

항만과 산업

Monthly Port & Industry

06
2015



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center



집필 내역

🔍 연구책임자

- 하 태 영(항만수요예측센터장)

🔍 연구진

- 이 수 영(항만수요예측센터 연구원)
- 최 건 우(항만수요예측센터 연구원)
- 송 민 호(항만수요예측센터 연구원)
- 이 경 한(항만수요예측센터 연구원)
- 최 상 균(항만수요예측센터 연구원)
- 이 나 영(항만수요예측센터 연구원)
- 신 정 훈(항만수요예측센터 연구원)

연구 감리

- 김 형 태(항만연구본부 연구감리위원)





Contents

I. 월간통계	9
1. 국내 월간통계	11
1) 항만물동량 동향	11
2. 국외 월간통계	32
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	32
2) 중국	35
3) 아시아	37
4) 유럽	40
5) 미주	41
II. 항만 및 산업 동향	43
1. 국내 항만 및 산업동향	45
1) 부산항	45
2) 인천항	47
3) 여수/광양항	48
4) 울산항	49
5) 평택·당진항	49
6) 대산항	51
7) 포항항	51
8) 동해·묵호항	52
9) 군산항	53
10) 목포항	54
11) 마산항	54



Contents

2. 국외 항만 및 산업동향	56
1) 중국	56
2) 아시아	57
3) 유럽	59
4) 미주	60
5) 아프리카	61
6) 오세아니아	61
3. 품목별 동향	63
1) 양곡	63
2) 시멘트	63
3) 석탄	64
4) 목재	65
5) 철광석	66
6) 모래	67
7) 철재/고철	67
8) 자동차	70
9) 잡화	71
10) 유류	72
III. 항만포커스	73
1. 울산항 동북아 오일허브사업 축소와 시사점	75
1) 오일허브 개요	75
2) 울산항 오일허브 추진배경	77
3) 울산항 동북아 오일허브 사업 추진현황	78
4) 시사점	80



Contents

5) 참고자료	81
2. 미 서안항만 마비사태로 인한 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적 변화와 시사점	83
1) 개요	83
2) 북미 지역별 주요항만	84
3) 우리나라-북미 수출입컨테이너 물동량	85
4) 미국 서안항만의 적체현상에 따른 변화	88
5) 결론 및 시사점	93
6) 참고자료: 미국 항만노사갈등 사례	94
IV. 부 록	99
1. '15년 5월 물동량	101
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	107
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	110
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	113
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	116
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	119



Contents

〈표 차례〉

<표 I -1> 국내 주요 항만의 5월 총물동량	11
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별추이	12
<표 I -3> 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)	14
<표 I -4> 국내 항만별 5월 유류 물동량	15
<표 I -5> 국내 품목별 5월 물동량	16
<표 I -6> 2015년 5월 항만별 물동량 동향	30
<표 I -7> 2015년 5월 품목별 물동량 동향	31
<표 I -8> 해외 항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황	34
<표 I -9> 중국 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황	35
<표 I -10> 중국 컨테이너 화물지수	36
<표 I -11> 일본 주요항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황	37
<표 I -12> 싱가포르항 2015년 4월 물동량 현황	38
<표 I -13> 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 4월 물동량 현황	39
<표 I -14> 인도 전체 항만의 2015년 4월 물동량 현황	39
<표 I -15> 브레멘/브레머하펜항 2015년 4월 물동량 현황	40
<표 I -16> 바르셀로나항 2015년 4월 물동량 현황	41
<표 I -17> LA/LB항 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황	42
<표 I -18> 산토스항 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황	42
<표 II -1> 광양항 주요기업의 에틸렌 생산능력	48
<표 II -2> 항만배후도로 건설지침에 기재된 ‘진입도로’에 대한 정의	51
<표 II -3> ’15년 5월 세계 조강생산량	68
<표 III -1> 세계 3대 오일허브 저장시설 및 정제능력	77
<표 III -2> 울산항 동북아 오일허브사업 추진현황	78



Contents

<표 III-3> 울산항 동북아 오일허브사업	79
<표 III-4> 세계주요 탱크터미널 업체 현황	82
<표 III-5> 우리나라와 북미간 수출입 컨테이너 물동량 실적	86
<표 III-6> 우리나라와 북미 수출입 컨테이너의 권역별 처리비중 변화	89
<표 IV-1> 2015년 5월 항만별 총물동량	101
<표 IV-2> 2015년 5월 항만별 컨테이너 물동량	102
<표 IV-3> 2015년 5월 항만별 벌크 물동량	103
<표 IV-4> 국내 2015년 5월 항만별 유류 물동량	104
<표 IV-5> 국내 2015년 5월 항만별 품목별 물동량	105



Contents

<그림 차례>

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 5월 총물동량	11
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	12
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	13
<그림 I -4> 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)	14
<그림 I -5> 국내 항만별 5월 유류 물동량	15
<그림 I -6> 국내 품목별 5월 물동량	16
<그림 I -7> 양곡 물동량 월별 동향	17
<그림 I -8> 시멘트 물동량 월별 동향	18
<그림 I -9> 석탄 물동량 월별 동향	19
<그림 I -10> 목재 물동량 월별 동향	20
<그림 I -11> 모래 물동량 월별 동향	21
<그림 I -12> 철광석 물동량 월별 동향	22
<그림 I -13> 철재 물동량 월별 동향	23
<그림 I -14> 고철 물동량 월별 동향	24
<그림 I -15> 자동차 물동량 월별 동향	25
<그림 I -16> 기타광석 물동량 월별 동향	26
<그림 I -17> 화학공업생산품 물동량 월별 동향	27
<그림 I -18> 잡화 물동량 월별 동향	28
<그림 I -19> 유류 물동량 월별 동향	29
<그림 I -20> 세계 주요 항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 동향	32
<그림 I -21> 중국 주요 항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 동향	33
<그림 II -1> 연도 위치도	46
<그림 II -2> 연륙교 건설사업 대상지	50
<그림 II -3> 도쿄항 컨테이너 부두 배치도	57



Contents

<그림 III-1> 오일허브 개념도	75
<그림 III-2> 울산항 오일허브 개발계획 평면도	81
<그림 III-3> 북미 주요 컨테이너항만의 위치와 권역별 분류	85
<그림 III-4> 북미 주요 컨테이너항만과 철로 네트워크	87
<그림 III-5> 우리나라와 북미 수출입 컨테이너의 권역별 처리비중 (’13년 기준)	88
<그림 III-6> 우리나라-미국 수출입 컨테이너의 권역별 처리비중	89
<그림 III-7> 미국 서안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적	90
<그림 III-8> 캐나다 서안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적 ..	91
<그림 III-9> 미국 동안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적	92
<그림 III-10> 미국 남안 및 멕시코만항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적	92

I. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계



1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

<그림 I-1> 국내 주요 항만의 5월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

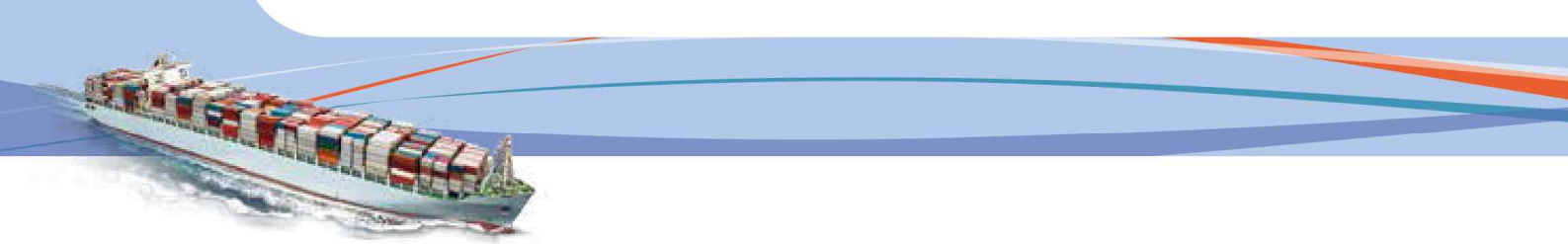
<표 I-1> 국내 주요 항만의 5월 총물동량

(단위: 천 톤, %)

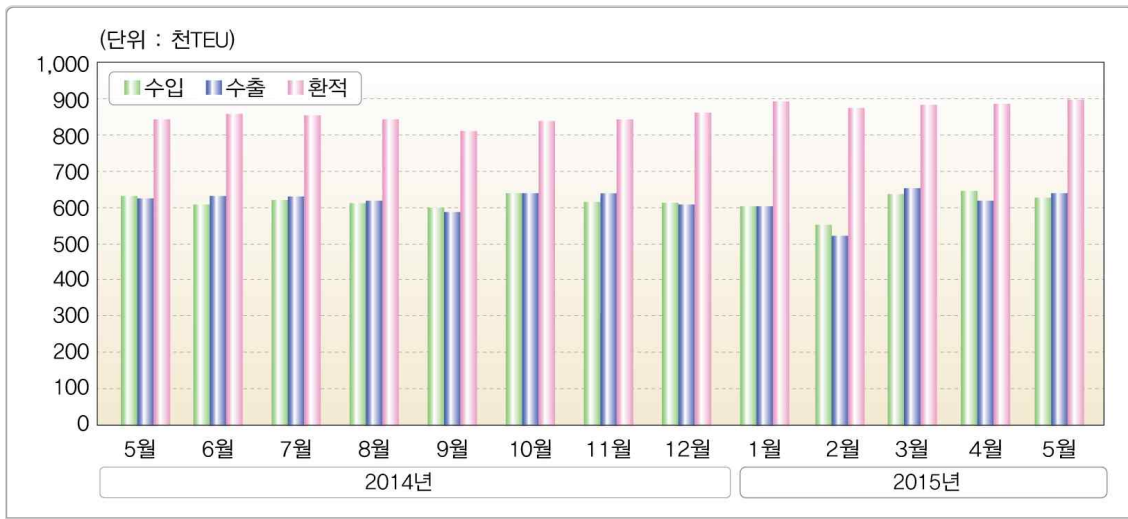
구분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전국	117,593	591,137	117,682	118,406	595,253	0.6	0.7	0.7
부산	28,717	141,837	30,030	30,003	149,838	-0.1	4.5	5.6
광양	21,494	106,528	20,357	19,973	106,093	-1.9	-7.1	-0.4
울산	17,106	82,398	15,481	16,963	80,604	9.6	-0.8	-2.2
인천	11,752	62,400	12,903	13,651	64,430	5.8	16.2	3.3
평택·당진	9,196	51,536	9,908	8,545	47,057	-13.8	-7.1	-8.7
대산	6,010	28,879	5,880	5,019	30,492	-14.6	-16.5	5.6
포항	5,817	28,108	4,853	4,994	25,278	2.9	-14.2	-10.1
동해·목호	2,436	13,150	2,596	2,608	12,998	0.5	7.1	-1.2
목포	1,782	9,302	1,782	2,035	8,577	14.2	14.2	-7.8
군산	1,531	7,777	1,592	1,866	7,799	17.2	21.8	0.3
마산	1,109	5,446	1,381	1,344	6,135	-2.6	21.2	12.6
기타	10,641	53,777	10,919	11,405	55,952	4.5	7.2	4.0

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



<그림 I-2> 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

● '15년 5월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.3% 증가하였으며, 전월대비 0.4% 증가한 218만TEU 처리

◇ 수입 컨테이너 물동량은 전년동기대비 0.2% 증가하였으며 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.4% 증가

◇ 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.5% 증가, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 28.6% 증가

<표 I-2> 컨테이너 물동량 월별추이

(단위: 천TEU)

구분	2014								2015				
	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
수입	631	606	621	609	599	638	614	611	602	554	634	647	633
수출	625	632	629	617	587	638	639	608	602	522	653	618	634
환적	842	855	851	839	809	835	842	858	889	874	880	886	896
연안	13	14	15	15	13	20	23	27	29	24	25	21	17
합계	2,112	2,107	2,116	2,081	2,010	2,132	2,118	2,105	2,122	1,974	2,192	2,172	2,180

자료 : SP-IDC, KMI 작성



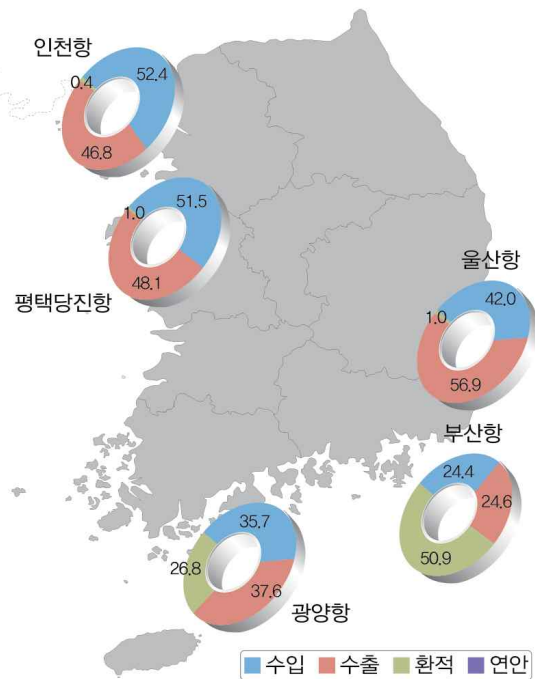
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
부산	1,583	7,622	1,641	8,109	3.7	6.4
광양	202	1,010	220	985	8.6	-2.5
인천	206	925	201	939	-2.8	1.5
평택·당진	45	209	47	220	5.8	5.2
울산	35	170	34	166	-2.2	-2.3
전국	2,112	10,129	2,180	10,640	3.3	5.0

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

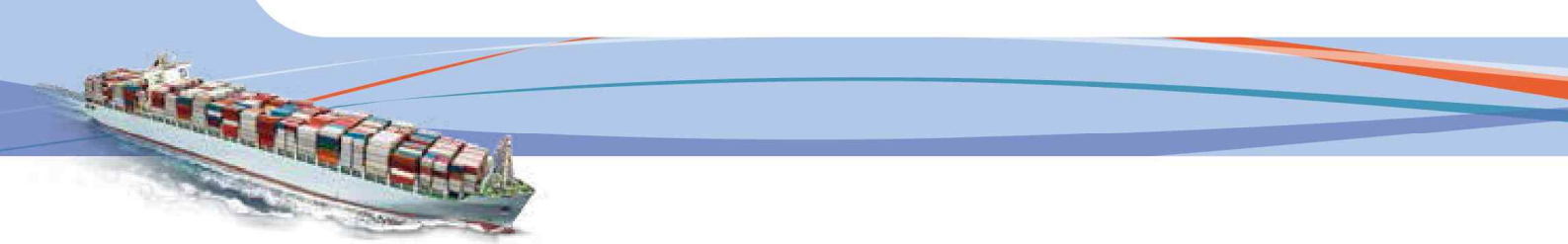
<그림 I-3> 컨테이너 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 전국 컨테이너 5월 물동량, 283TEU로 전년동기대비 3.3% 증가
- 5월 컨테이너 물동량 증가율은 광양항이 8.6%로 가장 높았으며, 다음으로 평택·당진항이 5.8% 증가를 나타냄



<그림 I-4> 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

<표 I-3> 국내 항만별 5월 벌크 물동량(유류제외)

(단위: 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전국	50,895	252,793	50,033	49,209	246,284	-1.6	-3.3	-2.6
광양	9,194	45,571	8,535	6,889	43,520	-19.3	-25.1	-4.5
평택.당진	6,481	32,434	6,590	6,123	30,727	-7.1	-5.5	-5.3
인천	5,081	25,323	5,740	5,864	26,704	2.2	15.4	5.5
포항	5,582	27,091	4,754	4,892	24,621	2.9	-12.4	-9.1
울산	4,538	21,884	4,210	4,262	20,966	1.2	-6.1	-4.2
동해.목호	2,409	12,989	2,553	2,567	12,813	0.5	6.6	-1.4
목포	1,625	8,575	1,609	1,881	7,737	16.9	15.7	-9.8
군산	1,375	6,940	1,442	1,707	6,971	18.4	24.2	0.4
부산	1,508	7,676	1,732	1,671	8,115	-3.5	10.8	5.7
대산	1,989	9,110	1,526	1,632	8,544	6.9	-17.9	-6.2
마산	996	4,898	1,254	1,211	5,484	-3.5	21.5	12.0
기타	10,118	50,300	10,088	10,511	50,083	4.2	3.9	-0.4

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

<그림 I-5> 국내 항만별 5월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

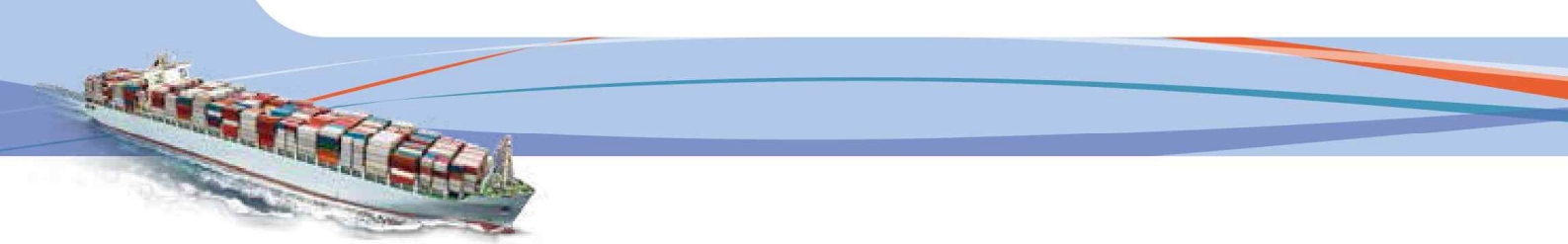
<표 I-4> 국내 항만별 5월 유류 물동량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
전국	31,565	167,015	31,573	32,955	170,183	4.4	4.4	1.9
울산	12,101	58,209	10,805	12,240	57,378	13.3	1.1	-1.4
광양	8,988	44,766	8,550	9,611	47,452	12.4	6.9	6.0
인천	3,195	21,402	3,793	4,426	21,158	16.7	38.5	-1.1
대산	3,929	19,361	4,241	3,279	21,447	-22.7	-16.5	10.8
평택·당진	2,002	15,789	2,536	1,706	12,907	-32.7	-14.8	-18.3
부산	544	2,705	600	525	2,850	-12.5	-3.4	5.4
마산	107	525	113	122	605	7.8	14.0	15.1
군산	100	557	92	108	541	16.8	7.6	-2.9
목포	85	399	86	90	421	5.0	5.3	5.5
동해·목호	26	154	32	32	163	-0.1	23.8	6.0
포항	53	253	28	28	156	2.0	-46.1	-38.1
기타	434	2,895	696	787	5,105	13.1	81.6	76.4

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



<그림 I-6> 국내 품목별 5월 물동량



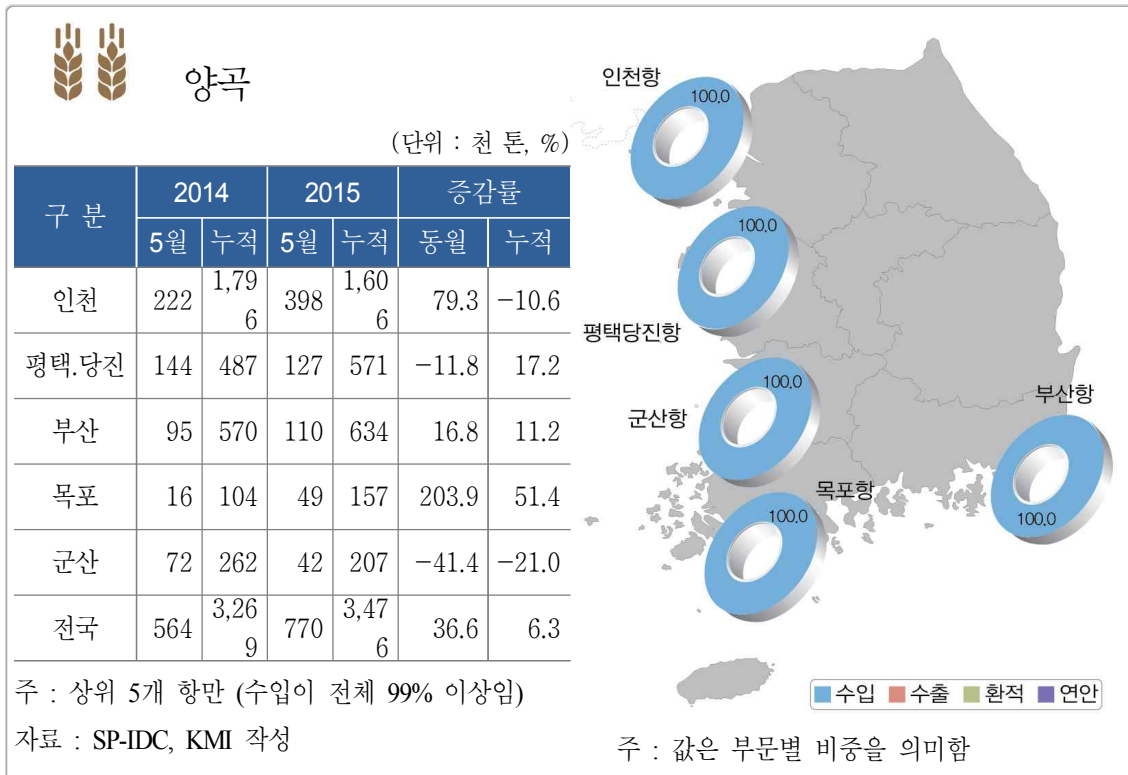
자료 : SP-IDC, KMI 작성

<표 I-5> 국내 품목별 5월 물동량

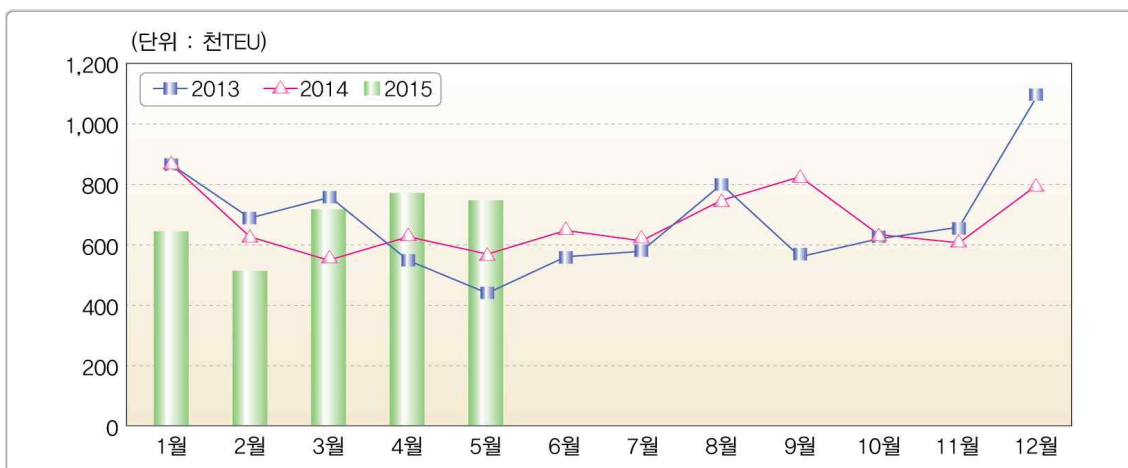
(단위 : 천 톤, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	5월	누적	4월	5월	누적		동월	누적
합계	82,459	419,809	81,606	82,164	416,467	0.7	-0.4	-0.8
양곡	564	3,269	778	770	3,476	-1.0	36.6	6.3
시멘트	3,479	15,977	3,315	3,541	15,372	6.8	1.8	-3.8
석탄	11,190	54,509	10,639	10,784	55,083	1.4	-3.6	1.1
목재	591	2,658	533	562	2,664	5.5	-4.8	0.2
모래	5,167	22,037	5,096	5,397	21,376	5.9	4.4	-3.0
철광석	6,110	28,636	6,446	4,516	30,445	-29.9	-26.1	6.3
철재	7,757	41,653	6,158	6,332	34,691	2.8	-18.4	-16.7
고철	475	2,999	411	492	2,114	19.7	3.6	-29.5
자동차	5,285	25,840	6,376	5,498	27,992	-13.8	4.0	8.3
잡화	2,987	17,423	3,233	3,588	16,214	11.0	20.1	-6.9
유류	31,565	167,015	31,573	32,955	170,183	4.4	4.4	1.9
기타광석	4,346	22,660	4,176	4,685	22,088	12.2	7.8	-2.5
화공품	2,945	15,134	2,873	3,045	14,767	6.0	3.4	-2.4

자료 : SP-IDC, KMI 작성



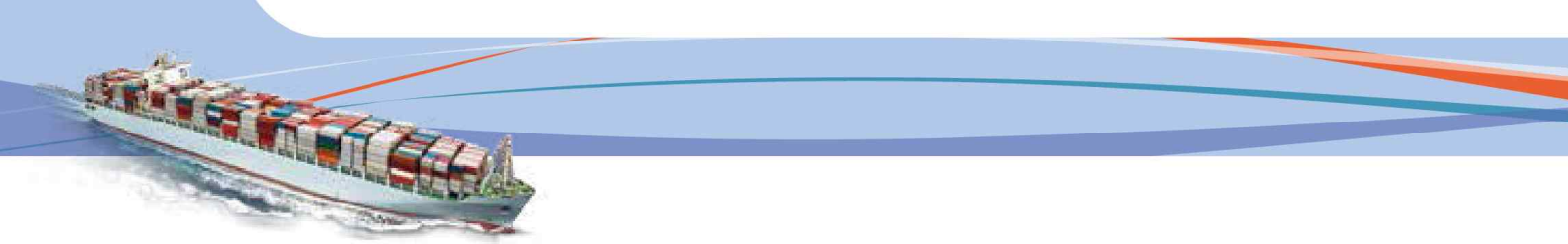
<그림 I-7> 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- 중국 '15/16년 대두 오일시드 전년동기대비 5.5% 증가한 7,700만 톤 수입 전망



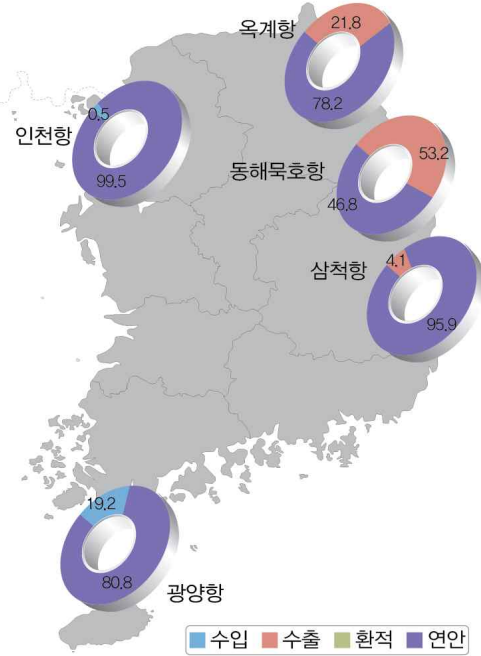
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
동해.목호	999	4,888	950	4,417	-4.8	-9.6
옥계	482	2,295	516	2,275	7.0	-0.9
삼척	489	2,093	514	2,117	5.1	1.1
광양	350	1,614	349	1,513	-0.3	-6.3
인천	236	818	267	948	13.2	16.0
전국	3,479	15,977	3,541	15,372	1.8	-3.8

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

- 국내 건설경기 회복에 따른 내수의 급증으로 '15년 5월 누적 시멘트 수출 물동량 전년동기대비 37.4% 감소한 233만 6천 톤 기록



석탄

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
광양	2,129	10,311	1,530	10,048	-28.1	-2.6
인천	874	4,624	1,403	6,846	60.5	48.1
포항	1,571	6,271	1,216	5,712	-22.6	-8.9
태안	1,123	5,885	1,193	5,158	6.2	-12.4
하동	972	5,046	1,116	4,911	14.8	-2.7
전국	11,190	54,509	10,784	55,083	-3.6	1.1

주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

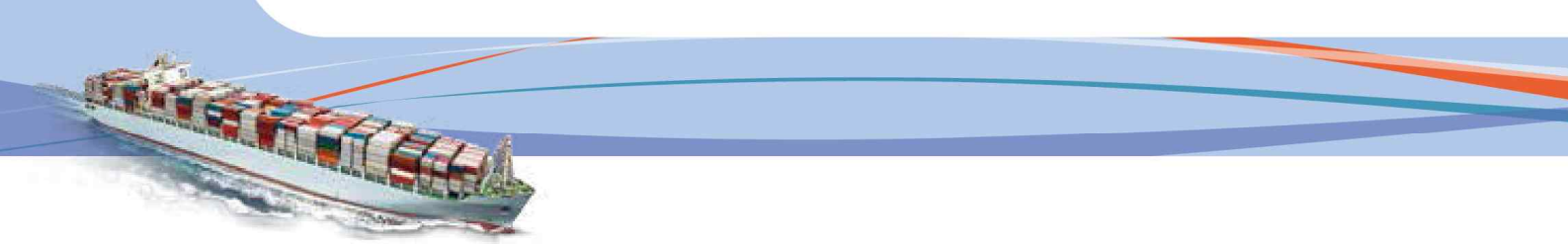
<그림 I-9> 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 온실가스 감축 목표를 반영한 제7차 전력수급기본계획(안) 발표
- 원안 확정시 석탄화력발전소 4기 건설 취소에 따라 장래 석탄 수입물동량 감소 전망



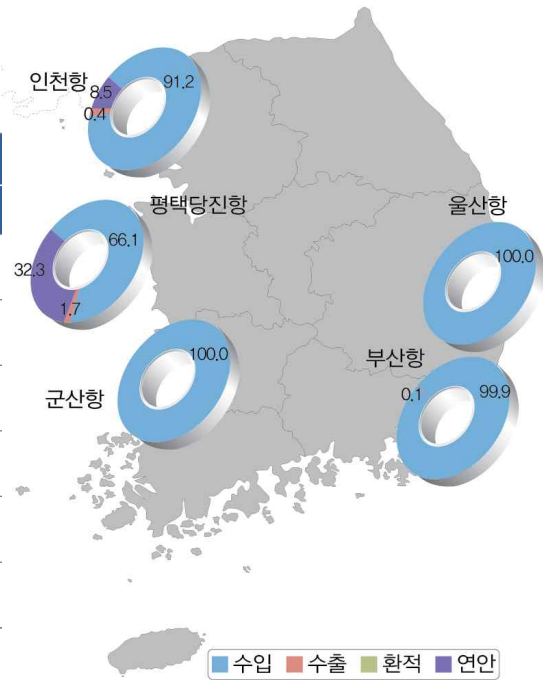
목재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
인천	233	971	165	890	-29.0	-8.3
군산	130	633	137	605	5.0	-4.3
울산	106	563	111	598	4.6	6.1
평택.당진	24	142	58	165	139.9	16.6
부산	42	166	55	213	31.3	28.5
전국	591	2,658	562	2,664	-4.8	0.2

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



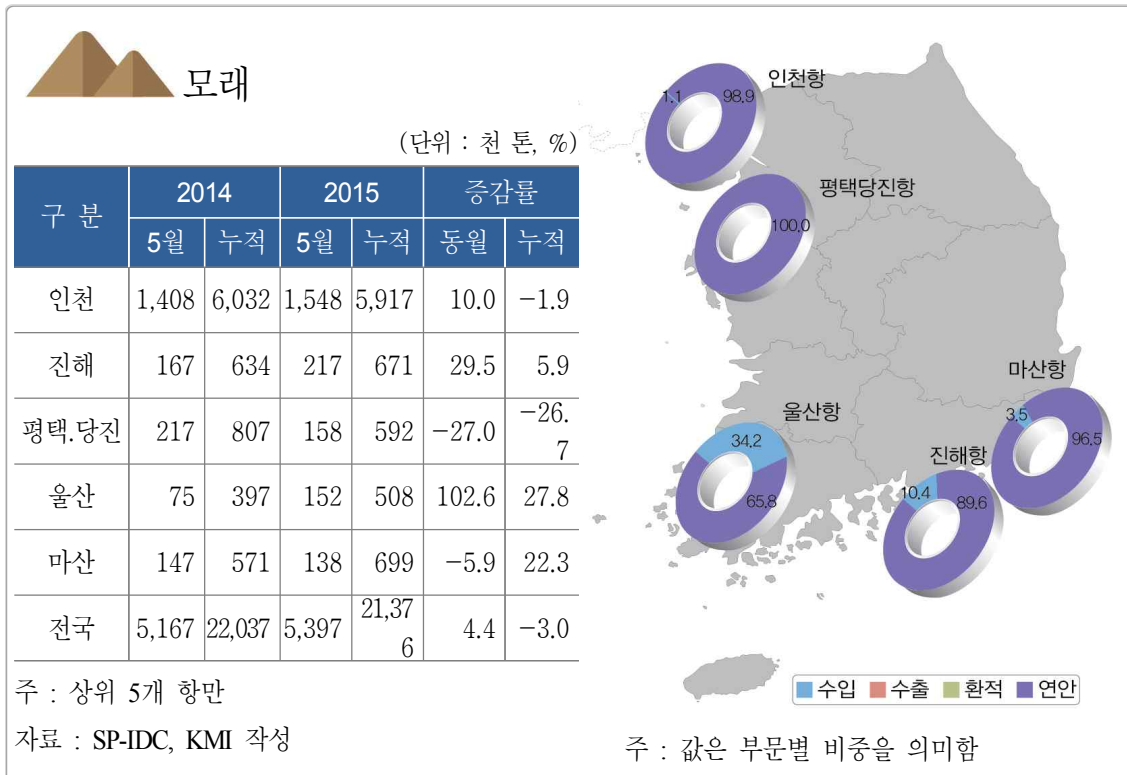
<그림 I-10> 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '15년 5월, 목재 물동량 전년동기대비 4.8%감소한 56만 2천 톤 기록
- 인천항 및 부산항, 원목적치장 확보를 위한 방안 마련 필요



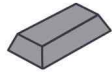
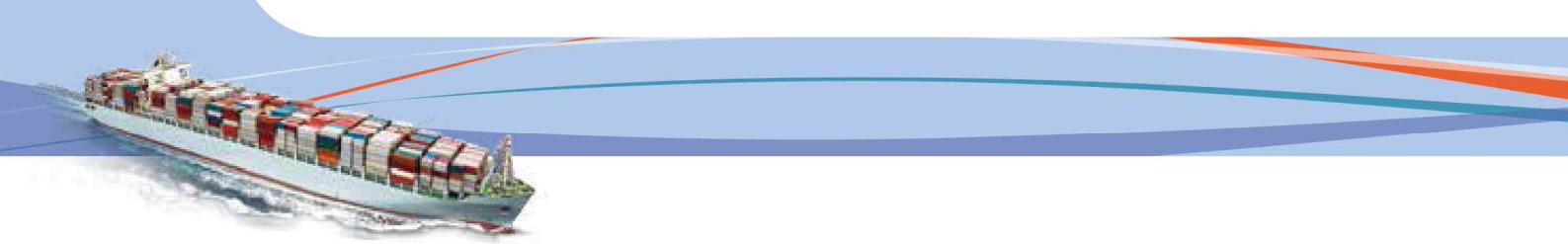
<그림 I-11> 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- 제주지역, 수요대비 골재 공급량 비중 103.2%로 전국 최하위를 기록함



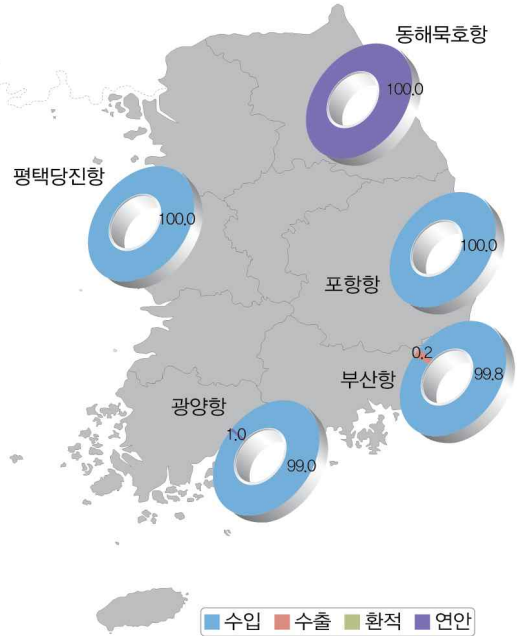
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
포항	1,766	10,171	1,887	10,214	6.8	0.4
평택.당진	1,442	3,704	1,574	8,503	9.2	129.6
광양	2,843	14,484	988	11,479	-65.2	-20.7
동해.목호	43	230	33	170	-23.6	-25.9
부산	0	11	11	14	-	32.2
전국	6,110	28,636	4,516	30,445	-26.1	6.3

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

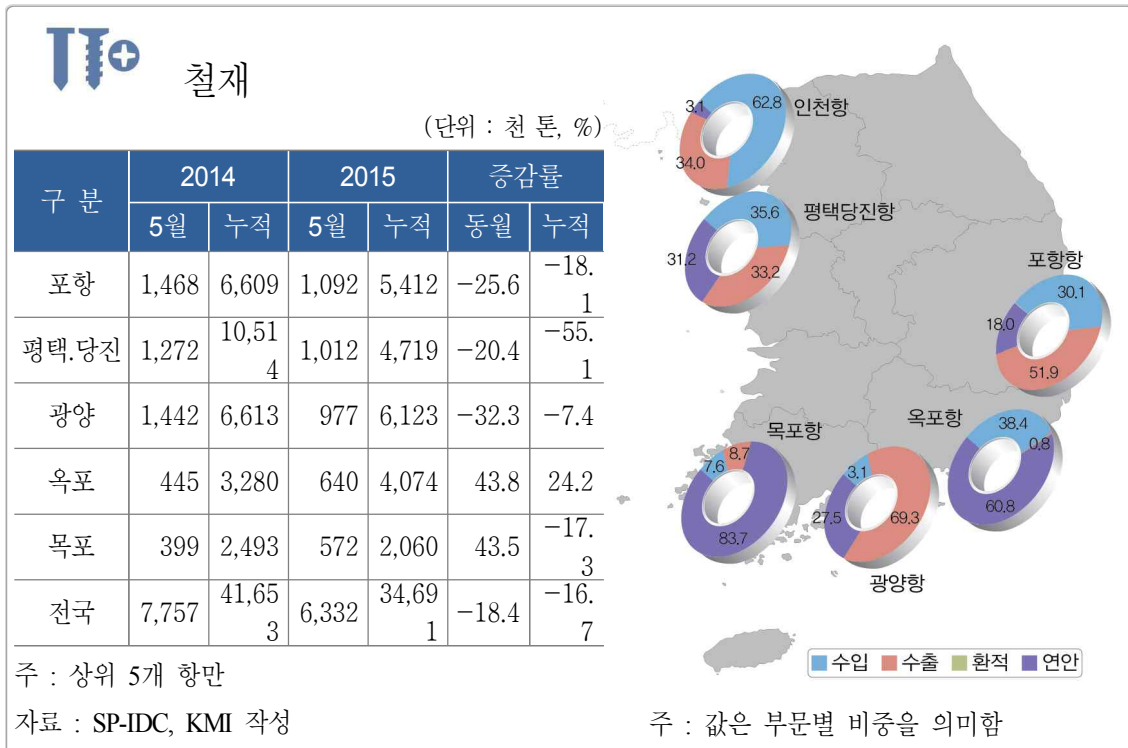
<그림 I-12> 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '15년 6월, 철광석 가격 톤당 65.10달러로 '15년 1월 이후 최고치 기록
- 중국의 고원가 광산의 퇴출 물동량에 따른 수입 기대감으로 인한 일시적 반등일 가능성이 큼



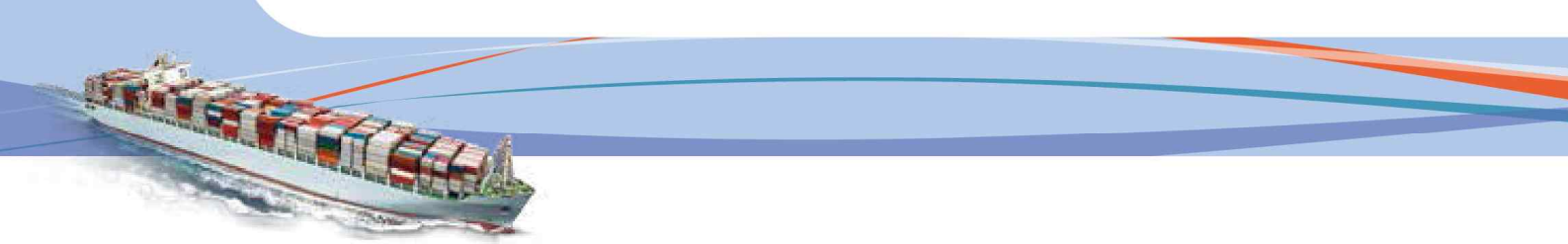
<그림 I-13> 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- '15년 5월, 세계 조강생산량은 전년대비 1.7% 감소한 3,918만 5천 톤 기록
- 한-중 FTA 공식서명으로 철강산업에 일부 긍정적 효과 예상



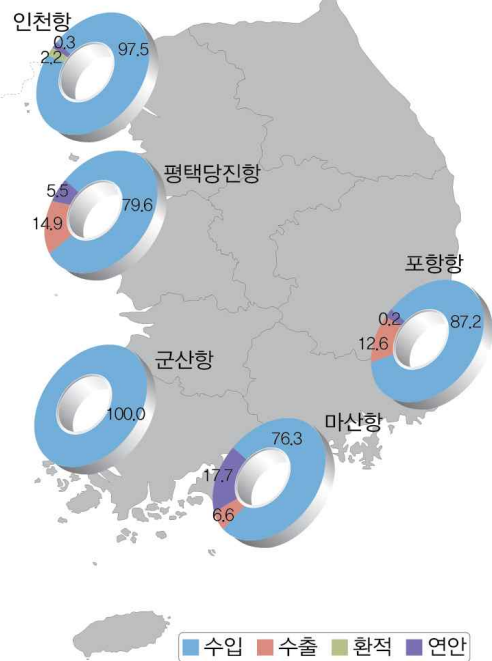
고철

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
인천	80	273	155	621	92.1	127.2
평택.당진	138	773	106	380	-23.4	-50.8
포항	75	758	80	300	7.1	-60.4
군산	57	276	58	251	2.2	-9.0
마산	12	148	34	101	183.9	-32.0
전국	475	2,999	492	2,114	3.6	-29.5

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

- '15년 5월, 고철 물동량은 전년동기대비 3.6% 증가한 49만 2천 톤 기록
- '베트남, '15년 5월 고철 수입물동량은 18만 7천 톤으로 전월대비 25.7% 큰 폭으로 감소



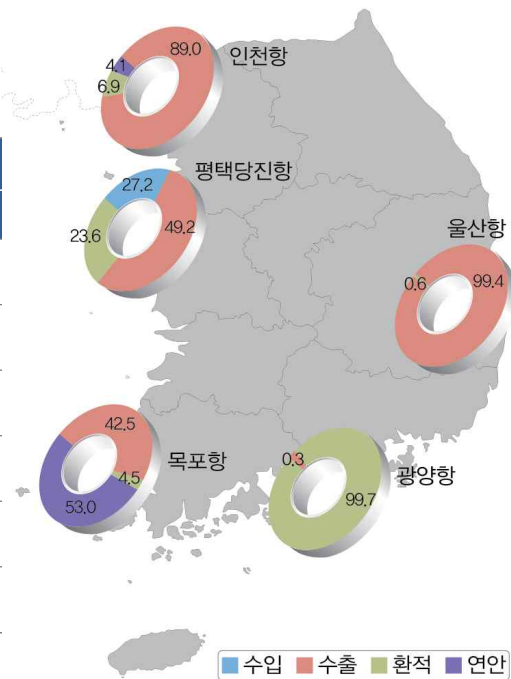
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
평택.당진	1,263	6,278	1,113	6,206	-11.9	-1.1
광양	725	3,434	1,052	5,261	45.2	53.2
울산	1,007	5,200	921	5,036	-8.5	-3.1
목포	921	4,265	843	3,928	-8.5	-7.9
인천	492	2,315	533	2,413	8.3	4.2
전국	5,285	25,840	5,498	27,992	4.0	8.3

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

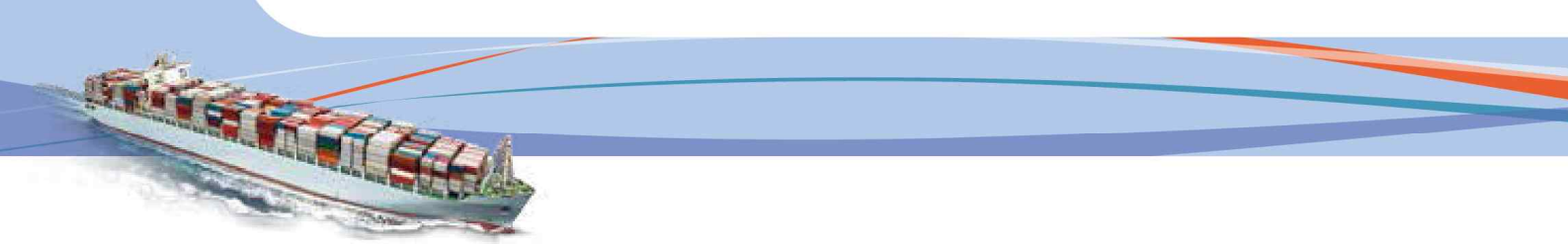
<그림 I-15> 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 현대글로벌비스, 충남아산에 제2반조립부품(KD)물류유통센터 '15년 말 준공 예정
- 미국과 일본의 태평양경제동반자협정(TPP) 체결 시 자동차 부품의 미국 수출경쟁력 악영향 전망



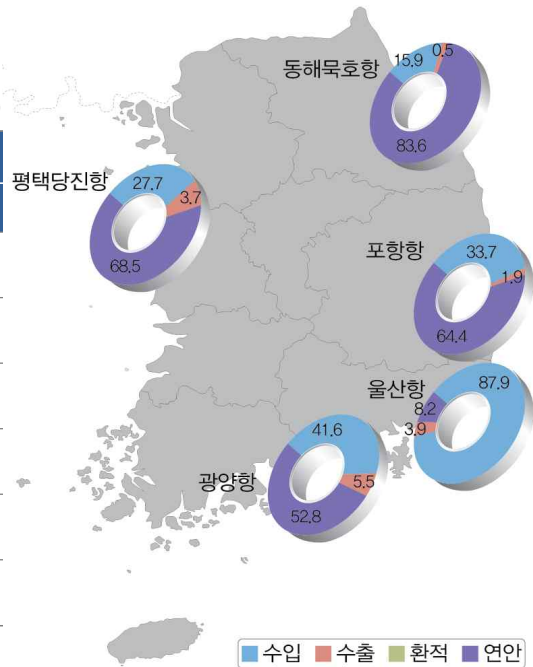
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
광양	1,044	5,545	1,214	5,416	16.3	-2.3
동해.목호	998	5,546	1,097	5,675	9.9	2.3
울산	394	2,097	562	2,084	42.8	-0.6
포항	475	2,314	429	2,202	-9.7	-4.8
평택.당진	422	2,117	345	2,195	-18.2	3.7
전국	4,346	22,660	4,685	22,088	7.8	-2.5

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

- '15년 5월, 기타광석 물동량은 전년동기대비 7.8% 증가한 468만 5천 톤 기록



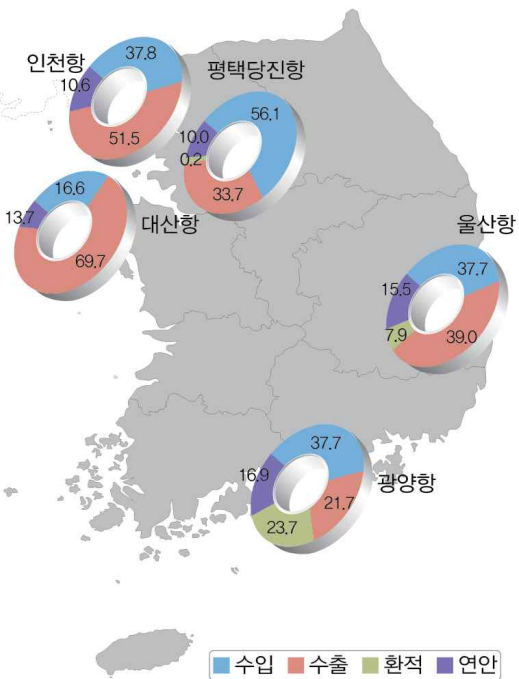
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
울산	1,601	8,027	1,557	7,358	-2.7	-8.3
광양	364	2,260	590	2,573	62.0	13.9
대산	721	3,588	552	2,901	-23.4	-19.1
인천	124	628	169	934	36.0	48.7
평택.당진	30	134	44	221	50.0	65.4
전국	2,945	15,134	3,045	14,767	3.4	-2.4

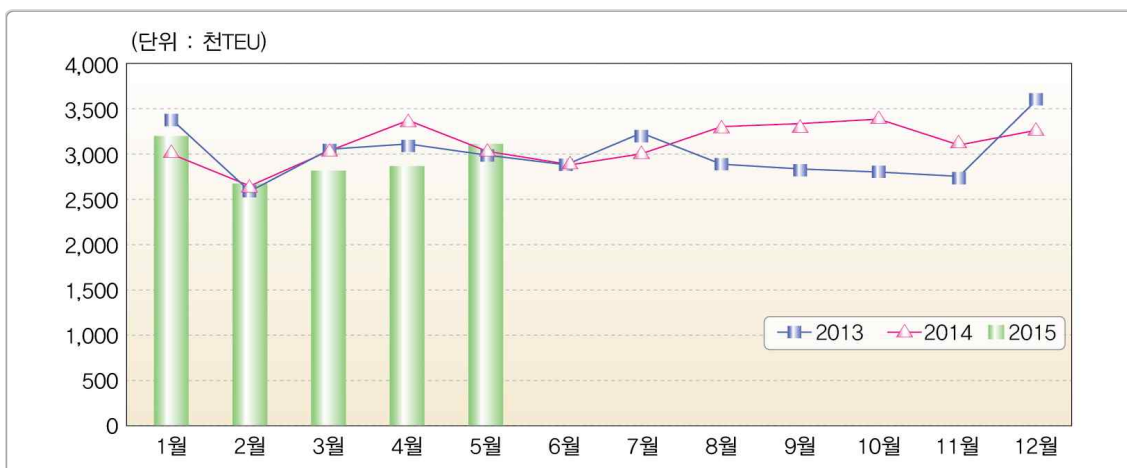
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

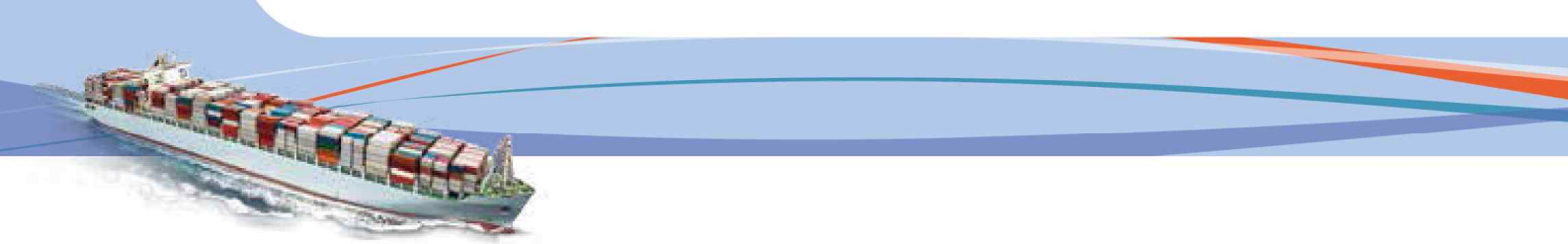
<그림 I-17> 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- '15년 5월, 화학공업생산물 물동량은 전년동기대비 3.4%증가한 304만 5천 톤 기록



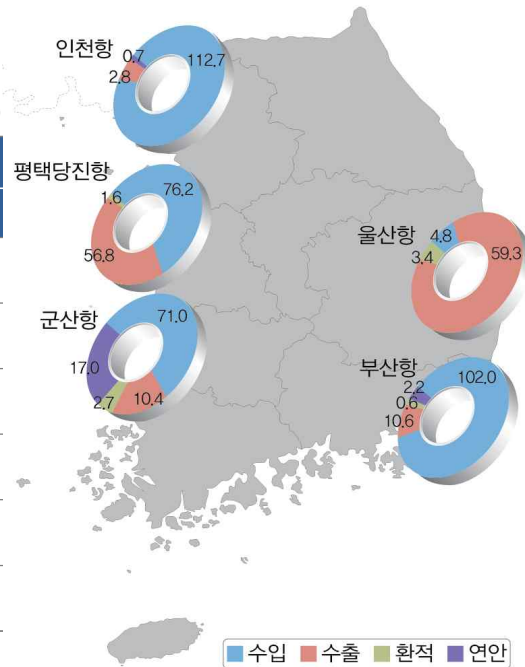
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	동월	누적
평택.당진	675	3,316	780	3,215	15.5	-3.1
군산	394	2,278	651	2,390	65.2	4.9
인천	531	3,144	606	2,712	14.2	-13.7
부산	372	2,336	494	2,224	32.7	-4.8
마산	209	1,215	303	1,281	44.6	5.4
전국	2,987	17,423	3,588	16,214	20.1	-6.9

주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

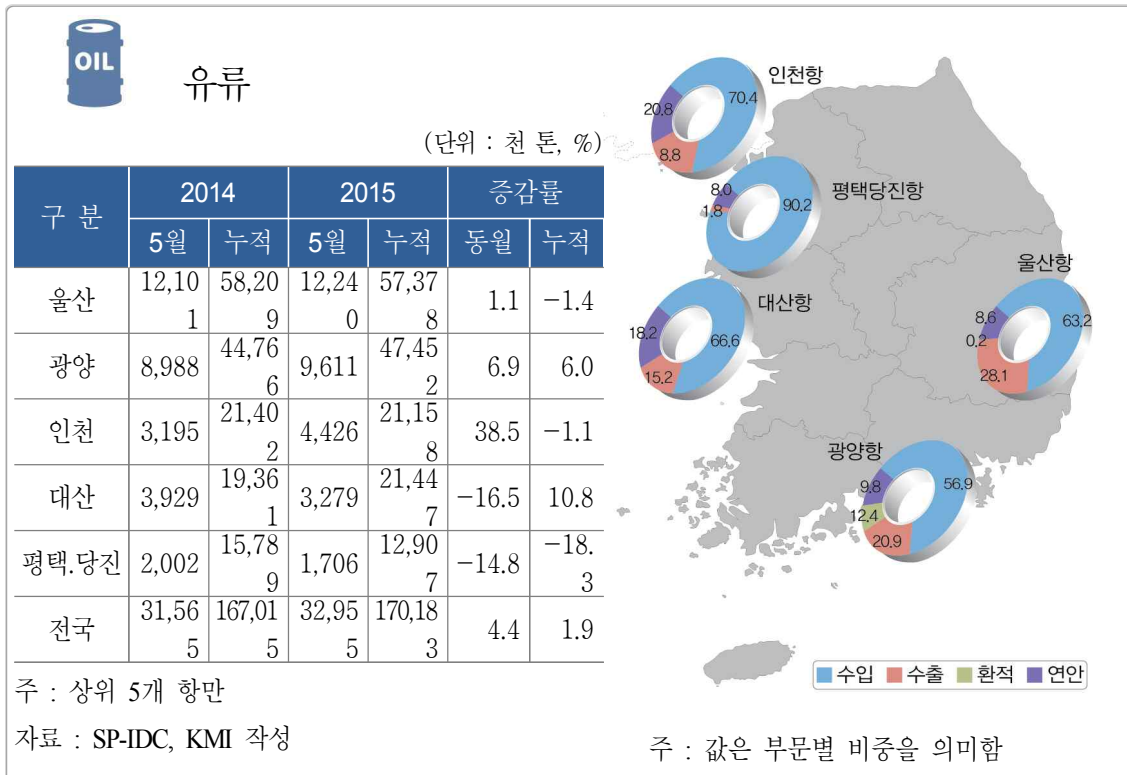
<그림 I-18> 잡화 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- K-뷰티로 인한 화장품 수출이 증가하고 있으며 당분간 성장세를 계속 이어갈 전망
- 한국, 중미 6개국과의 통상장관회담 개최 및 한-중미 FTA 협상 개시

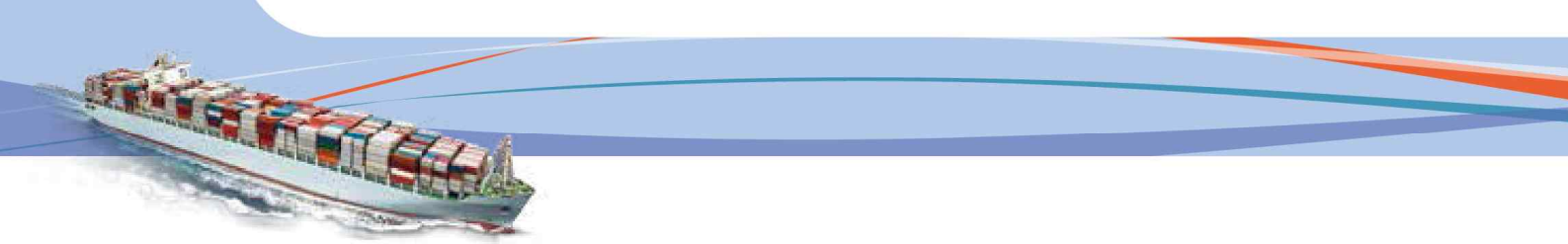


<그림 I-19> 유류 물동량 월별 동향



주요 동향

- 한국가스공사와 조선3사가 공동 출자하여 LNG선박 탱크설계 전문회사 설립 예정



<표 I-6> 2015년 5월 항만별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	유류	잡화	철재	자동차	시멘트
	525 (-3.4)	494 (32.7)	490 (-10.5)	243 (69.7)	130 (10.4)
광양	유류	석탄	기타광석	자동차	철광석
	9,611 (6.9)	1,530 (-28.1)	1,214 (16.3)	1,052 (45.2)	988 (-65.2)
울산	유류	화공품	자동차	기타광석	철재
	12,240 (1.1)	1,557 (-2.7)	921 (-8.5)	562 (42.8)	316 (-48.6)
인천	유류	모래	석탄	잡화	자동차
	4,426 (38.5)	1,548 (10.0)	1,403 (60.5)	606 (14.2)	533 (8.3)
평택.당진	유류	철광석	자동차	철재	잡화
	1,706 (-14.8)	1,574 (9.2)	1,113 (-11.9)	1,012 (-20.4)	780 (15.5)
대산	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	3,279 (-16.5)	1,054 (-14.7)	552 (-23.4)	20 (-24.0)	6 (49.6)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	시멘트
	1,887 (6.8)	1,216 (-22.6)	1,092 (-25.6)	429 (-9.7)	96 (9.0)
동해.묵호	기타광석	시멘트	석탄	철광석	유류
	1,097 (9.9)	950 (-4.8)	449 (43.5)	33 (-23.6)	32 (23.8)
목포	자동차	철재	기타광석	유류	시멘트
	843 (-8.5)	572 (43.5)	141 (266.7)	90 (5.3)	82 (8.8)
군산	잡화	자동차	목재	유류	모래
	651 (65.2)	446 (31.0)	137 (5.0)	108 (7.6)	99 (10.8)
마산	잡화	철재	자동차	시멘트	모래
	303 (44.6)	248 (-10.5)	236 (53.2)	202 (11.6)	138 (-5.9)

주: () 전년동기비

자료: SP-IDC, KMI 작성

I. 월간통계

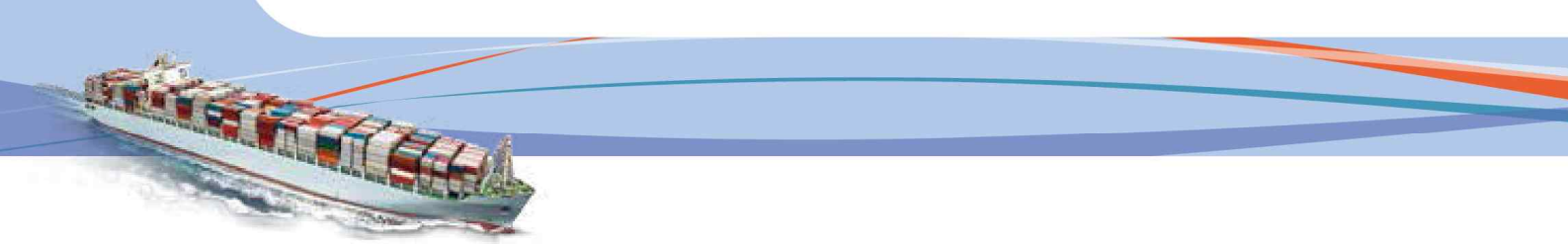
<표 I-7> 2015년 5월 품목별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택.당진	부산	목포	군산
	398 (79.3)	127 (-11.8)	110 (16.8)	49 (203.9)	42 (-41.4)
시멘트	동해.목호	옥계	삼척	광양	인천
	950 (-4.8)	516 (7.0)	514 (5.1)	349 (-0.3)	267 (13.2)
석탄	광양	인천	포항	태안	하동
	1,530 (-28.1)	1,403 (60.5)	1,216 (-22.6)	1,193 (6.2)	1,116 (14.8)
목재	인천	군산	울산	평택.당진	부산
	165 (-29.0)	137 (5.0)	111 (4.6)	58 (139.9)	55 (31.3)
모래	인천	진해	평택.당진	울산	마산
	1,548 (10.0)	217 (29.5)	158 (-27.0)	152 (102.6)	138 (-5.9)
철광석	포항	평택.당진	광양	동해.목호	부산
	1,887 (6.8)	1,574 (9.2)	988 (-65.2)	33 (-23.6)	11 (-)
철재	포항	평택.당진	광양	옥포	목포
	1,092 (-25.6)	1,012 (-20.4)	977 (-32.3)	640 (43.8)	572 (43.5)
고철	인천	평택.당진	포항	군산	마산
	155(92.1)	106(-23.4)	80(7.1)	58(2.2)	34(183.9)
자동차	평택.당진	광양	울산	목포	인천
	1,113 (-11.9)	1,052 (45.2)	921 (-8.5)	843 (-8.5)	533 (8.3)
잡화	평택.당진	군산	인천	부산	마산
	780 (15.5)	651 (65.2)	606 (14.2)	494 (32.7)	303 (44.6)
유류	울산	광양	인천	대산	평택.당진
	12,240 (1.1)	9,611 (6.9)	4,426 (38.5)	3,279 (-16.5)	1,706 (-14.8)
기타광석	광양	동해.목호	울산	포항	평택.당진
	1,214 (16.3)	1,097 (9.9)	562 (42.8)	429 (-9.7)	345 (-18.2)
화공품	울산	광양	대산	인천	평택.당진
	1,557 (-2.7)	590 (62.0)	552 (-23.4)	169 (36.0)	44 (50.0)

주: () 전년동기비

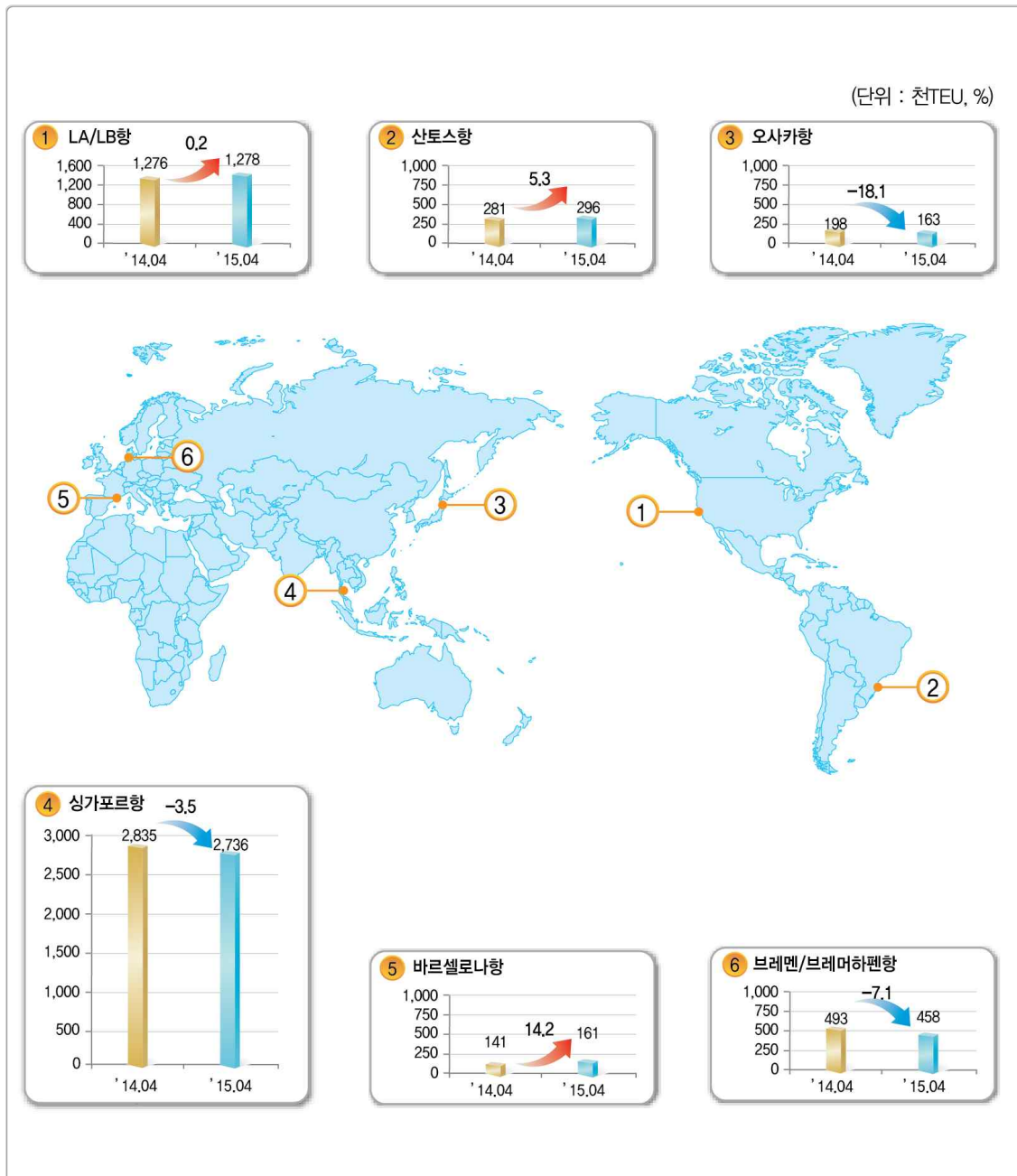
자료: SP-IDC, KMI작성



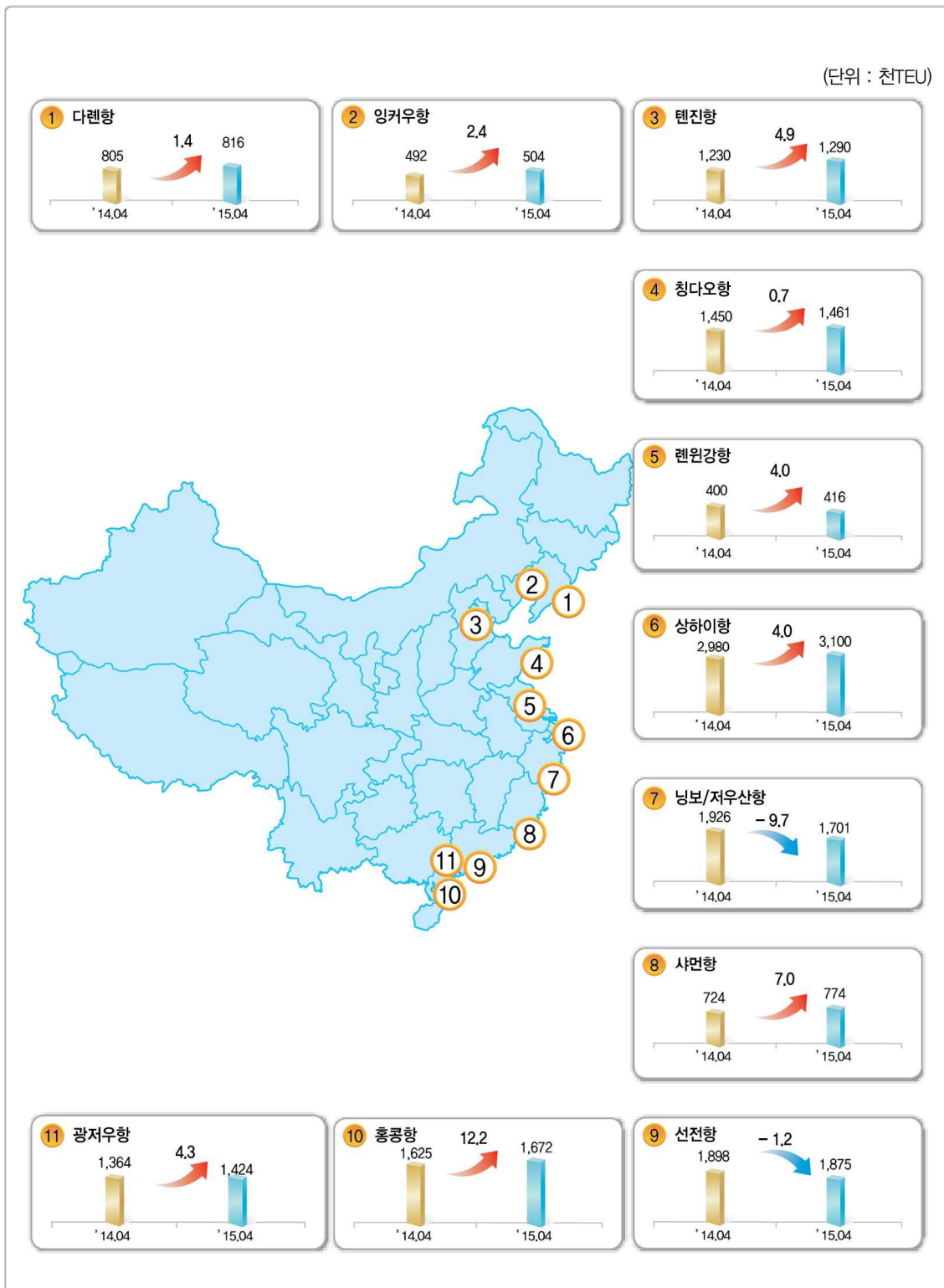
2. 국외 월간통계

1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

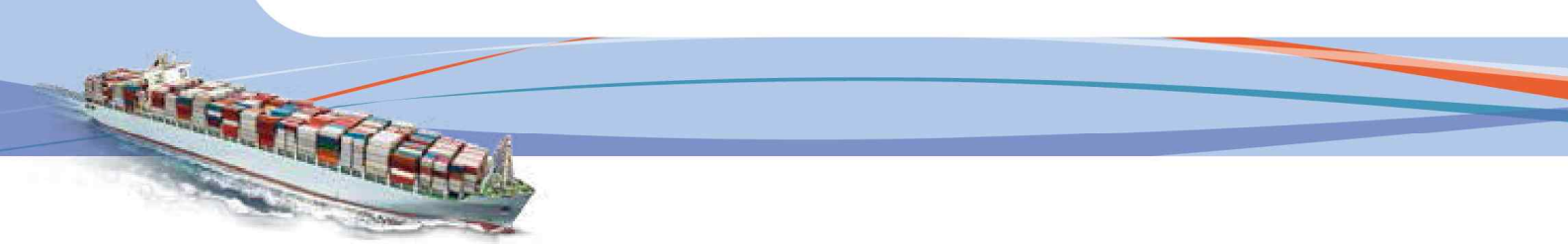
<그림 I-20> 세계 주요 항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 동향



<그림 I-21> 중국 주요 항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



<표 I-8> 해외 항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		3월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,980	11,146	3,100	3,100	11,779	0.0	4.0	5.7
	선전항	1,898	7,095	1,658	1,875	7,594	13.1	-1.2	7.0
	홍콩항	1,625	6,145	1,672	1,822	6,947	9.0	12.2	13.0
	닝보/저우산항	1,926	7,238	1,701	1,739	6,660	2.2	-9.7	-8.0
	칭다오항	1,450	5,604	1,493	1,461	5,686	-2.2	0.7	1.5
	광저우항	1,364	4,957	1,344	1,424	5,210	5.9	4.3	5.1
	톈진항	1,230	4,405	1,250	1,290	4,611	3.2	4.9	4.7
	다롄항	805	2,955	776	816	2,989	5.1	1.4	1.1
	샤먼항	724	2,589	722	774	2,771	7.2	7.0	7.0
	잉커우항	492	1,903	525	504	1,990	-4.1	2.4	4.6
	롄윈강항	400	1,714	390	416	1,688	6.7	4.0	-1.5
아시아	싱가포르항	2,835	7,934	2,608	2,736	8,125	4.9	-3.5	2.4
	오사카	198	721	158	163	636	2.7	-18.1	-11.8
미주	LA/LB항	1,276	4,720	1,422	1,278	4,574	-10.1	0.2	-3.1
	산토스항	281	1095	335	296	1194	-11.8	5.3	9.0
유럽	브레멘/ 브레머하펜항	493	1,897	490	458	1,837	-6.4	-7.1	-3.2
	바르셀로나항	141	571	167	161	614	-3.6	14.2	7.4

주 : 각 항별 물동량 발표시기가 상이함에 따라 2달 전 기준으로 작성함

2) 중국

 주요 항만물동량

◆ '15년 4월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,522만TEU로 전년동기대비 2.2% 증가함

◆ 4월 중국내 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,675만 4천TEU로 전년동기대비 5.3% 증가함

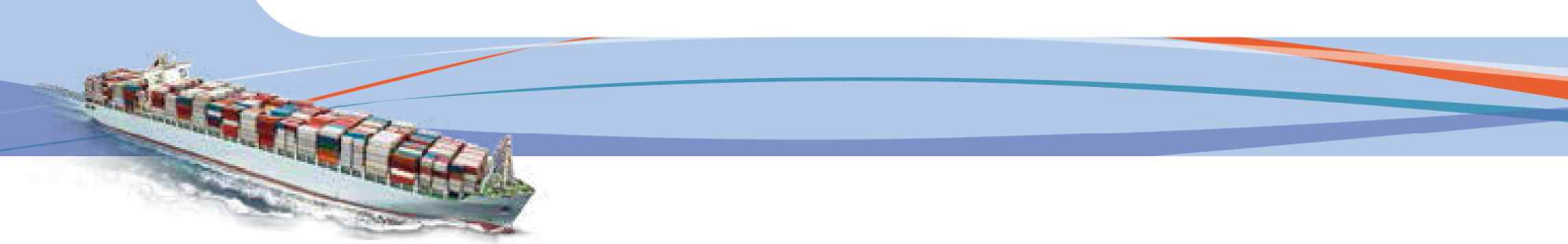
· 이 중 1,511만TEU는 연해항(Sea-port), 164만TEU는 내하항(river-port)에서 처리함

<표 I-9> 중국 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
상하이항	2,980	11,146	3,100	3,100	11,779	0.0	4.0	5.7
선전항	1,898	7,095	1,658	1,875	7,594	13.1	-1.2	7.0
닝보/저우산항	1,625	6,145	1,672	1,822	6,947	9.0	12.2	13.0
홍콩항	1,926	7,238	1,701	1,739	6,660	2.2	-9.7	-8.0
칭다오항	1,450	5,604	1,493	1,461	5,686	-2.2	0.7	1.5
광저우항	1,364	4,957	1,344	1,424	5,210	5.9	4.3	5.1
톈진항	1,230	4,405	1,250	1,290	4,611	3.2	4.9	4.7
다롄항	805	2,955	776	816	2,989	5.1	1.4	1.1
샤먼항	724	2,589	722	774	2,771	7.2	7.0	7.0
잉커우항	492	1,903	525	504	1,990	-4.1	2.4	4.6
렌윈강항	400	1,714	390	416	1,688	6.7	4.0	-1.5
합계	14,893	55,750	14,633	15,220	57,924	4.0	2.2	3.9

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



● 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

- ◆ '15년 4월 중국 총물동량은 전년동기대비 5.0% 증가한 9억 4,837만 톤을 기록
 - ◆ 연해항만은 6억 5,896만 톤, 내하항만은 2억 8,940만 톤을 처리함
- ◆ 대외 화물 처리물동량
 - ◆ 4월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 9.2% 증가한 2억 9,656만 톤을 기록
 - 이 중 2억 6,966만 톤은 연해항, 2,690만 톤은 내하항에서 처리함
 - ◆ '15년 4월 중국 컨테이너 물동량 중 대만과 홍콩으로 이동하는 화물을 제외한 대부분의 물동량이 전월대비 하락한 것으로 나타남

<표 I-10> 중국 컨테이너 화물지수

지역	2014년 평균	2015년 평균	2015년 4월	전월대비 (%)
종합 지수	1,086.3	1,029.0	959.4	-8.8
유럽	1,420	1,245	1,101	-14.4
지중해	1,585	1,383	1,177	-19.4
미국 서부	982	999	961	-6.3
미국 동부 해안	1,272	1,329	1,282	-4.2
서남아시아	1,042	1,007	931	-8.2
오세아니아	848	780	750	-5.2
서아프리카	849	744	701	-3.5
남아프리카공화국	691	707	660	-7.6
남미	825	790	733	-8.8
일본	706	681	676	-3.4
동남아	838	823	801	-2.8
한국	692	675	666	-1.8
대만	796	770	772	1.5
홍콩	653	660	674	4.3

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

3) 아시아

● 일본

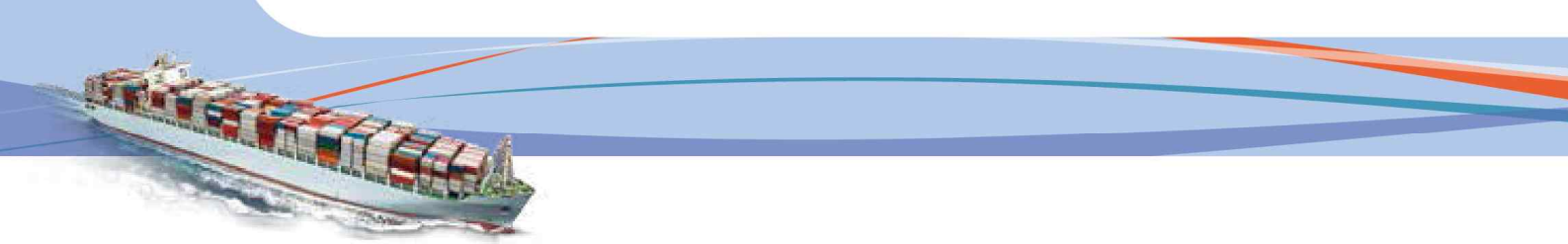
- ◆ 일본, 전국 4월 수출입 컨테이너 물동량은 145만 1천TEU로 전년동기 대비 6.0% 감소
 - ◆ 수입 컨테이너 물동량은 73만 4천TEU, 수출 컨테이너 물동량은 71만 7천TEU를 각각 기록
 - ◆ 아베노믹스에 따른 엔화약세로 수출 물동량은 다소 증가하는 추세를 나타냈지만 수입 물동량이 크게 감소
- ◆ '15년 4월 나고야항 컨테이너 물동량은 22만 4천TEU, 전년동기대비 3.0% 감소
 - ◆ 누적 컨테이너 물동량은 82만 3천TEU, 전년대비 2.6% 감소로 하락세가 지속되고 있음
 - ◆ 다만, 나고야의 동기간 수출액은 엔화약세에 따른 영향으로 1조 6,059억 엔으로 전년동기대비 4.0% 증가하여 무역흑자(5,722억 엔)를 기록
- ◆ '15년 4월 오사카항의 컨테이너 물동량은 16만 3천TEU로 전년동기대비 18.1% 감소함
 - ◆ 누적 컨테이너 물동량은 63만 6천TEU로 전년대비 11.8% 감소
 - ◆ 엔화 약세에 따른 수입의 감소와 함께 제 1의 수출국인 중국의 경제 성장률 둔화로 수출 역시 큰 폭으로 감소, 전체 물동량의 감소세가 지속되고 있음

<표 I-11> 일본 주요항만 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구분		2014		2015			전월 대비	전년 대비	
		4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	231	845	210	224	823	6.5	-3.0	-2.6
	수입	108	405	100	107	397	8.0	-0.4	-1.9
	수출	123	440	111	117	425	5.2	-5.3	-3.3
오 사 카	합계	198	721	158	163	636	2.7	-18.1	-11.8
	수입	106	395	85	88	349	3.6	-17.5	-11.7
	수출	92	326	74	75	287	1.6	-18.9	-11.9

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



싱가포르

- ◆ 싱가포르항의 '15년 4월 총물동량은 4,971만 4천톤으로 전년동기대비 3.4% 감소
- ◆ '15년 4월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 273만 6천TEU로 전년동기대비 3.5% 감소
- ◆ 싱가포르항의 '15년 4월의 벙커유 판매량은 357만 8천톤으로 전년동기대비 12.3% 증가

<표 I-12> 싱가포르항 2015년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
총물동량	51,451	141,781	46,021	49,714	145,615	8.0	-3.4	2.7
컨테이너	2,835	7,934	2,608	2,736	8,125	4.9	-3.5	2.4
벙커유	3,185	10,020	3,396	3,578	10,654	5.3	12.3	6.3

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

사우디아라비아

- ◆ '15년 4월 제다항 총물동량은 전월대비 7.2% 증가한 484만 2천 톤을 처리함
 - ◆ 컨테이너 물동량은 전월대비 1.8% 감소한 33만 4천TEU를 처리함
 - ◆ 수입은 전월대비 10.9% 증가한 348만 2천 톤을 처리함
 - 기타잡화 및 자동차화물 수입이 감소하였으나, 식자재 및 건설자재 수입이 전월대비 각각 24.9%(+23만 1천 톤), 12.9%(+10만 7천 톤) 증가하며 수입물동량 증가에 영향을 미침
 - ◆ 수출은 전월대비 1.1% 감소한 136만 톤을 처리함
 - 공업생산품(Industrial Products)이 전월대비 25.7%의 높은 증가세를 기록하였으나, 화공품, 석유제품 등의 대부분의 화물들이 감소하며 수출물동량이 전반적인 감소세를 기록함

- ◇ 주베일상업항은 전월대비 0.2% 증가한 89만 2천 톤을 처리함
 - ◆ 컨테이너(톤 기준)화물이 전월대비 23.9%(+13만 6천 톤) 감소하였으나, 벌크 및 기타잡화화물 증가에 따라 전월대비 비슷한 실적을 나타냄

<표 I-13> 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 4월 물동량 현황

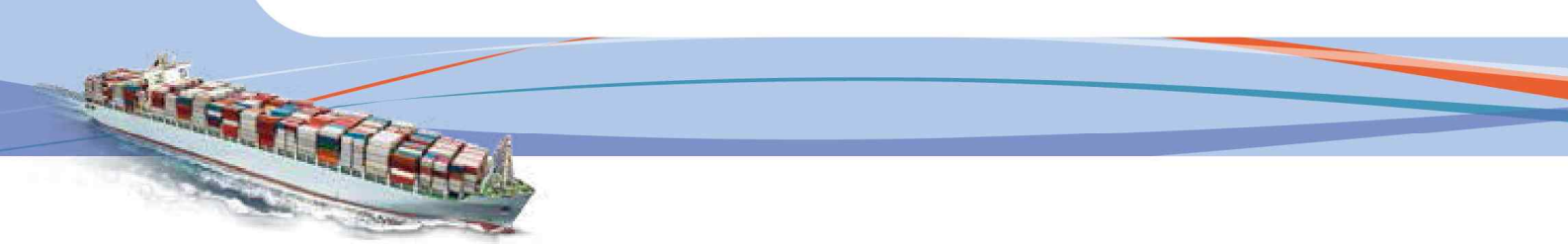
(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2015			전월대비	
		3월	4월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,516	4,842	18,088	326	7.2
	주베일상업항	890	892	3,370	2	0.2
컨테이너	제다항	340	334	1,359	-6	-1.8
	주베일상업항	40	30	136	-10	-25.0

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

● 인도

- ◇ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '15년 4월 물동량은 4,787만 5천 톤으로 전년동기대비 1.1% 증가
 - ◆ 동기간 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.9% 증가한 66만TEU를 처리함
- ◇ 가장 높은 물동량 증가를 나타낸 항만은 엔노레(Ennore)항으로서, 전년동기대비 26.5%(전년동기대비 +61만 6천 톤)증가한 293만 9천 톤을 처리함
 - ◆ 발전용탄(Thermal Coal)화물과 P.O.L(Petroleum, Oil, Lubricants)화물이 전년동기대비 각각 25.7%(+49만 6천 톤), 71.6%(+13만 1천 톤) 증가하며 총물동량 증가에 기인함
- ◇ 반면, 비사카파트남(Visakhapatnam)항은 철광석(Iron Ore)화물이 전년동기대비 72.7%(-91만 2천 톤) 감소하였으며, 그 외 P.O.L화물 및 기타잡화화물 등 전반적인 화물이 감소세를 기록함



<표 I -14> 인도 전체 항만의 2015년 4월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2014년 4월	2015년 4월	전년동기대비
총물동량	47,375	47,875	1.1
컨테이너	635	660	3.9

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

● 독일(브레멘/브레머하펜항)

- ◆ 브레멘/브레머하펜항의 '15년 4월 총물동량은 619만 2천 톤으로 전월 대비 6.0% 감소하였으며 전년동기대비 10.0% 감소
- ◆ 수입물동량은 전년동기대비 4.6% 감소한 312만 3천 톤, 수출물동량은 같은 기간 7.4%감소한 306만 9천 톤을 기록함
- ◆ 벌크화물이 전년동기대비 16.9% 감소한 68만 6천 톤을 처리하면서 총 물동량 감소로 이어짐
- ◆ '15년 4월 자동차는 총 168,972대를 처리하여 전년동기대비 14.7% 감소(-29,065대)
- ◆ 브레멘/브레머하펜항의 '15년 4월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 7.1% 감소한 45만 8천TEU를 기록함

<표 I-15> 브레멘/브레머하펜항 2015년 4월 물동량 현황

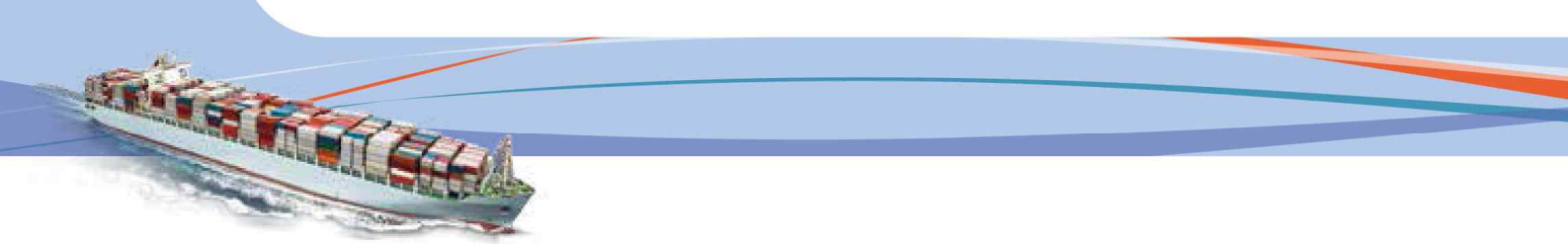
(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년 대비	
		4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,878	25,852	6,588	6,192	24,569	-6.0	-10.0	-5.0
	수입	3,368	12,703	3,273	3,123	12,341	-4.6	-7.3	-2.8
	수출	3,510	13,149	3,315	3,069	12,228	-7.4	-12.6	-7.0
컨테이너		493	1,897	490	458	1,837	-6.4	-7.1	-3.2

자료: 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

● 스페인(바르셀로나항)

- ◆ 바르셀로나항의 '15년 4월 컨테이너 물동량은 16만 1천 TEU로 전월 대비 3.6% 감소하였지만 전년동기대비 14.2% 증가
- ◆ 수입물동량이 8만 2천TEU로 전년동기대비 17.1% , 수출물동량은 같은 기간



11.4% 증가한 7만 9천TEU를 기록

◆ 바르셀로나항의 '15년 4월 총물동량은 398만 7천 톤으로 전년동기대비 8.0% 증가

◆ 전년동기대비 액체벌크화물이 0.1%(+1,457톤), 고체벌크화물이 9.3% (+3만 2천 톤), 일반화물이 11.8%(+26만 3천 톤) 증가하면서 전체 물동량 증가로 이어짐

<표 I-16> 바르셀로나항 2015년 4월 물동량 현황

(단위: 천TEU, 천 톤, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
컨테이너	합계	141	571	167	161	614	-3.6	14.2	7.4
	수입	70	291	81	82	309	1.1	17.1	6.2
	수출	71	280	86	79	305	-8.0	11.4	8.7
총물동량		3,690	14,256	3,736	3,987	14,169	6.7	8.0	-0.6

주: '14년 3월 물동량 재확정

자료: 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

5) 미주

● 미국(LA항/LB항)

◆ LA항과 LB항의 '15년 4월 컨테이너 물동량은 전월대비 10.1% 감소, 전년동기대비 0.2% 증가한 127만 8천TEU 기록

◆ LA항의 '15년 4월 컨테이너 물동량은 66만 3천TEU를 기록, 전년동기대비 6.1%, 전월대비 16.3% 감소함

· LA항은 태업여파에서 벗어나지 못하며, 전년대비 하락한 실적을 기록함

◆ LB항의 '15년 4월 컨테이너 물동량은 61만 5천TEU를 기록, 전년동기대비 7.9% 증가, 전월대비 2.4% 감소함

· LB항은 항만적체가 완전히 해소됐으며, 선사의 서비스 스케줄이 정상화 됨

<표 I-17> LA/LB항 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
LA항	706	2,627	792	663	2,487	-16.3	-6.1	-5.3
LB항	570	2,093	630	615	2,088	-2.4	7.9	-0.3
LA/LB항	1,276	4,720	1,422	1,278	4,574	-10.1	0.2	-3.1

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

● 브라질(산토스항)

- ◆ 산토스항의 '15년 4월 컨테이너 물동량은 전월대비 11.8% 감소, 전년 동기대비 5.3% 증가한 29만 6천TEU 기록
- ◆ 수입 컨테이너 물동량은 15만 4천TEU를 기록, 전년동기대비 8.3% 증가, 전월대비 3.3% 감소함
- ◆ 수출 컨테이너 물동량은 14만 2천TEU를 기록, 전년동기대비 2.2% 증가, 전월대비 19.4% 감소함

<표 I-18> 산토스항 2015년 4월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

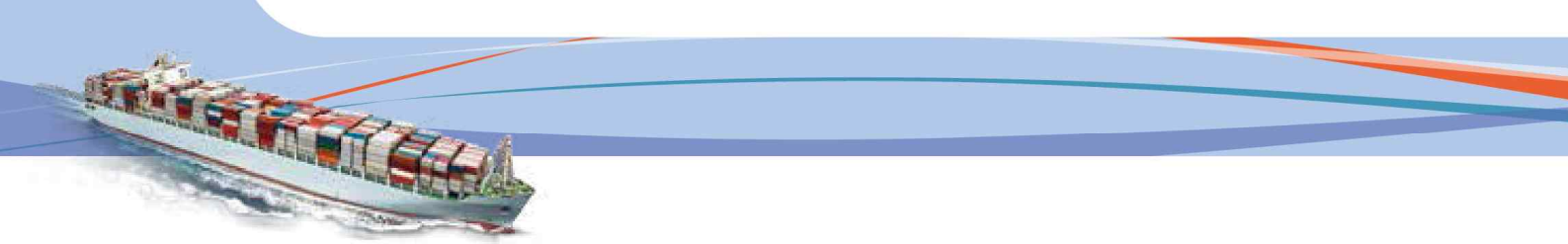
구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	4월	누적	3월	4월	누적		동월	누적
합계	281	1,095	335	296	1,194	-11.8	5.3	9.0
수입	143	539	160	154	600	-3.3	8.3	11.2
수출	139	556	176	142	594	-19.4	2.2	7.0

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

Ⅱ. 항만 및 산업 동향

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





1. 국내 항만 및 산업동향

1) 부산항

7월부터 컨테이너 하역요금 인가제 시행

- ◆ 하역시장 안정화를 위한 하역요금 인가제를 7월 1일부터 시행함
 - ◆ 과당경쟁에 따른 하역요금의 지속적인 하락에 따른 운영사 경영수지 악화 등의 문제를 해결하기 위한 방안임
 - ◆ 북항과 신항의 총 6개 터미널에서 인가제를 시행함
 - 북항 4개사(부산인터내셔널터미널, CJ대한통운부산컨테이너터미널, 동부부산컨테이너터미널, 한국허치슨터미널)과 신항 2개사(한진해운신항만, 현대부산신항만)
- ◆ 정기적인 실태조사를 수행하여 인가받은 요금의 준수여부를 모니터링하여 인가제의 안정적인 정착이 가능토록 할 계획임

‘부산항 신항 기본계획’ 변경 고시

- ◆ 대형수리조선단지 조성 및 신항 출입구의 토도 제거 등의 내용을 담은 ‘부산항 신항 기본계획’을 변경 고시함
 - ◆ 항만이용자들의 요구 및 항만경쟁력 강화를 통해 세계적인 항만으로 거듭나기 위한 방향으로 수립됨
 - ◆ 신항 출입구에 위치한 토도를 제거할 경우 입항로 폭이 기존 400m에서 800m로 확대됨에 따라 선박대형화에 따른 운항안전성 확보가 가능함
 - ◆ 또한 3만톤급 이상의 대형 선박을 검사할 수 있는 시설이 없어 중국, 싱가포르항 등을 이용하는 선박들에 대한 수리시설을 구축하여 부산항 경쟁력을 한층 더 높일 계획임
- ◆ 이번에 고시된 기본계획은 양적인 성장에서 벗어나 서비스 경쟁력 확

보로 다양한 부가가치 창출이 가능한 질적인 성장을 위한 패러다임에 따라 수립됨

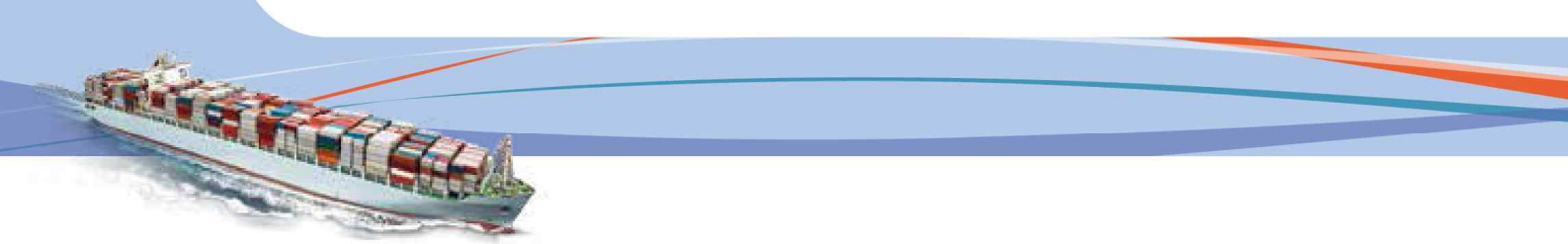
연도(椶島) 부산신항 랜드마크 개발

- ◇ 부산신항 입구에 위치한 연도에 신항을 대표할 수 있는 랜드마크 개발 용역이 발주됨
 - ◆ 0.5km²의 면적에 현재 52가구가 거주하고 있으나, 최근 개발계획에 따라 이주가 추진 중임
 - ◆ 향후 서컨테이너부두 및 배후단지 조성에 따라 육지와 직접 연결되어 섬으로서의 기능을 상실케 됨
- ◇ 부산신항을 조망할 수 있는 전망대 또는 신항 홍보관 건설 등의 다양한 대안들이 거론되고 있으며, 향후 개발이 될 경우 부산항의 주요 관광 자원이 될 것으로 기대됨

<그림 II-1> 연도 위치도



부산신항 배후단지조성사업 시공사 선정에 ‘종합심사 낙찰제’ 도입



- ◆ 부산신항 남컨테이너 항만배후단지 조성사업 시공을 위한 사업자 선정에 기존 ‘최저가 낙찰제’ 대신 ‘종합심사 낙찰제’를 도입함
- ◆ 종합심사 낙찰제는 최저가 낙찰제의 문제점을 보완한 제도로써 시공사의 공사 수행능력, 공사비 등을 종합적으로 고려하여 낙찰자를 선정하는 방식임
- ◆ 종합심사 낙찰제가 도입될 시 업체 간 가격담합 등을 원천적으로 차단하여 건전하고 투명한 건설사업이 시행될 것으로 기대함
- ◆ 기획재정부와 해양수산부는 향후 협의를 통해 구체적인 낙찰제 운용기준을 정립할 예정임

2) 인천항

● 인천항 상반기 ‘컨’ 물동량, 전년동기대비 1.0% 증가

- ◆ ’15년 인천항의 상반기 컨테이너 물동량은 전년동기 처리량인 112만 6천TEU대비 약 1.0% 증가한 113만 7천TEU를 기록함
- ◆ 수입의 경우 총 물동량 중 51.6%의 비중을 차지한 58만 7천TEU를 기록하였고, 전년동기대비 2천 4백TEU 증가하였으며, 수출은 전년동기대비 1만 6천TEU 증가한 53만 8천TEU를 기록함
- ◆ 인천항 컨테이너 물동량의 주요 교역 국가는 중국, 베트남, 홍콩임
- ◆ 교역 국가별 수입 물동량의 경우 중국 33만TEU, 베트남 4만 8천TEU를 기록하였고 각각 전년동기대비 4.7%, 10.2% 증가함
- ◆ 수출 물동량은 베트남 3만 8천TEU, 홍콩 2만TEU를 기록, 전년동기대비 각각 53.4%, 6.3% 증가하였으며, 증가 품목의 경우 베트남은 섬유류, 잡화, 차량 및 그 부품, 홍콩은 섬유류, 당류, 플라스틱 및 고무류를 중심으로 교역량이 증가함

● 인천항 국제여객터미널, 중국인 이용객 약 83.7% 기록

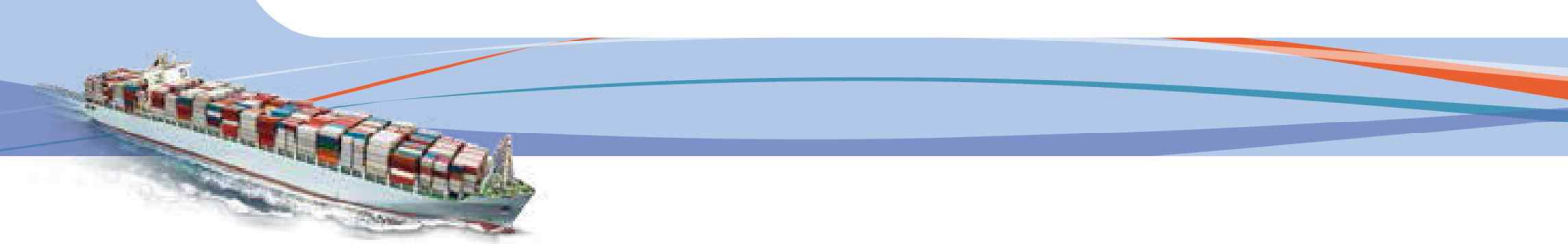
- ◆ 인천항 상반기 국제여객터미널 이용객은 총 40만 906명을 기록함

- ◆ 국적별 이용객 중 중국인의 비중은 약 83.7%인 33만 6천 명을 기록하여 전년동기 비중인 83.0% 대비 증가추세를 보였고 '12년 이후 중국인 이용객 비중은 4년 연속 60% 이상을 기록함

3) 여수/광양항

● 광양항, 주요 석유화학기업 동향

- ◆ 광양항에 위치한 여수국가산업단지는 국내 주요 석유화학제품 생산 단지임
 - ◆ LG화학, 롯데케미칼, 여천NCC는 여수국가산단에 위치, 에틸렌 크래커를 가동하며, 해당 회사의 에틸렌 생산능력 동향을 통해 광양항 석유화학산업의 추세를 전망할 수 있음
 - 에틸렌의 경우 석유화학제품(합성수지, 합성고무 등)의 주요 원료로 생산추이를 통해 전체 석유화학산업의 동향을 확인 가능함
 - ◆ 광양항에 위치한 주요 에틸렌 크래커의 생산능력은 '09년 350만 톤에서 '14년 406만 톤으로 연평균 3.0% 증가함
 - 다만, 향후 '17년까지 플랜트의 신규 증설 계획이 없기에 단기적으로 현재의 생산능력이 지속될 것으로 전망
 - '14년 LG화학에서 15만 톤 규모의 증설이 있었으며, 이는 여수 지역 에틸렌 크래커로는 4년 6개월 만의 증설임
 - ◆ 과거 중국, 중동 등에서 국내 제품에 대한 수요 증가에 따라 플랜트의 신규 증설이 이루어져 왔지만 최근 중국의 경제 성장률 둔화, 자국내 석유화학 제품 생산의 확대 등으로 국내 생산증가율은 점차 감소하고 있는 실정임
 - 에틸렌 수출 중 중국이 차지하는 비중은 '14년 기준 95.9%로 중국 의존도가 높음
 - ◆ 이에 따라 국내 석유화학제품 생산 기업은 중국 수출 의존도를 낮추는 한편, 경쟁력이 있는 제품에 집중하는 등의 자구책을 마련하고 있음



<표 II-1> 광양항 주요기업의 에틸렌 생산능력

(단위 : 천MT, %)

구분	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	연평균 증가율	
										'09~'14	'14~'17
LG화학	900	1,000	1,000	1,000	1,000	1,150	1,150	1,150	1,150	5.0	3.1
롯데케미칼	750	750	750	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5.9	3.7
여천NCC	1,850	1,900	1,910	1,910	1,910	1,910	1,910	1,910	1,910	0.6	0.4
합계	3,500	3,650	3,660	3,910	3,910	4,060	4,060	4,060	4,060	3.0	1.9

자료 : 2015 한국 석유화학 시장 전망, 화학경제 연구원

4) 울산항

● 울산항만공사, 울산신항 항만배후단지 4차 입주기업 모집

- ◆ UPA는 '14년 7월 준공된 신항배후단지의 잔여부지 5만 9,257㎡에 대해 입주기업을 모집
 - ◆ 입주대상 부지는 국도 31호선 및 울산국가산단 연결 도로 등 배후 교통망이 우수하고 인근지역에 국가산업단지가 있어 제조기업의 입지에 유리한 여건을 갖추고 있음
- ◆ 울산신항 배후단지는 영남권 수출입 활동을 지원하고 울산항을 고부가가치 화물 창출형 항만으로 성장시키기 위해 1,245억 원이 투입되어 조성됨
 - ◆ '10년 5월 1공구 착공을 시작으로 '17년까지 3개 공구를 단계적으로 매립해 총 67만 9,391㎡ 규모로 조성중임

● 울산항, 진입로 건설사업 예비타당성 조사 신청

- ◆ 울산지방해양수산청, 울산항 진입도로 건설의 예비타당성 조사를 신청
 - ◆ '14년 5월 해수부 자체 시행한 타당성 조사에서 비용편익이 1.45로 건설 타당성이 있다는 평가를 받음
 - ◆ 기재부는 약 6개월 동안 예비타당성 조사를 진행 후 '16년 초에 결과 발표 예정
- ◆ 울산항 진입도로 건설은 울산신항 개발과 울산대교 개통 등에 따른 교

통량 증가에 대비하고 항만 이용차량의 시가지 우회로 발생하는 교통 혼잡을 해소하기 위해 추진됨

- ◆ 울산신항과 울산 본항을 연결하는 동사업은 '23년 준공을 목표로 총 사업비는 2,312억 원이 투입될 예정

5) 평택·당진항

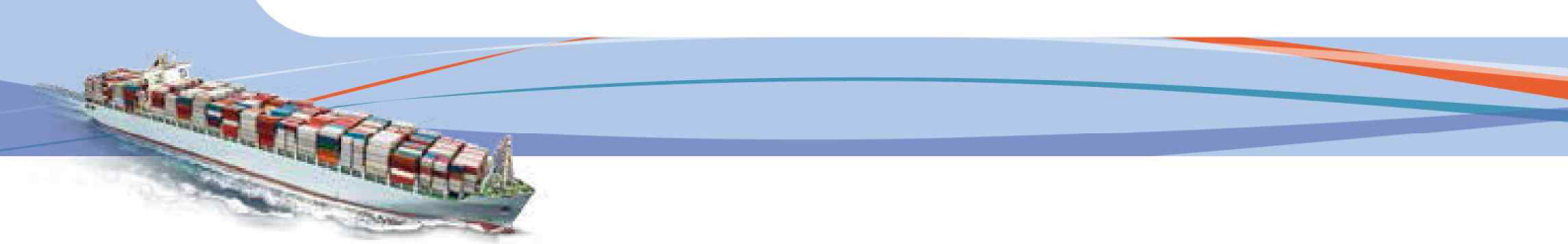
● 서부두 매립지와 충남 당진을 연결하는 연륙교 건설사업 타당성 확보

- ◆ 한국교통연구원이 해당 사업에 대한 타당성조사를 하였으며, 사업타당성이 확보되는 것으로 나타남(B/C=1.09)
- ◆ 당진~신평 내항 간 8개 노선에 대한 사업타당성 조사를 하였으며, 38번 국도에서 서부두를 연결하는 대안2가 사업타당성이 있는 것으로 나타남
 - 대안2는 항만 내 물동량 수송에 유리하고 서해안 고속도로와 접근이 쉬우며, 단지 내 계획된 4차로도로와 연계가 가능함

<그림 II-2> 연륙교 건설사업 대상지



- ◆ 해양수산부는 해당용역 결과를 바탕으로 기획재정부의 예비타당성 조



사 검토대상 사업으로 요청할 계획임

- ◆ 보고서에 따르면, 신규노선은 항만 차량비율이 70% 이상 될 것으로 예측되며, 항만배후도로의 ‘진입도로’에 해당하여 국비건설이 가능할 것으로 보임
- ◆ 현재, 당진시에서 평택·당진항의 서부두, 동부두로 접근하기 위해서는 평택시를 거쳐가야하는 등 접근이 불편함

<표 II-2> 항만배후도로 건설지침에 기재된 ‘진입도로’에 대한 정의

항만배후도로 건설지원지침

제2조 (용어의 정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

- ④ “진입도로”는 항만구역 밖에 위치하며 간선도로(국도, 지방도, 도시계획도로 등)에서 분기되어 직접 항만에 연결되는 도로로서 주로 항만화물 수송차량이 이용하는 도로를 말한다.

자료: 국토교통부

6) 대산항

● 대산항 '15년 상반기 컨테이너 물동량 전년대비 40.1% 급증

- ◆ '15년도 상반기 대산항의 컨테이너처리실적은 4만 4,603TEU로 전년대비 40.1% 증가함
- ◆ 대산항만청은 상반기 꾸준한 물동량 상승세를 기록하고 있어 '15년도 목표치인 8만 5천TEU를 초과 달성할 것으로 전망함
- ◆ 전년대비 컨물동량 급증원인은 '15년에 추가로 개설된 항로들로 인해 중동, 서남아, 남미지역까지 환적서비스가 확대된 것에 기인하는 것으로 분석되고 있음

7) 포항항

● 포항항 항만배후단지 입주기업 모집

- ◆ 포항지방해양수산청, 영일만항 일원 항만배후단지 입주기업 모집
 - ◆ 총 임대면적은 90,886㎡이며, 신청 최소 면적은 5,000㎡ 이상임
 - ◆ 포항항을 이용하는 물류업, 제조업, 외국인 투자기업이 대상이며 임대기간은 기본 30년이며, 협의를 통해 20년 연장 가능함

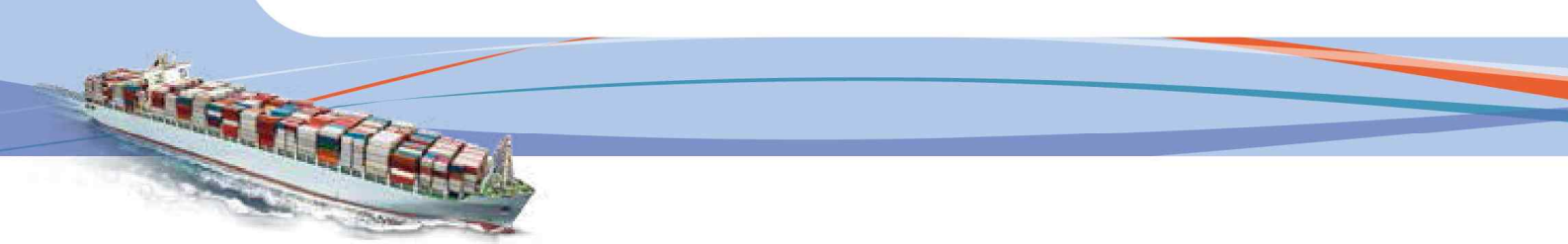
● 포항시, 물동량 유치 협의회 개최

- ◆ 포항시, 물류기업, 화주 등 20여개의 업체 담당자들이 참석
 - ◆ 동북 3성 수출물동량 확보방안과 포스코 등 철강기업에서 생산되는 물동량 연계 구축 방안 등이 논의됨
 - ◆ 회의 참석자들은 중국 동북 3성과 극동러시아 지역은 국제 물류 허브로 발전할 가능성이 높기 때문에 포항항을 이들 지역과 교류할 수 있는 거점항만으로 육성할 중장기적인 전략 필요 주문

8) 동해·묵호항

● 묵호항 재창조 1단계 사업 실시협약 체결

- ◆ '14년 11월 묵호항 재창조 1단계 사업계획서 제출을 시작으로 '15년 2월부터 8차례 실무협상과 본협상을 거쳐 주요사항에 대한 합의를 도출하여 지난 6월 4일 사업 실시협약을 체결함
- ◆ 묵호항 재창조 1단계 사업은 총 116억 원(해수부 32억원, 동해시 84억원)을 투입하여 '16년까지 완료 예정임
 - ◆ 사업계획 고시 및 실시계획 승인 등을 거쳐 올 12월에 착공예정임
- ◆ 이번 사업을 통해 노후화된 묵호지구 항만시설에 여객터미널 및 관광시설을 확충하여 여객 및 관광기능을 도입할 예정임



- ◆ 사업대상지는 목호항 후문입구에서부터 어항구 경계지역으로 중앙부두 여객터미널 신축에 역점을 둠
- ◆ 총 목호지구 3만 4,614㎡에 여객터미널(3,300㎡), 공원·녹지(1,457㎡), 보행자도로(1,600㎡), 주차장(1만 3,970㎡), 공공공지(9,147㎡), 교통광장(1,400㎡) 등으로 개발 예정임
- ◆ 1단계 사업이 완료되면 2·3단계 사업은 추후 동해항 3단계 사업과 연계하여 시행 예정임
- ◆ 여객터미널이 중앙 부두에 신축되면 주변 관광 자원과 연계된 시너지 효과로 지역경제 활성화가 기대됨

9) 군산항

● 군산항 해상풍력 지원부두 건설 불투명

- ◆ 지난 '11년부터 추진된 군산항 해상풍력지원부두의 실시계획승인절차의 지연 가능성이 높아짐에 따라 부두 건설 불투명 실정
- ◆ 해상풍력지원부두 건설을 위한 비관리청항만공사시행허가가 지난 7월에 이뤄짐에 따라 '15년 7월 9일까지 실시계획승인신청절차가 진행되어야함
- ◆ 그러나 사업자인 (주)한진은 주변 여건의 미성숙으로 승인절차를 밟고 있지 않고 있음
- ◆ 지난 '11년 산업통산자원부와 한전 및 발전 6개사 간 서남해 해상풍력 개발협약이 체결된 후 현재까지 해상시추조사에 따른 공유수면점·사용의 인허가가 이뤄지지 않는 등 불안요소가 많음
- ◆ 또한 어업보상문제 및 해상풍력발전기 설계·생산·설치 계약업체의 군산항 지원항만 이용 여부가 확정되지 않는 문제도 있음
- ◆ 이에 사업시행자인 (주)한진은 항만법에 근거 실시계획승인기한을 최대 1년 더 연장하는 방안을 검토 중에 있음

- ◇ 그러나 승인기한을 연기한다고 하더라도 불안요소가 해결되지 않으면 사업추진 일정이 제대로 실현되지 않을 가능성이 높아 지역경제에도 악영향이 우려됨
- ◇ 한편 서남해 해상풍력개발사업은 총 12조원을 들여 '18년까지 실증단계, '20년까지 시범단계, 이 후 확증단계별로 부안~영광 해상에 약 2.5GW 규모의 풍력발전단지를 건설하는 내용을 골자로 함
- ◇ 해상풍력개발사업의 풍력발전설비 및 기자재의 원활한 공급을 위해 '17년까지 약 650억 원을 투입하여 군산항 7부두(75번선석)에 해상풍력지원부두를 건설하기로 함

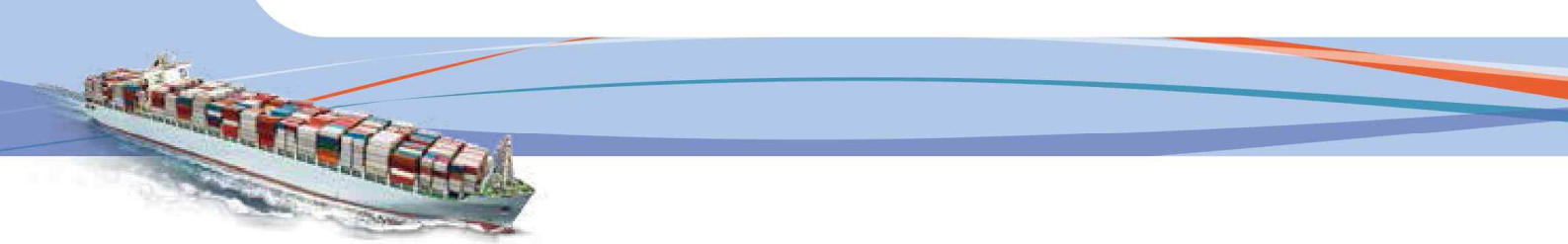
10) 목포항

● 메르스(MERS)로 인한 연안여객실적 감소

- ◇ 메르스로 인해 다도해 관광산업 위축으로 전체 연안여객실적이 감소함
 - ◆ 올해 6월의 목포항 여객실적은 약 17만 명으로 전년동기대비 80% 수준임
 - 6월은 수학여행 등 단체여행수요가 많은 시기이나, 메르스로 인해 배편을 취소하는 등 선사들의 피해가 큼
 - 목포항 관계자에 따르면, 메르스로 인한 불황이 작년 세월호 참사 때보다 심각한 수준이라고 함

● 목포신항, 자동차부두 운영사 모집 유찰

- ◇ 목포신항국제자동차부두(주) 컨소시엄이 목포신항 자동차부두 운영사 모집에 단독 응찰했으나 점수 미달로 유찰됨
 - ◆ 컨소시엄은 현재 목포항에서 자동차 하역작업을 하는 하역3사로 구성됨
 - 현재 재정(잡화)부두에서 동방(주), 세방(주), CJ대한통운(주)이 자동차 하역 중임
 - 자동차부두 운영사를 모집하는 신항 자동차부두는 선석길이 240m로 3만톤급 선박의 접안이 가능함



11) 마산항

● 가포신항, 물동량 증가세 지속

- ◆ 창원시는 GM, 팬스타그룹 등과 업무협약 체결을 통해 물동량 유치
 - ◆ '15년 5월까지 누적물동량은 총 613만 5톤으로 전년대비 12.6% 증가함
 - ◆ 컨테이너물동량은 전년대비 68.5%가 증가한 6,288TEU를 기록하여 '15년 1만 TEU 달성이 확실시됨
 - ◆ 창원시는 화물 유치 보조금 상향조정 및 인센티브 지원을 강화할 수 있는 '창원시 마산항 컨테이너화물 유치 지원조례'의 개정에 착수

● 하동 노량항, 복합형 관광어항으로 개발 추진

- ◆ 해양수산부는 233억을 투입하여 개발 추진
 - ◆ '08년 국가어항으로 지정되었으나 기본시설이 부족하여 어항으로서의 기능을 제대로 수행할 수 없어 '20년까지 방파제 180m, 물양장 190m 등 관련 시설 건설
 - ◆ 어항 시설 외에 거북선을 형상화한 인도교, 산책로 등을 함께 추진하여 복합 관광어항으로 추진할 계획

2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

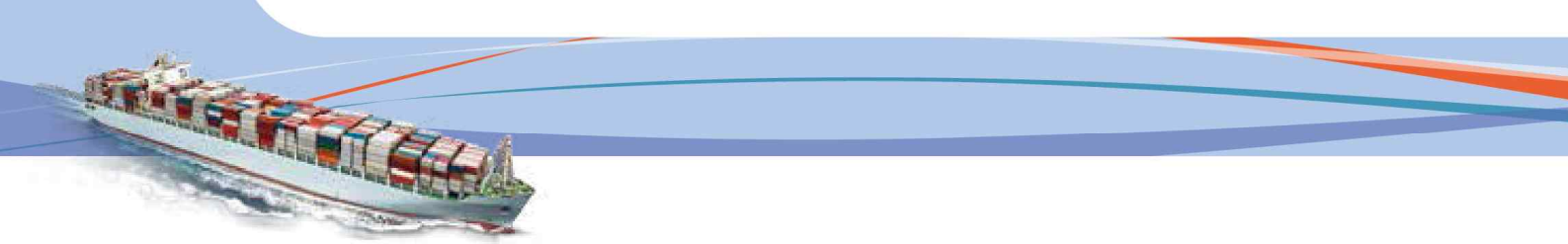
● 중국 항만 동향

- ◆ 닝보-저우산(Ningbo-zhousan)항, 항만 기능 변경 운영²⁾
 - ◆ 닝보항의 �젠하이(Zhenhai)항은 기존에 석탄부두로 이용하는 2번 선석을 컨테이너로 전환하여 운영함
 - 컨테이너 철도 인입선을 건설하여 복합운송(Sea-rail)체계를 구축함
- ◆ 닝보-저우산(Ningbo-zhousan)항, 복합운송 수송량 최고치 기록
 - ◆ '15년 6월 닝보-저우산항 복합운송(Sea-rail) 수송량은 전년 대비 57.3% 증가한 1만 5,300TEU를 기록함
 - ◆ 이러한 복합운송 수송량 증가는 '15년 5월에 신규 건설된 2개의 복합운송라인때문인 것으로 추정됨
- ◆ 칭다오(Qingdao)항, 터키 Arkas그룹과 제휴 체결³⁾
 - ◆ 청도항만그룹은 아카스그룹이 운영하는 마르항(Marport) 간에 항로개설, 무역량 증가, 물류시스템에 대한 투자, 교역량 증가 등에 대한 협약 체결
 - 터키 아르카스(Arkas)그룹이 운영하는 마르항(Marport)은 이스탄불에서 가장 큰 컨테이너 터미널이며 1만 4천TEU선박 입항이 가능하며 '14년 285만TEU를 처리함
- ◆ 칭다오(Qingdao)항, 자동화 컨테이너 터미널 개발⁴⁾
 - ◆ 칭다오항만그룹은 완전 자동화 컨테이너 터미널 시스템을 개발 예정
 - 현재 계획으로 3단계로 진행하여 6개의 컨테이너선석에 적용할 예정이며 기존 터미널에 비해 효율성을 30% 향상시키며 노동력은 70% 감소시킬 것으로 기대

2) www.nbport.com.cn

3) www.Schednet.com

4) www.Schednet.com

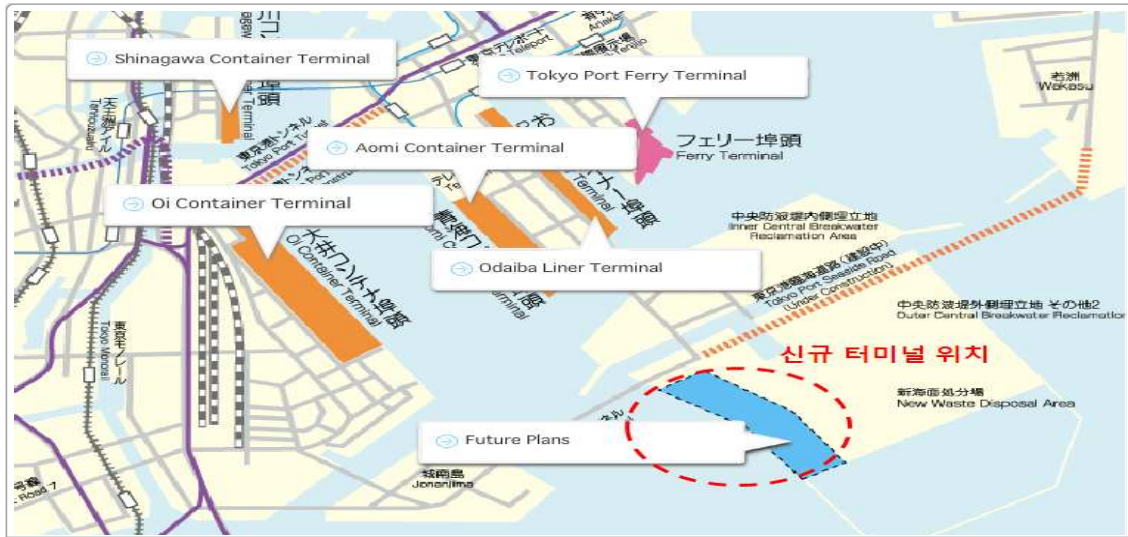


2) 아시아

🌐 일본, 케이힌항 컨테이너 터미널 재배치 계획

- ◆ 케이힌항은 도쿄만에 위치한 도쿄항, 요코하마항, 가와사키항으로 신규 컨테이너 부두 건설에 따라 선석 재배치가 계획됨
 - ◆ 도쿄항의 경우 '17년 중앙 방파제 측면에 컨테이너 부두 2선석이 개장할 예정
 - 현재 아오미 터미널 A3선석에 위치한 한진터미널이 신규 개발되는 부두로의 이전 의사를 밝힘
 - 한진터미널의 이전으로 유허선석이 되는 아오미 터미널에는 현재 노후된 부두를 사용하고 있는 운영사가 이전할 계획으로 컨테이너 처리 기능의 최적화가 기대됨
 - ◆ 요코하마항의 경우 최근 개장한 남쪽 혼모쿠 부두 MC-3 컨테이너 터미널에 NYK의 이전이 가시화되고 있음
 - NYK는 현재 요코하마항 다이코쿠 부두 C4선석을 이용하고 있으며, 혼모쿠 부두로의 이전은 '15년 내에 이루어질 전망
 - NYK의 이전으로 유허화되는 선석은 도쿄항과 같이 기존에 노후된 부두의 운영사가 이전할 계획
- ◆ 케이힌항은 기존 터미널의 정비(수심확보 등) 및 신규 하역기 설치로 기간항로 확대 및 피더화물 유치를 통한 물동량 확보를 기대하고 있음

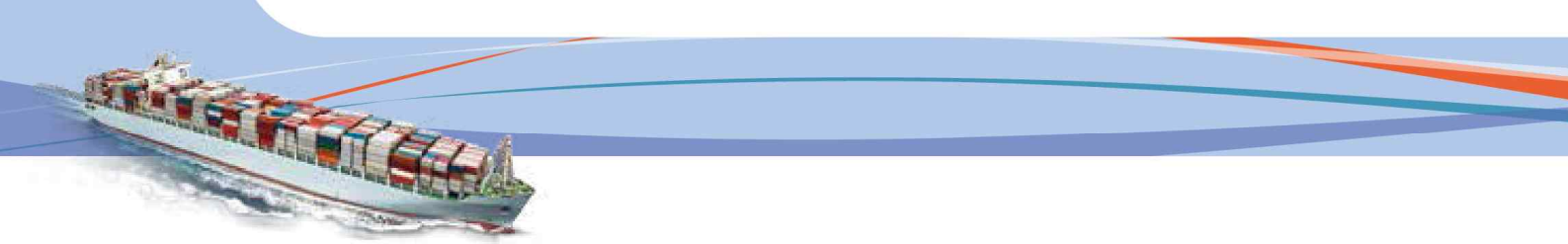
<그림 II-3> 도쿄항 컨테이너 부두 배치도



자료: 도쿄항 부두 주식회사

● UAE, 제벨 알리(Jebel Ali)항에 신규 컨테이너 터미널 건설

- ◆ DP World는 제벨 알리항에 16억 달러가 소요되는 신규 컨테이너 터미널 건설사업에 착수함
 - ◆ Container Terminal Four Project (T4)의 신규 컨테이너 개발은 '18년 완공될 예정으로 310만TEU의 하역능력을 추가적으로 확보하게 됨
 - ◆ T4는 기존 컨테이너 터미널 2의 북측지역에 조성된 매립부지에 조성될 예정으로 접근 효율성 증대를 위해 3km의 교량을 건설할 예정임
 - ◆ 1단계 사업에는 18m 수심의 1.2km에 달하는 안벽 건설과 더불어 세계 최대 규모의 반자동화 안벽크레인 13기를 도입할 예정임
 - ◆ 또한 야드 내에는 ARMG(Automated Rail-Mounted Gantry Cranes)도 13기를 운영할 예정임
- ◆ T4가 완공될 시 제벨 알리항의 총 컨테이너 하역능력은 2,210만TEU가 될 것으로 전망됨
 - ◆ 제벨 알리항의 총안벽길이는 1.2km에 최소 110기 이상의 크레인을 보유하게 되며, 초대형 컨테이너선 10기가 동시 입항 가능한 시설을 보유하게 됨
 - ◆ 고객 니즈에 대응하기 위함 뿐만 아니라, 'Dubai Expo 2020'에 맞춰 증가할 것으



로 전망되는 화물수요에 효과적으로 대응이 가능할 것으로 보임

- ◆ DP World는 지속적으로 인프라, 장비, 인력 등에 지속적인 투자를 통해 효과적인 항만운영이 가능토록 하여 고객의 이용편의성 및 항만경쟁력을 강화해 나갈 계획임

● 국적선사, 컨테이너항로 개설을 통해 말레이시아 시장내 입지 강화

- ◆ 장금상선은 에버그린과 선박 맞교환(스왑) 협약을 통해 파시르구당을 잇는 컨테이너 항로 개설 예정
 - ◆ 동협약을 통해 장금상선은 에버그린이 서비스하고 있는 동북아-동남아서비스(NSB)를 이용해 중국 서커우와 말레이시아 파시르구당을 기항하게 됨
 - ◆ 장금상선은 에버그린의 NSB 서비스를 이용하는 대신 에버그린에 부산-중국-인도네시아(PCI)의 선박을 임대함
- ◆ 취항선박은 3,000TEU급(ANKE), 2,700TEU급(SATTHA BHUM)등 총 4척의 선박이 우리나라의 부산, 광양, 인천 등을 기항함
- ◆ 에버그린과의 서비스 제휴를 통해 장금상선은 한국-말레이시아 항로를 주 2항차로 서비스를 확대하게 됨
 - ◆ '15년도에 장금상선은 필리핀 마닐라 노선 재개, 캄보디아 시아누크빌, 인도 콜카타, 미얀마 양곤 등 신흥시장인 동남아시아 시장 확대를 진행 중임

3) 유럽

● 로테르담항의 ECT 델타 터미널, 슈퍼 포스트파나막스급 크레인 3기 도입

- ◆ 초대형선(ULCS; Ultra Large Container Ships)을 처리하기 위한 새로운 크레인 3기 도입
 - ◆ 스프레더 높이는 50m이고 24열까지 처리 가능하며, 원격조정이 가능함
 - ◆ 중국 ZMPC에 발주하였으며, 작년에는 포스트파나막스급 크레인 5기를 인도

받은바 있음

- ◆ 새로운 크레인 도입으로 인해 동시에 20,000TEU급 컨테이너선 여러대를 처리할 수 있을 것으로 기대됨

● 6월 유럽노선 운임 최저 수준 기록

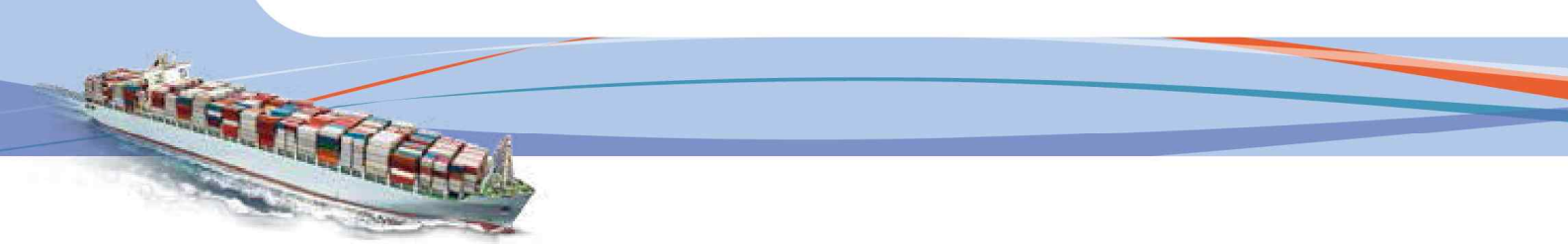
- ◆ 6월 5일~10일 상하이-유럽 노선의 평균 운임은 1TEU당 284달러로 역대 최저 수준을 기록함
 - ◆ 올해 1월말 최고치였던 1,256달러보다 77.4% 하락한 수치임
- ◆ 유럽노선의 운임 악화는 선박 대형화에 따른 공급과잉 현상에 따른 것으로 보임
 - ◆ 머스크와 MSC, CMA 등 유럽의 대형선사들이 초대형 선박을 앞세워 가격 경쟁을 주도 하고 있음
 - ◆ 유럽항로에 투입된 선박에 비해 유럽의 경기침체로 물동량이 늘지 않음에 따라 공급과잉현상이 나타남
- ◆ 그러나 오션쓰리(O3)⁵⁾가 6월 하순부터 아시아-유럽 항로의 선복 감축계획을 발표함에 따라 유럽운임이 반등할 것으로 전망됨
 - ◆ 선복 감축을 통해 주당 1만TEU 이상의 선복감축 효과를 얻을 수 있을 것으로 예상함

4) 미주

● 니카라과, 운하건설로 인한 반중여론 가열

- ◆ 좌파정당 소속의 니카라과 대통령은 홍콩니카라과운하개발(HKND)에 50년 운영권을 허가함
 - ◆ 홍콩니카라과운하개발(HKND)은 건설비 500억 달러를 투입하여 '20년부터 분

5) CMA CGM, UASC, 차이나쉬핑



격적인 운영을 시작할 예정임

- ◆ 니카라과 정부는 반미 세력을 강화하기 위해 중국에게 건설권을 넘겼으며, 중국은 중남미에서 영향력을 강화하기 위해 공사를 시작했다는 의견이 지배적임
- 파나마 운하는 미국주도의 운송로이며, 니카라과 운하가 건설될 시 아시아발 선박들이 니카라과 운하를 이용할 가능성이 높을 것으로 보임

◆ 니카라과 운하 건설에 반대하는 농민과 원주민 1만 5천여명이 6월 15일, 니카라과운하에 반대하는 시위를 벌임

- ◆ 운하의 수로가 중미지역 상수원인 니카라과호수, 열대우림지역, 마을 40여곳을 지나갈 예정임
- 니카라과운하는 파나마의 수로보다 3배 긴 278km이며, 파나마 운하의 2배에 달하는 물동량이 통과할 전망이다
- ◆ 따라서, 운하건설로 인한 환경비용이 막대할 것으로 보이며, 지역 거주민 3만여명이 정착지를 잃게 될 것으로 우려하고 있음
- 주변 환경 및 거주민들에 미칠 영향을 제대로 고려하지 않고 사업을 강행했다는 여론이 계속되고 있음
- ◆ 반면, 니카라과 정부는 25만 명의 직간접 고용창출효과와 국내총생산의 2배 증가를 예상하고 있음
- ◆ 또한, 홍콩니카라과운하개발은 운하건설 사업은 중국 정부와 관련이 없다고 주장하고 있음

5) 아프리카

● 나이지리아 라고스(Lagos)항, 진입도로 정체 악화

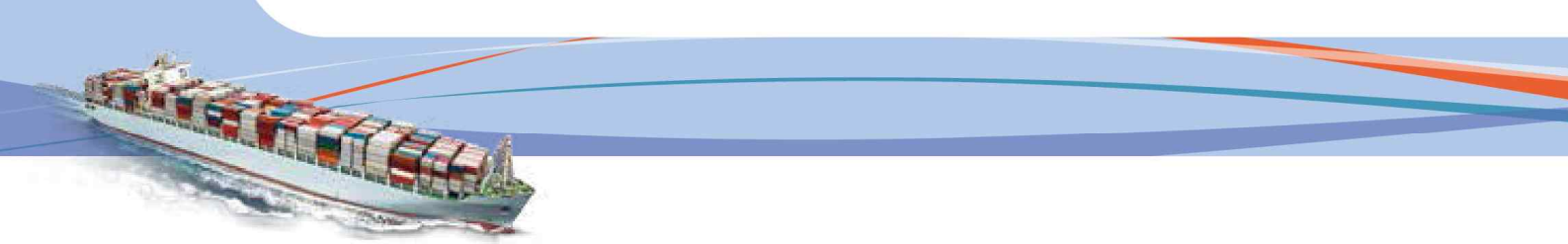
- ◆ 항만과 연결되는 도로의 극심한 정체로 인해 라고스항은 나이지리아 관세사 협회로부터 항만폐쇄 요청을 받고 있는 것으로 밝혀짐
- ◆ 나이지리아 관세사 협회는 라고스항 관세업무를 전담하고 있으며, 항만을 이용하는 수출입 화주 고객들을 통해 막대한 양의 관세수입을 창출하고 있음

- ◆ 현재 라고스항에 트레일러가 진입하는데 평균 4일이 소요되며, 대책이 강구되지 않을 경우 항만 관세업무를 무기한 중단할 수 없는 상황임

6) 오세아니아

● 칼마(Kalmar)사, 보타니(Botany)항에 서비스 제공예정

- ◆ 칼마사는 전자동 스트레들 캐리어 시스템을 호주 시드니 보타니(Botany) 컨테이너 터미널의 패트릭 하역사(Patrick Stevedores)에 제공하기로 협약을 맺음
- ◆ 기존에 수동으로 운용되었던 해당 시스템을 자동으로 전환하는데 약 4일이 소요될 예정이며, 타 컨테이너 항만에서의 운용사례를 최대한 참고하여 동 항만에 최적화 할 예정임
- ◆ 칼마사의 자동시스템인 오토스트라드(AutoStrad) 기술은 패트릭 하역사와의 지속적인 의견교류로 정교화 되어 왔으며, 터미널 출입구에서 안벽주변부까지 아우르는 운영 효율성 극대화를 목표로 한 레이더 기반 운항시스템(radar-based navigation system)에 기반을 둠
- ◆ 칼마사의 오토스트라드 기술은 이미 호주 브리스번 및 시드니에서 운용되며 생산성, 안정성, 비용절감 측면에서 입증된 사례가 있으며, 전 세계 다수의 컨테이너 터미널에 설치되어 운용중임



3. 품목별 동향

1) 양곡

● 중국, '15/16년 대두수입 사상 최대 전망

- ◆ USDA는 세계 최대 대두 수입국인 중국이 '15/16년(10월-9월) 대두 오일시드를 전년동기대비 5.5% 증가한 7,700만 톤을 수입할 것으로 전망함
- ◆ 중국 국립곡물원유 정보센터는(CNGOIC) '15/16년도 중국의 대두 수입량이 USDA 전망치(7,700만 톤)를 약간 하회하는 수준이 될 것으로 전망함
- ◆ 중국은 육류 수요 증가에 따라 사료원료인 대두박 및 식용료 원료인 오일시드의 수입이 증가함
 - ◆ 60% 이상을 브라질, 미국, 아르헨티나로부터 수입하고 있음
- ◆ 대두 수입과는 대조적으로 15/16년 중국의 카놀라 수입은 전년동기 대비 6.3% 감소한 4,500만 톤에 이를 것으로 전망되고 있음

2) 시멘트

● 시멘트 수출량, 작년대비 급감추세

- ◆ '15년 5월까지의 누적 시멘트 수출량은 전년동기대비 37.4% 감소한 233만 6천 톤을 기록함
 - ◆ 연간 수출량의 경우 '14년에는 952만 5천 톤을 기록하며 '11년 996만 5천 톤에 이어 역대 두 번째로 높은 수치를 보였으나 올해 상반기 큰 폭으로 감소함
- ◆ 시멘트 수출량 감소의 이유는 국내 건설경기 회복에 따른 내수의 급증

으로 분석됨

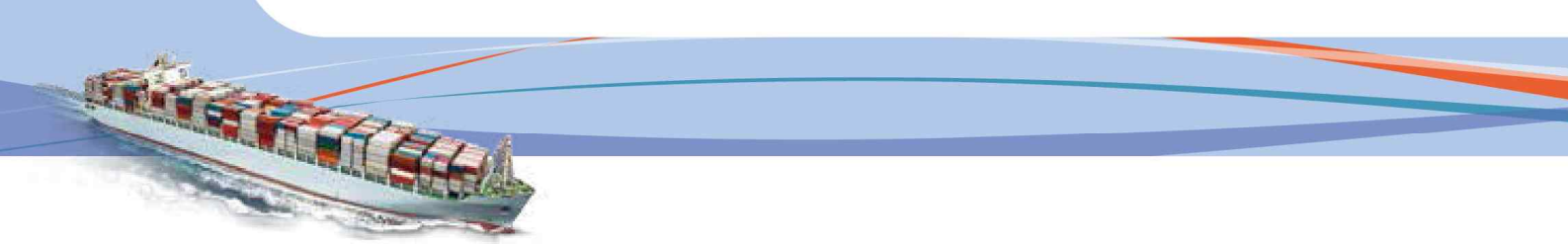
- ◆ 시멘트 내수의 경우 전년동기대비 4.9% 증가한 1,842만 톤을 기록하였으며, 시멘트 재고량은 전년동기대비 8.7% 감소한 117만 톤을 기록함
- ◆ 시멘트는 품목 특성상 경기 악화로 인한 내수 부족시 적체된 재고를 수출을 통해 소진함
- ◆ 단가당 수익률의 경우 수출(톤 당 50달러 선) 대비 내수(톤 당 7만 5천 원)의 수익률이 높으며, 해외항만 싸일로 운영비, 보험료, 운임등을 고려할 시 내수 시장의 이윤이 높은 상황임
- ◆ 또한 강원권 시멘트 공장의 가동률이 최고수준으로 높아졌으며, 무리한 수출을 지속한 동인이 없어짐
- ◆ 향후 시멘트 내수 판매 증가 추세가 지속되는 기간 동안 시멘트 수출은 부진할 것으로 전망됨

3) 석탄

● 산업통산자원부, 제7차 전력수급기본계획(안) 발표

- ◆ ‘포스트-2020’에 따른 온실가스 감축 목표를 반영하여 석탄화력발전소 4기의 건설 취소 계획이 담긴 제 7차 전력수급기본계획(안) 발표
- ◆ 영흥 7,8호기(1,740MW)와 동부하슬라 1,2호기(2,000MW)는 '13년 발표된 제6차 전력수급기본계획에 반영되었으나 송전선로 문제로 사업의 시행이 어려운 점을 이유로 철회하기로 결정함
- ◆ 또한 장기가동의 석탄화력 설비의 대체 건설 시에는 기존용량범위 내에서 환경성이 개선되는 경우에 한해 허용키로 함
- ◆ 제 6차 전력수급기본계획과 비교하여 석탄 비중이 2.5% 감소함

6) 신기후체제(Post-2020): '20년 이후부터 선진국과 개도국이 모두 온실가스 감축의무를 부담하는 기후변화협약으로 '11년 12월 남아프리카공화국 더반에서 출범 결정되었으며 '15년 12월까지 구체적인 협상문안 확정 예정임



- ◆ '29년 전원구성은 정격용량을 기준으로 석탄(26.7%), 원전(23.7%), LNG(20.5%), 신재생(20.0%) 순으로 될 전망이다
- ◆ 향후 전력수급기본계획(안)에 대한 공청회, 국회 상임 보고 등을 통한 다양한 이해관계자들의 의견수렴을 통해 6월 말 최종안 확정 예정임
- ◆ 원안이 최종적으로 확정이 된다면 석탄화력설비 취소계획이 반영되어 장래 국내 수입 석탄물동량이 감소할 것으로 전망됨

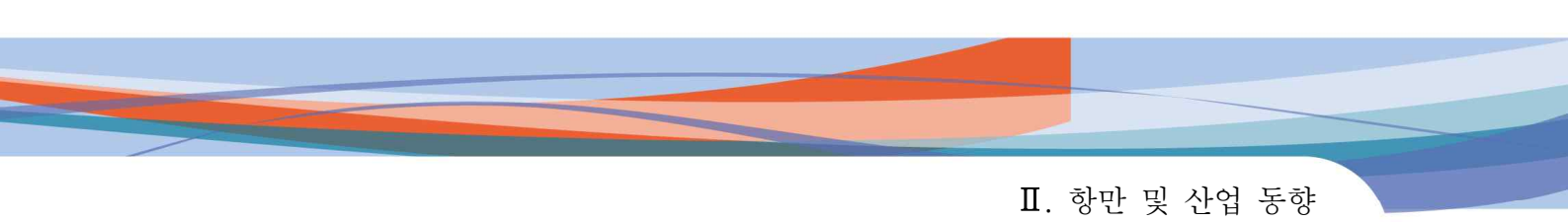
● 몽골, 북한 나진항을 통해 한국으로 석탄 수출

- ◆ 몽골의 석탄채굴회사인 샤린 골(Sharyn Gol)은 북한 나진항을 통해 한국에 석탄을 수출할 계획이라고 밝힘
- ◆ '15년 6월, 샤린 골은 몽골정부와 한국의 삼목해운이 최근 설립한 합작회사인 몽골삼목물류와 석탄 수송 계약을 체결함
- ◆ 몽골에서 4,000km 떨어진 북한 나진항까지 열차로 운송 후 한국까지 선박으로 운송 예정
- ◆ 연간 석탄 30만 톤을 수출할 것으로 예상하고 있으며, 수출 가격은 협상 중에 있음

4) 목재

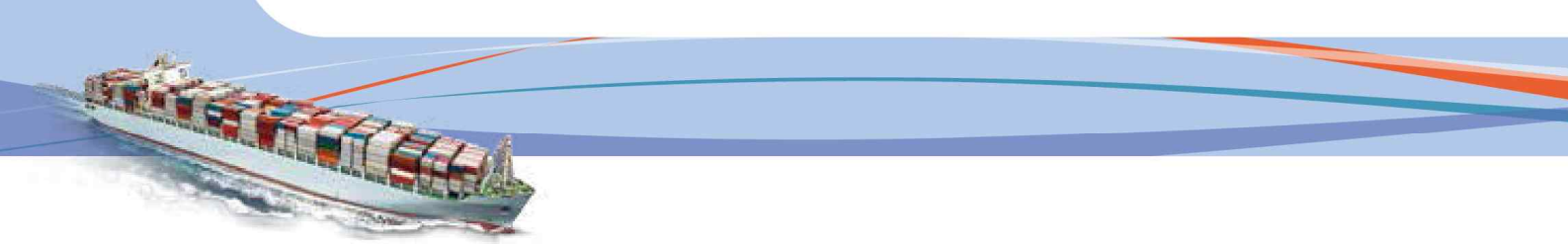
● 원목적치장 확보를 위한 방안 필요

- ◆ 인천과 부산의 원목 적치를 위한 부지들이 용도변경 등으로 처리할 수 있는 부지확보가 어려운 실정임
- ◆ 인천은 원목적치장으로 사용되는 한진중공업 보세장치장이 용도변경이 되었으며, 부산항도 기존 공동 원목적치장이 대체부지를 마련하지 못하여 주변 이 용업체들이 배후부지 등으로 흩어지게 됨
- ◆ 원목의 특성상 해충 및 악취 발생으로 인하여 주변에서 처리하는 것을 꺼려하는 화물 중 하나로서, 인천 북항배후단지 북측 준설토 매립지를 원목 적치를



Ⅱ. 항만 및 산업 동향

위한 기능으로 사용토록 고려되었으나, 인근 주민 반대 등에 따라 취소됨



● 국가별 주요 동향

- ◆ 일본, '15년 3~4월 파티클 보드(Particle Board) 거래량 감소
 - ◆ 계절적 요인도 일부 있지만, 3월초까지 유지되던 가수요 상태가 갑자기 둔화되며 거래량이 감소함
- ◆ EU, '15년 상반기 열대산 목재제품 수입 전년동기대비 20.9% 증가
 - ◆ 유로화가 약세됨에 따른 영향보다는 전체적인 열대산 목재의 공급량 증가와 더불어 목재시장이 회복세로 전환됨에 따름

5) 철광석

● 철광석 가격 '15년 1월 이후 최고치 기록

- ◆ 6월 10일 기준, 중국 텐진항에 도착한 철광석 가격(62% Fe 분광)이 전날보다 1.20불 오른 톤당 65.10불 기록
 - ◆ '15년 1월 이후 최고치를 기록하였으며 4월 평균가(50.54불)보다 28.8% 증가한 가격임
- ◆ 중국의 고원가 광산에서 약 2억 톤의 물량이 퇴출되면서 수입이 다소 늘어날 것이라는 기대감이 원인으로 작용
 - ◆ '14년 하반기부터 시작된 철광석 가격의 하락압박으로 중국 내 문을 닫는 고비용 중소광산들이 많아짐
- ◆ 또한 최근 중국 주요항구의 철광석 재고량의 감소도 철광석 가격 상승의 원인으로 분석됨
 - ◆ '15년 5월 말 중국 주요항의 철광석 재고량은 8,331만 톤으로 전월대비 14.3%감소, 전년동기대비 26.3% 감소한 수치임)

7) POSRI, China Steel Monthly

- ◇ 그러나 5월 철강 생산량이 전월대비 증가하였지만 '14년 동월보다 감소하고 있기 때문에 재고량의 감소는 일시적인 것으로 판단됨
- ◇ 또한 메이저 광산업체들의 증산계획으로 인해 공급과잉현상은 당분간 해소되지 않을 전망으로 철광석 가격 반등은 일시적인 현상일 가능성이 큼

6) 모래

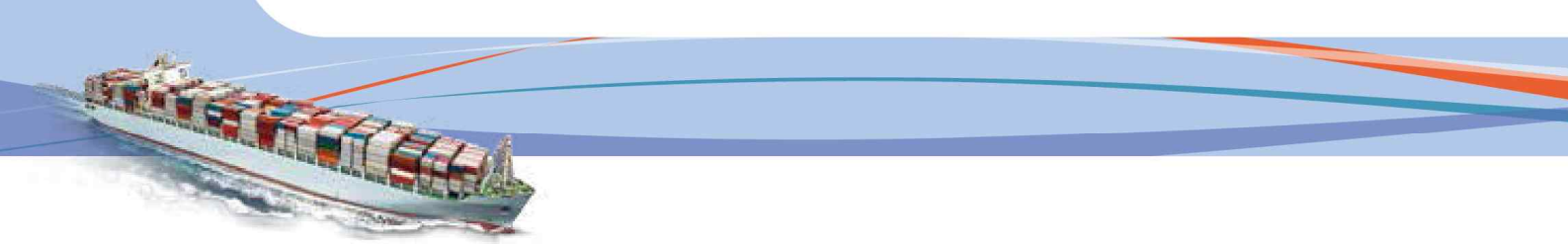
● 제주, 골재 수급 불균형 가중

- ◇ 제주지역 수요대비 골재 공급량 비중은 103.2%로 전국 최하위 수준을 기록함⁸⁾
 - ◇ 제주해군기지 공사 현장에 다량의 골재가 사용됨으로 인해 일반 공사현장에 사용할 물량의 부족 현상이 심화되고 있음
 - ◇ 또한 골재 공급가격이 전년대비 약 2배 증가하여 골재난이 가중되고 있으며, 골재개발을 위한 석산개발은 환경과피 문제로 불가한 상황임
 - ◇ 바지선을 통한 육지로부터의 조달은 불량골재 공급 가능성이 높으며, 세척작업 및 운송 관련 비용 등이 추가적으로 발생함
- ◇ 현재 제주도는 골재난 해소를 위해 서귀포시 안덕면에 위치한 제주신화역사공원 공사 부지 인근 암반 55만m³의 골재 활용방안을 모색중에 있음

7) 철재/고철

- '15년 5월 세계 조강생산량은 전년대비 1.7% 감소한 1억 3,918만 5천 톤을 기록

8) 일반적으로 골재업계에서 인정하는 안정된 골재수급비중은 110.0% 수준임



◇ 일본(67만 2천 톤 감소)을 중심으로 아시아의 물동량이 감소하였으며
전년동기대비 124만 4천 톤 감소함

<표 II-3> '15년 5월 세계 조강생산량

(단위: 천 톤,%)

구분	2014		2015		증감률	
	5월	누적	5월	누적	당월	누적
EU	14,981	73,261	15,292	73,484	2.1	-0.6
other Europe	3,208	15,097	3,127	14,388	-2.5	-4.5
C.I.S	9,731	45,173	8,846	42,419	-9.1	-5.7
North America	10,229	50,027	9,629	46,497	-5.9	-6.8
South America	3,806	18,613	3,844	18,588	1.0	-0.5
Africa	1,169	6,452	1,108	5,780	-5.2	-9.9
Middle East	2,490	11,529	2,511	11,811	0.8	4.4
Asia	95,542	463,061	94,298	459,978	-1.3	-0.9
China	70,432	342,033	69,953	338,866	-0.7	-1.0
India	7,383	35,479	7,598	37,535	2.9	7.5
Japan	9,590	46,103	8,918	44,065	-7.0	-3.7
South Korea	6,195	30,221	6,019	28,671	-2.8	-6.7
Taiwan,China	1,942	9,225	1,484	9,204	-23.6	4.7
Oceania	437	2,224	530	2,348	21.4	3.5
Total 65 countries	141,593	685,437	139,185	675,292	-1.7	-1.6

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

● 일본, 철강 산업 지원 정책 실시

◇ 일본은 다음과 같은 정부차원에서 철강 산업의 성장 기조를 유지할 수 있는 지원 정책 발표

- ◆ 일본 철강 산업의 생산과 고용을 유지하면서도 수익을 향상시킬 수 있는 전략 과제 발굴 및 대응책 수립
- ◆ 세계 철강 공급 과잉 능력 구조를 완화하기 위한 대책 강구
- ◆ 향후 일본 철강업이 지향해 나가야할 기술 개발 방향성 추진 대책 수립

◇ 우리나라 정부는 철강업계의 자발적인 사업구조 개편 주문

◆ 정부는 ‘사업재편지원특별법’을 제정하여 자율적인 사업 구조 개편을 지원할 예정

◎ 한-중 FTA 공식 서명, 철강업에 일부 긍정 효과

◇ '15년 6월 한-중 공식 서명이 이루어짐에 따라 철강산업에도 영향을 미칠 것으로 예상

◆ 철강산업은 중국 주요 품목인 냉연강판, 프테인리스 열연강판 등이 개방됨에 따라 일부 긍정적인 효과가 예상됨

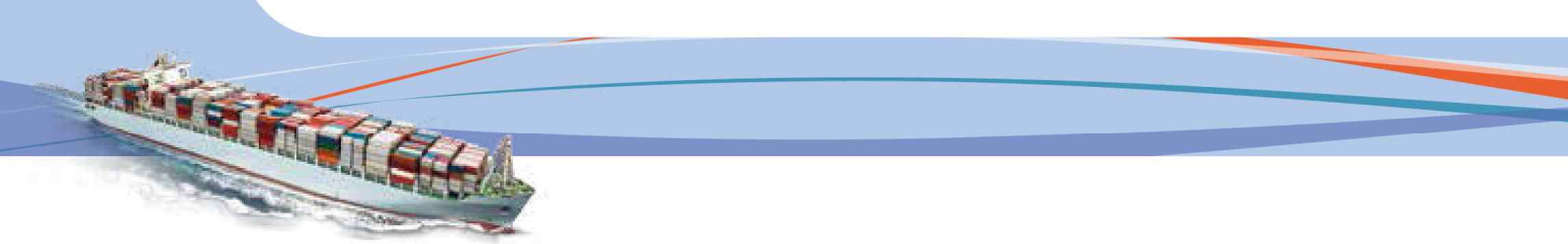
· 하지만 이미 다자간철강협상(MSA)를 통해 대다수 품목을 개방하여 그 영향은 크지 않을 것으로 예상

◎ 베트남, 5월 고철 수입량 감소

◇ 베트남의 고철 수입량은 전월대비 큰 폭으로 감소함

◆ '15년 5월 고철 수입량은 전월대비 25.7% 감소한 18만 7천 톤을 기록

◆ 5월까지 고철 누적 물동량은 18.9% 감소한 106만 6천톤을 기록함



8) 자동차

● 현대글로비스, 충남아산 제2KD센터 착공

- ◆ 착공한 제2반조립부품(KD: Knock Down) 물류유통센터는 '15년 말 준공될 예정임
 - ◆ 아산 제2KD센터는 대지면적 4만 3천㎡, 건축면적 2만 1천㎡으로 자동차 반조립 부품 포장장과 사무동이 위치할 예정임
 - ◆ 현대글로비스는 그 외에도 현재 충남 아산에 제1KD센터, 울산과 전북에 각각 1개의 KD센터를 운영하고 있음
- ◆ 현대글로비스는 충남아산 제2KD센터를 통해 기아자동차 멕시코공장에 자동차 반조립부품을 공급할 예정임
 - ◆ 현대글로비스는 국내 및 해외에서 완성차 생산 부품을 조달하여 KD센터에서 포장 후 현대기아차 해외공장으로 수출하고 있음
 - 현대자동차는 인도, 중국, 미국, 터키, 체코, 러시아, 브라질에서 현지 생산을 하고 있으며, 기아자동차는 중국, 슬로바키아, 미국에서 현지생산을 하고 있음
 - ◆ 기아자동차 멕시코공장은 '14년 10월에 착공했으며, '16년 상반기에 준공할 예정임
 - 현대글로비스는 700여 종류의 자동차부품을 국내 130여개 부품업체로부터 조달받아 멕시코 공장에 공급할 예정임
 - 기아자동차 멕시코 몬테레이 공장은 준공후, '16년 3월부터 K3등 자동차 생산에 들어갈 계획임

● 태평양경제동반자협정(TPP), 자동차부품 미국 수출경쟁력에 악영향

- ◆ 미국과 일본 등은 TPP를 추진 중에 있으며, 협정이 체결될 시 자동차 부품업의 경쟁력이 약화될 전망이다
 - ◆ 코트라는 TPP 이후 한일 대미 수출전망 보고서를 통해, TPP의 미국-일본 간 관세양허가가 한-미 FTA와 비슷한 수준일 경우 일본의 자동차 부품의 경쟁력

이 상승할 것으로 전망함

- TPP가 체결될 시, 기술력이 뛰어난 일본 기업과 가격 경쟁을 해야함
- 완성차의 경우, '16년 대미수출관세가 철폐될 예정이며, 현지생산체계가 마련되어 있어 TPP로 인한 영향은 적을 것으로 보임

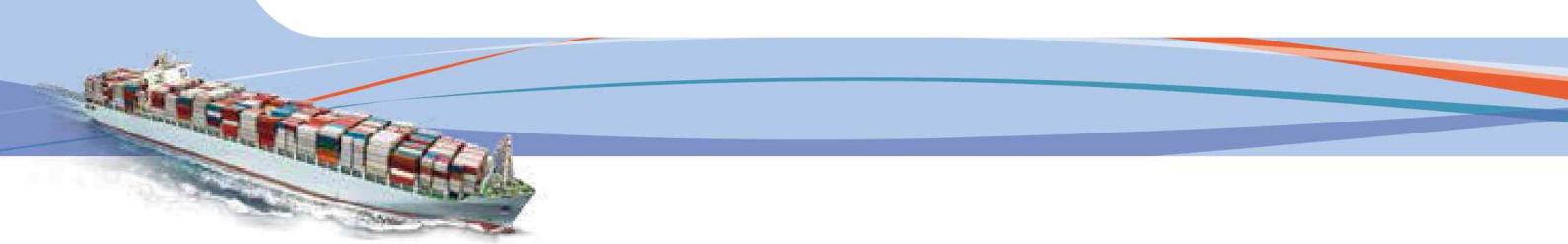
9) 잡화

● K-뷰티로 인한 화장품 수출 증가

- ◇ '15년 1~5월 화장품 수출액은 전년동기대비 82% 성장한 11억 7,095만 달러를 기록함
 - ◆ 메르스여파로 관광객을 상대로 한 오프라인 화장품 매출실적은 좋지 않으나, 수출 성장에 힘입어 화장품 무역수지는 13개월 연속 흑자를 기록함
- ◇ 중국의 화장품 시장은 연간 10% 성장하고 있으며, '화장품 한류'가 우리나라 화장품 수출을 견인하고 있음
 - ◆ 중국 및 홍콩 화장품 수출액이 우리나라 전체 화장품 수출액의 60% 이상을 차지하고 있음
 - ◆ 뿐만 아니라, 최근에는 중화권 외에도 동남아권에서 우리나라 화장품 수요가 지속적으로 증가하고 있음
- ◇ 국내 화장품업계는 해외진출을 본격화하여 성장세를 계속 이어갈 계획임
 - ◆ 국내 화장품 산업은 중화권과 동남아권으로 사업을 확대시키면서 성장세를 이어갈 전망이다

● 한-중미 자유무역협정(FTA) 협상 개시

- ◇ 산업통장자원부, 중미 6개국과 통상장관회담을 개최하고 한-중미 FTA 협상을 개시함



- ◆ 중미 6개국은 중미 경제통합기구(SIECA: Secretaria de Integracion Economica Centroamericana)를 결성하고 있는 과테말라, 엘살바도르, 온두라스, 니카라과, 코스타리카, 파나마임
 - 해당 국가들은 중남미 GDP 5위, 인구규모 3위로 큰 성장잠재력을 갖고 있음
 - 또한, 현재 중미 주요국 전체와 FTA를 체결한 아시아 국가는 없어, FTA 체결 시 중미시장 선점에 유리할 것으로 전망됨
- ◆ 우리나라의 주요 수출품목은 자동차, 전자, 섬유 등이며, 중미의 주요 수출품목은 커피, 열대과일, 금속 등임
 - 이러한 상호보완적인 경제구조로 인해 FTA로 인한 효과가 클 것으로 전망됨

10) 유류

● LNG선박 탱크설계 전문회사 설립 예정

- ◆ 한국가스공사와 삼성중공업, 대우조선해양등이 공동 출자하여 LNG선박 탱크설계 전문회사 설립예정
- ◆ 한국 가스공사는 LNG 선박 국산화와 해외시장 진출을 위해 조선3사와 공동 출자방식으로 조성되는 합작투자설립회사 설립을 기획재정부에 요청
- ◆ 국내 조선업체는 세계 70-80%를 수주하고 있지만 핵심 기술인 화물창을 수입에 의존하고 있어 척당 100억원 가량의 로열티를 프랑스 GTT사에 지급해옴
- ◆ 설립되는 합작 투자회사는 가스공사가 지분의 50.2%, 조선 3사가 16.6%씩 보유할 예정
- ◆ 연내 설립이 완료되면 가스공사는 향후 재무적 투자자에게 20.3%의 지분을 매각할 계획

Ⅲ. 항만포커스

1. 울산항 동북아 오일허브사업
축소와 시사점
2. 미 서안항만 마비사태로 인한
우리나라 수출입 컨테이너
처리실적 변화와 시사점



1. 울산항 동북아 오일허브사업 축소와 시사점

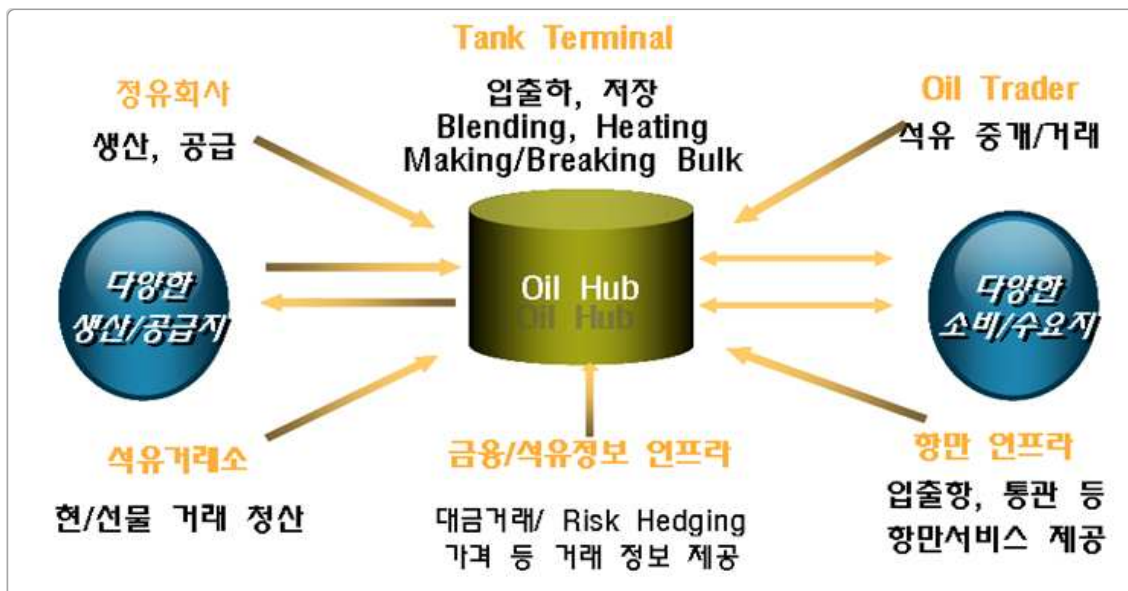
항만수요예측센터 이수영 연구원

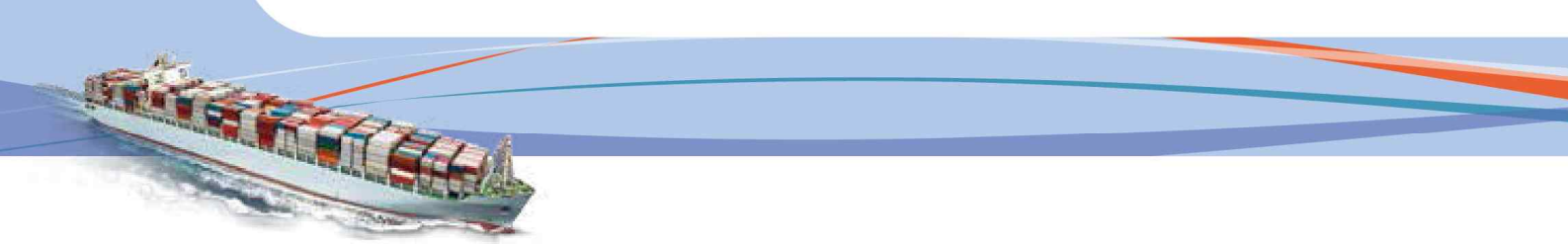
1) 오일허브 개요

○ 오일허브 개념

- ◇ 세계 주요 해운항로상의 지역에 상업용 탱크터미널을 구축하여 원유, 제품의 저장 및 다양한 부가서비스를 제공하는 석유물류 및 거래활동의 중심거점을 의미함
- ◆ 오일허브의 석유물류 및 거래활동은 기존의 석유비축시설과 달리 산유국, 정유회사, 오일트레이더 등의 석유물류 주체들이 석유제품의 혼합·제조(블렌딩) 등의 부가가치 활동을 통해 석유를 중개·거래하는 것을 말함

<그림 III-1> 오일허브 개념도





○ 오일허브 생성 및 진화 과정

- ◆ 석유 물동량이 많은 지역에서 대규모 저장시설을 중심으로 정제, 가공, 수송, 보관 등 부가가치 활동이 늘어나면서 시작됨
- ◆ 점차 트레이딩이 활성화 되면 대출, 보험 등 금융서비스와 선물 등 파생상품 거래까지 확대
- ◆ 현재 미국 걸프지역, 유럽 ARA지역, 싱가포르가 세계 3대 오일허브 지역임

○ 세계 3대 오일허브 지역 현황 및 특징

◆ 미 걸프연안 지역

- ◆ 미국 전국토를 석유관리측면에서 총 다섯개 지역(PADD, Petroleum Administration of Defense District)으로 구분
- ◆ 관련 산업들이 텍사스 주에 78만 명 이상의 인력 수요 및 약 1,180억 달러의 경제 효과 창출

◆ 유럽 ARA지역

- ◆ Antwerp(벨기에)는 항만을 중심으로 배후에 대규모 공업용 부지가 조성되어 있으며, Rotterdam항(네덜란드)은 내륙수로, 철도, 도로 및 피더망을 바탕으로 항만산업 및 관련 물류기능이 집적된 항만클러스터 구축으로 경쟁우위 확보
- ◆ 네덜란드의 오일허브 부가가치 창출 효과는 네덜란드 총 GDP의 7.3% 비중을 차지함

◆ 싱가포르

- ◆ 인도양과 태평양을 잇는 좋은 위치를 선점하고 있어 향후 성장 가능성이 매우 큰 지역
- ◆ 싱가포르의 경우 오일허브의 부가가치 창출 효과는 GDP대비 11.5% 비중을 차지함

- ◆ 세계 3대 오일허브 지역에는 독립탱크회사(Independent Storage Company)들이 건설한 상업저장시설이 대거 위치하여 독자적인 상업 활동을 통해 물동량을 창출

- ◆ 상업저장시설은 정유사가 아닌 저장시설 운영업체가 독자적으로 건립하여 자체 물량을 취급하거나, 다른 트레이딩 업체에 임대하여 물량을 확보하는데 활용되는 시설임
- ◆ 세계적인 상업저장시설 운영업체로는 VOPAK, Oiltanking, Odfiell 등이 있음

<표 III-1> 세계 3대 오일허브 저장시설 및 정제능력

구 분	상업 저장시설 (백만 B)	정제능력 (백만B/D)	대 상 소비지역	특 징	거래소	거래규모 (천B/D)
미국 걸프연안	109.6	7.14	미국 전역	내수형	NYMEX/CME	8.330
유럽 ARA	87.4	2.04	서유럽	배후지역 수출형	ICE	3.456
싱가포르	52.2	1.39	동남아, 중국	중계 수출형	SMX	2.671

자료 : 해양수산부, KMI 재정리

2) 울산항 오일허브 추진배경

● 석유안보 제고

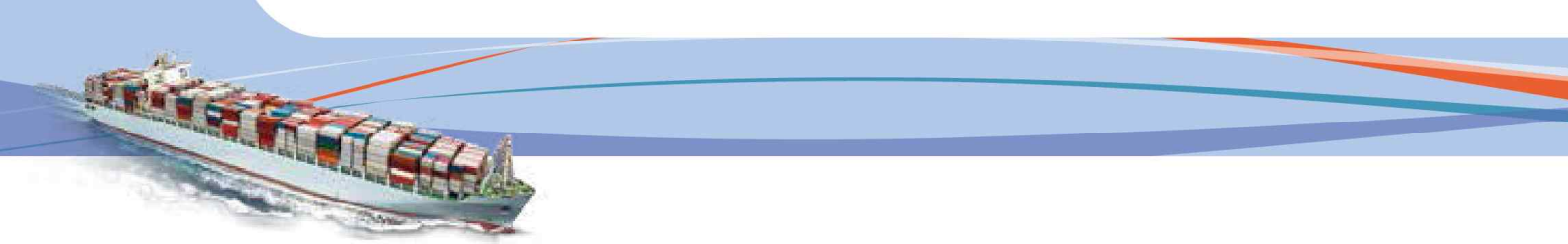
- ◆ 대규모 석유물동량의 국내 상존을 통한 안정적인 석유에너지 확보(에너지 해외의존도 97.0%)로 국가 경제의 위협이 될 수 있는 석유안보 제고 가능

● 석유제품의 물가 안정

- ◆ 안정적인 석유 및 석유제품 수급을 가능하게 함으로써 최근 급변하고 있는 유가와 석유제품의 물가 안정화 도모

● 석유산업의 글로벌 경쟁력을 제고

- ◆ 독립탱크업체, 석유트레이딩 업체 및 기타 석유산업 관련 업체 등 다



수의 외국업체 국내진출이 이루어져 기술, 경영기법 등의 습득으로 석유산업의 글로벌 경쟁력 확보

● 금융산업 활성화에 기여

- ◆ 석유제품 거래를 위한 장외거래 및 선물시장 도입은 우리나라 금융산업을 활성화시키는 기회로 작용가능

3) 울산항 동북아 오일허브 사업 추진현황

● 사업개요

- ◆ 울산항 오일허브 사업은 1, 2단계로 북항과 남항으로 시점과 지역을 구분하여 시행되고 있음
- ◆ 오일허브 1단계 사업의 주체는 방파제 등 기반시설은 해양수산부, 유류부두 및 배후부지 등 하부시설 조성은 울산항공사, 탱크시설 등 상부시설 조성은 KOT (Korea Oil Terminal)로 구분되어 있음
- ◆ 현재 1단계 사업은 북방파제 완공('14.7) 및 남방파제 건설이 추진('13.12~'16.11) 중에 있으며 Korea Oil Terminal⁹⁾에 의해 하부시설 과 상부시설 실시계획 착수가 진행중임

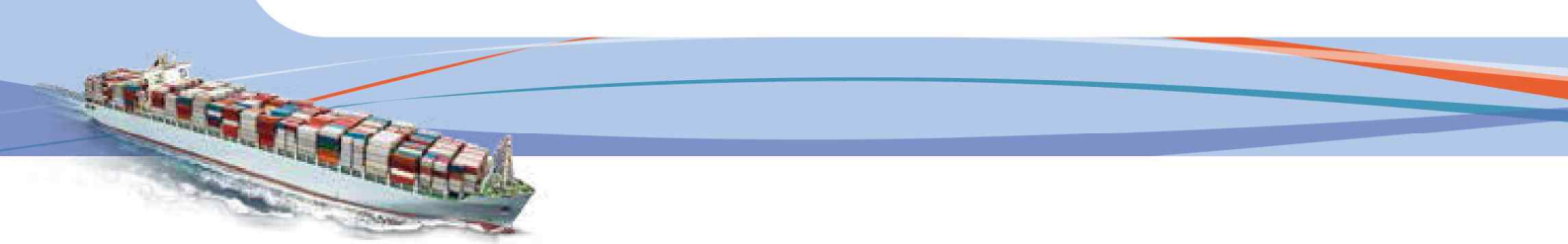
<표 III-2> 울산항 동북아 오일허브사업 추진현황

구 분	전 체	1단계(북항)	2단계(남항)
사업규모	·1~20만톤 7선석 ·돌핀12만톤 1기 ·부지 899천㎡	·1~7만톤 4선석 ·돌핀12만톤 1기 ·부지 295천㎡	·20만톤 3선석 ·부이 30만톤 1기 ·부지 604천㎡
저장시설	2,840만배럴(68기)	990만배럴(42기)	1,850만배럴(26기)
총사업비	1조 6,620억원	5,872억원	1조 748억원
사업기간	2010년~2020년	2010년~2016년	2017년~2020년

9) UPA·석유공사·S-oil·VOPAK이 참여한 합작법인

자료 : 해양수산부, KMI 재정리

- ◇ 하지만 저유가와 불경기 여파로 하부시설 건설과 상부시설 실시설계가 착수된 1단계(북항) 사업과 달리 울산항 오일허브 2단계 사업은 축소와 조성시기 연기에 대해 논의가 진행되고 있음



2단계 사업계획 변경(안)

- ◆ 상부 탱크시설 저장용량을 2개 대안으로 설정하여 시설계획 및 타당성 분석을 수행
- ◆ 사업 주무부처(산업통상자원부)는 장래 탱크시설이용수요(물동량)의 불확실성에 대비하고 안정적인 사업의 추진을 위해 상대적으로 규모가 적은 (2)안으로 사업을 추진하는 방안이 적절할 것으로 판단함

<표 III-3> 울산항 동북아 오일허브사업

구 분	당초 계획	수정계획(1안)	수정계획(2안)
사업규모	·20만톤 3선석 ·부지 30만톤 1기 ·부지 604천㎡	·20만톤 3선석 ·부지 30만톤 1기 ·부지 604천㎡	·20만톤 3선석 ·부지 30만톤 1기 ·부지 604천㎡
저장시설	1,850만배럴(26기)	1,850만배럴(86기) - 1단계: 750만 배럴 - 2단계 1,100만 배럴	1,500만배럴(64기) - 1단계: 500만 배럴 - 2단계 1,000만 배럴
총사업비	1조 748억원	1조 3,638억원	1조 2,272억원
사업기간	2017년~2020년	2018년~2025년	2017년~2024년

자료 : 해양수산부, KMI 재정리

사업기간 연장 원인

- ◆ 국제적인 저유가 기조와 국제 경제 전망 등을 반영해 사업 속도 조절
- ◆ 2020년까지 유치 가능한 물동량 대비 울산, 여수에 이미 확보되었거나 설치 중인 저장시설(1,810만 배럴)및 민간보유시설(600만 배럴)규모 고려
- ◆ '14년 12월 국회 예산정책처의 '공기업 사업영역 확장 평가와 개선과제' 보고서에서 건설시기 연장 제안

2단계 사업 추진 현황

- ◆ '14년 연말까지 울산항만공사와 한국석유공사가 공동으로 사업 타당성 검토 및 사업 시행방안 마련을 위한 연구용역(동북아 오일허브 울산남항 사업

타당성 조사 및 기본계획) 수행

- ◆ 용역결과를 토대로 기획재정부에 사업계획 제출('15.6.30), 2단계 사업을 당초 계획대로 '17년 착수하지만 사업기간은 연장될 전망

4) 시사점

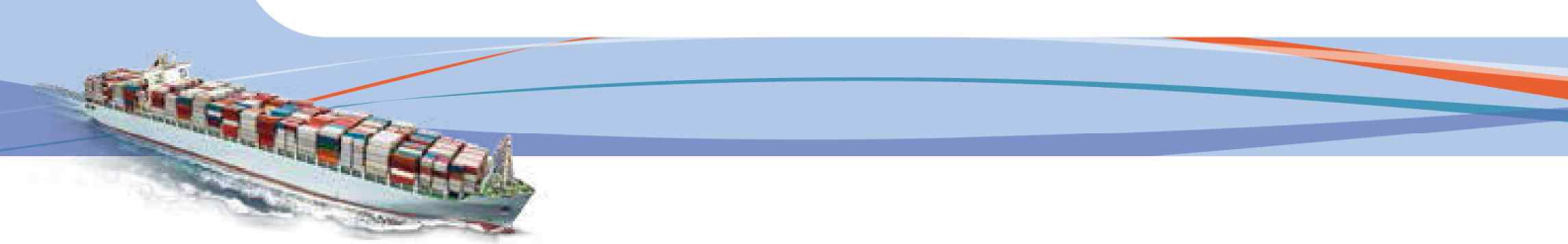
● 대외환경 변화(저유가 지속, 경제 성장 하향 조정)에 따른 항만물동량 둔화에 대비한 시설수급 조절은 필요

- ◆ 이란 핵협상 타결 이후 저유가 기조는 당분간 지속될 전망
 - ◆ 이란 석유 공급량 증가 전망에 따른 공급과잉 우려 확산으로 유가 하락
 - ◆ 이란-미국간 핵협상 합의안이 승인되면 이란 석유산업에 대한 국제 사회 제제가 10월말에서 11월 초에 해제 될 예정
 - ◆ 이란과 국제메이저 석유회사들간 개발 협상이 이미 시작된 만큼 이란산 석유 공급량 증가가 추가 유가 하락요인으로 작용할 수 있음
- ◆ 그리스 사태 · 중국증시 폭락 등으로 세계 경제 성장 하향 조정 전망
 - ◆ IMF '15년도 세계 경제성장률 하향 조정 전망(4월: 3.5%→ 7월: 3.3%)
 - ◆ 한국은행 '15년도 한국 경제성장률 하향 조정 전망(4월: 3.1%→ 7월: 2.8%)

● 하지만 장기적 관점에서 향후 항만대외요건을 분석하여 항만시설에 대한 적절한 투자시기를 검토해야 함

- ◆ 강화되는 환경규제에 따른 선박연료의 전환과 같이 향후 변화될 대외 요건에 대한 면밀한 분석 필요
 - ◆ 원유가격 하락이 장기적인 현상으로 지속되지 않으며 향후 석유의 유력한 대안으로 신재생에너지(ex.LNG)가 부상할 수 있다는 국제적 견해들이 국내에도 동일하게 적용될지 검토 필요

● 신재생 에너지 인프라 투자에 집중하고 있는 세계 주요 항만국들의 사



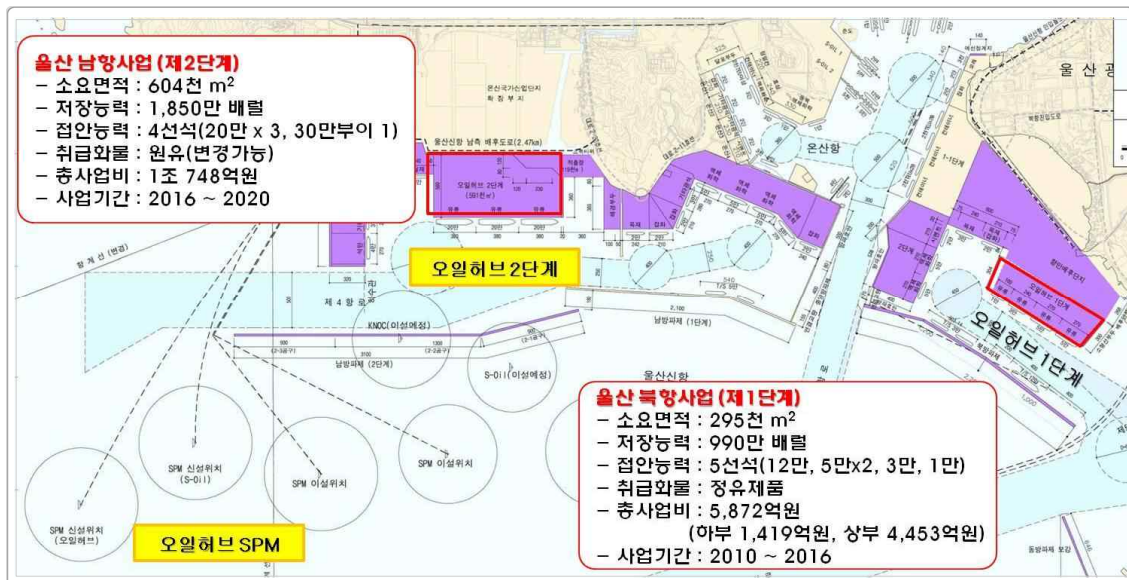
례를 분석하여 국내에 반영 여부 검토 필요

- ◇ 세계 주요항만국들은 선박 배기가스 규제 등 강화되는 환경 규제에 대응하기 위해 선박용 LNG 연료공급 체제를 대폭 강화할 계획
- ◇ 싱가포르 해사항만청은 LNG 연료공급 항만시설뿐 아니라 2017년까지 LNG 병커링을 위한 운영 규약 등을 마련할 예정
- ◇ 신재생 에너지 도입 증가에 따른 항만운영 대외여건 변화에 대한 국내 항만의 대응책 마련이 필요한 시점

5) 참고자료

● 울산오일허브 개발계획(변경전)

<그림 III-2> 울산항 오일허브 개발계획 평면도

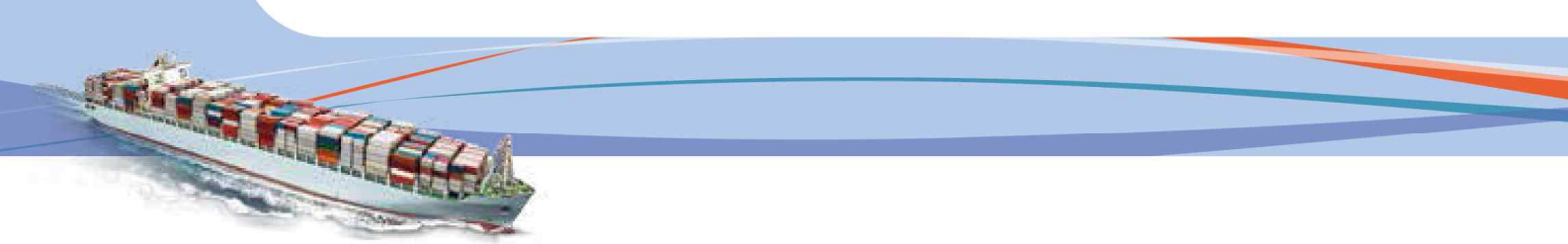


🌐 세계 주요 탱크터미널 업체 현황

<표 Ⅲ-4> 세계주요 탱크터미널 업체 현황

업 체	설립년도/본사	규 모	기 타
Vopak	1616년 / 네덜란드 로테르담	30개국 75개 터미널(세계 1위 저장업체)	저장용량 : 약 1억3천만배럴
Oiltankin g	1972년 / 독일	21개국 74개 터미널(세계 2위 저장업체)	저장용량 : 약 7.5천만배럴
Odfjell	1916년 / 노르웨이 베르겐	18개국 해외사무소, 16개 탱크터미널	저장용량 : 약 2천만배럴

자료 : 해양수산부, KMI 재정리



2. 미 서안항만 마비사태로 인한 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적 변화와 시사점

항만수요예측센터 신정훈 연구원

1) 개요

● '14년 하반기부터 미서안항만에서 적체현상이 발생하였으며, '15년 상반기 까지 지속됨

◆ '14년 5월부터 미서안항만에서 태평양해사협회(PMA)¹⁰⁾와 국제항만 창고노동조합(ILWU)¹¹⁾간의 노동협약 교섭이 시작됨

◆ 동 시기에 미국 경기 회복세와 여름성수기를 맞으면서 미서안항만에 컨테이너 물동량 증가함

◆ '14년 7월부터 미서안항만 터미널에서 혼잡이 발생했으며, 협상 장기화로 인해 점차 혼잡이 심각해짐

◆ ILWU는 태업 및 숙련노동자 파견거부 등을 감행하였으며, PMA는 야간 및 주말하역 중단, 부분적인 단기폐쇄 등으로 맞섬

◆ 미 연방조정국(FMCS)¹²⁾의 중재로 양측은 '15년 2월, 새로운 노동계약에 잠정합의하였으며, 노동협약은 5월 22일 투표를 통해 정식발효됨

◆ 양 측 모두 정부가 노사갈등을 중재해 줄 것을 요청함에 따라 FMCS가 개입하였으며, 과거 동서안 항만협정시 FMCS의 중재로 합의를 이끌어낸 전례가 있음

◆ 일부 전문가들은 과거사례를 토대로 심각해진 항만적체현상이 5월 이후에 항만 적체가 해소될 것으로 전망함

10) PMA: Pacific Maritime Association, 태평양양선주협회 등으로도 불림

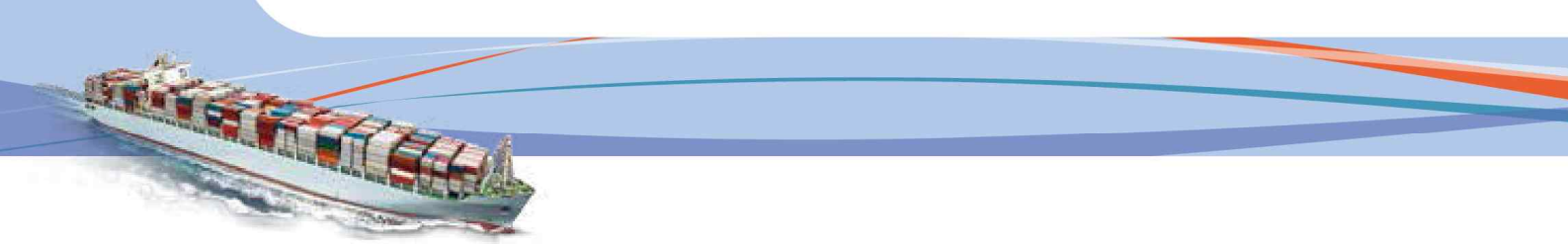
11) ILWU: International Longshoremen's and Warehousemen's Union, 서부항만노조 등으로도 불림

12) FMCS : Federal Mediation and Conciliation Service, 연방조정화해 기관으로도 불림

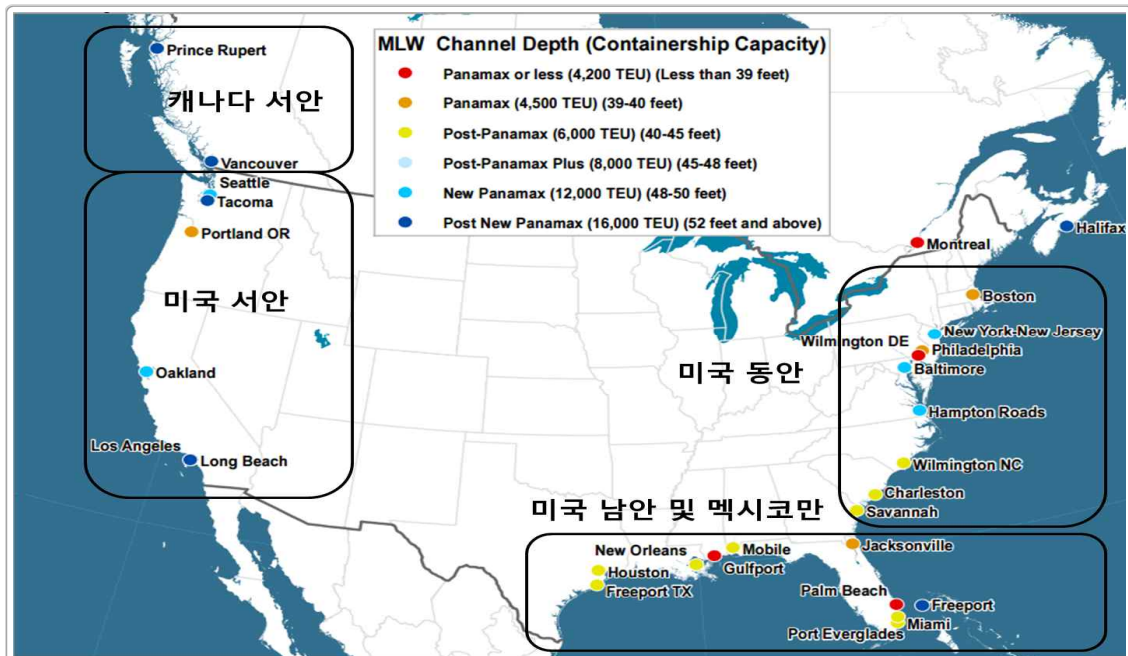
- 미국은 우리나라의 주요교역국으로서 컨테이너 수출입 규모는 연간 3백만 TEU를 초과함
 - ◆ 특히, 미국 서안에는 우리나라 주요 교역항만이 위치해 있으므로 수출입 컨테이너 처리에 변화가 있을 것으로 예상됨
- 따라서, 본 고에서는 미서안 항만적체로 인한 우리나라-북미 권역별 수출입 컨테이너의 물동량 변화를 알아보고 시사점을 도출하고자 함

2) 북미 지역별 주요항만

- 우리나라와 컨테이너 수출입교역량이 많은 북미 21개의 주요항만을 4개 권역별로 분류함
 - ◆ 미국 서안항만, 캐나다 서안항만, 미국 동안항만, 미국 남안 및 멕시코만 항만으로 분류함
 - ◆ 미국 서안 주요항만에는 LA항, LB(롱비치)항, 씨애틀항, 터코마항, 오클랜드항, 포틀랜드항이 있음
 - ◆ 캐나다 서안 주요항만에는 밴쿠버항, 프린스 루퍼트항이 있음
 - ◆ 미국 동안 주요항만에는 NY/NJ항, 서배너항, 찰스턴항, 노퍽항, 보스턴항, 볼티모어항이 있음
 - ◆ 미국 남안 및 멕시코만 항만에는 휴스턴항, 모빌항, 잭슨빌항, 마이애미항, 탬파베이항, 뉴올리언스항, 포트에버글레이드항이 있음



<그림 III-3> 북미 주요 컨테이너항만의 위치와 권역별 분류



자료 : Adapted from US Army Corp of Engineers (2012) U.S. Port and Inland Waterways Modernization: Preparing for Post-Panamax Vessels

3) 우리나라-북미 수출입컨테이너 물동량

● 미국은 우리나라의 주요교역국(2~3위)이며, 컨테이너 수출입 규모는 연간 3백만TEU를 초과함

◇ 우리나라-북미의 수출입 컨테이너 교역량은 '10~'14년에 연간 4.2% 성장함

◇ 우리나라의 대미 수출입 컨테이너는 주로 미국 또는 캐나다의 항만에서 처리되고 있음

◇ 미국과의 수출입컨테이너 연평균 증가율은 3.3%이며, 캐나다와의 수출입컨테이너 연평균 증가율은 10.0%임

<표 III-5> 우리나라와 북미간 수출입 컨테이너 물동량 실적

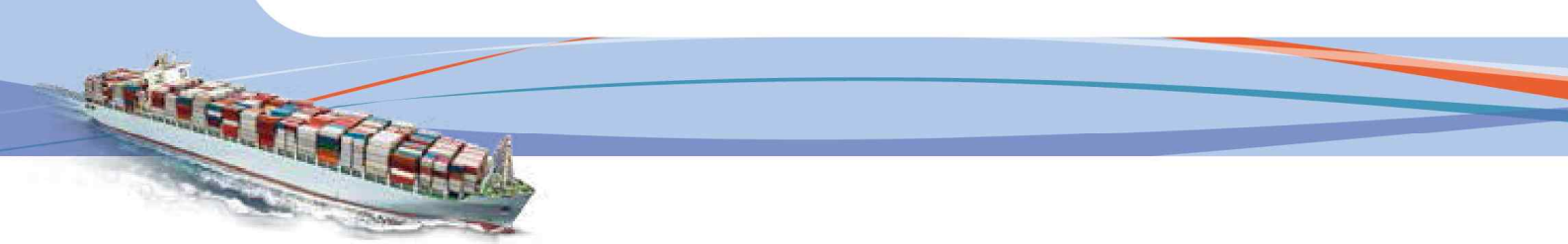
(단위 : 천TEU, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	연평균 증가율('10~'14)
미 국	2,502	2,641	2,774	2,753	2,852	3.3
캐나다	356	387	414	474	522	10.0
북미 (멕시코 제외)	2,859	3,027	3,188	3,228	3,373	4.2

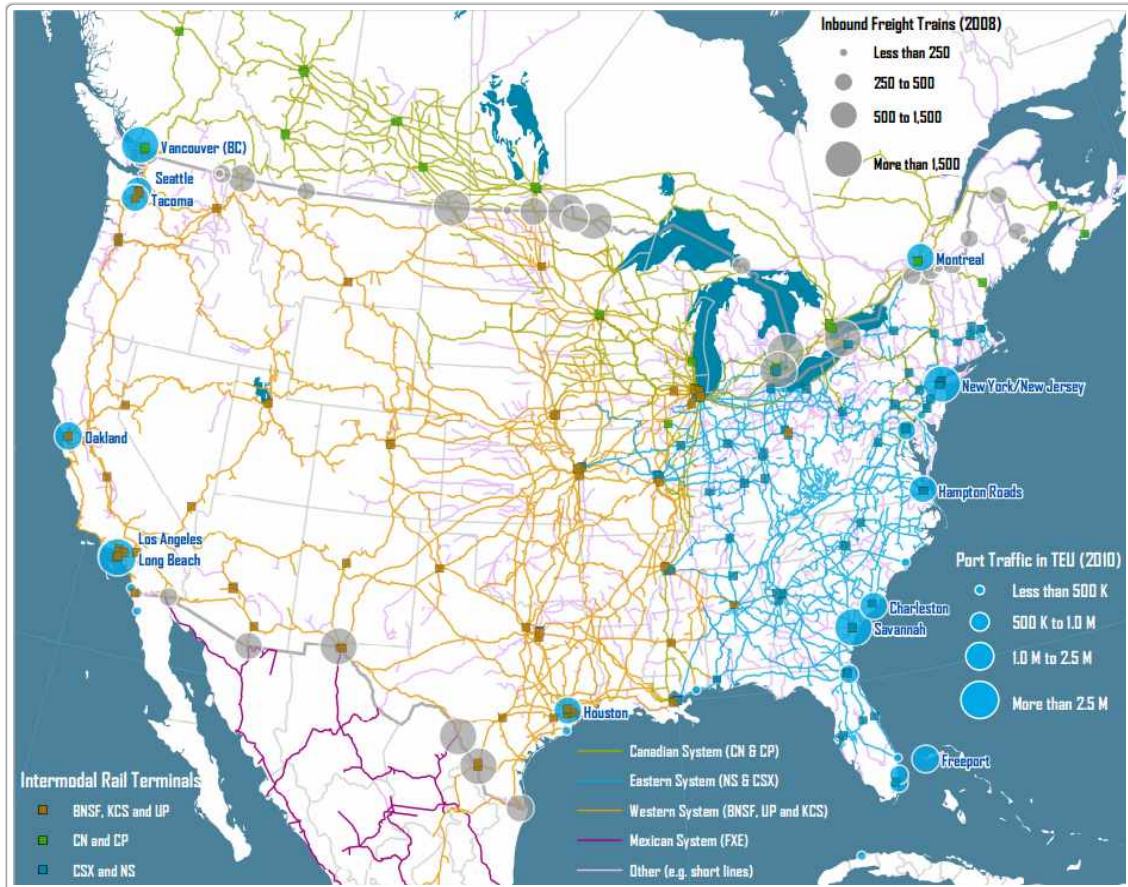
자료 : SP-IDC 수출입물류지도, KMI 편집 및 작성

● 권역별로 살펴볼 때, 우리나라의 대미 수출입 컨테이너 물동량은 주로 미국 서안에서 처리되고 있음

- ◆ 미국 동안, 남안 및 멕시코만 항만은 서안항만에 비해 비용 측면에서 경쟁력이 떨어지며, 파나마 운하를 통과시 선박크기에 제한이 있음
 - ◆ 아시아-미국 동안 항로는 항로거리 증가에 따른 시간 및 수송비 증가와 파나마운하 통행료발생 등으로 인해 비용이 증가함
 - ◆ 또한, 파나마운하는 컨테이너선의 경우 4,400TEU급으로 크기가 제한되어 있어 선사는 대형선을 투입하지 못하므로 규모의 경제를 실현하기 어려움
 - ◆ 북미의 철도 네트워크는 잘 갖추어져 있어 아시아-북미 물동량은 주로 서안 항만에서 처리되어 철로를 통해 내륙으로 운송되고 있음



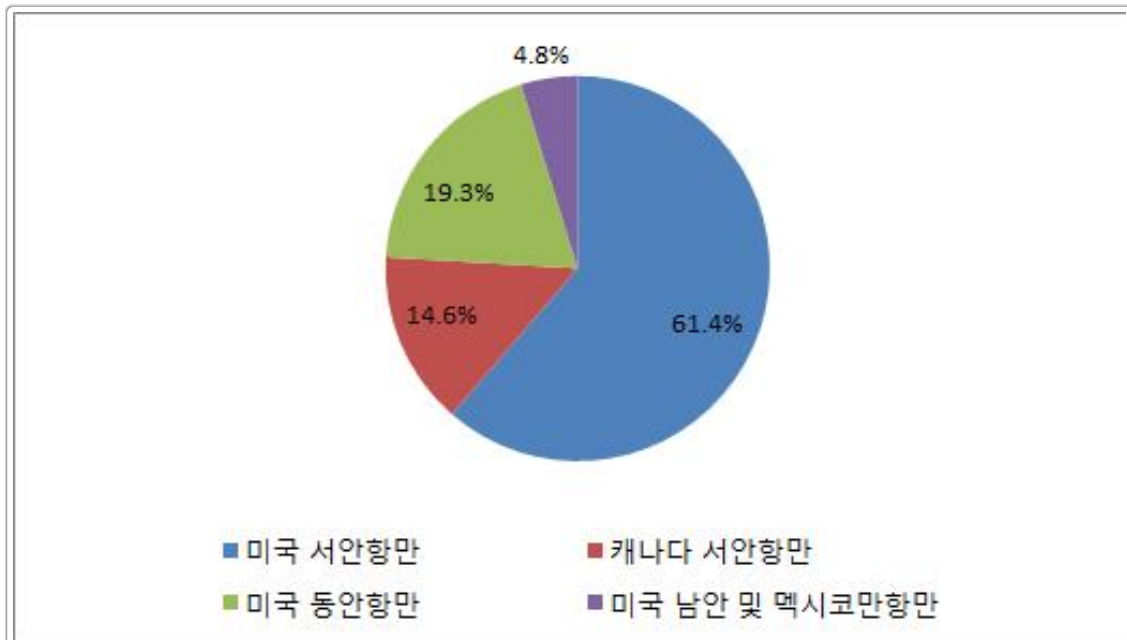
<그림 III-4> 북미 주요 컨테이너항만과 철로 네트워크



자료 : Oak Ridge National Laboratory, BTS, Containerization International

- ◇ 서안항만 마비사태가 발생하기 전인 '13년 기준으로, 우리나라-북미 수출입 컨테이너는 서안항만에서 61.4% 처리되고 있음
- ◆ 미국 서안항만 및 캐나다 서안을 합친 비중은 75.9%이며, 우리나라의 북미 수출입 컨테이너는 주로 미대륙 서안에서 처리됨을 알 수 있음
 - 미국 동안항만의 비중은 19.3%, 캐나다 서안항만은 14.6%, 미국 남부 및 멕시코 만 항만은 4.8%임

<그림 Ⅲ-5> 우리나라와 북미 수출입 컨테이너의 권역별 처리비중('13년 기준)



주 : 연간 우리나라와 수출입 물동량이 1,000TEU이상인 북미대륙의 21개 항만을 대상으로 한 자료임
(알래스카, 기타 섬 등에 위치한 항만 제외)

자료 : SP-IDC 수출입물류지도, KMI 편집 및 작성

4) 미국 서안항만의 적체현상에 따른 변화

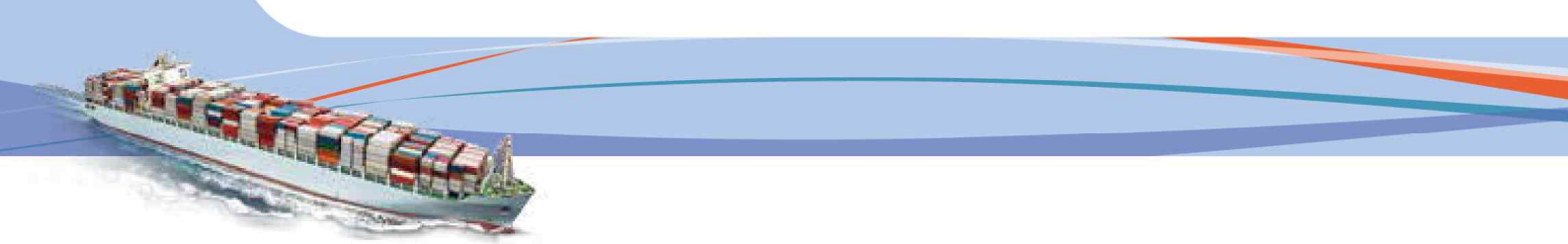
● 물동량 증가와 노사갈등 등으로 빚어진 미국 서안항만 적체현상으로 인해 미국 서안항만의 물동량 처리비중이 감소함

◇ 미국 서안항만은 항만적체로 인해 우리나라-미국 수출입 컨테이너 처리량은 '14년 하반기 59.0%, '15년 상반기 57.6%로 하락함

◇ '14년 하반기부터 미 서안항만에서 본격적인 항만적체가 발생하기 시작하여, '15년 2월 22일 노동협약 잠정합의까지 태업, 야간 및 주말하역작업 잠정중단, 항만 단기폐쇄 등이 발생함

◇ 이로 인한 항만 내 컨테이너 적체가 심각하였으며, 여파가 '15년 상반기에 지속됨

◇ 일부 화주 및 선사들은 캐나다 서안항만 및 미국 동안, 남안 및 멕시코



코만항만을 이용함에 따라 해당 권역의 처리비중이 증가함

- ◆ 미국 서안항만의 적체심화로 인해 상품손실, 납기지연 등 신뢰도가 하락했으며, 일부 화주들이 캐나다 서안항만, 미국 동안 및 남안항만을 이용함에 따라 해당 지역 항만들은 반사이익을 봄
- ◆ 캐나다 서안항만, 미국 동안항만, 미국 남안 및 멕시코만 항만의 수출입 컨테이너 점유율은 '15년 각각 15.7%, 21.4%, 5.3%로 상승함

<표 III-6> 우리나라와 북미 수출입 컨테이너의 권역별 처리비중 변화

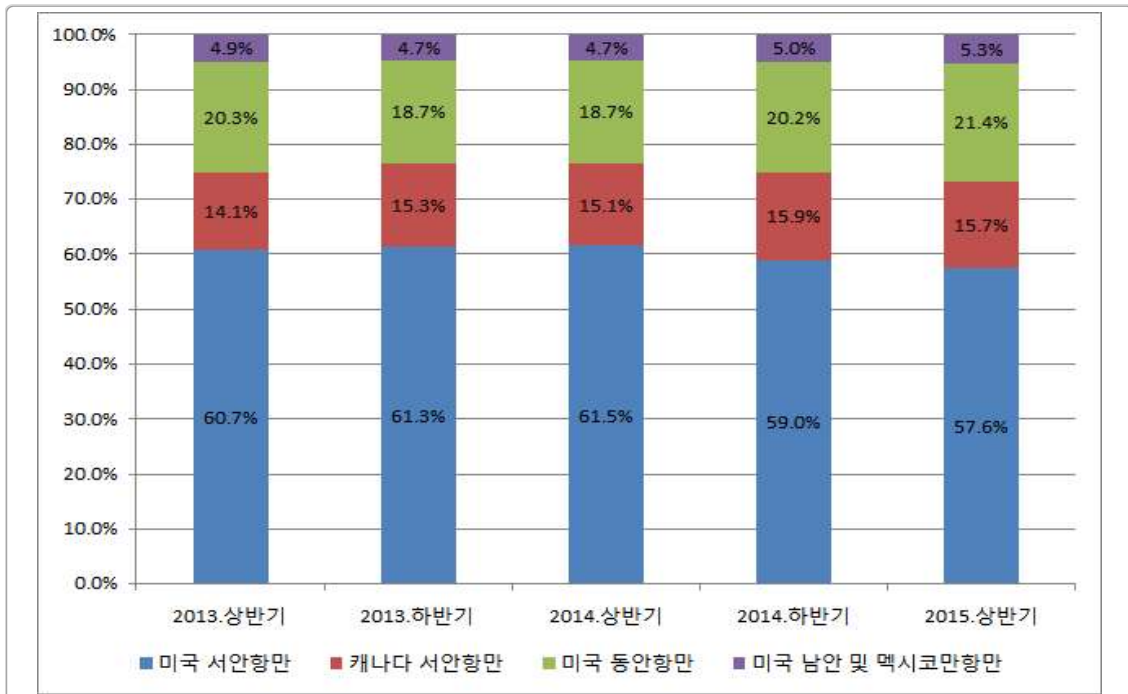
(단위 : %)

구 분	2013년			2014년			2015년
	상반기	하반기	전체	상반기	하반기	전체	상반기
미국 서안항만	60.7	61.3	61.4	61.5	59.0	60.3	57.6
캐나다 서안항만	14.1	15.3	14.6	15.1	15.9	15.5	15.7
미국 동안항만	20.3	18.7	19.3	18.7	20.2	19.4	21.4
미국 남안 및 멕시코만항만	4.9	4.7	4.8	4.7	5.0	4.8	5.3

주 : 연간 우리나라와 수출입 물동량이 1,000TEU이상인 북미 본토의 21개 항만을 대상으로 한 자료임
(알래스카, 기타 섬 등에 위치한 항만 제외)

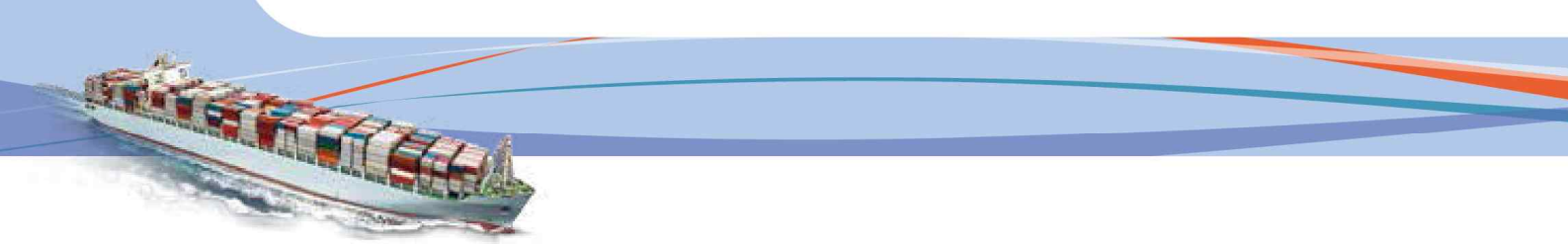
자료 : SP-IDC 수출입물류지도, KMI 편집 및 작성

<그림 III-6> 우리나라-미국 수출입 컨테이너의 권역별 처리비중

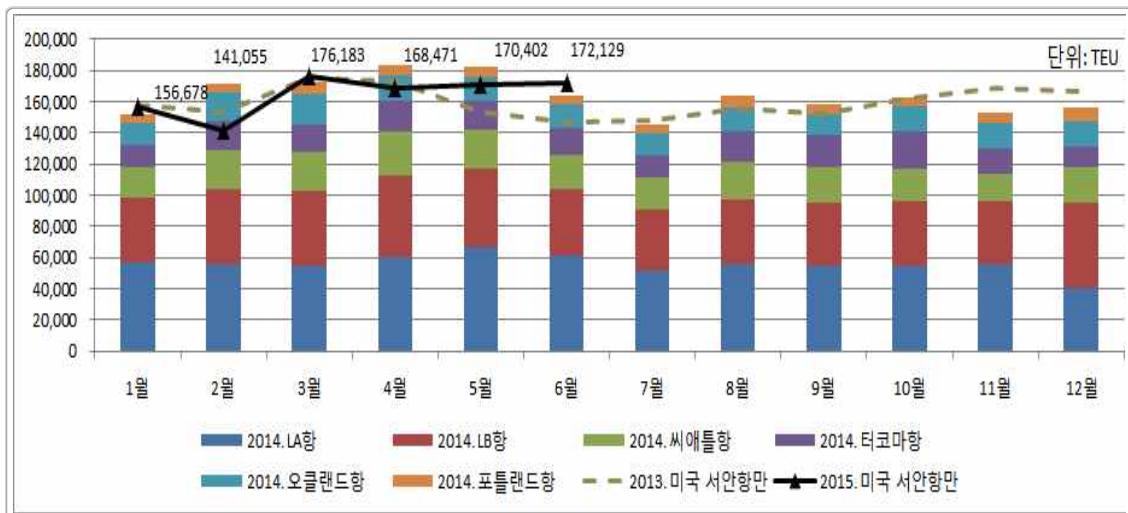


● 권역별로 우리나라의 대미 수출입 컨테이너 물동량 처리실적 변화는 서로 상이함

- ◇ 미국 서안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적은 '14년 상반기에 '13년 대비 증가했으나, 10월부터 실적이 하락함
 - ◆ '15년 3월부터 '13, '14년 실적과 비슷한 처리실적을 기록하고 있으며, 노사협상 타결 후 항만적체가 해소되면서 실적개선이 이루어짐
 - ◆ 항만별로는, 미국 최대의 컨테이너 항만인 LA항과 2위 항만인 LB항의 처리 실적이 높음
 - ◆ 포틀랜드항은 항만적체로 인한 서비스수준이 악화됐으며, 주요 기항선사인 한진해운이 '15년 5월 기항을 중단함에 따라 컨테이너 물동량이 급감함

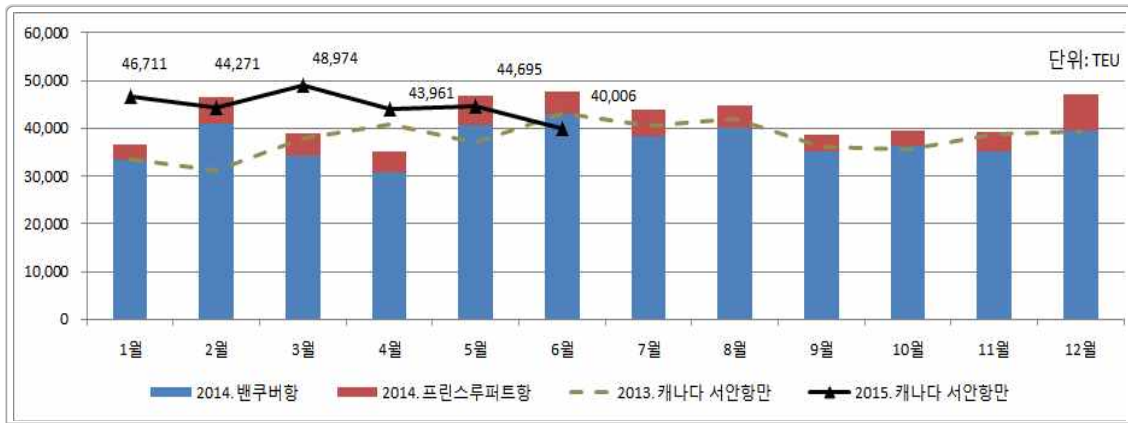


<그림 III-7> 미국 서안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적



- ◆ 캐나다 서안항만은 미국 서안항만에서 처리되는 물동량 이전이 가장 쉬운 지역이므로, 물동량의 이전이 가장 빠르게 일어남
 - ◆ 캐나다 서안항만의 '14년 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적은 '13년 대비 증가하였으며, 12월에 증가한 실적이 '15년 상반기에 이어짐
 - ◆ 캐나다 서안항만은 미국 서안항만과 지리적으로 인접해 있으며, 미국 내륙으로 이어지는 철로 수송망을 이용할 수 있음
 - 그러나, 밴쿠버항은 추가적인 물동량을 처리하기에는 시설이 충분하지 못하며, 프린스루퍼트항은 규모가 작음
 - 최근 미서안 항만적체 사태 때, 밴쿠버항은 적체로 인해 미국행 온도크 물동량을 중단하는 상황이 발생함
 - ◆ 그러나, 미국 서안항만 정상화에 따른 기존 미국 서안항만 이용자들의 캐나다 서안항만 이탈도 빠르게 발생할 수 있음
 - 미국 서안항만이 정상화되어감에 따라 실적치가 감소하고 있음

<그림 III-8> 캐나다 서안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적



◇ 미국 동안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적은 '14년 하반기 부터 '13년 대비 뚜렷하게 증가함

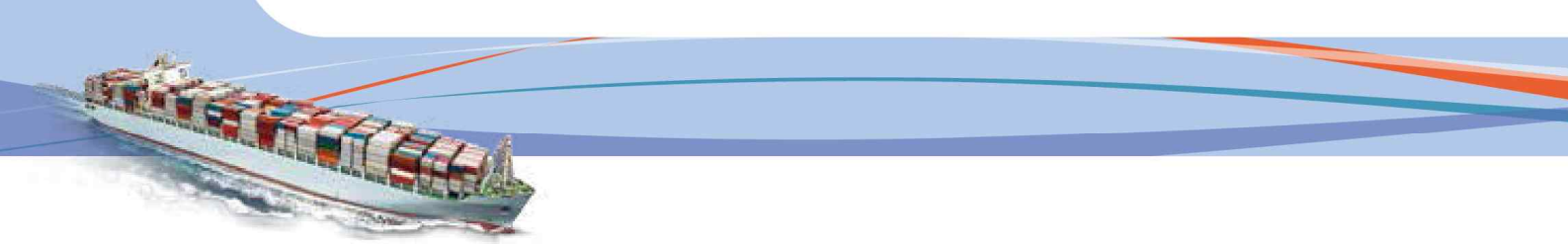
◇ 미국 동안항로를 이용시, 거리 증가에 따른 시간 및 수송비 증가와 파나마운하 통행료발생 등으로 인해 비용이 증가함

- 화주 또는 최종 수요처가 미국 서안에 위치하는 경우, 미국 동안 항만 처리시 해상 운송 7~10일, 운하통과 2~3일, 육로운송 3~4일 등 추가적인 시간이 크게 증가함
- 미국 서안에 인접한 화주 및 수요처는 미국 동안항만으로의 수송루트 변경이 쉽지 않았으며, 배송에 지연이 생기더라도 기존 서안항만을 주로 이용한 것으로 보임
- 따라서, 미국 서안 항만에서 미국 동안항만으로 수송루트를 변경한 화주 및 수요처는 미국 동안에 위치해 있을 것으로 보임

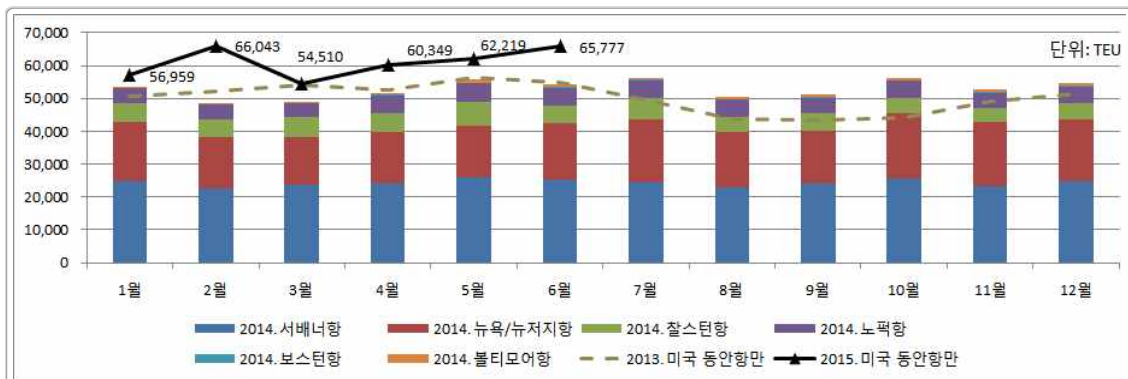
◇ '16년 파나마운하 제3갑문 개통 후 미서안 항만적체와 같은 사건이 발생할 경우, 미국 동안항만 이전량 증가폭이 더 커질 것으로 보임

- 제3갑문 개통 후, 파나마운하의 통과 가능 컨테이너선 규모는 1만 4천TEU로 증가될 예정임

◇ 항만별로는 서배너항과 뉴욕/뉴저지항이 동안 컨테이너 물동량의 대부분을 차지하며, 그 외 항만은 적은 비중을 차지함



<그림 III-9> 미국 동안항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적



◇ 미국 남안 및 멕시코만항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적은 '13년 대비 '14년 증가한 것을 볼 수 있음

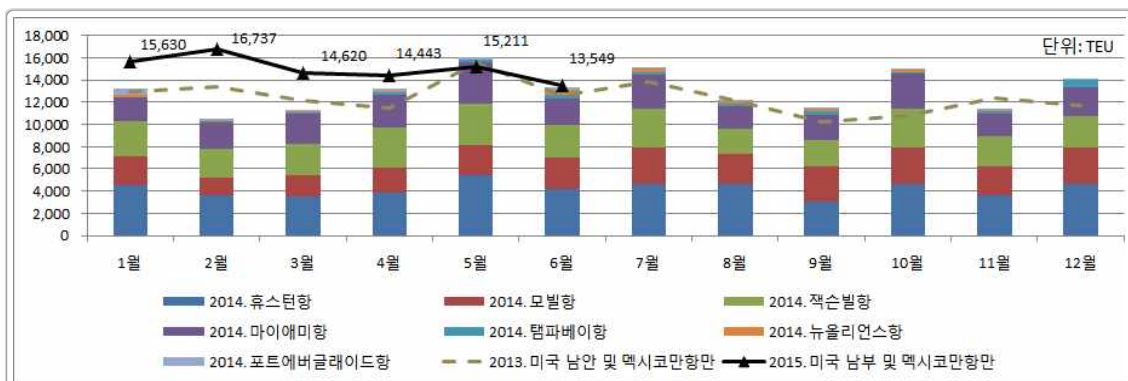
◇ 미국 동안항만과 마찬가지로 항로거리 증가에 따른 시간 및 수송비 증가와 파나마운하 통행료발생 등으로 인해 비용이 증가함

· 그러나, 수요처는 주로 미국서안 및 미국동안에 위치하므로 미국 동부항만에 비해 지리적인 이점이 떨어짐

· 또한, 휴스턴항을 제외하고는 상대적으로 내륙수송망의 이점이 떨어짐

◇ 미국 서안항만이 정상화되어감에 따라 실적치가 감소하고 있으며, 기존 서안항만 이용자들의 물동량이 이탈하고 있는 것으로 보여짐

<그림 III-10> 미국 남안 및 멕시코만항만의 우리나라 수출입 컨테이너 처리실적



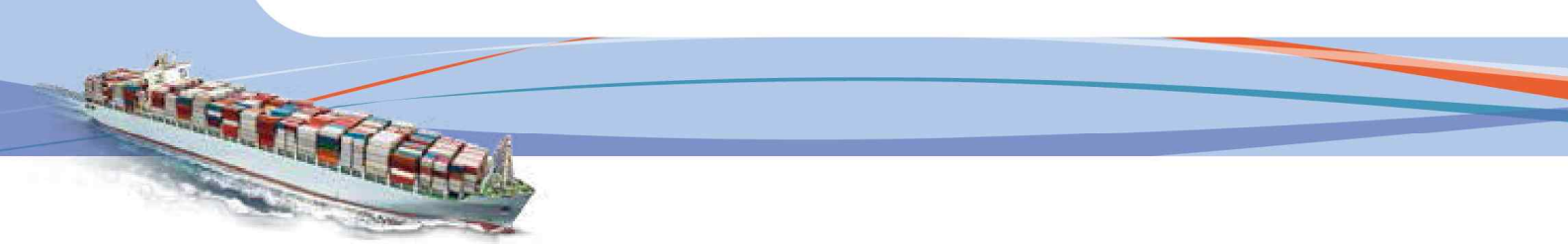
5) 결론 및 시사점

● 화주와 선사는 항만 마비, 폐쇄 등의 상황에 대비한 계획이 필요함

- ◆ 이번 미국 서안항만 마비사태는 어느정도 예견된 일이었음
 - ◆ 일부 화주들은 계약종료 전에 미리 화물을 처리하였으며, 항만 적체가 심화될 때 신속히 타항만으로 수송루트를 전환함
- ◆ 미국은 주로 항만 노사간 재계약 시점에 태업, 파업 등이 발생하고 있으므로, 노사협정 시기를 인지하여 조달이 이루어져야함
 - ◆ 만약의 사태를 대비하여 타 항만을 이용한 운송루트도 고려해야 함

● 우리나라는 환적 컨테이너에 중점을 두고 있으므로, 적기에 맞는 항만 개발, 원활한 노사관계 유지, 합리적인 운영 등이 이루어져야 함

- ◆ 우리나라는 과거 '03년, '08년 화물연대 총파업이 있었으며, 막대한 경제적인 손실을 입었음
 - ◆ 우리나라 주요 내륙운송수단인 화물차 운행이 감소하면서 항만내 컨테이너 야적공간이 부족해지고 혼잡이 발생함
 - '03년 파업당시 하루 385억 7천만원, 14일간 총 5,400억원의 손실이 발생함
 - '08년 파업당시 하루 1,280억원의 손실이 발생할 것이라는 분석이 있었음
 - ◆ 그 외에도 화물연대의 소규모 파업이 '06년, '09년, '12년 등에 발생하였으며, '13년 철도노조 파업이 발생함
- ◆ 환적물동량이 많은 우리나라는 심각한 항만적체로 인한 서비스저하 및 항만마비사태가 발생할 경우, 환적물동량이 급감할 여지가 있음
 - ◆ 미국의 경우, 환적화물의 비중이 높지 않아 항만마비사태가 해결될 시 물동량 회복에 큰 문제는 없음
 - ◆ 그러나 우리나라는 내수규모에 비해 환적물동량 비중이 매우 높으므로, 항만 하역서비스 안정화에 많은 노력이 요구됨



- ◇ 터미널 운영실정에 맞춰 일정 서비스수준을 유지하면서 시의적절한 항만개발이 이루어져야 함
- ◇ 미국 서안항만 마비사태는 노사갈등 이외에도 야적공간부족, 새시부족 및 선박대형화에 따른 인프라부족 등이 원인으로 지목됨
- ◇ 원만한 노사관계와 합리적인 운영을 통해 항만 신뢰도를 높여야 함
- ◇ 미국 서안항만 마비사태로 인한 포틀랜드항의 서비스수준 저하는 한진해운의 포틀랜드 기항 중단으로 이어졌으며, 포틀랜드항의 컨테이너 처리실적은 급락함

6) 참고자료: 미국 항만노사갈등 사례

● '02년 미 서안항만 노사협정, '12년 미 동안항만 노사협정

- ◇ '02년 서안항만 노사협정
 - ◇ '02년 5월, PMA는 신기술 도입에 따른 인력감축안을 내놓았으며, ILWU는 고용유지 및 작업영역 확대를 주장하며 반발함
 - ◇ ILWU의 태업이 계속되자 '02년 9월 29일, PMA는 29개의 서부항만에 대한 무기한 폐쇄를 강행하였으며, 물류대란이 발생함
 - ◇ 미국정부는 '태프트-하틀리법'¹³⁾으로 조업재개 강제명령을 내렸으며, 연방중재인을 통한 중재노력으로 결국 합의안을 도출함
 - ◇ 이로써 29개 항만이 11일간 폐쇄되어 하루에 10억 달러의 경제손실이 발생하였으며, 항만 정상화까지 6개월이 소요됨
- ◇ '12년 동부해안 노사협정
 - ◇ 터미널 운영업체인 미국해양연합(USMX)¹⁴⁾와 동부해안 화물하역을 담당하는

13) 태프트-하틀리법 : 주요내용은 ① 노동조합의 부당노동행위 금지 규정, ② 클로즈드 샵(closed shop)제의 금지(유니온 샵만 인정), ③ 국민의 건강과 안전을 위협하는 쟁의에 대한 긴급조정제도의 도입, ④ 각 주에 대한 노동입법권의 부여, ⑤ 연방공무원과 정부기업 종업원의 파업 금지, ⑥ 노동조합 간부가 공산당원이 아니라는 선서서의 제출의 의무화 등 (출처 : 두산백과)

국제항만노동조합(ILA)¹⁵⁾ 간의 계약협상이 장기화됨

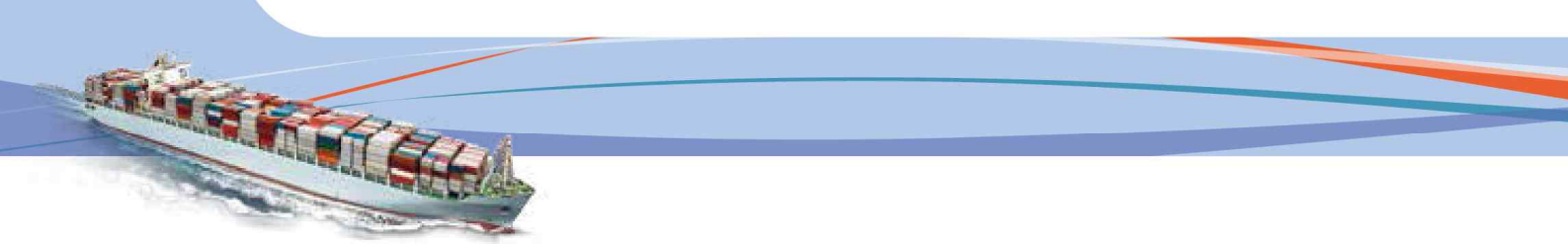
- ◆ ILA는 미동부와 멕시코만의 15개 주요항만에 대한 파업을 계획하였으나, 연방중재조정국(FMCS)의 개입으로 파업을 면함

● '14년 미 서안항만 노사협정

- ◆ '14년 5월 12일, PMA와 ILWU의 노동협약 재계약을 위한 협상 개시
 - ◆ PMA와 ILWU는 6년마다 재계약을 위한 협상을 진행하였으며, 기존계약 만료 전에 양측은 협상을 개시함
 - ◆ 미국의 ILWU와 캐나다의 ILWU는 협력관계에 있으나 서로 별개의 조직으로 해당 노사협정에 캐나다 ILWU는 포함되어 있지 않음
- ◆ '14년 7월 1일, PMA와 ILWU는 만료된 노동협상을 계속 진행할 것을 밝혔으나, 구체적인 진행상황은 언급하지 않음
 - ◆ 기존계약은 7월 1일 오후 5시에 만료되었으며, 무계약 상태에서도 양측은 합의에 도달할 때까지 항만에서의 통상적인 운항을 지속할 것이라고 밝힘
 - ◆ 하지만, 협상내용 및 진행상황에 대한 언급이 빠져있어 불안요소가 증가함
 - ◆ 또한, ILWU는 정해진 기한('14년 6월)내에 노사협상이 완료되지 않을 경우 파업참여를 예고한바 있음
- ◆ 미 서남부 항만, '14년 7월부터 터미널 혼잡발생
 - ◆ ILWU는 파업에 참여하지 않았으나, 협상지연에 따른 항만내 터미널 혼잡이 발생함
 - 성수기에 접어들었으며, 미국 경기가 회복세를 보이면서 수출물동량이 증가함
 - ◆ 일부 화주는 파업에 대비하여 수출물량을 5~6월에 미리 처리하거나 미 동안이나 캐나다 서안으로 운송루트를 변경함
 - 5~6월에 화물이 집중되면서 체류가 발생함
 - 노동협약 재계약을 위한 협상시기이므로 캐나다를 경유하여 미국 중서부 지방을 향하는 미국해 물동량이 증가함

14) USMX : United States Maritime Alliance, 미국항만연맹, 미국항만운영협회 등으로도 불림

15) ILA : International Longshoremen's Association, 국제항만노동자협회 등으로도 불림



- '02년에 발생했던 항만 파업에 대한 학습효과로 일부 화주들은 재계약 시점에 맞춰 미 동안이나 캐나다 서안으로 운송루트를 변경함
- 단, 미서안에서 미동안으로 수출입루트를 전환할시, 피더선 이용으로 인한 비용증가 및 선복할당 문제로 인해 루트변경에 대한 실효성에 대한 논란이 존재함
- 또한, 수요처가 미서안일 경우, 운송기간 7~10일, 운하통과 2~3일, 육로운송 3~4일 등 시간이 크게 증가함

◆ 캐나다 밴쿠버항, '14년 8월 8일부터 미국행 화물 양하 중단

- ◆ 밴쿠버항 터미널 운영사인 DP월드 밴쿠버는 미국행 화물증가로 인해 터미널 혼잡 및 철도 접속지연으로 인해 미국행 화물에 대한 하역중단을 통보함
- ◆ 다만, 온도크 접속이 아닌 트럭을 통한 터미널반출 컨테이너에 한하여 하역을 허용함

◆ LA항, LB항 물동량 증가로 인해 심각한 항만 정체 발생

- ◆ 컨테이너 하역은 원활하나, 터미널 반출시간이 길어짐
 - 9월말 발생한 LA항 인근 화물창고 화재사건으로 인해 일시적인 컨테이너 터미널 작업이 중지된바 있으며, 이로 인해 항만 적체에 악영향을 줌
 - 체선현상은 발생하지 않았으나, 항만 내 혼잡이 가중되어 반출 시간이 일주일 가까이 걸림
- ◆ 북미항로안정화협정(TSA)는 10월, 물동량 증가로 인해 항만 및 내륙에 혼잡이 발생함에 따라 아시아-북미항로 기항 정기선사들의 항만혼잡할증료(PCS)의 일괄 청구를 권고함
 - 하지만, 11월 중순부터 말까지 부과될 예정이었던 PCS도입은 연기 및 폐지되면서 선사들의 부담이 가중됨

◆ '14년 11월, 서안 항만에서 ILWU가 태업을 감행하고 숙련된 노동자 파견을 거부하면서 항만 혼잡이 가중됨

- ◆ 파업이 아닌 태업으로 물류대란을 발생함에 따라 연방정부의 개입이 쉽지 않음
 - 파업시 태프트-하틀리법으로 연방정부가 개입할 수 있음
- ◆ 해상대기 선박이 약 10척으로 증가하였으며, 기존 3~5일 걸리던 통관이 7~10일로 늘어남

- 일부 터미널의 경우, 2~3주 걸리는 것으로 알려졌으며, 일부 화주들은 항공편을 이용함
- ◆ 체선이 발생하고 통관이 길어지면서 선사들과 화주들의 비용이 증가함
 - 화주들의 수출입 물품의 변질로 인한 피해가 증가하였으며, 물류비 상승으로 인해 비용이 증가함
 - 체선이 발생하여 용선료, 추가 안벽사용료, 하역임금 지출이 증가하였고 PCS부가가 무산되면서 선사들의 비용부담이 크게 증가함
- ◆ '15년 1월, FMCS가 노사협정 중재를 시작함
 - ◆ 노사 양측은 FMCS에 노사협정 중재를 요청함에 따라 정부가 노사 갈등의 중재자로 개입하게 됨
 - PMA는 '14년 12월에 FMCS에 협상중재를 요청하였으며, ILWU는 '15년 1월에 요청함
 - ◆ FMCS는 과거 '02년 서부항만 협정, '12년 동부항만 협정 등에 개입하여 합의를 이끌어 낸 적이 있으므로, 협상 타결에 대한 기대가 증가함
- ◆ '15년 2월, PMA 단기적 항만폐쇄 강행
 - ◆ PMA는 태업을 하는 노조원들에게 오버타임임금을 지급할 수 없다고 주장하며, 12일, 14~16일 미서부 29개 항만이 부분적으로 단기 폐쇄에 들어감
 - 휴일 항만노동자 기본임금은 평일대비 50% 할증되지만, 태업으로 인해 적체해소에 도움이 되지 않을 것이라고 판단함
 - '14년 말부터 야간 및 주말 하역작업을 잠정 중단하였으며, 노조원들의 급여가 감소함
- ◆ '15년 5월 22일, ILWU는 PMA와 잠정합의된 노동협약에 대한 투표를 실시하고 노동협약 정식발효
 - ◆ '15년 2월 20일, PMA와 ILWU는 새로운 노동계약에 잠정 합의함
 - ◆ '15년 5월 22일, ILWU는 PMA와 잠정합의된 노동협약에 대한 투표를 실시하였으며 82%의 찬성표를 얻어 새 노동협약을 승인함
 - ◆ 계약기간은 기존 계약이 만료된 '14년 7월 1일부터 '19년 7월 1일까지 5년이며, 새로운 협약은 항만사용자 측이 노조측의 요구를 모두 수용한 형태임

- 합의 내용은 공식적으로 공개되지 않음

◆ 한진해운, '15년 3월 9일부터 미서안 포틀랜드항 취항 중단

- ◆ 한진해운은 포틀랜드항 6터미널의 물동량 80%를 처리하는 가장 큰 선사였으나, 비용이 증가함에 따라 서비스를 중단함
- 서안항만의 혼잡으로 인한 서비스환경 악화로 해당 항로에 선박을 증대 배치함에 따라 비용이 증가함

IV. 부 록

1. '15년 5월 물동량
2. 최근 3년간 전국 항만별
총물동량
3. 최근 3년간 전국 항만별
컨테이너 물동량
4. 최근 3년간 전국 항만별
벌크 물동량
5. 최근 3년간 전국 항만별
유류 물동량
6. 세계 컨테이너 항만
처리실적



1. '15년 5월 물동량

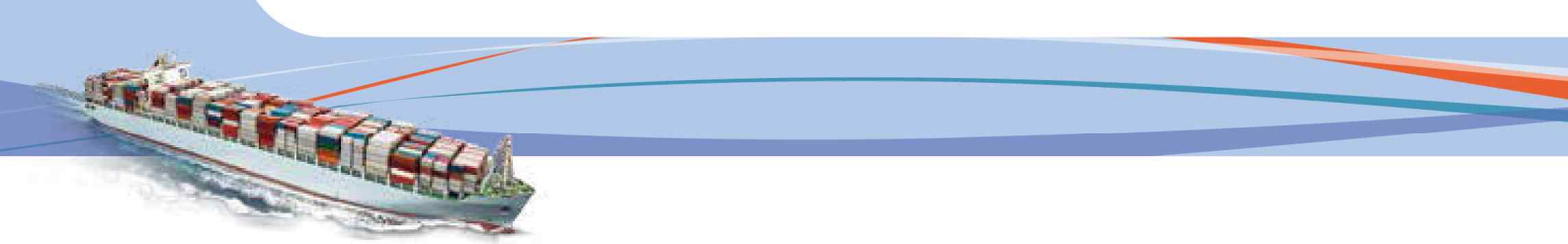
● '15년 5월 항만별 총물동량

<표 IV-1> 2015년 5월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	27,807,673	1,670,591	525,112	30,003,376
인천항	3,361,154	5,863,908	4,425,870	13,650,932
평택·당진항	716,745	6,122,540	1,705,670	8,544,955
경인항	40,901	-	-	40,901
동해·묵호항	9,150	2,566,679	32,120	2,607,949
삼척항	-	572,099	1,752	573,851
속초항	-	613	1,000	1,613
옥계항	-	606,170	38,276	644,446
대산항	107,575	1,632,114	3,279,416	5,019,105
보령항	-	924,142	2,651	926,793
태안항	-	1,207,358	8,474	1,215,832
군산항	50,430	1,707,377	108,026	1,865,833
장항항	-	58,018	531	58,549
목포항	64,080	1,880,743	90,014	2,034,837
완도항	17,450	8,653	1,219	27,322
여수항	-	310	109,243	109,553
광양항	3,472,567	6,889,092	9,610,930	19,972,589
포항항	73,267	4,892,348	28,465	4,994,080
마산항	11,353	1,210,728	122,303	1,344,384
삼천포항	-	954,481	6,947	961,428
옥포항	-	640,503	8,951	649,454
장승포항	-	-	2,131	2,131
진해항	-	296,211	3,988	300,199
통영항	-	10,643	5,498	16,141
고현항	-	377,390	4,220	381,610
하동항	-	1,260,062	6,567	1,266,629
울산항	461,514	4,261,702	12,239,800	16,963,016
제주항	31,360	232,699	61,020	325,079
서귀포항	17,450	19,350	1,520	38,320
호산항	-	1,998	384,368	386,366
기타	-	3,339,999	139,095	3,479,094
합계	36,242,669	49,208,521	32,955,177	118,406,367

자료: SP-IDC



● '15년 5월 항만별 컨테이너 물동량

<표 IV-2> 2015년 5월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	401,147	404,505	835,777	—	1,641,429
인천항	105,088	93,919	891	756	200,654
평택·당진항	24,345	22,706	187	—	47,238
경인항	1,389	1,519	—	—	2,908
동해·묵호항	706	447	—	—	1,153
삼척항	—	—	—	—	—
속초항	—	—	—	—	—
옥계항	—	—	—	—	—
대산항	2,611	4,064	—	—	6,675
보령항	—	—	—	—	—
태안항	—	—	—	—	—
군산항	1,090	1,506	395	—	2,991
장항항	—	—	—	—	—
목포항	156	162	12	10,165	10,495
완도항	—	—	—	1,292	1,292
여수항	—	—	—	—	—
광양항	78,357	82,528	58,761	—	219,646
포항항	2,824	2,630	16	—	5,470
마산항	582	532	—	—	1,114
삼천포항	—	—	—	—	—
옥포항	—	—	—	—	—
장승포항	—	—	—	—	—
진해항	—	—	—	—	—
통영항	—	—	—	—	—
고현항	—	—	—	—	—
하동항	—	—	—	—	—
울산항	14,445	19,564	358	—	34,367
제주항	—	—	—	3,636	3,636
서귀포항	—	—	—	1,292	1,292
호산항	—	—	—	—	—
기타	—	—	—	—	—
합계	632,740	634,082	896,397	17,141	2,180,360

자료: SP-IDC

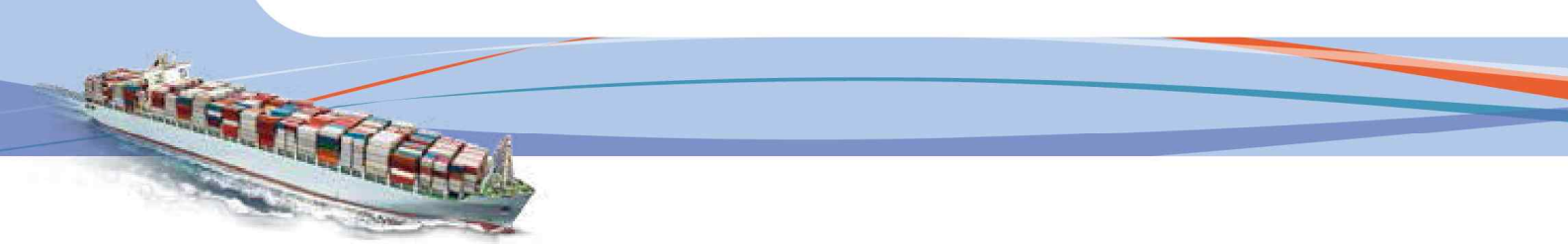
 '15년 5월 항만별 벌크 물동량

<표 IV-3> 2015년 5월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	932,547	318,371	20,903	398,770	1,670,591
인천항	3,093,131	740,580	43,438	1,986,759	5,863,908
평택·당진항	3,836,054	1,257,559	272,218	756,709	6,122,540
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호항	637,137	535,026	-	1,394,516	2,566,679
삼척항	24,067	21,000	-	527,032	572,099
속초항	613	-	-	-	613
옥계항	37,535	112,400	-	456,235	606,170
대산항	1,148,445	402,316	-	81,353	1,632,114
보령항	872,222	-	-	51,920	924,142
태안항	1,193,253	-	-	14,105	1,207,358
군산항	1,032,959	134,346	330,974	209,098	1,707,377
장항항	30,514	2,000	-	25,504	58,018
목포항	267,041	431,122	37,904	1,144,676	1,880,743
완도항	919	118	-	7,616	8,653
여수항	-	-	-	310	310
광양항	3,325,855	942,664	1,205,547	1,415,026	6,889,092
포항항	3,674,589	585,015	-	632,744	4,892,348
마산항	134,210	516,884	61,255	498,379	1,210,728
삼천포항	833,941	-	-	120,540	954,481
옥포항	245,692	5,889	-	388,922	640,503
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	52,847	41,572	-	201,792	296,211
통영항	7,076	29	-	3,538	10,643
고현항	176,922	8,872	-	191,596	377,390
하동항	1,115,837	-	-	144,225	1,260,062
울산항	1,701,841	1,758,203	129,416	672,242	4,261,702
제주항	822	-	-	231,877	232,699
서귀포항	-	-	-	19,350	19,350
호산항	-	-	-	1,998	1,998
기타	-	-	-	3,339,999	3,339,999
합계	24,376,069	7,813,966	2,101,655	14,916,831	49,208,521

자료: SP-IDC



● '15년 5월 항만별 유류 물동량

<표 IV-4> 국내 2015년 5월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	12,115	2,549	248	510,200	525,112
인천항	3,115,646	390,398	—	919,826	4,425,870
평택·당진항	1,538,668	31,239	—	135,763	1,705,670
경인항	—	—	—	—	—
동해·묵호항	—	—	—	32,120	32,120
삼척항	—	—	—	1,752	1,752
속초항	—	—	—	1,000	1,000
옥계항	—	—	—	38,276	38,276
대산항	2,184,916	498,614	—	595,886	3,279,416
보령항	—	—	—	2,651	2,651
태안항	—	—	—	8,474	8,474
군산항	—	2,534	4,789	100,703	108,026
장항항	—	—	—	531	531
목포항	—	—	—	90,014	90,014
완도항	—	—	—	1,219	1,219
여수항	—	—	—	109,243	109,243
광양항	5,465,947	2,011,139	1,193,751	940,093	9,610,930
포항항	3,263	—	—	25,202	28,465
마산항	—	364	—	121,939	122,303
삼천포항	—	—	—	6,947	6,947
옥포항	—	—	—	8,951	8,951
장승포항	—	—	—	2,131	2,131
진해항	—	—	—	3,988	3,988
통영항	—	—	—	5,498	5,498
고현항	—	—	—	4,220	4,220
하동항	—	—	—	6,567	6,567
울산항	7,732,529	3,435,749	23,862	1,047,660	12,239,800
제주항	—	—	—	61,020	61,020
서귀포항	—	—	—	1,520	1,520
호산항	381,591	—	—	2,777	384,368
기타	—	—	—	139,095	139,095
합계	20,434,675	6,372,586	1,222,650	4,925,266	32,955,177

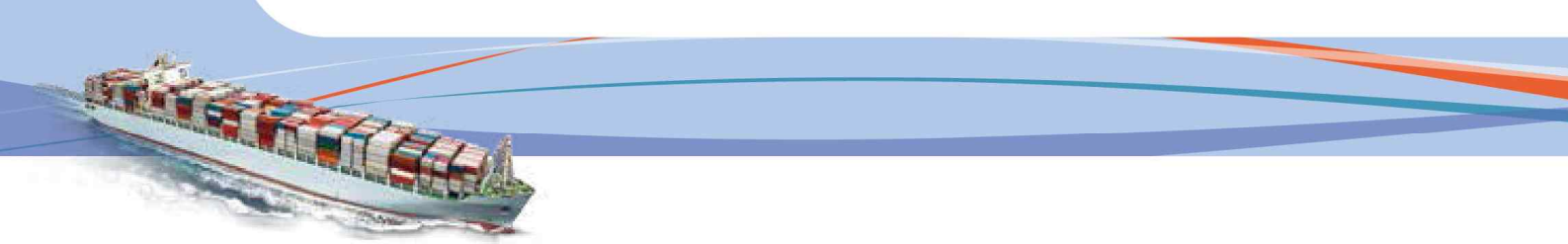
자료: SP-IDC

 '15년 5월 항만별 품목별 물동량

<표 IV-5> 국내 2015년 5월 항만별 품목별 물동량

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
부산항	110,438	130,460	-	99,362	55,206	10,965	490,224	12,245
인천항	398,131	266,729	1,402,658	1,548,336	165,353	-	412,025	154,620
평택·당진항	127,447	31,473	773,412	158,484	57,538	1,574,395	1,011,917	105,618
경인항	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호항	5,017	950,207	448,601	6,110	1,767	32,568	-	2
삼척항	-	514,100	-	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계항	-	515,784	33,000	-	-	-	-	-
대산항	-	-	1,053,530	-	-	-	229	-
보령항	-	-	919,575	-	-	-	-	-
태안항	-	-	1,193,253	-	-	-	-	-
군산항	42,004	77,547	-	99,220	136,719	-	79,370	57,944
장항항	-	23,171	-	-	2,049	-	-	-
목포항	49,155	82,062	32,450	76,870	4,379	-	572,156	18,120
완도항	-	-	-	-	-	-	-	-
여수항	-	-	-	-	-	-	-	-
광양항	2,000	349,361	1,530,108	71,180	-	988,165	976,626	5,428
포항항	-	96,426	1,216,082	60,425	-	1,886,703	1,092,120	80,197
마산항	8,027	202,123	-	138,092	11,792	-	247,806	34,043
삼천포항	-	-	820,015	47,687	8,235	-	11,780	-
옥포항	-	-	-	-	-	-	639,848	-
장승포항	-	-	-	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	216,791	72	-	10,471	3,083
통영항	-	-	-	-	-	-	3,367	-
고현항	-	-	-	31,025	-	-	345,125	-
하동항	-	-	1,115,837	-	-	-	-	-
울산항	27,959	155,020	158,060	151,974	110,749	-	315,720	10,804
제주항	-	28,661	-	36,100	-	-	77,319	1,000
서귀포항	-	-	-	13,400	4,400	-	750	800
호산항	-	-	-	-	-	-	600	1,398
기타	-	117,840	87,056	2,641,744	4,187	22,870	44,146	7,042
합계	770,178	3,540,964	10,783,637	5,396,800	562,446	4,515,666	6,331,599	492,344

자료: SP-IDC



<표 IV-5> 국내 2015년 5월 항만별 품목별 물동량(계속)

(단위 : 톤, TEU)

자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계	구 분
					RT	TEU		
242,951	493,917	525,112	5,406	19,417	27,807,673	1,641,429	30,003,376	부산항
532,767	605,726	4,425,870	208,739	168,824	3,361,154	200,654	13,650,932	인천항
1,112,850	779,913	1,705,670	345,024	44,469	716,745	47,238	8,544,955	평택·당진항
-	-	-	-	-	40,901	2,908	40,901	경인항
219	20,280	32,120	1,096,978	4,930	9,150	1,153	2,607,949	동해·묵호항
-	-	1,752	57,999	-	-	-	573,851	삼척항
-	613	1,000	-	-	-	-	1,613	속초항
-	-	38,276	57,386	-	-	-	644,446	옥계항
-	20,380	3,279,416	6,153	551,822	107,575	6,675	5,019,105	대산항
-	-	2,651	4,567	-	-	-	926,793	보령항
-	-	8,474	14,105	-	-	-	1,215,832	태안항
445,581	651,493	108,026	81,928	35,571	50,430	2,991	1,865,833	군산항
-	19,264	531	13,534	-	-	-	58,549	장항항
842,683	46,458	90,014	140,970	15,440	64,080	10,495	2,034,837	목포항
7,616	1,037	1,219	-	-	17,450	1,292	27,322	완도항
-	-	109,243	310	-	-	-	109,553	여수항
1,052,491	110,246	9,610,930	1,213,530	589,957	3,472,567	219,646	19,972,589	광양항
12,275	16,506	28,465	428,708	2,906	73,267	5,470	4,994,080	포항항
235,853	302,865	122,303	27,782	2,345	11,353	1,114	1,344,384	마산항
-	100	6,947	66,664	-	-	-	961,428	삼천포항
-	655	8,951	-	-	-	-	649,454	옥포항
-	-	2,131	-	-	-	-	2,131	장승포항
-	21,373	3,988	43,007	1,414	-	-	300,199	진해항
-	7,276	5,498	-	-	-	-	16,141	통영항
-	673	4,220	-	567	-	-	381,610	고현항
-	-	6,567	144,225	-	-	-	1,266,629	하동항
920,793	291,705	12,239,800	561,994	1,556,924	461,514	34,367	16,963,016	울산항
19,935	69,684	61,020	-	-	31,360	3,636	325,079	제주항
-	-	1,520	-	-	17,450	1,292	38,320	서귀포항
-	-	384,368	-	-	-	-	386,366	호산항
71,513	127,790	139,095	165,624	50,187	-	-	3,479,094	기타
5,497,527	3,587,954	32,955,177	4,684,633	3,044,773	36,242,669	2,180,360	118,406,367	합계

자료: SP-IDC

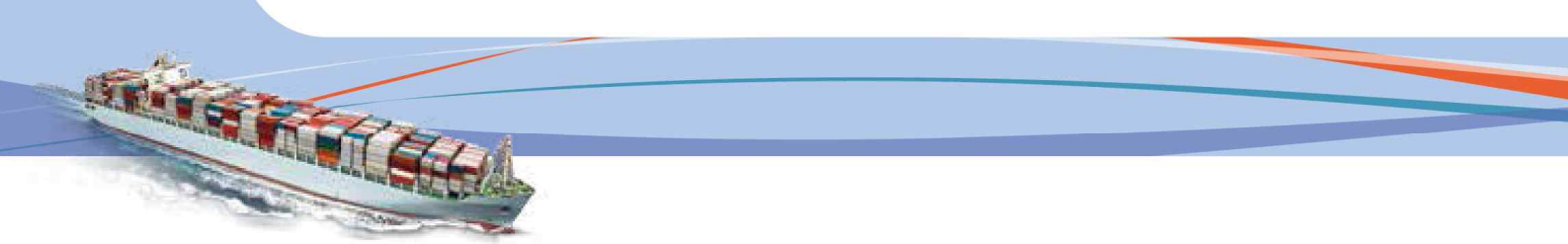
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2014년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구분	2014년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	658,575,772	293,144,688	232,920,734	231,262,928	1,415,904,122
부산항	61,915,347	84,423,889	189,072,068	11,228,767	346,640,071
인천항	93,930,380	23,561,039	571,368	32,021,101	150,083,888
평택·당진항	83,112,091	17,716,635	4,997,745	11,186,035	117,012,506
경인항	289,595	109,747	45	62,596	461,983
동해·묵호항	8,195,349	7,472,638	3,000	16,869,983	32,540,970
삼척항	376,212	502,701	-	4,768,347	5,647,260
속초항	8,688	43,867	68	8,965	61,588
옥계항	890,302	1,950,088	-	4,982,887	7,823,277
대산항	48,641,369	14,551,197	35	9,707,735	72,900,336
보령항	12,787,596	-	-	155,664	12,943,260
태안항	12,745,816	-	-	264,496	13,010,312
군산항	9,793,944	2,130,504	2,531,643	4,179,299	18,635,390
장항항	255,120	25,743	-	382,544	663,407
목포항	2,055,409	5,361,743	197,060	15,382,957	22,997,169
완도항	6,024	3,007	-	2,458,067	2,467,098
여수항	-	-	101,634	1,025,015	1,126,649
광양항	136,684,239	54,229,523	32,381,188	29,961,184	253,256,134
포항항	48,071,810	9,336,469	3,836	7,828,982	65,241,097
마산항	1,603,506	4,550,193	464,822	6,690,489	13,309,010
삼천포항	10,705,601	7,605	-	1,040,013	11,753,219
옥포항	4,888,806	659,703	-	3,978,956	9,527,465
장승포항	-	-	-	2,983	2,983
진해항	516,537	41,636	-	1,772,889	2,331,062
통영항	84,609	1,250	-	195,115	280,974
고현항	4,008,296	140,869	10,477	3,023,551	7,183,193
하동항	12,325,650	-	-	344,418	12,670,068
울산항	101,799,762	66,324,642	2,585,745	21,010,005	191,720,154
제주항	8,887	-	-	2,909,391	2,918,278
서귀포항	-	-	-	578,136	578,136
호산항	2,874,827	-	-	5,829	2,880,656
기타항	-	-	-	37,236,529	37,236,529

자료 : SP-IDC



● 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·묵호항	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

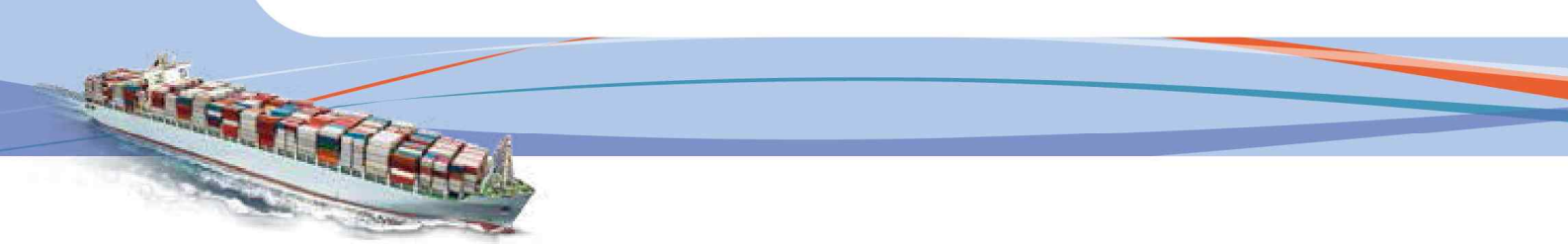
자료 : SP-IDC

 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·묵호항	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



3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2014년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2014년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	7,268,307	7,332,648	9,989,960	207,299	24,798,214
부산항	4,596,287	4,657,639	9,429,355	3	18,683,284
인천항	1,203,161	1,103,986	16,665	11,128	2,334,940
평택·당진항	271,657	271,076	2,187	1,458	546,378
경인항	11,180	10,612	5	—	21,797
동해·묵호항	834	962	—	—	1,796
삼척항	—	—	—	—	—
속초항	487	509	1	—	997
옥계항	—	—	—	—	—
대산항	30,602	51,075	1	—	81,678
보령항	—	—	—	—	—
태안항	—	—	—	—	—
군산항	17,690	23,110	7,166	—	47,966
장항항	—	—	—	—	—
목포항	5,303	5,663	—	95,042	106,008
완도항	—	—	—	26,329	26,329
여수항	—	—	—	—	—
광양항	899,832	919,720	518,784	—	2,338,336
포항항	68,342	68,501	316	—	137,159
마산항	2,674	2,815	196	—	5,685
삼천포항	—	—	—	—	—
옥포항	—	—	—	—	—
장승포항	—	—	—	—	—
진해항	37	91	—	14	142
통영항	—	—	—	—	—
고현항	—	—	—	—	—
하동항	—	—	—	—	—
울산항	160,221	216,889	15,284	—	392,394
제주항	—	—	—	46,996	46,996
서귀포항	—	—	—	26,329	26,329
호산항	—	—	—	—	—
기타항	—	—	—	—	—

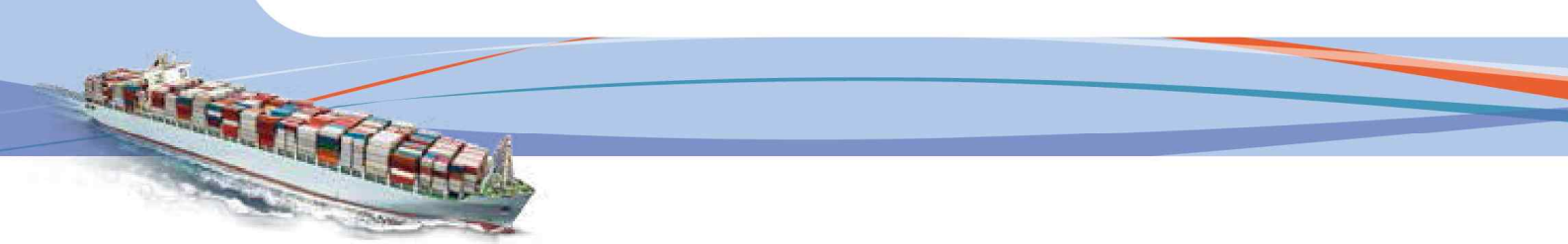
자료 : SP-IDC

 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·묵호항	776	997	—	—	1,773
삼척항	—	—	—	—	—
속초항	665	720	20	—	1,405
옥계항	—	—	—	—	—
대산항	24,682	39,055	2	—	63,739
보령항	—	—	—	—	—
태안항	—	—	—	—	—
군산항	15,302	20,457	7,096	—	42,855
장항항	—	—	—	—	—
목포항	6,686	6,717	—	80,517	93,920
완도항	—	—	—	25,083	25,083
여수항	—	—	—	—	—
광양항	859,997	888,060	536,479	300	2,284,836
포항항	56,285	57,545	819	—	114,649
마산항	2,530	3,116	805	—	6,451
삼천포항	23	—	—	—	23
옥포항	21	20	—	—	41
장승포항	—	—	—	—	—
진해항	78	252	—	—	330
통영항	—	—	—	—	—
고현항	—	—	—	—	—
하동항	—	—	—	—	—
울산항	158,743	221,292	5,683	—	385,718
제주항	—	—	—	29,836	29,836
서귀포항	—	—	—	25,367	25,367
기타항	—	—	—	—	—

자료 : SP-IDC



● 2012년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	6,824,822	6,836,967	8,498,159	390,330	22,550,278
부산항	4,381,647	4,426,488	8,147,546	90,496	17,046,177
인천항	1,004,858	914,931	15,502	46,564	1,981,855
평택·당진항	261,445	249,099	3,849	2,607	517,000
경인항	5,670	4,548	25	167	10,410
동해·목호항	887	1,237	—	—	2,124
삼척항	—	—	—	—	—
속초항	—	—	—	—	—
옥계항	—	—	—	—	—
대산항	24,406	38,275	—	—	62,681
보령항	—	—	—	—	—
태안항	—	—	—	—	—
군산항	22,822	26,042	5,455	10,983	65,302
장항항	—	—	—	—	—
목포항	6,478	6,202	—	92,516	105,196
완도항	—	—	—	19,787	19,787
여수항	—	—	—	—	—
광양항	915,563	905,433	322,333	10,489	2,153,818
포항항	45,037	41,468	359	56,616	143,480
마산항	4,022	4,420	29	0	8,471
삼천포항	—	—	—	—	—
옥포항	3	—	—	—	3
장승포항	—	—	—	—	—
진해항	214	984	—	—	1,198
통영항	—	—	—	—	—
고현항	—	—	—	—	—
하동항	—	—	—	—	—
울산항	151,770	217,840	3,061	564	373,235
제주항	—	—	—	39,688	39,688
서귀포항	—	—	—	19,853	19,853
기타항	—	—	—	—	—

자료 : SP-IDC

4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량

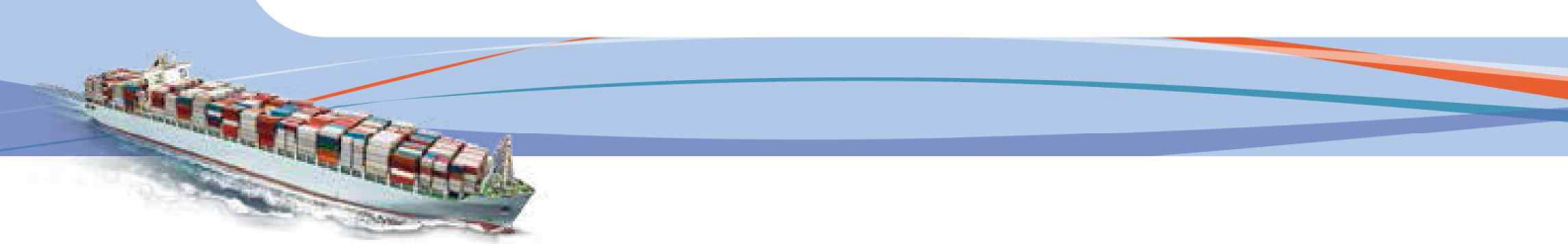
2014년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구분	2014년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	323,339,858	99,694,970	19,779,809	165,536,669	608,351,306
부산항	9,251,488	3,974,367	402,093	5,019,706	18,647,654
인천항	34,759,107	8,414,854	239,051	19,794,064	63,207,076
평택·당진항	47,403,482	14,207,404	4,953,367	9,847,104	76,411,357
경인항	54,160	1,006	-	62,300	117,466
동해·묵호항	8,193,201	7,454,536	3,000	16,476,806	32,127,543
삼척항	376,212	502,701	-	4,748,224	5,627,137
속초항	1,509	34,417	58	2,884	38,868
옥계항	890,302	1,950,088	-	4,534,426	7,374,816
대산항	14,262,305	5,972,271	-	1,688,377	21,922,953
보령항	12,787,596	-	-	97,638	12,885,234
태안항	12,745,816	-	-	172,020	12,917,836
군산항	9,397,294	1,922,380	2,326,453	2,922,990	16,569,117
장항항	255,120	25,743	-	378,758	659,621
목포항	2,019,351	5,255,304	197,060	13,706,464	21,178,179
완도항	6,024	3,007	-	2,086,414	2,095,445
여수항	-	-	-	18,801	18,801
광양항	68,348,102	14,108,953	9,601,471	18,941,618	111,000,144
포항항	47,779,235	7,809,793	-	7,271,467	62,860,495
마산항	1,601,625	4,506,238	464,152	5,388,903	11,960,918
삼천포항	10,705,601	7,605	-	953,442	11,666,648
옥포항	4,888,806	659,703	-	3,912,858	9,461,367
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	516,060	41,302	-	1,748,371	2,305,733
통영항	84,609	1,168	-	134,983	220,760
고현항	4,008,296	140,869	10,477	2,939,882	7,099,524
하동항	12,325,650	-	-	268,914	12,594,564
울산항	20,670,020	22,701,261	1,582,627	6,709,161	51,663,069
제주항	8,887	-	-	1,770,629	1,779,516
서귀포항	-	-	-	204,350	204,350
호산항	-	-	-	450	450
기타항	-	-	-	33,734,665	33,734,665

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC



● 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·묵호항	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

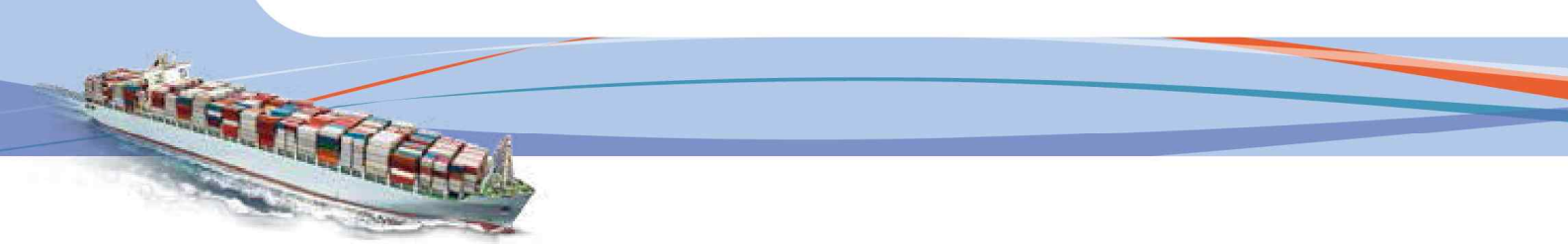
 2012년 항만별 벌크 물동량

(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



5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량

2014년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구분	2014년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	241,165,258	71,462,485	13,205,632	63,517,962	389,351,337
부산항	220,071	62,941	4,641	6,209,061	6,496,714
인천항	33,781,052	1,778,773	40,183	11,903,029	47,503,037
평택·당진항	30,353,485	449,542	-	1,279,898	32,082,925
경인항	-	-	-	296	296
동해·목포항	2	-	-	393,177	393,179
삼척항	-	-	-	20,123	20,123
속초항	-	-	-	6,081	6,081
옥계항	-	-	-	448,461	448,461
대산항	34,275,995	7,470,784	-	8,019,358	49,766,137
보령항	-	-	-	58,026	58,026
태안항	-	-	-	92,476	92,476
군산항	28,166	18,047	21,799	1,256,309	1,324,321
장항항	-	-	-	3,786	3,786
목포항	-	-	-	943,900	943,900
완도항	-	-	-	13,757	13,757
여수항	-	-	101,634	1,006,214	1,107,848
광양항	59,084,058	22,580,550	12,329,091	11,019,566	105,013,265
포항항	-	2,389	-	557,515	559,904
마산항	-	-	-	1,301,586	1,301,586
삼천포항	-	-	-	86,571	86,571
옥포항	-	-	-	66,098	66,098
장승포항	-	-	-	2,983	2,983
진해항	-	-	-	24,518	24,518
통영항	-	82	-	60,132	60,214
고현항	-	-	-	83,669	83,669
하동항	-	-	-	75,504	75,504
울산항	80,547,602	39,099,377	708,284	14,300,844	134,656,107
제주항	-	-	-	761,881	761,881
서귀포항	-	-	-	15,900	15,900
호산항	2,874,827	-	-	5,379	2,880,206
기타항	-	-	-	3,501,864	3,501,864

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC

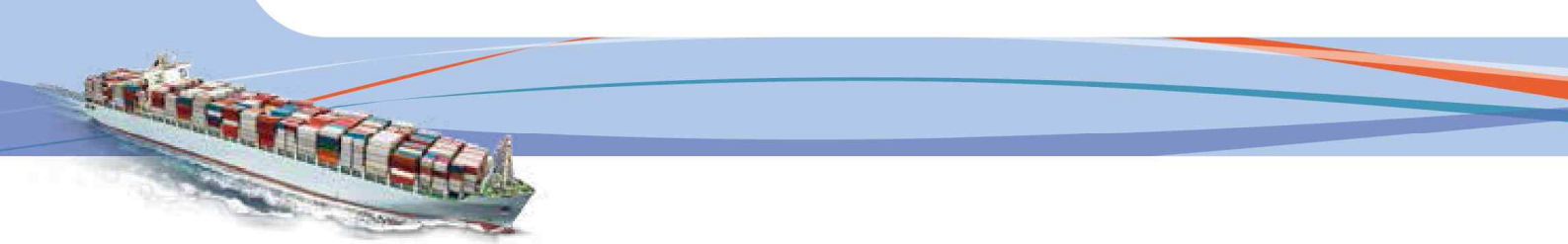
 2013년 항만별 유류 물동량

(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·묵호항	—	—	—	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

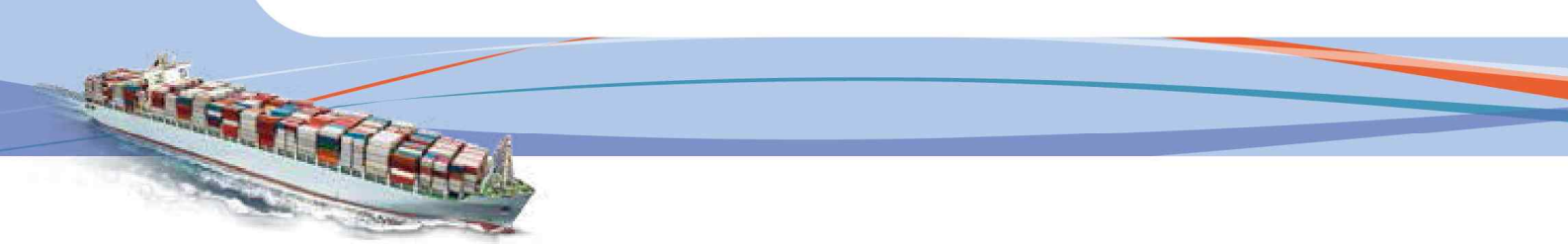
자료 : SP-IDC

6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

● 세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('12~'14)

(단위 : 만TEU, %)

순위	항만명	물동량						비고(순위)		
		'14	전년대 비	'13	전년대 비	'12	전년대 비	'14	'13	'12
1	Shanghai	3,529	5.0	3,362	3.4	3,253	2.5	1	1	1
2	Singapore	3,387	5.1	3,224	1.9	3,165	5.7	2	2	2
3	Shenzhen	2,396	2.9	2,328	1.5	2,294	1.6	3	3	4
4	HongKong	2,227	-0.4	2,235	-3.3	2,312	-5.2	4	4	3
5	Ningbo	1,945	12.1	1,735	1.8	1,704	5.3	5	6	6
6	Busan	1,868	5.6	1,769	12.9	1,567	8.0	6	5	5
7	Guangzhou	1,660	8.4	1,531	5.6	1,450	3.4	7	8	7
8	Qingdao	1,658	6.8	1,552	5.3	1,474	11.4	8	7	8
9	Dubai	1,525	11.8	1,364	2.7	1,328	2.1	9	9	9
10	Tianjin	1,405	8.0	1,301	5.8	1,230	6.2	10	10	10
11	Rotterdam	1,230	5.9	1,162	-2.1	1,187	-0.1	11	11	11
12	PortKlang	1,095	5.8	1,035	3.5	1,000	4.1	12	12	12
13	Kaohsiung	1,059	6.5	994	1.6	978	1.5	13	13	13
14	Dalian	1,013	1.1	1,002	24.3	806	25.9	14	14	17
15	Hamburg	973	4.6	930	4.6	889	-1.7	15	15	14
16	Antwerp	898	4.7	858	-0.7	864	-0.3	16	16	15
17	Xiamen	857	7.0	801	11.3	720	11.6	17	17	19
18	LosAngeles	834	5.6	790	-2.2	808	1.7	18	18	16
19	TanjungPelepas	760	2.4	742	-3.6	770	2.4	19	19	18
20	LongBeach	682	1.3	673	11.2	605	-0.3	20	20	22
21	LaemChabang	660	9.3	604	1.9	593	3.0	21	22	23
22	TanjungPriok	650	0.0	650	4.8	620	9.8	22	21	20
23	Bremen / Bremerhaven	580	-0.2	581	-4.8	610	3.4	23	23	21
24	NewYork / NewJersey	577	5.5	547	-1.1	553	0.5	24	25	24
25	Yingkou	577	8.9	530	9.3	485	20.4	25	27	27
26	HoChiMinhCity	540	-1.8	550	8.3	508	5.1	26	24	25
27	Lianyungang	501	-8.6	548	9.2	502	3.5	27	26	26
28	Tokyo	500	2.0	490	3.2	475	2.4	28	28	28
29	Colombo	490	11.1	441	5.5	418	-1.8	29	32	32
30	Algeciras	456	5.1	434	5.6	411	0.1	30	30	33



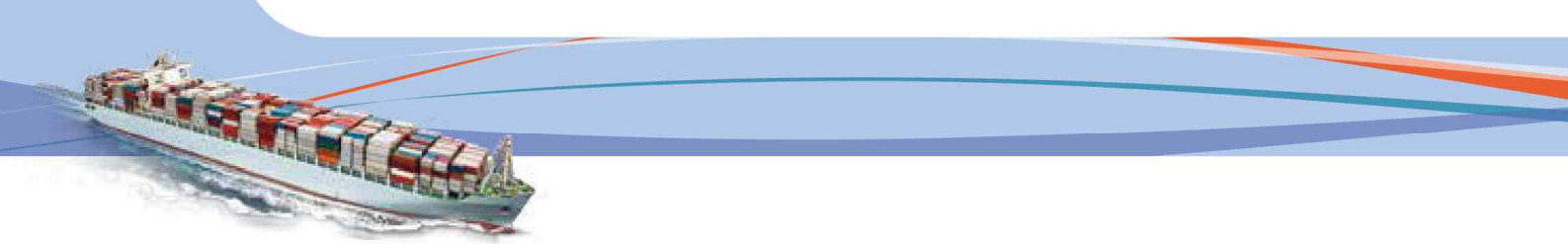
자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2013)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,362	35	Sharjah/Khor Fakkan	380	69	Rizhao	203
2	Singapore	3,224	36	Manila	377	70	Zeebrugge	203
3	Shenzhen	2,328	37	Felixstowe	374	71	Cartagena	201
4	Hong Kong	2,235	38	Santos	345	72	Genoa	199
5	Busan	1,769	39	Ambarli	338	73	Fuzhou	198
6	Ningbo	1,735	40	Colon	336	74	Houston	195
7	Qingdao	1,552	41	Salalah	334	75	Callao	186
8	Guangzhou	1,531	42	Taicang	327	76	Shahid Rajaei	176
9	Dubai	1,364	43	Piraeus	316	77	Barcelona	172
10	Tianjin	1,301	44	Gioia Tauro	309	78	Tacoma	172
11	Rotterdam	1,162	45	Balboa	306	79	Kingston	170
12	Dalian	1,086	46	Savannah	303	80	Dammam	166
13	Port Klang	1,035	47	Tanjung Perak	300	81	Buenos Aires	165
14	Kaohsiung	994	48	Yokohama	289	82	Charleston	160
15	Hamburg	930	49	Vancouver	283	83	Seattle	159
16	Antwerp	858	50	Maarsklokk	275	84	Karachi	156
17	Xiamen	801	51	Nagoya	271	85	Dandong	156
18	Los Angeles	787	52	Nanjing	267	86	Chittagong	154
19	Tanjung Pelepas	763	53	Keelung	264	87	Guayaquil	152
20	Long Beach	673	54	Durban	263	88	Bangkok	151
21	Tanjung Priok	659	55	Tanger Med	256	89	Alexandria	151
22	Laem Chabang	603	56	Kobe	255	90	Dongguan	150
23	Bremen/Bremerhaven	583	57	St. Petersburg	252	91	Southampton	149
24	Ho Chi Minh City	554	58	Melbourne	249	92	Chennai	147
25	Lianyungang	549	59	Le Havre	249	93	Taichung	147
26	New York/New Jersey	547	60	Osaka	249	94	Freeport	140
27	Yingkou	530	61	Mundra	239	95	Mersin	138
28	Tokyo	486	62	Oakland	235	96	Haifa	136
29	Jeddah	456	63	Yeosu Gwangyang	228	97	Montreal	136
30	Algeciras	450	64	Virginia	222	98	Zhongshan	132
31	Valencia	433	65	Incheon	216	99	La Spezia	130
32	Colombo	431	66	Sydney	215	100	Shantou	128
33	JawaharlalNehru	416	67	Yantai	215			
34	Port Said	410	68	Manzanillo	212			

자료 : www.lloydlist.com, KMI 작성



세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2012)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,253	35	Sharjah/KhorFakkan	400	69	Incheon	198
2	Singapore	3,165	36	Manila	371	70	Zeebrugge	195
3	HongKong	2,312	37	Felixstowe	370	71	Houston	192
4	Shenzhen	2,294	38	Port Said	363	72	Tanger Med	190
5	Busan	1,705	39	Salalah	362	73	Seattle	189
6	Ningbo	1,567	40	Balboa	325	74	Yantai	185
7	Guangzhou	1,474	41	Santos	317	75	Fuzhou	183
8	Qingdao	1,450	42	Ambarli	310	76	Callao	182
9	Dubai	1,327	43	Yokohama	305	77	Barcelona	176
10	Tianjin	1,230	44	Savannah	297	78	Tacoma	171
11	Rotterdam	1,187	45	Tanjung Perak	285	79	Buenos Aires	166
12	PortKlang	1,000	46	Piraeus	275	80	Dammam	162
13	Kaohsiung	978	47	Gioia Tauro	272	81	Chennai	155
14	Hamburg	886	48	Vancouver	271	82	Kingston	155
15	Antwerp	864	49	Keelung	270	83	Mundra	152
16	LosAngeles	808	50	Nagoya	266	84	Charleston	151
17	Dalian	806	51	Duisburg	260	85	Alexandria	150
18	PortTanjungPelepas	770	52	Kobe	257	86	Karachi	149
19	Xiamen	720	53	Melbourne	255	87	Southampton*	148
20	TanjungPriok	620	54	Maarsaxlokk	254	88	Guayaquil	145
21	Bremen/Bremerhaven	612	55	Durban	253	89	San Juan	142
22	LongBeach	605	56	St.Petersburg	252	90	Chittagong	141
23	LaemChabang	583	57	Osaka	241	91	Taichung	140
24	NewYork/NewJersey	553	58	Oakland	234	92	Montreal	138
25	HoChiMinhCity	506	59	Shahid Rajae	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.lloydlist.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 Rajae	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	Maarsaxlokk	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

월간 항만과 산업

2015年 6月 30日 印刷

2015年 6月 30日 發刊

發 行 處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院

부산광역시 영도구 해양로301번길 26(동삼동) 한국해양수산개발원

전 화 051-797-4800 FAX : 051-797-4810

編 輯 兼 金 成 貴
發 行 人

組版·印刷/애드윈플러스 070)4390-3850

