

2007년 「국가교통DB구축사업」

해 상 수 출 입 화 물 O/D 현 행 화

12



국토해양부
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

목 차

요 약

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적 / 3	
제2절 과업의 범위 / 4	
제3절 과업의 기대효과 / 6	
제2장 해상 수출입화물의 기종점자료 현행화 방법론	7
제1절 현행화의 기본 방향 / 9	
제2절 현행화 방법론 / 10	
제3절 현행화 방법론의 적용 / 13	
제3장 컨테이너화물의 기종점자료 현행화	23
제1절 분석의 배경 및 범위 / 25	
제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 현행화 / 26	
제3절 컨테이너화물의 해외기종점 현행화 / 75	
제4장 컨테이너 물류거점시설의 반출입자료 현행화	111
제1절 분석의 배경 및 범위 / 113	
제2절 양산ICD 반출입자료 현행화 / 114	
제3절 의왕ICD 반출입자료 현행화 / 121	
제4절 부산 철도CY 반출입자료 현행화 / 128	
제5장 결론 및 정책 제언	135
제1절 결론 / 137	
제2절 정책 제언 / 140	

표 목 차

<표 2- 1> 수도권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석	15
<표 2- 2> 수도권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석	15
<표 2- 3> 중부권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석	16
<표 2- 4> 중부권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석	16
<표 2- 5> 호남권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석	17
<표 2- 6> 호남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석	18
<표 2- 7> 영남권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석	18
<표 2- 8> 영남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석	19
<표 2- 9> 광역시·도별 2006년 컨테이너 물동량 추정	19
<표 2-10> 광역시·도별 2006년 컨테이너 적·공 물동량 추정	20
<표 2-11> 2006년의 반입 적컨테이너 항만별 추정 실적	21
<표 2-12> 2006년의 반입 공컨테이너 항만별 추정 실적	21
<표 2-13> 2006년의 반출 적컨테이너 항만별 추정 실적	22
<표 2-14> 2006년의 반출 공컨테이너 항만별 추정 실적	22
<표 3- 1> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2006년)	26
<표 3- 2> 우리나라 항만별 수출입 컨테이너화물 처리실적 추이	28
<표 3- 3> 우리나라 항만별 수출 컨테이너화물 추이	28
<표 3- 4> 우리나라 항만별 수입 컨테이너화물 추이	29
<표 3- 5> 우리나라 수출입 컨테이너화물 집중도 추이	30
<표 3- 6> 우리나라 수출 컨테이너화물 집중도 추이	31
<표 3- 7> 우리나라 수입 컨테이너화물 집중도 추이	31
<표 3- 8> 2005년-2006년 기종점 자료의 권역별 비율 비교	32
<표 3- 9> 전국항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	40
<표 3-10> 전국항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	41
<표 3-11> 전국항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	42
<표 3-12> 부산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	43

<표 3-13> 부산항 수출입컨테이너화물 부두별 집중도 추이	44
<표 3-14> 부산항 내륙 컨테이너수송의 교통수단별 분담율 추이	44
<표 3-15> 부산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	45
<표 3-16> 부산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	46
<표 3-17> 부산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	47
<표 3-18> 광양항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	48
<표 3-19> 광양항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	49
<표 3-20> 광양항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	50
<표 3-21> 광양항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	51
<표 3-22> 인천항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	52
<표 3-23> 인천항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	53
<표 3-24> 인천항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	54
<표 3-25> 인천항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	55
<표 3-26> 울산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	56
<표 3-27> 울산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	57
<표 3-28> 울산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	58
<표 3-29> 울산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	59
<표 3-30> 평택당진항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	60
<표 3-31> 평택당진항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	61
<표 3-32> 평택당진항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	62
<표 3-33> 평택당진항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	63
<표 3-34> 군산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	64
<표 3-35> 군산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	65
<표 3-36> 군산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	66
<표 3-37> 군산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	66
<표 3-38> 마산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	67
<표 3-39> 마산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	68
<표 3-40> 마산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	69
<표 3-41> 마산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	70

<표 3-42> 속초항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이	71
<표 3-43> 속초항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	72
<표 3-44> 속초항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	73
<표 3-45> 속초항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)	74
<표 3-46> 해외 대륙별 주요 국가 현황	75
<표 3-47> 전국 항만 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	76
<표 3-48> 전국 항만 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006) ..	77
<표 3-49> 전국 항만 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점 (해외지역 기준)(2006)	77
<표 3-50> 전국 항만 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	78
<표 3-51> 전국 항만 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006) ..	79
<표 3-52> 전국 항만 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점 (해외지역 기준)(2006)	79
<표 3-53> 전국 항만 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006) ...	80
<표 3-54> 전국 항만 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준) (2006)	81
<표 3-55> 전국 항만 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점 (해외지역 기준)(2006)	81
<표 3-56> 부산항 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	82
<표 3-57> 부산항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)	83
<표 3-58> 부산항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(해외지역 기준)(2006) ...	83
<표 3-59> 부산항 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	84
<표 3-60> 부산항 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006) ·	85
<표 3-61> 부산항 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(해외지역 기준) (2006)	85
<표 3-62> 부산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	86
<표 3-63> 부산항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)	87
<표 3-64> 부산항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점 (해외지역 기준)(2006)	87

<표 3-65> 광양항 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	88
<표 3-66> 광양항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(권역 기준)(2006)	89
<표 3-67> 광양항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(해외지역 기준)(2006) ...	89
<표 3-68> 광양항 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	90
<표 3-69> 광양항 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(권역 기준)(2006) ·	91
<표 3-70> 광양항 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(해외지역 기준)(2006) ...	91
<표 3-71> 광양항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	92
<표 3-72> 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(권역 기준)(2006)	93
<표 3-73> 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점 (해외지역 기준)(2006)	93
<표 3-74> 인천항 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	94
<표 3-75> 인천항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(권역 기준)(2006) ·	95
<표 3-76> 인천항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(해외지역 기준)(2006) ...	95
<표 3-77> 인천항 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	96
<표 3-78> 인천항 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(권역 기준)(2006) ·	97
<표 3-79> 인천항 수입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(해외지역 기준)(2006) ...	97
<표 3-80> 인천항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	98
<표 3-81> 인천항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점(권역 기준)(2006)	99
<표 3-82> 인천항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·중점 (해외지역 기준)(2006)	99
<표 3-83> 울산항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·중점(2006)	100
<표 3-84> 울산항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·중점(2006)	100
<표 3-85> 울산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	101
<표 3-86> 평택당진항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·중점(2006)	102
<표 3-87> 평택당진항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·중점(2006)	102
<표 3-88> 평택당진항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006) ..	103
<표 3-89> 군산항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·중점(2006)	104
<표 3-90> 군산항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·중점(2006)	104
<표 3-91> 군산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·중점(2006)	105

<표 3-92> 마산항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)	106
<표 3-93> 마산항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)	106
<표 3-94> 마산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	107
<표 3-95> 속초항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)	108
<표 3-96> 속초항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)	108
<표 3-97> 속초항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)	109
<표 4- 1> 양산ICD 컨테이너 물동량	114
<표 4- 2> 양산ICD 적컨테이너의 시도별 기종점(2006)	115
<표 4- 3> 양산 ICD 적컨테이너의 시군구별 기종점(2006)	116
<표 4- 4> 양산ICD 공컨테이너의 시도별 기종점(2006)	117
<표 4- 5> 양산ICD 공컨테이너의 시군구별 기종점(2006)	118
<표 4- 6> 양산ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2006)	119
<표 4- 7> 양산ICD 컨테이너(적공)의 시군구별 기종점(2006)	120
<표 4- 8> 의왕ICD 컨테이너의 처리실적(2006)	121
<표 4- 9> 의왕ICD 적컨테이너의 시도별 기종점(2006)	122
<표 4-10> 의왕ICD 적컨테이너의 시군구별 기종점(2006)	123
<표 4-11> 의왕ICD 공컨테이너의 시도별 기종점(2006)	124
<표 4-12> 의왕ICD 공컨테이너의 시군구별 기종점(2006)	125
<표 4-13> 의왕ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2006)	126
<표 4-14> 의왕ICD 컨테이너(적공)의 시군구별 기종점(2006)	127
<표 4-15> 2006년 부산 동구(부산진역) 컨테이너 철도수송실적(반출)	129
<표 4-16> 2006년 부산 동구(부산진역) 컨테이너 철도수송실적(반입)	130
<표 4-17> 2006년 부산 진구(가야역) 컨테이너 철도수송실적(반출)	131
<표 4-18> 2006년 부산 진구(가야역) 컨테이너 철도수송실적(반입)	131
<표 4-19> 2006년 부산 남구(신선대역) 컨테이너 철도수송실적(반출)	132
<표 4-20> 2006년 부산 남구(신선대역) 컨테이너 철도수송실적(반입)	133

그림목차

<그림 2- 1> 해상 수출입 화물의 내륙 기종점 현행화 모형	11
<그림 3- 1> 수도권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교	33
<그림 3- 2> 영남권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교	34
<그림 3- 3> 호남권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교	34
<그림 3- 4> 중부권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교	35
<그림 3- 5> 강원권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교	36
<그림 3- 6> 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	36
<그림 3- 7> 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	37
<그림 3- 8> 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	38
<그림 3- 9> 울산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	38
<그림 3-10> 평택항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교	39

요약



요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

- 국가 전체의 교통·물류·항만 정책을 수립하기 위해서는 해상교통량을 주기적으로 조사하고 DB화함으로써 적절한 해상교통시스템을 구축할 필요성이 있으며, 「교통체계효율화법」에서도 매 5년 단위의 정기적인 조사를 통하여 우리나라 전체의 해상교통량에 대한 실제조사를 하도록 권고하고 있음
- 이에 따라 해상화물의 기종점조사는 2001년의 첫 조사 이후 2005년에 전국적인 규모의 재조사가 수행되어 5년 동안의 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간의 기종점의 변화된 상황을 분석할 수 있는 기초 데이터를 확보하게 되었음
- 하지만 매년 전국 단위의 조사사업을 수행할 수 없는 관계로 2005년 조사된 자료의 현행화를 통한 자료의 업데이트와 상세분석이 절실히 요구됨
- 이러한 해상화물 기종점 자료의 현행화 사업은 항만입지선정, 투자규모, 투자우선순위 결정 뿐 아니라 도로, 철도 등 항만 배후에서의 대량화물 연계수송체계 구축을 위한 최선의 자료제공에 중요한 사업임
- 따라서 본 과업에서는 해상물동량 및 항만건설 계획 등 변화된 여건을 반영하기 위하여 지역간 해상화물의 기종점 통행량을 '06년 기준으로 현행화하여 항만의 개발 및 배후단지의 조성 등의 타당성 분석 등에 활용하고자 함

나. 과업의 범위

1) 시간적 범위

- 해상 수출입컨테이너 화물의 내륙 기종점 현행화 : 2006년 시점
- 컨테이너물류거점시설 반출입 화물의 기종점 현행화 : 2006년 시점

2) 공간적 범위

- 대존 : 특별시, 광역시, 도 - 16개존
- 중존 : 특별시의 구, 광역시의 구, 시의 구, 시, 군 - 247개존

3) 내용적 범위

- 해상 수출입컨테이너 화물의 내륙 기종점 현행화
 - 전국 28개 무역항 대상
 - 해외국가와 국내항만 및 내륙지역간 컨테이너 화물의 기종점(O/D) 현행화
- 컨테이너 물류거점시설 반출입 화물의 기종점 현행화
 - 항만 및 인접지에 위치한 철도 CY, 내륙컨테이너 기지(ICD) 등 대상
 - 국내항만, ICD(철도 CY) 및 내륙지역간 컨테이너 화물의 기종점(O/D) 현행화

다. 과업의 세부 내용

1) 해상 수출입컨테이너 화물의 내륙 기종점 현행화

(1) 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간(존별) 기종점 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 28개 국내 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

(2) 컨테이너화물의 해외-국내항만 기종점 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 28개 국내 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 해외-국내항만간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

2) 컨테이너물류거점시설 반출입 화물의 기종점 현행화

(1) 철도 CY의 반출입 화물 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 주요 컨테이너항만 및 항만도시에 위치한 철도 CY를 대상으로 국내항만-철도CY-내륙 지역간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

(2) 내륙컨테이너기지(ICD)의 반출입 화물 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 항만 인근 및 내륙도시에 위치한 내륙컨테이너기지(ICD)를 대상으로 국내항만-내륙컨테이너기지(ICD)-내륙지역간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

라. 과업의 기대효과

- 해상화물의 기종점 자료에 대한 현행화 작업은 항만입지선정, 투자규모, 투자우선순위 결정 뿐 아니라 도로, 철도 등 항만 배후에서의 대량화물 연계수송체계 구축을 위한 필수적인 자료로 활용
- 현행화를 위한 방법론을 개발하여 향후에도 지속적으로 현행화 작업을 수행할 수 있는 기틀을 마련
- 항만 및 물류거점 시설과 내륙간 컨테이너화물에 대한 기종점 및 국내항만과 해외항만간의 컨테이너화물 기종점 데이터를 제공함으로써 물류주체들의 의사결정을 지원

2. 해상 수출입화물의 기종점자료 현행화 방법론

가. 현행화의 기본 방향

- 수출입 컨테이너 화물은 전수 집계가 가능하고 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너 화물의 내륙 기·종점을 업데이트하는 것이 가장 기본적인 현행화 방법에 해당함
- 지역별 유발물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시·군·구/산업분류별 주요지표(5명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
- 통계청에서 발표하는 전국 245개 시·군·구별 주요 지표는 다음과 같음
 - 주요 지표 : 사업체수, 월평균 종사자수, 급여액, 출하액, 주요 생산비, 부가가치, 유형자산 연말잔액
 - 발표 주기 : 1999년부터 매년 발표되고 있으며, 현재 2005년까지 발표되었음
 - 통계 자료 : 「산업총조사 메타DB」

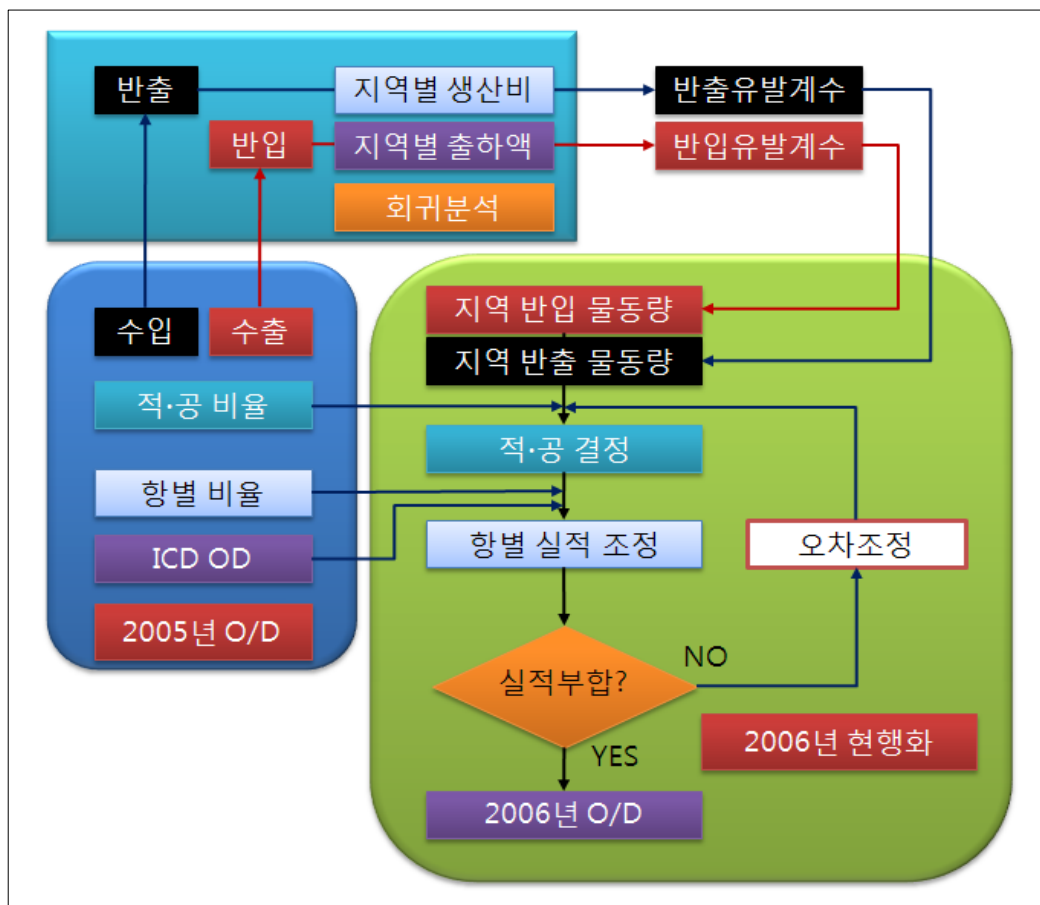
나. 현행화의 방법론

1) 현행화의 기본 가정

- 2006년 현행화에서는 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기·종점 변화를 도출함
- 화물의 이동 경로와 구성비, 적·공의 비율 등 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2005년의 실적에 따르는 것으로 가정

2) 현행화의 기본 모형

- 2005년 조사자료의 정형화
 - 지역별 컨테이너 처리량의 적·공비율, 항별 컨테이너 점유율의 정형화
 - 내륙컨테이너기지(ICD) 또는 항만 인근 ODCY에 대한 조사자료 정형화



<그림 1> 해상 수출입 화물의 내륙 기종점 현행화 모형

- 유발계수 도출을 위한 선형회귀분석의 수행
 - 2005년에 조사된 245개 시·군·구 컨테이너 물동량과 통계청의 2005년의 시·군·구 광공업 및 제조업 지표를 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함
- 2006년 추정치의 현행화 작업
 - 위의 회귀방정식과 2005년의 정형화된 자료에 대해 2006년 실적을 대입하여 지역별 유발물동량을 산정
 - 2005년의 원단위를 적용하여 2006년 추정치의 현행화 작업 수행
 - 전수와의 차이에서 발생하는 오차조정과정 수행

다. 현행화 방법론의 적용

- 위에서 설명한 3단계의 방안에 대해 실제 현행화 과정을 중심으로 설명함

1) 2005년 실적의 정형화

- 2006년의 현행화 자료 도출을 위해 2005년 현행화 자료를 다음과 같이 정형화함
 - 자료 1 : 실적자료
 - 자료 2 : 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 자료
 - 자료 3 : 항만 반입(수출) 화물의 항만이용 비율
 - 자료 4 : 항만 반출(수입) 화물의 항만이용 비율
 - 자료 5 : 항만 반입(수출) 화물의 항만별 지역 비율
 - 자료 6 : 항만 반출(수입) 화물의 항만별 지역 비율
 - 자료 7, 자료 8 : 경인ICD와 양산 ICD의 지역별 화물 비율

2) 지역별 화물유발계수 도출

- 회귀모형의 이용
 - 회귀방정식 : $Y_{EX} = \beta_0 + \beta_1 X_{OUT} + \epsilon$ (수출의 경우)
 - Y_{EX} : 수출물동량의 실적치, X_{OUT} : 지역의 제조업 출하액
 - 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용

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

(1) 수도권 컨테이너 유발계수

- 수출화물유발계수가 0.0017로 나타나 수도권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 1.7TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 1> 수도권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	8760.0944	4111.0756	2.1308522	0.0364238
OUTPUT	0.0017344	0.0005884	2.947812	0.0042793
R-squared	0.505087	Durbin-Watson stat		2.074361

- 수입화물유발계수가 0.0031로 나타나 수도권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 3.1TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 2> 수도권 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	10144.17	5554.1068	1.8264269	0.0718193
COST	0.0031725	0.0013695	2.3165611	0.0232985
R-squared	0.55714	Durbin-Watson stat		1.955782

(2) 중부권의 컨테이너 유발계수

- 수출화물유발계수가 0.0020으로 나타나 중부권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 2.0TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 3> 중부권 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2235.5935	999.64143	2.2363954	0.0305662
OUTPUT	0.00199	0.0001761	11.300539	0.0000000
R-squared	0.748099	Durbin-Watson stat		1.696710

- 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0023으로 나타나 중부권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 2.3TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 4> 중부권 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2856.1685	1336.4127	2.1371905	0.0383111
COST	0.0023106	0.0003683	6.2730315	0.0000001
R-squared	0.477844	Durbin-Watson stat		1.635428

(3) 호남권의 컨테이너 유발계수

- 수출화물유발계수가 0.0093으로 나타나 호남권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출 컨테이너가 9.3TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 5> 호남권 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-1208.162	3471.9747	-0.347976	0.7296832
OUTPUT	0.009282	0.0005461	16.99836	0.0000000
R-squared	0.878399	Durbin-Watson stat		1.805087

- 수입화물유발계수가 0.0098으로 나타나 호남권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수입 컨테이너가 9.8TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 6> 호남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2240.7995	2478.7383	0.9040081	0.3714036
COST	0.0098076	0.0005128	19.125345	0.0000000
R-squared	0.901424	Durbin-Watson stat		1.387254

(4) 영남권의 컨테이너 유발계수

- 수출화물유발계수가 0.0063으로 나타나 영남권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 6.3TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 7> 영남권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1340.9412	4181.5124	0.3206833	0.7494058
OUTPUT	0.0063063	0.0003838	16.432887	0.0000000
R-squared	0.794142	Durbin-Watson stat		1.944477

- 수입화물유발계수가 0.0078로 나타나 영남권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 7.8TEU 증가하는 것으로 나타남

<표 8> 영남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7691.3395	4166.4627	1.8460119	0.0691189
COST	0.0077801	0.0005782	13.455647	0.0000000
R-squared	0.721176	Durbin-Watson stat		2.219957

3) 지역별 물동량 추정

- 위에서 추정한 지역별, 반출·입별 유발계수에 의해 248개 시군구별로 2006년의 물동량 추정치를 도출하였음

<표 9> 2006년의 반출 적컨테이너 항만별 추정 실적

단위: TEU

광역시·도	반입계	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
서울특별시	81,132	57,500	275	21,930	18	1,095	0	0	315
부산광역시	238,619	225,411	6,723	2,798	476	187	2,590	0	435
대구광역시	66,623	63,123	522	2,742	0	190	0	0	46
인천광역시	401,205	70,337	81	321,169	0	9,192	381	0	46
광주광역시	42,330	29,165	12,238	738	0	189	0	0	0
대전광역시	26,480	21,472	2,043	1,991	0	974	0	0	0
울산광역시	178,452	155,223	54	469	22,706	0	0	0	1
경기도	820,568	422,263	55,318	256,496	575	85,773	0	0	143
강원도	8,600	4,960	90	2,812	0	155	0	0	582
충청북도	118,075	82,678	15,512	16,983	10	2,892	0	0	0
충청남도	116,347	68,467	14,819	20,438	0	12,152	0	466	4
전라북도	132,158	57,691	64,368	1,667	0	196	0	7,337	900
전라남도	122,202	41,218	78,110	687	0	1,678	0	451	58
경상북도	276,052	264,224	2,748	3,761	2,361	2,158	795	0	5
경상남도	485,419	470,051	8,283	807	38	226	5,315	0	699
전국계	3,114,263	2,033,783	261,182	655,487	26,184	117,057	9,081	8,254	3,235

<표 10> 2006년의 반출 공컨테이너 항만별 추정 실적

단위 : TEU

광역시·도	반입계	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
서울특별시	8,426	6,726	0	1,660	0	40	0	0	0
부산광역시	110,514	107,378	995	979	0	200	963	0	0
대구광역시	54,839	54,672	117	29	0	20	0	0	0
인천광역시	24,918	14,440	0	10,331	0	146	0	0	0
광주광역시	104,509	52,632	51,862	16	0	0	0	0	0
대전광역시	24,737	22,748	1,835	99	0	54	0	0	0
울산광역시	396,155	291,609	0	56	104,490	0	0	0	0
경기도	129,016	89,568	16,855	17,575	206	4,251	32	0	529
강원도	9,979	9,330	0	110	0	10	0	0	528
충청북도	17,831	15,733	1,427	472	0	199	0	0	0
충청남도	51,604	31,979	7,971	6,605	7	5,041	0	0	0
전라북도	100,300	60,583	31,689	362	0	16	0	7,650	0
전라남도	324,231	67,982	256,214	36	0	0	0	0	0
경상북도	267,202	258,716	1,061	767	6,631	27	0	0	0
경상남도	322,784	311,261	5,830	66	0	8	5,352	0	267
전국계	1,947,045	1,395,358	375,856	39,163	111,334	10,013	6,347	7,650	1,324

3. 컨테이너화물의 기종점자료 현행화

가. 분석의 배경 및 범위

1) 분석의 배경

- 컨테이너화물의 기종점자료 현행화는 컨테이너화물을 대상으로 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 기종점에 관해 현행화 방법론에 입각하여 추세 변화를 파악하는데 그 목적이 있음
- 이를 위해 본 장에서는 전국 항만별로 컨테이너화물을 수출, 수입, 수출입 컨테이너와 적, 공, 적공컨테이너로 구분하여 기종점 상세분석을 수행하였으며, 추가적으로 해외국가 기종점과의 연계분석을 수행
- 이러한 현행화 작업은 매년 기종점 조사를 할 수 없는 상황에서 사회경제적 변수를 사용하여 기종점의 변화 흐름을 파악할 수 있는데 도움을 줌

2) 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우는 현행화 방법론에 입각하여 2006년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 통해 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 기종점 현황에 대한 분석을 수행
 - 국내항만은 28개 무역항 가운데 컨테이너화물을 취급하는 항만을 대상으로 하고, 내륙지역은 248개로 구분된 중존을 사용하며, 해외국가는 230여개 구분된 국가존을 이용하여 상세분석을 수행
- 본 보고서에서는 분석의 편의를 위하여 국내항만⇔내륙지역간 내륙기종점 분석과 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 해외기종점 분석을 구분하여 상세분석을 수행
 - 또한 내륙기종점 상세분석은 248개 중존을 모두 나타내지 않고 상위 19개 지역만 사용하였으며¹⁾, 해외기종점 상세분석은 230여개 해외국가를 주요 3개국과 10개 대륙으로 통합하여 사용함

1) 일부 항만에서 기종점 분포 지역이 19개 지역에 미달되는 경우에는 화물이 존재하는 시군구만 표기함

나. 컨테이너화물의 내륙기종점 현행화

1) 수출입 컨테이너화물의 추세 분석

- 2006년도에 우리나라에서 처리된 수출입 컨테이너를 항만별로 보면 부산항의 경우 전체 수출입 컨테이너의 67.2%에 해당하는 680만TEU를 처리하여 가장 높은 비중을 차지하였으며, 다음으로 인천항과 광양항이 각각 133만TEU와 132만TEU를 처리하였음
 - 연간 증가율로는 인천항이 26%의 증가율로 가장 높은 증가율을 나타냈으며, 광양항과 평택당진항도 각각 18%와 14%의 높은 증가율을 보여줌²⁾
 - 군산항과 마산항의 경우 전년도와 비교하여 각각 40%와 42%씩 감소한 모습을 보여 주는데, 이는 기존에 두 항을 이용하던 주변의 성장하는 항만들(평택당진항, 광양항 등)로 이동해 간 영향으로 파악됨
- 지난 5년간 수출입 컨테이너 화물의 추이를 보면 연평균 증가율은 약 7.6%의 높은 성장률을 보이고 있으며, 항만 가운데서는 평택당진항이 연평균 약 41%로 가장 빠른 증가세를 보였고, 인천항(20%)과 광양항(15%)도 지속적인 성장세를 유지하는 것으로 조사됨

<표 11> 우리나라 항만별 수출입 컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU

항만	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	증감
부 산	6,267	5,011	5,522	6,035	6,595	6,579	6,803	3.4%
인 천	483	537	651	710	828	1,056	1,331	26.0%
평택당진	1	21	66	152	190	227	259	14.1%
군 산	4	20	24	62	60	57	34	-40.4%
목 포	-	-	0	0	-	1	2	100.0%
광 양	619	677	763	853	982	1,117	1,321	18.3%
마 산	42	65	49	46	62	55	32	-41.8%
진 해	-	0	0	0	0	0	0	-
울 산	236	258	277	318	301	313	333	6.4%
포 항	-	-	0	0	0	-	-	-
동 해	0	-	-	-	-	-	-	-
속 초	1	2	5	5	6	6	8	33.3%
전 국	7,653	6,591	7,356	8,182	9,025	9,412	10,123	7.6%

주: 환적 및 연안 제외 물동량

2) 목포항(100%)과 속초항(33%)의 증가율은 통계적인 의미가 없는 관계로 제외

2) 2005-2006년 수출입 컨테이너의 기·종점 비율 변화

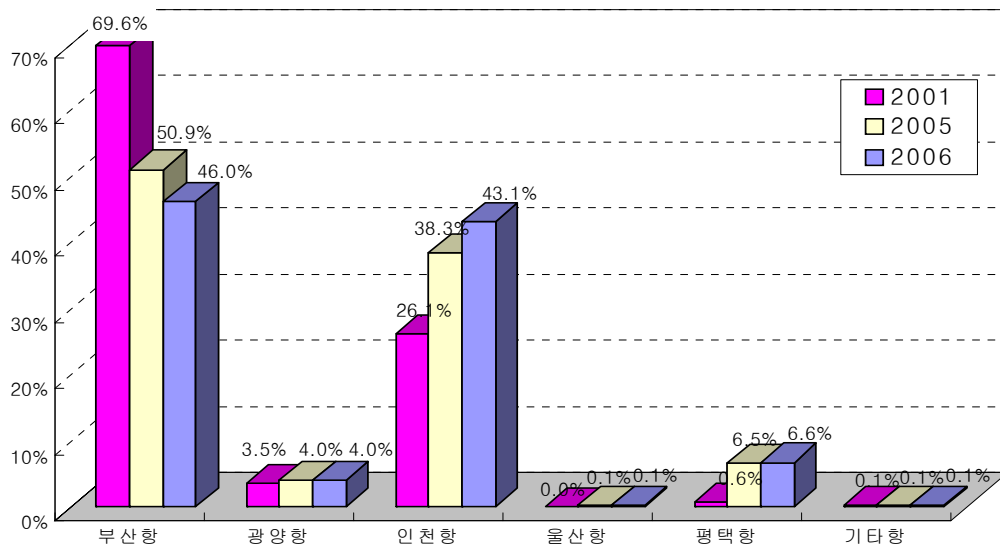
- 2005년의 기종점 자료와 2006년의 기종점 자료를 비교하면 권역별로 큰 변화는 발생하지 않은 것으로 분석되었으나, 수도권, 전남권, 충남권의 물동량 비율이 소폭 증가한 반면, 경남·북권, 전북권의 비율이 다소 감소한 것으로 나타남
- 수도권 기종점 물동량은 2005년의 246만TEU에서 2006년에는 276만TEU로 약 30만TEU 증가하였으며, 권역별 점유율도 2005년의 26.2%에서 2006년에는 27.3%로 1.1%포인트 증가하였음
- 반면, 경남권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량(2005년 278만TEU→ 2006년 289만TEU)은 약 12만TEU만큼 증가하였으나, 권역별 비율에서는 0.9%포인트 감소하였음

<표 12> 2005년-2006년 기종점 자료의 권역별 비율 비교

권역 \ 연도	2005년		2006년		비율 차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	2,463.2	26.2	2,760.1	27.3	▲1.1
부산권	491.9	5.2	521.6	5.2	-
경남권	2,776.3	29.5	2,893.3	28.6	▽0.9
경북권	1,304.1	13.9	1,339.5	13.2	▽0.7
전남권	1,169.3	12.4	1,320.2	13.0	▲0.6
전북권	454.0	4.8	471.6	4.7	▽0.1
충남권	490.6	5.2	532.8	5.3	▲0.1
충북권	225.2	2.4	246.2	2.4	-
강원권	37.2	0.4	38.1	0.4	-
합 계	9,411.8	100.0	10,123.4	100.0	

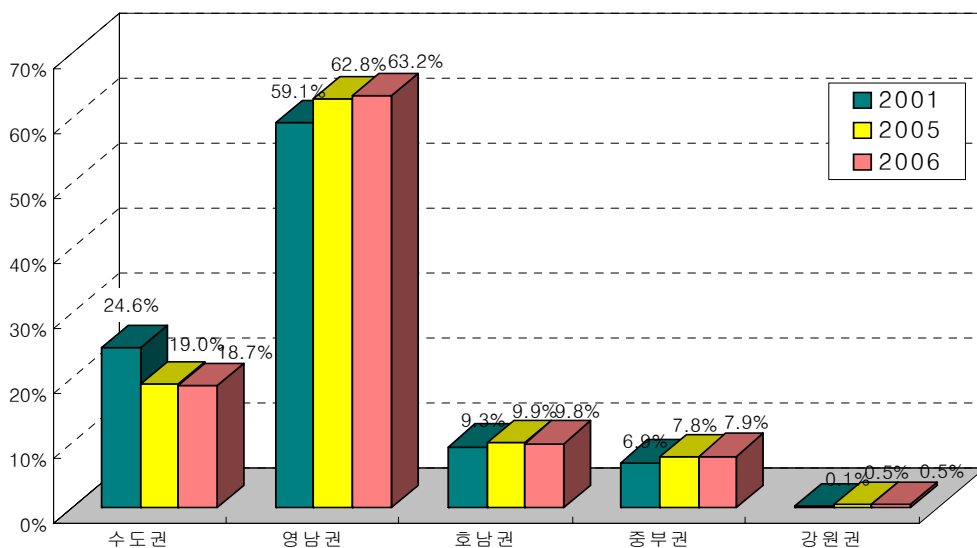
주: 수도권(서울, 인천, 경기), 부산권(부산), 경남권(경남), 경북권(대구, 경북), 전남권(광주, 전남), 전북권(전북), 충남권(대전, 충남), 충북권(충북), 강원권(강원도)

- 2005년과 2006년 사이 수도권 수출입 화물의 부산항 이용비율은 감소하였고 인천항과 평택항의 이용비율이 증가하였음
- 수도권 화물의 부산항 이용을 보면 물동량 수치로는 2005년의 125만TEU에서 2006년에는 127만TEU로 2만TEU 증가하였으나, 이용 비율은 2005년의 50.9%에서 2006년에는 46.0%로 4.9%포인트 감소하였음
- 반면, 수도권 수출입 컨테이너의 인천항 이용량은 2005년의 94만TEU에서 2006년에는 119만TEU로 24만TEU나 증가하였으며, 이용 비율 또한 2005년의 38.3%에서 2006년에는 43.1%로 4.8%포인트 증가하였음



<그림 2> 수도권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교

- 부산항의 2005년과 2006년 권역별 기종점 비교에서 가장 중요한 특징은 수도권의 비율이 계속해서 줄고 있는 반면, 영남권의 비율은 계속해서 늘고 있다는 것
 - 수도권의 비율은 2005년의 19.0%에서 2006년 18.7%로 2001년 이후 계속 감소
 - 반면 영남권의 비율은 2005년의 62.8%에서 2006년에는 63.2%로 0.4%포인트 증가



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

3) 전국 항만 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 2006년도에 전국 항만에서 내륙으로 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시가 7.2%(73.2만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 울산남구 6.6%(66.6만TEU), 경남창원시 6.1%(61.3만TEU), 경북구미시 5.9%(59.9TEU), 경기의왕시 5.5%(55.3만TEU), 경남양산시 4.5%(45.4만TEU), 광주광산구 2.7%(27.5만TEU)의 순이었음

<표 13> 전국항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2005년)

시군구 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	409,712	8.1	322,120	6.4	731,832	7.2
울산 남구	390,840	7.7	275,399	5.4	666,239	6.6
경남 창원시	341,443	6.7	271,218	5.4	612,661	6.1
경북 구미시	315,400	6.2	283,528	5.6	598,928	5.9
경기 의왕시	235,821	4.7	317,569	6.3	553,391	5.5
경남 양산시	214,574	4.2	239,027	4.7	453,601	4.5
광주 광산구	166,104	3.3	108,676	2.1	274,779	2.7
인천 중구	89,483	1.8	181,366	3.6	270,849	2.7
경남 김해시	114,839	2.3	144,653	2.9	259,492	2.6
울산 북구	123,185	2.4	129,342	2.6	252,527	2.5
울산 울주군	124,933	2.5	123,787	2.4	248,720	2.5
인천 서구	95,510	1.9	114,877	2.3	210,387	2.1
전북 전주시 덕진구	88,292	1.7	92,268	1.8	180,560	1.8
전북 군산시	93,028	1.8	74,195	1.5	167,223	1.7
경기 안산시 단원구	74,161	1.5	67,737	1.3	141,898	1.4
경기 평택시	58,815	1.2	73,579	1.5	132,394	1.3
경북 포항시 남구	56,083	1.1	71,938	1.4	128,021	1.3
인천 부평구	96,744	1.9	21,823	0.4	118,566	1.2
경북 경주시	54,865	1.1	53,800	1.1	108,666	1.1
기 타	1,918,249	37.9	2,094,406	41.4	4,012,656	39.6
합 계	5,062,080	100.0	5,061,308	100.0	10,123,388	100.0

주: 상위 19개 시군구(기 타 포함)만 표에 수록함

4) 부산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현황화 분석

- 2006년도에 부산항과 내륙간 운송(도로, 철도, 연안)된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경남창원시가 8.5%(57.7만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북구미시 8.4%(57.4만TEU), 울산남구 7.0%(47.6만TEU), 경남양산시 6.6%(44.6만TEU), 경기의왕시 6.2% (42.5만TEU), 경남김해시 3.8%(25.9만TEU), 울산북구 2.9%(19.9만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우 경남창원시와 경북구미시가 각각 전체 수출의 9.4% (31.6만TEU)와 8.9%(30.0만TEU)로 가장 많았는데, 이는 이들 지역에 입지한 제조업체들에서 생산되는 수출화물 때문인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우 역시 수출과 마찬가지로 경북구미시와 경남창원시가 가장 많았으며, 이것은 두 지역에서 생산되는 제품들에 투입되는 원자재의 수입수요 때문인 것으로 판단됨

<표 14> 부산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	구분		반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시	316,397	9.4	260,584	7.6	576,981	8.5		
경북 구미시	299,465	8.9	274,277	8.0	573,742	8.4		
울산 남구	280,456	8.3	195,750	5.7	476,206	7.0		
경남 양산시	209,236	6.2	237,124	6.9	446,359	6.6		
경기 의왕시	182,585	5.4	242,340	7.1	424,924	6.2		
경남 김해시	114,564	3.4	144,389	4.2	258,953	3.8		
울산 북구	90,428	2.7	108,457	3.2	198,885	2.9		
울산 울주군	84,945	2.5	96,702	2.8	181,647	2.7		
전남 여수시	73,023	2.2	59,077	1.7	132,100	1.9		
경북 포항시 남구	55,717	1.7	71,548	2.1	127,265	1.9		
광주 광산구	78,151	2.3	47,342	1.4	125,493	1.8		
인천 중구	62,328	1.8	59,324	1.7	121,653	1.8		
경북 경주시	54,420	1.6	52,892	1.5	107,312	1.6		
전북 전주시 덕진구	42,930	1.3	44,926	1.3	87,856	1.3		
부산 사하구	13,773	0.4	72,556	2.1	86,329	1.3		
울산 중구	53,511	1.6	31,736	0.9	85,246	1.3		
대전 대덕구	48,682	1.4	28,431	0.8	77,112	1.1		
전북 군산시	43,170	1.3	32,599	1.0	75,769	1.1		
대구 달서구	34,686	1.0	40,493	1.2	75,179	1.1		
기 타	1,235,577	36.6	1,328,594	38.7	2,564,171	37.7		
합 계	3,374,042	100.0	3,429,141	100.0	6,803,183	100.0		

주: 상위 19개 시군구(기 타 포함)만 표에 수록함

5) 광양항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현황화 분석

- 2006년도에 광양항과 내륙간 운송(도로, 철도)된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시가 45.4%(60.0만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주광산구 11.2%(14.9만TEU), 경기의왕시 7.5%(9.9만TEU), 전북전주시덕진구 6.9%(9.2만TEU), 전남광양시 4.4%(5.9만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 전남여수시(49.2%), 광주광산구(12.8%), 전북전주시 덕진구(6.6%)의 순이며, 수입 전체컨테이너의 경우는 전남여수시(41.3%), 경기의왕시(10.5%), 광주광산구(9.6%)의 순이었음
- 수출과 수입 모두 전남여수시가 가장 많은 비중을 차지하여 광양항이 인접한 여천산업단지에 크게 의존하고 있음을 보여주고 있으며, 이외 지역에서 수출의 경우는 광주광산구에 위치한 금호타이어에서 반입되는 수출물량, 수입의 경우는 의왕ICD로 가는 수입물량이 광양항 물동량에 영향을 많이 주고 있음

<표 15> 광양항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	336,375	49.2	262,836	41.3	599,211	45.4
광주 광산구	87,680	12.8	60,897	9.6	148,578	11.2
경기 의왕시	31,430	4.6	67,132	10.5	98,563	7.5
전북 전주시 덕진구	45,001	6.6	46,584	7.3	91,586	6.9
전남 광양시	21,296	3.1	37,276	5.9	58,572	4.4
전북 군산시	30,352	4.4	26,219	4.1	56,571	4.3
전북 익산시	13,146	1.9	11,406	1.8	24,552	1.9
전남 곡성군	14,477	2.1	9,756	1.5	24,232	1.8
전남 목포시	8,368	1.2	8,995	1.4	17,363	1.3
대전 대덕구	11,919	1.7	3,625	0.6	15,544	1.2
경남 창원시	10,341	1.5	4,375	0.7	14,716	1.1
충북 청원군	6,318	0.9	8,064	1.3	14,382	1.1
전남 나주시	5,754	0.8	5,473	0.9	11,227	0.8
충남 연기군	4,241	0.6	6,820	1.1	11,060	0.8
충북 청주시 흥덕구	4,083	0.6	4,762	0.7	8,846	0.7
광주 북구	4,290	0.6	3,102	0.5	7,392	0.6
충남 천안시	1,706	0.2	5,373	0.8	7,079	0.5
전남 영암군	3,573	0.5	3,481	0.5	7,054	0.5
경남 진주시	913	0.1	4,744	0.7	5,657	0.4
기 타	42,660	6.2	56,117	8.8	98,778	7.5
합 계	683,923	100.0	637,038	100.0	1,320,961	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함, 광양항은 여천항을 포함함

6) 인천항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현황화 분석

- 2006년도에 인천항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 인천서구가 전체의 14.6%(19.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천중구 10.9%(14.5만TEU), 인천부평구 6.9%(9.1만TEU), 경기안산시단원구 5.8%(7.7만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 인천서구가 전체 수출의 13.7%(8.7만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 위치한 지방산업단지와 공장에서 생산되는 수출화물 때문인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우는 인천중구가 17.1%(11.9만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역이 항만과 인접해 있고 CY가 다수 분포하기 때문에 이들 지역으로 수입화물이 일차적으로 이동하기 때문인 것으로 판단됨

<표 16> 인천항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

구분 시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
인천 서구	87,110	13.7	106,760	15.4	193,870	14.6
인천 중구	26,790	4.2	118,591	17.1	145,380	10.9
인천 부평구	78,449	12.3	12,881	1.9	91,330	6.9
경기 안산시 단원구	37,256	5.9	40,243	5.8	77,499	5.8
인천 남동구	35,066	5.5	35,989	5.2	71,055	5.3
인천 남구	29,769	4.7	24,174	3.5	53,942	4.1
경기 오산시	5,552	0.9	48,193	6.9	53,746	4.0
인천 동구	21,579	3.4	29,493	4.2	51,073	3.8
경기 시흥시	20,094	3.2	26,638	3.8	46,733	3.5
충남 서산시	31,027	4.9	8,318	1.2	39,345	3.0
경기 화성시	20,580	3.2	14,249	2.1	34,829	2.6
경기 김포시	12,630	2.0	13,239	1.9	25,869	1.9
경기 고양시 일산구	11,990	1.9	12,186	1.8	24,176	1.8
경기 파주시	10,536	1.7	13,322	1.9	23,857	1.8
경기 의왕시	17,437	2.7	6,296	0.9	23,733	1.8
경기 광주시	8,799	1.4	12,589	1.8	21,388	1.6
경기 남양주시	7,477	1.2	12,099	1.7	19,576	1.5
경기 용인시	6,602	1.0	9,112	1.3	15,714	1.2
충북 충주시	808	0.1	12,251	1.8	13,059	1.0
기 타	167,239	26.3	138,026	19.9	305,265	22.9
합 계	636,790	100.0	694,650	100.0	1,331,440	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

7) 울산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현황화 분석

- 2006년도에 울산항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 울산남구가 절반이 넘는 56.9%(19.0만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산울주군 20.0%(6.7만TEU), 울산북구 16.1%(5.3만TEU), 경북봉화군 2.7%(0.9만TEU)의 순이었음
- 전체적으로 울산시가 차지하는 비중이 93.0%에 달해, 울산항을 통해서 반출입되는 화물의 대부분은 울산지역을 기종점으로 하고 있는 것으로 판단됨
- 수출 전체컨테이너의 경우는 울산남구가 전체 수출의 56.3%(11.0만TEU)로 가장 많았으며, 이는 울산미포산업단지와 항만 인근의 공장들에서 생산되는 수출화물의 영향인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우 역시 울산남구가 전체 수입의 절반이 넘는 57.8%(7.9만TEU)로 가장 많았으며, 생산에 투입되는 원자재 수입의 영향인 것으로 판단됨

<표 17> 울산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분		반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
울산 남구	110,138	56.3	79,458	57.8	189,592	56.9		
울산 울주군	39,787	20.3	26,952	19.6	66,739	20.0		
울산 북구	32,704	16.7	20,786	15.1	53,491	16.1		
경북 봉화군	3,160	1.6	5,688	4.1	8,848	2.7		
경북 구미시	4,909	2.5	879	0.6	5,787	1.7		
경북 칠곡군	1,508	0.8	1,841	1.3	3,349	1.0		
경기 의왕시	1,386	0.7	749	0.5	2,134	0.6		
경남 양산시	823	0.4	38	0.0	861	0.3		
경북 포항시 남구	171	0.1	267	0.2	438	0.1		
부산 부산진구	118	0.1	310	0.2	427	0.1		
경북 경주시	196	0.1	203	0.1	399	0.1		
부산 서구	242	0.1	7	0.0	249	0.1		
부산 금정구	120	0.1	-	-	120	0.0		
경북 포항시 북구	-	-	107	0.1	107	0.0		
경남 창원시	99	0.1	-	-	99	0.0		
부산 해운대구	83	0.0	-	-	83	0.0		
부산 영도구	-	-	52	0.0	52	0.0		
부산 중구	35	0.0	14	0.0	49	0.0		
부산 동래구	-	-	34	0.0	34	0.0		
기 타	173	0.1	134	0.1	311	0.1		
합 계	195,651	100.0	137,518	100.0	333,169	100.0		

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

8) 평택당진항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 2006년도에 평택항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경기평택시가 전체의 35.9%(9.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남서산시 11.0%(2.8만TEU), 경기수원시영통구 9.5%(2.5만TEU), 충남아산시 6.4%(1.7만TEU)의 순이었음
- 수출과 수입 모두 경기평택시가 각각 31.1%와 41.0%로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 위치한 아산국가산업단지와 주변 공장들의 수출화물과 원자재 수입에 따른 물동량인 것으로 판단됨
- 이 외 지역의 경우 충남서산시는 서산지방산업단지, 경기수원시영통구는 삼성전자 수원공장, 충남아산시는 현대자동차 아산공장, 경기화성시는 기아자동차 화성공장 등에서 발생하는 수출입 물동량의 영향인 것으로 판단됨

<표 18> 평택항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 평택시		41,018	31.1	52,041	41.0	93,058	35.9
충남 서산시		21,685	16.4	6,791	5.3	28,476	11.0
경기 수원시 영통구		9,776	7.4	14,907	11.7	24,683	9.5
충남 아산시		10,818	8.2	5,819	4.6	16,637	6.4
경기 화성시		7,737	5.9	6,493	5.1	14,230	5.5
충남 천안시		5,277	4.0	2,796	2.2	8,073	3.1
인천 서구		2,519	1.9	4,078	3.2	6,597	2.5
인천 중구		364	0.3	3,339	2.6	3,702	1.4
경기 안성시		1,724	1.3	1,871	1.5	3,595	1.4
경기 용인시		1,111	0.8	2,284	1.8	3,394	1.3
경기 안산시 단원구		2,526	1.9	780	0.6	3,306	1.3
인천 부평구		2,992	2.3	89	0.1	3,081	1.2
경북 구미시		556	0.4	1,980	1.6	2,536	1.0
경남 창원시		2,498	1.9	32	0.0	2,531	1.0
경기 수원시 팔달구		886	0.7	1,635	1.3	2,522	1.0
경기 의왕시		2,155	1.6	366	0.3	2,521	1.0
전남 광양시		455	0.3	1,644	1.3	2,099	0.8
충북 청주시 흥덕구		838	0.6	1,202	0.9	2,040	0.8
경기 오산시		1,057	0.8	974	0.8	2,031	0.8
기 타		15,879	12.0	17,950	14.1	33,829	13.1
합 계		131,872	100.0	127,070	100.0	258,942	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

9) 군산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현황화 분석

- 2006년도에 군산항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전북군산시가 전체의 95.9%(3.3만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 전남나주시 1.3%(0.5만TEU), 충남홍성군 0.6%(0.2만TEU), 전북익산시 0.6%(0.2만TEU) 등이 미미한 수치를 기록했음
- 수출과 수입 모두 전북군산시가 각각 100.0%와 91.2%로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다른 내륙지역은 군산항의 기종점에서 큰 비중을 차지하지 못하는 것으로 파악됨

<표 19> 군산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전북 군산시	18,063	100.0	14,506	91.2	32,569	95.9
전남 나주시	-	-	451	2.8	451	1.3
충남 홍성군	-	-	196	1.2	196	0.6
전북 익산시	-	-	193	1.2	193	0.6
충남 천안시	-	-	183	1.1	183	0.5
전북 전주시 덕진구	-	-	159	1.0	159	0.5
전북 김제시	-	-	106	0.7	106	0.3
충남 논산시	-	-	88	0.6	88	0.3
전북 전주시 완산구	-	-	22	0.1	22	0.1
합 계	18,063	100.0	15,904	100.0	33,967	100.0

주: 기종점이 존재하는 9개 시군구만 표에 수록함

10) 마산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현황화 분석

- 2006년도에 마산항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경남 창원시가 과반수가 조금 넘는 55.3%(1.8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경남마산시 21.5%(0.7만TEU), 부산북구 7.2%(0.2만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 경남창원시가 전체 수출의 69.7%(1.2만TEU)로 가장 많았는데, 이는 이 지역에 위치한 창원산업단지에서 생산되어 수출되는 적컨테이너의 영향이 큰 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우는 경남창원시(38.7%)와 경남마산시(33.8%)가 높은 비율을 보였는데, 이는 이 두 지역에 위치한 산업단지와 자유무역지대의 수출화물을 싱어 나르기 위해 투입되는 공컨테이너의 영향이 큰 것으로 판단됨

<표 20> 마산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

구분 시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시	11,860	69.7	6,078	39.4	17,938	55.3
경남 마산시	3,379	19.9	3,609	23.4	6,989	21.5
부산 북구	98	0.6	2,230	14.5	2,328	7.2
부산 남구	446	2.6	444	2.9	890	2.7
경북 구미시	-	-	795	5.2	795	2.5
부산 사상구	363	2.1	285	1.8	648	2.0
부산 사하구	0	0.0	594	3.8	594	1.8
경남 진주시	117	0.7	376	2.4	493	1.5
경남 함안군	30	0.2	409	2.7	439	1.4
경남 양산시	297	1.7	-	-	297	0.9
경남 진해시	150	0.9	58	0.4	208	0.6
경남 고성군	67	0.4	137	0.9	203	0.6
인천 서구	-	-	125	0.8	125	0.4
인천 중구	-	-	112	0.7	112	0.3
인천 남동구	-	-	97	0.6	97	0.3
서울 영등포구	58	0.3	-	-	58	0.2
서울 서초구	53	0.3	-	-	53	0.2
경기 고양시 일산구	52	0.3	-	-	52	0.2
인천 남구	49	0.3	-	-	49	0.1
기 타	-	-	79	0.5	79	0.2
합 계	17,018	100.0	15,428	100.0	32,446	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

11) 속초항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 2006년도에 속초항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경기의왕시가 전체의 14.7%(1.1천TEU)로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 경남양산시 12.5%(1.0천TEU), 전북익산시 11.2%(0.9천TEU), 충남당진군 10.0%(0.8천TEU)의 순이었음
- 속초항 수출입 전체컨테이너의 기종점 비중은 크게 적컨테이너의 비중이 큰 지역(전북익산시, 경기양주군, 경남양산시, 충남당진군, 등)과 공컨테이너의 비중이 큰 지역(경기의왕시)으로 구분이 가능함
- 적컨테이너의 비중이 큰 지역은 수출의 비중이 큰 지역(경기양주군, 충남당진군)과 수입의 비중이 큰 지역(전북익산시, 경남양산시)으로 다시 나눌 수 있음

<표 21> 속초항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 의왕시		828	21.8	307	7.8	1,135	14.7
경남 양산시		286	7.5	681	17.4	967	12.5
전북 익산시		105	2.8	762	19.4	867	11.2
충남 당진군		773	20.3	-	-	773	10.0
경기 양주군		682	17.9	-	-	682	8.8
강원 양양군		56	1.5	444	11.3	501	6.5
경기 광주시		330	8.7	91	2.3	421	5.5
강원 속초시		60	1.6	313	8.0	374	4.8
강원 강릉시		-	-	353	9.0	353	4.6
부산 남구		77	2.0	263	6.7	340	4.4
서울 성북구		18	0.5	315	8.0	334	4.3
전북 완주군		193	5.1	-	-	193	2.5
부산 북구		123	3.2	15	0.4	138	1.8
대구 서구		125	3.3	0	0.0	125	1.6
전북 남원시		-	-	92	2.3	92	1.2
부산 사하구		-	-	92	2.3	92	1.2
경기 안성시		23	0.6	51	1.3	74	1.0
경기 안산시 단원구		66	1.7	-	-	66	0.9
인천 남구		-	-	46	1.2	46	0.6
기 타		55	1.5	98	2.5	153	2.0
합 계		3,801	100.0	3,923	100.0	7,725	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

다. 컨테이너화물의 해외기종점 현행화

1) 분석의 기본 방향

- 수출입컨테이너화물의 해외기종점 현행화는 앞 절에서 생성한 2006년도 내륙기종점 자료와 관세청의 통관자료, 해양수산부의 PORT-MIS 자료를 이용하여 내륙지역⇔항만⇔해외를 연결하는 컨테이너 화물의 이동 매트릭스를 작성함³⁾
 - 수출입컨테이너화물의 해외기종점 분석에서는 실제 화물의 이동에 초점을 맞추고 있는 관계로 적컨테이너만을 분석 대상으로 함
- 본 분석의 원시자료는 248개 내륙지역, 28개 무역항⁴⁾, 230여개 국가에 대한 248×230 매트릭스로 도출되었으나, 본 보고서에서는 분석의 편의를 위하여 국내 9개 권역(또는 15개 시도)과 14개 해외지역(주요 3개국, 10개 대륙, 기 타⁵⁾)으로 구분해서 설명함
 - 9대 권역은 수도권(서울, 인천, 경기), 부산권, 경남권(울산, 경남), 경북권(대구, 경북), 전남권(광주, 전남), 전북권, 충남권(대전, 충남), 충북권, 강원권 등임
 - 해외 주요 3개 국가와 10개 대륙은 일본, 중국, 미국과 극동, 동남아, 서남아, 중동, 유럽, 아프리카, 북미, 중미, 남미, 대양주 등임

<표 22> 해외 대륙별 주요 국가 현황

해외 대륙	주요 국가
극 동	홍콩, 대만, 몽고, 마카오
동남아	말레이시아, 미얀마, 베트남, 싱가포르, 인도네시아, 캄보디아, 태국, 필리핀
서남아	방글라데시, 스리랑카, 인도, 파키스탄
중 동	사우디아라비아, 아랍에미리트연합, 오만, 요르단, 이란, 이라크, 쿠웨이트
유 럽	노르웨이, 덴마크, 독일, 러시아연방, 벨기에, 스웨덴, 스페인, 영국, 터키, 프랑스, 헝가리
아프리카	가나, 나이지리아, 리비아, 모로코, 수단, 알제리, 우간다, 이집트, 콩고, 튀니지
북 미	캐나다, 에콰도르
중 미	과테말라, 멕시코, 엘살바도르, 온두라스, 파나마, 푸에르토리코
남 미	베네수엘라, 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 칠레, 콜롬비아, 페루
대양주	뉴질랜드, 서사모아, 파푸아 뉴기니, 호주

3) 248개 내륙지역과의 연계를 위해 관세청의 수출입무역통계자료를 주로 사용한 관계로 PORT-MIS의 해외지역 O/D자료와는 다소 차이가 발생함

4) 2006년 기준 컨테이너화물을 처리한 항만은 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택항, 군산항, 마산항, 속초항, 목포항, 진해항 등 10개 항만에 이름

5) 몰디브, 바누아투, 안타티카, 영국령 인도양 지역 외에 통계상 불일치로 나타난 지역을 포함함

2) 전국 항만

- 2006년도에 전국 항만을 통해 수출입된 적컨테이너 719만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 30.7%인 221만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 88만TEU(12.3%), 동남아 87만TEU(12.1%), 미국 86만TEU(12.0%), 일본 69만TEU(9.6%)의 순이었음
- 전국 항만을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 단일의 내륙⇌해외 기종점 루트는 경기⇌중국(60.2만TEU)인 것으로 조사됨

<표 23> 전국 항만 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	14,076	60,940	14,724	7,394	19,973	5,056	6,477	19,130	3,700	1,806	1,907	2,626	6,429	162	164,400
부산	38,169	129,303	31,010	9,769	46,851	5,405	7,126	38,692	2,933	9,203	3,174	6,880	5,626	220	334,361
대구	17,634	62,703	11,418	6,885	12,077	9,885	4,941	12,329	1,036	4,429	1,844	1,478	1,310	12	147,981
인천	60,398	226,416	57,094	17,570	131,412	21,413	21,162	65,314	8,449	9,844	3,883	23,622	36,270	648	683,505
광주	18,206	34,927	42,281	7,192	11,072	4,297	35,410	50,009	8,113	5,140	10,733	10,737	10,747	462	249,326
대전	10,712	16,887	18,729	2,458	11,087	4,171	8,523	11,482	2,998	1,772	1,142	1,974	3,573	16	95,523
울산	51,623	250,583	60,378	45,837	70,095	42,084	30,363	135,238	24,422	8,782	11,640	38,405	17,286	423	787,159
경기	117,852	601,925	142,192	52,961	194,888	25,285	28,550	124,832	16,012	34,874	21,794	23,562	16,444	453	1,401,623
강원	10,265	4,579	2,784	1,071	2,862	303	188	2,464	329	105	104	236	378	-	25,669
충북	24,011	54,591	33,952	10,251	19,579	5,166	4,505	24,831	2,612	3,833	1,808	4,154	8,254	155	197,703
충남	40,485	102,118	54,253	23,523	24,193	6,119	10,497	33,595	4,867	4,040	3,655	5,902	8,578	49	321,875
전북	33,749	63,512	63,621	20,620	32,672	34,688	11,704	54,744	5,956	3,005	2,310	7,101	9,949	70	343,701
전남	40,311	116,322	48,942	105,209	103,487	27,748	26,879	54,350	27,397	10,124	18,350	16,632	7,904	36	603,691
경북	85,795	198,023	84,826	30,022	72,351	20,839	27,969	103,235	12,905	7,306	36,302	43,579	16,451	198	739,801
경남	124,488	283,080	194,733	36,154	115,248	25,646	53,334	154,518	22,073	23,233	18,985	21,896	24,818	406	1,098,612
합계	687,773	2,205,908	860,938	376,916	867,847	238,106	277,628	884,763	143,803	127,496	137,641	208,784	174,017	3,310	7,194,930
구성비	9.6	30.7	12.0	5.2	12.1	3.3	3.9	12.3	2.0	1.8	1.9	2.9	2.4	0.0	100.0

<표 24> 전국 항만 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)

단위: %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수도권	8.5	39.5	9.5	3.5	15.4	2.3	2.5	9.3	1.3	2.1	1.2	2.2	2.6	0.1	100.0
부산권	11.4	38.7	9.3	2.9	14.0	1.6	2.1	11.6	0.9	2.8	0.9	2.1	1.7	0.1	100.0
경남권	9.3	28.3	13.5	4.3	9.8	3.6	4.4	15.4	2.5	1.7	1.6	3.2	2.2	0.0	100.0
경북권	11.7	29.4	10.8	4.2	9.5	3.5	3.7	13.0	1.6	1.3	4.3	5.1	2.0	0.0	100.0
전남권	6.9	17.7	10.7	13.2	13.4	3.8	7.3	12.2	4.2	1.8	3.4	3.2	2.2	0.1	100.0
전북권	9.8	18.5	18.5	6.0	9.5	10.1	3.4	15.9	1.7	0.9	0.7	2.1	2.9	0.0	100.0
충남권	12.3	28.5	17.5	6.2	8.5	2.5	4.6	10.8	1.9	1.4	1.1	1.9	2.9	0.0	100.0
충북권	12.1	27.6	17.2	5.2	9.9	2.6	2.3	12.6	1.3	1.9	0.9	2.1	4.2	0.1	100.0
강원권	40.0	17.8	10.8	4.2	11.2	1.2	0.7	9.6	1.3	0.4	0.4	0.9	1.5	-	100.0
합계	9.6	30.7	12.0	5.2	12.1	3.3	3.9	12.3	2.0	1.8	1.9	2.9	2.4	0.0	100.0

3) 부산항

- 2006년도에 부산항을 통해 수출입된 적컨테이너 477만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 전체의 25.6%인 122만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 72만TEU(15.2%), 미국 67만TEU(14.0%), 일본 57만TEU(12.0%), 동남아 48만TEU(10.0%)의 순이었음
- 부산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(24.8만TEU)인 것으로 조사됨

<표 25> 부산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	12,272	26,293	14,486	4,093	13,822	3,778	5,082	18,526	2,517	1,758	1,867	2,553	6,336	155	113,538
부산	37,511	118,743	30,200	9,189	44,129	5,195	6,366	38,525	2,846	8,208	3,122	6,719	5,596	168	316,517
대구	17,616	58,699	11,205	6,503	11,683	9,753	4,905	12,318	1,027	4,381	1,838	1,339	1,310	12	142,589
인천	46,284	26,012	19,954	2,531	10,657	2,121	3,047	25,469	1,766	4,509	2,440	8,902	16,736	175	170,603
광주	15,162	23,536	18,401	1,533	6,331	1,052	23,490	22,687	3,692	4,040	8,267	9,738	5,143	419	143,491
대전	10,427	10,538	17,964	1,688	7,270	3,364	5,816	10,319	2,321	1,722	1,106	1,627	3,551	16	77,729
울산	33,745	147,050	59,546	23,388	46,207	27,985	27,205	123,361	24,381	8,232	11,526	32,690	16,435	420	582,171
경기	99,885	247,906	97,465	33,100	101,753	16,331	18,338	116,797	12,525	17,684	20,790	13,151	13,595	232	809,553
강원	10,235	2,205	2,438	843	1,510	257	187	2,117	274	105	101	205	378	-	20,855
충북	21,754	31,902	29,045	6,279	15,441	4,340	3,379	18,578	2,527	2,440	1,791	3,611	7,991	65	149,143
충남	29,275	25,726	44,004	10,718	14,800	4,374	7,975	31,309	3,776	3,003	3,265	4,467	7,588	36	190,316
전북	20,488	26,603	35,261	3,561	15,295	5,148	5,504	32,461	2,892	2,214	2,082	5,859	6,090	70	163,528
전남	19,168	26,671	14,699	2,469	7,749	3,146	5,755	18,672	4,231	5,409	6,852	9,966	5,680	36	130,503
경북	82,645	180,341	83,600	28,808	68,217	20,050	27,946	103,122	12,857	7,175	33,764	41,924	16,373	122	706,944
경남	117,863	270,537	188,440	35,221	112,916	25,018	51,567	148,861	21,261	22,280	16,383	18,845	24,573	406	1,054,171
합계	574,331	1,222,763	666,708	169,924	477,780	131,912	196,562	723,122	98,893	93,160	115,194	161,596	137,375	2,332	4,771,652
구성비	12.0	25.6	14.0	3.6	10.0	2.8	4.1	15.2	2.1	2.0	2.4	3.4	2.9	0.0	100.0

<표 26> 부산항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)

단위: %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수도권	14.5	27.4	12.1	3.6	11.5	2.0	2.4	14.7	1.5	2.2	2.3	2.2	3.4	0.1	100.0
부산권	11.9	37.5	9.5	2.9	13.9	1.6	2.0	12.2	0.9	2.6	1.0	2.1	1.8	0.1	100.0
경남권	9.3	25.5	15.2	3.6	9.7	3.2	4.8	16.6	2.8	1.9	1.7	3.1	2.5	0.1	100.0
경북권	11.8	28.1	11.2	4.2	9.4	3.5	3.9	13.6	1.6	1.4	4.2	5.1	2.1	0.0	100.0
전남권	12.5	18.3	12.1	1.5	5.1	1.5	10.7	15.1	2.9	3.4	5.5	7.2	4.0	0.2	100.0
전북권	12.5	16.3	21.6	2.2	9.4	3.1	3.4	19.9	1.8	1.4	1.3	3.6	3.7	0.0	100.0
충남권	14.8	13.5	23.1	4.6	8.2	2.9	5.1	15.5	2.3	1.8	1.6	2.3	4.2	0.0	100.0
충북권	14.6	21.4	19.5	4.2	10.4	2.9	2.3	12.5	1.7	1.6	1.2	2.4	5.4	0.0	100.0
강원권	49.1	10.6	11.7	4.0	7.2	1.2	0.9	10.2	1.3	0.5	0.5	1.0	1.8	-	100.0
합계	12.0	25.6	14.0	3.6	10.0	2.8	4.1	15.2	2.1	2.0	2.4	3.4	2.9	0.0	100.0

4) 광양항

- 2006년도에 광양항을 통해 수출입된 적컨테이너 91만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 16만TEU(18.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 14만TEU(15.1%), 동남아 14만 TEU(14.9%), 극동 13만TEU(14.5%), 유럽 10만TEU(11.0%)의 순이었음
- 광양항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 전남⇔동남아(9.5만TEU)인 것으로 조사됨

<표 27> 광양항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	1	108	125	17	66	47	-	10	1	42	11	35	3	-	466
부산	14	3,594	775	194	1,906	175	127	49	11	666	51	157	26	2	7,748
대구	5	401	212	66	7	4	2	-	-	48	5	139	-	-	889
인천	7	38	70	11	14	10	103	11	55	169	31	59	1	-	579
광주	3,044	10,316	23,880	5,639	4,708	3,245	11,909	27,321	4,421	1,100	2,466	997	5,604	43	104,694
대전	279	4,185	642	724	3,147	774	2,701	1,117	669	25	29	34	2	-	14,328
울산	-	7	74	-	2	-	-	20	-	-	4	31	-	-	138
경기	1,130	27,703	30,805	509	11,962	923	2,090	3,567	143	2,303	653	720	1,283	1	83,791
강원	-	-	64	-	311	-	-	-	3	-	3	31	-	-	412
충북	1,775	2,833	4,738	3,649	2,150	782	1,027	6,231	83	1,119	17	227	239	-	24,870
충남	362	7,291	9,189	1,872	836	312	935	1,972	855	522	379	1,138	395	-	26,058
전북	12,799	14,793	28,114	16,396	13,991	29,365	5,792	21,875	3,056	790	228	1,236	3,857	-	152,292
전남	20,403	86,732	34,185	102,708	95,212	24,319	21,117	35,668	23,166	4,715	11,498	6,639	2,224	-	468,586
경북	235	1,285	1,040	-	40	281	4	62	7	131	2,533	1,650	29	69	7,366
경남	455	4,998	4,434	345	1,538	80	201	2,919	482	943	2,461	2,624	28	-	21,509
합계	40,510	164,282	138,348	132,131	135,890	60,318	46,008	100,822	32,953	12,573	20,369	15,717	13,691	115	913,726
구성비	4.4	18.0	15.1	14.5	14.9	6.6	5.0	11.0	3.6	1.4	2.2	1.7	1.5	0.0	100.0

<표 28> 광양항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)

단위: %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수도권	1.3	32.8	36.5	0.6	14.2	1.2	2.6	4.2	0.2	3.0	0.8	1.0	1.5	0.0	100.0
부산권	0.2	46.4	10.0	2.5	24.6	2.3	1.6	0.6	0.1	8.6	0.7	2.0	0.3	0.0	100.0
경남권	2.1	23.1	20.8	1.6	7.1	0.4	0.9	13.6	2.2	4.4	11.4	12.3	0.1	-	100.0
경북권	2.9	20.4	15.2	0.8	0.6	3.5	0.1	0.8	0.1	2.2	30.7	21.7	0.4	0.8	100.0
전남권	4.1	16.9	10.1	18.9	17.4	4.8	5.8	11.0	4.8	1.0	2.4	1.3	1.4	0.0	100.0
전북권	8.4	9.7	18.5	10.8	9.2	19.3	3.8	14.4	2.0	0.5	0.1	0.8	2.5	-	100.0
충남권	1.6	28.4	24.3	6.4	9.9	2.7	9.0	7.6	3.8	1.4	1.0	2.9	1.0	-	100.0
충북권	7.1	11.4	19.1	14.7	8.6	3.1	4.1	25.1	0.3	4.5	0.1	0.9	1.0	-	100.0
강원권	-	-	15.6	-	75.4	-	-	-	0.7	-	0.7	7.5	-	-	100.0
합계	4.4	18.0	15.1	14.5	14.9	6.6	5.0	11.0	3.6	1.4	2.2	1.7	1.5	0.0	100.0

5) 인천항

- 2006년도에 인천항을 통해 수출입된 적컨테이너 103만TEU를 해외지역별로 보면 중국 이 50만TEU(48.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 22만TEU(21.4%), 미국 5만TEU(5.1%), 극동 4만TEU(4.3%), 유럽 4만TEU(4.2%)의 순이었음
- 인천항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(20.6만TEU)인 것으로 조사됨

<표 29> 인천항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	1,575	32,639	92	3,238	6,067	1,229	1,361	580	1,181	4	29	34	90	7	48,126
부산	41	3,321	1	203	663	35	355	17	56	6	-	4	4	49	4,755
대구	13	3,132	1	316	348	128	34	11	9	-	1	-	-	-	3,993
인천	13,765	186,867	36,872	14,585	120,685	19,210	18,012	39,043	6,628	4,929	1,422	14,661	19,533	473	496,685
광주	-	886	-	20	33	-	11	1	-	-	-	2	-	-	953
대전	3	1,086	123	32	670	32	6	46	8	25	7	313	20	-	2,371
울산	49	368	2	2	17	164	-	94	-	-	-	-	-	-	696
경기	12,600	205,880	13,824	17,533	80,815	8,029	7,929	2,989	3,344	14,884	349	9,690	1,566	218	379,650
강원	30	1,773	282	227	1,041	46	1	106	52	-	-	-	-	-	3,558
충북	476	15,840	169	114	1,988	44	91	22	2	274	-	54	24	-	19,098
충남	4,543	29,375	929	8,132	7,875	1,250	1,587	211	236	515	11	219	592	9	55,483
전북	8	2,490	188	16	201	167	76	4	8	1	-	-	2	-	3,161
전남	403	964	-	32	241	158	7	10	-	-	-	-	-	-	1,814
경북	6	9,492	2	113	148	1	18	44	41	-	4	-	49	6	9,924
경남	22	1,150	20	87	162	4	99	9	14	-	-	58	79	-	1,704
합계	33,534	495,261	52,505	44,650	220,954	30,497	29,587	43,187	11,579	20,638	1,823	25,035	21,959	762	1,031,970
구성비	3.2	48.0	5.1	4.3	21.4	3.0	2.9	4.2	1.1	2.0	0.2	2.4	2.1	0.1	100.0

<표 30> 인천항 수출입 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)

단위: %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수도권	3.0	46.0	5.5	3.8	22.5	3.1	3.0	4.6	1.2	2.1	0.2	2.6	2.3	0.1	100.0
부산권	0.9	69.8	0.0	4.3	13.9	0.7	7.5	0.4	1.2	0.1	-	0.1	0.1	1.0	100.0
경남권	3.0	63.2	0.9	3.7	7.5	7.0	4.1	4.3	0.6	-	-	2.4	3.3	-	100.0
경북권	0.1	90.7	0.0	3.1	3.6	0.9	0.4	0.4	0.4	-	0.0	-	0.4	0.0	100.0
전남권	14.6	66.8	-	1.9	9.9	5.7	0.7	0.4	-	-	-	0.1	-	-	100.0
전북권	0.3	78.8	5.9	0.5	6.4	5.3	2.4	0.1	0.3	0.0	-	-	0.1	-	100.0
충남권	7.9	52.7	1.8	14.1	14.8	2.2	2.8	0.4	0.4	0.9	0.0	0.9	1.1	0.0	100.0
충북권	2.5	82.9	0.9	0.6	10.4	0.2	0.5	0.1	0.0	1.4	-	0.3	0.1	-	100.0
강원권	0.8	49.8	7.9	6.4	29.3	1.3	0.0	3.0	1.5	-	-	-	-	-	100.0
합계	3.2	48.0	5.1	4.3	21.4	3.0	2.9	4.2	1.1	2.0	0.2	2.4	2.1	0.1	100.0

6) 울산항

- 2006년도에 울산항을 통해 수출입된 적컨테이너 22만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 10.7만TEU(49.2%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 2.8만TEU(12.9%), 극동 2.4만TEU(10.8%), 일본 2.1만TEU(9.8%), 서남아 1.4만TEU(6.6%)의 순이었음
- 울산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 울산⇔중국(10.3만TEU)인 것으로 조사됨

<표 31> 울산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	18
부산	513	367	-	-	152	-	38	-	-	-	1	-	-	-	1,072
대구	-	0	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	17,829	103,037	756	22,447	23,869	13,935	3,158	11,748	41	550	110	5,684	851	2	204,017
경기	31	450	91	3	17	-	-	144	-	-	-	-	-	-	736
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	10	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	18
충남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	2,901	3,372	184	1,101	3,946	507	1	7	-	-	1	5	-	-	12,025
경남	20	188	-	-	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	245
합계	21,294	107,425	1,045	23,551	28,045	14,442	3,205	11,899	41	550	112	5,693	851	2	218,155
구성비	9.8	49.2	0.5	10.8	12.9	6.6	1.5	5.5	0.0	0.3	0.1	2.6	0.4	0.0	100.0

7) 평택항

- 2006년도에 평택당진항을 통해 수출입된 적컨테이너 20.6만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 18.6만TEU(90.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 1.1만TEU(5.3%), 극동 0.5만TEU(2.7%), 유럽 0.2만TEU(1.1%)의 순이었음
- 평택당진항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기 ⇔중국(11.9만TEU)인 것으로 조사됨

<표 32> 평택항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	175	1,543	-	46	3	2	-	14	1	2	-	-	-	-	1,786
부산	42	389	-	145	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	577
대구	-	300	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	315
인천	244	13,406	198	443	56	72	-	744	-	-	-	-	-	-	15,163
광주	-	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	189
대전	3	1,076	-	14	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,094
울산	-	122	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122
경기	4,153	118,638	7	1,816	341	2	193	1,306	-	3	2	1	-	2	126,464
강원	-	183	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	184
충북	6	4,004	-	209	-	-	-	-	-	-	-	262	-	90	4,571
충남	6,305	38,898	131	2,796	666	81	-	103	-	-	-	-	3	-	48,983
전북	-	440	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	451
전남	-	1,941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,941
경북	8	2,734	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,742
경남	-	1,894	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	1,904
합계	10,936	185,756	336	5,481	1,082	158	193	2,177	1	5	2	263	3	92	206,485
구성비	5.3	90.0	0.2	2.7	0.5	0.1	0.1	1.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	100.0

8) 군산항

- 2006년도에 군산항을 통해 수출입된 적컨테이너 2.4만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 1.8만TEU(75.1%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 0.2만TEU(10.0%), 동남아 0.2만TEU(8.1%), 극동 0.1만TEU(3.2%), 북미 0.1만TEU(2.3%)의 순이었음
- 군산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 전북⇔중국(1.3만TEU)인 것으로 조사됨

<표 33> 군산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	-	2,230	-	37	-	-	-	-	-	323	-	-	-	-	2,590
대구	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	97	47	-	-	-	-	-	-	-	237	-	-	-	-	381
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	119	12,578	-	636	1,983	-	30	-	-	-	-	-	-	-	15,346
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	795
경남	2,225	2,698	132	99	1	-	-	160	-	-	-	-	-	-	5,315
전국	2,441	18,348	132	772	1,984	-	30	160	-	560	-	-	-	-	24,427
구성비	10.0	75.1	0.5	3.2	8.1	0.0	0.1	0.7	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

9) 마산항

- 2006년도에 마산항을 통해 수출입된 적컨테이너 2.3만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 1.0만TEU(27.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 0.6만TEU(27.9%), 유럽 0.2만TEU(9.1%), 미국 0.2만TEU(8.2%), 중동 0.2만TEU(7.6%)의 순이었음
- 마산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경남⇔중국(0.4만TEU)인 것으로 조사됨

<표 34> 마산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	53	2	7	-	15	-	34	-	-	-	-	-	-	-	111
부산	48	2,340	34	37	-	-	240	9	20	86	-	-	-	-	3,051
대구	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	98	48	-	-	-	-	-	47	-	137	-	-	-	-	429
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	795
경남	6,124	4,231	1,839	501	595	544	1,467	2,017	316	10	141	369	138	-	18,449
합계	6,375	7,416	1,880	538	610	544	1,741	2,073	336	233	141	369	138	-	22,888
구성비	27.9	32.4	8.2	2.4	2.7	2.4	7.6	9.1	1.5	1.0	0.6	1.6	0.6	-	100.0

10) 속초항

- 2006년도에 속초항을 통해 수출입된 적컨테이너 0.5천TEU를 해외지역별로 보면 중국이 0.4천TEU(81.4%)로 가장 많았으며, 나머지 0.1천TEU(18.6%)는 모두 유럽으로 수출입한 물동량임
- 속초항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(1.3천TEU)인 것으로 조사됨

<표 35> 속초항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	355	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	355
부산	-	530	-	-	-	-	-	92	-	-	-	-	-	-	622
대구	-	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170
인천	-	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
울산	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	15
경기	-	1,343	-	-	-	-	-	29	-	-	-	-	-	-	1,372
강원	-	419	-	-	-	-	-	241	-	-	-	-	-	-	660
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	552	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	552
전북	-	952	-	-	-	-	-	95	-	-	-	-	-	-	1,047
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경남	-	82	-	-	-	-	-	545	-	-	-	-	-	-	627
합계	-	4,450	-	-	-	-	-	1,017	-	-	-	-	-	-	5,467
구성비	0.0	81.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

4. 컨테이너 물류거점 시설 반출입화물의 기종점 현행화

가. 현행화의 배경 및 범위

1) 현행화의 배경

- 우리나라의 컨테이너물류거점시설중 핵심적인 시설은 ICD(Inland Container Depot), ODCY(Off-Dock Container Yard), 철도 CY 등임. 이들 시설은 항만과 내륙의 연결점으로서의 기능뿐만 아니라 일정지역의 물류거점으로서 화물의 집화, 보관, 분배 및 통관 기능 등을 수행하고 있음
- 즉 ICD, ODCY, 철도 CY 등의 물류거점시설은 컨테이너 물류체계상의 중요 거점으로서, 이를 경유하여 수출입 또는 유통되는 컨테이너 흐름에 대한 파악과 분석이 향후 교통체계 수립에 필요. 특히 ICD는 컨테이너 물동량의 소비지이자 생산지인 배후 권역과 항만을 연계하는 역할을 담당하기 때문에 처리되는 물동량이 많을 뿐 아니라 화물의 집화, 혼재, 통관기능을 수행하고 있어 물류흐름 분석의 최적지중의 하나임
- 물류거점시설은 조성부터 운영에 이르기까지 많은 시간과 비용이 소요되고 있기 때문에 물류거점 시설의 활성화가 중요. 특히 새로운 항만의 개발되거나 화물수요가 발생하는 산업단지나 신도시의 개발은 물류거점 시설의 역할과 기능에 영향을 미침. 그러나 화물의 흐름에 대한 조사는 통상 5년 단위로 이루어지고 있어 해당기간동안의 환경변화를 반영하는데 한계가 있음. 이러한 한계를 극복하는 한편 물류거점시설에서의 컨테이너 화물의 흐름을 분석하기 위해서는 현행화가 필요
- 권역별 컨테이너 화물의 기종점 변화추이, 적·공컨테이너의 처리 비율, 전체적인 물동량 변화 추이 등을 분석함으로써 물류거점시설의 활용도, 추가적인 잠재수요 개발, 효율적인 연계 수송망 구축 등에 활용 가능

2) 현행화의 범위

- 금번 현행화에서는 양산ICD, 의왕ICD 및 부산지역 철도CY에 대해 반입, 반출 물동량을 분석하였으며 이를 적, 공별로 나누어 살펴봄
- 전체 처리 물동량에 대한 분석과 권역별 흐름을 위주로 하였으며 248개 권역을 기준으로 현행화를 수행

나. 양산ICD 내륙기종점 현행화

1) 물동량 개요

- 2006년에 양산ICD에서 처리된 물동량은 1,123천TEU로 2005년에 처리된 1,330천TEU에 비해 감소하였음. 물동량이 감소한 원인은 부산 신항 개장에 따른 영향, 인천항 등 타 항만에서의 처리 물동량 증가 등에 기인한 것으로 판단됨. 양산ICD는 ICD가 본래 수행하는 다양한 기능, 다시 말하여 화물의 보관, 장치, 적입/적출, 통관 등 다양한 역할을 수행하고 있으나 핵심적인 기능은 선사들이 관리하는 컨테이너를 보관하는 장소로 주로 사용되고 있음
- 즉 양산ICD는 수출의 경우에는 보관된 공컨테이너를 화주에게 배급하는 기지로 사용되고 있으며, 수입의 경우에는 화주가 화물을 인출하고 난 뒤 공컨테이너를 재유통하기 위해 대기하는 장소로 사용하기 때문에 양산ICD의 경우 공컨테이너의 처리 비중이 매우 높음
- 양산ICD에서 처리된 공컨테이너는 수출입 및 재유통을 포함하여 81.4%에 이르고 있음. 직통관이나 보세운송 등 화주들의 물류활동 합리화에 따라 적컨테이너 처리량은 2005년 302천TEU에서 2006년 208천TEU로 감소하는 추세를 보여주고 있음. 이는 양산ICD의 기능이 공컨테이너의 장치, 보관, 재유통에 주로 사용되고 있음을 나타내는 것임

<표 36> 양산ICD 컨테이너 물동량

단위: TEU

반입			반출			소계		
적	공	계	적	공	계	적	공	계
128,882	443,199	572,081	79,524	471,780	551,304	208,406	914,979	1,123,385

2) 적컨테이너

- 양산ICD에서 처리되는 적컨테이너는 전체의 18.5%로 비교적 그 비중이 작음. 이는 양산ICD가 과거 부산항 인근의 ODCY에서 수행하던 기능을 이어받아 공컨테이너의 보관이나 장치에 특화된 측면이 있기 때문임
- 시군구 단위로 세분하여 살펴보면 양산ICD에서 반출입된 적컨테이너의 경우 상위 15개 지역이 전체의 87.2%를 점유하고 있어 지역적인 편차가 큼을 알 수 있음. 상위 15개 지역 내에서도 부산지역의 비중이 62.0%로 매우 높는데 이는 주요 컨테이너터미널이 부산시의 동구, 남구, 중구 등에 위치하고 있기 때문임. 이는 양산ICD의 기능을 감안할 때 자연스러운 결과라 할 수 있음. 즉 양산ICD는 부산항의 컨테이너터미널을 지원하는 배후시설이기 때문에 발생하는 화물의 60% 이상이 부산권역 화물

<표 37> 양산 ICD 적컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

시군구 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
부산 동구	46,271	35.9	17,472	22.0	63,743	30.6
부산 남구	31,085	24.1	14,835	18.7	45,921	22.0
경남 양산시	12,758	9.9	14,708	18.5	27,466	13.2
부산 중구	6,486	5.0	2,582	3.2	9,068	4.4
경북 구미시	4,140	3.2	3,949	5.0	8,089	3.9
부산 사하구	2,870	2.2	2,082	2.6	4,952	2.4
경남 김해시	1,943	1.5	2,211	2.8	4,154	2.0
울산 북구	3,011	2.3	1,126	1.4	4,137	2.0
대구 달서구	657	0.5	2,175	2.7	2,832	1.4
울산 남구	1,662	1.3	826	1.0	2,488	1.2
부산 사상구	1,317	1.0	1,021	1.3	2,337	1.1
부산 부산진구	1,184	0.9	797	1.0	1,981	1.0
울산 울주군	1,343	1.0	277	0.3	1,619	0.8
경남 창원시	820	0.6	625	0.8	1,445	0.7
인천 중구	1,028	0.8	413	0.5	1,441	0.7
부산 해운대구	1,114	0.9	165	0.2	1,279	0.6
경남 사천시	436	0.3	550	0.7	986	0.5
경기 용인시	199	0.2	742	0.9	941	0.5
경기 안산시 단원구	613	0.5	316	0.4	928	0.4
기타	9,946	7.7	12,652	15.9	22,598	10.8
합계	128,882	100.0	79,524	100.0	208,406	100.0

3) 공컨테이너

- 공컨테이너의 내륙기종점은 적컨테이너에 비해 상대적으로 기종점이 분산되어 있음. 시군구별 공컨테이너 반출입을 살펴보면, 반입의 경우는 양산시, 부산 남구, 부산 동구 등의 비중이 높고, 반출의 경우는 양산시, 부산 남구, 부산 동구 외에 부산 중구, 경북 구미시, 울산 북구, 울산 남구 등 고루 분포 되어 있음. 반입의 경우는 적컨테이너에서 화물이 인출되어 진후 재유통을 위해 양산ICD에 반입되는 경우가 대부분이며, 반출의 경우에는 화물을 적입하기 위해 여러 지역으로 컨테이너가 이송되는 경우가 대부분임

<표 38> 양산ICD 공컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

시군구 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 양산시	100,137	22.6	65,188	13.8	165,325	18.1
부산 남구	54,151	12.2	51,883	11.0	106,035	11.6
부산 동구	46,249	10.4	36,725	7.8	82,974	9.1
경북 구미시	11,914	2.7	38,414	8.1	50,328	5.5
부산 중구	16,454	3.7	32,898	7.0	49,352	5.4
울산 북구	10,996	2.5	33,088	7.0	44,084	4.8
울산 남구	8,242	1.9	32,765	6.9	41,007	4.5
경남 김해시	19,260	4.3	11,656	2.5	30,916	3.4
경남 창원시	10,959	2.5	18,545	3.9	29,504	3.2
부산 사하구	19,064	4.3	4,703	1.0	23,768	2.6
부산 사상구	10,196	2.3	8,111	1.7	18,306	2.0
부산 해운대구	3,819	0.9	10,438	2.2	14,256	1.6
경북 포항시 남구	8,867	2.0	4,742	1.0	13,609	1.5
경북 경주시	3,735	0.8	9,427	2.0	13,162	1.4
울산 울주군	4,540	1.0	7,788	1.7	12,328	1.3
부산 부산진구	4,140	0.9	8,034	1.7	12,173	1.3
전북 전주시 덕진구	2,489	0.6	8,570	1.8	11,058	1.2
경기 용인시	10,285	2.3	646	0.1	10,931	1.2
대구 북구	4,563	1.0	6,092	1.3	10,655	1.2
기타	93,139	21.0	82,068	17.4	175,207	19.1
합계	443,199	100.0	471,780	100.0	914,979	100.0

4) 전체(적공)컨테이너

- 전체 컨테이너의 시도별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 부산 44.9%, 경남 28.4%, 경북 6.7% 등이며 반출의 경우 부산 36.1%, 경남 22.8%, 울산 13.9%, 경북 12.8% 등으로 영남권역의 비중이 매우 높은 실정
- 양산ICD에서 처리된 전체 컨테이너를 시군구별로 살펴보면 양산ICD와 인접한 양산시가 17.2%, 부산 남구 13.5%, 부산 동구 13.1%, 부산 중구 5.2% 등의 순서로 나타났으며 그 외 경북 구미시, 울산 북구, 울산 남구 등이 그 뒤를 따르고 있음. 상위 15개 시군구가 전체에서 차지하는 비중은 77.7%이며 이들 모두가 부산, 경북, 경남, 울산 등 양산ICD와 지리적으로 인접한 지역에서 발생하고 있음

<표 39> 양산ICD 컨테이너(적공)의 시군구별 기종점(2006)

시군구	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 양산시		112,896	19.7	79,895	14.5	192,791	17.2
부산 남구		85,237	14.9	66,718	12.1	151,955	13.5
부산 동구		92,521	16.2	54,197	9.8	146,717	13.1
부산 중구		22,940	4.0	35,480	6.4	58,419	5.2
경북 구미시		16,054	2.8	42,363	7.7	58,417	5.2
울산 북구		14,008	2.4	34,213	6.2	48,221	4.3
울산 남구		9,904	1.7	33,591	6.1	43,495	3.9
경남 김해시		21,203	3.7	13,868	2.5	35,071	3.1
경남 창원시		11,778	2.1	19,171	3.5	30,949	2.8
부산 사하구		21,935	3.8	6,785	1.2	28,720	2.6
부산 사상구		11,512	2.0	9,132	1.7	20,644	1.8
부산 해운대구		4,932	0.9	10,603	1.9	15,535	1.4
부산 부산진구		5,323	0.9	8,831	1.6	14,154	1.3
경북 포항시 남구		9,027	1.6	4,933	0.9	13,959	1.2
울산 울주군		5,883	1.0	8,064	1.5	13,947	1.2
경북 경주시		3,913	0.7	9,485	1.7	13,399	1.2
경기 용인시		10,484	1.8	1,388	0.3	11,872	1.1
전북 전주시 덕진구		2,796	0.5	8,982	1.6	11,777	1.0
대구 달서구		6,055	1.1	5,534	1.0	11,589	1.0
기타		103,681	18.1	98,071	17.8	201,753	18.0
합계		572,081	100.0	551,304	100.0	1,123,385	100.0

다. 의왕ICD 내륙기종점 상세분석

1) 물동량 개요

- 의왕ICD는 수도권역의 핵심 컨테이너 물류기지 역할을 수행하고 있는데 최근 수년간 연간 200만TEU 정도의 물동량을 처리하고 있음. 의왕ICD는 국내의 중요 배후권역인 수도권에서 발생하는 컨테이너화물을 처리하는 핵심 기지 역할을 담당하고 있음. 양산ICD와는 달리 적컨테이너와 공컨테이너가 균형있게 처리 되고 있음
- 2006년에 처리된 물량은 적컨테이너 901천TEU, 공컨테이너 1,140천TEU로 전체 2,042천TEU를 처리
- 의왕ICD에서 처리된 전체 물량중 철송이 574천TEU, 육상운송이 1,467천TEU로 철송이 전체의 28%, 육송이 72%를 차지함. 이는 지난 2005년에 비해 철송의 비중이 약간 증가한 것인데 이는 2006년에 도입된 블록트레인(Block Train)의 효과에 기인한 것으로 판단됨.
 - 블록트레인은 일종의 전용열차 개념으로 화물을 집화한 회사의 물량만을 위주로 운행하고 각 역마다 정차를 하지 않아 속도가 빠르고 업무처리가 신속한 장점이 있음
 - 2006년 처리물량 2,042천TEU는 2005년 실적인 2,025천TEU과 비교하여 동일한 수준이라 할 수 있음

<표 40> 의왕ICD 컨테이너의 처리실적(2006)

구분	반입		반출		계(TEU)
	적	공	적	공	
철송	223,960	95,934	202,908	51,698	574,500
육송	220,439	509,355	254,581	483,598	1,467,973
계	444,399	605,289	457,489	535,296	2,042,473

2) 적컨테이너

- 의왕ICD에서 2006년에 처리된 적컨테이너는 전체의 44.2%로 양산ICD에 비해 그 비중이 높음
- 의왕ICD에서 처리되는 적컨테이너의 시군구별 기종점은 반입의 경우 부산 동구 21.6%, 부산남구 15.1%, 안산시 단원구 8.1%, 광양시 10.7% 순이며, 반출의 경우 부산동구 20.4%, 부산 남구 13.3%, 안산시 단원구 8.1%, 평택시 12.1% 등의 순서로 이루어짐. 반출입 전체로 볼 때 상위 15개 시군구가 차지하는 비중은 85.4%임
- 의왕ICD는 적컨테이너의 경우 안산시, 평택시, 수원시, 부평구 등 경기, 인천지역으로부터의 반출입이 높음. 부산 동구나 남구에서 반출입되는 화물은 컨테이너 터미널에서 발생하는 화물임

<표 41> 의왕ICD 적컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

구분 시군구	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
부산 동구	96,179	21.6	93,450	20.4	189,628	21.0
부산 남구	66,895	15.1	61,044	13.3	127,939	14.2
경기 안산시 단원구	35,989	8.1	37,190	8.1	73,179	8.1
전남 광양시	47,613	10.7	18,778	4.1	66,391	7.4
경기 평택시	5,654	1.3	55,558	12.1	61,213	6.8
경기 수원시 영통구	33,600	7.6	12,342	2.7	45,943	5.1
인천 부평구	38,427	8.6	2,142	0.5	40,569	4.5
경기 오산시	6,389	1.4	31,335	6.8	37,724	4.2
경기 화성시	27,653	6.2	7,918	1.7	35,571	3.9
인천 중구	16,954	3.8	13,607	3.0	30,560	3.4
경기 이천시	2,433	0.5	14,543	3.2	16,976	1.9
경기 용인시	2,360	0.5	10,856	2.4	13,216	1.5
경기 파주시	2,016	0.5	10,740	2.3	12,755	1.4
경기 시흥시	5,742	1.3	2,940	0.6	8,682	1.0
충남 아산시	5,860	1.3	2,754	0.6	8,615	1.0
경기 김포시	5,946	1.3	2,525	0.6	8,470	0.9
강원 홍천군	249	0.1	8,209	1.8	8,459	0.9
경기 광명시	5,956	1.3	2,254	0.5	8,209	0.9
대전 대덕구	5	0.0	8,200	1.8	8,204	0.9
기타	38,480	8.7	61,105	13.4	99,586	11.0
합계	444,399	100.0	457,489	100.0	901,888	100.0

3) 공컨테이너

- 2006년에 의왕ICD에서 처리된 공컨테이너는 전체의 55.8%로 양산ICD에 비해 그 비중이 낮음. 이는 의왕ICD가 ICD 본래의 기능인 화물집화, 통관, 혼재, 장치/보관 등의 기능을 제공하고 있음을 의미. 시도별로 살펴 볼 때 반입 컨테이너의 경우 경기 58.8%, 인천, 13.0%, 부산 11.8%, 서울 5.7% 등으로 수도권 비중이 높음. 이는 의왕ICD가 수도권에서 공컨테이너를 재유통할 수 있는 중요거점이기 때문임. 반출 컨테이너의 경우는 경기 54.4%, 인천 17.0%, 충남 9.2% 등으로 수도권과 인접지역에 공컨테이너를 보급하는 역할을 하고 있음을 보여줌
- 의왕ICD에서 처리되는 공컨테이너의 시군구별 기종점은 반입의 경우 안산시 단원구 8.5%, 화성시 7.8%, 평택시 7.0%, 부평구 6.5% 등으로 고르게 분포함. 상위 15개 시군구는 부산 남구와 동구를 제외하고는 모두 경기도내 시군구를 포함한 수도권내 시군구가 차지. 상위 15개 시군구가 차지하는 비중이 67.7%로 기타 지역의 비중이 상대적으로 높음

<표 42> 의왕ICD 공컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

구분 시군구	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 안산시 단원구	51,252	8.5	53,430	10.0	104,683	9.2
인천 부평구	39,238	6.5	53,602	10.0	92,840	8.1
경기 수원시 영통구	30,975	5.1	57,896	10.8	88,871	7.8
경기 화성시	47,345	7.8	40,692	7.6	88,037	7.7
경기 평택시	42,296	7.0	22,355	4.2	64,651	5.7
부산 남구	35,239	5.8	17,521	3.3	52,761	4.6
인천 중구	24,837	4.1	20,702	3.9	45,539	4.0
경기 용인시	27,292	4.5	10,783	2.0	38,075	3.3
부산 동구	31,202	5.2	6,788	1.3	37,990	3.3
경기 이천시	28,832	4.8	9,142	1.7	37,974	3.3
충남 아산시	3,818	0.6	31,765	5.9	35,583	3.1
경기 오산시	18,310	3.0	9,996	1.9	28,306	2.5
경기 김포시	12,658	2.1	11,018	2.1	23,676	2.1
경기 시흥시	10,874	1.8	8,608	1.6	19,482	1.7
경기 의왕시	5,194	0.9	13,321	2.5	18,515	1.6
경기 광명시	4,395	0.7	11,890	2.2	16,285	1.4
경기 안양시 동안구	11,286	1.9	4,901	0.9	16,186	1.4
경기 군포시	11,322	1.9	4,205	0.8	15,527	1.4
전남 광양시	8,818	1.5	6,445	1.2	15,263	1.3
기타	160,106	26.5	140,236	26.2	300,342	26.3
총합계	605,289	100.0	535,296	100.0	1,140,585	100.0

라. 부산 철도CY 내륙기종점 상세분석

- 부산지역의 철도 CY에서 처리한 컨테이너 물동량은 749천TEU로 2005년 실적 686천 TEU에 비해 9.2% 상승하였음. 이는 대부분 부산항 전체 물동량 증가 등에 따른 자연증가분으로 판단되는데 주요지역간에 운송된 컨테이너 화물중 큰폭의 증가세나 감소세를 보인 지역이 없기 때문임. 부산동구(부산진역), 부신진구(가야역), 부산남구(신선대역) 등 철도 CY는 부산항과 내륙간 철도 컨테이너 수송에서 중요한 거점 역할을 수행하고 있을 뿐 아니라 컨테이너의 보관은 물론, 인근지역으로의 배송기지 역할도 수행하고 있음
- 부산항 주변의 철도 CY는 기본적으로 전국 각지의 철도역에서 운송된 컨테이너를 부산항의 각 터미널에 이송하는 거점역할과 수입화물을 전국 각지로 운송하는 거점역할을 수행
- 본 절에서는 부산 권역의 철도CY를 중심으로 철도에 의해 운송된 컨테이너의 기종점을 분석
- 부산권역의 철도CY와 타 권역의 철도CY(철도역)간에 운송된 물량을 분석대상으로 하였음
- 분석 대상연도는 2006년도임
- 분석대상이 된 철도CY는 부산진역, 가야역, 신선대역 등이며 그중 핵심은 부산진역이라 할 수 있음
- 부산진역은 전국 각지에서 도착한 열차를 처리하고, 전국각지로 출발할 열차를 조성할 수 있는 부지와 시설을 보유하고 있을 뿐 아니라 컨테이너 야드를 포함한 보관, 장치 능력이 좋기 때문임
- 부산진역은 신선대역을 제외한 부산항 터미널들의 철도화물을 처리하는 핵심시설이라 할 수 있음. 2006년 부산진역에서 출발한 컨테이너는 234천TEU로 2005년 223천 TEU에 비해 소폭(4.7%) 증가
- 부산진역에서 출발한 컨테이너는 적컨테이너가 공컨테이너에 비해 거의 두 배 가량 많음. 이들 적컨테이너는 수입컨테이너로써 화주의 인근이나 물류창고 인근으로 운송되는 화물로 해당지역의 철도역으로 이송된 다음 지선을 이용하여 공장으로 운송되거나 트레일러 등에 의해 최종 목적지로 수송

- 부산진역에서 발송되는 컨테이너의 57%는 의왕시(오봉역 및 의왕역)로 수송되는 것으로 2006년의 63%에 비해 소폭 감소한 것임. 의왕시로 운송되는 화물의 77%는 적 컨테이너임
- 공컨테이너는 선사의 리포지셔닝(공컨테이너 재배치)이나 화주의 화물적입을 위한 공컨테이너 배송요청에 따른 공급이 대부분임

<표 43> 2006년 부산 동구(부산진역) 컨테이너 철도수송실적(반출)

단위: TEU

출발역	도착지역	도착역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
부산진역	광주 광산구	송정리	540	1,754	2,294
		임곡	1,401	682	2,083
	대전 대덕구	신탄진	687	1,544	2,231
	울산 남구	울산항	544	284	828
	울산 울주군	온산	13	43	56
	경기 의왕시	오봉	101,270	31,382	132,652
		의왕	1,326	61	1,387
	강원 원주시	동화	22	0	22
	강원 강릉시	강릉	59	1,118	1,177
	충북 청주시 흥덕구	청주	12,538	396	12,934
	충북 청원시	부강	3,866	1,301	5,167
		매포	591	0	591
	충북 옥천시	옥천	1,885	73	1,958
	충남 천안시	두정	4,921	666	5,587
	충남 연기군	소정리	36	228	264
		조치원	4,144	1,795	5,939
	충남 예산시	삼교	593	11,390	11,983
	전북 전주시 덕진구	동산	606	110	716
	전북 군산시	대야	2,111	974	3,085
		군산	35	18	53
	전북 익산시	동익산	1,546	4,703	6,249
	전남 여수시	흥국사	275	1,202	1,477
	전남 광양시	광양항	2,789	5,975	8,764
		태금	242	24	266
	전남 장성군	장성화	13	486	499
	경북 김천시	아포	356	962	1,318
	경북 칠곡군	약목	9,018	15,179	24,197
	경남 창원시	신창원	215	26	241
		남창원	0	40	40
	합 계			151,642	82,416

- 한편 부산진역에 반입되는 화물은 적컨테이너의 비율이 93.2%에 달하고 있는데, 이는 반출시 적컨테이너 비율이 64.7%인데 비해 매우 높은 것임. 이는 철도역 인근에서 수출을 위해 적입된 컨테이너가 부산항으로 이송된 때문임. 반입의 경우에도 의왕에서 출발한 컨테이너의 비중이 50.5%에 달하고 있어 오봉역(의왕역 포함)과 부산진역이 철도 컨테이너 운송의 핵심기지 역할을 수행하고 있음을 알 수 있음
- 2006년 처리실적은 249천TEU로 2005년 처리실적 238천TEU에 비해 4.5%증가

<표 44> 2006년 부산 동구(부산진역) 컨테이너 철도수송실적(반입)

단위: TEU

도착역	출발지역	출발역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
부산진역	광주 광산구	송정리	1,144	250	1,394
		입곡	1,970	279	2,249
	대전 대덕구	신탄진	3,707	91	3,798
	울산 남구	울산항	12,602	288	12,890
	울산 울주군	온산	291	0	291
	경기 의왕시	오봉	116,488	6,992	123,480
		의왕	2,555	6	2,561
	강원 원주시	동화	215	0	215
	강원 강릉시	강릉	1,675	14	1,689
	충북 청주시 흥덕구	청주	7,598	3,222	10,820
		부강	5,831	147	5,978
	충북 청원시	매포	388	10	398
		옥천	1,478	26	1,504
	충남 천안시	두정	7,126	391	7,517
	충남 연기군	소정리	743	4	747
		조치원	3,093	101	3,194
	충남 예산시	삽교	18,112	78	18,190
	전북 전주시 덕진구	동산	896	160	1,056
		북전주	0	1	1
	전북 군산시	대야	6,996	642	7,638
		군산	52	0	52
	전북 익산시	동익산	7,692	435	8,127
	전남 여수시	흥국사	6,620	180	6,800
	전남 광양시	광양항	831	365	1,196
		태금	351	2	353
	전남 장성군	장성화	444	7	451
	경북 김천시	아포	1,925	14	1,939
	경북 칠곡군	약목	19,922	3,171	23,093
	경북 봉화군	석포	1,548	1	1,549
	경남 창원시	신창원	35	0	35
	합 계		232,328	16,877	249,205

- 2006년 신선대역에서 반출되는 컨테이너의 흐름은 2005년과 유사함. 지역별 도착역과의 흐름 및 적컨테이너와 공컨테이너의 비율은 부산진역과 비슷함. 이는 신선대역의 경우 신선대터미널에서 발생하는 화물을 집중적으로 처리하는 것 외에는 화물의 발생지역이나 적, 공컨테이너의 흐름이 유사하기 때문임. 적컨테이너의 비율이 58.6%였으며, 의왕시(오봉역, 의왕역)의 비율은 71%로 제일 높음
- 2006년에 신선대역으로 반입된 컨테이너는 114천TEU로 2005년 97천TEU에 비해 17.6% 증가. 출발역별 비중이나 적컨테이너, 공컨테이너 비율 등은 2005년과 유사. 적컨테이너의 비율은 89.8%로 매우 높으며 의왕시의 비율이 58.9%로 제일 높음

5. 결론 및 정책 제언

가. 정책 제언

1) 데이터의 응용 및 활용 강화

- 조사 및 분석들을 확립하고 이에 근거하여 관련 사업을 진행해온 결과 교통DB의 기반은 정립이 되었으나 이용자 측면에서는 원하는 자료를 제공하는 데는 한계가 있었음. 즉 기종점 자료 구축위주로 사업이 진행됨에 따라 교통체계효율화법에서 규정한 다양한 조사는 제대로 수행되지 못함. 예를 들면, 교통시설운영실태, 교통혼잡비용, 에너지 소비량 등 필수 항목에 대한 조사는 미흡
 - 향후에는 인력투입에 의한 조사는 필요한 대상과 지역위주로만 수행하고 정보시스템이나 업체조사 등을 이용하여 기종점 조사를 보완할 필요가 있음
- 이용자들이 필요로 하는 데이터, 기초연구나 정책결정에 바로 활용될 수 있도록 DB가 구축될 필요가 있음
 - 공공 및 민간부문의 수요를 파악하여 교통DB 구축사업에 관한 중장기 계획을 수립할 때 이들 수요가 반영될 수 있어야 함
 - 국토해양부의 출범에 따라 해상과 육상으로 나뉘어있던 물류정책 및 교통정책이 통합되어 운영될 수 있는 여건이 형성. 분야별로 구축되어 운영되는 정보시스템을 연계하고 이들을 통합하여 데이터를 생산하고 제공하는 체제를 구축

- 민간 운송업체들의 컨테이너 운송정보를 이용하여 수출입기종점 데이터를 보완하기 위해 향후 참여하는 운송업체의 수를 늘리는 한편, 컨테이너 터미널과의 정보협력방안을 수립

2) 화물품목 정비

- 화물품목별 교통수요 추정 등을 위해 화물별로 주로 선택하는 운송수단과 운송수단별 세부분류(톤급별 등) 기준을 세울 필요가 있음. 이러한 기준이 마련되는 경우 데이터 연동작업이나 분석작업을 쉽게 할 수 있을 것으로 판단
- 항만구역에서 적출(Devanning)되는 수입화물은 컨테이너에 의해 운송되는 것이 아닌 일반트럭에 의해 운송됨. 즉 LCL(Less than Container Load) 화물이나 CFS에서 통관이 완료된 화물의 경우는 개별 운송됨. 이들 화물에 대한 개별품목과 더불어 주요 도착지나 수배되는 차량의 대수나 크기(톤수) 등을 확보하는 방안 필요
- 관련 정보는 내수화물정보와 연계되어 전체 교통수요를 추정하는데 활용

3) 정보시스템의 보완

- ICD와 같은 물류거점 시설의 경우 조사원을 통한 조사시에는 수출입여부를 확인하도록 하고 있으나 전산자료나 공식적으로 발표된 자료의 경우는 이러한 구분이 없음
 - 반출입 신고시에 수출입 여부를 표시하도록 한다면 정확한 화물흐름을 파악할 수 있으므로 ICD 운영사들과의 협의를 거쳐 관련 정보를 확보할 필요가 있음
- 물류거점시설인 ICD나 철도 CY의 경우 여러 구역으로 나뉘어 운영되고 있는데, 이들 업체는 대부분 전산으로 반출입하는 컨테이너를 신고하고 있으나 일부회사의 경우 수작업으로 처리하고 있어 정확하고 신속한 정보확보에 어려움이 있음
 - 업체의 관심과 소규모의 투자만 이루어지면 전산처리는 가능할 것으로 판단되므로 전산투자를 장려하고 이를 지원하기 위한 방안을 검토

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

- 국가 전체의 교통·물류·항만 정책을 수립하기 위해서는 해상교통량을 주기적으로 조사하고 DB화함으로써 적절한 해상교통시스템을 구축할 필요성이 있으며, 「교통체계효율화법」에서도 매 5년 단위의 정기적인 조사를 통하여 우리나라 전체의 해상교통량에 대한 실제조사를 하도록 권고하고 있음
- 이에 따라 해상화물의 기종점조사는 2001년의 첫 조사 이후 2005년에 전국적인 규모의 재조사가 수행되어 5년 동안의 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간의 기종점의 변화된 상황을 분석할 수 있는 기초 데이터를 확보하게 되었음
- 하지만 매년 전국 단위의 조사사업을 수행할 수 없는 관계로 2005년 조사된 자료의 현행화를 통한 자료의 업데이트와 상세분석이 절실히 요구됨
- 이러한 해상화물 기종점 자료의 현행화 사업은 항만입지선정, 투자규모, 투자우선순위 결정 뿐 아니라 도로, 철도 등 항만 배후에서의 대량화물 연계수송체계 구축을 위한 최선의 자료제공에 중요한 사업임
- 따라서 본 과업에서는 해상물동량 및 항만건설 계획 등 변화된 여건을 반영하기 위하여 지역간 해상화물의 기종점 통행량을 '06년 기준으로 현행화하여 항만의 개발 및 배후단지의 조성 등의 타당성 분석 등에 활용하고자 함

제2절 과업의 범위

1. 과업의 범위

가. 시간적 범위

- 해상 수출입컨테이너 화물의 내륙 기종점 현행화 : 2006년 시점
- 컨테이너 물류거점시설 반출입 화물의 기종점 현행화 : 2006년 시점

나. 공간적 범위

- 대존 : 특별시, 광역시, 도 - 16개존
- 중존 : 특별시의 구, 광역시의 구, 시의 구, 시, 군 - 248개존

다. 내용적 범위

- 해상 수출입컨테이너 화물의 내륙 기종점 현행화
 - 전국 28개 무역항 대상
 - 해외국가와 국내항만 및 내륙지역간 컨테이너 화물의 기종점(O/D) 현행화
- 컨테이너 물류거점시설 반출입 화물의 기종점 현행화
 - 항만 및 인접지에 위치한 철도 CY, 내륙컨테이너 기지(ICD) 등 대상
 - 국내항만, ICD(철도 CY) 및 내륙지역간 컨테이너 화물의 기종점(O/D) 현행화

2. 과업의 세부 내용

가. 해상 수출입컨테이너 화물의 내륙 기종점 현행화

1) 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간(존별) 기종점 현행화

- 분석기준 및 분석방법

- 28개 국내 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

2) 컨테이너화물의 해외-국내항만 기종점 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 28개 국내 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 해외-국내항만간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

나. 컨테이너 물류거점시설 반출입 화물의 기종점 현행화

1) 철도 CY의 반출입 화물 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 주요 컨테이너항만 및 항만도시에 위치한 철도 CY를 대상으로 국내항만-철도CY-내륙 지역간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

2) 내륙컨테이너기지(ICD)의 반출입 화물 현행화

- 분석기준 및 분석방법
- 항만 인근 및 내륙도시에 위치한 내륙컨테이너기지(ICD)를 대상으로 국내항만-내륙컨테이너기지(ICD)-내륙지역간 화물 흐름에 대한 기종점 현행화
- 전수화 및 분석결과

제3절 과업의 기대효과

- 해상화물의 기종점 자료에 대한 현행화 작업은 항만입지선정, 투자규모, 투자우선순위 결정 뿐 아니라 도로, 철도 등 항만 배후에서의 대량화물 연계수송체계 구축을 위한 필수적인 자료로 활용
- 현행화를 위한 방법론을 개발하여 향후에도 지속적으로 현행화 작업을 수행할 수 있는 기틀을 마련
- 항만 및 물류거점 시설과 내륙간 컨테이너화물에 대한 기종점 및 국내항만과 해외항만간의 컨테이너화물 기종점 데이터를 제공함으로써 물류주체들의 의사결정을 지원

제2장 해상 수출입화물의 기종점자료 현행화 방법론

제1절 현행화의 기본 방향

제2절 현행화 방법론

제3절 현행화 방법론의 적용

제2장 해상 수출입화물의 기종점자료 현행화 방법론

제1절 현행화의 기본 방향

1. 항만처리 물동량 현행화

- 수출입 컨테이너 화물은 전수 집계가 가능하고 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너 화물의 내륙 기·종점을 업데이트하는 것이 가장 기본적인 현행화 방법에 해당함
 - 항만에서의 컨테이너 물동량은 PORT-MIS와 SP-IDC를 통해 전수가 발표되고 있음
- 항만별 처리물동량 전수는 매년 1월에 잠정치가 발표되고 3월경에 확정치가 발표되므로 확정치에 대한 PORT-MIS 자료를 현행화함

2. 248개 시군구의 지역별 유발 물동량 현행화

- 지역유발 물동량의 현행화는 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 248개 시·군·구별 유발물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임
- 지역별 유발물동량은 지역의 산업과 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시·군·구/산업분류별 주요지표(5명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
- 통계청에서 발표하는 전국 248개 시·군·구별 주요 지표는 다음과 같음
 - 주요 지표 : 사업체수, 월평균 종사자수, 급여액, 출하액, 주요 생산비, 부가가치, 유형자산 연말잔액
 - 발표 주기 : 1999년부터 매년 발표되고 있으며, 현재 2005년까지 발표되었음
 - 통계 자료 : 「산업총조사 메타DB」
- 실제 조사가 이루어지지 않은 연도에 지역유발 컨테이너 물동량을 현행화하기 위해 본 연구에서는 앞에서 언급된 통계청의 시·군·구 지표와 컨테이너 물동량의 상관관계를 분석하는 방법으로 248개 시군구의 유발 물동량을 현행화함

제2절 현행화 방법론

1. 현행화의 기본 가정

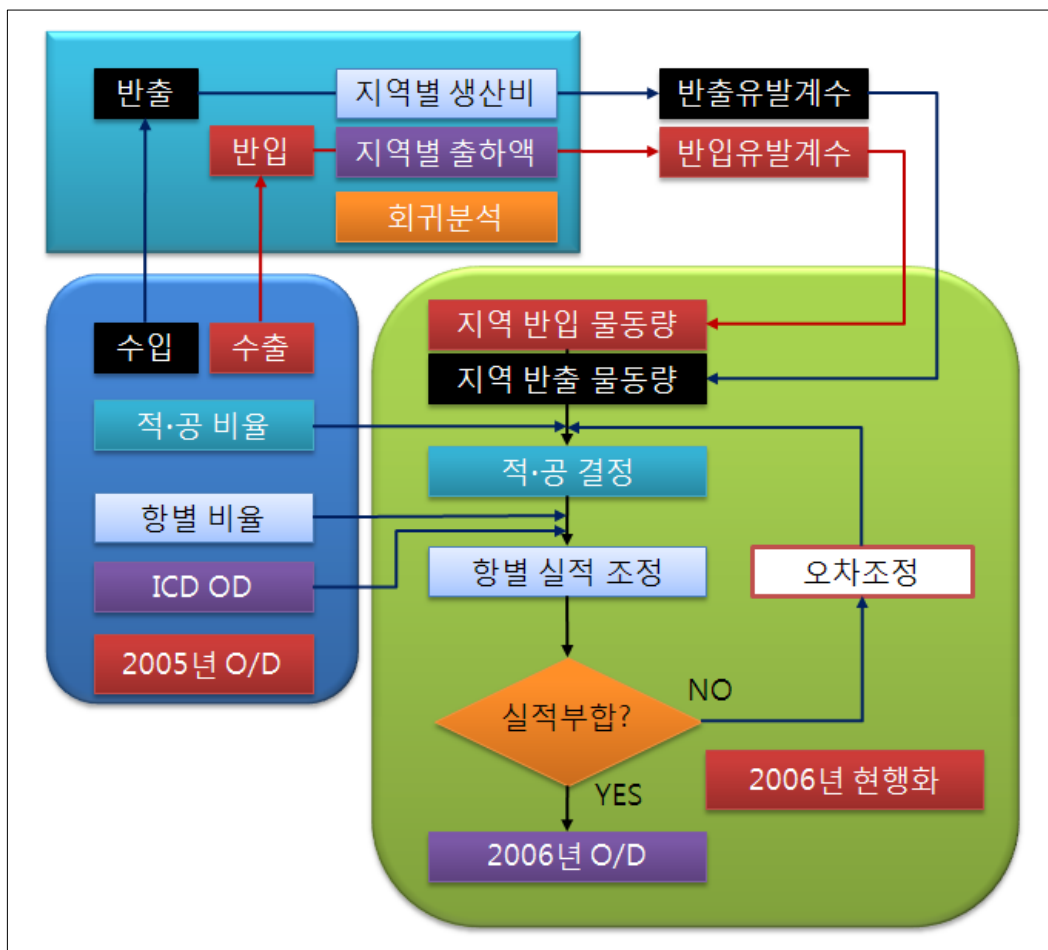
- 2006년에는 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 화물의 이동 경로와 구성비, 적·공의 비율 등 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2005년의 실적에 따르는 것으로 가정함
- 다만, 2006년 현행화에서는 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기·종점 변화를 연구하는 것임
- 즉, 수출입화물의 적·공 비율, 항만 이용비율, ICD 경유 비율 등은 2005년과 동일하지만, 경제상황의 변화로 인해 지역별 유발 화물의 차이에 의해 지역과 항만간 화물 흐름의 변화를 반영함

2. 현행화 기본 모형

- 해상 수출입화물 내륙 기종점의 현행화를 위해서는 지역별 생산액과 지역별 출하액이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 파악하고 이로부터 유발되는 2006년의 수출입화물 기종점 변화 추이를 분석함

가. 2005년 조사자료의 정형화

- 2006년의 현행화를 위해서는 2005년 조사자료에 대한 정형화가 필요함
 - 정형화된 조사자료는 2006년 반출입 유발계수에 의한 물동량의 배분을 위한 원단위로 활용 될 수 있음
- 조사자료의 정형화는 다음과 같음
 - 지역별 컨테이너 처리량의 적·공비율의 정형화
 - 지역별 항별 컨테이너 점유율의 정형화
 - 내륙컨테이너기지(ICD) 또는 항만 인근 ODCY에 대한 조사자료 정형화



<그림 2-1> 해상 수출입 화물의 내륙 기증점 현행화 모형

나. 유발계수 도출을 위한 선형회귀분석의 수행

- 2005년에 조사된 248개 시·군·구 컨테이너 물동량과 통계청에서 발표한 2005년의 시·군·구 광공업 및 제조업 7개 지표를 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함
 - 전국을 4개의 대권역으로 구분하여 각각의 권역별 회귀분석 수행
 - 4개 대권역은 수도권, 중부권, 호남권, 영남권
- 컨테이너 물동량과 7개 경제지표와의 개별적인 회귀분석 결과 수출(반입)화물은 출하액(OUTPUT)이, 수입화물은 주요생산비(COST)가 설명력이 매우 우수한 것으로 나타났다

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

- 회귀모형의 이용

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

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

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

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

- 이는 지역 제조업 출하액의 증분이 수출 물동량의 증가에 영향을 미치며, 이 경우 모형에서 β_1 은 지역의 수출화물 유발계수로 사용될 수 있음

다. 2006년 추정치의 현행화 작업

- 위의 회귀방정식과 2005년의 정형화된 자료에 대해 2006년 실적을 대입하여 지역별 유발물동량을 산정함
- 2005년의 원단위를 적용하여 2006년 추정치의 현행화 작업 수행
 - 2005년의 적·공 비율 적용으로 2006년 추계 화물의 내륙 적·공 물동량 결정
 - 2005년의 지역별 항만 이용비율 실적에 의해 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정
 - 2005년의 내륙컨테이너기지(IDC)에 대한 정형화된 자료의 적용으로 IDC와 ODCY 경유화물에 대한 통계작업 수행
- 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정 과정 수행
 - 2006년의 회귀분석 추정치와 2005년의 정형화된 비율을 적용할 경우 실제 항만 이용 물동량 실적과 부합되지 않는 경우가 대부분임
 - 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정(trimming)으로 정확한 오차조정 가능

제3절 현행화 방법론의 적용

1. 방법론의 적용

- 2006년의 수출입화물 기종점 현행화 작업 과정에서 수행한 방법론을 설명함으로써 보다 올바른 현행화 방법론을 모색함
- 위에서 설명한 3단계의 방안에 대해 실제 현행화 과정을 중심으로 설명함

2. 2005년 실적의 정형화

- 2006년의 현행화 자료 도출을 위해 2005년 현행화 자료를 다음과 같이 정형화함
- 자료 1 : 실적자료
 - 우리나라 수출입 컨테이너를 248개 지역별로 반입(수출), 반출(수입), 반출입(수출입) 실적을 정리함
 - 반입, 반출, 반출입 자료에는 각각 적컨테이너와 공컨테이너로 구분된 실적을 제시
 - 회귀분석에서 사용될 통계청의 출하액과 생산비 자료를 248개 지역별로 2005년과 2006년에 대해 제시함
- 자료 2 : 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 자료
 - 248개 시·군·구 지역에 대한 반입, 반출 기준으로 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 제시
 - 지역별 컨테이너의 적·공 비율 제시($A\text{지역} : \sum(\text{적공비율})=1$)
 - 적·공 컨테이너의 지역별 비율 제시($\text{적컨테이너} : \sum(\text{지역비율})=1$)
- 자료 3 : 항만 반입(수출) 화물의 항만이용 비율
 - 248개 지역별로 반입 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
 - 반입(수출) 적컨테이너 : $\sum(\text{항만비율})=1$, 공컨테이너 : $\sum(\text{항만비율})=1$

- 자료 4 : 항만 반출(수입) 화물의 항만이용 비율
 - 248개 지역별로 반출 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
 - 반출(수입) 적컨테이너 : $\sum(\text{항만비율})=1$, 공컨테이너 : $\sum(\text{항만비율})=1$
- 자료 5 : 항만 반입(수출) 화물의 항만별 지역 비율
 - 248개 지역별로 반입 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함
 - 반입(수출) 적컨테이너 : $\sum(\text{지역비율})=1$, 공컨테이너 : $\sum(\text{지역비율})=1$
- 자료 6 : 항만 반출(수입) 화물의 항만별 지역 비율
 - 248개 지역별로 반출 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함
 - 반출(수입) 적컨테이너 : $\sum(\text{지역비율})=1$, 공컨테이너 : $\sum(\text{지역비율})=1$
- 자료 7, 자료 8 : 경인ICD와 양산 ICD의 지역별 화물 비율
 - 248개 시군구별 경인ICD와 양산ICD의 반출입 화물량 및 화물비율

3. 지역별 화물유발계수 도출

- 지역별 화물유발계수의 도출을 위해 앞서 언급한 바와 같이 4개 권역별로 2005년 지역 수입량과 출하량에 대한 횡단면회귀분석(Cross Sectional Regression)을 수행함
 - 반입(수출)의 경우 출하량과 높은 상관도를 보였으며, 반출(수출)의 경우 주요생산비 항목이 비중이 있는 것으로 나타남

가. 수도권 컨테이너 유발계수

- 수도권은 서울특별시, 경기도, 인천시로 76개 시·군·구로 이루어짐
- 4개의 측정지표에 따른 수도권 컨테이너 유발 물동량의 회귀분석을 수행한 결과 수도권의 시·군·구 물동량 역시 출하액(OUTPUT)과 주요생산비(COST)로 잘 설명되는 것으로 판단됨
 - 본 연구에서는 수출의 경우 출하량, 수입의 경우 주요생산비를 설명변수로 채택

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

- 수도권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)과의 관계
- 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0017로 나타나 수도권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 1.7TEU 증가하는 것으로 나타남
- 설명계수(R^2)의 값이 0.5051로 다소 낮게 보이나 횡단면 자료(cross-sectional data)의 설명계수로는 높은 값이며, 설명변수의 t-값도 매우 높게 나타나고 있음

<표 2-1> 수도권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	8760.0944	4111.0756	2.1308522	0.0364238
OUTPUT	0.0017344	0.0005884	2.947812	0.0042793
R-squared	0.505087	Durbin-Watson stat		2.074361

2) 반출(수입) 컨테이너의 유발계수

- 수도권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계
- 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0031로 나타나 수도권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 3.1TEU 증가하는 것으로 나타남
- 설명계수(R^2)의 값이 0.5571로 다소 낮게 보이나 횡단면 자료(cross-sectional data)의 설명계수로는 높은 값이며, 설명변수의 t-값도 높게 나타나고 있음

<표 2-2> 수도권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	10144.17	5554.1068	1.8264269	0.0718193
COST	0.0031725	0.0013695	2.3165611	0.0232985
R-squared	0.55714	Durbin-Watson stat		1.955782

나. 중부권의 컨테이너 유발계수

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

- 중부권은 충청남도, 충청북도, 강원도, 대전광역시이며 45개 시·군·구가 분포됨
- 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0020으로 나타나 중부권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 2.0TEU 증가하는 것으로 나타남
- 설명계수(R^2)의 값이 0.7481로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 출하액(OUTPUT)의 t-값도 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

<표 2-3> 중부권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2235.5935	999.64143	2.2363954	0.0305662
OUTPUT	0.00199	0.0001761	11.300539	0.0000000
R-squared	0.748099	Durbin-Watson stat		1.696710

2) 반출(수입) 컨테이너의 유발계수

- 중부권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계
- 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0023으로 나타나 중부권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 2.3TEU 증가하는 것으로 나타남
- 설명변수인 주요생산비(COST)의 t-값이 6.2730으로 통계적 유의성이 매우 높으며, 설명계수(R^2)도 0.4778로 횡단면 자료에서는 높은 수준임

<표 2-4> 중부권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2856.1685	1336.4127	2.1371905	0.0383111
COST	0.0023106	0.0003683	6.2730315	0.0000001
R-squared	0.477844	Durbin-Watson stat		1.635428

다. 호남권의 컨테이너 유발계수

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

- 호남지역은 전라북도, 전라남도, 광주광역시이며 총 42개 시·군·구로 이루어짐
- 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0093으로 나타나 호남권의 출하액이 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 9.3TEU 증가하는 것으로 나타남
- 이와 같은 계수값은 수도권 1.7TEU에 비해 매우 높은 수치임. 이는 호남지역의 경우 석유화학산업과 제조업 등 출하액 가운데 수출입으로 이어지는 비율이 타 지역보다 월등히 높기 때문으로 판단됨
- 설명계수(R^2)의 값이 0.8784로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 출하액(OUTPUT)의 t-값도 16.9984로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

<표 2-5> 호남권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-1208.162	3471.9747	-0.347976	0.7296832
OUTPUT	0.009282	0.0005461	16.99836	0.0000000
R-squared	0.878399	Durbin-Watson stat		1.805087

2) 반출(수입) 컨테이너의 유발계수

- 호남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계
- 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0098으로 나타나 호남권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 9.8TEU 증가하는 것으로 나타남
- 설명계수(R^2)의 값이 0.9014로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 주요생산비(COST)의 t-값도 19.1253으로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

<표 2-6> 호남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2240.7995	2478.7383	0.9040081	0.3714036
COST	0.0098076	0.0005128	19.125345	0.0000000
R-squared	0.901424	Durbin-Watson stat		1.387254

라. 영남권의 컨테이너 유발계수

1) 반입(수출) 컨테이너의 유발계수

- 영남지역은 경상북도, 경상남도, 부산광역시, 울산광역시이며, 시·군·구는 총 72개에 해당함
- 회귀분석 결과 출하액의 회귀계수가 0.0063으로 나타나 영남권의 출하액이 평균 10억 원 증가할 때 수출입 컨테이너가 6.3TEU 증가하는 것으로 나타남
- 영남권의 경우에도 호남권과 같이 수도권의 1.7TEU에 비해 매우 높은 수치임. 이는 영남지역의 경우 창원과 마산, 김해, 부산, 울산 등 대도시와 대형 산업공단이 위치하고 있어 높은 유발계수를 나타냄
- 설명계수(R^2)의 값이 0.7941로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 주요생산비(OUTPUT)의 t-값도 16.4329로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

<표 2-7> 영남권의 반입(수출)과 출하액(OUTPUT)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1340.9412	4181.5124	0.3206833	0.7494058
OUTPUT	0.0063063	0.0003838	16.432887	0.0000000
R-squared	0.794142	Durbin-Watson stat		1.944477

2) 반출(수입) 컨테이너의 유발계수

- 영남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)와의 관계

- 회귀분석 결과 주요생산비의 회귀계수가 0.0078로 나타나 영남권 제조업의 주요생산비가 평균 10억원 증가할 때 수출입 컨테이너가 7.8TEU 증가하는 것으로 나타남
- 설명계수(R^2)의 값이 0.7212로 횡단면 자료에서는 매우 높은 수준이며, 설명변수인 주요생산비(COST)의 t-값도 13.4556으로 유의수준이 매우 높아 유발계수의 값이 0이라는 귀무가설을 충분히 기각함

<표 2-8> 영남권의 반출(수입)과 주요생산비(COST)의 회귀분석

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7691.3395	4166.4627	1.8460119	0.0691189
COST	0.0077801	0.0005782	13.455647	0.0000000
R-squared	0.721176	Durbin-Watson stat		2.219957

4. 지역별 물동량 추정

- 위에서 추정한 지역별, 반출·입별 유발계수에 의해 248개 시군구별로 2006년의 물동량 추정치를 도출하였음
- 이를 광역시도별로 정리한 결과는 다음 표와 같음

<표 2-9> 광역시·도별 2006년 컨테이너 물동량 추정

단위: TEU

광역시·도	2006년 추정			2005년 실적		
	반입	반출	반출입	반입	반출	반출입
서울특별시	107,003	85,460	192,463	106,039	83,293	189,332
부산광역시	165,280	351,698	516,978	152,449	339,418	491,867
대구광역시	111,357	122,364	233,721	104,941	117,074	222,015
인천광역시	353,943	368,709	722,653	346,196	359,119	705,315
광주광역시	210,283	143,629	353,912	198,428	139,272	337,700
대전광역시	77,960	51,162	129,122	78,236	50,983	129,219
울산광역시	719,722	617,325	1,337,047	661,786	544,213	1,205,999
경기도	734,975	894,109	1,629,084	708,086	860,023	1,568,109
강원도	19,777	18,123	37,899	19,560	17,609	37,169
충청북도	106,926	131,288	238,214	99,433	125,769	225,202
충청남도	230,739	165,762	396,501	210,026	151,339	361,365
전라북도	239,681	240,271	479,952	225,378	228,582	453,960
전라남도	453,184	424,818	878,001	436,028	395,554	831,582
경상북도	569,800	551,762	1,121,561	554,808	527,095	1,081,903
경상남도	827,473	822,122	1,649,595	781,864	788,069	1,569,933
전국계	4,928,102	4,988,601	9,916,703	4,683,258	4,727,412	9,410,670

- 위에서 추정된 2006년 물동량은 2006년의 총 실적과 차이가 발생하며, 전수와의 일치를 위해 지역별 미세조정(trimming)이 필요함
 - 2006년 실적치와 반입의 경우 133,978TEU, 반출의 경우 72,707TEU의 차이 발생

5. 추정된 물동량의 적·공 실적 구분

- 2005년의 실제 조사자료에서 나타난 248개 지역별 각각의 적·공 컨테이너 비율에 의거하여 2006년에 248개 지역에 대해 각각 적·공 컨테이너 실적을 분할하였음
- 아직 2006년 실적과의 일치를 위한 미세조정(trimming) 작업을 수행하지 않았으며, 따라서 적·공 컨테이너의 실적 총계도 2006년의 실적과 차이가 발생함
 - 2006년 실적치와 반입의 경우 적컨테이너 -49,494TEU, 공컨테이너 183,472TEU, 반출의 경우 적컨테이너 163,160TEU, 공컨테이너 -90,903TEU의 차이 발생

<표 2-10> 광역시·도별 2006년 컨테이너 적·공 물동량 추정

단위: TEU

시군구	반입(수출)			반출(수입)		
	적	공	반입계	적	공	반출계
서울특별시	84,133	22,870	107,003	76,284	9,177	85,460
부산광역시	99,797	65,483	165,280	235,294	116,404	351,698
대구광역시	84,764	26,593	111,357	65,397	56,966	122,364
인천광역시	274,647	79,297	353,943	340,395	28,315	368,709
광주광역시	199,473	10,810	210,283	41,021	102,607	143,629
대전광역시	69,916	8,044	77,960	25,597	25,565	51,162
울산광역시	642,806	76,916	719,722	184,049	433,276	617,325
경기도	586,797	148,178	734,975	755,501	138,608	894,109
강원도	17,734	2,043	19,777	7,901	10,222	18,123
충청북도	81,168	25,758	106,926	112,700	18,588	131,288
충청남도	207,323	23,416	230,739	109,725	56,037	165,762
전라북도	216,498	23,183	239,681	127,962	112,309	240,271
전라남도	431,678	21,506	453,184	116,289	308,528	424,818
경상북도	483,845	85,955	569,800	273,029	278,733	551,762
경상남도	649,583	177,890	827,473	479,510	342,612	822,122
전국계	4,130,160	797,942	4,928,102	2,950,653	2,037,948	4,988,601

6. 추정된 물동량의 항별 배분

- 추정된 지역별 적·공 컨테이너별로 2005년 조사결과에서 나타난 비율에 따라 항별 이용량을 배분함
- 항별 배분의 시점에서 앞에서 나타난 미세조정을 수행함
- 2006년에 각 항만의 실적과 차이가 발생하는 부분을 미세조정을 함으로써 적·공 컨테이너 및 반입·반출 컨테이너의 오차 발생부분이 자동적으로 수정됨
- 오차에 대한 미세조정은 실적과의 차이발생 부분을 해당 항만의 지역별 비율에 따라 자동으로 분배함으로써 수행됨

<표 2-11> 2006년의 반입 적컨테이너 항만별 추정 실적

단위: TEU

광역시·도	반입계	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
서울특별시	83,267	56,038	191	26,195	0	692	111	0	40
부산광역시	95,742	91,106	1,025	1,957	596	390	461	0	207
대구광역시	81,357	79,464	367	1,251	24	125	0	0	125
인천광역시	282,300	100,266	496	175,517	0	5,971	49	0	2
광주광역시	206,997	114,326	92,456	215	0	0	0	0	0
대전광역시	69,043	56,257	12,285	380	0	120	0	0	2
울산광역시	608,706	426,948	84	226	181,311	122	0	0	15
경기도	581,055	387,448	28,634	123,154	161	40,691	52	0	915
강원도	17,069	15,895	322	746	0	28	0	0	78
충청북도	79,628	66,465	9,358	2,116	8	1,679	0	0	3
충청남도	205,528	121,850	11,239	35,045	0	36,831	0	0	563
전라북도	211,543	105,837	88,111	1,494	0	255	0	15,346	500
전라남도	481,488	89,285	390,130	1,127	0	262	0	0	683
경상북도	463,748	442,715	4,619	6,163	9,664	584	0	0	4
경상남도	613,194	583,969	13,226	897	207	1,678	13,135	0	82
전국계	4,080,666	2,737,869	652,544	376,483	191,971	89,428	13,807	15,346	3,218

<표 2-12> 2006년의 반입 공컨테이너 항만별 추정 실적

단위: TEU

광역시·도	반입계	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
서울특별시	32,095	7,589	6	24,367	0	133	0	0	0
부산광역시	76,743	67,315	1,982	6,469	83	447	446	0	0
대구광역시	30,587	29,965	147	443	0	31	0	0	0
인천광역시	117,717	6,122	0	109,887	0	1,708	0	0	0
광주광역시	12,729	10,920	1,423	340	0	46	0	0	0
대전광역시	9,692	7,953	267	1,439	0	34	0	0	0
울산광역시	86,862	85,350	0	134	1,338	40	0	0	0
경기도	198,382	52,832	9,505	100,565	1,224	33,763	0	0	492
강원도	2,448	1,835	66	491	0	0	0	0	56
충청북도	30,699	24,588	2,064	3,535	0	512	0	0	0
충청남도	29,329	15,005	702	9,325	6	4,069	0	0	221
전라북도	27,569	17,532	6,366	753	4	92	0	2,717	105
전라남도	25,759	19,475	4,746	736	0	338	0	0	464
경상북도	99,121	97,035	228	1,205	310	344	0	0	0
경상남도	201,682	192,657	3,876	618	715	886	2,765	0	164
전국계	981,414	636,173	31,379	260,307	3,680	42,444	3,211	2,717	1,503

<표 2-13> 2006년의 반출 적컨테이너 항만별 추정 실적

단위: TEU

광역시·도	반출계	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
서울특별시	81,132	57,500	275	21,930	18	1,095	0	0	315
부산광역시	238,619	225,411	6,723	2,798	476	187	2,590	0	435
대구광역시	66,623	63,123	522	2,742	0	190	0	0	46
인천광역시	401,205	70,337	81	321,169	0	9,192	381	0	46
광주광역시	42,330	29,165	12,238	738	0	189	0	0	0
대전광역시	26,480	21,472	2,043	1,991	0	974	0	0	0
울산광역시	178,452	155,223	54	469	22,706	0	0	0	1
경기도	820,568	422,263	55,318	256,496	575	85,773	0	0	143
강원도	8,600	4,960	90	2,812	0	155	0	0	582
충청북도	118,075	82,678	15,512	16,983	10	2,892	0	0	0
충청남도	116,347	68,467	14,819	20,438	0	12,152	0	466	4
전라북도	132,158	57,691	64,368	1,667	0	196	0	7,337	900
전라남도	122,202	41,218	78,110	687	0	1,678	0	451	58
경상북도	276,052	264,224	2,748	3,761	2,361	2,158	795	0	5
경상남도	485,419	470,051	8,283	807	38	226	5,315	0	699
전국계	3,114,263	2,033,783	261,182	655,487	26,184	117,057	9,081	8,254	3,235

<표 2-14> 2006년의 반출 공컨테이너 항만별 추정 실적

단위: TEU

광역시·도	반출계	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
서울특별시	8,426	6,726	0	1,660	0	40	0	0	0
부산광역시	110,514	107,378	995	979	0	200	963	0	0
대구광역시	54,839	54,672	117	29	0	20	0	0	0
인천광역시	24,918	14,440	0	10,331	0	146	0	0	0
광주광역시	104,509	52,632	51,862	16	0	0	0	0	0
대전광역시	24,737	22,748	1,835	99	0	54	0	0	0
울산광역시	396,155	291,609	0	56	104,490	0	0	0	0
경기도	129,016	89,568	16,855	17,575	206	4,251	32	0	529
강원도	9,979	9,330	0	110	0	10	0	0	528
충청북도	17,831	15,733	1,427	472	0	199	0	0	0
충청남도	51,604	31,979	7,971	6,605	7	5,041	0	0	0
전라북도	100,300	60,583	31,689	362	0	16	0	7,650	0
전라남도	324,231	67,982	256,214	36	0	0	0	0	0
경상북도	267,202	258,716	1,061	767	6,631	27	0	0	0
경상남도	322,784	311,261	5,830	66	0	8	5,352	0	267
전국계	1,947,045	1,395,358	375,856	39,163	111,334	10,013	6,347	7,650	1,324

제3장 컨테이너화물의 기종점자료 현행화

제1절 분석의 배경 및 범위

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 현행화

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 현행화

제3장 컨테이너화물의 기종점자료 현행화

제1절 분석의 배경 및 범위

1. 분석의 배경

- 컨테이너화물의 기종점자료 현행화는 컨테이너화물을 대상으로 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 기종점에 관해 현행화 방법론에 입각하여 추세 변화를 파악하는데 그 목적이 있음
- 이를 위해 본 장에서는 전국 항만별로 컨테이너화물을 수출, 수입, 수출입 컨테이너와 적, 공, 적공 컨테이너로 구분하여 기종점 상세분석을 수행하였으며, 추가적으로 해외국가 기종점과의 연계분석을 수행
- 이러한 현행화 작업은 매년 기종점 조사를 할 수 없는 상황에서 사회경제적 변수를 사용하여 기종점의 변화 흐름을 파악할 수 있는데 도움을 줌

2. 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우는 현행화 방법론에 입각하여 2006년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 통해 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 기종점 현황에 대한 분석을 수행
 - 국내항만은 28개 무역항 가운데 컨테이너화물을 취급하는 항만을 대상으로 하고, 내륙지역은 248개로 구분된 중존을 사용하며, 해외국가는 230여개 구분된 국가존을 이용하여 상세분석을 수행
- 본 보고서에서는 분석의 편의를 위하여 국내항만⇔내륙지역간 내륙기종점 분석과 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 해외기종점 분석을 구분하여 상세분석을 수행
 - 또한 내륙기종점 상세분석은 248개 중존을 모두 나타내지 않고 상위 19개 지역만 사용하였으며¹⁾, 해외기종점 상세분석은 230여개 해외국가를 주요 3개국과 10개 대륙으로 통합하여 사용함

1) 일부 항만에서 기종점 분포 지역이 19개 지역에 미달되는 경우에는 화물이 존재하는 시군구만 표기함

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 현행화

1. 수출입 컨테이너화물의 추세 분석

가. 수출입 컨테이너 처리 실적

- 2006년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 1,012만TEU로 전년대비 7.6% 증가한 수치를 기록함
- 2006년에 국내항만을 통하여 수출입된 전체 컨테이너화물(1,596만TEU)은 외항수출입 1,012만TEU(63.4%), 외항환적 컨테이너화물 567만TEU(35.5%), 연안 컨테이너화물 17만TEU(1.1%)로 이루어져 있음
 - 외항수입 적컨테이너는 311만TEU(전체의 19.5%), 외항수출 적컨테이너는 408만TEU(전체의 25.6%)를 처리하였음
 - 환적수입 적컨테이너는 272만TEU(전체의 17.0%), 환적수출 적컨테이너는 269만TEU(전체의 16.9%)를 처리하였음

<표 3-1> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2006년)

구 분		외항						연안			합 계
		수출입			환적			입항	출항	계	
적	천TEU	3,114	4,081	7,195	2,717	2,693	5,410	67	64	131	12,736
	구성비	61.5	80.6	71.1	95.0	95.8	95.4	79.0	76.5	77.7	79.8
공	천TEU	1,947	981	2,928	144	119	263	18	20	38	3,229
	구성비	38.5	19.4	28.9	5.0	4.2	4.6	21.0	23.5	22.3	20.2
계	천TEU	5,061	5,062	10,123	2,861	2,812	5,673	85	84	168	15,965
	구성비	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	증가율	7.0	8.1	7.6	2.7	2.4	2.6	-38.0	-38.1	-38.1	4.9

자료: 해양수산부 PORT-MIS 및 내부 자료

- 2006년도에 우리나라에서 처리된 수출입 컨테이너를 항만별로 보면 부산항의 경우 전체 수출입 컨테이너의 67.2%에 해당하는 680만TEU를 처리하여 가장 높은 비중을 차지하였으며, 다음으로 인천항과 광양항이 각각 133만TEU와 132만TEU를 처리하였고, 울산항(33만TEU), 평택당진항(26만TEU), 군산항(3만TEU), 마산항(3만TEU), 속초항(1만TEU)이 그 뒤를 이음
- 연간 증가율로는 인천항이 26%의 증가율로 가장 높은 증가율을 나타냈으며, 광양항과 평택당진항도 각각 18%와 14%의 높은 증가율을 보여줌²⁾
- 군산항과 마산항의 경우 전년도와 비교하여 각각 40%와 42%씩 감소한 모습을 보여주는데, 이는 기존에 두 항을 이용하던 주변의 성장하는 항만들(평택당진항, 광양항 등)로 이동해 간 영향으로 파악됨
- 지난 5년간 수출입 컨테이너 화물의 추이를 보면 연평균 증가율은 약 7.6%의 높은 성장률을 보이고 있으며, 항만중에서는 평택당진항이 연평균 약 41%로 가장 빠른 증가세를 보였고, 인천항(20%)과 광양항(15%)도 지속적인 성장세를 유지하는 것으로 조사됨
- 2006년도 수출 컨테이너 화물과 수입 컨테이너 화물의 경우 수출입 컨테이너 화물과 유사한 항만별 분포와 연평균 증가율을 보여주고 있는데, 전체 증가율에서 수출(8.1%)이 수입(7.0%)보다 조금 더 높은 증가세를 나타냄

2) 목포항(100%)과 속초항(33%)의 증가율은 통계적인 의미가 없는 관계로 제외

<표 3-2> 우리나라 항만별 수출입 컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU

항만	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	증감
부 산	6,267	5,011	5,522	6,035	6,595	6,579	6,803	3.4%
인 천	483	537	651	710	828	1,056	1,331	26.0%
평택당진	1	21	66	152	190	227	259	14.1%
군 산	4	20	24	62	60	57	34	-40.4%
목 포	-	-	0	0	-	1	2	100.0%
광 양	619	677	763	853	982	1,117	1,321	18.3%
마 산	42	65	49	46	62	55	32	-41.8%
진 해	-	0	0	0	0	0	0	-
울 산	236	258	277	318	301	313	333	6.4%
포 항	-	-	0	0	0	-	-	-
동 해	0	-	-	-	-	-	-	-
속 초	1	2	5	5	6	6	8	33.3%
전 국	7,653	6,591	7,356	8,182	9,025	9,412	10,123	7.6%

주: 환적 및 연안 제외 물동량

<표 3-3> 우리나라 항만별 수출 컨테이너화물 추이

단위: 천TEU

항만	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	증감
부 산	2,551	2,514	2,792	3,006	3,309	3,270	3,374	3.2%
인 천	210	229	292	317	377	498	637	27.9%
평택당진	0	10	32	75	96	116	132	13.8%
군 산	2	10	13	31	30	29	18	-37.9%
목 포	-	-	0	0	-	1	1	0.0%
광 양	317	344	396	442	497	560	684	22.1%
마 산	23	37	31	26	34	30	17	-43.3%
진 해	-	-	0	-	0	0	-	-
울 산	122	140	152	171	161	177	196	10.7%
포 항	-	-	0	0	0	-	-	-
동 해	0	-	-	-	-	-	-	-
속 초	0	1	2	2	3	3	4	33.3%
전 국	3,225	3,285	3,710	4,072	4,506	4,684	5,062	8.1%

주: 환적 및 연안 제외 물동량

<표 3-4> 우리나라 항만별 수입 컨테이너화물 추이

단위: 천TEU

항만	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	증감
부 산	2,484	2,497	2,729	3,029	3,286	3,309	3,429	3.6%
인 천	274	308	359	392	451	558	695	24.6%
평택당진	1	11	34	77	94	111	127	14.4%
군 산	2	10	11	31	30	28	16	-42.9%
목 포	-	-	0	0	-	-	1	-
광 양	302	333	367	411	485	557	637	14.4%
마 산	18	28	18	20	28	25	15	-40.0%
진 해	-	0	0	0	-	0	0	-
울 산	115	119	124	147	141	136	138	1.5%
포 항	-	-	-	-	-	-	-	-
동 해	-	-	-	-	-	-	-	-
속 초	0	1	3	3	3	3	4	33.3%
전 국	3,196	3,306	3,645	4,110	4,518	4,728	5,061	7.0%

주: 환적 및 연안 제외 물동량

나. 수출입 컨테이너화물 집중도

- 2006년 수출입 컨테이너화물의 항만별 집중도를 살펴보면 부산항이 680만TEU로 전체 항만의 67.2%를 차지하였으며, 광양항 13.0%, 인천항 13.2%의 순서임
- 항만별 수출입 컨테이너화물의 집중도를 연도별로 보면 부산항의 경우 2000년 81.9%에서 시작하여 계속적으로 하락해 2006년에는 67.2%까지 떨어진 반면, 광양항은 2000년도 8.1%에서 시작해서 계속 증가하여 13.0%에 도달하였음
- 부산항의 수출입 컨테이너화물 집중도가 하락한 것과 대조적으로 인천항, 울산항, 기타항은 2000년도에 비해 적게는 0.1%에서 많게는 6.9%까지 집중도가 지속적으로 증가해 오고 있으며, 이는 우리나라 컨테이너 화물이 부산항 이외에 다른 항만에서 분산처리되는 비중이 증가하고 있음을 보여줌
- 수출컨테이너의 경우 적컨테이너 집중도는 부산항 > 인천항 > 광양항 > 울산항 순이며, 공컨테이너 집중도는 부산항 > 인천항 > 평택당진항 > 광양항 순서인 반면, 수입 컨테이너의 경우 적컨테이너 집중도는 부산항 > 인천항 > 광양항 > 평택당진항 순이며, 공컨테이너 집중도는 부산항 > 광양항 > 울산항 > 인천항의 순서임

- 2006년 수출입 컨테이너화물의 항만별 집중도를 2004년 및 2005년과 비교하였을 때 항만별 순위가 동일하게 나타나고 있으며, 이는 인천항이 수도권에 인접해 있는 항만으로서 수입 적컨테이너 화물을 취급하는 비중이 높은 반면, 부산항과 광양항, 울산항은 수출 적컨테이너 화물을 취급하는 비중이 높은 상태가 지속되기 때문인 것으로 파악됨
- 하지만 부산항과 다른 항만들과의 차이는 계속해서 줄어들고 있는데, 이는 장거리 운송에 따른 기회비용을 줄이기 위하여 가능하면 인근 항만으로 화물이 집중되기 때문인 것으로 보임

<표 3-5> 우리나라 수출입 컨테이너화물 집중도 추이

단위: %

연도	구분	부산과 광양			인천	평택당진	울산	기타	합계
		부산	광양	계					
2000	적	82.9	7.6	90.5	6.3	0.0	2.6	0.6	100.0
	공	78.7	9.7	88.5	6.2	0.0	4.7	0.6	100.0
	계	81.9	8.1	90.0	6.3	0.0	3.1	0.6	100.0
2001	적	76.7	9.5	86.2	8.7	0.4	3.5	1.3	100.0
	공	74.2	12.4	86.7	6.7	0.1	5.1	1.4	100.0
	계	76.0	10.3	86.3	8.1	0.3	3.9	1.3	100.0
2002	적	75.0	9.9	84.9	9.5	1.1	3.4	1.1	100.0
	공	75.3	11.7	86.9	6.9	0.3	4.9	0.9	100.0
	계	75.1	10.4	85.4	8.8	0.9	3.8	1.1	100.0
2003	적	73.6	9.9	83.5	9.8	2.0	3.4	1.2	100.0
	공	74.3	11.7	86.0	5.9	1.4	5.0	1.8	100.0
	계	73.8	10.4	84.2	8.7	1.9	3.9	1.4	100.0
2004	적	72.4	10.6	83.0	10.5	2.3	2.9	1.3	100.0
	공	74.9	11.5	86.4	5.8	1.6	4.5	1.8	100.0
	계	73.1	10.9	84.0	9.2	2.1	3.3	1.4	100.0
2005	적	69.2	11.5	80.7	12.5	2.7	3.0	1.1	100.0
	공	71.7	12.9	84.6	7.9	1.8	4.2	1.6	100.0
	계	69.9	11.9	81.8	11.2	2.4	3.3	1.3	100.0
2006	적	66.3	12.7	79.0	14.3	2.9	3.0	0.7	100.0
	공	69.4	13.9	83.3	10.2	1.8	3.9	0.8	100.0
	계	67.2	13.0	80.3	13.2	2.6	3.3	0.7	100.0

<표 3-6> 우리나라 수출 컨테이너화물 집중도 추이

단위: %

연도	구분	부산과 광양			인천	평택당진	울산	기타	합계
		부산	광양	계					
2000	적	77.8	10.4	88.2	6.8	0.0	4.2	0.8	100.0
	공	90.0	5.1	95.1	3.8	-	0.6	0.5	100.0
	계	79.1	9.8	88.9	6.5	0.0	3.8	0.8	100.0
2001	적	75.5	10.7	86.2	7.1	0.3	4.8	1.6	100.0
	공	84.1	8.8	92.9	6.1	0.1	0.4	0.6	100.0
	계	76.5	10.5	87.0	7.0	0.3	4.3	1.5	100.0
2002	적	74.2	11.4	85.6	7.4	0.9	4.7	1.4	100.0
	공	81.2	6.5	87.7	10.7	0.6	0.6	0.4	100.0
	계	75.3	10.7	85.9	7.9	0.9	4.1	1.2	100.0
2003	적	72.8	11.7	84.5	7.3	1.8	4.8	1.6	100.0
	공	79.7	5.9	85.6	10.6	2.4	0.7	0.7	100.0
	계	73.8	10.9	84.7	7.8	1.9	4.2	1.5	100.0
2004	적	73.5	12.1	85.5	7.1	1.7	4.0	1.6	100.0
	공	73.2	4.5	77.7	16.3	4.6	0.7	0.8	100.0
	계	73.4	11.0	84.5	8.4	2.1	3.6	1.5	100.0
2005	적	70.0	13.7	83.6	8.4	2.1	4.4	1.4	100.0
	공	69.0	2.8	71.8	22.2	4.4	0.6	1.0	100.0
	계	69.8	12.0	81.8	10.6	2.5	3.8	1.4	100.0
2006	적	67.1	16.0	83.1	9.2	2.2	4.7	0.8	100.0
	공	64.8	3.2	68.0	26.5	4.3	0.4	0.8	100.0
	계	66.7	13.5	80.2	12.6	2.6	3.9	0.8	100.0

<표 3-7> 우리나라 수입 컨테이너화물 집중도 추이

단위: %

연도	구분	부산과 광양			인천	평택당진	울산	기타	합계
		부산	광양	계					
2000	적	79.8	8.0	87.8	9.8	0.0	1.7	0.7	100.0
	공	75.2	11.2	86.4	7.1	0.0	5.9	0.6	100.0
	계	77.7	9.5	87.2	8.6	0.0	3.6	0.7	100.0
2001	적	78.6	7.5	86.1	11.2	0.4	1.5	0.8	100.0
	공	71.5	13.4	84.9	6.8	0.2	6.4	1.7	100.0
	계	75.5	10.1	85.6	9.3	0.3	3.6	1.2	100.0
2002	적	76.1	7.9	84.0	12.5	1.4	1.5	0.7	100.0
	공	72.8	13.8	86.6	5.3	0.2	6.8	1.2	100.0
	계	74.9	10.1	84.9	9.8	0.9	3.4	0.9	100.0
2003	적	74.6	7.3	81.9	13.4	2.5	1.4	0.7	100.0
	공	72.5	13.6	86.1	4.3	1.0	6.5	2.1	100.0
	계	73.7	10.0	83.7	9.5	1.9	3.6	1.3	100.0
2004	적	70.7	8.5	79.2	15.6	3.2	1.2	0.8	100.0
	공	75.4	13.8	89.2	2.4	0.6	5.7	2.1	100.0
	계	72.7	10.7	83.5	10.0	2.1	3.1	1.4	100.0
2005	적	68.1	8.4	76.5	18.3	3.5	1.0	0.7	100.0
	공	72.7	16.8	89.5	2.3	0.7	5.6	1.9	100.0
	계	70.0	11.8	81.8	11.8	2.3	2.9	1.2	100.0
2006	적	65.3	8.4	73.7	21.0	3.8	0.8	0.7	100.0
	공	71.7	19.3	91.0	2.0	0.5	5.7	0.8	100.0
	계	67.8	12.6	80.3	13.7	2.5	2.7	0.7	100.0

2. 2005-2006년 수출입 컨테이너의 기·종점 비율 변화

가. 개별 권역에서 발생한 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 변화

- 2005년의 기종점 자료와 2006년의 기종점 자료를 비교하면 권역별로 큰 변화는 발생하지 않은 것으로 분석되었으나, 수도권, 전남권, 충남권의 물동량 비율이 소폭 증가한 반면, 경남·북권, 전북권의 비율이 다소 감소한 것으로 나타남
- 수도권 기종점 물동량은 2005년의 246만TEU에서 2006년에는 276만TEU로 약 30만TEU 증가하였으며, 권역별 점유율도 2005년의 26.2%에서 2006년에는 27.3%로 1.1%포인트 증가하였음
- 반면, 경남권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량은 2005년의 278만TEU에서 2006년에는 289만TEU로 약 12만TEU만큼 증가하였으나, 권역별 비율에서는 0.9%포인트 감소하였음

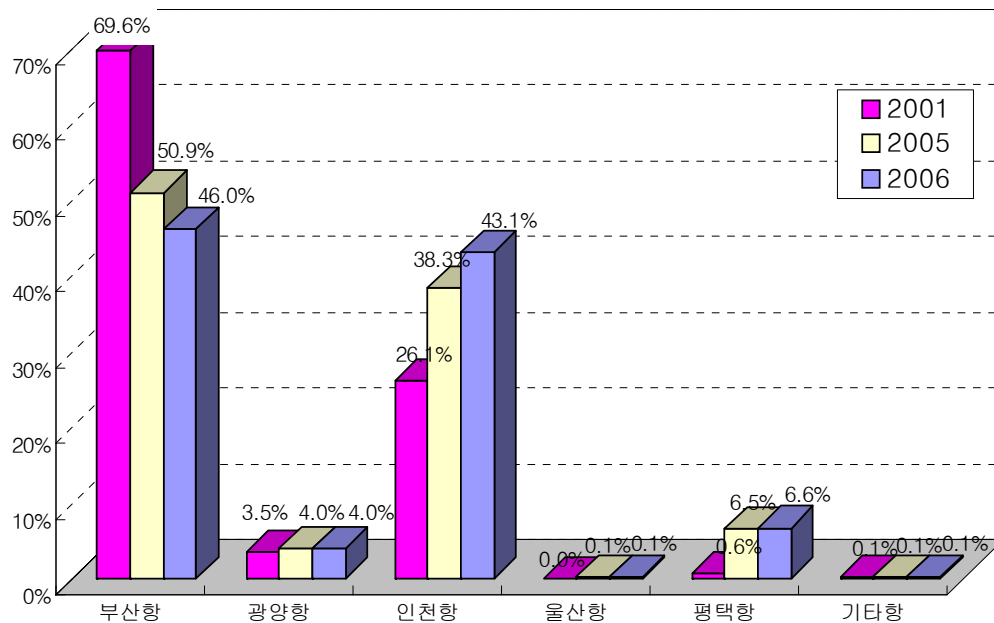
<표 3-8> 2005년-2006년 기종점 자료의 권역별 비율 비교

권역 \ 연도	2005년		2006년		비율 차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	2,463.2	26.2	2,760.1	27.3	▲1.1
부산권	491.9	5.2	521.6	5.2	-
경남권	2,776.3	29.5	2,893.3	28.6	▽0.9
경북권	1,304.1	13.9	1,339.5	13.2	▽0.7
전남권	1,169.3	12.4	1,320.2	13.0	▲0.6
전북권	454.0	4.8	471.6	4.7	▽0.1
충남권	490.6	5.2	532.8	5.3	▲0.1
충북권	225.2	2.4	246.2	2.4	-
강원권	37.2	0.4	38.1	0.4	-
합 계	9,411.8	100.0	10,123.4	100.0	

주: 수도권(서울, 인천, 경기), 부산권(부산), 경남권(경남), 경북권(대구, 경북), 전남권(광주, 전남), 전북권(전북), 충남권(대전, 충남), 충북권(충북), 강원권(강원도)

- 2005년과 2006년 사이 수도권 수출입 화물의 부산항 이용비율은 감소하였고 인천항과 평택항의 이용비율이 증가하였음
- 수도권 화물의 부산항 이용을 보면 물동량 수치로는 2005년의 125만TEU에서 2006년에는 127만TEU로 2만TEU 증가하였으나, 이용비율은 2005년의 50.9%에서 2006년에는 46.0%로 4.9%포인트 감소하였음

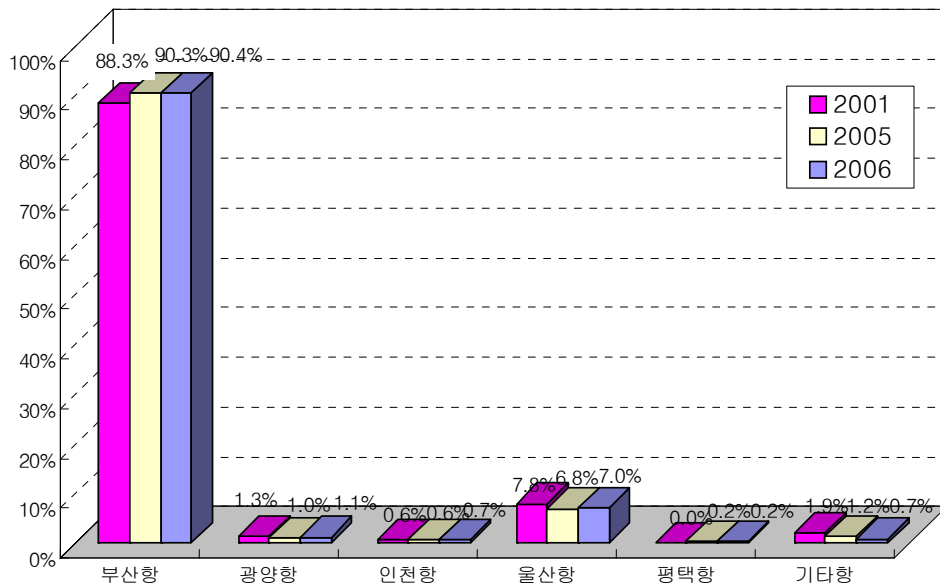
- 반면, 수도권 수출입 컨테이너의 인천항 이용량은 2005년의 94만TEU에서 2006년에는 119만TEU로 24만TEU나 증가하였으며, 이용비율 또한 2005년의 38.3%에서 2006년에는 43.1%로 4.8%포인트 증가하였음
- 한편 평택항(6.5%→6.6%)과 광양항(4.0%→4.0%)의 경우 2005년도와 비교하여 2006년도에 수도권 수출입 컨테이너의 이용비율이 크게 변화하지는 않은 것으로 분석됨
- 수도권에서 수출입 컨테이너의 인천항 이용비율의 증가는 인천항 컨테이너 전용부두의 활성화와 북중국 화물의 증가세에 의한 것으로 판단되며, 향후에도 인천항을 통한 수도권화물의 이용비율은 당분간 증가할 것으로 판단됨



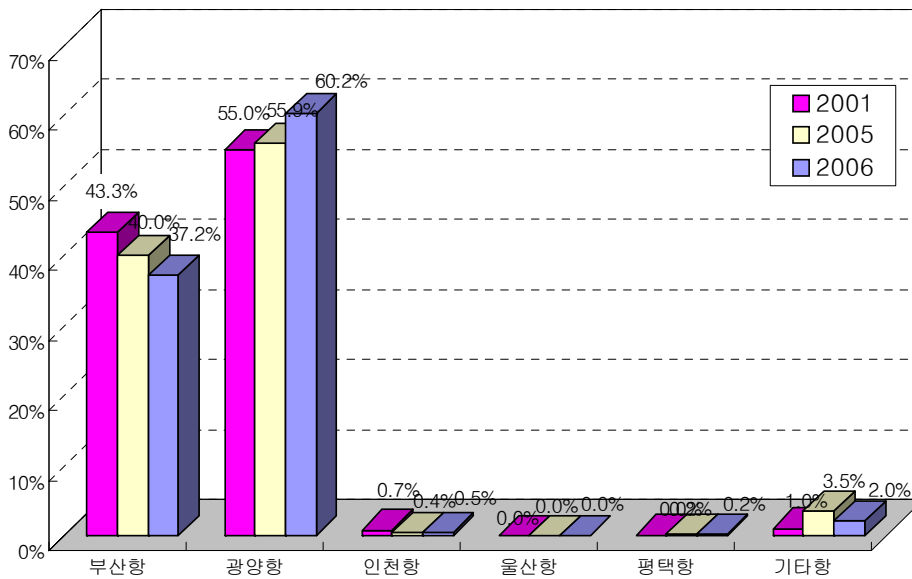
<그림 3-1> 수도권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교

- 영남권(부산권, 경남권, 경북권)에서 유발되는 수출입 컨테이너는 2005년에 457만 TEU에서 2006년에는 475만TEU로 약 18만TEU 증가하였으며, 영남권 수출입 컨테이너는 지리적 인접성에 의해 대부분 부산항을 이용하고 있음
- 영남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용 물동량은 2005년에 413만TEU에서 2006년에는 430만TEU로 약 17만TEU 증가하였으며, 점유율 측면에서도 2005년의 90.3%에서 2006년에는 90.4%로 여전히 높은 부산항 의존도를 보여주고 있음
- 부산항을 제외한 나머지 항만에서 영남권 수출입 컨테이너의 처리 물동량은 대부분 큰 변화가 없는 것으로 분석됨

- 호남권(전남권, 전북권)의 수출입 컨테이너는 2005년의 162만TEU에서 2006년에는 179만TEU로 10.4% 증가하였음
- 호남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용은 2005년의 40.0%에서 2006년에는 37.2%로 점유율이 조금 감소한 반면 광양항 이용비율은 2005년의 55.9%에서 2006년에는 60.2%로 소폭 증가하였음
- 그 외 인천항, 울산항, 평택항 등에서는 2005년과 2006년 사이 호남권 수출입 컨테이너 화물의 경우 큰 변화가 없었던 것으로 분석됨

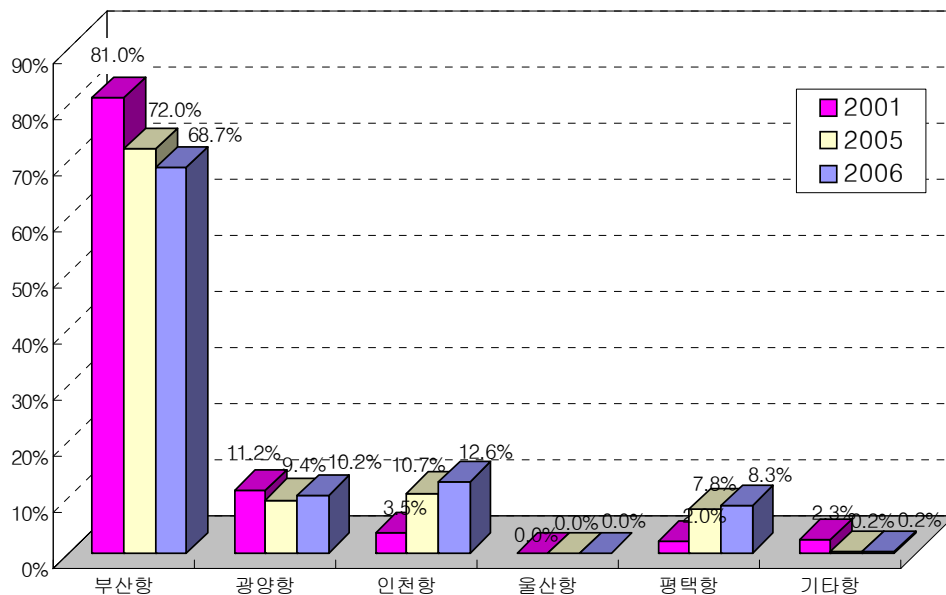


<그림 3-2> 영남권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교

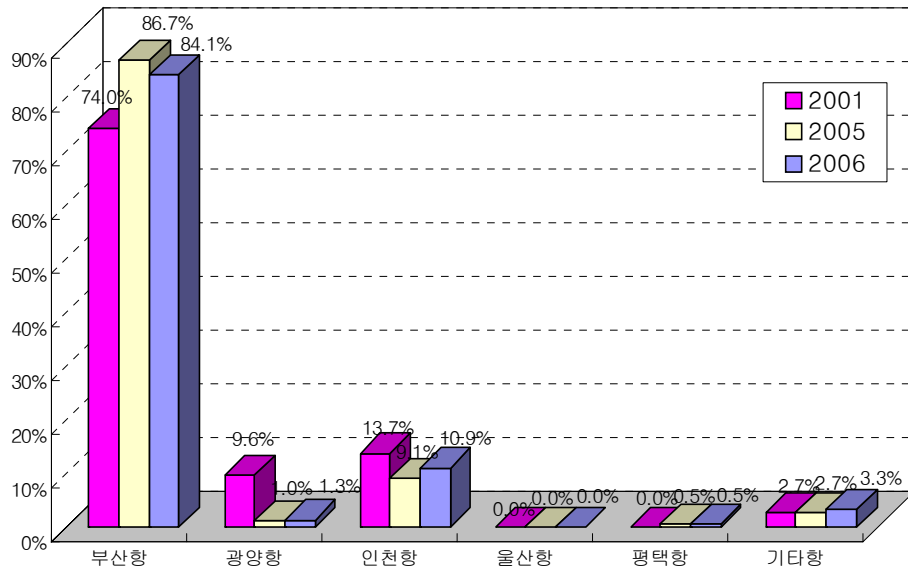


<그림 3-3> 호남권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교

- 중부권(충남권, 충북권)에서 유발되는 수출입 컨테이너 물동량은 2005년의 72만TEU에서 2006년에는 78만TEU로 8.8%의 연평균 증가세를 보여줌
- 중부권은 최근 대 중국 무역의 증가와 함께 부산항 이용비율이 감소하고 광양항, 인천항, 평택항 등의 이용비율이 계속해서 증가하고 있음
 - 부산항의 이용비율은 2005년의 72.0%에서 2006년에는 68.70%로 3.2%포인트 감소한 반면, 광양항(9.4%→10.2%), 인천항(10.7%→12.6%), 평택항(7.8%→8.3%)은 0.5%포인트~2.0%포인트까지 증가하였음
- 강원권의 수출입 컨테이너는 2005년의 37만TEU에서 2006년에는 38만TEU로 2.5% 증가하였음
 - 강원권 수출입 컨테이너의 부산항 이용은 2005년의 86.7%에서 2006년에는 84.1%로 점유율이 2.6%포인트 감소한 반면, 인천항 이용비율은 2005년의 9.1%에서 2006년에는 10.9%로 1.8%포인트 증가하였음
 - 그 외의 항만들에서는 2005년과 2006년 사이 강원권 수출입 컨테이너 화물에 있어서 큰 변화가 없었던 것으로 분석됨



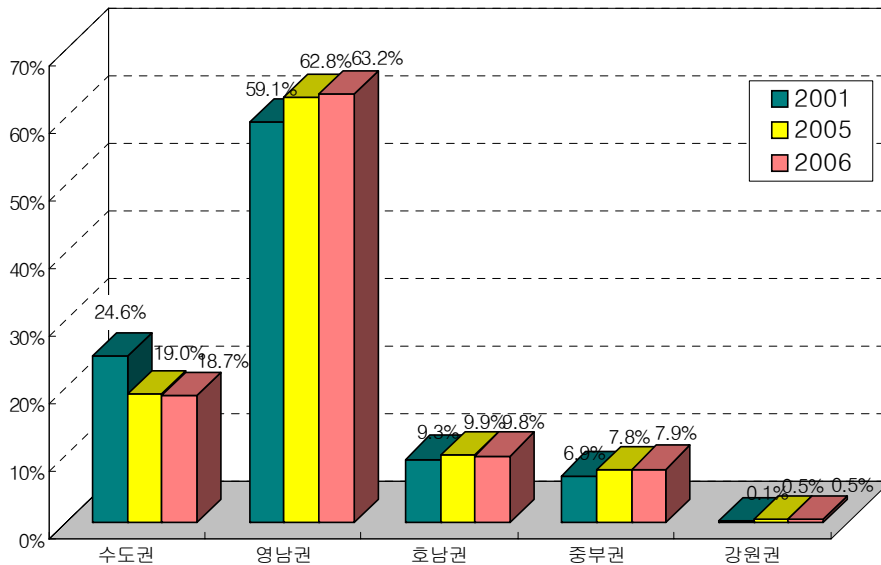
<그림 3-4> 중부권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교



<그림 3-5> 강원권 수출입 컨테이너(적공)의 항만별 처리비율 연도별 비교

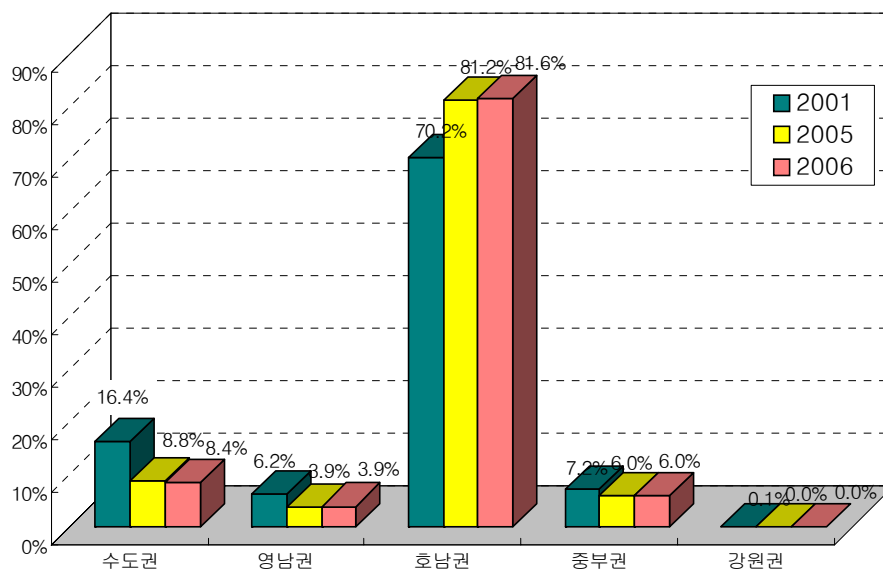
나. 개별 항만에서 처리된 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 변화

- 부산항의 2005년과 2006년 권역별 기종점 비교에서 가장 중요한 특징은 수도권의 비율이 계속해서 줄고 있는 반면, 영남권의 비율은 계속해서 늘고 있다는 것
 - 수도권의 비율은 2005년의 19.0%에서 2006년 18.7%로 2001년 이후 계속 감소
 - 반면 영남권의 비율은 2005년의 62.8%에서 2006년에는 63.2%로 0.4%포인트 증가

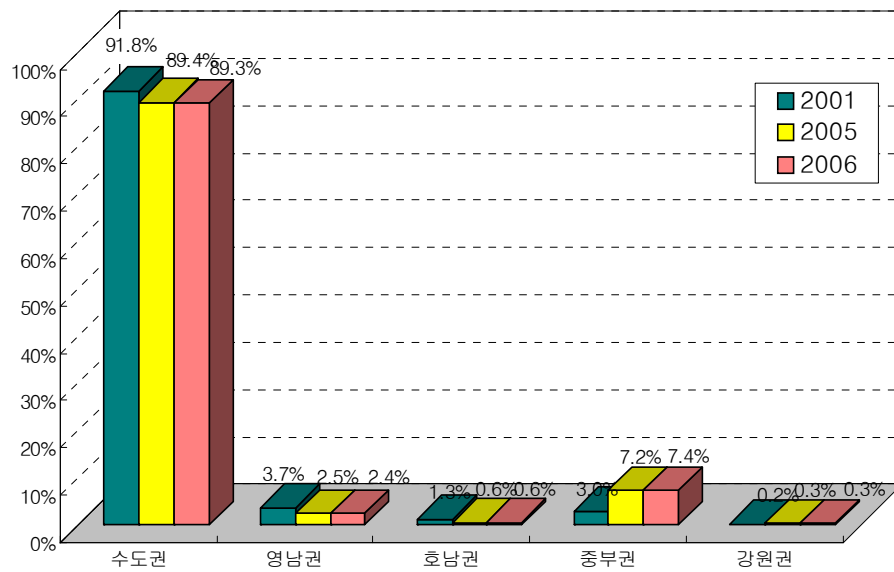


<그림 3-6> 부산항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

- 광양항의 2005년과 2006년 권역별 기종점 비교에서 가장 큰 특징은 수도권의 점유율이 소폭 하락한 반면, 호남권의 비중이 수도권의 하락폭만큼 증가했다는 사실임
 - 수도권의 비율은 2005년의 8.8%에서 2006년에는 8.4%로 0.4%포인트 감소
 - 반면, 호남권의 광양항 기종점 비율은 2005년의 81.2%에서 2006년에는 81.6%로 0.4%포인트 증가
- 인천항의 경우 2005년 기종점과 2006년 기종점이 큰 변화없이 유사하게 유지됨
 - 수도권(89.4%→89.3%)과 영남권(2.5%→2.4%)은 0.1%포인트 감소한 반면, 중부권(7.2%→7.4%)은 0.2% 증가함

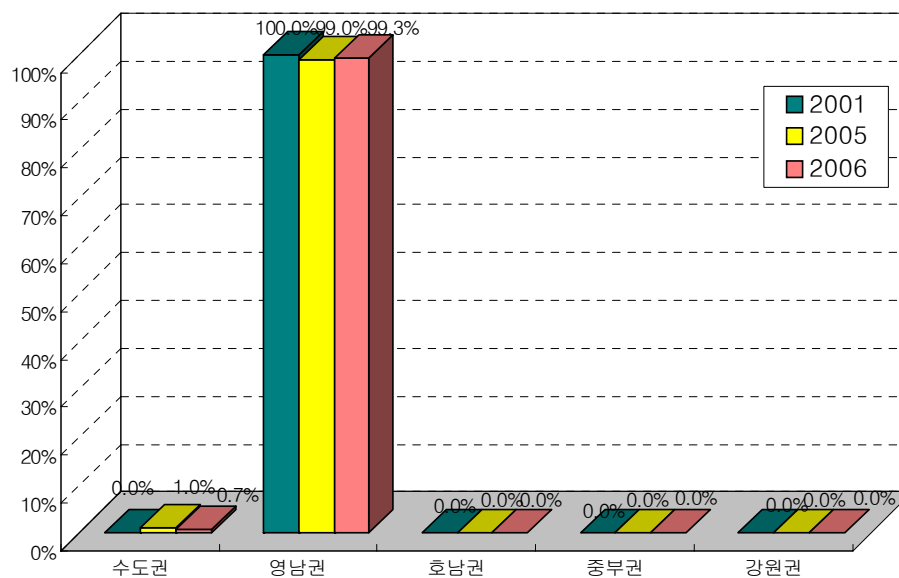


<그림 3-7> 광양항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교



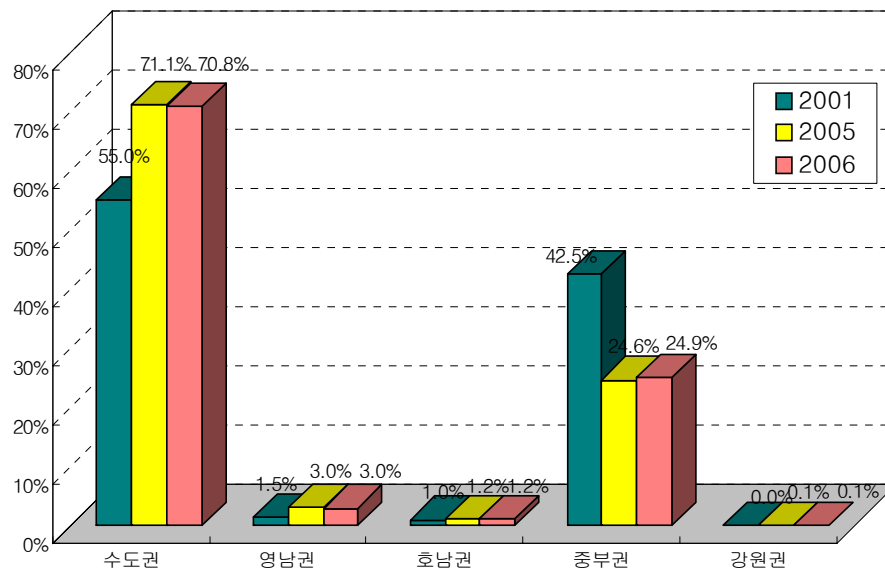
<그림 3-8> 인천항 수출입 컨테이너(적공)의 권역별 유발비율 연도별 비교

- 울산항은 영남권의 비중이 절대적인 가운데 2005년과 큰 차이가 발생하지 않았음
 - 영남권의 비율은 2005년의 99.0%에서 2006년에는 99.3%로 0.3%포인트 증가한 가운데, 수도권은 1.0%에서 0.7%로 0.3%포인트 감소하였음



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

- 평택항 역시 2005년과 2006년의 권역별 기종점을 비교해 보면 큰 변화가 없이 기존의 비율이 유지되고 있음을 알 수 있음
 - 수도권 비율은 2005년의 71.1%에서 2006년에는 70.8%로 0.3%포인트 감소
 - 중부권의 비율은 2005년의 24.6%에서 2006년에는 24.9%로 0.3%포인트 증가
- 평택항의 수도권 비중은 대중국 항로의 증가와 이에 따른 수도권 지역의 수출입 화물의 유입으로 인해 당분간 계속해서 조금씩 늘어날 것으로 판단됨



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

3. 전국 항만 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

가. 적컨테이너

- 2006년도에 전국 항만에서 내륙으로 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시가 6.4%(46.1만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 울산남구 6.1%(43.8만TEU), 경기의왕시 6.0%(42.8만TEU), 경북구미시 5.9%(42.3만TEU), 경남창원시 5.5%(39.2만TEU), 경남양산시 5.0%(36.0만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 전남여수시와 울산남구가 전체의 9.7%(39.7만TEU)와 8.7%(35.7만TEU)로 가장 많았으며, 수입 적컨테이너의 경우는 경기의왕시와 경남양산시가 전체의 7.4%(23.1만TEU)와 6.5%(20.3만TEU)로 가장 많았음
- 수출 적컨테이너는 산업단지의 영향이 가장 크게 작용했고, 수입 적컨테이너는 산업단지와 함께 내륙컨테이너기지(ICD)의 영향도 함께 작용한 것으로 판단됨

<표 3-9> 전국항 수출입 적컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	397,464	9.7	63,261	2.0	460,725	6.4
울산 남구	357,039	8.7	80,865	2.6	437,905	6.1
경기 의왕시	197,040	4.8	231,093	7.4	428,133	6.0
경북 구미시	281,281	6.9	141,615	4.5	422,896	5.9
경남 창원시	297,772	7.3	94,356	3.0	392,128	5.5
경남 양산시	156,530	3.8	203,445	6.5	359,975	5.0
인천 중구	68,509	1.7	168,592	5.4	237,101	3.3
광주 광산구	160,315	3.9	24,813	0.8	185,128	2.6
경남 김해시	73,278	1.8	88,608	2.8	161,885	2.2
인천 서구	44,224	1.1	113,115	3.6	157,339	2.2
울산 울주군	99,471	2.4	53,859	1.7	153,330	2.1
전북 전주시 덕진구	80,757	2.0	59,836	1.9	140,593	2.0
울산 북구	100,584	2.5	27,700	0.9	128,285	1.8
경기 안산시 단원구	56,796	1.4	62,984	2.0	119,780	1.7
전북 군산시	85,059	2.1	31,664	1.0	116,722	1.6
인천 부평구	89,654	2.2	18,139	0.6	107,793	1.5
경기 평택시	31,357	0.8	70,416	2.3	101,773	1.4
경기 수원시 영통구	46,606	1.1	36,658	1.2	83,264	1.2
경북 포항시 남구	32,482	0.8	49,702	1.6	82,184	1.1
부산 사하구	8,671	0.2	71,364	2.3	80,035	1.1
기 타	1,424,428	34.9	1,493,542	48.0	2,917,950	40.6
합 계	4,080,666	100.0	3,114,263	100.0	7,194,929	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 전국 항만에서 내륙으로 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시 9.3%(27.1만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 울산 남구 7.8%(22.8만TEU), 경남창원시 7.5%(22.1만TEU), 경북구미시 6.0%(17.6만TEU), 경기의왕시 4.3%(12.5만TEU), 울산북구 4.2%(12.4만TEU), 경남김해시 3.3%(10.0만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경남양산시가 전체의 5.9%(6.0만TEU)로 가장 많았으며, 이는 양산ICD의 공컨테이너 재배치(repositioning) 역할에 따른 효과로 파악됨
- 수입 공컨테이너의 경우는 전남여수시와 울산남구가 13.3%(25.9만TEU)와 10.0%(19.5만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 위치한 산업단지와 공업지대에서 생산된 수출화물의 운송을 위한 공컨테이너 수요에 기인한 것으로 판단됨

<표 3-10> 전국항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분		반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	12,247	1.2	258,859	13.3	271,107	9.3		
울산 남구	33,800	3.4	194,534	10.0	228,334	7.8		
경남 창원시	43,671	4.4	176,862	9.1	220,533	7.5		
경북 구미시	34,119	3.5	141,913	7.3	176,032	6.0		
경기 의왕시	38,781	4.0	86,477	4.4	125,258	4.3		
울산 북구	22,601	2.3	101,641	5.2	124,242	4.2		
경남 김해시	41,561	4.2	56,045	2.9	97,607	3.3		
울산 울주군	25,463	2.6	69,927	3.6	95,390	3.3		
경남 양산시	58,043	5.9	35,582	1.8	93,625	3.2		
광주 광산구	5,789	0.6	83,862	4.3	89,652	3.1		
인천 서구	51,286	5.2	1,762	0.1	53,048	1.8		
전북 군산시	7,969	0.8	42,531	2.2	50,500	1.7		
부산 중구	9,972	1.0	39,822	2.0	49,794	1.7		
부산 남구	22,254	2.3	24,071	1.2	46,325	1.6		
경북 포항시 남구	23,601	2.4	22,236	1.1	45,837	1.6		
경북 경주시	8,383	0.9	37,171	1.9	45,554	1.6		
전남 광양시	4,217	0.4	39,800	2.0	44,018	1.5		
전북 전주시 덕진구	7,535	0.8	32,431	1.7	39,966	1.4		
인천 중구	20,974	2.1	12,774	0.7	33,748	1.2		
기 타	509,146	51.9	488,743	25.1	997,889	34.1		
합 계	981,414	100.0	1,947,045	100.0	2,928,459	100.0		

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 전국 항만에서 내륙으로 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시가 7.2%(73.2만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 울산남구 6.6%(66.6만TEU), 경남창원시 6.1%(61.3만TEU), 경북구미시 5.9%(59.9TEU), 경기의왕시 5.5%(55.3만TEU), 경남양산시 4.5%(45.4만TEU), 광주광산구 2.7%(27.5만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 전남여수시와 울산남구가 각각 전체 수출의 8.1%(41.0만TEU)와 7.7%(39.1만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이들 지역에 입지한 산업단지와 공업지대에서 생산되는 다량의 수출화물 때문인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우는 전남여수시와 경기의왕시가 각각 전체 수출의 6.4%(32.2만TEU)와 6.3%(31.8만TEU)로 가장 많았으며, 경기의왕시는 수입 전체 컨테이너의 중간 경유지 역할을 하는 ICD 때문에 높은 것으로 판단됨

<표 3-11> 전국항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

구분 시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	409,712	8.1	322,120	6.4	731,832	7.2
울산 남구	390,840	7.7	275,399	5.4	666,239	6.6
경남 창원시	341,443	6.7	271,218	5.4	612,661	6.1
경북 구미시	315,400	6.2	283,528	5.6	598,928	5.9
경기 의왕시	235,821	4.7	317,569	6.3	553,391	5.5
경남 양산시	214,574	4.2	239,027	4.7	453,601	4.5
광주 광산구	166,104	3.3	108,676	2.1	274,779	2.7
인천 중구	89,483	1.8	181,366	3.6	270,849	2.7
경남 김해시	114,839	2.3	144,653	2.9	259,492	2.6
울산 북구	123,185	2.4	129,342	2.6	252,527	2.5
울산 울주군	124,933	2.5	123,787	2.4	248,720	2.5
인천 서구	95,510	1.9	114,877	2.3	210,387	2.1
전북 전주시 덕진구	88,292	1.7	92,268	1.8	180,560	1.8
전북 군산시	93,028	1.8	74,195	1.5	167,223	1.7
경기 안산시 단원구	74,161	1.5	67,737	1.3	141,898	1.4
경기 평택시	58,815	1.2	73,579	1.5	132,394	1.3
경북 포항시 남구	56,083	1.1	71,938	1.4	128,021	1.3
인천 부평구	96,744	1.9	21,823	0.4	118,566	1.2
경북 경주시	54,865	1.1	53,800	1.1	108,666	1.1
기 타	1,918,249	37.9	2,094,406	41.4	4,012,656	39.6
합 계	5,062,080	100.0	5,061,308	100.0	10,123,388	100.0

주: 상위 19개 시군구(기타 포함)만 표에 수록함

4. 부산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 2006년도에 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너화물은 총 680만TEU로 이 가운데 수출은 337만TEU, 수입은 343만TEU를 차지하고 있음
- 적공비율을 보면 수출의 경우에는 적컨테이너가 전체의 81%로 다수를 차지하며, 수입의 경우는 적컨테이너와 공컨테이너가 각각 59%와 41%를 차지함

<표 3-12> 부산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	2,236	315	2,551	1,407	1,076	2,484	4,824	1,444	6,267	-
2001	2,178	336	2,514	1,482	1,015	2,497	3,661	1,350	5,011	-20.0
2002	2,336	456	2,792	1,757	973	2,729	4,093	1,429	5,522	10.2
2003	2,538	467	3,006	1,767	1,262	3,029	4,305	1,730	6,035	9.3
2004	2,857	452	3,309	1,837	1,450	3,286	4,694	1,901	6,595	9.3
2005	2,755	515	3,270	1,913	1,396	3,309	4,669	1,911	6,579	-0.2
2006	2,738	636	3,374	2,034	1,395	3,429	4,772	2,032	6,803	3.4

주: 환적제외 물동량

- 2006년도에 부산항 수출입 컨테이너화물의 부두별 집중도를 보면 크게 컨테이너 전용 부두와 일반부두가 각각 72.9%와 25.5%를 차지하고 있음
- 컨테이너 전용부두의 경우 감만부두가 전체 부두의 20.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 자성대 > 신선대 > 신감만 > 우암 > 감천한진의 순서임
- 일반부두는 3부두와 4부 양 부두가 전체의 13.2%를 차지하였으며, 나머지 부두들이 12.3%를 차지함³⁾
- 부산항의 수출입 컨테이너 부두별 집중도에 있어서 지난 5년간 추이를 보면 전반적으로 컨테이너 전용부두의 비율이 소폭 상승한 반면 일반부두의 비율은 다소 감소한 모습을 보여줌
 - 컨테이너 전용부두 가운데서는 자성대부두와 신감만부두의 증가세가 현저하며 신선대, 감만부두, 감천한진부두의 경우는 동일하거나 소폭 감소한 상태임

3) 부산항 북항에서 컨테이너화물을 취급하는 부두는 제1부두, 제2부두, 중앙부두, 제3부두, 제4부두, 제8부두가 있음

<표 3-13> 부산항 수출입컨테이너화물 부두별 집중도 추이

단위: %

구분	부 두	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
컨테이너전용 부두	자 성 대	17.5	15.7	15.5	14.4	15.2	18.2	18.3
	신 선 대	17.7	17.3	15.6	16.3	16.0	14.6	15.4
	우암부두	4.5	6.1	6.0	5.4	4.8	4.9	4.3
	감만부두	25.4	24.6	24.0	25.1	24.5	22.8	20.8
	신감만부두	-	-	5.5	7.3	9.2	10.1	9.8
	감천한진	5.0	5.1	5.1	4.7	4.8	4.5	4.1
	계	70.2	68.8	71.6	73.2	74.5	75.0	72.9
일반부두	3·4부두	15.6	17.2	14.8	13.1	12.3	12.6	13.2
	기타부두	14.2	14.0	13.6	13.7	13.2	12.4	12.3
	계	29.8	31.2	28.4	26.8	25.5	25.0	25.5
부산 신항		-	-	-	-	-	-	1.6
합 계		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 2006년도 부산항 반출입 컨테이너의 교통수단별 분담율을 보면 도로운송이 88.6%로 대부분을 차지하고 있으며, 철도와 연안이 11.0%, 0.4%를 차지하고 있음
 - 수송분담율의 과거 추이를 보면 도로운송과 철도운송은 2002년도부터 시작해서 각각 87%~89%와 9%~11% 사이에서 소폭 변동하고 있는 반면 연안은 2003년도의 2%대에서 지속적으로 감소하고 있는 모습을 보여줌
- 부산항 수출입 컨테이너화물의 도로운송에 대한 높은 의존도는 지역사회 전체로 볼 때 대기오염, 교통혼잡, 도로훼손 등 사회적 비용을 증가시키고, 이로 인해 국가전체로도 물류비용을 포함한 사회적 비용의 증가 요인이 되고 있음

<표 3-14> 부산항 내륙 컨테이너수송의 교통수단별 분담율 추이

단위: 천TEU, %

구 분	2002년	증감	2003년	증감	2004년	증감	2005년	증감	2006년	증감
합 계	5,566	8.5	6,157	10.6	6,700	8.8	6,664	△0.5	6,831	2.5
(비 중)	(100)		(100)		(100)		(100)		(100)	
연안해송	44	△62.9	122	177.3	105	△13.7	85	△19.0	28	△67.1
(비 중)	(0.8)		(2.0)		(1.6)		(1.3)		(0.4)	
철도운송	580	5.4	636	9.7	631	△0.7	686	8.7	750	9.3
(비 중)	(10.4)		(10.3)		(9.4)		(10.3)		(11.0)	
도로운송	4,942	10.8	5,399	9.2	5,964	10.4	5,893	△1.2	6,053	2.7
(비 중)	(88.8)		(87.7)		(89.0)		(88.4)		(88.6)	

자료: PORT-MIS 및 철도청 자료

가. 적컨테이너

- 2006년도에 부산항과 내륙간 운송(도로, 철도, 연안)된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경북구미시가 8.4%(40.1만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경남창원시 7.7%(36.6만TEU), 경남양산시 7.5%(35.7만TEU), 경기의왕시 7.0%(33.6만TEU), 울산남구 6.7%(32.2만TEU), 경남김해시 3.4%(16.1만TEU)의 순인데, 이러한 결과는 2005년도 결과와 크게 다르지 않음
- 수출 적컨테이너의 경우는 경남창원시와 경북구미시가 전체의 10.1%(27.6만TEU)와 9.7%(26.7만TEU)로 가장 많았는데, 이는 두 지역이 우리나라의 대표적인 공업단지가 입지하는 관계로 수출화물이 많기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 적컨테이너의 경우는 경남양산시와 경기의왕시가 전체의 9.9%(20.2만TEU)와 8.4%(17.2만TEU)로 가장 많았는데, 이는 두 지역에 대규모 내륙컨테이너기지(ICD)가 존재하기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-15> 부산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

구분 시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경북 구미시	266,564	9.7	134,261	6.6	400,826	8.4
경남 창원시	276,052	10.1	90,539	4.5	366,591	7.7
경남 양산시	155,353	5.7	201,871	9.9	357,224	7.5
경기 의왕시	164,205	6.0	171,729	8.4	335,935	7.0
울산 남구	247,633	9.0	74,401	3.7	322,034	6.7
경남 김해시	73,053	2.7	88,402	4.3	161,455	3.4
인천 중구	58,864	2.1	47,970	2.4	106,834	2.2
울산 울주군	59,879	2.2	41,890	2.1	101,769	2.1
울산 북구	67,970	2.5	23,037	1.1	91,007	1.9
광주 광산구	73,867	2.7	13,986	0.7	87,853	1.8
전남 여수시	63,279	2.3	23,433	1.2	86,712	1.8
경북 포항시 남구	32,197	1.2	49,516	2.4	81,713	1.7
부산 사하구	8,238	0.3	68,764	3.4	77,002	1.6
경북 경주시	46,119	1.7	15,825	0.8	61,944	1.3
울산 중구	49,438	1.8	11,655	0.6	61,092	1.3
충북 청주시 흥덕구	24,489	0.9	34,640	1.7	59,130	1.2
경기 안산시 단원구	32,950	1.2	25,316	1.2	58,266	1.2
대전 대덕구	45,032	1.6	12,881	0.6	57,913	1.2
전북 전주시 덕진구	37,786	1.4	20,108	1.0	57,894	1.2
기 타	954,900	34.9	883,558	43.4	1,838,459	38.5
합 계	2,737,869	100.0	2,033,783	100.0	4,771,652	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 부산항과 내륙간 운송(도로, 철도, 연안)된 수출입 공컨테이너의 시군구 기준점을 보면 경남창원시가 10.7%(20.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북구미시 8.6%(16.3만TEU), 울산남구 5.9%(11.2만TEU), 울산북구 5.6%(10.8만TEU), 경기의왕시 4.7% (8.9만TEU), 경남김해시 4.6% (8.9만TEU), 경남양산시 4.3%(8.2만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경남양산시가 전체의 8.5%(5.4만TEU)로 가장 많았으며, 이는 양산ICD의 공컨테이너 재배치(repositioning) 기능 때문인 것으로 판단됨
- 수입 공컨테이너의 경우는 수출입과 마찬가지로 경남창원시와 경북구미시가 12.2%(17.0만TEU)와 10.0%(14.0만TEU)로 가장 많았으며, 이는 동 지역에 입지하고 있는 산업단지에서 생산된 수출화물의 운송수요에 기인한 것으로 판단됨

<표 3-16> 부산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시		40,345	6.3	170,046	12.2	210,390	10.4
경북 구미시		32,901	5.2	140,016	10.0	172,917	8.5
울산 남구		32,823	5.2	121,349	8.7	154,172	7.6
울산 북구		22,458	3.5	85,419	6.1	107,877	5.3
경남 김해시		41,510	6.5	55,988	4.0	97,498	4.8
경남 양산시		53,883	8.5	35,252	2.5	89,135	4.4
경기 의왕시		18,379	2.9	70,610	5.1	88,990	4.4
울산 울주군		25,066	3.9	54,812	3.9	79,878	3.9
부산 중구		8,490	1.3	39,609	2.8	48,099	2.4
경북 포항시 남구		23,519	3.7	22,033	1.6	45,552	2.2
전남 여수시		9,744	1.5	35,644	2.6	45,388	2.2
경북 경주시		8,301	1.3	37,067	2.7	45,368	2.2
부산 남구		18,270	2.9	23,478	1.7	41,748	2.1
광주 광산구		4,283	0.7	33,356	2.4	37,640	1.9
전북 전주시 덕진구		5,145	0.8	24,817	1.8	29,962	1.5
전남 광양시		2,595	0.4	23,178	1.7	25,774	1.3
대구 달서구		11,137	1.8	13,877	1.0	25,014	1.2
울산 중구		4,073	0.6	20,081	1.4	24,154	1.2
전북 군산시		3,348	0.5	20,305	1.5	23,653	1.2
기 타		269,902	42.4	368,420	26.4	638,322	31.4
합 계		636,173	100.0	1,395,358	100.0	2,031,531	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 부산항과 내륙간 운송(도로, 철도, 연안)된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경남창원시가 8.5%(57.7만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북구미시 8.4%(57.4만TEU), 울산남구 7.0%(47.6만TEU), 경남양산시 6.6%(44.6만TEU), 경기의왕시 6.2% (42.5만TEU), 경남김해시 3.8%(25.9만TEU), 울산북구 2.9%(19.9만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우 경남창원시와 경북구미시가 각각 전체 수출의 9.4% (31.6만TEU)와 8.9%(30.0만TEU)로 가장 많았는데, 이는 이들 지역에 입지한 제조업체들에서 생산되는 수출화물 때문인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우 역시 수출과 마찬가지로 경북구미시와 경남창원시가 가장 많았으며, 이것은 두 지역에서 생산되는 제품들에 투입되는 원자재의 수입수요 때문인 것으로 판단됨

<표 3-17> 부산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시	316,397	9.4	260,584	7.6	576,981	8.5
경북 구미시	299,465	8.9	274,277	8.0	573,742	8.4
울산 남구	280,456	8.3	195,750	5.7	476,206	7.0
경남 양산시	209,236	6.2	237,124	6.9	446,359	6.6
경기 의왕시	182,585	5.4	242,340	7.1	424,924	6.2
경남 김해시	114,564	3.4	144,389	4.2	258,953	3.8
울산 북구	90,428	2.7	108,457	3.2	198,885	2.9
울산 울주군	84,945	2.5	96,702	2.8	181,647	2.7
전남 여수시	73,023	2.2	59,077	1.7	132,100	1.9
경북 포항시 남구	55,717	1.7	71,548	2.1	127,265	1.9
광주 광산구	78,151	2.3	47,342	1.4	125,493	1.8
인천 중구	62,328	1.8	59,324	1.7	121,653	1.8
경북 경주시	54,420	1.6	52,892	1.5	107,312	1.6
전북 전주시 덕진구	42,930	1.3	44,926	1.3	87,856	1.3
부산 사하구	13,773	0.4	72,556	2.1	86,329	1.3
울산 중구	53,511	1.6	31,736	0.9	85,246	1.3
대전 대덕구	48,682	1.4	28,431	0.8	77,112	1.1
전북 군산시	43,170	1.3	32,599	1.0	75,769	1.1
대구 달서구	34,686	1.0	40,493	1.2	75,179	1.1
기 타	1,235,577	36.6	1,328,594	38.7	2,564,171	37.7
합 계	3,374,042	100.0	3,429,141	100.0	6,803,183	100.0

주: 상위 19개 시군구(기타 포함)만 표에 수록함

5. 광양항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 2006년도 광양항 수출입 컨테이너화물의 처리실적을 보면 총 132만TEU를 처리하여 전년도 대비 18.3% 증가한 수치를 보여줌
 - 수출과 수입을 구분해서 보면 수출이 68만TEU, 수입이 64만TEU로 수출이 조금 더 높게 나옴
- 적공컨테이너의 비율에서는 적컨테이너가 91만TEU로 전체의 69.2%를 차지하고 공컨테이너는 30.8%를 차지함
 - 수출과 수입을 따로 구분해서 적공컨테이너의 비율을 보면 수출 컨테이너의 경우 적컨테이너의 비율이 훨씬 높게 나타나 부산항과 같은 모습을 보여주고 있음
 - 반면, 수입 컨테이너의 경우는 적컨테이너보다 공컨테이너 비율이 조금 더 높게 나와 부산항과 다소 다른 모습을 보여줌

<표 3-18> 광양항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	299	18	317	142	161	302	440	179	619	-
2001	309	35	344	142	191	333	451	226	677	9.4
2002	359	37	396	182	185	367	542	222	763	12.7
2003	407	35	442	174	237	411	581	272	853	11.8
2004	470	28	497	220	264	485	690	292	982	15.1
2005	539	21	560	235	322	557	774	343	1,117	13.7
2006	653	31	684	261	376	637	914	407	1,321	18.3

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 광양항과 내륙간 운송(도로, 철도)된 수출입 적컨테이너의 시군구 기증점을 보면 전남여수시가 40.9%(37.4만TEU)로 다수를 점유하고 있으며, 다음으로는 광주광산구 10.6%(9.7만TEU), 전북전주시덕진구 8.9%(8.2만TEU), 경기의왕시 8.2%(7.5만TEU), 전북군산시 4.5%(4.1만TEU), 전남광양시 4.5%(4.1만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 전남여수시가 전체 수출의 절반이 넘는 51.2%(33.3만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 이는 여천산업단지와 인근 공장의 수출화물이 광양항을 통해 처리되기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 적컨테이너의 경우는 경기의왕시가 전체 수입의 20.1%(5.2만TEU)로 가장 많았으며, 이는 수도권이 최종 목적지인 화물이 보관 및 개봉을 위하여 의왕ICD를 경유하기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-19> 광양항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시		333,941	51.2	39,643	15.2	373,584	40.9
광주 광산구		86,314	13.2	10,394	4.0	96,708	10.6
전북 전주시 덕진구		42,728	6.5	38,982	14.9	81,711	8.9
경기 의왕시		22,428	3.4	52,444	20.1	74,871	8.2
전북 군산시		28,923	4.4	11,944	4.6	40,867	4.5
전남 광양시		20,092	3.1	20,658	7.9	40,749	4.5
전남 목포시		8,102	1.2	7,120	2.7	15,222	1.7
전남 곡성군		14,458	2.2	636	0.2	15,093	1.7
전북 익산시		11,153	1.7	3,436	1.3	14,589	1.6
대전 대덕구		11,652	1.8	1,964	0.8	13,616	1.5
충북 청원군		5,032	0.8	7,350	2.8	12,382	1.4
경남 창원시		10,275	1.6	794	0.3	11,069	1.2
충남 연기군		3,962	0.6	5,448	2.1	9,410	1.0
전남 나주시		5,394	0.8	3,557	1.4	8,951	1.0
충북 청주시 흥덕구		3,352	0.5	4,283	1.6	7,635	0.8
충남 천안시		1,458	0.2	5,059	1.9	6,517	0.7
전남 영암군		3,054	0.5	3,131	1.2	6,185	0.7
광주 북구		4,239	0.6	1,745	0.7	5,983	0.7
경남 진주시		875	0.1	3,725	1.4	4,600	0.5
기 타		35,114	5.4	38,869	14.9	73,983	8.1
합 계		652,544	100.0	261,182	100.0	913,726	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함, 광양항은 여천항을 포함함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 광양항과 내륙간 운송(도로, 철도)된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시가 절반이 넘는 55.4%(22.6만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 광주광산구 12.7%(5.2만TEU), 경기의왕시 5.8%(2.4만TEU), 전남 광양시 4.4%(1.8만TEU), 전북군산시 3.9%(1.6만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경기의왕시가 전체의 28.7%(0.9만TEU)로 가장 많았으며, 이는 주로 철송을 통해 경인ICD에서 광양항으로 반입되는 공컨테이너 물량 때문인 것으로 판단됨
- 수입 공컨테이너의 경우는 전남여수시가 절반이 넘는 59.4%(22.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였는데, 이는 여천산업단지와 인근 공장에서 생산되는 수출화물을 싣기 위하여 광양항을 통해서 공컨테이너가 조달되기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-20> 광양항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	2,433	7.8	223,193	59.4	225,627	55.4
광주 광산구	1,366	4.4	50,504	13.4	51,870	12.7
경기 의왕시	9,003	28.7	14,688	3.9	23,691	5.8
전남 광양시	1,204	3.8	16,618	4.4	17,822	4.4
전북 군산시	1,430	4.6	14,274	3.8	15,704	3.9
전북 익산시	1,993	6.4	7,970	2.1	9,963	2.4
전북 전주시 덕진구	2,273	7.2	7,602	2.0	9,875	2.4
전남 곡성군	19	0.1	9,120	2.4	9,139	2.2
경남 창원시	66	0.2	3,581	1.0	3,647	0.9
경남 양산시	3,293	10.5	61	0.0	3,354	0.8
충남 서산시	0	0.0	2,988	0.8	2,988	0.7
전남 나주시	360	1.1	1,915	0.5	2,276	0.6
전남 목포시	266	0.8	1,874	0.5	2,141	0.5
충북 청원군	1,286	4.1	714	0.2	2,000	0.5
대전 대덕구	267	0.8	1,661	0.4	1,928	0.5
충남 예산군	27	0.1	1,860	0.5	1,887	0.5
경기 화성시	0	0.0	1,694	0.5	1,694	0.4
충남 연기군	279	0.9	1,372	0.4	1,651	0.4
광주 북구	51	0.2	1,358	0.4	1,409	0.3
기 타	5,762	18.4	12,807	3.4	18,570	4.6
합 계	31,379	100.0	375,856	100.0	407,235	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함, 광양항은 여천항을 포함함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 광양항과 내륙간 운송(도로, 철도)된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전남여수시가 45.4%(60.0만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주광산구 11.2%(14.9만TEU), 경기의왕시 7.5%(9.9만TEU), 전북전주시덕진구 6.9%(9.2만TEU), 전남광양시 4.4%(5.9만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 전남여수시(49.2%), 광주광산구(12.8%), 전북전주시 덕진구(6.6%)의 순이며, 수입 전체컨테이너의 경우는 전남여수시(41.3%), 경기의왕시(10.5%), 광주광산구(9.6%)의 순이었음
- 수출과 수입 모두 전남여수시가 가장 많은 비중을 차지하여 광양항이 인접한 여천산업단지에 크게 의존하고 있음을 보여주고 있으며, 이외 지역에서 수출의 경우는 광주광산구에 위치한 금호타이어에서 반입되는 수출물량, 수입의 경우는 의왕ICD로 가는 수입물량이 광양항 물동량에 영향을 많이 주고 있음

<표 3-21> 광양항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전남 여수시	336,375	49.2	262,836	41.3	599,211	45.4
광주 광산구	87,680	12.8	60,897	9.6	148,578	11.2
경기 의왕시	31,430	4.6	67,132	10.5	98,563	7.5
전북 전주시 덕진구	45,001	6.6	46,584	7.3	91,586	6.9
전남 광양시	21,296	3.1	37,276	5.9	58,572	4.4
전북 군산시	30,352	4.4	26,219	4.1	56,571	4.3
전북 익산시	13,146	1.9	11,406	1.8	24,552	1.9
전남 곡성군	14,477	2.1	9,756	1.5	24,232	1.8
전남 목포시	8,368	1.2	8,995	1.4	17,363	1.3
대전 대덕구	11,919	1.7	3,625	0.6	15,544	1.2
경남 창원시	10,341	1.5	4,375	0.7	14,716	1.1
충북 청원군	6,318	0.9	8,064	1.3	14,382	1.1
전남 나주시	5,754	0.8	5,473	0.9	11,227	0.8
충남 연기군	4,241	0.6	6,820	1.1	11,060	0.8
충북 청주시 흥덕구	4,083	0.6	4,762	0.7	8,846	0.7
광주 북구	4,290	0.6	3,102	0.5	7,392	0.6
충남 천안시	1,706	0.2	5,373	0.8	7,079	0.5
전남 영암군	3,573	0.5	3,481	0.5	7,054	0.5
경남 진주시	913	0.1	4,744	0.7	5,657	0.4
기 타	42,660	6.2	56,117	8.8	98,778	7.5
합 계	683,923	100.0	637,038	100.0	1,320,961	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함, 광양항은 여천항을 포함함

6. 인천항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 인천항 수출입 컨테이너화물의 처리실적은 2006년도 기준으로 총 133만TEU를 기록하고 있는데, 이 가운데 수입 컨테이너가 52.2%로 수출 컨테이너보다 조금 더 높은 비중을 차지하고 있음
 - 적공컨테이너의 비율에서는 적컨테이너가 전체의 77.5%로 대부분을 차지하고 있음
- 수출과 수입 컨테이너화물별로 각각 적공컨테이너 비율을 분석해 보면 수출과 수입 각각 94.2%, 59.0%로 모두 적컨테이너의 비중이 훨씬 더 높게 나옴
 - 이것은 인천항의 경우 수도권 지역의 공장에서 제품의 생산에 필요한 원자재를 수입하고 이와 함께 이 지역에서 생산된 수출화물을 처리하는 두 가지 성격을 다 보유하고 있기 때문임

<표 3-22> 인천항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	196	13	210	173	101	274	369	115	483	-
2001	205	24	229	211	97	308	416	121	537	11.2
2002	231	60	292	288	71	359	519	131	651	21.2
2003	255	62	317	318	74	392	573	137	710	9.1
2004	277	101	377	405	46	451	682	147	828	16.6
2005	332	165	498	514	44	558	846	210	1,056	27.5
2006	376	260	637	655	39	695	1,032	299	1,331	26.0

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 인천항과 내륙간 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 인천 서구가 13.8%(14.3만TEU)로 가장 많은 부분을 차지하고, 다음으로 인천중구 12.3%(12.8만TEU), 인천부평구 8.0%(8.2만TEU), 경기안산시단원구 5.7%(5.8만TEU), 인천남동구 5.3%(5.5만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 인천부평구가 전체 수출의 19.1%(7.2만TEU)로 가장 많았으며, 인천지역이 전체의 절반 가까운 45.7%에 달했는데 이는 여기에 위치한 산업단지와 공장에서 생산된 수출화물의 영향으로 파악됨
- 수입 적컨테이너의 경우는 인천중구가 전체 수입의 17.9%(11.7만TEU)로 가장 많았으며, 수출과 동일하게 인천지역이 전체의 절반 가까이(48.5%)에 달했는데 이는 이들 지역에 위치한 산업단지와 공장에서 제품의 생산에 필요한 원자재를 수입하는 것이 주된 요인으로 여겨짐

<표 3-23> 인천항 수출입 적컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
인천 서구	37,393	9.9	105,283	16.1	142,676	13.8
인천 중구	9,583	2.5	117,207	17.9	126,790	12.3
인천 부평구	71,983	19.1	10,459	1.6	82,442	8.0
경기 안산시 단원구	21,301	5.7	37,091	5.7	58,392	5.7
인천 남동구	21,045	5.6	33,681	5.1	54,726	5.3
경기 오산시	2,321	0.6	47,922	7.3	50,243	4.9
인천 남구	23,690	6.3	21,886	3.3	45,576	4.4
인천 동구	8,191	2.2	29,327	4.5	37,518	3.6
경기 시흥시	10,887	2.9	24,507	3.7	35,394	3.4
충남 서산시	28,022	7.4	3,440	0.5	31,462	3.0
경기 화성시	15,637	4.2	13,016	2.0	28,653	2.8
경기 김포시	7,513	2.0	12,238	1.9	19,751	1.9
경기 파주시	5,915	1.6	12,537	1.9	18,452	1.8
경기 고양시 일산구	5,231	1.4	11,715	1.8	16,946	1.6
경기 의왕시	9,959	2.6	5,905	0.9	15,863	1.5
경기 남양주시	3,490	0.9	11,813	1.8	15,303	1.5
경기 광주시	2,687	0.7	11,959	1.8	14,646	1.4
충북 충주시	229	0.1	12,087	1.8	12,316	1.2
경기 용인시	2,515	0.7	8,763	1.3	11,279	1.1
기 타	88,892	23.6	124,652	19.0	213,544	20.7
합 계	376,483	100.0	655,487	100.0	1,031,970	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 인천항과 내륙간 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 인천 서구가 전체의 17.1%(5.1만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경기 안산시단원구 6.4%(1.9만TEU), 인천중구 6.2%(1.9만TEU), 인천남동구 5.5% (1.6만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 인천서구가 전체의 19.1%(5.0만TEU)로 가장 많았는데, 이는 인천항 인근의 CY와 산업단지에서 공컨테이너 재배치(repositioning)가 발생하기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 공컨테이너의 경우는 충남서산시가 12.5%(0.5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였음

<표 3-24> 인천항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
인천 서구		49,717	19.1	1,478	3.8	51,195	17.1
경기 안산시 단원구		15,955	6.1	3,152	8.0	19,107	6.4
인천 중구		17,207	6.6	1,383	3.5	18,591	6.2
인천 남동구		14,021	5.4	2,308	5.9	16,329	5.5
인천 동구		13,388	5.1	167	0.4	13,555	4.5
경기 시흥시		9,208	3.5	2,131	5.4	11,339	3.8
인천 부평구		6,466	2.5	2,422	6.2	8,888	3.0
인천 남구		6,078	2.3	2,288	5.8	8,366	2.8
충남 서산시		3,005	1.2	4,878	12.5	7,883	2.6
경기 의왕시		7,479	2.9	391	1.0	7,870	2.6
경기 고양시 일산구		6,759	2.6	471	1.2	7,230	2.4
경기 광주시		6,112	2.3	630	1.6	6,742	2.3
경기 화성시		4,943	1.9	1,233	3.1	6,176	2.1
경기 김포시		5,117	2.0	1,001	2.6	6,118	2.0
경기 파주시		4,620	1.8	785	2.0	5,405	1.8
서울 강남구		4,470	1.7	546	1.4	5,017	1.7
경기 용인시		4,087	1.6	348	0.9	4,435	1.5
경기 남양주시		3,987	1.5	286	0.7	4,273	1.4
경기 오산시		3,231	1.2	272	0.7	3,503	1.2
기 타		74,455	28.6	12,992	33.2	87,447	29.2
합 계		260,307	100.0	39,163	100.0	299,470	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 인천항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 인천서구가 전체의 14.6%(19.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천중구 10.9%(14.5만TEU), 인천부평구 6.9%(9.1만TEU), 경기안산시단원구 5.8%(7.7만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 인천서구가 전체 수출의 13.7%(8.7만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 위치한 지방산업단지와 공장에서 생산되는 수출화물 때문인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우는 인천중구가 17.1%(11.9만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역이 항만과 인접해 있고 CY가 다수 분포하기 때문에 이들 지역으로 수입화물이 일차적으로 이동하기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-25> 인천항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
인천 서구		87,110	13.7	106,760	15.4	193,870	14.6
인천 중구		26,790	4.2	118,591	17.1	145,380	10.9
인천 부평구		78,449	12.3	12,881	1.9	91,330	6.9
경기 안산시 단원구		37,256	5.9	40,243	5.8	77,499	5.8
인천 남동구		35,066	5.5	35,989	5.2	71,055	5.3
인천 남구		29,769	4.7	24,174	3.5	53,942	4.1
경기 오산시		5,552	0.9	48,193	6.9	53,746	4.0
인천 동구		21,579	3.4	29,493	4.2	51,073	3.8
경기 시흥시		20,094	3.2	26,638	3.8	46,733	3.5
충남 서산시		31,027	4.9	8,318	1.2	39,345	3.0
경기 화성시		20,580	3.2	14,249	2.1	34,829	2.6
경기 김포시		12,630	2.0	13,239	1.9	25,869	1.9
경기 고양시 일산구		11,990	1.9	12,186	1.8	24,176	1.8
경기 파주시		10,536	1.7	13,322	1.9	23,857	1.8
경기 의왕시		17,437	2.7	6,296	0.9	23,733	1.8
경기 광주시		8,799	1.4	12,589	1.8	21,388	1.6
경기 남양주시		7,477	1.2	12,099	1.7	19,576	1.5
경기 용인시		6,602	1.0	9,112	1.3	15,714	1.2
충북 충주시		808	0.1	12,251	1.8	13,059	1.0
기 타		167,239	26.3	138,026	19.9	305,265	22.9
합 계		636,790	100.0	694,650	100.0	1,331,440	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

7. 울산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 2006년도에 울산항에서 처리된 수출입 컨테이너화물의 총 물동량은 33만TEU로 이 가운데 수출 컨테이너화물은 20만TEU(58.9%)이고 수입 컨테이너화물은 14만TEU(41.4%)임
- 수출입 컨테이너의 적공비율은 적컨테이너와 공컨테이너가 각각 65.5%와 34.5%를 기록하고 있음
- 수출과 수입별 적공비율을 따로 보면 수출의 경우 적컨테이너가 수입화물의 98.0%로 대부분을 차지하고 있으며, 수입의 경우 공컨테이너가 수출화물의 80.4%로 대부분을 차지하고 있음

<표 3-26> 울산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	120	2	122	30	84	115	150	86	236	-
2001	139	1	140	27	91	119	166	93	258	9.3
2002	149	3	152	34	90	124	183	93	277	7.4
2003	167	4	171	34	113	147	201	117	318	14.8
2004	157	4	161	31	110	141	187	114	301	-5.3
2005	172	5	177	29	107	136	201	112	313	4.0
2006	192	4	196	26	111	138	218	115	333	6.4

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 울산항과 내륙간 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 울산 남구가 52.9%(11.6만TEU)로 대부분을 점유하고 있으며, 다음으로 울산울주군 23.5%(5.1만TEU), 울산북구 17.0%(3.7만TEU), 경북구미시 2.5%(0.6만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 울산남구가 전체 수출의 절반이 넘는 56.9%(10.9만TEU)로 대부분을 차지하고 있는데, 이는 울산미포산업단지와 항만 인근의 공장들에서 수출화물이 크게 발생하기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 적컨테이너의 경우는 울산울주군이 전체 수입의 45.3%(1.2만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 위치한 국가산업단지와 농공단지의 생산에 소요되는 원자재 등의 수입화물 때문인 것으로 판단됨

<표 3-27> 울산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
울산 남구		109,208	56.9	6,292	24.0	115,500	52.9
울산 울주군		39,502	20.6	11,850	45.3	51,352	23.5
울산 북구		32,577	17.0	4,564	17.4	37,141	17.0
경북 구미시		4,890	2.5	657	2.5	5,547	2.5
경북 봉화군		3,160	1.6	16	0.1	3,176	1.5
경북 칠곡군		1,227	0.6	1,449	5.5	2,675	1.2
경기 의왕시		161	0.1	543	2.1	704	0.3
부산 부산진구		78	0.0	310	1.2	388	0.2
경북 경주시		196	0.1	106	0.4	303	0.1
경남 양산시		207	0.1	38	0.1	245	0.1
경북 포항시 남구		166	0.1	72	0.3	238	0.1
부산 서구		225	0.1	7	0.0	231	0.1
부산 금정구		120	0.1	-	-	120	0.1
부산 해운대구		72	0.0	-	-	72	0.0
경북 포항시 북구		-	-	53	0.2	53	0.0
부산 영도구		-	-	52	0.2	52	0.0
부산 중구		24	0.0	14	0.1	38	0.0
부산 동래구		-	-	34	0.1	34	0.0
경기 수원시 영통구		-	-	32	0.1	32	0.0
기 타		159	0.1	95	0.4	254	0.1
합 계		191,971	100.0	26,184	100.0	218,155	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 울산항과 내륙간 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 울산 남구가 절반이 넘는 64.4%(7.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 북구 14.2%(1.6만TEU), 울산울주군 13.4%(1.5만TEU), 경북봉화군 4.9% (0.6만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경기의왕시가 전체의 33.3%(0.1만TEU)로 가장 많았는데, 이는 울산항이 공컨테이너 재배치(repositioning) 기지로 의왕ICD를 활용하기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 공컨테이너의 경우는 울산남구가 절반이 넘는 65.7%(7.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 이는 항만 인근지역의 공장에서 생산되는 수출화물을 싣기 위하여 울산항을 통해 공컨테이너가 이동하기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-28> 울산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
울산 남구		926	25.2	73,166	65.7	74,092	64.4
울산 북구		128	3.5	16,222	14.6	16,350	14.2
울산 울주군		285	7.7	15,102	13.6	15,387	13.4
경북 봉화군		-	-	5,672	5.1	5,672	4.9
경기 의왕시		1,224	33.3	206	0.2	1,431	1.2
경북 칠곡군		282	7.7	392	0.4	673	0.6
경남 양산시		616	16.7	-	-	616	0.5
경북 구미시		18	0.5	222	0.2	240	0.2
경북 포항시 남구		5	0.1	195	0.2	200	0.2
경남 창원시		99	2.7	-	-	99	0.1
경북 경주시		-	-	96	0.1	96	0.1
경북 포항시 북구		-	-	54	0.0	54	0.0
부산 부산진구		40	1.1	-	-	40	0.0
부산 서구		17	0.5	-	-	17	0.0
충남 예산군		6	0.2	7	0.0	12	0.0
부산 중구		11	0.3	-	-	11	0.0
부산 해운대구		11	0.3	-	-	11	0.0
경북 안동시		4	0.1	-	-	4	0.0
부산 사하구		4	0.1	-	-	4	0.0
기 타		4	0.1	-	-	4	0.0
합 계		3,680	100.0	111,334	100.0	115,014	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 울산항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 울산남구가 절반이 넘는 56.9%(19.0만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산울주군 20.0%(6.7만TEU), 울산북구 16.1%(5.3만TEU), 경북봉화군 2.7%(0.9만TEU)의 순이었음
- 전체적으로 울산시가 차지하는 비중이 93.0%에 달해, 울산항을 통해서 반출입되는 화물의 대부분은 울산지역을 기종점으로 하고 있는 것으로 판단됨
- 수출 전체컨테이너의 경우는 울산남구가 전체 수출의 56.3%(11.0만TEU)로 가장 많았으며, 이는 울산미포산업단지와 항만 인근의 공장들에서 생산되는 수출화물의 영향인 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우 역시 울산남구가 전체 수입의 절반이 넘는 57.8%(7.9만TEU)로 가장 많았으며, 생산에 투입되는 원자재 수입의 영향인 것으로 판단됨

<표 3-29> 울산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분		반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
울산 남구	110,138	56.3	79,458	57.8	189,592	56.9		
울산 울주군	39,787	20.3	26,952	19.6	66,739	20.0		
울산 북구	32,704	16.7	20,786	15.1	53,491	16.1		
경북 봉화군	3,160	1.6	5,688	4.1	8,848	2.7		
경북 구미시	4,909	2.5	879	0.6	5,787	1.7		
경북 칠곡군	1,508	0.8	1,841	1.3	3,349	1.0		
경기 의왕시	1,386	0.7	749	0.5	2,134	0.6		
경남 양산시	823	0.4	38	0.0	861	0.3		
경북 포항시 남구	171	0.1	267	0.2	438	0.1		
부산 부산진구	118	0.1	310	0.2	427	0.1		
경북 경주시	196	0.1	203	0.1	399	0.1		
부산 서구	242	0.1	7	0.0	249	0.1		
부산 금정구	120	0.1	-	-	120	0.0		
경북 포항시 북구	-	-	107	0.1	107	0.0		
경남 창원시	99	0.1	-	-	99	0.0		
부산 해운대구	83	0.0	-	-	83	0.0		
부산 영도구	-	-	52	0.0	52	0.0		
부산 중구	35	0.0	14	0.0	49	0.0		
부산 동래구	-	-	34	0.0	34	0.0		
기 타	173	0.1	134	0.1	311	0.1		
합 계	195,651	100.0	137,518	100.0	333,169	100.0		

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

8. 평택당진항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 평택당진항에서 2006년도에 처리된 수출입 컨테이너화물의 총 물동량은 26만TEU로 이 가운데 적컨테이너와 공컨테이너의 비율은 각각 79.5%와 20.1%로 적컨테이너가 대부분을 차지하고 있음
- 평택당진항은 수출입컨테이너화물을 처리하기 시작한 2000년도부터 2003년까지는 100% 이상의 엄청난 성장률을 기록했음
 - 2004년 이후 매년 15%~25%에 이르는 안정적인 높은 성장률을 보여주고 있는데, 이는 중국의 높은 경제성장률과 맞물려 향후 당분간은 지속될 것으로 전망됨

<표 3-30> 평택당진항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	0	-	0	0	1	1	0	1	1	-
2001	10	0	10	8	2	11	18	3	21	2,000.0
2002	28	4	32	32	2	34	60	6	66	214.3
2003	61	14	75	59	18	77	120	32	152	130.3
2004	68	28	96	83	11	94	151	40	190	25.0
2005	83	33	116	97	14	111	180	47	227	19.5
2006	89	42	132	117	10	127	206	52	259	14.1

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 평택당진항과 내륙간 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경기평택시가 32.5%(6.7만TEU)로 가장 많은 부분을 차지하고 있으며, 다음으로는 충남서산시 12.1%(2.5만TEU), 경기수원시영통구 10.5%(2.2만TEU), 충남아산시 6.7%(1.4만TEU), 경기화성시 6.1%(1.3만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 충남서산시가 전체 수출의 23.7%(2.1만TEU)로 가장 많은 부분을 차지하고 있는데, 이는 최근 자동차관련 산업이 성장하고 있는 서산지방 산업단지와 인근 공장의 수출화물이 평택당진항을 통해 처리되기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 적컨테이너의 경우는 경기평택시가 전체 수입의 42.8%(5.0만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 입지한 아산국가산업단지(포승평택포승지구)와 산업단지 인근 공장들의 생산에 소요되는 원자재 등의 수입화물 때문인 것으로 판단됨

<표 3-31> 평택당진항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 평택시	16,951	19.0	50,056	42.8	67,007	32.5
충남 서산시	21,207	23.7	3,778	3.2	24,985	12.1
경기 수원시 영통구	7,191	8.0	14,459	12.4	21,650	10.5
충남 아산시	9,309	10.4	4,453	3.8	13,762	6.7
경기 화성시	6,476	7.2	6,069	5.2	12,545	6.1
충남 천안시	4,022	4.5	2,525	2.2	6,547	3.2
인천 서구	1,535	1.7	4,051	3.5	5,586	2.7
인천 중구	61	0.1	3,302	2.8	3,363	1.6
인천 부평구	2,957	3.3	75	0.1	3,032	1.5
경기 안성시	1,299	1.5	1,665	1.4	2,965	1.4
경기 용인시	564	0.6	2,175	1.9	2,739	1.3
경기 안산시 단원구	2,018	2.3	577	0.5	2,595	1.3
경북 구미시	281	0.3	1,969	1.7	2,250	1.1
경기 수원시 팔달구	542	0.6	1,532	1.3	2,075	1.0
충북 청주시 흥덕구	645	0.7	1,134	1.0	1,779	0.9
전남 광양시	134	0.1	1,644	1.4	1,778	0.9
경남 창원시	1,612	1.8	32	0.0	1,645	0.8
경기 오산시	690	0.8	913	0.8	1,603	0.8
경기 광주시	434	0.5	1,085	0.9	1,519	0.7
기 타	11,498	12.9	15,563	13.3	27,061	13.1
합 계	89,428	100.0	117,057	100.0	206,485	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 평택당진항과 내륙간 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경기평택시가 과반수에 달하는 49.7%(2.6만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 충남서산시 6.7%(0.3만TEU), 경기수원시영통구 5.8%(0.3만TEU), 충남 아산시 5.5%(0.3만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경기평택시가 전체의 절반이 넘는 56.7%(2.4만TEU)로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 반입된 적컨테이너 수입화물의 일부가 공컨테이너 회수 과정에서 다시 평택당진항을 통해 처리되기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 공컨테이너의 경우 충남서산시가 30.1%(0.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였는데, 이는 이 지역에 위치한 서산지방산업단지와 인근 공장의 수출화물을 싣기 위해서 공컨테이너가 투입되었기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-32> 평택당진항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 평택시	24,067	56.7	1,984	19.8	26,051	49.7
충남 서산시	478	1.1	3,013	30.1	3,491	6.7
경기 수원시 영통구	2,584	6.1	448	4.5	3,033	5.8
충남 아산시	1,509	3.6	1,365	13.6	2,875	5.5
경기 의왕시	2,003	4.7	52	0.5	2,055	3.9
경기 화성시	1,261	3.0	424	4.2	1,685	3.2
충남 천안시	1,255	3.0	271	2.7	1,526	2.9
인천 서구	983	2.3	27	0.3	1,011	1.9
경남 창원시	886	2.1	-	-	886	1.7
경기 안산시 단원구	508	1.2	203	2.0	711	1.4
경기 용인시	547	1.3	109	1.1	656	1.2
경기 안성시	425	1.0	206	2.1	631	1.2
충남 당진군	377	0.9	84	0.8	461	0.9
경기 수원시 팔달구	344	0.8	103	1.0	447	0.9
경기 오산시	367	0.9	62	0.6	428	0.8
부산 남구	295	0.7	58	0.6	353	0.7
인천 중구	303	0.7	36	0.4	339	0.6
전남 광양시	321	0.8	-	-	321	0.6
경기 광주시	274	0.6	32	0.3	306	0.6
기 타	3,655	8.6	1,536	15.3	5,192	9.9
합 계	42,444	100.0	10,013	100.0	52,457	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 평택당진항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기증점을 보면 경기평택시가 전체의 35.9%(9.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남서산시 11.0%(2.8만TEU), 경기수원시영통구 9.5%(2.5만TEU), 충남아산시 6.4%(1.7만TEU)의 순이었음
- 수출과 수입 모두 경기평택시가 각각 31.1%와 41.0%로 가장 많았으며, 이는 이 지역에 위치한 아산국가산업단지와 주변 공장들의 수출화물과 원자재 수입에 따른 물동량인 것으로 판단됨
- 이 외 지역의 경우 충남서산시는 서산지방산업단지, 경기수원시영통구는 삼성전자 수원공장, 충남아산시는 현대자동차 아산공장, 경기화성시는 기아자동차 화성공장 등에서 발생하는 수출입 물동량의 영향인 것으로 판단됨

<표 3-33> 평택당진항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 평택시		41,018	31.1	52,041	41.0	93,058	35.9
충남 서산시		21,685	16.4	6,791	5.3	28,476	11.0
경기 수원시 영통구		9,776	7.4	14,907	11.7	24,683	9.5
충남 아산시		10,818	8.2	5,819	4.6	16,637	6.4
경기 화성시		7,737	5.9	6,493	5.1	14,230	5.5
충남 천안시		5,277	4.0	2,796	2.2	8,073	3.1
인천 서구		2,519	1.9	4,078	3.2	6,597	2.5
인천 중구		364	0.3	3,339	2.6	3,702	1.4
경기 안성시		1,724	1.3	1,871	1.5	3,595	1.4
경기 용인시		1,111	0.8	2,284	1.8	3,394	1.3
경기 안산시 단원구		2,526	1.9	780	0.6	3,306	1.3
인천 부평구		2,992	2.3	89	0.1	3,081	1.2
경북 구미시		556	0.4	1,980	1.6	2,536	1.0
경남 창원시		2,498	1.9	32	0.0	2,531	1.0
경기 수원시 팔달구		886	0.7	1,635	1.3	2,522	1.0
경기 의왕시		2,155	1.6	366	0.3	2,521	1.0
전남 광양시		455	0.3	1,644	1.3	2,099	0.8
충북 청주시 흥덕구		838	0.6	1,202	0.9	2,040	0.8
경기 오산시		1,057	0.8	974	0.8	2,031	0.8
기 타		15,879	12.0	17,950	14.1	33,829	13.1
합 계		131,872	100.0	127,070	100.0	258,942	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

9. 군산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 군산항에서 2006년도에 처리된 수출입 컨테이너화물의 총 물동량은 3.4만TEU로 이 가운데 적컨테이너와 공컨테이너의 비율은 각각 69.5%와 30.5%로 적컨테이너가 더 많은 부분을 차지하고 있음
 - 수출과 수입의 비중은 53.2%와 46.8%로 수출 조금 많은 모습을 보여줌
- 군산항은 2003년도에 6.2만TEU로 최고 실적을 기록한 이후 최근까지 계속 물동량이 감소 추세를 보이고 있으며, 특히 2006년도에는 물동량이 전년 대비 40.6%가 감소한 상태임

<표 3-34> 군산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	1	1	2	2	0	2	3	1	4	-
2001	9	0	10	1	9	10	10	10	20	441.6
2002	13	0	13	3	8	11	15	9	24	21.4
2003	31	1	31	4	27	31	35	27	62	158.2
2004	30	0	30	8	22	30	37	23	60	-3.5
2005	27	3	29	9	19	28	36	21	57	-4.1
2006	15	3	18	8	8	16	24	10	34	-40.6

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 군산항과 내륙간 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전북 군산시가 전체 수출입의 94.1%(2.2만TEU)로 대부분을 점유하고 있으며, 다음으로 전남나주시 1.9%(0.5만TEU), 충남홍성군 0.8(0.2만TEU), 전북익산시 0.8%(0.2만TEU), 충남천안시 0.8%(0.2만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 100% 전부 전북군산시가 차지하고 있는데, 이는 이 지역에 위치한 군산산업단지와 군장산업단지에서 발생한 수출화물이 군산항을 통해 처리되는 중심 화물이기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 적컨테이너 역시 전북군산시가 전체 수입의 83.1%(0.7만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 이는 군산산업단지와 군장산업단지의 생산에 소요되는 원자재 등의 수입화물 때문인 것으로 판단됨

<표 3-35> 군산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전북 군산시	15,346	100.0	6,856	83.1	22,202	94.1
전남 나주시	-	-	451	5.5	451	1.9
충남 홍성군	-	-	196	2.4	196	0.8
전북 익산시	-	-	193	2.3	193	0.8
충남 천안시	-	-	183	2.2	183	0.8
전북 전주시 덕진구	-	-	159	1.9	159	0.7
전북 김제시	-	-	106	1.3	106	0.4
충남 논산시	-	-	88	1.1	88	0.4
전북 전주시 완산구	-	-	22	0.3	22	0.1
합 계	15,346	100.0	8,254	100.0	23,600	100.0

주: 기종점이 존재하는 9개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 군산항과 내륙간 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전북 군산시가 100.0%(1.0만TEU)로 전부를 차지하고 있음
- 수출과 수입 공컨테이너의 내륙기종점은 전북군산시가 유일하며, 전북군산시는 군산 산업단지와 군장산업단지의 수출을 위한 공컨테이너 반입 및 적컨테이너의 수입 후 공컨테이너의 반출을 모두 군산항을 통해 처리하고 있는 것으로 보여짐

<표 3-36> 군산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전북 군산시		2,717	100.0	7,650	100.0	10,367	100.0
합 계		2,717	100.0	7,650	100.0	10,367	100.0

주: 기종점이 존재하는 1개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 군산항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전북군산시가 전체의 95.9%(3.3만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 전남나주시 1.3%(0.5만TEU), 충남홍성군 0.6%(0.2만TEU), 전북익산시 0.6%(0.2만TEU) 등이 미미한 수치를 기록했음
- 수출과 수입 모두 전북군산시가 각각 100.0%와 91.2%로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다른 내륙지역은 군산항의 기종점에서 큰 비중을 차지하지 못하는 것으로 파악됨

<표 3-37> 군산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전북 군산시		18,063	100.0	14,506	91.2	32,569	95.9
전남 나주시		-	-	451	2.8	451	1.3
충남 홍성군		-	-	196	1.2	196	0.6
전북 익산시		-	-	193	1.2	193	0.6
충남 천안시		-	-	183	1.1	183	0.5
전북 전주시 덕진구		-	-	159	1.0	159	0.5
전북 김제시		-	-	106	0.7	106	0.3
충남 논산시		-	-	88	0.6	88	0.3
전북 전주시 완산구		-	-	22	0.1	22	0.1
합 계		18,063	100.0	15,904	100.0	33,967	100.0

주: 기종점이 존재하는 9개 시군구만 표에 수록함

10. 마산항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 마산항에서 2006년도에 처리된 수출입 컨테이너화물의 총 물동량은 3.2만TEU로 전년 대비 41.5% 감소한 수치임
 - 전체 컨테이너 가운데 수출컨테이너와 수입컨테이너의 비율은 52.5%와 47.5%로 서로 비슷한 수준이며, 적컨테이너와 공컨테이너의 비율은 각각 70.5%와 29.5%로 적컨테이너가 대부분을 차지하고 있음
- 마산항은 2004년 이후 2년간 계속해서 감소하는 추세이며, 2006년도에는 수출컨테이너의 감소폭이 43.5%에 달할 정도로 높게 나타남

<표 3-38> 마산항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	22	1	23	10	9	18	32	10	42	-
2001	36	1	37	13	15	28	49	16	65	54.9
2002	30	1	31	11	7	18	41	8	49	-24.8
2003	23	3	26	10	11	20	33	14	46	-4.7
2004	29	4	34	11	18	28	40	22	62	33.6
2005	26	4	30	9	17	25	35	20	55	-10.5
2006	14	3	17	9	6	15	23	10	32	-41.5

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 마산항과 내륙간 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경남 창원시가 과반수를 상회하는 54.9%(1.3만TEU)로 가장 많은 부분을 점유하고 있으며, 다음으로 경남마산시 20.9%(0.5만TEU), 부산북구 10.2%(0.2만TEU), 경북구미시 3.5%(0.1만TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 경남창원시와 경남마산시가 각각 70.0%와 22.7%를 차지해 두 지역을 합한 비율이 92.7%에 달하는데, 이는 이들 지역에 입지한 창원산업단지와 마산자유무역지역의 수출화물이 마산항을 통해 처리되기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 적컨테이너의 경우는 경남창원시(31.8%), 부산북구(24.6%), 경남마산시(18.1%)의 순서로 많은 비중을 차지했는데, 이는 이들 지역에 위치한 산업단지, 자유무역지역, 공장지역 등에서 생산에 필요로 하는 원자재 등의 수입화물 때문인 것으로 판단됨

<표 3-39> 마산항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시		9,670	70.0	2,889	31.8	12,560	54.9
경남 마산시		3,138	22.7	1,640	18.1	4,778	20.9
부산 북구		98	0.7	2,230	24.6	2,328	10.2
경북 구미시		-	-	795	8.8	795	3.5
경남 함안군		30	0.2	409	4.5	439	1.9
경남 진주시		-	-	376	4.1	376	1.6
부산 사상구		363	2.6	-	-	363	1.6
부산 남구		-	-	360	4.0	360	1.6
경남 양산시		297	2.1	-	-	297	1.3
인천 서구		-	-	125	1.4	125	0.5
인천 중구		-	-	112	1.2	112	0.5
인천 남동구		-	-	97	1.1	97	0.4
서울 영등포구		58	0.4	-	-	58	0.3
서울 서초구		53	0.4	-	-	53	0.2
경기 고양시 일산구		52	0.4	-	-	52	0.2
인천 남구		49	0.4	-	-	49	0.2
인천 동구		-	-	47	0.5	47	0.2
합 계		13,807	100.0	9,081	100.0	22,888	100.0

주: 기종점이 존재하는 17개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 마산항과 내륙간 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경남 창원시가 과반수가 넘는 56.3%(0.5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경남마산시 23.1%(0.2만TEU), 부산사하구 6.2%(0.1만TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경남창원시가 전체의 68.2%(0.2만TEU)로 가장 많았으며, 이는 다른 항만과 마찬가지로 이 지역에 반입된 수입 적컨테이너 가운데 일부가 공컨테이너가 된 후 마산항을 통해 처리가 되기 때문인 것으로 판단됨
- 수입 공컨테이너의 경우는 경남창원시(50.2%)와 경남마산시(31.0%)가 가장 많은 비중을 차지했는데, 이는 이들 지역의 산업단지와 자유무역지대에서 생산된 수출화물을 적재하기 위하여 공컨테이너가 투입되기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-40> 마산항 수출입 공컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시	2,190	68.2	3,189	50.2	5,378	56.3
경남 마산시	242	7.5	1,969	31.0	2,210	23.1
부산 사하구	-	-	594	9.4	594	6.2
부산 남구	446	13.9	84	1.3	530	5.5
부산 사상구	-	-	285	4.5	285	3.0
경남 진해시	150	4.7	58	0.9	208	2.2
경남 고성군	67	2.1	137	2.2	203	2.1
경남 진주시	117	3.6	-	-	117	1.2
경기 광주시	-	-	32	0.5	32	0.3
합 계	3,211	100.0	6,347	100.0	9,558	100.0

주: 기종점이 존재하는 9개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 마산항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경남 창원시가 과반수가 조금 넘는 55.3%(1.8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경남마산시 21.5%(0.7만TEU), 부산북구 7.2%(0.2만TEU)의 순이었음
- 수출 전체컨테이너의 경우는 경남창원시가 전체 수출의 69.7%(1.2만TEU)로 가장 많았는데, 이는 이 지역에 위치한 창원산업단지에서 생산되어 수출되는 적컨테이너의 영향이 큰 것으로 판단됨
- 수입 전체컨테이너의 경우는 경남창원시(38.7%)와 경남마산시(33.8%)가 높은 비율을 보였는데, 이는 이 두 지역에 위치한 산업단지와 자유무역지대의 수출화물을 싱어 나르기 위해 투입되는 공컨테이너의 영향이 큰 것으로 판단됨

<표 3-41> 마산항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기 · 종점(2006년)

시군구	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 창원시	11,860	69.7	6,078	39.4	17,938	55.3
경남 마산시	3,379	19.9	3,609	23.4	6,989	21.5
부산 북구	98	0.6	2,230	14.5	2,328	7.2
부산 남구	446	2.6	444	2.9	890	2.7
경북 구미시	-	-	795	5.2	795	2.5
부산 사상구	363	2.1	285	1.8	648	2.0
부산 사하구	0	0.0	594	3.8	594	1.8
경남 진주시	117	0.7	376	2.4	493	1.5
경남 함안군	30	0.2	409	2.7	439	1.4
경남 양산시	297	1.7	-	-	297	0.9
경남 진해시	150	0.9	58	0.4	208	0.6
경남 고성군	67	0.4	137	0.9	203	0.6
인천 서구	-	-	125	0.8	125	0.4
인천 중구	-	-	112	0.7	112	0.3
인천 남동구	-	-	97	0.6	97	0.3
서울 영등포구	58	0.3	-	-	58	0.2
서울 서초구	53	0.3	-	-	53	0.2
경기 고양시 일산구	52	0.3	-	-	52	0.2
인천 남구	49	0.3	-	-	49	0.1
기 타	-	-	79	0.5	79	0.2
합 계	17,018	100.0	15,428	100.0	32,446	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

11. 속초항 수출입 컨테이너의 기종점자료 현행화 분석

- 속초항에서 2006년도에 처리된 수출입 컨테이너화물의 총 물동량은 0.8만TEU로 전년 대비 22.6% 증가한 수치임
 - 전체 컨테이너 가운데 수출컨테이너와 수입컨테이너의 비율은 49.2%와 50.8%로 수입이 약간 많은 수준이며, 적컨테이너와 공컨테이너의 비율은 각각 70.8%와 29.2%로 적컨테이너가 높은 비중을 차지하고 있음
- 속초항은 전체 물동량이 적기는 하지만 2000년 이후 계속해서 물동량이 증가 추세를 보여주고 있음
 - 이는 강원도 인근 지역으로 유입되는 러시아와 중국발 화물이 꾸준히 발생되고 있기 때문인 것으로 파악됨

<표 3-42> 속초항 수출입컨테이너화물 처리실적 추이

단위: 천TEU, %

연도	수 출			수 입			수출입			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	증감
2000	0.3	0.0	0.3	0.5	0.0	0.5	0.8	0.1	0.8	-
2001	0.8	0.3	1.2	1.2	0.1	1.2	2.0	0.4	2.4	184.2
2002	1.4	0.7	2.1	2.7	0.0	2.7	4.1	0.7	4.8	99.8
2003	2.1	0.4	2.5	2.9	0.1	3.0	4.9	0.5	5.5	14.6
2004	2.2	0.4	2.6	2.8	0.4	3.2	5.0	0.8	5.8	6.5
2005	2.2	0.8	3.0	2.4	0.9	3.3	4.6	1.7	6.3	7.9
2006	2.4	1.4	3.8	3.1	0.8	3.9	5.5	2.3	7.7	22.6

주: 환적제외 물동량

가. 적컨테이너

- 2006년도에 속초항과 내륙간 운송된 수출입 적컨테이너의 시군구 기종점을 보면 전북 익산시 13.9%(0.8천TEU)로 가장 많은 부분을 차지하고 있으며, 다음으로 경기양주군 12.5%(0.7천TEU), 경남양산시 11.5%(0.6천TEU), 충남당진군 10.1%(0.6천TEU)의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 경우는 경기양주군(28.9%)과 충남당진군(23.4%)이 가장 많은 비중을 차지하였으며, 수입 적컨테이너의 경우는 전북익산시(25.4%)와 경남양산시(17.5%)가 차지하는 비율이 가장 높았음
- 속초항을 통한 수출입 적컨테이너의 기종점을 보면 전국적으로 산재해 있는 것을 볼 수 있는데, 이는 속초항에서 처리되는 물동량 자체가 적은 관계로 일회성 화물에 의해 기종점이 크게 영향을 받기 때문인 것으로 판단됨

<표 3-43> 속초항 수출입 적컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
전북 익산시		-	-	762	24.5	762	13.9
경기 양주군		682	28.9	-	-	682	12.5
경남 양산시		82	3.5	545	17.5	627	11.5
충남 당진군		552	23.4	-	-	552	10.1
강원 속초시		60	2.6	313	10.1	374	6.8
부산 남구		77	3.3	263	8.4	340	6.2
서울 성북구		18	0.8	315	10.1	334	6.1
경기 의왕시		136	5.8	158	5.1	294	5.4
경기 광주시		165	7.0	91	2.9	256	4.7
전북 완주군		193	8.2	-	-	193	3.5
강원 양양군		-	-	180	5.8	180	3.3
부산 북구		123	5.2	15	0.5	138	2.5
대구 서구		125	5.3	-	-	125	2.3
전북 남원시		-	-	92	3.0	92	1.7
부산 사하구		-	-	92	2.9	92	1.7
강원 강릉시		-	-	89	2.9	89	1.6
경기 안성시		23	1.0	51	1.6	74	1.4
경기 안산시 단원구		66	2.8	-	-	66	1.2
인천 남구		-	-	46	1.5	46	0.8
기 타		55	2.4	98	3.1	153	2.8
합 계		2,358	100.0	3,109	100.0	5,467	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

나. 공컨테이너

- 2006년도에 속초항과 내륙간 운송된 수출입 공컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경기 의왕시가 전체의 37.3%(0.8천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경남 양산시 15.1%(0.3천TEU), 강원양양군 14.2%(0.3천TEU), 강원강릉시 11.7% (0.3천TEU)의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 경우는 경기의왕시가 전체의 47.9%(0.7천TEU)로 가장 많았으며, 수입 공컨테이너의 경우는 강원양양군이 32.5%(0.3천TEU)로 가장 높은 비중을 차지함
- 속초항을 경유하는 수출입 공컨테이너의 기종점 특징은 의왕ICD와 양산ICD가 주요한 비중을 차지하면서 나머지는 인근지역인 강원도 지역에서 처리되는 모습을 보여줌

<표 3-44> 속초항 수출입 공컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 의왕시		692	47.9	149	18.3	841	37.3
경남 양산시		204	14.1	137	16.8	341	15.1
강원 양양군		56	3.9	265	32.5	321	14.2
강원 강릉시		-	-	264	32.4	264	11.7
충남 당진군		221	15.3	-	-	221	9.8
경기 광주시		165	11.4	-	-	165	7.3
전북 익산시		105	7.3	-	-	105	4.7
합 계		1,444	100.0	814	100.0	2,258	100.0

주: 기종점이 존재하는 7개 시군구만 표에 수록함

다. 전체(적공)컨테이너

- 2006년도에 속초항과 내륙간 운송된 수출입 전체컨테이너의 시군구 기종점을 보면 경기의왕시가 전체의 14.7%(1.1천TEU)로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 경남양산시 12.5%(1.0천TEU), 전북익산시 11.2%(0.9천TEU), 충남당진군 10.0%(0.8천TEU)의 순이었음
- 속초항 수출입 전체컨테이너의 기종점 비중은 크게 적컨테이너의 비중이 큰 지역(전북익산시, 경기양주군, 경남양산시, 충남당진군, 등)과 공컨테이너의 비중이 큰 지역(경기의왕시)으로 구분이 가능함
- 적컨테이너의 비중이 큰 지역은 수출의 비중이 큰 지역(경기양주군, 충남당진군)과 수입의 비중이 큰 지역(전북익산시, 경남양산시)으로 다시 나눌 수 있음

<표 3-45> 속초항 수출입 전체(적공)컨테이너의 시군구 기·종점(2006년)

시군구	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 의왕시		828	21.8	307	7.8	1,135	14.7
경남 양산시		286	7.5	681	17.4	967	12.5
전북 익산시		105	2.8	762	19.4	867	11.2
충남 당진군		773	20.3	-	-	773	10.0
경기 양주군		682	17.9	-	-	682	8.8
강원 양양군		56	1.5	444	11.3	501	6.5
경기 광주시		330	8.7	91	2.3	421	5.5
강원 속초시		60	1.6	313	8.0	374	4.8
강원 강릉시		-	-	353	9.0	353	4.6
부산 남구		77	2.0	263	6.7	340	4.4
서울 성북구		18	0.5	315	8.0	334	4.3
전북 완주군		193	5.1	-	-	193	2.5
부산 북구		123	3.2	15	0.4	138	1.8
대구 서구		125	3.3	0	0.0	125	1.6
전북 남원시		-	-	92	2.3	92	1.2
부산 사하구		-	-	92	2.3	92	1.2
경기 안성시		23	0.6	51	1.3	74	1.0
경기 안산시 단원구		66	1.7	-	-	66	0.9
인천 남구		-	-	46	1.2	46	0.6
기 타		55	1.5	98	2.5	153	2.0
합 계		3,801	100.0	3,923	100.0	7,725	100.0

주: 상위 19개 시군구만 표에 수록함

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 현행화

1. 분석의 기본 방향

- 수출입컨테이너화물의 해외기종점 현행화는 앞 절에서 제시된 2006년도 내륙기종점 자료와 관세청의 통관자료, 해양수산부의 PORT-MIS 자료를 이용하여 내륙지역⇔항만⇔해외를 연결하는 컨테이너 화물의 이동 매트릭스를 작성함⁴⁾
 - 수출입컨테이너화물의 해외기종점 분석에서는 실제 화물의 이동에 초점을 맞추고 있는 관계로 적컨테이너만을 분석 대상으로 함
- 본 분석의 원시자료는 248개 내륙지역, 28개 무역항⁵⁾, 230여개 국가에 대한 248×230 매트릭스로 도출되었으나, 본 보고서에서는 분석의 편의를 위하여 국내 9개 권역(또는 15개 시도)과 14개 해외지역(주요 3개국, 10개 대륙, 기타⁶⁾)으로 구분하여 설명함
 - 9대 권역은 수도권(서울, 인천, 경기), 부산권, 경남권(울산, 경남), 경북권(대구, 경북), 전남권(광주, 전남), 전북권, 충남권(대전, 충남), 충북권, 강원권 등임
 - 해외 주요 3개 국가와 10개 대륙은 일본, 중국, 미국과 극동, 동남아, 서남아, 중동, 유럽, 아프리카, 북미, 중미, 남미, 대양주 등임

<표 3-46> 해외 대륙별 주요 국가 현황

해외 대륙	주요 국가
극 동	홍콩, 대만, 몽고, 마카오
동남아	말레이시아, 미얀마, 베트남, 싱가포르, 인도네시아, 캄보디아, 태국, 필리핀
서남아	방글라데시, 스리랑카, 인도, 파키스탄
중 동	사우디아라비아, 아랍에미리트연합, 오만, 요르단, 이란, 이라크, 쿠웨이트
유 럽	노르웨이, 덴마크, 독일, 러시아연방, 벨기에, 스웨덴, 스페인, 영국, 터키, 프랑스, 헝가리
아프리카	가나, 나이지리아, 리비아, 모로코, 수단, 알제리, 우간다, 이집트, 콩고, 튀니지
북 미	캐나다, 에콰도르
중 미	과테말라, 멕시코, 엘살바도르, 온두라스, 파나마, 푸에르토리코
남 미	베네수엘라, 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 칠레, 콜롬비아, 페루
대양주	뉴질랜드, 서사모아, 파푸아 뉴기니, 호주

4) 248개 내륙지역과의 연계를 위해 관세청의 수출입무역통계자료를 주로 사용한 관계로 PORT-MIS의 해외지역 O/D자료와는 다소 차이가 발생함

5) 2006년 기준 컨테이너화물을 처리한 항만은 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택당진항, 군산항, 마산항, 속초항, 목포항, 진해항 등 10개 항만에 이룸

6) 몰디브, 바누아투, 안타티카, 영국령 인도양 지역 외에 통계상 불일치로 나타난 지역을 포함함

2. 전국 항만

가. 수출 컨테이너

- 2006년도에 전국 항만을 통해 수출된 적컨테이너 408만TEU 가운데 중국으로 수출된 컨테이너가 전체의 23.3%인 95만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 57만TEU(14.0%), 동남아 51만TEU(12.5%), 미국 43만TEU(10.4%), 일본 39만TEU(9.5%)의 순이었음
- 전국 항만을 경유해서 가장 많은 수출을 한 내륙⇌해외 기종점 루트는 경기⇌중국(22.4만TEU)과 울산⇌중국(21.0만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-47> 전국 항만 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	8,230	23,132	7,174	5,584	13,252	2,993	5,911	8,757	2,969	633	1,718	1,073	1,679	162	83,267
부산	12,576	26,220	7,988	4,992	13,622	2,040	6,221	15,095	1,503	870	2,424	804	1,278	108	95,742
대구	10,086	24,966	7,003	5,507	7,269	9,316	4,923	6,290	796	1,107	1,764	1,267	1,052	12	81,357
인천	51,177	66,802	14,567	15,410	36,871	12,094	17,261	43,865	7,546	1,529	3,139	5,239	6,317	482	282,300
광주	13,944	15,655	39,377	6,670	8,020	3,436	35,069	46,980	7,999	5,108	10,681	8,987	4,608	462	206,997
대전	8,814	8,126	13,606	2,085	8,176	3,106	8,512	7,839	2,916	671	1,129	910	3,141	13	69,043
울산	25,894	210,291	35,432	42,311	55,202	40,262	27,219	98,745	21,575	6,196	7,749	25,007	12,415	408	608,706
경기	36,422	224,036	35,250	32,117	100,360	18,271	22,708	63,954	11,139	5,199	19,310	8,171	3,882	237	581,055
강원	9,793	1,434	2,050	685	1,481	133	93	811	219	72	49	65	184	-	17,069
충북	10,510	13,673	10,922	8,648	10,630	3,057	4,139	9,330	1,058	1,135	1,687	973	3,711	155	79,628
충남	27,850	61,485	29,867	20,564	16,067	4,282	6,887	23,729	3,371	1,626	3,481	2,384	3,901	34	205,528
전북	20,605	34,366	14,976	19,766	26,288	32,259	8,884	31,227	5,175	1,847	2,192	5,277	8,611	70	211,543
전남	26,375	67,379	28,505	96,754	93,403	25,924	25,340	45,024	26,021	8,560	18,315	15,444	4,411	34	481,488
경북	36,834	95,065	58,759	18,511	50,054	17,126	25,457	75,784	9,676	4,084	31,882	31,555	8,846	116	463,748
경남	87,627	77,527	120,034	30,897	67,412	20,024	47,509	93,373	13,765	10,392	15,816	14,640	13,888	280	613,194
합계	386,736	950,155	425,511	310,501	508,106	194,323	246,133	570,803	115,728	49,029	121,336	121,796	77,934	2,573	4,080,666
구성비	9.5	23.3	10.4	7.6	12.5	4.8	6.0	14.0	2.8	1.2	3.0	3.0	1.9	0.1	100.0

- 전국 항만을 대상으로 권역별 주요 수출 컨테이너의 종점을 보면 전남권과 강원권을 제외한 대부분의 권역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 강원권의 경우는 중국보다 일본으로의 수출이 강원권 전체 수출의 과반수 이상인 57.4%를 차지하는 것으로 나타나 다른 지역과 대조를 보여줌

[illegible]

나. 수입 컨테이너

- 2006년도에 전국 항만을 통해 수입된 적컨테이너 311만TEU 가운데 중국으로부터 수입된 컨테이너가 전체의 40.3%인 126만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 44만TEU(14.0%), 동남아 36만TEU(11.6%), 유럽 31만TEU(10.3%), 일본 30만TEU(9.7%)의 순이었음
- 전국 항만을 경유해서 가장 많은 수입을 한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(37.8만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-50> 전국 항만 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	5,846	37,807	7,550	1,810	6,721	2,063	566	10,373	731	1,173	189	1,533	4,750	-	81,132
부산	25,593	103,083	23,022	4,776	33,229	3,365	905	23,597	1,430	8,333	750	6,076	4,348	112	238,619
대구	7,548	37,737	4,415	1,378	4,808	569	18	6,039	240	3,322	80	211	258	-	66,623
인천	9,221	159,614	42,527	2,160	94,541	9,319	3,901	21,449	903	8,315	754	18,383	29,953	166	401,205
광주	4,262	19,272	2,904	522	3,052	861	341	3,029	114	32	52	1,750	6,139	-	42,330
대전	1,898	8,761	5,123	373	2,911	1,065	11	3,643	82	1,101	13	1,064	432	3	26,480
울산	25,729	40,292	24,946	3,526	14,893	1,822	3,144	36,438	2,847	2,586	3,891	13,398	4,871	15	178,452
경기	81,430	377,889	106,942	20,844	94,528	7,014	5,842	60,878	4,873	29,675	2,484	15,391	12,562	216	820,568
강원	472	3,145	734	386	1,381	170	95	1,653	110	33	55	171	194	-	8,600
충북	13,501	40,918	23,030	1,603	8,949	2,109	366	15,501	1,554	2,698	121	3,181	4,543	0	118,075
충남	12,635	40,633	24,386	2,959	8,126	1,837	3,610	9,866	1,496	2,414	174	3,518	4,677	15	116,347
전북	13,144	29,146	48,645	854	6,384	2,429	2,820	23,517	781	1,158	118	1,824	1,338	-	132,158
전남	13,936	48,943	20,437	8,455	10,084	1,824	1,539	9,326	1,376	1,564	35	1,188	3,493	2	122,302
경북	48,961	102,958	26,067	11,511	22,297	3,713	2,512	27,451	3,229	3,222	4,420	12,024	7,605	82	276,053
경남	36,861	205,554	74,699	5,257	47,836	5,622	5,825	61,145	8,308	12,841	3,169	7,256	10,920	126	485,419
합계	301,037	1,255,752	435,427	66,414	359,741	43,782	31,495	313,960	28,074	78,467	16,305	86,988	96,083	737	3,114,264
구성비	9.7	40.3	14.0	2.1	11.6	1.4	1.0	10.1	0.9	2.5	0.5	2.8	3.1	0.0	100.0

- 전국 항만을 대상으로 권역별 주요 수입 컨테이너의 기점을 보면 전북권을 제외한 모든 권역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 전북권의 경우는 중국보다 미국으로부터의 수입이 전북권 전체 수출의 36.8%를 차지하는 것으로 나타나 중국(22.1%)보다 14%포인트 이상 높았음

다. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 전국 항만을 통해 수출입된 적컨테이너 719만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 30.7%인 221만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 88만TEU(12.3%), 동남아 87만TEU(12.1%), 미국 86만TEU(12.0%), 일본 69만TEU(9.6%)의 순이었음
- 전국 항만을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 단일의 내륙⇌해외 기종점 루트는 경기⇌중국(60.2만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-53> 전국 항만 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	14,076	60,940	14,724	7,394	19,973	5,056	6,477	19,130	3,700	1,806	1,907	2,626	6,429	162	164,400
부산	38,169	129,303	31,010	9,769	46,851	5,405	7,126	38,692	2,933	9,203	3,174	6,880	5,626	220	334,361
대구	17,634	62,703	11,418	6,885	12,077	9,885	4,941	12,329	1,036	4,429	1,844	1,478	1,310	12	147,981
인천	60,398	226,416	57,094	17,570	131,412	21,413	21,162	65,314	8,449	9,844	3,883	23,622	36,270	648	683,505
광주	18,206	34,927	42,281	7,192	11,072	4,297	35,410	50,009	8,113	5,140	10,733	10,737	10,747	462	249,326
대전	10,712	16,887	18,729	2,458	11,087	4,171	8,523	11,482	2,998	1,772	1,142	1,974	3,573	16	95,523
울산	51,623	250,583	60,378	45,837	70,095	42,084	30,363	135,238	24,422	8,782	11,640	38,405	17,286	423	787,159
경기	117,852	601,925	142,192	52,961	194,888	25,285	28,550	124,832	16,012	34,874	21,794	23,562	16,444	453	1,401,623
강원	10,265	4,579	2,784	1,071	2,862	303	188	2,464	329	105	104	236	378	-	25,669
충북	24,011	54,591	33,952	10,251	19,579	5,166	4,505	24,831	2,612	3,833	1,808	4,154	8,254	155	197,703
충남	40,485	102,118	54,253	23,523	24,193	6,119	10,497	33,595	4,867	4,040	3,655	5,902	8,578	49	321,875
전북	33,749	63,512	63,621	20,620	32,672	34,688	11,704	54,744	5,956	3,005	2,310	7,101	9,949	70	343,701
전남	40,311	116,322	48,942	105,209	103,487	27,748	26,879	54,350	27,397	10,124	18,350	16,632	7,904	36	603,691
경북	85,795	198,023	84,826	30,022	72,351	20,839	27,969	103,235	12,905	7,306	36,302	43,579	16,451	198	739,801
경남	124,488	283,080	194,733	36,154	115,248	25,646	53,334	154,518	22,073	23,233	18,985	21,896	24,818	406	1,098,612
합계	687,773	2,205,908	860,938	376,916	867,847	238,106	277,628	884,763	143,803	127,496	137,641	208,784	174,017	3,310	7,194,930
구성비	9.6	30.7	12.0	5.2	12.1	3.3	3.9	12.3	2.0	1.8	1.9	2.9	2.4	0.0	100.0

- 전국 항만을 대상으로 권역별 주요 수출입 컨테이너의 기종점을 보면 전북권과 강원권을 제외한 대부분의 권역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 전북권의 경우는 미국이 가장 높은 비중을 차지하였으며, 강원권의 경우는 일본이 가장 높은 비중을 차지하여 다른 지역과 차이를 보여줌

단위: %

3. 부산항

가. 수출 컨테이너

- 2006년도에 부산항을 통해 수출된 적컨테이너 274만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로 수출된 컨테이너가 49만TEU(17.8%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 46만TEU(16.6%), 미국 37만TEU(13.5%), 일본 33만TEU(12.0%), 동남아 31만TEU(11.2%)의 순이었음
- 부산항을 경유해서 가장 많은 수출을 한 내륙⇔해외 기종점 루트는 울산⇔중국(11.1만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-56> 부산항 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	7,676	6,944	7,150	2,676	9,698	1,866	4,587	8,462	1,831	633	1,685	1,019	1,656	155	56,038
부산	12,046	24,458	7,932	4,461	13,305	1,831	5,461	14,946	1,416	830	2,374	686	1,252	108	91,106
대구	10,073	23,706	6,955	5,425	7,100	9,184	4,887	6,289	788	1,107	1,758	1,128	1,052	12	79,464
인천	44,478	7,941	9,565	2,100	5,981	1,547	2,879	15,586	1,405	1,004	1,690	3,344	2,732	13	100,266
광주	11,972	8,473	16,648	1,184	4,579	737	23,449	19,952	3,585	4,026	8,215	8,261	2,826	419	114,326
대전	8,811	3,630	13,467	1,318	5,751	2,307	5,810	7,135	2,243	664	1,093	876	3,139	13	56,257
울산	14,998	111,023	35,184	19,910	34,585	26,232	24,419	87,579	21,534	6,154	7,639	24,975	12,310	406	426,948
경기	32,862	95,365	35,088	17,289	76,174	11,142	14,565	61,095	8,243	5,102	18,731	7,772	3,787	232	387,448
강원	9,790	934	2,050	457	1,158	123	92	785	167	72	49	34	184	-	15,895
충북	9,950	9,598	10,917	4,733	8,291	2,329	3,160	9,192	1,010	1,116	1,681	748	3,675	65	66,465
충남	20,519	10,622	29,197	7,966	9,305	2,779	6,052	22,701	2,604	1,504	3,091	2,251	3,225	34	121,850
전북	16,255	11,872	14,094	3,238	13,190	3,290	4,574	23,639	2,353	1,763	2,061	4,296	5,143	70	105,837
전남	11,099	16,365	7,687	1,614	4,866	2,151	4,854	13,559	3,750	5,144	6,852	8,809	2,501	34	89,285
경북	35,457	85,190	58,658	17,379	46,146	16,603	25,434	75,689	9,669	3,965	29,663	29,900	8,846	116	442,715
경남	83,696	71,947	115,368	30,066	66,054	19,396	45,761	88,797	13,062	10,333	13,464	11,985	13,760	280	583,969
합계	329,683	488,068	369,960	119,816	306,183	101,517	175,984	455,406	73,660	43,417	100,046	106,084	66,088	1,957	2,737,869
구성비	12.0	17.8	13.5	4.4	11.2	3.7	6.4	16.6	2.7	1.6	3.7	3.9	2.4	0.1	100.0

- 부산항을 대상으로 권역별 주요 수출 컨테이너의 종점을 보면 수도권, 부산권, ,경남권, 경북권은 중국이 높고, 전남권, 전북권은 유럽이 가장 높은 비율임
- 반면 충남권과 충북권은 미국, 강원권은 일본이 가장 높은 해외지역 비중을 차지하는 것으로 조사됨

[illegible]

나. 수입 컨테이너

- 2006년도에 부산항을 통해 수입된 적컨테이너 203만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로부터 수입된 컨테이너가 73만TEU(36.1%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 30만TEU(14.6%), 유럽 27만TEU(13.2%), 일본 24만TEU(12.0%), 동남아 17만TEU(8.4%)의 순이었음
- 부산항을 경유해서 가장 많은 수입을 한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(15.3만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-59> 부산항 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	4,596	19,349	7,336	1,417	4,124	1,912	495	10,064	686	1,125	182	1,534	4,680	-	57,500
부산	25,465	94,285	22,268	4,728	30,824	3,364	905	23,579	1,430	7,378	748	6,033	4,344	60	225,411
대구	7,543	34,993	4,250	1,078	4,583	569	18	6,029	239	3,274	80	211	258	-	63,125
인천	1,806	18,070	10,389	431	4,676	574	168	9,883	361	3,505	750	5,558	14,004	162	70,337
광주	3,190	15,063	1,753	349	1,752	315	41	2,735	107	14	52	1,477	2,317	-	29,165
대전	1,616	6,908	4,497	370	1,519	1,057	6	3,184	78	1,058	13	751	412	3	21,472
울산	18,747	36,027	24,362	3,478	11,622	1,753	2,786	35,782	2,847	2,078	3,887	7,715	4,125	14	155,223
경기	67,023	152,541	62,377	15,811	25,579	5,189	3,773	55,702	4,282	12,582	2,059	5,379	9,808	-	422,105
강원	445	1,271	388	386	352	134	95	1,332	107	33	52	171	194	-	4,960
충북	11,804	22,304	18,128	1,546	7,150	2,011	219	9,386	1,517	1,324	110	2,863	4,316	-	82,678
충남	8,756	15,105	14,807	2,752	5,495	1,595	1,923	8,608	1,172	1,499	174	2,216	4,363	2	68,467
전북	4,233	14,732	21,167	323	2,105	1,858	930	8,822	539	451	21	1,563	947	-	57,691
전남	8,069	10,306	7,012	855	2,883	995	901	5,113	481	265	-	1,157	3,179	2	41,218
경북	47,188	95,151	24,942	11,429	22,071	3,447	2,512	27,433	3,188	3,210	4,101	12,024	7,527	6	264,229
경남	34,167	198,590	73,072	5,155	46,862	5,622	5,806	60,064	8,199	11,947	2,919	6,860	10,813	126	470,202
합계	244,648	734,695	296,748	50,108	171,597	30,395	20,578	267,716	25,233	49,743	15,148	55,512	71,287	375	2,033,783
구성비	12.0	36.1	14.6	2.5	8.4	1.5	1.0	13.2	1.2	2.4	0.7	2.7	3.5	0.0	100.0

- 부산항을 대상으로 권역별 주요 수입 컨테이너의 기점을 보면 전북권을 제외한 모든 지역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 반면 전북권은 미국이 가장 높은 비중을 차지하여 다른 지역과 대조를 보여줌

단위: %

다. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 부산항을 통해 수출입된 적컨테이너 477만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 전체의 25.6%인 122만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 72만TEU(15.2%), 미국 67만TEU(14.0%), 일본 57만TEU(12.0%), 동남아 48만TEU(10.0%)의 순이었음
- 부산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(24.8만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-62> 부산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해의 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	12,272	26,293	14,486	4,093	13,822	3,778	5,082	18,526	2,517	1,758	1,867	2,553	6,336	155	113,538
부산	37,511	118,743	30,200	9,189	44,129	5,195	6,366	38,525	2,846	8,208	3,122	6,719	5,596	168	316,517
대구	17,616	58,699	11,205	6,503	11,683	9,753	4,905	12,318	1,027	4,381	1,838	1,339	1,310	12	142,589
인천	46,284	26,012	19,954	2,531	10,657	2,121	3,047	25,469	1,766	4,509	2,440	8,902	16,736	175	170,603
광주	15,162	23,536	18,401	1,533	6,331	1,052	23,490	22,687	3,692	4,040	8,267	9,738	5,143	419	143,491
대전	10,427	10,538	17,964	1,688	7,270	3,364	5,816	10,319	2,321	1,722	1,106	1,627	3,551	16	77,729
울산	33,745	147,050	59,546	23,388	46,207	27,985	27,205	123,361	24,381	8,232	11,526	32,690	16,435	420	582,171
경기	99,885	247,906	97,465	33,100	101,753	16,331	18,338	116,797	12,525	17,684	20,790	13,151	13,595	232	809,553
강원	10,235	2,205	2,438	843	1,510	257	187	2,117	274	105	101	205	378	-	20,855
충북	21,754	31,902	29,045	6,279	15,441	4,340	3,379	18,578	2,527	2,440	1,791	3,611	7,991	65	149,143
충남	29,275	25,726	44,004	10,718	14,800	4,374	7,975	31,309	3,776	3,003	3,265	4,467	7,588	36	190,316
전북	20,488	26,603	35,261	3,561	15,295	5,148	5,504	32,461	2,892	2,214	2,082	5,859	6,090	70	163,528
전남	19,168	26,671	14,699	2,469	7,749	3,146	5,755	18,672	4,231	5,409	6,852	9,966	5,680	36	130,503
경북	82,645	180,341	83,600	28,808	68,217	20,050	27,946	103,122	12,857	7,175	33,764	41,924	16,373	122	706,944
경남	117,863	270,537	188,440	35,221	112,916	25,018	51,567	148,861	21,261	22,280	16,383	18,845	24,573	406	1,054,171
합계	574,331	1,222,763	666,708	169,924	477,780	131,912	196,562	723,122	98,893	93,160	115,194	161,596	137,375	2,332	4,771,652
구성비	12.0	25.6	14.0	3.6	10.0	2.8	4.1	15.2	2.1	2.0	2.4	3.4	2.9	0.0	100.0

- 부산항을 대상으로 권역별 주요 수출입 컨테이너의 기종점을 보면 전북권, 충남권, 강원권을 제외한 모든 권역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 반면 전북권과 충남권은 미국, 강원권은 일본이 가장 높은 비중을 차지하여 다른 지역과 차이를 보여줌

[illegible]

4. 광양항

가. 수출 컨테이너

- 2006년도에 광양항을 통해 수출된 적컨테이너 65만TEU를 해외지역별로 보면 극동으로 수출된 컨테이너가 12만TEU(18.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 11만TEU(16.8%), 중국 10만TEU(15.6%), 유럽 7만TEU(11.0%)의 순이었음
- 광양항을 경유해서 가장 많은 수출을 한 내륙⇔해외 기종점 루트는 전남⇔극동(9.5만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-65> 광양항 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	58	5	16	60	1	-	6	1	-	9	35	-	-	191
부산	14	54	22	194	150	175	127	49	11	40	49	114	26	-	1,025
대구	-	98	47	66	7	4	2	-	-	-	5	139	-	-	367
인천	6	30	27	11	14	10	103	11	55	140	31	59	-	-	498
광주	1,972	7,002	22,729	5,481	3,422	2,699	11,609	27,028	4,414	1,082	2,466	726	1,782	43	92,456
대전	1	4,105	139	723	2,402	769	2,701	704	669	7	29	34	2	-	12,285
울산	-	5	70	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	84
경기	24	22,913	84	294	687	151	1,965	1,302	119	71	534	330	-	-	28,473
강원	-	-	-	-	291	-	-	-	-	-	-	31	-	-	322
충북	540	1,113	3	3,648	2,001	712	887	137	46	19	6	224	22	-	9,358
충남	87	5,732	526	1,872	420	192	301	891	531	122	379	35	151	-	11,239
전북	4,231	8,353	882	15,870	11,106	28,805	3,902	7,298	2,814	83	131	981	3,468	-	87,924
전남	14,536	50,367	20,818	95,108	88,403	23,615	20,479	31,455	22,271	3,416	11,463	6,635	1,910	-	390,476
경북	1	448	85	-	29	16	4	45	7	119	2,215	1,650	-	-	4,619
경남	1	1,576	2,939	345	634	80	182	2,550	373	49	2,211	2,286	-	-	13,226
합계	21,413	101,853	48,377	123,629	109,626	57,229	42,262	71,476	31,311	5,148	19,528	13,288	7,361	43	652,544
구성비	3.3	15.6	7.4	18.9	16.8	8.8	6.5	11.0	4.8	0.8	3.0	2.0	1.1	0.0	100.0

- <표 3-66> 광양항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(권역 기준)(2006)

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수도권	0.1	78.9	0.4	1.1	2.6	0.6	7.1	4.5	0.6	0.7	2.0	1.5	-	-	100.0
부산권	1.4	5.2	2.1	19.0	14.6	17.1	12.4	4.8	1.1	3.9	4.8	11.1	2.5	-	100.0
경남권	0.0	11.9	22.6	2.6	4.8	0.6	1.4	19.2	2.8	0.4	16.6	17.2	-	-	100.0
경북권	0.0	10.9	2.6	1.3	0.7	0.4	0.1	0.9	0.1	2.4	44.5	35.9	-	-	100.0
전남권	3.4	11.9	9.0	20.8	19.0	5.4	6.6	12.1	5.5	0.9	2.9	1.5	0.8	0.0	100.0
전북권	4.8	9.5	1.0	18.0	12.6	32.8	4.4	8.3	3.2	0.1	0.1	1.1	3.9	-	100.0
충남권	0.4	41.8	2.8	11.0	12.0	4.1	12.8	6.8	5.1	0.5	1.7	0.3	0.7	-	100.0
충북권	5.8	11.9	0.0	39.0	21.4	7.6	9.5	1.5	0.5	0.2	0.1	2.4	0.2	-	100.0
강원권	-	-	-	-	90.4	-	-	-	-	-	-	9.6	-	-	100.0
합 계	3.3	15.6	7.4	18.9	16.8	8.8	6.5	11.0	4.8	0.8	3.0	2.0	1.1	0.0	100.0

- <표 3-67> 광양항 수출 컨테이너의 권역별 해외지역별 기·종점(해외지역 기준)(2006)

[illegible]

나. 수입 컨테이너

- 2006년도에 광양항을 통해 수입된 적컨테이너 26만TEU를 해외지역별로 보면 미국으로부터 수입된 컨테이너가 9만TEU(34.4%)로 가장 많았으며, 다음으로는 중국 6만TEU(23.9%), 유럽 3만TEU(11.2%), 동남아 3만TEU(10.1%), 일본 2만TEU(7.3%)의 순이었음
- 광양항을 경유해서 가장 많은 수입을 한 내륙⇔해외 기종점 루트는 전남⇔중국(3.6만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-68> 광양항 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	1	50	120	1	6	46	-	4	-	42	2	-	3	-	275
부산	-	3,540	753	-	1,756	-	-	-	-	626	2	43	-	2	6,723
대구	5	304	165	-	-	-	-	-	-	48	-	-	-	-	522
인천	1	7	43	-	-	-	-	-	-	29	-	-	1	-	81
광주	1,072	3,314	1,151	158	1,286	546	300	293	7	18	-	271	3,822	-	12,238
대전	278	80	503	1	745	5	-	413	-	18	-	-	-	-	2,043
울산	-	2	4	-	2	-	-	20	-	-	4	22	-	-	54
경기	1,106	4,791	30,721	215	11,275	772	125	2,265	24	2,232	119	390	1,283	1	55,318
강원	-	-	64	-	20	-	-	-	3	-	3	-	-	-	90
충북	1,235	1,720	4,735	1	149	70	140	6,094	37	1,100	11	3	217	-	15,512
충남	275	1,559	8,663	-	416	120	634	1,081	324	400	-	1,103	244	-	14,819
전북	8,568	6,440	27,232	526	2,885	560	1,890	14,577	242	707	97	255	389	-	64,368
전남	5,867	36,365	13,367	7,600	6,809	704	638	4,213	895	1,299	35	4	314	-	78,110
경북	234	837	955	-	11	265	-	17	-	12	318	-	29	69	2,748
경남	454	3,422	1,495	-	904	-	19	369	109	894	250	338	28	-	8,283
합계	19,097	62,429	89,971	8,502	26,264	3,088	3,746	29,346	1,641	7,425	841	2,429	6,330	72	261,182
구성비	7.3	23.9	34.4	3.3	10.1	1.2	1.4	11.2	0.6	2.8	0.3	0.9	2.4	0.0	100.0

- 광양항을 대상으로 권역별 주요 수입 컨테이너의 기점을 보면 수도권, 전북권, 충남권, 강원권은 미국이 가장 높은 비율로 나타남
- 반면 부산권, 경남권, 경북권, 전남권은 중국이 가장 높은 비중을 차지했고, 충북권은 유럽이 가장 높은 비중을 차지함

단위: %

다. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 광양항을 통해 수출입된 적컨테이너 91만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 16만TEU(18.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 14만TEU(15.1%), 동남아 14만 TEU(14.9%), 극동 13만TEU(14.5%), 유럽 10만TEU(11.0%)의 순이었음
- 광양항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 전남⇔동남아(9.5만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-71> 광양항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	1	108	125	17	66	47	-	10	1	42	11	35	3	-	466
부산	14	3,594	775	194	1,906	175	127	49	11	666	51	157	26	2	7,748
대구	5	401	212	66	7	4	2	-	-	48	5	139	-	-	889
인천	7	38	70	11	14	10	103	11	55	169	31	59	1	-	579
광주	3,044	10,316	23,880	5,639	4,708	3,245	11,909	27,321	4,421	1,100	2,466	997	5,604	43	104,694
대전	279	4,185	642	724	3,147	774	2,701	1,117	669	25	29	34	2	-	14,328
울산	-	7	74	-	2	-	-	20	-	-	4	31	-	-	138
경기	1,130	27,703	30,805	509	11,962	923	2,090	3,567	143	2,303	653	720	1,283	1	83,791
강원	-	-	64	-	311	-	-	-	3	-	3	31	-	-	412
충북	1,775	2,833	4,738	3,649	2,150	782	1,027	6,231	83	1,119	17	227	239	-	24,870
충남	362	7,291	9,189	1,872	836	312	935	1,972	855	522	379	1,138	395	-	26,058
전북	12,799	14,793	28,114	16,396	13,991	29,365	5,792	21,875	3,056	790	228	1,236	3,857	-	152,292
전남	20,403	86,732	34,185	102,708	95,212	24,319	21,117	35,668	23,166	4,715	11,498	6,639	2,224	-	468,586
경북	235	1,285	1,040	-	40	281	4	62	7	131	2,533	1,650	29	69	7,366
경남	455	4,998	4,434	345	1,538	80	201	2,919	482	943	2,461	2,624	28	-	21,509
합계	40,510	164,282	138,348	132,131	135,890	60,318	46,008	100,822	32,953	12,573	20,369	15,717	13,691	115	913,726
구성비	4.4	18.0	15.1	14.5	14.9	6.6	5.0	11.0	3.6	1.4	2.2	1.7	1.5	0.0	100.0

- 광양항을 대상으로 권역별 주요 수출입 컨테이너의 기종점을 보면 부산권, 경남권, 충남권에서 중국이 가장 높은 비중을 차지하는 것으로 나타남
- 반면 수도권은 미국, 경북권은 중미, 전남권은 극동, 전북권은 서남아, 충북권은 유럽, 강원권은 동남아가 가장 높은 해외지역 비중을 차지하는 것으로 조사됨

[illegible]

5. 인천항

가. 수출 컨테이너

- 2006년도에 인천항을 통해 수출된 적컨테이너 38만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로 수출된 컨테이너가 17만TEU(43.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 6만TEU(17.1%), 극동 4만TEU(9.9%), 유럽 3만TEU(7.5%), 중동 2만TEU(6.0%)의 순이었음
- 인천항을 경유해서 가장 많은 수출을 한 내륙⇌해외 기종점 루트는 경기⇌중국(6.7만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-74> 인천항 수출 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	499	15,444	12	2,847	3,479	1,126	1,290	289	1,136	-	24	19	23	7	26,195
부산	-	1,135	-	192	167	34	355	14	56	-	-	4	-	-	1,957
대구	13	911	1	16	138	128	34	1	8	-	1	-	-	-	1,251
인천	6,673	54,371	4,777	12,858	30,833	10,465	14,279	27,482	6,086	385	1,418	1,836	3,585	469	175,517
광주	-	180	-	5	19	-	11	-	-	-	-	-	-	-	215
대전	2	284	-	30	23	29	1	-	4	-	7	-	-	-	380
울산	18	100	1	2	5	100	-	-	-	-	-	-	-	-	226
경기	3,357	67,410	75	12,746	23,351	6,977	5,985	244	2,777	23	43	68	95	3	123,154
강원	3	398	-	227	32	10	1	23	52	-	-	-	-	-	746
충북	20	1,580	2	58	338	16	84	1	2	-	-	1	14	-	2,116
충남	3,224	15,339	13	7,988	5,816	1,230	534	34	236	-	11	98	522	-	35,045
전북	-	1,221	-	11	9	164	76	4	8	1	-	-	-	-	1,494
전남	403	384	-	32	134	158	7	10	-	-	-	-	-	-	1,127
경북	-	6,000	2	33	62	1	18	43	-	-	4	-	-	-	6,163
경남	11	533	20	84	130	4	99	2	14	-	-	-	-	-	897
합계	14,223	165,290	4,903	37,129	64,536	20,442	22,774	28,147	10,379	409	1,508	2,026	4,239	479	376,483
구성비	3.8	43.9	1.3	9.9	17.1	5.4	6.0	7.5	2.8	0.1	0.4	0.5	1.1	0.1	100.0

- 인천항을 대상으로 권역별 주요 수출 컨테이너의 종점을 보면 모든 권역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 특히 경북권(93.2%)과 전북권(81.7%), 충북권(74.7%) 등의 권역은 중국 비중이 70%를 상회하는 높은 수치를 보여줌

[illegible]

나. 수입 컨테이너

- 2006년도에 인천항을 통해 수입된 적컨테이너 66만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로부터 수입된 컨테이너가 33만TEU(50.3%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 16만TEU(23.9%), 미국 5만TEU(7.3%), 남미 2만TEU(3.5%), 북미 2만TEU(3.1%)의 순이었음
- 인천항을 경유해서 가장 많은 수입을 한 내륙⇌해외 기종점 루트는 경기⇌중국(13.8만TEU)과 인천⇌중국(13.2만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-77> 인천항 수입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	1,076	17,194	80	391	2,588	103	71	291	45	4	5	15	67	-	21,930
부산	41	2,186	1	11	496	1	-	3	-	6	-	-	4	49	2,798
대구	-	2,221	-	300	210	-	-	10	1	-	-	-	-	-	2,742
인천	7,092	132,497	32,095	1,727	89,852	8,745	3,733	11,561	542	4,544	4	12,825	15,948	4	321,169
광주	-	706	-	15	14	-	-	1	-	-	-	2	-	-	738
대전	1	802	123	2	647	3	5	46	4	25	-	313	20	-	1,991
울산	31	267	1	-	12	64	-	94	-	-	-	-	-	-	469
경기	9,243	138,470	13,749	4,787	57,464	1,052	1,944	2,745	567	14,861	306	9,622	1,471	215	256,496
강원	27	1,375	282	-	1,009	36	-	83	-	-	-	-	-	-	2,812
충북	456	14,261	167	56	1,650	28	7	21	-	274	-	53	10	-	16,983
충남	1,319	14,035	916	144	2,059	20	1,053	177	-	515	-	121	70	9	20,438
전북	8	1,269	188	5	192	3	-	-	-	-	-	-	2	-	1,667
전남	-	580	-	-	107	-	-	-	-	-	-	-	-	-	687
경북	6	3,492	-	80	86	-	-	1	41	-	-	-	49	6	3,761
경남	11	617	-	3	32	-	-	7	-	-	-	58	79	-	807
합계	19,311	329,971	47,602	7,521	156,418	10,055	6,813	15,040	1,200	20,229	315	23,009	17,720	283	655,487
구성비	2.9	50.3	7.3	1.1	23.9	1.5	1.0	2.3	0.2	3.1	0.0	3.5	2.7	0.0	100.0

- 인천항을 대상으로 권역별 주요 수입 컨테이너의 기점을 보면 모든 권역에서 중국의 비중이 가장 높은 것으로 나타남
- 특히 부산권(78.1%), 경북권(87.9%), 전남권(90.2%), 전북권(76.1%), 충북권(84.0%)은 70%를 상회하는 높은 수치를 보여줌

다. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 인천항을 통해 수출입된 적컨테이너 103만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 50만TEU(48.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 22만TEU(21.4%), 미국 5만TEU(5.1%), 극동 4만TEU(4.3%), 유럽 4만TEU(4.2%)의 순이었음
- 인천항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(20.6만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-80> 인천항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	1,575	32,639	92	3,238	6,067	1,229	1,361	580	1,181	4	29	34	90	7	48,126
부산	41	3,321	1	203	663	35	355	17	56	6	-	4	4	49	4,755
대구	13	3,132	1	316	348	128	34	11	9	-	1	-	-	-	3,993
인천	13,765	186,867	36,872	14,585	120,685	19,210	18,012	39,043	6,628	4,929	1,422	14,661	19,533	473	496,685
광주	-	886	-	20	33	-	11	1	-	-	-	2	-	-	953
대전	3	1,086	123	32	670	32	6	46	8	25	7	313	20	-	2,371
울산	49	368	2	2	17	164	-	94	-	-	-	-	-	-	696
경기	12,600	205,880	13,824	17,533	80,815	8,029	7,929	2,989	3,344	14,884	349	9,690	1,566	218	379,650
강원	30	1,773	282	227	1,041	46	1	106	52	-	-	-	-	-	3,558
충북	476	15,840	169	114	1,988	44	91	22	2	274	-	54	24	-	19,098
충남	4,543	29,375	929	8,132	7,875	1,250	1,587	211	236	515	11	219	592	9	55,483
전북	8	2,490	188	16	201	167	76	4	8	1	-	-	2	-	3,161
전남	403	964	-	32	241	158	7	10	-	-	-	-	-	-	1,814
경북	6	9,492	2	113	148	1	18	44	41	-	4	-	49	6	9,924
경남	22	1,150	20	87	162	4	99	9	14	-	-	58	79	-	1,704
합계	33,534	495,261	52,505	44,650	220,954	30,497	29,587	43,187	11,579	20,638	1,823	25,035	21,959	762	1,031,970
구성비	3.2	48.0	5.1	4.3	21.4	3.0	2.9	4.2	1.1	2.0	0.2	2.4	2.1	0.1	100.0

- 인천항을 대상으로 권역별 주요 수출입 컨테이너의 기종점을 보면 모든 권역에서 중국이 가장 높은 비율로 나타남
- 특히 경북권(90.7%), 전북권(78.8%), 충북권(82.9%)은 70%를 상회하는 높은 수치를 보여줌

6. 울산항

가. 수출 및 수입 컨테이너

- 2006년도에 울산항을 통해 수출된 적컨테이너 19.2만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로 수출된 컨테이너가 10.2만TEU(53.3%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 2.4만TEU(12.7%), 극동 2.3만TEU(12.2%), 일본 1.3만TEU(6.6%), 유럽 1.1만TEU(5.8%)의 순이었음
- 2006년도에 울산항을 통해 수입된 적컨테이너 2.6만TEU를 해외지역별로 보면 일본으로부터 수입된 컨테이너가 0.9만TEU(32.7%)로 가장 많았으며, 다음으로는 남미 0.6만TEU(21.6%), 중국 0.5만TEU(19.5%), 동남아 0.4만TEU(13.7%), 미국 0.1만TEU(3.3%)의 순이었음

<표 3-83> 울산항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수출	12,734	102,326	191	23,498	24,453	14,436	2,847	11,158	41	42	111	28	105	2	191,971
구성비	6.6	53.3	0.1	12.2	12.7	7.5	1.5	5.8	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	100.0
수입	8,560	5,099	854	53	3,592	6	358	741	-	508	1	5,665	746	-	26,184
구성비	32.7	19.5	3.3	0.2	13.7	0.0	1.4	2.8	0.0	1.9	0.0	21.6	2.8	0.0	100.0

<표 3-84> 울산항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	수도권	부산권	경남권	경북권	전남권	전북권	충남권	충북권	강원권	합계
수출	161	596	181,518	9,689	-	-	-	8	-	191,971
구성비	0.1	0.3	94.6	5.0	-	-	-	0.0	-	100.0
수입	593	476	22,744	2,361	-	-	-	10	-	26,184
구성비	2.3	1.8	86.9	9.0	-	-	-	0.0	-	100.0

나. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 울산항을 통해 수출입된 적컨테이너 22만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 10.7만TEU(49.2%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 2.8만TEU(12.9%), 극동 2.4만TEU(10.8%), 일본 2.1만TEU(9.8%), 서남아 1.4만TEU(6.6%)의 순이었음
- 울산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 울산⇔중국(10.3만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-85> 울산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	18
부산	513	367	-	-	152	-	38	-	-	-	1	-	-	-	1,072
대구	-	0	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	17,829	103,037	756	22,447	23,869	13,935	3,158	11,748	41	550	110	5,684	851	2	204,017
경기	31	450	91	3	17	-	-	144	-	-	-	-	-	-	736
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	10	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	18
충남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	2,901	3,372	184	1,101	3,946	507	1	7	-	-	1	5	-	-	12,025
경남	20	188	-	-	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	245
합계	21,294	107,425	1,045	23,551	28,045	14,442	3,205	11,899	41	550	112	5,693	851	2	218,155
구성비	9.8	49.2	0.5	10.8	12.9	6.6	1.5	5.5	0.0	0.3	0.1	2.6	0.4	0.0	100.0

7. 평택당진항

가. 수출 및 수입 컨테이너

- 2006년도에 평택당진항을 통해 수출된 적컨테이너 8.9만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로 수출된 컨테이너가 7.6만TEU(85.2%)로 가장 많았으며, 다음으로는 극동 0.5만TEU(6.0%), 일본 0.4만TEU(4.7%), 유럽 0.2만TEU(2.4%)의 순이었음
- 2006년도에 평택당진항을 통해 수입된 적컨테이너 11.7만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로부터 수입된 컨테이너가 11.0만TEU(93.6%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 0.7만TEU(5.8%), 동남아 0.04만TEU(0.3%)의 순이었음

<표 3-86> 평택당진항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수 출	4,175	76,221	332	5,392	717	155	193	2,141	1	3	2	1	3	92	89,428
구성비	4.7	85.2	0.4	6.0	0.8	0.2	0.2	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	100.0
수 입	6,761	109,535	4	89	365	3	-	36	-	2	-	262	-	-	117,057
구성비	5.8	93.6	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	100.0

<표 3-87> 평택당진항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	수도권	부산권	경남권	경북권	전남권	전북권	충남권	충북권	강원권	합계
수 출	47,354	390	1,800	709	262	255	36,951	1,679	28	89,428
구성비	53.0	0.4	2.0	0.8	0.3	0.3	41.3	1.9	0.0	100.0
수 입	96,059	187	226	2,349	1,867	196	13,125	2,892	155	117,057
구성비	82.1	0.2	0.2	2.0	1.6	0.2	11.2	2.5	0.1	100.0

나. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 평택당진항을 통해 수출입된 적컨테이너 20.6만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 18.6만TEU(90.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 1.1만TEU(5.3%), 극동 0.5만TEU(2.7%), 유럽 0.2만TEU(1.1%)의 순이었음
- 평택당진항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기 ⇔중국(11.9만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-88> 평택당진항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	175	1,543	-	46	3	2	-	14	1	2	-	-	-	-	1,786
부산	42	389	-	145	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	577
대구	-	300	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	315
인천	244	13,406	198	443	56	72	-	744	-	-	-	-	-	-	15,163
광주	-	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	189
대전	3	1,076	-	14	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,094
울산	-	122	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122
경기	4,153	118,638	7	1,816	341	2	193	1,306	-	3	2	1	-	2	126,464
강원	-	183	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	184
충북	6	4,004	-	209	-	-	-	-	-	-	-	262	-	90	4,571
충남	6,305	38,898	131	2,796	666	81	-	103	-	-	-	-	3	-	48,983
전북	-	440	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	451
전남	-	1,941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,941
경북	8	2,734	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,742
경남	-	1,894	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	1,904
합계	10,936	185,756	336	5,481	1,082	158	193	2,177	1	5	2	263	3	92	206,485
구성비	5.3	90.0	0.2	2.7	0.5	0.1	0.1	1.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	100.0

8. 군산항

가. 수출 및 수입 컨테이너

- 2006년도에 군산항을 통해 수출된 적컨테이너 1.5만TEU를 해외지역별로 보면 중국으로 수출된 컨테이너가 1.3만TEU(82.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 0.2만TEU(12.9), 극동 0.1만TEU(4.1%)의 순이었음
- 2006년도에 군산항을 통해 수입된 적컨테이너 9.1천TEU를 해외지역별로 보면 중국로부터 수입된 컨테이너가 5.8천TEU(63.5%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 2.3천TEU(25.8%), 북미 0.6천TEU(6.2%)의 순이었음

<표 3-89> 군산항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수출	119	12,578	-	636	1,983	-	30	-	-	-	-	-	-	-	15,346
구성비	0.8	82.0	-	4.1	12.9	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	100.0
수입	2,322	5,770	132	136	1	-	-	160	-	560	-	-	-	-	9,081
구성비	25.6	63.5	1.5	1.5	0.0	-	-	1.8	-	6.2	-	-	-	-	100.0

<표 3-90> 군산항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	수도권	부산권	경남권	경북권	전남권	전북권	충남권	충북권	강원권	합계
수출	-	-	-	-	-	15,346	-	-	-	15,346
구성비	-	-	-	-	-	100.0	-	-	-	100.0
수입	381	2,590	5,315	795	-	-	-	-	-	9,081
구성비	4.2	28.5	58.5	8.8	-	-	-	-	-	100.0

나. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 군산항을 통해 수출입된 적컨테이너 2.4만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 1.8만TEU(75.1%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 0.2만TEU(10.0%), 동남아 0.2만TEU(8.1%), 극동 0.1만TEU(3.2%), 북미 0.1만TEU(2.3%)의 순이었음
- 군산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 전북⇔중국(1.3만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-91> 군산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
부산	-	2,230	-	37	-	-	-	-	-	323	-	-	-	-	2,590
대구	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	97	47	-	-	-	-	-	-	-	237	-	-	-	-	381
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	119	12,578	-	636	1,983	-	30	-	-	-	-	-	-	-	15,346
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	795
경남	2,225	2,698	132	99	1	-	-	160	-	-	-	-	-	-	5,315
전국	2,441	18,348	132	772	1,984	-	30	160	-	560	-	-	-	-	24,427
구성비	10.0	75.1	0.5	3.2	8.1	0.0	0.1	0.7	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

9. 마산항

가. 수출 및 수입 컨테이너

- 2006년도에 마산항을 통해 수출된 적컨테이너 1.4만TEU를 해외지역별로 보면 일본으로 수출된 컨테이너가 0.4만TEU(29.4%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 0.2만TEU(15.0%), 미국 0.2만TEU(12.7%), 중동 0.2만TEU(12.6%), 중국 0.2만TEU(11.9%)의 순이었음
- 2006년도에 마산항을 통해 수입된 적컨테이너 9.1천TEU를 해외지역별로 보면 중국으로부터 수입된 컨테이너가 5.8천TEU(63.5%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 2.3천TEU(25.6%), 북미 0.6천TEU(6.2%)의 순이었음

<표 3-92> 마산항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수출	4,053	1,646	1,748	402	609	544	1,741	2,070	336	10	141	369	138	-	13,807
구성비	29.4	11.9	12.7	2.9	4.4	3.9	12.6	15.0	2.4	0.1	1.0	2.7	1.0	-	100.0
수입	2,322	5,770	132	136	1	-	-	160	-	560	-	-	-	-	9,081
구성비	25.6	63.5	1.5	1.5	0.0	-	-	1.8	-	6.2	-	-	-	-	100.0

<표 3-93> 마산항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	수도권	부산권	경남권	경북권	전남권	전북권	충남권	충북권	강원권	합계
수출	212	461	13,135	-	-	-	-	-	-	13,807
구성비	1.5	3.3	95.1	-	-	-	-	-	-	100.0
수입	381	2,590	5,315	795	-	-	-	-	-	9,081
구성비	4.2	28.5	58.5	8.8	-	-	-	-	-	100.0

나. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 마산항을 통해 수출입된 적컨테이너 2.3만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 1.0만TEU(27.0%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 0.6만TEU(27.9%), 유럽 0.2만TEU(9.1%), 미국 0.2만TEU(8.2%), 중동 0.2만TEU(7.6%)의 순이었음
- 마산항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경남⇔중국(0.4만TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-94> 마산항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	53	2	7	-	15	-	34	-	-	-	-	-	-	-	111
부산	48	2,340	34	37	-	-	240	9	20	86	-	-	-	-	3,051
대구	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	98	48	-	-	-	-	-	47	-	137	-	-	-	-	429
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경기	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52
강원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	795
경남	6,124	4,231	1,839	501	595	544	1,467	2,017	316	10	141	369	138	-	18,449
합계	6,375	7,416	1,880	538	610	544	1,741	2,073	336	233	141	369	138	-	22,888
구성비	27.9	32.4	8.2	2.4	2.7	2.4	7.6	9.1	1.5	1.0	0.6	1.6	0.6	-	100.0

10. 속초항

가. 수출 컨테이너

- 2006년도에 속초항을 통해 수출된 적컨테이너 2.4천TEU를 해외지역별로 보면 중국으로 수출된 컨테이너가 2.1천TEU(90.9%)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지는 모두 유럽으로 수출된 컨테이너임(0.2천TEU)
- 2006년도에 속초항을 통해 수입된 적컨테이너 3.1천TEU를 해외지역별로 보면 중국과 유럽 두 지역만 존재하는데, 각각 2.3천TEU(74.2%)와 0.8천TEU(25.8%)임

<표 3-95> 속초항 수출 및 수입 컨테이너의 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
수출	-	2,143	-	-	-	-	-	214	-	-	-	-	-	-	2,358
구성비	-	90.9	-	-	-	-	-	9.1	-	-	-	-	-	-	100.0
수입	-	2,307	-	-	-	-	-	803	-	-	-	-	-	-	3,109
구성비	-	74.2	-	-	-	-	-	25.8	-	-	-	-	-	-	100.0

<표 3-96> 속초항 수출 및 수입 컨테이너의 권역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 수출/수입	수도권	부산권	경남권	경북권	전남권	전북권	충남권	충북권	강원권	합계
수출	1,112	200	97	125	-	193	553	-	78	2,358
구성비	47.2	8.5	4.1	5.3	-	8.2	23.5	-	3.3	100.0
수입	661	422	545	45	-	854	-	-	582	3,109
구성비	21.3	13.6	17.5	1.4	-	27.5	-	-	18.7	100.0

나. 수출입 컨테이너

- 2006년도에 속초항을 통해 수출입된 적컨테이너 0.5천TEU를 해외지역별로 보면 중국이 0.4천TEU(81.4%)로 가장 많았으며, 나머지 0.1천TEU(18.6%)는 모두 유럽으로 수출입한 물동량임
- 속초항을 경유해서 가장 많은 수출입을 기록한 내륙⇔해외 기종점 루트는 경기⇔중국(1.3천TEU)인 것으로 조사됨

<표 3-97> 속초항 수출입 컨테이너의 광역시도별 해외지역별 기·종점(2006)

단위: TEU, %

해외 내륙	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프 리카	북미	중미	남미	대양주	기타	합계
서울	-	355	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	355
부산	-	530	-	-	-	-	-	92	-	-	-	-	-	-	622
대구	-	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170
인천	-	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46
광주	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
울산	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	15
경기	-	1,343	-	-	-	-	-	29	-	-	-	-	-	-	1,372
강원	-	419	-	-	-	-	-	241	-	-	-	-	-	-	660
충북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
충남	-	552	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	552
전북	-	952	-	-	-	-	-	95	-	-	-	-	-	-	1,047
전남	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경남	-	82	-	-	-	-	-	545	-	-	-	-	-	-	627
합계	-	4,450	-	-	-	-	-	1,017	-	-	-	-	-	-	5,467
구성비	0.0	81.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

제4장 컨테이너 물류거점시설의 반출입자료 현행화

제1절 분석의 배경 및 범위

제2절 양산ICD 반출입자료 현행화

제3절 의왕ICD 반출입자료 현행화

제4절 부산 철도CY 반출입자료 현행화

제4장 컨테이너 물류거점시설의 반출입자료 현행화

제1절 분석의 배경 및 범위

1. 현행화 배경

- 우리나라의 컨테이너 물류거점시설중 핵심적인 시설은 ICD(Inland Container Depot), ODCY(Off-Dock Container Yard), 철도 CY 등임. 이들 시설은 항만과 내륙의 연결점으로 서의 기능뿐만 아니라 일정지역의 물류거점으로서 화물의 집화, 보관, 분배 및 통관 기능 등을 수행하고 있음
- 즉 ICD, ODCY, 철도 CY 등의 물류거점시설은 컨테이너 물류체계상의 중요 거점으로서, 이를 경유하여 수출입 또는 유통되는 컨테이너 흐름에 대한 파악과 분석이 향후 교통체계 수립에 필요. 특히 ICD는 컨테이너 물동량의 소비지이자 생산지인 배후 권역과 항만을 연계하는 역할을 담당하기 때문에 처리되는 물동량이 많을 뿐 아니라 화물의 집화, 혼재, 통관기능을 수행하고 있어 물류흐름 분석의 최적지 중의 하나임
- 물류거점시설은 조성부터 운영에 이르기까지 많은 시간과 비용이 소요되고 있기 때문에 물류거점 시설의 활성화가 중요. 특히 새로운 항만의 개발되거나 화물수요가 발생하는 산업단지나 신도시의 개발은 물류거점 시설의 역할과 기능에 영향을 미침. 그러나 화물의 흐름에 대한 조사는 통상 5년 단위로 이루어지고 있어 해당기간 동안의 환경변화를 반영하는데 한계가 있음. 이러한 한계를 극복하는 한편 물류거점시설에서의 컨테이너 화물의 흐름을 분석하기 위해서는 현행화가 필요
- 권역별 컨테이너 화물의 기종점 변화추이, 적·공 컨테이너의 처리 비율, 전체적인 물동량 변화 추이 등을 분석함으로써 물류거점시설의 활용도, 추가적인 잠재수요 개발, 효율적인 연계 수송망 구축 등에 활용 가능

2. 현행화 범위

- 금번 현행화에서는 양산ICD, 의왕ICD 및 부산지역 철도CY에 대해 반입, 반출 물동량을 분석하였으며 이를 적, 공별로 나누어 살펴봄. 전체 처리 물동량에 대한 분석과 권역별 흐름을 위주로 하였으며 248개 권역을 기준으로 현행화를 수행

제2절 양산ICD 반출입자료 현황화

1. 물동량 개요

- 양산ICD는 국내의 주요 물류기업들이 입주하여 컨테이너 화물을 처리하고 있는데 2007년 5월말 기준으로 10개단지로 구분되어 운영중임. 각 단지별로 입주한 업체는 최소 1개업체에서 최대 4개업체까지 각 단지별로 다름
- 2006년에 양산ICD에서 처리된 물동량은 1,123천TEU로 2005년에 처리된 1,330천TEU에 비해 감소하였음. 물동량이 감소한 원인은 부산 신항 개장에 따른 영향, 인천항 등 타 항만에서의 처리 물동량 증가 등에 기인한 것으로 판단됨. 양산ICD는 ICD가 본래 수행하는 다양한 기능, 다시 말하여 화물의 보관, 장치, 적입/적출, 통관 등 다양한 역할을 수행하고 있으나 핵심적인 기능은 선사들이 관리하는 컨테이너를 보관하는 장소로 주로 사용되고 있음
- 즉 양산ICD는 수출의 경우에는 보관된 공컨테이너를 화주에게 배급하는 기지로 사용되고 있으며, 수입의 경우에는 화주가 화물을 인출하고 난 뒤 공컨테이너를 재유통하기 위해 대기하는 장소로 사용하기 때문에 양산ICD의 경우 공컨테이너의 처리 비중이 매우 높음. 양산ICD에서는 공컨테이너인 상태로 해외로 수출되거나 또는 공컨테이너인 상태로 해외에서 수입되는 컨테이너와 재유통 공컨테이너를 구별하고 있음. 재유통공컨테이너란 화물을 적입하기 위해 반출되는 컨테이너 또는 화물을 인출한 후 재사용되기 위해 반입되는 컨테이너를 의미하며 이러한 작업을 통상 Re-Positioning이라고 함
- 양산ICD에서 처리된 공컨테이너는 수출입 및 재유통을 포함하여 81.4%에 이르고 있음. 직통관이나 보세운송 등 화주들의 물류활동 합리화에 따라 적컨테이너 처리량은 2005년 302천TEU에서 2006년 208천TEU로 감소하는 추세를 보여주고 있음. 이는 양산ICD의 기능이 공컨테이너의 장치, 보관, 재유통에 주로 사용되고 있음을 나타내는 것임

<표 4-1> 양산ICD 컨테이너 물동량

단위: TEU

반입			반출			소계		
적	공	계	적	공	계	적	공	계
128,882	443,199	572,081	79,524	471,780	551,304	208,406	914,979	1,123,385

2. 적컨테이너

- 양산ICD에서 처리되는 적컨테이너는 전체의 18.5%로 비교적 그 비중이 작음. 이는 양산ICD가 과거 부산항 인근의 ODCY에서 수행하던 기능을 이어받아 공컨테이너의 보관이나 장치에 특화된 측면이 있기 때문임. 적컨테이너의 내륙 기종점을 살펴보면 부산지역이 차지하는 비중이 높음. 시도별로 살펴 볼 때 반입 컨테이너의 경우 부산 71.0%, 경남 12.6%, 경북 4.5% 등으로 부산 및 인근권역의 비중이 높음. 반출 컨테이너의 경우도 부산 50.1%, 경남 23.8%, 경북 6.9%를 상회하는 영남권 지역의 비중이 절대적인데 이는 2005년과 거의 유사한 추세임
- 권역별 기종점을 살펴보면 수도권에서 발생하는 적컨테이너는 4.8%에 이를 뿐 나머지 대부분은 부산, 경남, 경북 등 부산항의 직접적인 배후권에서 화물이 유발되고 있음

<표 4-2> 양산ICD 적컨테이너의 시도별 기종점(2006)

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		433	0.3	583	0.7	1,016	0.5
부산		91,524	71.0	39,833	50.1	131,357	63.0
대구		1,460	1.1	2,258	2.8	3,719	1.8
인천		1,555	1.2	568	0.7	2,123	1.0
광주		747	0.6	608	0.8	1,355	0.7
대전		212	0.2	207	0.3	419	0.2
울산		6,016	4.7	2,229	2.8	8,244	4.0
경기		2,569	2.0	4,287	5.4	6,855	3.3
강원		0	0.0	122	0.2	122	0.1
충북		941	0.7	1,857	2.3	2,798	1.3
충남		275	0.2	856	1.1	1,131	0.5
전북		842	0.7	1,237	1.6	2,079	1.0
전남		274	0.2	501	0.6	775	0.4
경북		5,793	4.5	5,483	6.9	11,276	5.4
경남		16,242	12.6	18,893	23.8	35,136	16.9
합계		128,882	100.0	79,524	100.0	208,406	100.0

- 시군구 단위로 세분하여 살펴보면 양산ICD에서 반출입된 적컨테이너의 경우 상위 15개 지역이 전체의 87.2%를 점유하고 있어 지역적인 편차가 큼을 알 수 있음. 상위 15개 지역 내에서도 부산지역의 비중이 62.0%로 매우 높는데 이는 주요 컨테이너터미널이 부산시의 동구, 남구, 중구 등에 위치하고 있기 때문임. 이는 양산ICD의 기능을 감안할 때 자연스러운 결과라 할 수 있음. 즉 양산ICD는 부산항의 컨테이너터미널을 지원하는 배후시설이기 때문에 발생하는 화물의 60% 이상이 부산권역 화물

<표 4-3> 양산 ICD 적컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

시군구	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
부산 동구		46,271	35.9	17,472	22.0	63,743	30.6
부산 남구		31,085	24.1	14,835	18.7	45,921	22.0
경남 양산시		12,758	9.9	14,708	18.5	27,466	13.2
부산 중구		6,486	5.0	2,582	3.2	9,068	4.4
경북 구미시		4,140	3.2	3,949	5.0	8,089	3.9
부산 사하구		2,870	2.2	2,082	2.6	4,952	2.4
경남 김해시		1,943	1.5	2,211	2.8	4,154	2.0
울산 북구		3,011	2.3	1,126	1.4	4,137	2.0
대구 달서구		657	0.5	2,175	2.7	2,832	1.4
울산 남구		1,662	1.3	826	1.0	2,488	1.2
부산 사상구		1,317	1.0	1,021	1.3	2,337	1.1
부산 부산진구		1,184	0.9	797	1.0	1,981	1.0
울산 울주군		1,343	1.0	277	0.3	1,619	0.8
경남 창원시		820	0.6	625	0.8	1,445	0.7
인천 중구		1,028	0.8	413	0.5	1,441	0.7
부산 해운대구		1,114	0.9	165	0.2	1,279	0.6
경남 사천시		436	0.3	550	0.7	986	0.5
경기 용인시		199	0.2	742	0.9	941	0.5
경기 안산시 단원구		613	0.5	316	0.4	928	0.4
기타		9,946	7.7	12,652	15.9	22,598	10.8
합계		128,882	100.0	79,524	100.0	208,406	100.0

3. 공컨테이너

- 공컨테이너의 경우는 적컨테이너에 비해 상대적으로 전국적인 분포를 보임. 이는 양산ICD에서 화주에게 화물적입을 위해 배송되는 컨테이너의 공급기지 역할을 수행하고 있기 때문임. 화물이 인출된 컨테이너는 양산에서 다음 배송주문이 올 때까지 보관하게 됨
- 시도별 반입 공컨테이너의 내륙 종점은 부산 37.3%, 경남 33.0%, 경북 7.3%, 울산 5.4% 이며, 시도별 반출 공컨테이너의 기점은 부산권 33.7%, 경남 22.6%, 울산 15.7%, 경북 13.8% 등임
- 앞서 설명한 것처럼 공컨테이너의 내륙기종점은 적컨테이너에 비해 상대적으로 기종점이 분산되어 있음. 시군구별 공컨테이너 반출입을 살펴보면, 반입의 경우는 양산시, 부산 남구, 부산 동구 등의 비중이 높고, 반출의 경우는 양산시, 부산 남구, 부산 동구 외에 부산 중구, 경북 구미시, 울산 북구, 울산 남구 등 고루 분포되어 있음. 반입의 경우는 적컨테이너에서 화물이 인출되어 진후 재유통을 위해 양산ICD에 반입되는 경우가 대부분이며, 반출의 경우에는 화물을 적입하기 위해 여러 지역으로 컨테이너가 이송되는 경우가 대부분임

<표 4-4> 양산ICD 공컨테이너의 시도별 기종점(2006)

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		2,717	0.6	1,078	0.2	3,796	0.4
부산		165,136	37.3	158,920	33.7	324,056	35.4
대구		15,093	3.4	15,988	3.4	31,082	3.4
인천		2,351	0.5	388	0.1	2,740	0.3
광주		3,564	0.8	8,193	1.7	11,757	1.3
대전		3,831	0.9	2,766	0.6	6,598	0.7
울산		24,032	5.4	74,254	15.7	98,286	10.7
경기		20,335	4.6	2,486	0.5	22,820	2.5
강원		266	0.1	330	0.1	596	0.1
충북		10,499	2.4	3,703	0.8	14,202	1.6
충남		5,580	1.3	3,036	0.6	8,616	0.9
전북		7,965	1.8	10,941	2.3	18,906	2.1
전남		3,067	0.7	17,599	3.7	20,666	2.3
경북		32,550	7.3	65,292	13.8	97,842	10.7
경남		146,213	33.0	106,804	22.6	253,017	27.7
합계		443,199	100.0	471,780	100.0	914,979	100.0

<표 4-5> 양산ICD 공컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

시군구 \ 구분	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 양산시	100,137	22.6	65,188	13.8	165,325	18.1
부산 남구	54,151	12.2	51,883	11.0	106,035	11.6
부산 동구	46,249	10.4	36,725	7.8	82,974	9.1
경북 구미시	11,914	2.7	38,414	8.1	50,328	5.5
부산 중구	16,454	3.7	32,898	7.0	49,352	5.4
울산 북구	10,996	2.5	33,088	7.0	44,084	4.8
울산 남구	8,242	1.9	32,765	6.9	41,007	4.5
경남 김해시	19,260	4.3	11,656	2.5	30,916	3.4
경남 창원시	10,959	2.5	18,545	3.9	29,504	3.2
부산 사하구	19,064	4.3	4,703	1.0	23,768	2.6
부산 사상구	10,196	2.3	8,111	1.7	18,306	2.0
부산 해운대구	3,819	0.9	10,438	2.2	14,256	1.6
경북 포항시 남구	8,867	2.0	4,742	1.0	13,609	1.5
경북 경주시	3,735	0.8	9,427	2.0	13,162	1.4
울산 울주군	4,540	1.0	7,788	1.7	12,328	1.3
부산 부산진구	4,140	0.9	8,034	1.7	12,173	1.3
전북 전주시 덕진구	2,489	0.6	8,570	1.8	11,058	1.2
경기 용인시	10,285	2.3	646	0.1	10,931	1.2
대구 북구	4,563	1.0	6,092	1.3	10,655	1.2
기타	93,139	21.0	82,068	17.4	175,207	19.1
합계	443,199	100.0	471,780	100.0	914,979	100.0

4. 전체(적공)컨테이너

- 전체 컨테이너의 시도별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 부산 44.9%, 경남 28.4%, 경북 6.7% 등이며 반출의 경우 부산 36.1%, 경남 22.8%, 울산 13.9%, 경북 12.8% 등으로 영남권역의 비중이 매우 높은 실정
- 양산ICD에서 처리된 전체 컨테이너를 시군구별로 살펴보면 양산ICD와 인접한 양산시가 17.2%, 부산 남구 13.5%, 부산 동구 13.1%, 부산 중구 5.2% 등의 순서로 나타났으며 그 외 경북 구미시, 울산 북구, 울산 남구 등이 그 뒤를 따르고 있음. 상위 15개 시군구가 전체에서 차지하는 비중은 77.7%이며 이들 모두가 부산, 경북, 경남, 울산 등 양산ICD와 지리적으로 인접한 지역에서 발생하고 있음
- 이는 양산ICD가 통관, 화물의 혼재, 장치/보관 등의 기능을 수행하고는 있지만 양산ICD를 조성한 이유와 지역적 특성상 부산항의 컨테이너 터미널 지원거점 및 인근지역의 컨테이너 재유통기지 역할을 수행하고 있기 때문임

<표 4-6> 양산ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2006)

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		3,150	0.6	1,662	0.3	4,812	0.4
부산		256,660	44.9	198,753	36.1	455,413	40.5
대구		16,554	2.9	18,247	3.3	34,800	3.1
인천		3,906	0.7	956	0.2	4,862	0.4
광주		4,311	0.8	8,802	1.6	13,112	1.2
대전		4,043	0.7	2,974	0.5	7,017	0.6
울산		30,048	5.3	76,482	13.9	106,530	9.5
경기		22,904	4.0	6,772	1.2	29,676	2.6
강원		266	0.0	453	0.1	719	0.1
충북		11,440	2.0	5,560	1.0	17,000	1.5
충남		5,855	1.0	3,892	0.7	9,747	0.9
전북		8,807	1.5	12,178	2.2	20,985	1.9
전남		3,340	0.6	18,101	3.3	21,441	1.9
경북		38,343	6.7	70,776	12.8	109,118	9.7
경남		162,456	28.4	125,697	22.8	288,153	25.7
합계		572,081	100.0	551,304	100.0	1,123,385	100.0

<표 4-7> 양산ICD 컨테이너(적공)의 시군구별 기종점(2006)

시군구	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경남 양산시		112,896	19.7	79,895	14.5	192,791	17.2
부산 남구		85,237	14.9	66,718	12.1	151,955	13.5
부산 동구		92,521	16.2	54,197	9.8	146,717	13.1
부산 중구		22,940	4.0	35,480	6.4	58,419	5.2
경북 구미시		16,054	2.8	42,363	7.7	58,417	5.2
울산 북구		14,008	2.4	34,213	6.2	48,221	4.3
울산 남구		9,904	1.7	33,591	6.1	43,495	3.9
경남 김해시		21,203	3.7	13,868	2.5	35,071	3.1
경남 창원시		11,778	2.1	19,171	3.5	30,949	2.8
부산 사하구		21,935	3.8	6,785	1.2	28,720	2.6
부산 사상구		11,512	2.0	9,132	1.7	20,644	1.8
부산 해운대구		4,932	0.9	10,603	1.9	15,535	1.4
부산 부산진구		5,323	0.9	8,831	1.6	14,154	1.3
경북 포항시 남구		9,027	1.6	4,933	0.9	13,959	1.2
울산 울주군		5,883	1.0	8,064	1.5	13,947	1.2
경북 경주시		3,913	0.7	9,485	1.7	13,399	1.2
경기 용인시		10,484	1.8	1,388	0.3	11,872	1.1
전북 전주시 덕진구		2,796	0.5	8,982	1.6	11,777	1.0
대구 달서구		6,055	1.1	5,534	1.0	11,589	1.0
기타		103,681	18.1	98,071	17.8	201,753	18.0
합계		572,081	100.0	551,304	100.0	1,123,385	100.0

제3절 의왕ICD 반출입자료 현황화

1. 물동량 개요

- 의왕ICD는 수도권역의 핵심 컨테이너 물류기지 역할을 수행하고 있는데 최근 수년간 연간 200만TEU 정도의 물동량을 처리하고 있음. 의왕ICD는 국내의 중요 배후권역인 수도권에서 발생하는 컨테이너화물을 처리하는 핵심 기지 역할을 담당하고 있음. 양산ICD와는 달리 적컨테이너와 공컨테이너가 균형있게 처리 되고 있음
- 2006년에 처리된 물량은 적컨테이너 901천TEU, 공컨테이너 1,140천TEU로 전체 2,042천TEU를 처리
- 의왕ICD에서 처리된 전체 물량중 철송이 574천TEU, 육상운송이 1,467천TEU로 철송이 전체의 28%, 육송이 72%를 차지함. 이는 지난 2005년에 비해 철송의 비중이 약간 증가한 것인데 이는 2006년에 도입된 블록트레인(Block Train)의 효과에 기인한 것으로 판단됨.
 - 블록트레인은 일종의 전용열차 개념으로 화물을 집화한 회사의 물량만을 위주로 운행하고 각 역마다 정차를 하지 않아 속도가 빠르고 업무처리가 신속한 장점이 있음
 - 2006년 처리물량 2,042천TEU는 2005년 실적인 2,025천TEU와 비교하여 동일한 수준이라 할 수 있음

<표 4-8> 의왕ICD 컨테이너의 처리실적(2006)

구분	반입		반출		계(TEU)
	적	공	적	공	
철송	223,960	95,934	202,908	51,698	574,500
육송	220,439	509,355	254,581	483,598	1,467,973
계	444,399	605,289	457,489	535,296	2,042,473

2. 적컨테이너

- 의왕ICD에서 2006년에 처리된 적컨테이너는 전체의 44.2%로 양산ICD에 비해 그 비중이 높음. 의왕ICD는 수도권의 핵심 물류거점으로, 부산이나 광양 등 전국 주요 컨테이너항만과 수도권을 연결하는 기능을 수행. 시도별로 살펴 볼 때 반입 컨테이너의 경우 부산 37.1%, 경기 34.6%, 인천 13.5%, 전남 10.7% 등으로 양산ICD에 비해 상대적으로 전국적인 분포를 보이고 있으며 수도권의 비중이 48.9%임. 반출 컨테이너의 경우는 경기 45.8%, 부산 34.1%, 인천 6.6%, 전남 4.1%로 반입과 유사한 흐름을 보여줌
- 이는 의왕ICD가 항만과 직접 연계하는 비중이 높다는 것을 의미하는데, 부산항, 인천/평택항, 광양항 등 전국의 주요 컨테이너항만과 연계되어 있음을 의미

<표 4-9> 의왕ICD 적컨테이너의 시도별 기종점(2006)

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		3,402	0.8	9,895	2.2	13,297	1.5
부산		164,728	37.1	156,034	34.1	320,761	35.6
대구		719	0.2	3,065	0.7	3,785	0.4
인천		59,784	13.5	30,036	6.6	89,820	10.0
광주		518	0.1	16	0.0	534	0.1
대전		5	0.0	8,200	1.8	8,204	0.9
울산		1,634	0.4	3,230	0.7	4,864	0.5
경기		153,982	34.6	209,634	45.8	363,616	40.3
강원		2,450	0.6	8,209	1.8	10,659	1.2
충북		215	0.0	3,580	0.8	3,795	0.4
충남		8,448	1.9	5,824	1.3	14,272	1.6
전북		44	0.0	85	0.0	129	0.0
전남		47,613	10.7	18,778	4.1	66,391	7.4
경북		524	0.1	881	0.2	1,405	0.2
경남		336	0.1	21	0.0	356	0.0
합계		444,399	100.0	457,489	100.0	901,888	100.0

- 의왕ICD에서 처리되는 적컨테이너의 시군구별 기종점은 반입의 경우 부산 동구 21.6%, 부산 남구 15.1%, 안산시 단원구 8.1%, 광양시 10.7% 순이며, 반출의 경우 부산동구 20.4%, 부산 남구 13.3%, 안산시 단원구 8.1%, 평택시 12.1% 등의 순서로 이루어짐. 반출입 전체로 볼 때 상위 15개 시군구가 차지하는 비중은 85.4%임
- 의왕ICD는 적컨테이너의 경우 안산시, 평택시, 수원시, 부평구 등 경기, 인천지역으로부터의 반출입이 높음. 부산 동구와 남구에서 반출입되는 화물은 컨테이너 터미널에서 발생하는 화물임

<표 4-10> 의왕ICD 적컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

시군구	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
부산 동구		96,179	21.6	93,450	20.4	189,628	21.0
부산 남구		66,895	15.1	61,044	13.3	127,939	14.2
경기 안산시 단원구		35,989	8.1	37,190	8.1	73,179	8.1
전남 광양시		47,613	10.7	18,778	4.1	66,391	7.4
경기 평택시		5,654	1.3	55,558	12.1	61,213	6.8
경기 수원시 영통구		33,600	7.6	12,342	2.7	45,943	5.1
인천 부평구		38,427	8.6	2,142	0.5	40,569	4.5
경기 오산시		6,389	1.4	31,335	6.8	37,724	4.2
경기 화성시		27,653	6.2	7,918	1.7	35,571	3.9
인천 중구		16,954	3.8	13,607	3.0	30,560	3.4
경기 이천시		2,433	0.5	14,543	3.2	16,976	1.9
경기 용인시		2,360	0.5	10,856	2.4	13,216	1.5
경기 파주시		2,016	0.5	10,740	2.3	12,755	1.4
경기 시흥시		5,742	1.3	2,940	0.6	8,682	1.0
충남 아산시		5,860	1.3	2,754	0.6	8,615	1.0
경기 김포시		5,946	1.3	2,525	0.6	8,470	0.9
강원 홍천군		249	0.1	8,209	1.8	8,459	0.9
경기 광명시		5,956	1.3	2,254	0.5	8,209	0.9
대전 대덕구		5	0.0	8,200	1.8	8,204	0.9
기타		38,480	8.7	61,105	13.4	99,586	11.0
합계		444,399	100.0	457,489	100.0	901,888	100.0

3. 공컨테이너

- 2006년에 의왕ICD에서 처리된 공컨테이너는 전체의 55.8%로 양산ICD에 비해 그 비중이 낮음. 이는 의왕ICD가 ICD 본래의 기능인 화물집화, 통관, 혼재, 장치/보관 등의 기능을 제공하고 있음을 의미. 시도별로 살펴 볼 때 반입 컨테이너의 경우 경기 58.8%, 인천, 13.0%, 부산 11.8%, 서울 5.7% 등으로 수도권의 비중이 높음. 이는 의왕ICD가 수도권에서 공컨테이너를 재유통할 수 있는 중요거점이기 때문임. 반출 컨테이너의 경우는 경기 54.4%, 인천 17.0%, 충남 9.2% 등으로 수도권과 인접지역에 공컨테이너를 보급하는 역할을 하고 있음을 보여줌
- 반출입 전체를 살펴 보아도 경기, 인천, 충남, 서울 등 의왕ICD와 지리적으로 가까운 권에서 공컨테이너가 반출입되고 있음을 알 수 있음

<표 4-11> 의왕ICD 공컨테이너의 시도별 기종점(2006)

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		34,319	5.7	17,683	3.3	52,001	4.6
부산		71,218	11.8	28,731	5.4	99,948	8.8
대구		2,492	0.4	318	0.1	2,810	0.2
인천		78,621	13.0	91,191	17.0	169,812	14.9
광주		1,227	0.2	2,247	0.4	3,474	0.3
대전		3,899	0.6	6,734	1.3	10,633	0.9
울산		2,390	0.4	12,173	2.3	14,563	1.3
경기		354,745	58.6	291,147	54.4	645,892	56.6
강원		13,614	2.2	5,424	1.0	19,038	1.7
충북		12,336	2.0	14,915	2.8	27,250	2.4
충남		15,542	2.6	49,315	9.2	64,857	5.7
전북		636	0.1	6,506	1.2	7,143	0.6
전남		13,545	2.2	6,762	1.3	20,307	1.8
경북		74	0.0	1,299	0.2	1,374	0.1
경남		633	0.1	850	0.2	1,483	0.1
합계		605,289	100.0	535,296	100.0	1,140,585	100.0

- 의왕ICD에서 처리되는 공컨테이너의 시군구별 기종점은 반입의 경우 안산시 단원구 8.5%, 화성시 7.8%, 평택시 7.0%, 부평구 6.5% 등으로 고르게 분포함. 상위 15개 시군구는 부산남구와 동구를 제외하고는 모두 경기도내 시군구를 포함한 수도권내 시군구가 차지. 상위 15개 시군구가 차지하는 비중이 67.7%로 기타 지역의 비중이 상대적으로 높음
- 한편 반출의 경우 안산시 단원구, 인천시 부평구, 수원시 영통구 등이 각각 10%대를 점하고 있음
- 반출입 전체로 볼 때 상위 15개 시군구가 차지하는 비중은 80.0%임
- 의왕ICD는 공컨테이너의 경우 안산시, 부평구, 영통구, 화성시 등 경기, 인천뿐 아니라 수도권 인근지역으로부터의 반출입이 높음

<표 4-12> 의왕ICD 공컨테이너의 시군구별 기종점(2006)

구분 시군구	반입		반출		반출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
경기 안산시 단원구	51,252	8.5	53,430	10.0	104,683	9.2
인천 부평구	39,238	6.5	53,602	10.0	92,840	8.1
경기 수원시 영통구	30,975	5.1	57,896	10.8	88,871	7.8
경기 화성시	47,345	7.8	40,692	7.6	88,037	7.7
경기 평택시	42,296	7.0	22,355	4.2	64,651	5.7
부산 남구	35,239	5.8	17,521	3.3	52,761	4.6
인천 중구	24,837	4.1	20,702	3.9	45,539	4.0
경기 용인시	27,292	4.5	10,783	2.0	38,075	3.3
부산 동구	31,202	5.2	6,788	1.3	37,990	3.3
경기 이천시	28,832	4.8	9,142	1.7	37,974	3.3
충남 아산시	3,818	0.6	31,765	5.9	35,583	3.1
경기 오산시	18,310	3.0	9,996	1.9	28,306	2.5
경기 김포시	12,658	2.1	11,018	2.1	23,676	2.1
경기 시흥시	10,874	1.8	8,608	1.6	19,482	1.7
경기 의왕시	5,194	0.9	13,321	2.5	18,515	1.6
경기 광명시	4,395	0.7	11,890	2.2	16,285	1.4
경기 안양시 동안구	11,286	1.9	4,901	0.9	16,186	1.4
경기 군포시	11,322	1.9	4,205	0.8	15,527	1.4
전남 광양시	8,818	1.5	6,445	1.2	15,263	1.3
기타	160,106	26.5	140,236	26.2	300,342	26.3
총합계	605,289	100.0	535,296	100.0	1,140,585	100.0

4. 전체(적공)컨테이너

- 전체 컨테이너의 시도별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 경기 48.5%, 부산 22.5%, 인천 13.28%, 전남 5.8% 등이며, 반출의 경우 역시 이와 비슷한 흐름을 보여주는 데, 경기 50.4%, 부산 18.6%, 인천 12.2% 순으로 나타남
- 경기, 서울, 인천 등 수도권이 차지하는 비중은 65.3%로 양산ICD보다는 지역의 편중이 덜 하지만 수도권의 핵심 물류거점답게 그 비율이 높음

<표 4-13> 의왕ICD 컨테이너(적공)의 시도별 기종점(2006)

시도	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		37,720	3.6	27,578	2.8	65,299	3.2
부산		235,945	22.5	184,764	18.6	420,710	20.6
대구		3,211	0.3	3,384	0.3	6,595	0.3
인천		138,405	13.2	121,227	12.2	259,632	12.7
광주		1,745	0.2	2,263	0.2	4,007	0.2
대전		3,904	0.4	14,933	1.5	18,837	0.9
울산		4,023	0.4	15,404	1.6	19,427	1.0
경기		508,727	48.5	500,781	50.4	1,009,508	49.4
강원		16,063	1.5	13,634	1.4	29,697	1.5
충북		12,551	1.2	18,495	1.9	31,045	1.5
충남		23,990	2.3	55,139	5.6	79,129	3.9
전북		680	0.1	6,592	0.7	7,271	0.4
전남		61,158	5.8	25,540	2.6	86,698	4.2
경북		598	0.1	2,181	0.2	2,779	0.1
경남		968	0.1	871	0.1	1,839	0.1
합계		1,049,688	100.0	992,785	100.0	2,042,473	100.0

- 전체 적공의 흐름을 보면 적컨테이너와 공컨테이너 각각의 흐름과 유사함. 부산 동구와 남구 및 광양시 등이 상위에 올라 있을 뿐 나머지는 모두 경기, 인천 지역 시군구에서 주로 화물이 발생

<표 4-14> 의왕ICD 컨테이너(적공)의 시군구별 기종점(2006)

시군구	구분	반입		반출		반출입	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
부산 동구		127,381	12.1	100,238	10.1	227,618	11.1
부산 남구		102,134	9.7	78,565	7.9	180,699	8.8
경기 안산시 단원구		87,241	8.3	90,620	9.1	177,861	8.7
경기 수원시 영통구		64,575	6.2	70,238	7.1	134,814	6.6
인천 부평구		77,666	7.4	55,743	5.6	133,409	6.5
경기 평택시		47,951	4.6	77,913	7.8	125,864	6.2
경기 화성시		74,997	7.1	48,610	4.9	123,607	6.1
전남 광양시		56,431	5.4	25,224	2.5	81,654	4.0
인천 중구		41,791	4.0	34,309	3.5	76,100	3.7
경기 오산시		24,699	2.4	41,331	4.2	66,030	3.2
경기 이천시		31,265	3.0	23,685	2.4	54,950	2.7
경기 용인시		29,653	2.8	21,639	2.2	51,291	2.5
충남 아산시		9,679	0.9	34,519	3.5	44,198	2.2
경기 김포시		18,604	1.8	13,542	1.4	32,146	1.6
경기 시흥시		16,616	1.6	11,548	1.2	28,164	1.4
경기 파주시		9,946	0.9	17,965	1.8	27,911	1.4
경기 광명시		10,351	1.0	14,144	1.4	24,494	1.2
경기 안양시 동안구		13,449	1.3	8,414	0.8	21,862	1.1
경기 의왕시		5,967	0.6	15,757	1.6	21,725	1.1
기타		199,295	19.0	208,780	21.0	408,076	20.0
총합계		1,049,688	100.0	992,785	100.0	2,042,473	100.0

제4절 부산 철도CY 반출입자료 현행화

1. 분석 대상

- 부산지역의 철도 CY에서 처리한 컨테이너 물동량은 749천TEU로 2005년 실적 686천 TEU에 비해 9.2% 상승하였음. 이는 대부분 부산항 전체 물동량 증가 등에 따른 자연증가분으로 판단되는데 주요 지역간에 운송된 컨테이너 화물 중 큰 폭의 증가세나 감소세를 보인 지역이 없기 때문임. 부산동구(부산진역), 부신진구(가야역), 부산남구(신선대역) 등 철도 CY는 부산항과 내륙간 철도 컨테이너 수송에서 중요한 거점 역할을 수행하고 있을 뿐 아니라 컨테이너의 보관은 물론, 인근지역으로의 배송기지 역할도 수행하고 있음
- 부산항 주변의 철도 CY는 기본적으로 전국 각지의 철도역에서 운송된 컨테이너를 부산항의 각 터미널에 이송하는 거점역함과 수입화물을 전국 각지로 운송하는 거점역함을 수행
- 본 절에서는 부산 권역의 철도CY를 중심으로 철도에 의해 운송된 컨테이너의 기종점을 분석
- 부산권역의 철도CY와 타 권역의 철도CY(철도역)간에 운송된 물량을 분석대상으로 하였음
- 분석 대상연도는 2006년도임

2. 부산권역 철도CY 기종점 물동량 분석

- 분석대상이 된 철도CY는 부산진역, 가야역, 신선대역 등이며 그 중 핵심은 부산진역이라 할 수 있음
- 부산진역은 전국 각지에서 도착한 열차를 처리하고, 전국 각지로 출발할 열차를 조성할 수 있는 부지와 시설을 보유하고 있을 뿐 아니라 컨테이너 야드를 포함한 보관, 장치 능력이 좋기 때문임
- 부산진역은 신선대역을 제외한 부산항 터미널들의 철도화물을 처리하는 핵심시설이라 할 수 있음. 2006년 부산진역에서 출발한 컨테이너는 234천TEU로 2005년 223천 TEU에 비해 소폭(4.7%) 증가

- 부산진역에서 출발한 컨테이너는 적컨테이너가 공컨테이너에 비해 거의 두 배 가량 많음. 이들 적컨테이너는 수입컨테이너로써 화주의 인근이나 물류창고 인근으로 운송되는 화물로 해당지역의 철도역으로 이송된 다음 지선을 이용하여 공장으로 운송되거나 트레일러 등에 의해 최종 목적지로 수송
- 부산진역에서 발송되는 컨테이너의 57%는 의왕시(오봉역 및 의왕역)로 수송되는 것으로 2006년의 63%에 비해 소폭 감소한 것임. 의왕시로 운송되는 화물의 77%는 적컨테이너임
- 공컨테이너는 선사의 리포지셔닝(공컨테이너 재배치)이나 화주의 화물적입을 위한 공컨테이너 배송요청에 따른 공급이 대부분임

<표 4-15> 2006년 부산 동구(부산진역) 컨테이너 철도수송실적(반출)

단위: TEU

출발역	도착지역	도착역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
부산진역	광주 광산구	송정리	540	1,754	2,294
		임곡	1,401	682	2,083
	대전 대덕구	신탄진	687	1,544	2,231
	울산 남구	울산항	544	284	828
	울산 울주군	온산	13	43	56
	경기 의왕시	오봉	101,270	31,382	132,652
		의왕	1,326	61	1,387
	강원 원주시	동화	22	0	22
	강원 강릉시	강릉	59	1,118	1,177
	충북 청주시 흥덕구	청주	12,538	396	12,934
	충북 청원시	부강	3,866	1,301	5,167
		매포	591	0	591
	충북 옥천시	옥천	1,885	73	1,958
	충남 천안시	두정	4,921	666	5,587
	충남 연기군	소정리	36	228	264
		조치원	4,144	1,795	5,939
	충남 예산시	삽교	593	11,390	11,983
	전북 전주시 덕진구	동산	606	110	716
	전북 군산시	대야	2,111	974	3,085
		군산	35	18	53
	전북 익산시	동익산	1,546	4,703	6,249
	전남 여주시	흥국사	275	1,202	1,477
	전남 광양시	광양항	2,789	5,975	8,764
		태금	242	24	266
	전남 장성군	장성화	13	486	499
	경북 김천시	아포	356	962	1,318
	경북 칠곡군	약목	9,018	15,179	24,197
	경남 창원시	신창원	215	26	241
		남창원	0	40	40
	합 계		151,642	82,416	234,058

- 한편 부산진역에 반입되는 화물은 적컨테이너의 비율이 93.2%에 달하고 있는데, 이는 반출시 적컨테이너 비율이 64.7%인데 비해 매우 높은 것임. 이는 철도역 인근에서 수출을 위해 적입된 컨테이너가 부산항으로 이송된 때문임. 반입의 경우에도 의왕에서 출발한 컨테이너의 비중이 50.5%에 달하고 있어 오봉역(의왕역 포함)과 부산진역이 철도 컨테이너 운송의 핵심기지 역할을 수행하고 있음을 알 수 있음
- 2006년 처리실적은 249천TEU로 2005년 처리실적 238천TEU에 비해 4.5%증가

<표 4-16> 2006년 부산 동구(부산진역) 컨테이너 철도수송실적(반입)

단위: TEU

도착역	출발지역	출발역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
부산진역	광주 광산구	송정리	1,144	250	1,394
		임곡	1,970	279	2,249
	대전 대덕구	신탄진	3,707	91	3,798
	울산 남구	울산항	12,602	288	12,890
	울산 울주군	온산	291	0	291
	경기 의왕시	오봉	116,488	6,992	123,480
		의왕	2,555	6	2,561
	강원 원주시	동화	215	0	215
	강원 강릉시	강릉	1,675	14	1,689
	충북 청주시 흥덕구	청주	7,598	3,222	10,820
	충북 청원시	부강	5,831	147	5,978
		매포	388	10	398
	충북 옥천시	옥천	1,478	26	1,504
	충남 천안시	두정	7,126	391	7,517
	충남 연기군	소정리	743	4	747
		조치원	3,093	101	3,194
	충남 예산시	삽교	18,112	78	18,190
	전북 전주시 덕진구	동산	896	160	1,056
		북전주	0	1	1
	전북 군산시	대야	6,996	642	7,638
		군산	52	0	52
	전북 익산시	동익산	7,692	435	8,127
	전남 여수시	흥국사	6,620	180	6,800
	전남 광양시	광양항	831	365	1,196
		태금	351	2	353
	전남 장성군	장성화	444	7	451
	경북 김천시	아포	1,925	14	1,939
	경북 칠곡군	약목	19,922	3,171	23,093
	경북 봉화군	석포	1,548	1	1,549
	경남 창원시	신창원	35	0	35
	합 계		232,328	16,877	249,205

- 가야역에서 반출되는 컨테이너는 공컨테이너의 비율이 매우 높다는 것이 특징인데 공컨테이너의 비율이 92%에 달하고 있음. 이는 앞서 설명한 것처럼 공컨테이너의 내륙 재배치를 위해 철송을 이용하기 때문으로 풀이됨
- 한편 반입되는 컨테이너 중 98.9%가 적컨테이너로 가야역은 반입과 반출 실적이 서로 상반되는 분명한 특징을 보여주고 있으며 이러한 특징은 부산권역 철도 CY의 일 반적인 특징과 부합하는 것임
- 가야역의 반출물량은 15천TEU로 2005년 85백TEU에 비해 77.1% 증가하였으며, 반 입 역시 8천TEU로 2005년 6천TEU에 비해 36.7% 증가

<표 4-17> 2006년 부산 진구(가야역) 컨테이너 철도수송실적(반출)

단위: TEU

출발역	도착지역	도착역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
가야	대전 대덕구	신탄진	171	3,191	3,362
	경기 의왕시	오봉	614	6,862	7,476
	충북 청원시	부강	222	100	322
	충남 천안시	두정	0	2,362	2,362
	충남 연기군	소정리	10	30	40
	전북 전주시 덕진구	북전주	22	546	568
	전남 광양시	광양항	142	12	154
	경북 김천시	아포	52	634	686
	경북 칠곡군	약목	0	60	60
	경남 창원시	남창원	0	60	60
합 계			1,233	13,857	15,090

<표 4-18> 2006년 부산 진구(가야역) 컨테이너 철도수송실적(반입)

단위: TEU

도착역	출발지역	출발역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
가야	대전 대덕구	신탄진	5,005	14	5,019
	경기 의왕시	오봉	1,432	48	1,480
	전북 전주시 덕진구	북전주	1,346	6	1,352
	전남 광양시	광양항	90	0	90
		태금	20	20	40
	경북 김천시	아포	60	0	60
	경북 칠곡군	약목	10	0	10
합 계			7,963	88	8,051

- 2006년 신선대역에서 반출되는 컨테이너의 흐름은 2005년과 유사함. 지역별 도착역과의 흐름 및 적컨테이너와 공컨테이너의 비율은 부산진역과 비슷함. 이는 신선대역의 경우 신선대터미널에서 발생하는 화물을 집중적으로 처리하는 것 외에는 화물의 발생지역이나 적, 공컨테이너의 흐름이 유사하기 때문임. 적컨테이너의 비율이 58.6%였으며, 의왕시(오봉역, 의왕역)의 비율은 71%로 제일 높음

<표 4-19> 2006년 부산 남구(신선대역) 컨테이너 철도수송실적(반출)

단위: TEU

출발역	도착지역	도착역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
신선대	광주 광산구	송정리	20	86	106
		임곡	0	394	394
	대전 대덕구	신탄진	769	2,150	2,919
	울산 울주군	온산	28	0	28
	경기 의왕시	오봉	62,860	27,189	90,049
		의왕	711	1,240	1,951
	충북 청원시	부강	314	0	314
	충북 옥천시	옥천	1,406	49	1,455
	충남 천안시	두정	509	0	509
	충남 연기군	소정리	1,257	448	1,705
		조치원	1,739	1,176	2,915
	충남 예산시	삼교	46	251	297
	전북 전주시 덕진구	동산	20	0	20
		북전주	0	56	56
	전북 군산시	대야	20	214	234
	전북 익산시	동익산	288	73	361
	전남 여수시	흥국사	13	479	492
	전남 광양시	광양항	2,086	1,063	3,149
	경북 김천시	아포	22	283	305
	경북 칠곡군	약목	3,833	3,220	7,053
	경남 창원시	신창원	20	14,898	14,918
		남창원	0	302	302
합 계			75,961	53,571	129,532

- 2006년에 신선대역으로 반입된 컨테이너는 114천TEU로 2005년 97천TEU에 비해 17.6% 증가. 출발역별 비중이나 적컨테이너, 공컨테이너 비율 등은 2005년과 유사. 적컨테이너의 비율은 89.8%로 매우 높으며 의왕시의 비율이 58.9%로 제일 높음

<표 4-20> 2006년 부산 남구(신선대역) 컨테이너 철도수송실적(반입)

단위: TEU

도착역	출발지역	출발역	적컨테이너	공컨테이너	합 계
신선대	광주 광산구	송정리	679	34	713
		임곡	533	26	559
	대전 대덕구	신탄진	3,394	135	3,529
	울산 남구	울산항	740	0	740
	울산 울주군	온산	1,770	1	1,771
	경기 의왕시	오봉	57,750	9,249	66,999
		의왕	68	2	70
	강원 강릉시	강릉	187	0	187
	충북 청원시	부강	2,689	2	2,691
		매포	19	0	19
	충북 청주시 흥덕구	청주	255	14	269
	충북 옥천시	옥천	3,366	58	3,424
	충남 천안시	두정	323	0	323
	충남 연기군	소정리	3,057	80	3,137
		조치원	6,320	58	6,378
	충남 예산시	삼교	3,149	1	3,150
	전북 전주시 덕진구	동산	139	0	139
		북전주	544	6	550
	전북 군산시	대야	673	62	735
		군산	42	0	42
	전북 익산시	동익산	176	168	344
	전남 여수시	흥국사	4,247	9	4,256
	전남 광양시	광양항	2,860	1,073	3,933
		태금	18	0	18
	경북 김천시	아포	1,312	2	1,314
	경북 칠곡군	약목	6,940	690	7,630
	경북 봉화군	석포	147	0	147
	경남 창원시	신창원	764	0	764
		남창원	50	0	50
	합 계			102,211	11,670

제5장 결론 및 정책 제언

제1절 결론

제2절 정책 제언

제5장 결론 및 정책 제언

제1절 결론

1. 컨테이너화물 기종점 상세분석

가. 컨테이너화물의 내륙기종점 현행화

- 2006년도에 우리나라에서 처리된 수출입 컨테이너를 항만별로 보면 부산항의 경우 전체 수출입 컨테이너의 67.2%에 해당하는 680만TEU를 처리하여 가장 높은 비중을 차지하였으며, 다음으로 인천항과 광양항이 각각 133만TEU와 132만TEU를 처리하였고, 울산항(33만TEU), 평택당진항(26만TEU), 군산항(3만TEU), 마산항(3만TEU), 속초항(1만TEU)이 그 뒤를 이음
- 각 항만별로 시군구별 내륙기종점 현황을 살펴보면,
 - 부산항 수출입 전체컨테이너의 경우 경남창원시가 8.5%(57.7만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경북구미시 8.4%(57.4만TEU), 울산남구 7.0%(47.6만TEU), 경남양산시 6.6%(44.6만TEU), 경기의왕시 6.2% (42.5만TEU), 경남김해시 3.8%(25.9만TEU), 울산북구 2.9%(19.9만TEU)의 순이었음
 - 광양항 수출입 전체컨테이너의 경우 전남여수시가 45.4%(60.0만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주광산구 11.2%(14.9만TEU), 경기의왕시 7.5%(9.9만TEU), 전북전주시덕진구 6.9%(9.2만TEU), 전남광양시 4.4%(5.9만TEU)의 순이었음
 - 인천항 수출입 전체컨테이너의 경우 인천서구가 전체의 14.6%(19.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천중구 10.9%(14.5만TEU), 인천부평구 6.9%(9.1만TEU), 경기안산시단원구 5.8%(7.7만TEU)의 순이었음
 - 울산항 수출입 전체컨테이너의 경우 울산남구가 절반이 넘는 56.9%(19.0만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산울주군 20.0%(6.7만TEU), 울산북구 16.1%(5.3만TEU), 경북봉화군 2.7%(0.9만TEU)의 순이었음
 - 평택항은 경기평택시가 전체의 35.9%(9.3만TEU), 군산항은 전북군산시가 전체의 95.9%(3.3만TEU), 마산항은 경남창원시가 과반수가 조금 넘는 55.3%(1.8만TEU),

속초항은 경기의왕시가 전체의 14.7%(1.1천TEU)로 각각 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타남

나. 컨테이너화물의 해외기종점 현황화

- 2006년도에 전국 항만을 통해 수출된 적컨테이너 408만TEU 가운데 중국으로 수출된 컨테이너가 전체의 23.3%인 95만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 57만TEU(14.0%), 동남아 51만TEU(12.5%), 미국 43만TEU(10.4%), 일본 39만TEU(9.5%)의 순이었음
- 2006년도에 전국 항만을 통해 수입된 적컨테이너 311만TEU 가운데 중국으로부터 수입된 컨테이너가 전체의 40.3%인 126만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 44만TEU(14.0%), 동남아 36만TEU(11.6%), 유럽 31만TEU(10.3%), 일본 30만TEU(9.7%)의 순이었음
- 2006년도에 전국 항만을 통해 수출입된 적컨테이너 719만TEU를 해외지역별로 보면 중국이 30.7%인 221만TEU로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 88만TEU(12.3%), 동남아 87만TEU(12.1%), 미국 86만TEU(12.0%), 일본 69만TEU(9.6%)의 순이었음
- 수출입 적컨테이너의 각 항만별 최대 내륙⇌해외 수송루트를 보면, 부산항 경기⇌중국(24.8만TEU), 광양항 전남⇌동남아(9.5만TEU), 인천항 경기⇌중국(20.6만TEU), 울산항 울산⇌중국(10.3만TEU), 평택항 경기⇌중국(11.9만TEU), 군산항 전북⇌중국(1.3만TEU), 마산항 경남⇌중국(0.4만TEU), 속초항 경기⇌중국(1.3천TEU)으로 나타나 광양항을 제외하고는 모든 항만이 중국으로 오가는 수송루트가 가장 높은 것으로 조사되었음

2. 컨테이너 물류거점 시설의 내륙기종점 상세분석

가. 양산CD 내륙기종점 상세분석

- 적공 전체컨테이너의 시도별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 부산 44.9%, 경남 28.4%, 경북 6.7% 등이며 반출의 경우 부산 36.1%, 경남 22.8%, 울산 13.9%, 경북 12.8% 등으로 영남권역의 비중이 매우 높은 실정

- 양산ICD에서 처리된 전체 컨테이너를 시군구별로 살펴보면 양산ICD와 인접한 양산시 가 17.2%, 부산 남구 13.5%, 부산 동구 13.1%, 부산 중구 5.2% 등의 순서로 나타났으며 그 외 경북 구미시, 울산 북구, 울산 남구 등이 그 뒤를 따르고 있음. 상위 15개 시군구가 전체에서 차지하는 비중은 77.7%이며 이들 모두가 부산, 경북, 경남, 울산 등 양산ICD와 지리적으로 인접한 지역에서 발생하고 있음
- 이는 양산ICD가 통관, 화물의 혼재, 장치/보관 등의 기능을 수행하고는 있지만 양산 ICD를 조성한 이유와 지역적 특성상 부산항의 컨테이너 터미널 지원거점 및 인근지역의 컨테이너 재유통기지 역할을 수행하고 있기 때문임

나. 의왕ICD 내륙기종점 상세분석

- 전체 컨테이너의 시도별 기종점을 살펴보면 반입의 경우 경기 48.5%, 부산 22.5%, 인천 13.28%, 전남 5.8% 등이며 반출의 경우 역시 이와 비슷한 흐름을 보여주는데, 경기 50.4%, 부산 18.6%, 인천 12.2% 순으로 나타남
- 경기, 서울, 인천 등 수도권이 차지하는 비중은 65.3%로 양산ICD보다는 지역의 편중이 덜 하지만 수도권의 핵심 물류거점답게 그 비율이 높음

다. 부산 철도CY 내륙기종점 상세분석

- 부산지역 3개 철도 CY에서 처리한 컨테이너 물동량은 749천TEU로 2005년 실적 686천TEU에 비해 9.2% 상승하였음.
- 부산진역에 반입되는 화물은 적컨테이너의 비율이 93.2%에 달하고 있는데, 이는 반출시 적컨테이너 비율이 64.7%인데 비해 매우 높은 것임. 반입의 경우 오봉역에서 출발한 컨테이너의 비중이 50.5%에 달하고 있어 오봉역(의왕역 포함)과 부산진역이 철도 컨테이너 운송의 핵심기지 역할을 수행하고 있음을 알 수 있음
 - 부산진역의 2006년 처리실적은 249천TEU로 2005년 처리실적 238천TEU에 비해 4.5%증가
 - 신선대역의 처리물량은 233,412TEU로 2005년 실적 209,744TEU에 비해 11.2% 증가
 - 철도CY의 특징은 반입의 경우는 적컨테이너의 비중이 절대적이라는 것과 반출의 경우에도 적컨테이너의 비중이 공컨테이너보다 높다는 것으로 철도역간에는 주로 적컨테이너화물이 운송되고 있음을 나타냄

제2절 정책 제언

1. 데이터의 응용 및 활용 강화

- 지난 2000년부터 해상부문의 교통DB 구축 사업은 해상수출입화물의 기종점에 대한 조사와 분석이 주를 이루었음. 해상화물의 경우 해외항만-국내무역항-내륙에 대한 컨테이너 및 일반화물의 기종점을 DB화하여 왔으며 해상여객의 경우 연안여객터미널과 내륙지역간의 기종점을 분석한바 있음. 컨테이너화물의 경우 전국 무역항을 대상으로 한 조사와 부산항과 광양항과 같은 거점항만 위주의 조사가 진행되었으며, 물류거점 시설인 ICD와 철도 CY에서의 기종점 조사는 2005년에 수행된바 있음
- 지금까지의 조사, 분석은 기초자료의 축적 및 신뢰성 제고를 위한 기반조성 위주로 진행되어, 정기 조사 및 보완조사와 조사자료의 분석, 이를 활용하기 위한 DB구축 작업이 진행됨
- 조사 및 분석틀을 확립하고 이에 근거하여 관련 사업을 진행해 온 결과 교통DB의 기반은 정립이 되었으나 이용자 측면에서는 원하는 자료를 제공하는 데는 한계가 있었음. 즉 기종점 자료 구축위주로 사업이 진행됨에 따라 교통체계효율화법에서 규정한 다양한 조사는 제대로 수행되지 못함. 예를 들면, 교통시설운영실태, 교통혼잡 비용, 에너지 소비량 등 필수 항목에 대한 조사는 미흡
- 향후에는 인력투입에 의한 조사는 필요한 대상과 지역위주로만 수행하고 정보시스템이나 업체조사 등을 이용하여 기종점 조사를 보완할 필요가 있음
- 이용자들이 필요로 하는 데이터, 기초연구나 정책결정에 바로 활용될 수 있도록 DB가 구축될 필요가 있음
- 교통DB는 SOC 투자사업을 판단하는 기초자료이자 중장기 계획수립의 근간이 되는 자료이므로 이용자들이 쉽게 자료에 접근하고 이를 이용할 수 있도록 하여야 함
- 공공 및 민간부문의 수요를 파악하여 교통DB 구축사업에 관한 중장기 계획을 수립할 때 이들 수요가 반영될 수 있어야 함
- 국토해양부의 출범에 따라 해상과 육상으로 나뉘어있던 물류정책 및 교통정책이 통합되어 운영될 수 있는 여건이 형성. 분야별로 구축되어 운영되는 정보시스템을 연계하고 이들을 통합하여 데이터를 생산하고 제공하는 체제를 구축

- 민간 운송업체들의 컨테이너 운송정보를 이용하여 수출입기종점 데이터를 보완하는 방법은 지난 연구에서 협의회 구성 등을 통해 협력체제를 구축. 향후 참여하는 운송업체의 수를 늘리는 한편, 컨테이너 터미널과의 정보협력방안을 수립. 컨테이너터미널의 경우 내륙기종점 정보를 충분히 확보하지는 않고 있으나 일부 터미널의 경우 선사와의 계약관계에 의해 컨테이너정보관리를 하고 있으므로 이러한 정보를 활용

2. 화물품목 정비

- 전체 교통수요의 추정 및 수요에 대응하는 물류시설의 공급 규모 등을 판단하는데 있어 교통DB자료는 유용. 수출입화물이나 내수화물의 운송형태는 컨테이너와 같이 단위화가 이루어진 화물과 벌크화물 및 특수차량 등에 의해 운송되고 있음
- 수출입화물과 내수화물의 연계분석을 위해 해상화물의 품목코드와 육상화물의 품목코드를 상호 정비하여 전체 수요 분석을 할 수 있는 체제는 기존 연구를 통하여 구축
- 화물품목별 교통수요 추정 등을 위해 화물별로 주로 선택하는 운송수단과 운송수단별 세부분류(톤급별 등) 기준을 세울 필요가 있음. 이러한 기준이 마련되는 경우 데이터 연동작업이나 분석작업을 쉽게 할 수 있을 것으로 판단
- 항만구역에서 적출(Devanning)되는 수입화물은 컨테이너에 의해 운송되는 것이 아닌 일반트럭에 의해 운송됨. 즉 LCL(Less than Container Load) 화물이나 CFS에서 통관이 완료된 화물의 경우는 개별 운송됨. 이들 화물에 대한 개별품목과 더불어 주요 도착지나 수배되는 차량의 대수나 크기(톤수) 등을 확보하는 방안 필요
- 관련 정보는 내수화물정보와 연계되어 전체 교통수요를 추정하는데 활용

3. 정보시스템의 보완

- 날로 발전하는 물류정보시스템은 물류데이터의 확보에 매우 유용. 많은 경우 민원을 처리하거나 업무를 효율적으로 수행하기 위해 구축된 것들이기 때문에 교통DB에서 원하는 콘텐츠를 바로 생산하는데는 한계가 있음
- 따라서 기초데이터를 가공하고, 다른 데이터와 연계할 때 부가가치가 높은 데이터로의 전환이 가능함. ICD와 같은 물류거점 시설의 경우 컨테이너 반출입시에 신고를 하고 있으나 반입 및 반출사항에 대한 것과 야드에서 처리된 실적 위주의 데이터이

기 때문에 해상수출입화물과 바로 연계하기 어려운 측면이 있음. 즉 반입된 적컨테이너가 수출을 하기 위해 대기하는 화물인지, CFS에서 적출하여 하주에게 화물을 인도하기 위한 것인지 구분이 어려움. 반출의 경우도 수출을 위한 것인지, 수입된 화물이 최종목적지로의 이송을 위한 것인지 구분이 안되고 있음

- 조사원을 통한 조사시에는 수출입여부를 확인하도록 하고 있으나 전산자료나 공식적으로 발표된 자료의 경우는 이러한 구분이 없음
 - 반출입 신고시에 수출입 여부를 표시하도록 한다면 정확한 화물흐름을 파악할 수 있으므로 ICD 운영사들과의 협의를 거쳐 관련 정보를 확보할 필요가 있음
- 물류거점시설인 ICD나 철도 CY의 경우 여러 구역으로 나뉘어 운영되고 있는데, 이들 업체는 대부분 전산으로 반출입하는 컨테이너를 신고하고 있으나 일부회사의 경우 수작업으로 처리하고 있어 정확하고 신속한 정보확보에 어려움이 있음
- 업체의 관심과 소규모의 투자만 이루어지면 전산처리는 가능할 것으로 판단되므로 전산투자를 장려하고 이를 지원하기 위한 방안을 검토