발간등록번호 11-1390000-003229-01

2025년 국가교통조사 및 분석

해상화물 기종점통행량 보완갱신

2025. 12.

7



국토교통부
KOTI 한국교통연구원 KOREA TRANSPORT INSTITUTE

제 출 문

국토교통부 장관 귀하

본 보고서를 “2025년 국가교통조사 및 분석”의 최종보고서로 제출합니다.

2025년 12월

한국교통연구원
원장 김 영 찬

본 『2025년 국가교통조사 및 분석』은 다음 연구진에 의해 수행되었습니다.

참 여 연 구 진

<한국교통연구원>	
연구책임자	◦ 조종석 연구위원
연 구 진	◦ 김주영, 천승훈 선임연구위원 ◦ 박용일, 원민수, 장동익 연구위원 ◦ 이숭봉, 이종우, 정승환, 황순연 부연구위원 ◦ 김규진, 김동호. 신영권 책임전문원 ◦ 가보연, 이선아, 홍성표 주임연구원 ◦ 강국수, 곽명신, 권기훈, 권순욱, 김수아, 박미란, 박준호, 심지윤, 오연선, 이동엽, 이새봄, 이채영, 이해선, 정정호, 조영찬 연구원 ◦ 김다영 연구조원
<한국해양수산개발원>	
연 구 진	◦ 소애림 전문연구원 ◦ 이호춘 부연구위원 ◦ 허성례 전문연구원 ◦ 김기진 연구원
<한국항공협회>	
연 구 진	◦ 최인영 실장 ◦ 손병열, 백준군 차장 ◦ 김진성, 김지한 과장 ◦ 김창욱 대리 ◦ 박다영 연구원

『2025년 국가교통조사 및 분석』
보고서 구성 및 담당연구진

번 호	과 제 명	연 구 진
제 1권	요약보고서	조종석, 신영권, 가보연
제 2권	전국 여객 기종점통행량 예비조사	김동호, 이선아, 조영찬
제 3권	전국 여객 기종점통행량 보완갱신	김동호, 강국수, 권순욱, 박미란
제 4권	교통분석용 네트워크 구축	황순연, 이동엽, 이새봄
제 5권	항공 여객 기종점통행량 조사	한국항공협회
제 6권	전국화물 기종점통행량 보완갱신	원민수, 오연선, 정다빈
제 7권	해상화물 기종점통행량 구축	한국해양수산개발원
제 8권	KTDB 모빌리티 기반지도 구축	천승훈, 정정호
제 9권	차량 GPS 빅데이터 구축	이숭봉, 이채영
제10권	모바일통신 빅데이터 구축	장동익, 이종우, 곽명신, 심지윤
제11권	국가교통통계DB구축	박용일, 권기훈, 김수아
제12권	특별교통대책기간 통행실태조사	김주영, 권순욱
제13권	교통접근성지표 구축	홍성표, 박준호

『2025년 국가교통조사 및 분석』
과제별 공동참여.위탁용역 사업자

【공동사업 참여기관】

- 전국 여객O/D 현행화 공동사업(수도권 부문)
  - 경기연구원, 인천연구원, 서울연구원

- 항공O/D 및 특성 조사
  - (사)한국항공협회

【위탁용역 사업자】

- 전국 여객 기종점통행량 예비조사
  - ㈜컨슈머인사이트

- 전국 여객 O/D 현행화 공동사업(대구광역권)
  - 홍익대학교 산학협력단

- 전국 여객 O/D 현행화 공동사업(대전세종충청권)
  - ㈜신명이엔씨

- 전국 여객 O/D 현행화 공동사업(제주권)
  - ㈜모비크리에티브

- 통행수요 구축 및 검증 프로그램 개발
  - 계명대학교 산학협력단

- 교통부문 네트워크 갱신을 위한 GIS기반 교통망 기초자료 구축
  - 서울시립대학교 산학협력단

【위탁용역 사업자】

- 화물 기종점 통행량 보완·갱신을 위한 교통물류 실증 데이터 수집·가공·전처리 용역
  - ㈜노트스퀘어

- 모빌리티 빅데이터를 활용한 KTDB 기반지도 및 차량 통행DB 구축
  - ㈜큐빅웨어

- 모바일 부문 ViewT 서비스 현행화 및 경로형 데이터 가공
  - ㈜큐빅웨어, ㈜엘지유플러스

- 특별교통대책기간 통행실태조사
  - ㈜컨슈머인사이트

- GTFS 기반 대중교통 네트워크 구축
  - ㈜슈퍼무브

최종보고서 목차

제 1권 요약보고서

제 2권 전국 여객 기종점통행량 예비조사

제 3권 전국 여객 기종점통행량 보완갱신

제 4권 교통분석용 네트워크 구축

제 5권 항공 여객 기종점통행량 조사

제 6권 전국화물 기종점통행량 보완갱신

제 7권 해상화물 기종점통행량 구축

제 8권 KTDB 모빌리티 기반지도 구축

제 9권 차량 GPS 빅데이터 구축

제 10권 모바일통신 빅데이터 구축

제 11권 국가교통통계DB구축

제 12권 특별교통대책기간 통행실태조사

제 13권 교통접근성지표 구축

• 목 차

제1장 과업의 개요 ····· 3

제1절 과업의 개요 ····· 3

1. 추진배경 ····· 3
2. 추진목적 ····· 3

제2절 과업의 범위 ····· 4

1. 시간적 범위 ····· 4
2. 공간적 범위 ····· 4
3. 내용적 범위 ····· 4
4. 과업의 세부내용 ····· 5

제3절 과업의 기대효과 ····· 5

1. 사업성과 ····· 5
2. 기대효과 ····· 6

제2장 수출입 컨테이너 내륙O/D 보완갱신 ····· 7

제1절 내륙O/D 보완갱신의 기본 방향 ····· 9

1. 항만처리 컨테이너 물동량 보완갱신 ····· 9
2. 지역별 컨테이너 유발 물동량 보완갱신 ····· 9

제2절 내륙O/D 보완갱신 방법론 ····· 10

1. 보완갱신의 기본 가정 ····· 10
2. 보완갱신의 기본 모형 ····· 11

제3절 내륙O/D 보완갱신 방법론의 적용 ····· 14

1. 방법론의 적용 ····· 14
2. 2024년 실적의 정형화 ····· 14
3. 지역별 화물유발계수 도출 ····· 16

제4절 2024년 수출입 컨테이너 내륙O/D 추정 ····· 21

1. 2024년 지역별 물동량 추계 ····· 21
2. 수출/수입 적컨테이너의 항만별 기종점 추이 ····· 26
3. 주요 항만별 기종점 추계 ····· 30

제3장 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신 ····· 45

제1절 일반화물 O/D 보완갱신의 기본 방향 ····· 47

1. 일반화물 O/D 보완갱신 ····· 47
2. 지역별 일반화물 유발 물동량 보완갱신 ····· 47

제2절 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신 방법론 ····· 48
1. 보완갱신의 기본 가정 ····· 48
2. 관세청 통관DB의 자료 활용 ····· 49
제3절 수출입 일반화물 내륙 O/D 보완갱신 상세 분석 ····· 55
1. 개요 ····· 55
2. 2024년 수출입 일반화물의 항만별 기종점 ····· 56

제4장 수출입 컨테이너화물 기종점 중장기 전망 ····· 63
제1절 전망의 기본 방향 ····· 65
1. 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망 ····· 65
2. 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망 ····· 65
제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 ····· 66
1. 기본 가정 ····· 66
2. 기종점 중장기 전망의 기본 모형 ····· 67
3. 적용 물동량 전망치 ····· 72
제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망 ····· 74
1. 수출입(반출입) 컨테이너 ····· 74
2. 수출(반입) 컨테이너 ····· 77
3. 수입(반출) 컨테이너 ····· 80
제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망 ····· 83
1. 2025년 수출입 컨테이너 기종점 전망 ····· 83
2. 2030년 수출입 컨테이너 기종점 전망 ····· 87
4. 2035년 수출입 컨테이너 기종점 전망 ····· 91
5. 2040년 수출입 컨테이너 기종점 전망 ····· 95
6. 2045년 수출입 컨테이너 기종점 전망 ····· 99
7. 2050년 수출입 컨테이너 기종점 전망 ····· 103

제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망 ····· 107
제1절 중장기 전망의 기본 방향 ····· 109
1. 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망 ····· 109
2. 249개 시군구의 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망 ····· 109
제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 ····· 110
1. 기본 가정 ····· 110
2. 관세청 통관DB의 자료 활용 ····· 113
3. 기종점 중장기 전망의 기본 모형 ····· 114

• 목 차

4. 적용 물동량 전망치 ····· 116

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망 ····· 119

1. 수출입(반출입) 일반화물 ····· 119
2. 수출(반입) 일반화물 ····· 121
3. 수입(반출) 일반화물 ····· 124

제4절 연도별 일반화물화물 기종점 전망 ····· 127

1. 2025년 수출입 일반화물 기종점 전망 ····· 127
2. 2030년 수출입 일반화물 기종점 전망 ····· 132
3. 2035년 수출입 일반화물 기종점 전망 ····· 137
4. 2040년 수출입 일반화물 기종점 전망 ····· 142
5. 2045년 수출입 일반화물 기종점 전망 ····· 147
6. 2050년 수출입 일반화물 기종점 전망 ····· 152

제6장 결론 및 정책제언 ····· 126

제1절 결론 ····· 161

1. 산업입지 변화와 글로벌 공급망(GVC) 불안정 속에서 해상화물 기종점 구조는 정량적으로 재편 중 ····· 161
2. 일반화물은 벌크화물이 처리되는 존에서 물동량 집중 심화 ····· 162

제2절 정책제언 ····· 164

1. 급변하는 산업·국제환경을 반영하기 위한 추가 방법론 검토 필요 ····· 164
2. 관세정책 변화에 대응한 O/D 변화 반영 필요 ····· 165

제1절 과업의 개요 ····· 3

1. 추진배경 ····· 3
2. 추진목적 ····· 3

제2절 과업의 범위 ····· 4

1. 시간적 범위 ····· 4
2. 공간적 범위 ····· 4
3. 내용적 범위 ····· 4
4. 과업의 세부내용 ····· 5

제3절. 과업의 기대효과 ····· 5

1. 사업성과 ····· 5
2. 기대효과 ····· 6

• 표목차

〈표 2-35〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 38
〈표 2-36〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량 ····· 39
〈표 2-37〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 40
〈표 3-1〉 수출 종류별 관리부호 분류(수출의 예) ····· 53
〈표 3-2〉 운송수단별 운송형태 구분 부호 ····· 54
〈표 3-3〉 운송용기별 운송형태 구분 부호 ····· 54
〈표 3-4〉 2024년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 ····· 56
〈표 3-5〉 2024년 수출입 일반화물의 항만별 시도 기종점 ····· 57
〈표 3-6〉 2024년 수출입 일반화물의 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 ····· 58
〈표 3-7〉 2024년 수출입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 ····· 58
〈표 3-8〉 2024년 수출 일반화물의 주요 항만별 광역시·도별 기종점 ····· 59
〈표 3-9〉 2024년 수출 일반화물의 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 ····· 60
〈표 3-10〉 2024년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 ····· 60
〈표 3-11〉 2024년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 ····· 61
〈표 3-12〉 2024년 수입 일반화물의 전체 기종점별 비율 ····· 62
〈표 3-13〉 2024년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 ····· 62
〈표 4-1〉 지역별 지역총생산(GRDP) 중장기 증가율 전망(예) ····· 67
〈표 4-2〉 컨테이너 물동량 예측 결과 ····· 72
〈표 4-3〉 우리나라 항만별 중장기 수출입 컨테이너 물동량 예측치 ····· 73
〈표 4-4〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망 ····· 74
〈표 4-5〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 ····· 75
〈표 4-6〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 ····· 76
〈표 4-7〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 ····· 76
〈표 4-8〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망 ····· 77
〈표 4-9〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 ····· 78
〈표 4-10〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 ····· 79
〈표 4-11〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 ····· 79
〈표 4-12〉 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망 ····· 80
〈표 4-13〉 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 ····· 81
〈표 4-14〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 ····· 82
〈표 4-15〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 ····· 82
〈표 4-16〉 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 ····· 83
〈표 4-17〉 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 84

〈표 4-18〉 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 84
〈표 4-19〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 ····· 85
〈표 4-20〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 ····· 86
〈표 4-21〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 ····· 86
〈표 4-22〉 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 ····· 87
〈표 4-23〉 2030년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 88
〈표 4-24〉 2030년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 88
〈표 4-25〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 ····· 89
〈표 4-26〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 ····· 90
〈표 4-27〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 ····· 90
〈표 4-28〉 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 ····· 91
〈표 4-29〉 2035년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 92
〈표 4-30〉 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 92
〈표 4-31〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 ····· 93
〈표 4-32〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 ····· 94
〈표 4-33〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 ····· 94
〈표 4-34〉 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 ····· 95
〈표 4-35〉 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 96
〈표 4-36〉 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 96
〈표 4-37〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 ····· 97
〈표 4-38〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 ····· 98
〈표 4-39〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 ····· 98
〈표 4-40〉 2045년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 ····· 99
〈표 4-41〉 2045년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 100
〈표 4-42〉 2045년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 100
〈표 4-43〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 ····· 101
〈표 4-44〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 ····· 102
〈표 4-45〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 ····· 102
〈표 4-46〉 2050년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 ····· 103
〈표 4-47〉 2050년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 ····· 104
〈표 4-48〉 2050년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 ····· 104
〈표 4-49〉 2050년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 ····· 105
〈표 4-50〉 2050년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 ····· 106
〈표 4-51〉 2050년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 ····· 106

• 표목차

〈표 5-1〉 지역별 지역총생산(GRDP) 중장기 증가율 전망(예) ····· 111
〈표 5-2〉 수출입 화물 주요품목의 중장기 예측치 ····· 118
〈표 5-3〉 수출입(반출입) 일반화물의 기종점 중장기 기종점 전망 ····· 119
〈표 5-4〉 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 기점 전망 ····· 120
〈표 5-5〉 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 ····· 120
〈표 5-6〉 수출(반입) 일반화물의 광역시·도별 중장기 기점 전망 ····· 121
〈표 5-7〉 수출(반입) 일반화물의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 ····· 122
〈표 5-8〉 수출(반입) 일반화물의 권역별 중장기 기점 전망 ····· 123
〈표 5-9〉 수입(반출) 일반화물의 중장기 종점 전망 ····· 124
〈표 5-10〉 수입(반출) 일반화물의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 ····· 125
〈표 5-11〉 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 기점 전망 ····· 126
〈표 5-12〉 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망 ····· 127
〈표 5-13〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 128
〈표 5-14〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 129
〈표 5-15〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 129
〈표 5-16〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 130
〈표 5-17〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 131
〈표 5-18〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 131
〈표 5-19〉 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망 ····· 132
〈표 5-20〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 132
〈표 5-21〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 134
〈표 5-22〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 134
〈표 5-23〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 135
〈표 5-24〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 136
〈표 5-25〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 136
〈표 5-26〉 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망 ····· 137
〈표 5-27〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 138
〈표 5-28〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 139
〈표 5-29〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 139
〈표 5-30〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 140
〈표 5-31〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 141
〈표 5-32〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 141
〈표 5-33〉 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망 ····· 142
〈표 5-34〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 142
〈표 5-35〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 144
〈표 5-36〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 144

〈표 5-37〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 145
〈표 5-38〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 146
〈표 5-39〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 146
〈표 5-40〉 2045년 일반화물 시도별 기종점 전망 ····· 147
〈표 5-41〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 148
〈표 5-42〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 149
〈표 5-43〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 149
〈표 5-44〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 150
〈표 5-45〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 151
〈표 5-46〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 151
〈표 5-47〉 2050년 일반화물 시도별 기종점 전망 ····· 152
〈표 5-48〉 2050년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 153
〈표 5-49〉 2050년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 154
〈표 5-50〉 2050년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 154
〈표 5-51〉 2050년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 ····· 155
〈표 5-52〉 2050년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 ····· 156
〈표 5-53〉 2050년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 ····· 157

그림목차

〈그림 2-1〉 조사지역별 컨테이너화물/일반화물 비율 ····· 12
〈그림 3-1〉 일반화물 기종점 자료의 보완갱신 방법론 ····· 50
〈그림 4-1〉 수출입 컨테이너 내륙 기종점 중장기 추정 모형 ····· 68
〈그림 5-1〉 수출입 일반화물 내륙 기.종점 중장기 전망 방법론 ····· 112



제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위

제3절 과업의 기대효과

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 개요

1. 추진배경

○ '전국 해상화물 기종점(O/D) 조사'는「 국가통합교통체계효율화법 」에 근거해 수행하는 5년 단위의 정기조사로서, 2000년(부산항)・2001년(전국항) 조사(제1차), 2005년 조사(제2차), 2011년 조사(제3차), 2017년 조사(제4차), 2022년에는 제5차 전국단위 조사가 수행된 바 있음

○ 본 사업은 2022년 전국 국내 항만 등을 대상으로 수행된 '전국 해상화물 기종점(O/D) 조사' 자료를 기초로 시군구 단위의 항만⇔내륙지역 간 O/D 자료를 구축하고 향후 30년까지 장래OD를 예측함

- 해상화물 O/D는 2022년 기준 자료가 구축된 이후 시간이 경과한 관계로 신규 터미널 개장 등 변화된 항만 및 배후단지의 상황 등 외적 요인의 다양한 변화 발생에도 불구하고 현시점의 항만 및 배후단지의 상황을 제대로 반영하기 미흡한 실정임

2. 추진목적

○ 2022년에 수행된 전국 단위의 조사를 통해 항만을 경유해 내륙으로 반출입하는 수출입화물의 내륙기종점을 새롭게 구축하여 변화된 항만 환경을 반영하여 해상화물 기종점 통행량을 구축함

- 이에 2022년 신규로 조사된 자료를 이용하여 항만⇔내륙지역간 O/D를 새롭게 구축하여 국가 물류정책 수립 시 활용가능한 기초자료의 제공을 목적으로 함

제2절 과업의 범위

1. 시간적 범위

○ 과업기간 : 2025년 1월 ~ 2025년 12월

○ 분석 기준년도 : 2024년 기준

2. 공간적 범위

○ 전국 수출입 항만

3. 내용적 범위

○ 전국해상화물 O/D 전수화 방법론

- 조사 자료 및 전산 자료(공간/민간) 등을 이용한 전수화 방법론 설정

○ 전국해상화물 O/D 전수화

- 전국항만(무역항)을 대상으로 내륙지역⇔항만간 국내 내륙O/D 작성, 컨테이너화물 O/D, 일반화물 O/D(품목별)로 구분 작성

○ 전국해상화물 장래O/D 예측

- 전국항만(무역항)을 대상으로 향후 30년간 내륙지역⇔항만간 국내 내륙O/D 예측

4. 과업의 세부내용

○ 전수화 방법론 설정

- 조사자료, 통계자료 및 전산자료(공공/민간) 등을 이용한 전수화 방법론 설정

○ 전국해상화물 O/D 전수화

- 국내 무역항(국가관리항, 지방관리항)을 대상으로 해상화물(컨테이너, 일반화물)의 국내항만⇔내륙지역 O/D 작성
- 컨테이너화물 O/D, 일반화물 O/D(품목별)로 구분 작성
- 교통DB 조사자료와 민간 및 공공부문 정보시스템(PORT-MIS 등) 자료 연계

○ 전국 해상화물 O/D 장래 예측

- 기존 모형에 대한 적합성 평가 수행 및 모형 설계
- 국내 무역항(국가관리항, 지방관리항)을 대상으로 해상화물(컨테이너, 일반화물)의 내륙지역⇔국내항만 간 내륙O/D 장래 예측
- 2024년 기준 향후 30년간 장래 예측(2025년, 2030년, 2035년, 2040년, 2045년, 2050년)

제3절 과업의 기대효과

1. 사업성과

○ 해상화물(컨화물, 일반화물)의 내륙O/D

○ 해상화물(컨화물, 일반화물)의 향후 30년간 장래O/D

2. 기대효과

○ 해상화물 O/D 자료는 항만 및 배후단지 건설, 항만 인입도로 건설 등 대규모 국가 SOC 사업의 투자규모 설정, 투자우선 순위 선정 등 중요한 정책결정(타당성 평가 등)에 기초자료를 제공함

○ 해상화물 O/D 자료는 도로, 철도와 연계한 대량화물 연계수송체계 구축 및 내륙물류거점시설 등을 위한 기초자료로 활용 가능함



제2장 수출입 컨테이너화물 내륙O/D 보완갱신

제1절 내륙O/D 보완갱신의 기본 방향

제2절 내륙O/D 보완갱신 방법론

제3절 내륙O/D 보완갱신 방법론의 적용

제4절 2024년 수출입 컨테이너 내륙O/D 추정

제2장 수출입 컨테이너 내륙O/D 보완갱신

제1절 내륙O/D 보완갱신의 기본 방향

1. 항만처리 컨테이너 물동량 보완갱신

○ 수출입 컨테이너화물은 전수 집계가 가능하고 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너화물의 내륙 기·종점(O/D)을 업데이트하는 것이 가장 기본적인 보완갱신의 방법에 해당함

- 항만의 컨테이너 물동량은 항만운영정보시스템(PORT-MIS)을 통해 전수가 생성되고 있음

○ 항만별 처리물동량 전수는 매년 1월에 잠정치가 발표되고 3월경에 확정치가 발표되므로 확정치에 대한 PORT-MIS 자료를 바탕으로 보완갱신 작업을 수행함

2. 지역별 컨테이너 유발 물동량 보완갱신[1)]

○ 지역유발 물동량 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 249개 시·군·구별 유발물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임

○ 지역별 유발물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시·군·구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함

1) 본 연구의 존(ZONE) 체계는 최근 행정구역 개편 사항을 반영하여 설정하였다. 경기도 부천시는 원미구, 소사구, 오정구로 분리되었으며, 인천광역시는 남구가 미추홀구로 명칭이 변경되었고, 경상북도 군위군은 대구광역시로 편입된 사항을 적용하였다. 또한 본 연구는 수출입 해상화물의 내륙 이동경로 예측을 목적으로 수행됨에 따라, 제주도(제주시, 서귀포시)와 울릉군을 제외한 전국 249개 시·군·구를 분석 존(ZONE)으로 설정하였다.

○ 통계청에서 발표하는 전국 249개 시・군・구별 주요 지표는 다음과 같음

- 주요 지표 : 사업체수, 월평균 종사자수, 급여액, 출하액, 주요 생산비, 부가가치 등
- 발표 주기 : 1999년부터 매년 발표되고 있으며, 현재 2024년까지 발표되었음
- 통계 자료 : 「국가통계포털」-광공업·에너지-광업·제조업조사-산업분류별 주요 지표

○ 보완갱신 연도에 지역유발 컨테이너 물동량을 보완갱신하기 위해 본 연구에서는 앞에서 언급된 통계청의 시・군・구 지표와 컨테이너 물동량의 상관관계를 분석하는 방법으로 249개 시군구의 유발 물동량을 보완갱신함

제2절 내륙O/D 보완갱신 방법론

1. 보완갱신의 기본 가정

○ 2024년에는 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 화물의 이동 경로와 구성비, 적・공의 비율 등 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2022년 실제 조사의 결과를 따르는 것으로 가정함

○ 2024년 기준 보완갱신에서는 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기・종점 변화를 추정하는 것임

○ 즉, 수출입화물의 적・공 비율, 항만 이용비율, ICD 경유 비율 등은 2022년의 실제 조사 자료를 적용하지만, 2024년의 경제 상황의 변화로 인해 지역별 유발화물의 차이가 발생하고, 이것이 해당지역과 항만 간 화물 흐름에 미치는 물동량의 변화를 반영함

2. 보완갱신의 기본 모형

○ 해상 수출입 컨테이너화물 내륙 기종점(O/D)의 보완갱신을 위해서는 지역별 생산액과 지역별 출하액이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 파악하고 이로부터 유발되는 2024년의 수출입화물 기종점 변화 추이를 분석함

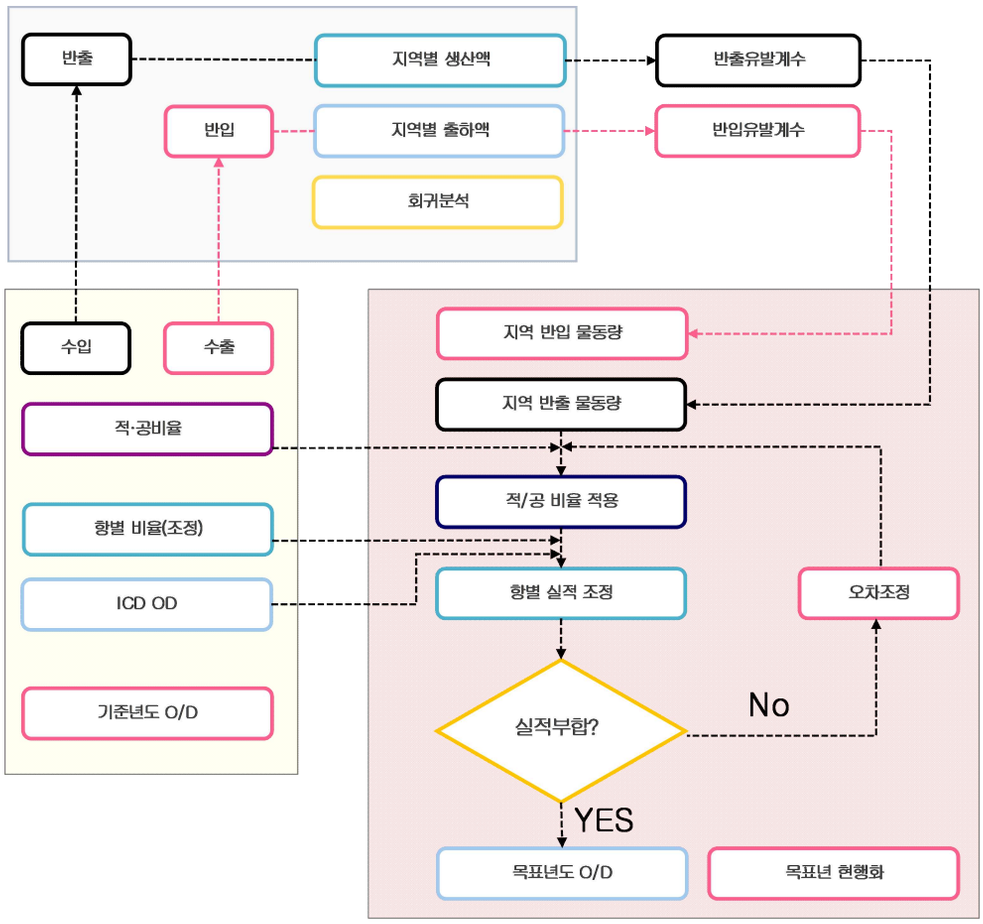
가. 2022년 조사자료의 정형화

○ 2024년의 보완갱신을 위해서는 2022년 조사자료에 대한 정형화가 필요함

- 정형화된 조사자료는 2024년 반출입 유발계수에 의한 물동량의 배분을 위한 원단위로 활용 될 수 있음
- 행정구역 개편으로 변화된 지자체의 분할 및 합병 반영

○ 조사자료의 정형화는 다음과 같음

- 지역별 컨테이너 처리량의 적・공비율의 정형화
- 지역별 항별 컨테이너 점유율의 정형화
- 내륙컨테이너기지(ICD) 또는 항만 인근 ODCY에 대한 조사자료 정형화



〈그림 2-1〉 수출입 컨테이너화물의 내륙 기종점 보완갱신 방안

나. 유발계수 도출을 위한 선형회귀분석의 수행

○ 2022년에 조사된 249개 시·군·구 컨테이너 물동량과 통계청에서 발표한 2022년의 시·군·구 광공업 및 제조업 7개 지표를 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함

- 전국을 4개의 대권역으로 구분하여 각각의 권역별 회귀분석 수행

- 4개 대권역은 수도권, 중부권, 호남권, 영남권

○ 컨테이너 물동량과 7개 경제지표와의 개별적인 회귀분석 결과 수출(반입)화물은 출하액(OUTPUT)이, 수입화물은 주요생산비(COST)가 설명력이 매우 우수한 것으로 나타났음

○ 본 조사에서는 4개 권역에 대한 수입화물과 수출화물 각각에 대한 회귀분석을 통해 총 8개의 회귀방정식을 도출함

○ 회귀모형의 이용

- 회귀방정식 : $Y_{EX} = \beta_0 + \beta_1 X_{OUT} + \varepsilon$ (수출의 경우)

Y_{EX} : 수출물동량의 실적치, X_{OUT} : 지역의 제조업 출하액

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

$$\Delta Y_{EX} = \beta_1 \Delta X_{OUT}$$

- 이는 지역 제조업 출하액의 증분이 수출 물동량의 증가에 영향을 미치며, 이 경우 모형에서 β_1은 지역의 수출화물 유발계수로 사용될 수 있음

다. 2024년 추정치의 내륙O/D 보완갱신 작업

○ 위의 회귀방정식과 2022년 기준 정형화된 자료에 대해 2024년 실적을 대입하여 지역별 유발물동량을 산정함

○ 2022년의 원단위를 적용하여 2024년 추정치의 보완갱신 작업 수행

- 2022년의 적・공 비율 적용으로 2024년 추계 화물의 내륙 적・공 물동량 결정

- 2022년의 지역별 항만 이용비율 실적에 의해 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정

- 2022년의 내륙컨테이너기지(IDC)에 대한 정형화된 자료의 적용으로 IDC와 ODCY 경유화물에 대한 통계작업 수행

○ 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정 과정 수행

- 2024년의 회귀분석 추정치와 2022년의 정형화된 비율을 적용할 경우 실제 항만 이용물동량 실적과 부합되지 않는 경우가 대부분임

- 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정(trimming)으로 정확한 오차조정 가능

제3절 내륙O/D 보완갱신 방법론의 적용

1. 방법론의 적용

○ 2024년의 수출입 화물 기종점 보완갱신 작업 과정에서 수행한 방법론을 설명함으로써 보다 올바른 보완갱신 방법론을 모색함

○ 위에서 설명한 3단계의 방안에 대해 실제 보완갱신 과정을 중심으로 설명함

2. 2024년 실적의 정형화

○ 2024년의 보완갱신 자료 도출을 위해 2022년 보완갱신 자료를 다음과 같이 정형화함

○ 자료 1 : 실적자료

- 우리나라 수출입 컨테이너를 249개 지역별로 반입(수출), 수입(반출), 수출입(반출입) 실적을 정리함
- 반입(수출), 수입(반출), 수출입(반출입) 자료에는 각각 적컨테이너와 공컨테이너로 구분된 실적을 제시
- 회귀분석에서 사용될 통계청의 출하액과 생산비 자료를 249개 지역별로 2022년과 2024년에 대해 제시함

○ 자료 2 : 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 자료

- 249개 시・군・구 지역에 대한 반입(수출), 수입(반출) 기준으로 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 제시
- 지역별 컨테이너의 적・공 비율 제시(A지역 : $\sum$(적공비율)=1)

- 적・공 컨테이너의 지역별 비율 제시(적컨테이너 : ∑(지역비율)=1)

○ 자료 3 : 항만 반입(수출) 화물의 항만이용 비율

- 249개 지역별로 반입(수출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
- 반입(수출) 적컨테이너 : ∑(항만비율)=1, 공컨테이너 : ∑(항만비율)=1

○ 자료 4 : 항만 수입(반출) 화물의 항만이용 비율

- 249개 지역별로 수입(반출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
- 수입(반출) 적컨테이너 : ∑(항만비율)=1, 공컨테이너 : ∑(항만비율)=1

○ 자료 5 : 항만 반입(수출) 화물의 항만별 지역 비율

- 249개 지역별로 반입(수출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함
- 반입(수출) 적컨테이너 : ∑(지역비율)=1, 공컨테이너 : ∑(지역비율)=1

○ 자료 6 : 항만 수입(반출) 화물의 항만별 지역 비율

- 249개 지역별로 수입(반출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함
- 수입(반출) 적컨테이너 : ∑(지역비율)=1, 공컨테이너 : ∑(지역비율)=1

○ 자료 7, 자료 8 : 경인ICD와 양산 ICD의 지역별 화물 비율

- 249개 시군구별 경인ICD와 양산ICD의 수출입(반출입) 화물량 및 화물비율

3. 지역별 화물유발계수 도출

○ 지역별 화물유발계수의 도출을 위해 앞서 언급한 바와 같이 4개 권역별로 2024년 지역 수입량과 출하량에 대한 횡단면회귀분석(Cross Sectional Regression)을 수행함

- 반입(수출)의 경우 출하량과 높은 상관도를 보였으며, 수입(반출)의 경우 주요 생산비 항목이 비중이 있는 것으로 나타남

가. 수도권의 컨테이너 유발계수

○ 수도권은 서울특별시, 경기도, 인천시로 77개 시・군・구로 이루어짐

○ 4개의 측정지표에 따른 수도권 컨테이너 유발 물동량의 회귀분석을 수행한 결과 수도권의 시・군・구 물동량 역시 출하액(OUTPUT)과 주요생산비(COST)로 잘 설명되는 것으로 판단됨

- 본 연구에서는 수출의 경우 출하량, 수입의 경우 주요생산비를 설명변수로 채택

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

○ 수도권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)과의 관계

○ 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0017로 나타나 수도권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 약 1.7TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 설명계수(R2)의 값이 0.324로 다소 낮게 보이나 횡단면 자료(cross-sectional data)의 설명계수로는 높은 값이며, 설명변수의 t-값(5.9997)도 매우 높게 나타나고 있음

〈표 2-1〉 수도권의 수출(반입)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
OUTPUT	0.0017	0.0003	5.9997	0.0000
R-squared	0.3240			

2) 수입(반출) 컨테이너의 유발계수

○ 수도권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계

○ 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0037로 나타나 수도권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 3.7TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 설명계수(R2)의 값이 0.142로 다소 낮게 보이나 횡단면 자료(cross-sectional data)의 설명계수로는 적당한 값이며, 설명변수의 t-값도 3.5248로 높게 나타나고 있음

〈표 2-2〉 수도권의 수입(반출)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
COST	0.0037	0.0011	3.5248	0.0010
R-squared	0.1420			

나. 중부권의 컨테이너 유발계수

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

○ 중부권은 충청남도, 충청북도, 강원도, 대전광역시, 세종시이며 54개 시・군・구가 분포됨

○ 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0011로 나타나 중부권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 약 1.1TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 설명계수(R2)의 값이 0.308로 다소 낮게 보이나 횡단면 자료의 설명 계수로는 적절하다고 볼 수 있으며, 설명변수인 출하액(OUTPUT)의 t-값(4.8094)도 유의

수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

〈표 2-3〉 중부권의 수출(반입)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
OUTPUT	0.0011	0.0002	4.8094	0.0000
R-squared	0.3080			

2) 수입(반출) 컨테이너의 유발계수

○ 중부권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계

○ 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0008로 나타나 중부권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 약 0.8TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 설명변수인 주요생산비(COST)의 t-값이 1.8879로 통계적 유의성이 있으며, 설명계수(R2)도 0.064로 횡단면 자료를 감안할 때 수용가능한 범위임

〈표 2-4〉 중부권의 수입(반출)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
COST	0.0008	0.0004	1.8879	0.0650
R-squared	0.0640			

다. 호남권의 컨테이너 유발계수

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

○ 호남지역은 전라북도, 전라남도, 광주광역시이며 총 42개 시・군・구로 이루어짐

○ 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0063로 나타나 호남권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 약 6.3TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 이와 같은 계수값은 수도권의 1.7TEU에 비해 매우 높은 수치인데, 호남지역의 경우 수출입과 관련이 높은 석유화학산업 등의 비중이 타 지역보다 높기 때문

인 것으로 판단됨

○ 설명계수(R2)의 값이 0.830으로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 출하액(OUTPUT)의 t-값도 13.9568로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

〈표 2-5〉 호남권의 수출(반입)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
OUTPUT	0.0063	0.0004	13.9568	0.0000
R-squared	0.8300			

2) 수입(반출) 컨테이너의 유발계수

○ 호남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계

○ 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0036로 나타나 호남권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 약 3.6TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 설명계수(R2)의 값이 0.628로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 주요생산비(COST)의 t-값도 8.2123으로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

〈표 2-6〉 호남권의 수입(반출)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
COST	0.0036	0.0004	8.2123	0.0000
R-squared	0.6280			

라. 영남권의 컨테이너 유발계수

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

○ 영남지역은 경북, 경남, 부산, 대구, 울산이며, 시・군・구는 총 74개에 해당함

○ 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0062으로 나타나 영남권의 출하액이 평

균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 약 6.2TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 영남권의 경우에도 호남권과 같이 수도권의 1.7TEU에 비해 매우 높은 수치인데, 이 역시 영남지역에 포항, 울산, 마산, 창원 등 대형 산업공단이 위치하기 때문임

○ 설명계수(R2)의 값이 0.723으로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 주요생산비(OUTPUT)의 t-값도 13.7189로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

〈표 2-7〉 영남권의 수출(반입)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
OUTPUT	0.0062	0.0005	13.7189	0.0000
R-squared	0.7230			

2) 수입(반출) 컨테이너의 유발계수

○ 영남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계

○ 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0062로 나타나 영남권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 약 6.25TEU 증가하는 것으로 나타남

○ 설명계수(R2)의 값이 0.625로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 주요생산비(COST)의 t-값도 10.9477로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

〈표 2-8〉 영남권의 수입(반출)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
COST	0.0062	0.0006	10.9477	0.0000
R-squared	0.6250			

제4절 2024년 수출입 컨테이너 내륙O/D 추정

1. 2024년 지역별 물동량 추계

○ 상기 방법론을 바탕으로 전국 249개 시·군·구에 대한 2024년 수출입 컨테이너 기종점(O/D) 추정치를 도출하였음

○ 2024년 기준, 연간 100만 TEU 이상의 수출입 물동량을 유발하는 시·도는 경기, 경남, 인천, 울산, 부산, 경북 등 총 6개 광역 지자체로 나타남

○ 전국에서 가장 많은 물동량을 발생시키는 지역은 경기도로, 연간 총 417.5만 TEU의 수출입 컨테이너를 유발함

- 수출(반입): 연간 약 202만 TEU 발생
- 수입(반출): 연간 약 216만 TEU 발생

○ 전국 합계 기준 2022년 대비 약 124만 TEU가 증가하였으며, 특히 경기도(+70만 TEU)와 부산광역시(+24만 TEU)의 증가세가 두드러짐

〈표 2-9〉 2024년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 추계

단위 : 천 TEU

시도	2022년			2024년			2022년 대비 증감 물동량		
	수출	수입	수출입	수출	수입	수출입	수출	수입	수출입
서울	73	116	189	78	131	208	5	15	19
부산	692	862	1,554	780	1,018	1,798	88	156	244
대구	133	118	251	155	128	284	22	10	33
인천	729	1,093	1,822	779	1,207	1,986	50	114	164
광주	273	178	451	261	167	429	-12	-11	-22
대전	80	55	135	82	48	130	2	-7	-5
울산	958	857	1,815	1,012	851	1,863	54	-6	48
세종	47	76	123	36	70	107	-11	-6	-16
경기	1,648	1,830	3,478	2,020	2,155	4,175	372	325	697
강원	43	46	89	38	44	82	-5	-2	-7
충북	175	236	411	195	264	459	20	28	48
충남	427	324	750	410	308	719	-17	-16	-31
전북	274	260	534	250	243	493	-24	-17	-41
전남	594	378	972	617	347	964	23	-31	-8
경북	844	853	1,697	859	859	1,718	15	6	21
경남	1,231	944	2,175	1,269	1,002	2,271	38	58	96
전국 계	8,220	8,225	16,445	8,840	8,845	17,685	620	620	1,240

가. 시도별 유발 물동량

○ 시도별 수출입 컨테이너 유발 현황

- 2024년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량을 분석한 결과, 경기도가 전체의 약 23.6%를 차지하며 가장 높은 비중을 보임
- 경기도의 물동량은 연간 총 417.5만 TEU를 유발하여 전국 1위를 기록함
  · 특히 수출(반입) 물동량이 215.5만 TEU로 수입(반출) 물동량 202.0만 TEU보다 다소 높게 나타남
- 경상남도(227.1만 TEU), 인천광역시(198.6만 TEU), 울산광역시(186.3만 TEU) 순으로 물동량 발생량이 많으며, 부산광역시(179.8만 TEU)와 경상북도(171.8만 TEU)가 그 뒤를 이음

〈표 2-10〉 2024년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	127	4	131	49	28	78	176	32	208
부산	603	415	1,018	505	275	780	1,108	690	1,798
대구	85	44	128	136	19	155	221	63	284
인천	1,015	192	1,207	364	415	779	1,379	607	1,986
광주	95	73	167	232	30	261	326	103	429
대전	32	16	48	71	10	82	103	27	130
울산	318	533	851	865	146	1,012	1,184	679	1,863
세종	69	1	70	16	20	36	85	21	107
경기	1,904	251	2,155	1,462	557	2,020	3,366	809	4,175
강원	35	9	44	30	8	38	65	17	82
충북	241	24	264	129	66	195	369	90	459
충남	253	56	308	319	91	410	572	147	719
전북	192	51	243	166	84	250	358	135	493
전남	227	120	347	438	179	617	666	299	964
경북	490	369	859	704	155	859	1,194	524	1,718
경남	612	390	1,002	1,009	260	1,269	1,621	650	2,271
전국계	6,297	2,548	8,845	6,496	2,343	8,840	12,793	4,892	17,685

〈표 2-11〉 2024년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위:%

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	2.0	0.2	1.5	0.8	1.2	0.9	1.4	0.7	1.2
부산	9.6	16.3	11.5	7.8	11.7	8.8	8.7	14.1	10.2
대구	1.3	1.7	1.5	2.1	0.8	1.8	1.7	1.3	1.6
인천	16.1	7.5	13.6	5.6	17.7	8.8	10.8	12.4	11.2
광주	1.5	2.9	1.9	3.6	1.3	3.0	2.5	2.1	2.4
대전	0.5	0.6	0.5	1.1	0.4	0.9	0.8	0.5	0.7
울산	5.1	20.9	9.6	13.3	6.3	11.4	9.3	13.9	10.5
세종	1.1	0.0	0.8	0.2	0.9	0.4	0.7	0.4	0.6
경기	30.2	9.9	24.4	22.5	23.8	22.8	26.3	16.5	23.6
강원	0.6	0.4	0.5	0.5	0.3	0.4	0.5	0.3	0.5
충북	3.8	0.9	3.0	2.0	2.8	2.2	2.9	1.8	2.6
충남	4.0	2.2	3.5	4.9	3.9	4.6	4.5	3.0	4.1
전북	3.0	2.0	2.7	2.6	3.6	2.8	2.8	2.8	2.8
전남	3.6	4.7	3.9	6.7	7.6	7.0	5.2	6.1	5.5
경북	7.8	14.5	9.7	10.8	6.6	9.7	9.3	10.7	9.7
경남	9.7	15.3	11.3	15.5	11.1	14.4	12.7	13.3	12.8
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 수출입 컨테이너 유발 현황

- 권역별 유발 비율을 살펴보면 영남권이 전체의 44.9%를 차지하여 가장 높으며, 수도권은 36.0%를 유발하는 것으로 나타남

  · 영남권은 연간 약 793.4만 TEU의 물동량을 유발함. 특히 적(Full) 컨테이너 발생량(532.8만 TEU)과 공(Empty) 컨테이너 발생량(260.6만 TEU) 모두 전국 권역 중 가장 높은 수치를 기록함

  · 수도권은 연간 약 636.9만 TEU를 유발하며, 적 컨테이너 비중이 약 77.3%(492.1만 TEU)로 나타나 실질적인 화물 유발 효과가 큰 것으로 분석됨

  · 기타 권역으로는 호남권(188.5만 TEU), 충청권(141.4만 TEU), 강원권(8.2만 TEU) 순으로 물동량을 유발함

〈표 2-12〉 2024년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	3,045	448	3,493	1,876	1,000	2,876	4,921	1,448	6,369
강원권	35	9	44	30	8	38	65	17	82
충청권	594	97	691	535	188	723	1,130	284	1,414
호남권	514	244	757	836	292	1,128	1,349	536	1,885
영남권	2,108	1,751	3,860	3,219	855	4,075	5,328	2,606	7,934
전국계	6,297	2,548	8,845	6,496	2,343	8,840	12,793	4,892	17,685

〈표 2-13〉 2024년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위:%

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	48.4	17.6	39.5	28.9	42.7	32.5	38.5	29.6	36.0
강원권	0.6	0.4	0.5	0.5	0.3	0.4	0.5	0.3	0.5
충청권	9.4	3.8	7.8	8.2	8.0	8.2	8.8	5.8	8.0
호남권	8.2	9.6	8.6	12.9	12.5	12.8	10.5	11.0	10.7
영남권	33.5	68.7	43.6	49.6	36.5	46.1	41.6	53.3	44.9
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 수출/수입 적컨테이너의 항만별 기종점 추이

가. 수출(반입) 적컨테이너

○ 2024년 전국 수출 적컨테이너 물동량 884.0만 TEU 가운데 부산항(북항+신항)이 556.8만 TEU(43.5%), 광양항이 83.4만 TEU(6.5%), 인천항(북항+신항)이 163.9만 TEU(12.8%)를 차지함

- 전국 수출 적컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 울산항, 광양항, 평택·당진항 순으로 나타남

○ 지역적으로 경기도, 경상남도, 울산광역시, 경상북도, 전라남도, 부산광역시, 인천광역시 지역이 50만 TEU 이상의 수출 적컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남

○ 전국 수출 적컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경상남도 ⇒ 부산신항”의 경로로, 전국 수출 물동량의 10.3%인 90.7만 TEU임

- 다음으로는 “경기도 ⇒ 부산신항”의 경로로 전체 수출 적컨테이너의 7.1%인 62.6만 TEU임
- “전라남도 ⇒ 광양항”의 경로는 전체 수출 적컨테이너의 4.6%인 40.6만 TEU를 기록함

〈표 2-14〉 2024년 수출(반입) 적컨테이너의 항만별 시도 물동량

단위:TEU

시도	부산 (북항)	부산 (신항)	광양항	인천 (북항)	인천 (신항)	울산항	평택 당진항	기타항	계
서울	24,190	27,762	2,952	14,636	5,729	0	2,116	297	77,682
부산	309,115	271,596	42,388	34,434	81,240	15,815	7,702	17,855	780,145
대구	78,952	61,716	525	4,554	7,824	7	995	684	155,257
인천	52,124	75,615	24,314	256,599	324,090	0	32,040	14,201	778,982
광주	43,545	73,471	134,726	1,647	2,515	0	5,279	117	261,301
대전	40,239	28,190	2,274	4,280	4,925	0	1,664	-	81,571
울산	350,307	437,480	4,753	6,044	8,812	197,668	3,196	3,636	1,011,895
세종	2,766	4,889	19,231	1,461	4,864	0	3,002	43	36,256
경기	419,294	625,838	39,321	228,968	425,129	8	276,491	4,480	2,019,530
강원	13,738	15,752	29	3,308	4,884	0	173	439	38,322
충북	62,347	93,452	15,231	2,906	7,593	0	12,708	517	194,755
충남	80,101	130,717	6,786	21,563	69,534	0	69,535	32,016	410,252
전북	47,435	49,634	97,305	7,501	11,384	0	4,618	31,857	249,735
전남	81,337	29,317	405,782	13,481	58,169	9,180	14,927	4,769	616,962
경북	322,321	474,249	25,983	5,659	5,991	170	15,125	9,043	858,540
경남	333,875	906,832	12,574	3,866	5,165	137	511	5,765	1,268,725
전국계	2,261,685	3,306,509	834,175	610,909	1,027,849	222,984	450,081	125,718	8,839,911

〈표 2-15〉 2024년 수출(반입) 적컨테이너의 항만별 시도 물동량 비율

단위 : %

시도	부산 (북항)	부산 (신항)	광양항	인천 (북항)	인천 (신항)	울산항	평택 당진항	기타항	계
서울	1.1	0.8	0.4	2.4	0.6	-	0.5	0.2	0.9
부산	13.7	8.2	5.1	5.6	7.9	7.1	1.7	14.2	8.8
대구	3.5	1.9	0.1	0.7	0.8	0.0	0.2	0.5	1.8
인천	2.3	2.3	2.9	42.0	31.5	-	7.1	11.3	8.8
광주	1.9	2.2	16.2	0.3	0.2	-	1.2	0.1	3.0
대전	1.8	0.9	0.3	0.7	0.5	-	0.4	-	0.9
울산	15.5	13.2	0.6	1.0	0.9	88.6	0.7	2.9	11.4
세종	0.1	0.1	2.3	0.2	0.5	-	0.7	0.0	0.4
경기	18.5	18.9	4.7	37.5	41.4	0.0	61.4	3.6	22.8
강원	0.6	0.5	0.0	0.5	0.5	-	0.0	0.3	0.4
충북	2.8	2.8	1.8	0.5	0.7	-	2.8	0.4	2.2
충남	3.5	4.0	0.8	3.5	6.8	-	15.4	25.5	4.6
전북	2.1	1.5	11.7	1.2	1.1	-	1.0	25.3	2.8
전남	3.6	0.9	48.6	2.2	5.7	4.1	3.3	3.8	7.0
경북	14.3	14.3	3.1	0.9	0.6	0.1	3.4	7.2	9.7
경남	14.8	27.4	1.5	0.6	0.5	0.1	0.1	4.6	14.4
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 수입(반출) 적컨테이너

○ 2024년 전국 수입 적컨테이너 물동량 884.5만 TEU 가운데 부산항(북항+신항)이 552.0만 TEU(62.4%), 인천항(북항+신항)이 171.3만 TEU(19.4%), 광양항이 86.1만 TEU(9.7%)를 차지함

- 전국 수입 적컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항 순으로 나타남

○ 지역적으로 경기도, 인천광역시, 부산광역시, 경상남도, 경상북도 지역이 50만 TEU 이상의 수입 적컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남

○ 전국에서 수입 적컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “부산신항 ⇒ 경기도”의 경로로, 전국 수입 물동량의 7.7%인 68.0만 TEU임

- 다음으로는 “부산신항 ⇒ 경상남도”의 경로로 전체 수입 적컨테이너의 6.1%인 53.6만 TEU임

- “인천신항 ⇒ 경기도”의 경로는 전체 수입 적컨테이너의 4.8%인 42.3만 TEU를 기록함

〈표 2-16〉 2024년 수입 적컨테이너의 항만별 시도 물동량

단위:TEU

시도	부산 (북항)	부산 (신항)	광양항	인천 (북항)	인천 (신항)	울산항	평택 당진항	기타항	계
서울	28,176	35,742	12,625	16,635	33,158	57	1,759	2,527	130,680
부산	310,818	574,054	53,227	6,793	12,177	54,833	532	5,802	1,018,236
대구	70,091	48,120	2,658	2,073	3,270	576	961	736	128,487
인천	88,330	95,327	59,876	324,212	559,931	12,824	22,062	44,366	1,206,927
광주	42,972	42,208	74,400	173	647	0	6,849	77	167,325
대전	21,241	14,526	2,769	3,098	5,251	0	899	285	48,068
울산	312,272	424,166	477	360	1,097	94,285	18,599	131	851,385
세종	7,451	8,628	52,146	37	258	0	1,848	26	70,394
경기	390,498	680,242	125,974	238,206	423,131	1,240	285,335	10,838	2,155,464
강원	6,637	16,321	1,154	8,099	9,519	0	1,345	608	43,682
충북	108,087	84,581	51,566	3,117	6,235	0	10,512	191	264,288
충남	97,304	86,726	18,448	17,813	22,683	0	63,901	1,556	308,430
전북	47,509	55,557	108,677	1,511	3,340	0	4,079	22,227	242,900
전남	25,153	46,862	265,622	80	3,400	4,428	491	1,134	347,170
경북	400,085	374,730	10,460	1,824	3,738	17,964	26,435	24,105	859,341
경남	439,555	536,344	21,232	440	812	266	2,311	1,218	1,002,176
전국계	2,396,178	3,124,133	861,311	624,470	1,088,645	186,473	447,918	115,828	8,844,955

〈표 2-17〉 2024년 수입 적컨테이너의 항만별 시도 물동량 비율

단위 : %

시도	부산 (북항)	부산 (신항)	광양항	인천 (북항)	인천 (신항)	울산항	평택 당진항	기타항	계
서울	1.2	1.1	1.5	2.7	3.0	0.0	0.4	2.2	1.5
부산	13.0	18.4	6.2	1.1	1.1	29.4	0.1	5.0	11.5
대구	2.9	1.5	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.6	1.5
인천	3.7	3.1	7.0	51.9	51.4	6.9	4.9	38.3	13.6
광주	1.8	1.4	8.6	0.0	0.1	-	1.5	0.1	1.9
대전	0.9	0.5	0.3	0.5	0.5	-	0.2	0.2	0.5
울산	13.0	13.6	0.1	0.1	0.1	50.6	4.2	0.1	9.6
세종	0.3	0.3	6.1	0.0	0.0	-	0.4	0.0	0.8
경기	16.3	21.8	14.6	38.1	38.9	0.7	63.7	9.4	24.4
강원	0.3	0.5	0.1	1.3	0.9	-	0.3	0.5	0.5
충북	4.5	2.7	6.0	0.5	0.6	-	2.3	0.2	3.0
충남	4.1	2.8	2.1	2.9	2.1	-	14.3	1.3	3.5
전북	2.0	1.8	12.6	0.2	0.3	-	0.9	19.2	2.7
전남	1.0	1.5	30.8	0.0	0.3	2.4	0.1	1.0	3.9
경북	16.7	12.0	1.2	0.3	0.3	9.6	5.9	20.8	9.7
경남	18.3	17.2	2.5	0.1	0.1	0.1	0.5	1.1	11.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

3. 주요 항만별 기종점 추계

가. 부산항 북항

○ 2024년 부산항 북항의 시도별 수출입 컨테이너 유발 비중을 분석한 결과, 경기도가 전체의 17.4%를 차지하며 가장 높은 점유율을 기록함

○ 경기도는 부산항 북항을 통해 연간 총 81.0만 TEU의 물동량을 유발하였으며, 이어 경상남도(77.3만 TEU, 16.6%), 경상북도(72.2만 TEU, 15.5%) 순으로 높은 이용률을 보임

○ 울산광역시(66.3만 TEU)와 부산광역시(62.0만 TEU) 역시 부산항 북항의 주요 유발 지역으로 나타났으며, 수도권과 영남권을 제외한 지역 중에서는 충청북도(17.0만 TEU)의 물동량이 상대적으로 많았음

〈표 2-18〉 2024년 부산항 북항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	27	1	28	21	3	24	48	4	52
부산	264	47	311	210	99	309	475	145	620
대구	49	21	70	67	12	79	117	32	149
인천	32	56	88	48	4	52	80	60	140
광주	18	25	43	36	7	44	54	32	87
대전	10	11	21	38	3	40	48	14	61
울산	147	165	312	262	88	350	409	253	663
세종	7	0	7	1	2	3	8	2	10
경기	339	52	390	366	54	419	704	106	810
강원	5	1	7	13	0	14	19	2	20
충북	95	13	108	43	19	62	138	32	170
충남	72	25	97	65	15	80	137	41	177
전북	29	19	48	37	11	47	66	29	95
전남	8	17	25	15	66	81	23	83	106
경북	297	103	400	253	69	322	550	172	722
경남	279	160	440	192	142	334	472	302	773
전국계	1,680	716	2,396	1,668	594	2,262	3,348	1,310	4,658

〈표 2-19〉 2024년 부산항 북항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위:%

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	1.6	0.2	1.2	1.3	0.5	1.1	1.4	0.3	1.1
부산	15.7	6.5	13.0	12.6	16.6	13.7	14.2	11.1	13.3
대구	2.9	2.9	2.9	4.0	2.0	3.5	3.5	2.5	3.2
인천	1.9	7.8	3.7	2.9	0.7	2.3	2.4	4.6	3.0
광주	1.1	3.5	1.8	2.2	1.2	1.9	1.6	2.5	1.9
대전	0.6	1.5	0.9	2.2	0.5	1.8	1.4	1.0	1.3
울산	8.8	23.1	13.0	15.7	14.8	15.5	12.2	19.3	14.2
세종	0.4	0.0	0.3	0.1	0.3	0.1	0.3	0.1	0.2
경기	20.1	7.3	16.3	21.9	9.0	18.5	21.0	8.1	17.4
강원	0.3	0.2	0.3	0.8	0.1	0.6	0.6	0.1	0.4
충북	5.7	1.8	4.5	2.6	3.3	2.8	4.1	2.5	3.7
충남	4.3	3.6	4.1	3.9	2.6	3.5	4.1	3.1	3.8
전북	1.7	2.6	2.0	2.2	1.8	2.1	2.0	2.2	2.0
전남	0.5	2.4	1.0	0.9	11.1	3.6	0.7	6.4	2.3
경북	17.7	14.4	16.7	15.2	11.7	14.3	16.4	13.1	15.5
경남	16.6	22.4	18.3	11.5	23.8	14.8	14.1	23.0	16.6
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 유발 비율을 살펴보면 영남권이 전체의 62.8%를 차지하여 가장 높았으며, 수도권이 21.5%를 유발하는 것으로 분석됨

○ 영남권은 부산항 북항을 통해 연간 약 292.7만 TEU의 물동량을 유발하였으며, 특히 적(Full) 컨테이너 발생량이 202.3만 TEU로 전체 적 컨테이너 물동량의 60.4%를 점유함

○ 수도권은 연간 약 100.3만 TEU를 유발하였는데, 반출(수입) 물동량(49.6만 TEU)과 반입(수출) 물동량(50.7만 TEU)이 균형 잡힌 분포를 보임

○ 그 외 권역은 충청권 42.0만 TEU(9.0%), 호남권 28.8만 TEU(6.2%), 강원권 2.0만 TEU(0.4%) 순으로 물동량을 유발함

〈표 2-20〉 2024년 부산항 북항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	398	109	507	435	61	496	833	170	1,003
강원권	5	1	7	13	0	14	19	2	20
충청권	185	49	234	146	39	185	331	88	420
호남권	55	61	116	88	84	172	143	145	288
영남권	1,038	495	1,533	985	409	1,395	2,023	904	2,927
전국계	1,680	716	2,396	1,668	594	2,262	3,348	1,310	4,658

〈표 2-21〉 2024년 부산항 북항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위:%

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	23.7	15.3	21.2	26.1	10.2	21.9	24.9	13.0	21.5
강원권	0.3	0.2	0.3	0.8	0.1	0.6	0.6	0.1	0.4
충청권	11.0	6.9	9.8	8.8	6.6	8.2	9.9	6.7	9.0
호남권	3.3	8.5	4.8	5.3	14.2	7.6	4.3	11.1	6.2
영남권	61.7	69.2	64.0	59.1	68.9	61.7	60.4	69.1	62.8
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 부산항 신항

○ 2024년 부산항 신항의 시도별 수출입 컨테이너 유발 비중을 분석한 결과, 경기도가 전체의 20.3%를 차지하며 부산항 북항에 비해 수도권 물동량 집중도가 더 높게 나타남

○ 경상남도는 부산항 신항을 통해 연간 총 144.3만 TEU의 물동량을 유발하여 전국 1위를 기록하였으며, 이어 경기도가 130.6만 TEU(17.0%), 경상북도가 84.9만 TEU(11.3%) 순으로 높은 비중을 차지함

○ 울산광역시(86.2만 TEU, 13.6%)와 부산광역시(84.6만 TEU, 13.3%) 역시 주요 유발 지역으로 조사되었으며, 충청남도(21.7만 TEU)와 충청북도(17.8만 TEU)가 그 뒤를 이음

〈표 2-22〉 2024년 부산항 신항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	34	2	36	22	6	28	56	8	64
부산	319	255	574	199	73	272	518	328	846
대구	25	23	48	55	7	62	80	30	110
인천	77	18	95	69	7	76	146	25	171
광주	13	29	42	67	7	73	80	36	116
대전	9	5	15	25	3	28	34	8	43
울산	139	285	424	402	36	437	540	321	862
세종	8	1	9	2	3	5	10	3	14
경기	515	165	680	581	45	626	1,096	210	1,306
강원	10	7	16	12	4	16	22	11	32
충북	75	10	85	72	21	93	147	32	178
충남	63	23	87	112	18	131	176	42	217
전북	28	28	56	38	12	50	65	40	105
전남	9	37	47	25	4	29	35	42	76
경북	121	254	375	424	50	474	545	304	849
경남	307	230	536	801	106	907	1,108	335	1,443
전국계	1,751	1,373	3,124	2,905	401	3,307	4,657	1,774	6,431

〈표 2-23〉 2024년 부산항 신항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위:%

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	1.9	0.2	1.1	0.8	1.4	0.8	1.2	0.4	1.0
부산	18.2	18.6	18.4	6.8	18.2	8.2	11.1	18.5	13.2
대구	1.4	1.7	1.5	1.9	1.7	1.9	1.7	1.7	1.7
인천	4.4	1.3	3.1	2.4	1.7	2.3	3.1	1.4	2.7
광주	0.7	2.1	1.4	2.3	1.7	2.2	1.7	2.0	1.8
대전	0.5	0.4	0.5	0.9	0.7	0.9	0.7	0.5	0.7
울산	7.9	20.8	13.6	13.8	9.0	13.2	11.6	18.1	13.4
세종	0.5	0.1	0.3	0.1	0.7	0.1	0.2	0.2	0.2
경기	29.4	12.0	21.8	20.0	11.1	18.9	23.5	11.8	20.3
강원	0.5	0.5	0.5	0.4	0.9	0.5	0.5	0.6	0.5
충북	4.3	0.7	2.7	2.5	5.4	2.8	3.1	1.8	2.8
충남	3.6	1.7	2.8	3.9	4.6	4.0	3.8	2.4	3.4
전북	1.6	2.0	1.8	1.3	3.0	1.5	1.4	2.2	1.6
전남	0.5	2.7	1.5	0.9	1.0	0.9	0.7	2.3	1.2
경북	6.9	18.5	12.0	14.6	12.6	14.3	11.7	17.2	13.2
경남	17.5	16.7	17.2	27.6	26.4	27.4	23.8	18.9	22.4
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 유발 비율을 분석한 결과 영남권이 전체의 62.8%를 차지하여 가장 높았으며, 수도권은 21.5%를 유발하는 것으로 분석됨

○ 영남권은 부산항 신항을 통해 연간 약 410.9만 TEU의 물동량을 유발하였는데, 특히 적(Full) 컨테이너 발생량이 279.0만 TEU로 전체 적 컨테이너 물동량의 60.4%를 점유함

○ 수도권은 연간 약 154.1만 TEU를 유발하였으며, 반입(수출) 물동량(81.1만 TEU)과 반출(수입) 물동량(72.9만 TEU)이 유사한 수준으로 발생하는 특성을 보임

○ 그 외 권역은 충청권 45.2만 TEU(9.0%), 호남권 29.7만 TEU(6.2%), 강원권 3.2만 TEU(0.4%) 순으로 물동량을 유발함

〈표 2-24〉 2024년 부산항 신항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	626	186	811	672	57	729	1,298	243	1,541
강원권	10	7	16	12	4	16	22	11	32
충청권	155	39	194	212	45	257	367	85	452
호남권	50	94	145	130	23	152	180	117	297
영남권	911	1,047	1,957	1,880	272	2,152	2,790	1,319	4,109
전국계	1,751	1,373	3,124	2,905	401	3,307	4,657	1,774	6,431

〈표 2-25〉 2024년 부산항 신항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위:%

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	23.7	15.3	21.2	26.1	10.2	21.9	24.9	13.0	21.5
강원권	0.3	0.2	0.3	0.8	0.1	0.6	0.6	0.1	0.4
충청권	11.0	6.9	9.8	8.8	6.6	8.2	9.9	6.7	9.0
호남권	3.3	8.5	4.8	5.3	14.2	7.6	4.3	11.1	6.2
영남권	61.7	69.2	64.0	59.1	68.9	61.7	60.4	69.1	62.8
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

다. 인천항

○ 2024년 인천항 북항의 시도별 수출입 컨테이너 유발 비중을 분석한 결과, 인천광역시가 전체의 47.0%를 차지하며 가장 높은 점유율을 기록함

○ 인천광역시는 연간 총 58.1만 TEU의 물동량을 유발하였으며, 배후지인 경기도가 46.7만 TEU(37.8%)를 기록하여 두 지역의 합계 비중이 전체의 84.8%에 달함

○ 이어 서울특별시(3.1만 TEU, 2.5%)와 충청남도(3.9만 TEU, 3.2%) 순으로 물동량이 유발되었으며, 타 항만 대비 특정 지역(수도권)에 대한 의존도가 매우 높게 나타나는 것이 특징임

〈표 2-26〉 2024년 인천항 북항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	17	0	17	1	13	15	18	13	31
부산	6	1	7	14	21	34	19	22	41
대구	2	0	2	4	0	5	7	0	7
인천	317	8	324	82	175	257	399	182	581
광주	0	0	0	2	0	2	2	0	2
대전	3	0	3	4	0	4	7	0	7
울산	0	0	0	1	6	6	1	6	6
세종	0	-	0	1	0	1	1	0	1
경기	233	5	238	146	83	229	379	88	467
강원	8	0	8	3	0	3	11	1	11
충북	3	0	3	2	1	3	5	1	6
충남	17	1	18	18	3	22	36	4	39
전북	2	0	2	7	1	8	8	1	9
전남	0	0	0	4	10	13	4	10	14
경북	2	0	2	5	1	6	6	1	7
경남	0	0	0	3	0	4	4	0	4
전국계	609	15	624	297	314	611	906	329	1,235

〈표 2-27〉 2024년 인천항 북항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위:%

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	2.7	0.7	2.7	0.5	4.2	2.4	2.0	4.0	2.5
부산	0.9	8.6	1.1	4.7	6.5	5.6	2.1	6.6	3.3
대구	0.3	0.0	0.3	1.5	0.0	0.7	0.7	0.0	0.5
인천	52.0	50.5	51.9	27.6	55.6	42.0	44.0	55.4	47.0
광주	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.3	0.2	0.0	0.1
대전	0.5	0.1	0.5	1.3	0.1	0.7	0.8	0.1	0.6
울산	0.1	0.2	0.1	0.2	1.8	1.0	0.1	1.7	0.5
세종	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1
경기	38.3	33.0	38.1	49.1	26.5	37.5	41.8	26.8	37.8
강원	1.3	2.0	1.3	1.0	0.1	0.5	1.2	0.2	0.9
충북	0.5	1.0	0.5	0.6	0.3	0.5	0.5	0.3	0.5
충남	2.8	3.8	2.9	6.2	1.0	3.5	3.9	1.1	3.2
전북	0.2	0.0	0.2	2.3	0.2	1.2	0.9	0.2	0.7
전남	0.0	0.1	0.0	1.3	3.1	2.2	0.4	3.0	1.1
경북	0.3	0.0	0.3	1.6	0.3	0.9	0.7	0.3	0.6
경남	0.1	0.0	0.1	1.1	0.2	0.6	0.4	0.2	0.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 유발 비율을 분석한 결과, 수도권이 전체의 87.4%를 차지하여 압도적인 비중을 보였으며 영남권은 5.3%에 그침

○ 수도권은 인천항 북항을 통해 연간 약 107.9만 TEU의 물동량을 유발하였으며, 적(Full) 컨테이너 발생량이 79.5만 TEU로 전체 적 컨테이너 물동량의 87.8%를 점유함

○ 충청권은 연간 약 5.4만 TEU(4.4%)를 유발하였으며, 호남권(2.4만 TEU)과 강원권(1.1만 TEU)은 상대적으로 낮은 유발량을 보임

○ 영남권의 경우 연간 6.6만 TEU의 물동량을 유발하였으나, 수도권 중심의 항만 이용 특성상 비중은 낮게 유지되고 있음

〈표 2-28〉 2024년 인천항 북항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	566	13	579	229	271	500	795	284	1,079
강원권	8	0	8	3	0	3	11	1	11
충청권	23	1	24	26	5	30	49	5	54
호남권	2	0	2	12	11	23	14	11	24
영남권	10	1	11	27	28	55	37	29	66
전국계	609	15	624	297	314	611	906	329	1,235

〈표 2-29〉 2024년 인천항 북항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위:%

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	92.9	84.2	92.7	77.2	86.3	81.9	87.8	86.2	87.4
강원권	1.3	2.0	1.3	1.0	0.1	0.5	1.2	0.2	0.9
충청권	3.8	4.8	3.9	8.6	1.5	4.9	5.4	1.6	4.4
호남권	0.3	0.1	0.3	4.1	3.4	3.7	1.5	3.2	2.0
영남권	1.7	8.9	1.8	9.1	8.8	8.9	4.1	8.8	5.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

라. 인천항 신항

○ 2024년 인천항 신항의 시도별 수출입 컨테이너 유발 비중을 분석한 결과, 인천광역시가 전체의 41.8%를 차지하며 가장 높은 비중을 보였으며, 경기도가 40.1%로 그 뒤를 이음

○ 인천광역시는 인천항 신항을 통해 연간 총 88.4만 TEU의 물동량을 유발하였고, 경기도는 84.8만 TEU를 기록하여 두 지역의 물동량이 전체의 80% 이상을 점유하는 것으로 나타남

○ 이어 충청남도(9.2만 TEU, 4.4%)와 부산광역시(9.3만 TEU, 4.4%), 전라남도(6.2만 TEU, 2.9%) 순으로 물동량이 유발되었으며, 서울특별시(3.9만 TEU)의 비중은 1.8% 수준으로 확인됨

〈표 2-30〉 2024년 인천항 신항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	33	0	33	3	3	6	36	3	39
부산	10	2	12	21	60	81	31	63	93
대구	3	-	3	8	-	8	11	-	11
인천	556	4	560	134	190	324	691	193	884
광주	1	0	1	3	-	3	3	0	3
대전	5	-	5	3	2	5	8	2	10
울산	1	-	1	2	7	9	3	7	10
세종	0	0	0	3	2	5	3	2	5
경기	417	6	423	232	193	425	649	199	848
강원	9	0	10	2	3	5	11	3	14
충북	6	0	6	3	4	8	9	4	14
충남	22	1	23	29	41	70	51	42	92
전북	3	0	3	11	-	11	15	0	15
전남	0	3	3	6	52	58	6	55	62
경북	4	-	4	6	0	6	10	0	10
경남	1	-	1	3	2	5	4	2	6
전국계	1,072	17	1,089	468	560	1,028	1,540	577	2,116

〈표 2-31〉 2024년 인천항 신항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위:%

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	3.1	1.0	3.0	0.5	0.6	0.6	2.3	0.6	1.8
부산	0.9	14.1	1.1	4.5	10.7	7.9	2.0	10.8	4.4
대구	0.3	0.0	0.3	1.7	0.0	0.8	0.7	0.0	0.5
인천	51.9	22.0	51.4	28.7	33.9	31.5	44.8	33.5	41.8
광주	0.1	0.5	0.1	0.5	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1
대전	0.5	0.0	0.5	0.6	0.4	0.5	0.5	0.4	0.5
울산	0.1	0.0	0.1	0.4	1.3	0.9	0.2	1.2	0.5
세종	0.0	1.0	0.0	0.6	0.4	0.5	0.2	0.4	0.2
경기	38.9	35.4	38.9	49.6	34.5	41.4	42.2	34.5	40.1
강원	0.9	1.5	0.9	0.4	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7
충북	0.6	1.0	0.6	0.7	0.8	0.7	0.6	0.8	0.7
충남	2.1	4.0	2.1	6.1	7.3	6.8	3.3	7.2	4.4
전북	0.3	0.1	0.3	2.4	0.0	1.1	1.0	0.0	0.7
전남	0.0	19.3	0.3	1.3	9.3	5.7	0.4	9.6	2.9
경북	0.3	0.0	0.3	1.3	0.0	0.6	0.6	0.0	0.5
경남	0.1	0.0	0.1	0.7	0.4	0.5	0.3	0.4	0.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 유발 비율을 분석한 결과, 수도권이 전체의 83.7%를 차지하며 압도적인 이용률을 기록하였고, 충청권(5.7%)과 영남권(6.1%)이 유사한 비중을 보임

○ 수도권은 인천항 신항을 통해 연간 약 177.1만 TEU의 물동량을 유발하였으며, 특히 적(Full) 컨테이너 발생량이 137.6만 TEU로 전체 적 컨테이너 물동량의 89.3%를 차지함

○ 충청권은 연간 약 12.1만 TEU를 유발하였으며, 영남권은 13.0만 TEU를 기록함. 호남권은 7.9만 TEU(3.8%), 강원권은 1.4만 TEU(0.7%) 순으로 물동량을 유발함

○ 인천항 신항은 인천항 북항과 마찬가지로 수도권 중심의 물동량 유발 특성이 강하게 나타나나, 북항 대비 타 권역(영남권, 호남권 등)의 이용 비중이 소폭 높게 형성되어 있음

〈표 2-32〉 2024년 인천항 신항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	1,006	10	1,016	369	386	755	1,376	396	1,771
강원권	9	0	10	2	3	5	11	3	14
충청권	33	1	34	38	49	87	71	50	121
호남권	4	3	7	20	52	72	24	55	79
영남권	19	2	21	40	69	109	58	72	130
전국계	1,072	17	1,089	468	560	1,028	1,540	577	2,116

〈표 2-33〉 2024년 인천항 신항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위:%

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	93.9	58.5	93.3	78.8	68.9	73.4	89.3	68.6	83.7
강원권	0.9	1.5	0.9	0.4	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7
충청권	3.1	6.0	3.2	8.0	8.8	8.5	4.6	8.7	5.7
호남권	0.4	19.9	0.7	4.3	9.3	7.0	1.6	9.6	3.8
영남권	1.7	14.1	1.9	8.5	12.4	10.6	3.8	12.4	6.1
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

마. 광양항

○ 2024년 광양항의 시도별 수출입 컨테이너 유발 비중을 분석한 결과, 인천광역시가 전체의 41.8%를 차지하며 가장 높은 이용률을 보였으며, 경기도가 40.1%로 그 뒤를 이음

○ 인천광역시는 광양항을 통해 연간 총 88.4만 TEU의 물동량을 유발하였고, 경기도는 84.8만 TEU를 기록하여 두 지역의 물동량이 전체의 80% 이상을 점유하는 특성을 보임

○ 이어 부산광역시(9.3만 TEU, 4.4%)와 충청남도(9.2만 TEU, 4.4%) 순으로 나타났으며, 전라남도(6.2만 TEU)의 비중은 2.9% 수준으로 확인됨

〈표 2-34〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	33	0	33	3	3	6	36	3	39
부산	10	2	12	21	60	81	31	63	93
대구	3	-	3	8	-	8	11	-	11
인천	556	4	560	134	190	324	691	193	884
광주	1	0	1	3	-	3	3	0	3
대전	5	-	5	3	2	5	8	2	10
울산	1	-	1	2	7	9	3	7	10
세종	0	0	0	3	2	5	3	2	5
경기	417	6	423	232	193	425	649	199	848
강원	9	0	10	2	3	5	11	3	14
충북	6	0	6	3	4	8	9	4	14
충남	22	1	23	29	41	70	51	42	92
전북	3	0	3	11	-	11	15	0	15
전남	0	3	3	6	52	58	6	55	62
경북	4	-	4	6	0	6	10	0	10
경남	1	-	1	3	2	5	4	2	6
전국계	1,072	17	1,089	468	560	1,028	1,540	577	2,116

〈표 2-35〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위:%

시도	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	3.1	1.0	3.0	0.5	0.6	0.6	2.3	0.6	1.8
부산	0.9	14.1	1.1	4.5	10.7	7.9	2.0	10.8	4.4
대구	0.3	0.0	0.3	1.7	0.0	0.8	0.7	0.0	0.5
인천	51.9	22.0	51.4	28.7	33.9	31.5	44.8	33.5	41.8
광주	0.1	0.5	0.1	0.5	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1
대전	0.5	0.0	0.5	0.6	0.4	0.5	0.5	0.4	0.5
울산	0.1	0.0	0.1	0.4	1.3	0.9	0.2	1.2	0.5
세종	0.0	1.0	0.0	0.6	0.4	0.5	0.2	0.4	0.2
경기	38.9	35.4	38.9	49.6	34.5	41.4	42.2	34.5	40.1
강원	0.9	1.5	0.9	0.4	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7
충북	0.6	1.0	0.6	0.7	0.8	0.7	0.6	0.8	0.7
충남	2.1	4.0	2.1	6.1	7.3	6.8	3.3	7.2	4.4
전북	0.3	0.1	0.3	2.4	0.0	1.1	1.0	0.0	0.7
전남	0.0	19.3	0.3	1.3	9.3	5.7	0.4	9.6	2.9
경북	0.3	0.0	0.3	1.3	0.0	0.6	0.6	0.0	0.5
경남	0.1	0.0	0.1	0.7	0.4	0.5	0.3	0.4	0.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 유발 비율을 분석한 결과, 수도권이 전체의 83.7%를 차지하여 압도적인 점유율을 기록하였으며, 영남권(6.1%)과 충청권(5.7%)이 그 뒤를 이음

○ 수도권은 광양항을 통해 연간 약 177.1만 TEU의 물동량을 유발하였으며, 특히 적(Full) 컨테이너 발생량이 137.6만 TEU로 해당 권역 적 컨테이너 물동량의 89.3%를 차지함

○ 영남권은 연간 약 13.0만 TEU를 유발하였고, 충청권은 12.1만 TEU를 기록함. 항만이 위치한 호남권의 유발량은 7.9만 TEU(3.8%)로 나타나 수도권 지향적인 물동량 유발 구조를 보임

〈표 2-36〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 물동량

단위 : 천 TEU

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	1,006	10	1,016	369	386	755	1,376	396	1,771
강원권	9	0	10	2	3	5	11	3	14
충청권	33	1	34	38	49	87	71	50	121
호남권	4	3	7	20	52	72	24	55	79
영남권	19	2	21	40	69	109	58	72	130
전국계	1,072	17	1,089	468	560	1,028	1,540	577	2,116

〈표 2-37〉 2024년 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위:%

권역	반입(수출)			반출(수입)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	93.9	58.5	93.3	78.8	68.9	73.4	89.3	68.6	83.7
강원권	0.9	1.5	0.9	0.4	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7
충청권	3.1	6.0	3.2	8.0	8.8	8.5	4.6	8.7	5.7
호남권	0.4	19.9	0.7	4.3	9.3	7.0	1.6	9.6	3.8
영남권	1.7	14.1	1.9	8.5	12.4	10.6	3.8	12.4	6.1
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



제3장 수출입 일반화물 내륙O/D 보완 갱신

제1절 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신의 기본 방향

제2절 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신 방법론

제3절 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신 상세 분석

제3장 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신

제1절. 일반화물 O/D 보완갱신의 기본 방향

1. 일반화물 O/D 보완갱신

○ 수출입 일반화물은 전수 집계가 가능하고 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 일반화물 화물의 내륙 기·종점을 보완갱신 하는 것이 가장 기본적인 보완갱신 방법의 기초에 해당함

- 항만을 이용하는 일반화물의 물동량은 PORT-MIS를 통해 전수 통계가 수집되고 있음

○ 항만별 처리물동량의 전수는 매년 1월에 잠정치가 발표되고 3월경에 확정치가 발표되므로 확정치에 대한 PORT-MIS 자료를 바탕으로 보완갱신 작업을 수행함

2. 지역별 일반화물 유발 물동량 보완갱신[2)]

○ 지역유발 물동량 보완갱신는 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 249개 시·군·구별 유발물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임

○ 수출입 일반화물은 해양수산부의 PORT-MIS 외에도 통관업무를 담당하고 있는 관세청 수출입 통관시스템(CAMIS)에 의해 관리되며, 관세청 자료는 수출입 업체의 소재지 정보를 포함하고 있으므로 이 정보에 의거 지역별 유발 물동량의

2) 경기도 부천시 원미구, 소사구, 오정구 통합되어 존체계가 기존 252개에서 250개로 변경됨. 본 전망에서는 내륙이동경로 예측에 따라 제주도(제주시, 서귀포시)와 울릉군을 제외한 249개 시군구를 적용함

원단위를 도출함

○ 실제 조사가 이루어지지 않은 연도에 지역유발 일반화물 물동량을 보완갱신하기 위해 본 연구에서는 관세청의 무역통계정보와 아울러 실제 화주에 대한 현황조사를 통해 249개 시군구의 유발 물동량을 보완갱신함

제2절 수출입 일반화물 내륙O/D 보완갱신 방법론

1. 보완갱신의 기본 가정

○ 2024년에는 수출입 일반화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 일반화물의 이동 경로 등과 같이 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2022년의 실제 조사의 비율에 따르는 것으로 가정함

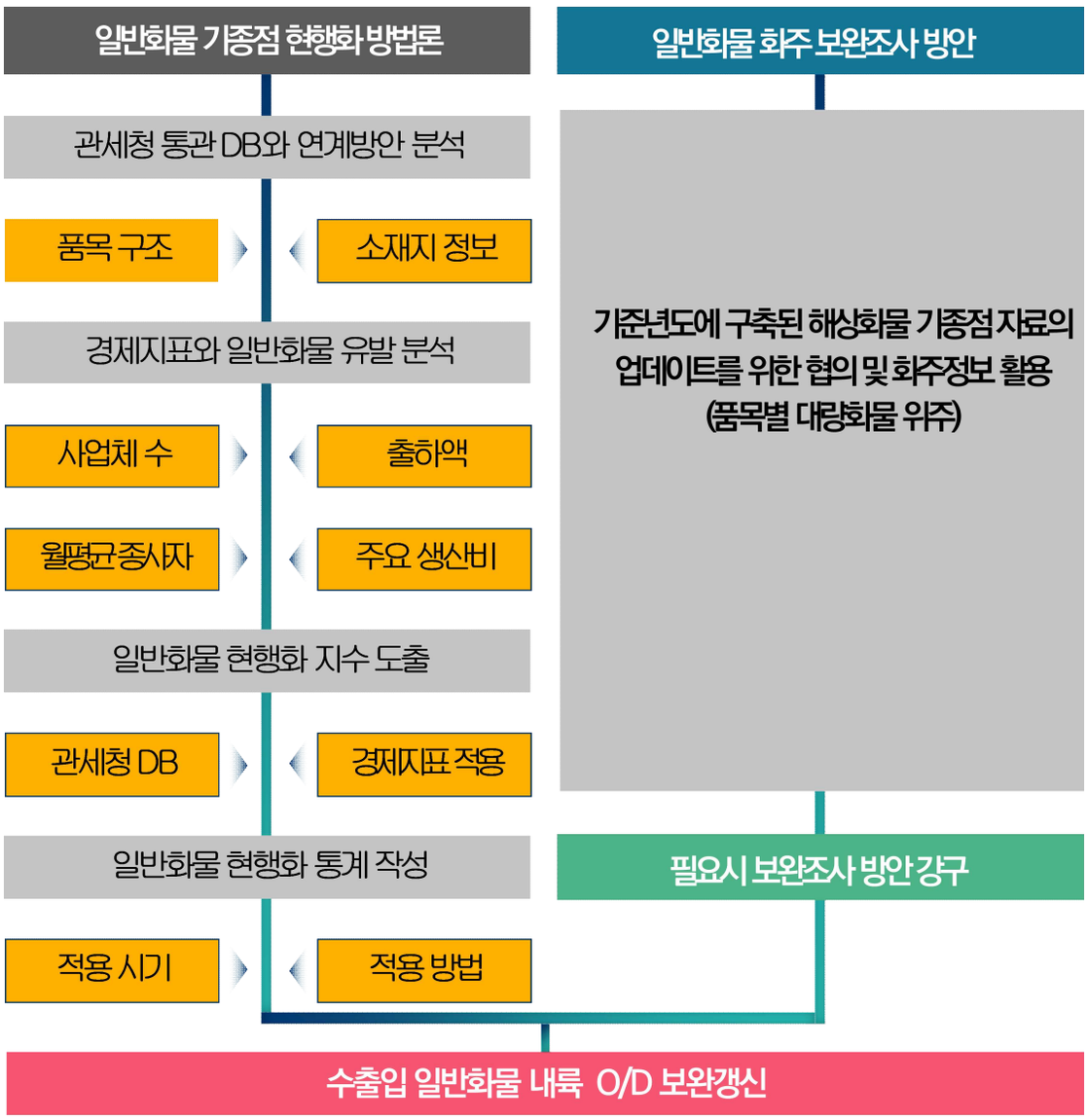
○ 2024년 보완갱신에서는 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발 화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기·종점 변화를 연구하는 것임

○ 이를 위해 일반화물의 기종점 보완갱신 방법론은 크게 다음 3가지 자료에 입각하여 일반화물의 보정지수를 도출한 후 이를 통해 매년 보완갱신 작업을 수행함

- 관세청의 통관DB 상의 수출입 업체 지역(소재지) 정보
- 시군구별 경제지표가 해당 지역의 일반화물 유발에 미치는 영향 분석
- 제한적인 범위 내에서 대량화물의 경우 협회와 화주에 대한 부분 보완조사를 통한 보완갱신 작업을 병행

○ 여기에서는 주로 관세청 통관DB의 활용 방안과 시군구별 경제지표가 해당 지역의 일반화물 유발에 미치는 영향 분석을 위주로 방법론을 설명함

- 대량화물에 대한 협회 및 화주 조사는 조사예산의 부재 등으로 수행하지 않으며, 향후 보완조사 등의 방법론으로 반영함



〈그림 3-1〉 일반화물 기종점 자료의 보완갱신 방법론

2. 관세청 통관DB의 자료 활용

○ 관세청 통관DB는 우리나라 수출입 화물의 화주 정보를 수록하고 있으며, 이를 통해 우리나라 주요 무역항에서 수출입된 화물 전체에 대해 화주의 소재지 정보를 추적할 수 있음

○ 관세청 통관DB의 사용상 최대 문제점은 화주의 소재지 정보와 화물의 최종 목적지 정보가 다른 경우가 많아 자료의 오차 발생 가능성이 높다는 점임

- 수출입 화물이 실제로는 지방 소재 공장으로 반입・반출 되지만, 통관DB의 소재지 정보는 화주의 본사가 위치한 서울 등 대도시로 기재되는 오류 발생

○ 그럼에도 불구하고 현재 직접 조사를 통하지 않고 수출입화물의 내륙 정보를 알 수 있는 유일한 정보이므로 기종점 보완갱신 작업에서는 실제 자료와의 비교를 통해 적절한 환산계수 혹은 보정지수를 도출하는데 유용한 자료로 활용이 가능함

가. 2022년 조사자료의 정형화

○ 2024년의 보완갱신를 위해서는 2022년의 실제 조사자료에 대한 정형화가 필요함

- 정형화된 조사자료는 2024년 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량의 배분을 위한 원단위로 활용 될 수 있음

○ 조사자료의 정형화는 다음과 같음

- 지역별 일반화물 처리량의 품목별 반입・반출 정보
- 지역별 항별 일반화물 품목별 점유율의 정형화

나. 관세청 통관DB(CAMIS)의 구조 분석

1) 통관DB의 내용

○ 관세청 통관DB는 1980년대부터 관세청 수출입보세화물 및 통관관련 전산화를 위해 시스템이 구축되었으며, 현재 한국무역정보통신(KTNET)를 통해 EDI에 의한 수출입보세화물관리시스템(해운/항공/육송) 및 통관관리시스템이 운영중임

○ KTNET의 통관EDI 서비스는 관세청의 통관시스템(CAMIS)과 연결하여 보세화물반출입신고, 적하목록 등의 업무를 EDI로 처리하여, 복잡한 세관업무의 효율화를 높인 서비스로서, 서비스의 대상은 선사, 포워더, 세관, 보세장치장(자가, 영업용), 검수업체, 보세운송사 등임

○ 관세청은 수출입 화물의 효율적 통관을 위하여 관세법 제12조와 같은 법 시행령 제3조에 의거 사전에 수출·입신고서를 작성하고 수입신고서의 경우 5년, 수출신고서의 경우 3년간 보관토록 규정하고 있음

○ 또한 관세청은 관세법 제322조의 규정에 의해 무역통계의 작성과 그 활용에 관한 기준을 정함으로써 우리나라 무역실태를 정확히 파악하고, 무역통계의 국제비교를 가능하게 하며, 각 정부기관의 경제정책 수립 및 기업의 경제활동에 필요한 무역통계의 원활한 제공을 목적으로「무역통계 작성 및 교부에 관한 고시」를 운영하고 있음

2) 관세청 통관DB의 이용 가능 정보

○ 관세청 통관DB를 이용할 경우 수출입 일반화물에 대해 다음과 같은 정보의 이용이 가능함

○ 수출 종류별 관리부호 분류

- 일반화물의 품목별로 수출 화물의 항만 반출 방법에 대한 정보

〈표 3-1〉 수출 종류별 관리부호 분류(수출의 예)

구 분	관리부호	비고
- 일반수출	A	일반
- 보세공장으로부터 수출	B	보세공장
- 관세자유지역으로부터 수출	C	관세자유
- 자유무역지역으로부터 수출	D	자유무역
- 종합보세구역으로부터 수출	E	종합보세
- 공해상에서 채포한 수산물의 현지수출(현지수출어패류신고 포함)	F	현지수출
- 우편수출(국제우체국 면허)	P	국제우편
- 선상수출신고	L	선상수출

자료: 「무역통계부호 및 HS별 표준수량.중량단위」, 2003, 한국관세사회

○ 목적국 정보

- 수출입 물품의 최종 도착국가 혹은 처음 출발 국가에 대한 약어(예 : JAPAN)

- 해당 ISO 국가코드를 기재(예 : JP)

○ 적재항

- 수출입 물품이 적하 혹은 하역되는 항구・공항명을 기재(예 : 부산항)

- 해당 UN/LOCODE를 기재(예 : KRPUS)

○ 운송형태

- 운송수단별 운송형태에 따른 화물 운송방법으로, 이를 통해 수출입 화물이 해

상화물인지 혹은 항공화물인지 여부를 파악할 수 있음

〈표 3-2〉 운송수단별 운송형태 구분 부호

종 류	부 호
- Maritime(선박에 의한 운송)	10
- Rail(철도에 의한 운송)	20
- Road(차량에 의한 운송)	30
- Air(항공기에 의한 운송)	40
- Mail(우편물 운송)	50
- Multimodal(복합운송)	60
- Fixed transport installations(고정운송설비에 의한 운송)	70
- Inland waterway(내륙수로에 의한 운송)	80
- 기타	90

자료: 「무역통계부호 및 HS별 표준수량.중량단위」, 2003, 한국관세사회

○ 운송용기

- 수출입 되는 화물이 운송되는 용기별 구분이 가능함
- 이를 통해 수출입된 화물이 컨테이너 화물인지 혹은 일반화물인지 여부의 파악이 가능함

〈표 3-3〉 운송용기별 운송형태 구분 부호

종 류	부 호
- Bulk(벌크)	BU
- FC : FCL 컨테이너	FC
- LC : LCL 컨테이너	LC
- Moveable panel(이동식 판)	MPA
- Pallet(깔판)	PA
- Rope(줄)	RO
- ULD(Unit Load Device)	UL
- Etc	ETC

자료: 「무역통계부호 및 HS별 표준수량.중량단위 고시」, 2008.12.

3) 관세청 통관DB와 해양수산부 PORT-MIS와의 품목 연계

○ 관세청 통관 DB와 해양수산부 PORT-MIS와는 품목의 연계가 이루어지고 있으나, 품목의 처리 중량단위가 상이하여 통계의 일치성이 이루어지지 않고 있는 실정임

- 관세청의 경우 MT(질량톤)을 사용하며 해양수산부의 경우 RT(운임톤)를 사용함

○ 그러나 보완갱신를 위한 작업의 경우 두 데이터베이스 상에서 동일 품목에 대한 지역별 분포 비율만을 추출하는 것이므로 적절한 환산톤을 적용할 경우 자료 불일치의 문제는 어느 정도 해결 가능할 것으로 판단됨

다. 통계의 연계를 통한 기종점 보완갱신

○ 전술한 바와 같이 해양수산부의 PORT-MIS, 관세청의 통관DB, 한국철도공사의 KROIS는 동일한 화물의 수송과 관련하여 기관별로 고유의 목적에 따라 서로 다른 DB로 관리하고 있음

○ 따라서 각각의 DB에 저장된 서로 다른 포맷의 자료가 동일한 화물임을 인식할 수 있는 키(key)값이 있다면 각각의 정보를 서로 결합하여 새로운 메타데이터(meta-data)의 추출이 가능할 것으로 판단됨

○ 현 상황은 키값의 일치가 어려우므로 해양수산부 PORT-MIS상의 품목별 항만 반출・입 실적정보에 대해 관세청의 통관DB와 한국철도공사의 KROIS의 실적 비율을 적용하여 국가교통DB상의 일반화물 보완갱신 작업을 수행할 수 있음

제3절 수출입 일반화물 내륙 O/D 보완갱신 상세 분석

1. 개요

○ 일반화물의 내륙기종점 분석은 컨테이너화 되지 않은 화물에 대해 국내 항만과 내륙기종점간의 발생량을 분석

- 일반화물에는 보통 컨테이너화가 곤란하거나 컨테이너화하는 것이 경제성이 맞지 않는 화물이 대부분임. 특히 대량화물의 경우 항만 인근 지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만 인근 지역의 물동량이 높게 나타나는 경향이 있음

○ 수출 일반화물은 울산광역시, 수입 일반화물과 수출입 일반화물은 전라남도가 가장 많은 물동량을 유발함

- 울산광역시는 수출입 일반화물의 21.6%인 1억 6,591.7만 RT, 수출 일반화물의 36.3%인 6,452.8만 RT, 수입 일반화물의 17.2%인 1억 138.9만 RT를 유발하였음

- 전라남도는 수출입 일반화물의 24.0%인 1억 8,459.1만 RT, 수출 일반화물의 26.9%인 4,771.3만 RT, 수입 일반화물의 23.2%인 1억 3,687.9만 RT를 유발하음

〈표 3-4〉 2024년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	0	0.0	-	-	0	0.0
부산	3,833	2.2	6,031	1.0	9,864	1.3
대구	9	0.0	264	0.0	273	0.0
인천	10,713	6.0	60,023	10.2	70,736	9.2
광주	3,402	1.9	21	0.0	3,423	0.4
대전	24	0.0	227	0.0	251	0.0
울산	64,528	36.3	101,389	17.2	165,917	21.6
세종	-	-	-	-	-	0.0
경기	8,722	4.9	41,547	7.0	50,269	6.5
강원	3,461	1.9	23,120	3.9	26,581	3.5
충북	289	0.2	1,965	0.3	2,254	0.3
충남	23,364	13.2	125,874	21.3	149,238	19.4
전북	1,168	0.7	11,781	2.0	12,950	1.7
전남	47,713	26.9	136,879	23.2	184,591	24.0
경북	5,265	3.0	37,769	6.4	43,034	5.6
경남	5,056	2.8	43,162	7.3	48,218	6.3
전국 계	177,548	100.0	590,051	100.0	767,600	100.0

2. 2024년 수출입 일반화물의 항만별 기종점

가. 수출입(반출입) 일반화물

○ 2024년 수출입 일반화물 7억 6,760만 RT 가운데 광양항이 23.8%인 1억 8,306만 RT, 울산항이 21.7%인 1억 6,651만 RT, 평택·당진항이 11.4%인 8,769만 RT, 인천항이 5.8%인 4,449만 RT의 처리실적을 기록함

○ 전국 수출입 일반화물을 가장 많이 유발한 경로는 "전라남도 ⇔ 광양항"로 전체 수출입 일반화물의 23.8%인 1억 8,274만 RT를 유발하였음

- 다음으로는 "울산광역시 ⇔ 울산항"로 전체 수출입 일반화물의 21.6%인 1억 6,568만 RT를 유발하였음

〈표 3-5〉 2024년 수출입 일반화물의 항만별 시도 기종점

단위: 천 RT

종점 / 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
부산	8,894	4	2	-	-	1	0	2	12	948	9,864
대구	5	11	5	-	0	-	-	152	-	100	273
인천	2	41,638	399	-	0	18	-	-	3	28,676	70,736
광주	1	-	0	-	20	86	-	0	-	3,316	3,423
대전	10	-	90	-	85	-	-	65	-	1	251
울산	53	5	3	-	13	4	-	165,678	12	148	165,917
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	149	1,736	48,004	34	92	12	-	28	2	212	50,269
강원	0	116	10	-	-	-	-	-	-	26,454	26,581
충북	25	657	553	468	21	0	-	28	42	460	2,254
충남	58	203	37,970	76,198	863	0	-	51	0	33,893	149,238
전북	61	81	512	-	11,925	168	-	76	1	126	12,950
전남	2	2	5	-	39	182,740	-	72	50	1,680	184,591
경북	243	10	131	-	0	1	-	239	41,696	715	43,034
경남	457	22	5	3	1	32	3,714	117	13	43,852	48,218
전국	9,961	44,487	87,689	76,704	13,060	183,062	3,714	166,509	41,832	140,582	767,600
%	1.3	5.8	11.4	10.0	1.7	23.8	0.5	21.7	5.4	18.3	100.0

〈표 3-6〉 2024년 수출입 일반화물의 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율

단위:%

종점 / 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
부산	1.2	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
대구	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.0
인천	0.0	5.4	0.1	-	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	9.7
광주	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	-	0.4	0.4
대전	0.0	-	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	-	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	21.6	0.0	0.0	21.2
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
경기	0.0	0.2	6.3	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	5.8
강원	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-	1.7	3.3
충북	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.1
충남	0.0	0.0	4.9	9.9	0.1	0.0	-	0.0	0.0	4.7	19.6
전북	0.0	0.0	0.1	-	1.6	0.0	-	0.0	0.0	0.0	1.7
전남	0.0	0.0	0.0	-	0.0	23.8	-	0.0	0.0	0.2	25.0
경북	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	5.4	-	6.8
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	2.8	5.3
전국	1.3	5.8	11.4	10.0	1.7	23.8	0.5	21.7	5.4	9.9	100.0

〈표 3-7〉 2024년 수출입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율

단위:%

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
부산	89.3	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	1.3
대구	0.1	0.0	0.0	-	0.0	-	-	0.1	-	0.1	0.0
인천	0.0	93.6	0.5	-	0.0	0.0	-	-	0.0	20.4	9.2
광주	0.0	-	0.0	-	0.2	0.0	-	0.0	-	2.4	0.4
대전	0.1	-	0.1	-	0.7	-	-	0.0	-	0.0	0.0
울산	0.5	0.0	0.0	-	0.1	0.0	-	99.5	0.0	0.1	21.6
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	1.5	3.9	54.7	0.0	0.7	0.0	-	0.0	0.0	0.2	6.5
강원	0.0	0.3	0.0	-	-	-	-	-	-	18.8	3.5
충북	0.2	1.5	0.6	0.6	0.2	0.0	-	0.0	0.1	0.3	0.3
충남	0.6	0.5	43.3	99.3	6.6	0.0	-	0.0	0.0	24.1	19.4
전북	0.6	0.2	0.6	-	91.3	0.1	-	0.0	0.0	0.1	1.7
전남	0.0	0.0	0.0	-	0.3	99.8	-	0.0	0.1	1.2	24.0
경북	2.4	0.0	0.1	-	0.0	0.0	-	0.1	99.7	0.5	5.6
경남	4.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.1	0.0	31.2	6.3
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 수출(반입) 일반화물

○ 2024년 수출 일반화물 1억 7,755만 RT 가운데 울산항이 36.3%인 6,444만 RT, 광양항이 26.8%인 4,755만 RT, 대산항이 10.5%인 1,862만 RT의 처리실적을 기록함

○ 전국 수출 일반화물을 가장 많이 유발한 경로는 "울산광역시 ⇒ 울산항"으로 전체 수출 일반화물 물동량의 36.2%인 6,433만 RT를 유발하였음

- 다음으로는 "전라남도 ⇒ 광양항"으로 전체 수출 일반화물의 26.6%인 4,729만 RT를 유발하였음

〈표 3-8〉 2024년 수출 일반화물의 주요 항만별 광역시·도별 기종점

단위: 천 RT

종점 / 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
부산	3,269	0	1	-	-	1	0	2	-	560	3,833
대구	1	-	-	-	0	-	-	-	-	8	9
인천	2	10,364	134	-	-	18	-	-	3	193	10,713
광주	1	-	-	-	1	86	-	0	-	3,314	3,402
대전	10	-	-	-	14	-	-	-	-	-	24
울산	53	-	3	-	0	4	-	64,334	7	126	64,528
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	47	351	8,067	-	25	12	-	8	2	209	8,722
강원	0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,461	3,461
충북	25	3	14	-	-	0	-	-	-	248	289
충남	53	61	4,504	18,623	13	0	-	51	0	59	23,364
전북	54	6	3	-	968	104	-	-	1	32	1,168
전남	2	0	-	-	-	47,288	-	-	-	422	47,713
경북	133	2	2	-	0	1	-	44	5,040	44	5,265
경남	51	1	3	-	1	32	378	1	1	4,588	5,056
전국	3,701	10,788	12,731	18,623	1,023	47,547	378	64,441	5,053	13,264	177,548

〈표 3-9〉 2024년 수출 일반화물의 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율

단위: %

종점 / 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
부산	1.8	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	-	0.3	2.2
대구	0.0	-	-	-	0.0	-	-	-	-	0.0	0.0
인천	0.0	5.8	0.1	-	-	0.0	-	-	0.0	0.1	6.0
광주	0.0	-	-	-	0.0	0.0	-	0.0	-	1.9	1.9
대전	0.0	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	0.0
울산	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	36.2	0.0	0.1	36.3
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	0.0	0.2	4.5	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.1	4.9
강원	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	1.9	1.9
충북	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	-	-	-	0.1	0.2
충남	0.0	0.0	2.5	10.5	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	13.2
전북	0.0	0.0	0.0	-	0.5	0.1	-	-	0.0	0.0	0.7
전남	0.0	0.0	-	-	-	26.6	-	-	-	0.2	26.9
경북	0.1	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	2.8	0.0	3.0
경남	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	2.6	2.8
전국	2.1	6.1	7.2	10.5	0.6	26.8	0.2	36.3	2.8	7.5	100.0

〈표 3-10〉 2024년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
부산	88.3	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	-	4.2	2.2
대구	0.0	-	-	-	0.0	-	-	-	-	0.1	0.0
인천	0.0	96.1	1.1	-	-	0.0	-	-	0.1	1.5	6.0
광주	0.0	-	-	-	0.1	0.2	-	0.0	-	25.0	1.9
대전	0.3	-	-	-	1.4	-	-	-	-	-	0.0
울산	1.4	-	0.0	-	0.0	0.0	-	99.8	0.1	1.0	36.3
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	1.3	3.3	63.4	-	2.5	0.0	-	0.0	0.0	1.6	4.9
강원	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	26.1	1.9
충북	0.7	0.0	0.1	-	-	0.0	-	-	-	1.9	0.2
충남	1.4	0.6	35.4	100.0	1.2	0.0	-	0.1	0.0	0.4	13.2
전북	1.5	0.1	0.0	-	94.7	0.2	-	-	0.0	0.2	0.7
전남	0.1	0.0	-	-	-	99.5	-	-	-	3.2	26.9
경북	3.6	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.1	99.7	0.3	3.0
경남	1.4	0.0	0.0	-	0.1	0.1	100.0	0.0	0.0	34.6	2.8
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

다. 수입(반출) 일반화물

○ 2024년 수입 일반화물 5억 9,005만 RT 가운데 광양항이 23.0%인 1억 3,552만 RT, 울산항이 17.3%인 1억 207만 RT, 평택·당진항이 12.7%인 7,496만 RT, 인천항이 5.7%인 3,370만 RT의 처리실적을 기록함

○ 전국적으로 가장 많은 수입 일반화물을 유발한 경로는 "광양항 ⇒ 전라남도"로 전체 수입 일반화물의 23.0%인 1억 3,545만 RT를 유발하였음

- 다음으로는 "울산항 ⇒ 울산광역시"로 전체 수입 일반화물의 17.2%인 1억 207만 RT를 유발하였음

〈표 3-11〉 2024년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점

단위: 천 RT

종점 / 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	5,625	4	1	-	-	-	-	-	12	389	6,031
대구	4	11	5	-	-	-	-	152	-	92	264
인천	1	31,274	265	-	0	-	-	-	-	28,483	60,023
광주	0	-	0	-	19	0	-	-	-	2	21
대전	-	-	90	-	71	-	-	65	-	1	227
울산	0	5	-	-	12	-	-	101,344	5	21	101,389
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	101	1,385	39,937	34	66	-	-	20	-	3	41,547
강원	0	116	10	-	-	-	-	-	-	22,993	23,120
충북	0	654	539	468	21	-	-	28	42	212	1,965
충남	5	143	33,466	57,576	851	-	-	-	-	33,834	125,874
전북	7	76	508	-	10,957	63	-	76	-	94	11,781
전남	0	2	5	-	39	135,452	-	72	50	1,258	136,879
경북	110	7	129	-	-	-	-	195	36,656	671	37,769
경남	406	22	3	3	0	-	3,336	116	12	39,264	43,162
전국	6,260	33,698	74,959	58,081	12,037	135,515	3,336	102,068	36,779	127,318	590,051

〈표 3-12〉 2024년 수입 일반화물의 전체 기종점별 비율

단위: %

종점 / 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	1.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.0	0.1	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	0.0	-	0.0	0.0
인천	0.0	5.3	0.0	-	0.0	-	-	-	-	4.8	10.2
광주	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.0
대전	-	-	0.0	-	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	-	-	0.0	-	-	17.2	0.0	0.0	17.2
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	0.0	0.2	6.8	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	7.0
강원	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	-	3.9	3.9
충북	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.3
충남	0.0	0.0	5.7	9.8	0.1	-	-	-	-	5.7	21.3
전북	0.0	0.0	0.1	-	1.9	0.0	-	0.0	-	0.0	2.0
전남	0.0	0.0	0.0	-	0.0	23.0	-	0.0	0.0	0.2	23.2
경북	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	0.0	6.2	0.1	6.4
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.6	0.0	0.0	6.7	7.3
전국	1.1	5.7	12.7	9.8	2.0	23.0	0.6	17.3	6.2	21.6	100.0

〈표 3-13〉 2024년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	기타항	계
서울	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	89.9	0.0	0.0	-	-	-	-	-	0.0	0.3	1.0
대구	0.1	0.0	0.0	-	-	-	-	0.1	-	0.1	0.0
인천	0.0	92.8	0.4	-	0.0	-	-	-	-	22.4	10.2
광주	0.0	-	0.0	-	0.2	0.0	-	-	-	0.0	0.0
대전	-	-	0.1	-	0.6	-	-	0.1	-	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	-	-	0.1	-	-	99.3	0.0	0.0	17.2
세종	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	1.6	4.1	53.3	0.1	0.6	-	-	0.0	-	0.0	7.0
강원	0.0	0.3	0.0	-	-	-	-	-	-	18.1	3.9
충북	0.0	1.9	0.7	0.8	0.2	-	-	0.0	0.1	0.2	0.3
충남	0.1	0.4	44.6	99.1	7.1	-	-	-	-	26.6	21.3
전북	0.1	0.2	0.7	-	91.0	0.0	-	0.1	-	0.1	2.0
전남	0.0	0.0	0.0	-	0.3	100.0	-	0.1	0.1	1.0	23.2
경북	1.8	0.0	0.2	-	-	-	-	0.2	99.7	0.5	6.4
경남	6.5	0.1	0.0	0.0	0.0	-	100.0	0.1	0.0	30.8	7.3
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



제4장 수출입 컨테이너 화물 기종점 중장기 전망

제1절 중장기 전망의 기본 방향

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망

제4장 수출입 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

제1절 전망의 기본 방향

1. 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망

○ 수출입 컨테이너 화물은 항만운영정보시스템(PORT-MIS) 등을 통해 실적 집계가 가능하다는 특징과 더불어 선사의 기항정책, 배후 단지 개발, 항만 마케팅 등에 따라 물동량이 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너 화물의 장래 예측치를 전망하는 것이 가장 기본적인 방법에 해당함

- 항만에서의 컨테이너 물동량은 PORT-MIS를 통해 전수가 발표되고 있음

○ 2050년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 작성한「2025 품목별 항만물동량 예측보고서」자료를 준용함

2. 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망

○ 지역유발 물동량의 중장기 전망치는 249개 시군구별 유발 물동량을 향후 30년간 중장기 추정한 것으로, 지역별 컨테이너 물동량 보완갱신 방법론과 마찬가지로 통계청 자료를 기본으로 함

○ 지역별 유발 물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함

- 통계 자료 : 통계청「국가통계포털」-광업 · 제조업조사-산업분류별 주요지표

○ 중장기 전망을 위한「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」의 중장기 추정치는 OECD의 2060년까지의 국가별 경제전망(OECD(2019), GDP long-term forcast)에 국내 시군구별 인구성장추계를 적용하여 249개 시군구별 2050년까지의 실질 GRDP 성장률을 도출함

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

1. 기본 가정

○ 2050년까지 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 컨테이너 화물에 대한 적절한 가정이 필요함

○ 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 비율

- 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 유발비율은 실제 조사연도인 2025년의 유발비율에 따르는 것으로 가정함

- 지역별 적 · 공 컨테이너의 비율은 경제적 여건이나 물동량의 증감에 따라 변동되는 변수가 아니라 지역별 특성에 따라 좌우되므로 중장기적 변화를 추정하는 것이 매우 어려운 특징이 있음

- 따라서 향후에도 현재의 적 · 공 비율을 유지한다고 가정하고, 신규 물동량 발생지역의 경우 지역 평균비율을 적용하였음

○ 지역별 수출입 컨테이너 물동량

- 지역별 수출입 컨테이너 물동량은 지역의 출하량(OUTPUT)과 주요 생산비(COST)의 변화에 따름

- 한편 이들 변수의 중장기 전망치는 앞서 언급한 바와 같이 OECD의 국가별 장기 GDP전망과 시군구별 추계인구성장의 비율을 적용하여 도출함

〈표 4-1〉 지역별 지역총생산(GRDP) 중장기 증가율 전망(예)

시 군	GRDP 규모	GRDP 증가율					
	2005	2006년 ~2010년	2011년 ~2015년	2016년 ~2020년	2021년 ~2025년	2026년 ~2030년	2031년 ~2035년
서 산 시	3,106,891	0.0804	0.0608	0.0485	0.0348	0.0217	0.0143
논 산 시	2,384,746	0.0771	0.0608	0.0466	0.0319	0.0171	0.0099
금 산 군	1,213,213	0.0855	0.0673	0.0520	0.0359	0.0199	0.0122
연 기 군	1,900,529	0.0623	0.0547	0.0434	0.0306	0.0169	0.0099
부 여 군	1,411,796	0.0219	0.0153	0.0092	0.0008	-0.0094	-0.0123

주 : KDI, 「KDI GRDP 일반지침 5판」, 2008.12

○ 지역별 이용항만의 비율

- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만 이용 비율을 따르는 것으로 가정함
- 그러나 광양항의 경우 호남권의 물동량 비율이 중장기적으로 완화되어 수도권과 중부권 물동량이 광양항으로 유입된다는 가정하에 수도권 물동량의 일부(2030년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 광양항에 배정함
- 평택 · 당진항의 경우 중장기적으로 컨테이너 처리 물동량이 많은 것으로 예측됨에 따라 인천항과 경합을 벌일 것으로 예측되며, 이에 따라 인천항 물동량의 일부(2030년까지 15%, 이후 30%)를 인위적으로 평택 · 당진항에 배정함
- 울산항의 경우 중장기적으로 부산항의 물동량 일부가 배정될 것으로 예측됨에 따라 경북지역의 부산항 물동량 일부(2030년까지 10%, 이후 20%)를 인위적으로 배정함
- 이외의 지역항(마산항, 군산항, 기타항) 등도 항만의 해당 영향권의 물동량 일부(2030년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 배정하였음

2. 기종점 중장기 전망의 기본 모형

○ 해상 컨테이너 화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 지역별 생산비용(COST)과 지역별 출하액(OUTPUT)이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 도출하고, 여기에 생산비용과 출하액의 추정치를 적용하여 지역별 중장기 컨테이너 물동량을 도출함

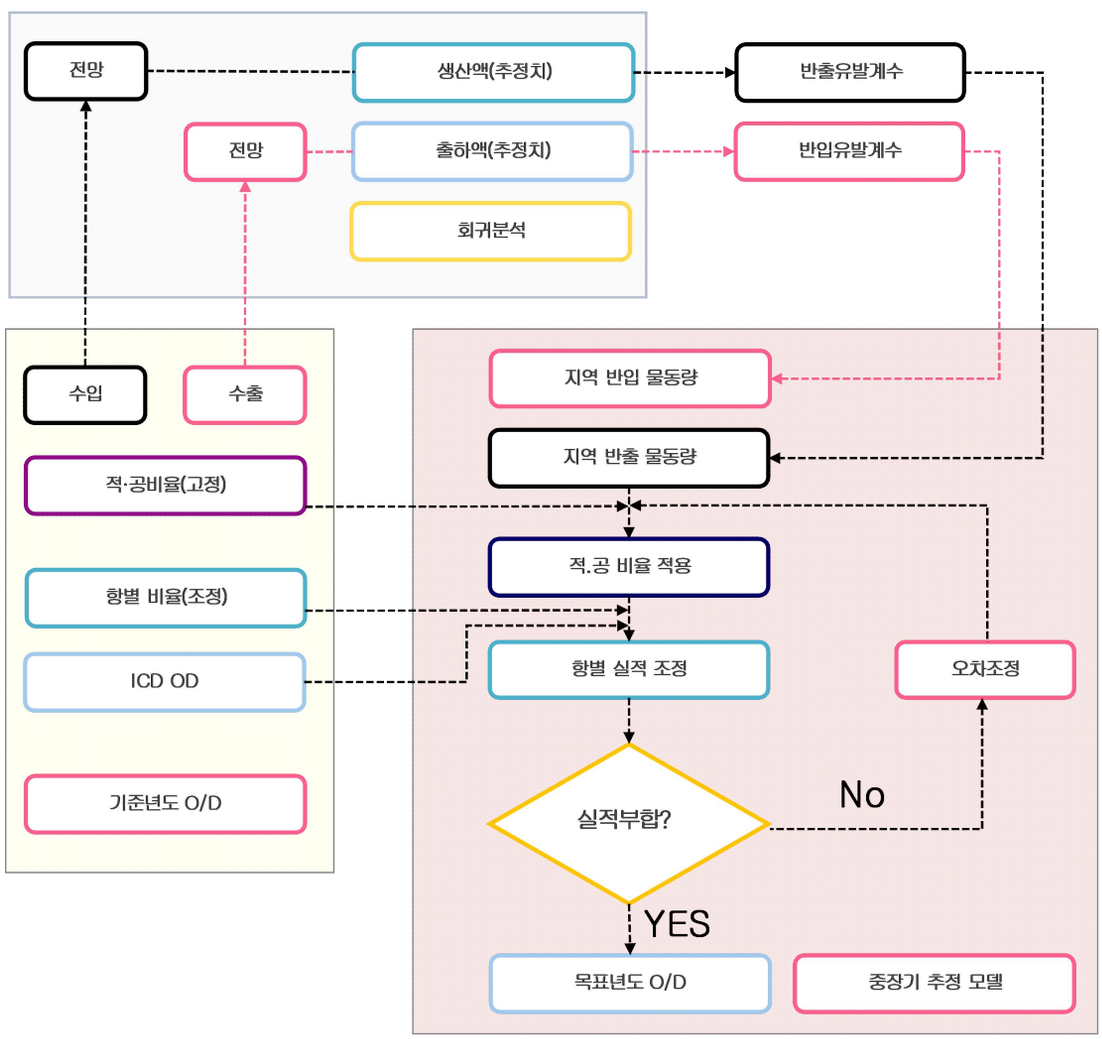
○ 기종점 중장기 전망은 현행화 데이터의 경우 Net-Miner를 통해 주요 거점별 존을 파악하고, GAUSS 프로그램과 Matlab 프로그램을 사용하여 전체 중장기 전망을 모형화함

가. 조사자료의 정형화

○ 컨테이너 내륙 기종점 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사 자료에 대한 정형화가 필요함

- 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음

○ 목표 기간의 추정치의 도출을 위해 전 기간의 추정 자료를 다음과 같이 정형화함



〈그림 4-1〉 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 중장기 추정 모형

○ 자료 1 : 비교년도의 추정치

- 우리나라 수출입 컨테이너를 249개 지역별로 직전년도의 수출(반입), 수입(반출), 수출입(반출입) 추정치를 정리함
- 항만 기준의 수출(반입), 수입(반출), 수출입(반출입) 자료에는 각각 적컨테이너와 공컨테이너로 구분된 실적을 제시
- 회귀분석에서 사용될 통계청의 출하액과 생산비 자료를 249개 지역별로 비교년도와 추정년도의 추정치를 정형화함

○ 자료 2 : 비교년도 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 자료

- 249개 시군구 지역에 대한 수출(반입), 수입(반출) 기준으로 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 제시(2005년과 원칙적으로 유사함)
- 지역별 컨테이너의 적・공 비율 제시(A지역 : $\sum$(적공비율)=1)
- 적・공 컨테이너의 지역별 비율 제시(적컨테이너 : $\sum$(지역비율)=1)

○ 자료 3 : 목표년도 항만 수출(반입) 화물의 항만이용 비율 추정자료

- 249개 지역별로 수출(반입) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
- 수출(반입) 적컨테이너 : $\sum$(항만비율)=1, 공컨테이너 : $\sum$(항만비율)=1

○ 자료 4 : 목표년도 항만 수입(반출) 화물의 항만이용 비율

- 249개 지역별로 수입(반출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
- 수입(반출) 적컨테이너 : $\sum$(항만비율)=1, 공컨테이너 : $\sum$(항만비율)=1

○ 자료 5 : 목표년도 항만 수출(반입) 화물의 항만별 지역 비율

- 249개 지역별로 수출(반입) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함

- 수출(반입) 적컨테이너 : ∑(지역비율)=1, 공컨테이너 : ∑(지역비율)=1

○ 자료 6 : 목표년도 항만 수입(반출) 화물의 항만별 지역 비율

- 249개 지역별로 수입(반출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함

- 수입(반출) 적컨테이너 : ∑(지역비율)=1, 공컨테이너 : ∑(지역비율)=1

나. 유발계수 도출을 위한 선형회귀분석의 수행

○ 매 5년 단위로 직전년도에 추정된 249개 시군구 컨테이너 물동량과 직전년도의 시군구 출하량, 생산비용을 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함

- 전국을 4개 대권역으로 구분하여 각각의 권역별 회귀분석 수행

- 4개 대권역은 수도권, 중부권, 호남권, 영남권

○ 본 조사에서는 4개 권역에 대한 수입화물과 수출화물 각각에 대한 회귀분석을 통해 총 8개의 회귀방정식을 도출함

○ 회귀모형의 이용

- 회귀방정식 : $Y_{EX} = \beta_0 + \beta_1 X_{OUT} + \varepsilon$ (수출의 경우)

Y_{EX} : 수출물동량의 실적치, X_{OUT} : 지역의 제조업 출하액

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

$$\Delta Y_{EX} = \beta_1 \Delta X_{OUT}$$

- 이는 지역 제조업 출하액의 증가분이 수출 물동량의 증가에 영향을 미치며, 이 경우 모형에서 β_1은 지역의 수출화물 유발계수로 사용될 수 있음

나. 유발계수 도출을 위한 선형회귀분석의 수행

○ 매 5년 단위로 직전년도에 추정된 249개 시군구 컨테이너 물동량과 직전년도의 시군구 출하량, 생산비용을 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함

- 전국을 4개 대권역으로 구분하여 각각의 권역별 회귀분석 수행
- 4개 대권역은 수도권, 중부권, 호남권, 영남권

○ 본 조사에서는 4개 권역에 대한 수입화물과 수출화물 각각에 대한 회귀분석을 통해 총 8개의 회귀방정식을 도출함

○ 회귀모형의 이용

- 회귀방정식 : $Y_{EX} = \beta_0 + \beta_1 X_{OUT} + \varepsilon$ (수출의 경우)

  Y_{EX} : 수출물동량의 실적치, X_{OUT} : 지역의 제조업 출하액

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

$$\Delta Y_{EX} = \beta_1 \Delta X_{OUT}$$

- 이는 지역 제조업 출하액의 증가분이 수출 물동량의 증가에 영향을 미치며, 이 경우 모형에서 β_1은 지역의 수출화물 유발계수로 사용될 수 있음

다. 해당연도의 시군구별 컨테이너 물동량 추정 작업

○ 위의 회귀방정식과 출하량 및 생산비용 추정 자료에 대해 목표년도의 추정치 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함

○ 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 중장기 추정 작업 수행

- 2022년의 적・공 비율 적용으로 목표년도 컨테이너 화물의 내륙 적・공 물동량 결정
- 목표년도의 지역별 항만 이용비율을 적용하여 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정

○ 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정과정 수행

- 목표년도의 회귀분석 추정치와 출하액 및 생산비용 추정치를 적용할 경우 실제 항만 물동량 전망치와 부합되지 않는 경우가 대부분임

- 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정(trimming)으로 정확한 오차조정 가능

3. 적용 물동량 전망치

○ 장래 수출입 컨테이너 물동량의 추정은 본 연구에서 직접 추정하기보다는 정부 또는 공신력 있는 연구기관에서 수행한 기본계획을 최대한 반영함

○ 2050년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함

가. 2050년까지 우리나라 컨테이너 물동량 예측치

○ 한국해양수산개발원 항만수요예측센터의 물동량 예측치 따르면, 우리나라 전국 컨테이너 물동량은 2024～2025년 연평균 -1.1%, 2025～2030년 연평균 2.6%, 2030～2035년 연평균 2.3%, 2035～2040년 연평균 2.0% 증가할 전망임

〈표 4-2〉 컨테이너 물동량 예측 결과

단위 : TEU

구 분	2024년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율(%)			
								'24~'25	'25~'30	'30~'35	'35~'40
수 입	8,823	8,762	10,419	11,745	13,067	14,414	15,816	-0.7	2.8	2.4	2.2
수 출	8,861	8,750	9,962	11,165	12,186	13,096	14,059	-1.3	2.0	2.3	1.8
환 적	13,889	14,420	16,505	18,448	20,328	21,467	22,635	3.8	2.9	2.3	2.0
연 안	162	155	160	160	160	160	160	-3.8	-0.2	0.0	0.0
합 계	31,735	32,088	37,046	41,518	45,741	49,137	52,670	1.1	2.6	2.3	2.0

주 : 2024년은 실적치임
자료 : 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2026.2

○ 각 항만별 중장기 컨테이너 물동량 예측 결과는 다음의 표와 같음

〈표 4-3〉 우리나라 항만별 중장기 수출입 컨테이너 물동량 예측치

단위 : 천 TEU

구 분	2024년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균증가율(%)				
								'24~'25	'25~'30	'30~'35	'35~'40	'40~'50
경인항	26	29	35	40	45	50	56	10.2	4.6	2.9	2.5	2.2
인천항	3,557	3,455	4,154	4,750	5,333	5,913	6,523	-2.9	2.6	2.7	2.3	2.0
평택·당진항	925	892	1,055	1,208	1,358	1,509	1,668	-3.6	2.2	2.8	2.4	2.1
대산항	73	81	91	99	105	110	115	11.6	3.7	1.7	1.2	0.9
군산항	90	78	92	105	117	130	143	-14.0	0.3	2.6	2.3	2.0
목포항	84	83	82	83	83	83	83	-1.7	-0.4	0.0	0.0	0.0
광양항	2,010	2,027	2,305	2,584	2,844	3,079	3,325	0.9	2.3	2.3	1.9	1.6
마산항	7	9	11	12	13	14	15	22.8	6.3	2.0	1.6	1.3
부산항	24,402	24,883	28,601	31,961	35,120	37,483	39,932	2.0	2.7	2.2	1.9	1.3
울산항	401	398	451	493	526	555	584	-0.9	2.0	1.8	1.3	1.0
포항항	61	60	72	82	91	100	110	-1.1	2.8	2.6	2.2	1.9
동해·묵호항	1	1	1	1	1	2	2	0.1	3.1	2.4	2.1	1.8
합계	31,735	32,088	37,046	41,518	45,741	49,137	52,670	1.1	2.6	2.3	2.0	1.4

주 : 2024년은 실적치임
자료 : 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2026.2

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

1. 수출입(반출입) 컨테이너

○ 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2025년의 1,769만 TEU에서 2050년에는 2,988만 TEU로 연평균 3.8%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 강원도 지역이 2025년 8.2만 TEU에서 2050년 189만 TEU로 연평균 2.7% 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 충청남도 지역은 2025년 71.9만 TEU에서 2050년 228.6만 TEU로 연평균 2.6% 증가세를 나타낼 전망임

○ 수출입 물동량 점유율이 높은 경상남도, 경상북도, 충청북도는 각각 연평균 1.9%, 2.1%, 2.5%의 증가율을 나타내며 지속적인 성장세를 유지할 것으로 예상됨

- 특히 경기도는 점유율이 가장 높음에도 불구하고 연평균 1.5%의 꾸준한 성장률을 보이며 2050년에는 전국 물동량의 약 22.8%를 차지할 것으로 전망됨

〈표 4-4〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망

단위 : 천TEU

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율(%)
서울시	208	200	236	281	335	403	483	0.2%
부산시	1,798	1,912	2,206	2,369	2,426	2,454	2,477	2.0%
대구시	284	294	380	459	539	627	729	1.8%
인천시	1,986	1,715	1,790	1,807	1,813	1,831	1,875	-1.2%
광주시	429	407	447	492	548	617	691	1.2%
대전시	130	125	140	148	155	163	171	0.7%
울산시	1,863	1,550	1,578	1,548	1,503	1,463	1,439	-1.7%
세종시	107	140	201	258	300	329	351	1.7%
경기도	4,175	4,312	5,068	5,620	6,009	6,396	6,818	1.5%
강원도	82	98	164	464	1,024	1,474	1,891	2.7%
충청북도	459	555	843	1,210	1,636	2,082	2,519	2.5%
충청남도	719	842	1,150	1,467	1,757	2,029	2,286	2.6%
전라북도	493	536	637	731	826	929	1,040	1.9%
전라남도	964	1,044	1,236	1,397	1,434	1,489	1,582	1.9%
경상북도	1,718	1,598	1,818	2,002	2,171	2,341	2,528	2.1%
경상남도	2,271	2,204	2,485	2,658	2,777	2,883	2,996	2.0%
전국계	17,685	17,532	20,379	22,912	25,253	27,509	29,877	3.8%

○ 권역별로 살펴보면 수도권은 2024년 636.9만 TEU에서 2050년 917.5만 TEU로 2.8%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 2024년 가장 많은 물량이 발생한 영남권은 2050년 1,017.0만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 큰 증가율을 나타낼 전망임

〈표 4-5〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율(%)
수도권	6,369	6,227	7,095	7,708	8,157	8,630	9,175	2.8%
강원권	82	98	164	464	1,024	1,474	1,891	2.5%
충청권	1,414	1,661	2,335	3,083	3,849	4,603	5,327	3.0%
호남권	1,885	1,987	2,320	2,620	2,809	3,034	3,314	2.4%
영남권	7,934	7,558	8,465	9,036	9,415	9,768	10,170	3.5%
전국계	17,685	17,531	20,379	22,912	25,253	27,509	29,877	3.8%

○ 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기도가 2024년 23.6%에서 2050년 22.8%로 감소할 것으로 전망되었으나, 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨

- 인천광역시와 경상북도의 점유율은 2050년 각각 6.3%와 8.5%를 기록할 것으로 전망됨
- 경상남도는 2024년 12.8%에서 2050년 10.0%로 점유율이 점차 감소하는 추세를 보일 것으로 분석됨

〈표 4-6〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
서울시	1.2	1.1	1.2	1.2	1.3	1.5	1.6
부산시	10.2	10.9	10.8	10.3	9.6	8.9	8.3
대구시	1.6	1.7	1.9	2.0	2.1	2.3	2.4
인천시	11.2	9.8	8.8	7.9	7.2	6.7	6.3
광주시	2.4	2.3	2.2	2.1	2.2	2.2	2.3
대전시	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6
울산시	10.5	8.8	7.7	6.8	6.0	5.3	4.8
세종시	0.6	0.8	1.0	1.1	1.2	1.2	1.2
경기도	23.6	24.6	24.9	24.5	23.8	23.3	22.8
강원도	0.5	0.6	0.8	2.0	4.1	5.4	6.3
충청북도	2.6	3.2	4.1	5.3	6.5	7.6	8.4
충청남도	4.1	4.8	5.6	6.4	7.0	7.4	7.7
전라북도	2.8	3.1	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
전라남도	5.5	6.0	6.1	6.1	5.7	5.4	5.3
경상북도	9.7	9.1	8.9	8.7	8.6	8.5	8.5
경상남도	12.8	12.6	12.2	11.3	11.0	10.5	10.0
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2024년 44.9%에서 2050년 34.0%로 감소할 것으로 전망되나, 전국 권역 중 가장 높은 점유율을 유지할 것으로 전망됨

- 수도권의 점유율은 2024년 36.0%에서 2050년 30.7%로 감소하는 반면, 강원권은 2024년 0.5%에서 2050년 6.3%로 점유율이 비약적으로 증가할 것으로 나타남

- 또한 충청권의 경우 2024년 8.0%에서 2050년 17.8%로 두 배 이상의 점유율 확대를 보이며 주요 물동량 유발 권역으로 부상할 것으로 전망됨

〈표 4-7〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
수도권	36.0	35.5	34.8	33.6	32.3	31.4	30.7
강원권	0.5	0.6	0.8	2.0	4.1	5.4	6.3
충청권	8.0	9.5	11.5	13.5	15.2	16.7	17.8
호남권	10.7	11.3	11.4	11.4	11.1	11.0	11.1
영남권	44.9	43.1	41.5	39.4	37.3	35.5	34.0
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 수출(반입) 컨테이너

○ 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2024년 884.0만 TEU에서 2050년에는 1,581.9만 TEU로 연평균 1.8%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 경상남도 지역은 2025년 126.9만 TEU에서 2050년 163.8만 TEU로 연평균 1.1%의 증가율을 보일 것으로 예상됨

○ 2050년 기준 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 연간 341.6만 TEU를 유발하며 연평균 0.7%의 증가율을 기록할 것으로 전망됨

〈표 4-8〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율(%)
서울시	78	72	91	117	152	193	238	3.2%
부산시	780	867	1,046	1,138	1,185	1,210	1,233	0.3%
대구시	155	169	229	285	345	416	499	5.0%
인천시	779	663	722	760	791	809	811	-0.4%
광주시	261	256	299	348	410	479	550	3.5%
대전시	82	82	95	102	109	116	124	-0.8%
울산시	1,012	852	863	825	788	763	757	0.4%
세종시	36	57	101	143	178	202	219	9.3%
경기도	2,020	2,032	2,393	2,643	2,879	3,133	3,416	0.7%
강원도	38	46	63	77	92	109	128	2.8%
충청북도	195	245	431	691	1,020	1,375	1,725	8.1%
충청남도	410	465	644	829	1,019	1,201	1,372	2.7%
전라북도	250	289	274	450	522	588	648	3.3%
전라남도	617	618	692	753	819	898	990	0.0%
경상북도	859	842	1,005	1,130	1,242	1,351	1,470	2.9%
경상남도	1,269	1,208	1,369	1,454	1,514	1,570	1,638	1.1%
전국계	8,840	8,763	10,418	11,746	13,067	14,413	15,819	1.8%

○ 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기도가 2024년 22.8%에서 2050년 21.6%로 감소할 것으로 전망되나, 여전히 전국에서 가장 높은 점유율을 유지함

○ 경상남도의 점유율은 2024년 14.4%에서 2050년 10.4%로 감소하며, 울산광역시는 2024년 11.4%에서 2050년 4.8%로 점유율이 하락할 것으로 나타남

〈표 4-9〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
서울시	0.9	0.8	0.9	1.0	1.2	1.3	1.5
부산시	8.8	9.9	10.0	9.7	9.1	8.4	7.8
대구시	1.7	1.9	2.2	2.4	2.6	2.9	3.2
인천시	8.8	7.6	6.9	6.5	6.1	5.6	5.1
광주시	3.0	2.9	2.9	3.0	3.1	3.3	3.5
대전시	0.9	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8
울산시	11.4	9.7	8.3	7.0	6.0	5.3	4.8
세종시	0.4	0.6	1.0	1.2	1.4	1.4	1.4
경기도	22.8	23.2	23.0	22.5	22.0	21.7	21.6
강원도	0.4	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	0.8
충청북도	2.2	2.8	4.1	5.9	7.8	9.5	10.9
충청남도	4.6	5.3	6.1	7.1	7.8	8.3	8.7
전라북도	2.8	3.3	3.6	3.8	4.0	4.1	4.1
전라남도	7.0	7.0	6.6	6.4	6.3	6.2	6.3
경상북도	9.7	9.6	9.6	9.6	9.5	9.4	9.3
경상남도	14.4	13.8	13.1	12.4	11.6	10.9	10.4
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별로 살펴보면 수도권은 2024년 286.6만 TEU에서 2050년 446.6만 TEU로 증가하며 연평균 0.6%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 영남권은 2024년 기준 가장 많은 물동량이 발생하는 권역으로, 2050년에는 559.9만 TEU가 발생할 것으로 분석되며 연평균 1.5%의 증가율이 예상됨

○ 수출 컨테이너의 권역별 점유율을 살펴보면, 영남권은 2024년 46.1%에서 2050년 35.4%로 감소하고, 수도권은 2024년 32.5%에서 2050년 28.2%로 감소하는 추세를 보일 것으로 전망됨

〈표 4-10〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
수도권	2,866	2,766	3,207	3,520	3,822	4,135	4,466	0.6%
강원권	39	46	63	77	92	109	128	2.8%
충청권	720	849	1,271	1,766	2,326	2,894	3,440	5.2%
호남권	1,124	1,163	1,366	1,551	1,752	1,965	3,187	1.9%
영남권	4,061	3,939	4,512	4,832	5,074	5,310	5,599	1.5%
전국계	8,811	8,763	10,418	11,746	13,067	14,413	14,819	1.8%

〈표 4-11〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
수도권	32.5	31.6	30.8	30.0	29.3	28.7	28.2
강원권	0.4	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	0.8
충청권	8.2	9.7	12.2	15.0	17.8	20.1	21.7
호남권	12.8	13.3	13.1	13.2	13.4	13.6	13.8
영남권	46.1	45.0	43.3	41.1	38.8	36.8	35.4
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

3. 수입(반출) 컨테이너

○ 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출되는 수입 컨테이너는 2024년 884.5만 TEU에서 2050년에는 1,405.8만 TEU로 연평균 3.2%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 인천광역시는 2024년 120.7만 TEU에서 2050년 106.3만 TEU로 연평균 -1.3%의 하락세를 보일 것으로 예상됨

○ 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 2024년 215.5만 TEU에서 2050년 340.2만 TEU로 연평균 2.3%의 증가율을 기록할 것으로 전망됨

〈표 4-12〉 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망

단위 : 천TEU

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
서울시	131	128	145	163	188	210	245	1.2%
부산시	1,018	1,045	1,160	1,230	1,242	1,244	1,243	1.5%
대구시	128	125	151	174	194	212	230	1.2%
인천시	1,207	1,052	1,068	1,047	1,022	1,022	1,063	-1.3%
광주시	167	151	148	144	138	138	142	-0.7%
대전시	48	44	45	46	46	46	47	0.0%
울산시	851	698	715	723	715	700	683	-1.4%
세종시	70	82	100	115	121	126	132	1.0%
경기도	2,155	2,281	2,675	2,977	3,129	3,263	3,402	2.3%
강원도	44	53	100	387	931	1,365	1,762	2.5%
충청북도	264	310	412	519	617	708	794	1.8%
충청남도	308	376	507	638	739	829	914	1.9%
전라북도	243	246	262	281	303	341	392	1.3%
전라남도	347	426	544	644	615	591	593	1.5%
경상북도	859	756	812	873	928	990	1,058	1.4%
경상남도	1,002	995	1,116	1,204	1,263	1,313	1,358	1.7%
전국계	8,845	8,768	9,961	11,166	12,186	13,096	14,058	3.2%

○ 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기도가 2024년 24.4%에서 2050년 24.2%로 소폭 감소하지만, 여전히 전국에서 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 예상됨

○ 강원도의 점유율은 2024년 0.5%에서 2050년 15.5%로 비약적인 증가가 전망됨

○ 반면, 부산광역시(11.5%→8.8%), 인천광역시(13.6%→7.6%), 울산광역시(9.6%→4.9%) 등 주요 항만 도시의 점유율은 감소 추세를 보일 것으로 나타남

〈표 4-13〉 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
서울시	1.5	1.5	1.5	15	1.5	1.6	1.7
부산시	11.5	11.9	11.6	11.0	10.2	9.5	8.8
대구시	1.5	1.4	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6
인천시	13.6	12.0	10.7	9.4	8.4	7.8	7.6
광주시	1.9	1.7	1.5	1.3	1.1	1.1	1.0
대전시	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3
울산시	9.6	8.0	7.2	6.5	5.9	5.3	4.9
세종시	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	0.9
경기도	24.4	26.0	26.9	26.7	25.7	24.9	24.2
강원도	0.5	0.6	1.0	3.5	7.6	10.4	15.5
충청북도	3.0	3.5	4.1	4.6	5.1	5.4	5.7
충청남도	3.5	4.3	5.1	5.7	6.1	6.3	6.5
전라북도	2.7	2.8	2.6	2.5	2.5	2.6	2.8
전라남도	3.9	4.9	5.5	5.8	5.0	4.5	4.2
경상북도	9.7	8.6	8.2	7.8	7.6	7.6	7.5
경상남도	11.3	11.3	11.2	10.8	10.4	10.0	9.7
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별로 살펴보면 수도권은 2024년 348.9만 TEU에서 2050년 471.0만 TEU로 증가하며 연평균 2.3%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 영남권은 2024년 기준 가장 많은 물동량이 발생하는 권역으로, 2050년에는 457.2만 TEU가 발생할 것으로 분석됨

○ 수입 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2024년 43.6%에서 2050년 32.5%로, 수도권이 2024년 39.5%에서 2050년 33.5%로 각각 감소세를 보일 것으로 전망됨

〈표 4-14〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
수도권	3,489	3,461	3,888	4,188	7,335	4,495	4,710	2.3%
강원권	44	53	101	387	931	1,365	1,762	2.5%
충청권	691	812	1,063	1,318	1,523	1,709	1,887	2.3%
호남권	757	824	954	1,069	1,057	1,070	1,127	1.7%
영남권	3,856	3,619	3,954	4,204	4,341	4,457	4,572	2.0%
전국계	8,835	8,769	9,961	11,166	12,186	13,096	14,058	3.2%

〈표 4-15〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
수도권	39.5	39.5	39.0	37.5	35.6	34.3	33.5
강원권	0.5	0.6	1.0	3.5	7.6	10.4	12.5
충청권	7.8	9.3	10.7	11.8	12.5	13.0	13.5
호남권	8.6	9.4	9.6	9.6	8.7	8.2	8.0
영남권	43.6	41.3	39.7	37.7	35.6	34.0	32.5
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망

1. 2025년 수출입 컨테이너 기종점 전망

가. 2025년 시도별 기종점 전망

○ 2025년 우리나라의 수출입 컨테이너 총 물동량은 1,753.2만 TEU로 전망되었으며, 이 중 수출(반입) 컨테이너는 876.1만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 877.1만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

○ 2025년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발하는 지역은 경기도로, 연간 444.3만 TEU를 유발할 것으로 전망됨. 이 중 수출(반입) 컨테이너는 206.4만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 235.6만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 나타남

〈표 4-16〉 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위 : 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	44	28	72	118	10	128	163	37	200
부산	443	424	867	773	276	1,049	1,216	697	1,913
대구	129	40	169	98	25	123	224	65	289
인천	586	76	662	589	466	1,055	1,177	542	1,719
광주	207	20	227	29	1	30	53	21	74
대전	67	32	99	81	50	131	278	82	360
울산	515	111	626	259	184	443	754	295	1,049
세종	24	239	263	231	56	287	305	295	600
경기	1,748	316	2,064	1,802	554	2,356	3,573	870	4,443
강원	31	15	46	35	24	59	66	39	105
충북	117	112	229	257	20	277	363	133	496
충남	368	110	478	267	132	399	635	242	877
전북	185	105	290	201	51	252	397	157	554
전남	430	188	618	247	184	431	678	372	1,050
경북	531	311	842	587	167	754	1,118	478	1,596
경남	649	560	1,209	789	208	997	1,439	768	2,207
전국 계	6,074	2,687	8,761	6,363	2,408	8,771	12,439	5,093	17,532

○ 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면, 수출입 합계 기준 경기도 지역에서 전체 컨테이너의 25.3%를 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-17〉 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위 : %

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	0.7	1.0	0.8	1.9	0.4	1.5	1.3	0.7	1.1
부산	7.3	15.8	9.9	12.1	11.3	11.9	9.8	13.7	10.9
대구	2.1	1.5	1.9	1.5	1.0	1.4	1.8	1.3	1.7
인천	9.7	2.8	7.6	9.3	19.4	12.0	9.5	10.6	9.8
광주	3.4	0.7	0.5	0.5	0.1	0.4	0.4	0.4	0.4
대전	1.1	1.2	2.6	1.3	2.1	1.5	2.2	1.6	2.0
울산	8.5	4.1	6.9	4.1	7.7	5.0	6.1	5.8	6.0
세종	0.4	8.9	3.6	3.6	2.3	3.3	2.5	5.8	3.4
경기	28.8	11.8	23.8	28.3	23.0	26.9	28.7	17.1	25.3
강원	0.5	0.6	0.5	0.6	1.0	0.7	0.5	0.8	0.6
충북	1.9	4.1	2.5	4.0	0.8	3.2	2.9	2.6	2.8
충남	6.1	4.1	2.5	4.2	5.5	4.6	5.1	4.8	5.0
전북	3.0	3.9	3.4	3.2	2.1	2.9	3.2	3.1	3.2
전남	7.1	7.0	7.1	3.9	7.6	4.9	5.5	7.3	6.0
경북	8.7	11.6	9.6	9.2	6.9	8.6	9.0	9.4	9.1
경남	10.7	20.8	13.8	12.4	8.6	11.4	11.6	15.1	12.6
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 영남권이 전체 수출입 컨테이너의 40.2%를 유발할 것으로 전망되어 전국 권역 중 가장 높은 비중을 차지함

〈표 4-18〉 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위 : %

권역	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	39.2	15.6	32.2	39.4	42.8	40.4	39.5	28.5	36.3
강원권	0.5	0.6	0.5	0.6	1.0	0.7	0.5	0.8	0.6
충청권	9.5	18.3	14.1	13.2	10.7	12.5	12.7	14.8	13.3
호남권	13.5	11.7	11.0	7.5	9.8	8.1	9.1	10.8	9.6
영남권	37.3	53.8	42.1	39.4	35.6	38.3	38.2	45.2	40.2
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2025년 항만별 기종점 전망

○ 2025년 수출입 컨테이너 물동량은 전국 총 1,751.1만 TEU로 전망되며, 항만별 비중은 부산항(북항+신항)이 61.6%, 인천항(북항+신항)이 19.5%, 광양항이 10.3%를 차지할 것으로 나타남

○ 수출입 컨테이너의 항만별·시도별 기종점 분석 결과, 부산항 신항의 물동량 유발 비중은 경상남도가 22.1%로 가장 높았으며, 경기도(21.7%)와 부산광역시(15.2%)가 그 뒤를 이음

○ 인천항(북항+신항)의 경우 수도권 집중도가 매우 높게 나타나는데, 인천북항의 41.8%와 인천신항의 43.2%가 경기도 지역에서 유발되는 물동량인 것으로 분석됨

〈표 4-19〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위 : 천 TEU, %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	50	87	17	16	26	0	2	0	0	2	200
부산	605	952	100	66	129	19	12	1	4	26	1,914
대구	147	104	17	11	18	5	3	0	2	2	309
인천	131	191	100	544	665	0	64	0	12	3	1,710
광주	84	90	4	4	9	0	4	0	0	2	197
대전	59	40	82	11	8	0	2	0	0	2	204
울산	645	653	216	3	5	217	17	0	0	4	1,760
세종	10	24	6	3	12	0	9	0	0	1	65
경기	778	1,358	7	570	881	5	519	5	1	9	4,133
강원	20	37	82	18	16	0	5	0	0	2	180
충북	168	246	175	10	11	0	41	0	0	1	652
충남	170	236	1	63	95	0	217	0	4	29	815
전북	92	117	78	16	26	0	6	0	53	1	389
전남	115	54	28	10	121	15	7	0	0	26	376
경북	698	680	226	11	14	78	32	0	0	35	1,774
경남	759	1,380	693	8	7	2	2	5	0	1	2,857
전국 계	4,532	6,251	1,804	1,362	2,043	343	942	11	76	147	17,511
	25.9%	35.7%	10.3%	7.8%	11.7%	2.0%	5.4%	0.1%	0.4%	0.8%	100.0%

〈표 4-20〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율

단위 : %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	1.1	1.4	0.9	1.2	1.3	0.1	0.2	0.0	0.2	1.1	0.8
부산	13.4	15.2	5.6	4.8	6.3	5.5	1.3	7.9	5.0	17.5	8.3
대구	3.2	1.7	0.2	0.8	0.9	1.5	0.3	0.9	2.3	1.4	1.3
인천	2.9	3.1	4.6	39.9	32.6	0.1	6.8	0.0	15.7	2.3	10.8
광주	1.9	1.5	12.0	0.3	0.4	0.0	0.5	0.0	0.0	1.1	1.8
대전	1.3	0.6	0.3	0.8	0.4	0.0	0.2	0.0	0.1	1.1	0.5
울산	14.2	10.5	0.4	0.2	0.2	63.2	1.8	0.0	0.1	2.6	9.3
세종	0.2	0.4	4.5	0.2	0.6	0.0	0.9	0.0	0.1	1.0	0.8
경기	17.1	21.7	9.7	41.8	43.2	1.6	55.1	42.3	0.8	6.2	24.0
강원	0.4	0.6	0.1	1.3	0.8	0.0	0.5	0.0	0.1	1.1	0.5
충북	3.7	3.9	4.3	0.7	0.5	0.0	4.4	0.5	0.1	1.0	1.9
충남	2.0	3.8	1.5	4.6	4.6	0.0	23.1	0.5	5.7	19.9	6.6
전북	2.5	1.9	12.5	1.2	1.3	0.0	0.6	0.4	69.3	1.0	9.1
전남	15.4	0.9	38.4	0.7	5.9	4.5	0.8	0.0	0.3	18.0	8.5
경북	15.4	10.9	2.8	0.8	0.7	22.8	3.3	0.0	0.0	23.9	8.1
경남	16.7	22.1	2.2	0.6	0.3	0.7	0.2	47.5	0.1	0.9	9.1
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율을 보면, 부산항(북항+신항)의 약 61.4%가 영남권에서 유발되며, 광양항의 62.9%가 호남권, 인천항(북항+신항)의 약 79.5%가 수도권에서 유발될 것으로 전망됨

〈표 4-21〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율

단위 : %

권역	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
수도권	21.2	26.2	15.2	82.9	77.0	1.7	62.0	42.3	16.8	9.7	35.5
강원권	0.4	0.6	0.1	1.3	0.8	0.0	0.5	0.0	0.1	1.0	0.5
충청권	9.0	8.7	10.7	6.4	6.2	0.0	28.5	1.0	5.9	23.0	9.9
호남권	6.4	4.2	62.9	2.2	7.6	4.5	1.9	0.4	69.6	20.0	18.0
영남권	63.0	60.3	11.1	7.3	8.5	93.8	7.1	56.3	7.5	46.3	36.1
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 2030년 수출입 컨테이너 기종점 전망

가. 2030년 시도별 기종점 전망

○ 2030년 우리나라의 수출입 컨테이너 총 물동량은 2,037.9만 TEU로 전망되었으며, 이 중 수출(반입) 컨테이너는 1,041.8만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 996.1만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

○ 2030년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 예상되는 지역은 경기도로 연간 506.9만 TEU를 유발할 것으로 전망됨

- 이 중 수출(반입) 컨테이너는 239.3만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 267.5만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 나타남

〈표 4-22〉 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위 : 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	54	37	91	136	9	145	190	46	236
부산	563	483	1,046	874	285	1,160	1,437	769	2,206
대구	180	49	229	117	35	151	296	84	380
인천	648	74	722	599	469	1,068	1,247	543	1,790
광주	236	63	299	97	51	148	333	114	447
대전	81	14	95	31	13	45	113	27	140
울산	525	338	863	490	224	715	1,016	562	1,578
세종	47	54	101	93	8	100	140	61	201
경기	2,090	304	2,393	2,049	627	2,675	4,138	930	5,069
강원	46	17	63	39	62	101	85	78	164
충북	189	242	431	367	45	412	556	287	843
충남	492	152	644	361	145	507	853	298	1,151
전북	241	133	374	202	61	262	443	194	637
전남	483	209	692	288	255	544	771	465	1,236
경북	606	399	1,005	640	173	812	1,246	571	1,818
경남	753	616	1,369	863	253	1,116	1,615	869	2,485
전국 계	7,234	3,184	10,418	7,247	2,714	9,961	14,481	5,898	20,379

○ 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 수출입 컨테이너의 25.8%를 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-23〉 2030년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위 : %

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	0.8	1.2	0.9	1.9	0.3	1.5	1.3	0.8	1.1
부산	7.8	15.2	10.0	12.1	10.5	11.6	9.9	13.0	10.8
대구	2.5	1.6	2.2	1.6	1.2	1.5	2.0	1.4	1.8
인천	9.0	2.3	7.0	8.3	17.3	10.8	8.6	9.2	8.8
광주	3.2	1.2	0.8	0.5	0.1	0.4	0.6	0.7	0.6
대전	1.1	0.9	2.3	1.0	1.9	1.2	2.0	1.3	1.8
울산	7.2	3.0	5.7	3.1	6.0	3.9	5.0	4.4	4.8
세종	0.7	8.0	3.3	3.9	2.7	3.6	2.6	5.6	3.4
경기	28.9	11.2	23.9	29.5	23.2	27.8	29.5	16.7	25.8
강원	0.6	0.5	0.6	0.6	2.4	1.1	0.6	1.4	0.8
충북	2.6	6.0	3.5	4.6	1.0	3.6	3.5	3.7	3.6
충남	6.8	6.3	6.7	5.3	6.0	5.4	6.0	6.1	6.1
전북	3.3	4.2	3.7	2.9	2.3	2.8	3.2	3.3	3.2
전남	6.7	6.6	6.7	4.0	9.4	5.5	5.4	7.9	6.1
경북	8.4	12.5	9.6	8.9	6.4	8.2	8.6	9.7	8.9
경남	10.4	19.4	13.2	11.9	9.3	11.2	11	14.8	12.2
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 영남권이 전체 수출입 컨테이너의 41.5%를 유발할 것으로 전망되어 여전히 전국에서 가장 높은 비중을 차지할 것으로 보임

〈표 4-24〉 2030년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위 : %

권역	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	38.6	14.7	31.8	39.6	40.8	39.0	38.5	25.8	34.8
강원권	0.6	0.5	0.6	0.6	2.4	1.0	0.6	1.3	0.8
충청권	11.2	21.2	15.8	14.8	11.5	10.7	11.5	11.4	11.5
호남권	13.3	12.0	11.1	7.5	11.8	9.6	10.7	13.1	11.4
영남권	36.3	51.6	40.7	37.5	8.1	39.7	38.7	48.4	41.5
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2030년 항만별 기종점 전망

○ 2030년 수출입 컨테이너 물동량 2,037.9만 TEU 중 부산항(북항+신항)이 61.6%, 인천항(북항+신항)이 20.0%, 광양항이 9.6%를 점유할 것으로 전망됨

〈표 4-25〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위 : 천 TEU, %

시도	부산항북	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	59	13	14	18	28	0	1	0	0	103	236
부산	720	1,122	100	68	135	24	10	1	3	23	2,206
대구	186	129	4	17	29	8	3	0	2	2	380
인천	134	187	85	597	694	0	54	0	10	29	1,790
광주	98	118	209	6	13	0	4	0	0	0	447
대전	66	43	5	14	9	0	2	0	0	0	140
울산	641	637	5	3	5	271	13	0	0	3	1,578
세종	16	37	108	7	19	0	13	0	0	1	201
경기	929	1,590	175	714	1,081	8	542	6	1	23	5,069
강원	26	47	1	28	50	0	9	0	0	3	164
충북	236	400	89	17	26	0	73	0	0	2	843
충남	236	338	33	92	125	0	275	0	6	46	1,151
전북	125	161	228	23	36	0	7	0	58	0	637
전남	133	66	780	11	174	19	7	0	0	46	1,236
경북	753	775	73	15	20	112	26	0	0	44	1,818
경남	917	1,502	38	9	8	3	2	4	0	2	2,485
전국 계	5,274	7,267	1,948	1,637	2,454	445	1,041	11	81	327	20,379
	25.9%	35.7%	9.6%	8.0%	12.0%	2.2%	5.1%	0.1%	0.4%	1.6%	100.0%

〈표 4-26〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율

단위 : %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	1.1	1.6	0.7	1.1	1.1	0.1	0.1	0.0	0.2	31.5	3.8
부산	13.7	15.4	5.1	4.1	5.5	5.3	1.0	7.7	4.1	7.0	6.9
대구	3.5	1.8	0.2	1.1	1.2	1.8	0.3	0.8	2.1	0.6	1.3
인천	2.5	2.6	4.3	36.5	28.3	0.0	5.1	0.0	12.7	8.9	10.1
광주	1.9	1.6	10.7	0.4	0.5	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	1.6
대전	1.3	0.6	0.3	0.9	0.4	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.4
울산	12.2	8.8	0.3	0.2	0.2	60.9	1.3	0.0	0.1	0.9	8.5
세종	0.3	0.5	5.7	0.4	0.8	0.0	1.3	0.0	0.1	0.3	0.9
경기	17.6	21.9	9.0	43.6	44.1	1.8	52.1	54.7	0.8	7.0	25.3
강원	0.5	0.7	0.1	1.7	2.1	0.0	0.9	0.0	0.1	0.9	0.7
충북	4.5	5.5	5.6	1.1	1.1	0.0	7.0	0.3	0.2	0.6	2.6
충남	4.5	4.7	1.7	5.6	5.1	0.0	26.4	0.5	7.2	14.1	7.0
전북	2.4	2.2	11.7	1.4	1.5	0.0	0.6	0.5	71.7	0.0	9.2
전남	2.5	0.9	40.1	0.7	7.1	4.3	0.7	0.0	0.4	14.1	7.1
경북	14.3	10.7	3.7	0.9	0.8	25.2	2.5	0.0	0.0	13.5	7.2
경남	17.4	20.7	2.0	0.5	0.3	0.6	0.2	35.5	0.2	0.6	7.8
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율을 분석한 결과, 부산항(북항+신항) 물동량의 약 58.9%가 영남권에서 유발되며, 광양항의 62.5%가 호남권, 인천항(북항+신항)의 약 77.1%가 수도권에서 유발될 것으로 전망됨

〈표 4-27〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율

단위 : %

권역	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
수도권	21.3	26.0	14.1	81.2	73.5	1.9	57.3	54.8	13.7	7.6	35.14
강원권	0.5	0.7	0.1	1.7	2.0	0.0	0.9	0.0	0.1	1.0	0.70
충청권	10.5	11.3	12.1	7.9	7.3	0.0	34.8	0.8	7.5	25.8	11.80
호남권	6.7	4.7	62.5	2.4	9.1	4.3	1.7	0.5	72.1	25.4	18.94
영남권	61.0	57.3	11.3	6.8	8.1	93.8	5.3	44.0	6.5	40.2	33.43
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4. 2035년 수출입 컨테이너 기종점 전망

가. 2035년 시도별 기종점 전망

○ 2035년 우리나라의 수출입 컨테이너 총 물동량은 2,291.2만 TEU로 전망되었으며, 이 중 수출(반입) 컨테이너는 1,174.6만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,116.6만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

○ 2035년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 예상되는 지역은 경기도로 연간 562.0만 TEU를 유발할 것으로 전망됨

- 이 중 수출(반입) 컨테이너는 264.3만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 297.7만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 나타남

〈표 4-28〉 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위 : 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	66	51	117	156	7	163	22	58	281
부산	649	489	1,138	948	282	1,230	1,597	771	2,369
대구	230	55	285	132	42	174	362	97	459
인천	690	70	760	626	421	1,047	1,317	490	1,807
광주	262	86	348	95	48	144	358	134	492
대전	90	13	102	32	14	46	121	26	148
울산	512	313	825	497	226	723	1,009	539	1,548
세종	71	72	143	108	7	115	179	79	258
경기	2,340	303	2,643	2,351	626	2,977	4,691	929	5,620
강원	61	17	77	53	334	387	114	350	464
충북	278	413	691	462	56	519	741	470	1,210
충남	609	220	829	468	170	638	1,077	390	1,467
전북	287	163	450	210	71	281	497	235	731
전남	536	217	753	348	296	644	884	513	1,397
경북	663	466	1,130	696	177	873	1,359	643	2,002
경남	829	625	1,454	914	291	1,204	1,742	915	2,658
전국 계	8,174	3,572	11,746	8,097	3,069	11,166	16,271	6,641	22,912

○ 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 수출입 컨테이너의 24.5%를 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-29〉 2035년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위 : %

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	0.8	1.4	1.0	1.9	0.2	1.5	1.4	0.9	1.2
부산	7.9	13.7	9.7	11.7	9.2	11.0	9.8	11.6	10.3
대구	2.8	1.5	2.4	1.6	1.4	1.6	2.2	1.5	2.0
인천	8.4	2.0	6.5	7.7	13.7	9.3	8.1	7.4	7.9
광주	3.2	2.4	3.0	1.2	1.6	1.3	2.2	2.0	2.1
대전	1.1	0.4	0.9	0.4	0.5	0.4	0.8	0.4	0.7
울산	6.3	8.8	7.0	6.1	7.4	6.5	6.2	8.1	6.8
세종	0.9	2.0	1.2	1.3	0.2	1.0	1.1	1.2	1.1
경기	28.6	8.5	22.5	29.0	20.4	26.7	28.8	14.0	24.5
강원	0.7	0.5	0.7	0.7	10.9	3.5	0.7	5.3	2.0
충북	3.4	11.6	5.9	5.7	1.8	4.7	4.6	7.1	5.3
충남	7.5	6.2	7.1	5.8	5.5	5.7	6.6	5.9	6.4
전북	3.5	4.6	3.83	2.6	2.3	2.5	3.1	3.5	3.2
전남	6.6	6.1	6.4	4.3	9.7	5.8	5.4	7.7	6.1
경북	8.1	13.1	9.6	8.6	5.8	7.8	8.4	9.7	8.7
경남	10.1	17.5	12.4	11.3	9.5	10.8	10.7	13.8	11.6
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 영남권이 전체 수출입 컨테이너의 39.4%를 유발할 것으로 전망되어 전국 권역 중 가장 높은 비중을 차지할 것으로 보임

〈표 4-30〉 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위 : %

권역	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	37.9	11.9	30.0	38.7	34.4	37.5	38.3	22.3	33.6
강원권	0.7	0.5	0.7	0.7	10.9	3.5	0.7	5.3	2.0
충청권	12.8	20.1	15.0	13.2	8.1	11.8	13.0	14.5	13.5
호남권	13.3	13.1	13.2	8.1	13.5	9.6	10.7	13.3	11.4
영남권	35.3	54.5	41.1	39.4	33.2	37.7	37.3	44.7	39.4
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2035년 항만별 기종점 전망

○ 2035년 수출입 컨테이너 물동량은 2,287.7만 TEU 중 부산항이 61.3%, 인천항이 20.4%, 광양항이 9.6%로 전망됨

〈표 4-31〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위 : 천 TEU, %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	67	145	13	16	35	0	1	0	0	2	279
부산	797	1,224	106	48	134	26	9	1	3	24	2,372
대구	222	150	4	18	49	9	4	0	2	3	461
인천	136	184	95	489	813	0	48	0	11	4	1,780
광주	104	149	212	5	18	0	3	0	0	2	493
대전	72	45	5	13	11	0	2	0	0	2	150
울산	625	611	4	3	6	286	12	0	0	4	1,551
세종	21	46	138	7	27	0	17	0	0	2	258
경기	1,050	1,771	192	614	1,368	9	583	7	1	7	5,602
강원	33	61	1	33	312	0	21	0	0	2	463
충북	303	608	106	21	55	0	113	0	0	2	1,208
충남	315	453	41	89	168	0	341	0	8	54	1,469
전북	153	202	234	19	48	0	7	0	67	2	732
전남	146	74	894	9	194	21	7	0	0	47	1,392
경북	799	845	101	13	32	134	25	0	0	55	2,004
경남	1,047	1,548	38	6	9	3	2	3	0	2	2,658
전국 계	5,891	8,116	2,186	1,403	3,277	488	1,195	12	94	215	22,877
	25.8%	35.5%	9.6%	6.1%	14.3%	2.1%	5.2%	0.1%	0.4%	0.9%	100.0%

〈표 4-32〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율

단위 : %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	1.1	1.8	0.6	1.2	1.1	0.0	0.1	0.0	0.3	1.1	0.7
부산	13.5	15.1	4.9	3.4	4.1	5.3	0.7	7.0	3.3	11.0	6.8
대구	3.8	1.8	0.2	1.3	1.5	1.9	0.3	0.0	2.0	1.6	1.4
인천	2.3	2.3	4.3	34.8	24.8	0.0	4.0	0.0	11.6	1.8	8.6
광주	1.8	1.8	9.7	0.4	0.5	0.0	0.3	0.0	0.1	1.1	1.6
대전	1.2	1.6	0.2	1.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	1.1	0.6
울산	10.6	7.5	0.2	0.2	0.2	58.6	1.0	0.0	0.1	1.8	8.0
세종	0.4	0.6	6.3	0.5	0.8	0.0	1.5	0.0	0.2	0.9	1.1
경기	17.8	21.8	8.8	43.8	41.8	1.9	48.8	62.1	0.9	3.1	25.1
강원	0.6	0.8	0.1	2.3	9.5	0.0	1.7	0.1	0.2	1.0	1.6
충북	5.1	7.5	4.9	1.5	1.7	0.0	9.5	0.2	0.4	0.9	3.2
충남	5.4	5.6	1.9	6.3	5.1	0.0	28.5	0.6	8.8	25.0	8.7
전북	2.6	2.5	10.7	1.4	1.5	0.0	0.6	0.5	71.2	0.9	9.2
전남	2.5	0.9	40.9	0.6	5.9	4.3	0.6	0.0	0.4	22.0	7.8
경북	13.6	10.4	4.6	0.9	1.0	27.4	2.1	0.0	0.0	25.8	8.6
경남	17.8	19.7	1.8	0.4	0.3	0.5	0.2	28.7	0.3	0.9	7.1
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율을 보면 부산항 북항의 59.2%는 영남권, 광양항의 61.3%는 호남권, 인천항 북항의 79.8%는 수도권에서 수출입 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 전망됨

〈표 4-33〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율

단위 : %

권역	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
수도권	21.3	25.9	13.8	79.8	67.6	2.0	52.9	62.1	12.8	6.0	34.4
강원권	0.6	0.8	0.1	2.3	9.5	0.0	1.7	0.1	0.2	1.0	1.6
충청권	12.1	14.2	13.3	9.0	8.0	0.0	39.6	0.8	9.5	27.9	13.4
호남권	6.9	5.2	61.3	2.4	7.9	4.3	1.5	0.5	71.7	24.0	18.6
영남권	59.2	53.9	11.6	6.3	7.0	93.6	4.3	36.5	5.8	41.0	31.9
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

5. 2040년 수출입 컨테이너 기종점 전망

가. 2040년 시도별 기종점 전망

○ 2040년 우리나라의 수출입 컨테이너 총 물동량은 2,525.3만 TEU로 전망되었으며, 이 중 수출(반입) 컨테이너는 1,306.7만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,218.6만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

○ 2040년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 예상되는 지역은 경기도로 연간 600.9만 TEU를 유발할 것으로 전망됨

- 이 중 수출(반입) 컨테이너는 287.9만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 313.0만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 나타남

〈표 4-34〉 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위 : 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	83	69	152	178	5	183	260	74	334
부산	716	468	1,185	994	247	1,241	1,710	715	2,425
대구	287	58	345	145	48	193	432	106	538
인천	723	68	791	631	391	1,022	1,353	460	1,813
광주	290	120	410	94	44	138	384	164	548
대전	98	11	109	32	14	46	130	26	156
울산	501	287	788	493	222	715	994	509	1,503
세종	91	87	178	118	3	121	209	90	299
경기	2,586	293	2,879	2,589	541	3,130	5,175	834	6,009
강원	77	15	92	93	838	931	170	854	1,024
충북	389	631	1,020	548	68	616	937	699	1,636
충남	728	290	1,019	573	165	738	1,302	456	1,758
전북	327	195	522	222	81	303	549	277	826
전남	596	223	819	398	217	615	995	440	1,435
경북	726	516	1,242	753	176	929	1,479	692	2,171
경남	901	613	1,514	948	314	1,262	1,849	927	2,776
전국 계	9,121	3,946	13,067	8,810	3,376	12,186	17,931	7,322	25,253

○ 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 23.8%, 인천 지역에서 7.2%의 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-35〉 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위 : %

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	0.9	1.8	1.2	2.0	0.2	1.5	1.5	1.0	1.3
부산	7.9	11.9	9.1	11.2	7.3	10.2	9.5	9.8	9.6
대구	3.1	1.5	2.6	1.7	1.4	1.6	2.4	1.5	2.1
인천	7.9	1.7	6.1	7.2	11.6	8.4	7.6	6.3	7.2
광주	3.2	3.0	3.1	1.1	1.3	1.1	2.1	2.2	2.2
대전	1.1	0.3	0.8	0.4	0.4	0.4	0.7	0.4	0.6
울산	5.5	7.3	6.0	5.6	6.6	5.9	5.6	7.0	6.0
세종	1.0	2.2	1.4	1.3	0.1	1.0	1.2	1.2	1.2
경기	28.4	7.4	22.0	29.4	16.0	25.7	28.9	11.4	23.8
강원	0.8	0.4	0.7	1.1	24.8	7.6	1.0	11.7	4.1
충북	4.3	16.0	7.8	6.2	2.0	5.1	5.2	9.6	6.5
충남	8.0	7.4	7.8	6.5	4.9	6.1	7.3	6.2	7.0
전북	3.6	5.0	4.0	2.5	2.4	2.5	3.1	3.8	3.3
전남	6.5	5.7	6.3	4.5	6.4	5.0	2.6	6.0	5.7
경북	8.0	13.1	9.5	8.5	5.2	7.6	8.3	9.5	8.6
경남	9.9	15.5	11.6	10.8	9.3	10.4	10.3	12.7	11.0
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 영남권이 전체 수출입 컨테이너의 37.3%를 유발할 것으로 전망되어 전국 권역 중 가장 높은 비중을 차지할 것으로 보임

〈표 4-36〉 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위 : %

권역	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	37.2	10.9	29.3	38.6	27.8	35.6	37.9	18.7	32.3
강원권	0.8	0.4	0.7	1.1	24.8	7.6	0.9	11.7	4.1
충청권	14.3	25.8	17.8	14.4	7.4	12.5	14.4	17.4	15.2
호남권	13.3	13.6	13.4	8.1	10.1	8.7	10.8	12.0	11.1
영남권	34.3	49.2	38.8	37.8	29.8	35.6	36.1	40.3	37.3
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2040년 항만별 기종점 전망

○ 2040년 수출입 컨테이너 물동량 2,525.3만 TEU 중 부산항(북항+신항)이 60.8%, 인천항(북항+신항)이 20.8%, 광양항이 9.5%를 점유할 것으로 전망됨

〈표 4-37〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위 : 천 TEU, %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	77	182	13	20	40	0	1	0	0	2	335
부산	850	1,270	108	45	94	27	7	1	3	22	2,427
대구	256	167	4	25	68	10	4	0	2	4	540
인천	134	178	103	516	794	0	41	0	12	4	1,782
광주	113	190	216	6	20	0	3	0	0	2	550
대전	76	46	5	15	11	0	2	0	0	2	157
울산	606	581	4	3	5	292	11	0	0	4	1,506
세종	26	52	162	9	29	0	21	0	0	2	301
경기	1,147	1,904	205	694	1,413	11	603	8	1	6	5,992
강원	42	112	1	53	759	0	50	0	0	2	1,019
충북	371	858	122	32	89	0	158	0	1	2	1,633
충남	402	566	49	107	165	0	401	0	11	58	1,759
전북	185	244	241	21	51	0	8	0	75	2	827
전남	159	81	1,007	9	90	23	7	0	0	51	1,427
경북	845	896	127	17	42	156	25	0	0	65	2,173
경남	1,161	1,555	37	6	8	3	2	3	0	2	2,777
전국 계	6,452	8,881	2,405	1,578	3,678	522	1,344	12	107	231	25,210
	25.6	35.2	9.5	6.2	14.6	2.1	5.3	0.0	0.8	0.9	100.0 %

〈표 4-38〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율

단위 : %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	1.2	2.0	0.5	1.2	1.1	0.0	0.1	0.0	0.3	1.1	0.8
부산	13.2	14.3	4.5	2.9	2.6	5.2	0.5	7.1	2.7	9.6	6.3
대구	4.0	1.9	0.2	1.6	1.9	1.8	0.3	0.9	2.0	1.6	1.6
인천	2.1	2.0	4.3	32.7	21.6	0.0	3.1	0.0	11.1	1.7	7.9
광주	1.8	2.1	9.0	0.4	0.5	0.0	0.2	0.0	0.0	1.0	1.5
대전	1.2	0.5	0.2	1.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	1.0	0.4
울산	9.4	6.6	0.2	0.2	0.1	56.0	0.8	0.0	0.1	1.6	7.5
세종	0.4	0.6	6.7	0.6	0.8	0.0	1.6	0.0	0.2	0.9	1.2
경기	17.8	21.4	8.5	44.0	38.4	2.1	44.9	66.3	1.0	2.5	24.7
강원	0.7	1.3	0.1	3.4	20.6	0.0	3.7	0.1	0.3	1.0	3.1
충북	5.8	9.7	5.1	2.0	2.4	0.0	11.7	0.2	0.8	0.9	3.9
충남	5.2	6.4	2.0	6.8	4.5	0.0	29.8	0.7	10.3	25.2	9.1
전북	2.9	2.8	10.0	1.4	1.4	0.0	0.6	0.5	70.2	0.9	9.1
전남	2.5	0.9	81.9	0.6	2.5	4.5	0.5	0.0	0.4	22.3	11.6
경북	13.1	10.1	5.3	1.1	1.2	29.9	1.8	0.0	0.0	28.2	9.1
경남	17.1	17.5	1.5	0.4	0.2	0.5	0.2	24.3	0.4	0.9	6.3
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율을 분석한 결과, 부산항(북항+신항) 물동량의 약 54.0%가 영남권에서 유발되며, 광양항의 60.9%가 호남권, 인천항(북항+신항)의 약 69.5%가 수도권에서 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-39〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율

단위 : %

권역	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
수도권	21.2	25.5	13.3	77.9	61.1	2.2	48.0	66.3	12.4	5.2	33.3
강원권	0.7	1.3	0.0	3.4	20.6	0.0	3.7	0.1	0.3	0.9	3.1
충청권	13.6	17.1	14.1	10.4	8.0	0.0	43.2	0.9	11.4	27.9	14.7
호남권	7.1	5.8	60.9	2.3	4.4	4.5	1.4	0.5	70.7	24.2	18.2
영남권	57.6	50.3	11.7	6.1	5.9	93.3	3.6	32.2	5.2	41.8	30.8
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

6. 2045년 수출입 컨테이너 기종점 전망

가. 2045년 시도별 기종점 전망

○ 2045년 우리나라의 수출입 컨테이너 총 물동량은 2,750.9만 TEU로 전망되었으며, 이 중 수출(반입) 컨테이너는 1,441.3만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,309.6만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

○ 2045년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 예상되는 지역은 경기도로 연간 639.6만 TEU를 유발할 것으로 전망됨

- 이 중 수출(반입) 컨테이너는 313.3만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 326.3만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 나타남

〈표 4-40〉 2045년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위 : 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	106	87	193	205	5	210	311	92	403
부산	768	443	1,210	1,015	229	1,244	1,783	671	2,454
대구	353	63	415	158	53	212	511	116	627
인천	741	68	809	640	382	1,022	1,382	450	1,831
광주	320	159	479	97	41	138	417	200	617
대전	106	10	116	32	14	47	138	25	163
울산	496	267	763	485	215	700	981	482	1,463
세종	106	96	202	124	2	126	230	99	329
경기	2,848	286	3,133	2,768	495	3,263	5,615	781	6,396
강원	94	14	109	170	1,195	1,365	265	1,209	1,474
충북	511	863	1,375	631	77	708	1,142	940	2,082
충남	844	356	1,201	667	161	829	1,512	518	2,029
전북	363	225	588	249	92	341	612	317	929
전남	666	232	898	401	190	591	1,067	422	1,489
경북	796	555	1,351	815	175	990	1,611	730	2,341
경남	970	600	1,570	980	332	1,313	1951	932	2,883
전국 계	10,088	4,325	14,413	9,438	3,658	13,096	19,526	7,983	27,509

○ 2045년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면, 수출입 합계(계) 기준 경기도 지역에서 23.3%, 경남 지역에서 10.5%의 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-41〉 2045년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위 : %

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	1.1	2.0	1.3	2.2	0.1	1.6	1.6	1.2	1.5
부산	7.6	10.2	8.4	10.8	6.3	9.5	9.1	8.4	8.9
대구	3.5	1.5	2.9	1.7	1.5	1.6	2.6	1.5	2.3
인천	7.4	1.6	5.6	6.8	10.4	7.8	7.1	5.6	6.7
광주	3.2	3.7	3.3	1.0	1.1	1.1	2.1	2.5	2.2
대전	1.1	0.2	0.8	0.3	0.4	0.4	0.7	0.3	0.6
울산	4.9	6.2	5.3	5.1	5.9	5.3	5.0	6.0	5.3
세종	1.1	2.2	1.4	1.3	0.1	1.0	1.2	1.2	1.2
경기	28.2	6.6	21.7	29.3	13.5	24.9	28.8	9.8	23.3
강원	0.9	0.3	0.8	1.8	32.7	10.4	1.4	15.2	5.4
충북	5.1	20.0	9.5	6.7	2.1	5.4	5.9	11.8	7.6
충남	8.4	8.2	8.3	7.1	4.4	6.3	7.7	6.5	7.4
전북	3.6	5.2	4.1	2.6	2.5	2.6	3.1	4.0	3.4
전남	6.6	5.4	6.2	4.3	5.2	4.5	5.5	5.3	5.4
경북	7.9	12.8	9.4	8.6	4.8	7.6	8.3	9.1	8.5
경남	9.6	13.9	10.9	10.4	9.1	10.0	10.0	11.7	10.5
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 영남권이 전체 수출입 컨테이너의 35.5%를 유발할 것으로 전망되어 전국 권역 중 가장 높은 비중을 차지할 것으로 보임

〈표 4-42〉 2045년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위 : %

권역	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	36.6	10.2	28.7	38.3	24.1	34.3	37.4	16.6	31.4
강원권	0.9	0.3	0.8	1.8	32.7	10.4	1.4	15.1	5.4
충청권	15.5	30.7	20.1	15.4	7.0	13.0	15.5	19.8	16.7
호남권	13.4	14.3	13.6	7.9	8.8	8.2	10.7	11.8	11.0
영남권	33.5	44.6	36.8	36.6	27.4	34.0	35.0	36.7	35.5
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2045년 항만별 기종점 전망

○ 2045년 수출입 컨테이너 물동량 2,745.6만 TEU 중 부산항(북항+신항)이 60.4%, 인천항(북항+신항)이 21.2%, 광양항이 9.5%를 점유할 것으로 전망됨

〈표 4-43〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위 : 천 TEU, %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	90	222	13	22	51	0	1	0	0	2	401
부산	889	1,275	110	38	86	28	6	1	3	22	2,458
대구	293	185	5	31	95	10	4	0	2	4	629
인천	133	172	113	489	840	0	33	0	13	4	1,797
광주	123	236	225	6	23	0	3	0	0	2	618
대전	81	48	5	15	12	0	2	0	0	2	165
울산	591	556	3	2	5	293	10	0	0	4	1,464
세종	28	54	182	9	32	0	23	0	0	2	330
경기	1,226	2,006	224	684	1,616	13	594	10	1	5	6,379
강원	59	203	1	78	1,006	0	116	0	1	2	1,466
충북	438	1,118	144	41	133	0	203	0	2	2	2,081
충남	488	668	59	108	181	0	454	0	13	60	2,031
전북	219	284	259	20	55	0	10	0	82	2	931
전남	163	81	1,082	8	58	26	7	0	1	56	1,482
경북	894	941	153	19	58	178	26	0	0	74	2,343
경남	1,268	1,554	37	4	8	3	3	3	1	2	2,883
전국 계	6,983	9,603	2,615	1,575	4,257	550	1,494	14	119	246	27,456
	25.4%	35.0%	9.5%	5.7%	15.5%	2.0%	5.4%	0.1%	0.4%	1.0%	100.0%

〈표 4-44〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율

단위 : %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	1.3	2.3	0.5	1.4	1.2	0.0	0.1	0.0	0.4	1.0	0.8
부산	12.7	13.3	4.2	2.4	2.0	5.0	0.4	6.2	2.1	8.8	5.7
대구	4.2	1.9	0.2	2.0	2.2	1.8	0.3	1.0	2.0	1.6	1.7
인천	1.9	1.8	4.3	31.0	19.7	0.0	2.2	0.0	10.8	1.6	7.3
광주	1.8	2.5	8.6	0.4	0.5	0.0	0.2	0.0	0.1	1.0	1.5
대전	1.2	0.5	0.2	1.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.9	0.4
울산	8.5	5.8	0.1	0.1	0.1	53.4	0.7	0.0	0.1	1.6	7.0
세종	0.4	0.6	7.0	0.6	0.8	0.0	1.5	0.0	0.2	0.8	1.2
경기	17.6	20.9	8.6	43.4	38.0	2.3	39.8	69.2	1.0	2.1	24.3
강원	0.8	2.1	0.1	4.9	23.6	0.0	7.8	0.3	0.4	0.9	4.1
충북	6.3	11.6	5.5	2.6	3.1	0.0	13.6	0.2	1.3	0.8	4.5
충남	7.0	7.0	2.3	6.9	4.2	0.0	30.4	0.9	11.3	24.4	9.4
전북	3.1	3.0	9.9	1.3	1.3	0.0	0.6	0.5	69.3	0.8	9.0
전남	2.3	0.8	41.4	0.5	1.4	4.7	0.5	0.0	0.4	22.6	7.5
경북	12.8	9.8	5.8	1.2	1.4	32.4	1.7	0.0	0.0	30.3	9.5
경남	18.2	16.2	1.4	0.3	0.2	0.5	0.2	21.8	0.5	0.8	6.0
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율을 분석한 결과, 부산항 북항의 56.4%는 영남권, 광양항의 59.9%는 호남권, 인천항 북항의 75.9%는 수도권에서 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-45〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율

단위 : %

권역	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
수도권	20.8	25.0	13.4	75.9	58.9	2.3	42.1	69.2	12.2	4.7	32.5
강원권	0.8	2.1	0.0	4.9	23.6	0.0	7.8	0.3	0.4	0.9	4.1
충청권	14.8	19.7	14.9	11.0	8.4	0.0	45.6	1.1	12.9	27.0	15.5
호남권	7.2	6.2	59.9	2.2	3.0	4.7	1.3	0.5	69.8	24.4	17.9
영남권	56.4	47.0	11.8	6.0	5.9	93.0	3.2	28.9	4.7	43.1	30.0
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

7. 2050년 수출입 컨테이너 기종점 전망

가. 2050년 시도별 기종점 전망

○ 2050년 우리나라의 수출입 컨테이너 총 물동량은 2,987.7만 TEU로 전망되었으며, 이 중 수출(반입) 컨테이너는 1,581.9만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,405.8만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

○ 2050년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 예상되는 지역은 경기도로 연간 681.8만 TEU를 유발할 것으로 전망됨

- 이 중 수출(반입) 컨테이너는 341.6만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 340.2만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 나타남

〈표 4-46〉 2050년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위 : 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	136	102	238	240	5	245	375	108	483
부산	810	424	1,233	1,021	222	1,243	1,831	616	2,477
대구	430	69	499	172	58	230	602	218	729
인천	741	70	811	668	395	1,063	1,410	465	1,875
광주	352	197	550	101	41	142	454	238	691
대전	114	10	124	32	15	47	146	25	171
울산	201	255	757	473	210	682	974	465	1,439
세종	115	104	219	130	2	132	246	106	351
경기	3,129	287	3,416	2,941	461	3,402	6,070	748	6,818
강원	115	13	128	279	1,484	1,762	394	1,497	1,891
충북	637	1,087	1,725	713	81	794	1,350	1,169	2,519
충남	959	413	1,372	760	154	914	1,719	567	2,286
전북	395	253	648	287	106	392	682	358	1,040
전남	745	244	990	401	192	593	1,146	436	1,582
경북	877	593	1,470	881	177	1,058	1,758	770	2,528
경남	1,040	599	1,638	1,005	353	1,358	2,045	951	2,996
전국 계	11,097	4,722	15,819	10,103	3,955	14,058	21,200	8,677	29,877

○ 2050년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 22.8%, 경상남도 지역에서 10.0% 등의 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-47〉 2050년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위 : %

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	1.2	2.2	1.5	2.4	0.1	1.7	1.8	1.2	1.6
부산	7.3	9.0	7.8	10.1	5.6	8.8	8.6	7.5	8.3
대구	3.9	1.5	3.2	1.7	1.5	1.6	2.8	1.5	2.4
인천	6.7	1.5	5.1	6.6	10.0	7.6	6.7	5.4	6.3
광주	3.2	4.2	3.5	1.0	1.0	1.0	2.1	2.7	2.3
대전	1.0	0.2	1.8	0.3	0.4	0.3	0.7	0.3	1.6
울산	4.5	5.4	4.8	4.7	5.3	4.9	4.6	5.4	4.8
세종	1.0	2.2	1.4	1.3	0.1	0.9	1.2	1.2	1.2
경기	28.2	6.1	21.6	29.1	11.7	24.2	28.6	8.6	22.8
강원	1.0	0.3	0.8	2.8	37.5	12.5	1.9	17.3	6.3
충북	5.7	23.0	10.9	7.1	2.1	5.7	6.4	13.5	8.4
충남	8.6	8.8	8.7	7.5	3.9	6.5	8.1	6.5	7.7
전북	3.6	5.4	4.1	2.8	2.7	2.8	3.2	4.1	3.5
전남	6.7	5.2	6.3	4.0	4.9	4.2	5.4	5.0	5.3
경북	7.9	12.6	9.3	8.7	4.5	7.5	8.3	8.9	8.5
경남	9.4	12.7	10.4	8.9	8.9	9.7	9.7	11.0	10.0
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 영남권이 전체 수출입 컨테이너의 34.0%를 유발할 것으로 전망되어 여전히 전국에서 가장 높은 비중을 유지할 것으로 보임

〈표 4-48〉 2050년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위 : %

권역	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
수도권	36.1	9.7	28.2	38.1	21.8	33.5	37.0	15.2	30.7
강원권	1.0	0.3	0.8	2.8	37.5	12.5	1.9	17.3	6.3
충청권	16.4	34.2	21.7	16.2	6.4	13.4	16.3	21.5	17.8
호남권	13.5	14.7	13.8	7.8	8.6	8.0	10.8	11.9	11.1
영남권	33.0	41.1	35.4	35.2	25.8	32.5	34.0	34.1	34.0
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2050년 항만별 기종점 전망

○ 2050년 수출입 컨테이너 물동량 2,981.1만 TEU 중 부산항(북항+신항)이 60.1%, 인천항(북항+신항)이 21.6%, 광양항이 9.5%를 점유할 것으로 전망됨

〈표 4-49〉 2050년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위 : 천 TEU, %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	105	266	13	28	66	0	1	0	1	2	482
부산	923	1,274	110	33	81	28	5	1	2	21	2,478
대구	335	205	6	39	126	9	4	0	3	4	731
인천	133	170	121	498	872	0	26	0	14	4	1,838
광주	136	283	237	6	25	0	3	0	0	2	692
대전	86	50	5	16	12	0	2	0	0	2	173
울산	580	542	3	2	4	295	10	0	0	4	1,440
세종	30	55	198	9	34	0	24	0	0	2	352
경기	1,303	2,112	240	724	1,827	15	564	10	1	5	6,801
강원	92	303	1	96	1,157	0	222	0	1	2	1,874
충북	504	1,370	166	52	173	0	247	0	2	2	2,516
충남	569	763	69	114	196	0	497	0	16	62	2,286
전북	255	323	283	20	56	0	11	0	92	2	1,042
전남	168	84	1,167	8	53	28	8	0	1	58	1,575
경북	946	995	177	24	75	201	28	0	0	83	2,529
경남	1,372	1,565	38	4	7	2	3	3	1	2	2,997
전국 계	7,538	10,360	2,835	1,674	4,765	579	1,655	14	134	257	29,811
	25.3%	34.8%	9.5%	5.6%	16.0%	1.9%	5.9%	0.0%	0.4%	0.9%	100.0%

〈표 4-50〉 2050년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율

단위 : %

시도	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	1.4	2.6	0.5	1.6	1.4	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	0.8
부산	12.2	12.3	3.9	2.0	1.7	4.9	0.3	6.2	1.7	0.0	4.5
대구	4.4	2.0	0.2	2.3	2.7	1.6	0.2	1.0	1.9	0.0	1.6
인천	1.8	1.6	4.3	29.8	18.3	0.0	1.6	0.0	10.5	100	16.8
광주	1.8	2.7	8.4	0.4	0.5	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	1.4
대전	1.1	0.5	0.2	0.9	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.3
울산	7.7	5.2	0.1	0.1	0.1	51.0	0.6	0.0	0.1	0.0	6.5
세종	0.4	0.5	7.0	0.5	0.7	0.0	1.5	0.0	0.2	0.0	1.1
경기	17.3	20.4	8.5	43.3	38.4	2.5	34.1	72.4	0.9	0.0	23.8
강원	1.2	2.9	0.0	5.8	24.3	0.0	13.4	0.6	0.5	0.0	4.9
충북	6.7	13.2	5.9	3.1	3.6	0.0	14.9	0.2	1.7	0.0	4.9
충남	7.5	7.4	2.4	6.9	4.1	0.0	30.1	0.9	12.0	0.0	7.1
전북	3.4	3.1	10.0	1.2	1.2	0.0	0.7	0.4	68.7	0.0	8.9
전남	2.2	0.8	41.2	0.5	1.1	4.9	0.5	0.0	0.5	0.0	5.1
경북	12.6	9.6	6.3	1.4	1.6	34.7	1.7	0.0	0.0	0.0	6.8
경남	18.2	15.1	1.3	0.2	1.2	0.4	0.2	18.4	0.6	0.0	5.6
전국 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율을 분석한 결과, 부산항 북항의 55.1%는 영남권, 광양항의 59.5%는 호남권, 인천항 북항의 74.7%는 수도권에서 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

〈표 4-51〉 2050년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율

단위 : %

권역	부산북항	부산신항	광양항	인천북항	인천신항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
수도권	20.4	24.6	13.2	74.7	58.0	2.6	35.7	72.4	11.9	4.2	31.8
강원권	1.2	2.9	0.0	5.8	24.3	0.0	13.4	0.6	0.5	0.8	5.0
충청권	15.8	21.6	15.5	11.4	8.7	0.0	46.5	1.1	14.1	26.6	16.1
호남권	7.4	6.7	59.5	2.0	2.8	4.9	1.3	0.4	69.2	24.2	17.8
영남권	55.1	44.2	11.8	6.1	6.2	92.6	3.0	25.6	4.3	44.3	29.3
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망

제1절 중장기 전망의 기본 방향

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망

제4절 연도별 일반화물 기종점 전망

제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망

제1절 중장기 전망의 기본 방향

1. 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망

○ 수출입 일반화물은 항만운영정보시스템(PORT-MIS) 등을 통해 전수 집계가 가능하다는 특징과 항만 배후지에 위치한 대규모 산단이나 공단의 생산량, 내륙 주요 수요처 및 생산지의 수급 등에 따라 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 일반화물의 장래 예측치를 전망하는 것이 가장 기본적인 방법에 해당함

- 항만에서의 일반화물 물동량은 PORT-MIS를 통해 전수가 발표되고 있음

○ 2050년까지 항만별로 처리하는 일반화물 물동량 전망치는 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함

2. 249개 시군구의 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망

○ 지역유발 물동량의 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 249개 시군구별 유발 물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임

○ 수출입 일반화물은 국토해양부의 PORT-MIS 외에도 통관업무를 담당하고 있는 관세청 수출입 통관시스템(CAMIS)에 의해서도 관리되며, 관세청 자료는 수

출입 업체의 소재지 정보를 포함하고 있으므로 이 정보에 의거 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함

○ 실제 조사가 이루어지지 않은 연도에 지역유발 일반화물 물동량을 업데이트하기 위해 본 연구에서는 관세청의 무역통계정보를 통해 249개 시군구의 유발 물동량을 활용함

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

1. 기본 가정

○ 중장기 수출입 일반화물의 이동경로 예측은 실제조사를 바탕으로 수행할 수 없기 때문에 이동경로 등과 같이 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2022년의 실제 조사의 비율을 따르는 것으로 가정함

○ 다만, 중장기 이동경로 예측의 경우 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기종점 변화를 연구하는 것임

○ 이를 위해 일반화물의 기종점 중장기 예측은 크게 다음 2가지 자료에 입각하여 일반화물의 기종점 중장기 지수를 도출한 후 이를 통해 매 5년마다 기종점을 추정함

- 관세청의 통관DB 상의 수출입 업체 지역 정보
- 시군구별 경제지표가 해당 지역의 일반화물 유발에 미치는 영향 분석

○ 지역별 이용항만의 비율

- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율에 따르는 것으로 가정함
- 그러나 일반화물의 경우는 인근지역의 공장에서 사용되거나 생산된 것으로

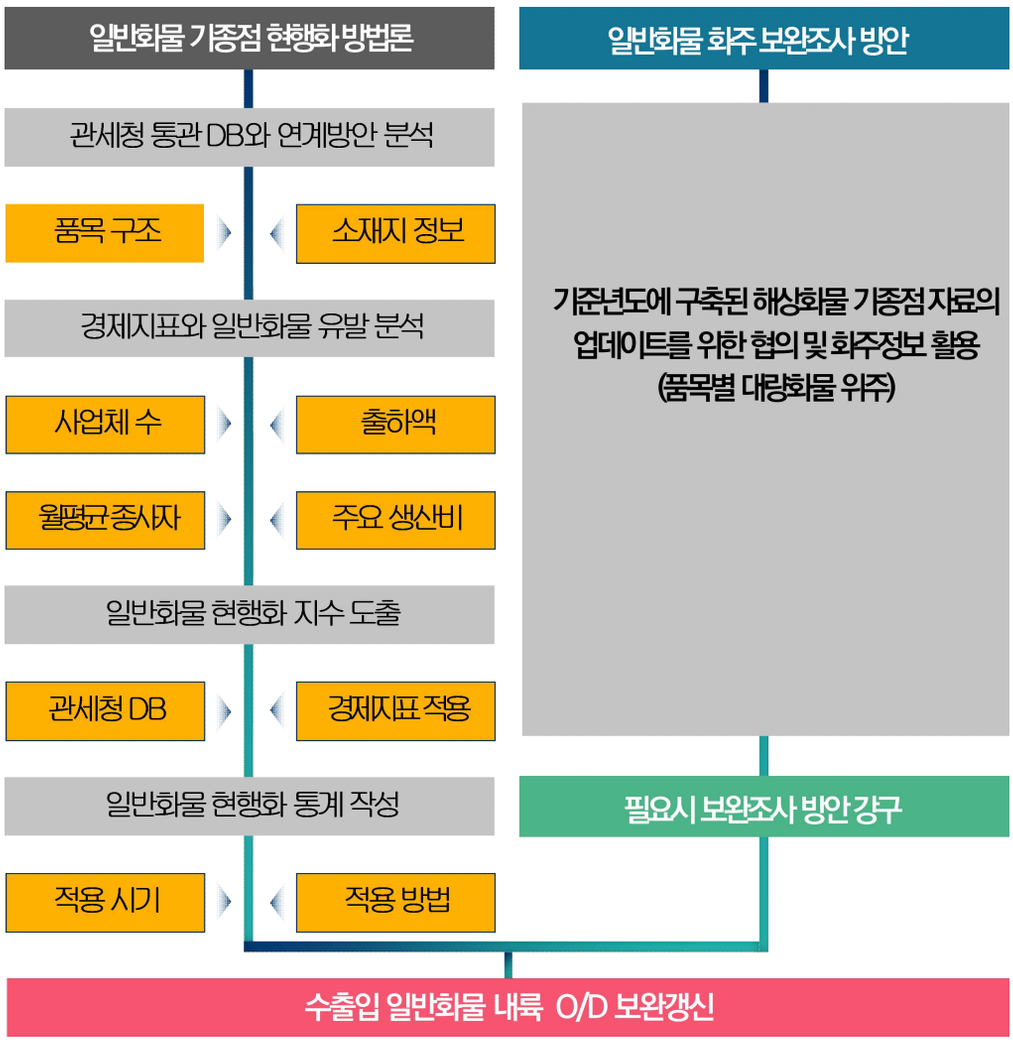
컨테이너에 비해 기종점의 변동 가능성이 매우 낮으며, 공장의 생산성에 따른 지역별 유발 물동량의 크기만을 변화시킬 것으로 판단됨

〈표 5-1〉 지역별 지역총생산(GRDP) 중장기 증가율 전망(예)

시 군	GRDP 규모	GRDP 증가율					
	2005	2006년 ~2010년	2011년 ~2015년	2016년 ~2020년	2021년 ~2025년	2026년 ~2030년	2031년 ~2035년
서 산 시	3,106,891	0.0804	0.0608	0.0485	0.0348	0.0217	0.0143
논 산 시	2,384,746	0.0771	0.0608	0.0466	0.0319	0.0171	0.0099
금 산 군	1,213,213	0.0855	0.0673	0.0520	0.0359	0.0199	0.0122
연 기 군	1,900,529	0.0623	0.0547	0.0434	0.0306	0.0169	0.0099
부 여 군	1,411,796	0.0219	0.0153	0.0092	0.0008	-0.0094	-0.0123

주 : KDI, 「KDI GRDP 일반지침 5판」, 2008.12

- 따라서 지역별 생산성 지수를 적용하여 일반화물의 생산 및 소비량을 추정하고 이에 따라 지역별 유발 일반화물이 결정된다고 가정함
- 한편 이들 변수의 중장기 전망치는 앞서 언급한 바와 같이 KDI에서 제공한 중장기 시군구 지역총생산(GRP) 증가율을 적용하였음



〈그림 5-1〉 수출입 일반화물 내륙 기.종점 중장기 전망 방법론

2. 관세청 통관DB의 자료 활용

○ 관세청 통관DB는 우리나라 수출입 화물의 화주 정보를 수록하고 있으며, 이를 통해 우리나라 28개 무역항에서 수출입된 화물 전체에 대해 화주의 소재지 정보를 파악할 수 있음

○ 관세청 통관DB 사용에 있어 최대 문제점은 화주의 소재지 정보와 화물의 최종 목적지 정보가 다른 경우가 많아 자료의 오차 발생 가능성이 높다는 점임

- 수출입 화물이 실제는 지방 소재 공장으로 반입・반출 되지만, 통관DB의 소재지 정보는 화주의 본사가 위치한 서울 등 대도시로 기재되는 오류 발생

○ 그럼에도 불구하고 현재 직접 조사를 통하지 않고 수출입화물의 내륙 정보를 알 수 있는 유일한 정보이므로 기종점 보완갱신 작업에서는 실제 자료와의 비교를 통해 적절한 환산계수 혹은 보정지수를 도출하는데 유용한 자료로 활용이 가능함

○ 관세청 통관DB(CAMIS)의 구조 분석

- 관세청 통관DB는 1980년대부터 관세청 수출입보세화물 및 통관관련 전산화를 위해 시스템이 구축되었으며, 현재 한국무역정보통신(KTNET)을 통해 EDI에 의한 수출입보세화물관리시스템(해운/항공/육송) 및 통관관리시스템이 운영중임

- KTNET의 통관EDI 서비스는 관세청의 통관시스템(CAMIS)과 연결하여 보세화물반출입신고, 적하목록 등의 업무를 EDI로 처리하여, 복잡한 세관업무의 효율화를 높인 서비스로서, 서비스의 대상은 선사, 포워더, 세관, 보세장치장(자가, 영업용), 검수업체, 보세운송사 등임

- 관세청은 수출입 화물의 효율적 통관을 위하여 관세법 제12조와 같은 법 시행령 제3조에 의거 사전에 수출・입신고서를 작성하고 수입신고서의 경우 5년, 수출신고서의 경우 3년간 보관토록 규정하고 있음

- 또한 관세청은 관세법 제322조의 규정에 의해 무역통계의 작성과 그 활용에 관한 기준을 정함으로써 우리나라 무역실태를 정확히 파악하고, 무역통계의

국제비교성을 제고하며, 각 정부기관의 경제정책 수립 및 기업의 경제활동에 필요한 무역통계의 원활한 제공을 목적으로 「무역통계 작성 및 활용에 관한 고시」를 운영하고 있음

3. 기종점 중장기 전망의 기본 모형

○ 해상 수출입화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 지역별 지역총생산과 경제지표를 연계하여 지역별 중장기 지수를 도출하고 이를 관세청 DB와 경제지표에 적용하여 지역별 중장기 일반화물 물동량을 도출함

○ 기종점 중장기 전망은 현행화 데이터의 경우 Net-Miner를 통해 주요 거점별 존을 파악하고, GAUSS 프로그램과 Matlab 프로그램을 사용하여 전체 중장기 전망을 모형화함

가. 조사자료의 정형화

○ 일반화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사자료에 대한 정형화가 필요함

- 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음

○ 목표 기간의 추정치의 도출을 위해 전 기간의 추정 자료를 다음과 같이 정형화함

1) 자료 1 : 비교년도의 추정치

- 우리나라 수출입 일반화물을 249개 지역별로 33개 품목에 대해 수출과 수입으로 구분하고 2003년부터 2024년까지의 기종점 평균치를 도출함

2) 자료 2 : 비교년도 일반화물의 화물별·기종점별 비율 자료

- 249개 시군구 지역에 대한 수출(반입), 수입(반출) 기준으로 일반화물의 품목별 비율 제시(2003년부터 2011년까지 일반화물의 내륙 기종점 평균 산정)

- 지역별 일반화물의 품목별 비율 제시(A지역 : ∑(품목비율)=1)

- 품목별 일반화물의 지역별 비율 제시(A품목 : ∑(지역비율)=1)

3) 자료 3 : 목표년도 항만 수출(반입) 화물의 품목별 항만 이용비율 추정자료

- 249개 지역별로 수출(반입) 일반화물의 품목별 항만 이용비율을 제시함

- 수출(반입) 일반화물 : ∑(항만비율)=1, 품목별 : ∑(항만비율)=1

4) 자료 4 : 목표년도 항만 수입(반출) 화물의 품목별 항만이용 비율 추정자료

- 249개 지역별로 수입(반출) 일반화물의 항만 이용비율을 제시함

- 수입(반출) 일반화물 : ∑(항만비율)=1, 품목별 : ∑(항만비율)=1

5) 자료 5 : 목표년도 항만 수출(반입) 화물의 항만별 지역 비율

- 249개 지역별로 수출(반입) 일반화물의 항만별 지역 비율을 산출하여 적용함

- 수출(반입) 일반화물 : ∑(지역비율)=1, 품목별 : ∑(지역비율)=1

6) 자료 6 : 목표년도 항만 수입(반출) 화물의 항만별 지역 비율

- 249개 지역별로 수입(반출) 일반화물의 항만별 지역 비율을 산출하여 적용함

- 수입(반출) 일반화물 : ∑(지역비율)=1, 품목별 : ∑(지역비율)=1

나. 해당 연도의 시군구별 일반화물 기종점 추정 작업

○ 위의 화물별 기종점별 비율 자료는 249개 지역별 지역총생산과 경제지표 자료에 의해 추정된 지수를 목표년도의 추정치에 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함

○ 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 중장기 추정 작업 수행

- 평균 품목비율 적용으로 목표년도 일반화물의 품목별 내륙 물동량 결정
- 목표년도의 지역별 항만 이용비율을 적용하여 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정

○ 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정과정 수행

- 목표년도의 회귀분석 추정치와 출하액 및 생산비용 추정치를 적용할 경우 실제 항만 물동량 전망치와 부합되지 않는 경우가 대부분임
- 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정(trimming)으로 정확한 오차조정 가능

4. 적용 물동량 전망치

○ 장래 수출입 수입물동량의 추정은 본 연구에서 직접 추정하기 보다는 정부 또는 공신력 있는 연구기관에서 수행한 기본계획을 최대한 반영함

○ 2050년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 한국해양수산개발원 항만수요예측센터에서 발표한 「항만별 품목별 물동량 예측-항만수요검토위원회 검토 자료」에 따름

○ 그러나, 해양수산개발원의 물동량 전망은 품목 구분에 있어서 현행 33개 품목과 일치하지 않으므로, 최대한 물동량을 반영하되 품목별 조정을 수행함

가. 2050년까지의 수출입 해상화물 물동량

○ 우리나라 전국 항만물동량(수출입 화물 기준)은 2024년 약 10억 3,362만 RT에서 2050년에는 약 11억 7,142만 RT 수준으로 증가할 것으로 전망됨

○ 연평균 증가율은 2024~2025년 사이 -4.7%로 일시적인 감소세를 보이나, 이후 2025년부터 2050년까지는 연평균 0.3~0.8%대의 완만한 증가율을 기록하며 성장세가 점차 안정화될 것으로 분석됨

○ 주요 품목별 물동량 추이

- 유류 화물은 2024년 4억 6,788만 RT로 전체 품목 중 가장 큰 비중을 차지하며, 2050년에는 5억 5,810만 RT까지 지속적으로 증가할 것으로 전망됨
- 자동차 화물은 2024년 9,379만 RT에서 꾸준히 증가하여 2045년경에는 1억 RT 시대를 열 것으로 보이며, 2050년에는 1억 42만 RT에 도달할 것으로 예상됨
- 화학공업 생산품은 2024년 4,360만 RT에서 2050년 6,668만 RT로 증가하며, 전 기간에 걸쳐 꾸준한 플러스 성장률을 유지할 것으로 분석됨

○ 감소세 및 정체 품목

- 석탄 및 철광석은 에너지 전환 및 산업 구조 변화의 영향으로 2024년 대비 2025년에 큰 폭의 감소(각각 -10.9%, -8.8%)가 예상되나, 2030년 이후에는 미미한 수준의 증가 혹은 정체 상태를 유지할 것으로 보임
- 양곡 및 목재는 2050년 전망치가 2024년 수준을 하회(각각 -1.1%, -0.5%)하거나 마이너스 성장률을 기록할 것으로 전망되어, 해당 품목의 물동량 유발 동력은 다소 약화될 것으로 나타남

〈표 5-2〉 수출입 화물 주요품목의 중장기 예측치

단위 : 천톤(RT)

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	연평균증가율(%)					
								'24-'25	'25-'30	'30-'35	'35-'40	'40-'45	'45-'50
양곡	17,652	17,691	18,077	18,200	17,946	17,756	16,822	0.2	0.4	0.1	-0.3	-0.2	-1.1
시멘트	36,867	38,790	39,390	39,516	39,632	39,735	39,831	-13.0	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0
모래	14,853	12,912	20,025	20,228	20,435	20,643	20,849	-13.1	5.1	0.2	0.2	0.2	0.2
석탄	110,091	106,148	113,257	106,673	97,680	98,914	100,157	-10.9	-0.8	-1.2	-1.7	0.3	0.3
철광석	73,892	67,395	74,423	75,724	76,966	78,174	79,388	-8.8	0.1	0.3	0.3	0.3	0.3
기타광석	52,223	50,173	59,996	63,256	66,626	69,874	72,988	-3.9	2.3	1.1	1.0	1.0	0.9
목재	5,861	5,582	6,595	6,334	6,086	5,892	5,733	-4.8	2.0	-0.8	-0.8	-0.6	-0.5
고철	2,873	2,479	3,722	3,861	3,867	3,885	3,899	-13.7	4.4	0.7	0.0	0.1	0.1
철재	77,907	66,510	75,724	77,125	78,449	79,570	80,710	-14.6	-0.5	0.4	0.3	0.3	0.3
자동차	93,791	98,596	98,090	98,955	99,585	100,043	100,421	1.9	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1
잡화	24,207	23,980	24,688	24,604	24,523	24,523	24,523	-0.9	0.3	-0.1	-0.1	0.0	0.0
유류	467,879	456,875	495,787	512,604	527,829	542,543	558,096	-2.4	1.0	0.7	0.6	0.6	0.6
화학공업생산품	43,597	44,913	53,645	60,594	63,509	66,594	66,679	3.0	3.5	2.5	0.9	1.0	0.9
합계	1,033,623	985,281	1,081,786	1,106,037	1,121,483	1,146,483	1,171,422	-4.7	0.8	0.4	0.3	0.4	0.4

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터,「항만별 품목별 물동량 예측」, 2026.12.
주: 2024년은 실적치임

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망

1. 수출입(반출입) 일반화물

○ 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2024년 7억 6,760만 RT에서 2050년에는 8억 7,238만 RT로 증가하며 완만한 성장세를 보일 것으로 전망됨

- 전라남도 지역이 2024년 1억 8,459만 RT에서 2050년 2억 3,799만 RT로 증가하여 전국에서 가장 높은 물동량을 유발할 것으로 나타남
- 울산광역시와 충청남도 역시 2050년 각각 2억 1,941만 RT와 1억 5,858만 RT를 기록하며 높은 기종점 물동량을 나타낼 것으로 분석되었으며, 해당 지역들의 연평균 증가율은 안정적인 흐름을 보일 것으로 전망됨

〈표 5-3〉 수출입(반출입) 일반화물의 기종점 중장기 기종점 전망

단위 : 천톤(RT)

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율(%)
서울시	0	0	0	0	0	0	0	-2.4
부산시	9,864	9,239	8,906	9,036	9,135	9,132	9,107	-0.3
대구시	273	234	263	304	343	379	395	1.4
인천시	70,736	66,446	67,476	63,761	62,479	61,591	64,085	-0.4
광주시	3,423	3,724	3,893	3,913	3,933	3,959	3,995	0.6
대전시	251	239	262	270	261	242	211	-0.7
울산시	165,917	167,475	186,071	197,189	205,226	212,397	219,412	1.1
세종시	-	0	0	0	0	0	0	-
경기도	50,269	50,636	56,712	60,512	61,098	61,769	61,542	0.8
강원도	26,581	23,017	37,191	37,449	37,762	38,260	38,808	1.5
충청북도	2,254	2,256	2,703	3,200	4,146	2,714	3,412	1.6
충청남도	149,238	150,200	153,203	156,754	152,364	155,802	158,579	0.2
전라북도	12,950	11,740	12,551	12,643	12,505	12,513	12,484	-0.1
전라남도	184,591	190,583	209,899	216,722	224,268	231,046	237,991	1.0
경상북도	43,034	38,835	44,898	46,098	47,229	48,314	49,368	0.5
경상남도	48,218	25,417	13,750	12,406	12,693	12,852	12,990	-4.9
전국계	767,600	740,041	797,778	820,257	833,442	850,970	872,379	0.5

○ 권역별로 살펴보면 수도권은 2024년 1억 2,101만 톤에서 2050년 1억 2,563만 톤으로 증가세를 나타낼 것으로 전망되며, 2024년 가장 많은 물량이 발생한 영남권은 2050년 2억 9,127만 톤이 발생할 것으로 나타남

〈표 5-4〉 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 기점 전망

단위 : 천톤

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율(%)
수도권	121,006	117,082	124,188	124,273	123,577	123,360	125,627	0.1
강원권	26,581	23,017	37,191	37,449	37,762	38,260	38,808	1.5
충청권	151,743	152,695	156,168	160,224	156,771	158,759	162,202	0.3
호남권	200,964	206,046	226,343	233,277	240,706	247,518	254,470	0.9
영남권	267,306	241,200	253,889	265,032	274,626	283,076	291,272	0.3
전국계	767,600	740,040	797,779	820,255	833,442	850,973	872,379	0.5

○ 2024년 수출입 일반화물의 점유율이 가장 높은 지역은 전라남도 지역과 울산광역시로 각각의 점유율은 전라남도가 24.0%, 울산광역시가 21.6%를 차지함

- 2050년 점유율은 전라남도가 27.3%, 울산광역시가 25.2%를 차지함

〈표 5-5〉 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위 : 천톤(RT)

시도	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	9.2	9.0	8.5	7.8	7.5	7.2	7.3
광주	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	21.6	22.6	23.3	24.0	24.6	25.0	25.2
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	6.5	6.8	7.1	7.4	7.3	7.3	7.1
강원	3.5	3.1	4.7	4.6	4.5	4.5	4.4
충북	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5	0.3	0.4
충남	19.4	20.3	19.2	19.1	18.3	18.3	18.2
전북	1.7	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.4
전남	24.0	25.8	26.3	26.4	26.9	27.2	27.3
경북	5.6	5.2	5.6	5.6	5.7	5.7	5.7
경남	6.3	3.4	1.7	1.5	1.5	1.5	1.5
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 수출(반입) 일반화물

○ 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출 일반화물은 2024년 1억 7,755만 RT에서 2050년에는 2억 2,717만 RT로 완만한 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 2024년 기준 1,000만 RT 이상의 실적을 나타낸 지역 중 경상남도는 2024년 506만 RT에서 2050년 60.2만 RT 수준으로 급감할 것으로 예측되나, 증가율 측면에서는 0.1%로 산출되어 대조적인 흐름을 보임

○ 한편, 울산광역시(8,656만 RT), 전라남도(6,548만 RT), 충청남도(3,298만 RT) 등 높은 물동량 점유율을 보인 시·도는 2050년까지 점유율에 있어서 전반적으로 큰 폭의 변화율을 나타내지 않고 안정적인 추세를 유지할 것으로 분석됨

○ 상대적으로 점유율이 낮았던 충청북도의 경우 2024년 28.9만 RT에서 2050년 46.8만 RT로 꾸준히 물동량이 증가할 것으로 전망됨

〈표 5-6〉 수출(반입) 일반화물의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천톤

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
서울시	0	0	0	0	0	0	0	-2.4
부산시	3,833	2,525	2,747	2,753	2,755	2,750	2,730	-1.3
대구시	9	1	1	1	1	1	1	-6.8
인천시	10,713	9,362	9,416	9,741	10,067	10,402	10,763	0.0
광주시	3,402	3,706	3,873	3,891	3,910	3,933	3,966	0.6
대전시	24	17	17	17	17	16	16	-1.5
울산시	64,528	62,565	70,983	74,857	78,747	82,625	86,557	1.1
세종시	0	0	0	0	0	0	0	-
경기도	8,722	10,221	10,153	10,307	10,478	10,663	10,866	0.8
강원도	3,461	5,031	5,328	5,342	5,363	5,382	5,400	1.7
충청북도	289	373	390	397	408	429	468	1.9
충청남도	23,364	24,537	26,469	28,088	29,715	31,335	32,975	1.3
전라북도	1,168	834	813	831	854	883	917	-0.9
전라남도	47,713	49,283	52,670	55,634	58,790	62,060	65,476	1.2
경상북도	5,265	5,761	5,432	5,667	5,913	6,169	6,434	0.8
경상남도	5,056	641	536	549	564	582	602	-7.9
전국계	177,548	174,857	188,828	198,075	207,582	217,230	227,171	1.0

○ 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 울산광역시가 2024년의 36.3%에서 2050년에는 38.1%로 증가하였으며, 가장 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망임

○ 수출화물의 경우 울산광역시, 전라남도, 충청남도 등 높은 물동량 점유율을 보인 시·도는 점유율에 있어서 전반적으로 큰 폭의 변화율을 나타내지 않았음

〈표 5-7〉 수출(반입) 일반화물의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
서울시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산시	2.2	1.4	1.5	1.4	1.3	1.3	1.2
대구시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천시	6.0	5.4	5.0	4.9	4.8	4.8	4.7
광주시	1.9	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	1.7
대전시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산시	36.3	35.8	37.6	37.8	37.9	38.0	38.1
세종시	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기도	4.9	5.8	5.4	5.2	5.0	4.9	4.8
강원도	1.9	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.4
충청북도	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
충청남도	13.2	14.0	14.0	14.2	14.3	14.4	14.5
전라북도	0.7	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
전라남도	26.9	28.2	27.9	28.1	28.3	28.6	28.8
경상북도	3.0	3.3	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8
경상남도	2.8	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별 수출이 가장 많은 지역은 영남권으로 2024년 7,870만 톤에서 2050년 9,632만 톤으로 증가하고, 다음으로 호남권의 경우는 5,332만 톤에서 7,035만 톤으로 증가할 전망임

〈표 5-8〉 수출(반입) 일반화물의 권역별 중장기 기점 전망

단위 : 천톤

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
수도권	19,436	19,583	19,569	20,048	20,545	21,065	21,629	0.4
강원권	3,461	5,031	5,328	5,342	5,363	5,382	5,400	1.7
충청권	23,677	24,927	26,877	28,502	30,140	31,781	33,459	1.3
호남권	52,283	53,823	57,355	60,357	63,554	66,876	70,359	1.1
영남권	78,691	71,492	79,699	83,827	87,982	92,127	96,324	0.8
전국계	177,548	174,856	188,828	198,076	207,584	217,231	227,171	1.0

3. 수입(반출) 일반화물

○ 우리나라 전체 항만에 반입되는 수입 일반화물은 2024년 5억 9,005만 RT에서 2050년에는 6억 4,521만 RT로 증가하며, 안정적인 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 2024년 기준 1,000만 RT 이상의 실적을 나타낸 지역 중 경기도, 강원도, 전라남도 등 주요 시·도는 2050년까지 완만한 증가세를 유지할 것으로 보이며, 부산광역시 역시 2024년 603만 RT에서 2050년 638만 RT로 소폭 상승할 것으로 나타남

○ 반면, 충청남도의 점유율은 2024년 21.3%에서 2050년 19.5%로, 울산광역시의 경우 2024년 17.2%에서 2050년 20.6%로 변동되며 지역별로 다소 차이 있는 점유율 추이를 보일 것으로 분석됨

〈표 5-9〉 수입(반출) 일반화물의 중장기 종점 전망

단위 : 천톤

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
서울시	-	0	0	0	0	0	0	-
부산시	6,031	6,714	6,160	6,283	6,380	6,382	6,377	0.2
대구시	264	233	262	303	341	378	393	1.5
인천시	60,023	57,085	58,060	54,020	52,412	51,189	53,322	-0.5
광주시	21	18	20	21	23	26	29	1.2
대전시	227	221	245	253	244	226	195	-0.6
울산시	101,389	104,910	115,089	122,332	126,479	129,773	132,855	1.0
세종시	-	0	0	0	0	0	0	-
경기도	41,547	40,415	46,560	50,205	50,620	51,106	50,676	0.8
강원도	23,120	17,986	31,864	32,107	32,399	32,878	33,408	1.4
충청북도	1,965	1,882	2,312	2,803	3,738	2,285	2,944	1.6
충청남도	125,874	125,664	126,734	128,665	122,649	124,467	125,604	-0.0
전라북도	11,781	10,906	11,738	11,812	11,651	11,630	11,567	-0.1
전라남도	136,879	141,300	157,229	161,087	165,478	168,986	172,515	0.9
경상북도	37,769	33,074	39,466	40,431	41,315	42,146	42,934	0.5
경상남도	43,162	24,776	13,214	11,857	12,129	12,271	12,388	-4.7
전국계	590,051	565,184	608,953	622,179	625,858	633,743	645,207	0.3

○ 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율을 분석한 결과, 전라남도가 2024년 23.2%에서 2050년 26.7%로 가장 높은 점유율을 지속적으로 유지할 것으로 전망됨

○ 수입화물의 경우 전라남도, 울산광역시 등 높은 물동량 점유율을 보인 시·도는 점유율에 있어서 전반적으로 큰 폭의 변화율을 나타내지 않았음

〈표 5-10〉 수입(반출) 일반화물의 광역시 · 도별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050
서울시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산시	1.0	1.2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
대구시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
인천시	10.2	10.1	9.5	8.7	8.4	8.1	8.3
광주시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산시	17.2	18.6	18.9	19.7	20.2	20.5	20.6
세종시	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기도	7.0	7.2	7.6	8.1	8.1	8.1	7.9
강원도	3.9	3.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2
충청북도	0.3	0.3	0.4	0.5	0.6	0.4	0.5
충청남도	21.3	22.2	20.8	20.7	19.6	19.6	19.5
전라북도	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.8	1.8
전라남도	23.2	25.0	25.8	25.9	26.4	26.7	26.7
경상북도	6.4	5.9	6.5	6.5	6.6	6.7	6.7
경상남도	7.3	4.4	2.2	1.9	1.9	1.9	1.9
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

○ 권역별로 영남권이 2024년 1억 8,862만RT로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 2050년 1억 9,495만RT로 증가할 전망임

- 호남권은 2020년 1억 5,045만RT에서 2050년 1억 8,411만RT로 가장 큰 증가가 전망됨

〈표 5-11〉 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 기점 전망

단위 : 천톤

구분	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	증가율 (%)
수도권	101,570	97,499	104,620	104,224	103,032	102,295	103,998	0.1
강원권	23,120	17,986	31,864	32,107	32,399	32,878	33,408	1.4
충청권	128,066	127,767	129,291	131,722	126,631	126,978	128,742	0.0
호남권	148,681	152,223	168,987	172,920	177,152	180,642	184,110	0.8
영남권	188,615	169,708	174,190	181,205	186,644	190,949	194,948	0.1
전국계	590,051	565,183	608,952	622,178	625,858	633,742	645,206	0.3

제4절 연도별 일반화물화물 기종점 전망

1. 2025년 수출입 일반화물 기종점 전망

○ 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 25.8%인 1억 9,058만 RT, 울산광역시가 22.6%인 1억 6,748만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.2%인 4,928만 RT, 수입 일반화물 물동량은 25.0%인 1억 4,130만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 35.8%인 6,257만 RT, 수입 일반화물 물동량은 18.6%인 1억 491만 RT를 유발할 것으로 전망

〈표 5-12〉 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	0	0.0	0	0.0	0	0.0
부산	2,525	1.4	6,714	1.2	9,239	1.2
대구	1	0.0	233	0.0	234	0.0
인천	9,362	5.4	57,085	10.1	66,446	9.0
광주	3,706	2.1	18	0.0	3,724	0.5
대전	17	0.0	221	0.0	239	0.0
울산	62,565	35.8	104,910	18.6	167,475	22.6
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	10,221	5.8	40,415	7.2	50,636	6.8
강원	5,031	2.9	17,986	3.2	23,017	3.1
충북	373	0.2	1,882	0.3	2,256	0.3
충남	24,537	14.0	125,664	22.2	150,200	20.3
전북	834	0.5	10,906	1.9	11,740	1.6
전남	49,283	28.2	141,300	25.0	190,583	25.8
경북	5,761	3.3	33,074	5.9	38,835	5.2
경남	641	0.4	24,776	4.4	25,417	3.4
전국	174,857	100.0	565,184	100.0	740,041	100.0

가. 2025년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2025년 수출 일반화물 1억 7,485만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 울산항이 35.8%(6,261만 RT), 광양항이 28.1%(4,907만 RT), 대산항이 10.8%(1,894만 RT), 평택항이 8.7%(1,528만 RT)로 나타남

〈표 5-13〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	2,520	0	1	0	0	0	1	2	0	0	2,525
대구	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
인천	1	9,177	161	0	1	0	18	0	3	0	9,362
광주	1	0	0	0	3,616	0	89	0	0	1	3,706
대전	8	0	0	0	0	0	0	0	0	10	17
울산	41	0	3	0	1	0	5	62,507	8	0	62,565
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	36	311	9,685	0	149	0	13	8	2	17	10,221
강원	0	0	0	0	0	3,991	0	0	0	1,040	5,031
충북	19	2	17	0	0	335	0	0	0	0	373
충남	41	54	5,407	18,940	0	0	0	50	0	45	24,537
전북	42	5	4	0	0	0	108	0	1	674	834
전남	2	0	0	0	433	0	48,807	0	0	41	49,283
경북	102	2	2	0	0	0	1	43	5,610	0	5,761
경남	39	0	3	0	1	0	33	1	1	562	641
전국	2,853	9,553	15,283	18,940	4,201	4,326	49,074	62,611	5,625	2,390	174,857
비율	1.6	5.5	8.7	10.8	2.4	2.5	28.1	35.8	3.2	1.4	100.0

○ 2025년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 35.8%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-14〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	5.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	2.1
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	35.7	0.0	0.0	35.8
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	5.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.8
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.6	2.9
충북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
충남	0.0	0.0	3.1	10.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.0
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.4	0.5
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	27.9	0.0	0.0	0.0	28.2
경북	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	3.3
경남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4
전국	1.6	5.5	8.7	10.8	2.4	2.5	28.1	35.8	3.2	1.4	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 40.9%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 30.8%, 충청권 14.3%로 전망

〈표 5-15〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.3	99.3	64.4	0.0	3.6	0.0	0.1	0.0	0.1	0.7	11.2
강원권	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.3	0.0	0.0	0.0	43.5	2.9
충청권	2.4	0.6	35.5	100.0	0.0	7.7	0.0	0.1	0.0	2.3	14.3
호남권	1.5	0.1	0.0	0.0	96.4	0.0	99.9	0.0	0.0	29.9	30.8
영남권	94.8	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	99.9	99.9	23.5	40.9
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2025년 수입 일반화물의 항만별 기종점

○ 2025년 수입 일반화물 5억 6,518만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 광양항이 24.8%(1억 4,012만 RT), 울산항이 18.7%(1억 563만 RT), 평택항이 12.9%(7,295만 RT), 대산항이 10.5%(5,954만 RT)로 나타남

〈표 5-16〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	6,521	4	1	0	0	0	0	0	11	178	6,714
대구	4	10	5	0	0	0	0	157	0	56	233
인천	1	56,825	258	0	0	0	0	0	0	0	57,085
광주	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	18
대전	0	0	87	0	0	66	0	68	0	1	221
울산	0	5	0	0	0	11	0	104,879	5	10	104,910
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	116	1,318	38,865	35	0	61	0	21	0	0	40,415
강원	0	111	10	0	0	0	0	0	0	17,866	17,986
충북	1	623	524	480	0	19	0	29	37	170	1,882
충남	6	136	32,568	59,026	22,835	785	0	0	0	10,309	125,664
전북	8	72	495	0	0	10,107	65	79	0	80	10,906
전남	0	1	5	0	0	36	140,056	74	44	1,082	141,300
경북	125	7	126	0	0	0	0	202	32,079	536	33,074
경남	462	21	3	4	0	0	0	120	11	24,156	24,776
전국	7,244	59,132	72,946	59,544	22,835	11,103	140,122	105,628	32,186	54,444	565,184
비율	1.3	10.5	12.9	10.5	4.0	2.0	24.8	18.7	5.7	9.6	100.0

○ 2025년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 25.0%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-17〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	10.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.1
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.6	0.0	0.0	18.6
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	6.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.2
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	3.2
충북	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
충남	0.0	0.0	5.8	10.4	4.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.8	22.2
전북	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.8	0.0	0.0	0.2	25.0
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.7	0.1	5.9
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	4.4
전국	1.3	10.5	12.9	10.5	4.0	2.0	24.8	18.7	5.7	9.6	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 30.0%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 26.9%, 충청권 22.6%로 전망

〈표 5-18〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.6	98.3	53.6	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	17.3
강원권	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.8	3.2
충청권	0.1	1.3	45.5	99.9	100.0	7.8	0.0	0.1	0.1	19.2	22.6
호남권	0.1	0.1	0.7	0.0	0.0	91.5	100.0	0.1	0.1	2.1	26.9
영남권	98.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	99.7	99.7	45.8	30.0
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 2030년 수출입 일반화물 기종점 전망

○ 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.3%인 2억 990만 RT, 울산광역시가 23.3%인 1억 8,607만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 27.9%인 5,267만 RT, 수입 일반화물 물동량은 25.8%인 1억 5,723만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 37.6%인 7,098만 RT, 수입 일반화물 물동량은 18.9%인 1억 1,509만 RT를 유발할 것으로 전망

〈표 5-19〉 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	0	0.0	0	0.0	0	0.0
부산	2,747	1.5	6,160	1.0	8,906	1.1
대구	1	0.0	262	0.0	263	0.0
인천	9,416	5.0	58,060	9.5	67,476	8.5
광주	3,873	2.1	20	0.0	3,893	0.5
대전	17	0.0	245	0.0	262	0.0
울산	70,983	37.6	115,089	18.9	186,071	23.3
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	10,153	5.4	46,560	7.6	56,712	7.1
강원	5,328	2.8	31,864	5.2	37,191	4.7
충북	390	0.2	2,312	0.4	2,703	0.3
충남	26,469	14.0	126,734	20.8	153,203	19.2
전북	813	0.4	11,738	1.9	12,551	1.6
전남	52,670	27.9	157,229	25.8	209,899	26.3
경북	5,432	2.9	39,466	6.5	44,898	5.6
경남	536	0.3	13,214	2.2	13,750	1.7
전국	188,827	100.0	608,952	100.0	797,779	100.0

가. 2030년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2030년 수출 일반화물 1억 8,883만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 울산항이 37.6%(7,105만 RT), 광양항이 27.8%(5,252만 RT), 대산항이 11.1%(2,094만 RT), 평택항이 8.0%(1,514만 RT)로 나타남

〈표 5-20〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	2,741	0	1	0	0	0	1	2	0	1	2,747
대구	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
인천	1	9,229	163	0	1	0	19	0	3	0	9,416
광주	1	0	0	0	3,772	0	99	0	0	1	3,873
대전	8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	17
울산	43	0	3	0	1	0	5	70,924	7	0	70,983
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	40	310	9,612	0	149	0	14	10	2	16	10,153
강원	0	0	0	0	0	4,157	0	0	0	1,171	5,328
충북	22	2	16	0	0	350	0	0	0	0	390
충남	43	54	5,334	20,938	0	0	0	57	0	44	26,469
전북	45	5	4	0	0	0	120	0	1	637	813
전남	2	0	0	0	450	0	52,218	0	0	0	52,670
경북	108	2	2	0	0	0	1	51	5,268	0	5,432
경남	42	0	3	0	1	0	37	2	1	450	536
전국	3,096	9,603	15,138	20,938	4,374	4,507	52,516	71,045	5,282	2,329	188,827
비율	1.6	5.1	8.0	11.1	2.3	2.4	27.8	37.6	2.8	1.2	100.0

○ 2030년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 37.6%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-21〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	4.9	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	2.1
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.6	0.0	0.0	37.6
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	5.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.6	2.8
충북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
충남	0.0	0.0	2.8	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.0
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.4
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	27.7	0.0	0.0	0.0	27.9
경북	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	2.9
경남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3
전국	1.6	5.1	8.0	11.1	2.3	2.4	27.8	37.6	2.8	1.2	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 42.2%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 30.4%, 충청권 14.2%로 전망

〈표 5-22〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.3	99.3	64.6	0.0	3.4	0.0	0.1	0.0	0.1	0.7	10.4
강원권	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.2	0.0	0.0	0.0	50.3	2.8
충청권	2.4	0.6	35.3	100.0	0.0	7.8	0.0	0.1	0.0	2.3	14.2
호남권	1.5	0.1	0.0	0.0	96.5	0.0	99.9	0.0	0.0	27.4	30.4
영남권	94.8	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	99.9	99.9	19.4	42.2
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2030년 수입 일반화물의 항만별 기종점

○ 2030년 수입 일반화물 6억 895만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 광양항이 25.6%(1억 5,586만 RT), 울산항이 19.0%(1억 1,591만 RT), 평택항이 13.9%(8,461만 RT), 대산항이 10.1%(6,151만 RT)로 나타남

〈표 5-23〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	5,982	4	1	0	0	0	0	0	13	160	6,160
대구	4	11	6	0	0	0	0	184	0	57	262
인천	1	57,731	328	0	0	0	0	0	0	0	58,060
광주	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	20
대전	0	0	100	0	0	70	0	75	0	1	245
울산	0	5	0	0	0	12	0	115,056	5	11	115,089
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	107	1,334	44,995	35	0	65	0	24	0	0	46,560
강원	0	115	11	0	0	0	0	0	0	31,737	31,864
충북	0	670	745	497	0	19	0	44	42	294	2,312
충남	5	137	37,705	60,976	20,754	837	0	0	0	6,320	126,734
전북	7	74	562	0	0	10,839	76	87	0	92	11,738
전남	0	1	6	0	0	39	155,785	82	50	1,266	157,229
경북	115	7	146	0	0	0	0	225	38,038	935	39,466
경남	421	21	3	4	0	0	0	132	13	12,619	13,214
전국	6,643	60,110	84,608	61,512	20,754	11,899	155,861	115,909	38,161	53,493	608,952
비율	1.1	9.9	13.9	10.1	3.4	2.0	25.6	19.0	6.3	8.8	100.0

○ 2030년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 25.8%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-24〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	9.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.5
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.9	0.0	0.0	18.9
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	7.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.6
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	5.2
충북	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
충남	0.0	0.0	6.2	10.0	3.4	0.1	0.0	0.0	0.0	1.0	20.8
전북	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.6	0.0	0.0	0.2	25.8
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.2	0.2	6.5
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	2.2
전국	1.1	9.9	13.9	10.1	3.4	2.0	25.6	19.0	6.3	8.8	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 28.6%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 27.8%, 충청권 21.2%로 전망

〈표 5-25〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.6	98.3	53.6	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	17.2
강원권	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	59.3	5.2
충청권	0.1	1.3	45.6	99.9	100.0	7.8	0.0	0.1	0.1	12.4	21.2
호남권	0.1	0.1	0.7	0.0	0.0	91.6	100.0	0.1	0.1	2.5	27.8
영남권	98.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	99.7	99.8	25.8	28.6
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

3. 2035년 수출입 일반화물 기종점 전망

○ 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.4%인 2억 1,672만 RT, 울산광역시가 24.0%인 1억 9,718만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.1%인 5,563만 RT, 수입 일반화물 물동량은 25.9%인 1억 6,109만 RT를 유발할 것으로 전망

- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 37.8%인 7,486만 RT, 수입 일반화물 물동량은 19.7%인 1억 2,233만 RT를 유발할 것으로 전망

〈표 5-26〉 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	0	0.0	0	0.0	0	0.0
부산	2,753	1.4	6,283	1.0	9,036	1.1
대구	1	0.0	303	0.0	304	0.0
인천	9,741	4.9	54,020	8.7	63,761	7.8
광주	3,891	2.0	21	0.0	3,913	0.5
대전	17	0.0	253	0.0	270	0.0
울산	74,857	37.8	122,332	19.7	197,189	24.0
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	10,307	5.2	50,205	8.1	60,512	7.4
강원	5,342	2.7	32,107	5.2	37,449	4.6
충북	397	0.2	2,803	0.5	3,200	0.4
충남	28,088	14.2	128,665	20.7	156,754	19.1
전북	831	0.4	11,812	1.9	12,643	1.5
전남	55,634	28.1	161,087	25.9	216,722	26.4
경북	5,667	2.9	40,431	6.5	46,098	5.6
경남	549	0.3	11,857	1.9	12,406	1.5
전국	198,077	100.0	622,179	100.0	820,255	100.0

가. 2035년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2035년 수출 일반화물 1억 9,807만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 울산항이 37.8%(7,493만 RT), 광양항이 28.0%(5,552만 RT), 대산항이 11.4%(2,252만 RT), 평택항이 7.7%(1,532만 RT)로 나타남

〈표 5-27〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	2,747	0	1	0	0	0	1	2	0	1	2,753
대구	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
인천	1	9,546	170	0	1	0	20	0	3	0	9,741
광주	1	0	0	0	3,777	0	112	0	0	1	3,891
대전	8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	17
울산	40	0	4	0	1	0	5	74,800	7	0	74,857
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	40	314	9,766	0	140	0	16	12	2	17	10,307
강원	0	0	0	0	0	4,173	0	0	0	1,169	5,342
충북	27	2	14	0	0	353	0	0	0	0	397
충남	40	55	5,361	22,528	0	0	0	60	0	44	28,088
전북	45	6	4	0	0	0	137	0	1	639	831
전남	2	0	0	0	446	0	55,186	0	0	0	55,634
경북	102	2	3	0	0	0	1	58	5,502	0	5,667
경남	40	1	4	0	1	0	43	2	1	458	549
전국	3,093	9,926	15,326	22,528	4,366	4,526	55,524	74,934	5,516	2,338	198,077
비율	1.6	5.0	7.7	11.4	2.2	2.3	28.0	37.8	2.8	1.2	100.0

○ 2035년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 37.8%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-28〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	4.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	2.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.8	0.0	0.0	37.8
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	4.9	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.6	2.7
충북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
충남	0.0	0.0	2.7	11.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.2
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.4
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	27.9	0.0	0.0	0.0	28.1
경북	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	2.9
경남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3
전국	1.6	5.0	7.7	11.4	2.2	2.3	28.0	37.8	2.8	1.2	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 42.3%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 30.5%, 충청권 14.4%로 전망

〈표 5-29〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.4	99.3	64.8	0.0	3.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.7	10.1
강원권	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.2	0.0	0.0	0.0	50.0	2.7
충청권	2.4	0.6	35.1	100.0	0.0	7.8	0.0	0.1	0.0	2.3	14.4
호남권	1.5	0.1	0.0	0.0	96.7	0.0	99.8	0.0	0.0	27.4	30.5
영남권	94.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	99.9	99.9	19.6	42.3
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2035년 수입 일반화물의 항만별 기종점

○ 2035년 수입 일반화물 6억 2,218만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 광양항이 25.7%(1억 5,972만 RT), 울산항이 19.8%(1억 2,327만 RT), 평택항이 14.8%(9,200만 RT), 대산항이 10.0%(6,212만 RT)로 나타남

〈표 5-30〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	6,097	4	1	0	0	0	0	0	14	168	6,283
대구	4	10	7	0	0	0	0	217	0	64	303
인천	1	53,606	412	0	0	0	0	0	0	0	54,020
광주	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	21
대전	0	0	103	0	0	69	0	80	0	1	253
울산	0	4	0	0	0	11	0	122,302	5	10	122,332
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	110	1,222	48,746	34	0	63	0	30	0	0	50,205
강원	0	111	12	0	0	0	0	0	0	31,984	32,107
충북	0	721	1,151	504	0	17	0	79	41	291	2,803
충남	5	125	40,824	61,587	20,455	832	0	0	0	4,837	128,665
전북	7	70	579	0	0	10,887	85	93	0	91	11,812
전남	0	1	7	0	0	38	159,636	87	47	1,270	161,087
경북	118	6	155	0	0	0	0	246	38,971	935	40,431
경남	427	19	3	4	0	0	0	142	13	11,249	11,857
전국	6,770	55,899	92,002	62,129	20,455	11,939	159,721	123,275	39,089	50,899	622,179
비율	1.1	9.0	14.8	10.0	3.3	1.9	25.7	19.8	6.3	8.2	100.0

○ 2035년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 25.9%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-31〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	8.6	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.7
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.7	0.0	0.0	19.7
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	7.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.1
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.1	5.2
충북	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
충남	0.0	0.0	6.6	9.9	3.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.8	20.7
전북	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.7	0.0	0.0	0.2	25.9
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	0.2	6.5
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	1.9
전국	1.1	9.0	14.8	10.0	3.3	1.9	25.7	19.8	6.3	8.2	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 29.1%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 27.8%, 충청권 21.2%로 전망

〈표 5-32〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.6	98.1	53.4	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	16.8
강원권	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	62.8	5.2
충청권	0.1	1.5	45.7	99.9	100.0	7.7	0.0	0.1	0.1	10.1	21.2
호남권	0.1	0.1	0.6	0.0	0.0	91.7	100.0	0.1	0.1	2.7	27.8
영남권	98.2	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	99.7	99.8	24.4	29.1
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4. 2040년 수출입 일반화물 기종점 전망

○ 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.9%인 2억 2,426만 RT, 울산광역시가 24.6%인 2억 522만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.3%인 5,879만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.4%인 1억 6,547만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 37.9%인 7,874만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.2%인 1억 2,647만 RT를 유발할 것으로 전망

〈표 5-33〉 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	0	0.0	0	0.0	0	0.0
부산	2,755	1.3	6,380	1.0	9,135	1.1
대구	1	0.0	341	0.1	343	0.0
인천	10,067	4.8	52,412	8.4	62,479	7.5
광주	3,910	1.9	23	0.0	3,933	0.5
대전	17	0.0	244	0.0	261	0.0
울산	78,747	37.9	126,479	20.2	205,226	24.6
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	10,478	5.0	50,620	8.1	61,098	7.3
강원	5,363	2.6	32,399	5.2	37,762	4.5
충북	408	0.2	3,738	0.6	4,146	0.5
충남	29,715	14.3	122,649	19.6	152,364	18.3
전북	854	0.4	11,651	1.9	12,505	1.5
전남	58,790	28.3	165,478	26.4	224,268	26.9
경북	5,913	2.8	41,315	6.6	47,229	5.7
경남	564	0.3	12,129	1.9	12,693	1.5
전국	207,583	100.0	625,858	100.0	833,441	100.0

가. 2040년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2040년 수출 일반화물 2억 758만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 울산항이 38.0%(7,884만 RT), 광양항이 28.3%(5,873만 RT), 대산항이 11.6%(2,413만 RT), 평택항이 7.5%(1,552만 RT)로 나타남

〈표 5-34〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	2,750	0	1	0	0	0	1	3	0	1	2,755
대구	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
인천	2	9,859	181	0	1	0	22	0	3	0	10,067
광주	1	0	0	0	3,778	0	131	0	0	1	3,910
대전	8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	17
울산	36	0	4	0	1	0	6	78,694	7	0	78,747
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	41	316	9,939	0	130	0	18	15	2	17	10,478
강원	0	0	0	0	0	4,193	0	0	0	1,169	5,363
충북	36	2	13	0	0	357	0	0	0	0	408
충남	37	56	5,379	24,136	0	0	0	63	0	44	29,715
전북	44	6	4	0	0	0	159	0	1	640	854
전남	1	0	0	0	440	0	58,347	0	0	0	58,790
경북	95	2	3	0	0	0	1	67	5,745	0	5,913
경남	38	1	4	0	1	0	51	2	1	467	564
전국	3,089	10,242	15,527	24,136	4,351	4,551	58,737	78,844	5,759	2,348	207,583
비율	1.5	4.9	7.5	11.6	2.1	2.2	28.3	38.0	2.8	1.1	100.0

○ 2040년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 37.9%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-35〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	4.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.9
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.9	0.0	0.0	37.9
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	4.8	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.6	2.6
충북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
충남	0.0	0.0	2.6	11.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.4
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	28.1	0.0	0.0	0.0	28.3
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	2.8
경남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3
전국	1.5	4.9	7.5	11.6	2.1	2.2	28.3	38.0	2.8	1.1	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 42.4%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 30.6%, 충청권 14.5%로 전망

〈표 5-36〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.4	99.3	65.2	0.0	3.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.7	9.9
강원권	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.1	0.0	0.0	0.0	49.8	2.6
충청권	2.6	0.6	34.7	100.0	0.0	7.9	0.0	0.1	0.0	2.3	14.5
호남권	1.5	0.1	0.0	0.0	96.9	0.0	99.8	0.0	0.0	27.3	30.6
영남권	94.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	99.9	99.9	19.9	42.4
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2040년 수입 일반화물의 항만별 기종점

○ 2040년 수입 일반화물 6억 2,585만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 광양항이 26.2%(1억 6,413만 RT), 울산항이 20.4%(1억 2,756만 RT), 평택항이 14.9%(9,353만 RT), 대산항이 9.7%(6,061만 RT)로 나타남

〈표 5-37〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	6,199	3	1	0	0	0	0	0	14	161	6,380
대구	5	10	8	0	0	0	0	252	0	67	341
인천	1	51,910	501	0	0	0	0	0	0	0	52,412
광주	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	23
대전	0	0	95	0	0	67	0	82	0	1	244
울산	0	3	0	0	0	10	0	126,452	5	9	126,479
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	115	1,142	49,236	31	0	60	0	36	0	0	50,620
강원	0	110	12	0	0	0	0	0	0	32,277	32,399
충북	0	929	1,816	494	0	14	0	152	38	293	3,738
충남	5	116	41,187	60,082	17,095	812	0	0	0	3,353	122,649
전북	6	67	524	0	0	10,776	96	96	0	86	11,651
전남	0	1	8	0	0	37	164,034	88	42	1,267	165,478
경북	121	5	147	0	0	0	0	258	39,855	929	41,315
경남	431	17	3	4	0	0	0	146	13	11,513	12,129
전국	6,884	54,314	93,539	60,611	17,095	11,799	164,131	127,564	39,968	49,955	625,858
비율	1.1	8.7	14.9	9.7	2.7	1.9	26.2	20.4	6.4	8.0	100.0

○ 2040년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 26.4%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-38〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
인천	0.0	8.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.2	0.0	0.0	20.2
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.1
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	5.2
충북	0.0	0.1	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
충남	0.0	0.0	6.6	9.6	2.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	19.6
전북	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.2	0.0	0.0	0.2	26.4
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.4	0.1	6.6
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	1.9
전국	1.1	8.7	14.9	9.7	2.7	1.9	26.2	20.4	6.4	8.0	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 29.8%로 가장 높은 유발비율을 보였으며, 다음으로 호남권 28.3%, 충청권 20.2%로 전망

〈표 5-39〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.7	97.7	53.2	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	16.5
강원권	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	64.6	5.2
충청권	0.1	1.9	46.1	99.9	100.0	7.6	0.0	0.2	0.1	7.3	20.2
호남권	0.1	0.1	0.6	0.0	0.0	91.8	100.0	0.1	0.1	2.7	28.3
영남권	98.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	99.6	99.8	25.4	29.8
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

5. 2045년 수출입 일반화물 기종점 전망

○ 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 27.2%인 2억 3,104만 RT, 울산광역시가 25.0%인 2억 1,239만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.6%인 6,206만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.7%인 1억 6,898만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 38.0%인 8,262만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.5%인 1억 2,977만 RT를 유발할 것으로 전망

〈표 5-40〉 2045년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	0	0.0	0	0.0	0	0.0
부산	2,750	1.3	6,382	1.0	9,132	1.1
대구	1	0.0	378	0.1	379	0.0
인천	10,402	4.8	51,189	8.1	61,591	7.2
광주	3,933	1.8	26	0.0	3,959	0.5
대전	16	0.0	226	0.0	242	0.0
울산	82,625	38.0	129,773	20.5	212,397	25.0
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	10,663	4.9	51,106	8.1	61,769	7.3
강원	5,382	2.5	32,878	5.2	38,260	4.5
충북	429	0.2	2,285	0.4	2,714	0.3
충남	31,335	14.4	124,467	19.6	155,802	18.3
전북	883	0.4	11,630	1.8	12,513	1.5
전남	62,060	28.6	168,986	26.7	231,046	27.2
경북	6,169	2.8	42,146	6.7	48,314	5.7
경남	582	0.3	12,271	1.9	12,852	1.5
전국	217,230	100.0	633,742	100.0	850,973	100.0

가. 2045년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2045년 수출 일반화물 2억 1,723만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 울산항이 38.1%(8,274만 RT), 광양항이 28.6%(6,208만 RT), 대산항이 11.9%(2,574만 RT), 평택항이 7.2%(1,574만 RT)로 나타남

〈표 5-41〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	2,744	0	1	0	0	0	2	3	0	1	2,750
대구	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
인천	2	10,178	196	0	1	0	23	0	3	0	10,402
광주	1	0	0	0	3,777	0	154	0	0	1	3,933
대전	7	0	0	0	0	0	0	0	0	9	16
울산	32	0	4	0	1	0	7	82,574	7	0	82,625
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	42	315	10,126	0	120	0	21	20	2	17	10,663
강원	0	0	0	0	0	4,213	0	0	0	1,169	5,382
충북	55	2	11	0	0	362	0	0	0	0	429
충남	33	56	5,391	25,744	0	0	0	66	0	44	31,335
전북	44	6	4	0	0	0	187	0	1	640	883
전남	1	0	0	0	434	0	61,625	0	0	0	62,060
경북	87	2	3	0	0	0	1	79	5,996	0	6,169
경남	35	1	4	0	1	0	62	2	1	476	582
전국	3,084	10,560	15,740	25,744	4,333	4,575	62,082	82,745	6,010	2,357	217,230
비율	1.4	4.9	7.2	11.9	2.0	2.1	28.6	38.1	2.8	1.1	100.0

○ 2045년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 38.0%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-42〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	4.7	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.8
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.0	0.0	0.0	38.0
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.1	4.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.9
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.5	2.5
충북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
충남	0.0	0.0	2.5	11.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.4
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.4
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	28.4	0.0	0.0	0.0	28.6
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	2.8
경남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3
전국	1.4	4.9	7.2	11.9	2.0	2.1	28.6	38.1	2.8	1.1	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 42.4%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 30.8%, 충청권 14.6%로 전망

〈표 5-43〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.4	99.4	65.6	0.0	2.8	0.0	0.1	0.0	0.1	0.7	9.7
강원권	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.1	0.0	0.0	0.0	49.6	2.5
충청권	3.1	0.5	34.3	100.0	0.0	7.9	0.0	0.1	0.0	2.3	14.6
호남권	1.5	0.1	0.0	0.0	97.2	0.0	99.8	0.0	0.0	27.2	30.8
영남권	94.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	99.9	99.9	20.2	42.4
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2045년 수입 일반화물의 항만별 기종점

○ 2045년 수입 일반화물 6억 3,374만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 광양항이 26.5%(1억 6,766만 RT), 울산항이 20.7%(1억 3,104만 RT), 평택항이 14.8%(9,352만 RT), 대산항이 9.7%(6,169만 RT)로 나타남

〈표 5-44〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	6,201	3	2	0	0	0	0	0	15	161	6,382
대구	5	10	9	0	0	0	0	283	0	72	378
인천	1	50,566	622	0	0	0	0	0	0	0	51,189
광주	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	26
대전	0	0	81	0	0	65	0	79	0	1	226
울산	0	3	0	0	0	9	0	129,750	4	7	129,773
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	117	1,070	49,786	29	0	59	0	45	0	0	51,106
강원	0	108	12	0	0	0	0	0	0	32,758	32,878
충북	0	284	839	505	0	12	0	300	36	309	2,285
충남	4	107	41,600	61,158	17,445	802	0	0	0	3,352	124,467
전북	6	63	434	0	0	10,848	110	93	0	77	11,630
전남	0	1	8	0	0	36	167,559	85	38	1,258	168,986
경북	122	5	128	0	0	0	0	260	40,715	915	42,146
경남	431	16	3	5	0	0	0	146	13	11,657	12,271
전국	6,888	52,235	93,523	61,697	17,445	11,856	167,669	131,041	40,821	50,566	633,742
비율	1.1	8.2	14.8	9.7	2.8	1.9	26.5	20.7	6.4	8.0	100.0

○ 2045년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 26.7%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-45〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
인천	0.0	8.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.1
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.5	0.0	0.0	20.5
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.2	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.1
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	5.2
충북	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
충남	0.0	0.0	6.6	9.7	2.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	19.6
전북	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.4	0.0	0.0	0.2	26.7
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.4	0.1	6.7
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	1.9
전국	1.1	8.2	14.8	9.7	2.8	1.9	26.5	20.7	6.4	8.0	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 30.1%로 가장 높은 유발비율을 보였으며, 다음으로 호남권 28.5%, 충청권 20.0%로 전망

〈표 5-46〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.7	98.9	53.9	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	16.1
강원권	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	64.8	5.2
충청권	0.1	0.7	45.5	99.9	100.0	7.4	0.0	0.3	0.1	7.2	20.0
호남권	0.1	0.1	0.5	0.0	0.0	92.0	100.0	0.1	0.1	2.6	28.5
영남권	98.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	99.5	99.8	25.3	30.1
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

6. 2050년 수출입 일반화물 기종점 전망

○ 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 27.3%인 2억 3,799만 RT, 울산광역시가 25.2%인 2억 1,941만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.8%인 6,547만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.7%인 1억 7,252만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 38.1%인 8,656만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.6%인 1억 3,286만 RT를 유발할 것으로 전망

〈표 5-47〉 2050년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	0	0.0	0	0.0	0	0.0
부산	2,730	1.2	6,377	1.0	9,107	1.0
대구	1	0.0	393	0.1	395	0.0
인천	10,763	4.7	53,322	8.3	64,085	7.3
광주	3,966	1.7	29	0.0	3,995	0.5
대전	16	0.0	195	0.0	211	0.0
울산	86,557	38.1	132,855	20.6	219,412	25.2
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	10,866	4.8	50,676	7.9	61,542	7.1
강원	5,400	2.4	33,408	5.2	38,808	4.4
충북	468	0.2	2,944	0.5	3,412	0.4
충남	32,975	14.5	125,604	19.5	158,579	18.2
전북	917	0.4	11,567	1.8	12,484	1.4
전남	65,476	28.8	172,515	26.7	237,991	27.3
경북	6,434	2.8	42,934	6.7	49,368	5.7
경남	602	0.3	12,388	1.9	12,990	1.5
전국	227,172	100.0	645,206	100.0	872,378	100.0

가. 2050년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2050년 수출 일반화물 2억 2,717만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 울산항이 38.2%(8,671만 RT), 광양항이 28.9%(6,559만 RT), 대산항이 12.0%(2,737만 RT), 평택항이 7.0%(1,598만 RT)로 나타남

〈표 5-48〉 2050년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	2,723	0	1	0	0	0	2	3	0	1	2,730
대구	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
인천	2	10,516	217	0	1	0	24	0	2	0	10,763
광주	1	0	0	0	3,781	0	184	0	0	1	3,966
대전	7	0	0	0	0	0	0	0	0	9	16
울산	28	0	4	0	1	0	7	86,510	6	0	86,557
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	43	311	10,331	0	109	0	25	27	3	17	10,866
강원	0	0	0	0	0	4,231	0	0	0	1,169	5,400
충북	91	2	9	0	0	367	0	0	0	0	468
충남	29	55	5,403	27,374	0	0	0	69	0	44	32,975
전북	43	6	4	0	0	0	221	0	1	641	917
전남	1	0	0	0	426	0	65,048	0	0	0	65,476
경북	78	2	3	0	0	0	1	94	6,255	0	6,434
경남	33	1	5	0	1	0	75	2	1	485	602
전국	3,080	10,894	15,978	27,374	4,319	4,597	65,588	86,705	6,269	2,367	227,172
비율	1.4	4.8	7.0	12.0	1.9	2.0	28.9	38.2	2.8	1.0	100.0

○ 2050년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 38.1%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-49〉 2050년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	0.0	4.6	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.7
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.7
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.1	0.0	0.0	38.1
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.1	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.5	2.4
충북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
충남	0.0	0.0	2.4	12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.5
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.4
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	28.8
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	2.8
경남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3
전국	1.4	4.8	7.0	12.0	1.9	2.0	28.9	38.2	2.8	1.0	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 42.4%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 31.0%, 충청권 14.7%로 전망

〈표 5-50〉 2050년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.5	99.4	66.0	0.0	2.6	0.0	0.1	0.0	0.1	0.7	9.5
강원권	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.0	0.0	0.0	0.0	49.4	2.4
충청권	4.1	0.5	33.9	100.0	0.0	8.0	0.0	0.1	0.0	2.2	14.7
호남권	1.5	0.1	0.0	0.0	97.4	0.0	99.8	0.0	0.0	27.1	31.0
영남권	93.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	99.9	99.9	20.5	42.4
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

나. 2050년 수입 일반화물의 항만별 기종점

○ 2050년 수입 일반화물 6억 4,521만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

- 광양항이 26.5%(1억 7,125만 RT), 울산항이 20.8%(1억 3,436만 RT), 평택항이 14.5%(9,324만 RT), 대산항이 9.7%(6,273만 RT)로 나타남

〈표 5-51〉 2050년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
부산	6,195	3	2	0	0	0	0	0	16	161	6,377
대구	5	9	10	0	0	0	0	294	0	75	393
인천	1	52,554	767	0	0	0	0	0	0	0	53,322
광주	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	29
대전	0	0	60	0	0	63	0	71	0	1	195
울산	0	2	0	0	0	8	0	132,836	4	5	132,855
세종	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
경기	121	954	49,461	28	0	57	0	55	0	0	50,676
강원	0	98	12	0	0	0	0	0	0	33,298	33,408
충북	0	284	1,192	516	0	9	0	566	33	343	2,944
충남	4	93	41,306	62,176	17,885	789	0	0	0	3,351	125,604
전북	5	55	316	0	0	10,918	127	83	0	63	11,567
전남	0	1	9	0	0	36	171,119	76	33	1,241	172,515
경북	123	4	98	0	0	0	0	243	41,570	896	42,934
경남	432	15	3	6	0	0	0	138	13	11,781	12,388
전국	6,887	54,074	93,235	62,725	17,885	11,909	171,246	134,362	41,669	51,215	645,206
비율	1.1	8.4	14.5	9.7	2.8	1.8	26.5	20.8	6.5	7.9	100.0

○ 2050년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 26.7%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

〈표 5-52〉 2050년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

시도	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
인천	0.0	8.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.6	0.0	0.0	20.6
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	0.0	0.1	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.9
강원	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	5.2
충북	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.5
충남	0.0	0.0	6.4	9.6	2.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	19.5
전북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8
전남	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.5	0.0	0.0	0.2	26.7
경북	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.4	0.1	6.7
경남	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	1.9
전국	1.1	8.4	14.5	9.7	2.8	1.8	26.5	20.8	6.5	7.9	100.0

○ 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 30.2%로 가장 높은 유발비율을 보였으며, 다음으로 호남권 28.5%, 충청권 20.0%로 전망

〈표 5-53〉 2050년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

권역	부산항	인천항	평택항	대산항	보령항	군산항	광양항	울산항	포항항	기타항	계
수도권	1.8	99.0	53.9	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	16.1
강원권	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	65.0	5.2
충청권	0.1	0.7	45.6	99.9	100.0	7.2	0.0	0.5	0.1	7.2	20.0
호남권	0.1	0.1	0.3	0.0	0.0	92.2	100.0	0.1	0.1	2.5	28.5
영남권	98.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	99.4	99.8	25.2	30.2
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론

제2절 정책제언

제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론

1. 산업입지 변화와 글로벌 공급망(GVC) 불안정 속에서 해상화물 기종점 구조는 정량적으로 재편 중

○ 산업입지 변화와 글로벌 공급망(GVC) 불안정이 지속되는 가운데, 우리나라 해상화물의 기종점(O/D) 구조는 정량적 재편 과정을 보이고 있음

○ 2024년 수출입 컨테이너 O/D 분석 결과, 경기도를 포함한 6개 시·도(경기, 경남, 인천, 울산, 부산, 경북)가 연간 100만 TEU 이상의 물동량을 유발하는 것으로 나타났음

- 특히 경기도(수도권)는 연간 417.5만 TEU(수출 202.0만 TEU, 수입 215.5만 TEU)로 전국에서 가장 큰 규모의 기종점 역할을 수행하는 것으로 나타남
- 이는 기존 제조업 벨트뿐 아니라 배터리·반도체·전기차 등 첨단 제조업 중심의 신산업 클러스터 확산, 수도권 인근 신항만 및 배후물류단지 개발에 따른 지역 간 산업구조 변화가 해상화물 흐름에 직접적으로 반영되고 있음을 시사함

○ 일반화물 부문에서는 항만별 산업 기능과 연계된 정량적 집중도가 더욱 두드러짐

- 2024년 전국 수출입 일반화물은 총 7억 676.0만 RT에 달했으며, 광양항 1억 8,306.2만 RT(23.8%), 울산항 1억 6,650.9만 RT(21.7%), 평택·당진항 8,768.9만

RT(11.4%)을 처리한 것으로 나타남

ㅇ 일반화물 최대 기종점 경로는 전라남도 ⇔ 광양항(1억 8,274.0만 RT, 23.8%), 그 다음은 울산광역시 ⇔ 울산항(1억 6,567.8만 RT, 21.6%)으로, 국내 석유화학·철강 산업의 핵심 기반이 위치한 지역과 항만 간의 긴밀한 연계성을 잘 보여줌

- 이러한 구조는 글로벌 석유화학 및 철강산업의 재편 흐름과도 밀접하게 연동됨. 특히 최근 글로벌 시장에서는 중동·중국·ASEAN 지역의 석유화학 생산능력 확대, 선진국의 탄소 규제 강화, 전기로(EAF) 중심의 저탄소 철강 전환, 고부가가치 화학제품 중심의 산업 이동 등이 빠르게 진행되고 있음

- 이로 인해 국내 주요 석유화학·철강 클러스터(울산·광양·인천)를 중심으로 원재료·중간재·완제품의 비중 변화, 수출 대상국 다변화, 산업별 항만 물동량 구조 조정이 단계적으로 발생할 가능성이 큼

- 예를 들어, 원유·철광석 등 대량 원재료 중심의 입항 패턴에서 점차 고부가 화학제품·특수강·배터리 소재 등 완제품·중간재 중심의 출항 패턴이 증가할 수 있으며, 이는 항만별 처리 품목 구성과 기종점 비중 변화로 이어질 것으로 예상됨

2. 일반화물은 벌크화물이 처리되는 존에서 물동량 집중 심화

ㅇ 2024년 기준 전국 수출입 일반화물은 총 7억 6,760.0만 RT로, 전체 해상 화물 중 일반화물이 차지하는 구조는 변함없이 유지되고 있음

- 이 같은 높은 일반화물 비중은 한국의 산업·무역 구조가 원유·광물·석탄·곡물 등 대량의 원자재를 수입하여 국내에서 정제·가공한 뒤 고부가가치 제품을 재수출하는 형태로 이루어지기 때문임

ㅇ 항만별 처리 실적을 보면, 일반화물 물동량은 대량화물 처리 기반시설(정유·석유화학·제철·광물처리 시설)이 집중된 특정 항만에서 매우 높게 나타남

- 2024년 기준 일반화물 처리 비중은 광양항 1억 8,274.0만 RT(23.8%), 울산항 1억 6,567.8만 RT(21.6%), 평택·당진항 8,768.9만 RT(11.4%) 순이며, 이들 항만이 전체의 절반 이상을 차지함

- 또한 O/D 분석 결과, 전라남도 ⇔ 광양항, 울산 ⇔ 울산항이 전국에서 가장 많은 일반화물 흐름을 유발하며, 이는 광양항과 울산항이 각각 여수·광양 국가산단(석유화학·철강 중심), 울산 국가산단(정유·석유화학·자동차·조선)의 핵심 배후항만인 점과 밀접한 관련이 있음

○ 시도별 유발 물동량에서도 이러한 집중화 현상은 뚜렷하게 나타남

- 2024년 기준 전남 25.0%, 울산 21.2%, 충남 19.6%, 인천 9.7%, 경북 6.8% 순으로 높은 비중을 기록하였는데, 이들 지역은 모두 대량 화물을 처리하는 항만과 산업단지를 인접 배후지로 두고 있음

- 특히 울산은 지역 유발 물량의 99% 이상이 울산항을 통해 처리되며, 전남의 광양항 역시 시도 유발량의 99.8%를 차지함. 이는 원유·LNG·석탄·광물 등 대량화물이 대부분 항만과 인접한 대규모 산업단지에서 직접 처리된다는 점을 의미함

- 따라서 2024년 분석 결과는 한국의 일반화물 흐름이 여전히 '대량화물 처리항 – 대규모 국가산단 – 수출입 원자재 기반 산업'이라는 일체형 구조에 의해 지배되고 있으며, 이 구조의 집중도는 오히려 더욱 강화되고 있음을 보여줌

제2절 정책제언

1. 급변하는 산업·국제환경을 반영하기 위한 추가 방법론 검토 필요

ㅇ 최근 산업 및 국제 환경의 변화가 가속화되면서 해상화물 기종점(O/D) 구조에도 구조적 변동이 발생하고 있음

- 기존의 O/D 자료가 비교적 안정된 산업·물류 여건을 기반으로 한 정적(static) 분석에 머물렀던 반면, 최근에는 국내 산업생태계 변화, 국제 교역환경의 불확실성 확대, 지정학적 요인의 증대 등 다양한 외부 요인이 복합적으로 작용하고 있음

ㅇ 특히 글로벌 공급망 재편과 산업 구조 변화가 O/D 구조에 영향을 미치는 범위가 확대되고 있음

- 글로벌 가치사슬(GVC)의 재조정, 원자재 시장 변동, 주요 기반산업의 재배치 등 구조적 변화가 지속적으로 발생하고 있으며, 이는 해상화물의 수요·공급 및 지역 간 흐름에 직접적인 영향을 미치는 요인으로 작용하고 있음

ㅇ 따라서 2024년 O/D는 대형 화주의 물동량 데이터를 중심으로 산업 네트워크 분석 방법의 적용을 추가로 검토하였으며, 국제 정세 등의 변화 요인을 반영할 수 있는 동적(Dynamic) O/D 체계 구축을 추가적으로 고려하였음

- 추후 산업·교역·국제정세 변화를 통한 데이터를 갱신하고, 변화된 기종점 구조 분석에 반영될 수 있는 체계 및 방법론이 요구됨

- 이를 위해 기존 체계를 동적 분석을 추가로 고려한 O/D로 전환할 필요가 있음

ㅇ 이는 국가 해상 화물의 예측 가능성, 정책 대응력 강화를 위해 필수적인 정책 과제임

- 급변하는 산업입지 변화에 대한 적시 대응을 가능하게 하고, 글로벌 공급망 리스크와 국제 정세 변화에 대한 국가 물류체계의 회복력을 강화하며, 정책

결정 과정의 신뢰성과 실효성을 제고하는 데 중요한 기반이 됨

2. 관세정책 변화에 대응한 O/D 변화 반영 필요

ㅇ 최근 국제 통상정책 변화가 화주의 물류 전략과 해상화물 O/D 구조에 직접적인 영향을 미치고 있음

- 특히 2025년 O/D 분석에는 미국의 통상정책 변화, 특히 트럼프 행정부의 고율 관세 영향이 강화될 가능성이 높아, 국내 수출입 기업들이 관세 부담을 회피하기 위한 새로운 물류 전략을 적극적으로 모색하고 있음

- 이러한 변화는 해상화물의 흐름뿐 아니라 O/D 구조의 형태적 변화까지 유발하고 있는 것으로 조사됨

ㅇ 특히 완성 자동차(Automobile) 수출 분야에서는 화주의 관세 회피 전략에 따른 물동량 및 운송 체계의 구조 변화가 이미 감지되고 있음

- 기존에는 완성차를 조립된 형태(Complete Built-Up, CBU)로 수출하였으나, 관세 부담을 최소화하기 위해 차량을 부분 분해(Complete Knock-Down, CKD 또는 Semi-KD) 형태로 전환하여 수출하는 사례가 증가하고 있음

· 목포항(신항) 및 광양항 배후단지의 완성차 T/C 작업장 설치

- 이는 완성차 물류 흐름의 출발지·도착지뿐 아니라 화물의 품목, 화물의 운송방법 변화까지 초래할 수 있는 요소임

ㅇ 운송 방식의 변화도 O/D 구조 변화 요인으로 작용하고 있음

- 기존에는 완성차 전용선(PCTC, 자동차선)을 활용하는 방식이 일반적이었으나, 최근에는 완성차를 컨테이너에 적재하여 수송하는 방식이 개발 및 확산되는 추세가 나타나고 있음

- 이러한 운송 방식 전환은 컨테이너 물동량 변화를 가져올 수 있음

ㅇ 2025년 O/D 분석에서는 이러한 통상정책 및 운송방식 변화를 심층적으로 반영할 필요가 있음

- 화주의 관세 회피 전략이 실제 해상 화물 흐름에 미치는 영향 분석, 완성차 CBU→CKD·컨테이너 전환에 따른 항만·터미널별 수요 변화, 글로벌 자동차 공급망 재편이 국내 수출입 물동량에 미치는 간접 영향 등을 종합적으로 검토해야 함

○ 이는 O/D 체계를 산업·통상정책 변화와 연동하여 고도화하기 위한 필수 과제임

- 국제 관세정책 변화에 대한 적시 대응력 확보, 수출 전략 변화에 따른 항만·물류 인프라 수요 조정, 글로벌 공급망 변화에 대응한 국가 물류정책의 실효성 강화를 위한 기반이 될 것임