항만과 산업

2016 01

MONTHLY PORT & INDUSTRY





KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

PDAC 항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center



집필 내역

연구책임자

– 하 태 영(항만수요예측센터장)

연구진

– 조 소 희(항만수요예측센터 전문연구원)
– 이 수 영(항만수요예측센터 연구원)
– 최 건 우(항만수요예측센터 연구원)
– 송 민 호(항만수요예측센터 연구원)
– 이 경 한(항만수요예측센터 연구원)
– 최 상 균(항만수요예측센터 연구원)
– 이 나 영(항만수요예측센터 연구원)
– 신 정 훈(항만수요예측센터 연구원)

연구 감리

– 김 형 태(항만연구본부 연구감리위원)

CONTENTS

Ⅰ. 월간통계 ····· 1

1. 국내 월간통계 ····· 3
   1) 항만물동량 동향 ····· 3
2. 국외 월간통계 ····· 24
   1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량 ····· 24
   2) 중국 ····· 27
   3) 아시아 ····· 29
   4) 유럽 ····· 32
   5) 미주 ····· 34
   6) 오세아니아 ····· 35

Ⅱ. 항만 및 산업동향 ····· 37

1. 국내 항만 및 산업동향 ····· 39
   1) 부산항 ····· 39
   2) 인천항 ····· 41
   3) 여수, 광양항 ····· 42
   4) 울산항 ····· 43
   5) 평택 · 당진항 ····· 45
   6) 대산항 ····· 45
   7) 포항항 ····· 46
   8) 동해·묵호항 ····· 47
   9) 군산항 ····· 47
   10) 목포항 ····· 49
   11) 마산항 ····· 49



CONTENTS

2. 국외 항만 및 산업동향 ····· 51
1) 중국 ····· 51
2) 아시아 ····· 52
3) 유럽 ····· 55
4) 미주 ····· 56
5) 아프리카 ····· 56
6) 오세아니아 ····· 57
3. 품목별 동향 ····· 58
1) 양곡 ····· 58
2) 시멘트 ····· 59
3) 석탄 ····· 59
4) 목재 ····· 60
5) 철광석 ····· 61
6) 모래 ····· 62
7) 철재/고철 ····· 63
8) 자동차 ····· 64
9) 잡화 ····· 65
10) 유류 ····· 66

Ⅲ. 항만포커스 ····· 67

1. 인천항 배후물류단지 실태분석 및 개선방안 ····· 69
1) 개요 ····· 69
2) 인천항 배후물류단지 현황 ····· 70
3) 항만별 배후단지 운영 현황 ····· 73
4) 인천항 자유무역지역 지정 및 배후단지 활용 현황 ····· 76
5) 배후단지 운영상 문제점 및 부지확충 필요성 ····· 80

CONTENTS

6) 결론 및 시사점 ····· 85
2. 국내 연안여객선 선령제한에 따른 선형변화 추이검토 ····· 87
1) 개요 ····· 87
2) 연안여객항로 현황분석 ····· 88
3) 여객선 선형추이 전망 ····· 94
3) 결론 ····· 98

Ⅳ. 부 록 ····· 101

1. '15년 12월 물동량 ····· 103
2. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량 ····· 109
3. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량 ····· 112
4. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량 ····· 115
5. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량 ····· 118
6. 세계 컨테이너 항만 처리실적 ····· 121



CONTENTS

<표 Ⅰ-1> 국내 주요 항만의 12월 총물동량 ····· 3
<표 Ⅰ-2> 컨테이너 물동량 월별추이 ····· 4
<표 Ⅰ-3> 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외) ····· 6
<표 Ⅰ-4> 국내 항만별 12월 유류 물동량 ····· 7
<표 Ⅰ-5> 국내 품목별 12월 물동량 ····· 8
<표 Ⅰ-6> 2015년 12월 항만별 주요품목 물동량 동향 ····· 22
<표 Ⅰ-7> 2015년 12월 품목별 주요항만 물동량 동향 ····· 23
<표 Ⅰ-8> 해외 항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황 ····· 26
<표 Ⅰ-9> 중국 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황 ····· 27
<표 Ⅰ-10> 중국 컨테이너 화물지수 ····· 28
<표 Ⅰ-11> 일본 주요항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황 ····· 29
<표 Ⅰ-12> 싱가포르항 2015년 11월 물동량 현황 ····· 30
<표 Ⅰ-13> 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 11월 물동량 현황 ····· 31
<표 Ⅰ-14> 인도 전체 항만의 2015년 4~11월 물동량 현황 ····· 32
<표 Ⅰ-15> 브레멘/브레머하펜항 2015년 11월 물동량 현황 ····· 33
<표 Ⅰ-16> 바르셀로나항 2015년 11월 물동량 현황 ····· 33
<표 Ⅰ-17> LA/LB항 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황 ····· 34
<표 Ⅰ-18> 산토스항 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황 ····· 35
<표 Ⅰ-19> 시드니항 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황 ····· 35
<표 Ⅱ-1> 광양항 여객관련 선박 입항실적 ····· 43
<표 Ⅱ-2> '15년 12월 세계 조강생산량 ····· 63
<표 Ⅲ-1> '13년~'14년 인천항 1종 항만배후단지 운영실적 ····· 72
<표 Ⅲ-2> 인천항 항만배후단지 업체 현황 ····· 72
<표 Ⅲ-3> 자유무역지역 지정 장단점 ····· 77
<표 Ⅲ-4> 인천항 배후단지 자유무역지역 지정 현황 ····· 78
<표 Ⅲ-5> 인천항 자유무역지역 수혜혜택 현황 ····· 79
<표 Ⅲ-6> 인천항 배후단지 입주업체 운영 및 부가가치 창출 현황 ····· 81

CONTENTS

<표 Ⅲ-7> 인천항 배후단지 입주업체 자유무역지역 지정 관련 의견 조사 ····· 82
<표 Ⅲ-8> 남항 '컨'기능 이전에 따른 아암1단지 업체별 의견 ····· 83
<표 Ⅲ-9> 인천항 적·공 컨테이너 예측비교 ····· 84
<표 Ⅲ-10> 남항 '컨' 부두대비 아암1단지 '컨' 물동량 처리현황 ····· 85
<표 Ⅲ-11> 낙도보조항로 결손보상금 예산 추이 ····· 88
<표 Ⅲ-12> 연안여객항로 운항여객선 현황 ····· 90
<표 Ⅲ-13> 연안여객항로 운항여객선 선형별 현황 ····· 91
<표 Ⅲ-14> 선종별 여객수송실적 ····· 93
<표 Ⅲ-15> 선종별 척당 평균수송실적 ····· 93
<표 Ⅲ-16> 선령 20년 이상 선종별 운항여객선 현황(2014년 기준) ····· 94
<표 Ⅲ-17> 선종별 선형별 선령검토 ····· 95
<표 Ⅲ-18> 지역별 20년 이상 운항여객선 현황(2014년 기준) ····· 96
<표 Ⅲ-19> 선형별 여객선 등록 추이 ····· 97



CONTENTS

<그림 Ⅰ-1> 국내 주요 항만의 12월 총물동량 ····· 3
<그림 Ⅰ-2> 컨테이너 물동량 월별 추이 ····· 4
<그림 Ⅰ-3> 컨테이너 물동량 월별 동향 ····· 5
<그림 Ⅰ-4> 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외) ····· 6
<그림 Ⅰ-5> 국내 항만별 12월 유류 물동량 ····· 7
<그림 Ⅰ-6> 국내 품목별 12월 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> 화학공업생산품 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 11월 컨테이너 물동량 동향 ····· 24
<그림 Ⅰ-21> 중국 주요 항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 동향 ····· 25
<그림 Ⅱ-1> 북한-일본 간 교역액 및 비중 추이 ····· 53
<그림 Ⅲ-1> 인천항 항만배후단지 계획평면도('14년 12월 기준) ····· 70
<그림 Ⅲ-2> 북항 항만배후단지 평면도 ····· 74
<그림 Ⅲ-3> 남항 항만배후단지 평면도(아암물류 1단지) ····· 75
<그림 Ⅲ-4> 남항 항만배후단지 평면도(아암물류 2단지) ····· 75
<그림 Ⅲ-5> 신항 항만배후단지 평면도(개발계획) ····· 76

CONTENTS

<그림 Ⅲ-6> 인천항 자유무역지역 위치도 ····· 78
<그림 Ⅲ-7> 연안여객항로 운항항로 추이 ····· 89
<그림 Ⅲ-8> 연안여객항로당 운항선박 원단위 추이 ····· 89
<그림 Ⅲ-9> 연안 수송실적 ····· 91
<그림 Ⅲ-10> 지역별 연안여객 이용추이 ····· 92
<그림 Ⅲ-11> 운항여객선 선령현황 ····· 94
<그림 Ⅲ-12> 연도별 여객선 선형 추이 ····· 97
<그림 Ⅲ-13> 연도별 여객선 평균선형 전망결과 ····· 98

Ⅰ. 월간통계

1. 국내 월간통계
2. 국외 월간통계



1 국내 월간통계

1) 항만물동량 동향

〈그림 Ⅰ-1〉 국내 주요 항만의 12월 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

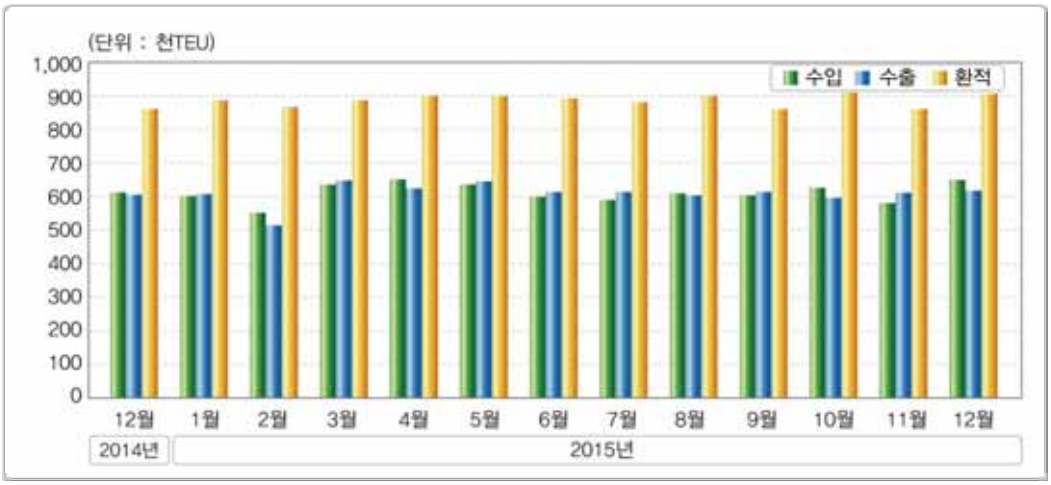
〈표 Ⅰ-1〉 국내 주요 항만의 12월 총물동량

(단위 : 천 톤, %)

구분	2014		2015			전월대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
전국	120,009	1,415,904	116,804	126,079	1,449,127	7.9	5.1	2.3
부산	29,169	346,640	28,416	29,857	359,008	5.1	2.4	3.6
광양	20,999	253,256	20,398	22,490	261,676	10.3	7.1	3.3
울산	16,221	191,720	15,043	16,971	190,825	12.8	4.6	-0.5
인천	13,219	150,084	13,711	14,483	157,934	5.6	9.6	5.2
평택.당진	10,196	117,013	9,002	9,909	112,030	10.1	-2.8	-4.3
대산	6,510	72,900	7,159	6,919	78,512	-3.4	6.3	7.7
포항	4,777	65,241	4,114	5,269	61,189	28.1	10.3	-6.2
동해.묵호	2,662	32,541	2,394	2,446	31,248	2.1	-8.1	-4.0
목포	1,722	22,997	1,914	2,022	21,800	5.7	17.4	-5.2
군산	1,715	18,635	1,548	1,674	18,477	8.1	-2.4	-0.9
마산	1,167	13,309	1,420	1,386	15,561	-2.4	18.8	16.9
기타	11,651	131,567	11,686	12,651	140,868	8.3	8.6	7.1

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬
자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 Ⅰ-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

'15년 12월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.7%, 전월대비 6.4% 증가한 220만 4천TEU 처리

- 수입 컨테이너 물동량은 전년동기대비 5.8%, 수출 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.0% 증가함
- 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.0%, 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.2% 증가함

〈표 Ⅰ-2〉 컨테이너 물동량 월별추이

(단위 : 천TEU)

구분	2014	2015											
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
수입	611	603	555	635	653	634	599	597	611	607	631	586	647
수출	608	605	523	654	625	635	615	604	606	618	600	611	620
환적	858	893	877	886	900	901	898	893	902	871	914	852	909
연안	27	29	24	25	21	17	19	19	17	16	20	22	28
합계	2105	2130	1978	2200	2199	2187	2130	2114	2137	2112	2165	2071	2204

자료 : SP-IDC, KMI 작성

컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

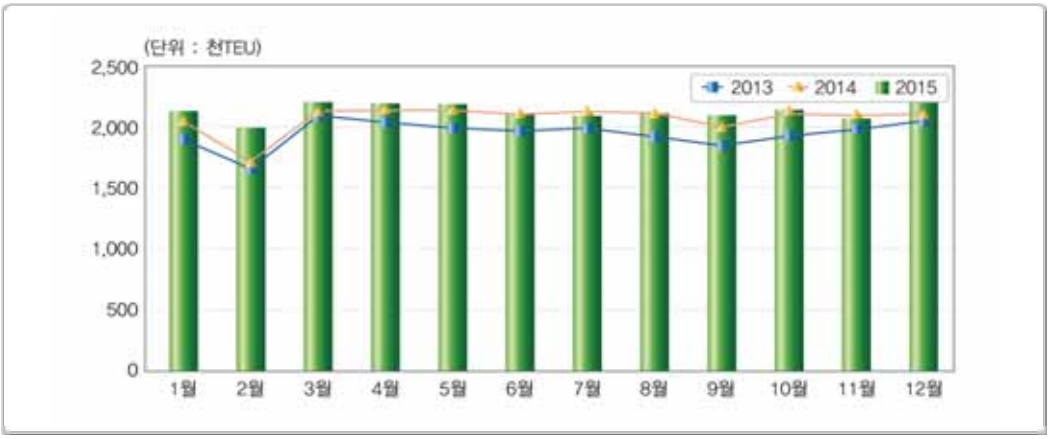
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
부산	1,587	18,683	1,646	19,434	3.8	4.0
인천	190	2,335	212	2,374	11.5	1.7
광양	192	2,338	208	2,322	8.7	-0.7
평택·당진	54	546	50	566	-5.9	3.5
울산	33	392	34	385	1.7	-1.8
전국	2,105	24,789	2,204	25,626	4.7	3.3

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

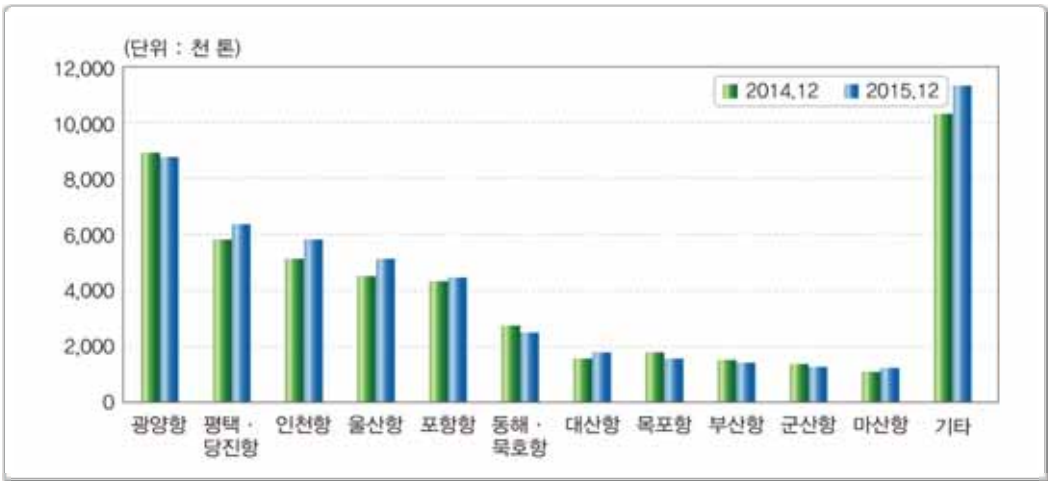


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 부산항, 환적화물 유치를 위해 부두 간 운송비를 지원하는 조항을 신설(총 43억 원 규모)

〈그림 Ⅰ-4〉 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 Ⅰ-3〉 국내 항만별 12월 벌크 물동량(유류제외)

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
전국	50,195	608,351	47,837	52,695	611,633	10.2	5.0	0.5
광양	9,096	111,000	7,332	8,945	107,951	22.0	-1.7	-2.7
평택.당진	5,958	76,411	6,255	6,436	75,246	2.9	8.0	-1.5
인천	5,307	63,207	5,650	5,958	67,581	5.5	12.3	6.9
포항	4,635	62,860	3,997	5,169	59,669	29.3	11.5	-5.1
울산	4,437	51,663	4,387	4,545	51,576	3.6	2.4	-0.2
동해.묵호	2,625	32,128	2,333	2,395	30,680	2.7	-8.8	-4.5
목포	1,553	21,178	1,762	1,841	19,896	4.5	18.5	-6.1
대산	1,940	21,923	1,791	1,711	21,256	-4.5	-11.8	-3.0
부산	1,663	18,648	1,486	1,592	19,768	7.2	-4.2	6.0
군산	1,523	16,569	1,364	1,498	16,293	9.8	-1.7	-1.7
마산	1,034	11,961	1,261	1,229	13,947	-2.6	18.8	16.6
기타	10,422	120,803	10,219	11,376	127,772	11.3	9.2	5.8

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬
자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 Ⅰ-5〉 국내 항만별 12월 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

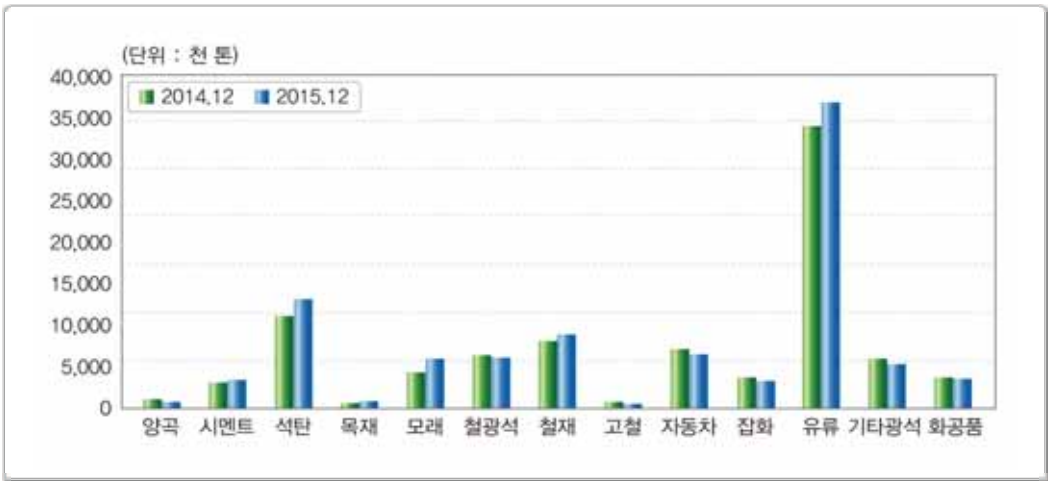
〈표 Ⅰ-4〉 국내 항만별 12월 유류 물동량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
전국	34,672	389,351	34,284	37,047	407,889	8.1	6.9	4.8
울산	11,319	134,656	10,254	11,936	134,013	16.4	5.4	-0.5
광양	8,899	105,013	10,014	10,208	117,230	1.9	14.7	11.6
대산	4,449	49,766	5,244	5,073	55,794	-3.3	14.0	12.1
인천	4,593	47,503	4,480	5,049	50,223	12.7	9.9	5.7
평택.당진	3,400	32,083	1,984	2,698	28,100	36.0	-20.7	-12.4
부산	570	6,497	603	638	6,711	5.9	12.0	3.3
마산	129	1,302	143	142	1,465	-0.8	10.7	12.6
군산	125	1,324	116	108	1,289	-7.4	-13.8	-2.7
목포	84	944	85	96	1,026	12.8	15.1	8.7
동해.묵호	35	393	39	38	413	-2.3	8.0	4.9
포항	41	560	23	28	334	23.3	-30.6	-40.3
기타	1,028	9,310	1,298	1,033	11,291	-20.4	0.4	21.3

주 : 당해 월 물동량 실적 순 정렬
자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 Ⅰ-6〉 국내 품목별 12월 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 Ⅰ-5〉 국내 품목별 12월 물동량

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	12월	누적	11월	12월	누적		동월	누적
합계	84,867	997,703	82,121	89,743	1,019,522	9.3	5.7	2.2
양곡	782	8,128	936	510	8,540	-45.5	-34.8	5.1
시멘트	3,147	39,028	3,166	3,479	39,208	9.9	10.6	0.5
석탄	9,838	129,205	9,277	11,563	131,865	24.6	17.5	2.1
목재	458	6,888	589	605	6,994	2.8	32.2	1.5
모래	3,988	54,476	5,749	5,313	59,883	-7.6	33.2	9.9
철광석	6,069	74,564	5,687	5,931	77,092	4.3	-2.3	3.4
철재	7,183	92,787	6,199	7,813	85,174	26.0	8.8	-8.2
고철	368	6,432	359	307	5,959	-14.7	-16.7	-7.4
자동차	6,379	62,844	5,789	6,159	67,489	6.4	-3.4	7.4
잡화	3,562	41,118	2,743	3,032	37,661	10.6	-14.9	-8.4
유류	34,672	389,351	34,284	37,047	407,889	8.1	6.9	4.8
기타광석	5,175	55,587	4,445	4,871	56,396	9.6	-5.9	1.5
화공품	3,246	37,295	2,897	3,113	35,373	7.4	-4.1	-5.2

자료 : SP-IDC, KMI 작성

양곡

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
인천	402	4,384	262	3,956	-34.8	-9.8
평택·당진	48	1,143	149	1,540	210.2	34.7
부산	112	1,342	47	1,305	-58.0	-2.7
울산	117	186	28	721	-76.0	286.5
군산	93	703	24	596	-74.5	-15.3
전국	782	8,128	510	8,540	-34.8	5.1

주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-7〉 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 군산항, 국내 쌀을 처음으로 중국으로 수출, 1차 물량은 30톤이었으며, '16년 쌀 수출량은 2배가량 증가할 것으로 전망
- 팬오션, 인천항에 글로벌 곡물 트레이딩 물량 하역개시

시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
동해·묵호	950	12,098	879	10,957	-7.4	-9.4
삼척	416	4,972	519	5,691	24.8	14.4
옥계	496	5,875	505	5,364	1.6	-8.7
광양	312	3,943	392	3,893	25.7	-1.3
인천	166	2,139	240	2,584	44.7	20.8
전국	3,147	39,028	3,479	39,208	10.6	0.5

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

- 영국, 셰필드대학 연구팀은 핵폐기물에서 발생되는 방사성 동위원소를 기존대비 효율적으로 차단하는 시멘트를 개발

석탄

(단위 : 천 톤, %)

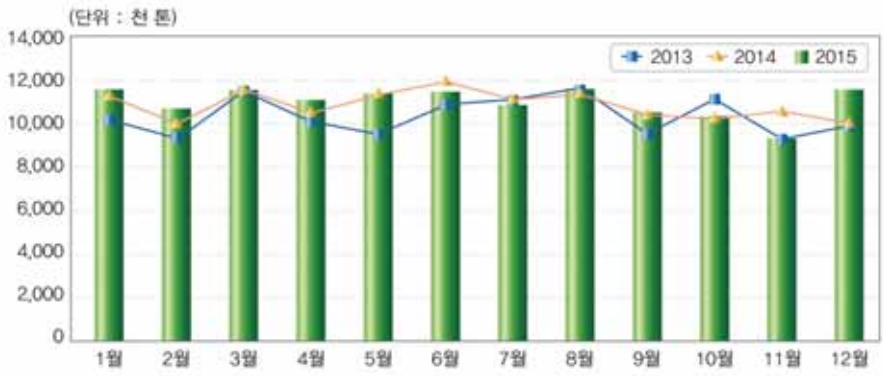
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
광양	1,487	24,076	2,334	24,543	56.9	1.9
인천	1,188	12,707	1,447	15,161	21.8	19.3
포항	1,196	14,714	1,256	13,972	5.0	-5.0
태안	829	12,675	1,231	12,734	48.6	0.5
보령	1,154	12,788	1,169	13,103	1.3	2.5
전국	9,838	129,205	11,563	131,865	17.5	2.1

주 : 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-9〉 석탄 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 중국, 철강과 석탄 부분의 설비과잉을 해소하기 위해 향후 5년 간 매년 1천억 위안(약 18조 2천억 원)을 투입할 계획

목재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
인천	178	2,417	283	2,612	58.9	8.0
군산	98	1,610	147	1,612	50.0	0.2
울산	73	1,394	76	1,375	4.9	-1.4
부산	40	413	43	459	6.6	11.0
마산	1	101	20	181	2,032.0	79.2
전국	458	6,888	605	6,994	32.2	1.5

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-10〉 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 일본, 이이다그룹은 연해주 최대 목재기업 프리모르스크레스프롬의 지분 24%를 인수
- 서아프리카, 중국 및 유럽의 수요 증가에 따라 목재 가격이 상승할 것으로 전망

모래

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
인천	1,163	15,360	1,551	17,361	33.3	13.0
부산	111	1,266	169	1,368	52.4	8.0
평택·당진	66	1,625	149	1,544	125.3	-5.0
마산	123	1,367	148	1,856	20.1	35.8
진해	85	1,662	133	2,031	56.2	22.2
전국	3,988	54,476	5,313	59,883	33.2	9.9

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-11〉 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

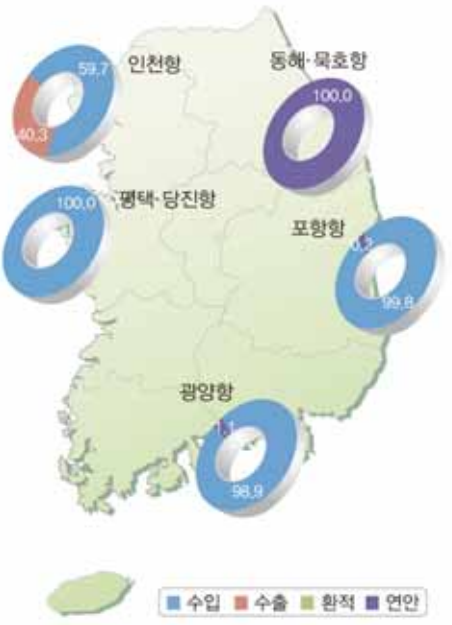
- 제주, 건설경기 호황 및 유입인구 증가로 제주지역 연안항의 모래 등 건설관련 물동량 반입이 증가

철광석

(단위 : 천 톤, %)

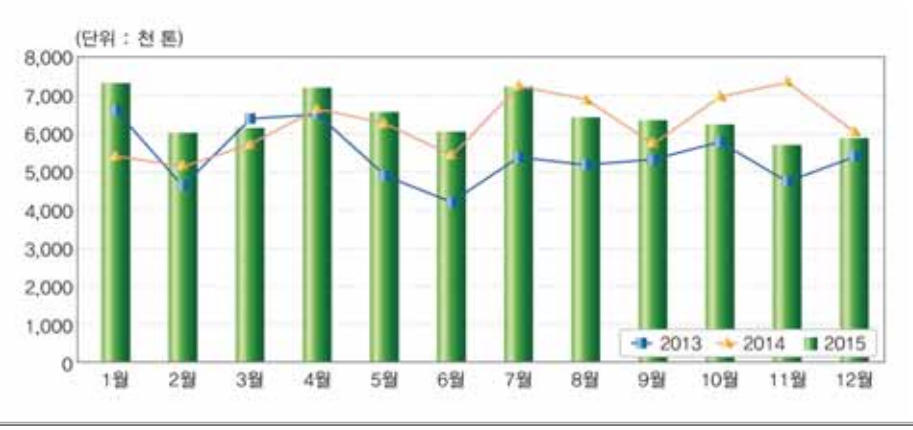
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
포항	1,695	24,026	2,150	24,351	26.8	1.4
광양	2,451	34,416	2,119	31,246	-13.5	-9.2
평택·당진	1,855	15,416	1,596	20,835	-14.0	35.2
동해·묵호	62	551	37	445	-39.9	-19.1
인천	0	11	20	71	-	565.0
전국	6,069	74,564	5,931	77,092	-2.3	3.4

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

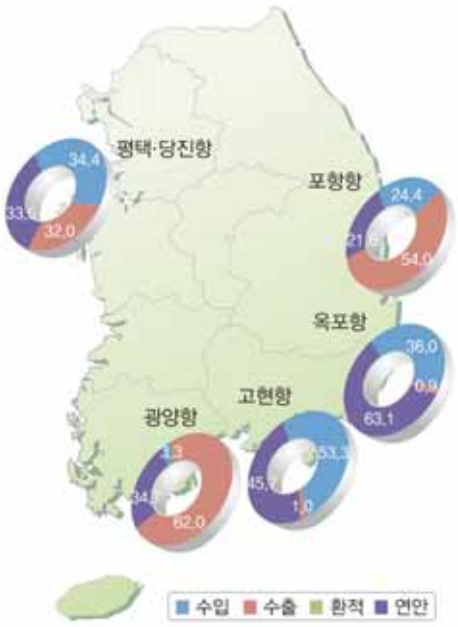
- 호주, 최대의 철광석 항만인 헤드랜드항(Port Hedland)이 폭풍으로 일시 운영중지 됨(1월 29일)

철재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
광양	1,488	16,321	1,296	13,623	-12.9	-16.5
포항	1,084	15,068	1,161	13,004	7.1	-13.7
평택·당진	950	18,032	1,066	11,903	12.3	-34.0
옥포	664	8,132	980	9,936	47.6	22.2
고현	574	6,830	757	6,918	31.9	1.3
전국	7,183	92,787	7,813	85,174	8.8	-8.2

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

- '16년 중국 철강생산 약 7억 8천 톤으로 전년대비 3.1% 감소 예상
- 중국, 약 1~1.5억 톤의 생산 감축과 신규 철강생산 통제를 통해 철강 산업 구조조정 본격화



고철

(단위 : 천 톤, %)

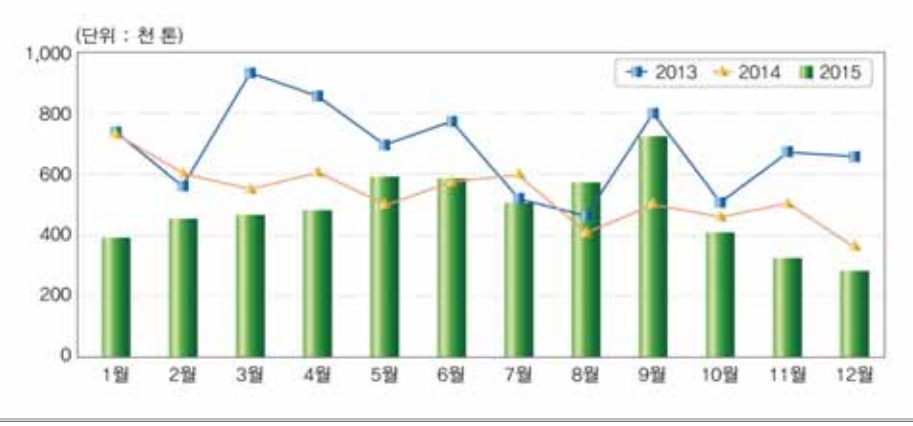
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
인천	60	813	147	1,763	144.2	116.7
평택·당진	70	1,697	72	1,151	3.2	-32.2
부산	25	237	35	555	40.6	134.5
포항	56	1,404	23	933	-58.3	-33.5
군산	33	587	8	453	-75.3	-22.9
전국	368	6,432	307	5,959	-16.7	-7.4

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

- 중국, '15년 조강생산량은 전년대비 2.7% 하락한 8억 톤을 기록
- 국내 '15년 고철 물동량은 전년대비 7.4% 감소한 595만 9천 톤을 기록

자동차

(단위 : 천 톤, %)

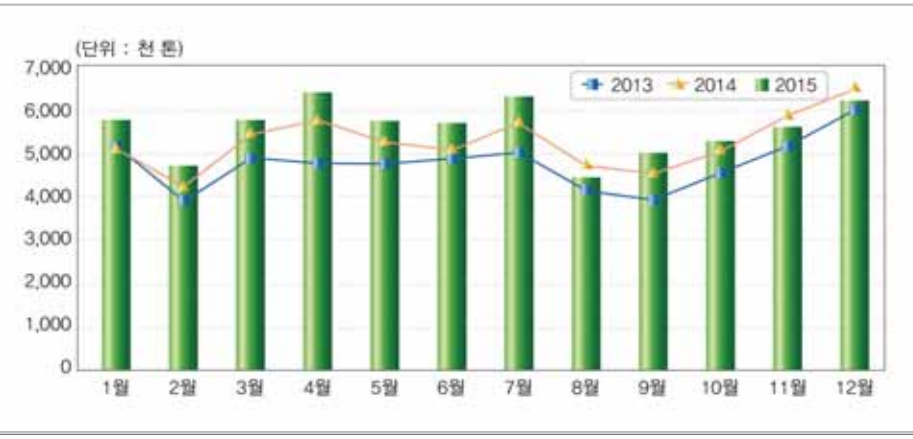
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
평택·당진	1,394	14,934	1,367	15,414	-2.0	3.2
울산	1,191	12,032	1,021	11,617	-14.3	-3.4
목포	827	10,280	953	9,911	15.3	-3.6
광양	1,273	9,299	888	12,281	-30.3	32.1
군산	564	3,912	515	4,180	-8.8	6.9
전국	6,379	62,844	6,159	67,489	-3.4	7.4

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

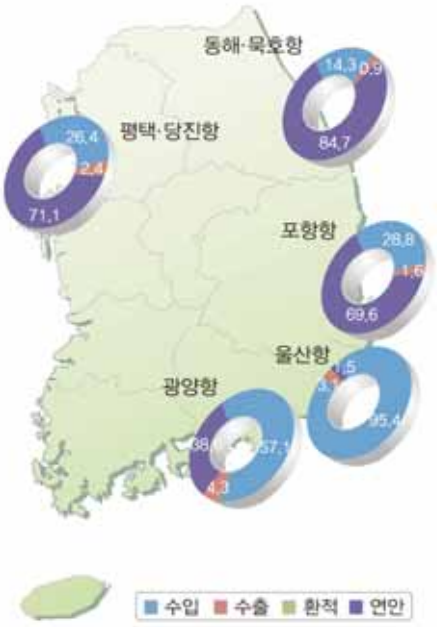
• 이란, 경제제재 해제에 따라 글로벌 자동차 업계는 성장잠재력이 있는 이란시장 진출을 위해 노력 중임

기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
광양	1,330	14,196	1,442	14,373	8.4	1.2
동해·묵호	1,206	13,534	1,160	14,112	-3.8	4.3
평택·당진	460	5,569	581	5,727	26.2	2.8
울산	471	4,782	465	5,285	-1.3	10.5
포항	443	5,450	404	5,361	-8.9	-1.6
전국	5,175	55,587	4,871	56,396	-5.9	1.5

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-16〉 기타광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '15년 전국 기타광석 물동량은 전년대비 1.5% 증가한 5,639만 6천 톤을 기록

화학공업생산품

(단위 : 천 톤, %)

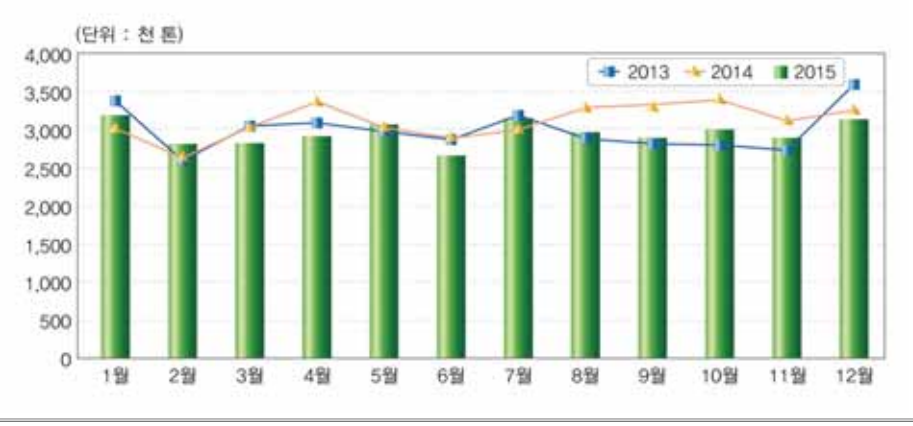
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
울산	1,544	19,180	1,668	17,964	8.0	-6.3
대산	927	9,066	724	7,817	-21.9	-13.8
광양	456	5,683	343	5,362	-24.7	-5.6
인천	135	1,642	180	1,925	33.0	17.2
평택·당진	22	314	34	561	53.0	79.0
전국	3,246	37,295	3,113	35,373	-4.1	-5.2

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-17〉 화학공업생산품 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

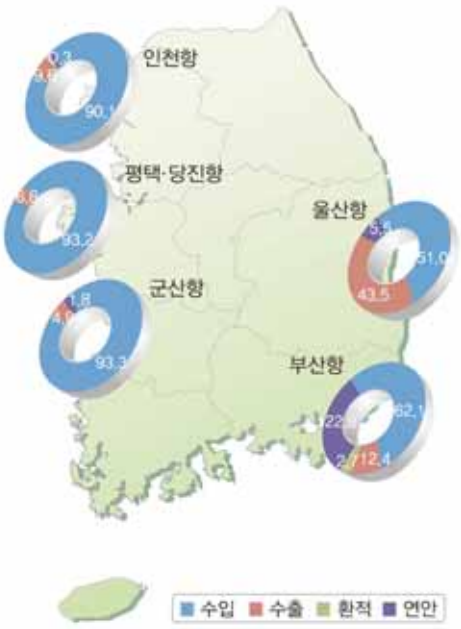
- 저유가 및 중국 경제 둔화 등으로 화공품에 대한 수요가 감소, '15년 전국 화공품 물동량은 전년대비 5.2% 감소한 3,537만 3천 톤을 기록

잡화

(단위 : 천 톤, %)

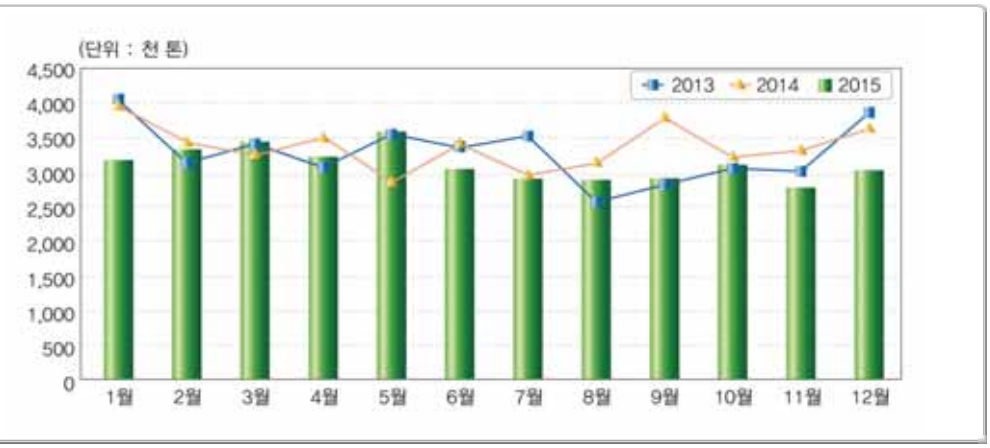
구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
인천	540	7,292	649	6,664	20.1	-8.6
울산	323	5,467	622	6,062	92.3	10.9
군산	433	5,232	406	5,444	-6.4	4.0
부산	426	5,471	390	5,317	-8.6	-2.8
평택·당진	558	7,535	381	6,128	-31.6	-18.7
전국	3,562	41,118	3,032	37,661	-14.9	-8.4

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-18〉 잡화 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 이란, 경제제재 해제와 함께 산업 전반에 걸쳐 수요가 증가할 것으로 기대되며 특히, 기계류에 대한 수요가 증가할 것으로 전망

유류

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	동월	누적
울산	11,319	134,666	11,936	134,013	5.4	-0.5
광양	8,899	105,013	10,208	117,230	14.7	11.6
대산	4,449	49,766	5,073	55,794	14.0	12.1
인천	4,593	47,503	5,049	50,223	9.9	5.7
평택·당진	3,400	32,083	2,698	28,100	-20.7	-12.4
전국	34,672	389,351	37,047	407,889	6.9	4.8

주 : 상위 5개 항만
자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 Ⅰ-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 부산신항, '14년 6월 실시협약이 해지된 유류중계사업의 합작법인 '부산마린앤오일'이 해산을 결의함
- 저유가 지속으로 '15년 국내 석유제품 소비량은 전년대비 4.1% 증가한 8억 6천만 배럴 기록

〈표 Ⅰ-6〉 2015년 12월 항만별 주요품목 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	유류	철재	잡화	자동차	시멘트
	638 (12.0)	420 (-18.1)	390 (-8.6)	281 (-3.6)	179 (43.5)
광양	유류	석탄	철광석	기타광석	철재
	10,208 (14.7)	2,334 (56.9)	2,119 (-13.5)	1,442 (8.4)	1,296 (-12.9)
울산	유류	화공품	자동차	잡화	기타광석
	11,936 (5.4)	1,668 (8.0)	1,021 (-14.3)	622 (92.3)	465 (-1.3)
인천	유류	모래	석탄	잡화	자동차
	5,049 (9.9)	1,551 (33.3)	1,447 (21.8)	649 (20.1)	478 (3.9)
평택.당진	유류	철광석	자동차	철재	석탄
	2,698 (-20.7)	1,596 (-14.0)	1,367 (-2.0)	1,066 (12.3)	984 (98.7)
대산	유류	석탄	화공품	잡화	기타광석
	5,073 (14.0)	959 (32.4)	724 (-21.9)	12 (-21.1)	10 (-96.2)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	시멘트
	2,150 (26.8)	1,256 (5.0)	1,161 (7.1)	404 (-8.9)	106 (35.7)
동해.묵호	기타광석	시멘트	석탄	유류	철광석
	1,160 (-3.8)	879 (-7.4)	297 (-18.3)	38 (8.0)	37 (-39.9)
목포	자동차	철재	모래	유류	기타광석
	953 (15.3)	565 (27.0)	102 (345.3)	96 (15.1)	86 (2.4)
군산	자동차	잡화	기타광석	목재	유류
	515 (-8.8)	406 (-6.4)	162 (238.0)	147 (50.0)	108 (-13.8)
마산	철재	자동차	시멘트	잡화	모래
	354 (49.1)	252 (56.1)	225 (16.2)	225 (-27.3)	148 (20.1)

주 : ( ) 전년동기비

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 Ⅰ-7〉 2015년 12월 품목별 주요항만 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택.당진	부산	울산	군산
	262 (-34.8)	149 (210.2)	47 (-58.0)	28 (-76.0)	24 (-74.5)
시멘트	동해.묵호	삼척	옥계	광양	인천
	879 (-7.4)	519 (24.8)	505 (1.6)	392 (25.7)	240 (44.7)
석탄	광양	인천	포항	태안	보령
	2,334 (56.9)	1,447 (21.8)	1,256 (5.0)	1,231 (48.6)	1,169 (1.3)
목재	인천	군산	울산	부산	마산
	283 (58.9)	147 (50.0)	76 (4.9)	43 (6.6)	20 (2032.0)
모래	인천	부산	평택.당진	마산	진해
	1,551 (33.3)	169 (52.4)	149 (125.3)	148 (20.1)	133 (56.2)
철광석	포항	광양	평택.당진	동해.묵호	인천
	2,150 (26.8)	2,119 (-13.5)	1,596 (-14.0)	37 (-39.9)	20 (-)
철재	광양	포항	평택.당진	옥포	고현
	1,296 (-12.9)	1,161 (7.1)	1,066 (12.3)	980 (47.6)	757 (31.9)
고철	인천	평택.당진	부산	포항	군산
	147 (144.2)	72 (3.2)	35 (40.6)	23 (-58.3)	8 (-75.3)
자동차	평택.당진	울산	목포	광양	군산
	1,367 (-2.0)	1,021 (-14.3)	953 (15.3)	888 (-30.3)	515 (-8.8)
잡화	인천	울산	군산	부산	평택.당진
	649 (20.1)	622 (92.3)	406 (-6.4)	390 (-8.6)	381 (-31.6)
유류	울산	광양	대산	인천	평택.당진
	11,936 (5.4)	10,208 (14.7)	5,073 (14.0)	5,049 (9.9)	2,698 (-20.7)
기타광석	광양	동해.묵호	평택.당진	울산	포항
	1,442 (8.4)	1,160 (-3.8)	581 (26.2)	465 (-1.3)	404 (-8.9)
화공품	울산	대산	광양	인천	평택.당진
	1,668 (8.0)	724 (-21.9)	343 (-24.7)	180 (33.0)	34 (53.0)

주 : ( ) 전년동기비

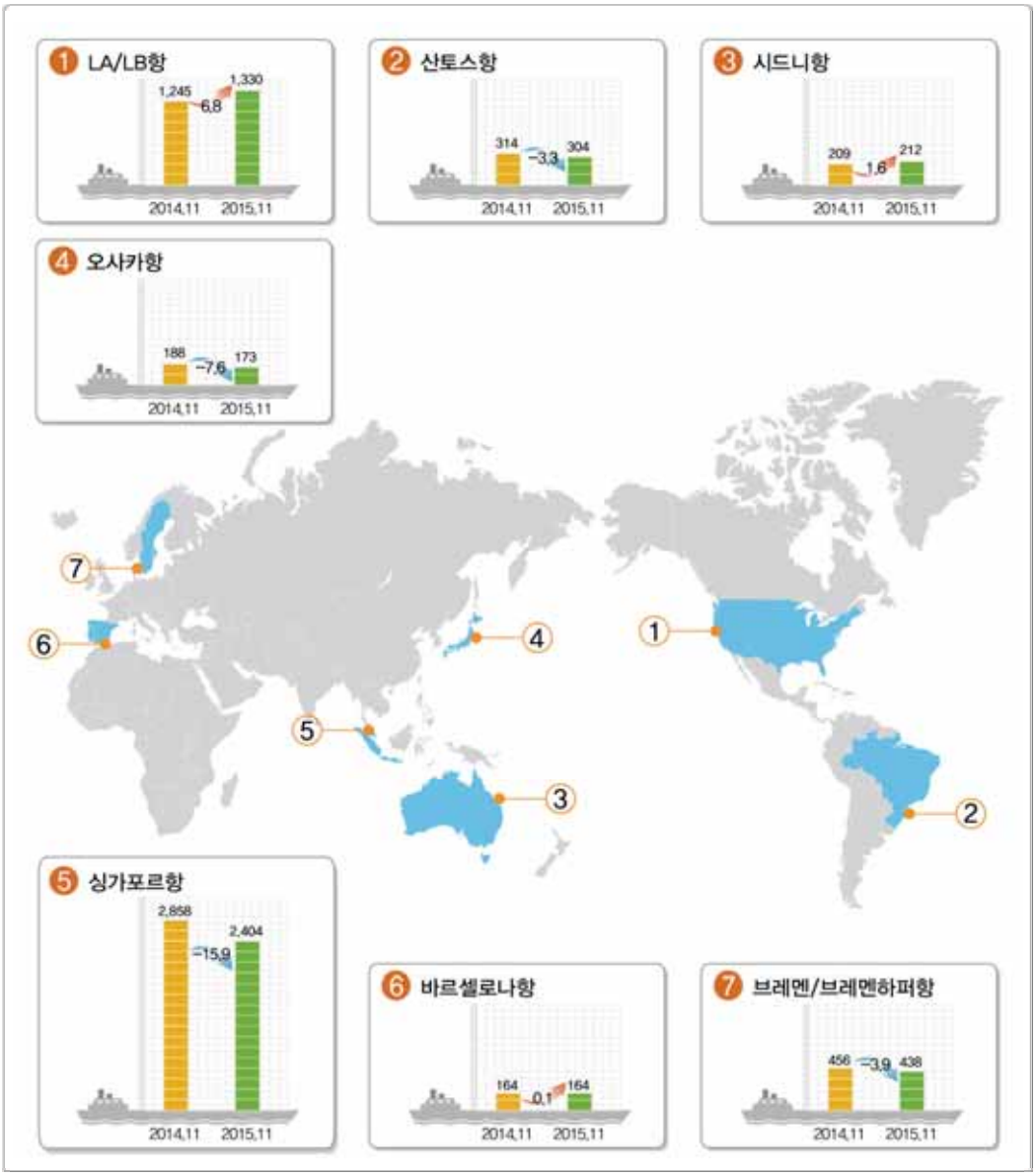
자료 : SP-IDC, KMI작성

2 국외 월간통계

1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 Ⅰ-20〉 세계 주요 항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 동향

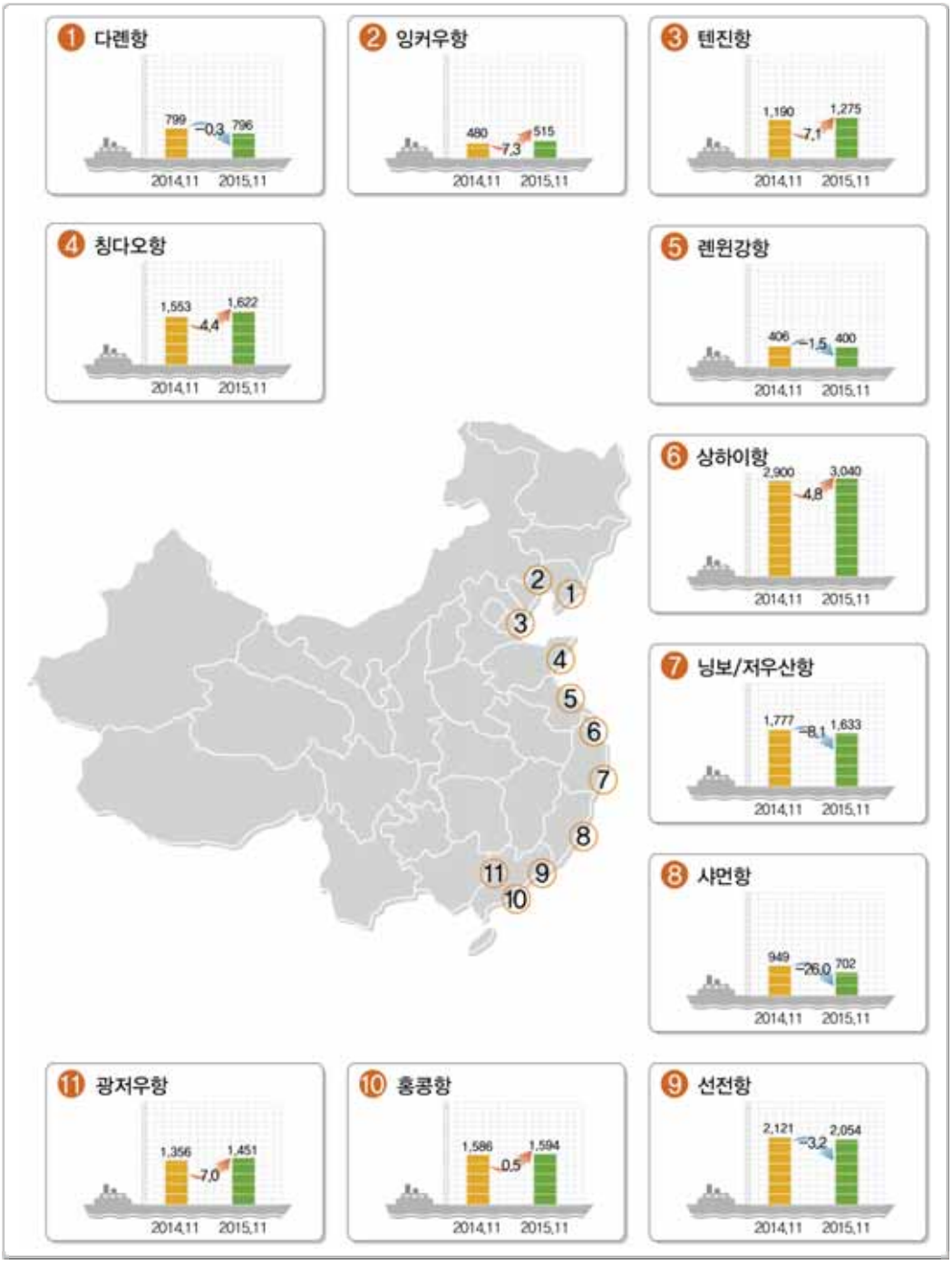
(단위 : 천 TEU, %)



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈그림 Ⅰ-21〉 중국 주요 항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 동향

(단위 : 천 TEU)



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈표 Ⅰ-8〉 해외 항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월 대비	전년대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
중국	상하이항	2,900	32,367	3,150	3,040	33,471	-3.5	4.8	3.4
	선전항	2,121	21,879	2,274	2,054	22,217	-9.7	-3.2	1.5
	홍콩항	1,586	17,977	1,783	1,594	19,151	-10.6	0.5	6.5
	닝보/저우산항	1,777	20,457	1,592	1,633	18,529	2.6	-8.1	-9.4
	칭다오항	1,553	14,846	1,432	1,622	15,674	13.3	4.4	5.6
	광저우항	1,356	15,239	1,458	1,451	15,874	-0.5	7.0	4.2
	톈진항	1,190	12,972	880	1,275	12,816	44.9	7.1	-1.2
	다롄항	799	7,825	807	796	8,379	-1.4	-0.3	7.1
	샤먼항	949	9,271	922	702	8,789	-23.8	-26.0	-5.2
	잉커우항	480	5,288	524	515	5,550	-1.8	7.3	5.0
	롄윈강항	406	4,600	400	400	4,545	0.0	-1.5	-1.2
아시아	싱가포르항	2,858	30,960	2,497	2,404	28,407	-3.7	-15.9	-8.2
	오사카	188	1,814	172	173	1,627	0.7	-7.6	-10.3
미주	LA/LB항	1,245	13,935	1,325	1,330	14,130	0.4	6.8	1.4
	산토스항	314	3,370	336	304	3,489	-9.6	-3.3	3.5
유럽	브레멘/브레머하펜항	456	5,344	466	438	5,118	-6.0	-3.9	-4.2
	바르셀로나항	164	1,739	176	164	1,788	-6.8	0.1	2.8
오세아니아	시드니항	209	2,059	213	212	2,122	-0.4	1.6	3.0

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

2) 중국

주요 항만물동량

◈ '15년 11월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,508만 2천 TEU로 전년동기대비 0.2% 감소함

◈◈ 11월 중국내 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,789만TEU로 전년동기대비 1.4% 증가함

- 이 중 1,598만TEU는 연해항(Sea-port), 191만TEU는 내하항(River-port)에서 처리함
- 누적컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.2% 증가한 1억 9,210만TEU로 나타남

〈표 Ⅰ-9〉 중국 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
상하이항	2,900	32,367	3,150	3,040	33,471	-3.5	4.8	3.4
선전항	2,121	21,879	2,274	2,054	22,217	-9.7	-3.2	1.5
닝보/저우산항	1,586	17,977	1,783	1,594	19,151	-10.6	0.5	6.5
홍콩항	1,777	20,457	1,592	1,633	18,529	2.6	-8.1	-9.4
칭다오항	1,553	14,846	1,432	1,622	15,674	13.3	4.4	5.6
광저우항	1,356	15,239	1,458	1,451	15,874	-0.5	7.0	4.2
톈진항	1,190	12,972	880	1,275	12,816	44.9	7.1	-1.2
다롄항	799	7,825	807	796	8,379	-1.4	-0.3	7.1
샤먼항	949	9,271	922	702	8,789	-23.8	-26.0	-5.2
잉커우항	480	5,288	524	515	5,550	-1.8	7.3	5.0
롄윈강항	406	4,600	400	400	4,545	0.0	-1.5	-1.2
합계	15,118	162,721	15,222	15,082	164,995	-0.9	-0.2	1.4

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

중국 항만의 물동량 현황[1)]

◈ '15년 11월 중국 총물동량은 전년동기대비 2.7% 감소한 9억 4,625만 톤을 기록

≫ 연해항은 6억 3,126만 톤, 내하항은 3억 1,499만 톤을 처리함

◈ 대외 화물 처리물동량

≫ 11월 대외 화물 물동량은 전년동기대비 1.1% 증가한 2억 8,946만 톤을 기록

· 이 중 2억 6,002만 톤은 연해항, 2,944만 톤은 내하항에서 처리함

≫ '15년 11월 중국 컨테이너 물동량은 오세아니아, 동남아 등으로 가는 물동량이 증가하였으나 유럽, 아프리카, 미국 등으로 이동하는 물동량은 전월대비 하락한 것으로 나타남

〈표 Ⅰ-10〉 중국 컨테이너 화물지수

지역	2014년 평균	2015년 평균	11월	전월대비 (%)
종합 지수	1,086.3	906.2	757.0	-1.7
유럽	1,420	1,001	808	-2.7
지중해	1,585	1,013	712	1.6
미국 서부	982	896	826	-1.8
미국 동부 해안	1,272	1,178	1,002	-6.3
서남아시아	1,042	812	617	1.3
오세아니아	848	674	646	6.9
서아프리카	849	631	547	-12.0
남아프리카공화국	691	628	624	-1.7
남미	825	550	336	-2.3
일본	706	638	659	-1.1
동남아	838	711	637	2.9
한국	692	617	588	1.3
대만	796	731	703	-1.0
홍콩	653	644	647	0.0

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

3) 아시아

일본

◈ 일본, 전국 11월 수출입 컨테이너 물동량은 141만 4천TEU로 전년동기대비 1.2% 감소

- ≫ 수입 컨테이너 물동량은 72만 4천TEU, 수출 컨테이너 물동량은 69만TEU를 각각 기록
- ≫ 컨테이너 물동량은 '15년 들어 2월을 제외한 월간실적에서 전년대비 감소세를 나타냄
  - · 일본 컨테이너 물동량은 '14년에 소비세 인상 등의 영향으로 다소 높은 증가율을 나타낸 것과 함께 '15년 들어 중국의 경제성장률 둔화로 전년대비 지속적인 감소세를 보임

◈ '15년 11월 나고야항의 컨테이너 물동량은 20만 4천TEU로 전년동기대비 3.7% 감소함

- ≫ 11월까지의 누적물동량은 224만 8천TEU로 전년대비 4.4% 감소, 수입 및 수출 누적 물동량에서 약 4%대의 물동량 하락세가 지속되고 있음

◈ '15년 11월 오사카항의 컨테이너 물동량은 17만 1천TEU로 전년동기대비 4.6% 감소함

- ≫ 11월까지 누적물동량은 179만 8천TEU로 전년대비 9.8% 감소함
- ≫ 일본의 다른 항만과 같은 추세로 '15년 들어 꾸준한 감소세를 나타내고 있으며, 중국 경기침체의 영향으로 이 같은 추세는 당분간 지속될 것으로 전망

〈표 Ⅰ-11〉 일본 주요항만 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위:천TEU, %)

구분		2014		2015			전월 대비	전년 대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
나고야	합계	211	2,350	219	204	2,248	-7.3	-3.7	-4.4
	수입	101	1,128	102	99	1,079	-2.6	-2.4	-4.4
	수출	110	1,222	118	105	1,169	-11.3	-4.9	-4.4
오사카	합계	179	1,993	173	171	1,798	-1.5	-4.6	-9.8
	수입	97	1,088	90	93	983	3.7	-4.1	-9.7
	수출	82	905	83	77	815	-7.1	-5.1	-9.9

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

싱가포르

◈ 싱가포르항의 '15년 11월 총물동량은 4,517만 1천 톤으로 전년동기대비 0.8% 감소

◈ '15년 11월 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 240만 4천TEU로 전년동기대비 15.9% 감소

- 1, 2월을 제외하고 3월 이후 9개월 째 전년 월별 실적을 하회함에 따라 '15년도 싱가포르 컨테이너 물동량은 '09년 이후에 6년 만에 감소세를 기록할 것으로 전망되고 있음
- 특히 7월 이후 기록하고 있는 두 자릿수의 컨테이너 물량 감소세 원인은 아시아-유럽항로의 침체에 따른 선복량 감소로 분석되고 있음
- 이에 따라 싱가포르 항만당국은 컨테이너 선박의 회전율을 높이고 싱가포르 항을 이용하는 선박들을 증가시키고자 정박 기간이 5일 이내인 컨테이너 선박에 대한 입항비용 10% 감면을 시행할 예정('16년 1월 15일)

◈ 싱가포르항의 '15년 11월의 벙커유 판매량은 398만 4천 톤으로 전년동기대비 12.3% 증가

〈표 Ⅰ-12〉 싱가포르항 2015년 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구분	2014		2015			전월 대비	전년 대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
총물동량	45,517	529,924	47,233	45,171	528,462	-4.4	-0.8	-0.3
컨테이너	2,858	30,960	2,497	2,404	28,407	-3.7	-15.9	-8.2
벙커유	3,548	38,839	3,637	3,984	41,105	9.5	12.3	5.8

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

사우디아라비아

◈ '15년 11월 제다항 총물동량은 전월대비 2.0% 감소한 436만 1천 톤을 처리함

- 컨테이너 물동량은 전월대비 0.8% 감소한 33만 8천TEU를 처리함
- 수입은 전월대비 3.7% 감소(-11만 7천 톤)한 300만 8천 톤을 처리함

· 건설자재 수입만 전월대비 4.9%(+3만 2천 톤) 증가한 반면, 자동차, 기타잡화가 전월대비 감소하였으나 수입물동량이 전월대비 증가세를 기록함

» 수출은 전월대비 2.1% 증가(+2만 7천 톤)한 135만 3천 톤을 처리함

· 정제품이 전월대비 18.5% 감소(-3만 8천 톤)하였으나, 화공품, 공컨테이너&샤시, 기타잡화화물 수출이 증가하며 전월대비 증가세를 기록함

◆ 쥬베일상업항은 '15년 11월 98만 8천 톤을 처리하며 전월대비 1.0% 증가함

» 벌크화물의 경우 전월대비 고체(16.1%), 액체(17.4%) 감소하였으나, 일반화물과 컨테이너(톤)가 전월대비 증가하며 전체적인 물동량 증가에 기여함

〈표 Ⅰ-13〉 사우디아라비아 주요 항만의 2015년 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2015			전월대비	
		10월	11월	누적	증감량	증감률
총물동량	제다항	4,450	4,361	49,719	-89	-2.0
	쥬베일상업항	988	988	14,899	10	1.0
컨테이너	제다항	341	338	3,816	-3	-0.8
	쥬베일상업항	34	37	573	3	8.2

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

인도

◆ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '15년 4~11월 물동량은 3억 9,685만 8천 톤으로 전년동기대비 3.3% 증가

» 동기간 컨테이너 물동량은 전년동기대비 1.8% 증가한 540만 3천TEU를 처리함

◆ 가장 높은 물동량 증가를 나타낸 항만은 콜카타(Kolkata)항으로서, 전년동기대비 14.5%(+419만 1천 톤)증가한 3,303만 2천 톤을 처리함

» 원료탄(Cocking Coal)과 기타잡화(Other Cargo)가 전년동기대비 각각 28.4%(+101만 3천 톤), 20.3%(+238만 3천 톤) 증가하며, 총물동량 증가를 견인함

◈ 반면, 뉴 망갈로르(New Mangalore)항의 '15년 4~11월 물동량은 2,228만 1천 톤으로 전년동기대비 8.5% 감소함

≫ 원료탄(Cocking Coal)이 전년동기대비 50.5%(-199만 3천 톤) 큰 폭 감소하였으며, 이 외에 철광석(Iron Ore), 비료화물도 감소하며 총물동량 감소에 기인함

〈표 Ⅰ-14〉 인도 전체 항만의 2015년 4~11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2014년 4~11월	2015년 4~11월	전년동기대비
총물동량	384,107	396,858	3.3
컨테이너	5,306	5,403	1.8

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

4) 유럽

독일(브레멘/브레머하펜항)

◈ 브레멘/브레머하펜항의 '15년 11월 총물동량은 586만 3천 톤으로 전년동기대비 3.3%, 전월대비 1.5% 감소

≫ 수입물동량은 전월대비 1.6% 증가한 300만 7천 톤, 수출물동량은 4.5% 감소한 285만 6천 톤을 기록함

≫ 일반화물이 전월대비 3.9% 감소한(-20만 4천 톤) 498만 9천 톤을 처리하면서 총 물동량 감소로 이어짐

≫ '15년 11월 자동차는 총 204,737대를 처리하여 전월대비 4.5% 감소(-9,629대)

◈ '15년 11월 누적물동량은 6,752만 5천 톤으로 전년동기대비 6.4% 감소하면서 감소세가 지속되고 있음

◈ 브레멘/브레머하펜항의 '15년 11월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 3.9%, 전월대비 6.0% 감소한 43만 8천TEU를 기록함

〈표 Ⅰ-15〉 브레멘/브레머하펜항 2015년 11월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2014		2015			전월대비	전년대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
총물동량	합계	6,064	72,108	5,950	5,863	67,525	-1.5	-3.3	-6.4
	수입	2,912	35,667	2,960	3,007	33,992	1.6	3.3	-4.7
	수출	3,152	36,441	2,990	2,856	33,533	-4.5	-9.4	-8.0
컨테이너		456	5,344	466	438	5,118	-6.0	-3.9	-4.2

자료 : 브레멘/브레머하펜항(www.bremenports.de)

스페인(바르셀로나항)

◆ 바르셀로나항의 '15년 11월 컨테이너 물동량은 16만 4천TEU로 전월대비 6.8% 감소하였으나 전년동기대비 0.1% 소폭 증가

» 수입물동량이 8만 3천TEU로 전월대비 3.6% 증가하였으나 수출물동량이 같은 기간 15.4% 감소한 8만 1천TEU를 기록하면서 컨테이너 물동량 감소로 이어짐

◆ 총 물동량은 전년동기대비 7.6% 증가한 392만 5천 톤 처리

» 전년동기대비 고체화물이 18.2%(+67만 톤), 일반화물이 6.5%(+14만 5천톤) 증가하면서 전체 물동량 증가로 이어짐

〈표 Ⅰ-16〉 바르셀로나항 2015년 11월 물동량 현황

(단위 : 천TEU, 천 톤, %)

구 분		2014		2015			전월대비	전년대비	
		11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
컨테이너	합계	164	1,739	176	164	1,788	-6.8	0.1	2.8
	수입	81	872	80	83	893	3.6	2.3	2.4
	수출	83	867	96	81	895	-15.4	-2.1	3.2
총물동량		3,647	42,030	3,710	3,925	41,740	5.8	7.6	-0.7

주 : '14년 11월 물동량 재확정

자료 : 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

5) 미주

미국(LA항/LB항)

◈ LA항과 LB항의 ’15년 11월 컨테이너 물동량은 전월대비 0.4%, 전년동기대비 6.8% 증가한 133만TEU 기록

◈ LA항의 ’15년 11월 컨테이너 물동량은 71만TEU를 기록, 전년동기대비 7.0%, 전월대비 0.8% 증가함

◈ LB항의 ’15년 11월 컨테이너 물동량은 전월실적을 유지한 62만TEU를 기록, 전년동기대비 6.6% 증가함

〈표 Ⅰ-17〉 LA/LB항 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월대비	전년대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
LA항	663	7,681	705	710	7,534	0.8	7.0	-1.9
LB항	582	6,254	620	620	6,596	0.0	6.6	5.5
LA/LB항	1,245	13,935	1,325	1,330	14,130	0.4	6.8	1.4

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

브라질(산토스항)

◈ 산토스항의 ’15년 11월 컨테이너 물동량은 전월대비 9.6%, 전년동기대비 3.3% 감소한 30만 4천TEU 기록

◈ 수입 컨테이너 물동량은 15만 1천TEU를 기록, 전년동기대비 3.8%, 전월대비 12.8% 감소함

◈ 수출 컨테이너 물동량은 15만 2천TEU를 기록, 전년동기대비 2.7%, 전월대비 6.3% 감소함

◈ 브라질의 경기 침체가 지속됨에 따라 남미동안 서비스의 채산성이 하락하는 등 컨테이너 시황이 침체되고 있음

〈표 Ⅰ-18〉 산토스항 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
합계	314	3,370	336	304	3,489	-9.6	-3.3	3.5
수입	157	1,676	173	151	1,758	-12.8	-3.8	4.9
수출	157	1,694	163	152	1,731	-6.3	-2.7	2.2

자료 : 산토스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

호주(시드니항)

◈ '15년 11월 시드니항의 컨테이너 물동량은 21만 2천TEU로 전년동기대비 1.6% 증가, 전월대비 0.4% 감소함

◈ '15년 11월 수입 물동량은 전년동기대비 1.6% 증가한 10만 9천TEU를 기록함

◈ '15년 11월 수출 물동량은 전년동기대비 1.6% 증가한 10만 3천TEU를 기록함

〈표 Ⅰ-19〉 시드니항 2015년 11월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014		2015			전월 대비	전년대비	
	11월	누적	10월	11월	누적		동월	누적
합계	209	2,059	213	212	2,122	-0.4	1.6	3.0
수입	108	1,045	110	109	1,075	-0.3	1.6	2.8
수출	101	1,014	103	103	1,047	-0.4	1.6	3.3

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)

Ⅱ. 항만 및 산업동향

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



1 국내 항만 및 산업동향

1) 부산항

중국행 카페리노선 개설방안 추진

◈ 저유가에 따른 운영비용 감소와 더불어 중국과의 교역증대로 인하여 중국행 카페리노선을 개설하는 방안에 대해 추진 중임

- 기존 중국행 카페리노선은 인천항과 평택·당진항 등에서 운영하고 있으며, 부산항은 오직 일본행 카페리노선 5개를 운영하고 있음
- 중국행 노선은 서해권에 위치한 항만들이 부산항에 비해 이동거리 및 시간에서 상대적으로 경쟁력이 우수하여 항로 개설에는 한계가 있었음
- 그러나, 유가하락과 더불어 중국 관광객 증가로 중국행 카페리노선 신설을 위한 양국 간 모두에서 사업을 희망하는 투자자가 나타남으로써 신규 노선 개설 논의가 다시 대두됨

◈ 부산항의 항만인프라와 일본행 노선이 운영 중인 여건을 고려할 시 중국-한국-일본으로 이어지는 연계수송망 구축으로 상당한 성과가 있을 것으로 기대하고 있음

신항 벙커링기지 건설사업 반대

◈ LNG선박에 연료를 공급하는 대규모 벙커링기지 건설사업에 대해 안전성 문제 등을 이유로 터미널 운영사, 항운노조 등이 반대하고 있음

- 벙커링기지는 남컨테이너부두 서측 끝단과 호남도(무인도)일부를 매립한 총 80만m^2 부지에 저장탱크 등을 민간자본을 활용하여 건설하는 사업임
- 본 사업은 제3차 항만기본계획 수정계획에 반영하여 추진할 예정이었으나, 1월 27일에 열린 '부산 신항 LNG벙커링 기지 건설을 위한 관련자 간담회'에 참석한 운영사, 도선사회 등에서 사업위치 변경을 요구함

- 신항 초입에 대형 LNG선이 입출항할 경우 안전상의 문제로 나머지 선박들은 대기하여야 하며, 이 때문에 선박 대기시간 증가 및 정시성 하락으로 항만경쟁력 약화로 이어질 것으로 주장함

◇ 그 외 폭발사고 등 안전사고에 대해서도 우려를 보이고 있는 실정으로 벙커링기지 사업추진을 위한 관계기관 간 합의점 마련에 시일이 걸릴 것으로 보임

유류중계사업 합작법인 해산

◇ '14년 6월, 실시협약이 해지된 부산신항 유류중계사업의 합작법인인 부산마린앤오일이 1월 22일 해산을 결의함

- 유류중계사업은 정박 중인 선박에 급유서비스를 하는 것으로 '11년 부산마린앤오일(한진해운 48%, 삼성물산 32%, 씨엘 20%) 합작법인이 개설됨
- 총사업비는 약 3,200억 원으로 신항 남컨테이너 인근 6만m^2에 저장탱크, 배관 등을 건설할 계획이었음
- 초기 사업계획에서는 '14년 완공을 목표로 하였으나, 사업 투자자가 나타나지 않아 초기 운영비 지급보증 문제로 사업추진이 연기되기 시작함
- 이후 4차례나 연장하였으나 사업추진이 이루어지지 않아 해지되었으며, 이후 사업추진이 잠정 중단됨

부산신항 위험물 장치장 구축

◇ '16년 하반기부터 신항 인근 약 1,500평규모에 위험물을 담은 컨테이너를 일시 보관할 수 있는 장치장을 설치·운영할 계획임

- 위험화물은 일반화물에 비해 하역료가 비싸며 보관, 관리 등의 부가가치 창출이 가능하지만 별도의 시설이 없는 실정이었음
- 현재는 부두하역 후 양산ICD까지 운송하여 보관하고 다시 선박 출항에 맞춰 부두로 가져오는 체계로 운영되고 있어 추가운송비 부담 등 이용자들의 불편이 가중되고 있었음

- 특히, 경쟁항만인 싱가포르항, 홍콩항 등은 ’09년부터 부두 내 위험물 장치장을 설치하여 운영하고 있는 점을 감안할 시 경쟁력 제고를 위해 반드시 필요한 시설로 판단됨

◆ ’14년 약 4만개였던 위험물 컨테이너가 ’20년 13만개까지 증가할 것으로 전망되고 있어 향후 부산항 수익창출 및 경쟁력 강화에 기여할 것으로 전망됨

환적화물 부두간 운송비 지원

◆ 환적화물 유치를 위하여 부두 간 운송비를 지원하는 조항을 신설함

- 지원비용은 총 43억 원으로 컨테이너 20FT와 40FT 당 각각 5,000원, 6,500원을 지원토록 함
- 부두 간 이동하는 컨테이너비율은 신항 11%, 북항 16%로서 연간 200억 원의 운송비가 소요될 것으로 추산되고 있으며, 이번 운송비 지원을 통해 선사가 부담하는 비용이 기존대비 1/4수준으로 절감될 것으로 전망됨

2) 인천항

인천항–유럽, '한·중·러 물류 루트' 개통

◆ 인천항과 중국, 러시아를 통해 유럽까지 연결되는 해운·철도 복합운송 루트가 개통됨

◆ 1월 27일, 중국 다롄(大連)시에서 삼성전자와 중국 COSCO, 선양(瀋陽)철로국, 하얼빈(哈爾濱)철로국, 다롄항그룹은 '한·중·러 국제물류 루트 구축 협력 협약(MOU)'을 체결하고 개통식을 가짐

- 해당 루트는 인천항을 통해 운반된 화물이 다롄항에서 하역 후 철도로 환적하여 만주횡단철도 및 시베리아횡단철도를 이용하여 유럽으로 운송되는 경로임
- 개통식 직후 삼성전자 가전제품(TV, 냉장고, 세탁기 등)을 적재한 52개의 40피트 컨테이너가 다롄항에서 환적된 후 모스크바 ‘칼루가’주를 향해 출발함

◈ 금번에 개통된 국제물류 루트는 삼성전자가 국내 생산 가전제품의 유럽 운송을 위해 지속적으로 중국 및 러시아와 협의하여 성사된 결과임

≫ 기존에는 부산항을 통해 블라디보스톡항으로 운반 후 철도를 통해 모스크바로 운송하였으며, 총 운송시간이 약 35일이 소요됨

≫ 새로 개통된 루트는 인천항-다롄항-만주횡단철도-시베리아횡단철도-모스크바의 경로로 운송되며 기존대비 15일이 단축된 총 20일이 소요됨

◈ 러시아와 중국 지방정부 및 인천시는 향후 아시아와 유럽의 복합운송 루트 구축 및 운영 활성화를 위해 적극 지원할 예정이며, 이에 따라 해당 루트의 타 기업 이용도 점차 증가할 것으로 예상됨

◉ 인천항 배후 물류단지 임대료 인하

◈ 인천항만공사는 1월 27일 '인천항 입주기업 간담회'를 통해 배후단지 30개 입주기업에 적용될 새로운 임대요율을 발표함

≫ 기존에는 '13년 기준, 해당 연도 이전 계약 체결 업체와 이후 업체 간 임대요율이 다르게 적용되어 약 24%의 임대료 차이가 발생함

≫ 새로운 임대요율로 인해 '13년 이후 계약한 약 35개 입주기업의 임대료가 약 24% 축소될 예정임

◈ 해당 임대료 감면은 국내외 경기침체 상황을 반영한 결과이며, 인천항 경쟁력 강화, 지역경제 활성화를 위해 감행된 조치임

3) 여수, 광양항

▦ 광양-시모노세키 간 카페리 재취항에 난항 예상

◈ 지난 '15년 7월 조건부 운항사업면허를 취득한 광양라인은 선박 도입이 지연, 지난 '16년 1월까지인 면허기간이 만료됨

◈ 광양라인은 금회 3만 톤급의 선박에 대해 구매계약을 체결하였으나 정식 운항까지는 면허를 재발급 받는 등의 절차를 다시 수행해야함

- 구매계약이 체결된 선박은 중국선사의 소유로 승객 700명과 컨테이너 300TEU 가량 적재가 가능함

◆ 광양-시모노세키 항로는 동일본대지진 등의 영향으로 지난 '12년 중단됨

- 이후 4년간 크루즈선을 제외한 여객선의 입항 실적은 없었으며, 정상그룹 등에서 카페리 항로 개설을 검토하였으나 사업성이 없어 실제 취항으로 이어지지 못함

◆ 광양라인에 따르면 카페리 항로 활성화까지 지자체 차원의 지원이 필요하다고 밝힘

- 통상 신규 취항의 경우 마케팅, 시장개척 비용 등 초기에 많은 운영비가 소요됨
- 과거 같은 항로를 운항한 광양훼리의 경우 광양시에서 4년간 80억 원을 지원하기로 계획
- 광양라인의 경우 현재까지 지자체에서 명확한 지원계획이 없기에 실제 정식운항 여부는 불투명한 상황임

〈표 II-1〉 광양항 여객관련 선박 입항실적

(단위 : 회)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
여객선	2	8	2	6	7	6	-	-
국제카페리	-	-	-	1	101	5	-	-
크루즈선	1	2	-	1	-	4	5	12
합계	3	10	2	8	108	15	5	12

자료 : PORT-MIS

4) 울산항

저유가 기조지속과 석유제품 국제수요 감소로 '16년 1월 물동량 전년대비 6.4% 감소

◆ '16년 1월 울산항 총물동량은 1억 6,042만 톤으로 수입물동량과 수출물동량은 전년대비 각각 8.9% , 6.3% 감소한 868만 46톤, 527만 1천 톤을 기록함

- 울산항 총물동량의 80% 이상을 (82.4%, 1월 기준) 차지하는 울산항의 주력 처리 화물인 액체화물도 전년대비 4.9% 감소

◆ 액체화물 중 석유정제품과 화학공업생산품 물동량은 전년대비 각각 증가했으나 원유 수입과 석유정제품 수출입 물동량은 큰 폭으로 감소

- 국내 원유 수입의 대부분을 차지하고 있는 두바이유의 가격이 13년 만에 최저치를 기록하고 있는 가운데 (26.86 달러/bbl, '16년 2월 기준) 국내 정유사들의 재고손실 악화 우려로 원유 수입이 지연되고 있어 실적은 전년대비 11.7% 감소함
- 또한 신흥 경제국들의 경기둔화에 따른 석유제품 수요 감소로 울산항의 1월 석유정제품 수출물동량은 전년대비 7.4% 감소한 301만 7천 톤 기록

◆ 가격하락과 주요 경쟁국의 가격 경쟁력 제고로 울산항의 일반화물 수출물동량도 감소세를 나타냄

- 원자재 가격 하락과 중국경기 둔화 등으로 구매력이 저하되면서 차량 및 부품은 전년대비 16.9% 감소, 중국 저가제품 수출 확대로 울산항의 철강 제품 수출물동량은 전년대비 65.1% 감소함

울산항만공사, 신규 선석운영지원시스템 서비스 시작

◆ 국내 항만 최초로 이용자 수요에 맞춘 선석운영 지원시스템을 개발해 서비스를 시작 할 예정

- 선박이 부두에 접안하여 하역하기 전에 항만공사 회의실에서 선석배정을 받던 시스템의 불편을 줄이기 위해 '12년부터 온라인 시스템으로 선석 사용을 신청하고 대형 LCD 화면을 통해 선석회의를 진행 할 수 있도록 시스템을 개선함

◆ 이후 이용자들의 다양한 의견을 수렴하여 '15년부터 시스템 고도화사업을 시작하여 '16년 2월 부터 선진화된 선석 운영시스템을 운영할 예정

- 2월부터 시행될 신규 선석 운영시스템은 인터넷으로 울산항의 모든 국유부두의 선석 배정 현황을 파악할 수 있으며 이용자들이 자사의 선석과 물동량을 조회할 수 있음

5) 평택·당진항

RFID기반의 컨테이너터미널 통합 출입관리시스템 본격 운영

- 기존 사용하던 바코드 방식을 대체한 RFID 방식의 출입증 발급을 시작함
  - 기존 컨테이너 운송차량은 바코드 방식의 출입증을 이용했으며, 운전자는 별도의 항만출입증을 발급받아야 했음
  - 올해 1월 7일부터 평택·당진항 컨테이너터미널 출입 차량 및 운전자 대상으로 무선전파인식(RFID)기반의 통합항만출입증이 발급됨
- RFID 방식의 출입증 사용으로 기존 바코드 방식 대비 게이트 통과시간이 약 70% 단축됨
  - 게이트 통과를 위해 정차 후 통과하는 시간이 차량당 평균 3~10초 단축됨
- 컨테이너터미널 통합 출입관리시스템 구축으로 인해 항만이용자들의 편익 향상, 물류흐름 개선, 항만보안 강화 효과가 있을 것으로 예상됨

6) 대산항

일본 해운·물류 기업인 대상으로 홍보설명회 개최

- SITC, 한화토탈, 고려해운과 충청남도, 대산해양수산청 등으로 구성된 대산항 포트세일즈단은 일본 도쿄에서 대산항 홍보설명회를 개최
  - 대산항의 한일 항로 홍보를 통한 일본 수출입 화물 집중 유치가 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 국제 물류 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

포항지방해양수산청, 경북지역 국가어항에 400억원 투자

◈ 포항지방해양수산청은 죽변항 정비사업 등 총 19건의 국가어항 개발사업에 400억원을 투자할 계획

≫ 세부적으로 죽변항 정비공사에 160억 원, 읍천항에 80억 원, 현포항에 27억 원, 감포항에 53억 원 등을 투자할 계획

≫ 이번에 투자되는 예산은 지역경제 활성화를 위해 '16년 2월 중에 조기 발주하여 3월 경에 착공할 계획임

포항 영일만항 남방파제 공사 완공

◈ 영일만항 남방파제(1단계) 1.3㎞가 '15년 말에 완공됨

≫ 기존 계획에서는 '13년 완공을 목표로 추진되었지만 시공사간의 법정소송으로 사업 착수가 지연됨

≫ 이번 방파제 공사 완공으로 영일만항내 개발예정인 국제여객부두, 해경부두 등의 항내 정온확보가 가능해짐

8) 동해·묵호항

'15년 총 물동량 전년동기대비 4.0% 감소

- '15년 동해·묵호항의 총 물동량은 3,124만 8천 톤으로 수입이 782만 2천 톤, 수출이 589만 4천 톤을 기록함
  - 수입은 전년동기대비 4.6%, 수출은 21.1% 감소함
- 품목별로 살펴보면 자동차가 전년대비 92.0%(-3만 9천 톤)로 가장 큰 감소율을 나타냈으며 시멘트가 전년대비 약 114만 2천 톤(-9.4%)이 감소하여 가장 큰 감소폭을 나타냄
  - 자동차의 경우 러시아 환율 급락 여파의 지속으로 수출화물의 부진이 원인으로 파악되며 시멘트의 경우 외국 업체와의 가격경쟁으로 수출 물량이 줄어든 것이 원인으로 파악됨
- 반면, 컨테이너가 전년동기대비 562.6% 증가(+1만TEU)하여 가장 큰 증가율을 나타냈지만 증가 물량 자체는 크지 않음
  - '15년 4월 동해항 컨테이너 항로 개설 이후 컨테이너 물동량이 증가한 것으로 파악되며 항로 안정화에 따라 '16년에는 더 많은 컨테이너를 처리할 것으로 전망됨

9) 군산항

컨테이너선 교체운항에 따른 준설추진

- 군산항 컨테이너 운영선사인 동영해운(주)의 선박 교체 운항 계획에 따라 컨테이너 부두인 제6부두 인근 해역에 대한 준설이 추진될 전망임
  - 동영해운(주)은 '16년 3월 일본~중국 노선에 투입된 471TEU급 컨테이너선을 1,000TEU급으로 교체할 계획임
  - 이와 관련하여 군산지방해양수산청은 새 컨테이너 선박 취항에 맞춰 준설 여부를 계획 중이라 밝힘

◈ 제 6부두 64번 선석 항로 입구와 컨테이너 선박 진입구역 등에 대한 수심을 확인 한 뒤 준설여부를 결정할 방침임

◈ 그동안 낮은 수심으로 인해 다양한 화물을 취급하는데 어려움이 있었던 만큼 이번 선박교체와 준설이 추진된다면 군산항 컨테이너 화물의 다양화 및 물동량 증가가 기대됨

대중국 쌀 수출전진기지로 도약

◈ 지난 29일, 우리나라 쌀이 처음으로 군산항을 통해 중국 수출길에 오르면서 수출기념식이 개최됨

◈ 이번 쌀 수출은 9월 한·중 정상회담 이후 양국 간 쌀 검역협상을 타결하고 지난해 12월 중국 검역관계자의 국내 미곡종합처리장 현장실사 등을 거쳐 지난 13일 한국 내 수출용 쌀 가공공장 6개소를 최종 공고하면서 이뤄짐

  ◈ (유)제희를 비롯하여 해남 옥천농협, 이천 남부농협, 철원 동송농협, 서천군 농협, 청주 광복영농조합 등이 중국 수출용 쌀 가공공장으로 선정됨

◈ 1차 물량은 30톤으로 중국 상하이항에서 통관 절차를 거친 뒤 현지 점포 69곳에서 판매될 예정이며 2차 물량은 70톤으로 다음 달에 수출 예정임

◈ 올해 군산항을 통해 중국으로 수출 될 쌀은 모두 2천 톤으로 전국 쌀 전체 수출량과 비슷한 규모이며 이에 따라 ’16년 쌀 수출량도 2배 가까이 증가할 것으로 전망됨

10) 목포항

항만용역업 등록기준 완화

◈ 올해부터 목포항 항만활성화 및 항만용역업체 간 경쟁촉진을 위해 등록제 기준을 완화함

≫ 항만운송사업법에 따르면 목포항은 기준 분류상 3급지에 해당되며, 항만용역업 중 통선업이나 급수업 중 1개의 사업을 하고자 하는 경우에도 자본금 3,000만 원 이상과 5톤 이상의 통선 및 급수선을 같이 구비해야 했음

≫ 그러나 올해부터 실제 하고자 하는 사업에 맞게 통선 혹은 급수선 1척만 구비해도 등록이 가능하도록 기준을 완화함

≫ 또한, 통선 혹은 급수업을 제외한 선박청소, 줄잡이, 경비업 등은 대상 선박을 갖추지 않아도 자본금 5,000만 원 이상을 구비할 경우 등록이 가능함

◈ 항만용역업 시장진입 장벽이 낮아짐에 따라 항만활성화에 영향을 미칠 것으로 전망됨

≫ 사업자들의 항만용역업 시장진입이 용이해짐에 따라 항만이용자들의 선택의 폭이 확대되고 서비스가 향상될 것으로 보임

11) 마산항

마산지방해양수산청, 경상남도 국가 어항에 236억 투자

◈ 총 24개 사업 중 8개는 시설사업으로 203억원, 16개는 설계·감리비 등으로 33억원이 소요될 예정

≫ 기후변화대응사업(거제 외포항)에 65억원, 방파제 등 기본시설확충(하동 노량항, 고성 남포항)에 68억원, 어항기능 향상 정비사업(거제 다대다포항)에 26억 원 등을 투자할 계획임

경상남도 연안여객 이용객 전년대비 9.5% 증가

◈ 통영, 거제 등 경남지역 연안여객 이용객이 전년대비 9.5% 증가한 217만 1천명으로 집계됨

≫ 도서민의 이용객은 1.0% 하락하였으나 일반 여행객(관광객)의 수가 11.0% 증가함에 따라 큰 폭의 증가세를 기록함

≫ 욕지도 20.0%, 매물도 9.0% 증가하는등 대부분의 항로에서 이용객수가 증가함

2 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

중국 항만 동향

◈ 홍콩항, 경쟁력 상실로 컨테이너 처리량 하락[2)]

◈ '15년 세계 4위의 컨테이너 물동량을 처리한 홍콩항은 '15년 한단계 하락하여 5위를 기록함

- '15년 컨테이너 물동량은 전년대비 9.5% 감소했으며 이러한 물동량 실적의 하락은 18개월 연속 이루어졌으며 향후에도 지속될 것으로 전망됨

◈ 컨테이너 물동량 감소원인은 크게 3가지로 나타나는데 첫째, 중국 경제의 둔화, 둘째, 홍콩항 인근 항만의 성장, 셋째, 홍콩항의 시설 노후화로 요약됨

- 특히, 홍콩항은 초대형 컨테이너 선박이 입항하기에는 좁은 수로와 낮은 수심을 보유하고 있으며 선전항에 비해 처리비용도 5~20% 높은것으로 나타나 물동량 이탈이 가속화 되고 있음
- 문제는 홍콩항의 항만 근로자수는 10만명에 달하며 물류와 원자재 등 관련산업의 종사자까지 합할 경우 도시경제의 25.0%에 달해 항만경쟁력 하락시 홍콩 경쟁력 하락으로 이어짐
- 홍콩 정부는 이와 같은 문제를 직시하고 현재 15m인 수심을 17.5m로 준설할 계획이며 대형 선박을 처리할 수 있는 항만 개발 계획을 수립

◈ 닝보-저우산항, 합병 가속화[3)]

◈ 닝보항은 '16년 1월 저우산항의 지분 85.0%를 총 4억 5,700만 달러에 매입함

- '15년 9월부터 협상을 통해 저우산항의 통합을 진행함
- 닝보항은 기존에 저우산항의 지분 5.9%을 보유하고 있었으며 금번에 취득한 85.0%를 더해 총 90.9%의 지분을 확보함
- 향후에 자산 재구조화를 통해 저우산항만그룹은 해체하고 저장항만투자운영그룹(Zhejiang Port Investment Operation Group) 산하의 닝보-저우산 항만그룹으로 통합됨

2) www.straitstimes.com
3) www.joc.com

2) 아시아

일본, 對북한 항만관련 제재 현황

◈ 일본 정부는 북한의 장거리 로켓 발사와 관련하여 그동안 일부 허용했던 북한 선박의 입항을 금지하는 제재를 발표

◈ '14년 북-일간 납치피해자 재조사 합의에 따라 인도적 차원의 선박 입항을 허가하였으나 금회 제재 강화에 따라 북한 선박의 입항이 전면 금지될 전망

- 이 같은 제재안은 일본 각료회의를 통해 확정되었으며, 국회의 사후 승인 절차를 통해 시행될 것으로 예상

◈ 일본의 북한에 대한 제재는 지난 '06년을 기점으로 시행됨

◈ '06년 북한의 2차 핵실험 관련하여 일본 정부는 24개 품목에 대해 對북 무역을 금지하였으며 이후 '09년 들어 모든 품목에 대한 무역을 금지함

◈ 북한의 교역액 중 일본이 차지하는 비중은 '00년 23.5%에서 '05년 6.5%로 감소, '09년 이후 현재까지는 교역이 이루어지지 않음

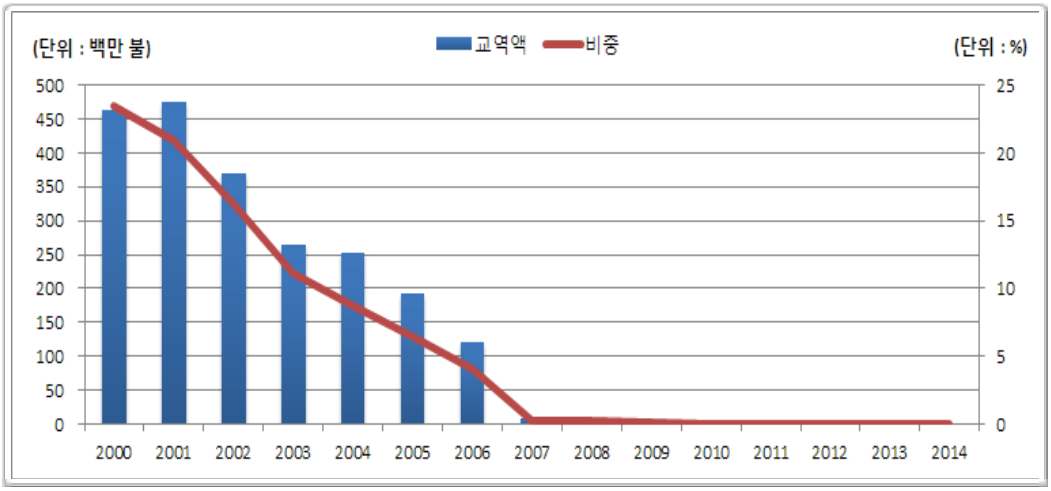
- 2000년대 초반까지 對북 교역액은 중국에 이어 일본이 두번째로 높은 비중을 나타냈으나 일본 정부의 제재에 따라 최근 실적은 전무한 상황

◈ 북한-일본 간의 교역에서 항만 물동량의 비중이 높았을 것으로 추정

- 북-일 간의 교역이 활발했던 2000년대 초반에 원산-니가타 간의 정기항로가 개설되었으며, 만경봉호가 해당항로를 운항함
- 만경봉호는 9천 톤급의 선박으로 도입초기(90년대)에는 여객의 비중이 높았으나 이후 화물운송에 주로 사용된 것으로 나타남

◈ 이번 일본 정부의 对북한 제재로 인도적 차원의 북한선박 입항금지와 함께 북한을 기항하는 제 3국의 선박에 대한 일본 입항도 금지될 전망

〈그림 II-1〉 북한-일본 간 교역액 및 비중 추이



자료 : 통계청

'16년 1월, 아시아의 미국 수출 물동량 급증

◈ 아시아 10개국의 1월 미국 수출 컨테이너물동량은 전년 대비 15.6% 증가한 117만 2천TEU를 기록

» 전 세계 컨테이너 물동량의 저성장 기조와 달리 북미항로 물동량은 높은 증가세를 유지하고 있음. 춘절 전 물동량 집중 처리로 전월대비 물동량 실적도 7.2% 증가세를 기록함

◈ 북미 수출컨테이너 물동량의 60%를 차지하는 중국 선적량이 전년대비 21.6% 증가한 72만 7천TEU를 기록하며 아시아 지역의 북미 수출컨테이너 물동량 증가를 견인함

» 점유율 2위인 한국의 선적량은 전년대비 14.7% 증가한 11만 4천TEU, 3위 대만은 49.4% 증가한 7만 3천TEU로 양국 모두 두 자릿수의 증가율을 나타내었음

◈ 아시아 지역의 북미 수출 컨테이너물동량의 증가세는 호조세를 나타내고 있는 미국 경제에 기인하는 것으로 분석되고 있음

» 북미 수출항로의 주요 입항 항만인 LA항과 LB항의 '16년 1월 수입컨테이너 실적 또한 급증하여 각각 전년대비 41.6% 증가한 36만 7천TEU, 30.3% 증가한 27만 8천TEU를 기록함

인도, 코친(Cochin)항 복합수송(Intermodal)서비스 도입

◈ 코친항의 국제 컨테이너 환적터미널인 Vallarpadam은 인도 남부 주요 내륙거점인 코임바토르(Coimbatore)의 DP World 시설 간의 열차서비스를 도입함

≫ 수송서비스는 코임바토르에서 매주 토요일에 출발하며 코친항에 들어온 열차는 다시 매주 목요일에 출발하는 위클리서비스로서 극동아시아 및 중국, 유럽, 중동으로의 직항해상노선 스케쥴과 연계되어 있음

≫ 이 서비스를 통하여 스리랑카의 콜롬보항에서 별도의 환적없이 코임바토르의 산업벨트에서 선적된 화물들이 코친항으로부터 극동아시아 및 유럽지역으로 수송이 가능하게 됨

인도, 크리쉬나파트남(Krishnapatnam)항에 한진서비스 개설

◈ 한진해운은 인도 남동부해안의 교역관문이자 빠른 성장세를 보이는 크리쉬나파트남항에 신규 컨테이너서비스를 도입함

≫ 2월 1일에 첫 서비스를 시작할 예정으로 탄중팔레파스(말레이시아), 싱가포르, 칭다오, 신강(중국), 부산(한국), 상하이, 난사(중국)을 거쳐 인도 크리쉬나파트남으로 기항하는 순환노선임

≫ 신규 서비스를 통해 안드라프라데시(Andhra-Pradesh) 등 배후 내륙지역의 수출루트 다양화로 지역발전에 기여할 것으로 전망하고 있음

3) 유럽

’15년 앤트워프항 컨테이너 물동량 유럽 역내 2위 기록

- 작년 앤트워프항의 컨테이너 물동량이 전년동기대비 7.5% 증가한 965만 TEU를 기록하여 유럽 2위 항만으로 집계됨
  - 1위 항만은 로테르담항으로 전년대비 0.5% 감소한 1,223만TEU 기록
  - 아시아발 화물의 증가가 원인으로 꼽히며 증가세는 로테르담항보다 높은 수준을 기록함
- 총 물동량은 2억 3천만 톤으로 전년대비 4.7% 증가하였으며 액체화물이 같은 기간 6.1%(6,670만 톤) 증가하여 총 물동량 증가로 이어짐
  - Ro-Ro화물은 4.1% 늘어난 465만 톤, 건화물은 2.2% 늘어난 1,380만 톤 기록

러시아, 해상 컨테이너 물동량 전년대비 급감

- 지난 4분기 러시아 컨테이너 물동량이 전년대비 25.1% 감소하면서 ’15년 러시아 컨테이너 물동량은 연간 394만TEU를 기록함
  - 이는 ’14년 대비 25.4% 감소한 수치이며 ’09년 세계 경제위기 수준임
- 러시아 컨테이너 물동량의 절반이상을 처리하는 발트항이 198만TEU로 전년대비 29.3% 감소
- 루블화 약세 및 서방 경제제재의 여파로 인한 소비감소로 러시아 소비재, 식품 수입이 줄어든 것이 원인으로 파악됨
- 러시아 정부는 발트해 주변국에 기항하는 러시아 수입화물의 자국항 이용을 유도하기 위해 관세 정책 변경도 고려 중이라고 밝힘

4) 미주

파나마운하, 확장 개통 지연

◈ 신갑문 누수 문제로 인해 확장중인 파나마 운하의 개장이 하반기로 지연됨

- ’15년 말, 파나마운하청(ACP)은 운하개통 시기가 올해 상반기로 지연될 것이라고 발표한바 있으나 다시 올해 하반기로 미뤄짐
- 누수가 발생한 태평양측 신갑문의 보수공사로 인해 확장공사가 지연되고 있으며, 준공은 상반기에 마무리될 것으로 보임

◈ 파나마운하의 확장개통 시기에 따라 파나마 운하를 통과하는 선사 및 얼라이언스의 서비스 개편이 이루어질 전망임

- 파나마운하 확장으로 인해 운하통과 가능 선박의 규모는 기존 6천TEU급에서 8천~1만TEU급으로 확대될 전망이며, 이로 인한 선박재배치가 이루어질 예정임
- 확장개장 시기는 선사 및 얼라이언스의 ’16년 아시아-북미항로 서비스 개편시기보다 늦어지게 되었으며, 파나마운하 확장이 반영된 서비스의 개편은 언제 이루어질지 불분명한 상황임

5) 아프리카

콩고, ICTSI 아프리카 터미널 완공 예정

◈ 콩고민주공화국 내 콩고강 인근 마타디(Matadi) 지역에 건설 예정인 ICTSI의 신규 터미널이 1개 선석을 시작으로 ’16년 8월 일부 개장될 예정

- 신규 터미널은 컨테이너와 벌크화물 모두 처리 가능한 형태이며, 보세창고 및 CFS 등도 건설될 계획임
- 추가 1개 선석의 완공 시기는 ’16년 11월이며, 총 부두연장은 350m로 중장비용 모바일 크레인 및 리치 스태커가 운용될 예정임
- 컨테이너 하역능력은 연간 17만 5천TEU이고 터미널 총 면적은 2만 7천 평, 이중 야드 면적은 1만 8천 평임

- 터미널 운영 시스템은 나비스(Navis)사의 N4이며, 전사적 통합 위치 추적 시스템이 운용될 예정임

6) 오세아니아

호주 최대 철광석 항만, 폭풍으로 인해 일시 운영중지

- 열대성 싸이클론의 호주 북부지방 접근으로 인해 호주 최대의 벌크항만인 헤드랜드항(Port Hedland)이 1월 29일 아침, 일시적으로 운영을 중지함
  - 싸이클론 명은 스탠(Stan)으로 헤드랜드 항으로부터 290km 북서쪽, 카라타(Karratha)지역으로부터 340km 북동쪽에서 남쪽으로 서서히 이동함
  - 위험순위 1단계 수준으로 시작한 싸이클론은 3단계로 진행되어 1월 30일 헤드랜드항에 도달함
- 이에 따라 헤드랜드항의 주요 화주이자 호주 최대 광산 그룹 'BHP Billiton'은 항만 내 하역 노동자를 대피시키고 모든 하역장비 가동을 중지시킴
  - 헤드랜드항의 철광석 물동량은 BHP사의 대규모 해외 판매 프로젝트로 인해 지난달 하역량 최고치를 기록하였으며, 이는 전 세계 철광석 시장에 공급과잉을 야기시키며 철광석 가격을 하락시킨 바 있음

3 품목별 동향

1) 양곡

팬오션, 인천항에 글로벌 곡물트레이딩 물량 하역 개시

◈ 팬오션이 국내 사료업체와 공동 구매한 남미산 사료용 옥수수 물량이 지난 2월 11일 인천항에 처음으로 하역됨

≫ '15년 7월에 하림그룹에 인수된 팬오션이 새롭게 시작하는 곡물유통사업의 첫 물량으로 7만 2천 톤을 직접 구매하여 인천 내항 TBT 부두까지 운송함

≫ 곡물 유통 사업에 진출한 첫 해의 계약물량은 총 32만 톤으로 6월까지 총 5회에 걸쳐 국내로 운송 될 예정임

◈ 외국 곡물유통기업이 장악하고 있는 곡물유통시장에 국내기업의 진출은 곡물 공급의 자주권 확보에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨

≫ 우리나라는 상위 7위('14년 기준)의 곡물 수입국이지만 곡물 매입·운송 모두 외국의 곡물 메이저 업체(카길, ADM, BUNGE, Louis Dreyfus등)에 의존해 왔음

≫ 곡물의 안정적인 공급기반(매입 및 운송) 확보를 위해 글로벌 곡물 유통시장에 진입이 필요하지만 그동안 국내 기업들의 진출은 미미했음

◈ 국내 사료 생산 1위 기업(수요기반)과 곡물벌크 운송분야의 국내 1위 업체가(운송기반) 결합하여 진출한 사례로 향후 급성장하고 있는 동북아 곡물시장에서 국내 업체들의 경쟁력 확보에도 기여할 것으로 기대됨

≫ 전 세계 곡물 교역량중 동아시아의 곡물 수입물량 비중은 약 39%('14년)로 '10년부터 5년간 연평균 증가율은 5.5%로 전 세계 곡물 교역량 증가율을(4.5%) 상회하고 있음

2) 시멘트

핵폐기물 보관용, 고효율 시멘트 개발

◈ 영국 셰필드대학 연구팀은 핵폐기물에서 발생되는 방사성 동위원소를 기존대비 효율적으로 차단하는 시멘트를 개발함

- 신규 개발된 시멘트는 '7번'으로 명명되었으며, 기존대비 약 50% 높은 효율로 핵폐기물 방사능을 차단함
- 해당 시멘트는 고로 슬래그를 포함하며, 고로 슬래그와 물의 반응을 통해 핵분열 물질인 '테크네튬-99'를 흡수하는 원리로 방사능을 차단함
- '7번' 시멘트의 경우 기존대비 '테크네튬-99'가 자연으로 방출되는 것을 효과적으로 차단하며, 임상 실험 결과 기존 폐기물 처리용기대비 높은 효율로 방사성 동위원소를 차단하는 것으로 밝혀짐

3) 석탄

중국, 석탄 과잉설비 해소를 위한 각종 방안 마련

◈ 중국정부는 철강과 석탄 부분에서의 과잉설비 해소를 위해 향후 5년간 매년 1천억 위안(약 18조 2천억원)을 투입할 계획이라 밝힘

- 철강과 석탄은 중국에서 가장 재고가 많은 업종으로 지난해 중국경제공작회의에서 노후 업종의 과잉설비 해소와 구조개혁을 제시한바 있음
- 과잉해소에 투입되는 정부재정은 지방을 포함할 경우 연간 2천억 위안에 이를 것으로 보이며 이 예산은 주로 근로자 재배치에 투입될 예정임

◈ 또한 중국은 석탄업 구조조정을 통해 향후 5년간 생산능력 7억 톤을 감축하기로 함

- 중국 국무원은 '석탄업 생산과잉 해소 의견'을 발표하여 향후 3~5년간 5억 톤 규모의 설비시설을 퇴출하기로 함

- 이와 함께 소규모 석탄기업들의 합병을 통해 3년 내 연간 300만 톤 이하 업체체들은 모두 정리하여 연간 2억 톤 규모를 추가 감축할 전망임
- 뿐만 아니라 중국 정부는 석탄 기업들의 신규 탄광개발 프로젝트를 3년간 전면 동결하기로 결정함

◆ 이에 따라 '20년 중국내 석탄 생산능력은 '15년 생산량인 37억 톤에 비해 약 20% 가량 줄어들 전망임

4) 목재

목재화물 철저한 방역 필요

◆ 우리나라는 인도네시아 산 목재의 주요 수입국으로서 최근 지카바이러스가 인도네시아에 발병함에 따라 교역화물을 통한 지카바이러스의 국내유입 문제가 대두되고 있음

- 일부 연구기관에서는 모기유충은 어려우나 알이 수출품에 묻어 올 가능성에 대해 문제를 제기하였지만, 농림축산식품부는 수입 목재에 대해 염소 소독 등의 철저한 방역이 이루어지고 있어 이에 대한 문제는 없을 것으로 전망함
- 다만, 만에 하나 발생할 수 있는 사고에 대응하기 위한 관계부처 간 협력체계 구축과 대응방안 마련이 필요할 것으로 보임

국가별 주요 동향

◆ 일본, 이이다그룹 연해주 최대 목재기업 지분 24% 인수

- 연해주 최대 임업회사 프리모르스크레스프롬(PrimorskyLesProm)의 지분 24%를 인수(인수가격 51억 원)하며 극동러시아의 목재시장 진출을 위한 발판을 마련함
- 상호 간 전략적 제휴를 통해 보급형 주택건설시장 공략, 일본 공급물량 증대 등의 전략적 계획을 수립 중에 있음

◈ 서아프리카, ’16년 1분기 목재가격 상승 기대

◈◈ 서아프리카 목재의 주요 수요국인 중국의 춘절과 더불어 유럽에서 하드우드 목재에 대한 수요가 증가하며 ’16년 상반기 수출량이 증가할 것으로 전망됨에 따라 상반기 목재가격이 상승할 것으로 기대하고 있음

5) 철광석

브라질, 투바라오항(Tubarao) 터미널 가동중단 뒤 4일 만에 재가동

◈ 브라질 발레(Vale)사는 동남부 해안에 위치한 투바라오항의 프라이아몰(Praia Mole)터미널에 대한 가동중지 명령을 법원으로부터 받음

◈◈ 법원은 환경 법규 위반으로 인해 공해를 유발한다는 이유로 가동중지를 명령함

◈ 투바라오항은 연 8천만 톤의 철광석을 수출하는 세계 최대 철광석 항구로 몇 주만 중단 되어도 철광석 시장에 큰 변화를 가져올 것이라는 우려가 제기됨

◈◈ 실제로 가동이 중단된 다음날인 22일 62% 철광석 분광의 중국 칭다오항 도착가는 2.2% 상승하였으며 철광석 선물가격도 3.2% 오름

◈ 이에 발레사는 빠른 시일 안에 항구 재가동을 위해 모든 법적 조치를 취하였으며 중단 4일 만에 연방법원으로부터 재가동 승인을 받음

◈ 중단된 기간 동안 일 20만 톤의 철광석 수출과 일 4만 4천 톤의 석탄 수입에 차질이 생겼으나 빠른 재가동으로 인해 철광석 시장에 미친 영향은 일시적인 것으로 나타남

6) 모래

'15년 제주 연안항 모래·시멘트 반입 급증

- 건설경기 호황으로 제주지역 연안항의 모래 및 시멘트 등 건설 관련 물동량 반입이 증가함
  - '15년 한해 동안 한림항, 애월항 등 관내 연안항 2곳에서 처리한 건설관련 화물 물동량은 반입 190만 1천 톤, 반출 28만 톤 등 전년대비 약 18.5% 증가한 218만 톤을 기록함
  - 항만별 물동량은 한림항 117만 7천 톤, 애월항 100만 4천 톤임
- 품목별로는 반입의 경우 모래는 전년대비 65.7% 증가한 54만 3천 톤, 시멘트는 전년대비 10.7% 증가한 73만 5천 톤, 비료는 전년대비 45.6% 증가한 2만 1천 톤을 기록함
  - '15년 한해 동안 제주도 내 건축행위의 급격한 증가로 시멘트 및 모래의 반입이 급증한 것으로 밝혀짐
- 제주시는 향후 건설경기 호황에 따라 건설자재 반입이 지속 증가할 것으로 예상하였으며, 화물선 접안 및 하역 불편 해소 방안 마련 및 연안항 운영 활성화를 위해 노력할 계획임

남해안 바다모래 채취, 어민·정부 갈등

- 골재채취 증가계획 고시로 인해 어민들이 강하게 반발함
  - '15년 11월 발표된 '남해 통영 욕지도 인근 배타적경제수역 바다모래 채취' 관련 어업인 피해가 미미하다는 국토교통부 용역결과가 발표됨
  - 이를 근거로 정부는 1월 7일 골재채취단지 관리계획 변경승인 고시를 통해 '16년 8월까지 바다모래 채취량을 기존대비 340만㎥를 증가시킨 약 1,000만㎥로 발표함
  - 이에 따라 경상남도는 채취량 1,000만㎥ 기준, 점사용료는 94억원(기존 47억 원), 지원사업비는 17억 원(기존 3억 원)으로 증액할 계획임

◈ 이와 같은 발표에 대해 통영, 거제, 남해, 부산 어민 협의체인 공동대책위원회는 해당 고시에 대한 합의가 없었다는 주장을 통해 크게 반발함

◈ 한편 국토교통부는 해양수산부의 동의를 얻어 고시한 내용이며, 골재단지 4차 연장을 위해 어민들과 지속적으로 협의하겠다고 밝힘

7) 철재/고철

■ '15년 12월 세계 조강생산량은 전년대비 5.5% 감소한 1억 2,672만 4천 톤을 기록

◈ 중국(372만 톤 감소)을 중심으로 감소하였으며 전년동기대비 734만 7천 톤 감소함

〈표 II-2〉 '15년 12월 세계 조강생산량

(단위 : 천 톤,%)

구분	2014		2015		증감률	
	12월	누적	12월	누적	당월	누적
EU	12,519	169,297	11,463	166,105	-8.4	-1.9
other Europe	2,905	36,199	2,865	33,991	-1.4	-6.1
C.I.S	8,628	105,900	8,415	101,298	-2.5	-4.3
North America	9,957	121,233	8,615	110,733	-13.5	-8.7
South America	3,562	45,174	3,273	43,906	-8.1	-2.8
Africa	1,283	14,662	1,184	13,988	-7.7	-4.6
Middle East	2,365	28,031	2,164	27,371	-8.5	-2.4
Asia	92,380	1,114,557	88,316	1,092,997	-4.4	-1.9
China	68,088	822,698	64,370	800,528	-5.5	-2.7
India	7,465	86,530	7,286	89,581	-2.4	3.5
Japan	8,999	110,666	8,591	105,152	-4.5	-5.0
SouthKorea	5,776	71,543	5,900	69,673	2.1	-2.6
Taiwan,China	2,053	23,121	1,650	21,482	-19.6	-7.1
Oceania	470	5,488	428	5,717	-8.9	4.2
Total 65 countries	134,071	1,640,541	126,724	1,596,106	-5.5	-2.7

주 : CIS는 Russia, Uzbekistan, Ukraine, Moldova, Kazakhstan, Byelorussia 총 6개 국가임
자료 : 세계 철강 협회(www.worldsteel.org)

중국 2016년 철강생산 3% 감소 예상

◈ 중국 연합철강망에 의하면 중국 철강 생산은 약 7억 8천만 톤으로 '15년 대비 약 3.1% 하락 할 것으로 예상함

≫ 중국내 철강 수요는 '15년 대비 약 4.0% 감소한 약 6억 6,600만 톤, 수출은 7.4% 감소한 1억 톤으로 예상함

≫ 중국 정부는 철강제품에 대해 부가가치세 13.0%, 수출세 15.0%를 감면하여 우리나라 제품에 비해 가격 경쟁력이 높은 것으로 판단됨에 따라 국내 기업의 피해가 예상됨

중국 철강 산업 구조조정 본격화

◈ '15년 중국 조강생산량은 전년대비 2.7% 하락한 8억 톤을 기록함

≫ 리커창 총리는 '16년 1월 중국 내 철강기업을 방문하여 '생산량 엄격 통제','주도적 감산', '재고 최적화' 등을 통한 공급과잉 해소를 지시함

≫ 중국은 13·5 기간 동안 중국 철강 설비 공급 과잉을 해소할 계획

- 중국내 과잉생산규모는 3억 톤 규모로 13·5 기간동안 약 1~1.5억 톤의 감축과 신규 철강생산능력을 통제할 계획
- 이를 위해 중국정부는 13·5 기간 동안 철강산업 근로자 재배치 등을 위해 약 90조 원을 투입할 예정

8) 자동차

경제제재 해제에 따른 이란 자동차 시장 부각

◈ 글로벌 자동차 업계는 성장 잠재력이 있는 이란시장 진출을 위해 노력 중임

≫ 러시아와 브라질 등의 신흥국 시장이 침체되고 중국의 성장세가 둔화됨에 따라 최근 경제제재가 풀린 이란이 자동차 업체들의 새로운 돌파구로 부상함

≫ IHS 등에 따르면, 이란 자동차 내수 판매량은 '15년 기준 약 115만 대로 추정됨

- 글로벌 자동차 업체들은 합작법인 설립, 완성차 · CKD(Complete Knock Down) · 부품수출 재개 등을 통해 이란 자동차시장에 진출하고 있음

◆ 국내 자동차 업체는 이란으로 자동차 수출을 재개하였으며, 수출규모를 확장할 예정임

- 현대자동차와 기아자동차는 경제 제재 이전에 완성차와 CKD방식으로 수출하여 연간 약 2만대를 판매함
  · '12년 이란에 대한 자동차 수출이 중단되었으며, 이후 현지업체들이 요르단 수출 물량을 이란에 재수출함

- 현대자동차와 기아자동차는 '15년 7월 핵협상 타결 이후 수출을 재개하였으며, 약 1만 대를 수출함
  · 수출한 자동차는 현대자동차 산타페와 기아자동차 K5, 쏘렌토 등이며, CKD방식의 수출 재개를 추진 중인 상황임

◆ 이란 자동차시장 성장은 국내 자동차산업 관련 화물 증가에 영향을 줄 것으로 전망됨

9) 잡화

이란 경제제재 해제로 인한 기계류 수출 증대 예상

◆ 이란에 대한 경제제재가 해제됨에 따라 전반적인 산업부문의 수출 증대가 기대되고 있음

- 특히, 잡화에 해당하는 16개 품목 중에서 기계류의 수출 증대가 기대되고 있음
- 노후화된 건설인프라의 교체로 인해 관련 산업기계의 수요 증가가 예상되며, 그 외 의료기기 등 고부가가치 기기류의 수요가 발생할 것으로 보임

우리나라의 '15년 대일본 수출액, 전년대비 20.5% 감소한 256억 달러를 기록

◈ 대일본 수출액은 '12년부터 지속적으로 하락하고 있으며, 중국 수출확대 및 엔저현상의 영향을 받은 것으로 분석됨

» '15년 우리나라 전체 수출액 대비 대일본 수출액은 4.9%를 기록함

- 대일본 수출액이 5% 미만을 기록한 것은 일본 수출액 1억 달러를 초과한 '69년 이후 처음임
- 반면, 우리나라의 대일본 수입액은 증가하고 있으며, '15년 203억 달러의 무역적자를 기록함

10) 유류

저유가 기조 지속으로 '15년 국내 석유제품소비 역대 최대 기록

◈ '15년 국내 석유제품 소비량은 전년대비 4.1% 증가한 8억 6천만배럴로 일일 소비량도 234만 3천 배럴로 사상 최고치를 기록함

» 수송용 석유제품 소비량은 전년대비 6.0% 증가한 2억 8500만 배럴을 기록, 가정상업 부분에서는 두 자리 수 이상의 증가율을 나타내었음

◈ '15년 가정상업 부문의 석유제품 소비는 4,400만 배럴로 전년대비 11.1% 증가함

» LPG·경유의 소비량은 각각 전년대비 12.6%, 14.3% 증가하면서 가정상업 부문 석유제품 소비 증가를 견인하였음

◈ 저유가 기조가 지속됨에 따라 에너지원을 전기에서 석유로 바꾸는 경향이 확산됨에 따라 석유소비 증가는 '16년에도 지속될 것으로 전망 되고 있음

» '15년에는 유가 급락으로 수송부문의 소비증가가 전체 석유제품 소비 증가를 견인했다면 '16년에는 내수 회복에 따른 생산 활동 증가로 산업부문의 에너지 소비 증가가 전체 석유제품 소비 증가를 이끌 것으로 전망됨[4)]

4) 에너지경제연구원, 「에너지수요전망」, 2016.

Ⅲ. 항만포커스

1. 인천항 배후물류단지 실태분석 및 개선방안
2. 국내 연안여객선 선령제한에 따른 선형변화 추이검토



1 인천항 배후물류단지 실태분석 및 개선방안

항만수요예측센터 이경한 연구원

1) 개요

- 인천항에는 총 3개의 배후단지가 운영 및 개발 계획 중이며, 수도권 화물 수출입 및 대중국 교역 지원의 역할을 수행함
  - 항만 당국은 인천항 컨테이너 화물의 증가세 견인 및 잠재수요 확보를 위해 신항 건설 등 부두별 기능재배치를 계획 중이며, 이를 효율적으로 지원하기 위해 배후단지의 운영 및 추가 개발을 계획하고 있음

- 향후 부두별 기능재배치에 따라 각 항만배후단지 입주기업들의 부가가치 창출 현황 및 업종의 적정성, 경쟁력에 대한 분석 필요
  - '20년 이후 남항 '컨' 기능 이전, 내항 재개발, 신항 개장 등 순차적인 부두별 기능 재배치가 계획되어 있음
  - 이에 따라 기존 배후단지업체들의 운영 실태, 업종의 적정성, 부가가치 창출 현황 등의 분석을 통해 배후단지 경쟁력 확보방안 마련이 요구됨

- 본 고에서는 인천항 중·장기 부두별 개발계획에 따라 변화가 예상되는 배후단지의 실태를 분석하고 개선대책을 마련하여 향후 배후지역의 효율적 활용 방안에 대해 제시함
  - 업체별 부가가치 창출 여부 및 자유무역지역 지정 측면에서 각 항만별 배후단지 운영 실태를 분석하고 개선방안을 도출함
  - 추가적으로 배후단지 운영 및 개발면적의 적정성 여부도 분석함

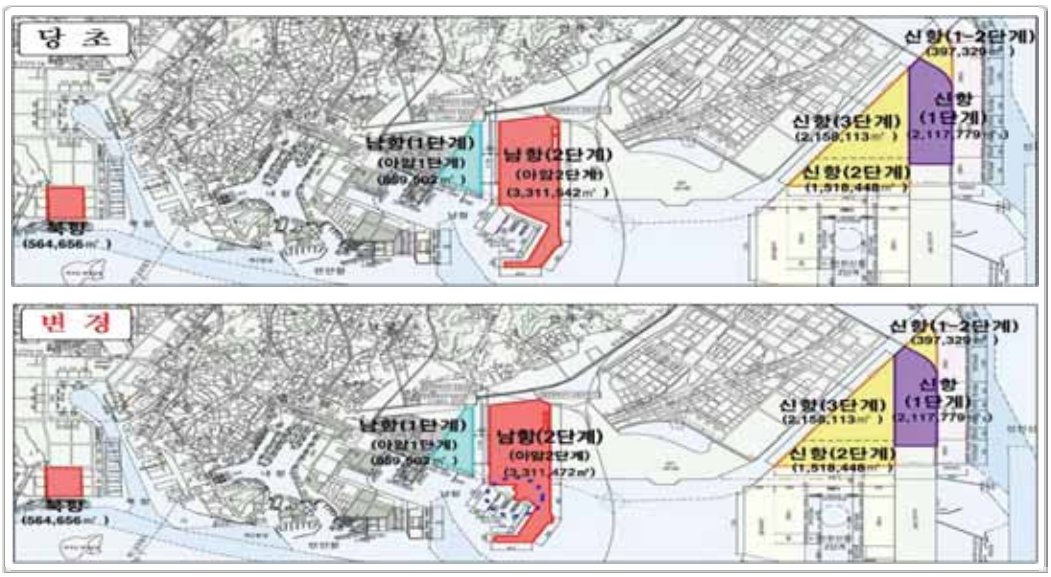
2) 인천항 배후물류단지 현황

배후단지 개발현황

◈ 인천항에는 총 3개의 항만배후물류단지가 운영 및 개발(계획) 중이며, 개발이 완료되는 ’20년에는 총 7,132,537㎡(216만 평)의 부지가 조성될 예정임

- ’14년 12월 수정 고시[5]된 각 배후단지별 세부 개발(운영)면적은 북항 741,844㎡(22만 평), 남항 4,272,914㎡(129만 평), 신항 2,117,779㎡(641천 평)임
- 향후 추가개발면적은 5,708,379㎡(173만 평)이며, 개발완료시 총 7,132,537㎡(216만 평)의 배후부지가 조성됨[6]
- 이중 1종배후단지 및 2종배후단지는 각각 673만 4천㎡(193만 평, 89.4%), 75만 9천㎡(23만 평, 10.6%)로 계획됨
- 인천신항배후단지 및 아암물류2단지는 경제자유구역으로 지정되어 있음

〈그림 Ⅲ-1〉 인천항 항만배후단지 계획평면도(’14년 12월 기준)



자료 : 해양수산부

5) 인천항 항만배후단지 개발계획(‘14년 12월 고시)
6) ‘14년 12월 수정고시

배후단지 운영현황

◈ 인천항 배후단지 입주 선정업체는 총 35개이며[7], 이 중 입주한 업체는 28개, 입주 준비 중인 업체는 7개임

- 남항에 21개, 북항에 7개 업체가 입주하고 있으며, 남항1단계(아암물류1단지)는 임대율 100.0%, 북항은 50.0%임[8]
- 현재 예정중인 북항배후단지 7개 업체 입주시 입주율은 100%가 될 전망
- 물류단지 입주업체의 '14년 총고용인원은 '13년대비 7.5% 증가한 1천 61명임
- '14년 외국인 투자규모는 34억 3백만 원을 기록하였으며, 당초 계획대비 36.5% 수준임

◈ '14년 인천항 1종 항만배후단지에서 창출된 총물동량은 전년대비 65.7% 증가한 52만 7천TEU임

- '14년 실적의 경우 당초 계획된 물동량대비 71.4%의 비중을 달성하였으며, 이는 '13년 비중인 48.0%대비 23.4%p 증가한 수치임
- 남항 배후단지(아암물류1단지)는 48만 5천TEU, 북항 배후부지의 경우 4만 2천 TEU를 기록함

◈ 1종 배후단지 물동량 실적의 경우, 부가가치 창출을 통한 업체별 인천항 신규 물동량 발생과는 관련성이 낮은 것으로 분석됨

- 아암1단지 입주업체는 컨테이너 화물의 단순 야적, 보세창고 운영, 임시보관, 운송부지로 활용됨
- 북항배후단지는 화물의 수입, 가공, 도매를 위한 내수 전문 제조업체가 입주·운영 중이며, 수출을 통한 부가가치 활동은 극히 제한적임
- '16년 현재 인천항 1종 항만배후물류단지는 자유무역지역으로 지정되어 있지 않음

7) 아암물류단지에 편입된 갯골 물류부지 운영업체 포함
8) 남항 입주업체의 경우, 비영리단체인 17사단소초 및 더블유베이스볼클럽은 제외함

〈표 Ⅲ-1〉 '13년~'14년 인천항 1종 항만배후단지 운영실적

구분	면적(천㎡)			기업유치(개)			화물창출(천TEU)		고용(명)		외자(백만원)	
조성	공급	임대	선정	입주	준비	계획	계획	실적	계획	실적	계획	실적
2013	1,425	767	740	25	15	10	662	318	1,363	987	5,365	5,365
2014	1,703	1,009	763	26	21	5	738	527	1,362	1,061	5,356	3,403
증가율	19.5	31.6	3.1	4.0	40.0	-50.0	11.5	65.7	-0.1	7.5	-0.2	-36.6

주 : 아암물류단지에 추가된 갯골 물류부지 제외
자료 : 해양수산부

〈표 Ⅲ-2〉 인천항 항만배후단지 업체 현황

구분	업체명	면적(㎡)	화물(TEU)	투자금(백만원)	용도	입주여부
아암물류1단지	한중물류㈜	83,741.0	68,626	24,540	물류센터	○
	우련국제물류㈜	20,476.0	3,002	-	수출입 화물처리	○
	선광종합물류㈜	149,591.0	314,251	-	컨테이너 기지	○
	성창종합물류㈜	6,783.0	-	-	화물차주차장	○
	인천항공동물류㈜	17,560.0	11,028	-	LCL 물류센터	○
	이유푸드㈜	16,582.0	31,600	3,211	식품가공 물류센터	○
	㈜대우에스엘에스	66,820.4	13,225	24,000	수출입화물처리	○
	선명아암물류㈜	13,964.0	6,796	-	수출입화물처리	○
	인천콜드프라자㈜	15,096.0	4,018	-	냉동냉장창고	○
	희창씨앤에프㈜	14,264.0	3,393	-	냉동냉장창고	○
	아이씨로지스틱스㈜ (국제창고+화인통상)	40,079.0	11,550	-	수출입화물처리	○
	아이씨로지스틱스㈜ (대한통운)	22,129.0	11,091	22,600	수출입화물처리	○
	화인통상㈜	21,488.0	6,630		수출입화물야적	○
	내트럭㈜	53,941	-	-	화물차 휴게소	○
	17사단 소초	8,847	-	-	군부대	○
	더블유 베이스볼 클럽	7,508	-	-	야구장	○
갯골편입	천일정기화물자동차	22,478	-	-	물류센터	○
	㈜프로젠스	20,261	-	-	물류센터	○
	㈜국보	20,260	-	-	물류센터	○
	㈜웰빙로직스	16,500	-	-	화물차주차장	○
	㈜아이엘씨	22,439	-	-	물류센터	○
북항	㈜NKG	32,640.1	14,589		물류창고	○

구분	업체명	면적(㎡)	화물(TEU)	투자금(백만원)	용도	입주여부
배후단지	(추)청라목재	32,641.1	17,426	8,900	공장/물류창고	○
	㈜케이원임산	13,129.4	1,159	2,300	공장/물류창고	○
	㈜삼광피에스	32,190.3	201	9,000	제조/물류창고	○
	㈜태영목재	27,084.8	4,837	6,700	공장/물류창고	○
	태승목재산업㈜	27,084.4	1,292	7,200	공장/물류창고	○
	㈜디에스코퍼레이션	27,084.7	2,760	7,100	공장/물류창고	○
	㈜영림공사	15,655.0			공장/물류창고	×
	㈜대영물산	10,185.7			공장/물류창고	×
	영도목재㈜	10,187.0			공장/물류창고	×
	진성산업(주)	12,875.6			공장/물류창고	×
	(주)다정하이테크	10,187.1			공장/물류창고	×
	(주)에스틸	23,183.4			공장/물류창고	×
	구)지원시설 부지	13,138.2	-	-	공장/물류창고	×
총계		798,493.1	523,422	101,251		35

자료 : 해양수산부

3) 항만별 배후단지 운영 현황

인천북항 항만배후단지

- 인천항의 항만배후단지 부족현상 해소 목적 및 인천북항 물류 활성화를 통한 고부가가치 창출형 물류단지를 목표로 조성됨
- 총 14개 입주 선정업체 중 7개 업체가 입주해 있으며, 현재 임대율은 50%이며, 입주 예정기업 입주시 입주임대율은 100.0%가 될 전망
  - 대부분 단순 가공·제조공장 및 물류창고 용도로 운영되고 있으며, 부지임대사용기간은 '30년 초까지 계약되어 있음(군부대, 주차장 제외)

〈그림 Ⅲ-2〉 북항 항만배후단지 평면도



자료 : 인천항만공사

인천남항 항만배후단지

- 남항 배후단지에는 총 21개 업체가 선정되어 모든 업체가 입주하였고, 임대율 100.0%(1단계), 개발면적(1,2단계)은 4,272,914㎡(129만 평)임
  - 21개 업체 중 5개 업체는 갯골물류부지에서 편입, 14개 업체는 신규입주, 2개 업체는 군부대 및 야구장임
  - 1단계 면적은 961,442㎡(29만 평), 2단계는 3,311,472㎡(100만 평)임
- '15년 현재 수출입 화물처리, 냉동냉장창고, 화물차휴게소, 물류센터의 용도로 운영 중임
  - '07년 첫 입주를 시작하였으며, 업체별 부지사용계약은 '25~'40년까지 순차적으로 종료될 예정임
- '16년 인천 신항(1단계)의 본격적인 개장 및 인천신항 배후단지개발 완공 이후 남항에서 전이될 '컨'물동량으로 인해 '20년 이후 남항 배후단지 창출 물동량은 전반적인 감소가 예상됨
  - 이에 따라 기존 운영업체들은 임대료인하, 물류비용지원, 부지매각권, 신항 우선 입주권 제공 등을 요구 중임[9)]

9) 업체별 대면조사(2016.01), KMI

〈그림 Ⅲ-3〉 남항 항만배후단지 평면도(아암물류 1단지)



자료 : 인천항만공사

〈그림 Ⅲ-4〉 남항 항만배후단지 평면도(아암물류 2단지)



자료 : 인천항만공사

인천신항 항만배후단지

◆ 인천신항 개장에 따른 항만배후단지 부족현상 해소 및 인천항 내 충분한 배후부지 확보 필요에 따라 건설을 계획 중임(총 3단계)

◈ 총공사비 3,880억 원을 투입, '15년 시공하여 '20년 완공 및 개장예정이며[10], 항만배후단지 약 211만 8천㎡을 조성할 계획임

◆ 신항 배후단지의 도로설계의 경우 향후 자유무역지역 지정을 고려하여 시설배치계획 및 가로망 체계로 계획됨

◈ 해양수산부는 동 부지의 자유무역지역 지정을 추진하고 있으며, IPA는 민간사업자 분양을 위한 협의·계획 중에 있음

10) 인천항만공사 물류단지팀 제공('15년 11월)

〈그림 Ⅲ-5〉 신항 항만배후단지 평면도(개발계획)



자료 : 인천항만공사

4) 인천항 자유무역지역 지정 및 배후단지 활용 현황

자유무역지역 지정에 따른 배후단지 운영상 혜택

◈ 항만배후부지에 자유무역지역 지정시 관세환급 혹은 유보, 세제혜택 및 저렴한 임대료 적용의 장점이 있는 반면, 외국기업 투자혜택 악용, 통제시설 설치 등 별도의 유지관리 비용 소요 등의 단점이 있음

- ◈ 수출입 제조·물류기업(50%이상 수출), 외국인 투자기업(제조), 국제물류(수출입 도매)의 경우 임대료 감면, 관세면제 등의 수혜가능
- ◈ 자유무역지역 혜택의 대부분은 제조업(수출입), 국제물류기업(수출입) 및 외국인 투자자에 집중되어 있어 항만에 대해 실제 적용 가능한 혜택은 제한적임
- ◈ 따라서 수출입이 주된 경제활동이 아닌 국내외 입주업체의 경우 자유무역지역 입주가 장애로 작용할 가능성 존재

〈표 Ⅲ-3〉 자유무역지역 지정 장단점

혜택	장점	단점
관세감면	(관세감면)관세감면을 통해 외국계 물류업, 제조업 등 외국인 투자유치, 무역진흥 및 국제물류 활성화 가능	외국기업 투자에 따른 혜택악용 일부 외국계 기업의 경우, 창고 임차 후 직접 운영하지 않고 외화투자 조건으로 부지를 장기간 무상임대하여 다른 이용자에게 재임대하는 문제점 발생
인센티브	인센티브 제공/ 임대료, 금융지원, 고용 등에 대한 인센티브 제공. 배후단지 관리지침에 따라 자유무역지역 입주기업의 임대료는 국토부 장관이 기재부 장관과 협의하여 별도 고시, 국유재산법 상 임대료보다 저렴	임대료 인하의 압박요인, 조성원가에도 못 미치는 임대료 받게되면 공사재정에 악영향
다양한 세제 감면	다양한 세제 감면/ 법인세/소득세(3년 100%, 2년 50% 감면)등록세, 재산세 감면, 재산세, 취득세, 등록세, 종합토지세 : 최장 15년간 50~100% 감면 (단 1천만불 투자 제조업, 5백만불 이상 투자 외국인 투자기업에 해당)*부가가치 영세율 적용	입주기업 선정 및 관리에 장애요인 발생, 관련법상 자유무역지역 입주기업은 50%이상이 수출물량이 되어야하기 때문에 입주 기업 선정에 많은 애로점 발생(이러한 조건이 인천항의 자유무역지역 활성화에 걸림돌로 작용) : 실제 자유무역지역 입주 운영 기업 중 자유무역지역법에 적합하지 않은 다수의 국내기업 입주 운영 중
신고절차 간소화	물류활동 신고절차 간소화, 자유무역지역내 등록업체 간 물품이동 및 양도, 외국 물품의 사용/소비 등 각종 부가가치 물류활동에 대한 세관신고 절차 간소화 및 부가가치 영세율 적용	기타문제점 / 입주허가 및 건축허가 승인권자가 국토해양부이기 때문에 관할청에 매 건별로 승인을 받아야 함 *통제시설 설치에 따른 별도의 유지관리 비용 소요

자료 : 인천항만공사, KMI 재정리

인천항 자유무역지역 지정 현황 및 문제점

◈ '16년 현재 인천항 자유무역지역은 항만배후단지가 아닌 '컨'터미널, 보세창고, 일반부두(선석)위주로 지정되어 있어 자유무역지역 지정효과 및 물동량 창출이 어려운 실정

- ◈ 인천항 자유무역지역은 내항(1~8부두), 4부두 배후지역(일부), 남항ICT부두 등 크게 세 부분으로 구분됨
- ◈ 당초 목적과 달리 입주기업들의 사업영역이 수입 또는 내수 중심으로 운영되어 자유무역지역의 지정 효과를 달성하지 못함

◈ 이에 '13년 5월, 인천해양수산청은 기재부에 4부두 배후부지(87%) 자유무역지역 지정 해제를 요청, 철거비용은 인천시 전액부담(약 2~3억)

- 당초 지역사회의 낙후 배후부지의 활성화 여론에 따라 인천시는 '05년 4월 동 지역을 자유무역지역으로 지정
- 하지만 입주부지는 사유지이며, 업체 대부분 내수위주의 단순 보관기능수행 보세창고로 실익을 수혜받지 못해, 시의 재정부담이 가중됨

◆ 당초 자유무역지역 지정시 경쟁항만 지역사례(부산항, 광양항)를 선별없이 적용, 물류업(물동량 처리)의 중요성만 강조됨

- 중국 경제성장 영향 및 부가가치 창출을 위한 배후단지 업체 역량 분석 및 연계성 파악이 매우 미흡

〈그림 Ⅲ-6〉 인천항 자유무역지역 위치도



자료 : 인천항만공사

〈표 Ⅲ-4〉 인천항 배후단지 자유무역지역 지정 현황

구분	면적(천㎡)	지정일	관리권자
4부두 배후지	76	'05.04	인천광역시
ICT 컨부두(1단계)	127	'06.02	국토교통부
ICT 컨부두(2단계)	111	'08.09	국토교통부
내항(1~8부두)	1,700	'03.01	국토교통부
총 면적	2,014	'13.02	-

자료 : 지식경제부, KMI 재정리

◈ 이에 따라 인천항 자유무역지역 지정·운영 중인 입주업체의 수혜혜택은 극히 제한적이며, 지정된 대부분의 업체들은 자유무역지역 제공 수혜혜택 조건에 미달함

- ◈ 자유무역지역 지정 부지 모두 단순보관, 상·하역 업무 수행중이며, 총 3곳 중 2곳의 경우, 교통유발부담금 면제 혜택에 국한됨
- ◈ 수입 및 재가공, 수출 혹은 국제 수출입 물류 등의 실질적인 부가가치 창출 활동이 적어 자유무역지역 지정의 실효성이 미미함

〈표 Ⅲ-5〉 인천항 자유무역지역 수혜혜택 현황

구분	임대료 요율(월)	수혜혜택	용도
4부두 배후지	사유지	교통유발부담금 면제	보세창고(싸일로, 냉동냉장품), 야적장 등
내항	야적장 사용료 571원/㎡	교통유발부담금 면제	
ICT	야적장 571원/㎡ 건물 381,000원/㎡6	교통유발부담금 면제 도입장비 관세보류 법인세,소득세,취득세, 등록세, 재산세, 종합토지세 등의 조세 감면	

자료 : 인천항만공사, KMI 재정리

5) 배후단지 운영상 문제점 및 부지확충 필요성

인천항 배후단지 운영현황 및 문제점

◈ '16년 현재, 인천항 배후단지 업체의 부가가치 창출활동은 부진한 상황이며, 대부분 항만 물동량 단순 처리를 위한 물류업에 국한됨

- 인천항 배후단지업체의 업종은 단순 물류업(창고업, 운송업, 도매업), 제조업(내수), 부가가치창출 제조업(내수)으로 구분됨
- 아암1단지 내 부가가치창출 관련 제조업체는 이유푸드(주)가 유일하며, 기타업체는 수입화물 단순보관·운송에 국한됨[11)]
  - 단지 내 처리화물의 대부분은 남항 컨테이너 터미널을 통해 수출입되며, 단순 이송 및 보관의 업무로 인해 실질부가가치 창출 효과가 미미함
- 북항단지의 경우 총 13개 업체 중 2개 업체만 수입, 가공, 재수출을 통해 부가가치창출 활동을 영위함(지원시설 부지 제외)
  - 대부분의 업체는 북항에서 하역되는 가공목재(완·반제품)의 단순 가공 및 보관 이송 시설로서 주요 수요처는 국내 가구 및 인테리어 부자재 업체임
- 배후단지 내 외국인 투자기업은 '09년 입주한 이유푸드(주)가 유일, '15년까지 최근 6년간 전체 기업 중 외국인 직접투자 유치실적 전무

◈ 인천항 배후단지 자유무역지역 지정 관련 업체 조사[12)]결과, 대부분의 업체는 현 상태 유지 혹은 지정불가 의견이 주를 이룸

- 대부분 화물의 단순보관·운송 및 내수(도·소매)위주의 업체이며, 수출입을 통한 관세혜택 및 임대료 감면 인센티브의 대상이 아님
- 또한 자유무역지정으로 인한 추가공사(게이트, 보안, 담장설치비) 경비부담, 자유로운 입출고 규제, 관리비 상승 등의 이유로 반대
- 특히 수출입 거래를 통한 부가가치 창출기업이 적어 업무적인 혜택이 전무하다는 의견이 주를 이룸

11) 주차장, 군부대, 야구장 등 비물류관련 업체 제외
12) 인천항만공사 수행

〈표 Ⅲ-6〉 인천항 배후단지 입주업체 운영 및 부가가치 창출 현황

구분	업체명	업종	사업영역	부가가치
아암물류1단지	인천콜드플라자	물류(창고업)	냉동,냉장창고 운영(농산물 저온보관, 수산/축산물냉동 보관, 선어보관)	X
	우련국제물류㈜	물류(창고업)	CFS 운영 단순 창고 보관업	X
	선광종합물류㈜	물류(창고업)	야적장, 창고, 컨테이너 수리장/세척장, 냉동위험물 장치장	X
	인천항공동물류㈜	물류(창고업)	단순 보세창고 운영 및 임대, 수,출입 업무	X
	대우에스엘에스㈜	물류(창고업)	수출입 화물처리	X
	희창씨앤에프㈜	물류(창고업)	농축산물 저온보관, 선어보관 및 선어물 보관	X
	아이씨로지스틱스㈜	물류(창고업)	입출고작업, 재고관리, 보수작업, 3PL	X
	㈜화인통상	물류(창고업)	무역, 물류, 유통/3자 물류 전문기업 , 물류센터 운영	X
	천일정기화물자동차㈜	물류(창고업)	물류센터 운영	X
	㈜프로젠스	물류(창고업)	수입, 수출, 농산물 대형 냉장보관창고업	X
	㈜국보	물류(창고업)	물류센터 운영	X
	㈜아이엘씨	물류(창고업)	물류센터 운영	X
	성창종합물류㈜	물류(창고업,운송업)	컨테이너 /벌크화물 운송서비스(본선셔틀/화주보세운송)	X
	선명아암물류	물류(창고업,운송업)	항만하역, 통관, 보관, 운송	X
	아이씨로지스틱스㈜	물류(창고업,운송업)	해상/항공포워딩, 통관, 운송, 보세창고, 냉동/냉장 창고	X
	한중물류㈜	물류(창고업,운송업)	해운,포워딩, 통관, 육상운송,, 창고, 자동차물류	X
	이유푸드㈜	제조업(내·외수)	식품제조(스테이크 등), 축산물가공, 보관, 수출입	O
북항배후단지	㈜NKG	도매업(내수용)	합판, MDF 등 건축자재 수입 및 도매	X
	태영목재	도매업(내수용)	목재 수입, 도매	X
	태승목재산업	도매업(내수용)	목재 수입, 도매	X
	㈜디에스코퍼레이션	도매업(내수용)	목재 수입, 도매	X
	㈜청라목재(모던우드)	제조업(내수용)	목재 수입, 내외장재, 마루, 큐비클 제조 사업	X
	케이원 임산	제조업(내수용)	합판(PB, MDF, OSB,), 목조주택자재, 제재목 등 수입유통	X
	영도목재㈜	제조업(내수용)	가구, 목재, 펄프, 종이 생산(일반제재, 합판)	X
	㈜영림공사	제조업(내수용)	조림/육림사업, 가구수입(도소매), 파렛트 제조	X
	㈜대영물산	제조업(내·외수)	식염소금, 염화칼슘, 염화마그네슘, 산업용소금, 친환경 제설제 개발 및 수출입	X
	㈜삼광피에스	제조업(내·외수)	원자력/화력 발전용 댐퍼(damper)류 개발, 생산 시험, 검사	O

구분	업체명	업종	사업영역	부가가치
	진성산업㈜	제조업(내·외수)	목재수입판매, 목재파렛트, 목재수출용 포장박스제작사업	X
	㈜다정하이테크	제조업(내·외수)	목제 제조, 목재방부처리업, 조경처리시설	X
	㈜에스틸	제조업(내·외수)	토목공사 및 유사용 기계장비 제조업, 굴삭기부품 제조 수출사업	O

자료 : 인천항만공사(각 사 인터뷰), KMI 재정리

〈표 Ⅲ-7〉 인천항 배후단지 입주업체 자유무역지역 지정 관련 의견 조사

업체	의 견	찬성/반대
A	내국물품의 자유로운 입출고 규제와 관리비의 상승으로 자유무역지역 지정에 반대의견	X
B	자유무역지정 불가의견	X
C	자유무역지정 불가의견	X
D	특별한 의견 없으며, 타사의 추이에 따르겠음	△
E	- 아암물류단지의 경우 입주기업이 일반 특허구역 또는 냉동보세창고를 운영하는 기업으로 자유무역지역 내에서는 영업활동상 제재요건이 심하여 기업을 운영할 수 없음 일반특허보세구역에서도 BWT제도를 도입 활용하면 자유무역지역 못지않게 얼마든지 중계무역을 할 수 있음 - 인천항 제4부두에 엄청난 예산을 투입 자유무역지역을 지정, 구축하고도 몇 년이 경과한 현재까지 활용하지 않고 있음	X
F	자유무역지역 지정시 당 사업장 내 장비 및 소비재를 제외한 물품 구입시 관세면제 혜택이 있음 당사는 공테이너 장치장으로 한시적으로 사용하고 있는 바 특별한 혜택은 없다고 판단됨 자유무역지역 지정시 제반 기초공사의 비용부담 및 외곽경비 부담으로 인해 현재상태 유지가 좋음	X
G	자유무역지역 지정은 관세면제의 특권, 물류유통 촉진 등 통관절차 소요시간 감소, 국제교류 증대 및 해외기술 자본산업 유치 등 여러 가지 이점이 있음 반면 창고(냉동, 냉장)업종에 관련하여 게이트를 만들어, 통제함으로 인한 물류 수송의 정체, 주변 공동투자로 인한 추가비용 지출 등의 문제점이 있음 업무적인 이익은 발생하지 않고 비용이 증가한다면 폐사에서는 자유무역지역은 그다지 중요한 현안이 되지 않아 지정에 반대	X
H	특별한 이의 없음	△
I	자유무역지역 지정으로 얻는 직접적인 혜택이 전무한 반면 시설물의 설치 및 경비 등의 인건비 등을 입주기업이 부담해야 하므로 수용하기 어려움	X
J	의견 없음	△

주 : 일부 업체 제외(야구장, 군부대, 주차장)
자료 : 각 사 제공자료, KMI 재정리

〈표 Ⅲ-8〉 남항 '컨'기능 이전에 따른 아암1단지 업체별 의견

업체	주요 내용
A	현재 국가로부터 토지를 20~30년 계약으로 임대받아 사용 중임 - 과거 배후단지 계약시 남항 배후단지에 대한 국가의 정책 및 계획을 보고 입주함 '컨'기능의 신항 이전시 기존 영업 범위가 축소되며, 이에 따른 부지매각 혹은 임대료 인하 조건이 선행이 되어야 한다고 보며, 지속적으로 운영할 것으로 가정시 임대료 인하부분은 확실히 제시해 주었으면 함
B	'컨'기능의 신항 이전시 배후단지 임대료 수준이 부산항, 광양항 기타 항만과 동일하여야 하며(인천이 신항으로 가더라도 경쟁력이 있을 것으로 봄) 경제자유구역 지정 등 필요함 폐사는 신항 이전 시 창고부지 2만 평 정도 매입 예정이며, 울산 화주를 통해 신항 수급 계획 중임(1만 5천TEU 정도/월), 기존 창고는 별개로 운영하며, 수출(두산 제품 -지게차 등)기지로 이용 예정
C	아암1단지 및 2단지와 같이 경제자유구역으로 묶어서 하나의 단지로 지정하는 방법. - 선광 뒤쪽이 2단지인 이유로 위치상으로는 하나의 단지로 형성할 수 있음 아암2단지(산업형)의 경우 여객선(페리) LCL 화물 적재창고, 소량 컨화물을 취급하는 물류창고로의 활용을 건의함 - 정기 '컨' 화물 핸들링 업체는 조금 힘든 점이 있음
D	아암단지에서의 사업주들이 정착할 수 있는 사업부지 내지는 산업여건 제공 필요 30년간 아암1단지 지속 운영시 신항 '컨'터미널 이용시 10km이상씩 운송해야 하는데 불필요한 비용이 발생함 대기업들은 관계없으나 중소기업은 큰 타격이 옴. 부지(자리)가 아무리 좋아도 민간개발하면 가격이 떨어짐. 단지 내 중소기업에 대해서는 일정부분 혜택을 주는 방향 필요 현재 아암1단지 내 낙후된 창고가 많고 이를 전체적으로 리모델링 할 필요성 있음
E	아암물류1단지는 도로 및 건물 등 기반시설이 많이 낙후된 상황이며 최근 10년 간 별다른 투자가 없었음 이에 따라 외투기업 실사시 투자의욕 상쇄가능성 존재하며, 퇴보적인 지역의 느낌이 높아 신항 배후단지 개장시 대응방안이 부재함
F	경쟁력이 없으면 선사 등 사기업 등 아무도 안 들어옴. 경쟁력 위해서는 정부에서 약 5년간 임대료 감면 혹은 운송료 보전을 해준다든가 해야 돌아갈 수 있음. 처음부터 다른 곳과 똑같이 경쟁하라 하면 안됨.(신항)
G	자동차 부두 지원을 위한 PDI 부지로 쓰는 것을 건의함(용도 변경등을 통함)
H	기존 아암1단지 업체에 매각권 및 신항부지 우선입주권 부여 통해, 지속 운영시 경쟁을 위한 정책적 지원 필요(교통비, 인센티브, 임대료 인하 등) 컨테이너 처리 경쟁력이 없으면 기부채납의 방식, 경쟁력 있다 판단되면 정부 지원 필요 - 배후단지 입주시 20~30년 계획으로 수 십~백억 투자를 한 상황이고, 향후 경쟁력 떨어질 가능성이 높음 IPA는 수익사업이 아닌 관리사업을 해야 함(기본적으로 시 차원에서 개발 관리하는 방안)
I	30년 쓰고 기부채납인데, 신항 이전시 운영사의 투자비 손실이 매우 높으며, 국가의 정책적인 보전 필요함 - 기부채납하였어도 사주거나, 매각권을 주거나 하는 방식으로 어떠한 보상이라도 필요함.
J	내수, 제조, 신물류 등 범국가적인 물류이슈 부문의 남항 배후단지 입주 전략 필요 부산의 발전상황을 통해 어떻게 인천의 성공 전략 수립 필요
K	최근 화두가 되고 있는 직구, 역직구 물류센터로 활용 혹은 자동차 등, GM 등 신차부지 활용 - MKG 및 영진공사 창고의 변경을 통해 수입차 부품창고 유치 필요 - 아우디 및 폭스바겐은 3만 평짜리 단층창고를 원함.(경기도 광명 소하리 건설 창고와 유사) 부지의 순차적 개발 및 임대 전략 필요
L	통일 대비한 물류부지 활용 필요 점유권의 반영구적으로 제공시 기존 사업자의 안정적 운영 가능 현재 제한적인 업종, 화종의 규제를 완화하여 다양한 물량취급을 위한 동인 마련 필요 신항 배후부지 개발시 민자 투자 사업비 나머지 부지를 국가에서 활용 필요 아암단지나 입주업체들에게 그 부지를 활용할 수 있는(민자는 민자대로, 국가는 민자사업자에게 받은 부지에 대해 기존처럼 저가 내지는 우선입주하여 공동 이용 가능)방안이 좋을 것으로 보임

자료 : 각 사 인터뷰, 한국해양수산 개발원(2016)

배후부지 추가확충 필요성

◈ 인천항 적·공 컨테이너는 과거 예측치 대비 대폭 감소할 전망

≫ '20년 기준, 수출입 적컨테이너는 23.2% 감소, 수출입 공컨테이너는 22.8% 감소, 환적 적컨테이너는 71.4% 감소가 예상됨

≫ 특히 환적 적컨테이너의 감소세가 가장 두드러질 전망

◈ 잡화물동량의 경우 '15년, '20년 과거예측치 대비 각각 28.2%, 32.9% 감소할 전망

◈ 따라서 향후 인천항 물동량 증가세에 따른 배후부지 추가확충 필요성은 없는 것으로 분석됨

≫ 컨테이너 및 잡화물동량 모두 과거 배후부지 산정당시 대비 낮은 수준을 유지할 것으로 예측됨

〈표 Ⅲ-9〉 인천항 적·공 컨테이너 예측비교

구 분		3차 기본계획		'15년 예측		증가율(물동량)	
		2015	2020	2015	2020	2015	2020
수출입 적컨테이너	수입	1,279	1,872	1,164	1,418	-9.0% (-115)	-24.3% (-454)
	수출	780	1141	673	897	-13.7% (-107)	-21.4% (-244)
	계	2,059	3013	1,837	2,315	-10.8% (-222)	-23.2% (-698)
수출입 공컨테이너		595	872	510	673	-14.3% (-85)	-22.8% (-199)
환적 적컨테이너	적컨	41	70	15	20	-63.4% (-26)	-71.4% (-50)
	전체	44	74	16	22	-63.6% (-28)	-70.3% (-52)
잡화 물동량		7,021	7,435	5,038	4,987	-28.2% (-1,983)	-32.9% (-2,448)

자료 : 3차 기본계획, 품목별 예측 보고서(2015), KMI 재정리

◈ '14~'15년 아암1단지 컨테이너 물동량은 남항 컨테이너 부두 물동량의 약 29.1% 비중을 처리함

◈ 동 기간 남항 컨테이너 물동량의 아암1단지 처리비중은 약 1.7% 감소함

◆ '14~'15년 남항 컨테이너 부두 및 아암1단지의 컨테이너 처리량은 높은 감소세를 보임

◈ '15년 컨테이너 물동량 기준, 남항 컨테이너 부두는 약 20.4%, 아암1단지는 약 24.7%의 감소를 기록함

〈표 Ⅲ-10〉 남항 '컨' 부두대비 아암1단지 '컨' 물동량 처리현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2014	2015	증가율
남항 컨테이너부두	1,577	1,254	-20.4%
아암물류 1단지	485	365	-24.7%
처리비중	30.8%	29.1%	-

자료 : 인천항만공사, SP-IDC, KMI 재정리

6) 결론 및 시사점

■ 인천항 벌크물동량 감소세에 따른 북항부두 운영사들의 물동량 처리실적 부진으로 북항배후단지 업체의 운영상 어려움이 가중될 것으로 보임

◆ '16년 현재 운영 중인 인천북항 배후단지의 입주업체는 향후 물동량 감소로 인한 수익률 악화 및 사업해지요구 가능성이 존재함

■ 인천 남항 '컨'기능의 신항 이전에 따라 아암1단지 운영업체들의 이전 및 업종 전환, 용도 변경, 임대료 인하 및 물류비 지원 등의 필요성 대두

■ 인천항 자유무역지역 내 운영 중인 업체들의 대부분은 내수 위주의 업체들로서 부가가치 창출 효과가 미미하며, 지정의 실효성을 상실함

◆ 과거 지정된 자유무역지역은 당초 부가가치 창출 기능이 어려운 지역에 지정되었음

- 자유무역지역 내 배후부지 입주기업들은 전형적인 내수기업들로 수출입을 통한 부가가치 창출이 발생하지 않음
- 최근 지정 해제된 4부두의 경우 87%가 사유지이며, 내항 및 남항은 단순 보세창고, 싸일로, 야적장으로 활용되어 당초 지정목적에 부적합
- 이는 당초 제 기능이 어려운 4부두의 자유무역지역 지정을 무리하게 추진한 것에 기인함

현재 운영 중인 인천항 항만배후단지(아암1단지, 북항단지)는 자유무역지역 지정에 대부분 부적합한 업종을 영위 중임

- 입주기업 업종은 컨테이너 처리, 보관, 야적 기능 등 단순업무에 치중되어 있고, 일부업체만 제조업을 영위중
- 업체별 설문조사 및 과거사례로 볼 때 자유무역지정 이전에 입주한 해당 기업들의 업종전환, 사후활성화는 어려울 것으로 분석됨

그러나 향후 인천항 물동량 및 부가가치 창출, 물동량 둔화대비, 지역경제 및 외국인투자 활성화를 위해 신규 자유무역지역 지정 필요

- 현재 운영 중인 남항 및 북항 배후단지의 자유무역지역 지정시 업종 변경, 임대료 감면 및 물류비 지원 등 정부차원의 정책적 지원 필요
- 신규개발지역의 자유무역지역 선지정후 입주조건[13]에 부합하는 기업 유치를 통해 물동량 창출 및 배후단지의 발전 유도 필요
- '20년 이후 계획된 남항 '컨'기능 이전에 따라 향후 자유무역지정에 적합한 후보지는 경제자유구역으로 지정된 인천신항 배후단지로 보여짐
- 향후 후보지역에 대한 조사 및 신규 자유무역지역 지정시 파급효과, 부가가치 창출여부 분석을 통한 입주업체 선별 노력 필요

13) 외국인투자기업, 수출입실적 50.0%이상 기업 등

2 국내 연안여객선 선령제한에 따른 선형변화 추이검토

항만수요예측센터 송민호 연구원

1) 개요

- 국민 개인소득 증대, 주5일제 시행 등에 따라 해양 관광 및 레저산업의 이용 수요가 매년 증가하고 있는 실정으로 연안여객수요가 '03년 1천만 명을 돌파하며 이후 꾸준한 성장세를 나타내고 있음
  - '14년 연안선박사고로 전년대비 소폭 감소한 1,427만 1천 명의 여객을 수송하였으며, 그에 따라 최근 10년 간 연평균 2.8%로 증가세가 둔화됨. 그러나, 인근도서로의 관광객 수요가 점차 증가세를 기록하며 다시 예전 수준의 회복세를 보이는 것으로 나타남
- 연안관광객 수송을 위해 총 168척의 선박이 전국에서 운항하고 있으나, 이 중 25%가 20년 이상의 노후선박들로 해운법에 따라 운항선박의 선령이 25년으로 제한되어 교체가 불가피한 상황임
  - 기존 30년에서 선박사고에 따른 관리규정 강화에 따른 법령 개정으로 25년으로 5년 단축되었으며, 그에 따라 연안여객선들의 교체주기가 변경되며 향후 변화가 예상됨
- 선령 초과에 따라 중단되는 여객선에 대한 신규 선박 건조 및 중고선 구입 등의 구체적인 대안마련으로 향후 운항중단에 따른 손실을 최소화할 필요가 있음
  - 그러나, 연안운송사업자들은 대부분 자본금 10억 원 미만의 영세업체들로 이러한 규정변화에 따른 선박교체를 위해서는 한계가 있는 상황임
- 선박교체 및 신규건조 등에 따라 항만인프라도 사전 계획 수립에 따른 여객선 선형변화에 대응하여야 할 필요성이 대두되고 있음

◈ 선박대형화에 따라 기존 연안여객선들의 교체선박들이 대부분 기존 운항 선박보다 선형이 증가하고 있으며, 이에 따라 해당 여객선을 수용할 수 있는 항만인프라 여건을 마련하여 운영 효율성과 안전성 강화에 사전 제고가 필요함

▪ 본 고에서는 연안여객선의 운항현황 및 선박의 교체시기 검토를 통해 교체선박의 선형 증가에 따라 항만인프라와의 관계를 사전검토함으로써 여건변화에 따른 항만계획 수립에 기여코자 함

2) 연안여객항로 현황분석

▪ 연안여객항로 현황

◈ '06년 108개의 항로가 운항하였으나, '14년에는 13개 항로가 감소한 95개 항로로 이 중 일반항로 69개, 보조항로 26개의 항로가 운영 중임

◈ 목포항이 '06년 대비 6개 항로가 감소하며 가장 큰 변화를 나타내었으며, 부산항과 마산항이 각각 4개씩의 항로가 감소하며 목포항 다음으로 항로변화가 높은 권역으로 나타남

◈ 보조항로의 경우 도서민 교통편의를 위해 국가에서 운항결손액을 지원함으로써 운항사들의 경영여건이 보장되나, 일반항로의 경우 국내경기와 그에 따른 이용객 실적 등에 따라 운항사들의 통폐합이 이루어지므로 보조항로보다 상대적으로 일반항로의 변동폭이 높을 수 밖에 없는 여건임

· 도서민을 위해 운항하는 보조항로에 대한 결손보상금은 '05년 71억 원에서 '14년 112억 원으로 연간 5.3% 증가하고 있는 것으로 나타남

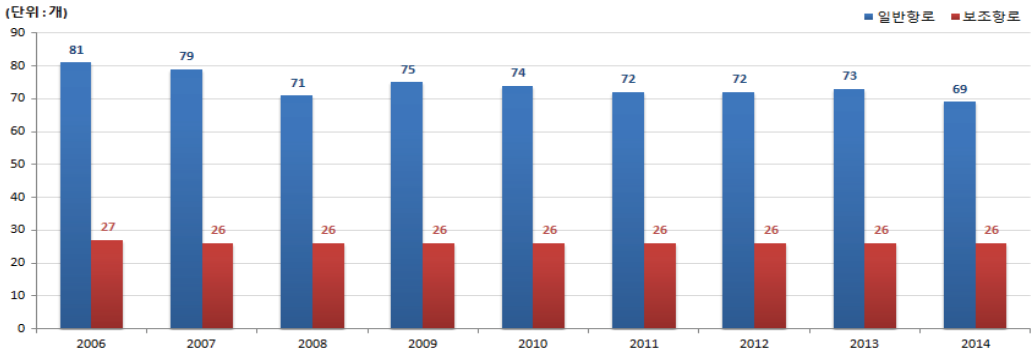
〈표 Ⅲ-11〉 낙도보조항로 결손보상금 예산 추이

(단위 : 백만 원)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
결손보상금	7,061	7,732	8,590	14,471	9,279	8,153	8,424	10,342	13,571	11,200

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

〈그림 Ⅲ-7〉 연안여객항로 운항항로 추이

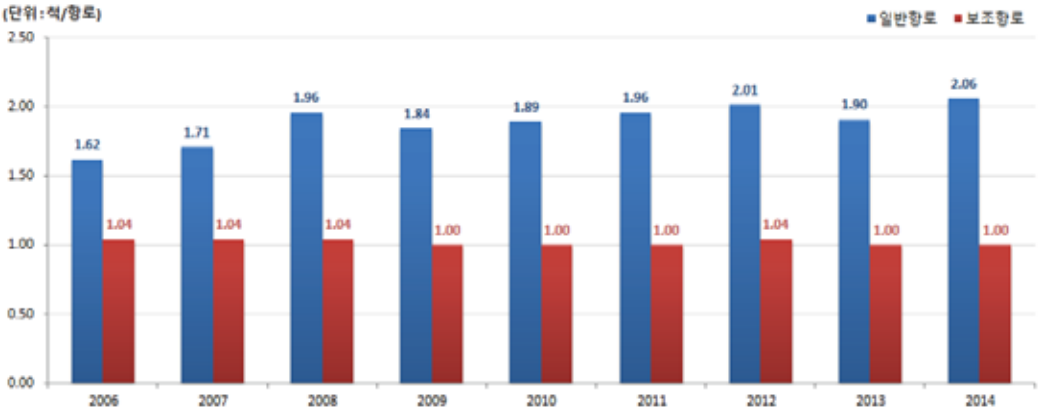


◈ 그러나, 항로당 운항척수를 살펴보면 일반항로의 운항척수는 '06년 131척에서 '14년 142척으로 11척이 증가하였으며, 보조항로는 '14년 26척으로 '06년에 비해 2척이 감소한 것으로 나타남

· 일반항로의 항로당 운항척수는 '06년 1.62척/항로에서 '14년 2.06척/항로로 증가함

· 보조항로의 항로당 운항척수는 '06년 1.04척/항로에서 '14년 1.00척/항로로 큰 변화가 없음

〈그림 Ⅲ-8〉 연안여객항로당 운항선박 원단위 추이



◈ 이는 수익성이 부족한 일반항로는 폐쇄하고 수요와 수익성이 있는 항로에 추가선박을 투입함으로써 특정항로에 증가하는 수요에 적절히 대응키 위한 선택과 집중을 취한 결과로 판단됨

연안여객선[14] 현황

◈ '14년 총 168척의 여객선이 연안여객항로를 운항하고 있으며, 이 중 56.0%가 차도선인 것으로 나타남

◈ 선형별로는 100~500톤급 여객선이 108척으로 전체 대비 64.3%로 가장 높은 점유비중을 나타내며 운항선박 대부분이 소형급으로 이루어진 것을 알 수 있음

◈ 5,000톤급 이상은 제주권으로 운항하는 카페리선이며, 1,000~5,000톤 급은 울릉도 구간을 주로 운항하는 쾌속카페리선임

◈ 차도선은 도서민의 이동편의성 증진을 위한 선박으로 대부분이 500톤급 이하의 소형선박이 주를 이루고 있는 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-12〉 연안여객항로 운항여객선 현황

(단위 : 척)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014
초쾌속선	24	26	24	22	18	17	6	15
고속선	14	13	15	10	13	13	14	8
일반선	17	19	20	19	19	20	19	26
카페리	13	13	12	13	12	15	9	7
쾌속선	6	6	9	12	15	12	14	10
차도선	85	85	86	88	89	90	101	94
쾌속카페리	-	-	-	-	-	-	9	8
합계	159	162	166	164	166	167	172	168

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

14) 일반선 : 항해속력이 15노트 미만인 여객선
고속선 : 항해속력이 15노트 이상 20노트 미만인 여객선
쾌속선 : 항해속력이 20노트 이상 25노트 미만인 연객선
초쾌속선 : 항해속력이 35노트 이상인 여객선
차도선 : 차량 탑재구역이 상시 개방되어 있고 차량의 적양하와 여객의 승하선이 주로 선수램프를 거쳐 이루어지는 여객선
쾌속카페리/일반카페리 : 차량 탑재구역이 밀폐된 자동차 운송 겸용 여객선(쾌속카페리는 항해속력이 30노트 이상)

〈표 Ⅲ-13〉 연안여객항로 운항여객선 선형별 현황

(단위 : 척)

구분	100톤 이하	100~500톤 이하	500~1,000톤 이하	1,000~5,000톤 이하	5,000톤 초과
초쾌속선	-	12	3	-	-
고속선	4	4	-	-	-
일반선	16	10	-	-	-
카페리	-	-	2	1	4
쾌속선	2	8	-	-	-
차도선	16	74	4	-	-
쾌속카페리	-	-	1	7	-
합계	38	108	10	8	4

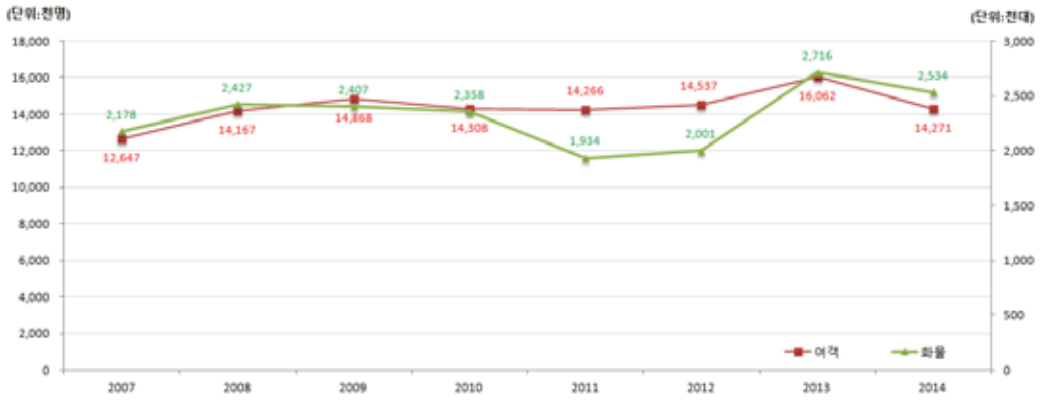
자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

수송실적 현황

◈ 연안여객선을 통해 ’14년 1,427만 1천 명의 여객과 253만 4천 대의 차량이 수송되었으며 증가세를 나타냄

◈ 이용실적이 꾸준히 증가세를 보였으나, ’14년은 선박사고에 따라 수요가 감소세로 전환됨

〈그림 Ⅲ-9〉 연안 수송실적



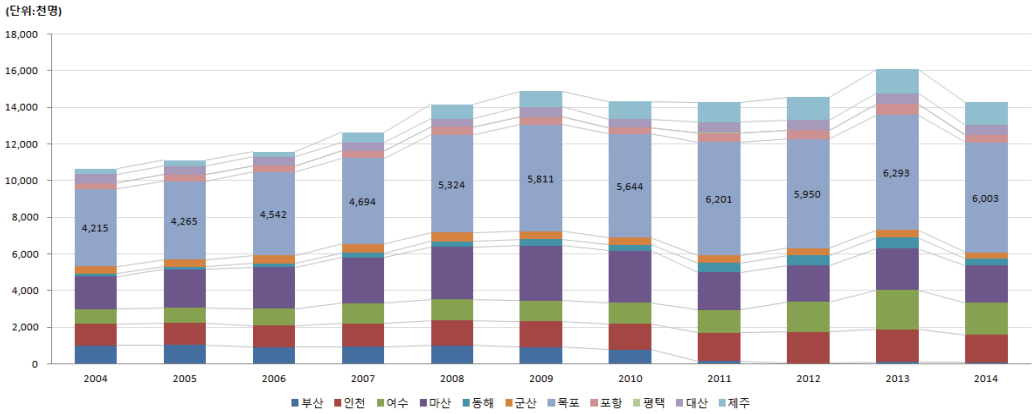
◈ ’14년 여객 1,427만 1천 명 중 일반 관광객은 1,065만 9천 명으로 전체 74.7%를 점유하고 있으며, 인근 도서지역이 다수 위치해 있는 목포지역의 경우 64.9%로 다소 낮은 것으로 나타남

- 화물수송은 대부분 자동차(승용차, 화물차 등)며, '14년 일반 관광객은 182만 2천 대, 도서민은 71만 2천 대로 집계됨

◆ 지역별로는 제주 간 연안항로를 운항 중인 목포지역이 '14년 600만 3천 명의 여객을 수송하며 전국 연안여객 이용객의 42.1%를 점유하는 것으로 나타남

- 남해권 중소형 도서지역이 위치하고 있는 마산권은 14.2%, 백령도, 연평도 등이 위치한 인천권은 12.4% 순으로 높은 여객 실적을 나타내고 있음

〈그림 Ⅲ-10〉 지역별 연안여객 이용추이



◆ '14년 차도선을 이용하여 수송된 여객은 총 848만 8천 명으로 전체의 59.5%를 점유하고 있는 것으로 나타남

- 카페리, 초쾌속선도 각각 219만 5천 명, 128만 7천 명의 여객을 수송하였으며, 이 중 초쾌속선 이용실적은 선박교체 등에 따른 운항선박수 감소로 실적이 동반 감소함

〈표 Ⅲ-14〉 선종별 여객수송실적

(단위 : 천 명)

구분	합계	일반선	고속선	쾌속선	초쾌속선	차도선	카페리
2007	12,647	984	182	401	2,216	7,341	1,523
2008	14,167	2,738	78	161	2,250	7,202	1,738
2009	14,868	505	686	860	2,215	8,786	1,817
2010	14,308	463	767	878	1,827	8,251	2,121
2011	14,266	946	737	843	1,672	7,522	2,546
2012	14,538	935	941	967	1,259	7,715	2,721
2013	16,063	935	932	872	1,578	8,718	3,028
2014	14,271	988	736	576	1,287	8,488	2,195

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

◈ 반면, 여객선당 평균 여객수송실적은 차도선이 척당 9만 명 정도로 중소형급이 주를 이루고 있으며 카페리선은 척당 14만 6천 명으로 제주 간 대형급 선박이 운항하고 있음

〈표 Ⅲ-15〉 선종별 척당 평균수송실적

(단위 : 천 명/척)

구분	합계	일반선	고속선	쾌속선	초쾌속선	차도선	카페리
2007	79.5	57.9	13.0	66.9	92.3	86.4	117.2
2008	87.5	144.1	6.0	26.8	86.5	84.7	133.7
2009	89.6	25.2	45.7	95.6	92.3	102.2	151.4
2010	87.2	24.4	76.7	73.2	83.0	93.8	163.2
2011	85.9	49.8	56.7	56.2	92.9	84.5	212.1
2012	87.1	46.8	72.3	80.6	74.1	85.7	181.4
2013	93.4	49.2	66.6	62.3	263.0	86.3	168.2
2014	84.9	38.0	92.0	57.6	85.8	90.3	146.4

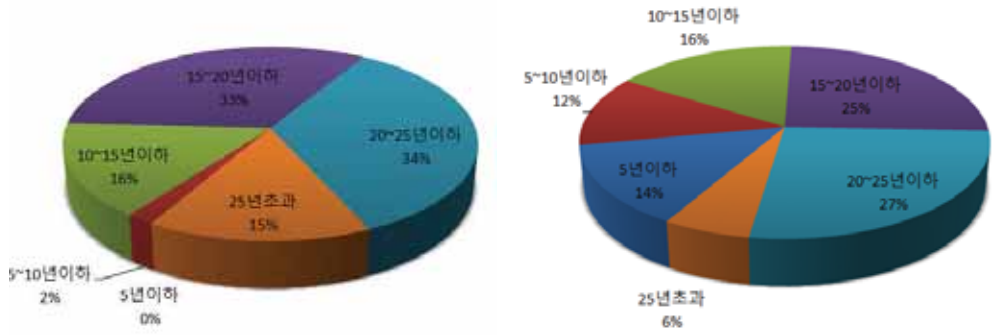
자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

3) 여객선 선형추이 전망

- 운항 중인 여객선의 평균선령은 '06년 20.5년에서 '14년 14.8년으로 5.7년 감소

- '14년 기준 25년이 초과된 여객선은 전체의 6%로 큰 비중을 보이고 있지 않으나, 20~25년 선령의 45척(전체의 27%)이 최대 5년 내에 교체가 이루어져야 하는 것으로 나타남

〈그림 Ⅲ-11〉 운항여객선 선령현황



〈2006년〉 〈2014년〉

◈ 전체 운항 여객선의 33%가 향후 5년내에 교체가 필요한 실정으로 향후 10년까지 중장기적으로 전망할 시 전체 선박의 절반이상이 교체되어야 할 것으로 전망됨

◈ 20~25년 선령의 여객선은 총 45척으로 이중 20척이 차도선으로 최대 5년 내에 선박교체가 필요한 것으로 나타남

◈ 그 외 초쾌속선 8척, 일반선과 카페리 각 4척 등이 향후 5년내에 교체가 필요한 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-16〉 선령 20년 이상 선종별 운항여객선 현황(2014년 기준)

(단위 : 척)

구분	초쾌속선	고속선	일반선	카페리	쾌속선	차도선	쾌속카페리	합계
20~25년	8	3	4	4	3	20	3	45
25년초과	-	1	2	3	3	1	-	10

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

◈ 향후 5년 내 교체가 필요한 선종을 선형별로 살펴보면, 일반선, 차도선은 100~500톤급 선형급에서 25년이 초과된 선박이 1척, 20~25년 선박이 14척으로 향후 5년 내 많은 교체가 일어날 것으로 보임

〈표 Ⅲ-17〉 선종별 선형별 선령검토

(단위 : 척)

구분		20~25년 이하		25년 초과	
		2006	2014	2006	2014
초쾌속선	100톤 이하	-	-	-	-
	100~500톤	16	8	2	-
	500~1,000톤	-	-	-	-
	1,000~5,000톤	1	-	-	-
	5,000톤 초과	-	-	-	-
고속선	100톤 이하	5	2	2	-
	100~500톤	1	1	-	1
	500~1,000톤	-	-	-	-
	1,000~5,000톤	-	-	-	-
	5,000톤 초과	-	-	-	-
일반선	100톤 이하	4	4	2	1
	100~500톤	-	-	-	1
	500~1,000톤	-	-	-	-
	1,000~5,000톤	-	-	-	-
	5,000톤 초과	-	-	-	-
카페리	100톤 이하	-	-	-	-
	100~500톤	-	-	-	-
	500~1,000톤	2	1	1	1
	1,000~5,000톤	2	1	2	-
	5,000톤 초과	1	2	2	2
쾌속선	100톤 이하	-	1	-	-
	100~500톤	2	2	1	3
	500~1,000톤	-	-	-	-
	1,000~5,000톤	-	-	-	-
	5,000톤 초과	-	-	-	-
차도선	100톤 이하	7	6	6	-
	100~500톤	13	14	6	1
	500~1,000톤	1	-	-	-
	1,000~5,000톤	-	-	-	-
	5,000톤 초과	-	-	-	-
쾌속카페리	100톤 이하	-	-	-	-
	100~500톤	-	-	-	-
	500~1,000톤	-	-	-	-
	1,000~5,000톤	-	3	-	-
	5,000톤 초과	-	-	-	-

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

- 그 외에도 초쾌속선, 고속선, 쾌속선 등에서 500톤급 이하의 소형선박 위주로 교체가 필요하며, 카페리선박은 5천 톤급이상의 25년 초과된 노후된 선박 교체가 시급한 것으로 나타남

◆ 지역별로는 25년 초과선박은 포항 3척, 목포, 제주, 부산이 각 2척으로 나타났으며, 20~25년 선박의 경우 목포가 20척으로 전체의 44.4%를 차지하는 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-18〉 지역별 20년 이상 운항여객선 현황(2014년 기준)

(단위 : 척)

	부산	인천	여수	마산	동해	군산	목포	포항	제주	대산	평택	합계
20~25년	1	2	10	7	-	2	20	1	2	-	-	45
25년초과	2	-	-	1	-	-	2	3	2	-	-	10

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

그간 선형별 여객선 추이를 고려할 시, 선박교체 및 신규항로 선박투입 시 기존보다 큰 선박으로 운항하고 있어 향후 이러한 변화에 따른 평균선형의 증가가 예상됨

◆ 연도별로 여객선 선형추이를 살펴보면, 100톤급 이하 선박은 '06년 45척에서 '14년 38척으로 7척 감소한 반면, 500~1,000톤급 이하 선박과 1,000~5,000톤급 이하 선박은 각 4척, 2척, 5,000톤급 초과 선박은 1척으로 '06년에 비해 증가한 것으로 나타남

- '06년 평균선형이 473.6톤급에서 '14년 558.4톤급으로 변화한 것을 고려할 시 선령 노후화에 따른 선박교체 뿐만 아니라 신규항로 개설, 항로변경 등에 따라 투입되는 선박들도 기존보다 큰 선박을 투입하는 것을 알 수 있음

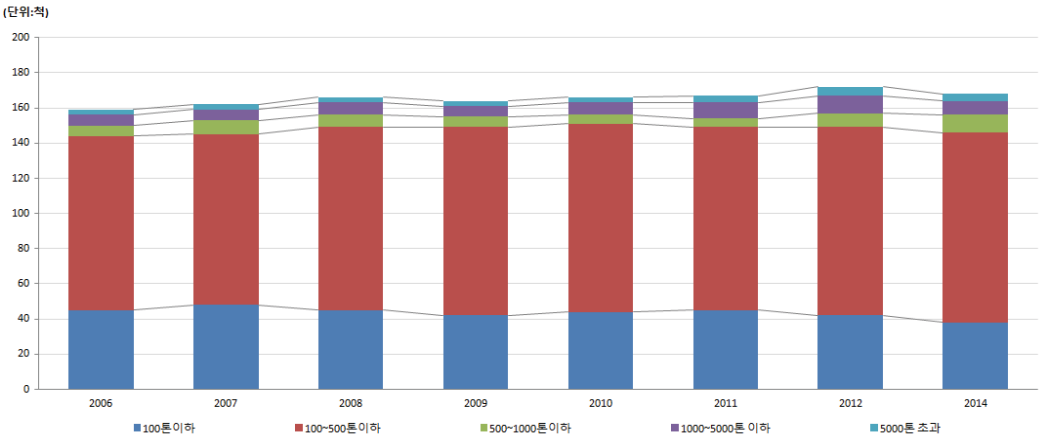
〈표 Ⅲ-19〉 선형별 여객선 등록 추이

(단위 : 척)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014
100톤 이하	45	48	45	42	44	45	42	38
100~500톤	99	97	104	107	107	104	107	108
500~1,000톤	6	8	7	6	5	5	8	10
1000~5,000톤	6	6	7	6	7	9	10	8
5,000톤 초과	3	3	3	3	3	4	5	4

자료 : 연안여객선업체현황 연도별, 한국해운조합, KMI 재작성

〈그림 Ⅲ-12〉 연도별 여객선 선형 추이



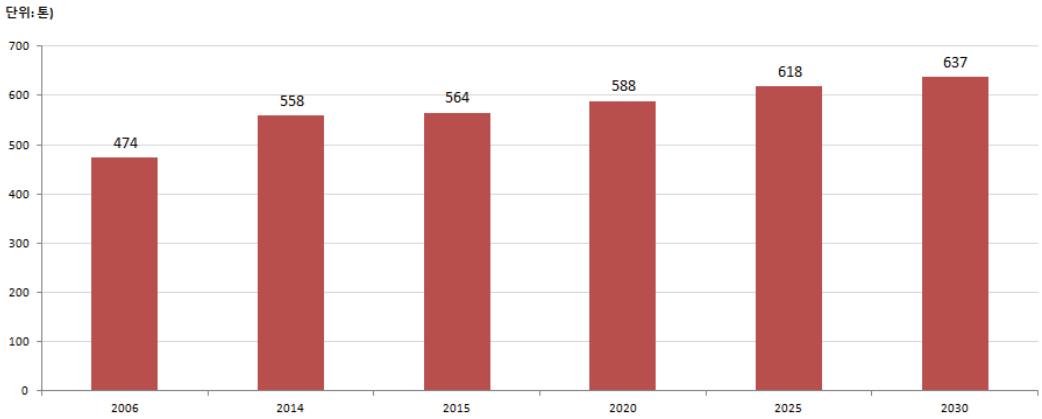
◈ 선령과 선형과의 추이를 고려할 시 2015년 10척, 2020년까지 추가적으로 45척이 교체되게 되며, 주로 500톤 급 이하 선박으로 향후 이러한 교체되는 선박의 선형이 증가하게 될 경우 평균선형은 2015년 564톤, 2020년 588톤으로 예상할 수 있음

◈ 이는 선형별로 5단계로 구분한 등급별에 대하여 선박교체에 따라 다음 등급의 선박으로 교체가 이루어진다고 가정하여 추정함

◈ 즉, 평균선형 증가는 차도선이 운항하고 있는 연안항 등에서 시설적인 부문에서의 개선이 필요한 것을 의미함

◈ 따라서, 기존선박대비 증가하는 선형에 따른 선회장 크기 추가 고려, 접안시설의 확충과 같은 항만시설에 대한 개선이 필요함

〈그림 Ⅲ-13〉 연도별 여객선 평균선형 전망결과



3) 결론

◈ 연안여객선은 ’14년 기준 95개 항로에 168척의 여객선이 운항하고 있으며, 연간 1,400만 명의 여객과 250만 대의 차량을 수송하며 소득 및 여가시간 증대 등에 따라 점차 증가하는 추이를 보이고 있음

- 특히, 제주 간의 이용 여객이 가장 큰 증가세를 보이고 있고 그 외 백령도, 연평도 등이 위치한 서해권도 높은 여객실적을 나타냄
- 이용선박으로는 인근 도서지역으로 운항하는 차도선이 ’14년에 전체 여객의 59.5%인 848만 8천 명으로 가장 많이 이용하는 선종으로 나타냈음. 제주지역 간의 카페리선, 울릉도 쾌속선도 높은 이용율을 보이고 있음

◈ ’14년 세월호 사고로 운항선박의 관리규정(선령제한)이 기존 30년에서 25년으로 5년 단축되어 상당수의 선박들의 교체가 필요한 것으로 나타남

- ’14년 25년 초과된 선박은 10척, 20~25년 선박은 45척으로 향후 5년내 총 55척의 선박이 교체가 필요한 것으로 나타남
- 25년 초과 선박들은 카페리, 쾌속선으로, 선령이 20~25년 선박들의 50% 정도가 차도선임
- 차도선 운영이 많은 지역은 목포, 카페리는 제주도로 타항로 대비 높은 실적증가세를 보이고 있음

◈ 평균 여객선형은 ’06년 474톤에서 ’14년 558톤으로 증가하였으며, 선령에 따라 교체시기를 감안할 시 ’20년에는 588톤, ’30년 637톤 정도로 평균선형이 증가할 것으로 예상됨

- ≫ 이는 여객선이 이용하는 항만시설 또한 원활하고 안전하게 시설이용이 가능토록 개선이 필요하다는 것을 의미함
- ≫ 선형이 커지며 회전반경 증가에 따른 선회장 확보, 접안을 위한 충분한 경사식 물양장 확장 등의 시설개량 및 추가확보가 필요함
- ≫ ’15년 완도항의 경우 노후화에 따른 선박교체로 기존보다 큰 선박이 투입되어 유휴화된 여객부두 1선석을 경사식으로 개량하여 대응토록 한 사례가 있음

◈ 꾸준한 성장세를 보이고 있는 연안의 경우에도 대부분이 20년 이상의 노후선박이 운항되고 있어 향후 5년 내에는 연안운송시장에 큰 변화가 있을 것으로 전망됨

- ≫ 따라서, 연안여객선이 기항하는 무역항 및 연안항에 대한 시설점검 및 그 결과를 토대로 대응방안을 마련함으로써 안전하고 효율적인 이용이 가능토록 지원할 필요가 있음

Ⅳ. 부 록

1. ’15년 12월 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 12월 물동량

'15년 12월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
부산항	27,626,710	1,592,411	638,144	29,857,265
인천항	3,476,445	5,958,418	5,048,547	14,483,410
평택·당진항	775,794	6,435,729	2,697,661	9,909,184
경인항	56,555	4,392	252	61,199
동해·묵호항	12,650	2,394,850	38,154	2,445,654
삼척항	-	561,443	2,058	563,501
속초항	-	87	354	441
옥계항	-	564,947	34,968	599,915
대산항	135,394	1,710,908	5,072,952	6,919,254
보령항	-	1,176,066	8,762	1,184,828
태안항	-	1,247,715	7,228	1,254,943
군산항	68,424	1,498,107	107,886	1,674,417
장항항	-	49,199	178	49,377
목포항	84,866	1,841,255	96,191	2,022,312
완도항	71,017	274,739	937	346,693
여수항	-	31,500	146,511	178,011
광양항	3,336,751	8,945,003	10,208,088	22,489,842
포항항	72,081	5,168,590	28,436	5,269,107
마산항	15,152	1,228,863	142,291	1,386,306
삼천포항	-	803,320	7,384	810,704
옥포항	-	981,203	4,273	985,476
장승포항	-	-	88	88
진해항	-	191,218	2,261	193,479
통영항	-	27,823	5,934	33,757
고현항	-	790,249	5,670	795,919
하동항	-	1,047,909	7,299	1,055,208
울산항	490,339	4,545,047	11,936,049	16,971,435
제주항	43,351	270,616	83,660	397,627
서귀포항	70,749	35,725	1,450	107,924
호산항	-	2,473	492,078	494,551
기타	-	3,315,424	221,617	3,537,041
합계	36,336,278	52,695,229	37,047,361	126,078,868

자료 : SP-IDC

'15년 12월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	410,589	392,933	842,734	10	1,646,266
인천항	110,098	99,083	1,652	730	211,563
평택·당진항	24,518	25,844	127	-	50,489
경인항	1,829	1,689	-	-	3,518
동해·묵호항	520	350	-	-	870
삼척항	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-
옥계항	-	-	-	-	-
대산항	4,233	5,610	-	-	9,843
보령항	-	-	-	-	-
태안항	-	-	-	-	-
군산항	1,685	2,262	790	-	4,737
장항항	-	-	-	-	-
목포항	266	244	-	11,413	11,923
완도항	-	-	-	5,122	5,122
여수항	-	-	-	-	-
광양항	74,892	70,376	63,107	-	208,375
포항항	2,875	2,578	-	-	5,453
마산항	620	689	6	-	1,315
삼천포항	-	-	-	-	-
옥포항	-	-	-	-	-
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	-	138	-	-	138
통영항	-	-	-	-	-
고현항	-	-	-	-	-
하동항	-	-	-	-	-
울산항	14,433	18,544	815	-	33,792
제주항	-	-	-	5,338	5,338
서귀포항	-	-	-	5,120	5,120
호산항	-	-	-	-	-
기타	-	-	-	-	-
합계	646,558	620,340	909,231	27,733	2,203,862

자료 : SP-IDC

'15년 12월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	714,158	334,858	24,505	518,890	1,592,411
인천항	3,276,738	734,812	404	1,946,464	5,958,418
평택·당진항	4,084,291	1,224,621	206,863	919,954	6,435,729
경인항	3,789	168	35	400	4,392
동해·묵호항	467,808	379,402	-	1,547,640	2,394,850
삼척항	31,778	18,300	-	511,365	561,443
속초항	87	-	-	-	87
옥계항	12,608	172,200	-	380,139	564,947
대산항	1,057,691	547,035	-	106,182	1,710,908
보령항	1,168,566	-	-	7,500	1,176,066
태안항	1,231,436	-	-	16,279	1,247,715
군산항	778,823	106,898	435,594	176,792	1,498,107
장항항	21,868	4,000	-	23,331	49,199
목포항	133,125	413,592	-	1,294,538	1,841,255
완도항	1,313	-	-	273,426	274,739
여수항	-	-	-	31,500	31,500
광양항	5,511,918	1,006,219	919,005	1,507,861	8,945,003
포항항	3,852,698	634,859	-	681,033	5,168,590
마산항	148,673	395,367	92,093	592,730	1,228,863
삼천포항	718,371	-	-	84,949	803,320
옥포항	352,928	9,728	-	618,547	981,203
장승포항	-	-	-	-	-
진해항	30,799	16,086	-	144,333	191,218
통영항	8,486	292	-	19,045	27,823
고현항	403,635	9,632	-	376,982	790,249
하동항	1,007,818	-	-	40,091	1,047,909
울산항	1,698,767	2,142,000	103,324	600,956	4,545,047
제주항	2,263	-	-	268,353	270,616
서귀포항	-	-	-	35,725	35,725
호산항	-	-	-	2,473	2,473
기타	-	-	-	3,315,424	3,315,424
합계	26,720,435	8,150,069	1,781,823	16,042,902	52,695,229

자료 : SP-IDC

'15년 12월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

구 분	수입	수출	환적	연안	합계
부산항	15,731	4,748	-	617,665	638,144
인천항	3,490,188	446,323	-	1,112,036	5,048,547
평택·당진항	2,458,914	86,630	-	152,117	2,697,661
경인항	-	-	-	252	252
동해·묵호항	-	-	-	38,154	38,154
삼척항	-	-	-	2,058	2,058
속초항	-	-	-	354	354
옥계항	-	-	-	34,968	34,968
대산항	3,333,046	959,059	-	780,847	5,072,952
보령항	-	-	-	8,762	8,762
태안항	-	-	-	7,228	7,228
군산항	-	5,735	1,946	100,205	107,886
장항항	-	-	-	178	178
목포항	-	-	-	96,191	96,191
완도항	-	-	-	937	937
여수항	-	-	-	146,511	146,511
광양항	6,118,064	2,769,936	205,699	1,114,389	10,208,088
포항항	-	-	-	28,436	28,436
마산항	-	9	-	142,282	142,291
삼천포항	-	-	-	7,384	7,384
옥포항	-	-	-	4,273	4,273
장승포항	-	-	-	88	88
진해항	-	-	-	2,261	2,261
통영항	-	11	-	5,923	5,934
고현항	-	-	-	5,670	5,670
하동항	-	-	-	7,299	7,299
울산항	7,323,034	3,403,269	-	1,209,746	11,936,049
제주항	-	-	-	83,660	83,660
서귀포항	-	-	-	1,450	1,450
호산항	489,305	-	-	2,773	492,078
기타	-	-	-	221,617	221,617
합계	23,228,282	7,675,720	207,645	5,935,714	37,047,361

자료 : SP-IDC

'15년 12월 항만별 품목별 물동량

(단위 : 톤, TEU)

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
부산항	46,833	178,723	56	169,184	42,771	-	420,106	35,258
인천항	262,056	239,925	1,446,754	1,550,828	283,034	19,741	434,927	147,177
평택·당진항	149,267	38,801	984,208	148,924	15,960	1,596,474	1,066,444	72,098
경인항	-	-	-	-	1,880	-	400	1,909
동해·묵호항	-	879,304	297,000	-	2,732	37,111	-	-
삼척항	-	518,593	-	-	-	-	-	-
속초항	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계항	-	504,524	-	-	-	-	-	-
대산항	-	-	959,391	-	-	-	4,811	-
보령항	-	-	1,168,566	-	-	-	-	-
태안항	-	-	1,231,436	-	-	-	-	-
군산항	23,689	60,201	-	77,840	146,709	-	82,291	8,029
장항항	-	13,521	-	-	2,226	-	-	-
목포항	-	74,493	21,000	102,412	7,977	-	565,021	-
완도항	-	-	-	-	-	-	-	-
여수항	-	-	-	31,500	-	-	-	-
광양항	-	391,802	2,333,573	56,931	5,300	2,118,789	1,296,354	3,233
포항항	-	106,202	1,255,664	34,500	-	2,149,767	1,161,008	23,249
마산항	-	225,177	-	147,568	20,382	-	353,721	5,408
삼천포항	-	-	715,752	25,530	-	-	14,790	-
옥포항	-	-	-	-	-	-	979,676	-
장승포항	-	-	-	-	-	-	-	-
진해항	-	-	-	132,778	86	-	9,810	1,000
통영항	-	-	-	2,520	-	-	16,264	-
고현항	-	-	-	30,924	-	-	757,013	-
하동항	-	-	1,007,818	-	-	-	6,889	-
울산항	28,017	162,184	141,701	121,874	76,056	-	234,290	5,580
제주항	-	31,818	-	50,490	-	-	102,775	600
서귀포항	-	-	-	21,550	-	-	-	500
호산항	-	-	-	-	-	-	2,473	-
기타	-	53,847	-	2,608,082	-	9,147	303,571	2,539
합계	509,862	3,479,115	11,562,919	5,313,435	605,113	5,931,029	7,812,634	306,580

자료 : SP-IDC

'15년 12월 항만별 품목별 물동량(계속)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계
						RT	TEU	
부산항	280,655	389,597	638,144	10,676	18,552	27,626,710	1,646,266	29,857,265
인천항	477,624	649,237	5,048,547	267,061	180,054	3,476,445	211,563	14,483,410
평택·당진항	1,366,812	381,483	2,697,661	580,939	34,319	775,794	50,489	9,909,184
경인항	-	203	252	-	-	56,555	3,518	61,199
동해·묵호항	266	13,682	38,154	1,160,453	4,302	12,650	870	2,445,654
삼척항	-	-	2,058	42,850	-	-	-	563,501
속초항	-	87	354	-	-	-	-	441
옥계항	-	-	34,968	60,423	-	-	-	599,915
대산항	-	12,348	5,072,952	10,351	724,007	135,394	9,843	6,919,254
보령항	-	-	8,762	7,500	-	-	-	1,184,828
태안항	-	-	7,228	16,279	-	-	-	1,254,943
군산항	514,841	405,500	107,886	161,859	17,148	68,424	4,737	1,674,417
장항항	-	19,600	178	13,852	-	-	-	49,377
목포항	953,377	23,957	96,191	86,447	6,571	84,866	11,923	2,022,312
완도항	273,426	1,313	937	-	-	71,017	5,122	346,693
여수항	-	-	146,511	-	-	-	-	178,011
광양항	888,034	65,960	10,208,088	1,441,680	343,347	3,336,751	208,375	22,489,842
포항항	12,276	17,045	28,436	404,022	4,857	72,081	5,453	5,269,107
마산항	251,911	224,546	142,291	150	-	15,152	1,315	1,386,306
삼천포항	-	-	7,384	47,248	-	-	-	810,704
옥포항	1,511	16	4,273	-	-	-	-	985,476
장승포항	-	-	88	-	-	-	-	88
진해항	7,532	13,090	2,261	26,922	-	-	138	193,479
통영항	-	9,039	5,934	-	-	-	-	33,757
고현항	-	1,376	5,670	-	936	-	-	795,919
하동항	-	-	7,299	33,202	-	-	-	1,055,208
울산항	1,021,013	621,733	11,936,049	464,669	1,667,930	490,339	33,792	16,971,435
제주항	18,400	40,512	83,660	2,263	23,758	43,351	5,338	397,627
서귀포항	-	-	1,450	6,915	6,760	70,749	5,120	107,924
호산항	-	-	492,078	-	-	-	-	494,551
기타	90,985	141,676	221,617	25,439	80,138	-	-	3,537,041
합계	6,158,663	3,032,000	37,047,361	4,871,200	3,112,679	36,336,278	2,203,862	126,078,868

자료 : SP-IDC

2 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2014년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

2013년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

3 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2014년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

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

자료 : SP-IDC

2013년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

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

자료 : SP-IDC

2012년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

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

자료 : SP-IDC

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·묵호항	2	-	-	393,177	393,179
삼척항	-	-	-	20,123	20,123
속초항	-	-	-	6,081	6,081
옥계항	-	-	-	448,461	448,461
대산항	34,275,995	7,470,784	-	8,019,358	49,766,137
보령항	-	-	-	58,026	58,026
태안항	-	-	-	92,476	92,476
군산항	28,166	18,047	21,799	1,256,309	1,324,321
장항항	-	-	-	3,786	3,786
목포항	-	-	-	943,900	943,900
완도항	-	-	-	13,757	13,757
여수항	-	-	101,634	1,006,214	1,107,848
광양항	59,084,058	22,580,550	12,329,091	11,019,566	105,013,265
포항항	-	2,389	-	557,515	559,904
마산항	-	-	-	1,301,586	1,301,586
삼천포항	-	-	-	86,571	86,571
옥포항	-	-	-	66,098	66,098
장승포항	-	-	-	2,983	2,983
진해항	-	-	-	24,518	24,518
통영항	-	82	-	60,132	60,214
고현항	-	-	-	83,669	83,669
하동항	-	-	-	75,504	75,504
울산항	80,547,602	39,099,377	708,284	14,300,844	134,656,107
제주항	-	-	-	761,881	761,881
서귀포항	-	-	-	15,900	15,900
호산항	2,874,827	-	-	5,379	2,880,206
기타항	-	-	-	3,501,864	3,501,864

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC

2013년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

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

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외
자료 : SP-IDC

2012년 항만별 유류물동량

(단위 : 톤)

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

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외
자료 : SP-IDC

6 세계 컨테이너 항만 처리실적

세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('12~'14)

(단위 : 만TEU, %)

순위	항만명	물동량						비고(순위)		
'14		'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.lloydslist.com, KMI 작성

세계 100대항만 컨테이너 물동량 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	ShahidRajaee	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	Maarsaxlokk	287	87	Chittagong	162
20	LongBeach	682	54	Dongguan/Humen	284	88	Chennai	155
21	LaemChabang	658	55	Nanjing	276	89	Bangkok	154
22	TanjungPriok	650	56	Nagoya	274	90	Taichung	151
23	HoChiMinhCity	639	57	Mundra	272	91	Mersin	150
24	Bremen/Bremerhaven	578	58	Durban	267	92	Montreal	140
25	NewYork/NewJersey	577	59	Kobe	262	93	Freeport	140
26	Yingkou	561	60	Melbourne	255	94	Zhongshan	136
27	Lianyungang	501	61	LeHavre	255	95	Haikou	135
28	Colombo	491	62	Osaka	244	96	LaSpezia	130
29	Tokyo	489	63	Rizhao	242	97	Shantou	130
30	Algeciras	455	64	Oakland	239	98	Penang	126
31	JawaharlalNehru	445	65	Virginia	239	99	Ashdod	125
32	Valencia	444	66	Cartagena	239	100	Beirut	121
33	Jeddah	426	67	St.Petersburg	237			
34	Felixstowe	410	68	Yantai	236			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

세계 100대항만 컨테이너 물동량 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	Maarsaxlokk	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 100대항만 컨테이너 물동량 처리실적 (2012)

(단위 : 만TEU)

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

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성

2016 Monthly Port & Industry

월간 항만과 산업

발행 2016년 1월 29일

편집 겸 발행인 김성귀

발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 수요예측센터
49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동)
전화 051)797-4800 팩스 051)797-4810
http://www.kmi.re.kr

편집인쇄 ㈜디자인월드
전화 051)916-1533

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

PDAC 항만수요예측센터
Port Demand Analysis Center

부산광역시 영도구 해양로301번길26 (동삼동)
Tel : 051-797-4800 Fax : 051-797-4810

이 자료는 한국해양수산개발원 www.kmi.re.kr에서 보실 수 있습니다.