

항만과 산업

Monthly Port & Industry

11
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	31
4) 유럽	32
5) 미주	34
6) 오세아니아	34
II. 항만 및 산업 동향	35
1. 국내 항만 및 산업동향	37
1) 부산항	37
2) 인천항	39
3) 여수·광양항	41
4) 울산항	41
5) 평택·당진항	43
6) 대산항	44
7) 포항항	44
8) 동해·묵호항	45
9) 군산항	46
11) 마산항	47



Contents

2. 국외 항만 및 산업동향	48
1) 중국	48
2) 아시아	49
3) 유럽	52
4) 미주	52
5) 아프리카	53
6) 오세아니아	54
3. 품목별 동향	56
1) 양곡	56
2) 시멘트	56
3) 석탄	57
4) 목재	58
5) 철광석	59
6) 모래	60
7) 철재/고철	61
8) 자동차	62
9) 잡화	63
10) 유류	64
 Ⅲ. 항만포커스	 65
1. 유라시아 지역 화물 수송 현황 - 중앙아시아를 중심으로 -	67
1) 개요	67
2) 유라시아 정의 및 교역 현황	68
3) 관련 정책 현황	71



Contents

4) 對유라시아 주요 운송 루트	73
5) 교역 한계점	78
6) 시사점	80
2. 세계 주요 항만의 부가가치 비교와 시사점	82
1) 개요	82
2) 세계 주요 항만의 부가가치	83
3) 세계 주요 항만의 운영현황	86
4) 결론	92
IV. 부 록	95
1. '15년 9월 물동량	97
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	103
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	106
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	109
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	112
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적	115



Contents

<표 차례>

<표 I -1> 국내 주요 항만의 10월 총물동량	3
<표 I -2> 컨테이너 물동량 월별추이	4
<표 I -3> 국내 항만별 10월 벌크 물동량(유류제외)	6
<표 I -4> 국내 항만별 10월 유류 물동량	7
<표 I -5> 국내 품목별 9월 물동량	8
<표 I -6> 2015년 10월 항만별 물동량 동향	22
<표 I -7> 2015년 10월 품목별 물동량 동향	23
<표 I -8> 해외 항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 현황	26
<표 I -9> 중국 2015년 9월 컨테이너 물동량 현황	27
<표 I -10> 중국 컨테이너 화물지수	28
<표 I -11> 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 9월 물동량 현황	29
<표 I -12> 인도 자와할랄 네루항 터미널별 실적	30
<표 I -13> 일본 주요항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 현황	31
<표 I -14> 싱가포르항 2015년 9월 물동량 현황	32
<표 I -15> 그단스크항 2015년 9월 물동량 현황	33
<표 I -16> 바르셀로나항 2015년 9월 물동량 현황	33
<표 I -17> 시드니항 2015년 10월 컨테이너 물동량 현황	34
<표 II -1> 부산 북항/신항 월별 컨테이너 처리실적	38
<표 II -2> 광양항 배후단지 조성 현황 및 계획	42
<표 II -3> '15년 10월 세계 조강생산량	61



Contents

<표 III -1> 對유라시아 교역 현황	70
<표 III -2> 對탄탄대륙 교역 현황	70
<표 III -3> 실크로드 경제지대 구성	72
<표 III -4> 對유라시아 주요 운송 루트	78
<표 III -5> 항만 부가가치산업 산정 항목	84
<표 III -6> 세계 주요 항만의 부가가치 산정결과	85
<표 III -7> 세계 주요항만의 1톤당 부가가치 산정결과(2011년 기준)	86
<표 III -8> 로테르담항 물동량 처리실적 추이	87
<표 III -9> 싱가포르항 물동량 처리실적	88
<표 III -10> 싱가포르 수리 및 벅커유 판매 실적	89
<표 III -11> 상하이 보세구 및 자유무역시범구 현황	90
<표 III -12> 상하이 자유무역구 현황	91
<표 IV -1> 2015년 10월 항만별 총물동량	97
<표 IV -2> 2015년 10월 항만별 컨테이너 물동량	98
<표 IV -3> 2015년 10월 항만별 벌크 물동량	99
<표 IV -4> 국내 2015년 10월 항만별 유류 물동량	100
<표 IV -5> 국내 2015년 10월 항만별 품목별 물동량	101



Contents

<그림 차례>

<그림 I -1> 국내 주요 항만의 10월 총물동량	3
<그림 I -2> 컨테이너 물동량 월별 추이	4
<그림 I -3> 컨테이너 물동량 월별 동향	5
<그림 I -4> 국내 항만별 10월 벌크 물동량(유류제외)	6
<그림 I -5> 국내 항만별 10월 유류 물동량	7
<그림 I -6> 국내 품목별 10월 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 9월 컨테이너 물동량 동향	24
<그림 I -21> 중국 주요 항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 동향	25
<그림 II -1> 국제여객부두 목적별 이용객 실적	40
<그림 II -2> 평택·당진항 파제제 신설 위치	43
<그림 II -3> 도쿄만 항만의 지정학적 위치	50



Contents

<그림 III-1> 유라시아 권역	69
<그림 III-2> 유라시아권역 철도 노선	73
<그림 III-3> 對유라시아 운송 루트(Route 1)	74
<그림 III-4> 對유라시아 운송 루트(Route 2)	75
<그림 III-5> 對유라시아 운송 루트(Route 3)	75
<그림 III-6> 對유라시아 운송 루트(Route 4)	76
<그림 III-7> 對유라시아 운송 루트(Route 5)	77
<그림 III-8> 對유라시아 운송 루트(Route 6)	77
<그림 III-9> 항만기능의 변화	82
<그림 III-10> 산업연관표의 기본구조	83
<그림 III-11> 세계 주요항만의 부가가치 항목별 비중	85
<그림 III-12> 로테르담항 배후단지 위치도	87
<그림 III-13> 상하이 자유무역시범구 위치	91

I. 월간통계

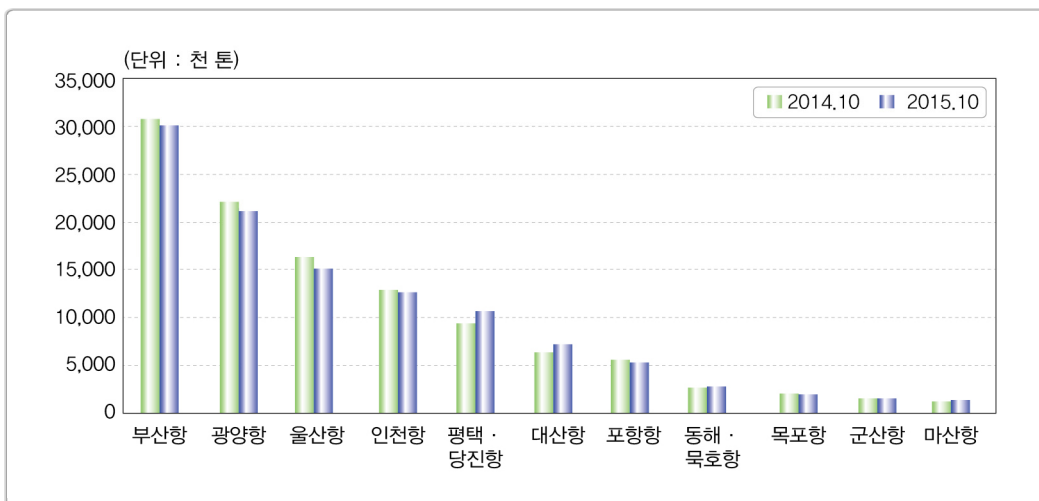
1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계



1. 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 10월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

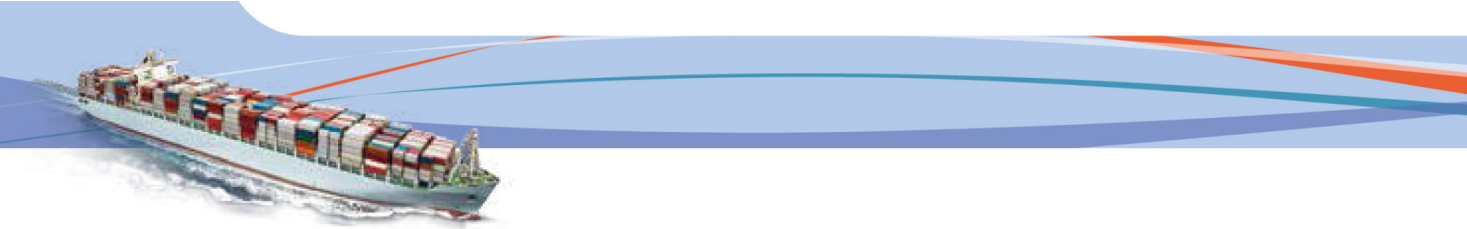
〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 10월 총물동량

(단위: 천 톤, %)

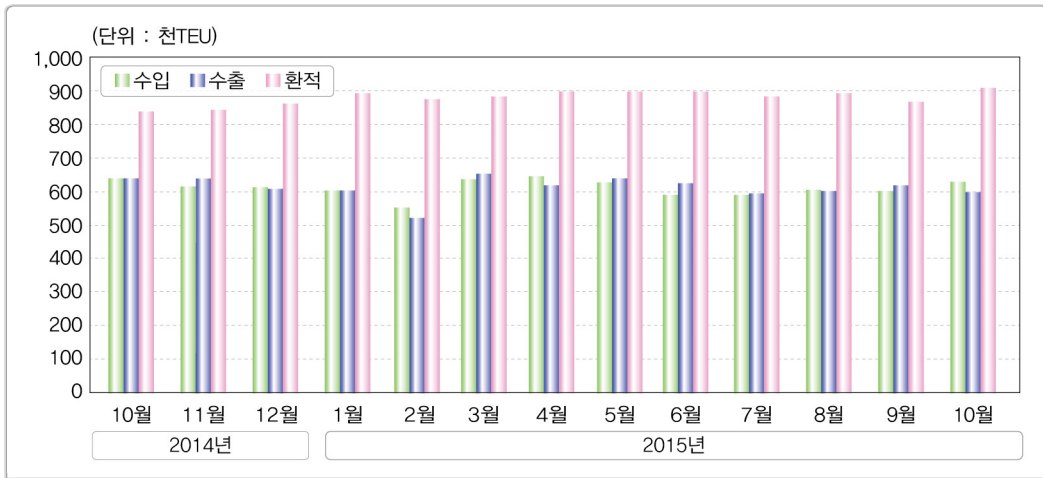
구분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
전국	122,037	1,175,946	118,168	121,687	1,206,244	3.0	-0.3	2.6
부산	30,752	288,899	30,021	30,085	300,734	0.2	-2.2	4.1
광양	22,113	211,943	20,904	21,319	218,788	2.0	-3.6	3.2
울산	16,447	159,252	15,344	14,989	158,811	-2.3	-8.9	-0.3
인천	12,821	123,403	13,415	12,599	129,739	-6.1	-1.7	5.1
평택.당진	9,292	96,830	8,703	10,600	93,119	21.8	14.1	-3.8
대산	6,423	59,877	5,631	7,228	64,434	28.4	12.5	7.6
포항	5,515	54,823	5,558	5,266	51,806	-5.2	-4.5	-5.5
동해.목호	2,696	27,093	2,643	2,746	26,408	3.9	1.8	-2.5
목포	2,042	19,243	1,855	1,837	17,864	-0.9	-10.0	-7.2
군산	1,487	15,418	1,344	1,476	15,254	9.8	-0.8	-1.1
마산	1,154	10,934	1,237	1,409	12,755	13.9	22.1	16.7
기타	11,295	108,231	11,513	12,132	116,531	5.4	7.4	7.7

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 10월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.5% 증가하였으며, 전월대비 2.5% 증가한 216만TEU 처리

◇ 수입 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.0% 감소하였으며 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.1% 감소

◇ 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 9.4% 증가, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.4% 감소

〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별추이

(단위 : 천TEU)

구분	2014			2015									
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
수입	638	614	611	603	555	635	653	634	599	597	611	607	631
수출	638	639	608	605	523	654	625	635	615	604	606	618	600
환적	835	842	858	893	877	886	900	901	898	893	902	871	914
연안	20	23	27	29	24	25	21	17	19	19	17	16	20
합계	2,132	2,118	2,105	2,130	1,978	2,200	2,199	2,187	2,130	2,114	2,137	2,112	2,165

자료 : SP-IDC, KMI 작성



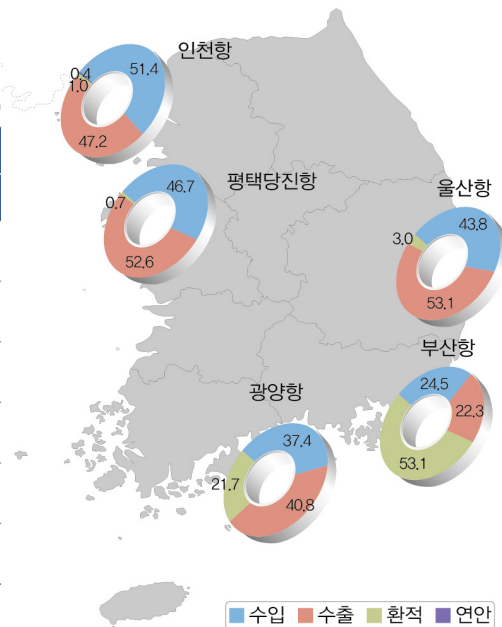
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
부산	1,610	15,511	1,634	16,255	1.5	4.8
인천	208	1,937	214	1,953	2.5	0.8
광양	185	1,954	187	1,911	1.1	-2.2
평택·당진	50	442	50	465	1.5	5.2
울산	31	326	33	323	7.2	-1.1
전국	2,132	20,575	2,165	21,351	1.5	3.8

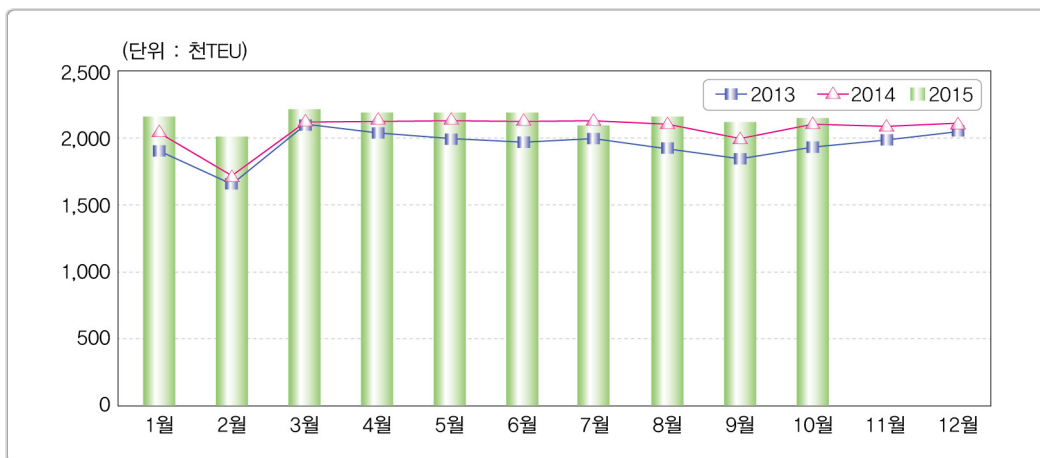
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

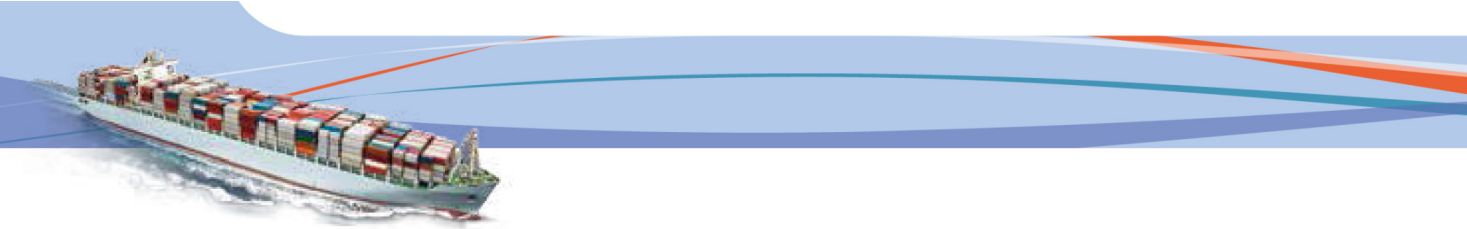
〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향



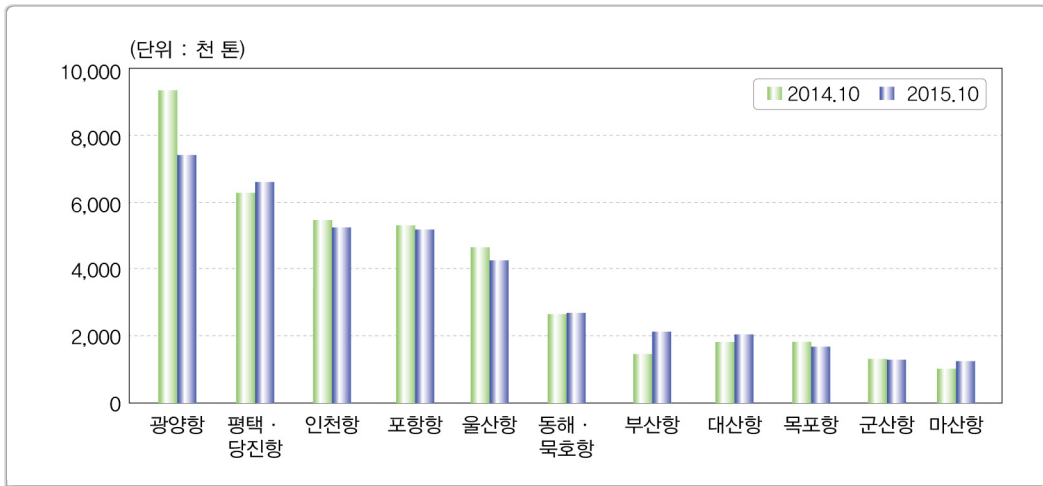
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '15년 10월 전국 컨테이너 물동량은 전년동기대비 전년동기대비 1.5% 증가한 216만 5천 TEU로, 항만별 증가율은 평택·당진항이 5.2%로 가장 높음



〈그림 I-4〉 국내 항만별 10월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-3〉 국내 항만별 10월 벌크 물동량(유류제외)

(단위 : 천 톤, %)

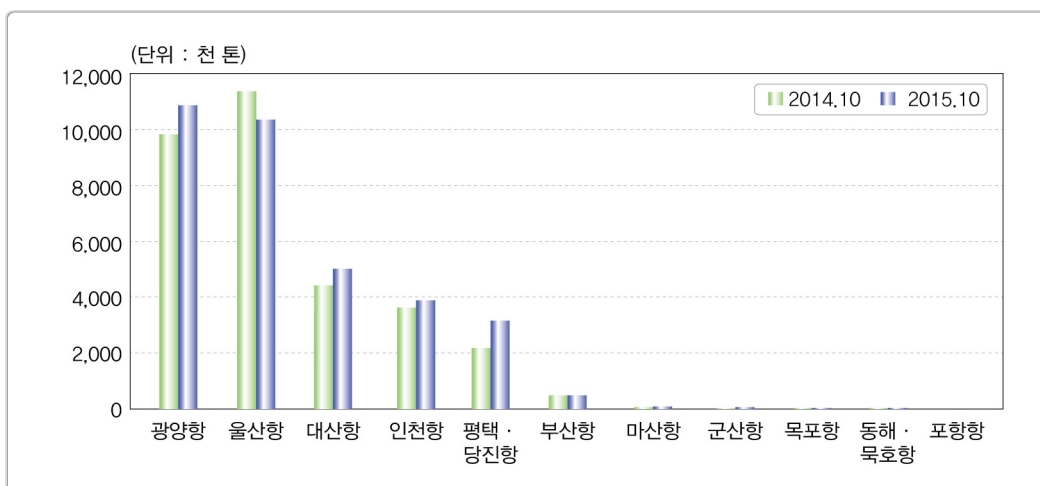
구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
전국	51,534	504,755	49,784	51,228	511,101	2.9	-0.6	1.3
광양	9,303	92,106	8,137	7,428	91,674	-8.7	-20.2	-0.5
평택.당진	6,300	63,582	6,214	6,621	62,555	6.6	5.1	-1.6
인천	5,490	52,167	5,859	5,245	55,972	-10.5	-4.5	7.3
포항	5,311	52,776	5,425	5,179	50,503	-4.5	-2.5	-4.3
울산	4,639	42,847	3,988	4,220	42,644	5.8	-9.0	-0.5
동해.목호	2,658	26,754	2,589	2,669	25,952	3.1	0.4	-3.0
부산	1,518	15,242	1,742	2,137	16,690	22.7	40.8	9.5
대산	1,871	18,072	1,465	2,063	17,754	40.9	10.3	-1.8
목포	1,890	17,755	1,702	1,688	16,292	-0.8	-10.7	-8.2
군산	1,330	13,742	1,143	1,292	13,431	13.0	-2.9	-2.3
마산	1,044	9,853	1,106	1,261	11,457	14.0	20.8	16.3
기타	10,181	99,859	10,416	11,424	106,177	9.7	12.2	6.3

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

I. 월간통계

〈그림 I-5〉 국내 항만별 10월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

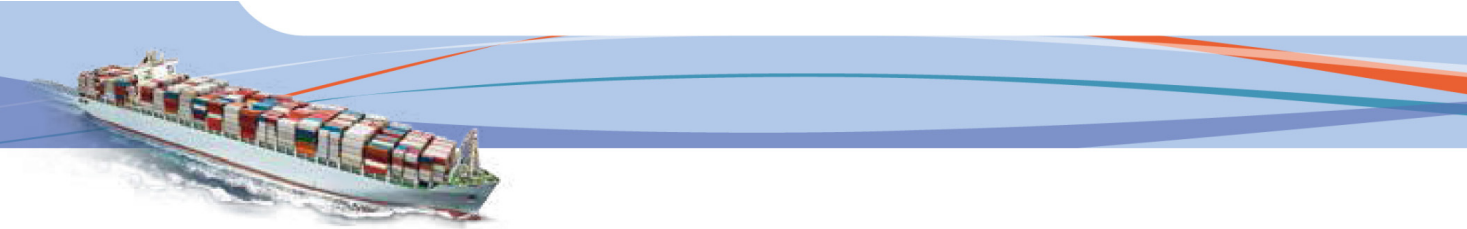
〈표 I-4〉 국내 항만별 10월 유류 물동량

(단위: 천 톤, %)

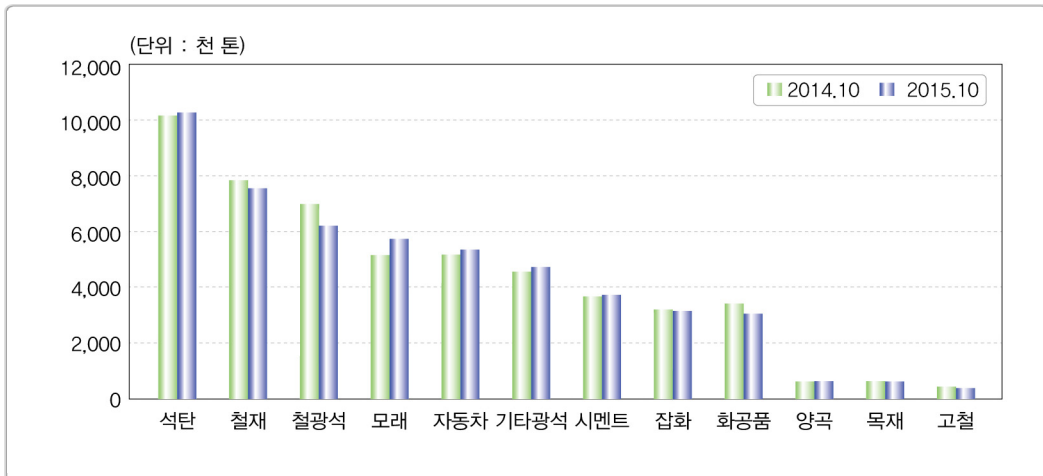
구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
전국	33,326	322,748	32,917	34,832	336,558	5.8	4.5	4.3
광양	9,829	88,631	10,010	10,851	97,008	8.4	10.4	9.5
울산	11,378	111,890	10,923	10,347	111,824	-5.3	-9.1	-0.1
대산	4,431	40,845	4,031	5,023	45,477	24.6	13.4	11.3
인천	3,639	38,682	4,284	3,922	40,694	-8.5	7.8	5.2
평택.당진	2,214	26,327	1,728	3,183	23,419	84.2	43.8	-11.0
부산	523	5,408	536	543	5,470	1.3	3.7	1.1
마산	109	1,046	119	133	1,180	11.8	22.6	12.8
군산	86	1,077	131	116	1,065	-11.4	35.6	-1.2
목포	71	774	98	86	845	-12.5	21.8	9.2
동해.목호	36	321	38	41	335	8.4	13.6	4.4
포항	37	471	28	23	283	-20.3	-38.9	-40.1
기타	973	7,277	990	564	8,960	-43.0	-42.0	23.1

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 I-6〉 국내 품목별 10월 물동량



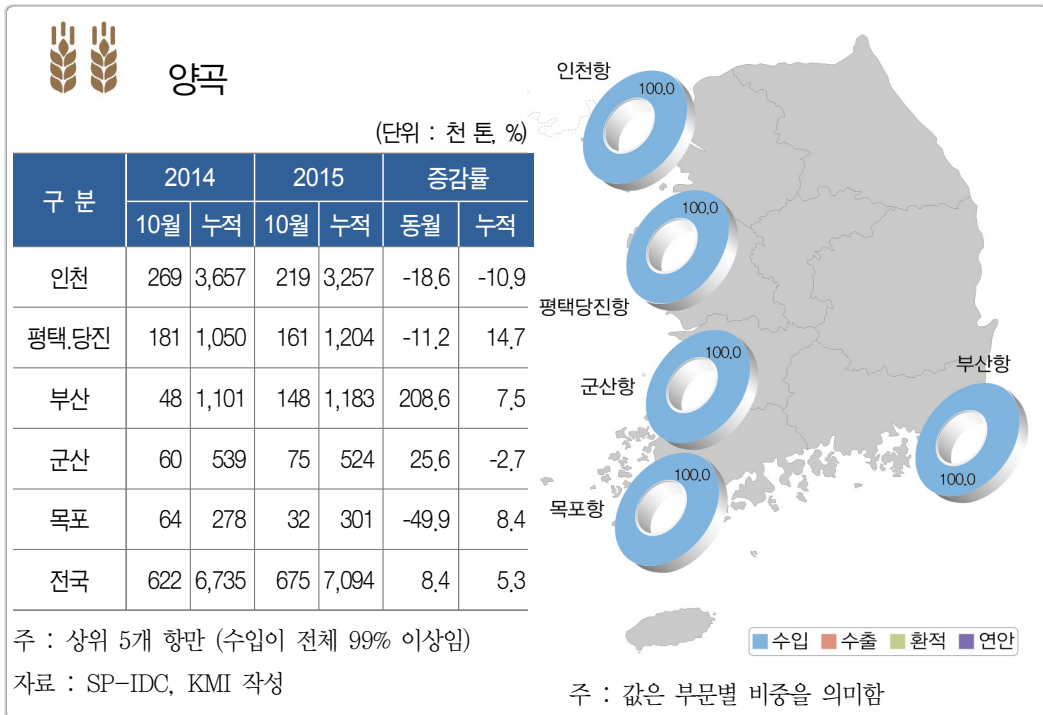
자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 I-5〉 국내 품목별 9월 물동량

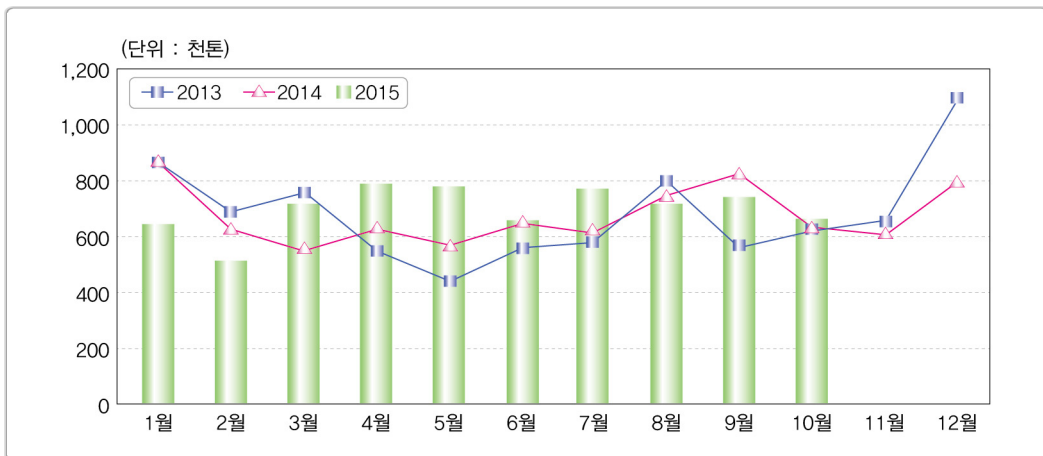
(단위 : 천 톤, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
합계	84,859	827,503	82,701	86,060	847,659	4.1	1.4	2.4
양곡	622	6,735	748	675	7,094	-9.8	8.4	5.3
시멘트	3,630	32,247	3,303	3,716	32,563	12.5	2.4	1.0
석탄	10,108	109,032	10,511	10,266	111,025	-2.3	1.6	1.8
목재	608	5,691	608	620	5,800	2.0	1.9	1.9
모래	5,108	45,217	5,154	5,750	48,820	11.6	12.6	8.0
철광석	6,981	61,108	6,322	6,203	65,474	-1.9	-11.2	7.1
철재	7,809	77,908	6,365	7,536	71,162	18.4	-3.5	-8.7
고철	450	5,536	738	413	5,293	-44.0	-8.3	-4.4
자동차	5,105	50,621	5,022	5,268	55,541	4.9	3.2	9.7
잡화	3,215	34,247	2,966	3,125	31,886	5.4	-2.8	-6.9
유류	33,326	322,748	32,917	34,832	336,558	5.8	4.5	4.3
기타광석	4,517	45,527	5,176	4,689	47,080	-9.4	3.8	3.4
화공품	3,381	30,888	2,872	2,968	29,363	3.4	-12.2	-4.9

자료 : SP-IDC, KMI 작성



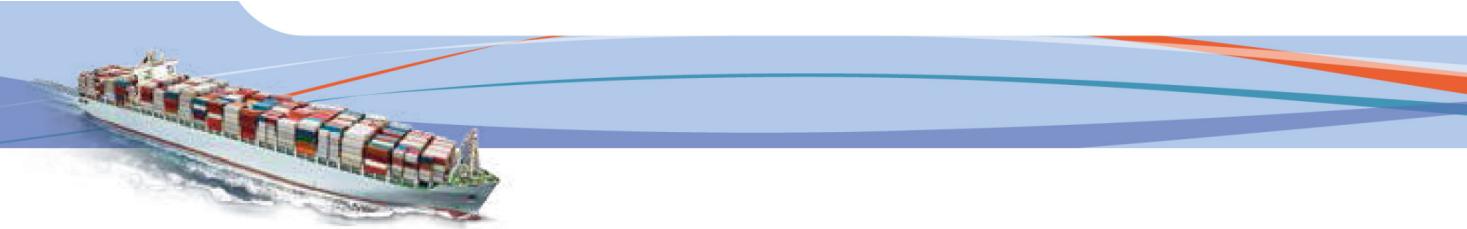
〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 시료용 곡물가격 하락과 대미환율 하락에 따라 식용옥수수(1.5%)를 제외한 10월 곡물 수입단가 모두 전월대비 큰 폭 하락



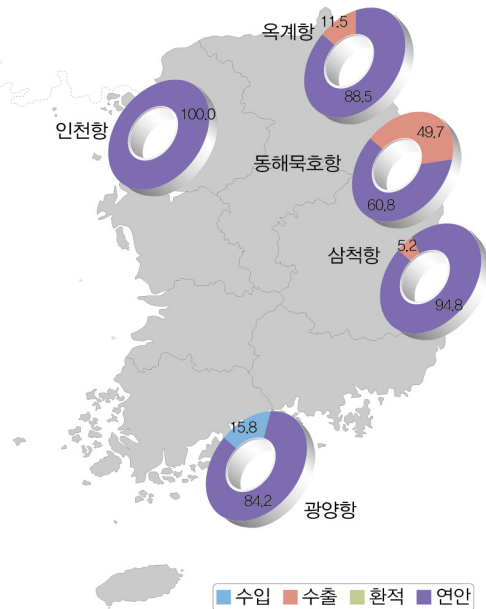
시멘트

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
동해.묵호	1,199	10,064	981	9,223	-18.2	-8.4
삼척	461	4,096	573	4,651	24.4	13.5
옥계	535	4,805	431	4,550	-19.4	-5.3
광양	342	3,234	353	3,151	3.2	-2.6
인천	197	1,740	269	2,116	36.6	21.6
전국	3,630	32,247	3,716	32,563	2.4	1.0

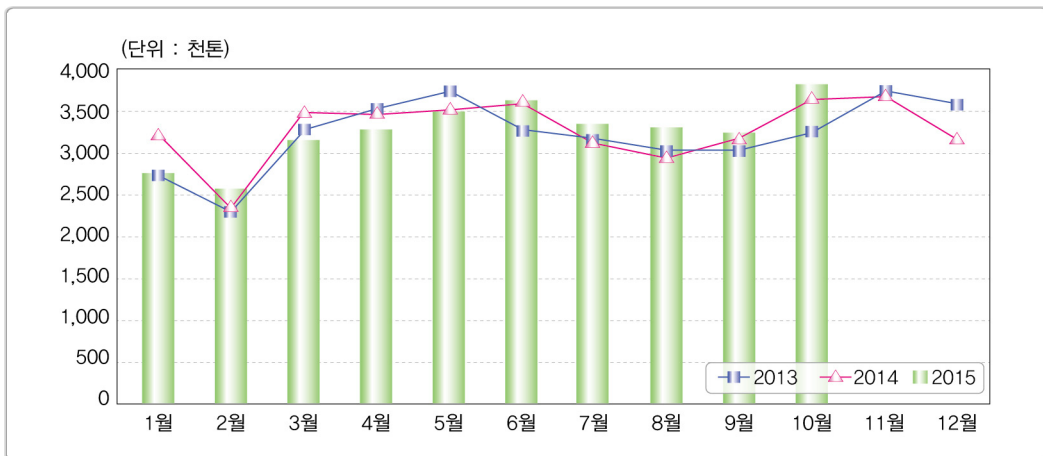
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 공정거래위원회, 5년간 가격 담합한 7개 시멘트사에게 과징금 부과 예정



석탄

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
광양	1,754	20,545	1,591	20,576	-9.3	0.1
대산	988	10,445	1,255	10,860	27.0	4.0
평택·당진	885	7,905	1,253	7,988	41.5	1.0
보령	1,023	10,532	1,179	10,936	15.2	3.8
포항	1,289	12,477	1,146	11,833	-11.1	-5.2
전국	10,108	109,032	10,266	111,025	1.6	1.8

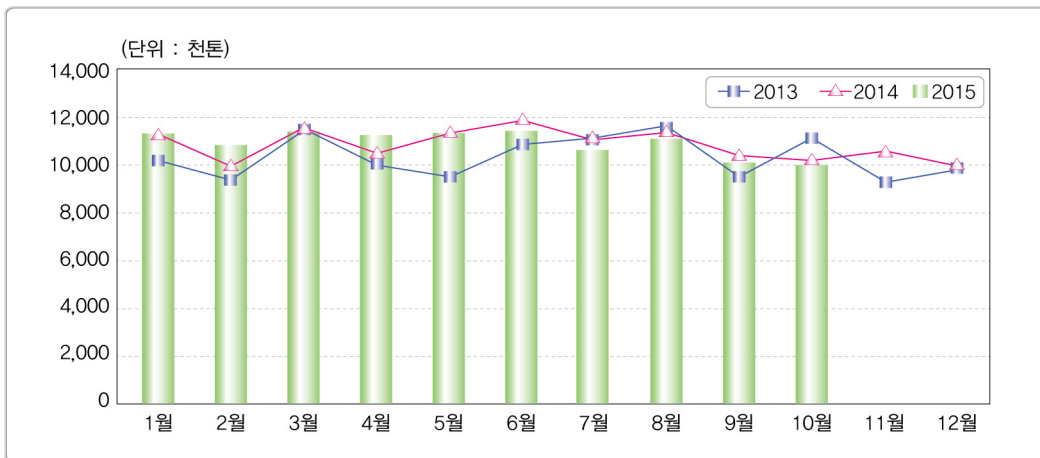


주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성

주 : 값은 부문별 비중을 의미함

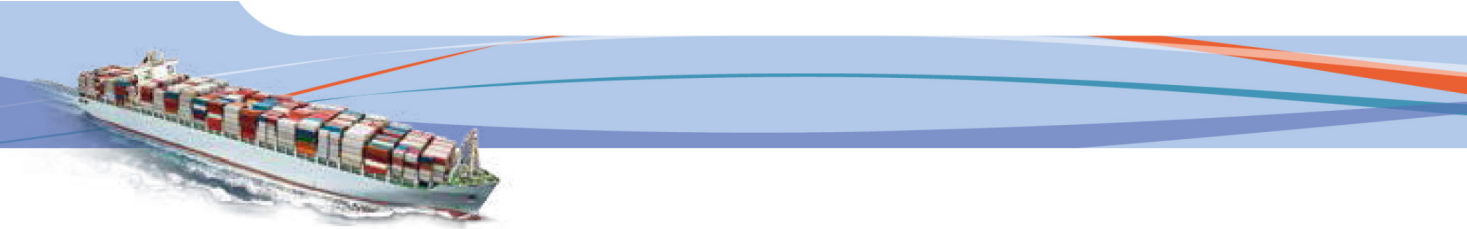
〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 세계 석탄 소비량 감소에 따라 국내 발전소들은 에너지원으로 석탄 화력을 대신할 대안 마련 모색



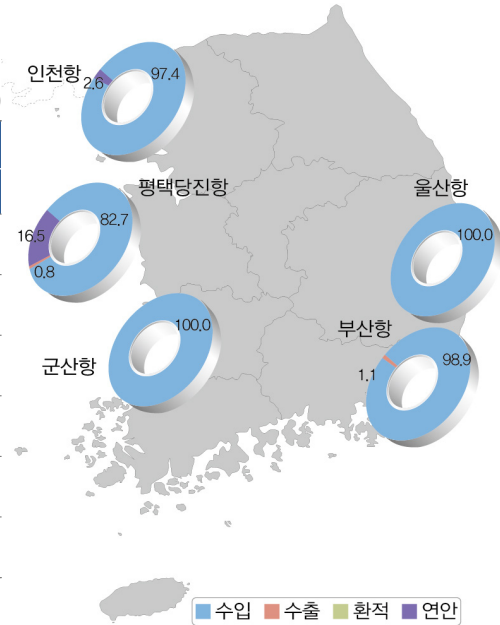
목재

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
인천	184	1,989	236	2,120	28.1	6.6
군산	149	1,302	151	1,335	1.8	2.6
울산	106	1,156	130	1,174	22.9	1.5
평택.당진	36	402	37	448	1.7	11.4
부산	36	346	36	394	-1.4	13.9
전국	608	5,691	620	5,800	1.9	1.9

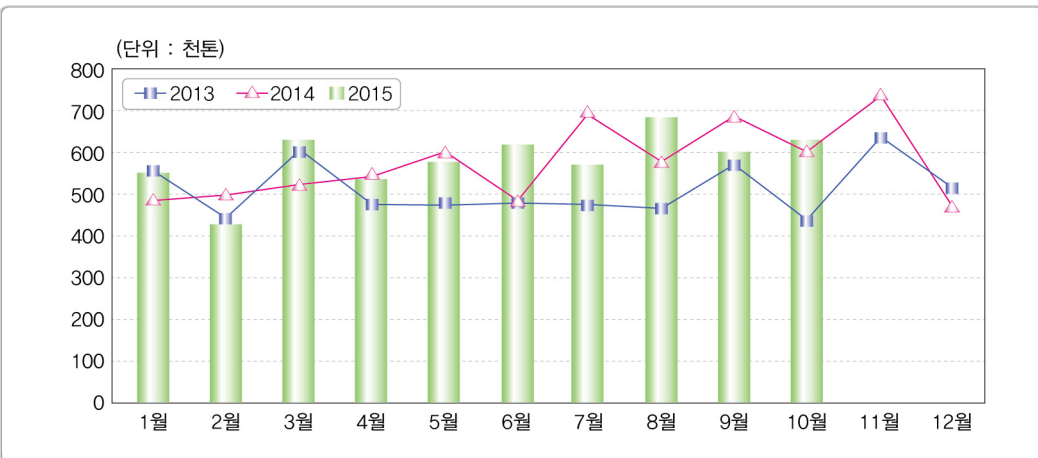
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향

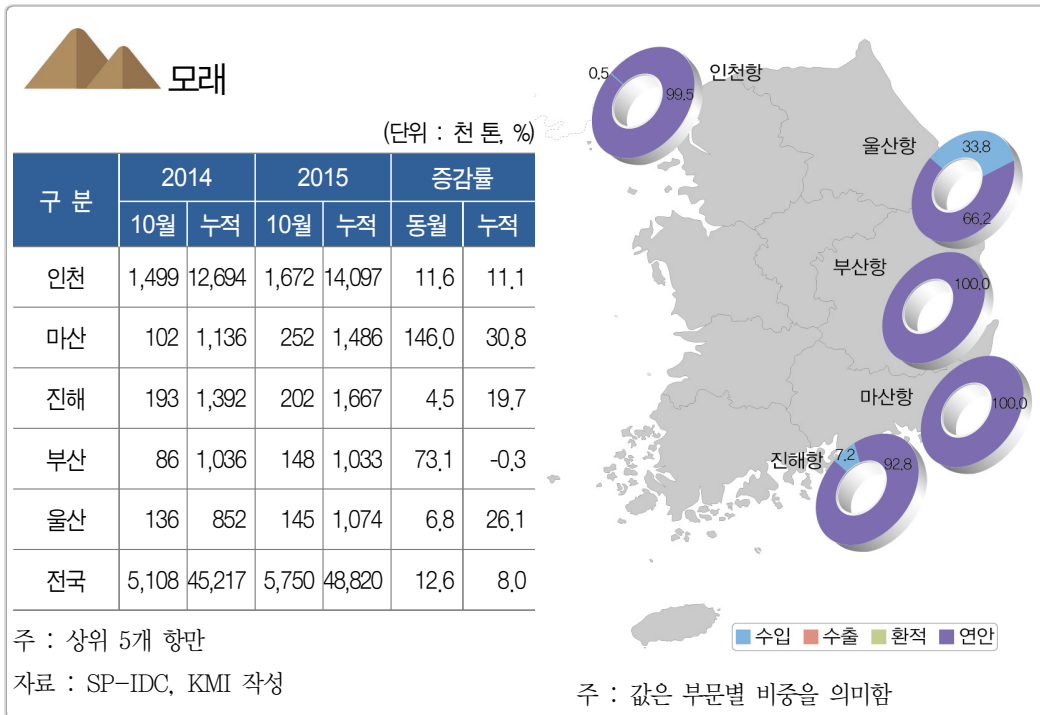


자료 : SP-IDC, KMI 작성

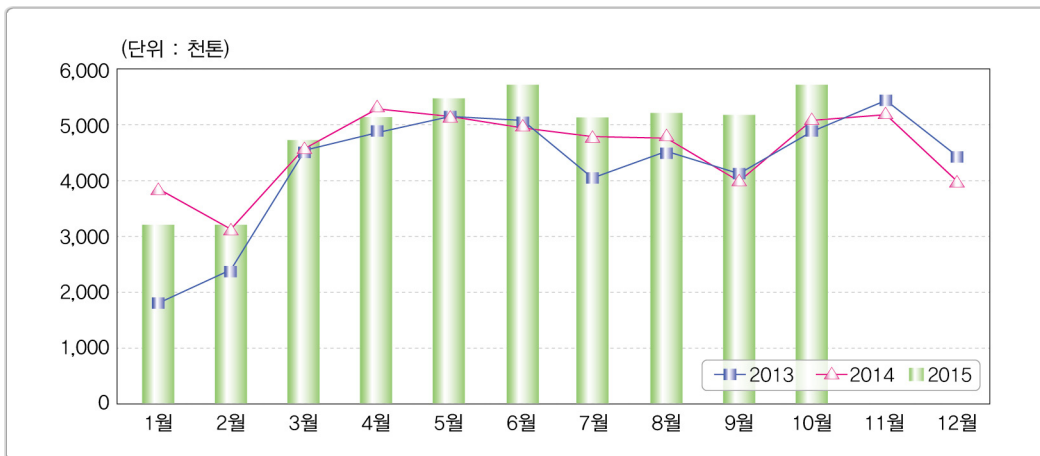
주요 동향

- 중국 창싱(Changxing)항에 신규 원목 훈증시설 가동, 중국 북부지역내 첫 번째 훈증시설로 북부지역의 목재산업 활성화에 기여할것으로 전망됨

I. 월간통계



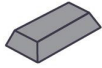
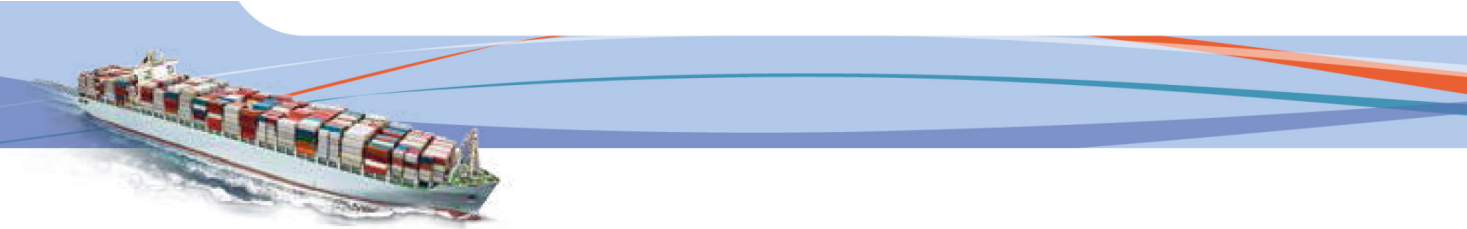
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 당초 연약지반공사 배수재로 사용 예정이었던 송도지구 모래는 송도 11-1공구 매립토로 용도 변경되어 사용될 전망



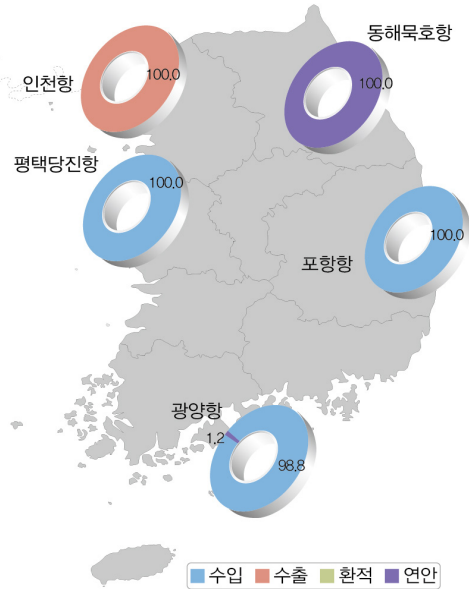
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
광양	3,225	29,052	2,369	27,148	-26.6	-6.6
포항	2,015	19,951	2,168	20,617	7.6	3.3
평택·당진	1,703	11,540	1,585	17,161	-6.9	48.7
동해·묵호	37	433	53	369	42.9	-14.7
인천	0	11	4	46	-	329.1
전국	6,981	61,108	6,203	65,474	-11.2	7.1

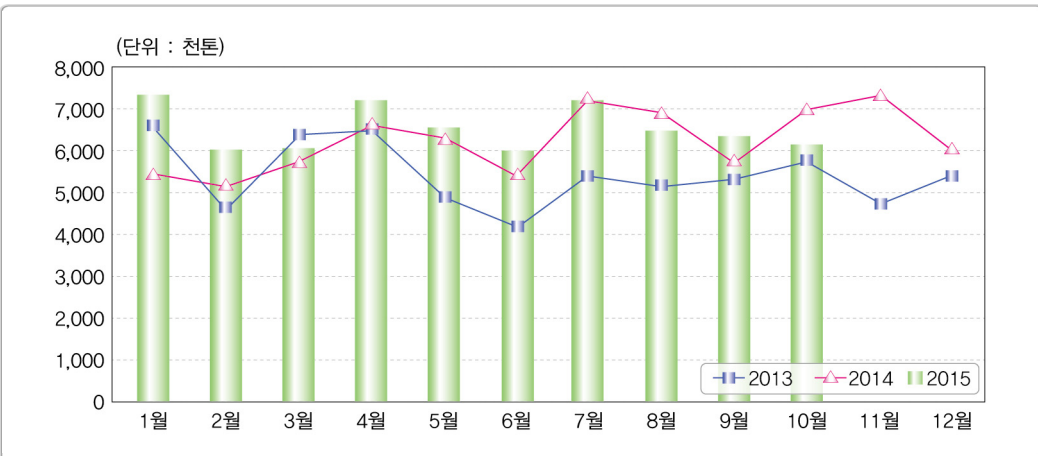
주 : 상위 5개 항만

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 철강업계의 수익성 악화와 철광석 가격 하락 지속 등의 요인들로 인해 글로벌 철광석 생산업체들의 수익이 악화될 전망



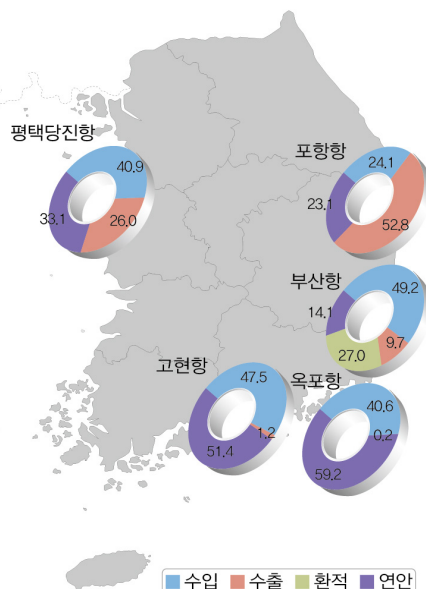
철재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
옥포	716	6,777	1,166	8,167	62.9	20.5
평택·당진	951	15,925	1,133	9,922	19.2	-37.7
포항	1,276	12,727	1,084	10,973	-15.0	-13.8
부산	526	4,808	715	5,369	36.0	11.7
고현	792	5,594	692	5,417	-12.6	-3.2
전국	7,809	77,908	7,536	71,162	-3.5	-8.7

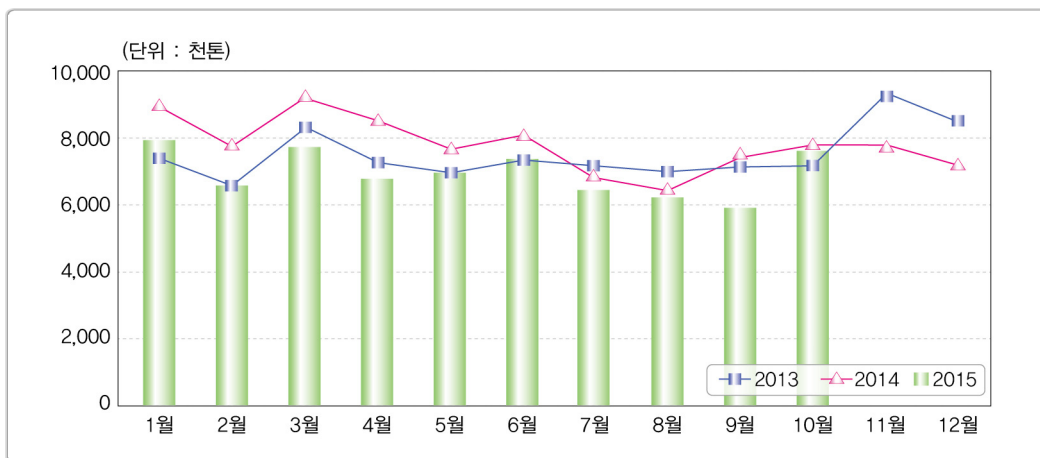
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

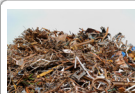
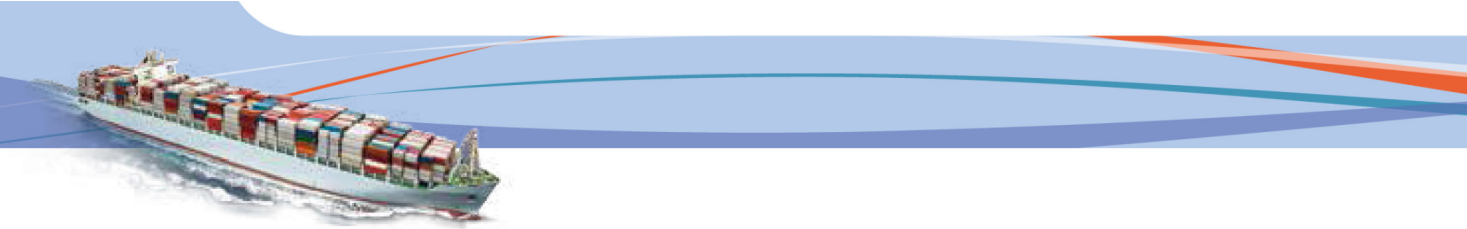
〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 중국과 아시아 지역의 생산량 감소로 10월 세계조강생산량은 전년동기대비 1.9% 감소



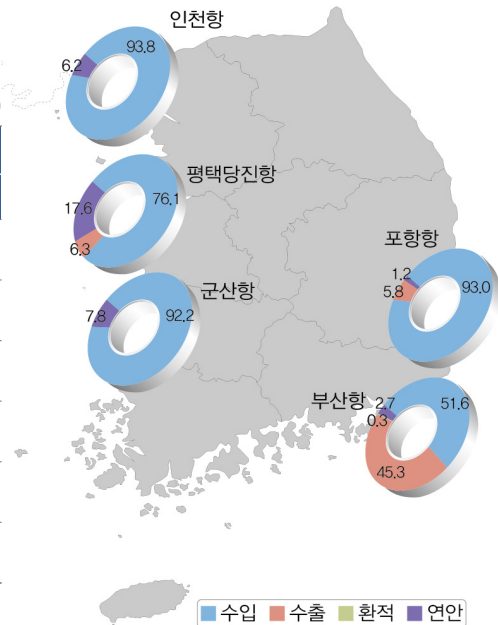
고철

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
인천	79	677	146	1,523	84.2	124.9
포항	86	1,254	93	864	8.8	-31.1
평택·당진	121	1,456	91	960	-24.4	-34.1
군산	39	505	31	400	-22.4	-20.8
부산	15	198	22	501	49.4	153.3
전국	450	5,536	413	5,293	-8.3	-4.4

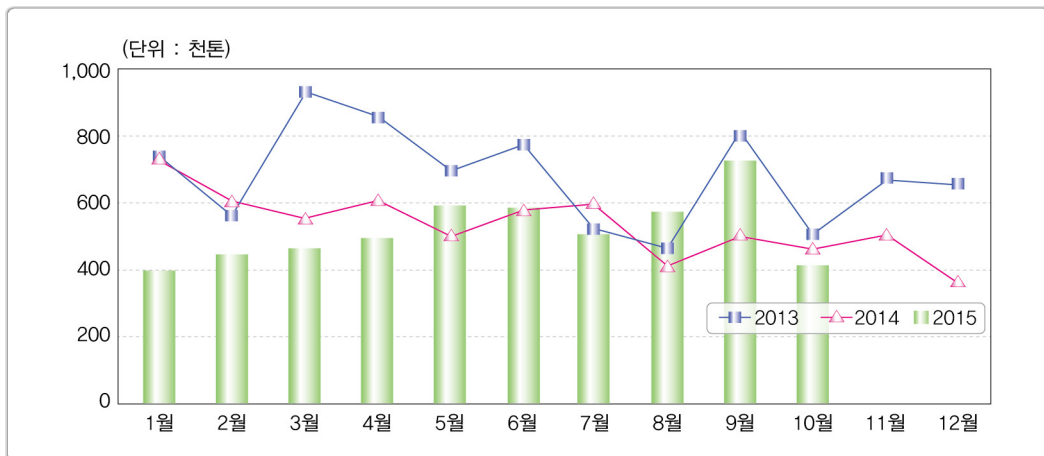
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

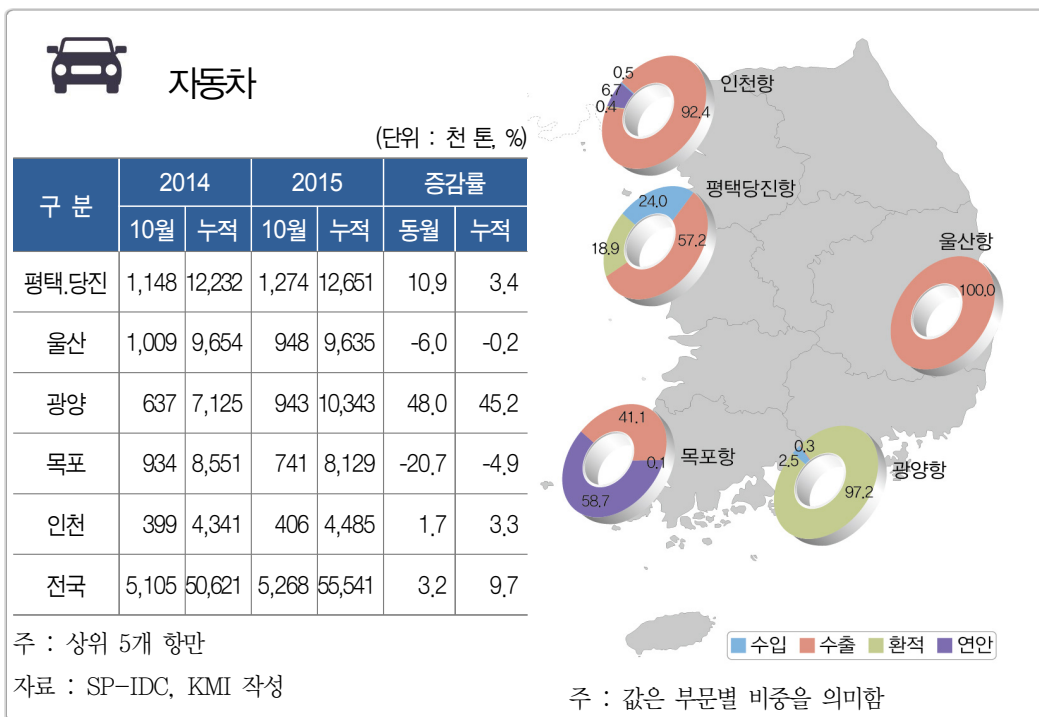
〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향



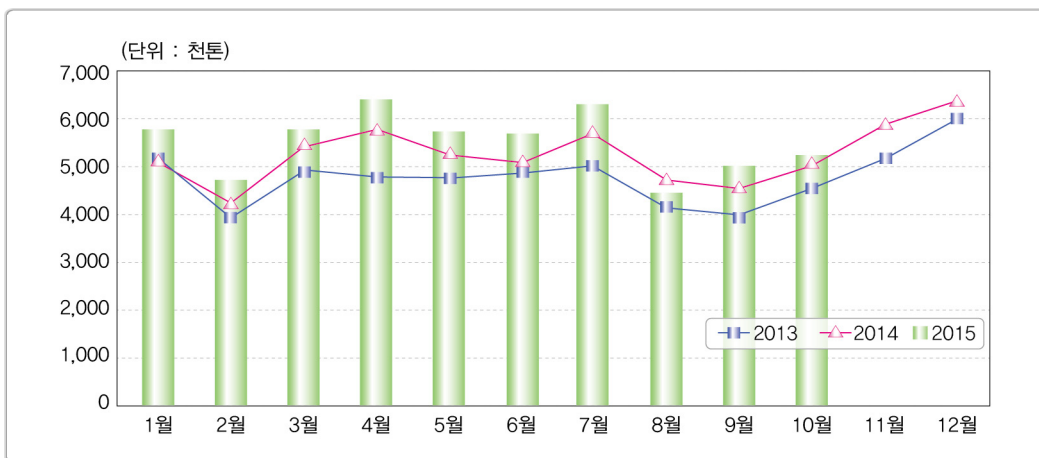
자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '15년도 10월 전국 누적고철물동량은 전년동기 대비 -4.4% 감소한 529만 3천 톤으로 평택·당진항(-34.1%)과 포항항(-31.1%)에서 큰 폭으로 감소한 반면 인천항은 124.9% 증가



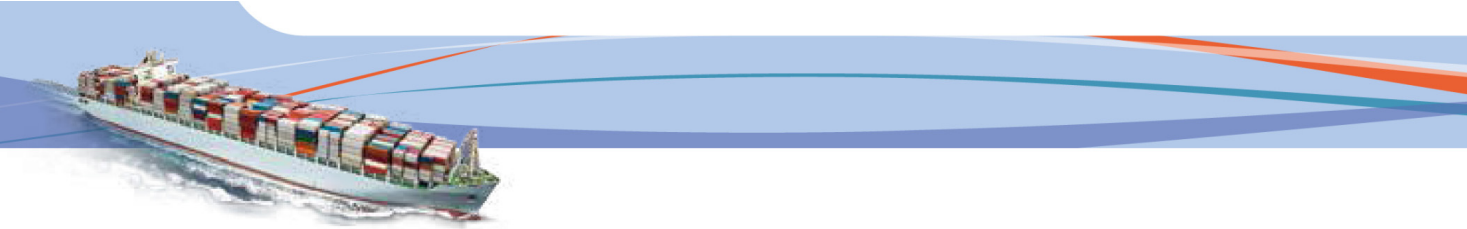
〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 신차 출시 및 개별소비세 영향으로 국내 10월 자동차 판매량은 전년동기대비 18.6% 상승



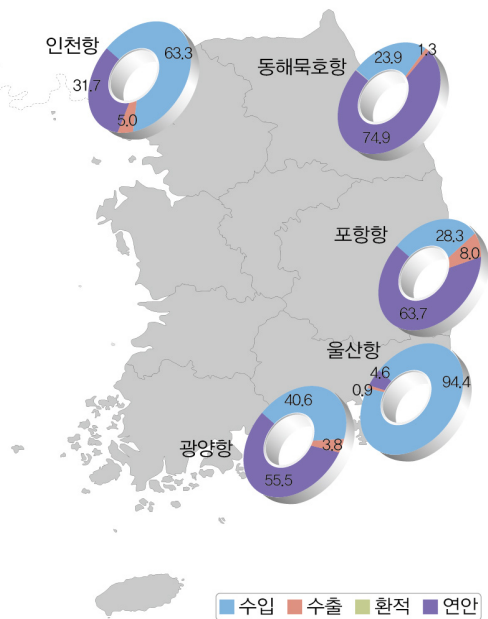
기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
동해.묵호	1,029	11,084	1,292	11,825	25.6	6.7
광양	1,163	11,553	1,002	11,742	-13.8	1.6
포항	487	4,528	491	4,494	0.8	-0.8
인천	373	3,825	469	3,673	25.6	-4.0
울산	385	3,970	443	4,381	15.1	10.3
전국	4,517	45,527	4,689	47,080	3.8	3.4

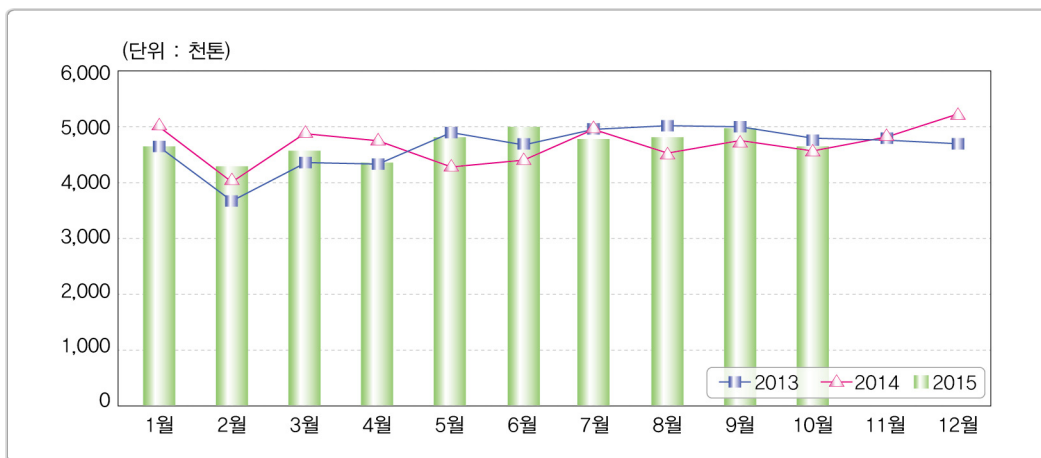
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-16〉 기타광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 광양(-13.8%)을 제외한 주요 기타광석 처리항만의 실적은 전월대비 일제히 상승, 전국 기타광석 물동량도 전월대비 3.8% 증가



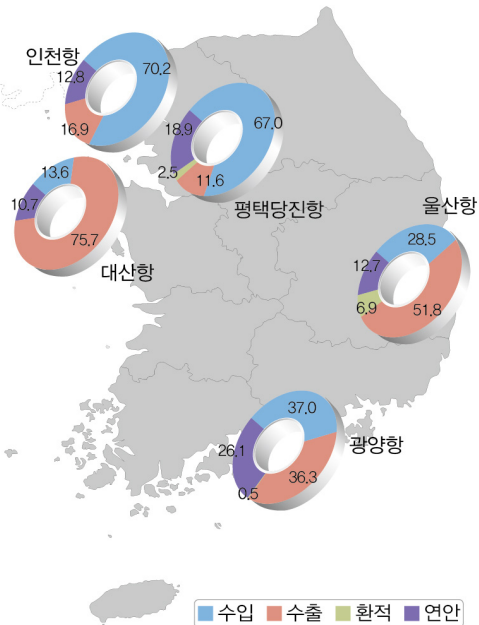
화학공업생산물

(단위 : 천 톤 %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
울산	1,747	16,084	1,527	14,671	-12.6	-8.8
대산	857	7,334	772	6,455	-9.9	-12.0
광양	462	4,752	377	4,659	-18.3	-1.9
인천	150	1,362	94	1,606	-37.8	18.0
평택.당진	58	278	80	505	37.7	81.5
전국	3,381	30,888	2,968	29,363	-12.2	-4.9

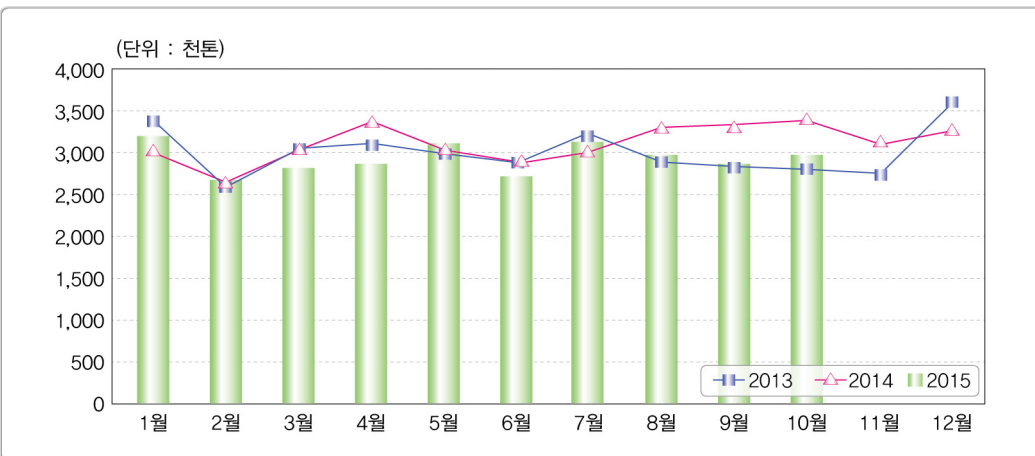
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

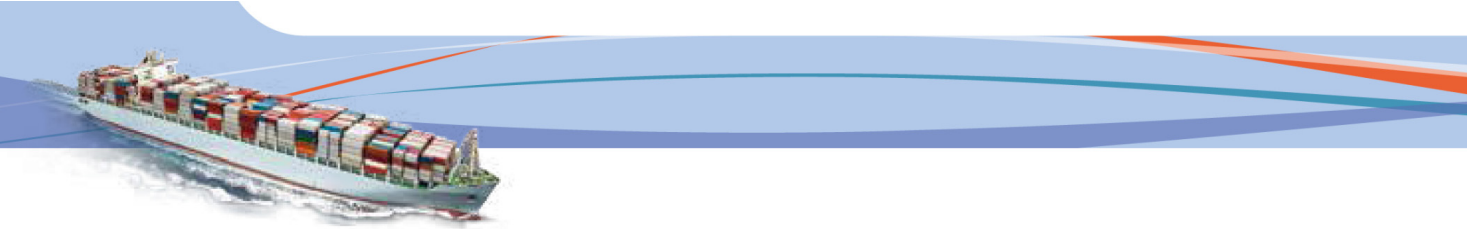
〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 울산, 대산, 광양 등 주요 화공품 처리항만의 10월 실적은 각각 -12.6%, -9.9%, -18.3% 큰폭의 감소 기록



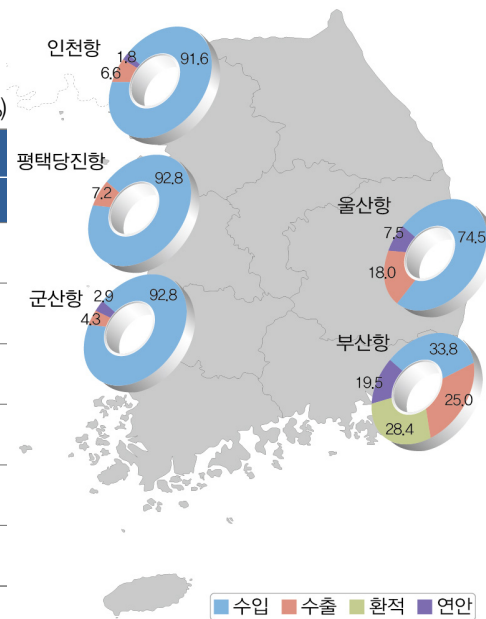
집화

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
부산	422	4,601	717	4,545	69.7	-1.2
인천	571	6,199	529	5,587	-7.4	-9.9
군산	546	4,485	503	4,606	-7.9	2.7
평택·당진	589	6,271	442	5,391	-25.0	-14.0
울산	454	4,726	369	4,853	-18.8	2.7
전국	3,215	34,247	3,125	31,886	-2.8	-6.9

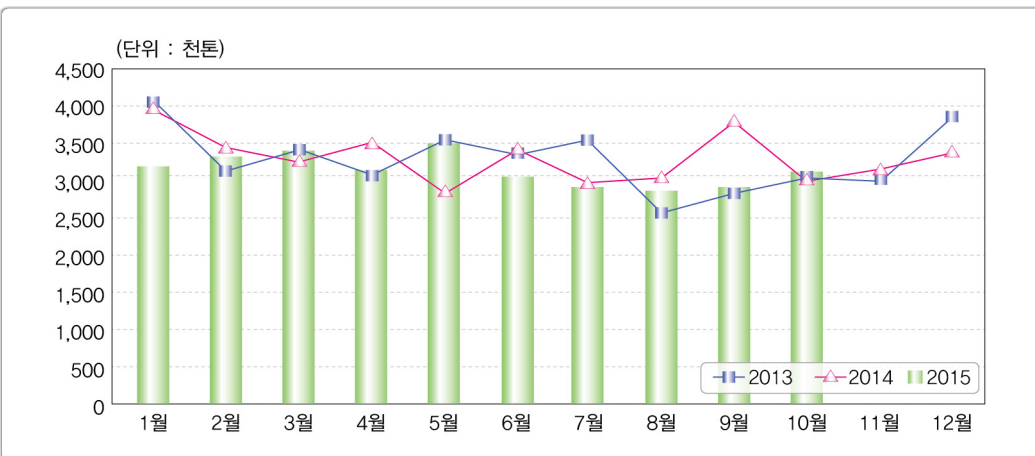
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-18〉 집화 물동량 월별 동향

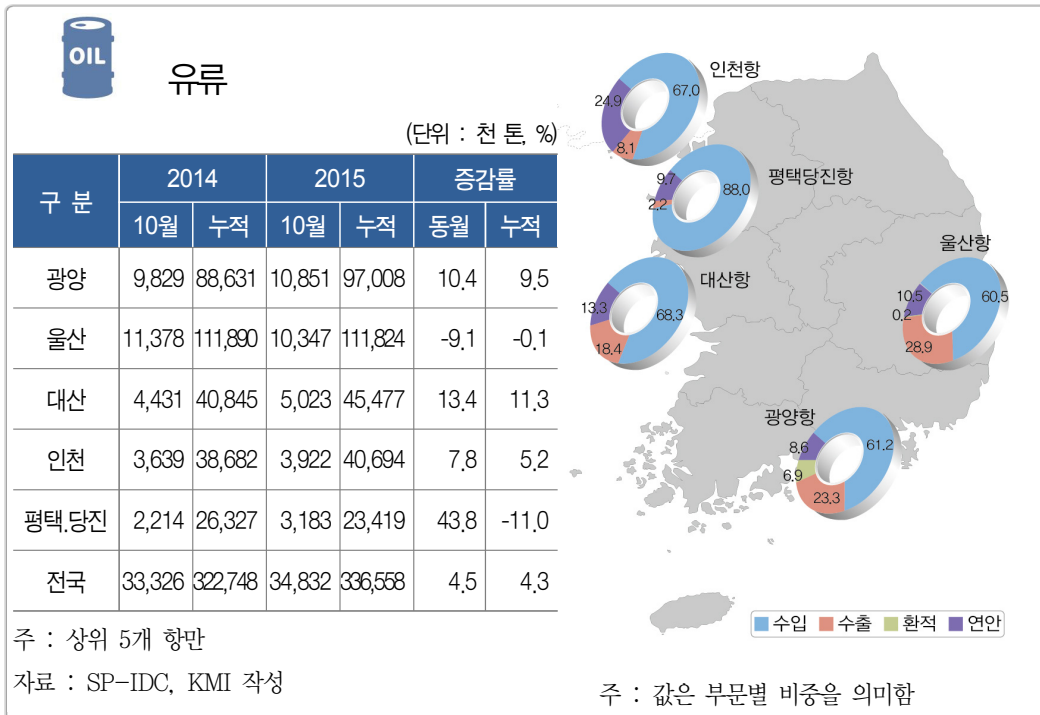


자료 : SP-IDC, KMI 작성

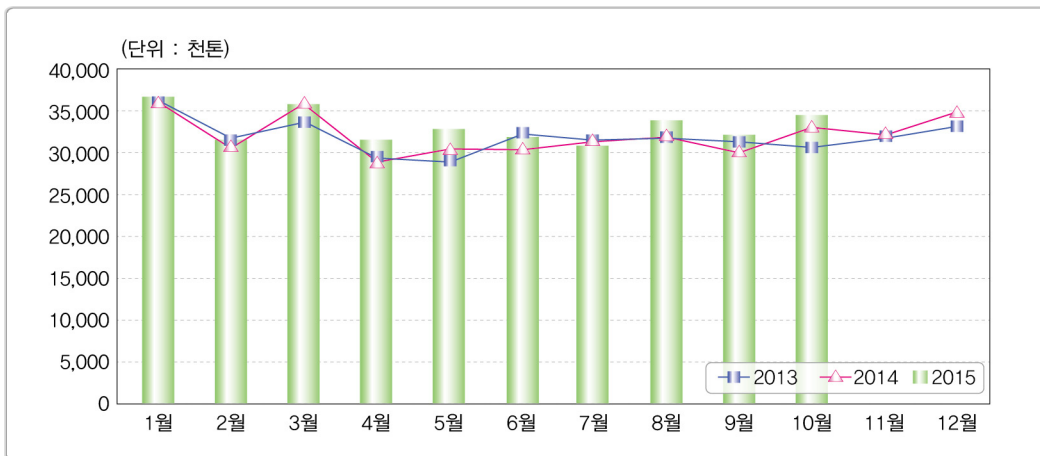
주요 동향

- 가격 경쟁력을 갖춘 수입산 식품들이 FTA 체결국 증가와 국내 소비자들의 수입산에 대한 거부감 감소에 따라 매출 증가세를 나타냄

I. 월간통계



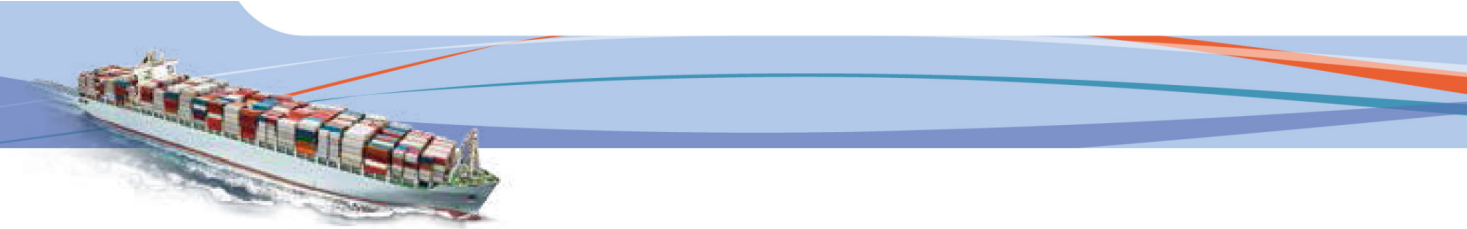
〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 초저유가 지속에 따른 사업 포트폴리오 조정의 일환으로 글로벌 석유 메이저 회사 Shell은 뉴질랜드 가스 사업에서 철수 계획을 발표



〈표 I-6〉 2015년 10월 항만별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	잡화	철재	유류	시멘트	자동차
	717 (69.7)	715 (36.0)	543 (3.7)	168 (66.2)	166 (-33.5)
광양	유류	철광석	석탄	기타광석	자동차
	10,851 (10.4)	2,369 (-26.6)	1,591 (-9.3)	1,002 (-13.8)	943 (48.0)
울산	유류	화공품	자동차	기타광석	잡화
	10,347 (-9.1)	1,527 (-12.6)	948 (-6.0)	443 (15.1)	369 (-18.8)
인천	유류	모래	석탄	잡화	기타광석
	3,922 (7.8)	1,672 (11.6)	779 (-41.0)	529 (-7.4)	469 (25.6)
평택.당진	유류	철광석	자동차	석탄	철재
	3,183 (43.8)	1,585 (-6.9)	1,274 (10.9)	1,253 (41.5)	1,133 (19.2)
대산	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	5,023 (13.4)	1,255 (27.0)	772 (-9.9)	20 (64.4)	16 (18.7)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	시멘트
	2,168 (7.6)	1,146 (-11.1)	1,084 (-15.0)	491 (0.8)	106 (20.5)
동해.묵호	기타광석	시멘트	석탄	철광석	유류
	1,292 (25.6)	981 (-18.2)	325 (10.0)	53 (42.9)	41 (13.6)
목포	자동차	철재	유류	시멘트	모래
	741 (-20.7)	674 (17.2)	86 (21.8)	70 (-16.4)	56 (-58.1)
군산	잡화	자동차	목재	유류	시멘트
	503 (-7.9)	226 (37.9)	151 (1.8)	116 (35.6)	99 (17.0)
마산	철재	모래	자동차	시멘트	잡화
	290 (9.0)	252 (146.0)	241 (77.9)	230 (22.0)	219 (-31.2)

주: () 전년동기비

자료: SP-IDC, KMI 작성

I. 월간통계

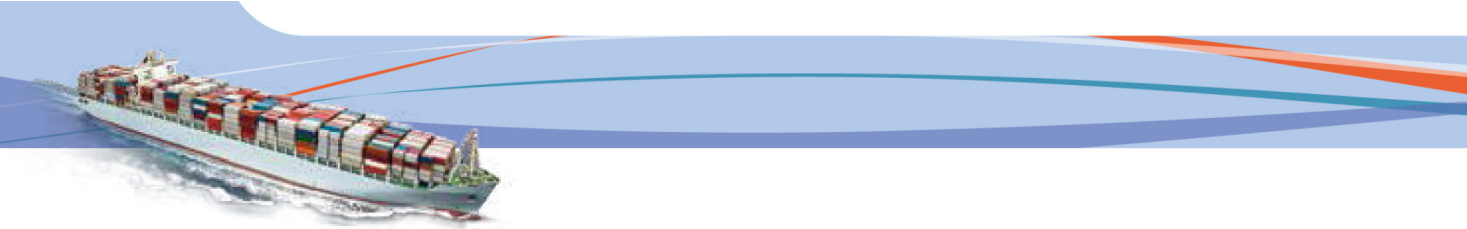
〈표 I-7〉 2015년 10월 품목별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택.당진	부산	군산	목포
	219	161	148	75	32
	(-18.6)	(-11.2)	(208.6)	(25.6)	(-49.9)
시멘트	동해.목호	삼척	옥계	광양	인천
	981	573	431	353	269
	(-18.2)	(24.4)	(-19.4)	(3.2)	(36.6)
석탄	광양	대산	평택.당진	보령	포항
	1,591	1,255	1,253	1,179	1,146
	(-9.3)	(27.0)	(41.5)	(15.2)	(-11.1)
목재	인천	군산	울산	평택.당진	부산
	236	151	130	37	36
	(28.1)	(1.8)	(22.9)	(1.7)	(-1.4)
모래	인천	마산	진해	부산	울산
	1,672	252	202	148	145
	(11.6)	(146.0)	(4.5)	(73.1)	(6.8)
철광석	광양	포항	평택.당진	동해.목호	인천
	2,369	2,168	1,585	53	4
	(-26.6)	(7.6)	(-6.9)	(42.9)	(-)
철재	목포	평택.당진	포항	부산	고현
	1,166	1,133	1,084	715	692
	(62.9)	(19.2)	(-15.0)	(36.0)	(-12.6)
고철	인천	포항	평택.당진	군산	부산
	146	93	91	31	22
	(84.2)	(8.8)	(-24.4)	(-22.4)	(49.4)
자동차	평택.당진	울산	광양	목포	인천
	1,274	948	943	741	406
	(10.9)	(-6.0)	(48.0)	(-20.7)	(1.7)
잡화	부산	인천	군산	평택.당진	울산
	717	529	503	442	369
	(69.7)	(-7.4)	(-7.9)	(-25.0)	(-18.8)
유류	광양	울산	대산	인천	평택.당진
	10,851	10,347	5,023	3,922	3,183
	(10.4)	(-9.1)	(13.4)	(7.8)	(43.8)
기타광석	동해.목호	광양	포항	인천	울산
	1,292	1,002	491	469	443
	(25.6)	(-13.8)	(0.8)	(25.6)	(15.1)
화공품	울산	대산	광양	인천	평택.당진
	1,527	772	377	94	80
	(-12.6)	(-9.9)	(-18.3)	(-37.8)	(37.7)

주: () 전년동기비

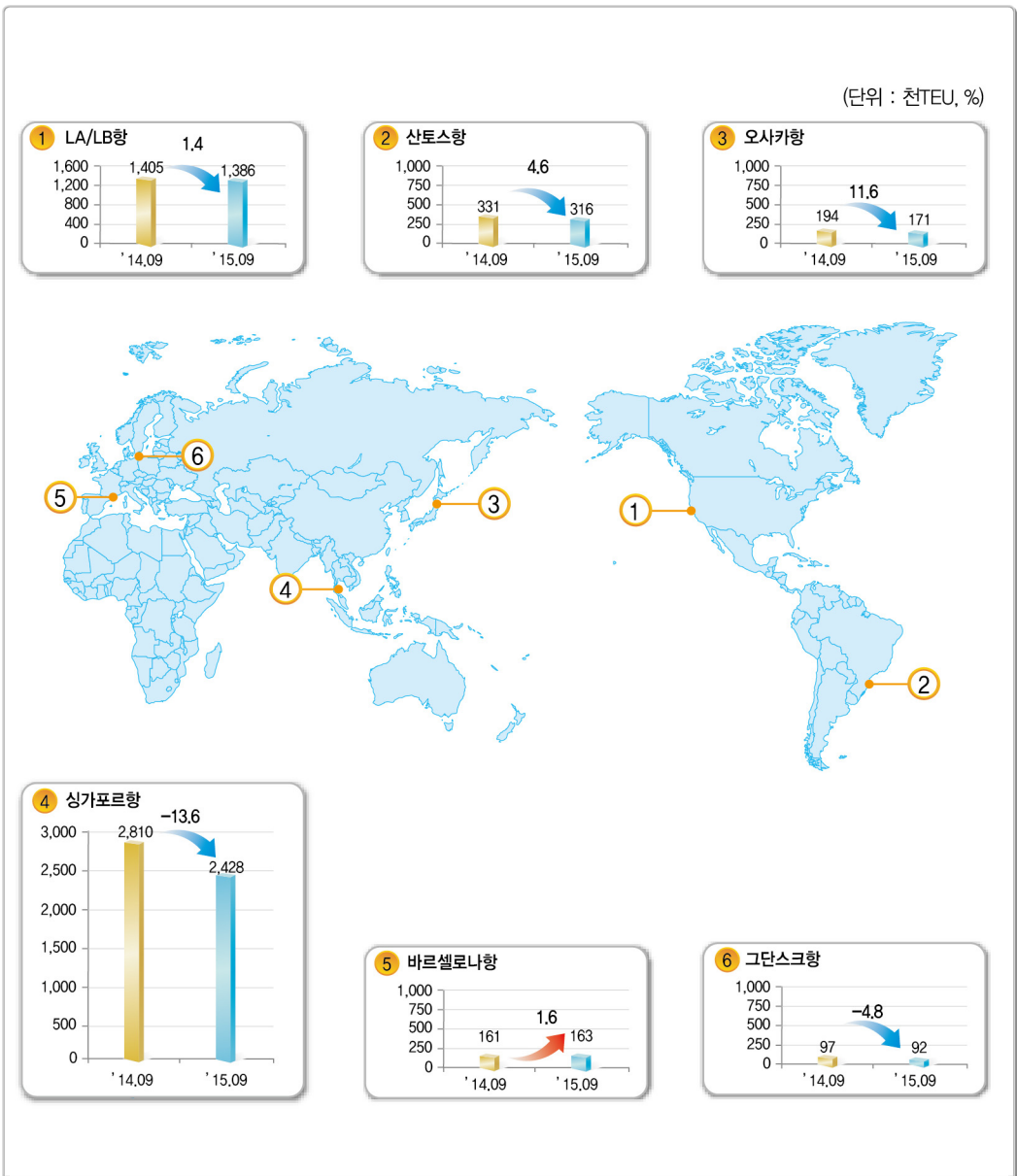
자료: SP-IDC, KMI작성



2. 국외 월간통계

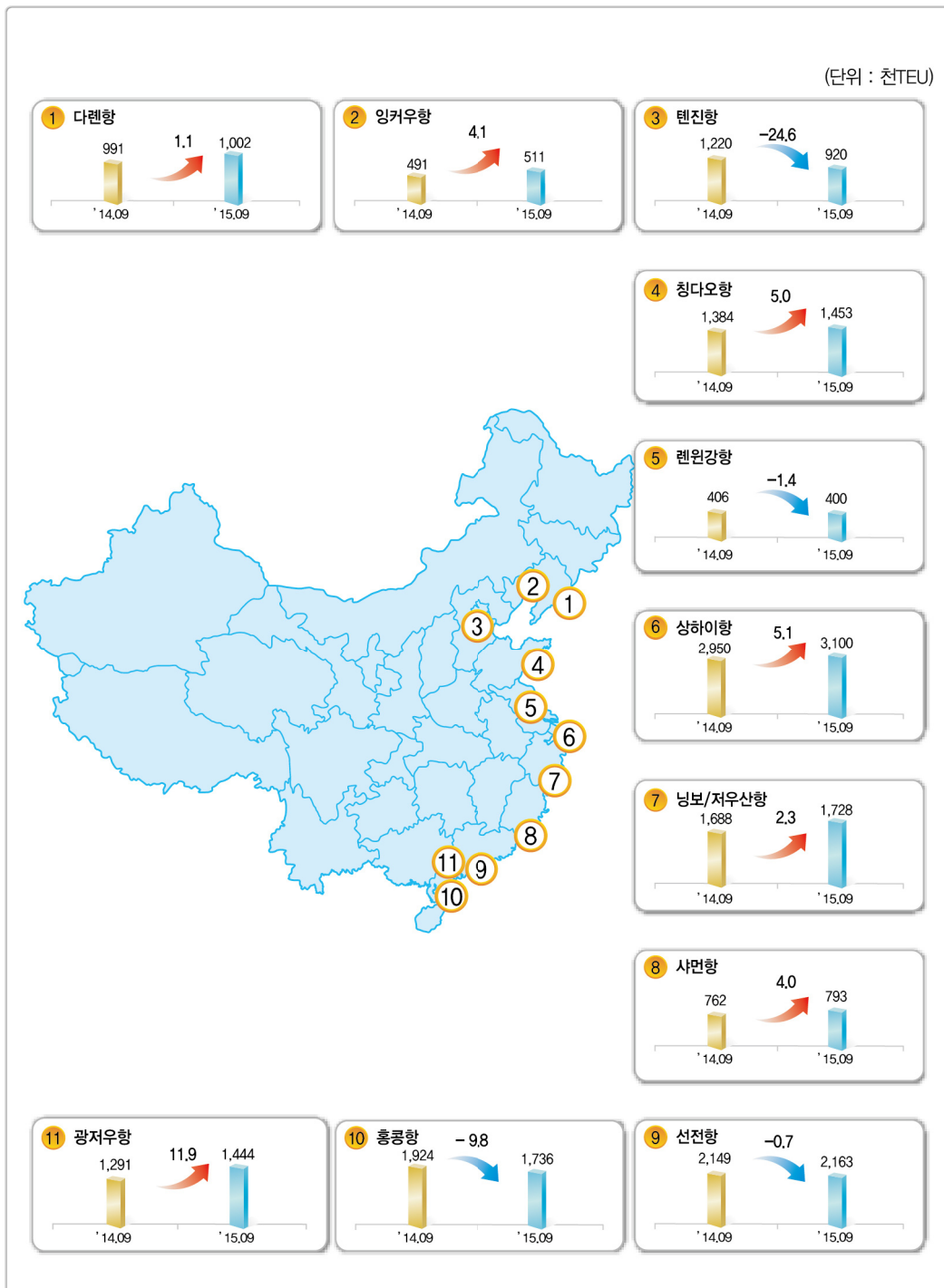
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 I-20〉 세계 주요 항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 동향

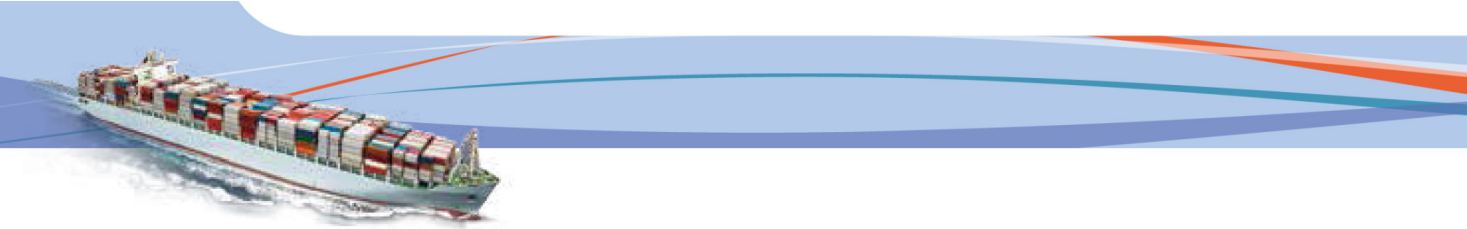


주: 1톤 단위에서 계산, %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 I-21〉 중국 주요 항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 동향



주: %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈표 I-8〉 해외 항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
중국	상하이항	3,100	23,425	3,100	3,150	24,292	1.6	1.6	3.7
	선전항	2,278	15,362	2,102	2,274	15,980	8.2	-0.2	4.0
	닝보/ 저우산항	1,717	13,038	1,788	1,783	14,086	-0.3	3.8	8.0
	홍콩항	1,924	15,057	1,750	1,736	13,718	-0.8	-9.8	-8.9
	칭다오항	1,387	11,141	1,471	1,458	11,521	-0.9	5.1	3.4
	광저우항	1,376	10,482	1,423	1,432	11,076	0.7	4.1	5.7
	톈진항	909	6,404	875	922	6,486	5.3	1.4	1.3
	다롄항	1,220	9,344	1,290	880	9,415	-31.8	-27.9	0.8
	샤먼항	735	5,520	823	807	5,995	-1.9	9.9	8.6
	잉커우항	493	3,829	497	524	4,003	5.5	6.4	4.5
	롄윈강항	400	3,374	400	400	3,312	0.0	0.0	-1.9
아시아	싱가포르항	2,810	25,130	2,526	2,428	23,506	-3.9	-13.6	-6.5
	오사카	194	1,627	171	171	1,453	0.0	-11.6	-10.7
미주	LA/LB항	1,405	11,392	1,490	1,386	11,476	-7.0	-1.4	0.7
	산토스항	331	2,718	339	316	2,849	-6.7	-4.6	4.8
유럽	그단스크항	97	932	98	92	789	-5.8	-4.8	-15.3
	바르셀로나항	161	1,395	169	163	1,448	-3.4	1.6	3.8

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

2) 중국

 주요 항만물동량

◇ '15년 9월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,518만 8천 TEU로 전년동기대비 0.4% 증가함

◆ 9월 중국내 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,726만TEU로 전년동기대비 5.9% 증가함

· 이 중 1,553만TEU는 연해항(Sea-port), 173만TEU는 내하항(River-port)에서 처리함

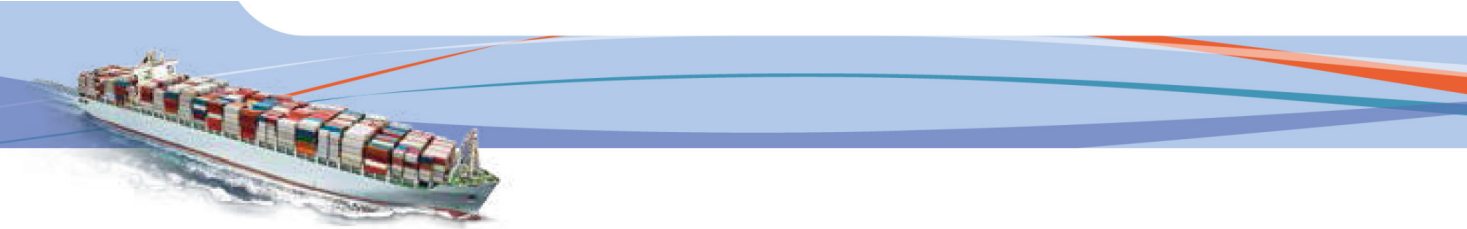
· 누적컨테이너 물동량은 전년동기대비 5.7% 증가한 1억 4,897만TEU로 나타남

〈표 I-9〉 중국 2015년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
상하이항	2,950	26,386	3,150	3,100	27,400	-1.6	5.1	3.8
선전항	2,149	17,566	2,274	2,163	18,143	-4.9	0.7	3.3
닝보/저우산항	1,688	14,747	1,783	1,728	15,820	-3.1	2.3	7.3
홍콩항	1,797	16,854	1,736	1,674	15,484	-3.6	-6.8	-8.1
칭다오항	1,384	12,525	1,458	1,453	12,974	-0.3	5.0	3.6
광저우항	1,291	11,771	1,432	1,444	12,528	0.8	11.9	6.4
톈진항	991	7,395	922	1,002	7,491	8.7	1.1	1.3
다롄항	1,220	10,566	880	920	10,336	4.5	-24.6	-2.2
샤먼항	762	6,282	807	793	6,788	-1.8	4.0	8.0
잉커우항	491	4,320	524	511	4,514	-2.5	4.1	4.5
롄윈강항	406	3,786	400	400	3,714	0.0	-1.4	-1.9
합계	15,129	132,197	15,366	15,188	135,190	-1.2	0.4	2.3

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



● 중국 항만의 물동량 현황¹⁾

- ◇ '15년 9월 중국 총물동량은 전년동기대비 2.7% 증가한 9억 3,214만 톤을 기록
 - ◆ 연해항은 6억 3,346만 톤, 내하항은 2억 9,778만 톤을 처리함
- ◇ 대외 화물 처리물동량
 - ◆ 9월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 2.3% 증가한 2억 8,555만 톤을 기록
 - 이 중 2억 5,992만 톤은 연해항, 2,564만 톤은 내하항에서 처리함
 - ◆ '15년 9월 중국 컨테이너 물동량 중 일본과 미주항 물동량은 증가하였으나 우리나라로 운송되는 물동량은 전월대비 하락한 것으로 나타남

〈표 I-10〉 중국 컨테이너 화물지수

지역	2014년 평균	2015년 평균	9월	전월대비 (%)
종합 지수	1082.1	1101.9	1109.6	0.3
유럽	1354	1477	1442	-1.3
지중해	1388	1649	1674	-2.9
미국 서부	1060	983	998	2.0
미국 동부 해안	1217	1246	1377	4.9
서남아시아	984	1038	1160	-3.0
오세아니아	958	856	824	1.0
서아프리카	864	862	839	-0.7
남아프리카공화국	730	674	688	2.7
남미	853	809	857	1.1
일본	773	723	643	6.1
동남아	842	829	862	-0.5
한국	617	692	691	-3.2
대만	807	800	805	0.8
홍콩	725	649	657	0.1

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

사우디아라비아

- ◆ '15년 9월 제다항 총물동량은 전월대비 11.6% 감소한 427만 3천 톤을 처리함
 - ◆ 컨테이너 물동량은 전월대비 2.0% 감소한 33만TEU를 처리함
 - ◆ 수입은 전월대비 11.6% 감소한 306만 톤을 처리함
 - 건설자재 수입이 전월대비 24.0%(-21만 5천 톤) 큰 폭 감소함
 - ◆ 수출은 전월대비 11.7% 감소한 121만 3천 톤을 처리함
 - 대부분의 수출품목이 전월대비 감소하였으나, 그 중 공산품과 정제품 수출이 전월대비 각각 25.6%(-4만 2천 톤), 24.0%(-3만 7천 톤) 감소폭이 높은 것으로 나타남
- ◆ 주베일상업항은 '15년 9월 95만 7천 톤을 처리하며 전월대비 14.6% 감소함
 - ◆ 벌크(액체)화물은 전월대비 소폭 증가(+38.2%, +6천 톤)하였으나, 벌크(고체)와 일반화물이 전월대비 각각 20.3%(-9만 3천 톤), 57.1%(-5만 8천 톤) 감소하며 전체적인 물동량 감소에 기인함

〈표 I-11〉 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 9월 물동량 현황

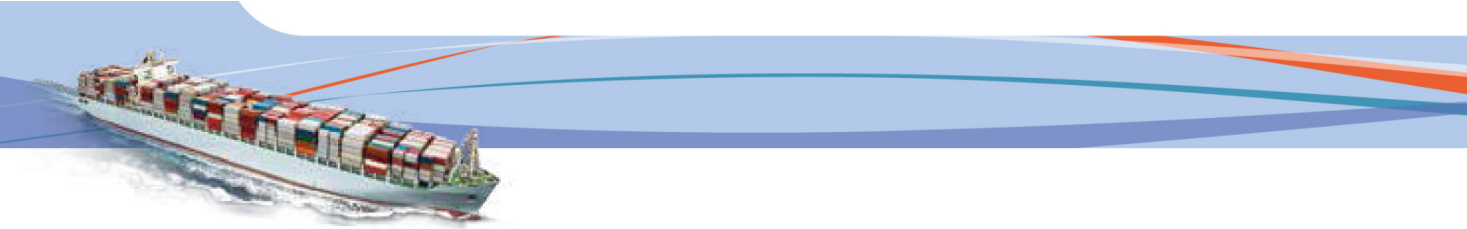
(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2015			전월대비	
		8월	9월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,833	4,273	40,908	-560	-11.6
	주베일상업항	1,120	957	12,913	-162	-14.6
컨테이너	제다항	344	330	3,137	-15	-4.3
	주베일상업항	38	37	502	-1	-2.0

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

인도

- ◆ '15년 9월 자와할랄 네루(JNPT)항의 컨테이너 물동량은 37만 6천TEU로 전월대비 3.9% 증가
- ◆ 동기간 JNPT를 이용한 선박은 전월대비 3.8% 증가한 165척임



- ◆ 가장 높은 물동량 증가를 나타낸 항만은 콜카타(Kolkata)항으로서, 전년동기대비 22.8%(+395만 3천 톤)증가한 2,126만 4천 톤을 처리함
- ◆ '15년 9월 Nhava Sheva International Gateway Terminals(NSI GT)에서 처리한 컨테이너 물동량은 전월대비 41.5% 감소한 1만 4천TEU를 처리하며 JNPT 컨테이너 물동량 증가에 기인함
- ◆ '15년 9월 GTIPL(Gaterway Terminals India Private Limited)의 컨테이너 물동량은 전월대비 42.6% 증가한 142만 8천TEU를 처리하며 JNPT 컨테이너 물동량 증가에 기인함
- ◆ 반면, NSICT(Nhava Sheva International Container Terminal)과 NSI GT(Nhava Sheva India Gateway Terminals)는 전월대비 각각 16.1%(-1만 5천TEU), 41.5%(-1만 TEU)감소함

〈표 I-12〉 인도 자와할랄 네루항 터미널별 실적

(단위 : 회, 천TEU, %)

구 분		2015			전월대비	
		8월	9월	누적	증감량	증감률
입항선박	JNPCT	60	60	518	-	-
	NSICT	50	44	469	-6	-12.0
	NSI GT	11	9	28	-2	-18.2
	GTIPL	38	52	474	14	36.8
	소계	159	165	1,489	6	3.8
컨테이너	JNPCT	132	123	1,020	-9	-7.0
	NSICT	92	77	866	-15	-16.1
	NSI GT	24	14	51	-10	-41.5
	GTIPL	113	161	1,428	48	42.6
	소계	361	376	3,364	14	3.9

자료 : Jawaharlal Nehru Port Trust(www.jnport.gov.in)

3) 아시아

● 일본

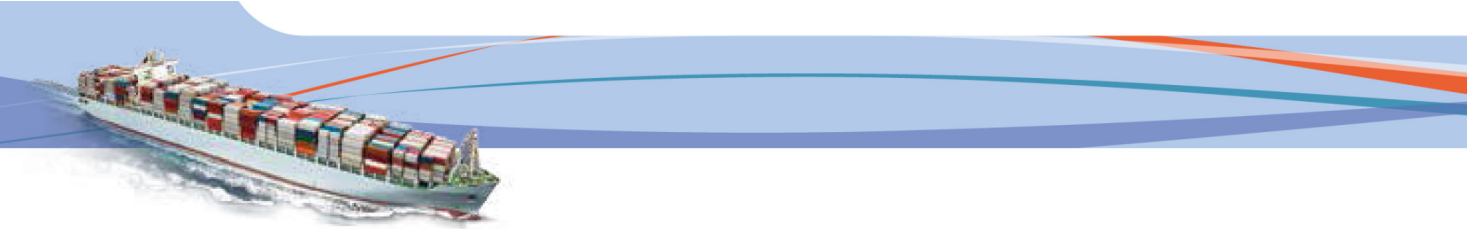
- ◇ 일본, 전국 9월 수출입 컨테이너 물동량은 143만 1천TEU로 전년동기대비 2.6% 감소
 - ◆ 수입 컨테이너 물동량은 75만 4천TEU, 수출 컨테이너 물동량은 67만 7천TEU를 각각 기록
 - ◆ 일본 전국의 컨테이너 물동량은 전년대비 지속적인 하락세를 나타내고 있음
- ◇ '15년 9월 나고야항의 컨테이너 물동량은 21만TEU로 전년동기대비 3.5% 감소함
 - ◆ 8월까지의 누적물동량은 182만 4천TEU로 전년대비 4.4% 감소, 약 4%의 물동량 하락세가 지속되고 있음
- ◇ '15년 9월 오사카항의 컨테이너 물동량은 17만 1천TEU로 전년동기대비 11.6% 증가함
 - ◆ 오사카항의 컨테이너 물동량은 '15년 들어 2월 및 8월을 제외하고 전년대비 10%대의 감소세가 지속되고 있음
 - ◆ 이는 중국의 경기침체와 함께 동남아로 이전된 생산 공장 역시 중국의 영향으로 부진을 겪고 있는데 따름

〈표 I-13〉 일본 주요항만 2015년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2014		2015			전월 대비	전년 대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
나 고 야	합계	218	1,908	190	210	1,824	10.7	-3.5	-4.4
	수입	106	917	92	103	878	11.4	-3.1	-4.2
	수출	112	992	98	108	946	9.9	-3.8	-4.6
오 사 카	합계	194	1,627	171	171	1,453	0.0	-11.6	-10.7
	수입	107	890	92	98	800	7.0	-8.7	-10.2
	수출	87	737	80	73	654	-8.1	-15.3	-11.3

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



싱가포르

- ◇ 싱가포르항의 '15년 9월 총물동량은 4,634만 9천톤으로 전년동기대비 5.9% 증가
- ◇ '15년 9월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 242만 8천TEU로 전년동기대비 13.6% 감소
 - ◆ 전월대비 -3.9% 감소한 실적으로 싱가포르 컨테이너 물동량은 6 개월 연속 감소세를 나타내고 있음
- ◇ 싱가포르항의 '15년 9월의 벙커유 판매량은 384만 8천톤으로 전년동기대비 9.3% 증가

〈표 I-14〉 싱가포르항 2015년 9월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
총물동량	49,281	435,514	49,043	46,349	436,058	-5.5	-5.9	0.1
컨테이너	2,810	25,130	2,526	2,428	23,506	-3.9	-13.6	-6.5
벙커유	3,522	31,697	4,288	3,848	33,484	-10.3	9.3	5.6

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

4) 유럽

폴란드(그단스크항)

- ◇ 그단스크항의 '15년 9월 컨테이너 물동량은 9만 2천TEU로 전월대비 5.8%, 전년동기대비 4.8% 감소
 - ◆ '15년 컨테이너 물동량은 전년대비 감소추세를 이어가고 있으나 감소폭은 줄어들고 있음
- ◇ 총 물동량은 330만 5천 톤으로 전월대비 4.1% 감소하였으나 전년동기대비 3.6% 증가

I. 월간통계

- ◆ 액체화물이 전월대비 15.6% 감소(-23만 7천 톤), 곡물이 같은 기간 15.9% 감소(-2만 6천 톤) 하면서 총 물동량 감소로 이어짐

〈표 I-15〉 그단스크항 2015년 9월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
총물동량	3,190	23,579	3,445	3,305	26,776	-4.1	3.6	13.6
컨테이너	97	932	98	92	789	-5.8	-4.8	-15.3

자료: 그단스크항(www.portgdansk.pl)

스페인(바르셀로나항)

- ◆ 바르셀로나항의 '15년 9월 컨테이너 물동량은 16만 3천TEU로 전월대비 3.4%감소하였으나 전년동기대비 1.6% 증가
- ◆ 수입물동량이 8만 4천TEU로 전월대비 1.6% 증가하였으나 수출물동량이 같은 기간 8.1% 감소한 7만 9천TEU 기록
- ◆ 총 물동량은 전년동기대비 4.5% 증가한 396만 2천 톤 처리
- ◆ 전년동기대비 일반화물이 6.9%(+16만 톤) 증가하면서 전체 물동량 증가로 이어짐

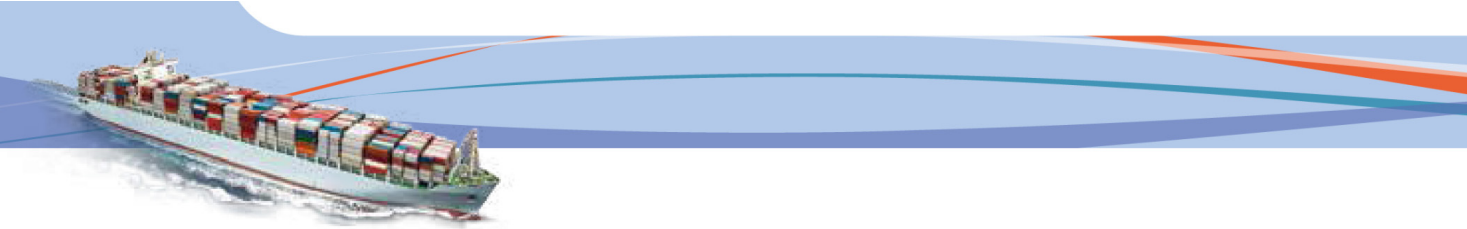
〈표 I-16〉 바르셀로나항 2015년 9월 물동량 현황

(단위: 천TEU, 천 톤, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
컨테이너	합계	161	1,395	169	163	1,448	-3.4	1.6	3.8
	수입	77	705	83	84	731	1.6	8.9	3.6
	수출	83	690	86	79	717	-8.1	-5.1	3.9
총물동량		3,792	34,193	3,515	3,962	34,105	12.7	4.5	-0.3

주: '14년 9월 물동량 재확정

자료: 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)



5) 미주

🌐 미국(LA항/LB항)

- ◆ LA항과 LB항의 '15년 9월 컨테이너 물동량은 전월대비 7.0%, 전년동기대비 1.4% 감소한 138만 6천TEU 기록
- ◆ LA항의 '15년 9월 컨테이너 물동량은 73만TEU를 기록, 전년동기대비 5.8%, 전월대비 7.2% 감소함
- ◆ LB항의 '15년 9월 컨테이너 물동량은 65만 6천TEU를 기록, 전년동기대비 4.1% 증가, 전월대비 6.8% 감소함

6) 오세아니아

🌐 호주(시드니항)

- ◆ '15년 9월 시드니항의 컨테이너 물동량은 19만 3천TEU로 전년동기대비 4.7%, 전월대비 6.0% 감소함
- ◆ '15년 9월 수입 물동량은 전년동기대비 4.1% 감소한 9만 9천TEU를 기록함
- ◆ '15년 9월 수출 물동량은 전년동기대비 5.3% 감소한 9만 4천TEU를 기록함
- ◆ '15년 9월 누적 물동량은 전년동기대비 2.8% 증가한 169만 7천TEU를 기록함

〈표 I-17〉 시드니항 2015년 10월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
합계	203	1,650	206	193	1,697	-6.0	-4.7	2.8
수입	103	833	105	99	855	-5.4	-4.1	2.7
수출	100	817	101	94	842	-6.7	-5.3	3.0

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

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

● 북항재개발부지 내 복합리조트 사업자 공모

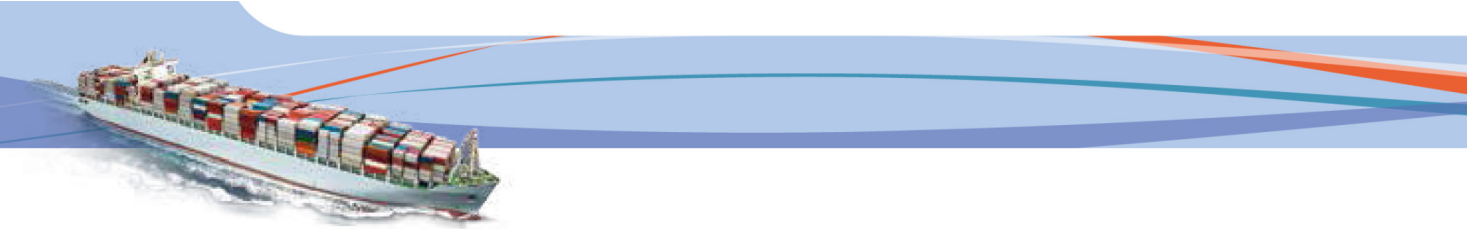
- ◇ 11월 6일, ‘부산북항 재개발사업지 내 해양문화지구 랜드마크부지 개발 등 이용 약정서 발급’ 공고
 - ◆ 북항재개발부지 내 해양문화지구 랜드마크부지에 대해 문화체육관광부가 ‘복합리조트 개발 사업계획 공모(문화체육관광부 공고 제2015-0190호, 2015.08.27) RFP’ 청구가능지역으로 선정함에 따라 본 공모 진행이 추진됨
 - ◆ 총면적은 11만 4천㎡로서 외국인 전용 카지노 등의 복합리조트 개발을 포함하여 사업을 추진할 예정임
- ◇ 복합리조트사업은 국제여객터미널과 연계하여 다양한 관광산업 개발 및 활성화로 이어짐에 따라 지역경제 발전에 기여할 것으로 보임

● 부산신항 남컨테이너부두 항만배후단지 조성

- ◇ 남컨테이너부두 항만배후단지 조성공사를 '16년 1월 중에 착수할 계획임
 - ◆ 총 944만㎡부지에 3공구로 구성되며, 1공구(1,742억 원)와 2-3공구(2,424억 원)사업비는 부산항건설사무소와 부산항만공사에서 각각 부담할 예정임

● 감천항 부산~제주 간 화물부두 7부두로 이전

- ◇ 11월 중순부터 부산~제주 간 화물을 기존 5부두에서 7부두로 이전하여 처리할 예정임
 - ◆ 기존 5부두에서 처리하였으나, 증가하는 물동량을 처리하기에 한계에 도달함에 따라 7부두로 이전처리토록 함



- ◆ 부산항의 제주 간 수송화물은 북항에서도 처리하였으나, 북항 운영선사들이 세월호 사고에 따른 경영난으로 영업을 중단함에 따라 감천항과 제주 간 항로만 운영 중에 있음
- ◆ 그러나, 배후 관계기관의 반대가 예상됨에 따라 이해관계자 간 의견조율이 필요할 것으로 보임
- ◆ 제주화물이 7부두에서 처리할 경우 선박수리공장 인근도로에 화물수송을 위한 대형차량들이 집중됨에 따라 교통사고 및 혼잡으로 인해 피해가 발생할 것으로 우려하고 있는 입장임
- ◆ 내년 상반기가 감골 출하시기로 물동량 증가가 예상됨에 따라 교통량 우회도로 분산 등을 통한 개선안을 마련하여 피해를 최소화될 수 있도록 계획할 예정임

● '15년 9월, 부산신항 컨테이너 점유율 67.6% 기록

- ◆ '15년 1월 64.9%를 기록하였던 신항 컨테이너 점유율이 9월까지 점차 증가하며 2.7%p증가한 67.6%를 기록함
- ◆ 9월까지 누적된 신항 컨테이너 물동량 점유율은 '14년 1~9월 누적 점유율 64.2%보다 1.9%p 증가한 66.1%를 기록하며 신항의 점유비중이 매년 증가하고 있는 것으로 나타남

〈표 II-1〉 부산 북항/신항 월별 컨테이너 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

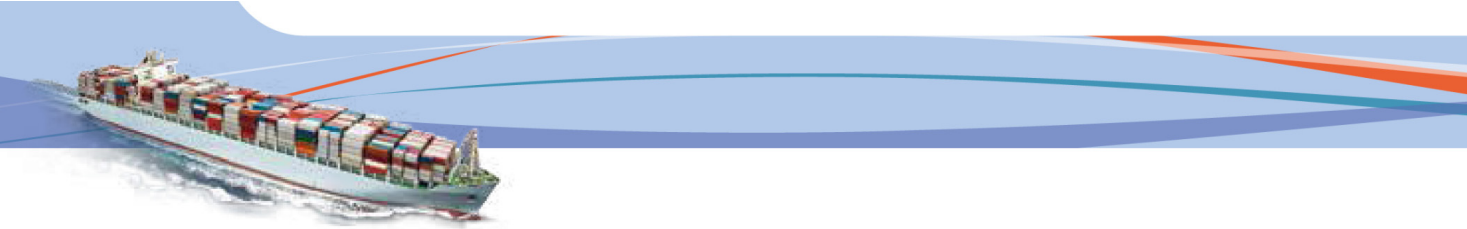
	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	누적
북항	568 (35.0)	517 (33.7)	587 (34.7)	569 (34.1)	569 (34.6)	548 (34.2)	520 (32.5)	525 (32.2)	516 (32.2)	4,919 (33.7)
신항	1,050 (64.9)	1,015 (66.1)	1,101 (65.1)	1,095 (65.7)	1,075 (65.3)	1,050 (65.6)	1,078 (67.4)	1,107 (67.7)	1,083 (67.6)	9,654 (66.1)
기타	2 (0.1)	3 (0.2)	3 (0.2)	3 (0.2)	2 (0.1)	2 (0.1)	3 (0.2)	2 (0.1)	2 (0.1)	22 (0.2)
합계	1,620	1,534	1,692	1,667	1,647	1,600	1,601	1,634	1,601	14,596

주 : () 전체 대비 비중

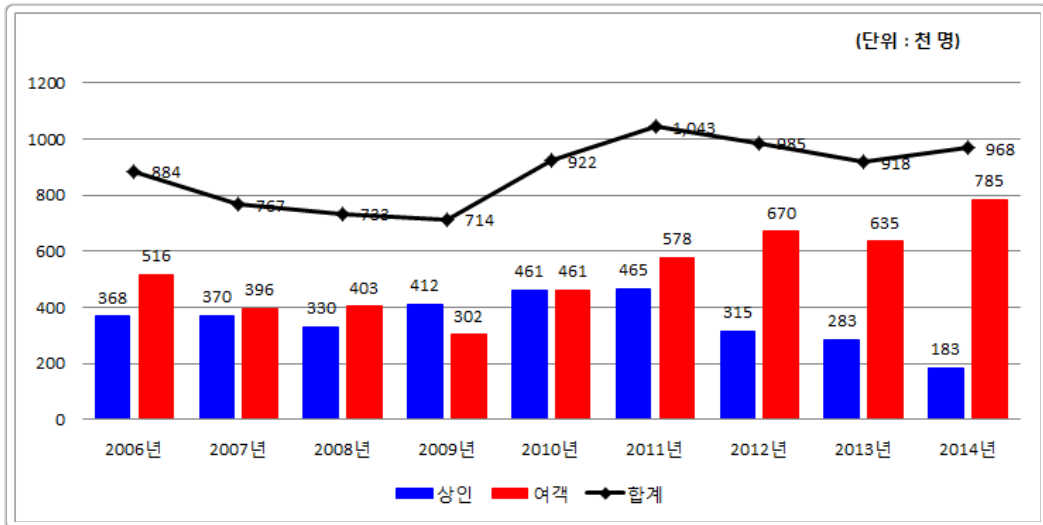
2) 인천항

● 인천항 카페리 이용 상인 비중 점차 감소

- ◇ '14년 인천항 카페리 여객수는 96만 8천 명을 기록하였고 이 중 여행객은 78만 5천 명으로 전체의 81.1%를 차지하였으며, 상인이 18만 3천 명으로 전체의 36.0%를 차지함
 - ◆ 전년동기대비 총여객수는 증가하였으나 상인의 비중은 '13년 30.8% 대비 약 11.9% 감소하였고 여행객의 비중이 증가함
 - ◆ 여행객수는 '06~'10년사이에 연간 2.7% 감소하였으나 '10~'14년에는 14.2%로 대폭 증가함
 - ◆ 상인의 수는 '06~'10년 동안 연평균 5.8% 증가하였으나, '10~'14년에는 연평균 20.7%로 대폭 감소함
- ◇ '15년 상반기 전체 40만 906명 중 여행객은 26만 3천 225명으로 전체의 65.7%를 차지하였으며, 상인이 13만 7천 681명으로 전체의 34.3%를 기록함
 - ◆ '15년 상반기 상인 이용객 비중은 전년동기대비 11.9% 감소한 수치이며, 상반기에 집중되는 상인 이용행태 특성상 '15년 전체 상인의 수는 '14년대비 감소할 전망이다
- ◇ 상인감소의 주요원인은 중국 정부(세관)의 엄격한 수하물 통제로 요녕성 지역의 소상공인들이 급감에 기인한 것으로 밝혀짐
 - ◆ '12년 4월부터 중국정부의 엄격한 수하물 통제로 인해 상인수가 급격히 줄어들었으며, 대련, 영구 등 요녕 일부 항로는 상인이 완전히 사라진 상태임
 - ◆ 반면 중국 관광객들의 지속적인 방한으로 여행객의 비중은 '12년 이후 60%이상을 상회하고 있음
- ◇ 이러한 추세로 볼 때 향후 한·중 카페리 항로는 상인 위주에서 여행객 위주의 마케팅 전략 수립이 필요할 것으로 예상됨



〈그림 Ⅱ-1〉 국제여객부두 목적별 이용객 실적



● 인천항 배후부지 입주 외국인투자, 6년간 전무

- ◇ '09년 식품가공회사 1곳(투자액 175억 원)이 입주한 이후 인천항 배후물류단지에 입주 혹은 투자한 외국인 기업이 전무한 것으로 밝혀짐
 - ◆ 외국인 투자가 저조한 이유는 타항대비 높은 임대료 및 적은 정부 지원금(타항대비 50.0% 수준) 등으로 분석됨
 - ◆ 또한 인천항 항만배후부지가 자유무역지역으로 편입이 늦어져 관세혜택이 없는 해당 부지에 외국인 투자가 늦어지는 이유도 있음
- ◇ '14년 말 기준, 인천항의 외국인 직접투자 유치 규모는 '14년 말 기준 부산항 신항 배후단지의 투자규모인 1천 183억 원의 14.8% 수준임
 - ◆ '06년 개장한 부산항 신항 배후부지는 자유무역지역으로서 외국인 기업 약 90개가 입주함
 - ◆ 또한 '14년 부산항 신항 배후단지 처리물동량은 전년동기대비 40.0% 이상 증가하였으며, 고용인은 약 2천 880명으로 밝혀짐
- ◇ 현재 정부는 '20년 예정된 인천신항 개장과 동시에 신항 배후부지의 자유무역지역 지정을 위해 인천항만공사 및 민간업체와 협의중에 있음

3) 여수·광양항

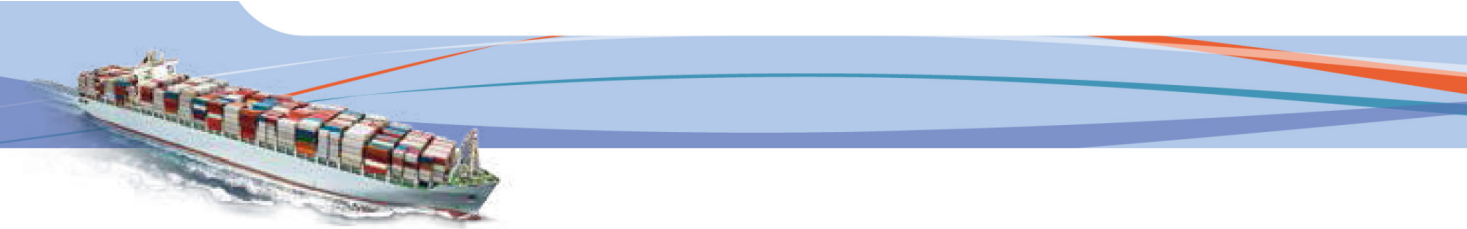
● 광양항 배후단지 입주현황

- ◆ 광양항 배후단지, 외국자본 1,000만 달러 이상 기업 유치
 - ◆ 광양항 동측배후단지에 독일자본(1,100만 달러) 유치로 EEW-KHPC사의 공장이 준공 됨
 - 광양항 배후단지 조성이후 외국인 자본으로는 처음으로 1,000만 달러 이상이 유치된 것으로 EEW-KHPC사의 공장은 풍력발전 관련 강관을 생산하게 됨
 - 업체 관계자에 따르면 강관 수출에 따라 연간 약 4,000TEU의 물동량이 발생할 것으로 예상함
 - ◆ 한편, 광양항 배후단지는 '12년 조성이 완료되었으며, 동·서측 모두 32개사가 입주해 있음
 - 조성된 총면적은 288만㎡이며, 이중 입주 및 분양된 면적은 222만㎡로 57.3%의 분양률을 나타내고 있음
 - '10년 기준 배후단지를 통해 창출된 물동량은 6만TEU에 불과하였으나 '14년까지 연평균 61.0% 증가하여 40만 7천TEU의 물동량이 배후단지에서 발생함
 - 더불어 배후단지를 통해 현재까지 모두 605명의 고용 창출이 발생함
 - 광양항 배후단지가 활성화될 경우 광양항 컨테이너 물동량 증가에 큰 역할을 할 것으로 기대

4) 울산항

● 현대미포조선, 국내 최초로 냉동 컨테이너운반선(Reefer Container Carrier) 건조 성공

- ◆ 현대미포조선은 '13년 미국 Dole Food사로부터 수주한 770FEU급 풀(Full) 냉동 컨테이너운반선 3척 중 1차선에 대한 명명식을 11월 9일에 시행
 - ◆ Dole Pacific 호로 명명된 냉동 컨테이너선박은 길이 190m, 너비 30.4m, 높이 17.0m의 제원을 갖추고 있음
 - ◆ 바나나·파인애플 등의 과일과 각종 야채 등을 신선하게 이송할 수 있는 냉동 냉장 시스템(Water Cooling System)이 화물칸 전체에 완비되어 있음



- ◆ 대형 갠트리 크레인 2기가 갑판 상부에 설치되어 있으며 보조추력장치가 선수와 선미에 각각 1기씩 설치되어 있어 예인선의 도움 없이 부두 접안이 가능한 것이 특징
- ◆ 냉동 컨테이너운반선의 건조가격은 동급의 일반 컨테이너선박 대비 2배 이상의 높은 척당 5,500만달러임
- ◆ 성공적인 냉동 컨테이너선박의 건조로 고부가 특수선 시장 진출을 통한 시장확대가 기대되고 있음

● 본항 6부두, 내진성능 보강공사 실시

- ◆ 지진재해대책법에 따라 본항 6부두 안벽 전면에 항만시설 내진 성능 보강 공사를 '15년 12월 30일까지 실시할 예정
- ◆ 6부두 1,2번 선석의 총 390m 구간에 보강공사가 시행됨
- ◆ 공사기간동안 선박 접은 등 부두사용에 대한 제한으로 동부두 이용선박들은 8부두 2번 선석에 우선 사용권이 부여됨
- ◆ 6부두 보강공사 후에는 울산본항 5부두, 3부두 1번선석, 온산 부두 순으로 공사가 진행될 예정

〈표 II-2〉 광양항 배후단지 조성 현황 및 계획

구 분	기 조성 항만배후단지			울촌 (계획)
		동측	서측	
조성 면적 (만㎡)	388 (117만평)	195 (59만평)	193 (58만평)	139 (42만평)
총 사업비 (억 원)	6,719	2,843	3,876	-
사업 기간	2004-2012	2004-2008	2006-2012	~2020
사업시행자	국토해양부, 광양시	국토해양부, 광양시	국토해양부	-

자료: 여수광양항만공사

5) 평택·당진항

● 평택지방해양수산청, 해경부두 파제제 건설공사 기본 및 실시설계용역 중간 보고회 개최

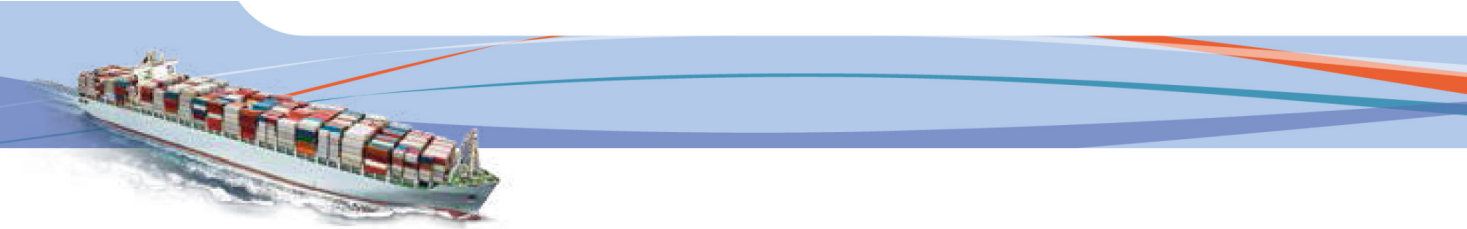
◇ 해당 사업은 해경부두 및 관리부두의 항내 정온 확보를 위한 파제제 건설 사업으로 총 사업비는 440억원이며, '16년에 착공하여 '19년 내에 준공할 계획임

◆ 북측파제제 570m, 남측파제제150m, 연결호안 310m등 항만시설물을 신설할 계획임

〈그림 Ⅱ-2〉 평택당진항 파제제 신설 위치



자료 : 평택지방해양수산청



6) 대산항

● 일본 해운·물류 기업인 대상으로 대산항 홍보설명회 개최

- ◇ SITC, 한화토탈, 고려해운과 충청남도, 대산해양수산청 등으로 구성된 대산항 포트세일즈단은 일본 도쿄에서 대산항 홍보설명회를 개최
 - ◆ 대산항의 항일 항로 홍보를 통한 일본 수출입 화물 집중 유치에 목적으로 지난 11월 11일 개최됨
- ◇ SITC 컨테이너라인스에서 개설('15년 6월)한 한·일항로는 오사카, 나고야, 도쿄, 요코하마 등 일본 주요항만을 기항하는 항로로 국내에서는 대산항만 기항하는 단독항로임
- ◇ 이번 도쿄 설명회에 LOTOS Corporation, Max 로지스틱스 등 일본 국제물류 회사, 화주 등이 대거 참석
 - ◆ 대산항 홍보 설명회를 계기로 한·일항로 활성화를 통한 집중적인 화물유치와 '15년에 대산항 컨테이너 물동량 최대치 달성을 기대하고 있음

7) 포항항

● 포항항, 30만톤급 초대형 선박 첫 입항

- ◇ 포항항에 30만톤(DWT)급 대형원료선인 '한진브라질호'가 10월에 입항함
 - ◆ 포항신항을 이용하는 포스코는 물류비 절감을 위해 원료부두를 개축하였으며 이에 초대형선박 입항이 가능해짐
 - ◆ 지난 9월에 브라질에서 28만톤의 철광석을 선적하고 광양항을 거쳐 포항항에 도착하였으며 3일간의 하역작업후 출항할 예정임
 - ◆ '한진브라질호'는 길이 340m, 폭 55m로 연간 120만톤의 철광석을 운반 할 예정임

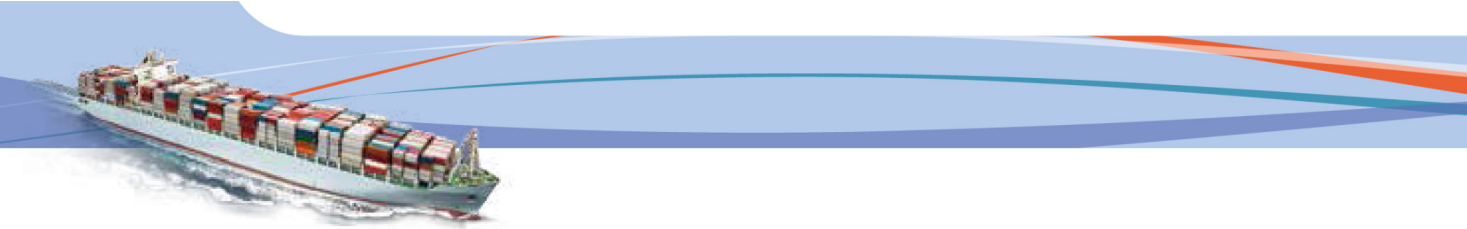
● 영일만항 컨테이너터미널 물동량 급락 예상

- ◆ 영일만항 컨테이너 운영사인 포항영일신항만(주)가 6년 만에 자본금이 전액 소진됨
 - ◆ 포항영일신항만(주)는 철강경기 침체로 인한 물동량 감소, 루블화 폭락으로 인한 러시아 수출물동량 중단으로 약 30%의 컨테이너 물동량이 감소할 것으로 예상
 - ◆ 이에따라 '14년 13만 7천TEU를 기록했던 컨테이너 물동량은 '15년 약 10만TEU를 기록할 것으로 전망됨
 - ◆ 장기적으로 항만 배후단지의 활성화로 인한 물동량 창출이 수출입 물동량으로 연결되는 선순환 구조를 가지고 있어야 하나 포항항은 현재 배후단지의 가동률이 낮아 대부분 다른 지역의 물량에 의존함
 - ◆ 최근 영일만항 배후단지 13만㎡가 자유무역지역으로 지정되었고 입주업체도 선정되어 향후 활성화될 수 있는 기반은 조성됨

8) 동해·묵호항

● 동해항, 이스턴드림호 매주 운항

- ◆ 동해항을 기점으로 일본과 러시아를 운항 중인 이스턴드림호가 11월 5일부터 격주에서 매주 운항함
- ◆ 국제여객선인 이스턴드림호의 일본행 항로가 사카이미나토항에서 마이즈루항까지 연장 운항 이후 4개월 만에 매주 운항으로 변경됨
- ◆ 이는 국내 대형화주의 운항 요구와 일본 교토부 지역의 화물을 적극 유치하기 위한 것으로 보임
 - ◆ 마이즈루항에서 선적되는 주요화물은 중고차로써 대부분 러시아의 블라디보스톡항으로 수송되고 있음



● 동해항 3단계 개발사업 '16년 3월 착공 예정

- ◆ 삼척 해변지역의 침식 피해우려로 장기간 중단됐던 동해항 3단계 개발사업이 본격적으로 진행됨
- ◆ 지난 10월, 동해해양수산청과 삼척해변살리기 범시민대책위원회는 ‘동해항 3단계 개발사업 관련 삼척해변 침식·퇴적 저감시설 추진 등에 관한 합의서’를 체결함
 - ◆ 합의를 통해 동해항 3단계 개발사업과 병행하여 삼척 해변에 침식방지 및 친수공간 등 총 8개의 시설을 2단계로 나눠 조성하기로 합의함
 - ◆ 총 602억 원을 투입하여 1단계(349억원), 2단계(253억원)에 걸쳐 조성할 계획임
- ◆ 이에 따라 동해항 3단계 첫 번째 사업인 북방파제 1공구, 2공구에 대해 조달청에 입찰공고를 내고 내년 3월에 본격적인 공사에 들어갈 예정임

9) 군산항

● 군산내항 친수 공간 조성 추진

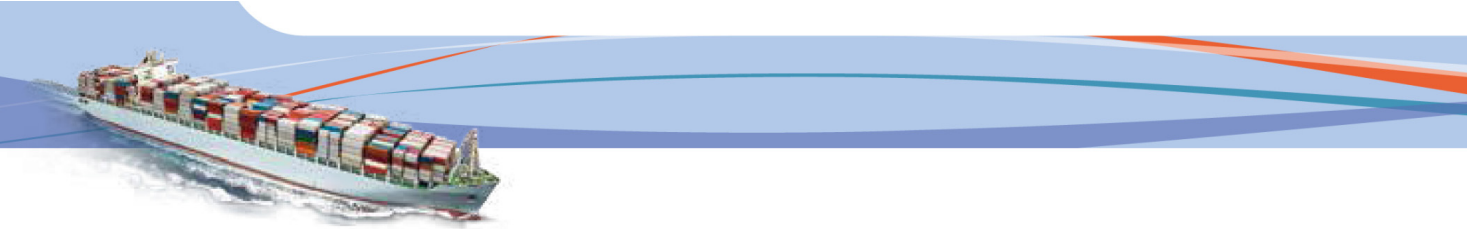
- ◆ 군산지방해양수산청은 군산내항 일대의 환경과 재개발사업 추진 여건을 개선하기 위해 ‘군산내항 호안정비 및 부선물양장 축조공사’ 착공 예정
 - ◆ '15년 11월 중에 착공할 계획이며 총 사업비 200억을 투입하여 '18년 준공 목표
 - ◆ 군산시에서 추진하는 진포해양테마파크, 근대역사문화박물관과 연계하여 친수공간으로 갖출 계획임
- ◆ 군산 내항 일원은 약 30여 척의 부선들이 인근 지역 섬으로 가는 공사자재 선적 작업을 하는 과정에서 발생하는 소음과 먼지 등으로 관광객들에게 불편을 끼치고 있었음
 - ◆ 군산항의 관리부두 부족으로 부선이 소룡동 물양장을 이용하고 있는 실정임

- ◆ 부산 전용 물양장은 지방산업단지 내 현 유니드 휴면 해상에 이전시키기로 결정하였으며, 내항 일대는 친환경 친수시설을 조성해 ‘군산내항 항만재개발사업’의 여건 마련 및 시민 복지 증진을 위한 공간으로 마련하기로 함

11) 마산항

● 마산항 개발에 대한 정책토론회 실시

- ◆ '15년 11월 12일 마산항 개발 방향에 대한 정책 토론회 개최
 - ◆ 마산지방해양수산청은 서항지구 친수공간 조성사업을 통해 지역시민들의 삶과 질을 향상시키고 지역관광 활성화가 가능할 것으로 전망함
 - ◆ 이외에 마산항 발전을 위해 부두기능 재배치와 가포신항 특정화물 집중도(자동차 화물의 비중이 80.0% 이상)를 완화하기 위해 일본서부와 러시아와의 신규 항로 개설을 주문함



2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

● 중국 항만 동향

◆ 상하이국제항만그룹, '15년 3분기 순이익 감소²⁾

- ◆ 상하이항의 3분기(7~9월) 순이익은 전년동기대비 약 18.3% 하락한 약 2억 2,029만 달러(US\$)를 기록함
 - 3분기까지 누적 순이익은 전년동기대비 3.3% 증가한 7억 808만 달러를 기록함
 - '15년 3분기의 감소는 '14년 2분기 이후 처음이며 중국 3분기 경제성장률 하락과 세계경제의 영향을 받은 것으로 추정됨
- ◆ 상하이항 외에 Ningbo-Zhoushan항의 순이익도 감소한 것으로 나타났으며 텐진항은 약 6.0% 증가함

◆ 상하이항 상하이자유무역지대 수입 검사 개선 추진³⁾

- ◆ 중국 정부는 수입화물 절차에 대한 개선을 통해 시간단축 및 비용절감을 통해 상하이 자유무역지대 활성화에 기여할 계획
 - 특히, 상품강제인증(CHian Compulsory Certificate)품목에 대해서 검사 시간을 크게 단축할 계획임
 - 기존에 상품강제인증품목은 검사기간이 평균 7일이 소요되었으나 1일 이내로 단축할 계획
- ◆ 이번 수입검사 개선으로 상하이자유무역지대에 위치한 기업의 수혜가 예상되어 상하이항의 경쟁력도 상승할 것으로 전망됨

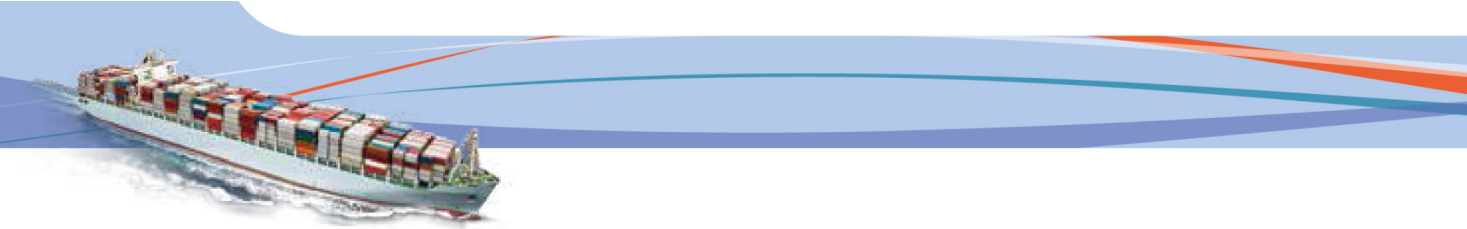
2) www.sisi-smu.org

3) www.maritime-executive.com

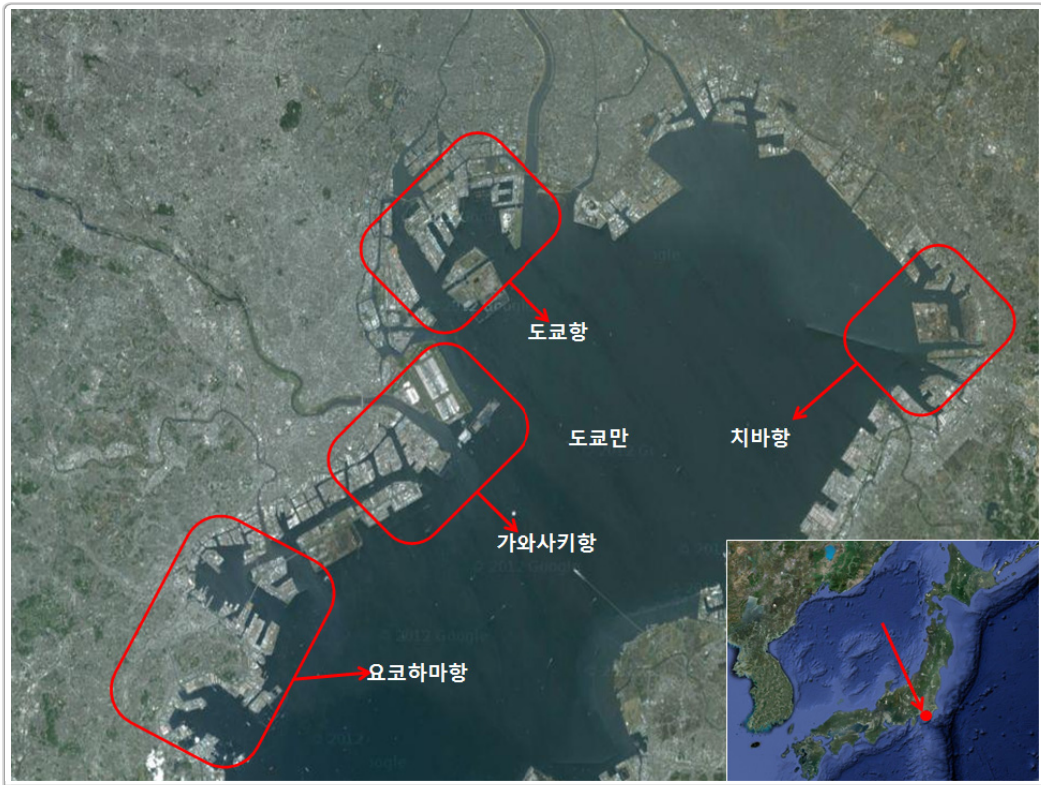
2) 아시아

● 게이힌 국제항만회사 추진현황

- ◆ 도쿄만에 위치한 3항만(도쿄항, 요코하마항, 가와사키항)의 운영통합에 난항이 예상됨
 - ◆ 일본 정부는 과거 과도한 컨테이너 터미널의 개발로 물동량이 분산, 결과적으로 주변국(한국, 중국 등)에 비해 컨테이너 물동량의 성장세가 둔화됨
 - 이에 따라 일본 정부는 선택과 집중 전략으로 국제항만회사를 설립하여 근거리에 위치한 항만의 운영을 통합하는 정책을 시행함
 - 정책의 결과로 지난 '14년 오사카항, 고베항을 통합한 한신국제항만회사가 출범함
 - ◆ 도쿄만의 3항만 역시 게이힌국제항만회사를 통해 운영을 통합한다는 계획이 있지만 현재까지 도쿄항의 반발로 국제항만회사의 출범이 연기되고 있는 실정임
 - 도쿄항을 담당하고 있는 도쿄도는 국제항만회사 설립 시 국가에서 일정부분 출자하여 운영에 참여하는 방식에 지속적으로 반대의견을 제시하고 있음
 - ◆ 결과적으로 도쿄항을 제외한 요코하마항, 가와사키항이 참여한 국제항만회사가 '15년 내에 출범할 것으로 예상됨
 - 양 항만을 담당하는 요코하마시, 가와사키시는 도쿄항을 제외한 두 항만이 우선적으로 국제항만회사를 설립하기로 합의, 각 시의회에 의견을 전달함
- ◆ 2항만이 참여하는 게이힌 국제항만회사는 현재의 요코하마항 부두회사를 기반으로 출범할 예정
 - ◆ 먼저, 컨테이너 터미널 사업부문을 요코하마항 부두회사로 이전하여 국제항만회사로 지정하고 여기에 가와사키시와 국가가 출자하는 형식으로 진행될 계획
 - ◆ 신설되는 게이힌 국제항만회사는 한신국제항만회사와 달리 터미널 운영 등은 기존의 기업이 계속 담당하고 항만계획, 전략수립, 시책실시 등의 역할을 담당할 것으로 예상
- ◆ 한편, 도쿄항이 지속적으로 참여를 거부할 경우 컨테이너 터미널에 대한 정부정책의 의미가 희미해 질 수 있다는 우려의 시각도 있음



〈그림 II-3〉 도쿄만 항만의 지정학적 위치



자료: 구글지도, KMI 재작성

● 아부 다비(Abu Dhabi)항, 물동량 큰 폭 증가

◆ 아부 다비항 '15년 10월까지 누적 물동량이 전년동기대비 큰 폭 증가함

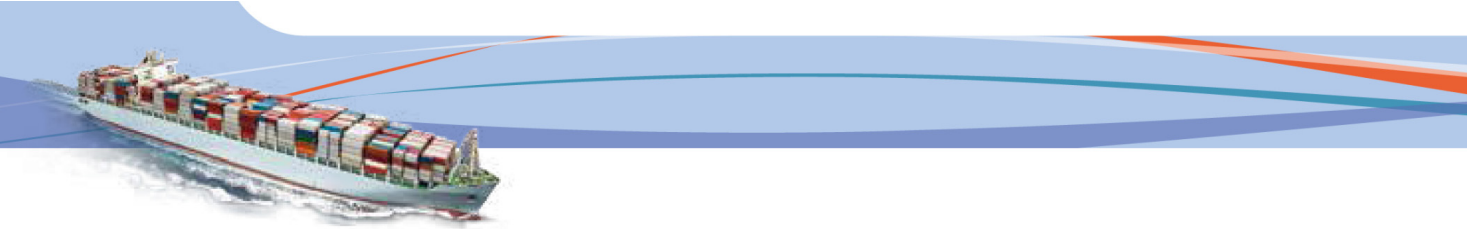
- ◆ '15년 10월 칼리파(Khalifa)항 컨테이너 터미널의 누적 컨테이너 물동량은 120만 5천TEU 전년동기대비 35.5%(+31만 6천TEU)의 두자리수 증가세를 기록함
- ◆ Ro&Ro부두의 자동차 처리실적은 전년동기대비 29.1% 증가한 11만 1천 대(+2만 5천 대)를 처리함
 - 기존에는 자이드(Zayed)항에서 자동차화물을 처리하였으나, 아랍에미레이트의 자동차 산업 부문 수요 증가세에 따라 충분한 시설을 갖춘 칼리파항으로 화물을 이전처리하기로 운영함에 따라 물동량이 큰 폭으로 증가함
 - 칼리파항은 연간 35만 대의 자동차를 처리할 수 있는 하역능력을 갖추고 있음
- ◆ 그 외 일반잡화 및 벌크화물은 전년동기대비 20% 이상의 증가세를 기록함

● 인도 코친(Cochin)항, 극동아시아 서비스 시작

- ◆ 11월 20일부터 인도 코친항에서 출항하는 극동아시아 직항서비스 'Galex Service'가 운항함
 - ◆ Galex Service는 부산, 상하이, 닝보, 차이완, 싱가포르, 포트 클랑, 콜롬보, 나바세바 등을 경유하는 노선으로 4개 선사(Emirates Shipping Line, KMTC, RCL, Hanjin)로 이루어진 컨소시엄으로 운영됨
 - ◆ 동 항로에는 평균 6,500TEU급 선박 7척이 투입되어 주 1항차 서비스 제공 예정
- ◆ 이번 직항서비스가 운항됨에 따라 주요 수요국인 아시아지역의 화물 증대로 인도 교역 증가에 크게 기여할 것으로 전망함
 - ◆ 또한, 직항서비스는 기존 운항경로보다 4일정도의 수송시간 단축이 보장되며, 그 외 수용비용 절감에도 기여할 것으로 보임

● TSA, 단계적인 운임인상과 '16년-'17년 연간운송계약(SC) 가이드라인 발표

- ◆ 아시아-북미항로로 구성된 태평양항로 안정화협정(이하 TSA)은 지난 11월 24일에 회원사들에게 운임인상을 권고
 - ◆ TSA는 12월 1일, 최소한 미서안항로에 FEU(Forty-foot Equivalent Unit) 당 950달러, 미동안은 1,700달러, 시카고 CY 내륙운송은 2,950달러의 운임인상을 권고함
 - ◆ 또한 '16년 1월 1일에는 미서안항로에 최소 FEU당 1,200달러 미동안은 1,600달러를 적용할 것을 회원사들에게 권고함
- ◆ 구정 연휴 전 중국의 막바지 수요와 화주들과의 SC계약에서 주도권 확보를 위해 이례적으로 연말, 연시에 운임인상을 단행
 - ◆ 또한 TSA는 선사들의 수익개선을 위해 '16년 5월부터 1일부터 시작되는 '16-17년 서비스 예약에는 미서안에 FEU당 1,700달러, 미동안 2,900달러를 최소운임으로 권장하고 있음



3) 유럽

❶ 한-아이슬란드 북극항로 개척 협력 강화

- ◇ 지난 9일, 한국과 아이슬란드 정상회담을 계기로 양국은 유럽과 아시아를 연결하는 북극항로 개척을 위한 협력에 합의함
 - ◇ 기존항로에서 북극항로를 이용할 경우 부산에서 로테르담항까지의 거리는 7천 km(2만2천km→1만5천km)가 단축되고 운항일수는 10일(40일→ 30일)단축 예상
 - ◇ 현재 북극항로는 선사의 경제성이 확보되는 7~10월 4개월간만 운항이 가능하나, 북극해빙 현상으로 인해 '30년이 되면 연중 일반 항해가 가능할 것으로 전망됨
- ◇ 내년부터 북극정책 계획을 상호 논의하는 양국 정부간 정책협의회를 추진기로 함
- ◇ 또한, 북극투자협약 관련 비즈니스 간담회, 한국 경제단체 주최 간담회, 대우조선해양 및 현대글로벌비스 등 국내 기업과의 북극협력 간담회 등이 잇따라 국내에서 열릴 예정임
- ◇ 이는 지난 7월, 한국해양수산개발원(KMI)과 북극포털(Arctic Portal)이 양국 북극 정보제공기관간 교류·협력 양해각서(MOU) 체결에 이어 협력을 더욱 강화하는 토대를 마련함
- ◇ 이와 더불어 한-유럽자유무역연합(EFTA) 대상국인 아이슬란드와 FTA 활용도를 높여 양국 간 무역규모 및 투자 규모도 확대할 예정이라 밝힘

4) 미주

❶ Northwest Seaport 얼라이언스, 시애틀-티코마항의 발전전략 제시

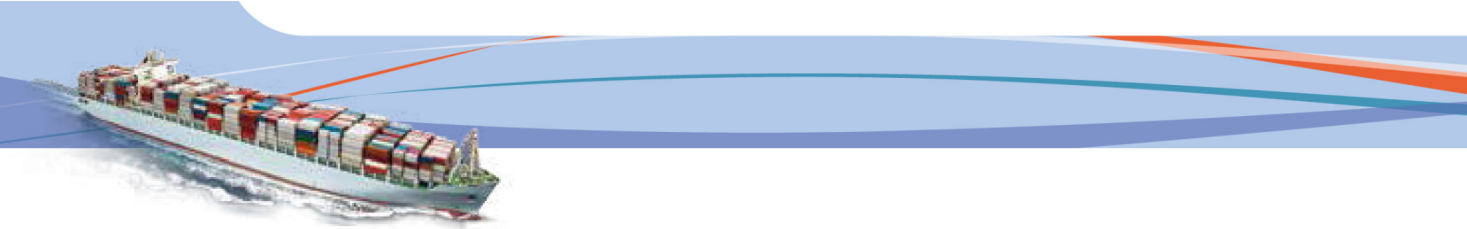
- ◇ Northwest Seaport 얼라이언스(시애틀항, 티코마항)는 선박대형화, 대형 해운 얼라이언스의 출현, 북미 항만 간의 치열한 경쟁에 대응하기 위해 '15년 8월에 출범함

- ◆ 시애틀-티코마항은 태평양 연안 북서쪽에 위치한 관문으로서 단일 관문 규모로는 LA항/LB항, NY항/NJ항 다음으로 큰 규모임
 - 두 항만은 워싱턴주 내에 30마일 떨어진 곳에 위치하고 있으며, 철도를 통한 복합운송이 가능한 9개의 컨테이너 터미널이 있음
 - NY/NJ는 배후에 큰 수요처가 존재하지만, 북서지역 항만은 수요처까지 연계되는 복합운송체계가 필요함
- ◆ 두 항만의 경쟁대상은 캐나다의 밴쿠버항, 프린스루퍼트항, 미국 캘리포니아 주에 위치한 LA항, LB항임
 - 내년 상반기에 파나마운하 확장이 완료될 시, 미 동부 항만과도 경쟁하게 될 전망이다
- ◆ 시애틀-티코마항이 경쟁력을 갖기 위해서는 터미널 간의 통합과 재개발이 필요함
 - ◆ 단기 계획으로는 시애틀항의 5번 터미널 현대화를 통한 화물처리량 증대, 티코마항의 General Central Peninsula와 4부두(Husky Terminal)의 재개발을 통한 대형선 접안능력 확보 등이 있음
 - 이 두 가지 프로젝트를 통해 2백만TEU의 하역능력 확보가 가능함
 - ◆ 궁극적인 목표는 9개의 컨테이너 터미널을 재개발과 시설통합을 통해 4~5개의 현대화된 대형터미널로 운영하는 것임
 - ◆ 또한, 환경적인 측면에서 지속 가능한 방법으로 도로 및 복합운송 개선, 신뢰성 있는 항만 서비스 제공, 선사의 니즈 충족이 필요함

5) 아프리카

🌐 두바이 포트월드, 아프리카에 물류자유지역 건설예정

- ◆ 두바이 포트월드는 최근 세네갈 정부와 업무협약을 맺고 다카르(Dakar)항에 물류자유지역을 짓기로 결정함
 - ◆ 이는 다카르항에 위치한 컨테이너 터미널 운영사(D.P.I.운영) 및 인근에 위치한 블라이즈 다인(Blaise Diane) 국제 공항을 이용하는 물류업체들의 비용 절감 및 물류서비스 제고를 위한 목적임



- ◇ 두바이 포트월드는 물류자유지역과 관련하여 최근 아랍에미리트 외무성 및 세네갈 외무부와 상호양해각서를 작성함
- ◇ 두바이 포트 월드의 물류자유지역에 대한 구체적인 계획 혹은 용도는 아직 미정인 상황이나 서아프리카 항만물동량의 높은 증가세와 더불어 높은 시너지를 창출할 것으로 전망됨

● 마투포(Matupo)항, 신규 하역기기 설치 예정

- ◇ 콘크레인사는 최근 모잠비크 마투포항으로부터 6개의 겐트리 크레인 발주를 받았으며, '16년 설치될 예정임
 - ◆ 주문된 6개의 겐트리 크레인은 16개의 바퀴가 장착되어 있고 상하역 가능 무게는 40톤이며, 적재 가능 범위는 5단적 6열임
 - ◆ 또한 자동조종장치, 하역 운전기사 보조기능, 적재시 충돌 방지기능, 트랙터 위치 자동파악 기능을 보유함
- ◇ 마투포항은 남동아프리카 해안에 위치해 있으며, 남아프리카에 컨테이너 물동량을 운송하는 전진기지의 역할을 함
 - ◆ 또한 지역 주요 공산품 및 광물의 남동아시아 시장 운반 전진허브이자 남동아프리카 처리화물의 기종점의 역할을 점하고 있음

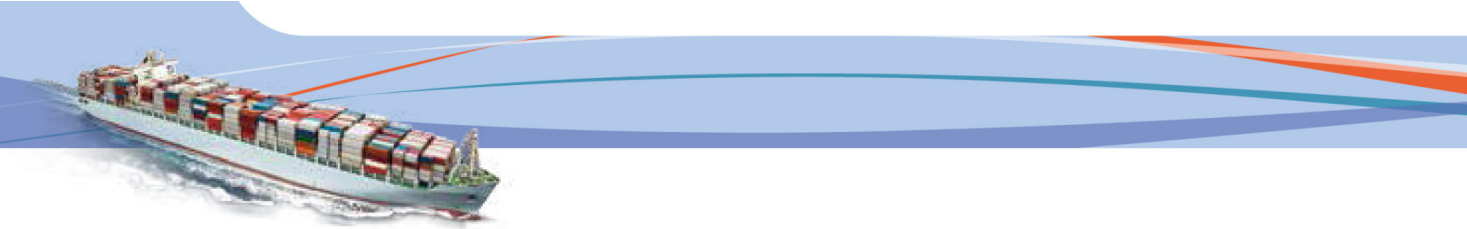
6) 오세아니아

● 호주 다윈항, 중국자본 임대 고려중

- ◇ 중국 에너지 및 건설 그룹인 랜드브릿지(Landbridge)는 5억 6백만 달러(한화 약 5,850억)를 지불하고 호주 다윈항의 99년 임대 운영권 구매를 고려중임
 - ◆ 랜드브릿지는 중국 내에서 호텔 건설 부문에서도 사세를 확장하고 있으며, 북호주 정부에 의해 민간임대가 가능해진 다윈항에서의 새로운 사업을 검토 중임

Ⅱ. 항만 및 산업 동향

- ◇ 랜드브릿지사는 향후 25년간 2억 달러(한화 약 2,312억 원)을 다윈항에 투자하여 대아시아 무역 및 관광 활성화에 집중할 계획임
 - ◆ 관광 중 특히 크루즈 터미널 및 관련 위락부지를 고려 중에 있음
- ◇ 다윈항은 최근에 생긴 크루즈 선박의 기항지이며, '14~'15년 한 해동안 약 65척이 기항하여 6년 전 개장 이래 최고 수치를 기록함



3. 품목별 동향

1) 양곡

● 식용 옥수수를 제외하고 10월 곡물 수입단가 모두 하락

- ◇ 식용 옥수수는 전월 대비 1.5% 상승하였지만 제분용 밀과 식용 콩의 국내 수입단가(달러기준)는 전월대비 각각 14.2%, 12.3% 크게 하락
 - ◆ 전월대비 사료용 밀은 3.9%, 옥수수는 1.7% 하락하였으며 사료용 콩과 대두박은 약보합세(-0.9% 하락)를 나타내고 있음
- ◇ 사료용 곡물가격 하락과 대미환율 하락에 따라 10월 수입사료원료 가격지수(2013년=100)는 74.9를 기록
 - ◆ 모든 축종에서 하락세(3.8~4.2%)를 나타내고 있지만 양우용이 전월대비 4.4%로 가장 많이 하락(73.2)
- ◇ '15년 4/4분기 국내 곡물 수입단가(2000년 1월=100)는 식용·사료 모두 전분기 대비 하락할 것으로 예상됨
 - ◆ 4/4분기 식용곡물수입단가는 전분기 대비 -2.5% 하락한 110.3을 기록할 전망, 사료용 곡물수입단가도 전분기 대비 -3.2% 하락한 93.9로 예상되고 있음
 - ◆ 4/4분기 국내에 도입되는 곡물 물동량은 곡물가격 하향 안정세를 보이던 2월 이후에 구매된 물량으로 3/4분기 대비 낮은 금액으로 구매된 물량임

2) 시멘트

● 가평군-라파즈한라시멘트, 자원순환 업무협약

- ◇ 경기 가평군과 라파즈 한라시멘트(주)는 자원순환사회 조기 실현을 위해 10월 13일 가평군청 소회의실에서 업무협약을 체결함

- ◆ 양측은 협약을 통해 생활쓰레기 전처리를 통해 생산된 비성형 폐기물 연료의 공급과 수급 조건에 대해 합의함
- ◆ 협약체결 후 공급자인 가평군은 생활폐기물 처리시설의 효율성 향상으로 운영비를 절감 및 매립지 수명을 연장하는 효과를 가져 올 수 있게 됨
- ◆ 가평군의 경우 생활폐기물을 이용해 고형연료를 생산함으로써 재정 부담을 덜게 될 전망
- ◆ 한편 라파즈한라시멘트는 석회석을 굽기 위해 소성로의 연료를 안정적으로 확보할 수 있어 시멘트 제조단가 절감 및 온실가스 배출량도 줄여 경제 사회적 비용이 감소할 것으로 보임

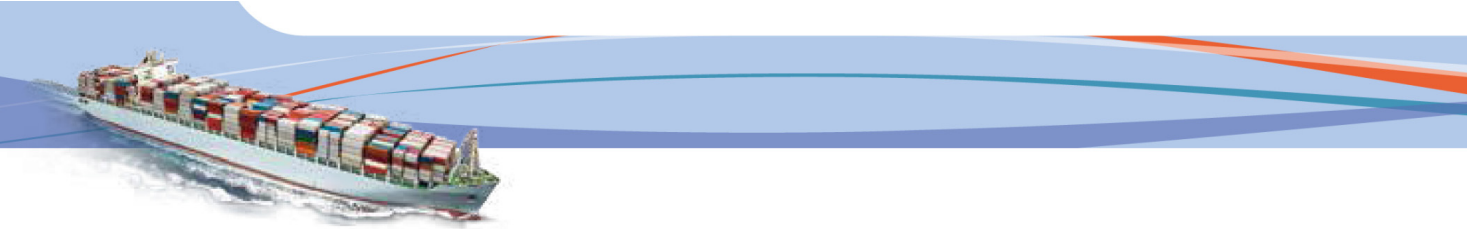
● 시멘트 가격 담합업체, 과징금 부과 예정

- ◆ 공정거래위원회는 시멘트 7개사가 '10년부터 '14년까지 5년간 가격을 담합했다는 혐의로 과징금을 부과할 예정임
- ◆ 공정위는 지난 '13년 4월부터 시작한 조사를 마무리 짓고 최근 쌍용양회와 한일시멘트 등 7개 시멘트 업체에 심사보고서를 송부함
- ◆ 보고서에 명시된 과징금은 1조 1,800억 원이며, 이는 해당 기간의 7개사 총매출인 12조원에 10.0%를 적용한 최대금액임
- ◆ 공정위는 11월 13일까지 각 업체로부터 의견을 받고 향후 과징금 규모를 최종 확정할 계획임

3) 석탄

● 국내 발전공기업 전 세계 석탄 소비량 감소에 따른 대체 에너지원 물색

- ◆ '15년 9월 누적 전 세계 석탄 소비량은 전년동기대비 4.6% 감소
- ◆ 이 중 석탄 소비의 절반을 차지하고 있는 중국에서 1억 8,000만 톤이 감소함



- ◆ 지구온난화에 대한 전 세계 각국의 대응에 따른 것으로 보이며 특히 환경 오염을 줄이기 위한 중국의 신재생에너지 전환과 경제개혁 등이 가장 큰 원인인 것으로 분석됨
 - ◆ 중국은 지난 '13년 말부터 전력생산을 위한 석탄 소비를 감축하고 대신 신재생에너지 이용을 장려하고 있음
 - ◆ 미국은 석탄 발전 비율이 '05년 50%에서 36%로 감소하였으며 영국 또한 석탄 발전 비중이 감소하는 추세임
- ◆ 이 같은 추세에 따라 국내 발전 공기업은 석탄 화력을 대체할 대안 마련에 힘쓰고 있음
 - ◆ 향후에는 부지확보 및 온실가스 감축 부담으로 인해 신규 대형 석탄화력 계획 추가는 사실상 배제되고 있음에 따라 LNG, 신재생에너지, 대규모에너지저장시스템(ESS, Energy Storage System)단지 등을 구상 하고 있음
- ◆ 그러나 현재까지 초기 투자비 등 경제성 문제로 추진에 어려움을 겪고 있는 것으로 나타남에 따라 대안마련에는 시일이 더 걸릴 것으로 전망됨

4) 목재

● 국가별 주요 동향

- ◆ 중국, Changxing항 훈증시설 가동
 - ◆ Changxing항(Dalian 위치)은 중국 북부지역에서 첫 번째로 훈증시설⁴⁾을 갖춘 항구임
 - Changxing항 외에 Putian항, Taicang항, Caofeidian항에 각각 훈증시설이 있음
 - ◆ 10월 Changxing항의 첫 원목 하역작업이 완료되었으며, 하역된 원목은 훈증시설에서 약품처리된 후 Dalian 배후에 위치한 목재 생산업체들에게 배송될 예정임
 - 향후 1,200만m² 목제품 생산구역을 건설하여 연간 2,200만m³ 원목을 가공함으로써 중국 북부지역의 목재산업 활성화에 기여토록 할 계획임

4) 휘발성약제에 의해 수입되는 화물에 대해 해충, 병원충 등을 살멸하는 시설

◇ 호주, Surrey Hills 목재칩 공장 개소

- ◆ Forico사는 Tasmania 지역의 활엽수 조립분야에 활성화를 위해 공장 현대화 및 수리에 1천 만달러를 투자하여 호주 북서부지역의 가공 생산능력을 확장토록 함
- '94년 설립 후 '10년 폐쇄가 되었으나, 최근 시설투자로 인해 재개소하였으며, 연간 1,600만 톤의 목재칩을 생산하여 Burnie항을 통해 아시아로 수출할 예정임

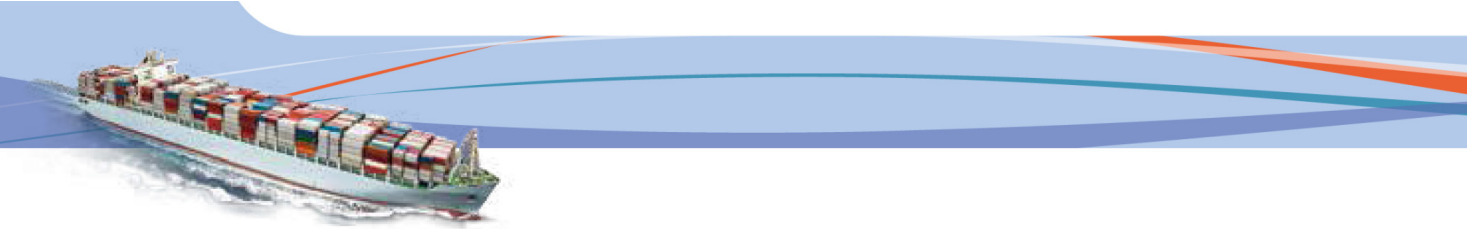
◇ 중국, OSB(Oriented Stand Board) 생산공장 신규 투자

- ◆ 최대 OSC 생산업체인 Hubei Baoyuan Wood사는 6,200만 달러의 신규 생산시설 투자계획을 발표함
- ◆ 신규 생산시설에서는 OSB를 통한 가구, 내화성 목재 문을 포함한 방수 마루판 등의 다양한 상품종으로 확대하여 사업을 추진할 계획임

5) 철광석

● 철광석 생산업체 수익 악화 전망

- ◆ 월스트리저널(WSJ), 중국 철강업체의 수익성 악화로 글로벌 철광석 생산 업체들의 수익성이 악화될 전망이라고 밝힘
- ◆ 중국 철강업체의 수익률은 '15년 7월 이후 계속해서 떨어져 글로벌 경제 위기 이후 최악의 수준을 기록 중임
- ◆ 이와 더불어 지속적인 철강석 가격하락과 괴광(lump) 프리미엄 상승 제한 또한 원인으로 꼽음
 - ◆ 철강 제품을 생산하려면 원자재를 용광로에 넣기 전 철광석 가루를 압축해 덩어리나 펠릿 형태로 만드는 소결과정이 필요하나 통상 겨울로 접어드는 시기에는 에너지 수요가 늘고 석탄 발전소의 가동으로 대기오염 제한 차원에서 소결공장 가동을 중지함
 - ◆ 따라서 겨울에는 소결과정이 필요 없는 괴광 가격이 상승 했지만, '15년에는 괴광시장의 공급과잉으로 계절성 가격 상승 요인이 제한적으로 적용되고 있음



- ◇ 주요투자 기관들은 내년도 철광석 가격 전망치를 하향 조정 중에 있으며 철광석 가격 하락세가 장기화 될 것으로 전망함
- ◇ Goldman Sachs와 ANS 은행의 경우 내년도 철광석 가격을 톤당 40~50달러 수준이 될 것으로 전망하였으며 Citi은행은 톤당 30~40달러까지 떨어질 것으로 전망함
- ◇ 이와 같은 이유로 글로벌 철광석 생산업체인 리오티토와 BHP빌리톤 등의 수익이 떨어질 것으로 전망됨

6) 모래

● 송도지구 공사 중 발생 모래, 매립토로 사용예정

- ◇ 당초 송도지구 공사 중 발견한 100만 m^3 의 모래는 연약지반공사 배수재로 사용되어 연간 120억 원의 예산을 절감할 계획이었지만, 대부분 송도 11-1 공구 계획 매립고를 맞추는 데 사용될 예정임
- ◇ '14년 송도 11-1 공구 매립공사 중 인천항 접근 항로에서 100만 m^3 에 달하는 모래 톱이 발견됨
- ◇ 당시 토질시험 결과를 거쳐 송도 5·7 및 송도 6·8 공구 연약지반공사 배수재로 사용하여 재료비, 운반비 등을 감안해 120억 원의 공사비 절감을 예상함
- ◇ 반면 '15년 하반기까지 배수재로 사용한 모래는 100만 m^3 중 11만 2천 m^3 로 11%에 불과하며, 이에 따라 배수재로 사용해 절감한 예산도 총 8억 1,200만 원을 상회함
- ◇ 적재된 모래는 수요처 부재로 현재 11-1공구에 그대로 쌓여 있는 상태임
- ◇ 향후 11-1 공구 기반조성 공사에 배수재로의 사용은 매립완료 후 가능할 것으로 보여 향후 매립고를 맞추는데 적재된 모래가 대량 사용될 예정임

7) 철재/고철

● '15년 10월 세계 조강생산량은 전년대비 1.9% 감소한 1억 3,272만 9천 톤을 기록

◇ 전년동기대비 중국(139만 톤 감소)을 중심으로 아시아의 물동량이 404만 5천톤 감소

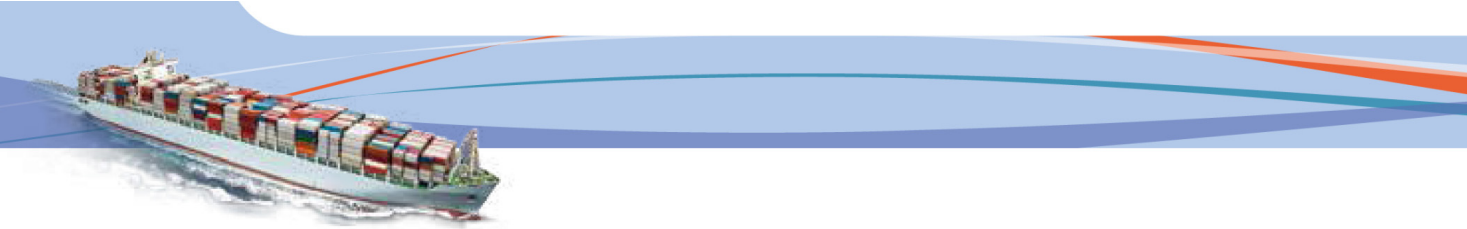
〈표 II-3〉 '15년 10월 세계 조강생산량

(단위: 천 톤%)

구분	2014		2015		증감률	
	10월	누적	10월	누적	당월	누적
EU	14,736	142,594	13,951	141,323	-5.3	-0.9
other Europe	2,909	30,306	2,961	28,288	1.8	-6.7
C.I.S	8,340	88,942	8,408	84,692	0.8	-4.8
North America	10,240	101,534	8,929	93,876	-12.8	-7.5
South America	4,088	37,945	3,962	37,185	-3.1	-2.0
Africa	1,148	12,151	1,019	11,705	-11.2	-3.7
Middle East	2,490	23,190	2,212	23,120	-11.2	-0.3
Asia	92,309	926,779	90,786	917,337	-1.6	-1.0
China	67,516	683,620	66,125	672,843	-2.1	-1.6
India	7,185	71,844	7,377	74,952	2.7	4.3
Japan	9,362	92,492	9,007	87,819	-3.8	-5.1
SouthKorea	6,175	59,847	6,087	57,943	-1.4	-3.2
Taiwan,China	2,070	18,977	1,670	18,218	-19.3	-4.0
Oceania	514	4,628	501	4,835	-2.6	4.5
Total 65 countries	136,774	1,368,069	132,729	1,342,361	-3.0	-1.9

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

자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)



● 산업통산자원부, 철강 수출 '상계관세' 논의

- ◇ 정부는 '통산법 포럼'을 개최하고 한국산 철강제품에 대한 외국의 상계관세 조사와 관련해 논의함
 - ◆ 상계관세 제도는 정부나 공공기관으로부터 보조금을 받는 기업의 경쟁력 증가로 초래되는 문제점들이 해당국 시장에 피해를 줄 경우, 이에 상응하는 관세를 부과하는 제도임
 - 자유무역협정 체결로 관세장벽이 낮아지면서 각국은 자국시장 보호를 위해 반덤핑 관세·상계관세 제도를 활용함에 따라 국내 철강 수출에 어려움
 - 또한, 상계관세제도는 일회성인 반덤핑과는 다르게 지속적인 부과가 가능하여 이에 대한 만·관 협력을 통한 대응 필요

● 중국 철강기업 연쇄 도산 가능성 제기

- ◇ 국내 산업전망 보고서, '16년 중국 철강산업 구조조정 발생 전망
 - ◆ 현재 중국 철강사의 50%정도가 순손실을 기록하고 있으며 '15년 3분기부터는 대형철강사들도 영업손실을 보고 있어 자연적인 구조조정이 일어날 것으로 전망함
 - ◆ 또한, 철강사들의 부채증가와 은행대출 중단 및 회수로 인해 중소 철강사들의 연쇄 도산 가능성이 제기됨
 - 이르면 '16년 하반기부터는 중국 철강사의 구조조정으로 철강업종의 가동률은 상승할 것으로 예상함

8) 자동차

● 현대자동차, 창립 48년 만에 고급차 브랜드인 '제네시스' 출범

- ◇ 11월 4일, 현대자동차는 '제네시스' 출범을 선언함
 - ◆ 브랜드 명에는 고급차의 신기원을 열겠다는 의미가 들어있으며, 기존 판매되고 있는 현대자동차의 고급자동차인 제네시스의 인지도를 고려함

- ◇ 현대자동차는 '20년까지 제네시스의 제품 라인업을 6종으로 확대할 계획임
 - ◆ 출범 초기단계에는 현재 판매되는 대형 럭셔리세단인 제네시스 2세대와 12월 출시 예정인 초대형 럭셔리세단(기존 에쿠스)으로 구성될 예정
 - ◆ 향 후, '17년까지 중형 럭셔리세단, '20년까지 대형 럭셔리SUV, 고급형 쿠페, 중형 럭셔리SUV를 출시할 계획임
 - 그 외의 파생 모델 등의 투입도 고려하고 있음

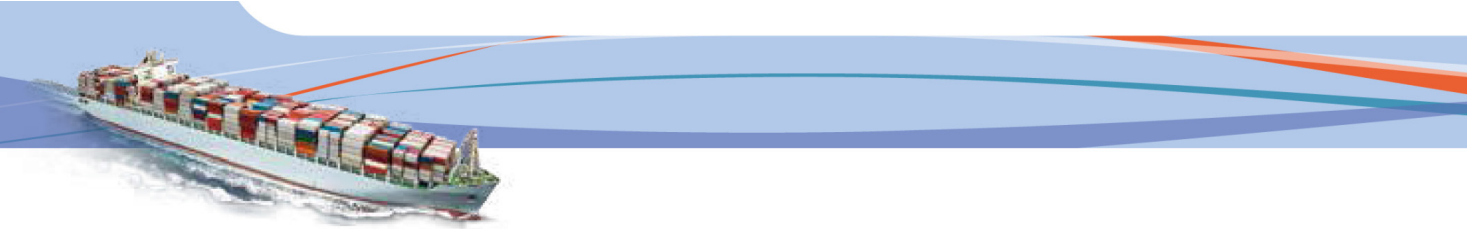
10월 자동차 내수, 수출 전년동기대비 상승

- ◇ 신차 출시 및 개별소비세 영향으로 국내 자동차 판매량이 증가함
 - ◆ 10월 국내 자동차 판매 물량은 16만 5천 대로 전년동기대비 18.6% 상승함
 - ◆ 이 중, 수입차는 전년동기대비 18.3%가 상승한 2만 1천 대가 판매됐으나 폭스바겐 사태로 인해 전월대비 12.7% 감소함
- ◇ 신형 K5의 수출이 본격화됨에 따라 자동차 수출 물동량이 증가함
 - ◆ 현대자동차와 한국GM, 쌍용자동차 등의 실적은 부진하였으나, 기아자동차의 실적 향상으로 수출물동량은 전년동기대비 7.5% 증가한 25만 9천대를 기록함

9) 잡화

중국의 위생기준 변경으로 연내 김치수출 재개 전망

- ◇ 중국은 '15년 초 위생기준을 개정하였으며, 개정 절차가 마무리돼 발효를 앞두고 있음
 - ◆ 중국은 '10년 이후 자국 절임채소 미생물기준을 적용하여 우리나라 김치의 수출이 어려웠음
 - ◆ 중국은 내부 및 WTO 회원국 의견수렴 절차를 거쳐 비멸균 발효제품에는 대장균군 기준을 적용하지 않기로 함



- ◇ 국산 김치업체는 위생 및 식재료 등의 고급화 전략을 내세워 수출할 전망이다
 - ◆ CJ제일제당, 동원F&B 등 국내 김치 생산 업체들은 한국산 김치 수출을 위한 현지 협력업체 선정 및 사업 전략을 수립 중임
 - ◆ 단, 중국산 김치의 가격은 국산의 1/3수준이므로 고급화 전략 및 차별화 전략으로 경쟁력을 갖출 전망이다

FTA체결국 증가로 인한 수입산 농축수산물 매출 증가세

- ◇ 가격 경쟁력을 갖춘 수입산 식품의 매출 증가가 두드러지고 있음
 - ◆ 바나나, 체리, 오렌지 등의 과일과 소고기, 돼지고기와 같은 육류, 고등어, 갈치 등의 수산물의 매출이 크게 증가하고 있음
- ◇ 소비자들의 수입산에 대한 거부감 감소로 농축수산물의 매출은 지속적으로 상승할 전망이다

10) 유류

글로벌 석유 메이저 회사 Shell, 뉴질랜드 가스 사업 철수

- ◇ '15년 12월 초, Shell사는 사업 포트폴리오 조정 전략의 일환으로 자산 매각 후 뉴질랜드 가스 사업에서 완전 철수할 계획을 발표함
 - ◆ 하지만 시장 전문가들은 초저유가 여파로 매수자 물색에 어려움이 예상됨에 따라 자산매각에 상당한 시간이 걸릴 것으로 전망함
- ◇ 현재 Shell사는 Maui, Pohokura 등 뉴질랜드 주요 가스전에 지분을 보유하고 있음
 - ◆ Pohokura 가스전은 '06년 생산을 개시했으며 현재 뉴질랜드 가스 수요량의 약 40%에 해당되는 1억 7,100만cf/d의 가스를 생산하고 있음
- ◇ 뉴질랜드 가스사업에서는 철수하지만 호주의 LNG 프로젝트에는 투자를 지속할 계획
 - ◆ Shell사가 성장 가능성을 높게 평가하고 있는 Prelude FLNG 프로젝트는 '17년 생산을 개시해 연간최대 360만 톤의 LNG를 생산할 계획임

Ⅲ. 항만포커스

1. 유라시아 지역 화물 수송 현황
2. 세계 주요 항만의 부가가치 비교와 시사점



1. 유라시아 지역 화물 수송 현황 - 중앙아시아를 중심으로 -

항만수요예측센터 조소희 전문연구원

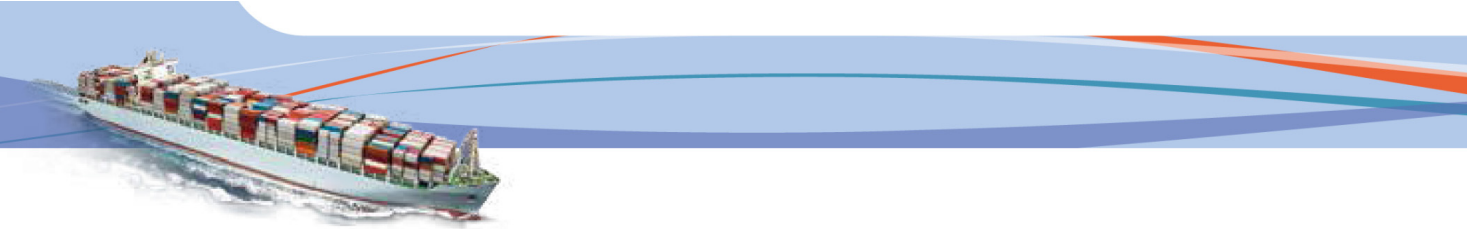
1) 개요

- 유라시아는 넓게는 유럽과 아시아를 포괄하는 의미로 표현하나 협의적 의미로는 카프카스⁵⁾ 및 중앙아시아⁶⁾ 지역만을 지칭함
- 이 중 중앙아시아는 내륙국가로서 아시아와 유럽을 연결하는 지점에 위치하고 있으며 자원이 풍부하여 주요 국가들의 관심이 높음
 - ◇ '04~'05년 기점으로 러시아와 중국이 미국에 대한 균형화 정책을 본격적으로 추진함에 따라 미국의 이 지역에서의 영향력은 낮아짐
 - ◇ '01년 9.11 테러사건 이후 테러와의 전쟁을 명목으로 우즈베키스탄과 키르기스스탄 정부와 군사 기지 사용 계약을 맺었으나 우즈베키스탄 기지는 '05년 계약 말소 후 철수하였고, 키르기스스탄 또한 '14년 계약 만료후 연장을 거부하였음
 - ◇ 강대국의 집중적인 경제/안보적 접근 및 높은 의존도에도 불구하고 개별 독립국들의 집합을 유지하고 있음
- 본 고에서는 유라시아 주요국인 對탄탄대륙권⁷⁾ 국가 교역 현황, 주변국 정책 및 수송 루트 현황 분석을 통해 교역 한계점 및 시사점을 도출함

5) 카프카스 : 아르메니아, 아제르바이잔, 그루지야(조지아), 체첸 공화국, 인구시 공화국, 다게스탄 공화국, 아디게야 공화국, 카바르디노발카르 공화국, 카라차예보체르케스카야 공화국, 세베로오세티야 공화국, 크라스노다르 지방, 스타브로폴 지방

6) 중앙아시아 : 우즈베키스탄, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 알타이 공화국, 몽골, 아프가니스탄, 신장 위구르 자치구(중화인민공화국), 티베트 자치구(중화인민공화국), 파키스탄 북부 지방

7) 중앙아시아에 위치한 카자흐스탄, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 타지키스탄 5개국을 지칭함



2) 유라시아 정의 및 교역 현황

① 유라시아⁸⁾ 정의⁹⁾

- ◇ 유라시아 개념은 넓은 의미로 유럽과 아시아를 포괄하는 용어로 동서로는 서부 동유럽에서 몽골, 만주에 이르며 남북으로는 히말라야 산맥에서 시베리아 전역을 포함함
 - ◆ 아시아와 유럽 전체를 포함시키기도 하고, 인도 아대륙, 아라비아 반도, 시베리아 베르호얀스크 산맥 동쪽은 제외하는 경우도 있음
- ◇ 일반적으로 ‘유라시아’는 소련 구성 공화국들을 포함하는 지리적 경계, 러시아에서 소비에트러시아에 이르는 공통의 역사와 기억을 지닌 문화적 공간으로 정의되고 있음
 - ◆ 협의적 : 동유럽과 러시아 자체를 제외한 카프카스, 중앙아시아만을 지칭
 - ◆ 광의적 : 구소련방의 구성공화국, 중-동유럽, 아시아의 사회주의 국가들 전체를 아우르는 지역적 개념임
 - ◆ 우리나라의 ‘유라시아 이니셔티브’에서 언급하는 범위는 유럽과 아시아 전체를 포괄하는 개념으로 전 세계 면적의 40%, 전 세계 인구의 70%를 차지함

8) ‘유라시아(Eurasia)’라는 명칭은 1850년대 지질학자이며 중앙아시아 및 알타이 탐험가인 시메노프가 ‘러시아 유라시아(Russian Eurasia)’라는 용어를 사용하면서 처음 등장하였음. 학문적으로 용어 유라시아는 1883년 출간된 오스트리아 지질학자 쥐스의 책 ‘Das Antlitz der Erde’에서 유럽과 아시아 대륙을 통칭하는 개념으로 사용된 후 지리학이나 지질학계에 받아들여지게 되었음(Eugene V. Babaev 2000)

9) 유라시아 연구의 정체성과 방법론, 권세은, 2008., 위키백과 등

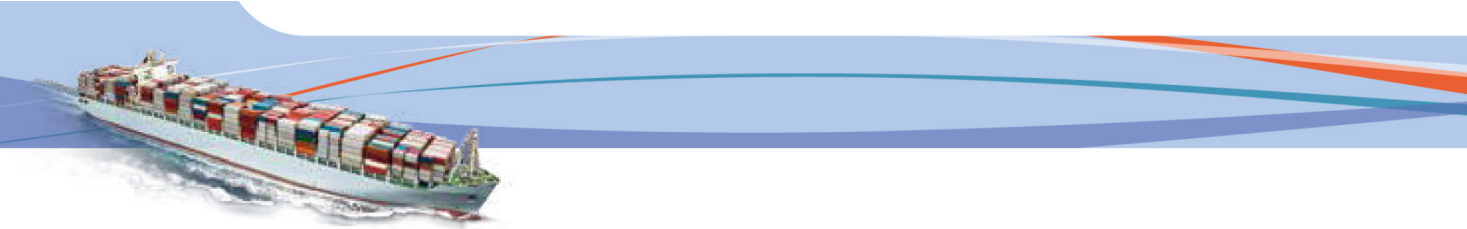
〈그림 Ⅲ-1〉 유라시아 권역



- ◇ 이처럼 유라시아는 공간적 범위에 대해서 일종의 합의를 보지 못한 상태로 연구 수행 전 범위 설정이 필요함

● 對유라시아 교역 실적

- ◇ '14년 우리나라의 유라시아(유럽과 아시아권 국가들)와의 교역규모는 7,022억 달러를 기록하며 최근 10년간 연평균 7.7%의 높은 성장세를 기록함
 - ◆ 국내 총교역(액)의 63.9%(‘14년 기준)가 유라시아 국가들과 이루어지고 있음
 - ◆ 교역량은 ‘14년 3억 3,577만 톤으로 최근 10년간 연평균 4.1% 증가하며 국내 총 교역량의 45%정도를 점유한 것으로 나타남



〈표 Ⅲ-1〉 對유라시아 교역 현황

(단위 : 억 달러, 만 톤, %)

구분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	연평균
교역액	수입	1,596	1,835	2,185	2,535	1,980	2,581	2,997	2,931	2,960	3,069	7.5
	수출	1,998	2,287	2,600	2,907	2,468	3,248	3,891	3,865	3,934	3,953	7.9
	소계	3,594 (65.9)	4,122 (64.9)	4,785 (65.7)	5,442 (63.5)	4,448 (64.8)	5,829 (65.4)	6,888 (63.8)	6,797 (63.7)	6,894 (64.1)	7,022 (63.9)	7.7
교역량	수입	14,867	15,898	17,785	17,439	16,025	18,690	18,837	19,195	19,502	20,062	3.4
	수출	8,554	9,250	9,305	10,354	10,808	11,436	13,448	13,778	13,440	13,515	5.2
	소계	23,421 (45.3)	25,149 (46.0)	27,090 (47.5)	27,793 (46.2)	26,833 (45.9)	30,127 (45.7)	32,285 (45.4)	32,973 (45.7)	32,943 (45.7)	33,577 (44.9)	4.1

● 對탄탄대륙 교역 실적

◆ 유라시아권 중 중앙아시아에 위치한 5개국(탄탄대륙권으로 정의하며, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 타지키스탄 5개국을 지칭함)와의 교역규모는 ‘14년 40억 달러로 전체교역액의 0.4%를 차지함

◆ 탄탄대륙과의 교역량은 총교역량 대비 0.2% 수준으로 큰 비중을 나타내지 않으나, 연평균 증가세가 두자릿수를 기록하며 상대적으로 높은 증가율을 보이고 있음

〈표 Ⅲ-2〉 對탄탄대륙 교역 현황

(단위 : 억 달러, 만 톤, %)

구분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	연평균
교역액	수입	3	3	4	6	3	5	5	4	3	6	9.0
	수출	9	11	14	17	17	23	29	30	34	33	16.4
	소계	11 (0.2)	14 (0.2)	18 (0.3)	23 (0.3)	19 (0.3)	27 (0.3)	34 (0.3)	34 (0.3)	37 (0.3)	39 (0.4)	14.9
교역량	수입	24	28	22	22	15	23	16	13	8	52	9.0
	수출	21	28	36	42	41	58	57	57	66	63	12.9
	소계	45 (0.1)	56 (0.1)	58 (0.1)	63 (0.1)	56 (0.1)	81 (0.1)	73 (0.1)	70 (0.1)	74 (0.1)	114 (0.2)	10.9

- ◆ 카자흐스탄, 키르기스스탄 등 탄탄대륙권과의 교역은 대부분이 철도차량, 보일러 등의 기계류 수출이 주를 이루고 있으며, 수입은 의류 등과 같은 상대적인 인건비가 저렴한 OEM화물 뿐만 아니라 광물자원, 펄프 등이 주를 이루고 있는 것으로 나타남

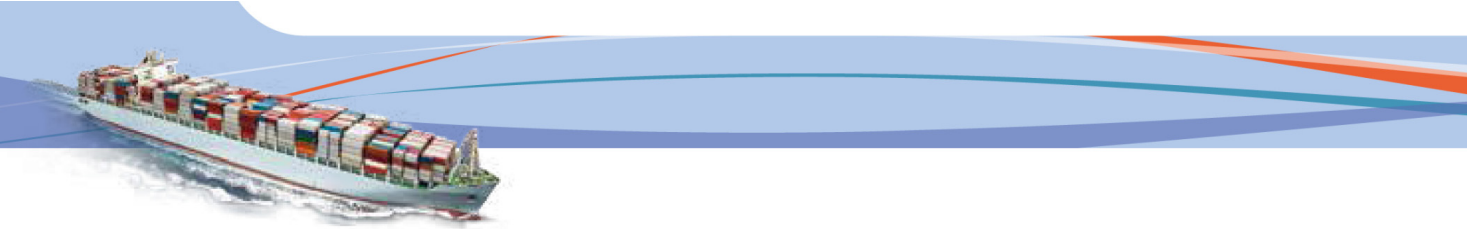
3) 관련 정책 현황

● 중국 : 서진전략¹⁰⁾

- ◆ 서진전략은 미국의 영향력이 상대적으로 취약한 중동아시아, 동남아시아, 중동, 아프리카 등 중국 주변지역과 서쪽지역에 있는 국가들과의 정치·경제적 협력을 강화하는 것이 주요 목적임
 - ◆ 중앙아시아를 주요 대상으로 하고 있으며 크게 안보 분야의 협력 강화 및 경제적 차원에서 중국 서부와 중앙아시아 지역 경제의 일원화 추진으로 구분됨
- ◆ 경제적 차원 : ‘실크로드 경제지대(Silk road economic belt)’ 건설
 - ◆ '13년~'14년 시진핑이 중앙아시아와 유럽 순방 시 공식적으로 제시하였는데 기본적으로 고대시기에 존재했던 실크로드를 따라서 경제지대를 건설한다는 구상임
 - ◆ 기본축은 교통운수망이고 이를 중심으로 중국에서 영국까지를 포괄하는 국가들의 주요 도시들을 연결함
 - ◆ 중앙아시아는 이 경제지대의 핵심 지역이며 기존 국제협력조직체인 중앙아시아 경제협력체(CAREC)¹¹⁾를 적극 활용하고자 함

10) 중국의 중앙아시아 정책, 주장환, 2014.

11) CAREC(Central Asia Regional Economic Cooperation) : 1997sus 아시아개발은행이 주도하여 설립되어 2002년 정식 운영되고 있는 이 협력체는 중앙아시아 지역의 경제 발전 촉진에 그 목적이 있음. 중국, 아프가니스탄, 아제르바이잔, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몽고, 타지키스탄, 우즈베키스탄 등 국가와 유럽부흥개발은행, 국제통화기금(IMF), 이슬람 발전은행, 국제연합개발계획(UNDP), 세계은행(World Bank) 등 국제 금융기구가 참여하고 있음. 협력의 중점 영역은 교통, 에너지 무역 편리화 및 무역 정책 등 4대 분야임



〈표 Ⅲ-3〉 실크로드 경제지대 구성

비중	명칭	주요 국가	기대 효과
핵심 지역	중앙아시아 경제지대	카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄	안전보장, 에너지 자원 확보, 경제 무역 활성화
중요 지역	환 중앙아시아 경제지대	상기국가 + 러시아, 터키, 이란, 사우디아라비아, 파키스탄, 인도	에너지 자원 확보, 경제 무역 활성화
확장 지역	아시아 유럽 경제지대	상기국가 + EU	경제 무역 활성화, 과학기술 교류 촉진

◇ 안보 분야의 협력 강화 : 상하이 협력기구(SCO)¹²⁾의 강화 또는 새로운 지역다자안보협력체 건설

- ◆ SCO라는 기존 지역협력체계를 적극 활용한 것으로 보여짐
- ◆ 하지만 러시아와 기본적으로 경쟁관계인 것과 중앙아시아 지역 내에서 군사 문제를 동반하는 분쟁이 야기될 가능성 등의 문제로 자국을 포함한 지역안보협력체계를 건설하는 방안도 제시되고 있음

러시아

- ◇ '08년 세계 경제 위기와 '12년 5월 푸틴 집권 제3기를 맞아 대외경제 노선을 아-태지역과의 협력을 확대하는 신동방정책으로 전환하였음
- ◆ 러-중 전략적 링크를 강화하고 러-북 링크를 회복하여 러시아의 동북아 및 아태지역에 대한 영향력을 확대하겠다는 목표임
- ◆ 독자적인 영향력을 강화하기 위한 방편으로 아태지역에 대한 에너지 수송망 및 물류망 사업 강화를 위해 노력하고 있음
- ◇ 주요 추진방향은 전략산업인 에너지, 우주항공, 군수 분야에서의 아태시장 진출 확대임

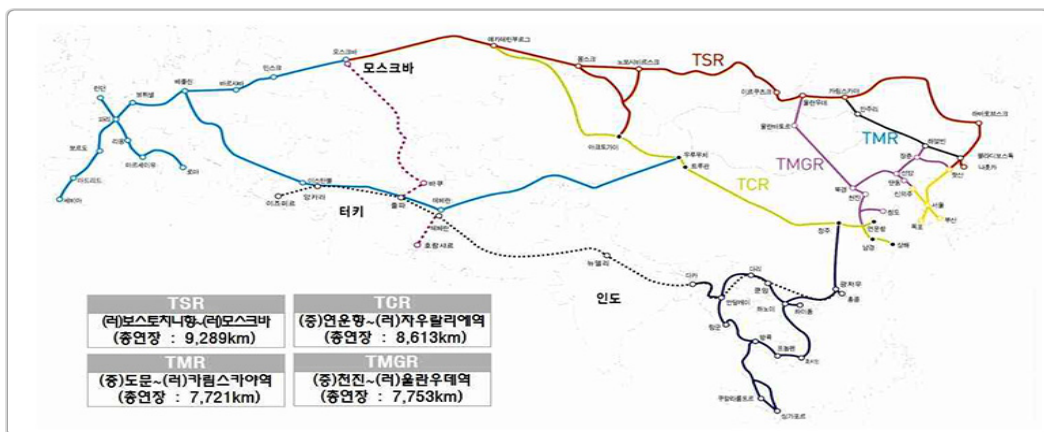
12) SCO(Shanghai Cooperation Organization) 1996년 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 중국, 러시아가 국경에 대한 공동 관리를 목적으로 형성된 '상하이5'에서 진화한 것으로 2001년 우즈베키스탄이 합류하면서 설립된 국제 기구임. 2015년 인도와 파키스탄이 정식 회원국이 되면서 정회원국 8개국, 준회원국 4개국(아프가니스탄, 이란, 몽골, 벨라루스), 대화 상대국(6개국)초청국가 및 기구로 구성되어 있음

- ◆ 에너지 분야의 아태 지역 진출 확대를 위하여 세계 에너지시장에서 자국의 입지 강화, 에너지산업의 경쟁력 향상, 수출노선 다변화, 에너지 가공산업 육성 등을 정책과제로 제시함
- ◆ 중국과 관련하여 중앙아시아에서 고조되고 있는 양국 간 경쟁성을 관리하는 과제와 관련하여 수세적인 정책과 공세적 정책을 동시 추진함¹³⁾
- ◆ 우선 역내 국가들에 대한 양자관계의 레버리지를 강화함으로써 경제적, 안보적 고리를 강화하는 정책을 추진함
- ◆ 또한 그간 지지부진했던 ‘제도적 균형화’를 위해 관세동맹의 구축, 경제단일공간의 강화, 유라시아경제공동체(EEC : Eurasian Economic Community) 추진 일정 등을 진행함

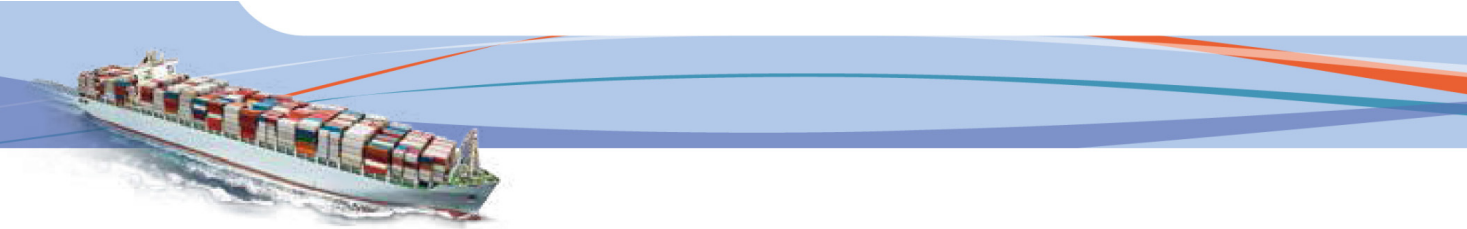
4) 對유라시아 주요 운송 루트

- 중앙아시아 국가들은 대부분 내륙에 위치하고 있어서 해상운송만으로 접근하기 어려워 철도 및 트럭을 연계한 복합운송(Multi-Modal)이 이루어지고 있음
- ◆ 중앙아시아 국가 중 카자흐스탄을 기준으로 주요 운송루트 현황 및 대안을 조사함

〈그림 Ⅲ-2〉 유라시아권역 철도 노선



13) 러시아의 對 중앙아시아 정책, 신범식, 2014.



● Route1 : 부산 - [해상] - 러시아 블라디보스톡 - [TSR] - 러시아 노보시비르스크 - [TCR] - 카자흐스탄 알마티

- ◆ TCR과 함께 가장 많이 이용되는 노선으로 1TEU당 \$3,900의 운임이 발생함
- ◆ 해상+철도 운송으로 TCR 대비 비용이 높으나 궤간이 동일하여 웨진 교체가 필요 없어 운송시간이 단축됨

〈그림 Ⅲ-3〉 對유라시아 운송 루트(Route 1)



● Route2 : 부산 - [해상] - 중국 청도/연운 - [TCR] - 카자흐스탄 알마티

- ◆ 중국은 중앙아시아 국가들과 인접하여 거리상 가장 짧은 노선으로 TEU당 \$3,400의 운임이 발생함
- ◆ 거리상으로는 짧으나 궤간이 달라 웨진 수급 및 교체를 위한 대기시간이 발생함으로써 총 소요시간은 TSR을 이용하는 것보다 오래 걸림
- ◆ 일반적으로 해상 2~3일, TCR 구간 7~10일, 중국-카자흐스탄 국경 환적 3~5일, 카자흐스탄 보세지정구역 통관 4~5일 정도로 총 16~23일 정도의 운송기간이 소요됨

〈그림 Ⅲ-4〉 對유라시아 운송 루트(Route 2)

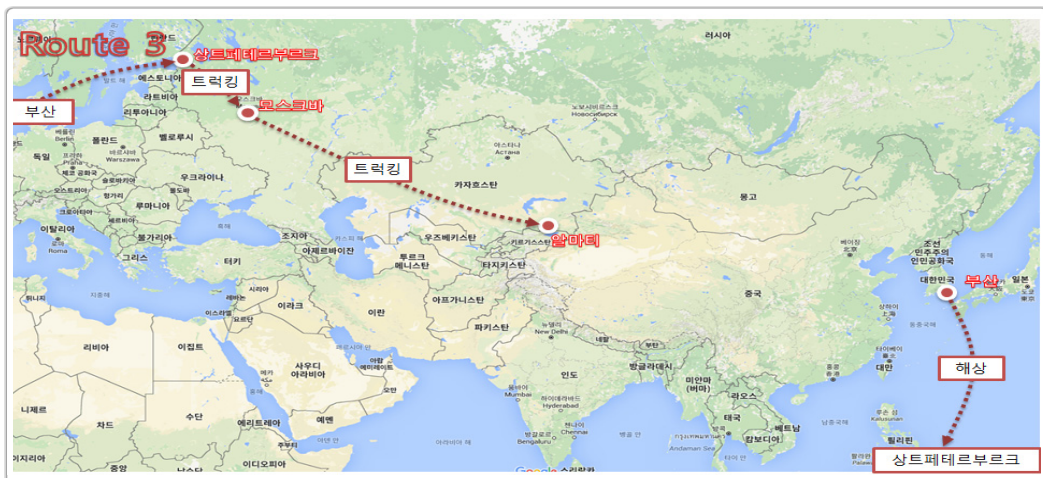


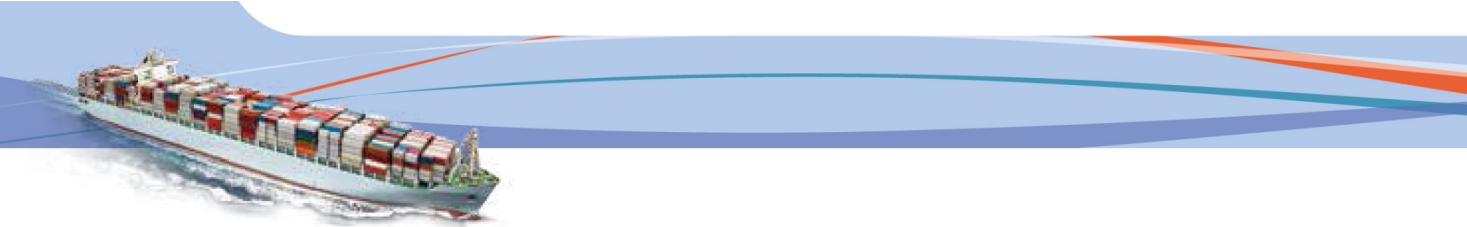
● Route3 : 부산 - [해상] - 러시아 상트페테르부르크 - [TCR] - 러시아 모스크바 - [트럭] - 카자흐스탄 알마티

◆ 중앙아시아로 해상운송을 이용해서 운송하는 주요 노선으로 해상운송 기간만 약 40여일 소요됨

◆ 총 운송시간이 길긴 하나 타 노선 대비 경유국가(러시아)가 적어서 해상 운송 루트 중 보편적적으로 이용 됨

〈그림 Ⅲ-5〉 對유라시아 운송 루트(Route 3)

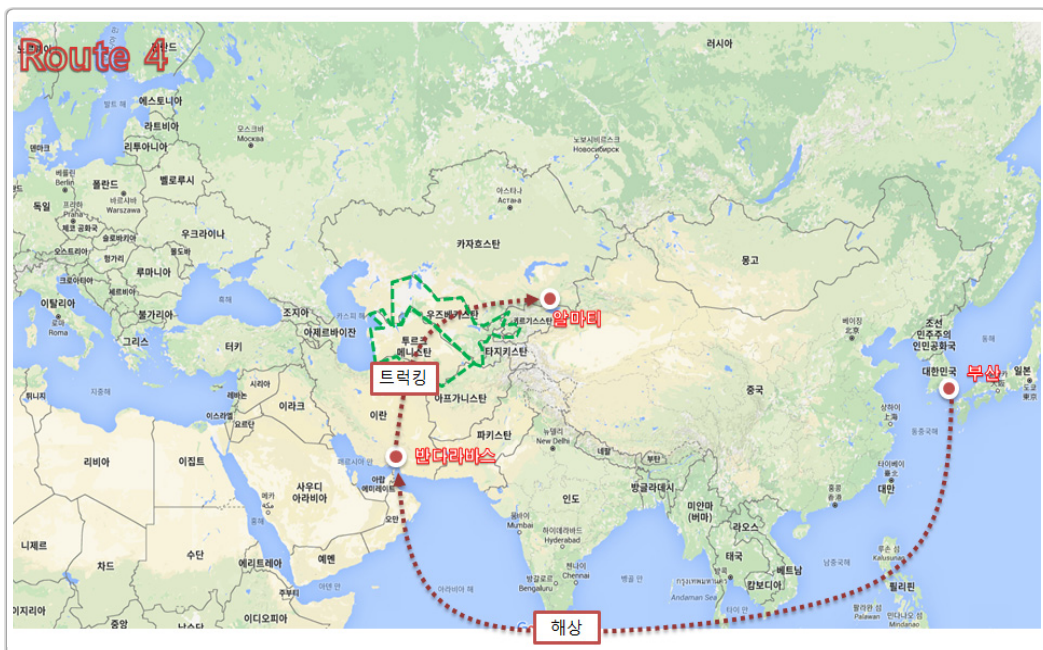




● Route4 : 부산 - [해상] - 이란 반다라바스 - [트럭] - 투르크메니스탄 - [트럭] - 우즈베키스탄 - [트럭] - 카자흐스탄 알마티

- ◇ 해상운송기간은 약 20~25일이고 트럭운송까지 포함하면 총 33~38일 소요됨
- ◆ Route3 대비 해상운송 동선 중 운송기간은 짧으나 이란을 경유할 수 있는 화물의 범위가 제한적임

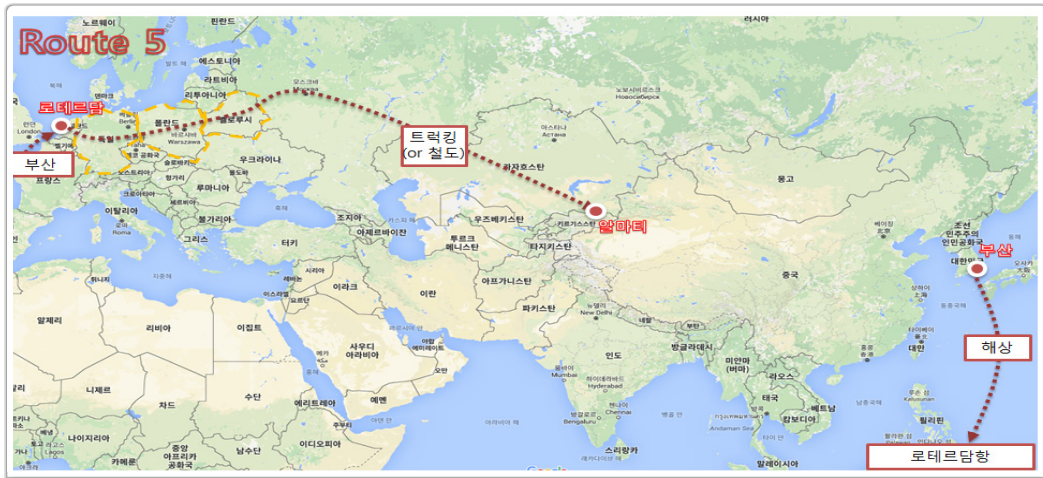
〈그림 Ⅲ-6〉 對유라시아 운송 루트(Route 4)



● Route5 : 부산 - [해상] - 네덜란드 로테르담 - [트럭/철도] - 독일 - [트럭/철도] - 폴란드 - [트럭/철도] - 벨로루시 - 카자흐스탄 알마티

- ◇ 로테르담까지 해상운송기간만 약 42일 정도 소요되어 다른 루트 대비 총 운송시간이 길게 소요됨
- ◆ 로테르담에서 알마티까지 운송 시 철도/육상을 이용할 경우 타 동선 대비 높은 비용이 발생함

〈그림 Ⅲ-7〉 對유라시아 운송 루트(Route 5)

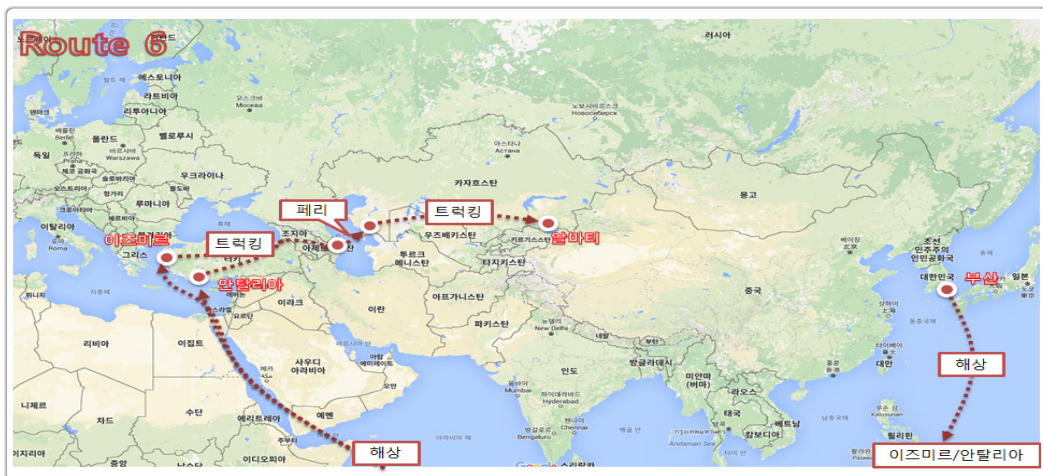


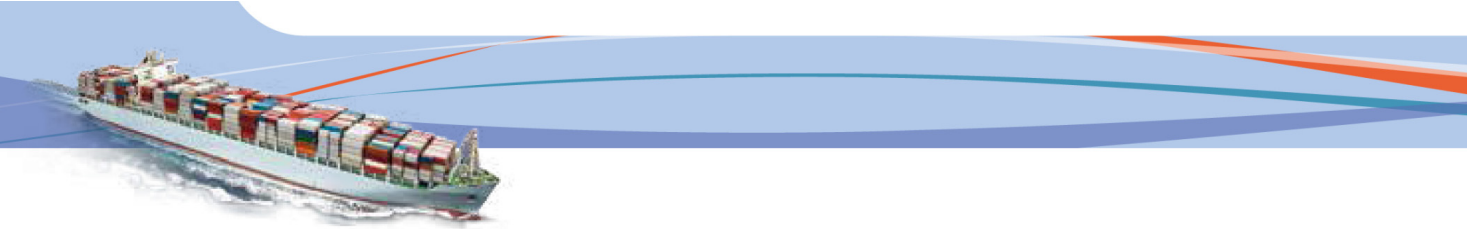
Route6 : 부산 - [해상] - 터키 이스탄불 or 이즈미르 - [트럭] - 조지아 - [트럭] - 아제르바이잔 - [페리] - 카스피해 - [트럭] - 카자흐스탄 알마티

◇ 최근 대안으로 제시되는 노선으로 터키까지 해상운송만 약 30~33일 소요 되고 그 후 트럭킹-페리-트럭킹 등 운송수단 변경이 필요함

◆ 루트상 경유하는 국가들과의 협의가 이루어져 대체 노선으로 활용하게 된다면 다양한 동선 확보가 가능함

〈그림 Ⅲ-8〉 對유라시아 운송 루트(Route 6)





〈표 Ⅲ-4〉 對유라시아 주요 운송 루트

구분	Route 및 운송수단	비고
Route 1	부산-러시아 블라디보스톡(해상)-러시아 노보로시비르스크(TSR)-카자흐스탄 알마티(TCR)	주요 이용 노선
Route 2	부산-중국 중국 청도/연운(해상)-카자흐스탄 알마티(TCR)	가장 단거리 노선
Route 3	부산-러시아 상트페테르부르크(해상)-러시아 모스크바(경유)카자흐스탄 알마티(트럭)	중앙아시아 지역의 해상운송을 위한 주요 노선
Route 4	부산-이란 반다라바스(해상)-투르크메니스탄(경유)-우즈베키스탄(경유)-카자흐 스탄 알마티(트럭)	해상운송 중 단거리 노선
Route 5	부산-네덜란드 로테르담(해상) -독일(경유)-폴란드(경유)-벨로루시(경유)-러시아(경유)-카자흐스탄 알마티(트럭 or 철도)	로테르담까지 해상운송기간만 약 42일 정도 소요
Route 6	부산-터키 이스탄불or이즈미르(해상)-조지아(경유)-아제르바이잔(트럭)-카스피 해(페리)-카자흐스탄 알마티(트럭)	대안으로 제시된 노선

5) 교역 한계점

● 다양한 노선의 부재

- ◇ 현재 대부분 TSR과 TCR을 이용한 복합운송이 이루어지고 있으나 경로 특성상 통관지연, 분실, 결빙현상, 웨건 부족 등의 문제가 자주 발생함
- ◇ 해상운송+트럭킹(Route3) 노선이 일부 이용되고 있으나 운송시간 및 비용 증가로 이용에 한계가 있음
- ◇ 노선 개발을 위해 다양한 각도에서 시도하고 있으나 주변국가 중 미개척 지역이 많기 때문에 화물 운송비용, 시간, 안정성 측면에서 대체가능 노선이 부족함

● 한반도중단철도 단절에 따른 복합운송(Multi-Modal) 한계

- ◇ 중앙아시아로 접근은 해상-육상 복합운송을 통해서만 가능하여 환적에 따른 추가비용이 발생하게 됨

- ◇ 한반도중단철도가 있으나 현재 단절된 상황으로 대북관계여건을 고려할 때 개통시기를 전망기 어려운 실정임
- ◇ 열차페리 등의 추가적인 대안이 논의되고 있으나 실효성에 대해 현재 논의가 이루어지고 있어 사업추진을 위해서는 시간이 소요될 것으로 보임

● 국가 간 구간차이에 따른 추가환적 발생(Route2)

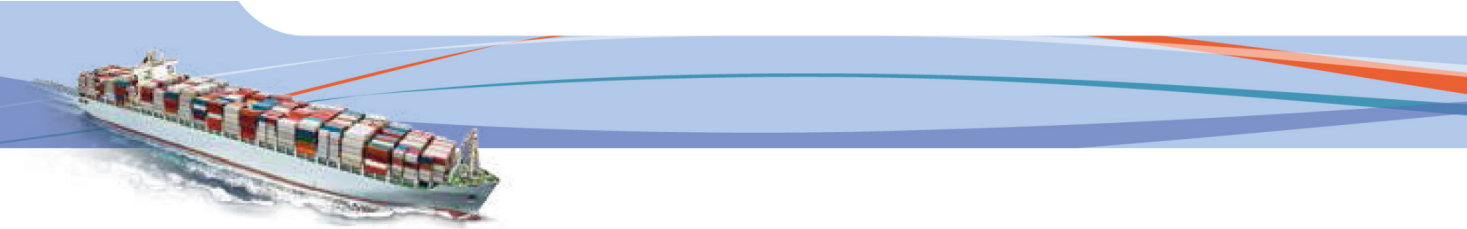
- ◇ 국가 간 철도표준궤간 차이에 따라 열차플랫폼에서 추가적인 화물환적이 발생함에 따라 비용과 시간이 더 소요되는 문제가 발생함
- ◇ 또한, 화물 핸들링 횟수가 증가함에 따라 적재된 화물의 파손 및 멸실 등의 잠재적인 문제점을 내재하고 있음

● 공컨테이너 유통문제

- ◇ 탄탄대륙을 비롯한 유라시아권 국가들의 경제여건은 성장세를 보이고 있으나, 시장규모가 상대적으로 작아 경기성장세 위축에 따라 화물의 로테이션에 영향을 미침
- ◇ 그에 따라, 컨테이너 유통에도 영향을 미쳐 임대 및 매입한 컨테이너 판매가 지연됨에 따라 추가적인 비용이 발생함으로써 운영을 위한 단가확보에 한계가 발생함

● 정부 제재조치에 따른 운송노선 이용 어려움

- ◇ 이란을 경유한 노선(Route4)의 경우 정부의 제재조치에 따라 이용가능 화물이 극히 일부임
- ◇ '15년 8월 제재완화대상 화물이 발표되었으나 이란산 석유화학제품 수입, 이란의 자동차 분야 거래 등의 제품에만 적용되고 에너지, 조선, 해운, 항만운영 및 특정물질 거래 등 대부분의 제품은 제재가 적용되고 있음



- ◆ 내륙운송 수행을 위해서는 이란 선사 이용 필수, 한국은행 이용 불가, Master B/L 발급 불가, 비금지확인서 발행 등 복잡한 절차가 필요하여 경유국으로 이용을 기피하고 있음

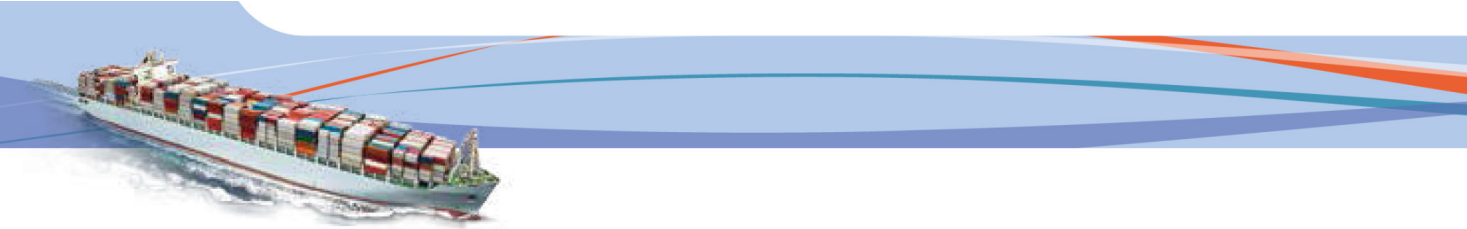
● 운송기간 및 비용 증가로 해상운송 이용 어려움(Route5)

- ◆ 유럽을 경유하여 중앙아시아로 화물이 수/출입 되는 경우 타 노선 대비 리드타임과 운임이 높게 발생하여 특수 상황(화주요구, 유럽내 부대운송 수행, 기존 노선 이용 불가)의 경우에만 이용되고 있음
 - ◆ 타 동선 대비 경유국이 많고 육상운송 구간이 길기 때문에 총비용이 증가함
- ◆ 유럽과 러시아 연결구간의 철도 운영은 FELB에서 독점하고 있어 높은 비용이 발생하므로 해상운송을 이용해서 중앙아시아/러시아로 진입하는 경우 페테르부르크까지 해상운송 수행 후 트럭킹으로 목적지까지 운송하는 노선을 선호함

6) 시사점

- 탄탄대륙권 국가들은 내륙 국가로서 우리나라와 직접적인 교역량은 많지 않지만 증가 추세를 나타내고 있음
 - ◆ 자원이 풍부하지만 아직 미개발 지역이 많고 유럽과 아시아를 연결하는 지역에 위치하고 있어 성장 잠재력이 높음
 - ◆ 현재 차지하는 비중은 낮지만 물동량 증가 추세를 감안할 때 운송루트에 대한 안정성 확보가 필요함
- 중국, 러시아 등 주변 국가들은 탄탄대륙권 국가들을 대상으로 한 서진전략, 신동방정책 등 장기적인 정책전략을 내세우면서 인프라 및 네트워크 구축을 위해 노력하고 있음

- ◇ 우리나라도 ‘유라시아 이니셔티브’ 정책을 제안하며 유라시아 동쪽 관문의 역할을 수행하기 위해 노력하고 있으나 다른 국가와 비교하여 실질적으로 추진되고 있는 부분이 부족함
- ◎ 주요 운송 노선은 TSR과 TCR을 중심으로 해상, 트럭 운송과 복합적으로 이용되고 있으며 분실, 지체, 안보 등의 사유로 수송에 문제가 발생할 수 있으므로 다양한 루트 확보가 필요함
- ◇ 중앙아시아 내 교통 인프라가 부족하여 트럭을 이용한 내륙운송이 많아 물류비 감소를 위해서는 교통 네트워크 구축이 시급한 실정임
- ◇ 국내 항만을 기/종점으로 활용할 수 있는 안정적인 운송 루트 개발을 통하여 향후 물동량 발생 시 대응할 수 있도록 대비해야 함



2. 세계 주요 항만의 부가가치 비교와 시사점

항만수요예측센터 최건우 연구원

1) 개요

● 항만 기능의 변화

- ◇ '60년대 이전 항만은 단순 양적하 기능만을 수행했지만 '00년대 이후 고객 중심 항만인 4세대 항만이 등장함
 - ◆ 1세대 항만은 육상운송과 해상운송을 이어주는 단순 양적하 기능을 수행
 - ◆ 2세대 항만은 교역 및 생산활동에 필요한 서비스를 제공하여 항만구역 또는 항만 배후단지에 철강, 유류 산업이 입지함
 - ◆ 3세대 항만은 세계 교역량이 증가하면서 물류거점으로서 항만의 기능이 부각되며 지방자치단체의 영향력이 강화됨
 - ◆ 4세대 항만은 글로벌 터미널 운영사가 각국의 터미널을 운영하게 되며 주요 고객의 Need를 충족시키기위한 항만 효율성 극대화를 위한 지능형 항만체계 가 구축됨
 - ◆ 최근 대두되는 5세대 항만은 고객중심항만으로 선사 및 화주를 유인할 수 있는 클러스터를 통한 고부가가치 창출 항만임
 - 5세대 항만은 양적 성장뿐만아니라 부가가치 창출을 통한 질적 성장을 강조함
- ◇ 본고에서는 세계 주요 항만의 부가가치를 살펴보고 이를 향상하기 위한 방안을 살펴봄

〈그림 Ⅲ-9〉 항만기능의 변화



자료: Unctad, Flynn & Lee(2014)

2) 세계 주요 항만의 부가가치

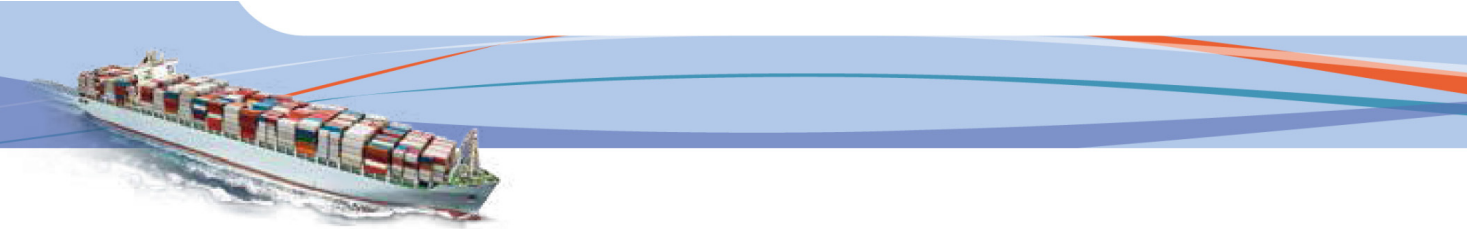
② 세계 주요항만의 부가가치 산정

- ◇ 부가가치는 산업에 대한 직접조사방법 또는 산업연관표를 이용하여 산정
 - ◆ 부가가치는 생산과정에서 새로이 부가(附加)한 가치로 항만의 부가가치는 항만을 통해 새롭게 창출되는 생산물로 간주할 수 있음
 - ◆ 이번연구에서는 산업연관표를 이용하며 산업연관표는 다음과 같이 구성됨
 - 산업연관표에서 피용자보수, 영업잉여 등이 부가가치로 구성되어 이를 계산함

〈그림 Ⅲ-10〉 산업연관표의 기본구조

		중간 수요					최종 수요	수입 (공제)	총 산출액
		부문1	부문2	...	부문n	중간 수요계			
중 간 투 입	부문1	< 내생 부문 > 행 : 배분 구조					< 외생 부문 >		
	부문2								
	...	열 : 투입 구조							
	부문n								
	중간 투입계								
부 가 가 치	비용자 보수	< 외생 부문 >							
	영업 잉여								
	고정자본 소모								
	순 생산세								
	부가 가치계								
총투입액									

자료: 한국은행



- ◆ 부산항의 부가가치는 한국은행의 ‘산업연관표’의 기본부문산업 중 항만산업으로 판단되는 산업을 중심으로 부가가치를 산정함
- ◆ OECD, 싱가포르 통계청, 로테르담항만공사는 세계 주요항만에 대해 산업연관표를 이용하여 부가가치를 산정함
 - 각국에서 발표하는 항만 부가가치 자료를 이용하여 부산항과 비교함
- ◆ 항만 산업은 해운 및 지원서비스, 항만하역 서비스, 항만관련 산업으로 나누어지며 세부 항목을 <표 Ⅲ-5>와 같이 구분됨¹⁴⁾

〈표 Ⅲ-5〉 항만 부가가치산업 산정 항목

해운 및 지원서비스	항만하역 및 지원서비스	항만관련산업
해상운송(외/내항/여객), 해운관련 서비스	항만운영서비스, 보관 및 창고, 화물취급 및 기타운송 지원서비스	해양플랜트 개조, 조선 및 수리조선, 해양엔진, 선용품, 병커링, 항만건설, 보험

● 세계 주요항만의 부가가치 비교

- ◆ 부산항의 부가가치는 5조 7,690억 원으로 싱가포르항(16조 5천억 원), 로테르담항(14조 3천억 원), 상하이항(16조 8천억 원)에 비해 낮은 것으로 나타남
- ◆ 특히, 부산항의 항만하역 및 지원서비스는 부산항에서 차지하는 비중이 60.3%로 세계 주요 항만에 비해 높은 것으로 나타남
- ◆ 싱가포르항은 해운 및 지원 서비스(47.3%), 로테르담항은 항만관련산업(60.6%), 상하이항은 항만 산업간에 고르게 분포하는 것으로 나타남

14) 국가별로 항만산업은 정확하게 일치하지 않으나 큰 범주에서 동일 항목으로 묶어서 분석함

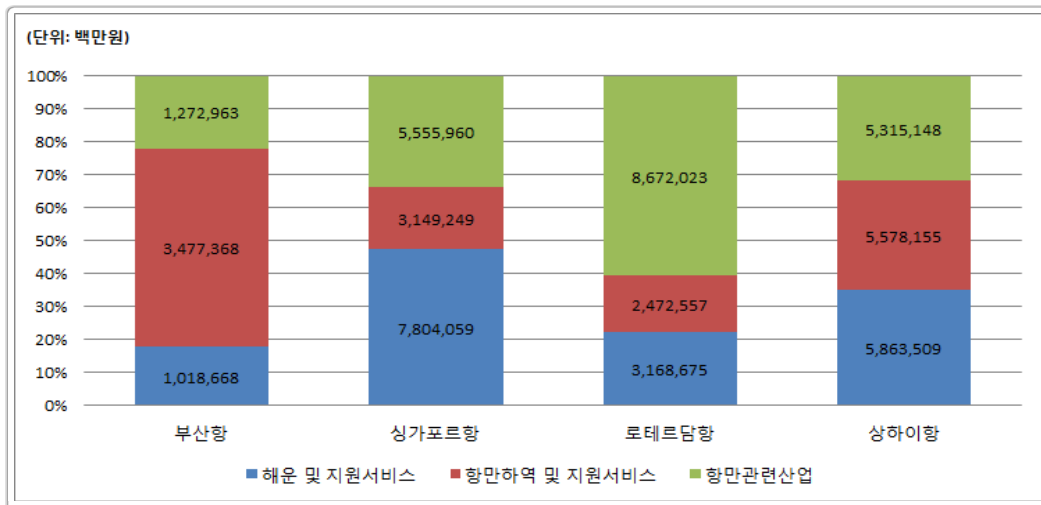
〈표 Ⅲ-6〉 세계 주요 항만의 부가가치 산정결과

(단위 : 백만원)

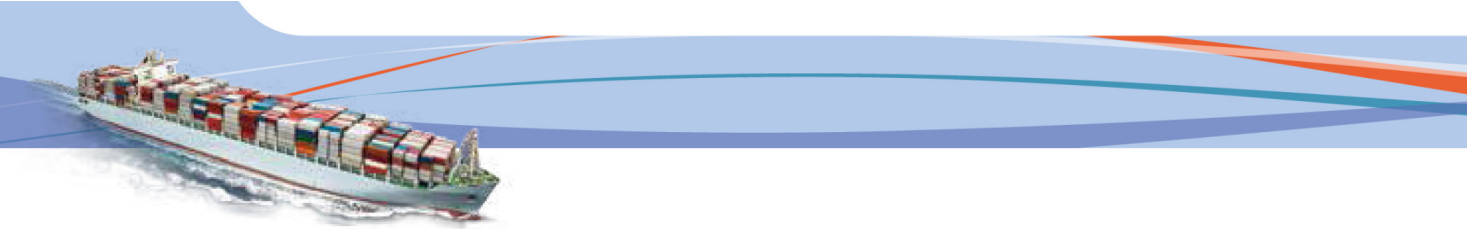
구 분	부산항	싱가포르항	로테르담항	상하이항
해운 및 지원서비스	1,018,668	7,804,059	3,168,675	5,863,509
	(17.7%)	(47.3%)	(22.1%)	(35.0%)
항만하역 및 지원서비스	3,477,368	3,149,249	2,472,557	5,578,155
	(60.3%)	(19.1%)	(17.3%)	(33.3%)
항만관련산업	1,272,963	5,555,960	8,672,023	5,315,148
	(22.1%)	(33.7%)	(60.6%)	(31.7%)
합계	5,768,999	16,509,268	14,313,255	16,756,812
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)

자료: OECD, 싱가포르 통계청, 로테르담항만공사, KMI 재산정

〈그림 Ⅲ-11〉 세계 주요항만의 부가가치 항목별 비중



- ◇ '11년 처리실적을 기준으로 1톤당 부가가치 산정결과 부산항은 항만하역 및 지원서비스는 타항만에 비해 높으나 해운서비스, 항만관련산업의 부가가치는 낮은 수준으로 나타남
- ◆ 특히, 해운 및 지원서비스는 싱가포르에 비해 25.1%, 항만관련산업은 로테르담항에 비해 24.3%에 불과한 것으로 나타남



〈표 Ⅲ-7〉 세계 주요항만의 1톤당 부가가치 산정결과(2011년 기준)

구 분	부산항	싱가포르항	로테르담항	상하이항
해운 및 지원서비스	3,888	15,515	7,318	8,979
항만하역 및 지원서비스	13,272	6,261	5,710	8,542
항만관련산업	4,859	11,046	20,028	8,140
합계	22,019	32,822	33,056	25,661

3) 세계 주요 항만의 운영현황

● 로테르담항

- ◆ 로테르담 항만의 북유럽 지역의 관문항으로 컨테이너화물보다 벌크화물의 처리 비중이 높음
- ◆ 로테르담항은 컨테이너 수입 비중이 전체 수입의 20% 미만으로 유류, 벌크, 중량화물 등 다양한 산업과 연계하여 물동량 처리
 - ◆ 컨테이너 물동량은 '14년 약 1,230만TEU 수준임
- ◆ 액체화물 등 다양한 벌크화물을 처리하여 '종합항만'으로서 항만의 경쟁력 및 부가가치를 제고하고 있음

〈표 Ⅲ-8〉 로테르담항 물동량 처리실적 추이

(단위: 백만톤, 만TEU, %)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	연평균증가율
총물동량	387	430	435	442	440	445	2.8
고체벌크	67	85	87	78	89	89	5.8
액체벌크	198	209	199	214	207	202	0.4
브레이크 벌크	22	24	25	24	23	26	3.4
컨테이너	974	1,115	1,118	1,187	1,162	1,230	4.8

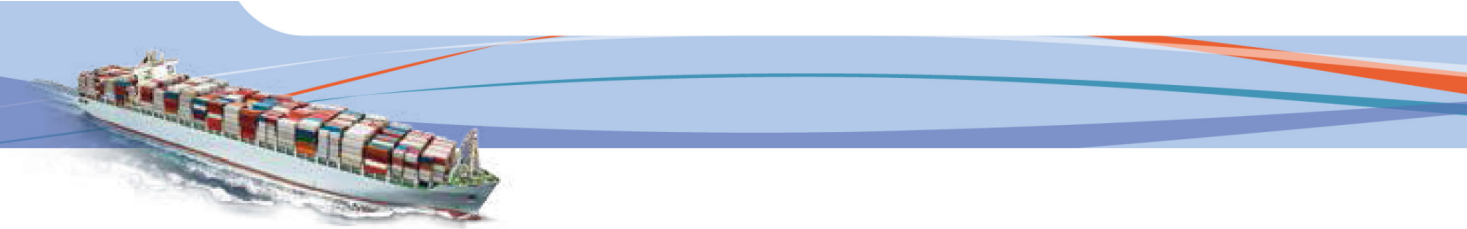
자료: 로테르담항만공사

- ◇ 로테르담항에는 Eemhaven, Botlek, Maasvlakte 등 3개의 복합 물류단지가 조성 되어 특화된 품목을 처리함
 - ◆ Eemhaven은 전자기기 및 농산물, Maasvlakte는 컨테이너를 처리하고 있으며 Botlek은 유류 및 화학제품 등을 주로 처리함
 - ◆ 로테르담항은 다수의 석유화학 기업을 유치하여 석유, 화학 등의 액체화물 운송에 높은 경쟁력을 보유하여 고부가가치 창출

〈그림 Ⅲ-12〉 로테르담항 배후단지 위치도



자료 : Port of Rotterdam 홈페이지



싱가포르항

- ◇ 싱가포르 항만의 컨테이너물동량 처리실적은 총물동량의 약 60.0%이나
 항만 하역을 통한 부가가치는 20.0% 내외로 하역 이외의 산업의 부가가
 치가 높음
- ◆ '14년 싱가포르항의 환적 비중은 84.0%로 '07년 이후 최저 비중을 기록함
- ◇ 싱가포르는 수리조선 및 벙커링 등을 통해 항만 부가가치를 창출함
- ◆ '14년 총 6,335척, 총 4,024만 7천 톤(GT)의 선박을 수리하였으며 4,241만 7천 톤
 의 벙커유를 판매함
- ◇ 이외에 선용품 보급, 크루즈 등 다양한 항만관련 산업의 육성을 통한 지속
 가능한 성장을 위해 노력함
- ◆ '14년 선용품 보급을 위해 싱가포르항에 입항한 선박은 총 2만 7,340척으로 '07
 년 이후 연평균 3.7%씩 증가함

〈표 Ⅲ-9〉 싱가포르항 물동량 처리실적

(단위: 천톤, 천TEU)

구분	총물동량	일반화물			액체화물	
		컨테이너 (천톤)	컨테이너 (천TEU)	기타잡화	oil	non-oil
2007	483,616	289,094	27,936	25,823	157,382	11,316
2008	515,415	308,490	29,918	27,935	167,319	11,672
2009	472,300	262,897	25,867	17,452	177,324	14,628
2010	503,342	289,694	28,431	23,990	177,070	12,589
2011	531,176	309,380	29,938	26,131	183,843	11,822
2012	538,012	323,714	31,649	29,828	169,672	14,799
2013	560,888	333,049	32,579	32,067	180,450	15,322
2014	581,268	353,539	33,869	30,880	181,679	15,170

자료: MPA

〈표 Ⅲ-10〉 싱가포르 수리 및 벙커유 판매 실적

(단위: 천톤, 척)

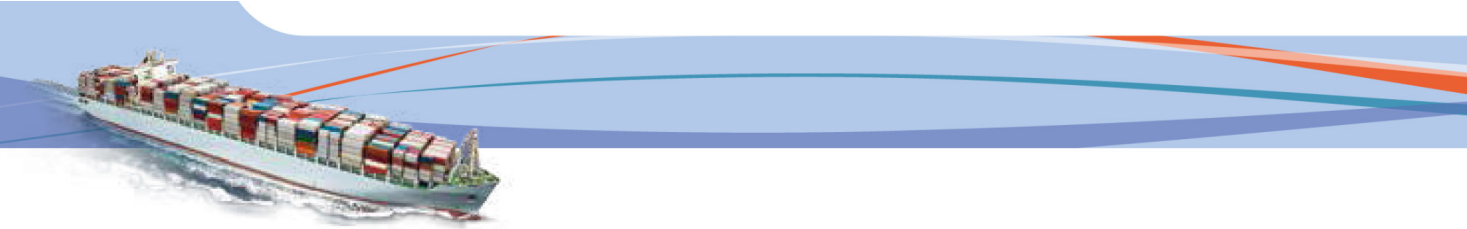
구분	벙커유	선박 수리	
		척수	톤수
2007	31,546	5,995	32,917
2008	34,936	6,588	43,259
2009	36,387	7,200	37,825
2010	40,853	8,631	34,593
2011	43,154	8,235	37,267
2012	42,685	6,657	34,886
2013	42,682	6,881	34,076
2014	42,417	6,335	40,247

자료: MPA

- ◆ 싱가포르항은 Tuas항만 개발을 통한 항만 하역의 효율성 향상을 통한 부가가치 향상에 노력
 - ◆ 싱가포르 남부 도심 지역의 Brani, Keppel, Tanjong Pagar 터미널은 싱가포르 주룽섬 왼쪽 지역에 위치한 TUAS 지역으로 '27년까지 이전될 계획
 - ◆ Tuas항만 운영시 환적 화물의 처리 비용 및 시간 감소, 초대형선박 처리, 항만 무인터미널 운영을 통한 비용 감소 등 싱가포르항만의 부가가치는 기존에 비해 증가할 것으로 예상됨

● 상하이항

- ◆ 중국 최대의 경제도시에 위치한 상하이항은 '14년 3,529만TEU를 처리하여 세계 최대의 컨테이너 물동량을 처리함
- ◆ 중국 정부는 '13년 7월 상하이시에 중국 최초의 자유무역시범구를 지정하여 국제 기준에 부합하는 경제시스템 환경 조성을 목표로 함
 - ◆ 이를 통해 경제, 무역, 해운, 금융의 중심을 건설할 목표를 제시함
 - ◆ 규모는 상하이 전체 면적의 1/226로 기존에 독립적으로 운영되던 4개의 보세구를 통합한 종합보세구 형태임



- ◆ 와이가오차오 보세구는 와이가오차오항을, 양산보세구는 양산항, 푸둥공항보세구는 푸둥공항을 중심으로 발전시킬 계획임
- ◆ 항만 분야에서는 자유무역구에 대한 수출화물에 대한 세금 환급, 카보타주 제한 완화, LCL(소량혼재화물)의 국제 환적, 외국선박관리업 허가 등을 추진함
- ◆ '15년 1월 홍콩 국적의 코스코 선박 3척에 대한 카보타주 제한을 풀어 현재 운영 중
- ◆ 중국은 자유무역구를 중심으로 기업을 입주시키고 이를 통해 항만 물동량 창출까지 이어지는 선순환 구조를 만들어 나가고 있음
- ◆ '14년 중국정부는 텐진, 광둥성 등 12개 지역에 대한 자유무역지대 추가 승인

〈표 Ⅲ-11〉 상하이 보세구 및 자유무역시범구 현황

명칭	운영연도	면적(km ²)	기능	특징
와이가오차오 보세구	1990	10	자유무역, 수출가공, 물류창고, 보세상품 전시무역	중국 최초, 최대의 보세구
와이가오차오 물류단지	2004	1.03	물류창고, 국제배송, 국제 재수출·환적	중국 최초의 항구 연동 물류단지
양산보세항구	2005	14.16	보세가공, 보세물류창고, 국제배송, 국제 재수출·환적	해운 위주, 중국 최초의 보세항구
푸둥공항종합보세구	2010	3.59	보세, 보세물류, 수출가공	항공운송 위주
상하이 자유무역시범구	2013	28.78	보세가공, 보세물류, 화물무역, 서비스무역	기존에 존재하던 네 개의 보세구를 합친 종합보세구

자료: 대외경제정책연구원, '상하이 자유무역시범구의 지정배경과 의의', KMI 재정리

〈그림 Ⅲ-13〉 상하이 자유무역시범구 위치



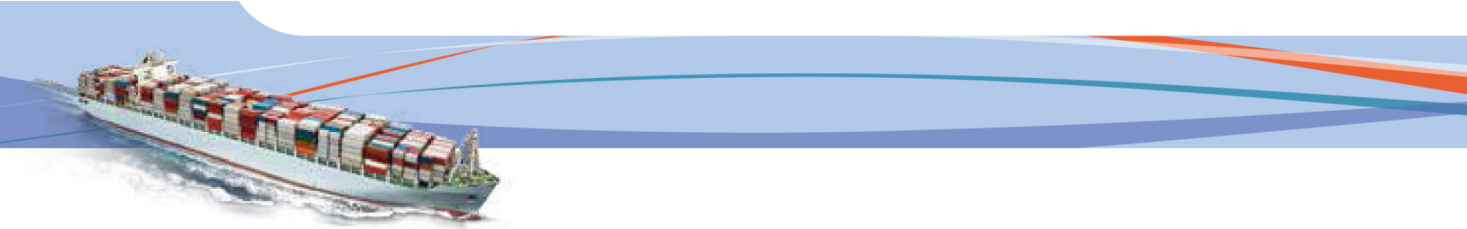
자료 : 아주경제

- ◆ 중국 자유무역구 운영 1년 동안 등록기업수 12,266개, 교역액 5,004억 위안을 기록함
- ◆ 물류서비스는 '14년 상반기에 535억 위안을 기록하여 '14년 1천억 위안을 넘어선 것으로 예상됨

〈표 Ⅲ-12〉 상하이 자유무역구 현황

구분	수치	기간
등록기업수(개)	12,266	2013.9~2014.9
교역액(억 위안)	5,004	2014.1~2014.8
총매출액(억 위안)	7,400	2014.1~2014.6
상품매출액(억 위안)	6,350	
운항물류서비스(억 위안)	535	

자료 : 상하이 자유무역구관리위원회, 2014.9.26. 상하이시정부 기자회견담회 자료, KOTRA, KMI 작성



4) 결론

시사점

◇ 항만 시설경쟁력과 동반된 질적 성장 필요

- ◆ 국내 대표 항만인 부산항은 항만 시설 확장과 물동량의 증가로 양적 성장은 달성했으나 세계 주요 항만에 비해 하역산업 외에서 창출하는 수익은 낮은 것으로 나타나 부가가치 높일 수 있는 연관 산업 육성 필요
- ◆ 부산항은 컨테이너 하역의 부가가치 중심항만으로 관련 물동량 하락시 항만 경쟁력 동반 하락 우려

◇ 지속가능한 성장을 위한 Item 필요

- ◆ 싱가포르항은 벙커링, LNG, 수리 조선, 크루즈 등 다양한 항만관련 산업 육성을 통해 지속적 성장
- ◆ 로테르담항은 다양한 화물 수입(액체화물(53.0%), 일반벌크(23.3%), 컨테이너(19.6%))을 통한 안정적인 수익 확보
- ◆ 상하이항은 자유무역구를 통해 국내외 자본 유치시켜 물동량 창출하며 카보타지(Carbotage)를 비롯한 규제 완화를 통해 자유 경쟁 환경 조성
- ◆ 부산항은 수리조선산업, LNG 벙커링을 비롯한 해양클러스터법을 통한 연관산업 육성환경을 조성하러 노력중

국내 항만의 대응방안

◇ 하역 산업의 효율성 향상 필요

- ◆ 현재 부산항의 하역산업의 부가가치는 세계 주요항에 비해 높은 수준이나 화주나 선사의 Need를 맞추기 위해서는 다음과 같은 노력이 필요함
- ◆ 현재 추진중인 신항 개발의 지속적인 추진과 북항의 신항으로의 이전을 통한 환적 물류 비용의 감소는 부산항의 항만 부가가치 향상에 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상됨
- 또한, 신항내 피더부두를 조속히 개장하여 환적 물류 흐름을 효율화하는 방안도 강구되어야 함

- ◆ 상하이 양산항 4단계, 싱가포르 Tuas항에 적용되는 무인 자동화 터미널 등 항만 기술 개발도 추진해야함

◆ 항만 관련 산업 육성 필요

- ◆ 부산신항 인근의 백운포 일원에 추진중인 대형 수리조선단지에 대한 사업추진을 통한 고부가가치가 선박을 유치하고 관련 기자재 산업 육성 추진 필요
- ◆ 한-중-일을 연계하는 ‘한국형 크루즈 상품’을 개발하여 크루즈 활성화와 모항 또는 준모항 지정을 통한 선용품산업 동반 성장 모색
 - 모항 또는 준모항 지정시 크루즈 선박에 폐기물처리, 선식 공급, 공산품 납입 등 선용품 산업의 활성화 가능
- ◆ 항만내에 물류 기능외에 포장·가공이 가능한 시설을 건설하여 물류비용을 최소화 하는 새로운 사업모델의 도입 필요
 - 항만내에서 수입→가공→수출을 일괄적으로 처리하기 위해서는 세관 신고 절차 등의 개정이 필요함에 따라 법률 및 지원책 마련이 필요함
- ◆ 이외에 국내 항만에서 추진중인 LNG 병커링, CO₂ 포집 저장 시설인 CCS(Carbon Capture & Storage) 등 항만과 연계해서 추진 할 수 있는 신사업 발굴이 필요함
 - 로테르담항은 배후단지에 CO₂ 포집 저장 센터(Greenport South-Holland)를 운영 중으로, 항만에서 포집된 CO₂를 파이프라인으로 센터까지 이송하며 '14년 현재 30만톤의 CO₂를 포집함

IV. 부 록

1. '15년 10월 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 9월 물동량

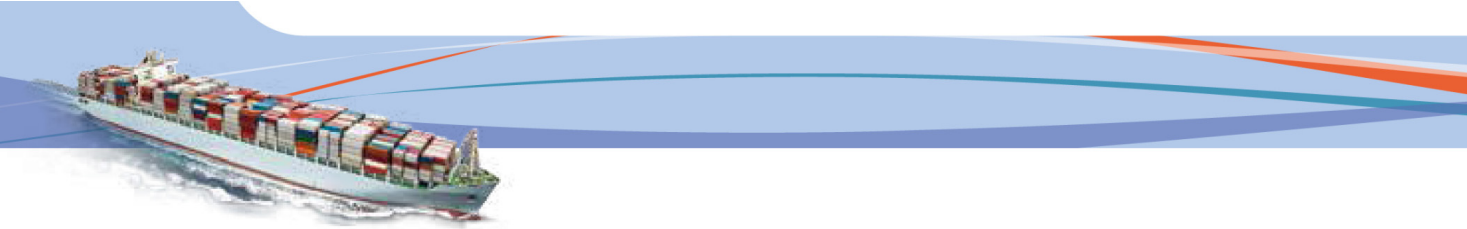
'15년 10월 항만별 총물동량

〈표 IV-1〉 2015년 10월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	27,404,988	2,137,040	542,802	30,084,830
인천항	3,432,257	5,244,853	3,921,933	12,599,043
평택·당진항	796,935	6,620,943	3,182,552	10,600,430
경인항	41,384	8,980	191	50,555
동해·목호항	35,541	2,669,328	40,890	2,745,759
삼척항	-	631,575	1,688	633,263
속초항	-	288	65	353
옥계항	-	593,624	37,840	631,464
대산항	142,387	2,063,152	5,022,859	7,228,398
보령항	-	1,188,745	5,024	1,193,769
태안항	-	891,156	6,315	897,471
군산항	67,883	1,291,614	116,436	1,475,933
장항항	-	31,486	-	31,486
목포항	62,864	1,688,345	86,043	1,837,252
완도항	30,884	204,866	1,043	236,793
여수항	-	278	119,664	119,942
광양항	3,040,349	7,427,934	10,850,909	21,319,192
포항항	64,173	5,179,386	22,672	5,266,231
마산항	14,231	1,261,180	133,432	1,408,843
삼천포항	-	935,272	6,878	942,150
옥포항	-	1,167,353	4,513	1,171,866
장승포항	-	-	-	-
진해항	-	258,952	2,428	261,380
통영항	-	37,399	5,582	42,981
고현항	-	731,479	3,824	735,303
하동항	-	907,129	6,501	913,630
울산항	421,986	4,219,999	10,347,394	14,989,379
제주항	36,885	234,889	70,138	341,912
서귀포항	34,953	21,950	1,257	58,160
호산항	-	-	243,680	243,680
기타	-	3,578,491	47,528	3,626,019
합계	35,627,700	51,227,686	34,832,081	121,687,467

자료: SP-IDC



● '15년 10월 항만별 컨테이너 물동량

〈표 IV-2〉 2015년 10월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	400,784	365,191	868,469	-	1,634,444
인천항	109,804	100,855	2,171	933	213,763
평택·당진항	23,584	26,527	359	-	50,470
경인항	1,409	1,333	-	-	2,742
동해·묵호항	1,367	1,131	120	-	2,618
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	5,461	5,417	16	-	10,894
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1,411	2,170	867	-	4,448
장항항	-	-	-	-	-
목포항	208	190	-	9,585	9,983
완도항	-	-	-	2,482	2,482
여수항	-	-	-	-	-
광양항	70,022	76,341	40,656	-	187,019
포항항	2,035	2,215	-	-	4,250
마산항	583	556	12	-	1,151
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	2	-	-	2
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	14,520	17,588	1,006	-	33,114
제주항	-	-	-	4,643	4,643
서귀포항	-	-	-	2,507	2,507
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	-	-
합계	631,188	599,516	913,676	20,150	2,164,530

자료: SP-IDC

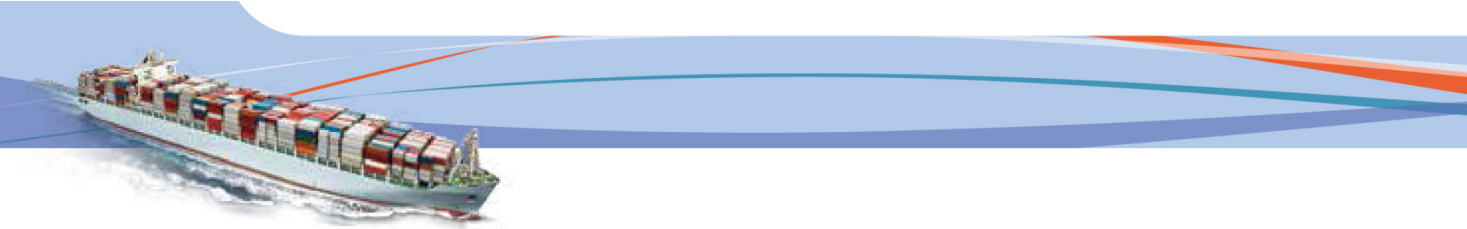
 '15년 10월 항만별 벌크 물동량

〈표 IV-3〉 2015년 10월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	801,053	424,453	402,494	509,040	2,137,040
인천항	2,520,003	572,030	1,832	2,150,988	5,244,853
평택·당진항	4,467,003	1,069,629	242,427	841,884	6,620,943
경인항	4,971	9	-	4,000	8,980
동해·묵호항	635,572	417,675	-	1,616,081	2,669,328
삼척항	29,708	29,900	-	571,967	631,575
속초항	288	-	-	-	288
옥계항	119,436	49,500	-	424,688	593,624
대산항	1,378,146	596,564	-	88,442	2,063,152
보령항	1,178,757	-	-	9,988	1,188,745
태안항	877,124	-	-	14,032	891,156
군산항	854,404	123,253	131,539	182,418	1,291,614
장항항	10,745	2,050	-	18,691	31,486
목포항	159,254	505,474	1,005	1,022,612	1,688,345
완도항	944	-	-	203,922	204,866
여수항	-	-	-	278	278
광양항	4,622,446	500,355	917,977	1,387,156	7,427,934
포항항	3,838,784	617,322	-	723,280	5,179,386
마산항	154,137	387,157	64,132	655,754	1,261,180
삼천포항	824,761	1,100	-	109,411	935,272
옥포항	473,288	3,325	-	690,740	1,167,353
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	53,891	13,144	-	191,917	258,952
통영항	5,484	696	-	31,219	37,399
고현항	328,855	9,963	-	392,661	731,479
하동항	827,284	-	-	79,845	907,129
울산항	1,589,540	1,915,476	105,796	609,187	4,219,999
제주항	-	-	-	234,889	234,889
서귀포항	-	-	-	21,950	21,950
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	3,578,491	3,578,491
합계	25,755,878	7,239,075	1,867,202	16,365,531	51,227,686

자료: SP-IDC



● '15년 10월 항만별 유류 물동량

〈표 IV-4〉 국내 2015년 10월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	13,358	6,841	143	522,460	542,802
인천항	2,627,527	317,302	-	977,104	3,921,933
평택·당진항	2,801,529	71,571	114	309,338	3,182,552
경인항	-	-	-	191	191
동해·묵호항	3,297	-	-	37,593	40,890
삼척항	-	-	-	1,688	1,688
속초항	-	-	-	65	65
목계항	-	-	-	37,840	37,840
대산항	3,429,678	923,183	-	669,998	5,022,859
보령항	-	-	-	5,024	5,024
태안항	-	-	-	6,315	6,315
군산항	-	3,700	-	112,736	116,436
장항항	-	-	-	-	-
목포항	-	-	-	86,043	86,043
완도항	-	-	-	1,043	1,043
여수항	-	-	-	119,664	119,664
광양항	6,637,458	2,532,744	743,429	937,278	10,850,909
포항항	-	-	-	22,672	22,672
마산항	-	6,697	-	126,735	133,432
삼천포항	-	-	-	6,878	6,878
옥포항	-	-	-	4,513	4,513
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	2,428	2,428
통영항	-	21	-	5,561	5,582
고현항	-	-	-	3,824	3,824
하동항	-	-	-	6,501	6,501
울산항	6,259,447	2,987,541	16,057	1,084,349	10,347,394
제주항	-	-	-	70,138	70,138
서귀포항	-	-	-	1,257	1,257
호산항	240,686	-	-	2,994	243,680
기타	-	-	-	47,528	47,528
합계	22,012,980	6,849,600	759,743	5,209,758	34,832,081

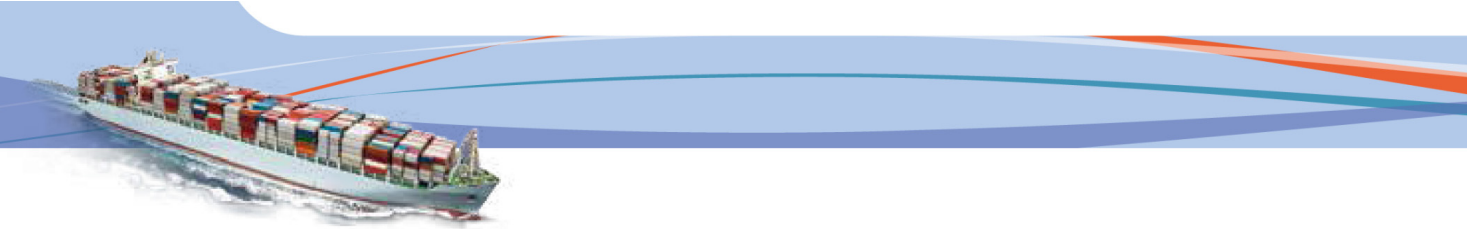
자료: SP-IDC

 '15년 10월 항만별 품목별 물동량

〈표 IV-5〉 국내 2015년 10월 항만별 품목별 물동량

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
부산항	148,337	167,529	-	148,252	35,850	6	715,320	22,242
인천항	218,679	269,070	779,497	1,672,146	236,150	4,097	422,237	145,639
평택·당진항	161,121	84,072	1,253,046	104,947	36,515	1,585,119	1,133,452	91,229
경인항	-	-	-	-	2,907	-	-	2,064
동해·묵호항	-	980,997	325,038	3,113	1,049	52,915	-	-
삼척항	-	573,310	-	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계항	-	431,065	54,470	-	-	-	-	-
대산항	-	-	1,255,165	-	-	-	-	-
보령항	-	-	1,178,757	-	-	-	-	-
태안항	-	-	877,124	-	-	-	-	-
군산항	75,124	98,891	-	34,656	151,384	-	59,237	30,510
장항항	-	18,691	-	-	-	-	-	-
목포항	32,222	69,845	30,900	56,180	9,733	-	674,372	684
완도항	-	-	-	-	-	-	-	-
여수항	-	-	-	-	-	-	-	-
광양항	-	352,740	1,590,762	105,788	3,950	2,368,805	615,786	2,697
포항항	-	106,068	1,146,148	49,360	-	2,167,647	1,084,064	93,105
마산항	7,023	230,075	-	251,990	11,511	-	289,895	9,689
삼천포항	-	-	813,245	55,280	-	-	13,789	1,000
옥포항	-	-	-	-	-	-	1,166,431	-
장승포항	-	-	-	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	201,996	114	-	4,421	1,242
통영항	-	-	-	2,520	-	-	27,669	-
고현항	-	-	-	36,653	-	-	692,266	-
하동항	-	-	827,284	-	-	-	-	-
울산항	32,189	170,398	134,749	145,272	130,445	-	312,155	7,960
제주항	-	25,488	-	33,400	-	-	97,964	500
서귀포항	-	-	-	21,450	-	-	-	500
호산항	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	-	137,651	-	2,826,676	-	23,972	226,611	3,701
합계	674,695	3,715,890	10,266,185	5,749,679	619,608	6,202,561	7,535,669	412,762

자료: SP-IDC



〈표 IV-5〉 국내 2015년 10월 항만별 품목별 물동량(계속)

(단위 : 톤, TEU)

자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계	구 분
					RT	TEU		
165,530	716,689	542,802	5,366	11,919	27,404,988	1,634,444	30,084,830	부산항
405,506	529,124	3,921,933	469,046	93,662	3,432,257	213,763	12,599,043	인천항
1,273,644	441,618	3,182,552	376,253	79,927	796,935	50,470	10,600,430	평택·당진항
4,000	9	191	-	-	41,384	2,742	50,555	경인항
263	9,171	40,890	1,291,851	4,931	35,541	2,618	2,745,759	동해·묵호항
-	-	1,688	58,265	-	-	-	633,263	삼척항
-	288	65	-	-	-	-	353	속초항
-	-	37,840	108,089	-	-	-	631,464	옥계항
-	20,336	5,022,859	15,615	772,036	142,387	10,894	7,228,398	대산항
-	-	5,024	9,988	-	-	-	1,193,769	보령항
-	-	6,315	14,032	-	-	-	897,471	태안항
225,613	503,352	116,436	85,742	27,105	67,883	4,448	1,475,933	군산항
-	5,022	-	7,773	-	-	-	31,486	장항항
740,807	16,413	86,043	51,750	5,439	62,864	9,983	1,837,252	목포항
203,922	944	1,043	-	-	30,884	2,482	236,793	완도항
-	-	119,664	-	278	-	-	119,942	여수항
942,734	65,197	10,850,909	1,002,202	377,273	3,040,349	187,019	21,319,192	광양항
23,881	14,835	22,672	490,598	3,680	64,173	4,250	5,266,231	포항항
241,047	219,461	133,432	-	489	14,231	1,151	1,408,843	마산항
-	-	6,878	51,958	-	-	-	942,150	삼천포항
916	6	4,513	-	-	-	-	1,171,866	옥포항
-	-	-	-	-	-	-	-	장승포항
-	33,464	2,428	17,008	707	-	2	261,380	진해항
595	6,051	5,582	532	32	-	-	42,981	통영항
-	1,882	3,824	-	678	-	-	735,303	고현항
-	-	6,501	79,845	-	-	-	913,630	하동항
948,160	368,637	10,347,394	442,906	1,527,128	421,986	33,114	14,989,379	울산항
21,999	33,287	70,138	-	22,251	36,885	4,643	341,912	제주항
-	-	1,257	-	-	34,953	2,507	58,160	서귀포항
-	-	243,680	-	-	-	-	243,680	호산항
69,603	138,994	47,528	110,495	40,788	-	-	3,626,019	기타
5,268,220	3,124,780	34,832,081	4,689,314	2,968,323	35,627,700	2,164,530	121,687,467	합계

자료: SP-IDC

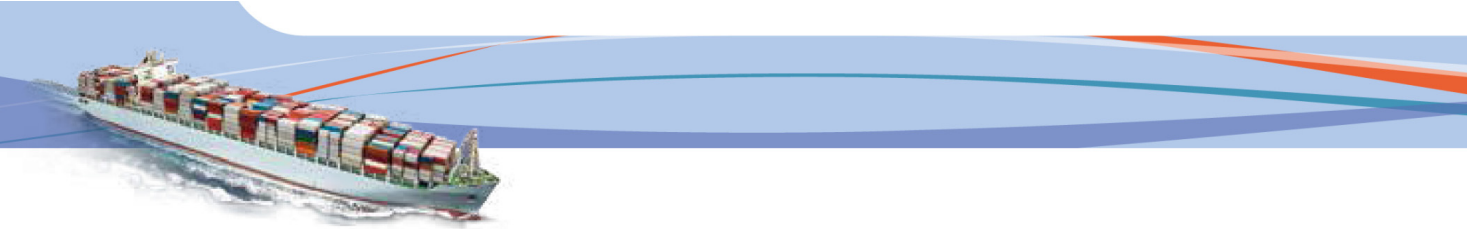
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

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
마산항	1,603,506	4,550,193	464,822	6,690,489	13,309,010
삼천포항	10,705,601	7,605	-	1,040,013	11,753,219
옥포항	4,888,806	659,703	-	3,978,956	9,527,465
장승포항	-	-	-	2,983	2,983
진해항	516,537	41,636	-	1,772,889	2,331,062
통영항	84,609	1,250	-	195,115	280,974
고현항	4,008,296	140,869	10,477	3,023,551	7,183,193
하동항	12,325,650	-	-	344,418	12,670,068
울산항	101,799,762	66,324,642	2,585,745	21,010,005	191,720,154
제주항	8,887	-	-	2,909,391	2,918,278
서귀포항	-	-	-	578,136	578,136
호산항	2,874,827	-	-	5,829	2,880,656
기타항	-	-	-	37,236,529	37,236,529

자료 : SP-IDC



● 2013년 항만별 총물동량

(단위: 톤)

구분	2013년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	629,368,755	284,269,803	209,566,497	235,720,220	1,358,925,275
부산항	56,535,742	82,819,694	173,939,737	11,563,051	324,858,224
인천항	88,972,862	23,132,943	532,675	33,467,798	146,106,278
평택·당진항	77,934,110	16,355,977	5,405,808	9,555,401	109,251,296
경인항	398,197	108,298	750	18,485	525,730
동해·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

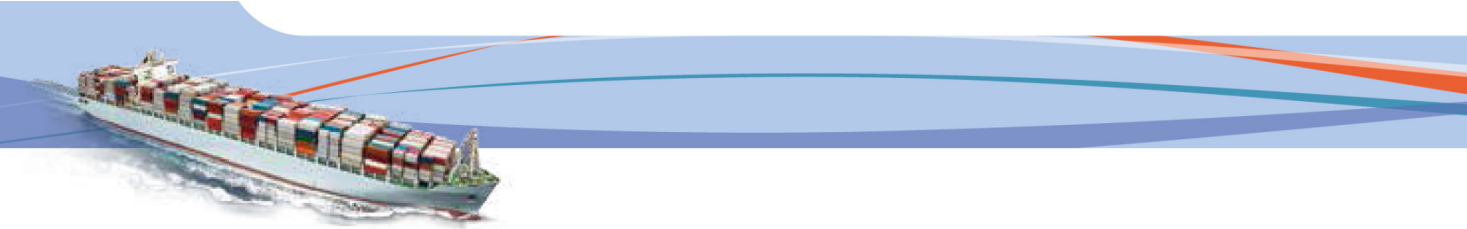
자료 : SP-IDC

 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
마산항	1,861,509	6,310,120	385,217	7,502,617	16,059,463
삼천포항	11,542,694	3,805	-	636,800	12,183,299
옥포항	3,672,820	125,162	-	4,039,354	7,837,336
장승포항	-	-	-	5,073	5,073
진해항	489,761	18,114	-	1,762,789	2,270,664
통영항	51,000	4,177	-	274,990	330,167
고현항	7,017,160	102,921	-	3,937,396	11,057,477
하동항	13,168,575	-	-	382,303	13,550,878
울산항	103,635,494	67,873,304	2,607,354	22,855,944	196,972,096
제주항	13,338	1,885	-	2,355,194	2,370,417
서귀포항	-	-	-	504,537	504,537
기타항	-	-	-	35,034,332	35,034,332

자료 : SP-IDC



3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2014년 항만별 컨테이너 물동량

(단위: TEU)

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

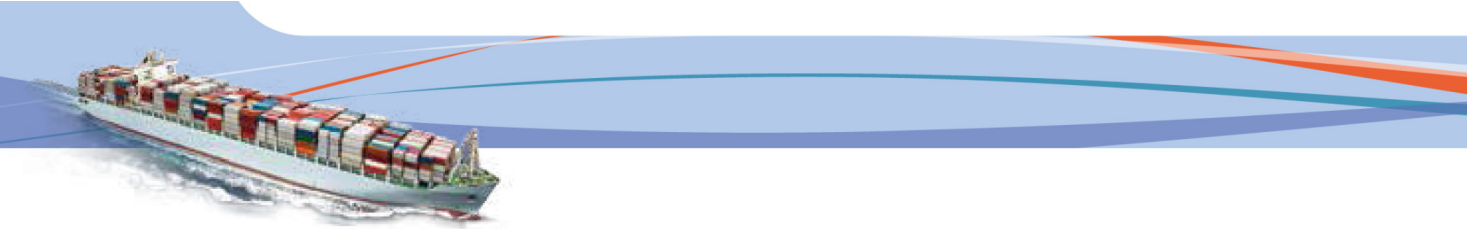
자료 : SP-IDC

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

자료 : SP-IDC



● 2012년 항만별 컨테이너 물동량

(단위: TEU)

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

자료 : SP-IDC

4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량

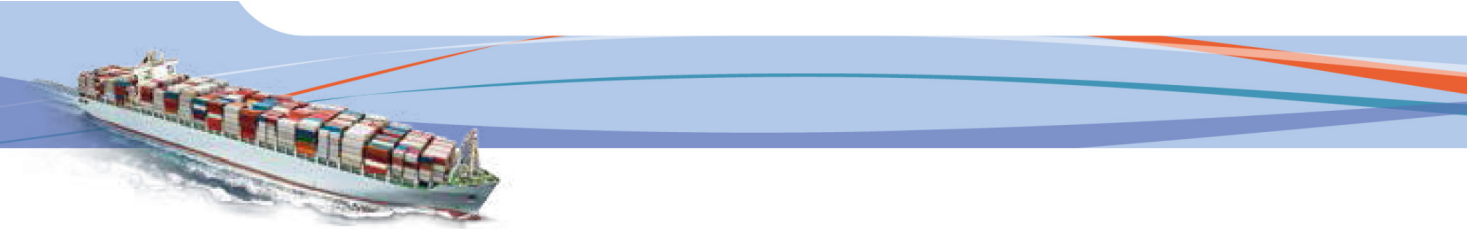
2014년 항만별 벌크 물동량

(단위: 톤)

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

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC



● 2013년 항만별 벌크 물동량

(단위: 톤)

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

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

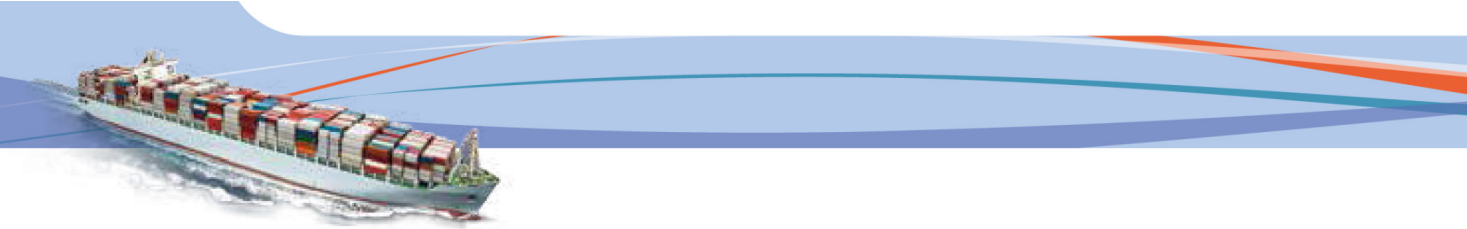
2012년 항만별 벌크 물동량

(단위: 톤)

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

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC



5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량

2014년 항만별 유류 물동량

(단위: 톤)

구분	2014년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	241,165,258	71,462,485	13,205,632	63,517,962	389,351,337
부산항	220,071	62,941	4,641	6,209,061	6,496,714
인천항	33,781,052	1,778,773	40,183	11,903,029	47,503,037
평택·당진항	30,353,485	449,542	-	1,279,898	32,082,925
경인항	-	-	-	296	296
동해·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

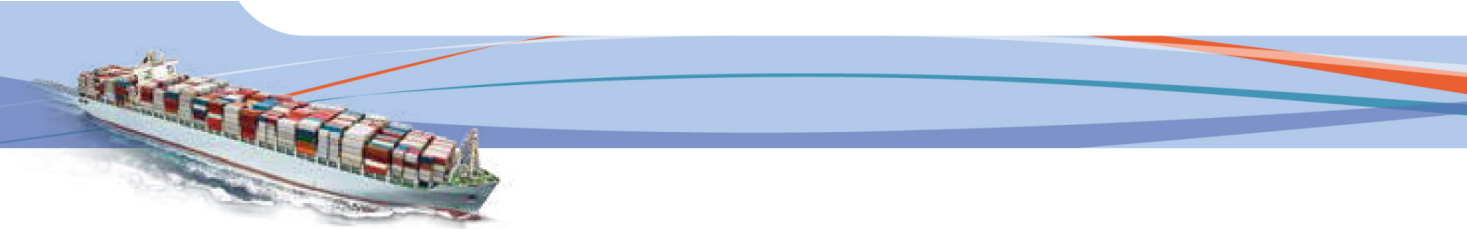
2013년 항만별 유류 물동량

(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
마산항	-	-	-	1,363,210	1,363,210
삼천포항	-	-	-	99,547	99,547
옥포항	-	-	-	75,777	75,777
장승포항	-	-	-	3,676	3,676
진해항	-	-	-	24,636	24,636
통영항	-	45	-	63,042	63,087
고현항	-	-	-	78,589	78,589
하동항	-	-	-	76,033	76,033
울산항	80,630,683	36,694,732	1,072,584	16,290,763	134,688,762
제주항	-	-	-	767,964	767,964
서귀포항	-	-	-	19,340	19,340
기타항	-	-	-	2,944,337	2,944,337

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



● 2012년 항만별 유류물동량

(단위: 톤)

구분	2012년 1~12월				
	수입	수출	환적	연안	합계
전국	235,169,566	72,538,723	14,841,531	67,952,450	390,502,270
부산항	143,738	107,893	2,269	6,972,147	7,226,047
인천항	33,613,476	1,112,090	-	14,827,563	49,553,129
평택·당진항	29,355,094	764,789	231,914	894,223	31,246,020
경인항	-	-	-	168	168
동해·묵호항	121,052	4,862	-	403,789	529,703
삼척항	-	-	-	13,823	13,823
속초항	-	-	-	6,388	6,388
옥계항	-	-	-	442,848	442,848
대산항	31,853,859	8,142,363	656,939	8,383,216	49,036,377
보령항	-	-	-	67,695	67,695
태안항	-	-	-	77,696	77,696
군산항	30,277	222,162	176,839	1,357,462	1,786,740
장항항	-	-	-	3,702	3,702
목포항	7,150	-	-	910,639	917,789
완도항	-	-	-	14,529	14,529
여수항	130,604	-	3,990,864	898,411	5,019,879
광양항	57,990,758	22,657,646	8,852,958	11,683,702	101,185,064
포항항	-	-	-	713,374	713,374
마산항	-	2,756	-	1,560,301	1,563,057
삼천포항	-	-	-	85,757	85,757
옥포항	-	-	-	91,912	91,912
장승포항	-	-	-	5,073	5,073
진해항	-	-	-	18,118	18,118
통영항	-	108	-	72,454	72,562
고현항	-	-	-	80,996	80,996
하동항	-	-	-	66,748	66,748
울산항	81,923,558	39,524,054	929,748	15,183,175	137,560,535
제주항	-	-	-	770,064	770,064
서귀포항	-	-	-	22,572	22,572
기타항	-	-	-	2,323,905	2,323,905

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC

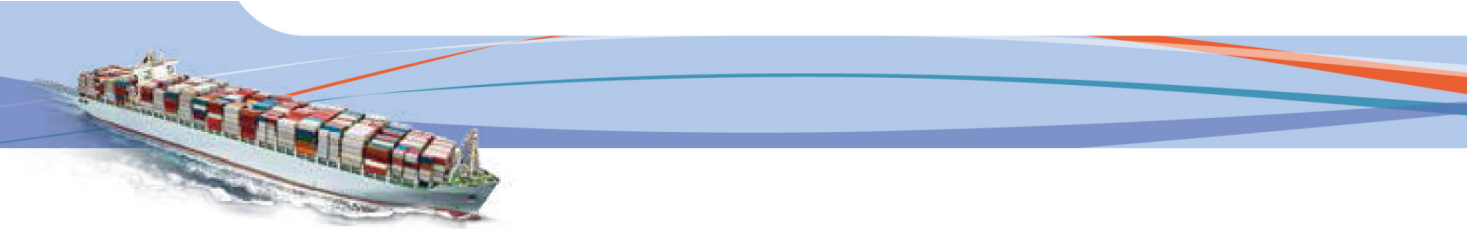
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적

세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('12~'14)

(단위: 만TEU, %)

순위 '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			

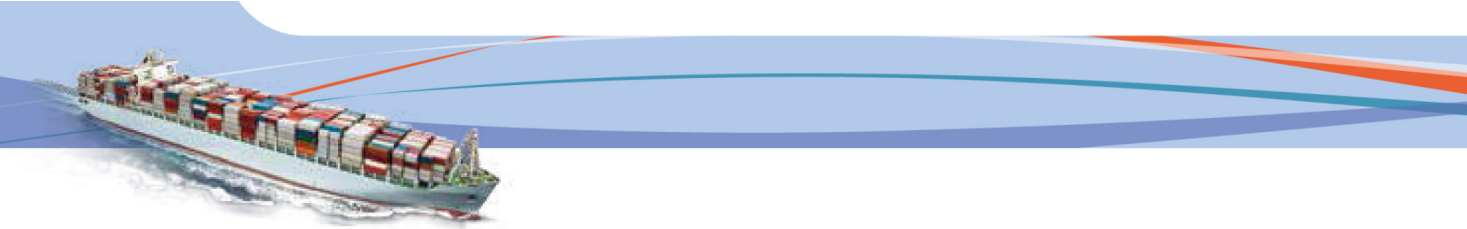
자료 : www.lloydlist.com, KMI 작성

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 Rajaee	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.lloydslist.com, KMI 작성



● 세계 컨테이너 항만물동량 처리실적 (2012)

(단위: 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,253	35	Sharjah/KhorFakkan	400	69	Incheon	198
2	Singapore	3,165	36	Manila	371	70	Zeebrugge	195
3	HongKong	2,312	37	Felixstowe	370	71	Houston	192
4	Shenzhen	2,294	38	Port Said	363	72	Tanger Med	190
5	Busan	1,705	39	Salalah	362	73	Seattle	189
6	Ningbo	1,567	40	Balboa	325	74	Yantai	185
7	Guangzhou	1,474	41	Santos	317	75	Fuzhou	183
8	Qingdao	1,450	42	Ambarli	310	76	Callao	182
9	Dubai	1,327	43	Yokohama	305	77	Barcelona	176
10	Tianjin	1,230	44	Savannah	297	78	Tacoma	171
11	Rotterdam	1,187	45	Tanjung Perak	285	79	Buenos Aires	166
12	PortKlang	1,000	46	Piraeus	275	80	Dammam	162
13	Kaohsiung	978	47	Gioia Tauro	272	81	Chennai	155
14	Hamburg	886	48	Vancouver	271	82	Kingston	155
15	Antwerp	864	49	Keelung	270	83	Mundra	152
16	LosAngeles	808	50	Nagoya	266	84	Charleston	151
17	Dalian	806	51	Duisburg	260	85	Alexandria	150
18	PortTanjungPelepas	770	52	Kobe	257	86	Karachi	149
19	Xiamen	720	53	Melbourne	255	87	Southampton*	148
20	TanjungPriok	620	54	Maarsxlokk	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.lloydlist.com, KMI 작성

월간 **항만과 산업**

2015年 11月 31日 印刷

2015年 11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

