

2017 11

MONTHLY PORT & INDUSTRY

항만과 산업

통 계 (국내) '17년 10월 국내 총 컨테이너물동량 전년동기대비 0.1% 증가
(국외) '17년 10월 중국 컨테이너 물동량(홍콩포함) 전년동기대비 9.1% 증가

포 커 스 1. 무역원활화협정과 무역협정체결의 해상물동량 증대효과
2. 부산항 환적물동량 현황 및 OD분석

항만동향 (국내) 울산항, IMO 선박배출연료규제 및 정부 친환경 정책 기조에 따른 급유선박 인센티브 확대
(국외) 유로존 '17년 경제성장률 2.2%로 '07년 이후 최대치 기록 전망

산업동향 (국내) 탄소배출권 가격 상승으로 인한 시멘트 업계 비용 부담 가중
(국외) '17년 10월 세계 조강생산량, 전년대비 5.6% 증가한 1억 4,129만 톤 기록

집필 내역

연구책임자

- 하 태 영(항만수요예측센터장)

연구진

- 조 소 희(항만수요예측센터 전문연구원)
- 이 수 영(항만수요예측센터 연구원)
- 최 건 우(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 항만물동량	3
2. 국외 월간통계	24
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	24
2) 중국	27
3) 아시아	28
4) 유럽	32
5) 미주	33
6) 오세아니아	34
 II. 항만 및 산업동향	37
1. 국내 항만 및 산업동향	39
1) 부산항	39
2) 인천항	40
3) 여수, 광양항	41
4) 울산항	41
5) 평택·당진항	43
6) 대산항	44
7) 포항항	45
8) 동해·묵호항	46
9) 군산항	47
10) 목포항	47
11) 마산항	48
2. 국외 항만 및 산업동향	49
1) 중국	49
2) 아시아	50

CONTENTS

3) 유럽	52
4) 미주	53
5) 아프리카	54
6) 오세아니아	55
3. 품목별 동향	56
1) 컨테이너	56
2) 양곡	57
3) 시멘트	58
4) 석탄	59
5) 목재	60
6) 모래	61
7) 철광석	62
8) 철재	62
9) 고철	64
10) 자동차	65
11) 기타광석	67
12) 화학공업생산물	67
13) 잡화	68
14) 유류	69

Ⅲ. 항만포커스 71

1. 무역원활화협정과 무역협정체결의 해상물동량 증대효과-세계 59개 국가와 아시아 역내국을 중심으로-	73
1) 서론	73
2) 무역원활화협정 개요	74
3) 세계 및 아시아 국가 교역현황	76



CONTENTS

5) 물류효율성과 무역협정체결의 교역효과 분석	79
6) 결론 및 시사점	83
2. 부산항 환적물동량 현황 및 OD분석	85
1) 개요	85
2) 부산항의 유형별 컨테이너 물동량 현황	86
3) 부산항 환적 컨테이너 지역별 기종점 분석	87
4) 부산항 환적 컨테이너 국가별 기종점 분석	89
5) 부산항 컨테이너 전용부두의 타부두환적 현황분석	93
5) 시사점	96
IV. 부 록	99
1. '17년 10월 물동량	101
2. '17년 10월 누적 물동량	107
3. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	113
4. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	116
5. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	119
6. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	122
7. 세계 컨테이너 항만 처리실적	125
8. 세계 주요항만 총물동량 처리실적	129

CONTENTS

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 10월 총물동량	3
〈표 I-2〉 컨테이너 물동량 월별추이	4
〈표 I-3〉 국내 항만별 10월 벌크 물동량(유류제외)	6
〈표 I-4〉 국내 항만별 10월 유류 물동량	7
〈표 I-5〉 국내 품목별 10월 물동량	8
〈표 I-6〉 2017년 10월 항만별 물동량 동향	22
〈표 I-7〉 2017년 10월 품목별 물동량 동향	23
〈표 I-8〉 해외 항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	26
〈표 I-9〉 중국 주요 연해항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	27
〈표 I-10〉 중국 내하항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	28
〈표 I-11〉 싱가포르항 2017년 9월 물동량 현황	29
〈표 I-11〉 일본 도쿄항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	30
〈표 I-12〉 이란 항만의 2017년 9월 물동량 현황	30
〈표 I-13〉 인도 주요 12개 항만의 2017년 4~9월 물동량 현황	31
〈표 I-14〉 그단스크항 2017년 9월 물동량 현황	32
〈표 I-15〉 바르셀로나항 2017년 9월 물동량 현황	33
〈표 I-16〉 LA/LB항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	33
〈표 I-17〉 산투스항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	34
〈표 I-18〉 시드니항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황	35
〈표 II-1〉 평택·당진항 2017년 10월 카페리 여객 및 화물 수송실적	44
〈표 II-2〉 대외 무역액 추이	56
〈표 II-3〉 '17년 10월 세계 조강생산량	63
〈표 II-4〉 '17년 10월 품목별 철강재 수출	64
〈표 III-1〉 무역원활화의 정의	75
〈표 III-2〉 세계 59개국과 아시아 16개국의 교역현황	77
〈표 III-3〉 세계 59개국 교역 분석결과	80
〈표 III-4〉 아시아 역내국(16개) 교역 분석결과	82



CONTENTS

〈표 III-5〉 부산항 유형별 컨테이너 물동량	86
〈표 III-6〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 기종점 지역 물동량	88
〈표 III-7〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 기종점 지역 비중	88
〈표 III-8〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 기점국가 물동량	90
〈표 III-9〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 종점국가 물동량	91
〈표 III-11〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 입출항 부두 물동량 및 비중	94
〈표 III-12〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 입출항 부두 물동량	94
〈표 III-13〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 입출항 부두 비중	95
〈표 III-14〉 2017년 1~10월 월별 부산항 북항/신항 간 컨테이너 환적 실적	95

CONTENTS

〈그림 I-1〉 국내 주요 항만의 10월 누적 총물동량	3
〈그림 I-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이	4
〈그림 I-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향	5
〈그림 I-4〉 국내 항만별 10월 누적 벌크 물동량(유류제외)	6
〈그림 I-5〉 국내 항만별 10월 누적 유류 물동량	7
〈그림 I-6〉 국내 품목별 10월 누적 물동량	8
〈그림 I-7〉 양곡 물동량 월별 동향	9
〈그림 I-8〉 시멘트 물동량 월별 동향	10
〈그림 I-9〉 석탄 물동량 월별 동향	11
〈그림 I-10〉 목재 물동량 월별 동향	12
〈그림 I-11〉 모래 물동량 월별 동향	13
〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향	14
〈그림 I-13〉 철재 물동량 월별 동향	15
〈그림 I-14〉 고철 물동량 월별 동향	16
〈그림 I-15〉 자동차 물동량 월별 동향	17
〈그림 I-16〉 기타광석 물동량 월별 동향	18
〈그림 I-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향	19
〈그림 I-18〉 잡화 물동량 월별 동향	20
〈그림 I-19〉 유류 물동량 월별 동향	21
〈그림 I-20〉 세계 주요 항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 누적 동향	24
〈그림 I-21〉 중국 주요 항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 누적 동향	25
〈그림 I-22〉 싱가포르항 3분기 누적 컨테이너물동량('11년~17년)	29
〈그림 II-1〉 예멘 내전 세력지도	52
〈그림 III-1〉 세계 및 아시아 역내 국가 교역현황	76
〈그림 III-2〉 세계 국가 '컨' 해상교역비중 변화	78
〈그림 III-3〉 아시아 국가 '컨' 해상교역비중 변화	78
〈그림 III-4〉 부산항 유형별 물동량	86



CONTENTS

〈그림 Ⅲ-5〉 2017년 1~10월 부산항 주요 기점·종점국가 환적 컨테이너 물동량	89
〈그림 Ⅲ-6〉 2017년 1~10월 부산항 주요 기점 국가 환적 컨테이너 비중 및 물동량 ·	90
〈그림 Ⅲ-7〉 2017년 1~10월 부산항 주요 종점 국가 환적 컨테이너 비중 및 물동량 ·	91
〈그림 Ⅲ-8〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 주요 기종점 비중	92

I. 월간통계

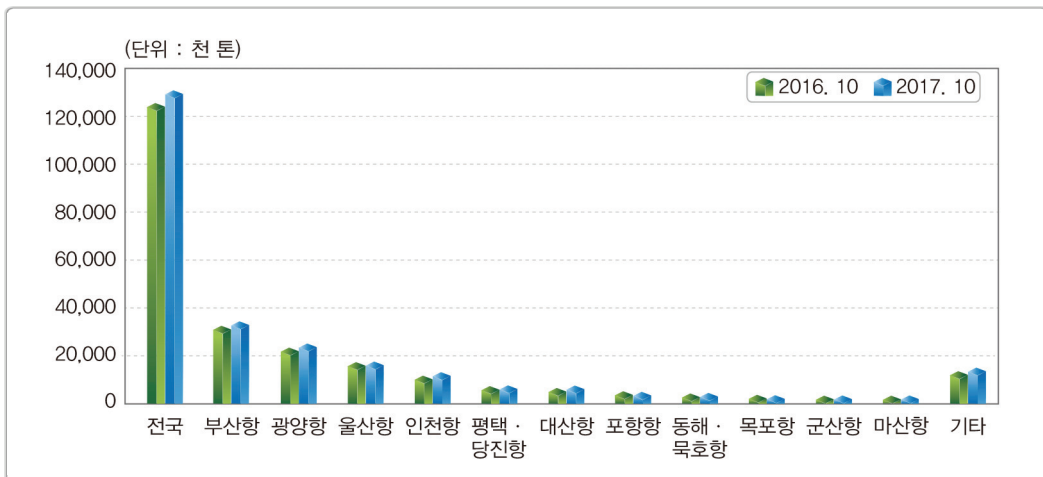
1. 국내 항만물동량
2. 국외 월간통계





1. 국내 항만물동량

〈그림 1-1〉 국내 주요 항만의 10월 누적 총물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 1-1〉 국내 주요 항만의 10월 총물동량

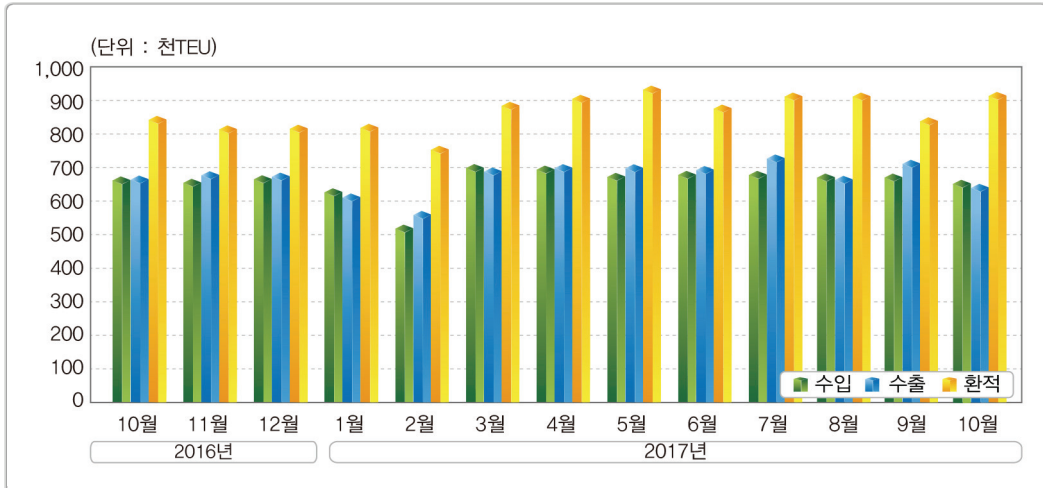
(단위: 천 톤, %)

구분	2016		2017			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
전국	132,050	1,250,902	124,572	122,666	1,303,803	-1.5	-7.1	4.2
부산	31,736	302,361	31,230	31,399	333,882	0.5	-1.1	10.4
광양	25,757	234,735	22,462	22,224	240,403	-1.1	-13.7	2.4
울산	17,077	166,048	17,109	15,944	167,427	-6.8	-6.6	0.8
인천	13,752	132,052	13,240	12,543	136,667	-5.3	-8.8	3.5
평택·당진	10,276	92,629	9,089	9,472	92,919	4.2	-7.8	0.3
대산	7,765	70,390	6,462	7,822	74,337	21.1	0.7	5.6
포항	5,484	51,759	5,122	5,101	48,279	-0.4	-7.0	-6.7
동해·목호	2,804	26,047	2,762	2,285	27,284	-17.3	-18.5	4.8
목포	1,797	19,008	2,090	1,669	19,750	-20.2	-7.1	3.9
군산	1,473	16,520	1,610	1,655	15,154	2.8	12.3	-8.3
마산	1,216	12,788	1,084	868	10,935	-20.0	-28.7	-14.5
기타	12,912	126,567	12,313	11,685	136,768	-5.1	-9.5	8.1

주: 당해 월 물동량 누적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 1-2〉 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : SP-IDC, KMI 작성

- '17년 10월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 0.1% 증가, 전월대비 2.1% 감소한 223만 3천TEU 처리
- ◇ 수입 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.0%, 수출 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 6.1% 감소하였지만 환적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.9% 증가함
- ◇ 연안 컨테이너 물동량은 전년동기대비 10.8% 감소

〈표 1-2〉 컨테이너 물동량 월별추이

(단위 : 천TEU)

구분	2016			2017									
	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월
합계	2,231	2,209	2,223	2,130	1,986	2,339	2,361	2,364	2,307	2,358	2,292	2,280	2,233
수입	675	668	679	621	532	713	707	686	692	686	678	690	662
수출	678	690	687	603	572	703	712	712	707	732	677	711	637
환적	856	828	830	878	767	900	920	947	890	922	917	858	916
연안	21	23	28	28	115	24	22	19	18	18	20	21	19

자료 : SP-IDC, KMI 작성



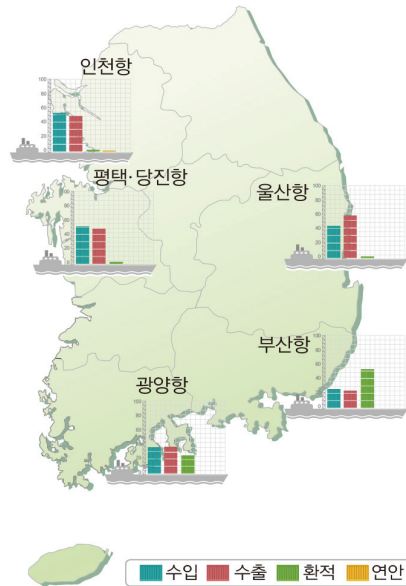
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	2,231	21,573	2,233	22,732	0.1	5.4
부산	1,650	16,195	1,667	17,014	1.0	5.1
인천	251	2,164	248	2,498	-1.5	15.4
광양	186	1,898	185	1,841	-0.6	-3.0
평택·당진	57	507	49	527	-13.1	3.9
울산	39	342	39	383	0.8	11.9

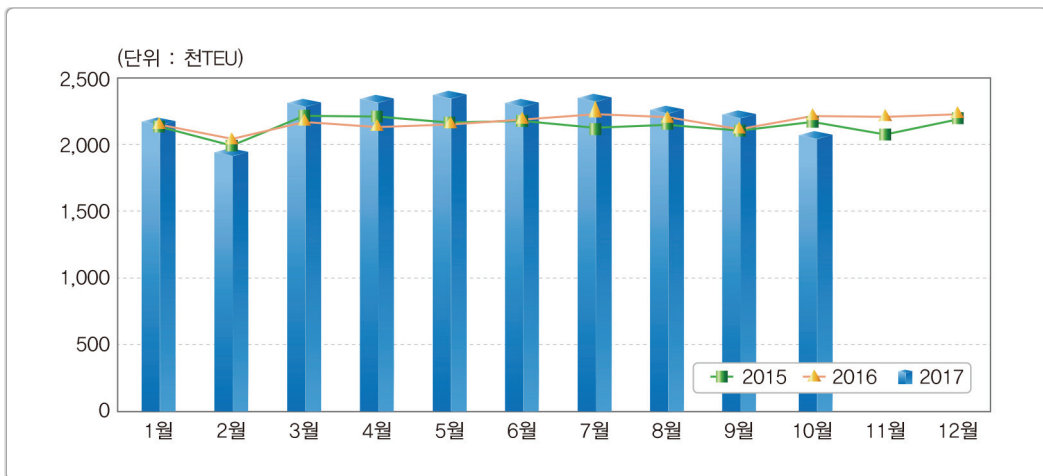
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 1-3〉 컨테이너 물동량 월별 동향

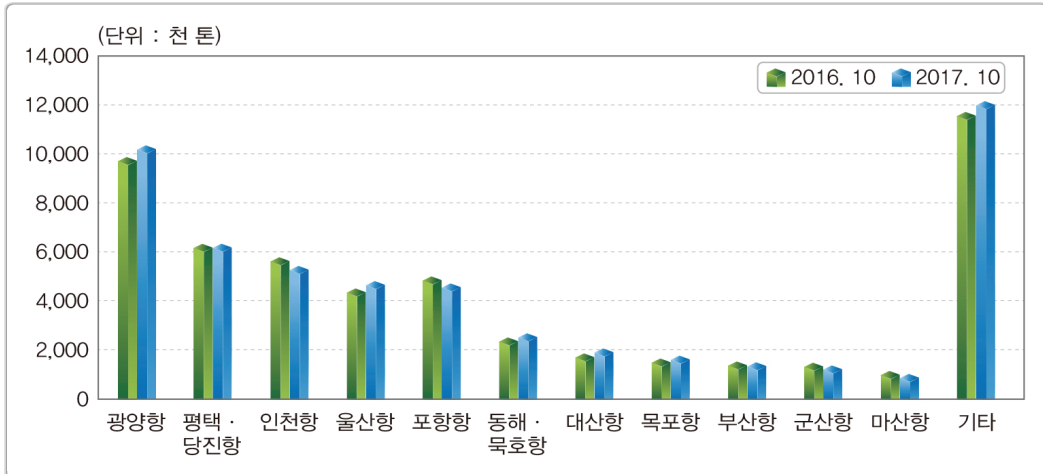


자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '17년 10월 대외무역 수출입액 각각 전년대비 7.1%(수출), 7.9%(수입) 증가
- '17년 유로존 경제성장률은 2.2%로 '07년 이후 최대치 기록 전망

〈그림 1-4〉 국내 항만별 10월 누적 벌크 물동량(유류제외)



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 1-3〉 국내 항만별 10월 벌크 물동량(유류제외)

(단위: 천 톤, %)

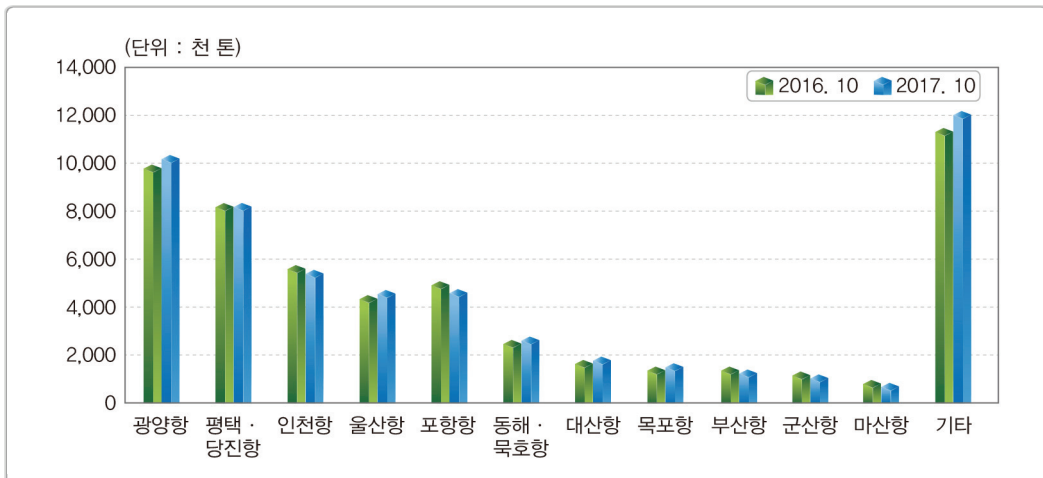
구 분	2016		2017			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
전국	55,783	529,357	52,249	46,778	532,780	-10.5	-16.1	0.6
광양	11,225	98,768	9,811	8,052	102,131	-17.9	-28.3	3.4
평택·당진	6,882	61,732	6,581	6,433	61,778	-2.3	-6.5	0.1
인천	5,945	56,346	5,283	4,456	54,188	-15.7	-25.1	-3.8
울산	4,586	44,371	4,841	4,368	47,152	-9.8	-4.8	6.3
포항	5,319	50,395	4,935	4,933	46,820	-0.1	-7.3	-7.1
동해·목호	2,741	25,606	2,606	2,248	26,292	-13.7	-18.0	2.7
대산	1,846	18,104	1,757	1,731	18,698	-1.5	-6.2	3.3
목포	1,589	17,080	1,931	1,515	17,917	-21.5	-4.7	4.9
부산	1,571	15,260	1,421	1,148	15,075	-19.2	-26.9	-1.2
군산	1,283	14,855	1,426	1,473	13,402	3.3	14.8	-9.8
마산	1,062	11,330	937	724	9,433	-22.7	-31.8	-16.7
기타	11,734	115,510	10,719	9,697	119,895	-9.5	-17.4	3.8

주 : 누적 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성



〈그림 1-5〉 국내 항만별 10월 누적 유류 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 1-4〉 국내 항만별 10월 유류 물동량

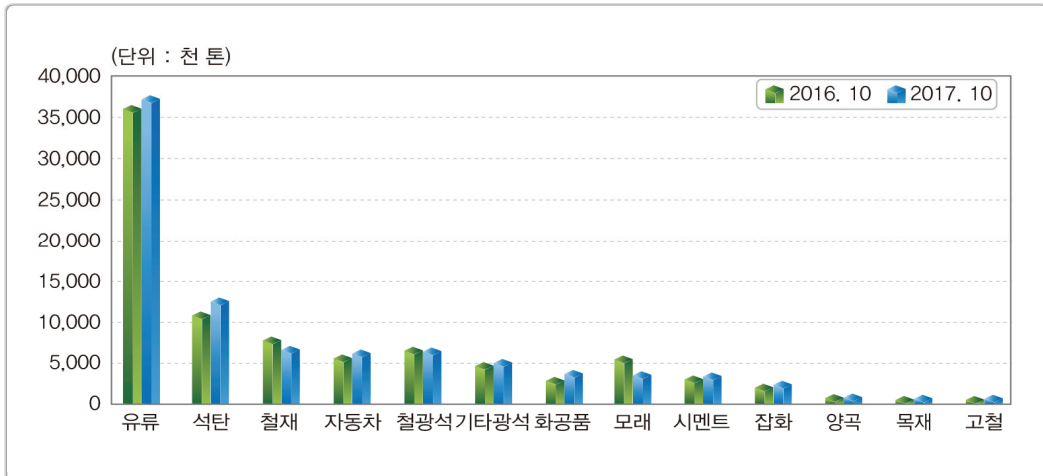
(단위: 천 톤, %)

구 분	2016		2017			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
전국	37,772	358,151	33,964	37,437	371,430	10.2	-0.9	3.7
울산	12,001	117,107	11,762	11,070	115,384	-5.9	-7.8	-1.5
광양	11,519	105,880	9,365	11,115	107,685	18.7	-3.5	1.7
대산	5,773	50,966	4,607	5,950	54,323	29.2	3.1	6.6
인천	3,840	41,434	3,990	4,233	44,716	6.1	10.3	7.9
평택·당진	2,542	23,171	1,738	2,295	23,434	32.1	-9.7	1.1
부산	623	6,224	542	527	5,857	-2.8	-15.5	-5.9
마산	138	1,289	129	128	1,335	-0.3	-7.0	3.6
목포	108	1,000	94	100	1,037	6.6	-7.3	3.6
동해·목호	61	398	154	36	975	-76.3	-40.0	144.9
군산	94	957	92	86	897	-6.0	-8.6	-6.3
포항	32	277	23	33	224	45.9	3.5	-19.0
기타	1,041	9,449	1,470	1,862	15,564	26.7	78.9	64.7

주 : 누적 물동량 실적 순 정렬

자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈그림 1-6〉 국내 품목별 10월 누적 물동량



자료 : SP-IDC, KMI 작성

〈표 1-5〉 국내 품목별 10월 물동량

(단위: 천 톤, %)

구 분	2016		2017			전월 대비	전년대비	
	10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
합계	93,555	887,507	86,213	84,214	904,210	-2.3	-10.0	1.9
양곡	916	7,861	824	849	8,212	3.1	-7.3	4.5
시멘트	3,614	32,297	3,499	3,339	35,991	-4.6	-7.6	11.4
석탄	12,267	109,501	12,634	12,260	123,695	-3.0	-0.1	13.0
목재	449	5,702	516	463	5,873	-10.2	3.2	3.0
모래	5,727	53,555	2,511	1,062	36,580	-57.7	-81.5	-31.7
철광석	6,965	64,773	6,829	6,111	63,929	-10.5	-12.3	-1.3
철재	7,682	78,350	6,431	4,965	67,524	-22.8	-35.4	-13.8
고철	496	4,992	561	549	5,276	-2.1	10.7	5.7
자동차	5,707	59,135	6,744	5,761	64,754	-14.6	0.9	9.5
잡화	2,945	27,977	2,677	2,570	29,726	-4.0	-12.7	6.3
유류	37,772	358,151	33,964	37,437	371,430	10.2	-0.9	3.7
기타광석	5,180	49,495	5,097	4,886	50,653	-4.1	-5.7	2.3
화공품	3,837	35,718	3,927	3,964	40,568	1.0	3.3	13.6

자료 : SP-IDC, KMI 작성



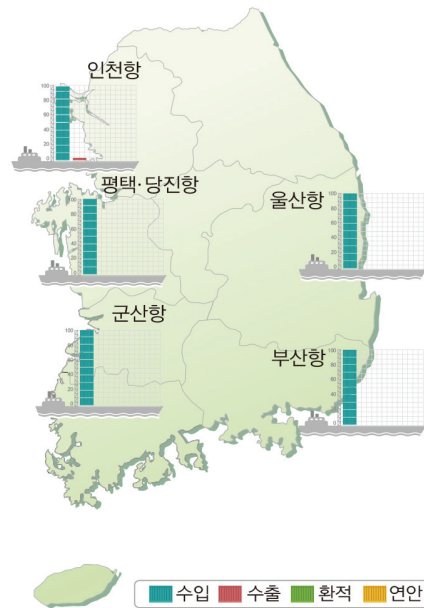
양곡

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	916	7,859	849	8,212	-7.3	4.5
인천	343	3,533	281	3,540	-18.3	0.2
평택·당진	284	1,789	272	1,771	-4.4	-1.0
부산	107	1,022	122	1,099	14.1	7.6
울산	85	559	99	729	15.5	30.3
군산	50	633	57	705	13.3	11.4

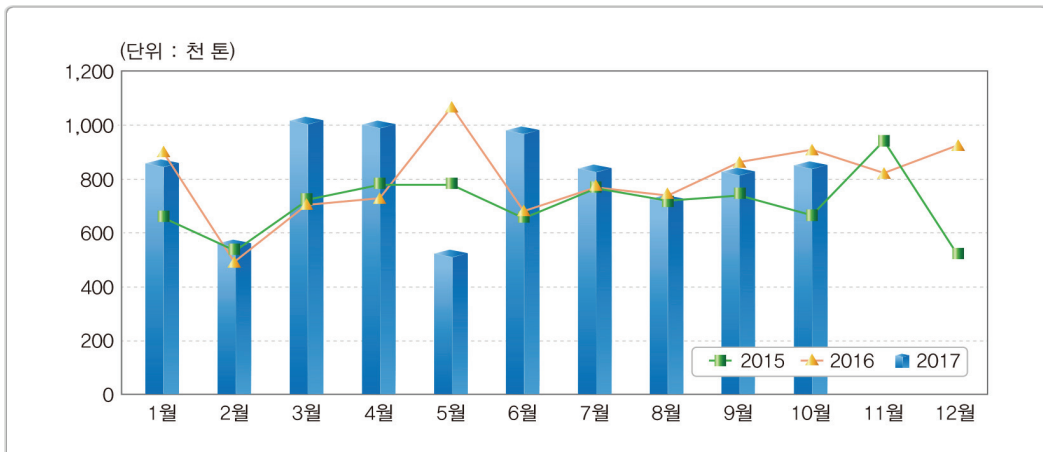
주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

<그림 1-7> 양곡 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '17년 11월 곡물 선물가격지수 전월대비 0.5% 하락한 186.0 기록
- '18년 1/4분기 선물가격 전망치는 전 분기 대비 1.4% 상승한 189.7 전망



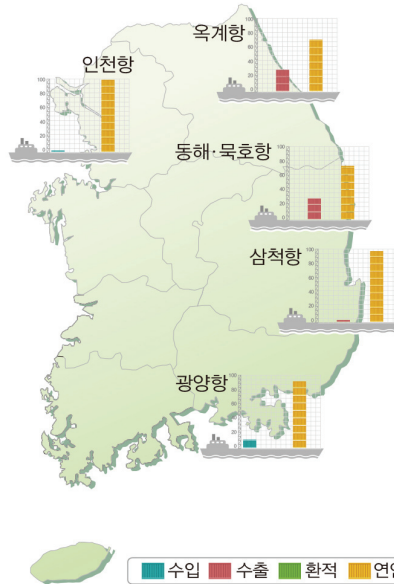
시멘트

(단위: 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	3,614	32,297	3,339	35,991	-7.6	11.4
동해·목호	862	8,323	795	8,273	-7.8	-0.6
삼척	632	5,080	504	5,771	-20.3	13.6
옥계	420	3,762	466	4,507	11.1	19.8
인천	393	2,731	356	3,467	-9.4	26.9
광양	261	3,014	264	2,989	1.1	-0.8

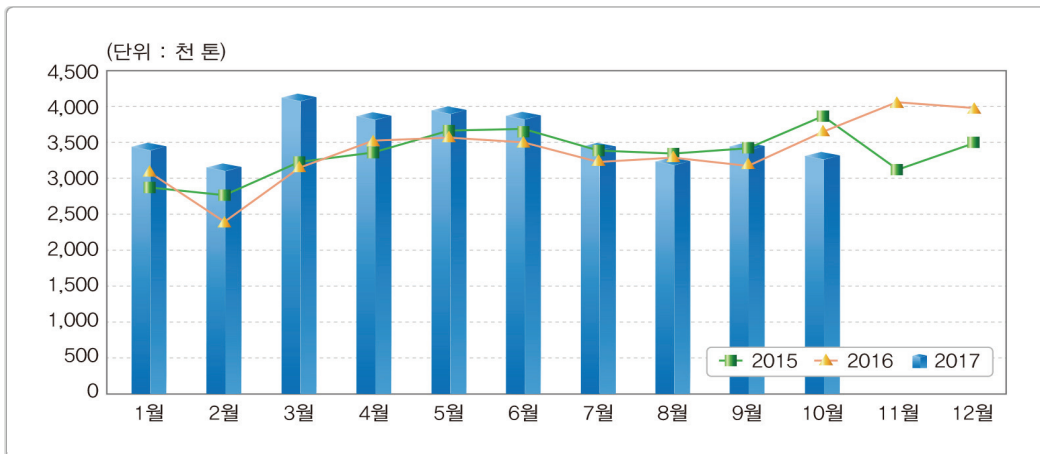
주: 상위 5개 항만

자료: SP-IDC, KMI 작성



주: 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 1-8〉 시멘트 물동량 월별 동향



자료: SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 시멘트 업계, 최근 탄소배출권 가격 상승에 따른 비용부담 급증으로 적자 전환 우려



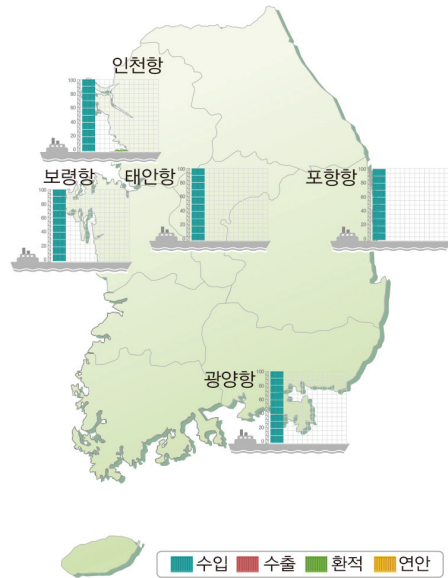
석탄

(단위: 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	12,267	109,501	12,260	123,695	-0.1	13.0
광양	2,380	21,323	1,821	22,393	-23.5	5.0
보령	1,129	9,748	1,707	14,084	51.2	44.5
인천	1,408	12,653	1,439	13,573	2.1	7.3
태안	792	10,311	1,449	13,352	83.0	29.5
포항	1,455	12,031	1,180	11,748	-18.9	-2.4

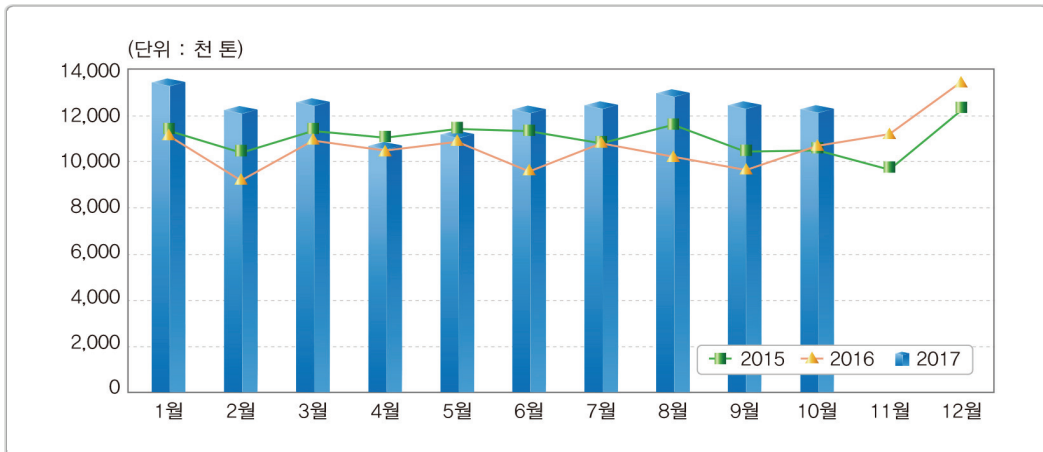
주: 상위 5개 항만(수입이 전체 99% 이상임)

자료: SP-IDC, KMI 작성



주: 값은 부문별 비중을 의미함

<그림 1-9> 석탄 물동량 월별 동향



자료: SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 중국, 대기오염 방지를 위한 석탄 난방기구 판매 및 사용 금지 조치 발표
- 베이징, 텐진 등 수도권 인근 26개 지역을 대상으로 함



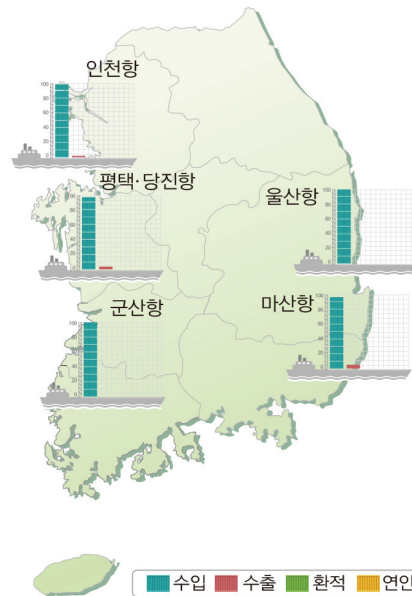
목재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	449	5,702	463	5,873	3.2	3.0
인천	158	1,969	141	1,812	-10.7	-8.0
군산	153	1,405	136	1,695	-11.3	20.6
울산	77	1,190	123	1,134	58.9	-4.8
마산	20	232	20	269	3.5	16.3
평택·당진	21	401	6	208	-69.3	-48.1

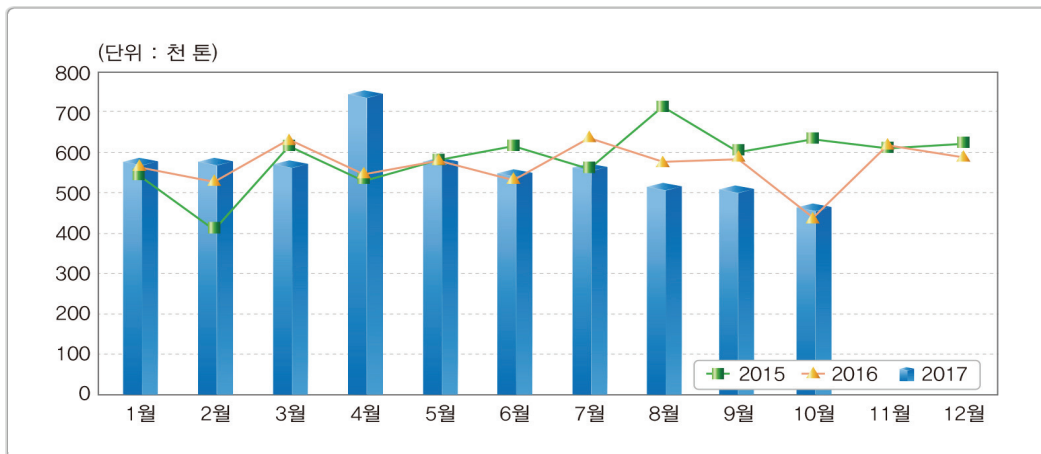
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

<그림 1-10> 목재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 잘못된 정보와 신재생에너지의 모호한 개념으로 우드펠릿에 대한 혼란이 가중되고 있음



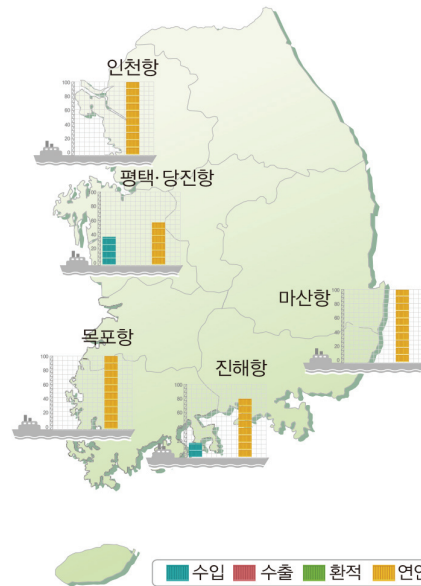
모래

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	5,727	53,555	1,062	36,580	-81.5	-31.7
인천	1,621	15,070	391	11,751	-75.9	-22.0
진해	264	2,055	60	1,081	-77.4	-47.4
목포	55	719	4	864	-92.4	20.2
마산	155	1,898	30	835	-80.4	-56.0
평택·당진	90	1,130	23	833	-74.2	-26.3

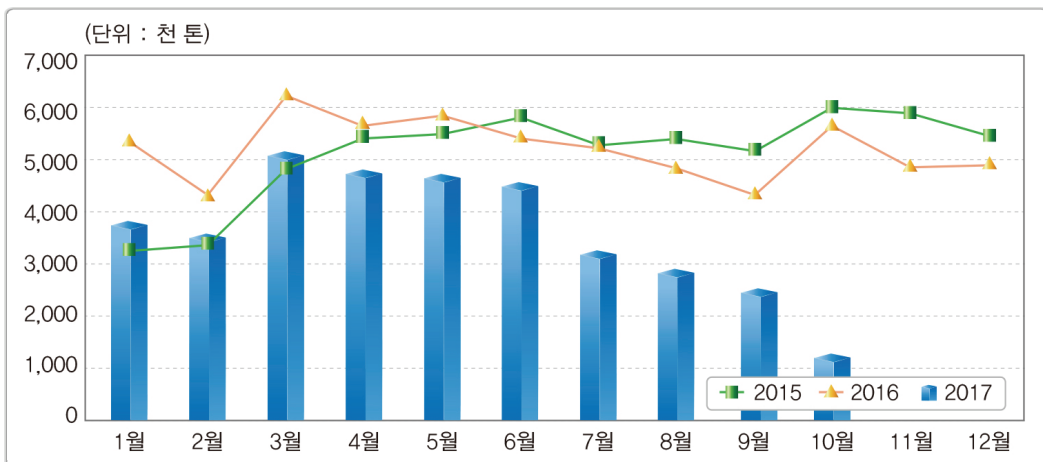
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

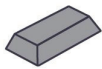
<그림 1-11> 모래 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- KIOST, 바다모래 부족 관련 현안문제 해결을 위한 '바다모래 연구기획단' 출범



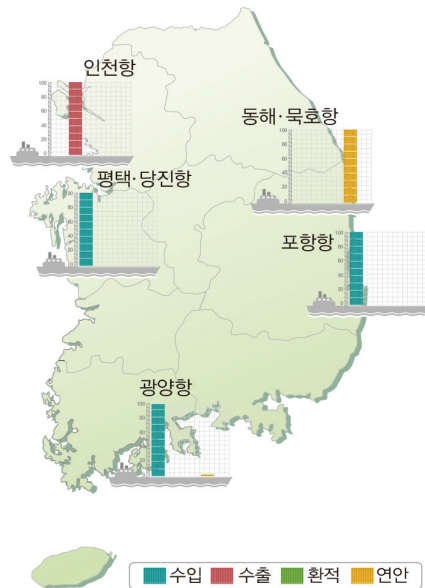
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	6,965	64,773	6,111	63,929	-12.3	-1.3
광양	3,240	27,076	2,050	28,012	-36.7	3.5
포항	1,987	20,700	2,071	18,263	4.3	-11.8
평택·당진	1,671	16,528	1,934	17,299	15.8	4.7
동해·묵호	52	334	28	214	-45.1	-36.1
인천	0	44	10	74	-	69.1

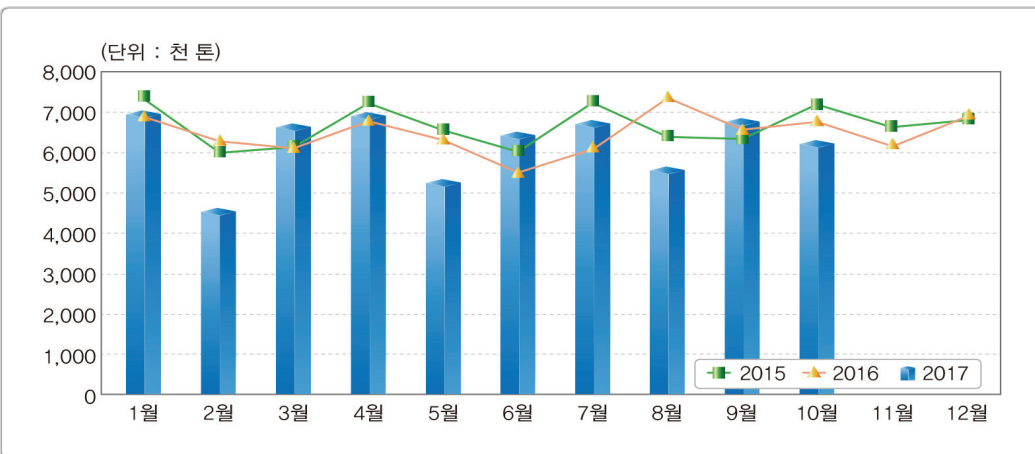
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 I-12〉 철광석 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 미나스 리오광산 3차 확장 계획 승인 지연
- 3차 확장에 529km 파이프라인 건설이 포함되어 있어 환경적으로 예민한 상황임



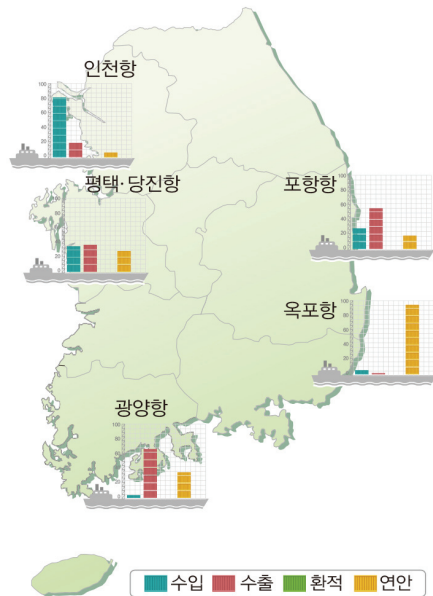
철재

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	7,682	78,350	4,965	67,524	-35.4	-13.8
광양	1,875	16,123	1,007	13,469	-46.3	-16.5
평택·당진	1,081	10,714	1,016	11,139	-6.0	4.0
포항	1,114	10,602	967	10,319	-13.2	-2.7
옥포	459	7,203	266	6,440	-42.0	-10.6
인천	508	5,716	456	5,204	-10.2	-9.0

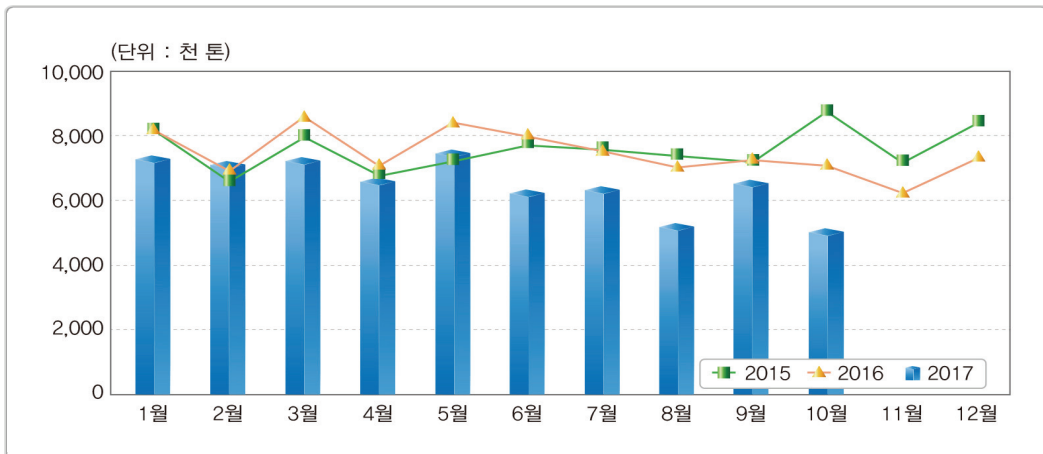
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

<그림 1-13> 철재 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '17년 10월 세계 조강생산량은 전년대비 5.6% 증가한 1억 4,129만 톤 기록
- '17년 10월 대북미 철강재 수출 전년대비 3.9% 증가



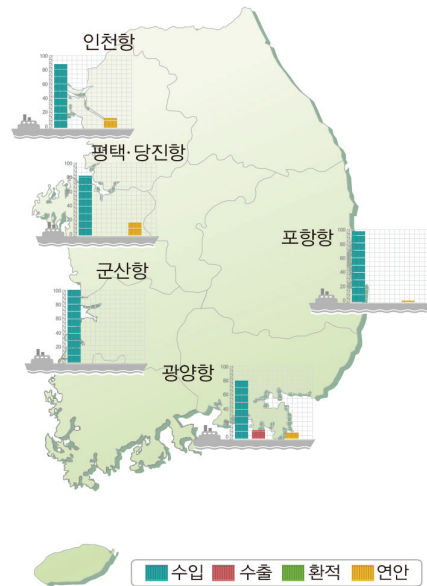
고철

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	496	4,992	549	5,276	10.7	5.7
인천	132	1,303	178	1,564	35.3	20.0
평택·당진	167	1,133	180	1,417	7.5	25.1
포항	81	1,063	124	989	54.1	-7.0
광양	52	575	18	477	-65.6	-17.1
군산	31	370	12	308	-60.2	-16.8

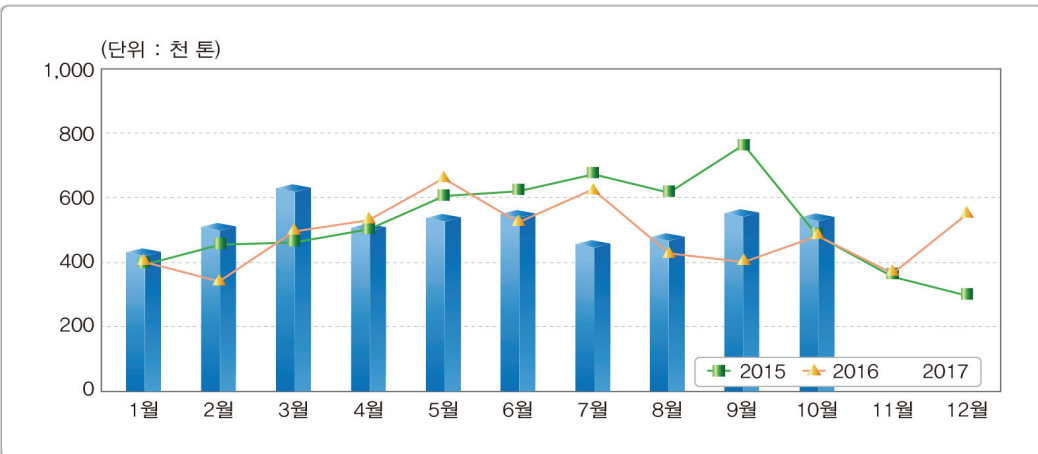
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 1-14〉 고철 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '17년 11월, 국제 고철 가격 강세 유지
- 주요 고철 선행지표들 상승세 기록, 동절기를 맞아 추가 상승 가능성도 높은 것으로 보임



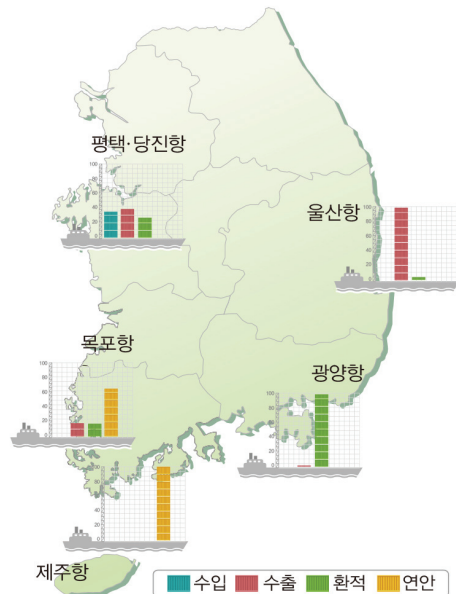
자동차

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	5,707	59,135	5,761	64,754	0.9	9.5
평택·당진	1,208	12,014	1,153	12,240	-4.6	1.9
목포	958	9,433	1,017	11,258	6.2	19.3
울산	771	8,000	739	9,027	-4.1	12.8
광양	891	8,995	745	9,007	-16.4	0.1
제주	564	5,179	645	6,364	14.4	22.9

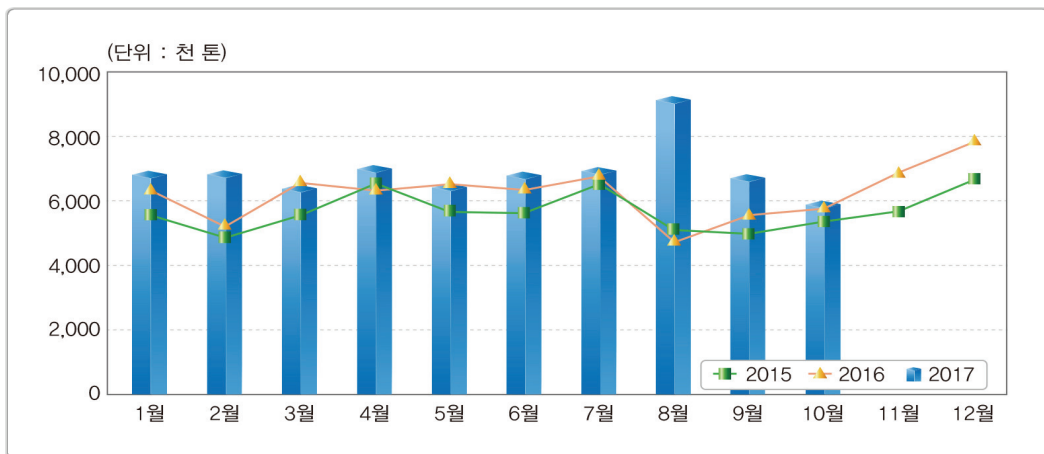
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 1-15〉 자동차 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- KOTRA, 인도 및 CIS지역의 자동차 시장 동향 및 우리기업 진출전략 제시



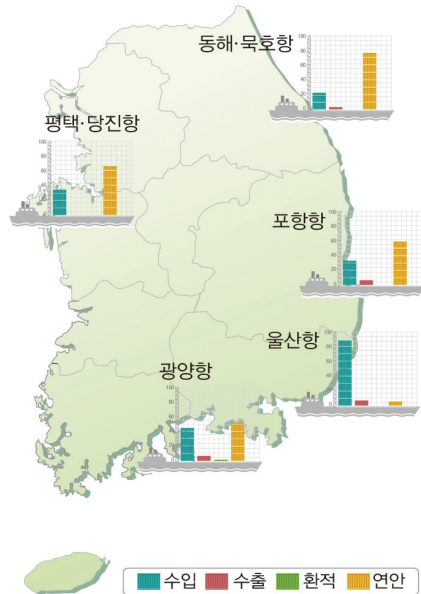
기타광석

(단위: 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	5,180	49,495	4,886	50,653	-5.7	2.3
광양	1,553	14,140	1,290	15,100	-16.9	6.8
동해·목호	1,373	12,672	1,011	12,670	-26.4	0.0
평택·당진	562	5,198	535	4,876	-4.8	-6.2
울산	384	4,399	498	4,320	29.9	-1.8
포항	474	4,275	481	4,094	1.5	-4.2

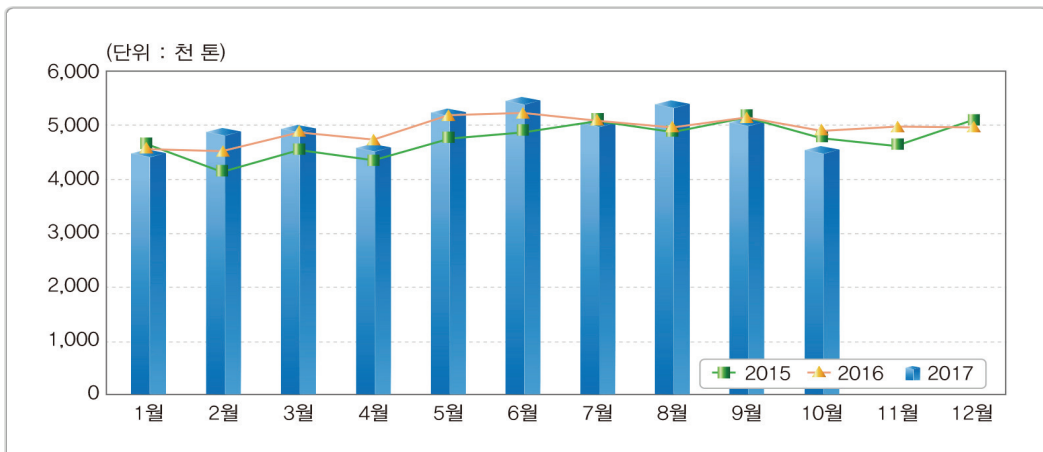
주: 상위 5개 항만

자료: SP-IDC, KMI 작성



주: 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 1-16〉 기타광석 물동량 월별 동향



자료: SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- '17년 10월 주요 광물 가격 전월대비 상승
- 동 전월대비 3.3% 상승, 아연 4.9% 상승, 니켈 0.8% 상승



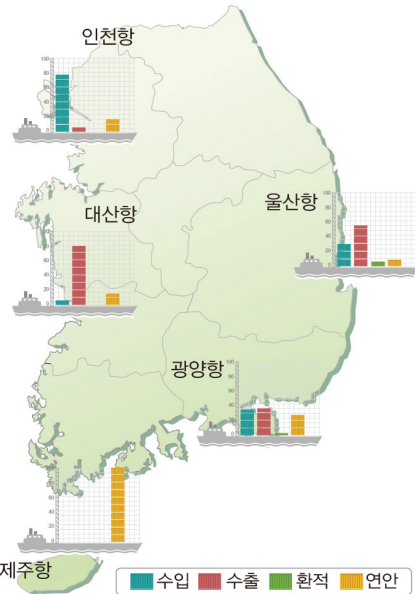
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	3,837	35,718	3,964	40,568	3.3	13.6
울산	1,994	19,136	2,319	21,654	16.3	13.2
광양	738	5,565	663	8,925	-10.2	60.4
대산	698	7,321	638	6,437	-8.6	-12.1
인천	110	931	91	1,110	-17.0	19.3
제주	56	549	89	476	57.6	-13.3

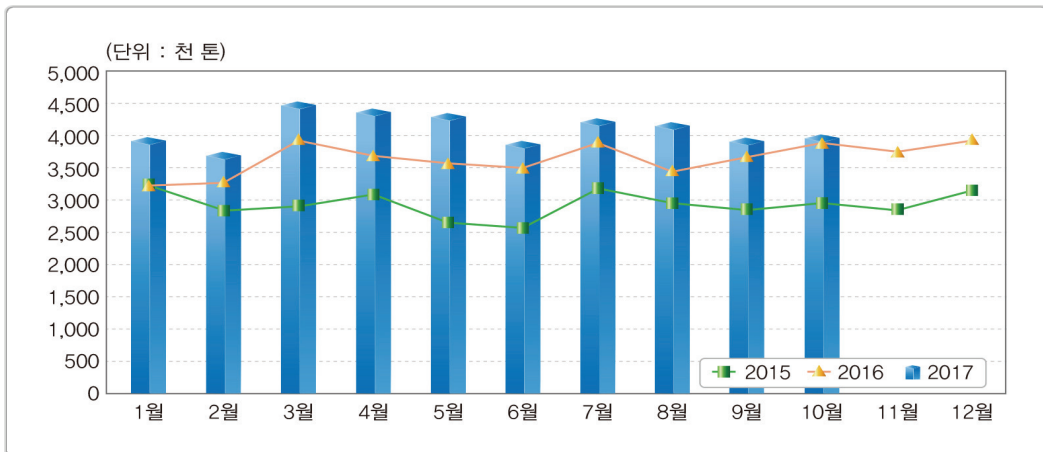
주 : 상위 5개 항만

자료 : SP-IDC, KMI 작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

〈그림 1-17〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 효성, 베트남 폴리프로필렌(PP)공장 '19년 완공 예정
- 총 생산규모는 60만 톤이며 생산량 중 10만 톤은 일본에 수출할 예정임



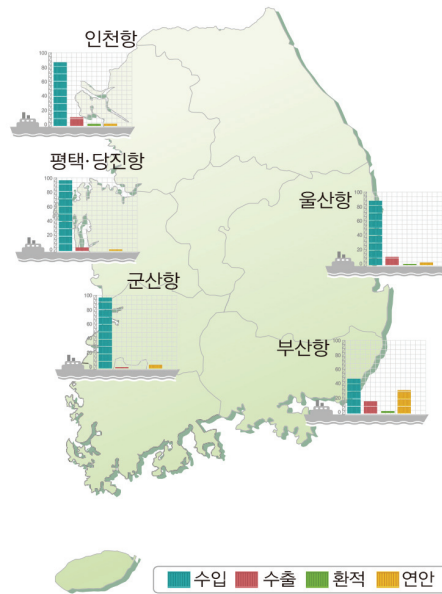
잡화

(단위: 천 톤, %)

구 분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	동월	누적
전국	2,945	27,977	2,570	29,726	-12.7	6.3
인천	537	5,194	410	4,820	-23.7	-7.2
군산	576	4,915	569	4,161	-1.2	-15.3
울산	382	3,923	224	3,797	-41.4	-3.2
부산	368	3,634	277	3,754	-24.9	3.3
평택·당진	337	4,142	417	3,359	23.7	-18.9

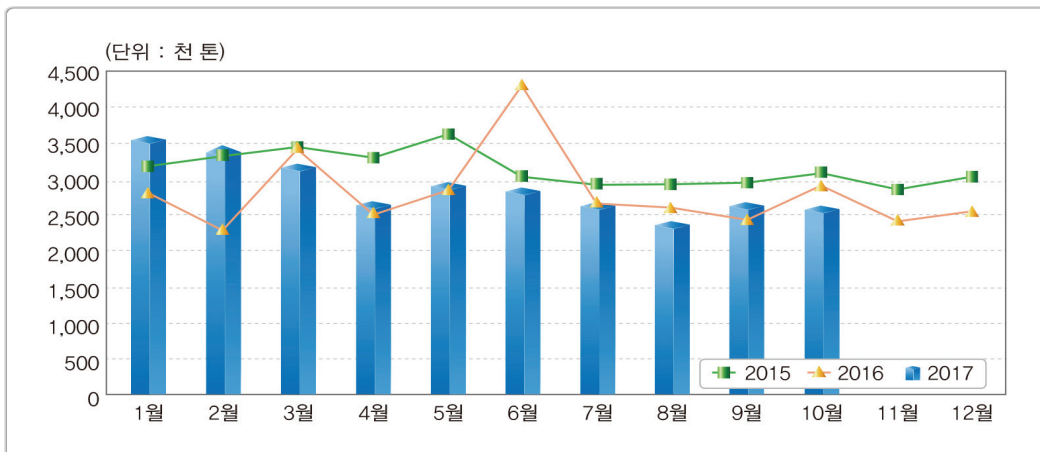
주: 상위 5개 항만

자료: SP-IDC, KMI 작성



주: 값은 부문별 비중을 의미함

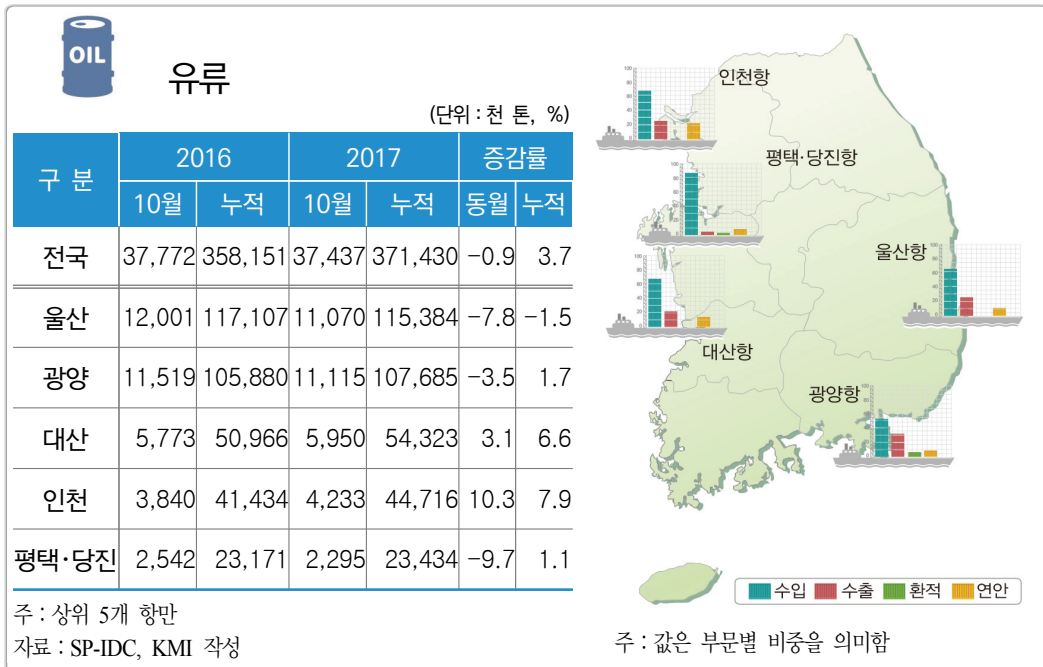
〈그림 1-18〉 잡화 물동량 월별 동향



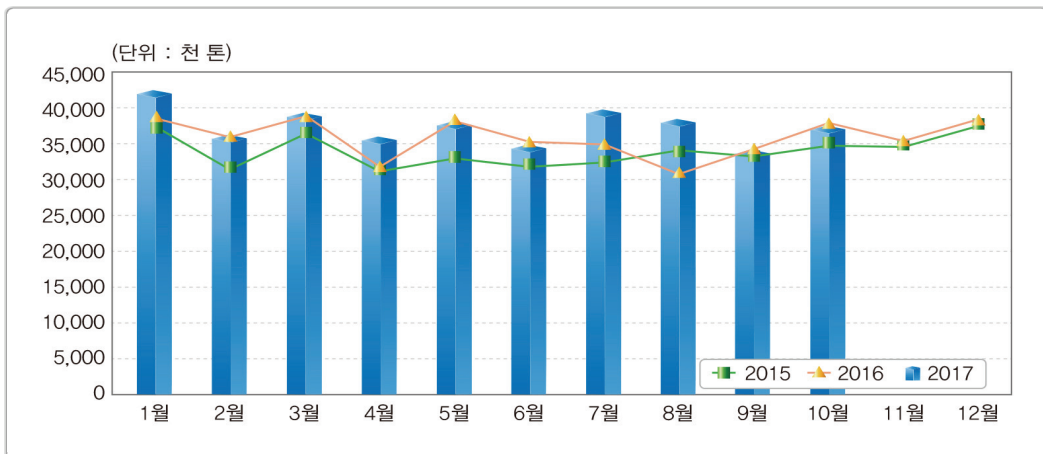
자료: SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- 경상남도의 기계산업 생산액, 부가가치, 고용인원 하락세 지속
- '17년 식품 수출액 10조원 달성 전망



〈그림 1-19〉 유류 물동량 월별 동향



자료 : SP-IDC, KMI 작성

주요 동향

- OPEC, 11월 월간보고서 석유수요 전망치 상향 조정('17년 : 14만b/d ↑, '18년 : 26만b/d ↑)
- 러시아-이란, 총 300억 달러 규모의 석유부분 협력협약 체결

〈표 1-6〉 2017년 10월 항만별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	유류	철재	잡화	시멘트	자동차
	527 (-15.5)	397 (-22.1)	277 (-24.9)	159 (-2.5)	124 (-45.1)
광양	유류	철광석	석탄	기타광석	철재
	11,115 (-3.5)	2,050 (-36.7)	1,821 (-23.5)	1,290 (-16.9)	1,007 (-46.3)
울산	유류	화공품	자동차	기타광석	잡화
	11,070 (-7.8)	2,319 (16.3)	739 (-4.1)	498 (29.9)	224 (-41.4)
인천	유류	석탄	철재	잡화	모래
	4,233 (10.3)	1,439 (2.1)	456 (-10.2)	410 (-23.7)	391 (-75.9)
평택·당진	유류	철광석	자동차	철재	석탄
	2,295 (-9.7)	1,934 (15.8)	1,153 (-4.6)	1,016 (-6.0)	776 (-42.0)
대산	유류	석탄	화공품	기타광석	잡화
	5,950 (3.1)	1,031 (-9.0)	638 (-8.6)	51 (245.5)	12 (1443.0)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	고철
	2,071 (4.3)	1,180 (-18.9)	967 (-13.2)	481 (1.5)	124 (54.1)
동해·묵호	기타광석	시멘트	석탄	유류	철광석
	1,011 (-26.4)	795 (-7.8)	386 (-11.1)	36 (-40.0)	28 (-45.1)
묵포	자동차	철재	유류	시멘트	기타광석
	1,017 (6.2)	201 (-42.8)	100 (-7.3)	95 (95.6)	83 (-8.7)
군산	잡화	자동차	목재	기타광석	시멘트
	569 (-1.2)	423 (231.4)	136 (-11.3)	109 (-17.3)	88 (-6.1)
마산	잡화	자동차	시멘트	유류	철재
	213 (-15.1)	169 (-2.2)	169 (-7.3)	128 (-7.0)	111 (-54.7)

주: () 전년동기대비 증가율

자료: SP-IDC, KMI 작성



〈표 1-7〉 2017년 10월 품목별 물동량 동향

(단위: 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택·당진	부산	울산	군산
	281 (-18.3)	272 (-4.4)	122 (14.1)	99 (15.5)	57 (13.3)
시멘트	동해·목호	삼척	옥계	인천	광양
	795 (-7.8)	504 (-20.3)	466 (11.1)	356 (-9.4)	264 (1.1)
석탄	광양	보령	태안	인천	포항
	1,821 (-23.5)	1,707 (51.2)	1,449 (83.0)	1,439 (2.1)	1,180 (-18.9)
목재	인천	군산	울산	부산	마산
	141 (-10.7)	136 (-11.3)	123 (58.9)	25 (229.3)	20 (3.5)
모래	인천	진해	마산	평택·당진	동해·목호
	391 (-75.9)	60 (-77.4)	30 (-80.4)	23 (-74.2)	22 (-)
철광석	포항	광양	평택·당진	동해·목호	인천
	2,071 (4.3)	2,050 (-36.7)	1,934 (15.8)	28 (-45.1)	10 (-)
철재	평택·당진	광양	포항	인천	부산
	1,016 (-6.0)	1,007 (-46.3)	967 (-13.2)	456 (-10.2)	397 (-22.1)
고철	평택·당진	인천	포항	광양	군산
	180 (7.5)	178 (35.3)	124 (54.1)	18 (-65.6)	12 (-60.2)
자동차	평택·당진	목포	광양	울산	제주
	1,153 (-4.6)	1,017 (6.2)	745 (-16.4)	739 (-4.1)	645 (14.4)
잡화	군산	평택·당진	인천	부산	울산
	569 (-1.2)	417 (23.7)	410 (-23.7)	277 (-24.9)	224 (-41.4)
유류	광양	울산	대산	인천	평택·당진
	11,115 (-3.5)	11,070 (-7.8)	5,950 (3.1)	4,233 (10.3)	2,295 (-9.7)
기타광석	광양	동해·목호	평택·당진	울산	포항
	1,290 (-16.9)	1,011 (-26.4)	535 (-4.8)	498 (29.9)	481 (1.5)
화공품	울산	광양	대산	인천	제주
	2,319 (16.3)	663 (-10.2)	638 (-8.6)	91 (-17.0)	89 (57.6)

주: () 전년동기대비 증가율

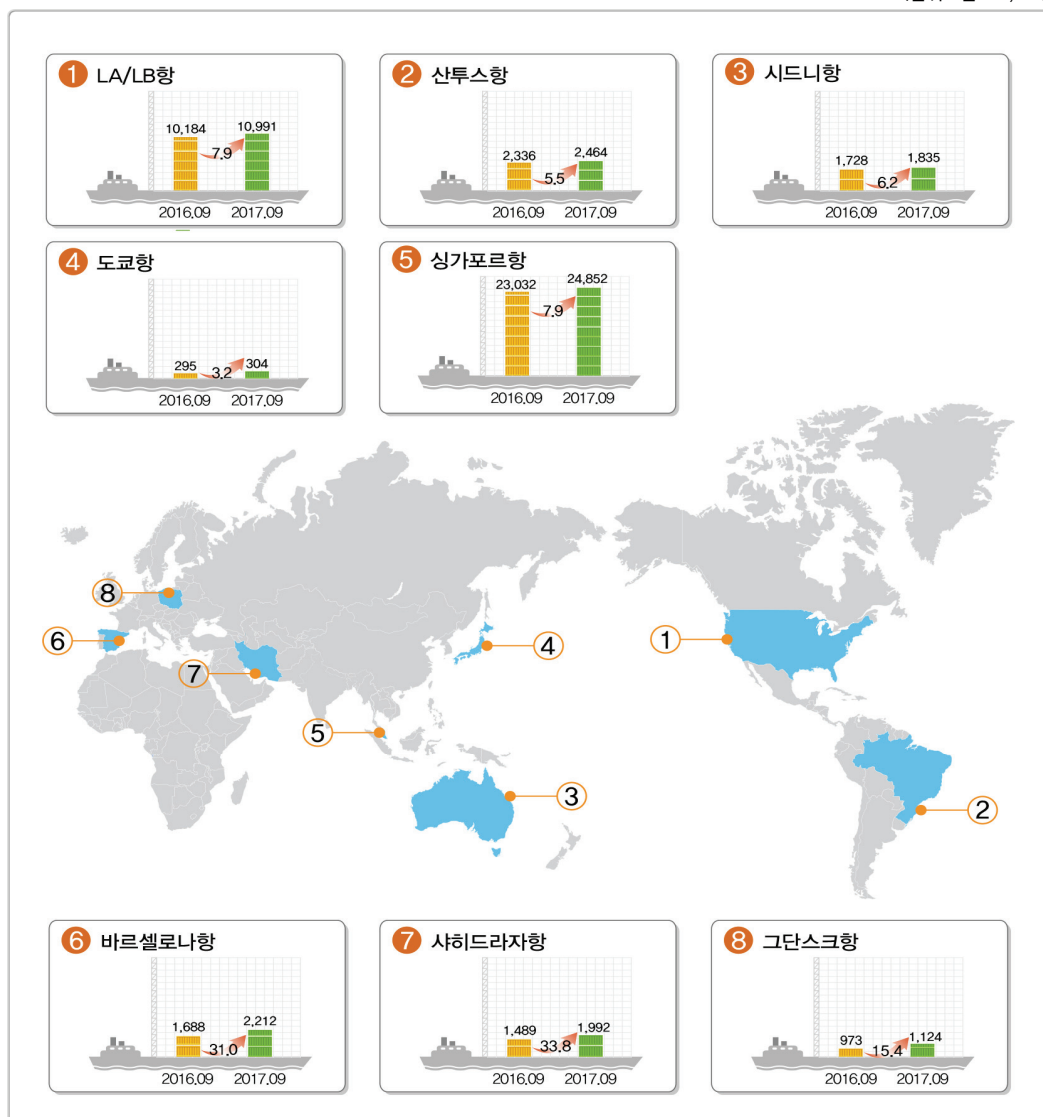
자료: SP-IDC, KMI작성

2. 국외 월간통계

1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

〈그림 1 -20〉 세계 주요 항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 누적 동향

(단위 : 천TEU, %)

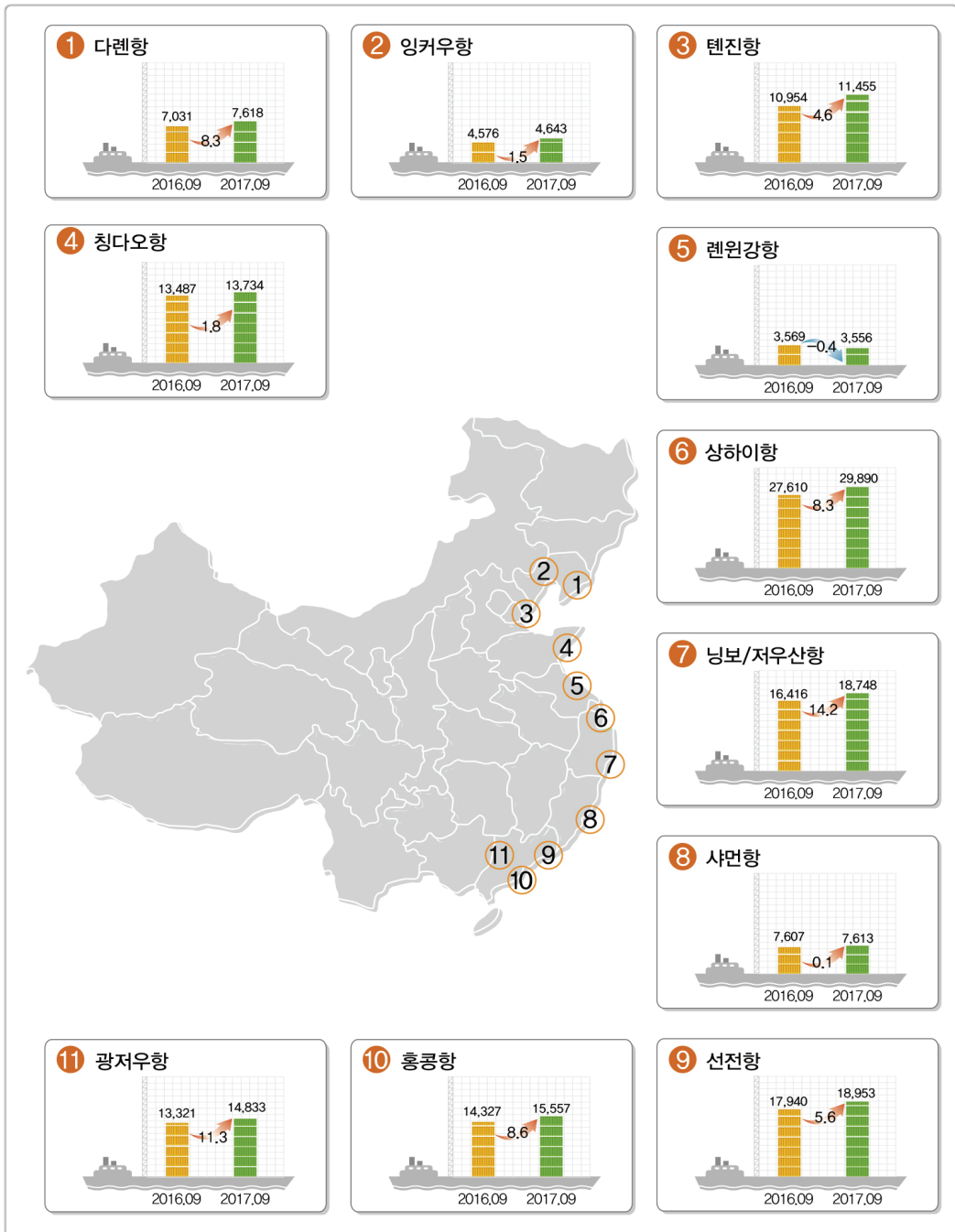


주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



〈그림 1-21〉 중국 주요 항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 누적 동향

(단위 : 천TEU, %)



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함

〈표 1-8〉 해외 항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2016		2017			전월 대비	전년대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
중국	상하이항	3,130	27,610	3,450	3,380	29,890	-2.0	8.0	8.3
	선전항	2,162	17,940	2,285	2,457	18,953	-7.6	20.0	14.2
	닝보/저우산항	1,664	16,416	2,161	1,996	18,748	7.5	13.7	5.6
	홍콩항	1,712	14,327	1,718	1,806	15,557	5.1	5.5	8.6
	광저우항	1,613	13,321	1,668	1,769	14,833	6.0	9.7	11.3
	칭다오항	1,530	13,487	1,538	1,550	13,734	0.8	1.3	1.8
	톈진항	1,200	10,954	1,325	1,330	11,455	0.4	10.8	4.6
	다롄항	827	7,031	976	953	7,618	-2.4	15.2	8.3
	샤먼항	946	7,607	942	919	7,613	-2.4	-2.8	0.1
	잉커우항	515	4,576	527	534	4,643	1.3	3.6	1.5
	롄윈강항	350	3,569	385	385	3,556	0.0	10.0	-0.4
아시아	싱가포르항	2,597	23,032	2,800	2,957	24,852	5.6	13.9	7.9
	도쿄항	142	295	170	135	304	-20.4	-5.2	3.2
	샤히드라자항	175	1,489	238	212	1,992	-10.8	21.5	33.8
미주	LA/LB항	1,440	10,184	1,517	1,540	10,991	1.5	7.0	7.9
	산투스항	337	2,336	333	338	2,464	1.5	0.5	5.5
유럽	그단스크항	112	973	142	145	1,124	2.1	30.4	15.4
	바르셀로나항	193	1,688	290	266	2,212	-8.2	37.7	31.0
오세아니아	시드니항	210	1,728	216	220	1,835	1.6	4.5	6.2



2) 중국

주요 연해 항만물동량

- ◇ '17년 9월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,707만 9천 TEU로 전년동기대비 9.1% 증가함
- ◇ 누적 실적 기준 렌원강(-0.4%)항의 컨테이너 물동량이 감소하였으나 전년대비 큰 폭의 증가세를 기록함
- ◇ '17년 중국내 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 2,063만 9천TEU를 기록함
 - 누적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 9.1% 증가한 1억 7,689만TEU를 기록함

〈표 1-9〉 중국 주요 연해항만 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

순위	구분	2016		2017			전월 대비	전년 대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
1	상하이항	3,130	27,610	3,450	3,380	29,890	-2.0	8.0	8.3
2	선전항	2,162	17,940	2,285	2,457	18,953	7.5	13.7	5.6
3	닝보/저우산항	1,664	16,416	2,161	1,996	18,748	-7.6	20.0	14.2
4	홍콩항	1,712	14,327	1,718	1,806	15,557	5.1	5.5	8.6
5	광저우항	1,613	13,321	1,668	1,769	14,833	6.0	9.7	11.3
6	칭다오항	1,530	13,487	1,538	1,550	13,734	0.8	1.3	1.8
7	톈진항	1,200	10,954	1,325	1,330	11,455	0.4	10.8	4.6
8	샤먼항	946	7,607	942	919	7,613	-2.4	-2.8	0.1
9	다롄항	827	7,031	976	953	7,618	-2.4	15.2	8.3
10	잉커우항	515	4,576	527	534	4,643	1.3	3.6	1.5
11	렌원강항	350	3,569	385	385	3,556	0.0	10.0	-0.4
합계		15,647	136,837	16,975	17,079	146,599	0.6	9.1	7.1

주 : 순위는 누적물동량 기준임

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

- '17년 9월 중국 총물동량은 전년동기대비 6.8% 증가한 10.5억 톤을 기록함

- ◇ 대외화물량은 7.3% 증가한 3.3억 톤을 기록함

● 중국 내하항만 컨테이너 물동량 현황

- ◇ '17년 9월 기준 쑤저우(51만TEU), 포산(33만 4천TEU)항의 처리 실적이 높은 것으로 나타남

〈표 1-10〉 중국 내하항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU)

순위	구분	2016		2017			전월 대비	전년 대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
1	쑤저우항	442	3,964	522	510	4,414	-2.2	15.5	11.4
2	포산항	286	2,340	337	334	2,908	-0.7	16.9	24.3
3	기타	1,294	10,919	1,500	1,481	12,703	-1.2	14.5	16.3
합계		2,021	17,222	2,358	2,325	20,024	-1.4	15.0	16.3

자료 : 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn)

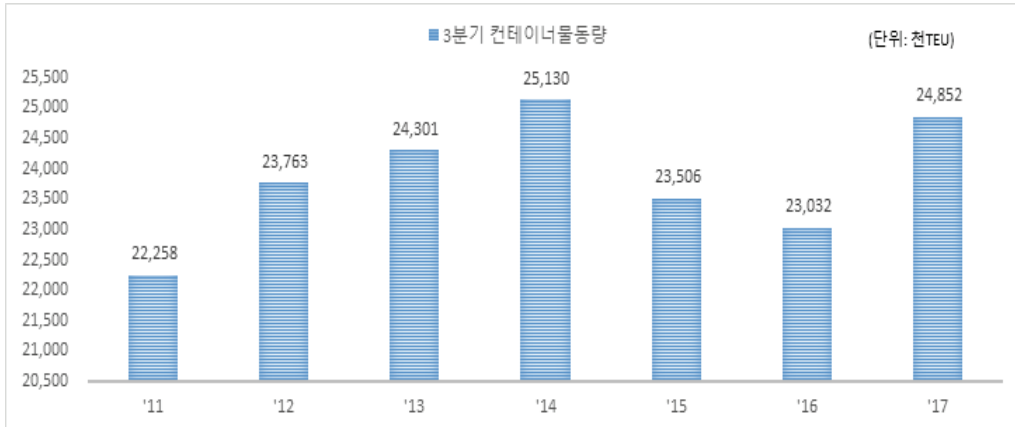
3) 아시아

● 싱가포르

- ◇ 싱가포르항의 '17년 9월 총물동량은 5,345만 톤으로 전년동기대비 11.6% 증가, 누적 총물동량 또한 전년동기대비 6.5% 증가함
- ◇ '17년 9월 싱가포르항의 컨테이너물동량은 295만 7천TEU로 전년동기대비 13.9% 증가하였음
 - ◇ 싱가포르항의 9월 누적 컨테이너물동량은 2,485만 2천TEU로, 전년동기 대비 7.9% 증가하였지만 물동량 하락 국면 직전인 '14년도 수준으로 회복하지는 못한 것으로 파악됨



〈그림 1-22〉 싱가포르항 3분기 누적 컨테이너물동량('11년~'17년)



자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg), KMI 재작성

- ◇ 싱가포르항의 '17년 9월의 벙커유 판매량은 전년동기대비 4.5% 증가한 400만 5천 톤을 기록하며 누적 물동량 또한 전년동기대비 2.9% 증가함

〈표 1-11〉 싱가포르항 2017년 9월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구분	2016		2017			전월 대비	전년 대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
총물동량	47,876	440,595	52,833	53,451	469,111	1.2	11.6	6.5
컨테이너	2,597	23,032	2,800	2,957	24,852	5.6	13.9	7.9
벙커유	3,831	36,558	4,341	4,005	37,631	-7.7	4.5	2.9

자료 : 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

일본

- ◇ '17년 9월 도쿄항의 누적 컨테이너 물동량은 368만 7천TEU로 전년동기대비 5.9% 증가함
 - ◇ 미국, 중국 등 수출입 주요 상대국과의 교역 증가에 따라 전년누적대비 증가세를 나타내고 있음
 - ◇ 수출의 경우 산업기계, 재활용 제품 등의 품목에서 큰 증가세를 나타냈으며, 수입의 경우 의류, 제조식품 등이 큰 증가세를 기록함

- ◇ '17년 9월의 컨테이너 물동량은 38만 6천TEU로 전월대비 9.2% 감소, 전년동기 대비 5.1% 감소하는 등 월별 물동량은 다소 감소하는 추세를 보임

〈표 1-11〉 일본 도쿄항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2016		2017			전월 대비	전년 대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
도 교 항	합계	406	3,480	425	386	3,687	-9.2	-5.1	5.9
	수입	206	1,772	221	204	1,895	-7.7	-1.3	7.0
	수출	200	1,708	204	182	1,792	-10.7	-9.0	4.9

자료 : 도쿄항(www.kouwan.metro.tokyo.jp)

이란(샤히드라자항)

- ◇ '17년 9월 이란 항만의 총물동량은 전년동기대비 6.6% 증가, 전월대비 10.7% 감소한 1,193만 9천 톤을 처리함
 - ◇ 유류의 '17년 9월 물동량은 전월대비 13.6%, 전년동기대비 10.1% 감소한 354만 2천 톤을 처리하였음
- ◇ '17년 9월 이란 항만의 컨테이너물동량은 전년동기대비 27.1% 증가, 전월대비 10.7% 감소한 25만 1천TEU를 처리함
 - ◇ 샤히드라자(Shahid Rajae)항의 '17년 9월 컨테이너물동량은 전월대비 10.8% 감소, 전년동기대비 21.5% 증가한 21만 2천TEU를 처리하였음
- ◇ '17년 9월 누적 총물동량은 전년동기대비 6.2% 증가한 1억 1,208만 톤을 기록
 - ◇ 9월 누적 유류 물동량은 전년동기대비 9.4% 감소한 3,382만 7천 톤 처리
 - ◇ 9월 누적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 35.8% 증가한 236만 4천TEU 처리

〈표 1-12〉 이란 항만의 2017년 9월 물동량 현황

(단위 : 천 톤, 천TEU, %)

구 분		2016		2017			전월 대비	전년대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
총물동량		11,198	105,561	13,364	11,939	112,080	-10.7	6.6	6.2
유류		3,939	37,350	4,101	3,542	33,827	-13.6	-10.1	-9.4
컨테이너	전국	197	1,741	281	251	2,364	-10.7	27.1	35.8
	샤히드라자항	175	1,489	238	212	1,992	-10.8	21.5	33.8

자료 : 이란 항만국, <http://www.pmo.ir/en/home>



인도¹⁾

- ◇ 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 '17년 4~9월 물동량은 3억 2,638만 3천 톤으로 전년동기대비 3.2% 증가
 - ◇ 동기간 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.7% 증가한 451만 5천TEU를 처리함
- ◇ 가장 높은 물동량 증가를 나타낸 항만은 파라딕(Paradip)항으로서, 전년동기 대비 11.6% 증가한 4,760만 5천 톤을 처리하였음
 - ◇ 철광석(+144만 7천 톤), 유류(+438만 8천 톤)가 총물동량 증가를 견인함
- ◇ 반면, 치담바람(V.O.Chidambaranar)항의 '17년 4~9월 물동량은 1,728만 6천 톤으로 전년동기대비 10.5% 감소함
 - ◇ 컨테이너(+27만 7천 톤, +1만 2천TEU)는 증가하였으나, 석탄(-195만 7천 톤)이 급감하면서 총 물동량이 감소하였음
- ◇ JNPT항의 '17년 4~9월 물동량은 3,269만 1천 톤으로 전년동기대비 6.2% 증가하였음
 - ◇ 컨테이너(+151만 3천 톤) 물동량의 증가가 총 물동량 증가에 긍정적인 영향을 미쳤음
 - ◇ '17년 4~9월 컨테이너 처리실적은 240만 3천TEU로 전년동기대비 6.2% 증가하였으며 인도 총 컨테이너 처리실적의 43.5%를 차지함

〈표 1-13〉 인도 주요 12개 항만의 2017년 4~9월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2016년 4~9월	2017년 4~9월	전년동기대비
총물동량	316,142	326,383	3.2
컨테이너	4,233	4,515	6.7

자료 : 인도항만협회(Indian Ports Association)

1) 인도의 회계연도는 매년 4월 1일부터 이듬해 3월 31일까지를 말하며 물동량 통계도 그 기준으로 산정됨

4) 유럽

● 폴란드(그단스크항)

- ◇ 그단스크항의 '17년 9월 총 물동량은 294만 1천 톤으로 전년동기대비 10.7% 감소
 - ◇ 일반화물이 전년대비 28.9%(+36만 5천 톤) 증가하였지만 석탄이 37.4%(-16만 톤), 액체화물이 37.7%(-47만 5천 톤) 감소함에 따라 총 물동량이 감소함
- ◇ 컨테이너 물동량은 전월대비 2.1%, 전년동기대비 30.4% 증가한 14만 5천 TEU 기록
 - ◇ '17년 5월 오션 얼라이언스 취향에 따라 그단스크항의 컨테이너 물동량은 전년대비 증가세를 이어가고 있음

〈표 1-14〉 그단스크항 2017년 9월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구분	2016		2017			전월 대비	전년 대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
총물동량	3,292	27,877	3,615	2,941	28,443	-18.6	-10.7	2.0
컨테이너	112	973	142	145	1,124	2.1	30.4	15.4

자료: 그단스크항(<http://www.portgdansk.pl>)

● 스페인(바르셀로나항)

- ◇ 바르셀로나항의 '17년 9월 컨테이너 물동량은 26만 6천TEU로 전월대비 8.2% 감소, 전년동기대비 37.7% 증가
 - ◇ 수입물동량이 13만 3천TEU로 전년동기대비 48.9%, 수출물동량은 같은 기간 28.2% 증가한 13만 3천TEU를 기록함
 - ◇ 컨테이너 물동량은 전월대비 감소하였지만 MSC의 신규 컨테이너 항로 개설로 인해 전년대비 증가세를 이어가고 있음



◇ '17년 9월 총 물동량은 전월대비 6.6% 감소, 전년동기대비 32.6% 증가한 514만 3천 톤을 처리함

◇ 고체벌크가 전월대비 10.4%(+3만 9천 톤) 증가하였지만, 액체화물이 15.6%(-22만 7천 톤), 일반화물이 4.8%(-17만 6천 톤) 감소하면서 총 물동량이 감소하였음

〈표 1-15〉 바르셀로나항 2017년 9월 물동량 현황

(단위: 천TEU, 천 톤, %)

구 분		2016		2017			전월 대비	전년대비	
		9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
컨 테 이 너	합계	193	1,688	290	266	2,212	-8.2	37.7	31.0
	수입	89	847	141	133	1,112	-5.8	48.9	31.3
	수출	104	841	149	133	1,099	-10.4	28.2	30.8
총물동량		3,880	36,180	5,507	5,143	44,482	-6.6	32.6	22.9

주: '16년 9월 물동량 재확정

자료: 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

5) 미주

미국(LA/LB항)

◇ LA항과 LB항의 '17년 9월 컨테이너 물동량은 전월대비 4.9% 감소, 전년동기대비 13.2% 증가한 146만 5천TEU 기록

◇ LA항의 '17년 9월 컨테이너 물동량은 76만 4천TEU를 기록, 전년동기대비 2.2% 증가, 전월대비 9.9% 감소함

◇ LB항의 '17년 9월 컨테이너 물동량은 70만 2천TEU를 기록, 전년동기대비 28.3%, 전월대비 1.3% 증가함

〈표 1-16〉 LA/LB항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분	2016년		2017년			전월 대비	전년대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
LA항	748	6,368	848	764	6,891	-9.9	2.2	8.2
LB항	547	5,110	692	702	5,566	1.3	28.3	8.9
LA/LB항	1,295	11,478	1,540	1,465	12,457	-4.9	13.2	8.5

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

● 브라질(산투스항)

- ◇ 산투스항의 '17년 9월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 13.2% 증가한 36만 TEU 기록
- ◇ 수입 컨테이너 물동량은 18만 7천TEU를 기록, 전년동기대비 17.9%, 전월대비 6.1% 증가함
- ◇ 수출 컨테이너 물동량은 17만 3천TEU를 기록, 전년동기대비 8.5%, 전월대비 6.9% 증가함

〈표 1-17〉 산투스항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2016년		2017년			전월 대비	전년대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
합계	318	2,654	338	360	2,825	6.4	13.2	6.4
수입	159	1,346	176	187	1,435	6.1	17.9	6.6
수출	160	1,308	162	173	1,390	6.9	8.5	6.3

자료 : 산투스항(www.portoesantos.com.br)

6) 오세아니아

● 호주(시드니항)

- ◇ '17년 9월 시드니항의 컨테이너 물동량은 22만TEU로 전년동기대비 4.5%, 전월대비 1.6% 증가함
- ◇ '17년 9월 수입물동량은 전년동기대비 1.3% 증가한 11만 1천TEU를 기록함
- ◇ 수입물동량의 전년동기대비 증가는 기계류 및 운송기기류와 식품류 품목의 증가 세에 따른 것으로 분석됨
- ◇ '17년 9월 수출물동량은 전년동기대비 7.9% 증가한 10만 9천TEU를 기록함
- ◇ 수출물동량의 전년동기대비 증가는 원목, 면제품, 식품류의 수출 증가에 기인한 것으로 분석됨



〈표 1-18〉 시드니항 2017년 9월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2016		2017			전월 대비	전년대비	
	9월	누적	8월	9월	누적		동월	누적
합계	210	1,728	216	220	1,835	1.6	4.5	6.2
수입	109	876	111	111	925	0.0	1.3	5.6
수출	101	852	106	109	912	3.3	7.9	7.0

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

● 항만내 건축물 내진성능평가 실시

- ◇ 감만, 신선대부두 변전소 등 총 75개 건축물에 대한 내진성능평가를 실시함
 - ◇ 평가 후 건축구조 기준에 따라 인명안전수준인 내진 1등급으로 보강공사를 시행할 예정
 - ◇ 이번 내진성능평가 및 내진보강을 통해 항만의 지진대응력을 높일 것으로 기대

● 연안여객부두 '18년 3월 완전 개방

- ◇ '17년 10월에 임시 개방한 연안여객부두에 대한 시설보완공사(안전펜스 설치 등) 후 완전 개방할 예정
 - ◇ '18년 4월부터 시민의견 수렴 후 연안여객부두 주변공간에 친수공원을 설치할 계획이며 하반기부터는 연안크루즈(연안유람선)를 운영할 계획

● '18년 상반기 프린세스 크루즈 입항 유치

- ◇ 해양수산부의 포트세일즈 행사를 통해 프린세스 크루즈 선박이 '18년 상반기에 3회 입항 확정
 - ◇ 입항 예정 선박은 14만 톤급 규모의 마제스틱 프린세스호로 총 정원은 3,560명임
 - ◇ '18년 하반기에는 대만 기륭항을 모항으로 하고 부산항을 준모항으로 하는 크루즈를 운항하기로 해당 선사와 합의함

2) 인천항

10월 컨테이너 물동량, 전년동기대비 1.0% 감소

- ◇ '17년 10월 인천항 컨테이너 물동량은 전년동기대비 약 1.0% 감소한 24만 8,945TEU를 기록함
 - ◇ 물동량 감소의 원인은 작년대비 상대적으로 길어진 추석연휴로 인한 근로일수 감소(전년대비 4일 감소)로 지목되고 있음
 - ◇ 수입물동량의 경우 전월대비 약 2천TEU 증가한 12만 7천TEU를 기록하였으며, 수출물동량은 약 6천TEU 감소한 11만 9천TEU를 기록함
 - ◇ 환적 및 연안물동량은 각각 2,989TEU와 426TEU를 기록함
- ◇ 한편 인천항의 주요 컨테이너 교역 대상인 중화권 국가의 물동량은 다소 감소한 것으로 나타남
 - ◇ 대중국 교역량은 전년동기대비 1.3% 감소한 총 15만TEU를 기록하였으며, 대만과의 교역량은 전년동기대비 13.6% 감소한 9천TEU를 기록함
 - ◇ 반면 이란과의 교역량은 전년동기대비 247% 증가한 3,207TEU를 기록하였으며, 대인도 교역량도 2,334TEU를 기록하여 전년동기대비 62.4%의 높은 증가세를 나타냄

빅데이터 활용, 인천항 기상정보 통합서비스 제공 예정

- ◇ 인천항만공사는 기상악화로 인한 선박 입출항 통제정보 및 실시간 해상상황과 관련된 기상정보제공을 위한 앱(application) 개발을 추진할 예정임
 - ◇ 기존의 기상상황통보 체계는 기상 악화시 도선사의 결정 혹은 인천항 VTS 통제에 대해 갑문관제소가 통보 받은 이후 해당 사항에 대해 문자 단문 메시지를 제공해 옴
 - ◇ 반면 위와 같은 체계는 정보의 접근성이 낮으며, 해상기상정보 제공기관이 분산되어 있어 실수요자 입장에서 이용이 불편하다는 문제가 제기되어 옴



- ◇ 금번의 정보통합서비스는 개발된 앱을 통해 주요 해상기상정보와 도선 불가 및 재개 관련 정보를 함께 조회할 수 있으며, 통합된 정보 제공으로 이용의 편의를 높일 예정임

3) 여수, 광양항

● 광양항, 열대개미 발견에 따른 컨테이너 반출 일부 지연

- ◇ 지난 10월 27일, 광양항 컨테이너 터미널에서 열대개미 발견
 - ◇ 열대개미는 인도네시아 자카르타에서 수입된 컨테이너에서 발견되었으며, 약 100여 마리로 독성이 없는 개미로 밝혀짐
 - ◇ 이에 따라 농축산검역본부 및 여수광양항만공사는 방역 작업과 함께 컨테이너의 반, 출입을 일시 중단함
- ◇ 열대개미 발견에 따른 컨테이너 개장검역 증가로 화물통관이 늦어지는 등 컨테이너 물류 지연 발생
 - ◇ 열대개미 발견 후 광양항을 통해 수출입 되는 화물 중 우드펠릿, 건조 등 30개 품목에 대해서는 전량 개장검사를 실시
 - ◇ 기존에 샘플검역으로 하루 600여건의 검역이 가능하였으나 해당품목에 대해서는 전량 개장검사로 200여건으로 대폭 감소, 반출입에 차질이 발생함
 - ◇ 최근 부산항의 외래 붉은 불개미 등 외래종 발견에 따른 단기적 검역 수요 증가는 물류 지연을 야기, 이 같은 검역 이슈 발생 시 대응 방안 등의 마련이 필요함

4) 울산항

● 울산항만공사, 급유선박 인센티브 확대

- ◇ 울산항만공사는 울산항 벙커링 시장 활성화를 위해 '18년부터 인센티브 제도를 개정한다고 밝힘

◇ '16년부터 울산항에 화물을 하역하는 선박 대상으로 급유하는 외항 탱커선에 대해 최대 12시간까지 정박료 및 접안료 등 항만시설 사용료를 감면해주는 제도를 시행 중임

◇ 탱커선은 원유운반선, 석유제품운반선, 케미칼운반선, 케미칼가스운반선, LPG-LNG운반선, 기타 유조선이 포함됨(Port-MIS 분류 기준)

◇ 하지만 '20년부터 시행되는 IMO 선박배출연료규제 및 정부의 친환경 정책 기조 등에 동참하고자 인센티브 제도를 개정하기로 하였음

◇ '18년 1월 1일부터 1회 총 급유량 250톤 이상이거나 황함유량 0.5% 미만연료인 저유황연료를 급유하는 탱커선사에 한해 12시간까지 항만시설 사용료를 감면해 주기로 함

· 급유 유종과 상관없이 총 급유량 합계가 250톤 이상

· 저유황연료(MGO, Gas Oil, LSMGO, LSFO, MDO, DSL 등)는 최소 급유량 제한 없음

◇ 인센티브 2개(급유량, 저유황연료)는 중복하여 적용할 수 없으며, 선사가 항만시설사용 신청 시 수혜 기준을 충족하는 제도 중 1개를 선택하여야함

● '울산항 태양광발전사업' 업무협약(MOU) 체결

◇ 울산항만공사는 정부의 에너지 전환 정책에 부응하기 위해 울산항을 저탄소 항만으로 조성하는 방안으로 태양광발전 시설을 설치하기로 하였음

◇ '17년 11월 동부익스프레스, 영남에너지와 '울산항 태양광발전사업' MOU 체결

◇ 영남에너지서비스는 약 20억 원의 사업비를 투자하여 '17년 연말까지 울산 본항 3부두 동부익스프레스 물류창고 지붕에 1.1MW 규모의 태양광발전 시설을 설치할 예정임

◇ 울산항 최초로 민간 투자로 추진되는 태양광발전 사업으로 이후 울산항 내 태양광발전 시설을 확대할 계획임



5) 평택·당진항

● 서부두 4, 5번 선석 집화부두에 방진기능 창고 건설 예정

- ◇ 평택당진중양부두(주)는 서부두에 길이 380m, 너비 45m의 사료부원료 창고를 신축할 예정임
 - ◇ 평택당진중양부두(주)는 집화전용의 서부두 4, 5번 선석을 운영하는 회사이며, 목재, 사료부원료 등을 주로 처리하고 있음
 - ◇ 해당 업체는 기존에 길이 204m, 너비 90m, 높이 19.9m의 사료부원료 창고 신축을 계획하였으나, 설계를 변경함
 - 2개 선석의 길이는 480m이며, 380m 길이의 창고 건설을 통한 추가적인 방진벽 효과가 기대됨
- ◇ 사료부원료 창고는 '17년 실시계획을 통해 '18년에 준공할 계획임

● 하역장비 관리실태 점검 실시 예정

- ◇ 평택지방해양수산청은 12월 4~22일 간 항만시설장비에 대한 관리실태를 점검할 예정
 - ◇ 평택지방해양수산청 소관의 하역장비 243기(27개 운영사)가 있으며 관리실태 점검을 통해 하역장비의 기능을 유지하고 안전사고를 예방할 계획임
 - 하역장비는 컨테이너크레인 7기, 트랜스퍼크레인 16기, 언로더 18기, 로딩암 25기, 벨트컨베이어 51기, 기타장비 126기가 운용되고 있음

● 대중국 카페리 10월 실적, 여객 및 화물 모두 전년동기대비 감소

- ◇ 카페리 여객은 전년동기대비 8.8% 감소한 3만 3,762명을 기록함
 - ◇ 전년도 실적이 없는 연운항훼리를 제외한 전 노선에서 여객실적이 감소함
 - ◇ 특히, 지속적인 여객이 감소하고 있는 교동훼리의 10월 실적은 전년동기대비 51.3% 하락함

◊ 카페리 화물은 전년동기대비 4.5% 감소한 1만 8,774TEU를 기록함

◊ 교동훼리와 일조훼리의 9월 수송실적은 전년동기대비 각각 15.1%, 10.0% 감소하였으며, 연태훼리는 전년실적을 유지함

〈표 II-1〉 평택·당진항 2017년 10월 카페리 여객 및 화물 수송실적

(단위 : 명, TEU, %)

구 분		2016년		2017년			전월 대비	전년대비	
		10월	누적	9월	10월	누적		동월	누적
대룡해운 (통정)	여객	- (-)	12,367 (4,400)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	-100.0 (-100.0)
	화물	1,386	32,340	-	-	-	-	-100.0	-100.0
연운항훼리 (렌원강)	여객	- (-)	- (-)	7,755 (6,201)	6,899 (5,261)	87,013 (71,515)	-11.0 (-15.2)	- (-)	- (-)
	화물	-	-	1,752	1,997	15,931	14.0	-	-
교동훼리 (웨이하이)	여객	15,252 (12,219)	139,091 (110,846)	6,912 (5,790)	7,435 (6,249)	94,199 (79,686)	7.6 (7.9)	-51.3 (-48.9)	-32.3 (-28.1)
	화물	5,051	40,248	4,735	4,287	47,567	-9.5	-15.1	18.2
일조훼리 (르자오)	여객	8,848 (6,860)	80,138 (61,500)	8,971 (6,822)	7,956 (6,392)	77,379 (61,990)	-11.3 (-6.3)	-10.1 (-6.8)	-3.4 (0.8)
	화물	7,380	52,663	6,705	6,639	62,607	-1.0	-10.0	18.9
연태훼리 (엔타이)	여객	12,935 (9,068)	120,090 (84,001)	14,912 (11,851)	11,472 (9,428)	136,977 (108,709)	-23.1 (-20.4)	-11.3 (4.0)	14.1 (29.4)
	화물	5,850	47,043	4,818	5,851	53,574	21.4	0.0	13.9
합계	여객	37,035 (28,147)	351,686 (260,747)	38,550 (30,664)	33,762 (27,330)	395,568 (321,900)	-12.4 (-10.9)	-8.8 (-2.9)	12.5 (23.5)
	화물	19,667	172,294	18,010	18,774	179,679	4.2	-4.5	4.3

주 : ()는 외국인

자료 : 평택지방해양수산청(pyeongtaek.mof.go.kr)

6) 대산항

● '17년 10월 누적 항만물동량 전년동기대비 5.7% 증가

◊ 대산항의 '17년 10월 누적 총물동량은 7,302만 1천 톤으로 전년동기대비 5.7% 증가하였음



- ◈ 원유 물동량은 2,107만 7천 톤으로 전년동기대비 52.4% 큰 폭의 증가세를 나타냄
- ◈ 당진화력 유연탄 수입 물동량은 1,173만 4천 톤으로 전년동기대비 13.3% 증가하였음
- ◈ 주요 수출입 품목인 석유정제품 수입은 1,499만 2천 톤으로 전년동기대비 22.7% 감소하였으나 수출은 전년동기대비 8.1% 증가한 1,006만 톤을 기록
- ◈ '17년 10월 누적 컨테이너물동량은 9만 3천TEU로 전년동기대비 1.1% 증가하였음

7) 포항항

● 영일만항 지진 피해 컨테이너부두, 운영 재개

- ◈ 지난 15일 포항지진의 영향으로 영일만항 항만시설에 피해가 발생함에 따라 하역작업을 중단함
- ◈ 영일만항 컨테이너 부두의 하역작업 공간인 에이프런(Apron) 상부가 갈라져 약 6cm의 틈이 생겼으며 크레인 레일이 틀어짐
- ◈ 이에 따라 16일 정밀안전진단팀을 투입하여 피해를 점검한 결과, 영일만항뿐 아니라 포항 신항 및 구항에서도 추가적인 피해가 발생한 것으로 확인함
- ◈ 신항 제1부두 상부콘크리트 2곳이 약 15cm규모로 갈라졌으며 구항 화물부두 에이프런 상부 콘크리트 역시 균열이 발생함

- ◈ 포항지방해양수산청은 상대적으로 지진의 피해가 경미한 영일만항 컨테이너 부두 3개선석(2~4번)의 운영을 11월 16일 오후 7시부터 재개하겠다고 밝힘
 - ◈ 부두운영사, 하역사, 안전진단 관련 전문기관 등과 항만운영회의를 거쳐 결정
- ◈ 다만, 선박 접·이안시 부두에 충격을 줄이기 위해 예선 사용을 의무화하였으며 선사와 도선사에게 안전 접안을 각별히 당부함
- ◈ 한편, 이번 지진 피해로 인해 선박의 하역작업이 지연된 경우, 지연된 시간만큼의 항만시설사용료를 감면해 포항항을 이용하는 선사들의 피해를 최소화할 계획이라 밝힘

8) 동해·묵호항

● 동해항 3단계 석탄부두 비관리청 항만공사 사업시행자 선정 계획

- ◈ 동해항 3단계 지역의 신규 석탄부두 개발 관련 사업시행자 모집 공고
 - ◈ 금회 사업시행자 선정은 동해항 3단계 지역의 첫 사업자 모집이며, 해당부두는 10만 톤급 석탄부두로 선석길이는 330m, 연간 하역능력은 540만 톤에 달함
 - ◈ 사업기간은 약 36개월이 소요될 전망이며, 예상 사업비는 2,300억 원으로 '18년 2월 경 최종 사업자가 선정될 계획
- ◈ 동해항의 석탄부두는 현재 5만 톤급 1선석으로 연간 하역능력은 361만 톤임
 - ◈ 다만, 해당부두에서 처리되는 석탄 물동량은 '16년 기준 510만 톤으로 하역능력을 크게 상회하는 물동량을 처리하고 있음
 - ◈ 이는 동해항 인근의 석탄화력발전소 증설에 따른 것으로 석탄 수요 증가 대비 부두의 공급은 부족한 것으로 나타남
 - ◈ 이에 따라 신규 석탄부두가 공급될 경우 동해항 석탄 부두 수급 부족해소에 도움이 될 것으로 기대



9) 군산항

● 군산지방해양수산청, 수심미확보에 따른 항만사용료 감면 요구

- ◇ 군산지방해양수산청은 군산항에 입출항 하는 수출자동차 전용외항선에 대한 항만시설사용료 감면을 해양수산부에 요청함
 - ◇ '17년 들어 급감하고 있는 자동차 물동량 유지와 항비 감면을 받고 있는 타항만 (목포신항만) 대비 형평성을 맞추기 위해 '무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정' 개정을 해수부에 요청하였음
- ◇ 군산항은 항로 입구부와 안벽의 수심이 낮아 타항만 대비 자동차 모선의 수시 입출항시에 어려움이 많아 대형 자동차 선박들이 입항을 기피하고 있음
 - ◇ 더구나 타 항만 대비 입항료, 접안료, 화물료 등 항만시설사용료가 약 30% 높아 군산항 입항시 상대적으로 높은 원가 부담을 느끼는 자동차 선사들이 군산항의 입출항을 꺼리고 있는 실정임
 - ◇ 이에 군산지방해양수산청은 군산항에 입출항하는 수출자동차 전용 외항선에 대해 항만시설이용료 50% 감면 혜택을 줄 수 있도록 '무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정'을 개정해 줄 것을 해양수산부에 요구하였음
- ◇ 군산항의 자동차 수출물동량은 '07년 363만 4천 톤으로 정점을 찍은 후 계속 감소하고 있으며, ' 17년 11월말 기준으로 전년동기대비 32.6% 감소한 201만 1천 톤을 기록함

10) 목포항

● 목포항 개항 120주년 기념 발전전략 세미나 개최

- ◇ 11월 23일, 목포해양대학교에서 '목포 개항 120주년 기념, 2017 목포항 발전 전략 세미나'를 개최함
 - ◇ 세미나에는 목포항 이용 선사, 화주 및 항만관계자, 학생 등이 참석하여 주제발표와 종합토론을 함

- ◈ 세미나를 통해 목포시와 목포항의 상생전략 등이 조명되었으며, 정기선 유치 및 수출자동차 전진기지화를 위한 인프라 구축 주장이 제기됨
- ◈ 4차 산업혁명 시대를 대비한 저비용 고효율 기술도입, 정기노선 기항을 위한 인센티브 지원, 기아자동차 수출물량 추가확보 및 인프라구축에 대한 내용으로 발표가 이루어짐

11) 마산항

● ‘마산해양신도시 복합개발’ 제 3차 공모 실시

- ◈ 창원시는 마산해양신도시 부지조성공사 사업비 확보를 위해 '18년 초 제3차 사업자 공모를 추진할 예정
- ◈ '15년 말 (주)부영을 우선협상자로 지정했으나 주거상업시설에 대한 이견으로 선정이 취소된후 2차 공모에서도 시공능력 부족을 이유로 사업자 모집에 실패함
- ◈ 창원시는 해양신도시 부지조성공사가 '19년 12월에 완료됨에 따라 사업비 3,403억 원을 이 기간 내에 정산해야 함



2. 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

● 중국 항만 동향

◇ 중국 항만 요율 인하

- ◇ 중국 국가발전개혁위원회는 4대 주요항만에 대한 조사를 통해 '18년 1월부터 화물처리비용 인하를 지시함
 - 국영항만운영사는 예선, 검수 부분의 자회사를 활용하여 이용료를 과도하게 부과한 것으로 나타남
- ◇ 이번 조치로 인해 선사들의 비용은 약 5억 3천만 달러, 컨테이너 처리비용은 10~20% 하락할 것으로 전망됨

◇ 상하이(Shanghai) 자유무역항 개발 추진

- ◇ 자유무역항은 상하이 자유무역지대(FTZ)와 비교하여 기업의 자유화 규제가 최소화 될 것으로 예상됨
 - 자유무역항을 통한 상품의 수출입은 세관신고의 대상이 되지 않아 면세와 재가공수출에 대한 제약이 없을 것으로 예상됨
 - 이러한 자유무역항을 저장(Zhejiang), 푸젠(Fujian), 광둥(Guangdong)성에서도 추진함

◇ 광저우항(Guangzhou)항, 신규 항만 개발 계획 발표

- ◇ 광저우항은 신사(Xinsha)항 지역에 신규 터미널을 개발할 계획임
 - 총공사비는 약 2억 8천만 달러이며, 7만 톤급 2개 선석과 14만 8천 톤 규모의 곡물창고를 건설할 계획임
 - 신규 건설되는 터미널은 '18년에 착공하여 '20년에 완공될 예정임

2) 아시아

베트남, 심해 항만인프라 부족으로 연간 24억 달러 손실²⁾

- ◇ 베트남 항만 협회 (VPA)에 따르면 베트남의 컨테이너 수출입물동량의 80%가 여전히 소규모 항만에서 처리되고 있음
 - ◇ 협회에 따르면 심해 항만에 입항하지 못하고 규모가 작고 낮은 화물 회전율을 기록하고 있는 항만들에 입항한 베트남 화주들의 손실액은 연간 24억 달러임
- ◇ 18,000TEU급 선박을 수용 할 수 있는 유일한 베트남 심해항만 터미널인 CMIT (Cai Mep International Terminal)가 있지만 화주의 선호도가 낮음
 - ◇ 화주들은 CMIT에 입항하기를 거부하고 HCMC의 Cat Lai 터미널에서 물량을 처리하는 것을 선호하고 있음
 - ◇ 초대형 선박을 수용할 수 있는 부두 시설과 같은 기본적인 항만 인프라는 확보되어 있지만 입출항하는 선박에게 효율적인 하역서비스를 제공할 수 있는 시설들이 부족하여 여전히 CMIT(Cai Mep International Terminal)의 평균 이용률은 15~20%으로 기록하고 있음
- ◇ 베트남 전역 총 320개 항만의 하역 요금은 인근 지역의 항만보다 낮은 수준이지만 서비스 수준 또한 낮아 외국 화주들을 유치하는데 어려움이 있음
 - ◇ 베트남은 TEU당 32달러를 부과하는 반면, 태국은 55달러, 중국은 76달러, 싱가포르 117달러임

도쿄항, Y2 컨테이너 터미널 운영사 모집 계획

- ◇ 도쿄항 중앙 방파제 외측 Y2 컨테이너 터미널에 대해 신규 운영사를 모집할 계획
 - ◇ 해당 터미널의 경우 '17년 말 공사를 완료, 한진해운이 운영할 예정이었으나 한진해운이 파산함에 따라 현재는 공사가 일부 중단된 상태임
 - ◇ 이에 따라 도쿄도 항만국과 도쿄항 부두회사는 11월 30일자로 한진해운 청산법인에 대하여 터미널 임대계약 해제를 통보, 신규 터미널 운영사 선정에 나설 계획

2) <http://www.hellenicshippingnews.com>



- ◇ 해당 터미널의 경우 안벽 수심 16m, 22열 안벽 크레인 3기 등 도쿄항에서 가장 높은 수준의 시설로 '18년 초 사업자 공고를 통해 운영사가 선정될 경우 잔여 공사를 마무리하여 '18년 내에 개장이 가능할 것으로 예상

● 일본, 카멜리아 라인, 부산 - 기타큐슈 간 정기서비스 실시

- ◇ 일본 카페리선사인 카멜리아 라인은 200TEU급 카페리선을 투입, 부산항 신항 - 기타큐슈 모지지역 간 정기서비스를 11월 30일 부터 시작
- ◇ 운항 스케줄은 부산항 신항에서 일, 화, 목요일 밤에 출발하여 다음날 오전에 도착, 주 3항차 취항예정이며, 향후 여건변화에 따라 주 6항차까지 운영할 계획

● 예멘, 호데이다(Hodeida)항 내전으로 봉쇄

- ◇ '17년 11월 6일 사우디아라비아 주도의 아랍 동맹군이 예멘 전역의 항만, 공항, 육지 폐쇄 조치를 취함
- ◇ 이 조치는 이란의 지원을 받는 예멘의 시아파 후티 반군이 11월 4일 사우디아라비아 수도 이라드 인근의 킹칼리드 국제공항을 향해 미사일을 발사한 뒤, 이틀만인 11월 6일에 미사일 제공 및 발사 배후로 이란을 지목하고 예멘 봉쇄를 단행
- ◇ 당시 국제사회의 비난을 고려해 인도주의 물자 공급과 구호 활동가의 통행을 지속하도록 고려한다고 했지만 발표 직후 구호 움직임까지 전격 차단함
- ◇ 11월 23일 정부부터 예멘 후티 반군 지역에 대한 봉쇄를 완화하여 긴급 구호물품은 홍해 호데이다항과 사나국제공항을 통해 반입가능하다고 밝힘
- ◇ 최악의 인도주의적 위기를 겪고 있는 예멘의 현 상황에 대한 국제사회의 우려가 커지자 사우디아라비아는 봉쇄조치를 단계적으로 해제하겠다고 밝혔음
- ◇ 호데이다항은 후티 반군의 주요 거점으로 꼽히는 곳으로 음식 및 의약품 등의 구호물자가 가장 많이 들어오는 항만임
- ◇ 예멘 내전이 지속되던 중 예멘 대통령인 알리 압둘라 살레가 피살당하면서 후티 반군에 대한 압력이 강화될 것으로 예상되며 호데이다항의 봉쇄기간은 더욱 장기화될 것으로 전망됨

〈그림 II-1〉 예멘 내전 세력지도



자료 : 연합뉴스

3) 유럽

● 함부르크항, 유럽 5대 항만 중 항만 생산성 1위

- ◇ 해운조사기관 카고스마트는 지난 8월부터 10월까지 유럽 5대 항만의 생산성을 분석한 결과 함부르크항이 가장 우수했다고 밝힘
 - ◇ 항만 생산성 분석을 위해 선박 입항지연시간, 정박시간, 입항선박 크기와 척수 등을 분석하였으며 대상 항만은 유럽 5대 항만인 로테르담항, 함부르크항, 앤티워프항, 브레머하펜항, 알헤시라스항임
- ◇ 로테르담항의 월평균 지연시간은 8월 17.8시간에서 10월 22.2시간까지 급증한 반면, 함부르크항은 같은 기간 13.7~17.6시간을 기록하면서 비교 대상 항만 중 최단시간을 기록함



- ◆ 또한 선박 입항척수는 분석 기간 동안 총 1,519척으로 로테르담항의 뒤를 이어 2위를 기록하였음
 - ◆ 로테르담항은 2,231척으로 타 항만 대비 최소 200척 이상 선박 입항수가 많았음
- ◆ 반면, 선박 정박시간은 5대 항만 모두 긴 편에 속했지만 함부르크항이 가장 낮았으며 앤트워프항의 경우 월평균 25시간으로 타 항만 대비 최소 6시간 이상 길게 나타남
 - ◆ 앤트워프항의 경우 타 항만 대비 1만TEU급 이상 대형 선박의 입출항이 많은 것이 원인으로 나타남

4) 미주

● LA/LB항 항만관리 당국, CAAP³⁾ 2017 Update 승인

- ◆ '06년 LB항과 LA항은 산페드로만(San Pedro Bay)⁴⁾의 항만 대기를 청정화 하기 위한 실행 계획(CAAP)을 수립함
 - ◆ CAAP는 항만 내외에서 화물 이동에 따른 대기오염을 줄이기 위한 전략이며, '10년에 새로운 전략 및 배출 감축 목표를 설정하여 CAAP를 갱신함
- ◆ CAAP 2017 Update는 대기오염 감축을 위한 새로운 전략과 항만 내외의 대기오염 배출 감축 목표를 포함하고 있음
 - ◆ 배출 제로화를 위한 14가지의 새로운 전략이 포함되어 있음
 - '35년까지 구형 트럭의 단계적인 폐지와 배출제로 트럭의 조기 도입
 - 터미널 운영사의 신규장비 도입시, 배출제로 혹은 배출제로에 가까운 장비 도입 요구
 - 선상배출 오염물 감소 및 산 페드로 만의 가장 낡고 오염된 선박 교체
 - 청정엔진 배치의 배출 감소 운영전략의 가속화
 - 온도크 레일을 통한 화물 수송 확대

3) CAAP: Clean Air Action Plan

4) 산페드로만(San Pedro Bay): 미국 캘리포니아주 태평양 연안에 있는 만으로 LA항과 LB항이 위치함

- ◇ '50년까지 장기적인 대기오염 배출 감축을 목표로 하고 있음
 - '20년까지 항만관련 DPM(Diesel Particulate Matter)배출로 인한 암 위험을 85% 수준으로 감소
 - '23년까지 항만관련 배출가스를 NOx 59%, SOx 93%, DPM 77% 수준으로 감축.
 - 항만관련 온실가스 배출을 '30년까지 '90년 대비 40% 감축하고 '50년까지 80% 감축

5) 아프리카

● 사하라 이남 지역, 인프라 부족으로 물동량 실적 정체

- ◇ 과거부터 지속된 항만인프라 시설에 대한 투자부족 심화로 현재의 아프리카 항만과 도로, 철도 시설은 컨테이너보다는 주로 자국의 원자재 품목을 국외로 운반하는데 특화된 기능을 가짐
 - ◇ 한편 '15년 기준 아프리카 경공업 제품의 수입량은 '07년 대비 약 3배 정도 증가한 260조 원에 달하는 것으로 밝혀짐
 - ◇ 즉 아프리카 무역은 대부분 외부 공산품에 의존하는 형태를 가지고 있으며, 이 같은 구조는 점차 고착화되고 있음
 - ◇ 이 같은 경제구조에서 아프리카 국가들 대부분은 수입된 제품들을 신속하게 이동시킬 수 있는 항만물류 및 도로 인프라 건설이 절실한 상황임
- ◇ 이에 따라 사하라 이남 지역에 위치한 항구의 생산성과 효율성 제고는 아프리카의 성장에 결정적인 역할을 할 것으로 전망됨
 - ◇ 최근 들어 해당 지역에 속한 국가들은 화물운송 효율화를 최적화하고 대륙에 걸쳐 제품을 더 빨리 시장에 출시 할 수 있도록 하는 데 관심을 갖고 있는 것으로 나타남
- ◇ 한편 아프리카 개발은행은 현재 아프리카 국가들이 직면한 문제점에 대해 다음과 같은 4가지 요인으로 분석하고 있음
 - ◇ 국제화물 운송의 지연과 비용 상승을 야기하는 운송 모드들 간의 연계성 결여
 - ◇ 초기 진입 단계에 있는 물류 서비스의 본격적인 정착에 있어 각 국 정부의 행정적인 규제 및 거버넌스 등 다양한 장벽으로 인해 개발이 지연됨



- ❖ 화물 취급 부문, 즉 하드 인프라의 역량 개발 및 기술 개발 부족
- ❖ 대륙의 항구, 철도 및 파이프 라인(pipe-line) 인프라에 대한 과소 투자 및 충분한 사전 계획 수립의 부족함 등임

6) 오세아니아

❶ 타라나키(Taranaki)항 유류부두 재개발 완료, 향후 연간 1억 리터 처리 전망

- ❖ 약 15개월 간 진행된 재개발 종료 이후 운영을 재개한 뉴질랜드 타라나키항의 유류 터미널의 제품공급 프로세스는 기존의 트럭을 통한 방식이 아닌 선박을 통한 공급 및 저장, 분배 방식으로 전환됨
- ❖ '15년 타라나키항은 해당 부두를 매입한 이후 '16년 8월부터 시설증강 등 항만재개발 사업을 진행해 옴
- ❖ 해당 항만재개발을 통해 신규 트럭 적재공간 마련, 전사적 자원 관리 시스템 도입, 신규 유류검량소 설치, 유류공급 펌프 및 벨브 교체 등을 완료함
- ❖ 재개발이 완료된 해당 항만의 운영을 맡은 BP New Zealand는 유류제품과 디젤 등의 효율적인 지역 분배 및 공급을 위해 해당 부두의 본격적인 최적화 작업을 진행할 예정임
- ❖ 한편 '17년 11월 초 터미널 재개장 후 처음으로 공급된 디젤이 신규 저장시설에 저장되었으며, 정제 등의 작업을 거친 후 '18년 초 공급될 예정임
- ❖ 해당 재개발로 인해 전보다 더 많은 양의 유류 제품이 운송되고 저장되며, 뉴질랜드 전역에 공급될 수 있을 것으로 보임
- ❖ 신규 운영시설 도입으로 인해 기존 도로를 통한 트럭의 유류공급 방식은 1주일에 8회 수준으로 감소할 것으로 전망됨
- ❖ 또한 연간 약 1억 리터의 유류 제품이 해당 터미널을 통해 외부로 공급될 것으로 전망됨

3. 품목별 동향

1) 컨테이너

● '17년 10월 대외무역 수출액 증가

- ◇ '17년 10월, 수출은 전년대비 7.1%, 수입은 7.9% 증가
 - ◇ 품목별로는 자동차(-19.2%), 무선통신기기(-18.2%)를 제외한 모든 품목의 수출액이 전년대비 증가하였으며, 곡물(-26.2%), 기계류(-5.3%) 등은 수입액이 감소함
 - ◇ 지역별로는 베트남(33.7%)을 비롯한 아세안 5개국(25.3%)의 수출은 증가하였으나 중동(-34.1%), 중남미(-12.9%)에서는 수출 감소를 기록함

〈표 II-2〉 대외 무역액 추이

(단위: 억 달러, %)

구분	2016년	2017년	
	총액	9월	10월
수출액	4,954.3	550.9 (34.9)	449.6 (7.1)
수입액	4,061.9	416.6 (22.6)	378.2 (7.9)
합계	9,016.2	967.5	827.8

주: () 전년대비 증가율

자료: 한국무역협회, 관세청

● 유로존 19개국, '07년 이후 최고 경제성장 기록

- ◇ '17년 경제성장은 2.2%로 예상되어 '07년 이후 최대치를 기록할 것으로 예상
 - ◇ '18년 유로존의 경제성장률은 2.1%, '19년은 1.9%로 전망함
 - ◇ 이와 같은 경제성장은 프랑스, 독일 등 정치 및 경제 주도국이 세력 우위를 차지하여 가능할 것으로 유럽연합 경제분과집행위원회는 전망함



- ◇ 19개 유럽연합 외에 영국 등 비유로존 국가들을 포함한 28개 전 EU 회원국들의 '18년 경제성장률도 2.3%로 상향조정함

● '17년 수출이 경제성장을 이끈 것으로 나타남

- ◇ 최근 몇 년간 2%대의 경제성장에 머물러 있었던 우리나라의 경제성장은 '17년 3%대 성장이 가능할 것으로 예상
- ◇ '17년 9월까지 세계 10대 수출국 중 가장 높은 성장세인 18.5%를 기록하였으며 특히, 9월 수출은 세계 평균 증가율인 11.1%의 3배 이상인 35.0%로 나타남
- ◇ 새 정부가 편성한 11조 원의 추가경정예산도 경제성장세에 영향을 줄 것으로 예상됨
- ◇ 하지만 최근 하락하고 있는 환율과 상승하는 유가는 향후 경제성장에 악영향을 줄 수 있음

2) 양곡

● 11월 국제 곡물가격 동향 및 '18년도 1/4분기 전망 5)

- ◇ '17년 11월 곡물 선물가격지수는 전월대비 0.5% 하락한 186.0으로 러시아의 밀 작황호조로 인해 밀 선물가격도 전월대비 2.7% 하락한 156달러/톤을 기록함
- ◇ 미국 농무부(USDA)의 생산량 및 단수 상향 조정발표와 주요 수출국인 브라질 화폐 가치 하락으로 11월의 옥수수 선물가격은 135달러/톤으로 전월대비 1.7% 하락함
- ◇ 반면 콩 선물가격은 미국 정부의 콩생산량 하향조정 발표와 라니냐 발생 가능성 증가 등으로 인해 전월대비 0.8% 상승한 361달러/톤을 기록하였음

5) 한국농촌경제연구원(www.krei.re.kr) 국제곡물 12호

- ◇ '17년 4/4분기 선물가격지수 전망치는 전 분기 대비 1.1% 하락한 187.1로 전망되었지만 '18년 1/4분기 선물가격지수 전 분기 대비 1.4% 상승한 189.7로 예상되고 있음
- ◇ '17년 4/4분기 곡물가격은 세계 밀 공급량 증가 및 미국 옥수수 생산량 증가 전망 등으로 소폭 하락할 것으로 전망되지만 '18년 1/4분기 곡물가격은 남반구 라 니냐 발생 확률이 높아짐에 따른 남미 지역 콩 작황 불확실성 증가로 상승할 것으로 전망됨

3) 시멘트

● 탄소배출권 가격 상승, 시멘트 업계 부담 가중

- ◇ 최근 탄소배출권 가격 상승으로 배출권 부족 상황에 직면한 시멘트 업계는 관련 비용부담 급증으로 인한 적자 전환 우려가 제기되고 있음
- ◇ 배출권 시장의 특성인 수급 불균형, 높은 가격 변동성 등으로 인한 배출권 거래시장의 구조적인 문제로 인해 시멘트 산업계의 경영 부담이 가중되고 있음
- ◇ 최근 주요 기업을 대상으로 배출권 할당량의 한계비용 분석 결과 배출권 가격이 톤당 28,000원에 거래될 경우 시멘트 업계는 배출권 총 할당량대비 20%만 부족해도 경영악화에 직면할 가능성이 높은 것으로 나타남
- ◇ 개별 기업 기준 배출권 할당량 대비 부족분의 시장 구입 가격의 한계치를 한계비용이라 하며, 배출권 가격이 한계비용을 초과할 경우 당기순이익이 순손실로 전환되는 것으로 확인됨
- ◇ 반면 배출권 보유량이 높은 기업들도 물량을 거래하지 않아 배출권 시장이 정상적으로 작동하지 않고 있으며, 배출권 보유량이 적은 기업들은 손실을 감수하고 있는 실정임



4) 석탄

● 중국, 석탄 난방 금지 조치 현황

- ◇ 중국 정부는 석탄 난방에 따른 심각한 대기오염으로 베이징, 톈진 등 수도권 인근 26개 지역에 대해 석탄 난방기구의 판매, 사용을 금지하는 조치를 발표
 - ◇ 관련 조치에 따라 기존 석탄을 이용한 난방 기구를 가스, 전기를 이용한 난방 기구로 교체해야 함
 - ◇ 하지만 이 같은 정책에 따라 최근 LNG 수요가 급증, LNG 가격이 80% 증가하였으며, 일부 지역에서는 수급에 차질이 발생한 것으로 나타남
 - ◇ 또한, 기존의 석탄 난방시설을 교체하지 못한 지역에서는 난방에 차질이 발생하는 등 주민들의 불편 사항이 발생함
 - ◇ 이에 따라 중국 정부는 아직 난방 설비가 교체되지 않은 지역에 한해서 석탄 난방을 다시 허용하고 있음
- ◇ 중국 정부는 지속적인 탈 석탄 정책으로 대기오염을 감소시키는 한편, 난방에 원전을 활용하는 방안도 검토 중임
 - ◇ 중국의 국영원자력회사(CNNC)는 최근 베이징에서 지역난방 원자료를 시험 가동해 20만 가구에 난방을 공급했다고 밝힘
 - ◇ 해당 원자로는 수영장 크기의 물탱크에 원자로 노심이 잠겨 있는 방식으로 상대적으로 규모가 작고 제작이 간단한 것으로 알려짐
 - ◇ 다만, 상용화되기까지 5년 이상이 소요될 것으로 예상, 난방 연료 교체에 따른 주민의 불편은 지속될 것으로 보임

5) 목재

❶ 우드펠릿의 친환경 논란에 산림바이오매스협회 반발

- ❖ 질소산화물 발생은 연소 원료의 문제가 아닌 온도가 큰 영향을 미침
 - ❖ 한국지역난방기술 연구원 관계자에 따르면, 대기 중 질소비중이 높기 때문에 연소에 따른 질소발생보다는 질소의 질소산화물 전환여부가 중요함
 - 대기 중에 질소는 76%가 존재하고 있어 연소시 질소가 발생하는 것은 크게 중요하지 않음
 - ❖ 질소산화물 전환여부는 발전소의 연소 온도가 영향을 미치고 있으며, 바이오매스 발전소의 연소온도는 760~900도로 유연탄의 1,200~1,500도보다 낮음
 - 바이오매스 발전의 경우, 유연탄 발전 대비 질소산화물 발생률이 낮음
- ❖ 또한, 질소산화물은 황산화물에 비해 미세먼지 전환율이 낮음
 - ❖ 한국환경정책평가연구원 자료에 따르면 황산화물의 미세먼지 전환율은 50% 정도 (질소산화물은 2% 이하)이며, 초미세먼지로 전환되어 인체에 영향을 미침
- ❖ 그 외에도 잘못된 정보와 신재생에너지의 모호한 개념이 우드펠릿에 대한 혼란을 가중시키고 있음
 - ❖ Bio-SRF와 우드펠릿에 REC를 동일하게 적용하고 있어 상대적으로 가격이 낮은 Bio-SRF 사용이 많아짐
 - 우드펠릿은 순수한 목재를 원료로 하고 있어 청정재료이나, Bio-SRF는 폐목재를 파쇄한 목질계 폐기물이므로 유해물질을 포함하고 있음
 - 그러나, 두 연료 모두 동일한 신재생에너지 공급인증 가중치인 전소 1.5, 혼소 1.0을 적용하고 있음
 - ❖ 이로 인해 순수한 목재를 연료로 사용하는 바이오매스 발전소와 폐목재를 연료로 사용하는 Bio-SRF 발전소에 대한 혼란이 가중됨



6) 모래

● KIOST, 바다모래 연구단 출범 예정

- ◇ 한국해양과학기술원은 정부의 남해EEZ 골재채취금지 조치 이후 불거진 바다모래 부족 관련 현안문제 해결을 위해 ‘바다모래 연구기획단’을 출범함
- ◇ 아직 국내에는 바다모래 수요증가로 인한 해사채취량 증가가 해양환경변화에 미치는 영향과 관련된 심도 있는 원인 분석과 과학적 연구가 부족한 상황임
- ◇ 이 같은 이유로 해당 연구단은 대륙붕에 위치한 모래의 특성(분포, 기원, 이동)을 연구하여 기초적인 자료를 수집한 후 국가자원관리 방안에 대한 근거를 수립할 계획임
- ◇ 구체적인 연구 결과로서 바다모래 분포 및 퇴적자료 분석, 바다모래의 자원 생태학적 기능 연구, 바다모래채취 기본 연구조사방법론 제시, 외국사례 수집 및 분석 등으로 향후 연구결과를 통해 현안 문제에 대한 과학기술적인 해법을 제시할 예정

● 순환골재 활용 비용 절감, 우수 공기업 표창

- ◇ 환경부와 국토교통부의 ‘순환골재 및 순환골재 재활용 제품 등 우수 활동사례’ 공모 결과 수도권매립지관리공사 및 인천국제공항공사가 우수기관으로 선정됨
- ◇ 수도권매립지관리공사는 순환골재 약 21만 5천 m^3 를 활용하여 44억 원을 절감하였으며, 인천국제공항공사는 순환골재 약 5만 6천 m^3 및 순환아스콘 6만 5천 톤을 사용하여 14억 원의 예산을 절감함
- ◇ 한편 장관상 수상 기관은 경남 진주시, 한국환경공단, 경기도시공사, 한국토지주택공사(세종특별본부) 등 4개 기관으로 선정됨

7) 철광석

● 미나스 리오(Minas Rio)광산, 3차 확장 계획 승인 지연⁶⁾

- ◇ 앵글로 아메리칸(Anglo American)사는 브라질 미나스 리오 광산의 3차 확장 계획이 승인 되지 않으면 폐광을 할 것이라고 발표함
 - ◇ 동사는 2차 확장을 승인받고 15년을 추가로 생산하는 3차 확장 계획 승인을 미나스 제라이스 주정부에 신청한 상태임
- ◇ 당초 7월에 3차 확장 승인이 완료되기로 하였지만 최종 공청회가 12월로 연기되면서 불승인시 폐광까지 고려하겠다는 입장을 내놓음
- ◇ 2차 확장은 '18년 9월에 마무리 될 예정이며 3차 확장에는 529km 길이의 파이프라인을 건설하는 것이 포함되어 있어 환경적으로 예민한 상황인 것으로 보임
- ◇ 한편, 앵글로 아메리칸사는 '08년 동 광산을 매입하는데 55억 달러, 이후 추가 투자비로 74억 달러를 투입하여 연 2,650만 톤 규모로 개발을 진행 중에 있음

8) 철재

● '17년 10월 세계 조강생산량 전년대비 5.6% 증가한 1억 4,129만 톤 기록

- ◇ 오세아니아 지역을 제외한 모든 지역이 전년대비 증가세를 기록하면서 생산량 증가를 견인함
 - ◇ 오세아니아는 전년대비 3.1%(-1만 6천 톤) 감소하였으나 아시아가 전년대비 5.3%(+500만 7천 톤) 증가하면서 총 생산량 증가로 이어짐
 - ◇ 아시아 국가 중 일본이 전년대비 1.0%(-8만 9천 톤) 감소하였으나 중국은 5.6%(+385만 4천 톤) 증가함

6) www.mining.com(2017.11.20.)



〈표 II-3〉 '17년 10월 세계 조강생산량

(단위: 천 톤, %)

구분	2016		2017		증감률	
	10월	누적	10월	누적	당월	누적
EU	14,262	135,728	14,747	140,765	3.4	3.7
other Europe	3,197	29,642	3,529	33,563	10.4	13.2
C.I.S	8,563	84,904	8,870	85,243	3.6	0.4
North America	8,933	92,694	9,766	96,459	9.3	4.1
South America	3,767	33,714	3,867	36,206	2.6	7.4
Africa	999	9,693	1,188	11,083	19.0	14.3
Middle East	2,519	23,979	2,973	27,166	18.0	13.3
Asia	94,810	926,814	99,817	977,498	5.3	5.5
China	68,508	674,500	72,362	711,833	5.6	5.5
India	8,267	79,521	8,629	84,123	4.4	5.8
Japan	9,060	87,442	8,971	87,239	-1.0	-0.2
South Korea	5,962	57,016	6,200	59,148	4.0	3.7
Taiwan,China	1,917	18,069	1,965	19,383	2.5	7.3
Oceania	513	4,811	497	4,879	-3.1	1.4
Total 66 countries	137,564	1,341,979	145,254	1,412,860	5.6	5.3

주: 매월 업데이트됨에 따라 전월 수치가 재확정됨

자료: 세계 철강 협회 월별조강생산량(www.worldsteel.org, 2017.11)

● 對북미, '17년 10월 누적 강관 수출 물동량 큰 폭 증가

- ◇ '17년 10월 누적 기준, 국내 철강재 수출량은 2,659만 2천 톤으로 전년동기 대비 3.9% 증가
 - ◇ 판재류, 봉형강, 주단강 등 대부분의 품목이 감소하였지만 강관이 같은 기간 60.6% 큰 폭으로 증가하면서 총 수출 물동량 증가로 이어짐
- ◇ 특히, 강관 수출에 큰 비중을 차지하고 있는 북미 시장으로의 수출이 전년동기 대비 99.1% 증가한 178만 1천 톤을 기록함
 - ◇ '16년 기준 북미시장이 강관 수출에서 차지하는 비중은 57.4%임
- ◇ 미국은 국내산 강관 유입을 막기 위해 반덤핑 규제 등 보호무역주의를 강화하고 있지만 늘어나는 현지수요에 별다른 효과를 거두지 못하고 있음

◇ 그러나, 한·미 FTA 개정협약, 무역확장법 232조가 내년 수출 시장에 어떤 영향을 미칠지 귀추가 주목됨

◇ 철강재 수출은 WTO 무관세 원칙에 따라 이미 관세가 제로임에 따라 한·미 FTA 개정에 따른 영향은 미미할 것으로 보임

〈표 II-4〉 '17년 10월 품목별 철강재 수출

(단위: 천 톤, %)

구분		2016		2017		증감률	
		10월	누적	10월	누적	당월	누적
세계	철강재	2,594	25,591	2,379	26,592	-8.3	3.9
	-판재류	2,068	20,283	1,804	19,865	-12.8	-2.1
	-봉형강	212	2,435	210	2,434	-1.1	-0.1
	-주단강	51	533	46	533	-10.1	0.0
	-강관	197	1,629	173	2,616	-12.3	60.6
	-기타	64	711	145	1,144	125.6	60.8
북미	철강재	292	3,457	212	3,336	-27.3	-3.5
	-판재류	131.268	2058.508	71.847	1098.337	-45.3	-46.6
	-봉형강	21.281	367.594	18.222	324.891	-14.4	-11.6
	-주단강	5.655	69.968	5.563	71.046	-1.6	1.5
	-강관	128	895	112	1,781	-12.9	99.1
	-기타	5	66	5	60	-7.6	-8.6

자료: 한국철강협회

9) 고철

● '17년 11월, 국제 고철 가격 강세 유지

◇ 주요 고철 가격의 선행지표들이 일제히 가격 상승세를 나타내고 있으며 동절기를 맞이하여 추가 상승 가능성도 높은 것으로 나타남

◇ 터키 고철의 수입가격은 2주 연속 상승하여 11월 넷째 주 이스켄데룬항 수입 기준 톤당 317.5달러(CFR)로 전주대비 톤 당 3.5달러 상승함



- ◈ 한편, 터키 내수 철근 판매가격 등 제품 가격 강세가 이어지고 있어 당분간 고철 가격도 상승세를 유지할 것으로 전망되고 있음
- ◈ 동아시아 컨테이너 고철 가격은 6주 연속 상승하면서 연중 최고 기록을 경신하고 있음
- ◈ 대만의 미국산 컨테이너 고철 수입가격은 톤당 309달러로 전주대비 톤 당 4달러 추가 상승함
- ◈ 일본의 고철 내수 가격은 11월 들어 6번에 걸쳐 구매가격 인상을 발표함에 따라 수출가격보다 내수 가격이 높게 형성되고 있음
- ◈ 한편, 국내는 11월 중순부터 제강사들의 고철 구매가격 인상이 이어졌지만 현대제철 당진공장의 고철 구매가격 인상이 늦춰지면서 숨고르기에 들어감
- ◈ 그러나, 동절기에 따른 고철 발생량 감소 예상에 따라 고철 구매가격 상승세는 다시 시작될 것으로 전망됨

10) 자동차

④ 코트라, 인도 자동차 및 부품 시장 동향과 우리기업 진출전략 제시⁷⁾

- ◈ 자동차 산업은 인도의 경제발전 근간이 되는 산업이며, 향후에도 GDP와 신규 일자리 창출에 기여할 것으로 전망됨
- ◈ 인도정부는 외국인 투자에 대한 상한액을 설정해두고 있으나, 집중 육성중인 자동차 분야에 대해서는 100% 허용하고 있음
- ◈ 또한, ‘Automotive Mission Plan 2016-2026’ 정책을 통해 자동차 산업의 규모를 현재 대비 3.2배로 성장시키고 생산량 3위 국가로의 도약을 추진하고 있음
- ◈ GM은 내수시장 점유율도 하락하고 있으나, 인건비 인상은 계속되고 있음
- ◈ 한국GM의 내수시장 점유율은 두 자릿수를 유지하고 있었으나, 올해 들어 한 자릿수로 하락함

7) KOTRA, “인도 자동차 및 부품 시장 동향과 우리기업 진출전략”, 2017.11.17

- ◇ 반면, 인건비 인상은 지속되고 있어 3년 간 총 인건비는 40% 이상 증가함
- ◇ 완성차 업체와 부품업체의 생산 및 물류 통합 인프라 구축과 전략적인 제후를 통한 현지 공급망 확충이 필요할 것으로 보임
- ◇ 인도에 진출한 완성차 업체들은 현지조달을 확산하고 있으며, 국내 부품 업체들의 공급망 확충 기회가 될 것으로 보임
- ◇ 완성차 업체들은 전략적 제후 및 합작투자를 통해 공급망을 확충할 수 있으며, 이를 통해 원가절감, 라인업 확충, 기술개발 협력 등이 기대됨

● 코트라, CIS지역 자동차 및 부품 시장 동향과 우리기업 진출전략 제시⁸⁾

- ◇ CIS 국가들은 루블화 평가절하 등의 경제침체기를 겪으면서 자동차시장이 축소됨
- ◇ 러시아 자동차시장이 전체 CIS 전체의 83%를 차지하고 있으며, CIS 국가들의 자동차시장 감소폭의 루블화 평가절하 대비 크지 않은 것으로 보임
- ◇ 자동차시장 회복과 함께 자동차 부품시장도 회복될 것으로 보이며, 대체부품 수요가 높을 것으로 전망됨
- ◇ 러시아 자동차 부품시장의 규모는 CIS 전체의 86%를 차지하고 있으며, 구매력이 높지 않아 대체품 수요가 높을 것으로 보임
- ◇ 국내 자동차 부품업체는 완성차 업체와의 동반진출, 현지 생산거점 및 유통 업체와의 네트워크 구축이 필요할 것으로 보임
- ◇ 국내 완성차 업체는 상용차 시장의 확대를 추진하고 있어 동반진출을 준비하고 현지생산을 통해 안정적인 부품공급 거점 마련이 필요함
- ◇ CIS 국가들은 도로 여건이 낮아 자동차 부품 교체시기가 짧고 수요가 많아 현지 유통업체와의 네트워크 구축이 필요함

8) KOTRA, “CIS지역 자동차 및 부품 시장 동향과 우리기업 진출전략”, 2017.11.22



11) 기타광석

주요광물 시장 현황

- ◇ 동 의 경우 '17년 10월 평균가격은 6,797달러/톤으로 전월대비 3.3% 상승함
 - ◇ 미국 연방 준비은행의 자산축소 추진으로 달러 가치가 상승, 가격 하락 원인으로 작용할 수 있음
 - ◇ 다만, 중국의 제 19차 전당대회 이후 수요확대 전망 및 인도네시아 광산의 파업이 장기화됨에 따라 수급 불안정에 의한 가격 상승 요인도 상존하기에 단기적으로는 동 가격의 보합세가 이어질 전망
- ◇ 아연의 '17년 10월 평균가격은 3,274달러/톤으로 전월대비 4.9% 상승함
 - ◇ 공급부족 가능성 및 전기차 수요확대 전망에 따라 투자심리 개선으로 아연 가격은 지속적인 상승세를 나타내고 있음
 - ◇ 하지만 미국 연방 준비은행의 자산축소 및 아연 가격 상승에 따른 중, 소규모 광산의 생산재개 계획으로 지속적인 상승에는 한계가 있을 것으로 예상
- ◇ 니켈의 '17년 10월 평균가격은 11,325달러/톤으로 전월대비 0.8% 상승함
 - ◇ 동, 아연과 같이 미국의 자산축소 및 전기차 시장 확대 등의 이슈에 영향을 받아 니켈 가격은 보합세를 보이고 있으며, 이 같은 추세는 단기적으로 지속될 것으로 예상

12) 화학공업생산물

효성, 60만 톤 규모 베트남 폴리프로필렌(PP) 공장 '19년 완공예정

- ◇ 효성은 베트남에 건설중인 폴리프로필렌 공장을 '19년에 완공 가동할 예정임
- ◇ 베트남 남부 호치민 인근의 바리어붕따우성 카이맵 산업단지에 건설하며 생산규모는 60만 톤임
 - 폴리프로필렌은 각종 용기, 배수관 파이프, 의료성 주사기 등의 원료로 쓰이는 범용성 수지 원료임

- ◇ 베트남 공장의 생산량 중 10만 톤은 일본에 수출하는 것으로 알려짐
 - 일본은 완성차 업체들이 연료 효율을 높이기 위해 철보다 플라스틱으로 만든 부품을 선호하면서 자동차용 PP 수요가 늘어나는 추세임
- ◇ '17년 2월 바리어붕따우성 카이맵 산업단지에 12억 달러(약 1조 3,950억 원)을 투자하기로 결정하였음
 - ◇ 1단계에서 LPG탱크 및 PP 공장을 세우고, 2단계에서 프로판탈수소화공정(PDH) 공장을 지을 예정임
 - ◇ 이번 투자로 효성은 섬유 뿐 아니라 화학 산업에서도 베트남을 핵심 기지로 동남아시아 시장에 진출하게 되었음
 - '07년 베트남법인과 '15년 동나이법인을 설립하고 주력 제품인 스판덱스와 타이어코드 등을 현지생산하고 있음
- ◇ '19년 일본을 중심으로 한 환태평양경제동반자협정(TPP)가 발효되면 일본-베트남간 보다 폭넓은 수준의 관세철폐가 예상되며 베트남에 공장을 운영하는 효성은 다른 기업 대비 일본수출에 유리함
 - ◇ '09년 일본과 베트남은 경제연대협정(EPA)을 체결한 후 전체 품목 중 92.9%의 품목에 대한 관세를 철폐하였음

13) 잡화

● 경상남도, 기계산업에 집중된 산업구조 다양화 필요

- ◇ 경상남도의 주력산업인 기계산업의 생산액, 부가가치, 고용인원이 지속 하락하는 추세로 나타남
 - ◇ '00년 초반 경상남도 기계산업의 부가가치는 총제조업의 20%를 넘었으나 '15년에는 15%까지 하락함



- ❖ 선진국의 경기둔화, 중국의 기계산업 자급률 상승 등으로 인해 기계산업의 부진이 지속됨에 따라 산업구조의 다변화가 필요한 것으로 연구됨

● '17년 식품 수출 10조 원 달성할 것으로 예상

- ❖ 한국농수산물유통공사에 따르면 '17년 9월까지 식품 수출액은 67억 8천만 달러에 달하는 것으로 나타남
 - ❖ 이중 가공식품은 63.0%에 달하는 것으로 나타났으며 라면 수출액도 전년대비 27.9% 증가함
 - ❖ 농수산물 중에서는 김이 전년대비 49%나 증가하여 '17년 5억 달러 수출을 기록할 것으로 예상됨
 - ❖ 마케팅의 현지화와 제품의 고급화로 인해 식품 수출이 증가하는 것으로 파악됨

14) 유류

● OPEC, 세계 석유수요 전망치 상향조정

- ❖ OPEC은 월간보고서를 통해 석유수요 전망치는 상향조정, 비OPEC 공급 전망치는 하향조정하였음
 - ❖ OPEC은 '17년 11월 보고서에서 '17년과 '18년 세계 석유 수요가 10월 전망치 대비 각각 14만b/d, 26만 b/d 증가한 9,694만 b/d, 9,845만 b/d를 기록할 것으로 전망
 - OPEC은 '17년 석유수요 조정에는 중국의 3분기 실적개선을 반영했고 '18년 석유수요 조정에는 중국, 인도 등 주요 아시아 지역 및 일부 OECD 국가들의 경기호전을 반영했다고 밝힘
 - ❖ '17년과 '18년 비 OPEC 공급은 멕시코, 노르웨이, 브라질 등의 생산 감소 전망을 반영해 10월 전망치 대비 각각 2만 b/d, 10만 b/d 감소한 5,767만 b/d와 5,854만 b/d를 기록할 것으로 전망

◇ 이에 따라 OPEC은 '17년과 '18년에 대OPEC 수요가 증가해 석유시장이 점차 균형을 찾을 것으로 전망

◇ OPEC의 '17년 10월기준 생산량이 약 3,260만 b/d인데 반해 '17년과 '18년에 대 OPEC 수요가 각각 3,296만 b/d, 3,342만 b/d를 기록할 것으로 전망됨에 따라 향후 석유시장 수급이 타이트해 질 것으로 예상

● 러시아-이란, 300억 달러 규모의 석유부문 협력협약 체결

◇ '17년 11월 러시아 푸틴 대통령이 이란을 방문하여 석유부문 협력협약을 체결하였음

◇ 러시아 국영 Rosneft사와 이란 국영 NIOC사는 예비계약 6건을 체결했으며 총 투자비 규모는 300억 달러에 이를 전망임
· 투자 완료 시, 공동 석유 생산량 100만 b/d 예상

◇ Rosneft사 CEO는 이번 협정이 이란 석유 프로젝트 참여를 위한 첫 발걸음이라 밝힘

◇ 이번 협약을 통해, 러시아 석유회사들의 이란 상류부문 참여 의지를 확인

◇ 대이란 제재 후, NIOC사는 Rosneft, Gazprom사와 유전조사를 위한 양해각서를 체결했으나 최종 계약체결에 이르지 못함

◇ 러시아 회사들은 이란 프로젝트에 대한 관심이 높으며, 컨소시엄 구성 여부 판단과 경제성 평가는 아직 진행 중인 것으로 알려짐

◇ 최근 러시아는 사우디, 이라크 쿠르드 등 중동국가와 에너지 협력을 강화

◇ 사우디와 OPEC-비OPEC 감산합의, 쿠르드와 탐사광구 계약체결 등을 통해 에너지 협력을 강화

◇ 일각에선 러시아 푸틴 대통령이 중동지역에서 경제적, 군사적 영향력을 확대하기 위한 움직임인 것으로 해석하고 있음

Ⅲ. 항만포커스

1. 무역원활화협정과 무역협정체결의 해상물동량 증대효과
2. 부산항 환적물동량 현황 및 OD분석





1. 무역원활화협정과 무역협정체결의 해상물동량 증대효과 -세계 59개 국가와 아시아 역내국을 중심으로-

항만수요예측센터 이경한 연구원

1) 서론

- 전 세계 교역성장의 가장 중요한 흐름은 무역자유화로 인식되어왔으며, WTO의 자유무역협정 정책은 대표적인 다자차원의 노력으로 평가됨
 - ◇ 무역자유화는 다자협정인 도하개발어젠다(Doha Development Agenda)와 양자 간 자유무역협정(Free Trade Agreement)의 두 가지 형태로 진행되어 왔으며, 최근 들어 Mega FTA의 논의가 활발히 진행 중에 있음
- 하지만 '17년 2월 무역원활화협정 발효 이후, WTO 회원국 간 교역증대의 주요 수단으로서 물류부문 효율성 증대의 필요성이 본격 가시화됨
 - ◇ 기존 WTO의 정책의 기초는, 무역협정체결을 통해 국가 간 원활한 교역을 저해하는 대표적인 무역장벽으로 간주되는 관세율을 축소시켜 개발도상국들의 전반적인 무역비용 감소의 달성을 목표로 함
 - ◇ 반면 해당 무역정책으로 인해 관세장벽은 완화되었으나 교역국 간 상이한 물류인프라 수준, 통관절차 및 세관의 복잡성 등이 국가 간 교역의 또 다른 장애요인으로 대두되기 시작함
 - ◇ 구체적으로는 국경에서의 물품이동 지체, 불필요하고 복잡한 서류요구, 통관의 효율성 저하 등으로 발생하는 비용이 관세비용보다 높은 것으로 추정됨
 - ◇ 한편 지난 10여년 동안 회원국 간 논의해 온 무역원활화협정이 최근 본격 발효됨에 따라 교역증대의 주요 수단으로서 국경에서의 원활한 화물이동과 세관의 투명성 확보, 통관의 효율성 확보가 회원국 간 주요 이슈로 부상함

● 이에 따라 본 고에서는 해당 협정에 명시된 물류효율성 수준의 향상 및 자유무역협정체결의 교역증대효과에 대해 ‘컨’ 해상물동량을 중심으로 비교하고 시사점을 제시하고자 함

◇ 실증분석의 대상으로 전 세계 교역으로 대변되는 ‘세계 59개국 간 교역’과 ‘아시아 역내 주요 16개국 간 교역’을 중심으로 살펴봄

◇ 종속변수이자 구체적인 측정 대상인 교역량의 경우 대표적인 대외교역 지표인 국가 간 컨테이너 수출입 해상물동량을 대상으로 함

◇ 물류효율성의 경우 컨테이너 교역의 주요 수단인 항만의 효율성 지표를 투입하였으며, FTA 체결 여부는 대상국들 간 체결한 양·다자간 협정을 고려하여 분석함

2) 무역원활화협정 개요

● 무역원활화는 무역 관련 불필요한 절차, 관행, 인프라 등을 제거하거나 간소화 하여 무역거래에서 발생하는 비용을 줄이고 효율성을 증대시켜 교역을 확대하는 모든 조치를 의미함

◇ 무역원활화협정은 '17년 2월 22일 164개 회원국 중 약 2/3 이상(112개국)의 찬성으로 정식 발효됨

◇ 동 협정은 '96년 12월 제1차 WTO 각료회의에서 처음으로 논의된 이후 '04년 DDA협상의 기본골격인 ‘7월 패키지(July Package)’의 합의에 따라 본격적으로 DDA 정식의제로 채택됨

◇ 이후 '13년 제9차 발리 각료회의에서 ‘발리 패키지’가 도출됨에 따라 무역원활화 협상이 타결되었으며, 이후 '14년 협정 관련 개정의정서가 WTO 일반이사회의 정식 의제로 채택됨에 따라 '17년 본격 발효의 기틀이 마련됨

◇ 무역원활화의 정의는 세계 각 기구에 따라 용어의 해석이 상이하지만, 기본적으로 무역원활화협정에 명시된 GATT 제5조(통과의 자유), 제8조(수출입 수수료 및 절차), 제10조(무역규정의 공포 및 시행) 내용을 벗어나지 않음



- ◊ 해당 협정에 명시된 효율성 증대의 주요 대상은 하드 인프라에 속하는 국경에서의 무역 수단(항만, 항공, 철도, 도로)의 효율성과 소프트 인프라인 통관의 효율성, 세관의 투명성, IT의 발전정도 등으로 요약됨

〈표 III-1〉 무역원활화의 정의

구분	정의
WTO	통관 및 상품 국경이동 등 무역절차 간소화 및 조화
APEC	세관행정 및 기술규제의 표준, 기업인 이동, 전자상거래 및 무역 관련 모든 절차 및 행정상 장애의 간소화
UNCTAD	법령 및 규정의 조화, 절차와 무역 관련 문서의 단순화, 운송, 정보, 통신 등 무역인프라의 표준화를 통한 무역효율성 제고
OECD	국제무역에서 재화의 이동에 요구되는 데이터의 수집 및 제출, 전달과 처리 관련 제반 활동, 관례, 형식의 단순화 및 조화
종합적 개념(KIEP)	무역 관련 불필요하거나 복잡한 절차, 관행, 인프라의 제거 및 간소화, 조화, 자동화를 통해 무역거래비용의 감소와 효율성 증대를 달성하여 교역을 확대할 수 있는 모든 조치 및 활동

자료 : 대외경제정책연구원(KIEP) 자료 참고, KMI 재정리

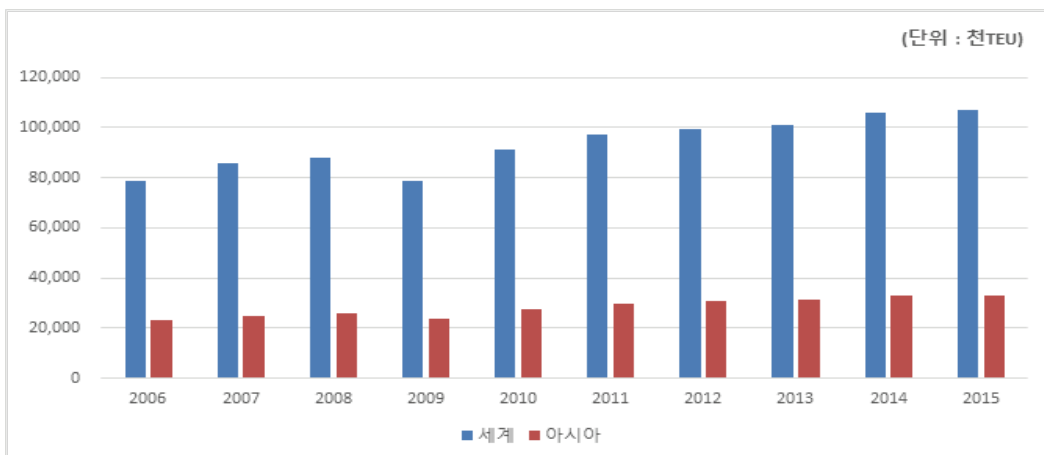
- WTO는 무역원활화의 구체적 이행 수단에 대해 ‘무역절차 단순화’, ‘통관절차 등의 자동화’, ‘통상분쟁 해소’ 등 크게 3가지 부문으로 요약함
- ◊ ‘무역절차 단순화’를 통해 교역의 시간, 경비 및 인건비 등 불필요한 비용을 크게 줄일 수 있으며, 해당 효과는 관세 등 기타 부과금의 철폐로 인한 이익을 초과할 것으로 분석됨
- ◊ 통관 및 세관 절차 자동화로 인해 품목별 인식 오류 감소, 정보흐름의 원활화 및 가속화, 세관 통제 및 관세징수능력의 제고 달성이 가능하며, 결과적으로 기술 규제 등 통상 관련 분쟁의 해소가 전망됨
- 한편 최근 급증하고 있는 전자상거래교역의 활성화와 세계생산네트워크(Production Network)의 심화 추세로 인해 무역절차의 간소화 및 자동화의 필요성이 높아지며, 무역원활화에 대한 관심이 고조됨

- ◊ 주문, 자재수급, 생산, 보관, 운송을 담당하는 지리적 거점이 다변화되며, 공급사슬의 복잡성이 높아짐에 따라 국경 간 무역거래의 신속성 및 효율성 제고를 통한 무역원활화 이행이 주요 이슈로 부상함

3) 세계 및 아시아 국가 교역현황

- '06~'15년 기간 세계 59개국(3.5%) 및 아시아 16개국(4.1%)의 '컨' 해상물동량은 지속적인 연평균 증가세를 기록함
 - ◊ 세계경제위기가 있었던 '09년 세계 및 아시아 국가는 전년대비 10.4%, 7.4%의 일시적인 물동량 감소세를 기록하였으나 '10년 이후 예년 증가추이를 회복함
 - ◊ 세계경제위기 직후인 '10년 이후 '15년까지 두 국가 그룹(세계 및 아시아) 모두 각각 3.3%, 3.6%의 완만한 증가세를 지속함
 - ◊ 반면 최근 3년('13~'15년) 기간 해상교역량의 연평균 증가율은 세계 59개국의 경우 2.9%를 기록하여 아시아 국가 증가율(2.4%)을 넘어선 것으로 분석됨

〈그림 III-1〉 세계 및 아시아 역내 국가 교역현황





〈표 III-2〉 세계 59개국과 아시아 16개국의 교역현황

(단위 : 천TEU, %)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	증가율
세계 (59개국)	78,790	85,736	87,872	78,717	91,272	97,489	99,181	101,193	106,206	107,119	3.5
아시아 (16개국)	23,117	25,045	25,748	23,854	27,719	29,683	30,873	31,543	32,905	33,074	4.1

주 : 증가율은 '09~'15년 기준

자료 : IHS Global Insight 참고, KMI 재정리

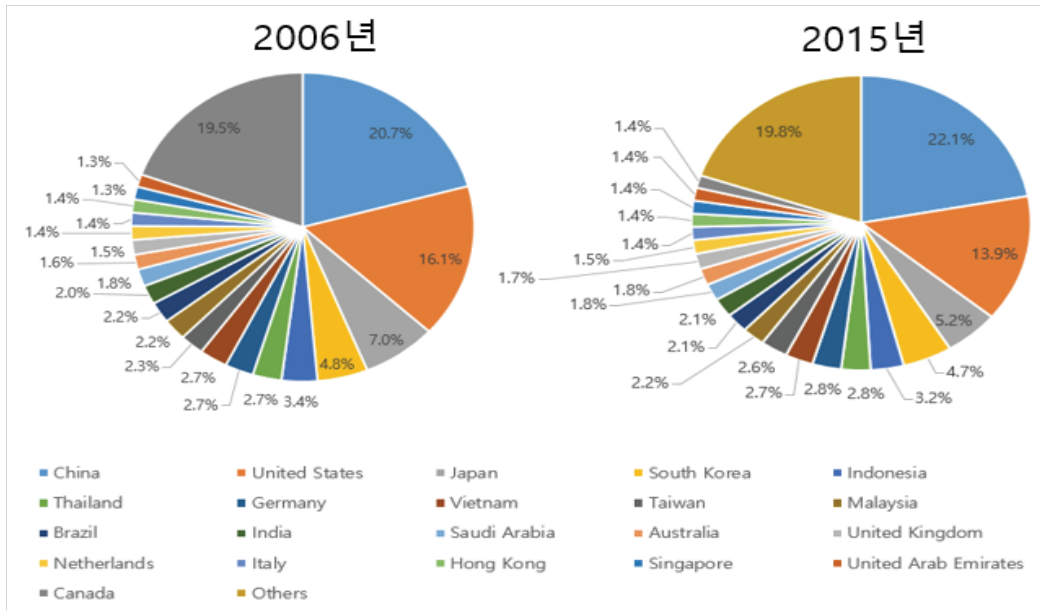
● '06년~'15년 기간 세계 59개 국가 간 교역 중 상위 4개국의 '컨' 비중은 다소 감소하였으나 국가별 순위는 큰 변동이 없었던 것으로 나타남

- ◇ 대상국가들 중 중국, 미국, 일본, 한국 등 상위 4개국의 교역비중은 48.6%에서 46.0%로 다소 감소하였으나, 해당 순위는 지속된 것으로 분석됨
 - ◇ 반면 동 기간 중국의 비중은 약 1.4% 증가하였으나 미국(-2.2%), 일본(-1.8%), 한국(-0.1%)의 비중은 감소폭을 기록함
- ◇ 상위 10개국 순위의 경우 '06년에 10위를 기록한 브라질은 '15년에 순위권 밖으로 밀려난 반면 베트남이 새로이 상위 10대 교역국으로 진입함
 - ◇ 한편 동 기간 브라질과 베트남을 제외한 나머지 국가들은 순위권 내에 지속적으로 포함됨

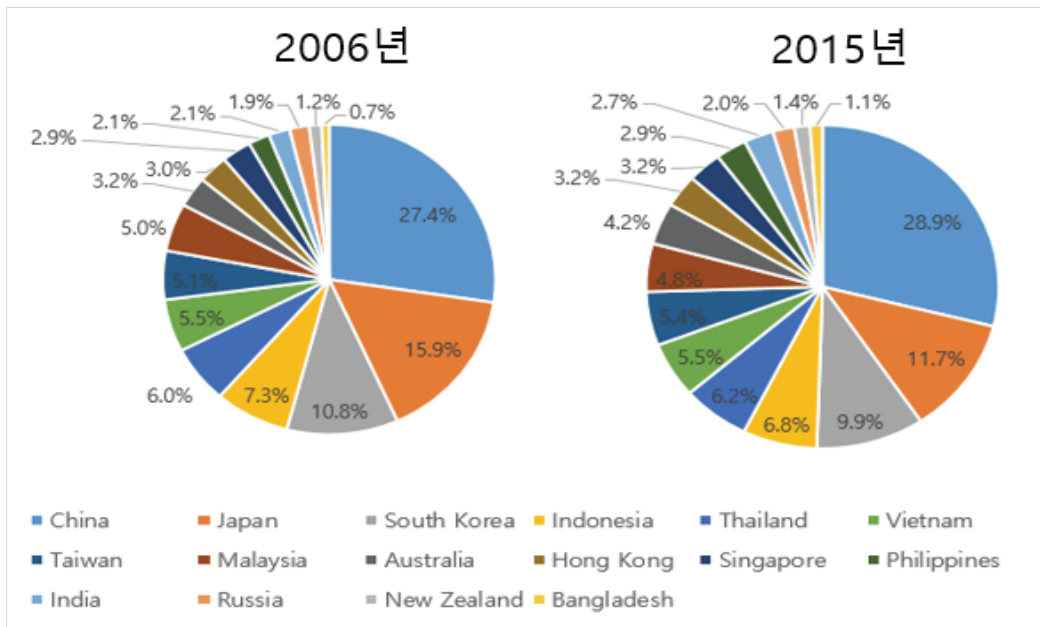
● 같은 기간 아시아 역내 국가들의 교역은 주요 3개국(중국, 일본, 한국)의 비중이 50% 이상을 차지하였으며, 기타 국가들의 교역비중은 큰 변화 없이 동등한 수준을 유지함

- ◇ 반면 상위 3개국의 비중은 '06년 54.1%에서 '15년 50.5%로 감소하였고, 이는 일본의 높은 교역감소폭에 기인한 것으로 분석됨(15.9%→11.7%)
- ◇ 또한 세계 교역에서와 마찬가지로 베트남의 비중이 높은 폭(2.6%)으로 증가함('06년 2.9% → '15년 5.5%)

〈그림 III-2〉 세계 국가 '컨' 해상교역비중 변화



〈그림 III-3〉 아시아 국가 '컨' 해상교역비중 변화





5) 물류효율성과 무역협정체결의 교역효과 분석

● 앞서 살펴본 세계 교역 및 아시아 국가별 교역 증감효과 분석을 위해 총 7종류의 주요 지표를 투입하였으며, 실증분석 모형으로는 중력패널모형(Gravity Panel Analysis)을 활용함⁹⁾

- ◇ 투입 지표는 컨테이너 수출입 해상물동량(세계 59개국, 아시아 16개국), 국내 총생산, 양 국가 간 거리, 평균관세율, 항만 부문의 효율성¹⁰⁾, 무역협정체결 여부(더미1), 한국의 수출(더미2), 한국의 수입(더미3) 등이며, 투입 지표 모두 패널데이터를 활용함
- ◇ 연구대상 국가의 선택 기준은 상위 70%의 교역비중('15년)을 점하고 있으며, '06~'15년 기간 모든 지표가 동시에 투입 가능한 패널형태로 존재하는지 여부로 결정함
- ◇ 분석 모형은 패널중력모형이며, 양 국가 간 교역의 크기는 교역국의 경제수준 및 인구와 비례하고, 물리적 거리에 반비례 한다는 기본가정을 채택함

● 분석 결과 '06~'15년 기간 세계 59개국의 양자 간 '컨' 해상교역수준 증대의 주요 요인은 국가 간 거리, 국내총생산, 항만효율성 순으로 나타남

- ◇ '물류비용'으로 대변되는 거리(Dist)의 경우 교역에 가장 높은 영향을 주는 지표로서, 양 교역국 간 거리가 10% 멀어질수록 약 7.0%의 교역 감소효과가 있는 것으로 분석됨
- ◇ 반대로 교역국 간 거리가 10% 가까워질 경우 양자 간 교역은 7.0% 증가함
- ◇ 한 국가의 경제수준을 나타내는 국내총생산(GDP)은 자국보다 교역 대상국의 수준이 높을수록 양자 간 교역수준이 극대화되는 것으로 분석됨

9) 연구모형(수식)은 지면의 한계로 생략함

10) 항만 부문의 효율성(Quality of infrastructure)은 세계경제포럼에서 매년 전 세계 약 200개 국가의 항만물류전문가(운행사 포함)를 대상으로 해당 국의 전반적인 항만의 효율화 수준을 설문조사하여 해당 결과를 요인분석 등 자체적인 통계기법을 통해 산정하는 지표이며, 총점 7점의 리커트 척도로 표현됨(0=낮음, 7=높음).

- ◇ 자국 및 교역 대상국 국내총생산 수준의 10% 증가는 양자 간 교역을 각각 4.0%, 4.9% 증대시킨 것으로 나타남
- ◇ ‘컨’ 교역의 대표적인 수단인 항만 부문의 효율성(Port)의 경우 자국의 항만 효율성이 향상될 경우에만 제한적인 교역 증대효과가 발생함
 - ◇ 자국의 항만효율성 수준 10% 증가시 양자 간 교역의 약 3.2% 증대효과가 발생하였으며, 투입된 주요 지표 중 가장 낮은 교역증대 수준을 보임
- ◇ 반면 국가별 자유무역협정체결 여부(FTA) 및 관세율(Tariff)의 경우 세계 국가별 교역 증대와 통계적으로 무관한 것으로 분석됨
 - ◇ ’06~’15년 기간 다수의 국가들 간 적극적인 무역협정체결로 인해 관세장벽이 지속적으로 완화되어 교역증가에 미치는 영향력이 약화된 것으로 추정됨
 - ’14년 9월 기준, 세계 각국이 체결한 FTA 중 발효된 숫자는 총 222건임(WTO 2014)
- ◇ 한편 동 기간 세계 59개국과 우리나라의 교역은 수출입 모두 증가세를 기록하였으며, 주요지표들의 수준 향상으로 인한 교역증대보다 더 높은 폭으로 교역이 확대됨
 - ◇ 한국-세계국가들의 교역은 수출 약 1.9%, 수입 약 0.7% 증가한 것으로 나타남

〈표 III-3〉 세계 59개국 교역 분석결과

(단위 : TEU, 10억 달러, km, %, 점)

구분	기초통계량				구분	분석결과		
	Min	Max	Ave.	Std.Dev.		Coef.	Std.Err	z
Trade_ij	0	8,876,705	1,974	14.703	Gdp_i	0.396***	0.015	26.010
Gdp_i	3	17,947	299	4.526	Gdp_j	0.487***	0.015	31.980
Gdp_j	3	17,947	299	4.534	Dist	-0.699***	0.048	-14.440
Dist	60	19,772	5,185	2.568	Tariff_j	0.007	0.010	0.660
Tariff	1.0	56.8	2.7	2.375	Rta_ij	0.040	0.025	1.590
RTA	1.0	2.7	1.3	1.538	KOR_Exp	1.850***	0.221	8.350
KOR_Exp	1.0	2.7	1.0	1.129	KOR_Imp	0.722***	0.222	3.260
KOR_Imp	1.0	2.7	1.0	1.129	Port_i	0.317***	0.048	6.680
port(A)	2.2	6.9	4.5	1.293	Port_j	-0.103**	0.048	-2.160
port(B)	2.2	6.9	4.5	1.293	_cons	-9.769***	0.618	-15.800

주 : ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 수준에서 통계적으로 유의함

자료 : World Bank, IHS Global Insight, WTO, World Economic Forum, Sea distance between two capital cities.



● 반면 아시아 역내 국가 간 교역의 경우 항만효율성 수준의 향상이 가장 높은 교역증대효과를 야기함

- ◇ 분석결과 '06~'15년 기간 총 16개 아시아 주요국 간 교역증대를 견인한 요인은 항만효율성, 국내총생산, 거리 순으로 나타남
 - ◇ 해당 지표수준의 1% 증가시 아시아 역내 국가들의 교역증대효과 크기는 항만효율성(0.4~0.8%), 국내총생산(0.2~0.4%), 거리(-3.0%) 순으로 분석됨
- ◇ 자국과 교역대상국 항만효율성 수준의 10% 증대는 아시아 역내 교역을 각각 7.6%, 4.3% 증대시킨 것으로 분석됨
 - ◇ 앞서 수행한 세계 59개국 간 교역 흐름과 반대로, 교역국과 대상국의 항만효율성 수준 향상은 교역 증대와 정(+)의 효과를 보임
- ◇ 국내총생산 증가로 인해 양 국가 간 교역이 증가하였으나, 대상국보다 교역국의 경제수준 증가가 더 높은 영향력을 나타냄
 - ◇ 해당 지표 수준의 10% 증가시 교역국의 경우 약 4.0%, 교역 대상국의 경우 약 1.6%의 양자 간 교역 증대효과가 있었음
- ◇ 한편 아시아 교역에서 자유무역협정의 영향력은 미미하지만 여전히 유효한 것으로 분석되었으며, '06~'15년 기간 협정국 간 교역은 연간 약 0.1% 증가함
- ◇ 반면 앞서 분석한 '세계 59개국 간 교역 분석결과' 대비 '아시아 역내국 간 교역'에 있어 거리의 영향력은 약 2.3배 정도 약화됨
 - ◇ 이 같은 결과는 접근이 용이한 아시아 역내 국가 간 교역은 양국 간 거리(물류비)로 인한 편익이 상대적으로 약화될 것이라는 상식에 부합하는 결과임
 - 해당 아시아 국가들을 포함하여 수행된 '세계 국가 간 교역 분석' 결과는 국가들 간 지리적 이격정도가 높아질수록 물리적 거리(물류비)의 중요성이 높아진다는 사실을 반증함
- ◇ 관세율의 경우 교역 흐름과 통계적으로 무관한 것으로 나타나, 아시아 역내국 간 교역수준의 증가는 자유무역협정으로 인한 수혜보다 국내총생산, 거리, 항만효율성 등 기타 요인과 유관한 것으로 추정할 수 있음

◇ 한편 '06~'15년 기간 아시아 16개국의 항만효율성 수준의 향상은 우리나라의 수출량 증가세 보다 더 높은 교역 효과를 나타냄

◇ 역내 국가들 중 자국의 항만효율성 지표 계수값은 0.8%를 보였으며, 동 기간 해당국들에 대한 우리나라 수출의 증가율인 0.6%보다 높은 수치를 기록함

· 해당 결과는 자유무역협정체결의 영향력인 0.1%보다 높은 수치임

◇ 이 같은 결과는 국내총생산 등 국가별 경제수준이나 국가 간 자유무역협정체결 여부 등을 넘어 대표적인 대외교역 수단(hard infrastructure)인 항만의 효율성이 점차 중요해지고 있다는 사실을 시사함

◇ 즉, 아시아 역내 주요 국가들 간 교역 극대화를 위한 효율적 수단으로서 개별국가 차원의 전반적인 항만 부문 효율성 증대 등의 노력이 필요할 것으로 보임

〈표 III-4〉 아시아 역내국(16개) 교역 분석결과

(단위 : TEU, 10억 달러, km, %, 점)

구분	기초통계량				구분	분석결과		
	Min	Max	Ave.	Std.Dev.		Coef.	Std.Err	z
Trade_ij	2	2,298,517	35,237	5.658	Gdp_i	0.401***	0.042	9.600
Gdp_i	38	10,866	475	3.985	Gdp_j	0.157***	0.041	3.840
Gdp_j	38	10,866	475	3.985	Dist	-0.296***	0.047	-6.360
Dist	105	90,739	3,805	3.950	Tariff_j	-0.032	0.032	-1.010
Tariff	1.0	5.0	2.3	1.539	Rta_ij	0.097***	0.037	2.600
RTA	1.0	2.7	1.5	1.634	KOR_Exp	0.636*	0.341	1.870
KOR_Exp	1.0	2.7	1.1	1.274	KOR_Imp	0.493	0.340	1.450
KOR_Imp	1.0	2.7	1.1	1.274	Port_i	0.756***	0.136	5.560
port(A)	1.0	7.9	5.1	1.592	Port_j	0.432***	0.136	3.180
port(B)	1.0	7.9	5.1	1.592	_cons	-4.129***	0.978	-4.220

주 : 1. ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 수준에서 통계적으로 유의함

2. 실증분석시 각 지표를 로그화하여 투입함(더미변수인 RTA 및 KOR_Exp, KOR_Imp는 제외)

자료 : World Bank, IHS Global Insight, WTO, World Economic Forum, Sea distance between two capital cities.



6) 결론 및 시사점

- 무역원활화협정 발효 이후 물류부문의 효율성 수준의 향상이 교역 증대에 미치는 영향력은 관세장벽 완화로 인한 교역효과보다 높아질 것으로 예상됨
 - ◇ 기존 WTO 정책은 자유무역협정을 통해 대표적인 무역장벽인 관세율을 축소시켜 개발도상국들의 전반적인 무역비용 감소 달성을 목표로 하였음
 - ◇ 하지만 무역원활화협정에 따르면 국경에서의 물품이동 지체, 불필요하고 복잡한 서류요구, 통관의 효율성 저하 등 물류 부문의 비효율로 발생하는 비용이 관세비용보다 높은 것으로 추정됨
- '06~'15년 기간 세계 주요국 간 '컨' 해상교역량 흐름 분석 결과, 자유무역협정의 영향력은 약화된 반면 항만효율성 향상의 교역증대효과는 지속 증가한 것으로 분석됨
 - ◇ 동 기간 무역협정체결이 회원국의 양자 간 교역에 미치는 영향력은 통계적으로 유의하지 않은 미미한 수준으로 나타남
 - ◇ 반면 항만효율성 지표 수준의 10% 증가에 따라 양자 간 약 3.2%의 교역증대효과가 발생한 것으로 분석됨(지표수준 1% 증가시 약 0.3%)
 - ◇ 항만효율성 지표 수준의 교역 증대효과는 교역대상국(수입국)이 아닌 교역국(수출국) 수준 증대로 인한 효과만 발생함
- 동 기간 아시아 주요국 간 교역의 경우 여전히 자유무역협정의 교역증대효과가 발생 중에 있으나, 그 크기는 항만효율성 향상으로 인한 영향력보다 매우 낮은 수준으로 나타남
 - ◇ 아시아 역내국 간 교역증대효과 비교 결과 무역협정체결의 경우 약 0.1%로 분석된 반면, 항만효율성은 이보다 약 4~8배 높은 0.4~0.8%로 나타남

- ◈ 또한 항만효율성의 영향력은 교역국 및 교역대상국 양자 모두에서 통계적으로 유의한 수준으로 분석됨

● 따라서 향후 ASEAN 등 동아시아 경제협력체계 강화에 대비해 항만부문의 효율성 증대를 위한 정부의 정책적 지원 및 협력사업 발굴이 요구됨

- ◈ 세계 주요국과의 교역 대비 아시아 역내 국가들 간 교역에서 항만효율성의 교역증대효과가 더 높게 나타남
- ◈ 특히 아시아 주요국의 교역은 자국 및 교역대상국 모두의 항만효율화 수준 향상이 교역증대에 주요한 요인인 것으로 확인됨
- ◈ 따라서 관련 인프라 구축을 통한 물류비용 절감 노력과 함께 항만효율성 증대를 위한 정부의 정책적 지원이 동반될 필요가 있음
- ◈ 또한 민간기업(운행사 등)과의 공조를 통해 전자상거래 시대에 적합한 효율적 운송체제 구축 등 물류협력사업 발굴을 위한 노력이 요구될 것으로 보임



2. 부산항 환적물동량 현황 및 OD분석

항만수요예측센터 신정훈 연구원

1) 개요

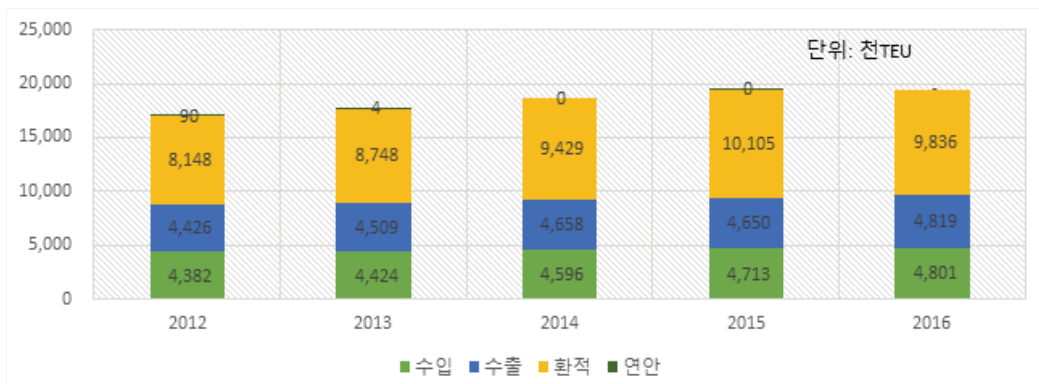
- '17년, 부산항은 해운업의 불황과 국내 1위 선사인 한진해운의 파산으로 불구하고 사상 최대의 물동량을 처리함
 - ◇ 부산항은 '17년 12월 컨테이너 2,000만TEU 이상의 물동량을 처리할 것으로 예상되며, 홍콩항, 싱가포르항, 중국의 상하이·선전·닝보항에 이어 2,000만 TEU 이상의 컨테이너를 처리한 항만으로 기록될 전망이다
- 부산항 컨테이너 물동량 중 환적 비중은 절반가까이 되며, 환적 컨테이너 실적은 세계 2위 수준임
 - ◇ '16년 기준 부산항의 컨테이너 환적 비중은 50.6%이며, 싱가포르항에 이은 세계 2위임
- 부산항은 향후에도 환적 물동량 유치를 통해 발전해 나갈 것으로 보임
 - ◇ 우리나라의 경제규모로 수출입 물동량을 증가시키는 것은 한계가 있으며, 경제규모와 무관하게 물동량 유치가 가능한 환적에 집중해야 함
 - ◇ 우리나라의 경제규모로 수출입 물동량을 증가시키는 것은 한계가 있
- 본고에서는 부산항 컨테이너 환적물동량의 현황을 분석하여 장래 발전 방향을 모색해보고자 함

2) 부산항의 유형별 컨테이너 물동량 현황

● 부산항 컨테이너 물동량은 '12~'16년 사이에 연평균 3.4% 증가함

- ◇ 수입 및 수출 컨테이너의 연평균 증가율은 각각 2.3%, 2.1%이며, 환적 컨테이너의 연평균 증가율은 4.8%임
- ◇ 수출입 및 환적 컨테이너 물동량은 매년 증가하고 있으나, 증가세가 둔화되고 있음
- ◇ 한진해운의 파산으로 인해 '16년 환적물동량이 감소하였으나, 전반적으로 수출입 물동량에 비해 높은 증가율을 기록하고 있음

〈그림 III-4〉 부산항 유형별 물동량



〈표 III-5〉 부산항 유형별 컨테이너 물동량

(단위: 천TEU, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (1~11월)	연평균 증가율 ('12~'16)
합계	17,046	17,686	18,683	19,469	19,456	18,729	3.4
수입	4,382	4,424	4,596	4,713	4,801	4,612	2.3
	(25.7)	(25.0)	(24.6)	(24.2)	(24.7)	(24.6)	
수출	4,426	4,509	4,658	4,650	4,819	4,696	2.1
	(26.0)	(25.5)	(24.9)	(23.9)	(24.8)	(25.1)	
환적	8,148	8,748	9,429	10,105	9,836	9,339	4.8
	(47.8)	(49.5)	(50.5)	(51.9)	(50.6)	(49.9)	
연안	90	4	0	0	-	82	-100.0
	(0.5)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(-)	(0.4)	

주: () 안은 유형별 비중

자료: SP-IDC, KMI 작성



3) 부산항 환적 컨테이너 지역별 기종점 분석

2017년 부산항에서 처리된 환적 컨테이너 418만 6천TEU를 분석함

- ◇ '17년 10월 누적기준 부산항에서 처리된 환적컨테이너 4,186,313TEU를 대상으로 분석함
 - ◇ 하역작업 기준이 아닌 입항 및 출항으로 처리된 20피트 컨테이너를 1TEU로 계산 함
 - 일반적으로 20피트 컨테이너 1개(1TEU)가 환적 될 경우, 2회의 하역작업(양하, 적하)으로 인해 총 환적 물동량은 2TEU가 됨

부산항에서 처리된 환적 컨테이너는 극동아시아¹¹⁾와 북미¹²⁾ 간에 발생하는 화물 비중이 가장 높음

- ◇ 부산항으로 입항한 환적 컨테이너(수입환적) 중 가장 큰 비중을 차지하는 기점지역(Origin)은 극동아시아이며, 55.5%를 차지함
 - ◇ '17년 10월 누적기준 극동아시아발 컨테이너는 232만 4천TEU이며, 그 중 북미로 향하는 물동량이 83만 3천TEU로 가장 많음
 - 국내 타 항만에서 발생하여 부산항에서 환적되는 컨테이너 제외
- ◇ 부산항에서 출항한 환적 컨테이너(수출환적) 중 가장 큰 비중을 차지하는 종점지역(Destination)은 극동아시아이며, 40.8%를 차지함
 - ◇ '17년 10월 누적기준 극동아시아향 컨테이너는 170만 7천TEU이며, 그 중 북미에서 발생한 물동량이 52만 5천TEU로 가장 많음
 - 부산항에서 환적되어 국내 타 항만으로 향하는 컨테이너 제외
- ◇ 그 외에도 역내(극동아시아) 환적물동량이 차지하는 비중이 전체의 8.8%를 차지하고 있음
 - ◇ 극동아시아발 극동아시아향 물동량은 37만TEU로 8.8%를 차지함
 - 국내 타 항만에서 발생하여 부산항에서 환적되는 컨테이너와 부산항에서 환적되어 국내 타 항만으로 향하는 컨테이너 제외

11) 극동아시아에 포함된 국가는 일본, 중국, 타이완, 홍콩, 마카오이며, 대한민국은 별도로 분류

12) 북미에 포함된 국가는 미국, 캐나다이며, 멕시코는 중미로 분류

〈표 III-6〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 기종점 지역 물동량

(단위 : 천TEU)

구분	종점 지역(Destination)											
	대한민국	오세아니아	극동아시아	동남아시아	서남아시아	중동	아프리카	유럽	북미	중미	남미	합계
기 점 지 역 (Origin)	대한민국	0	0	16	27	-	3	0	3	5	0	54
	오세아니아	3	0	70	3	-	0	0	1	4	1	83
	극동아시아	38	58	370	263	2	109	26	205	833	211	2,324
	서남아시아	-	-	0	-	-	-	0	0	-	-	0
	동남아시아	28	6	248	2	-	0	0	12	132	39	486
	중동	2	0	52	0	-	0	-	0	2	1	63
	아프리카	0	0	11	0	-	-	0	0	1	0	13
	유럽	12	1	218	11	0	0	0	4	4	0	250
	북미	42	3	525	80	0	8	2	5	1	1	667
	중미	2	0	55	18	-	0	0	0	0	3	79
	남미	3	0	142	14	-	0	0	9	0	0	169
	합계	130	68	1,707	418	2	121	28	240	981	257	4,186

자료 : BPA 내부자료, KMI 작성

〈표 III-7〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 기종점 지역 비중

(단위 : %)

구분	종점 지역(Destination)											
	대한민국	오세아니아	극동아시아	동남아시아	서남아시아	중동	아프리카	유럽	북미	중미	남미	합계
기 점 지 역 (Origin)	대한민국	0.0	0.0	0.4	0.6	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	1.3
	오세아니아	0.1	0.0	1.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	2.0
	극동아시아	0.9	1.4	8.8	6.3	0.0	2.6	0.6	4.9	19.9	5.0	55.5
	서남아시아	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	동남아시아	0.7	0.1	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	3.1	0.9	11.6
	중동	0.1	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	1.5
	아프리카	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	유럽	0.3	0.0	5.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	6.0
	북미	1.0	0.1	12.5	1.9	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	15.9
	중미	0.0	0.0	1.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.9
	남미	0.1	0.0	3.4	0.3	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	4.0
	합계	3.1	1.6	40.8	10.0	0.0	2.9	0.7	5.7	23.4	6.1	100.0

자료 : BPA 내부자료, KMI 작성



4) 부산항 환적 컨테이너 국가별 기종점 분석

● 부산항에서 처리된 환적 컨테이너는 중국, 미국, 일본을 오가는 화물 비중이 높음

◇ 부산항 입항 환적 컨테이너(수입환적)의 기점국가(Origin) 중 가장 큰 비중을 차지하는 국가는 중국이며, 그 다음으로는 일본, 미국 순서임

◇ '17년 10월 누적기준 중국발 컨테이너(홍콩 제외)는 168만 7천TEU로 전체 환적 컨테이너의 40.3%를 차지하고 있음

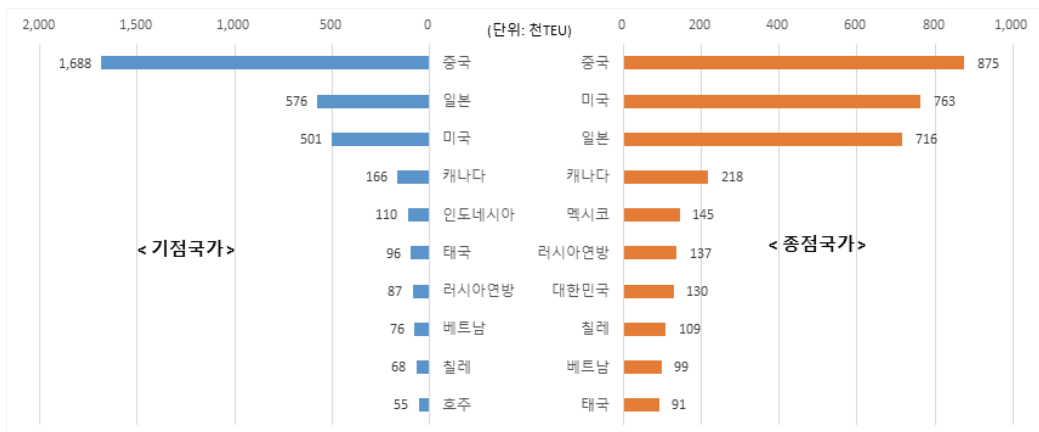
◇ 일본발 컨테이너는 57만 6천TEU(2위, 13.8%), 미국발 컨테이너는 50만 1천 TEU(3위, 12.0%)이며, 상위 3개 국가의 누적비중은 66.1%임

◇ 부산항 출항 환적 컨테이너(수출환적)의 종점국가(Destination) 중 가장 큰 비중을 차지하는 국가는 중국이며, 그 다음으로는 미국, 일본 순서임

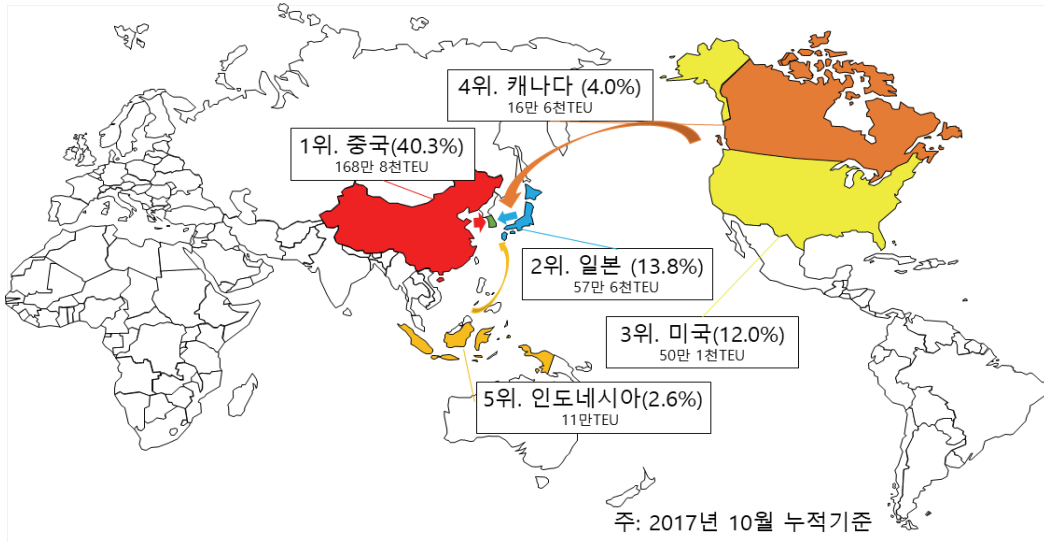
◇ '17년 10월 누적기준 중국향 컨테이너(홍콩 제외)는 87만 5천TEU로 전체 환적 컨테이너의 20.9%를 차지하고 있음

◇ 미국향 컨테이너는 76만 3천TEU(2위, 18.2%), 일본향 컨테이너는 71만 6천 TEU(3위, 17.1%)이며, 상위 3개 국가의 누적비중은 56.2%임

<그림 III-5> 2017년 1~10월 부산항 주요 기점·종점국가 환적 컨테이너 물동량



〈그림 III-6〉 2017년 1~10월 부산항 주요 기점 국가 환적 컨테이너 비중 및 물동량



〈표 III-8〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 기점국가 물동량

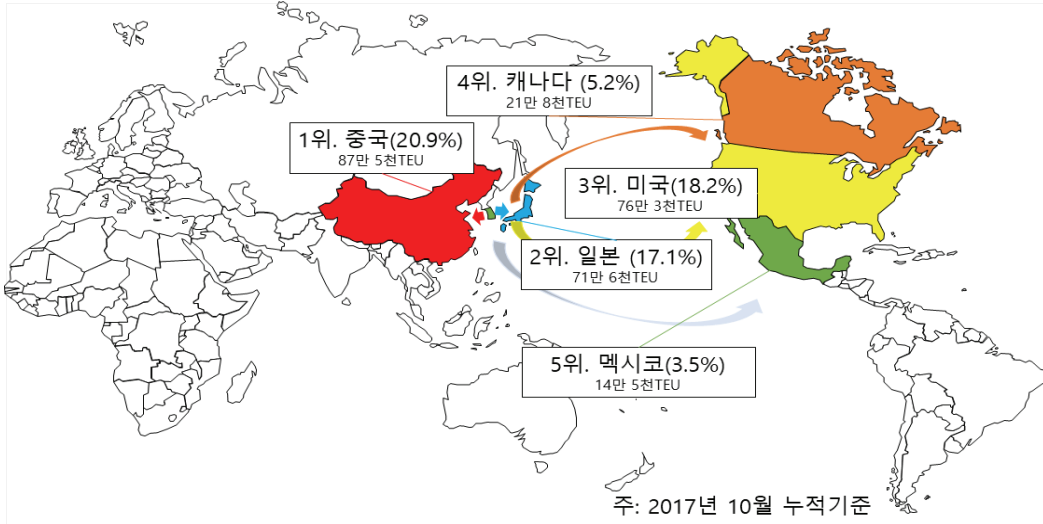
(단위: 천TEU, %)

기점순위	국가명	지역	10월 누적	비중	누적비중
1	중국	극동아시아	1,688	40.3	40.3
2	일본	극동아시아	576	13.8	54.1
3	미국	북미	501	12.0	66.1
4	캐나다	북미	166	4.0	70.0
5	인도네시아	동남아시아	110	2.6	72.7
6	태국	동남아시아	96	2.3	74.9
7	러시아연방	유럽	87	2.1	77.0
8	베트남	동남아시아	76	1.8	78.8
9	칠레	남미	68	1.6	80.5
10	호주	오세아니아	55	1.3	81.8
11	대한민국	극동아시아	54	1.3	83.1
12	말레이시아	동남아시아	52	1.2	84.3
13	인도	동남아시아	50	1.2	85.5
14	필리핀	동남아시아	48	1.1	86.6
15	멕시코	중미	45	1.1	87.7
16	브라질	남미	35	0.8	88.5
17	타이완	극동아시아	32	0.8	89.3
18	에콰도르	남미	28	0.7	90.0
19	홍콩	극동아시아	27	0.7	90.7
20	싱가포르	동남아시아	25	0.6	91.2
...			...	...	...
합계			4,186	100.0	100.0

자료: BPA 내부자료, KMI 작성



〈그림 III-7〉 2017년 1~10월 부산항 주요 종점 국가 환적 컨테이너 비중 및 물동량



〈표 III-9〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너의 주요 종점국가 물동량

(단위: 천TEU, %)

종점순위	국가명	지역	10월 누적	비중	누적비중
1	중국	극동아시아	875	20.9	20.9
2	미국	북미	763	18.2	39.1
3	일본	극동아시아	716	17.1	56.2
4	캐나다	북미	218	5.2	61.4
5	멕시코	중미	145	3.5	64.9
6	러시아연방	유럽	137	3.3	68.2
7	대한민국	극동아시아	130	3.1	71.3
8	칠레	남미	109	2.6	73.9
9	베트남	동남아시아	99	2.4	76.2
10	태국	동남아시아	91	2.2	78.4
11	타이완	극동아시아	69	1.6	80.0
12	인도네시아	동남아시아	57	1.4	81.4
13	홍콩	극동아시아	47	1.1	82.5
14	아랍에미리트연합	중동	45	1.1	83.6
15	인도	동남아시아	42	1.0	84.6
16	싱가포르	동남아시아	40	0.9	85.5
17	말레이시아	동남아시아	37	0.9	86.4
18	필리핀	동남아시아	37	0.9	87.3
19	페루	남미	34	0.8	88.1
20	호주	오세아니아	32	0.8	88.9
...			...	...	...
합계			4,186	100.0	100.0

자료: BPA 내부자료, KMI 작성

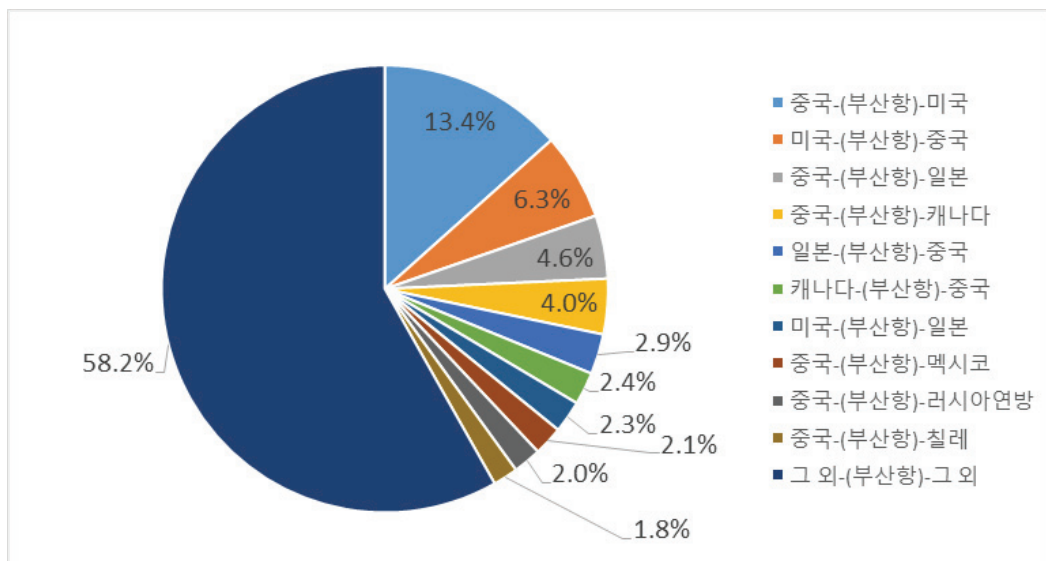
● 국가별 기종점은 중국-미국, 미국-중국, 중국-일본 순서로 큰 비중을 차지하고 있음

◇ 기점, 종점을 분류하여 보았을 때와 마찬가지로 중국, 미국, 일본과 연계된 노선 상에 환적이 이루어짐

◇ '17년 1~10월 누적 기준으로 1~7위까지의 기종점 국가들은 모두 극동아시아와 북미 국가들이며, 7개 노선의 누적비중은 35.9%임

· '17년 10월 누적 기준, 부산항에서 환적이 이루어진 컨테이너의 기점 혹은 종점 국가는 총 171개국이며, 분석에 사용된 노선은 29,241(171*171)임

〈그림 III-8〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 주요 기종점 비중



자료: BPA 내부자료, KMI 작성



5) 부산항 컨테이너 전용부두의 타부두환적 현황분석

- 부산항에는 북항 3개, 신항 5개, 총 8개의 운영사가 9개의 컨테이너 전용부두를 운영하고 있으며, 타부두 환적 비중은 '17년 10월 누적기준 36.1%임
 - ◇ '17년 1~10월 부산항에서 환적 된 컨테이너의 97.2%인 407만 7천TEU는 컨테이너 전용부두에서 하역됨
 - ◇ 컨테이너 전용부두가 아닌 일반부두 및 여객부두에서 처리된 환적 컨테이너는 전체 환적 컨테이너의 2.8%인 11만 5천TEU임
 - ◇ 북항은 부산항 전체 환적 컨테이너의 25.2%를 처리하고 있으며, 자부두 환적 비중은 48.2%임
 - ◇ '17년 1~10월 북항 환적 처리량 102만 5천TEU의 48.2%인 49만 4천TEU는 자부두에서 환적되고 있으나, 51.8%인 53만TEU는 타부두에서 환적되고 있음
 - 북항에서 신항으로 이전 처리되는 타부두 환적 물동량은 16만 3천TEU로 북항의 타부두 환적 전체 물동량의 30.6%임
 - ◇ 신항은 부산항 전체 환적 컨테이너의 74.8%를 처리하고 있으며, 자부두 환적 비중은 69.2%임
 - ◇ '17년 1~10월 신항 환적 처리량 304만 6천TEU의 69.2%인 210만 9천TEU는 자부두에서 환적되고 있으나, 30.8%인 93만 7천TEU는 타부두에서 환적되고 있음
 - 신항에서 북항으로 이전 처리되는 타부두 환적 물동량은 신항의 타부두 환적 물동량의 8.8%인 8만 2천TEU임
 - ◇ 북항보다는 신항의 환적물동량이 많으며, 자부두 환적 비중도 높음
 - ◇ 타부두 환적 중에 신항에서 북항으로 환적되는 물동량은 보다 북항에서 신항으로 환적되는 물동량이 많음

〈표 III-11〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 입출항 부두 물동량 및 비중

(단위 : 천TEU, %)

부두		환적 계	자부두 환적		타부두 환적					
			물동량	비중 (전체 대비)	물동량	비중 (전체 대비)	북항/신항 내		북항-신항	
							물동량 (타부두 내)	비중 (타부두 내)	물동량 (타부두 내)	비중 (타부두 내)
북항	자성대부두	375	210	55.9	165	44.1	129	77.8	37	22.2
	감만부두	178	58	32.6	120	67.4	72	59.7	48	40.3
	신감만부두	99	24	24.6	74	75.4	35	46.7	40	53.3
	신선대부두	373	202	54.3	170	45.7	133	77.9	38	22.1
	계	1025	494	48.2	530	51.8	368	69.4	163	30.6
신항	1부두	612	379	61.9	233	38.1	224	96.0	9	4.0
	2부두	1,077	848	78.8	229	21.2	207	90.5	22	9.5
	3부두	559	352	62.9	207	37.1	197	95.1	10	4.9
	4부두	446	259	58.0	188	42.0	159	84.8	29	15.2
	5부두	352	271	77.2	80	22.8	68	84.8	12	15.2
	계	3046	2109	69.2	937	30.8	855	91.2	82	8.8
합계		4,071	2,603	63.9	1,468	36.1	1,223	83.3	245	16.7

주 : 컨테이너부두 외 처리 물동량은 제외함, 감만부두와 신선대부두는 통합운영되고 있으나 분리하여 분석함
 자료 : BPA 내부자료, KMI 작성

〈표 III-12〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 입출항 부두 물동량

(단위 : 천TEU)

구분			출항 부두(수출 환적)									
			북항				신항					합계
			자성대 부두	감만 부두	신감만 부두	신선대 부두	1부두	2부두	3부두	4부두	5부두	
입항 부두(수입 환적)	북항	자성대 부두	210	32	4	93	4	5	4	18	6	375
		감만 부두	33	58	9	30	7	12	4	4	21	178
		신감만 부두	9	12	24	14	3	2	3	1	31	99
		신선대 부두	89	33	11	202	5	13	3	8	9	373
	신항	1부두	4	1	1	3	379	116	49	42	17	612
		2부두	8	2	2	9	79	848	41	54	32	1,077
		3부두	5	1	1	3	83	62	352	35	17	559
		4부두	15	2	4	7	43	71	21	259	24	446
		5부두	2	1	6	3	11	27	18	12	271	352
	합계		375	142	63	364	614	1,157	495	433	428	4,071

주 : 컨테이너부두 외 처리 물동량은 제외함, 감만부두와 신선대부두는 통합운영되고 있으나 분리하여 분석함
 자료 : BPA 내부자료, KMI 작성



〈표 III-13〉 2017년 1~10월 부산항 환적 컨테이너 입출항 부두 비중

(단위 : %)

구분			출항 부두(수출 환적)									
			북항				신항					합계
			자성대 부두	감만 부두	신감만 부두	신선대 부두	1부두	2부두	3부두	4부두	5부두	
입항 부두(수입 환적)	북항	자성대 부두	5.2	0.8	0.1	2.3	0.1	0.1	0.1	0.4	0.1	9.2
		감만 부두	0.8	1.4	0.2	0.7	0.2	0.3	0.1	0.1	0.5	4.4
		신감만 부두	0.2	0.3	0.6	0.4	0.1	0.0	0.1	0.0	0.8	2.4
		신선대 부두	2.2	0.8	0.3	5.0	0.1	0.3	0.1	0.2	0.2	9.2
	신항	1부두	0.1	0.0	0.0	0.1	9.3	2.8	1.2	1.0	0.4	15.0
		2부두	0.2	0.1	0.1	0.2	1.9	20.8	1.0	1.3	0.8	26.5
		3부두	0.1	0.0	0.0	0.1	2.0	1.5	8.6	0.9	0.4	13.7
		4부두	0.4	0.1	0.1	0.2	1.1	1.7	0.5	6.4	0.6	11.0
		5부두	0.1	0.0	0.1	0.1	0.3	0.7	0.4	0.3	6.7	8.6
	합계		9.2	3.5	1.6	8.9	15.1	28.4	12.2	10.6	10.5	100.0

주 : 컨테이너부두 외 처리 물동량은 제외함, 신선대부두와 감만부두는 통합운영되고 있으나 분리하여 분석함
자료 : BPA 내부자료, KMI 작성

〈표 III-14〉 2017년 1~10월 월별 부산항 북항/신항 간 컨테이너 환적 실적

(단위 : 천TEU, %)

환적부두	1월	2월	3월	4월	5월
북항 내	75	69	100	88	90
신항 내	293	234	293	312	317
북항 → 신항	19	14	17	20	15
신항 → 북항	7	6	8	10	8
환적부두	6월	7월	8월	9월	10월
북항 내	89	92	89	83	87
신항 내	299	309	309	289	308
북항 → 신항	14	17	15	17	15
신항 → 북항	8	9	8	9	9

주 : 컨테이너부두 외 처리 물동량은 제외함, 신선대부두와 감만부두는 통합운영되고 있으나 분리하여 분석함
자료 : BPA 내부자료, KMI 작성

5) 시사점

- 부산항의 환적 컨테이너 비중은 전체 컨테이너 물동량의 절반 수준이며, 지속적인 성장을 위한 전략적인 환적화물 유치는 필수적임
 - ◇ 환적 물동량은 일반적으로 수출입 물동량에 비해 휘발성이 강하기 때문에 환적 컨테이너 유치를 위한 노력과 중장기적인 전략이 필요함
 - ◇ 그러나 경제규모와 크게 상관없이 환적 물동량을 유치할 수 있어 성장 가능성이 높음
 - ◇ 우리나라의 지리적인 이점을 살려 전략적인 환적화물을 유치한 결과, 부산항을 제2의 환적항이자 세계 6위의 컨테이너항만으로 발전시킬 수 있었음
 - ◇ 부산항의 지속적인 발전을 위해서 환적화물 유치는 필수적임
- 반면, 부산항의 환적 물동량은 특정국가의 비중이 높아 시장의 범위를 확대하여 의존도를 감소시켜야함
 - ◇ 극동아시아와 북미 간의 물동량과 역내 물동량의 비중이 매우 높으며, 중국, 미국, 일본 등 일부 국가에 대한 의존도가 높음
 - ◇ 중국 항만의 미주지역 직기항 항로 개설 등이 향후 부산항의 환적감소로 이어질 수 있음
 - ◇ 지리적인 특성을 살려 동남아에서 미주, 혹은 미주에서 동남아로 가는 컨테이너 환적 물동량의 유치가 필요함
 - ◇ 베트남, 인도, 인도네시아 등 동남아시아 국가들의 성장 잠재력이 높기 때문에 해당 국가의 환적 컨테이너 유치를 통해 장기적인 발전을 모색하고 특정 국가에 대한 환적물동량 의존도를 낮출 필요가 있음



● 환적 물동량의 유치 및 시장 확대를 위해서는 생산성을 향상시키고 차별화된 서비스를 제공해야함

◇ 터미널의 생산성 제고와 가격경쟁력 강화를 위한 완전 자동화 터미널 도입 등 다양한 방안 강구가 필요함

◇ 환적 컨테이너가 주말에 부산 신항에 몰리는 이유 중 하나는 부산항은 주말 할증이 없기 때문임

- 컨테이너선의 경제적인 운항속도와 스케줄상, 주말 할증료가 비싼 미주 항만에 평일에 도착하기 위해서는 부산항에서 주말 작업을 해야하며, 이 때문에 부산 신항에 주말수요가 몰리게 됨

◇ 정기선사 유치를 위해서는 높은 생산성과 가격경쟁력을 갖추어야 하며, 무인 자동화 터미널이 그 대안 중 하나가 될 것으로 보임

◇ 터미널의 효율적인 운영을 위한 터미널 통합 및 컨트롤타워 설치가 필요함

◇ 부산항에는 북항 4개의 터미널을 3개의 운영사가 운영하고 있으며, 신항 5개 터미널은 각각 운영사가 다르기 때문에 운영상 비효율이 발생하고 있음

◇ 특히, 타부두환적 문제는 운영사 통합을 통해 완화시킬 수 있으며, 효율성이 크게 향상될 것으로 보임

- 북항내 혹은 신항내에서 발생하는 타부두환적 물동량은 전체 환적의 30.0%를 차지하고 있으며, 환적시 육상운송이 발생하고 선사는 추가적인 비용을 지불해야함
- 그러나 타부두 환적을 위한 셔틀운송은 운행시간 대비 단가가 낮아 운송기사들이 기피하고 있음

◇ 선석활용 및 야드 이용 등의 비효율을 해결하기 위해서는 운영사 간의 통합이 필요하며 운영사 간 완전통합이 이루어지지 못하더라도 터미널 간의 유기적인 화물 처리를 위한 컨트롤 타워의 설치가 필요할 것으로 보임

◇ 서컨테이너부두의 조기 개발을 통해 연근해선사를 유치하여 극동아시아 및 동남아시아 환적여건을 개선하고 신규 환적수요를 유치해야함

◇ 양하된 컨테이너가 북항에서 신항, 또는 신항에서 북항으로 이전되어 환적처리되는 물동량은 전체 환적 물동량의 6.0%이며 환적에 따른 비용발생이 큰 편임

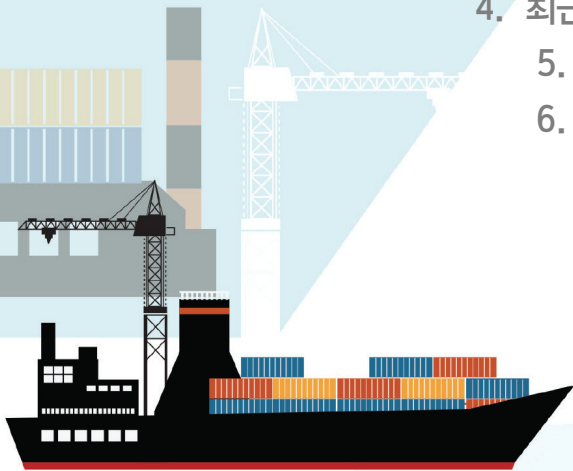
- ◇ 연근해 컨테이너와 원양 컨테이너를 신항에서 동시에 처리함에 따라 환적시간 단축과 효율성 증대를 기대할 수 있으며, 신규 선사유치에도 유리할 것으로 보임

● 부산항은 지속가능한 성장전략과 내적인 성장을 통해 글로벌 메가포트로 성장해야 할 것임

- ◇ 글로벌 선사의 인수합병을 통한 규모확대와 대형 얼라이언스의 구성 등으로 인해 선사들의 영향력이 증가하고 있음
- ◇ 환적 컨테이너는 양날의 검이 될 수도 있기 때문에 전략적인 항만개발과 성장전략 제시가 매우 중요할 것으로 보임
- ◇ 무엇보다 외적인 규모확대에 따른 내적인 성장을 지속할 때, 글로벌 메가포트로 성장할 수 있을 것으로 기대됨

IV. 부 록

1. '17년 10월 물동량
2. '17년 10월 누적 물동량
3. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량
4. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량
5. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량
6. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량
7. 세계 컨테이너 항만 처리실적
8. 세계 주요항만 총물동량 처리실적





1. '17년 10월 물동량

● '17년 10월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
	전국	38,451,541	46,777,633	37,436,648	122,665,822
1	부산	29,724,380	1,147,928	526,603	31,398,911
2	광양	3,056,384	8,052,402	11,115,482	22,224,268
3	울산	505,931	4,367,528	11,070,089	15,943,548
4	인천	3,853,878	4,456,056	4,233,477	12,543,411
5	평택·당진	743,677	6,432,965	2,295,430	9,472,072
6	대산	140,797	1,731,479	5,949,558	7,821,834
7	포항	134,891	4,932,727	32,930	5,100,548
8	보령	-	1,720,738	636,926	2,357,664
9	동해·묵호	1,437	2,247,554	36,379	2,285,370
10	목포	54,163	1,514,677	100,040	1,668,880
11	군산	95,515	1,472,965	86,049	1,654,529
12	태안	-	1,465,974	8,054	1,474,028
13	호산	-	415,809	786,126	1,201,935
14	하동	-	1,075,168	10,772	1,085,940
15	제주	26,606	895,226	66,661	988,493
16	마산	15,000	724,442	128,144	867,586
17	삼천포	-	834,852	10,715	845,567
18	옥계	-	617,691	32,157	649,848
19	삼척	-	536,882	1,140	538,022
20	옥포	-	267,665	10,477	278,142
21	고현	-	268,741	8,826	277,567
22	완도	34,639	206,671	2,093	243,403
23	여수	-	12,370	102,824	115,194
24	진해	904	97,521	4,104	102,529
25	서귀포	42,569	15,477	1,344	59,390
26	장항	-	38,280	563	38,843
27	경인항	20,770	11,507	375	32,652
28	속초	-	14,491	1,096	15,587
29	통영	-	823	4,629	5,452
30	장승포	-	-	-	-
31	기타	-	1,201,024	173,585	1,374,609

자료 : SP-IDC

'17년 10월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	662,173	636,651	915,738	18,545	2,233,107
1	부산	414,138	391,962	861,253	-	1,667,353
2	인천	127,430	117,023	2,732	426	247,611
3	광양	66,950	68,147	49,645	-	184,742
4	평택·당진	25,135	23,758	261	-	49,154
5	울산	16,644	21,830	398	-	38,872
6	대산	3,575	5,789	-	-	9,364
7	목포	231	204	-	8,355	8,790
8	포항	4,678	3,933	4	-	8,615
9	군산	1,822	2,804	1,445	-	6,071
10	제주	-	-	-	3,965	3,965
11	서귀포	-	-	-	3,150	3,150
12	완도	-	-	-	2,496	2,496
13	경인항	785	541	-	-	1,326
14	마산	690	595	-	-	1,285
15	동해·묵호	93	65	-	-	158
16	진해	2	-	-	153	155
17	삼척	-	-	-	-	-
18	속초	-	-	-	-	-
19	옥계	-	-	-	-	-
20	보령	-	-	-	-	-
21	태안	-	-	-	-	-
22	장항	-	-	-	-	-
23	여수	-	-	-	-	-
24	삼천포	-	-	-	-	-
25	옥포	-	-	-	-	-
26	장승포	-	-	-	-	-
27	통영	-	-	-	-	-
28	고현	-	-	-	-	-
29	하동	-	-	-	-	-
30	호산	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



'17년 10월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	26,895,435	6,739,603	1,855,738	11,286,857	46,777,633
1	광양	4,740,493	1,043,640	766,505	1,501,764	8,052,402
2	평택·당진	4,500,308	843,685	324,210	764,762	6,432,965
3	포항	3,832,492	557,650	-	542,585	4,932,727
4	인천	2,926,673	500,402	8,745	1,020,236	4,456,056
5	울산	1,654,258	2,077,532	152,849	482,889	4,367,528
6	동해·묵호	609,953	245,439	-	1,392,162	2,247,554
7	대산	1,115,688	512,933	-	102,858	1,731,479
8	보령	1,707,203	-	-	13,535	1,720,738
9	목포	145,505	199,933	178,168	991,071	1,514,677
10	군산	913,112	56,629	366,149	137,075	1,472,965
11	태안	1,448,616	-	-	17,358	1,465,974
12	부산	587,734	184,142	11,726	364,326	1,147,928
13	하동	1,056,640	-	-	18,528	1,075,168
14	제주	-	-	-	895,226	895,226
15	삼천포	755,154	6,738	-	72,960	834,852
16	마산	84,420	347,019	47,386	245,617	724,442
17	옥계	116,970	137,870	-	362,851	617,691
18	삼척	15,462	5,300	-	516,120	536,882
19	호산	415,809	-	-	-	415,809
20	고현	198,229	15,986	-	54,526	268,741
21	옥포	16,714	754	-	250,197	267,665
22	완도	1,000	-	-	205,671	206,671
23	진해	32,229	167	-	65,125	97,521
24	장항	18,253	1,900	-	18,127	38,280
25	서귀포	-	-	-	15,477	15,477
26	속초	434	-	-	14,057	14,491
27	여수	-	-	-	12,370	12,370
28	경인항	1,657	1,849	-	8,001	11,507
29	통영	429	35	-	359	823
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	1,201,024	1,201,024

자료 : SP-IDC

'17년 10월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	22,917,658	7,956,244	914,908	5,647,838	37,436,648
1	광양	5,822,923	3,431,761	846,983	1,013,815	11,115,482
2	울산	7,078,498	2,796,436	-	1,195,155	11,070,089
3	대산	3,927,730	1,200,975	-	820,853	5,949,558
4	인천	2,720,304	423,362	-	1,089,811	4,233,477
5	평택·당진	1,940,485	98,250	63,440	193,255	2,295,430
6	호산	783,898	-	-	2,228	786,126
7	보령	626,256	-	-	10,670	636,926
8	부산	17,564	4,672	4,485	499,882	526,603
9	마산	-	788	-	127,356	128,144
10	여수	-	-	-	102,824	102,824
11	목포	-	-	-	100,040	100,040
12	군산	-	-	-	86,049	86,049
13	제주	-	-	-	66,661	66,661
14	동해·묵호	-	-	-	36,379	36,379
15	포항	-	-	-	32,930	32,930
16	옥계	-	-	-	32,157	32,157
17	하동	-	-	-	10,772	10,772
18	삼천포	-	-	-	10,715	10,715
19	옥포	-	-	-	10,477	10,477
20	고현	-	-	-	8,826	8,826
21	태안	-	-	-	8,054	8,054
22	통영	-	-	-	4,629	4,629
23	진해	-	-	-	4,104	4,104
24	완도	-	-	-	2,093	2,093
25	서귀포	-	-	-	1,344	1,344
26	삼척	-	-	-	1,140	1,140
27	속초	-	-	-	1,096	1,096
28	장항	-	-	-	563	563
29	경인항	-	-	-	375	375
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	173,585	173,585

자료 : SP-IDC



17년 10월 항만별 품목별 물동량(1)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
전국	849,083	3,338,511	12,260,029	1,062,214	462,785	6,110,832	4,964,610	548,889
부산	122,394	158,970	-	19,029	25,404	-	397,097	6,626
광양	-	264,215	1,821,221	17,462	6,900	2,050,200	1,007,110	18,007
울산	98,561	128,521	98,651	17,880	122,740	-	117,052	4,270
인천	280,729	356,228	1,438,606	390,881	140,711	9,995	456,188	178,256
평택·당진	271,921	84,886	776,404	23,188	6,370	1,934,251	1,016,066	179,851
대산	-	-	1,030,871	-	-	-	180	-
포항	-	71,485	1,179,746	4,935	-	2,071,209	966,929	124,144
보령	-	-	1,707,203	-	-	-	-	-
동해·목호	-	794,846	386,019	21,508	-	28,409	-	-
목포	18,898	94,662	37,850	4,145	425	-	200,623	-
군산	56,580	87,705	26,980	-	135,945	-	33,139	12,344
태안	-	-	1,448,616	-	-	-	-	-
호산	-	-	415,809	-	-	-	-	-
하동	-	-	1,056,640	-	-	-	-	-
제주	-	23,417	-	-	-	-	72,848	3,296
마산	-	168,531	-	30,368	20,430	-	110,574	8,664
삼천포	-	-	747,317	-	-	-	14,077	550
옥계	-	466,414	86,596	-	-	-	-	-
삼척	-	504,121	1,500	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	266,165	1,500
고현	-	-	-	-	-	-	256,979	650
완도	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	59,580	128	-	725	-
서귀포	-	-	-	3,030	-	-	2,917	-
장항	-	18,127	-	-	-	-	-	-
경인항	-	-	-	-	1,657	-	2,835	6,115
속초	-	-	-	14,057	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	-	116,383	-	456,151	2,075	16,768	43,106	4,616

자료 : SP-IDC

'17년 10월 항만별 품목별 물동량(2)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계
						RT	TEU	
전국	5,760,525	2,570,145	37,436,648	4,885,554	3,964,456	38,451,541	2,233,107	122,665,822
부산	124,472	276,570	526,603	7,642	9,724	31,391,733	31,391,733	31,398,911
광양	744,700	169,437	11,115,482	1,290,473	662,677	3,241,126	3,241,126	22,224,268
울산	739,087	223,519	11,070,089	498,258	2,318,989	544,803	544,803	15,943,548
인천	359,072	409,643	4,233,477	344,670	91,077	4,101,489	4,101,489	12,543,411
평택·당진	1,152,788	416,784	2,295,430	534,821	35,635	792,831	792,831	9,472,072
대산	-	11,619	5,949,558	50,951	637,858	150,161	150,161	7,821,834
포항	32,933	26	32,930	481,320	-	143,506	143,506	5,100,548
보령	-	-	636,926	13,535	-	-	-	2,357,664
동해·묵호	1,047	4,587	36,379	1,011,138	-	1,595	1,595	2,285,370
목포	1,017,465	50,797	100,040	82,657	7,155	62,953	62,953	1,668,880
군산	423,318	569,403	86,049	108,807	18,744	101,586	101,586	1,654,529
태안	-	-	8,054	17,358	-	-	-	1,474,028
호산	-	-	786,126	-	-	-	-	1,201,935
하동	-	-	10,772	18,528	-	-	-	1,085,940
제주	644,894	37,705	66,661	24,200	88,866	30,571	30,571	988,493
마산	169,463	213,401	128,144	3,011	-	16,285	16,285	867,586
삼천포	400	-	10,715	72,508	-	-	-	845,567
옥계	-	-	32,157	64,681	-	-	-	649,848
삼척	-	-	1,140	31,261	-	-	-	538,022
옥포	-	-	10,477	-	-	-	-	278,142
고현	-	3,966	8,826	6,200	946	-	-	277,567
완도	204,471	1,000	2,093	1,200	-	37,135	37,135	243,403
여수	-	900	102,824	11,470	-	-	-	115,194
진해	17,443	13,932	4,104	5,007	706	1,059	1,059	102,529
서귀포	-	-	1,344	9,530	-	45,719	45,719	59,390
장항	-	13,226	563	6,927	-	-	-	38,843
경인항	900	-	375	-	-	22,096	22,096	32,652
속초	-	434	1,096	-	-	-	-	15,587
통영	-	823	4,629	-	-	-	-	5,452
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	128,072	152,373	173,585	189,401	92,079	-	-	1,374,609

자료 : SP-IDC



2. '17년 10월 누적 물동량

'17년 10월 항만별 누적 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
	전국	399,592,510	532,780,260	371,430,060	1,303,802,830
1	부산	312,949,809	15,075,077	5,856,721	333,881,607
2	광양	30,586,723	102,131,344	107,684,763	240,402,830
3	울산	4,891,426	47,151,697	115,383,667	167,426,790
4	인천	37,762,189	54,188,419	44,716,197	136,666,805
5	평택·당진	7,706,475	61,778,168	23,434,125	92,918,768
6	대산	1,315,764	18,697,789	54,323,028	74,336,581
7	포항	1,235,141	46,819,544	223,986	48,278,671
8	동해·묵호	17,239	26,292,005	974,831	27,284,075
9	목포	796,730	17,916,721	1,036,537	19,749,988
10	보령	-	14,170,178	4,249,024	18,419,202
11	군산	854,900	13,401,815	896,837	15,153,552
12	태안	-	13,474,966	66,837	13,541,803
13	마산	167,091	9,432,821	1,335,183	10,935,095
14	하동	-	10,548,469	79,760	10,628,229
15	제주	329,133	9,503,311	738,851	10,571,295
16	호산	-	3,704,139	6,285,017	9,989,156
17	삼천포	-	9,327,572	78,897	9,406,469
18	옥포	-	6,498,190	107,426	6,605,616
19	삼척	-	6,341,386	19,280	6,360,666
20	옥계	-	5,827,776	401,682	6,229,458
21	고현	-	5,344,387	151,854	5,496,241
22	완도	361,253	2,047,353	14,690	2,423,296
23	진해	4,955	1,502,350	37,821	1,545,126
24	여수	-	169,415	1,110,066	1,279,481
25	서귀포	367,279	429,958	16,299	813,536
26	장항	-	486,565	3,035	489,600
27	경인항	246,403	188,733	2,091	437,227
28	통영	-	61,974	53,171	115,145
29	속초	-	34,637	27,119	61,756
30	장승포	-	-	2,293	2,293
31	기타	-	30,233,501	2,118,972	32,352,473

자료 : SP-IDC

● '17년 10월 항만별 누적 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	6,685,118	6,786,683	8,869,077	390,793	22,731,671
1	부산	4,193,460	4,258,392	8,480,407	81,739	17,013,998
2	인천	1,251,870	1,182,204	19,542	44,293	2,497,909
3	광양	705,444	743,362	353,919	37,976	1,840,701
4	평택·당진	260,183	259,440	4,376	2,553	526,552
5	울산	160,948	209,932	1,601	10,652	383,133
6	목포	1,709	1,849	-	107,163	110,721
7	대산	33,826	52,121	218	7,215	93,380
8	포항	40,900	37,169	16	2,936	81,021
9	군산	18,956	25,310	8,996	64	53,326
10	제주	-	-	-	41,848	41,848
11	서귀포	-	-	-	27,020	27,020
12	완도	-	-	-	26,426	26,426
13	경인항	9,496	8,720	2	-	18,218
14	마산	7,341	6,903	-	359	14,603
15	동해·묵호	860	981	-	-	1,841
16	진해	125	300	-	549	974
17	삼척	-	-	-	-	-
18	속초	-	-	-	-	-
19	옥계	-	-	-	-	-
20	보령	-	-	-	-	-
21	태안	-	-	-	-	-
22	장항	-	-	-	-	-
23	여수	-	-	-	-	-
24	삼천포	-	-	-	-	-
25	옥포	-	-	-	-	-
26	장승포	-	-	-	-	-
27	통영	-	-	-	-	-
28	고현	-	-	-	-	-
29	하동	-	-	-	-	-
30	호산	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



'17년 10월 항만별 누적 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	279,238,295	77,115,661	20,467,234	155,959,070	532,780,260
1	광양	60,717,540	13,436,116	10,561,982	17,415,706	102,131,344
2	평택·당진	39,936,267	10,111,316	3,001,640	8,728,945	61,778,168
3	인천	29,943,855	6,260,950	80,053	17,903,561	54,188,419
4	울산	16,782,787	21,927,948	2,204,233	6,236,729	47,151,697
5	포항	35,344,720	6,026,529	148	5,448,147	46,819,544
6	동해·묵호	7,225,491	2,355,120	-	16,711,394	26,292,005
7	대산	12,670,932	5,029,265	-	997,592	18,697,789
8	목포	1,845,415	3,399,607	943,755	11,727,944	17,916,721
9	부산	6,983,922	3,097,350	216,644	4,777,161	15,075,077
10	보령	14,083,705	-	-	86,473	14,170,178
11	태안	13,351,699	-	-	123,267	13,474,966
12	군산	8,342,151	783,988	2,199,890	2,075,786	13,401,815
13	하동	10,359,437	-	-	189,032	10,548,469
14	제주	13,648	24,069	-	9,465,594	9,503,311
15	마산	1,128,340	3,426,276	1,256,856	3,621,349	9,432,821
16	삼천포	8,179,210	25,384	-	1,122,978	9,327,572
17	옥포	3,079,991	75,167	-	3,343,032	6,498,190
18	삼척	320,446	207,700	-	5,813,240	6,341,386
19	옥계	850,535	673,030	2,011	4,302,200	5,827,776
20	고현	3,737,403	138,576	22	1,468,386	5,344,387
21	호산	3,699,146	-	-	4,993	3,704,139
22	완도	5,017	-	-	2,042,336	2,047,353
23	진해	309,915	11,727	-	1,180,708	1,502,350
24	장항	246,852	28,500	-	211,213	486,565
25	서귀포	-	-	-	429,958	429,958
26	경인항	40,430	58,593	-	89,710	188,733
27	여수	-	2	-	169,413	169,415
28	통영	37,377	18,433	-	6,164	61,974
29	속초	2,064	15	-	32,558	34,637
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	30,233,501	30,233,501

자료 : SP-IDC

'17년 10월 항만별 누적 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	231,209,846	71,128,221	12,709,344	56,382,649	371,430,060
1	울산	73,322,153	29,428,312	189,709	12,443,493	115,383,667
2	광양	59,796,917	25,273,708	12,332,296	10,281,842	107,684,763
3	대산	36,034,114	10,694,708	28,049	7,566,157	54,323,028
4	인천	30,344,402	4,718,368	-	9,653,427	44,716,197
5	평택·당진	20,531,975	961,729	154,803	1,785,618	23,434,125
6	호산	6,221,177	-	-	63,840	6,285,017
7	부산	242,985	48,909	4,487	5,560,340	5,856,721
8	보령	4,165,183	-	-	83,841	4,249,024
9	마산	-	2,438	-	1,332,745	1,335,183
10	여수	-	-	-	1,110,066	1,110,066
11	목포	-	11	-	1,036,526	1,036,537
12	동해·묵호	550,940	-	-	423,891	974,831
13	군산	-	-	-	896,837	896,837
14	제주	-	-	-	738,851	738,851
15	옥계	-	-	-	401,682	401,682
16	포항	-	-	-	223,986	223,986
17	고현	-	-	-	151,854	151,854
18	옥포	-	-	-	107,426	107,426
19	하동	-	-	-	79,760	79,760
20	삼천포	-	-	-	78,897	78,897
21	태안	-	-	-	66,837	66,837
22	통영	-	38	-	53,133	53,171
23	진해	-	-	-	37,821	37,821
24	속초	-	-	-	27,119	27,119
25	삼척	-	-	-	19,280	19,280
26	서귀포	-	-	-	16,299	16,299
27	완도	-	-	-	14,690	14,690
28	장항	-	-	-	3,035	3,035
29	장승포	-	-	-	2,293	2,293
30	경인항	-	-	-	2,091	2,091
31	기타	-	-	-	2,118,972	2,118,972

자료 : SP-IDC



'17년 10월 항만별 품목별 누적 물동량(1)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	양곡	시멘트	석탄	모래	목재	철광석	철재	고철
전국	8,211,835	35,991,208	123,695,337	36,579,657	5,873,149	63,928,942	67,523,704	5,276,043
부산	1,099,118	1,855,309	-	774,141	197,691	11	4,887,137	103,139
광양	-	2,988,628	22,392,981	97,774	24,292	28,012,192	13,468,765	477,068
울산	728,744	1,798,853	1,259,670	615,466	1,133,633	-	2,777,718	39,378
인천	3,540,261	3,466,534	13,572,748	11,750,954	1,812,009	73,817	5,203,857	1,564,230
평택·당진	1,770,906	734,289	7,579,229	832,574	208,099	17,298,703	11,139,306	1,416,819
대산	-	-	11,734,284	-	-	-	8,983	-
포항	-	841,298	11,747,544	170,820	349	18,262,651	10,319,211	989,081
동해·묵호	21,111	8,272,615	4,713,314	205,561	11,853	213,572	1,763	-
목포	297,944	796,814	583,677	864,089	37,728	-	2,687,366	86,499
보령	-	-	14,083,705	-	-	-	80	-
군산	705,205	925,403	74,148	522,084	1,695,418	-	470,654	307,875
태안	-	-	13,351,699	-	-	-	891	-
마산	39,508	1,898,525	-	835,220	269,138	-	1,461,024	74,139
하동	-	-	10,359,437	-	-	-	-	-
제주	4,571	223,552	-	476,975	18,498	-	1,017,921	18,437
호산	-	-	3,699,146	-	-	-	350	-
삼천포	-	6,016	8,119,080	317,764	-	-	134,961	3,948
옥포	-	-	-	-	-	-	6,439,744	21,490
삼척	-	5,771,094	1,500	200	-	-	-	-
옥계	-	4,506,565	410,926	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	212,161	-	-	5,061,978	3,750
완도	-	-	-	2,800	-	-	-	17
진해	-	-	-	1,080,521	1,009	-	17,829	-
여수	-	-	-	11,500	-	-	200	600
서귀포	-	-	-	171,841	61,171	-	15,530	6,240
장항	-	191,875	-	-	3,656	-	-	1,291
경인항	-	-	-	-	37,422	-	25,633	89,512
통영	-	-	-	2,800	44	-	1,179	-
속초	-	-	-	30,058	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	4,467	1,713,838	12,249	17,604,354	361,139	67,996	2,381,624	72,530

자료 : SP-IDC

'17년 10월 항만별 품목별 누적 물동량(2)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	자동차	잡화	유류	기타광석	화공품	컨테이너		합계
						RT	TEU	
전국	64,753,722	29,726,003	371,430,060	50,652,753	40,567,907	399,592,510	22,731,671	1,303,802,830
부산	2,236,037	3,753,679	5,856,721	54,702	114,113	329,963,807	329,963,807	333,881,607
광양	9,006,627	1,637,344	107,684,763	15,100,224	8,925,449	32,427,424	32,427,424	240,402,830
울산	9,027,368	3,796,629	115,383,667	4,320,108	21,654,130	5,274,559	5,274,559	167,426,790
인천	4,485,500	4,820,486	44,716,197	2,787,599	1,110,424	40,260,098	40,260,098	136,666,805
평택·당진	12,240,342	3,358,790	23,434,125	4,875,578	323,533	8,233,027	8,233,027	92,918,768
대산	-	97,181	54,323,028	420,774	6,436,567	1,409,144	1,409,144	74,336,581
포항	281,134	107,402	223,986	4,093,554	6,500	1,316,162	1,316,162	48,278,671
동해·묵호	2,237	67,304	974,831	12,670,258	112,417	19,080	19,080	27,284,075
목포	11,257,862	304,549	1,036,537	922,644	77,549	907,451	907,451	19,749,988
보령	-	-	4,249,024	86,393	-	-	-	18,419,202
군산	3,003,474	4,161,005	896,837	1,293,039	243,510	908,226	908,226	15,153,552
태안	-	-	66,837	122,376	-	-	-	13,541,803
마산	2,322,990	2,418,318	1,335,183	71,702	42,257	181,694	181,694	10,935,095
하동	-	-	79,760	189,032	-	-	-	10,628,229
제주	6,363,917	583,747	738,851	319,763	475,930	370,981	370,981	10,571,295
호산	-	-	6,285,017	4,643	-	-	-	9,989,156
삼천포	400	13,373	78,897	732,030	-	-	-	9,406,469
옥포	-	36,956	107,426	-	-	-	-	6,605,616
삼척	-	90	19,280	568,502	-	-	-	6,360,666
옥계	-	-	401,682	910,285	-	-	-	6,229,458
고현	37	28,640	151,854	29,400	8,421	-	-	5,496,241
완도	2,034,236	5,000	14,690	5,300	-	387,679	387,679	2,423,296
진해	176,675	152,009	37,821	65,585	8,722	5,929	5,929	1,545,126
여수	-	46,500	1,110,066	110,613	2	-	-	1,279,481
서귀포	-	17,743	16,299	155,560	1,873	394,299	394,299	813,536
장항	-	187,374	3,035	102,369	-	-	-	489,600
경인항	33,158	3,008	2,091	-	-	264,621	264,621	437,227
통영	-	57,113	53,171	760	78	-	-	115,145
속초	-	4,579	27,119	-	-	-	-	61,756
장승포	-	-	2,293	-	-	-	-	2,293
기타	2,281,728	4,067,184	2,118,972	639,960	1,026,432	-	-	32,352,473

자료 : SP-IDC



3. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2016년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2016년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	698,009,209	301,581,060	243,006,792	266,882,352	1,509,479,413
1	부산항	64,234,176	87,493,729	197,980,286	12,661,173	362,369,364
2	광양항	153,703,607	64,200,186	32,851,290	32,351,213	283,106,296
3	울산항	107,997,563	65,565,222	1,801,156	22,246,709	197,610,650
4	인천항	100,447,635	24,309,543	435,293	36,111,690	161,304,161
5	평택·당진항	81,780,153	16,150,565	3,563,414	11,454,190	112,948,322
6	대산항	55,728,796	19,897,394	155,23	10,248,502	85,890,215
7	포항항	46,415,001	7,697,197	4,922	8,186,338	62,303,458
8	동해·묵호항	8,506,397	4,595,201	0	19,195,067	32,296,665
9	목포항	2,179,318	4,157,008	479,282	16,732,327	23,547,935
10	군산항	10,497,392	1,375,282	4,357,243	3,387,767	19,617,684
11	마산항	1,851,333	4,410,204	1,438,393	7,567,330	15,267,260
12	태안항	12,753,139	0	0	198,774	12,951,913
13	하동항	12,202,389	0	0	314,340	12,516,729
14	보령항	12,081,853	0	0	123,646	12,205,499
15	삼천포항	10,096,868	4,306	0	1,226,942	11,328,116
16	제주항	8,126	24,561	0	11,101,972	11,134,659
17	고현항	4,941,269	167,717	0	5,212,418	10,321,404
18	옥포항	3,365,123	380,784	0	5,012,862	8,758,769
19	삼척항	412,633	280,000	0	6,377,786	7,070,419
20	호산항	6,756,531	0	0	65,737	6,822,268
21	옥계항	803,900	506,879	0	5,253,974	6,564,753
22	진해항	392,944	199,656	0	2,447,589	3,040,189
23	완도항	9,198	40	0	2,825,119	2,834,357
24	여수항	0	9214	79,851	1,467,645	1,556,710
25	서귀포항	2043	4060	0	914,750	920,853
26	경인항	515,238	115,523	139	38,183	669,083
27	장항항	256,422	34,171	0	283,743	574,336
28	통영항	68,364	2,618	0	125,675	196,657
29	속초항	1,798	0	0	15,205	17,003
30	장승포항	0	0	0	7,924	7,924
31	기타항	0	0	0	43,725,762	43,725,762

자료 : SP-IDC

2015년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	674,110,957	296,356,404	246,422,621	246,163,764	1,463,053,746
1	부산항	64,097,643	82,057,664	201,558,030	11,963,006	359,676,343
2	광양항	146,325,780	61,029,105	33,613,445	31,038,201	272,006,531
3	울산항	102,758,236	66,156,203	1,856,099	20,099,036	190,869,574
4	인천항	98,122,708	24,732,376	677,025	34,091,660	157,623,769
5	평택·당진항	78,803,813	17,530,631	3,939,228	11,940,725	112,214,397
6	대산항	52,194,561	17,078,650	902	9,240,120	78,514,233
7	포항항	45,490,640	7,932,893	5,472	8,072,400	61,501,405
8	기타항	-	-	53,863	40,415,063	40,468,926
9	동해·묵호항	7,815,220	5,893,654	6,910	17,563,591	31,279,375
10	목포항	2,194,019	4,715,023	192,196	15,365,926	22,467,164
11	군산항	9,811,002	1,911,383	3,250,635	3,514,559	18,487,579
12	마산항	1,715,977	4,784,932	1,192,711	7,870,328	15,563,948
13	하동항	12,430,087	-	-	1,191,196	13,621,283
14	보령항	13,055,726	-	-	188,425	13,244,151
15	태안항	12,734,199	-	-	276,510	13,010,709
16	삼천포항	10,435,441	5,594	200	1,472,422	11,913,657
17	옥포항	3,744,360	155,756	-	6,241,769	10,141,885
18	고현항	4,005,768	126,920	73,743	3,401,688	7,608,119
19	옥계항	803,203	1,459,070	-	4,954,269	7,216,542
20	삼척항	412,958	346,800	-	5,643,384	6,403,142
21	호산항	5,906,875	-	-	55,634	5,962,509
22	제주항	5,740	-	-	4,164,803	4,170,543
23	진해항	460,333	266,987	-	2,093,230	2,820,550
24	완도항	6,238	1,206	-	2,588,353	2,595,797
25	여수항	-	-	2,047	1,351,101	1,353,148
26	서귀포항	-	-	-	714,341	714,341
27	경인항	448,427	142,137	89	92,244	682,897
28	장항항	257,952	27,950	-	269,445	555,347
29	통영항	70,259	1,425	-	279,297	350,981
30	속초항	3,792	45	26	7,110	10,973
31	장승포항	-	-	-	3,928	3,928

자료 : SP-IDC



2014년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

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

자료 : SP-IDC

4. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2016년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구분	2016년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	7,694,466	7,719,871	10,328,666	262,373	26,005,376
1	부산항	4,801,128	4,819,340	9,835,831	-	19,456,299
2	인천항	1,373,670	1,281,032	15,669	9,141	2,679,512
3	광양항	893,876	912,609	442,980	118	2,249,583
4	평택·당진항	302,846	308,479	12,014	-	623,339
5	울산항	177,002	234,919	10,933	-	422,854
6	목포항	2,755	2,663	-	123,669	129,087
7	대산항	50,429	61,376	668	-	112,473
8	포항항	44,965	45,881	80	-	90,926
9	군산항	18,864	27,242	10,458	-	56,564
10	제주항	-	-	-	50,968	50,968
11	완도항	-	-	-	39,292	39,292
12	서귀포항	-	-	-	39,185	39,185
13	경인항	18,988	15,469	7	-	34,464
14	마산항	8,044	8,299	26	-	16,369
15	동해·묵호항	1,482	2,190	-	-	3,672
16	진해항	417	372	-	-	789
17	삼척항	-	-	-	-	-
18	속초항	-	-	-	-	-
19	옥계항	-	-	-	-	-
20	보령항	-	-	-	-	-
21	태안항	-	-	-	-	-
22	장항항	-	-	-	-	-
23	여수항	-	-	-	-	-
24	삼천포항	-	-	-	-	-
25	옥포항	-	-	-	-	-
26	장승포항	-	-	-	-	-
27	통영항	-	-	-	-	-
28	고현항	-	-	-	-	-
29	하동항	-	-	-	-	-
30	호산항	-	-	-	-	-
31	기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC



2015년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	7,379,645	7,321,476	10,719,106	260,307	25,680,534
1	부산항	4,713,229	4,650,167	10,105,319	10	19,468,725
2	인천항	1,223,844	1,126,423	16,822	9,908	2,376,997
3	광양항	868,314	881,650	577,371	-	2,327,335
4	평택·당진항	277,170	285,545	3,014	-	565,729
5	울산항	157,387	219,158	8,663	-	385,208
6	목포항	3,047	2,975	24	128,479	134,525
7	대산항	46,962	57,642	32	-	104,636
8	포항항	44,518	46,277	149	-	90,944
9	제주항	-	-	-	56,537	56,537
10	군산항	15,300	21,965	7,296	-	44,561
11	경인항	17,349	16,971	3	3,243	37,566
12	서귀포항	-	-	-	31,077	31,077
13	완도항	-	-	-	31,040	31,040
14	마산항	6,544	6,592	84	-	13,220
15	동해·묵호항	5,972	5,600	329	-	11,901
16	진해항	6	508	-	13	527
17	삼천포항	-	3	-	-	3
18	옥포항	3	-	-	-	3
19	삼척항	-	-	-	-	-
20	속초항	-	-	-	-	-
21	옥계항	-	-	-	-	-
22	보령항	-	-	-	-	-
23	태안항	-	-	-	-	-
24	장항항	-	-	-	-	-
25	여수항	-	-	-	-	-
26	장승포항	-	-	-	-	-
27	통영항	-	-	-	-	-
28	고현항	-	-	-	-	-
29	하동항	-	-	-	-	-
30	호산항	-	-	-	-	-
31	기타항	-	-	-	-	-

자료 : SP-IDC

2014년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

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

자료 : SP-IDC



5. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량

2016년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2016년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	328,111,591	92,983,989	23,015,156	196,642,574	640,753,310
1	광양항	72,172,198	17,054,983	11,754,917	19,393,587	120,375,685
2	평택·당진항	49,544,471	12,178,329	3,292,384	9,548,927	74,564,111
3	인천항	36,405,800	7,006,326	135,682	24,069,646	67,617,454
4	포항항	46,091,855	6,692,182	3,425	7,864,311	60,651,773
5	울산항	19,744,129	24,710,493	1,371,460	8,136,818	53,962,900
6	동해·목포항	8,455,198	4,556,520	-	18,700,640	31,712,358
7	대산항	14,598,728	6,198,612	-	1,163,628	21,960,968
8	목포항	2,170,193	4,103,261	479,282	14,440,484	21,193,220
9	부산항	8,861,649	3,484,227	436,589	5,422,810	18,205,275
10	군산항	10,084,206	1,126,940	4,103,144	2,245,470	17,559,760
11	마산항	1,816,275	4,245,917	1,438,273	6,000,517	13,500,982
12	태안항	12,753,139	-	-	137,286	12,890,425
13	하동항	12,202,389	-	-	232,438	12,434,827
14	보령항	11,902,281	-	-	63,121	11,965,402
15	삼천포항	10,096,868	4,306	-	1,135,309	11,236,483
16	고현항	4,941,269	167,717	-	5,143,148	10,252,134
17	제주항	8,126	24,561	-	9,782,620	9,815,307
18	옥포항	3,365,123	380,784	-	4,955,147	8,701,054
19	삼척항	412,633	280,000	-	6,354,592	7,047,225
20	옥계항	803,900	506,879	-	4,815,263	6,126,042
21	진해항	392,620	199,656	-	2,413,256	3,005,532
22	완도항	9,198	40	-	2,278,820	2,288,058
23	호산항	858,608	-	-	14,504	873,112
24	장항항	256,422	34,171	-	281,682	572,275
25	서귀포항	2,043	4,060	-	362,995	369,098
26	경인항	92,108	13,124	-	36,827	142,059
27	통영항	68,364	2,419	-	51,605	122,388
28	여수항	-	8,482	-	78,663	87,145
29	속초항	1,798	-	-	-	1,798
30	장승포항	-	-	-	-	-
31	기타항	-	-	-	41,518,460	41,518,460

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

2015년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	322,658,809	98,131,026	23,671,048	180,733,507	625,194,390
1	광양항	70,102,318	15,871,490	13,151,619	19,053,938	118,179,365
2	평택·당진항	47,467,858	14,020,853	3,877,461	10,054,960	75,421,132
3	인천항	36,945,939	8,123,196	359,728	22,481,524	67,910,387
4	포항항	45,181,535	6,952,315	1,562	7,741,489	59,876,901
5	울산항	19,342,450	23,946,792	1,335,271	6,962,489	51,587,002
6	동해·묵호항	7,774,136	5,782,783	-	17,154,156	30,711,075
7	대산항	14,437,737	5,804,535	-	1,013,848	21,256,120
8	목포항	2,175,739	4,655,665	191,703	13,539,621	20,562,728
9	부산항	9,513,059	4,237,799	652,629	5,361,589	19,765,076
10	군산항	9,460,158	1,687,321	2,874,970	2,281,010	16,303,459
11	마산항	1,689,419	4,655,918	1,192,250	6,411,877	13,949,464
12	하동항	12,430,087	-	-	1,114,781	13,544,868
13	보령항	13,055,726	-	-	115,202	13,170,928
14	태안항	12,734,199	-	-	193,829	12,928,028
15	삼천포항	10,435,441	5,594	-	1,388,518	11,829,553
16	옥포항	3,744,360	155,756	-	6,182,651	10,082,767
17	고현항	4,005,768	126,920	-	3,345,326	7,478,014
18	옥계항	803,203	1,459,070	-	4,527,568	6,789,841
19	삼척항	412,958	346,800	-	5,621,466	6,381,224
20	제주항	5,740	-	-	2,863,796	2,869,536
21	진해항	460,333	266,987	-	2,056,406	2,783,726
22	완도항	6,238	1,206	-	2,155,459	2,162,903
23	장항항	257,952	27,950	-	267,124	553,026
24	통영항	70,259	1,377	-	214,141	285,777
25	서귀포항	-	-	-	274,307	274,307
26	경인항	68,692	654	35	56,052	125,433
27	호산항	73,713	-	-	4,471	78,184
28	여수항	-	-	265	55,522	55,787
29	속초항	3,792	45	26	450	4,313
30	장승포항	-	-	-	-	-
31	기타항	-	-	33,529	38,239,937	38,273,466

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC



2014년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

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

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : SP-IDC

6. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량

2016년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2016년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	267,109,016	84,026,050	12,914,053	67,613,594	431,662,713
1	울산항	87,601,494	36,088,431	207,599	14,109,891	138,007,415
2	광양항	71,208,956	30,352,528	12,549,409	12,957,626	127,068,519
3	대산항	40,815,358	12,406,264	-	9,084,874	62,306,496
4	인천항	35,243,563	4,093,396	4,820	11,961,814	51,303,593
5	평택·당진항	25,868,116	1,032,211	12,492	1,905,263	28,818,082
6	부산항	249,338	41,760	49,283	7,238,363	7,578,744
7	호산항	5,897,923	-	-	51,233	5,949,156
8	마산항	-	13	-	1,566,813	1,566,826
9	여수항	-	732	79,851	1,388,982	1,469,565
10	목포항	-	21	-	1,222,277	1,222,298
11	군산항	-	10,495	10,599	1,142,297	1,163,391
12	제주항	-	-	-	906,216	906,216
13	동해·묵호항	44,696	-	-	494,427	539,123
14	옥계항	-	-	-	438,711	438,711
15	포항항	-	-	-	322,027	322,027
16	보령항	179,572	-	-	60,525	240,097
17	삼천포항	-	-	-	91,633	91,633
18	하동항	-	-	-	81,902	81,902
19	통영항	-	199	-	74,070	74,269
20	고현항	-	-	-	69,270	69,270
21	태안항	-	-	-	61,488	61,488
22	옥포항	-	-	-	57,715	57,715
23	진해항	-	-	-	34,333	34,333
24	삼척항	-	-	-	23,194	23,194
25	서귀포항	-	-	-	17,532	17,532
26	완도항	-	-	-	17,270	17,270
27	속초항	-	-	-	15,205	15,205
28	장승포항	-	-	-	7,924	7,924
29	장항항	-	-	-	2,061	2,061
30	경인항	-	-	-	1,356	1,356
31	기타항	-	-	-	2,207,302	2,207,302

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



2015년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	254,178,803	80,956,098	9,849,339	63,247,024	408,231,264
1	울산항	82,808,202	37,760,650	342,271	13,136,547	134,047,670
2	광양항	67,277,844	28,566,448	9,395,833	12,004,397	117,244,522
3	대산항	37,493,484	10,076,450	-	8,226,272	55,796,206
4	인천항	34,894,477	3,909,956	-	11,519,390	50,323,823
5	평택·당진항	25,673,514	548,078	114	1,885,765	28,107,471
6	부산항	191,559	47,030	19,945	6,601,175	6,859,709
7	호산항	5,833,162	-	-	51,163	5,884,325
8	마산항	-	7,295	-	1,458,451	1,465,746
9	여수항	-	-	1,782	1,295,579	1,297,361
10	군산항	-	40,143	15,651	1,233,549	1,289,343
11	목포항	-	-	-	1,026,206	1,026,206
12	제주항	-	-	-	845,812	845,812
13	옥계항	-	-	-	426,701	426,701
14	동해·묵호항	3,298	-	-	409,435	412,733
15	포항항	3,263	-	-	330,911	334,174
16	고현항	-	-	73,743	56,362	130,105
17	삼천포항	-	-	-	84,104	84,104
18	태안항	-	-	-	82,681	82,681
19	하동항	-	-	-	76,415	76,415
20	보령항	-	-	-	73,223	73,223
21	통영항	-	48	-	65,156	65,204
22	옥포항	-	-	-	59,118	59,118
23	진해항	-	-	-	36,694	36,694
24	삼척항	-	-	-	21,918	21,918
25	서귀포항	-	-	-	17,133	17,133
26	완도항	-	-	-	13,290	13,290
27	장항항	-	-	-	6,660	6,660
28	속초항	-	-	-	3,928	3,928
29	장승포항	-	-	-	2,321	2,321
30	경인항	-	-	-	1,208	1,208
31	기타항	-	-	-	2,195,460	2,195,460

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC

2014년 항만별 유류물동량

(단위 : 톤)

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

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : SP-IDC



7. 세계 컨테이너 항만 처리실적

세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('14~'16)

(단위 : 만TEU, %)

순위 '16	항만명	물동량						비고(순위)	
		'16	전년대비	'15	전년대비	'14	전년대비	'15	'14
1	Shanghai	3,710	1.5	3,654	3.5	3,530	5.0	1	1
2	Singapore	3,090	-0.1	3,092	-8.7	3,387	5.1	2	2
3	Shenzhen	2,400	-0.8	2,420	0.7	2,404	3.3	3	3
4	Ningbo-Zhoushan	2,160	4.8	2,062	6.1	1,943	12.0	4	5
5	HongKong	1,980	-1.5	2,011	-9.7	2,228	-0.3	5	4
6	Busan	1,940	-0.4	1,947	4.2	1,868	5.6	6	6
7	Guangzhou	1,880	6.7	1,762	6.0	1,663	8.6	7	7
8	Qingdao	1,800	2.8	1,751	5.4	1,662	7.1	8	8
9	LA/LB	1,560	1.6	1,535	1.3	1,516	3.8	9	10
10	Dubai	1,480	-5.1	1,559	2.2	1,525	11.8	9	9
11	Tianjin	1,450	2.8	1,410	0.4	1,405	8.0	10	10
12	PortKlang	1,320	11.0	1,189	8.6	1,095	5.8	12	12
13	Rotterdam	1,240	1.3	1,224	-0.5	1,230	5.9	11	11
14	Kaohsiung	1,050	2.3	1,026	-3.1	1,059	6.5	13	13
15	Antwerp	1,000	3.6	965	7.5	898	4.7	14	16
16	Xiamen	960	4.6	918	7.1	857	7.0	16	17
17	Dalian	960	1.6	945	-6.7	1,013	-6.7	15	14
18	Hamburg	890	0.9	882	-9.4	973	4.6	18	15
19	TanjungPelepas	830	-9.0	912	7.0	852	11.7	17	18
20	LaemChabang	720	6.2	678	3.0	658	9.1	21	21
21	NewYork/NewJersey	630	-1.1	637	10.4	577	5.5	22	24
22	Yingkou	600	1.4	592	5.5	561	5.8	23	25
23	Colombo	570	9.8	519	5.7	491	13.9	27	28
24	HoChiMinhCity	560	-3.3	579	7.8	537	-3.1	24	26
25	Bremenrhaven	550	3.8	530	-8.6	580	-0.5	25	23
26	Jakarta	550	-	-	-	-	-	-	-
27	Suzhou	540	-	-	-	-	-	-	-
28	Algeciras	480	6.2	452	-0.7	455	1.1	31	30
29	Valencia	470	1.7	462	4.1	444	2.5	30	32
30	Tokyo	470	1.5	463	-5.3	489	0.6	29	29

자료 : www.lloydslslist.com, KMI 작성

세계 100대항만 컨테이너 물동량 처리실적 (2016)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,710	35	Haiphong	410	69	Cartagena	230
2	Singapore	3,090	36	Khor Fakkan	400	70	Genoa	230
3	Shenzhen	2,400	37	Felixstows	370	71	Barcelona	220
4	Ningbo	2,160	38	Piraeus	370	72	Kwangyang	220
5	HongKong	1,980	39	Savannah	360	73	Osaka	220
6	Busan	1,940	40	Seattle/Tacoma	360	74	Houston	220
7	Guangzhou	1,880	41	Santos	360	75	Bandar Abbas	210
8	Qingdao	1,800	42	Mundra	340	76	Callao	210
9	LA/LB	1,560	43	Salalah	330	77	Quanzhou	200
10	Dubai	1,480	44	Foshan	320	78	Charleston	200
11	Tianjin	1,450	45	Surabaya	310	79	Cai Mep	200
12	Port Klang	1,320	46	Marsaxlokk	310	80	Guayaquil	200
13	Rotterdam	1,240	47	Nanjing	310	81	Southampton	200
14	Kaohsiung	1,050	48	Port Said	300	82	Dandong	190
15	Antwerp	1,000	49	Tanger Med	300	83	Karachi	190
16	Xiamen	960	50	Rizhao	300	84	Manzanillo(Pan)	180
17	Dalian	960	51	Vancouver(BC)	290	85	Dammam	180
18	Hamburg	890	52	Balboa	280	86	St. Petersburg	170
19	Tanjung Pelepas	830	53	Gioia Tauro	280	87	Kingston	170
20	Laem Chabang	720	54	Ambaril	280	88	Abu Dhabi	160
21	NewYork/NewJersey	630	55	Kobe	270	89	Taichung	150
22	Yingkou	600	56	Yokohama	270	90	Chennai	150
23	Colombo	570	57	Incheon	270	91	Sines	150
24	Ho Chi Minh City	560	58	Melbourne	270	92	Bangkok	150
25	Bremenhaven	550	59	Fuzhou	270	93	Taipei	150
26	Jakarta	550	60	Norfolk	270	94	Montreal	140
27	Suzhou	540	61	Nagoya	270	95	Ashdod	140
28	Algeciras	480	62	Durban	260	96	Penang	140
29	Valencia	470	63	Yantai	260	97	Mersin	140
30	Tokyo	470	64	Manzanillo(Mex)	260	98	King Abdullah Port	140
31	Lianyungang	470	65	Le Havre	250	99	Zeebrugge	140
32	Nhava Sheva	450	66	Oakland	240	100	Keelung	140
33	Manila	440	67	Sydney	240			
34	Jeddah	420	68	Chittagong	230			

자료 : www.lloydslist.com, KMI 작성



● 세계 100대항만 컨테이너 물동량 처리실적 (2015)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	3,654	35	Felixstowe	398	69	Sydney	231
2	Singapore	3,092	36	Manila	398	70	Oakland	228
3	Shenzhen	2,420	37	Port Said	385	71	Genoa	224
4	Ningbo-Zhoushan	2,062	38	Santos	378	72	Osaka	222
5	HongKong	2,011	39	Taicang	376	73	London	222
6	Busan	1,947	40	Savannah	374	74	Houston	213
7	Guangzhou	1,762	41	Colon	358	75	Fuzhou	212
8	Qingdao	1,751	42	Seattle/Tacoma	353	76	Callao	202
9	Dubai	1,559	43	Dongguan/Humen	336	77	Houston	200
10	Tianjin	1,410	44	Piraeus	333	78	Chittagong	197
11	Rotterdam	1,224	45	Ambaril	322	79	Barcelona	197
12	Port Klang	1,189	46	Tanjung Perak	312	80	Karachi	196
13	Kaohsiung	1,026	47	Balboa	308	81	Dammam	195
14	Antwerp	965	48	Marsaxlokk	306	82	Southampton	193
15	Dalian	945	49	Vancouver	305	83	Callao	190
16	Xiamen	918	50	Tanger Med	296	84	Dandong	183
17	Tanjung Pelepas	912	51	Nanjing	294	85	Guayaquil	176
18	Hamburg	882	52	Mundra	290	86	St. Petersburg	172
19	Los Angeles	816	53	Rizhao	281	87	Alexandria	169
20	Long Beach	719	54	Yokohama	279	88	Shahid Rajaei	168
21	Laem Chabang	678	55	Keelung+Taipei	278	89	Kingston	165
22	NewYork/NewJersey	637	56	Durban	277	90	Zeebrugge	157
23	Yingkou	592	57	Kobe	271	91	Chennai	157
24	Ho Chi Minh City	579	58	Nagoya	263	92	Bangkok	156
25	Bremen/Bremenhaven	530	59	Melbourne	261	93	Lagos	154
26	Tanjung Priok	520	60	Cartagena	261	94	Tongshan	152
27	Colombo	519	61	Salalah	257	95	Abu Dhabi	150
28	Lianyungang	501	62	Le Havre	256	96	Mersin	147
29	Tokyo	463	63	Virginia	255	97	Taichung	145
30	Valencia	462	64	Gioia Tauro	255	98	Montreal	145
31	Algeciras	452	65	Manzanillo	246	99	Freeport	144
32	Jawaharlal Nehru	448	66	Yantai	245	100	Buenos Aires	143
33	Jeddah	419	67	Incheon	238			
34	Sharjah/Khor Fakkan	414	68	Yeosu Gwangyang	233			

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-Zhoushan	1,870	39	Piraeus	359	73	Fuzhou	224
6	Busan	1,868	40	Ambarli	349	74	Genoa	217
7	Guangzhou	1,660	41	Seattle/Tacoma	343	75	Zeebrugge	205
8	Qingdao	1,658	42	Savannah	335	76	Callao	199
9	Dubai	1,525	43	Colon	329	77	Houston	195
10	Tianjin	1,406	44	Balboa	324	78	ShahidRajae	184
11	Rotterdam	1,230	45	TanjungPerak	311	79	Barcelona	184
12	PortKlang	1,095	46	TangerMed	308	80	Southampton	183
13	Kaohsiung	1,059	47	Taicang	306	81	Charleston	179
14	Dalian	1,001	48	Salalah	303	82	Dammam	175
15	Hamburg	973	49	GioiaTauro	297	83	Karachi	172
16	Antwerp	898	50	Keelung+Taipei	294	84	Alexandria	168
17	Xiamen	857	51	Vancouver	291	85	Dandong	167
18	TanjungPelepas	855	52	Yokohama	289	86	Kingston	164
19	LosAngeles	834	53	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



8. 세계 주요항만 총물동량 처리실적

④ 세계 주요항만 총물동량 처리실적(1)

(단위 : 백만 톤)

순위	항만	Port	국가	2010	2011	2012	2013	2014
1	상하이	Shanghai	중국	534.4	590.4	644.8	697.0	678.4
2	싱가포르	Singapore	싱가포르	501.6	531.2	538.0	560.9	581.3
3	광저우	Guangzhou	중국	409.5	447.7	451.3	470.9	501.0
4	칭따오	Qingdao	중국	350.1	372.0	407.3	450.1	465.1
5	로테르담	Rotterdam	네덜란드	429.9	434.6	441.5	440.5	444.7
6	톈진	Tianjin	중국	416.9	459.9	477.0	477.3	445.8
7	포트헤들랜드	Port Hedland	호주	199.0	246.7	288.4	372.3	446.9
8	닝보저우산	Ningbo-Zhoushan	중국	408.2	348.9	364.6	399.3	429.9
9	대련	Dalian	중국	200.0	211.1	233.0	320.8	337.4
10	부산	Busan	한국	263.0	281.5	298.7	313.3	335.4
11	홍콩	Hong Kong	중국	267.8	277.4	269.3	276.1	297.7
12	사우스 루이지애나	Port of South Louisiana	미국	223.3	248.8	253.0	241.6	264.8
13	친황다오	Qinhuangdao	중국	257.0	250.0	233.2	253.3	261.7
14	휴스턴	Houston	미국	262.8	261.7	246.9	236.5	229.2
15	포트클랑	Port Kelang	말레이시아	168.6	193.7	195.9	198.9	217.3
16	나고야	Nagoya	일본	185.7	186.3	202.6	208.2	207.6
17	안트워프	Antwerp	벨기에	178.2	187.2	184.1	190.8	199.0
18	선전	Shenzhen	중국	204.9	205.5	196.5	201.5	192.1
19	샤먼	Xiamen	중국	127.3	140.9	155.1	171.9	184.6
20	로스엔젤로스	Los Angeles	미국	157.8	158.2	175.2	165.1	176.5
21	댐피어	Dampier	호주	165.0	171.8	180.4	177.5	172.8
22	두바이 포트	Dubai Ports	아랍 에미레이트	130.5	137.8	143.8	163.7	171.9
23	울산	Ulsan	한국	186.1	163.2	174.1	167.9	170.7
24	롱비치	Long Beach	미국	152.9	154.4	144.2	162.8	164.7
25	치바	Chiba	일본	155.3	149.9	152.0	154.0	162.8

자료 : Shipping Statistics Yearbook 2015(ISL), KMI 작성

세계 주요항만 총물동량 처리실적(2)

(단위 : 백만 톤)

순위	항만	Port	국가	2010	2011	2012	2013	2014
26	뉴캐슬	Newcastle	호주	114.6	129.3	148.9	159.6	162.8
27	인천	Inchon	한국	149.8	147.7	143.9	146.1	150.1
28	함부르크	Hamburg	독일	121.2	132.2	130.9	139.1	145.7
29	이타콰이	Itaqui	브라질	118.1	128.9	133.5	135.4	144.2
30	밴쿠버	Vancouver	캐나다	118.4	122.5	123.9	135.0	139.6
31	광양	Kwangyang	한국	111.0	102.8	109.7	127.6	134.9
32	투바루	Tubarao	브라질	132.0	136.6	133.6	131.2	134.5
33	탄정 펠레파스	Tanjung Pelepas	말레이시아	97.7	112.8	116.3	120.0	131.5
34	카오슝	Kaohsiung	대만	125.0	123.9	120.8	115.0	123.0
35	요코하마	Yokohama	일본	129.6	121.3	121.4	119.2	117.0
36	안티안	Yantian	중국	116.6	118.1	106.1	107.4	115.6
37	헤이 포인트	Hay Point	호주	87.8	82.9	98.0	108.3	115.0
38	세페티바	Sepetiba	브라질	90.5	97.7	103.8	104.8	111.6
39	키타큐슈	Kitakyushu	일본	98.8	100.0	98.8	100.5	100.1
40	산토스	Santos	브라질	96.0	97.2	101.1	109.3	99.1
41	글래드스톤	Gladstone	호주	76.4	83.8	85.2	98.3	99.0
42	암스테르담	Amsterdam	네덜란드	90.6	93.0	94.3	95.8	97.8
43	사이공 뉴 포트	Saigon New port	베트남	64.1	60.8	76.4	93.6	94.9
44	리차드베이	Richards Bay	남아프리카	85.1	86.4	90.2	91.7	94.8
45	코베	Kobe	일본	85.5	87.0	87.2	88.4	92.4
46	코퍼스 크리스티	Corpus Christi	미국	74.6	72.9	71.5	80.5	91.3
47	알헤시라스	Algeciras-La Linea	스페인	65.9	76.9	83.0	85.6	88.1
48	도쿄	Tokyo	일본	77.5	83.4	82.8	86.0	87.2
49	오사카	Osaka	일본	85.3	88.1	86.4	86.8	86.5
50	마르세유	Marseilles	프랑스	86.0	88.1	80.6	74.9	78.5

자료 : Shipping Statistics Yearbook 2015(ISL), KMI 작성

2017 Monthly
Port & Industry

월간 **항만과 산업**

발행 2017년 11월 30일

편집 겸 발행인 양창호

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

편집인쇄 (주)디자인월드
전화 051)916-1533



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

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