2008년
전국항 컨테이너화물
유통추이 및 분석

2009. 8. 26

한국컨테이너부두공단
항만운영팀

전국항 컨테이너화물 처리현황

1. 연도별 컨테이너화물 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

구 분		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
전국 물량	전 체 (증가율)	11,890 (19.0)	13,186 (10.9)	14,523 (10.1)	15,216 (4.8)	15,965 (4.9)	17,544 (9.9)	17,926 (2.2)
	수출입 (증가율)	7,356 (11.6)	8,182 (11.2)	9,025 (10.3)	9,412 (4.3)	10,123 (7.6)	11,254 (11.2)	11,605 (3.1)
	환 적 (증가율)	4,205 (35.2)	4,598 (9.4)	5,158 (12.2)	5,532 (7.2)	5,673 (2.6)	6,155 (8.5)	6,186 (0.5)
	연안화물	330	404	340	273	168	135	135
광양항	전 체 (증가율)	1,080 (26.3)	1,185 (9.7)	1,322 (11.6)	1,441 (9.0)	1,756 (21.8)	1,723 (△1.9)	1,810 (5.1)
	수출입 (증가율)	718 (11.3)	803 (11.8)	956 (19.0)	1,097 (14.8)	1,306 (19.1)	1,406 (7.6)	1,488 (5.8)
	환 적 (증가율)	314 (89.2)	344 (9.4)	360 (4.7)	343 (△4.8)	448 (30.6)	314 (△29.9)	322 (2.7)
	연안화물	48	38	6	1	2	3	-
부산항	전 체 (증가율)	9,453 (17.1)	10,408 (10.1)	11,492 (10.4)	11,843 (3.1)	12,039 (1.7)	13,261 (10.2)	13,453 (1.4)
	수출입 (증가율)	5,522 (10.2)	6,035 (9.3)	6,595 (9.3)	6,579 (△0.2)	6,803 (3.4)	7,444 (9.4)	7,638 (2.6)
	환 적 (증가율)	3,887 (32.1)	4,251 (9.4)	4,792 (12.7)	5,179 (8.1)	5,208 (0.6)	5,811 (11.6)	5,808 (△0.1)
	연안화물	44	122	105	85	28	7	7
인천항	전 체 (증가율)	770 (16.1)	821 (6.7)	935 (13.9)	1,149 (22.9)	1,377 (19.9)	1,664 (20.8)	1,704 (2.4)
	수출입 (증가율)	651 (21.2)	710 (9.1)	828 (16.7)	1,056 (27.5)	1,331 (26.1)	1,628 (22.2)	1,668 (2.5)
	환 적	2	3	5	6	13	18	24
	연안화물	117	108	102	86	33	18	12
울산항	전 체	277	318	303	316	337	380	401
	수출입	277	318	301	313	333	371	373
	환 적	-	-	2	4	4	10	28
평택·당진항	전 체	66	152	190	227	260	319	356
	수출입	66	152	190	227	259	317	353
	환 적	-	-	-	-	1	2	3
기타항	전 체	244	302	281	239	196	197	204
	수출입	123	164	154	140	90	90	86
	환 적	1	-	-	-	-	-	1
	연안화물	120	137	127	100	106	107	117

※ **기타항** : 속초항, 군산항, 목포항, 여천항, 마산항 등

2. 주요 항만 컨테이너화물 처리실적

□ 전국

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2007년		2008년		비 고
	물량	증가율	물 량	증가율	('06 증가율)
전 체	17,544	9.9	17,926	2.2	4.9
수출입	11,254	11.2	11,605	3.1	7.6
환 적	6,155	8.5	6,186	0.5	2.6

※ 전체 물량에 연안 화물 포함

□ 광양항

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2007년		2008년		비 고
	물량	증가율	물량	증가율	('06 증가율)
전 체	1,723	△1.9	1,810	5.1	21.8
수 입	702	11.2	760	8.3	14.8
수 출	704	4.2	728	3.4	23.4
환 적	314	△29.9	322	2.7	30.6

□ 부산항

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2007년		2008년		비 고
	물량	증가율	물량	증가율	('06 증가율)
전 체	13,261	10.2	13,453	1.4	1.7
수 입	3,753	9.4	3,853	2.7	3.6
수 출	3,691	9.4	3,785	2.5	3.2
환 적	5,811	11.6	5,808	△0.1	0.6

□ 인천항

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2007년		2008년		비 고
	물량	증가율	물량	증가율	('06 증가율)
전 체	1,664	20.8	1,704	2.4	19.9
수 입	834	20.1	857	2.8	24.4
수 출	793	24.6	810	2.1	27.9
환 적	18	39.5	24	33.3	99.0

3. 항만별 적·공 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU, %)

구분			2007년도			2008년도			증감율
			계	적	공	계	적	공	
전국계	합계		17,543,923	13,819,501	3,724,422	17,926,748	14,010,321	3,916,427	2.2
	외항	소계	17,409,308	13,712,014	3,697,294	17,791,328	13,894,664	3,896,664	2.2
		수입	5,652,422	3,579,383	2,073,039	5,852,925	3,720,441	2,132,484	3.5
		수출	5,601,657	4,371,928	1,229,729	5,752,558	4,465,506	1,287,052	2.7
		환적	6,155,229	5,760,703	394,526	6,185,845	5,708,717	477,128	0.5
	연안		134,615	107,487	27,128	135,420	115,657	19,763	0.6
광양항	합계		1,722,676	1,264,033	458,643	1,810,048	1,318,604	491,444	5.1
	외항	소계	1,719,577	1,262,942	456,635	1,810,048	1,318,604	491,444	5.3
		수입	701,864	303,248	398,616	759,945	323,595	436,350	8.3
		수출	704,090	677,995	26,095	728,145	690,193	37,952	3.4
		환적	313,623	281,699	31,924	321,958	304,816	17,142	2.7
	연안		3,099	1,091	2,008	–	–	–	–
부산항	합계		13,261,484	10,682,930	2,578,554	13,452,786	10,728,675	2,724,111	1.4
	외항	소계	13,254,917	10,677,398	2,577,519	13,445,921	10,722,456	2,723,465	1.4
		수입	3,752,747	2,296,054	1,456,693	3,853,127	2,393,649	1,459,478	2.7
		수출	3,691,003	2,931,690	759,313	3,784,946	2,978,114	806,832	2.5
		환적	5,811,167	5,449,654	361,513	5,807,848	5,350,693	457,155	△0.1
	연안		6,567	5,532	1,035	6,865	6,219	646	4.5
인천항	합계		1,663,800	1,235,396	428,404	1,703,362	1,295,160	408,202	2.4
	외항	소계	1,645,626	1,222,227	423,399	1,691,513	1,285,933	405,580	2.8
		수입	834,371	781,201	53,170	857,353	809,420	47,933	2.8
		수출	793,269	424,066	369,203	810,179	453,891	356,288	2.1
		환적	17,986	16,960	1,026	23,981	22,622	1,359	33.3
	연안		18,174	13,169	5,005	11,849	9,227	2,622	34.8
울산항	합계		380,406	235,318	145,088	400,581	243,042	157,539	5.3
	외항	소계	380,406	235,318	145,088	400,581	243,042	157,539	5.3
		수입	164,025	22,525	141,500	172,293	19,132	153,161	5.0
		수출	206,574	202,990	3,584	200,658	196,581	4,077	△2.9
		환적	9,807	9,803	4	27,630	27,329	301	181.7
	연안					–	–	–	–
마산항	합계		29,468	20,467	9,001	25,055	15,260	9,795	△15.0
	외항	소계	29,468	20,467	9,001	25,055	15,260	9795	△15.0
		수입	14,218	9,112	5,106	11,710	4,741	6,969	△17.6
		수출	15,117	11,231	3,886	12,891	10,480	2,411	△14.7
		환적	133	124	9	454	39	415	241.4
	연안		–	–	–	–	–	–	–
군산항	합계		28,783	20,604	8,179	25,891	18,594	7,297	△10.0
	외항	소계	28,783	20,604	8,179	25,891	18,594	7,297	△10.0
		수입	13,623	9,482	4,141	11,233	8,747	2,486	△17.5
		수출	15,045	11,057	3,988	14,090	9,279	4,811	△6.3
		환적	115	65	50	568	568	–	393.9
	연안		–	–	–	–	–	–	–
여수여천항	합계		14,240	7,876	6,364	12,401	6,404	5,997	△12.9
	외항	소계	14,240	7,876	6,364	12,401	6,404	5,997	△12.9
		수입	6,286	–	6,286	5,993	–	5993	△4.7
		수출	7,954	7,876	78	6,408	6404	4	△19.4
		환적	–	–	–	–	–	–	–
	연안					–	–	–	–
동해속초항	합계		7,715	5,324	2,391	3,307	2,719	588	△57.1
	외항	소계	7,715	5,324	2,391	3,307	2,719	588	△57.1
		수입	3,892	2,731	1,161	1,666	1,556	110	△57.2
		수출	3,823	2,593	1,230	1,641	1,163	478	△57.1
		환적	–	–	–	–	–	–	–
	연안		–	–	–	–	–	–	–
평택항	합계		318,902	251,454	67,448	355,991	267,532	88,459	11.6
	외항	소계	318,902	251,454	67,448	355,991	267,532	88,459	11.6
		수입	160,145	154,993	5,152	173,068	159,546	13,522	8.1
		수출	156,359	94,063	62,296	180,392	106,211	74,181	15.4
		환적	2,398	2,398	0	2,531	1,775	756	5.5
	연안		–	–	–	–	–	–	–

4. 광양·부산항 환적화물 처리실적

□ 연도별 처리현황

(단위 : TEU, %)

구 분		2004	2005	2006	2007	2008
전국계	전체물량 (A)	14,523,138	15,216,460	15,964,896	17,543,923	17,926,748
	환적물량 (B)	5,158,203	5,531,895	5,673,078	6,155,229	6,185,845
	환적비중 (B/A)	35.5	36.4	35.5	35.1	34.5
	환적증감률 (전년대비)	12.2	7.2	2.6	8.5	0.5
광양항	전체물량 (A)	1,321,865	1,441,259	1,755,813	1,722,676	1,810,048
	환적물량 (B)	359,910	342,795	447,540	313,623	321,958
	환적비중 (B/A)	27.2	23.8	25.5	18.2	17.8
	환적증감률 (전년대비)	4.7	△4.8	30.6	△29.9	2.7
부산항	전체물량 (A)	11,491,968	11,843,151	12,038,786	13,261,484	13,452,786
	환적물량 (B)	4,791,942	5,178,798	5,207,731	5,811,167	5,807,848
	환적비중 (B/A)	41.7	43.7	43.3	43.8	43.2
	환적증감률 (전년대비)	12.7	8.1	0.6	11.6	△0.1

□ 국가별 처리현황

(단위 : TEU, %)

연도	구 분		계	중국	미국	일본	싱가폴	홍콩	기타
2006	광양항	처리물량	447,553	153,818	97,556	14,091	3,417	9,872	168,799
		비 중	100	34.4	21.8	3.1	0.8	2.2	37.7
	부산항	처리물량	5,208,954	1,519,295	1,015,653	942,401	63,717	75,635	1,592,253
		비 중	100	29.2	19.5	18.1	1.2	1.4	30.6
2007	광양항	처리물량	313,623	107,849	50,364	6,853	447	3,498	144,609
		비 중	100	34.4	16.1	2.2	0.1	1.1	46.1
	부산항	처리물량	5,811,167	1,674,008	1,098,049	1,027,820	68,690	74,899	1,867,701
		비 중	100	28.8	18.9	17.7	1.2	1.3	32.1
2008	광양항	처리물량	321,958	120,986	43,115	8,965	876	1,285	146,731
		비 중	100	37.6	13.4	2.8	0.3	0.4	45.6
	부산항	처리물량	5,807,848	1,602,752	985,337	1,067,274	69,326	63,627	2,019,532
		비 중	100	27.6	17.0	18.4	1.2	1.1	34.8

5. 컨테이너화물 집중도 현황

(단위 : TEU, %)

구분	전국	광양항	부산항	인천항	울산항	기타항
2001년 (비 중)	9,990,111 (100.0)	855,310 (8.6)	8,072,814 (80.8)	663,042 (6.6)	258,468 (2.6)	140,477 (1.4)
2002년 (비 중)	11,889,798 (100.0)	1,080,333 (9.1)	9,453,356 (79.5)	769,791 (6.5)	276,537 (2.3)	309,781 (2.6)
2003년 (비 중)	13,185,871 (100)	1,184,842 (9.0)	10,407,809 (78.9)	821,071 (6.2)	318,279 (2.4)	453,870 (3.4)
2004년 (비 중)	14,523,138 (100)	1,321,865 (9.1)	11,491,968 (79.1)	934,954 (6.4)	302,870 (2.1)	471,481 (3.2)
2005년 (비 중)	15,216,460 (100)	1,441,259 (9.5)	11,843,151 (77.8)	1,148,666 (7.5)	316,432 (2.1)	466,952 (3.1)
2006년 (비 중)	15,964,896 (100)	1,755,813 (11.0)	12,038,786 (75.4)	1,377,050 (8.6)	336,868 (2.1)	456,379 (2.9)
2007년 (비 중)	17,543,923 (100)	1,722,676 (9.8)	13,261,484 (75.6)	1,663,800 (9.5)	380,406 (2.2)	515,557 (2.9)
2008년 (비 중)	17,926,748 (100)	1,810,048 (10.1)	13,452,786 (75.0)	1,703,362 (9.5)	400,581 (2.2)	559,971 (3.1)

6. '컨'터미널 운영사별 처리능력 대비 실적

□ 광양항

(단위 : 천TEU, %)

구 분	계	1단계			2단계			3단계
		소계	GICT	한국 허치슨	소계	동부 건설	KIT	대한통운
처리능력(A)	5,480	1,600	800	400	2,280	400	1,880	1,600
처리실적(B)	1,810	534	523	11	643	186	457	633
비율 (B/A)	33.0	33.4	65.4	2.8	28.2	46.5	24.3	39.6

□ 부산항

(단위 : 천TEU, %)

구 분	계	북 항								신 항
		소계	허치슨 (자성대)	PECT (신선대)	BICT, BGCT (감만)	동부건설 (신감만)	UTC (우암)	감천 한진	일반 부두	PNC
처리능력(A)	9,490	7,090	1,500	1,600	1,560	610	260	660	900	2,400
처리실적(B)	13,453	11,874	2,103	2,283	2,722	1,211	565	556	2,434	1,579
비율 (B/A)	141.8	167.5	140.2	142.7	174.5	198.5	217.3	84.2	270.4	65.8

□ 기타항

(단위 : 천TEU, %)

구 분	인천항			군산항	평택항	울산항		
	소계	ICT	SICT	GCT	PCTC	소계	울산 컨터미널	정일울산 컨터미널
처리능력(A)	640	300	340	240	240	330	160	170
처리실적(B)	814	411	403	15	242	383	151	232
비율 (B/A)	67.8	51.4	100.8	6.0	100.8	116.1	94.4	136.5

7. 지역별 컨테이너화물 처리실적

□ 전 체

(단위 : TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	전년대비 증감률
합 계	14,181,396	14,943,905	15,796,779	16,122,938	17,791,664	2.2
(비 중)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	
일본지역	2,004,707	2,054,042	2,221,803	2,266,308	2,344,432	2.0
(비 중)	(14.1)	(13.7)	(14.1)	(14.1)	(13.2)	
극동아지역	5,252,405	5,653,927	6,08,438	5,753,372	6,751,418	△0.3
(비 중)	(37.0)	(37.8)	(38.2)	(35.7)	(37.9)	
동남아지역	1,360,062	1,322,240	1,399,260	1,381,324	1,622,354	5.3
(비 중)	(9.6)	(8.8)	(8.9)	(8.6)	(9.1)	
서남아지역	146,189	175,080	217,402	245,681	346,078	35.2
(비 중)	(1.0)	(1.2)	(1.4)	(1.5)	(1.9)	
중 동	441,972	521,678	630,558	708,426	880,507	23.1
(비 중)	(3.1)	(3.5)	(4.0)	(4.4)	(4.9)	
유 럽	1,100,948	1,062,504	1,044,014	1,238,374	1,186,009	△5.9
(비 중)	(7.8)	(7.1)	(6.6)	(7.7)	(6.7)	
아프리카	129,746	146,274	171,264	269,912	246,092	△11.2
(비 중)	(0.9)	(1.0)	(1.1)	(1.7)	(1.4)	
북 미 주	2,738,886	2,872,177	2,928,490	3,005,082	2,998,461	△0.9
(비 중)	(19.3)	(19.2)	(18.5)	(18.6)	(16.9)	
중 미	353,170	418,763	401,572	429,520	460,566	7.0
(비 중)	(2.5)	(2.8)	(2.5)	(2.7)	(2.6)	
남 미	245,494	352,065	387,718	461,361	550,175	17.0
(비 중)	(1.7)	(2.4)	(2.5)	(2.9)	(3.1)	
대 양 주	407,517	364,708	355,546	361,994	403,158	10.6
(비 중)	(2.9)	(2.4)	(2.3)	(2.2)	(2.3)	
기 타	302	447	714	1,583	2,414	52.5
(비 중)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	

※ 자료 : SP-IDC 참조(연안화물 제외)

광양항 컨테이너화물 처리현황

1. 터미널별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분		2005년	비중	2006년	비중	2007년	비중	2008년	비중
광양항	총 계	1,441.259	100.0	1,755,813	100.0	1,722,676	100	1,810,048	100.0
	외항계	1,439,905	99.9	1,753,941	99.9	1,719,577	99.8	1,810,048	100.0
	수입	549,571	38.1	630,941	35.9	701,864	40.9	759,945	42.0
	수출	547,539	38.0	675,460	38.5	704,090	40.9	728,145	40.2
	환적	342,795	23.8	447,540	25.5	313,623	18.0	321,958	17.8
	연안	1,354	0.1	1,872	0.1	3,099	0.2	0	0
1 단계	합 계	1,019,575	70.7	1,168,265	66.5	654,060	38.0	534,262	29.5
	외항계	1,018,221	70.7	1,167,048	66.5	652,013	37.9	534,262	29.5
	수입	355,899	64.8	358,283	56.8	278,040	39.6	252,959	33.3
	수출	367,267	67.1	411,867	61.0	257,040	36.6	218,604	30.0
	환적	295,055	86.1	396,898	88.7	116,028	37.0	62,702	19.5
	연안	1,354	100.0	1,217	65.0	2,047	66.1	0	0
GICT	합 계	519,727	36.1	552,201	31.4	508,916	29.6	523,013	28.9
	외항계	518,373	36.0	550,984	31.4	506,869	29.5	523,123	28.9
	수입	193,575	35.2	210,539	33.4	219,255	31.2	244,557	32.2
	수출	204,847	37.4	211,602	31.4	200,008	28.4	215,880	29.7
	환적	119,951	35.0	128,843	28.8	87,606	27.9	62,686	19.5
	연안	1,354	100.0	1,217	65.0	2,047	66.1	0	0.0
한국허치슨	합 계	124,665	8.6	122,777	7.0	72,241	4.2	11,139	0.6
	외항계	124,665	8.7	122,777	7.0	72,241	4.2	11,139	0.6
	수입	63,237	11.5	60,127	9.5	36,516	5.2	8,402	1.1
	수출	59,137	10.8	47,175	7.0	32,078	4.6	2,721	0.4
	환적	2,291	0.7	15,475	3.5	3,647	1.2	16	0.0
	연안	–	–	–	–	0	–	0	0
4번 선석	합 계	375,183	26.0	493,287	28.1	72,903	4.2	0	0
	외항계	375,183	26.1	493,287	28.1	72,903	4.2	0	0
	수입	99,087	18.0	87,617	13.9	22,269	3.2	0	0
	수출	103,283	18.9	153,090	22.7	25,859	3.7	0	0
	환적	172,813	50.4	252,580	56.4	24,775	7.9	0	0
	연안	–	–	–	–	0		0	0
2 단계	합 계	421,684	29.3	587,548	33.5	601,045	34.9	642,350	35.5
	외항계	421,684	29.3	586,893	33.5	599,993	34.9	642,350	35.5
	수입	193,672	35.2	272,658	43.2	281,374	40.1	307,669	40.5
	수출	180,272	32.9	263,593	39.0	281,711	40.0	289,397	39.7
	환적	47,740	13.9	50,642	11.3	36,908	11.8	45,284	14.1
	연안	–	–	655	35.0	1,052	33.9	0	0
동부건설	합 계	165,174	11.5	201,851	11.5	206,185	12.0	185,641	10.3
	외항계	165,174	11.5	201,232	11.5	205,133	12.0	185,641	10.3
	수입	78,669	14.3	95,708	15.2	97,868	13.9	86,782	11.4
	수출	79,265	14.5	94,447	14.0	105,371	15.0	93,464	12.8
	환적	7,240	2.1	11,077	2.5	1,894	0.6	5,395	1.7
	연안	–	–	619	33.1	1,052	33.9	0	0
KIT	합 계	256,510	17.8	385,697	22.0	394,860	22.9	456,709	25.2
	외항계	256,510	17.8	385,661	22.0	394,860	23.0	456,709	25.2
	수입	115,003	20.9	176,950	28.0	183,506	26.1	220,887	29.1
	수출	101,007	18.4	169,146	25.0	176,340	25.0	195,933	26.9
	환적	40,500	11.8	39,565	8.8	35,014	11.2	39,889	12.4
	연안	–	–	36	1.9	0	0	0	0
3 단계	합 계	–	–	–	–	467,571	27.1	633,436	35.0
	외항계	–	–	–	–	467,571	27.2	633,436	35.0
	수입					142,450	20.3	199,317	26.2
	수출	–	–	–	–	164,434	23.3	220,147	30.2
	환적					160,687	51.2	213,972	66.5
	연안	–	–	–	–	0		0	0
대한통운	합 계	–	–	–	–	467,571	27.1	633,436	35.0
	외항계	–	–	–	–	467,571	27.2	633,436	35.0
	수입					142,450	20.3	199,317	26.2
	수출	–	–	–	–	164,434	23.3	220,147	30.2
	환적					160,687	51.2	213,972	66.5
	연안	–	–	–	–	0		0	0

2. 선사별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU)

구 분		2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
국적선사	한진해운	177,455	186,520	213,616	201,529	184,983
	현대상선	114,285	140,322	162,310	150,699	170,372
	흥아해운	38,285	38,885	43,856	52,289	46,304
	고려해운	18,143	24,966	28,048	29,848	29,128
	동남아해운	52,126	51,178	39,926	16,041	0
	STX팬오션	41,525	-	37,376	46,787	50,303
	남성해운	40,283	37,037	34,425	42,059	49,595
	동영해운	8,559	8,741	9,604	9,391	6,806
	장금상선	79,534	73,472	87,777	81,752	76,322
	태영상선	-	3,791	1,192	1,390	1,000
	기 타	6,339	-	-	7,944	1,812
	소 계	576,534	-	-	639,729	616,625
외국적선사	APL	63,285	106,404	114,014	109,226	142,256
	CMA	13,365	35,313	43,055	57,385	46,113
	MSC	-	-	-	-	1,883
	NYK	-	-	4,263	6,326	5,851
	이리슬라인	33,956	56,500	70,932	60,189	57,928
	양밍라인	52,722	62,340	75,351	71,370	78,448
	머스크라인	410,637	393,686	578,538	492,363	578,812
	완하이라인	26,192	32,884	29,788	29,784	24,818
	에버그린	41,507	45,822	49,426	67,484	53,469
	PIL	22,243	18,494	16,991	19,774	17,576
	MOL	8,004	9,421	15,815	23,861	25,753
	코스코	1,449	-	6,914	12,245	27,788
	중국해운	18,774	-	1,324	2,356	840
	EAS	-	1,197	-	11,918	9,293
	SITC(HYS)	-	4,794	6,925	10,628	13,790
	시노트렌스	-	1,644		5,063	9,705
	CNC	-	7,917	6,987	5,875	10,019
	기 타	47,958	-	-	91,548	89,081
	소 계	745,331	-	-	1,082,967	1,193,423
합 계		1,321,865	1,441,259	1,755,813	1,722,696	1,810,048

※ 자료 : 운영사 내부자료

3. 지역별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	전년대비 증감률
합 계	1,315,451	1,439,896	1,753,922	1,719,563	1,810,035	5.3
(비 중)	(100.0)	(100.0)	(100)	(100)	(100)	
일본지역	82,857	100,876	93,137	79,079	79,066	0
(비 중)	(6.3)	(7.0)	(5.3)	(4.6)	(4.4)	
극동아지역	707,076	668,163	608,900	574,896	573,226	△0.3
(비 중)	(53.8)	(46.4)	(34.7)	(33.4)	(31.7)	
동남아지역	114,751	125,606	148,503	140,398	116,885	△16.7
(비 중)	(8.7)	(8.7)	(8.5)	(8.2)	(6.5)	
서남아지역	5,521	16,851	38,926	50,619	64,009	26.5
(비 중)	(0.4)	(1.2)	(2.2)	(2.9)	(3.5)	
중 동	20,743	59,839	111,713	104,490	111,797	7.0
(비 중)	(1.6)	(4.2)	(6.4)	(6.1)	(6.2)	
유 럽	14,742	66,385	170,972	211,263	222,339	5.2
(비 중)	(1.1)	(4.6)	(9.7)	(12.3)	(12.3)	
아프리카	964	8,851	23,543	25,751	25,808	0.2
(비 중)	(0.1)	(0.6)	(1.3)	(1.5)	(1.4)	
북 미 주	303,607	318,118	456,410	421,152	443,462	5.3
(비 중)	(23.1)	(22.1)	(26.0)	(24.5)	(24.5)	
중 미	62,366	67,764	51,637	48,355	61,762	27.7
(비 중)	(4.7)	(4.7)	(2.9)	(2.8)	(3.4)	
남 미	152	2,478	40,152	54,434	74,968	37.7
(비 중)	(0.0)	(0.2)	(2.3)	(3.2)	(4.1)	
대 양 주	2,672	4,965	10,031	9,125	9,740	6.7
(비 중)	(0.2)	(0.3)	(0.6)	(0.5)	(0.5)	

※ 자료 : SP-IDC 참조(연안화물 제외)

4. 수송수단별 수출입 컨테이너화물 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
합 계 (비 중)	962 (100)	1,149 (100)	1,306 (100)	1,405 (100)	1,571 (100)
연안해송 (비 중)	6 (0.7)	1 (0.1)	2 (0.2)	3 (0.2)	0 (0)
철도운송 (비 중)	182 (19.0)	236 (20.5)	285 (21.8)	282 (20.1)	267 (17.0)
도로운송 (비 중)	773 (80.4)	912 (79.4)	1,019 (78.0)	1.120 (79.7)	1,304 (83.0)

※ PORT-MIS, 철도공사 자료 참고

□ 광양지구 철도수송 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분	2007년			2008년			증 감		
	상행	하행	계	상행	하행	계	상행	하행	계
합 계	161,155	120,500	281,655	149,472	117,733	267,205	▽11,683	▽2,767	▽14,450
광양지구 → 경인지구	73,261	30,984	104,245	58,216	24,917	83,133	▽15,045	▽6,067	▽21,112
광양지구 → 천안지구	3,462	1,315	4,777	5,703	6,914	12,617	2241	5599	7840
광양지구 → 대전지구	8,033	10,820	18,853	9,157	8,905	18,062	1124	▽1,915	▽791
광양지구 → 부산지구	18,189	14,266	32,455	15,951	11,312	27,263	▽2,238	▽2,954	▽5,192
광양지구 → 울산지구	21	19	40	12	24	36	▽9	5	▽4
광양지구 → 구미지구	-	563	563	678	624	1,302	678	61	739
광양지구 → 마산지구	-	-	-	1,152	1,129	2,281	1152	1,129	2281
광양지구 → 익산지구	51,221	53,363	104,584	54,003	56,470	110,473	2782	3,107	5889
광양지구 → 광주지구	2,004	4,206	6,210	3,054	5,892	8,946	1,050	1,686	2736
광양지구 → 광양지구	4,964	4,964	9,928	1,546	1,546	3,092	▽3,418	▽3,418	▽6836

※ 철도공사 자료 참조., 광양지구라 함은 광양항역, 태금역, 흥국사역, 적량역을 말함

부산항 컨테이너화물 처리현황

1. 터미널별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분		2005년	비중	2006년	비중	2007년	비중	2008년	비중
부산항	총 계	11,843,151	100.0	12,038,786	100.0	13,261,484	100.0	13,452,786	100.0
	외항계	11,758,036	100.0	12,010,914	100.0	13,254,917	100.0	13,445,921	99.9
	수 입	3,309,202	100.0	3,429,141	100.0	3,752,747	100.0	3,853,127	28.6
	수 출	3,270,036	100.0	3,374,042	100.0	3,691,003	100.0	3,784,946	28.1
	환 적	5,178,798	100.0	5,207,731	100.0	5,811,167	100.0	5,807,848	43.2
	연안	85,115	100.0	27,872	100.0	6,567	100.0	6,865	0.1
자성대	합 계	2,126,430	18.0	2,212,485	18.4	2,274,667	17.2	2,102,969	15.6
	외항계	2,126,430	18.1	2,212,485	18.4	2,274,376	17.2	2,102,911	15.6
	수 입	615,101	18.6	614,378	17.9	640,583	17.1	590,819	4.4
	수 출	583,018	17.8	630,374	18.7	652,118	17.7	632,002	4.7
	환 적	928,311	17.9	967,733	18.6	981,675	16.9	880,090	6.5
	연안	–	–	–	–	291	4.4	58	0.0
신선대	합 계	1,960,782	16.6	2,054,637	17.1	2,400,869	18.1	2,282,903	17.0
	외항계	1,960,268	16.7	2,054,637	17.1	2,400,869	18.1	2,282,903	17.0
	수 입	497,040	15.0	554,605	16.2	643,244	17.1	575,680	4.3
	수 출	461,125	14.1	496,459	14.7	577,077	15.6	509,796	3.8
	환 적	1,002,103	19.4	1,003,573	19.3	1,180,548	20.3	1,197,427	8.9
	연안	514	0.6	–	–	0	0.0	–	–
감만부두	합 계	2,862,068	24.2	2,558,728	21.3	2,842,747	21.4	2,722,447	20.2
	외항계	2,862,068	24.3	2,558,728	21.3	2,842,747	21.4	2,722,447	20.2
	수 입	698,245	21.1	672,149	19.6	647,506	17.3	677,827	5.0
	수 출	799,131	24.4	743,050	22.0	776,158	21.0	809,718	6.0
	환 적	1,364,692	26.4	1,143,529	22.0	1,419,083	24.4	1,234,902	9.2
	연안	–	–	–	–	0	0.0	–	–
신감만부두	합 계	1,098,669	9.3	1,144,650	9.5	1,250,132	9.4	1,210,753	9.0
	외항계	1,098,669	9.3	1,444,650	9.5	1,250,132	9.4	1,210,753	9.0
	수 입	310,231	9.4	299,439	8.7	367,504	9.8	356,224	2.6
	수 출	353,160	10.8	369,822	11.0	413,021	11.2	381,120	2.8
	환 적	435,278	8.4	475,389	9.1	469,607	8.1	473,409	3.5
	연안	–	–	–	–	0	0.0	–	–
우암부두	합 계	576,532	4.9	548,063	4.6	531,276	4.0	564,719	4.2
	외항계	576,532	4.9	548,063	4.6	531,276	4.0	564,719	4.2
	수 입	144,413	4.4	145,277	4.2	145,128	3.9	157,785	1.2
	수 출	174,728	5.3	150,639	4.5	149,492	4.1	156,738	1.2
	환 적	257,391	5.0	252,147	4.8	236,656	4.1	250,196	1.9
	연안	–	–	–	–	0	0.0	–	–
감천부두	합 계	497,665	4.2	503,654	4.2	574,775	4.3	556,108	4.1
	외항계	497,665	4.2	503,654	4.2	574,775	4.3	556,108	4.1
	수 입	182,372	5.5	175,141	5.1	183,660	4.9	178,493	1.3
	수 출	115,241	3.5	106,438	3.2	131,904	3.6	150,891	1.1
	환 적	200,052	3.9	222,075	4.3	259,211	4.5	226,724	1.7
	연안	–	–	–	–	0	0.0	–	–
신항부두	합 계	–	–	237,710	2.0	579,168	4.4	1,579,350	11.7
	외항계	–	–	237,710	2.0	579,168	4.4	1,579,350	11.7
	수 입			51,242	1.5	162,278	4.3	480,147	3.6
	수 출	–	–	57,416	1.7	153,657	4.2	432,657	3.2
	환 적			129,052	2.5	263,233	4.5	666,546	5.0
	연안	–	–	–	–	0	0.0	–	–
일반부두	합 계	2,718,299	22.9	2,778,859	23.1	2,807,850	21.2	2,433,537	18.1
	외항계	2,634,397	22.4	2,750,987	22.9	2,801,574	21.1	2,426,730	18.0
	수 입	861,626	26.0	916,910	26.7	962,844	25.7	836,152	6.2
	수 출	783,675	24.0	819,844	24.3	837,576	22.7	712,024	5.3
	환 적	989,096	19.1	1,014,233	19.5	1,001,154	17.2	878,554	6.5
	연안	83,902	99.4	27,872	100.0	6,276	95.6	6,807	0.1

2. 선사별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU)

구 분		2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
국적선사	한진해운	995,757	989,027	1,119,592	1,155,296	1,169,749
	현대상선	917,947	908,877	885,165	818,364	890,452
	고려해운	635,404	589,845	606,437	610,166	701,657
	흥아해운	611,273	533,849	554,553	587,153	558,230
	장금상선	249,303	246,129	262,354	360,165	417,070
	동남아해운	242,268	245,291	241,763	229,039	149,177
	남성해운	219,852	202,521	221,911	250,875	252,160
	기 타	789,513	618,080	769,918	846,345	781,687
	소 계	**4,661,317**	**4,333,710**	**4,661,693**	**4,857,673**	**4,920,182**
외국적선사	머스크 라인	355,053	360,315	618,697	803,504	807,707
	P&O	563,434	571,232	72,223		
	APL	432,425	424,690	599,957	643,734	791,878
	CMA CGM	404,251	400,024	491,443	634,599	573,791
	MOL	332,868	376,001	436,297	489,778	537,817
	MSC	431,396	629,172	431,716	911,812	703,668
	NYK	319,268	391,445	402,575	467,817	539,998
	CSCL	304,905	337,000	392,287	431,397	305,555
	에버그린	459,959	413,722	377,827	309,171	280,248
	ZIM	369,277	353,000	341,191	334,350	355,658
	Hapag-Lloyd	204,014	252,097	317,350	440,049	492,384
	OOCL	262,832	339,281	266,450	298,701	345,275
	UASC	204,042	239,040	257,799	275,218	311,862
	기 타	2,618,781	2,338,096	2,343,572	2,361,303	2,486,725
	소 계	6,725,595	7,426,029	7,349,790	8,401,432	8,532,604
합 계		11,386,912	11,756,029	12,011,483	13,259,105	13,452,786

※ 자료 : PORT-MIS

3. 지역별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006	2007	2008	전년대비 증감률
합 계	11,386,912	11,758,036	12,010,914	13,259,105	13,445,921	1.4
(비 중)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100)	(100)	
일본지역	1,789,670	1,823,398	1,996,415	2,085,167	2,144,333	2.8
(비 중)	(15.7)	(15.5)	(16.6)	(15.7)	(15.9)	
극동아 지역	3,451,606	3,643,094	3,857,488	4,289,384	4,244,952	△1.0
(비 중)	(30.3)	(31.0)	(32.1)	(32.4)	(31.6)	
동남아지역	1,005,872	941,502	991,518	1,121,256	1,177,185	5.0
(비 중)	(8.8)	(8.0)	(8.3)	(8.5)	(8.8)	
서남아지역	136,101	152,608	155,728	176,198	239,918	36.2
(비 중)	(1.2)	(1.3)	(1.3)	(1.3)	(1.8)	
중 동	419,739	460,166	507,395	600,533	756,882	26.0
(비 중)	(3.7)	(3.9)	(4.2)	(4.5)	(5.6)	
유 럽	1,085,790	993,532	863,580	1,024,696	921,208	△10.1
(비 중)	(9.5)	(8.4)	(7.2)	(7.7)	(6.9)	
아프리카	128,022	136,565	143,667	242,453	203,698	△16.0
(비 중)	(1.1)	(1.2)	(1.2)	(1.8)	(1.5)	
북 미 주	2,428,494	2,549,187	2,457,338	2,578,865	2,511,513	△2.6
(비 중)	(21.3)	(21.7)	(20.5)	(19.4)	(18.7)	
중 미	290,762	349,632	348,659	380,752	398,549	4.7
(비 중)	(2.6)	(3.0)	(2.9)	(2.9)	(3.0)	
남 미	245,009	348,871	346,951	406,301	461,849	13.7
(비 중)	(2.2)	(3.0)	(2.9)	(3.1)	(3.4)	
대 양 주	403,614	358,607	341,781	351,948	383,760	9.0
(비 중)	(3.5)	(3.0)	(2.8)	(2.7)	(2.9)	
기 타	2,233	874	714	1,553	2,414	54.2
(비 중)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	

※ 자료 : SP-IDC 참조(연안화물 제외)

4. 수송수단별 수출입 컨테이너화물 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
합 계 (비 중)	6,700 (100)	6,664 (100)	6,803 (100)	7,444 (100)	7,645 (100)
연안해송 (비 중)	105 (1.6)	85 (1.3)	28 (0.4)	7 (0.1)	7 (0.1)
철도운송 (비 중)	631 (9.4)	686 (10.3)	750 (11.1)	801 (10.8)	856 (11.2)
도로운송 (비 중)	5,964 (89.0)	5,893 (88.4)	6,025 (88.6)	6,636 (89.1)	6,782 (88.7)

※ PORT-MIS, 철도공사 자료 참고

□ 부산지구 철도수송 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분	2007년			2008년			증 감		
	상행	하행	계	상행	하행	계	상행	하행	계
합 계	377,986	423,175	801,161	414,273	462,357	876,630	36,287	39,182	75,469
부산지구 → 경인지구	228,493	208,456	436,949	256,485	243,943	500,428	27,992	35,487	36,479
부산지구 → 천안지구	16,751	25,145	41,896	33,500	42,854	76,354	16,749	17,709	34,458
부산지구 → 대전지구	49,000	64,089	113,089	41,891	54,432	96,323	▽7,109	▽9,657	▽16,766
부산지구 → 구미지구	43,309	48,920	92,229	48,166	50,524	98,690	4,857	1,604	6,461
부산지구 → 울산지구	1,064	18,310	19,374	936	16,919	17,855	▽128	▽1,391	▽1,519
부산지구 → 마산지구	584	1,232	1,816	395	1,083	1,478	▽189	▽149	▽338
부산지구 → 익산지구	14,882	23,368	38,250	13,173	20,808	33,981	▽1,709	▽2,560	▽4,269
부산지구 → 광주지구	3,165	4,969	8,134	6,421	9,079	15,500	3,256	4,110	7,366
부산지구 → 광양지구	12,900	17,810	30,710	11,312	15,951	27,263	▽1,588	▽1,859	▽3,447
부산지구 → 영주지구	868	4,321	5,189	1,812	6,582	8,394	944	2,261	3,205

※ 철도공사 자료 참조., 부산지구는 부산진역, 가야역, 신선대역, 양산화물역, 신창원역을 말함

인천항 컨테이너화물 처리현황

1. 터미널별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분		2005년	비중	2006년	비중	2007년	비중	2008년	비중
인천항	총 계	1,148,666	100	1,377,050	100	1,663,800	100.0	1,703,362	100
	외항계	1,062,533	92.5	1,344,330	97.6	1,645,626	98.9	1,691,513	99.3
	수 입	558,262	48.6	694,650	50.4	834,371	50.1	857,353	49.9
	수 출	497,792	43.3	636,790	46.2	793,269	47.7	810,179	47.2
	환 적	6,479	0.6	12,890	0.9	17,986	1.1	23,981	1.4
	연안	86,133	7.5	32,720	2.4	18,174	1.1	11,849	0.7
ICT	합 계	334,896	29.2	387,280	28.1	404,706	24.3	411,435	23.9
	외항계	296,724	25.8	331,443	24.1	404,706	24.3	411,435	23.9
	수 입	183,663	16.0	204,238	14.8	206,987	12.4	188,469	10.9
	수 출	111,640	9.7	125,400	9.1	192,379	11.6	217,903	12.7
	환 적	1,421	0.1	1,805	0.1	5,340	0.3	5,063	0.3
	연안	38,172	3.3	55,837	4.1	-	-	-	-
SICT	합 계	29,543	2.6	260,029	18.9	405,086	24.3	403,491	23.5
	외항계	29,170	2.5	249,341	18.1	405,086	24.3	403,491	23.5
	수 입	14,140	1.2	127,220	9.2	202,067	12.1	228,081	13.3
	수 출	15,030	1.3	122,121	8.9	203,019	12.2	172,491	10.1
	환 적	0	0.0	0	0	-	-	2,919	0.1
	연안	373	0.03	10,688	0.8	-	-	-	
한진	합 계	212,151	18.5	108,389	7.9	120,000	7.2	126,312	7.4
	외항계	181,801	15.8	95,826	7.0	116,064	7.0	126,312	7.4
	수 입	95,955	8.4	46,367	3.4	60,746	3.7	66,100	3.9
	수 출	85,846	7.5	49,459	3.6	55,318	3.3	59,268	3.5
	환 적	561	0.0	191	0.0	148	0.0	944	0.1
	연안	30,350	2.6	12,563	0.9	3,936	0.2	-	-
대한통운	합 계	296,448	25.8	317,797	23.1	403,142	24.2	419,621	24.5
	외항계	278,082	24.2	300,185	21.8	400,359	24.2	419,621	24.5
	수 입	144,176	12.6	159,557	11.6	206,929	12.4	219,827	12.8
	수 출	133,906	11.7	140,628	10.2	193,430	11.6	195,862	11.4
	환 적	301	0.0	556	0.0	2,783	0.2	3,932	0.2
	연안	3,036	0.3	324	0.0	0	0.0	-	-
기타부두	합 계	275,628	24.0	303,555	22.0	330,866	19.9	342,513	20.7
	외항계	261,426	22.8	294,410	21.4	316,480	19.0	330,664	20.0
	수 입	120,328	10.5	145,331	10.6	157,642	9.5	154,876	9.0
	수 출	136,902	11.9	139,412	10.1	149,123	9.0	164,655	9.6
	환 적	4,196	0.4	9,667		9,715	0.6	11.123	0.6
	연안	14,202	1.2	9,145	0.7	14,386	0.9	11,849	0.7

2. 선사별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU)

구 분		2005년	2006년	2007년	2008년
국적선사	고려해운	89,175	115,281	109,839	117,538
	동남아해운	99,529	83,799	61,221	23,143
	흥아해운	92,026	76,526	85,097	82,010
	STX팬오션	27,131	57,474	77,126	95,991
	장금상선	51,069	48,941	62,088	51,364
	현대상선	34,775	29,600	18,856	25,601
	한성라인	16,500	25,700	27,330	26,358
	천경해운	14,953	23,249	28,807	24,923
	동영해운	16,445	22,633	25,796	29,057
	한진해운	10,587	12,474	28,656	30,420
	기 타	88,671	39,003	146,513	66,171
	소 계	**540,861**	**534,680**	**671,329**	**620,186**
외국적선사	완하이 라인	62,711	81,564	107,692	117,257
	SYMS	-	56,836	59,718	37,534
	중국해운집단	-	56,373	70,206	69,124
	코스코	40,295	45,769	39,216	44,853
	연대중한륜도유한공사	-	43,849	0	48,418
	ZIM	27,204	27,084	32,474	93,701
	머스크 라인	23,51	18,622	73,156	80,112
	양밍 라인	-	9,549	57,550	19,893
	SITC	8,302	2,987	7,046	-
	이리슬 라인	-	962	0	-
	기 타	112,566	76,644	83,504	83,769
	소 계	**251,078**	**420,239**	**530,562**	**642,271**
카페리여객선	위동해운	131,441	152,728	162,145	153,653
	진천항운	39,458	51,145	56,942	58,058
	한중훼리	41,324	43,849	51,132	49,200
	화동해운	33,944	40,280	44,389	43,087
	연운항훼리	27,554	39,502	51,788	43,744
	대인훼리	27,831	30,609	32,112	30,506
	범영훼리	26,212	26,738	24,259	18,022
	단동해운	22,338	25,890	19,026	25,362
	진인해운	6,625	11,390	20,116	19,273
	기 타	-	-	-	-
	소 계	**356,727**	**422,131**	**461,909**	**440,905**
합 계		1,148,666	1,377,050	1,663,800	1,703,362

※ 자료 : PORT - MIS

3. 지역별 컨테이너 처리실적

(단위 : TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	전년대비 증감률
합 계	833,168	1,062,533	1,344,330	1,645,626	1,691,513	2.8
(비 중)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	
일본지역	38,394	34,768	34,223	43,092	45,753	6.2
(비 중)	(4.6)	(3.3)	(2.5)	(2.6)	(2.7)	
극동아지역	592,993	805,426	1,057,287	1,295,070	1,288,226	△0.5
(비 중)	(71.2)	(75.8)	(78.6)	(78.7)	(76.2)	
동남아지역	187,588	205,896	202,048	215,103	221,504	3.0
(비 중)	(22.5)	(19.4)	(15.0)	(13.1)	(13.1)	
서남아지역	4,117	4,449	9,318	12,309	19,172	55.8
(비 중)	(0.5)	(0.4)	(0.7)	(0.7)	(1.1)	
중 동	1,317	1,533	8,236	8,512	11,263	32.3
(비 중)	(0.2)	(0.1)	(0.6)	(0.5)	(0.7)	
유 럽	363	2,341	9,416	24,177	31,881	31.9
(비 중)	(0.0)	(0.2)	(0.7)	(1.5)	(1.9)	
아프리카	658	843	3,987	8,354	13,947	66.9
(비 중)	(0.1)	(0.1)	(0.3)	(0.5)	(0.8)	
북 미 주	6,469	4,132	14,195	25,075	36,705	46.4
(비 중)	(0.8)	(0.4)	(1.1)	(1.5)	(2.2)	
중 미	-	1,333	1,272	1,147	187	△83.7
(비 중)	-	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.0)	
남 미	214	700	615	9,536	13,340	39.9
(비 중)	(0.0)	(0.1)	(0.0)	(0.6)	(0.8)	
대 양 주	1,055	1,112	3,733	3,251	9535	193.3
(비 중)	(0.1)	(0.1)	(0.3)	(0.2)	(0.6)	

※ 자료 : SP-IDC 참조(연안화물 제외)

4. 수송수단별 수출입 컨테이너화물 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
합 계	935	1,149	1,377	1,664	1,679
(비 중)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
연안해송	102	86	33	18	12
(비 중)	(10.9)	(7.5)	(2.4)	(1.1)	(0.7)
철도운송	-	-	-	-	-
(비 중)	-	-	-	-	-
도로운송	833	1,063	1,344	1,646	1,667
(비 중)	(89.1)	(92.5)	(97.6)	(98.9)	(99.3)

기타 컨테이너화물 처리현황

1. 컨테이너 전용부두 위험물 처리실적

(단위 : TEU, %)

구분			2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계		소계	199,860	241,914	251,669	385,627	259,768
		수출입	145,948	167,936	177,712	276,939	177,205
		T / S	53,912	73,978	73,957	108,688	82,563
광양항	1단계[1)]	소계	12,632	13,820	15,159	5,155	7,332
		수출입	10,666	9,311	11,181	4,646	6,824
		T / S	1,966	4,509	3,978	509	508
	2단계	소계	7,377	8,587	12,287	12,704	16,030
		수출입	7,205	7,311	11,816	12,252	14,993
		T / S	172	1,276	471	452	1,037
	3단계	소계	-	-	-	2,779	5,681
		수출입	-	-	-	2,178	3,433
		T / S	-	-	-	601	2,248
부산항	자성대	소계	39,970	49,801	63,366	55,907	56,255
		수출입	29,013	39,840	50,723	48,438	45,142
		T / S	10,957	9,961	12,643	7,469	11,113
	신선대	소계	48,534	54,542	49,223	49,357	54,582
		수출입	40,035	39,148	35,574	36,413	36,436
		T / S	8,499	15,394	13,649	12,944	18,146
	우 암	소계	15,755	17,751	16,380	15,670	15,258
		수출입	6,803	7,314	6,737	5,833	6,389
		T / S	8,952	10,437	9,643	9,837	8,869
	감 만	소계	51,170	63,173	55,894	57,371	44,995
		수출입	37,629	43,124	39,344	40,593	29,532
		T / S	13,541	20,049	16,550	16,778	15,463
	신감만	소계	15,972	20,514	23,054	28,413	28,126
		수출입	9,498	12,199	12,933	15,537	15,264
		T / S	6,474	8,315	10,121	12,876	12,862
	신 항	소계	-	-	4,813	147,387	25,001
		수출입	-	-	2,726	103,566	13,956
		T / S	-	-	2,087	43,821	11,045
	감 천	소계	6,994	8,145	7,788	10,884	6,508
		수출입	4,279	5,899	5,068	7,483	5,236
		T / S	2,715	2,246	2,721	3,401	1,272

※ 운영사 자료 참조

※ 주 : 1) 2007년 3월초부터 1단계 대한통운이 3단계로 이전・운영(1단계 대한통운 2007. 1~2 처리 물동량 3단계에 기입)

2. 컨테이너 전용부두 냉동화물 처리실적

(단위 : TEU)

구분			2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
합 계		계	324,136	370,674	401,754	452,234	445,411
		수입	205,105	223,649	244,851	274,536	305,297
		수출	119,031	147,025	156,903	177,698	140,114
광양항	1단계[1)]	소계	24,436	26,484	20,551	10,650	8,537
		수출입	14,464	14,488	5,712	4,032	3,737
		T / S	9,972	11,996	14,839	6,618	4,800
	2단계	소계	2,500	2,376	3,973	3,412	4,043
		수출입	1,089	1,136	2,972	2,022	2,721
		T / S	1,411	1,240	1,001	1,390	1,322
	3단계	소계	-	-	-	5,685	12,361
		수출입	-	-	-	1,095	1,919
		T / S	-	-	-	4,590	10,442
부산항	자성대	소계	46,151	63,671	65,793	67,839	64,767
		수입	26,684	37,031	37,623	40,320	41,006
		수출	19,467	26,640	28,170	27,519	23,761
	신선대	소계	55,282	52,370	126,345	131,915	116,393
		수입	42,771	43,308	69,912	92,606	94,425
		수출	12,511	9,062	56,433	39,309	21,968
	우 암	소계	13,965	20,358	19,215	18,551	17,579
		수입	6,640	10,847	11,160	10,725	8,584
		수출	7,325	9,511	8,055	7,826	8,995
	감 만	소계	100,809	90,472	84,364	78,996	82,747
		수입	69,043	51,609	61,660	49,796	56,269
		수출	31,766	38,863	22,704	29,200	26,478
	신감만	소계	15,401	34,763	35,823	45,137	40,791
		수입	10,420	22,302	23,076	28,162	25,420
		수출	4,981	12,461	12,756	16,975	15,371
	신 항	소계	-	-	(932)	22,994	67,940
		수입	-	-	676	12,126	48,861
		수출	-	-	256	10,868	19,079
	감 천	소계	63,246	73,564	29,593	67,055	30,253
		수입	31,729	36,641	17,600	33,652	22,355
		수출	31,517	36,923	11,993	33,403	7,898

※ 운영사 자료 참조

※ 주 : 1) 2007년 3월초부터 1단계 대한통운이 3단계로 이전 · 운영(1단계 대한통운 2007. 1~2 처리 물동량 3단계에 기입)

3. 컨테이너 부두별 철도수송 실적

(단위 : TEU)

구 분		2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	계	376,595	434,271	497,668	448,793	442,587
	발송	206,007	215,466	259,861	228,867	220,541
	도착	170,588	218,805	237,807	219,926	222,046
광양 1단계 (광양항역)	소계	142,044	184,851	215,623	200,424	184,082
	발송	81,534	80,800	112,727	113,148	101,742
	도착	60,510	104,051	102,896	87,276	82,340
자성대	소계	27,265	34,014	43,900	40,012	31,975
	발송	12,079	15,548	20,495	16,002	13,762
	도착	15,186	18,466	23,405	24,010	18,213
신선대	소계	107,298	107,376	114,868	85,908	123,248
	발송	62,675	62,282	65,662	44,228	55,462
	도착	44,623	45,094	49,206	41,680	67,786
감 만	소계	99,988	108,030	123,277	122,449	103,282
	발송	49,719	56,836	60,977	55,489	49,575
	도착	50,269	51,194	62,300	66,960	53,707

※ 철도공사 자료 참조

4. ON-DOCK 처리실적

(단위 : 천TEU,%)

구 분	2006년	2007년	2008년			터미널별 이용선사
			처리량	비중	증감	
합 계	4,763	6,153	6,130	100	-0.37%	
자성대	778	931	980	47.0	5.3%	CMA-CGM, CSCL, 흥아, HMM, KMTC, etc
신선대	1,704	1,983	1,849	78.9	-6.8%	APL 선사 외 13선사
우암	-	78	134	23.5	71.8%	
감 만	1,542	2,116	1,077	39.6	71.8%	BICT - HJS,YML외 8개 선사 허치슨 - HMM, CMA 대한통운 - CSCL, 챈채, MSC
신감만	489	465	507	40.6	9.0%	-
신항 (PNC)	250	580	1,583	100	273%	MAE, MSC, ZIM, UAS, CSA, EMC, HJS등

※ 운영사 자료 참조

5. CFS 처리실적

(단위 : R/T)

구 분			2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
합 계		계	4,092,493	3,189,631	3,915,895	3,976,327	4,309,035
		수 입	1,550,670	1,287,926	1,527,713	1,626,720	1,764,797
		수 출	2,541,823	1,901,705	2,388,182	2,349,477	2,544,246
광양항	1단계[1)]	계	410,025	454,219	512,421	293,596	275,080
		수 입	154,522	184,532	135,389	106,707	64,284
		수 출	255,503	269,687	377,032	186,759	210,804
	2단계	계	33,852	89,887	168,666	287,166	217,640
		수 입	22,566	33,500	76,394	125,747	115,423
		수 출	11,286	56,387	92,272	161,419	102,217
	3단계	계	-	-	-	130,363	76,000
		수 입	-	-	-	39,113	24,000
		수 출	-	-	-	91,250	52,000
부산항	자성대	계	530,730	505,769	574,815	530,394	571,984
		수 입	207,968	226,311	258,068	261,845	285,290
		수 출	322,762	279,458	316,747	268,549	286,694
	신선대	계	1,065,448	577,204	631,734	694,962	806,974
		수 입	470,984	318,296	326,742	372,678	393,219
		수 출	594,464	238,904	304,992	322,284	413,755
	감만	계	1,401,735	990,985	1,339,371	1,220,062	1,519,710
		수 입	569,567	416,458	567,226	425,472	574,980
		수 출	832,168	574,527	772,245	794,590	944,730
	신감만	계	650,703	591,571	688,380	819,784	841,647
		수 입	125,063	108,829	163,894	295,158	307,601
		수 출	525,640	482,742	524,894	524,526	534,046

※ 운영사 자료 참조

※ 주 : 1) 2007년 3월초부터 1단계 대한통운이 3단계로 이전・운영(1단계 대한통운 2007. 1~2 처리 물동량 3단계에 기입)

6. 직통관 처리실적

(단위 : TEU)

구 분			2007년			2008년		
			자부두	타부두	계	자부두	타부두	계
합 계		계	1,101,956	3,946	1,105,902	1,185,896	71,924	1,257,820
		수입	893,089	3,946	897,035	1,090,212	71,924	1,162,136
		수출	208,847	-	208,847	95,684		95,684
광양항	1단계[1)]	계	68,331	-	68,331	61,393	-	61,393
		수입	49,314	-	49,314	61,393	-	61,393
		수출	18,997	-	18,997	-	-	-
	2단계	계	256,326	-	256,326	155,085	-	155,085
		수입	73,323	-	73,323	61,956	-	61,956
		수출	183,003	-	183,003	93,129	-	93,129
	3단계	계	18,281	-	18,281	22,549	-	22,549
		수입	18,281	-	18,281	22,549	-	22,549
		수출	-	-	-	-	-	-
부산항	신감만	소계	148,780	3,896	152,676	160,545	4,403	164,948
		수입	148,730	3,896	152,676	160,545	4,403	164,948
		수출	-	-	-	0	0	-
	신선대	소계	182,366	-	182,366	180,472	0	180,472
		수입	182,366	-	182,366	180,472	0	180,472
		수출	-	-	-	0	0	-
	우 암	소계	52,604	-	52,604	63,084	-	63,084
		수입	52,604	-	52,604	63,084	0	63,084
		수출	-	-	-	0	0	-
	감 만	소계	166,608	-	166,608	199,623	-	199,623
		수입	166,608	-	166,608	199,623	0	199,623
		수출	-	-	-	0	0	-
	신감만	소계	126,151	-	126,151	112,368	67,521	179,889
		수입	119,304	-	119,304	112,368	67,521	179,889
		수출	6,847	-	6,847	0	0	-
	신 항	소계	27,549	-	27,549	141,377	-	141,377
		수입	27,549	-	27,549	138,822	-	138,822
		수출	-	-	-	2,555	-	2,555
	감천 한진	소계	54,960	50	55,010	89,400	-	89,400
		수입	54,960	50	55,010	89,400	-	89,400
		수출	-	-	-	0	0	0

※ 운영사 자료 참조

※ 주 : 1) 2007년 3월초부터 1단계 대한통운이 3단계로 이전 · 운영(1단계 대한통운 2007. 1~2 처리 물동량 3단계에 기입)

7. 보세운송 처리실적

(단위 : TEU)

구 분			2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
합 계		계	733,285	740,410	784,408	738,842	705,217
광양항	1단계[1)]	수입	157,790	178,358	180,256	37,442	15,472
	2단계	수입	9,510	13,568	36,116	112,531	17,655
	3단계	수입	–	–	–	27,578	27,134
부산항	자성대	수입	93,404	110,744	102,753	117,476	108,222
	신선대	수 입	151,276	135,818	134,155	139,413	169,454
	우 암	수 입	20,376	24,899	26,643	27,454	29,941
	감 만	수 입	182,282	181,157	206,515	136,481	142,773
	신감만	수 입	81,302	50,939	52,719	64,493	53,970
	신 항	수 입	–	–	8,308	22,830	79,685
	감 천 한 진	수 입	37,345	44,927	41,009	53,149	60,911

※ 운영사 자료 참조

※ 주 : 1) 2007년 3월초부터 1단계 대한통운이 3단계로 이전・운영(1단계 대한통운 2007. 1~2 처리 물동량 3단계에 기입)

8. 부산항 ODCY 현황

(단위 : TEU, ㎡)

업 체	CY 명	CY 면적	CFS 면적	2008년 실적			임차 자가	비 고
				계	수출	수입		
임항지역 ODCY(10소)								
KCTC	우암	42,187	9,984	306,107	155,023	151,084	자가	정부소유
	용당	26,748	2,033	52,810	22,814	29,996	임차	
국제통운	감만	39,690	301	296,903	132,617	164,286	임차	유니온스틸 소유
동 방	용당	19,698	2,678	10,541	7,871	2,670	임차	정부소유
동 부	신영	30,772	331	31,190	25,091	6,099	임차	'08년5월 동부 운영
세 방	우암	73,841	9,802	532,287	266,294	265,993	자가	
국 보	우암	7,990	2,348	14,760	2,310	12,450	임차	
천 일	용당	6,658	280	28,411	4,807	23,604	임차	정부소유
협 성	용당	17,271	1,191	184,173	71,898	112,275	임차	정부소유
현 대	용당	90,955	3,665	215,833	126,386	89,447	자가	
계	10개소	355,810	32,613	1,673,015	815,111	857,904		
재송지역 ODCY(1개소)								
한 진	재송	60,081	-	22,641	22,443	198	자가	
합 계	11개소	415,891	32,613	1,695,656	837,554	858,102		

* 자료: 각 업체 부산 지사 제출 자료 (서울 본사 제출 자료와 다를 수 있음)
* '코레일로지스 철도 CY'(부산진, 가야역)는 철송목적 CY이므로 제외
* '천일 용당 CY'는 자유무역지역이어서 특허보세구역은 아님, 천일 엄궁CY는 07년 12월 폐쇄
* 대한통운에서 운영하던 CY는 코레일로지스와 동부로 이전

9. 양산 ICD 처리실적

□ CY별 컨테이너화물 처리실적

(단위 : TEU)

CY명	합 계	재유통 공『컨』	수 출			수 입		
			소계	적『컨』	공『컨』	소계	적『컨』	공『컨』
합 계	1,025,146	790,846	136,844	115,606	21,238	97,456	80,517	16,939
동부익스프레스	144,020	144,020	-	-	-	-	-	-
K C T C	44,214	42,389	-	-	-	1,825	1,825	-
동 방	37,023	30,914	3,011	3,011	-	3,098	3,098	-
천 경	19,092	13,497	4,391	4,391	-	1,204	1,204	-
대한통운	34,242	34,242	-	-	-	-	-	-
협 성	66,208	66,208	-	-	-	-	-	-
디 티 씨	11,712	10,842	-	-	-	870	870	-
국제통운	33,066	21,036	9,565	9,565	-	2,465	2,465	-
한 진	182,811	152,018	24,793	24,793	-	6,000	6,000	-
국 보	238,839	124,447	64,493	55,052	9,441	49,899	41,541	8,358
지 티 씨	34,299	-	20,346	10,173	10,173	13,953	6,986	6,967
대 현	4,342	-	-	-	-	4,342	4,342	-
세 방	89,140	85,166	3,836	3,836	-	138	138	-
임대업체	86,138	66,067	6,409	4,785	1,624	13,662	12,048	1,614

□ 권역별 수출입 컨테이너화물 처리실적

○ 수출 : 컨테이너에 적입된 화물의 최초발생지를 기준하여 권역별로 분류

(단위 : TEU)

구 분	합 계	적컨테이너			공컨테이너
		소 계	CY장치	CFS조작	
합 계	**136,844**	**115,606**	**63,122**	**52,484**	**21,238**
수도권	46,413	35,588	11,018	24,570	10,825
부산권	39,949	34,565	17,418	17,147	5,384
경남권	27,387	24,995	21,394	3,601	2,392
경북권	8,825	7,844	5,317	2,527	981
중부권	8,988	7,804	5,210	2,594	1,184
호남권	3,630	3,347	2,127	1,220	283
강원권	1,652	1,463	638	825	189

○ 수입 : 컨테이너에 적입된 화물의 도착지를 기준하여 권역별로 분류

(단위 : TEU)

구 분	합 계	적컨테이너			공컨테이너
		소 계	CY장치	CFS조작	
합 계	**97,456**	**80,517**	**55,176**	**25,341**	**16,939**
수도권	40,968	31,983	22,997	8,986	8,985
부산권	18,624	15,861	7,872	7,989	2,763
경남권	15,277	12,664	10,030	2,634	2,613
경북권	8,696	7,372	5,436	1,936	1,324
중부권	8,013	7,316	5,064	2,252	697
호남권	4,407	4,017	2,676	1,341	390
강원권	1,471	1,304	1,101	203	167

세계 주요 항만 컨테이너화물 처리현황

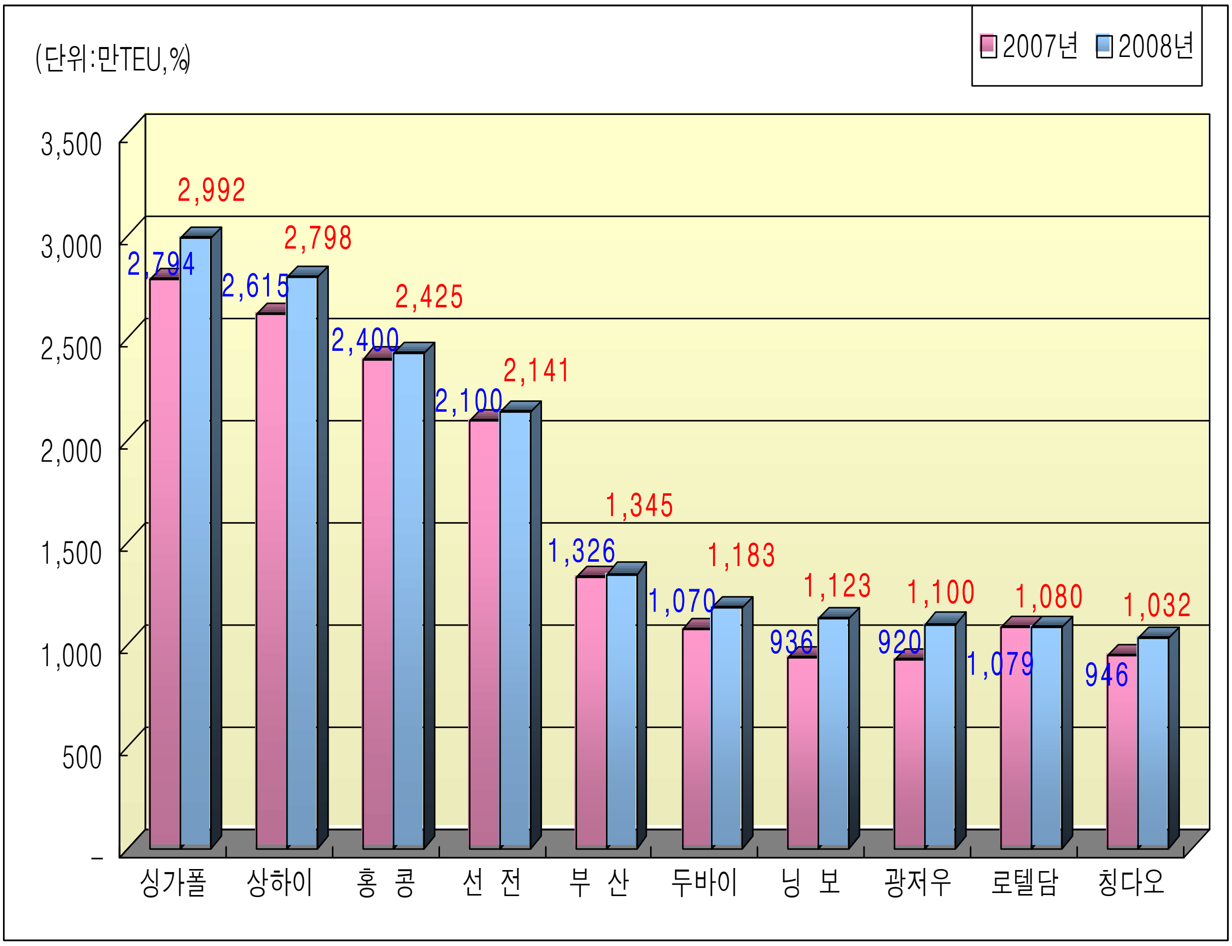
1. 세계 주요 항만 컨테이너화물 처리실적

(단위 : 천TEU, %)

'08	'07	항만	2007년	2008년	증가율	국가명
1	1	싱가포르	27,936	29,920	7.1	싱가포르
2	2	상하이	26,150	27,980	7.0	중 국
3	3	홍 콩	23,998	24,250	1.0	중 국
4	4	선 전	21,099	21,410	1.5	중 국
5	5	부 산	13,261	13,453	1.4	한 국
6	7	두바이	10,700	11,830	11.0	UAE
7	11	닝 보	9,360	11,230	20.0	중 국
8	12	광저우	9,200	11,000	19.6	중 국
9	6	로테르담	10,791	10,800	0.1	네덜란드
10	10	칭다오	9,462	10,320	9.1	중 국
11	9	함부르크	9,890	9,700	△2.0	독 일
12	8	카오슝	10,257	9,680	△5.6	대 만
13	14	엔트워프	8,200	8,660	5.9	벨기에
14	17	텐 진	7,103	8,500	19.7	중 국
15	16	포트클랑	7,119	7,970	12.0	말레이시아
16	13	로스엔젤레스	8,350	7,850	△6.0	미 국
17	15	롱비치	7,312	6,490	△11.2	미 국
18	18	탄중펠레파스	5,500	5,600	1.8	말레이시아
19	20	브레멘/브레머하벤	4,892	5,500	12.4	독 일
20	19	뉴욕/뉴저지	5,299	5,240	△1.1	미 국

※ 자료 : Containerisation International 2009


세계 20대 항만 KOREA CONTAINER TERMINAL AUTHORITY
원하시는 항구를 클릭하시면 정보를 보실 수 있습니다.
로테르담
함부르크항
브레멘항
앤트워프항
두바이항
텐진항
부산항
칭다오항
도쿄항
상하이항
닝보항
선전항
홍콩항
카오슝항
탄중펠라파스항
포트클랑항
싱가포르항
로스엔젤리스항
롱비치항
뉴욕/뉴저지항
MAP WORLD WIDE 20PORT COPYRIGHT@2006 KOREA CONTAINER TERMINAL AUTHORITY


(단위:만TEU,%)
2007년
2008년
3,500
3,000
2,500
2,000
1,500
1,000
500
-
싱가폴 2,794 2,992
상하이 2,615 2,798
홍 콩 2,400 2,425
선 전 2,100 2,141
부 산 1,326 1,345
두바이 1,070 1,183
닝 보 936 1,123
광저우 920 1,100
로텔담 1,079 1,080
칭다오 946 1,032

2. 세계 주요 항만 컨테이너화물 처리실적 분석

1) 싱가포르(Singapore)

싱가포르항은 2008년 2,992만TEU를 처리하면서 2007년 대비 7.1%의 증가율을 보이며 1위의 자리를 고수하였음.

비록 1위의 자리를 지키기는 하였으나 2001년 이후 7년 만에 처음으로 컨테이너 처리물량이 하락세로 돌아섬

경기 불황과 나날이 발전하는 중국 항만들의 성장으로 1위 항만의 자리를 위협받고 있는 싱가포르항은, 컨테이너 선박에 대한 항비 특혜를 2010년까지 연장한다는 계획을 발표하였으며, 최대 10일간 정박하는 컨테이너 선박에 대한 20% 항비 환불제도를 오는 2010년 6월 말까지 연장한다고 밝혔음. 이 제도는 항만 요율 인상에 따라 정기선사들로부터 불만이 고조되어 1996년에 최초 도입된 제도임

향후 2012년까지 싱가포르 내 26개의 선석을 추가 건설하고 선박의 대형화 추세에 따라 증심 문제를 계획하고 있으며 추격하는 중국 항만에 대응하여 세계 1위항만의 자리를 계속 고수할 것인지 그 귀추가 주목됨

2) 상하이(Shanghai)

중국의 상하이항은 2007년 대비 7% 증가한 2,798만TEU를 처리하며 세계 2위 항만으로서의 자리를 굳건히 하였음

2008년 세계 주요 항만의 컨테이너화물 처리실적을 보면, 성장세가 가장 두드러진 것은 중국 항만들이었음.

상하이와 홍콩, 선전항이 2007년에 이어 나란히 2, 3, 4위를 차지했고 지난해 처음 10위에 진입한 칭다오항도 10위를 유지했으며, 이외에도 중국의 광저우와 닝보항이 새롭게 7위와 8위에 진입하여 10위권 내 6개의 중국 항만 랭크됨

이러한 분위기 속에서, 중국의 항만 간 협력이 본격화되고 있으며, 특히 2008년 9

월초 상하이항이 인근지역 경쟁항만인 닝보항과 공동으로 항만투자회사를 설립하여 국내외 항만 네트워크 구축에 적극 나설 계획으로 밝혔으며, 연초에는 자동차 수출입이 증가하여 1일 평균 750대가 수출입 되었음

그러나 강한 바람과 많은 비의 영향으로 100여척 이상의 선박들이 정박하여 국제항로 선박의 입출항에 많은 영향을 준 것으로 알려짐

상하이항은 연초 14.5%의 성장률을 목표로 하였으나 연초 폭설과 7월 태풍 등의 기상조건으로 인해 목표치보다 적은 7%의 성장률을 보였으며 이로 인해 컨테이너 화물에 대한 의존도를 줄이고 벌크화물 및 관련 물류사업에 대한 서비스를 높이기로 하여 항만 개발과 관련 시설에 투자할 계획을 밝힘

그러나 세계 경제가 하락함에 따라, 중국 수출입 무역도 하락세를 면할 수 없게 되어 중국 내 경제 성장율이 주춤하였으며 2008년 베이징 하계 올림픽 개최 영향으로 폭발물 및 독성물질에 해당하는 위험 화물의 입출항 전면 금지조치 및 쓰촨 자연재해로 인해 일정부분 컨 처리량의 조정은 피할 수 없었음

3) 홍 콩(Hong Kong)

홍콩항은 2007년 대비 1%의 증가한 2,425만 TEU을 처리하면서 3위를 차지하였음

2008년 세계 5대 항만들의 화물물동량을 살펴보면 홍콩항의 증가율이 가장 낮았으며 홍콩항 자체로서도 7년 중 가장 낮은 화물 물동량 증가율을 보였음

작년 홍콩항의 물동량은 4위인 선전항과 300만TEU도 채 차이가 나지 않아 금년이나 적어도 내년에는 선전항이 홍콩항을 따라잡을 것으로 예상됨

홍콩항의 가장 큰 문제점은 세계에서 가장 높은 THC (Terminal Handling Charge)로 과거 10년 동안 가격 하락이 단 한 번도 없었음. 그로 인해 2001~2008년 동안 홍콩항의 컨테이너 처리량 증가율은 점점 낮아져 2008년 연평균 증가율이 1%에 그쳤으며 이러한 상황에 따라 경쟁력 강화를 위해 시장을 개발하고, 내륙으로의 운송비

절감 및 내륙의 화물차가 홍콩으로 갈 수 있도록 허용해야 한다고 자조의 목소리가 높아짐.

최근 유가 인상에 따른 유류 할증료 부과로 운송비 부담이 커지자 미국과 유럽 등 장거리 운송 일정의 취소가 속출하고 있으며 홍콩 물류업계에서는 아무리 화물을 많이 실어도 적자를 면하기 어렵기 때문에 동남아시아나 중국 내륙과 같은 단거리 지역에 집중하고 있으며 운영비를 최소화를 위해 필수 인원을 제외한 모든 분야를 아웃소싱을 추진 중에 있음

이러한 상황으로 치닫게 되면서 홍콩의 관련업계 및 정부는 10호 터미널, 홍콩-주삼각-마카오를 대교로 묶는 등의 대응방안을 마련하기 시작하였으며, 더불어 경쟁 상대와의 협력방안 마련을 위해 인근 주삼각 지역과의 긴밀한 협력을 추진할 계획이라고 밝혔음

4) 선 전(Shenzen)

중국의 선전항은 2007년 대비 1.5%의 증가세를 보이며 2,141만TEU를 처리해 순위 변동 없이 4위를 차지하였음

선전항의 컨물동량 증가율이 좀처럼 오르지 않았던 이유는 중국 내외 경제상황 악화에 기인하며 인민폐 가치의 지속적인 상승으로 인한 수출량 감소와 일부 제조기업의 외부 이전 등이 선전항 컨화물 증가율 하락의 주요 원인이 되었음

반면, 이러한 경제 상황에 대처할 만한 대안으로 중국 선전항-마카오 간 컨테이너 항로가 처음으로 개설됐었으며 그동안 지리적 한계로 인해 마카오 화물의 대부분이 홍콩을 경유했지만 선전의 화물수용력이 증가하고 가격 경쟁력이 강화됨에 따라 선전을 선호하는 화주들이 증가하였으며, 선전으로 가기위해서는 홍콩까지 해상 수송 후 다시 트럭으로 이용하게 돼 최소 이틀이 소요되었는데 이번 선전-마카오 간 직항로 개설로 물류비용 절감과 함께 마카오화물의 15~50퍼센트가 선전을 경유하게 될 것으로 예상함

또한 선전시 옌티엔 주식회사와 허치슨 옌티엔 항만투자공사가 함께 선전 옌티엔항 서부에 3개의 선석을 건설하고 1개의 선석을 확장하는 등 5만톤급 컨테이너 선석 4개를 만들어 연간 물동량 180만 TEU를 목표로 하고 있음. 관계자들은 2010년까지 선전항 컨물동량이 2,800만 TEU에 달할 것으로 예측하고 있으며 China Merchant 그룹은 앞으로 2년 이내에 선전 서부지역에 25개 컨테이너터미널을 건설할 것이라고 밝힘. China Merchant 그룹은 2007년 중국 주요항만에 9개의 터미널 준공에 이어 2008년부터 2010년까지 25개 컨테이너터미널을 포함해 모두 29개 신규 터미널을 추가로 건설할 계획이며, 신규 터미널은 선전항 서부, 장저우, 칭다오, 톈진, 상하이, 닝보 등지에 건설될 예정임. 장지앙 항만의 투자를 통해 차이나머천트그룹은 중국 남서지역 항만투자의 첫발을 내딛게 되며, 중국 내 5개 주요 항만 클러스터를 포함하는 터미널 사업망을 구축하게 될 전망임

5) 부 산(Busan)

세계 경제 침체로 해운 화물이 급감한 가운데 부산항은 2007년 대비 1.4% 증가한 1,345만TEU를 처리하면서, 5위를 유지함

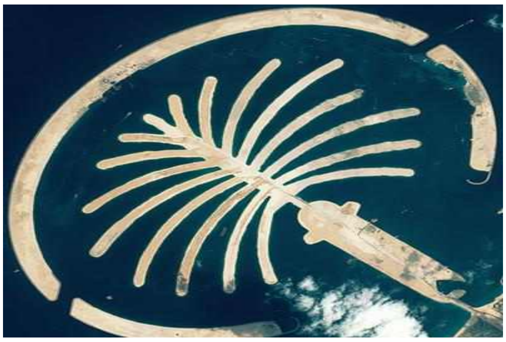
2008 베이징올림픽 기간 중 부산항을 환적거점으로 이용한 선사들의 물량증가로 8월과 9월 각각 1.3%와 7.5%의 성장세를 보였으며 이런 이유로 부산항 전체 처리물량의 23.9%를 차지하였고 부산항의 주요 국가별 처리화물 순위에서 중국이 1위를 차지하였음

최근 대형 선사인 MSC가 부산항 환적화물의 비중을 축소한데다 미국의 경기둔화에 따른 부산항 경유 미국행 화물의 감소가 환적화물 부진의 주원인이며 또한 6월 화물연대 파업의 여파로 야적장마다 빈 컨테이너들이 부산 감만부두 야적장에 쌓이면서 치명적인 타격을 받았음

또한 컨테이너선 대형화 추세에 따라 부산항 증심 사업 문제가 화두로 떠올랐으며 지난 2008년 12월 대한통운 감만부두에 입항한 스위스 국적의 MSC의 1만 1,700TEU 급의 프란체스카(FRANCESCA)호는 부산항 개항 이래 가장 큰 컨테이너 선박으로 기록됐었으며 이 같은 초대형 컨테이너선 입항에 따라 부두안벽의 수심이 문제가 되고 있음.

2009년 1월에는 16미터의 안벽 수심을 갖춘 신선대부두 제5선석이 완공을 눈앞에 두고 있으며 347억을 투자하여 신선대부두 선회장, 항로 증심을 위한 준설공사에 들어갈 계획으로 있음. 향후 유럽과 중국, 미국으로 향하는 초대형 선박들의 기항지로서 충분한 수심을 갖춘다면 부산항의 경쟁력을 한 단계 업그레이드할 수 있을 것으로 예상됨

6) 두바이(Dubai)



아랍에미레이트의 두바이항은 2007년 대비 11% 증가한 1,183만TEU를 처리함으로써 세계 6대 항만으로 한 계단 올라섬

아시아, 유럽, 아프리카 세 지역의 중심점으로서 존재감을 높이고 있으며 부산항을 위협할만한 수준까지 쫓아오고 있는 점에서 주목되고 있음

항만간의 경쟁이 치열해짐에 따라 두바이항은 중동 중심항만의 입지를 다지기 위하여 환적화물 유치를 위한 각종 인센티브 제도를 도입하고 있으며 극동/유럽과 중동아시아 교역이 증대되면서 환적화물 거점항만으로 떠오르고 있음

이에 부응하기 위해 두바이항은 컨테이너 화물을 효율적으로 처리하고 게이트의 혼잡을 완화하기 위해 2008년 4월 'Asra's a'시스템을 도입하였으며, 이 시스템은 트럭에 특수 RFID 시스템을 부착하여 게이트 진출입을 자동적으로 인식하고 야드에서의 작업 또한 자동적으로 지시하며, 이와 함께 전자토큰과 전자 지불 시스템을 도입하여 서류의 수작업을 제거하고 게이트와 항만 내에서의 효율성을 높이고 있음

또한 DP World는 동시에 4개의 컨테이너를 들어 올릴 수 있는 'quad-lifts' 크레인을 도입하였고, 이를 훈련할 수 있는 'Tandem Lifts' 시뮬레이터를 세계 최초 도입, 크레인 기사들의 하역 능력을 향상시킬 것으로 기대됨. 최근 항만간 경쟁이 심화되면서 하역생산성 평가지표로 대표되는 선석생산성이 종종 기록세우기로 홍보되고 있는데, 두바이의 경우 시간당 209개를 처리하였다. 다른 터미널로는 중국 Yantian 터미널의 시간당 546개, 싱가포르 310개, 말레이시아 237개를 처리하여 해외항만 기

록 사례에 올라있음

두바이항의 2단계 항만개발은 2008년 9월 완공되어 연간 처리능력 500만 TEU가 증대되고 총 1,500만 TEU에 도달할 것으로 예상되며, 이 선석은 12,000 TEU급 이상의 초대형선을 수용할 수 있도록 수심 17m의 안벽 2,500m를 개발하였고 7개의 선석이 들어선다. 두바이항은 2030년까지 14단계에 걸쳐 5,000만TEU의 처리능력을 갖춘 항만으로 개발될 예정임

7) 닝보(Ningbo)

중국의 닝보항은 2007년 대비 20% 증가한 1123만TEU를 처리하여 7위를 기록함

닝보항은 높은 물동량 증가율을 보이고 있어 이 추세가 계속된다면 2009년도는 세계랭킹이 더 올라갈 수 있을 것으로 예상됨

닝보항의 이러한 성장세에 따라 중국 내 5번째 보세항만 건설 승인을 얻었으며, 보세항만 내 세금면제 혜택은 제조업체에게 매우 유리한 조건으로, 연관된 물류나 금융서비스에서 우위를 얻을 수 있음. 현재 중국내 보세항은 상하이의 양산항, 텐진의 동지앙항, 다렌의 다야오만과 하이난의 양푸항 등이 있음

이와 더불어 상하이와 닝보를 잇는 세계 최장 길이의 해상대교가 2008년 개통됐었는데 항저우만을 가로지르는 케이블 방식으로써 이번 대교의 총 길이는 무려 36Km에 달함. 금번 대교의 개통으로 상하이와 닝보 간 통행시간이 기존 4시간에서 2시간 이내로 단축되며 중국 최초의 민간자본 유치를 통한 공공투자 개발사업의 의미를 갖는 것으로 알려짐

또한, 높은 원자재 가격에 대비하기 위해 원유 대신 전기를 동력으로 사용하는 방안을 시행하여 14% 에너지 절감과 에너지 소모에 따른 원가도 77% 감소하였으며, 이 방안으로 전체 190대를 개조하여 사용할 예정으로 총 투자액은 약 3억 9천 위안임. 이것이 완성되면 매년 원가 약 1억 3천위안을 절약할 수 있어 3년 반 내에 투자액을 회수할 수 있을 전망하고 있음

닝보항의 향후 계획에 따르면, 저장성 신후(新湖)그룹과 항만협력계약을 체결하고, 항저우만에 소재한 쟈싱자푸항 1~2단계 터미널의 지분을 인수할 예정이며, 자푸항 1~2단게 터미널은 현재 6개 선석을 운영하고 연간 컨테이너 처리능력이 20만TEU에 달함

8) 광저우(Guangzhou)

중국의 광저우항은 2007년 대비 19.6%의 높은 증가율을 보이며 1,100만TEU를 처리함으로써 8위에 안착했으며, 10위권으로 첫 진출이기도 함

광저우항의 이러한 실적은 세계가 고유가와 외환위기 등의 이유로 많은 경제적 어려움을 겪고, 중국 실적 역시 그리 눈에 띌만한 것이 없는 상황 속에서 나온 실적이라 더욱 각별하게 바라보고 있으며, 광저우항의 이러한 실적의 핵심은 컨항만이 지선항로에서 간선항로로 바뀌었다는 점을 들 수 있는데, 선진형 고효율 항만을 준비하고 투자자를 끌어들여 국제물류산업을 이전 시킨 것이 주요 원인임

난샤항의 최대 강점은 '수상버스'로써 중국 남방 무역의 중심지라 할 수 있는 주삼각 지역에서 난샤항으로의 '수상버스'가 당초 예상보다 많은 지지를 받고 있음. '수상버스'를 이용하면 평소보다 80달러를 절약할 수 있고, 직통이라 시간 또한 절약할 수 있어, 2008년 상반기에만 '수상버스'의 운송량은 동기대비 수배 증가했고, 하루 컨테이너 운송량이 많게는 2,000TEU를 초과함

10만톤급의 COSCO 아시아호 컨테이너 선박과 머스크의 1만2천TEU급 컨테이너 선박은 난샤항으로 운항하는 등 사업영역을 넓히고 있으며, 이와 관련하여 광저우 항무국 측은 "광저우 항의 출항은 3기공사가 마무리된 후 가능할 것이며, 광저우항의 수송능력 역시 업그레이드 시켜 15만톤급 선박도 자유로이 입출항 할 수 있을 것"이라고 전함

9) 로테르담(Rotterdam)

네덜란드의 로테르담항만이 2007년 대비 0.1%증가한 1,080만TEU를 처리함으로써 9위를 차지했다. 2008년 초반 컨테이너 취급 물량이 감소세를 보였으나, 석유 오일제품이나 광물품과 같은 기타 사업부문의 높은 물량으로 0.1%의 증가율을 보임

유럽의 관문이자 물류기지인 로테르담도 세계적 금융위기의 직격탄을 피할 수 없었으며, 로테르담항의 물동량 감소는 네덜란드 경제 악화는 물론 로테르담항을 통해 내륙으로 운송되는 무역량의 감소를 반증함. 구간별로는 아시아와 유럽 간의 컨테이너 물동량 감소가 현저하며, 특히 소비재 관련 물품의 감소량이 큰 것으로 나타남

로테르담항은 유럽의 '환상형(環狀形) 육로'의 일부를 구성하는 북해 라인강과 베튀베(betuwe) 철도 노선 및 여러 유럽 횡단 고속도로와 만나는 지점에 위치해 있으며, 이는 영국, 아일랜드, 스칸디나비아, 독일, 베네룩스 등 한국 수출업자들이 높은 구매력을 갖고 있는 국가들일뿐만 아니라 중유럽과 러시아 등 경제 규모가 확대되는 국가들까지 동시에 서비스가 가능하다는 것을 의미함. 이러한 서비스를 가능하게 해주는 철도, 육로, 내륙선박운송, 근해선박운송, 파이프라인 등 아주 다양한 운송수단과 더불어 그 횟수도 빈번함

한편, 로테르담항은 미국이 수입 컨테이너화물에 대한 100% 보안검사 의무화를 추진할 것에 대비, 수출컨테이너화물을 전량 검사할 수 있는 별도의 시설을 확보할 것이라는 계획을 지난 2008년 6월 밝혔으며, 모든 컨테이너 화물의 전자정보교환, 파손검사, 비침입검사, 핵물질검출 등이 가능한 종합시설을 설치하여 보안을 강화하겠다는 계획을 밝힘

또한 로테르담항은 아시아-유럽간 최근 급증한 컨테이너 물동량을 처리하기 위해 컨테이너크레인 11기를 추가 도입할 예정이며, 현재 운영 중인 크레인 수는 총 92기이며, 11기를 추가하면 그 수는 103기에 달함. 이들 크레인 가운데는 일반 크레인보다 비교적 투자비용이 적고 컨테이너 양-적하 작업시간이 빠른 내륙 및 연안 수송용 특수 크레인 30기를 포함하고 있으며, 이번 추가 크레인 도입으로 아시아를 제외한 100기 이상의 크레인을 보유한 최초의 유럽국가로 기록될 전망임

10) 칭다오 (Qingdao)

중국 산둥지방의 칭다오항은 2008년을 '창신(創新)의 해', '관리의 해' 등으로 지정하여 항만 내 하역생산의 점진적인 진전을 이루어 나가고 있으며 2007년에 비해 9.1%의 성장률을 보이며 1,032만TEU를 취급하여 10위를 차지함

이러한 물량 증가는 내륙지역에서의 환적화물 유치 촉진을 위해 칭다오 세관의 중국 내륙세관과의 원스톱 통관서비스 제공에 기인한 것으로 현재 칭다오 세관은 내륙지역의 10개 세관과 원스톱 통관서비스 협정을 체결하고 있는 것으로 알려졌으며, 작년 산동성 지방 내륙지역으로부터 환적화물 처리실적은 1억 1,000만톤으로 총 취급 물량의 39%에 달함

위안화 평가절하는 방직의류를 포함한 전자전기, 완구신발, 가구건재 및 공정기기 등과 같은 수출 주도형 기업 실적에 주는 영향은 매우 커 중국 정부는 4조 위안을 투자하여 내수경제를 활성화시키고 이윤을 대폭 감소시키는 등 일련의 경제 성장 정책을 실시함으로써 방직기업과 완구기업에 집중 투자하는 경향을 보였고 이런 영향으로 컨테이너 해운시장과 항만업 역시 호전될 것으로 기대하고 있음

이러한 정부의 계획에 따라 칭다오는 위기를 기회로 전환하는 기회를 맞아 경제여파의 영향에 따라 칭다오항에서 계선하던 선박은 100여척에 달했고 대량의 선박들이 칭다오항에 집중적으로 정박하는 계기를 마련하였으며 선박 대기 외에도 대규모 철광석들도 낮은 보관료로 비축하여 수입을 창출하는 위기 대처 능력을 보임

11) 함부르크(Hamburg)

독일 함부르크항은 970만TEU를 취급하면서 2007년대비 2%의 마이너스 성장율을 보임. 유럽의 아시아 포트라는 별칭으로 불릴 만큼 아시아 물동량이 많은 함부르크항은 820년의 긴 역사를 지녔지만 여전히 미래를 향해 젊음을 발산하는 항만임

함부르크항의 가장 큰 특징은 독일관세동맹에 가입된 이래 100년의 역사를 지니고 있는 자유항제도를 꼽을 수 있으며 자유항 내에서 통관절차를 거치지 않고도 자유로운 해상수송과 내륙 화물이송이 가능함. 화물운송 시 통관에 필요한 까다로운 절차나 수반되는 업무를 간소화하여 항만운영의 생산성과 효율성을 높이는 것이 함부르크항의 전략임

함부르크항이 동유럽과 북유럽지역 관문항으로써 위상을 다져 나가고 있지만 유럽의 중심항의 자리를 놓고 로테르담, 앤트워프 등 다른 항만과 치열하게 경쟁을 벌이고 있으며, 도로 및 철도운송이 점차 포화상태에 이른 데다 다른 경쟁 항만에 비해 내륙수로를 통한 운송에 제약을 받고 있어 배후 연계수송망 확충과 분산 방안이 마련되어야 될 것으로 지적되고 있음

도로운송에서부터 근해 피더서비스, 철도, 내륙수로 운송을 통해서 세계와 연결하는 복합물류서비스를 제공하고 있고 온실가스 배출이 가장 많은 도로운송 비중이 50%가 되지 않는다는 점에서 함부르크항의 친환경물류 수준을 짐작할 수 있음

현재 함부르크항이 동유럽과 북유럽지역 관문항으로써 위상을 다져 나가고 있지만 유럽의 중심항의 자리를 놓고 로테르담, 앤트워프 등 다른 항만과 치열하게 경쟁을 벌이고 있으며, 도로 및 철도운송이 점차 포화상태에 이른 데다 다른 경쟁 항만에 비해 내륙수로를 통한 운송에 제약을 받고 있어 배후 연계수송망 확충과 분산 방안이 마련되어야 할 것으로 지적되고 있음

12) 카오슝(Kaoshung)

대만의 카오슝항은 968만TEU를 처리함으로써 2007년 대비 5.6% 감소하며 12위로 후퇴했으며, 중국-대만 간의 직항로 개설합의에도 불구하고 카오슝항이 2008년 세계 10대 항만에 포함되지 못하였음

카오슝항의 물량감소는 세계 3위 항만으로서의 위상을 떨치던 지난 2000년 이후부터 급격히 시작되어, 2006년 6위에서 2007년 8위로 지속적인 하락세를 보이고 있으며 이러한 원인으로는 글로벌 경제하락과 중국 경쟁항만의 성장 및 신규시설의

부족으로 분석됨.

또한 전년도 카오슝항 4개의 선석 가운데 118, 119번 선석을 운영하고 있는 머스크가 2008년 10월 만료되는 임대계약을 연장하지 않음에 따라 세계 최대 컨테이너 정기선사인 머스크가 대만 카오슝 기항 중단 결정으로 2009년 심각한 타격이 예상되고 있음

지난 2008년 3월에는 정부의 2007년의 목표 물동량인 1,000만TEU를 달성하기 위하여 카오슝 항만관리자들이 물동량을 조작한 혐의로 체포된 사건이 있었으며 이러한 사건은 아시아 항만간 환적화물 유치 경쟁의 단면을 보여주는 사례로 환적화물의 경우 물동량 카운트 시 2회로 카운트되어 물동량 증대 효과가 커 중심항만으로서의 위상을 과시할 수 있음. 이러한 영향으로 환적화물 유치를 위해 각종 인센티브를 제공하는 등 경쟁이 각 항만간 치열한 경쟁을 벌이고 있으나, 단순한 환적화물 유치보다는 고부가가치 화물 유치 또는 이윤 창출형 화물의 유치가 더 중요하다는 시사점을 안겨주고 있음

한편 대만 양밍라인은 카오슝항 항만확장을 추진하기 위한 자본조달 차원에서 30년 장기대출을 준비하고 있음. 다우존스 뉴스통신에 따르면, 양밍은 금융권으로부터 4개 대형선석 건설에 필요한 미화 4억 5,850만 달러를 조달받아, 양밍라인 자사 전용터미널 건설을 위한 비용관리를 직접 처리한 것으로 알려졌으며 이번 선석은 2010년말 경에 준공될 것으로 보이며, 1만 2천TEU급 선박도 처리할 수 있을 것으로 전망됨

13) 앤트워프(Antwerp)

벨기에의 앤트워프항은 2007년 대비 5.9% 증가한 866만TEU를 처리하여 13위를 차지하였으며, 중동항로 개설과 부두자동화 수준이 향상되면서 올해 컨테이너물동량이 실질적인 증가세를 보일 것으로 예측됨

북해와 68km 정도 떨어져 있는 스켈트강에 위치한 앤트워프항은 너비 200m, 수심 10~16m에 이르고 로이어스 리우스 지점에서 두 개의 지류로 나뉜고, 한 쪽의 지류에는 대규모 산업지대와 처칠 터미널을 비롯한 구항이 집중적으로 건설되어 있고,

또 다른 쪽으로는 임산물센터, 다목적 물류센터, 개발 중인 듀랑크 독 컨테이너 터미널과 대규모 컨테이너 터미널이 가동되고 있음.

앤트워프의 강점은 거대한 항만시설과 함께 다양한 물류 수송체계 구축과 유럽 산업지구 중심으로의 뛰어난 접근성을 꼽을 수 있음

작년 물동량이 820만TEU였던 앤트워프항은 금년 ZIM과 COSCO의 신항로 투입으로 인해 물량이 증가하였고, 이밖에도 새로운 자동화 설비를 계속 들이고 효율성 증대를 위해 끊임없이 연구하고 있음.

또한 앤트워프시가 단일 주주로 설립한 앤트워프 항만공사는 급증하는 컨테이너 물동량에 효과적으로 대응하기 위해 듀랑크 터미널을 개발했으며, 안벽 길이 2750m에 수심은 17m로 건설되는 이 터미널에는 1만TEU급 대형 컨테이너선의 접안이 가능할 것으로 예상되며 2010년까지 모든 부두 시설이 완공되면 앤트워프항의 처리능력은 1200만TEU로 대폭 증가될 전망임

14) 텐진(Tianjin)

텐진항은 850만TEU를 처리함으로써 2007년 대비 19.7%의 성장세를 보이며 14위 항만으로 올라섬.

닝보항이 20% 성장세를 보인 데에 이어 세계 20대 항만 중에서 2번째로 큰 성장세를 지난해 나타냄

텐진항은 중국 최대의 인공 항만으로 북쪽과 남쪽의 방파제로 조성된 항만으로 항도의 길이는 28km이며 수심이 15m로 10만톤급 선박의 입출항이 가능하며 조수간만의 시간을 맞추면 15만톤급 선박의 입출항도 가능함

텐진 항만당국은 컨테이너터미널의 개발과 운영을 위하여 CMA CGM과 홍콩소재의 AIS(Asia International Shipping)와 공동으로 합작법인을 설립하기로 협정하였으며, 합작법인은 새로 개발되는 컨테이너터미널에 대하여 50년의 운영권을 갖게 되는데, 총 자본금은 14.7억 위안으로 지분은 텐진 항만운영사가 60%, CMA CGM 20%, AIS가 각각 20%를 갖고 2011년부터 운영에 들어가 연간 수익은 7,000만 위안으로 추정됨

현재 8개의 선석이 운영 중에 있으며 항만개발전략은 이른바 ‘남산북집(南散北集)’으로 요약됨. 즉 북강 지역에는 컨테이너부두를 중점적으로 건설한다는 방침 아래 2005년에 북항지 컨테이너터미널 1기공사를 착공하고 ‘제 11차 5개년계획(2006~2010)’ 초기에 2기공사를 추진함으로써 컨테이너 처리능력을 현재의 4배로 끌어 올릴 계획임. 텐진 빈하이신구에 있는 텐진항과 테다(TEDA, 텐진경제기술개발구)를 2010년까지 개발하여 현재 590만TEU를 처리하는 것에서 2년 안에 1200만TEU로 처리 능력이 늘어남

15) 포트클랑(Port Klang)

말레이시아의 포트클랑항은 797만TEU를 처리함으로써 2007년 대비 12% 증가하며 15위를 차지했으며, 지리적 이점과 함께 말레이시아 경제력의 급성장으로 물동량이 늘면서 주요선사들이 반드시 포함시키는 기항지가 되었음

바다의 고속도로라고 불리는 말라카 해협은 동쪽 끝에서부터 싱가포르를 거쳐 말레이시아 서쪽 및 인도네시아 수마트라 섬 사이에 위치하고 있는 약 800km를 일컫는데, 이 곳은 세계 경제의 생명선이나 다름없으며, 세계 선박 물동량의 25%를 운송하는 연간 5만척 이상의 각국 상선들이 이곳을 통과하고 있고 세계 50%의 원유가 이 해협을 통해 공급되고 있음

포트클랑항은 컨테이너 터미널의 경우 노스 포트(North port), 웨스트 포트(West port), 사우스 포트(South port) 등에 걸쳐 총 22개의 선석에 50기의 겐트리 트레인을 갖추고 있으며 고객의 요구에 부응하기 위해 EDI에 기반한 ‘Port Klang Community System(PKCS)’를 적용하고 배후의 자유무역지대와 물류시설을 바탕으로 동남아를 대표하는 항만으로 경쟁력을 키워가고 있음. 항만 배후의 자유무역지대인 PKFZ(Port Klang Free Zone)운영은 포트클랑항의 강력한 경쟁무기로써 말레이시아 최초의 자유무역지대 및 공업지대 복합 기능 지역으로, 다국적 기업과 중소 제조기업, 물류기업 및 후방 근무 서비스 업체들이 입주해 있음.

포트클랑항 항무국(PKA)은 ‘포트 마스터 플랜 2010’을 수립하여 2010년까지 총 1억

3,000만톤의 화물을 처리하고 컨테이너 화물은 840만TEU를 처리하는 것을 목표로 하고 있음. 인구 중 70%가 35세 이하일 정도로 젊으며 문맹률이 6% 이하에 불과할 만큼 교육수준이 높은 노동력이 풍부한 말레이시아는 번영의 상징인 포트클랑항의 목표인 세계의 대표 허브항만은 그리 멀지 않은 것으로 보임

16) 로스 엔젤리스(Los Angeles)

미국의 최대 컨테이너 항만인 로스엔젤리스 항은 2007년 대비 6% 감소한 785만TEU를 처리하면서 16위로 3단계 내려감

LA항은 2008년 3월 87m의 새로운 크레인 2기를 Trans Pacific 터미널의 기존 크레인과 교체하였으나 LA항은 환경운동가들과의 법적공방과 환경영향 평가의 수정 등 Trans Pacific터미널의 확장 계획에 따른 소동으로 한동안 크레인 사용을 승인받지 못하다 3개월 후에 설치하였음.

LA항은 1일 배출 질소산화물은 자동차 65만대, 디젤분진은 160만대 수준으로 조사되어 집적화된 하역장비 및 선박, 트럭 등에서 배출되는 대기 오염물질이 상당히 높은 수준으로 평가되고 있음. 이에 따라 LA항만위원회는 '클린 트럭 플랜(Clean Truck Plan)'을 승인하였고 이 계획은 5년 내에 항만운송트럭의 현대화 및 트럭관련 대기오염을 약 80% 가량 축소한다는 것이 목표임. 2008년 10월 1일 발효된 이 법을 통해 디젤배출가스를 축소하고 노후 운송 시설을 개선하여 컨테이너세 징수와 9가지의 계약 조건을 수용하는 것을 의무 사항으로 하고 있음.

LA항은 LB항과 함께 항만 내 대기 질 개선을 위해 일정 조건을 충족하는 선박에 대하여 인센티브 부여를 검토 중에 있으며 연료변경 인센티브제의 목적은 항만을 입출항하는 선박에 대하여 보다 청정한 연료를 사용하도록 만드는 것으로, 선박연료인 벙커유의 가격과 선박용 경유(MGO)의 비용손실을 선사에게 보상하는 것임.

이러한 인센티브의 혜택을 위해서는 항만으로부터 40해리 내에서는 12Knot 속도로 운항하고 MGO를 보조엔진에서도 사용해야하는 전제조건으로 이러한 노력들은 아직 미국 정부가 교토 의정서(Kyoto Protocol)에 서명하지 않는 상황에서 최대항만인 LA/LB항의 대기오염을 줄이려는 움직임은 상당한 의미를 지닌다고 평가할 수 있음

17) 롱비치(Long Beach)

미국의 롱비치항은 649만TEU를 처리하여 2007년 대비 11.2%의 감소율을 보이며 17위를 차지함

LA항과 LB항의 컨테이너물동량이 최저치를 기록하고 있는 이유로서는 근본적으로 미국 경제 침체에 따른 것임

특히 도로 및 철도 부문을 포함한 내륙운송 분야에서는 이미 20개월 전에 침체가 시작된 것으로 분석되고 있음

롱비치항 내 컨테이너 집산지에 대량의 도요타와 벤츠 자동차로 장사진을 이루고 있으며 자동차 판매량이 급락해 제조사들이 항만에 자동차를 보관할 수 있는 곳을 찾고 있으며 경제 위기로 인해 판매량이 준 자동차 관계사들이 철로 화물운송장, 판매사 창고 등 기타 창고에도 자동차들이 쌓여 항만의 ‘대형 주차장’을 방불케 함

미국 10대 항만으로 꼽히는 LA, LB, 오클랜드, 시애틀 등을 조사한 결과 2008년 미국의 소매업계 (Retail sector) 관련 컨테이너물동량이 최소 7% 감소한 약 1,530만 TEU를 기록한다고 Port Tracker 월간지에서 밝혔음

롱비치항 항만위원회는 28개의 디젤형 RGC(Rubber-tired Gantry Crane)을 전력형으로 교체하기 위해 소요되는 비용 중 일정 금액을 보조하도록 승인하였고 이 계획은 10년간 중앙부두 개발계획의 일환으로 추진되며 롱비치항의 7개 컨테이너터미널 크레인을 교체하기 위해서는 7억 5,000만 달러가 소요될 것으로 추정되며 이 계획으로 연간 120톤 규모의 공기오염 절감이 예상됨

18) 탄중 펠레파스(Tanjung Pelepas)

말레이시아의 탄중 펠레파스항은 560만으로 2007년에 비해 1.8%의 증가율을 보이며, 순위는 작년과 같은 18위를 지켰음

2000년에 개장한 TPP는 과거 몇 년 동안 컨테이너처리량에 있어 가장 높은 성장률을 보이고 있는 항만 중 하나로 입지를 구축함

탄중펠레파스항의 강점으로는 지리적인 위치를 꼽을 수 있으며, 지역 내 주요 항로인 말라카해협과 불과 45분 거리이며, 선박에 있어서는 가장 낮은 항로이탈(이로)을 제공함. 250m의 폭을 가진 12.6km의 진입항로가 15m의 천연적 수심을 가지고 있으며, 선박의 빠른 이동과 양방 이동이 가능한 정박지도 갖추고 있음. 또한 경쟁력을 가진 항비와 보다 낮은 노동 비용으로 싱가포르항과 비교해 보면, 항비 면에서 30% 의 절감효과를 얻을 수 있음.

중심항만들이 전적으로 환적화물에 의존하고 있는 것과는 달리 탄중펠레파스는 내국시장과 인접해 있기 때문에 지역화물을 충분히 확보할 수 있으며 단시간에 항만에 접근할 수 있는 ITP-MIS를 제공하는 기술과 장비를 보유하고 있음. 또한 원활한 정보의 흐름을 촉진하고 해운 종사자간의 업무진행에 있어서 최소한의 서류만을 요구하고 있으며 자동화된 게이트 및 선석 배정, 선박의 운영 및 야드 플레닝의 컴퓨터화는 보다 나은 항만 서비스를 제공할 수 있는 원동력임

탄종펠레파스항 컨부두의 대부분 지분은 MCC사의 소유였으나 에버그린은 탄중펠레파스항의 지분을 일부 인수했으나 최근 터미널의 주식을 일부 매각하였음. 현재 MCC사가 소유한 탄중펠레파스 부두의 지분은 전체의 약 70%를 차지하며 이 밖의 30%는 머스크가 소유하고 있음. 에버그린과 머스크는 앞으로 탄중펠레파스항의 가장 큰 주주가 될 것이라는 전망하고 있음

19) 브레멘/브레머하벤(Bremen/Bremenhaven)

독일 남부의 브레멘, 브레머하벤항은 550만 TEU를 처리하면서 12.4%의 성장세를 보여 19위를 차지함

독일의 엘베강과 베저강의 하류부에는 각각 항만도시 함부르크와 브레멘이 발달되어 있고 함부르크는 하구에서 약 100㎞, 브레멘은 약 65㎞ 거슬러 올라간 지점에 있어 거대한 선박은 강을 거슬러 운항하기 곤란하기 때문에, 전자에는 쿡스하펜, 후자에는 브레머하펜이라는 외항이 하구부에 있음

독일 자동차 수출입 창구역할을 담당하고 있는 브레멘항은 자동차수출이 감소하면서 2008년 12월 물동량이 전년 동월대비 4.3%가 감소함. 또한 2009년 1월 들어 자동차 수송량은 전년 같은 기간 보다 50%나 줄었으며 이와 더불어 유럽항로의 운임이 상당히 개선된 것으로 알려지고 있으나 극심한 유류비 인상 등으로 경영개선에는 큰 성과를 보이지 못한 것으로 분석됨. 유럽 항로의 물동량 증가는 오일달러의 강세로 인한 중동지역의 구매력 증가 및 내수의 급격한 확대, 세미 벌크화물의 컨테이너화에 따른 것으로 분석되고 있음

현재 브레멘과 브레메하벤 지역에는 4개의 터미널이 운영 중인데 총 선석 수는 17이며 선석 길이가 4,470m에 달함. 수심은 약 10m～15m이며 평균적으로 14.5m 정도로 갠츄리 크레인 43대를 보유하고 있어 안정적인 물류 활동을 위해 노력 중에 있음

20) 뉴욕/뉴저지(NY/NJ)

미국의 뉴욕, 뉴저지항은 2007년 대비 1.1%의 마이너스 성장률을 보이며 524만TEU를 처리하면서 20위를 차지함

뉴욕, 뉴저지항은 급증하는 수입물량을 병목현상 없이 처리하기 위해 지난 수년간 여러 프로젝트를 실행에 옮김

대형 선박의 정박을 위해 항구 운하를 50피트 더 깊게 파는 공사를 진행했고, 터미널 확장 및 선박에서 육로운송으로 연결될 수 있도록 Express Rail을 확장하였으

며 'Port fields Initiative'라는 프로젝트로 부두 인근 지역에 물류센터를 개발하여 미국 동부 지역에서 뉴욕항이 수입화물 하역항구로서 최고의 위치를 차지함

이와 함께 All-Water 서비스를 이용하면 서부 항구를 통해 들어와 트럭으로 대륙을 횡단해 뉴욕에 오는 MLB(Mini-Land Bridge)보다 컨테이너당 400달러에서 500달러까지 절약할 수 있으며 이러한 경비 절감을 통해서 대형체인점들은 동부 지역에 배송센터를 설립하게 되어 더 많은 컨테이너를 처리할 수 있게 되었음

3. 세계 주요 항만의 시설 현황

자료 : Containerisation International 2009 및 항만홈페이지

❑ 싱가포르(Singapore)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	49	16,000	14.6~16	5,940	158	
주 롱	5	1,700	16	1,580	15	JPP
탄종파가	8	2,300	14.6	840	27	PSA
케 펠	14	3,200	14.6	960	36	
브 라 니	9	2,600	15	790	31	
파시르판장	13	7,900	16	1,770	49	PSA/COSCO

❑ 상하이(Shanghai)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	45	10,666	10.5~14.2	9,168	113	
보 산	3	640	10.5	218	5	SCT
중 퓽 루	4	857	10.5	307	7	SCT
동상하이	4	1,250	14.2	1,550	14	SECT
민 동	6	1,290	12.8	1,630	14	SMCT
푸 동	3	900	12	500	10	SPICT
외고교	6	1,635	13.2	1,659	22	SPC
양 산	16	5,600	16	3,000	34	SSICT
장화방	3	784	12.5	304	7	SCT

❑ 홍 콩(Hong Kong)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	24	7,999	12.5-15.5	2,788	84	
KCCP 1/2/5/9(S)	7	2,322	15.5	926	26	MTL
CT 3	1	305	14	167	4	DPA
CT 8(East)	2	640	14.5	300	9	CHT
CT 8(West)	2	740	15.5	285	8	ACT
터미널 4/6/7/9(N)	12	3,992	12.5-15.5	1,110	37	HIT

❑ 선전(Shenzhen)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	36	14,622	15.5~16	590	157	
치 완	9	3,700	16	126	37	CCT
세 코 우	8	3,000	16	100	28	SCT
얀 티 안	14	6,092	16	252	66	YICT
다 찬 베 이	5	1,830	15.5	112	26	

❑ 두바이(Dubai)

구 분	선석수	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	12	13.25	1,621	51	
Jebel Ali	8	13.25	1,006	40	DPA
PRT	5	13	615	11	DPA

❏ 로테르담(Rotterdam)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	17	11,960	6.5~16.6	5,473	81	
APM	1	1,600	16	930	12	APM
Barge	1	450	9.65	64	1	ECT
브리타니	5	1,240	12.6	272	6	HDRS
ECT 델타	1	3,400	16.6	2,650	36	ECT
ECT 하노	1	1,500	14.5	320	6	ECT
ECT 홈	1	1,400	12.6~14	670	11	ECT
HT 홀랜드	1	300	6.5	102	2	HTHT
P&O NSF	2	1,000	7	180	-	P&O
스테나라인	2	270	9	15	-	HL
WT	1	-	-	80	1	WT
WP7	1	800	13.8	200	7	UMT

❏ 카오슝(Kaoshiung)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	22	5,634	10.5~15	1,502	21	
터미널 1	2	431	10.5	105	4	LHT&S
터미널 2	4	1,204	12~14	450	5	
터미널 3	3	1,072	14	486	1	
터미널 4	7	2,197	14	233	5	
터미널 5	6	1,810	14~15	633	6	

❏ 청도(Qingdao)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	13	5,100	10.5~17.5	1,136	45	
QQCT	8	2,500	14.5~17.5	350	31	QQCT
QPC	5	2,600	10.5~17.5	786	14	QPC

❑ 함부르크(Hamburg)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	35	9,248	9.4~16.7	5,384	73	
BussHansa	3	850	12	200	12	BHTG
Alternwerder	4	1,400	16.7	932	14	HHLA
O'Swaldkai	3	350	9.6~11.6	1,000	2	ULS
Eurogate	8	2,180	15.5	1,200	16	ECTH
HHLACTB	10	2,850	9.4~16.5	1,600	20	HHLA
HHLACTT	4	1,005	15.2	356	7	HHLA
Leercontainer	3	613	13.5	96	2	Leer

❑ 닝보(Ningbo)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	4	2,138	13.5~15	757	16	
BCT	3	900	13.5	757	8	NBICT
BL2	1	1,238	15		8	BL2CT

❑ 광저우(Guangzhou)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	19	5,219	9~14.5	4,650	43	
Nansha	7	1,820	9~14.5	1,820	20	NSC
Nansha-2	6	2,100	14.5	2,170	6	GSCOCT
Xingang	3	659	12.5	270	11	GCT
Xinsha	3	640	12.5	390	6	GCT

❏ 로스엔젤리스(Los Angeles)

구　분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	24	8,211	10.7~16.7	6,476	67	
APL P300	4	1,219	15.2	1,181	12	APL
APM P400	6	2,191	16.7	1,960	14	APM
에버그린 T	3	1,433	11.6~13.7	829	8	MTC
TraPac	5	1,234	10.7~16.2	700	11	TCSC
West Basin	1	1,067	13.7~16.2	1,056	12	MTC
Yusen	5	1,768	10.7~13.7	750	10	YTI

❏ 앤트워프(Antwerp)

구　분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	44	10,014	12~15.5	4,937	90	
AGDD	4	1,650	17	740	6	AG
CTB	5	2,260	13	800	9	PSA
Deurganck	4	1,780	15.5	8004	8	PSA
Europa	4	1,180	13.5	720	10	PSA
MSC	7	2,140	15	1,409	22	PSA
Noordzee	4	1,125	14.5	790	10	SCTN
Vrasene		1,065	12.5~13	1,102	6	ST
Delwaide	3	750	15.5	334	6	DPW

❏ 천진(Tianjin)

구　분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	8	2,372	12~15.2	1,229	23	
CT	4	1,222	12~15.2	800	18	TPCT
TOCT	4	1,150	14	429	8	TOCT

❑ 롱비치(Long Beach)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	36	7,606	11~15.5	3,961	58	
CUT	2	610	14.6	437	5	CUT
ITS	9	1,524	11~16.8	923	8	ITSI
LBCT	3	823	15.2	420	5	LBCTI
APMT	6	1,604	12.8~13.7	817	11	Maersk
PCT	5	1,556	11~13.7	683	11	PCTI
PTT	9	1,231	15.5	1,170	12	TTI
SSA	5	1,097	15.2	68	6	SSA

❑ 탄중펠레파스(Tanjung Pelepas)

www.ptp.com

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
PTPSB	14	5,040	15~19	1,200	36	PTP

❑ 포트클랑(Port-Klang)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	22	5,513	14~15	1,736	50	
CT 1 & 3	7	1,613	15	436	13	NPB
CT 2	6	1,300	14	410	11	NPB
WPT	9	2,600	15	890	26	KMTSB

❏ 뉴욕/뉴저지(NewYork/NewJersey)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	42	8,569	12~14	5,680	53	
APM	6	1,385	12	1,076	9	APM
GMT	2	549	12	405	6	GT&CS
HHCT	3	762	10.7~12.2	757	7	HHCTI
MFST	15	1,249	14	1,000	8	MTI
MTST	3	955	12	960	8	MTI
PNCT	5	1,165	12~13.7	712	7	PNCTL
RHMT	3	634	12.8	320	6	ASI
SBMT	5	1,870	8.2	450	2	MTI

❏ 브레멘/브레메하벤(Bremen/Bremerhaven)

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
계	17	4,470	10~14.5	2,701	43	
BLG	5	1,140	10~11.3	120	3	BLGCL
Eurogate	6	1,330	14.5	1,450	19	Eurogate
MSC Gate	2	600	14.7	300	10	MSC
North Sea	4	1,400	14.5	831	11	NSTB

4. 주요 선사별 선대보유 현황

(단위 : TEU, 척)

순위	선 사	점유율	Total		자사선		용 선		건조중	
			TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수
1	Maersk Line	16.3%	1,946,187	538	1,022,056	189	924,131	349	389,920	83
2	MSC	10.3%	1,236,165	375	710,606	214	525,559	161	645,028	64
3	CMA-CGM	7.5%	897,649	378	273,917	89	623,732	289	650,036	78
4	Evergreen	5.2%	625,274	177	363,425	102	261,849	75	109,618	11
5	Hapag-Lloyd	4.2%	498,686	140	256,581	61	242,105	79	133,045	16
6	China Shipping (CSCL)	3.6%	434,170	140	251,192	87	182,978	53	249,037	40
7	COSCO	3.6%	430,952	141	232,499	94	198,453	47	424,544	64
8	APL	3.4%	402,857	125	134,798	37	268,059	88	261,060	39
9	NYK	3.3%	394,571	119	240,710	48	153,861	71	231,754	42
10	Hanjin	3.0%	354,227	85	126,821	24	227,406	61	303,232	40
11	OOCL	2.9%	351,298	82	204,915	36	146,383	46	134,210	21
12	MOL	2.9%	346,880	111	165,038	38	181,842	73	184,107	34
13	K-LINE	2.6%	307,066	92	169,306	34	137,760	58	168,956	35
14	ZIM	2.4%	291,017	114	136,009	42	155,008	72	290,164	41
15	Hamburg-Sud	2.4%	282,966	122	110,309	37	172,657	85	173,371	38
16	Yang Ming	2.3%	274,281	83	172,825	51	101,456	32	188,684	31
17	CSAV	2.2%	265,948	89	21,208	4	244,740	85	152,863	23
18	HMM	1.8%	217,839	49	67,903	13	149,936	36	163,660	20
19	PIL	1.5%	173,762	111	103,358	72	70,404	39	94,787	29
20	Wanhai Line	1.2%	142,482	83	98,591	51	43,891	32	58,512	22

※ 자료 : Alphaliner(2008년 3월 기준)

5. 중국 주요 항만 컨테이너 화물 처리실적

(단위 : 만TEU,%)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	'08/'07 증가율	'08년 점유율
합 계	4,956	6,126	7,479	9,081	9,997	10.51	100
상하이	1,456	1,809	2,172	2,615	2,798	7.0	27.99
선전	1,365	1,620	1,850	2,110	2,141	1.5	21.42
칭다오	514	631	770	946	1,032	9.1	10.32
텐진	381	480	595	710	850	19.7	8.50
광저우	331	468	664	920	1,100	19.6	11.00
샤먼	287	334	401	463	503	8.6	5.03
다렌	221	265	321	381	450	18.1	4.50
닝보/저우산	401	519	706	936	1,123	20.0	11.23

※ 자료 : Containerisation International 2009

6. 세계 컨테이너 선박 현황

(2008년 12월 기준)

'컨'선크기 (TEU)	선박수	점유율 (%)	총선복규모 (TEU)	점유율 (%)	평균속도 (Knots)	선 형
<500	384	8.06	124,182	1.02	14.0	Feeder
500-999	823	17.27	609,878	5.03	16.9	Feeder-max
1,000-1,999	1,261	26.46	1,779,578	14.66	19.1	Handy
2,000-2,999	725	15.21	1,838,647	15.15	20.8	Sub-Panamax
3,000-3,999	332	6.97	1,141,898	9.41	22.5	Panamax
4,000-4,999	451	9.46	1,978,498	16.30	24.0	
5,000-5,999	286	6.00	1,574,918	12.98	25.2	Post-Panamax <8,000
6,000-6,999	172	3.61	1,118,694	9.22	25.2	
7,000-7,999	29	0.61	213,091	1.76	25.1	
8,000-8,999	198	4.15	766,668	6.32	25.1	Post-Panamax >8,000+
9,000+	105	2.20	989,845	8.16	25.0	
합 계	4,661	100.00	12,135,897	100.00	19.9	

※ 자료 : Containerisation International 2009

7. 세계 20대 선사 선박 현황

(2008년 11월 기준)

순 위		선 사	운항중		발주	
‘08	‘07		선복량	척수	선복량	척수
1	1	APMM Group	1,867,875	488	327,037	61
2	2	MSC	1,393,159	420	389,820	44
3	3	CMA CGM	1,001,339	392	646,654	79
4	4	Evergreen Line	632,358	182	–	–
5	6	COSCON	497,405	151	444,752	59
6	5	Hapag-Lioyd	493,562	132	122,500	14
7	8	APL	462,905	125	120,888	14
8	7	CSCL	415,365	119	181,126	26
9	9	NYK	399,509	112	100,300	19
10	12	MOL	382,268	111	113,660	20
11	10	OOCL	363,580	92	128,912	20
12	11	Hanjin	356,451	80	240,495	26
13	17	Hamburg Sud	313,134	122	110,324	20
14	15	Yang Ming	312,949	89	224,062	35
15	16	K Line	312,721	101	167,356	35
16	14	Zim	307,051	116	288,403	40
17	16	CSAV	284,510	93	142,923	24
18	18	HMM	238,344	56	34,400	4
19	19	PIL	179,621	107	69,912	23
20	21	UASC	152,864	47	145,728	15

※ 자료 : Containerisation International 2009

8. 지역별 컨테이너 처리 예상 물량

(단위 : 천TEU, %)

년도 / 지역	2009 년		2010 년		2011 년		2012 년	
	물량	증가율	물량	증가율	물량	증가율	물량	증가율
북미	56,715	6.6	60,399	6.5	64,243	6.4	68,255	6.2
서유럽	109,458	9.1	117,412	7.3	125,560	6.9	134,006	6.7
북유럽	68,814	9.6	73,939	7.4	79,233	7.2	84,702	6.9
남유럽	40,643	8.2	43,474	7.0	46,327	6.6	49,304	6.4
극동	222,101	11.6	245,507	10.5	268,967	9.6	294,234	9.4
동남아시아	78,776	8.3	85,398	8.4	92,567	8.4	97,745	5.6
중동	33,981	10.4	37,175	9.4	40,322	8.5	43,383	7.6
남미(라틴아메리카)	40,514	8.5	43,809	8.1	47,137	7.6	50,754	7.7
캐러비안/중미	20,663	7.6	22,238	7.6	23,709	6.6	25,293	6.7
남미	19,851	9.6	21,571	8.7	23,428	8.6	25,461	8.7
오세아니아	9,679	6.2	10,221	5.6	10,785	5.5	11,350	5.2
남아시아	17,592	14.9	20,073	14.1	22,744	13.3	25,762	13.3
아프리카	22,577	13.0	25,365	12.4	28,151	11.0	31,158	10.7
동유럽	10,248	22.8	12,168	18.7	14,389	18.2	17,090	18.8
전 세계	601,640	10.2	657,526	9.3	714,865	8.7	773,737	8.2

※ 공 컨테이너 및 T/S 포함

참고자료

1. 컨테이너 전용부두 시설현황

□ 부산항

구 분	자 성 대 (1, 2단계)	신 선 대 (3단계)	감만부두 (4단계)	신감만부두	우암 부두	감천 부두	신항 (1-1단계)
사업기간	'74～'96	'85～'97	'91～'97	'95～2001	'95～'99	'88～'97	~2011
총사업비	1,084억원	2,226억원	4,724억원	1,781억원	535억원	1,070억원	3조1542억원
운영개시	'78. 9 (피더 : '96.9)	'91. 6	'98. 4	2002. 4	'96. 9	'97. 11	'06. 1 (PNC3개선석)
운영회사	한국 허치슨(주)	(주)신선대 '컨'터미널	대한통운, 한국허치슨, BICT	동부부산 '컨'터미널(주)	우암 터미널(주)	(주)한진해운	부산 신항만(주) (PNC3개선석)
종업원수	759명	684명	691명	324명	210명	186명	301명
부두길이	1,447m	1,500m	1,400m	826m	500m	600m	2,100m
전면수심	15m	15~16m	15m	15m	11m	13m	16m
하역능력	150만TEU	150만TEU	156만TEU	61만TEU	26만TEU	66만TEU	240만TEU
접안능력	5만톤급 4척 1만톤급 1척	5만톤급 5척	5만톤급 4척	5만톤급 2척 5천톤급 1척	2만톤급 1척 5천톤급 2척	5만톤급 2척	5만톤급 6척
부지면적	647천㎡ (196천평)	1,039천㎡ (315천평)	731천㎡ (221천평)	308천㎡ (93천평)	184천㎡ (55천평)	148천㎡ (45천평)	1,287천㎡ (389천평)
- CY면적	462천㎡ (140천평)	672천㎡ (203천평)	336천㎡ (102천평)	153천㎡ (46천평)	156천㎡ (47천평)	105천㎡ (32천평)	384천㎡ (116천평)
- 건물면적	38천㎡ (11천평)	28천㎡ (8.5천평)	16천㎡ (4.8천평)	12천㎡ (3.7천평)	5천㎡ (1.6천평)	4천㎡ (1.2천평)	43 천 ㎡ (12.9천평)
- CFS	2동 20천㎡	229천㎡	7.4천㎡	5천㎡	-	-	5.4천㎡
철도수송 인입선	980m	925m	1,032m	-	-	-	-
주요 하역장비	C/C 14기 (15열 4기 18열 3기 20열 3기 22열 4기) T/C 36기 R/S 16대 Y/T 68대 F/L 13대 샤시 254대	C/C 15기 (16열 4기 18열 3기 20열 6기 22열 2기) T/C 32기 R/S 21대 Y/T 79대 F/L 10대 샤시 220대	C/C 15기 (18열 11기 22열 4기) T/C 41기 R/S 13대 Y/T 81대 F/L 6대 샤시 204대	C/C 7기 (18열 4기 22열 3기) T/C 16기 R/S 3대 Y/T 36대 샤시 64대	C/C 5기 (13열 5기) T/C 13기 R/S 2대 Y/T 24대 F/L 2대 샤시 50대	C/C 5기 (16열 4기 18열 1기) T/C 12기 R/S 1대 Y/T 23대 샤시 58대	C/C 18기 (22열18기) T/C 49기 R/S 3대 Y/T 165대 E/H 8대 샤시 145대

□ 광양항 · 인천항

구 분	광 양 항				인 천 항	
	1단계	2-1단계	2-2단계	3-1단계	ICT(1단계)	SICT
사업기간	'87～'97	'95 ～ '01	'95 ～ '04	'01 ～ '07	'01～'08	'02~'05
총사업비	5,169억원	2,374억원	2,402억원	3,770억원	1,566억원	977억원
운영개시	'98. 7	'02. 4	'04. 10	'07. 7	'04. 7	'05. 9
운영회사	GICT, 허치슨	KIT 동부건설	KIT	대한통운	인천컨테이너 터미널(주)	(주)선광
종업원수	111 명	71명	110명	156명	168명	140명
부두길이	1,400m	1,150m	1,150m	1,400m	600m	407m
전면수심	15~16m	16m	16m	17m	14m	11m
하역능력	160만TEU	114만TEU	114만TEU	160만TEU	80만TEU	40만TEU
접안능력	5만톤급 4척	5만톤급 2척 2만톤급 2척	5만톤급 2척 2만톤급 2척	5만톤급 4척	4만톤급 2척	2만톤급 2척
부지면적	919천㎡ (278천평)	533천㎡ (162천평)	533천㎡ (162천평)	1,070천㎡ (324천평)	248천㎡ (75천평)	76천㎡ (23천평)
- CY면적	500천㎡ (151천평)	259천㎡ (78천평)	321천㎡ (97천평)	743천㎡ (225천평)	157천㎡ (48천평)	59천 ㎡ (18천평)
- 건물면적	17천㎡ (5.1천평)	30천㎡ (9.1천평)	12천㎡ (3.8천평)	19천㎡ (5.6천평)	4.8천㎡ (1.5천평)	4천㎡ (1.2천평)
- CFS	4동 21천㎡	2동10.6천㎡	1동 5.2천㎡	1동 5.4천㎡	3동 1.2천㎡	2동 2.2천㎡
철도수송 인입선	1,040m	-	-	-	-	-
주요 하역장비	C/C 9기 (18열 8기 22열 1기) T/C 15기 R/S 7대 Y/T 38대 F/L 4대 샤시 87대	C/C 6기 (18열 6기) T/C 15기, R/S 2대 Y/T 35대 샤시 60대	C/C 6기 (22열 6기) T/C 2기	C/C 9기 (22열 9기) T/C 12기 R/S 3대 Y/T 29대 F/L 2대 샤시 41대	C/C 3기 (16열 3기) T/C 14기 R/S 4대 Y/T 25대 F/L 4대 샤시 35대	C/C 4기 (14열 4기) T/C 6기 R/S 1대 Y/T 16대 F/L 1대 샤시 29대

□ 기타항

구 분	평택·당진항				군 산 항	울 산 항		마 산 항	
	동5번	동6번	동7번	동8번	6부두	제6부두	정일컨부두	제2부두	제4부두
사업기간	‘01～’04	’04～’07	‘01~‘08		’97～’07	’80～‘94	’94～‘97	’99～’03	’73～’84
총사업비	269억원	280억원	939억원		926억원	313억원	96.8억원	164억원	91억원
운영개시	‘05. 1	‘07. 7	‘08.10		’04. 8	’92. 8	’97.11	’04.11	’88. 9
운영회사	PCTC				GCT	울산‘컨’ 터미널(주)	정일울산 컨터미널(주)	대한통운(주) 마산지사	대한통운(주) 마산지사
종업원수	167명				14명	45명	49명	4명	22명
부두길이	240m	240m	280m	280m	480m	390m	220m	120m	450m
전면수심	12m	12m	14m	14m	14m	14m	11m	6m	11m
하역능력	12만 TEU	12만 TEU	12만 TEU	12만 TEU	24만 TEU	16만 TEU	17만 TEU	36천 TEU	132천 TEU
접안능력	3만톤급 1척	3만톤급 1척	5만톤급 1척	5만톤급 1척	3만톤급 2척	3만톤급 1척 1만톤급 1척	2만톤급 1척	3천톤급 1척	2만톤급 2척
부지면적	96천㎡ (29천평)	96천㎡ (29천평)	112㎡ (34천평)	112㎡ (34천평)	192천㎡ (58천평)	95천㎡ (29천평)	103천㎡ (31천평)	43천㎡	198천㎡
-CY	36천㎡ (11천평)	84천㎡ (25천평)	49㎡ (15천평)	78㎡ (24천평)	98천㎡ (30천평)	86천㎡ (26천평)	70천㎡ (21천평)	6.1천㎡	40천㎡
-건물	2,200㎡ (667평)				10천㎡ (3천평)	0.8천㎡ (236평)	6천㎡ (1815평)	497㎡	3,312㎡
-CFS	2,187㎡ (663평)				1동 4천㎡	-	1동 3천㎡	1동0.4천㎡	1동 3천㎡
철도수송 인입선	-	-	-	-	-	-	-	-	-
주요하역 장비	C/C 4기(18열) T/C 8기(5단6열) R/S 3대 Y/T 20대 F/L 1대 샤시 40대		C/C4기 (18열) T/C 8기 (5단 6열) R/S 2대 Y/T 20대 E/H 1대 Y/S 40대 2013까지완료		C/C 4기(16열) R/S 2대	H/C 3기 T/C 2기 R/S 3대 Y/T 5대 F/L 1대 샤시 8대	C/C 3기(13열) R/S 4대 Y/T 8대 F/L 2대 샤시 8대	S/C 1대 R/S 1대 샤시 1대	LLC 1기(7열) G/C 1기(12열) R/S 3대 샤시 20대

2. 정기 컨테이너 선박 기항현황

□ 항만별 기항 선사 현황

('08. 12월 기준)

구 분	기항 선사수 (A+B)	외국적 선사 (A)	국적선사 (B)	비 고
부산항	78	63	15	
광양항	26	16	10	
인천항	29	16	13	
평택항	6	2	4	11개 서비스 (중국8, 일본1, 동남아2)
군산항	2	-	2	2개 서비스(중국1, 일본1)
울산항	15	3	12	45개 서비스 (중국12, 일본19, 동남아13, 러시아1)
마산항	3	-	3	3개 서비스(일본3)

※ 연간 처리량 1,000TEU 이상, 자사선박 투입선사(선복임차 제외) 기준

□ 항로별 서비스 현황

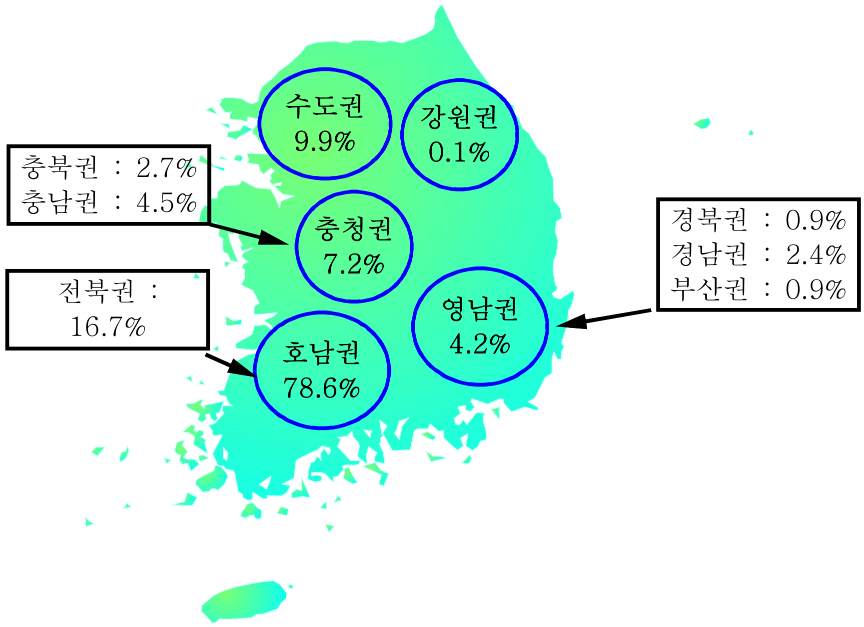
('08. 12월 기준)

구 분		정기 컨테이너선 서비스							비 고
		소계	동북아	동남아	미주	구주	중동	기타	
광양항	소 계	64	29	17	9	5	4	-	
	국 적	39	21	10	5	2	1	-	
	외국적	25	8	7	4	3	3	-	
부산항	소 계	310	103	68	69	22	7	41	
	국 적	125	72	31	9	3	2	8	
	외국적	185	31	37	60	19	5	33	
인천항	소 계	61	22.5	34	-	-	0.5	4	
	국 적	29.5	14.5	15	-	-	-	-	
	외국적	31.5	8	19	-	-	0.5	4	

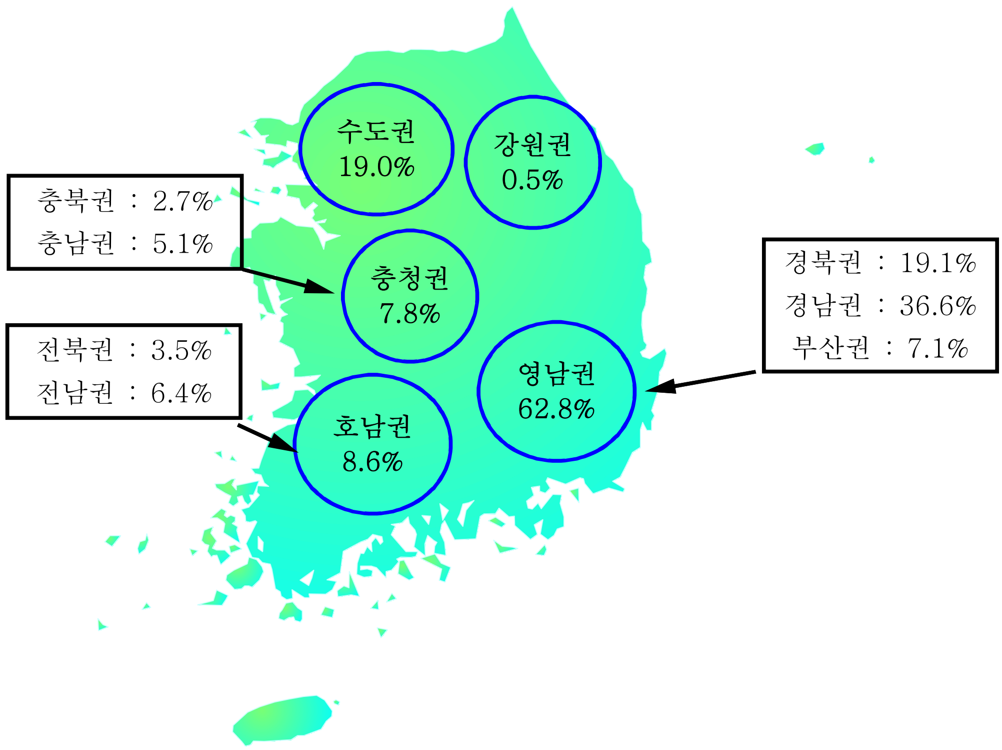
※ 2주 1회는 월 0.5항차, 월 1회는 0.25항차로 간주

3. 수출입 컨테이너 권역별 기종점 비율

□ 광양항



□ 부산항



※ 자료 : 해상화물 기종점 통행량 조사 자료의 상세분석, 2007. 4. 한국해양수산개발원

4. 볼륨 인센티브 제도

□ 추진 배경

○ 최근 중국항만의 급성장 등에 따라 환적물동량의 감소세 지속

○ 정부에서는 그간 환적화물에 대해 입항료 면제 등 다양한 정책을 추진하여 왔으나 이러한 정책만으로는 환적화물 유치에 한계

○ 따라서 선사의 기항지 선택에 있어 항만비용 민감도를 감안하여 처리물량에 따른 볼륨 인센티브제를 시행

□ 추진경과

○ 부산항 및 광양항에 대해서 볼륨인센티브 제도 도입 : ′03.11

○ 부산항 및 광양항 볼륨인센티브 제도 확대・적용 : ′05.1

○ 부산항 볼륨인센티브제를 중소형 선사 지원 강화 체제로 변경・적용 : ′07.1

○ 부산항 볼륨인센티브제 확대(연근해선사) 및 지급 방식 전환
(현금 지급 →항비 감면) : ‘09.1

□ 인센티브 지급실적

구 분	부 산 항		광 양 항	
	금액(백만원)	업체수	금액(백만원)	업체수
′04년도	8,373	33	833	8
′05년도	12,089	41	선사(볼륨인센티브) : 2,166 운영사(기본사용료) : 2,751	27 2
′06년도	11,733	40	선사(볼륨인센티브) : 3,000 운영사(기본사용료) : 3,660	26 4
′07년도	10,665	43	선사(볼륨인센티브) : 2,300	25
‘08년도	선 사 : 13,730 운영사 : 1,334	45	선사(볼륨인센티브) : 2,876 운영사(기본사용료) : 684	26

□ 부산항 주요내용

<table>
<tr><th colspan="2">구 분</th><th>인센티브 내용</th></tr>
<tr><td rowspan="4">선사
인센티브</td><td>지급 방식</td><td>○ 2009년 처리실적에 대해 2010년도 해당선사의 항비, 하역비 감면</td></tr>
<tr><td>물량증가
인센티브</td><td>○ 지급 대상 : 연간 환적화물 5,000TEU 이상 처리 선사
○ 지급 기준 : 각 선사의 전년 대비 증가한 환적화물 1TEU당 1만원
○ 지급 상한액 : 한 선사 당 20억원</td></tr>
<tr><td>실적
인센티브</td><td>○ 지급 대상 : 연간 환적화물 5,000TEU 이상 처리 선사
○ 지급 총액 : 30억원
○ 선사별 인센티브 산출 공식
$\text{선사별 지급금액} = 30\text{억원} \times \frac{\alpha i}{A}$
A : 기준년도 대상선사별 T/S 물량 총합
αi : 기준년도 각 대상선사별 T/S 물량</td></tr>
<tr><td>연근해
선사지원</td><td>○ 지급 대상 : SOC 화물 수송 실적이 연간 5,000TEU 이상 연근해 선사
○ 지급 총액 : 20억원
○ 지급 상한액 : 한 선사당 2억원
○ 선사별 인센티브 산출 공식
$\text{선사별 지급금액} = 20\text{억원} \times \frac{\alpha i}{A}$
A : 기준년도 대상선사별 SOC T/S 물량 총합
αi : 기준년도 각 대상선사별 SOC T/S 물량
※ 증빙 서류 요함</td></tr>
<tr><td colspan="2">운영사
인센티브</td><td>○ 지급 대상 : 단일선사 환적물량을 1년간 10만TEU 이상 유치한 운영사
○ 지급 기준
- 10만TEU이상 증가 : 증가물동량 1TEU 당 5천원
- 30만TEU이상 증가 : 증가물동량 1TEU 당 7천원
○ 물량 50만TEU이상일 경우 협의
- 단, 30만TEU 초과시 초과분에 대하여만 1TEU당 7천원
○ 지급 상한 : 유치 선사 1사당 20억원</td></tr>
</table>

□ 광양항 주요내용

구 분		내 용
기존선사 (기존기항선박)	대상	환적화물 + 수출입화물(50%)
	조건	연간 5천TEU 이상 또는 전년대비 1천TEU 이상 증가
	지원	TEU당 400원 ~ 14,000원
기존선사 (추가 및 단독기항 선박)	대상	환적화물 + 수출입화물(50%)
	조건	기존 광양항 기항선사로서 추가기항 선박 및 광양항 단독기항 선박
	지원	TEU당 9천원('06), 6천원('07)
신규선사	대상	환적화물+수출입화물(50%)
	조건	연간 5만 TEU 이상 신규 정기선사
	지원	3년간 지원(50%→30%→20%)
피더선사	대상	환적화물 + 수출입화물(50%)
	조건	한/중/일 정기 피더선
	지원	하역비용의 20% 감면(6천원)
부정기 선사	대상	환적화물 + 수출입화물(50%)
	조건	연간 3만TEU이상 처리 부정기선
	지원	하역비용의 20% 감면(6천원)
연안 선사	대상	광양항을 통해 일정 물량 이상을 처리한 연안 컨테이너선사
	조건	광양항에 정기 기항하는 연안 선사
	지원	수출입물량 1TEU당 3천원

□ 인천항 주요 내용

구 분		내 용
기존선사	대 상	환적화물 + 수출입화물
	조 건	’08년 연간 5천TEU 이상 처리하고 ’07년 대비 2% 이상 증가한 선사
	지 원	TEU당 1,800원 (지급상한액 : 5천만원, 총예산 5억5천만원)
기존 및 신규선사	대 상	환적화물 + 수출입화물
	조 건 1	’08년 인천항 컨처리량 순위 1~15위 선사
	지 원 1	순위별 지원금(2억6천만원) 차등 지급 1위: 30백만원 | 2~3위: 25백만원 | 4~6위: 20백만원 | 7~10위: 15백만원 | 11~15위: 12백만원
	조 건 2	’08년 5,000TEU 이상 처리 선사중 인천본부세관 증빙을 이용하여 증명한 인천항 이용 내국보세운송 물량
	지 원 2	TEU당 1,800원 (지급상한액 : 8백만원, 총예산 20백만원)
신규선사	대 상	환적화물 + 수출입화물
	조 건 1	연간 3천 TEU 이상 신규 정기선사
	지 원 1	처리물량에 따라 상위 업체순으로 예산(1억원)내 지급 - 2만TEU 이상 : 35백만원 - 1만~2만TEU : 25백만원 - 1만TEU 미만 : 15백만원
	조 건 2	’08년 인천⇔미주 또는 인천⇔구주 직기항 항로개설 컨선사 (단, 인천항 기항주기 주 1항차 이상, 3개월 이상 연속 운영한 실적에 한함)
	지 원 2	1억원 (총예산 100백만원)

< 인천항 포워더 인센티브 >

○ 예산액 : 2억원 (인천시 1억원, IPA 1억원)

○ 대상 : 인천항 이용 수출 실적이 800TEU 이상인 포워더
(단, FCL은 1TEU로 LCL의 경우는 업체별 연간 수출 LCL 총중량을 인천항 수출 FCL건당 평균 중량인 7톤으로 나누어 TEU로 환산함.)

○ 지급기준 : 1TEU당 1,500원
- 업체별 지급상한액은 3천만원
- 지급총액 예산초과시 상위업체 순으로 예산범위내 지급

○ 근거자료
- 인천본부세관 제공 포워더별 실적자료
- 단, House B/L이 발행되지 않은 Master B/L건에 대하여 선사가 발급한 세금계산서로서 증빙을 제출하여 인정받을 수 있음.

5. 광양항 마일리지 카드제

□ 도입배경

○ 항비 등 항만이용료 감면 등을 통한 화물 유치 경쟁은 한계에 도달
 - 상해항 등 대부분 경쟁항만들의 **인센티브제** 내용은 **대동소이**

○ **선사**는 물론 **화주, 포워더**에 대한 직접적 혜택 부여를 통한 화물 유치
 - 대부분의 인센티브제 내용이 선사 위주로 이루어져 화주, 포워더 등에 대한 실질적인 혜택이 없음

□ 주요내용

○ 수협 Card 카드와 연계하여, 항만 및 카드 이용실적을 점수화해 항만 이용료 납부, 카드 서비스 이용 및 현금지급 등의 혜택 부여

○ 광양항을 이용한 **신규 적(積)컨테이너 화물** 또는 **작년 대비 증가 화물량**에 따라 아래와 같이 물량 창출 지원금을 지급
 - 수출입화물 : 1 TEU당 화주・포워더에게 1만원, 선사에게는 2천 5백원
 - 환적화물 : 1 TEU당 선사에게 5천원

○ '06. 1. 1부터 광양항 컨테이너 화물량이 약 300만TEU 도달시까지

□ 세부운영방안

○ 도입주체 : 컨공단, 지자체(전남도・광양시), 수협

○ 운영주체 : 수협중앙회(수협전산망 활용)

○ 카드발급대상 : 국내외 화주, 포워더, 선사 등

○ 운영방안
 - 항만이용실적 **점수부여**는 화물 기준이 아닌 **이용자 기준**으로 부여
 - 점수는 각종 **서비스 이용** 및 **현금**으로 환산 지급

○ 재원확보 : 컨공단 및 지자체(전남도・광양시) 분담금, 수협 카드이익금(0.2%)

< 광양항 KGPS 카드제 >

○ KGPS Card

- 항만이용자(화주, 포워더, 선사)에게 지원되는 물량창출지원금을 수협은행 신용카드인 KGPS "신용카드 포인트"로 전환 적립하여 마일리지로 신용카드대금 결제 및 각종 항만부대비용 납부 등 물류비용 결제가 가능하도록 개발된 카드

○ 광양항을 이용한 **신규 적(積)컨테이너 화물** 또는 **작년대비 화물 증가량**에 대하여 물량창출 지원금 지급

- 수출입화물 : 1 TEU당 화주・포워더에게 1만원, 선사에게는 2천5백원
- 환적화물 : 1 TEU당 선사에게 5천원

구 분	수출입 화물	환적 화물
화주・포워더	10,000원	-
선 사	2,500원	5,000원

○ 적용기간 : '06. 1. 1부터 광양항 컨화물량이 300만TEU 도달시까지

<광양항 이용자 혜택액 추정 (300만TEU 기준)>

총계	선 사	화주 또는 포워더	비고
353억원	85억원	268억원	

※ '06년 지급 : 3,331백만원 / 1,189 개 업체

※ '07년 지급 : 2,300백만원 / 1,000여개 업체

※ '08년 지급 : 1,951백만원 / 1,045 개 업체

6. 항만시설 사용료의 종류 · 요율 및 산정기준

□ 사용료의 종류 및 요율

사용료의 종류	징수대상시설	요 율	비 고
가. 선박료			
(1)선박 입출항료	수역시설중 항로·선회장, 외곽시설, 항행보조시설	1회 입항 또는 출항시(1톤당) : 128원	선박입출항료에는 항로표지사용료(선박1톤당 24원)가 포함됨
(2)접안료	외곽시설중 선박의 계류가 가능한 시설, 계류시설	(가) 총톤수 150톤이상의 선박 ① 기본료(10톤·12시간당) : 외항선 340원, 내항선 114원 ② 초과사용료(10톤·1시간당) : 외항선 28.4원, 내항선 9.5원 (나) 기타 선박 ① 총톤수 150톤미만 화물선 및 유조선(총톤수 50톤이하, 1척1월이하) : 3,500원 ② 항내운항선(항내준설선 및 부선을 포함한다. 총톤수 50톤이하, 1척1월이하) : 6,430원 ③ 연안여객선(총톤수 50톤이하, 1척 1월이하) : 3,710원 ④ 기타선(총톤수50톤이하, 1척1회 입항시마다) : 500원	1) (나)의 사용료를 납부하는 선박은 (가)의 사용료를 납부하지 아니함 2) 기타 선박의 경우 기준 톤수이상의 선박에 대하여는 50톤 초과마다 기본료의 50%를 가산 3) 기타선이 입항한 후 1월을 초과할 때마다시 기본료의 100%를 가산
(3) 정박료	수역시설중 정박지·선류장	(가) 총톤수 150톤이상의 선박 ① 기본료(10톤·12시간당) : 외항선 178원, 내항선 58원 ② 초과사용료(10톤·1시간당) : 외항선 14.9원, 내항선 4.9원	접안료 징수대상 선박중 기타 선박의 사용료를 납부하는 선박은 제외함
(4) 계선료	지방청장이 지정한 계선장	(가) 총톤수 150톤이상 선박(10톤·12시간당) ① 외항선 : 27원 ② 내항선 : 9원	접안료 징수대상 선박중 기타 선박의 사용료를 납부하는 선박은 제외함

<table>
<tr><th>사용료의 종류</th><th>징수대상시설</th><th>요 율</th><th>비 고</th></tr>
<tr><td>나. 화물료

(1)화물입출항료</td><td>수역시설, 임항교통시설, 화물보관 · 처리시설중 화물장치장
<개정 2004.9.17></td><td>일반화물·기계하역처리화물 및 무연탄 : 원/톤,
컨테이너화물 : 원/1TEU,
송유관이용액체화물 : 원/10바렐
<table>
<tr><th colspan="3">구 분</th><th>요 금</th></tr>
<tr><td rowspan="3">일반
화물</td><td rowspan="2">외항</td><td>입항</td><td>323</td></tr>
<tr><td>출항</td><td>192</td></tr>
<tr><td colspan="2">내 항</td><td>85</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">기계하역처
리화물</td><td>외항</td><td>192</td></tr>
<tr><td>내항</td><td>48</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">컨테이너
화 물</td><td>외항</td><td>4,200</td></tr>
<tr><td>내항</td><td>1,100</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">송 유 관
이용화물</td><td>외항</td><td>105</td></tr>
<tr><td>내항</td><td>71</td></tr>
<tr><td colspan="2">무 연 탄</td><td></td><td>26</td></tr>
</table>
비고) 조세특례제한법 시행령 제106조 및 동법 시행규칙 제48조에 의거 면세(신설 2004.3.8, 개정 2004. 5.7)</td><td>O 20´ 이외의 컨테이너 BOX 요금징수
- 10´: 1TEU요율의 2분의 1배
- 35´: 1TEU요율의 1.7배
- 40´: 1TEU요율의 2배
- 45´: 1TEU요율의 2.3배를 각각 적용</td></tr>
<tr><td>(2)화물체화료</td><td>화물보관·처리시설</td><td>원/ 10톤·1일
<table>
<tr><th rowspan="2">구분</th><th colspan="2">야 적 장</th><th colspan="2">창 고</th></tr>
<tr><th>외항화물</th><th>내 항 화 물</th><th>외항화물</th><th>내 항 화 물</th></tr>
<tr><td>요금면제 기간</td><td>입항:5일
출항:7일</td><td>4일</td><td>입항:5일
출항:7일</td><td>4일</td></tr>
</table>
【요금면제 기간경과후 적용요금】
<table>
<tr><td>1-10일</td><td>81</td><td>62</td><td>178</td><td>125</td></tr>
<tr><td>11-20일</td><td>178</td><td>125</td><td>260</td><td>186</td></tr>
<tr><td>21-30일</td><td>232</td><td>174</td><td>277</td><td>199</td></tr>
<tr><td>31일이상</td><td>277</td><td>199</td><td>321</td><td>224</td></tr>
</table></td><td>O 인천및울산항의 야적장 및 창고 이용 외항화물 사용료 면제기간은 입항4일, 출항6일로 한다.</td></tr>
<tr><td>다. 국제여객 터미널이용료</td><td>여객이용시설중 대합실·여객승강용시설</td><td>출항여객 1인당:1,600원
<개정 2004.3.8, 2006.5.22>
(부가가치세법 제14조에 의거한 부가가치세포함)</td><td>O 6세미만의 소아는 제외</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>사용료의 종류</th><th>징수대상시설</th><th>요 율</th><th>비 고</th></tr>
<tr><td>라. 전용사용료
(1) 창고
및
야적장
사용료</td><td>화물·보관처리
시설</td><td>원/1㎡, 1월
<table>
<tr><th colspan="3">구 분</th><th>요 금</th></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">창 고
(상옥)</td><td>외항화물</td><td>1,288</td></tr>
<tr><td>내항화물</td><td>929</td></tr>
<tr><td rowspan="4">야
적
장</td><td rowspan="2">포장</td><td>외항화물</td><td>571</td></tr>
<tr><td>내항화물</td><td>409</td></tr>
<tr><td rowspan="2">미포
장</td><td>외항화물</td><td>306</td></tr>
<tr><td>내항화물</td><td>224</td></tr>
</table></td><td>컨테이너조작장의 사용료는 사용자와의 임대차계약에 의함</td></tr>
<tr><td>(2) 건물·부지 등의 사용료</td><td>항만건물, 항만부지</td><td>(가) 국유재산법시행령 제26조를 준용한다. 다만, 제5물양장 및 구쌍용양회부지(이후 “제4-2물양장”이라 칭한다.)의 토지에 대하여는 2007.12.31까지 동조에 정한 요율의 30/100을 적용한다. <개정 2005.5.20></td><td></td></tr>
<tr><td>(3) 싸이로 및 냉장창고 등 특수창고의 사용료</td><td>화물보관·처리시설</td><td>(가) 비관리청항만공사에 의한 국가귀속시설로서 비관리청이 무상사용중인 경우 : 항만법시행령 제18조 규정에 의하여 산정한 총사업비의 1,000분의 50을 동시설의 연간사용료로 한다. 단, 개발부두전용사용료 산정규정의 적용을 받는 싸이로시설은 제외한다. 이 경우 부지점용료는 국유재산법시행령 제26조 규정에 의하여 별도로 징수한다.
(나) 무상사용기간 종료후 유상으로 사용하는 경우 : 제6조 제3항을 적용하여 산정한다. <개정 2004.5.7></td><td></td></tr>
<tr><td>(4) 에프런 사용료</td><td>화물처리시설</td><td>(가) 부두의 구조 및 기능상 에프런전용사용이 필요한 경우에는 (1) 창고 및 야적장 사용료의 “포장·외항화물”요율을 적용한다.</td><td></td></tr>
<tr><td>(5) 수역점료</td><td>수역시설</td><td>(가) 공유수면관리법 제9조의 규정에 의한 점용료 <개정 2004.5.7>
① 항만법 제9조 제2항의 규정에 의하여 비관리청이 항만공사시행허가를 받아 항만구역중 해상구역을 사용하여 국가에 귀속되지 아니하는 돌핀 등 항만시설을 설치하는 경우의 사용료</td><td></td></tr>
</table>

□ 항만시설사용료의 산정기준

사용료의 종류	사 용 료 산 정 기 준
가. 선박료 (1) 선박입출항료	(가) 선박입출항료는 무역항에 입출항하는 선박에 적용한다. (나) 선박총톤수는 『1969년국제총톤수측정에관한국제협약』의 규정에 의하여 산정한 국제총톤수를 적용(국적선은 국내총톤수 4,000톤 이상 외항선에 한한다)한다. (다) (나)의 규정에 불구하고 한·일간 정기여객항로에 취항하는 카훼리여객선은 상호주의에 의하여 국제총톤수(국제톤수증서상의 톤수)에 0.4786을 곱한 값을 사용료징수 톤수로 본다. (라) 국제톤수증서를 소지하지 아니한 선박은 동 선박의 용적(㎥, 길이× 너비× 깊이)에 0.35(자동차전용선은 0.45)를 곱한 값을 국제총톤수로 본다. (마) 1톤미만은 1톤으로 본다.
(2) 접안료, 정박료 및 계선료	(가) 접안 및 정박료는 대상선박이 항만에 입항하여 접안 또는 정박한 때부터 종료한 때까지를 기준으로 징수하며 장기체류선박에 대하여는 한 달 단위로 사용료를 징수한다.<개정 2007.1.8> (나) 연안여객선, 총톤수 150톤미만의 선박에 대한 접안료는 해당 선박이 등록한 항만의 지방청이나 항만공사(PA)에서 부과・징수한다. 다만, 해당등록 항만에 기항하지 아니하고 다른 항만구역만을 운항하는 선박은 현지 기항항만에서 정할 수 있다. <개정 2008. 1. 18 > (다) 내항선이나 외항선이 해운법의 규정에 의하여 사업구역의 일시변경인가를 받은 경우 또는 수산물 운반선이 관세법의 규정에 의한 자격변경 승인을 얻은 경우에는 변경된 내용에 따라 적용한다. 이 경우 인가 또는 승인기간의 여부에 관계없이 선박이 실제로 운항에 종사한 구역에 따라 그 기간에 해당하는 사용료를 징수한다. (라) 부선이 예선에 의하여 예인되어 항만간 입출항하는 경우에는 양선박의 총톤수를 합한 것을 기준으로 사용료를 산정한다. (마) 총톤수 150톤 미만의 외항선(외국적 외항선포함)은 총톤수 150톤의 외항선 요율을 적용한다. (바) 1톤미만은 1톤으로 본다. 다만, 10톤을 단위로 하는 것에 대하여는 10톤미만은 10톤으로, 50톤을 단위로 하는 것에 대하여는 50톤미만은 50톤으로 본다. (사) 선박총톤수는 선박료 (1)의 (나) 내지 (라)의 기준을 적용한다. (아) 12시간미만은 12시간으로, 1월미만은 1월로 본다. 이 경우 접안료와 정박료의 산정에 있어 12시간을 초과할 때에는 매 1시간마다 산정하여 가산하되, 1시간미만은 1시간으로 본다.

사용료의 종류	사 용 료 산 정 기 준
	(자) 계선료는 개항질서법 제7조의 규정에 의한 계선신고를 하고 지방청장이 지정한 장소에 15일이상 계선한 경우에 한하여 적용한다. (차) 항만구역내 설치된 국가비귀속 계류시설에 계류하는 선박에 대하여는 정박료를 징수한다. 이 경우 시설소유자의 계류시설 부족으로 인해 항내 대기하는 경우에는 정박료를 면제하지 아니한다.
나. 화물료 (1) 화물입출항료	(가) 사용료를 이미 납부한 화물을 동일 항만내에서 선박(부선을 포함한다)에 의하여 운송하는 경우에는 다시 사용료를 징수하지 아니한다. (나) 다른 화물을 싣거나 내리기 위하여 출항전에 선박으로부터 일시 내린 화물을 동일 선박에 다시 실을 경우에는 사용료를 징수하지 아니한다. (다) 사용료의 최저액은 500원으로 한다. (라) 화물의 사용료산정은 중량 또는 용적톤수중 큰 것을 적용한다. 다만, 송유관을 이용하는 액체화물은 바렐로, 컨테이너화물은 TEU로, 해체용 선박은 LDT(경하배수톤수)를 기준으로 산정한다. (마) 1톤미만은 1톤으로, 1㎥미만은 1㎥로, 컨테이너화물의 10ft미만은 10ft로 본다. (바) 컨테이너화물을 제외한 외항화물은 선하증권(B/L)별로 산정한다. (사) 측정단위간의 상호환산기준은 다음과 같다.

구 분	환 산 기 준
중 량	1,000㎏＝2,204.6파운드＝1톤 1Short Ton＝907㎏＝2,000파운드＝0.907톤 1Long Ton＝1,016㎏＝2,240파운드＝1.016톤
용 적	1㎥＝0.883톤=35.305CUFT=423.654B/F
유 류	1ℓ＝0.2642Gallon 1Gallon＝3.7854ℓ 1Barrel(42Gallon)＝158.9873ℓ

(아) 삭 제<2007.3.20>

사용료의 종류	사 용 료 산 정 기 준
(2) 화물체화료	(가) 창고 및 야적장을 전용으로 사용하는 화물에 대하여는 화물체화료를 징수하지 아니한다. (나) 체화료 징수대상화물에 대한 장치일수 산정기준은 다음과 같다. ① 부두야적장에 장치한 경우에는 부두야적장에 반입완료한 날부터 반출완료한 날까지의 일수 ② 창고에 장치한 경우에는 장치를 완료한 날부터 출고를 완료한 날까지의 일수 ③ 창고와 야적장간에 이적한 경우에는 이적을 개시한 날을 장치일수에 계산한다.
다. 전용사용료	(가) 해상을 통하여 반출입되는 화물을 보관 및 처리하기 위하여 야적장 및 에프런을 사용하지 아니한 경우에는 국유재산법시행령 제26조의 규정을 준용한다. (나) 사용료의 최저액은 500원으로 한다.
라. 기타	(가) “기계하역처리화물”이라 함은 육상고정식하역장비 또는 육상고정식하역장비에 준하는 능력을 갖춘 특정화물전용 육상이동식 기계하역장비에 의하여 하역되는 화물을 말한다. (나) “송유관이용액체화물”이라 함은 항만안에서 배관시설을 통하여 선박과 저장장소간에 수송되는 액체 또는 액화화물을 말한다. 다만, 선박과 운송차량간 수송은 제외한다. <개정 2008. 1. 18 > (다) 측정단위중 “톤”이라 함은 화물을 그 특성에 따라 중량 또는 용적단위로 측정한 것을 말하며, “바렐”이라 함은 유류 등 액체화물의 측정단위를 말하며, ″TEU″라 함은 20ft 길이로 환산한 컨테이너 단위를 말한다. (라) “통과선박”이라 함은 화물의 양·적하 및 여객의 승·하선없이 선박의 항행에 필요한 유류 등 선용품의 구입, 선원의 교대 또는 선박결함의 수리 또는 단순경유(제3국간 운항중 국내항을 중간 기항지로 이용하기 위하여 입항후 24시간이내에 출항하는 선박에 한함)를 목적으로 입항하여 지방청장이 지정한 정박지에 정박한 후 48시간이내에 출항하는 외항선을 말한다. 다만, 선박결함수리의 경우 48시간을 초과할 때에는 관련 증거서류를 첨부하여 사장에게 제출하여야 한다. (마) “국제유람선(크루즈선)”이라 함은 숙박·위락시설 등 관광객을 위한 각종 편의시설을 갖춘 순수 관광유람목적의 외항선을 말한다. (바) “원양어획물”이라 함은 원양어선, 시험선, 교습선 등이 해외수역에서 포획한 어획물을 말한다.

6. 항만시설 사용료별 감면율 및 감면대상

<table>
<tr><th>사용료의 종류</th><th>감면율</th><th>사용료 면제 대상 선박 및 화물</th></tr>
<tr><td rowspan="3">1. 선박료
가. 선박입
출항료</td><td>100%</td><td>(1) 군함, 관공선, 해난을 피하기 위하여 기항한 선박, 내항선, 조선소에서 수리를 위하여 공선으로 입항하여 공선으로 출항하는 외항선, 부산항에 입항하여 선박입출항료를 납부하고 부산남항으로 출항하였다가 다시 부산항으로 입항하는 외항선, 통과선박
(2) 2008년 12월 31일까지 부산항과 광양항을 연속적으로 기항하는 컨테이너전용외항선의 부산항 사용료 <개정 2008. 1. 18 >
(2)의 2 2009년 6월 30일 까지 동일항차로 북항과 신항을 연속적으로 기항하는 컨테이너전용외항선
(2)의3 2009년 5월 31일까지 부산항과 다펑항간 체결한 상호 협력 협정서(MOU)에 의거, 부산항과 다펑항간 신규항로를 개설한 선사의 동항로 운항 컨테이너전용외항선 <개정 2008. 5. 23 ></td></tr>
<tr><td>50%</td><td>(3) 우리나라 무역항에 입출항하는 국제유람선(크루즈선)</td></tr>
<tr><td>5%~
100%</td><td>(4) 2008년 12월 31일까지 부산항에 입출항하는 컨테이너전용외항선 단, 2007년 부산항에 연 12회 이상(동일선사 소속 선박들의 입항횟수의 합이 연 12회 이상인 경우도 포함) 입항하여 화물을 처리한 실적이 있는 컨테이너전용외항선에 한하며, 감면액은 ‘07년도 해당선사가 납부한 선박입출항료 총금액에 입항횟수 증가율에 따른 감면율을 곱하여 산정한 금액으로 한다. <개정 2008. 1. 18 >
<table>
<tr><td>입 항
횟 수
증가율</td><td>0% 초과
~5%미만</td><td>5 ~ 10%
미만</td><td>10 ~ 20%
미만</td><td>20 ~ 30%
미만</td><td>30 ~ 40%
미만</td><td>40 ~ 50%
미만</td><td>50%
이상</td></tr>
<tr><td>감면율</td><td>5%</td><td>10%</td><td>20%</td><td>30%</td><td>40%</td><td>50%</td><td>100%</td></tr>
</table>
※ 입항횟수 증가율(%) = { (‘07년 총 입항횟수 - ’06년 총 입항횟수) ÷‘06년도 총 입항횟수 } × 100 <개정 2008. 1. 18 ></td></tr>
<tr><td>나. 접안료
및
정박료</td><td>100%</td><td>(1) 군함, 관공선, 해난을 피하기 위하여 기항한 선박, 통과선박, 환자발생으로 인하여 긴급 입항하는 선박, 연안어선, 5톤미만의 소형선, 검역을 위하여 정박하는 선박, 낙도 보조항로에 취항하는 선박, 수산업협동조합이 소유한 선박
(2) 선박수리를 위하여 대기하는 선박, 접안시설 부족 및 조수관계로 대기하는 선박, 도선제한으로 대기중인 정박선박, 기상악화로 인한 통제선박 및 기타 항만특성상 당해선박 운항사업자의 귀책사유 없이 정박한 선박 중 지방청장이 지정한 선박 (2003.12.8 개정)
(3) 2008년 12월 31일까지 부산항과 광양항을 연속적으로 기항하는 컨테이너전용외항선의 부산항 사용료(정박료에 한함) <개정 2008. 1. 18 >
(3)의2 2009년 6월 30일까지 동일항차로 북항과 신항을 연속적으로 기항하는 컨테이너전용외항선 (접안료에 한함)
(3)의 3 2009년 5월 31일까지 부산항과 다펑항간 체결한 상호 협력 협정서(MOU)에 의거, 부산항과 다펑항간 신규항로를 개설한 선사의 동항로 운항 컨테이너전용외항선(접안료에 한함)<개정 2008. 5. 23 ></td></tr>
</table>

사용료의 종류	감면율	사용료 면제 대상 선박 및 화물
	50%	(4) 2008년 12월 31일까지 선박입출항료의 50%를 적용받는 선박 <개정 2008. 1. 18 > (5) 2008년 12월 31일까지 무역항에 취항하는 연안컨테이너전용선 <개정 2008. 1. 18 > (6) 무역항에 취항하는 연안RO-RO철강제품전용선(다만, 국내항에 최초 취항후 3년간 적용)
	20%	(7) 50% 감면적용이 종료되는 연안RO-RO철강제품전용선(다만, 20% 감면 적용시점부터 3년간 적용)
	10%	(8) 기타선박으로 분류되는 월정료 납부대상 선박 중 12개월의 사용료를 일시에 선납하는 선박 <개정 2008. 5. 23 >
2. 화물료 가.화물입 출항료	100%	(1) 군용화물, 선용품, 여객의 수하물, 내항여객선이 운송하는 화물, 총톤수 300톤미만의 내항화물선이 운송하는 화물, 연안어선이 운송하는 어물, 화물로 수입되는 2,000LDT(경하배수톤수)이상의 해체용 선박, 수입 또는 수출되는 공컨테이너 (2) 환적화물은 당해선박이 입항할 때에 화물입출항료를 징수하며, 동 선박에 적재한 화물을 해운법에 의한 같은 운송자격을 가진 선박끼리(내항선과 내항선간 및 외항선과 외항선간을 말한다) 해상 또는 육상을 통하여 환적한 후 출항하는 때에는 그 출항하는 화물에 대한 화물입출항료는 면제한다. 다만, 액체 또는 액화상태의 화물로서 육상저장탱크를 이용・보관하였다가 환적출항하는 경우는 제외한다. (3) 본선트림방지 및 타 화물을 선적하기 위하여 일시 양하한 후 동일 선박에 재선적한 후 출항하는 경우에는 화물입출항료를 면제한다. (4) 2008년 12월 31일까지 연안컨테이너전용선이 운송하는 수출입컨테이너 화물 <개정 2008. 1. 18 > (5) 2008년 12월 31일까지 외항컨테이너 환적화물(화물입항료) <개정 2008. 1. 18 >
	50%	(6) 2008년 12월 31일까지 선박입출항료의 50%를 감면받는 선박이 운송하는 컨테이너화물 < 개정 2008. 1. 18 >
	20%	(7) 2008년 12월 31일까지 외국에 수출하는 화물 <개정 2008. 1. 18 >
3. 전용 사용료	100%	(1) 군용화물, 국세징수법, 항만법 및 관세법의 규정에 의하여 국고귀속・압류・압수・몰수 또는 폐기되는 화물

□ 부산・광양항 항만시설 사용료 현황

종 류		부 산 항	광 양 항
선박료	선 박 입출항료	o 128원/톤(1회 입항 또는 출항시) ※ 부산항 및 광양항 연속기항 컨전용선 : 100% 감면('08.12.31까지) ※ 입항회수 증가율에 따라 5～100% 감면	o 128원/톤 (1회입항 또는 출항시) ※ 컨테이너전용선 : 100%감면(08.12.31까지)
	접 안 료	o 기본료(10톤・12시간당) : 340원 o 초과사용료(10톤・1시간당) : 28.4원	o 기본료(10톤・12시간당) : 340원 o 초과사용료(10톤・1시간당) : 28.4원 ※컨테이너전용선 : 100%감면(08.12.31까지)
	정 박 료	o 기본료(10톤・12시간당) : 178원 o 초과사용료(10톤・1시간당) : 14.9원 ※ 부산항 및 광양항 연속기항 컨전용선 : 100% 감면(08.12.31까지)	o 기본료(10톤・12시간당) : 178원 o 초과사용료(10톤・1시간당) : 14.9원 ※컨테이너전용선 : 100%감면(08.12.31까지)
	계 선 료	o 27원(10톤・12시간당)	좌 동
화물료	화 물 입출항료	o 컨테이너화물(외항) : 4,200원/TEU ※ 외항컨네이너 환적화물 입항료 : 100%감면 (08.12.31까지) ※ 2008년까지 외국에 수출하는 화물 : 20% 감면	o 컨테이너화물(외항) : 2,600원/TEU ※ 컨 전용선 입출항 컨화물 : 100%감면 (08.12.31까지) ※ 외항 컨테이너환적화물 : 100%감면 (08.12.31까지) ※ 2008년까지 외국에 수출하는 화물 : 20% 감면
	화 물 체화료	o 요금면제기간(외항화물) - 입항 : 5일, 출항 : 7일 o 면제기간 경과 후 요금(외항화물) (10톤・1일 기준) - 1-10일 : 야적장 81원, 창고 178원 - 11-20일 : 야적장 178원, 창고 260원 - 21-30일 : 야적장 232원, 창고 277원 - 31일이상 : 야적장 277원, 창고 321원	좌 동
국 제 여 객 터미널이용료		o 출항여객 1인당 : 1,600원	좌 동
전용사용료 (창고 및 야적장의 경우)		o 창고 및 야적장 사용료(1㎡, 1월,외항화물 기준) - 창고 : 1,288원 - 야적장 : 포장 571원(미포장 : 306원)	o 창고 및 야적장 사용료 (1㎡, 1월, 외항화물 기준) - 창고 : 1,029원 - 야적장 : 포장 420원(미포장:277원)

※ 부산항 감면 : 환적화물 입출항료 100% 감면, 부산・광양 연속기항시 선박입출항료・정박료 100%감면

※ 광양항 감면 : 화물(환적포함) 입출항료 및 선박료(선박입출항료・접안료・정박료) 100% 감면

7. 컨테이너 터미널 운영사 현황

항만	부두명	선석규모	하역능력	운영회사	비 고
부산항	자성대	5만톤급 4선석 1만톤급 1선석	150만TEU	**한국허치슨(주)**	ㅇ HPH 100%
	신선대	5만톤급 5선석	160만TEU	(주)신선대컨테이너 터미널	ㅇ 대한통운 37.78% ㅇ 국제통운 28.26% ㅇ (주)한진 24.95% ㅇ 동부건설 9.01%
	감만부두	5만톤급 1선석	39만TEU	BICT	ㅇ (주)한진해운 50% ㅇ 세방(주) 50%
		5만톤급 1선석	39만TEU		
		5만톤급 1선석	39만TEU	BGCT	**ㅇ 한국허치슨(주) 50%** ㅇ 대한통운(주) 50%
		5만톤급 1선석	39만TEU		
	신감만 부 두	5만톤급 2선석 1만톤급 1선석	61만TEU	**동부부산컨테이너 터미널(주)**	ㅇ 동부건설 65%, 신영기업 5% **ㅇ 에버그린 30%**
	우암부두	2만톤급 1선석 5천톤급 2선석	26만TEU	우암터미널(주)	ㅇ KCTC 60% ㅇ (주)국보 40%
	감천부두	5만톤급 2선석	66만TEU	(주)한진해운	ㅇ 한진해운 100%
	부산신항	1단계 5만톤급 9선석 (08년 완료)	360만TEU	**부산신항만(주)**	ㅇ DPW : 39.55% ㅇ P S A : 16.23% (현대건설, 9.28%, 금호건설 6.95%) ㅇ 삼성 : 25% ㅇ 한진 : 10.22% ㅇ 컨공단 : 9%
		2-1단계 5만톤급 2선석 2만톤급 2선석	114만TEU	('09년 개장)	ㅇ 한진해운
		2-2단계 5만톤급 2선석 2만톤급 2선석	114만TEU	('09년 개장)	ㅇ 현대상선
		2-3단계 5만톤급 4선석	160만TEU	('11년 개장)	현대산업개발컨소시움
광양항	광양1단계	5만톤급 2선석	80만TEU	GICT	ㅇ (주)한진해운 50% ㅇ 세방(주) 50%
		5만톤급 1선석	40만TEU	**한국허치슨(주)**	ㅇ 홍콩계 터미널 운영회사
		5만톤급 1선석	40만TEU	**한국국제터미널(주)**	ㅇ Seaport Management 90% ㅇ 한진해운, 현대상선 각 5%
	광양2단계 1차	5만톤급 2선석 2만톤급 2선석	114만TEU	동부건설(주)	
	광양2단계 2차	5만톤급 2선석 2만톤급 2선석	114만TEU	**한국국제터미널(주)**	ㅇ Seaport Management 90% ㅇ 한진해운, 현대상선 각5%
	광양3-1단계	5만톤급 4선석	160만TEU	대한통운(주)	ㅇ 대한통운20%, STX 80%
인천항	ICT	4만톤급 2선석	80만TEU	**ICT(주)**	ㅇ PSA
	SICT	2만톤급 2선석	40만TEU	(주)선광	ㅇ 선광
	E1CT	3만톤급 1선석	30만TEU	(주)E1	ㅇ E1
군산항	GCT	3만톤급 2선석	24만TEU	군산컨터미널(주) (GCT)	ㅇ 대한통운 25.6% ㅇ 세방기업 25.2% ㅇ 선광 25.29% ㅇ 전북 및 군산시 12%
평택 당진항	동부두	3만톤급 2선석 5만톤급 2선석	48만TEU	(주)평택컨터미널 (PCTC)	ㅇ 한진해운 50.5%, 선광 8.5% ㅇ 장금상선 16.5% ㅇ 기타 24.5%
울산항	제6부두	3만톤급 1선석 1만톤급 1선석	16만TEU	울산'컨'터미널(주)	ㅇ 고려해운 84% ㅇ 흥아해운 16%
	정일컨부두	2만톤급 1선석	17만TEU	정일울산'컨'터미널(주)	
마산항	제2부두	3천톤급 1선석	36천TEU	대한통운(주)	컨전용부두 ×
	제4부두	2만톤급 2선석	132천TEU		

* 진하게 표현한 운영사 : 외국인 투자 회사

8. '09년 신규개장 예정 부두 현황

항만명	신규 개장 「컨」 부두	준공 예정일	부두규모	하역능력 (TEU)	총사업비 (억원)	사업시행자 / 운영사	시행방법
부산항	신항 2-1단계	'09.3	안벽 4선석 (5만톤×2, 2만톤×2)	114만	4,207	BPA / 한진해운	BPA사업
	신항 1-2단계	'09.5	안벽 3선석 (5만톤×3)	120만	5,632	PNC / DPW	민자
	신항 2-2단계	'09.12	안벽 4선석 (5만톤×2, 2만톤×2)	114만	4,804	BPA / 현대상선	BPA사업
인천항	남항 E-1	'09.5	안벽 1선석 (3만톤×1)	30만	320	E1	비관리청 항만공사 (국가비귀속)
평택·당진항	내항 동부두 1-3번 선석	'09.8	안벽 3선석 (3만톤×3)	36만	1,367	평택아이포트 / 동방	민자
포항항	영일만 신항 1-1단계	'09.9	안벽 4선석 (3만톤×4)	51.5만	3,316	포항영일신항만 / 미선정	민자
울산항	신항 1-1단계	'09.6	안벽 4선석 (2만톤×4)	51.5만	1,893	울산아이포트 / 동방	민자

9. 컨테이너 선박의 단계별 세대추이

구 분	제1세대	제2세대	제3세대	제4세대	제5세대	제6세대	제7세대	제8세대
길이(m)	190	210	210~290	270~300	290~320	305~310	350~400	400
속 력 (노트)	16	23	23	24~25	25	25	26.5	-
선폭(m)	27	27	32	37~41	40~47	38~40	40~45	69
흘수(m)	9	10	11.5	13~14	13~14	13.5~14	15	21
적재량 (TEU)	1,000	2,000	3,000	4,000 이상	4,900 이상	6,000 내외	8,000 내외	18,000 내외
갑판적	1~2단	2단 8열 2단 10열	3단 12열 3단 13열	3단 14열 4단 16열	6단 16열	6단 17열	6단 17열	7단 28열
창내적	5~6단	6단 7열 6단 8열	7단 9열 9단 10열	9단 10열 9단 12열	-	9단 14열	9단 14열	10단 18열
시 기	60년대	70년대	80년대	84년	92년	96년	00년	2010년 이후
선 형	개조선	Full Container	Panamax	Post Panamax	Post Panamax	Super Panamax	Super Panamax	Ultra Panamax

□ 대형 컨테이너 선박의 재원비교

선 종	TEU	DWT(톤)	길이(m)	선폭(m)	흘수(m)
P&O Nedlloyd Southampton	6,674	87,900	300	42.8	14.0
Sovereign Mearsk(1)	6,600	98,000	347	42.8	14.5
Suez-Max ship	11,989	157,935	400	50.0	17.0
15,000TEU container ship	15,000	220,000	400	66.0	15.0
Malacca-Max container ship	18,154	242,800	400	66.0	21.0

※ 자료 : 한국해양수산개발원