382	4,205	305	-	7,892
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	140	202	-	-	342
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	10	10
하동항	-	-	-	-	-
울산항	121,798	200,488	2,360	2,236	326,882
제주항	-	-	-	27,494	27,494
서귀포항	-	-	-	21,872	21,872
기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량

2013년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	304,803,538	95,105,907	13,755,188	165,421,417	579,086,050
부산항	8,896,122	4,025,340	241,462	5,275,171	18,438,095
인천항	32,355,178	9,035,672	199,191	17,439,860	59,029,901
평택·당진항	39,637,451	12,469,743	5,174,554	8,209,729	65,491,477
경인항	51,091	398	-	17,693	69,182
동해·목호항	8,026,630	7,809,057	-	15,478,304	31,313,991
삼척항	418,380	627,002	-	4,402,596	5,447,978
속초항	187	53,221	162	50	53,620
옥계항	752,998	972,473	-	4,320,114	6,045,585
대산항	14,431,506	5,549,418	9,221	1,863,798	21,853,943
보령항	13,246,369	-	-	147,403	13,393,772
태안항	13,517,268	-	-	231,207	13,748,475
군산항	9,476,375	2,713,392	753,364	3,445,291	16,388,422
장항항	216,618	31,290	-	338,883	586,791
목포항	1,600,100	4,304,131	384,857	12,117,285	18,406,373
완도항	2,803	3,052	-	2,103,725	2,109,580
여수항	623	-	-	7,094	7,717
광양항	62,057,197	12,796,743	4,911,484	19,537,180	99,302,604
포항항	44,291,466	7,718,854	31,824	7,482,156	59,524,300
마산항	1,419,200	5,050,775	658,840	6,541,662	13,670,477
삼천포항	11,246,119	4,148	-	947,418	12,197,685
옥포항	3,705,263	74,396	-	4,008,836	7,788,495
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	523,450	21,694	300	2,053,712	2,599,156
통영항	56,421	822	-	31,899	89,142
고현항	4,716,076	72,970	-	4,504,710	9,293,756
하동항	13,197,327	-	-	285,796	13,483,123
울산항	20,956,305	21,769,936	1,389,929	6,856,866	50,973,036
제주항	5,015	1,380	-	1,348,008	1,354,403
서귀포항	-	-	-	151,050	151,050
기타항	-	-	-	36,273,921	36,273,921

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	307,036,853	99,861,589	12,572,386	157,914,693	577,385,521
부산항	9,182,035	5,091,640	334,138	5,603,067	20,210,880
인천항	33,542,692	8,969,447	229,218	18,467,834	61,209,191
평택·당진항	36,491,264	13,916,837	4,186,590	6,956,997	61,551,688
경인항	35,877	1,011	107	40,109	77,104
동해·묵호항	8,068,312	7,647,891	-	14,932,803	30,649,006
삼척항	401,243	653,700	-	4,754,735	5,809,678
속초항	709	29,462	-	171	30,342
옥계항	768,600	1,086,130	-	4,025,399	5,880,129
대산항	14,562,696	4,219,913	-	1,391,291	20,173,900
보령항	12,315,774	-	-	136,902	12,452,676
태안항	12,660,842	-	-	221,868	12,882,710
군산항	9,113,539	3,817,610	569,310	2,468,730	15,969,189
장항항	216,414	24,205	-	1,062,357	1,302,976
목포항	1,788,348	3,143,368	301,352	9,838,473	15,071,541
완도항	3,092	4,153	-	2,011,355	2,018,600
여수항	-	6,407	98,006	10,238	114,651
광양항	64,662,610	13,111,956	4,801,238	19,571,397	102,147,201
포항항	44,269,783	7,920,380	36,823	8,050,464	60,277,450
마산항	1,860,169	6,234,141	384,638	5,942,316	14,421,264
삼천포항	11,542,694	3,805	-	551,043	12,097,542
옥포항	3,672,520	125,162	-	3,947,442	7,745,124
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	489,374	18,078	-	1,744,671	2,252,123
통영항	51,000	4,069	-	202,536	257,605
고현항	7,017,160	102,921	-	3,856,400	10,976,481
하동항	13,168,575	-	-	315,555	13,484,130
울산항	21,138,193	23,727,418	1,630,966	7,669,066	54,165,643
제주항	13,338	1,885	-	1,219,029	1,234,252
서귀포항	-	-	-	212,018	212,018
기타항	-	-	-	32,710,427	32,710,427

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC



▶ 2011년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	305,112,399	98,392,080	11,835,076	166,587,231	581,926,786
부산항	9,613,781	5,256,731	318,705	4,529,479	19,718,696
인천항	34,590,143	7,611,635	164,251	23,623,560	65,989,589
평택·당진항	34,195,955	13,667,380	3,883,021	8,545,315	60,291,671
경인항	-	-	-	-	-
동해·목호항	8,487,870	8,015,330	-	14,302,182	30,805,382
삼척항	366,717	565,500	-	5,472,627	6,404,844
속초항	1,123	13,175	-	1,806	16,104
옥계항	881,477	1,989,159	-	4,140,914	7,011,550
대산항	14,809,886	3,311,449	-	1,286,985	19,408,320
보령항	13,568,004	-	-	197,032	13,765,036
태안항	13,723,061	-	-	224,865	13,947,926
군산항	9,058,863	4,214,652	269,601	2,836,659	16,379,775
장항항	180,289	23,946	-	1,053,577	1,257,812
목포항	1,880,245	2,727,865	359,464	11,118,548	16,086,122
완도항	7,848	4,566	-	1,457,492	1,469,906
여수항	-	-	65,883	59,374	125,257
광양항	62,797,384	12,312,151	4,346,803	18,497,432	97,953,770
포항항	48,234,555	8,205,445	142,474	8,101,668	64,684,142
마산항	1,992,074	5,756,686	209,401	5,813,320	13,771,481
삼천포항	11,500,983	9,371	-	584,334	12,094,688
옥포항	1,931,381	109,541	-	6,415,431	8,456,353
장승포항	-	-	-	45	45
진해항	452,641	30,496	71	655,876	1,139,084
통영항	70,612	666	-	350,774	422,052
고현항	2,678,400	177,552	-	2,215,513	5,071,465
하동항	13,508,066	-	-	325,845	13,833,911
울산항	20,576,667	24,373,101	2,075,402	7,693,651	54,718,821
제주항	4,374	15,683	-	1,077,305	1,097,362
서귀포항	-	-	-	234,269	234,269
기타항	-	-	-	35,771,353	35,771,353

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량

2013년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

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

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



2012년 항만별 유류물동량

(단위 : 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	235,169,566	72,538,723	14,841,531	67,952,450	390,502,270
부산항	143,738	107,893	2,269	6,972,147	7,226,047
인천항	33,613,476	1,112,090	-	14,827,563	49,553,129
평택·당진항	29,355,094	764,789	231,914	894,223	31,246,020
경인항	-	-	-	168	168
동해·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)

구분	2011년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	227,006,726	68,548,923	14,536,193	70,885,682	380,977,524
부산항	281,580	92,737	2,985	7,337,953	7,715,255
인천항	32,266,855	1,497,415	45,928	15,094,468	48,904,666
평택·당진항	26,044,595	695,250	60,509	983,523	27,783,877
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호항	6,700	-	-	413,302	420,002
삼척항	-	-	-	18,544	18,544
속초항	-	-	-	8,467	8,467
옥계항	-	-	-	381,545	381,545
대산항	29,672,115	7,242,588	739,637	8,722,304	46,376,644
보령항	-	-	-	73,243	73,243
태안항	-	-	-	84,615	84,615
군산항	87,050	40,475	130,936	1,439,459	1,697,920
장항항	-	-	-	15,471	15,471
목포항	-	9	-	882,165	882,174
완도항	-	-	-	12,913	12,913
여수항	564,200	-	12,296,765	773,112	13,634,077
광양항	56,406,316	22,333,318	684,308	11,966,744	91,390,686
포항항	-	-	-	698,213	698,213
마산항	-	7,251	-	1,667,962	1,675,213
삼천포항	-	-	-	92,237	92,237
옥포항	-	-	-	93,740	93,740
장승포항	-	-	-	13,004	13,004
진해항	-	-	-	25,955	25,955
통영항	-	-	-	78,686	78,686
고현항	-	-	-	135,811	135,811
하동항	-	-	-	76,739	76,739
울산항	81,677,315	36,639,880	575,125	15,417,394	134,309,714
제주항	-	-	-	758,693	758,693
서귀포항	-	-	-	26,264	26,264
기타항	-	-	-	3,593,156	3,593,156

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

▶ 세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('11~'13)

(단위 : 만TEU, %)

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

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

▶ 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2012)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,253	35	Sharjah/KhorFakkan	400	69	Incheon	198
2	Singapore	3,165	36	Manila	371	70	Zeebrugge	195
3	HongKong	2,312	37	Felixstowe	370	71	Houston	192
4	Shenzhen	2,294	38	Port Said	363	72	Tanger Med	190
5	Busan	1,705	39	Salalah	362	73	Seattle	189
6	Ningbo	1,567	40	Balboa	325	74	Yantai	185
7	Guangzhou	1,474	41	Santos	317	75	Fuzhou	183
8	Qingdao	1,450	42	Ambarli	310	76	Callao	182
9	Dubai	1,327	43	Yokohama	305	77	Barcelona	176
10	Tianjin	1,230	44	Savannah	297	78	Tacoma	171
11	Rotterdam	1,187	45	Tanjung Perak	285	79	Buenos Aires	166
12	PortKlang	1,000	46	Piraeus	275	80	Dammam	162
13	Kaohsiung	978	47	Gioia Tauro	272	81	Chennai	155
14	Hamburg	886	48	Vancouver	271	82	Kingston	155
15	Antwerp	864	49	Keelung	270	83	Mundra	152
16	LosAngeles	808	50	Nagoya	266	84	Charleston	151
17	Dalian	806	51	Duisburg	260	85	Alexandria	150
18	PortTanjungPelepas	770	52	Kobe	257	86	Karachi	149
19	Xiamen	720	53	Melbourne	255	87	Southampton*	148
20	TanjungPriok	620	54	Maarsaxlokk	254	88	Guayaquil	145
21	Bremen/Bremerhaven	612	55	Durban	253	89	San Juan	142
22	LongBeach	605	56	St.Petersburg	252	90	Chittagong	141
23	LaemChabang	583	57	Osaka	241	91	Taichung	140
24	NewYork/NewJersey	553	58	Oakland	234	92	Montreal	138
25	HoChiMinhCity	506	59	Shahid Rajaei	232	93	Haifa	137
26	Lianyungang	502	60	LeHavre	231	94	Bangkok	127
27	Yingkou	485	61	Nanjing	230	95	Mersin	126
28	Tokyo	475	62	Cartagena	220	96	Las Palmas	125
29	Jeddah	474	63	Gwangyang	215	97	La Spezia	125
30	Valencia	447	64	Virginia	211	98	Lázaro Cárdenas	124
31	JawaharlalNehru	426	65	Sydney	209	99	Zhongshan	120
32	Colombo	418	66	Genoa	206	100	Freeport	120
33	Algeciras	411	67	Manzanillo MIT	206			
34	Taicang	401	68	Manzanillo	199			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성



▶ 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2011)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,174	35	Manlia	346	69	Houston	189
2	Singapore	2,994	36	Felixstowe	340	70	Buenos Aires	185
3	HongKong	2,438	37	Balboa	323	71	Cartagena	185
4	Shenzhen	2,257	38	Sharjah	323	72	Genoa	184
5	Busan	1,618	39	Salalah	320	73	Nanjing	184
6	Ningbo	1,451	40	Yokohama	308	74	Manzanillo	176
7	Guangzhou	1,426	41	Taicang	306	75	Kingston	170
8	Qingdao	1,302	42	Santos	299	76	Yantai	168
9	Dubai	1,300	43	Savannah	294	77	Piraeus	168
10	Rotterdam	1,188	44	Shahid Rajaei	284	78	Fuzhou	166
11	Tianjin	1,158	45	Durban	271	79	Callao	162
12	Kaohsiung	964	46	Ambarli	269	80	Dammam	160
13	Port Klang	960	47	Tanjung Perak	264	81	Chennai	158
14	Hamburg	901	48	Kobe	262	82	Southampton	156
15	Antwerp	866	49	Nagoya	262	83	Alexandria	149
16	Los Angeles	794	50	Vancouver	251	84	San Juan	148
17	Port Tanjung Pelepas	752	51	Melbourne	251	85	Tacoma	148
18	Xiamen	645	52	Duisburg	250	86	Bangkok	145
19	Dalian	640	53	Osaka	245	87	Guayaquil	141
20	Long Beach	606	54	Keelung	240	88	Karachi	140
21	Bremen/Bremerhaven	592	55	St Petersburg	237	89	Chittagong	139
22	LaemChabang	566	56	Maarsalokk	236	90	Taichung	138
23	TanjungPriok	565	57	Oakland	234	91	Charleston	138
24	NewYork/ NewJersey	550	58	Gioia Tauro	231	92	Montreal	136
25	Lianyungang	485	59	La Havre	222	93	Las Palmas	135
26	Ho Chi Minh City	481	60	Zeebrugge	222	94	Mundra	134
27	Tokyo	464	61	Tanger Med	209	95	La Spezia	131
28	Valencia	433	62	Gwangyang	208	96	Zhongshan	126
29	Port Said	431	63	Seattle	205	97	Haifa	124
30	Colombo	426	64	Barcelona	203	98	Danietta	121
31	Jawaharlal Nehru	421	65	Sydney	201	99	Penabg	120
32	Yingkou	403	66	Incheon	200	100	Mersin	113
33	Jeddah	402	67	Hampton Roads	192			
34	Algeciras	360	68	Manzanillo MIT	190			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

▶ 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2010)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	2,907	35	Yingkou	334	69	Puerto Manzanillo	160
2	Singapore	2,843	36	Yokohama	328	70	Cartagena	158
3	Hong Kong	2,370	37	Tanjung Perak	303	71	southampton	154
4	Shenzhen	2,251	38	Khor Fakkan	302	72	San Juan	153
5	Busan	1,419	39	Gioia Tauro	285	73	Chennai	152
6	Ningbo	1,314	40	Savannah	283	74	Manzanillo	151
7	Guangzhou	1,255	41	Algeciras	281	75	Tacoma	146
8	Qingdao	1,201	42	Balboa	276	76	Bangkok	145
9	Dubai	1,160	43	Santos	272	77	Charleston	138
10	Rotterdam	1,115	44	Shahid Rajaei	259	78	Karachi	137
11	Tianjin	1,008	45	Kobe	256	79	Taichung	136
12	Kaohsiung	918	46	Nagoya	255	80	Callao	135
13	Port Klang	887	47	Ambarli	254	81	Dammam	133
14	Antwerp	847	48	Durban	253	82	Montreal	133
15	Hamburg	790	49	Vancouver BC	251	83	Chittagong	133
16	Tanjung Pelepas	653	50	Zeebrugge	240	84	Fuzhou	132
17	Long Beach	626	51	Marsaxlokk	237	85	La Spezia	129
18	Xiamen	582	52	Le Havre	236	86	Osaka	126
19	New York/New Jersey	529	53	Oakland	233	87	Haifa	126
20	Dalian	524	54	Melbourne	232	88	Duisburg	118
21	Laem Chabang	507	55	Taichang	221	89	Mundra	115
22	Bremen/Bremerhaven	487	56	Seattle	213	90	Damietta	113
23	Jawaharlal Nehru	475	57	Gwangyang	209	91	Las Palmas	113
24	Tanjung Priok	471	58	Tangier	206	92	Penang	111
25	Tokyo	428	59	Sydney	202	93	Damietta	110
26	Valencia	421	60	Keelung	196	94	Guayaquil	109
27	Los Angeles	408	61	Barcelona	195	95	Nanjing	106
28	Colombo	400	62	St Petersburg	193	96	Quanzhou	105
29	Lianyungang	387	63	Virginia	190	97	Mersin	102
30	Ho Chi Minh	386	64	Incheon	190	98	Ashdod	102
31	Jeddah	383	65	Kingston	189	99	Caucedo	100
32	Salalah	349	66	Houston	181	100	Itajai	96
33	Port Said	347	67	Genoa	176			
34	Felixstowe	340	68	Buenos Aires	173			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

월간 향만과 산업

2014年 9月 31日 印刷

2014年 9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

