

항만과 산업

국내·외 항만 및 품목 동향

www.kmi.re.kr

발행일 2024년 7월 1일
 편집·발행인 김중덕 원장
 발행처 한국해양수산개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26
 (동삼동 한국해양수산개발원)
 TEL 051-797-4800 FAX 051-797-4810



국내·외 항만 및 품목 동향

02 국내 항만 주요 동향
 14 국외 항만 주요 동향
 26 품목 및 산업 주요 동향

국내 항만 주요 동향

- 중국발 크루즈 올해 첫 부산항 기항
- 광양항 울촌 물류단지 1단계 부지 우선협상대상자 선정
- 포항 영일만항 확장 추진

국외 항만 주요 동향

- 중국, EU와의 무역전쟁 발발 가능성 증대
- 美 볼티모어 교량 붕괴사고 복구 완료
- 더반항, 액체 화물 처리 터미널 신규 건설

품목 및 산업 주요 동향

- 컨테이너 해상 운임 급등 장기화 우려
- 건설 경기 침체로 시멘트 업계 위기
- 자동차 내수시장 하반기 전망 불투명

01 국내 항만 동향

1) 부산항

1 '부산항 신항 서컨테이너터미널 2-6단계 설계용역' 최종보고회 개최¹⁾

- ❏ 부산항만공사(BPA)는 지난 6월 11일, 부산항 신항 7부두 시설 확충을 위한 '부산항 신항 서컨테이너터미널 2-6단계 설립용역' 최종보고회를 개최함
 - BPA는 '22년 11월 건축기획을 완료하고 공공건축 심의를 거쳐 '23년 4월 제안 공모를 통해 설계사를 선정하고 6월부터 설계용역에 착수함
- ❏ 2-6단계 사업은 지난 4월에 국내 최초 완전 자동화 부두로 개장한 신항 7부두의 후속 사업으로, 2개 선석 및 상부시설을 '26년까지 건설하는 것을 주요 내용으로 함
 - 2-6단계 사업이 완료되면 신항 7부두는 대지면적 총 1,353만 m²와 선석 5개로 규모가 확대될 예정임
- ❏ 한편, BPA는 2-6단계 사업의 조속한 시행을 통해 진해신항 개발도 차질 없이 추진함으로써 부산항 신항을 세계적인 스마트 항만으로 구축하도록 노력하겠다고 밝힘

부산항 신항 2-6단계 조감도



자료: 부산항만공사 보도자료, <https://www.busanpa.com/kor/Board.do?mode=view&mCode=MN1445&idx=32232>(2024.06.18. 검색)

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2 중국발 크루즈 올해 첫 부산항 기항²⁾

- 올해 처음으로 중국 상해발 크루즈선 ‘블루 드림 멜로디호’가 부산항 국제여객터미널에 지난 6월 12일 입항함
 - ‘블루 드림 멜로디호’는 4만 2,000톤급, 승객정원은 약 1,200명으로 금회 입항한 크루즈선에는 총 352명의 승객이 탑승한 것으로 알려짐
 - 약 8시간 이상 부산항에 기항하면서 부산항 지역관광 및 쇼핑을 한 뒤 일본을 거쳐 중국 상하이로 돌아가는 일정임
- 지난해 8월 중국의 단체관광 허용 조치 이후 처음으로 부산항에 입항하는 중국발 크루즈선으로 BPA의 중국 크루즈 선사 대상 마케팅에 따른 유치 결과임
 - 첫 기항을 시작으로 올 연말까지 중국발 크루즈선은 총 12회를 기항할 예정임
- 한편, 관광업계는 글로벌 크루즈 선사 중심의 운항노선 조정과 중국 여행사의 단체 크루즈 관광 확대에 의해 부산항의 중국발 크루즈선 수요 증가가 전망되고 있으며, 이에 따라 연관업계 및 지역경제 활성화가 기대된다고 밝힘
 - BPA 역시 중국 관광시장 동향 등을 주의 깊게 모니터링하여 부산항 크루즈 운영에 차질이 없도록 만전을 기하겠다고 밝힘

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2) 인천항

1 인천항 AMP(선박 육상 전원공급설비) 활용도 저하³⁾

- ▶ 인천항만공사(IPA)는 대기오염 물질 저감을 위해 인천항 국제여객부두 3개 선석에 설치된 5대의 AMP 중 2대만 사용 중임
 - 대형 선박은 부두에 정박 시 설비 이용을 위해 배의 시동을 켜 두는데 이때 미세먼지를 유발하는 황산화물과 질소산화물들이 대량 배출됨
 - 화석연료 대신 AMP를 사용하면 이산화탄소의 약 40%, 황산화물·질소산화물의 약 99%를 감소시킬 수 있음
 - IPA는 친환경 항만 조성을 위해 '20년부터 국제여객부두 6개 선석 중 3개 선석에 AMP를 설치했으나 이용률이 매우 낮음
 - 운영 4년차에도 AMP 활용도가 낮은 이유는 높은 전기요금과 AMP 수전설비가 있는 선박이 적은 것을 꼽을 수 있음
 - 이에 인천항만공사 관계자는 향후 AMP에도 산업용 전기요금 적용을 받을수록 관계 기관과 협의하겠다고 밝힘

이수영 전문연구원

051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

2 IPA, 「인천항 컨 터미널 협의회」 개최⁴⁾

- ▶ IPA는 지난 6월 14일에 인천항 4개 컨테이너 운영사(E1CT, HJIT, ICT, SNCT)와 인천항 컨테이너 물류 서비스 환경 개선을 위한 협의회를 개최함
 - 협의회에서는 컨테이너 터미널 생산성과 직결되는 화물 반·출입 시간 단축을 위한 다각적 논의가 이루어졌으며 화물차 기사들의 안전강화 필요성에 대한 공감대도 형성함
 - 이와 관련하여 '24년도 3분기에 컨테이너 운영사와 화물연대는 공동으로 안전의식 개선 캠페인을 실시할 예정이며 이와 관련된 세부적인 방안도 논의함
 - 또한 IPA는 인천항 통합 정보 제공 플랫폼인 '인천항 싱글윈도우' 서비스를 '24년 하반기에 고도화할 계획임

이수영 전문연구원

051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

3) 경인일보(2024.06.23.), <http://www.kyeongin.com/main/view.php?key=20240624010002489> (2024.06.24. 검색)

4) 인천항만공사 보도자료(2024.06.16.), <https://www.icpa.or.kr/article/view.do?articleKey=27725&searchSelect=title&boardKey=217&menuKey=400¤tPageNo=1> (2024.06.19. 검색)

3) 여수·광양항

1 광양항 율촌 물류단지 1단계 부지 우선협상대상자 선정⁵⁾

- 여수광양항만공사(YGPA)는 광양항 율촌 융복합 물류단지 조성사업 1단계 A2 부지 분양 우선협상대상자로 GS칼텍스를 선정했다고 밝힘
 - 사업제안서 평가를 위해 경쟁입찰 방식에 따라 150여 명으로 구성된 외부평가위원회 중 항만, 산업단지, 안전, 경관, 회계, 물류, 법률 등 총 8개 분야 10명의 전문가를 추천·선정함
 - YGPA는 25만 m² 면적인 해당 부지에 수소 생산·발전과 이산화탄소 포집·수출 사업을 추진하기 위해 대규모 투자가 이루어지면 약 3,370개의 일자리 창출 및 8천억 원 이상의 지역 경제 활성화, 연간 240만 톤의 신규 물동량 창출 효과를 전망함

율촌 융복합 물류단지
조성사업 1단계 A2부지



자료 : 여수광양항만공사 보도자료(2024.05.30.), [https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/?boardId=bbs_0000000000000213&mode=view&cntId=1734&category=\(2024.06.03. 검색\)](https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/?boardId=bbs_0000000000000213&mode=view&cntId=1734&category=(2024.06.03. 검색))

김영훈 전문연구원
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

5) 여수광양항만공사 보도자료(2024.05.30.), [https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/?boardId=bbs_0000000000000213&mode=view&cntId=1734&category=\(2024.06.03. 검색\)](https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/?boardId=bbs_0000000000000213&mode=view&cntId=1734&category=(2024.06.03. 검색))

2 HMM 북미 13,000TEU급 선박 광양항 유치⁶⁾

- YGPA는 지난 6월 1일 HMM 북미 서비스(PSX)의 신조선(HMM EMERALD호) 광양항 입항을 시작으로, 북미로 정기 투입되는 HMM 선박에 대해 13,000TEU급으로 업사이징된 선박 3척을 유치했다고 밝힘
- PSX 서비스는 기존에 1만 TEU급 컨테이너선 7척이 배선되어 상하이~광양~부산~LA~오클랜드~부산~광양~인천~상하이를 기항하고 있음
 - 올해 6월부터는 1만 TEU급 선박 4척과 13,000TEU급 3척으로 새롭게 배선하여 광양항 선복량이 크게 증대될 것으로 기대됨
 - 금번 초대형선 유치는 광양만권 인근 화주들의 애로사항이었던 원양항로 선복량 부족 문제 해결에 큰 도움이 될 것으로 예상됨
 - YGPA는 그간 광양항의 원양항로 정기선 항차 수 및 선복량 증대를 위해 노력해왔으며, 금번 HMM의 북미서비스 업사이징을 통해 광양항에서 운영하고 HMM 북미 서비스의 선복량이 약 10만 TEU에서 12만 TEU로 연간 약 2만 TEU 증대될 것으로 예상됨
 - 이번에 신규 유치한 13,000TEU급 초대형 선박은 지난 6월 1일 광양항 한국국제터미널(KIT)에 입항하였으며, YGPA는 하반기에 해당 서비스의 안정화 및 북미 신규서비스 광양항 유치를 지속 협의해 나갈 예정임

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

6) 여수광양항만공사 보도자료(2024.06.03.), [https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/?boardId=bbs_000000000000213&mode=view&cntId=1741&category=\(2024.06.17. 검색\)](https://www.ygpa.or.kr/kr/ygpa/public_corporation_news/public_corporation_news/?boardId=bbs_000000000000213&mode=view&cntId=1741&category=(2024.06.17. 검색))

4) 울산항

1 울산항만공사(UPA), 호주 하원 기후변화에너지환경수자원 상임위 방문단과 수소교역 논의⁷⁾

- UPA는 토니 자피아 의장과 혼 데이비드 길레스피 부의장을 만나 울산항의 친환경 에너지 인프라 구축과 활성화 방안을 논의함
 - 호주 정부는 지난해 5월 청정에너지와 그린수소 발전을 목표로 20억 호주달러(약 1조 7,716억 원)가 투입되는 ‘수소 헤드스타트 프로그램’을 발표한 바 있음
 - UPA는 ’30년까지 올해 초 준공된 북신항 액체부두에 그린수소(암모니아) 수입 터미널을 조성해 친환경 에너지 특화 항만으로 도약한다는 구상이며, 수소 수출을 목표로 하는 호주와의 협력을 기대하고 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 UPA, 동북아 친환경 에너지 허브를 위한 청사진 마련⁸⁾

- UPA는 ‘울산항 항만기본계획 재검토 용역’ 최종보고회를 갖고 관련 기관 및 항만업 단체와 용역 결과를 공유함
 - 해당 용역은 제4차 항만기본계획(2021~2030) 변경(2025년 고시 예정)에 대비해 ’23년 4월 착수했으며, 11월 중간보고회에서 배후업체들의 개발수요 조사 결과 등이 추가로 논의됨
 - 이번 용역은 ‘기초조사’, ‘전문가 및 이해관계자 수요조사(설문조사)’, ‘중장기 개발계획 재검토’, ‘수치모형실험’, ‘타당성 검토 및 효과분석’ 등이 진행됐으며, 최종보고회에서는 울산항의 개발수요 및 지속적인 개발을 고려한 ‘평면재배치 계획’이 제시됨
 - 평면 재배치의 주요 내용은 ‘에너지허브 2단계 개발(수소·암모니아 4선석, 유류 1선석)’, ‘남신항 2단계 벌크항만 개발(목재→기타광석부두 기능변경)’, ‘에너지허브 2단계 잔여구간 배후단지 추가 확충(25만 m²)’, ‘소형선부두 개발’, ‘해경부두 예정지의 분항 이전’ 등임
 - 특히, 오일허브 2단계는 에너지 변화추세에 맞춰 기존 유류에서 수소·암모니아, 톨루엔, 시클로hexan 등을 취급하는 다품목 에너지허브로 개발하고, 남신항 2단계는 벌크항만으로 개발하는 방향이 제시됨

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

7) 코리아워핑가제트(2024.06.18.), https://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?pNum=141841(2024.06.20. 검색)

8) 울산신문(2024.06.04.), <https://www.ulsanpress.net/news/articleView.html?idxno=529196>(2024.06.20. 검색)

5) 평택·당진항

1 평택지방해양수산청(평택청), 항내 퇴적토 준설공사 실시⁹⁾

- 평택청은 평택·당진항 이용 선박의 안전 확보를 위해 '27년 5월까지 퇴적토 준설공사를 시행함**

 - 이번 공사는 '27년 5월까지 항내에 퇴적된 토사 236만 m³를 준설하는 사업이며, 총 320억 원의 사업비가 투입됨
 - 준설은 자동차 부두(동부두 2, 3번 선석) 전면 항로, 컨테이너 부두(동부두 6, 7번 선석) 인근의 선박 정박용 수면구역(박지) 수심을 14m까지 확보하고, 신국제여객부두 전면 항로 수심을 10m까지 확보하는 것을 목표로 진행됨
 - 준설을 통해 확보한 준설토는 향후 평택·당진항 배후단지 조성에 필요한 매립재로 활용될 계획임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 외국계 콜드체인 기업, 당진시 송악읍 물류단지 투자¹⁰⁾

- 당진시와 충청남도는 세계 굴지의 냉동·냉장 유통 물류기업인 뉴콜드사와 당진시 송악읍에 조성 중인 물류단지에 대한 합동 투자협약을 체결함**

 - '12년 설립된 뉴콜드는 전 세계 식품 기업 등을 대상으로 맞춤형 콜드체인 프로세스를 제공하고 있으며, 현재 유럽·북미·오세아니아 등 10개국에 걸쳐 19개소의 사무소 및 유통창고를 운영하고 있음
 - 투자협약은 지난 6월 13일 네덜란드 호벤에서 이루어졌으며, 이번 투자협약이 예정대로 추진되면 2,020억 원 규모의 외자 유치와 40여 명 이상의 지역인재 고용 효과 창출이 발생하고 향후 연관 산업의 추가유치 전망이 밝아질 것으로 보임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

9) 연합뉴스(2024.05.31.), <https://www.yna.co.kr/view/AKR20240531094700061?input=1195m>(2024.06.20. 검색)

10) 충청일보(2024.06.13.), <https://www.ccdailynews.com/news/articleView.html?idxno=2279538>(2024.06.20. 검색)

6) 포항항

1 영일만항 확장 추진¹¹⁾

- 경북도가 포항 영일만항 앞바다 유전 개발에 대비해 영일만항을 두 배로 확장하는 방안을 추진함
 - 지난 6월 12일 경북도에 따르면 경북도지사가 동해안 석유·가스 매장 가능성과 관련해 영일만 확장 등 미래 청사진 준비를 지시했다고 밝힘
 - 이에 따라 시추 등 유전 개발과 석유·가스가 나왔을 때를 대비해 영일만항을 두 배 규모로 키우는 방안을 마련하기로 함
 - 경북도는 영일만항과 배후 산업단지 확장안을 조속히 마련하여 정부에 지원을 요청할 방침이며, 동해안 유전 개발을 계기로 지역에 도움이 될 수 있는 사업을 적극 발굴할 예정임


조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

11) 연합뉴스(2024.06.12.), <https://www.yna.co.kr/view/AKR20240612022400053>(2024.06.24. 검색)

7) 동해·묵호항


1 동해항과 돛토리현 사카이항 간 한·일 국제정기항로 재개¹²⁾


- 
지난 5월 25일 오후 동해항에서 출항한 카페리 ‘이스턴드림호’가 15시간의 항해 끝에 26일 오전 9시 일본 돛토리현 사카이미나토시에 소재한 사카이항에 입항함

 - 강원도~돛토리현 항로는 지난 '19년 말 이후 4년 6개월 만에 재개되었으며 오는 8월 2일 동해항 출항에 이어 3일 사카이항 입항, 4일 사카이항 출항 일정이 진행될 예정임
 - 동해항을 모항으로 하는 한·일 국제정기항로 재개를 알리는 시범 운항의 한국 측 참가자들을 위해 일본 측이 마련한 환영식이 지난 5월 26일 오전 사카이미나토터미널에서 돛토리현 주최로 진행됨

이화섭 전문연구원
 051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

2 동해지방해양수산청(동해청), 동해·묵호항 항만시설 안전컨설팅 용역 착수¹³⁾

- 
동해청은 동해·묵호항의 항만시설물과 건설현장에서 발생할 수 있는 위험요인을 발굴하고 제거하기 위한 안전컨설팅 용역을 6월 10일 착수함

 - 이번 용역은 중대 재해 예방을 위해 지난해부터 시행 중이며, 항만, 어항, 연안정비 등 총 14개소의 건설현장과 부두, 방파제 등 42개소의 항만시설을 대상으로 하며 용역 기간은 착수일로부터 20개월임
 - 이번 용역의 주요 목표는 중대재해처벌법 및 관련 법령에 따른 안전보건관리체계 구축 및 이행 여부를 점검하는 것, 이를 위해 안전보건확보 의무이행체계 표준안 및 관련 매뉴얼 등을 해당 사업장에 제공하고 자문 및 지원을 실시할 예정임
- 
동해청은 이번 안전컨설팅 용역 결과를 바탕으로 소규모 건설현장 업체 등에게도 체계적이고 실효적인 안전관리 방안을 마련하여 제공할 계획임

 - 이는 현장에서의 안전관리와 관련 서류 작성 등이 미흡한 경우 즉시 조치할 수 있도록 지도하고, 항만시설물에 중대한 결함이나 공중 안전에 영향을 미치는 유해·위험 요소가 발견될 경우 긴급 보수 및 보강을 실시하기 위함임
 - 이번 안전컨설팅 용역은 항만시설물과 건설현장의 안전성을 높이고, 중대재해 예방을 위한 법령 준수를 철저히 하여 모든 관련자의 안전을 보장하는 데 큰 역할을 할 것으로 기대됨


이화섭 전문연구원
 051-797-4646, hslee@kmi.re.kr


12) 강원도민일보(2024.05.27.), <https://www.kado.net/news/articleView.html?idxno=1246032>(2024.06.02. 검색)


13) 동해지방해양수산청 보도자료(2024.06.07.), <https://donghae.mof.go.kr/ko/board.do?menuidx=2536&bbsidx=104808>(2024.06.12. 검색)

8) 목포항

1 목포시, 국내 해상풍력 산업을 선도하는 거점도시 조성에 박차¹⁴⁾

-  목포시는 목포신항을 국내 해상풍력 산업 육성을 위한 핵심 역할을 할 거점 항만으로 조성하기 위해 다양한 사업을 추진하고 있음

 - 정부는 '30년까지 18.3GW의 풍력설비 보급을 하는 등 지속적인 산업육성 계획을 발표하고 있으며, 목포시는 국내에서 가장 우수한 해상풍력 잠재량과 기반시설을 바탕으로 해상풍력 산업육성에 역량을 집중하고 있음
 - 특히 지난 4월에는 세계 1위 해상풍력터빈사인 베스타스, 글로벌 물류기업 머스크와 함께 해상풍력 터빈공장을 목포신항에 설립하기 위한 투자협약(MOU)을 체결한 바 있음
-  또한, 목포신항 1단계 배후단지(약 12만 6천 평)를 기회발전특구로 지정하기 위해 신청을 하였으며, 대규모 해상풍력발전단지의 민간투자 촉진과 지속 가능한 산업화 지원체계 구축을 위해 '해상풍력 융복합산업화 플랫폼 구축' 사업도 추진 중임

 - 기회발전특구는 대통령 직속 지방시대위원회에서 추진하는 지역균형발전 정책으로 지방에 기업의 대규모 투자를 유치하기 위해 세제·재정 지원, 규제 특례, 정주 여건 개선 등을 패키지로 지원하는 것을 목적으로 함
 - 또한, 총사업비 357억 원이 투입되는 '해상풍력 융복합산업화 플랫폼 구축'은 해상풍력 유지관리 및 물류관리 소프트웨어 개발, 항만물류 인프라 구축, 발전단지 통합관제시스템 구축 등을 통해 해상풍력발전단지 조성·운영의 전 과정을 종합적으로 관리·지원하는 컨트롤타워 역할을 수행할 예정임
-  목포시는 다양한 사업을 토대로 해상풍력 사업이 성공적으로 추진될 수 있는 기반을 차질 없이 조성하여 미래 시장으로 선도하겠다고 밝힘

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

9) 대산항

1 항만배후단지 개발을 통한 항만 활성화 및 지역경제 발전 필요¹⁵⁾

- 대산항은 많은 물동량을 처리하고 있으나, 배후단지가 조성되어 있지 않으며 항만배후단지 종합개발계획에 반영되어 있지 않음

 - 항만배후단지 개발 종합계획에 부산항, 인천항, 평택·당진항, 광양항, 울산항, 포항항, 목포항, 마산항 배후단지가 지정되어 있음
 - 1종 항만배후단지 지정을 위해서는 ‘화물처리능력’, ‘항만시설규모’, ‘개발부지의 확보’ 등 3가지가 충족되어야 하나 대산항은 이중 개발부지 요건이 충족되지 못함
 - 이는 지난 ’05년 대죽 일반산업단지 조성 시 배후단지로 활용되어야 할 부지를 민간에 매각하면서 초래되었으며, 대산항 활성화를 위해서는 신규 배후단지 조성을 위한 적극적인 노력이 필요함

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

10) 군산항

1 군산항 주력화물인 자동차 물동량 전년 대비 큰 폭의 하락세 기록

- 군산항 비컨물동량의 약 24% 비중(’23년 기준)인 자동차 물동량이 전년 대비 급감함

 - ’24년 4월 누적 자동차 물량은 123만 1천 톤으로 전년 대비 37.0% 감소함
 - 군산항 자동차 물동량의 경우 대부분은 환적물동량(117만 4천 톤)으로 전망이 불확실하다는 특징이 있음
- 관련 업계에서는 예멘 반군 공격을 받은 수에즈 운하의 여파로 파나마 운하에서 선박들의 병목현상이 발생해 자동차 물동량이 감소했다고 판단함¹⁷⁾

 - 파나마 운하 병목현상에 따라 국내 완성차 업계의 미주 수출 물량의 장기 적체가 발생하고 있는데 그 영향을 자동차 환적화물 중심인 군산항도 받고 있다는 평가임

이수영 전문연구원

051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

15) 대전일보(2024.06.10.), <https://www.daejonilbo.com/news/articleView.html?idxno=2136135>(2024.06.20. 검색)

16) 해양수산부 Port-MIS, 저자작성

17) 전북도민일보(2024.06.02.), <https://www.domin.co.kr/news/articleView.html?idxno=1471563>(2024.06.19. 검색)

11) 마산항

1 창원시, 마산항 관광유람선 사업자 모집 실패, 재공모 계획¹⁸⁾

- 창원시가 마산항 일대에서 관광유람선을 운항할 사업자를 모집했으나, 신청자가 없어 시는 공모 절차를 보완해 재공고할 예정임**

 - 창원시는 지난 5월 13일부터 31일까지 창원연안크루즈터미널(마산항 제2부두)을 모항으로 하는 관광유람선 운항사업자 모집 공고를 냈음
 - 지원 자격은 선박 규모 150톤 이상, 선령 15년 이하, 승선 인원 150명 이상의 유람선을 소유하거나 구입 계획이 있는 자로 설정함
 - 공모 마감일까지 시청 관광과로 제안서를 제출하도록 했으나, 지원자가 없었음
- 제안서가 접수되었다면, 선박·관광·해운 분야 전문가로 구성된 평가위원회가 평가를 거쳐 6월 중 운항사업자를 선정할 예정이었으나 신청 업체가 없어 시는 다시 공모 내용을 보완할 계획임**

 - 창원시는 창원연안크루즈업 사업자로 선정될 시, 유람선 모항 선석 배정, 여객터미널, 주차장 등 부대시설과 안전시설, 방송시설 등 편의시설 제공을 약속했으며 유람선 운항에 필요한 행정적 지원과 관광 홍보 등도 지원할 계획이었음
 - 이러한 지원 방침에도 불구하고, 사업성에 대한 우려로 인해 사업자 선정에 어려움이 있었으며 창원시는 이번 공모에서 보조금 지원 없이 자격요건을 완화함
- 창원시는 '13년 8억 원을 들여 터미널을 완공한 뒤 수차례 공모 끝에 수억 원대 재정보조금을 지원하는 조건으로 700톤급 유람선을 운항시켰으나, 해당 사업자는 '17년 적자로 인해 폐업함**

 - 마산항 관광유람선 사업자 모집은 사업성 우려로 인해 어려움을 겪고 있으며, 창원시는 보다 적극적인 지원과 홍보를 통해 재공모를 추진할 계획임

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

18) 경남신문(2024.06.02.), <https://www.knnews.co.kr/news/articleView.php?idxno=1433686>(2024.06.02. 검색)

02 국외 항만 동향

1) 중국



1 중국 '24년 5월 수출 견조한 증가세 기록, 수입은 증가세 둔화¹⁹⁾

- 중국 수출은 미국 등에서의 다양한 무역 제한조치에도 불구하고 전년 대비 높은 증가세를 기록하며 높은 경쟁력을 확인시켜줌

 - 5월 수출은 전년 대비 7.6% 증가하였으나, 수입은 1.8% 증가세에 그쳐 중국 내수 소비의 취약성을 나타냄
- 다만, 경제 전문가는 미국의 수요가 둔화된다면 이러한 사이클은 빠르게 무너질 것이며, 중국의 지속 가능한 장기 성장을 위해서는 중국 내수 경제가 활성화 되어야 한다고 밝힘

 - 수입의 경우 원유 및 대두 수입은 감소한 반면 구리와 철광석 등은 견조하게 증가하면서 혼재된 수요 상황을 나타냄
 - 여전히 부동산 부문의 위기가 중국 경제의 가장 큰 걸림돌로 남아 있으며, 낮은 투자자와 소비자 신뢰가 국내 소비를 악화시키고 있음

중국 수출입 전년 대비 증가율

Change in exports and imports



자료 : REUTERS, <https://www.reuters.com/world/china/chinas-may-exports-pick-up-pace-top-forecast-boost-economic-recovery-2024-06-07/> (2024.06.19. 검색)

이나영 전문연구원
051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

19) REUTERS(2024.06.07.), <https://www.reuters.com/world/china/chinas-may-exports-pick-up-pace-top-forecast-boost-economic-recovery-2024-06-07/> (2024.06.19. 검색)

2 중국, EU와의 무역전쟁 발발 가능성 증대²⁰⁾

- EU가 중국 전기차 수입에 대해 관세 인상을 결정함에 따라 중국과 EU와의 무역전쟁 발발 가능성이 높아지고 있음**

 - EU는 작년 10월 중국이 과잉생산 및 국내 소비 수요 저하로 인해 저렴한 전기차를 EU에 덤핑하고 있다는 의혹을 시작으로 반보조금 조사를 시작함
 - 조사 결과 중국의 전기차 산업이 불공정한 보조금 혜택을 받고 있으며, 경제적 손상의 위협을 초래하고 있다는 결론이 나면서 기존 10% 관세에서 최소 17.4%에서 최대 38.1%까지 관세가 인상될 예정임
 - 특히, 유럽은 중국 전기차 수출의 주요 목적지로서, 지난해 EU의 중국산 전기차 수입액은 '20년 16억 달러에서 115억 달러로 크게 증가함

- 중국은 EU의 이러한 결정에 대해 당근과 채찍을 모두 사용할 가능성이 있는 것으로 나타남**

 - 코냑, 와인, 명품 등과 같은 유럽 수출품에 대해 관세를 인상하는 등의 보복 조치를 시행할 가능성이 높음
 - 중국은 이미 EU산 브랜드에 대해 반덤핑 조사를 시작하였으며, 이는 프랑스 코냑 제조업체에 타격을 줄 수 있음
 - 반면, 당근으로는 EU 국가에 대한 투자를 약속하고 EU 기업들에게 더 나은 시장 접근 등을 약속할 수도 있음

- 이러한 EU의 결정은 유럽 자동차 제조업체에게도 위험이 있어 국가별로 관세 인상에 대한 다른 입장을 나타내고 있음**

 - 많은 유럽 자동차 제조업체가 중국에서 자동차를 제조한 후 유럽에서 판매하고 있기 때문에 높은 관세는 더 많은 비용 증가로 이어짐
 - 이에 자동차 산업이 크게 발달한 독일은 EU의 결정에 강하게 반대하고 있으며 프랑스와 스페인은 찬성하고 있음

- 한편, EU는 11월까지 관세 인상의 영구적 채택 여부를 결정해야하므로, 중국과의 긴밀한 협상을 통해 무역 전쟁을 피하려는 노력이 이어질 것으로 보임**

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

20) CNN(2024.06.12.), <https://edition.cnn.com/2024/06/12/cars/europe-china-ev-tariffs/index.html>(2024.06.19. 검색)

2) 아시아



1 홍해와 인도양 운항 선박에 대한 예멘 후티반군의 공격으로 싱가포르항만의 환적과 벙커링 수요 급증²¹⁾

- 🔍 후티반군의 지속적인 위협을 피하기 위해 전 세계 해상 교통 및 기항패턴이 재편되고 있음
 - 후티반군의 수에즈 운하 공격으로 선박들은 아프리카를 일주해야 하는 기항 노선으로 전환하였는데 이때 더 긴 항로 운송을 위한 선박들의 벙커링 수요가 증가함
 - 이에 싱가포르 항만의 벙커링과 환적 수요가 증가하는 예상치 못한 결과가 발생하였으며, 이로 인해 싱가포르 항만의 컨테이너 물동량은 5월 누적 전년 대비 약 8% 증가함
 - 한편 Drewry에 따르면 싱가포르항 컨테이너 터미널의 가동률이 약 90%에 달하면서 대기선박과 체선의 발생 빈도가 높아짐
 - PSA Singapore는 이와 같은 추가 수요에 대응하기 위해 기존 Keppel 터미널의 일부 시설을 재가동할 예정임

이수영 전문연구원
051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

2 미쓰비시조선, 메탄올 연료 RoRo 선박 발주²²⁾

- 🔍 미쓰비시조선은 일본 최초의 메탄올 연료 RoRo 화물선을 도요후지해운(아이치현)과 후쿠주해운(시즈오카현)으로부터 수주함
 - 두 선박은 야마구치현에 위치한 시모노세키 조선소의 에노우라 공장에서 건조될 예정이며, '27년 말까지 완공 및 인도될 예정임
 - 해당 선박들은 전체 길이 약 169.9m, 너비 30.2m, 총톤수 15,750톤으로 여객 차량 약 2,300대의 적재 능력을 갖추게 됨
 - 주 엔진은 메탄올과 중유를 모두 사용할 수 있는 고성능 이중연료 엔진으로, 같은 선체를 가진 선박과 연료유로 운항하는 선박과 비교하여 CO2 배출량을 약 10% 이상 줄여 환경영향 감소에 기여할 것으로 기대됨

김영훈 전문연구원
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

21) The Maritime Executive(2024.06.13.), <https://maritime-executive.com/article/red-sea-diversions-are-causing-port-congestion-in-singapore>(2024.06.19. 검색)

22) Port Trechnology(2024.06.22.), <https://www.porttechnology.org/news/mitsubishi-shipbuilding-receives-orders-for-methanol-fuelled-ro-ro-ships/>(2024.06.24. 검색)

3 아다니포트, 탄자니아 터미널 운영 30년 계약 체결²³⁾²⁴⁾

- 인도의 최대 민간터미널운영사인 아다니포트는 탄자니아 항만청과 탄자니아의 다르에스살람항(Dar es Salaam Port) 제2컨테이너 터미널의 운영 및 관리를 위한 30년 양허 계약을 체결함
 - 다르에스살람항의 제2컨테이너 터미널은 4개(8~11번) 선석을 갖추었으며, '23년 기준 탄자니아 전체 컨테이너 물동량의 약 83%를 처리(82만 TEU)하는 탄자니아 최대 컨테이너터미널로, 연간 화물 처리용량은 100만 TEU 임
 - 이번 양허계약은 아다니인터내셔널포트홀딩스(AIPH)가 AD포트 그룹, 이스트하버터미널(EHTL)과 이스트 아프리카 게이트웨이(EAGL)라는 합작 투자회사를 설립하여 계약을 체결함
 - EAGL는 미화 3,950만 달러의 매입 대가로 허치슨 포트 홀딩스와 하버즈 인베스트먼트로부터 탄자니아 국제 컨테이너 터미널 서비스(TICTS)의 지분 95%를 인수하는 주식 매입 계약을 체결함
 - 현재 TICTS는 모든 항만 처리 장비를 소유하고 인력을 고용하고 있으며, 아다니는 TICTS를 통해 제2컨테이너 터미널을 운영할 예정임
 - 한편 아다니는 지난해 10월 4~7번 선석을 30년간 운영할 수 있는 사업권을 따낸 GTO DP World와 물동량 경쟁을 벌일 것으로 예상됨

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

23) Port Technology(2024.06.03.), <https://www.porttechnology.org/news/adani-ports-inks-30-year-concession-to-operate-tanzania-terminal/>(2024.06.21. 검색)

24) 한국해운신문(2024.06.03.), <http://www.maritimepress.co.kr/news/articleView.html?idxno=320885>(2024.06.24. 검색)

3) 미주



1 볼티모어(Baltimore) 교량 붕괴사고 복구 완료²⁵⁾²⁶⁾

- 프랜시스 스콧 키 브리지(Francis Scott Key Bridge)와 충돌한 달리(Dali)호가 예인선에 의해 인양됨**
 - 지난 3월 26일, 달리호는 프랜시스 스콧 키 브리지와 충돌하여 교량이 붕괴되는 사고가 발생하였으며, 사고로 6명의 건설 노동자가 사망함
 - 달리호는 사고 후 붕괴된 교량 잔해와 함께 사고 장소에 머물렀으며, 예인선은 사고 후 55일 만에 달리호를 인접 항만까지 약 2.5마일을 인양하고 선박에 남아있던 선원 22명도 풀려나게 됨
- 포트 맥헨리 수로(Fort McHenry Channel) 재개방으로 볼티모어항 운영이 정상화 됨**
 - 사고 이후 붕괴된 다리 잔해를 치우는 작업이 지속되었으며, 달리호를 인양한 다음 남은 잔해를 제거함
 - 붕괴된 다리로 이용에 제약이 발생했던 포트 맥헨리 수로는 깊이 50피트, 폭 700피트의 수로 전체가 재개방되면서 선박의 볼티모어항 이용이 가능해짐

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 오کل랜드(Oakland)항과 앨라바마항(Alabama)항, 배출감소 전환 사업을 위한 연방보조금 신청²⁷⁾²⁸⁾

- 오کل랜드항 및 20여 개의 관계사들은 오کل랜드항을 배출제로(Zero-Emission) 화물처리로 운영 전환하기 위해 4억 1,700만 달러 규모의 연방 보조금을 신청함**
 - 환경보호국(Environmental Protection Agency, EPA)의 청정항만프로그램(Clean Ports Program: Zero-Emission Technology Deployment Competition)에 따른 보조금을 요청함
 - 사업비는 최대 5억 8,600만 달러로 약 762대의 장비를 배터리 전기 또는 수소 연료 전지로 전환하는 제로 배출 장비로 교체할 예정이며, 장비에는 드레이지(drayage) 트럭 482대, 야드 트랙터 179대, 지게차 61대, 프론트엔드(front-end) 로더 33대, 리치 스택커 5대, 철도 차량 이동 장비 1대 및 충전소 253개가 포함됨

25) Port Technology(2024.05.21.), <https://www.porttechnology.org/news/dali-containership-moved-from-baltimore-bridge-ruins/>(2024.06.24. 검색)

26) Port Technology(2024.06.05.), <https://www.porttechnology.org/news/baltimore-key-bridge-set-to-reopen-imminently/>(2024.06.24. 검색)

27) Port Technology(2024.05.30.), <https://www.porttechnology.org/news/port-of-oakland-seeks-grant-for-zero-emissions-conversion/>(2024.06.24. 검색)

28) Port Technology(2024.06.07.), <https://www.porttechnology.org/news/alabama-port-authority-applies-for-emissions-reduction-funding/>(2024.06.24. 검색)

- 그 외에도 배출제로 장비와 차량을 운영·유지 관리에 대한 교육, 배출제로 트럭 임대 프로그램 등이 포함됨

3 앨라바마 항만청은 앨라바마항의 배출감소 추진을 위한 6,900만 달러 규모의 연방 보조금을 신청함

- POWER(Port Operations With Emissions Reduction) 프로젝트의 일환으로 EPA의 청정항만프로그램에 따른 보조금을 요청했으며, 전기 및 청정연료 차량을 도입할 계획임
- 전기 전환(switcher) 기관차 2대를 도입하고 2개의 터미널에 육상전원공급장치(shore power unit) 3개소 설치하며, 전기로 작동하는 터미널 트럭 36대·컨테이너 탑 로더 4대·자재운반 크레인 2기·지게차 6대를 도입할 계획임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

3 파나마운하, 선박흘수 제한 완화 및 일일 통행량 상향²⁹⁾³⁰⁾

3 파나마운하청은 강우량의 증가로 가뭄이 해소되면서 선박흘수 제한과 일일 통행량 제한을 완화하고 있음

- 파나마운하청은 5월 16일부터 파나마급(Panamax)급 갑문의 일일 통행량을 17회에서 24회로 늘렸으며, 6월 1일부터 네오파나마급(Neopanamax)급 갑문의 일일 통행량을 7회에서 8회로 늘리면서 파나마 운하의 일일 총 선박 통행량이 32회로 증가함
- 5월 26일부터 파나마운하에 물을 공급하는 가툰(Gatun)호와 알하후엘라(Alhajuela) 호의 수위가 '23년 수준을 넘어서는 등 가뭄이 해소되면서 파나마운하의 선박 통행량이 증가하고 있음
- 6월 15일부터 통항 선박의 흘수가 45피트에서 46피트로 증가되었으며, 7월 22일부터 파나마급 갑문의 일일 통행량은 25회, 네오파나마급 갑문의 일일 통행량이 9회로 늘리면서 총 선박 통행량은 34회로 증가할 전망임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

29) Port Technology(2024.05.31.), <https://www.porttechnology.org/news/panama-canal-raises-vessel-draft-to-45-feet/>(2024.06.24. 검색)

30) Port Technology(2024.06.13.), <https://www.porttechnology.org/news/panama-canal-increases-draft-and-daily-transits/>(2024.06.24. 검색)

4 국제항만노동자협회(ILA), 미국해운연합(USMX)와의 노동계약 협상 중단으로 파업 우려 증가³¹⁾

- ◆ 국제항만노동자협회(ILA)는 APM 터미널(APMT)과 머스크(Maersk)가 터미널에서 자동화 기술을 사용했다며 새로운 노사협상을 중단함**

 - 국제항만노동자협회(International Longshoremen’s Association, ILA)는 자동화 기술 사용이 ILA와 미국해운연합(United States Maritime Alliance, USMX)간의 기본협약(Master Contract)을 위반하는 행위라고 강하게 비판함
 - 머스크는 ILA의 주장을 반박하며 APM 터미널이 ILA/USMX 기본협약을 준수하고 있다고 주장했으나, ILA는 문제가 해결될 때까지 USMX와 협상을 재개하지 않을 것이라고 발표함
 - 미국 동부 및 멕시코만 항만 노조원 85,000명을 대표하는 ILA와 사용자 측인 USMX 간 기본협약은 9월 30일 만료될 예정이며, 5월 17일에 지구협약(Local Contract) 합의 후 기본협약을 위한 협상이 시작될 예정이었으나 이번 사건으로 취소됨
 - ILA는 서부 항만 노사협정에서 협상한 32% 인상 이상을 목표로 설정하고 있으며, ’22~’23년 사이에 서부 항만에서 발생한 노사협상 지연으로 심각한 항만적체가 발생한 바 있어 협상 중단으로 파업에 대한 우려가 커지고 있음

신정훈 전문연구원
051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

31) Port Technology(2024.06.11.),<https://www.porttechnology.org/news/us-ports-union-suspends-labour-talks-with-strike-risk-looming/>(2024.06.24. 검색)

5 시애틀항, 기항 크루즈선의 육상전력 사용 의무화³²⁾

- ▶ 시애틀항은 미국에서 처음으로 기항 크루즈선의 육상전력(shored power) 사용을 의무화하는 항만이 됨
 - 육상전력 의무화는 '27년 크루즈 시즌부터 적용되며, '30년까지 모든 선박의 해안 전력 사용 목표보다 3년 앞당겨짐
 - 시애틀항에 따르면 정박 중인 크루즈선이 육상전력을 이용하면, 선박의 디젤 배출량을 평균 80% 줄일 수 있음
 - '23년 육상전력을 사용한 크루즈선은 2,700미터톤의 온실가스과 0.75미터톤의 디젤 미립자 물질 배출을 감축했는데, 이는 650대의 승용차가 1년 동안 운행하는 것과 같은 양임
 - 시애틀항은 알래스카주, 캐나다 BC주 빅토리아와 밴쿠버의 크루즈 항만 및 업계와 협력하여 시애틀에서 알래스카까지의 세계 최초 크루즈 중심의 녹색 회랑(Green Corridor) 구성 방안을 모색하고 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

32) Port Technology(2024.06.16.),<https://www.porttechnology.org/news/port-of-seattle-requires-100-per-cent-of-cruise-vessels-to-use-shore-power/>(2024.06.24. 검색)

4) 유럽



1 함부르크항, MSC에 육상전력 공급 개시³³⁾³⁴⁾

- 📍 독일 함부르크항은 함부르크 컨테이너 터미널(CTH)과 이용계약을 체결한 MSC 화물선박에 육상전력을 공급할 것이라고 발표함
 - 독일의 함부르크항은 항만에서의 탄소 배출 저감을 위해 유럽에서 육상전력을 공급하는 최초의 항만으로, 그간 유람선을 대상으로 육상전력을 공급해왔음
 - 이번 MSC에 육상전력 공급 개시로, MSC는 유람선과 컨테이너선 모두에 육상전력을 사용하는 최초의 해운회사가 됨
 - 올해 완공된 함부르크 컨테이너 터미널(CTH)의 발전소에는 3개의 연결 지점이 있는데, 각각의 연결 용량은 7.5MVA(메가볼트암페어)로 이 발전소는 공공 전력망에서 재생 가능에너지를 선박에 공급함
 - 함부르크 컨테이너 터미널의 육상전력 인프라 설치를 위한 발전소는 독일 연방 정부의 지원을 받으며 발전소의 총비용은 약 1,400만 유로 수준임
 - 함부르크항은 오는 '25년까지 모든 컨테이너 터미널과 유람선 선석에서 육상전력을 사용할 수 있도록 항만의 다른 지역으로 제공을 확대할 것으로 기대함

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

33) Port Technology(2024.06.19.), <https://www.porttechnology.org/news/msc-first-to-receive-shore-power-supply-in-hamburg/>(2024.06.24. 검색)

34) 해운의소리(2024.05.26.), <https://www.shippingvoice.kr/news/articleView.html?idxno=2299>(2024.06.24. 검색)

2 EU, 이탈리아 항만 배출가스 감축을 위한 지원계획 승인³⁵⁾

- 유럽연합 집행위원회(EU)는 선박이 항만에 정박 시 육상전력을 사용하도록 장려하는 5억 7천만 유로 규모의 이탈리아 계획을 승인함
 - 이번 조치로 선박 운영자들은 항만에서 육상 전기 인프라에 연결하여 선내 서비스와 시스템을 작동시킬 수 있도록 전기 가격에 포함된 ‘일반 시스템 요금’을 최대 100%까지 감면받을 수 있음
 - 선박의 육상전력 비용을 낮춤으로써 선박 운영자가 화석연료로 작동되는 발전기 대신 보다 친환경적인 전기 공급을 선택하도록 유도할 수 있음
 - 해당 보조금은 '33년 12월 31일까지 지급할 예정으로, 유럽 그린 딜(European Green Deal)의 목표에 따라 GHG 배출, 대기오염 및 소음 등 50년까지 이탈리아의 운송 배출량을 최소 90%까지 줄이는데 기여할 것으로 기대함

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

35) Port Technology(2024.06.21.), <https://www.porttechnology.org/news/eu-approves-e570-million-aid-for-emission-cuts-in-italian-ports/>(2024.06.24. 검색)

5) 오세아니아



1 호주 전역 항만에서 팔레스타인 시위대 집회³⁶⁾

- 수천 명의 팔레스타인 지지자들이 호주 전역의 항만에서 시위를 벌였으며 이들은 가자 지구의 인도주의 위기가 악화됨에 따라 호주 정부가 이스라엘과의 군사 및 무역 관계를 끊을 것을 촉구함
 - 시드니의 보타니항과 주요 도시의 다른 항만에서 집회가 열렸으며, 이들은 보이콧, 자산 매각, 제재를 요구함
 - 시위대는 호주 항만에서 운영하는 해운회사들이 이스라엘과의 무역을 공개하고, 무기 금수 조치 및 무역 제재를 시행할 것을 요구했으며 또한, 휴전을 촉구하는 활동가들에 대한 혐의를 철회할 것을 요구함
 - 호주 해양노조(MUA, Maritime Union of Australia)는 이스라엘 총리에 대한 전쟁 범죄 혐의로 국제형사재판소가 체포를 요청했음에도 불구하고 알바니즈 정부가 아무런 조치를 취하지 않는다고 비판함

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

36) CityHub(2024.05.25.), [https://cityhub.com.au/thousands-of-pro-palestinian-protestors-rally-at-docks-across-australia/\(2024.06.07. 검색\)](https://cityhub.com.au/thousands-of-pro-palestinian-protestors-rally-at-docks-across-australia/(2024.06.07. 검색))

6) 아프리카



1 더반항, 새로운 액체 화물 처리 터미널 건설³⁷⁾

Transnet National Ports Authority(TNPA)와 Mnambithi Terminals가 더반의 Maydon Wharf에 13억 랜드(약 6,760만 달러) 규모의 액체 화물 처리 터미널을 두 단계로 개발함

- TNPA는 Mnambithi Terminals와 함께 더반항의 Maydon Wharf 구역에 액체 화물 처리 터미널을 개발하기 위한 터미널 운영자 계약을 체결함
- 이 프로젝트는 Transnet의 비즈니스 전반에 걸친 회복 계획을 통해 물동량 회복 및 운영 효율성을 개선하기 위한 여러 전술적 이니셔티브를 추진하는 과정에서 Maydon 구역의 운영 효율성을 향상시킬 것으로 기대됨
- 이번 계약 체결은 교통부 장관이 TNPA에 Maydon Wharf 6에서 액체 화물을 처리하기 위해 Mnambithi Terminals와 터미널 운영자 계약을 체결하도록 지시한 섹션 79 지침의 완료 후 이루어졌으며 Mnambithi Group의 100% 소유 자회사인 Mnambithi Terminals와의 이번 계약은 더반항에서의 변혁을 추구하는 TNPA의 목표를 뒷받침하는 것으로 보임

새로운 터미널은 직항 철도 및 도로 로딩, 자동 로딩 시스템이 갖춰진 현장 트럭 대기 구역을 특징으로 하여 Maydon Wharf 구역의 도로 혼잡을 완화하면서 최대 운영 효율성을 확보하는 것을 목표로 함

- 이 액체 화물 처리 터미널은 프로젝트 시작 단계에서 더반 항구 주변 지역 사회에 50~100개의 직접 일자리와 400개 이상의 간접 일자리를 창출할 것으로 보임
- 프로젝트는 두 단계로 진행되며 첫 번째 단계는 기존 구조물 및 기초 철거, 탱크 및 관련 인프라 설치, 도로 로딩 갠트리 설치, 액체 화물을 받기 위해 Mnambithi Terminals를 관련 선석과 연결하는 파이프라인의 벌크 전송 설치를 포함하며 두 번째 단계는 나머지 탱크 및 관련 인프라 설치를 포함함

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

37) Bulk Materials International(2024.05.24.), <https://www.bulkmaterialsinternational.com/news/2024/05/liquid-bulk-terminal-for-port-of-durban/?gdp=accept> (2024.06.13. 검색)

03 품목 및 산업 동향

1) 컨테이너

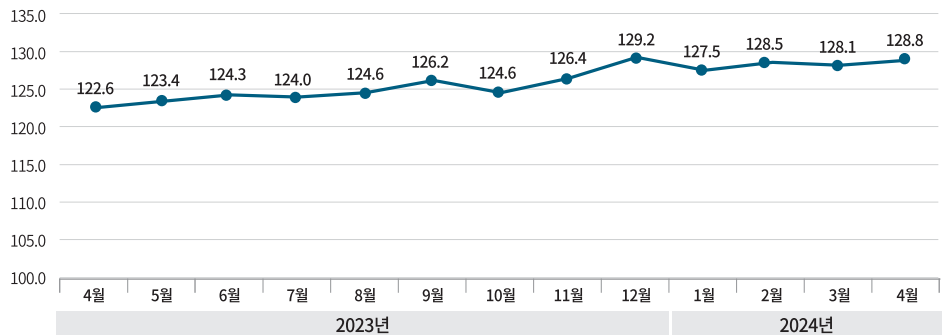


컨테이너 항만물동량 처리지수

1 '24년 4월 컨테이너 항만물동량 지수 전년 대비 5.1% 증가³⁸⁾

◆ '24년 4월 컨테이너 항만물동량 지수는 전월 대비 0.5%, 전년 동월 대비 5.1% 증가한 128.8p를 기록함

- 중국 항만에서의 컨테이너 물동량 처리 실적은 143.5p로 전월 대비 3.1%, 전년 대비 5.7% 증가하여 높은 증가세를 기록함
- 유로존 북부와 독일 지역의 4월 항만물동량 지수(North Range Index)는 3월의 강력한 물동량 증가 효과가 사라지면서 전월 대비 7.9% 큰 폭으로 하락한 106.1p를 기록하였으나 점진적으로 회복세를 나타내고 있음



구분	2023년												2024년				증가율(%)	
	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	전월 대비	전년 동월 대비			
Total	122.6	123.4	124.3	124.0	124.6	126.2	124.6	126.4	129.2	127.5	128.5	128.1	128.8	0.5	5.1			
China Index	135.8	137.4	139.3	137.6	139.2	138.7	135.7	138.3	145.3	142.8	139.3	139.2	143.5	3.1	5.7			
North Range Index	108.3	106.1	106.3	107.8	104.7	103.8	103.9	102.0	102.9	97.0	105.7	115.2	106.1	-7.9	-2.0			


주: 2015=100, 계절조정
 자료: IISL, [https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0424\(2024.06.19. 검색\)](https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0424(2024.06.19. 검색))


이나영 전문연구원


051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

38) ISL(2024.05.29.), [https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0424\(2024.06.19. 검색\)](https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0424(2024.06.19. 검색))

2 컨테이너 해상 운임 급등 장기화 우려³⁹⁾

-  미연방준비제도(Fed)와 미국 경제가 인플레이션에 대해 좋은 지표를 나타내고 있는 것과 상반되게 글로벌 무역 인플레이션 지표는 악화되고 있음

 - Sea-Intelligence에 따르면 아시아~유럽 스팟 가격이 20,000달러를 초과할 수 있다는 예측을 발표하였으며, 이는 최근 후티 반군의 선박 공격 강화에 따른 홍해 위기로 인한 항해 거리 증가에 따른 영향이라 밝힘
 - 해당 가격은 코로나 팬데믹 기간 동안의 수준을 초과할 가능성은 낮지만, 결코 보장할 수는 없다고 밝혔으며 '25년까지 이러한 높은 운임이 지속될 수 있다고 전망함
-  홍해 위기로 인해 아프리카 희망봉으로 우회하면서 컨테이너의 가용성 제약이 발생하여 항만에서 공 컨테이너 및 '컨' 선박 부족에 따른 화물의 병목현상이 발생하고 있음

 - 이는 코로나 팬데믹 당시 항만 혼잡과 유사한 상황으로 DHL 관계자는 최근 고객들에게 중국과 동남아시아 항만의 지속적인 혼잡에 대해 경고를 하고 있으며 특히 상하이항와 칭다오항에서 가장 긴 지연이 발생하고 있다고 밝힘
 - 싱가포르 역시 몇 주 동안 혼잡에 시달리고 있으며, 선박은 해당 항만으로 들어가기 위해 평균 7일을 기다리고 있는 상황임
-  한편, 이러한 상황에서 동부 해안 및 걸프 해안 항만의 노조 근로자를 대표하는 국제항운 노동자협회(ILA)와 미국해양협회(USMX)와의 계약 협상이 중단되면서 파업에 대한 우려가 증가하고 있음

 - 실제 파업으로 이어지는 경우 해상 운임이 더 크게 증가할 우려가 있음

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

39) CNBC(2024.06.14.), <https://www.cnbc.com/2024/06/13/fears-rise-ocean-freight-rates-may-hit-20000-with-no-relief-in-sight.html>(2024.06.19. 검색)

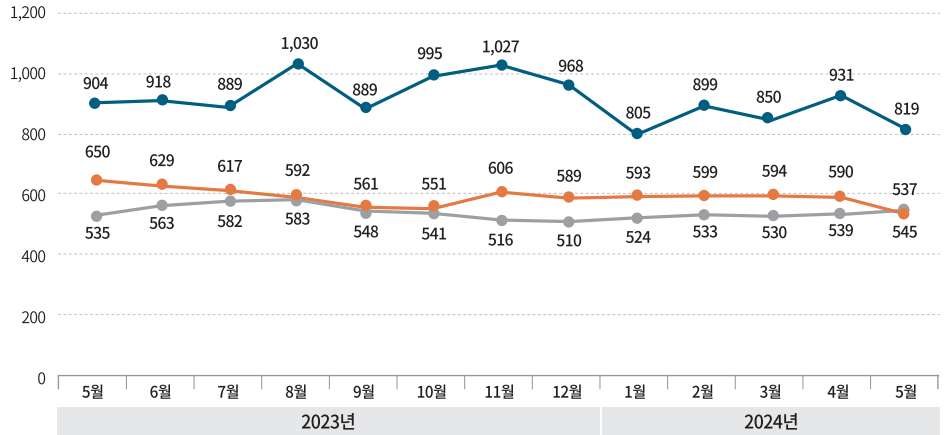
2) 양곡



1 '24년 5월 식용 곡물 수입단가는 전 품종이 전월 대비 하락한 반면 사료용 곡물 수입단가는 소폭 상승함⁴⁰⁾

- 5월 말 제분 수입단가는 312달러/톤으로 전월 대비 5.7% 감소하였으며 옥수수 식용물동량의 수입단가도 전월 대비 5.4% 감소한 261달러/톤을 기록함
 - 식용 콩 수입단가는 819달러/톤으로 전월 대비 큰 폭의 감소세(-12.0%)를 보임
- 사료용 밀(276달러/톤)과 옥수수(262달러/톤)의 수입단가는 전월 대비 각각 1.1%, 1.6% 소폭 상승함
 - 대두박의 가격도 전월 대비 1.1% 상승한 545달러/톤을 기록하였음

(단위: 달러/톤)



(단위: 달러/톤)

밀과 옥수수 수입단가 추이

구분		2023년								2024년					증가율(%)	
		5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비
밀	제분	421	390	379	355	347	324	336	328	341	335	332	331	312	-5.7%	-25.9%
	사료용	352	353	348	342	329	308	292	277	273	274	275	273	276	1.1%	-21.6%
옥수수	제분	346	339	325	300	305	289	276	276	292	267	272	276	261	-5.4%	-24.6%
	사료용	337	336	332	321	305	284	263	252	258	258	257	258	262	1.6%	-22.3%

이수영 전문연구원

051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

40) 한국농촌경제연구원 국제곡물(2024.06.03.), [http://www.krei.re.kr:18181/board/market_trande/view/wr_id/7741/page/1\(2024.06.19. 검색\)](http://www.krei.re.kr:18181/board/market_trande/view/wr_id/7741/page/1(2024.06.19. 검색))

2 미국 폭염 우려로 옥수수 선물가격 상승세, 반면 밀 가격은 하락⁴¹⁾

- 옥수수 선물가격은 폭염에 따른 미국 옥수수 작황에 대한 우려로 전월 대비 1.4% 상승한 180달러/톤을 기록함
- 반면 6월 밀 선물시장 가격(227.8달러/톤)은 미국의 밀 작황호조와 러시아산 밀 가격 하락 등의 영향으로 전월 대비 3.0% 하락함
- 대두도 미국의 기상여건과 불확실한 수출 수요로 인해 전월 대비 소폭(0.9%) 감소한 437.1달러/톤을 기록함
 - 미국 대두의 주요 수입국이었던 중국에서 식량 안보법이 발효되어 해외 구매 의존도를 낮추려는 노력이 강화되고 있음
 - 이러한 대두 수요 감소 우려가 선물가격에 반영되어 소폭 감소한 것으로 판단됨

이수영 전문연구원

051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

41) 한국농촌경제연구원 국제곡물(2024.6.20.), [http://www.krei.re.kr:18181/board/focus/view/wr_id/7786\(2024.6.21. 검색\)](http://www.krei.re.kr:18181/board/focus/view/wr_id/7786(2024.6.21. 검색))

3) 시멘트



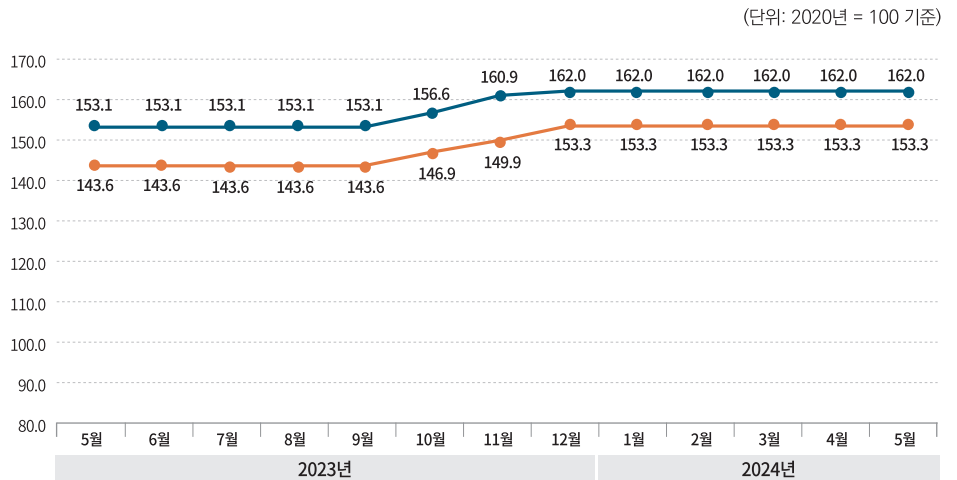
1 5월 시멘트 생산자물가지수 포함세 지속

’24년 5월 포틀랜드 및 고로슬래그 시멘트의 생산자물가지수는 전월과 동일한 162.0p 및 153.3p를 기록함

- 포틀랜드 시멘트는 전년 동월 대비 5.8% 증가, 고로슬래그 시멘트는 6.7% 증가함
- 포틀랜드와 고로슬래그 시멘트의 생산자물가지수는 ’23년 9월 이후 증가세를 나타냈으나 ’23년 12월에 이후 변동 없이 5개월간 포함세를 나타냄

시멘트 생산자물가지수

● 포틀랜드
● 고로슬래그




구분	2023년					2024년					증가율(%)				
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비
포틀랜드	153.1	153.1	153.1	153.1	153.1	156.6	160.9	162.0	162.0	162.0	162.0	162.0	162.0	0.0	5.8
고로슬래그	143.6	143.6	143.6	143.6	143.6	146.9	149.9	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	153.3	0.0	6.7


자료: 국가통계포털 생산자물가지수(원자료: 한국은행 생산자물가조사), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=2\(2024.06.24. 검색\)](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=2(2024.06.24. 검색))

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr


2 건설 경기 침체로 시멘트 업계 위기⁴²⁾

-  건설 경기의 장기 불황으로 인해 신규 착공 현장의 감소로 인해 대표적인 건설 자재인 시멘트의 수요가 급감하면서, 시멘트 제조사는 생산량을 줄이는 특단의 조치를 취하고 있음에도 불구하고 재고가 급증하고 있는 상황임

 - '24년 4월까지 국토교통부가 발표한 누적 주택 인허가 물량은 10만 2,482가구로 전년 동기 대비 21.1% 감소함
 - 고금리와 경기 침체로 인해 부동산 시장이 급속히 얼어붙으면서 강남권 재건축 조합들조차 시공사를 찾기 어려운 상황에 처해 있음
 - 부동산 시장의 침체는 시멘트를 비롯한 건축 자재 수요에도 직접적인 영향을 미치고 있음

-  시멘트 업계는 건설 경기 침체에 대응하기 위해 생산량을 줄이고 있으며 업계 1위인 쌍용C&E는 '24년 1분기 시멘트 생산량을 252만 1,000톤으로 전년 동기 대비 7.4% 감소함

 - 일반적으로 1분기는 시멘트 업계의 비수기로, 정기 보수를 진행하며 생산량을 조절하는 시기지만 올해는 건설 경기 악화로 인해 보수 기간을 예년보다 길게 유지하고 있음

-  시멘트 제조사들이 생산량을 줄이고 있음에도 불구하고 재고는 계속해서 증가, 쌍용C&E의 1분기 재고 자산은 2,866억 원으로 지난해 말 대비 18.7% 늘었으며, 한일시멘트의 재고 자산도 5.9% 증가한 1,376억 원임

 - 시멘트 업계 관계자는 건설 경기 불황이 장기화될 가능성이 높다며 친환경 설비 투자에 필요한 비용 부담까지 더해져 올해 호실적을 기대하기 어려울 것으로 전망함

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

42) 뉴스1(2024.06.10.), <https://www.news1.kr/articles/?5440547>(2024.06.20. 검색)

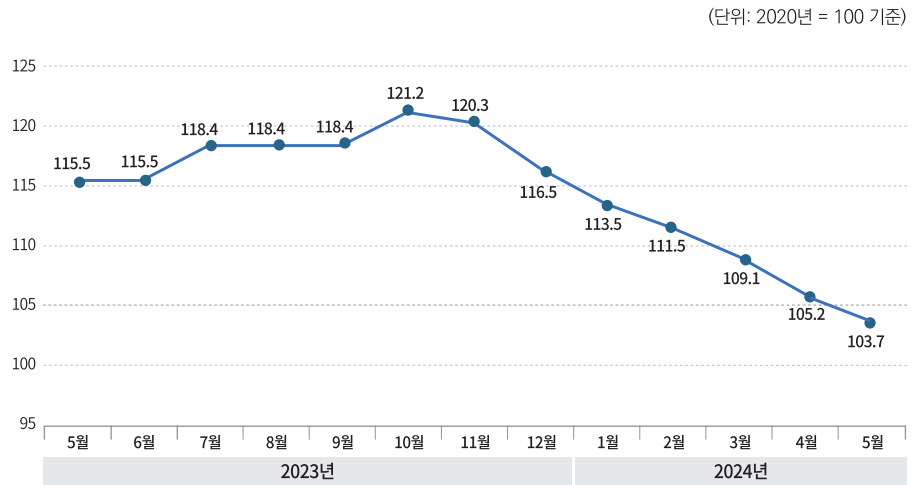
4) 모래



1 5월 생산자물가지수 103.7p 기록, '23년 11월 이후 지속적인 감소세

- ’24년 5월 모래 생산자물가지수는 전월 대비 1.5% 감소, 전년 동월 대비 10.3% 감소함
- ’22년 3월부터 ’23년 10월까지 지속적으로 증가한 생산자물가지수가 ’23년 11월 이후 꾸준한 감소세를 보임

모래 생산자물가지수









구분	2023년						2024년					증가율(%)			
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비
모래	115.5	115.5	118.4	118.4	118.4	121.2	120.3	116.5	113.5	111.5	109.1	105.2	103.7	-1.5	-10.3


자료: 국가통계포털 생산자물가지수(원자료: 한국은행 생산자물가조사), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=12\(2024.06.24. 검색\)](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&conn_path=12(2024.06.24. 검색))


이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr


2 골재 정기검사 불합격 업체 중 56%가 선별·파쇄 골재업체⁴³⁾

-  한국골재산업연구소에 따르면, 지난해 골재 정기검사에서 불합격한 50개 업체 중 28개(56%)가 선별·파쇄 골재업체였으며 이어 강모래(18%), 천연 자갈(12%), 산모래(12%), 바다 모래(2%) 순이었음

 -  선별·파쇄 골재는 산을 깎거나 터널을 뚫고, 건물을 짓기 전 기초공사로 나온 암석을 폭약으로 파쇄해 얻은 골재로, 수도권 공사현장에서 60~70%를 차지하고 있음
 -  선별·파쇄 골재는 천연 골재에 비해 품질 유지가 어려우며 특히 토분(흙)이 묻은 골재는 레미콘의 강도를 약하게 만들 수 있음
 -  선별·파쇄 골재는 충분히 세척해야 하지만, 영세한 골재업체들은 세척한 오염수와 슬러지 처리 부담으로 인해 토분이 묻은 채로 납품하는 경우가 많은 것으로 알려짐
 -  실제로 정기검사에서도 토분이 묻어 0.08mm 체를 통과하지 못해 불합격된 사례가 가장 많았음
 -  골재업체들은 건설사들도 세척 책임을 분담해야 한다고 주장, 원석 확보가 어려운 상황에서 건설사가 세척 없이 가져가라는 도급 계약을 요구하면, 영세한 골재업체들은 받아들일 수밖에 없다고 주장함

-  레미콘은 KS인증을 받아야 납품할 수 있지만, 골재는 그렇지 않아 정기검사만 받아야 하지만 검사 일자를 예고하는 탓에 미리 대비할 수 있다는 문제가 있음

 -  실제로 검단 붕괴 사고 현장에 골재를 납품한 9개 업체는 모두 정기검사에서 ‘합격’을 받은 사례가 있어 불시검사 확대가 필요하다는 주장이 나오음

-  국토교통부는 정기검사에서 불합격률이 약 5%였던 반면, 수시검사에선 25%로 늘어난 점을 감안해 불시검사를 꾸준히 확대할 계획임

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

43) 머니투데이(2024.06.05.), <https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2024060514093547553>(2024.06.10. 검색)

5) 석탄



1 '24년 5월 유연탄 가격은 전월 대비 증가

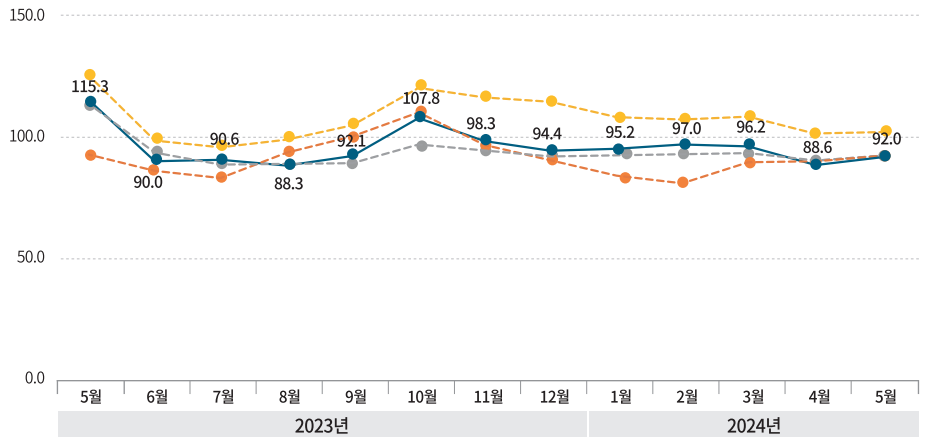
호주 뉴캐슬산(5,500kcal/kg, NAR) FOB 기준 연료탄 5월 평균가는 톤당 92.0달러로 전월 대비 3.8% 증가함

- 지역별로는 남아공 리차드베이산과 인도네시아 칼리만탄산 유연탄 가격이 각각 2.6%, 2.3% 증가하였으며, 중국 남부 유연탄 가격은 0.6% 증가함(전월 대비 기준)

(단위: 달러/톤)

유연탄 가격 추이

- 뉴캐슬
- 리차드베이
- 칼리만탄
- 중국남부



구분	2023년												2024년					증가율(%)	
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비				
뉴캐슬	115.3	90.0	90.6	88.3	92.1	107.8	98.3	94.4	95.2	97.0	96.2	88.6	92.0	3.8	-20.2				
리차드베이	92.7	86.0	83.1	93.6	100.2	110.1	96.7	89.7	84.1	81.0	89.6	90.1	92.4	2.6	-0.3				
칼리만탄	113.7	93.5	88.7	88.5	89.2	96.9	94.5	91.9	92.6	92.7	93.3	90.4	92.4	2.3	-18.7				
중국남부	125.4	98.6	95.8	98.8	104.9	120.1	116.3	114.5	108.1	107.2	108.4	101.5	102.0	0.6	-18.7				

자료: 한국자원정보서비스, <https://www.komis.or.kr/komis/price/mineralprice/ironoreenergy/pricetrend/ironOreEnergy.do>
(2024.05.23. 검색)

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

2 '제11차 전력수급기본계획' 실무안 공개⁴⁴⁾

- 지난 5월 31일, 산업통상자원부는 제11차 전력수급기본계획(이하 '전기본'이라 함)의 실무안을 공개함
 - 전기본은 국가 중장기 전력수급의 안정을 위해 전기사업법 제25조 및 동법 시행령 제15조에 따라 2년 주기로 수립되는 계획임
 - 11차 전기본의 계획기간은 '24~'38년으로 향후 15년이며, 전력수급의 기본방향과 장기 전망, 발전설비 계획, 전력수요 관리 등의 내용을 포함하고 있음
- 이번 11차 전기본의 핵심내용은 전력수요 전망 상향, 신규원전 증설을 포함한 원전 비중 확대, 석탄화력발전 축소, 액화천연가스(LNG) 및 재생에너지 속도 조절 등임
 - 제11차 전기본상 '38년 최대 전력수요는 129.3GW로 전망되었으며, 적정예비율(22%) 고려 시 필요한 설비는 157.8GW로 전망됨
 - 정부는 '38년까지 원전·신재생 발전량 비중을 68.5%까지 늘리고, 석탄 발전을 10%까지 감축할 예정이며, 재생에너지는 120GW를 보급할 전망이다
 - 10차 전기본에서 확정된 노후석탄의 LNG 전환은 유지하면서, 37~38년에 설계수명 30년이 도래하는 석탄 발전 12기는 양수·수소발전 등 무탄소전원으로 전환하는 계획도 포함함
 - '38년 기준 전원별 발전 비중은 원전 35.6%, 석탄 10.3%, LNG 11.1%, 신재생 32.9%, 수소암모니아 5.5%, 기타 4.6%로 구성될 전망이다

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

44) 전기신문(2024.05.31.), [https://www.electimes.com/news/articleView.html?idxno=337872\(2024.06.18. 검색\)](https://www.electimes.com/news/articleView.html?idxno=337872(2024.06.18. 검색))

6) 철광석

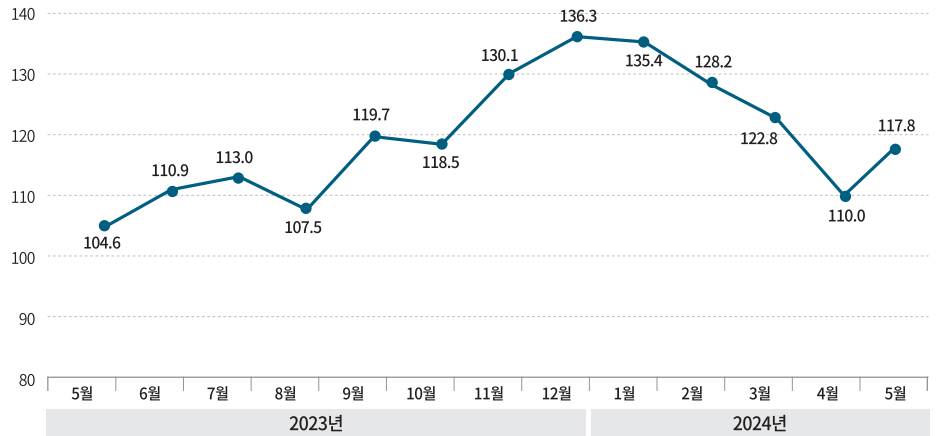


1 '24년 5월 철광석 가격 전년 동월 대비 12.6% 증가한 117.8달러 기록

● '24년 5월 철광석 가격(Fe 62%, 중국 칭다오항 도착기준)은 톤당 117.8달러로 전월 대비 7.0%, 전년 동월 대비 12.6% 증가함

- 중국 경기 둔화 및 철강 생산량 감소 등의 영향으로 올해 4개월 연속 하락세를 지속하고 있었으나 중국 내수 설비 가동률 상승에 따른 영향으로 증가세로 전환됨
- 철강 수요가 적은 계절적 영향 및 중국의 철강 생산 통제 지속 계획에 따라 가격은 다시 감소세를 기록할 것으로 전망됨

철광석 가격 추이



구분	2023년					2024년					증가율(%)				
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비
철광석	104.6	110.9	113.0	107.5	119.7	118.5	130.1	136.3	135.4	128.2	122.8	110.0	117.8	7.0	12.6

주: 62% 분광 중국 칭다오항 도착 기준

자료: 한국자원정보서비스, <https://www.komis.or.kr/komis/price/mineralprice/ironoreenergy/pricetrend/ironOreEnergy.do>
(2024.06.19. 검색)

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

2 중국, 수입 철광석 의존도 하락 전망⁴⁵⁾

- 중국의 철광석 생산량 증가 계획으로 수입 철광석에 대한 의존도가 하락할 것으로 전망됨
 - 중국철강협회(CISA)는 '24년 철광석 정광 생산량을 약 500만 톤 정도 증가시킬 계획이라고 발표함
 - '24년 3월까지 중국은 약 7천 207만 톤의 철광석 정광을 생산하였으며 이는 전년 동기 대비 4% 증가한 수치임
 - 한편, 지난해 중국의 철광석 수입은 전년 대비 6.6% 증가한 11억 7천 9백만 톤에 달하였음
- 또한, 새로운 철광석 프로젝트의 진전으로 '25년까지 약 3억 7천만 톤의 철광석 정광 생산량이 기대됨에 따라 현지 철강 회사들의 철광석 수입 의존도가 줄어들 것으로 기대됨

이나영 전문연구원

051-797-4697, lny0326@kmi.re.kr

45) GMK CENTER(2024.05.21.) <https://gmk.center/en/news/china-intends-to-reduce-dependence-on-imported-iron-ore/>(2024.06.18 검색)

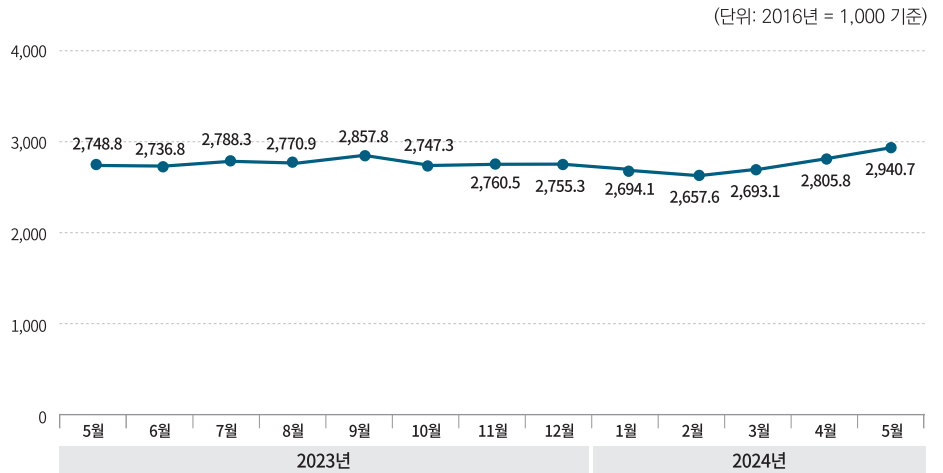
7) 기타광석



광물종합지수 추이

1 5월 광물종합지수는 2,940.7p로 전월 대비 4.8% 증가

’24년 5월 광물종합지수는 전월 대비 4.8% 증가하였으며, 전년 동월(2,748.8p) 대비 7.0% 증가한 2,940.7p를 기록함



구분	2023년												2024년					증가율(%)	
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비				
광물종합지수	2,748.8	2,736.8	2,788.3	2,770.9	2,857.8	2,747.3	2,760.5	2,755.3	2,694.1	2,657.6	2,693.1	2,805.8	2,940.7	4.8	7.0				

주: 광물종합지수는 한국광해광업공단에서 전반적인 자원시황을 파악할 수 있도록 국내 수입금액 20위권 이내 광종 중 산업전략적 중요광물(동, 니켈, 아연, 리튬 등) 15개를 선정하여 자체 개발한 종합지수로서, 기준시점은 2016년 1월을 1,000으로 함. 매일 발표하며 월별 실적은 일별 데이터의 평균값을 산출함

자료: 한국자원정보서비스, <https://www.komis.or.kr/komis/price/priceStocks/pricestocks/priceStocks.do>(2024.06.24. 검색)

김영훈 전문연구원
051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

2 LS MnM, 173만 톤 규모 동광정 구매 계약 체결⁴⁶⁾

- ▶ 지난 6월 2일, LS MnM은 세계 최대 광산 기업인 BHP와 창사 이래 최대 규모의 동광정 구매 계약을 체결했다고 밝혔
- 총거래 물량은 약 173만 톤으로, 이번 계약에 따라 LS MnM은 5년 동안 매년 약 35만 톤의 동광정을 공급받게 될 예정임
- 이는 연간 전체 조달 물량의 약 20%에 달하는 물량으로, 일반적인 동광정 계약 기간이 2~3년인 것과 달리, 이례적으로 5년 장기계약을 체결함
- LS MnM은 BHP로부터 공급받은 원료로 5년간 전기동 52만 톤을 비롯해 금, 은, 백금, 팔라듐, 셀레늄 등 귀금속과 희소금속, 반도체용 고순도 황산 등 약 7조 원 규모의 제품을 생산할 계획임
- 특히 이번에 확보한 동광정은 품위(순도)가 30%로, 세계 평균 품위인 25%보다 높아 원료 배합과 생산관리 등 제련소의 운영 효율성이 높아질 것으로 기대됨

김영훈 전문연구원

051-797-4668, kyh@kmi.re.kr

46) 이투데이(2024.06.02.), <https://www.etoday.co.kr/news/view/2366025>(2024.06.18. 검색)

8) 목재



1 '24년 1~5월 누적 원목 수입량은 69만 1천 m³로 전년 동기 대비 21.0% 감소

- 🏠 국내 수요부진에 따른 목재 수입 물량이 감소하였으며, 전 세계적인 건설경기 부진으로 목재 가격 또한 하락 또는 보합세를 유지하고 있음
 - 합판, 파티클보드, 섬유판 및 목재펠릿의 누적 수입량은 전년 동기 대비 14.2%, 26.0%, 26.7% 및 3.2% 증가하였으나, 원목, 제재목, 성형목재는 각각 21.0%, 8.7% 및 1.0% 감소함


국내 목재 품목별 수입현황

품목(단위)	2024년 누적 (1-5월)	2023년 누적 (1-5월)	증감률(%)
원목(천m ³)	691	875	-21.0%
제재목(천m ³)	588	644	-8.7%
성형목재(톤)	33294	33631	-1.0%
합판(천m ³)	596	522	14.2%
파티클보드(천m ³)	630	500	26.0%
섬유판(천m ³)	128	101	26.7%
목재펠릿(천 톤)	1600	1551	3.2%


자료: 산림청 해외목재유통정보(2024.06.23.), [https://www.forest.go.kr/kfsweb/cop/bbs/selectBoardArticle.do?nttid=3196149&bbsId=BB SMSTR_1067&pageIndex=1&pageUnit=10&searchtitle=title&searchcont=&searchkey=&searchwriter=&searchdept=&searchWrd=&ctgryLrcls=&ctgryMdcls=&ctgrySmcls=&ntcStartDt=&ntcEndDt=&orgId=&mn=AR01_04_02_03&component=\(2024.06.25. 검색\)](https://www.forest.go.kr/kfsweb/cop/bbs/selectBoardArticle.do?nttid=3196149&bbsId=BB SMSTR_1067&pageIndex=1&pageUnit=10&searchtitle=title&searchcont=&searchkey=&searchwriter=&searchdept=&searchWrd=&ctgryLrcls=&ctgryMdcls=&ctgrySmcls=&ntcStartDt=&ntcEndDt=&orgId=&mn=AR01_04_02_03&component=(2024.06.25. 검색))

이화섭 전문연구원
051-797-4646, hslee@kmi.re.kr


2 한국임업진흥원, '2024 목재산업 진흥 컨퍼런스' 개최⁴⁷⁾

-  한국임업진흥원은 지난 5월 23일 대전 KW컨벤션센터에서 목재산업계를 대상으로 '2024 목재산업 진흥 컨퍼런스'를 성공적으로 개최함

 - 이번 컨퍼런스는 목재산업의 재도약 방안을 모색하고자 마련된 자리로, 산업계 인사 350여 명이 참석함
 - 컨퍼런스는 오전 공통세션과 4개의 분할세션으로 진행되었으며 오전 공통세션에서는 '목재산업 정책 방향' 소개, '목재산업 동향 및 전망'과 '목재 이용 확대를 위한 규제개혁 및 인식개선'에 대한 주제발표를 진행함

-  한국임업진흥원은 '목재산업 동향 및 전망' 발표에서 원자재 파동, 건설경기 침체 등의 영향을 분석함

 - 지속적으로 수입원목 단가는 상승하고, 국내 제재목 생산량 및 국산원목을 이용한 제재목 생산 비중은 소폭 증가할 것으로 전망됨
 - 또한, 합판, 섬유판, 파티클보드의 경우 최대 생산국인 중국의 내수침체가 국내에 미칠 영향이 크다고 지적했으며 목재펠릿은 발전사의 수요로 소비량이 지속 상승할 것으로 전망됨

-  '목재 이용 확대를 위한 규제개혁 및 인식개선' 발표에서 목재산업의 활력 제고를 위한 규제개혁 사례와 현재 추진 중인 과제를 설명함

 - 특히, 목재의 탄소저장량 표시제도와 목조건축물 탄소저장량 표시제도를 소개하며, 목재의 탄소저장 효과를 홍보함

이화섭 전문연구원

051-797-4646, hslee@kmi.re.kr

47) 나무신문(2023.05.30.), [https://www.imwood.co.kr/news/articleView.html?idxno=33349\(2024.06.08. 검색\)](https://www.imwood.co.kr/news/articleView.html?idxno=33349(2024.06.08. 검색))

9) 고철

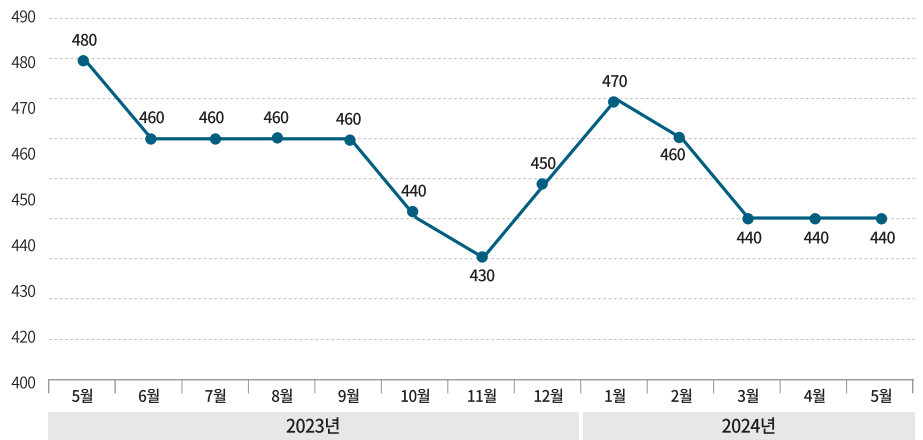


고철(생철) 연간 가격 추이

1 국내 고철 가격 약보합세

- 📍 국내 5월 생철 가격은 전월과 동일한 톤당 44만 원을 기록했으며, 이는 전년 동월 대비 8.3% 하락한 수준임
- '24년 1월까지 2개월간 일시적으로 상승했던 고철 가격은 '24년 2월부터 다시 하락하였고, 3월부터는 톤당 44만 원을 유지하고 있음

(단위: 천 원/톤)



구분	2023년												2024년					증가율(%)	
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비				
생철	480	460	460	460	460	440	430	450	470	460	440	440	440	0.0	-8.3				

자료: 산업통상자원부 원자재가격정보(2024.05.23.), [https://www.motie.go.kr/kor/contents/103\(2024.05.23. 검색\)](https://www.motie.go.kr/kor/contents/103(2024.05.23. 검색))

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

2 고철, 지속된 수입 물동량 감소로 수급 불안 우려⁴⁸⁾

- 🏠 지난해부터 건설경기 침체가 이어지며 철근 등 봉형강 수요가 급감한 가운데, 일각에서는 등급별 수급 불안에 대한 우려를 제기함
 - 건설경기 침체로 고철 수요 하락세가 길게 이어지고 있는 가운데, 기존까지 적극적인 감산 정책을 시행하던 제강사들이 고철 수입을 위해 움직이기 시작함
 - 6월 12일, 포스코인터내셔널은 일본산 고철 구매 입찰에 참가하여 HS, 생철 등 고급 고철을 구매 목록에 포함함
 - 지난해부터 공개 입찰이 전무했던 현대제철과 달리 포스코는 올해부터 꾸준히 일본산 고철을 구매하고 있으나, 제품 시황 침체로 인해 고급 고철인 생철은 지난해 6월을 기점으로 국내로의 수입이 대부분 멈춘 상태임
 - 한국철강협회 자료에 따르면 올해 1~4월 제강사 고철 소비는 836만 톤으로 전년 동기(892만 톤) 대비 6.2% 감소한 반면, 동기간 고철 국내 구입은 전년 동기(630만 톤) 대비 10.5% 감소한 563만 톤, 고철 수입은 25.3% 감소한 83만 톤을 기록함
 - 포스코의 생철 구매가 실제 수요에 의한 움직임인지 시장 테스트인지 의견이 갈리는 가운데, 국내 구입 및 수입 감소 추세가 계속 이어질 경우 등급별 부족 현상이 발생할 것으로 예상됨

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

48) 철강금속신문(2024.06.19.), <http://pdf.snmnews.com/PDF/REAL/2024/06/19/PS010619010100301B0001.pdf>(2024.06.24. 검색)

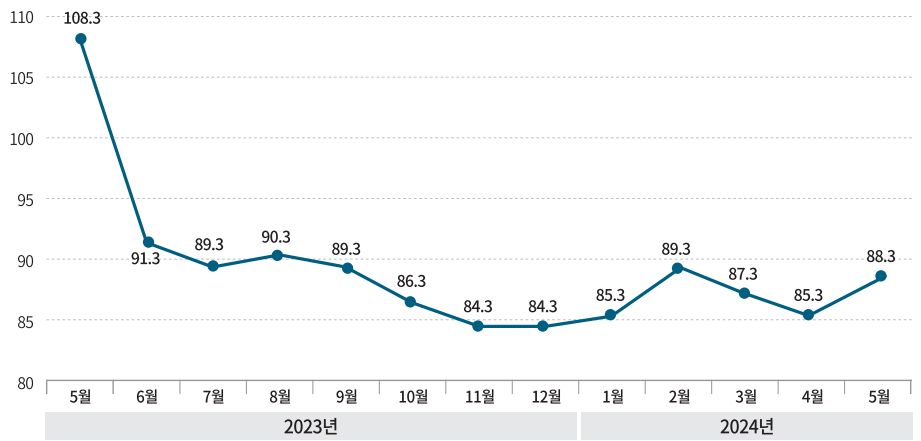
10) 철재



1 국내 열연코일 가격 변동

- 5월 열연코일(3.0×4×8mm) 가격은 전월 대비 3.5% 상승한 88만 3천 원을 기록했으며, 이는 전년 동월 대비 18.5% 하락한 수준임
- '23년 5월까지 톤당 108만 원대를 기록했던 열연코일 가격은 '23년 6월에 급격히 하락하여 톤당 80만 원~90만 원대 초반을 유지하고 있음

(단위: 만 원/톤)



열연코일 연간 가격 추이

구분	2023년												2024년		증가율(%)	
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비	
열연코일	108.3	91.3	89.3	90.3	89.3	86.3	84.3	84.3	85.3	89.3	87.3	85.3	88.3	3.5	-18.5	

자료: 산업통상자원부 원자재가격정보(2024.05.23.), <https://www.motie.go.kr/kor/contents/103/2024.05.23>. 검색)

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

2 중국 철강 생산의 지속적인 증가에 따른 국내 철강시장 둔화 지속 우려⁴⁹⁾

- 5월 말부터 설비 유지보수로 인해 감소했던 중국 고로 생산량이 다시 큰 폭으로 증가하고 있으며, 비수기인 6월에도 철강 생산 증가가 지속됨에 따라 밀어내기 수출로 인한 국내 철강시장 시황 악화가 전망됨**
 - '24년 5월 중국의 철강 생산은 전월 대비 8.1%, 전년 동월 대비 2.7% 증가한 9,286만 톤을 기록했으며, 이는 '23년 3월 이후 월별 생산량 최고치임
 - 한편, 중국 철강 전문 미디어 마이스틸이 중국 고로업체의 평균 고로 가동률을 조사한 결과 89.53%를 기록해 지난해 11월 이후 최고 수준을 경신한 것으로 나타남
 - 당초 중국 철강업계는 6월에는 장마철 비수기로 인한 수요 제약과 이윤 하락으로 중국 철강생산이 감소할 것으로 예상함
 - 그러나 고로 생산이 증가함에 따라 비수기인 6월에도 중국의 철강 생산이 계속해서 증가할 것으로 전망되어, 밀어내기 수출이 지속되어 한국을 비롯한 아시아 철강시장 시황 악화가 지속될 것으로 우려하고 있음

조성현 연구원

051-797-4690, shcho@kmi.re.kr

49) 철강금속신문(2024.06.24.), <http://pdf.snmnews.com/PDF/REAL/2024/06/24/PS010624010100301B0001.pdf>(2024.06.24. 검색)

11) 자동차



1 '24년 4월 국내 자동차산업, 전년 동월 대비 생산 및 수출 증가, 내수 감소⁵⁰⁾

4월 내수는 전월 대비 3.4%, 전년 동월 대비 5.5% 감소함

- 경기 부진에 따른 소비심리 위축과 전기차 판매 저조, 전년 동월 높은 실적에 따른 역기저효과 등으로 전년 동월 대비 5.5% 감소한 14만 1,110대를 기록함

4월 수출·생산은 전월 대비 각각 9.8%, 7.9%, 전년 동월 대비 각각 8.8%, 3.5% 증가함

- 수출은 지난해 높은 실적을 기록했으며 우리나라 최대 수출시장인 북미시장에서 국산 완성차 판매 호조 지속으로 올해 수출도 전년 동월 대비 8.8% 증가한 271,086대를 기록함
- 생산은 수출 호조로 증가하면서 전년 동월 대비 3.5% 증가한 394,458대를 기록함

단위: 대, 백만 \$, %

'24년 4월 국내 자동차산업 동향

구분	2023년			2024년			증감률		
	연간	4월	1~4월	3월	4월	1~4월	전월 대비	전년 동월 대비	전년 동기 대비
내수	1,739,249	149,374	578,848	146,019	141,110	519,338	-3.4	-5.5	-10.3
(국산차)	1,451,663	128,299	494,800	120,769	118,969	442,599	-1.5	-7.3	-10.5
(수입차)	287,586	21,075	84,048	25,250	22,141	76,739	-12.3	5.1	-8.7
수출	2,766,271	249,105	933,687	246,815	271,086	959,693	9.8	8.8	2.8
(완성차 수출액)	70,864	6,156	23,226	6,170	6,788	24,321	10.0	10.3	4.7
(부품 수출액)	22,954	1,905	7,698	1,911	1,961	7,726	2.6	2.9	0.4
생산	4,243,597	381,027	1,445,281	365,520	394,458	1,418,901	7.9	3.5	-1.8

자료: 한국자동차모빌리티산업협회 산업동향 보고서(2024.05.28.), https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=industry&board_id=12316&menunum=0004&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1(2024.06.21. 검색)

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

50) 한국자동차모빌리티산업협회 산업동향 보고서(2024.05.28.), https://www.kama.or.kr/NewsController?cmd=V&boardmaster_id=industry&board_id=12316&menunum=0004&searchGubun=&searchValue=&pagenum=1(2024.06.21. 검색)

2 자동차 내수시장 하반기 전망 불투명⁵¹⁾

- ’23년까지 활발했던 자동차 내수시장은 고금리 및 전기차 수요 부진으로 어려움을 겪고 있으며, 하반기도 불투명할 전망이다

 - 반도체 공급 대란에 따른 역기저 효과, 고금리·고물가로 인한 소비 심리 위축 등이 내수 판매량 감소의 주요 원인으로 보이며, 올해 1월부터 취득가액 8,000만 원 이상 법인 승용차에 연두색 번호판 부착을 의무화한 점도 수입차 판매에 영향을 미쳤을 것으로 보임
 - 현대차는 보급형·고급화 투트랙 전략을 구상하고 있으며, 기아는 전용 전기차 라인업 강화 및 전기차 대중화를 선도할 계획이고 KG 모빌리티도 전기차 라인업을 확대하고 있음
 - 다만, 하반기 전망은 여전히 불투명한 상황으로 가성비 전기차 일부 수요 증가에 영향을 줄 수는 있으나 상반기 하락폭이 커 전기차 수요 역성장 기조가 뚜렷한 상황이므로 작년 실적에는 미치지 못할 것으로 예상됨

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

3 미국 대선 결과, 국내 자동차산업에 영향 전망⁵²⁾

- 미국 민주당과 공화당의 환경정책은 특히 전기차 부분에서 차이를 보이고 있어 올해 11월 미국 대선 결과에 따라 우리나라 자동차산업이 큰 영향을 받을 전망이다

 - 공화당의 도널드 트럼프 전 대통령 재집권 시 무역적자를 이유로 한국산 차량에 추가 관세를 부과할 가능성이 높으며, 환경정책 후퇴로 전기차로의 전환이 상당히 늦춰질 전망이다
 - 산업연구원은 ‘미국 대선에 따른 한국 자동차산업의 영향’ 보고서를 통해 미국에 절대적으로 의존하는 국내 자동차산업의 수출구조 다변화가 필요하다고 언급함
 - ’23년 우리나라 자동차산업은 수출의 41.9%, 전기차 수출의 35%, 특히 완성차는 45.4%로 매우 높게 나타나 미국 수입 시장에서도 우리 자동차 비중의 적절한 조절을 위해 수출, 현지 생산을 적정 수준으로 유지하는 것이 필요하다고 언급함
 - 우리나라의 자동차산업은 대미 의존도가 높은 만큼 미 대선 당선자의 정치적 성향이나 특성에 따른 전략을 마련할 필요가 있으며, 전기자동차 공급망에서 중국 배제 정책이 강화되고 있어 자체 공급망 구축 강화가 필요함

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

51) 에너지경제(2024.06.09.), [https://www.dt.co.kr/contents.html?article_no=2024060902109932091004&ref=naver\(2024.06.21. 검색\)](https://www.dt.co.kr/contents.html?article_no=2024060902109932091004&ref=naver(2024.06.21. 검색))

52) 오늘경제(2024.06.10.), [https://www.startuptoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=306767\(2024.06.21. 검색\)](https://www.startuptoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=306767(2024.06.21. 검색))

4 유럽연합(EU), 수입 중국산 전기차에 대한 관세 상황⁵³⁾⁵⁴⁾

EU는 수입 중국산 전기차에 대한 관세를 7월부터 최대 48.1% 부과할 것을 예고함

- EU는 7월 4일부터 잠정적으로 중국 기업인 비야디(BYD), 지리, 상하이자동차(SAIC)에는 기존 관세 10%에 각각 17.4%, 20% 38.1%라는 추가 관세를 부과하고, 중국에서 유럽으로 수출하는 테슬라와 BMW 등에는 협력 기업으로 간주해 21%의 관세를 부과함
- 앞서 미국은 중국산 전기차에 대한 관세를 100%로 상향하기로 했으며, 튀르키예는 40%로 상향을 발표하고 브라질도 3년에 걸쳐 현재 10%인 관세를 35%까지 인상할 예정임
- 자동차 시장에서 일부 국가를 대상으로 고율의 관세를 매겼던 전례는 약 40년 전 일본산 자동차를 대상으로 이루어진 적이 있었으며, 이번에는 중국 정부의 불법 보조금을 문제 삼아 중국 전기차를 대상으로 한 보호무역주의가 재점화됨

중국의 보복 조치로 EU산 자동차에 대한 관세를 인상할 경우, 독일 자동차 업계의 피해가 가장 클 것으로 보임

- EU 집행위원회의 추가 관세부과로 중국의 보복 가능성이 높아졌으며, 독일 자동차 제조사의 '23년 판매량의 약 1/3이 중국에서 이루어졌기 때문에 보복에 따른 피해도 독일이 가장 클 것으로 보임
- 프랑스와 이탈리아 차량 브랜드도 중국에 수출되고 있으나, 시장 점유율이 낮아 독일 대비 관세 인상에 따른 피해가 적을 것으로 전망됨
- 중국 상무부는 필요한 모든 조치를 단호히 취해 중국 기업의 합법적인 권익을 결연히 수호할 것이라며 보복 조치를 시사함

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

53) 오늘경제(2024.06.10.), <https://www.startuptoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=306767>(2024.06.21. 검색)

54) 노컷뉴스(2024.06.14.), https://www.nocutnews.co.kr/news/6160738?utm_source=naver&utm_medium=article&utm_campaign=20240614105301(2024.06.21. 검색)

5 중국, 작년 글로벌 자동차 판매량 세계 3위 기록⁵⁵⁾⁵⁶⁾

- 중국 자동차 업체의 '23년 전 세계에서 판매량은 1,340만 대로 미국 업체의 판매량 1,190만 대를 넘어 세계 3위를 기록함
 - 전 세계 판매량 1, 2위를 기록한 일본과 EU의 시장 점유율은 각각 29.1%와 24.9%로 3위를 기록한 중국의 17.9% 대비 높은 비중을 차지하고 있으며, 4위와 5위를 기록한 미국과 한국의 시장 점유율은 각각 15.2%와 8.5%임
 - 중국이 글로벌 자동차 시장에서 선전하는 이유는 가성비가 좋기 때문이며, 특히 '23년 신흥 시장에서 판매된 신차 5대 중 1대가 중국 브랜드로 중동, 유라시아, 아프리카 등에서 높은 시장 점유율을 기록하고 라틴아메리카와 동남아시아에서도 빠르게 성장함

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

55) 아시아투데이(2024.06.14.), <https://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20240614010007713>(2024.06.21. 검색)

56) 글로벌이코노믹(2024.06.14.), https://www.g-enews.com/ko-kr/news/article/news_all/202406141726553645e250e8e188_1/article.html(2024.06.21. 검색)

12) 잡화

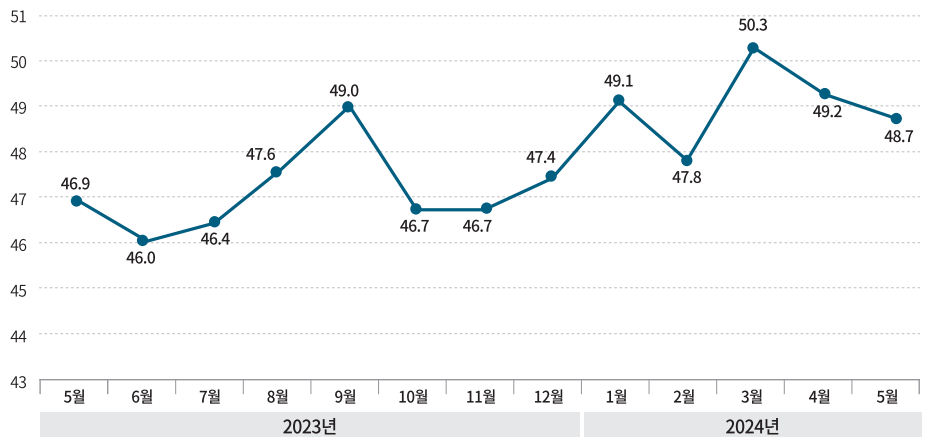


미국 PMI (구매관리자 지수) 추이

1 미국 공급자관리협회(ISM), 5월 제조업 구매관리자지수(PMI) 48.7p 기록했다고 발표⁵⁷⁾

📌 지난 4월 수치 49.2p보다 더 내려가면서 경기 위축 정도가 더 강해졌음

- ISM 제조업 PMI는 지난 2월까지 16개월 연속 위축 흐름을 이어가다 3월 확장 국면으로 깜짝 전환한 바 있음
- 신규 주문수도 49.1p에서 45.4p로 감소하였으며, 생산도 둔화되었음(51.3p→50.2p)



자료: Trading Economics (2024.06.02.), KMI 작성

이수영 전문연구원
051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

57) Trading Economics(2024.06.02.), <https://tradingeconomics.com/united-states/business-confidence> (2024.06.19. 검색)

2 '24년 3분기 수출호조세 지속 전망⁵⁸⁾

- ▶ '24년 3분기 수출산업경기전망지수(EBSI) 108.4p로 2분기 연속 기준선 100p를 상회하는 등 수출호조세가 이어질 것으로 전망됨
- ▶ 조사 대상 15개 품목 중 12개 품목에서 수출여건 개선이 전망되어 지난 2분기 당시 8개 품목에 비해 늘어난 양상을 나타냄
- ▶ 특히 LNG선, 암모니아 운반선 등과 같은 고부가가치 선박의 발주 증가로 선박(139.8) 부문에서 수출 호조에 대한 기대감이 가장 높았음
 - 또한 철강·비철금속제품(112.3)이 지난 분기(90.7) 대비 크게 증가하여 회복세가 두드러졌음

2024년 3/4분기
품목별 수출산업경기전망지수
(EBSI)

구분	기준	해당항목
개선	100 이상	선박(139.8), 반도체(125.2), 생활용품(123.4), 의료·정밀광학기기(118.5), 자동차·자동차부품(117.3), 철강·비철금속제품(112.3), 농수산물(108.5), 전기·전자제품(106.6), 기계류(106.0), 무선통신기기·부품(104.3), 가전(100.8), 화학공업(100.3)

이수영 전문연구원
051-797-4698, sygen@kmi.re.kr

58) 한국무역협회(2024.06.18.), [https://kita.net/researchTrade/report/tradeFocus/tradeFocusDetail.do?no=2610\(2024.06.21. 검색\)](https://kita.net/researchTrade/report/tradeFocus/tradeFocusDetail.do?no=2610(2024.06.21. 검색))

13) 유류

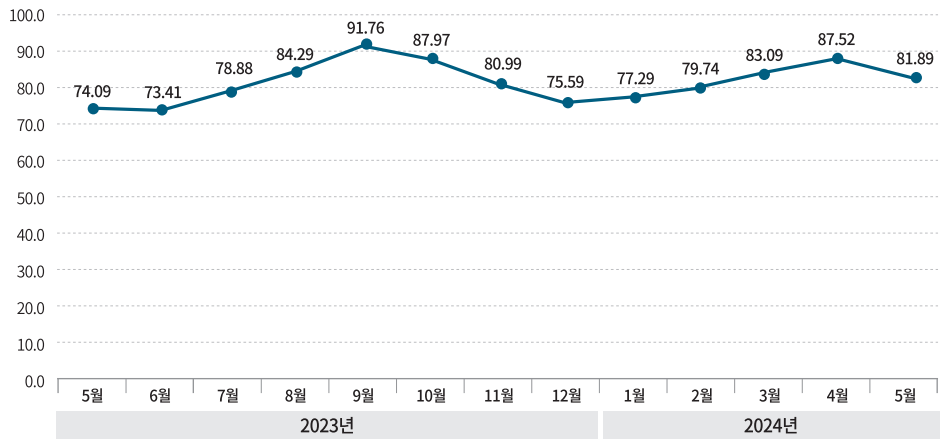


1 '24년 5월 국제유가, Dubai, Brent, WTI 모두 전월 대비 감소

’24년 1월부터 상승세를 이어오던 유가는 4월 배럴당 평균 87.52달러를 기록한 후에 5월 평균 81.89달러를 기록하면서 하락함

- 수요증가가 미진한 상황에서 OPEC+ 중심의 지속되는 석유 감산 정책으로 주요 산유국들의 재정이 악화되면서 감산이 일부 완화될 예정이며, 유가가 하락세로 전환함
- 다만 러-우 전쟁, 이-팔 전쟁이 이어지고 있으며, 불안한 중동 정세가 지속되고 있어 시장은 여전히 유동적임

(단위: US\$/bbl, %)



국제 원유 가격 추이

구분	2023년								2024년					증가율(%)	
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비
Dubai	74.96	74.99	80.45	86.46	93.25	89.75	83.55	77.33	78.85	80.88	84.18	89.17	84.04	-5.8	12.1
Brent	75.69	74.98	80.16	85.10	92.59	88.70	82.03	77.32	79.15	81.72	84.67	89.00	83.00	-6.7	9.7
WTI	71.62	70.27	76.03	81.32	89.43	85.47	77.38	72.12	73.86	76.61	80.41	84.39	78.62	-6.8	9.8
평균	74.09	73.41	78.88	84.29	91.76	87.97	80.99	75.59	77.29	79.74	83.09	87.52	81.89	-6.4	10.5

자료: 한국석유공사 페트로넷 유가동향 국제유가, [https://www.petronet.co.kr/main2.jsp\(2024.05.23. 검색\)](https://www.petronet.co.kr/main2.jsp(2024.05.23. 검색))

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 우크라이나 가스관, 러시아 천연가스 수송 중단 가능성 증가⁵⁹⁾

- ’22년 러시아의 우크라이나 침공으로 가스관의 전략적 가치가 훼손되었고, ’19년 말에 체결한 5년간의 가스관 사용 계약은 종료 시점이 다가오고 있음

 - 우크라이나에는 러시아 천연가스의 유럽 수송이 가능한 천연가스관이 있으며, 이 가스관은 러시아-우크라이나-유럽 3자의 이해관계가 일치한 전략적 가치가 매우 높은 자산이었음
 - 러시아는 유럽과 협상 시, 가스관을 협상 도구로 활용하였고 우크라이나는 러시아로부터 가스관 통과 수수료를 받았으며, 유럽은 지리적으로 가까운 러시아의 천연가스를 이용하여 경제발전을 도모함
 - 다만, 전쟁으로 러시아 국영가스기업(Gazprom)은 공급량을 줄였고 유럽도 ’27년까지 러시아 천연가스로부터 탈피하고자 LNG 등 대체재 확보에 사활을 걸기 시작하면서, 우크라이나도 이 가스관 사용계약을 위해 러시아와는 일체의 협상을 추진하지 않겠다고 선언함
 - 러시아는 우크라이나를 지나는 가스관을 공격해서 파손될 경우, 유럽국가들과 장기 천연가스 공급계약을 맺은 국영가스기업인 Gazprom이 계약 의무를 이행할 수 없기 때문에 우크라이나의 가스 저장시설을 제외한 전력 설비만을 공격해 옴
 - 그러나 우크라이나가 러시아의 석유 정제시설을 공격하기 시작하자 이에 대한 보복으로 우크라이나의 약점인 천연가스 저장시설을 타격하기 시작했으며, 가스관을 통한 공급 중단 가능성이 높아짐
 - 전쟁 전까지 가스관을 통해 삼자가 자신의 이익을 도모하면서 지정학적 균형 관계를 유지해 왔으나, 이제는 모두 각자의 방식으로 이러한 균형 관계를 정리하기 시작하면서 가스관 사용 계약 연장 가능성이 줄어들고 있음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

59) 한국석유공사 페트로넷(2024.05.23.), [https://www.petronet.co.kr/main2.jsp\(2024.06.21. 검색\)](https://www.petronet.co.kr/main2.jsp(2024.06.21. 검색))

3 6월 2일 개최한 OPEC+ 장관급 회의, 4분기에 감산 완화 결정⁶⁰⁾

- 시장 전문가들은 OPEC+가 올해 말까지 감산을 연장할 것으로 예상했으나 4분기 감산 완화를 발표하면서 '25년 세계 석유 수급은 상당한 공급 과잉을 보일 전망이다
- '24년 12월 말 종료 예정이던 공식 감산(200만 b/d)과 9개국 자발적 감산(166만 b/d)은 '25년 말까지 연장했으나, '24년 6월 종료 예정이던 8개국 추가 자발적 감산(220만 b/d)은 '24년 9월까지 연장했으며, 이후 감산 규모를 단계적으로 축소해 '25년 9월 종료할 예정
- 아부다비 국영석유회사 ADNOC는 UAE 원유 생산능력이 확대되었다고 발표했으며, 이라크 석유장관도 이미 충분한 감산 중이라고 언급하는 등 OPEC+ 생산능력 확대와 장기간 감산에 따른 재정 부담으로 감산 완화에 무게가 실린 것으로 보임
- 국제유가는 세계 경제 상황, 지정학적 리스크, 수급 상황 등 다양한 요인의 영향을 받는데, OPEC+는 유가가 상승하더라도 실제 석유공급에 차질이 발생하지 않는 한 증산에는 소극적으로 움직이나, 만약 유가가 크게 하락하거나 하락세 확대 징후가 보일 경우 유가 하락 방어에 적극 개입할 것으로 보임

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

60) 한국석유공사 페트로넷(2024.06.10.), <https://www.petronet.co.kr/main2.jsp>(2024.06.21. 검색)

4 예멘 후티반군의 선박 공격, 선박연료 수요 증가 유발⁶¹⁾

📍 후티반군의 선박 공격으로 홍해 항로 대신 아프리카 희망봉 우회 항로 선박이 증가하고 있음

- 하마스를 지지하는 예멘의 후티반군은 이스라엘-팔레스타인 하마스 전쟁으로 예멘 해역인 바브엘만딕 해협(Bab al-Mandab Strait)과 아덴만(Gulf of Aden)을 이용하는 상선을 공격하기 시작함
- 최근 후티반군은 유조선까지 공격하기 시작했으며, 수상 드론을 사용하여 공격 범위를 늘리고 있음
- 유럽과 아시아를 연결하는 홍해 항로는 후티반군의 영향권에 속하기 때문에 홍해를 우회하여 아프리카 최남단의 희망봉을 돌아가는 항로를 이용하는 선박이 증가하고 있음
- 국제통화기금(IMF) PortWatch에 따르면 올해 5월까지 홍해 수에즈 운하를 통과하는 화물선과 유조선 수는 약 37척으로 전년 동기(73척) 대비 절반으로 감소했으며, '24년 1~5월 희망봉 주변으로 운송된 원유 및 석유제품의 양은 870만 b/d로 전년 동기(590만 b/d) 대비 약 50% 증가함
- 특히, '24년 중동 및 아시아 정유사들이 유럽향 석유제품 수출량을 늘리고 있어 중동과 아시아에서 희망봉을 통해 유럽으로 가는 석유제품 운송량은 전체 증가분의 약 29%를 차지하고 있음

📍 선사들이 홍해 항로 대신 운송거리가 훨씬 긴 아프리카 희망봉 주변 항로를 이용하면서 bunker fuel 소비가 증가하고 있음

- 세계 최대 bunker fuel 시장인 싱가포르의 '23년 12월 판매량은 사상 최고치를 기록했으며, 최근 후티반군의 공격 범위가 넓어지면서 이러한 상황은 당분간 지속될 전망이다

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

61) 한국석유공사 페트로넷(2024.06.13.), <https://www.petronet.co.kr/main2.jsp>(2024.06.21. 검색)

14) 화학공업 생산품



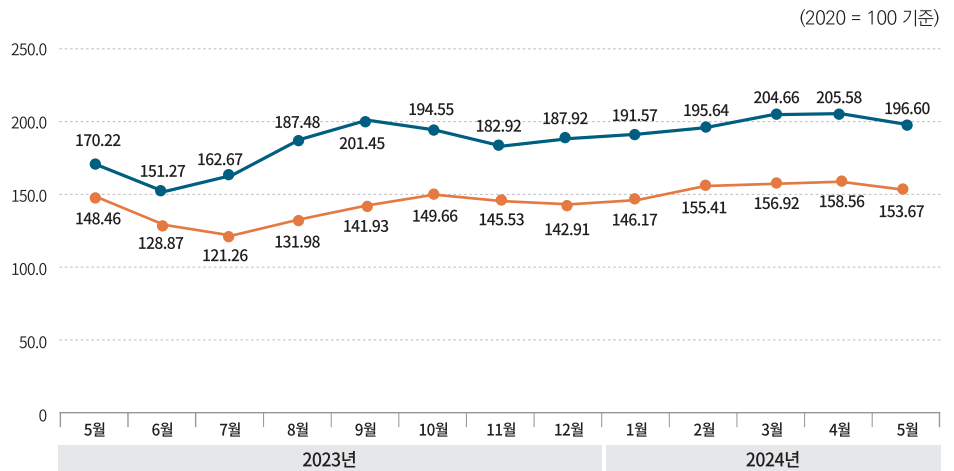
1 나프타·에틸렌 5월 생산자물가지수, 전월 대비 동반 하락

올해 지속적인 증가추세를 이어온 나프타와 에틸렌의 생산자물가지수는 5월 하락함

- 원유 정제를 통해 생산되는 나프타의 '24년 5월 생산자물가지수는 전월 대비 4.4% 감소한 반면, 전년 동월 대비 15.5% 상승한 196.60p를 기록함
- 나프타 크래킹을 통해 생산되는 석유화학산업의 핵심원료인 에틸렌의 '24년 5월 생산자물가지수는 전월 대비 3.1% 하락, 전년 동월 대비 3.5% 상승한 153.56p를 기록함
- 수요는 뚜렷한 증가세를 보이지 않고 있으나, OPEC+의 석유 감산 기조가 흔들리면서 올해 처음으로 유가가 하락세를 보이면서 전방산업 산출물인 나프타와 에틸렌 생산자물가도 하락함

생산자물가지수 추이

● 나프타
● 에틸렌



구분	2023년												2024년					증가율(%)	
	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월	4월	5월	전월 대비	전년 동월 대비				
나프타	170.22	151.27	162.67	187.48	201.45	194.55	182.92	187.92	191.57	195.64	204.66	205.58	196.60	-4.4	15.5				
에틸렌	148.46	128.87	121.26	131.98	141.93	149.66	145.53	142.91	146.17	155.41	156.92	158.56	153.67	-3.1	3.5				

자료: 국가통계포털 생산자물가지수(원자료: 한국은행 생산자물가지수), [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=P2_301002&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE\(2024.05.22. 검색\)](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_404Y016&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=P2_301002&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE(2024.05.22. 검색))

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

2 롯데케미칼, 인도네시아 '라인 프로젝트' 지분 매각 추진⁵³⁾⁵⁴⁾

롯데케미칼은 인도네시아 국영석유회사인 페르타미나에 라인 프로젝트 지분 매입 의사를 묻는 투자 안내서를 발송함

- 라인 프로젝트는 총 39억 달러(약 5조2,700억 원)를 투입해 초대형 석유화학 단지를 짓는 사업으로, 롯데케미칼은 석유화학제품 수요가 급격히 증가하고 있는 동남아시아 시장에 집중하기 위해 '21년 라인 프로젝트 재추진을 결정함
- 라인 프로젝트는 현재 막바지 단계에 들어섰으나 물가 및 금리 상승, 고환율에 따른 투자비 상승으로 자금조달이 완료되지 않았으며, 약 2조 원 정도의 잔금이 남은 것으로 알려짐
- 매각 대상은 롯데케미칼이 보유한 지분 49%이며, 해당 지분 매각 시 자회사인 LC 타이탄의 지분 51%가 남게 되어 경영권에 문제가 없을 것으로 판단함
- 현지 업체인 페르타미나는 원료인 나프타를 저렴한 가격에 안정적인 공급이 가능하며, 인도네시아에서 석유화학 제품 수요가 급격히 증가하고 있어 생산 시설을 늘려야 하는 상황이므로 양측의 이해관계가 맞음

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

62) 딜사이트(2024.05.20.), <https://dealsite.co.kr/articles/122728>(2024.05.21. 검색)

63) 한국석유화학협회(2024.05.20.), https://www.kpia.or.kr/member-company-information/member-company-trends?tpf=board/view&board_code=20&code=14069 (2024.05.21. 검색)

3 국내 석유화학 업계, 합종연횡⁶⁴⁾

- 중국과 중동의 설비·물량 증가로 국내 석유화학 기업들은 범용 석유화학제품 생산량을 줄고 생산 시스템을 효율화하는 등 ‘합종연횡’으로 대응하고 있음

 - LG화학은 석유화학제품의 원료인 원유와 나프타의 도입 단가를 낮추기 위해 쿠웨이트 국영석유화학회사(KIPIC)에 나프타분해설비(NCC) 사업 지분을 일부 매각하는 방식의 합작사(JV) 설립 협상을 진행하고 있음
 - SK지오센트릭은 '20년 말 울산 NCC 공장 가동을 중단했으며, 한화솔루션과 DL케미칼이 에틸렌 공급을 목적으로 세운 합작사인 여천NCC도 합작 기한이 끝나는 올해 말을 목표로 회사 분할 및 매각 등을 검토하고 있음
 - 에쓰오일은 9조 2,580억 원을 투입한 샤흐인 프로젝트를 통해 울산 정유·석유화학 통합 공장을 건설하여 '26년부터 가동에 들어갈 예정이며, 이 공장에서 에틸렌 180만 톤 등 연간 총 320만 톤의 석유화학제품이 생산되면 경쟁은 더 치열해질 전망이다

신정훈 전문연구원

051-797-4695, jh.gary.shin@kmi.re.kr

64) 한국경제(2024.06.12.), <https://www.hankyung.com/article/2024061220881>(2024.06.21. 검색)

연구책임자

최석우 항만수요분석연구실장

연구진

이기열 항만수요분석연구실 연구위원

김영훈 항만수요분석연구실 전문연구원

신정훈 항만수요분석연구실 전문연구원

이나영 항만수요분석연구실 전문연구원

이수영 항만정책·운영연구실 전문연구원

이화섭 항만수요분석연구실 전문연구원

조성현 항만수요분석연구실 연구원

감리

김근섭 항만연구본부장

항만과 산업

국내·외 항만 및 품목 동향

발행일 2024년 7월 1일

편집·발행인 김종덕 원장

발행처 한국해양수산물개발원 항만연구본부 항만수요분석연구실
49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26
(동삼동 한국해양수산물개발원) www.kmi.re.kr

TEL 051-797-4800 FAX 051-797-4810

편집디자인 크리커뮤니케이션 TEL 02-2273-1775