

목 차

요 약

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적 / 3	
제2절 과업의 범위 / 4	
제3절 과업의 기대효과 / 5	
제2장 조사의 내용 및 방법	7
제1절 조사 내용 / 9	
제2절 조사 항목 / 10	
제3절 조사 방법 / 11	
제4절 조사표 설계 / 12	
제5절 조사표본 설계 / 16	
제6절 조사원 운용 / 18	
제7절 본조사 / 19	
제8절 조사자료 검수 및 입력 / 21	
제3장 해상수출입화물 기종점조사 기초분석	23
제1절 분석의 배경 및 목적 / 25	
제2절 분석의 범위 / 25	
제3절 컨테이너화물의 기종점조사 기초분석 / 26	
제4절 일반화물의 기종점조사 기초분석 / 88	
제4장 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석	99
제1절 분석의 배경 및 목적 / 101	
제2절 분석의 범위 / 102	
제3절 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석 / 103	

제5장	해상과 육상의 기종점 자료 연계 방안	117
제1절	기종점 자료 연계의 필요성 / 119	
제2절	기종점 자료 연계 방안 / 119	
제6장	결론 및 정책 제언	125
제1절	주요 조사의 결론 / 127	
제2절	정책 제언 / 128	
부 록	129

표 목 차

〈표 2- 1〉 해상 수출입화물의 조사내용	9
〈표 2- 2〉 해상 수출입화물의 조사항목	10
〈표 2- 3〉 조사표 항목 설명	14
〈표 2- 4〉 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사의 표본추출 방법	17
〈표 2- 5〉 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사의 표본추출 방법	17
〈표 2- 6〉 해상 수출입화물 내륙기종점 조사 상세현황	19
〈표 2- 7〉 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 상세현황	20
〈표 2- 8〉 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율	20
〈표 2- 9〉 입력(검수)인력 투입	21
〈표 3- 1〉 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율	26
〈표 3- 2〉 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율	26
〈표 3- 3〉 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2005년)	27
〈표 3- 4〉 우리나라 수출(반입) 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점 (2005년)	28
〈표 3- 5〉 우리나라 수출(반입) 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점 비율 (2005년)	28
〈표 3- 6〉 우리나라 수입(반출) 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점(2005년)	29
〈표 3- 7〉 우리나라 수입(반출) 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점 비율 (2005년)	29
〈표 3- 8〉 우리나라 수출입(반출입) 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점 (2005년)	30
〈표 3- 9〉 우리나라 수출입(반출입) 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점 비율(2005년)	30
〈표 3- 10〉 우리나라 수출입 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점(2001년) ..	31
〈표 3- 11〉 2001년 조사와 2005년 조사의 권역별 비율 비교	32
〈표 3- 12〉 부산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	36

〈표 3- 13〉 2005년 부산항 수출입 컨테이너의 내륙 운송수단	36
〈표 3- 14〉 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	37
〈표 3- 15〉 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	37
〈표 3- 16〉 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	38
〈표 3- 17〉 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	38
〈표 3- 18〉 부산항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년) ..	39
〈표 3- 19〉 부산항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	39
〈표 3- 20〉 부산항 철도운송 및 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	40
〈표 3- 21〉 부산항 철도운송 및 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	40
〈표 3- 22〉 부산항 철도운송 및 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	41
〈표 3- 23〉 부산항 철도운송 및 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년) ..	41
〈표 3- 24〉 부산항 철도운송 및 연안운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	42
〈표 3-25〉 부산항 철도운송 및 연안운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	42
〈표 3- 26〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	43
〈표 3- 27〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	43
〈표 3- 28〉 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	44
〈표 3- 29〉 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	44
〈표 3- 30〉 부산항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년) ..	45
〈표 3- 31〉 부산항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	45
〈표 3- 32〉 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기·종점 (2001년)	46
〈표 3- 33〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 유발비율 연도별 비교	47
〈표 3- 34〉 광양항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	48
〈표 3- 35〉 2005년 광양항 수출입 컨테이너의 내륙 운송수단	48
〈표 3- 36〉 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	49
〈표 3- 37〉 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	49

〈표 3- 38〉 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	50
〈표 3- 39〉 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	50
〈표 3- 40〉 광양항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	51
〈표 3- 41〉 광양항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	51
〈표 3- 42〉 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	52
〈표 3- 43〉 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	52
〈표 3- 44〉 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	53
〈표 3- 45〉 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	53
〈표 3- 46〉 광양항 철도운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년) ..	54
〈표 3- 47〉 광양항 철도운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	54
〈표 3- 48〉 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	55
〈표 3- 49〉 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	55
〈표 3- 50〉 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	56
〈표 3- 51〉 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	56
〈표 3- 52〉 광양항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2005년)	57
〈표 3- 53〉 광양항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점 (2005년)	57
〈표 3- 54〉 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기·종점 (2001년)	58
〈표 3- 55〉 인천항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	60
〈표 3- 56〉 2005년 인천항 컨테이너 기·종점 조사의 표본비율	60
〈표 3- 57〉 인천항 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	61
〈표 3- 58〉 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	61
〈표 3- 59〉 인천항 수출입 공 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	62
〈표 3- 60〉 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	62
〈표 3- 61〉 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 (2005년)	63
〈표 3- 62〉 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 (2005년)	63
〈표 3- 63〉 울산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	65
〈표 3- 64〉 2005년 울산항 컨테이너 기·종점 예비조사의 표본비율	65
〈표 3- 65〉 울산항 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	66
〈표 3- 66〉 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	66

〈표 3- 67〉 울산항 수출입 공 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	67
〈표 3- 68〉 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	67
〈표 3- 69〉 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 (2005년)	68
〈표 3- 70〉 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 (2005년)	68
〈표 3- 71〉 평택항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	70
〈표 3- 72〉 평택항 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	70
〈표 3- 73〉 평택항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	71
〈표 3- 74〉 평택항 수출입 공 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	71
〈표 3- 75〉 평택항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	72
〈표 3- 76〉 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 (2005년)	72
〈표 3- 77〉 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 (2005년)	73
〈표 3- 78〉 마산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	75
〈표 3- 79〉 마산항 반출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	75
〈표 3- 80〉 마산항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	76
〈표 3- 81〉 마산항 반출입 공 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	76
〈표 3- 82〉 마산항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	77
〈표 3- 83〉 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 (2005년)	77
〈표 3- 84〉 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 (2005년)	78
〈표 3- 85〉 군산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	79
〈표 3- 86〉 군산항 반출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	80
〈표 3- 87〉 군산항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	80
〈표 3- 88〉 군산항 반출입 공 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	81
〈표 3- 89〉 군산항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	81
〈표 3- 90〉 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 (2005년)	82
〈표 3- 91〉 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 (2005년)	82
〈표 3- 92〉 속초항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적	84
〈표 3- 93〉 속초항 반출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	84
〈표 3- 94〉 속초항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	85
〈표 3- 95〉 속초항 반출입 공 컨테이너의 시도별 기종점 (2005년)	85

〈표 3- 96〉 속초항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점 (2005년)	86
〈표 3- 97〉 속초항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 (2005년)	86
〈표 3- 98〉 속초항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 (2005년)	87
〈표 3- 99〉 일반화물 기종점조사의 항만별 조사 샘플	88
〈표 3-100〉 부산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	89
〈표 3-101〉 부산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	89
〈표 3-102〉 인천항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	90
〈표 3-103〉 인천항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	90
〈표 3-104〉 평택항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	91
〈표 3-105〉 평택항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	91
〈표 3-106〉 군산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	92
〈표 3-107〉 군산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	92
〈표 3-108〉 목포항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	93
〈표 3-109〉 목포항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	93
〈표 3-110〉 마산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	94
〈표 3-111〉 마산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	94
〈표 3-112〉 울산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	95
〈표 3-113〉 울산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	95
〈표 3-114〉 포항항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	96
〈표 3-115〉 포항항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	96
〈표 3-116〉 동해항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	97
〈표 3-117〉 동해항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	97
〈표 3-118〉 속초항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)	98
〈표 3-119〉 속초항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)	98
〈표 4- 1〉 조사거점별 조사샘플 수	103
〈표 4- 2〉 2005년 부산지역 ODCY 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	104
〈표 4- 3〉 2005년 부산지역 ODCY 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	105
〈표 4- 4〉 2005년 부산지역 ODCY 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	105
〈표 4- 5〉 2005년 부산지역 ODCY 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	106

〈표 4- 6〉 2005년 부산지역 ODCY 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황	106
〈표 4- 7〉 2005년 부산지역 ODCY 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황	107
〈표 4- 8〉 부산지역 철도 CY 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	107
〈표 4- 9〉 2005년 부산지역 철도 CY 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	108
〈표 4- 10〉 2005년 부산지역 철도 CY 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	108
〈표 4- 11〉 2005년 부산지역 철도 CY 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	109
〈표 4- 12〉 2005년 부산지역 철도 CY 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황 ·	109
〈표 4- 13〉 2005년 부산지역 철도 CY 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황 ·	110
〈표 4- 14〉 2005년 양산 ICD 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	111
〈표 4- 15〉 2005년 양산 ICD 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	111
〈표 4- 16〉 2005년 양산 ICD 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	112
〈표 4- 17〉 2005년 양산 ICD 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	112
〈표 4- 18〉 2005년 양산 ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황	113
〈표 4- 19〉 2005년 양산 ICD 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황	113
〈표 4- 20〉 2005년 경인 ICD 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	114
〈표 4- 21〉 2005년 경인 ICD 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	114
〈표 4- 22〉 2005년 경인 ICD 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황	115
〈표 4- 23〉 경인 ICD 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황	115
〈표 4- 24〉 2005년 경인 ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황	116
〈표 4- 25〉 2005년 경인 ICD 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황	116
〈표 5- 1〉 육상과 해상의 화물 품목분류 코드 조정표(HS 코드 기준)	120
〈표 5- 2〉 육상과 해상의 화물 품목분류 코드 조정표(조사지침 기준)	121

그림목차

〈그림 2- 1〉 해상화물 통해실태조사표	15
〈그림 2- 2〉 해상 수출입화물 내륙기종점조사의 조사원 조직체계	19
〈그림 3- 1〉 수도권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교	33
〈그림 3- 2〉 영남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교	34
〈그림 3- 3〉 호남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교	34
〈그림 3- 4〉 중부권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교	35
〈그림 3- 5〉 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	47
〈그림 3- 6〉 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	59
〈그림 3- 7〉 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	64
〈그림 3- 8〉 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	69
〈그림 3- 9〉 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	74
〈그림 3-10〉 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	78
〈그림 3-11〉 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	83

요 약



요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경

- 우리나라의 해상화물은 수출입화물의 99.7%를 점유하는 등 양적으로 지속적인 증가세를 보여왔으며, 이러한 증가 추세는 향후에도 지속될 것으로 예상됨
- 해상교통조사 DB 자료의 지속적인 축적과 효율적인 관리는 국가 교통정책 수립에 매우 필수적일 뿐만 아니라, 항만의 개발 및 배후단지의 조성 등의 타당성 분석을 위한 기초자료를 제공함
- 이에 따라 효율적인 교통·물류·항만 정책을 수립하기 위해서는 해상교통량을 주기적으로 조사하고, DB화함으로써 적절한 해상교통시스템을 구축할 필요성이 있으며, 「교통체계효율화법」에서도 정기적으로 해상교통을 포함한 우리나라 전체의 교통량에 대한 실제조사를 하도록 권고하고 있음
- 특히, 해상화물의 기종점조사는 2001년에 전국적인 규모의 조사가 수행된 바 있으나, 최근의 중국 효과에 따른 외국국가⇔국내항만⇔내륙지역 기종점의 변화된 상황을 제대로 반영하고 있지 못한 관계로 국내 무역항 전반에 대한 재조사가 요청되고 있음
- 또한 컨테이너화물의 경우 일반화물과 달리 물류거점시설을 경유하여 내륙으로 반출입이 이루어지고 있으나, 이에 대한 조사가 지금까지 이루어지지 않아 물류거점시설에서 컨테이너 화물의 이동경로에 대한 정보가 부족한 상태임

나. 과업의 목적

- 본 과업의 목적은 전국 무역항을 대상으로 해상화물의 내륙 기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설의 기종점 조사를 수행하여 최근의 변화된 해상교통량을 보다 정확히 파악함으로써 해상분야의 교통·물류체계를 보다 효율적으로 관리하기 위한 기초자료를 확보하는데 있음

다. 과업의 범위

1) 공간적 범위

- 전국을 조사지역으로 함
- 해상화물 내륙기종점 조사는 28개 무역항, 컨테이너 물류거점 반출입 조사는 항만 인근에 위치한 철도 CY(Container Yard), ICD(Inland Container Depot) 등에서 실시

2) 시간적 범위

- 과업기간 : 2005년 5월 ~ 2006년 4월
- 조사기간 : 2005년 7월 ~ 2005년 8월

3) 내용적 범위

- 해상 수출입화물의 내륙 기종점 조사
 - 조사 대상 : 전국 28개 무역항 및 항만지역의 컨테이너야적장(ODCY) 등
 - 조사 내용 : 28개 무역항⇔247개 내륙간의 수출입화물 기종점(O/D) 경로 조사
- 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사
 - 조사 대상 : 항만 및 인접지에 위치한 철도 CY, 내륙컨테이너기지(ICD) 등
 - 조사 내용 : 국내항만⇔컨테이너 물류거점 시설⇔247개 내륙간의 컨테이너화물 이동 경로 조사
- 해상화물의 내륙 기종점 조사결과 기초분석
 - 분석 대상 : 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사 및 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 결과
 - 분석 내용 : 화물별(컨테이너, 일반화물), 국내항만⇔(컨테이너 물류거점 시설)⇔247개 내륙간의 기종점(O/D) 경로 기초분석

라. 과업의 기대효과

- 해상화물의 기종점 자료는 항만입지선정, 투자규모, 투자우선순위 결정 뿐 아니라 도로, 철도 등 항만 배후에서의 대량화물 연계수송체계 구축을 위한 필수자료로 활용
- 물류거점시설 및 지역 항만개발사업의 적정규모 산정을 위한 기초자료로 활용

2. 조사의 내용 및 방법

가. 조사 내용

1) 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 28개 국내 무역항을 대상으로 컨테이너화물(일반화물)의 기종점 조사
- 28개 무역항⇔247개 내륙지역 기종점(O/D) 경로 조사

2) 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 주요 컨테이너항만 및 항만도시에 위치한 내륙 물류거점시설(철도 CY, 내륙컨테이너기지(ICD) 등)을 대상으로 컨테이너 화물의 반출입 조사
- 국내항만⇔컨테이너 물류거점 시설⇔247개 기종점(O/D) 경로 조사

<표 1> 해상 수출입화물의 조사내용

구 분	조사 대상	주요 조사내용
해상 수출입화물의 내륙기종점 조사 (컨테이너/일반화물)	전국 28개 무역항	28개 무역항⇔247개 내륙지역 기종점(O/D) 경로
컨테이너 물류거점시설 반출입 조사	철도 CY 내륙컨테이너기지(ICD)	국내항만⇔컨테이너 물류거점 시설⇔247개 내륙지역 기종점(O/D) 경로

나. 조사 항목

- 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 모두 동일한 조사항목을 가짐
 - 조사상황 기록으로는 조사장소, 조사방향, 조사일시, 조사자명, 차량번호 등이 있음
 - 화물통행 및 화물종류 조사항목으로는 기종점, 운송시간, 이용도로, 화물 품목, 중량, 적/공(컨테이너), 종류(컨테이너) 등을 기재함

다. 조사 방법

1) 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 해상화물의 내륙 기종점 조사는 원칙적으로 조사원이 항만의 게이트에서 반출입하는 화물트럭을 대상으로 타계식(면접) 설문조사를 실시
- 이외는 별도로 조사원이 투입되지 않는 항만은 화물의 운송과 관련된 자료를 수집하는 출장 조사를 수행함

2) 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 역시 기종점 조사와 동일하게 조사원이 물류거점 시설의 게이트에서 반출입하는 컨테이너트럭을 대상으로 타계식(면접) 설문조사를 실시
- 또한 내륙기종점 조사와 동일하게 물류거점시설을 이용하는 입주업체를 대상으로 한 조사를 병행하여 보다 정확한 결과를 도출함

라. 조사표 설계

- 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 모두 동일한 조사표를 사용함
- 조사표에는 조사장소, 조사방향, 조사시각, 수출입, 차량번호, 기종점, 운송시간, 이용도로, 화물종류, 화물중량 등을 기록함
- 특히 컨테이너화물의 경우 컨테이너의 규격, 적공 여부, 종류, 품목 등을 따로 조사함

<표 2> 조사표 항목 설명

항 목		항목 설명
조 사 장 소		조사장소의 항만명과 부두명을 기재
조 사 방 향		반입과 반출을 정확히 구분 동일항만 동일부두에서 반입게이트에서 반출게이트로 변경할 경우 조사지를 변경하여 기재
조 사 시 각		〇〇시 〇〇분으로 기재
수 출 입		· 수출 또는 수입을 표시 · ODCY 또는 ICD에서 조사할 경우 수출 또는 수입을 정확히 표시
차 량 번 호		화물차량 4자리를 기재
기 종 점		· 반입시는 화물의 출발지 · 반출시는 화물의 도착지 · 항만과 항만간을 이동할 경우에는 기종점란에 항만명 · 항만과 ODCY간을 이동할 경우에는 기종점란에 ODCY명을 입력
운 송 시 간		· 반입시 출발지에서 반입항까지 소요된 시간 · 반출시 항만에서 목적지까지 예상소요 시간을 입력
이 용 도 로		· 반입시 출발지에서 반입항까지 운송시간 중 비중이 가장 많은 부분을 차지하는 도로 · 반출시 항만에서 목적지까지 이용 예정인 도로
화 물	품 목	· 화물의 품목분류는 2자리숫자까지 조사가 가능한 HS 품명분류코드상의 99개종으로 나누어 화물을 조사. · HS 품명분류에 따라 조사된 화물을 대분류하여 집계하는 경우 양곡, 시멘트, 석탄, 목재, 모래, 철광석, 철재, 고철, 자동차, 컨테이너, 유류 등 대량화물에 대한 O/D과약이 가능하므로 이를 활용. · 단 특별한 조사가 필요하다고 판단되는 화물은 HS 품명분류코드상의 99개에 포함되지 않았더라도 이를 포함.
	중 량	화물의 적재중량을 톤으로 기재
컨테이너 화물	적 공	· 화물이 적재된 컨테이너는 적(Full), 화물이 적재되지 않은 컨테이너는 공(Empty)에 컨테이너의 수를 기재 · 화물이 내장된 20'컨테이너 2개가 차량에 적재된 경우 20'(2) 입력 · 20', 40' 이외의 컨테이너는 컨테이너 크기와 차량에 적재된 컨테이너 숫자를 기재
	종 류	· 일반컨테이너 (General Container) : 일반 · 냉장컨테이너 (Reefer Container) : 냉장 · 특수컨테이너 (Special Container) : 특수
	적재품목	적컨테이너의 경우 적재된 화물의 품명

마. 조사표본 설계

1) 표본 추출

- 모집단의 행태를 대표할 수 있는 표본을 확률적으로 추출함으로써 분석시 발생될 수 있는 표본오차(sampling bias)의 가능성을 극소화
- 본 조사에서의 표본설계는 모집단이 주어진 상황에서 모집단의 행태를 대표할 수 있도록 표본을 확률적으로 추출하는 것이므로 화물별로 표본의 층화추출이 필요
- 하지만 해상화물의 특성상 항만에 도착되는 화물의 종류가 확률적(random)으로 발생하므로 층화추출된 화물만을 조사하는 것은 불가능
- 따라서 본 조사에서는 조사기간 동안 해당 항만에 도착한 화물에 대해 제한된 전수조사를 하여 각 화물별 기·종점 분포를 파악한 후 이를 해당 항만에서 집계한 화물별로 가중치를 부여하여 해당 항만 전체화물의 기·종점을 추정함
- 목표 표본오차 : 전국 항만(터미널) 평균 처리 물동량 기준 상대오차 2.5% 목표
- 추정식은 아래와 같음

k 항만에서

j 화물의 i 지역으로 반입·반출한 조사 비율

$$a_{ij}^h = \frac{A_{ij}^h}{\sum_i A_{ij}^k}$$

j 화물의 i 지역으로 반입·반출한 추정량

$$K_{ij}^k = a_{ij}^k \cdot NK_{ij}^k$$

$\sum_h K_{ij}^h$: k 항만에서 i 화물의 j 지역 반출입량

$\sum_i \sum_h K_{ij}^h$: k 항만에서 i 지역 화물 반출입량

i : 지역첨자, j : 화물첨자, h = 반입·반출 구분

$a_{ij} = j$ 화물의 i 지역 비율, $A_{ij} = j$ 화물의 i 지역 조사량

$K_{ij} = j$ 화물의 i 지역 추정량, $NK_j = j$ 화물의 i 지역 처리량

<표 3> 조사의 표본추출 방법

구 분	조사대상 시설	유효표본수	계절적 효과	전수화과정
해상 수출입화물 내륙기종점 조사	전국 28개 무역항	최대 7주간 추출	미미	불필요
컨테이너 물류거점시설 반출입 조사	철도CY, ICD 등	3주간 추출	미미	불필요

2) 계절성 문제

- 해상화물의 특성상 입출항 화물의 양은 계절적으로 증감효과가 크게 발생하지만 일단 입출항된 화물의 내륙기종점은 계절적으로 안정된 추이를 보이고 있음
- 한국해양수산개발원이 2000년 부산항, 2001년 전국 무역항에서 실시한 해상화물 내륙 O/D 조사에 따르면 월별로 O/D가 일정한 분포(평균치)를 보이고 있음
- 이는 입출항하는 해상화물의 화물별 내륙기종점이 계절적 요인에도 불구하고 확률적으로 일정(random)하다는 의미

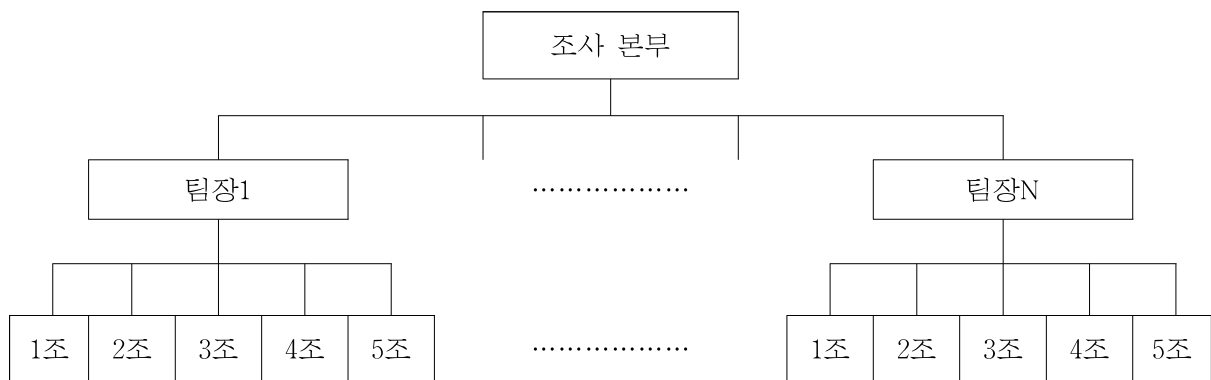
바. 조사원 운용

1) 조사원 조직체계

- 원활한 조사를 위하여 조사팀체계를 구성하여 운영하도록 하며, 조사대상 지역별 여건에 맞게 유동성 있게 운영함
- 지역별, 항만별 여건상 다소 차이는 있지만 기본적인 조직체계는 다음과 같음
 - 조사본부 : 조사에 관한 전체적인 감독 업무를 총괄하며, 각 지역별 조사(입력)팀장을 통하여 현장의 문제점을 수시로 파악하고 이에 대한 적절한 조치를 취하여 조사가 원활히 수행될 수 있도록 지도함
 - 조사팀장 : 지역별로 선정하여 조사현장을 수시로 점검하고, 조사표의 배포 및 회수를 담당하며 조사현장의 변동사항을 확인하여 본부에 수시로 보고
 - 입력팀장 : 조사된 자료의 입력을 위한 입력현장을 수시로 점검하고, 조사표와 입력자료와의 대조업무를 감독하며 입력현장의 특이사항을 확인하여 본부에 수시로 보고

- 조사원 : 부여받은 장소에서 조사임무를 수행함
- 입력원 : 조사된 조사표를 받아서 전산으로 입력하는 임무를 수행함
- 조사/입력 예비원 : 각 지역별로 조사원(입력원)의 예상치 못한 부재상황을 대비하여 지역조사원(입력원)의 5~10%에 달하는 인원을 예비원으로 준비함

- 지역별 조사인원은 팀장 1인과 2명 1조가 되는 2~10개 내외로 구성되는 몇 개의 팀으로 구성되며, 각 팀에 팀장을 두어 팀원들을 통제함.



<그림 1> 해상 수출입화물 내륙기종점조사의 조사원 조직체계

사. 본조사

1) 조사지점 및 조사인력 투입규모

- 해상 수출입화물 내륙기종점 조사의 전국 조사지점수는 85개 지점, 조사인력 투입규모는 3,366인/일이며, 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 전국 조사지점수는 26개 지점, 조사인력 투입규모는 363인/일임

2) 조사표본 수

- 컨테이너화물 내륙기종점 조사의 전체 조사표본 수는 284,407개임

<표 4> 해상 수출입화물 내륙기종점 조사 상세현황

단위 : 지점, 명

구분	해상화물 내륙기종점 조사							합계
	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	기타항	
조사대상 지점수	26	6	9	12	5	5	22	85
조사원투입 지점수	20	6	8	10	3	3	9	59
조사인력 투입규모	1,581	455	450	350	117	119	294	3,366

<표 5> 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 상세현황

단위 : 지점, 명

구분	물류거점시설 반출입조사			합계
	철도CY	양산ICD	경인ICD	
조사대상 지점수	7	16	3	26
조사원투입 지점수	5	16	3	24
조사인력 투입규모	-	279	84	363

<표 6> 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

항만	2005년 수출입실적		조사표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	6,579,238	69.9	144,958	2.2
광양항	1,116,664	11.9	78,953	7.1
인천항	1,056,054	11.2	25,929	2.5
울산항	312,789	3.3	22,406	7.2
평택항	226,955	2.4	10,449	4.6
마산항	57,211	0.6	392	0.7
군산항	55,463	0.6	1,141	2.1
속초항	6,301	0.1	179	2.8
기타항	1,151	0.0	-	-
합 계	9,411,826	100.0	284,407	3.0

아. 조사자료 검수 및 입력

1) 조사자료의 검수 및 입력 방법

- 조사가 완료된 항목별로 검수를 실시함
- 검수방법은 육안검수를 실시하며, 검수항목은 조사항목과 동일하게 설정
- 불합격된 항목은 재조사를 실시하며 검수가 완료될 때까지 반복, 보완
- 검수완료된 조사자료를 전산입력 전단계의 포맷(Format)으로 입력함
- 입력 형식은 최종 전산입력을 수행할 교통연구원과 협의된 양식에 맞게 자료를 입력함
- 전산입력 전단계의 포맷(Format)으로 입력완료된 자료와 입력전 자료를 육안검수 방법으로 전수검수를 시행하며, 합격할 때까지 반복함

2) 검수 및 입력인원 투입규모

- 해상 수출입화물 내륙기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 검수 및 입력 작업을 효율적으로 수행하기 위하여 두 조사자료의 검수 및 입력인원을 통합하여 활용함
- 해상 수출입화물 내륙기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 조사자료 검수 및 입력인원의 투입규모는 다음과 같음

<표 7> 입력(검수)인력 투입

단위 : 인일

구분	조사 대상	계획인원 (명)		합계
		내근	팀장	
해상 수출입화물의 내륙기종점 조사	28개 무역항	468	-	
컨테이너 물류거점시설 반출입 조사	철도CY, ICD 등	-	-	
계		468	-	468

주: 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 입력 및 검수는 해상화물의 내륙기종점조사에서 함께 수행함

3. 해상수출입화물 기종점조사 기초분석

가. 분석의 배경 및 목적

- 해상수출입화물의 기종점조사 기초분석은 컨테이너화물과 일반화물을 대상으로 항만과 내륙지역 사이의 기종점에 관해 조사된 자료를 취합하여 화물의 이동경로를 개략적으로 파악하는데 그 목적이 있음
- 이를 위해 본 보고서에서는 컨테이너의 경우 항만별로 수출, 수입, 수출입 및 적, 공, 적공 컨테이너로 구분하여 기종점 기초분석을 수행하였으며, 일반화물의 경우 항만별로 조사된 차량대수의 기종점 기초분석을 수행하였음

나. 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우 2005년에 조사된 자료를 바탕으로 2005년 잠정치를 이용하여 15개 지역별, 9개 권역별로 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 항만과 내륙지역 사이의 기종점 현황에 대한 기초분석을 수행함

다. 컨테이너화물의 기종점조사 기초분석

1) 조사 표본의 구성

- 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 조사 표본은 28만 4,407TEU로 2005년 국내 해상수출입 컨테이너 941만 1,826TEU의 3.0%에 해당하였음
 - 수출컨테이너의 표본은 15만 54TEU로 전체 수출실적 468만 4,159TEU의 3.2%
 - 수입컨테이너의 표본은 13만 4,353TEU로 전체 수입실적 472만 7,667TEU의 2.8%

<표 8> 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율

단위: TEU, %			
구 분	수출	수입	수출입
표본(A)	150,054	134,353	284,407
수출입 실적(B)	4,684,159	4,727,667	9,411,826
표본비율(A/B)	3.2	2.8	3.0

주: 수출입 실적은 2005년 기준임

2) 전체 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 수출 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년에 수출된 전체 컨테이너 가운데 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수출 컨테이너의 69.8%인 327만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 광양항 12.0% (56만TEU), 인천항 10.6% (50만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수출된 전체 컨테이너 468만TEU 가운데 30.8%인 144만TEU를 유발하였으며, 다음으로 수도권(서울, 인천, 경기도)이 24.8%인 116만TEU를 유발하였음

<표 9> 우리나라 수출(반입) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점(2005년)

단위: TEU

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	612,828	31,341	438,787	1,969	73,519	-	361	1,516	1,160,321
부산권	141,299	2,124	6,019	753	748	-	1,263	243	152,449
경남권	1,232,959	13,560	1,445	164,565	2,425	-	28,519	177	1,443,650
경북권	636,571	4,410	7,747	9,858	1,017	-	-	146	659,749
전남권	228,956	403,069	1,762	-	669	-	-	-	634,456
전북권	117,922	75,919	1,798	5	248	29,406	-	80	225,378
충남권	196,675	20,400	35,151	8	35,334	-	-	694	288,262
충북권	84,704	8,714	4,109	8	1,898	-	-	-	99,433
강원권	18,122	297	974	-	30	-	-	137	19,560
합 계	3,270,036	559,834	497,792	177,166	115,888	29,406	30,143	2,993	4,683,258

주: 기타항 제외된 수치임

② 수입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년에 수입된 전체 컨테이너의 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수입 컨테이너의 70.0%인 331만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 인천항 11.8% (56만TEU), 광양항 11.8% (56만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수입된 전체 컨테이너 473만TEU 가운데 28.2%인 133만TEU를 유발하였으며, 다음으로 수도권(서울, 인천, 경기도)이 27.6%인 130만TEU를 유발하였음

<표 10> 우리나라 수입(반출) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점(2005년)

단위: TEU

권역\항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	640,308	66,821	505,180	1,138	87,769	-	434	790	1,302,440
부산권	322,651	7,029	3,508	645	513	-	4,771	301	339,418
경남권	1,173,440	12,636	1,161	124,803	207	-	19,396	639	1,332,282
경북권	622,432	3,920	6,047	9,014	1,999	-	719	38	644,169
전남권	188,968	342,530	1,181	-	1,730	417	-	-	534,826
전북권	113,675	85,497	1,705	-	163	26,866	-	676	228,582
충남권	139,691	23,191	23,050	9	15,859	522	-	-	202,322
충북권	93,940	15,119	14,022	14	2,674	-	-	-	125,769
강원권	14,097	87	2,408	-	153	-	-	864	17,609
합 계	3,309,202	556,830	558,262	135,623	111,067	27,805	25,320	3,308	4,727,417

주: 기타항 제외된 수치임

③ 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 가운데 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수출입 컨테이너의 69.9%인 658만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 광양항 11.9% (112만 TEU), 인천항 11.2% (106만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 941만TEU 가운데 29.5%인 278만TEU를 유발하였으며, 다음으로 수도권(서울, 인천, 경기도)이 26.2%인 246만TEU를 유발하였음

<표 11> 우리나라 수출입(반출입) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점(2005년)

단위: TEU

권역\항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	1,253,136	98,162	943,967	3,107	161,288	-	795	2,306	2,462,761
부산권	463,950	9,153	9,527	1,398	1,261	-	6,034	544	491,867
경남권	2,406,399	26,196	2,606	289,368	2,632	-	47,915	816	2,775,932
경북권	1,259,003	8,330	13,794	18,872	3,016	-	719	184	1,303,918
전남권	417,924	745,599	2,943	-	2,399	417	-	-	1,169,282
전북권	231,597	161,416	3,503	5	411	56,272	-	756	453,960
충남권	336,366	43,591	58,201	17	51,193	522	-	694	490,584
충북권	178,644	23,833	18,131	22	4,572	-	-	-	225,202
강원권	32,219	384	3,382	-	183	-	-	1,001	37,169
합 계	6,579,238	1,116,664	1,056,054	312,789	226,955	57,211	55,463	6,301	9,410,675

주: 기타항 제외된 수치임

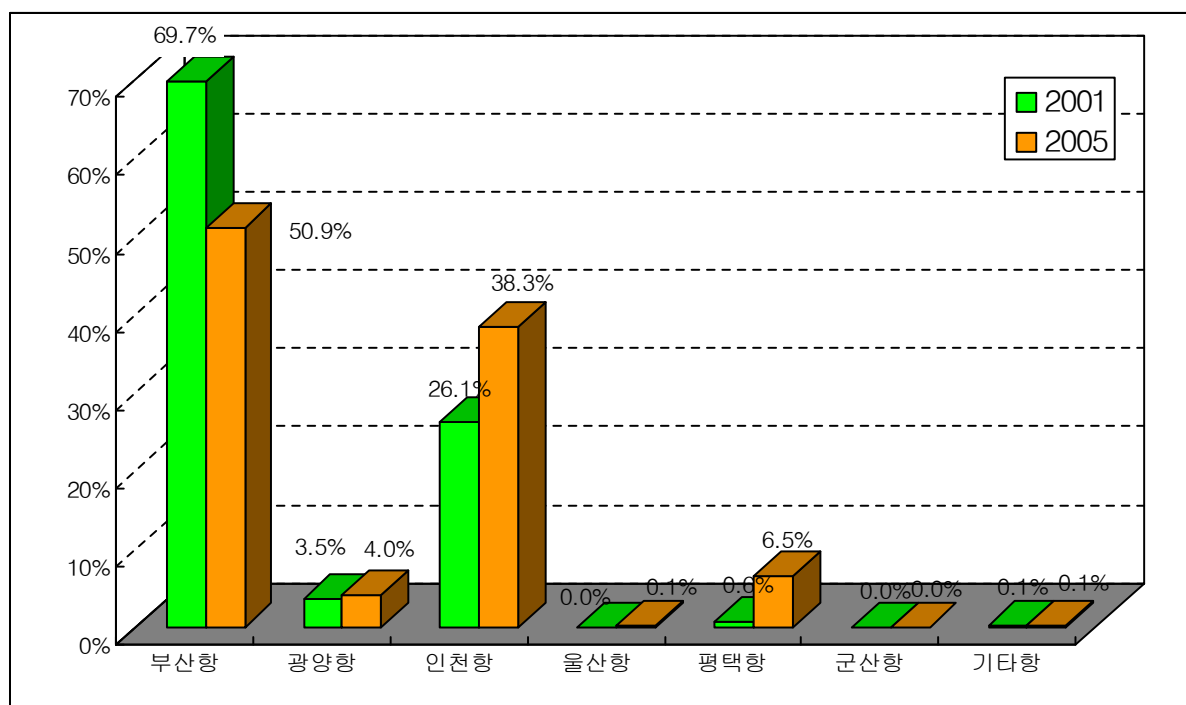
④ 2001년 우리나라 전체 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 2001년의 기종점 조사와 2005년의 기종점 조사를 비교하면 권역별로 수도권, 부산권, 충북권의 물동량 비율이 감소한 반면, 충남권과 전남·북권의 비율이 증가한 것으로 나타남
- 수도권 기종점 물동량은 2001년의 189만TEU에서 2005년에는 246만TEU로 약 57만 TEU 증가하였으나 권역별 점유율은 2001년의 28.7%에서 2005년에는 26.2%로 2.5% 포인트 감소하였음
- 반면, 경남권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량은 2001년의 191만TEU에서 2005년에는 278만TEU로 87만TEU만큼 증가, 권역별 비율에서도 0.5%포인트 증가하였음

<표 12> 2001년 조사와 2005년 조사의 권역별 비율 비교

권역	항만	2001년 조사		2005년 조사		차이 (%포인트)
		천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권		1,888.7	28.7	2,462.8	26.2	-2.5
부산권		473.2	7.2	491.9	5.2	-2.0
경남권		1,910.7	29.0	2,775.9	29.5	0.5
경북권		917.8	13.9	1,303.9	13.9	-
전남권		707.6	10.7	1,169.3	12.4	1.7
전북권		230.4	3.5	454.0	4.8	1.3
충남권		172.4	2.6	490.6	5.2	2.6
충북권		282.6	4.3	225.2	2.4	-1.9
강원권		7.3	0.1	37.2	0.4	0.3
합 계		6,590.8	100.0	9,410.7	100.0	

- 수도권 수출입 화물의 부산항 이용비율은 감소하였고 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하였음
- 수도권 화물의 부산항 이용 비율은 2001년의 69.7%에서 2005년에는 50.9%로 18.8% 포인트 감소한 반면, 인천항 이용 비율은 2001년의 26.1%에서 2005년에는 38.3%로 12.2%포인트 증가하였음
- 평택항의 경우에도 수도권 수출입 컨테이너의 이용 비율이 2001년의 0.6% (1만TEU)에서 2005년에는 6.5% (16만TEU)로 5.9%포인트 증가한 반면 광양항은 2001년의 3.5% (7만TEU)에서 2005년에는 4.0% (10만TEU)로 미미하게 증가하는데 그쳤음



<그림 2> 수도권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

3) 부산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항은 2005년에 전체 수출입 컨테이너 941만TEU의 69.9%인 658만TEU를 처리하였음. 이 가운데 수출컨테이너를 327만톤 처리하여 부산항 수출입 컨테이너의 49.7%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 331만TEU로 50.3%를 차지하였음
- 한편, 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 육상운송이 88.7%인 584만TEU였으며, 철도운송 및 해상운송은 11.3%인 74만TEU에 불과하였음

<표 13> 부산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너		수출		수입		수출입	
		TEU	%	TEU	%	TEU	%
적공	적	2,755,156	84.3	1,913,475	57.8	4,668,631	71.0
	공	514,880	15.7	1,395,727	42.2	1,910,607	29.0
	계	3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0
운송수단	도로운송	2,909,162	89.0	2,926,420	88.4	5,835,582	88.7
	철도+연안	360,874	11.0	382,782	11.6	743,656	11.3
	계	3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0

① 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 38.9% (159만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 19.7% (81만TEU), 수도권 16.8% (69만TEU)의 순이었음

<표 14> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	359,754	14.9	327,199	19.6	686,953	16.8
부산권	86,379	3.6	212,852	12.8	299,231	7.3
경남권	1,012,721	41.8	574,763	34.5	1,587,484	38.9
경북권	504,951	20.9	301,037	18.1	805,988	19.7
전남권	186,557	7.7	63,971	3.8	250,528	6.1
전북권	81,394	3.4	50,883	3.1	132,277	3.2
충남권	129,645	5.4	70,969	4.3	200,614	4.9
충북권	45,559	1.9	59,382	3.6	104,941	2.6
강원권	13,310	0.5	4,241	0.3	17,551	0.4
합 계	2,420,270	100.0	1,665,297	100.0	4,085,567	100.0

- 부산항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 46.2% (81만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 23.1% (40만TEU), 부산권 9.4% (16만TEU)의 순이었음

<표 15> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	39,738	8.1	34,645	2.7	74,383	4.3
부산권	54,920	11.2	109,799	8.7	164,719	9.4
경남권	216,468	44.3	591,575	46.9	808,043	46.2
경북권	103,976	21.3	300,739	23.8	404,715	23.1
전남권	23,573	4.8	117,270	9.3	140,843	8.0
전북권	13,045	2.7	51,299	4.1	64,344	3.7
충남권	17,529	3.6	34,772	2.8	52,301	3.0
충북권	18,132	3.7	12,825	1.0	30,957	1.8
강원권	1,511	0.3	8,199	0.7	9,710	0.6
합 계	488,892	100.0	1,261,123	100.0	1,750,015	100.0

- 부산항과 내륙간 도로운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 41.1% (240만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 20.7% (121만TEU), 수도권 13.0% (76만TEU)의 순이었음

<표 16> 부산항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	399,492	13.7	361,844	12.4	761,336	13.0
부산권	141,299	4.9	322,651	11.0	463,950	8.0
경남권	1,229,189	42.3	1,166,338	39.9	2,395,527	41.1
경북권	608,927	20.9	601,776	20.6	1,210,703	20.7
전남권	210,130	7.2	181,241	6.2	391,371	6.7
전북권	94,439	3.2	102,182	3.5	196,621	3.4
충남권	147,174	5.1	105,741	3.6	252,915	4.3
충북권	63,691	2.2	72,207	2.5	135,898	2.3
강원권	14,821	0.5	12,440	0.4	27,261	0.5
합 계	2,909,162	100.0	2,926,420	100.0	5,835,582	100.0

② 철도운송 및 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항과 내륙간 철도운송 및 연안운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 67.7% (39만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 10.6% (6만TEU), 충북권 6.5% (4만TEU)의 순이었음

<표 17> 부산항 철도운송 및 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	195,906	58.5	198,718	80.1	394,624	67.7
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,608	1.1	646	0.3	4,254	0.7
경북권	24,041	7.2	10,026	4.0	34,067	5.8
전남권	18,054	5.4	2,526	1.0	20,580	3.5
전북권	22,813	6.8	2,853	1.1	25,666	4.4
충남권	47,978	14.3	14,002	5.6	61,980	10.6
충북권	19,190	5.7	18,856	7.6	38,046	6.5
강원권	3,296	1.0	551	0.2	3,847	0.7
합 계	334,886	100.0	248,178	100.0	583,064	100.0

- 부산항과 내륙간 철도운송 및 연안운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 60.5% (10만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 13.4% (2만 TEU), 경북권 8.9% (1만TEU)의 순이었음

<표 18> 부산항 철도운송 및 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	17,430	67.1	79,746	59.2	97,176	60.5
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	162	0.6	6,456	4.8	6,618	4.1
경북권	3,603	13.9	10,630	7.9	14,233	8.9
전남권	772	3.0	5,201	3.9	5,973	3.7
전북권	670	2.6	8,640	6.4	9,310	5.8
충남권	1,523	5.9	19,948	14.8	21,471	13.4
충북권	1,823	7.0	2,877	2.1	4,700	2.9
강원권	5	0.0	1,106	0.8	1,111	0.7
합 계	25,988	100.0	134,604	100.0	160,592	100.0

- 부산항과 내륙간 철도운송 및 연안운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 66.1% (49만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 11.2% (8만TEU), 경북권 6.5% (5만TEU)의 순이었음

<표 19> 부산항 철도운송 및 연안운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	213,336	59.1	278,464	72.7	491,800	66.1
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,770	1.0	7,102	1.9	10,872	1.5
경북권	27,644	7.7	20,656	5.4	48,300	6.5
전남권	18,826	5.2	7,727	2.0	26,553	3.6
전북권	23,483	6.5	11,493	3.0	34,976	4.7
충남권	49,501	13.7	33,950	8.9	83,451	11.2
충북권	21,013	5.8	21,733	5.7	42,746	5.7
강원권	3,301	0.9	1,657	0.4	4,958	0.7
합 계	360,874	100.0	382,782	100.0	743,656	100.0

③ 부산항 전체 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 34.1% (159만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 수도권 23.2% (108만TEU), 경북 권 18.0% (84만TEU)의 순이었음

<표 20> 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	555,660	20.2	525,917	27.5	1,081,577	23.2
부산권	86,379	3.1	212,852	11.1	299,231	6.4
경남권	1,016,329	36.9	575,409	30.1	1,591,738	34.1
경북권	528,992	19.2	311,063	16.3	840,055	18.0
전남권	204,611	7.4	66,497	3.5	271,108	5.8
전북권	104,207	3.8	53,736	2.8	157,943	3.4
충남권	177,623	6.4	84,971	4.4	262,594	5.6
충북권	64,749	2.4	78,238	4.1	142,987	3.1
강원권	16,606	0.6	4,792	0.3	21,398	0.5
합 계	2,755,156	100.0	1,913,475	100.0	4,668,631	100.0

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 42.6% (81만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 21.9% (42만TEU), 수도권 9.0% (17만TEU)의 순이었음

<표 21> 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	57,168	11.1	114,391	8.2	171,559	9.0
부산권	54,920	10.7	109,799	7.9	164,719	8.6
경남권	216,630	42.1	598,031	42.8	814,661	42.6
경북권	107,579	20.9	311,369	22.3	418,948	21.9
전남권	24,345	4.7	122,471	8.8	146,816	7.7
전북권	13,715	2.7	59,939	4.3	73,654	3.9
충남권	19,052	3.7	54,720	3.9	73,772	3.9
충북권	19,955	3.9	15,702	1.1	35,657	1.9
강원권	1,516	0.3	9,305	0.7	10,821	0.6
합 계	514,880	100.0	1,395,727	100.0	1,910,607	100.0

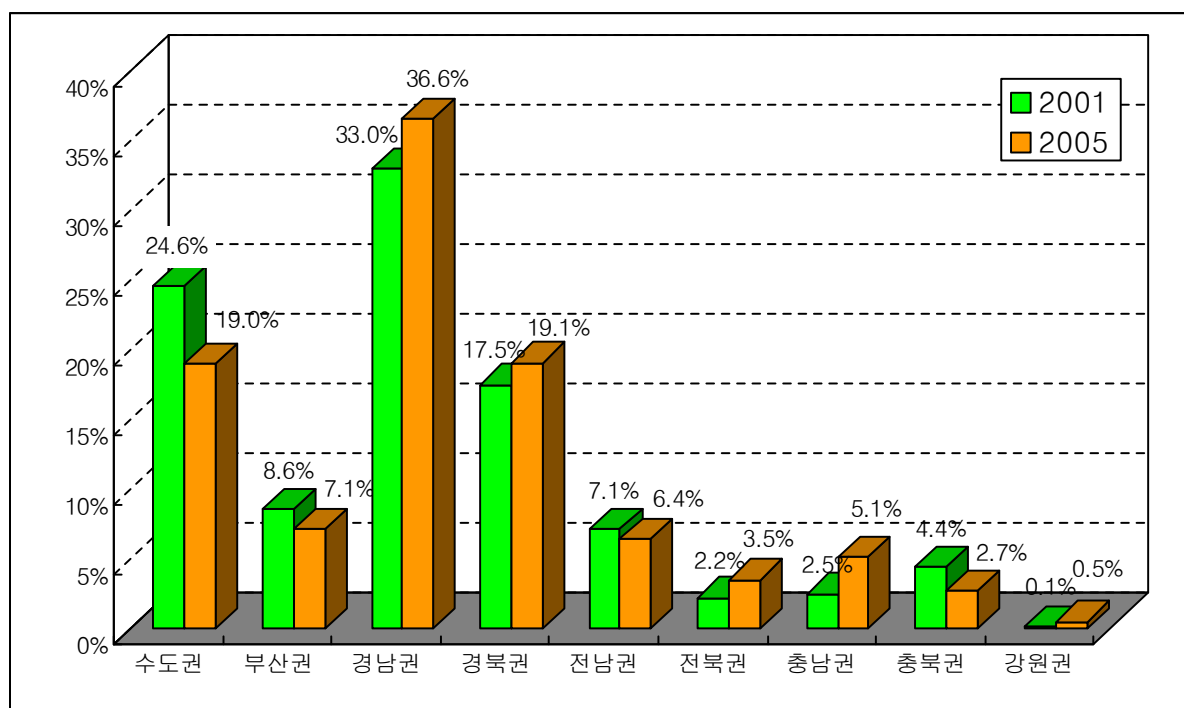
- 부산항과 내륙간 운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 36.6% (241만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 19.1% (126만TEU), 수도권 19.0% (125만TEU)의 순이었음

<표 22> 부산항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		612,828	18.7	640,308	19.3	1,253,136	19.0
부산권		141,299	4.3	322,651	9.8	463,950	7.1
경남권		1,232,959	37.7	1,173,440	35.5	2,406,399	36.6
경북권		636,571	19.5	622,432	18.8	1,259,003	19.1
전남권		228,956	7.0	188,968	5.7	417,924	6.4
전북권		117,922	3.6	113,675	3.4	231,597	3.5
충남권		196,675	6.0	139,691	4.2	336,366	5.1
충북권		84,704	2.6	93,940	2.8	178,644	2.7
강원권		18,122	0.6	14,097	0.4	32,219	0.5
합 계		3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0

④ 2001년 부산항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 2005년 조사와 2001년 조사와의 비교에서 가장 두드러진 특징은 수도권의 비율이 크게 줄어든 반면, 경남권과 경북권의 비율이 크게 늘어났다는 사실임
 - 수도권의 비율은 2001년의 24.6%에서 2005년에는 19.0%로 크게 감소
 - 경남권과 경북권의 비율은 2001년의 33.0%와 17.5%에서 2005년에는 36.6%와 19.1%로 각각 3.6%포인트와 1.6%포인트씩 증가
- 화물의 운송과 직접적인 관련이 있는 적 컨테이너의 경우 2001년에는 수도권이 31.3%로 가장 높은 비율을 차지하였으나 2005년에는 23.2%로 8.1%포인트 감소하였음
- 반면, 경남권의 경우에도 2001년의 28.8%에서 2005년에는 34.1%로 5.3%포인트 증가하였으며, 충남권의 경우에도 2001년의 3.6%에서 2005년에는 5.6%로 2.0%포인트 증가하였음
- 특히, 부산권, 경남권, 경북권을 합한 영남권의 부산항 수출입 적 컨테이너 유발비율은 2001년의 54.1%에서 2005년에는 58.5%로 심화되었음



<그림 3> 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

<표 23> 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 유발비율 연도별 비교

권역	2001년		2005년		차이 (%포인트)
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	
수도권	1,170,515	31.3	1,081,577	23.2	-8.1
부산권	309,711	8.3	299,231	6.4	-1.9
경남권	1,078,095	28.8	1,591,738	34.1	5.3
경북권	634,103	17.0	840,055	18.0	1.0
전남권	188,198	5.0	271,108	5.8	0.8
전북권	77,967	2.1	157,943	3.4	1.3
충남권	134,654	3.6	262,594	5.6	2.0
충북권	139,420	3.7	142,987	3.1	-0.6
강원권	5,129	0.1	21,398	0.5	0.4
합계	3,737,793	100.0	4,668,631	100.0	

4) 광양항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항은 2005년에 112만TEU의 수출입컨테이너를 처리했으며, 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 11.9%를 처리하여 부산항과 함께 우리나라 2대 컨테이너 항만임
- 한편, 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 84.3%인 94만TEU였으며, 철도운송은 15.7%인 18만TEU였음

<표 24> 광양항의 2004년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너		수출		수입		수출입	
		TEU	%	TEU	%	TEU	%
적공	적	538,971	96.3	234,716	42.2	773,687	69.3
	공	20,863	3.7	322,114	57.8	342,977	30.7
	계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0
운송 수단	도로운송	485,608	86.7	455,895	81.9	941,503	84.3
	철도운송	74,226	13.3	100,935	18.1	175,161	15.7
	계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0

① 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 73.9% (47만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 13.6% (9만TEU), 충남권 3.4% (2만TEU)의 순이었음

<표 25> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
	수도권	9,892	2.1	3,140	2.0	13,032	2.1
	부산권	809	0.2	6,117	3.8	6,926	1.1
	경남권	7,058	1.5	7,411	4.6	14,469	2.3
	경북권	3,710	0.8	2,523	1.6	6,233	1.0
	전남권	389,502	82.2	79,096	49.2	468,598	73.9
	전북권	43,780	9.2	42,489	26.4	86,269	13.6
	충남권	12,767	2.7	9,114	5.7	21,881	3.4
	충북권	5,857	1.2	10,852	6.7	16,709	2.6
	강원권	289	0.1	87	0.1	376	0.1
	합 계	473,664	100.0	160,829	100.0	634,493	100.0

- 광양항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 85.9% (26만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 7.1% (2만TEU), 경남권 2.5% (0.7만TEU)의 순이었음

<표 26> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	220	1.8	2,471	0.8	2,691	0.9
부산권	1,315	11.0	912	0.3	2,227	0.7
경남권	2,543	21.3	5,225	1.8	7,768	2.5
경북권	220	1.8	1,023	0.3	1,243	0.4
전남권	4,123	34.5	259,572	88.0	263,695	85.9
전북권	2,132	17.8	19,758	6.7	21,890	7.1
충남권	424	3.5	5,186	1.8	5,610	1.8
충북권	959	8.0	919	0.3	1,878	0.6
강원권	8	0.1	-	-	8	0.0
합 계	11,944	100.0	295,066	100.0	307,010	100.0

- 광양항과 내륙간 도로운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 77.8% (73만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 11.5% (11만 TEU), 충남권 2.9% (3만TEU)의 순이었음

<표 27> 광양항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	10,112	2.1	5,611	1.2	15,723	1.7
부산권	2,124	0.4	7,029	1.5	9,153	1.0
경남권	9,601	2.0	12,636	2.8	22,237	2.4
경북권	3,930	0.8	3,546	0.8	7,476	0.8
전남권	393,625	81.1	338,668	74.3	732,293	77.8
전북권	45,912	9.5	62,247	13.7	108,159	11.5
충남권	13,191	2.7	14,300	3.1	27,491	2.9
충북권	6,816	1.4	11,771	2.6	18,587	2.0
강원권	297	0.1	87	0.0	384	0.0
합 계	485,608	100.0	455,895	100.0	941,503	100.0

② 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 45.6% (6만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 31.1% (4만TEU), 충남권 7.3% (1만TEU)의 순이었음

<표 28> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	14,961	22.9	48,498	65.6	63,459	45.6
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,919	6.0	-	-	3,919	2.8
경북권	456	0.7	374	0.5	830	0.6
전남권	9,396	14.4	780	1.1	10,176	7.3
전북권	28,051	43.0	15,212	20.6	43,263	31.1
충남권	6,990	10.7	6,013	8.1	13,003	9.3
충북권	1,534	2.3	3,010	4.1	4,544	3.3
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	65,307	100.0	73,887	100.0	139,194	100.0

- 광양항과 내륙간 철도운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 52.8% (2만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 27.8% (1만TEU), 전남권 8.7% (0.3만TEU)의 순이었음

<표 29> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	6,268	70.3	12,712	47.0	18,980	52.8
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	40	0.4	-	-	40	0.1
경북권	24	0.3	-	-	24	0.1
전남권	48	0.5	3,082	11.4	3,130	8.7
전북권	1,956	21.9	8,038	29.7	9,994	27.8
충남권	219	2.5	2,878	10.6	3,097	8.6
충북권	364	4.1	338	1.2	702	2.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	8,919	100.0	27,048	100.0	35,967	100.0

- 광양항과 내륙간 철도운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 47.1% (8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 30.4% (5만 TEU), 충남권 9.2% (2만TEU)의 순이었음

<표 30> 광양항 철도운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	21,229	28.6	61,210	60.6	82,439	47.1
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,959	5.3	-	-	3,959	2.3
경북권	480	0.6	374	0.4	854	0.5
전남권	9,444	12.7	3,862	3.8	13,306	7.6
전북권	30,007	40.4	23,250	23.0	53,257	30.4
충남권	7,209	9.7	8,891	8.8	16,100	9.2
충북권	1,898	2.6	3,348	3.3	5,246	3.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	74,226	100.0	100,935	100.0	175,161	100.0

③ 광양항 전체 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 61.9% (48만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 16.7% (13만TEU), 수도권 9.9% (8만TEU)의 순이었음

<표 31> 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	24,853	4.6	51,638	22.0	76,491	9.9
부산권	809	0.2	6,117	2.6	6,926	0.9
경남권	10,977	2.0	7,411	3.2	18,388	2.4
경북권	4,166	0.8	2,897	1.2	7,063	0.9
전남권	398,898	74.0	79,876	34.0	478,774	61.9
전북권	71,831	13.3	57,701	24.6	129,532	16.7
충남권	19,757	3.7	15,127	6.4	34,884	4.5
충북권	7,391	1.4	13,862	5.9	21,253	2.7
강원권	289	0.1	87	0.0	376	0.0
합 계	538,971	100.0	234,716	100.0	773,687	100.0

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 79.8% (27만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 9.3% (3만TEU), 수도권 6.3% (2만TEU)의 순이었음

<표 32> 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	6,488	31.1	15,183	4.7	21,671	6.3
부산권	1,315	6.3	912	0.3	2,227	0.6
경남권	2,583	12.4	5,225	1.6	7,808	2.3
경북권	244	1.2	1,023	0.3	1,267	0.4
전남권	4,171	20.0	262,654	81.5	266,825	77.8
전북권	4,088	19.6	27,796	8.6	31,884	9.3
충남권	643	3.1	8,064	2.5	8,707	2.5
충북권	1,323	6.3	1,257	0.4	2,580	0.8
강원권	8	0.0	-	-	8	0.0
합 계	20,863	100.0	322,114	100.0	342,977	100.0

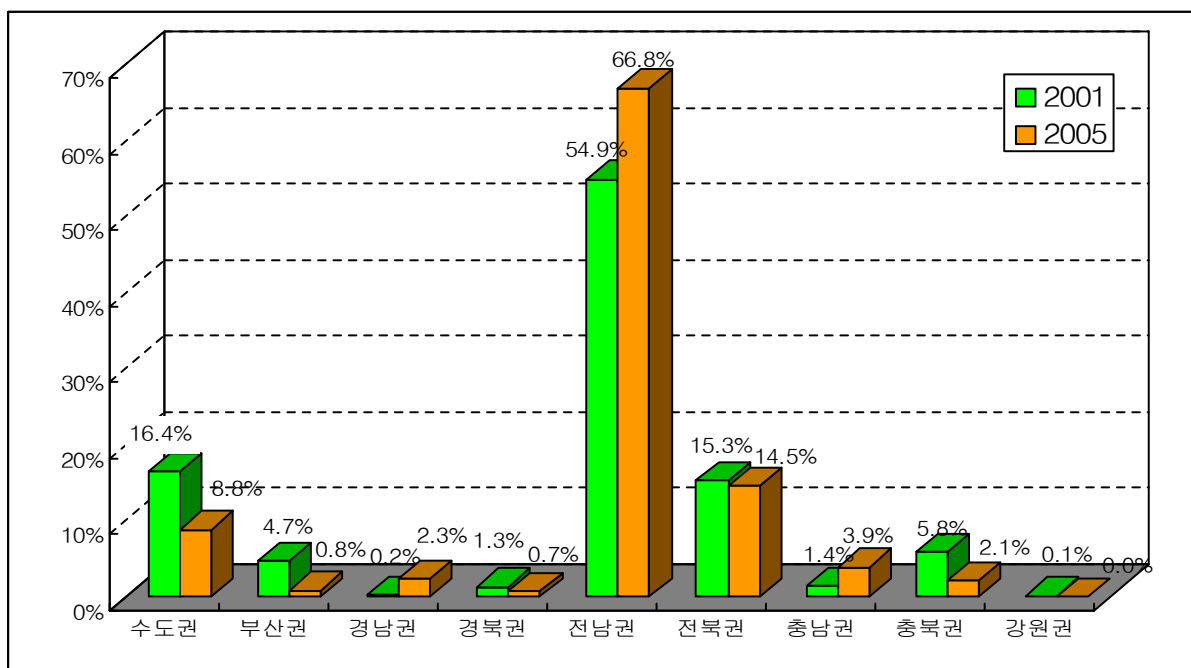
- 광양항과 내륙간 운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 66.8% (75만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 14.5% (16만TEU), 수도권 8.8% (10만TEU)의 순이었음

<표 33> 광양항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	31,341	5.6	66,821	12.0	98,162	8.8
부산권	2,124	0.4	7,029	1.3	9,153	0.8
경남권	13,560	2.4	12,636	2.3	26,196	2.3
경북권	4,410	0.8	3,920	0.7	8,330	0.7
전남권	403,069	72.0	342,530	61.5	745,599	66.8
전북권	75,919	13.6	85,497	15.4	161,416	14.5
충남권	20,400	3.6	23,191	4.2	43,591	3.9
충북권	8,714	1.6	15,119	2.7	23,833	2.1
강원권	297	0.1	87	0.0	384	0.0
합 계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0

④ 2001년 광양항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 2005년 조사와 2001년 조사와의 비교에서 가장 두드러진 특징은 대부분의 권역에서 점유율이 하락한 반면, 전남권의 비율은 큰 폭으로 증가했다는 사실임
 - 수도권은 2001년의 16.4%에서 2005년에는 8.0%로 크게 감소
 - 전북권의 비율도 2001년의 15.3%에서 2005년에는 14.5%로 소폭 하락
 - 반면, 전남권의 광양항 기종점 비율은 2001년의 54.9%에서 2005년에는 66.8%로 크게 증가



<그림 4> 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

5) 인천항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 인천항 수출입 컨테이너의 조사 표본은 25,929TEU로 2005년 인천항 해상수출입 컨테이너 105만 6,054TEU의 2.5%에 해당하였음
- 수출컨테이너의 표본은 11,597TEU로 전체 수출실적 49만 7,792TEU의 2.3%
- 수입컨테이너의 표본은 14,332TEU로 전체 수입실적 55만 8,262TEU의 2.6%

<표 34> 2005년 인천항 컨테이너 기·종점 조사의 표본비율

단위: TEU

구 분	수출	수입	수출입
표본(A)	11,597	14,332	25,929
수출입 실적(B)	497,792	558,262	1,056,054
표본비율(A/B)	2.3%	2.6%	2.5%

- 서울, 인천, 경기를 포함하는 수도권의 비중이 89.8%로 절대적인 위치를 점하고 있으며 충청권이 7.2%를 점하고 있어 인천항은 아직은 전국항의 모습보다는 수도권화 물에 특화된 항만이라는 특성을 보여주고 있음

<표 35> 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	289,268	87.0	470,623	91.5	759,891	89.8
부산권	1,803	0.5	2,266	0.4	4,069	0.5
경남권	1,011	0.3	1,022	0.2	2,033	0.2
경북권	6,691	2.0	5,102	1.0	11,793	1.4
전남권	1,101	0.3	1,120	0.2	2,221	0.3
전북권	1,329	0.4	1,274	0.2	2,603	0.3
충남권	28,580	8.6	16,976	3.3	45,556	5.4
충북권	1,926	0.6	13,457	2.6	15,383	1.8
강원권	670	0.2	2,272	0.4	2,942	0.3
합 계	332,379	100.0	514,112	100.0	846,491	100.0

- 공 컨테이너를 권역별로 살펴보면 수출의 경우 90.4%가 수도권에서 발생하고 있으며, 수입의 경우는 78.3%가 수도권에서 발생
- 수입의 경우 충남권의 비중이 13.8%로 높은데 이는 충남지역에 위치한 철도 CY 및 공단에 공컨테이너를 공급하기 위한 요인으로 판단됨

<표 36> 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	149,519	90.4	34,557	78.3	184,076	87.8
부산권	4,216	2.5	1,242	2.8	5,458	2.6
경남권	434	0.3	139	0.3	573	0.3
경북권	1,056	0.6	945	2.1	2,001	1.0
전남권	661	0.4	61	0.1	722	0.3
전북권	469	0.3	431	1.0	900	0.4
충남권	6,571	4.0	6,074	13.8	12,645	6.0
충북권	2,183	1.3	565	1.3	2,748	1.3
강원권	304	0.2	136	0.3	440	0.2
합 계	165,413	100.0	44,150	100.0	209,563	100.0

- 인천항과 내륙 지역간 수출입 컨테이너의 최대 기종점은 수도권으로 전체의 89.4% (94만 TEU)를 차지하였으며, 다음으로는 충남권이 5.5% (6만 TEU)를 차지

<표 37> 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	438,787	88.1	505,180	90.5	943,967	89.4
부산권	6,019	1.2	3,508	0.6	9,527	0.9
경남권	1,445	0.3	1,161	0.2	2,606	0.2
경북권	7,747	1.6	6,047	1.1	13,794	1.3
전남권	1,762	0.4	1,181	0.2	2,943	0.3
전북권	1,798	0.4	1,705	0.3	3,503	0.3
충남권	35,151	7.1	23,050	4.1	58,201	5.5
충북권	4,109	0.8	14,022	2.5	18,131	1.7
강원권	974	0.2	2,408	0.4	3,382	0.3
합 계	497,792	100.0	558,262	100.0	1,056,054	100.0

6) 울산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 울산항 수출입 컨테이너의 조사 표본은 22,406TEU로 2005년 울산항 수출입 컨테이너 31만 2,789TEU의 7.2%에 해당하였음
 - 수출컨테이너의 표본은 11,407TEU로 전체 수출실적 17만 7,166TEU의 6.4%
 - 수입컨테이너의 표본은 10,999TEU로 전체 수입실적 13만 5,623TEU의 8.1%

<표 38> 2005년 울산항 컨테이너 기·종점 예비조사의 표본비율

단위: TEU

구 분	수출	수입	수출입
표본(A)	11,409	10,999	22,406
수출입 실적(B)	177,166	135,623	312,789
표본비율(A/B)	6.4	8.1	7.2

- 울산항은 울산을 포함하는 경남권이 92.6%, 인접한 경북권이 6.2%로 영남권역의 비중이 절대적인 모습을 보여주고 있음

<표 39> 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	177	0.1	860	3.0	1,037	0.5
부산권	638	0.4	645	2.3	1,283	0.6
경남권	162,091	94.1	23,913	83.9	186,004	92.6
경북권	9,430	5.5	3,086	10.8	12,516	6.2
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	8	0.0	14	0.0	22	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	172,344	100.0	28,518	100.0	200,862	100.0

- 울산항의 공 컨테이너 기종점은 적 컨테이너와 거의 동일한 형태를 보여주고 있음.
즉 울산지역이 93.1%, 경북지역이 5.8%를 점유함으로써 적 컨테이너의 기종점 분포와 일치

<표 40> 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	1,792	37.2	278	0.3	2,070	1.8
부산권	115	2.4	-	-	115	0.1
경남권	2,474	51.3	100,890	94.2	103,364	92.3
경북권	428	8.9	5,928	5.5	6,356	5.7
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	5	0.1	-	-	5	0.0
충남권	8	0.2	9	0.0	17	0.0
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	4,822	100.0	107,105	100.0	111,927	100.0

- 울산항과 내륙 지역간 수출입 컨테이너의 최대 기종점은 울산을 포함한 경남권으로 전체의 92.5% (29만TEU)를 차지하여 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권이 6.0% (2만TEU)를 차지

<표 41> 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	1,969	1.1	1,138	0.8	3,107	1.0
부산권	753	0.4	645	0.5	1,398	0.4
경남권	164,565	92.9	124,803	92.0	289,368	92.5
경북권	9,858	5.6	9,014	6.6	18,872	6.0
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	5	0.0	-	-	5	0.0
충남권	8	0.0	9	0.0	17	0.0
충북권	8	0.0	14	0.0	22	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	177,166	100.0	135,623	100.0	312,789	100.0

7) 평택항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 적 컨테이너의 경우 평택항의 직접적인 배후 지역인 경기(61.8%), 충남(22.9%), 인천(7.5%)의 비중이 절대적인 것으로 나타남

<표 42> 평택항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	45,902	55.2	80,609	83.0	126,511	70.2
부산권	396	0.5	162	0.2	558	0.3
경남권	1,733	2.1	189	0.2	1,922	1.1
경북권	730	0.9	1,919	2.0	2,649	1.5
전남권	304	0.4	1,730	1.8	2,034	1.1
전북권	183	0.2	136	0.1	319	0.2
충남권	32,397	38.9	9,863	10.2	42,260	23.4
충북권	1,520	1.8	2,350	2.4	3,870	2.1
강원권	30	0.0	135	0.1	165	0.1
합 계	83,195	100.0	97,093	100.0	180,288	100.0

- 평택항의 공 컨테이너 권역별 기종점은 수도권(74.5%), 충남권(19.1%)의 순서로 비중이 높았으며, 이는 적 컨테이너의 기종점 분포와 유사한 결과임

<표 43> 평택항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	27,617	84.5	7,160	51.2	34,777	74.5
부산권	352	1.1	351	2.5	703	1.5
경남권	692	2.1	18	0.1	710	1.5
경북권	287	0.9	80	0.6	367	0.8
전남권	365	1.1	-	-	365	0.8
전북권	65	0.2	27	0.2	92	0.2
충남권	2,937	9.0	5,996	42.9	8,933	19.1
충북권	378	1.2	324	2.3	702	1.5
강원권	-	-	18	0.1	18	0.0
합 계	32,693	100.0	13,974	100.0	46,667	100.0

- 평택항의 전체 수출입 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권지역이 71.1%, 충남권이 22.6%를 점유함으로써 평택항과 인접한 지역의 비중이 매우 높다는 것을 보여주고 있음

<표 44> 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	73,519	63.4	87,769	79.0	161,288	71.1
부산권	748	0.6	513	0.5	1,261	0.6
경남권	2,425	2.1	207	0.2	2,632	1.2
경북권	1,017	0.9	1,999	1.8	3,016	1.3
전남권	669	0.6	1,730	1.6	2,399	1.1
전북권	248	0.2	163	0.1	411	0.2
충남권	35,334	30.5	15,859	14.3	51,193	22.6
충북권	1,898	1.6	2,674	2.4	4,572	2.0
강원권	30	0.0	153	0.1	183	0.1
합 계	115,888	100.0	111,067	100.0	226,955	100.0

8) 마산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년 마산항의 적 컨테이너 권역별 내륙 기종점은 다른 지역항만과 마찬가지로 마산항의 배후지역이라 할 수 있는 경남권의 비율이 86.7%로 대부분을 차지함

<표 45> 마산항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	361	1.4	360	4.1	721	2.0
부산권	721	2.7	2,517	28.6	3,238	9.2
경남권	25,405	95.9	5,212	59.2	30,617	86.7
경북권	-	-	719	8.2	719	2.0
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	26,487	100.0	8,808	100.0	35,295	100.0

- 공 컨테이너도 적 컨테이너와 마찬가지로 마산항이 포함된 경남권이 85.8%, 부산권이 13.9%를 점유하여 적 컨테이너의 분포와 동일한 모습을 보여줌

<표 46> 마산항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	74	0.4	74	0.4
부산권	542	14.8	2,254	13.7	2,796	13.9
경남권	3,114	85.2	14,184	85.9	17,298	85.8
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	3,656	100.0	16,512	100.0	20,168	100.0

- 권역별 기종점의 경우 경남권이 86.4%를 점유함으로써 지역항의 특징을 잘 드러냈음. 수입의 경우 부산지역의 비중이 18.8%에 이르렀는데 이는 부산지역의 경우 적 컨테이너뿐만 아니라 공 컨테이너 물량이 많이 발생하였기 때문임

<표 47> 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	361	1.2	434	1.7	795	1.4
부산권	1,263	4.2	4,771	18.8	6,034	10.9
경남권	28,519	94.6	19,396	76.6	47,915	86.4
경북권	-	-	719	2.8	719	1.3
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	30,143	100.0	25,320	100.0	55,463	100.0

9) 군산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 군산항에서 2005년 처리된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 전북권의 비중이 97.4%로 절대적이며 인근지역인 충남권과 전남권이 각각 1.5%와 1.2%를 점유

<표 48> 군산항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	-	-	-	-
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	417	4.6	417	1.2
전북권	26,856	100.0	8,134	89.7	34,990	97.4
충남권	-	-	522	5.8	522	1.5
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	26,856	100.0	9,073	100.0	35,929	100.0

- 군산항에서 2005년 처리된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 전북권이 100%를 차지하고 있음. 이는 수입한 공 컨테이너에 화물을 채워 다시 수출하기 때문으로 공 컨테이너 물량의 거의 대부분은 수입물량임

<표 49> 군산항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	-	-	-	-
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	2,550	100.0	18,732	100.0	21,282	100.0
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	2,550	100.0	18,732	100.0	21,282	100.0

- 군산항 전체 수출입 컨테이너의 권역별 기종점은 전북권이 98.4%로 절대적인 비중을 점하고 있으며 충남권과 전남권이 각각 0.9%와 0.7%를 각각 점유

<표 50> 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	-	-	-	-
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	417	1.5	417	0.7
전북권	29,406	100.0	26,866	96.6	56,272	98.4
충남권	-	-	522	1.9	522	0.9
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	29,406	100.0	27,805	100.0	57,211	100.0

10) 속초항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 속초항의 내륙기종점을 권역별로 살펴보면 수도권 33.3%, 전북권 14.7%, 강원권 12.7%로 다른 항만에 비해 지역별로 고른 기종점 분포를 보이는 것으로 조사됨
- 수출 공 컨테이너의 경우 수도권이 52.6%로 제일 높고, 그 외 충남권, 전북권, 경남권 등지에서 발생. 수입 공 컨테이너는 수도권 40.0%, 강원권 40.0%임
- 권역별로 살펴보면 수도권이 33.6%, 강원권이 15.9%, 경남권이 13.0%를 나타냈으며 그 외 전북권 12.0%, 충남권 11.0%, 부산권 8.6% 등을 보여줌

<표 51> 속초항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	1,116	50.0	414	17.5	1,530	33.3
부산권	243	10.9	301	12.7	544	11.8
경남권	97	4.3	451	19.0	548	11.9
경북권	146	6.5	38	1.6	184	4.0
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	676	28.5	676	14.7
충남권	534	23.9	-	-	534	11.6
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	97	4.3	488	20.6	585	12.7
합계	2,233	100.0	2,368	100.0	4,601	100.0

<표 52> 속초항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	400	52.6	376	40.0	776	45.6
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	80	10.5	188	20.0	268	15.8
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	80	10.5	-	-	80	4.7
충남권	160	21.1	-	-	160	9.4
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	40	5.3	376	40.0	416	24.5
합계	760	100.0	940	100.0	1,700	100.0

<표 53> 속초항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	1,516	50.7	790	23.9	2,306	36.6
부산권	243	8.1	301	9.1	544	8.6
경남권	177	5.9	639	19.3	816	13.0
경북권	146	4.9	38	1.1	184	2.9
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	80	2.7	676	20.4	756	12.0
충남권	694	23.2	-	-	694	11.0
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	137	4.6	864	26.1	1,001	15.9
합계	2,993	100.0	3,308	100.0	6,301	100.0

라. 일반화물의 기종점조사 기초분석

1) 개요

- 일반화물은 컨테이너화물이 아닌 화물을 의미하는 것으로 통상 항만에서 트럭에 의해 수송되는 화물을 의미함. 이들 비 컨테이너화물에는 파이프나 컨베이어 등에 의해 하역되는 유류나 석탄, 철광석 등과 같은 액체 및 대량벌크화물이 포함되나 이들 화물은 보통 전용부두에서 처리되고 있기 때문에 일반화물의 범주에 포함시키지 않은 것이 일반적임
- 부산항을 비롯한 전국 주요항만에서 조사한 일반화물은 컨테이너와 대량벌크화물을 제외하고 일반트럭에 의해 수송되는 화물이며, 여기에는 매우 다양한 화물이 포함되어 있음
- 비컨테이너 화물을 적재하고 항만에 반출입한 차량은 주로 컨테이너 전용부두가 아닌 일반부두에서 조사되었으나 컨테이너 터미널의 경우에도 화물조작장(CFS : Container Freight Station)에서 화물을 반출해가거나 또는 컨테이너에 화물을 반입하기 위해 LCL형태로 반입하는 화물들도 일부는 포함되어 있음
- 그러나 대부분의 화물은 목재, 양곡, 고철, 모래, 사료, 사료용 부원료, 철제품 등 대형트럭에 실려 수송된 화물들임
- 일반화물 기종점조사의 항만별 조사표본수를 보면 인천항이 19,559개로 가장 많으며, 다음으로 동해항, 포항항, 군산항의 순서임
 - 일반화물 기종점조사에서 광양항(여수항, 여천항 포함)은 취급하는 화물과 이를 이용하는 업체가 단순한 관계로 조사원을 투입하지 않고 문헌조사로 대체함

<표 54> 일반화물 기종점조사의 항만별 조사 샘플

항만	부산항	인천항	평택항	군산항	목포항	마산항	울산항	포항항	동해항	속초항	합계
조사 샘플 (차량대수)	1,990	19,559	978	4,200	1,820	3,207	7,900	4,855	5,571	47	50,127

2) 부산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 부산항에서 반출입된 일반화물의 권역별 기종점을 살펴보면 부산권 32.5%, 경남권 28.5%, 경북권 20.6%로 전체의 81.6%가 부산과 인접한 지역에서 발생하며, 수도권에서 발생하는 화물의 비중은 9.1%를 차지하고 있음

<표 55> 부산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	60	10.0	121	8.7	181	9.1
부산권	62	10.4	584	42.0	646	32.5
경남권	192	32.1	375	27.0	567	28.5
경북권	157	26.2	253	18.2	410	20.6
전남권	36	6.0	11	0.8	47	2.4
전북권	5	0.8	9	0.6	14	0.7
충남권	80	13.4	23	1.7	103	5.2
충북권	7	1.2	14	1.0	21	1.1
강원권	-	-	1	0.1	1	0.1
합계	599	100.0	1,391	100.0	1,990	100.0

3) 인천항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 인천항에서 처리되는 일반화물의 권역별 기종점을 살펴보면 인천항의 배후지역이라 할 수 있는 수도권의 비중이 93.5%로 매우 높고, 충남권의 3.0%로 인천항이 수도권 관문항으로서의 역할이 더욱 강조됨

<표 56> 인천항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	5,286	98.1	13,010	91.8	18,296	93.5
부산권	3	0.1	12	0.1	15	0.1
경남권	4	0.1	56	0.4	60	0.3
경북권	12	0.2	55	0.4	67	0.3
전남권	2	0.0	63	0.4	65	0.3
전북권	25	0.5	97	0.7	122	0.6
충남권	57	1.1	530	3.7	587	3.0
충북권	-	-	210	1.5	210	1.1
강원권	2	0.0	135	1.0	137	0.7
합계	5,391	100.0	14,168	100.0	19,559	100.0

4) 평택항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 평택항의 경우 권역별로 살펴보면 수도권 비중이 87.7%로 압도적으로 높으며 그 외는 충청권이 4.2%로 평택항과 인접한 수도권 및 충청권이 평택항을 이용하는 것으로 볼 수 있음

<표 57> 평택항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	139	93.3	719	86.7	858	87.7
부산권	-	-	3	0.4	3	0.3
경남권	1	0.7	14	1.7	15	1.5
경북권	1	0.7	10	1.2	11	1.1
전남권	-	-	5	0.6	5	0.5
전북권	-	-	3	0.4	3	0.3
충남권	5	3.4	36	4.3	41	4.2
충북권	-	-	21	2.5	21	2.1
강원권	3	2.0	18	2.2	21	2.1
합계	149	100.0	829	100.0	978	100.0

5) 군산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 군산항의 경우 권역별 기종점을 살펴보면 전북권 59.1%, 충남권 20.7%, 전남권 9.9% 등 인근 지역의 비중이 높음

<표 58> 군산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	-	-	201	4.8	201	4.8
부산권	-	-	1	0.0	1	0.0
경남권	-	-	6	0.1	6	0.1
경북권	-	-	12	0.3	12	0.3
전남권	-	-	414	9.9	414	9.9
전북권	1	33.3	2,481	59.1	2,482	59.1
충남권	2	66.7	868	20.7	870	20.7
충북권	-	-	195	4.6	195	4.6
강원권	-	-	19	0.5	19	0.5
합계	3	100.0	4,197	100.0	4,200	100.0

6) 목포항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 목포항의 권역별 기종점을 살펴보면 반출입 모두 전남권의 비중이 99.0%를 초과하는 등 절대적임

<표 59> 목포항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	1	0.3	-	-	1	0.1
부산권	1	0.3	-	-	1	0.1
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	313	96.6	1,491	99.7	1,804	99.1
전북권	9	2.8	5	0.3	14	0.8
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	324	100.0	1,496	100.0	1,820	100.0

7) 마산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 마산항의 권역별 기종점을 살펴보면 반입(수출)의 경우는 경남권(88.5%), 부산권(5.7%)의 비중이 높으며 반출(수입)의 경우 역시 경남권(89.7%), 부산권(5.2%)의 비중이 높음

<표 60> 마산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	72	2.7	8	1.6	80	2.5
부산권	155	5.7	12	2.4	167	5.2
경남권	2,396	88.5	480	95.8	2,876	89.7
경북권	62	2.3	-	-	62	1.9
전남권	14	0.5	1	0.2	15	0.5
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	6	0.2	-	-	6	0.2
충북권	1	0.0	-	-	1	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	2,706	100.0	501	100.0	3,207	100.0

8) 울산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 울산항도 다른 항과 마찬가지로 수입차량의 비중이 높았으며 권역별 기종점의 경우 경북을 포함하면 98.9%로 경남북이 절대적인 비중을 점유

<표 61> 울산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	-	-	7	0.1	7	0.1
부산권	1	0.1	80	1.3	81	1.0
경남권	1,910	98.5	5,522	92.6	7,432	94.1
경북권	28	1.4	349	5.9	377	4.8
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	3	0.1	3	0.0
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	1,939	100.0	5,961	100.0	7,900	100.0

9) 포항항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 포항항 역시 권역별 기종점을 살펴보면 반입(수출) 및 반출(수입) 모두 경북권이 99.7%와 100.0%에 이르는 등 포항이 포함된 경북지역에서 화물이 모두 발생함

<표 62> 포항항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	1	0.1	-	-	1	0.0
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3	0.2	-	-	3	0.1
경북권	1,344	99.7	3,507	100.0	4,851	99.9
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	1,348	100.0	3,507	100.0	4,855	100.0

10) 동해항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 동해항의 내륙기종점은 강원권이 99.7%를 점유하고 있으며, 이는 다른 지역항만과 마찬가지로 인근지역이 절대적인 비중을 차지하고 있음을 나타냄

<표 63> 동해항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	-	-	13	0.5	13	0.2
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	2	0.1	2	0.0
강원권	3,137	100.0	2,419	99.4	5,556	99.7
합계	3,137	100.0	2,434	100.0	5,571	100.0

11) 속초항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 속초항은 일반화물 차량이 많지는 않았으나 다른 항만에 비해 전국적으로 고른 분포를 보여줌. 이는 속초항을 통해 중국 및 러시아와의 교역이 이루어지고 있기 때문임

<표 64> 속초항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2004년)

기종점 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	13	59.1	9	36.0	22	46.8
부산권	-	-	1	4.0	1	2.1
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	1	4.5	3	12.0	4	8.5
전남권	-	-	1	4.0	1	2.1
전북권	2	9.1	-	-	2	4.3
충남권	1	4.5	-	-	1	2.1
충북권	1	4.5	-	-	1	2.1
강원권	4	18.2	11	44.0	15	31.9
합계	22	100.0	25	100.0	47	100.0

4. 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석

가. 분석의 배경 및 목적

- 컨테이너 물류거점시설은 컨테이너 화물의 원활한 유통을 위해 만들어진 시설들로 우리나라의 경우 그 기능과 역할이 매우 중요함. 특히 부산항과 인천항 등 항만이 도심 내에 위치하면서 항만의 확장이 어려운 상황에서 항만의 기능을 항만외곽에서 지원하는 ICD(Inland Container Depot)는 우리나라 컨테이너 화물유통상 매우 독특하고도 필수불가결한 위치를 점하고 있음
- 양산 ICD는 부산시내에 흩어져 있던 ODCY를 통합하여 체계적으로 화물을 관리하고 내륙 컨테이너기지로써 다양한 서비스를 제공하기 위하여 조성되었으며 현재는 부산항의 핵심물류 시설의 하나로 활용되고 있음
 - 특히 공 컨테이너의 공급기지로써 뿐만 아니라 부가가치 물류활동을 수행하는 물류거점으로 그 역할이 날로 증가하고 있음
- 의왕 ICD는 수도권에서 컨테이너 물류와 관련된 제반 서비스를 제공하는 핵심 물류시설로 수도권 컨테이너화물의 집화, 혼재, 분류, 배송, 통관 등 다양한 기능을 제공하고 있으며 컨테이너 철도운송의 핵심기지로써 역할을 수행중
- 부산시내에 산재한 여러 철도 CY는 전용터미널의 철도 야드 및 철도공사가 운영하는 야드를 포함하고 있으며 철도 운송 뿐만 아니라 복합운송거점으로써 역할을 수행
- 이러한 물류거점시설을 통해 유통되는 컨테이너는 물량자체가 많을 뿐만 아니라 이들 시설이 항만과 내륙을 연결하는 중계거점 역할을 수행하고 있기 때문에 컨테이너 물류거점시설에서 처리되는 컨테이너 화물의 기종점을 파악할 필요가 있음

나. 분석의 범위

- 컨테이너 물류거점시설은 앞서 설명한 것처럼 양산 ICD, 의왕 ICD 및 부산시내에 있는 철도 CY가 조사대상이기 때문에 이들 시설에서 처리된 컨테이너 물동량이 일차적인 분석 대상임
- 이외에 부산시내의 주요 ODCY 또한 조사대상에 포함되었기 때문에 이들 역시 분석 대상이 됨
 - ODCY는 주로 우암, 부산진, 감만, 감천, 용당 등 부두와 인접한 지역에 위치함

다. 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석

1) 개요

- 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 전체 조사샘플수는 7만 7,395개로 집계됨
 - 전체 조사샘플을 반입과 반출로 구분해 보면 반입이 49.2%인 3만 8,098TEU이며, 반출이 50.8%인 3만 9,297개로 반입과 반출이 비슷한 비율도 조사됨
 - 조사샘플을 조사거점별로 보면 양산ICD가 전체의 46%로 가장 많은 비중을 차지했으며, 부산 ODCY 35.1%, 다음으로 의왕ICD 13.0%, 부산 철도CY 5.9%의 순서임

<표 65> 조사거점별 조사샘플 수

단위: TEU

조사지역	반입	비율	반출	비율	합계	비율
부산 CY	12,540 46.1%	32.9%	14,653 53.9%	37.3%	27,193 100.0%	35.1%
부산 철도CY	2,624 57.4%	6.9%	1,949 42.6%	5.0%	4,573 100.0%	5.9%
양산 ICD	17,6985 49.8%	46.5%	17,868 50.2%	45.5%	35,566 100.0%	46.0%
의왕 ICD	5,236 52.0%	13.7%	4,827 48.0%	12.3%	10,063 100.0%	13.0%
합계	38,098 49.2%	100.0%	39,297 50.8%	100.0%	77,395 100.0%	100.0%

2) 부산지역 ODCY 내륙기종점 기초분석

- 부산지역 ODCY는 컨테이너 처리시설, 특히 보관시설이 매우 부족한 일반부두와 일부 전용부두의 컨테이너를 보관하는 역할을 수행하고 공컨테이너의 장치장 역할을 병행함
- 일반부두 수입컨테이너의 경우 거의 대부분이 ODCY를 경유하여 내륙으로 수송되고 있음
- 그 외 선사와의 계약관계, 운송사의 영업전략 등에 따라 ODCY가 운영되고 있으며 항만시설의 부족이 ODCY를 사용하게 하는 원인의 하나이기 때문에 신항만의 개장 등에 따라 감소는 하겠지만 향후에도 계속해서 유지될 것으로 전망

① 적 컨테이너

- 부산지역 ODCY에 반입되는 적 컨테이너의 시도별 내륙기종점은 부산이 46.6%, 경남 16.6%, 경북 8.8%, 울산 8.7% 등 대부분 부산 인근 지역에서 발생하는 화물임
- 한편 반출되는 컨테이너의 경우도 부산 인근 지역의 화물이 대부분임

<표 66> 2005년 부산지역 ODCY 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	744	8.3	631	6.2	1,375	7.2
부산권	4,189	46.6	6,991	69.0	11,180	58.5
경남권	2,280	25.4	1,249	12.3	3,529	18.5
경북권	936	10.4	709	7.0	1,645	8.6
전남권	426	4.7	133	1.3	559	2.9
전북권	122	1.4	138	1.4	260	1.4
충남권	215	2.4	155	1.5	370	1.9
충북권	50	0.6	125	1.2	175	0.9
강원권	23	0.3	3	0.0	26	0.1
합계	8,986	100.0	10,134	100.0	19,120	100.0

② 공 컨테이너

- 부산지역 ODCY에 반입되는 수출 공 컨테이너의 권역별 내륙기종점은 부산권 64.9%, 경남권 18.9%, 경북권 5.7% 등으로 적 컨테이너에 비해 부산의 비중이 증가

<표 67> 2005년 부산지역 ODCY 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	195	5.5	114	2.5	309	3.8
부산권	2,305	64.9	1,608	35.6	3,913	48.5
경남권	671	18.9	1,753	38.8	2,424	30.0
경북권	202	5.7	585	13.0	787	9.8
전남권	94	2.6	237	5.2	331	4.1
전북권	17	0.5	112	2.5	129	1.6
충남권	33	0.9	71	1.6	104	1.3
충북권	28	0.8	27	0.6	55	0.7
강원권	9	0.3	11	0.2	20	0.2
합계	3,554	100.0	4,519	100.0	8,072	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 적공을 모두 합한 부산지역 ODCY의 시도별 기종점은 반입 컨테이너의 경우 부산권 51.8%, 경남권 23.5%, 경북권 9.1% 등의 순이며 반출 컨테이너의 경우에도 수출과 동일한 지역 분포를 가지고 있음

<표 68> 2005년 부산지역 ODCY 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	939	7.5	745	5.1	1,684	6.2
부산권	6,494	51.8	8,599	58.7	15,093	55.5
경남권	2,951	23.5	3,002	20.5	5,953	21.9
경북권	1,138	9.1	1,294	8.8	2,433	8.9
전남권	520	4.1	370	2.5	890	3.3
전북권	139	1.1	250	1.7	389	1.4
충남권	248	2.0	226	1.5	475	1.7
충북권	78	0.6	152	1.0	230	0.8
강원권	32	0.3	14	0.1	46	0.2
합계	12,540	100.0	14,653	100.0	27,192	100.0

3) 부산지역 철도CY 내륙기종점 기초분석

① 적 컨테이너

- 철도 CY의 권역별 기종점은 반입 컨테이너의 경우 부산이 94.1%로 절대 다수를 점하고 있음. 또한 반출 컨테이너의 경우도 부산이 84.4%를 점유하고 있음

<표 69> 2005년 부산지역 철도 CY 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	46	2.0	47	2.5	93	2.3
부산권	2,135	94.1	1,571	84.4	3,706	89.7
경남권	71	3.1	224	12.0	295	7.1
경북권	3	0.1	5	0.3	8	0.2
전남권	-	-	1	0.1	1	0.0
전북권	3	0.1	-	-	3	0.1
충남권	8	0.4	-	-	8	0.2
충북권	4	0.2	14	0.8	18	0.4
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	2,270	100.0	1,862	100.0	4,132	100.0

② 공 컨테이너

- 철도 CY의 공 컨테이너 기종점 역시 적 컨테이너와 유사하여 반입, 반출 모두 부산권의 비중이 87.3% 및 84.3%를 각각 차지하는 등 부산 인근 지역의 비중이 높음

<표 70> 2005년 부산지역 철도 CY 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	2	0.6	-	0.0	2	0.5
부산권	309	87.3	62	72.2	371	84.3
경남권	26	7.3	22	25.5	48	10.9
경북권	15	4.2	2	2.3	17	3.9
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	2	0.6	-	0.0	2	0.5
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	354	100.0	86	100.0	440	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 철도 CY에서 처리된 수출입 컨테이너는 반입의 경우 부산이 93.1%, 경남이 3.4%를 차지하였으며, 반출의 경우 부산이 83.8%, 경남이 12.6%를 점유하여 철도 CY가 부산 지역의 물류기지 역할을 수행하고 있음을 보여주고 있음

<표 71> 2005년 부산지역 철도 CY 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	48	1.8	47	2.4	95	2.1
부산권	2,444	93.1	1,634	83.8	4,078	89.2
경남권	97	3.7	246	12.6	343	7.5
경북권	18	0.7	7	0.4	25	0.5
전남권	-	-	1	0.1	1	0.0
전북권	5	0.2	-	-	5	0.1
충남권	8	0.3	-	-	8	0.2
충북권	4	0.2	14	0.7	18	0.4
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	2,624	100.0	1,949	100.0	4,573	100.0

4) 양산 ICD 내륙기종점 기초분석

① 적 컨테이너

- 적 컨테이너의 권역별 기종점을 살펴보면 수도권 화물이 4.9%를 차지하며, 나머지 대부분은 부산, 경남, 경북 등 부산항의 직접적인 배후권에서 화물이 유발되고 있음

<표 72> 2005년 양산 ICD 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	83	3.1	193	6.6	276	4.9
부산권	1,929	71.2	1,733	58.8	3,662	64.8
경남권	420	15.5	628	21.3	1,048	18.5
경북권	159	5.9	223	7.6	382	6.8
전남권	62	2.3	35	1.2	97	1.7
전북권	18	0.7	43	1.5	61	1.1
충남권	14	0.5	37	1.3	51	0.9
충북권	23	0.8	48	1.6	71	1.3
강원권	-	-	6	0.2	6	0.1
합계	2,708	100.0	2,946	100.0	5,654	100.0

② 공 컨테이너

- 반입(수출) 공 컨테이너의 내륙 기종점은 경남권 42.9%, 부산권 32.9%, 경북권 12.2% 및 수도권 4.1%이며, 반출(수입) 공 컨테이너의 기종점은 경남권 39.7%, 부산권 31.0%, 경북권 18.0%, 전남권 5.9% 등임

<표 73> 2005년 양산 ICD 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	630	4.2	151	1.0	781	2.6
부산권	4,931	32.9	4,622	31.0	9,553	31.9
경남권	6,438	42.9	5,926	39.7	12,364	41.3
경북권	1,828	12.2	2,685	18.0	4,512	15.1
전남권	243	1.6	878	5.9	1,121	3.7
전북권	253	1.7	352	2.4	605	2.0
충남권	314	2.1	192	1.3	506	1.7
충북권	346	2.3	111	0.7	458	1.5
강원권	8	0.1	6	0.0	14	0.0
합계	14,990	100.0	14,922	100.0	29,912	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 전체 컨테이너의 권역별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 부산권 38.8%, 경남권 39.7%, 경북권 11.2% 등이며 반출의 경우 경남권 36.7%, 부산권 35.6%, 경북권 16.3% 등으로 부산 인근 지역의 비중이 매우 높은 실정

<표 74> 2005년 양산 ICD 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	713	4.0	344	1.9	1,057	3.0
부산권	6,860	38.8	6,355	35.6	13,215	37.2
경남권	6,858	38.7	6,554	36.7	13,412	37.7
경북권	1,987	11.2	2,908	16.3	4,894	13.8
전남권	305	1.7	913	5.1	1,218	3.4
전북권	271	1.5	395	2.2	666	1.9
충남권	328	1.9	229	1.3	557	1.6
충북권	369	2.1	159	0.9	529	1.5
강원권	8	0.0	12	0.1	20	0.1
합계	17,698	100.0	17,868	100.0	35,566	100.0

5) 의왕 ICD 내륙기종점 기초분석

① 적 컨테이너

- 권역별 기종점을 보면 반출입 적 컨테이너의 경우 89.2%가 수도권화물임

<표 75> 2005년 경인 ICD 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	766	92.7	287	81.1	1,053	89.2
부산권	20	2.4	18	5.1	38	3.2
경남권	2	0.2	4	1.1	6	0.5
경북권	5	0.6	5	1.4	10	0.8
전남권	4	0.5	7	2.0	11	0.9
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	18	2.2	17	4.8	35	3.0
충북권	-	-	4	1.1	4	0.3
강원권	11	1.3	12	3.4	23	1.9
합계	826	100.0	354	100.0	1,180	100.0

② 공 컨테이너

- 공 컨테이너의 경우 의왕 ICD와 내륙간 기종점은 적 컨테이너와 유사함. 수도권이 83.9%, 충남권이 7.9%로 대부분의 화물이 인근 지역에서 유발되고 있음

<표 76> 2005년 경인 ICD 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	3,886	88.1	3,563	79.7	7,449	83.9
부산권	134	3.0	149	3.3	283	3.2
경남권	14	0.3	71	1.6	85	1.0
경북권	17	0.4	12	0.3	29	0.3
전남권	30	0.7	13	0.3	43	0.5
전북권	1	0.0	9	0.2	10	0.1
충남권	155	3.5	545	12.2	700	7.9
충북권	77	1.7	75	1.7	152	1.7
강원권	95	2.2	36	0.8	131	1.5
합계	4,409	100.0	4,473	100.0	8,882	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 의왕 ICD에서의 전체 컨테이너의 권역별 기종점은 경기, 인천, 서울을 포함하는 수도권 84.5%를, 충남권이 7.3%를 차지하여 의왕 ICD를 이용하는 화주들의 분포를 유추할 수 있음

<표 77> 2005년 경인 ICD 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	4,653	88.9	3,850	79.8	8,502	84.5
부산권	154	2.9	167	3.5	321	3.2
경남권	16	0.3	75	1.6	91	0.9
경북권	22	0.4	17	0.4	39	0.4
전남권	34	0.6	20	0.4	54	0.5
전북권	1	0.0	9	0.2	10	0.1
충남권	173	3.3	562	11.6	735	7.3
충북권	77	1.5	79	1.6	156	1.6
강원권	106	2.0	48	1.0	154	1.5
합계	5,236	100.0	4,827	100.0	10,062	100.0

5. 해상과 육상의 기종점 자료 연계 방안

가. 기종점 자료 연계의 필요성

- 해상화물 기종점조사는 항만과 국내 내륙지역간의 화물이동을 조사하는 것으로 내륙 지역 내에서 화물의 이동을 조사하는 육상화물 기종점조사와 기종점 자료가 일부 중복되는 부분이 발생함
- 따라서 해상화물 기종점조사에서 나온 기종점 자료와 육상화물 기종점조사에서 나온 자료간의 원활한 소통을 위해서는 사전에 화물품목의 분류와 국내 내륙지역 구분 등에 관한 표준화 작업이 선행되어야 함

나. 기종점 자료 연계 방안

1) 화물 품목분류 코드 조정

- 전국교통DB 조사지침에 있는 화물품목 분류는 육상화물 위주로 분류되어 있기 때문에 HS(Harmonized System) 코드를 사용하는 해상화물의 99개 품목 코드분류와 다소 간 차이점이 발생함
 - 이러한 차이는 육상에서 주로 운송되는 화물과 해상에서 주로 수송되는 화물의 종류가 다소간 차이 나기 때문임
- 화물 품목분류 코드의 조정 작업은 교통DB 조사지침에 있는 화물품목 분류상의 각 화물을 대상으로 HS 코드를 부여하는 방식으로 수행함
 - 교통DB 조사지침은 화물품목을 농산물, 임산물, 수산물, 축산물을 포함해서 총 32개의 품목으로 분류를 하였으며, 여기에 포함되지 않는 화물은 '달리 분류되지 않는 기타'로 분류함(총 33개 분류)
- HS 코드 화물품목 분류에 있는 화물들 가운데 교통DB 조사지침상의 화물 이름과 정확히 일치하는 경우는 가장 유사한 성격을 가지는 화물을 찾아서 지정해 주는 방식으로 모든 화물들에 대하여 화물 코드 조정 작업을 수행하였음
 - 향후 실제 조사된 기종점 자료를 이용한 화물별 기종점 현황을 분석한 이후 해상과 육상간의 기종점의 차이가 발생될 경우 화물 코드를 재조정하는 과정이 필요함

2) 국내 지역분류 코드 조정

- 해상화물 기종점 조사는 국내 지역분류에 있어서 기본적으로 247존을 이용하여 기종점 조사를 수행하였음
 - 247존은 시, 군, 구단위(특별시, 광역시, 일부 시)까지 세분화하는 분류임
- 국내 지역분류 코드는 육상과 해상 모두 동일한 지역분류를 사용하여 조사를 수행함
 - 따라서 조사 과정에서 247존에 대한 자료 확인이 가능했다면 지역 분류의 상이함으로 인한 기종점 자료의 불일치 발생 가능성은 거의 없다고 볼 수 있음

3) 소존 지역단위의 화물 기종점 자료 제공

- 해상화물과 육상화물을 연계하는 방법 중 하나는 소존 단위의 해상화물 내륙 기종점 조사 자료를 육상화물 기종점 조사 자료를 분석하는 팀에 제공함으로써 분석팀이 조사한 자료와 취합하여 사용하도록 하는 방안임
- 소존은 특별시, 광역시, 도 단위로 설정된 대존과 시, 군, 구 단위로 설정된 중존중 중존내의 주요 물류거점을 별도로 구분한 것임. 즉 화물터미널, ICD, 컨테이너 터미널 등 대량화물이 발생하는 지역을 의미. 육상화물 조사팀의 요청에 따라 항만 및 물류거점시설에 대한 조사를 수행할 때 항만, ICD, 철도 CY 등 항만구역이나 대형물류 시설에서 유발하는 반출입되는 화물의 기종점을 파악할 수 있도록 조사하였음
- 이들 소존은 지역간 화물 기종점 통행량 조사시에 사용되는 중존안에 포함되어 있기 때문에 이들 주요 물류거점에서 발생하는 화물에 대한 기종점을 제공하여 전국 지역간 화물 기종점 분석팀이 사용할 수 있도록 함
- 앞서 설명한 것처럼 지역구분, 화물품목구분을 상호 사용할 수 있도록 정리하였고 상세분석단계에서 각 존별 기종점 자료를 원하는 품목구분에 따라 제공할 수 있도록 하였기 때문에 향후 상세분석단계에서 이들 바탕으로 기종점 조사 결과를 서로 비교, 검토하여 사용할 수 있음

6. 결론 및 정책 제언

가. 주요 조사의 결론

1) 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 가운데 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수출입 컨테이너의 69.9%인 658만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 광양항 11.9% (112만 TEU), 인천항 11.2% (106만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 941만TEU 가운데 29.5%인 278만TEU를 유발하였으며, 다음으로 수도권(서울, 인천, 경기도)이 26.2%인 246만TEU를 유발하였음
- 2001년과 2005년의 기종점 조사를 비교해 보면 권역별로 수도권, 부산권, 충북권의 물동량 비율이 감소한 반면, 충남권과 전남·북권의 비율이 증가한 것으로 나타남
- 수도권 수출입 화물의 부산항 이용비율은 감소하였고, 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하였고, 영남권 수출입 컨테이너는 점유율 측면에서 2001년의 88.3%에서 2005년에는 90.3%로 부산항의 의존비율이 더욱 심화되었음
- 호남권의 수출입 컨테이너는 평택항, 군산항에서 증가추세를 보이고 있으며, 중부권(충청남도, 충청북도 및 대전광역시)에서 유발되는 수출입 컨테이너 물동량은 최근 대 중국 무역의 증가와 함께 부산항 이용비율이 감소하고 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하고 있음

2) 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 전체 조사샘플수는 7만 7,395개로, 이를 반입과 반출로 구분해 보면 반입이 49.2%인 3만 8,098TEU이며, 반출이 50.8%인 3만 9,297개로 반입과 반출이 비슷한 비율도 조사됨
- 조사샘플을 조사거점별로 보면 양산ICD가 전체의 46%로 가장 많은 비중을 차지했으며, 부산 ODCY 35.1%, 다음으로 의왕ICD 13.0%, 부산 철도CY 5.9%의 순서임

3) 해상과 육상의 기종점 자료 연계방안

- 화물 품목분류 코드의 조정 작업은 교통DB 조사지침에 있는 화물품목 분류상의 각 화물을 대상으로 HS 코드를 부여하는 방식으로 수행함
- 해상화물 기종점 조사는 국내 지역분류에 있어서 육상화물 기종점 조사와 동일하게 247존을 이용하여 기종점 조사를 수행함
- 해상화물 기종점 조사는 247존에 추가하여 대존(특별시, 광역시, 도 단위)과 중존(시, 군, 구 단위)내의 주요 물류거점(ICD, 컨테이너 터미널 등 대량화물이 발생하는 지역)을 별도로 구분하여 자료를 생성하고 이를 육상화물 기종점 자료와 연계함

나. 정책 제언

1) 해상화물 기종점 조사방법의 개선

- 2005년에 수행된 해상화물 기종점 조사는 최근에 강화된 항만 보안문제로 인하여 조사표본을 추출하는 과정이 2001년보다 훨씬 더 어려운 상황이 발생함
 - 따라서 향후 조사에서는 게이트에서 트럭기사를 대상으로 하는 타계식(면접) 조사를 지양하고 트럭기사를 직접 활용하는 방안이나 운송업체를 활용하는 자계식 조사방식을 강구할 필요성이 있음
- 또한 이와는 별도로 항만물류업체, 선사업체 및 운송업체 등 민간부문의 데이터베이스(DB)를 활용하여 정기적으로 기종점 자료를 업데이트하는 방안 마련 필요
 - 이러한 민간DB를 활용할 경우 광범위한 조사를 수행하지 않고서도 매년 기종점의 변화를 상당부분 확인이 가능함

2) 해상화물 기종점 조사범위의 확대

- 해상화물의 기종점은 무역항에서만 설명될 수는 없으며, 조사대상을 28개 무역항과 22개 연안항까지 확대함으로써 모든 항만에서 화물의 내륙연계 구조를 도출해야 함
 - 연안항은 수출입화물을 전담 처리하는 무역항과는 달리 각 권역별로 발생하는 연안 화물과 여객의 수송을 전담하고 있음

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위

제3절 과업의 기대효과

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경 및 목적

- 우리나라의 해상화물은 수출입화물의 99.7%를 점유하는 등 양적으로 지속적인 증가세를 보여왔으며, 이러한 증가 추세는 향후에도 지속될 것으로 예상됨
- 해상교통조사 DB 자료의 지속적인 축적과 효율적인 관리는 국가 교통정책 수립에 매우 필수적일 뿐만 아니라, 항만의 개발 및 배후단지의 조성 등의 타당성 분석을 위한 기초자료를 제공함
- 이에 따라 효율적인 교통·물류·항만 정책을 수립하기 위해서는 해상교통량을 주기적으로 조사하고, DB화함으로써 적절한 해상교통시스템을 구축할 필요성이 있으며, 「교통체계효율화법」에서도 정기적으로 해상교통을 포함한 우리나라 전체의 교통량에 대한 실제조사를 하도록 권고하고 있음
- 특히, 해상화물의 기종점조사는 2001년에 전국적인 규모의 조사가 수행된 바 있으나, 최근의 중국 효과에 따른 외국국가⇔국내항만⇔내륙지역 기종점의 변화된 상황을 제대로 반영하고 있지 못한 관계로 국내 무역항 전반에 대한 재조사가 요청되고 있음
- 또한 컨테이너화물의 경우 일반화물과 달리 물류거점시설을 경유하여 내륙으로 반출입이 이루어지고 있으나, 이에 대한 조사가 지금까지 이루어지지 않아 물류거점시설에서 컨테이너 화물의 이동경로에 대한 정보가 부족한 상태임
- 이에 따라 본 과업의 목적은 전국 무역항을 대상으로 해상화물의 내륙 기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설의 기종점 조사를 수행하여 최근의 변화된 해상교통량을 보다 정확히 파악함으로써 해상분야의 교통·물류체계를 보다 효율적으로 관리하기 위한 기초자료를 확보하는데 있음

제2절 과업의 범위

1. 공간적 범위

- 전국을 조사지역으로 함
- 해상화물 내륙기종점 조사는 28개 무역항, 컨테이너 물류거점 반출입 조사는 항만 인근에 위치한 철도 CY(Container Yard), ICD(Inland Container Depot) 등에서 실시

2. 시간적 범위

- 과업기간 : 2005년 5월 ~ 2006년 4월
- 조사기간 : 2005년 7월 ~ 2005년 8월
- (※ 해상화물의 물동량은 계절적으로 다소간 증감이 발생하나 일단 입출항된 화물의 내륙기종점은 계절적으로 안정된 추이를 보이고 있는 관계로 조사에 용이한 기간을 조사기간으로 선정)

3. 내용적 범위

- 해상 수출입화물의 내륙 기종점 조사
 - 조사 대상 : 전국 28개 무역항
 - 조사 내용 : 28개 무역항⇔247개 내륙간의 수출입화물 기종점(O/D) 경로 조사
- 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사
 - 조사 대상 : 항만 및 인접지에 위치한 철도 CY, 내륙컨테이너기지(ICD) 등
 - 조사 내용 : 국내항만⇔컨테이너 물류거점 시설⇔247개 내륙간의 컨테이너화물 이동 경로 조사
- 해상화물의 내륙 기종점 조사결과 기초분석
 - 분석 대상 : 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사 및 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 결과
 - 분석 내용 : 화물별(컨테이너, 일반화물), 국내항만⇔(컨테이너 물류거점 시설)⇔247개 내륙간의 기종점(O/D) 경로 기초분석

제3절 과업의 기대효과

- 해상화물의 기종점 자료는 항만입지선정, 투자규모, 투자우선순위 결정 뿐 아니라 도로, 철도 등 항만 배후에서의 대량화물 연계수송체계 구축을 위한 필수자료로 활용
 - 컨테이너화물의 기종점 자료는 항만지역의 배후도로 건설 및 항만개발 계획 수립을 위한 경제성 분석의 기초자료를 제공함
 - 일반화물의 기종점 자료 역시 주요 대량화물과 관련하여 선석의 확장 및 간선도로 개설을 위한 타당성 분석에 있어서 중요한 기초통계 자료를 제공함
- 컨테이너 물류거점시설 반출입 자료는 내륙지역과 물류거점시설간의 컨테이너화물 이동 현황을 파악할 수 있는 기초자료를 제공하며, 이를 활용하여 컨테이너의 이동이 많은 지역에 추가적인 컨테이너 저장소(Depot)나 내륙컨테이지기지(ICD) 등의 건설을 위한 기초계획을 수립할 수 있음

제2장 조사의 내용 및 방법

제1절 조사 내용

제2절 조사 항목

제3절 조사 방법

제4절 조사표 설계

제5절 조사표본 설계

제6절 조사원 운용

제7절 본조사

제8절 조사자료 검수 및 입력

제2장 조사의 내용 및 방법

제1절 조사 내용

1. 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사

가. 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간 기종점 조사

- 28개 국내 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 기종점 조사
- 28개 무역항⇔247개 내륙지역 기종점 (O/D) 경로 조사

나. 일반화물의 국내항만-내륙지역간 기종점 조사

- 28개 국내 무역항을 대상으로 일반화물의 기종점 조사
- 28개 무역항⇔247개 내륙지역 기종점 (O/D) 경로 조사

2. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

가. 내륙 물류거점시설 컨테이너 반출입 조사

- 주요 컨테이너항만 및 항만도시에 위치한 내륙 물류거점시설(철도 CY, 내륙컨테이너기지(ICD) 등)을 대상으로 컨테이너 화물의 반출입 조사
- 국내항만⇔컨테이너 물류거점 시설⇔247개 기종점 (O/D) 경로 조사

<표 2-1> 해상 수출입화물의 조사내용

구 분	조사 대상	주요 조사내용
해상 수출입화물의 내륙기종점 조사	전국 28개 무역항	28개 무역항⇔247개 내륙지역 기종점 (O/D) 경로
컨테이너 물류거점시설 반출입 조사	철도 CY 내륙컨테이너기지(ICD)	국내항만⇔컨테이너 물류거점 시설⇔247개 내륙지역 기종점 (O/D) 경로

제2절 조사 항목

- 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 모두 동일한 조사항목을 가짐
 - 조사상황 기록으로는 조사장소, 조사방향, 조사일시, 조사자명, 차량번호 등이 있음
 - 화물통행 및 화물종류 조사항목으로는 기종점, 운송시간, 이용도로, 화물 품목, 중량, 적/공(컨테이너), 종류(컨테이너) 등을 기재함

<표 2-2> 해상 수출입화물의 조사항목

주요 조사항목	내 용	비 고
조사상황기록	1. 조사장소(항만·부두)	
	2. 반입/반출(반입/반출)	
	3. 조사일시	
	4. 차량번호	
화물통행사항	5. 수출입 코드(수출/수입/연안)	화물의 교통유형 및 목적 파악
	6. 기·종점	화물의 내륙 기·종점 파악
	7. 운송시간 및 이용도로	항만이동에 소요되는 시간 및 도로 파악
화물종류 및 중량	8. 화물코드	화물의 종류 파악
	9. 화물중량	화물량 파악
	10. 컨테이너화물	화물의 종류 및 형태 파악
	11. 컨테이너 화물중량	화물량 파악
	12. 컨테이너종류(일반/냉동/특수등 3종)	컨테이너 형태 파악

제3절 조사 방법

1. 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 해상화물의 내륙 기종점 조사는 원칙적으로 조사원이 항만의 게이트에서 반출입하는 화물트럭을 대상으로 타계식(면접) 설문조사를 실시
 - 이와는 별도로 조사원이 투입되지 않는 항만은 화물의 운송과 관련된 자료를 수집하는 출장 조사를 수행함

2. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 역시 기종점 조사와 동일하게 조사원이 물류거점시설의 게이트에서 반출입하는 컨테이너트럭을 대상으로 타계식(면접) 설문조사를 실시
- 또한 내륙기종점 조사와 동일하게 물류거점시설을 이용하는 입주업체를 대상으로 한 조사를 병행하여 보다 정확한 결과를 도출함

제4절 조사표 설계

1. 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 조사장소
 - 조사자가 화물의 유출입을 조사하기 위한 항만 또는 ODCY의 명칭을 의미
- 조사방향
 - 조사방향은 반입과 반출로 구분됨
 - 항만에서의 반입은 수출, 반출은 수입을 의미하지만 ODCY에서의 경우 항만반입을 위한 반출과 최종수요처로의 반출이 있으므로 유의
- 조사시각
 - 조사시각은 조사자가 항만 또는 ODCY에서 화물차량이 통행하는 시간을 의미함
- 수출입
 - ODCY에서 반출입되는 화물이 수출화물인지, 수입화물인지, 연안화물인지를 정확히 파악하여 자료처리의 혼란을 미연에 방지하고, 자료처리를 효율적으로 하기 위한 항목
- 차량번호
 - 조사대상 차량의 차량번호 끝자리 4자리수를 입력함
- 기종점
 - 항만 입출항화물의 기종점을 분석하는데 활용함
 - 입항화물은 화물이 출발한 기점을, 출항화물은 화물이 도착할 종점을 의미함
 - 항만과 항만, 항만과 ODCY, ODCY와 ODCY를 이동할 경우에는 항만 또는 ODCY 명칭을 뜻함
- 운송시간
 - 화물을 적재한 차량이 항만 또는 ODCY에서 기종점까지 소요된 시간을 의미

- 이용도로
 - 화물을 적재한 차량이 항만 또는 ODCY에서 기종점까지 이동하는 동안 가장 많이 이용한 도로의 종류를 의미
- 화물종류
 - 반출입되는 화물의 품목을 의미함. 코드는 HS(Harmonized System) Code로 통일함
- 화물중량
 - 운송되는 화물의 무게를 의미하며 톤으로 구분함
- 컨테이너화물
 - 규격, 적공 : 컨테이너의 규격은 10', 20', 40', 45' 등으로 구분하며 대부분의 규격은 20'와 40'임.
 - 컨테이너에 화물이 적재되어 있을 경우에는 적컨테이너, 화물이 적재되지 않은 경우에는 공컨테이너
 - 종류 : 주로 사용되는 컨테이너는 일반컨테이너(General Container), 냉동컨테이너(Reefer Container), 특수컨테이너(Special Container) 등으로 구분
 - 적재품목 : 적컨테이너의 경우 컨테이너 용기에 적재되어 있는 품명을 의미. 화물은 HS Code로 구분함

2. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사와 동일함

<표 2-3> 조사표 항목 설명

항 목		항목 설명
조 사 장 소		조사장소의 항만명과 부두명을 기재
조 사 방 향		반입과 반출을 정확히 구분 동일항만 동일부두에서 반입게이트에서 반출게이트로 변경할 경우 조사지를 변경하여 기재
조 사 시 각		〇〇시 〇〇분으로 기재
수 출 입		· 수출 또는 수입을 표시 · ODCY 또는 ICD에서 조사할 경우 수출 또는 수입을 정확히 표시
차 량 번 호		화물차량 4자리를 기재
기 종 점		· 반입시는 화물의 출발지 · 반출시는 화물의 도착지 · 항만과 항만간을 이동할 경우에는 기종점란에 항만명 · 항만과 ODCY간을 이동할 경우에는 기종점란에 ODCY명을 입력
운 송 시 간		· 반입시 출발지에서 반입항까지 소요된 시간 · 반출시 항만에서 목적지까지 예상소요 시간을 입력
이 용 도 로		· 반입시 출발지에서 반입항까지 운송시간 중 비중이 가장 많은 부분을 차지하는 도로 · 반출시 항만에서 목적지까지 이용 예정인 도로
화 물	품 목	· 화물의 품목분류는 2자리숫자까지 조사가 가능한 HS 품명분류코드상의 99개종으로 나누어 화물을 조사. · HS 품명분류에 따라 조사된 화물을 대분류하여 합계하는 경우 양곡, 시멘트, 석탄, 목재, 모래, 철광석, 철재, 고철, 자동차, 컨테이너, 유류 등 대량화물에 대한 O/D파악이 가능하므로 이를 활용. · 단 특별한 조사가 필요하다고 판단되는 화물은 HS 품명분류코드상의 99개에 포함되지 않았더라도 이를 포함.
	중 량	화물의 적재중량을 톤으로 기재
컨테이너 화물	적 공	· 화물이 적재된 컨테이너는 적(Full), 화물이 적재되지 않은 컨테이너는 공(Empty)에 컨테이너의 수를 기재 · 화물이 내장된 20'컨테이너 2개가 차량에 적재된 경우 20'(2) 입력 · 20', 40' 이외의 컨테이너는 컨테이너 크기와 차량에 적재된 컨테이너 수를 기재
	종 류	· 일반컨테이너 (General Container) : 일반 · 냉장컨테이너 (Reefer Container) : 냉장 · 특수컨테이너 (Special Container) : 특수
	적재품목	적컨테이너의 경우 적재된 화물의 품명

제5절 조사표본 설계

1. 표본 추출

가. 해상 수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 모집단의 행태를 대표할 수 있는 표본을 확률적으로 추출함으로써 분석시 발생될 수 있는 표본오차(sampling bias)의 가능성을 극소화
- 본 조사에서의 표본설계는 모집단이 주어진 상황에서 모집단의 행태를 대표할 수 있도록 표본을 확률적으로 추출하는 것이므로 화물별로 표본의 층화추출이 필요
- 하지만 해상화물의 특성상 항만에 도착되는 화물의 종류가 확률적(random)으로 발생하므로 층화추출된 화물만을 조사하는 것은 불가능
- 따라서 본 조사에서는 조사기간 동안 해당 항만에 도착한 화물에 대해 제한된 전수조사를 하여 각 화물별 기·종점 분포를 파악한 후 이를 해당 항만에서 집계한 화물별로 가중치를 부여하여 해당 항만 전체화물의 기·종점을 추정함
- 목표 표본오차 : 전국 항만(터미널) 평균 처리 물동량 기준 상대오차 2.5% 목표
- 추정식은 아래와 같음

k 항만에서

j 화물의 i 지역으로 반입·반출한 조사 비율

$$a_{ij}^h = \frac{A_{ij}^h}{\sum_i A_{ij}^k}$$

j 화물의 i 지역으로 반입·반출한 추정량

$$K_{ij}^k = a_{ij}^k \cdot NK_{ij}^k$$

$\sum_h K_{ij}^h$: k 항만에서 i 화물의 j 지역 반출입량

$\sum_i \sum_h K_{ij}^h$: k 항만에서 i 지역 화물 반출입량

i : 지역첨자, j : 화물첨자, h = 반입·반출 구분

$a_{ij} = j$ 화물의 i 지역 비율, $A_{ij} = j$ 화물의 i 지역 조사량

$K_{ij} = j$ 화물의 i 지역 추정량, $NK_j = j$ 화물의 i 지역 처리량

<표 2-4> 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사의 표본추출 방법

구 분	조사대상 항만	유효표본수	계절적 효과	전수화과정
해상 수출입화물 내륙기종점 조사	전국 28개 무역항	최대 7주간 추출	미미	불필요

나. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 조사대상 컨테이너 물류거점시설을 대상으로 표본조사를 실시
- 조사대상 컨테이너화물은 내륙기종점 조사와 동일하게 조사기간 동안 반출입하는 컨테이너화물을 대상으로 제한된 전수조사를 하여 각 화물별 기·종점 분포를 파악한 후 이를 해당 물류거점시설에서 집계한 화물별로 가중치를 부여하여 해당 물류거점시설 전체 컨테이너화물의 기·종점을 추정함

<표 2-5> 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사의 표본추출 방법

구 분	조사대상 물류거점시설	유효표본수	계절적 효과	전수화과정
컨테이너 물류거점시설 반출입 조사	철도CY, ICD 등	3주간 추출	미미	불필요

2. 계절성 문제

- 해상화물의 특성상 입출항 화물의 양은 계절적으로 증감효과가 크게 발생하지만 일단 입출항된 화물의 내륙기종점은 계절적으로 안정된 추이를 보이고 있음
- 한국해양수산개발원이 2000년 부산항, 2001년 전국 무역항에서 실시한 해상화물 내륙 O/D 조사에 따르면 월별로 O/D가 일정한 분포(평균치)를 보이고 있음
- 이는 입출항하는 해상화물의 화물별 내륙기종점이 계절적 요인에도 불구하고 확률적으로 일정(random)하다는 의미

제6절 조사원 운용

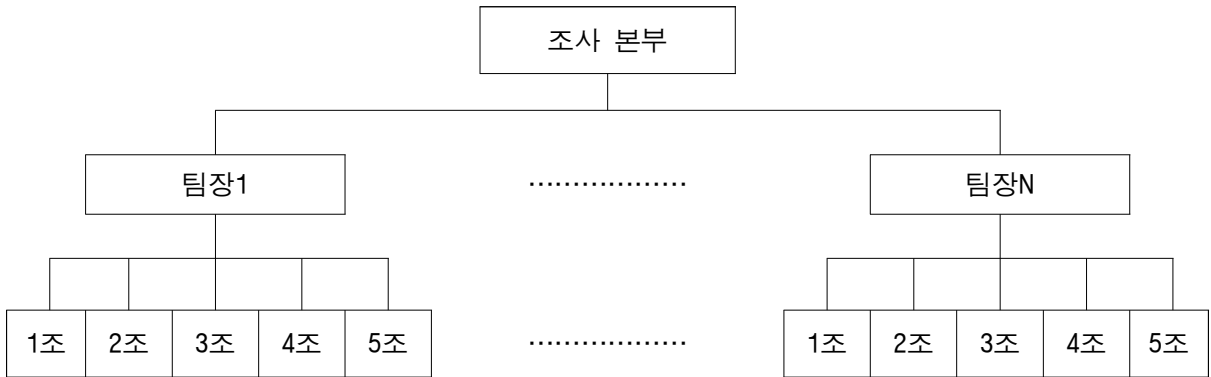
1. 조사원 조직체계

가. 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사

- 원활한 조사를 위하여 조사팀체계를 구성하여 운영하도록 하며, 조사대상 지역별 여건에 맞게 유동성 있게 운영함
- 지역별, 항만별 여건상 다소 차이는 있지만 기본적인 조직체계는 다음과 같음
 - 조사본부 : 조사에 관한 전체적인 감독 업무를 총괄하며, 각 지역별 조사(입력)팀장을 통하여 현장의 문제점을 수시로 파악하고 이에 대한 적절한 조치를 취하여 조사가 원활히 수행될 수 있도록 지도함
 - 조사팀장 : 지역별로 선정하여 조사현장을 수시로 점검하고, 조사표의 배포 및 회수를 담당하며 조사현장의 변동사항을 확인하여 본부에 수시로 보고
 - 입력팀장 : 조사된 자료의 입력을 위한 입력현장을 수시로 점검하고, 조사표와 입력자료와의 대조업무를 감독하며 입력현장의 특이사항을 확인하여 본부에 수시로 보고
 - 조사원 : 부여받은 장소에서 조사임무를 수행함
 - 입력원 : 조사된 조사표를 받아서 전산으로 입력하는 임무를 수행함
 - 조사/입력 예비원 : 각 지역별로 조사원(입력원)의 예상치 못한 부재상황을 대비하여 지역조사원(입력원)의 5~10%에 달하는 인원을 예비원으로 준비함
- 지역별 조사인원은 팀장 1인과 2명 1조가 되는 2~10개 내외로 구성되는 몇 개의 팀으로 구성되며, 각 팀에 팀장을 두어 팀원들을 통제함.

나. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사와 동일함



<그림 2-2> 해상 수출입화물 내륙기종점조사의 조사원 조직체계

제7절 본조사

1. 조사지점 및 조사인력 투입규모

가. 해상 수출입화물의 내륙기종점 조사

- 해상 수출입화물 내륙기종점 조사의 전국 조사지점 및 조사인력 투입규모는 다음과 같음

<표 2-6> 해상 수출입화물 내륙기종점 조사 상세현황

단위: 지점, 명

구분	해상화물 내륙기종점 조사							합계
	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	기타항	
조사대상 지점수	26	6	9	12	5	5	22	85
조사원투입 지점수	20	6	8	10	3	3	9	59
조사인력 투입규모	1,581	455	450	350	117	119	294	3,366

주: 1) 기타항에는 포항항, 마산항, 목포항, 동해항, 속초항, 묵호항, 삼척항, 옥계항 등이 있음
2) 해상화물 내륙기종점 조사의 조사기간은 부산항 컨테이너터미널 일부 7주, 그 외의 부산항, 광양항, 울산항은 6주, 인천항, 군산항, 평택항, 목포항은 4주, 포항항, 동해항, 속초항, 마산항은 3주로 함
3) 내륙기종점 조사는 조사지점(게이트)당 2명씩(반입, 반출) 투입조사를 원칙으로 하되, 부산항 일부 ODCY 및 물동량이 적은 일부 항만들은 조사지점당 1명을 투입함

나. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 조사지점 및 조사인력 투입규모는 다음과 같음

<표 2-7> 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사 상세현황

단위: 지점, 명

구 분	물류거점시설 반출입조사			합 계
	철도CY	양산ICD	경인ICD	
조사대상 지점수	7	16	3	26
조사원투입 지점수	5	16	3	24
조사인력 투입규모	-	279	84	363

- 주: 1) 철도CY 조사인력은 부산항 수출입화물 내륙기종점 조사에 이미 포함되어 있음
 2) 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사의 조사기간은 3주 조사를 원칙으로 함
 3) 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사는 조사지점당 1명 투입조사를 원칙으로 함

2. 조사표본 수

- 컨테이너화물 내륙기종점 조사의 항만별 조사표본 수는 다음과 같음

<표 2-8> 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

항만	2004년 수출입실적		조사표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	6,594,970	73.1	144,958	2.2
광양항	982,181	21.7	78,953	8.0
인천항	828,404	18.3	25,929	3.1
울산항	301,352	6.7	22,406	7.4
평택항	190,078	4.2	10,449	5.5
마산항	61,989	1.4	1,141	1.8
군산항	59,681	1.3	392	0.7
속초항	5,837	0.1	179	3.1
기타항	14	-	-	-
합 계	9,024,506	199.7	284,407	3.2

제8절 조사자료 검수 및 입력

1. 조사자료의 검수 및 입력 방법

가. 조사자료의 검수와 재조사 방법

- 조사가 완료된 항목별로 검수를 실시함
- 검수방법은 육안검수를 실시하며, 검수항목은 조사항목과 동일하게 설정
- 불합격된 항목은 재조사를 실시하며 검수가 완료될 때까지 반복, 보완

나. 검수완료된 조사자료의 입력방법

- 검수완료된 조사자료를 전산입력 전단계의 포맷 (Format) 으로 입력함
- 입력 형식은 최종 전산입력을 수행할 교통개발연구원과 협의된 양식에 맞게 자료를 입력함

다. 입력완료된 자료의 검수방법

- 전산입력 전단계의 포맷 (Format) 으로 입력완료된 자료와 입력전 자료를 육안검수 방법으로 전수검수를 시행하며, 합격할 때까지 반복함

2. 검수 및 입력인원 투입규모

- 해상 수출입화물 내륙기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 검수 및 입력 작업을 효율적으로 수행하기 위하여 두 조사자료의 검수 및 입력인원을 통합하여 활용함
- 해상 수출입화물 내륙기종점 조사와 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 조사자료 검수 및 입력인원의 투입규모는 다음과 같음

<표 2-9> 입력(검수)인력 투입

단위: 인일

구분	조사 대상	계획인원 (명)		합계
		내근	팁장	
해상 수출입화물의 내륙기종점 조사	28개 무역항	468	-	468
컨테이너 물류거점시설 반출입 조사	철도CY, ICD 등	-	-	-
계		468	-	6468

주: 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 입력 및 검수는 해상화물의 내륙기종점조사에서 함께 수행함

제3장 해상수출입화물 기종점조사 기초분석

제1절 분석의 배경 및 목적

제2절 분석의 범위

제3절 컨테이너화물의 기종점조사 기초분석

제4절 일반화물의 기종점조사 기초분석

제3장 해상수출입화물 기종점조사 기초분석

제1절 분석의 배경 및 목적

- 해상수출입화물의 기종점조사 기초분석은 컨테이너화물과 일반화물을 대상으로 항만과 내륙지역 사이의 기종점에 관해 조사된 자료를 취합하여 화물의 이동경로를 개략적으로 파악하는데 그 목적이 있음
- 이를 위해 본 장에서는 컨테이너의 경우 항만별로 수출, 수입, 수출입 컨테이너와 적, 공, 적공 컨테이너로 구분하여 기종점 기초분석을 수행하였으며, 일반화물의 경우 항만별로 조사된 차량대수의 기종점 기초분석을 수행하였음
- 이러한 기초분석은 전체 조사 자료에 대한 기본적인 정보와 통계를 제공할 뿐만 아니라 추가적인 상세분석을 위한 토대를 제공해 주는 역할을 수행함

제2절 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우 2005년에 조사된 자료를 바탕으로 2005년 실적치(잠정치)를 이용하여 15개 지역별, 9개 권역별로 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 항만과 내륙지역 사이의 기종점 현황에 대한 기초분석을 수행함
 - 전수화 과정에 사용된 2005년 데이터는 확정치가 아닌 잠정치이며 향후 상세분석에서는 확정치를 이용하여 전수화를 재수행할 계획임
- 반면 일반화물의 경우는 2005년에 조사된 자료만을 가지고 항만과 내륙지역 사이의 기종점 현황에 대한 기초분석을 수행함

제3절 컨테이너화물의 기종점조사 기초분석

1. 조사 표본의 구성

- 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 조사 표본은 28만 4,407TEU로 2005년 국내 해상 수출입 컨테이너 941만 1,826TEU의 3.0%에 해당하였음
- 수출컨테이너의 표본은 15만 54TEU로 전체 수출실적 468만 4,159TEU의 3.2%
- 수입컨테이너의 표본은 13만 4,353TEU로 전체 수입실적 472만 7,667TEU의 2.8%

<표 3-1> 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율

단위: TEU, %

구 분	수출	수입	수출입
표본(A)	150,054	134,353	284,407
수출입 실적(B)	4,684,159	4,727,667	9,411,826
표본비율(A/B)	3.2	2.8	3.0

주: 수출입 실적은 2005년 기준임

- 항만별 조사표본을 보면 부산항이 14만 4,958TEU로 가장 많으며, 다음으로 광양항(7만 8,953TEU), 인천항(2만 5,929TEU), 울산항(2만 2,406TEU) 등의 순서임
- 한편 수출입실적 대비 표본비율을 보면 울산항이 7.2%로 가장 많으며, 다음으로 광양항(7.1%), 평택항(4.6%), 속초항(2.8%), 인천항(2.5%) 등의 순서임

<표 3-2> 2005년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

항만	2005년 수출입실적		조사표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	6,579,238	69.9	144,958	2.2
광양항	1,116,664	11.9	78,953	7.1
인천항	1,056,054	11.2	25,929	2.5
울산항	312,789	3.3	22,406	7.2
평택항	226,955	2.4	10,449	4.6
마산항	57,211	0.6	392	0.7
군산항	55,463	0.6	1,141	2.1
속초항	6,301	0.1	179	2.8
기타항	1,151	0.0	-	-
합 계	9,411,826	100.0	284,407	3.0

주: 부산항 조사표본수에는 부산지역의 항만 및 ODCY 조사표본수가 모두 포함되어 있음

2. 전체 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

가. 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 1,522만TEU로 전년대비 4.8% 증가한 수치를 기록함
- 2005년에 국내항만을 통하여 수출입된 전체 컨테이너화물(1,522만TEU)은 외항수출입 941만TEU(61.9%), 외항환적 컨테이너화물 553만TEU(36.3%), 연안 컨테이너화물 27만TEU(1.8%)로 이루어져 있음
 - 외항수입 적컨테이너는 281만TEU(전체의 18.5%), 외항수출 적컨테이너는 394만TEU(전체의 25.9%)를 처리하였음
 - 환적수입 적컨테이너는 263만TEU(전체의 17.3%), 환적수출 적컨테이너는 260만TEU(전체의 17.1%)를 처리하였음

<표 3-3> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2005년)

구 분		외항						연안			합 계
		수출입			환적			입항	출항	계	
		수입	수출	계	수입	수출	계				
적	천TEU	2,808	3,938	6,747	2,626	2,602	5,229	110	110	220	12,197
	구성비	59.4	84.1	71.7	94.3	94.8	94.5	80.8	81.2	81.0	80.2
공	천TEU	1,919	746	2,665	160	143	303	26	25	52	3,020
	구성비	40.6	15.9	28.3	5.7	5.2	5.5	19.2	18.8	19.0	19.8
계	천TEU	4,728	4,684	9,412	2,786	2,746	5,532	137	135	272	15,216
	구성비	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	증가율	4.6	4.0	4.3	7.4	7.1	7.2	-18.9	-21.1	-20.0	4.8

자료: 해양수산부 PORT-MIS 및 내부 자료

1) 수출 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년 우리나라 항만에서 수출된 전체 컨테이너 가운데 부산항이 전체 수출 컨테이너의 69.8%인 327만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 광양항 12.0% (56만TEU), 인천항 10.6% (50만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수출된 전체 컨테이너 468만TEU 가운데 30.8%인 144만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
- 수출 컨테이너 가운데 항만과 기종점간 최대의 화물을 유발한 경로는 경남권과 부산항으로 우리나라 전체 수출 컨테이너의 26.3%인 123만TEU를 유발하였음

<표 3-4> 우리나라 수출(반입) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점(2005년)

단위: TEU

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	612,828	31,341	438,787	1,969	73,519	-	361	1,516	1,160,321
부산권	141,299	2,124	6,019	753	748	-	1,263	243	152,449
경남권	1,232,959	13,560	1,445	164,565	2,425	-	28,519	177	1,443,650
경북권	636,571	4,410	7,747	9,858	1,017	-	-	146	659,749
전남권	228,956	403,069	1,762	-	669	-	-	-	634,456
전북권	117,922	75,919	1,798	5	248	29,406	-	80	225,378
충남권	196,675	20,400	35,151	8	35,334	-	-	694	288,262
충북권	84,704	8,714	4,109	8	1,898	-	-	-	99,433
강원권	18,122	297	974	-	30	-	-	137	19,560
합 계	3,270,036	559,834	497,792	177,166	115,888	29,406	30,143	2,993	4,683,258

주: <표 3-2>에서 기타항 제외된 수치임

<표 3-5> 우리나라 수출(반입) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점 비율(2005년)

단위: %

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	13.1	0.7	9.4	0.0	1.6	-	0.0	0.0	24.8
부산권	3.0	0.0	0.1	0.0	0.0	-	0.0	0.0	3.3
경남권	26.3	0.3	0.0	3.5	0.1	-	0.6	0.0	30.8
경북권	13.6	0.1	0.2	0.2	0.0	-	-	0.0	14.1
전남권	4.9	8.6	0.0	-	0.0	-	-	-	13.5
전북권	2.5	1.6	0.0	0.0	0.0	0.6	-	0.0	4.8
충남권	4.2	0.4	0.8	0.0	0.8	-	-	0.0	6.2
충북권	1.8	0.2	0.1	0.0	0.0	-	-	-	2.1
강원권	0.4	0.0	0.0	-	0.0	-	-	0.0	0.4
합 계	69.8	12.0	10.6	3.8	2.5	0.6	0.6	0.1	100.0

2) 수입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년에 수입된 전체 컨테이너의 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수입 컨테이너의 70.0%인 331만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 인천항 11.8% (56만TEU), 광양항 11.8% (56만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수입된 전체 컨테이너 473만TEU 가운데 28.2%인 133만TEU를 유발하였으며, 다음으로 수도권(서울, 인천, 경기도)이 27.6%인 130만TEU를 유발하였음
- 수입 컨테이너 가운데 항만과 기종점간 최대의 화물을 유발한 경로는 경남권과 부산항으로 우리나라 전체 수입 컨테이너의 24.8%인 117만TEU를 유발하였음

<표 3-6> 우리나라 수입(반출) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점(2005년)

단위: TEU

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	640,308	66,821	505,180	1,138	87,769	-	434	790	1,302,440
부산권	322,651	7,029	3,508	645	513	-	4,771	301	339,418
경남권	1,173,440	12,636	1,161	124,803	207	-	19,396	639	1,332,282
경북권	622,432	3,920	6,047	9,014	1,999	-	719	38	644,169
전남권	188,968	342,530	1,181	-	1,730	417	-	-	534,826
전북권	113,675	85,497	1,705	-	163	26,866	-	676	228,582
충남권	139,691	23,191	23,050	9	15,859	522	-	-	202,322
충북권	93,940	15,119	14,022	14	2,674	-	-	-	125,769
강원권	14,097	87	2,408	-	153	-	-	864	17,609
합 계	3,309,202	556,830	558,262	135,623	111,067	27,805	25,320	3,308	4,727,417

주: <표 3-2>에서 기타항 제외된 수치임

<표 3-7> 우리나라 수입(반출) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점 비율 (2005년)

단위: %

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	13.5	1.4	10.7	0.0	1.9	-	0.0	0.0	27.6
부산권	6.8	0.1	0.1	0.0	0.0	-	0.1	0.0	7.2
경남권	24.8	0.3	0.0	2.6	0.0	-	0.4	0.0	28.2
경북권	13.2	0.1	0.1	0.2	0.0	-	0.0	0.0	13.6
전남권	4.0	7.2	0.0	-	0.0	0.0	-	-	11.3
전북권	2.4	1.8	0.0	-	0.0	0.6	-	0.0	4.8
충남권	3.0	0.5	0.5	0.0	0.3	0.0	-	-	4.3
충북권	2.0	0.3	0.3	0.0	0.1	-	-	-	2.7
강원권	0.3	0.0	0.1	-	0.0	-	-	0.0	0.4
합 계	70.0	11.8	11.8	2.9	2.3	0.6	0.5	0.1	100.0

3) 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 가운데 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수출입 컨테이너의 69.9%인 658만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 광양항 11.9% (112만 TEU), 인천항 11.2% (106만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 941만TEU 가운데 29.5%인 278만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
- 수출입 컨테이너 가운데 항만과 기종점간 최대의 화물을 유발한 경로는 경남권과 부산항으로 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 25.6%인 241만TEU를 유발하였음

<표 3-8> 우리나라 수출입(반출입) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점(2005년)

단위: TEU

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	1,253,136	98,162	943,967	3,107	161,288	-	795	2,306	2,462,761
부산권	463,950	9,153	9,527	1,398	1,261	-	6,034	544	491,867
경남권	2,406,399	26,196	2,606	289,368	2,632	-	47,915	816	2,775,932
경북권	1,259,003	8,330	13,794	18,872	3,016	-	719	184	1,303,918
전남권	417,924	745,599	2,943	-	2,399	417	-	-	1,169,282
전북권	231,597	161,416	3,503	5	411	56,272	-	756	453,960
충남권	336,366	43,591	58,201	17	51,193	522	-	694	490,584
충북권	178,644	23,833	18,131	22	4,572	-	-	-	225,202
강원권	32,219	384	3,382	-	183	-	-	1,001	37,169
합 계	6,579,238	1,116,664	1,056,054	312,789	226,955	57,211	55,463	6,301	9,410,675

주: <표 3-2>에서 기타항 제외된 수치임

<표 3-9> 우리나라 수출입(반출입) 컨테이너(적공)의 권역별 · 항만별 기종점 비율 (2005년)

단위: %

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	군산항	마산항	속초항	합 계
수도권	13.3	1.0	10.0	0.0	1.7	-	0.0	0.0	26.2
부산권	4.9	0.1	0.1	0.0	0.0	-	0.1	0.0	5.2
경남권	25.6	0.3	0.0	3.1	0.0	-	0.5	0.0	29.5
경북권	13.4	0.1	0.1	0.2	0.0	-	0.0	0.0	13.9
전남권	4.4	7.9	0.0	-	0.0	0.0	-	-	12.4
전북권	2.5	1.7	0.0	0.0	0.0	0.6	-	0.0	4.8
충남권	3.6	0.5	0.6	0.0	0.5	0.0	-	0.0	5.2
충북권	1.9	0.3	0.2	0.0	0.0	-	-	-	2.4
강원권	0.3	0.0	0.0	-	0.0	-	-	0.0	0.4
합 계	69.9	11.9	11.2	3.3	2.4	0.6	0.6	0.1	100.0

나. 2001년 우리나라 전체 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

1) 수출입 컨테이너 기·종점 비율 변화

- 2001년 우리나라 수출입 컨테이너(적공) 처리실적은 659만TEU였으며, 최대 기종점은 경남권으로 29.0% (191만TEU)였으며, 다음으로 수도권이 28.7%인 189만TEU를 유발하였음

<표 3-10> 우리나라 수출입 컨테이너(적공)의 권역별·항만별 기종점 (2001년)

단위: TEU

권역 \ 항만	부산항	광양항	인천항	울산항	마산항	평택항	군산항	기타항	전국	%
수도권	1,315.1	66.2	492.6	-	1.9	11.5	-	1.5	1,888.7	28.7
부산권	423.4	32.5	12.8	2.8	1.0	0.2	-	0.6	473.2	7.2
경남권	1,616.1	1.5	4.4	233.7	55.0	-	-	-	1,910.7	29.0
경북권	876.4	9.5	2.9	22.0	6.9	0.1	-	-	917.8	13.9
전남권	292.7	408.3	5.8	-	-	0.1	0.6	-	707.6	10.7
전북권	113.0	107.5	1.0	-	-	0.1	8.7	0.1	230.4	3.5
충남권	130.0	10.2	13.7	-	-	8.2	10.2	-	172.4	2.6
충북권	238.5	40.8	2.4	-	-	0.7	0.2	-	282.6	4.3
강원권	5.4	0.7	1.0	-	-	-	-	0.2	7.3	0.1
합 계	5,010.6	677.2	536.6	258.5	64.7	20.9	19.7	2.4	6,590.8	100.0

자료: 한국해양수산개발원, 「2002년도 국가교통DB구축사업 해상교통조사부분 상세분석」, 2003.2

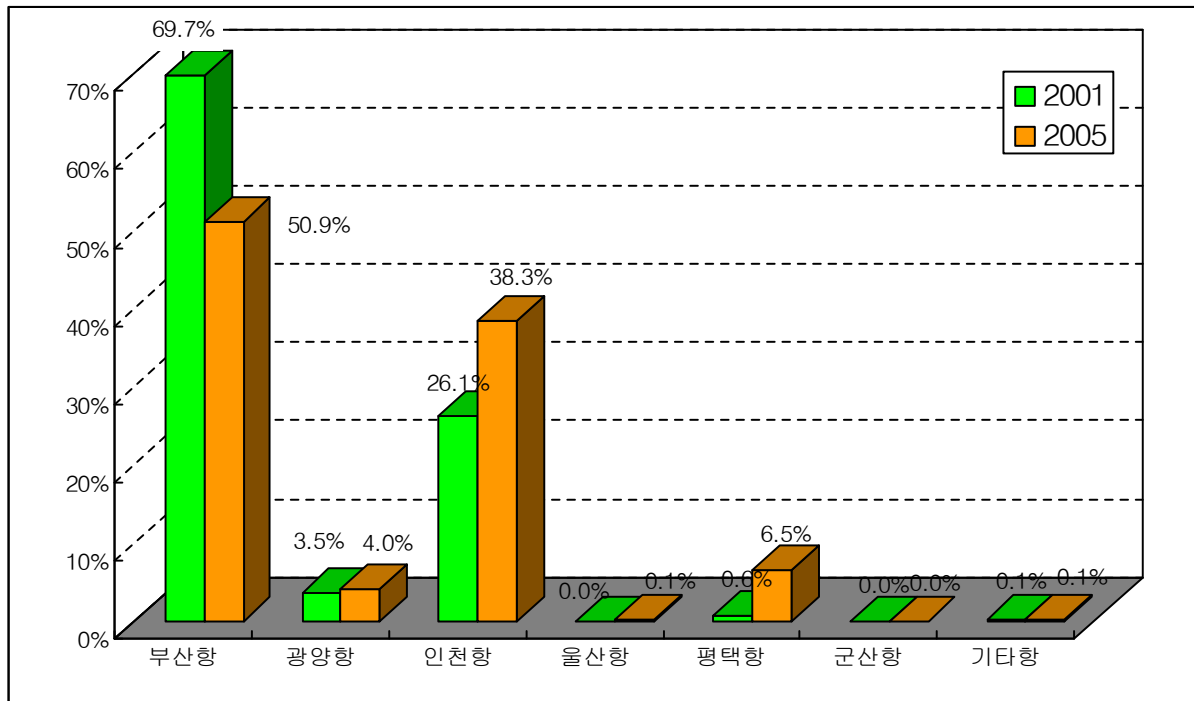
- 2001년의 기종점 조사와 2005년의 기종점 조사를 비교하면 권역별로 수도권, 부산권, 충북권의 물동량 비율이 감소한 반면, 충남권과 전남·북권의 비율이 증가한 것으로 나타남
- 수도권 기종점 물동량은 2001년의 189만TEU에서 2005년에는 246만TEU로 약 57만 TEU 증가하였으나 권역별 점유율은 2001년의 28.7%에서 2005년에는 26.2%로 2.5% 포인트 감소하였음
- 반면, 경남권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량은 2001년의 191만TEU에서 2005년에는 278만TEU로 87만TEU만큼 증가하였으며, 권역별 비율에서도 0.5%포인트 증가하였음

<표 3-11> 2001년 조사와 2005년 조사의 권역별 비율 비교

권역	항만	2001년 조사		2005년 조사		차이 (%포인트)
		천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권		1,888.7	28.7	2,462.8	26.2	-2.5
부산권		473.2	7.2	491.9	5.2	-2.0
경남권		1,910.7	29.0	2,775.9	29.5	0.5
경북권		917.8	13.9	1,303.9	13.9	-
전남권		707.6	10.7	1,169.3	12.4	1.7
전북권		230.4	3.5	454.0	4.8	1.3
충남권		172.4	2.6	490.6	5.2	2.6
충북권		282.6	4.3	225.2	2.4	-1.9
강원권		7.3	0.1	37.2	0.4	0.3
합 계		6,590.8	100.0	9,410.7	100.0	

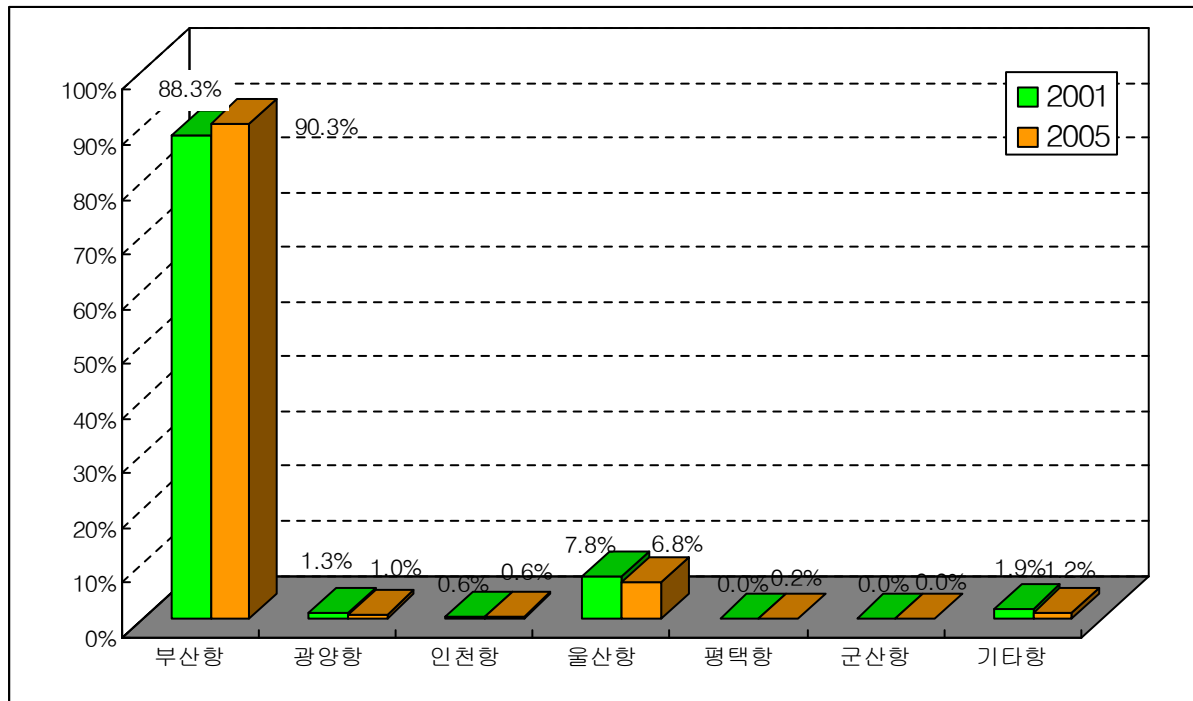
2) 권역별 이용항만 비율 변화

- 수도권 수출입 화물의 부산항 이용비율은 감소하였고 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하였음
- 수도권 화물의 부산항 이용은 절대적인 물동량 자체가 2001년의 131만TEU에서 2005년에는 125만TEU로 감소하였으며, 이에 따라 이용 비율 역시 2001년의 69.7%에서 2005년에는 50.9%로 18.8%포인트 감소하였음
- 반면, 수도권 수출입 컨테이너의 인천항 이용량은 2001년의 49만TEU에서 2005년에는 94만TEU로 45만TEU만큼 증가하였으며, 이에 따라 이용 비율 또한 2001년의 26.1%에서 2005년에는 38.3%로 12.2%포인트 증가하였음
- 또한 평택항의 경우에도 수도권 수출입 컨테이너의 이용 비율이 2001년의 0.6% (1만 TEU)에서 2005년에는 6.5% (16만TEU)로 5.9%포인트 증가한 반면 광양항은 2001년의 3.5% (7만TEU)에서 2005년에는 4.0% (10만TEU)로 미미하게 증가하는데 그쳤음
- 수도권에서 수출입 컨테이너의 인천항과 평택항 이용비율의 증가는 대 중국화물의 수출입 급증과 컨테이너 전용부두의 개장 등에 따른 것으로 판단되며, 향후에도 인천항과 평택항을 통한 수도권화물의 이용비율은 증가할 것으로 판단됨

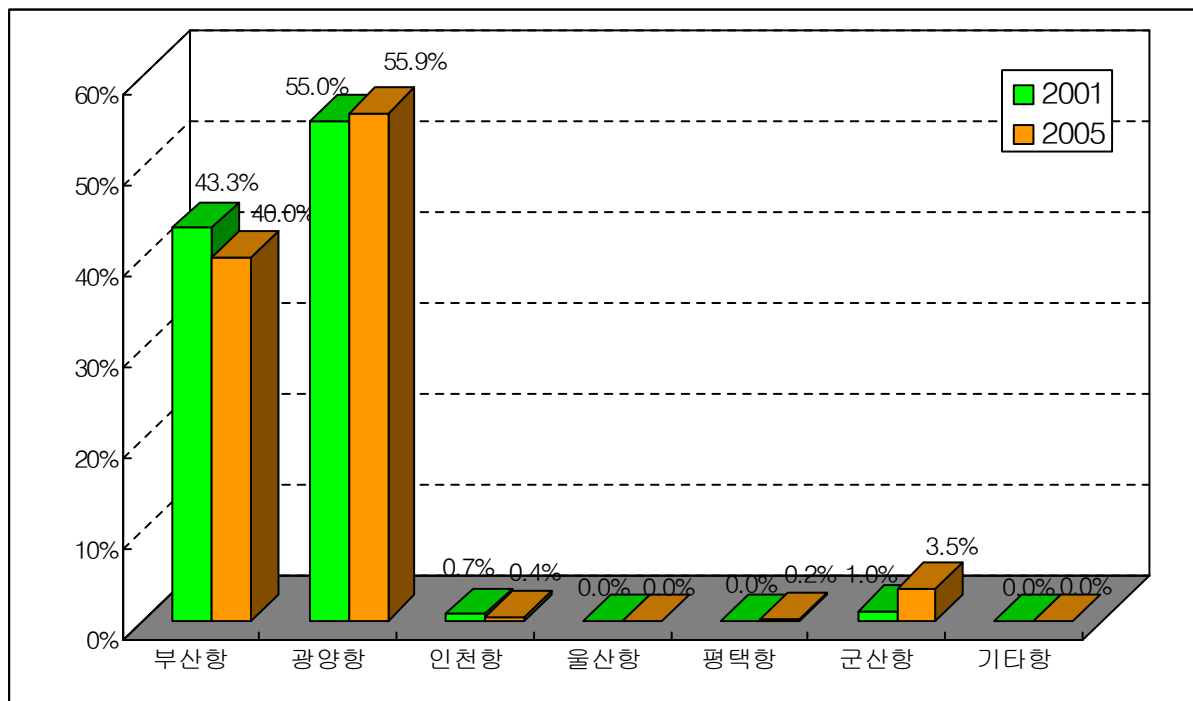


<그림 3-1> 수도권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

- 영남권에서 유발되는 수출입 컨테이너는 2001년에 330만TEU에서 2005년에는 457만TEU로 127만TEU만큼 증가하였음
- 영남권 수출입 컨테이너는 지리적 인접성에 의해 대부분 부산항을 이용하고 있음
 - 영남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용 물동량은 2001년에 292만TEU에서 2005년에는 413만TEU로 3년 동안 41.6% 증가하였으며, 점유율 측면에서도 2001년의 88.3%에서 2005년에는 90.3%로 부산항의 의존비율이 더욱 심화되었음
- 부산항을 제외한 나머지 항만에서 영남권 수출입 컨테이너의 처리 물동량은 대부분 조금씩 하락한 것으로 조사됨
- 호남권의 수출입 컨테이너는 2001년의 94만TEU에서 2005년에는 162만TEU로 73.1% 증가하였음
- 호남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용은 2001년의 43.3% (41만TEU)에서 2005년에는 40.0% (65만TEU)로 점유율이 조금 감소한 반면 광양항 이용비율은 2001년의 55.0% (52만TEU)에서 2005년에는 55.9% (91만TEU)로 소폭 증가하였음
- 호남권의 수출입 컨테이너는 평택항(0.2%포인트), 군산항(2.5%포인트)에서 증가추세를 보이고 있으며, 이는 중국항 수출입물동량의 증가추세를 반영한 것으로 판단됨

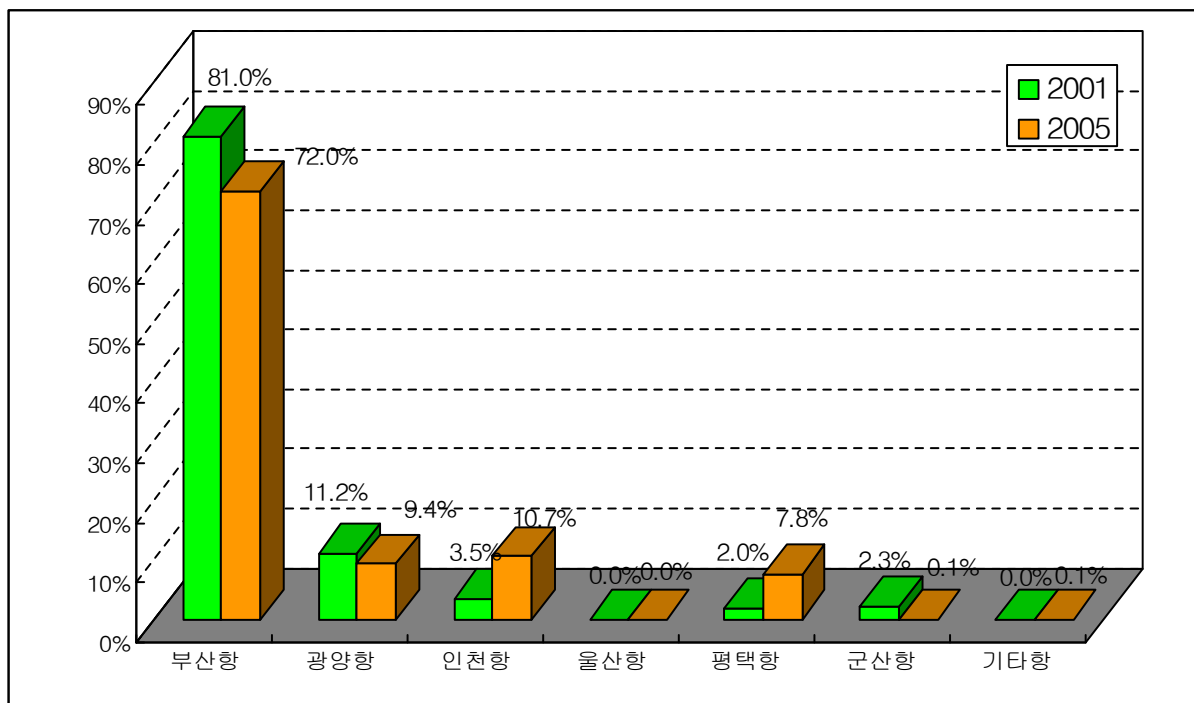


<그림 3-2> 영남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교



<그림 3-3> 호남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

- 중부권(충청남도, 충청북도 및 대전광역시)에서 유발되는 수출입 컨테이너 물동량은 2001년의 45만TEU에서 2005년에는 72만TEU로 57.3%의 높은 성장률을 보였음
- 중부권은 최근 대 중국 무역의 증가와 함께 부산항 이용비율이 감소하고 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하고 있음
 - 부산항의 이용비율은 2001년의 81.0% (37만TEU)에서 2005년에는 72.0% (52만TEU)로 9.0%포인트 감소했음
 - 반면, 인천항의 이용 물동량은 2001년의 3.5% (2만TEU)에서 2005년에는 8.9% (8만TEU)로 5.4%포인트 증가하였으며, 평택항도 4.8%포인트 증가하였음
- 광양항의 이용비율은 2001년의 11.2% (5만TEU)에서 2005년에는 8.6% (7만TEU)로 2.6%포인트 감소하였음



<그림 3-4> 중부권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

3. 부산항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

가. 부산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항은 2005년 658만TEU의 수출입컨테이너를 처리하여 우리나라 전체 수출입 컨테이너 941만TEU의 69.9%를 처리한 우리나라 대표적인 컨테이너 항만임
- 또한 수출컨테이너를 327만TEU 처리하여 부산항 수출입 컨테이너의 49.7%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 331만TEU로 50.3%를 차지하였음
- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 71.0%인 467만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 29.0%인 191만TEU였음

<표 3-12> 부산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	2,755,156	84.3	1,913,475	57.8	4,668,631	71.0
공	514,880	15.7	1,395,727	42.2	1,910,607	29.0
계	3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 88.7%인 584만TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 11.3%인 74만TEU에 불과하였음
- 특히 수출 컨테이너의 도로운송 수송비율이 수입에 비해 0.6% 정도 더 높았으며, 이와 같은 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨

<표 3-13> 2005년 부산항 수출입 컨테이너의 내륙 운송수단

운송수단	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로운송	2,909,162	89.0	2,926,420	88.4	5,835,582	88.7
철도+연안	360,874	11.0	382,782	11.6	743,656	11.3
합 계	3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS와 철도청 KROIS에 의거 KMI 계산

1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 38.9% (159만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 19.7% (81만TEU), 수도권 16.8% (69만TEU)의 순이었음

<표 3-14> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	58,912	2.4	55,328	3.3	114,240	2.8
부산	86,379	3.6	212,852	12.8	299,231	7.3
대구	78,098	3.2	59,055	3.5	137,153	3.4
인천	66,948	2.8	32,428	1.9	99,376	2.4
광주	105,687	4.4	25,667	1.5	131,354	3.2
대전	48,468	2.0	18,280	1.1	66,748	1.6
울산	429,329	17.7	132,880	8.0	562,209	13.8
경기	233,894	9.7	239,443	14.4	473,337	11.6
강원	13,310	0.5	4,241	0.3	17,551	0.4
충북	45,559	1.9	59,382	3.6	104,941	2.6
충남	81,177	3.4	52,689	3.2	133,866	3.3
전북	81,394	3.4	50,883	3.1	132,277	3.2
전남	80,870	3.3	38,304	2.3	119,174	2.9
경북	426,853	17.6	241,982	14.5	668,835	16.4
경남	583,392	24.1	441,883	26.5	1,025,275	25.1
합계	2,420,270	100.0	1,665,297	100.0	4,085,567	100.0

<표 3-15> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	359,754	14.9	327,199	19.6	686,953	16.8
부산권	86,379	3.6	212,852	12.8	299,231	7.3
경남권	1,012,721	41.8	574,763	34.5	1,587,484	38.9
경북권	504,951	20.9	301,037	18.1	805,988	19.7
전남권	186,557	7.7	63,971	3.8	250,528	6.1
전북권	81,394	3.4	50,883	3.1	132,277	3.2
충남권	129,645	5.4	70,969	4.3	200,614	4.9
충북권	45,559	1.9	59,382	3.6	104,941	2.6
강원권	13,310	0.5	4,241	0.3	17,551	0.4
합 계	2,420,270	100.0	1,665,297	100.0	4,085,567	100.0

② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 46.2% (81만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 23.1% (40만TEU), 부산권 9.4% (16만TEU)의 순이었음

<표 3-16> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	6,396	1.3	6,878	0.5	13,274	0.8
부산	54,920	11.2	109,799	8.7	164,719	9.4
대구	24,676	5.0	54,986	4.4	79,662	4.6
인천	3,212	0.7	4,522	0.4	7,734	0.4
광주	8,204	1.7	49,849	4.0	58,053	3.3
대전	6,496	1.3	19,607	1.6	26,103	1.5
울산	67,364	13.8	286,031	22.7	353,395	20.2
경기	30,130	6.2	23,245	1.8	53,375	3.0
강원	1,511	0.3	8,199	0.7	9,710	0.6
충북	18,132	3.7	12,825	1.0	30,957	1.8
충남	11,033	2.3	15,165	1.2	26,198	1.5
전북	13,045	2.7	51,299	4.1	64,344	3.7
전남	15,369	3.1	67,421	5.3	82,790	4.7
경북	79,300	16.2	245,753	19.5	325,053	18.6
경남	149,104	30.5	305,544	24.2	454,648	26.0
합계	488,892	100.0	1,261,123	100.0	1,750,015	100.0

<표 3-17> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	39,738	8.1	34,645	2.7	74,383	4.3
부산권	54,920	11.2	109,799	8.7	164,719	9.4
경남권	216,468	44.3	591,575	46.9	808,043	46.2
경북권	103,976	21.3	300,739	23.8	404,715	23.1
전남권	23,573	4.8	117,270	9.3	140,843	8.0
전북권	13,045	2.7	51,299	4.1	64,344	3.7
충남권	17,529	3.6	34,772	2.8	52,301	3.0
충북권	18,132	3.7	12,825	1.0	30,957	1.8
강원권	1,511	0.3	8,199	0.7	9,710	0.6
합 계	488,892	100.0	1,261,123	100.0	1,750,015	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 41.1% (240만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 20.7% (121만TEU), 수도권 13.0% (76만TEU)의 순이었음

<표 3-18> 부산항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	65,308	2.2	62,206	2.1	127,514	2.2
부산	141,299	4.9	322,651	11.0	463,950	8.0
대구	102,774	3.5	114,041	3.9	216,815	3.7
인천	70,160	2.4	36,950	1.3	107,110	1.8
광주	113,891	3.9	75,516	2.6	189,407	3.2
대전	54,964	1.9	37,887	1.3	92,851	1.6
울산	496,693	17.1	418,911	14.3	915,604	15.7
경기	264,024	9.1	262,688	9.0	526,712	9.0
강원	14,821	0.5	12,440	0.4	27,261	0.5
충북	63,691	2.2	72,207	2.5	135,898	2.3
충남	92,210	3.2	67,854	2.3	160,064	2.7
전북	94,439	3.2	102,182	3.5	196,621	3.4
전남	96,239	3.3	105,725	3.6	201,964	3.5
경북	506,153	17.4	487,735	16.7	993,888	17.0
경남	732,496	25.2	747,427	25.5	1,479,923	25.4
합계	2,909,162	100.0	2,926,420	100.0	5,835,582	100.0

<표 3-19> 부산항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	399,492	13.7	361,844	12.4	761,336	13.0
부산권	141,299	4.9	322,651	11.0	463,950	8.0
경남권	1,229,189	42.3	1,166,338	39.9	2,395,527	41.1
경북권	608,927	20.9	601,776	20.6	1,210,703	20.7
전남권	210,130	7.2	181,241	6.2	391,371	6.7
전북권	94,439	3.2	102,182	3.5	196,621	3.4
충남권	147,174	5.1	105,741	3.6	252,915	4.3
충북권	63,691	2.2	72,207	2.5	135,898	2.3
강원권	14,821	0.5	12,440	0.4	27,261	0.5
합 계	2,909,162	100.0	2,926,420	100.0	5,835,582	100.0

3) 철도운송 및 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송 및 연안운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 67.7% (39만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 10.6% (6만 TEU), 충북권 6.5% (4만TEU)의 순이었음

<표 3-20> 부산항 철도운송 및 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		36,724	11.0	35,301	14.2	72,025	12.4
광주		7,057	2.1	2,129	0.9	9,186	1.6
대전		10,665	3.2	2,871	1.2	13,536	2.3
울산		1,316	0.4	53	0.0	1,369	0.2
경기		159,182	47.5	163,417	65.8	322,599	55.3
강원		3,296	1.0	551	0.2	3,847	0.7
충북		19,190	5.7	18,856	7.6	38,046	6.5
충남		37,313	11.1	11,131	4.5	48,444	8.3
전북		22,813	6.8	2,853	1.1	25,666	4.4
전남		10,997	3.3	397	0.2	11,394	2.0
경북		24,041	7.2	10,026	4.0	34,067	5.8
경남		2,292	0.7	593	0.2	2,885	0.5
합계		334,886	100.0	248,178	100.0	583,064	100.0

<표 3-21> 부산항 철도운송 및 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		195,906	58.5	198,718	80.1	394,624	67.7
부산권		-	-	-	-	-	-
경남권		3,608	1.1	646	0.3	4,254	0.7
경북권		24,041	7.2	10,026	4.0	34,067	5.8
전남권		18,054	5.4	2,526	1.0	20,580	3.5
전북권		22,813	6.8	2,853	1.1	25,666	4.4
충남권		47,978	14.3	14,002	5.6	61,980	10.6
충북권		19,190	5.7	18,856	7.6	38,046	6.5
강원권		3,296	1.0	551	0.2	3,847	0.7
합 계		334,886	100.0	248,178	100.0	583,064	100.0

② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송 및 연안운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 60.5%(10만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 13.4%(2만 TEU), 경북권 8.9%(1만TEU)의 순이었음

<표 3-22> 부산항 철도운송 및 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	2,034	7.8	10,198	7.6	12,232	7.6
광주	594	2.3	3,241	2.4	3,835	2.4
대전	396	1.5	3,977	3.0	4,373	2.7
울산	1	0.0	60	0.0	61	0.0
경기	15,396	59.2	69,548	51.7	84,944	52.9
강원	5	0.0	1,106	0.8	1,111	0.7
충북	1,823	7.0	2,877	2.1	4,700	2.9
충남	1,127	4.3	15,971	11.9	17,098	10.6
전북	670	2.6	8,640	6.4	9,310	5.8
전남	178	0.7	1,960	1.5	2,138	1.3
경북	3,603	13.9	10,630	7.9	14,233	8.9
경남	161	0.6	6,396	4.8	6,557	4.1
합계	25,988	100.0	134,604	100.0	160,592	100.0

<표 3-23> 부산항 철도운송 및 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	17,430	67.1	79,746	59.2	97,176	60.5
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	162	0.6	6,456	4.8	6,618	4.1
경북권	3,603	13.9	10,630	7.9	14,233	8.9
전남권	772	3.0	5,201	3.9	5,973	3.7
전북권	670	2.6	8,640	6.4	9,310	5.8
충남권	1,523	5.9	19,948	14.8	21,471	13.4
충북권	1,823	7.0	2,877	2.1	4,700	2.9
강원권	5	0.0	1,106	0.8	1,111	0.7
합 계	25,988	100.0	134,604	100.0	160,592	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송 및 연안운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권권이 66.1%(49만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 11.2%(8만TEU), 경북권 6.5%(5만TEU)의 순이었음

<표 3-24> 부산항 철도운송 및 연안운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

구분 시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	38,758	10.7	45,499	11.9	84,257	11.3
광주	7,651	2.1	5,370	1.4	13,021	1.8
대전	11,061	3.1	6,848	1.8	17,909	2.4
울산	1,317	0.4	113	0.0	1,430	0.2
경기	174,578	48.4	232,965	60.9	407,543	54.8
강원	3,301	0.9	1,657	0.4	4,958	0.7
충북	21,013	5.8	21,733	5.7	42,746	5.7
충남	38,440	10.7	27,102	7.1	65,542	8.8
전북	23,483	6.5	11,493	3.0	34,976	4.7
전남	11,175	3.1	2,357	0.6	13,532	1.8
경북	27,644	7.7	20,656	5.4	48,300	6.5
경남	2,453	0.7	6,989	1.8	9,442	1.3
합계	360,874	100.0	382,782	100.0	743,656	100.0

<표 3-25> 부산항 철도운송 및 연안운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	213,336	59.1	278,464	72.7	491,800	66.1
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,770	1.0	7,102	1.9	10,872	1.5
경북권	27,644	7.7	20,656	5.4	48,300	6.5
전남권	18,826	5.2	7,727	2.0	26,553	3.6
전북권	23,483	6.5	11,493	3.0	34,976	4.7
충남권	49,501	13.7	33,950	8.9	83,451	11.2
충북권	21,013	5.8	21,733	5.7	42,746	5.7
강원권	3,301	0.9	1,657	0.4	4,958	0.7
합계	360,874	100.0	382,782	100.0	743,656	100.0

5) 부산항 전체 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 34.1% (159만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 수도권 23.2% (108만TEU), 경북 권 18.0% (84만TEU)의 순이었음

<표 3-26> 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	58,912	2.1	55,328	2.9	114,240	2.4
부산	86,379	3.1	212,852	11.1	299,231	6.4
대구	78,098	2.8	59,055	3.1	137,153	2.9
인천	103,672	3.8	67,729	3.5	171,401	3.7
광주	112,744	4.1	27,796	1.5	140,540	3.0
대전	59,133	2.1	21,151	1.1	80,284	1.7
울산	430,645	15.6	132,933	6.9	563,578	12.1
경기	393,076	14.3	402,860	21.1	795,936	17.0
강원	16,606	0.6	4,792	0.3	21,398	0.5
충북	64,749	2.4	78,238	4.1	142,987	3.1
충남	118,490	4.3	63,820	3.3	182,310	3.9
전북	104,207	3.8	53,736	2.8	157,943	3.4
전남	91,867	3.3	38,701	2.0	130,568	2.8
경북	450,894	16.4	252,008	13.2	702,902	15.1
경남	585,684	21.3	442,476	23.1	1,028,160	22.0
합계	2,755,156	100.0	1,913,475	100.0	4,668,631	100.0

<표 3-27> 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	555,660	20.2	525,917	27.5	1,081,577	23.2
부산권	86,379	3.1	212,852	11.1	299,231	6.4
경남권	1,016,329	36.9	575,409	30.1	1,591,738	34.1
경북권	528,992	19.2	311,063	16.3	840,055	18.0
전남권	204,611	7.4	66,497	3.5	271,108	5.8
전북권	104,207	3.8	53,736	2.8	157,943	3.4
충남권	177,623	6.4	84,971	4.4	262,594	5.6
충북권	64,749	2.4	78,238	4.1	142,987	3.1
강원권	16,606	0.6	4,792	0.3	21,398	0.5
합 계	2,755,156	100.0	1,913,475	100.0	4,668,631	100.0

② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 42.6% (81만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 21.9% (42만TEU), 수도권 9.0% (17만TEU)의 순이었음

<표 3-28> 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	6,396	1.2	6,878	0.5	13,274	0.7
부산	54,920	10.7	109,799	7.9	164,719	8.6
대구	24,676	4.8	54,986	3.9	79,662	4.2
인천	5,246	1.0	14,720	1.1	19,966	1.0
광주	8,798	1.7	53,090	3.8	61,888	3.2
대전	6,892	1.3	23,584	1.7	30,476	1.6
울산	67,365	13.1	286,091	20.5	353,456	18.5
경기	45,526	8.8	92,793	6.6	138,319	7.2
강원	1,516	0.3	9,305	0.7	10,821	0.6
충북	19,955	3.9	15,702	1.1	35,657	1.9
충남	12,160	2.4	31,136	2.2	43,296	2.3
전북	13,715	2.7	59,939	4.3	73,654	3.9
전남	15,547	3.0	69,381	5.0	84,928	4.4
경북	82,903	16.1	256,383	18.4	339,286	17.8
경남	149,265	29.0	311,940	22.3	461,205	24.1
합계	514,880	100.0	1,395,727	100.0	1,910,607	100.0

<표 3-29> 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	57,168	11.1	114,391	8.2	171,559	9.0
부산권	54,920	10.7	109,799	7.9	164,719	8.6
경남권	216,630	42.1	598,031	42.8	814,661	42.6
경북권	107,579	20.9	311,369	22.3	418,948	21.9
전남권	24,345	4.7	122,471	8.8	146,816	7.7
전북권	13,715	2.7	59,939	4.3	73,654	3.9
충남권	19,052	3.7	54,720	3.9	73,772	3.9
충북권	19,955	3.9	15,702	1.1	35,657	1.9
강원권	1,516	0.3	9,305	0.7	10,821	0.6
합 계	514,880	100.0	1,395,727	100.0	1,910,607	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 경남권이 36.6% (241만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북권 19.1% (126만TEU), 수도권 19.0% (125만TEU)의 순이었음

<표 3-30> 부산항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	65,308	2.0	62,206	1.9	127,514	1.9
부산	141,299	4.3	322,651	9.8	463,950	7.1
대구	102,774	3.1	114,041	3.4	216,815	3.3
인천	108,918	3.3	82,449	2.5	191,367	2.9
광주	121,542	3.7	80,886	2.4	202,428	3.1
대전	66,025	2.0	44,735	1.4	110,760	1.7
울산	498,010	15.2	419,024	12.7	917,034	13.9
경기	438,602	13.4	495,653	15.0	934,255	14.2
강원	18,122	0.6	14,097	0.4	32,219	0.5
충북	84,704	2.6	93,940	2.8	178,644	2.7
충남	130,650	4.0	94,956	2.9	225,606	3.4
전북	117,922	3.6	113,675	3.4	231,597	3.5
전남	107,414	3.3	108,082	3.3	215,496	3.3
경북	533,797	16.3	508,391	15.4	1,042,188	15.8
경남	734,949	22.5	754,416	22.8	1,489,365	22.6
합계	3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0

<표 3-31> 부산항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	612,828	18.7	640,308	19.3	1,253,136	19.0
부산권	141,299	4.3	322,651	9.8	463,950	7.1
경남권	1,232,959	37.7	1,173,440	35.5	2,406,399	36.6
경북권	636,571	19.5	622,432	18.8	1,259,003	19.1
전남권	228,956	7.0	188,968	5.7	417,924	6.4
전북권	117,922	3.6	113,675	3.4	231,597	3.5
충남권	196,675	6.0	139,691	4.2	336,366	5.1
충북권	84,704	2.6	93,940	2.8	178,644	2.7
강원권	18,122	0.6	14,097	0.4	32,219	0.5
합계	3,270,036	100.0	3,309,202	100.0	6,579,238	100.0

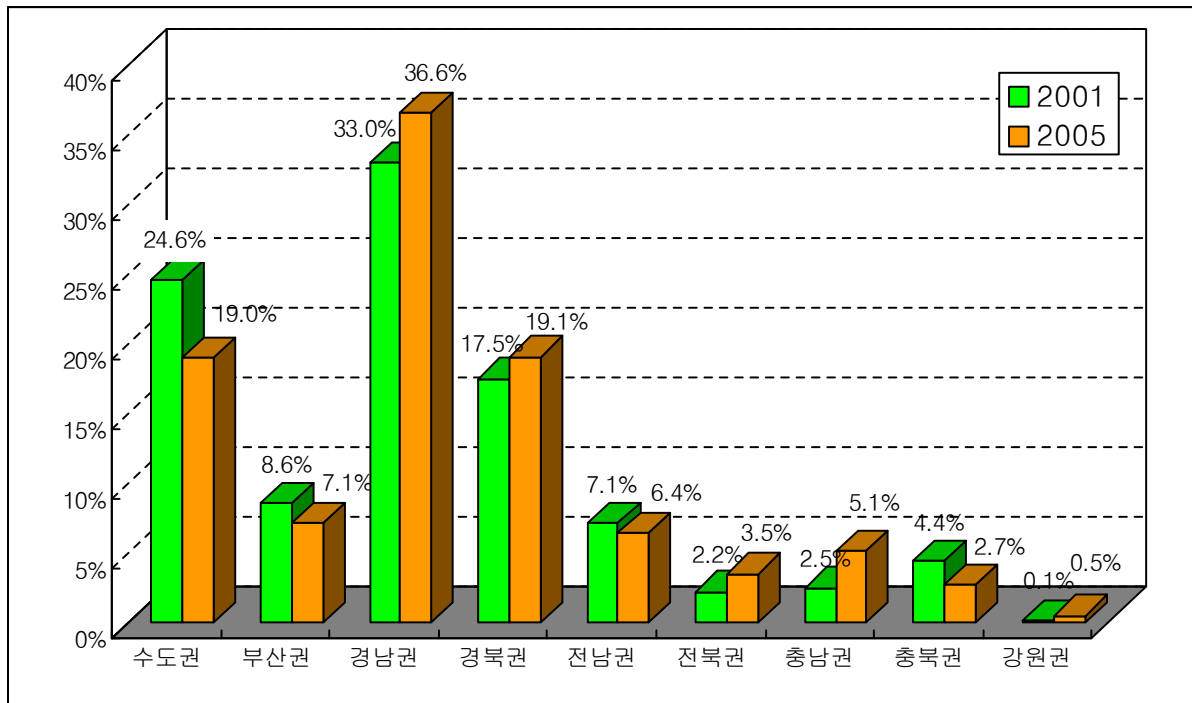
나. 2001년 부산항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 2001년에 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너 501만TEU의 권역별 비율은 경남권이 33.0% (166만TEU)로 가장 높은 비율을 차지하였으며, 다음으로 수도권 24.6% (123만 TEU), 경북권 17.5% (88만TEU)의 순이었음

<표 3-32> 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기·종점(2001년)

권역	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	710,923	28.3	521,473	20.9	1,232,396	24.6
부산권	185,122	7.4	245,149	9.8	430,271	8.6
경남권	783,825	31.2	872,151	34.9	1,655,976	33.0
경북권	418,820	16.7	456,781	18.3	875,601	17.5
전남권	191,572	7.6	165,806	6.6	357,378	7.1
전북권	49,316	2.0	61,449	2.5	110,765	2.2
충남권	74,874	3.0	48,018	1.9	122,892	2.5
충북권	96,835	3.9	123,004	4.9	219,839	4.4
강원권	2,588	0.1	2,934	0.1	5,522	0.1
합계	2,513,877	100.0	2,496,764	100.0	5,010,641	100.0

- 2005년 조사와 2001년 조사와의 비교에서 가장 두드러진 특징은 수도권의 비율이 크게 줄어든 반면, 경남권과 경북권의 비율이 크게 늘어났다는 사실임
 - 수도권의 비율은 2001년의 24.6%에서 2005년에는 19.0%로 크게 감소
 - 경남권과 경북권의 비율은 2001년의 33.0%와 17.5%에서 2005년에는 36.6%와 19.1%로 각각 3.6%포인트와 1.6%포인트씩 증가
- 화물의 운송과 직접적인 관련이 있는 적 컨테이너의 경우 2001년에는 수도권이 31.3%로 가장 높은 비율을 차지하였으나 2005년에는 23.2%로 8.1%포인트 감소하였음
- 반면, 경남권의 경우에도 2001년의 28.8%에서 2005년에는 34.1%로 5.3%포인트 증가하였으며, 충남권의 경우에도 2001년의 3.6%에서 2005년에는 5.6%로 2.0%포인트 증가하였음
- 특히, 부산권, 경남권, 경북권을 합한 영남권의 부산항 수출입 적 컨테이너 유발비율은 2001년의 54.1%에서 2005년에는 58.5%로 심화되었음



<그림 3-5> 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

<표 3-33> 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 유발비율 연도별 비교

권역	2001년		2005년		차이 (%포인트)
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	
수도권	1,170,515	31.3	1,081,577	23.2	-8.1
부산권	309,711	8.3	299,231	6.4	-1.9
경남권	1,078,095	28.8	1,591,738	34.1	5.3
경북권	634,103	17.0	840,055	18.0	1.0
전남권	188,198	5.0	271,108	5.8	0.8
전북권	77,967	2.1	157,943	3.4	1.3
충남권	134,654	3.6	262,594	5.6	2.0
충북권	139,420	3.7	142,987	3.1	-0.6
강원권	5,129	0.1	21,398	0.5	0.4
합계	3,737,793	100.0	4,668,631	100.0	

4. 광양항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

가. 광양항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항은 2005년에 112만TEU의 수출입컨테이너를 처리하여 우리나라 전체 수출입 컨테이너 941만TEU의 11.9%를 처리하여 부산항과 함께 우리나라 2대 컨테이너 항만임
- 또한 수출컨테이너를 56만TEU 처리하여 광양항 수출입 컨테이너의 50.1%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 56만TEU로 49.9%를 차지하였음
- 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 69.3%인 77만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 30.7%인 34만TEU였음

<표 3-34> 광양항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	538,971	96.3	234,716	42.2	773,687	69.3
공	20,863	3.7	322,114	57.8	342,977	30.7
계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 84.3%인 94만TEU였으며, 철도운송은 15.7%인 18만TEU였음
- 광양항에서 처리된 컨테이너의 도로운송 비율은 부산항의 88.7%보다는 낮은 수준이지만 여전히 높은 비율을 나타내고 있음

<표 3-35> 2005년 광양항 수출입 컨테이너의 내륙 운송수단

운송수단	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로운송	485,608	86.7	455,895	81.9	941,503	84.3
철도운송	74,226	13.3	100,935	18.1	175,161	15.7
합 계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS와 철도청 KROIS에 의거 KMI 계산

1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 73.9% (47만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 13.6% (9만TEU), 충남권 3.4% (2만TEU)의 순이었음

<표 3-36> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	169	0.0	252	0.2	421	0.1
부산	809	0.2	6,117	3.8	6,926	1.1
대구	311	0.1	456	0.3	767	0.1
인천	417	0.1	73	0.0	490	0.1
광주	72,220	15.2	10,395	6.5	82,615	13.0
대전	7,922	1.7	1,206	0.7	9,128	1.4
울산	-	-	36	0.0	36	0.0
경기	9,306	2.0	2,815	1.8	12,121	1.9
강원	289	0.1	87	0.1	376	0.1
충북	5,857	1.2	10,852	6.7	16,709	2.6
충남	4,845	1.0	7,908	4.9	12,753	2.0
전북	43,780	9.2	42,489	26.4	86,269	13.6
전남	317,282	67.0	68,701	42.7	385,983	60.8
경북	3,399	0.7	2,067	1.3	5,466	0.9
경남	7,058	1.5	7,375	4.6	14,433	2.3
합계	473,664	100.0	160,829	100.0	634,493	100.0

<표 3-37> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	9,892	2.1	3,140	2.0	13,032	2.1
부산권	809	0.2	6,117	3.8	6,926	1.1
경남권	7,058	1.5	7,411	4.6	14,469	2.3
경북권	3,710	0.8	2,523	1.6	6,233	1.0
전남권	389,502	82.2	79,096	49.2	468,598	73.9
전북권	43,780	9.2	42,489	26.4	86,269	13.6
충남권	12,767	2.7	9,114	5.7	21,881	3.4
충북권	5,857	1.2	10,852	6.7	16,709	2.6
강원권	289	0.1	87	0.1	376	0.1
합 계	473,664	100.0	160,829	100.0	634,493	100.0

② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 85.9% (26만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 7.1% (2만TEU), 경남권 2.5% (0.7만TEU)의 순이었음

<표 3-38> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	4	0.0	-	-	4	0.0
부산	1,315	11.0	912	0.3	2,227	0.7
대구	92	0.8	106	0.0	198	0.1
인천	-	-	-	-	-	-
광주	891	7.5	43,563	14.8	44,454	14.5
대전	145	1.2	1,532	0.5	1,677	0.5
울산	-	-	-	-	-	-
경기	216	1.8	2,471	0.8	2,687	0.9
강원	8	0.1	-	-	8	0.0
충북	959	8.0	919	0.3	1,878	0.6
충남	279	2.3	3,654	1.2	3,933	1.3
전북	2,132	17.8	19,758	6.7	21,890	7.1
전남	3,232	27.1	216,009	73.2	219,241	71.4
경북	128	1.1	917	0.3	1,045	0.3
경남	2,543	21.3	5,225	1.8	7,768	2.5
합계	11,944	100.0	295,066	100.0	307,010	100.0

<표 3-39> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	220	1.8	2,471	0.8	2,691	0.9
부산권	1,315	11.0	912	0.3	2,227	0.7
경남권	2,543	21.3	5,225	1.8	7,768	2.5
경북권	220	1.8	1,023	0.3	1,243	0.4
전남권	4,123	34.5	259,572	88.0	263,695	85.9
전북권	2,132	17.8	19,758	6.7	21,890	7.1
충남권	424	3.5	5,186	1.8	5,610	1.8
충북권	959	8.0	919	0.3	1,878	0.6
강원권	8	0.1	-	-	8	0.0
합 계	11,944	100.0	295,066	100.0	307,010	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 77.8% (73만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 11.5% (11만 TEU), 충남권 2.9% (3만TEU)의 순이었음

<표 3-40> 광양항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	173	0.0	252	0.1	425	0.0
부산	2,124	0.4	7,029	1.5	9,153	1.0
대구	403	0.1	562	0.1	965	0.1
인천	417	0.1	73	0.0	490	0.1
광주	73,111	15.1	53,958	11.8	127,069	13.5
대전	8,067	1.7	2,738	0.6	10,805	1.1
울산	-	-	36	0.0	36	0.0
경기	9,522	2.0	5,286	1.2	14,808	1.6
강원	297	0.1	87	0.0	384	0.0
충북	6,816	1.4	11,771	2.6	18,587	2.0
충남	5,124	1.1	11,562	2.5	16,686	1.8
전북	45,912	9.5	62,247	13.7	108,159	11.5
전남	320,514	66.0	284,710	62.5	605,224	64.3
경북	3,527	0.7	2,984	0.7	6,511	0.7
경남	9,601	2.0	12,600	2.8	22,201	2.4
합계	485,608	100.0	455,895	100.0	941,503	100.0

<표 3-41> 광양항 도로운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	10,112	2.1	5,611	1.2	15,723	1.7
부산권	2,124	0.4	7,029	1.5	9,153	1.0
경남권	9,601	2.0	12,636	2.8	22,237	2.4
경북권	3,930	0.8	3,546	0.8	7,476	0.8
전남권	393,625	81.1	338,668	74.3	732,293	77.8
전북권	45,912	9.5	62,247	13.7	108,159	11.5
충남권	13,191	2.7	14,300	3.1	27,491	2.9
충북권	6,816	1.4	11,771	2.6	18,587	2.0
강원권	297	0.1	87	0.0	384	0.0
합 계	485,608	100.0	455,895	100.0	941,503	100.0

2) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 45.6% (6만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 31.1% (4만TEU), 충남권 7.3% (1만TEU)의 순이었음

<표 3-42> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	3,269	5.0	780	1.1	4,049	2.9
대전	2,663	4.1	689	0.9	3,352	2.4
울산	59	0.1	-	-	59	0.0
경기	14,961	22.9	48,498	65.6	63,459	45.6
강원	-	-	-	-	-	-
충북	1,534	2.3	3,010	4.1	4,544	3.3
충남	4,327	6.6	5,324	7.2	9,651	6.9
전북	28,051	43.0	15,212	20.6	43,263	31.1
전남	6,127	9.4	-	-	6,127	4.4
경북	456	0.7	374	0.5	830	0.6
경남	3,860	5.9	-	-	3,860	2.8
합계	65,307	100.0	73,887	100.0	139,194	100.0

<표 3-43> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	14,961	22.9	48,498	65.6	63,459	45.6
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,919	6.0	-	-	3,919	2.8
경북권	456	0.7	374	0.5	830	0.6
전남권	9,396	14.4	780	1.1	10,176	7.3
전북권	28,051	43.0	15,212	20.6	43,263	31.1
충남권	6,990	10.7	6,013	8.1	13,003	9.3
충북권	1,534	2.3	3,010	4.1	4,544	3.3
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	65,307	100.0	73,887	100.0	139,194	100.0

② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 공 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 52.8% (2만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 27.8% (1만TEU), 전남권 8.7% (0.3만TEU)의 순이었음

<표 3-44> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	44	0.5	2,876	10.6	2,920	8.1
대전	38	0.4	154	0.6	192	0.5
울산	-	-	-	-	-	-
경기	6,268	70.3	12,712	47.0	18,980	52.8
강원	-	-	-	-	-	-
충북	364	4.1	338	1.2	702	2.0
충남	181	2.0	2,724	10.1	2,905	8.1
전북	1,956	21.9	8,038	29.7	9,994	27.8
전남	4	0.0	206	0.8	210	0.6
경북	24	0.3	-	-	24	0.1
경남	40	0.4	-	-	40	0.1
합계	8,919	100.0	27,048	100.0	35,967	100.0

<표 3-45> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	6,268	70.3	12,712	47.0	18,980	52.8
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	40	0.4	-	-	40	0.1
경북권	24	0.3	-	-	24	0.1
전남권	48	0.5	3,082	11.4	3,130	8.7
전북권	1,956	21.9	8,038	29.7	9,994	27.8
충남권	219	2.5	2,878	10.6	3,097	8.6
충북권	364	4.1	338	1.2	702	2.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	8,919	100.0	27,048	100.0	35,967	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 수도권이 47.1% (8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 30.4% (5만 TEU), 충남권 9.2% (2만TEU)의 순이었음

<표 3-46> 광양항 철도운송 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

구분 시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	3,313	4.5	3,656	3.6	6,969	4.0
대전	2,701	3.6	843	0.8	3,544	2.0
울산	59	0.1	-	-	59	0.0
경기	21,229	28.6	61,210	60.6	82,439	47.1
강원	-	-	-	-	-	-
충북	1,898	2.6	3,348	3.3	5,246	3.0
충남	4,508	6.1	8,048	8.0	12,556	7.2
전북	30,007	40.4	23,250	23.0	53,257	30.4
전남	6,131	8.3	206	0.2	6,337	3.6
경북	480	0.6	374	0.4	854	0.5
경남	3,900	5.3	-	-	3,900	2.2
합계	74,226	100.0	100,935	100.0	175,161	100.0

<표 3-47> 광양항 철도운송 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	21,229	28.6	61,210	60.6	82,439	47.1
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	3,959	5.3	-	-	3,959	2.3
경북권	480	0.6	374	0.4	854	0.5
전남권	9,444	12.7	3,862	3.8	13,306	7.6
전북권	30,007	40.4	23,250	23.0	53,257	30.4
충남권	7,209	9.7	8,891	8.8	16,100	9.2
충북권	1,898	2.6	3,348	3.3	5,246	3.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	74,226	100.0	100,935	100.0	175,161	100.0

3) 광양항 전체 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 61.9% (48만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 16.7% (13만TEU), 수도권 9.9% (8만TEU)의 순이었음

<표 3-48> 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	169	0.0	252	0.1	421	0.1
부산	809	0.2	6,117	2.6	6,926	0.9
대구	311	0.1	456	0.2	767	0.1
인천	417	0.1	73	0.0	490	0.1
광주	75,489	14.0	11,175	4.8	86,664	11.2
대전	10,585	2.0	1,895	0.8	12,480	1.6
울산	59	0.0	36	0.0	95	0.0
경기	24,267	4.5	51,313	21.9	75,580	9.8
강원	289	0.1	87	0.0	376	0.0
충북	7,391	1.4	13,862	5.9	21,253	2.7
충남	9,172	1.7	13,232	5.6	22,404	2.9
전북	71,831	13.3	57,701	24.6	129,532	16.7
전남	323,409	60.0	68,701	29.3	392,110	50.7
경북	3,855	0.7	2,441	1.0	6,296	0.8
경남	10,918	2.0	7,375	3.1	18,293	2.4
합계	538,971	100.0	234,716	100.0	773,687	100.0

<표 3-49> 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	24,853	4.6	51,638	22.0	76,491	9.9
부산권	809	0.2	6,117	2.6	6,926	0.9
경남권	10,977	2.0	7,411	3.2	18,388	2.4
경북권	4,166	0.8	2,897	1.2	7,063	0.9
전남권	398,898	74.0	79,876	34.0	478,774	61.9
전북권	71,831	13.3	57,701	24.6	129,532	16.7
충남권	19,757	3.7	15,127	6.4	34,884	4.5
충북권	7,391	1.4	13,862	5.9	21,253	2.7
강원권	289	0.1	87	0.0	376	0.0
합 계	538,971	100.0	234,716	100.0	773,687	100.0

② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 79.8% (27만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 9.3% (3만TEU), 수도권 6.3% (2만TEU)의 순이었음

<표 3-50> 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	4	0.0	-	-	4	0.0
부산	1,315	6.3	912	0.3	2,227	0.6
대구	92	0.4	106	0.0	198	0.1
인천	-	-	-	-	-	-
광주	935	4.5	46,439	14.4	47,374	13.8
대전	183	0.9	1,686	0.5	1,869	0.5
울산	-	-	-	-	-	-
경기	6,484	31.1	15,183	4.7	21,667	6.3
강원	8	0.0	-	-	8	0.0
충북	1,323	6.3	1,257	0.4	2,580	0.8
충남	460	2.2	6,378	2.0	6,838	2.0
전북	4,088	19.6	27,796	8.6	31,884	9.3
전남	3,236	15.5	216,215	67.1	219,451	64.0
경북	152	0.7	917	0.3	1,069	0.3
경남	2,583	12.4	5,225	1.6	7,808	2.3
합계	20,863	100.0	322,114	100.0	342,977	100.0

<표 3-51> 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	6,488	31.1	15,183	4.7	21,671	6.3
부산권	1,315	6.3	912	0.3	2,227	0.6
경남권	2,583	12.4	5,225	1.6	7,808	2.3
경북권	244	1.2	1,023	0.3	1,267	0.4
전남권	4,171	20.0	262,654	81.5	266,825	77.8
전북권	4,088	19.6	27,796	8.6	31,884	9.3
충남권	643	3.1	8,064	2.5	8,707	2.5
충북권	1,323	6.3	1,257	0.4	2,580	0.8
강원권	8	0.0	-	-	8	0.0
합 계	20,863	100.0	322,114	100.0	342,977	100.0

③ 전체(적공) 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기종점은 전남권이 66.8% (75만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 전북권 14.5% (16만TEU), 수도권 8.8% (10만TEU)의 순이었음

<표 3-52> 광양항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	173	0.0	252	0.0	425	0.0
부산	2,124	0.4	7,029	1.3	9,153	0.8
대구	403	0.1	562	0.1	965	0.1
인천	417	0.1	73	0.0	490	0.0
광주	76,424	13.7	57,614	10.3	134,038	12.0
대전	10,768	1.9	3,581	0.6	14,349	1.3
울산	59	0.0	36	0.0	95	0.0
경기	30,751	5.5	66,496	11.9	97,247	8.7
강원	297	0.1	87	0.0	384	0.0
충북	8,714	1.6	15,119	2.7	23,833	2.1
충남	9,632	1.7	19,610	3.5	29,242	2.6
전북	75,919	13.6	85,497	15.4	161,416	14.5
전남	326,645	58.3	284,916	51.2	611,561	54.8
경북	4,007	0.7	3,358	0.6	7,365	0.7
경남	13,501	2.4	12,600	2.3	26,101	2.3
합계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0

<표 3-53> 광양항 수출입 전체(적공) 컨테이너의 권역별 기·종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	31,341	5.6	66,821	12.0	98,162	8.8
부산권	2,124	0.4	7,029	1.3	9,153	0.8
경남권	13,560	2.4	12,636	2.3	26,196	2.3
경북권	4,410	0.8	3,920	0.7	8,330	0.7
전남권	403,069	72.0	342,530	61.5	745,599	66.8
전북권	75,919	13.6	85,497	15.4	161,416	14.5
충남권	20,400	3.6	23,191	4.2	43,591	3.9
충북권	8,714	1.6	15,119	2.7	23,833	2.1
강원권	297	0.1	87	0.0	384	0.0
합 계	559,834	100.0	556,830	100.0	1,116,664	100.0

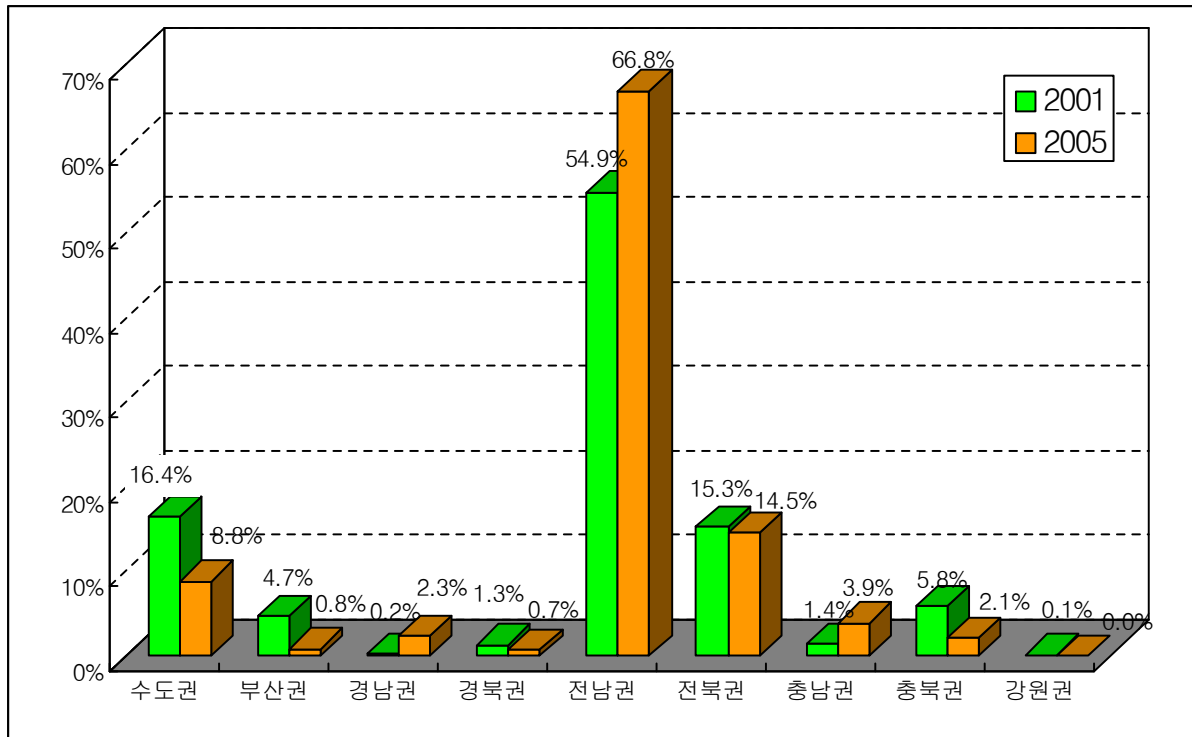
나. 2001년 광양항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 2001년에 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너 65만TEU의 권역별 비율은 전남권이 54.9%(35만TEU)로 가장 높은 비율을 차지하였으며, 다음으로 수도권 16.4%(11만 TEU), 전북권 15.3%(10만TEU)의 순이었음

<표 3-54> 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기·종점(2001년)

권역	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	48,849	14.6	57,211	18.4	106,060	16.4
부산권	16,891	5.1	13,207	4.2	30,098	4.7
경남권	610	0.2	715	0.2	1,325	0.2
경북권	5,610	1.7	2,937	0.9	8,547	1.3
전남권	182,318	54.6	171,741	55.2	354,060	54.9
전북권	52,629	15.7	45,858	14.7	98,487	15.3
충남권	4,613	1.4	4,495	1.4	9,108	1.4
충북권	22,573	6.8	14,645	4.7	37,218	5.8
강원권	68	0.0	480	0.2	547	0.1
합계	334,161	100.0	311,290	100.0	645,451	100.0

- 2005년 조사와 2001년 조사와의 비교에서 가장 두드러진 특징은 대부분의 권역에서 점유율이 하락한 반면, 전남권의 비율은 큰 폭으로 증가했다는 사실임
 - 수도권의 비율은 2001년의 16.4%에서 2005년에는 8.0%로 크게 감소
 - 전북권의 비율도 2001년의 15.3%에서 2005년에는 14.5%로 소폭 하락
 - 반면, 전남권의 광양항 기종점 비율은 2001년의 54.9%에서 2005년에는 66.8%로 크게 증가



<그림 3-6> 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

5. 인천항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

- 2005년 인천항에서 처리된 수출입컨테이너는 106만TEU로 2004년의 83만TEU에 비해 27.5% 증가했음. 인천항의 이러한 실적은 2005년 우리나라 전체 수출입 컨테이너 941만TEU의 11.2%를 차지하는 것으로써 부산항, 광양항에 이어 중요한 위치를 점하고 있음
- 2005년에 인천항에서 처리된 수출컨테이너는 50만TEU로 인천항 수출입 컨테이너의 47.1%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 56만TEU로 52.9%를 차지하여 수입의 비중이 높았는데 1993년 이래 이러한 추세가 계속 되고 있음. 특히 수입컨테이너의 경우 92%가 적컨테이너로 인천항이 수도권의 수입화물기지로써의 역할을 수행함을 알 수 있음
- 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 80.2%인 85만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 19.8%인 21만TEU였음

<표 3-55> 인천항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	332,379	66.8	514,112	92.1	846,491	80.2
공	165,413	33.2	44,150	7.9	209,563	19.8
계	497,792	100.0	558,262	100.0	1,056,054	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

- 인천항 수출입 컨테이너의 조사 표본은 25,929TEU로 2005년 인천항 해상수출입 컨테이너 105만 6,054TEU의 2.5%에 해당하였음
- 수출컨테이너의 표본은 11,597TEU로 전체 수출실적 49만 7,792TEU의 2.3%
- 수입컨테이너의 표본은 14,332TEU로 전체 수입실적 55만 8,262TEU의 2.6%

<표 3-56> 2005년 인천항 컨테이너 기·종점 조사의 표본비율

단위: TEU			
구 분	수출	수입	수출입
표본(A)	11,597	14,332	25,929
수출입 실적(B)	497,792	558,262	1,056,054
표본비율(A/B)	2.3%	2.6%	2.5%

가. 인천항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

1) 적 컨테이너

- 인천항과 내륙간 운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 인천, 경기도가 49.0%, 35.9%로 대부분의 화물이 인천항과 인접한 시도에서 오고간 것을 보여주고 있음
- 서울, 인천, 경기도를 포함하는 수도권 비중이 89.8%로 절대적인 위치를 점하고 있으며 충청권이 7.2%를 점하고 있어, 인천항은 아직은 전국항의 모습보다는 수도권화물에 특화된 항만이라는 특성을 보여주고 있음

<표 3-57> 인천항 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	23,931	7.2	17,508	3.4	41,439	4.9
부산	1,803	0.5	2,266	0.4	4,069	0.5
대구	1,132	0.3	2,198	0.4	3,330	0.4
인천	158,823	47.8	255,986	49.8	414,809	49.0
광주	194	0.1	588	0.1	782	0.1
대전	352	0.1	1,614	0.3	1,966	0.2
울산	172	0.1	346	0.1	518	0.1
경기	106,514	32.0	197,129	38.3	303,643	35.9
강원	670	0.2	2,272	0.4	2,942	0.3
충북	1,926	0.6	13,457	2.6	15,383	1.8
충남	28,228	8.5	15,362	3.0	43,590	5.1
전북	1,329	0.4	1,274	0.2	2,603	0.3
전남	907	0.3	532	0.1	1,439	0.2
경북	5,559	1.7	2,904	0.6	8,463	1.0
경남	839	0.3	676	0.1	1,515	0.2
합계	332,379	100.0	514,112	100.0	846,491	100.0

<표 3-58> 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	289,268	87.0	470,623	91.5	759,891	89.8
부산권	1,803	0.5	2,266	0.4	4,069	0.5
경남권	1,011	0.3	1,022	0.2	2,033	0.2
경북권	6,691	2.0	5,102	1.0	11,793	1.4
전남권	1,101	0.3	1,120	0.2	2,221	0.3
전북권	1,329	0.4	1,274	0.2	2,603	0.3
충남권	28,580	8.6	16,976	3.3	45,556	5.4
충북권	1,926	0.6	13,457	2.6	15,383	1.8
강원권	670	0.2	2,272	0.4	2,942	0.3
합 계	332,379	100.0	514,112	100.0	846,491	100.0

2) 공 컨테이너

- 공 컨테이너는 기본적으로 경기, 인천, 서울, 충남 등의 지역에서 주로 발생하고 있어 적 컨테이너와 유사한 분포를 보이나, 적컨테이너에 비해 경기의 비중이 높은데 이는 의왕ICD가 수도권에서 컨테이너의 유통기지로서의 역할을 수행하기 때문임
- 권역별로 살펴보면 수출의 경우 90.4%가 수도권에서 발생하고 있으며, 수입의 경우는 78.3%가 수도권에서 발생. 수입의 경우 충남권의 비중이 13.8%로 높은데 이는 충남권에 위치한 철도 CY 및 공단에 공컨테이너를 공급하기 위한 요인으로 판단됨

<표 3-59> 인천항 수출입 공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

구분 시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	15,625	9.4	2,032	4.6	17,657	8.4
부산	4,216	2.5	1,242	2.8	5,458	2.6
대구	282	0.2	37	0.1	319	0.2
인천	70,881	42.9	12,279	27.8	83,160	39.7
광주	229	0.1	22	0.0	251	0.1
대전	944	0.6	127	0.3	1,071	0.5
울산	76	0.0	58	0.1	134	0.1
경기	63,013	38.1	20,246	45.9	83,259	39.7
강원	304	0.2	136	0.3	440	0.2
충북	2,183	1.3	565	1.3	2,748	1.3
충남	5,627	3.4	5,947	13.5	11,574	5.5
전북	469	0.3	431	1.0	900	0.4
전남	432	0.3	39	0.1	471	0.2
경북	774	0.5	908	2.1	1,682	0.8
경남	358	0.2	81	0.2	439	0.2
합계	165,413	100.0	44,150	100.0	209,563	100.0

<표 3-60> 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	149,519	90.4	34,557	78.3	184,076	87.8
부산권	4,216	2.5	1,242	2.8	5,458	2.6
경남권	434	0.3	139	0.3	573	0.3
경북권	1,056	0.6	945	2.1	2,001	1.0
전남권	661	0.4	61	0.1	722	0.3
전북권	469	0.3	431	1.0	900	0.4
충남권	6,571	4.0	6,074	13.8	12,645	6.0
충북권	2,183	1.3	565	1.3	2,748	1.3
강원권	304	0.2	136	0.3	440	0.2
합 계	165,413	100.0	44,150	100.0	209,563	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 인천항과 내륙 지역간 수출입 컨테이너의 최대 기종점은 수도권으로 전체의 89.4% (94만 TEU)를 차지하였으며, 다음으로는 충남권이 5.5% (6만 TEU)를 차지
- 광역시도별로 볼 때 인천광역시가 인천항 전체 수출입 컨테이너 (적공)의 47.2% (50만 TEU)를 유발한 것으로 나타났으며, 다음으로 경기 36.6% (39만 TEU), 서울 5.6% (6만 TEU), 충남 5.2% (6만 TEU)의 순으로 컨테이너 화물이 발생하였음

<표 3-61> 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2005년)

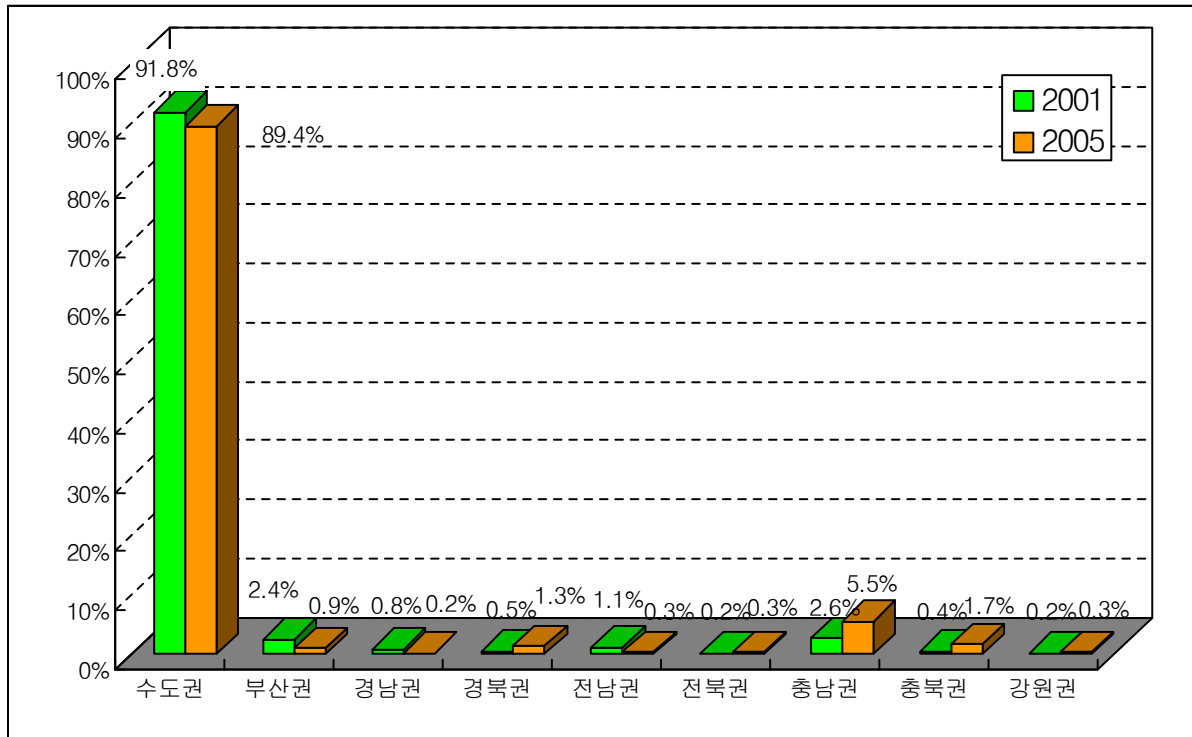
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		39,556	7.9	19,540	3.5	59,096	5.6
부산		6,019	1.2	3,508	0.6	9,527	0.9
대구		1,414	0.3	2,235	0.4	3,649	0.3
인천		229,704	46.1	268,265	48.1	497,969	47.2
광주		423	0.1	610	0.1	1,033	0.1
대전		1,296	0.3	1,741	0.3	3,037	0.3
울산		248	0.0	404	0.1	652	0.1
경기		169,527	34.1	217,375	38.9	386,902	36.6
강원		974	0.2	2,408	0.4	3,382	0.3
충북		4,109	0.8	14,022	2.5	18,131	1.7
충남		33,855	6.8	21,309	3.8	55,164	5.2
전북		1,798	0.4	1,705	0.3	3,503	0.3
전남		1,339	0.3	571	0.1	1,910	0.2
경북		6,333	1.3	3,812	0.7	10,145	1.0
경남		1,197	0.2	757	0.1	1,954	0.2
합계		497,792	100.0	558,262	100.0	1,056,054	100.0

<표 3-62> 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		438,787	88.1	505,180	90.5	943,967	89.4
부산권		6,019	1.2	3,508	0.6	9,527	0.9
경남권		1,445	0.3	1,161	0.2	2,606	0.2
경북권		7,747	1.6	6,047	1.1	13,794	1.3
전남권		1,762	0.4	1,181	0.2	2,943	0.3
전북권		1,798	0.4	1,705	0.3	3,503	0.3
충남권		35,151	7.1	23,050	4.1	58,201	5.5
충북권		4,109	0.8	14,022	2.5	18,131	1.7
강원권		974	0.2	2,408	0.4	3,382	0.3
합 계		497,792	100.0	558,262	100.0	1,056,054	100.0

나. 2001년 인천항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 인천항의 경우 2005년 기종점과 2001년 기종점이 거의 유사한 결과로 나타났음
 - 수도권은 2001년의 91.8%에서 2005년에는 89.1%로 소폭 감소한 가운데, 부산권이 2.4%에서 0.9%로 줄어들었으며, 충남권이 2.6%에서 5.5%로, 충북권은 0.4%에서 1.7%로 증가하였음



<그림 3-7> 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

6. 울산항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

- 울산항은 2005년에 31만TEU의 수출입컨테이너를 처리하였는데 이는 우리나라 전체 수출입 컨테이너 941만TEU의 3.3%로써 부산항, 광양항, 인천항에 이어 4번째 순위
- 2005년 울산항에서 처리한 수출컨테이너는 18만TEU로 울산항 수출입 컨테이너의 56.6%이며, 수입컨테이너는 14만TEU로 43.4%를 차지하였음
- 울산항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 64.2%인 20만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 35.8%인 11만TEU였음. 수출의 경우 적컨테이너가 97.3%로 절대적이나 수입의 경우는 공컨테이너의 비율이 79.0%로 서로 다른 특징을 보여주고 있음

<표 3-63> 울산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	172,344	97.3	28,518	21.0	200,862	64.2
공	4,822	2.7	107,105	79.0	111,927	35.8
계	177,166	100.0	135,623	100.0	312,789	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

- 울산항 수출입 컨테이너의 조사 표본은 22,406TEU로 2005년 울산항 수출입 컨테이너 31만 2,789TEU의 7.2%에 해당하였음
- 수출컨테이너의 표본은 11,407TEU로 전체 수출실적 17만 7,166TEU의 6.4%
- 수입컨테이너의 표본은 10,999TEU로 전체 수입실적 13만 5,623TEU의 8.1%

<표 3-64> 2005년 울산항 컨테이너 기·종점 예비조사의 표본비율

단위: TEU

구 분	수출	수입	수출입
표본(A)	11,409	10,999	22,406
수출입 실적(B)	177,166	135,623	312,789
표본비율(A/B)	6.4	8.1	7.2

가. 울산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

1) 적 컨테이너

- 울산항과 내륙간 운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 울산, 경북이 92.5%, 6.2%로 대부분의 화물이 울산지역에서 발생하고 있음. 이는 울산항이 수출항으로써 울산 지역과 인근지역의 컨테이너 화물을 수출하는데 특화되어 있음을 의미
- 권역별로 살펴보면 울산을 포함하는 경남권이 92.6%, 인접한 경북권이 6.2%로 영남 권역의 비중이 절대적인 모습을 보여주고 있음

<표 3-65> 울산항 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	20	0.1	20	0.0
부산		638	0.4	645	2.3	1,283	0.6
대구		26	0.0	-	-	26	0.0
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		161,867	93.9	23,859	83.7	185,726	92.5
경기		177	0.1	840	2.9	1,017	0.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		8	0.0	14	0.0	22	0.0
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		9,404	5.5	3,086	10.8	12,490	6.2
경남		224	0.1	54	0.2	278	0.1
합계		172,344	100.0	28,518	100.0	200,862	100.0

<표 3-66> 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		177	0.1	860	3.0	1,037	0.5
부산권		638	0.4	645	2.3	1,283	0.6
경남권		162,091	94.1	23,913	83.9	186,004	92.6
경북권		9,430	5.5	3,086	10.8	12,516	6.2
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		-	-	-	-	-	-
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		8	0.0	14	0.0	22	0.0
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		172,344	100.0	28,518	100.0	200,862	100.0

2) 공 컨테이너

- 울산항의 공 컨테이너 기종점은 적 컨테이너와 거의 동일한 형태를 보여주고 있음.
즉 울산지역이 93.1%, 경북지역이 5.8%를 점유함으로써 적 컨테이너의 기종점 분포와 일치

<표 3-67> 울산항 수출입 공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		115	2.4	-	-	115	0.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		1,454	30.2	100,890	94.2	102,344	91.4
경기		1,792	37.2	278	0.3	2,070	1.8
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		8	0.2	9	0.0	17	0.0
전북		5	0.1	-	-	5	0.0
전남		-	-	-	-	-	-
경북		428	8.9	5,928	5.5	6,356	5.7
경남		1,020	21.2	-	-	1,020	0.9
합계		4,822	100.0	107,105	100.0	111,927	100.0

<표 3-68> 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,792	37.2	278	0.3	2,070	1.8
부산권		115	2.4	-	-	115	0.1
경남권		2,474	51.3	100,890	94.2	103,364	92.3
경북권		428	8.9	5,928	5.5	6,356	5.7
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		5	0.1	-	-	5	0.0
충남권		8	0.2	9	0.0	17	0.0
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		4,822	100.0	107,105	100.0	111,927	100.0

3) 전체(적공) 컨테이너

- 울산항과 내륙 지역간 수출입 컨테이너의 최대 기종점은 울산을 포함한 경남권으로 전체의 92.5% (29만TEU)를 차지하여 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북 권이 6.0% (2만TEU)를 차지

<표 3-69> 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2005년)

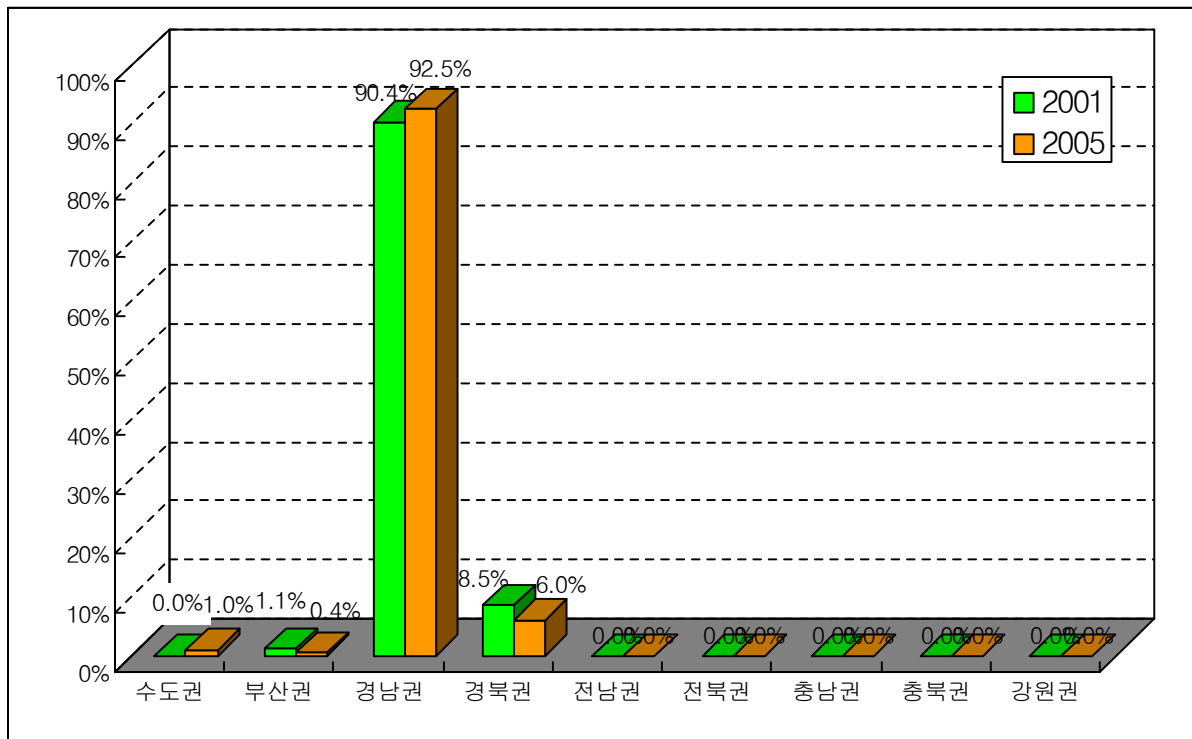
시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	20	0.0	20	0.0
부산	753	0.4	645	0.5	1,398	0.4
대구	26	0.0	-	-	26	0.0
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	163,321	92.2	124,749	92.0	288,070	92.1
경기	1,969	1.1	1,118	0.8	3,087	1.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	8	0.0	14	0.0	22	0.0
충남	8	0.0	9	0.0	17	0.0
전북	5	0.0	-	-	5	0.0
전남	-	-	-	-	-	-
경북	9,832	5.5	9,014	6.6	18,846	6.0
경남	1,244	0.7	54	0.0	1,298	0.4
합계	177,166	100.0	135,623	100.0	312,789	100.0

<표 3-70> 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	1,969	1.1	1,138	0.8	3,107	1.0
부산권	753	0.4	645	0.5	1,398	0.4
경남권	164,565	92.9	124,803	92.0	289,368	92.5
경북권	9,858	5.6	9,014	6.6	18,872	6.0
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	5	0.0	-	-	5	0.0
충남권	8	0.0	9	0.0	17	0.0
충북권	8	0.0	14	0.0	22	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	177,166	100.0	135,623	100.0	312,789	100.0

나. 2001년 울산항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 울산항은 경남권의 비중이 절대적인 가운데 2001년 조사와 결과가 유사함
- 경남권의 비율은 2001년의 90.4%에서 2005년에는 92.5%로 약간 증가한 가운데, 경북권은 8.5%에서 6.0%로 감소하였음



<그림 3-8> 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

7. 평택항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

- 평택항은 본격적으로 컨테이너가 처리되기 시작한 2001년부터 지속적인 성장세를 보여왔으며 2005년에는 23만TEU의 수출입 컨테이너를 처리함. 이는 우리나라 전체 수출입 컨테이너 941만TEU의 2.4%에 해당
- 평택항에서 2005년에 처리된 수출컨테이너는 12만TEU로 평택항 수출입 컨테이너의 51.1%를, 수입컨테이너는 11만TEU로 48.9%를 차지하였음
- 평택항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 79.4%인 18만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 20.6%인 5만TEU였음

<표 3-71> 평택항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	83,195	71.8	97,093	87.4	180,288	79.4
공	32,693	28.2	13,974	12.6	46,667	20.6
계	115,888	100.0	111,067	100.0	226,955	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

가. 평택항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

1) 적 컨테이너

- 적 컨테이너의 경우 평택항의 직접적인 배후 지역인 경기(61.8%), 충남(22.9%), 인천(7.5%)의 비중이 절대적인 것으로 나타남
- 권역별로 살펴보면 수도권이 70.2% (13만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남권 23.4% (4만TEU)를 차지

<표 3-72> 평택항 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

구분 시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	669	0.8	932	1.0	1,601	0.9
부산	396	0.5	162	0.2	558	0.3
대구	152	0.2	162	0.2	314	0.2
인천	5,775	6.9	7,704	7.9	13,479	7.5
광주	-	-	162	0.2	162	0.1
대전	121	0.1	837	0.9	958	0.5
울산	122	0.1	-	-	122	0.1
경기	39,458	47.4	71,973	74.1	111,431	61.8
강원	30	0.0	135	0.1	165	0.1
충북	1,520	1.8	2,350	2.4	3,870	2.1
충남	32,276	38.8	9,026	9.3	41,302	22.9
전북	183	0.2	136	0.1	319	0.2
전남	304	0.4	1,568	1.6	1,872	1.0
경북	578	0.7	1,757	1.8	2,335	1.3
경남	1,611	1.9	189	0.2	1,800	1.0
합계	83,195	100.0	97,093	100.0	180,288	100.0

<표 3-73> 평택항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	45,902	55.2	80,609	83.0	126,511	70.2
부산권	396	0.5	162	0.2	558	0.3
경남권	1,733	2.1	189	0.2	1,922	1.1
경북권	730	0.9	1,919	2.0	2,649	1.5
전남권	304	0.4	1,730	1.8	2,034	1.1
전북권	183	0.2	136	0.1	319	0.2
충남권	32,397	38.9	9,863	10.2	42,260	23.4
충북권	1,520	1.8	2,350	2.4	3,870	2.1
강원권	30	0.0	135	0.1	165	0.1
합 계	83,195	100.0	97,093	100.0	180,288	100.0

2) 공 컨테이너

- 평택항의 공 컨테이너 시도별 기종점은 경기(70.9%), 충남(18.9%), 인천(3.3%)의 순서로 비중이 높았으며, 이는 적 컨테이너의 기종점 분포와 유사한 결과임
- 평택항에서 반출된 공 컨테이너는 수출화물을 적입하기 위해 경기와 충남지역으로 주로 수송된 것으로 보이며, 수출의 경우는 경기의 비중이 높은 것은 의왕 ICD에서 공 컨테이너가 조달된 때문으로 풀이됨

<표 3-74> 평택항 수출입 공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	104	0.3	80	0.6	184	0.4
부산	352	1.1	351	2.5	703	1.5
대구	26	0.1	36	0.3	62	0.1
인천	1,292	4.0	230	1.6	1,522	3.3
광주	39	0.1	-	-	39	0.1
대전	26	0.1	89	0.6	115	0.2
울산	26	0.1	-	-	26	0.1
경기	26,221	80.2	6,850	49.0	33,071	70.9
강원	-	-	18	0.1	18	0.0
충북	378	1.2	324	2.3	702	1.5
충남	2,911	8.9	5,907	42.3	8,818	18.9
전북	65	0.2	27	0.2	92	0.2
전남	326	1.0	-	-	326	0.7
경북	261	0.8	44	0.3	305	0.7
경남	666	2.0	18	0.1	684	1.5
합계	32,693	100.0	13,974	100.0	46,667	100.0

<표 3-75> 평택항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		27,617	84.5	7,160	51.2	34,777	74.5
부산권		352	1.1	351	2.5	703	1.5
경남권		692	2.1	18	0.1	710	1.5
경북권		287	0.9	80	0.6	367	0.8
전남권		365	1.1	-	-	365	0.8
전북권		65	0.2	27	0.2	92	0.2
충남권		2,937	9.0	5,996	42.9	8,933	19.1
충북권		378	1.2	324	2.3	702	1.5
강원권		-	-	18	0.1	18	0.0
합 계		32,693	100.0	13,974	100.0	46,667	100.0

3) 전체(적공) 컨테이너

- 평택항의 전체 수출입 컨테이너의 시도별 기종점은 경기(63.7%), 충남(22.1%), 인천(6.6%)이 대부분을 점유함으로써 평택항과 인접한 지역의 비중이 매우 높다는 것을 보여주고 있음

<표 3-76> 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2005년)

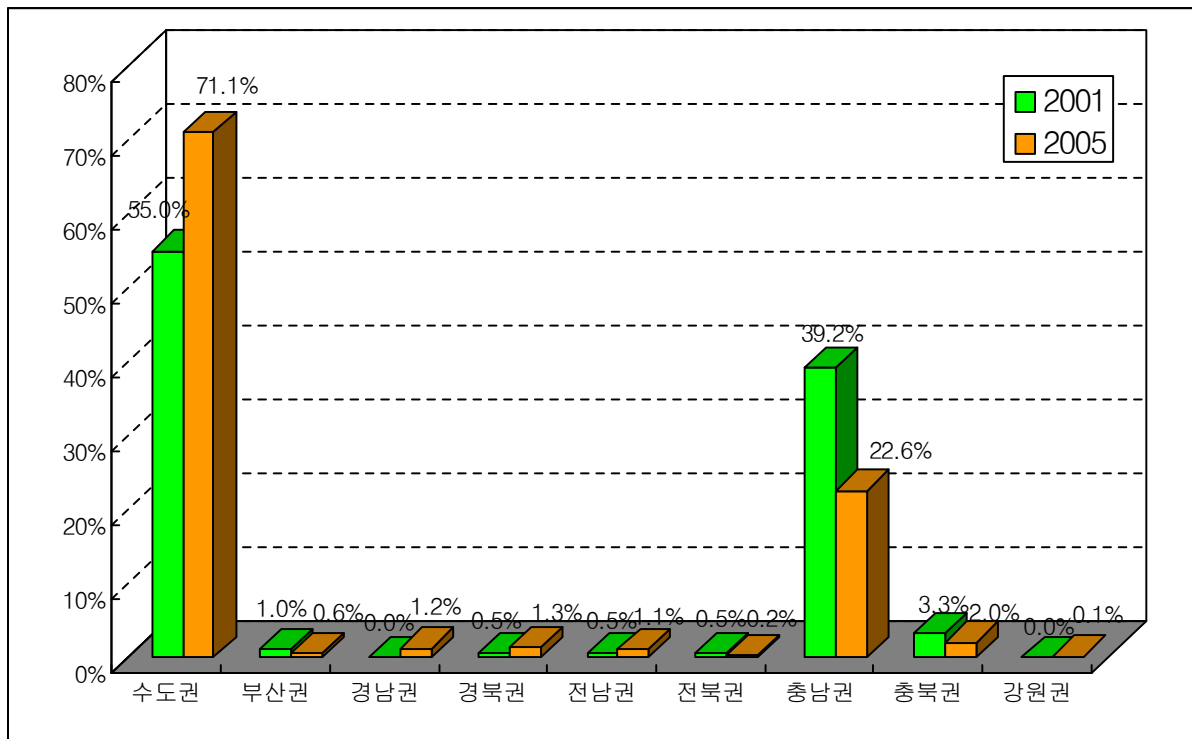
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		773	0.7	1,012	0.9	1,785	0.8
부산		748	0.6	513	0.5	1,261	0.6
대구		178	0.2	198	0.2	376	0.2
인천		7,067	6.1	7,934	7.1	15,001	6.6
광주		39	0.0	162	0.1	201	0.1
대전		147	0.1	926	0.8	1,073	0.5
울산		148	0.1	-	-	148	0.1
경기		65,679	56.7	78,823	71.0	144,502	63.7
강원		30	0.0	153	0.1	183	0.1
충북		1,898	1.6	2,674	2.4	4,572	2.0
충남		35,187	30.4	14,933	13.4	50,120	22.1
전북		248	0.2	163	0.1	411	0.2
전남		630	0.5	1,568	1.4	2,198	1.0
경북		839	0.7	1,801	1.6	2,640	1.2
경남		2,277	2.0	207	0.2	2,484	1.1
합계		115,888	100.0	111,067	100.0	226,955	100.0

<표 3-77> 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	73,519	63.4	87,769	79.0	161,288	71.1
부산권	748	0.6	513	0.5	1,261	0.6
경남권	2,425	2.1	207	0.2	2,632	1.2
경북권	1,017	0.9	1,999	1.8	3,016	1.3
전남권	669	0.6	1,730	1.6	2,399	1.1
전북권	248	0.2	163	0.1	411	0.2
충남권	35,334	30.5	15,859	14.3	51,193	22.6
충북권	1,898	1.6	2,674	2.4	4,572	2.0
강원권	30	0.0	153	0.1	183	0.1
합 계	115,888	100.0	111,067	100.0	226,955	100.0

나. 2001년 평택항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 평택항의 경우 다른 항만과 달리 권역별 기종점의 변경이 두드러지게 나타남. 2001년 조사와의 비교에서 가장 두드러진 특징은 수도권 비중이 증가하고 충청권 비중은 감소했다는 점임
 - 수도권의 비율은 2001년의 55.0%에서 2005년에는 71.1%로 16.0%포인트 증가
 - 충남권의 비율은 2001년의 39.2%에서 2005년에는 22.6%로 16.6%포인트 하락
- 수도권의 비중이 늘어난 것은 개장 초기인 2001년에는 평택에서 연결되는 항로가 중국의 일부 항만에 국한되어 있었으나 해마다 항로가 증설되면서 수도권 화주를 끌어 들인 때문으로 판단됨
- 충남권의 비중이 줄어든 것은 충남권의 물동량이 증가하지 않은 상태에서 수도권 물량이 크게 증가하였기 때문에 상대적으로 그 비중이 감소한 것으로 판단됨



<그림 3-9> 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

8. 마산항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

- 마산항은 2001년 6.5만TEU를 기록한 후 2002, 2003년에는 물동량이 다소 감소하였으나, 2004년에 6.2만TEU로 회복하였으며, 2005년에는 5.5만TEU를 기록함
- 마산항에서 2005년 처리된 수출컨테이너는 3.0만TEU, 수입컨테이너는 2.5만TEU로 수출이 54.3%, 수입이 45.7%를 점유.
- 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 63.6%인 4.5만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 36.4%인 2.0만TEU였음
- 수출의 경우 대부분이 적 컨테이너이며, 수입의 경우는 적 컨테이너보다는 공 컨테이너가 많음. 이는 공 컨테이너를 수입하여 화물을 적입한 후 다시 수출하는 경우가 많기 때문으로 판단됨

<표 3-78> 마산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	26,487	87.9	8,808	34.8	35,295	63.6
공	3,656	12.1	16,512	65.2	20,168	36.4
계	30,143	100.0	25,320	100.0	55,463	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

가. 마산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

1) 적 컨테이너

- 2005년 마산항의 적 컨테이너 시도별 내륙 기종점은 다른 지역항만과 마찬가지로 마산항의 배후지역이라 할 수 있는 경남의 비율이 86.7%로 대부분을 차지함
- 수출의 경우는 경남의 비율이 95.9%로 절대적인 위치를 점하였으며, 수입의 경우는 경남이 59.2%, 부산이 28.6%, 경북이 8.2%를 차지

<표 3-79> 마산항 반출입 적 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

구분 시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	181	0.7	-	-	181	0.5
부산	721	2.7	2,517	28.6	3,238	9.2
대구	-	-	-	-	-	-
인천	90	0.3	360	4.1	450	1.3
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
경기	90	0.3	-	-	90	0.3
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	719	8.2	719	2.0
경남	25,405	95.9	5,212	59.2	30,617	86.7
합계	26,487	100.0	8,808	100.0	35,295	100.0

<표 3-80> 마산항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	361	1.4	360	4.1	721	2.0
부산권	721	2.7	2,517	28.6	3,238	9.2
경남권	25,405	95.9	5,212	59.2	30,617	86.7
경북권	-	-	719	8.2	719	2.0
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	26,487	100.0	8,808	100.0	35,295	100.0

2) 공 컨테이너

- 공 컨테이너의 경우도 적 컨테이너와 유사한 분포를 보여주고 있음. 권역별로 살펴보면 마산항이 포함된 경남권이 85.8%, 부산권이 13.9%를 점유하여 적 컨테이너의 분포와 동일한 분포를 나타냄.

<표 3-81> 마산항 반출입 공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	542	14.8	2,254	13.7	2,796	13.9
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
경기	-	-	74	0.4	74	0.4
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	-	-	-	-
경남	3,114	85.2	14,184	85.9	17,298	85.8
합계	3,656	100.0	16,512	100.0	20,168	100.0

<표 3-82> 마산항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	74	0.4	74	0.4
부산권		542	14.8	2,254	13.7	2,796	13.9
경남권		3,114	85.2	14,184	85.9	17,298	85.8
경북권		-	-	-	-	-	-
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		-	-	-	-	-	-
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		3,656	100.0	16,512	100.0	20,168	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 시도별 기종점의 경우 경남이 86.4%를 점유함으로써 지역항의 특징을 잘 드러냄. 수입의 경우 부산의 비중이 18.8%에 이르렀는데 이는 부산의 경우 적 컨테이너 뿐만 아니라 공 컨테이너 물량이 많이 발생하였기 때문임
- 이는 마산항의 경우 부산지역의 ODCY에서도 컨테이너의 재고 관리가 가능하기 때문에 부산지역에 공 컨테이너 재배치를 위한 물량이 발생하기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-83> 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2005년)

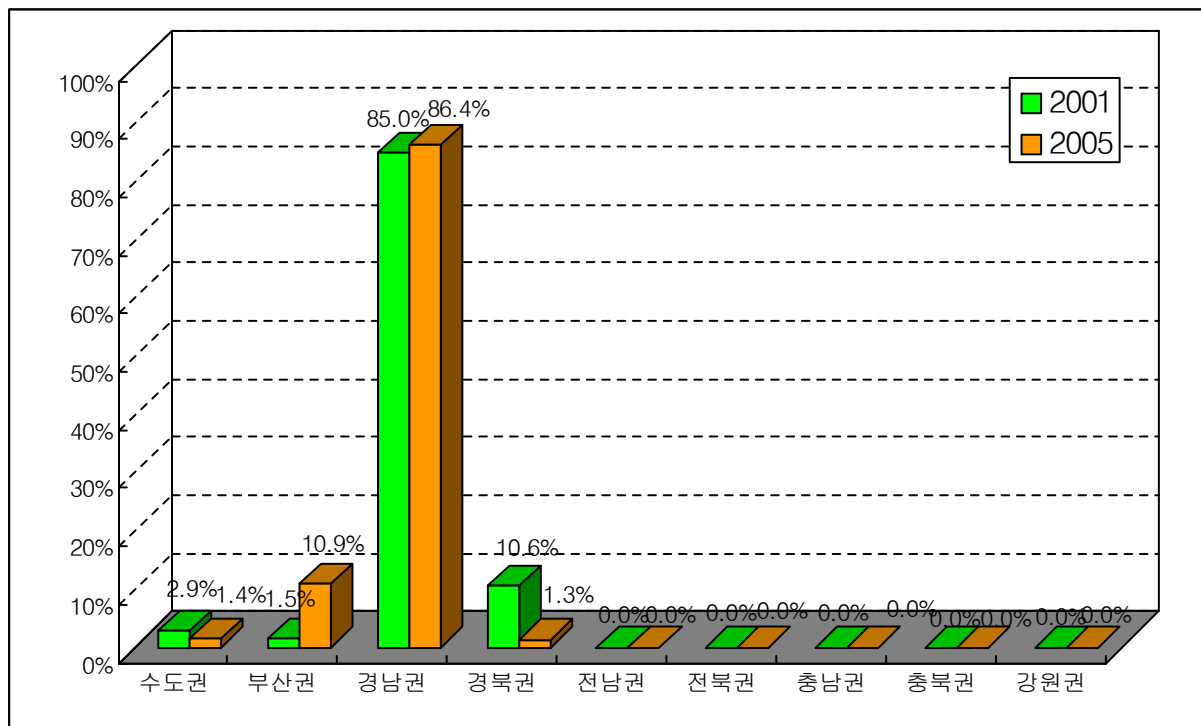
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		181	0.6	-	-	181	0.3
부산		1,263	4.2	4,771	18.8	6,034	10.9
대구		-	-	-	-	-	-
인천		90	0.3	360	1.4	450	0.8
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		90	0.3	74	0.3	164	0.3
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	719	2.8	719	1.3
경남		28,519	94.6	19,396	76.6	47,915	86.4
합계		30,143	100.0	25,320	100.0	55,463	100.0

<표 3-84> 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	361	1.2	434	1.7	795	1.4
부산권	1,263	4.2	4,771	18.8	6,034	10.9
경남권	28,519	94.6	19,396	76.6	47,915	86.4
경북권	-	-	719	2.8	719	1.3
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	-	-	-	-
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	30,143	100.0	25,320	100.0	55,463	100.0

나. 2001년 마산항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 마산항의 경우 2001년 조사와는 다른 결과를 보여주는 지역은 부산 및 경북권역임.
경남권역은 85%내외로 변화가 없는 반면에 경북권은 줄고 부산권은 증가
 - 부산권의 비율은 2001년의 1.5%에서 2005년에는 10.9%로 크게 증가
 - 대구를 포함한 경북권의 비율은 2001년의 10.6%에서 2005년에는 1.3%로 크게 하락



<그림 3-10> 마산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

9. 군산항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

- 군산항은 지역항으로 다른 항만에 비해 물동량이 많은 편은 아니며, 2005년의 수출입 처리실적은 5.7만TEU임
- 군산항에서 2005년에 처리된 수출컨테이너는 2.9만TEU, 수입컨테이너 역시 2.7만 TEU로 수출과 수입의 비중이 각각 51.4%와 48.6%를 점유
- 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 62.8%인 3.5만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 37.2%인 2.1만TEU였음
- 수출의 경우 다른 항만과 유사하게 공 컨테이너는 거의 없으며, 수입의 경우는 적 컨테이너보다는 공 컨테이너가 훨씬 많음

<표 3-85> 군산항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	26,856	91.3	9,073	32.6	35,929	62.8
공	2,550	8.7	18,732	67.4	21,282	37.2
계	29,406	100.0	27,805	100.0	57,211	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

가. 군산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

1) 적 컨테이너

- 군산항에서 2005년 처리된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북의 비중이 97.4%로 절대적이며 인근지역인 충남과 전남이 각각 1.5%와 1.2%를 점유
- 적 컨테이너의 경우 수출물량이 수입에 비해 4배 가량 높음

<표 3-86> 군산항 반출입 적 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	522	5.8	522	1.5
전북		26,856	100.0	8,134	89.7	34,990	97.4
전남		-	-	417	4.6	417	1.2
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		26,856	100.0	9,073	100.0	35,929	100.0

<표 3-87> 군산항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
부산권		-	-	-	-	-	-
경남권		-	-	-	-	-	-
경북권		-	-	-	-	-	-
전남권		-	-	417	4.6	417	1.2
전북권		26,856	100.0	8,134	89.7	34,990	97.4
충남권		-	-	522	5.8	522	1.5
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		26,856	100.0	9,073	100.0	35,929	100.0

2) 공 컨테이너

- 군산항에서 2005년 처리된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북지역이 100%를 차지하고 있음. 이는 수입한 공 컨테이너에 화물을 채워 다시 수출하기 때문으로 공 컨테이너 물량의 거의 대부분은 수입물량임

<표 3-88> 군산항 반출입 공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		2,550	100.0	18,732	100.0	21,282	100.0
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		2,550	100.0	18,732	100.0	21,282	100.0

<표 3-89> 군산항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
부산권		-	-	-	-	-	-
경남권		-	-	-	-	-	-
경북권		-	-	-	-	-	-
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		2,550	100.0	18,732	100.0	21,282	100.0
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		2,550	100.0	18,732	100.0	21,282	100.0

3) 전체(적공) 컨테이너

- 군산항 전체 수출입 컨테이너의 시도별 기종점은 전북지역이 98.4%로 절대적인 비중을 점하고 있으며, 충남과 전남이 각각 0.9%와 0.7%를 각각 점유

<표 3-90> 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2005년)

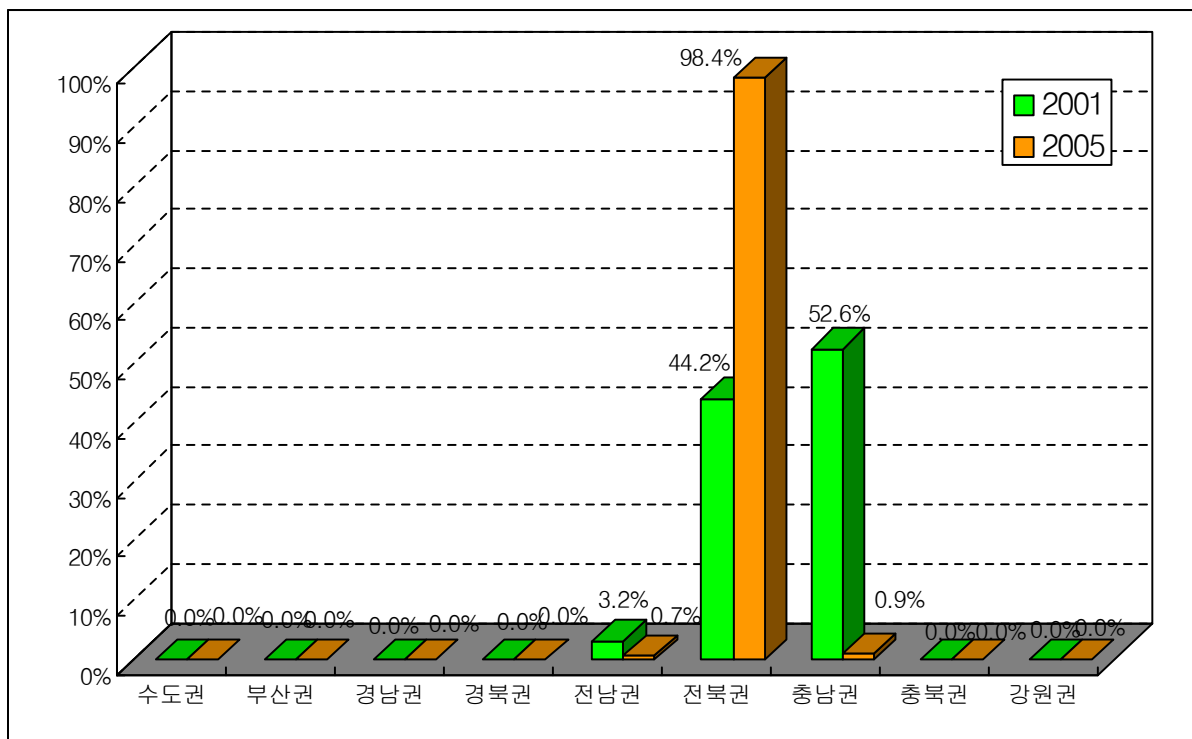
구분 시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
경기	-	-	-	-	-	-
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	522	1.9	522	0.9
전북	29,406	100.0	26,866	96.6	56,272	98.4
전남	-	-	417	1.5	417	0.7
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
합계	29,406	100.0	27,805	100.0	57,211	100.0

<표 3-91> 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

구분 권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	-	-	-	-
부산권	-	-	-	-	-	-
경남권	-	-	-	-	-	-
경북권	-	-	-	-	-	-
전남권	-	-	417	1.5	417	0.7
전북권	29,406	100.0	26,866	96.6	56,272	98.4
충남권	-	-	522	1.9	522	0.9
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	29,406	100.0	27,805	100.0	57,211	100.0

나. 2001년 군산항 수출입 컨테이너 내륙기종점과의 비교

- 군산항의 경우 2001년 조사와는 크게 다른 결과를 보여줌. 이는 충남권의 비중이 거의 없어지고 전북권의 비중이 전부를 차지하게 되었다는 점임
 - 전북권의 비율은 2001년의 44.2%에서 2005년에는 98.4%로 증가
 - 충남권의 비율은 2001년의 52.6%에서 2005년에는 0.9%로 하락
 - 이는 충남권 화물이 평택이나 인천으로 빠져나가고 전남권 화물도 대부분 광양으로 이전되면서, 전북권 화물이 주로 군산항을 이용하고 있기 때문으로 판단됨



<그림 3-11> 군산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

10. 속초항 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

- 속초항은 2001년 2,400TEU, 2002년 4,800TEU, 2003년 5,500TEU, 2004년 5,800TEU를 처리한데 이어 2005년에는 6,300TEU를 처리하여 지속적인 물동량 증가를 보여줌
- 속초항에서 2005년 처리된 컨테이너는 수출이 2,993TEU, 수입이 3,308TEU로 수입이 수출보다 약간 많음. 속초에서 처리되는 화물은 주로 러시아 및 중국항발 화물임

- 속초항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너는 4,601TEU, 공컨테이너는 1,700TEU로 대부분의 화물이 적 컨테이너임

<표 3-92> 속초항의 2005년 수출입 컨테이너 처리실적

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	2,233	74.6	2,368	71.6	4,601	73.0
공	760	25.4	940	28.4	1,700	27.0
계	2,993	100.0	3,308	100.0	6,301	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

가. 속초항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

1) 적 컨테이너

- 속초항 적 컨테이너의 시도별 기종점에서 수출은 경기(47.8%), 충남(23.9%), 부산(10.9%)의 순이며, 수입은 전북(28.6%), 강원(20.7%), 경남(19.0%)의 순서임
- 이처럼 속초항이 다른 항만에 비해 지역별로 고른 분포를 가지는 이유는 러시아 극동 및 중국 훈춘지역에 기항하는 서비스가 부산(마산)항 외에 속초항 밖에 없기 때문임

<표 3-93> 속초항 반출입 적 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		48	2.1	263	11.1	311	6.8
부산		243	10.9	301	12.7	544	11.8
대구		146	6.5	38	1.6	184	4.0
인천		-	-	38	1.6	38	0.8
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		1,068	47.8	113	4.8	1,181	25.7
강원		97	4.3	488	20.6	585	12.7
충북		-	-	-	-	-	-
충남		534	23.9	-	-	534	11.6
전북		-	-	676	28.5	676	14.7
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		97	4.3	451	19.0	548	11.9
합계		2,233	100.0	2,368	100.0	4,601	100.0

<표 3-94> 속초항 반출입 적 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	1,116	50.0	414	17.5	1,530	33.3
부산권	243	10.9	301	12.7	544	11.8
경남권	97	4.3	451	19.0	548	11.9
경북권	146	6.5	38	1.6	184	4.0
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	676	28.5	676	14.7
충남권	534	23.9	-	-	534	11.6
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	97	4.3	488	20.6	585	12.7
합계	2,233	100.0	2,368	100.0	4,601	100.0

2) 공 컨테이너

- 공 컨테이너의 경우는 적 컨테이너에 비해 상대적으로 그 분포가 제한적인데 이는 수출입 적 컨테이너 화물이 전국적으로 발생하는 것과 달리 공 컨테이너는 의왕 ICD와 같은 지역에서 집중적으로 관리하기 때문임
- 수출 공 컨테이너의 경우는 경기지역이 52.6%로 제일 높고 그 외 충남, 전북, 경남 등지에서 발생하며, 수입 공 컨테이너는 경기지역이 40.0%, 강원지역이 40.0% 그리고 경남지역에서 나머지 20.0%가 발생하는 것으로 조사됨

<표 3-95> 속초항 반출입 공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
경기	400	52.6	376	40.0	776	45.6
강원	40	5.3	376	40.0	416	24.5
충북	-	-	-	-	-	-
충남	160	21.1	-	-	160	9.4
전북	80	10.5	-	-	80	4.7
전남	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	-	-	-	-
경남	80	10.5	188	20.0	268	15.8
합계	760	100.0	940	100.0	1,700	100.0

<표 3-96> 속초항 반출입 공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		400	52.6	376	40.0	776	45.6
부산권		-	-	-	-	-	-
경남권		80	10.5	188	20.0	268	15.8
경북권		-	-	-	-	-	-
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		80	10.5	-	-	80	4.7
충남권		160	21.1	-	-	160	9.4
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		40	5.3	376	40.0	416	24.5
합 계		760	100.0	940	100.0	1,700	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 속초항에서 처리되는 컨테이너는 러시아의 블라디보스톡이나 나호트카 등 러시아 극동 및 중국의 훈춘과 연결되는 서비스로서 부산항외에는 속초가 유일하기 때문에 전국적으로 고른 분포를 보인 것으로 판단됨
- 권역별로 살펴보면 수도권(36.6%), 강원권(15.9%), 경남권(13.0%), 전북권(12.0%), 충남권(11.0%), 부산권(8.6%) 등의 순서를 보여줌

<표 3-97> 속초항 수출입 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		48	1.6	263	8.0	311	4.9
부산		243	8.1	301	9.1	544	8.6
대구		146	4.9	38	1.1	184	2.9
인천		-	-	38	1.1	38	0.6
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		1,468	49.0	489	14.8	1,957	31.1
강원		137	4.6	864	26.1	1,001	15.9
충북		-	-	-	-	-	-
충남		694	23.2	-	-	694	11.0
전북		80	2.7	676	20.4	756	12.0
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		177	5.9	639	19.3	816	13.0
합계		2,993	100.0	3,308	100.0	6,301	100.0

<표 3-98> 속초항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 기종점(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,516	50.7	790	23.9	2,306	36.6
부산권		243	8.1	301	9.1	544	8.6
경남권		177	5.9	639	19.3	816	13.0
경북권		146	4.9	38	1.1	184	2.9
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		80	2.7	676	20.4	756	12.0
충남권		694	23.2	-	-	694	11.0
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		137	4.6	864	26.1	1,001	15.9
합 계		2,993	100.0	3,308	100.0	6,301	100.0

제4절 일반화물의 기종점조사 기초분석

1. 개요

가. 조사샘플의 구성 및 기초분석의 목적

- 일반화물은 컨테이너화물이 아닌 화물을 의미하는 것으로 통상 항만에서 트럭에 의해 수송되는 화물을 의미함. 이들 비 컨테이너화물에는 파이프나 컨베이어 등에 의해 하역되는 유류나 석탄, 철광석 등과 같은 액체 및 대량벌크화물이 포함되나 이들 화물은 보통 전용부두에서 처리되고 있기 때문에 일반화물의 범주에 포함시키지 않은 것이 일반적임
- 부산항을 비롯한 전국 주요항만에서 조사한 일반화물은 컨테이너와 대량벌크화물을 제외하고 일반트럭에 의해 수송되는 화물이며, 여기에는 매우 다양한 화물이 포함되어 있음
- 비컨테이너 화물을 적재하고 항만에 반출입한 차량은 주로 컨테이너 전용부두가 아닌 일반부두에서 조사되었으나 컨테이너 터미널의 경우에도 화물조작장(CFS : Container Freight Station)에서 화물을 반출해가거나 또는 컨테이너에 화물을 반입하기 위해 LCL형태로 반입하는 화물들도 일부는 포함되어 있음
- 그러나 대부분의 화물은 목재, 양곡, 고철, 모래, 사료, 사료용 부원료, 철제품 등 대형트럭에 실려 수송된 화물들임
- 일반화물 기종점조사의 항만별 조사표본수를 보면 인천항이 19,559개로 가장 많으며, 다음으로 울산항, 동해항, 포항항, 군산항의 순서임
 - 일반화물 기종점조사에서 광양항(여수항, 여천항 포함)은 취급하는 화물과 이를 이용하는 업체가 단순한 관계로 조사원을 투입하지 않고 문헌조사로 대체함

<표 3-99> 일반화물 기종점조사의 항만별 조사 샘플

항만	부산항	인천항	평택항	군산항	목포항	마산항	울산항	포항항	동해항	속초항	합계
조사 샘플 (차량대수)	1,990	19,559	978	4,200	1,820	3,207	7,900	4,855	5,571	47	50,127

2. 부산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 부산항에서 반출입된 일반화물의 시도별 기종점은 수출의 경우 경북(21.9%), 울산(18.4%) 경남(13.7%), 부산(10.4%) 등 부산항과 인접한 지역의 비중이 높았음.
- 이를 권역별로 살펴보면 부산권 32.5%, 경남권 28.5%, 경북권 20.6%로 전체의 81.6%가 부산과 인접한 지역에서 발생하며, 수도권에서 발생하는 화물의 비중은 9.1%를 차지하고 있음

<표 3-100> 부산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		1	0.2	19	1.4	20	1.0
부산		62	10.4	584	42.0	646	32.5
대구		26	4.3	16	1.2	42	2.1
인천		20	3.3	13	0.9	33	1.7
광주		15	2.5	-	-	15	0.8
대전		12	2.0	3	0.2	15	0.8
울산		110	18.4	109	7.8	219	11.0
경기		39	6.5	89	6.4	128	6.4
강원		-	-	1	0.1	1	0.1
충북		7	1.2	14	1.0	21	1.1
충남		68	11.4	20	1.4	88	4.4
전북		5	0.8	9	0.6	14	0.7
전남		21	3.5	11	0.8	32	1.6
경북		131	21.9	237	17.0	368	18.5
경남		82	13.7	266	19.1	348	17.5
합계		599	100.0	1,391	100.0	1,990	100.0

<표 3-101> 부산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		60	10.0	121	8.7	181	9.1
부산권		62	10.4	584	42.0	646	32.5
경남권		192	32.1	375	27.0	567	28.5
경북권		157	26.2	253	18.2	410	20.6
전남권		36	6.0	11	0.8	47	2.4
전북권		5	0.8	9	0.6	14	0.7
충남권		80	13.4	23	1.7	103	5.2
충북권		7	1.2	14	1.0	21	1.1
강원권		-	-	1	0.1	1	0.1
합 계		599	100.0	1,391	100.0	1,990	100.0

3. 인천항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 인천항에서 처리되는 일반화물의 시도별 기종점은 반출입으로 살펴보는 경우 인천 83.1%, 경기 9.3%로 대부분의 화물이 인천부근에서 발생하는 것으로 볼 수 있음
- 이는 권역별로 기종점을 살펴보면 더욱 뚜렷이 나타나는 것으로 인천항의 배후지역이라 할 수 있는 수도권 비중이 93.5%로 매우 높고, 충남권의 3.0%로 인천항이 수도권 관문항으로서의 역할이 더욱 강조되는 상황이라 할 것임

<표 3-102> 인천항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		8	0.1	205	1.4	213	1.1
부산		3	0.1	12	0.1	15	0.1
대구		10	0.2	22	0.2	32	0.2
인천		5,102	94.6	11,157	78.7	16,259	83.1
광주		-	-	10	0.1	10	0.1
대전		2	0.0	106	0.7	108	0.6
울산		1	0.0	2	0.0	3	0.0
경기		176	3.3	1,648	11.6	1,824	9.3
강원		2	0.0	135	1.0	137	0.7
충북		-	-	210	1.5	210	1.1
충남		55	1.0	424	3.0	479	2.4
전북		25	0.5	97	0.7	122	0.6
전남		2	0.0	53	0.4	55	0.3
경북		2	0.0	33	0.2	35	0.2
경남		3	0.1	54	0.4	57	0.3
합계		5,391	100.0	14,168	100.0	19,559	100.0

<표 3-103> 인천항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		5,286	98.1	13,010	91.8	18,296	93.5
부산권		3	0.1	12	0.1	15	0.1
경남권		4	0.1	56	0.4	60	0.3
경북권		12	0.2	55	0.4	67	0.3
전남권		2	0.0	63	0.4	65	0.3
전북권		25	0.5	97	0.7	122	0.6
충남권		57	1.1	530	3.7	587	3.0
충북권		-	-	210	1.5	210	1.1
강원권		2	0.0	135	1.0	137	0.7
합 계		5,391	100.0	14,168	100.0	19,559	100.0

4. 평택항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 평택항의 경우 시도별 기종점을 살펴보면 경기의 비중이 76.7%로 제일 높고, 그 외 지역은 서울 8.6%, 나머지 지역 2%내외를 기록
- 권역별로 살펴보면 수도권 비중이 87.7%로 압도적으로 높으며 그 외는 충청권이 4.2%로 평택항과 인접한 수도권 및 충청권이 평택항을 이용하는 것으로 볼 수 있음
- 수출은 경기, 인천, 서울의 비중이 높고, 수입 역시 경기, 서울의 비중이 높음

<표 3-104> 평택항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		5	3.4	79	9.5	84	8.6
부산		-	-	3	0.4	3	0.3
대구		1	0.7	7	0.8	8	0.8
인천		10	6.7	14	1.7	24	2.5
광주		-	-	2	0.2	2	0.2
대전		-	-	10	1.2	10	1.0
울산		1	0.7	-	-	1	0.1
경기		124	83.2	626	75.5	750	76.7
강원		3	2.0	18	2.2	21	2.1
충북		-	-	21	2.5	21	2.1
충남		5	3.4	26	3.1	31	3.2
전북		-	-	3	0.4	3	0.3
전남		-	-	3	0.4	3	0.3
경북		-	-	3	0.4	3	0.3
경남		-	-	14	1.7	14	1.4
합계		149	100.0	829	100.0	978	100.0

<표 3-105> 평택항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		139	93.3	719	86.7	858	87.7
부산권		-	-	3	0.4	3	0.3
경남권		1	0.7	14	1.7	15	1.5
경북권		1	0.7	10	1.2	11	1.1
전남권		-	-	5	0.6	5	0.5
전북권		-	-	3	0.4	3	0.3
충남권		5	3.4	36	4.3	41	4.2
충북권		-	-	21	2.5	21	2.1
강원권		3	2.0	18	2.2	21	2.1
합 계		149	100.0	829	100.0	978	100.0

5. 군산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 군산항의 시도별 기종점을 살펴보면 전북 59.1%, 충남 19.0%, 전남 9.9% 등 인근 지역의 비중이 높음. 권역별로 살펴봐도 동일한 비중을 보여주고 있음
- 군산항의 경우 수출 일반화물은 많지 않은 것으로 파악되었으며 수입화물이 대부분임. 수입의 경우 전북, 충남, 전남이 대부분을 차지하고 있음

<표 3-106> 군산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	1	0.0	1	0.0
대구	-	-	7	0.2	7	0.2
인천	-	-	56	1.3	56	1.3
광주	-	-	3	0.1	3	0.1
대전	-	-	71	1.7	71	1.7
울산	-	-	1	0.0	1	0.0
경기	-	-	145	3.5	145	3.5
강원	-	-	19	0.5	19	0.5
충북	-	-	195	4.6	195	4.6
충남	2	66.7	797	19.0	799	19.0
전북	1	33.3	2,481	59.1	2,482	59.1
전남	-	-	411	9.8	411	9.8
경북	-	-	5	0.1	5	0.1
경남	-	-	5	0.1	5	0.1
합계	3	100.0	4,197	100.0	4,200	100.0

<표 3-107> 군산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	-	-	201	4.8	201	4.8
부산권	-	-	1	0.0	1	0.0
경남권	-	-	6	0.1	6	0.1
경북권	-	-	12	0.3	12	0.3
전남권	-	-	414	9.9	414	9.9
전북권	1	33.3	2,481	59.1	2,482	59.1
충남권	2	66.7	868	20.7	870	20.7
충북권	-	-	195	4.6	195	4.6
강원권	-	-	19	0.5	19	0.5
합 계	3	100.0	4,197	100.0	4,200	100.0

6. 목포항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 목포항의 시도별 기종점을 살펴보면 반출입 모두 전남의 비중이 99%를 초과하는 등 절대적임. 수출차량보다는 수입차량의 비중이 높음. 이는 대부분의 항만과 마찬가지로 일반화물의 경우 수입 원자재가 많기 때문임

<표 3-108> 목포항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1	0.3	-	-	1	0.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		1	0.3	-	-	1	0.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		9	2.8	5	0.3	14	0.8
전남		313	96.6	1,491	99.7	1,804	99.1
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		324	100.0	1,496	100.0	1,820	100.0

<표 3-109> 목포항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		1	0.3	-	-	1	0.1
부산권		1	0.3	-	-	1	0.1
경남권		-	-	-	-	-	-
경북권		-	-	-	-	-	-
전남권		313	96.6	1,491	99.7	1,804	99.1
전북권		9	2.8	5	0.3	14	0.8
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		324	100.0	1,496	100.0	1,820	100.0

7. 마산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 마산항의 시도별 기종점을 살펴보면 반입(수출)의 경우 경남(87.4%), 부산(5.7%)의 비중이 높으며, 반출(수입)의 경우 역시 경남(88.7%), 부산(5.2%)의 비중이 높음
- 마산항은 다른 항만과 달리 반입(수출)화물 차량의 비율이 반출(수입)의 경우보다 높았는데 이는 마산이 자유무역지역으로서 일반화물의 수출 물량이 상대적으로 많기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-110> 마산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		2	0.1	1	0.2	3	0.1
부산		155	5.7	12	2.4	167	5.2
대구		52	1.9	-	-	52	1.6
인천		42	1.6	-	-	42	1.3
광주		1	0.0	-	-	1	0.0
대전		1	0.0	-	-	1	0.0
울산		30	1.1	-	-	30	0.9
경기		28	1.0	7	1.4	35	1.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		1	0.0	-	-	1	0.0
충남		5	0.2	-	-	5	0.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		13	0.5	1	0.2	14	0.4
경북		10	0.4	-	-	10	0.3
경남		2,366	87.4	480	95.8	2,846	88.7
합계		2,706	100.0	501	100.0	3,207	100.0

<표 3-111> 마산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		72	2.7	8	1.6	80	2.5
부산권		155	5.7	12	2.4	167	5.2
경남권		2,396	88.5	480	95.8	2,876	89.7
경북권		62	2.3	-	-	62	1.9
전남권		14	0.5	1	0.2	15	0.5
전북권		-	-	-	-	-	-
충남권		6	0.2	-	-	6	0.2
충북권		1	0.0	-	-	1	0.0
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		2,706	100.0	501	100.0	3,207	100.0

8. 울산항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 울산항의 시도별 기종점을 살펴보면 반입(수출)의 경우는 울산이 98.5%, 경북이 1.4%로 울산항 역시 인근지역을 핵심 배후지로 갖고 있는 모습을 보여줌
- 울산항도 다른 항과 마찬가지로 수입차량의 비중이 높았으며 권역별 기종점의 경우 경북을 포함하면 98.9%로 경남북이 절대적인 비중을 점유

<표 3-112> 울산항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	1	0.1	80	1.3	81	1.0
대구	-	-	178	3.0	178	2.3
인천	-	-	1	0.0	1	0.0
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	3	0.1	3	0.0
울산	1,910	98.5	5,230	87.7	7,140	90.4
경기	-	-	6	0.1	6	0.1
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	28	1.4	171	2.9	199	2.5
경남	-	-	292	4.9	292	3.7
합계	1,939	100.0	5,961	100.0	7,900	100.0

<표 3-113> 울산항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권	-	-	7	0.1	7	0.1
부산권	1	0.1	80	1.3	81	1.0
경남권	1,910	98.5	5,522	92.6	7,432	94.1
경북권	28	1.4	349	5.9	377	4.8
전남권	-	-	-	-	-	-
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	-	-	3	0.1	3	0.0
충북권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
합 계	1,939	100.0	5,961	100.0	7,900	100.0

9. 포항항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 포항항 역시 시도별 기종점을 살펴보면 반입(수출) 및 반출(수입) 모두 경북 지역이 99.6%에 이르는 등 포항이 포함된 경북지역에서 화물이 발생
- 포항제철을 포함한 포항 공단 등 포항지역이 핵심 화물 발생지역으로 여겨짐. 반출(수입)이 반입(수출)에 비해 2배 이상 많은데 이는 다른 항만과 유사한 추세임

<표 3-114> 포항항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		1	0.1	1	0.0	2	0.0
인천		1	0.1	-	-	1	0.0
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		1,343	99.6	3,506	100.0	4,849	99.9
경남		3	0.2	-	-	3	0.1
합계		1,348	100.0	3,507	100.0	4,855	100.0

<표 3-115> 포항항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		1	0.1	-	-	1	0.0
부산권		-	-	-	-	-	-
경남권		3	0.2	-	-	3	0.1
경북권		1,344	99.7	3,507	100.0	4,851	99.9
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		-	-	-	-	-	-
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합 계		1,348	100.0	3,507	100.0	4,855	100.0

10. 동해항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 동해항의 내륙기종점은 강원권이 99.7%를 점유하고 있으며, 이는 다른 지역항만과 마찬가지로 인근지역이 절대적인 비중을 차지하고 있음을 나타냄
- 동해항의 경우 다른 항만과 달리 반입(수출)의 비중이 반출(수입)보다 높는데 이는 동해항을 통해 강원도 지역에서 생산되는 주요 광석이 수출입되기 때문임

<표 3-116> 동해항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	13	0.5	13	0.2
강원		3,137	100.0	2,419	99.4	5,556	99.7
충북		-	-	2	0.1	2	0.0
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		3,137	100.0	2,434	100.0	5,571	100.0

<표 3-117> 동해항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		-	-	13	0.5	13	0.2
부산권		-	-	-	-	-	-
경남권		-	-	-	-	-	-
경북권		-	-	-	-	-	-
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		-	-	-	-	-	-
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		-	-	2	0.1	2	0.0
강원권		3,137	100.0	2,419	99.4	5,556	99.7
합 계		3,137	100.0	2,434	100.0	5,571	100.0

11. 속초항 일반화물의 기종점조사 기초분석

- 속초항은 일반화물 차량이 많지는 않았으나 다른 항만에 비해 전국적으로 고른 분포를 보여줌. 이는 속초항을 통해 중국 및 러시아와의 교역이 이루어지고 있기 때문임
- 반입 차량의 경우는 서울, 경기, 강원 등에서 주로 발생했으며 반출 차량의 경우는 강원, 경기의 비중이 높았음. 이러한 속초항의 특징은 화물량은 매우 미미하지만 전국항만으로써 화물분포를 가진다고 볼 수 있음

<표 3-118> 속초항 반출입 일반화물의 시도별 기종점 조사 현황(2005년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
서울		5	22.7	1	4.0	6	12.8
부산		-	-	1	4.0	1	2.1
대구		1	4.5	1	4.0	2	4.3
인천		2	9.1	-	-	2	4.3
광주		-	-	1	4.0	1	2.1
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		6	27.3	8	32.0	14	29.8
강원		4	18.2	11	44.0	15	31.9
충북		1	4.5	-	-	1	2.1
충남		1	4.5	-	-	1	2.1
전북		2	9.1	-	-	2	4.3
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	2	8.0	2	4.3
경남		-	-	-	-	-	-
합계		22	100.0	25	100.0	47	100.0

<표 3-119> 속초항 반출입 일반화물의 권역별 기종점 조사 현황(2005년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)	차량대수	구성비(%)
수도권		13	59.1	9	36.0	22	46.8
부산권		-	-	1	4.0	1	2.1
경남권		-	-	-	-	-	-
경북권		1	4.5	3	12.0	4	8.5
전남권		-	-	1	4.0	1	2.1
전북권		2	9.1	-	-	2	4.3
충남권		1	4.5	-	-	1	2.1
충북권		1	4.5	-	-	1	2.1
강원권		4	18.2	11	44.0	15	31.9
합 계		22	100.0	25	100.0	47	100.0

제4장 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석

제1절 분석의 배경 및 목적

제2절 분석의 범위

제3절 컨테이너 물류거점시설 반출입조사
기초분석

제4장 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석

제1절 분석의 배경 및 목적

1. 분석의 배경 및 목적

- 컨테이너 물류거점시설은 컨테이너 화물의 원활한 유통을 위해 만들어진 시설들로 우리나라의 경우 그 기능과 역할이 매우 중요함. 특히 부산항과 인천항 등 항만이 도심 내에 위치하면서 항만의 확장이 어려운 상황에서 항만의 기능을 항만외곽에서 지원하는 ICD(Inland Container Depot)는 우리나라 컨테이너 화물유통상 매우 독특하고도 필수불가결한 위치를 점하고 있음
- 양산 ICD는 오랫동안 부산시내에 산재해 있던 ODCY(Off-Dock Container Yard)의 기능을 대체하기 위해 조성한 물류기지임. 과거 ODCY는 전용컨테이너 터미널 및 일반 부두에서 컨테이너를 장치, 보관할 컨테이너 야드의 절대적인 부족을 해소하기 위해 시내 곳곳에 만들어진 야적장임
- 양산 ICD는 부산시내에 흩어져 있던 ODCY를 통합하여 체계적으로 화물을 관리하고 내륙 컨테이너기지로써 다양한 서비스를 제공하기 위하여 조성되었으며 현재는 부산항의 핵심물류 시설의 하나로 활용되고 있음
 - 특히 공 컨테이너의 공급기지로써 뿐만 아니라 부가가치 물류활동을 수행하는 물류거점으로 그 역할이 날로 증가하고 있음
- 의왕 ICD는 수도권에서 컨테이너 물류와 관련된 제반 서비스를 제공하는 핵심 물류시설로 수도권 컨테이너화물의 집화, 혼재, 분류, 배송, 통관 등 다양한 기능을 제공하고 있으며 컨테이너 철도운송의 핵심기지로써 역할을 수행중
- 부산시내에 산재한 여러 철도 CY는 전용터미널의 철도 야드 및 철도공사가 운영하는 야드를 포함하고 있으며 철도 운송 뿐만 아니라 복합운송거점으로써 역할을 수행
- 이러한 물류거점시설을 통해 유통되는 컨테이너는 물량자체가 많을 뿐만 아니라 이들 시설이 항만과 내륙을 연결하는 중계거점 역할을 수행하고 있기 때문에 컨테이너 물류거점시설에서 처리되는 컨테이너 화물의 기종점을 파악할 필요가 있음
 - 컨테이너 물류거점에서의 기종점을 파악함으로써 항만과 내륙 기종점간 컨테이너 흐름에 대한 정보를 보완할 수 있음
 - 기종점 자료는 컨테이너 물류거점 자체의 미래 발전계획 및 운영효율 제고에도 필요

제2절 분석의 범위

1. 분석의 범위

- 컨테이너 물류거점시설은 앞서 설명한 것처럼 양산 ICD, 의왕 ICD 및 부산시내에 있는 철도 CY가 조사대상이기 때문에 이들 시설에서 처리된 컨테이너 물동량이 일차적인 분석 대상임
- 이외에 부산시내의 주요 ODCY 또한 조사대상에 포함되었기 때문에 이들 역시 분석 대상이 됨
 - ODCY는 주로 우암, 부산진, 감만, 감천, 용당 등 부두와 인접한 지역에 위치함
- 기초분석 단계에서는 이들 컨테이너 거점물류시설에서 조사된 표본을 중심으로 분석이 이루어지며 이후 상세분석단계에서는 전수화 등을 거쳐 항만과 연계된 기종점 자료를 도출할 예정
- 본장에서 분류한 기종점에는 항만, ODCY, ICD 등이 포함되어 있음

제3절 컨테이너 물류거점시설 반출입조사 기초분석

1. 개요

가. 조사샘플의 구성

- 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 전체 조사샘플수는 7만 7천TEU로 집계됨
 - 전체 조사샘플을 반입과 반출로 구분해 보면 반입이 49.2%인 3만 8천TEU이며, 반출이 50.8%인 3만 9천TEU로 반입과 반출이 비슷한 비율도 조사됨
 - 조사샘플을 조사거점별로 보면 양산ICD가 전체의 46%로 가장 많은 비중을 차지했으며, 부산 ODCY 35.1%, 다음으로 의왕ICD 13.0%, 부산 철도CY 5.9%의 순서임
- 전체 조사샘플 가운데 가장 많은 부분을 차지하는 양산ICD의 반출입 비율을 보면 반입 49.8%, 반출 50.2%로 거의 비슷한 수준임
 - 의왕ICD의 경우는 반입 52.0%, 반출 48.0%로 반입이 더 많은 비중을 차지함

<표 4-1> 조사거점별 조사샘플 수

단위 : TEU

조사지역	반입	비율	반출	비율	합계	비율
부산 CY	12,540	32.9%	14,653	37.3%	27,193	35.1%
	46.1%		53.9%		100.0%	
부산 철도CY	2,624	6.9%	1,949	5.0%	4,573	5.9%
	57.4%		42.6%		100.0%	
양산 ICD	17,698	46.5%	17,868	45.5%	35,566	46.0%
	49.8%		50.2%		100.0%	
의왕 ICD	5,236	13.7%	4,827	12.3%	10,063	13.0%
	52.0%		48.0%		100.0%	
합계	38,098	100.0%	39,297	100.0%	77,395	100.0%
	49.2%		50.8%		100.0%	

2. 부산지역 ODCY 내륙기종점 기초분석

- 부산지역 ODCY는 컨테이너 처리시설, 특히 보관시설이 매우 부족한 일반부두와 일부 전용부두의 컨테이너를 보관하는 역할을 수행하고 공컨테이너의 장치장 역할을 병행함
- 일반부두 수입컨테이너의 경우 거의 대부분이 ODCY를 경유하여 내륙으로 수송되고 있음
- 그 외 선사와의 계약관계, 운송사의 영업전략 등에 따라 ODCY가 운영되고 있으며 항만시설의 부족이 ODCY를 사용하게 하는 원인의 하나이기 때문에 신항만의 개장 등에 따라 감소는 하겠지만 향후에도 계속해서 유지될 것으로 전망

1) 적 컨테이너

- 부산지역 ODCY에 반입되는 적 컨테이너의 시도별 내륙기종점은 부산이 46.6%, 경남 16.6%, 경북 8.8%, 울산 8.7% 등 대부분 부산 인근 지역에서 발생하는 화물임
- 한편 반출되는 컨테이너의 경우도 부산 인근 지역의 화물이 대부분임
- 권역별로 정리하는 경우에도 부산, 경남, 경북이 대부분을 차지하여 ODCY 물동량의 대부분은 이들 지역에서 발생하는 것임을 알 수 있음

<표 4-2> 2005년 부산지역 ODCY 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		154	1.7	85	0.8	239	1.3
부산		4,189	46.6	6,991	69.0	11,180	58.5
대구		149	1.7	90	0.9	239	1.3
인천		163	1.8	77	0.8	240	1.3
광주		291	3.2	59	0.6	350	1.8
대전		68	0.8	45	0.4	113	0.6
울산		786	8.7	254	2.5	1,040	5.4
경기		427	4.8	469	4.6	896	4.7
강원		23	0.3	3	0.0	26	0.1
충북		50	0.6	125	1.2	175	0.9
충남		147	1.6	110	1.1	257	1.3
전북		122	1.4	138	1.4	260	1.4
전남		135	1.5	74	0.7	209	1.1
경북		787	8.8	619	6.1	1,406	7.4
경남		1,494	16.6	995	9.8	2,489	13.0
합계		8,986	100.0	10,134	100.0	19,120	100.0

<표 4-3> 2005년 부산지역 ODCY 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		744	8.3	631	6.2	1,375	7.2
부산권		4,189	46.6	6,991	69.0	11,180	58.5
경남권		2,280	25.4	1,249	12.3	3,529	18.5
경북권		936	10.4	709	7.0	1,645	8.6
전남권		426	4.7	133	1.3	559	2.9
전북권		122	1.4	138	1.4	260	1.4
충남권		215	2.4	155	1.5	370	1.9
충북권		50	0.6	125	1.2	175	0.9
강원권		23	0.3	3	0.0	26	0.1
합계		8,986	100.0	10,134	100.0	19,120	100.0

2) 공 컨테이너

- 부산지역 ODCY에 반출입되는 공 컨테이너의 경우 부산이 48.5%, 경남 18.4%, 울산이 11.6%로 높은 비중을 차지하고 있음. 이는 부산지역 ODCY가 수출입 공컨테이너의 유통기지 역할을 수행하고 있으며, 컨테이너의 재유통 기지의 역할을 수행하고 있기 때문임.

<표 4-4> 2005년 부산지역 ODCY 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		62	1.7	24	0.5	86	1.1
부산		2,305	64.9	1,608	35.6	3,913	48.5
대구		40	1.1	108	2.4	148	1.8
인천		18	0.5	44	1.0	62	0.8
광주		23	0.6	105	2.3	128	1.6
대전		9	0.3	34	0.8	43	0.5
울산		112	3.2	826	18.3	938	11.6
경기		115	3.2	46	1.0	161	2.0
강원		9	0.3	11	0.2	20	0.2
충북		28	0.8	27	0.6	55	0.7
충남		24	0.7	37	0.8	61	0.8
전북		17	0.5	112	2.5	129	1.6
전남		71	2.0	132	2.9	203	2.5
경북		162	4.6	477	10.6	639	7.9
경남		559	15.7	927	20.5	1,486	18.4
합계		3,554	100.0	4,519	100.0	8,072	100.0

<표 4-5> 2005년 부산지역 ODCY 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		195	5.5	114	2.5	309	3.8
부산권		2,305	64.9	1,608	35.6	3,913	48.5
경남권		671	18.9	1,753	38.8	2,424	30.0
경북권		202	5.7	585	13.0	787	9.8
전남권		94	2.6	237	5.2	331	4.1
전북권		17	0.5	112	2.5	129	1.6
충남권		33	0.9	71	1.6	104	1.3
충북권		28	0.8	27	0.6	55	0.7
강원권		9	0.3	11	0.2	20	0.2
합계		3,554	100.0	4,519	100.0	8,072	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 적공을 모두 합한 부산지역 ODCY의 시도별 기종점은 반입 컨테이너의 경우 부산권 51.8%, 경남권 23.5%, 경북권 9.1% 등의 순이며 반출 컨테이너의 경우에도 수출과 동일한 지역 분포를 가지고 있음

<표 4-6> 2005년 부산지역 ODCY 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		216	1.7	109	0.7	325	1.2
부산		6,494	51.8	8,599	58.7	15,093	55.5
대구		189	1.5	198	1.4	387	1.4
인천		181	1.4	121	0.8	302	1.1
광주		314	2.5	164	1.1	478	1.8
대전		77	0.6	79	0.5	157	0.6
울산		898	7.2	1,080	7.4	1,978	7.3
경기		542	4.3	515	3.5	1,057	3.9
강원		32	0.3	14	0.1	46	0.2
충북		78	0.6	152	1.0	230	0.8
충남		171	1.4	147	1.0	318	1.2
전북		139	1.1	250	1.7	389	1.4
전남		206	1.6	206	1.4	412	1.5
경북		949	7.6	1,096	7.5	2,045	7.5
경남		2,053	16.4	1,922	13.1	3,975	14.6
합계		12,540	100.0	14,653	100.0	27,192	100.0

<표 4-7> 2005년 부산지역 ODCY 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		939	7.5	745	5.1	1,684	6.2
부산권		6,494	51.8	8,599	58.7	15,093	55.5
경남권		2,951	23.5	3,002	20.5	5,953	21.9
경북권		1,138	9.1	1,294	8.8	2,433	8.9
전남권		520	4.1	370	2.5	890	3.3
전북권		139	1.1	250	1.7	389	1.4
충남권		248	2.0	226	1.5	475	1.7
충북권		78	0.6	152	1.0	230	0.8
강원권		32	0.3	14	0.1	46	0.2
합계		12,540	100.0	14,653	100.0	27,192	100.0

3. 부산지역 철도CY 내륙기종점 기초분석

- 조사대상 철도CY는 부산항 철도 컨테이너 운송의 핵심거점 시설인 부산진역의 CY를 의미. 철도 CY는 철도운송을 위한 기지일 뿐 아니라 내륙운송과 연계되는 복합운송의 거점이기도 함. 철도 CY라고해서 철도운송만 하는 것은 아니며 다른 ODCY와 동일한 역할을 수행

1) 적 컨테이너

- 철도 CY의 시도별 기종점은 반입 컨테이너의 경우 부산이 94.1%로 절대 다수를 점하고 있음. 그 외 경남이 3.1%를 차지. 한편 반출 컨테이너의 경우는 부산이 84.4%, 경남이 12.0%를 점유하고 있음

<표 4-8> 부산지역 철도 CY 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,135	94.1	1,571	84.4	3,706	89.7
대구		-	-	-	-	-	-
인천		3	0.1	11	0.6	14	0.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		3	0.1	-	0.0	3	0.1
울산		-	-	-	-	-	-
경기		43	1.9	36	1.9	79	1.9
강원		-	-	-	-	-	-
충북		4	0.2	14	0.8	18	0.4
충남		5	0.2	-	-	5	0.1
전북		3	0.1	-	-	3	0.1
전남		-	-	1	0.1	1	0.0
경북		3	0.1	5	0.3	8	0.2
경남		71	3.1	224	12.0	295	7.1
합계		2,270	100.0	1,862	100.0	4,132	100.0

<표 4-9> 2005년 부산지역 철도 CY 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		46	2.0	47	2.5	93	2.3
부산권		2,135	94.1	1,571	84.4	3,706	89.7
경남권		71	3.1	224	12.0	295	7.1
경북권		3	0.1	5	0.3	8	0.2
전남권		-	-	1	0.1	1	0.0
전북권		3	0.1	-	-	3	0.1
충남권		8	0.4	-	-	8	0.2
충북권		4	0.2	14	0.8	18	0.4
강원권		-	-	-	-	-	-
합계		2,270	100.0	1,862	100.0	4,132	100.0

2) 공 컨테이너

- 철도 CY의 공 컨테이너 기종점 역시 적 컨테이너와 유사하여 부산지역이 반입 87.3%, 반출 84.3%를 차지하는 것으로 조사됨

<표 4-10> 2005년 부산지역 철도 CY 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		309	87.3	62	72.2	371	84.3
대구		6	1.7	-	0.0	6	1.4
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		8	2.3	-	0.0	8	1.8
경기		2	0.6	-	0.0	2	0.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		2	0.6	-	0.0	2	0.5
전남		-	-	-	-	-	-
경북		9	2.5	2	2.3	11	2.5
경남		18	5.1	22	25.5	40	9.1
합계		354	100.0	86	100.0	440	100.0

<표 4-11> 2005년 부산지역 철도 CY 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		2	0.6	-	0.0	2	0.5
부산권		309	87.3	62	72.2	371	84.3
경남권		26	7.3	22	25.5	48	10.9
경북권		15	4.2	2	2.3	17	3.9
전남권		-	-	-	-	-	-
전북권		2	0.6	-	0.0	2	0.5
충남권		-	-	-	-	-	-
충북권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
합계		354	100.0	86	100.0	440	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 철도 CY에서 처리된 수출입 컨테이너는 반입의 경우 부산이 93.1%, 경남이 3.4%를 차지하였으며, 반출의 경우 부산이 83.8%, 경남이 12.6%를 나타내고 있으며, 이는 철도 CY로 반출입되는 컨테이너의 경우 대부분 철도로 수송되고 있음을 보여줌

<표 4-12> 2005년 부산지역 철도 CY 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,444	93.1	1,634	83.8	4,078	89.2
대구		6	0.2	-	0.0	6	0.1
인천		3	0.1	11	0.6	14	0.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		3	0.1	-	-	3	0.1
울산		8	0.3	-	-	8	0.2
경기		45	1.7	36	1.8	81	1.8
강원		-	-	-	-	-	-
충북		4	0.2	14	0.7	18	0.4
충남		5	0.2	-	-	5	0.1
전북		5	0.2	-	-	5	0.1
전남		-	-	1	0.1	1	0.0
경북		12	0.5	7	0.4	19	0.4
경남		89	3.4	246	12.6	335	7.3
합계		2,624	100.0	1,949	100.0	4,573	100.0

<표 4-13> 2005년 부산지역 철도 CY 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	48	1.8	47	2.4	95	2.1
부산권	2,444	93.1	1,634	83.8	4,078	89.2
경남권	97	3.7	246	12.6	343	7.5
경북권	18	0.7	7	0.4	25	0.5
전남권	-	-	1	0.1	1	0.0
전북권	5	0.2	-	-	5	0.1
충남권	8	0.3	-	-	8	0.2
충북권	4	0.2	14	0.7	18	0.4
강원권	-	-	-	-	-	-
합계	2,624	100.0	1,949	100.0	4,573	100.0

4. 양산 ICD 내륙기종점 기초분석

- 양산 ICD는 부산항 ODCY에서 제공하던 기능을 통합단지화 하여 제공하는 한편 화물 터미널 및 연계수송시설을 활용한 복합운송체제 구축 및 각종 부가가치 물류활동을 수행하기 위한 컨테이너 물류거점
- 내륙에서 양산 ICD를 거쳐 부두나 터미널로 수송되는 물량도 많지만 부두에서 고속도로 등을 이용하여 양산으로 수송된 이후 내륙으로 수송되는 화물 비중이 높음. 아직 양산 ICD의 경우 부가가치 물류활동은 활성화 단계에 이르지 못한 상태라 할 수 있는데 이는 부산항을 모항으로 활용하는 선사들이 양산 ICD를 공 컨테이너 수급 기지로도 활용하고 있어 공 컨테이너 처리 비중이 높기 때문임

1) 적 컨테이너

- 양산 ICD에서 처리되는 적 컨테이너의 내륙 기종점에서 부산지역이 차지하는 비중이 높음. 시도별로 살펴 볼 때 반입 컨테이너의 경우 부산 71.2%, 경남 11.9%, 경북 4.9% 등으로 부산 및 인근권역의 비중이 높음. 반출 컨테이너의 경우도 부산 58.8%, 경남 18.6%, 경북 및 울산이 각각 5%를 상회하는 등 부산 인근 지역의 비중이 절대적임
- 권역별 기종점을 살펴보면 수도권에서 발생하는 화물이 4.9%를 차지하며, 나머지 대부분은 부산, 경남, 경북 등 부산항의 직접적인 배후권에서 화물이 유발되고 있음

<표 4-14> 2005년 양산 ICD 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		8	0.3	25	0.8	33	0.6
부산		1,929	71.2	1,733	58.8	3,662	64.8
대구		25	0.9	69	2.3	94	1.7
인천		28	1.0	20	0.7	48	0.8
광주		55	2.0	20	0.7	75	1.3
대전		5	0.2	7	0.2	12	0.2
울산		98	3.6	81	2.7	179	3.2
경기		47	1.7	148	5.0	195	3.4
강원		-	-	6	0.2	6	0.1
충북		23	0.8	48	1.6	71	1.3
충남		9	0.3	30	1.0	39	0.7
전북		18	0.7	43	1.5	61	1.1
전남		7	0.3	15	0.5	22	0.4
경북		134	4.9	154	5.2	288	5.1
경남		322	11.9	547	18.6	869	15.4
합계		2,708	100.0	2,946	100.0	5,654	100.0

<표 4-15> 2005년 양산 ICD 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		83	3.1	193	6.6	276	4.9
부산권		1,929	71.2	1,733	58.8	3,662	64.8
경남권		420	15.5	628	21.3	1,048	18.5
경북권		159	5.9	223	7.6	382	6.8
전남권		62	2.3	35	1.2	97	1.7
전북권		18	0.7	43	1.5	61	1.1
충남권		14	0.5	37	1.3	51	0.9
충북권		23	0.8	48	1.6	71	1.3
강원권		-	-	6	0.2	6	0.1
합계		2,708	100.0	2,946	100.0	5,654	100.0

2) 공 컨테이너

- 공 컨테이너는 내륙 기종점은 양산 ICD가 컨테이너의 수급기지 역할을 수행하고 있기 때문에 적 컨테이너에 비해 상대적으로 전국적인 분포를 보이고 있음
- 반입 공 컨테이너의 내륙 기종점은 경남권 42.9%, 부산권 32.9%, 경북권 12.2% 및 수도권 4.1%이며, 반출 공 컨테이너의 기종점은 경남권 39.7%, 부산권 31.0%, 경북권 18.0%, 전남권 5.9% 등임

<표 4-16> 2005년 양산 ICD 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		67	0.4	35	0.2	102	0.3
부산		4,931	32.9	4,622	31.0	9,553	31.9
대구		543	3.6	526	3.5	1,069	3.6
인천		42	0.3	14	0.1	56	0.2
광주		144	1.0	316	2.1	460	1.5
대전		130	0.9	99	0.7	230	0.8
울산		963	6.4	2,437	16.3	3,400	11.4
경기		521	3.5	102	0.7	622	2.1
강원		8	0.1	6	0.0	14	0.0
충북		346	2.3	111	0.7	458	1.5
충남		184	1.2	93	0.6	277	0.9
전북		253	1.7	352	2.4	605	2.0
전남		99	0.7	562	3.8	661	2.2
경북		1,285	8.6	2,159	14.5	3,443	11.5
경남		5,475	36.5	3,489	23.4	8,964	30.0
합계		14,990	100.0	14,922	100.0	29,912	100.0

<표 4-17> 2005년 양산 ICD 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		630	4.2	151	1.0	781	2.6
부산권		4,931	32.9	4,622	31.0	9,553	31.9
경남권		6,438	42.9	5,926	39.7	12,364	41.3
경북권		1,828	12.2	2,685	18.0	4,512	15.1
전남권		243	1.6	878	5.9	1,121	3.7
전북권		253	1.7	352	2.4	605	2.0
충남권		314	2.1	192	1.3	506	1.7
충북권		346	2.3	111	0.7	458	1.5
강원권		8	0.1	6	0.0	14	0.0
합계		14,990	100.0	14,922	100.0	29,912	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 전체 컨테이너의 권역별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 부산권 38.8%, 경남권 39.7%, 경북권 11.2% 등이며 반출의 경우 경남권 36.7%, 부산권 35.6%, 경북권 16.3% 등으로 부산 인근 지역의 비중이 매우 높은 실정

<표 4-18> 2005년 양산 ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		75	0.4	60	0.3	135	0.4
부산		6,860	38.8	6,355	35.6	13,215	37.2
대구		568	3.2	595	3.3	1,163	3.3
인천		70	0.4	34	0.2	104	0.3
광주		199	1.1	336	1.9	535	1.5
대전		135	0.8	106	0.6	242	0.7
울산		1,061	6.0	2,518	14.1	3,579	10.1
경기		568	3.2	250	1.4	817	2.3
강원		8	0.0	12	0.1	20	0.1
충북		369	2.1	159	0.9	529	1.5
충남		193	1.1	123	0.7	316	0.9
전북		271	1.5	395	2.2	666	1.9
전남		106	0.6	577	3.2	683	1.9
경북		1,419	8.0	2,313	12.9	3,731	10.5
경남		5,797	32.8	4,036	22.6	9,833	27.6
합계		17,698	100.0	17,868	100.0	35,566	100.0

<표 4-19> 2005년 양산 ICD 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		713	4.0	344	1.9	1,057	3.0
부산권		6,860	38.8	6,355	35.6	13,215	37.2
경남권		6,858	38.7	6,554	36.7	13,412	37.7
경북권		1,987	11.2	2,908	16.3	4,894	13.8
전남권		305	1.7	913	5.1	1,218	3.4
전북권		271	1.5	395	2.2	666	1.9
충남권		328	1.9	229	1.3	557	1.6
충북권		369	2.1	159	0.9	529	1.5
강원권		8	0.0	12	0.1	20	0.1
합계		17,698	100.0	17,868	100.0	35,566	100.0

5. 의왕 ICD 내륙기종점 기초분석

- 의왕 ICD는 수도권에 핵심 컨테이너 물류거점으로써 철도와 도로가 연계되어 있기 때문에 수송수단의 조합을 통한 복합운송이 가능하며 대규모 부지를 제공함으로써 수도권 컨테이너 운송의 중심지 역할을 수행
- 철도를 이용한 컨테이너 운송, 통관, 내륙연계운송, 컨테이너의 장치 보관 등의 기능을 수행할 수 있기 때문에 수도권 화주들의 이용이 높음

1) 적 컨테이너

- 의왕 ICD에서 처리되는 적 컨테이너의 시도별 기종점은 반입의 경우 경기 지역이 63.5%, 인천이 27.7%며, 반출의 경우 경기도가 65.1%, 인천이 22.1%를 기록
- 권역별 기종점의 경우에도 적 컨테이너의 89.2%가 수도권화물임

<표 4-20> 2005년 경인 ICD 적 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	12	1.5	12	3.4	24	2.0
부산	20	2.4	18	5.1	38	3.2
대구	3	0.4	4	1.1	7	0.6
인천	229	27.7	32	9.0	261	22.1
광주	2	0.2	-	-	2	0.2
대전	-	-	10	2.8	10	0.8
울산	2	0.2	4	1.1	6	0.5
경기	525	63.6	243	68.6	768	65.1
강원	11	1.3	12	3.4	23	1.9
충북	-	-	4	1.1	4	0.3
충남	18	2.2	7	2.0	25	2.1
전북	-	-	-	-	-	-
전남	2	0.2	7	2.0	9	0.8
경북	2	0.2	1	0.3	3	0.3
경남	-	-	-	-	-	-
합계	826	100.0	354	100.0	1,180	100.0

<표 4-21> 2005년 경인 ICD 적 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	766	92.7	287	81.1	1,053	89.2
부산권	20	2.4	18	5.1	38	3.2
경남권	2	0.2	4	1.1	6	0.5
경북권	5	0.6	5	1.4	10	0.8
전남권	4	0.5	7	2.0	11	0.9
전북권	-	-	-	-	-	-
충남권	18	2.2	17	4.8	35	3.0
충북권	-	-	4	1.1	4	0.3
강원권	11	1.3	12	3.4	23	1.9
합계	826	100.0	354	100.0	1,180	100.0

2) 공 컨테이너

- 공 컨테이너의 경우 의왕 ICD와 내륙간 기종점은 적 컨테이너와 유사함. 수도권이 83.9%, 충남권이 7.9%로 대부분의 화물이 인근 지역에서 유발되고 있음

<표 4-22> 2005년 경인 ICD 공 컨테이너의 시도별 기종점 조사현황

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		315	7.1	154	3.4	469	5.3
부산		134	3.0	149	3.3	283	3.2
대구		16	0.4	5	0.1	21	0.2
인천		538	12.2	699	15.6	1,237	13.9
광주		7	0.2	3	0.1	10	0.1
대전		22	0.5	51	1.1	73	0.8
울산		10	0.2	70	1.6	80	0.9
경기		3,033	68.8	2,709	60.6	5,742	64.7
강원		95	2.2	36	0.8	131	1.5
충북		77	1.7	75	1.7	152	1.7
충남		133	3.0	494	11.0	627	7.1
전북		1	0.0	9	0.2	10	0.1
전남		23	0.5	10	0.2	33	0.4
경북		1	0.0	7	0.2	8	0.1
경남		4	0.1	1	0.0	5	0.1
합계		4,409	100.0	4,473	100.0	8,882	100.0

<표 4-23> 경인 ICD 공 컨테이너의 권역별 기종점 조사현황

권역	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		3,886	88.1	3,563	79.7	7,449	83.9
부산권		134	3.0	149	3.3	283	3.2
경남권		14	0.3	71	1.6	85	1.0
경북권		17	0.4	12	0.3	29	0.3
전남권		30	0.7	13	0.3	43	0.5
전북권		1	0.0	9	0.2	10	0.1
충남권		155	3.5	545	12.2	700	7.9
충북권		77	1.7	75	1.7	152	1.7
강원권		95	2.2	36	0.8	131	1.5
합계		4,409	100.0	4,473	100.0	8,882	100.0

3) 전체 (적공) 컨테이너

- 의왕 ICD에서의 전체 컨테이너의 권역별 기종점은 경기, 인천, 서울을 포함하는 수도권
권이 84.5%를, 충남권이 7.3%를 차지하여 의왕 ICD를 이용하는 화주들의 분포를 유
추할 수 있음

<표 4-24> 2005년 경인 ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점 조사현황

시도	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	327	6.3	166	3.4	493	4.9
부산	154	2.9	167	3.5	321	3.2
대구	19	0.4	9	0.2	28	0.3
인천	767	14.6	731	15.2	1,498	14.9
광주	9	0.2	3	0.1	12	0.1
대전	22	0.4	61	1.3	83	0.8
울산	12	0.2	74	1.5	86	0.9
경기	3,558	68.0	2,952	61.2	6,511	64.7
강원	106	2.0	48	1.0	154	1.5
충북	77	1.5	79	1.6	156	1.6
충남	151	2.9	501	10.4	652	6.5
전북	1	0.0	9	0.2	10	0.1
전남	25	0.5	17	0.4	42	0.4
경북	3	0.1	8	0.2	11	0.1
경남	4	0.1	1	0.0	5	0.0
합계	5,236	100.0	4,827	100.0	10,062	100.0

<표 4-25> 2005년 경인 ICD 컨테이너(적공)의 권역별 기종점 조사현황

권역	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	4,653	88.9	3,850	79.8	8,502	84.5
부산권	154	2.9	167	3.5	321	3.2
경남권	16	0.3	75	1.6	91	0.9
경북권	22	0.4	17	0.4	39	0.4
전남권	34	0.6	20	0.4	54	0.5
전북권	1	0.0	9	0.2	10	0.1
충남권	173	3.3	562	11.6	735	7.3
충북권	77	1.5	79	1.6	156	1.6
강원권	106	2.0	48	1.0	154	1.5
합계	5,236	100.0	4,827	100.0	10,062	100.0

제5장 해상과 육상의 기종점 자료 연계 방안

제1절 기종점 자료 연계의 필요성

제2절 기종점 자료 연계 방안

제5장 해상과 육상의 기종점 자료 연계 방안

제1절 기종점 자료 연계의 필요성

- 해상화물 기종점조사는 항만과 국내 내륙지역간의 화물이동을 조사하는 것으로 내륙 지역 내에서 화물의 이동을 조사하는 육상화물 기종점조사와 기종점 자료가 일부 중복되는 부분이 발생함
- 따라서 해상화물 기종점조사에서 나온 기종점 자료와 육상화물 기종점조사에서 나온 자료간의 원활한 소통을 위해서는 사전에 화물품목의 분류와 국내 내륙지역 구분 등에 관한 표준화 작업이 선행되어야 함

제2절 기종점 자료 연계 방안

가. 화물 품목분류 코드 조정

- 전국교통DB 조사지침에 있는 화물품목 분류는 육상화물 위주로 분류되어 있기 때문에 HS(Harmonized System) 코드를 사용하는 해상화물의 99개 품목 코드분류와 다소간 차이점이 발생함
 - 이러한 차이는 육상에서 주로 운송되는 화물과 해상에서 주로 수송되는 화물의 종류가 다소간 차이 나기 때문임
- 화물 품목분류 코드의 조정 작업은 교통DB 조사지침에 있는 화물품목 분류상의 각 화물을 대상으로 HS 코드를 부여하는 방식으로 수행함
 - 교통DB 조사지침은 화물품목을 농산물, 임산물, 수산물, 축산물을 포함해서 총 32개의 품목으로 분류를 하였으며, 여기에 포함되지 않는 화물은 '달리 분류되지 않는 기타'로 분류함(총 33개 분류)
- HS 코드 화물품목 분류에 있는 화물들 가운데 교통DB 조사지침상의 화물 이름과 정확히 일치하는 경우는 가장 유사한 성격을 가지는 화물을 찾아서 지정해 주는 방식으로 모든 화물들에 대하여 화물 코드 조정 작업을 수행하였음
 - 향후 실제 조사된 기종점 자료를 이용한 화물별 기종점 현황을 분석한 이후 해상과 육상간의 기종점의 차이가 발생될 경우 화물 코드를 재조정하는 과정이 필요함

<표 5-1> 육상과 해상의 화물 품목분류 코드 조정표(HS 코드 기준)

HS Code	01	02	03	04	05	06	07	08	09
조사지침	3, 4	10	3	4	4	1, 2	1	10	1
품목명	산동물	육과 식용설육	어패류	낙농품	기타 동물성 생산물	산수목 · 꽃	채소	과실 · 견과류	커피 · 향신료
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	10	1, 3	1	1	10	10	10	10	10
곡물	밀가루 · 전분	채유용 종자· 인삼	식물성 액즙과 엑스	기타 식물성 생산물	동식물성 유지	육·어류 조제품	당류 · 설탕과자	코코아와 그제품	곡물· 곡분의 조제품
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
10	10	10	33	11	6, 9	9, 32	5, 7, 18, 33	19	19
채소· 과실의 조제품	기타의 조제 식료품	음료, 주류, 식초	조제사료	연초	토석류 · 소금	광· 슬랙· 회	광물성 연료· 에너지	무기 화합물	유기 화합물
30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
19	19	19	19	19	19	19	19	19	20
의료용품	비료	염료· 안료· 페인트· 잉크	향료 · 화장품	비누· 계면활성제 · 왁스	카세인·알 부민·변성 전분·효소	화약류 · 성냥	필름· 인화지· 사진용 재료	각종 화학공업 생산물	플라스틱
40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
20	14	14	13	15	15	33	16	16	17
고무	원피가죽	가죽제품	모피 · 모피제품	목재 · 목탄	코르크	조물재료의 제품	펄프	지외판지	서적 · 신문
50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
견	양모 · 수모	면	기타 식물성 섬유	인조 필라멘트	인조 스테이플 섬유	워딩 · 부작포	양탄자	특수직물	침투· 도포한 직물
60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
12	13	13	12	14	13	14	31	21	21
편물	의류 (편물제)	의류 (편물제 이외)	기타 섬유제품 · 넝마	신발류	모자류	우산 · 지팡이	조제우모 · 인발제품	석· 시멘트·석 면제품	도자기 제품
70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
21	9, 22, 33	8	22	22	22	22		22	22
유리	귀석· 반귀석· 귀금속	철강	철강제품	동	니켈	알루미늄	〈유보〉	연	아연
80	81	82	83	84	85	86	87	88	89
22	22	22	22	23, 24, 25, 26	26, 27	29, 30	29, 30	30	30
주석	기타의 비금속	비금속 제공구·스 프· 포크	각종 비금속 제품	보일러 · 기계류	전기기기 · TV · VTR	철도차량	일반차량	항공기	선박
90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
28	28	31	33	31, 33	31	33	33		
광학· 측정· 검사 정밀기기	시계	약기	무기	가구류	완구 · 운동용품	잡품	예술품 · 골동품	〈유보〉	기타

<표 5-2> 육상과 해상의 화물 품목분류 코드 조정표(조사지침 기준)

육상화물 코드			해상화물 코드
번호	품목 분류	세 분 류	HS Code
1	농산물	작물생산물 및 달리분류되지않은 기타작물생산물, 통작업생산물, 채소, 화훼작물 및 종묘생산물, 채소작업생산물, 종묘생산물, 시설작물 생산물	6, 7, 9, 10, 12, 13, 14
2	임산물	임산물, 벌목 및 관련서비스물, 영림생산물, 종묘, 육림생산물, 벌목업, 임업관련 서비스품	6
3	수산물	일반어업, 원양어업, 근해어업, 연안어업, 양식업, 수생 동식물종묘생산업과 관련 생산물, 어업관련서비스품	1, 3, 12
4	축산물	소, 말 및 양사육업, 양잠업, 양돈업, 양봉업, 가금 부화업, 양계업, 육우 사육업, 기타 축산업과 관련생산물	1, 4, 5
5	석탄광물	무연탄 광물 무연탄 채굴품, 연탄 및 기타 응집 무연탄 생산물, 갈탄광물, 토탄광물 등의 생산품	27
6	석회석광물, 시멘트 및 시멘트제품	석고 및 석회석, 시멘트 및 시멘트제품	25
7	원유 및 천연 가스 채취물	원유 및 천연가스 채취물, 원유 및 천연가스채취관련 서비스생산물	27
8	금속광물	철광	72
9	비금속광물	비철금속, 텅스텐, 망간, 금, 은, 동, 연, 아연, 몰리브덴, 달리분류되지않은 비금속광물(모래, 자갈)	26, 71, 25
10	음식료품	고기, 과일 채소 및 유지가공업, 육지동물고기 가공 및 저장처리품, 도축, 가금도살, 수생동물가공 및 저장처리물, 어육및유사제품제조품, 달리분류되지않은수생동물가공 및 저장처리물, 과일, 채소가공 및 저장처리품, 동식물성유지제조품, 낙농품제조품 당류제조품, 식료품임가공물, 달리분류되지않은 기타식료품제조물, 과일 및 곡물증류수 제조품, 발효주제조물, 탁주 및 약주, 맥아, 음료, 주류	2, 8, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22
11	담배제품	담배, 담배재건조물, 담배제품제조품	24
12	섬유제품	방직, 직조 및 섬유 가공품, 제사, 방직 및 직조물, 면 및 마방직, 모방직물, 모직물 직조품, 나염 가공물, 직물제품제조품, 포대, 섬유표백 및 염색 및 가공물, 끈, 로프 및 끈 가공품, 제면, 특수사 및 코드직물	50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63
13	의복 및 모피제품	의복, 가죽의복, 장갑, 모피가공 및 모피제품, 모자류	43, 61, 62, 65
14	가죽, 가방, 마구류 및 신발제품	가죽, 가방 및 마구류제조, 가방제조, 산업용 가죽제품, 달리분류되지않은 가방, 핸드백 및 마구류, 신발, 달리분류되지않은 신발제조품, 우산, 달리분류되지않은 우산제조품	41, 42, 64, 66
15	목재 및 나무제품 (가구 제외)	제재 및 목재, 일반제재, 가공목재 생산물, 나무, 콜크 및 조물제품, 합판 및 관련 나무판, 건축용 목제품, 기타 건축용 목제품, 셀룰라우드 패널 및 유사패널 제조품	44, 45

<표 5-2> 육상과 해상의 화물 품목분류 코드 조정표 (계속)

육상화물 코드			해상화물 코드
번호	품목 분류	세 분 류	HS Code
16	펄프, 종이 및 종이제품	펄프 종이 및 종이제품, 한지, 가공지제조물, 달리분류되지않은 펄프, 종이 및 판지제조물, 상장용 판지, 골판지 제조물, 위생용 종이용기, 벽지 및 장판지, 펄프 성형제품, 자동기록 기계용 종이 제품, 달리분류되지않은 기타 종이 및 판지제품	47, 48
17	출판, 인쇄 및 기록매체 복제품	출판물, 신문 및 정기간행물 발행, 기록매체 출판, 상업인쇄 및 인쇄관련 서비스, 달리분류되지않은 인쇄관련 서비스물, 기록매체 복제물, 달리분류되지않은 기록매체 복제물	49
18	코크스, 석유 정제품 및 핵 연료제품	코크스 및 관련제품 제조물, 석유정제품, 원유정제처리물, 달리분류되지않은 석유정제 분획물 재처리물, 핵연료 가공물	27
19	화합물 및 화학제품	기초화합물, 산업용 가스 제조품, 염료 및 기타 착색제, 석유 화학계, 기토 유기화합물 제조물, 달리분류되지않은 기초화합물, 비료 및 질소화합물, 합성고무 제조업, 합성수지 제조물, 농약기제조물, 도료, 인쇄잉크 및 유사제품, 비누, 제정광택제 및 화장품 제조품, 달리분류되지않은 화학제품, 방향유 및 관련제품 제조물, 접착제 및 젤라틴 제조물, 화학섬유, 재생 섬유, 의료용품	28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 30, 37
20	고무 및 플라스틱제품	고무제품 제조물, 고무타이어 및 튜브생산물, 기타 고무제품 생산품, 산업용 비경화고무제품, 경화고무 및 그 제품, 플라스틱 합성피혁 제조품, 제1차 플라스틱 가공품, 플라스틱 조립 건구 제조품, 플라스틱 표면 가공품 제조품, 플라스틱 일반 성형제품	39, 40
21	비금속광물제품	유리 및 유리제품 제조물, 제1차 유리, 초장용 유리 용기 제조품, 달리분류되지않은 유리 및 유리제품, 토기 제조품, 내화공업제품, 벽돌 및 유사제품, 타일 및 유사제품 제조물, 벽돌 및 유사제품 제조품, 달리분류되지않는 구조용 비내화 요업제품, 시멘트 제조품, 레미콘, 콘크리트 타일, 기와, 벽돌 및 블록 제조품, 석제품, 석면제품, 달리분류되지않은 기타 비금속광물제품	68, 69, 70
22	제1차 금속산업제품	제1차 철강제품, 제철 및 제강제품, 합금철강 제조물, 열간압연 압출 및 인발제품, 주철강관, 강관, 달리분류되지않은 철강제품, 제1차 비철금속, 달리분류되지않은 비철금속 제1차 제련 및 정련제품, 비철금속 압연 및 압출물, 기타 제1차 비철금속제품, 금속 주조물, 달리분류되지않은 비철금속 주조물	71, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81 82, 83
23	조립 금속제품 (기계, 장비제외)	구조금속제품, 탱크 및 증기 발생기 제조품, 구조 금속제품 제조물, 철문 및 관련제품, 금속조립 구조재, 금속탱크, 저장조 및 유사용기 제조물, 중앙난방 보일러 및 방열기, 핵반응기 및 증기 발생기, 금속처리물 도금품, 철선제품	84

<표 5-2> 육상과 해상의 화물 품목분류 코드 조정표 (계속)

번호	품목 분류	육상화물 코드	해상화물 코드
		세 분 류	HS Code
24	달리분류되지 않은 기계, 장비	일반목적용 기계제조품, 엔진 및 터빈 제조품, 내연기관 제조품, 증기 및 가스터빈, 펌프, 압축기, 탭 및 밸브, 베어링, 기어 및 전동요소	84
25	사무, 계산 및 회계용 기계	사무 계산 및 회계용 기계 제조품, 컴퓨터 및 그 주변기기, 계산기 및 회계기, 복사기, 달리분류되지 않은 기타 사무, 계산 및 회계용 기계	84
26	달리분류되지 않은 전기기계 및 전기변환장치	전동기, 발전기 및 전기 변환장치, 변압기, 전자 변성기, 전기 공급 및 제어장치, 축전지, 조명장치, 달리분류되지 않은 기타 가정용 기구 가전기기	84, 85
27	영상, 음향 및 통신장비	전자관 및 기타 전자부품 제조물, 다이오드, 트랜지스터 및 유사반도체, 전자 저장기, 통신기기 및 방송장비, 유선 통신장치, 무선통신, 방송 및 응용장치, 방송 수신기 및 기타 영상, 음향 기기	85
28	의료, 정밀, 광학기기 및 시계	의료, 측정, 시험 및 기타 정밀기기, 의료용 기기, 방사선 장치 및 전기 진단, 요법기기, 치과용기기, 의료용 가구 제품, 도안 및 제도기구 제조품, 전자기 측정, 시험 및 분석기구, 기체 및 액체용 적산계기, 사진 및 광학기기, 광학현미경 및 망원경, 안경, 시계 및 시계부품	90, 91
29	자동차 및 트레일러	자동차용 엔진 및 자동차, 특장차, 트레일러 및 세미트레일러, 운송용 컨테이너, 자동차 부품	86, 87
30	기타 운송장비	선박, 보트 건조 및 수리, 강선건조 및 수리, 합성수지선 건조 및 수리, 선박 구성 부분품, 선박 해체물, 달리분류되지 않은 선박 건조 및 수리, 철도장비 제조품, 기계식 교통통제기, 항공기 부품 및 보조장치, 이륜자동차, 자전거 및 장애자용 차량, 달리분류되지 않은 기타 운수장비	86, 87, 88, 89
31	가구 및 기타	가구, 금속가구, 일반목재 가구, 매트리스 및 내장가구, 플라스틱 가구, 달리 분류되지 않은 가구, 기타, 악기, 달리분류되지 않은 운동 및 경기용구 제조업, 달리분류되지 않은 모조장식품, 장식품 및 교사용 모형, 사무 및 회화용품, 달리분류되지 않은 기타 가구관련제품	92, 94, 95 67
32	재생재료가공품	금속 재생재료 가공처리물, 비철금속 재생재료 가공처리품, 섬유 및 종이재생재료 가공처리물, 폐플라스틱 및 고무 재생재료 가공 처리물, 달리분류되지 않은 비금속 재생재료	26
33	달리 분류되지 않은 기타		23, 27, 46, 71, 93, 94, 96, 97

나. 국내 지역분류 코드 조정

- 해상화물 기종점 조사는 국내 지역분류에 있어서 기본적으로 247존을 이용하여 기종점 조사를 수행하였음
 - 247존은 시, 군, 구단위(특별시, 광역시, 일부 시)까지 세분화하는 분류임
 - 세부 단위별로 보면 서울특별시 25개구, 부산광역시 15개구 1개군, 대구광역시 7개구 1개군, 인천광역시 8개구 2개군, 광주광역시 5개구, 대전광역시 5개구, 울산광역시 4개구 1개군, 경기도 지역내 수원시 4개구, 성남시 3개구, 안양시 2개구, 부천시 3개구, 안산시 2개구, 고양시 2개구, 충청북도 청주시 2개구, 나머지 지역은 단일의 시와 군 단위로 분류됨
- 국내 지역분류 코드는 육상과 해상 모두 동일한 지역분류를 사용하여 조사를 수행함
 - 따라서 조사 과정에서 247존에 대한 자료 확인이 가능했다면 지역 분류의 상이함으로 인한 기종점 자료의 불일치 발생 가능성은 거의 없다고 볼 수 있음

다. 소존 지역단위의 화물 기종점 자료 제공

- 해상화물과 육상화물을 연계하는 방법 중 하나는 소존 단위의 해상화물 내륙 기종점 조사 자료를 육상화물 기종점 조사 자료를 분석하는 팀에 제공함으로써 분석팀이 조사한 자료와 취합하여 사용하도록 하는 방안임
- 소존은 특별시, 광역시, 도 단위로 설정된 대존과 시, 군, 구 단위로 설정된 중존중 중존내의 주요 물류거점을 별도로 구분한 것임. 즉 화물터미널, ICD, 컨테이너 터미널 등 대량화물이 발생하는 지역을 의미. 육상화물 조사팀의 요청에 따라 항만 및 물류거점시설에 대한 조사를 수행할 때 항만, ICD, 철도 CY 등 항만구역이나 대형물류시설에서 유발하는 반출입되는 화물의 기종점을 파악할 수 있도록 조사하였음
- 이들 소존은 지역간 화물 기종점 통행량 조사시에 사용되는 중존안에 포함되어 있기 때문에 이들 주요 물류거점에서 발생하는 화물에 대한 기종점을 제공하여 전국 지역간 화물 기종점 분석팀이 사용할 수 있도록 함
- 앞서 설명한 것처럼 지역구분, 화물품목구분을 상호 사용할 수 있도록 정리 하였고 상세분석단계에서 각 존별 기종점 자료를 원하는 품목구분에 따라 제공할 수 있도록 하였기 때문에 향후 상세분석단계에서 이들 바탕으로 기종점 조사 결과를 서로 비교, 검토하여 사용할 수 있음

제6장 결론 및 정책 제언

제1절 주요 조사의 결론

제2절 정책 제언

제6장 결론 및 정책 제언

제1절 주요 조사의 결론

1. 해상수출입화물의 내륙 기종점 조사

- 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 가운데 항만별 기종점을 보면 부산항이 전체 수출입 컨테이너의 69.9%인 658만TEU를 처리하였으며, 다음으로는 광양항 11.9% (112만 TEU), 인천항 11.2% (106만TEU)의 순이었음
- 권역별로는 경남권(경상남도, 울산)이 2005년에 수출입된 전체 컨테이너 941만TEU 가운데 29.5%인 278만TEU를 유발하였으며, 다음으로 수도권(서울, 인천, 경기도)이 26.2%인 246만TEU를 유발하였음
- 2001년과 2005년의 기종점 조사를 비교해 보면 권역별로 수도권, 부산권, 충북권의 물동량 비율이 감소한 반면, 충남권과 전남·북권의 비율이 증가한 것으로 나타남
- 수도권 수출입 화물의 부산항 이용비율은 감소하였고, 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하였고, 영남권 수출입 컨테이너는 점유율 측면에서 2001년의 88.3%에서 2005년에는 90.3%로 부산항의 의존비율이 더욱 심화되었음
- 호남권의 수출입 컨테이너는 평택항, 군산항에서 증가추세를 보이고 있으며, 중부권(충청남도, 충청북도 및 대전광역시)에서 유발되는 수출입 컨테이너 물동량은 최근 대 중국 무역의 증가와 함께 부산항 이용비율이 감소하고 인천항과 평택항의 이용비율이 크게 증가하고 있음

2. 컨테이너 물류거점시설 반출입 조사

- 컨테이너 물류거점시설 반출입조사의 전체 조사샘플수는 7만 7,395개로, 이를 반입과 반출로 구분해 보면 반입이 49.2%인 3만 8,098TEU이며, 반출이 50.8%인 3만 9,297개로 반입과 반출이 비슷한 비율도 조사됨
- 조사샘플을 조사거점별로 보면 양산ICD가 전체의 46%로 가장 많은 비중을 차지했으며, 부산 ODCY 35.1%, 다음으로 의왕ICD 13.0%, 부산 철도CY 5.9%의 순서임

3. 해상과 육상의 기종점 자료 연계방안

- 화물 품목분류 코드의 조정 작업은 교통DB 조사지침에 있는 화물품목 분류상의 각 화물을 대상으로 HS 코드를 부여하는 방식으로 수행함
- 해상화물 기종점 조사는 국내 지역분류에 있어서 육상화물 기종점 조사와 동일하게 247존을 이용하여 기종점 조사를 수행함
- 해상화물 기종점 조사는 247존에 추가하여 대존(특별시, 광역시, 도 단위)과 중존(시, 군, 구 단위)내의 주요 물류거점(ICD, 컨테이너 터미널 등 대량화물이 발생하는 지역)을 별도로 구분하여 자료를 생성하고 이를 육상화물 기종점 자료와 연계함

제2절 정책 제언

1. 해상화물 기종점 조사방법의 개선

- 2005년에 수행된 해상화물 기종점 조사는 최근에 강화된 항만 보안문제로 인하여 조사표본을 추출하는 과정이 2001년보다 훨씬 더 어려운 상황이 발생함
 - 따라서 향후 조사에서는 게이트에서 트럭기사를 대상으로 하는 타계식(면접) 조사를 지양하고 트럭기사를 직접 활용하는 방안이나 운송업체를 활용하는 자계식 조사방식을 강구할 필요성이 있음
- 또한 이와는 별도로 항만물류업체, 선사업체 및 운송업체 등 민간부문의 데이터베이스(DB)를 활용하여 정기적으로 기종점 자료를 업데이트하는 방안 마련 필요
 - 이러한 민간DB를 활용할 경우 광범위한 조사를 수행하지 않고서도 매년 기종점의 변화를 상당부분 확인이 가능함

2. 해상화물 기종점 조사범위의 확대

- 해상화물의 기종점은 무역항에서만 설명될 수는 없으며, 조사대상을 28개 무역항과 23개 연안항까지 확대함으로써 모든 항만에서 화물의 내륙연계 구조를 도출해야 함
 - 연안항은 수출입화물을 전담 처리하는 무역항과는 달리 각 권역별로 발생하는 연안 화물과 여객의 수송을 전담하고 있음

부 록

A. 해상화물 통행실태조사 조사 매뉴얼

B. 해상화물조사관련 투입인력 상세표

부 록

A. 해상화물 통행실태조사 조사 매뉴얼

국가교통DB 구축사업

해상교통분야

항만 및 내륙연계 여객·화물실태조사 해상화물 통행실태조사

2005

주관기관 : 건 설 교 통 부

조사기관 : 한국해양수산개발원

항만 및 내륙연계 여객·화물 통행실태조사

해상화물 통행실태 조사표

관리 사항	조사장소	조사장소코드						조사방향	
								반입 (I)	반출 (O)

조 사 일	200 년 월 일
조 사 자	①
검 토 자	①

조사기관 : 한국해양수산개발원

조사목적

- ① 우리나라 수출입화물 물동량의 99.7%는 해상을 통하여 이동하고 있으며, 해상으로 운송되기 위해서 이용되는 항만은 수출입화물의 이동을 가장 정확히 파악할 수 있는 장소입니다.
- ② 본 조사는 항만(ODCY, ICD 포함)과 내륙지역간 반출입되는 화물의 운송경로, 운송량, 운송 시간, 화물의 종류 등을 조사하는 것입니다.
- ③ 해상화물의 내륙수송경로를 파악하여 항만, 도로건설 등 교통·물류정책을 수립하기 위한 기초자료로 쓰여집니다.

조사표 작성시 주의사항

- ① 조사대상이 항만(ODCY, ICD 포함)을 입출항하는 화물차량이므로 안전한 장소에서 조사하시기 바랍니다.
- ② 본 조사는 재조사가 불가능하므로, 정확히 기재하여 주시기 바랍니다.
- ③ 지역CODE와 화물CODE는 전산입력시 활용하기 위한 CODE이므로 조사자는 기종점지역 및 화물종류를 정확히 기재하여 주시기 바랍니다.

조사표 작성사례

- 화물을 실은 차량이 부산항 제1부두에서 내륙으로 운송되는 지점에서 2005년 6월 28일 조사자 김교통이 조사한 내용입니다.
- 미국에서 수입한 목재 10톤을 10시 30분 부산항 제1부두에서 화물차 경기40 허 1234로 출발하여 경기도 남양주시의 가구공장에 도착하는데 소요예상시간은 5시간 40분이며 국도를 이용할 예정임
- 독일에서 수입된 냉장고가 40피트 일반 컨테이너 용기 1개에 적재, 컨테이너운송차량 부산 50 므 5678으로 10시 35분 부산항 제1부두에서 출발하여 서울 구로동 물류센터에 도착하는데 소요예상시간은 6시간이며 고속도로를 이용할 예정임

조사지점번호 : **P U S - M B 1** 조사일자 : 2005년 6월 28일 화요일 조사원 이름 : **김교통**
 조사지명 : **부산항 제1부두** 조사방향 : 반입() 반출(O) 확인현장책임자 : **김조사**

조사시각 (시:분)	수출입	차량번호 (4자리)	기 · 종 점		운송시간 (시:분)	이용도로	일반화물		컨테이너화물				적재 품목 HS Code
			지역	지역CODE			품목 HS Code	중량 (ton)	규격	적 (F)	공 (E)	종류	
10 : 30	<input type="checkbox"/> 수출 <input checked="" type="checkbox"/> 수입 <input type="checkbox"/> 연안	1234	경기시(도) 남양주구(시, 군)	3 1 1 3 0	5 : 40	고속도로 () 국도, 지방도(○) 시내도로 ()	목재 4 4	10	20'			<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 냉동 <input type="checkbox"/> 특수	
			_____항 _____ODCY						40'				
10 : 35	<input type="checkbox"/> 수출 <input checked="" type="checkbox"/> 수입 <input type="checkbox"/> 연안	5678	서울시(도) 구로구(시, 군)	1 1 5 3 2	6 : 00	고속도로 (○) 국도, 지방도() 시내도로 ()			20'			<input checked="" type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 냉동 <input type="checkbox"/> 특수	냉장고 8 4
			_____항 _____ODCY						40'	1			
:	<input type="checkbox"/> 수출 <input type="checkbox"/> 수입 <input type="checkbox"/> 연안		시(도) 구(시, 군)		:	고속도로 () 국도, 지방도() 시내도로 ()			20'			<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 냉동 <input type="checkbox"/> 특수	
			_____항 _____ODCY						40'				

조사항목의 입력방법

항 목		항목설명	입력방법
조사지점번호		항만별 부두별 기호를 입력	코드 입력
조 사 장 소		조사장소의 항만명과 부두명을 기재	문자 입력
조 사 방 향		반입과 반출을 정확히 구분 동일항만 동일부두에서 반입게이트에서 반출게이트로 변경할 경우 조사지를 변경하여 기재	해당란에 표시
조 사 일 자		조사연월일과 요일을 정확히 기재	숫자 입력
조 사 시 각		〇〇시 〇〇분으로 기재	숫자 입력
수 출 입		· 수출 또는 수입을 표시 · ODCY 또는 ICD에서 조사할 경우 수출 또는 수입을 정확히 표시	해당란에 표시
차 량 번 호		화물차량 4자리를 기재	숫자입력
기 종 점		· 반입시는 화물의 출발지 · 반출시는 화물의 도착지 · 항만과 항만간을 이동할 경우에는 기종점란에 항만명 · 항만과 ODCY간을 이동할 경우에는 기종점란에 ODCY 명을 입력	코드와 문자 입력
운 송 시 간		· 반입시 출발지에서 반입항까지 소요된 시간 · 반출시 항만에서 목적지까지 예상소요 시간을 입력	숫자 입력
이 용 도 로		· 반입시 출발지에서 반입항까지 운송시간 중 비중이 가장 많은 부분을 차지하는 도로 · 반출시 항만에서 목적지까지 이용 예정인 도로	해당란에 표시
화 물	품 목	· 화물의 품목분류는 2자리숫자까지 조사가 가능한 HS 품명분류코드상의 99개종으로 나누어 화물을 조사. · HS 품명분류에 따라 조사된 화물을 대분류하여 합계하는 경우 양곡, 시멘트, 석탄, 목재, 모래, 철광석, 철재, 고철, 자동차, 컨테이너, 유류 등 대량화물에 대한 O/D과약이 가능하므로 이를 활용. · 단 특별한 조사가 필요하다고 판단되는 화물은 HS 품명분류코드상의 99개에 포함되지 않았더라도 이를 포함.	문자 또는 HS코드 입력
	중 량	화물의 적재중량을 톤으로 기재	숫자 입력
컨테이너 화물	적 공	· 화물이 적재된 컨테이너는 적 (Full) , 화물이 적재되지 않은 컨테이너는 공 (Empty) 에 컨테이너의 수를 기재 · 화물이 내장된 20'컨테이너 2개가 차량에 적재된 경우 20' (2) 입력 · 20', 40' 이외의 컨테이너는 컨테이너 크기와 차량에 적재된 컨테이너 숫자를 기재	숫자입력
	종 류	· 일반컨테이너 (General Container) : 일반 · 냉장컨테이너 (Reefer Container) : 냉장 · 특수컨테이너 (Special Container) : 특수	해당란에 표시
	적재품목	적컨테이너의 경우 적재된 화물의 품명	HS코드 입력

해상화물 통행실테 조사표

조사기관 : 한국해양수산개발원

☐ 반 입 ☐ 반 출

조사장소										조사일	2005년	월	일	조사자	검토자	연
------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----	-------	---	---	-----	-----	---

조사시각 (시:분)	수출입 □ 수출 □ 수입 □ 연안	차량번호 (4자리)	기 종 점				운송시간 (시:분)	이용도로	화 물		컨테이너화물				적재품목 HS Code	
			지	역	지	역			지역CODE	품목 HS Code	종량 (ton)	규격 (F)	용	종류		
:	□ 수출 □ 수입 □ 연안		시(도)	구(시,군)			:	고속도로 () 국도 지방() 시내 도로 ()			20'		<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 병용 <input type="checkbox"/> 특수			
				항		ODCY					40'					
											()					
:	□ 수출 □ 수입 □ 연안		시(도)	구(시,군)			:	고속도로 () 국도 지방() 시내 도로 ()			20'		<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 병용 <input type="checkbox"/> 특수			
				항		ODCY					40'					
											()					
:	□ 수출 □ 수입 □ 연안		시(도)	구(시,군)			:	고속도로 () 국도 지방() 시내 도로 ()			20'		<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 병용 <input type="checkbox"/> 특수			
				항		ODCY					40'					
											()					
:	□ 수출 □ 수입 □ 연안		시(도)	구(시,군)			:	고속도로 () 국도 지방() 시내 도로 ()			20'		<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 병용 <input type="checkbox"/> 특수			
				항		ODCY					40'					
											()					
:	□ 수출 □ 수입 □ 연안		시(도)	구(시,군)			:	고속도로 () 국도 지방() 시내 도로 ()			20'		<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 병용 <input type="checkbox"/> 특수			
				항		ODCY					40'					
											()					
:	□ 수출 □ 수입 □ 연안		시(도)	구(시,군)			:	고속도로 () 국도 지방() 시내 도로 ()			20'		<input type="checkbox"/> 일반 <input type="checkbox"/> 병용 <input type="checkbox"/> 특수			
				항		ODCY					40'					
											()					

NO. _____

입력일 : 월 일 입력자 : 연

※ 본 조사표는 실제 크기와 다릅니다.

해상화물 통행실태 조사

조사요령서 또는 조사사항에 대한 용어해설자료

목 차

조사개요

I. 조사목적	1
II. 조사범위	1
III. 조사주기 및 기간	2
IV. 조사방법	2
V. 조사대상	2
VI. 주요 조사내용	2
VII. 조사체계	3
VIII. 조사자료의 활용	6

조사항목 분류 및 용어해설

조사항목 분류 및 용어해설	7
----------------------	---

부 록

1. 항만의 부두별 기호	10
2. CY 및 ICD 현황	15
3. HS 품명 분류코드	17
4. 국내 지역분류코드	18

조 사 개 요

I. 조사목적

- 현재까지의 항만 및 내륙연계 화물 실태조사는 특정지역 또는 특정화물에 국한되어 이루어진 경우가 많아 전국적인 규모의 조사가 미흡한 실정이며, 이에 따라 항만과 내륙을 연계하는 배후수송체계 수립이 종합적으로 이루어지지 못했음.
- 특히 많은 비용과 시간이 투입되기 때문에 부분적인 조사나 특정목적에 한정된 조사가 대부분이었음. 그러나 국가기간교통망 계획을 수립, 시행하기 위해서는 전국적인 규모의 항만 및 내륙연계 화물 실태조사가 반드시 선행되어야 할 것임.
- 본 조사의 목적은 화물의 이동·유통현황 및 기점과 종점의 조사로 항만개발 및 배후수송망 구축 등 물류정책을 수립하는데 적극 활용코자 함.

II. 조사범위

가. 공간적 범위 : 전국 해상교통 관련시설

주요조사내용	공간적 범위
항만 입출항 화물의 기종점	지정항만, ODCY, ICD

나. 시간적 범위 : 2005년

다. 내용적 범위

- 지정항만으로부터의 컨테이너화물과 일반화물의 내륙 기·종점 및 운송시간 등을 조사함.
- 항만은 해양수산부가 분류한 항만코드를, 내륙기종점은 통계청이 분류한 국내지역 분류코드를 사용함.
- 조사대상은 무역항과 ODCY, ICD로 함.

구 분		무역항(28개항)	연안항(23개항)
수도권	인천청	인천항, 평택항	연평도항, 용기포항
중부권	군산청	장항항, 군산항	비인항
	대산청	대산항, 보령항, 태안항	대천항
서남권	목포청	목포항, 완도항	대흑산도항, 홍도항, 팽목항, 신마항, 화흥포항
	여수청	광양항, 여수항	거문도항, 녹동신항, 나로도항
동남권	마산청	마산항, 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 진해항	
	부산청	부산항	부산남항
	울산청	울산항(온산항, 미포항 포함)	
	포항청	포항항	구룡포항, 월포항, 후포항, 울릉항
태백권	동해청	삼척항, 동해항, 묵호항, 옥계항, 속초항	주문진항
제주권	제주청	제주항, 서귀포항	한림항, 화순항, 성산포항, 애월항, 추자항

III. 조사주기 및 기간

- 조 사 주 기 : 5년
- 조사대상기간 : 2005년 1월 ~ 12월
- 조 사 기 간 : 2005년 7월 - 8월

IV. 조사방법

- 항만, ODCY 및 ICD의 반출입 게이트(Gate)에서 타계식 면접조사

V. 조사대상

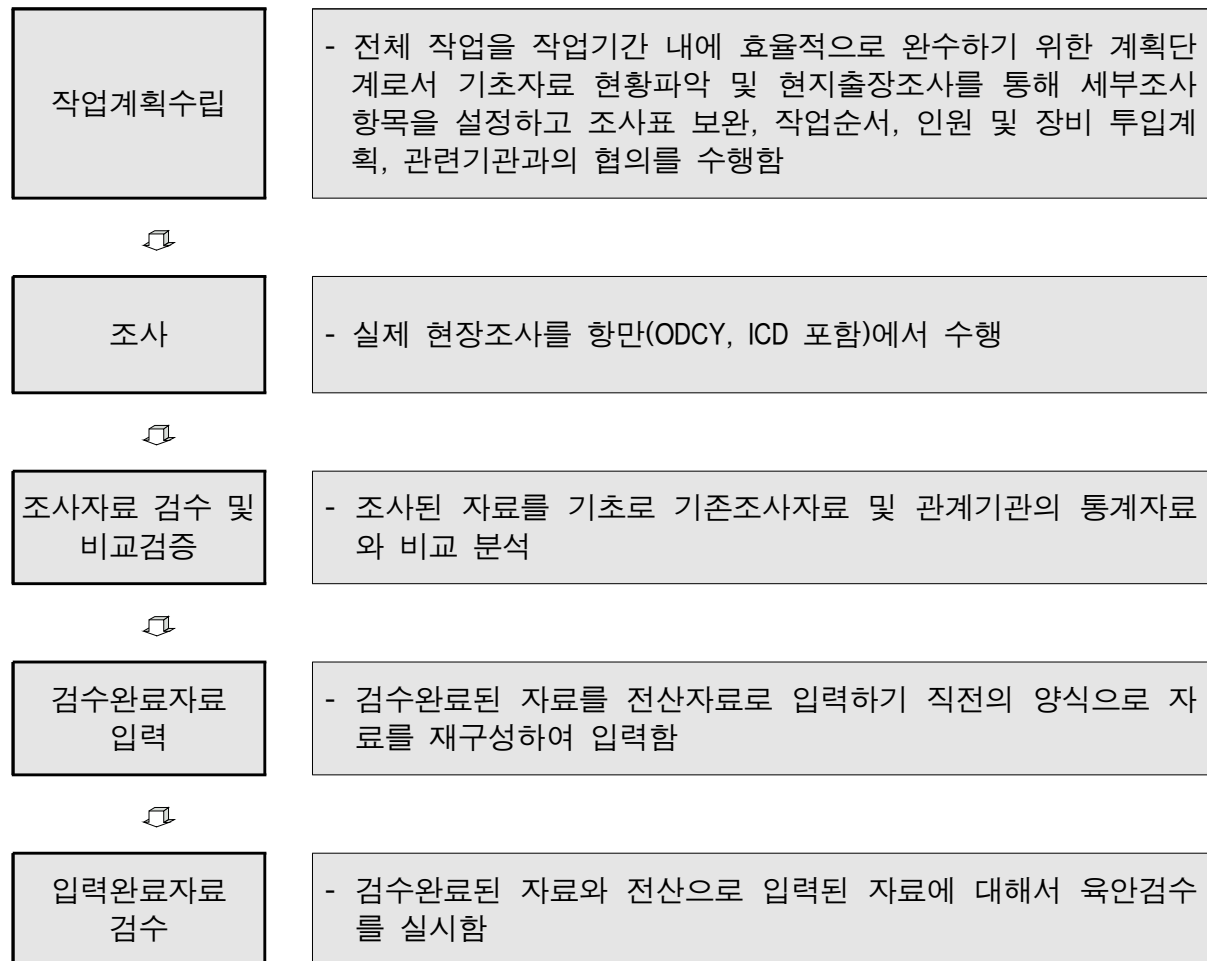
- 항만, ODCY 및 ICD를 반출입하는 화물차량

VI. 주요 조사내용

- 해상화물통행실태조사는 지정항만으로부터의 컨테이너화물과 일반화물의 종류별·규격별, 내륙 기·종점, 운송시간 등을 조사

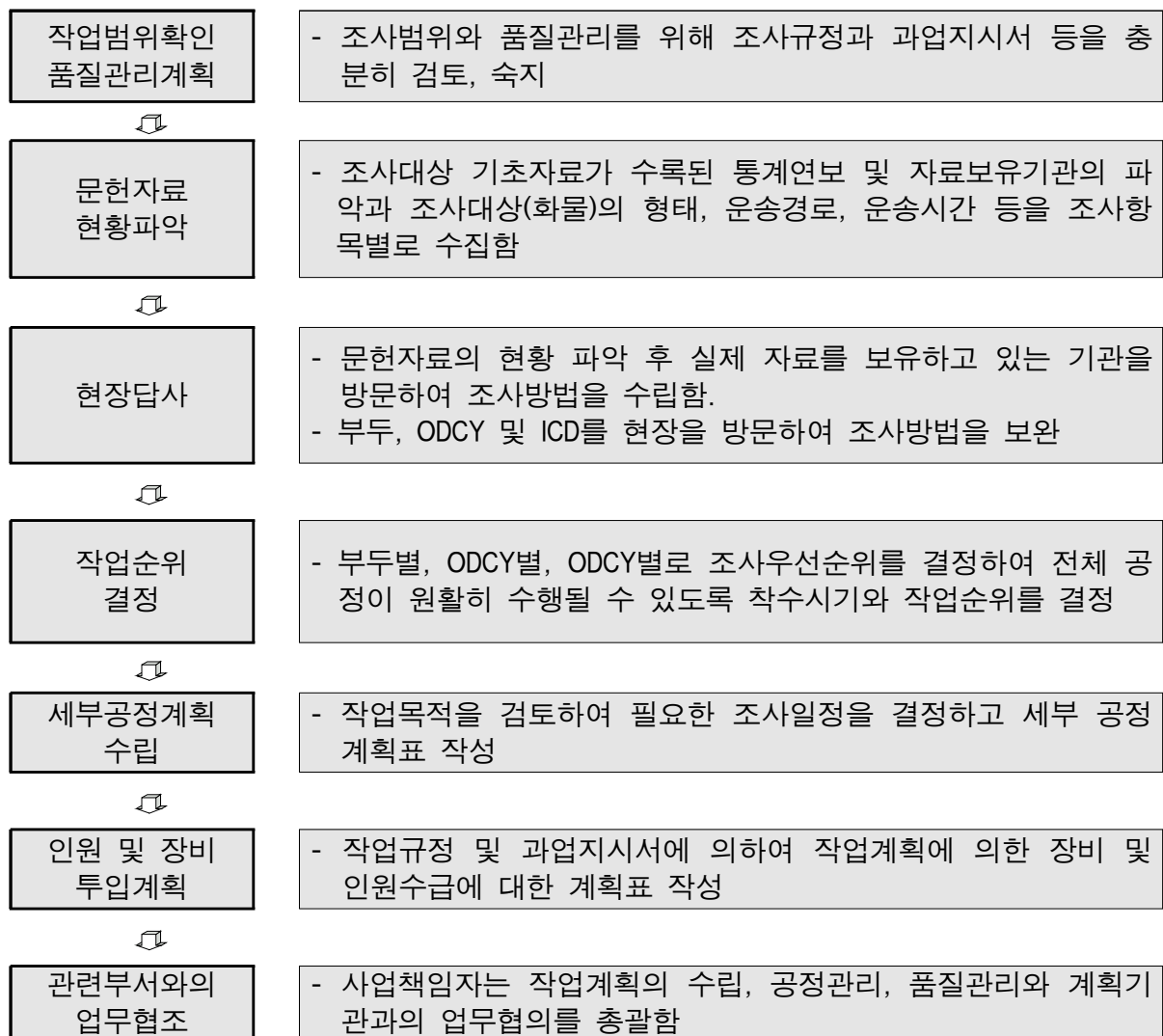
VII. 조사체계

가. 조사과정



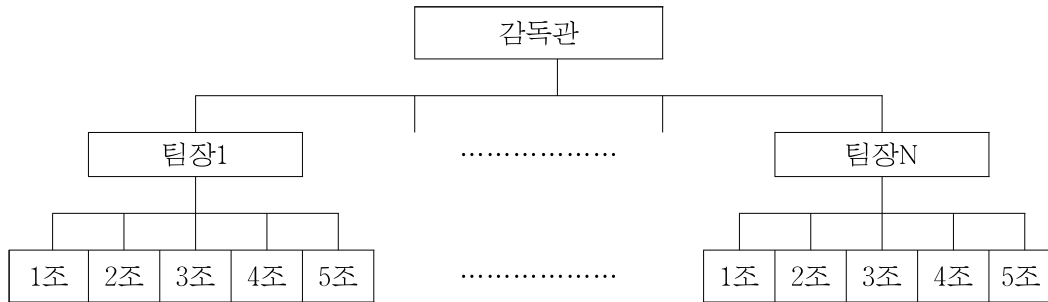
나. 작업계획 수립

- 작업계획수립은 작업기간 내에 작업을 완수하기 위한 계획과정으로서 다음의 단계를 거쳐 수립됨



다. 조사조직 체계

- 조사인원은 총 감독관 1인과 10명 내외로 구성되는 몇 개의 팀으로 구성되며, 각 팀에 팀장을 두어 팀원들을 통제함
- 각 팀장이 팀원의 조사항목을 배정하고 조사자료를 취합함



라. 검수 및 입력

1) 조사자료의 검수와 재조사 방법

- 조사가 완료된 항목별로 검수를 실시함
- 검수방법은 육안검수를 실시하며 전수검사항
- 검수항목은 조사항목과 동일하게 설정
- 불합격된 항목은 재조사를 실시하며 검수가 완료될 때까지 반복, 보완

2) 검수완료된 조사자료의 입력방법

- 검수완료된 조사자료를 전산입력 전단계의 양식으로 입력함
- 입력 형식은 조사항목을 기초로 양식을 확인한 후 양식에 맞게 자료를 입력함

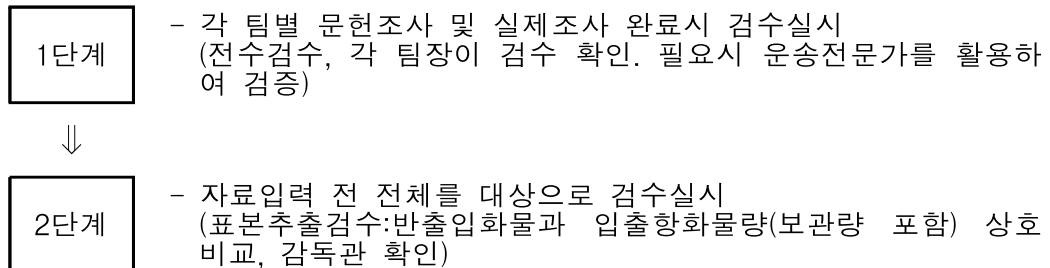
3) 입력완료된 자료의 검수방법

- 전산입력 전단계의 양식으로 입력완료된 자료와 입력전 자료를 육안검수 방법으로 전수검수를 시행하며, 합격할 때까지 반복함

4) 검수단계 및 합격여부 판정기준

① 검수단계

- 검수의 단계는 다음과 같이 2단계에 걸쳐 실시함



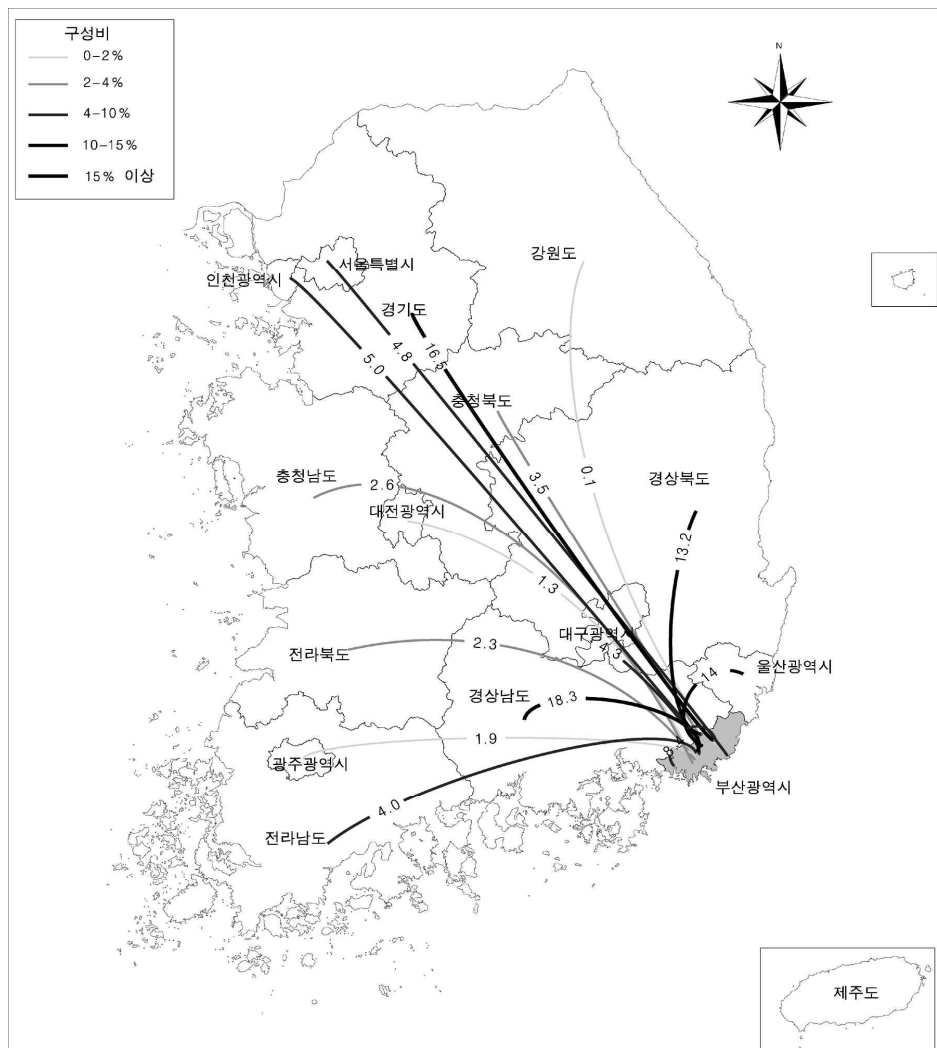
② 비교 검증

- PORT-MIS 자료와 비교

Ⅷ. 조사자료의 활용

- 화물의 기종점 분석은 항만개발과 항만배후교통체계수립을 위한 기초자료로 활용. 화물에 대한 기종점 수요를 정확히 파악함으로써 항만과 내륙지간의 최적수송체계를 고려한 항만개발 및 배후수송정책을 효율적으로 수립 가능
- 화물의 O/D조사는 항만배후지의 물류시설의 규모를 결정하는데 유용하게 활용가능. 특히 화물에 대한 O/D가 파악되면 이를 통하여 수송수단간 역할분담 방안의 마련이 가능하며 체증구간을 파악하여 화물 분산대책 수립가능
- O/D자료는 궁극적으로 화물의 운송비용을 최적화할 수 있는 운송경로를 선택에 필수적인 자료로 활용

【부산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 비율 (2001년)】



조사항목 분류 및 용어해설

1. 조사장소

- ① 항목설명 : 조사자가 화물의 유출입을 조사하기 위한 항만(ODCY, ICD 포함)의 명칭을 의미한다.
- ② 입력방법 : 조사장소의 명칭을 문자로 기재한다.

2. 조사장소코드

- ① 항목설명 : 방대한 자료를 효율적으로 처리하기 위하여 항만의 부두 코드를 기재한다. 조사장소코드는 조사항만코드 3자리, 조사부두코드 3자리로 구분된다.
- ② 입력방법 : 조사장소코드는 영문코드로 기재한다.

3. 조사방향

- ① 항목설명 : 조사방향은 반입과 반출로 구분된다. 항만에서의 반입은 수출, 반출은 수입을 의미하지만, ODCY와 ICD의 경우 항만반입을 위한 반출과 최종수요처로의 반출이 있으므로 유의한다.
- ② 입력방법 : 해당되는 곳에 ○표 한다.

4. 조사지점번호

- ① 항목설명 : 조사번호는 조사항만코드 3자리, 조사부두코드 3자리, 조사자번호 2자리로 입력한다.
- ② 입력방법 : 조사번호는 영문과 숫자로 기재한다.

5. 조사시각

- ① 항목설명 : 조사시각은 조사자가 항만(ODCY, ICD 포함)에서 화물차량이 통행하는 시간을 의미한다.
- ② 입력방법 : 조사시각은 시간과 분으로 구분하여 기재한다.

6. 수출입

- ① 항목설명 : 항만에 반입되는 화물은 수출, 항만에서 반출되는 화물은 수입을 의미한다.
ODCY(또는 ICD)에서 반출입되는 화물이 수출화물인지, 수입화물인지, 연안화물인지를 정확히 파악하여 자료처리의 혼란을 미연에 방지하고, 자료처리를 효율적으로 하기 위한 항목이다.
- ② 입력방법 : 해당되는 항목에 ☒ 표시를 한다.

7. 차량번호

- ① 항목설명 : 화물을 기종점을 분석하는데 사용되는 중요한 변수로서 화물을 적재한 차량의 번호판에서 큰 글씨로 표시된 아라비아숫자 4자리를 의미한다.
- ② 입력방법 : 차량번호 4자리를 숫자로 기재한다.

8. 기종점

- ① 항목설명 : 항만 입출항화물의 기종점을 분석하는데 활용한다. 입항화물은 화물이 출발한 기점을, 출항화물은 화물이 도착할 종점을 의미한다. 항만과 항만, 항만과 ODCY, ODCY과 ODCY를 이동할 경우에는 항만 또는 ODCY 명칭을 뜻한다.
- ② 입력방법 : 문자로 입력한 후 지역분류코드를 참고하여 지역코드를 입력한다.

9. 운송시간

- ① 항목설명 : 화물을 적재한 차량이 항만(ODCY, ICD 포함)에서 기종점까지 소요된 시간을 운송시간이라 한다.
- ② 입력방법 : 운송에 소요된 시간과 분을 숫자로 입력한다.

10. 이용도로

- ① 항목설명 : 화물을 적재한 차량이 항만(ODCY, ICD 포함)에서 기종점까지 주로 이용한 도로를 이용도로라 한다.
- ② 입력방법 : 해당되는 곳에 ○표 한다.

11. 화물품목

- ① 항목설명 : 반출입되는 화물의 품목의 의미한다. 코드는 HS Code로 통일한다.
- ② 입력방법 : 화물의 종류를 문자로 입력한 후, 조사자는 HS Code를 입력한다.

12. 화물중량

- ① 항목설명 : 운송되는 화물의 무게를 의미하며 톤으로 구분한다.
- ② 입력방법 : 화물중량은 숫자로 입력한다.

13. 컨테이너화물

1) 규격, 적공

- ① 항목설명 : 컨테이너의 규격은 10', 20', 40', 45' 등으로 구분하며 대부분의 규격은 20'와 40' 이다.

컨테이너에 화물이 적재되어 있을 경우에는 **적컨테이너**, 화물이 적재되지 않은 경우에는 **공컨테이너**로 구분한다.

예) 화물차에 화물이 적재된 20' 컨테이너 2개를 이동할 경우에는

규격	적 (F)	공 (E)
20'	2	
40'		
()		

45' 컨테이너의 경우에는 ()란에 컨테이너 규격을 입력한 후 적 (F) 또는 공 (E)에 컨테이너 개수를 입력한다.

- ② 입력방법 : 해당되는 곳에 숫자로 입력한다.

2) 종류

- ① 항목설명 : 주로 사용되는 컨테이너는 일반컨테이너 (General Container), 냉동컨테이너 (Reefer Container), 특수컨테이너 (Special Container) 등으로 구분한다.

- ② 입력방법 : 해당되는 항목에 ☒ 표시한다.

3) 적재품목

- ① 항목설명 : 적컨테이너의 경우 컨테이너 용기에 적재되어 있는 품명을 의미한다. 화물은 HS Code로 구분한다.

- ② 입력방법 : 적재화물의 품목을 문자로 입력한 후, HS Code표를 참조하여 코드로 입력한다.

<부 록>

1. 항만의 부두별 기호

청	항만	부두명	영문코드
부산청	부산항	1부두	PUS - MB1
		2부두	PUS - MB2
		3부두	PUS - MB3
		4부두	PUS - MB4
		양곡부두 (구5부두)	PUS - MB5
		자성대부두 (구6부두)	PUS - MB6
		7부두 (우암부두)	PUS - MB7
		8부두	PUS - MB8
		중앙부두	PUS - MBC
		동명부두	PUS - MBD
		감만부두 (대한통운)	PUS - ME1
		감만부두 (세방)	PUS - ME2
		감만부두 (한진)	PUS - ME3
		감만부두 (허치슨)	PUS - ME4
		신감만부두 (동부)	PUS - MBR
		한국해양대학부두	PUS - MBH
		관공선 부두	PUS - MBK
		미원위험물취급부두	PUS - MBM
		연안여객부두	PUS - MBP
		용호부두	PUS - MBQ
		신선대부두	PUS - MBS
		연합부두	PUS - MBU
		북빈부두	PUS - MBV
		감천 1부두	KCN - MK1
		감천 2부두	KCN - MK2
		감천 3부두	KCN - MK3
		감천 4부두	KCN - MK4
		감천 5부두	KCN - MK5
		감천 6부두	KCN - MK6
		감천 7부두	KCN - MK7
		감천 중앙부두	KCN - MKC
		감천 다대부두	KCN - MKD

청	항만	부두명	영문코드
인천청	인천항	1부두	INC - MB1
		2부두	INC - MB2
		3부두	INC - MB3
		4부두	INC - MB4
		5 부두	INC - MB5
		6 부두	INC - MB6
		7 부두	INC - MB7
		8 부두	INC - MB8
		고잔동 남동부두	INC - MBD
		만석동 만석 부두	INC - MBM
		남항 부두	INC - MBN
		국제여객	INC - MBP
		영진 부두	INC - MBR
		석탄 부두	INC - MBT
		연안동 연안부두	INC - MBY
		삼성 / PSA 부두	INC - MDI

청	항만	부두명	영문코드
평택청	평택항	동부제강 부두	PTK - MBD
		송악(한보철강) 1부두	PTK - MBH
		관리부두	PTK - MBK
		포철로로부두	PTK - MBM
		동부두 (2, 3, 4선석)	PTK - MBE
		서부두	PTK - MBW

청	항만	부두명	영문코드
대산청	대산항	현대 석유 돌핀	TSN - MDH
		현대 정유 돌핀	TSN - MDK
		삼성 돌핀	TSN - MDS
	보령항		BOR - MB1
	당진항		TJI - MB1
	태안항		TAN - MB1

청	항만	부두명	영문코드
군산청	군산항	1부두	KUV - MB1
		2부두	KUV - MB2
		3부두	KUV - MB3
		4부두 (대우자동차부두)	KUV - MB4
		5부두	KUV - MB5
		6부두	KUV - MB6
		국제여객부두	KUV - MBP
		내항부두	KUV - ABC
	장항항	1부두	CHG - MB1

청	항만	부두명	영문코드
목포청	목포항	1부두	MOK - MB1
		2부두	MOK - MB2
		3부두	MOK - MB3
		여객부두	MOK - MB4
		수협부두	MOK - MB5
		대불부두	MOK - MB6
		용당부두	MOK - MBY
		쌍용시멘트부두	MOK - MB7
		한라시멘트부두	MOK - MB8
		목포해양대부두	MOK - MB9
		해군부두	MOK - MBN
		유람선부두	MOK - MBS
		용달 (조달청) 부두	MOK - MBY
		동양시멘트 적출장	MOK - MBD
		신외항	MOK - M22
	완도항	1 부두	WND - MB1
		2 부두	WND - MB2
		3 부두	WND - MB3

청	항만	부두명	영문코드
여수청	여수항	1 부두	YOS - MB1
		2 부두	YOS - MB2
		3 부두	YOS - MB3
		선유장 (관공선 부두)	YOS - MBK
	광양항 (광양)	CTS 반출부두	KAN - MB1
		원료부두	KAN - MB2
		RO-RO 부두	KAN - MB3
		제품부두	KAN - MB4
		고철부두	KAN - MB5
		관리부두	KAN - MB6
		시멘트부두	KAN - MBT
		컨테이너부두 (1단계) 한진	KAN - 101
		컨테이너부두 (1단계) 허치슨	KAN - 102
		컨테이너부두 (1단계) 세방	KAN - 103
		컨테이너부두 (1단계) 대한통운	KAN - 104
		컨테이너부두 (2단계 1차) KIT	KAN - 211
		컨테이너부두 (2단계 2차) 동부건설	KAN - 212
		관용선부두	KAN - MW2
	여천항 (광양)	코스모스 부두 C1 선석	YOC - MBC
		LG가스부두 E1 선석	YOC - MBE
		LG정유제품부두	YOC - MBF
		중흥부두	YOC - MBJ
		LPG부두	YOC - MBL
		석탄부두	YOC - MBM
		낙포부두	YOC - MBN
		U1입출하부두	YOC - MBO
		삼남부두 P1선석	YOC - MBP
		LG VCM부두 R1선석	YOC - MBR
		사포부두	YOC - MBS
		원유부두	YOC - MBW
		현대하이스코부두	MBH

청	항만	부두명	영문코드
마산청	마산항	1 부두	MAS - MB1
		진해 1 부두	MAS - MJ1
		2 부두	MAS - MB2
		진해 2 부두	MAS - MJ2
		진해군부두	MAS - MWK
		3 부두	MAS - MB3
		4 부두	MAS - MB4
		5 부두	MAS - MB5
		6 부두	MAS - MB6
		중앙부두	MAS - MBC
		수협부두	MAS - MBD
		동양 부두	MAS - MBE
		한국철강 부두	MAS - MBH
		삼성중공업 부두	MAS - MBM
		한라부두	MAS - MBR
		포항제철부두	MAS - MBP
		서항부두	MAS - MBS
		타코마 조선	MAS - MBT
		수협부두	MAS - MBW
		SK부두	MAS - MBY
	삼천포항	하동 화력발전소	SCP - MBD
		함전부두	SCP - MBH
		신항부두	SCP - MBS
	옥포항	옥포 하역 부두	OKP - MBO
		옥포 돌핀 부두	OKP - MBD
	거제항	잔교수산부두	KJE - MBJ
	진해항	1 부두	CHF - MB1
		2 부두	CHF - MB2
	통영항	동호만 부두	TYG - MBD
		일반 부두	TYG - MBG
	고현항	삼성중공업	KHN - MBK

청	항만	부두명	영문코드
포항청	포항항	연안여객부두	KPO - MBP
		송도부두	KPO - MBS
	포항신항	1 부두	SHG - MB1
		2 부두	SHG - MB2
		3 부두	SHG - MB3
		4 부두	SHG - MB4
		5 부두	SHG - MB5
		6 부두	SHG - MB6
		7 부두	SHG - MB7
		8 부두	SHG - MB8
		호안부두	SHG - WBH

청	항만	부두명	영문코드
울산청	울산항	1 부두	USN - MB1
		2 부두	USN - MB2
		3 부두	USN - MB3
		4 부두	USN - MB4
		5 부두	USN - MB5
		6 부두 (컨테이너)	USN - MB6
		7 부두	USN - MB7
		8 부두	USN - MB8
		9 부두	USN - MB9
		양곡 부두	USN - MBA
		예전 부두	USN - MBE
		일반부두	USN - MBG
		화압부두	USN - MBH
		자동차 부두	USN - MBJ
		가스 부두	USN - MBL
		한진부두	USN - MQJ
		SK 2부두	USN - MU2
		SK 1부두	USN - MU1
		용잠부두	USN - MBY
	온산항	온산 1부두	ONS - MO1
		온산 2부두	ONS - MO2
		온산 3부두	ONS - MO3
		온산 4부두	ONS - MO4
		온산 5부두 (컨테이너)	ONS - MO5
		온산 6부두	ONS - MO6
		관광선 및 일반부두 (온산)	ONS - MBK
	미포항	미포부두	USN - MQP

청	항만	부두명	영문코드
동해청	동해항	석탄부두	TGH - MBT
		남부두	TGH - MBN
		북부두	TGH - MBB
		중앙부두	TGH - MBC
		서부두	TGH - MBS
		유조선부두	TGH - MDH
	삼척항	1 부두	SUK - MB1
		2 부두	SUK - MB2
		3 부두	SUK - MB3
	묵호항	1 부두	MUK - MB1
		2 부두	MUK - MB2
		3 부두	MUK - MB3
		4 부두	MUK - MB4
		중앙부두	MUK - MBC
	속초항	관광부두	SHO - MBK
		신부두	SHO - MBS
		관광선부두	SHO - MBT
		신부두	SHO - MBC
	옥계항	1 부두	OKK - MB1
		2 부두	OKK - MB2
		3 부두	OKK - MB3
		유조선부두	OKK - MDH

청	항만	부두명	영문코드
제주청	제주항	1부두	CHA - MB1
		2부두	CHA - MB2
		3부두	CHA - MB3
		4부두	CHA - MB4
		5부두	CHA - MB5
		6부두	CHA - MB6
		7부두	CHA - MB7
	서귀포항	1 부두	SPO - MB1
		2 부두	SPO - MB2
		3 부두	SPO - MB3

2. CY 및 ICD 현황

1) 부산지역 CY

지역	CY명	업체	영문코드
임항지역	감 만	국제통운	PCY - KM1
		대한통운	PCY - KM2
		한진	PCY - KM3
	감 천	한진	PCY - KC1
	보급소	대한통운	PCY - BK1
	부산진	대한통운	PCY - BJ1
	용 당	고려종합	PCY - YD1
		동방	PCY - YD2
		천일정기	PCY - YD3
		현대	PCY - YD4
		협성	PCY - YD5
	우 압	고려종합	PCY - UA1
		대한통운	PCY - UA2
		세방기업	PCY - UA3
철도지역	철 도	고려종합	RCY - RA1
		국보	RCY - RA2
		대한통운	RCY - RA3
		동부건설	RCY - RA4
		삼익물류	RCY - RA5
		세방기업	RCY - RA6
		천일정기	RCY - RA7
		한진	RCY - RA8
기타지역	가 야	동부건설	PCY - GA1
	구 평	동진	PCY - KP1
	업 궁	천일정기	PCY - YK1
	재 송	한진	PCY - JS1

2) 양산 ICD

단지	업체	영문코드
1단지	현대상선 (주)	YSN - C11
	동부건설 (주)	YSN - C12
2단지	(주) KCTC	YSN - C21
3단지	(주) 동방	YSN - C31
	천경컨테이너터미널 (주)	YSN - C32
4단지	대한통운 (주)	YSN - C41
	협성컨테이너터미널 (주)	YSN - C42
5단지	SK해운 (주)	YSN - C51
	남성해운 (주)	YSN - C52
	부관훼리 (주)	YSN - C53
	동남아종합운수 (주)	YSN - C54
	(주) 동방	YSN - C55
6단지	(주) 한진	YSN - C61
7단지	(주) 국보	YSN - C71
8단지	한국컨테이너부두공단	YSN - C81
9단지	국보	YSN - C91
	GTC	YSN - C92
10단지	세방기업 (주)	YSN - C10

3) 경인 ICD

터미널	구분	업체	영문코드
제1터미널	1군	세방기업 (주), (주) 국보	KIN-C11
	2군	대한통운 (주), 동진컨테이너터미널 (주)	KIN-C12
	3군	(주) 한진, (주) 동방, (주) KCTC	KIN-C13
	4군	삼익물류 (주), (주) 신영기업, (주) 천경, 국제통운 (주)	KIN-C14
제2터미널	5군	현대상선 (주), 동부건설 (주), 천일정기화물자동차 (주), 양양운수 (주)	KIN-C21
	6군 (공용 CY)	(주) 경인ICD 직영	KIN-C22

3. HS 품명 분류코드

	01	02	03	04	05	06	07	08	09
	산동물	육과 식용설육	어패류	낙농품	기타 동물성 생산물	산수목 · 꽃	채소	과실 · 견과류	커피 · 향신료
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
곡물	밀가루 · 전분	채유용 종자· 인삼	식물성 액즙과 엑스	기타 식물성 생산물	동식물성 유지	육·어류 조제품	당류 · 설탕과자	코코아와 그제품	곡물· 곡분의 조제품
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
채소· 과실의 조제품	기타의 조제 식료품	음료, 주류, 식초	조제사료	연초	토석류 · 소금	광· 슬랙· 회	광물성 연료· 에너지	무기 화합물	유기 화합물
30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
의료용품	비료	염료· 안료· 페인트· 잉크	향료 · 화장품	비누· 계면활성 제·왁스	카세인·알 부민·변성 전분·효소	화약류 · 성냥	필름· 인화지· 사진용 재료	각종 화학공업 생산물	플라스틱
40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
고무	원피가죽	가죽제품	모피 · 모피제품	목재 · 목탄	코르크	조물재료 의 제품	펄프	지와판지	서적 · 신문
50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
견	양모 · 수모	면	기타 식물성 섬유	인조 필라멘트	인조 스테이플 섬유	워딩 · 부작포	양탄자	특수직물	침투· 도포한 직물
60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
편물	의류 (편물제)	의류 (편물제 이외)	기타 섬유제품 ·닝마	신발류	모자류	우산 · 지팡이	조제우모 · 인발제품	석· 시멘트·석 면제품	도자기 제품
70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
유리	귀석· 반귀석· 귀금속	철강	철강제품	동	니켈	알루미늄	〈유보〉	연	아연
80	81	82	83	84	85	86	87	88	89
주석	기타의 비금속	비금속 제공구·스 폰· 포크	각종 비금속 제품	보일러 · 기계류	전기기기 ·TV ·VTR	철도차량	일반차량	항공기	선박
90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
광학· 측정· 검사 정밀기기	시계	약기	무기	가구류	완구 · 운동용품	잡품	예술품 · 골동품	〈유보〉	기타

4. 국내 지역분류코드

코드	지역명	코드	지역명
11010	서울특별시 종로구	21080	부산광역시 북구
11020	서울특별시 중구	21090	부산광역시 해운대구
11030	서울특별시 용산구	21100	부산광역시 사하구
11040	서울특별시 성동구	21110	부산광역시 금정구
11050	서울특별시 광진구	21120	부산광역시 강서구
11060	서울특별시 동대문구	21130	부산광역시 연제구
11070	서울특별시 중랑구	21140	부산광역시 수영구
11080	서울특별시 성북구	21150	부산광역시 사상구
11090	서울특별시 강북구	21310	부산광역시 기장군
11100	서울특별시 도봉구	22010	대구광역시 중구
11110	서울특별시 노원구	22020	대구광역시 동구
11120	서울특별시 은평구	22030	대구광역시 서구
11130	서울특별시 서대문구	22040	대구광역시 남구
11140	서울특별시 마포구	22050	대구광역시 북구
11150	서울특별시 양천구	22060	대구광역시 수성구
11160	서울특별시 강서구	22070	대구광역시 달서구
11170	서울특별시 구로구	22310	대구광역시 달성군
11180	서울특별시 금천구	23010	인천광역시 중구
11190	서울특별시 영등포구	23020	인천광역시 동구
11200	서울특별시 동작구	23030	인천광역시 남구
11210	서울특별시 관악구	23040	인천광역시 연수구
11220	서울특별시 서초구	23050	인천광역시 남동구
11230	서울특별시 강남구	23060	인천광역시 부평구
11240	서울특별시 송파구	23070	인천광역시 계양구
11250	서울특별시 강동구	23080	인천광역시 서구
21010	부산광역시 중구	23310	인천광역시 강화군
21020	부산광역시 서구	23320	인천광역시 옹진군
21030	부산광역시 동구	24010	광주광역시 동구
21040	부산광역시 영도구	24020	광주광역시 서구
21050	부산광역시 부산진구	24030	광주광역시 남구
21060	부산광역시 동래구	24040	광주광역시 북구
21070	부산광역시 남구	24050	광주광역시 광산구

코드	지역명	코드	지역명
25010	대전광역시 동구	31092	경기도 안산시 단원구
25020	대전광역시 중구	31100	경기도 고양시
25030	대전광역시 서구	31101	경기도 고양시 덕양구
25040	대전광역시 유성구	31102	경기도 고양시 일산구
25050	대전광역시 대덕구	31110	경기도 과천시
26010	울산광역시 중구	31120	경기도 구리시
26020	울산광역시 남구	31130	경기도 남양주시
26030	울산광역시 동구	31140	경기도 오산시
26040	울산광역시 북구	31150	경기도 시흥시
26310	울산광역시 울주군	31160	경기도 군포시
31010	경기도 수원시	31170	경기도 의왕시
31011	경기도 수원시 장안구	31180	경기도 하남시
31012	경기도 수원시 권선구	31190	경기도 용인시
31013	경기도 수원시 팔달구	31200	경기도 파주시
31014	경기도 수원시 영통구	31210	경기도 이천시
31020	경기도 성남시	31220	경기도 안성시
31021	경기도 성남시 수정구	31230	경기도 김포시
31022	경기도 성남시 중원구	31240	경기도 화성시
31023	경기도 성남시 분당구	31250	경기도 광주시
31030	경기도 의정부시	31260	경기도 양주시
31040	경기도 안양시	31270	경기도 포천시
31041	경기도 안양시 만안구	31320	경기도 여주군
31042	경기도 안양시 동안구	31350	경기도 연천군
31050	경기도 부천시	31370	경기도 가평군
31051	경기도 부천시 원미구	31380	경기도 양평군
31052	경기도 부천시 소사구	32010	강원도 춘천시
31053	경기도 부천시 오정구	32020	강원도 원주시
31060	경기도 광명시	32030	강원도 강릉시
31070	경기도 평택시	32040	강원도 동해시
31080	경기도 동두천시	32050	강원도 태백시
31090	경기도 안산시	32060	강원도 속초시
31091	경기도 안산시 상록구	32070	강원도 삼척시

코드	지역명	코드	지역명
32310	강원도 홍천군	34310	충청남도 금산군
32320	강원도 횡성군	34320	충청남도 연기군
32330	강원도 영월군	34330	충청남도 부여군
32340	강원도 평창군	34340	충청남도 서천군
32350	강원도 정선군	34350	충청남도 청양군
32360	강원도 철원군	34360	충청남도 홍성군
32370	강원도 화천군	34370	충청남도 예산군
32380	강원도 양구군	34380	충청남도 태안군
32390	강원도 인제군	34390	충청남도 당진군
32400	강원도 고성군	35010	전라북도 전주시
32410	강원도 양양군	35011	전라북도 완산구
33010	충청북도 청주시	35012	전라북도 덕진구
33011	충청북도 청주시 상당구	35020	전라북도 군산시
33012	충청북도 청주시 흥덕구	35030	전라북도 익산시
33020	충청북도 충주시	35040	전라북도 정읍시
33030	충청북도 제천시	35050	전라북도 남원시
33310	충청북도 청원군	35060	전라북도 김제시
33320	충청북도 보은군	35310	전라북도 완주군
33330	충청북도 옥천군	35320	전라북도 진안군
33340	충청북도 영동군	35330	전라북도 무주군
33350	충청북도 진천군	35340	전라북도 장수군
33360	충청북도 괴산군	35350	전라북도 임실군
33370	충청북도 음성군	35360	전라북도 순창군
33380	충청북도 단양군	35370	전라북도 고창군
33390	충청북도 증평군	35380	전라북도 부안군
34010	충청남도 천안시	36010	전라남도 목포시
34020	충청남도 공주시	36020	전라남도 여수시
34030	충청남도 보령시	36030	전라남도 순천시
34040	충청남도 아산시	36040	전라남도 나주시
34050	충청남도 서산시	36060	전라남도 광양시
34060	충청남도 논산시	36310	전라남도 담양군
34070	충청남도 계룡시	36320	전라남도 곡성군

코드	지역명	코드	지역명
36330	전라남도 구례군	37360	경상북도 청도군
36350	전라남도 고흥군	37370	경상북도 고령군
36360	전라남도 보성군	37380	경상북도 성주군
36370	전라남도 화순군	37390	경상북도 칠곡군
36380	전라남도 장흥군	37400	경상북도 예천군
36390	전라남도 강진군	37410	경상북도 봉화군
36400	전라남도 해남군	37420	경상북도 울진군
36410	전라남도 영암군	37430	경상북도 울릉군
36420	전라남도 무안군	38010	경상남도 창원시
36430	전라남도 함평군	38020	경상남도 마산시
36440	전라남도 영광군	38030	경상남도 진주시
36450	전라남도 장성군	38040	경상남도 진해시
36460	전라남도 완도군	38050	경상남도 통영시
36470	전라남도 진도군	38060	경상남도 사천시
36480	전라남도 신안군	38070	경상남도 김해시
37010	경상북도 포항시	38080	경상남도 밀양시
37011	경상북도 포항시 남구	38090	경상남도 거제시
37012	경상북도 포항시 북구	38100	경상남도 양산시
37020	경상북도 경주시	38310	경상남도 의령군
37030	경상북도 김천시	38320	경상남도 함안군
37040	경상북도 안동시	38330	경상남도 창녕군
37050	경상북도 구미시	38340	경상남도 고성군
37060	경상북도 영주시	38350	경상남도 남해군
37070	경상북도 영천시	38360	경상남도 하동군
37080	경상북도 상주시	38370	경상남도 산청군
37090	경상북도 문경시	38380	경상남도 함양군
37100	경상북도 경산시	38390	경상남도 거창군
37310	경상북도 군위군	38400	경상남도 합천군
37320	경상북도 의성군	39010	제주도 제주시
37330	경상북도 청송군	39020	제주도 서귀포시
37340	경상북도 영양군	39310	제주도 북제주군
37350	경상북도 영덕군	39320	제주도 남제주군

B. 해상화물조사관련 투입인력 상세표

<조사인원 상세표>

지역	분류	지점수	조사 지점		투입 인원			조사 기간		
					6주이상	4주	3주	시작일		종료일
부산항	컨터미널	1	자성대		3			07월 11일	-	08월 20일
		2	신선대		3			07월 11일	-	08월 20일
		3	감만	대한통운	2			07월 11일	-	08월 20일
		4	"	허치슨	2			07월 11일	-	08월 20일
		5	"	한진	2			07월 11일	-	08월 20일
		6	"	세방	2			07월 11일	-	08월 20일
		7	신감만	동부	2			07월 11일	-	08월 20일
		8	우암		2			07월 11일	-	08월 20일
		9	감찬한진		2			07월 11일	-	08월 20일
	일반부두	10	북항	1부두	2			07월 11일	-	08월 20일
		11	"	2부두	2			07월 11일	-	08월 20일
		12	"	중앙	2			07월 11일	-	08월 20일
		13	"	3부두	2			07월 11일	-	08월 20일
		14	"	4부두	2			07월 11일	-	08월 20일
		15	"	7부두	2			07월 11일	-	08월 20일
	ODCY	16	감천	중앙부두			1	08월 01일	-	08월 20일
		17	대한통운	부산진			2	07월 11일	-	07월 30일
		18		보급소			1	07월 11일	-	07월 30일
		19	동방	용당			2	07월 11일	-	07월 30일
		20	협성	용당			2	07월 11일	-	07월 30일
		21	현대	용당			2	07월 11일	-	07월 30일
		22	국보	부산진			1	07월 11일	-	07월 30일
		23	천일	부산진			1	07월 11일	-	07월 30일
		24	고려종합	우암			1	08월 01일	-	08월 20일
		25		우암			1	08월 01일	-	08월 20일
		26	국제통운	감만			1	08월 01일	-	08월 20일
		27	세방	우암			1	08월 01일	-	08월 20일
		28	한진	감천			1	08월 01일	-	08월 20일
		29	한진	감만			1	08월 01일	-	08월 20일
	철도 CY	30	동진	구평(사하구)			1	08월 01일	-	08월 20일
		31	고려종합	부산진			1	08월 01일	-	08월 20일
		32	대한통운	부산진			1	08월 01일	-	08월 20일
		33	세방기업	부산진			1	08월 01일	-	08월 20일
인천항	컨터미널	1	내항	4부두-한진	2			07월 18일	-	08월 27일
		2	"	5부두-대한통운	2			07월 18일	-	08월 27일
		3	남항	인천컨터미널	2			07월 18일	-	08월 27일
	일반부두	4	"	남문	1			07월 18일	-	08월 27일
		5	"	연안문	1			07월 18일	-	08월 27일
		6	"	3게이트	2			07월 18일	-	08월 27일
		7	"	5게이트	1			07월 18일	-	08월 27일
		8	"	8게이트	2			07월 18일	-	08월 27일
광양항	컨터미널	1	1 단계	대한통운	2			07월 18일	-	08월 27일
		2	"	허치슨	2			07월 18일	-	08월 27일
		3	"	한진	2			07월 18일	-	08월 27일
		4	"	세방	2			07월 18일	-	08월 27일
		5	2단계	동부	2			07월 18일	-	08월 27일
		6	"	KIT	2			07월 18일	-	08월 27일

지역	분류	지점수	조사 지점		투입 인원			조사 기간		
					6주이상	4주	3주	시작일		종료일
평택항	컨터미널	1	동부두	5번선석		2		07월 18일	-	08월 13일
		2	서부두	2번선석		2		07월 18일	-	08월 13일
	일반부두	3	동부두	중앙부두		1		07월 18일	-	08월 13일
마산항	일반부두	1	4부두	정문초소			2	07월 11일	-	07월 30일
		2	5부두	5초소			2	07월 11일	-	07월 30일
울산항	컨터미널	1	본항	6부두(울산컨)	2			07월 11일	-	08월 20일
		2	온산항	5부두(정일컨)	2			07월 11일	-	08월 20일
	일반부두	3	본항	1, 2부두			2	07월 11일	-	07월 30일
		4	"	3, 4부두			2	07월 11일	-	07월 30일
		5	"	5부두			2	07월 11일	-	07월 30일
		6	"	7부두			2	08월 01일	-	08월 20일
		7	"	일반부두			2	08월 01일	-	08월 20일
		8	온산항	온산1부두			2	08월 01일	-	08월 20일
군산항	일반부두	1	1부두	제1문		2		07월 18일	-	08월 13일
		2	3부두	제3문		1		07월 18일	-	08월 13일
		3	5부두	제6문(정문)		2		07월 18일	-	08월 13일
목포항	일반부두	1	외항	1-2부두		2		07월 18일	-	08월 13일
		2	대불항	대불부두		2		07월 18일	-	08월 13일
동해항	일반부두	1	서부두	정문초소		1		07월 18일	-	08월 13일
		2	서부두	5초소		1		07월 18일	-	08월 13일
		3	남부두	6초소		1		07월 18일	-	08월 13일
속초항	일반부두	1	동부두				1	07월 18일	-	08월 06일
포항항	일반부두	1	신항 정문				2	07월 11일	-	07월 30일
양산	ICD	1	동부				1	07월 11일	-	07월 30일
		2	현대				1	07월 11일	-	07월 30일
		3	국제				1	07월 11일	-	07월 30일
		4	KCTC				1	07월 11일	-	07월 30일
		5	천경				1	07월 11일	-	07월 30일
		6	대한통운				1	07월 11일	-	07월 30일
		7	협성				1	07월 11일	-	07월 30일
		8	동방(3단지)				1	07월 11일	-	07월 30일
		9	SK				1	08월 01일	-	08월 20일
		10	남성				1	08월 01일	-	08월 20일
		11	부관				1	08월 01일	-	08월 20일
		12	동남아				1	08월 01일	-	08월 20일
		13	한진				1	08월 01일	-	08월 20일
		14	국보				1	08월 01일	-	08월 20일
		15	동방(6단지)				1	08월 01일	-	08월 20일
		16	세방				1	08월 01일	-	08월 20일
의왕	ICD	1	제1터미널				2	07월 11일	-	07월 30일
		2	제2터미널	동쪽			1	07월 11일	-	07월 30일
		3	제2터미널	서쪽			1	07월 11일	-	07월 30일

<입력인원 상세표>

지역	분류	지점수	입력 지점	투입 인원			입력 기간		
				6주이상	4주 이상	2주	시작일		종료일
부산	입력	1	영산대	8	1	2	07월 11일	-	08월 26일
광양	입력	2	여수대	2	2		07월 18일	-	08월 31일
인천	입력	3	인천(전문)대/KMI	2			07월 18일	-	08월 27일