

항만과 산업

2018

09

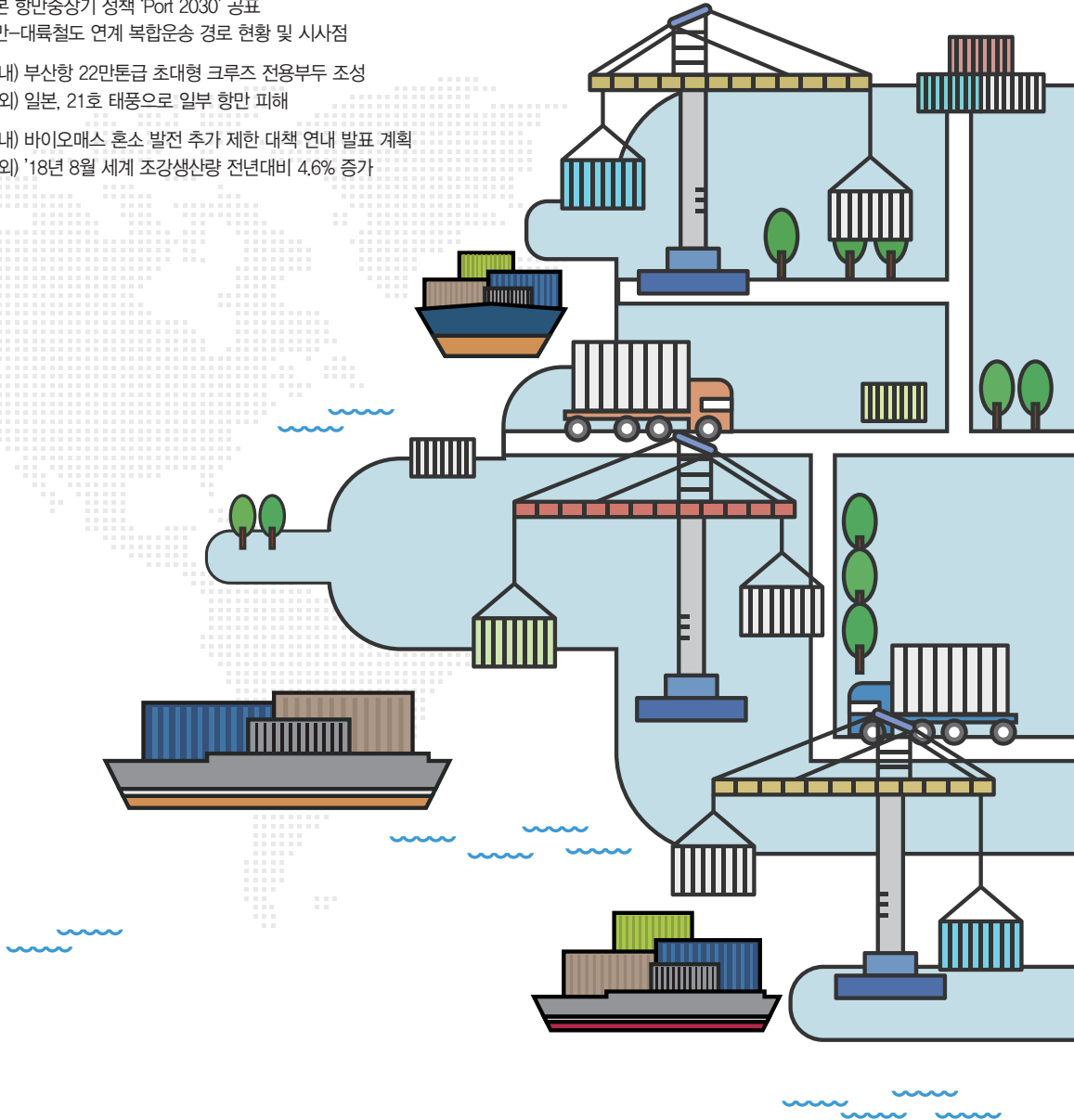
MONTHLY PORT & INDUSTRY

통 계 (국내) '18년 8월 총물동량 전년대비 1.4% 증가
(국외) 중국 광저우 7월 컨테이너 물동량 전년대비 9.5% 증가

포 커 스 일본 항만중장기 정책 'Port 2030' 공표
항만-대륙철도 연계 복합운송 경로 현황 및 시사점

항만동향 (국내) 부산항 22만톤급 초대형 크루즈 전용부두 조성
(국외) 일본, 21호 태풍으로 일부 항만 피해

산업동향 (국내) 바이오매스 혼소 발전 추가 제한 대책 연내 발표 계획
(국외) '18년 8월 세계 조강생산량 전년대비 4.6% 증가



Contents



I. 월간통계

1. 국내 항만 물동량	02
2. 국외 월간통계	23
1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량	23
2) 중국	24
3) 아시아	25
4) 유럽	27
5) 미주	28
6) 오세아니아	30



II. 항만 및 산업동향

1. 국내 항만 및 산업동향	32
1) 부산항	32
2) 인천항	33
3) 여수 · 광양항	34
4) 울산항	35
5) 평택 · 당진항	36
6) 대산항	37
7) 포항항	38
8) 동해 · 묵호항	38
9) 군산항	39
10) 목포항	40
11) 마산항	40
2. 국외 항만 및 산업동향	42
1) 중국	42
2) 아시아	42
3) 유럽	45
4) 미주	46
5) 아프리카	47
6) 오세아니아	47
3. 품목별 동향	48
1) 컨테이너	48
2) 양곡	49
3) 시멘트	49
4) 석탄	50
5) 목재	51
6) 모래	52
7) 철광석	52
8) 철재	53



9) 고철	55	12) 잡화	58
10) 자동차	56	13) 유류	59
11) 화학공업생산물	57		



Ⅲ. 항만포커스

1. 일본, 항만 중장기정책 'Port 2030 공표'	62
1) 개요	62
2) 'PORT 2030'의 5가지 기본 이념	64
3) 'PORT 2030'의 8가지 정책 방향	66
4) 소결	77
2. 항만-대륙철도 연계 복합운송 경로 현황 및 시사점	79
1) 한반도 횡단철도(TKR)~중국횡단철도(TCR)	79
2) 중국횡단철도(TCR) 노선 현황 및 특징	81
3) 중국-유럽 철도운송 특징 및 시장 분석	82
4) 항만~대륙철도 해륙복합물류네트워크 현황	84

Ⅳ. 부록

1. '18년 8월 물동량	86
2. '18년 8월 누적 물동량	94
3. 최근 3년간 전국 항만별 총물동량	100
4. 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량	103
5. 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량	106
6. 최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량	109
7. 세계 컨테이너 항만 처리실적	112

Contents

〈표 I-1〉 국내 주요 항만의 8월 총물동량	02
〈표 I-2〉 국내 항만별 8월 벌크 물동량(유류 제외)	03
〈표 I-3〉 국내 항만별 8월 유류 물동량	04
〈표 I-4〉 국내 품목별 8월 물동량	05
〈표 I-5〉 컨테이너 물동량 월별 추이	07
〈표 I-6〉 2018년 8월 항만별 물동량 동향	21
〈표 I-7〉 2018년 8월 품목별 물동량 동향	22
〈표 I-8〉 해외 항만 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	23
〈표 I-9〉 중국 주요 연해항만 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	24
〈표 I-10〉 중국 내하항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	25
〈표 I-11〉 싱가포르항 2018년 7월 물동량 현황	25
〈표 I-12〉 일본 도쿄항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	26
〈표 I-13〉 인도 주요 12개 항만의 2018년 4~7월 물동량 현황	27
〈표 I-14〉 바르셀로나항 2018년 7월 물동량 현황	28
〈표 I-15〉 LA/LB항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	28
〈표 I-16〉 NY/NJ항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	29
〈표 I-17〉 산투스항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	29
〈표 I-18〉 시드니항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황	30
〈표 II-1〉 8월 교역조건지수 등락률(달러기준)	48
〈표 II-2〉 '18년 8월 세계 조강생산량	54
〈표 III-1〉 유라시아 남부 육상로(TCR) 현황	84



〈그림Ⅰ-1〉 국내 주요 항만의 8월 누적 총물동량	02
〈그림Ⅰ-2〉 국내 항만별 8월 누적 벌크 물동량(유류 제외)	03
〈그림Ⅰ-3〉 국내 항만별 8월 누적 유류 물동량	04
〈그림Ⅰ-4〉 국내 품목별 8월 누적 물동량	05
〈그림Ⅰ-5〉 컨테이너 물동량 월별 동향	06
〈그림Ⅰ-6〉 컨테이너 물동량 월별 추이	07
〈그림Ⅰ-7〉 양곡 물동량 월별 동향	08
〈그림Ⅰ-8〉 시멘트 물동량 월별 동향	09
〈그림Ⅰ-9〉 모래 물동량 월별 동향	10
〈그림Ⅰ-10〉 석탄 물동량 월별 동향	11
〈그림Ⅰ-11〉 철광석 물동량 월별 동향	12
〈그림Ⅰ-12〉 기타광석 물동량 월별 동향	13
〈그림Ⅰ-13〉 화학공업생산물 물동량 월별 동향	14
〈그림Ⅰ-14〉 목재 물동량 월별 동향	15
〈그림Ⅰ-15〉 고철 물동량 월별 동향	16
〈그림Ⅰ-16〉 철재 물동량 월별 동향	17
〈그림Ⅰ-17〉 자동차 물동량 월별 동향	18
〈그림Ⅰ-18〉 잡화 물동량 월별 동향	19
〈그림Ⅰ-19〉 유류 물동량 월별 동향	20
〈그림Ⅱ-1〉 울산항 화물차 휴게소 조감도	36
〈그림Ⅱ-2〉 동해항 3단계 기본계획 변경 대상지역	39
〈그림Ⅱ-3〉 싱가포르항 액체저장 시설 및 접안시설	44
〈그림Ⅱ-4〉 주간 철광석 가격 추이	53
〈그림Ⅱ-5〉 월간 러시아 고철 수입 추이	56
〈그림Ⅲ-1〉 TKR과 대륙철도망 연결지점 현황	80
〈그림Ⅲ-2〉 철도운송과 해상운송 비교	82
〈그림Ⅲ-3〉 연도별 EU-중국 교역량 격차	83
〈그림Ⅲ-4〉 TCR 노선	85



국내 총물동량

전년대비 +1.0% ↑

2018년 8월 누적 기준
10억 5,822만 톤(10억 6,879만 톤)

컨테이너



전년대비

+3.9% ↑

1,895만 TEU
(1,823만 TEU)

벌크



전년대비

-8.6% ↓

3억 9,771만 톤
(4억 3,515만 톤)

유류

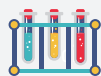


전년대비

+0.6% ↑

3억 189만 톤
(3억 7만 톤)

화학공업생산물



전년대비

+9.1% ↑

3,565만 톤
(3,268만 톤)

자동차



전년대비

-7.6% ↓

4,846만 톤
(5,243만 톤)

모래



전년대비

-49.0% ↓

1,702만 톤
(3,339만 톤)

※ () 는 전년도 수치

인천항

-2.9% ↓

평택·당진항

+1.9% ↑

대산항

+2.1% ↑

군산항

+3.4% ↑

목포항

-10.4% ↓

광양항

+1.7% ↑

동해·묵호항

+2.1% ↑

포항항

+5.1% ↑

울산항

-1.4% ↓

부산항

+10.5% ↑

마산항

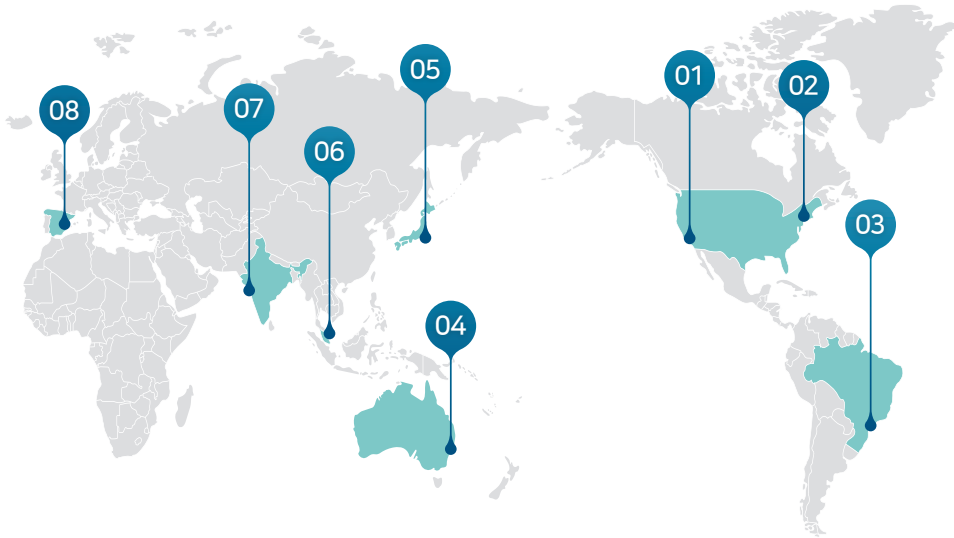
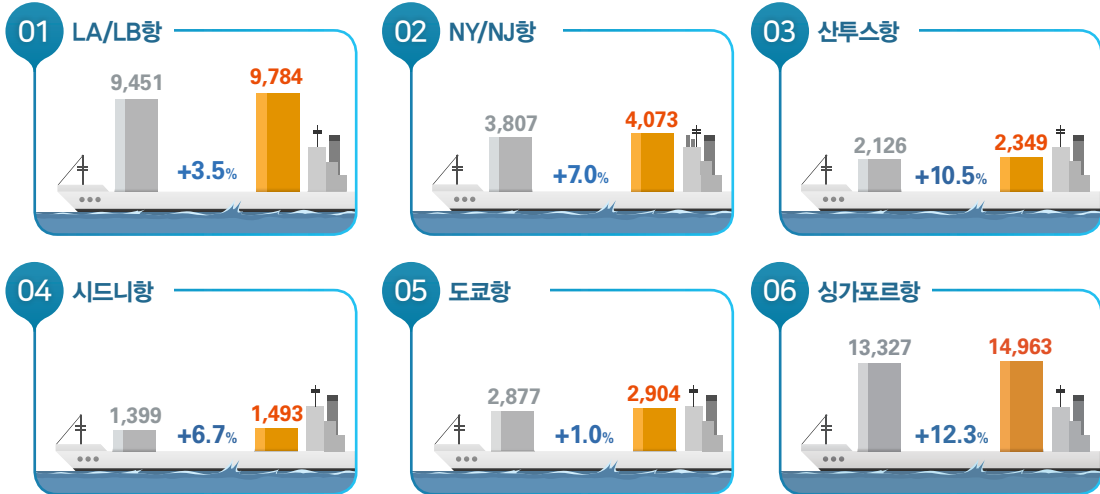
-10.9% ↓



세계 주요 항만 (2018년 7월 누적 기준)

(단위 : 천TEU, %)

2017 2018



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함

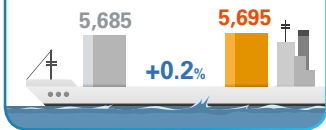


중국 주요 항만 (2018년 7월 누적 기준)

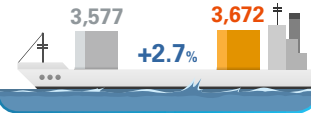
(단위 : 천TEU, %)

2017 2018

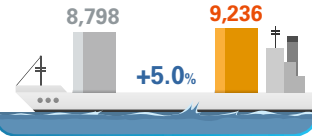
01 다롄항



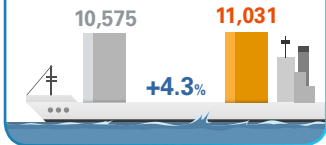
02 잉커우항



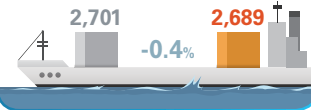
03 톈진항



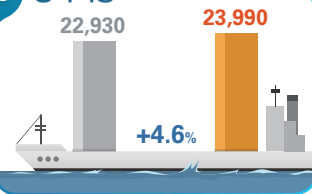
04 칭다오항



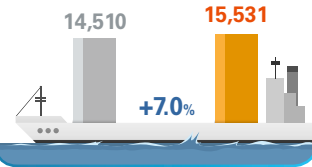
05 렌원강항



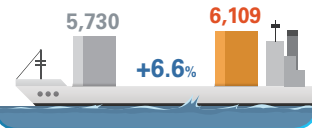
06 상하이항



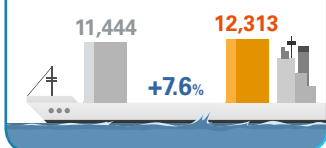
07 닝보/저우산항



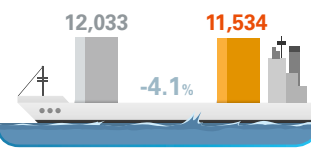
08 샤먼항



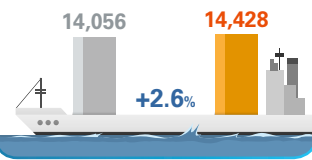
11 광저우항



10 홍콩항



09 선전항



주 : %는 전년동기대비 증가율을 의미함



MONTHLY PORT & INDUSTRY ▶▶▶

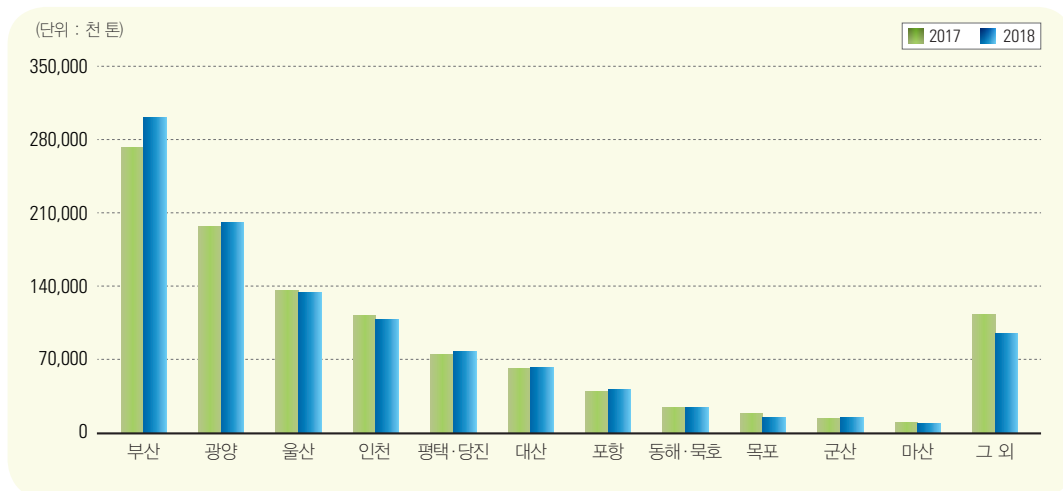


I 월간통계

1. 국내 항만 물동량
2. 해외 월간통계

1. 국내 항만 물동량

그림 I-1 국내 주요 항만의 8월 누적 총물동량



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

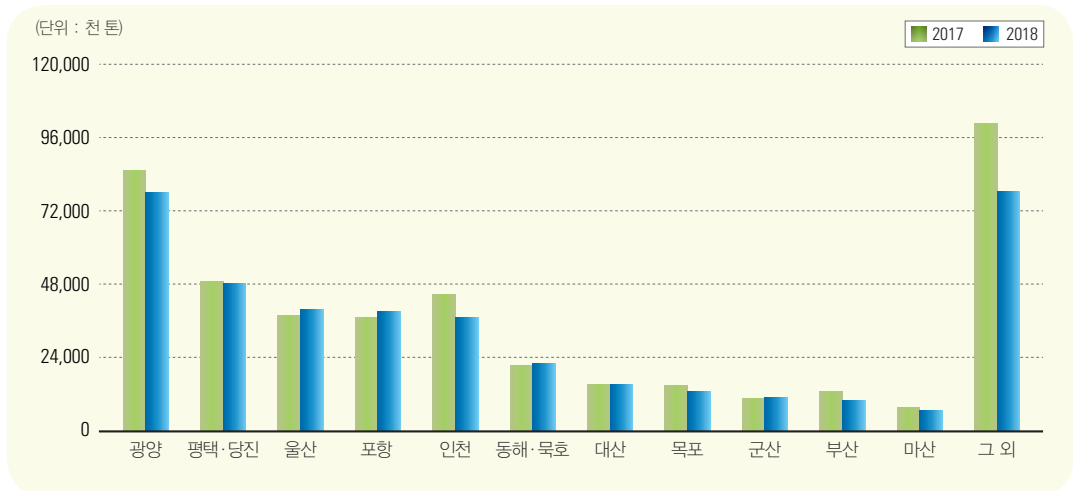
표 I-1 국내 주요 항만의 8월 총물동량

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
전국	127,943	1,058,221	141,619	129,694	1,068,785	-8.4	1.4	1.0
부산	32,011	271,630	43,602	39,093	300,176	-10.3	22.1	10.5
광양	25,171	196,563	26,656	22,352	199,930	-16.1	-11.2	1.7
울산	16,427	134,372	16,685	17,911	132,483	7.3	9.0	-1.4
인천	13,082	110,894	13,420	12,193	107,712	-9.1	-6.8	-2.9
평택·당진	8,998	74,359	9,264	8,824	75,768	-4.7	-1.9	1.9
대산	7,511	60,053	8,520	6,522	61,336	-23.5	-13.2	2.1
포항	4,891	38,070	4,665	4,877	40,015	4.5	-0.3	5.1
동해·묵호	3,001	22,237	3,088	2,962	22,709	-4.1	-1.3	2.1
목포	1,824	16,162	1,518	1,694	14,483	11.6	-7.1	-10.4
군산	1,254	11,890	1,299	1,440	12,297	10.8	14.8	3.4
마산	992	8,984	916	884	8,007	-3.6	-10.9	-10.9
그 외	12,780	113,007	11,985	10,942	93,868	-8.7	-14.4	-16.9

주 : 당해 월 물동량 누적 순 정렬

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성


그림 1-2 국내 항만별 8월 누적 벌크 물동량(유류제외)


자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

표 1-2 국내 항만별 8월 벌크 물동량(유류제외)

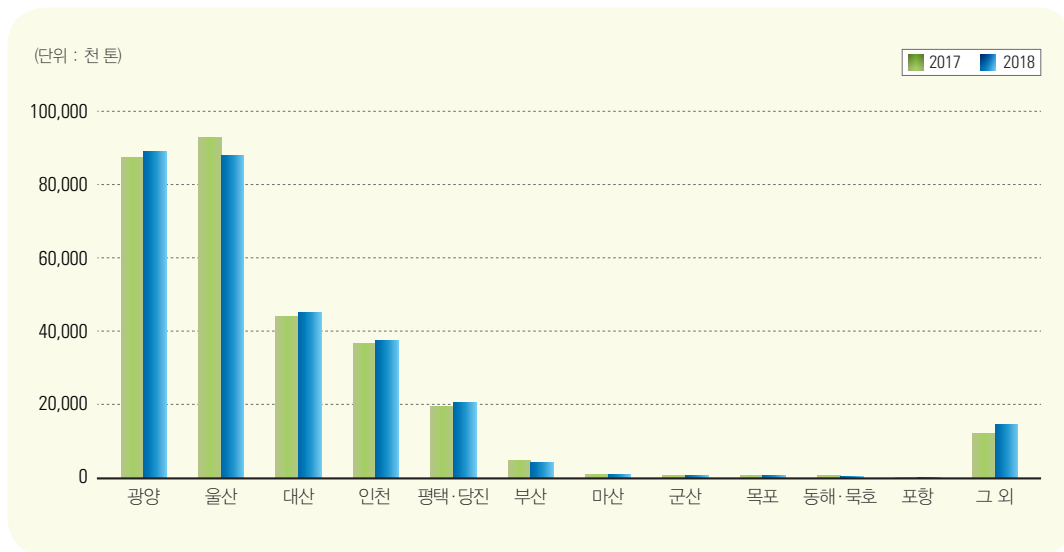
(단위 : 천 톤 %)

구분	2017		2018			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
전국	51,713	435,153	50,523	46,814	397,714	-7.3	-9.5	-8.6
광양	10,213	84,901	10,342	7,794	77,640	-24.6	-23.7	-8.6
평택·당진	6,121	48,764	6,310	5,861	48,221	-7.1	-4.2	-1.1
울산	4,278	37,943	5,403	5,825	39,711	7.8	36.2	4.7
포항	4,717	36,965	4,485	4,719	38,681	5.2	0.0	4.6
인천	5,242	44,456	5,054	4,045	37,094	-20.0	-22.8	-16.6
동해·목호	2,900	21,439	3,021	2,915	22,184	-3.5	0.5	3.5
대산	2,220	15,209	1,860	1,808	15,242	-2.8	-18.5	0.2
목포	1,637	14,643	1,348	1,512	12,952	12.2	-7.6	-11.5
군산	1,066	10,502	1,116	1,233	10,742	10.5	15.7	2.3
부산	1,442	12,839	1,164	1,129	10,136	-3.0	-21.7	-21.0
마산	843	7,772	811	781	6,870	-3.8	-7.4	-11.6
그 외	11,034	99,720	9,609	9,190	78,240	-4.4	-16.7	-21.5

주 : 누적 물동량 실적 순 정렬

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

그림 1-3 국내 항만별 8월 누적 유류 물동량



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

표 1-3 국내 항만별 8월 유류 물동량

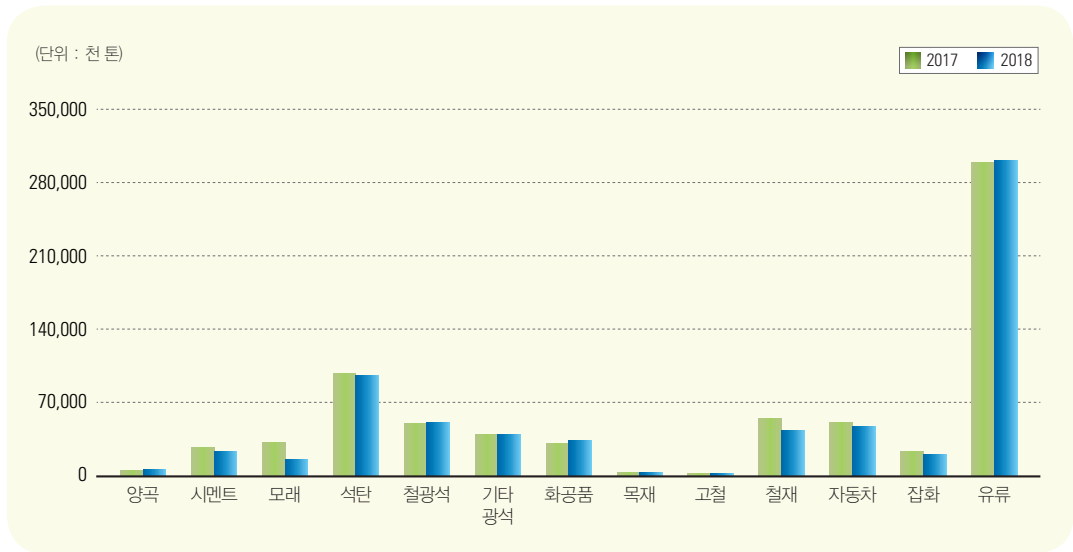
(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		동월	누적
전국	37,600	300,071	38,661	35,625	301,891	-7.9	-5.3	0.6
광양	11,913	87,249	11,989	10,865	88,416	-9.4	-8.8	1.3
울산	11,656	92,549	10,780	11,341	87,934	5.2	-2.7	-5.0
대산	5,162	43,767	6,540	4,596	45,178	-29.7	-11.0	3.2
인천	4,059	36,496	4,108	4,083	37,508	-0.6	0.6	2.8
평택·당진	2,123	19,401	2,029	2,147	20,614	5.8	1.1	6.3
부산	585	4,789	602	591	4,469	-1.8	1.0	-6.7
마산	133	1,079	84	86	973	1.6	-35.5	-9.8
군산	109	719	93	118	811	26.2	8.1	12.8
목포	118	843	93	105	796	13.0	-11.1	-5.5
동해·묵호	100	785	65	45	511	-31.2	-55.3	-34.8
포항	20	169	18	23	184	31.5	17.2	8.8
그 외	1,623	12,227	2,262	1,626	14,498	-28.1	0.2	18.6

주 : 누적 물동량 실적 순 정렬

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

그림 I-4 국내 품목별 8월 누적 물동량



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

표 I-4 국내 품목별 8월 물동량

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018			전월 대비	전년대비	
	8월	누적	7월	8월	누적		등월	누적
합계	89,313	735,224	89,184	82,440	699,605	-7.6	-7.7	-4.8
양곡	720	6,539	1,031	742	7,006	-28.0	3.1	7.1
시멘트	3,234	29,169	3,009	3,167	24,558	5.2	-2.1	-15.8
모래	3,003	33,388	1,513	1,182	17,021	-21.9	-60.7	-49.0
석탄	13,385	98,803	13,117	11,761	98,081	-10.3	-12.1	-0.7
철광석	6,817	51,193	6,127	5,734	51,730	-6.4	-15.9	1.0
기타광석	5,589	40,737	5,271	4,985	40,200	-5.4	-10.8	-1.3
화공품	4,100	32,679	4,999	5,243	35,654	4.9	27.9	9.1
목재	516	4,900	515	509	4,233	-1.1	-1.2	-13.6
고철	504	4,193	556	372	4,349	-33.2	-26.2	3.7
철재	6,113	56,643	5,761	5,065	44,728	-12.1	-17.1	-21.0
자동차	5,399	52,426	6,090	5,535	48,457	-9.1	2.5	-7.6
잡화	2,333	24,482	2,533	2,520	21,697	-0.5	8.0	-11.4
유류	37,600	300,071	38,661	35,625	301,891	-7.9	-5.3	0.6

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



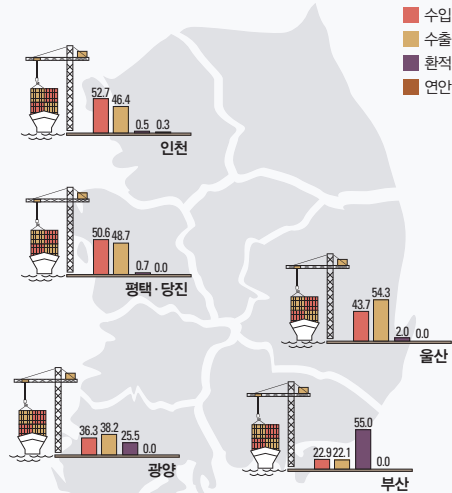
컨테이너

(단위 : 천TEU, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	2,293	18,233	2,352	18,953	2.6	3.9
부산	1,708	13,674	1,757	14,223	2.8	4.0
인천	254	1,985	245	2,024	-3.6	2.0
광양	193	1,466	209	1,550	8.7	5.7
평택·당진	52	427	52	433	0.1	1.3
울산	38	303	40	321	6.3	5.7

주 : 상위 5개 항만

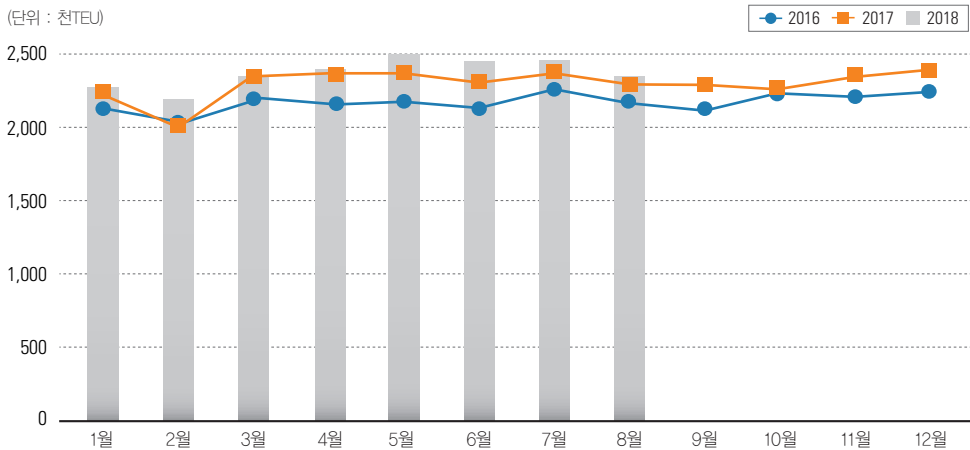
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 I-5 컨테이너 물동량 월별 동향

(단위 : 천TEU)



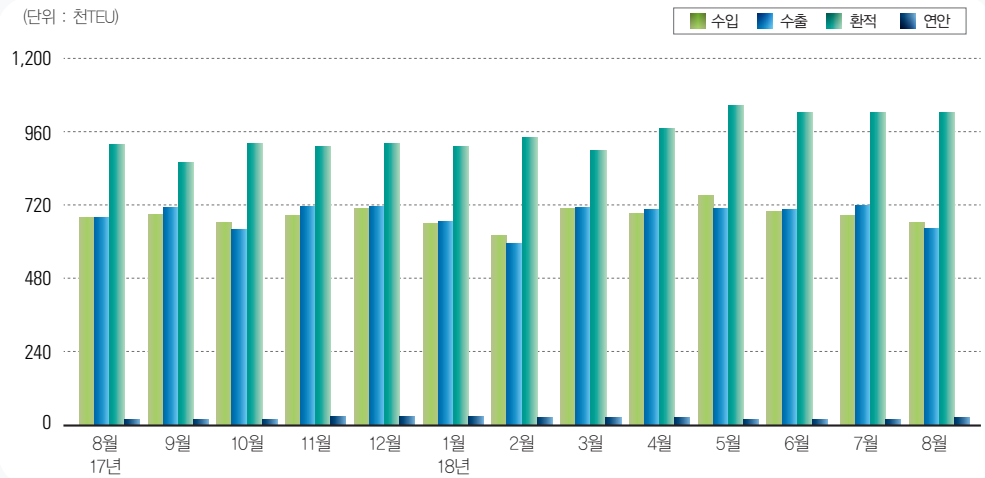
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 18년 하반기, 국내 제조업 경기 다소 개선될 전망
 - 부진 지속 및 악화 업종보다 완화 및 개선될 업종이 많아 제조업 경기 개선 가능성이 높음



그림 1-6 컨테이너 물동량 월별 추이



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

● '18년 8월 컨테이너 물동량은 전년동기대비 2.6% 증가, 전월대비 3.9% 감소한 235만 2천TEU 처리

- 전년동기대비 수입 컨테이너 물동량은 2.1%, 수출 컨테이너 물동량은 5.1% 감소함
- 반면, 환적 컨테이너와 연안 컨테이너 물동량은 각각 11.5% 증가함

표 1-5 컨테이너 물동량 월별 추이

(단위 : 천TEU)

구분						2018							
	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월
합계	2,293	2,283	2,245	2,337	2,371	2,271	2,185	2,343	2,392	2,522	2,441	2,447	2,352
수입	678	690	664	683	709	661	621	709	693	749	697	689	664
수출	677	712	640	717	713	666	597	711	703	707	705	719	643
환적	917	860	921	911	920	913	942	898	971	1,045	1,021	1,021	1,023
연안	20	21	19	26	29	31	25	25	24	21	19	19	23

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

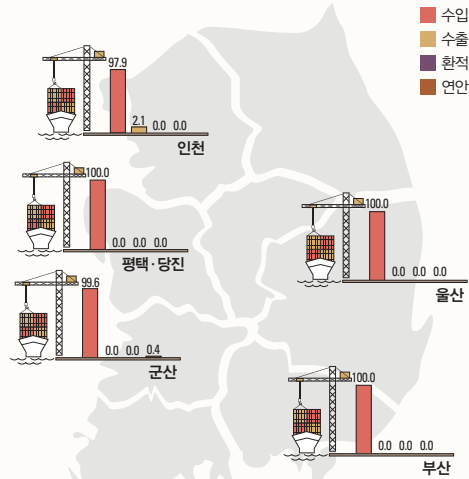


(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	720	6,539	742	7,006	3.1	7.1
인천	361	2,869	247	2,744	-31.5	-4.3
평택·당진	146	1,282	202	1,684	38.3	31.4
부산	62	878	130	969	110.0	10.4
울산	61	574	59	651	-2.5	13.4
군산	75	623	79	637	6.1	2.2

주 : 상위 5개 항만 (수입이 전체 99% 이상임)

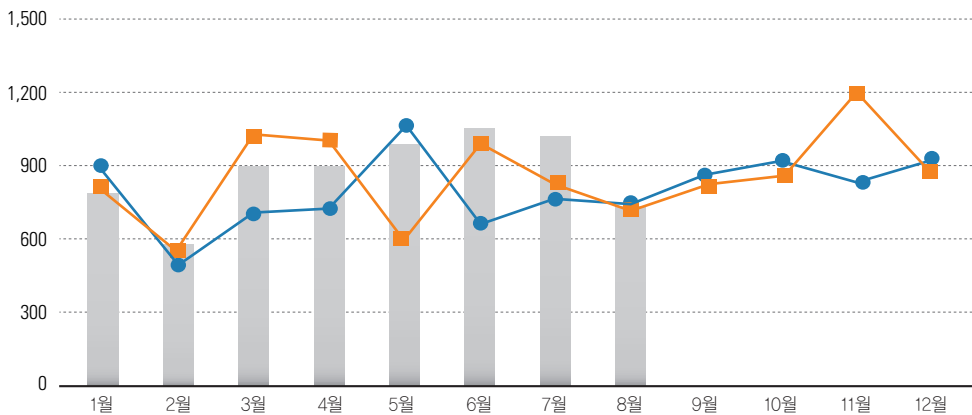
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 1-7 양곡 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 중국, 미·중 무역전쟁에 따라 미국산 대두 대신 에디오피아 대두 수입 허가
 - 세계 최대 대두 수입국인 중국은 미국산 대두에 대한 수입 의존도를 줄이기 위해 에디오피아산 대두 수입 허용을 발표함



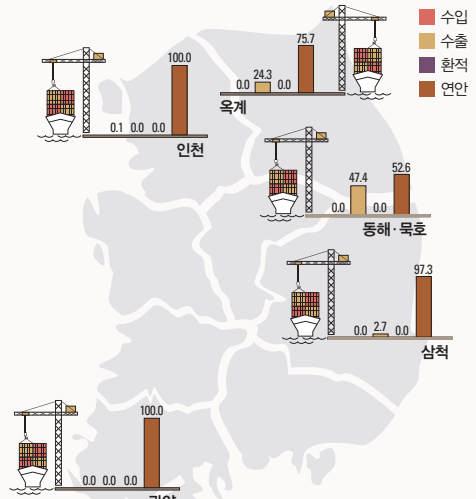
시멘트

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	3,234	29,169	3,167	24,558	-2.1	-15.8
동해·묵호	715	6,720	987	6,814	38.0	1.4
삼척	482	4,675	433	3,277	-10.1	-29.9
옥계	459	3,566	385	3,217	-16.2	-9.8
인천	273	2,750	293	2,488	7.1	-9.5
광양	255	2,507	166	1,578	-35.0	-37.1

주 : 상위 5개 항만

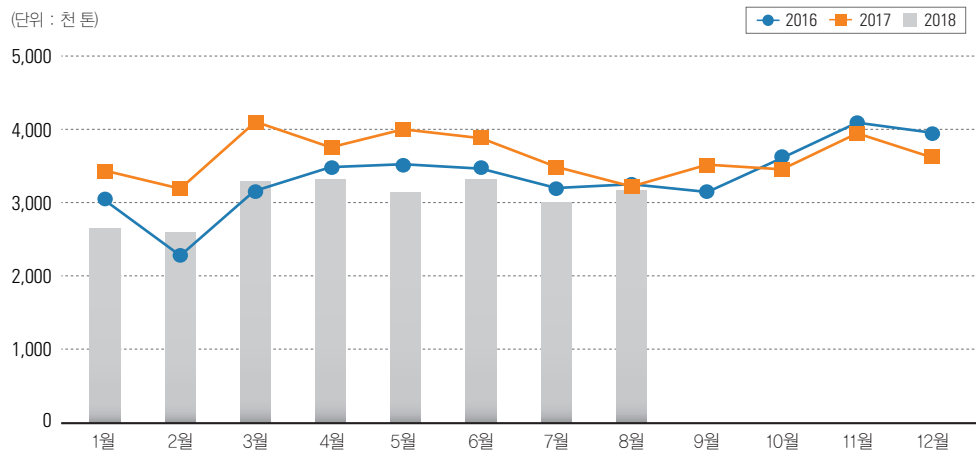
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 1-8 시멘트 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 시멘트 공급가 인상 예정
 - 최근 국내 주요 시멘트 제조사들은 10월 1일 이후 톤당 시멘트 가격을 현행 약 6만원대 후반에서 7만 2천원 수준으로 약 5~6% 인상하기로 결정함



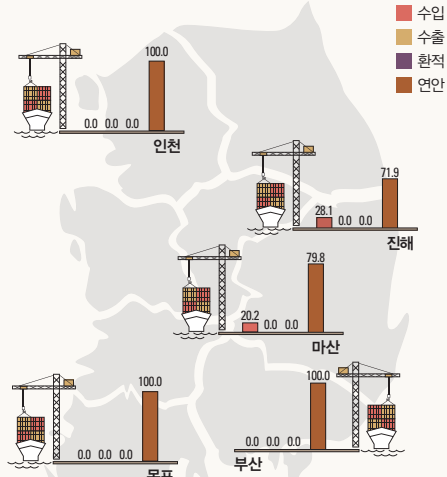
모래

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	3,003	33,388	1,182	17,021	-60.7	-49.0
인천	920	10,462	342	5,024	-62.8	-52.0
진해	88	1,010	73	605	-16.7	-40.1
목포	54	828	26	589	-52.3	-28.8
부산	94	872	61	560	-34.7	-35.7
마산	100	768	49	460	-50.6	-40.1

주 : 상위 5개 항만

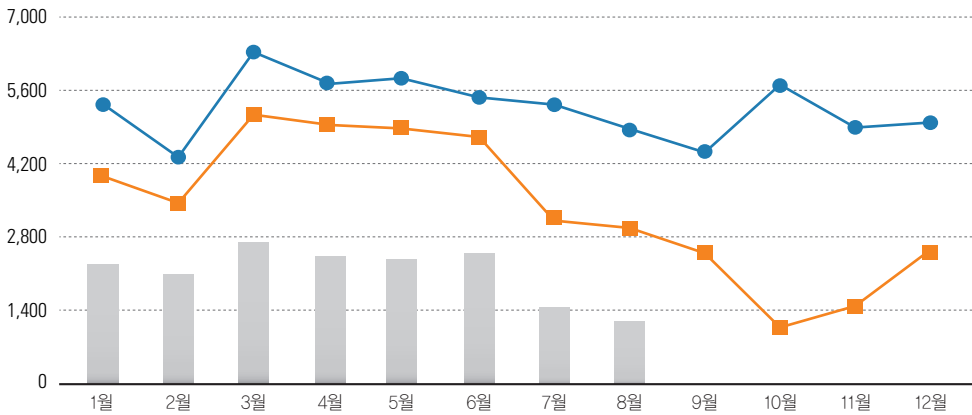
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 1-9 모래 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 바닷모래 수급중단, 골재업체 경영난 가중 지속
 - 남해 EEZ 바닷모래 채취 중단이 약 2년 동안 지속되며 골재 채취 및 공급 관련 업체의 어려움 가중되고 있음



석탄

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	13,385	98,803	11,761	98,081	-12.1	-0.7
광양	2,065	18,404	1,496	17,024	-27.6	-7.5
태안	1,658	10,793	1,062	10,731	-35.9	-0.6
보령	1,645	10,937	1,423	10,021	-13.5	-8.4
인천	1,288	10,621	1,322	9,885	2.7	-6.9
포항	968	9,279	1,177	9,510	21.6	2.5

주 : 상위 5개 항만

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

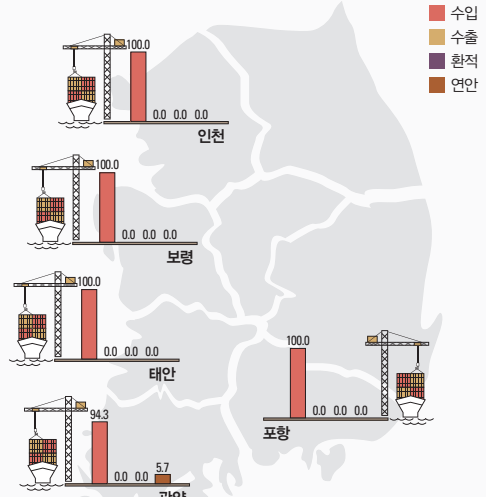
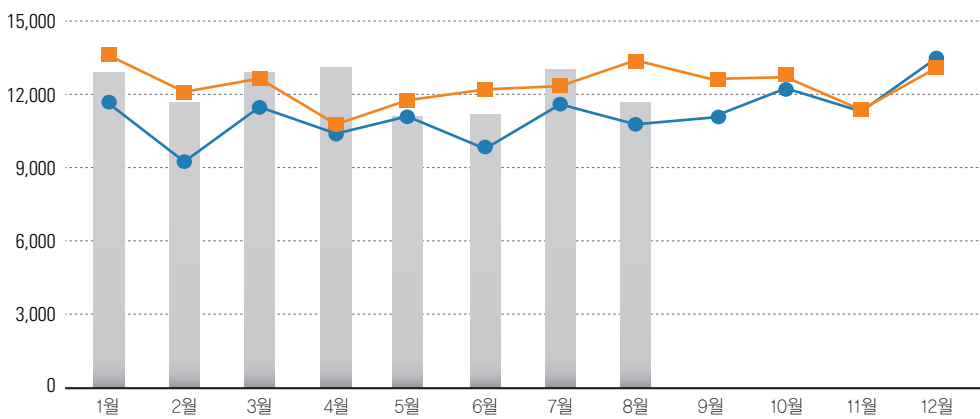


그림 I-10 석탄 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 바이오매스 혼소 발전 추가 제한 대책 연내 발표 계획
 - 정부는 석탄 발전소의 바이오매스 혼소 제재를 위한 대책을 연내에 마련한다는 계획



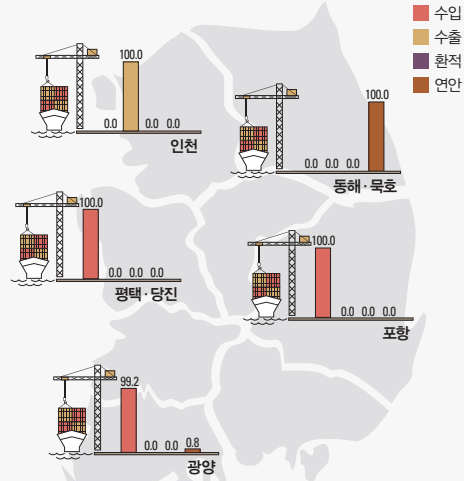
철광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	6,817	51,193	5,734	51,730	-15.9	1.0
광양	3,101	23,374	2,225	22,293	-28.2	-4.6
포항	1,919	14,175	2,033	15,481	5.9	9.2
평택·당진	1,737	13,397	1,428	13,491	-17.8	0.7
동해·묵호	34	156	25	217	-26.8	39.2
인천	23	64	15	105	-34.7	64.4

주 : 상위 5개 항만

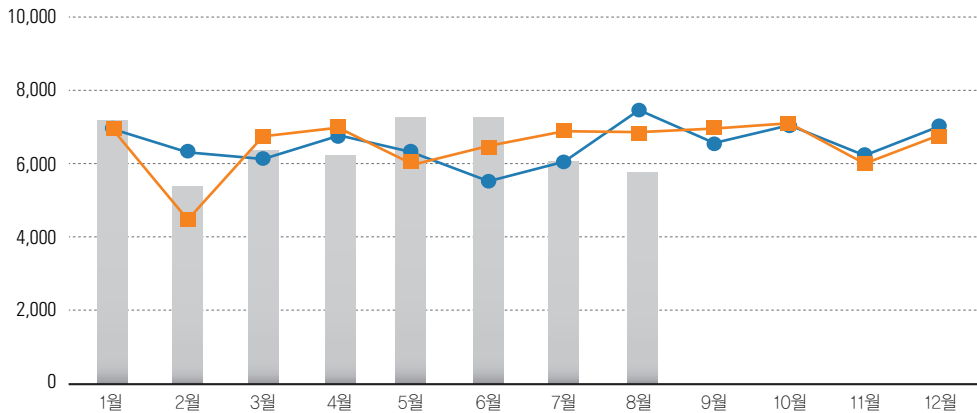
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 I-11 철광석 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 발레사, 남미 최초 철광석 운반트럭 자동화
 - 브라질 발레사, 미나스제라이스(Minas Gerais)주에 위치한 Brucutu광산의 철광석 운반 트럭을 '19년까지 모두 자동화할 예정



기타광석

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	5,589	40,737	4,985	40,200	-10.8	-1.3
광양	1,621	12,318	1,315	12,202	-18.9	-0.9
동해·묵호	1,317	10,351	1,225	10,369	-7.0	0.2
포항	456	3,160	533	4,018	16.8	27.2
평택·당진	545	3,953	632	3,652	15.8	-7.6
울산	528	3,436	444	3,364	-15.9	-2.1

주 : 상위 5개 항만

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

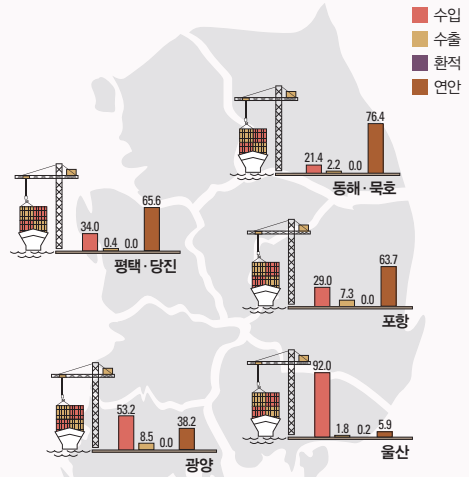
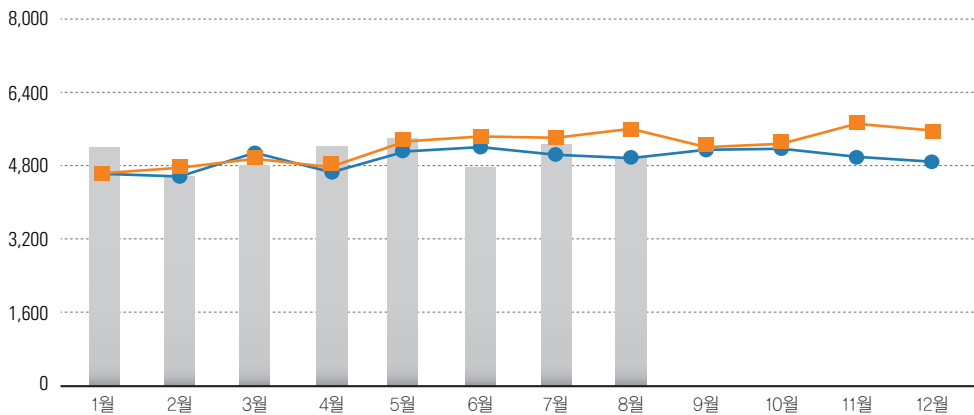


그림 I-12 기타광석 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 중국, 글로벌 원자재 시장에서 영향력 확대 전망
 - 경제성장에 따라 자본시장이 확대되고 위안화의 영향력이 높아지면서 중국은 위안화의 국제화를 통한 주도권 확보를 꾀하고 있음



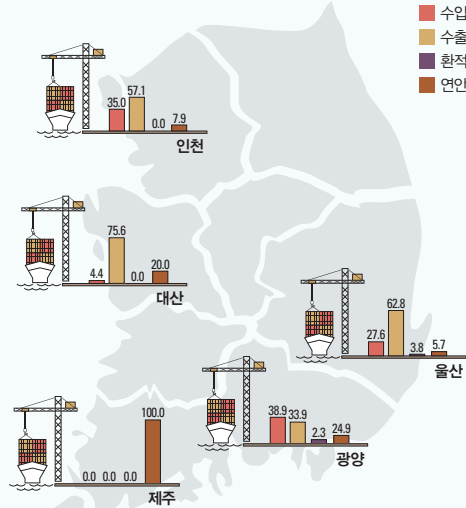
화학공업생산물

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	4,100	32,679	5,243	35,654	27.9	9.1
울산	2,236	16,972	3,385	20,296	51.4	19.6
광양	873	7,582	672	5,948	-23.0	-21.6
대산	647	5,211	604	5,445	-6.5	4.5
인천	171	930	255	1,923	48.7	106.7
제주	61	340	150	751	146.4	120.6

주 : 상위 5개 항만

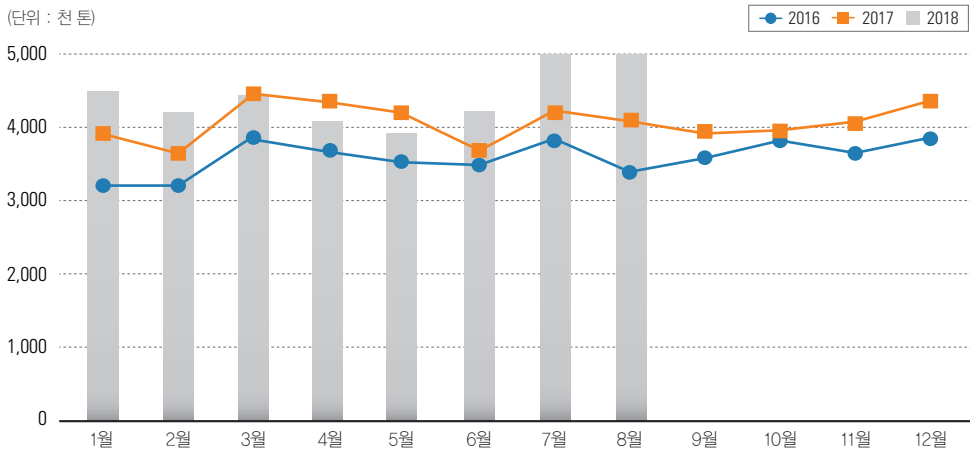
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 I-13 화학공업생산물 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- LG 화학, 자동차 접착제업체 미국 유니실사 인수
 - LG 화학은 '18년 9월 차량 경량화에 사용되는 자동차용 접착제 전문업체인 미국의 유니실사 지분을 인수함



목재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	516	4,900	509	4,233	-1.2	-13.6
군산	135	1,364	193	1,545	43.2	13.3
인천	210	1,543	126	1,140	-39.9	-26.1
울산	128	891	127	1,041	-1.2	16.9
마산	11	203	35	211	223.6	3.8
평택·당진	14	190	17	158	25.8	-16.8

주 : 상위 5개 항만

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

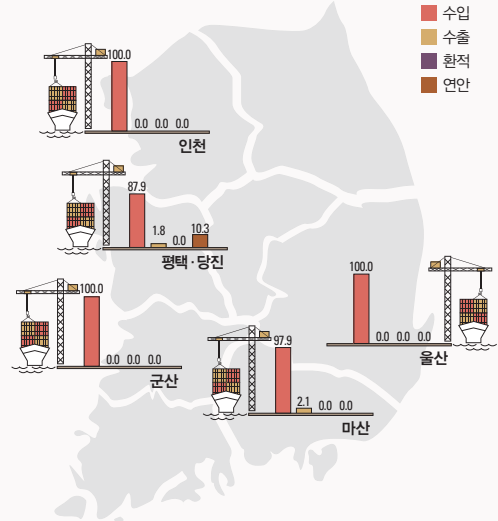
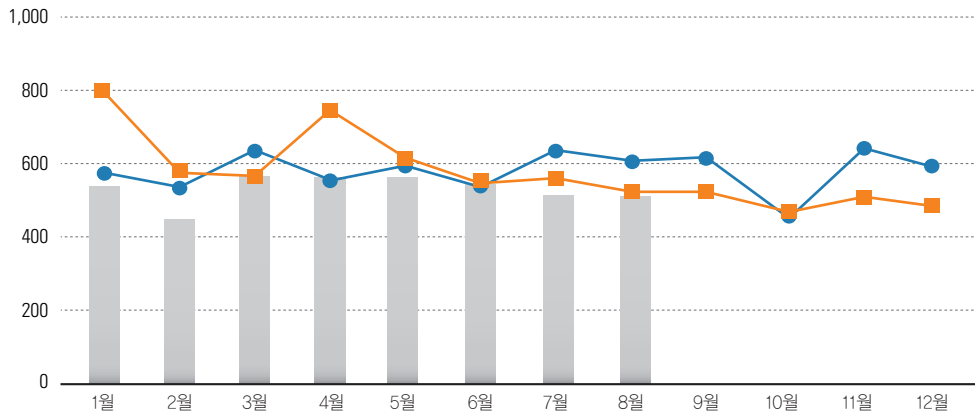


그림 I-14 목재 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 일본은 대규모 바이오메스 발전소 가동이 시작되면서 우드펠릿 수요가 급격하게 증가

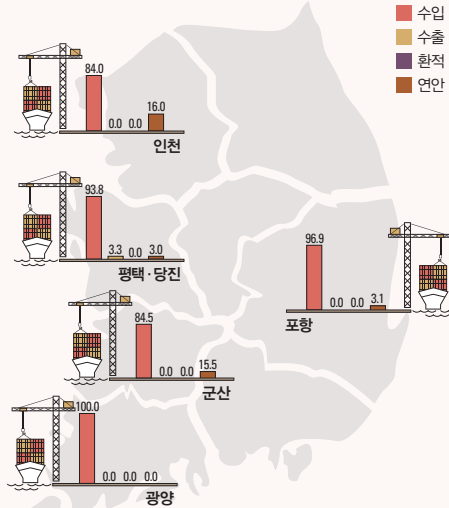


(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	504	4,193	372	4,349	-26.2	3.7
인천	152	1,230	88	1,268	-42.3	3.1
평택·당진	168	1,072	138	1,206	-17.9	12.5
포항	66	764	79	869	18.8	13.8
군산	44	426	8	343	-81.9	-19.5
광양	15	267	16	194	0.7	-27.4

주 : 상위 5개 항만

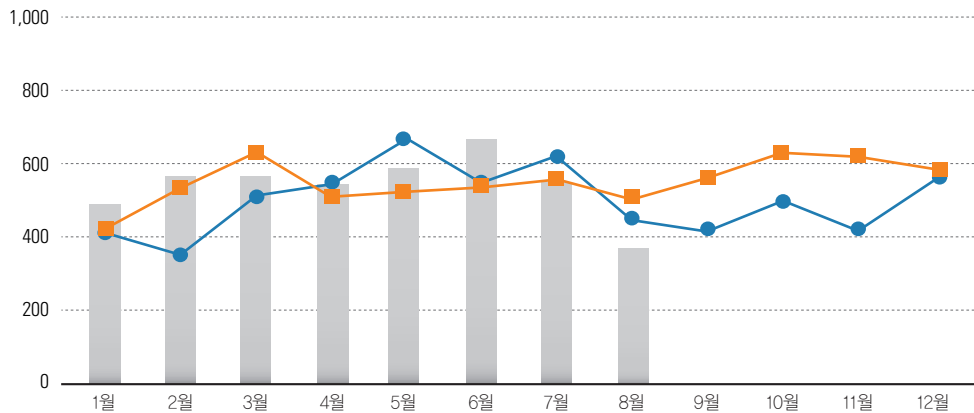
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 I-15 고철 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 러시아 고철 수입량 감소세 지속
 - '18년 8월 러시아산 고철 수입량은 전년대비 7.1% 감소한 7만 5천 톤으로 러시아 고철 수출 규제 이후 감소세가 지속됨



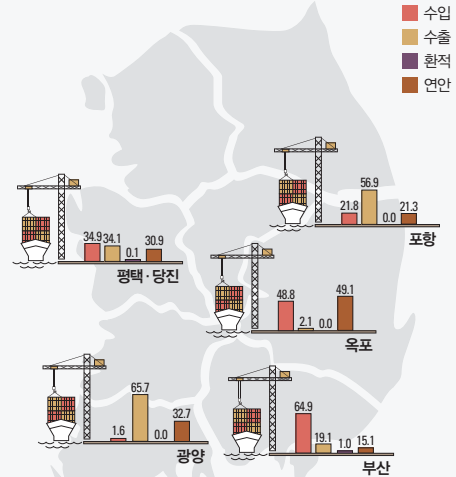
철재

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	6,113	56,643	5,065	44,728	-17.1	-21.0
광양	1,429	11,423	1,044	10,344	-26.9	-9.4
포항	1,186	8,432	786	7,940	-33.8	-5.8
평택·당진	1,112	8,957	850	7,671	-23.6	-14.4
부산	546	4,152	360	3,224	-34.0	-22.4
옥포	336	5,357	412	3,177	22.6	-40.7

주 : 상위 5개 항만

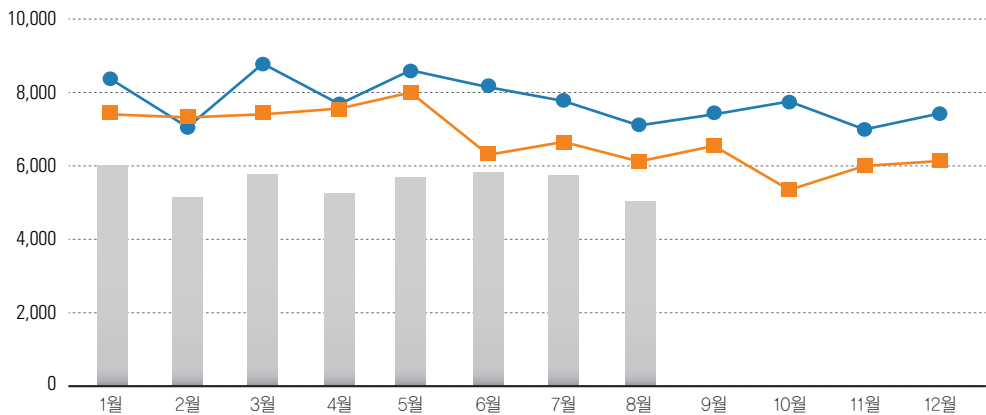
자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 I-16 철재 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- '18년 8월 세계 조강생산량 전년대비 4.6% 증가한 1억 5,174만 톤 기록
 - 아시아 국가 대부분이 증가세 기록, 특히 중국이 전년대비 7.7% 증가
- 조선업 수주실적 개선에 따른 후판 가격 상승



자동차

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	5,399	52,426	5,535	48,457	2.5	-7.6
평택·당진	1,059	9,655	1,193	10,234	12.7	6.0
목포	1,090	9,047	1,043	8,247	-4.3	-8.8
울산	537	7,448	897	7,115	67.0	-4.5
광양	647	7,496	766	6,558	18.4	-12.5
제주	708	5,031	797	6,326	12.6	25.7

주 : 상위 5개 항만

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

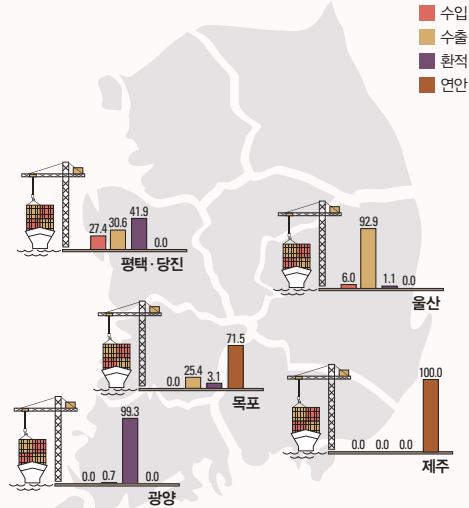
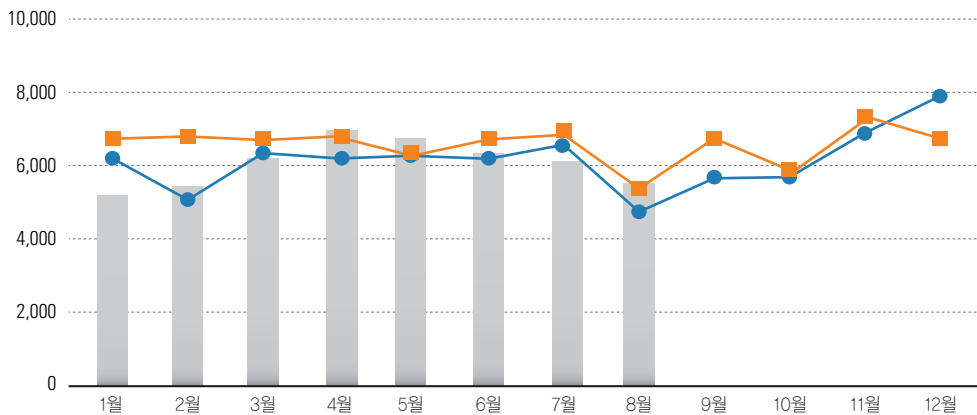


그림 I-17 자동차 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 미국 수입자동차 고관세 부과 우려
 - 미국이 무역확장법 232조에 따라 수입 완성차 및 부품에 대한 25%관세를 부과할 경우 우리나라 자동차 수출대수는 추가 감소될 가능성이 높음



(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	2,333	24,482	2,520	21,697	8.0	-11.4
인천	503	3,899	411	3,767	-18.3	-3.4
군산	304	3,163	452	3,438	48.7	8.7
울산	256	3,270	402	3,230	56.9	-1.2
평택·당진	272	2,630	310	2,719	14.0	3.4
부산	329	3,146	321	2,570	-2.3	-18.3

주 : 상위 5개 항만

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

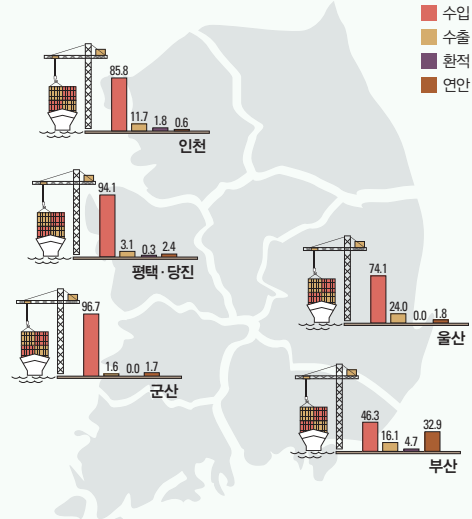
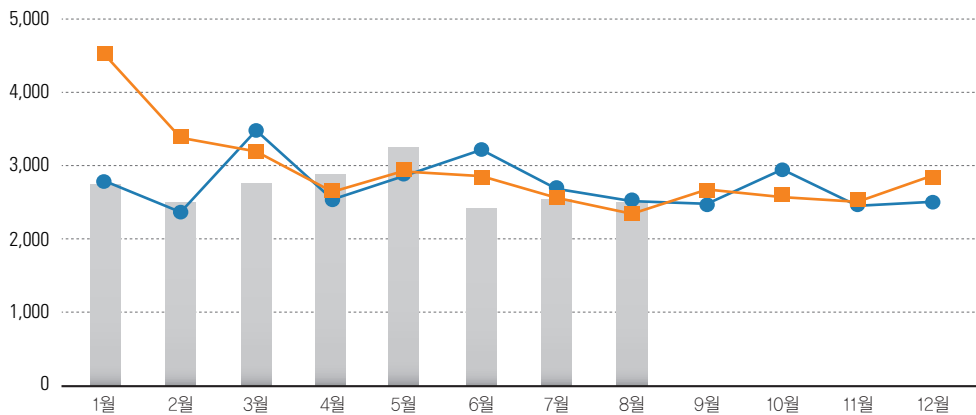


그림 I-18 집화 물동량 월별 동향

(단위 : 천 톤)



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 국내 공작기계, 미중 무역 분쟁에도 수출수주 상승세 기록
 - '18년 7월 누적 공작기계 수주는 전년동기대비 9.3% 증가, 조선과 항공업부문에 수주 증가



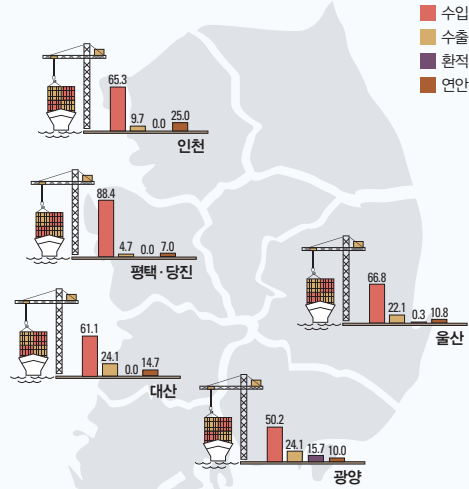
유류

(단위 : 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	동월	누적
전국	37,600	300,071	35,625	301,891	-5.3	0.6
광양	11,913	87,249	10,865	88,416	-8.8	1.3
울산	11,656	92,549	11,341	87,934	-2.7	-5.0
대산	5,162	43,767	4,596	45,178	-11.0	3.2
인천	4,059	36,496	4,083	37,508	0.6	2.8
평택·당진	2,123	19,401	2,147	20,614	1.1	6.3

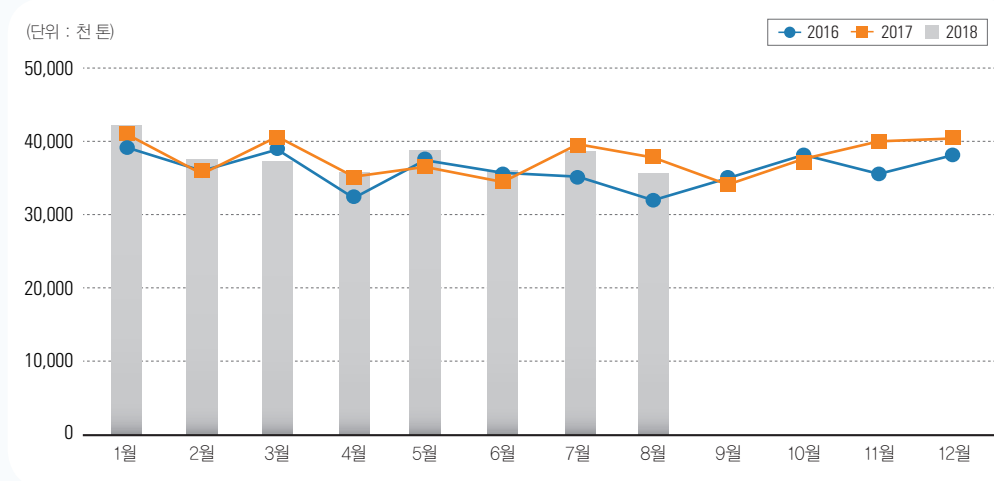
주 : 상위 5개 항만

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성



주 : 값은 부문별 비중을 의미함

그림 I-19 유류 물동량 월별 동향



자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

주요동향

- 이란 제재 효과 가시화, 세계 석유수급에 영향 전망
 - 과거 오바마 정부 대비 제재 대상의 범위가 넓고 빠르게 가시화 되고 있어 향후 이란 경제상황은 더 악화될 전망

표 I-6 2018년 8월 항만별 물동량 동향

(단위 : 천 톤 %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
부산	유류	철재	잡화	시멘트	자동차
	591 (1.0)	360 (-34.0)	321 (-2.3)	175 (-6.2)	130 (110.0)
광양	유류	철광석	석탄	기타광석	철재
	10,865 (-8.8)	2,225 (-28.2)	1,496 (-27.6)	1,315 (-18.9)	1,044 (-26.9)
울산	유류	화공품	자동차	기타광석	잡화
	11,341 (-2.7)	3,385 (51.4)	897 (67.0)	444 (-15.9)	402 (56.9)
인천	유류	석탄	철재	잡화	모래
	4,083 (0.6)	1,322 (2.7)	412 (-26.9)	411 (-18.3)	342 (-62.8)
평택·당진	유류	철광석	자동차	석탄	철재
	2,147 (1.1)	1,428 (-17.8)	1,193 (12.7)	960 (6.9)	850 (-23.6)
대산	유류	석탄	화공품	기타광석	철재
	4,596 (-11.0)	1,133 (-24.3)	604 (-6.5)	51 (-26.5)	20 (0.0)
포항	철광석	석탄	철재	기타광석	고철
	2,033 (5.9)	1,177 (21.6)	786 (-33.8)	533 (16.8)	79 (18.8)
동해·묵호	기타광석	시멘트	석탄	유류	철광석
	1,225 (-7.0)	987 (38.0)	649 (-15.9)	45 (-55.3)	25 (-26.8)
목포	자동차	철재	유류	시멘트	기타광석
	1,043 (-4.3)	204 (0.0)	105 (-11.1)	90 (1.6)	72 (-23.5)
군산	잡화	석탄	목재	유류	기타광석
	452 (48.7)	242 (0.0)	193 (43.2)	118 (8.1)	83 (-44.0)
마산	잡화	자동차	철재	시멘트	유류
	223 (0.9)	200 (16.6)	133 (-8.0)	128 (-30.8)	86 (-35.5)

주 : () 전년동기대비 증가율

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

표 1-7 2018년 8월 품목별 물동량 동향

(단위 : 천 톤, %)

구분	1순위	2순위	3순위	4순위	5순위
양곡	인천	평택·당진	부산	군산	울산
	247 (-31.5)	202 (38.3)	130 (110.0)	79 (6.1)	59 (-2.5)
시멘트	동해·묵호	삼척	옥계	인천	부산
	987 (38.0)	433 (-10.1)	385 (-16.2)	293 (7.1)	175 (-6.2)
모래	기타	인천	진해	부산	마산
	538 (-62.2)	342 (-62.8)	73 (-16.7)	61 (-34.7)	49 (-50.6)
석탄	광양	보령	인천	포항	대산
	1,496 (-27.6)	1,423 (-13.5)	1,322 (2.7)	1,177 (21.6)	1,133 (-24.3)
철광석	광양	포항	평택·당진	동해·묵호	인천
	2,225 (-28.2)	2,033 (5.9)	1,428 (-17.8)	25 (-26.8)	15 (-34.7)
기타광석	광양	동해·묵호	평택·당진	포항	울산
	1,315 (-18.9)	1,225 (-7.0)	632 (15.8)	533 (16.8)	444 (-15.9)
화공품	울산	광양	대산	인천	제주
	3,385 (51.4)	672 (-23.0)	604 (-6.5)	255 (48.7)	150 (146.4)
목재	군산	울산	인천	마산	평택·당진
	193 (43.2)	127 (-1.2)	126 (-39.9)	35 (223.6)	17 (25.8)
고철	평택·당진	인천	포항	군산	마산
	138 (-17.9)	88 (-42.3)	79 (18.8)	16 (0.7)	11 (26.9)
철재	광양	평택·당진	포항	옥포	인천
	1,044 (-26.9)	850 (-23.6)	786 (-33.8)	412 (22.6)	412 (-26.9)
자동차	평택·당진	목포	울산	제주	광양
	1,193 (12.7)	1,043 (-4.3)	897 (67.0)	797 (12.6)	766 (18.4)
잡화	군산	인천	울산	부산	평택·당진
	452 (48.7)	411 (-18.3)	402 (56.9)	321 (-2.3)	310 (14.0)
유류	울산	광양	대산	인천	평택·당진
	11,341 (-2.7)	10,865 (-8.8)	4,596 (-11.0)	4,083 (0.6)	2,147 (1.1)

주 : () 전년동기대비 증감률

자료 : 통합 PORT-MIS, KMI작성

2. 국외 월간통계



1) 세계 주요 항만 컨테이너 물동량

표 I-8 해외 항만 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2017		2018			전월 대비	전년대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
중국	상하이항	3,500	22,930	3,600	3,550	23,990	-1.4	1.4	4.6
	닝보/저우산항	2,185	14,510	2,272	2,152	15,531	-5.3	-1.5	7.0
	선전항	2,348	14,056	2,078	2,277	14,428	9.5	-3.0	2.6
	홍콩항	1,782	12,033	1,683	1,666	11,534	-1.0	-6.5	-4.1
	광저우	1,776	11,444	1,833	1,892	12,313	3.2	6.5	7.6
	칭다오항	1,551	10,575	1,601	1,649	11,031	3.0	6.3	4.3
	톈진항	1,380	8,798	1,410	1,440	9,236	2.1	4.3	5.0
	샤먼항	946	5,730	932	944	6,109	1.2	-0.2	6.6
	다롄항	890	5,685	879	892	5,695	1.5	0.2	0.2
	잉커우항	510	3,577	531	553	3,672	4.1	8.4	2.7
	렌윈강항	385	2,701	390	389	2,689	-0.3	1.0	-0.4
아시아	싱가포르항	2,877	19,027	3,059	3,134	21,155	2.4	8.9	11.2
	도쿄항	424	2,877	417	413	2,904	-0.8	-2.5	1.0
	자와할랄네루항	402	2,729	402	429	2,911	6.7	6.7	6.7
미주	LA/LB항	1,517	9,451	1,475	1,522	9,784	3.2	0.3	3.5
	NY/NJ항	577	3,807	625	623	4,073	-0.4	7.9	7.0
	산투스항	333	2,126	317	346	2,349	8.9	3.7	10.5
유럽	바르셀로나항	305	1,678	297	319	1,941	7.6	4.7	15.7
오세아니아	시드니항	213	1,399	218	223	1,493	2.5	5.0	6.7

2) 중국

●● 주요 연해 항만물동량

- '18년 7월 중국 10대 항만 및 홍콩항의 총컨테이너 물동량은 1,740만 4천TEU로 전년동기대비 0.9% 증가함
 - 상하이항의 '18년 7월 컨테이너물동량은 전년동기비 1.4% 증가한 355만TEU를 기록함
 - '18년도 중국 10대항만 중 물동량 신장세가 가장 두드러졌던 닝보·저우산항과 광저우항의 7월 컨테이너물동량 증감율은 각각 -1.5%, 6.5%로 상반된 양상을 나타냄
 - '18년 7월 중국내 컨테이너 물동량(홍콩 제외)은 1,573만 8천TEU를 기록함

표 I-9 중국 주요 연해항만 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

순위	구분	2017		2018			전월 대비	전년 대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
1	상하이항	3,500	22,930	3,600	3,550	23,990	-1.4	1.4	4.6
2	닝보/저우산항	2,185	14,510	2,272	2,152	15,531	-5.3	-1.5	7.0
3	선전항	2,348	14,056	2,078	2,277	14,428	9.5	-3.0	2.6
4	홍콩항	1,782	12,033	1,683	1,666	11,534	-1.0	-6.5	-4.1
5	광저우	1,776	11,444	1,833	1,892	12,313	3.2	6.5	7.6
6	칭다오항	1,551	10,575	1,601	1,649	11,031	3.0	6.3	4.3
7	텐진항	1,380	8,798	1,410	1,440	9,236	2.1	4.3	5.0
8	샤먼항	946	5,730	932	944	6,109	1.2	-0.2	6.6
9	다롄항	890	5,685	879	892	5,695	1.5	0.2	0.2
10	잉커우항	510	3,577	531	553	3,672	4.1	8.4	2.7
11	렌윈강항	385	2,701	390	389	2,689	-0.3	1.0	-0.4
합계		17,252	112,037	17,209	17,404	116,227	1.1	0.9	3.7

주 : 순위는 누적물동량 기준임

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

●● 중국 내하항만 컨테이너 물동량 현황

- '18년 7월 기준 쑤저우항은 53만 8천TEU, 포산항은 33만TEU의 처리 실적을 기록함

표 I-10 중국 내하항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU)

순위	구분	2017		2018			전월 대비	전년 대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
1	쑤저우항	512	3,376	590	538	3,611	-8.8	5.1	6.9
2	포산항	341	2,026	339	330	2,240	-2.6	-3.5	10.6
3	기타	1,433	9,399	1,558	1,517	9,852	-2.6	5.9	4.8
합계		2,286	14,801	2,486	2,385	15,702	-4.1	4.3	6.1

자료: 중국항만컨테이너협회(www.portcontainer.cn)

3) 아시아

❖ 싱가포르

- 싱가포르항의 '18년 7월 총물동량은 5,226만 9천톤으로 전년동기대비 -1.3% 감소했지만 누적물동량은 전년동기대비 0.7% 증가함
-7월 싱가포르항의 컨테이너물동량은 높은 증가세를 기록하고 있지만 벙커유 물동량의 급감으로 총물동량이 전년대비 소폭 감소하였음
- '18년 7월 싱가포르항의 컨테이너물동량은 313만 4천TEU로 전년동기대비 8.9% 증가하였음
- 싱가포르항의 '18년 7월의 벙커유 판매량은 전년동기대비 8.1% 감소한 403만 6천 톤을 기록함

표 I-11 싱가포르항 2018년 7월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구분	2017		2018			전월 대비	전년 대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
총물동량	52,963	362,827	51,768	52,269	365,326	1.0	-1.3	0.7
컨테이너	2,877	19,027	3,059	3,134	21,155	2.4	8.9	11.2
벙커유	4,394	29,314	3,922	4,036	29,385	2.9	-8.1	0.2

자료: 싱가포르항 (www.mpa.gov.sg)

일본

- '18년 7월 도쿄항의 누적 컨테이너 물동량은 290만 4천TEU로 전년동기대비 1.0% 증가함
 - 수입 누적 컨테이너 물동량은 148만TEU로 전년동기대비 0.6% 증가하였으며, 수출 누적 컨테이너 물동량은 142만 5천TEU로 전년동기대비 1.3% 증가함
 - 도쿄항의 월별 컨테이너 물동량은 '18년 5월 이후 전년동기대비 소폭 감소세를 보이고 있으나 누적 컨테이너 물동량의 경우 '17년 대비 소폭 증가세를 나타내고 있음
- 한편, 일본 전국의 '18년 7월 컨테이너 누적 물동량은 1064만 1천TEU로 전년대비 2.9% 증가함

표 I-12 일본 도쿄항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구분		2017		2018			전월 대비	전년 대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
도쿄	합계	424	2,877	417	413	2,904	-0.8	-2.5	1.0
	수입	215	1,471	209	215	1,480	3.0	-0.3	0.6
	수출	208	1,406	208	198	1,425	-4.6	-4.8	1.3

자료 : 도쿄항(www.kouwan.metro.tokyo.jp)

인도¹⁾

- 인도항만협회(Indian Ports Association : IPA)에서 발표한 인도의 ' 18년 4~7월 물동량은 2억 3,148만 3천 톤으로 전년동기대비 4.1% 증가
 - 동기간 컨테이너 물동량은 전년동기대비 7.6% 증가한 324만TEU를 처리함
- 가장 높은 물동량 증가를 나타낸 항만은 파라딕(Paradip)항으로서, 전년동기대비 8.3% 증가한 3,567만 6천 톤을 처리하였음
 - 석탄(+324만 6천 톤), 철광석(+31만 6천 톤)이 증가하며 총물동량의 증가를 견인함

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

- 반면, 무르가오(Mormugao)항의 '18년 4~7월 물동량은 675만 톤으로 전년동기대비 30.9% 감소함
 - 철광석(-118만 톤) 및 석탄(-175만 1천 톤)이 급감하면서 총 물동량이 감소
- 자와할랄네루(JNPT)항의 '18년 4~7월 물동량은 2,325만 4천 톤으로 전년동기대비 6.4% 증가하였음
 - 컨테이너(+126만 9천 톤) 물동량 증가가 총물동량 증가에 긍정적인 영향을 미쳤음
 - '18년 4~7월 컨테이너 처리실적은 167만TEU로 전년동기대비 3.7% 증가하였으며 인도 총 컨테이너 처리실적의 51.5%를 차지함

표 I-13 인도 주요 12개 항만의 2018년 4~7월 물동량 현황

(단위: 천 톤, 천TEU, %)

구 분	2017년 4~7월	2018년 4~7월	전년동기대비
총물동량	222,293	231,483	4.1
컨테이너	3,010	3,240	7.6

자료 : 인도항만협회 홈페이지(<http://ipa.nic.in/>) 자료를 바탕으로 KMI 작성

4) 유럽

● 스페인(바르셀로나항)

- 바르셀로나항의 '18년 7월 총 물동량은 전월대비 13.5%, 전년동기대비 11.1% 증가한 649만 9천 톤을 기록함
 - 전월대비 모든 품목에서 증가세를 기록하였으며 특히, 액체벌크가 역대 최대 월간 실적을 기록하면서 전년대비 33.2%(+45만 9천 톤) 큰 폭으로 증가함
- 컨테이너 물동량은 31만 9천TEU로 전월대비 7.6%, 전년동기대비 4.7% 증가함
 - 수입물동량은 15만 9천TEU로 전월대비 7.5% 증가하였으며 수출물동량은 같은 기간 7.7% 증가한 16만 TEU를 기록함
- 바르셀로나항의 '18년 7월 누적 총 물동량은 3,946만 8천 톤으로 전년대비 15.9%로 증가세를 꾸준히 이어가고 있음

표 I-14 바르셀로나항 2018년 7월 물동량 현황

(단위: 천TEU, 천 톤, %)

구 분		2017		2018			전월 대비	전년대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
컨테이너	합계	305	1,678	297	319	1,941	7.6	4.7	15.7
	수입	157	853	148	159	974	7.5	1.4	14.2
	수출	148	825	149	160	967	7.7	8.3	17.2
총물동량		5,852	34,059	5,724	6,499	39,468	13.5	11.1	15.9

주: '17년 7월 물동량 재확정

자료: 바르셀로나항(www.portdebarcelona.cat)

5) 미주

● 미국(LA/LB항, NY/NJ항)

- LA항과 LB항의 '18년 7월 컨테이너 물동량은 전월대비 3.2%, 전년동기대비 0.3% 증가한 152만 2천TEU 기록

- LA항의 '18년 7월 컨테이너 물동량은 83만 4천TEU를 기록, 전년동기대비 4.6%, 전월 대비 15.3% 증가함
- LB항의 '18년 7월 컨테이너 물동량은 68만 8천TEU를 기록, 전년동기대비 4.4%, 전월 대비 8.5% 감소함
- 3월부터 전년대비 낮은 실적을 이어가던 LA항이 7월에 높은 실적을 기록함

표 I-15 LA/LB항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분			2017년		2018년			전월 대비	전년대비	
			7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
LA항	적컨	수입	417	2,662	383	438	2,658	14.4	5.1	-0.2
		수출	155	1,137	148	168	1,120	13.8	8.4	-1.5
	공컨		225	1,480	193	227	1,364	18.1	1.2	-7.8
	합계		797	5,279	723	834	5,143	15.3	4.6	-2.6
LB항	적컨	수입	379	2,137	384	348	2,340	-9.5	-8.2	9.5
		수출	126	838	135	120	933	-11.4	-5.0	11.3
	공컨		215	1,197	233	221	1,368	-5.1	2.6	14.4
	합계		720	4,172	752	688	4,641	-8.5	-4.4	11.3
LA/LB항	적컨	수입	796	4,800	767	786	4,998	2.5	-1.3	4.1
		수출	281	1,975	283	288	2,053	1.8	2.4	3.9
	공컨		440	2,676	426	448	2,733	5.4	1.9	2.1
	합계		1,517	9,451	1,475	1,522	9,784	3.2	0.3	3.5

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

○ NY/NJ항의 '18년 7월 컨테이너 물동량은 전월대비 0.4% 감소, 전년동기대비 7.9% 증가한 62만 3천TEU 기록

- 수입 적컨테이너 물동량은 32만 2천TEU를 기록, 전년동기대비 10.4%, 전월대비 3.7% 증가함
- 수출 적컨테이너 물동량은 11만 6천TEU를 기록, 전년동기대비 3.3% 증가, 전월대비 10.1% 감소함
- 공컨테이너 물동량은 18만 4천TEU를 기록, 전년동기대비 6.7% 증가, 전월대비 0.7% 감소함

표 I-16 NY/NJ항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2017년		2018년			전월 대비	전년대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
적컨	수입	292	1,923	310	322	2,080	3.7	10.4	8.2
	수출	113	805	130	116	873	-10.1	3.3	8.4
공컨		172	1,079	185	184	1,121	-0.7	6.7	3.9
합계		577	3,807	625	623	4,073	-0.4	7.9	7.0

자료: NY/NJ항(www.panynj.gov)

● 브라질(산투스항)

○ 산투스항의 '18년 7월 컨테이너 물동량은 전월대비 8.9%, 전년동기대비 3.7% 증가한 34만 6천TEU 기록

- 입항 물동량은 17만 3천TEU를 기록, 전년동기대비 5.2%, 전월대비 4.8% 증가함
- 출항 물동량은 17만 3천TEU를 기록, 전년동기대비 2.3%, 전월대비 13.3% 증가함

표 I-17 산투스항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위: 천TEU, %)

구 분		2017년		2018년			전월 대비	전년대비	
		7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
입항		164	1,071	165	173	1,181	4.8	5.2	10.3
출항		169	1,055	153	173	1,168	13.3	2.3	10.7
합계		333	2,126	317	346	2,349	8.9	3.7	10.5

주: 수출입 물동량 및 연안 물동량 포함

자료: 산투스항(www.portodesantos.com.br)

6) 오세아니아

● 호주(시드니항)

- '18년 7월 시드니항의 컨테이너 물동량은 22만 3천TEU로 전년동기대비 5.0%, 전월대비 2.5% 증가함
 - '18년 7월 수입물동량은 전년동기대비 2.2% 증가한 10만 9천TEU를 기록함
 - '18년 7월 수출물동량은 전년동기대비 7.9% 증가한 11만 4천TEU를 기록함
 - '18년 7월 수입물동량의 전년동기대비 증가는 비금속광물, 화학공업생산물, 철재류의 증가세에 기인함
 - 한편 '18년 7월 수출물동량의 전년동기대비 증가는 공컨테이너 증가세에 기인한 것으로 분석됨

표 I-18 시드니항 2018년 7월 컨테이너 물동량 현황

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2017		2018			전월 대비	전년대비	
	7월	누적	6월	7월	누적		동월	누적
합계	213	1,399	218	223	1,493	2.5	5.0	6.7
수입	107	703	112	109	753	-2.6	2.2	7.0
수출	106	698	106	114	741	8.0	7.9	6.1

자료 : 시드니항 (www.sydneyports.com.au)



Ⅱ 항만 및 산업동향

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



국내 항만 및 산업동향

1) 부산항

●● 부산항 22만톤급 초대형 크루즈 전용부두 조성²⁾

- '16년 8월부터 추진해 오던 부산 동삼동 크루즈 전용부두 확장 공사가 지난 9월 20일에 준공됨
 - 확장 조성된 크루즈 전용부두는 길이가 440m, 폭은 45m로 국내에서는 인천항에 이어 2번째로 생긴 초대형 크루즈선 전용부두임
 - 22만 톤급 크루즈선은 최대 5천 명까지 탑승할 수 있는 초대형 선박으로 새롭게 조성된 부산 동삼동 크루즈 전용부두에는 Allure of the Seas호(길이 362m, 너비 47m, 흘수 9.3m, 높이 72m)와 같은 세계 최대 크루즈선박도 충분히 정박 가능한 규모임
- 최근 국내외 크루즈 시장은 그 규모가 확대되는 추세인 반면, 국내에는 대형 크루즈선이 입항할 수 있는 부두 등 관련 시설이 부족하였음
 - 이에 따라 해양수산부는 2년간 총사업비 322억 원을 투입하여 기존 8만 톤급 부두의 길이를 80m, 폭을 15m 확장하는 공사를 추진하였음
- 또한, 크루즈 전용부두 확장에 맞추어 기존의 영도 국제크루즈터미널 시설도 증축할 계획임
 - 기존의 크루즈터미널은 8만 톤급 크루즈선을 기준으로 조성되어 관련 시설을 확장하는 등 개선이 필요한 상황임.
 - 부산항만공사는 '18년 10월까지 기존 터미널의 개선 방안을 마련하고 2021년까지 관련 시설을 확장 할 계획임

2)해양수산부, <http://www.mof.go.kr/article/view.do?menuKey=376&boardKey=10&articleKey=23456> (2018.9.21 검색)

❖ 부산항만공사(BPA), 북항 연안여객부두 우선 협상자 선정³⁾

- BPA는 북항 연안여객부두 운영사업자를 지난 9월 7일 선정, '19년까지 500톤 규모의 신규 선박이 투입되어 북항 연안여객부두를 기종점으로 하는 연안유람선이 운항될 계획
 - 해운항만, 선박안전, 관광분야 등 전문가 10명으로 구성된 평가위원회를 통해 최종적으로 부산하버플래그(주)가 우선 협상 대상으로 선정되었음
 - 부산하버플래그는 대맥건설, 부산항 크루즈(주), (주)코리아곤돌라투어 등으로 구성된 컨소시엄으로 향후 피시마켓, 스트리트몰 등이 조성될 예정임

2) 인천항

❖ 컨테이너 물동량 역대 최단기간 200만TEU 조기달성⁴⁾

- 인천항 누적 컨테이너 물동량은 '18년 8월 28일 200만TEU를 돌파하며 역대 최단기간 200만TEU 기록을 달성함
 - 전년도 200만TEU 돌파일은 '17년 9월 2일이었으며, 올해 약 6일이 단축된 것으로 확인됨
 - 인천항의 연간 컨테이너 누적물동량은 '13년 12월 6일 최초로 200만TEU를 기록한 바 있으며, 이후 연내 200만TEU 돌파 기록은 매년 단축됨
 - 과거 200만TEU 돌파 기록은 '14년 11월 10일, '15년 11월 7일, '16년 10월 12일로 나타남
 - 현재 인천항의 컨테이너 정기선 서비스는 총 49개이며, 최근 원양 및 아시아 권역 신규 정기항로 개설 및 적극적인 대외 화물 마케팅 노력에 따라 200만TEU 조기 달성이 가능했던 것으로 확인됨
 - 최근 개설된 원양노선은 APA(인천-호주, 1월), 아시아 노선은 KNX(인천-남중국, 7월)임

❖ 인천항 배후단지 임대기간 연장 예정⁵⁾

- 인천항 배후단지 임대기간이 30년에서 50년으로 확대되어 향후 글로벌 기업 투자 유치 등을 통한 대외교역 증대의 주요 역할을 수행할 것으로 예상됨

3) 부산항만공사, 9월 7일자 보도자료 (2018.9.21 검색)

4) 중앙일보, <https://news.joins.com/article/22940139> (2018.09.30. 검색)

5) 서울경제, <http://www.sedaily.com/NewsView/1S4KJL2HXT> (2018.09.30. 검색)

- 최근 인천항만공사는 항만위원회 개최를 통해 이 같은 항만 배후단지 임대기간의 연장 방안에 대해 확정함
- 현재 인천항 배후단지는 아암물류1단지(96만1,000㎡)와 북항남측배후단지(56만5,000㎡)가 운영 중이며, 각각 16개 및 14개 입주기업이 최장 30년 임대기간을 보장받고 있음
- 향후 신규 공급된 배후단지들은 대부분 경제자유구역에 속해 있어 국내외 기업들의 투자관심도가 높으며, 정부의 '첨단 물류산업 클러스터' 조성을 위한 규제 완화가 필요한 지역으로 확인됨
- 이 같은 배경에 따라 변경된 항만배후단지 임대기간은 기본 30년에 10년 단위로 최대 2회 연장이 가능하며, 배후단지 조기 활성화를 위한 각종 규제의 지속적인 해소 노력도 병행될 것으로 예상됨

3) 여수, 광양항

●● 광양항, 자동차 물동량 감소추세⁶⁾

- '18년 8월 광양항의 자동차 누적 물동량은 656만 톤으로 전년동기대비 12.5% 감소
 - 8월 누적 물동량 기준 '15년도에 849만 톤으로 가장 높은 실적을 기록하였으나 그이 후 '17년 750만 톤, '18년의 656만 톤으로 지속적인 감소세를 보임
- 광양항의 자동차 물동량은 대부분 환적 물동량으로 국내에서 생산된 자동차가 광양항에서 환적, 수출되고 있음
 - 최근 광양항 자동차 물동량의 감소는 국내 자동차 수출 및 생산 부진, 인근 타 항만의 환적 자동차 물동량 유치 등 다양한 요인이 작용한 것으로 판단됨
- 자동차 환적과 더불어 부가가치를 창출할 수 있는 산업기반 조성으로 안정적인 수요 확보가 필요할 것으로 판단됨
 - 현재 광양항 자동차 부두는 국내 생산 자동차가 수출되기 전 단순 집하 및 보관의 역할에 머무르고 있음
 - 이에 따라 국내 생산의 저하, 타 항만의 물동량 유치 등 대외환경 변화에 민감하게 반응함
 - 안정적인 자동차 환적 수요 확보 및 부가가치 창출을 위해서는 배후단지를 활용, 자동차 정비

6) 통합포트미스, <https://new.portmis.go.kr>, (2018.09.30 검색)

및 검수 등 부가적인 물류활동이 가능하도록 다양한 산업 기반 마련 및 제도적 지원 등이 필요할 것으로 판단됨

4) 울산항

● 울산항 항만배후단지 화물차 휴게소 건립⁷⁾⁸⁾

- 울산항만공사(UPA)는 지난 7월 울산항 항만배후단지 지원시설 부지에 화물차 휴게소 건립에 SK에너지를 우선 협상대상자로 선정함
 - 대상부지는 울산광역시 남구 황성동 865번지의 배후단지 업무·편의시설 부지 1개 구역으로 면적은 24,045㎡ 규모임
 - 배후단지 업무·편의시설 부지는 울산신항컨테이너터미널(UNCT)와 용연부두에 접하고 있으며 울산국가산단 연결도로, 울산신항 인입철도 등 배후 교통망을 갖추고 있음
 - 입주기업 신청자격은 '석유 및 석유대체연료사업법' 제10조에 의한 석유판매업 등록 기업으로 '화물자동차운수사업법 시행규칙' 별표 6의2에 따른 화물차 휴게소 필수시설을 갖추고 태양광 발전을 위한 발전 설비를 자가 설치·운영하는 조건이었음
- SK에너지는 202면의 주차장과 휴게 편의시설, 주유소, 정비소 등을 건설하고 건물 옥상 등에 태양광 발전 시설을 계획 중임
 - UPA는 SK에너지와 사업계획서 세부 내용에 대한 협의를 거쳐 10월 초까지 계약을 체결할 방침임
 - 화물차 휴게소 공사기간은 1년으로 예상하고 있으며 '20년부터 운영할 계획임
- UPA는 화물차 휴게소 건립을 통해 주차난 완화는 물론 건설 기간 동안 325명의 일자리 창출을 기대하고 있음
 - 울산에는 남구 상개동과 북구 약수동에 화물차 휴게소가 운영 중이지만 수요 대비 공급량이 부족한 실정임

7) 울산항만공사, https://www.upa.or.kr/bbs/view.do?bbsId=BBS_0000000000000060&mid=001005002000000000&dataId=6749#fileDownload (2018.09.28. 검색)

8) 연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2018/09/05/0200000000AKR201809051285000057>, (2018.09.28. 검색)

그림 II-1 울산항 화물차 휴게소 조감도



자료 : 울산항만공사 (2018.09.28. 검색)

5) 평택 · 당진항

●● 평택항 2종 항만배후단지 개발 사업 설명회 개최⁹⁾

- 평택 · 당진항에 개발 예정인 2종 항만배후단지의 사업 설명회를 9월 19일에 개최함
 - '18년 4월 5일 평택항 2종 항만배후단지 민간사업시행대상자를 공모했으나, 자격을 갖춘 민간사업자가 없어 일부 평가기준을 완화하여 재공모를 실시할 예정임
 - 금번 사업 설명회에서는 재공모에 앞서 사업 참가자격, 공공부문 지분율, 사업계획서 평가 기준 완화 등 변경 내용에 대해 설명함
- 2종 항만배후단지에는 업무 · 상업 · 주거시설 등이 포함되며, 내년 3월에 우선협상대상자를 선정할 계획임

9) 뉴스타운, <http://www.newstown.co.kr/news/articleView.html?idxno=340908> (2018.09.30. 검색)

- 개발예정인 2종 항만배후단지의 규모는 총 183만 8천㎡이며, 해양레저, 관광, 숙박, 항만 근로자 임대주택을 비롯하여 공원 및 종합휴게공간이 조성될 예정임
- 10월 1일부터 5일까지 사업 참가의향서를 접수받은 후, 12월 14일까지 사업 제안서를 심사하여 '19년 3월 초에 우선협상대상자를 선정할 계획임

6) 대산항

● '18년 8월 누적 항만물동량, 전년동기대비 3.5% 증가¹⁰⁾

- 대산항의 '18년 8월 누적 총물동량은 5,492만 톤으로 전년동기대비 3.5% 증가하였음
 - 카타르, 러시아, 멕시코, 영국과의 교역량은 각각 66.7%(+212만 7천 톤), 69.4%(+185만 5천 톤), 38.0%(+67만 2천 톤), 72.3%(+71만 5천 톤) 증가함
 - 이란, 아랍에미리트, 호주, 중국과의 교역량은 각각 35.2%(-298만 5천 톤), 54.8%(-107만 톤), 19.9%(-83만 8천 톤), 11.7%(-71만 8천 톤) 감소함
- 대산항 항만물동량 중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 유류물동량 실적은 전년동기대비 3.2% 증가한 4,518만 6천 톤을 기록하였음
 - 석유정제품은 4.7%(-122만 7천 톤) 감소하였으나 원유 및 가스류 물동량이 각각 13.2%(+222만 3천 톤), 49.0%(40만 8천 톤) 증가하면서 총 물동량 증가를 견인함
- 반면 대산항의 누적 컨테이너 물동량(8월기준)은 6만 2천TEU로 전년대비 19.1% 감소함

10) Port-Mis 자료를 바탕으로 저자 작성

7) 포항항

⚙️ 경상북도, 영일만항에 해양기술 시험평가 시스템 구축¹¹⁾

- 경상북도는 포항을 신산업 중심지로 육성하기 위해 영일만3일반산업단지에 시험평가원을 건립하고, 영일만항에 3,000톤급 해양기술 시험평가선을 도입한다고 밝힘
 - '21년까지 총 260억 원(국비 230억, 지방비 30억)이 시험평가원 건립과 시험평가선을 도입에 투자될 예정임
- 시험평가선은 수중드론, 수중로봇, 해양 플랜트 등 다양한 최첨단 해양 장비를 싣고 바다에서 직접 성능을 시험·평가할 예정임
 - 경상북도는 지난 9월 6일 향후 산업계 수요에 대응한 최적의 시험평가 시스템을 구축하기 위해 '해양기술 실험역 시험평가 시스템 구축'을 위한 세미나를 개최함

8) 동해 · 묵호항

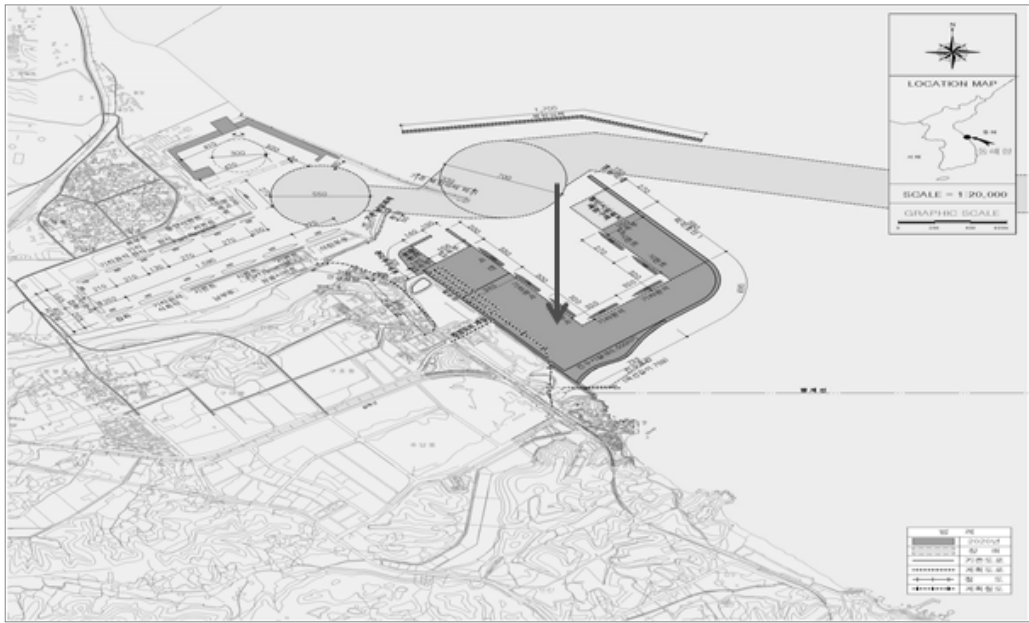
⚙️ 동해항 3단계, 기본계획 변경¹²⁾

- 동해항 3단계 기타광석 부두가 우드펠릿 처리를 위한 부두로 기능변경 됨
 - 기존 동해항 3단계의 경우 기타광석 부두 4개, 시멘트 부두 2개, 석탄부두 1개로 모두 7선석이 계획됨
 - 금회 기본계획 변경에 따라 기타광석 부두는 4개 → 3개로 1선석 감소, 신규 잡화부두 1선석이 추가로 개발될 예정
 - 신규 잡화부두는 인근 화력 발전소의 혼소용 우드펠릿 물동량을 주로 처리할 예정이며, 일부 농수산물, 공산품 등의 품목도 처리할 계획
 - 해당 부두는 5만 톤급 규모로 '18년 내 타당성 조사를 거쳐 '19년 사업자 선정, '23년 준공을 목표로 하고 있음

11) 영남일보, http://www.yeongnam.com/mnews/newsview.do?mode=newsView&newskey=20180907_010020714560001 (2018.09.28. 검색)

12) 연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2018/09/14/0200000000AKR201809140660000062.HTML?input=1195m>, (2018.09.15 검색)

그림 II-2 동해항 3단계 기본계획 변경 대상지역



자료 : 제 3차 무역항 기본계획 수정계획

9) 군산항

● 군산항 합동 포트세일 실시¹³⁾

- 9월 6일 군산항 컨테이너 신규항로(카오슝~군산항) 개설을 위한 전북도, 군산시, 하역사, 포워더 등과 합동 포트세일 실시
 - 군산항 컨테이너 전용부두 활성화를 위해 Evergreen line 코리야를 방문하여 항로 개설 관련 세부 일정을 협의함
 - 군산항~인천항~상하이항~닝보~정우산항~카오슝~호치민~하이퐁~방콕을 잇는 항로에서 연간 2만~2만 5천TEU의 수출물동량이 창출 될 수 있을 것으로 전망되고 있음
- 군산항~동남아 간 컨테이너 항로가 개설된다면 한국 GM군산공장 폐쇄로 연간 1만TEU의 화물감소를 대체 할 수 있을 것으로 예상됨¹⁴⁾

13) 군산지방해양수산청, <http://gunsan.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=5856&boardKey=10&menuKey=296¤tPageNo=1> (2018.9.21. 검색)

14) 전북도민일보, <http://www.domin.co.kr/news/articleView.html?idxno=1210714#09gT> (2018.9.21. 검색)

- 하지만 이 항로에 주 1회 투입되는 2천 500TEU급 컨테이너선박을 수용하려면 항로 수심이 최소 10.5M 이상 유지되어야 하지만 군산항은 8M에 그치고 있어 준설작업이 필요함
- 또한 군산항 하역생산성 제고를 위해 컨테이너 크레인 2기 투입도 조속한 시일 내에 이루어져야함

10) 목포항

❖ 목포항구축제 개최¹⁵⁾

- 매년 개최되고 있는 목포항구축제가, 올해에도 10월 5일부터 7일까지 목포항 및 삼학도에서 개최될 예정임
 - 과거 바다 위에서 열렸던 생선시장인 '파시'를 주제로 관광객을 유치할 계획이며, 다양한 프로그램과 저렴한 수산물 판매가 계획됨
 - 삼학도에는 현재 석탄부두 1선석이 운영되고 있으나 올해 말에 석탄부두 운영계약이 종료될 예정이며, 삼학도 복원화 사업의 일환으로 삼학부두는 친수공간으로 거듭날 계획임
 - 그 외에도 제주도를 오가는 Ro-Ro선이 임시로 삼학도 부두를 사용하고 있으나, 향후 타부두로 이전 처리할 계획임

11) 마산항

❖ 마산신항운영주식회사, 가포신항터미널 운영사 선정¹⁶⁾

- 가포신항 운영사로 선정된 마산신항운영(주)이 '18년 9월 3일부터 본격적인 운영을 시작함
 - 마산신항만운영(주)는 항만사업 기업인 삼양마린그룹이 설립한 회사이며, '18년 8월 20일 해양수산부로부터 최종 승인을 받음
 - 터미널 운영 계약기간은 10년 4개월('18년 9월 1일~'28년 12월 31일)임

15) 국민일보, <http://news.kmib.co.kr/article/view.asp?arcid=0012702492&code=61122026&cp=nv> (2017.09.30. 검색)

16) 코리아쉬핑가제트, http://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?bbsID=news&bbsCategory=KSG&categoryCode=all&backUrl=main_news&pNum=119054 (2018.09.20. 검색)

- 마산신항만운영은 가포신항터미널을 ‘새로운 부가가치를 창출하는 물류전초기지’로 변화시킬 계획임
 - 새롭게 선정된 운영사는 가포신항 개장 이후 제기되었던 물동량 확보 부진 등의 제기되어 오던 우려를 불식시키기 위해 지자체 및 기업과 상생·협력할 예정임

2 국외 항만 및 산업동향

1) 중국

❖ 광저우항, 영국 런던에서 포트세일 실시¹⁷⁾

- 광저우항 대표단은 런던에서 중국내 광저우항의 위상과 역할에 대해 설명하며 '19년 5월 IAPH 개최지인 광저우항을 홍보함
 - 현재 중국에서 세 번째로 큰 항만인 광저우항은 선박 통항량 기준으로는 세계에서 5번째로 크며, 컨테이너물동량 처리 실적 기준으로는 세계 7위의 항만임
 - 광저우항의 항만물동량 처리실적은 '16년 5억 4,400만 톤에서 '17년 5억 9,012만 톤의 화물을 처리하며 전년동기대비 8.4% 상승함
- 광저우항만공사(GPA) 관계자들은 광저우항이 홍콩, 마카오를 연결하는 주강삼각주에 입지해 있는 것과 이 지역에 대한 중국정부의 통합개발 추진 되고 있음을 강조함
 - 또한 약 3년 전 중국 양대 해운사인 Cosco와 China Shipping의 합병 이후 가장 큰 벌크화물 해운사로 성장하며 광저우항의 물동량 또한 견인하고 있음을 홍보하였음

2) 아시아

❖ 일본, 21호 태풍에 따른 일부 항만 피해¹⁸⁾

- 지난 9월 4일, 태풍 21호가 일본에 상륙하면서 고베항, 오사카항에 피해를 입힘
 - 고베항의 컨테이너 터미널(RC2)의 경우 일부 컨테이너에서 화재가 발생, RC6, 7부두의 경우 해일로 전력시설이 침수 피해를 당한 것으로 나타남

17) Seatrade Maritime News:: <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/port-of-guangzhou-promotes-south-china-city-of-opportunity.html> (검색일: 2018.9.28)

18) 일본해사신문, <https://secure.marinavi.com/news/content/NewsNumber/239062> (2018.09.19 검색)

- 한신항 국제 컨테이너 터미널은 태풍이 접근함에 따라 9월 5일 항만을 폐쇄, 이후 피해가 없는 터미널의 경우 6일부터 운영을 재개함
- 다만, 피해가 발생한 터미널의 경우 복구 작업에 따라 부분 운영되는 등 정상 운영에는 다소 시일이 소요될 것으로 전망
- 한신항 국제 컨테이너 터미널은 태풍의 규모를 감안하면 피해의 정도가 크지 않아, 빠른 시일 내에 복구가 완료되도록 노력할 것이라고 밝힘

❖ Vopak, 싱가포르항에 선박용 가솔린 수요 증가에 대응하기 위한 저장시설 건설 예정¹⁹⁾

- 글로벌 탱크터미널회사인 Vopak은 2020년부터 시행되는 IMO의 선박 연료유 황함유량 규제에 따른 가솔린 수요 증가에 대응하기 위해 신규 인프라에 투자를 확대할 계획임
 - 2020년 부터 선박내 황함유량 기준이 현행 3.5%에서 0.5%로 강화되기 때문에 정유업계는 탈황시설, 저유황유 공급설비 및 저장공간 확충 대비하고 있음
 - 보팩(Vopak)은 싱가포르에 약 500개의 탱크와 5개의 터미널을 보유하고 있음
- 싱가포르항은 세계에서 가장 큰 벙커링 항으로 2020년 이후 대다수의 선주들은 저유황 가솔린등을 사용하며 IMO의 환경규제를 준수할 것으로 예상되는 만큼 고객들의 저황유에 대한 수요도 높을 것으로 기대되고 있음
 - 이에 따라 보팩(Vopak)은 효율적인 저유황 블렌딩 제품이 생산될 수 있도록 지속적으로 터미널을 업그레이드하고 인프라에 대한 투자를 확대할 계획임

19) Seatrade Maritime News:: <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/8629.html?highlight=InZvcGFrlg==>
(검색일: 2018.9.28)

그림 II-3 싱가포르항 액체저장 시설 및 접안시설



❖ 신항국 경제위기 불구, 인도의 경제 성장세 지속 전망²⁰⁾

- 국제유가 증가 및 미국 금리인상으로 신항국 경제위기 확산에도 불구하고 인도의 경제성장률 및 석유수요는 양호한 증가세를 지속하고 있음
 - 인도는 세계경제성장의 약 8%(구매력지수 기준), 세계 석유수요의 5%를 차지하고 있으며 최근 양호한 경제성장 추세를 나타냄
 - 인도의 실물경제지표는 '18년 2분기 전년대비 GDP가 예상치인 7.6%를 넘어선 8.2%를 기록
 - 인도 경제성장률은 '17년 8.3%, '18년 1분기 7.7% 기록
- 인도 경제성장의 주요 지표인 차량 판매량은 경제성장에 힘입어 최근 회복추세를 나타냄
 - '16년 4분기 화폐개혁 및 '17년 6월 상품서비스세(Goods and Service Tax) 개편으로 주춤했던 인도의 차량 판매실적은 최근 회복추세임
 - '18년 상반기 인도의 2륜 차량판매 실적은 1,110만 대로 전년대비 21% 증가, 4륜차 판매 실적은 220만 대로 전년 1분기대비 25.5% 증가
 - 특히 산업활동 지표 역할을 하는 트럭(총 차량의 20% 차지) 판매 실적이 전년 2분기대비 51.5% 증가

20) 페트로넷, <http://www.petronet.co.kr/v3/board/viewType1.jsp?BbsId=PSBODB..TNDKORNEWS&Seq=35411> (2018.09.28. 검색)

○ 다만 무역적자와 환율 문제로 향후 인도 경제성장률에 대한 상반된 전망이 제시되고 있음

- 유가상승으로 인한 무역적자는 올해 1분기 GDP의 1.9% 수준으로 '17년 1.2% 대비 확대되었으며 2분기 2.5%로 확대 예상
- 달러화 대비 인도 루피화 환율을 사상 최저 수준으로 올해 초 대비 10.3% 하락
- 일부 전문가들은 터키, 아르헨티나 등 신흥국들의 경제 위기가 인도경제에 영향을 미칠 것으로 예상하고 있지만, 인도의 경제상황은 터키, 아르헨티나와 다르다는 견해가 다수 전문가들의 의견임

3) 유럽

● 러시아, '18년 8월 누적 항만물동량 전년대비 3.4% 증가²¹⁾

○ '18년 8월 러시아에서 처리된 총 항만물동량은 5억 3,560만 톤으로 전년대비 3.4% 증가함

- 수출은 총 4억 1,270만 톤으로 전년대비 3.3% 증가였으며 수출은 2,440만 톤(+2.0%), 환적은 4,220만 톤(+9.5%), 연안은 5,640만 톤(+1.0%)을 기록함
- 고체벌크 화물은 2억 5,870만 톤으로 전년대비 7.6% 증가하였으며 그 중 석탄이 1억 780만 톤(+4.9%), 곡물이 3,700만 톤(+45.1%) 증가함
- 액체벌크 화물은 2억 7,690만 톤으로 전년대비 0.1% 소폭 감소하였으며 원유가 1억 6,210만 톤(-4.5%), 석유제품이 9,740만 톤(+2.4%)을 기록함

○ 지역별로 살펴보면 발틱해 지역만 전년대비 1.2% 감소, 나머지 지역은 모두 증가세를 나타냄

○ 아조브-흑해 지역이 총 1억 8,200만 톤으로 가장 많은 처리 실적을 기록하였으며 발틱해가 1억 6,260톤, 극동지역이 1억 3,370만 톤 순으로 나타남

21) Bunkering Ports News, <http://www.bunkerportsnews.com/News.aspx?ElementId=30a71b88-8c9f-4f91-a90a-045a113045cd> (2018.09.28.검색)

- 아조브-흑해 지역 주요 항만 중 노보로시스크항이 1억 320만 톤으로 전년대비 6.7% 증가하였으며 아조브-흑해 지역 총 물동량의 56.7%를 차지하고 있음
- 발틱해 지역 주요 항만 중 우스트루가항이 6,450만 톤(-4.5%), 프리모르스크항이 3,580만 톤(-10.8%), 상트페테르부르크항이 3,940만 톤(+11.7%)을 기록함
- 극동 지역 주요 항만 중 보스토치니항은 4,680만 톤으로 전년대비 1.2% 증가하였으며 블라디보스톡항은 같은 기간 24.8% 증가한 1,380만 톤을 기록함

4) 미주

❖ 미국 LA·LB항, 10월 1일부터 배기가스 감축을 위해 노후 트럭의 항만출입 제한²²⁾²³⁾

- LA(로스엔젤레스)항과 LB(롱비치)항은 트럭에서 발생하는 대기오염을 저감을 위한 계획 수립
 - 2006년, 산페드로만 항만(San Pedro Bay Ports) 청정대기행동계획(CAAP: Clean Air Action Plan)이 처음 채택되었으며, 항만 및 항만 주변 해상활동을 통해 발생하는 오염을 줄이기 위해 노력하고 있음
 - CAAP는 2017년 11월에 새로 업데이트되었으며, 새로운 계획을 통해 두 항만은 항만구역을 육상운송 수단의 배출가스 제로지역(zero-emissions industry zone)으로 발전시킬 계획임
 - 신규 업데이트된 CAAP는 항만을 이용하는 트럭에 대한 새로운 배출기준 설정이 포함되어 있음
- 10월 1일부터 LA항과 LB항의 터미널을 이용하는 신규 트럭은 2014년 이후 생산된 모델로 제한할 예정
 - 항만관리 당국은 9월 20일, 트럭등록소(PDTR: Port Drayage Truck Registry) 신규 등록 트럭을 '14년 이후 모델로 제한함
 - 두 항만은 '35년까지 유독물질을 발생하는 배기가스를 전면 차단할 계획이며, 연식 제한 강화 등을 통해 단계적으로 항만 이용 트럭을 무공해 트럭으로 교체할 계획임

22) PORT STRATEGY, <http://www.portstrategy.com/news101/world/americas/la-and-long-beach-approve-clean-truck-regs> (2018.09.30.검색)

23) 코리아쉬핑가제트, http://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?bbsID=news&pNum=119244&bbsCategory=KSG&categoryCode=all&backUrl=main_news (2018.09.30.검색)

5) 아프리카

❖ 지부티, Doraleh Container Terminal 국유화 예정²⁴⁾

- 지부티 항(Port of Djibouti)이 소유한 Doraleh Container Terminal(DCT) 지분 일부가 국유화 될 예정임
 - 지부티 정부는 DP World와의 부두 지분 소유 관련 법정 분쟁을 지속하였으며, 최근 법원 판결에 따라 국가 이익 보호의 목적으로 DCT 지분 일부를 정부가 직접 매입하기로 결정함
 - 이에 따라 지부티 정부는 지부티 항이 소유한 지분 66.6%를 매입하며, DP World는 잔여 33.3%를 소유하게 될 예정임

6) 오세아니아

❖ 호주 항만, 지속가능성장 프로그램 참여²⁵⁾

- '18년 9월 호주 항만은 세계 항만 협회(International Association of Ports and Harbours, IAPH)에서 주관하는 세계항만 지속가능성장 프로그램에 참여의사를 밝힘
 - 해당 프로그램은 올해 초 신규 시행되었으며, 세계 항만들 간 협업 및 생산성 제고를 고취시키고 공급망 파트너와의 협조, 선박 호출 최적화 등의 부흥을 목적으로 함
 - 호주 대부분의 항들은 효율적인 에너지활용, 기후변화, 항만 안전 및 보안 등에 중점을 두고 있으며, 이 같은 호주 항만들의 특성과 호주 정부의 노력은 세계 항만 협회의 지속가능성장 프로그램의 목적과 부합하는 것으로 확인됨

24) Port Technology, <https://www.porttechnology.org/news/djibouti-nationalises-doraleh-shares> (2018.09.30. 검색)

25) FreightWeek, <https://www.freightweek.org/index.php/en/latest-news/99-ports/3601-australia-ports-joins-sustainability-programme> (2018.09.30. 검색)

3

품목별 동향

1) 컨테이너

❖ '18년 8월 수출물량지수는 전년동기대비 11.2% 증가, 수입물량지수는 동기간 4.0% 하락함²⁶⁾

- 1차금속제품 등의 수출 감소에도 불구하고 전기 및 전자기기, 일반기계등의 수출 증가에 따라 수출물량지수가 급증함
 - 8월 수출금액지수는 전기 및 전자기기, 석탄, 석유제품등의 수출 증가로 전년동기대비 15.2% 상승함
- '18년 8월 수입물량지수는 농림수산물(2.9%)을 제외한 광산물(-0.4%), 공산물(-5.2%)에서 모두 감소하여 전년동기대비 4.0% 감소함
 - 수입금액지수는 공산물내 일반기계와 1차금속제품이 각각 25.4%, 13.3% 감소하였지만 광산물(33.4%)과 석탄 및 석유제품의 수입액 증가(79.2%)로 전년동기대비 9.5% 상승함

❖ '18년 8월 순상품 교역조건지수는 수출가격(3.6%) 대비 수입가격(14.0%)이 더 큰 폭으로 상승하여 전년동기대비 9.1% 하락함²⁷⁾

- 소득교역조건지수는 순상품교역조건지수가 하락하였지만 수출물량지수가 상승하여 전년동월대비 1.1% 상승함

표 II-1 8월 교역조건지수 등락률(달러기준)

구분	전년동기대비 증감률(%)			
	5월	6월	7월	8월p
순상품교역조건지수	-5.0	-7.4	-9.5	-9.1
소득교역조건지수	7.8	0.2	1.7	1.1

자료: 한국은행 9월 28일 보도자료

26) 한국은행 경제통계시스템(<http://www.bok.or.kr>), 2018년 8월 무역지수 및 교역조건 보도자료(검색일: 2018.9.28)

27) 한국은행 경제통계시스템(<http://www.bok.or.kr>), 2018년 8월 무역지수 및 교역조건 보도자료(검색일: 2018.9.28)

2) 양곡

● 중국, 미·중 무역전쟁에 따라 미국산 대두 대신 에디오피아 대두 수입 허가²⁸⁾

- 세계 최대 대두 수입국인 중국은 미국산 대두에 대한 수입 의존도를 줄이기 위해 에디오피아산 대두 수입 허용을 발표함
 - 에디오피아산 대두 수입을 통해 중국 정부는 대두 수입원 다양화와 중국내 대두 수요충족을 도모하고 있음
 - 지난 9월 베이징에서 개최된 중국-아프리카 협력 포럼에서 아프리카 대부분의 국가들은 상공계 대표들이 포함된 대표단을 중국으로 파견하여 고위급 회의를 개최함
 - 중국 관세청의 에디오피아산 대두수입 결정또한 중국-아프리카 협력 포럼의 결과로 예상되지만 자세한 협의 내용은 공개되고 있지 않음
- 중국 정부는 지난 7월 미국산 대두에 추가로 25%의 관세를 부과 한 뒤 동물 사료의 주원료인 대두의 새로운 수입 국가들을 모색하였음
 - 중국정부가 '17년 서아프리카 국가들로부터 수입한 대두 물동량은 14,939톤에 불과하였지만 '18년도에는 1분기동안만 13,508톤의 대두를 수입하였음
 - 중국 대두 산업 협회 (China Soybean Industry Association)는 이와 같은 대두 수입원 다각화로 인해 미국산 대두에 추가 관세가 부과되었음에도 '18년도 4/4 분기에 중국의 대두 공급부족은 발생하지 않을 것이라고 전망함

3) 시멘트

● 시멘트 공급가 인상 예정²⁹⁾

- 최근 국내 주요 시멘트 제조사들은 10월 1일 이후 톤당 시멘트 가격을 현행 약 6만원대 후반에서 7만 2천원 수준으로 약 5~6% 인상하기로 결정함
 - 주요 시멘트 회사는 쌍용양회, 성신양회, 한일시멘트, 현대시멘트, 아세아시멘트, 한라시멘트, 삼표시멘트 등 총 7개사이며, 인상 가격은 레미콘 업체 공급가 기준임

28) 로이터스통신, <https://www.reuters.com/article/us-usa-trade-china-soybean/chinese-traders-play-down-impact-of-new-animal-feed-guidelines-on-soy-demand-idUSKCN1N30GO> (검색일: 2018.9.28)

29) 이투데이, <http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2018092110511068528> (2018.09.30. 검색)

- 이 같은 가격 인상안은 전국 레미콘업계 지부들과 사전 합의 했으며, 최종 공급 가격은 물류 여건, 지역별 특성을 고려하여 다소 차이가 발생할 것으로 보임
- 시멘트 업계에 따르면 이번 가격 인상안은 단순한 가격인상 보다 가격 정상화와 현실화의 의미가 크며, 업계 자체분석에 따르면 레미콘, 건설, 아파트 등의 가격에 미치는 영향은 제한적일 것으로 확인됨

4) 석탄

●● 바이오매스 혼소 발전 추가 제한 대책 연내 발표 계획³⁰⁾

- 정부는 석탄 발전소의 바이오매스 혼소 제재를 위한 대책을 연내에 마련한다는 계획
 - 바이오매스 혼소발전은 정부의 RPS제도(신재생발전의무비율)에 따라 기존 석탄 발전소에서 우드펠릿 등을 혼소하는 것으로 다른 신재생에너지(태양광, 풍력)에 비해 발전단가가 저렴하여 대부분의 화력발전소에서 활용하고 있음
 - 다만, 바이오매스 혼소의 경우 기존 화력발전소에 비해 오염물질 배출 정도가 낮지 않은 등 RPS제도의 취지와 맞지 않다는 인식이 있음
 - 이에 따라 정부는 지난 6월 RPS제도를 개정하면서 가중치를 조정, 신규 사업자의 석탄혼소 발전 신규 설치 진입을 제한함
 - 더불어 정부는 기존 혼소 발전 사업자를 제재하기 위한 RPS비율 상한선 도입 등의 방안을 검토 중에 있으며, 빠르면 연내 도입할 계획이라 밝힘
 - 이에 대한 기존 발전사업자 등 업계의 반발이 예상되지만 지속적으로 추진할 계획인 것으로 보임

30) 전기신문, <http://www.electimes.com/article.php?aid=1536564489164590002> (2018.09.15 검색)

5) 목재

❖ 아시아 국가들의 목재산업 동향³¹⁾

- 일본은 대규모 바이오메스 발전소 가동이 시작되면서 우드펠릿 수요가 급격하게 증가하고 있음
 - '17년 일본의 우드펠릿 수입량은 전년대비 46% 증가한 51만 톤 정도이며, '13년 대비 약 6배 증가함
 - '13년 우드펠릿 수입량은 전체 수요의 43%를 차지했으나 수요의 증가로 '17년은 수입 비중이 80%정도로 증가함
 - '20년 이후 가동 예정인 바이오매스 발전소가 2기 있으며, 우드펠릿을 연료로 사용할 계획임
 - 우드펠릿 수요가 증가하면서 일본에는 연간 3만 톤 생산이 가능한 Meiken Lamwoo와 같은 대형 우드펠릿 생산업체가 생겼으며, 무역업체들의 해외 수입원 확보를 위해 노력하고 있음
- 인도네시아는 목제품 수출 확대를 위한 정책을 지속적으로 펴고 있으며, 목재 사용 합법성 인증 확인 절차를 지원하고 있음
 - 정부는 인도네시아 목재 제품이 합법적으로 사용됐다고 증명하는 SVLK 인증절차를 간소화했으며, 유효기간 연장을 허용함
 - 또한, 중소기업 346개 업체와 마을 산림사업체 3,500개에 대해 인증에 필요한 비용을 지원할 예정임
 - 인도네시아의 환경·산림부는 무역업체를 통한 수출보다 중소기업들의 직접수출을 권유하고 있으며, 경쟁력 확보를 통해 시장에서 생존하도록 독려함
- 국내기업의 태국 Agro Fiber 인수를 통한 해외투자 공장 확대
 - 동화기업은 230억 원을 투자하여 태국의 MDF 생산업체인 Agro Fiber를 인수하면서 5번째 해외공장을 확보함
 - 동화기업은 말레이시아, 베트남, 호주 등에 목질패널, 제재목 공장을 이미 운영하고 있음
 - Agro Fiber는 '98년에 설립된 Double A의 자회사이며, 동화기업은 이번 인수를 통해 안정적인 시장을 확보하고 지속적인 성장이 예상되는 동남아 섬유판 시장에서 기존 공장들과 시너지 효과를 낼 수 있을 것으로 기대하고 있음

31) 산림청, '2018년 8월 주요국가 목재산업정보', <http://www.dmh.or.kr/> (2018.09.30. 검색)

6) 모래

❖ 바닷모래 수급 중단, 골재업체 경영난 가중 지속³²⁾

- 남해 EEZ 바닷모래 채취 중단이 약 2년간 지속되며 골재 채취 및 공급 관련 업체의 어려움도 가중되고 있는 것으로 확인됨
 - 과거 정부는 부산신항 건설사업에 활용될 매립용 골재의 안정적 공급을 위해 남해EEZ에서의 골재채취를 허가하였고, 최근 해양환경관리공단은 골재채취와 해양환경오염과의 관련성이 낮다는 연구결과를 제시함
 - 하지만 수협중앙회 등 수산 업계의 강한 반발로 남해EEZ 바닷모래 채취는 '17년 초 이후 약 1년 9개월 간 중단됨
 - 이에 따라 골재 가격은 '16년 m³당 1만원(부산 기준)에서 최근 약 3만원에 육박하여 건설 및 골재업계는 자재 수급난을 겪고 있으며, 1년 이상 골재채취가 중단되며 골재업체들의 줄도산이 우려되는 상황임
 - 이 밖에도 부족한 골재로 인해 불법 채취, 불량 골재 유통 등 부작용이 속출하고 있어 신축 건물 내구성 결함 등 안전성 확보 문제도 제기되고 있음

7) 철광석

❖ 발레사, 남미 최초 철광석 운반 트럭 자동화³³⁾

- 브라질 발레사는 미나스제라이스(Minas Gerais)주에 위치한 Brucutu광산의 철광석 운반 트럭을 '19년까지 모두 자동화할 예정이라 밝힘
 - 현재 7대의 무인 트럭이 시범운전 중이며 운반량이 한 달 사이 약 26% 증가함
- 모든 운반 트럭이 자동화 되면 Brucutu광산에는 240톤 용량 무인 트럭 총 13대가 운행될 예정임
 - GPS, Rader, 인공지능(AI) 등의 기술을 사용하게 되며 이 기술은 6년 동안 약 6,200만 달러를 투입한 결과임

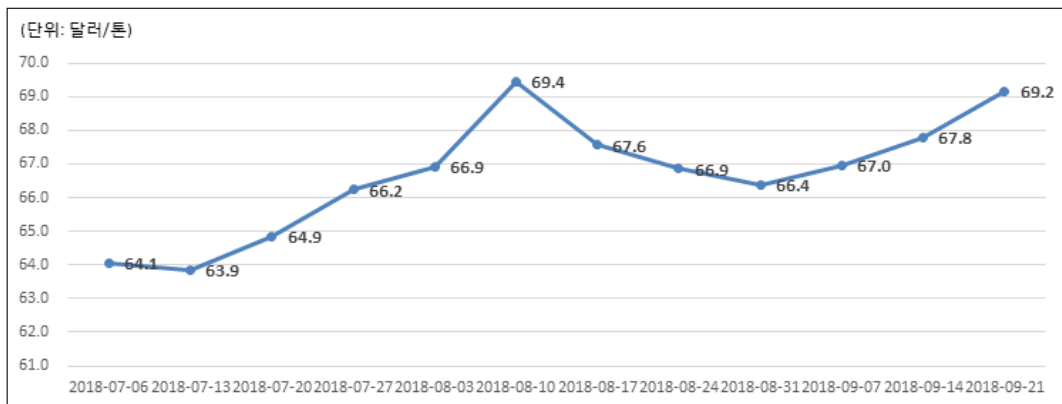
32) 한국경제, <http://news.hankyung.com/article/2018091325261> (2018.09.30. 검색)

33) 한국자원정보서비스, <https://www.kores.net> (2018.09.28. 검색)

9월 철광석 가격 강세 전환³⁴⁾

- 9월 21일 기준, 국제 철광석 가격은 톤 당 69.2달러로 지난주 대비 2.0% 상승함
 - 철광석 가격은 미국발 리스크 등에 영향으로 8월 셋째 주 부터 하락세를 유지하다 9월 들어 증가세로 전환됨
- 중국의 인프라 투자 기대감 및 인도의 조강생산능력 증대에 따라 가격 상승압력이 작용한 것으로 보여짐
 - 중국 국가발전개혁위원회는 인프라 확대를 위한 자금조달 확대추진 의사를 밝힘
 - 인도의 8월 누적 조강생산능력은 7,114만 톤으로 전년대비 6.0% 증가함

그림 II-4 주간 철광석 가격 추이



주 : Fe 62% 중국 주요 항만 도착가 기준

자료 : 한국자원정보서비스

8) 철재

’18년 8월 세계 조강생산량 전년대비 4.6% 증가한 1억 5,174만 톤 기록

- 비EU, C.I.S, 중동지역의 조강생산량은 전년대비 감소세를 기록하였으나 아시아가 전년대비 6.6%(+668만 톤) 큰 폭으로 증가하면서 총 생산량 증가를 견인함
 - 비EU 국가는 전년대비 4.9%(-17만 톤), C.I.S 지역은 3.0%(-27만 톤), 중동지역은 10.5%(-35만 톤) 감소함

34) EBN, <http://www.ebn.co.kr/news/view/954673> (2018.09.28. 검색)

- 아시아 국가들의 조강생산량 대부분이 증가세를 기록하였으며 특히, 중국이 전년 대비 7.7%(+573만 톤) 증가하면서 아시아 증가량의 85.8%를 차지함

– 인도의 경우 전년대비 4.3%(+37만 톤) 증가하면서 꾸준히 증가세를 유지하고 있음

표 II-2 '18년 8월 세계 조강생산량

(단위: 천 톤, %)

구분	2017		2018		증감률	
	8월	누적	8월	누적	당월	누적
EU	12,423	112,406	12,593	114,215	1.4	1.6
other Europe	3,489	26,781	3,318	27,440	-4.9	2.5
C.I.S	8,956	67,377	8,691	67,808	-3.0	0.6
North America	9,831	77,340	10,286	79,757	4.6	3.1
South America	3,740	28,585	3,827	29,527	2.3	3.3
Africa	1,112	8,456	1,159	9,577	4.3	13.3
Middle East	3,299	21,346	2,954	23,859	-10.5	11.8
Asia	101,656	779,874	108,339	830,875	6.6	6.5
China	74,594	567,643	80,326	610,385	7.7	7.5
India	8,473	67,094	8,839	71,140	4.3	6.0
Japan	8,729	69,642	8,805	70,195	0.9	0.8
South Korea	6,097	47,061	6,097	48,330	0.0	2.7
Taiwan, China	1,960	15,518	2,040	15,501	4.1	-0.1
Oceania	520	3,910	574	4,401	10.3	12.5
Total 64 countries	145,026	1,126,075	151,740	1,187,458	4.6	5.5

주: 매월 업데이트됨에 따라 전월 수치가 재확정됨

자료: 세계 철강 협회 월별조강생산량(www.worldsteel.org, 2018.09)

조산업 수주실적 개선에 따른 후판 가격 상승³⁵⁾

- 조선업에 대한 회복 기대감이 높아지면서 선박용으로 쓰이는 후판 가격이 상승세를 기록하고 있음

– 포스리는 올해 연간 조선 수주량이 친환경 LNG 수주 확대 등의 영향으로 전년대비 7.7% 증가한 1,970만GT를 기록할 것으로 예측함

– 상반기 기준 우리나라 신조선 수주실적은 1,030만GT로 중국을 제치고 1위를 기록함

35) EBN, <http://www.ebn.co.kr/news/view/955967> (2018.09.28. 검색)

- 지난 8월부터 후판 제조업체와 조선사들이 하반기 후판 공급가격 협상을 진행하였으며 협상결과 최소 톤당 5만원에서 최대 7만원까지 인상하기로 결정함
- 해당 인상은 최근 조선 수주실적 개선에 따른 인상으로 그 동안 철강사들이 조선업 불황 등으로 가격인상에 소극적이었으나 더 이상 적자수준의 공급을 지속할 수 없어 인상을 결정함
 - 그러나 조선업계는 아직 수주절벽을 탈출한 것이 아니며 선가는 여전히 제자리걸음임에 따라 가격인상에 회의적이었으나 두 업계의 절충을 통해 이번 인상폭이 결정됨
- 우리나라는 포스코(4개), 현대제철(2개), 동국제강(1개)에서 연간 1,000만 톤 규모의 후판을 생산하고 있음

9) 고철

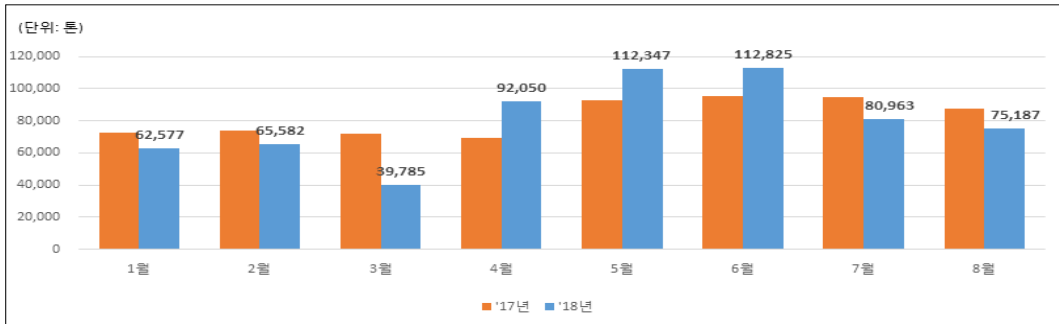
● 러시아 고철 수입량 감소세 지속³⁶⁾³⁷⁾

- '18년 8월 러시아산 고철 수입량은 전년대비 7.1% 감소한 7만 5천 톤으로 러시아 고철 수출 규제 이후 감소세를 지속하고 있음
 - 러시아는 지난 7월 22일 이후 극동지역 고철 수출을 6개월간 9개항으로 제한하는 정책을 시행함
- 일부 러시아 고철업체는 수출이 가능한 지역으로 고철을 이동하여 수출을 하고 있지만 비용문제 등으로 지속되기는 힘들 것으로 보임
- 이러한 규제 정책 등으로 인해 러시아산 고철 수출 가격이 강세를 유지하고 있음
 - 현대제철과 동국제강이 러시아산 고철 구매 계약을 진행하였지만 비드가격과 오퍼가격의 차이로 인해 계약이 불발됨
- 러시아의 수출 제한 조치가 연장될 가능성도 있어 하반기 고철 공급 또한 불투명한 상황임

36) 글로벌이코노믹, http://www.g-enews.com/view.php?ud=201808281914594660fd487a880a_1 (2018.09.28. 검색)

37) 글로벌이코노믹, http://www.g-enews.com/view.php?ud=2018091715445780fd487a880a_1 (2018.09.28. 검색)

그림 II-5 월간 러시아 고철 수입 추이



10) 자동차

❖ 미국의 수입자동차 고관세 부과 우려³⁸⁾

- 미국이 무역확장법 232조에 따라 수입 완성차 및 부품에 대해 25% 관세를 부과할 경우, 우리나라의 수출대수 감소율이 가장 높은 것으로 나타남
 - 한국무역협회 국제무역연구원이 발표한 '미국 자동차 고관세 부과와 주요국 영향'보고서에는 한국산 자동차의 수출대수 감소율이 22.7%에 달하는 것으로 나타남
 - 국가별로는 한국(22.7%), 일본(21.5%), 중국(21.3%), 독일(21.0%) 순서로 감소할 것으로 예상했으며, 대수 기준으로는 일본 42만 대, 한국 16만대, 독일 15만 대 순서임
 - 본 연구는 미국이 수입차에 대해 관세 25%를 부과하며, 소비자 가격에 100% 전가됨을 가정함
- 완성차 수입국가별 소비자 가격 상승률은 한국이 23.9%로 관세에 가장 큰 영향을 받는 것으로 조사됨
 - 국내산 자동차의 소비자 가격 대비 제조 원가가 타 국가들에 비해 높기 때문이며, 우리나라 다음으로는 멕시코(23.7%), 캐나다(23.5%), 일본(23.3%), 중국(23.1%), 독일(22.9%) 순서임
 - 국내산 대비 수출자동차의 경우, 영업이익률이 주요국들 중 가장 낮은 4.3%에 불과하여 관세에 따른 영향을 가장 많이 받음
- 우리나라의 대미 완성차 및 부품 수출액은 240억 달러이며, 대미 수출의 33.7%, 국내총생산의 1.6%를 차지하고 있음

38) KBS NEWS, <http://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4044313&ref=A> (2018.09.30. 검색)

- 미국의 고관세 적용은 국내 자동차 산업에 큰 영향을 미칠 것으로 보임
 - 대미 수출 중 완성차 및 부품의 수출 비중이 가장 높은 국가는 일본(41.3%), 멕시코(35.8%), 한국(33.7%), 독일(26.7%), 캐나다(20.7%) 순서임

○ 수입자동차 대상 25% 고관세 부과는 미국내 자동차 소비에도 부정적 영향을 미칠 것으로 보임

- 소비자 가격이 한 대당 평균 2만 7,321달러에서 3만 346달러로 11.1%, 수입차는 평균 2만 6,651달러에서 3만 2,882달러로 23.4% 오를 것으로 분석함

❖ 쌍용자동차, '렉스턴 브랜드'로 남미·인도·호주 수출 확대 계획³⁹⁾

- 쌍용자동차는 '18년 3월 제네바 모터쇼를 통해 렉스턴 브랜드(렉스턴 스포츠, G4 렉스턴 등)를 해외시장에 공개함
 - '18년 6월에는 독일 프랑크푸르트, 7월에는 영국 런던 인근 윈크워스에서 론칭행사를 가졌으며, 9월부터 칠레, 에콰도르 등 중남미 지역에서 론칭행사를 진행할 계획임
- CKD로 수출된 렉스턴은 인도 현지공장에서 조립되어 연말부터 판매될 예정임
 - 쌍용자동차는 '18년 초 마힌드라와 G4 렉스턴의 인도 현지 조립생산을 위한 제품 라이선스 계약을 하였으며, '18년 5월 렉스턴 G4의 첫 CKD가 인도에 수출됨
 - 쌍용자동차는 하반기부터 본격적인 수출을 시작하였으며, 연말부터 인도 판매가 시작될 예정임
- '18년 11월에는 호주에도 직영 판매법인을 설립하여 판매를 시작할 예정임

11) 화학공업생산품

❖ LG화학, 자동차접착제업체인 미국 유니실(Uniseal)사 인수⁴⁰⁾

- LG화학은 '18년 9월 12일 자동차용 접착제 전문업체인 미국의 유니실사 지분 100%를 모회사인 쿨엔터프라이즈로부터 인수하는 계약을 체결함

39) 한국경제, <http://news.hankyung.com/article/201808299103g> (2018.08.30. 검색)

40) 한국석유화학협회, http://www.kpia.or.kr/index.php/bbs/view/id/99629/page/2/term_id/6/v_mode/user (2018.09.28. 검색)

- 유니실사는 1960년에 설립된 자동차용 접착제 전문업체로 전문평가자인 ASI가 올해 접착제 기업 상위 25개로 선정한 강소업체임
- 본사와 생산시설은 미국 인디애나주에 있으며 미국 제네럴모터스(GM)·포드 등 북미 주요 완성차 업체 중심으로 '17년 매출은 약 630억 원을 기록
- 자동차용 접착제란 차체 조립 시 기존 나사나 용접이 하는 기능을 보완·대체해 차량 경량화에 기여할 수 있음
 - 최근 차량 경량화 추세에 따라 수요가 꾸준히 증가하고 있음
 - 전 세계 자동차용 접착제 시장 규모는 '17년 5조 1,000억 원에서 '20년 6조 5,000억 원, '23년 8조 4,000억 원 규모로 연간 8% 이상의 고성장이 예상됨
- LG화학은 유니실사 인수를 통해 자동차 소재사업 분야를 하나 더 추가하며 포트폴리오를 강화하게 됨
 - 현재 LG화학은 전기자동차 핵심 부품으로 꼽히는 배터리와 핵심 원재료인 양극재를 생산하고 있음
 - 또 자동차 내외장재로 사용되는 고기능성 소재인 고기능합성수지(ABS)와 엔지니어링플라스틱(EP), 자동차 내외장 및 전기차 배터리용 접착 테이프도 생산 중
 - 자동차 전지 사업을 통해 확보된 글로벌 고객망을 활용해 차량 경량화 핵심 소재인 자동차용 접착제 우수성을 알리고 유럽, 중국 등으로 사업을 확장할 계획

12) 잡화

❖ 국내 공작기계, 미·중 무역 분쟁에도 수출수주 상승세 기록⁴¹⁾

- 한국공작기계산업협회에 따르면 '18년 7월 공작기계 수주는 2,719억원으로 전년 동기대비 11.6% 증가함
 - 업종별 수주는 대부분의 업종(자동차, 일반기계, 철강, 정밀기계등)이 전월대비 감소하였지만 조선과 항공업종에서 증가하며 국내 내수를 견인함

41) 기계신문, <http://www.mtnews.net/news/view.php?idx=4387&mcode=m26jqcn> (검색일: 2018.9.28)

- '18년 7월 누적 공작기계 수주는 전년동기대비 9.3% 증가한 18,066억원을 기록함
 - 7월 기준 누적 내수수주는 8,225억 원으로 전년동기대비 13.0% 감소한 반면, 수출수주는 9,841억원으로 전년동기대비 39.0% 증가함
- 전문가들은 최근 미중무역전쟁으로 공작기계 시장은 단기적 투자심리가 위축되고 있지만 수출수주는 상승추세를 기록하고 있다고 분석함

13) 유류

❖ 이란 제재 효과 가시화, 세계 석유수급에 영향⁴²⁾

- '18년 10월 이란의 원유 수출량이 140만b/d로 감소하는 등 이란 제재 효과 가시화 예상
 - 이는 4~5월 270만b/d에서 10월 140만b/d로 감소할 예정이며, 8월 평균 180만b/d 대비 50만b/d가 감소
 - 트럼프가 이란제재를 발표하기 직전인 '17년 11월~'18년 4월 이란의 원유 수출량은 248만b/d임
- 이는 당초 주요기관이 예상한 수출 감소량을 상회하는 수치로 11월 재개되는 이란 제재 효과가 예상보다 빠르게 가시화됨을 의미
 - 주요기관은 이란의 원유 수출량이 '19년 4분기에는 100만b/d까지 감소할 것으로 전망
 - 이란은 구매자를 찾지 못한 원유를 해상저장시설에 충유, 최근 1,100만~1,300만 배럴 증가
- 오바마 정부 대비 트럼프 정부의 이란제재 효과는 더 크고 빠르게 가시화되고 있음
 - 오바마 정부 시절 컨덴세이트 수출량은 제재대상에서 제외한 것과 달리, 트럼프 정부는 이란산 원유 및 컨덴세이트 수출 모두를 제재대상에 포함했기 때문임
 - 예상보다 중국과 인도의 이란산 원유수입물동량 감소량이 큰 것도 제재효과 가시화의 요인임
 - 이란은 South Pars 가스전 개발과 국내 발전용 가스 수요로 가스 생산을 우선시할 것으로 보이며 이로 인해 컨덴세이트 생산량은 '18년 2분기 62만b/d에서 '19년 2분기 70만b/d로 증가가 예상되나 원유 생산량은 400만b/d에서 240만b/d로 감소 전망

42) 페트로넷, <http://www.petronet.co.kr/v3/board/viewType1.jsp?BbsId=PSBODB..TNDKORNEWS&Seq=35478> (2018.09.28. 검색)



MONTHLY PORT & INDUSTRY ►►►



Ⅲ 항만포커스

1. 일본, 항만 중장기정책
‘Port 2030 공표’
2. 항만-대륙철도 연계 복합운송
경로 현황 및 시사점

1 일본, 항만 중장기정책 'PORT 2030' 수립

▶ 항만수요예측센터 한성일 부연구위원

1) 개요

❖ '18년 7월 31일, 일본 국토교통성 항만국(이하, 일본정부)은 '30년대를 대비한 「항만 중장기정책 'PORT 2030」을 최종 수립·공표하였음. 본고에서는 향후 일본 항만개발 기본방침의 근간이 될 'PORT 2030'의 내용을 요약·정리함

- 일본정부는 '85년에 최초의 항만 중장기정책인 '21세기 항만' 수립 이후 '00년까지 5년 간격으로 꾸준히 항만 중장기정책을 변화해 왔으며, '항만 개발·이용·보전 및 개발 보전 항로 개발에 관한 기본 방침⁴³⁾(이하, 항만개발 기본방침)'의 근거자료로 활용하고 있음. 이번에 수립된 'PORT 2030'은 18년 만의 정책 변화
- 일본정부는 최근의 글로벌화 진전과 함께 사람·물건·정보의 흐름에 커다란 변화가 생김에 따라 항만 분야에도 변화가 필요하며, 특히, 유통 확대 및 국제적 분업 체계 구축, 공급사슬 관리 진행 등에 대한 항만 분야의 대응이 중요하다고 판단하고 있음
- 이에, 자문위원회로서 '16년 4월부터 교통정책심의회 항만분과회(이하, 항만분과회)를 소집, 2년 3개월에 걸쳐 심의회 8회, 유식자 간담회 4회를 개최하고, 일본의 항만 정책이 향후 지향해야 할 항만 역할의 기본 이념 및 방향성, 추진해야 할 시책 등에 대해 심의하고, 그 결과를 최종보고서 「항만 중장기정책 'PORT 2030」으로 정리하였음

❖ 'PORT 2030'에서는, ① 지정학적 변화와 글로벌 시각에 대한 인식, ② 지역과 함께 고찰, ③ '시설 제공형' 항만으로부터 '솔루션 제공형' 항만으로 발전, ④ 항만의 현명한 이

43) 일본 정부(국가)가 항만관리자(지방자치단체)에 제시하는 항만 개발 지침으로서, 항만법에 의무화되어 있으며, 각 항만관리자가 작성하는 항만 계획의 상위 계획. '74년 최초 제정 이후 '87년과 '96년 2차례에 걸친 근본적인 개정이 있었음

용, ⑤ 진화하는 항만 등의 5가지 기본 이념을 제시하고 '30년 실현을 목표로 일본의 항만이 수행해야 할 역할을 아래와 같이 3가지로 정리하였음

- 【Connected Port】 일본 열도를 세계와 연결시킬 수 있는 항만으로서, ① 글로벌 SCM, 농림수산물 수출, 국경을 초월한 전자 상거래 등을 통한 전 세계 대상 수입 확대, ② 국내 노동력 부족 대응 및 수송 지원, ③ 재생 부품 수출 및 국경을 초월한 글로벌 수리 서비스 등의 순환 경제 도입 및 실행, ④ 아시아 지역 크루즈 수요 증가에 대한 대응 및 일본 전국의 기항지화 및 국내 시장 개척
- 【Premium Port】 새로운 가치를 창조하는 공간으로서, ① 지역의 가치 향상 및 관광객과 시민을 대상으로 한 매력도 창출, ② 로지스틱스 중심 부가가치 창출 가능한 신산업 전개, ③ 세계적인 자원 에너지사슬의 변화를 선점할 수 있는 콤비나트 재생, ④ 지구 환경 및 해양 권익의 보전
- 【Smart Port】 4차 산업혁명을 선도하는 플랫폼으로서, ① AI(인공지능)와 IoT(사물 인터넷)를 활용한 항만건설·유지관리·운영 사이클의 스마트화 및 체질 강인화, ② 다양한 연결을 통해 신 부가가치를 창출 가능한 'Connected Industries' 지원 플랫폼으로 진화시킴과 동시에 해외 전개 및 스마트 워크화 촉진
- 'PORT 2030'의 5가지 기본 이념에 근거한 8가지의 정책 방향으로서, ① 글로벌 가치 사슬을 지원하는 해상 수송망 구축, ② 지속 가능하고 새로운 가치를 창조하는 국내 물류 체계 구축, ③ 일본 열도의 크루즈 아일랜드화, ④ 브랜드 가치를 창출하는 항만공간 형성, ⑤ 신 자원 에너지의 수입·공급 거점 형성, ⑥ 항만·물류 활동의 그린화, ⑦ 정보통신 기술을 활용한 항만의 스마트화 및 체질 강인화, ⑧ 항만 건설 및 유지 관리 기술의 변혁 및 해외 전개 등을 제시하였으며, 각 정책 방향에 대한 현황 및 과제, 향후 시책 내용을 명확히 하였음
- 글로벌 컨테이너 선사의 합종연횡 및 대규모화 등, 일본 항만을 둘러싼 환경 변화가 더욱 가속화 되고 있는 현시점에서 볼 때, 'PORT 2030' 정책의 성패는 이러한 환경 변화에 얼마나 적절히 대응해 나갈 수 있는 지가 관건이라고 판단됨

2) 'PORT 2030'의 5가지 기본 이념

❖ 'PORT 2030'의 5가지 기본 이념에 대해 요약·정리하면 아래와 같음

(1) 지정학적 변화와 글로벌 시각에 대한 인식

- 무역을 통한 일본의 경제성장 유지를 위해서 국제 해상운송 네트워크 강화 전략이 필수적
- 세계 주요항만은 기항지로 선택받기 위해 적극적인 시책을 전개 중
- 일본 항만은 세계 신흥국가의 경제 및 물류구조 변화를 정확히 인식하고, 인접 아시아 국가의 물류전략에 대응한 지속적인 진화가 필요함
- 이에 물류기업과의 연계가 매우 중요하며, 기간항로 외항선사, 아시아 주요항만 컨테이너터미널 운영기업, 해사관련 행정기관과 협력해야 함
- 해외 항만과의 연계강화가 매우 중요함. 특히, 동남아시아 국가와의 호혜관계를 기반으로 효율적이고 신속한 항로 구축, 일본의 화주·물류 기업과 연계한 해외 화물 집적, 일본 기업의 수출 강화에 힘써야 함

(2) 지역과 함께 고찰

- 항만은 해상교통의 결절점으로서 자연 조건 및 정치·경제 동향에 의해 발전하는 만큼, 항만배후지역 산업 및 주민에 대한 공간적 역할이 중요하며, 각 항만에 따라 다양한 특징을 지니고 있음
- 이에 항만배후지역 물류·산업·문화 등의 특징을 살려 경쟁력 있는 항만으로 개발할 필요가 있으며, 지역산업의 입지, 관광·스포츠를 통한 교류인구 확대 등 지방창생을 위한 다양한 투자활동 지원과 협력이 중요함. 예를 들면, 임해 지역을 이용한 선박 건조·수리산업, 첨단 물류산업의 집적 등 지역산업 경쟁력 강화에 공헌하고 지역주민이 교류하는 거점 역할이 매우 중요
- 향후, 지방자치단체(항만관리자)의 항만부문 기술자 인력감소가 예상되는 만큼, 국가의 지식과 노하우, 인재활용을 통한 지역의 항만행정 지원이 반드시 필요할 것으로 예상됨

(3) ‘시설 제공형’ 항만에서 ‘솔루션 제공형’ 항만으로 발전

- 지금까지의 항만정책은, 선사·화주의 물류수요에 대한 서비스 제공을 중시해 왔으나, 향후에는 농림수산물 수출·공급 촉진을 통한 지역경제 활성화, 수소에너지의 선도적 활용, 재생부품 수출 및 국경을 초월한 글로벌 수리 서비스 실시 등의 ‘순환 경제⁴⁴⁾’ 실현을 통한 항만의 선도적 노력과 가치에 대해 인식할 필요가 있음
- 이에 컨테이너·벌크 화물의 안정적인 운송 서비스 실현을 목표로, 국내 해상운송 효율화를 위한 운항사업자의 노력 및 발착항만 수용환경 개선에 대해 협조·추진 가능한 광역적 연계가 필요함
- 향후의 항만 미션은 ‘복수 기업 간의 공동조달·공동수송 촉진을 통한 공급사슬 강화 및 효율화 촉진을 위해 민관이 연계한 플랫폼 제공’을 목표로 해야 함

(4) 항만의 현명한 이용

- 향후, 사회 인프라 노후에 따른 재개발수요 증가가 확실시되는 가운데, 항만 간 광역적 연계촉진 및 부두 재편, 시대 요구 및 지역 수요를 고려한 항만 기능 집약화·복합화를 통해 기존 인프라의 가치 극대화가 필요함
- NPO(비영리단체), 민간기업 등과 연계한 항만공간 활용 촉진, 항만중심 지역재생 및 활성화, 새로운 지역경제순환으로의 연결이 필요함

(5) 진화하는 항만

- 현대 글로벌 사회에서는, 제조업분야의 다양화, 혁신기술에 의한 제조·생산 현장 고도화 및 효율화, 첨단 공급사슬 관리 등이 전개 중임
- 이에 일본정부는 일본산업의 미래상으로서 다양한 산업 연결을 통한 신 부가가치 창출 산업사회 개념인 ‘Connected Industries⁴⁵⁾’를 제창하였으며, 항만은 Connected Industries를 지원하는 플랫폼으로서 세계와 일본, 국내 각지의 기업 활동을 연결하는 ‘Connected Port’로서의 역할을 다할 필요가 있음

44) 귀중한 자원의 유효한 활용 및 재사용·재생 이용 등의 추진에 의한 자원 손실 방지, 자원의 재생 이용 등의 방향성에 기반을 둔 신 비즈니스 모델 구축 등을 포함하는 포괄적 개념

45) 일본 경제산업성 ‘신산업 구조 비전’(17년 5월)

- 이에 AI, IoT 등을 구현한 세계최고수준의 생산성을 가진 항만물류 서비스의 창출, 노동환경 개선을 통한 항만산업 매력도 향상에 노력해야 하며, 기술혁신·제조업·물류산업 등의 변화에 대응한 항만관련 제도 개선을 실시해야 함

3) 'PORT 2030'의 8가지 정책 방향

- 일본정부는 'PORT 2030'의 상기 5가지 기본 이념을 바탕으로 '30년대 일본 항만이 지향하는 3가지 역할로서 ① 일본 열도를 세계에 연결시킬 수 있는 항만 'Connected Port', ② 새로운 가치를 창조하는 공간 'Premium Port', ③ 4차 산업혁명을 선도하는 플랫폼 'Smart Port'를 선정하였으며, 이를 바탕으로 8가지 정책 방향성을 제시했음. 아래에 각 정책 방향성에 대한 현황 및 과제, 시책 내용을 요약·정리함

(1) 글로벌 가치 사슬을 지원하는 해상 수송망 구축

● 현황 및 과제

- 현재, 아시아 각국의 발착화물이 세계 물동량의 대부분을 차지하고 있으며, 일본의 수출입 컨테이너 화물량의 70% 이상은 아시아 지역 국가들과의 무역으로 이루어지고 있음
- 최근 경제성장률이 둔화된 중국이 앞으로 세계 경제를 견인할 것이며, 세계 경제활동의 거점은 동아시아에서 동남아시아로, 나아가 남아시아, 서아시아로 이동할 것으로 예상됨
- 그 외 중남미 지역이 신흥 시장으로 부상하고 있으며, 북극해 항로 활용에 따라 미래의 선박 수송 루트에 큰 변화가 있을 것임
- 해외 항만 이용 환적 수송량 증가 및 컨테이너 선박의 감속 운항 등의 영향으로 일본발착 화물의 리드타임은 증가 추세에 있으며, 민간기업의 국내 입지 환경 악화가 우려됨
- 일본 제조업 생산거점의 글로벌 전개가 활발한 가운데, 세계와 일본 각지를 신속·유연하고 신뢰성 높게 연결 가능한 해운물류 공급사슬 구축이 필요함
- 세계 주요항만의 경우, 물류허브 및 컨테이너터미널 연계를 통한 새로운 화물수요

창출에 노력 중이며, 일본에서도 항만배후지역의 화물창출 노력 및 수출증가 촉진책이 필요함

- 항만배후지역에서는 고도의 유통·가공 기능으로써 신 부가가치를 창출하고, 제품 생산과 수송의 일체적 브랜드로 효율적인 외화획득을 유도해야 함
- 향후, 동남아시아 중심의 아시아 지역 생산·소비 거점 확대가 예상되므로 일본과 아시아 지역 간의 효율적인 수송수단 확보가 필요함

❖ 시책 내용

- 화물운송 리드타임 단축과 일본 민간기업의 입지 경쟁력 향상을 위해 동남아시아 서틀항로를 전략적 중요항로로 지정하고, 국내 주요항만 발착 직항서비스 강화 시책 전개를 통해 일본 서안의 집하항로 구축
- 국제컨테이너전략항만의 새로운 기능강화와 국내외 화물집하 능력향상을 통해 세계 주요 장거리 기간항로 및 기항을 유지·확대하고, 일본 민간기업의 국제경쟁력 지원을 위한 효율적·안정적인 무역·물류 서비스 제공
- 새로운 가치창출, 외화획득, 고용창출 촉진을 위해 항만배후지에 고도의 유통·가공·검역·발송, 재생부품의 수출, 글로벌 수리서비스 등 신 부가가치 제공이 가능한 물류 허브를 형성하고 컨테이너터미널과의 일체적 공간을 구성하며 인접 물류시설과의 끊김 없는 접속 제공
- 화물단위 규모가 작은 농림수산물 등의 동아시아 지역 수출 강화를 위해 화물의 공동조달 및 공동수송을 촉진하고, 기업의 고도화된 공급사슬 관리 지원을 위한 국제 페리 및 RORO 항로, 컨테이너 서틀 항로 강화, 다양한 수송 스피드를 활용한 복합항로 망 형성

(2) 지속 가능하고 새로운 가치를 창조하는 국내 물류 체계 구축

❖ 현황 및 과제

- 최근의 노동력 부족으로 인한 트럭 운전자 부족 및 장거리 운전자 과로 현상 등의 사회 문제가 확대되고 있음. 향후, 대량 수송가능성, 친환경성, 내항 페리·RORO 운송의 중요성에 대한 인식이 필요

- 선박의 대형화 및 고성능화에 따라 안벽 규모를 변경할 경우, 발착지 항만 쌍방 복수 항만관계자의 합의가 필요함. 내항 여객 및 RORO 항로는 계절 파동성, 일방향 화물 수송, 화물 소량화 등의 불안정한 요인이 많으므로 항로 망 유지·확충을 위한 지역별 안정적 물동량 확보가 필요
- 내항 여객 및 RORO 선사는 수송능력 향상을 위한 선박대체를 추진 중이나, 선사 및 항로에 따라 선형이 다를 경우가 많고, 비상재해 시 타 항로의 대형선박 수송 지원 불가능 등 대응에 문제성이 있음
- 현재, 세토내해를 중심으로 국제 피더 컨테이너 화물이 운송되고 있으나 국제컨테이너전략항만까지의 끊김 없는 연결이 필요하며, 터미널 내의 효율적인 트럭·새시 활용 운영체제 강화가 필요
- 기업의 공급사슬 관리 고도화 지원을 위한 물류시설 유통가공 기능 강화 및 첨단 물류시설로의 전환이 필요
- 일본의 낙도의 농수산물 출하를 통한 산업진흥을 지원하기 위한 해상운송 개선이 필요

❖ 시책 내용

- 내항 여객 및 RORO 항로, 국제 피더항로의 수송생산성 향상을 위해 국가·운항사업자·항만관리자 등의 협력에 의한 타 모드와의 연계, 선박과 항만 설비 및 운영체제 개선을 위한 ‘유닛로드 생산성 혁신 협의회(가칭)’를 설치하고, 선도적 시범사업 선정 및 실시, 그 성과의 타 항로 파급
- 내항 항로의 재해 시 운송수단 기능을 전제한 안벽의 표준화, 운송사업자의 협력을 통한 페리부두 규격 통일화, 시설의 공동이용 및 공동 수송 추진
- 해륙 일관 운송 네트워크 추진 및 활용, 국제컨테이너전략항만의 화물 집적 촉진을 위한 부두재편과 연안 유닛 로드 터미널과의 접근성 확보, 항만과 배후 도로의 끊김 없는 접속, 선박 대형화에 대응한 안벽 건설 및 개량, 선박의 성능향상에 대응한 항로의 운항환경 확보 등을 실시
- 해상운송의 안전성 및 효율성 향상을 위해 AI를 활용한 선박 자동운항·운항지원 기술 도입 촉진, 터미널의 고규격 하역기계 및 승강시설, 자동운항 선박과 연계한 안벽의 자동 이접안 시스템, 터미널 내 이동시의 자동 운전, 결제 등의 효율화 시스템을 구현한 ‘차세대 고규격 유닛로드 터미널’ 전개

- 트럭과 새시의 실시간 동태 파악이 가능한 정보통신기술 장착 및 운송 운영 최적화, 새시 공동이용 등을 통한 운송·유지 관리 효율화 추진
- 수도권 임해 지역의 경제활동 집중 현상, 기업의 공급사슬 관리 고도화 및 효율화에 대응하기 위한 임해공간 이용 재편 및 재개발 추진
- 낙도를 포함한 모든 지역의 농림수산물 수출·공급 기능 강화를 위한 냉동 컨테이너 온도 모니터링 시스템 도입 및 제품의 품질관리 효율화, 선박 입항 환경 개선을 통한 낙도지역의 산업진흥, 생활환경 개선, 교류인구 증대

(3) 일본 열도의 크루즈 아일랜드화

●● 현황 및 과제

- 중국 관광객의 인바운드 수요 확대가 지속되고, 동남아 지역 관광객의 잠재력이 평가되며, 일본 기항 크루즈선박의 증가세가 예상됨
- 큐슈·오키나와를 비롯한 서일본의 경우, 대형 크루즈선박 기항이 급증 추세에 있으나, 안벽 부족으로 인한 기항불가 상황 발생, 기항지 주변의 관광 콘텐츠 부족 등의 요인으로 여행자 수 대비 경제효과는 부족한 실정이며, 일본인 관광객 발굴 및 홋카이도·동일본 지역 크루즈 유치 강화가 필요
- 일본발착 크루즈 진흥을 통한 교류인구 확대는 그 경제효과 및 지역창생에 기여도가 크며, 향후 이러한 효과 확대를 위한 일본 발착 크루즈 증가 및 크루즈선의 모항(母港)화 추진이 필요
- 외국인 크루즈 여행객의 만족도 향상 및 재방문 증가를 위해 국내 페리·철도를 활용한 신 루트 발굴과 체험형·참가형 상품 개발이 필요
- 인접 동아시아 지역을 대상으로 한 물류·관광 진흥책으로서 국제 페리항로 확충이 요구되고 있는 실정

●● 시책 내용

- 일본발착 크루즈 증대를 위한 ‘동북아시아 크루즈 허브’ 형성, 민관 제휴를 통한 국제 크루즈 거점형성 및 항공&크루즈 촉진·개발을 통해 일본 열도 전체를 대중형에서 고급형까지 폭넓게 대응한 크루즈 아일랜드로 진화

- 외국인 크루즈 여행객의 재방문 촉진을 위해 IoT 등을 이용한 여행 만족도와 그 결정요인 분석을 실시하고, 항만주변의 관광 콘텐츠 확충 및 크루즈 문화 정착을 통해 안정된 크루즈시장 관련 사업을 형성
- 외국인 크루즈 여행객의 안전 및 편안한 여행 제공을 위한 터미널 내 무료 무선 LAN 정비, 다국어 안내 등의 편리성 향상
- 외국인 크루즈 여행객이 개별적으로 일본의 자연과 전통문화에 접할 수 있도록 맞춤형 관광루트를 제공하고 일본 특유의 세심한 서비스 촉진
- 일본인 크루즈 여행객 증가를 위해 국내 페리관광을 활성화하고 국제 페리항로의 충실을 도모
- 철도·항공과의 끊김 없는 연결 및 연계를 통한 국내외 광역 주유 루트 형성

(4) 브랜드 가치를 창출하는 공간 형성

⚬ 현황 및 과제

- 일본 각지에 대형 크루즈선박 기항이 증가추세에 있으나, 외항지구 물류 공간 등 경치가 아름답지 않은 장소에 접안하는 상황이 있음. 크루즈선박은 근본적으로 아름답고 편리한 내항 지구에 접안할 필요가 있음
- 현재의 인바운드 수요가 그대로 항만에 흡수 유지되도록 아름답고 쾌적한 항만 공간 조성이 필요. 앞으로의 항만은 산업을 지원하는 ‘물건 제조 공간’ 뿐 아니라 ‘추억 창출 공간’으로 재구성하고 질을 향상시킬 필요가 있음
- 현재, 일본의 항만지역은 정주인구 증가를 기대하기 어려운 상황으로 교류인구 확대 등 적극적인 외부 시장수요 유치가 요구되는 상황으로 외국인 여행객과 시민이 항만에서 산책과 레저를 즐길 수 있고 지역 브랜드의 가치를 제고할 수 있는 매력적인 항만 공간 형성이 필요
- 최근의 물류·산업 기능 연안 전개에 따라 내항지구의 유효 활용에 대한 관심이 고조되고 있으며, 도시와 연계된 항만주변 개발이 필요한 시점
- 정부의 국토체질 강인화 정책 하에 쓰나미와 조수 등에 대한 대책이 실시 중이나 항만의 매력적인 워터프런트 공간 확보·형성을 위해서는 해안의 활용법과 방재 대책을 조화롭게 양립시킬 아이디어가 필요함

❖ 시책 내용

- 매력적인 항만 공간 창출을 위해 바다의 관점에서 바라본 아름다운 경관 형성을 추진하고, 방재 기능을 갖춘 쾌적한 보행자 공간 조성, 항만 수역의 고요함과 도시와 자연의 조화 및 연결성을 살린 공용 접근도로를 건설
- 내항지구의 유효한 활용을 위해 다양화·고품질화한 도시개발과 연계시키고, 민간 자금 투입 등을 통한 항만 재개발 촉진시킴. 민간자금을 투입한 마리나 개발 및 임해 공간 재개발, 수상교통 활용한 레저 강화 등을 촉진
- 항만관련 단체와 협력하여 각 지역의 문화와 역사를 살린 항만도시 조성 및 항만 오아시스의 활성화를 실시
- 인바운드 수요 대응을 위한 문화, 역사, 비치스포츠 체험 등의 발굴 및 항만주변 공장 및 워터프런트의 야경을 이용한 야간 이코노미 창출 등 다양한 관광자원과 매력적인 콘텐츠를 개발하여 외국인 크루즈 관광객 만족도 제고 및 지역의 경제효과 최대화를 도모

(5) 신 자원 에너지의 수입·공급 거점 형성

❖ 현황 및 과제

- 일본 산업의 경쟁력 유지·강화를 위해 안정적이고 경제적인 에너지 확보가 중요함. 수입 자원·에너지의 대부분은 기업 소유 전용부두에서 이루어지고 있으나 대부분이 노후화되어 최근의 선박 대형화에 대응하지 못하고 있음
- 석유코비나트의 경우, 석유제품의 국내시장 축소 및 북미 셰일가스, 중국의 저가 제품 수입 압박 등의 열악한 환경아래 경쟁력을 확보할 필요가 있음
- '18년 기준, 일본이 수입하는 LNG의 5%가 도쿄만을 통해 수입되고 있으며, 재해로 인한 공급두절 발생 시 일본 경제에 커다란 악영향을 미치게 됨
- 세계인구의 증가 및 신흥국가 발전에 따른 자원·에너지 수요가 증가됨에 따라 일본의 해외수입 조달비용과 위험도 증가할 가능성이 큼. 이에 미국의 셰일가스 혁명, 파나마운하 확장, 북극해항로 활용 등의 동향 변화를 주시할 필요가 있으며, 자원·에너지 수입원 및 수송 루트 다양화를 추진하여 공급량 및 가격 등의 위험에 적절히 대처해야 함

- 향후, 해상 풍력 발전, 수소 발전, 바이오매스 발전 등 친환경 에너지 도입이 더욱 활성화될 것으로 예상되므로 됨. 이에 항만의 해상풍력 발전 거점 형성, 수소·바이오매스 원료 수송 공급사슬 구축을 위한 검토가 필요
- 일본 관할 해역의 해양 부존자원을 개발할 시점이며, 원양해역의 해양자원 개발 및 이용을 위한 수송·보급 활동지원 거점이 필요

●● 시책 내용

- 임해지역 석유관련 산업 및 기초소재 산업 경쟁력 강화를 위해 노후화된 생산설비 재개발 및 콤비나트 간 광역연계 시점에 맞추어 관련 정부 부처와의 협업으로 수송 인프라 재개발 및 개량·강화를 촉진하고, LNG, 수소 등의 에너지 산업을 임해지역에 유치
- 에너지의 수송 생산성 향상을 위한 선박 대형화 및 조달처 다양화에 대응하고, 정보통신 기술을 활용한 기업 간 공동수송을 촉진
- 안전·안정적이고 경제적인 자원·에너지 공급을 위해 신에너지 대규모 수입 가능성, 재해 위험 분산 및 공급사슬 강화 등에 관점을 두고, 대형선박이 입항 가능한 수용거점 최적 배치
- 향후, 자원·에너지의 안정적인 확보, 해양권익 보전을 위해 해상풍력 발전 거점, 수소 공급·바이오매스 연료 공급 거점 항만을 확보하고, 해양자원 개발 및 활용, 지원 거점 형성 등을 통해 자원·에너지원의 다양화에 공헌

(6) 항만·물류 활동의 그린화

●● 현황 및 과제

- 지구 온난화 방지를 위한 파리협정 채택·발효에 따라 일본에서도 온실가스 감축 등의 노력을 추진할 필요가 있음. 특히, 풍력발전의 경우, 안정적인 에너지 공급이 가능하다는 배경아래 해상설치 수요가 크게 증가하고 있으며, 항만구역 내 구역에서의 유효 활용이 요구되고 있는 현실
- '18년 7월 3일, 제5차 '에너지 기본계획'이 내각 결정되었으며, 풍력발전 등 재생에너지 및 수소 에너지의 적극적인 활용, 이를 위한 제도 마련 및 연구개발 촉진

등 환경에 대한 적극적인 배려가 이루어지고 있음

- IMO가 '20년 이후 일반해역 연료유의 유황 규제치(현행 3.5% 이하)를 0.5% 이하로 강화함에 따라 해운분야의 환경배려가 더욱 요구됨
- UN이 '30년을 기한으로 '지속가능발전목표(SDGs)⁴⁶⁾'를 환경배려 표준으로 채택함에 따라, 일본항만의 선박운항 안전성 향상, 선진 환경기술 활용 및 환경규제 조기대응 등 일본 첨단기술 만의 차별화 전략이 필요
- 해운분야의 환경규제 강화에 따라 향후 선박연료 LNG화가 진행될 것임

❖ 시책 내용

- 지구환경 문제에 대한 항만분야의 책임감 있는 대응으로서, 해상풍력 발전 도입, 선박·하역·수송 기계의 저탄소화, 육상 전원공급 설비 도입 등의 'CO₂ 배출원 대책', 블루카본 생태계 활용을 통한 'CO₂ 흡수원 대책'을 추진하여 세계적으로도 선구적인 '카본 프리 항만'을 실현
- 일본항만의 환경 선진성과 지리적 이점을 활용한 선박 기항을 촉진하고, 해양 분야의 환경규제 강화에 선박연료 전환 등으로 신속히 대응
- 일본이 세계 최대의 LNG 수입국이며 주요항만에 LNG 기지가 다수 입지하고 있다는 강점을 살려 세계 최대의 중유 bunker링 거점인 싱가포르와의 연계 네트워크를 구축하고, 'LNG bunker링 거점'을 형성
- 항내 및 항로의 운항환경 및 안전유지를 위한 친환경 선박기항 촉진 우대 정책 전개 및 항로 확장, 긴급시의 선박대피 및 정박위치 정보 등을 확보

(7) 정보통신 기술을 활용한 항만의 스마트화 및 체질 강화

❖ 현황 및 과제

- 일본항만의 본선 하역속도 및 신뢰성은 세계 최고 수준이나, 향후 세계항만 간의 경쟁격화 및 일본항만의 노동력 부족이 우려되고 있으며, 일본항만의 하역품질 유

46) 지속가능발전목표(SDGs: Sustainable Development Goals)는 '16~'30년 모든 국가가 공동으로 추진해 나갈 목표로 서, 새천년개발목표(MDGs: Millenium Development Goals)의 후속사업으로서 MDGs가 추구하던 빈곤퇴치의 완료를 최우선 목표로 하되, 나아가 글로벌하게 전개되고 있는 경제·사회의 양극화, 각종 사회적 불평등의 심화, 지구환경의 파괴 등 각종 공통의 지속가능발전 위협요인들을 동시에 완화해 나가기 위한 국가별 종합적 행동 및 글로벌 협력 아젠다로 구성되어 있음

지 및 신기술을 통한 터미널 생산성 향상은 국제 경쟁력 유지 및 강화의 관점에서 매우 중요한 과제

- 특히, 선박 대형화에 따른 하역작업의 파동성 증가와 그로 인한 터미널 게이트 혼잡 등이 문제화되고 있음. 이를 해결하기 위해서는 적극적인 정보화 투자 및 기술적 활용이 필요하나, 현재는 계열별로 수직분할 시스템으로 이루어진 항만이 많고, 정보공유 및 최적화에 문제가 있는 현실
- 항만 입출항·통관 절차 전자화로서 NACCS(수출입·항만관련 정보처리 시스템) 통합, 컨테이너 반출·반입 절차의 전자화로서 JCL-NET를 실시하고 있으나, 민관 혹은 민간 간 절차 거래 일부는 전자화되어있지 않음. 해외항만 및 기업이 블록체인을 활용한 정보공유와 사업을 급속히 전개하는 현재, 다양한 항만정보 기반의 연계를 통한 물류정보 공유 및 이점활용이 요구됨
- AI, IoT, 자동운전 기술 및 지리정보 시스템(GIS) 등의 발전을 활용한 공급사슬(항만 포함)의 리드타임 단축 및 생산성 향상이 필요하며, 노동 환경면에서의 개선이 필요함
- 난카이 해곡 거대지진, 도쿄 수도권 직하지진, 태풍의 대형화, 쓰나미에 의한 침수, 대규모 화산 분화 등에 의한 광역적 인프라 기능 장애 발생 위험이 크며, 이러한 자연 재해로부터 일본 경제 및 국민 재산의 보호, 신속한 복구 및 부흥 지원이 매우 중요
- 피해 지역의 신속한 복구와 부흥을 위해 재해로 발생한 폐기물을 신속하게 제거할 수 있는 항만 해상수송 체제 구축이 필요하며, 자원·에너지와 기초 소재 공급거점인 임해지역의 방재대책을 시급히 수립해야 함

❖ 시책 내용

- 항만관련 데이터 연계 기반⁴⁷⁾ 구축을 통해, 모든 항만정보 및 무역절차의 전자적 처리를 표준화하는 ‘항만의 완전 전자화’를 시행하고, 향후 해외항만 및 타 업종 정보 플랫폼과 접속하여, 사이버 보안 연계된 정보 확대를 통해 항만의 편리성·생산성을 극대화하는 ‘Cyber Port’ 실현
- Cyber Port의 실현을 통해 국제무역, 관광 진흥, 항만시설 활용, 임해지역 방재

47) 항만 수송 절차 및 상거래, 타 항만에 관한 다양한 정보를 전자적으로 접속하여 연계할 수 있는 정보 기반

및 항만정보 중심 신 정보 활용 비즈니스 서비스 창출

- 세계를 리드하는 항만물류 서비스를 실현하고 근무환경 최적화 보장을 위한 AI, IoT, 자동화 기술 결합, 컨테이너 장치 계획 최적화, 화물의 반입·반출 가속화 등 세계최고 수준의 생산성을 가진 ‘AI 터미널’ 구축 및 일본의 기술·인프라 패키지를 해외항만에 적극적으로 수출
- 향후, 진화된 정보통신 혁신 기술을 적극적으로 도입하고, 항만관련 데이터 연계 기반의 수집 정보를 최대한 활용하여 컨테이너 반입·반출 절차 및 CY Cut⁴⁸⁾ 관련 소요 시간을 제로로 하는 ‘궁극적인 AI 터미널’ 구현
- 대규모의 광역적 재해 발생 직후에도 물류 확보를 통한 지역의 조기 복구·부흥 지원, 일련의 광역적 물자수송 루트 확보를 위한 안벽 및 임해 도로 등의 내진화 추진
- 항만의 사업계속 계획(항만 BCP)에 근거한 국가·항만관리자·지방자치단체·민간기업 간의 연계체제 강화 및 항만협력 단체 등의 지역 조직 포함 협력 체제 구축
- 항만 및 항만배후지의 시민·노동자·여행자에 대한 안전·안심 확보를 위해 사전 방재 대책 추진, 재해 발생에 대비한 해저드 맵 작성, 방재교육 및 훈련을 실시하고, 신속한 피난유도 및 재해정보 제공 시스템 구축
- 해상루트를 통한 긴급 물자수송 및 이동, 생활 지원 등 비상시에 신속히 대응 가능한 항만협력관계 강화, 항만관련 중요 정보 데이터 공유 및 이용 체제 구축
- IoT를 활용한 고도의 센싱 기술과 드론을 활용한 피해 상황 조기 파악 가능 체제 및 수집된 정보 통합·분석 시스템 구축
- 대규모 재해로 인한 표류물의 신속 처리를 위한 해양 환경정비 선박 성능 확보 및 재해 폐기물의 항만활용 반출체제 및 수용항만 네트워크 구축

(8) 항만 건설 및 유지 관리 기술의 변혁과 해외 전개

●● 현황 및 과제

- 일본 항만기술의 발전은 일본 국민의 안전·안심 확보와 경제 발전에 크게 공헌해 왔음

48) 풀 컨테이너 단위 수출에 있어서 CY(컨테이너 야드)에 반입해야하는 최종일을 말함

- 세계적인 선박 대형화 추세와 함께 항만시설의 대규모 건설 및 정비가 필요한 시점이나, 향후 지속적인 인프라 기능을 유지하기 위해서는 적절한 점검·진단·재개발을 실시해야 함
- 일본의 인구감소 경향에서 볼 때, 항만건설 및 유지·관리 담당 지방 공공단체 직원 및 민간기업 기술자 인력 감소가 우려됨. 이에 항만 및 해안 공사 담당자 육성·확보에 노력해야 하며, 항만건설 분야의 생산성을 혁신적으로 향상시킴으로써 근무방식의 혁신, 지속가능한 항만건설 산업 창출이 필요
- 첨단 로봇 기술과 정보통신 기술의 적극적인 활용으로 항만건설 및 시설유지·관리 업무가 획기적으로 간소화될 것으로 기대됨
- 신흥국가의 경제발전 및 세계무역 확대에 따라 해외항만 인프라 투자 수요 증가가 예상됨. 이러한 수요를 일본경제 성장으로 이어가기 위해 일본의 경험·기술·노하우를 기반으로 한 고품질 항만 인프라 시스템의 해외시장 전개가 요구됨⁴⁹⁾

❖ 시책 내용

- 항만건설의 생산성·안전성 향상을 통한 미래 노동력 부족에 대응하기 위해 조사-측량-설계-시공-유지 관리라는 건설·생산 프로세스에 있어서 3차원 전자 데이터를 일관성 있게 사용할 수 있는 CIM(Construction Information Modeling/Management) 이용을 추진하고, 멀티 빔·수중 음파 AR(Augmented Reality: 확장 현실) 등의 혁신적인 정보통신 기술을 측량·시공 단계에 도입하여 ‘i-Construction’ 활동을 더욱 확대 발전시킴
- 지방자치단체·민간기업의 항만기술자 인력 감소에 대응하기 위해, 항만건설 분야 근무방식 개혁 및 기술 전수 등을 통해 근로자 확보하고 육성함
- 시설 및 설비 고장 등 터미널 운영 방해요인을 제거를 위해 터미널 이용 기업의 시설 상황 및 정보 수집체제를 구축하고, 노후 시설에 대한 적절한 유지 관리·재개발 추진
- 국가·지방자치단체·민간기업의 항만시설 유지관리정보 공유 시스템에 충실을 기하고, IoT·로봇을 활용한 모니터링 등의 점검 업무 효율화·신속화 추진 등 민관 연계를 통한 유지관리 업무의 생산성 향상을 추진

49) 이를 위해서는 거듭된 민관 연계 강화 및 상(계획·구상 수립 단계)–중(정비 단계)–하(관리·운영 단계)까지 일관된 대책으로 추진할 필요가 있음

- 다양한 기술 과제에 대응하기 위한 민관연계 신기술 개발 및 선도적인 항만기술 국가 시범사업을 실시하고, 그 성과를 항만관리자·민간기업과 공유할 수 있는 가이드라인으로 작성하여 기술기준에 반영
- 항만관련 기업(건설업 포함)의 해외진출 지원을 위해 일본의 항만관련 기술과 지식, 노하우를 더욱 심화시키고, 일본 기술기준의 국제 표준화, 정보통신 기술을 활용한 일본의 첨단 항만 건설·유지관리·운영 기술 패키지 화 및 해외 진출 추진

4) 소결

- ‘PORT 2030’은 향후 더욱 심화될 일본의 저출산·고령화 현상 및 인구 감소, 아시아 지역의 경제 발전, 제4차 산업혁명 등 국내외 사회 경제 정세에 대한 전망을 근거로 ’30년대를 겨냥한 일본 항만정책의 기본 방향을 제시하였으며, 일본 산업의 경쟁력 강화 및 국민 생활 향상, 국제적인 관광 수요 증가에 따른 일본 사회의 현안과 요청에 대한 항만 분야의 대응이라 할 수 있음
- ‘PORT 2030’은 컨테이너·벌크 화물 등을 개별적으로 나누지 않고 정책군(群)이라는 포괄적 개념으로 통합한 정책적 특징을 지님
 - 현재까지 시행된 일본의 항만 중장기정책 중, 이러한 정책비전은 ’95년 ‘대교류시대를 지원하는 항만’ 정책 수립 이후의 최초이며, 일본정부는 항만 정책군에 대해 근본적으로 재검토하고 있음
- 최근의 일본 항만정세를 살펴보면, 경제 연대 협정(EPA: Economic Partnership Agreement), 자유 무역 협정(FTA: Free Trade Agreement)의 진전과 파나마 운하·북극해 항로의 이용 확대, 컨테이너선 대형화 등의 요인에 의해 크게 변화하고 있으며, ‘PORT 2030’에서 제시하는 각종 시책의 실시를 통해 일본 경제 활성화, 국민 소득 향상 및 국가 GDP 증가 등의 효과를 기대하고 있음
 - 일본정부는 급변하는 국제무역과 물류동향에 대응하여 지속적인 논의와 국제외교·통상에 대한 동향분석, 기존정책의 재검토, 시류에 맞는 새로운 시책 발굴에 노력 중임

- 현재 일본정부는 ‘PORT 2030’의 정책 구현을 위해 항만관리자(지방자치단체)를 비롯한 수많은 관계 행정 기관과의 연계, 다양한 항만 이용 민간기업, 지역 주민들과의 협력을 요청 중이며, 관계 전문가 의견 청취, 시책의 실시 주체별 역할 분담, 실시 방법 및 시기, 정책 효과에 대한 대국민 전달 방법 등에 대해 논의 중임
- 일본정부는 ‘PORT 2030’ 수립을 계기로 연내 ‘항만개발 기본방침’ 근본적 개정 방침으로 있음. 11월까지 공청회 및 항만분과회 등의 심의를 거쳐 교통정책심의회에 답신할 예정이며, 관계 행정기관 협의 및 항만관리자에 대한 의견 조화를 거쳐 12월에 기본방침 개정을 고시할 예정
- 본고에서는 일본의 ‘항만개발 기본방침’의 근본적 개정을 위한 항만 중장기정책 ‘PORT 2030’의 내용에 대해 요약 소개하였음. 23년만의 개정을 준비 중인 일본 항만 중장기정책의 변화에 대한 본고의 내용이 우리나라 항만개발 관계자 여러분께 조금이나마 참고가 될 수 있기를 기대함



2 항만-대륙철도 연계 복합운송 경로 현황 및 시사점

▶ 항만수요예측센터 이수영 연구원

1) 한반도 횡단철도(TKR)~중국횡단철도(TCR)

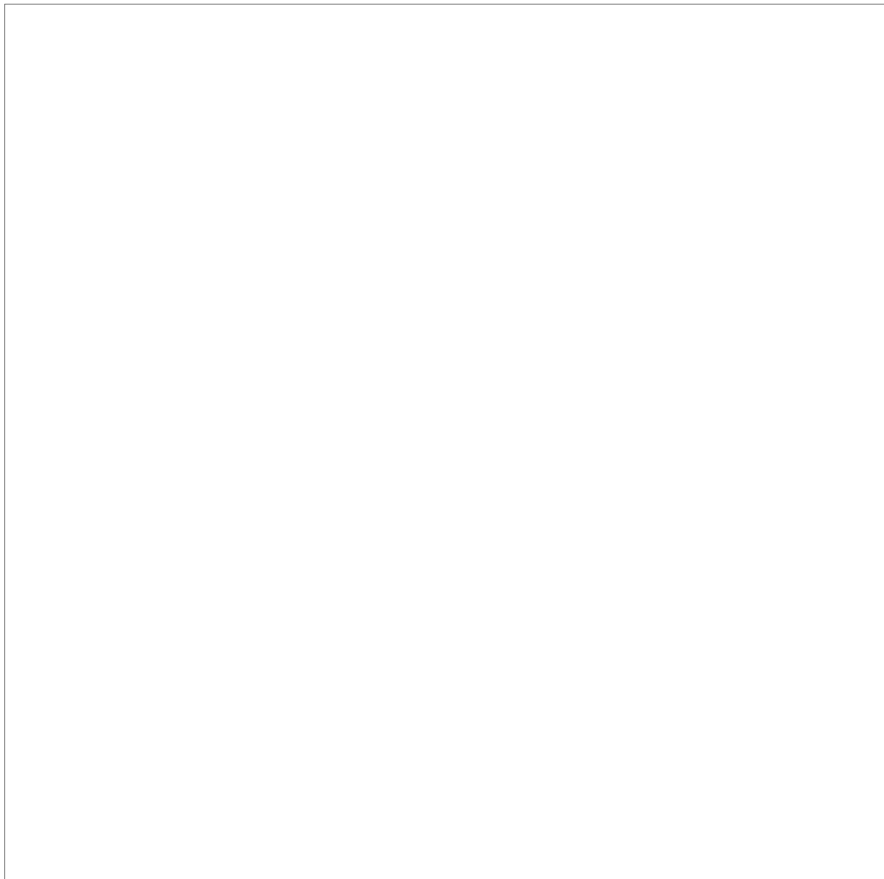
● 한반도(TKR) 노선 현황 및 특징⁵⁰⁾

- 우리나라의 남북철도 개통은 분단군가로서 대륙과 단절되어 있던 상황을 극복하고 지정학적 이점을 살려 유라시아 국가들과 대륙으로 연결될 수 있는 중요한 기폭제가 될 것으로 예상되고 있지만 실제 운행과 복원사업 추진은 지속적으로 추진되지 못했음
 - '03년 임진강~개성구간의 경의선 철도복원 사업이 완료되고 '07년 남북화물열차 시범운행까지 순차적으로 진행되었으나 '08년 남북관계 경색으로 남북화물 열차운행이 중단되었음
 - 이후 '09년 북한이 경의선 운행제한을 해제하였으나 개성공단 내 사업 성격상 화물의 수익성 문제로 지금까지 본 운행으로 이어지지 못하고 있는 실정임
- 북한 철도 노선은 13개 간선으로 구성되어 있는데 이 중 우리나라에서 중국, 러시아 등 유라시아 대륙까지 진출이 가능한 노선은 경의선, 강원선, 금강산청년선임
 - 경의선은 서울~신의주까지 연결되는 노선으로 신의주~단중에서 TCR 등의 유라시아 대륙 주요 철도망과 연계가 가능함
 - 강원선(고원~평강)은 북한 측에서 경원선과 옛 함경선 고원~원산 구간을 통합한 노선으로 남한의 경원선과 연계가 가능하며, 북쪽으로는 러시아 하산을 통해 러시아 철도 노선까지 연결이 가능함
 - 또한 금강산청년선등은 남한의 동해선과 연결이 가능한 구간으로 향후 평라선을 거쳐 러시아 철도와 연결이 가능할 것으로 예상됨

50) 유라시아 국제운송로 물류여건 및 수요조사 분석(2차년도), 한국교통연구원, 2017, 저자 재작성

- '16년 기준 북한철도의 전철화 비율은 약 80%로 파악되고 있지만 전력 공급의 부족과 설비 노후화로 전기기관차의 운행에 큰 애로를 겪는 것으로 나타남
 - 대부분의 선로가 일제 강점기 및 80년대 이전의 선형을 유지하고 있어 운행 속도에 제약을 받을 뿐 아니라 복선화가 미비하여 선로 용량이 낮음
- 한반도 횡단철도(TKR)의 효과적인 구축과 운영을 위해서는 북한 지역 기존 횡단 노선의 현대화와 함께 추가적인 종관 노선의 신설이 필요함

그림 Ⅲ-1 TKR과 대륙철도망 연결지점 현황



자료: 국토지리정보원(2015)

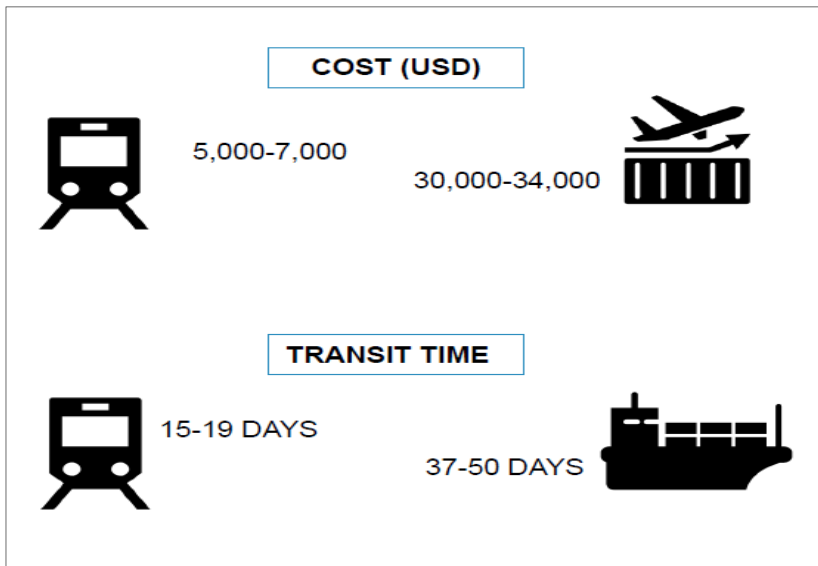
2) 중국횡단철도(TCR) 노선 현황 및 특징

- 중국횡단철도(TCR)는 중국에서 중앙아시아를 경유하여 아시아- 유럽간을 연결하는 국제복합수송루트로, 흔히 중국에서는 「유라시아대륙교」 또는 차이나랜드브릿지(CLB: China Land Bridge)라고 불리며 중앙아시아에서는 「트랜스아시아철도」, 「유로아시아철도」, 「실크로드철도」로 일컬어짐
 - TCR은 TSR에 병행하여 아시아~유럽간의 수송루트로서 오래전부터 구상되었지만 중러시아 국경분쟁 등 양국간 관계악화로 정비가 오랫동안 동결된 상태로 있다가 1980년대 중반 관계개선 이후 단절구간인 우루무치~아라산쿠간 철도건설이 1990년에 완성되어 1992년부터 본격적인 국제컨테이너 열차 수송이 이루어짐
- TCR은 중국의 장쑤성, 허난성, 산시성, 간쑤성, 신장웨이우얼자치구 등 5개성을 지나며 주요 통과 도시는 련윈강을 기점으로 쉬저우시, 정저우시, 시안시, 란저우시, 우루무치, 아라산쿠 등임
 - 연운항이 TCR의 기점이지만, 중국의 천진이나 청도, 상해, 홍콩등의 항만으로부터의 화물 운송도 할수 있음, 하지만 사실상 연운항이 TCR화물전체의 약 90%를 차지하고 있음
 - TCR은 중노선 3개와 남노선 3개로 구분되어 있음
 - 북부에 위치한 노선은 중국의 연운항에서 출발, 난주, 정주, 시안, 우루무치 등을 경유하여 중국과 카자흐스탄의 국경역인 드루쭈바역(중국쪽은 아라산쿠)을 통해 카자흐스탄과 연결됨
 - 카자흐스탄에서는 러시아 노선, 카스피해 경유, 코카서스바쿠 노선, 이란·터키 경유노선으로 분기하여 유럽과 연결되어 있음
 - 중국내 구간 연운항~카자흐스탄과의 국경역인 아라산쿠까지의 노선 거리는 4,158km이며 연운항~네덜란드 로테르담까지는 약 11,000km 임
- TCR은 아시아와 유럽을 연결한다는 의미로 「유라시아대륙교」라 명명되었지만 초기에는 중국에서 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 아프가니스탄(실제는 파키스탄) 등의 중앙아시아국가로의 화물수송이 주된 역할을 하였음
 - TCR노선 개설 초기 중국에서 카자흐스탄 방향으로의 일용잡화, 카자흐스탄에서 중국 방향으로의 화학비료나 강재가 주요 수송품이었음.
 - '96년부터 2000년까지 TCR 노선 컨테이너 수송량의 약 80%가 우즈베키스탄에 있는 대우자동차 공장으로 수송되는 자동차 조립품이었으나 이후 대우차 물동량이 감소하면서 한국의 TCR 물량 또한 현저하게 감소하였음

3) 중국-유럽 철도운송 특징 및 시장 분석⁵¹⁾

- 중국횡단철도(TCR) 시설에 대한 중국 정부의 투자와 보조금 지원 정책은 TCR 시장 확대의 주요 동력요인임
 - '11년부터 '16년까지 중국 정부는 중국-유럽 블럭트레인 화물에 약 3억 달러의 보조금을 지원하였으며 보조금의 범위는 FEU당 1천 달러에서 5천 달러임
 - 그러나 컨테이너당 7천달러에 이르렀던 보조금('14년기준)대비 최근 중국정부의 보조금 지원규모는 감소추세를 보이고 있음
- 철도운송은 느리고 저렴한 해상운송과 비싸고 빠른 항공운송의 장점들이 복합되어 있는 것이 가장 큰 특징임
 - 해상운송은 37~50일이 걸리는 반면 철송의 운송시간은 약 15일에서 19일로 화물운송에 소요되는 시간이 단축됨
 - 또한 고부가 가치 화물 운송시 철도를 이용할 경우 상품을 냉장시키는데 2배 이상의 기간과 비용이 소요되는 해상운송대비 경제적임

그림 Ⅲ-2 철도운송과 해상운송 비교

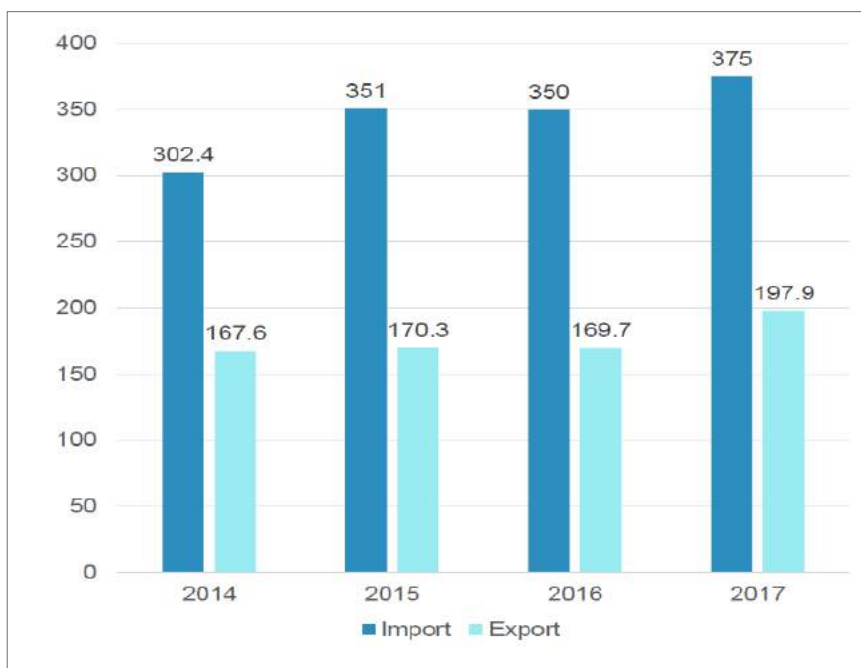


자료: China-Europe Rail Freight Transport Market, Mordor Intelligence, 2018.

51) China-Europe Rail Freight Transport Market, Mordor Intelligence, 2018.

- 하지만 철도운송은 운송화물이 급증할 경우 병목현상으로 화물의 지연이 발생하는 단점을 가지고 있음
 - 유럽발 중국향 화물의 경우 11일~12일까지 지연되는 경우가 있는데 이는 해상운송 소요시간과 유사해져 화주들은 병목현상이 발생하는 구간에서 트럭운송으로 선화하기도함
 - 또한 고부기도 8가 가치 화물 운송시 철도를 이용할 경우 상품을 냉장시키는데 2배 이상의 기간과 비용이 소요되는 해상운송대비 경제적임
- 유럽→아시아(eastbound) 화물과 아시아→유럽(westbound)화물의 큰 격차가 TCR시장 활성화 및 확대에 제약요인으로 작용할 수 있음
 - 전체 유럽~아시아간 철도운송화물의 2/3가 유럽향(westbound)화물이며 유럽에서 아시아로 운송되는 화물은 1/3비율을 차지하고 있음
 - 전문가들은 향후 TKR이 구축되어 대륙철도와 연계운송될 경우 우리나라와 북한지역의 화물들이 이 지역간 화물격차를 좁힐 수도 있을 것으로 전망하고 있음

그림 Ⅲ-3 연도별 EU-중국 교역량 격차



자료: China-Europe Rail Freight Transport Market, Mordor Intelligence, 2018.

주: 단위(10억 유로), 수입(유럽→중국), 수출(중국→유럽)

4) 항만~대륙철도 해륙복합물류네트워크 현황

❖ 한국~유라시아 남부육상로(TCR) 연계 및 이용 현황

- 인천항 또는 부산항등에서 중국의 렌윈강 및 칭다오, 상하이항등으로 해상운송 후 중국 철도를 통해 내륙으로 운반이 가능함
 - 우리나라는 한반도 단절로 중국까지 육상운송로가 부재하여 중국 항만(렌윈강항, 상하이항)까지 해상운송을 통해 화물을 운송해야함
 - TCR 노선은 주로 카자흐스탄 등 중앙 아시아항 화물운송이나 유럽항 화물 운송에 이용되고 있으며 해상과 육상을 합친 복합 운송루트인 점이 특징임
- 우리나라의 남부 육상 운송로는 중국 횡단철도(TCR)을 간선으로 이용하여 중국, 중앙아시아 등을 목적으로 하는 경로임
 - 중국의 TCR 노선의 전통루트는 렌윈강을 시작으로 중국 내륙지역인 시안과 우루무치를 지나 카자흐스탄과 국경지역인 아라산카우와 도스텍을 경유하여 러시아, 독일을 거쳐 네덜란드까지 이어짐
 - 총연장 1만 2,971km에 달하는 노선으로 '92년부터 이 노선을 통해 운송이 시작되었으나 중국과 카자흐스탄 국경의 환적 문제 및 용량 부족등으로 활성화가 되지 못하다가 '99년 주요 관련 주체의 적극적인 화물 유치에 힘입어 TCR 운송이 정착됨
 - 무게가 많이 나가는 건설자재의 경우 단종 규제가 엄격한 TSR 보다 TCR을 선호하여 운송되고 있음

표 Ⅲ-1 유라시아 남부 육상로(TCR) 현황

노선	인천항/부산항→렌윈강항/상하이항(중국)→도스텍(카자흐스탄)→타슈켄트(우즈베키스탄)
	인천항/부산항→렌윈강항/상하이항(중국)→울란바토르(몽골)
주요도착지	중국, 중앙아시아, 북유럽, 중부유럽, 몽골 등
주요화물	자동차, 차량, 레진, 건설자재, 전자제품, 윤활유, 및 엔진오일
운송기간	약 15~35일
평균운임	2,000~4,000달러

그림 III-4 TCR 노선



- 유라시아 북부 육상운송로(TSR)에 비해 운송거리가 짧은 것이 장점이지만 중앙아시아의 여러 국가들을 통관할 때 통관시간이 과다하게 소요되고 운임역시 중국 철도의 운임이 러시아 대비 높아 비용 측면의 약점을 가지고 있는 노선임
 - 하지만 해운보다 운송시간 단축을 통한 재고 비용 절감을 중시하는 대기업, 또는 대기업에 부품을 납품하는 주요 벤더들이 한국~TCR 운송로를 통해 화물을 운송하고 있음
 - 중앙아시아 카자흐스탄 알마티, 우즈베키스탄의 아사카, 투르크메니스탄의 투르크멘바쉬 등 지역에 국내 대기업들의 가전제품 및 자동차 공장 등이 소재해 있어 관련 화물들이 TCR을 통해 운송됨
 - 최근 루블화 약세로 인한 TSR 노선의 운임 경쟁력이 높아지기 전까지 TCR: TSR은 7대 3의 비중으로 TCR 화물운송 비중이 더 높았음

5) TKR과 대륙철도 연계 문제점

●● 중국철도 용량 및 통관 문제

- TSR과 비교하여 TCR은 운송거리가 약 2,500km 짧고, 중국내 여러 항만에서접근이 가능하며 TSR과 달리 동절기 기후조건으로 인한 화물수송 제약이 없다는 장점이 있지만 동시에 용량과 노하우 부족, 통관 등 여러 가지 문제점을 갖고 있음⁵²⁾

52) 교통연구원 https://www.koti.re.kr/user/bbs/BD_selectBbs.do?q_bbsCode=1048&q_bbscttSn=2008051513402200011&q_wpriCIcode= (2018. 10.14 검색), KMI 재작성

●● 궤간변경 추가 환적 작업

- 유라시아 국제 운송로의 소요일수를 증가시키는 가장 큰 요인은 이중궤간으로 인한 궤간 변경지점에서의 정체현상임
 - TSR은 구간별로 철도의 선로 폭이 상이하기 때문에 선로의 변환과 더불어 제어 및 연결 시스템 등에도 문제가 있어 추가적인 상하차 작업이 필요하여 이에 따른 시간과 비용이 증가함
 - 한편 TCR의 경우 환적 작업시 수작업으로 이루어 지고 있어 화물 파손 등과 같은 문제가 심각한 것으로 알려져 있음⁵³⁾

●● 화차부족 및 수송 능력의 한계

- TCR 및 TSR을 주로 이용하는 물류 기업들은 종종 화차 확보의 어려움을 겪고 있음
 - 화물 성수기 및 국내 전략 물자 운송시기에는 자국 물량을 우선하여 수송하기 때문에 외국 화물들의 경우 종종 화차 부족 현상이 나타나며 이는 환적 지연으로 이어지고 있음
 - 특히 카자흐스탄 지역에서의 국경 통과시 많은 시간이 소요되고 카자흐스탄의 화차 공급이 원활하지 못하여 원활한 수송이 이루어지지 않고 있음.
 - TCR의 기점인 연운항의 컨테이너 처리시설이 부족하며, 배후 도로망 및 연계철도도 부실한 상황임
 - TCR은 정주, 서안, 난주, 우루무치역 이외에는 정확한 컨테이너 위치 파악이 되지 않아 화주에게 상세한 컨테이너 위치정보 제공의 서비스가 극히 한정적으로 이루어지고 있음
 - 또한 중국 연운항, 천진항에서 출발한 컨테이너는 우루무치까지의 수송에서 중국철도의 관할이나 우루무치~아라산쿠 구간은 신장자치구 철도국의 관할로 이루어져 일관성이 있는 연계수송의 서비스가 미흡한 실정임
 - 따라서 우루무치에 도착한 컨테이너가 순차적으로 이동하지 않고 있으며, 또한 철도운임을 신장자치구가 별도 관리하여 일괄운임협상에 어려움이 있음

53) 한국철도기술연구원(2015), p. 313



IV 부록

1. '18년 8월 물동량
2. '18년 8월 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

1 '18년 8월 물동량

●● '18년 8월 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
	전국	47,254,829	46,814,454	35,625,214	129,694,497
1	부산	37,372,968	1,129,219	590,772	39,092,959
2	광양	3,692,450	7,794,139	10,865,465	22,352,054
3	울산	744,644	5,825,298	11,341,315	17,911,257
4	인천	4,065,545	4,045,189	4,082,654	12,193,388
5	평택·당진	816,519	5,861,327	2,146,501	8,824,347
6	대산	116,896	1,808,333	4,596,308	6,521,537
7	포항	135,290	4,718,787	23,111	4,877,188
8	동해·묵호	1,407	2,915,381	44,746	2,961,534
9	보령	-	1,434,197	650,111	2,084,308
10	목포	76,891	1,512,392	104,643	1,693,926
11	군산	88,645	1,233,478	117,827	1,439,950
12	제주	34,799	1,139,180	80,769	1,254,748
13	태안	-	1,082,374	7,508	1,089,882
14	호산	-	480,433	517,479	997,912
15	삼천포	-	899,411	12,062	911,473
16	마산	17,637	780,553	85,750	883,940
17	하동	-	854,533	5,177	859,710
18	옥계	-	501,798	38,163	539,961
19	삼척	-	464,816	1,421	466,237
20	옥포	-	439,414	7,149	446,563
21	고현	-	389,351	1,974	391,325
22	진해	2,980	164,208	2,937	170,125
23	여수	-	239	123,667	123,906
24	완도	32,057	65,997	920	98,974
25	서귀포	31,975	22,563	1,396	55,934
26	장항	-	44,642	334	44,976
27	경인항	24,126	13,721	126	37,973
28	속초	-	6,530	584	7,114
29	통영	-	949	4,294	5,243
30	장승포	-	-	452	452
31	기타	-	1,186,002	169,599	1,355,601

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	663,723	642,703	1,023,190	22,761	2,352,377
1	부산	403,077	387,502	966,417	-	1,756,996
2	인천	129,353	113,821	1,306	828	245,307
3	광양	75,974	80,079	53,376	-	209,429
4	평택·당진	26,476	25,468	360	-	52,304
5	울산	17,632	21,925	809	-	40,366
6	목포	122	144	-	10,770	11,036
7	포항	4,717	4,658	-	-	9,375
8	대산	2,664	4,508	-	-	7,172
9	군산	2,174	2,899	865	-	5,938
10	제주	-	-	-	5,809	5,809
11	완도	-	-	-	2,358	2,358
12	서귀포	-	-	-	2,352	2,352
13	경인항	755	1,045	-	-	1,800
14	마산	709	591	58	-	1,358
15	진해	-	4	-	645	649
16	동해·묵호	70	59	-	-	129
17	고현	-	-	-	-	-
18	보령	-	-	-	-	-
19	삼척	-	-	-	-	-
20	삼천포	-	-	-	-	-
21	속초	-	-	-	-	-
22	여수	-	-	-	-	-
23	옥계	-	-	-	-	-
24	옥포	-	-	-	-	-
25	장항	-	-	-	-	-
26	태안	-	-	-	-	-
27	통영	-	-	-	-	-
28	하동	-	-	-	-	-
29	호산	-	-	-	-	-
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	26,004,019	8,112,516	1,617,507	11,080,412	46,814,454
1	광양	4,620,381	1,092,372	777,047	1,304,339	7,794,139
2	평택·당진	3,941,835	673,299	502,164	744,029	5,861,327
3	울산	2,013,790	3,264,798	140,967	405,743	5,825,298
4	포항	3,642,610	500,757	-	575,420	4,718,787
5	인천	2,574,990	568,329	7,594	894,276	4,045,189
6	동해·묵호	913,212	503,097	-	1,499,072	2,915,381
7	대산	1,202,111	479,390	-	126,832	1,808,333
8	목포	115,593	273,313	32,025	1,091,461	1,512,392
9	보령	1,423,106	-	-	11,091	1,434,197
10	군산	972,655	51,028	14,536	195,259	1,233,478
11	제주	-	-	-	1,139,180	1,139,180
12	부산	539,871	173,209	22,586	393,553	1,129,219
13	태안	1,062,403	-	-	19,971	1,082,374
14	삼천포	860,744	3,716	-	34,951	899,411
15	하동	836,206	-	-	18,327	854,533
16	마산	137,157	302,512	120,588	220,296	780,553
17	옥계	86,631	93,500	-	321,667	501,798
18	호산	480,433	-	-	-	480,433
19	삼척	16,297	11,700	-	436,819	464,816
20	옥포	201,589	34,886	-	202,939	439,414
21	고현	309,096	20,125	-	60,130	389,351
22	진해	34,063	60,062	-	70,083	164,208
23	완도	-	-	-	65,997	65,997
24	장항	18,350	-	-	26,292	44,642
25	서귀포	-	-	-	22,563	22,563
26	경인항	-	6,406	-	7,315	13,721
27	속초	130	-	-	6,400	6,530
28	통영	766	17	-	166	949
29	여수	-	-	-	239	239
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	1,186,002	1,186,002

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

●● '18년 8월 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	21,591,122	6,748,126	1,737,328	5,548,638	35,625,214
1	울산	7,579,903	2,502,856	35,444	1,223,112	11,341,315
2	광양	5,451,410	2,622,278	1,701,884	1,089,893	10,865,465
3	대산	2,809,736	1,108,674	-	677,898	4,596,308
4	인천	2,667,708	395,411	-	1,019,535	4,082,654
5	평택·당진	1,897,432	99,883	-	149,186	2,146,501
6	보령	642,001	-	-	8,110	650,111
7	부산	30,914	6,431	-	553,427	590,772
8	호산	512,018	-	-	5,461	517,479
9	여수	-	-	-	123,667	123,667
10	군산	-	12,593	-	105,234	117,827
11	목포	-	-	-	104,643	104,643
12	마산	-	-	-	85,750	85,750
13	제주	-	-	-	80,769	80,769
14	동해·묵호	-	-	-	44,746	44,746
15	옥계	-	-	-	38,163	38,163
16	포항	-	-	-	23,111	23,111
17	삼천포	-	-	-	12,062	12,062
18	태안	-	-	-	7,508	7,508
19	옥포	-	-	-	7,149	7,149
20	하동	-	-	-	5,177	5,177
21	통영	-	-	-	4,294	4,294
22	진해	-	-	-	2,937	2,937
23	고현	-	-	-	1,974	1,974
24	삼척	-	-	-	1,421	1,421
25	서귀포	-	-	-	1,396	1,396
26	완도	-	-	-	920	920
27	속초	-	-	-	584	584
28	장승포	-	-	-	452	452
29	장항	-	-	-	334	334
30	경인항	-	-	-	126	126
31	기타	-	-	-	169,599	169,599

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 품목별 물동량(1)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	양곡	시멘트	모래	석탄	철광석	기타광석	화공품	목재
전국	741,701	3,166,821	1,181,606	11,761,219	5,734,097	4,984,838	5,243,096	509,390
부산	130,362	175,338	61,469	-	-	5,194	15,562	8,405
광양	-	165,698	-	1,495,794	2,225,161	1,315,046	672,208	-
울산	59,464	115,771	14,072	69,115	-	443,604	3,385,455	126,533
인천	247,231	292,717	342,421	1,321,965	14,950	244,129	254,759	126,338
평택·당진	201,954	75,351	15,500	959,611	1,427,624	631,544	41,924	17,319
대산	-	-	-	1,133,052	-	50,737	604,393	-
포항	-	62,072	-	1,177,270	2,033,332	532,941	-	-
동해·묵호	-	987,005	15,400	648,933	25,174	1,225,057	2	1,314
보령	-	-	-	1,423,106	-	8,619	-	-
목포	22,991	90,451	25,945	-	-	71,709	6,372	493
군산	79,379	69,956	-	241,659	-	83,038	16,934	192,866
제주	-	23,689	8,940	-	-	20,200	150,354	1,356
태안	-	-	-	1,062,403	-	19,971	-	-
호산	-	-	-	480,433	-	-	-	-
삼천포	-	-	12,484	856,822	-	21,264	-	-
마산	-	128,198	49,486	-	-	-	1,051	34,653
하동	-	-	-	836,206	-	18,327	-	-
옥계	-	384,582	-	54,850	-	62,366	-	-
삼척	-	433,344	-	-	-	31,472	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	4,970	-	-	7,291	163	-
진해	-	-	72,903	-	-	65,820	704	50
여수	-	-	-	-	-	239	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-
서귀포	-	-	13,363	-	-	9,200	-	-
장항	-	24,292	-	-	-	14,366	-	-
경인항	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	6,400	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	320	138,357	538,253	-	7,856	102,704	93,215	63

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 품목별 물동량(2)

(단위: 톤, TEU)

구 분	고철	철재	자동차	잡화	유류	컨테이너		합계
						RT	TEU	
전국	371,783	5,065,315	5,534,570	2,520,018	35,625,214	47,254,829	2,352,377	129,694,497
부산	5,936	360,299	45,327	321,327	590,772	37,372,968	1,756,996	39,092,959
광양	7,910	1,044,291	766,422	101,609	10,865,465	3,692,450	209,429	22,561,483
울산	10,447	301,496	897,302	402,039	11,341,315	744,644	40,366	17,951,623
인천	87,621	411,512	290,514	411,032	4,082,654	4,065,545	245,307	12,193,388
평택·당진	137,710	850,017	1,192,966	309,807	2,146,501	816,519	52,304	8,876,651
대산	-	20,151	-	-	4,596,308	116,896	7,172	6,521,537
포항	78,974	785,631	33,668	14,899	23,111	135,290	9,375	4,877,188
동해·묵호	-	-	3,978	8,518	44,746	1,407	129	2,961,534
보령	-	2,472	-	-	650,111	-	-	2,084,308
목포	2,736	204,191	1,043,158	44,346	104,643	76,891	11,036	1,693,926
군산	15,570	24,884	56,857	452,335	117,827	88,645	5,938	1,439,950
제주	-	89,229	797,284	48,128	80,769	34,799	5,809	1,254,748
태안	-	-	-	-	7,508	-	-	1,089,882
호산	-	-	-	-	517,479	-	-	997,912
삼천포	316	8,523	-	2	12,062	-	-	911,473
마산	10,775	133,031	200,326	223,033	85,750	17,637	1,358	883,940
하동	-	-	-	-	5,177	-	-	859,710
옥계	-	-	-	-	38,163	-	-	539,961
삼척	-	-	-	-	1,421	-	-	466,237
옥포	700	411,576	-	27,138	7,149	-	-	446,563
고현	-	365,074	26	11,827	1,974	-	-	391,325
진해	-	1,207	16,771	6,753	2,937	2,980	649	170,125
여수	-	-	-	-	123,667	-	-	123,906
완도	-	-	65,997	-	920	32,057	2,358	98,974
서귀포	-	-	-	-	1,396	31,975	2,352	55,934
장항	-	-	-	5,984	334	-	-	44,976
경인항	9,782	1,539	2,400	-	126	24,126	1,800	37,973
속초	-	-	-	130	584	-	-	7,114
통영	-	-	-	949	4,294	-	-	5,243
장승포	-	-	-	-	452	-	-	452
기타	3,306	50,192	121,574	130,162	169,599	-	-	1,355,601

자료: 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

2 '18년 8월 누적 물동량

●● '18년 8월 항만별 누적 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	컨테이너	벌크	유류	합계
	전국	369,179,957	397,714,011	301,891,124	1,068,785,092
1	부산	285,570,635	10,136,410	4,469,254	300,176,299
2	광양	33,874,156	77,640,487	88,415,832	199,930,475
3	울산	4,838,226	39,711,489	87,933,597	132,483,312
4	인천	33,110,693	37,093,871	37,507,740	107,712,304
5	평택·당진	6,932,922	48,220,686	20,613,966	75,767,574
6	대산	916,555	15,241,761	45,177,516	61,335,832
7	포항	1,149,786	38,681,033	183,886	40,014,705
8	동해·묵호	13,502	22,184,017	511,301	22,708,820
9	보령	-	10,065,516	4,692,634	14,758,150
10	목포	734,808	12,952,222	796,230	14,483,260
11	군산	744,414	10,741,744	811,155	12,297,313
12	태안	-	10,892,288	64,952	10,957,240
13	제주	270,455	8,869,830	625,760	9,766,045
14	호산	-	3,877,831	5,579,382	9,457,213
15	하동	-	7,962,983	60,333	8,023,316
16	마산	164,548	6,870,035	972,835	8,007,418
17	삼천포	-	6,911,232	59,983	6,971,215
18	옥계	-	4,029,188	302,564	4,331,752
19	삼척	-	3,538,424	12,988	3,551,412
20	고현	-	3,351,549	39,006	3,390,555
21	옥포	-	3,250,955	64,689	3,315,644
22	완도	323,751	1,024,319	7,286	1,355,356
23	진해	12,042	991,148	18,794	1,021,984
24	여수	-	48,019	902,825	950,844
25	서귀포	322,902	206,388	12,689	541,979
26	장항	-	378,587	4,519	383,106
27	경인항	200,562	117,934	1,729	320,225
28	통영	-	34,580	33,790	68,370
29	속초	-	14,396	6,473	20,869
30	장승포	-	-	2,646	2,646
31	기타	-	12,675,089	2,004,770	14,679,859

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 누적 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	5,482,162	5,450,419	7,833,091	186,985	18,952,657
1	부산	3,392,913	3,370,464	7,460,108	-	14,223,486
2	인천	1,035,805	968,646	14,461	5,262	2,024,174
3	광양	595,043	608,856	346,389	-	1,550,288
4	평택·당진	218,966	211,472	2,457	-	432,896
5	울산	142,404	174,330	3,797	-	320,531
6	목포	1,342	1,168	-	89,572	92,082
7	포항	37,294	38,871	-	-	76,165
8	대산	24,319	37,499	-	-	61,818
9	군산	18,953	24,879	5,790	-	49,622
10	제주	-	-	-	41,628	41,628
11	서귀포	-	-	-	23,971	23,971
12	완도	-	-	-	23,927	23,927
13	경인항	7,088	7,180	15	-	14,283
14	마산	7,314	6,399	73	-	13,786
15	진해	124	4	-	2,627	2,755
16	동해·묵호	597	652	-	-	1,249
17	고현	-	-	-	-	-
18	보령	-	-	-	-	-
19	삼척	-	-	-	-	-
20	삼천포	-	-	-	-	-
21	속초	-	-	-	-	-
22	여수	-	-	-	-	-
23	옥계	-	-	-	-	-
24	옥포	-	-	-	-	-
25	장승포	-	-	-	-	-
26	장항	-	-	-	-	-
27	태안	-	-	-	-	-
28	통영	-	-	-	-	-
29	하동	-	-	-	-	-
30	호산	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 누적 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	218,086,900	63,931,748	15,492,343	100,203,020	397,714,011
1	광양	47,052,908	10,379,726	7,225,804	12,982,049	77,640,487
2	평택·당진	31,509,973	7,338,701	3,471,750	5,900,262	48,220,686
3	울산	14,338,147	19,590,685	1,748,139	4,034,518	39,711,489
4	포항	29,217,668	4,738,527	-	4,724,838	38,681,033
5	인천	21,376,404	5,839,746	25,683	9,852,038	37,093,871
6	동해·묵호	6,629,859	2,703,911	-	12,850,247	22,184,017
7	대산	10,071,877	4,133,168	-	1,036,716	15,241,761
8	목포	982,738	2,520,225	691,310	8,757,949	12,952,222
9	태안	10,730,557	-	-	161,731	10,892,288
10	군산	7,809,845	621,088	1,034,979	1,275,832	10,741,744
11	부산	4,557,204	2,173,202	165,581	3,240,423	10,136,410
12	보령	10,020,755	-	-	44,761	10,065,516
13	제주	9,356	-	-	8,860,474	8,869,830
14	하동	7,828,305	-	-	134,678	7,962,983
15	삼천포	6,304,715	24,148	-	582,369	6,911,232
16	마산	891,386	2,762,880	1,129,097	2,086,672	6,870,035
17	옥계	525,285	510,465	-	2,993,438	4,029,188
18	호산	3,875,731	-	-	2,100	3,877,831
19	삼척	120,078	79,013	-	3,339,333	3,538,424
20	고현	2,579,252	266,019	-	506,278	3,351,549
21	옥포	1,237,391	80,579	-	1,932,985	3,250,955
22	완도	485	3,032	-	1,020,802	1,024,319
23	진해	203,679	81,296	-	706,173	991,148
24	장항	169,105	14,100	-	195,382	378,587
25	서귀포	-	-	-	206,388	206,388
26	경인항	13,744	70,064	-	34,126	117,934
27	여수	-	-	-	48,019	48,019
28	통영	28,857	1,173	-	4,550	34,580
29	속초	1,596	-	-	12,800	14,396
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	12,675,089	12,675,089

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

●● '18년 8월 항만별 누적 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구 분	수입	수출	환적	연안	합계
	전국	189,201,005	54,738,261	11,809,576	46,142,282	301,891,124
1	광양	47,429,029	20,271,870	11,421,935	9,292,998	88,415,832
2	울산	57,212,162	20,736,956	339,950	9,644,529	87,933,597
3	대산	30,279,667	9,518,284	-	5,379,565	45,177,516
4	인천	25,427,848	3,201,099	-	8,878,793	37,507,740
5	평택·당진	18,350,434	950,950	35,027	1,277,555	20,613,966
6	호산	5,518,659	-	-	60,723	5,579,382
7	보령	4,627,619	-	-	65,015	4,692,634
8	부산	204,311	31,870	-	4,233,073	4,469,254
9	마산	-	4,004	-	968,831	972,835
10	여수	-	-	-	902,825	902,825
11	군산	-	23,178	12,664	775,313	811,155
12	목포	-	-	-	796,230	796,230
13	제주	-	-	-	625,760	625,760
14	동해·묵호	151,276	-	-	360,025	511,301
15	옥계	-	-	-	302,564	302,564
16	포항	-	-	-	183,886	183,886
17	태안	-	-	-	64,952	64,952
18	옥포	-	-	-	64,689	64,689
19	하동	-	-	-	60,333	60,333
20	삼천포	-	-	-	59,983	59,983
21	고현	-	-	-	39,006	39,006
22	통영	-	50	-	33,740	33,790
23	진해	-	-	-	18,794	18,794
24	삼척	-	-	-	12,988	12,988
25	서귀포	-	-	-	12,689	12,689
26	완도	-	-	-	7,286	7,286
27	속초	-	-	-	6,473	6,473
28	장항	-	-	-	4,519	4,519
29	장승포	-	-	-	2,646	2,646
30	경인항	-	-	-	1,729	1,729
31	기타	-	-	-	2,004,770	2,004,770

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 품목별 누적 물동량(1)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	양곡	시멘트	모래	석탄	철광석	기타광석	화공품	목재
전국	7,006,260	24,557,783	17,020,780	98,080,869	51,730,226	40,200,348	35,654,040	4,233,479
부산	969,302	1,206,044	560,487	81	-	31,754	125,771	75,862
광양	-	1,577,847	18,974	17,023,971	22,292,924	12,202,497	5,947,980	8,452
울산	651,251	1,052,787	407,791	979,024	-	3,364,101	20,296,088	1,041,121
인천	2,744,484	2,487,959	5,024,125	9,884,541	104,950	2,334,442	1,922,829	1,140,190
평택·당진	1,684,106	478,734	305,239	6,261,142	13,491,265	3,652,451	360,806	157,890
대산	-	-	-	9,373,705	-	270,393	5,445,053	-
포항	-	478,500	16,440	9,509,591	15,481,172	4,017,619	5,407	-
동해·묵호	11,111	6,814,100	34,499	4,636,150	217,180	10,368,513	11,990	5,750
보령	-	-	-	10,020,755	-	41,984	-	-
목포	267,792	692,535	589,190	87,214	-	416,817	54,967	16,567
군산	636,701	659,183	118,385	1,389,681	-	834,608	181,339	1,545,048
태안	-	-	-	10,730,557	-	161,731	-	-
제주	4,071	171,313	281,563	-	-	180,625	751,168	11,035
호산	-	-	-	3,875,731	-	-	-	-
하동	-	-	-	7,828,305	-	134,678	-	-
마산	36,802	1,175,271	460,251	-	-	3,924	4,145	210,548
삼천포	-	-	161,183	6,276,070	-	395,298	-	-
옥계	-	3,216,958	-	204,351	-	607,879	-	-
삼척	-	3,277,019	1,050	-	-	260,355	-	-
고현	-	-	69,912	-	-	69,091	3,732	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	600	-	-
진해	-	-	604,856	-	-	121,965	7,225	593
여수	-	-	10,600	-	-	18,719	-	-
서귀포	-	-	104,117	-	-	79,382	11,182	-
장항	-	184,770	-	-	-	76,403	-	5,236
경인항	-	-	-	-	-	4,167	652	2,911
통영	-	-	2,800	-	-	704	16	49
속초	-	-	12,800	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	640	1,084,763	8,236,518	-	142,735	549,648	523,690	12,227

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

'18년 8월 항만별 품목별 누적 물동량(2)

(단위 : 톤, TEU)

구 분	고철	철재	자동차	잡화	유류	컨테이너		합계
						RT	TEU	
전국	4,348,928	44,727,950	48,456,762	21,696,586	301,891,124	369,179,957	18,952,657	1,068,785,092
부산	60,911	3,224,333	1,311,478	2,570,387	4,469,254	285,570,635	14,223,486	300,176,299
광양	342,827	10,344,329	6,558,458	1,322,228	88,415,832	33,874,156	1,550,288	201,480,763
울산	80,597	1,493,702	7,115,011	3,230,016	87,933,597	4,838,226	320,531	132,483,312
인천	1,267,576	3,115,205	3,300,921	3,766,649	37,507,740	33,110,693	2,024,174	107,712,304
평택·당진	1,205,538	7,670,626	10,234,384	2,718,505	20,613,966	6,932,922	432,896	75,767,574
대산	700	43,818	-	108,092	45,177,516	916,555	61,818	61,397,650
포항	869,145	7,940,049	276,780	86,330	183,886	1,149,786	76,165	40,014,705
동해·목호	-	1,028	15,086	68,610	511,301	13,502	1,249	22,708,820
보령	-	2,777	-	-	4,692,634	-	-	14,758,150
목포	29,728	2,151,638	8,247,420	398,354	796,230	734,808	92,082	14,483,260
군산	193,724	283,880	1,461,639	3,437,556	811,155	744,414	49,622	12,346,935
태안	-	-	-	-	64,952	-	-	10,957,240
제주	17,581	726,646	6,325,538	400,290	625,760	270,455	41,628	9,766,045
호산	-	2,100	-	-	5,579,382	-	-	9,457,213
하동	-	-	-	-	60,333	-	-	8,023,316
마산	88,902	1,067,225	1,846,096	1,976,871	972,835	164,548	13,786	8,007,418
삼천포	3,436	71,302	-	3,943	59,983	-	-	6,971,215
옥계	-	-	-	-	302,564	-	-	4,331,752
삼척	-	-	-	-	12,988	-	-	3,551,412
고현	500	2,976,124	52	232,138	39,006	-	-	3,390,555
옥포	11,190	3,176,612	-	63,153	64,689	-	-	3,315,644
완도	3,032	-	1,020,202	485	7,286	323,751	23,927	1,355,356
진해	15,618	27,375	139,461	74,055	18,794	12,042	2,755	1,021,984
여수	-	-	-	18,700	902,825	-	-	950,844
서귀포	8,257	-	-	3,450	12,689	322,902	23,971	541,979
장항	-	-	-	112,178	4,519	-	-	383,106
경인항	90,429	7,157	2,700	9,918	1,729	200,562	14,283	320,225
통영	150	88	-	30,773	33,790	-	-	68,370
속초	-	-	-	1,596	6,473	-	-	20,869
장승포	-	-	-	-	2,646	-	-	2,646
기타	59,087	401,936	601,536	1,062,309	2,004,770	-	-	14,679,859

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)



최근 3년간 전국 항만별 총물동량

2017년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2017년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	730,909,947	322,075,562	259,503,965	261,851,102	1,574,340,576
1	부산	69,716,651	104,024,625	210,788,612	16,702,781	401,232,669
2	광양	158,057,237	64,188,699	35,285,283	34,748,226	292,279,445
3	울산	109,119,507	67,827,124	2,812,138	22,587,132	202,345,901
4	인천	105,861,104	26,904,701	518,374	32,236,724	165,520,903
5	평택·당진	79,503,461	16,305,003	3,882,145	12,800,785	112,491,394
6	대산	59,130,940	20,760,410	32,673	10,366,019	90,290,042
7	포항	43,737,962	8,080,612	585	7,070,429	58,889,588
8	동해·묵호	9,312,342	2,737,616	-	21,273,171	33,323,129
9	목포	2,177,764	4,183,492	1,031,082	16,407,707	23,800,045
10	보령	22,059,628	-	-	199,900	22,259,528
11	군산	10,871,735	1,197,997	3,617,390	3,557,131	19,244,253
12	태안	15,866,599	-	-	256,299	16,122,898
13	마산	1,379,231	4,331,796	1,533,526	5,977,215	13,221,768
14	제주	17,786	24,069	-	12,770,061	12,811,916
15	하동	12,394,092	-	-	333,098	12,727,190
16	호산	11,625,249	-	-	75,023	11,700,272
17	삼천포	9,772,224	25,384	-	1,410,650	11,208,258
18	옥포	3,598,482	77,595	-	4,153,598	7,829,675
19	삼척	367,082	223,700	-	7,106,545	7,697,327
20	옥계	944,460	807,245	2,011	5,731,253	7,484,969
21	고현	4,401,285	168,626	22	1,854,828	6,424,761
22	완도	6,385	-	-	2,928,196	2,934,581
23	진해	365,761	14,424	-	1,436,712	1,816,897
24	여수	-	1,640	-	1,568,290	1,569,930
25	서귀포	-	-	-	1,033,133	1,033,133
26	장항	288,490	32,500	-	279,936	600,926
27	경인	281,351	139,574	124	108,456	529,505
28	통영	50,241	18,714	-	73,577	142,532
29	속초	2,898	16	-	70,617	73,531
30	장승포	-	-	-	2,293	2,293
31	기타	-	-	-	36,731,317	36,731,317

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

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	부산	64,234,176	87,493,729	197,980,286	12,661,173	362,369,364
2	광양	153,703,607	64,200,186	32,851,290	32,351,213	283,106,296
3	울산	107,997,563	65,565,222	1,801,156	22,246,709	197,610,650
4	인천	100,447,635	24,309,543	435,293	36,111,690	161,304,161
5	평택·당진	81,780,153	16,150,565	3,563,414	11,454,190	112,948,322
6	대산	55,728,796	19,897,394	15,523	10,248,502	85,890,215
7	포항	46,415,001	7,697,197	4,922	8,186,338	62,303,458
8	동해·목호	8,506,397	4,595,201	-	19,195,067	32,296,665
9	목포	2,179,318	4,157,008	479,282	16,732,327	23,547,935
10	군산	10,497,392	1,375,282	4,357,243	3,387,767	19,617,684
11	마산	1,851,333	4,410,204	1,438,393	7,567,330	15,267,260
12	태안	12,753,139	-	-	198,774	12,951,913
13	하동	12,202,389	-	-	314,340	12,516,729
14	보령	12,081,853	-	-	123,646	12,205,499
15	삼천포	10,096,868	4,306	-	1,226,942	11,328,116
16	제주	8,126	24,561	-	11,101,972	11,134,659
17	고현	4,941,269	167,717	-	5,212,418	10,321,404
18	옥포	3,365,123	380,784	-	5,012,862	8,758,769
19	삼척	412,633	280,000	-	6,377,786	7,070,419
20	호산	6,756,531	-	-	65,737	6,822,268
21	옥계	803,900	506,879	-	5,253,974	6,564,753
22	진해	392,944	199,656	-	2,447,589	3,040,189
23	완도	9,198	40	-	2,825,119	2,834,357
24	여수	-	9,214	79,851	1,467,645	1,556,710
25	서귀포	2,043	4,060	-	914,750	920,853
26	경인	515,238	115,523	139	38,183	669,083
27	장항	256,422	34,171	-	283,743	574,336
28	통영	68,364	2,618	-	125,675	196,657
29	속초	1,798	-	-	15,205	17,003
30	장승포	-	-	-	7,924	7,924
31	기타	-	-	-	43,725,762	43,725,762

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

2015년 항만별 총물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	674,110,957	296,356,404	246,314,365	246,272,020	1,463,053,746
1	부산	64,097,643	82,057,664	201,558,030	11,963,006	359,676,343
2	광양	146,325,780	61,029,105	33,574,469	31,077,177	272,006,531
3	울산	102,758,236	66,156,203	1,856,099	20,099,036	190,869,574
4	인천	98,122,708	24,732,376	669,713	34,098,972	157,623,769
5	평택·당진	78,803,813	17,530,631	3,939,228	11,940,725	112,214,397
6	대산	52,194,561	17,078,650	902	9,240,120	78,514,233
7	포항	45,490,640	7,932,893	5,472	8,072,400	61,501,405
8	동해·묵호	7,815,220	5,893,654	6,910	17,563,591	31,279,375
9	목포	2,194,019	4,715,023	184,556	15,373,566	22,467,164
10	군산	9,811,002	1,911,383	3,250,635	3,514,559	18,487,579
11	마산	1,715,977	4,784,932	1,192,711	7,870,328	15,563,948
12	하동	12,430,087	-	-	1,191,196	13,621,283
13	보령	13,055,726	-	-	188,425	13,244,151
14	태안	12,734,199	-	-	276,510	13,010,709
15	삼천포	10,435,441	5,594	-	1,472,622	11,913,657
16	옥포	3,744,360	155,756	-	6,241,769	10,141,885
17	고현	4,005,768	126,920	73,743	3,401,688	7,608,119
18	옥계	803,203	1,459,070	-	4,954,269	7,216,542
19	삼척	412,958	346,800	-	5,643,384	6,403,142
20	호산	5,906,875	-	-	55,634	5,962,509
21	제주	5,740	-	-	4,164,803	4,170,543
22	진해	460,333	266,987	-	2,093,230	2,820,550
23	완도	6,238	1,206	-	2,588,353	2,595,797
24	여수	-	-	1,782	1,351,366	1,353,148
25	서귀포	-	-	-	714,341	714,341
26	경인	448,427	142,137	89	92,244	682,897
27	장항	257,952	27,950	-	269,445	555,347
28	통영	70,259	1,425	-	279,297	350,981
29	속초	3,792	45	26	7,110	10,973
30	장승포	-	-	-	3,928	3,928
31	기타	-	-	-	40,468,926	40,468,926

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

4 최근 3년간 전국 항만별 컨테이너 물동량

2017년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구분	2017년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	8,083,202	8,228,133	10,710,178	446,564	27,468,077
1	부산	5,042,321	5,143,952	10,225,417	81,785	20,493,475
2	인천	1,527,744	1,450,566	24,474	45,450	3,048,233
3	광양	857,745	895,859	441,628	37,981	2,233,213
4	평택·당진	316,705	318,962	5,013	2,553	643,233
5	울산	198,462	254,922	2,150	10,652	466,186
6	목포	1,991	2,253	-	129,140	133,384
7	대산	40,588	62,172	224	7,215	110,199
8	포항	51,641	47,073	23	2,936	101,673
9	군산	24,027	31,893	11,244	64	67,228
10	제주	-	-	-	52,157	52,157
11	서귀포	-	-	-	37,919	37,919
12	완도	-	-	-	37,273	37,273
13	경인	11,444	10,518	6	-	21,968
14	마산	9,036	8,521	-	359	17,915
15	동해·목호	1,028	1,139	-	-	2,167
16	진해	469	302	-	1,083	1,854
17	고현	2	-	-	-	2
18	태안	-	-	-	-	-
19	보령	-	-	-	-	-
20	장항	-	-	-	-	-
21	여수	-	-	-	-	-
22	하동	-	-	-	-	-
23	삼천포	-	-	-	-	-
24	통영	-	-	-	-	-
25	옥포	-	-	-	-	-
26	장승포	-	-	-	-	-
27	호산	-	-	-	-	-
28	삼척	-	-	-	-	-
29	옥계	-	-	-	-	-
30	속초	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

2016년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구분	2016년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	7,694,459	7,719,866	10,328,661	262,359	26,005,344
1	부산	4,801,127	4,819,339	9,835,826	-	19,456,291
2	인천	1,373,667	1,281,031	15,669	9,138	2,679,504
3	광양	893,876	912,609	442,980	118	2,249,583
4	평택·당진	302,846	308,479	12,014	-	623,339
5	울산	177,002	234,919	10,933	-	422,854
6	목포	2,755	2,663	-	123,667	129,085
7	대산	50,429	61,376	668	-	112,473
8	포항	44,965	45,881	80	-	90,926
9	군산	18,864	27,242	10,458	-	56,564
10	제주	-	-	-	50,965	50,965
11	완도	-	-	-	39,289	39,289
12	서귀포	-	-	-	39,182	39,182
13	경인	18,988	15,469	7	-	34,464
14	마산	8,042	8,297	26	-	16,365
15	동해·묵호	1,482	2,190	-	-	3,672
16	진해	417	372	-	-	789
17	태안	-	-	-	-	-
18	보령	-	-	-	-	-
19	장항	-	-	-	-	-
20	여수	-	-	-	-	-
21	하동	-	-	-	-	-
22	삼천포	-	-	-	-	-
23	통영	-	-	-	-	-
24	고현	-	-	-	-	-
25	옥포	-	-	-	-	-
26	장승포	-	-	-	-	-
27	호산	-	-	-	-	-
28	삼척	-	-	-	-	-
29	옥계	-	-	-	-	-
30	속초	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

2015년 항만별 컨테이너 물동량

(단위 : TEU)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	7,379,645	7,321,474	10,719,106	260,306	25,680,530
1	부산	4,713,229	4,650,167	10,105,318	10	19,468,725
2	인천	1,223,844	1,126,423	16,822	9,908	2,376,996
3	광양	868,314	881,650	577,371	-	2,327,335
4	평택·당진	277,170	285,545	3,014	-	565,729
5	울산	157,387	219,158	8,663	-	385,208
6	목포	3,047	2,975	24	128,479	134,525
7	대산	46,962	57,642	32	-	104,636
8	포항	44,518	46,277	149	-	90,944
9	제주	-	-	-	56,537	56,537
10	군산	15,300	21,965	7,296	-	44,561
11	경인	17,349	16,971	3	3,243	37,566
12	서귀포	-	-	-	31,077	31,077
13	완도	-	-	-	31,040	31,040
14	마산	6,544	6,592	84	-	13,219
15	동해·목호	5,972	5,600	329	-	11,901
16	진해	6	508	-	13	527
17	삼천포	-	3	-	-	3
18	옥포	3	-	-	-	3
19	태안	-	-	-	-	-
20	보령	-	-	-	-	-
21	장항	-	-	-	-	-
22	여수	-	-	-	-	-
23	하동	-	-	-	-	-
24	통영	-	-	-	-	-
25	고현	-	-	-	-	-
26	장승포	-	-	-	-	-
27	호산	-	-	-	-	-
28	삼척	-	-	-	-	-
29	옥계	-	-	-	-	-
30	속초	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	-	-

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

5 최근 3년간 전국 항만별 벌크 물동량

2017년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2017년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	336,953,389	94,035,994	25,410,583	184,820,673	641,220,639
1	광양	74,490,572	16,464,003	13,054,798	21,120,728	125,130,101
2	평택·당진	47,658,501	12,452,527	3,573,484	10,351,260	74,035,772
3	인천	36,298,187	7,804,218	83,881	20,329,574	64,515,860
4	포항	43,202,521	7,087,270	148	6,779,729	57,069,668
5	울산	20,162,377	26,719,368	2,563,691	7,392,647	56,838,083
6	동해·묵호	8,757,503	2,720,435	-	20,766,571	32,244,509
7	대산	15,026,176	6,255,719	-	1,173,961	22,455,856
8	목포	2,171,997	4,134,698	1,031,082	14,219,135	21,556,912
9	부산	8,393,534	3,774,201	240,461	5,890,666	18,298,862
10	군산	10,356,790	980,034	3,327,479	2,417,534	17,081,837
11	보령	16,829,318	-	-	103,627	16,932,945
12	태안	15,866,599	-	-	175,807	16,042,406
13	하동	12,394,092	-	-	231,275	12,625,367
14	제주	17,786	24,069	-	11,466,516	11,508,371
15	마산	1,337,094	4,174,641	1,533,526	4,327,743	11,373,004
16	삼천포	9,772,224	25,384	-	1,315,540	11,113,148
17	옥포	3,598,482	77,595	-	4,030,001	7,706,078
18	삼척	367,082	223,700	-	7,082,765	7,673,547
19	옥계	944,460	807,245	2,011	5,247,017	7,000,733
20	고현	4,401,285	168,626	22	1,690,636	6,260,569
21	호산	4,153,455	-	-	5,593	4,159,048
22	완도	6,385	-	-	2,402,295	2,408,680
23	진해	364,910	14,424	-	1,385,333	1,764,667
24	장항	288,490	32,500	-	275,701	596,691
25	서귀포	-	-	-	499,881	499,881
26	경인	40,430	75,025	-	106,099	221,554
27	여수	-	1,640	-	192,833	194,473
28	통영	50,241	18,656	-	9,316	78,213
29	속초	2,898	16	-	42,562	45,476
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	33,788,328	33,788,328

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

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	광양	72,172,198	17,054,983	11,754,917	19,393,587	120,375,685
2	평택·당진	49,544,471	12,178,329	3,292,384	9,548,927	74,564,111
3	인천	36,405,800	7,006,326	135,682	24,069,646	67,617,454
4	포항	46,091,855	6,692,182	3,425	7,864,311	60,651,773
5	울산	19,744,129	24,710,493	1,371,460	8,136,818	53,962,900
6	동해·묵호	8,455,198	4,556,520	-	18,700,640	31,712,358
7	대산	14,598,728	6,198,612	-	1,163,628	21,960,968
8	목포	2,170,193	4,103,261	479,282	14,440,484	21,193,220
9	부산	8,861,649	3,484,227	436,589	5,422,810	18,205,275
10	군산	10,084,206	1,126,940	4,103,144	2,245,470	17,559,760
11	마산	1,816,275	4,245,917	1,438,273	6,000,517	13,500,982
12	태안	12,753,139	-	-	137,286	12,890,425
13	하동	12,202,389	-	-	232,438	12,434,827
14	보령	11,902,281	-	-	63,121	11,965,402
15	삼천포	10,096,868	4,306	-	1,135,309	11,236,483
16	고현	4,941,269	167,717	-	5,143,148	10,252,134
17	제주	8,126	24,561	-	9,782,620	9,815,307
18	옥포	3,365,123	380,784	-	4,955,147	8,701,054
19	삼척	412,633	280,000	-	6,354,592	7,047,225
20	옥계	803,900	506,879	-	4,815,263	6,126,042
21	진해	392,620	199,656	-	2,413,256	3,005,532
22	완도	9,198	40	-	2,278,820	2,288,058
23	호산	858,608	-	-	14,504	873,112
24	장항	256,422	34,171	-	281,682	572,275
25	서귀포	2,043	4,060	-	362,995	369,098
26	경인	92,108	13,124	-	36,827	142,059
27	통영	68,364	2,419	-	51,605	122,388
28	여수	-	8,482	-	78,663	87,145
29	속초	1,798	-	-	-	1,798
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	41,518,460	41,518,460

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

2015년 항만별 벌크 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2015년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	322,658,809	98,131,026	23,603,460	180,801,095	625,194,390
1	광양	70,102,318	15,871,490	13,132,777	19,072,780	118,179,365
2	평택·당진	47,467,858	14,020,853	3,877,461	10,054,960	75,421,132
3	인천	36,945,939	8,123,196	352,416	22,488,836	67,910,387
4	포항	45,181,535	6,952,315	1,562	7,741,489	59,876,901
5	울산	19,342,450	23,946,792	1,335,271	6,962,489	51,587,002
6	동해·묵호	7,774,136	5,782,783	-	17,154,156	30,711,075
7	대산	14,437,737	5,804,535	-	1,013,848	21,256,120
8	목포	2,175,739	4,655,665	184,063	13,547,261	20,562,728
9	부산	9,513,059	4,237,799	652,629	5,361,589	19,765,076
10	군산	9,460,158	1,687,321	2,874,970	2,281,010	16,303,459
11	마산	1,689,419	4,655,918	1,192,250	6,411,877	13,949,464
12	하동	12,430,087	-	-	1,114,781	13,544,868
13	보령	13,055,726	-	-	115,202	13,170,928
14	태안	12,734,199	-	-	193,829	12,928,028
15	삼천포	10,435,441	5,594	-	1,388,518	11,829,553
16	옥포	3,744,360	155,756	-	6,182,651	10,082,767
17	고현	4,005,768	126,920	-	3,345,326	7,478,014
18	옥계	803,203	1,459,070	-	4,527,568	6,789,841
19	삼척	412,958	346,800	-	5,621,466	6,381,224
20	제주	5,740	-	-	2,863,796	2,869,536
21	진해	460,333	266,987	-	2,056,406	2,783,726
22	완도	6,238	1,206	-	2,155,459	2,162,903
23	장항	257,952	27,950	-	267,124	553,026
24	통영	70,259	1,377	-	214,141	285,777
25	서귀포	-	-	-	274,307	274,307
26	경인	68,692	654	35	56,052	125,433
27	호산	73,713	-	-	4,471	78,184
28	여수	-	-	-	55,787	55,787
29	속초	3,792	45	26	450	4,313
30	장승포	-	-	-	-	-
31	기타	-	-	-	38,273,466	38,273,466

주 : 컨테이너 내 벌크물동량 제외

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

6

최근 3년간 전국 항만별 유류 물동량

2017년 항만별 유류 물동량

(단위 : 톤)

순위	구분	2017년 1~12월				
		수입	수출	환적	연안	합계
	전국	280,553,783	87,615,379	14,333,643	69,101,375	451,604,180
1	울산	88,275,237	35,959,906	206,377	15,151,823	139,593,343
2	광양	72,241,134	31,427,878	13,880,658	12,514,002	130,063,672
3	대산	43,835,591	13,274,698	28,049	9,151,280	66,289,618
4	인천	37,477,488	5,690,726	-	11,723,229	54,891,443
5	평택·당진	25,165,884	1,200,152	199,240	2,446,120	29,011,396
6	호산	7,471,794	-	-	69,430	7,541,224
7	부산	305,405	59,178	8,681	6,697,734	7,070,998
8	보령	5,230,310	-	-	96,273	5,326,583
9	마산	-	2,772	-	1,639,992	1,642,764
10	여수	-	-	-	1,375,457	1,375,457
11	목포	-	11	-	1,254,600	1,254,611
12	군산	-	-	10,638	1,093,947	1,104,585
13	동해·묵호	550,940	-	-	506,600	1,057,540
14	제주	-	-	-	906,913	906,913
15	옥계	-	-	-	484,236	484,236
16	포항	-	-	-	273,718	273,718
17	고현	-	-	-	164,192	164,192
18	옥포	-	-	-	123,597	123,597
19	하동	-	-	-	101,823	101,823
20	삼천포	-	-	-	95,110	95,110
21	태안	-	-	-	80,492	80,492
22	통영	-	58	-	64,261	64,319
23	진해	-	-	-	44,250	44,250
24	속초	-	-	-	28,055	28,055
25	삼척	-	-	-	23,780	23,780
26	서귀포	-	-	-	19,567	19,567
27	완도	-	-	-	19,020	19,020
28	장항	-	-	-	4,235	4,235
29	경인	-	-	-	2,357	2,357
30	장승포	-	-	-	2,293	2,293
31	기타	-	-	-	2,942,989	2,942,989

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

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	울산	87,601,494	36,088,431	207,599	14,109,891	138,007,415
2	광양	71,208,956	30,352,528	12,549,409	12,957,626	127,068,519
3	대산	40,815,358	12,406,264	-	9,084,874	62,306,496
4	인천	35,243,563	4,093,396	4,820	11,961,814	51,303,593
5	평택·당진	25,868,116	1,032,211	12,492	1,905,263	28,818,082
6	부산	249,338	41,760	49,283	7,238,363	7,578,744
7	호산	5,897,923	-	-	51,233	5,949,156
8	마산	-	13	-	1,566,813	1,566,826
9	여수	-	732	79,851	1,388,982	1,469,565
10	목포	-	21	-	1,222,277	1,222,298
11	군산	-	10,495	10,599	1,142,297	1,163,391
12	제주	-	-	-	906,216	906,216
13	동해·묵호	44,696	-	-	494,427	539,123
14	옥계	-	-	-	438,711	438,711
15	포항	-	-	-	322,027	322,027
16	보령	179,572	-	-	60,525	240,097
17	삼천포	-	-	-	91,633	91,633
18	하동	-	-	-	81,902	81,902
19	통영	-	199	-	74,070	74,269
20	고현	-	-	-	69,270	69,270
21	태안	-	-	-	61,488	61,488
22	옥포	-	-	-	57,715	57,715
23	진해	-	-	-	34,333	34,333
24	삼척	-	-	-	23,194	23,194
25	서귀포	-	-	-	17,532	17,532
26	완도	-	-	-	17,270	17,270
27	속초	-	-	-	15,205	15,205
28	장승포	-	-	-	7,924	7,924
29	장항	-	-	-	2,061	2,061
30	경인	-	-	-	1,356	1,356
31	기타	-	-	-	2,207,302	2,207,302

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)

2015년 항만별 유류물동량

(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	울산	82,808,202	37,760,650	342,271	13,136,547	134,047,670
2	광양	67,277,844	28,566,448	9,395,833	12,004,397	117,244,522
3	대산	37,493,484	10,076,450	-	8,226,272	55,796,206
4	인천	34,894,477	3,909,956	-	11,519,390	50,323,823
5	평택·당진	25,673,514	548,078	114	1,885,765	28,107,471
6	부산	191,559	47,030	19,945	6,601,175	6,859,709
7	호산	5,833,162	-	-	51,163	5,884,325
8	마산	-	7,295	-	1,458,451	1,465,746
9	여수	-	-	1,782	1,295,579	1,297,361
10	군산	-	40,143	15,651	1,233,549	1,289,343
11	목포	-	-	-	1,026,206	1,026,206
12	제주	-	-	-	845,812	845,812
13	옥계	-	-	-	426,701	426,701
14	동해·목호	3,298	-	-	409,435	412,733
15	포항	3,263	-	-	330,911	334,174
16	고현	-	-	73,743	56,362	130,105
17	삼천포	-	-	-	84,104	84,104
18	태안	-	-	-	82,681	82,681
19	하동	-	-	-	76,415	76,415
20	보령	-	-	-	73,223	73,223
21	통영	-	48	-	65,156	65,204
22	옥포	-	-	-	59,118	59,118
23	진해	-	-	-	36,694	36,694
24	삼척	-	-	-	21,918	21,918
25	서귀포	-	-	-	17,133	17,133
26	완도	-	-	-	13,290	13,290
27	속초	-	-	-	6,660	6,660
28	장승포	-	-	-	3,928	3,928
29	장항	-	-	-	2,321	2,321
30	경인	-	-	-	1,208	1,208
31	기타	-	-	-	2,195,460	2,195,460

주 : 컨테이너 내 유류물동량 제외

자료 : 통합 PORT-MIS(<https://new.portmis.go.kr>)



세계 컨테이너 항만 처리실적

●● 세계 30대항만 컨테이너 처리실적 ('15~'17)

(단위 : 만TEU, %)

순위 '17	항만명	물동량						비고(순위)	
		'17	전년대비	'16	전년대비	'15	전년대비	'16	'15
1	Shanghai	4,023	8.4	3,710	1.5	3,654	3.5	1	1
2	Singapore	3,367	9.0	3,090	-0.1	3,092	-8.7	2	2
3	Shenzhen	2,521	5.0	2,400	-0.8	2,420	0.7	3	3
4	Ningbo-Zhoushan	2,461	13.9	2,160	4.8	2,062	6.1	4	4
5	HongKong	2,076	4.8	1,980	-1.5	2,011	-9.7	5	5
6	Busan	2,049	5.3	1,940	-0.1	1,947	4.2	6	6
7	Guangzhou	2,037	8.4	1,880	6.7	1,762	6.0	7	7
8	Qingdao	1,830	1.7	1,800	2.8	1,751	5.4	8	8
9	LA/LB	1,689	8.3	1,560	1.6	1,535	1.3	9	9
10	Dubai	1,537	3.9	1,480	-5.1	1,559	2.2	10	9
11	Tianjin	1,507	3.9	1,450	2.8	1,410	0.4	11	10
12	Rotterdam	1,373	10.7	1,240	1.3	1,224	-0.5	13	11
13	Port Kelang	1,198	-9.2	1,320	11.0	1,189	8.6	12	12
14	Antwerp	1,045	4.5	1,000	3.6	965	7.5	15	14
15	Xiamen	1,038	8.1	960	4.6	918	7.1	16	16
16	Kaohsiung	1,027	-2.2	1,050	2.3	1,026	-3.1	14	13
17	Dalian	970	1.0	960	1.6	945	-6.7	17	15
18	Hamburg	886	-0.4	890	0.9	882	-9.4	18	18
19	TanjungPelepas	838	1.0	830	-9.0	912	7.0	19	17
20	LaemChabang	778	8.1	720	6.2	678	3.0	20	21
21	NewYork/NewJersey	671	6.5	630	-1.1	637	10.4	21	22
22	Yingkou	628	4.7	600	1.4	592	5.5	22	23
23	Colombo	621	8.9	570	9.8	519	5.7	23	27
24	Jakarta	607	10.4	550	-	-	-	26	-
25	HoChiMinhCity	594	6.1	560	-3.3	579	-3.1	24	24
26	Suzhou	588	8.9	540	-	-	-	27	-
27	Bremenrhaven	551	0.2	550	3.8	530	-0.5	25	25
28	Tokyo	505	7.4	470	1.5	463	0.6	30	29
29	Valencia	483	2.8	470	1.7	462	2.5	29	30
30	Manila	482	-	-	-	-	-	-	-

자료: Alphaliner('17), www.lloydlist.com('15~'16), 저자 작성

세계 100대항만 컨테이너 물동량 처리실적 (2017)

(단위 : 만TEU)

순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량	순위	항만명	물동량
1	Shanghai	4,023	35	Jeddah	415	69	Gioia Tauro	245
2	Singapore	3,367	36	Piraeus	415	70	Cai Mep	244
3	Shenzhen	2,521	37	Felixstows	405	71	Oaklend	242
4	Ningbo	2,461	38	Savannah	405	72	Osaka	230
5	HongKong	2,076	39	Mundra	398	73	Zhuhai	227
6	Busan	2,049	40	Salalah	395	74	Tacoma	225
7	Guangzhou	2,037	41	Santos	385	75	Callao	225
8	Qingdao	1,830	42	Khor Fakkan	380	76	Karachi	224
9	LA/LB	1,689	43	Surabaya	350	77	Kwangyang	223
10	Dubai	1,537	44	Tanger Med	331	78	Charleston	218
11	Tianjin	1,507	45	Vacouver(BC)	325	79	Southampton	204
12	Port Klang	1,373	46	Rizhao	322	80	Tangshan	201
13	Rotterdam	1,198	47	Marsaxlokk	315	81	Dandong	195
14	Kaohsiung	1,045	48	Ambarli	312	82	St. Petersburg	192
15	Antwerp	1,038	49	Incheon	305	83	Manzanillo	188
16	Xiamen	1,027	50	Fuzhou	301	84	Dandong	186
17	Dalian	970	51	Barcelona	301	85	Guayaquil	185
18	Hamburg	886	52	Port said	300	86	Qinzhou	177
19	Tanjung Pelepas	838	53	Gioia Tauro	293	87	King Abdullah Port	170
20	Laem Chabang	778	54	Kobe	291	88	Sines	167
21	NewYork/NewJersey	671	55	Balboa	291	89	Taichung	166
22	Yingkou	628	56	Le Havre	288	90	Haikou	164
23	Colombo	621	57	NorFolk	284	91	Khalifa Port	160
24	Ho Chi Minh City	607	58	Manzanillo	283	92	Dammam	158
25	Bremenhaven	594	59	Melbourne	280	93	Gdansk	158
26	Jakarta	588	60	Nagoya	278	94	Taipei	156
27	Suzhou	551	61	Yantai	270	95	Kingston	156
28	Algeciras	505	62	Durban	270	96	Mersin	155
29	Valencia	483	63	Genoa	262	97	London	155
30	Tokyo	482	64	Shahid Rajae	261	98	Chennai	154
31	Lianyungang	472	65	Chittagong	257	99	Montreal	154
32	Nhava Sheva	471	66	Cartagena	256	100	Ashdod	153
33	Haiphong	445	67	Sydney	253			
34	Algeciras	439	68	Houston	246			

자료 : www.lloydlist.com, 저자 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-Zhoushan	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 Rajaee	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.lloydlist.com, KMI 작성

연구책임자

- 김우선 (항만수요예측센터장)

연구진

- 한성일 (항만수요예측센터 부연구위원)
- 조소희 (항만수요예측센터 전문연구원)
- 이수영 (항만수요예측센터 연구원)
- 이경한 (항만수요예측센터 연구원)
- 최상균 (항만수요예측센터 연구원)
- 이나영 (항만수요예측센터 연구원)
- 신정훈 (항만수요예측센터 연구원)

연구 감리

- 김형태 (항만 · 물류연구본부 선임연구위원)

2018 Monthly
Port & Industry
월간 **항만과 산업**

발행 2018년 9월 28일

편집 겸 발행인 양창호

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

편집인쇄 효민디앤피
전화 051)807-5100