

항만과 산업

Monthly Port & Industry

08
2015



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center



집필 내역

🔍 연구책임자

- 하 태 영(항만수요예측센터장)

🔍 연구진

- 조 소 희(항만수요예측센터 전문연구원)
- 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	1
1. 국내 월간통계	3
1) 항만물동량 동향	3
2. 국외 월간통계	24
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	24
2) 중국	27
3) 아시아	29
4) 유럽	32
5) 미주	34
II. 항만 및 산업 동향	37
1. 국내 항만 및 산업동향	39
1) 부산항	39
2) 인천항	41
3) 여수, 광양항	41
4) 울산항	42
5) 평택·당진항	43
6) 대산항	46
7) 포항항	48
8) 동해·묵호항	49
9) 군산항	50
10) 목포항	50
11) 마산항	51



Contents

2. 국외 항만 및 산업동향	52
1) 중국	52
2) 아시아	53
3) 유럽	55
4) 미주	56
5) 아프리카	57
6) 오세아니아	57
3. 품목별 동향	59
1) 양곡	59
2) 시멘트	59
3) 석탄	60
4) 목재	61
5) 철광석	62
6) 모래	63
7) 철재/고철	63
8) 자동차	65
9) 잡화	67
10) 유류	67
 Ⅲ. 항만포커스	 69
1. 평택·당진항 항만운영 현황	71
1) 개요	71
2) 항만시설현황	72
3) 선박입출항 현황	75
4) 물동량 처리현황	77
5) 주요 이슈 및 개발계획	79
6) 결론	86



Contents

2. 초대형 컨테이너선 기항에 따른 인천항 컨테이너부두 대응방안 분석	89
1) 서론	89
2) 세계 초대형 컨테이너선 운항 현황	90
3) 초대형 컨테이너선 항만 기항 요건	93
4) 인천항 컨테이너 부두 운영 현황	95
5) 인천항 컨테이너 물동량 현황	97
6) 인천항 컨테이너 부두 대응 방안	101
7) 결론	103
 IV. 부 록	 105
1. '15년 7월 물동량	107
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	113
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	116
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	119
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	122
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	125



Contents

<표 차례>

<표 I -1> 국내 주요 항만의 7월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 7월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 7월 물동량	8
<표 I -6> 2015년 7월 항만별 물동량 동향	22
<표 I -7> 2015년 7월 품목별 물동량 동향	23
<표 I -8> 해외 항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황	26
<표 I -9> 중국 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황	27
<표 I -10> 중국 컨테이너 화물지수	28
<표 I -11> 일본 주요항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황	30
<표 I -12> 싱가포르항 2015년 6월 물동량 현황	30
<표 I -13> 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 6월 물동량 현황	31
<표 I -14> 인도 전체 항만의 2015년 4~6월 물동량 현황	32
<표 I -15> 브레멘/브레머하펜항 2015년 6월 물동량 현황	33
<표 I -16> 바르셀로나항 2015년 6월 물동량 현황	34
<표 I -17> LA/LB항 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황	34
<표 I -18> 산토스항 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황	35
<표 II -1> 평택·당진항 국제카페리 이용객 실적	45
<표 II -2> 평택·당진항 국제카페리 컨테이너 실적	46
<표 II -3> '15년 7월 세계 조강생산량	64



Contents

<표 III -1> 평택·당진항 부두별 선석 수	72
<표 III -2> 평택·당진항 선박톤급별 선석 수	73
<표 III -3> 평택·당진항 국제카페리항로 현황	74
<표 III -4> 평택·당진항 톤급별 선박입출항 현황	75
<표 III -5> 평택·당진항 선종별 선박입출항 현황	76
<표 III -6> 평택·당진항 물동량 처리실적	77
<표 III -7> 평택·당진항 전국대비 물동량 처리비중	78
<표 III -8> 평택·당진항 물동량(비컨테이너) 처리실적	78
<표 III -9> 평택·당진항 동부두 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)	79
<표 III -10> 평택·당진항 서부두 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)	79
<표 III -11> 평택·당진항 고대부두 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)	80
<표 III -12> 평택·당진항 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)	80
<표 III -13> 평택·당진항 카페리 운항일정	83
<표 III -14> 평택·당진항 컨테이너 물동량 전망결과 비교	85
<표 III -15> 평택·당진항 PNCT 시설이용률	86
<표 III -16> 2만TEU급 컨테이너선 발주 현황('15년 4월 기준)	91
<표 III -17> 전 세계 컨테이너 선박 운영 현황 및 전망	92
<표 III -18> 글로벌 정기선사 얼라이언스 구축 현황	92
<표 III -19> 인천항 기항 얼라이언스 사례(2M)	93
<표 III -20> 인천항 컨테이너 부두 현황	97
<표 III -21> 인천항 컨테이너 물동량 현황('00~'14)	98
<표 III -22> 인천항 총 컨테이너 물동량 대비 수출입 비중('00~'14)	98
<표 III -23> 인천항 품목별 컨테이너 물동량 현황('04~'14)	99
<표 III -24> 인천항 대중국 컨테이너 교역 물동량 현황('04~'14)	100
<표 III -25> 인천항 대중국 컨테이너 교역 물동량 비중('04~'14)	100



Contents

<표 IV-1> 2015년 7월 항만별 총물동량	107
<표 IV-2> 2015년 7월 항만별 컨테이너 물동량	108
<표 IV-3> 2015년 7월 항만별 벌크 물동량	109
<표 IV-4> 국내 2015년 7월 항만별 유류 물동량	110
<표 IV-5> 국내 2015년 7월 항만별 품목별 물동량	111
<표 IV-5> 국내 2015년 7월 항만별 품목별 물동량(계속)	112



Contents

<그림 차례>

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 7월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 7월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 7월 물동량	8
<그림 I -7> 양곡 물동량 월별 동향	9
<그림 I -8> 시멘트 물동량 월별 동향	10
<그림 I -9> 석탄 물동량 월별 동향	11
<그림 I -10> 목재 물동량 월별 동향	12
<그림 I -11> 모래 물동량 월별 동향	13
<그림 I -12> 철광석 물동량 월별 동향	14
<그림 I -13> 철재 물동량 월별 동향	15
<그림 I -14> 고철 물동량 월별 동향	16
<그림 I -15> 자동차 물동량 월별 동향	17
<그림 I -16> 기타광석 물동량 월별 동향	18
<그림 I -17> 화학공업생산물 물동량 월별 동향	19
<그림 I -18> 잡화 물동량 월별 동향	20
<그림 I -19> 유류 물동량 월별 동향	21
<그림 I -20> 세계 주요 항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 중국 주요 항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 동향	25
<그림 II -1> 여수신북항 사업대상 지역	42
<그림 II -2> 평택·당진항 서부두 진입도로 확장공사 구간	44



Contents

<그림 II -3> 평택·당진항 국제카페리 이용객 실적	45
<그림 II -4> 평택·당진항 국제카페리 컨테이너 실적	46
<그림 II -5> 대산항 컨테이너 물동량 추이	47
<그림 II -6> 대산항 컨테이너 수출입 품목(2014년 기준)	47
<그림 II -7> 피파바브항의 신규 Ro-Ro 터미널	54
<그림 III -1> 평택·당진항 항만 배후단지 토지이용 계획도	73
<그림 III -2> 평택·당진항 국제카페리 이용실적	74
<그림 III -3> 평택·당진항 톤급별 선박입출항 추이	76
<그림 III -4> 평택·당진항 비컨테이너 물동량 처리실적	77
<그림 III -5> 열차페리 사업대상부두 위치도	81
<그림 III -6> PNCT 선석 배치도	85
<그림 III -7> 2만TEU급 컨테이너 선박 제원	94
<그림 III -8> 인천신항 항로수심 증설 위치도	96
<그림 III -9> 인천항 컨테이너 물동량 추이('00~'14)	98

I. 월간통계

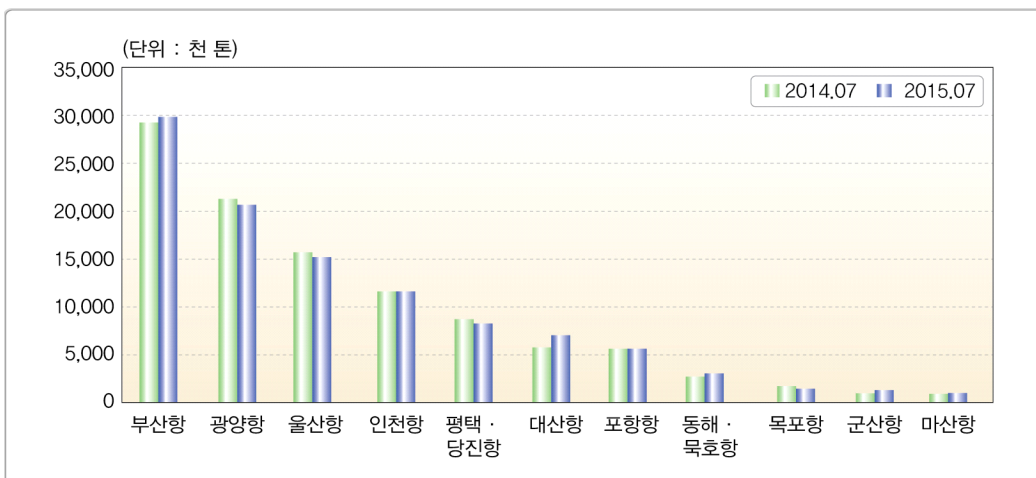
1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계



1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 7월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

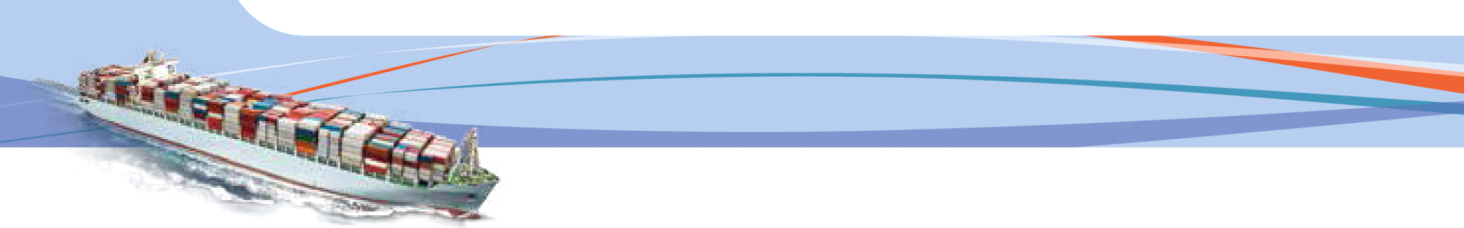
〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 7월 총물동량

(단위: 천 톤, %)

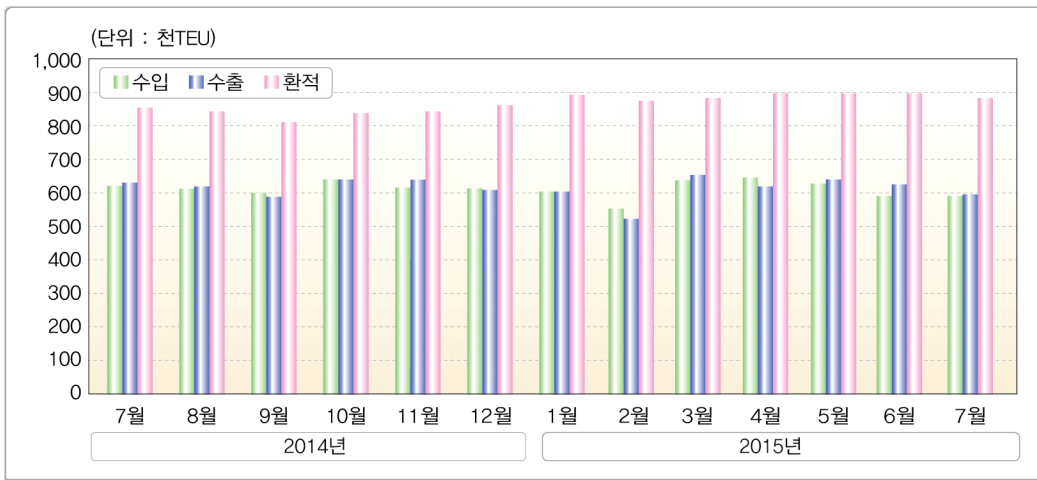
구분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
전국	118,495	826,178	120,846	118,957	843,560	-1.6	0.4	2.1
부산	29,445	200,796	29,807	30,013	210,557	0.7	1.9	4.9
광양	21,768	148,624	21,674	20,390	153,719	-5.9	-6.3	3.4
울산	15,676	113,031	15,790	15,615	112,617	-1.1	-0.4	-0.4
인천	12,342	86,629	13,155	12,317	90,058	-6.4	-0.2	4.0
평택·당진	9,312	70,155	8,645	9,070	64,832	4.9	-2.6	-7.6
대산	6,166	40,614	7,211	6,710	44,414	-7.0	8.8	9.4
포항	5,481	39,267	4,889	5,484	35,692	12.2	0.1	-9.1
동해·목호	2,659	18,752	2,707	2,777	18,451	2.6	4.4	-1.6
목포	1,968	13,041	1,829	1,764	12,385	-3.6	-10.4	-5.0
군산	1,618	10,843	1,326	1,756	10,882	32.5	8.6	0.4
마산	1,157	7,726	1,217	1,449	8,801	19.0	25.2	13.9
기타	10,902	76,699	12,596	11,612	81,153	-7.8	6.5	5.8

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 7월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 0.6%, 전월대비 1.2% 감소한 210만 4천TEU 처리

◇ 수입 컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.3%, 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.4% 감소함

◇ 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.5%, 연안 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 26.6% 증가함

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별추이

(단위: 천TEU)

구분	2014						2015						
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
수입	621	609	599	638	614	611	603	555	635	653	634	599	594
수출	629	617	587	638	639	608	605	523	654	625	635	615	602
환적	851	839	809	835	842	858	893	877	886	900	901	898	890
연안	15	15	13	20	23	27	29	24	25	21	17	19	19
합계	2,116	2,081	2,010	2,132	2,118	2,105	2,130	1,978	2,200	2,199	2,187	2,130	2,104

자료 : SP-IDC, KMI 작성



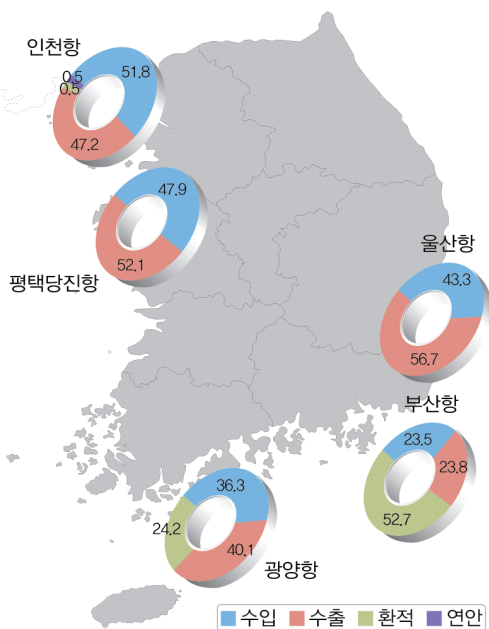
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
부산	1,593	10,813	1,601	11,361	0.5	5.1
인천	207	1,332	197	1,335	-4.4	0.2
광양	191	1,389	182	1,374	-4.6	-1.1
평택·당진	48	303	48	319	1.0	5.3
울산	32	236	30	229	-8.5	-2.9
전국	2,116	14,353	2,104	14,929	-0.6	4.0

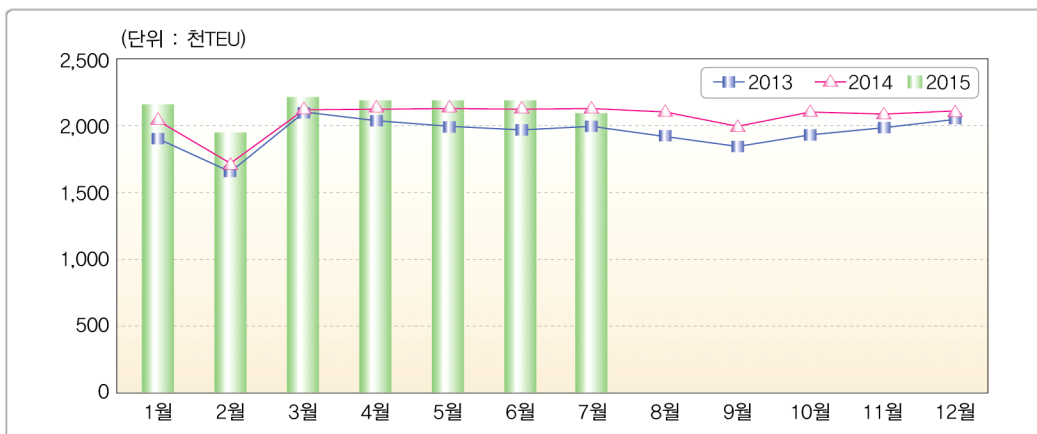
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

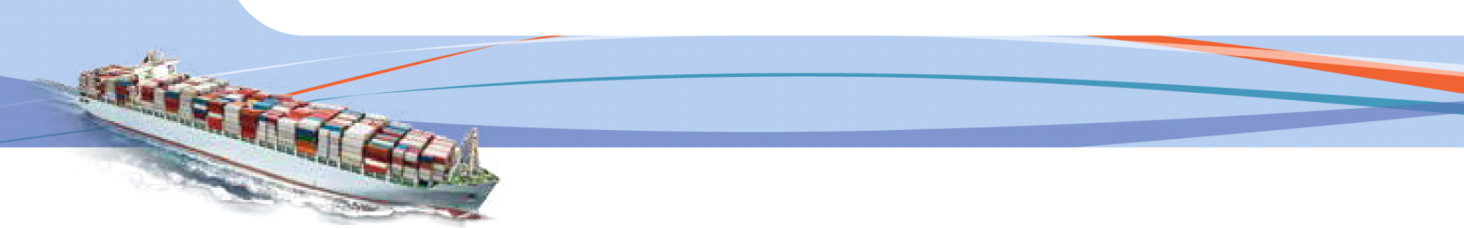
〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향



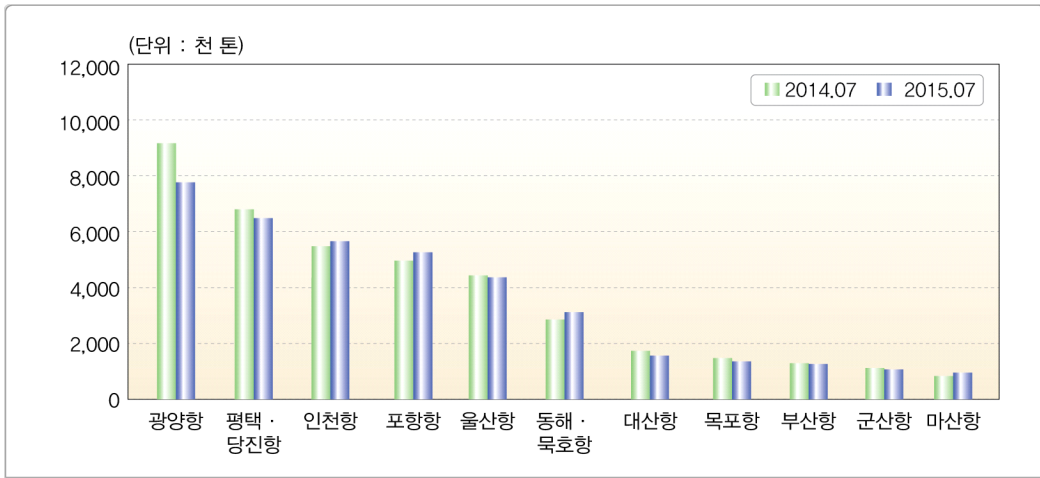
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 전국 컨테이너 7월 물동량, 210만 4천TEU로 전년동기대비 0.6% 감소
- 7월 컨테이너 물동량 증가율은 평택·당진항이 1.0%로 가장 높았으며, 울산, 광양, 인천은 하락함



〈그림 I-4〉 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 7월 벌크 물동량(유류제외)

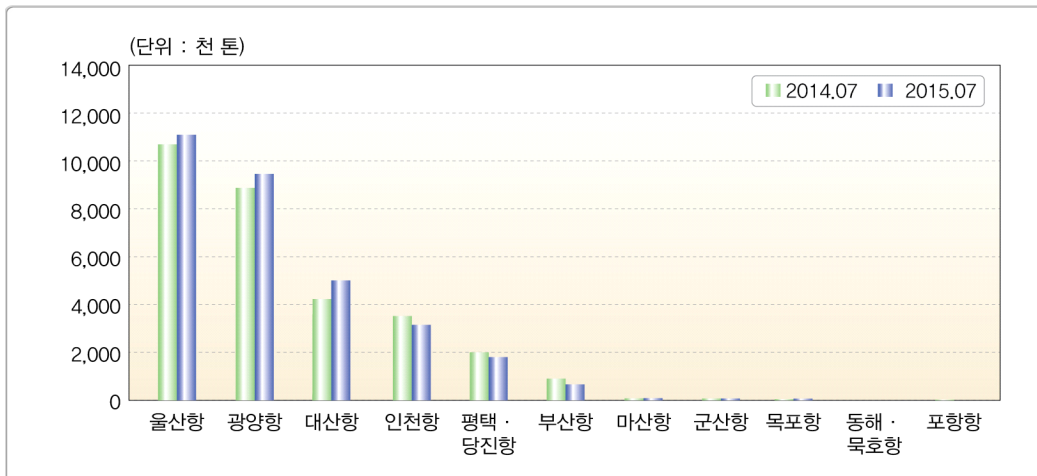
(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
전국	51,490	355,804	52,404	50,571	356,789	-3.5	-1.8	0.3
광양	9,766	64,448	8,835	7,724	65,641	-12.6	-20.9	1.9
평택.당진	6,600	45,249	6,241	6,467	43,495	3.6	-2.0	-3.9
인천	5,567	36,296	6,194	5,643	38,611	-8.9	1.4	6.4
포항	5,226	37,768	4,756	5,341	34,740	12.3	2.2	-8.0
울산	4,412	30,528	4,568	4,332	30,473	-5.2	-1.8	-0.2
동해.목호	2,628	18,522	2,671	2,729	18,181	2.2	3.8	-1.8
대산	1,921	12,611	2,001	1,751	12,296	-12.5	-8.8	-2.5
목포	1,815	12,015	1,666	1,638	11,256	-1.7	-9.8	-6.3
부산	1,472	10,661	1,517	1,489	11,155	-1.8	1.2	4.6
군산	1,459	9,684	1,180	1,456	9,608	23.4	-0.2	-0.8
마산	1,052	6,964	1,083	1,335	7,903	23.3	26.9	13.5
기타	9,573	71,056	11,692	10,666	73,430	-8.8	11.4	3.3

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 I-5〉 국내 항만별 7월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

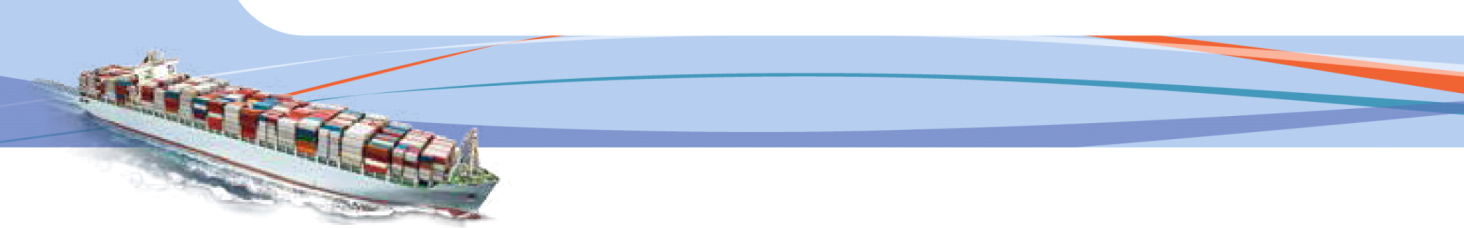
〈표 I-4〉 국내 항만별 7월 유류 물동량

(단위: 천 톤, %)

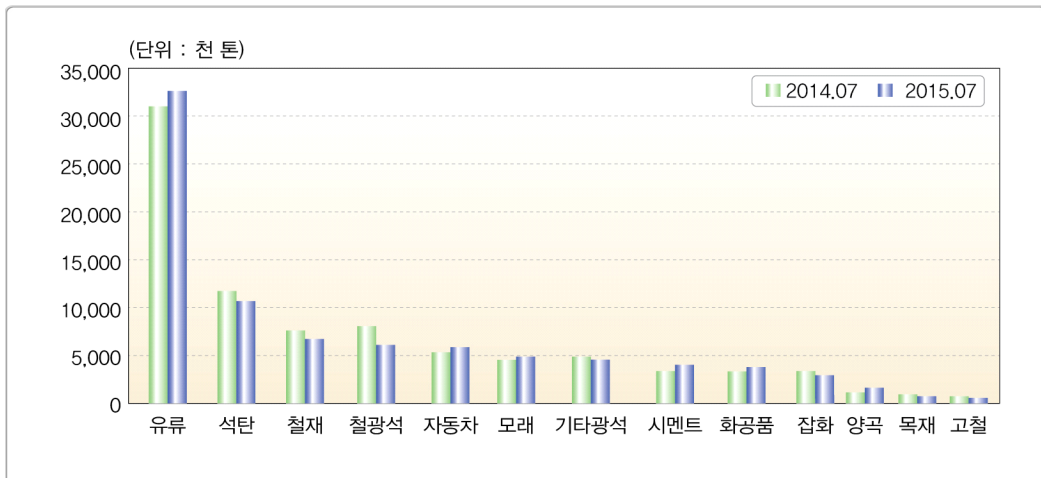
구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
전국	31,434	227,840	32,270	32,245	234,756	-0.1	2.6	3.0
울산	10,798	79,245	10,783	10,885	79,046	0.9	0.8	-0.3
광양	8,983	61,912	9,346	9,722	66,520	4.0	8.2	7.4
대산	4,130	27,388	5,074	4,818	31,340	-5.1	16.7	14.4
인천	3,429	27,895	3,782	3,319	28,306	-12.2	-3.2	1.5
평택.당진	1,954	20,120	1,641	1,877	16,425	14.3	-3.9	-18.4
부산	554	3,816	515	499	3,873	-3.2	-10.0	1.5
마산	102	727	117	98	820	-16.1	-3.6	12.8
군산	102	761	91	81	714	-11.6	-20.3	-6.2
목포	71	543	94	66	581	-29.4	-7.1	7.1
동해.목호	28	218	26	33	223	27.4	18.7	1.9
포항	49	345	26	24	206	-6.8	-50.4	-40.2
기타	1,236	4,871	774	824	6,703	6.5	-33.3	37.6

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-6〉 국내 품목별 7월 물동량



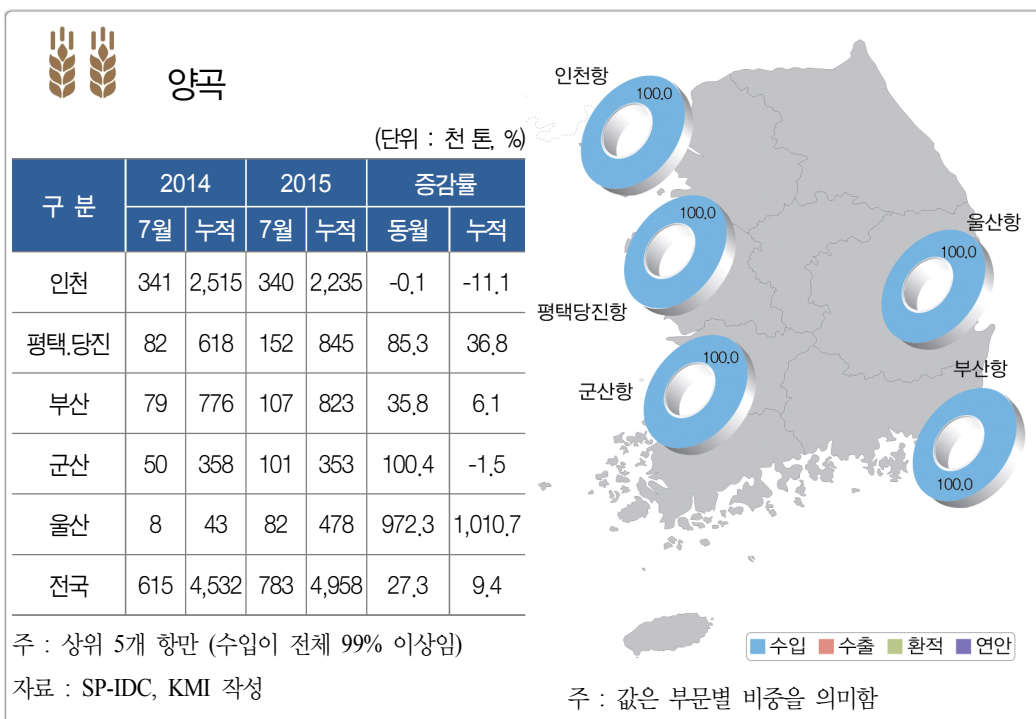
자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 7월 물동량

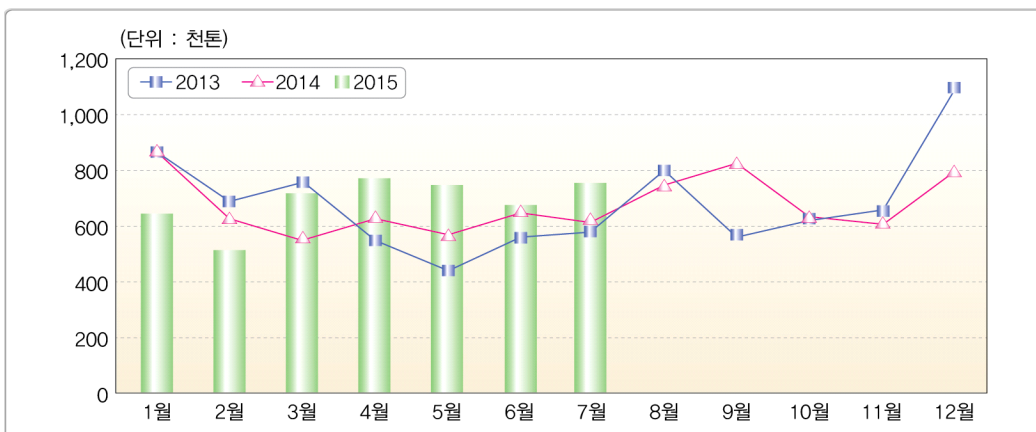
(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
합계	82,924	583,644	84,674	82,816	591,545	-2.2	-0.1	1.4
유류	31,434	227,840	32,270	32,245	234,756	-0.1	2.6	3.0
석탄	11,177	77,388	11,431	10,391	78,230	-9.1	-7.0	1.1
철재	6,771	56,503	7,375	6,632	50,256	-10.1	-2.1	-11.1
철광석	7,269	41,441	6,010	6,201	45,475	3.2	-14.7	9.7
자동차	5,675	36,526	5,680	6,193	40,155	9.0	9.1	9.9
모래	4,604	31,640	5,759	5,064	32,428	-12.1	10.0	2.5
기타광석	4,901	31,988	4,969	4,834	32,139	-2.7	-1.4	0.5
시멘트	3,058	22,638	3,538	3,334	22,275	-5.8	9.0	-1.6
화공품	3,046	21,033	2,688	3,135	20,596	16.6	2.9	-2.1
잡화	3,093	24,120	3,075	2,934	22,864	-4.6	-5.1	-5.2
양곡	615	4,532	666	783	4,958	17.6	27.3	9.4
목재	697	3,843	619	568	3,866	-8.3	-18.5	0.6
고철	584	4,151	594	502	3,547	-15.5	-14.1	-14.5

자료 : SP-IDC, KMI 작성



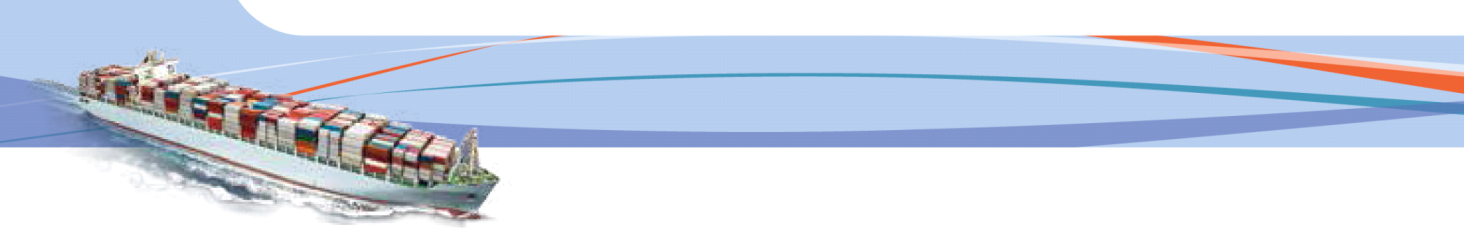
〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

**주요
동향**

- 중국, 저렴한 국제 옥수수 가격으로 인해 7월 옥수수 수입 최고치 기록



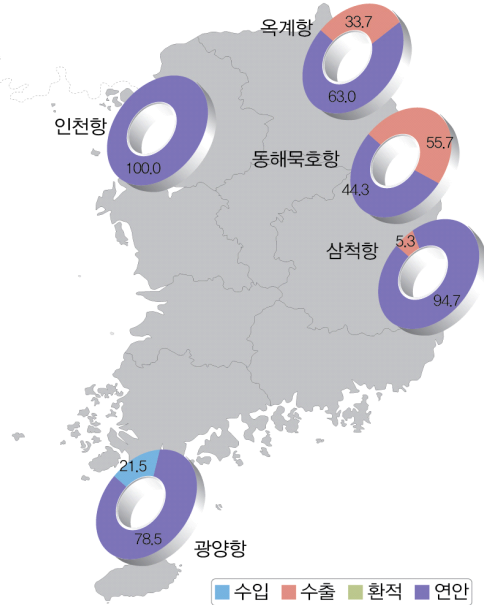
시멘트

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
동해,목호	875	6,904	989	6,461	13.1	-6.4
옥계	498	3,334	484	3,234	-2.9	-3.0
삼척	414	2,935	471	3,096	13.7	5.5
광양	306	2,311	311	2,155	1.7	-6.8
인천	190	1,199	216	1,405	13.6	17.2
전국	3,058	22,638	3,334	22,275	9.0	-1.6

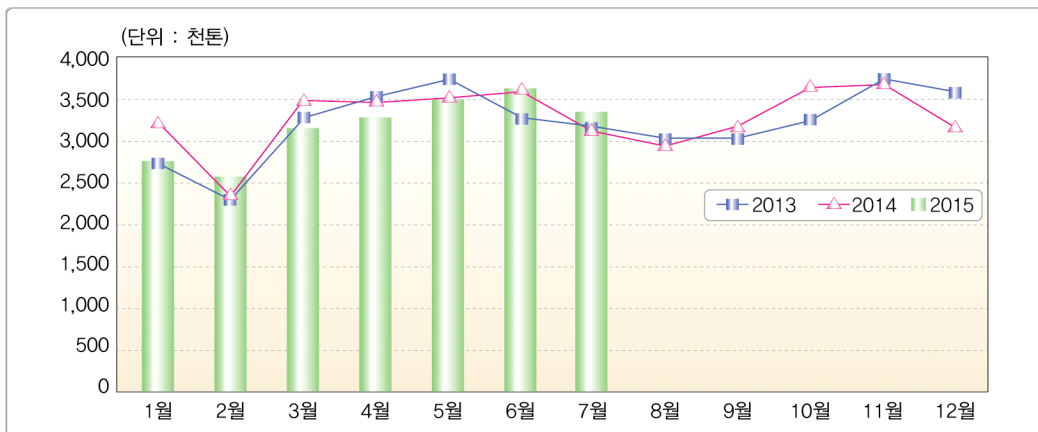
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 분양시장 호황에도 불구하고, 시멘트 및 레미콘 가격 등결



석탄

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
광양	2,227	14,712	1,849	14,848	-17.0	0.9
태안	1,250	8,092	1,291	7,550	3.3	-6.7
포항	954	8,714	1,172	8,080	22.9	-7.3
보령	908	7,216	1,156	7,480	27.4	3.6
하동	1,004	7,287	1,004	7,156	0.0	-1.8
전국	11,177	77,388	10,391	78,230	-7.0	1.1

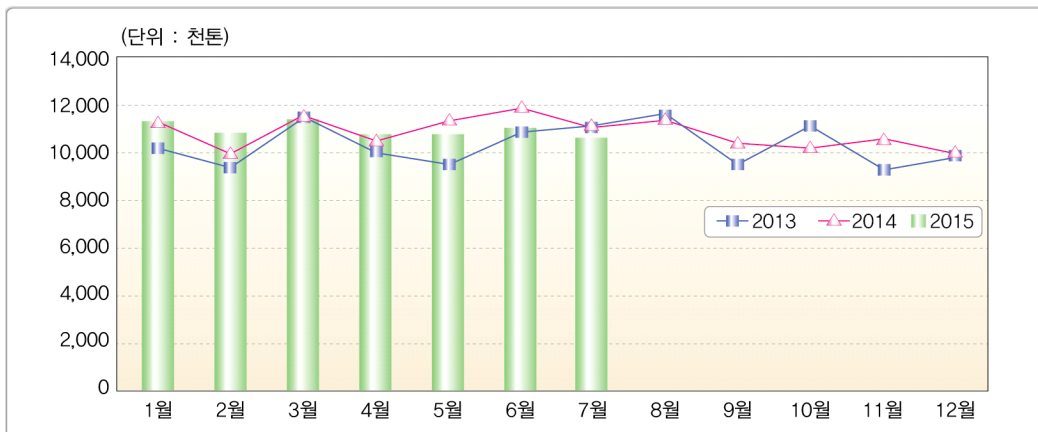
주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

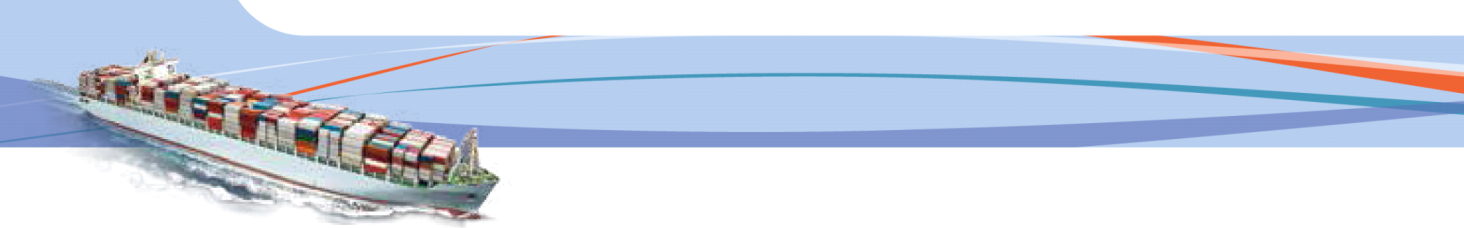
〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 삼척에코건자재(주), 세계 최초 석탄회 재활용 시설 착공
- '15년 석탄가격, 12년 내 최저치 기록



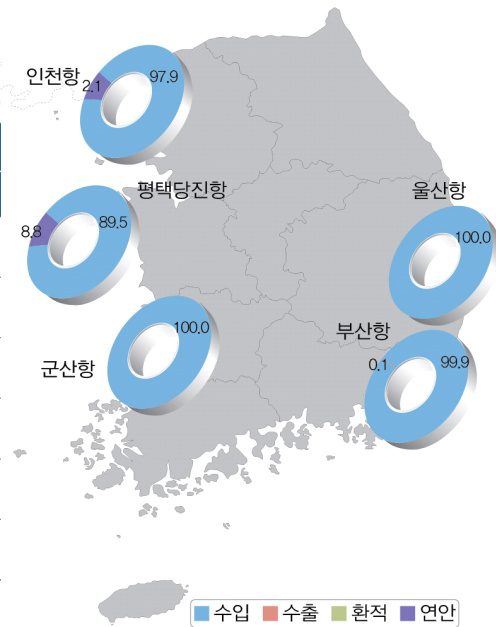
목재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천	257	1,405	233	1,385	-9.4	-1.4
군산	185	899	154	871	-16.6	-3.2
울산	175	843	68	816	-61.2	-3.2
평택·당진	42	204	57	279	36.2	36.9
부산	21	224	34	275	63.9	22.6
전국	697	3,843	568	3,866	-18.5	0.6

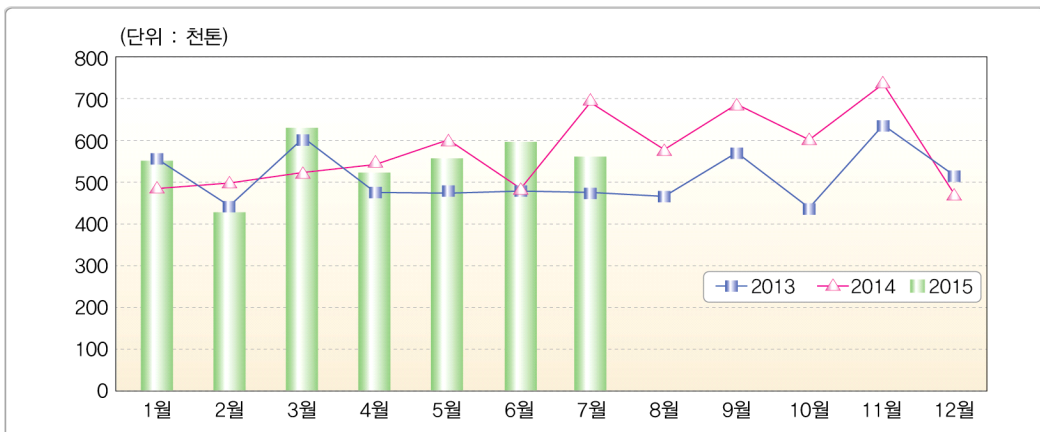
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

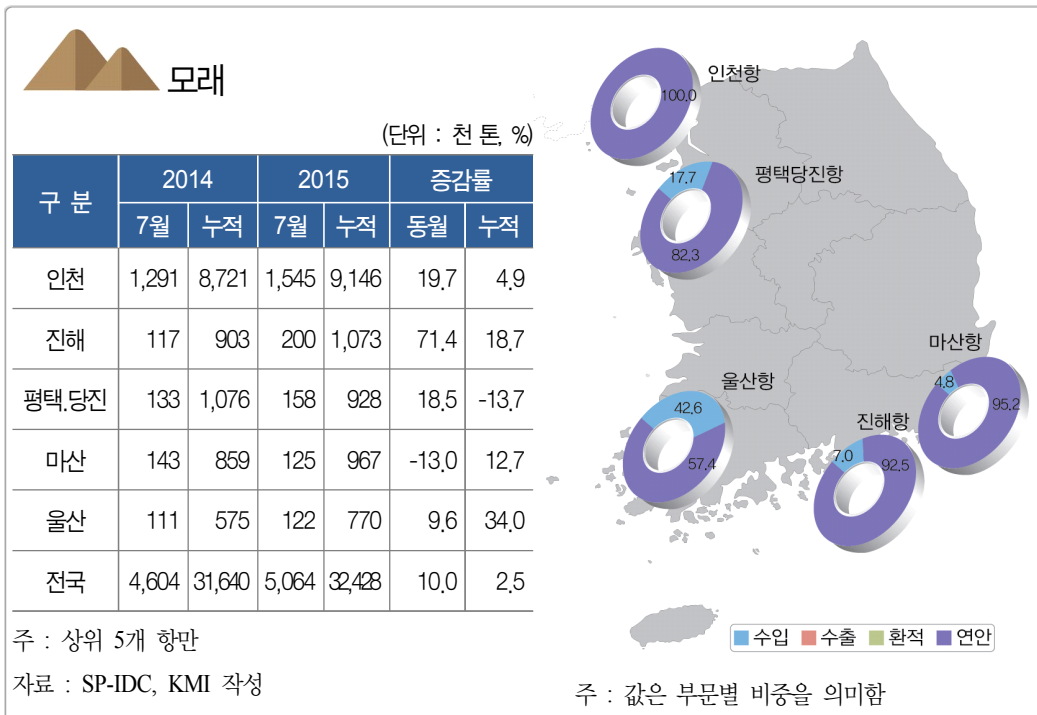
〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향



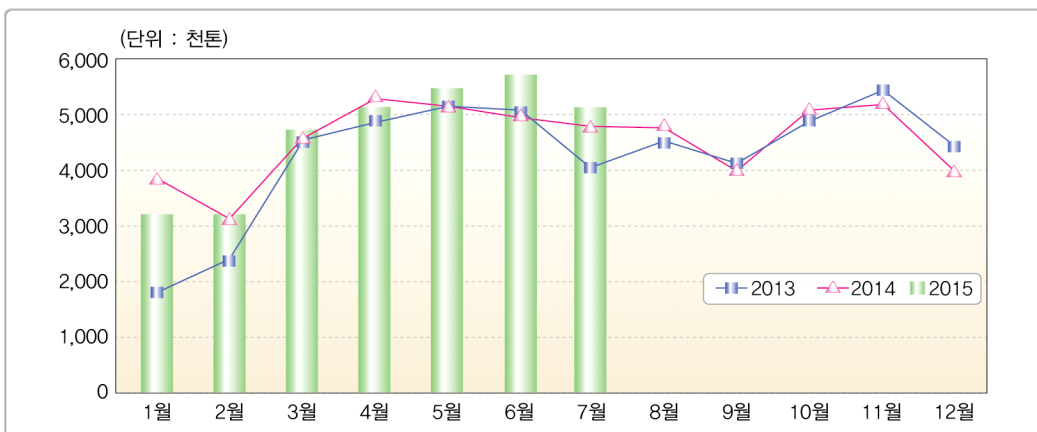
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 말레이시아, 별채 규제로 인해 생산능력 감퇴
- 미국 타코마제재소, 북미시장 침입수 목재가격 하락으로 인해 폐쇄



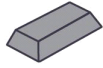
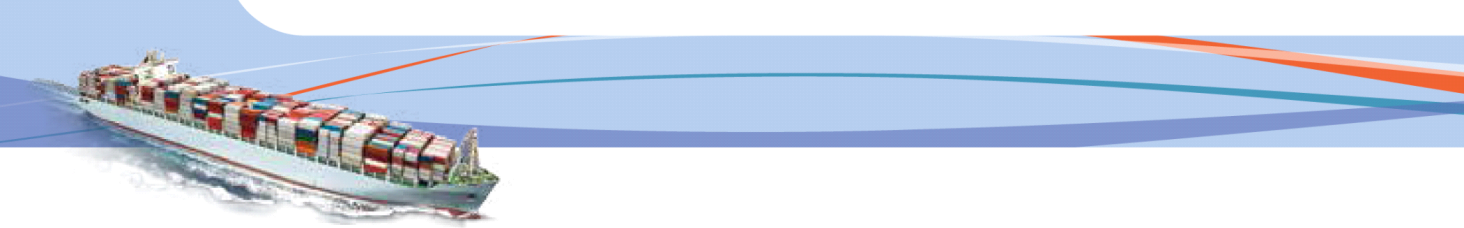
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- 광양시, 부실공사 원천차단을 위해 비닷모래 품질관리 실시 예정



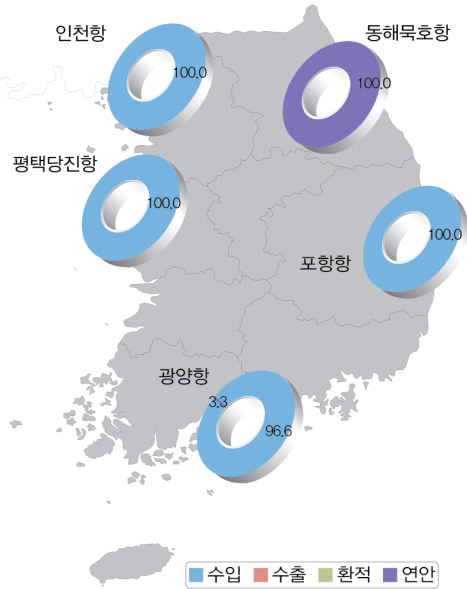
철광석

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
포항	2,228	14,490	2,367	14,297	6.3	-1.3
광양	3,019	20,138	2,108	18,949	-30.2	-5.9
평택,당진	1,978	6,416	1,651	11,875	-16.5	85.1
동해,묵호	39	312	33	239	-15.9	-23.4
인천	-	3	5	34	-	982.8
전국	7,269	41,441	6,201	45,475	-14.7	9.7

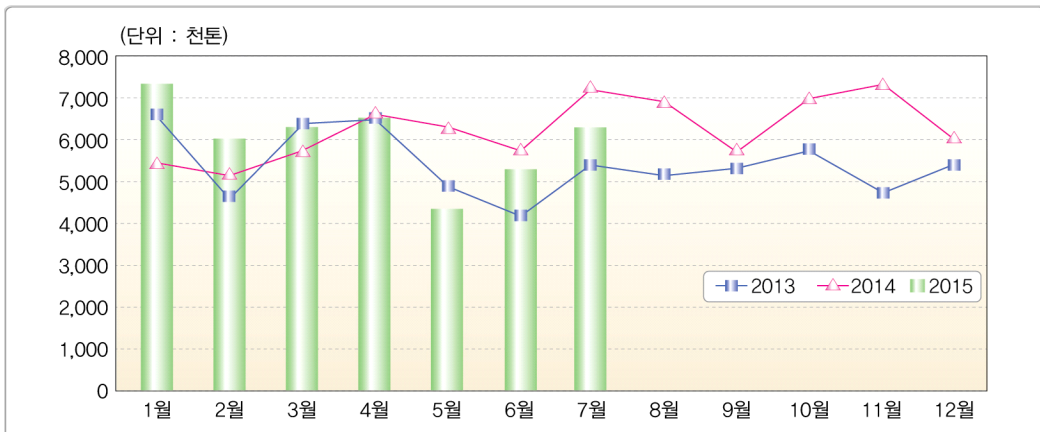
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

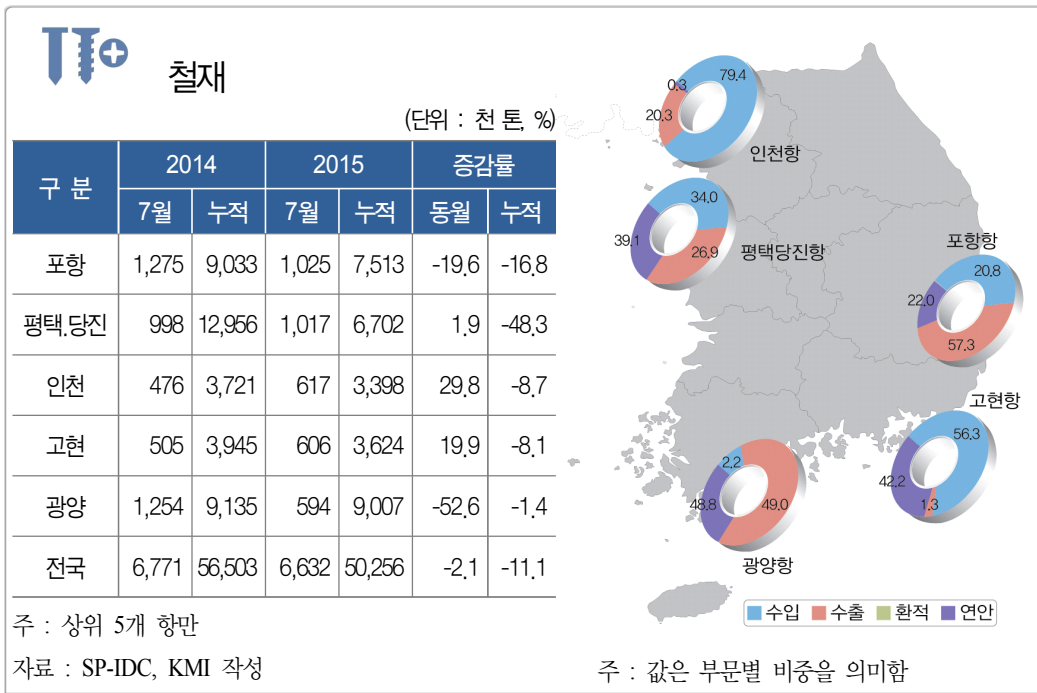
〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



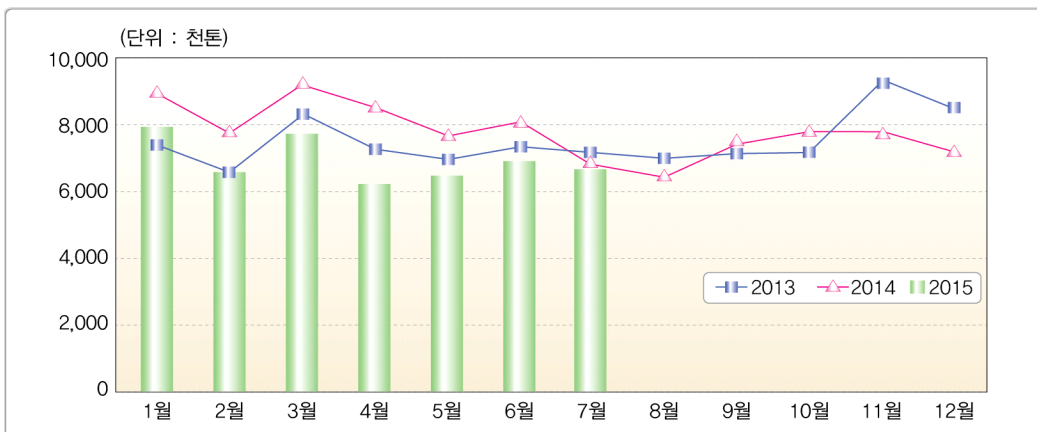
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 중국, 텐진항 폭발사고로 인해 철광석 수입에 차질 발생



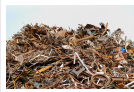
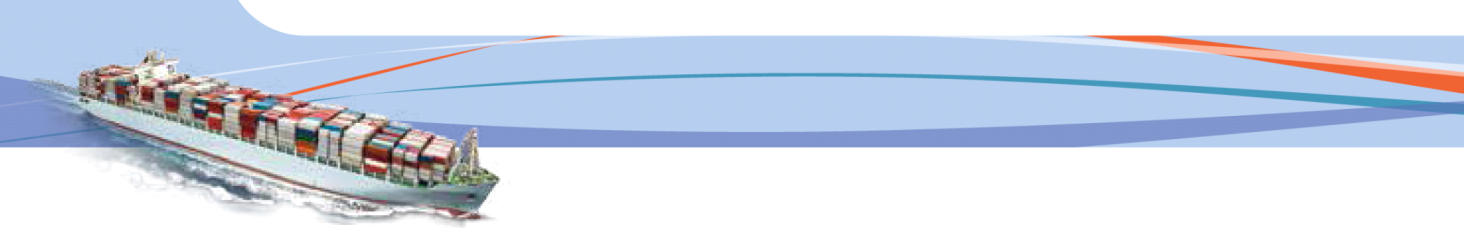
〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- '15년 7월, 세계 조강생산량은 전년대비 3.0% 감소한 1억 3,321만 톤 기록
- 철강 공급과잉 해소 및 철강산업의 경쟁력 강화방안 모색을 위한 민간협의회 개최
- 동국제강, 포항 제2후판공장 연내 매각추진



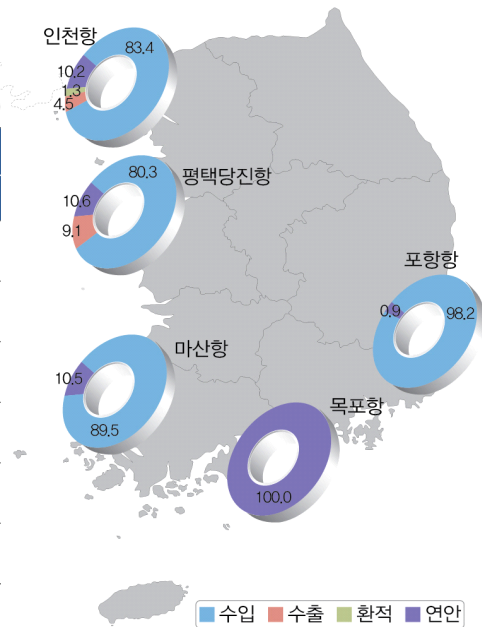
고철

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천	96	456	157	984	62.7	115.7
평택·당진	156	1,074	132	655	-15.3	-39.1
포항	109	961	112	564	2.2	-41.3
목포	11	50	24	127	114.0	153.7
마산	41	227	19	130	-53.7	-42.4
전국	584	4,151	502	3,547	-14.1	-14.5

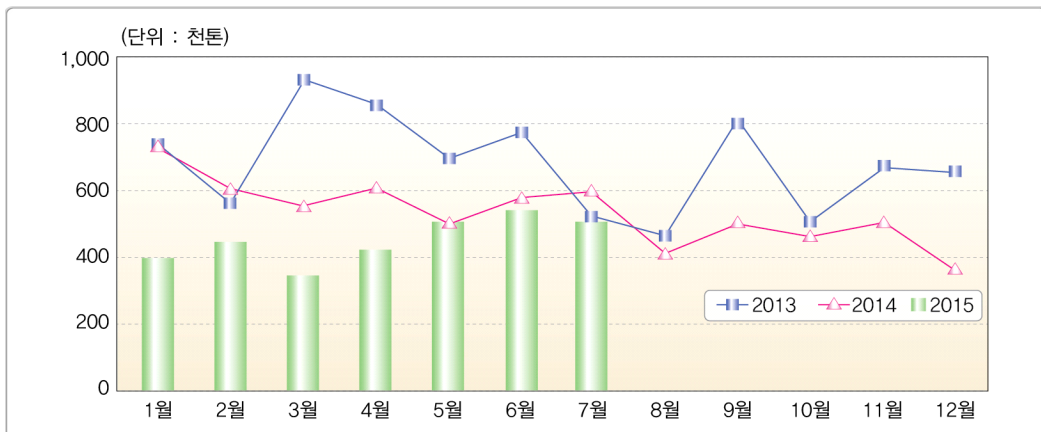
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

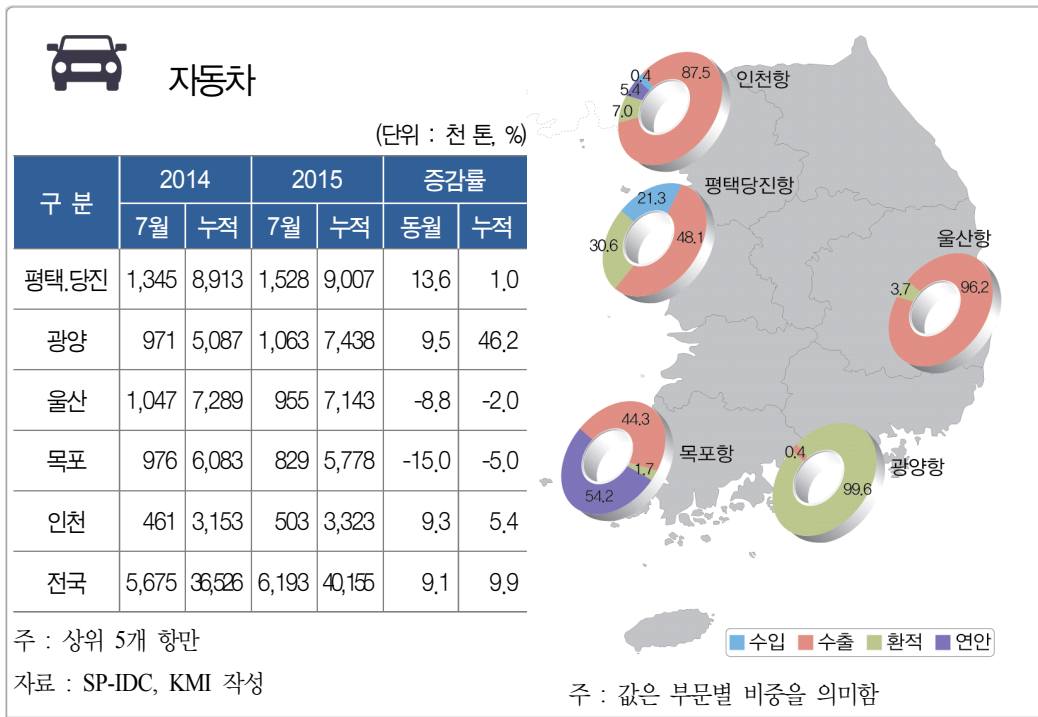
〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



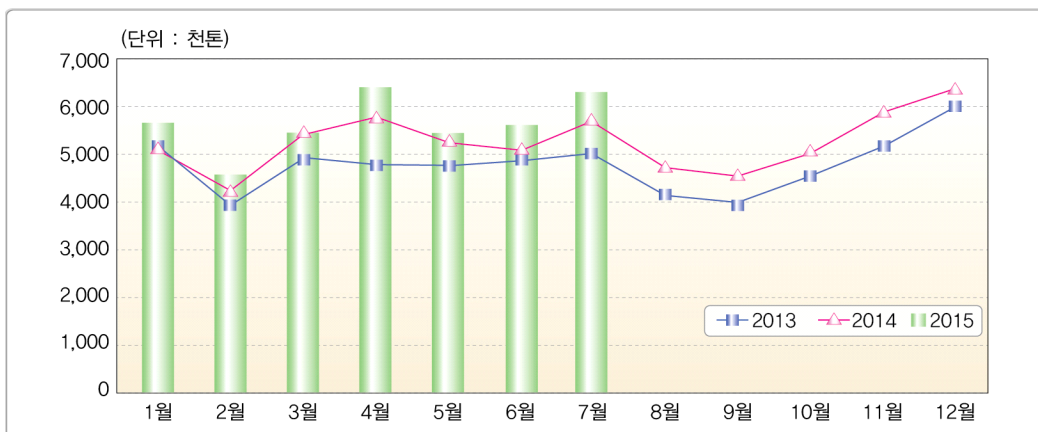
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '15년 7월, 고철 물동량은 전년동기대비 14.1% 감소한 50만 2천 톤 기록
- 중국의 고철 재사용으로 인해 중국내 철강수요 감소



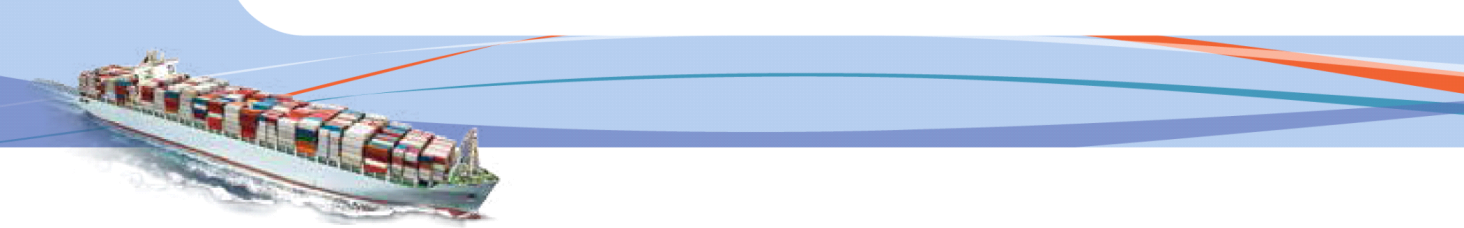
〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

**주요
동향**

- 개별소비세 인하로 자동차 판매량 증가 전망
- 국내 완성차업체의 고임금 저생산성으로 인해 자동차산업 경쟁력 하락 우려 제기



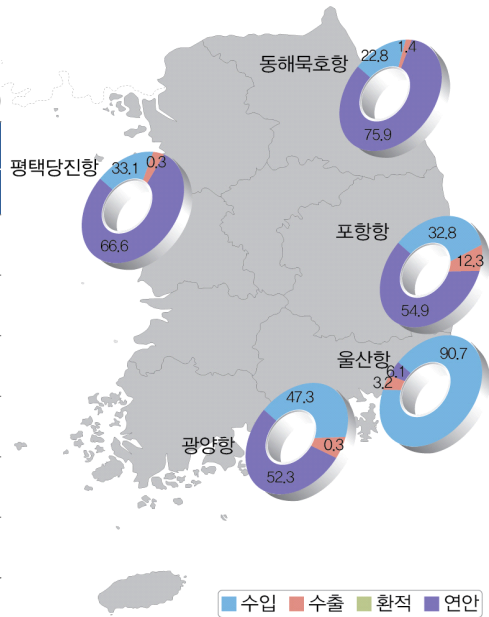
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
동해.묵호	1,092	7,789	1,301	8,143	19.1	4.5
광양	1,327	8,042	1,082	8,035	-18.5	-0.1
평택.당진	596	3,202	586	3,278	-1.7	2.4
울산	399	2,758	474	2,987	18.7	8.3
포항	450	3,205	470	3,108	4.5	-3.0
전국	4,901	31,988	4,834	32,139	-1.4	0.5

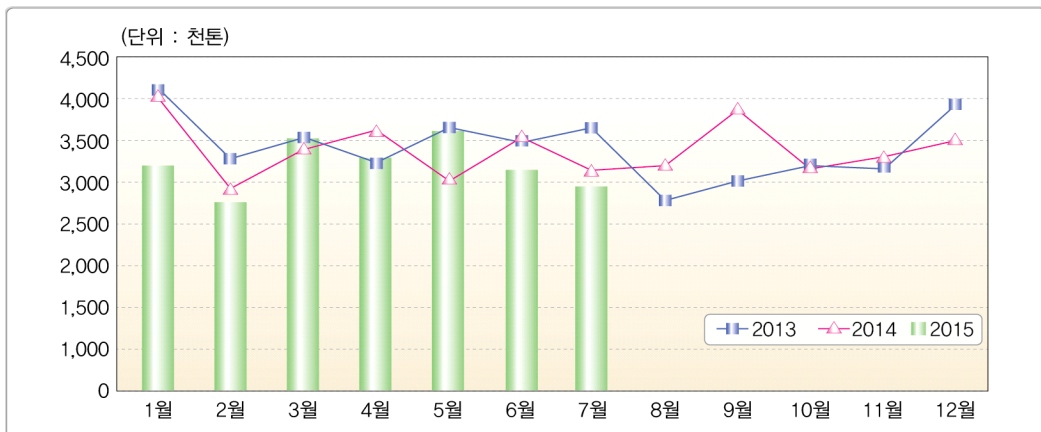
주 : 상위 5개 항만

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 7월, 기타광석 물동량은 전년동기대비 1.4% 감소한 483만 4천 톤 기록



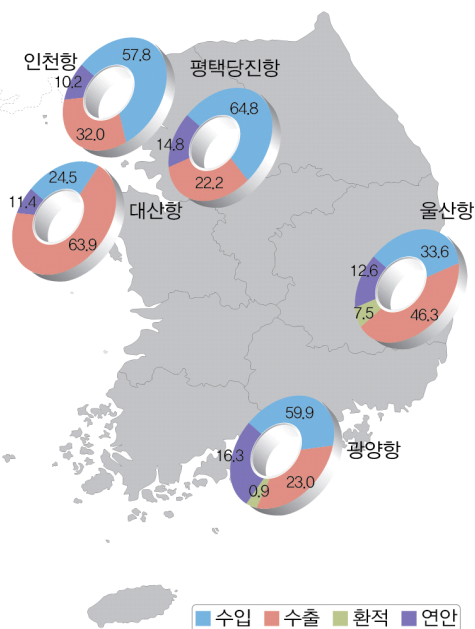
화학공업생산물

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
울산	1,486	10,986	1,480	10,220	-0.4	-7.0
대산	812	5,054	746	4,277	-8.2	-15.4
광양	488	3,248	534	3,453	9.4	6.3
인천	126	858	147	1,263	16.1	47.2
평택·당진	28	179	54	309	94.1	72.9
전국	3,046	21,033	3,135	20,586	2.9	-2.1

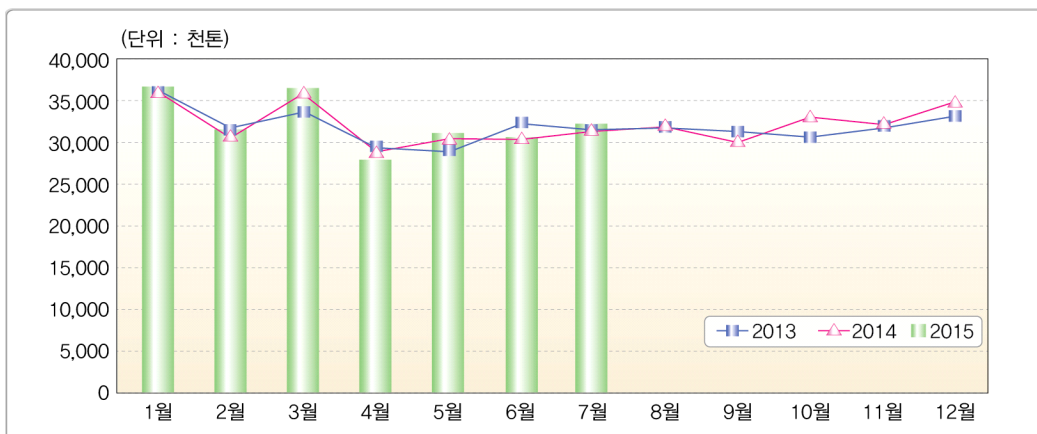
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

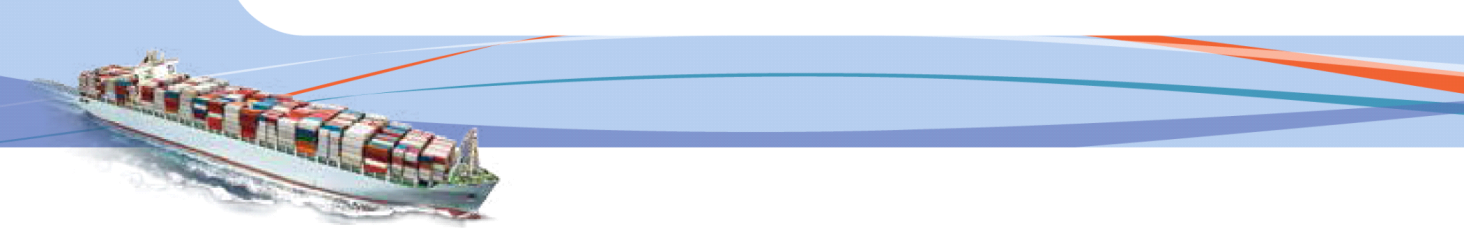
〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요
동향

- '15년 7월, 화학공업생산물 물동량은 전년동기대비 2.9% 증가한 313만 5천 톤 기록



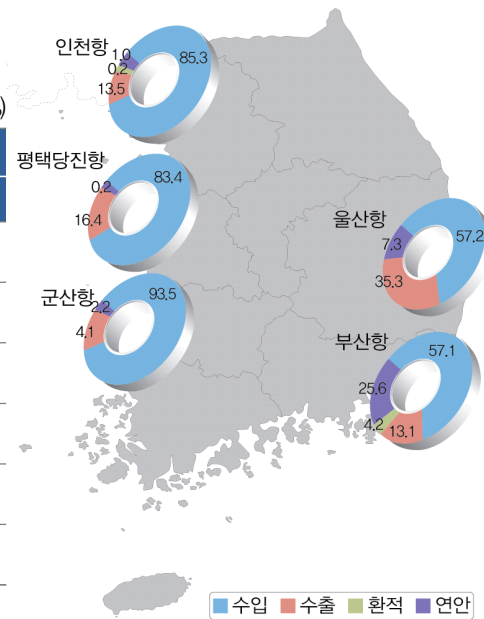
잡화

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	동월	누적
인천	574	4,482	593	3,983	3.3	-11.1
평택·당진	475	4,542	477	4,198	0.3	-7.6
군산	369	3,068	462	3,249	25.1	5.9
울산	552	3,583	451	3,367	-18.3	-6.0
부산	481	3,300	359	3,024	-25.4	-8.4
전국	3,093	24,120	2,934	22,864	-5.1	-5.2

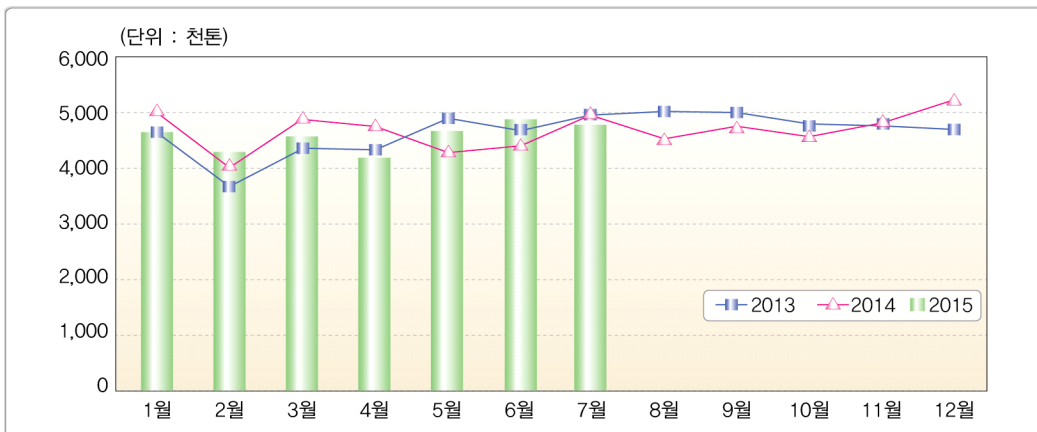
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향

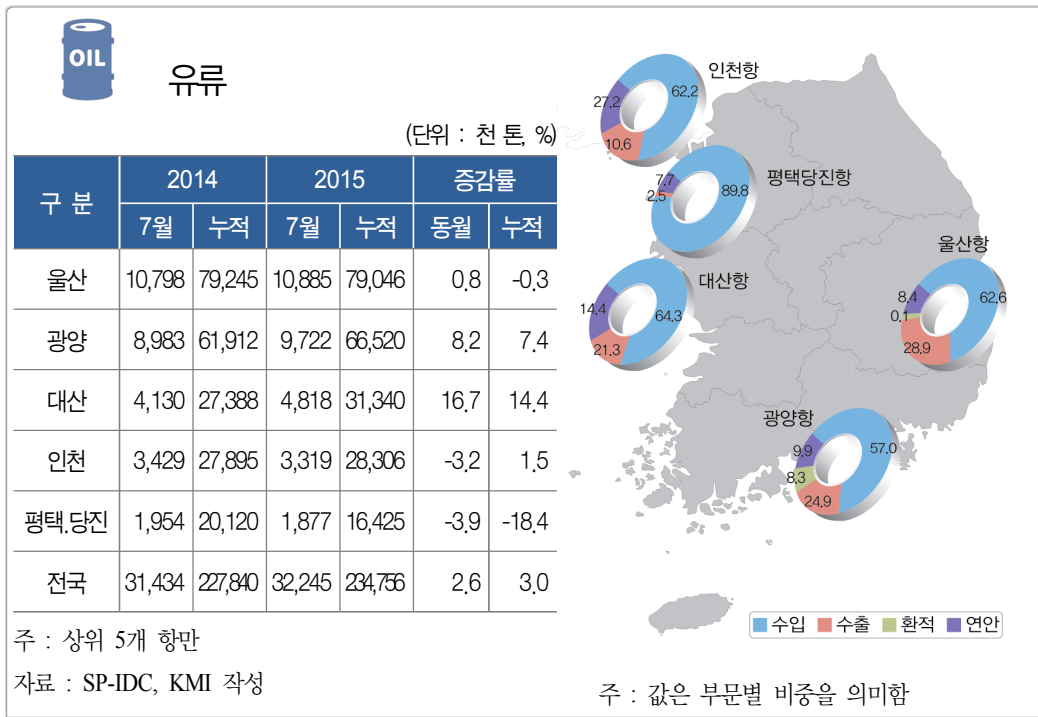


자료 : SP-IDC, KMI 작성

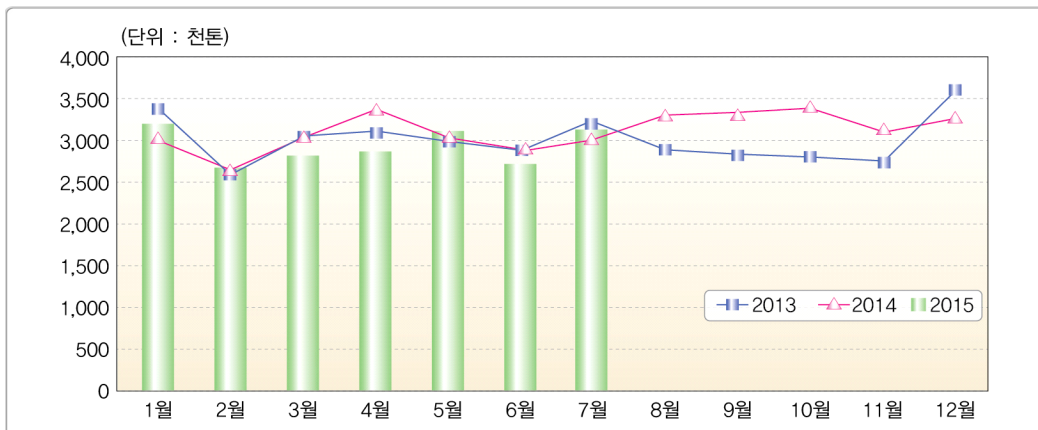
주요 동향

- 국내 주류업계, 시장확대를 위해 해외 진출
- 소비활성화 대책으로 개별소비세 인하

I. 월간통계



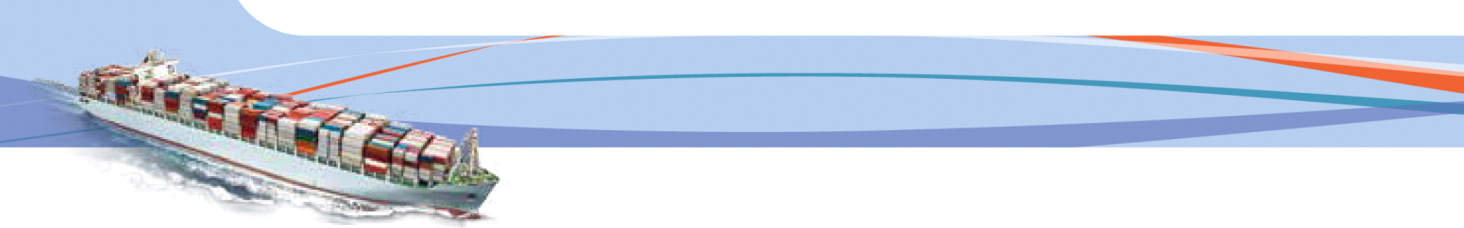
〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 캐나다 오일샌드 생산비용이 북미 유가를 초과함에 따라 오일샌드산업의 경쟁력 약화 우려



〈표 I-6〉 2015년 7월 항만별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	철재	유류	잡화	자동차	시멘트
	526 (4.5)	499 (-10.0)	359 (-25.4)	176 (10.4)	139 (69.2)
광양	유류	철광석	석탄	기타광석	자동차
	9,722 (8.2)	2,108 (-30.2)	1,849 (-17.0)	1,082 (-18.5)	1,063 (9.5)
울산	유류	화공품	자동차	기타광석	잡화
	10,885 (0.8)	1,480 (-0.4)	955 (-8.8)	474 (18.7)	451 (-18.3)
인천	유류	모래	석탄	철재	잡화
	3,319 (-3.2)	1,545 (19.7)	841 (-40.0)	617 (29.8)	593 (3.3)
평택.당진	유류	철광석	자동차	철재	석탄
	1,877 (-3.9)	1,651 (-16.5)	1,528 (13.6)	1,017 (1.9)	618 (-13.3)
대산	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	4,818 (16.7)	971 (-11.4)	746 (-8.2)	27 (333.2)	8 (30.9)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	고철
	2,367 (6.3)	1,172 (22.9)	1,025 (-19.6)	470 (4.5)	112 (2.2)
동해.묵호	기타광석	시멘트	석탄	유류	철광석
	1,301 (19.1)	989 (13.1)	391 (-26.6)	33 (18.7)	33 (-15.9)
목포	자동차	철재	모래	기타광석	시멘트
	829 (-15.0)	468 (11.8)	97 (-29.8)	83 (126.6)	72 (-16.3)
군산	잡화	자동차	목재	양곡	기타광석
	462 (25.1)	417 (3.5)	154 (-16.6)	101 (100.4)	85 (-14.1)
마산	자동차	철재	잡화	시멘트	모래
	455 (147.4)	302 (38.7)	206 (-26.3)	194 (23.5)	125 (-13.0)

주: () 전년동기비

자료: SP-IDC, KMI 작성

I. 월간통계

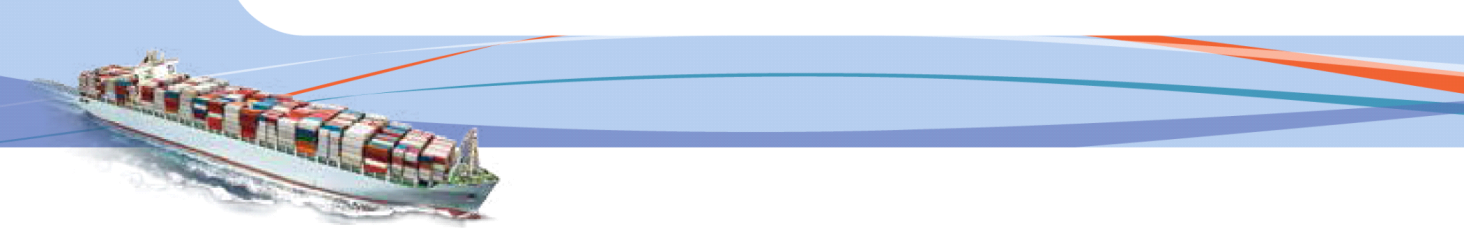
〈표 I-7〉 2015년 7월 품목별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택.당진	부산	군산	울산
	340 (-0.1)	152 (85.3)	107 (35.8)	101 (100.4)	82 (972.3)
시멘트	동해.목호	옥계	삼척	광양	인천
	989 (13.1)	484 (-2.9)	471 (13.7)	311 (1.7)	216 (13.6)
석탄	광양	태안	포항	보령	하동
	1,849 (-17.0)	1,291 (3.3)	1,172 (22.9)	1,156 (27.4)	1,004 (0.0)
목재	인천	군산	울산	평택.당진	부산
	233 (-9.4)	154 (-16.6)	68 (-61.2)	57 (36.2)	34 (63.9)
모래	인천	진해	평택.당진	미산	울산
	1,545 (19.7)	200 (71.4)	158 (18.5)	125 (-13.0)	122 (9.6)
철광석	포항	광양	평택.당진	동해.목호	인천
	2,367 (6.3)	2,108 (-30.2)	1,651 (-16.5)	33 (-15.9)	5 (-)
철재	포항	평택.당진	인천	고현	광양
	1,025 (-19.6)	1,017 (1.9)	617 (29.8)	606 (19.9)	594 (-52.6)
고철	인천	평택.당진	포항	목포	미산
	157 (62.7)	132 (-15.3)	112 (2.2)	24 (114.0)	19 (-53.7)
자동차	평택.당진	광양	울산	목포	인천
	1,528 (13.6)	1,063 (9.5)	955 (-8.8)	829 (-15.0)	503 (9.3)
잡화	인천	평택.당진	군산	울산	부산
	593 (3.3)	477 (0.3)	462 (25.1)	451 (-18.3)	359 (-25.4)
유류	울산	광양	대산	인천	평택.당진
	10,885 (0.8)	9,722 (8.2)	4,818 (16.7)	3,319 (-3.2)	1,877 (-3.9)
기타광석	동해.목호	광양	평택.당진	울산	포항
	1,301 (19.1)	1,082 (-18.5)	586 (-1.7)	474 (18.7)	470 (4.5)
화공품	울산	대산	광양	인천	평택.당진
	1,480 (-0.4)	746 (-8.2)	534 (9.4)	147 (16.1)	54 (94.1)

주: () 전년동기비

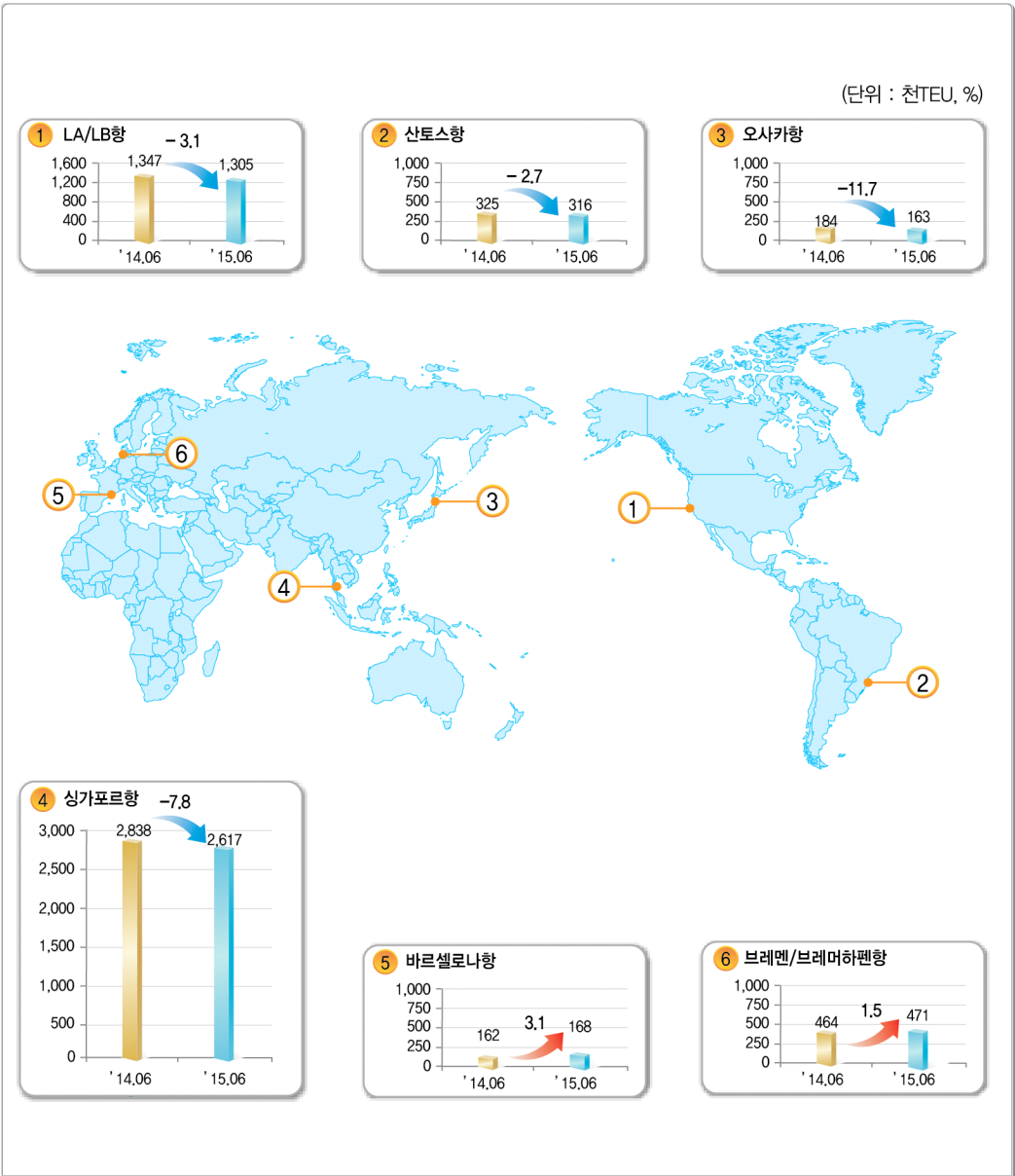
자료: SP-IDC, KMI작성



2. 국외 월간통계

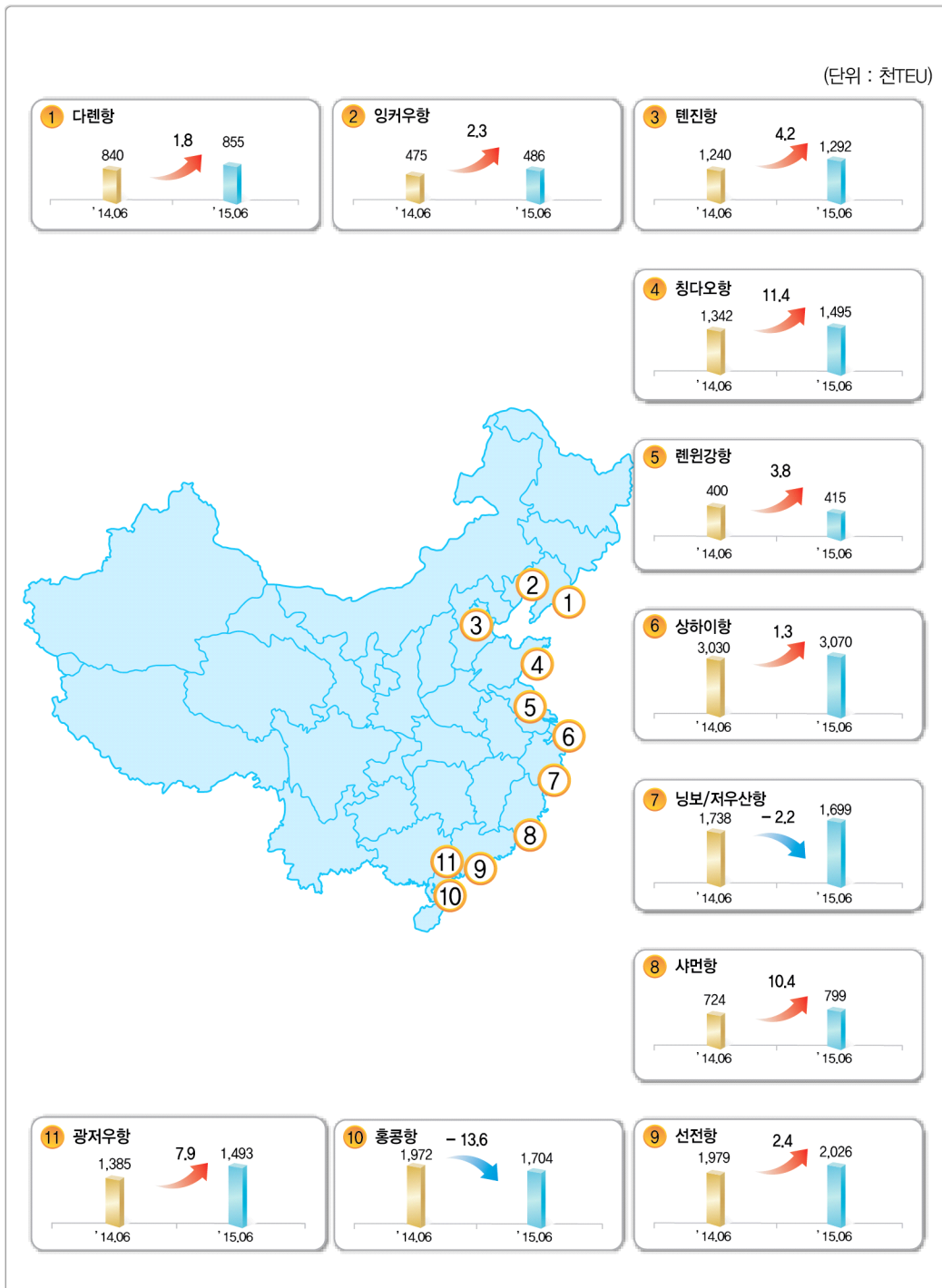
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-20〉 세계 주요 항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 동향

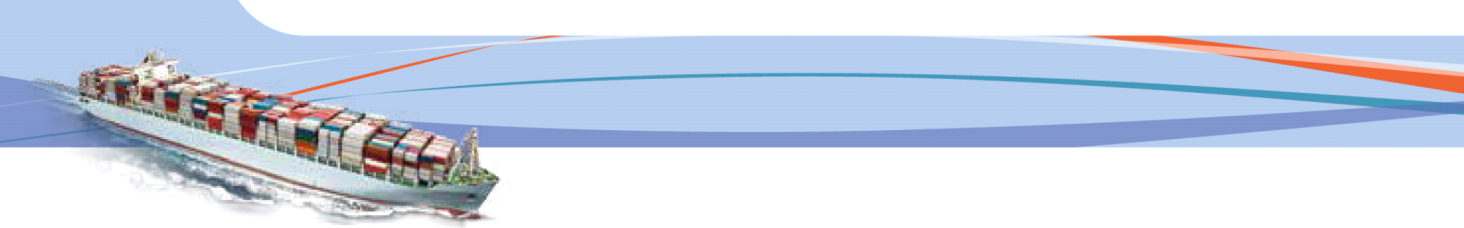


주 : 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-21〉 중국 주요 항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 동향



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-8〉 해외 항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
중국	상하이항	3,030	17,235	3,150	3,070	18,022	-2.5	1.3	4.6
	선전항	1,979	10,964	1,928	2,026	11,576	5.1	2.4	5.6
	홍콩항	1,972	11,199	1,808	1,704	10,186	-5.8	-13.6	-9.0
	닝보/저우산항	1,738	9,618	1,832	1,699	10,496	-7.3	-2.2	9.1
	칭다오항	1,342	7,711	1,477	1,495	8,200	1.2	11.4	6.3
	광저우항	1,385	8,368	1,413	1,493	8,592	5.7	7.9	2.7
	톈진항	1,240	6,888	1,300	1,292	7,242	-0.6	4.2	5.1
	다롄항	840	4,633	844	855	4,689	1.3	1.8	1.2
	샤먼항	724	4,029	792	799	4,363	0.9	10.4	8.3
	잉커우항	475	2,871	505	486	2,981	-3.7	2.3	3.8
	렌윈강항	400	2,566	416	415	2,517	-0.2	3.8	-1.9
아시아	싱가포르항	2,838	16,506	2,623	2,617	15,998	-0.2	-7.8	-3.1
	오사카	184	1,082	155	163	954	5.1	-11.7	-11.9
미주	LA/LB항	1,347	7,355	1,330	1,305	7,210	-1.9	-3.1	-2.0
	산토스항	325	1,721	324	316	1,834	-2.2	-2.7	6.6
유럽	브레멘/브레머하펜항	464	2,837	429	471	2,737	9.9	1.5	-3.5
	바르셀로나항	162	888	159	168	940	5.3	3.1	5.9

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

2) 중국

 주요 항만의 컨테이너 물동량

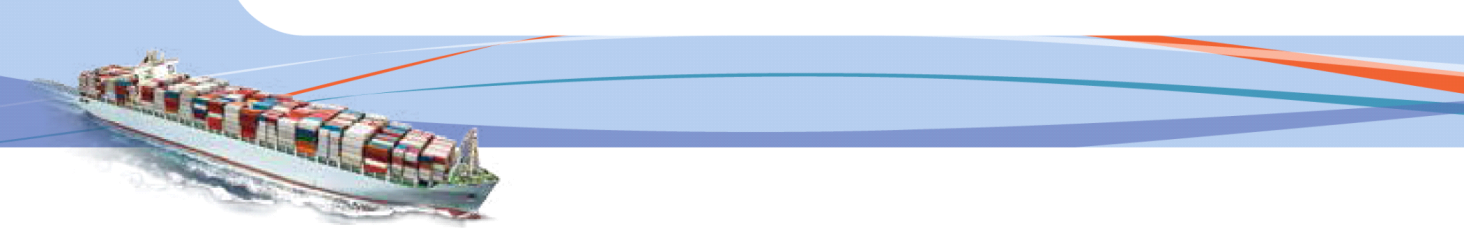
- ◇ '15년 6월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,534만TEU로 전년동기대비 0.1% 감소함
- ◇ 6월 중국내 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,780만 4천TEU로 전년동기대비 4.2% 증가함
 - 이 중 1,590만TEU는 연해항(Sea-port), 190만TEU는 내하항(River-port)에서 처리함
 - 누적컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.1% 증가한 1억 272만 8천TEU로 나타남
- ◇ '15년 6월 중국 컨테이너 물동량은 대만으로 이동하는 물동량을 제외한 대부분의 물동량이 전월대비 하락한 것으로 나타남

〈표 I-9〉 중국 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
상하이항	3,030	17,235	3,150	3,070	18,022	-2.5	1.3	4.6
선전항	1,979	10,964	1,928	2,026	11,576	5.1	2.4	5.6
홍콩항	1,972	11,199	1,808	1,704	10,186	-5.8	-13.6	-9.0
닝보/저우산항	1,738	9,618	1,832	1,699	10,496	-7.3	-2.2	9.1
칭다오항	1,342	7,711	1,477	1,495	8,200	1.2	11.4	6.3
광저우항	1,385	8,368	1,413	1,493	8,592	5.7	7.9	2.7
톈진항	1,240	6,888	1,300	1,292	7,242	-0.6	4.2	5.1
다롄항	840	4,633	844	855	4,689	1.3	1.8	1.2
샤먼항	724	4,029	792	799	4,363	0.9	10.4	8.3
양커우항	475	2,871	505	486	2,981	-3.7	2.3	3.8
롄윈강항	400	2,566	416	415	2,517	-0.2	3.8	-1.9
합계	15,358	87,663	15,440	15,340	88,555	-0.6	-0.1	1.0

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



〈표 I-10〉 중국 컨테이너 화물지수

지역	2014년 평균	2015년 평균	6월	전월대비 (%)
종합 지수	1086.3	975.2	847.6	-4.5
유럽	1420	1138	903	-4.3
지중해	1585	1239	893	-11.2
미국 서부	982	973	903	-3.9
미국 동부 해안	1272	1291	1205	-1.4
서남아시아	1042	959	848	-3.6
오세아니아	848	751	672	-5.9
서아프리카	849	703	602	-5.8
남아프리카공화국	691	675	599	-3.4
남미	825	706	458	-25.7
일본	706	664	622	-2.3
동남아	838	794	719	-4.6
한국	692	674	660	-3.6
대만	796	768	765	0.3
홍콩	653	664	672	-0.6

🌀 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

◆ '15년 6월 중국 총물동량은 전년동기대비 3.7% 증가한 9억 8,747만 톤을 기록

◆ 연해항만은 6억 7,510만 톤, 내하항만은 3억 1,238만 톤을 처리함

◆ 대외 화물 처리물동량

◆ 6월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 1.6% 증가한 3억 797만 톤을 기록

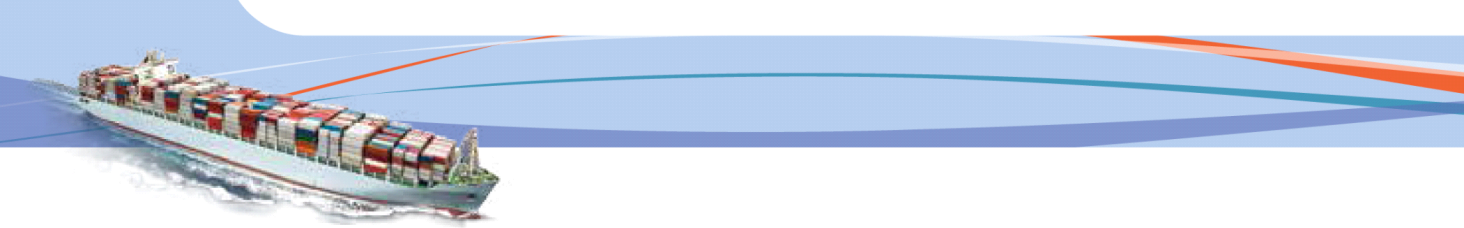
· 이 중 2억 7,853만 톤은 연해항, 2,944만 톤은 내하항에서 처리함

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

3) 아시아

일본

- ◇ 일본, 전국 6월 수출입 컨테이너 물동량은 137만 3천TEU로 전년동기대비 5.6% 감소
 - ◆ 수입 컨테이너 물동량은 68만 8천TEU, 수출 컨테이너 물동량은 68만 5천TEU를 각각 기록
 - ◆ 일본 전국의 컨테이너 전년대비 물동량은 지난 2월 이후 4개월 연속 감소세를 나타내고 있음
 - ◆ 이 같은 감소세가 이어질 경우 일본의 '15년 컨테이너 물동량은 지난 '09년 세계 금융위기 이후 6년 만에 전년대비 감소할 것으로 전망('14년 일본 컨테이너 물동량은 전년대비 1.2% 증가한 2,178만TEU를 기록함)
- ◇ '15년 6월 나고야항의 컨테이너 물동량은 20만 1천TEU로 전년동기대비 6.0% 감소함
 - ◆ 6월까지의 누적물동량은 121만 8천TEU로 전년대비 4.2% 감소, 컨테이너 물동량의 하락세가 지속되고 있음
- ◇ '15년 6월 오사카항의 컨테이너 물동량은 16만 3천TEU로 전년동기대비 11.7% 감소함
 - ◆ 6월까지의 누적물동량은 95만 4천TEU로 전년대비 11.9% 감소, 전년대비 큰 폭의 감소세가 지속되고 있음



〈표 I-11〉 일본 주요항만 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2014		2015			전월 대비	전년 대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	214	1,271	194	201	1,218	3.4	-6.0	-4.2
	수입	100	609	93	95	585	1.8	-5.2	-3.8
	수출	114	662	101	106	632	4.8	-6.6	-4.5
오 사 카	합계	184	1,082	155	163	954	5.1	-11.7	-11.9
	수입	99	590	83	89	521	7.6	-10.1	-11.7
	수출	85	492	72	74	433	2.2	-13.6	-12.1

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

싱가포르

- ◇ 싱가포르항의 '15년 6월 총물동량은 4,824만 8천 톤으로 전년동기대비 1.7% 증가
- ◇ '15년 6월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 261만 7천TEU로 전년동기대비 7.8% 감소
- ◇ 싱가포르항의 '15년 6월의 벙커유 판매량은 353만 6천 톤으로 전년동기대비 4.8% 증가

〈표 I-12〉 싱가포르항 2015년 6월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
총물동량	47,458	289,187	48,534	48,248	290,693	-0.6	1.7	0.5
컨테이너	2,838	16,506	2,623	2,617	15,998	-0.2	-7.8	-3.1
벙커유	3,374	20,844	3,707	3,536	21,563	-4.6	4.8	3.4

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

사우디아라비아

- ◆ '15년 6월 제다항 총물동량은 전월대비 13.3% 감소한 429만 6천 톤을 처리함
 - ◆ 컨테이너 물동량은 전월대비 6.3% 감소한 36만TEU를 처리함
 - ◆ 수입은 전월대비 14.0% 감소한 302만 4천 톤을 처리함
 - 대부분의 화물이 감소하였으나, 특히, 식자재 및 건설자재 수입이 전월대비 각각 22.6%(-23만 2천 톤), 18.2%(-19만 톤) 큰 폭으로 감소함
 - ◆ 수출은 전월대비 11.5% 감소한 127만 2천 톤을 처리함
 - 공컨테이너와 새시 수출이 전월대비 46.5%(+6천 톤) 소폭 증가하였으나, 화공품 등의 주요 화물들이 전반적으로 감소세를 기록함
- ◆ 주베일상업항은 전월대비 3.5% 감소한 77만 8천 톤을 처리함
 - ◆ 고체벌크화물이 전월대비 11.0%(+2만 4천 톤) 감소한 반면, 일반화물 및 컨테이너 (톤 기준)화물이 전월대비 각각 50.4%(-5만 5천 톤), 5.2%(-2만 5천 톤) 감소함

〈표 I-13〉 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 6월 물동량 현황

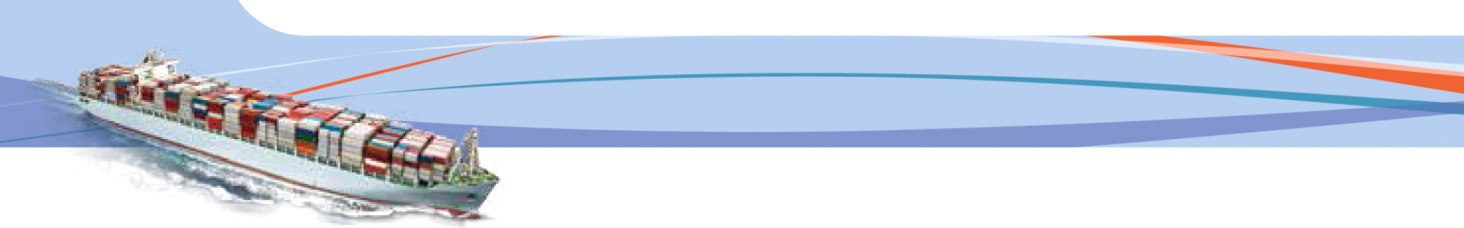
(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2015			전월대비	
		5월	6월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,953	4,296	27,337	-657	-13.3
	주베일상업항	829	778	4,977	-51	-6.1
컨테이너	제다항	384	360	2,104	-24	-6.3
	주베일상업항	31	30	197	1	-3.5

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

인도

- ◆ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '15년 4~6월 물동량은 1억 4,944만 9천 톤으로 전년동기대비 4.5% 증가



- ◆ 동기간 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.5% 증가한 199만 3천TEU를 처리함
- ◆ 가장 높은 물동량 증가를 나타낸 항만은 콜카타(Kolkata)항으로서, 전년동기 대비 25.3%(+239만 8천 톤)증가한 1,238만 톤을 처리함
- ◆ 기타잡화화물이 전년동기대비 42.3%(+160만 2천 톤) 증가하며 총물동량 증가에 기인함
- ◆ 그 외 P.O.L(Petroleum, Oil, Lubricants)화물과 원료탄(Coking Coal)화물이 전년동기 대비 각각 12.7%(+21만 5천 톤), 53.8%(+62만 4천 톤) 증가한 반면, 철광석(Iron Ore)화물은 전년동기대비 31.6%(-14만 3천 톤) 감소함
- ◆ 반면, 비사카파트남(Visakhapatnam)항은 철광석(Iron Ore)화물이 전년동기 대비 67.2%(-203만 4천 톤) 감소함
- ◆ 그 외 기타잡화화물, 컨테이너화물 등도 전년동기대비 감소세를 기록함

〈표 I-14〉 인도 전체 항만의 2015년 4~6월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2014년 4~6월	2015년 4~6월	전년동기대비
총물동량	143,026	149,449	4.5
컨테이너	1,944	1,993	2.5

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

● 독일(브레멘/브레머하펜항)

- ◆ 브레멘/브레머하펜항의 '15년 6월 총물동량은 622만 9천 톤으로 전년동기 대비 1.9% 감소하였으나 전월대비 7.9% 증가
- ◆ 수입물동량은 전월대비 4.0% 증가한 312만 8천 톤, 수출물동량은 12.2% 증가한 310만 1천 톤을 기록하면서 증가세로 전환됨
- ◆ 일반화물이 전월대비 8.0% 증가한(+39만 2천 톤) 528만 4천 톤을 처리하면서 총물

동량 증가로 이어짐

- ◆ '15년 6월 자동차는 총 186,797대를 처리하여 전월대비 4.8% 감소(-9,386대)
- ◆ 브레멘/브레머하펜항의 '15년 6월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.5%, 전월대비 9.9% 증가한 47만 1천TEU를 기록함

〈표 I-15〉 브레멘/브레머하펜항 2015년 6월 물동량 현황

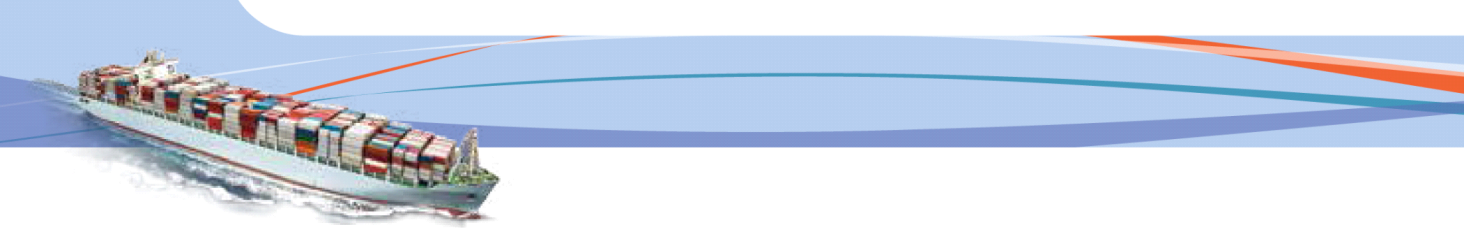
(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
총 물 동 량	합계	6,350	38,846	5,772	6,229	36,570	7.9	-1.9	-5.9
	수입	3,256	19,188	3,008	3,128	18,477	4.0	-3.9	-3.7
	수출	3,094	19,658	2,764	3,101	18,093	12.2	0.2	-8.0
컨테이너		464	2,837	429	471	2,737	9.9	1.5	-3.5

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

스페인(바르셀로나항)

- ◆ 바르셀로나항의 '15년 6월 컨테이너 물동량은 16만 8천 TEU로 전월대비 5.3%, 전년동기대비 3.1% 증가
- ◆ 수입물동량이 8만 5천TEU로 전년동기대비 2.6% , 수출물동량은 3.7% 증가한 8만 2천TEU를 기록
- ◆ 총 물동량은 전년동기대비 8.3% 증가한 427만 7천 톤 처리
- ◆ 전년동기대비 액체벌크화물이 7.4%(-8만 4,993톤) 감소하였지만 고체벌크화물이 11.4% (+3만 7,250톤), 일반화물이 15.1%(+37만 3,924톤) 증가하면서 전체 물동량 증가로 이어짐



〈표 I-16〉 바르셀로나항 2015년 6월 물동량 현황

(단위 : 천TEU, 천 톤, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
컨테이너	합계	162	888	159	168	940	5.3	3.1	5.9
	수입	83	448	81	85	475	4.8	2.6	6.0
	수출	80	439	78	82	465	5.8	3.7	5.9
총물동량		3,951	22,056	4,265	4,277	22,711	0.3	8.3	3.0

주: '14년 6월 물동량 재확정

자료 : 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

5) 미주

🌐 미국(LA항/LB항)

- ◆ LA항과 LB항의 '15년 6월 컨테이너 물동량은 전월대비 1.9%, 전년대비 3.1% 감소한 130만 5천TEU 기록
- ◆ LA항의 '15년 6월 컨테이너 물동량은 72만 2천TEU를 기록, 전년동기대비 2.0% 감소, 전월대비 3.9% 증가함
- ◆ LB항의 '15년 6월 컨테이너 물동량은 58만 4천TEU를 기록, 전년동기대비 4.4%, 전월대비 8.1% 하락함

〈표 I-17〉 LA/LB항 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
LA항		736	4,052	695	722	3,904	3.9	-2.0	-3.7
LB항		611	3,303	635	584	3,306	-8.1	-4.4	0.1
LA/LB항		1,347	7,355	1,330	1,305	7,210	-1.9	-3.1	-2.0

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

브라질(산토스항)

- ◆ 산토스항의 '15년 6월 컨테이너 물동량은 전월대비 2.2%, 전년대비 2.7% 감소한 31만 6천TEU 기록
- ◆ 수입 컨테이너 물동량은 15만 5천TEU를 기록, 전년동기대비 0.8%, 전월대비 0.3% 감소함
- ◆ 수출 컨테이너 물동량은 16만 1천TEU를 기록, 전년동기대비 4.4%, 전월대비 4.0% 감소함

〈표 I-18〉 산토스항 2015년 6월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	6월	누적	5월	6월	누적		동월	누적
합계	325	1,721	324	316	1,834	-2.2	-2.7	6.6
수입	156	850	156	155	911	-0.3	-0.8	7.1
수출	169	871	168	161	923	-4.0	-4.4	6.0

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

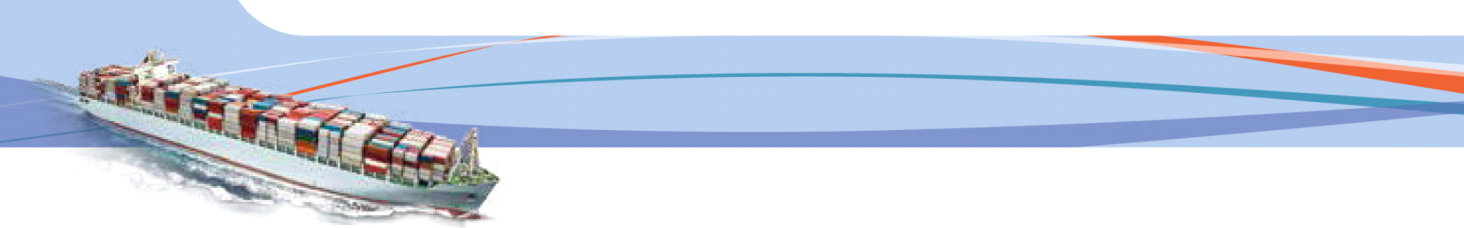
1) 부산항

● 북항재개발지역 마리나사업자 공모

- ◆ BPA는 마리나사업 추진을 위한 사업자 선정을 국제공모형태로 추진함
 - ◆ 8월 27일 사업자 선정을 위한 공고 후 사업설명회를 거쳐 11월말까지 사업계획서 접수와 평가를 통해 마리나사업자를 선정함
- ◆ 마리나사업은 '16년(하반기) 완공을 목표로 총 200여 척의 요트를 수용할 수 있는 시설과 더불어 관련 부대시설 건립을 통해 세계적인 수준의 해양 레포츠시설로 구축할 예정임

● 신규 국제여객터미널 8월 31일부터 운영 개시

- ◆ 8월 31일부터 북항재개발지역의 신규 국제여객터미널이 첫 운영을 개시함
 - ◆ 국제여객터미널은 총 3년의 공사기간을 거쳐 2,343억 원을 투자하여 건설되었으며, 5층짜리 국제여객터미널동을 중심으로 갭웨이, 보세화물창고, 면세품인도장 등을 갖추고 있음
 - ◆ 또한 2만 톤급 5개 선석, 500톤 급 8개 선석, 10만 톤급 1개 선석의 총 14개의 부두접안시설이 있음
 - ◆ 운영 첫날 부산-일본 간 국제여객선 15척이 모두 입출항하여 총 3천여 명의 여행객이 신규 여객터미널을 이용함
- ◆ 터미널 운영에 따라 여객터미널 내 면세점 사업장 판매도 개시함
 - ◆ 총 1천m² 면적에 화장품, 패션잡화 등 약 200여개 브랜드의 상품으로 구성됨



16만 톤급 초대형 크루즈선 부산항 최초 입항

- ◇ 8월 29일 6천여명이 탑승한 16만 7,800톤급 초대형 크루즈선 ‘퀸텀 오브 더 시즈호’가 부산항에 최초로 입항함
- ◇ 9월 11일 입항 예정이었으나, 15호 태풍(고니)의 영향으로 일본에서 한국으로 항로를 변경하게 되어 기존 입항계획보다 빨리 기항하게 됨
- ◇ 선박의 높이가 63m로 부산항대교 안전통과 높이인 60m를 초과함에 따라 화물 부두인 감만부두에 정박함
- ◇ 이번 초대형 크루즈선 입항으로 60억여 원의 경제적 파급효과가 발생할 것으로 전망함

15호 태풍으로 인한 항만폐쇄

- ◇ 15호 태풍 ‘고니’로 인해 영향권에 있는 부산항은 8월 24일부터 25일까지 항만이 폐쇄됨
- ◇ 항만폐쇄는 8월 24일 선박대피협의회를 개최하여 관계기관 및 업단체 등의 협의를 통해 결정되었으며, 4년여만에 처음으로 내려진 조치임

2종 항만배후단지 종합계획 수립 착수

- ◇ 신항 옹동 1-2단계(62만 m^2) 및 남진(8만 m^2) 배후의 2종 항만배후단지에 대한 종합계획 수립에 착수함
- ◇ '13년 말에 2종 항만배후단지로 지정되었으며, 물류와 비즈니스를 연계한 국제적인 허브항으로서 성장하기 위한 관련 시설들을 배후단지에 도입할 예정임
- ◇ 추후 종합계획 수립 결과를 토대로 제3자 모집공고를 통해 국내외 민간투자자를 유치하여 본격적인 사업추진이 이루어지도록 할 계획임

2) 인천항

🌀 크루즈선 항만 사용료 할인확대

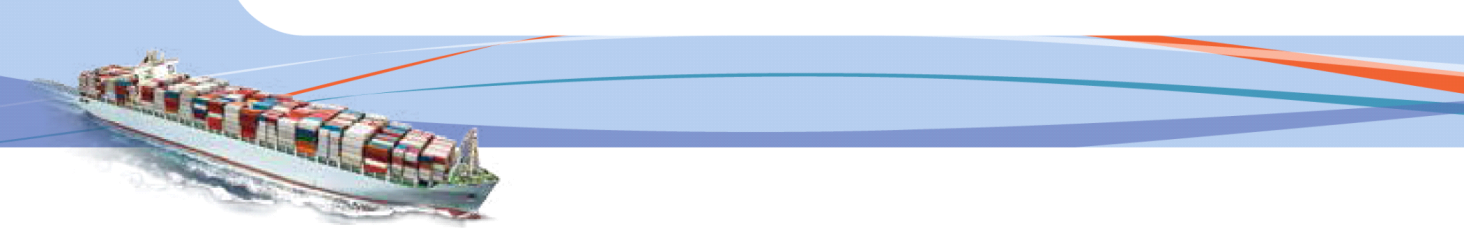
- ◆ 인천항만공사는 '15년 12월 말까지 크루즈 선박의 입·출항료, 접안료, 정박요금 등 항만시설 사용료의 할인을 현행 30%에서 50%로 확대할 예정임
- ◆ 이와 같은 조치는 최근 중동호흡기증후군(메르스)의 영향으로 대폭 감소한 중국발 크루즈선의 유치를 위한 것임
- ◆ 메르스로 인해 인천항 기항을 취소한 크루즈는 총 41척이며, '15년 말까지 총 69척의 크루즈선이 기항할 것으로 예상됨
- ◆ 크루즈선 할인을 확대로 중국발 크루즈선의 인천항 기항 및 중국인 관광객수 증가가 예상되며, 향후 인천항만공사는 크루즈 관광활성화를 위한 팸투어²⁾, 방문객 환영행사, 여행사 및 선사 면담 등의 적극적인 마케팅 활동이 진행될 것으로 알려짐

3) 여수, 광양항

🌀 여수신북항, 9월 착공예정

- ◆ 기존의 여수신항을 대체하기 위한 여수신북항 개발 사업이 9월 착공될 계획임
- ◆ 과거 여수신항은 관공선, 역무선 등 선박 160여척의 정계지로 활용됨
 - 지난 '12년 여수신항에 여수세계 박람회 관련 시설이 설치됨에 따라 여수 신항을 이용하던 관공선 등은 우두리 물양장, 국동항 등으로 이전됨
- ◆ 금회 실시되는 여수신북항 사업은 '20년까지 모두 2,860억 원이 투입되어 방파제 1.36km 및 계류시설 1.2km가 건설될 예정임
 - 여수신북항 공사가 완료될 경우 관공선 및 역무선 약 180여척과 함께 해경선박 17척이 동시 접안이 가능해지며, 효율적인 항만지원 서비스가 가능해질 것으로 전망됨

2) Familiarization Tour의 준말로 사전답사여행을 뜻하는 여행업계 용어



〈그림 II-1〉 여수신북항 사업대상 지역



자료: 구글어스(google earth)

4) 울산항

● 항만배후단지(1공구) 우선협상 대상자로 해양플랜트 기업이 선정

- ◆ 울산항 항만배후단지 1공구 잔여부지 기업모집결과 원유시추선이 핵심 부품(케미컬 인젝션패키지)을 생산하는 해양플랜트 기업이 우선협상 대상자로 선정됨
- ◆ 해당 부품 생산은 기술집약형 고부가가치 산업으로 평가받고 있어 향후 울산항에서 오일허브 시설, 기입주한 전문물류기업들과 시너지 효과를 극대화 할 수 있을 것으로 예상됨
- ◆ 울산항이 향후 오일저장, 트레이딩, 장비설계, 물류 모두가 가능한 오일허브 복합항만으로 발전하는데 중요한 요인이 될 것으로 기대되고 있음

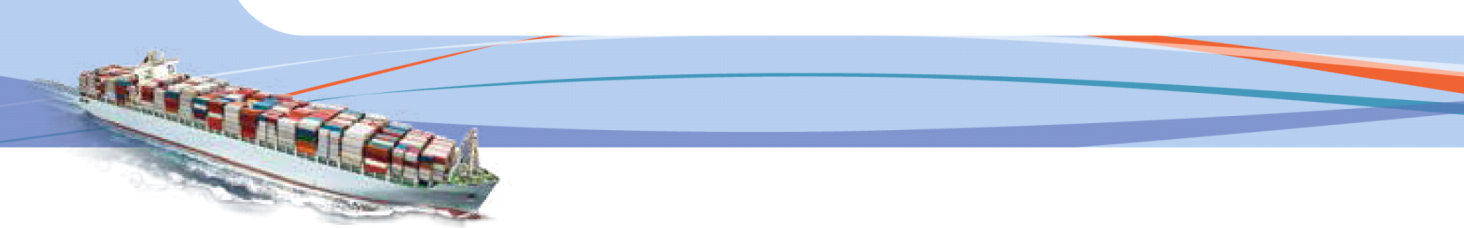
● 예선 신규진출 규제 완화로 경쟁심화 예상

- ◇ 울산항 예선작업은 공동배선제로 운영되고 있어 예선업자들은 사전에 조합가입이 필요함
 - ◆ 신규업체가 울산항 예선업 진출시 필요한 조합원 가입은 일정금액의 부담금을 조합에 지불해야 가능함
- ◇ 하지만 지난 7월 공정거래위원회가 예선 신규진입을 막는 행위이자 불공정행위로 규정함으로 예선사업 신규진입과 예선 추가도입이 용이해짐
 - ◆ 규제 완화로 '16년도에 신규업체인 흥진상운은 예선 1척을 추가 구입할 계획임
 - ◆ 또 다른 예선 신규업체는 '15년에 1척, '16년도에 3척을 구입해 사업을 시행할 예정임
- ◇ 향후 울산항 예선 척수는 기존 선진종합, 조광선박, 해강선박, 해양환경관리공단, KPS, 흥진상운 등이 기존에 운영하던 38척에서 최대 43척까지 증가할 것으로 예상됨
 - ◆ 증가된 예선 선박 척수로 예선사업자들의 경쟁과 경영난 심화, 기존 순번제 운영에서 자율경쟁으로 체제 변화가 예상되고 있음

5) 평택·당진항

● 서부두 진입도로 확장사업 완료

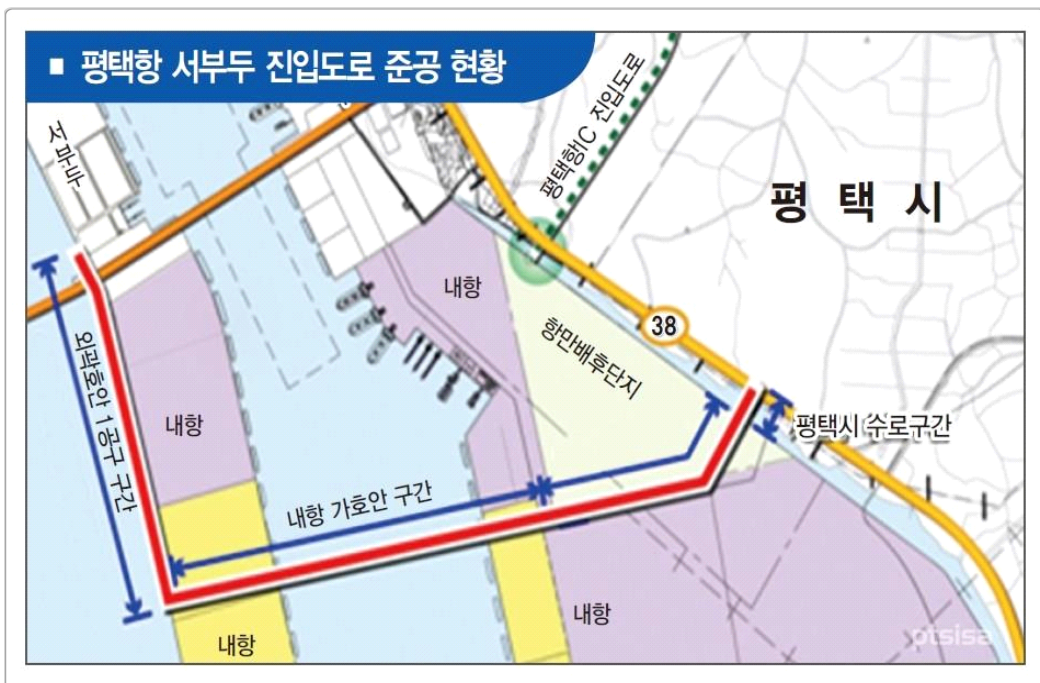
- ◇ 평택지방해양수산청, '12년 착공한 서부두 진입도로 확장사업을 준공함
 - ◆ 총사업비 361억 원으로 준공까지 36개월이 소요됨
 - ◆ 사업구간은 평택시 포승읍 신영리에서 당진시 신평면 매산리 구간으로 총 6.9km이며, 기존 2차로 진입도로를 4차로로 확장함
- ◇ 화물수송을 위한 기반시설 확보로 평택·당진항의 경쟁력 강화에 기여할



것으로 전망됨

- ◆ 서부두에서 발생하는 차량의 하루통행량 1만 4천여 대와 연간 1,100만 톤의 물동량 처리가 가능해짐
- ◆ 수송시간 및 비용, 대기오염 감소로 인해 내항부두 개발이 완료될 경우, 총 편익은 7천억 원에 달할 것으로 예측됨

〈그림 II-2〉 평택·당진항 서부두 진입도로 확장공사 구간



자료 : 평택시사신문

메르스 및 연운항항로 휴항으로 인한 국제카페리실적 감소

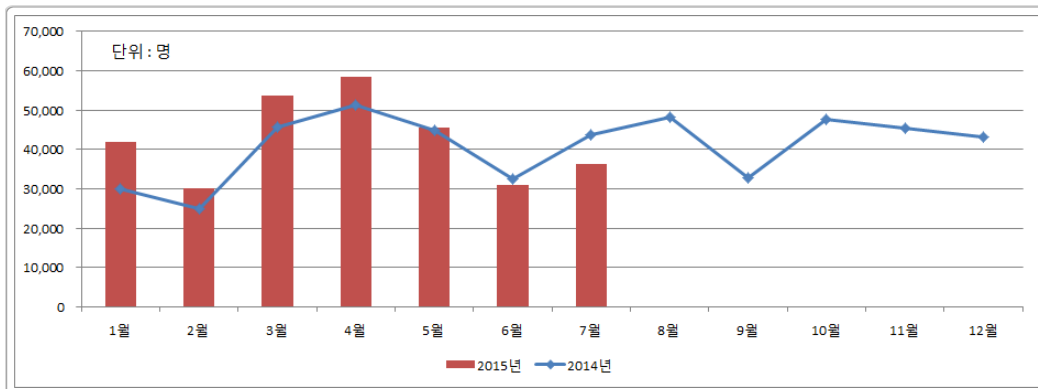
- ◆ 메르스의 영향으로 5월부터 이용객이 하락하였으나, 7월에는 회복세를 보이고 있음
- ◆ 여객실적은 반등하였으나, 7월 실적은 전년대비 17.3% 하락함
- ◆ 또한, 평택~중국 연운항을 운항하는 카페리 선이 선박수리 및 정기점검으로

Ⅱ. 항만 및 산업 동향

5월부터 휴항함에 따라 여객실적 하락에 영향을 미침

- ◆ 평택·당진항에 운항중인 국제여객항로는 총 5개이며, 중국 영성(릉청), 위해(웨이하이), 연태(엔타이), 연운항(렌윈강), 일조(르자오)임

〈그림 Ⅱ-3〉 평택·당진항 국제카페리 이용객 실적



〈표 Ⅱ-1〉 평택·당진항 국제카페리 이용객 실적

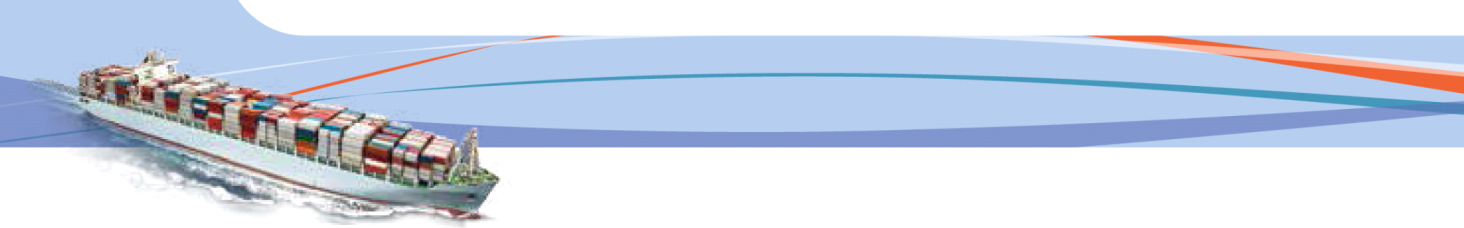
(단위: 명, %)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	누적
2014년	30,009	24,921	45,759	51,339	44,884	32,631	43,726	273,269
2015년	41,806	30,048	53,719	58,315	45,521	30,825	36,148	296,382
전년대비 증가율	39.3	20.6	17.4	13.6	1.4	-5.5	-17.3	8.5

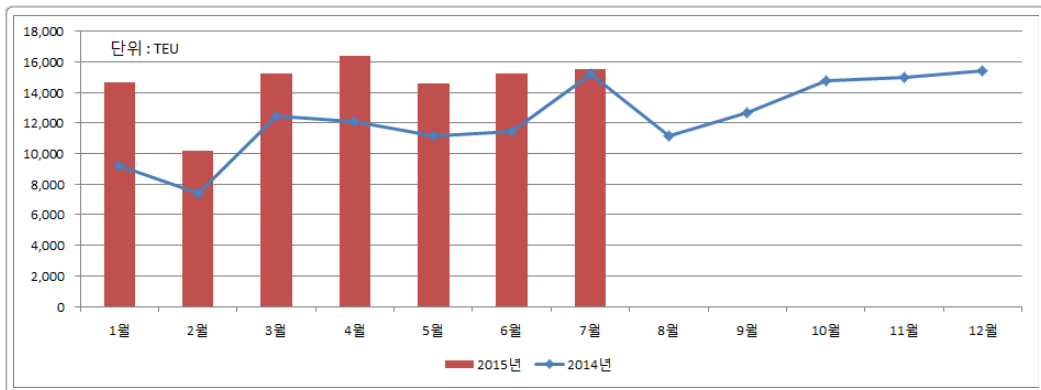
자료 : 평택지방해양수산청

- ◆ 반면, '15년 국제카페리 수송실적은 전년동기대비 높은 실적을 기록하고 있음

- ◆ 메르스의 영향을 크게 받지 않은 것으로 보이며, 7월까지의 누적실적은 전년동기 대비 28.9% 증가함



〈그림 II-4〉 평택·당진항 국제카페리 컨테이너 실적



〈표 II-2〉 평택·당진항 국제카페리 컨테이너 실적

(단위: TEU, %)

구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	누적
2014년	9,227	7,394	12,467	12,124	11,179	11,422	15,198	79,011
2015년	14,647	10,195	15,209	16,381	14,622	15,259	15,554	101,867
전년대비 증가율	58.7	37.9	22.0	35.1	30.8	33.6	2.3	28.9

자료 : 평택지방해양수산청

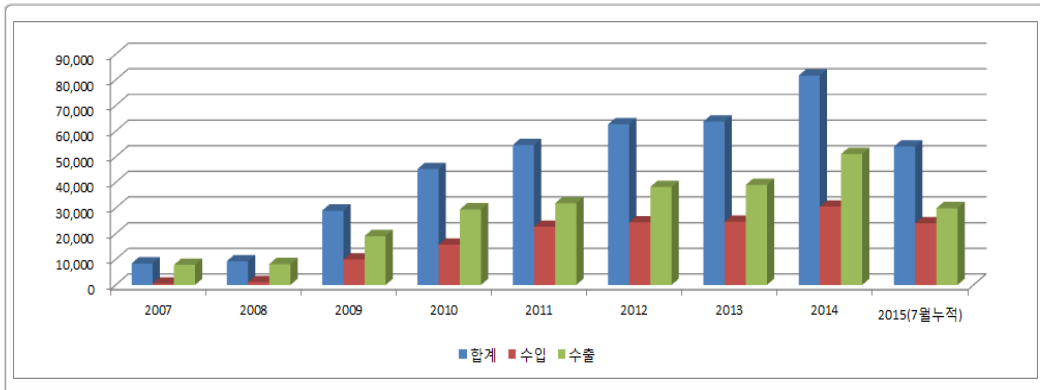
6) 대산항

🌊 대산항, 7월 컨테이너물동량 역대 최고치 기록

- ◆ 대산항의 '15년 7월 누적 컨테이너 물동량은 5만 4천 TEU로 전년동기대비 15.6% 증가
- ◆ 수출컨테이너물동량은 전년동기대비 1.2% 감소했지만 수입컨테이너 물동량은 전년동기대비 36.4% 증가한 2만 4천 TEU를 기록

II. 항만 및 산업 동향

〈그림 II-5〉 대산항 컨테이너 물동량 추이

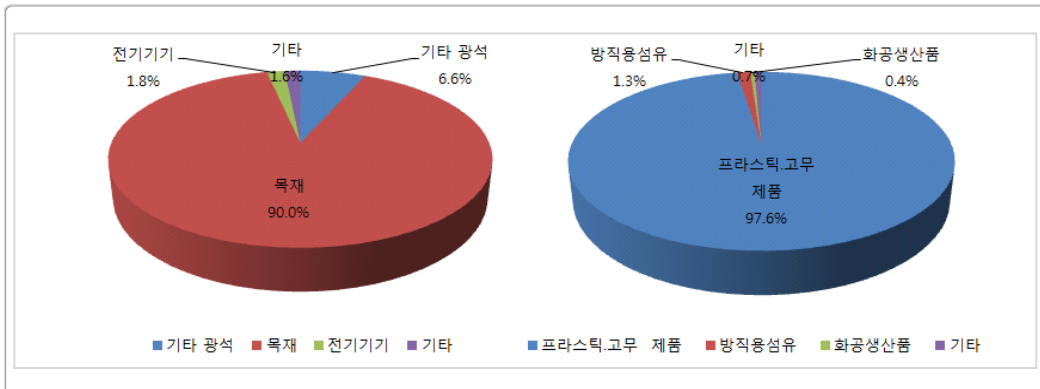


자료 : SP-IDC, KMI 작성

◇ 대산항 컨테이너 수출입품목 및 주요 교역항만

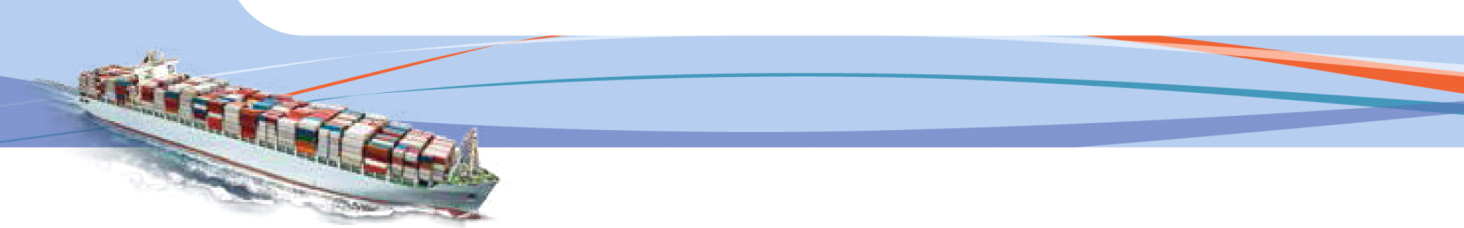
- ◇ 대산항 수입 컨테이너물동량 중 대부분은 목재(우드펠릿)품목으로 화석연료를 대체하기 위한 고발열량의 연료인 우드펠릿의 주요 수입국은 베트남(호치민항), 태국(람차방항)등 동남아시아국가임

〈그림 II-6〉 대산항 컨테이너 수출입 품목(2014년 기준)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

- ◇ 수출 컨테이너물동량의 경우 플라스틱·고무 품목이 전체 비중의 97.6%로 상해, 홍콩, 닝보, 하이퉁 등의 항만들로 수출되고 있음
- ◇ 대산항 컨테이너 물동량 급증원인은 컨테이너 항로개설과 포트세일즈



활동에 기인하는 것으로 판단됨

- ◆ '14년 9월, 머스크라인의 정기항로(중국-대산-동남아)와 '15년 2개 정기항로의 추가개설이 '12, '13년 다소 정체되었던 대산항 컨테이너물동량 급증의 주요 요인으로 파악되고 있음
- ◆ 정기항로 추가개설 이외에 화주, 선사 등으로 구성된 포트세일즈단의 신규 화물 유치 활동도 대산항 컨테이너 물동량을 견인하는 요인으로 작용

7) 포항항

◎ 포항지방해양수산청, 영일만항 배후단지에 물류기업 유치

- ◆ 포항지방해양수산청(이하 포항청)은 영일만항 활성화를 위해 물류기업 모집
 - ◆ 2개 컨소시엄((주)포항인터네셔널, (주)포항국제물류센터 냉동창고)이 우선협상자로 선정되었으며 포항청은 세부협의를 거쳐 '15년 말까지 실시협약을 체결할 예정
 - ◆ 선정된 2개 컨소시엄은 총 250억원을 투자하여 물류창고, 냉동창고 등 5개동의 물류센터를 건설할 계획

◎ 포항 영일만항 우드펠릿 첫 수입

- ◆ 포항 영일만항에 화력발전소용 우드펠릿이 첫 수입되어 동해바이오화력으로 출고됨
 - ◆ 신재생에너지 의무공급제에 따라 500mw이상인 발전소는 우드펠릿 사용이 증가하며 포항항은 '15년 2만톤의 우드펠릿을 처리할 것으로 전망
 - ◆ '15년 러시아 경기불황과 철강경기 침체로 물동량이 감소한 영일만항은 우드펠릿과 같은 신규 화물 유치를 통해 물동량을 확보할 계획

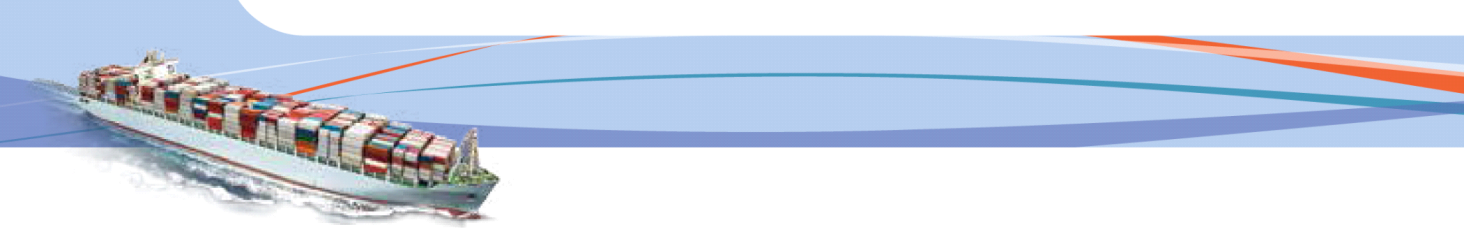
8) 동해·묵호항

● '15년 상반기 물동량, 전년동기대비 2.4% 감소한 1,570만 3천 톤 기록

- ◇ 수출물동량이 전년동기대비 15.4%로 감소한 305만 5천 톤을 기록하 면서
전체 물동량 감소로 이어짐
 - ◆ 수입물동량은 전년동기대비 0.3% 감소한 408만 3천 톤, 연안물동량은 2.1% 증가한
856만 4천 톤 기록함
- ◇ 주요원인으로는 시멘트 수출물동량과 유연탄 수입물동량의 감소로 나타남
 - ◆ 시멘트 수출물동량이 외국 업체와의 가격경쟁으로 인해 전년동기대비 9.2% 감소한
289만 3천 톤을 기록하였으며, 유연탄 수입 물동량은 저렴한 호주산 반무연탄의
사용으로 인해 전년동기대비 24.7% 감소한 184만 2천 톤을 기록함

● 동해해양수산청, 동해항 대기오염 저감을 위한 다양한 대책 마련 예정

- ◇ '18년까지 약 3,123억 원을 투입하여 단계별 환경 개선 사업을 벌일 예정임
 - ◆ 동해항은 지역적 특성상 시멘트 생산 및 화력발전소 연료로 사용되는 석탄, 석회석
취급 등으로 분진 공해에 노출되어 왔음
- ◇ 행·재정적 규제를 강화하는 동시에 수시로 단속을 실시할 예정
- ◇ 올해는 중앙부두 야적장 방진망 설치, 세륜시설 침전조 확장공사 등을 통해
대기 오염 저감 시설을 확충할 계획임
 - ◆ 총사업비 25억 원을 투입하여 '16년까지 중앙부두 배후에 방진벽 223m 설치 예정
- ◇ 또한 지역 대기 모니터링, 오염발생 물질 운송 로드맵 및 성분검사자료
데이터화 등을 통해 철저한 관리 및 단속에 나설 방침임



9) 군산항

● 군산~중국(석도)항로, 신규 로로(Ro-Ro) 여객선 투입으로 데일리서비스 제공 예정

- ◇ 군산~중국(석도)항로에 여객선을 운영하는 석도국제훼리(주)는 '17년까지 신규 여객선 2척을 투입할 예정이라 밝힘
 - ◆ 현재 군산~중국(석도)을 운항 중인 '쓰다오호'는 '89년에 건조되어 선령이 26년으로 노후선박을 교체하기 위해 신규 건조를 계획함
- ◇ 총 1,200억 원을 투입하여 길이 180m, 너비 25m, 최대승선인원 1,000명과 250TEU화물을 실을 수 있는 2만 톤급 여객선 2척 투입 예정임
- ◇ 또한, 현재 주 3항차로 운행 중이던 노선을 주 6항차인 데일리서비스로 제공할 예정임
 - ◆ 새만금산업단지 개발사업과 익산의 국가식품클러스터 구축사업을 뒷받침할 환경 변화에 맞춰 대중국 노선의 변화에 대비하기 위한 방안이라 밝힘
- ◇ '14년 기준 군산항의 국제여객수는 13만 2천 명으로 향후 데일리서비스가 제공되면 '19년 약 27만 명으로 늘어날 것으로 추산됨

10) 목포항

● 광주 지역 농산물, 목포항 카페리로 제주에 공급

- ◇ 농협 광주공판장, 지역농산물의 제주도 공급을 위한 해상운송루트 확보
 - ◆ 매일 오전 9시에 목포를 출발하는 씨스타크루즈호를 통해 광주지역 농산물의 제주도 공급을 개시함
 - 공급되는 농산물은 과일, 채소 등 하루 5~10톤 규모이며, Ro-Ro방식으로 수송될 예정
 - 씨스타크루즈호는 씨월드고속훼리(주)가 운영하고 있는 2만 4천톤급 카페리선으로 승객

1,935명 승선이 가능하며 차량 520대를 실을 수 있음

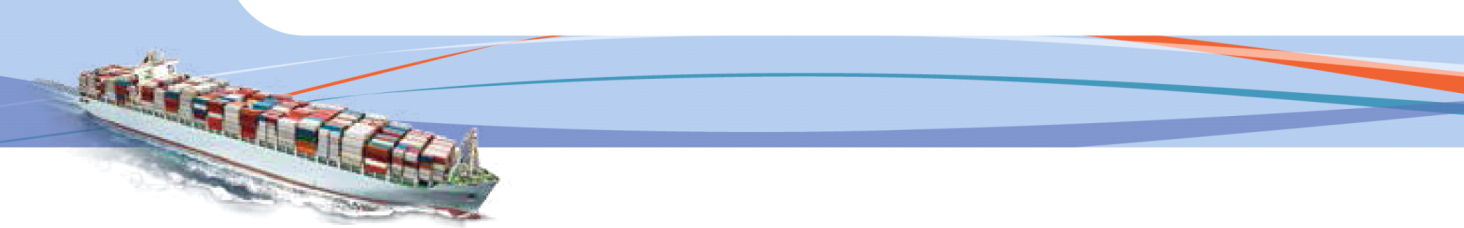
11) 마산항

● 창원시, 중량화물 통행문제 해결 노력

- ◆ 4, 5부두 배후도로의 중량화물처리를 위한 ‘대형화물 운송로 최적방안 적정성 용역’ 발주
 - ◆ 용역결과는 '15년 10월 중에 나올 것으로 예상되며 이를 토대로 중량화물 처리를 위한 도로시설 개선 작업에 착수할 예정임
 - ◆ 마산항 4, 5부두는 중량화물을 주로 처리하는 부두로, 현재 대형중량화물은 적현로를 이용하여 오전 0~5시에 관계기관의 허가를 받아 운송하여 수송비용 및 시간이 증가하는 문제가 있음
 - ◆ 창원시는 경찰, 상공회의소, 한전 등 관계기관과 협의회를 개최하여 중량화물 운송방안에 대해 논의함

● 가포신항, 개장 8개월 만에 100만 톤 처리

- ◆ '15년 1월 개장한 가포신항은 8월 10일 현재 100만 9천톤을 처리함
 - ◆ 개장 3개월간 일반화물 4만 2천 톤, 컨테이너 물동량 386TEU를 처리하였으나 이후 GM의 자동차물동량 이전(4부두에서 가포신항으로)으로 인해 물동량이 급증함
 - ◆ 한국 GM은 '15년 32만 톤의 자동차 물동량을 가포신항을 이용하여 수출함



2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

● 중국 항만 동향

◆ 중국 30대 항만 처리 실적 발표³⁾

- ◆ '15년 상반기 중국 30대 항만은 전년대비 2.6% 증가한 총 56억 7천만 톤을 처리한 것으로 나타남
 - 컨테이너 물동량은 전년대비 6.1% 증가한 1억 270만TEU를 처리하였으며 이중 9,210만 TEU는 연해항, 1,060만TEU는 내하항에서 처리함
 - 19개의 연해항이 39억 4천만 톤, 11개의 내하이 17억 3천 톤을 처리함
 - 철광석의 수입물동량은 0.9% 감소한 4억 5,300만 톤, 석탄은 38.0% 감소한 9,990만 톤, 원유는 7.5% 감소한 1억 6,340만 톤을 기록함

◆ 메이산(Meishan)터미널, 준공 승인⁴⁾

- ◆ 저장성의 교통부는 '15년 7월 Ningbo저우산항 메이산터미널의 1~5번 선석 준공 승인
 - 1~5번 선석 모두 준공승인이 완료됨에 따라 메이산항 1단계 공사도 완료됨
 - 메이산항 컨테이너 터미널 1단계 공사는 7만톤급 3선석, 10만톤급 2선석으로 진행되고 있으며 현재 2단계 공사 진행중
 - 2단계 공사는 15만톤급 3선석, 20만톤급 2개 선석 총5개 컨테이너 선석 건설이 진행되며 완료될 경우 컨테이너 하역능력은 430만TEU까지 증가할 것으로 예상됨
 - 현재 메이산항은 42개의 국제항로와 1,000척 이상의 컨테이너 선박이 매월 입항하고 있으며 '15년 220만TEU를 처리할 것으로 예상됨
- ◆ 이와 같이 2단계 컨테이너 공사까지 완료될 경우 Ningbo-저우산항은 상하이항에 비견되는 컨테이너 시설능력을 보유하게 됨

3) www.sisi-smu.org

4) www.Schednet.com

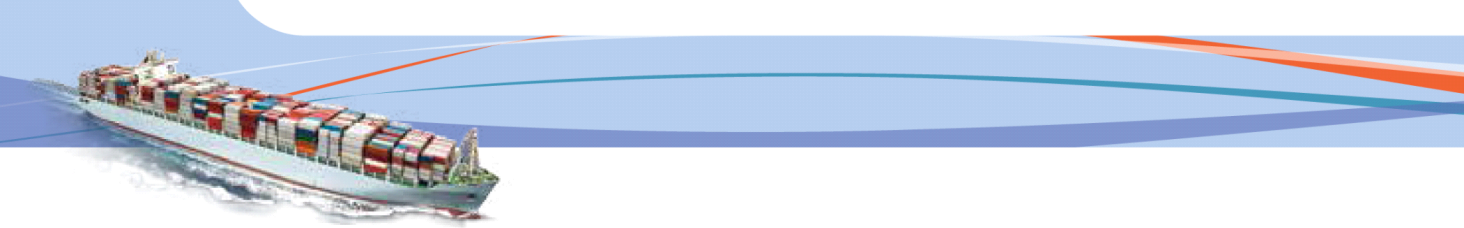
2) 아시아

● 일본 국토교통성, '16년도 예산안에 하역 자동화 관련예산 편성 요청

- ◇ 국토교통성 항만국은 '16년도 예산안에 컨테이너 터미널 하역 시스템 고도화를 위한 하역 자동화 시스템 시범사업 관련예산을 요청함
 - ◆ 자동화 시범사업 대상항만은 현재 국제 컨테이너 전략항만으로 선정된 케힌항, 한신항 등임
 - ◆ 각 항만에 3년간 6억 엔의 예산을 투입하여 원격 트랜스퍼 크레인 등을 시범적으로 도입할 계획
 - ◆ 이와 함께 해상 컨테이너 물류 고도화 사업도 병행하여 터미널 운영시스템 및 차량정보, 컨테이너 정보 등을 공유하는 시스템을 통해 결과적으로 컨테이너 터미널에서 발생하는 혼잡, 정체 해소를 목표로 함
- ◇ 다만, 항만 하역 자동화는 시스템 도입과 함께 항만 노조 등의 이해를 얻기 위한 노력이 필요하다는 의견도 있음
 - ◆ 금회에 한신항 등에 도입예정인 트랜스퍼 크레인 원격 운영 시스템은 이미 세계적으로 약 10년 전에 도입되어 운영되고 있으며, 일본의 경우 나고야항에서 기 도입되어 운영되고 있음
 - ◆ 또한 요코하마항, 고베항에서 현재 운영 중인 트랜스퍼 크레인은 대부분 자동화 기기를 추가할 수 있는 구조이지만 과거 항만 노조의 반대 등으로 도입되지 않고 있기에 예산 편성과 함께 항만 노조 측과의 협의도 고려해야 한다는 의견도 있는 상황임

● 인도, 신규 Ro-Ro 터미널 개장

- ◇ NYK Line은 인도 북서연안에 위치한 구자라트(Gujarat)주의 피파바브(Pipavav)에 자동차산업 활성화에 따라 신규 Ro-Ro 터미널을 개장함
 - ◆ 8월 26일, 포드의 피고 어스파이어(소형차량) 선적을 시작으로 터미널 운영을 시작함



- ◆ 신규 Ro-Ro 터미널은 NYK 자동차물류(인도지부)사와 APM 터미널 간 합작설립 되었으며, 연간 25만 대의 자동차를 처리할 수 있음
- ◆ 인도의 대표항만인 나바 쉐바(Nhava Sheva)항의 항만운영 여건 제약에 따른 항내 체선심화 뿐만 아니라 노동부문 문제에 따라 북부지역 수송을 위한 대안항만으로서 피파바브항이 대두됨
 - ◆ 나바 쉐바항의 물동량의 절반을 처리하고 있는 APM 터미널은 최근 크레인 운영에 대한 외주방식에 따른 생산성하락으로 이해당사자들 간의 상충이 발생함에 따라 시설에 대한 운영을 중단하는 등 운영상황이 좋지 않은 상황임
 - ◆ 반면, 피파바브항은 인도의 공공-민자 협력사업(Public-Private Partnership Scheme)을 통해 개발된 첫 항만으로서 이용자들에게 세금혜택 뿐만 아니라 지리적적으로 우수한 이점을 갖추고 있어 최근 자동차산업이 성장하고 있음
- ◆ 포드, GM 등 세계적인 자동차업체 등이 운영 중에 있으며, 스즈키 등의 자동차업체들이 추가적으로 생산설비를 갖추고 있음
 - ◆ 피파바브항의 신규 Ro-Ro터미널은 인도의 북서부지역의 자동차클러스터에서 생산된 완성차에 대해 우수한 물류서비스를 제공하고 있어 자동차업체들이 선호하고 있음
- ◆ 인도의 자동차화물은 신규 Ro-Ro터미널 개장과 더불어 다양한 지원정책을 통해 향후 높은 성장세를 기록할 가능성이 있을 것으로 보임

〈그림 II-7〉 피파바브항의 신규 Ro-Ro 터미널



자료 : JOC

🌐 동남아-미국 컨테이너 물동량 증가세

- ◇ 북미 수출항로의 7월 누적 컨테이너 물동량은 전년대비 4.0% 증가한 반면 아세안발 컨테이너 물동량은 전년대비 10.0% 증가함
 - ◆ JOC-PIERS⁵⁾에 따르면 아세안발 7월 누적 컨테이너 물동량은 120만 1천TEU로 아세안발 컨테이너 물동량 비중이 13.9%를 차지함(북미 수출항로 총 컨테이너 물동량은 864만TEU임)
- ◇ 동남아시아발 컨테이너 물동량 증가를 견인하고 있는 국가는 베트남과 태국으로 베트남 물동량은 전년대비 16.1% 증가한 44만 6천TEU, 태국 물동량은 전년동기대비 10.4% 증가한 22만 8천TEU임
 - ◆ 베트남 컨테이너 물동량 증가는 섬유제품, 신발과 같은 소비재 물동량 증가에 따른 것으로 파악되고 있음
- ◇ IHS maritime & trade는 '20년까지 동서항로에서 동남아시아의 물동량 증가세는 지속될 것으로 전망함

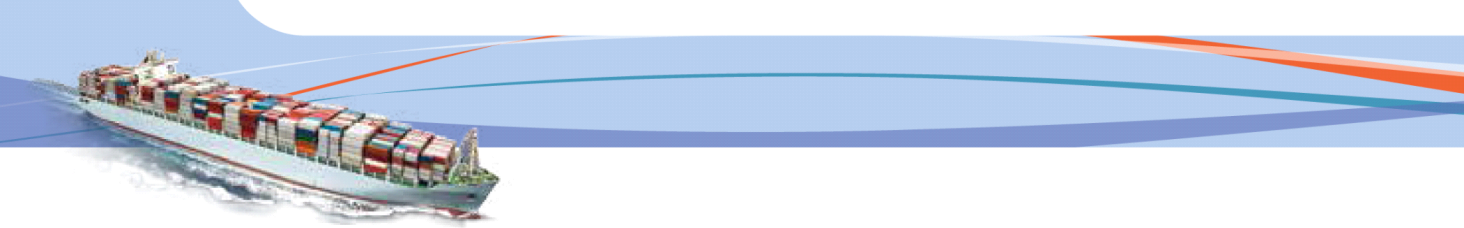
3) 유럽

🌐 함부르크, '15년 상반기 총물동량 7,080만 톤 기록⁶⁾

- ◇ 벌크 물동량이 전년동기대비 12.3% 증가한 2,360만 톤, 컨테이너 물동량은 6.8% 감소한 450만 TEU를 기록함
 - ◆ 고체벌크 물동량은 전년동기대비 20% 증가한 1,690만 톤, 액체벌크 물동량은 3.3% 하락한 670만 톤을 기록함
- ◇ 벌크 화물 중에서 석탄과 철광석의 수입 물동량이 전년대비 19% 증가한 1,150만 톤을 기록하면서 전체 물동량 증가에 기인함

5) 미국통관서비스

6) www.hafen-hamburg.de



- ◆ 특히 '15년 3월부터 운영을 시작한 Moorburg 석탄화력발전소의 영향으로 석탄 물동량이 전년동기대비 46.3% 증가한 380만 톤을 기록함
- ◆ Moorburg 발전소는 매년 420만 톤의 석탄을 소요할 예정으로 향후 석탄 수입물동량이 증가할 것으로 전망되고 있음
- ◆ 컨테이너 물동량은 주요 교역국가인 중국과 러시아와의 교역 감소로 하락세를 나타냄
 - ◆ 함부르크항과 중국과의 컨테이너 교역 물동량은 130만TEU로 전년동기대비 10.9% 감소하였으며 러시아와는 21만TEU로 35.9% 하락하였음
- ◆ 상반기 물동량 기록을 토대로 함부르크의 '15년 총물동량은 1억 4,100만 톤을 기록할 것을 보이며 벌크 물동량은 전년대비 증가, 컨테이너 물동량은 소폭 감소할 것으로 전망함
 - ◆ 단, 해외 석탄 시장의 안정화가 전제되어 있을 경우에 한함

4) 미주

- 파나마 운하청(ACP⁷⁾), 엘리노 현상에 따른 물부족으로 인해 파나마운하 통행 제한
 - ◆ 엘리노현상에 따른 가툰(Gatun)호수와 엘라후엘라(Alajuela)호수의 수위 감소로 9월 8일부터 선박 최대흘수제한이 하향 조정 전망
 - ◆ 현재 선박의 통행가능 흘수는 39.5피트(약 12.04m)이며, 조정될 통행가능 흘수는 39피트(약 11.89m)가 될 예정임
 - 파나마 운하청은 이 같은 조정이 운하통행선박 18.5%정도에 영향을 미칠 것으로 전망함
 - ◆ 흘수 제한은 과거 '98년에도 있었으며, 상황이 개선되지 않을 시 추가적인 하향 조정이 필요함
 - 상황에 따라 9월 16일부터 통행가능 흘수를 38.5피트(11.73m)로 추가 하향조정할 예정

7) ACP : La Autoridad del Canal de Panamá(Panama Canal Authority)

5) 아프리카

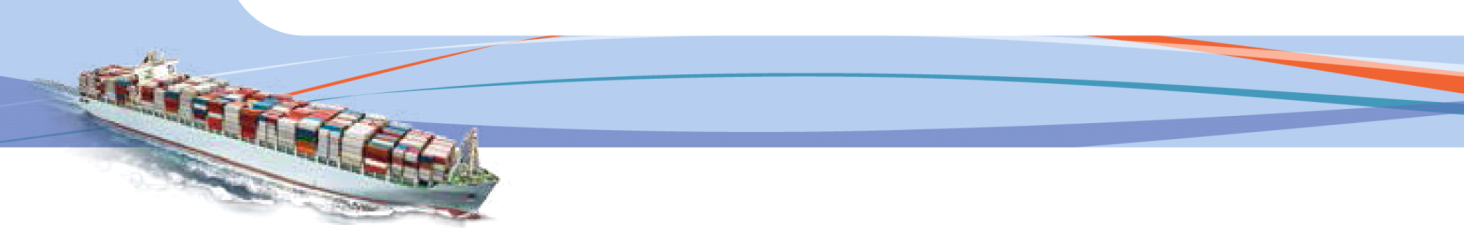
● 남아프리카 공화국, 스마트 포트 계획 공표

- ◇ 남아프리카에 위치한 케이프 타운(Cape Town)항 및 살다나(Saldanha)항은 최근 트랜스넷사(Transnet National Ports Authority)의 약 6백만 달러 규모의 신규 인터넷 기반 ‘통합항만관리시스템(Integrated Port Management System, IPMS)’을 채택함
 - ◆ 통합항만관리시스템(IPMS)은 기존 수동 운용을 넘어 온라인 무선원격으로 실시간 항만 관제 및 야드 내 하역기기들을 제어할 수 있는 트랜스넷사의 최첨단 항만관리 시스템임
- ◇ 남아프리카 공화국은 전 세계 선진항만들이 최근 채택하고 있는 스마트 포트 추세를 적극 수용하여 데이터 분석과 디지털 기술을 통해 각 항만 내 총체적 정보의 효율적 운용을 계획 중임
 - ◆ 이는 서구의 선진화 된 터미널 운영 기술의 벤치마킹을 바탕으로 항만 내 자원 및 시간, 공간, 노동력을 최적화하여 지속 가능한 항만발전을 모색하기 위한 정책의 일환임
- ◇ 향후 남아프리카공화국 정부는 트랜스넷사의 전사적 통합 항만 관리 시스템을 통해 각 하역기기 및 물동량의 관제, 추적, 평가 및 최적화 작업을 수행해 나갈 계획임
 - ◆ 향후 남아프리카 공화국의 엘리자베스(Elizabeth)항, 엔쿠라(Ngura)항 및 이스트 런던(East London)항에 해당 시스템을 적용할 예정임

6) 오세아니아

● 파푸아뉴기니, 신규 컨테이너 터미널 운영사 모집

- ◇ 파푸아뉴기니항만협회(PNG Ports⁸⁾)는 현재 개발 중인 파푸아뉴기니의



모스비(Moresby)항 및 개발 예정인 라(Lae) 지역의 신규 컨테이너 터미널의 운영 희망 기업의 참여의향서(EOI)를 접수 중임

- ◆ 파푸아뉴기니항만협회의 해당 신규 터미널 운영사 모집 기준은 글로벌 터미널 운영사(Global Terminal Operator)의 독자적 운영 혹은 자국기업의 컨소시엄 형태 모두 가능한 상황임
- ◆ 향후 제출되는 각 운영사의 참여의향서를 검토 후 입찰 참여 가능기업 목록(short list)을 발표할 예정임
- ◆ 참여의향서의 작성 기준은 사업계획서와 같은 기본적인 사항에서부터 신규 컨테이너 터미널 개발 투자를 위한 상세 내용까지 포함되어 있으며, 투자 희망 운영사는 공공·민간파트너십(Public Private Partnership) 형태로 추진할 계획임
- ◆ 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 노동조합과의 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 브리즈번 및 시드니에서 운용되며 생산성, 안정성, 비용절감 측면에서 입증된 사례가 있으며, 전 세계 다수의 컨테이너 터미널에 설치되어 운용중임

8) PNG Ports : Papua New Guinea Ports Corporation

3. 품목별 동향

1) 양곡

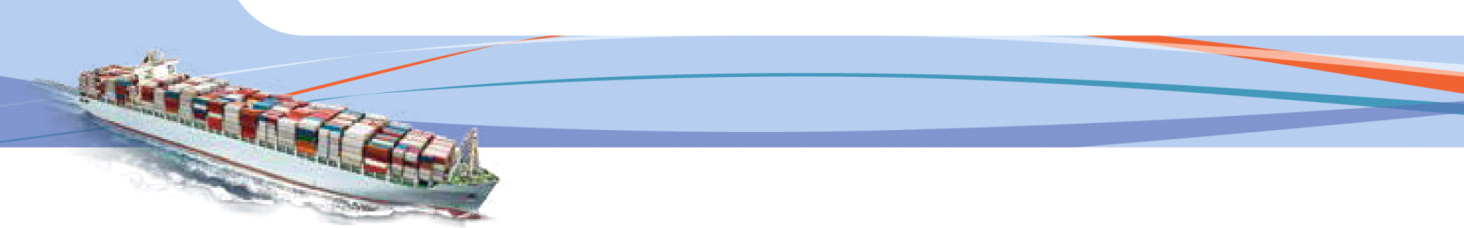
● 중국, 7월 옥수수 수입 최고치 기록

- ◇ 중국내 옥수수 가격보다 저렴한 국제 옥수수 가격으로 인해 7월 중국의 옥수수와 옥수수 대체작물(보리, 수수)의 수입량은 최고치를 기록
 - ◆ 중국내 옥수수 가격은 국제가격보다 50.0% 이상 높은 가격으로 7월 중국의 옥수수 수입물동량은 전년동기대비 약 10배 증가한 110만 톤을 기록
 - ◆ 보리의 경우 전년동기대비 68.0% 증가한 128만 톤을 7월에 수입함
- ◇ 중국 통상부는 쿼터제한으로부터 면제되는 옥수수 대체 작물(보리, 수수)의 수입을 단속하고 선적을 지연시키는 등 중국내 옥수수 수입규제를 강화할 예정
 - ◆ 9월 1일부터 주요 곡물 수입자들에게 수입품 상세 내역 등록을 요구하는 등 수입되는 제품에 대해 모니터링 기능이 강화된 새로운 수출입규제 시스템을 시행할 예정

2) 시멘트

● 분양시장 호황에도 불구하고, 시멘트 및 레미콘 가격 동결

- ◇ 국내 건설업체는 '15년 상반기 시멘트 및 레미콘 업계 매출의 전년대비 높은 실적을 이유로 건설자재 가격인하를 요구해 옴
 - ◆ 올해 상반기 국내 시멘트 판매량은 전년동기대비 7.1% 증가한 2,302만 톤을 기록하며 높은 매출영업이익의 성장세를 보였으며, 연관산업인 레미콘 업계 또한 높은 순이익을 달성함



- ◆ 건설업계는 시멘트 주 원재료인 유연탄 가격의 지속하락 및 주택건설 호황으로 인한 반사이익을 이유로 시멘트 업계에 가격 인하를 주장함
- ◆ 반면, 시멘트 및 레미콘 업계는 건설자재 수요증가는 주택건설 증가에 따른 것이며, 건설업계도 수요 및 매출이 증가했다는 이유로 가격인하를 반대함
- ◆ 시멘트 및 레미콘업계, 대한건설자재직협의회로 구성된 3자 협의체는 수개월 간 시멘트 및 레미콘 가격관련 협상을 진행했으며, 가격을 동결하는 것으로 '15년 8월 말 최종 합의함
- ◆ 협상 결과로 인해 시멘트는 톤당 7만 5천 원, 레미콘은 m³당 6만 2,100원으로 동결되었으며, 전년과 동일한 수준으로 유지될 것으로 보임

3) 석탄

● 삼척에코건자재(주), 세계 최초 석탄회 재활용 시설 착공

- ◆ 석탄 화력발전소에서 배출되는 석탄회를 이용하여 골재, 레미콘, 시멘트 혼합재 등 친환경 건축자재로 재활용하는 에코건자재 플랜트 건설 착공식이 개최됨
- ◆ 한국남부발전(주), 아하그린텍(주), KB투자증권(주)가 공동으로 설립한 특수목적 법인인 삼척에코건자재(주)는 총 사업비 250억 원을 투입하여 '16년 8월에 준공 예정임
- ◆ 삼척그린파워발전소에서 배출되는 석탄회를 재활용할 예정으로 연 20만 톤의 규모의 경량 모래공장과 연 20만 톤 규모의 콘크리트 혼화재 공장을 건립할 예정임
- ◆ 삼척그린파워발전소는 '12년 6월 공사를 시작으로 설비용량 1,022MW 2기를 '16년 하반기에 준공예정임
- ◆ 국내에 매년 약 830만 톤의 석탄회가 발생하고 있지만 대부분 매립을 통해 처리하고 있으며 이는 폐기물 처리비용 뿐 아니라 토양 오염에 대한 우려도

제기되어 왔음

- ◇ 자원 재활용을 통한 환경보호와 더불어 고용 창출 및 지역경제 활성화 기여가 전망됨

◎ 석탄 가격 12년 내 최저치 기록⁹⁾

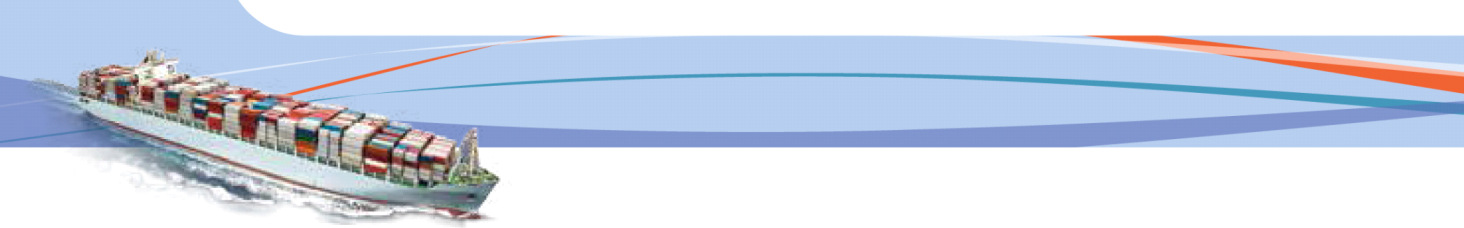
- ◇ API2 인덱스가 톤당 52.85달러를 기록함으로써 '03년 11월 이후 최저치를 기록함
 - ◆ API2 인덱스는 북유럽 석탄 선물시장 지수로 북유럽항 도착가의 벤치마크로 쓰임
- ◇ 호주의 공급과잉 현상에 비해 주 수입 국가인 인도와 중국의 구매량이 급속히 감소한 결과로 분석됨
 - ◆ 중국은 '15년 오염과의 전쟁을 선포하며 석탄의 이용을 줄이는 정책을 시행하고 있음
 - ◆ 또한 미국의 셰일가스 혁명과 유럽의 수요정체도 영향을 끼친 것으로 보임

4) 목재

◎ 국가별 주요 동향

- ◇ 말레이시아, 벌채 규제에 따른 원목 출재량 감소로 생산능력 감퇴(월간 11만 m³→5만 5천m³) 결정
 - ◆ 말레이시아 최대 수입 남양재 합판 처리기업인 '신양'은 '14년 벌채 규제에 의해 원목 출재량이 감소하게 됨
 - ◆ 원목 출재량 감소로 생산효율이 감소하여 경영난으로 이어지게 되었으며, 더불어 일본시장 침체로 수출이 감소함에 따라 생산능력 반감을 통해 경영을 개선토록 함
- ◇ 미국, 타코마제재소 가동 폐쇄
 - ◆ 인터포에서 운영하는 타코마제재소가 '15년 2분기 북미시장 침엽수 목재가격

9) Mining Weekly



하락에 따른 영향으로 폐쇄됨

- ◆ 제재자원이 풍부한 미국시장에 대해 지속적인 기업매수를 통해 네트워크를 늘리고 있는 상황에서 이번 제재소 공장 가동 중지로 인해 인터포의 성장세에 제동을 걸 것으로 예상됨

◆ 모잠비크, 중국에 불법 목재 수출로 손해 발생

- ◆ '13년까지 최근 10년간 중국에 불법 목재를 수출하면서 5억 달러 이상의 손실이 발생한 것으로 추정함
- ◆ 모잠비크에서 공식적으로 발표하는 통계에는 중국 원목 수출량이 5만 4천m³로 되었으나, 중국 통계에 따르면 34만 6천m³로서 6배 이상 차이가 나는 것으로 나타남

5) 철광석

● 텐진항 폭발사고로 중국 철광석 수입 차질

- ◆ 8월 12일 중국 텐진항 물류창고에서 대형폭발이 발생하여 철광석 교역에 직·간접 영향을 미칠 것으로 분석됨
- ◆ '15년 상반기 텐진항을 통해 들어온 철광석 수입량은 2,508만 톤으로 중국 철광석 수입량의 5.5%를 차지함
 - ◆ 텐진항의 철광석 재고량은 710만 톤으로 중국 전체 철광석 재고량의 8.7% 차지하며 일평균 수송능력은 28만 톤에 달함
- ◆ 하역부두의 직접적인 피해는 없으나 항만 당국의 선박입출항 통제로 인해 철광석 수입이 줄어들어 단기간에 가격이 상승함
 - ◆ Fe 62% 분광의 칭다오항 도착가가 8월 13일 톤당 57.02달러로 7월 1일 이후 최고치를 기록함
- ◆ 그러나 단기간 가격상승은 사고로 인한 일시적인 현상으로 지속될 가능성은 제한적일 것으로 보임

- ◆ 텐진항의 사고 수습기간 동안은 인근 항만인 칭다오항과 난진항이 대체하여 철광석 하역을 담당할 것으로 보임

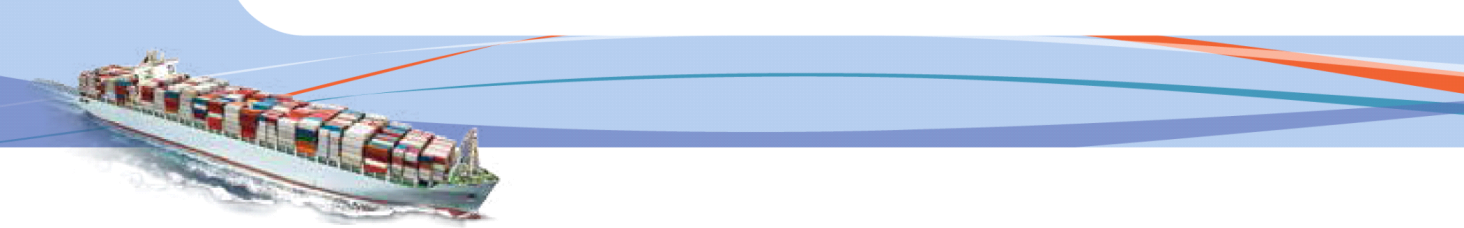
6) 모래

● 광양시, 바닷모래 품질관리 실시 예정

- ◆ 광양시는 8월 중 준비기간을 거쳐 이르면 9월 초부터 바다골재채취 및 바다골재 선별·세척업체를 대상으로 바닷모래 품질검사를 위한 현장지도 점검을 실시할 예정임
 - ◆ 주요 공사현장에서 사용되는 바닷모래의 경우 충분한 세척이 필요하며, 염분이 잔존할 시 공사에 사용되는 철근의 부식 및 콘크리트 강도를 저감시켜 건물의 내구연한을 앞당길 수 있음
 - ◆ 공사현장에 공급 및 사용 가능한 바닷모래 염분농도의 기준은 0.04% 미만이지만 일부 중소기업체의 경우 기준을 이를 미이행하고 있는 상황임
- ◆ 이와 같은 이유로 광양시는 부실공사를 원천적으로 차단하기 위해 공사 현장에서 사용 중인 바닷모래 시료의 채취 후 전문조사기관에 의뢰하여 기준 미달업체에 대해서는 영업정지 등 강력한 행정조치를 이행할 계획임

7) 철재/고철

- '15년 7월 세계 조강생산량은 전년대비 3.0% 감소한 1억 3,321만 톤을 기록
 - ◆ 중국(전년 동기대비 248만 4천 톤 감소)을 중심으로 아시아의 물동량이 전년동기대비 228만 8천 톤 감소함



〈표 II-3〉 '15년 7월 세계 조강생산량

(단위: 천 톤%)

구분	2014		2015		증감률	
	7월	누적	7월	누적	당월	누적
EU	13,852	101,501	13,896	101,891	0.3	0.4
other Europe	2,995	21,210	2,719	20,160	-9.2	-4.9
C.I.S	9,328	63,774	8,457	59,159	-9.3	-7.2
North America	10,463	70,557	9,744	65,779	-6.9	-6.8
South America	3,915	26,159	3,793	26,076	-3.1	-0.3
Africa	1,094	8,893	1,181	8,583	7.9	-3.5
Middle East	2,247	16,115	2,351	16,626	4.6	3.2
Asia	92,853	649,557	90,564	644,090	-2.5	-0.8
China	68,324	479,651	65,840	473,652	-3.6	-1.3
India	7,368	50,048	7,661	52,889	4.0	5.7
Japan	9,292	64,531	8,838	61,438	-4.9	-4.8
SouthKorea	5,959	42,259	6,060	40,594	1.7	-3.9
Taiwan,China	1,909	13,068	1,855	13,271	-2.8	1.6
Oceania	514	3,192	505	3,336	-1.6	4.5
Total 65 countries	137,261	960,957	133,210	945,701	-3.0	-1.6

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

자료: 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

철강산업 경쟁력 강화 민간협의회 개최

◆ 철강산업의 구조적 불황으로 인해 '98년 이후 17년만에 민간협의회를 개최하여 공급과잉 해소 및 경쟁력 강화방안 모색

- ◆ 철강협회, 포스코, 현대제철 등 10여개사의 임직원이 참여하여 협의함
- ◆ 철강업계 불황을 타개하기 위해 인수합병, 노후설비 폐쇄 등 자발적인 사업 재편 추진이 필요하며 지난 6년간 990만 톤의 설비가 정리된 것으로 나타남
- 이와 함께 외국인 철강재 수입이 증가함에 따라 건설현장에서 품질이 미달되는 제품이 사용되므로 품질규격을 강화해달라고 정부에 요구함

● 중국의 철강 재활용으로 세계 철강 수요 감소

- ◆ 중국은 지난 10년간 철강제품을 수입하였으며 최근 기간이 경과한 철강 제품을 고철로 사용하여 중국내 철강 수요 급감
 - ◆ 현재 중국의 경제상황은 일본의 1968년과 유사하며, 당시 일본의 1인당 고철 보유량은 2.8톤이었으나, 현재 중국의 1인당 고철 보유량은 5톤으로 매우 높음
 - ◆ 더욱이, 중국내 부동산 경기가 침체되자 초과 생산된 철재 물량을 수출로 전환하여, '15년 7월까지 철강제품 수출량은 전년대비 27.0% 증가한 6,210만 톤 기록
 - '15년 1억 톤 이상 수출 할 것으로 예상되며 이는 '13년 5,300만 톤의 2배에 달하는 양으로 우리나라에도 영향을 미칠 것으로 예상

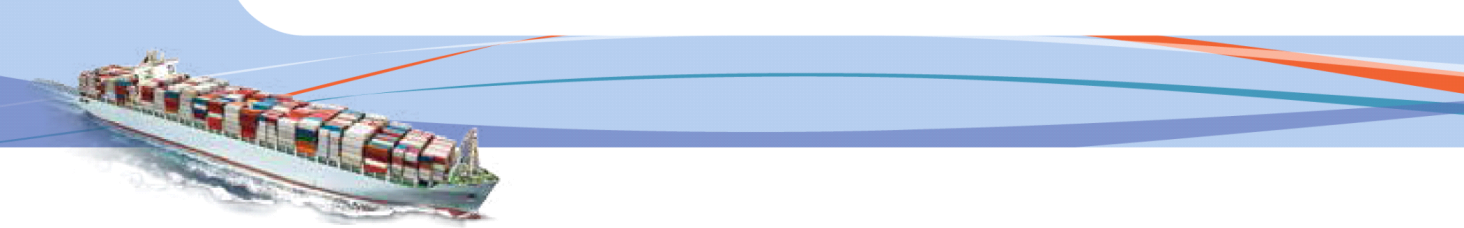
● 동국제강, 포항 제 2후판 공장 연내 매각 추진

- ◆ 동국제강은 '15년 8월 연간 150만 톤을 생산할 수 있는 제 2후판공장을 폐쇄함
 - 동사는 생산성이 떨어지는 포항 2후판공장을 폐쇄하고 당진공장의 특수 후판 생산 라인으로 통합하여 운영
 - '13년에 폐쇄한 포항 1후판공장은 인도네시아 업체에 300억 원에 매각하였으며 2후판 공장도 연내 매각을 추진할 예정

8) 자동차

● 개별소비세 인하로 자동차 판매량 증가 전망

- ◆ 연말까지 개별소비세를 30% 인하하기로 발표함
 - ◆ 8월 27일부터 반출되는 자동차에 대해서 인하된 소비세가 적용됨
 - 기존 개별소비세는 5%였으나, 연말까지 3.5%로 낮아지게 됨
 - ◆ 개별소비세 인하는 위축된 내수경제를 활성화시키기 위한 대책임
 - 중동호흡기증후군(MERS), 신흥국 성장둔화, 중국발 금융쇼크, 환율변동 등으로 인해 내수경기가 위축됨



- ◆ 이에 따라, 자동차업체는 할인판매, 무이자 할부판매 확대 등 마케팅 강화를 통해 내수활성화에 기여할 전망이다

🔵 자동차산업 경쟁력 하락 우려 제기

- ◆ 우리나라 완성차 5개사의 연봉은 최고 수준이나, 1인당 매출액이 낮으며 부가가치가 낮은 제품을 생산하고 있음

- ◆ 현대자동차, 기아자동차, 한국지엠, 르노삼성차, 쌍용차 직원 평균연봉은 '14기준 9,234만 원으로 높은 수준임

- 독일 폭스바겐은 약 6만 5천 유로('14년 기준 8,567만 원), 일본 도요타는 838만 엔('14년 기준 7,627만 원, 성과급 제외)

- ◆ 그러나, 우리나라 완성차 5개사의 1인당 매출규모는 7억 4,706만원으로 낮은 수준임

- 독일 폭스바겐은 약 61만 3천 유로('14년 기준 8억 1,025만 원), 일본 도요타는 1억 6,005만엔('14년 기준 14억 5,665만원)

- 매출액 대비 임금비중이 폭스바겐 및 도요타보다 높음

- ◆ 또한, '14년 기준 수출차의 대당 평균 가격은 1만 5천 달러로 낮은 수준임

- 독일 폭스바겐은 2만 9천 달러, 일본 도요타는 2억 3천 달러임

- ◆ 반면, 우리나라 자동차산업의 생산성은 낮은 것으로 조사됨

- ◆ 우리나라 업체들의 HPV(Hour per Vehicle)는 26.4시간으로 미국GM 23.4시간, 일본 도요타 24.1시간에 비해 높음

- HPV는 차 한 대 생산을 위해 투입되는 시간으로 높을수록 경쟁력이 하락함

- '14년 6월 기준, 현대자동차의 HPV는 울산공장 26.8시간, 미국공장 14.7시간, 중국공장 17.7시간, 체코공장 15.3시간, 인도공장 20.7시간, 터키공장 25.0시간으로 국가별로 차이가 남

- ◆ 이러한 고임금, 저효율로 인해 국내 자동차산업의 경쟁력이 하락하고 있다는 우려가 계속됨

9) 잡화

● 국내 주류업계, 해외시장 진출

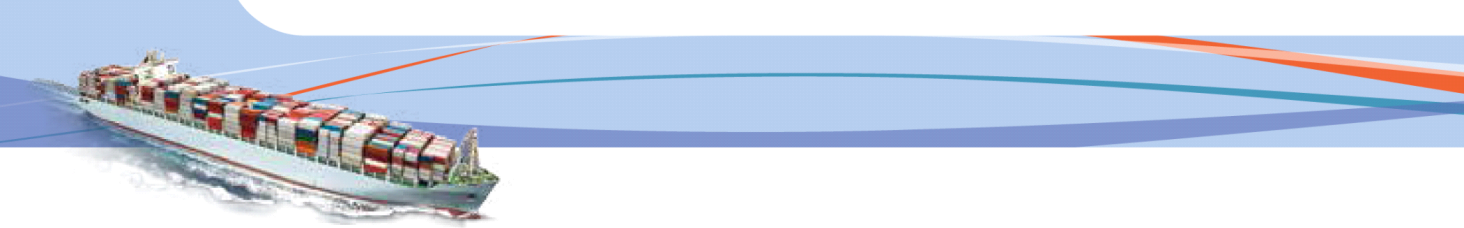
- ◇ 시장확대를 위해 국내 주류업계가 해외 수출 판로를 개척함
 - ◆ 국내에서 수입주류의 인기가 높아짐에 따라 국내 주류업계는 신흥국을 중심으로 시장을 확대해 나가고 있음
 - 우리나라의 주류 수출규모는 '14년 7,318만 1천 달러로, '05년 3,811만 2천만 달러 대비 약 1.9배 증가함
 - ◆ 중국, 동남아지역 등에서 한국 드라마를 통해 '치맥', '과일소주' 등의 음주문화가 인기를 얻고 있음
 - 특히, 신흥시장 중심으로 주류 수출 규모가 증가하고 있으며, 최근 과일소주의 중국 초도수출이 이루어짐

● 소비활성화 대책으로 개별소비세 인하

- ◇ 대형가전제품에 대한 개별소비세가 기존 5%에서 3.5%로 인하됨
 - ◆ 소비세를 인하는 8월 27일 출고분부터 해당되며, '15년 말까지 적용됨
 - ◆ 개별소비세가 하락함에 따라 교육세 및 부가가치세도 하락해 소비자 판매가격은 약 1.8% 내릴 것으로 예상됨
- ◇ 개별소비세 인하로 인해 소비가 어느 정도 활성화될 것으로 기대됨

10) 유류

- 캐나다산 오일샌드 생산비용이 북미지역 유가를 초과함에 따라 경쟁력 약화가 우려
 - ◇ TD Securities社에 따르면 캐나다에서 생산되는 220만 b/d의 오일샌드중 3/4이상이 북미유가보다 높은 비용으로 생산되고 있음



- ◆ 오일샌드는 점토나 모래 등에 중질 원유가 10%이상 함유된 것으로, 보통 오일샌드 2톤에 원유 1배럴을 생산할 수 있음
- ◆ 최근 유가수준은 텍사스 중질유(WTI) 기준으로 약 41\$/b(8월 20일)임에도 불구하고 캐나다 오일샌드 생산업자들은 생산 중단 시 발생하는 손해가 더 크기 때문에 오일샌드 생산을 지속하고 있음
- ◆ 하지만 향후 유가가 현 수준을 계속 유지하거나 추가 하락할 경우, 세계에서 세 번째로 많은 오일샌드 매장량을 보유하고 있는 캐나다 석유산업에 부정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨

Ⅲ. 항만포커스

1. 평택·당진항 항만운영 현황
2. 초대형 컨테이너선 기항에 따른 인천항
컨테이너부두 대응방안 분석

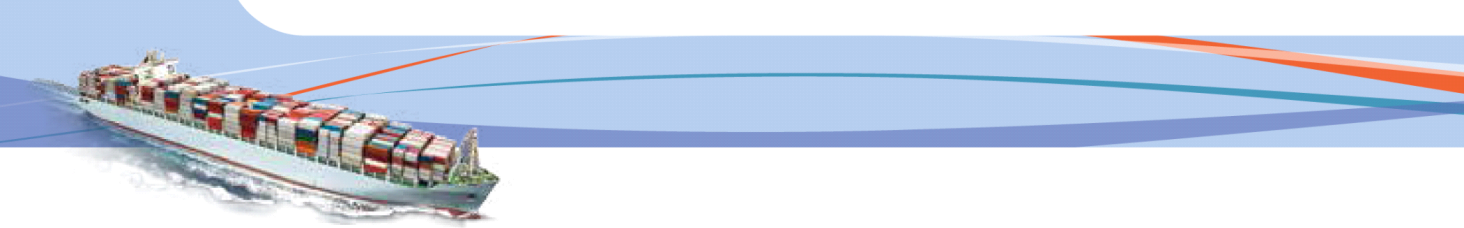


1. 평택·당진항 항만운영 현황

항만수요예측센터 송민호 연구원

1) 개요

- 평택·당진항은 경기도 평택시 포승읍과 당진시 신평면에 위치한 항만으로서 '86년 제1종 지정항만 「국제무역항」 으로 개항함
 - ◇ 이후 3대 국책항만 및 5대 국책개발사업으로 선정되어 고대부두 및 외항 동부두 등의 부두개발이 이루어졌으며, '04년 평택항에서 평택·당진항으로 항명이 변경됨
- 자동차, 철강 등 국가기간산업의 중추항만으로서 국내 대표항만으로 성장하고 있음
 - ◇ 평택·당진항 배후 자동차 생산시설 및 PDI(Pre Delivery Inspection)센터가 입지하고 있어 국내 자동차 물동량의 23.8%('14년 기준)를 점유하고 있으며 전국에서 가장 많은 자동차를 처리하고 있음
 - ◇ 현대제철, 동국제강 등의 대형 철강업체들이 위치하고 있어 철재화물 등의 처리실적이 매년 증가세를 보이고 있고, 관련 중소형업체들도 동반성장하며 관련산업체의 배후산업단지 입주가 증가하고 있음
 - ◇ 그 외 열차페리를 위한 주요 대상항만으로 지정되는 등 다양한 부문에 대하여 개발계획 및 발전방향 등이 논의되고 있음
- 수도권화물을 처리하는 주요 항만으로서 동북아경제권과의 교역을 통하여 매년 성장하고 있는 평택·당진항에 대한 항만인프라 및 주요 교역현황, 주요 개선방안 등을 살펴보도록 함



2) 항만시설현황

● 평택·당진항은 총 53선석의 접안시설(일반부두 기준)과 14기의 잔교, 3선석의 물양장이 항내에 배치되어 운영 중에 있음

◇ 일반부두 외 돌핀 7선석, 여객부두 3선석 등에서도 유류, 여객, 컨테이너 등의 화물을 처리하고 있음

◇ 특히, 평택·당진항은 자가 및 민자형태로 운영되는 부두가 많은 항만으로서 송악부두, 고대부두(#7-8번 선석 제외)는 대부분 자가부두로 운영 중임

◇ 서부두에도 시멘트, 양곡부두 총 5개 선석과 동부두 자동차, 철재, 컨테이너(및 잡화)부두가 현재 자가 및 민자부두로 운영 중임

● 동부두, 송악부두 순으로 많은 화물처리시설이 밀집해 있으며, 동부두는 배후 주거시설 및 산업단지 등이 위치하고 있어 자동차, 컨테이너 등의 클린 화물(분진발생 최소) 위주로 운영되고 있음

◇ 서부두는 시멘트, 양곡, 사료부원료 등의 분진성화물을 처리하는 부두가 대부분임

◇ 고대부두와 송악부두는 배후에 현대제철 및 동국제강 등의 대형 철강업체들이 운영 중이므로 철재, 철광석, 석탄 등의 화물부두가 주를 이루고 있음

〈표 Ⅲ-1〉 평택·당진항 부두별 선석 수

(단위 : 선석)

구분	동부두	서부두	고대부두	송악부두	모래부두
평택·당진항	15	9	9	13	7

자료 : 국토해양부, 「제3차 항만기본계획」, 2011, KMI 재정리

◇ 일반부두는 3만~5만 톤급이 23선석으로 가장 많이 운영되고 있으며, 최대 20만 톤급까지 접안가능한 시설을 갖추고 있음

Ⅲ. 항만포커스

〈표 Ⅲ-2〉 평택·당진항 선박등급별 선석 수

(단위 : 선석)

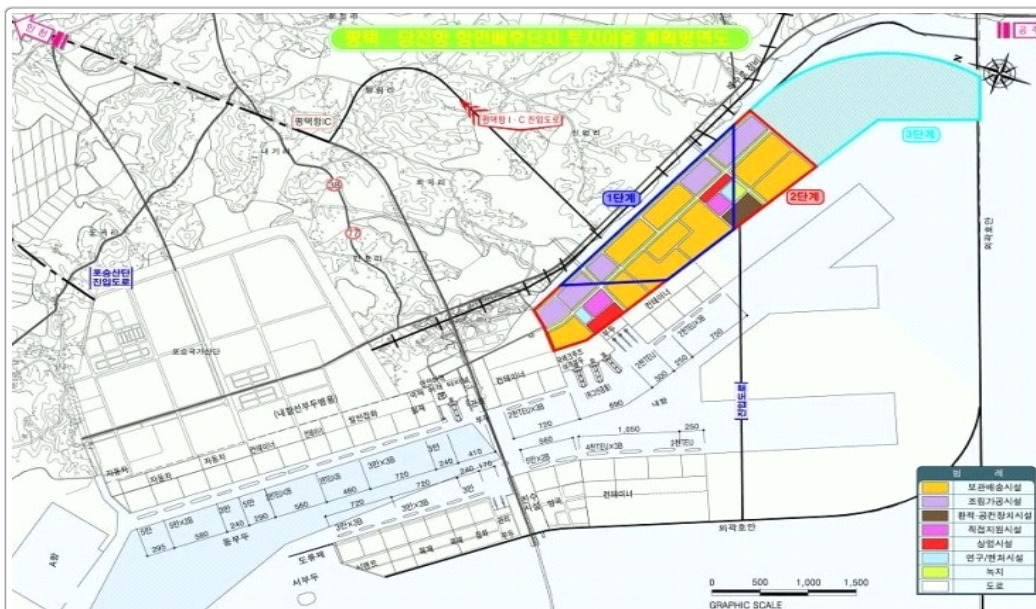
구분 (톤)	200천 이상	10만이상 ~ 20만미만	5만이상 ~ 10만미만	3만이상 ~ 5만미만	1만이상 ~ 3만미만	5천이상 ~ 1만미만	3천이상 ~ 5천미만	3천 미만	합 계
선석수	1	1	11	23	1	8	8	-	53

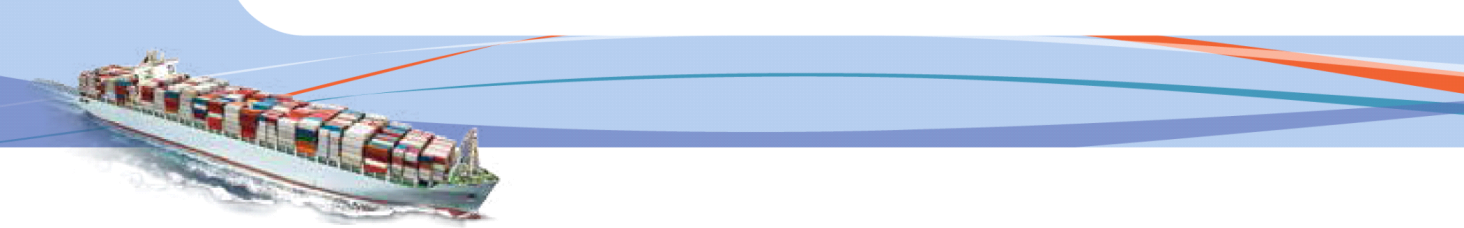
자료 : 국토해양부, 「제3차 항만기본계획」, 2011, KMI 재정리

● 평택·당진항 동부두 #14-16번 선석(PNCT) 인근에 배후산업단지가 위치하고 있음

- ◆ 1단계는 '10년 완공되어 현재 운영 중으로 총 143만m²의 면적에 13개의 PDI업체 및 철강, 농산물, 잡화 가공, 보관, 운송업체 등이 입주하여 운영 중에 있음
- ◆ 계획된 2단계 항만배후단지는 '20년까지 조성될 예정이며, 추진 중에 있음
 - ◆ 2단계 일부 및 3단계 항만배후단지 계획토지는 2종 항만배후단지로 계획되어 주거, 상업시설 등이 입주가능하게 됨

〈그림 Ⅲ-1〉 평택·당진항 항만 배후단지 토지이용 계획도





● 對중국과의 국제카페리 5개 항로가 개설되어 운영 중이며, 연간 50만 명의 관광객이 국제여객터미널을 이용하고 있음

◇ 국제여객터미널은 '01년 8월에 개장하였으며, 총 3만㎡에 부지에 평택세과 등 11개 기관과 대룡해운 등 8개 선사가 입주하고 있음

◇ '14년에 시설확장 및 내외부 시설보강 등을 통한 리모델링사업을 통해 부두시설을 일부 보완함

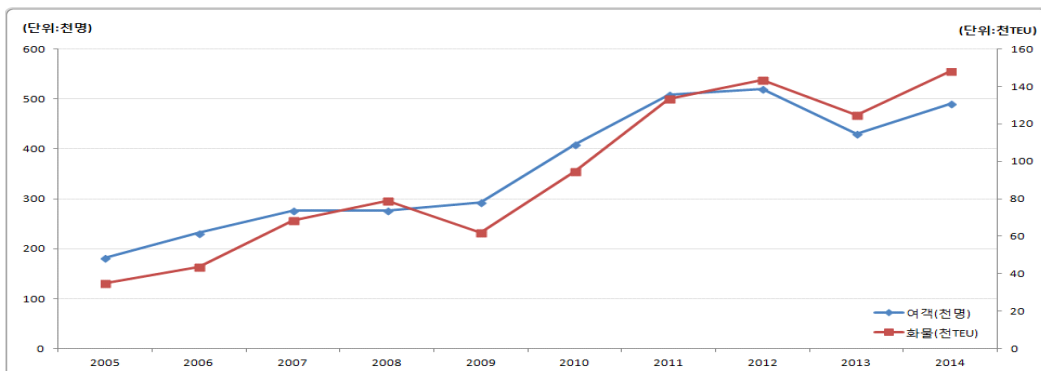
〈표 Ⅲ-3〉 평택·당진항 국제카페리항로 현황

항로명	사업자	선명	총톤수 (GT)	수송능력	운항 횟수	항로 개설일	비고
평택-일조	일조훼리	리자오동방로	24,946	여객 : 640명 화물 : 230TEU	주2회	'03.06	운항중
평택-연운항	연운항	CK STAR	14,991	여객 : 668명 화물 : 192TEU	주2회	'07.11	운항중
평택-청도	청도풍양 훼리	퀸 칭다오	16,500	여객 : 750명 화물 : 200TEU	주3회	'08.05	중단
평택-위해	교동훼리	M.V. Grand Peace	24,112	여객 : 750명 화물 : 214TEU	주3회 (12H)	'09.06	운항중
평택-영성	대룡해운	YONG XIA	25,151	여객 : 720명 화물 : 267TEU	주3회 (13H)	'01.10	운항중
평택-연태	연태훼리	스테나 에기리아	24,418	여객 : 523명 화물 : 280TEU	주3회	'14.06	운항중

자료 : 각 카페리운행사 홈페이지 및 평택지방해양항만청, KMI 재정리

◇ 영성, 위해, 연운항, 일조, 연태를 오가는 국제카페리선이 주당 2회차씩 운항하고 있으며, '14년 여객 49만 명, 화물 14만 8천TEU를 수송함

〈그림 Ⅲ-2〉 평택·당진항 국제카페리 이용실적



3) 선박입출항 현황

● 평택·당진항에 입출항한 선박은 '14년 2만 4천척으로 최근 10년간 연평균 17.6% 증가함

◇ 톤급별로 살펴보면, 5만 톤에서 10만 톤급 선박의 입출항실적이 최근 10년간 연평균 24.4%로 가장 높은 증가세를 기록함

◆ 5만 톤급 이상 선박의 입출항 비중은 '04년 12.3%에서 '14년 20.2%로 증가함

◇ 특히, 10만 톤급 이상의 대형선박도 '04년 52척에서 '14년 144척으로 3배 정도 증가하며 기항선박의 대형화 추이가 이루어지고 있는 것을 알 수 있음

◆ 그러나, 대형선박은 대부분이 유류운반선으로서 10만 톤급 이상 선박의 76.4%를 차지하는 것으로 나타남

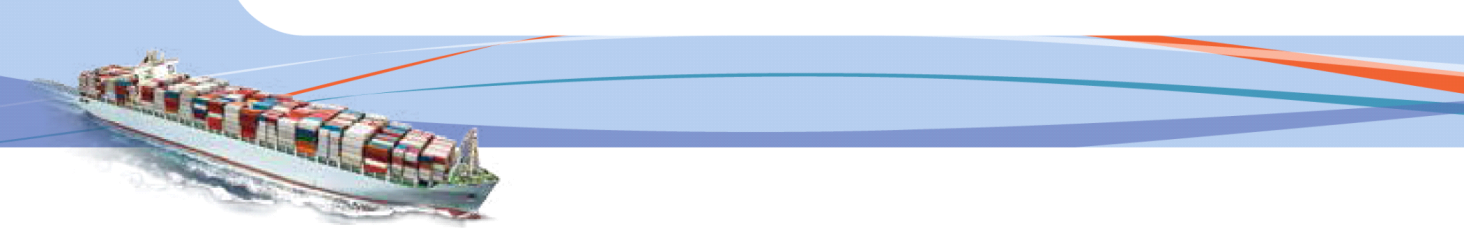
◆ 그 외 10만 톤급 이상의 대형선박은 화물선이 차지하고 있으며, 폴컨테이너선의 경우 대부분이 5천 톤에서 2만 톤급 사이의 중소형선박 위주로 기항하는 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-4〉 평택·당진항 톤급별 선박입출항 현황

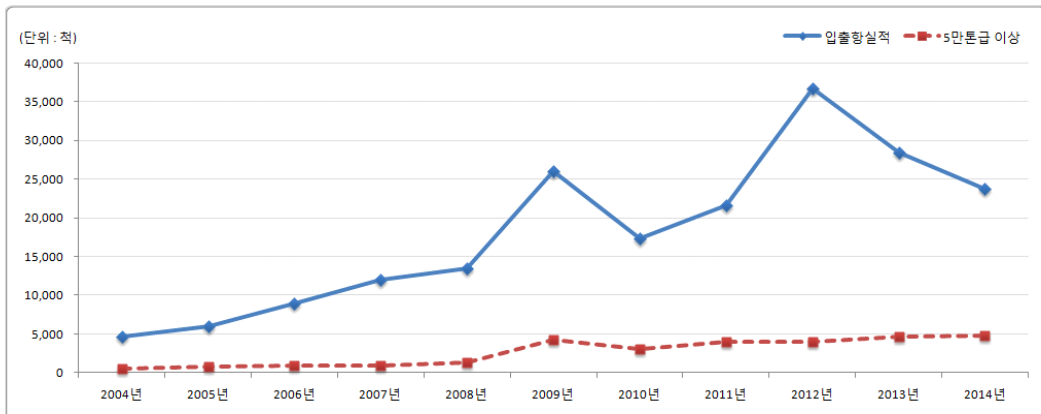
(단위 : 척, %)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	연평균 증가율
5천 톤 이하	1,961	2,299	2,944	3,847	3,112	6,666	4,259	4,918	6,060	5,177	5,258	10.4
5천 톤 초과 2만 톤 이하	1,218	1,703	3,747	6,040	7,708	8,610	5,427	6,627	7,849	7,884	8,351	21.2
2만 톤 초과 5만 톤 이하	926	1,207	1,354	1,208	1,346	6,426	4,651	6,050	18,835	10,712	5,360	19.2
5만 톤 초과 10만 톤 이하	524	738	889	795	1,184	4,160	2,976	3,853	3,906	4,508	4,643	24.4
10만 톤 초과	52	48	49	59	64	122	92	110	121	146	144	10.7
소계	4,681	5,995	8,983	11,949	13,414	25,984	17,405	21,558	36,771	28,427	23,756	17.6

자료 : Port-Mis, KMI 재정리



〈그림 Ⅲ-3〉 평택·당진항 톤급별 선박입출항 추이



◇ 선종별로 살펴보면, 풀컨테이너선은 최근 10년간 연평균 33.3%의 가장 높은 증가세를 기록하였으며, 자동차운반선, 기타 순으로 나타남

◇ 컨테이너선은 '07~'08년도에 동부두 컨테이너부두가 개발됨에 따라 급격히 증가하였으며, 기타선도 국제카페리 실적에 따라 선박입출항이 큰 폭으로 변화하는 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-5〉 평택·당진항 선종별 선박입출항 현황

(단위: 천, %)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	연평균 증가율
풀컨테이너선	397	658	1,026	1,358	2,235	7,198	4,855	7,112	8,290	7,487	7,052	33.3
유류운반선	913	986	1,175	1,355	1,349	2,846	1,776	1,873	2,172	2,015	2,043	8.4
자동차운반선	1,173	1,611	1,734	1,508	1,474	3,996	3,318	4,550	5,269	5,853	5,753	17.2
화물선	1,214	1,462	2,144	2,873	3,004	5,908	3,781	4,168	4,575	4,591	4,586	14.2
기타	984	1,278	2,904	4,855	5,352	6,036	3,675	3,855	16,465	8,481	4,322	15.9
소계	4,681	5,995	8,983	11,949	13,414	25,984	17,405	21,558	36,771	28,427	23,756	17.6

자료 : Port-Mis, KMI 재정리

4) 물동량 처리현황

● '14년 1억 1,701만 3천 톤을 처리하며 최근 5년 간 연평균 11.1%의 두 자릿수 증가세를 기록함

◇ 비컨테이너화물이 최근 5년간 11.6% 큰 폭 증가하며 평택·당진항 총물동량 증가에 기여한 것으로 나타남

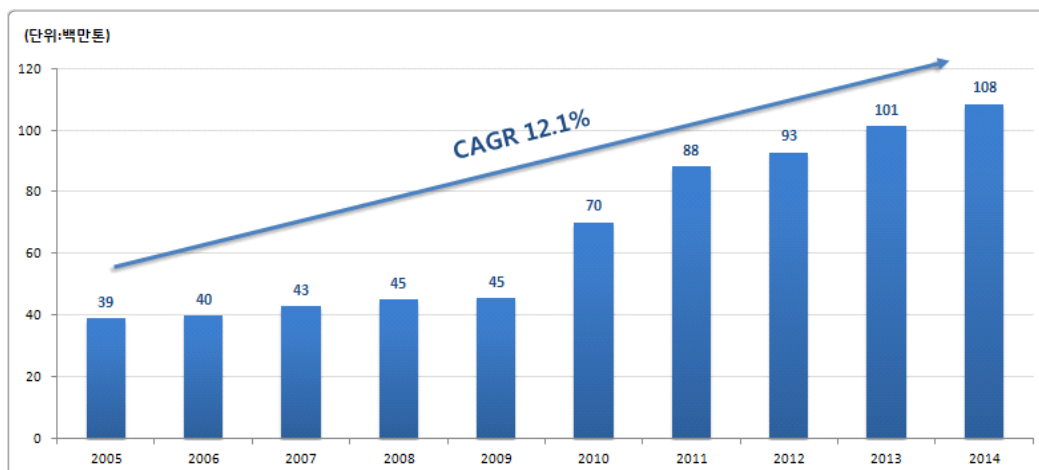
〈표 Ⅲ-6〉 평택·당진항 물동량 처리실적

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

	2010	2011	2012	2013	2014	연평균 증가율
총물동량	76,681	95,632	100,712	109,251	117,013	11.1
컨테이너	447	530	517	519	546	5.1
비컨테이너	69,993	88,076	92,798	101,127	108,494	11.6

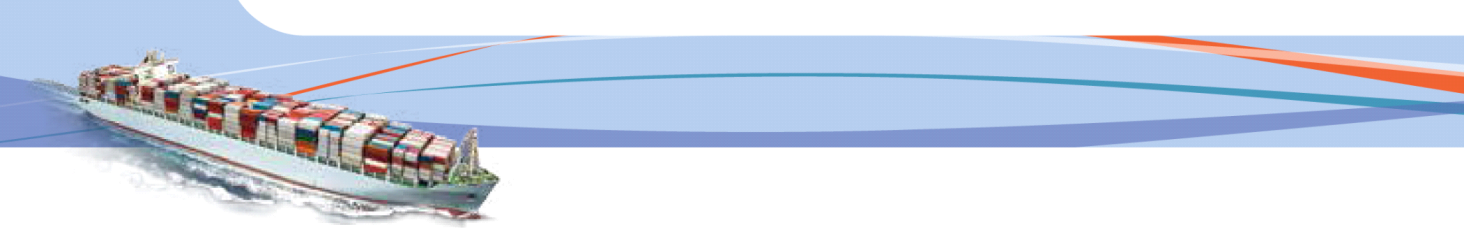
자료 : Port-Mis, KMI 재정리

〈그림 Ⅲ-4〉 평택·당진항 비컨테이너 물동량 처리실적



◇ 평택·당진항 전국대비 물동량 처리비중을 살펴보면, 총물동량은 '14년 8.3%를 점유하며 10년 전보다 2배가량 증가함

◇ 컨테이너는 큰 비중변동이 없는 반면, 비컨테이너는 '05년 5.2%에서 '14년 10.9%



로 2배 이상 증가하며 '13년부터 두자릿수 점유율을 나타냄

〈표 Ⅲ-7〉 평택·당진항 전국대비 물동량 처리비중

(단위: %)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
총물동량	4.3	4.3	4.4	4.5	4.8	6.4	7.3	7.5	8.0	8.3
컨테이너	1.5	1.6	1.8	2.0	2.3	2.3	2.5	2.3	2.2	2.2
비컨테이너	5.2	5.2	5.3	5.2	5.6	7.9	9.1	9.6	10.5	10.9

자료 : Port-Mis, KMI 재정리

- ◆ 비컨테이너 화물은 인천에서 평택·당진항으로의 PDI업체 이전 뿐만 아니라 배후에 위치한 현대, 기아, 쌍용 등의 자동차생산업체 물동량 집중에 따라 자동차 화물이 큰 폭으로 증가함
- ◆ 또한, 현대제철 고로 1~3기 개장에 따라 철재생산물 증가와 더불어 철강 업체에서 소요되는 철광석, 석탄, 고철화물인 원자재들의 수입이 큰 폭 증가하며 비컨테이너 물동량 증가에 기인함
- ◆ 그 외 '11년 양곡부두 개장에 따라 양곡수입물동량이 큰 폭 증가하며 최근 300만 톤에 가까운 처리실적을 기록함

〈표 Ⅲ-8〉 평택·당진항 물동량(비컨테이너) 처리실적

(단위: 천 톤, %)

	2010	2011	2012	2013	2014	연평균 증가율
양곡	1	583	2,375	2,563	2,787	560.4
모래	3,057	2,802	1,259	1,510	1,609	-14.8
시멘트	18	39	262	429	540	135.3
유류	24,993	27,838	31,249	35,637	32,082	6.4
석탄	3,132	6,286	6,416	6,937	9,162	30.8
자동차	10,547	11,767	12,478	14,894	14,977	9.2
고철	1,661	1,418	1,677	2,037	1,694	0.5
철재	10,061	16,894	14,835	15,937	18,000	15.7
목재	211	251	226	308	444	20.4
철광석	6,498	8,656	10,512	11,337	15,416	24.1
기타광석	2,076	2,474	2,865	4,299	5,576	28.0
화공품	2,135	2,145	2,088	416	314	-38.1
잡화	5,649	5,673	6,655	4,800	5,891	1.1

자료 : Port-Mis, 양곡하역사 실적 고려, KMI 재정리

5) 주요 이슈 및 개발계획

● 전용부두의 화물 혼재처리

- ◇ 자동차, 양곡, 시멘트, 잡화 등의 전용부두가 운영 중에 있으나, 일부 전용 부두의 경우 전용화물 외의 비전용화물을 상대적으로 더 많이 처리하고 있어 혼재처리에 따른 전용부두 사용률이 높지 않음
- ◇ 철재, 자동차, 시멘트부두 등은 민자(&자가)부두로서 혼재처리에 따른 큰 이슈로 볼 수는 없으나, TOC로 운영되는 잡화부두는 혼재처리에 대해 살펴볼 필요가 있음
- ◇ 평택·당진항에는 총 10개 선석의 잡화부두가 운영 중(동부두 #16번 선석 반영)이나, 잡화부두의 전용화물 사용률은 높지 않음
- ◇ 동부두 잡화부두의 잡화화물 처리비중은 20%내외로서 낮은 실적을 보이고 있으며, 철재화물의 비중이 상대적으로 높은 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-9〉 평택·당진항 동부두 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)

(단위 : %)

	유류	석탄	자동차	고철	철재	목재	기타광석	화공품	잡화	컨테이너
동부두 10번	56.0	0.1	1.2	-	6.4	1.5	4.1	1.3	29.4	-
동부두 11번	0.8	-	1.9	-	63.9	4.3	1.7	0.1	27.3	0.0
동부두 12번	7.8	-	19.2	-	46.9	3.6	3.1	2.6	16.7	0.0
동부두 16번	0.1	-	-	0.6	71.3	-	13.3	0.5	11.6	2.5

자료 : Port-Mis, KMI 재정리

- ◇ 서부두 잡화부두 전용사용률이 50% 이상으로 동부두에 비해 높은 처리비중을 보이고 있으며, 목재, 기타광석, 철재 등의 화물들이 10%대의 처리비중을 기록함

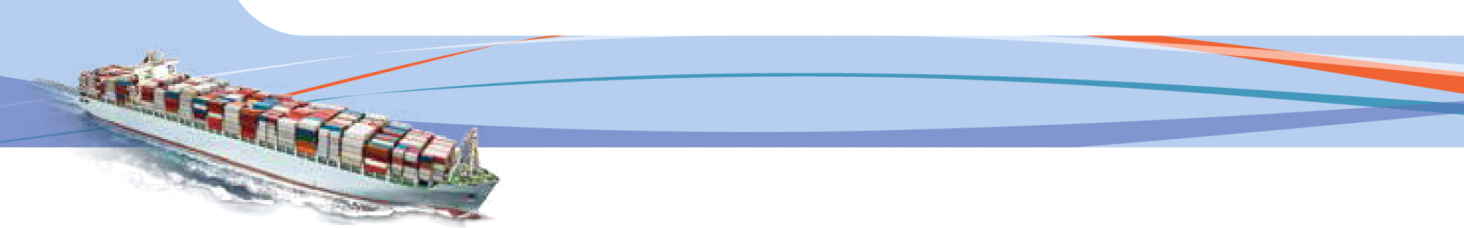
〈표 Ⅲ-10〉 평택·당진항 서부두 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)

(단위 : %)

	양곡	모래	시멘트	유류	석탄	자동차	고철	철재	목재	기타광석	화공품	잡화
서부두 4번	-	8.0	-	24.3	-	-	9.7	14.6	11.3	6.4	3.2	22.4
서부두 5번	7.6	4.1	-	0.3	-	-	0.1	17.6	2.5	10.9	0.6	56.3
서부두 6번	-	-	-	0.9	-	0.6	-	7.8	14.1	19.4	1.9	55.3
서부두 7번	4.3	-	-	1.4	-	0.3	-	7.1	16.9	5.0	0.4	64.6

자료 : Port-Mis, KMI 재정리

- ◇ 고대부두의 경우 대부분이 철재, 기타광석 위주로 처리되는 등 잡화부두의 기능을 사실상 수행치 못하고 있는 것으로 나타남



〈표 Ⅲ-11〉 평택·당진항 고대부두 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)

(단위 : %)

	유류	고철	철재	철광석	기타광석	화공품	잡화
고대부두 7번	0.2	9.1	56.7	-	27.0	-	7.1
고대부두 8번	0.2	2.0	68.7	0.8	23.7	0.2	4.5

자료 : Port-Mis, KMI 재정리

◆ 품목별로 잡화부두에서 처리되는 비중을 살펴보면, 잡화화물은 5개년도 평균 46.5%의 비중을 보임

◆ 전용부두가 없는 목재의 경우 90%에 가까운 사용률을 보이고 있으며, 철재와 고철 등은 잡화부두 처리비중이 매년 높은 증가세를 기록하고 있음

〈표 Ⅲ-12〉 평택·당진항 잡화부두 품목별 처리비중(2014년)

(단위 : %)

	2010	2011	2012	2013	2014
양곡	100.0	23.9	0.8	1.1	3.6
모래	1.2	1.9	6.2	3.7	4.1
시멘트	0.0	0.0	4.1	0.5	0.0
유류	0.3	1.7	2.6	4.6	3.4
석탄	0.1	0.0	4.1	0.5	0.0
자동차	0.2	0.2	1.2	2.5	2.0
고철	3.2	4.8	6.5	9.8	6.7
철재	5.1	4.7	13.9	12.1	14.2
목재	89.2	82.7	80.8	72.2	85.9
철광석	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
기타광석	9.9	10.5	15.4	14.5	13.9
화공품	7.2	17.1	20.8	38.5	29.5
잡화	62.2	36.4	44.9	48.1	40.7
컨테이너	4.5	1.7	0.2	0.0	0.2

자료 : Port-Mis, KMI 재정리

◆ 타 전용부두에서 처리되는 잡화화물이 전용부두의 시설확보를 부족에 따라 잡화부두로의 전환가능성을 고려할 시 향후 잡화부두 전용사용률이 증가 될 여지가 있음

◆ 그러나, 현재 전용부두 여건을 고려할 시 전용부두의 기능을 수행키 위한 방안 마련이 필요한 실정임

열차페리 사업추진을 위한 대안항만

◆ 열차페리는 열차수송과 해상수송을 결합한 복합수송시스템임

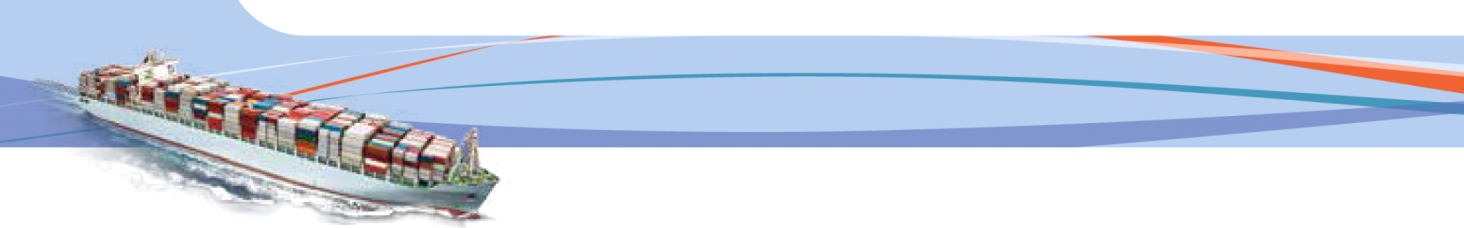
- ◆ 항만 내 별도의 하역작업이 최소화됨에 따라 하역에 따른 비용과 시간소요가 절감되는 효과가 있는 반면, 화차 대기를 위한 대규모 정차장을 확보해야하며, 철도시설 건설에 따른 초기투자비용이 높은 단점이 있음
- ◆ 그러나, 100년 이상 유럽을 중심으로 국가 간 화물 및 여객수송에 활용되어 오고 있으며, 중국도 연태-대련 간 열차페리를 운영하고 있음
- ◆ ‘유라시아 이니셔티브’ 실현을 위해 현재 단절된 북한과의 철도네트워크망 및 불안한 상호간 관계를 고려할 시 대안으로 평택·당진항에 열차페리를 통한 ‘유라시아 이니셔티브’ 대안으로 고려하고 있음

〈그림 Ⅲ-5〉 열차페리 사업대상부두 위치도



◆ 평택·당진항 내항 전면해상 다목적부두 예정지는 항만기본계획 상 열차페리 기능까지 고려하여 계획되어 있음

- ◆ 포승-평택선 개발에 따라 서해선과 경부선과 연결되어 철도수송망을 통한 국내 항만 간 화물이동이 가능하며, 대중국과의 교역비중이 높은 항만 특성을 고려할 시 열차페리 시범항만으로 고려되고 있음



- ◆ 반면 인천항의 경우 내항 3부두 이용에 대해 검토를 하였으나, 내항 3부두 인입선은 야적장 확보 및 안전사고 방지 등을 위해 철거가 되었으며, 인근 1·8부두도 내항 재개발사업에 따라 철도기반시설 등이 철거될 예정임
- ◆ 또한, 인천항은 도심에 위치하고 있어 화물열차가 도심을 통과할 시 교통안전 및 혼잡에 대한 문제점 등이 제기되었으며, 지자체 검토결과 사업의 경제성을 확보하기 부족하다고 판단되어 추진하였던 열차페리 시범사업을 철회함
- ◇ 그러나 열차페리 사업을 위해서는 충분한 물동량 확보를 통한 사업타당성을 확보하여야 하는데 현재 중국과의 교역현황 등을 고려할 시 한계가 있을 것으로 보임
 - ◆ 선박건조(또는 용선)에 따른 신조비용과 철도인입선 건설 등 높은 초기투자비용에 따른 경제성을 확보하기 위한 물동량을 확보하기에는 한계가 있을 것으로 전망됨
 - ◆ 특히, 국제카페리가 운영 중인 상황에서 추가로 열차페리가 운영되게 되면, 계획 대비 낮은 물동량실적에 따른 선사들의 운영여건 악화로 이어질 여지가 있음
 - ◆ 또한, 상호간 수출과 수입 간의 물동량 불균형은 내륙까지 운송된 화차 회수를 위한 추가적인 비용과 시간 투자로 인해 수익성 창출에 한계로 작용할 것으로 보임
- ◇ 중국의 실크로드 정책에 따른 유럽과의 화물수송에 박차를 가하며 개발이 이루어지고 있으며, 그에 따른 내륙에 위치한 국가들의 성장으로 물동량 창출이 가능하게 된다면, 향후 열차페리의 적정 사업성 확보가 가능하게 될 여지도 있음에 따라 지속적인 모니터링이 필요한 상황임

● 신규 국제여객터미널 건설

- ◇ 현재 운영 중인 2개의 여객부두에는 5개의 국제카페리항로가 이용하고 있어 항로가 집중되는 목요일에는 스케줄이 중복되어 정박지에서 선박이 대기한 후 다시 부두에 정박하는 등의 운영이 이루어지고 있음
 - ◆ 일조항로는 타 항로와의 타임스케줄이 중복됨에 따라 접안선석이 부족하여 PNCT에서 운영하는 컨테이너부두를 이용하고 있음
 - ◆ '14년 여객과 화물은 각각 49만 명, 14만 8천TEU를 처리하며 연평균 10% 이상의 두자릿수 성장세를 기록하는 등 국제카페리를 통한 관광객 및 화물수요가 지속적

으로 증가하고 있음

〈표 Ⅲ-13〉 평택·당진항 카페리 운항일정

부두	항로명	구 분	Mon	The	Wed	The	Fri	Sat	Sun
1부두	연운항	입 항	15:00			16:30			
		출 항	23:00				19:00		
	위해	입 항		10:00		10:00	18:00	10:00	
		출 항		19:30		22:00	22:00		18:00
2부두	영성	입 항	9:00			8:30		9:00	
		출 항		20:00		20:00		20:00	
	엔타이	입 항			9:30		9:30		9:30
		출 항			20:00		20:00		18:30
PNCT	일조	입 항	13:00		15:30		18:30		
		출 항	18:00		20:30		23:00		

◇ 그에 따라, 증가하는 수요에 대응하고 이용객들의 시설이용편의성 증대를 위하여 신규 국제여객터미널 건설을 추진함

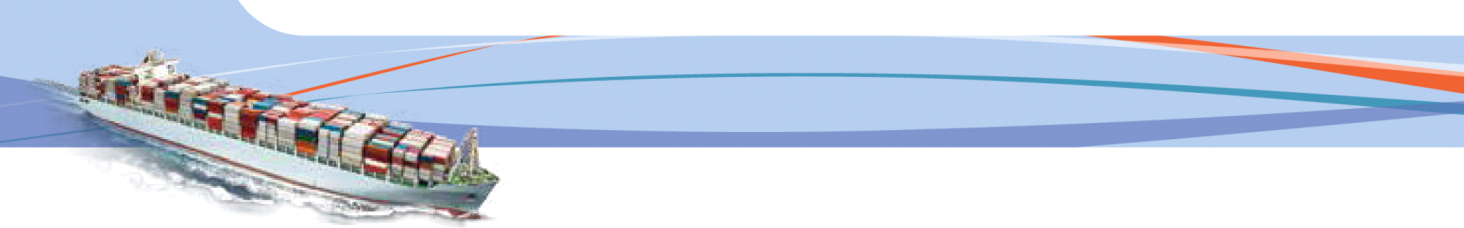
◆ '06년 신규 국제여객부두 건설계획에 대해 발표하였으며, '08년 예타조사를 통해 사업성을 평가(B/C 0.96~1.04, 민자사업 기준)함

◆ '09년 민간투자사업 기본설계 및 타당성조사 용역을 통해 BTO방식으로 사업을 추진하여 진행하였으나, 금융위기에 따른 민간사업자부재로 사업이 중단되어 재정사업으로 전환함

◆ 그러나, 부처 간 이해관계에 따라 재정사업 전환이 실패하여 민자로 재전환하였으나 사업공고에 따른 입찰자가 없어 자동유찰되어 '14년 7월에 민간투자사업지정 취소에 대해 고시함

◇ 그러나, 최근에 재정사업으로 재추진되며 총 1,856억 원의 사업비를 투자하여 신규국제여객터미널을 '20년 개장을 목표로 추진하고 있음

◆ '15년 5월에 33억 원의 국비를 투입하여 여객부두 건설공사에 대한 실시설계용역을 시행하였으며, 올해 12월에 완료할 예정임



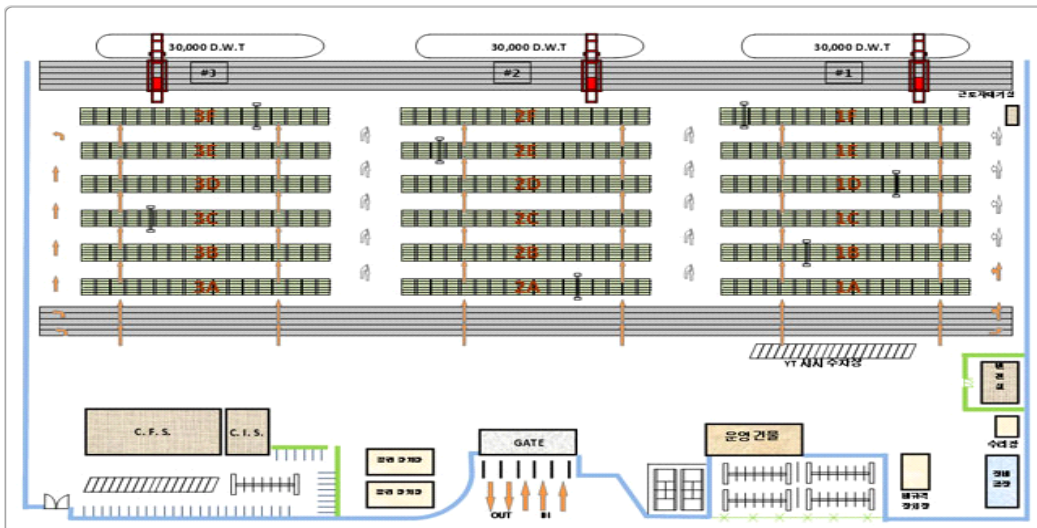
❶ 다양한 신규 부두개발사업

- ◆ 평택·당진항은 비관리청 항만공사 및 민간투자사업 2건, 재정부두 1건 등의 신규 부두개발사업이 현재 추진 및 검토 중에 있음
 - ◆ 서부두 내항 #10-11번 선석(양곡부두 인접)은 잡화부두(3만 톤급 2선석)로서 민간사업자가 비관리청 항만공사로 진행하며, 우드펠릿, PKS, 펄프 등의 잡화성 화물들을 연간 100만 톤 이상 처리할 계획임
 - ◆ 비관리청사업과 동시에 서부두 내항 #12-13번 선석에 재정을 통한 잡화부두 2선석을 개발하여 평택·당진항의 증가하는 잡화 및 철재 등의 화물처리를 위한 인프라 확보를 통해 부두경쟁력을 강화할 계획으로 현재 검토 중에 있음
 - ◆ 송악부두에 인접한 송산지구 일반부두 잡화부두 2선석은 민간투자방식으로 개발하여 운영할 예정으로서 당진시에서 발생하는 잡화성 화물에 대해서 집중 처리함으로써 물류비 절감 등에 기여할 계획임

❷ 민자부두 기능전환 건

- ◆ 평택·당진항에는 송악부두, 양곡부두 등의 민간자본으로 건설되어 운영 중인 부두들이 있으며, 이 중 동부두 내항 컨테이너 및 잡화부두(#14-16번 선석)는 최소운영수익보장(MRG)이 협약됨
 - ◆ 평택동방아이포트(PNCT)에서 운영 중에 있으며, 3만 톤급 3선석에 14m의 수심과 720m의 안벽을 갖추고 있음
 - ◆ 3선석이 컨테이너부두로 개발이 되었으나, 이 중 #16번 선석은 한시적으로 잡화부두로 기능변경되어 사용되고 있으며, '14년 계약만료에 따라 컨테이너로의 기능이 재전환되어야 하나, 협의를 통해 연단위로 계약이 이루어지고 있음

〈그림 Ⅲ-6〉 PNCT 선석 배치도



- ◆ PNCT는 한중항로 완전개방에 따라 양국 간 교역량 증대에 따라 증가될 대중국 물동량 처리를 위하여 개발이 이루어졌으나, '08년말부터 발생한 세계경제위기에 따른 완전개방 무산과 더불어 해운시장 침체에 따라 발생 물동량이 기대치를 달성하기에 어렵게 됨
- ◆ 한중 항로 개발여건을 반영한 2차 수정계획 시 '20년 418만 8천TEU로 전망된 반면, 3차 기본계획 시 개방 무제한 연기에 따라 '20년 전망치가 160만 2천TEU로 50% 이하 수준으로 하향 조정됨

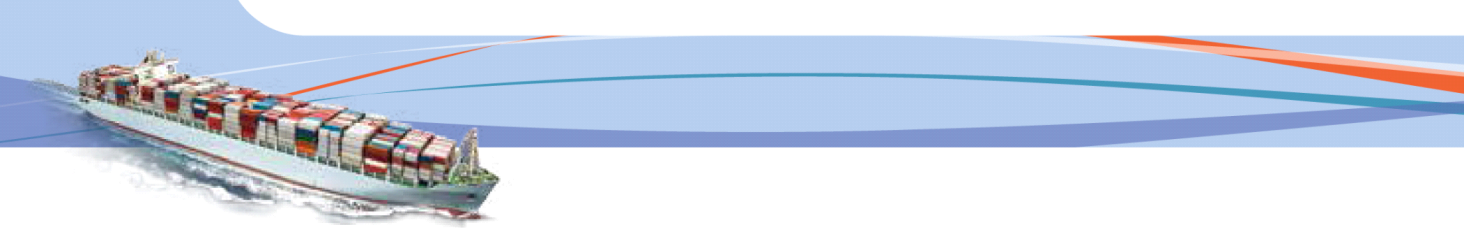
〈표 Ⅲ-14〉 평택·당진항 컨테이너 물동량 전망결과 비교

(단위 : 천TEU)

	2010	2011	2015	2020	비고
2차수정계획	997	1,216	2,506	4,188	한·중 항로 개방 반영
3차기본계획	447	511	873	1,602	한·중 항로 개방 미반영

자료 : 전국 무역항 기본계획(2차, 2차 수정, 3차), KMI 재정리

- ◆ 그에 따라, 컨테이너부두(#14-15번 선석) 시설이용률은 34.7%로 낮은 실적을 기록하였으나, 상대적으로 잡화부두로 사용되고 있는 #16번 선석의 경우 시설 이용률이 77.4%로 상대적으로 높은 실적을 나타내고 있음



〈표 Ⅲ-15〉 평택·당진항 PNCT 시설이용률

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

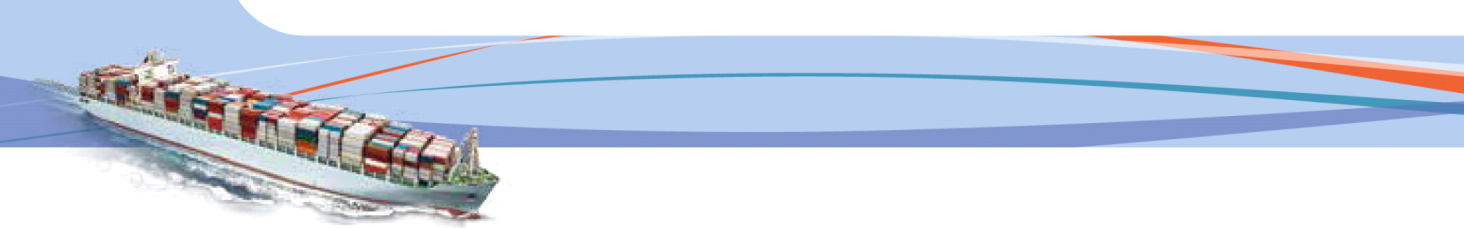
		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
물동량 (유류제외)	동부두 #14	9	54	74	73	104
	동부두 #15	0	42	35	30	21
	동부두 #16	13	22	202	336	553
하역능력	동부두 #14	180	180	180	180	180
	동부두 #15	180	180	180	180	180
	동부두 #16	714	714	714	714	714
시설이용률	동부두 #14	4.8	29.8	41.3	40.8	57.9
	동부두 #15	0.0	23.2	19.6	16.8	11.7
	동부두 #16	1.8	3.1	28.2	47.1	77.4

- ◇ 컨테이너부두로 운영 중인 2선석 중 1선석을 잡화로 기능전환 건에 대하여 현재 검토 중에 있으나, 그동안의 운영사의 불법행태 등을 고려할 시 이해 당사자간 의견 조율이 필요할 것으로 보임
- ◇ 그러나, MRG에 따른 지속적인 국가보조금 지원이 계속됨에 따른 혈세 낭비가 지속되도록 할 것인지 잡화부두 전환에 따른 부두기능 활성화로 부두의 운영여건을 개선토록 할 것인지에 따른 조속한 방안마련이 필요할 것으로 보임

6) 결론

- 평택·당진항은 '14년 전국 항만물동량의 8.3% 차지하였으며, 5번째 가장 많은 화물을 처리한 항만임
- ◇ 수도권 화물을 주로 처리하며, 인천과 더불어 대중국 교역중심항만으로 철강, 자동차 중심의 기간산업위주로 발달된 항만임
- 총 53개의 일반부두 뿐만 아니라 국제카페리부두, 돌핀부두 등이 운영 중에 있음

- ◇ 동부두는 배후산업단지 및 주거시설 위치하고 있어 컨테이너, 자동차, 철재 등의 클린화물 위주로 운영되고 있으며, 서부두는 시멘트, 양곡 등의 분진성화물이 주를 이루고 있음
 - ◆ 동부두 배후산업단지에는 PDI(Pre-Delivery Inspection)업체들이 입주하고 있어 국내 수입자동차 대부분을 처리하는 제1의 항만임
 - ◇ 고대부두와 송악부두는 배후에 현대제철, 동국제강 등의 대형철강업체들이 위치하고 있어 철재, 고철 및 관련 원재료(석탄, 철광석 등)의 처리비중이 높은 특징을 나타내고 있음
 - ◇ 특히, 평택·당진항은 송악부두와 고대부두, 양곡부두 등과 같은 자가부두들의 비중이 전체 대비 60% 이상을 차지하고 있어 상대적으로 공용부두 비중이 낮은 특징이 있음
- 평택·당진항에는 현재 다양한 사업계획 및 검토가 이루어지고 있는데 항만 운영의 효율성을 제고할 수 있도록 사업이 추진되어야 할 것임
- ◇ 운영적인 측면에서는 전용부두 사용실적을 고려할 수 있는데, 공용으로 사용되는 잡화부두의 경우 전체잡화화물의 40%수준만 처리하고 있으며, 그 외 잡화화물은 타부두에서 처리되고 있음
 - ◆ 잡화화물 외에 철재, 고철, 화공품 등의 비잡화성화물 처리비중이 최근까지 증가하고 있음
 - ◇ 열차페리 및 신규 잡화부두 건설 등에 대한 개발계획이 현재 검토가 이루어지고 있음
 - ◆ 열차페리는 유라시아 이니셔티브 실현을 위한 대안으로서 초기 높은 시설투자비용에 따른 사업성확보를 위한 적정물동량을 유치하기에는 현재 여건으로서는 한계가 있을 것으로 보이나 향후 발전상을 고려할 시 지속적인 모니터링이 필요한 상황임
 - ◆ 비관리청 및 민간투자사업, 재정사업 등 다양한 화물부두 개발에 대하여 현재 검토가 이루어지고 있으며, 평택·당진항의 물동량 증가세를 고려할 시 사업추진에



대한 타당성을 확보할 수 있을 것으로 보임

- ◆ 그 외 운영여건 개선을 위한 민자부두의 부두기능 전환 등에 대해서도 검토가 이루어지고 있으나 이해관계자 간의 지속적인 협의할 것으로 보임

● 평택·당진항은 지속적인 부두개발 및 배후 산업생산시설들이 위치함에 따라 물동량 창출에 대한 여건이 우수한 항만으로서, 이에 대응키 위한 효율적인 공급시설계획이 뒷받침되어 항만경쟁력을 더욱 강화할 수 있도록 할 필요가 있음

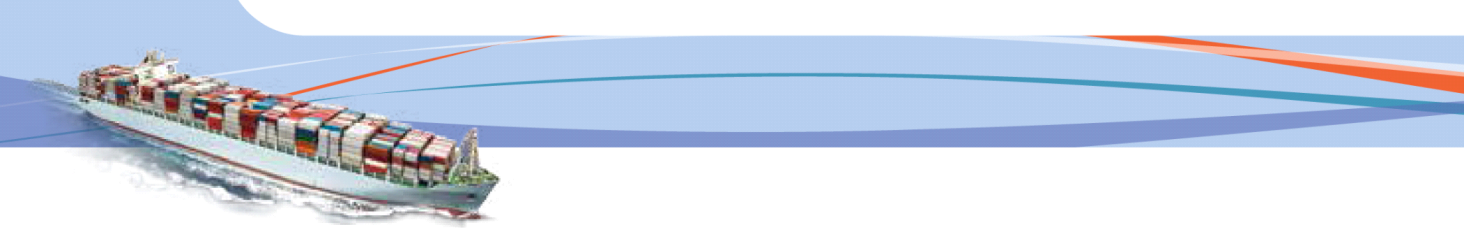
- ◆ 또한, 화물 뿐만 아니라 향후 건설되어질 국제여객터미널과 연계한 친수 공간 조성, 제2종 배후산업단지 건설 등을 통한 다양한 부가가치 창출이 가능한 복합기능항만으로서 발전이 이루어지도록 해야 함

2. 초대형 컨테이너선 기항에 따른 인천항 컨테이너부두 대응방안 분석

항만수요예측센터 이경한 연구원

1) 서론

- '15년 6월, 세계 2대 해운선사 얼라이언스인 G6는 인천신항 첫 입항을 개시하며 '동북아-미주'노선 컨테이너 운송 서비스를 시작함
 - ◇ 컨테이너 서비스 항로명은 CCI(Central China 1 Service)이며, 미주발 정기 컨테이너선의 기항은 인천항 갑문개항 이후 초유의 일임
 - ◇ G6 얼라이언스는 미국 LA항, 부산항, 광양항, 인천항을 거쳐 중국의 칭다오항 등을 기항하며, 약 6,800TEU급 컨테이너 선박을 투입하여 주 1회 서비스를 제공할 예정임
 - ◆ 기항선박은 현대상선의 '현대도쿄호'이며, 길이 303.83m, 선평 40m, 깊이 24.2m에 총 톤수 7만 4천 톤급의 중대형 컨테이너선임
- 본격적인 초대형 컨테이너 선박의 기항에 따라 인천항 컨테이너 물동량 증가 세는 탄력을 받을 것으로 보이며, 인천신항 및 남항 컨테이너 부두의 경우 수심증설 등의 대응방안이 필요할 것으로 보임
 - ◇ '15년 이후 2만TEU급 이상의 초대형 컨테이너 선박의 본격적인 발주가 시작되었으며, '17년 이후 순차적으로 인도될 예정임
 - ◇ 인천 남항 및 내항의 경우 수심의 제한으로 기항 가능한 선박의 최대규모는 약 4천TEU급이며, 인천신항의 수심은 약 14~16m 수준임
 - ◇ 대형선인 8천TEU급 컨테이너선의 항해가능수심은 흘수 12.5m이며, 선박 침하현상 1.8m 고려시 약 14.3m의 수심 확보가 필요함



- 본 고에서는 전 세계 컨테이너선 운항 및 인도 현황을 살펴보고 초대형 컨테이너 선박기항에 따른 인천항 컨테이너부두의 대응방안에 대해 살펴봄

2) 세계 초대형 컨테이너선 운항 현황

- '15년 이후 2만TEU급 이상의 컨테이너선 15척 발주를 시작으로 향후 초대형 컨테이너선 운항 시대가 도래 할 것으로 예상됨¹⁰⁾
 - ◇ '15년 8월 기준 2만TEU급 이상 초대형 컨테이너 선박은 20척이 발주된 상태이며, '17년 이후 순차적으로 인도 예정 (현재 2만TEU급 이상 운항 선박은 없음)
 - ◆ 캐나다 선사 시스팬(Seaspan)사, 현대중공업에 2만TEU급 2척 발주('15.5)
 - ◆ 일본 쇼에이키센, 이마바리(Imabari) 조선에 2만TEU급 2척 최초 발주('15.3)
 - ◆ 일본 MOL, 삼성중공업에 2만TEU급 4척 발주('15.3)
 - ◆ Orient Overseas Int'l, 삼성중공업에 2만TEU급 6척 발주('15.3)
 - ◆ CMA-CGM, 한진중공업과 3척의 2만TEU급을 발주('15.3)
 - ◆ 1만8,000TEU급 선박을 최초로 운항한 머스크도 2만TEU급 발주 계획 중
- 시장지배력 강화를 위해 대형 선사들은 2만TEU급 이상 컨선의 추가 발주를 당분간 지속할 것으로 예상됨¹¹⁾
 - ◇ 초대형 '컨'선의 발주 증가 배경은 해운업계의 전략적 얼라이언스 체결이 가장 큰 원인으로 분석됨
 - ◆ 대형 얼라이언스(2M, G6, CKYH+E, O3)와 업체간 M&A 등 규모의 경제 실현으로 대형선 투입을 통한 시장지배력 강화 필요성 대두

10) Clarkson(2015)

11) 자료: Alphaliner(2015), 해양한국, "2만TEU 컨선 시대와 대응", 499호, 2015. 3.

Ⅲ. 항만포커스

- ◆ G6 얼라이언스 소속의 OOCL(홍콩 국적선)과 CSAV(칠레 국적선)와 '14년 1월 합병한 Hapag- Lloyd(독일)도 2만TEU급 이상 컨선 발주를 검토 중에 있음

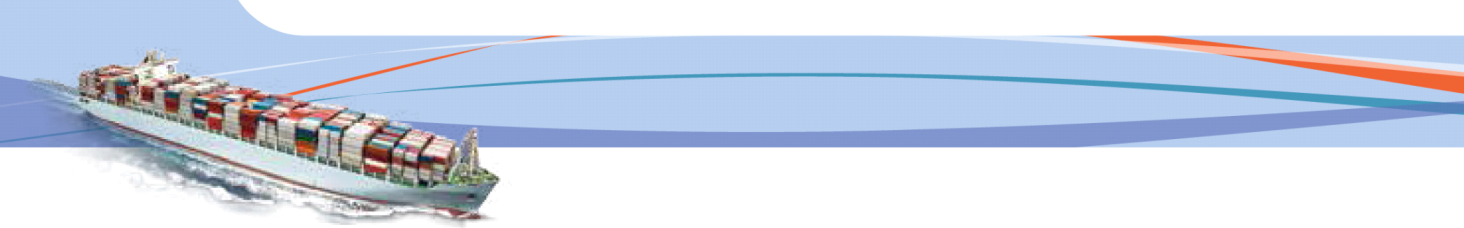
〈표 Ⅲ-16〉 2만TEU급 컨테이너선 발주 현황('15년 4월 기준)

No.	Size (TEU)	계약일자	인도시점	제조사	발주처
1	20,150	2015-03-02	2017	Imabari Shipbuilding	Imabari Shipbuilding
2	20,150	2015-03-02	2017	Imabari Shipbuilding	Imabari Shipbuilding
3	20,150	2015-03-02	2017	Samsung HI	Mitsui O.S.K. Lines
4	20,150	2015-03-02	2017	Samsung HI	Mitsui O.S.K. Lines
5	20,150	2015-03-02	2017	Samsung HI	Mitsui O.S.K. Lines
6	20,150	2015-03-02	2017	Samsung HI	Mitsui O.S.K. Lines
7	20,600	2015-04-06	2017	HHIC-Phil. Inc.	CMA-CGM
8	20,600	2015-04-06	2017	HHIC-Phil. Inc.	CMA-CGM
9	20,600	2015-04-06	2017	HHIC-Phil. Inc.	CMA-CGM
10	21,100	2015-03-31	2017	Samsung HI	Orient Overseas Intl
11	21,100	2015-03-31	2017	Samsung HI	Orient Overseas Intl
12	21,100	2015-03-31	2017	Samsung HI	Orient Overseas Intl
13	21,100	2015-03-31	2017	Samsung HI	Orient Overseas Intl
14	21,100	2015-03-31	2017	Samsung HI	Orient Overseas Intl
15	21,100	2015-03-31	2017	Samsung HI	Orient Overseas Intl

자료 : Clarkson(2015)

- '15년 3월 기준, 운항 중인 7,500TEU급 이상 대형 컨테이너선은 688척(601만TEU)이며, 전 세계 '컨'선박 중 약 13.6%의 비중을 차지함

- ◆ 동급 선박(7,500TEU)의 향후 비중을 보면, '15년 12월에는 799척(856만 TEU) 28.8%, '18년 12월 913척(1천만TEU) 16.6%로 전망됨
- ◆ '18년 12월 전망치는 '15년 3월 실적 대비하여 척수로는 약 33% 증가, 톤 수로는 약 66% 증가하는 것임(225척, 400만TEU 증가)
- ◆ 대형 선사들의 8,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선 발주로 인해 초대형선 운항 비중은 향후 지속적으로 증가할 전망¹²⁾



〈표 Ⅲ-17〉 전 세계 컨테이너 선박 운영 현황 및 전망

TEU 구간	실적 (2015.3.1.기준)		전망 (2015.12.31.기준)		전망 (2018.12.31.기준)	
	척수	TEU총계	척수	TEU총계	척수	TEU총계
18,000~20,000	19	351,264	36	670,972	61	1,148,868
13,300~17,999	84	1,193,377	111	1,602,907	149	2,142,122
10,000~13,300	171	2,041,644	181	2,142,846	200	2,339,956
7,500~9,999	414	3,618,779	471	4,140,113	503	4,434,451
5,100~7,499	502	3,095,368	512	3,156,723	512	3,156,723
4,000~5,099	746	3,384,286	751	3,407,225	762	3,456,182
100~3,999	3,112	6,123,251	3,201	5,113,231	3,312	5,346,025
합계	5,048	18,614,592	5,263	20,234,017	5,499	22,024,327

주 : 100TEU 미만 선박은 생략함

자료 : Alphaliner, 2015. KMI 재작성

〈표 Ⅲ-18〉 글로벌 정기선사 얼라이언스 구축 현황

전략적 협력	주요 선사	시기
2M	Maersk Line(덴), MSC(스)	발표 : 2014.7 개시 : 2015.01.
G6	Grand Alliance(NYK(일), Hapag-Lloyd(독), OOCL(홍)) + New World Alliance(APL(싱), 현대상선(한), MOL(일))	발표 : 2011.12 개시 : 2012.03.01
O3	CMA CGM(프) + UASC(UAE) + 중국(CSCL)	발표 : 2014.9.9 개시 : 2015.01.
CKYH + Evergreen	CKYH(COSCO(중), K-LINE(일), YANG MING(대), 한진해운(한)) + Evergreen	발표 : 2011.12 개시 : 2012.04

자료 : Alphaliner 2015.

12) 본 고에서는 대형선을 8,000TEU(아래 테이블 상에서는 7,500TEU 이상) 이상 선박으로 분류하였음

〈표 Ⅲ-19〉 인천항 기항 얼라이언스 사례(2M)

얼라이언스	서비스명	기항 항만
2M	Dragon	Dalian, Xingang, Incheon , Busan, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Chiwan, Yantian, Singapore, Port Klang, King Abdullah, Marsaxlokk, La Spezia, Genoa, Fos, Valencia, Gioia Tauro, Port Said, King Abdullah, Jeddah, Port Klang, Singapore, Xiamen, Dalian
	Tiger	Qingdao, Incheon , Busan, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian, Chiwan, Singapore, Port Said, Beirut, Istanbul, Evyap, Piraeus, Marsaxlokk, Port Said, King Abdullah, Jebel Ali, Khor Fakkan, Singapore, Yantian, Qingdao
	Great Sea	Incheon , Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yantian, Chiwan, Singapore, Port Klang, Evyap, Istanbul, Constants, Odessa, Ilyichevsk, Istanbul, Piraeus, Port Said, Singapore, Xiamen

자료 : Clarkson 2015.

3) 초대형 컨테이너선 항만 기항 요건

● 2만TEU급 컨테이너선 운항시 항만은 안벽 480m, 전면수심 16m, 향로수심 18m 및 24열 C/C 배치 등의 입항 조건이 필요할 것으로 예상됨

◆ 2만TEU급 컨테이너 선박은 일반적으로 전장 약 400m, 폭 약 60 m, 흘수 16m에 해당하는 제원 보유

◆ 컨테이너 수용능력은 내부선적(In hold) 약 8,450TEU, 외부선적(On deck) 약 11,580TEU로 총 2만TEU 적재 가능

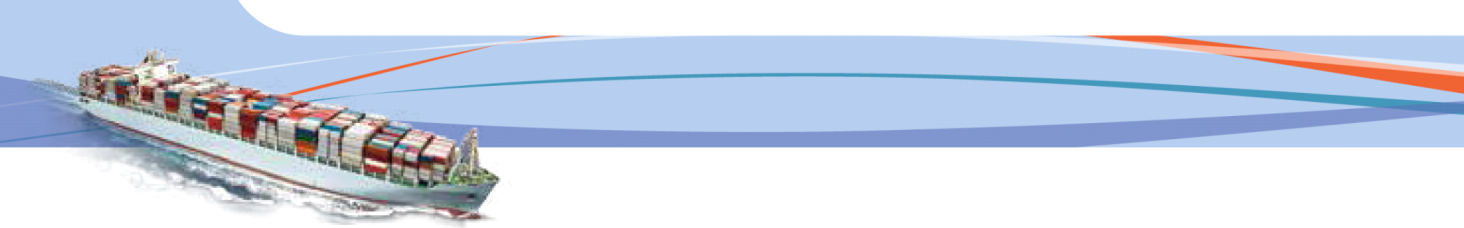
◆ 일반적으로 22노트의 속도로 운항할 것으로 추정됨

◆ 2만TEU급 선박의 안전한 입·출항을 위해서는 충분한 안벽 길이(480m), 전면수심(16m 이상), 향로수심(약 18m) 및 기타 하역장비(22~24열 C/C)



4) 인천항 컨테이너 부두 운영 현황

- 인천항에는 내항·남항에 총 5개의 컨테이너 터미널(연간 하역능력 1,847만 5천톤/112만TEU)이 운영 중에 있으며, 인천신항의 경우 일부 개장함
- 내항 컨테이너 부두에서는 벌크화물이 주로 처리되고 있으며, 향후 내항 재개발에 따라 부두 운영사의 단계적 통폐합 예정임
 - ◇ 컨테이너 부두인 내항 4부두는 잡화부두로 변경('20년)이 계획되어 있고, 인천신항에 컨테이너 전용부두 추가 개발이 계획되어 있음
 - ◇ 따라서 향후 인천항 내 컨테이너 물동량은 남항 및 개장 예정인 신항 컨테이너 터미널에서 처리될 예정
- 인천 남항에는 총 4개의 컨테이너 부두가 운영 중이고 수심은 4~14m, 총 하역능력은 88만TEU이며, 7개 선석을 보유함
 - ◇ 남항의 안벽연장, 전면수심, 하역기기(C/C) 등은 초대형 컨테이너선박이 접안하기 어려운 상황임
 - ◆ 현재 남항 컨테이너 부두의 안벽 최대 전면수심은 14m, 항로수심은 15m 수준으로 2만TEU급 선박이 만재 입항할 경우 수심의 제한을 받을 뿐 아니라, 운영 중인 크레인(C/C)의 하역능력도 제한적인 상황임
 - ◆ 8,000TEU급의 경우 남항 ICT부두 및 EICT부두에서 제한적으로 수용가능(수심, 하역기기, 부두길이 등에서는 제한)
- '15년 6월 일부 개장한 인천신항 컨테이너 부두 1-1단계(선광터미널, 한진 터미널)의 수심은 14~16m이며, 1-2단계(운영사 미정)의 경우 완공시 15~16m 수준이 될 예정
 - ◇ 인천신항 컨테이너 부두 1-1단계는 선광컨테이너터미널(주) 및 한진컨테



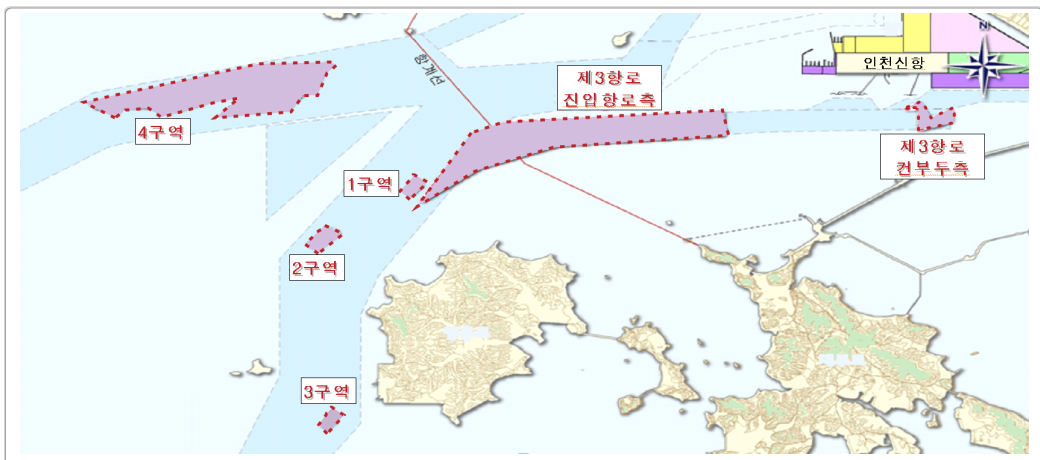
이너터미널(주)이 운영 예정이며, 현재 한시적으로 선광터미널 개장 및 운영 중임

- ◆ 한진컨테이너터미널(주)은 '16년 상반기 개장 예정이며, 인천신항 컨테이너 부두 1-1단계 완공시 총 하역능력 120만TEU 및 6개 선석을 보유하게 됨
- ◆ 인천신항 컨테이너 부두 1-2단계(부두연장 800m)의 경우 물동량 추이를 고려하여 '17년 또는 '18년 준공 예정이며, 수심은 약 15~16m임
- ◆ 신항의 경우 8,000TEU급 선박의 수용이 가능하며, 하역기기 및 부두길이도 충분할 것으로 분석되나 2만TEU급 선박의 안전한 기항을 위해선 일부 항로수심 및 안벽수심의 추가증설이 필요할 것으로 예상됨

🌊 인천신항 증심준설 추진 현황

- ◆ 인천신항 활성화 및 원양항로 개설, 국가경쟁력 강화를 위해 대형선박 (8,000TEU)의 접안이 가능하도록 항로를 증심(14m→ 16m)
- ◆ 사업기간 : '14 ~ '18년 (총사업비 : 1,816억 원)
- ◆ 사업위치 : 인천광역시 연수구 송도동 송도신도시 남측해역
- ◆ 사업량 : 항로 폭 500m, 증심준설량 2,142만^m³

〈그림 Ⅲ-8〉 인천신항 항로수심 증설 위치도



자료 : 해양수산부 항만정책과

〈표 Ⅲ-20〉 인천항 컨테이너 부두 현황

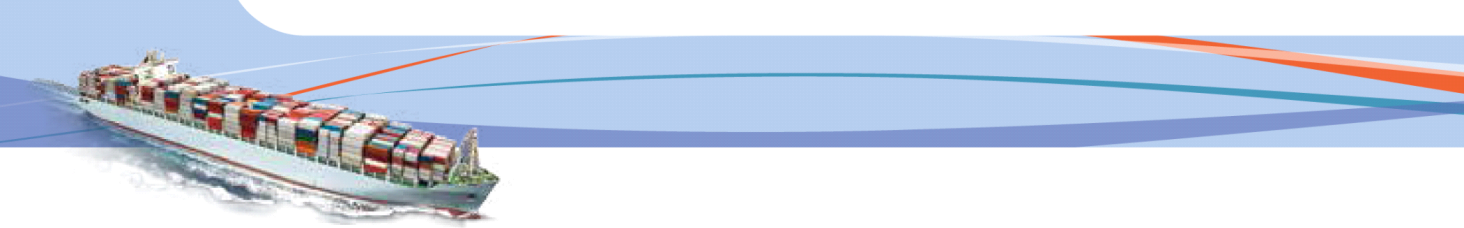
구분		선석길이	선석수	수심	하역능력	하역장비
남항	ICT	600m	4만톤급 2선석	14m	40만TEU	C/C5,T/C14,R/S2,Y/T25,E/H2,샤시35
	SICT	407m	1만8천톤급 2선석	11m	24만TEU	C/C4,T/C14,R/S3,Y/T13,F/L6,샤시29
	대한통운	222.5m	5천톤급 2선석	4m	10만TEU	C/C2,T/C4,R/S1,Y/T64,F/L18,샤시201
	E1CT	259m	3만톤급 1선석	12m	14만TEU	C/C2,T/C6,R/S2,Y/T10,E/H1,샤시20
내항	4-1	425m	1만톤급 1선석 2만톤급 1선석	10.7m	24만TEU 3,955만톤	C/C7,T/C8,Y/T49, 샤시367
	4-2	535m	4만톤급 1선석 5만톤급 1선석			
신항	1-1 (선광)	300m	3천TEU급 1선석	15~16m	60만TEU	C/C7, T/C24, Y/T149 (22열)
		500m	2천TEU급 2선석			
	1-1 (한진)	300m	3천TEU급 1선석		60만TEU	
		500m	2천TEU급 2선석			
	1-2	1,000m	2천TEU급 4선석		68만TEU	미정
		700m	4천TEU급 2선석		48만TEU	

자료 : 해양수산부, KMI 재정리

5) 인천항 컨테이너 물동량 현황

● 인천항 컨테이너 물동량은 '00년 이후 연평균 10.0% 증가하여 '14년 232만 5천TEU를 기록함

- ◆ 인천항의 '14년 컨테이너 총물동량은 '00년대비 약 282.2% 증가한 수치이며, 국내 3대 컨테이너 항만(부산항, 인천항, 광양항) 중 가장 높은 증가율을 기록함
- ◆ '14년 환적물동량의 경우 '01년 이후 22.8% 증가하여 가장 높은 증가율을 기록하였으나, 총물동량 중 점유비중은 0.7%로 가장 낮은 수치를 기록함



◇ 수출입 물동량의 비중은 '00년 79.1%에서 '14년 98.8%로 증가하였으며, 인천항 컨테이너 물동량의 대부분을 차지함

〈표 Ⅲ-21〉 인천항 컨테이너 물동량 현황('00~'14)

(단위 : 천TEU, %)

구분	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	증가율
수입	274	229	359	392	451	558	695	834	857	785	949	1,006	1,005	1,113	1,203	11.2
수출	210	229	292	317	377	498	637	793	810	739	889	926	915	996	1,104	12.6
환적	-	1	2	3	5	6	13	18	24	19	21	18	16	18	17	22.8
연안	128	125	117	108	102	86	33	18	12	36	44	48	47	35	11	-160
합계	611	585	770	821	935	1,149	1,377	1,664	1,703	1,578	1,903	1,998	1,982	2,161	2,335	10.0

자료 : SP-IDC

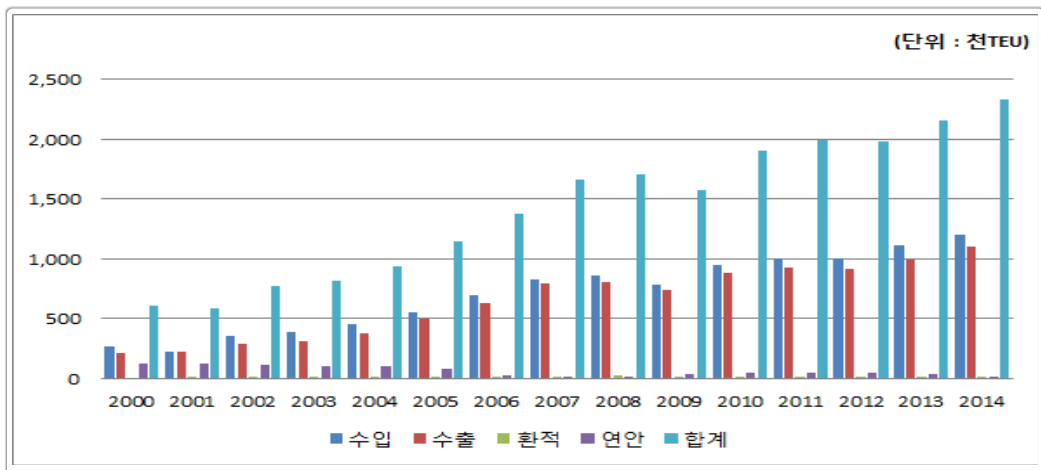
〈표 Ⅲ-22〉 인천항 총 컨테이너 물동량 대비 수출입 비중('00~'14)

(단위 : %)

구분	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
수입	44.8	39.2	46.6	47.8	48.3	48.6	50.4	50.1	50.3	49.7	49.9	50.3	50.7	51.5	51.5
수출	34.3	39.2	37.9	38.7	40.3	43.3	46.2	47.7	47.6	46.8	46.7	46.3	46.2	46.1	47.3
환적	0.0	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.9	1.1	1.4	1.2	1.1	0.9	0.8	0.8	0.7
연안	20.9	21.4	15.2	13.2	10.9	7.5	2.4	1.1	0.7	2.3	2.3	2.4	2.3	1.6	0.5
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : SP-IDC

〈그림 Ⅲ-9〉 인천항 컨테이너 물동량 추이('00~'14)



자료 : SP-IDC

● 인천항 품목별 컨테이너 물동량은 '04년 1,435만 6천 톤을 기록한 이후 연평균 10.6% 증가하여 '14년 3,937만 4천 톤을 기록함

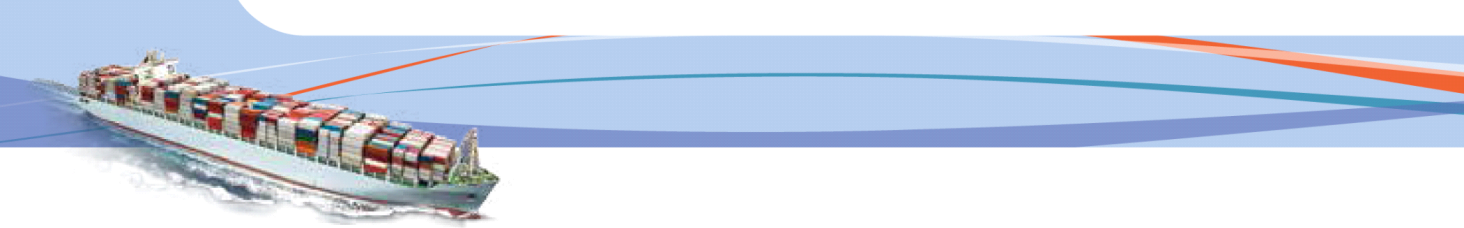
- ◇ '14년 기준 컨테이너를 통해 운송된 13개 품목 중 잡화의 경우 90.3%로 가장 높은 비중을 차지했으며, 철광석의 경우 '04년 이후 가장 높은 증가율인 58.7%를 기록함
- ◇ 인천항 품목별 컨테이너 비중의 경우 잡화 및 자동차, 철재, 화공품, 목재 등 5개 품목이 약 99.4%로 대부분을 차지함('14년 기준)
- ◇ '04~'14년 기간, 감소세를 보인 품목인 시멘트(-11.3%), 유류(-6.7%), 목재(-3.7%), 철재(-0.8%)를 제외한 모든 품목의 컨테이너를 통한 운송이 증가함

〈표 Ⅲ-23〉 인천항 품목별 컨테이너 물동량 현황('04~'14)

(단위: 천 톤, %)

구분	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	증가율
석탄	0	0	1	1	3	1	0	1	2	0	0	13.4
모래	-	0	0	3	13	12	6	22	12	6	1	-
시멘트	6	1	0	10	5	1	2	5	2	5	2	-11.3
철광석	0	0	8	15	22	18	15	47	29	24	17	58.7
양곡	4	24	24	29	45	13	12	29	32	28	22	18.6
유류	71	8	28	34	40	56	126	100	80	46	35	-6.7
고철	3	2	7	9	19	13	26	17	32	30	45	30.4
가방석	36	35	51	47	49	54	62	78	133	94	96	10.4
목재	1,057	855	450	353	316	441	521	692	507	462	722	-3.7
화공품	122	169	222	420	474	636	852	890	1,087	1,073	741	19.8
철재	982	1,280	338	408	577	658	915	839	1,191	937	909	-0.8
자동차	644	1,026	743	1,061	1,786	1,495	1,633	1,927	1,294	2,033	1,235	6.7
잡화	11,431	14,786	20,295	23,853	23,869	22,440	27,192	28,129	28,777	31,853	35,549	12.0
합계	14,356	18,188	22,167	26,243	27,217	25,839	31,362	32,775	33,177	36,589	39,374	10.6

자료 : SP-IDC



● 인천항의 대중국 컨테이너 교역 물동량은 '04년 45만 1천TEU를 기록한 이후 연평균 11.9% 증가하여 '14년 138만 8천TEU를 기록함

- ◇ 이와 같은 물동량 증가율은 동 기간 인천항 총 컨테이너 물동량 증가율인 9.6%를 초과하는 수치이며, 중국과의 교역이 차지하는 비중이 점차 높아 지는 추세임을 시사함
- ◇ '14년 기준, 인천항에서 처리된 컨테이너 물동량 중 대중국 교역 비중은 약 59.5%를 기록하였으며, '04년 비중인 48.2%대비 약 11.3% 증가함
- ◇ 대중국 환적물동량의 경우 가장 높은 비중인 65.6%를 기록하였으며, 뒤이어 수출 63.7%, 수입 56.0% 순을 기록함

〈표 Ⅲ-24〉 인천항 대중국 컨테이너 교역 물동량 현황('04~'14)

(단위 : 천TEU, %)

구분	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	증가율
전체	451	665	877	1,093	1,106	975	1,181	1,232	1,203	1,282	1,388	11.9
수입	231	330	425	521	520	489	613	636	611	652	674	11.3
수출	218	330	443	558	568	471	552	585	583	618	703	12.4
환적	2	5	10	13	18	16	16	11	9	11	11	16.7

자료 : SP-IDC

〈표 Ⅲ-25〉 인천항 대중국 컨테이너 교역 물동량 비중('04~'14)

(단위 : %)

구분	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
전체	48.2	57.9	63.7	65.7	65.0	61.8	62.1	61.7	60.7	59.3	59.5
수입	51.2	59.2	61.1	62.5	60.7	62.3	64.6	63.3	60.8	58.6	56.0
수출	57.7	66.3	69.5	70.4	70.1	63.7	62.1	63.2	63.8	62.1	63.7
환적	49.1	69.6	75.8	74.5	76.0	84.7	77.8	61.4	57.1	64.7	65.6

자료 : SP-IDC

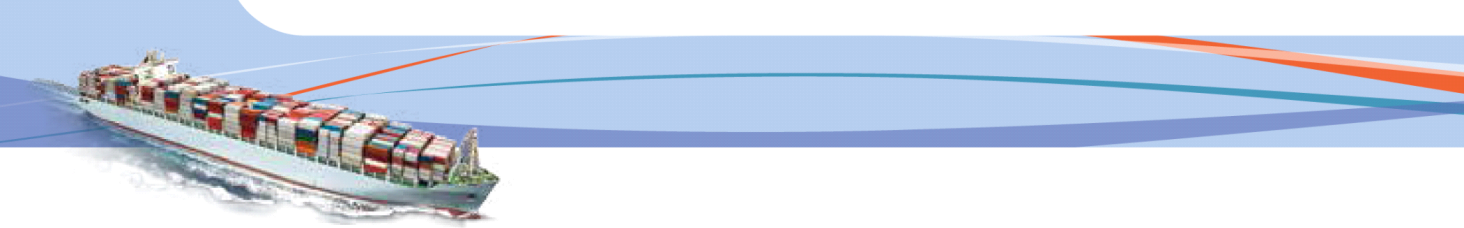
6) 인천항 컨테이너 부두 대응 방안

● 인천신항의 항로수심 증설 및 하역기기 증강을 통한 초대형 컨테이너선 기항 여건 마련 필요

- ◇ 인천신항의 하역기기(22열 이상) 및 선석길이(약 800m), 전면수심(14~16m)의 경우 8,000TEU급 선박의 통항은 가능하지만 항로수심(18m)이 충분히 확보되지 않아 2만TEU급 선박의 안전한 접안이 어려운 상황임
- ◇ 향후 2만TEU급 초대형 컨테이너선의 인천항 기항시 요구되는 항로수심 확보를 위한 정부차원의 수심증설사업 시행 필요
- ◇ 추가적으로 야드 내 하역노동자들을 대상으로 한 주기적인 교육을 통해 하역작업의 효율화 및 생산성 증대 방안의 모색 필요

● 남항 컨테이너 부두 기능 재배치 검토 필요

- ◇ 남항에서 운영 중인 컨테이너 부두의 평균수심은 4~14m이며, 이는 8천 TEU급 선박 항해가능수심인 14.3m(홀수 12.5m + 선박침하현상 1.8m)를 하회하는 수준임
- ◆ 현재 남항 컨테이너 부두는 8,000TEU급 컨테이너 선박의 접안은 가능하지만 일부 부두(ICT 및 EICT)에 해당함
- ◆ 향후 2만TEU급 이상 컨테이너 선박 기항 시 남항 인근 항로 접근 자체가 불가하고 선석길이 미달로 접안이 어려우며, 접안시 하역기기의 운용도 어려운 상황임
- ◇ 따라서 향후 변화하는 해상운송 형태 및 규모에 대비한 남항 ‘컨’부두의 기능 재정립 필요
- ◆ 향후 증가하는 컨테이너 물동량 및 다양한 선대의 효율적 처리를 위한 ‘투-포트 전략 (남항-신항)’ 혹은 특정 부두 기능변경을 통한 ‘선택과 집중 전략(신항)’ 필요



● 인천항 컨테이너 부두의 ‘환적 전문항 육성 정책’ 검토 필요

- ◇ 초대형 컨테이너선의 주된 운송 영역은 환적물동량이며, 이를 전문으로 취급하기 위해 기존 인천항 컨테이너 부두 처리 품목의 다변화 필요
 - ◆ 신항 개장과 더불어 G6 초대형 컨테이너선의 취항에 따라 향후 인천항의 환적 컨테이너 물동량 증가세에 탄력이 붙을 것으로 예상됨
 - ◆ '14년 기준 인천항 컨테이너 물동량 중 환적물동량 비중은 0.7%로 매우 낮은 상황이고 처리품목의 다양성도 낮으며, 수출입 물동량이 대부분을 차지함
 - ◆ 신규 취항 가능 얼라이언스 별 특정화주 및 품목별 데이터 수집을 통한 적극적인 항만 마케팅과 더불어 중국 및 기타 경쟁항만과의 항로 및 정보 네트워크구축을 통한 환적화물 유치 필요
- ◇ 추가적으로 인천항의 주된 컨테이너 교역 항만인 북중국항만의 환적화물 취급 가능여부 분석 후 북중국항만의 환적기능을 수행하는 기존항 대비 비용경쟁 우위 전략 수립 검토 필요
 - ◆ 북중국항만 대비 인천항 이용시 경쟁우위 판별을 위해 타 경쟁 환적항만대비 인천항의 모션이로(mainline ship deviation)¹⁴⁾ 시간 및 비용 관련 비교/분석 필요

● 향후 본격적인 초대형 컨테이너선 기항에 대비하여 ‘고성장 컨테이너 물류허브항만’ 전략수립 검토 필요

- ◇ 수도권에 위치한 화주의 경우 인천항을 이용하는 것이 부산항대비 내륙 운송비용이 저렴한 이점이 있으며, 본격적인 신항 개장으로 인해 인천항을 통한 미주 및 구주지역 수출입 수요의 점진적 증가가 예상됨
- ◇ 또한 한·중FTA 타결로 인한 대중 컨테이너 수출입 물동량의 급증에 대비하여 신항 배후지에 수도권 화주를 중심으로 한 정부차원의 물류센터 건립 등을 통한 컨테이너 중심항만 진입전략 수립 검토 필요

14) 정기 서비스 제공 선박이 주 항로를 벗어나 타 항로에 진입하는 것

7) 결론

◎ 초대형 컨테이너선 기항에 대비한 컨테이너 부두 항만시설의 확충 검토 필요

- ◇ 컨테이너 부두의 안벽수심, 선석길이, 하역능력 및 물동량 예측치의 총체적인 분석을 통해 효율적이고 안정적인 물동량 처리 가능 여건 조성필요
- ◇ 또한, 항로중심 준설사업을 통한 항해수심 확보, 하역능력 증강 및 기존 부두시설 통합 등을 통해 초대형 컨테이너선 기항 가능한 항만시설 확충 필요

◎ 이원화 되어 운영 중인 인천항 컨테이너 부두의 기능 재정립 검토 필요

- ◇ 남항 및 신항으로 이원화 되어 분리 운영 중인 인천항 컨테이너 부두는 선석별 수심 및 하역능력의 차이가 극명하여 향후 선박대형화 추세에 대비한 선급별 부두별 기능 특화가 요구됨
- ◇ 따라서 인천항 컨테이너 부두의 선급별 컨테이너선 기항 가능여부 분석 및 장기적인 플랜 하에 부두별 기능 전문화 및 재정비를 통한 경쟁력 제고 방안 수립 필요

◎ 본격적인 다국적 대형 컨테이너 선사 기항에 따라 예상되는 환적물동량수요 증가에 대비하여 기존대비 환적 컨테이너 처리품목의 다양화 필요

- ◇ 인천항 컨테이너 물동량은 수출입 화물이 대부분이고 처리중인 환적화물 품목이 제한적인 상황이므로 향후 초대형 컨테이너 선박의 주된 운송영역인 환적물동량 창출을 위한 전략 수립 필요
- ◇ 이를 위해 인천항의 국내외 환적경쟁항만에서 처리 중인 환적 컨테이너 물동량의 품목별 분석 및 항만여건 진단을 통해 인천항 컨테이너 부두 환적 물동량 창출 방안 및 배후부지 개발방향 재정립이 요구됨

IV. 부 록

1. '15년 7월 물동량
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적



1. '15년 7월 물동량

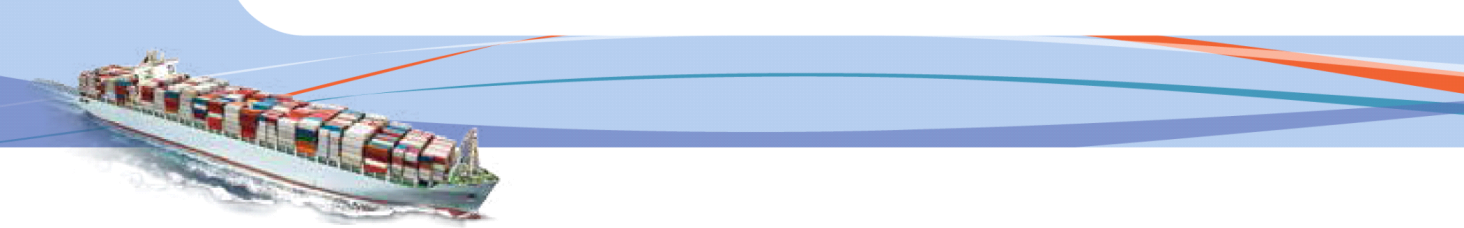
 '15년 7월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2015년 7월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	28,025,055	1,489,432	498,598	30,013,085
인천항	3,355,837	5,642,608	3,318,745	12,317,190
평택·당진항	726,694	6,466,578	1,876,572	9,069,844
경인항	46,996	1,000	-	47,996
동해·목호항	14,681	2,729,149	33,226	2,777,056
삼척항	-	535,341	1,918	537,259
속초항	-	207	512	719
옥계항	-	629,783	34,822	664,605
대산항	140,364	1,751,395	4,818,046	6,709,805
보령항	-	1,166,407	6,222	1,172,629
태안항	-	1,299,309	7,974	1,307,283
군산항	219,349	1,456,106	80,870	1,756,325
장항항	-	33,579	88	33,667
목포항	60,020	1,637,561	66,236	1,763,817
완도항	15,659	104,799	566	121,024
여수항	-	248	81,177	81,425
광양항	2,944,006	7,723,918	9,721,595	20,389,519
포항항	118,530	5,341,137	24,046	5,483,713
미산항	15,604	1,335,120	97,999	1,448,723
삼천포항	-	929,069	5,229	934,298
옥포항	-	575,898	6,134	582,032
장승포항	-	-	88	88
진해항	-	227,570	3,735	231,305
통영항	-	18,904	4,735	23,639
고현항	-	624,103	5,661	629,764
하동항	-	1,084,894	6,242	1,091,136
울산항	398,592	4,331,847	10,884,950	15,615,389
제주항	44,300	209,037	59,263	312,600
서귀포항	15,007	9,550	1,202	25,759
호산항	-	-	349,760	349,760
기타	-	3,216,087	249,002	3,465,089
합계	36,140,694	50,570,636	32,245,213	118,956,543

자료: SP-IDC



● '15년 7월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2015년 7월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	376,240	380,819	844,186	-	1,601,245
인천항	102,198	93,207	1,143	936	197,484
평택·당진항	23,324	24,922	178	-	48,424
경인항	1,696	1,644	-	-	3,340
동해·묵호항	685	576	-	-	1,261
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	4,911	4,406	-	-	9,317
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	951	1,328	366	-	2,645
장항항	-	-	-	-	-
목포항	180	157	-	10,522	10,859
완도항	-	-	-	1,157	1,157
여수항	-	-	-	-	-
광양항	65,890	72,617	43,733	-	182,240
포항항	4,314	4,319	-	-	8,633
마산항	544	704	-	-	1,248
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	3	-	-	-	3
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	-	-
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
히동항	-	-	-	-	-
울산항	12,759	16,866	60	-	29,685
제주항	-	-	-	5,646	5,646
서귀포항	-	-	-	1,109	1,109
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	-	-
합계	593,695	601,565	889,666	19,370	2,104,296

자료: SP-IDC

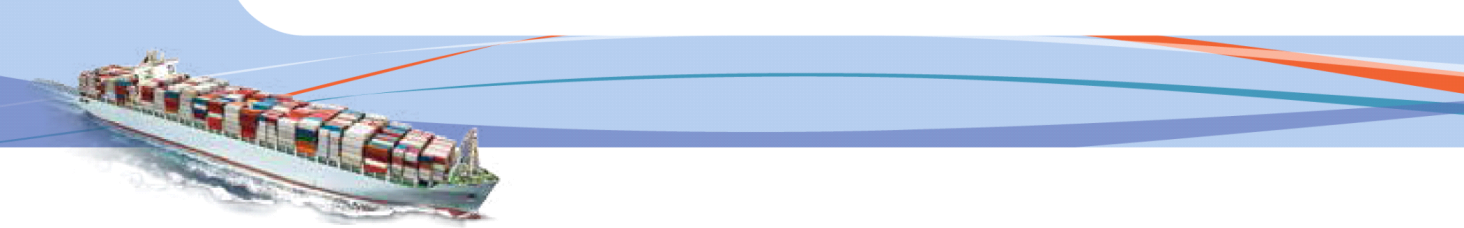
 '15년 7월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2015년 7월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	792,009	250,604	32,620	414,199	1,489,432
인천항	2,930,496	700,439	38,019	1,973,654	5,642,608
평택·당진항	3,936,990	1,111,700	468,199	949,689	6,466,578
경인항	-	-	-	1,000	1,000
동해·묵호항	689,471	580,260	-	1,459,418	2,729,149
삼척항	47,149	24,600	-	463,592	535,341
속초항	207	-	-	-	207
옥계항	103,705	178,800	-	347,278	629,783
대산항	1,163,613	494,886	-	92,896	1,751,395
보령항	1,156,424	-	-	9,983	1,166,407
태안항	1,291,100	-	-	8,209	1,299,309
군산항	848,014	141,176	294,922	171,994	1,456,106
장항항	11,027	2,000	-	20,552	33,579
목포항	145,094	397,975	13,523	1,080,969	1,637,561
완도항	229	128	-	104,442	104,799
여수항	-	-	-	248	248
광양항	4,846,497	487,369	1,064,636	1,325,416	7,723,918
포항항	4,067,879	649,733	-	623,525	5,341,137
마산항	143,606	426,008	255,583	509,923	1,335,120
삼천포항	839,811	-	-	89,258	929,069
옥포항	9,799	3,244	-	562,855	575,898
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	29,001	3,692	-	194,877	227,570
통영항	9,822	21	-	9,061	18,904
고현항	341,378	10,189	-	272,536	624,103
하동항	1,004,360	-	-	80,534	1,084,894
울산항	1,552,154	2,039,947	147,409	592,337	4,331,847
제주항	-	-	-	209,037	209,037
서귀포항	-	-	-	9,550	9,550
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	3,216,087	3,216,087
합계	25,959,835	7,502,771	2,314,911	14,793,119	50,570,636

자료: SP-IDC



● '15년 7월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2015년 7월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	5,913	1,687	-	490,998	498,598
인천항	2,065,329	351,346	-	902,070	3,318,745
평택·당진항	1,684,907	46,798	-	144,867	1,876,572
경인항	-	-	-	-	-
동해·묵호항	-	-	-	33,226	33,226
삼척항	-	-	-	1,918	1,918
속초항	-	-	-	512	512
옥계항	-	-	-	34,822	34,822
대산항	3,098,146	1,027,570	-	692,330	4,818,046
보령항	-	-	-	6,222	6,222
태안항	-	-	-	7,974	7,974
군산항	-	-	1,493	79,377	80,870
장항항	-	-	-	88	88
목포항	-	-	-	66,236	66,236
완도항	-	-	-	566	566
여수항	-	-	-	81,177	81,177
광양항	5,536,796	2,416,654	807,609	960,536	9,721,595
포항항	-	-	-	24,046	24,046
마산항	-	-	-	97,999	97,999
삼천포항	-	-	-	5,229	5,229
옥포항	-	-	-	6,134	6,134
장승포항	-	-	-	88	88
진해항	-	-	-	3,735	3,735
통영항	-	-	-	4,735	4,735
고현항	-	-	-	5,661	5,661
하동항	-	-	-	6,242	6,242
울산항	6,815,836	3,149,987	7,926	911,201	10,884,950
제주항	-	-	-	59,263	59,263
서귀포항	-	-	-	1,202	1,202
호산항	346,812	-	-	2,948	349,760
기타	-	-	-	249,002	249,002
합계	19,553,739	6,994,042	817,028	4,880,404	32,245,213

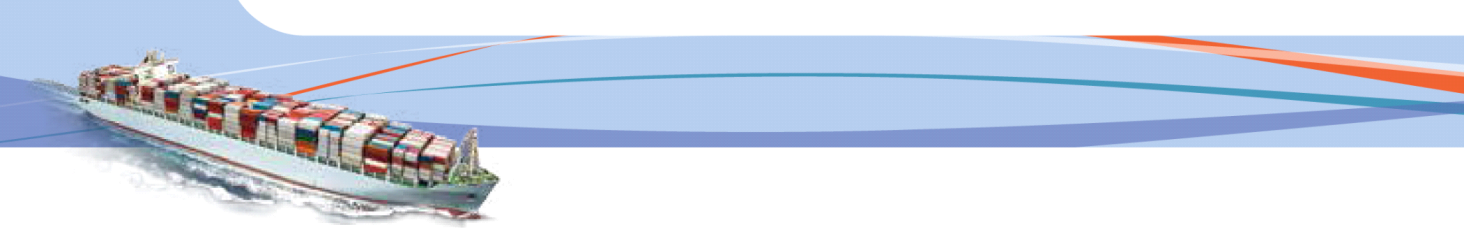
자료: SP-IDC

 '15년 7월 항만별 품목별 물동량

〈표 IV-5〉 국내 2015년 7월 항만별 품목별 물동량

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
부산항	106,930	138,774	-	99,392	34,265	5	526,373	16,386
인천항	340,041	216,090	841,241	1,545,290	232,789	5,274	617,306	156,558
평택·당진항	152,156	36,827	618,013	157,596	56,664	1,651,016	1,016,819	132,075
경인항	-	-	-	-	-	-	1,000	-
동해·묵호항	-	989,306	391,418	-	716	32,820	708	-
삼척항	-	470,794	-	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계항	-	483,739	88,000	-	-	-	-	-
대산항	-	-	970,901	-	-	-	-	-
보령항	-	-	1,156,424	-	-	-	-	-
태안항	-	-	1,291,100	-	-	-	-	-
군산항	101,015	80,307	-	55,600	153,932	-	53,395	13,014
장항항	-	20,552	-	-	-	-	-	-
목포항	-	72,009	45,450	96,888	4,650	-	468,470	24,132
완도항	-	-	-	-	-	-	400	300
여수항	-	-	-	-	-	-	-	-
광양항	-	310,904	1,848,654	65,711	1,883	2,107,546	594,346	1,344
포항항	-	89,842	1,172,015	48,027	-	2,367,263	1,024,915	111,753
마산항	-	194,371	-	124,700	14,643	-	302,315	19,057
삼천포항	-	-	839,066	49,040	-	-	8,727	-
옥포항	-	-	-	-	-	-	574,891	-
장승포항	-	-	-	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	199,822	92	-	8,208	1,887
통영항	-	-	-	-	-	-	10,941	111
고현항	-	-	-	16,283	-	-	606,041	-
하동항	-	-	1,004,360	-	-	-	-	-
울산항	82,436	155,827	124,195	121,971	67,938	-	401,710	18,687
제주항	-	22,127	-	22,950	-	-	90,147	1,000
서귀포항	-	-	-	8,850	-	-	-	700
호산항	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	-	52,447	-	2,451,870	-	37,410	325,057	5,033
합계	782,578	3,333,916	10,390,837	5,063,990	567,572	6,201,334	6,631,769	502,037

자료: SP-IDC



〈표 IV-5〉 국내 2015년 7월 항만별 품목별 물동량(계속)

(단위 : 톤, TEU)

자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계	구 분
					RT	TEU		
176,380	358,982	498,598	9,248	22,697	28,025,055	1,601,245	30,013,085	부산항
503,367	592,942	3,318,745	444,945	146,765	3,355,837	197,484	12,317,190	인천항
1,527,862	476,960	1,876,572	586,145	54,445	726,694	48,424	9,069,844	평택·당진항
-	-	-	-	-	46,996	3,340	47,996	경인항
575	12,146	33,226	1,301,460	-	14,681	1,261	2,777,056	동해·묵호항
-	-	1,918	64,547	-	-	-	537,259	삼척항
-	207	512	-	-	-	-	719	속초항
-	-	34,822	58,044	-	-	-	664,605	옥계항
-	26,835	4,818,046	8,060	745,599	140,364	9,317	6,709,805	대산항
-	-	6,222	9,983	-	-	-	1,172,629	보령항
-	-	7,974	8,209	-	-	-	1,307,283	태안항
416,845	461,651	80,870	85,392	34,955	219,349	2,645	1,756,325	군산항
-	6,010	88	7,017	-	-	-	33,667	장항항
829,194	7,088	66,236	82,684	6,996	60,020	10,859	1,763,817	목포항
99,742	4,357	566	-	-	15,659	1,157	121,024	완도항
-	-	81,177	248	-	-	-	81,425	여수항
1,063,009	114,442	9,721,595	1,081,806	534,273	2,944,006	182,240	20,389,519	광양항
36,286	19,835	24,046	470,325	876	118,530	8,633	5,483,713	포항항
454,870	206,365	97,999	16,800	1,999	15,604	1,248	1,448,723	마산항
-	-	5,229	32,236	-	-	-	934,298	삼천포항
-	1,007	6,134	-	-	-	3	582,032	옥포항
-	-	88	-	-	-	-	88	장승포항
-	14,357	3,735	2,500	704	-	-	231,305	진해항
-	7,852	4,735	-	-	-	-	23,639	통영항
-	848	5,661	-	931	-	-	629,764	고현항
-	-	6,242	80,534	-	-	-	1,091,136	하동항
954,629	450,629	10,884,950	474,315	1,479,510	398,592	29,685	15,615,389	울산항
34,490	38,323	59,263	-	-	44,300	5,646	312,600	제주항
-	-	1,202	-	-	15,007	1,109	25,759	서귀포항
-	-	349,760	-	-	-	-	349,760	호산항
95,999	133,380	249,002	9,229	105,662	-	-	3,465,089	기타
6,193,248	2,934,216	32,245,213	4,833,727	3,135,412	36,140,694	2,104,296	118,956,543	합계

자료: SP-IDC

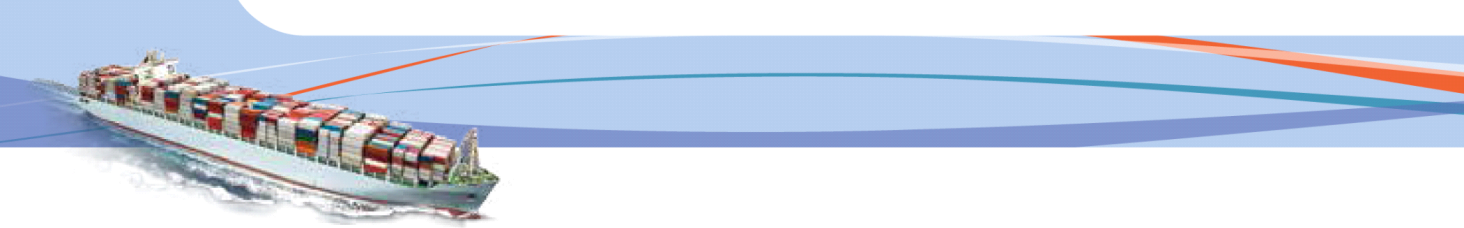
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

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·목호항	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
미산항	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·목호항	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
미산항	1,419,549	5,096,065	658,846	7,904,872	15,079,332
삼천포항	11,246,209	4,148	0	1,046,965	12,297,322
옥포항	3,705,415	74,396	0	4,084,613	7,864,424
장승포항	0	0	0	3,676	3,676
진해항	523,450	21,694	300	2,078,348	2,623,792
통영항	56,421	867	0	94,941	152,229
고현항	4,716,076	72,970	0	4,583,299	9,372,345
하동항	13,197,327	0	0	361,829	13,559,156
울산항	102,192,572	63,122,516	2,568,056	23,147,629	191,030,773
제주항	5,015	1,380	0	2,358,592	2,364,987
서귀포항	0	0	0	514,956	514,956
기타항	0	0	0	39,218,258	39,218,258

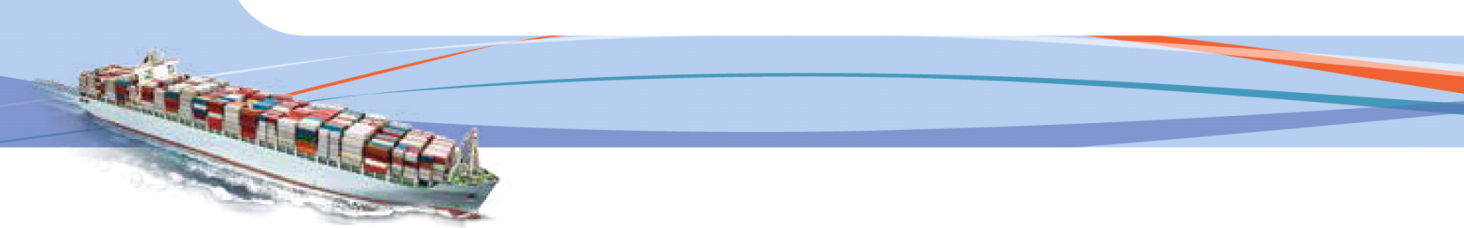
자료 : SP-IDC

 2012년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	625,006,930	287,945,697	195,585,643	230,050,498	1,338,588,768
부산항	55,542,491	81,320,611	161,826,817	13,350,881	312,040,800
인천항	87,838,708	21,277,820	583,288	34,239,668	143,939,484
평택·당진항	70,736,085	17,637,423	4,478,956	7,859,633	100,712,097
경인항	163,221	60,817	216	41,522	265,776
동해·목호항	8,191,486	7,675,832	-	15,336,592	31,203,910
삼척항	401,243	653,700	-	4,768,558	5,823,501
속초항	709	29,462	-	6,559	36,730
옥계항	768,600	1,086,130	-	4,468,247	6,322,977
대산항	46,438,911	13,252,059	656,939	9,774,507	70,122,416
보령항	12,315,774	-	-	204,597	12,520,371
태안항	12,660,842	-	-	299,564	12,960,406
군산항	9,527,862	4,340,389	878,293	3,998,866	18,745,410
장항항	216,414	24,205	-	1,066,059	1,306,678
목포항	1,812,172	3,280,633	301,352	11,474,515	16,868,672
완도항	3,092	4,153	-	2,294,927	2,302,172
여수항	130,604	6,407	4,088,870	908,649	5,134,530
광양항	132,276,252	54,023,871	19,739,229	31,302,888	237,342,240
포항항	44,530,113	8,832,697	39,112	9,362,937	62,764,859
미산항	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
원도항	-	-	-	26,329	26,329
여수항	-	-	-	-	-
광양항	899,832	919,720	518,784	-	2,338,336
포항항	68,342	68,501	316	-	137,159
미산항	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	-	-	-	-	-

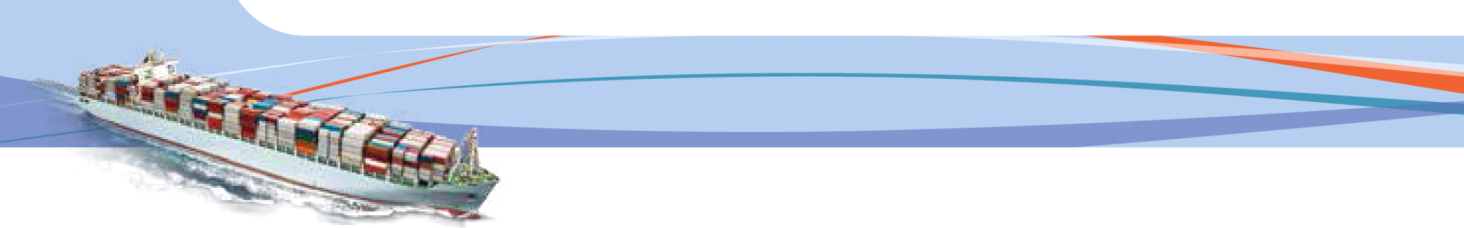
자료 : SP-IDC

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·목포항	776	997	-	-	1,773
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	665	720	20	-	1,405
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	24,682	39,055	2	-	63,739
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	15,302	20,457	7,096	-	42,855
장항항	-	-	-	-	-
목포항	6,686	6,717	-	80,517	93,920
완도항	-	-	-	25,083	25,083
여수항	-	-	-	-	-
광양항	859,997	888,060	536,479	300	2,284,836
포항항	56,285	57,545	819	-	114,649
미산항	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

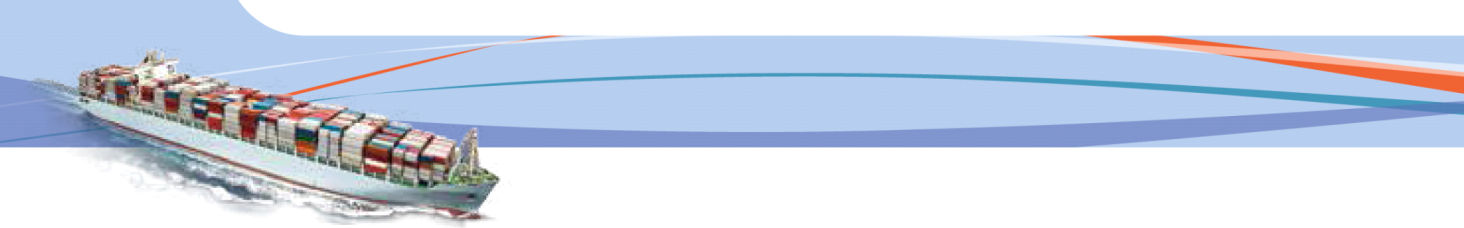
2014년 항만별 벌크 물동량

(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
원도항	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
미산항	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

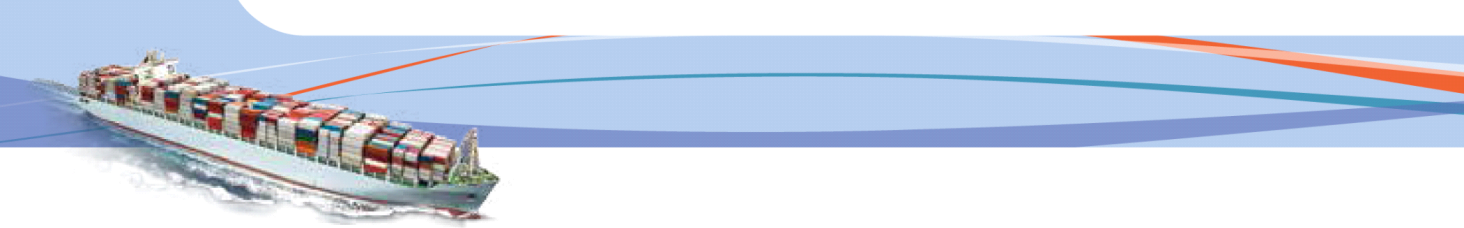
2012년 항만별 벌크 물동량

(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
미산항	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·목호항	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

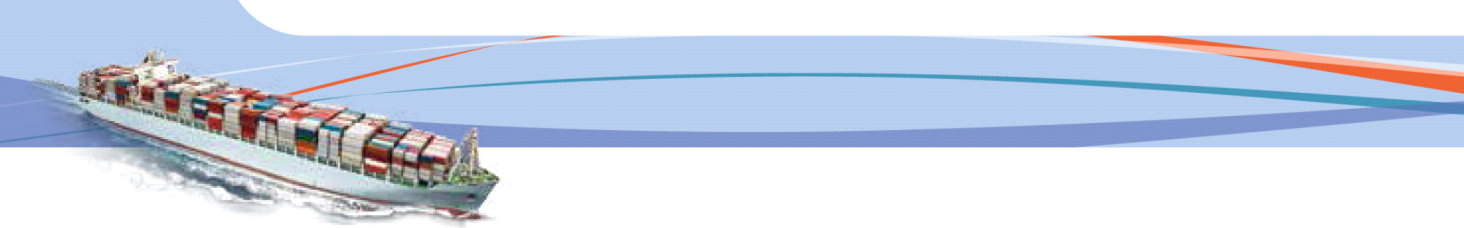
2013년 항만별 유류 물동량

(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
미산항	-	-	-	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
원도항	-	-	-	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
미산항	-	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

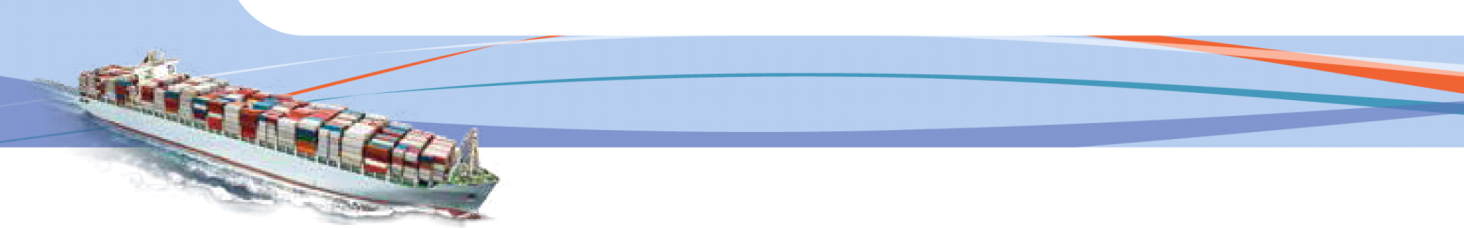
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

● 세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('12~'14)

(단위: 만TEU, %)

순위 '14	항만명	물동량						비고(순위)		
		'14	전년대비	'13	전년대비	'12	전년대비	'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	2,404	3.3	2,328	1.5	2,294	1.6	3	3	4
4	HongKong	2,223	-0.5	2,235	-3.3	2,312	-5.2	4	4	3
5	Ningbo	1,870	7.8	1,735	10.7	1,567	8.0	5	6	6
6	Busan	1,868	5.6	1,769	3.8	1,705	5.4	6	5	5
7	Guangzhou	1,660	8.4	1,531	3.9	1,474	3.4	7	8	7
8	Qingdao	1,658	6.8	1,552	7.0	1,450	11.4	8	7	8
9	Dubai	1,525	11.8	1,364	2.8	1,327	2.1	9	9	9
10	Tianjin	1,406	8.1	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	4.2	12	13	12
13	Kaohsiung	1,059	6.5	994	1.6	978	1.5	13	14	13
14	Dalian	1,001	-7.8	1,086	34.7	806	25.9	14	12	17
15	Hamburg	973	4.6	930	5.0	886	-1.7	15	15	14
16	Antwerp	898	4.7	858	-0.7	864	-0.2	16	16	15
17	Xiamen	857	7.0	801	11.3	720	11.6	17	17	19
18	TanjungPelepas	855	12.1	763	-0.9	770	2.4	18	19	18
19	LosAngeles	834	6.0	787	-2.6	808	1.8	19	18	16
20	LongBeach	682	1.3	673	11.2	605	-0.2	20	20	22
21	LaemChabang	658	9.1	603	3.4	583	3.0	21	22	23
22	TanjungPriok	650	-1.4	659	6.3	620	9.7	22	21	20
23	HoChiMinhCity	639	15.3	554	9.5	506	5.2	23	24	25
24	Bremen/Bremerhaven	578	-0.9	583	-4.7	612	3.4	24	23	21
25	NewYork/NewJersey	577	5.5	547	-1.1	553	0.5	25	26	24
26	Yingkou	561	5.8	530	9.3	485	20.3	26	27	27
27	Lianyungang	501	-8.7	549	9.4	502	3.5	27	25	26
28	Colombo	491	13.9	431	3.1	418	-1.9	28	32	32
29	Tokyo	489	0.6	486	2.3	475	2.4	29	28	28
30	Algeciras	455	1.1	450	9.5	411	14.2	30	30	33

자료 : www.lloydlist.com, KMI 작성



● 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2014)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,529	35	PortSaid	396	69	Manzanillo	236
2	Singapore	3,387	36	Sharjah/KhorFakkan	380	70	YeosuGwangyang	234
3	Shenzhen	2,404	37	Santos	368	71	Incheon	233
4	HongKong	2,223	38	Manila	365	72	Sydney	225
5	Ningbo	1,870	39	Piraeus	359	73	Fuzhou	224
6	Busan	1,868	40	Ambarli	349	74	Genoa	217
7	Guangzhou	1,660	41	Seattle/Tacoma	343	75	Zeebrugge	205
8	Qingdao	1,658	42	Savannah	335	76	Callao	199
9	Dubai	1,525	43	Colon	329	77	Houston	195
10	Tianjin	1,406	44	Balboa	324	78	ShahidRajae	184
11	Rotterdam	1,230	45	TanjungPerak	311	79	Barcelona	184
12	PortKlang	1,095	46	TangerMed	308	80	Southampton	183
13	Kaohsiung	1,059	47	Taicang	306	81	Charleston	179
14	Dalian	1,001	48	Salalah	303	82	Dammam	175
15	Hamburg	973	49	GioiaTauro	297	83	Karachi	172
16	Antwerp	898	50	Keelung+Taipei	294	84	Alexandria	168
17	Xiamen	857	51	Vancouver	291	85	Dandong	167
18	TanjungPelepas	855	52	Yokohama	289	86	Kingston	164
19	LosAngeles	834	53	Maarsalokk	287	87	Chittagong	162
20	LongBeach	682	54	Dongguan/Humen	284	88	Chennai	155
21	LaemChabang	658	55	Nanjing	276	89	Bangkok	154
22	TanjungPriok	650	56	Nagoya	274	90	Taichung	151
23	HoChiMinhCity	639	57	Mundra	272	91	Mersin	150
24	Bremen/Bremerhaven	578	58	Durban	267	92	Montreal	140
25	NewYork/NewJersey	577	59	Kobe	262	93	Freeport	140
26	Yingkou	561	60	Melbourne	255	94	Zhongshan	136
27	Lianyungang	501	61	LeHavre	255	95	Haikou	135
28	Colombo	491	62	Osaka	244	96	LaSpezia	130
29	Tokyo	489	63	Rizhao	242	97	Shantou	130
30	Algeciras	455	64	Oakland	239	98	Penang	126
31	JawaharlalNehru	445	65	Virginia	239	99	Ashdod	125
32	Valencia	444	66	Cartagena	239	100	Beirut	121
33	Jeddah	426	67	St.Petersburg	237			
34	Felixstowe	410	68	Yantai	236			

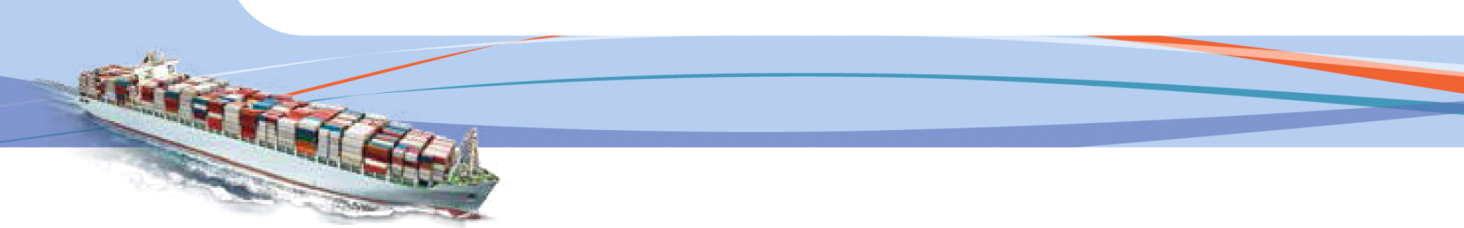
자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

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	Maarsalokk	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	Maarsalokk	254	88	Guayaquil	145
21	Bremen/Bremerhaven	612	55	Durban	253	89	San Juan	142
22	LongBeach	605	56	St.Petersburg	252	90	Chittagong	141
23	LaemChabang	583	57	Osaka	241	91	Taichung	140
24	NewYork/NewJersey	553	58	Oakland	234	92	Montreal	138
25	HoChiMinhCity	506	59	Shahid Rajaei	232	93	Haifa	137
26	Lianyungang	502	60	LeHavre	231	94	Bangkok	127
27	Yingkou	485	61	Nanjing	230	95	Mersin	126
28	Tokyo	475	62	Cartagena	220	96	Las Palmas	125
29	Jeddah	474	63	Gwangyang	215	97	La Spezia	125
30	Valencia	447	64	Virginia	211	98	Lázaro Cárdenas	124
31	JawaharlalNehru	426	65	Sydney	209	99	Zhongshan	120
32	Colombo	418	66	Genoa	206	100	Freeport	120
33	Algeciras	411	67	Manzanillo MIT	206			
34	Taicang	401	68	Manzanillo	199			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

월간 **항만과 산업**

2015年 8月 31日 印刷

2015年 8月 31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/애드원플러스 070)4390-3850

