

2012년 국가교통조사 및 DB구축사업

# 해상화물 O\D 전수화 및 장래예측

12





# 목 차

## 요 약

### 제1장 과업의 개요 ..... 1

제1절 과업의 배경 및 목적 / 3

제2절 과업의 범위 / 4

제3절 과업의 기대효과 / 6

### 제2장 컨테이너화물 기종점조사 상세분석 ..... 7

제1절 분석의 배경 및 범위/ 9

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석 / 10

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석 / 135

제4절 CFS화물의 내륙기종점 상세분석 / 142

### 제3장 일반화물 기종점조사 상세분석 ..... 153

제1절 분석의 개요 및 범위 / 155

제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석 / 163

제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석 / 173

### 제4장 수출입 컨테이너 기종점 중장기 전망 ..... 227

제1절 중장기 전망의 기본 방향 / 229

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 / 230

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망 / 237

제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망 / 246

### 제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망 ..... 271

제1절 중장기 전망의 기본 방향 / 273

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 / 274

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망 / 281

제4절 연도별 일반화물 기종점 전망 / 287

제6장 결론 및 정책제언 .....	329
---------------------	-----

제1절 결론 /	331
----------	-----

제2절 정책제언 /	336
------------	-----



## 표 목 차

〈표 2- 1〉 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율 .....	10
〈표 2- 2〉 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율 .....	10
〈표 2- 3〉 해상화물 전수화 작업에 필요한 DB 현황 .....	12
〈표 2- 4〉 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2011년) .....	13
〈표 2- 5〉 2011년 수출 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	14
〈표 2- 6〉 2011년 수출 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	16
〈표 2- 7〉 2011년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	17
〈표 2- 8〉 2011년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위) .....	18
〈표 2- 9〉 2011년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위) .....	18
〈표 2- 10〉 2011년 수입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	19
〈표 2- 11〉 2011년 수입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	21
〈표 2- 12〉 2011년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	22
〈표 2- 13〉 2011년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위) .....	23
〈표 2- 14〉 2011년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위) .....	23
〈표 2- 15〉 2011년 수출입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	24
〈표 2- 16〉 2011년 수출입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	26
〈표 2- 17〉 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	27
〈표 2- 18〉 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위) .....	28
〈표 2- 19〉 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위) .....	28
〈표 2- 20〉 전국 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점(2001년, 2005년, 2011년) ..	29
〈표 2- 21〉 전국 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점(2001년, 2005년, 2011년) ..	30
〈표 2- 22〉 2011년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) 표 .....	35
〈표 2- 23〉 2011년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	35
〈표 2- 24〉 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	36
〈표 2- 25〉 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	36
〈표 2- 26〉 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	37
〈표 2- 27〉 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	37
〈표 2- 28〉 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	38

〈표 2- 29〉 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	38
〈표 2- 30〉 부산항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	39
〈표 2- 31〉 부산항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	39
〈표 2- 32〉 부산항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	40
〈표 2- 33〉 부산항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	40
〈표 2- 34〉 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	41
〈표 2- 35〉 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	41
〈표 2- 36〉 부산항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	42
〈표 2- 37〉 부산항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	42
〈표 2- 38〉 부산항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	43
〈표 2- 39〉 부산항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	43
〈표 2- 40〉 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	44
〈표 2- 41〉 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	44
〈표 2- 42〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	45
〈표 2- 43〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	45
〈표 2- 44〉 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	48
〈표 2- 45〉 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	48
〈표 2- 46〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	49
〈표 2- 47〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	49
〈표 2- 48〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ..	50
〈표 2- 49〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ..	51
〈표 2- 50〉 2011년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(적공 구분) .....	52
〈표 2- 51〉 2011년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(운송 구분) .....	52
〈표 2- 52〉 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	53
〈표 2- 53〉 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	53
〈표 2- 54〉 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	54
〈표 2- 55〉 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	54
〈표 2- 56〉 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	55
〈표 2- 57〉 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	55
〈표 2- 58〉 광양항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	56
〈표 2- 59〉 광양항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	56
〈표 2- 60〉 광양항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	57

〈표 2- 61〉 광양항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	57
〈표 2- 62〉 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	58
〈표 2- 63〉 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	58
〈표 2- 64〉 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	59
〈표 2- 65〉 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	59
〈표 2- 66〉 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	60
〈표 2- 67〉 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	60
〈표 2- 68〉 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	61
〈표 2- 69〉 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	61
〈표 2- 70〉 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	62
〈표 2- 71〉 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	62
〈표 2- 72〉 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	65
〈표 2- 73〉 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	65
〈표 2- 74〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	66
〈표 2- 75〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	66
〈표 2- 76〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치 (2001년, 2005년, 2011년) ·	67
〈표 2- 77〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치 (2001년, 2005년, 2011년) ·	68
〈표 2- 78〉 2011년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적 (적공 구분) .....	69
〈표 2- 79〉 2011년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적 (운송 구분) .....	69
〈표 2- 80〉 인천항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	70
〈표 2- 81〉 인천항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	70
〈표 2- 82〉 인천항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	71
〈표 2- 83〉 인천항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	71
〈표 2- 84〉 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	72
〈표 2- 85〉 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	72
〈표 2- 86〉 인천항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	73
〈표 2- 87〉 인천항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	73
〈표 2- 88〉 인천항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	74
〈표 2- 89〉 인천항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	74
〈표 2- 90〉 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	75
〈표 2- 91〉 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	75
〈표 2- 92〉 인천항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	76

〈표 2- 93〉 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	76
〈표 2- 94〉 인천항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	79
〈표 2- 95〉 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	79
〈표 2- 96〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	80
〈표 2- 97〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	80
〈표 2- 98〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ·	81
〈표 2- 99〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ·	82
〈표 2-100〉 2011년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	83
〈표 2-101〉 2011년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	83
〈표 2-102〉 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	84
〈표 2-103〉 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	84
〈표 2-104〉 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	85
〈표 2-105〉 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	85
〈표 2-106〉 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) ..	86
〈표 2-107〉 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	86
〈표 2-108〉 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	87
〈표 2-109〉 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	87
〈표 2-110〉 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	88
〈표 2-111〉 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	88
〈표 2-112〉 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) ..	89
〈표 2-113〉 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	89
〈표 2-114〉 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	90
〈표 2-115〉 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	90
〈표 2-116〉 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	93
〈표 2-117〉 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	93
〈표 2-118〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	94
〈표 2-119〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	94
〈표 2-120〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ·	95
〈표 2-121〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ·	96
〈표 2-122〉 2011년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	97
〈표 2-123〉 2011년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	97
〈표 2-124〉 울산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	98



〈표 2-125〉 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	98
〈표 2-126〉 울산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	101
〈표 2-127〉 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	101
〈표 2-128〉 울산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	102
〈표 2-129〉 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	102
〈표 2-130〉 울산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ...	103
〈표 2-131〉 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ...	103
〈표 2-132〉 2011년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	104
〈표 2-133〉 2011년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	104
〈표 2-134〉 군산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	105
〈표 2-135〉 군산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	105
〈표 2-136〉 군산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	108
〈표 2-137〉 군산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	108
〈표 2-138〉 군산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	109
〈표 2-139〉 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	109
〈표 2-140〉 군산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ...	110
〈표 2-141〉 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년) ...	110
〈표 2-142〉 2011년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	111
〈표 2-143〉 2011년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	111
〈표 2-144〉 포항항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	112
〈표 2-145〉 포항항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	112
〈표 2-146〉 포항항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	113
〈표 2-147〉 포항항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	113
〈표 2-148〉 포항항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	114
〈표 2-149〉 포항항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	114
〈표 2-150〉 2011년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	115
〈표 2-151〉 2011년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	115
〈표 2-152〉 대산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	116
〈표 2-153〉 대산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	116
〈표 2-154〉 대산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	117
〈표 2-155〉 대산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	117
〈표 2-156〉 대산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2011년) .....	118

〈표 2-157〉 대산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	118
〈표 2-158〉 2011년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	119
〈표 2-159〉 2011년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	119
〈표 2-160〉 목포항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	120
〈표 2-161〉 목포항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	120
〈표 2-162〉 목포항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	121
〈표 2-163〉 목포항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	121
〈표 2-164〉 목포항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	122
〈표 2-165〉 목포항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	122
〈표 2-166〉 2011년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	123
〈표 2-167〉 2011년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	123
〈표 2-168〉 마산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	124
〈표 2-169〉 마산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	124
〈표 2-170〉 마산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	125
〈표 2-171〉 마산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	125
〈표 2-172〉 마산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	126
〈표 2-173〉 마산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	126
〈표 2-174〉 2011년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	127
〈표 2-175〉 2011년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	127
〈표 2-176〉 동해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	128
〈표 2-177〉 동해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	128
〈표 2-178〉 동해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	129
〈표 2-179〉 동해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	129
〈표 2-180〉 동해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	130
〈표 2-181〉 동해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	130
〈표 2-182〉 2011년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	131
〈표 2-183〉 2011년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	131
〈표 2-184〉 진해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	132
〈표 2-185〉 진해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	132
〈표 2-186〉 진해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	133
〈표 2-187〉 진해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년) .....	133
〈표 2-188〉 진해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년) .....	134

〈표 2-189〉 진해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2011년) .....	134
〈표 2-190〉 해외 지역별 주요 대상국가 현황 .....	135
〈표 2-191〉 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	136
〈표 2-192〉 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	137
〈표 2-193〉 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	137
〈표 2-194〉 항만별 수입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	138
〈표 2-195〉 항만별 수입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	139
〈표 2-196〉 항만별 수입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	139
〈표 2-197〉 항만별 수출 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	140
〈표 2-198〉 항만별 수출 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	141
〈표 2-199〉 항만별 수출 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점 (2011) .....	141
〈표 2-200〉 부산항 CFS화물 수송차량 반출입 현황 .....	144
〈표 2-201〉 부산항 CFS화물 차량종류별 반출입 현황 .....	145
〈표 2-202〉 부산항 CFS화물 수송차량 톤급별 반입 현황 .....	146
〈표 2-203〉 부산항 CFS화물 수송차량 톤급별 반출 현황 .....	147
〈표 2-204〉 인천항 CFS화물 수송차량 반출입 현황 .....	148
〈표 2-205〉 인천항 CFS화물 차량종류별 반출입 현황 .....	149
〈표 2-206〉 인천항 CFS화물 수송차량 톤급별 반입 현황 .....	150
〈표 2-207〉 인천항 CFS화물 수송차량 톤급별 반출 현황 .....	151
〈표 3- 1〉 화물 품목 상세분류 .....	156
〈표 3- 2〉 2011년 해상 수출입화물(환적화물 제외) .....	158
〈표 3- 3〉 수출입 일반화물의 항만별 물동량 .....	159
〈표 3- 4〉 수입 일반화물의 항만별 물동량 .....	160
〈표 3- 5〉 수출 일반화물의 항만별 물동량 .....	161
〈표 3- 6〉 2011년 항만별 일반 수출입화물 처리실적(환적화물 제외) .....	162
〈표 3- 7〉 2011년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	163
〈표 3- 8〉 2011년 전국 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	164
〈표 3- 9〉 2011년 울산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	165
〈표 3- 10〉 2011년 울산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	165
〈표 3- 11〉 2011년 광양항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	166
〈표 3- 12〉 2011년 광양항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	166
〈표 3- 13〉 2011년 평택·당진항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	167

〈표 3- 14〉 2011년 평택·당진항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	167
〈표 3- 15〉 2011년 인천항 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	168
〈표 3- 16〉 2011년 인천항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	168
〈표 3- 17〉 2011년 부산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	169
〈표 3- 18〉 2011년 부산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	169
〈표 3- 19〉 2011년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 .....	170
〈표 3- 20〉 2011년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 .....	170
〈표 3- 21〉 2011년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 .....	171
〈표 3- 22〉 2011년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 .....	171
〈표 3- 23〉 2011년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 .....	172
〈표 3- 24〉 2011년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 .....	172
〈표 3- 25〉 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2011) .....	175
〈표 3- 26〉 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	177
〈표 3- 27〉 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2011) .....	177
〈표 3- 28〉 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	178
〈표 3- 29〉 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2011) .....	178
〈표 3- 30〉 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	179
〈표 3- 31〉 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2011) .....	179
〈표 3- 32〉 수출입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) ..	180
〈표 3- 33〉 수입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) ..	181
〈표 3- 34〉 수출 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) ..	182
〈표 3- 35〉 수출입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	183
〈표 3- 36〉 수입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	184
〈표 3- 37〉 수출 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	185
〈표 3- 38〉 수출입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	186
〈표 3- 39〉 수입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	187
〈표 3- 40〉 수출 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	188
〈표 3- 41〉 수출입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	189
〈표 3- 42〉 수입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	190
〈표 3- 43〉 수출 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	191
〈표 3- 44〉 수출입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	192
〈표 3- 45〉 수입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2011) .....	193



〈표 3- 46〉 수출 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2011) .....	194
〈표 3- 47〉 수출입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2011) .....	195
〈표 3- 48〉 수입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2011) .....	196
〈표 3- 49〉 수출 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2011) .....	197
〈표 3- 50〉 전국항만의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중 (2011) .....	198
〈표 3- 51〉 수출입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	199
〈표 3- 52〉 수입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	200
〈표 3- 53〉 수출 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	201
〈표 3- 54〉 수출입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	203
〈표 3- 55〉 수입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	204
〈표 3- 56〉 수출 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	205
〈표 3- 57〉 수출입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	207
〈표 3- 58〉 수입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	208
〈표 3- 59〉 수출 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	209
〈표 3- 60〉 수출입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	211
〈표 3- 61〉 수입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	212
〈표 3- 62〉 수출 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	213
〈표 3- 63〉 수출입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	215
〈표 3- 64〉 수입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	216
〈표 3- 65〉 수출 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	217
〈표 3- 66〉 수출입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	219
〈표 3- 67〉 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	220
〈표 3- 68〉 수출 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	221
〈표 3- 69〉 수출입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	223
〈표 3- 70〉 수입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	224
〈표 3- 71〉 수출 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2011) .....	225
〈표 4- 1〉 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예) .....	230
〈표 4- 2〉 컨테이너 물동량 예측 결과 .....	235
〈표 4- 3〉 우리나라 중장기 컨테이너 물동량 예측치 .....	235
〈표 4- 4〉 2030년 이후 항만별 중장기 물동량 전망 .....	236
〈표 4- 5〉 추정에 적용된 항만별 중장기 물동량 증가율 전망 .....	236
〈표 4- 6〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망 .....	237

〈표 4- 7〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 .....	238
〈표 4- 8〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 .....	238
〈표 4- 9〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	239
〈표 4- 10〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망 .....	240
〈표 4- 11〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 .....	241
〈표 4- 12〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 .....	241
〈표 4- 13〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	242
〈표 4- 14〉 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망 .....	243
〈표 4- 15〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 .....	244
〈표 4- 16〉 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 .....	244
〈표 4- 17〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	245
〈표 4- 18〉 2015년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	246
〈표 4- 19〉 2015년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	247
〈표 4- 20〉 2015년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	247
〈표 4- 21〉 2015년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	248
〈표 4- 22〉 2015년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	249
〈표 4- 23〉 2015년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	249
〈표 4- 24〉 2020년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	250
〈표 4- 25〉 2020년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	251
〈표 4- 26〉 2020년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	251
〈표 4- 27〉 2020년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	252
〈표 4- 28〉 2020년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	253
〈표 4- 29〉 2020년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	253
〈표 4- 30〉 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	254
〈표 4- 31〉 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	255
〈표 4- 32〉 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	255
〈표 4- 33〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	256
〈표 4- 34〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	257
〈표 4- 35〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	257
〈표 4- 36〉 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	258
〈표 4- 37〉 2030년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	259
〈표 4- 38〉 2030년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	259

〈표 4- 39〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	260
〈표 4- 40〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	261
〈표 4- 41〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	261
〈표 4- 42〉 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	262
〈표 4- 43〉 2035년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	263
〈표 4- 44〉 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	263
〈표 4- 45〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	264
〈표 4- 46〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	265
〈표 4- 47〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	265
〈표 4- 48〉 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	266
〈표 4- 49〉 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	267
〈표 4- 50〉 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	267
〈표 4- 51〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	268
〈표 4- 52〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	269
〈표 4- 53〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	269
〈표 5- 1〉 248개 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예) .....	274
〈표 5- 2〉 수출입 화물 주요 품목의 중장기 예측치 .....	279
〈표 5- 3〉 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망 .....	281
〈표 5- 4〉 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 .....	282
〈표 5- 5〉 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	282
〈표 5- 6〉 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망 .....	283
〈표 5- 7〉 수출(반입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 .....	284
〈표 5- 8〉 수출(반입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	284
〈표 5- 9〉 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망 .....	285
〈표 5- 10〉 수입(반출) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 .....	286
〈표 5- 11〉 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	286
〈표 5- 12〉 2015년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	287
〈표 5- 13〉 2015년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	288
〈표 5- 14〉 2015년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	289
〈표 5- 15〉 2015년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	289
〈표 5- 16〉 2015년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	290
〈표 5- 17〉 2015년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	290

〈표 5- 18〉 2015년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	291
〈표 5- 19〉 2015년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	292
〈표 5- 20〉 2015년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	292
〈표 5- 21〉 2015년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	293
〈표 5- 22〉 2015년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	293
〈표 5- 23〉 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	294
〈표 5- 24〉 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	295
〈표 5- 25〉 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	296
〈표 5- 26〉 2020년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	296
〈표 5- 27〉 2020년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	297
〈표 5- 28〉 2020년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	297
〈표 5- 29〉 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	298
〈표 5- 30〉 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	299
〈표 5- 31〉 2020년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	299
〈표 5- 32〉 2020년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	300
〈표 5- 33〉 2020년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	300
〈표 5- 34〉 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	301
〈표 5- 35〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	302
〈표 5- 36〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	303
〈표 5- 37〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	303
〈표 5- 38〉 2025년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	304
〈표 5- 39〉 2025년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	304
〈표 5- 40〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	305
〈표 5- 41〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	306
〈표 5- 42〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	306
〈표 5- 43〉 2025년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	307
〈표 5- 44〉 2025년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	307
〈표 5- 45〉 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	308
〈표 5- 46〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	309
〈표 5- 47〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	310
〈표 5- 48〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	310
〈표 5- 49〉 2030년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	311

〈표 5- 50〉 2030년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	311
〈표 5- 51〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	312
〈표 5- 52〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	313
〈표 5- 53〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	313
〈표 5- 54〉 2030년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	314
〈표 5- 55〉 2030년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	314
〈표 5- 56〉 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	315
〈표 5- 57〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	316
〈표 5- 58〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	317
〈표 5- 59〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	317
〈표 5- 60〉 2035년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	318
〈표 5- 61〉 2035년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	318
〈표 5- 62〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	319
〈표 5- 63〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	320
〈표 5- 64〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	320
〈표 5- 65〉 2035년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	321
〈표 5- 66〉 2035년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	321
〈표 5- 67〉 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	322
〈표 5- 68〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	323
〈표 5- 69〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	324
〈표 5- 70〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	324
〈표 5- 71〉 2040년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	325
〈표 5- 72〉 2040년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	325
〈표 5- 73〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	326
〈표 5- 74〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	327
〈표 5- 75〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	327
〈표 5- 76〉 2040년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망 .....	328
〈표 5- 77〉 2040년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망 .....	328





## 그림목차

〈그림 2-1〉 해상화물 O/D 전수화 과정 .....	11
〈그림 2-2〉 2011년 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만) .....	15
〈그림 2-3〉 2011년 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만) .....	20
〈그림 2-4〉 2011년 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만) .....	25
〈그림 2-5〉 수도권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교 .....	31
〈그림 2-6〉 영남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교 .....	32
〈그림 2-7〉 호남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교 .....	33
〈그림 2-8〉 충청권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교 .....	34
〈그림 2-9〉 강원권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교 .....	34
〈그림 2-10〉 2011년 부산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	46
〈그림 2-11〉 2011년 부산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	47
〈그림 2-12〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	51
〈그림 2-13〉 2011년 광양항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	63
〈그림 2-14〉 2011년 광양항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	64
〈그림 2-15〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	68
〈그림 2-16〉 2011년 인천항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	77
〈그림 2-17〉 2011년 인천항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	78
〈그림 2-18〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	82
〈그림 2-19〉 2011년 평택·당진항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	91
〈그림 2-20〉 2011년 평택·당진항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	92
〈그림 2-21〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	96
〈그림 2-22〉 2011년 울산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	99
〈그림 2-23〉 2011년 울산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	100
〈그림 2-24〉 2011년 군산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	106
〈그림 2-25〉 2011년 군산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	107
〈그림 4-1〉 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 중장기 추정 모형 .....	232
〈그림 5-1〉 수출입 일반화물 내륙 기·종점 중장기 전망 방법론 .....	275





요약





## 요 약

### 1. 과업의 개요

#### 가. 과업의 배경 및 목적

##### 1) 과업의 배경

- 해상화물 O/D는 2000년 부산항과 2001년 전국 항만에 대한 두 차례 조사를 통해 전국 단위 O/D가 최초로 구축되었고, 이후 2005년에 2차 전국 조사를 통해 한 차례 갱신되었고 2011년도에 3차 조사가 수행된 바 있음
- 또한 해상화물 O/D는 2005년에 구축된 이후 지난 5년간 사회·경제적 변수를 이용한 보완갱신을 수행해 왔으나 신항만 건설 등 변화된 항만 및 배후단지의 상황을 제대로 반영하기에는 미흡한 실정임
- 따라서 2011년에 수행된 전국 단위의 조사를 통해 항만을 경유해 내륙으로 반출입하는 수출입화물의 내륙기종점을 새롭게 구축하는 것은 단순히 기존 자료의 업데이트 차원을 넘어 새롭게 변화된 항만 환경을 적극적으로 반영한 새로운 O/D를 구축하는 일이 될 것이며, 이를 통해 새롭게 구축되는 O/D는 국가 물류정책 수립에 매우 중요한 기초 자료를 제공해 줄 것으로 기대됨

##### 2) 과업의 목적

- 본 사업은 2011년에 수행된 전국 해상화물 O/D 조사의 자료와 최신 통계 및 실적 자료를 기반으로 2011년 기준의 새로운 해상화물 O/D 자료를 구축하고, 이를 바탕으로 2015년, 2020년, 2025년, 2030년, 2035, 2040년 전국 해상화물 장래O/D를 예측함

## 나. 과업의 범위

### 1) 과업의 범위

#### ○ 시간적 범위

- 과업기간 : 2012년 5월 ~ 2013년 2월
- 분석 기준년도 : 2011년 기준(전수화 작업 기준)

#### ○ 공간적 범위

- 전국 항만(무역항, 연안항), ODCY, 철도CY, ICD 등을 대상으로 함
- 대존 : 특별시, 광역시, 도 - 16개존
- 중존 : 특별시의 구, 광역시의 구, 시의 구, 시, 군 - 251개존

#### ○ 내용적 범위

- 전국 해상화물 O/D 전수화
- 전국 해상화물 O/D 장래 예측

### 2) 과업의 세부 내용

#### ① 전국 해상화물 O/D 전수화

##### ○ 전수화 방법론 설정

- 조사자료, 통계자료 및 전산자료(공공/민간) 등을 이용한 새로운 전수화 방법론 설정
- 육상화물(33개 품목)과 연계를 고려한 해상화물 O/D 자료 생성 방안 마련
- 수단별(육송, 철송, 해송)로 구분된 해상화물 O/D 자료 생성 방안 마련

##### ○ 해상화물의 내륙지역⇔국내항만⇔해외지역간 내륙O/D 및 해외O/D 전수화

- 국내 무역항(국가관리항, 지방관리항)을 대상으로 해상화물(컨테이너, 일반화물)의 국내항만⇔내륙지역, 국내항만⇔해외지역간 내륙O/D 및 해외O/D 작성
- 교통DB 조사 자료와 민간 및 공공부문 정보시스템(PORT-MIS, GCTS 등) 자료 연계

## ② 전국 해상화물 O/D 장래 예측

- 장래 예측 방법론 설정
  - 기존 모형에 대한 적합성 평가 수행 및 모형 재설계
  - 육상화물(33개 품목)과 연계를 고려한 해상화물 장래O/D 구축 방안 마련
- 해상화물의 내륙지역⇔국내항만간 내륙O/D 장래 예측
  - 국내 무역항(국가관리항, 지방관리항)을 대상으로 해상화물(컨테이너, 일반화물)의 내륙지역⇔국내항만간 내륙O/D 장래 예측
  - 2011년 기준 향후 30년간 장래 예측

## 다. 과업의 기대효과

- 본 사업을 통해 구축되는 해상화물 O/D 자료는 항만 건설, 항만 배후단지 건설, 항만 인입도로 및 철도 건설, 투자규모 설정, 투자우선 순위 선정 등 대규모 국가 SOC 사업 관련한 중요한 정책결정(타당성 평가 등)에 필요한 기초 데이터를 제공함
- 또한 해상화물 O/D 자료는 도로, 철도와 연계한 대량화물 연계 수송체계 구축 및 내륙물류거점 시설 설치 등을 위한 기초자료로 활용 가능함
- 수단별 해상화물 O/D 자료는 운송수단 전환(Modal Shift) 등 친환경 운송정책 수립시 대량화물 수송에 적합한 철도 및 해송운송 전략마련에 기여

## 2. 컨테이너화물 기종점조사 상세분석

### 가. 분석의 배경 및 범위

#### 1) 분석의 배경

- 컨테이너화물 내륙기종점 조사자료의 상세분석은 컨테이너화물을 대상으로 국내항만 ⇄ 내륙지역간 및 국내항만⇄해외국가간 기종점에 관해 조사 및 수집된 자료를 취합하여 화물의 이동경로를 상세하게 파악하는데 그 목적이 있음
- 이를 위해 본 장에서는 국내 항만들 가운데 컨테이너화물을 취급하는 모든 항만을 대상으로 수출, 수입, 수출입 컨테이너와 적, 공, 적공 컨테이너로 구분하여 내륙기종점의 상세분석을 수행하였으며, 추가적으로 해외기종점에 대한 분석도 수행하였음
- 이러한 상세분석은 전체 조사 자료에 대한 구체적인 기종점 통계를 제공할 뿐만 아니라 전국의 세부지역별 기종점 자료를 제공해 주는 역할을 수행

#### 2) 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우는 2011년에 조사된 자료를 바탕으로 2011년 실적치를 이용하여 시군구에 단위의 내륙 존에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 국내항만 ⇄ 내륙지역, 국내항만⇄해외지역의 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행
  - 일반화물의 경우도 컨테이너화물과 동일하게 2011년에 조사된 자료를 바탕으로 2011년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 해외 국가⇄국내항만⇄내륙지역간 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행
- 이를 위해 본 보고서에서는 전국 항만을 대상으로 항만과 내륙 존간 기종점 상세분석 결과를 제시
  - 즉 컨테이너화물과 일반화물 모두 국내항만⇄내륙지역, 국내항만⇄해외지역간 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행

## 나. 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

### 1) 조사 표본의 구성

- 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 조사원자료 표본은 2만 6,886TEU로 2011년 국내 해상수출입 컨테이너(환적제외) 1,341만 2,776TEU의 0.2%에 해당하였음
- 반면 운송사 운송데이터 표본은 수출입 전체 367만 5,704TEU에 달해 전체 수출입 실적의 27.4%에 달함
- 여기에 연안운송 실적(36만TEU)과 철도운송 실적(95만TEU)을 더하면 전체 표본수는 최대 37.4%까지 확대됨

<표 1> 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율

구 분	수출		수입		수출입	
	TEU	표본비율(%)	TEU	표본비율(%)	TEU	표본비율(%)
조사원자료 표본	15,123	0.2	11,763	0.2	26,886	0.2
운송자료 표본	1,548,347	23.3	2,127,357	31.5	3,675,704	27.4
연안운송 실적	195,234	2.9	164,376	2.4	359,610	2.7
철도운송 실적	521,784	7.8	430,623	6.4	952,407	7.1
수출입 실적	6,657,684	100.0	6,755,082	100.0	13,412,766	100.0

주 : 수출입 실적은 2011년 기준임, 환적 제외 물량임

- 항만별 조사원자료 표본을 보면 부산항이 8,797TEU로 가장 많으며, 다음으로 인천항(7,219TEU), 광양항(5,357TEU), 울산항(3,367TEU) 등의 순서임

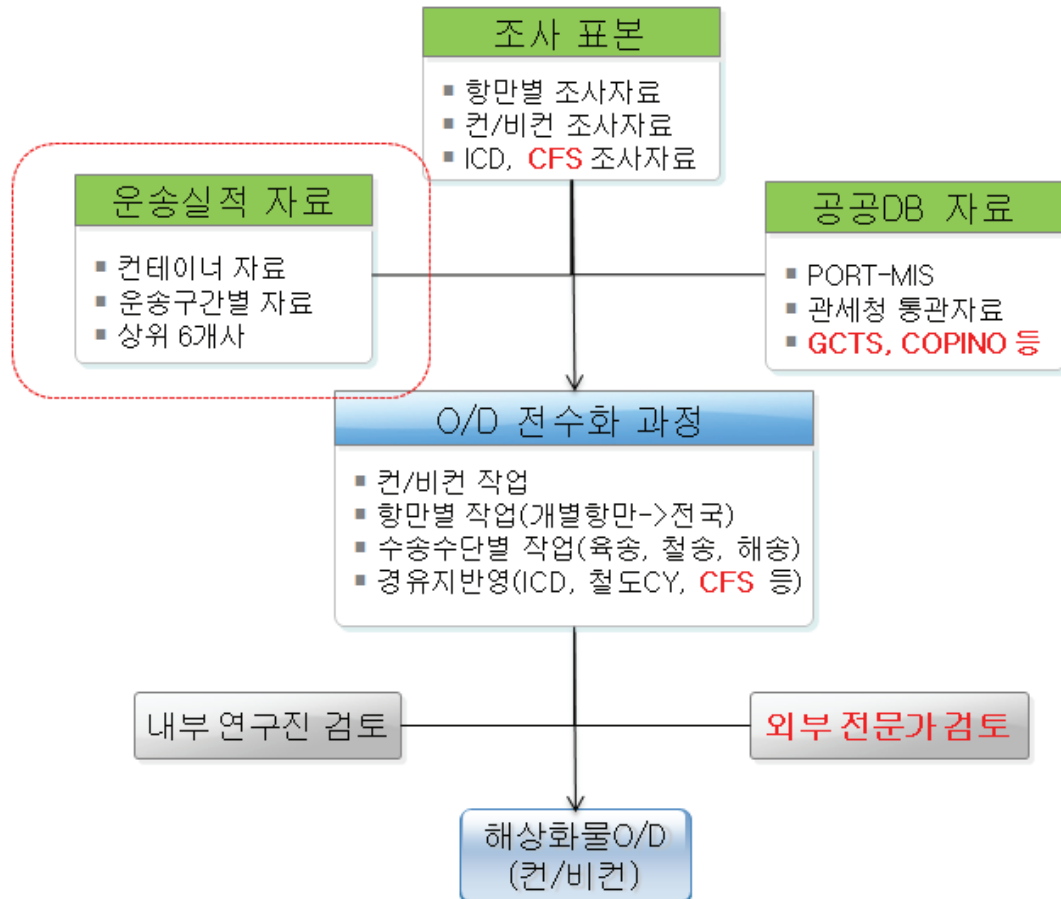
<표 2> 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

항만	2011년 수출입실적		조사원자료 표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	8,708,051	64.9	8,797	0.1
광양항	1,725,565	12.9	5,357	0.3
인천항	1,931,418	14.4	7,219	0.4
평택·당진항	501,963	3.7	837	0.2
울산항	322,286	2.4	3,367	1.0
군산항	84,933	0.6	358	0.4
포항항	57,889	0.4	908	1.6
대산항	54,591	0.4	-	-
기타항	26,071	0.2	43	0.2
전국 항만	13,412,766	100.0	26,886	0.2

주 : 기타항에는 목포항, 마산항, 동해항, 진해항이 포함됨

## 2) 컨테이너화물 전수화 작업 과정

- 해상화물(컨테이너)의 전수화 작업과정은 크게 기초자료(조사표본, 운송실적자료, 공공 DB자료 등) 구축 → 전수화 작업 → 전문가 검토 및 확정 3단계로 진행



<그림 2-5> 해상화물 O/D 전수화 과정

<표 3> 해상화물 전수화 작업에 필요한 DB 현황

구분	시스템명	서식명	담당기관	작성시점	조사방법	비고
교통DB	조사자료	해상화물기종점조사표	KMI	게이트 반출입일자	표본	5년단위 조사
공공DB	PORT-MIS	화물반출입신고서*	해양수산부	양적하일자	전수/보고통계	조사시는 국도해양부
	GCTS	-	해양수산부	게이트 반출입일자	전수/보고통계	
	무역통계	수출입신고필증*	관세청	신고일자	전수/보고통계	
민간DB	운송사자료	KMI 요청양식	운송사	게이트 반출입일자	표본	운송사 자료

주 : \*는 국가승인통계



### 3) 전체 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

#### ○ 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 처리실적

- 2011년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 2,161만TEU로 2005년 대비 약 600만TEU가 증가한 수치를 기록함
- 2011년에 국내항만을 통하여 수출입된 전체 컨테이너화물(2,161만TEU)은 외항수출입 1,341만TEU(62.1%), 외항환적 컨테이너화물 772만TEU(35.7%), 연안 컨테이너화물 48만TEU(2.2%)로 이루어져 있음

<표 4> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2011년)

구 분		외항						연안			합 계
		수출입			환적			입항	출항	계	
		수출	수입	계	수출	수입	계				
적	천TEU	5,441	4,182	9,623	3,496	3,684	7,180	167	169	336	17,139
	구성비	81.7	61.9	71.7	93.0	93.0	93.0	70.0	70.4	70.2	79.3
공	천TEU	1,217	2,573	3,790	261	278	539	71	71	142	4,472
	구성비	18.3	38.1	28.3	7.0	7.0	7.0	30.0	29.6	29.8	20.7
계	천TEU	6,658	6,755	13,413	3,757	3,963	7,719	238	240	478	21,611
	구성비	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS 및 SPIDC 자료 재가공

#### ○ 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 추정(적공 컨테이너)

- 2011년 수출입 적공 컨테이너 1,341만TEU 가운데 부산항이 전체의 64.9%인 871만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
- 지역적으로 경기, 경남, 경북, 울산, 인천, 부산, 전남 등의 지역이 100만TEU 이상의 수출입 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수출입 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적공 컨테이너의 12.2%인 164만TEU임
- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적공 컨테이너의 40.6%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇔ 부산항”의 경로로 14.0%, “수도권 ⇔ 인천항”의 경로로 12.6%, “호남권 ⇔ 광양항”의 경로로 9.6%의 수출입 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 5&gt; 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 시도 단위)

단위 : TEU

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	76,170	6,765	47,767	13	1,509	-	79	-	189	132,491
부산	1,078,337	71,227	40,731	3,287	2,423	583	2,919	3,177	4,245	1,206,929
대구	204,122	1,780	16,947	120	1,182	23	1,737	4,551	18	230,481
인천	394,558	108,686	740,385	3,484	22,750	-	2,417	-	17,190	1,289,470
광주	177,485	258,141	1,005	-	5,267	-	34	-	719	442,652
대전	89,318	3,504	6,623	-	1,279	-	184	5	-	100,912
울산	1,183,300	1,120	7,698	305,620	10,799	-	54	504	-	1,509,095
경기	1,404,379	108,958	898,352	121	317,255	34	3,229	292	3,647	2,736,267
강원	40,288	750	6,747	-	3,082	6	70	-	1,197	52,140
충북	314,284	36,962	10,007	-	13,098	62	129	4	4	374,551
충남	403,622	63,892	82,824	-	93,913	43	4,144	-	36,486	684,924
전북	194,370	225,981	24,017	-	5,204	67	69,327	-	69	519,034
전남	165,878	801,906	26,035	287	1,861	53	272	1,522	8,893	1,006,707
경북	1,340,486	15,385	13,769	9,223	20,940	9	281	47,834	120	1,448,049
경남	1,641,454	20,507	8,510	130	1,399	6,708	58	-	298	1,679,064
전국 계	8,708,051	1,725,565	1,931,418	322,286	501,963	7,587	84,933	57,889	73,075	13,412,766
비율	64.9	12.9	14.4	2.4	3.7	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

&lt;표 6&gt; 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율권역 단위)

단위 : %

권역	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
수도권	14.0	1.7	12.6	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.2	31.0
강원권	0.3	0.0	0.1	-	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.4
충청권	6.0	0.8	0.7	-	0.8	0.0	0.0	0.0	0.3	8.7
호남권	4.0	9.6	0.4	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	0.1	14.7
영남권	40.6	0.8	0.7	2.4	0.3	0.1	0.0	0.4	0.0	45.3
전국 계	64.9	12.9	14.4	2.4	3.7	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

- 2001년 기종점 조사와 2011년 조사를 권역별로 비교해 보면 영남권과 호남권의 물동량 비율이 감소한 반면, 수도권과 충청권의 비율이 증가한 것으로 나타남
- 영남권 기종점 물동량은 2001년의 330만TEU에서 2005년 457만TEU, 2011년에는 607만TEU로 물량면에서는 지속적으로 증가해 왔으나 권역별 점유율은 2001년의 50.0%에서 2005년 48.6%, 2011년에는 45.3%로 총 4.7%포인트 감소하였음

- 반면, 수도권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량 점유율은 2001년의 27.3%에서 2005년에는 26.2%로 감소하였다가 2011년에는 31.0%로 대폭 증가해 2001년 대비 총 3.7%포인트 증가하였음

<표 7> 전국 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	1,797,006	27.3	2,462,768	26.2	4,158,228	31.0	3.7
강원권	6,241	0.1	37,169	0.4	52,140	0.4	0.3
충청권	402,257	6.1	715,831	7.6	1,160,386	8.7	2.5
호남권	1,087,602	16.5	1,624,082	17.3	1,968,393	14.7	-1.8
영남권	3,295,226	50.0	4,571,976	48.6	6,073,618	45.3	-4.7
합 계	6,588,332	100.0	9,411,826	100.0	13,412,766	100.0	

#### 다. 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

##### 1) 분석의 기본 방향

- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석은 2011년에 수행한 해상화물 교통조사사업의 내륙기종점 조사자료와 관세청의 통관자료, 해양수산부의 PORT-MIS 자료를 이용하여 항만⇔해외를 연결하는 컨테이너 화물의 이동 매트릭스를 작성함
- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석에서는 실제 컨테이너의 이동에 초점을 맞추고 있는 관계로 적, 공컨테이너를 분석 대상으로 하였음
- 본 분석의 31개 무역항<sup>1)</sup>, 13개 해외지역<sup>2)</sup>을 대상으로 매트릭스를 도출되었으며, 본 보고서에서는 실제 컨테이너 반출입 실적을 기록한 국내 12개 무역항과 13개 해외지역<sup>2)</sup>을 대상으로 통계표를 작성함
  - 해외 주요 4개 국가는 일본, 중국, 미국, 호주이며 10개 해외지역은 극동, 동남아, 서남아, 중동, 유럽, 아프리카, 북미, 중미, 남미 등임

1) 2011년 기준 컨테이너화물을 처리한 항만은 부산항, 광양항, 인천항, 평택당진항, 대산항, 군산항, 목포항, 마산항, 진해항, 울산항, 포항항, 동해묵호항 등 12개 항만임

## &lt;표 8&gt; 해외 지역별 주요 대상국가 현황

해외지역분류	주요 대상국가
극 동	홍콩, 대만, 몽고, 마카오 등
동남아	라오스, 말레이시아, 미얀마, 베트남, 싱가포르, 인도네시아, 캄보디아, 태국, 필리핀 등
서남아	아르메니아, 아제르바이잔, 조지아(그루지아) 등
중 동	레바논, 시리아, 이스라엘, 터키, 예멘, 요르단, 사우디아라비아, 바레인, 이라크 등
유 럽	노르웨이, 덴마크, 독일, 러시아연방, 벨기에, 스웨덴, 스페인, 영국, 터키, 프랑스, 헝가리 등
아프리카	리비아, 모로코, 알제리, 이집트, 가나, 나이지리아, 케냐, 남아프리카공화국 등
북 미	그린란드, 캐나다, 버뮤다제도 등
중 미	과테말라, 멕시코, 엘살바도르, 온두라스, 파나마, 푸에르토리코 등
남 미	베네수엘라, 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 칠레, 콜롬비아, 페루 등
대양주	뉴질랜드, 서사모아, 파푸아 뉴기니, 호주 등

## 2) 전국 항만

## ① 수출입 컨테이너

- 2011년에 전국항만에서 수출입된 컨테이너는 1,341만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 384만 TEU(28.6%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 157만 TEU(11.7%), 일본 152만 TEU(11.3%), 동남아 151만 TEU(11.3%), 미국 148만 TEU(11.0%), 극동 98만 TEU(7.3%)의 순이었음

## &lt;표 9&gt; 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	1,314.4	1,629.4	1,181.0	418.8	909.2	269.4	544.9	1,203.7	145.3	173.9	292.8	362.1	263.2	8,708.1
인천	51.7	1,221.1	12.7	195.1	301.9	25.8	15.9	32.1	31.7	7.3	7.3	20.9	7.9	1,931.4
평택·당진	1.2	452.7	7.8	17.5	20.6	0.2	0.4	0.4	0.1	1.0	0.0	0.0	0.0	502.0
대산	0.0	27.3	0.0	21.8	4.2	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.6
군산	0.2	79.8	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	84.9
목포	4.4	4.3	0.0	6.6	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.8
광양	92.2	304.2	273.5	251.8	197.3	83.1	128.8	289.8	25.7	23.3	20.3	15.9	19.7	1,725.6
마산	6.7	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	7.6
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
울산	49.3	113.6	0.0	57.7	75.3	23.6	0.5	1.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	322.3
포항	0.0	9.6	0.0	5.5	2.3	0.1	0.0	40.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	57.9
동해·묵호	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3
합계	1,520.5	3,842.0	1,475.0	979.8	1,511.6	403.5	690.8	1,570.3	203.3	205.5	320.4	399.1	290.9	13,412.8
구성비	11.3	28.6	11.0	7.3	11.3	3.0	5.2	11.7	1.5	1.5	2.4	3.0	2.2	100.0

- 전국항만에서 수출입된 적컨테이너는 962만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 278만 TEU(28.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 129만 TEU(13.4%), 동남아 124만 TEU(12.8%), 유럽 122만 TEU(12.6%) 등의 순이었음

&lt;표 10&gt; 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 가·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	664.1	1,111.0	1,027.8	261.9	726.1	216.9	326.5	939.9	132.3	138.5	211.7	261.5	174.5	6,192.6
인천	49.0	942.6	12.7	96.8	291.5	25.8	15.7	31.9	29.2	7.3	7.3	20.9	7.8	1,538.6
평택·당진	1.1	323.2	4.5	3.8	16.1	0.2	0.4	0.4	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	350.3
대산	0.0	21.0	0.0	5.7	4.0	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.0
군산	0.2	52.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	53.1
목포	4.4	3.5	0.0	0.1	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.5
광양	38.6	214.8	248.3	85.5	148.3	65.8	80.3	221.1	24.4	18.3	13.1	15.9	18.5	1,192.9
마산	3.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	3.6
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	13.3	108.3	0.0	36.2	46.4	14.2	0.2	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	219.2
포항	0.0	8.0	0.0	0.1	2.3	0.1	0.0	20.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	31.0
동해·묵호	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
합계	774.3	2,784.6	1,293.2	490.1	1,235.3	324.3	423.4	1,215.2	186.4	164.6	232.1	298.5	200.9	9,622.9
구성비	8.0	28.9	13.4	5.1	12.8	3.4	4.4	12.6	1.9	1.7	2.4	3.1	2.1	100.0

- 전국항만에서 수출입된 공컨테이너는 379만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 106만 TEU(27.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 75만 TEU(19.7%), 극동 49만 TEU(12.9%), 유럽 36만 TEU(9.4%) 등의 순이었음

&lt;표 11&gt; 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 가·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	650.3	518.5	153.2	157.0	183.1	52.4	218.4	263.8	13.0	35.4	81.1	100.6	88.7	2,515.4
인천	2.7	278.4	0.0	98.3	10.4	0.1	0.2	0.2	2.5	0.0	0.0	0.0	0.1	392.8
평택·당진	0.1	129.5	3.3	13.7	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	151.7
대산	0.0	6.3	0.0	16.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.5
군산	0.0	27.6	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.8
목포	0.0	0.8	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.4
광양	53.6	89.4	25.2	166.3	49.0	17.3	48.4	68.7	1.3	5.0	7.2	0.0	1.2	532.7
마산	3.3	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
울산	36.0	5.3	0.0	21.5	28.8	9.4	0.3	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	103.1
포항	0.0	1.5	0.0	5.4	0.0	0.0	0.0	19.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.9
동해·묵호	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
합계	746.2	1,057.4	181.8	489.7	276.3	79.2	267.4	355.1	16.9	40.9	88.3	100.6	90.0	3,789.8
구성비	19.7	27.9	4.8	12.9	7.3	2.1	7.1	9.4	0.4	1.1	2.3	2.7	2.4	100.0

## 라. CFS화물의 내륙기종점 상세분석

### 1) 조사의 배경

- 전국 해상화물통행실태조사는 「국가통합교통체계효율화법」에 근거해 수행하는 5년 단위의 정기조사로서, 지금까지 2000년(부산항)·2001년(전국항) 제1차 전국조사와 2005년 제2차 전국조사, 2011년 제3차 전국조사를 수행한 바 있음
- 전국조사가 수행된 다음 해에는 조사자료와 기타 수송실적 자료를 활용해 전수화 작업을 수행하게 되는데, 지금까지 두 차례 수행된 전수화 과정에서는 CFS(Container Freight Station, 컨테이너화물조작장)에서 처리되는 컨테이너 화물의 이동에 대해서는 별도의 자료가 존재하지 않는 관계로 적절하게 반영을 하지 못했음
- 수출입 컨테이너화물의 일부는 일반 트럭을 통해 CFS에서 적입(수출화물) 또는 적출(수입화물)되고 있으나 이러한 화물 흐름에 대한 고려는 지금까지 미반영 된 것임
- 따라서 CFS를 통해 처리되는 수출입화물의 O/D에 대한 조사는 해상화물 전체(특히 컨테이너화물) O/D의 신뢰도 제고를 위해서 매우 필요한 조사임
- 본 조사는 지금까지 교통DB 조사사업에서 조사된 바가 없는 CFS화물을 대상으로 보세구역에서 일반 트럭으로 반출입되는 수출입화물(LCL화물)에 대한 O/D조사를 수행하고 이를 해상화물O/D 전수화 과정에 반영하는 것을 목적으로 함

### 2) 조사의 내용

- 조사 대상
  - 전국 무역항중 CFS 화물 처리 실적이 많은 부산항과 인천항을 선정
  - 내륙지역은 전국을 대상으로 함
- 조사 지역
  - 조사 장소 : 부산항, 인천항의 터미널 및 배후단지의 CFS
  - 조사 지점 : CFS 게이트 및 화물 반출입 창고
- 조사 기간
  - 2012년 10월 29일(월) ~ 11월 4일(일) : 1주간(총 조사기간)

- 조사 내용

- 화물차량을 이용해 반출입되는 CFS화물 ⇔ 내륙지역간 O/D 조사
- 차량 조사, 반입/반출 화물품목 조사, 중량 조사, 출발지/도착지 조사

- 조사 방법

- CFS 업무를 담당하는 사무실에서 화물신고를 하러 오는 트럭 기사를 대상으로 직접 설문하는 방식
- 전국 무역항 가운데 CFS 물동량이 많은 부산항(신항, 북항), 인천항 등은 조사원을 직접 투입

### 3) CFS화물의 내륙기종점 분석

- 부산항 반출입 현황

- 부산항 지역의 조사 표본 수는 반입 678개(62.5%), 반출 406개(37.5%)로 총 1,084개임
- 전국 특정지역(기점)에서 부산항으로 반입된 CFS화물은 부산지역에서 19.6%(133개), 경남지역에서 20.2%(137개)로 부산·경남지역에서 39.8%(270개)가 부산항으로 유입되는 것으로 나타났으며, 반대로 부산항에서 전국 특정지역(종점)으로 반출된 CFS화물은 부산지역으로 19.0%(77개), 경기지역으로 18.2%(74개), 경남지역으로 18.0%(73개)로 부산항에서 반출되는 많은 CFS화물이 부산·경남지역으로 37%(150개) 이동하는 것으로 조사됨

&lt;표 12&gt; 부산항 CFS화물 수송차량 반출입 현황

시도	반입		반출		반출입	
	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)
서울	17	2.5	13	3.2	30	2.8
부산	133	19.6	77	19.0	210	19.4
대구	29	4.3	30	7.4	59	5.4
인천	25	3.7	12	3.0	37	3.4
광주	2	0.3	13	3.2	15	1.4
대전	3	0.4	5	1.2	8	0.7
울산	15	2.2	22	5.4	37	3.4
경기	123	18.1	74	18.2	197	18.2
강원	14	2.1	3	0.7	17	1.6
충북	21	3.1	7	1.7	28	2.6
충남	49	7.2	8	2.0	57	5.3
전북	8	1.2	12	3.0	20	1.8
전남	8	1.2	13	3.2	21	1.9
경북	94	13.9	44	10.8	138	12.7
경남	137	20.2	73	18.0	210	19.4
합계	678	100.0	406	100.0	1,084	100.0

○ 인천항 반출입 현황

- 인천항 지역의 조사 표본 수는 반입 649개(74.3%), 반출 224개(25.7%)로 총 873개임
- 전국 특정지역(기점)에서 인천항으로 반입된 CFS화물은 경기지역에서 49.0% (318개), 인천지역에서 18.3% (115개), 서울지역에서 17.7% (119개)로 수도권지역에서 85% (552개)가 인천항으로 유입되는 것으로 나타남
- 인천항에서 전국 특정지역(종점)으로 반출된 CFS화물은 경기지역으로 41.1% (92개), 서울지역으로 28.1% (63개), 인천지역으로 19.6% (44개)가 인천항에서 반출되는 대부분의 CFS화물인 88.8% (199개)가 수도권지역으로 이동하는 것으로 나타남



&lt;표 13&gt; 인천항 CFS화물 수송차량 반출입 현황

시도	반입		반출		반출입	
	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)
서울	115	17.7	63	28.1	178	20.4
부산	9	1.4	1	0.4	10	1.1
대구	22	3.4	3	1.3	25	2.9
인천	119	18.3	44	19.6	163	18.7
광주	1	0.2	-	-	1	0.1
대전	1	0.2	2	0.9	3	0.3
울산	2	0.3	4	1.8	6	0.7
경기	318	49.0	92	41.1	410	47.0
강원	4	0.6	-	-	4	0.5
충북	21	3.2	4	1.8	25	2.9
충남	18	2.8	7	3.1	25	2.9
전북	6	0.9	2	0.9	8	0.9
전남	4	0.6	1	0.4	5	0.6
경북	3	0.5	1	0.4	4	0.5
경남	6	0.9	-	-	6	0.7
합계	649	100.0	224	100.0	873	100.0

### 3. 일반화물 기종점조사 상세분석

#### 가. 분석의 개요 및 범위

##### 1) 분석의 개요

- 해상화물의 운송 형태는 경제성, 신속성, 안전성을 위하여 화물의 컨테이너화 비율은 매년 증가하고 있으나, 우리나라의 산업구조상 원부자재의 수입과 이를 가공하여 수출하는 무역형태가 발달하였기 때문에 해상 수출입화물 물동량 중 일반화물 다시 말하여 컨테이너화되지 않은 화물의 비중이 높은 상황임
- 일반화물은 컨테이너 운송용기를 이용하지 않는 비컨테이너화물로서, 항만에서 트럭, 파이프라인, 컨베이어, 바지선 등을 이용하여 운송되는 화물을 의미하며, 2011년 조사에서는 항만에서 트럭에 의해 반출입된 화물을 대상으로 조사하였음
  - 그러나 일반화물의 기종점조사 상세분석에서는 항만을 반출입하는 트럭 이외의 운송 수단을 이용하는 화물도 조사대상에 포함
- 우리나라 항만을 이용하여 입출항하는 화물은 외항화물과 연안화물로 구분되며, 외항 화물은 수출입화물과 환적화물로 구분됨
  - 일반화물의 기종점 분석에서는 환적화물을 제외한 수출입 화물을 분석대상으로 하며, 컨테이너 화물은 별도로 분석을 수행하였기 때문에 분석대상에서 제외함
- 우리나라 해상화물의 품목 구분은 HS Code 6자리를 기준으로 하여 32개 품목으로 구분하여 사용하고 있으나, 해상화물과 육상화물의 연계를 위하여 HS Code를 기준으로 33개 품목으로 재구성하여 항만별, 품목별 물동량을 분석하였음
  - 화물의 품목 구분은 <표 3-1>와 같이 농산물, 임산물, 수산물, 축산물, 석탄광물 등으로 구분하였음
- 본 과업의 최종목적은 일반화물의 해외국가 ⇔ 국내 항만 ⇔ 내륙OD(기종점) 간의 화물흐름을 분석하는 것임
  - 2011년 기준 일반화물의 수출입 물동량을 육상부분과 연계하기 위해 33개 품목으로 재구성한 자료를 기초로 하여 처리비중이 높은 울산항, 광양항, 인천항, 포항항 등 주요항만의 화물 현황을 살펴보고자 함
  - 이는 이들 항만에서 처리한 일반화물이 전체 일반화물의 71%에 해당하기 때문에 이들 항만의 흐름을 파악하는 경우 대부분의 화물에 대한 흐름을 파악할 수 있음

- 이들 항만 외에 다른 항만의 경우는 데이터를 수록하여 향후에 관련 이용자들이 이용할 수 있도록 하였음
- 일반화물에 대한 각 항만별 처리 실태와 내륙기종점을 분석함으로써 항만시설에 대한 소요와 배후수송망 정비를 위한 기초자료로 활용

&lt;표 14&gt; 화물 품목 상세분류

No	품목 (33개)	HS Code (2자리)
1	농산물	06, 07, 09, 10 12, 13, 14
2	임산물	06
3	수산물	01, 03, 12
4	축산물	01, 04, 05
5	석탄광물	27
6	석회석	25
7	원유 및 천연가스 채취물	27
8	금속광물	26
9	비금속광물	25, 26, 71, 74, 75, 76, 78 ,79, 80
10	음식료품	02, 08, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22
11	담배제품	24
12	섬유제품	50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63
13	의복 및 모피제품	43, 61, 62, 65
14	가죽, 가방, 마구류 및 신발제품	41, 42, 64, 66
15	목재 및 나무제품(가구제외)	44, 45
16	펄프, 종이 및 종이제품	47, 48
17	출판, 인쇄 및 기록매체 복제품	49
18	코르크스, 석유정제품 및 핵연료제품	27
19	화합물 및 화학제품	28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
20	고무 및 플라스틱 제품	39, 40
21	비금속광물 제품	68, 69, 70
22	제1차 금속산업제품	71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83
23	조립금속제품(기계, 장비제외)	84
24	달리분류되지 않는 기계, 장비	84
25	사무, 계산 및 회계용 기계	84
26	달리분류되지않은 전기기계 및 전기변환장치	84, 85
27	영상, 음향 및 통신장비	85
28	의료, 정밀, 광학기기 및 시계	90, 91
29	자동차 및 트레일러	86, 87
30	기타 운송장비	86, 87, 88, 89
31	가구 및 기타	67, 92, 94, 95
32	재생재료 가공품	71
33	달리분류되지 않은 기타	23, 27, 46, 71, 93, 94, 96, 97, 99

## 2) 분석의 범위

### ○ 시간적 범위

- 본 상세분석은 2011년에 조사한 일반화물에 대해 국내 기종점 및 해외기종점을 분석하고자 함. 따라서 기본적으로 분석대상이 되는 화물은 2011년에 수출입된 일반화물임. 그러나 항만별, 품목별 변화 추이를 살펴보는 것은 정책결정에 중요하기 때문에 필요에 따라서는 2002년부터 2005년까지의 물동량을 분석대상으로 하였음
- 2011년에서 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 8억 9,179만톤이며, 그 중 78.4%(6억 9,906만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 21.6%(1억 9,272만톤)은 컨테이너로 수송되었음
- 수입화물은 86.9%가 일반화물, 13.1%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 59.7%가 일반화물, 40.3%가 컨테이너로 운송되었는데, 이는 우리나라 무역구조가 원자재를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조에 기인한 것으로 판단됨

### ○ 공간적 범위

- 이번 상세분석에서 분석대상이 되는 항만은 국내 28개 무역항이며 전체 수출입화물이 모두 포함되고 있음. 또한 국내 기종점 분석에는 국내 시군구가 포함되고, 해외 기종점에서는 해외 주요 항만이 포함되므로 공간적인 분석범위는 매우 광범위 함
- 2011년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 울산항이 1억 6,327만톤(23.4%)으로 가장 많이 처리하였으며, 광양항이 1억 5,384만톤(22.0%), 그 다음으로 인천항이 7,597만톤(10.9%), 평택·당진항 7,460만톤(10.7%), 포항항 5,644만톤(8.1%), 대산항 5,504만톤(7.9%)의 순서임

<표 15> 2011년 해상 수출입화물(환적화물 제외)

구 분	일반화물(비컨테이너화물)		컨테이너화물		계	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
수 입	532,119	86.9	79,951	13.1	612,070	100.0
수 출	166,941	59.7	112,776	40.3	279,717	100.0
합 계	699,060	78.4	192,726	21.6	891,786	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

## 1) 개요

- <표 16> 2011년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	432	0.3	1,007	0.2	1,439	0.2
부산	2,294	1.4	7,008	1.3	9,303	1.3
대구	83	0.0	741	0.1	824	0.1
인천	8,320	5.0	64,975	12.2	73,295	10.5
광주	3,807	2.3	31	0.0	3,837	0.5
대전	67	0.0	647	0.1	714	0.1
울산	60,449	36.2	100,173	18.8	160,622	23.0
경기	11,597	6.9	32,110	6.0	43,707	6.3
강원	10,555	6.3	8,642	1.6	19,197	2.7
충북	257	0.2	992	0.2	1,249	0.2
충남	15,418	9.2	102,317	19.2	117,735	16.8
전북	3,713	2.2	6,887	1.3	10,600	1.5
전남	34,819	20.9	121,811	22.9	156,630	22.4
경북	8,735	5.2	49,862	9.4	58,598	8.4
경남	6,380	3.8	34,912	6.6	41,291	5.9
전국 계	166,925	100.0	532,115	100.0	699,040	100.0

단위 : %

[illegible]

## 다. 수출입 일반화물의 항만별 물동량

### 1) 주요 항만의 시도간 물동량 분석

- 수입 일반화물의 항만과 시도간 물동량은 서로 매우 높은 상관관계를 보이고 있음.  
이는 대량화물을 처리하는 항만이 입지한 시도에서 실제로 이들 화물이 처리되기 때문으로 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등 대량화물은 대부분 항만과 인접해 있는 시설에서 처리되고 있음
- 울산항, 광양항, 평택·당진항 등 대량화물의 경우 항만 인근지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만인근 지역의 물동량이 높게 나타남

<표 18> 2011년 울산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	54	0.1	-	0.0	54	0.0
강원권	18	0.0	-	0.0	18	0.0
충청권	32	0.0	1,039	1.7	1,072	0.7
호남권	17	0.0	3	0.0	20	0.0
영남권	102,133	99.9	59,970	98.3	162,103	99.3
전국	102,254	100.0	61,013	100.0	163,267	100.0

- 광양항의 전남지역의 수출입 유발 물동량은 100%에 달함

<표 19> 2011년 광양항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	-	0.0	43	0.1	43	0.0
강원권	-	0.0	-	0.0	-	0.0
충청권	-	0.0	-	0.0	-	0.0
호남권	119,204	100.0	34,598	99.9	153,802	100.0
영남권	-	0.0	5	0.0	5	0.0
전국	119,204	100.0	34,645	100.0	153,849	100.0

- 평택·당진항의 경우 수출 물동량은 경기지역이 71%로 대부분을 차지하며, 수입은 경기와 충남이 각각 51%, 47%의 물량을 유발함

&lt;표 20&gt; 2011년 평택·당진항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	31,560	52.4	10,235	71.3	41,795	56.0
강원권	41	0.1	-	0.0	41	0.1
충청권	28,294	47.0	3,410	23.7	31,704	42.5
호남권	68	0.1	712	5.0	780	1.0
영남권	277	0.5	6	0.0	283	0.4
전국	60,241	100.0	14,363	100.0	74,603	100.0

○ 인천항은 수출입 물량의 95%가 인천지역에서 발생함

&lt;표 21&gt; 2011년 인천항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	65,959	98.7	8,651	95.0	74,611	98.2
강원권	159	0.2	8	0.1	167	0.2
충청권	680	1.0	216	2.4	896	1.2
호남권	58	0.1	124	1.4	182	0.2
영남권	-	0.0	110	1.2	110	0.1
전국	66,857	100.0	9,109	100.0	75,966	100.0

○ 부산항 수출 물량의 39%가 부산지역에서 발생하며, 수입물량은 67%가 부산 지역에서 발생함

&lt;표 22&gt; 2011년 부산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	391	3.9	937	17.5	1,327	8.7
강원권	9	0.1	102	1.9	111	0.7
충청권	35	0.4	376	7.0	411	2.7
호남권	36	0.4	352	6.6	388	2.5
영남권	9,425	95.3	3,583	67.0	13,008	85.3
전국	9,895	100.0	5,349	100.0	15,245	100.0



○ 대량화물을 포함하여 전체 품목별 시도별 수출입 물동량을 살펴보면 울산, 전남, 충남, 인천, 경북 등 순임. 이는 다른 화물에 비해 대량화물의 비중이 매우 높기 때문으로 시도별 비중은 대량화물처리 순서와 동일함

단위 : 천RT, %

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해· 묵호항	기타항	계
서울	418	629	391	0	0	0	0	0	0	0	0	1,439
부산	8,740	5	64	0	2	4	164	224	0	0	101	9,303
대구	109	10	9	0	1	0	71	614	0	10	0	824
인천	209	72,250	703	0	105	16	12	0	0	0	0	73,295
광주	57	7	728	0	482	12	0	0	0	0	2,550	3,837
대전	86	2	19	0	601	0	0	0	0	5	0	714
울산	802	55	153	0	1	1	27	159,583	0	0	0	160,622
경기	700	1,732	40,701	0	448	26	7	54	0	39	0	43,707
강원	111	167	41	0	48	0	0	18	0	14,995	3,817	19,197
충북	130	61	261	0	270	0	0	14	25	489	0	1,249
충남	195	833	31,424	55,036	1,222	0	0	1,058	203	269	27,495	117,735
전북	245	174	50	0	9,873	19	35	3	0	0	199	10,600
전남	86	0	2	0	306	153,771	0	17	0	0	2,449	156,630
경북	701	13	32	0	1	0	1	935	56,212	702	0	58,598
경남	2,655	28	25	0	41	0	7,439	748	0	0	30,354	41,291
전국	15,245	75,966	74,603	55,036	13,401	153,849	7,756	163,267	56,440	16,510	66,967	699,040
%	2.2	10.9	10.7	7.9	1.9	22.0	1.1	23.4	8.1	2.4	9.6	100.0

단위 : %

[illegible]

## 다. 일반화물의 해외기종점 상세분석

### 1) 개요

- 2011년 우리나라의 해상 일반화물 물동량 처리실적을 보면 가장 많은 수출입 품목은 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물, 제1차 금속산업제품 등의 순이며,
  - 가장 많은 수입품목은 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등의 순
  - 가장 많은 수출품목은 원유 및 천연가스 채취물, 자동차 및 트레일러, 제1차 금속산업제품 등의 순으로 나타남
- 2011년 가장 많은 수출입 화물 물동량의 품목인 원유 및 천연가스 채취물은 2억 9,377만 톤으로 전체 수출입화물의 42.0%를 차지하였으며, 수입 기준으로는 2억 2,693만 톤(42.6%), 수출 기준으로는 6,684만 톤(40.0%)을 차지하였음
- 수출입한 석탄광물은 1억 3,100만 톤(18.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 1억 3,076만 톤(24.6%), 수출 기준으로는 25만 톤(0.2%)을 차지함
- 수출입한 금속광물은 6,406만 톤(9.2%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 6,392만 톤(12.0%), 수출 기준으로는 13만 톤(0.1%)을 차지함
- 수출입한 제1차 금속산업제품은 6,038만 톤(8.6%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 3,473만 톤(6.5%), 수출 기준으로는 2,565만 톤(15.4%)을 차지함
- 수출입한 자동차 및 트레일러는 3,358만 톤(4.8%)을 처리하였으며, 수입 기준으로 151만 톤(0.3%), 수출 기준으로는 3,207만 톤(19.2%)

<표 25> 해상 일반화물 주요 품목 처리실적 및 비중(2011)

단위 : 천RT, %

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
농산물	193	0.1	12,946	2.4	13,138	1.9
석탄광물	251	0.2	130,757	24.6	131,008	18.7
원유 및 천연가스 채취물	66,838	40.0	226,929	42.6	293,766	42.0
금속광물	137	0.1	63,918	12.0	64,056	9.2
비금속광물	1,158	0.7	20,237	3.8	21,395	3.1
화학물질및화학제품	16,515	9.9	15,906	3.0	32,421	4.6
제1차금속산업제품	25,648	15.4	34,727	6.5	60,375	8.6
자동차및트레일러	32,068	19.2	1,511	0.3	33,579	4.8
기타	24,118	14.4	25,184	4.7	49,302	7.1
계	166,925	100.0	532,115	100.0	699,040	100.0

## 2) 주요 품목별 해외지역 기종점 상세분석

- 우리나라의 2011년 해상 일반화물 처리실적 기준으로 국내항만과 해외지역의 기종점을 분석한 결과 우리나라 항만은 중동, 극동(중국, 일본 포함), 동남아, 호주 등 교역물동량이 높은 것으로 나타남
  - 중동지역과의 수출입 물동량이 가장 많은 이유는 앞서 언급한 원유 및 천연가스 채취물의 수출입 물동량이 가장 많았으며 이 품목의 주요 수입국이 중동지역에 분포된 결과임
  - 극동지역 역시 원유 및 천연가스 채취물 품목의 처리물동량이 많았으며, 특히 일본과 중국으로 각각 1,102만 톤, 1,586만 톤을 수출한 결과임
  - 동남아지역도 우리나라로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물의 물동량이 높아 대부분 특정품목에 대한 교역물량에 기인한 결과로 나타남
  - 그 외 교역물동량이 많은 석탄광물, 금속광물, 제1차 금속산업제품, 자동차 및 트레일러 등 일부 품목군에 국한하여 처리 비중이 높게 나타났음
- 항만별로 살펴보면, 중동지역에서 울산항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 6,843만 톤(10.5%)로 가장 많았으며, 그 다음 광양항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 3,698만 톤(5.4%)로 많았음
  - 이들 물동량은 대부분 수입화물이며 울산항으로 6,837만 톤, 광양항으로 3,697만 톤의 수입량을 나타냈으며, 이는 전체 수입물량 중 13.1%, 7.1%에 해당하는 물량임
- 동남아지역에서 광양항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 1,772만 톤(3.5%), 동남아지역에서 울산항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 1,681만 톤(3.2%)로 나타남
- 원유 및 천연가스 채취물 다음으로 교역량이 많은 품목인 석탄광물은 우리나라로 총 1억 1,310만 톤이 반입되었으며, 호주지역에서 광양항과 울산항으로 수입 물량이 많은 편이었으며, 각각 800만 톤, 668만 톤이 수입되었음
- 제1차 금속산업제품은 6,038만 톤이 교역되었으며, 수입은 주로 일본(1,073만 톤)과 중국(917만 톤)에서, 수출은 동남아, 일본, 중국지역으로 많이 이루어짐

&lt;표 26&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,821	3,882	1,189	335	1,081	326	369	2,234	143	527	156	628	1,546	6	15,245
인천	3,056	6,435	5,838	692	16,161	660	17,595	5,404	3,351	3,203	1,287	2,688	9,597	0	75,966
평택·당진	4,160	3,819	4,580	1,024	12,318	707	15,015	6,041	2,492	1,948	1,909	6,519	14,071	-	74,603
대산	1,485	5,314	868	2,267	8,174	2,346	24,296	808	842	1,928	47	-	6,662	-	55,036
태안	-	-	-	-	6,845	-	-	1,477	354	1,388	-	141	3,519	-	13,723
보령	-	-	-	-	6,097	-	-	1,279	623	1,525	-	-	4,043	-	13,568
장항	27	154	-	-	16	-	-	5	-	-	4	-	-	-	204
군산	771	816	2,595	500	1,674	256	650	1,218	792	1,102	186	1,571	1,271	-	13,401
목포	459	635	1,577	133	102	8	481	271	152	262	4	16	509	-	4,608
완도	5	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
여수	60	97	-	-	81	-	-	326	-	-	-	-	-	-	564
광양	8,768	13,319	5,354	3,987	24,523	4,965	38,047	6,039	1,685	3,292	1,210	8,793	33,868	-	153,849
삼천포	30	37	-	-	7,302	-	-	133	50	260	-	-	3,698	-	11,510
통영	3	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	71
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	209	1,758	4	17	4	-	-	49	-	-	-	-	-	-	2,041
고현	165	2,681	10	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2,856
마산	893	1,198	307	51	6,831	313	1,741	2,015	792	886	276	209	5,752	0	21,264
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	51	39	14	-	280	-	-	8	-	64	-	25	2	-	483
울산	12,490	14,702	7,877	6,583	22,485	2,256	73,256	9,367	1,504	1,130	827	4,911	5,879	-	163,267
포항	4,777	4,755	3,129	1,230	2,990	586	519	2,731	1,459	2,501	285	6,422	25,055	-	56,440
삼척	932	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	932
동해·묵호	778	1,874	1,567	184	2,462	1,849	-	2,623	2,262	210	159	1,047	1,494	-	16,510
옥계	117	16	-	-	-	400	-	553	1,218	-	90	178	298	-	2,871
속초	0	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	0	-	14
계	42,055	61,560	34,908	17,002	119,428	14,671	171,969	42,597	17,718	20,226	6,441	33,149	117,309	7	699,040

&lt;표 27&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 중점 비율(2011)

단위 : %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.404	0.555	0.170	0.048	0.155	0.047	0.053	0.320	0.021	0.075	0.022	0.090	0.221	0.001	2.181
인천	0.437	0.920	0.835	0.099	2.312	0.094	2.517	0.773	0.479	0.458	0.184	0.384	1.373	0.000	10.867
평택·당진	0.595	0.546	0.655	0.146	1.762	0.101	2.148	0.864	0.357	0.279	0.273	0.933	2.013	0.000	10.672
대산	0.212	0.760	0.124	0.324	1.169	0.336	3.476	0.116	0.120	0.276	0.007	0.000	0.953	0.000	7.873
광양	1.254	1.905	0.766	0.570	3.508	0.710	5.443	0.864	0.241	0.471	0.173	1.258	4.845	0.000	22.009
마산	0.128	0.171	0.044	0.007	0.977	0.045	0.249	0.288	0.113	0.127	0.040	0.030	0.823	0.000	3.042
울산	1.787	2.103	1.127	0.942	3.217	0.323	10.480	1.340	0.215	0.162	0.118	0.703	0.841	0.000	23.356
포항	0.683	0.680	0.448	0.176	0.428	0.084	0.074	0.391	0.209	0.358	0.041	0.919	3.584	0.000	8.074
동해·묵호	0.111	0.268	0.224	0.026	0.352	0.264	0.000	0.375	0.324	0.030	0.023	0.150	0.214	0.000	2.362
그 외 항만	0.374	1.110	0.507	0.031	4.189	0.045	0.014	0.768	0.229	0.786	0.001	0.151	2.497	0.000	10.703
계	6.016	8.806	4.994	2.432	17.085	2.099	24.601	6.094	2.535	2.893	0.921	4.742	16.781	0.001	100.000

## 3) 주요 국내 항만별 해외 기종점 상세분석

- 2011년 우리나라의 수출입 일반화물 물동량은 6억 9,904만 톤을 처리하였으며, 울산항에서 가장 많은 1억 6,327만 톤을 처리하여 23.4%의 비중, 광양항은 1억 5,385만 톤을 처리하여 22.0%의 비중을 나타냄
  - 그다음으로는 인천항 7,597만 톤(10.9%), 평택당진항 7,460만 톤(10.7%), 포항항 5,644만 톤(8.1%), 대산항 5,504만 톤(7.9%)을 처리하여 6개 항만에서 우리나라 전체 수출입 일반화물의 82.9%를 처리
- 주요 품목별로는 원유 및 천연가스 채취물 2억 9,377만 톤(42.0%), 석탄광물 1억 3,101만 톤(18.7%), 금속광물 6,406만 톤(9.2%)을 처리하였음
  - 우리나라의 수입 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 2억 2,693만 톤(42.6%) 석탄광물 1억 3,076만 톤(24.6%), 금속광물 6,392만 톤(12.0%)을 처리함
  - 또한 우리나라의 수출 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 6,684만 톤(40.0%), 자동차 및 트레일러 3,207만 톤(19.2%), 제1차 금속산업제품 2,565만 톤(15.4%)을 처리함

&lt;표 28&gt; 전국항의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2011)

단위 : 천RT

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)
농산물	193	0.1	12,946	2.4	13,138	1.9
석탄광물	251	0.2	130,757	24.6	131,008	18.7
원유 및 천연가스 채취물	66,838	40.0	226,929	42.6	293,766	42.0
금속광물	137	0.1	63,918	12.0	64,056	9.2
비금속광물	1,158	0.7	20,237	3.8	21,395	3.1
화학물질 및 화학제품	16,515	9.9	15,906	3.0	32,421	4.6
제1차 금속산업제품	25,648	15.4	34,727	6.5	60,375	8.6
자동차 및 트레일러	32,068	19.2	1,511	0.3	33,579	4.8
기타	24,118	14.4	25,184	4.7	49,302	7.1
계	166,925	100.0	532,115	100.0	699,040	100.0

## 4. 수출입 컨테이너 기종점 중장기 전망

### 가. 중장기 전망의 기본 방향

#### 1) 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망

- 수출입 컨테이너 화물은 전수 집계가 가능하고 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너 화물의 장래 예측치를 전망하는 것이 가장 기본적인 방법에 해당함
- 2030년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 2012년 6월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
  - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 컨테이너 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2) 251개 시군구의 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망

- 지역유발 물동량의 중장기 전망치는 251개 시군구별 유발 물동량을 향후 30년간 중장기 추정한 것으로, 지역별 컨테이너 물동량 보완갱신 방법론과 마찬가지로 통계청 자료를 기본으로 함
- 지역별 유발 물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
  - 통계 자료 : 통계청 「국가통계포털」-광업·제조업조사-산업분류별 주요지표
- 중장기 전망을 위한 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」의 중장기 추정치는 KDI에서 발표한 시군구별 지역총생산(GRP) 증가율을 적용하여 계산하였음

## 나. 기종점 중장기 전망의 방법론

### 1) 기본 가정

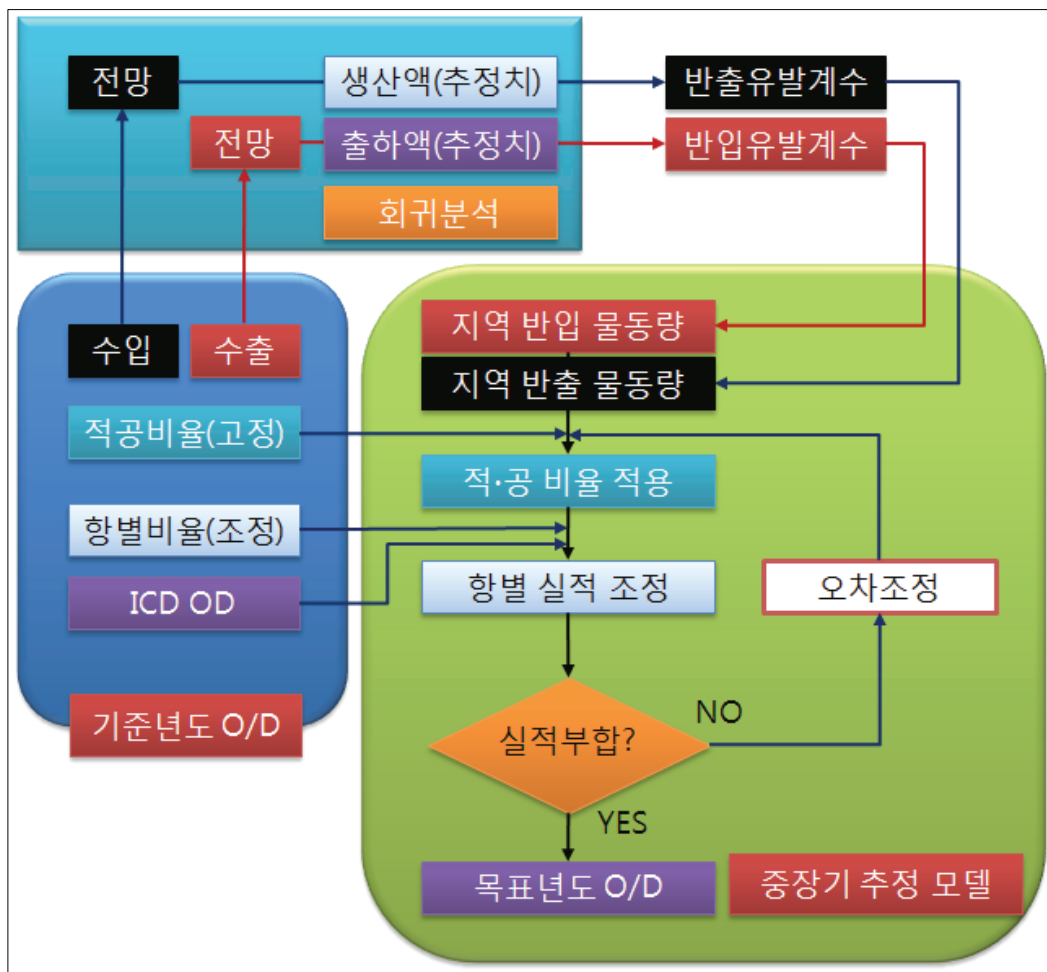
- 2040년까지 향후 30년간 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 컨테이너 화물에 대한 적절한 가정이 필요함
- 지역별 적·공컨테이너 유발비율은 실제 조사연도인 2011년도 유발비율을 적용하였고, 신규 물동량 발생지역의 경우 지역 평균비율을 적용함
- 지역별 수·출입 컨테이너 물동량은 지역의 출하량(OUTPUT)과 주요 생산비(COST)의 변화에 따르고, 이들 변수의 중장기 전망치는 KDI에서 제공하는 중장기 시군구 지역 총생산(GRP) 증가율을 적용함
- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정하였고, 2020년 이후 예측치 추정에 있어 지역적 변화를 반영하고자 일부 지역의 항만 이용비율을 임의적으로 배정함

### 2) 기종점 중장기 전망의 기본 모형

- 해상 컨테이너 화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 지역별 생산비용(COST)과 지역별 출하액(OUTPUT)이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 도출하고, 여기에 생산비용과 출하액의 추정치를 적용하여 지역별 중장기 컨테이너 물동량을 도출함
- 지역별 적·공컨테이너 유발비율은 실제 조사연도인 2011년도 유발비율을 적용하였고, 신규 물동량 발생지역의 경우 지역 평균비율을 적용함
- 컨테이너 내륙 기종점 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사자료에 대한 정형화가 필요함
  - 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음
- 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 적용함

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





<그림-1> 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 증장기 추정 모형

○ 해당연도의 시군구별 컨테이너 물동량 추정 작업

- 위의 회귀방정식과 출하량 및 생산비용 추정 자료에 대해 목표년도의 추정치 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함
- 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 증장기 추정 작업 수행
- 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정과정 수행

## 다. 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

### 1) 수출입(반출입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2015년의 1,651만 TEU에서 2040년에는 4,211만 TEU로 연평균 3.8%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

<표 29> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	166	228	292	346	384	422	3.8
부산	1,303	1,438	1,606	1,767	1,843	1,894	1.5
대구	246	267	285	297	295	290	0.6
인천	1,644	2,364	3,079	3,705	4,244	4,811	4.4
광주	602	831	1,047	1,285	1,513	1,780	4.4
대전	100	103	111	120	124	125	0.9
울산	1,704	1,925	2,009	2,106	2,156	2,238	1.1
경기	3,587	5,294	7,231	9,080	10,694	12,494	5.1
강원	62	82	109	138	171	215	5.1
충북	408	464	540	609	638	660	1.9
충남	1,044	1,776	2,681	3,653	4,775	5,897	7.2
전북	729	1,047	1,317	1,577	1,823	2,127	4.4
전남	1,480	2,183	2,747	3,295	3,767	4,500	4.5
경북	1,689	2,001	2,240	2,428	2,549	2,723	1.9
경남	1,743	1,815	1,948	2,045	2,013	1,929	0.4
전국계	16,506	21,817	27,241	32,450	36,988	42,106	3.8

## 2) 수출(반입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2015년의 826만 TEU에서 2040년에는 1,905만 TEU로 연평균 3.1%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 30&gt; 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	65	90	118	142	160	178	3.8
부산	542	595	659	720	748	772	1.3
대구	135	144	155	162	161	157	0.6
인천	722	979	1,237	1,467	1,658	1,853	3.6
광주	349	483	604	739	869	1,021	4.1
대전	63	65	71	77	79	81	0.9
울산	881	978	1,024	1,083	1,122	1,178	1.1
경기	1,626	2,405	3,304	4,184	4,963	5,820	4.8
강원	36	41	49	58	69	86	3.3
충북	168	204	256	305	330	351	2.8
충남	641	1,160	1,750	2,336	2,998	2,630	5.4
전북	395	579	742	898	1,047	1,226	4.3
전남	892	1,276	1,571	1,859	1,169	1,430	1.8
경북	831	986	1,108	1,196	1,247	1,322	1.7
경남	913	945	996	1,027	998	948	0.1
전국계	8,259	10,930	13,644	16,253	17,619	19,053	3.1

## 3) 수입(반출) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2015년의 826만 TEU에서 2040년에는 1,905만 TEU로 연평균 3.1%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 31&gt; 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망

단위 : 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	102	138	174	203	224	244	3.3
부산	760	843	947	1,047	1,094	1,122	1.5
대구	112	122	130	136	135	132	0.6
인천	922	1,385	1,842	2,238	2,586	2,958	4.4
광주	252	348	443	546	644	759	4.2
대전	37	38	41	44	45	45	0.7
울산	823	947	985	1,024	1,034	1,060	0.9
경기	1,961	2,889	3,927	4,896	5,731	6,674	4.6
강원	26	41	60	80	102	129	6.1
충북	240	260	283	304	307	308	0.9
충남	403	616	931	1,316	1,777	3,267	8.1
전북	334	467	575	678	776	901	3.7
전남	588	907	1,176	1,436	2,598	3,071	6.3
경북	858	1,015	1,132	1,231	1,302	1,401	1.8
경남	830	870	953	1,018	1,014	981	0.6
전국계	8,247	10,887	13,597	16,197	19,369	23,052	3.9

## 5. 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망

### 가. 중장기 전망의 기본 방향

#### 1) 항만처리 일반화물 물동량의 중장기 전망

- 수출입 일반화물은 전수 집계가 가능하고 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너 화물의 장래 예측치를 전망하는 것이 가장 기본적인 방법에 해당함
- 2030년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 2012년 6월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
  - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 일반화물 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2) 251개 시군구의 지역별 일반화물 유발 물동량 중장기 전망

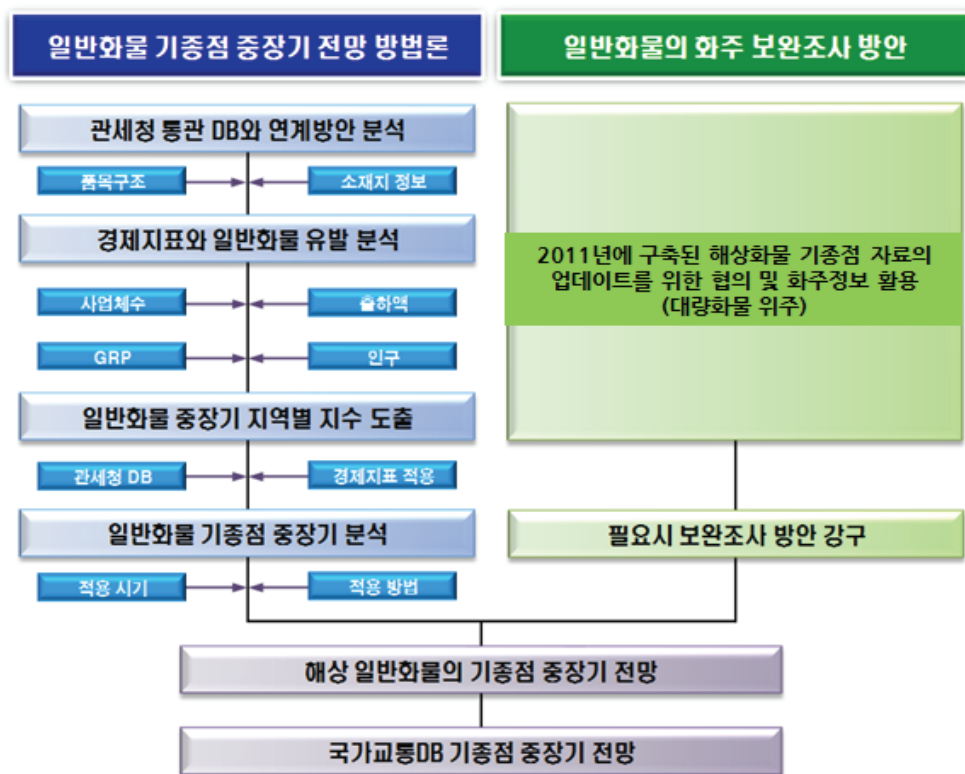
- 지역유발 물동량의 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 251개 시군구별 유발 물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임
- 수출입 일반화물은 국토해양부의 PORT-MIS 외에도 통관업무를 담당하고 있는 관세청 수출입 통관시스템(CAMIS)에 의해서도 관리되며, 관세청 자료는 수출입 업체의 소재지 정보를 포함하고 있으므로 이 정보에 의거 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
- 실제 조사가 이루어지지 않은 연도에 지역유발 일반화물 물동량을 업데이트시키기 위해 본 연구에서는 관세청의 무역통계정보를 통해 251개 시군구의 유발 물동량을 활용함

### 나. 기종점 중장기 전망의 방법론

#### 1) 기본 가정 및 방법론

- 중장기 수출입 일반화물의 이동경로 예측은 실제조사를 바탕으로 수행할 수 없기 때문에 이동경로 등과 같이 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2011년의 실제 조사의 비율을 따르는 것으로 가정함

- 다만, 중장기 이동경로 예측의 경우 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기종점 변화를 연구하는 것임
- 이를 위해 일반화물의 기종점 중장기 예측은 크게 다음 2가지 자료에 입각하여 일반화물의 기종점 중장기 지수를 도출한 후 이를 통해 매 5년마다 기종점을 추정함
- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정함



<그림 6> 수출입 일반화물 내륙 기·종점 중장기 전망 방법론

## 2) 관세청 통관DB의 자료 활용

- 관세청 통관DB는 우리나라 수출입 화물의 화주 정보를 수록하고 있으며, 이를 통해 우리나라 28개 무역항에서 수출입된 화물 전체에 대해 화주의 소재지 정보를 추적할 수 있음
- 관세청 통관DB의 사용상 최대 문제점은 화주의 소재지 정보와 화물의 최종 목적지 정보가 다른 경우가 많아 자료의 오차 발생 가능성이 높다는 점임

- 그럼에도 불구하고 현재 직접 조사를 통하지 않고 수출입화물의 내륙 정보를 알 수 있는 유일한 정보이므로 기종점 보완갱신 작업에서는 실제 자료와의 비교를 통해 적절한 환산계수 혹은 보정지수를 도출하는데 유용한 자료로 활용이 가능함
- 관세청 통관DB(CAMIS)의 구조 분석
  - 관세청 통관DB는 1980년대부터 관세청 수출입보세화물 및 통관관련 전산화를 위해 시스템이 구축되었으며, 현재 한국무역정보통신(KTNET)을 통해 EDI에 의한 수출입보세화물 관리시스템(해운/항공/육송) 및 통관관리시스템이 운영중임
  - KTNET의 통관EDI 서비스는 관세청의 통관시스템(CAMIS)과 연결하여 보세화물반출입신고, 적하목록 등의 업무를 EDI로 처리하여, 복잡한 세관업무의 효율화를 높인 서비스로서, 서비스의 대상은 선사, 포워더, 세관, 보세장치장(자가, 영업용), 검수업체, 보세운송사 등임

#### 다. 일반화물 기종점 중장기 전망

##### 1) 수출입(반출입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2015년의 7억 6,328만RT에서 2040년에는 10억 8,796만RT로 연평균 1.4%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

<표 32> 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망

단위 : 천 RT							
시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	46,885	51,986	55,015	58,901	63,403	68,271	1.51
부산	7,699	8,591	9,446	10,331	11,305	12,401	1.92
대구	1,044	1,080	1,108	1,141	1,183	1,225	0.64
인천	82,129	88,217	92,167	96,504	101,470	106,925	1.06
광주	404	462	509	559	614	674	2.06
대전	1,044	1,088	1,131	1,188	1,256	1,327	0.96
울산	157,113	170,871	182,445	192,121	202,400	213,240	1.23
경기	73,722	88,264	96,819	104,844	113,534	123,170	2.07
강원	10,143	11,810	13,690	15,489	17,590	20,054	2.76
충북	2,521	3,017	3,277	3,496	3,691	3,903	1.76
충남	110,161	136,503	147,504	158,664	170,505	183,619	2.06
전북	11,787	13,124	14,240	15,222	16,283	17,422	1.58
전남	169,161	181,978	191,511	201,154	211,481	222,385	1.10
경북	65,290	70,187	73,809	76,604	79,399	82,264	0.93
경남	24,176	25,643	26,973	28,209	29,589	31,080	1.01
전국	763,279	852,821	909,643	964,426	1,023,704	1,087,959	1.43



## 2) 수출(반입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출 일반화물은 2015년의 1억 7,186만RT에서 2040년에는 2억 8,511만RT로 연평균 2.1%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 33&gt; 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위 : 천 RT

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	3,254	3,585	3,931	4,386	4,941	5,571	2.17
부산	1,779	2,010	2,230	2,460	2,718	3,009	2.13
대구	184	196	206	216	228	240	1.08
인천	8,376	9,527	10,711	12,629	14,927	17,654	3.03
광주	209	240	264	291	322	354	2.13
대전	34	38	42	47	52	58	2.17
울산	61,740	68,037	74,251	79,190	84,471	90,101	1.52
경기	12,757	15,869	18,509	21,433	24,800	28,723	3.30
강원	6,911	8,090	9,921	11,657	13,710	16,140	3.45
충북	240	309	378	448	522	609	3.79
충남	17,400	20,944	23,942	26,988	30,322	34,073	2.72
전북	3,979	4,507	5,062	5,661	6,336	7,081	2.33
전남	39,243	43,238	47,059	50,765	54,821	59,201	1.66
경북	10,218	11,087	11,787	12,336	12,884	13,462	1.11
경남	5,541	6,246	6,899	7,486	8,131	8,831	1.88
전국	171,864	193,923	215,192	235,992	259,187	285,106	2.05

## 3) 수입(반출) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수입 일반화물은 2015년의 5억 9,142만RT에서 2040년에는 8억 285만RT로 연평균 1.2%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 34&gt; 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위 : 천 RT

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	43,631	48,401	51,084	54,515	58,461	62,700	1.46
부산	5,921	6,581	7,216	7,871	8,587	9,392	1.86
대구	860	883	901	925	955	985	0.54
인천	73,752	78,690	81,456	83,876	86,543	89,272	0.77
광주	195	222	244	268	293	320	2.00
대전	1,010	1,050	1,090	1,141	1,204	1,268	0.92
울산	95,373	102,834	108,195	112,930	117,929	123,139	1.03
경기	60,964	72,396	78,310	83,411	88,734	94,447	1.77
강원	3,232	3,720	3,769	3,832	3,880	3,914	0.77
충북	2,281	2,708	2,899	3,048	3,169	3,294	1.48
충남	92,761	115,559	123,562	131,676	140,182	149,546	1.93
전북	7,808	8,617	9,177	9,561	9,947	10,341	1.13
전남	129,919	138,740	144,451	150,389	156,660	163,184	0.92
경북	55,072	59,100	62,022	64,268	66,515	68,802	0.89
경남	18,635	19,397	20,074	20,724	21,458	22,249	0.71
전국	591,415	658,898	694,451	728,434	764,517	802,853	1.23

## 라. 연도별 일반화물 기종점 전망

### 1) 2015년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 22.0%인 1억 6,916만 RT, 울산광역시 20.6%인 1억 5,711만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

<표 35> 2015년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	3,254	1.9	43,631	7.4	46,885	6.1
부산	1,779	1.0	5,921	1.0	7,699	1.0
대구	184	0.1	860	0.1	1,044	0.1
인천	8,376	4.9	73,752	12.5	82,129	10.8
광주	209	0.1	195	0.0	404	0.1
대전	34	0.0	1,010	0.2	1,044	0.1
울산	61,740	35.9	95,373	16.1	157,113	20.6
경기	12,757	7.4	60,964	10.3	73,722	9.7
강원	6,911	4.0	3,232	0.5	10,143	1.3
충북	240	0.1	2,281	0.4	2,521	0.3
충남	17,400	10.1	92,761	15.7	110,161	14.4
전북	3,979	2.3	7,808	1.3	11,787	1.5
전남	39,243	22.8	129,919	22.0	169,161	22.2
경북	10,218	5.9	55,072	9.3	65,290	8.6
경남	5,541	3.2	18,635	3.2	24,176	3.2
전국	171,864	100.0	591,415	100.0	763,279	100.0

## 2) 2020년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 21.3%인 1억 8,200만 RT, 울산광역시가 20.0%인 1억 7,087만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 36&gt; 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	3,585	1.8	48,401	7.3	51,986	6.1
부산	2,010	1.0	6,581	1.0	8,591	1.0
대구	196	0.1	883	0.1	1,080	0.1
인천	9,527	4.9	78,690	11.9	88,217	10.3
광주	240	0.1	222	0.0	462	0.1
대전	38	0.0	1,050	0.2	1,088	0.1
울산	68,037	35.1	102,834	15.6	170,871	20.0
경기	15,869	8.2	72,396	11.0	88,264	10.3
강원	8,090	4.2	3,720	0.6	11,810	1.4
충북	309	0.2	2,708	0.4	3,017	0.4
충남	20,944	10.8	115,559	17.5	136,503	16.0
전북	4,507	2.3	8,617	1.3	13,124	1.5
전남	43,238	22.3	138,740	21.1	181,978	21.3
경북	11,087	5.7	59,100	9.0	70,187	8.2
경남	6,246	3.2	19,397	2.9	25,643	3.0
전국	193,923	100.0	658,898	100.0	852,821	100.0

## 3) 2025년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 21.1%인 1억 9,151만 RT, 울산광역시가 20.1%인 1억 8,245만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 37&gt; 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	3,931	1.8	51,084	7.4	55,015	6.0
부산	2,230	1.0	7,216	1.0	9,446	1.0
대구	206	0.1	901	0.1	1,108	0.1
인천	10,711	5.0	81,456	11.7	92,167	10.1
광주	264	0.1	244	0.0	509	0.1
대전	42	0.0	1,090	0.2	1,131	0.1
울산	74,251	34.5	108,195	15.6	182,445	20.1
경기	18,509	8.6	78,310	11.3	96,819	10.6
강원	9,921	4.6	3,769	0.5	13,690	1.5
충북	378	0.2	2,899	0.4	3,277	0.4
충남	23,942	11.1	123,562	17.8	147,504	16.2
전북	5,062	2.4	9,177	1.3	14,240	1.6
전남	47,059	21.9	144,451	20.8	191,511	21.1
경북	11,787	5.5	62,022	8.9	73,809	8.1
경남	6,899	3.2	20,074	2.9	26,973	3.0
전국	215,192	100.0	694,451	100.0	909,643	100.0

## 4) 2030년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 20.9%인 2억 115만 RT, 울산광역시가 19.9%인 1억 9,212만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 38&gt; 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	4,386	1.9	54,515	7.5	58,901	6.1
부산	2,460	1.0	7,871	1.1	10,331	1.1
대구	216	0.1	925	0.1	1,141	0.1
인천	12,629	5.4	83,876	11.5	96,504	10.0
광주	291	0.1	268	0.0	559	0.1
대전	47	0.0	1,141	0.2	1,188	0.1
울산	79,190	33.6	112,930	15.5	192,121	19.9
경기	21,433	9.1	83,411	11.5	104,844	10.9
강원	11,657	4.9	3,832	0.5	15,489	1.6
충북	448	0.2	3,048	0.4	3,496	0.4
충남	26,988	11.4	131,676	18.1	158,664	16.5
전북	5,661	2.4	9,561	1.3	15,222	1.6
전남	50,765	21.5	150,389	20.6	201,154	20.9
경북	12,336	5.2	64,268	8.8	76,604	7.9
경남	7,486	3.2	20,724	2.8	28,209	2.9
전국	235,992	100.0	728,434	100.0	964,426	100.0

## 5) 2035년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 20.7%인 2억 1,148만 RT, 울산광역시가 19.8%인 2억 240만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 39&gt; 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	4,941	1.9	58,461	7.6	63,403	6.2
부산	2,718	1.0	8,587	1.1	11,305	1.1
대구	228	0.1	955	0.1	1,183	0.1
인천	14,927	5.8	86,543	11.3	101,470	9.9
광주	322	0.1	293	0.0	614	0.1
대전	52	0.0	1,204	0.2	1,256	0.1
울산	84,471	32.6	117,929	15.4	202,400	19.8
경기	24,800	9.6	88,734	11.6	113,534	11.1
강원	13,710	5.3	3,880	0.5	17,590	1.7
충북	522	0.2	3,169	0.4	3,691	0.4
충남	30,322	11.7	140,182	18.3	170,505	16.7
전북	6,336	2.4	9,947	1.3	16,283	1.6
전남	54,821	21.2	156,660	20.5	211,481	20.7
경북	12,884	5.0	66,515	8.7	79,399	7.8
경남	8,131	3.1	21,458	2.8	29,589	2.9
전국	259,187	100.0	764,517	100.0	1,023,704	100.0



## 6) 2040년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 20.4%인 2억 2,239만 RT, 울산광역시가 19.6%인 2억 1,324만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 40&gt; 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	5,571	2.0	62,700	7.8	68,271	6.3
부산	3,009	1.1	9,392	1.2	12,401	1.1
대구	240	0.1	985	0.1	1,225	0.1
인천	17,654	6.2	89,272	11.1	106,925	9.8
광주	354	0.1	320	0.0	674	0.1
대전	58	0.0	1,268	0.2	1,327	0.1
울산	90,101	31.6	123,139	15.3	213,240	19.6
경기	28,723	10.1	94,447	11.8	123,170	11.3
강원	16,140	5.7	3,914	0.5	20,054	1.8
충북	609	0.2	3,294	0.4	3,903	0.4
충남	34,073	12.0	149,546	18.6	183,619	16.9
전북	7,081	2.5	10,341	1.3	17,422	1.6
전남	59,201	20.8	163,184	20.3	222,385	20.4
경북	13,462	4.7	68,802	8.6	82,264	7.6
경남	8,831	3.1	22,249	2.8	31,080	2.9
전국	285,106	100.0	802,853	100.0	1,087,959	100.0

## 6. 결론 및 정책제언

### 가. 결론

- 1) 수출입 컨테이너 기종점은 부산 신항 등 신항만의 개장과 물동량 증가 등에 따라 변화
  - 우리나라 수출입 컨테이너 물동량은 지난 2005년 9,412천TEU에서 2011년 13,413천TEU로 증가
    - 항만별로는 부산항이 2005년 6,579천TEU에서 2011년 8,708천TEU로 연평균 4.7% 증가. 인천항은 1,056천TEU에서 1,931천TEU로 연평균 10% 증가, 광양항은 1,117천TEU에서 1,726천TEU로 연평균 7.5% 증가, 평택·당진항은 227천TEU에서 502천TEU로 연평균 14.1% 증가, 마산항은 55천TEU에서 8천TEU로 감소
  - 2011년 수출 적공 컨테이너 666만TEU 가운데 부산항이 전체의 64.7%인 431만TEU로 가장 많은 비중을 차지하였으며, 그 다음으로 인천항(13.9%), 광양항(13.1%), 평택·당진항(3.6%), 울산항(3.0%)이 차지
  - 2011년 수입 적공 컨테이너 676만TEU 가운데 부산항이 전체의 65.2%인 440만TEU로 가장 많은 비중을 차지하였으며, 다음으로 인천항(14.9%), 광양항(12.7%), 평택·당진항(3.9%), 울산항(1.8%)의 순서임
  - 부산 신항의 연속적인 터미널 개장 등의 영향으로 양산HCD(내륙컨테이너기지) 및 양산TF(복합물류터미널)의 기능이 크게 위축
    - 부산 신항과 항만배후단지의 개발에 따라 기존에 양산HCD 등에서 처리하던 컨테이너 물동량은 크게 감소. 140만TEU의 처리량을 갖고 있는 양산HCD는 2011년 29만TEU를 처리
    - 양산HCD의 처리 실적이 감소한 것은 새로 개발된 대부분의 터미널이 터미널내에서 화물의 장치, 보관, 적재/적출 등의 기능을 수행하는 On-Dock 기능을 수행할 수 있도록 설계, 시공되었기 때문임
    - 신항 터미널의 완공 전에는 터미널 시설능력 부족으로 북항 컨테이너터미널은 대부분 화물 양적하 위주로 운영되었고, 컨테이너 화물의 장치, 보관을 양산HCD에서 지원하였으나 신항 터미널의 잇따른 개장으로 인해 양산HCD의 기능은 점차로 축소

## 2) 수출입 컨테이너의 운송수단은 도로의 비중이 여전히 매우 높은 비중을 차지

- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 89.3%인 778만 TEU였으며, 철도운송이 81만TEU로 9.3%, 연안운송이 12만TEU로 1.4%를 차지
  - 수입 컨테이너의 도로운송 수송비율은 91.1%로, 수출이 87.5%인데 비해 3.6% 정도 더 높았음. 이는 수입의 경우 선박 출항시간에 맞추어서 화물을 터미널에 반입하여야 하기 때문에 수출보다는 상대적으로 도로 운송비율이 높은 것으로 판단됨
- 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 수송수단별 비중은 도로가 85.8%, 연안이 6.0%, 철도가 8.3%를 차지
  - 부산항과 마찬가지로 도로운송이 수출에서 차지하는 비중은 90.4%로, 수입의 81.1%에 비해 높은 실적을 보여주었으며, 연안의 경우는 그 반대로 수출은 2.1%, 수입은 9.0%를 차지

## 3) 일반화물은 대량화물이 처리되는 존에서 많은 물동량을 유발

- 2011년에서 우리나라에서 해상 즉 선박을 이용하여 수출입한 화물(환적화물 제외) 8억 9,179만톤이며, 그 중 78.4% (6억 9,906만톤)가 일반화물 형태(비 컨테이너)로 수송되었으며, 21.6% (1억 9,272만톤)은 컨테이너로 수송
  - 수입화물은 86.9%가 일반화물, 13.1%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 59.7%가 일반화물, 40.3%가 컨테이너로 운송되었는데,
  - 이처럼 수입화물의 일반화물 비중이 높은 것은 우리나라 무역구조가 원자재를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조를 지니고 있기 때문임
- 2011년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 울산항이 1억 6,327만톤 (23.4%)로 가장 많이 처리하였으며, 광양항이 1억 5,384만톤(22.0%), 그 다음으로 인천항이 7,597만톤(10.9%), 평택·당진항 7,460만톤(10.7%), 포항항 5,644만톤 (8.1%), 대산항 5,504만톤(7.9%) 등의 순임
  - 수입화물은 광양항이 1억 1,920만톤(22.4%)으로 가장 많고, 울산항(19.2%), 인천항(12.6%), 평택·당진항(11.3%) 등의 순이며,
  - 수출화물은 울산항 6,101만톤(36.5%), 광양항(20.8%), 평택·당진항(8.6%), 대산항(6.3%), 인천항(5.5%) 등의 순임

- 이들 일반화물의 비중이 높은 항만은 대부분 항만 또는 항만배후단지에 대규모 중화학 공업단지가 입지해 있으며 제철, 석유화학, 기계, 에너지, 자동차 등 관련 산업이 크게 발달
- 이러한 구조 때문에 수입화물을 처리한 항만에서 수출화물을 많이 처리하는 경향이 두드러지게 나타나고 있음. 다만 삼천포와 같이 발전용 석탄이 수입되는 일종의 전용항만의 경우에는 수출화물은 거의 없음

#### 4) 민간데이터 활용으로 조사 샘플 확대

- 2011년 컨테이너 해상화물 기종점 조사를 위해 조사원을 투입하여 확보한 표본은 전체 수출입 컨테이너 물동량 13,412천TEU의 0.2%로 매우 적음. 예산 제약 및 물동량의 지속적인 증가에 따라 표본비율을 늘리는데 어려움 존재
- 조사원 투입방식을 통한 조사의 한계를 극복하기 위해 민간기업과의 협력을 통한 데이터 확보를 추진
- 컨테이너 하역을 담당하는 하역사(터미널)와 컨테이너 화물을 수송하는 운송사가 주요 협력대상. 하역사의 경우 터미널별 처리 물동량, 수출입 물동량, 터미널간 환적 물동량 등의 자료 협조
- 운송사의 경우 자사가 수송한 컨테이너의 실적 자료, 운송수단별 실적 자료 등에 대해 협조. 지입차량 실적 제외, 운송사 고유의 존 체계, 운송사별 데이터 구조의 차이 등 몇 가지 어려움에도 불구하고 운송사의 협조를 통해 확보한 데이터는 조사 표본의 신뢰도 제고뿐 아니라 권역별, 항만별 트렌드를 도출하는데 유용
- 해양수산부의 PORT-MIS 자료, 관세청의 통관 자료 및 운송사의 실적자료 등 전산자료를 상호 연계하여 활용함으로써 조사원 투입을 통한 현장조사 방식의 한계를 보완할 수 있음
- 개인정보 및 민감한 데이터를 제외하기 때문에 일부 활용에 한계는 있으나 데이터를 이용한 조사 방식은 향후 조사원 투입 방식의 애로를 보완할 수 있고, 풍부한 표본을 확보함으로써 신뢰도 제고에 기여

## 나. 정책제언

### 1) 신 항만 및 배후단지 개발에 따른 조사 필요

- 2011년 조사에서는 존 체계의 재 구성, 일부 항만의 관리권 지방 이양, 신규 터미널 및 부두 개장, 도로 및 철도 등의 연결에 따라 조사 및 분석 대상이 확대
  - 각 지역의 신항만 개장, 부두 기능 변경 등에 따라 화물 흐름이 변화하고 있기 때문에 향후에도 이들 신규 항만 및 터미널과 새로운 기능을 수행하는 부두의 경에 조사가 필요
  - 자동차의 경우 전용부두 시설 부족으로 기존 컨테이너 터미널이나 일반부두 등에서 처리하는 물동량이 증가한바 있으며, 신규 항로의 개설에 따라 기존에 처리되지 않던 컨테이너가 새롭게 처리되거나 새로운 화물이 처리되고 있음
- 부산 신항 및 배후단지의 개장에 따라 양산HCD의 기능이 크게 위축된 사례 등을 감안하여 기존 물류흐름에 변화를 초래할만한 시설의 추가나 폐쇄 및 기능변경시에는 이들 지역에서의 보완조사 필요
  - 향후 터미널간 통합이나 기능 재조정을 통한 기능 변경, 항만 재개발 및 친수 공간 확보에 따른 부두 폐쇄나 이전시에도 이들 지역에 대한 조사는 필요
  - 향후 조사에서는 이와 같은 항만 및 배후 시설 자체의 변화와 더불어 연계운송 수단의 개장 등 다양한 요인을 고려하여 조사 계획을 수립할 필요

### 2) 컨테이너 내품조사를 통한 품목별 O/D 완성도 제고

- 해상 수출입 화물의 경우 전체의 21.6%가 컨테이너에 적재되어 수출입되고 있는데 이들 컨테이너화물의 품목에 대한 조사가 제대로 이루어지지 않고 있어 우리나라 전체 수출입화물의 품목별 기종점 데이터를 구축하는데 한계
  - 2001년의 경우 전체 수출입화물 891백만톤중 컨테이너를 통해 수출입된 화물은 192백만톤으로 전체의 21.6%를 점유
  - 그러나 현재까지 컨테이너화된 품목이나 화물량은 해양수산부 및 관세청 자료 등을 이용하여 활용하고 있으나 이들 화물의 구체적인 기종점은 파악이 어려운 실정
  - 조사원 조사의 경우 운전기사가 품목을 모르는 경우가 많고, 응답하는 경우에도 HS Code 상의 품목구분이 아닌 일반적인 화물 품명인 경우가 많아 활용에 한계

- 이러한 현실적인 한계 때문에 컨테이너화물은 내품에 대한 정확한 기종점 자료 없이 컨테이너 자체의 기종점을 중심으로 데이터를 생산
- 컨테이너 내품 정보를 확보하게 되면 우리나라 전체 품목별 수출입 기종점 자료가 만들어 질수 있기 때문에 데이터의 신뢰도뿐만 아니라 활용도를 제고 할 수 있음
- 화물반출입신고정보에는 화물품목을 구체적으로 기입하도록 하고 있기 때문에 이 데이터를 이용하게 되면 내품 정보 확인이 가능함
- 그러나 동 화물정보는 텍스트로 기입하게 되어 있어 코드 전환이 필요하고, 텍스트 기입 방식이나 내용이 개인별, 회사별 특성에 따라 일부 다른 특성 존재
- 컨테이너의 내품 정보는 개인정보이자 보호되어야할 정보이기 때문에 관리가 매우 엄격하고 활용이 제한적임
- 공공의 목적으로 용도를 제한하고 개인정보를 제외한 순수한 품목 정보만을 추출하여 동 자료를 컨테이너 수출입신고 정보, 터미널 반출입 정보 등 유관 정보와 연계하여 활용하는 방안을 검토
- 텍스트 정보를 코드화하기 위한 프로그램은 기존 상용화 된 프로그램을 활용하거나 보강하여 인식도를 제고
- 수백만건 이상의 품목 데이터 및 연계 데이터 처리를 위한 시스템 구축이 필요하나 이는 기존 유관 시스템을 활용하거나 최소한의 비용으로 구축하는 방안을 검토

### 3) 조사자료의 활용도를 제고할 필요

- 방대한 양의 기종점 자료는 동 분야에 종사하는 전문인력이나 연구자 및 관계자에게는 매우 유용한 정보이나 일반 이용자에게는 복잡하거나 이해하기 어려운 데이터로 인식될 수도 있기 때문에 데이터의 활용도를 제고하기 위한 방안 마련 필요
- 251존 별 데이터와 개별 품목별 데이터는 해당 존이나 특정 품목에 대한 관리 및 모니터링 필요시에 유용
- 이 외에는 시도 단위, 대중 화물군 단위, 주요 항만 단위의 데이터 등 포괄적이고 개략적인 데이터가 일반 이용자들에게 교통디비 데이터의 유용성과 특징을 제고하는데 유효
- 표로 작성된 수치도 유용하나 도면이나 인포그래픽을 통한 데이터의 제공이나 데이터에 대한 상세한 설명을 통해 이용자들에게 직감적이면서도 풍부한 자료를 제공할 필요



- 개별 품목단위의 상세 기종점 분석을 통해 해당 산업과 연관된 주체들의 의사결정이나 업무를 지원할 필요
  - 대량화물이 차지하는 비중이 높기 때문에 석유 및 가스, 철광석, 석탄, 양곡 등에 대한 상세 분석 필요. 특히 에너지 및 제철원료, 발전용 화물 등은 항만 인근에서 사용되어 교통유발이 상대적으로 적으나 그 외 화물은 내륙 수요처까지 이송되고 있어 이에 대한 상세 분석 필요. 특히 화주 및 생산 공장 단위의 경로분석과 더불어 차량의 사이즈, 운송시간, 운송 비용 등이 함께 검토될 필요
  - 주요 수출 화물인 자동차, 기계, 전자 등 핵심품목에 대해서도 유통경로와 운송시간, 비용 등에 대한 상세 분석이 필요하며 컨테이너화물과 일반화물 형태로 함께 수출입 되는 화물의 경우 내품 조사와 연계하여 총 화물 데이터를 구축할 필요

#### 4) 운송사 등 민간 부분의 기초 데이터 확보 강화

- 다양한 소스의 데이터와 이들 데이터를 시스템적으로 연계할 때 데이터의 유용성과 신뢰도는 제고 될 수 있기 때문에 조사원을 통한 조사자료 외에 민간 운송사의 데이터 등 다양한 데이터 확보 필요
  - 공공부분의 데이터라 할 수 있는 해양수산부 및 관세청의 데이터를 지속적으로 확보, 가공하여 활용
  - 터미널, 운송사의 실적 데이터를 확보하되 대형사 외에 중소 회사의 데이터를 확보하기 위한 방안 마련 필요. 터미널이나 대형 운송사는 모두 잘 정비된 정보시스템을 운영하기 때문에 비교적 실적 데이터를 잘 관리하고 있으나 중소형 회사는 상대적으로 정보자원이나 인력이 부족하여 일부 요금 자료 외에는 데이터 관리가 미흡한 경우가 대부분임
  - 중소 운송사나 하역사의 데이터를 확보하고 활용하기 위해서는 데이터 공유의 필요성과 활용도에 대한 충분한 이해제고와 더불어 서식 및 데이터 표준화, 데이터 관리 주기, 공유 플랫폼 등에 대한 협의가 필요. 전산자원이 부족한 일부 회사의 경우 서류자료의 입력 및 코드 전환 등에 대한 지원도 검토
- 데이터는 무제한, 무료로 확보할 수 있는 것이 아니고 데이터 정리, 분석에 인력과 비용이 발생하기 때문에 유효한 데이터를 확보하기 위해 필요한 예산을 마련할 필요가 있음. 또한 일부 데이터의 경우는 구매를 해야 하기 때문에 이에 대한 예산확보나 업무 협력체계를 마련할 필요가 있음
  - 개인정보의 보호를 위한 보안 대책도 동시에 고려할 필요



#### 5) 정보시스템을 이용한 조사 강화

- 해양수산부가 운영하는 PORT-MIS, GCTS 및 화물추적 시스템, 터미널에서 운영하고 있는 게이트 자동화 시스템 등 유관 정보 시스템을 통해 생산, 관리되는 정보를 유기적으로 연계, 활용하여 데이터의 신뢰도를 제고할 필요
  - 화물 반출입 신고, 수출입 신고, 보세운송 신고 등 세관 자료도 화물의 기종점 분석 시 활용 가능
  - 고속도로 톨 게이트 통과 자료, 항만 권역 CCTV 자료 등을 포함하여 관련 데이터의 융·복합을 통한 빅 데이터 차원의 정보 관리 및 자료 생산 방식 검토
  - 국내 기종점뿐 아니라 해외 기종점 데이터를 확보하기 위한 여건도 개선되고 있기 때문에 국가간 물류정보 공유를 위한 협력체제를 활용하여 제한적이지만 일부 국가를 대상으로 해외 기종점을 적시에 확보하는 방안도 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

- 해상화물 O/D는 2000년 부산항과 2001년 전국 항만에 대한 두 차례 조사를 통해 전국 단위 O/D가 최초로 구축되었고, 이후 2005년에 2차 전국 조사를 통해 한 차례 갱신되었고 2011년도에 3차 조사가 수행된 바 있음
- 또한 해상화물 O/D는 2005년에 구축된 이후 지난 5년간 사회·경제적 변수를 이용한 보완갱신을 수행해 왔으나 신항만 건설 등 변화된 항만 및 배후단지의 상황을 제대로 반영하기에는 미흡한 실정임
- 따라서 2011년에 수행된 전국 단위의 조사를 통해 항만을 경유해 내륙으로 반출입하는 수출입화물의 내륙기종점을 새롭게 구축하는 것은 단순히 기존 자료의 업데이트 차원을 넘어 새롭게 변화된 항만 환경을 적극적으로 반영한 새로운 O/D를 구축하는 일이 될 것이며, 이를 통해 새롭게 구축되는 O/D는 국가 물류정책 수립에 매우 중요한 기초 자료를 제공해 줄 것으로 기대됨

#### 2. 과업의 목적

- 본 사업은 2011년에 수행된 전국 해상화물 O/D 조사의 자료와 최신 통계 및 실적 자료를 기반으로 2011년 기준의 새로운 해상화물 O/D 자료를 구축하고, 이를 바탕으로 2015년, 2020년, 2025년, 2030년, 2035, 2040년 전국 해상화물 장래O/D를 예측함

## 제2절 과업의 범위

### 1. 과업의 범위

#### 가. 시간적 범위

- 과업기간 : 2012년 5월 ~ 2013년 2월
- 분석 기준년도 : 2011년 기준(전수화 작업 기준)

#### 나. 공간적 범위

- 전국 항만(무역항, 연안항), ODCY, 철도CY, ICD 등을 대상으로 함
- 대존 : 특별시, 광역시, 도 - 16개존
- 중존 : 특별시의 구, 광역시의 구, 시의 구, 시, 군 - 251개존

#### 다. 내용적 범위

- 전국 해상화물 O/D 전수화
  - 전수화 방법론 설정
  - 컨테이너화물 및 일반화물의 국내 무역항⇔내륙지역간 내륙O/D 전수화
  - 컨테이너화물 및 일반화물의 국내 무역항⇔해외국가간 해외O/D 구축
  - 컨테이너화물(수단별 O/D) 및 일반화물(품목별 O/D)로 구분해 내륙 및 해외O/D 작성
- 전국 해상화물 O/D 장래 예측
  - 장래 예측 방법론 설정
  - 컨테이너화물 및 일반화물의 내륙지역⇔국내 무역항간 내륙O/D 장래 예측(향후 30년간)
  - 일반화물은 품목별로 구분해 장래O/D 예측

### 2. 과업의 세부 내용

#### 가. 전국 해상화물 O/D 전수화

##### 1) 전수화 방법론 설정

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

- 육상화물(33개 품목)과 연계를 고려한 해상화물 O/D 자료 생성 방안 마련
  - 수단별(육송, 철송, 해송)로 구분된 해상화물 O/D 자료 생성 방안 마련
- 2) 해상화물의 내륙지역⇔국내항만⇔해외지역간 내륙O/D 및 해외O/D 전수화
- 국내 무역항(국가관리항, 지방관리항)을 대상으로 해상화물(컨테이너, 일반화물)의 국내항만⇔내륙지역, 국내항만⇔해외지역간 내륙O/D 및 해외O/D 작성
  - 교통DB 조사 자료와 민간 및 공공부문 정보시스템(PORT-MIS, GCTS 등) 자료 연계

#### 나. 전국 해상화물 O/D 장래 예측

- 1) 장래 예측 방법론 설정
- 기존 모형에 대한 적합성 평가 수행 및 모형 재설계
  - 육상화물(33개 품목)과 연계를 고려한 해상화물 장래O/D 구축 방안 마련
- 2) 해상화물의 내륙지역⇔국내항만간 내륙O/D 장래 예측
- 국내 무역항(국가관리항, 지방관리항)을 대상으로 해상화물(컨테이너, 일반화물)의 내륙지역⇔국내항만간 내륙O/D 장래 예측
  - 2011년 기준 향후 30년간 장래 예측

### 제3절 과업의 기대효과

- 본 사업을 통해 구축되는 해상화물 O/D 자료는 항만 건설, 항만 배후단지 건설, 항만 인입도로 및 철도 건설, 투자규모 설정, 투자우선 순위 선정 등 대규모 국가 SOC 사업 관련한 중요한 정책결정(타당성 평가 등)에 필요한 기초 데이터를 제공함
- 또한 해상화물 O/D 자료는 도로, 철도와 연계한 대량화물 연계 수송체계 구축 및 내륙물류거점 시설 설치 등을 위한 기초자료로 활용 가능함
- 수단별 해상화물 O/D 자료는 운송수단 전환(Modal Shift) 등 친환경 운송정책 수립시 대량화물 수송에 적합한 철도 및 해송운송 전략마련에 기여

## 제2장 컨테이너화물 기종점조사 상세분석

---

제1절 분석의 배경 및 범위

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

제4절 CFS화물의 내륙기종점 상세분석





## 제2장 컨테이너화물 기종점조사 상세분석

### 제1절 분석의 배경 및 범위

#### 1. 분석의 배경

- 컨테이너화물 내륙기종점 조사자료의 상세분석은 컨테이너화물을 대상으로 국내항만 ⇄ 내륙지역간 및 국내항만 ⇄ 해외국가간 기종점에 관해 조사 및 수집된 자료를 취합하여 화물의 이동경로를 상세하게 파악하는데 그 목적이 있음
- 이를 위해 본 장에서는 국내 항만들 가운데 컨테이너화물을 취급하는 모든 항만을 대상으로 수출, 수입, 수출입 컨테이너와 적, 공, 적공 컨테이너로 구분하여 내륙기종점의 상세분석을 수행하였으며, 추가적으로 해외기종점에 대한 분석도 수행하였음
- 이러한 상세분석은 전체 조사 자료에 대한 구체적인 기종점 통계를 제공할 뿐만 아니라 전국의 세부지역별 기종점 자료를 제공해 주는 역할을 수행

#### 2. 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우는 2011년에 조사된 자료를 바탕으로 2011년 실적치를 이용하여 시군구 단위의 내륙 존에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 국내항만 ⇄ 내륙지역, 국내항만 ⇄ 해외지역의 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행
- 일반화물의 경우도 컨테이너화물과 동일하게 2011년에 조사된 자료를 바탕으로 2011년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 국내항만 ⇄ 내륙지역간 및 국내항만 ⇄ 해외국가간 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행
- 이를 위해 본 보고서에서는 전국 항만을 기준으로 항만과 내륙 존간 기종점 상세분석 결과를 제시
- 즉 컨테이너화물과 일반화물 모두 국내항만 ⇄ 내륙지역, 국내항만 ⇄ 해외지역간 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행

## 제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

### 1. 조사 표본의 구성

- 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 조사원자료 표본은 2만 6,886TEU로 2011년 국내 해상수출입 컨테이너(환적제외) 1,341만 2,776TEU의 0.2%에 해당하였음
- 반면 운송사 운송데이터 표본은 수출입 전체 367만 5,704TEU에 달해 전체 수출입 실적의 27.4%에 달함
- 여기에 연안운송 실적(36만TEU)과 철도운송 실적(95만TEU)을 더하면 전체 표본수는 최대 37.4%까지 확대됨

<표 2-1> 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율

구 분	수출		수입		수출입	
	TEU	표본비율(%)	TEU	표본비율(%)	TEU	표본비율(%)
조사원자료 표본	15,123	0.2	11,763	0.2	26,886	0.2
운송자료 표본	1,548,347	23.3	2,127,357	31.5	3,675,704	27.4
연안운송 실적	195,234	2.9	164,376	2.4	359,610	2.7
철도운송 실적	521,784	7.8	430,623	6.4	952,407	7.1
수출입 실적	6,657,684	100.0	6,755,082	100.0	13,412,766	100.0

주 : 수출입 실적은 2011년 기준임, 환적 제외 물량임

- 항만별 조사원자료 표본을 보면 부산항이 8,797TEU로 가장 많으며, 다음으로 인천항(7,219TEU), 광양항(5,357TEU), 울산항(3,367TEU) 등의 순서임

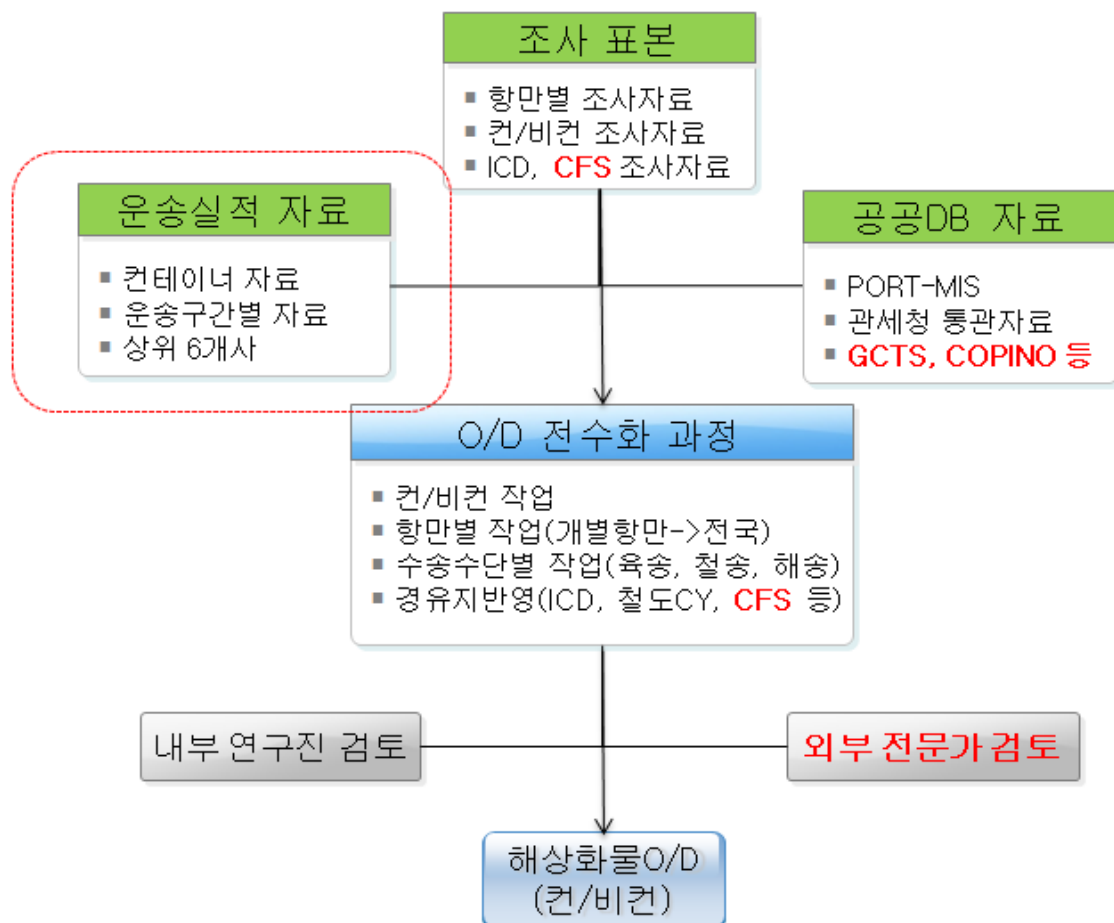
<표 2-2> 2011년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

항만	2011년 수출입실적		조사원자료 표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	8,708,051	64.9	8,797	0.1
광양항	1,725,565	12.9	5,357	0.3
인천항	1,931,418	14.4	7,219	0.4
평택·당진항	501,963	3.7	837	0.2
울산항	322,286	2.4	3,367	1.0
군산항	84,933	0.6	358	0.4
포항항	57,889	0.4	908	1.6
대산항	54,591	0.4	-	-
기타항	26,071	0.2	43	0.2
전국 항만	13,412,766	100.0	26,886	0.2

주 : 기타항에는 목포항, 마산항, 동해항, 진해항이 포함됨

## 2. 컨테이너화물 전수화 작업 과정

- 해상화물(컨테이너)의 전수화 작업과정은 크게 기초자료(조사표본, 운송실적자료, 공공DB자료 등) 구축 → 전수화 작업 → 전문가 검토 및 확정 3단계로 진행
  - 기초자료 구축 단계는 항만별 조사원 조사자료, 현장방문을 통한 문헌 및 인터뷰 자료, 각종 통계자료, 공공DB 자료, 운송사 운송실적 자료 등 전수화 과정에 필요한 모든 자료를 구해서 전수화 과정에 필요한 형태로 가공·재생산하는 단계
  - 전수화 작업 단계는 실제로 조사표본 등의 기초자료를 활용해 항만별, 품목별 O/D를 구축하는 단계임
  - 전문가 검토 및 확정 단계는 1차 전수화를 통해 도출된 O/D자료에 대해 해상화물 전문가들과 함께 O/D자료의 정확도를 다각도로 검토하여 최종 O/D를 확정하는 단계로 조사자료간 일관성이 확보되기까지 반복하여 조정 및 보완작업을 계속함



<그림 2-1> 해상화물 O/D 전수화 과정

- 이러한 해상화물 전수화 작업에 필요한 기초자료인 DB자료에는 크게 교통DB 조사자료, 공공DB 자료, 민간DB 자료 등이 있음
  - 교통DB 조사자료는 정기조사 시점에 항만 게이트에서 조사원들이 직접 차량 운전자들을 대상으로 조사표상에 있는 여러 항목들을 응답식으로 받아 적은 후 전산으로 입력한 자료를 말하며, 유효표본 수를 확보하기 위해서는 많은 조사비용이 발생함
  - 공공DB 자료는 크게 PORT-MIS, GCTS 자료, 무역통계 자료 등을 말하는 것으로 화물반출입관련 전수를 확인할 때 활용되었으며, 각각의 시스템별로 데이터 수집 방식이 조금씩 상이하고 데이터 확보의 목적이 달라 수치가 일부 불일치하는 문제점이 상존하기는 하나 전수를 확보할 수 있다는 장점이 있음
  - 민간DB 자료는 주로 운송사의 운송실적 자료를 말하는 것으로 운송구간별 운송관련 데이터가 상세히 존재하는 관계로 운송네트워크 분석에 유리한 장점을 가지고 있으나 운송사별로 코드와 데이터 양식이 서로 상이한 관계로 통합해서 활용하기가 용이하지 않고 외주 차량에 의한 운송실적은 대부분 빠지게 되는 체계적 오류를 일으킬 수 있는 문제점 또한 내포함

<표 2-3> 해상화물 전수화 작업에 필요한 DB 현황

구분	시스템명	서식명	담당기관	작성시점	조사방법	비고
교통DB	조사자료	해상화물기종점조사표	KMI	게이트 반출입일자	표본	5년단위 조사
공공DB	PORT-MIS	화물반출입신고서*	해양수산부	양적하일자	전수/보고통계	조사시는 국토해양부
	GCTS	-	해양수산부	게이트 반출입일자	전수/보고통계	
	무역통계	수출입신고필증*	관세청	신고일자	전수/보고통계	
민간DB	운송사자료	KMI 요청양식	운송사	게이트 반출입일자	표본	운송사 자료

주 : \*는 국가승인통계

### 3. 전체 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

#### 가. 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 처리실적

- 2011년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 2,161만TEU로 2005년 대비 약 600만TEU가 증가한 수치를 기록함
- 2011년에 국내항만을 통하여 수출입된 전체 컨테이너화물(2,161만TEU)은 외항수출입 1,341만TEU(62.1%), 외항환적 컨테이너화물 772만TEU(35.7%), 연안 컨테이너화물 48만TEU(2.2%)로 이루어져 있음
  - 외항수출 적 컨테이너는 544만TEU(전체의 19.4%), 외항수입 적 컨테이너는 418만TEU(전체의 25.2%)를 처리하였음
  - 환적수출 적 컨테이너는 350만TEU(전체의 17.0%), 환적수입 적 컨테이너는 368만TEU(전체의 16.2%)를 처리하였음

<표 2-4> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2011년)

구 분		외항						연안			합 계
		수출입			환적			입항	출항	계	
		수출	수입	계	수출	수입	계				
적	천TEU	5, 441	4, 182	9, 623	3, 496	3, 684	7, 180	167	169	336	17, 139
	구성비	81. 7	61. 9	71. 7	93. 0	93. 0	93. 0	70. 0	70. 4	70. 2	79. 3
공	천TEU	1, 217	2, 573	3, 790	261	278	539	71	71	142	4, 472
	구성비	18. 3	38. 1	28. 3	7. 0	7. 0	7. 0	30. 0	29. 6	29. 8	20. 7
계	천TEU	6, 658	6, 755	13, 413	3, 757	3, 963	7, 719	238	240	478	21, 611
	구성비	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0	100. 0

자료 : 해양수산부 SPIDC 자료 재가공

## 나. 수출 컨테이너의 내륙 기종점 추정

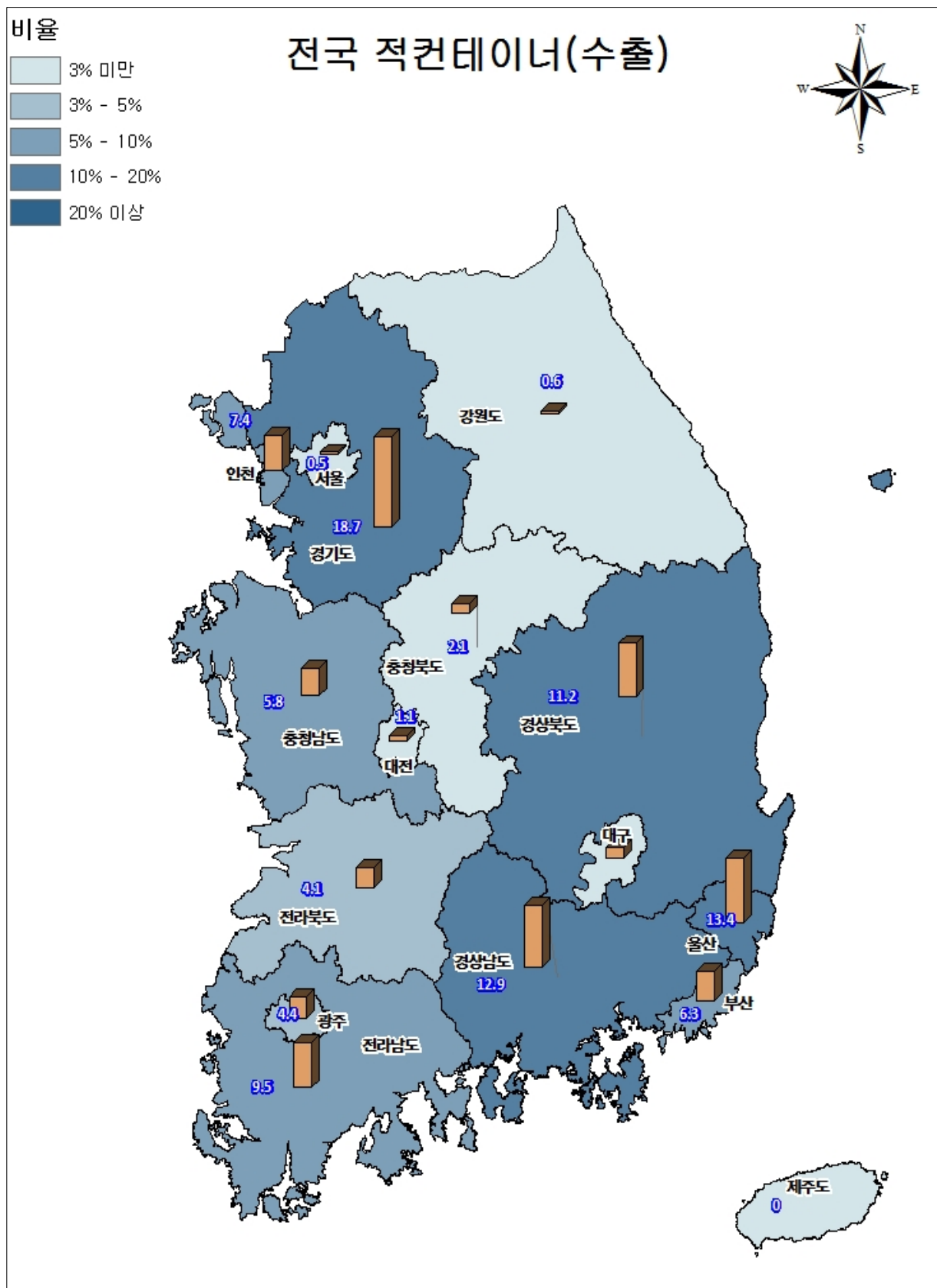
### 1) 적 컨테이너

- 2011년 수출 적 컨테이너 544만TEU 가운데 부산항이 66.0%인 359만TEU, 광양항이 15.3%인 83만TEU, 인천항이 10.6%인 58만TEU임
- 전국 수출 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택·당진항 순임
- 지역적으로 경기, 울산, 경남, 경북, 전북 등이 상대적으로 많은 50만TEU 이상의 수출 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수출 적 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적 컨테이너의 12.6%인 69만TEU임
- 다음으로는 “경기 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적 컨테이너의 10.7%인 58만TEU임
- “전남 ⇒ 광양항”의 경로는 전체 수출 적 컨테이너의 8.6%인 47만TEU임

<표 2-5> 2011년 수출 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	26,261	1,352	1,981	-	18	-	-	-	189	29,801
부산	333,212	6,159	2,110	159	74	9	2	15	-	341,739
대구	94,628	282	14,594	-	681	-	1,374	1,969	18	113,546
인천	200,199	34,196	161,944	-	3,989	-	1,350	-	548	402,226
광주	86,602	151,656	148	-	176	-	-	-	719	239,302
대전	51,712	1,445	5,174	-	213	-	-	-	-	58,543
울산	522,450	501	2,749	198,379	2,460	-	-	-	-	726,539
경기	582,594	32,392	317,146	-	82,144	8	127	292	45	1,014,747
강원	27,361	384	1,744	-	1,517	6	-	-	86	31,099
충북	104,017	3,720	2,298	-	4,496	62	-	-	4	114,596
충남	182,255	20,584	31,344	-	48,038	43	3,576	-	31,517	317,356
전북	77,451	107,490	18,606	-	620	67	18,441	-	9	222,684
전남	44,736	465,610	343	112	40	53	-	-	6,505	517,399
경북	571,685	4,402	10,467	262	3,521	3	-	20,315	102	610,757
경남	685,946	4,816	6,409	63	225	2,880	-	-	3	700,343
전국 계	3,591,109	834,989	577,056	198,976	148,213	3,129	24,869	22,591	39,745	5,440,677
비율	66.0	15.3	10.6	3.7	2.7	0.1	0.5	0.4	0.7	100.0



<그림 2-2> 2011년 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만)



## 2) 공 컨테이너

- 2011년 수출 공 컨테이너 122만TEU 가운데 부산항이 전체의 58.7%인 71만TEU, 인천항이 28.6%인 35만TEU로 두 항만이 대부분을 차지하고 있음
- 전국 수출 공 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 평택·당진항, 광양항의 순서임
- 지역적으로 경기, 인천, 경남, 부산 등의 지역이 10만TEU 이상의 수출 공 컨테이너 물동량을 발생시키는 것으로 조사됨
- 전국 수출 공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 공 컨테이너의 14.5%인 18만TEU임
- 다음으로는 “인천 ⇒ 인천항”의 경로로 전체 수출 컨테이너의 14.0%인 17만TEU임
- “경기 ⇒ 평택·당진항”의 경로는 전체 수출 공 컨테이너의 5.0%인 6만TEU임

&lt;표 2-6&gt; 2011년 수출 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	5,846	156	12,947	-	691	-	-	-	-	19,639
부산	122,326	5,583	28,148	14	1,251	174	1,680	2,351	629	162,156
대구	13,348	50	59	5	46	-	-	-	-	13,508
인천	18,746	124	170,689	-	9,087	-	-	-	46	198,693
광주	10,435	1,535	52	-	1,772	-	-	-	-	13,794
대전	3,944	93	281	-	483	-	-	-	-	4,801
울산	53,416	171	3,408	1,194	6	-	-	504	-	58,699
경기	72,780	2,198	86,115	5	61,063	-	944	-	-	223,105
강원	1,761	-	257	-	-	-	-	-	164	2,182
충북	33,210	1,581	970	-	1,957	-	-	-	-	37,718
충남	30,341	1,889	19,004	-	6,722	-	-	-	67	58,023
전북	18,466	14,294	519	-	1,312	-	17,642	-	-	52,233
전남	64,510	3,532	25,530	175	1,612	-	120	1,522	374	97,375
경북	89,004	2,399	126	115	3,090	-	-	1,653	18	96,406
경남	176,072	1,006	489	3	46	902	-	-	155	178,673
전국 계	714,206	34,610	348,595	1,512	89,139	1,076	20,386	6,030	1,453	1,217,007
비율	58.7	2.8	28.6	0.1	7.3	0.1	1.7	0.5	0.1	100.0

## 3) 적공 컨테이너

- 2011년 수출 적공 컨테이너 666만TEU 가운데 부산항이 전체의 64.7%인 431만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
  - 다음으로 인천항(13.9%), 광양항(13.1%), 평택·당진항(3.6%), 울산항(3.0%)의 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 울산, 경북, 전북, 인천, 부산 등의 지역이 50만TEU 이상의 수출 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수출 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적 컨테이너의 12.9%인 86만TEU임
  - 다음으로는 “경북 ⇒ 부산항”(66만TEU), “경기 ⇒ 부산항”(65.5만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇒ 광양항”(47만TEU) 경로는 7.0%, “경기 ⇒ 인천항”(40만TEU) 경로는 6.1%를 각각 차지함

&lt;표 2-7&gt; 2011년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	32,107	1,508	14,927	-	709	-	-	-	189	49,441
부산	455,537	11,742	30,258	173	1,324	183	1,682	2,366	629	503,896
대구	107,977	332	14,653	5	727	-	1,374	1,969	18	127,055
인천	218,945	34,320	332,633	-	13,077	-	1,350	-	594	600,918
광주	97,038	153,191	200	-	1,949	-	-	-	719	253,096
대전	55,656	1,538	5,455	-	696	-	-	-	-	63,345
울산	575,866	671	6,157	199,573	2,466	-	-	504	-	785,237
경기	655,374	34,589	403,261	5	143,207	8	1,071	292	45	1,237,853
강원	29,123	384	2,001	-	1,517	6	-	-	250	33,281
충북	137,227	5,301	3,268	-	6,452	62	-	-	4	152,314
충남	212,596	22,473	50,348	-	54,760	43	3,576	-	31,584	375,379
전북	95,917	121,784	19,125	-	1,932	67	36,083	-	9	274,917
전남	109,245	469,142	25,874	287	1,652	53	120	1,522	6,879	614,774
경북	660,689	6,800	10,593	378	6,611	3	-	21,968	120	707,162
경남	862,018	5,822	6,898	66	271	3,782	-	-	158	879,016
전국 계	4,305,315	869,599	925,651	200,488	237,352	4,205	45,255	28,621	41,198	6,657,684
비율	64.7	13.1	13.9	3.0	3.6	0.1	0.7	0.4	0.6	100.0

&lt;표 2-8&gt; 2011년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)

단위 : %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	0.5	0.0	0.2	-	0.0	-	-	-	0.0	0.7
부산	6.8	0.2	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.6
대구	1.6	0.0	0.2	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	1.9
인천	3.3	0.5	5.0	-	0.2	-	0.0	-	0.0	9.0
광주	1.5	2.3	0.0	-	0.0	-	-	-	0.0	3.8
대전	0.8	0.0	0.1	-	0.0	-	-	-	-	1.0
울산	8.6	0.0	0.1	3.0	0.0	-	-	0.0	-	11.8
경기	9.8	0.5	6.1	0.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	18.6
강원	0.4	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	-	0.0	0.5
충북	2.1	0.1	0.0	-	0.1	0.0	-	-	0.0	2.3
충남	3.2	0.3	0.8	-	0.8	0.0	0.1	-	0.5	5.6
전북	1.4	1.8	0.3	-	0.0	0.0	0.5	-	0.0	4.1
전남	1.6	7.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	9.2
경북	9.9	0.1	0.2	0.0	0.1	0.0	-	0.3	0.0	10.6
경남	12.9	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	-	-	0.0	13.2
전국 계	64.7	13.1	13.9	3.0	3.6	0.1	0.7	0.4	0.6	100.0

- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적공 컨테이너의 40.0%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇒ 부산항”의 경로로 13.6%, “수도권 ⇒ 인천항”의 경로로 11.3%, “호남권 ⇒ 광양항”의 경로로 11.2%의 수출 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 2-9&gt; 2011년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

권역	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
수도권	13.6	1.1	11.3	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	28.4
강원권	0.4	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	-	0.0	0.5
충청권	6.1	0.4	0.9	-	0.9	0.0	0.1	-	0.5	8.9
호남권	4.5	11.2	0.7	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	0.1	17.2
영남권	40.0	0.4	1.0	3.0	0.2	0.1	0.0	0.4	0.0	45.1
전국 계	64.7	13.1	13.9	3.0	3.6	0.1	0.7	0.4	0.6	100.0

#### 다. 수입 컨테이너의 내륙 기종점 추정

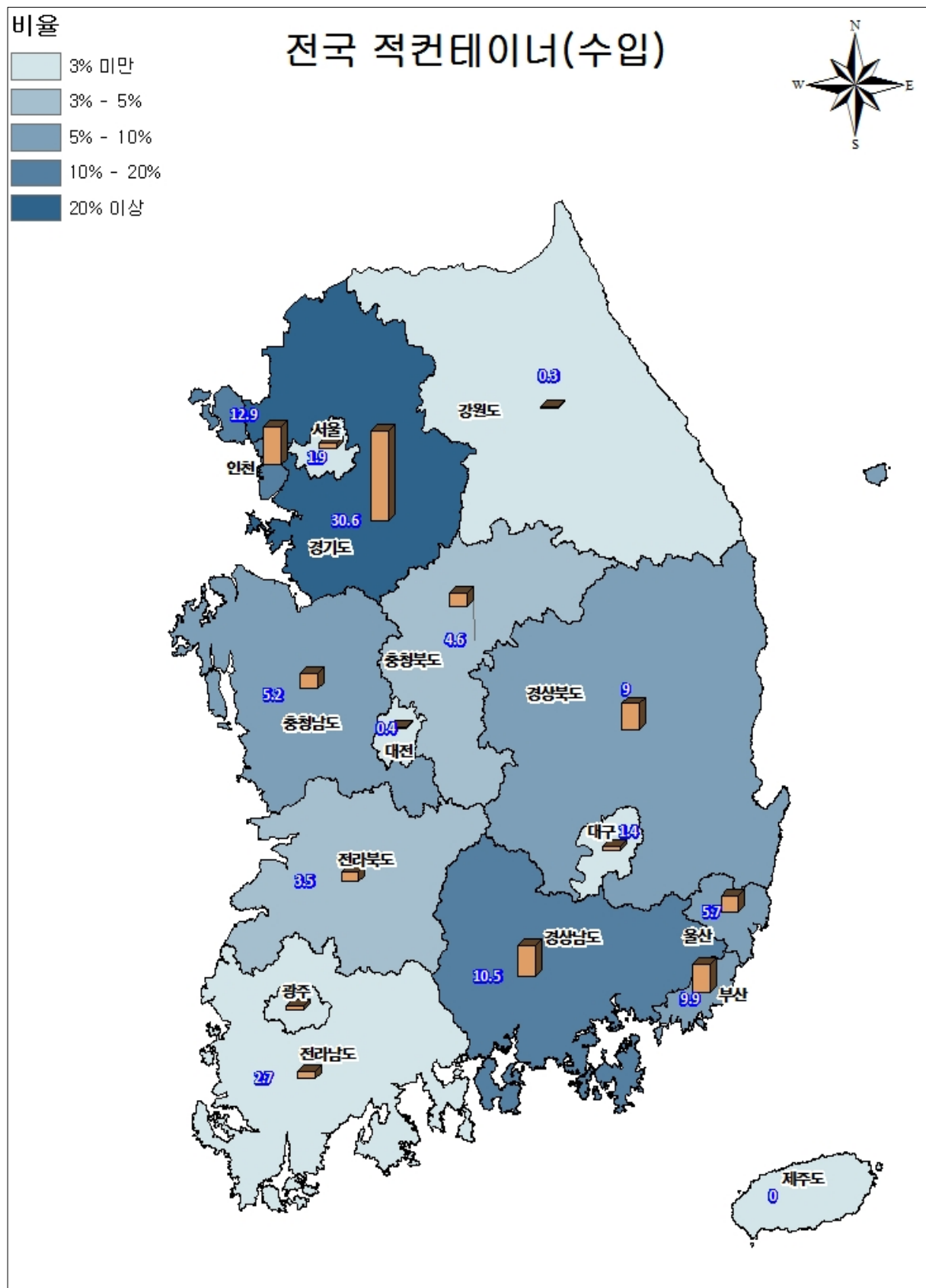
##### 1) 적 컨테이너

- 2011년 수입 적 컨테이너 418만TEU 가운데 부산항이 62.2%인 260만TEU, 인천항이 23.0%인 96만TEU, 광양항이 8.6%인 36만TEU를 처리하였음
- 전국 수입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 군산항 순서임
- 지역적으로 경기, 인천, 경남, 부산, 경북 등의 지역이 다른 지역에 비해 상대적으로 많은 30만TEU 이상의 수입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수입 적 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경기 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적 컨테이너의 14.3%인 60만TEU임
- 다음으로는 “경기 ⇐ 인천항”의 경로로 전체 수입 적 컨테이너의 11.5%인 48만TEU임
- 수입 적 컨테이너의 경우 인구가 밀집한 경기로의 집중현상이 강하게 나타나고 있음

<표 2-10> 2011년 수입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	40,819	5,235	32,563	13	764	-	79	-	-	79,472
부산	405,518	3,749	3,273	118	90	-	209	-	31	412,987
대구	55,889	1,308	2,277	115	308	23	363	-	-	60,284
인천	134,685	7,998	387,451	-	8,413	-	1,067	-	31	539,645
광주	26,243	26,553	798	-	3,318	-	34	-	-	56,946
대전	15,269	1,343	1,142	-	431	-	184	5	-	18,373
울산	213,052	99	1,454	17,792	7,494	-	54	-	-	239,945
경기	597,164	62,565	481,639	115	135,867	26	2,158	-	30	1,279,565
강원	7,274	362	3,944	-	436	-	70	-	123	12,210
충북	150,347	30,750	6,350	-	4,823	-	129	4	-	192,403
충남	124,991	35,387	30,952	-	23,950	-	568	-	466	216,314
전북	49,168	68,119	4,882	-	1,886	-	22,818	-	-	146,873
전남	16,173	93,198	89	-	128	-	152	-	1,210	110,950
경북	341,087	7,436	3,166	1,998	13,115	6	281	8,414	-	375,504
경남	423,833	13,815	1,601	64	1,054	366	58	-	-	440,791
전국 계	2,601,512	357,916	961,580	20,216	202,077	422	28,224	8,423	1,891	4,182,261
비율	62.2	8.6	23.0	0.5	4.8	0.0	0.7	0.2	0.0	100.0



<그림 2-3> 2011년 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만)

## 2) 공 컨테이너

- 2011년 수입 공 컨테이너 257만TEU 가운데 부산항이 전체의 70.0%인 180만TEU, 광양항이 19.4%인 50만TEU로 두 항만이 약 90% 가까이 차지하고 있음
  - 전국 수입 공 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 울산항, 평택·당진항, 인천항의 순서임
- 지역적으로 울산, 경북, 경남, 부산, 전남 등의 지역이 20만TEU 이상의 수입 공 컨테이너 물동량을 발생시키는 것으로 조사됨
- 전국 수입 공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “울산 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 공 컨테이너의 15.3%인 39만TEU임
  - 다음으로 “경남 ⇐ 부산항” 경로(13.8%, 36만TEU), “경북 ⇐ 부산항” 경로(13.2%, 34만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇐ 광양항” 경로는 전체 수입 공 컨테이너의 9.3%인 24만TEU 수준임

&lt;표 2-11&gt; 2011년 수입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	3,244	21	277	-	37	-	-	-	-	3,578
부산	217,281	55,736	7,200	2,996	1,009	401	1,028	811	3,585	290,047
대구	40,256	140	17	-	147	-	-	2,582	-	43,142
인천	40,928	66,368	20,301	3,484	1,261	-	-	-	16,565	148,908
광주	54,205	78,398	7	-	-	-	-	-	-	132,610
대전	18,393	623	27	-	152	-	-	-	-	19,194
울산	394,381	350	87	88,255	839	-	-	-	-	483,912
경기	151,840	11,803	13,453	-	38,180	-	-	-	3,572	218,849
강원	3,892	3	802	-	1,129	-	-	-	824	6,649
충북	26,711	911	389	-	1,823	-	-	-	-	29,834
충남	66,035	6,033	1,524	-	15,203	-	-	-	4,436	93,231
전북	49,285	36,078	10	-	1,386	-	10,426	-	60	97,245
전남	40,459	239,567	72	-	80	-	-	-	804	280,982
경북	338,710	1,149	10	6,847	1,214	-	-	17,452	-	365,383
경남	355,603	870	11	-	74	2,560	-	-	140	359,257
전국 계	1,801,224	498,049	44,187	101,582	62,534	2,960	11,454	20,845	29,986	2,572,821
비율	70.0	19.4	1.7	3.9	2.4	0.1	0.4	0.8	1.2	100.0

## 3) 적공 컨테이너

- 2011년 수입 적공 컨테이너 676만TEU 가운데 부산항이 전체의 65.2%인 440만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
  - 다음으로 인천항(14.9%), 광양항(12.7%), 평택·당진항(3.9%), 울산항(1.8%)의 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 경북, 울산, 부산 등의 지역이 50만TEU 이상의 수입 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수입 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적 컨테이너의 11.5%인 78만TEU임
  - 다음으로 “경기 ⇐ 부산항”(11.1%, 75만TEU), “경북 ⇐ 부산항”(10.1% 68만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇐ 광양항”(33만TEU) 경로는 4.9%, “경기 ⇐ 인천항”(50만TEU) 경로는 7.3%를 각각 차지함

&lt;표 2-12&gt; 2011년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	44,063	5,256	32,840	13	800	-	79	-	-	83,051
부산	622,799	59,485	10,473	3,114	1,099	401	1,237	811	3,616	703,034
대구	96,146	1,448	2,294	115	455	23	363	2,582	-	103,426
인천	175,613	74,366	407,752	3,484	9,674	-	1,067	-	16,596	688,552
광주	80,447	104,951	805	-	3,318	-	34	-	-	189,556
대전	33,662	1,966	1,168	-	582	-	184	5	-	37,567
울산	607,433	449	1,541	106,047	8,334	-	54	-	-	723,858
경기	749,005	74,368	495,091	115	174,048	26	2,158	-	3,602	1,498,414
강원	11,166	365	4,746	-	1,565	-	70	-	947	18,859
충북	177,057	31,661	6,739	-	6,646	-	129	4	-	222,237
충남	191,026	41,419	32,476	-	39,153	-	568	-	4,902	309,544
전북	98,453	104,197	4,893	-	3,272	-	33,244	-	60	244,118
전남	56,632	332,765	161	-	208	-	152	-	2,014	391,932
경북	679,797	8,585	3,176	8,846	14,329	6	281	25,866	-	740,887
경남	779,436	14,685	1,612	64	1,127	2,926	58	-	140	800,048
전국 계	4,402,736	855,965	1,005,767	121,798	264,611	3,382	39,678	29,268	31,877	6,755,082
비율	65.2	12.7	14.9	1.8	3.9	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

&lt;표 2-13&gt; 2011년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)

단위 : %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	0.7	0.1	0.5	0.0	0.0	-	0.0	-	-	1.2
부산	9.2	0.9	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	10.4
대구	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	1.5
인천	2.6	1.1	6.0	0.1	0.1	-	0.0	-	0.2	10.2
광주	1.2	1.6	0.0	-	0.0	-	0.0	-	-	2.8
대전	0.5	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	0.6
울산	9.0	0.0	0.0	1.6	0.1	-	0.0	-	-	10.7
경기	11.1	1.1	7.3	0.0	2.6	0.0	0.0	-	0.1	22.2
강원	0.2	0.0	0.1	-	0.0	-	0.0	-	0.0	0.3
충북	2.6	0.5	0.1	-	0.1	-	0.0	0.0	-	3.3
충남	2.8	0.6	0.5	-	0.6	-	0.0	-	0.1	4.6
전북	1.5	1.5	0.1	-	0.0	-	0.5	-	0.0	3.6
전남	0.8	4.9	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	5.8
경북	10.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.4	-	11.0
경남	11.5	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	11.8
전국 계	65.2	12.7	14.9	1.8	3.9	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적공 컨테이너의 41.2%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇐ 부산항”의 경로로 14.3%, “수도권 ⇐ 인천항”의 경로로 13.9%, “호남권 ⇐ 광양항”의 경로로 8.0%의 수입 컨테이너가 이동함

&lt;표 2-14&gt; 2011년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

권역	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
수도권	14.3	2.3	13.9	0.1	2.7	0.0	0.0	-	0.3	33.6
강원권	0.2	0.0	0.1	-	0.0	-	0.0	-	0.0	0.3
충청권	5.9	1.1	0.6	-	0.7	-	0.0	0.0	0.1	8.4
호남권	3.5	8.0	0.1	-	0.1	-	0.5	-	0.0	12.2
영남권	41.2	1.3	0.3	1.7	0.4	0.0	0.0	0.4	0.1	45.5
전국 계	65.2	12.7	14.9	1.8	3.9	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0



## 라. 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 추정

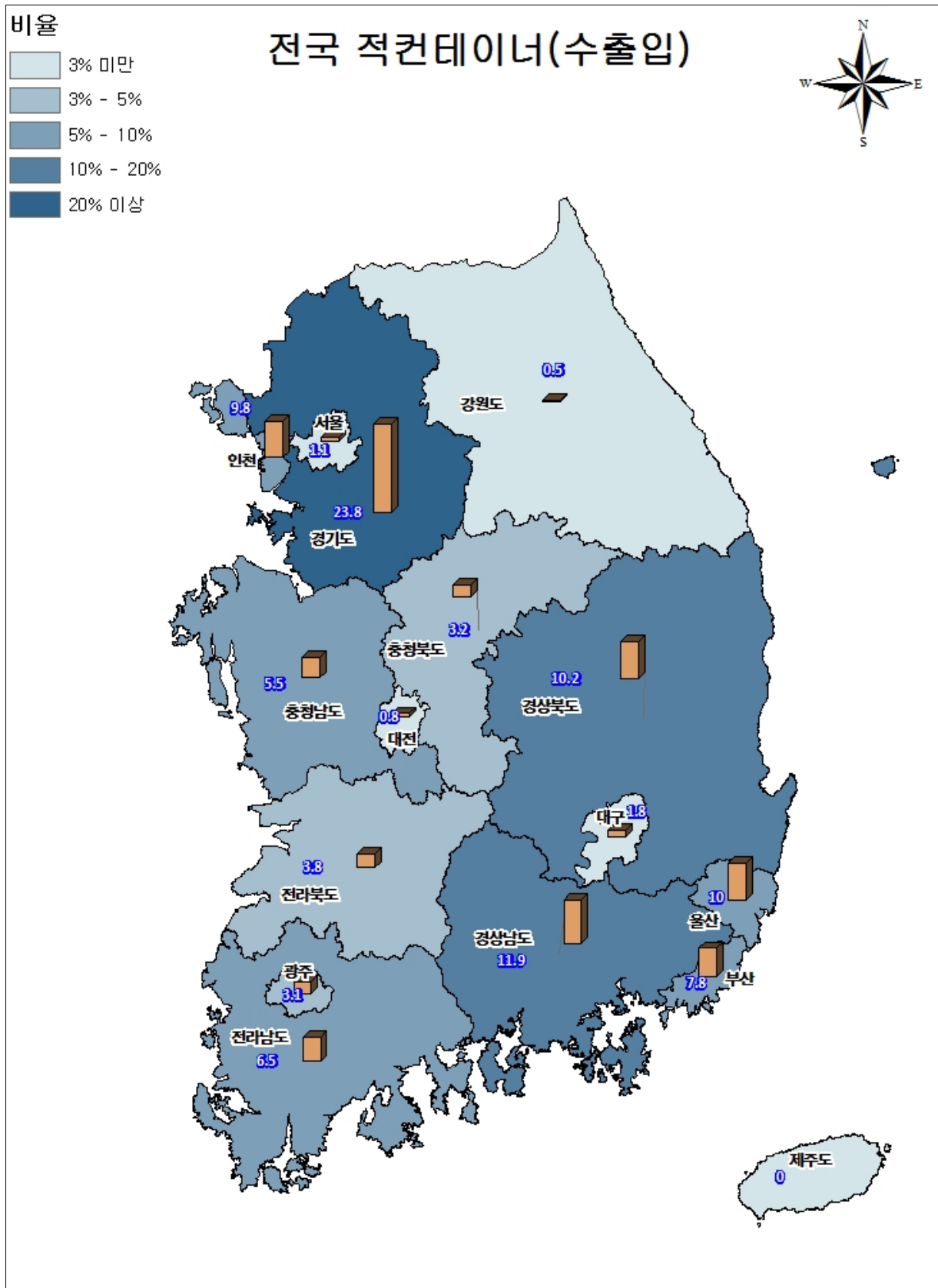
### 1) 적 컨테이너

- 2011년 수출입 적 컨테이너 962만TEU 가운데 부산항이 64.4%인 619만TEU, 인천항이 16.0%인 154만TEU, 광양항이 12.4%인 119만TEU를 차지함
  - 전국 수출입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 경북, 울산, 인천 등이 상대적으로 많은 90만TEU 이상의 수출입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 조사됨
- 전국 수출입 적 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경기 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적 컨테이너의 12.3%인 118만TEU임
  - 다음으로 “경남 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적 컨테이너의 11.5%인 111만TEU임
  - “전남 ⇔ 광양항” 경로는 5.8% (56만TEU임), “인천 ⇔ 인천항” 경로는 5.7% (55만TEU임)

<표 2-15> 2011년 수출입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	67,080	6,587	34,544	13	782	-	79	-	189	109,274
부산	738,730	9,908	5,382	277	163	9	211	15	31	754,726
대구	150,517	1,591	16,870	115	989	23	1,737	1,969	18	173,830
인천	334,883	42,195	549,395	-	12,402	-	2,417	-	579	941,870
광주	112,845	178,209	946	-	3,495	-	34	-	719	296,248
대전	66,981	2,788	6,316	-	644	-	184	5	-	76,916
울산	735,502	600	4,203	216,172	9,954	-	54	-	-	966,484
경기	1,179,758	94,957	798,784	115	218,012	34	2,285	292	75	2,294,312
강원	34,635	747	5,689	-	1,953	6	70	-	209	43,309
충북	254,364	34,470	8,648	-	9,319	62	129	4	4	306,999
충남	307,246	55,971	62,296	-	71,988	43	4,144	-	31,983	533,670
전북	126,619	175,609	23,488	-	2,506	67	41,259	-	9	369,556
전남	60,909	558,807	432	112	169	53	152	-	7,715	628,349
경북	912,772	11,838	13,633	2,261	16,636	9	281	28,729	102	986,260
경남	1,109,779	18,631	8,010	127	1,279	3,246	58	-	3	1,141,133
전국 계	6,192,621	1,192,905	1,538,636	219,192	350,290	3,551	53,093	31,014	41,636	9,622,938
비율	64.4	12.4	16.0	2.3	3.6	0.0	0.6	0.3	0.4	100.0



<그림 2-4> 2011년 수출입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만)

## 2) 공 컨테이너

- 2011년 수출입 공 컨테이너 379만TEU 가운데 부산항이 전체의 66.4%인 252만TEU, 광양항이 14.1%인 53만TEU, 인천항이 10.4%인 39만TEU를 차지하고 있음
- 전국 수출입 공 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 평택·당진항, 울산항의 순서임
- 지역적으로 울산, 경남, 경북, 부산, 경기 등의 지역이 40만TEU 이상의 수출입 공 컨테이너 물동량을 발생시키는 것으로 조사됨
- 전국 수출입 공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 공 컨테이너의 14.0%인 53만TEU임
- 다음으로 “울산 ⇔ 부산항”의 경로가 전체 수출입 공 컨테이너의 11.8%인 45만TEU임
- “경기 ⇔ 평택·당진항”의 경로는 전체 수출입 공 컨테이너의 2.6%인 10만TEU임

&lt;표 2-16&gt; 2011년 수출입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	9,090	177	13,223	-	727	-	-	-	-	23,218
부산	339,607	61,319	35,349	3,010	2,260	575	2,708	3,162	4,214	452,203
대구	53,605	190	76	5	193	-	-	2,582	-	56,651
인천	59,674	66,492	190,990	3,484	10,348	-	-	-	16,611	347,600
광주	64,640	79,933	59	-	1,772	-	-	-	-	146,404
대전	22,337	716	307	-	635	-	-	-	-	23,996
울산	447,798	521	3,495	89,449	845	-	-	504	-	542,611
경기	224,621	14,001	99,568	5	99,243	-	944	-	3,572	441,954
강원	5,653	3	1,058	-	1,129	-	-	-	988	8,831
충북	59,921	2,492	1,360	-	3,779	-	-	-	-	67,552
충남	96,376	7,921	20,528	-	21,925	-	-	-	4,503	151,254
전북	67,751	50,372	529	-	2,698	-	28,068	-	60	149,478
전남	104,969	243,099	25,602	175	1,692	-	120	1,522	1,178	378,357
경북	427,714	3,548	136	6,963	4,305	-	-	19,105	18	461,788
경남	531,675	1,876	500	3	120	3,462	-	-	295	537,930
전국 계	2,515,430	532,659	392,782	103,094	151,673	4,036	31,840	26,875	31,439	3,789,828
비율	66.4	14.1	10.4	2.7	4.0	0.1	0.8	0.7	0.8	100.0

## 3) 적공 컨테이너

- 2011년 수출입 적공 컨테이너 1,341만TEU 가운데 부산항이 전체의 64.9%인 871만 TEU로 가장 많은 비중을 차지함
  - 다음으로 인천항(193만TEU), 광양항(173만TEU), 평택·당진항(50만TEU), 울산항(32만TEU)의 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 경북, 울산, 인천, 부산, 전남 등의 지역이 100만TEU 이상의 수출입 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수출입 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적 컨테이너의 12.2%인 164만TEU임
  - 다음으로 “경기 ⇔ 부산항”(140만TEU), “경북 ⇔ 부산항”(134만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇔ 광양항”(80만TEU)은 6.0%, “인천 ⇔ 인천항”(74만TEU)은 5.5%를 각각 차지함

&lt;표 2-17&gt; 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	76,170	6,765	47,767	13	1,509	-	79	-	189	132,491
부산	1,078,337	71,227	40,731	3,287	2,423	583	2,919	3,177	4,245	1,206,929
대구	204,122	1,780	16,947	120	1,182	23	1,737	4,551	18	230,481
인천	394,558	108,686	740,385	3,484	22,750	-	2,417	-	17,190	1,289,470
광주	177,485	258,141	1,005	-	5,267	-	34	-	719	442,652
대전	89,318	3,504	6,623	-	1,279	-	184	5	-	100,912
울산	1,183,300	1,120	7,698	305,620	10,799	-	54	504	-	1,509,095
경기	1,404,379	108,958	898,352	121	317,255	34	3,229	292	3,647	2,736,267
강원	40,288	750	6,747	-	3,082	6	70	-	1,197	52,140
충북	314,284	36,962	10,007	-	13,098	62	129	4	4	374,551
충남	403,622	63,892	82,824	-	93,913	43	4,144	-	36,486	684,924
전북	194,370	225,981	24,017	-	5,204	67	69,327	-	69	519,034
전남	165,878	801,906	26,035	287	1,861	53	272	1,522	8,893	1,006,707
경북	1,340,486	15,385	13,769	9,223	20,940	9	281	47,834	120	1,448,049
경남	1,641,454	20,507	8,510	130	1,399	6,708	58	-	298	1,679,064
전국 계	8,708,051	1,725,565	1,931,418	322,286	501,963	7,587	84,933	57,889	73,075	13,412,766
비율	64.9	12.9	14.4	2.4	3.7	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

&lt;표 2-18&gt; 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)

단위 : %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
서울	0.6	0.1	0.4	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	1.0
부산	8.0	0.5	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.0
대구	1.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7
인천	2.9	0.8	5.5	0.0	0.2	-	0.0	-	0.1	9.6
광주	1.3	1.9	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	3.3
대전	0.7	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	0.8
울산	8.8	0.0	0.1	2.3	0.1	-	0.0	0.0	-	11.3
경기	10.5	0.8	6.7	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
강원	0.3	0.0	0.1	-	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.4
충북	2.3	0.3	0.1	-	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
충남	3.0	0.5	0.6	-	0.7	0.0	0.0	-	0.3	5.1
전북	1.4	1.7	0.2	-	0.0	0.0	0.5	-	0.0	3.9
전남	1.2	6.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	7.5
경북	10.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.4	0.0	10.8
경남	12.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	-	0.0	12.5
전국 계	64.9	12.9	14.4	2.4	3.7	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적공 컨테이너의 40.6%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇔ 부산항”의 경로로 14.0%, “수도권 ⇔ 인천항”의 경로로 12.6%, “호남권 ⇔ 광양항”의 경로로 9.6%의 수출입 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 2-19&gt; 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

권역	부산항	광양항	인천항	울산항	평택·당진항	마산항	군산항	포항항	기타항	계
수도권	14.0	1.7	12.6	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.2	31.0
강원권	0.3	0.0	0.1	-	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.4
충청권	6.0	0.8	0.7	-	0.8	0.0	0.0	0.0	0.3	8.7
호남권	4.0	9.6	0.4	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	0.1	14.7
영남권	40.6	0.8	0.7	2.4	0.3	0.1	0.0	0.4	0.0	45.3
전국 계	64.9	12.9	14.4	2.4	3.7	0.1	0.6	0.4	0.5	100.0

## 마. 수출입 기종점 자료의 추세 비교

### 1) 수출입 컨테이너의 기종점 비율 변화

- 2001년 기종점 조사와 2011년 조사 사이의 시도별 기종점 추이를 보면 서울, 대구, 인천, 대전, 울산, 전남, 경남 지역은 기종점 점유율이 감소한 반면 부산, 광주, 경기, 강원, 충북, 충남, 경북 지역은 기종점 비율이 증가한 것으로 조사됨
- 2001년 기종점 조사와 2011년 조사를 권역별로 비교해 보면 영남권과 호남권의 물동량 비율이 감소한 반면, 수도권과 충청권의 비율이 증가한 것으로 나타남
  - 영남권 기종점 물동량은 2001년의 330만TEU에서 2005년 457만TEU, 2011년에는 607만TEU로 물량면에서는 지속적으로 증가해 왔으나 권역별 점유율은 2001년의 50.0%에서 2005년 48.6%, 2011년에는 45.3%로 총 4.7%포인트 감소하였음
  - 반면, 수도권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량 점유율은 2001년의 27.3%에서 2005년에는 26.2%로 감소하였다가 2011년에는 31.0%로 대폭 증가해 2001년 대비 총 3.7%포인트 증가하였음

<표 2-20> 전국 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점(2001년, 2005년, 2011년)

시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	259,572	3.9	189,332	2.0	132,491	1.0	-3.0
부산	453,794	6.9	491,938	5.2	1,206,929	9.0	2.1
대구	227,681	3.5	222,016	2.4	230,481	1.7	-1.7
인천	669,678	10.2	705,317	7.5	1,289,470	9.6	-0.6
광주	199,261	3.0	337,700	3.6	442,652	3.3	0.3
대전	83,156	1.3	129,221	1.4	100,912	0.8	-0.5
울산	953,614	14.5	1,206,013	12.8	1,509,095	11.3	-3.2
경기	867,757	13.2	1,568,119	16.7	2,736,267	20.4	7.2
강원	6,241	0.1	37,169	0.4	52,140	0.4	0.3
충북	140,167	2.1	225,205	2.4	374,551	2.8	0.7
충남	178,934	2.7	361,405	3.8	684,924	5.1	2.4
전북	163,969	2.5	454,341	4.8	519,034	3.9	1.4
전남	724,372	11.0	832,041	8.8	1,006,707	7.5	-3.5
경북	675,224	10.2	1,081,912	11.5	1,448,049	10.8	0.5
경남	984,912	14.9	1,570,097	16.7	1,679,064	12.5	-2.4
전국 계	6,588,332	100.0	9,411,826	100.0	13,412,766	100.0	

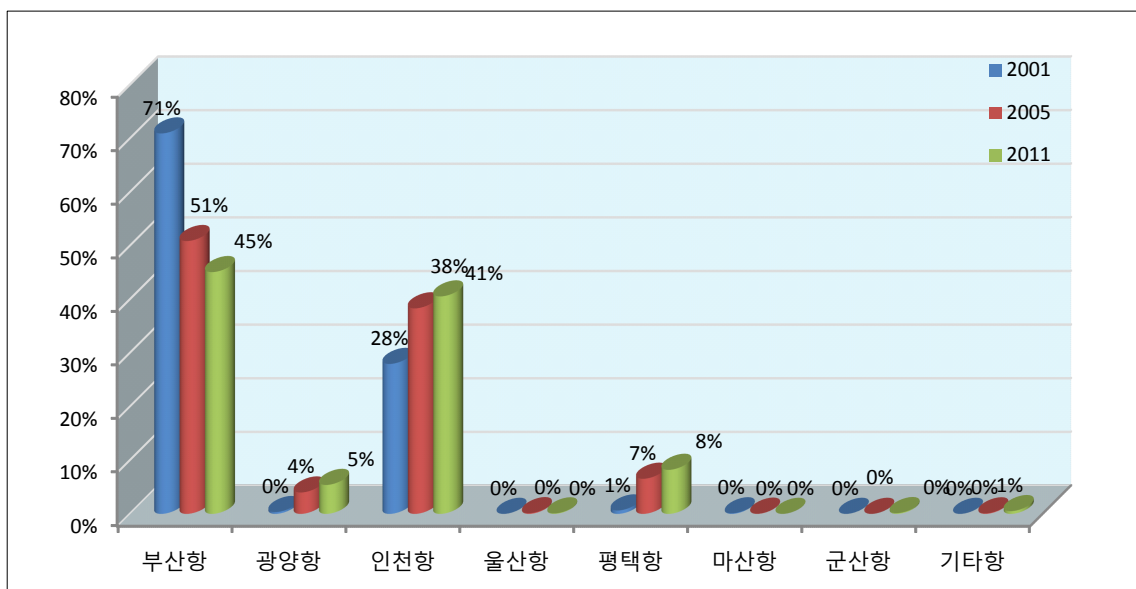
&lt;표 2-21&gt; 전국 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	1,797,006	27.3	2,462,768	26.2	4,158,228	31.0	3.7
강원권	6,241	0.1	37,169	0.4	52,140	0.4	0.3
충청권	402,257	6.1	715,831	7.6	1,160,386	8.7	2.5
호남권	1,087,602	16.5	1,624,082	17.3	1,968,393	14.7	-1.8
영남권	3,295,226	50.0	4,571,976	48.6	6,073,618	45.3	-4.7
합 계	6,588,332	100.0	9,411,826	100.0	13,412,766	100.0	

## 2) 권역별 이용항만 비율 변화

### ① 수도권

- 수도권 수출입 화물의 항만별 이용 추이를 보면 부산항 이용비율은 감소하였고 인천항, 평택·당진항, 광양항의 이용비율이 계속해서 증가하고 있음
- 수도권 화물의 부산항 이용비율은 2001년 71% → 2005년 51% → 2011년 45%로 지속적으로 감소해오고 있는 반면 수도권 화물의 인천항 이용비율은 2001년 28% → 2005년 38% → 2011년 41%로 지속적으로 증가해오고 있음
  - 평택·당진항(2001년 1% → 2005년 7% → 2011년 8%)과 광양항(2001년 0% → 2005년 4% → 2011년 5%)도 수도권 화물의 이용비율이 소폭이지만 계속해서 늘어나고 있음
- 수도권에서 수출입 컨테이너의 인천항과 평택·당진항 이용비율의 증가는 대 중국화물의 수출입 급증과 컨테이너 전용부두의 개장 등에 따른 것으로 판단되며, 향후에도 인천항과 평택·당진항을 통한 수도권화물의 이용비율은 일정 부분 증가할 것으로 예상됨

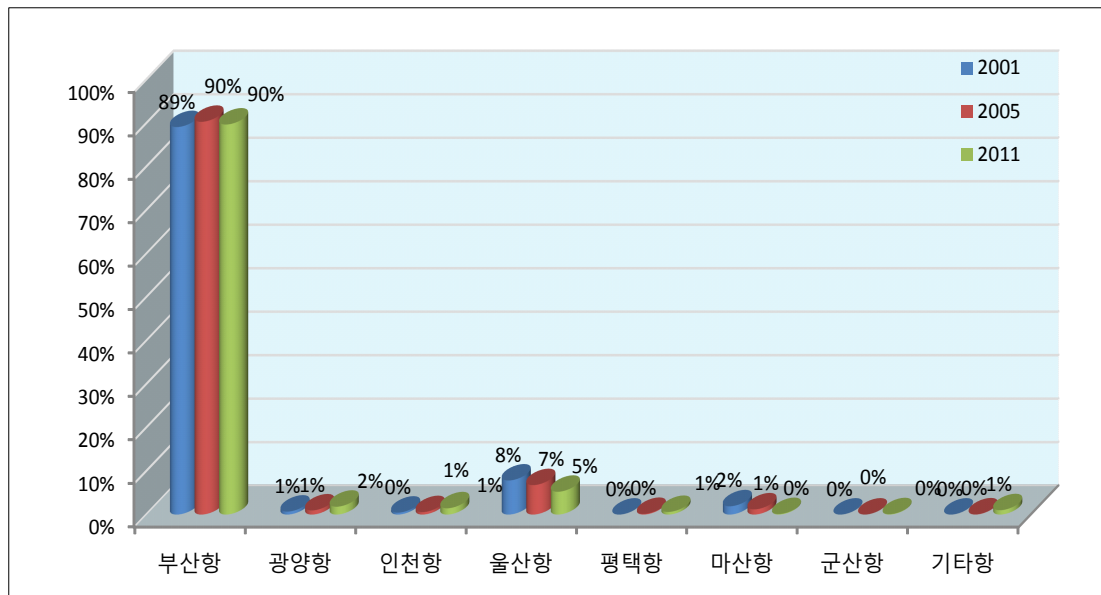


<그림 2-5> 수도권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교



## ② 영남권

- 영남권 수출입 화물의 항만별 이용 추이를 보면 부산항 이용비율이 90%에 달할 정도로 매우 높은 상태를 계속해서 유지하고 있으며 울산항 이용비율이 소폭 감소함
- 영남권 수출입 컨테이너는 지리적 인접성에 의해 대부분 부산항을 이용하고 있음
  - 영남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용 물동량은 2001년 294만TEU에서 2011년에는 545만TEU로 10년 동안 251만TEU 증가하였으며, 점유율 측면에서도 2001년의 89%에서 2011년에는 90%로 부산항의 높은 의존비율이 계속해서 유지되고 있음
- 부산항을 제외한 나머지 항만에서 영남권 수출입 컨테이너의 처리 물동량은 대부분 소폭 하락함

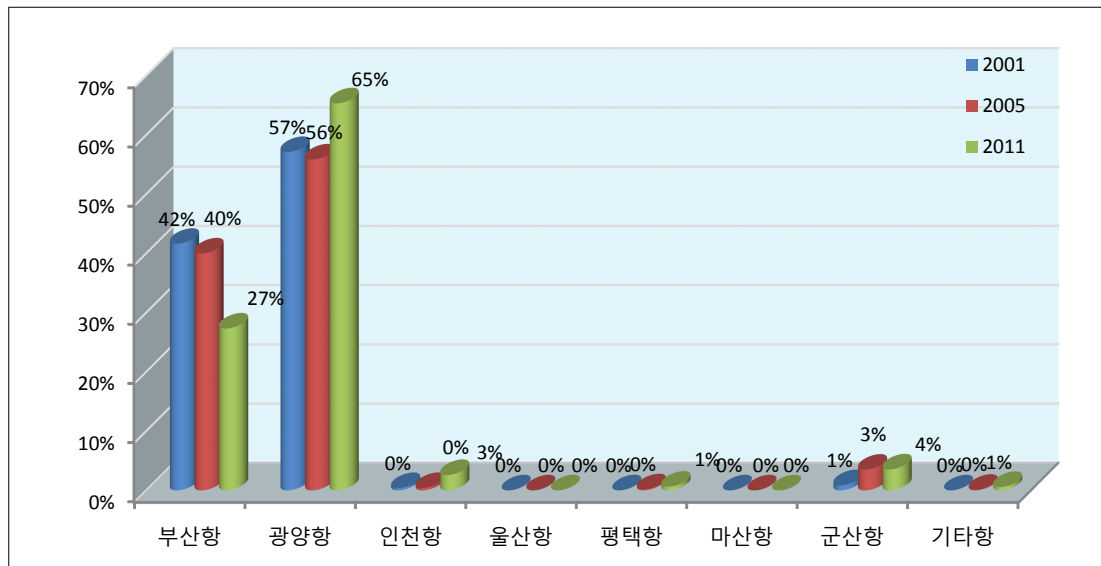


<그림 2-6> 영남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

## ③ 호남권

- 호남권 수출입 화물의 항만별 이용 추이를 보면 최근 부산항 이용비율은 대폭 감소한 반면 광양항 이용비율이 크게 증가하고 있음
- 호남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용은 2001년 42% → 2005년 40% → 2011년 27%로 최근에 대폭 감소한 것으로 조사된 반면 광양항 이용비율은 2001년 57% → 2005년 56% → 2011년 65%로 크게 증가하였음

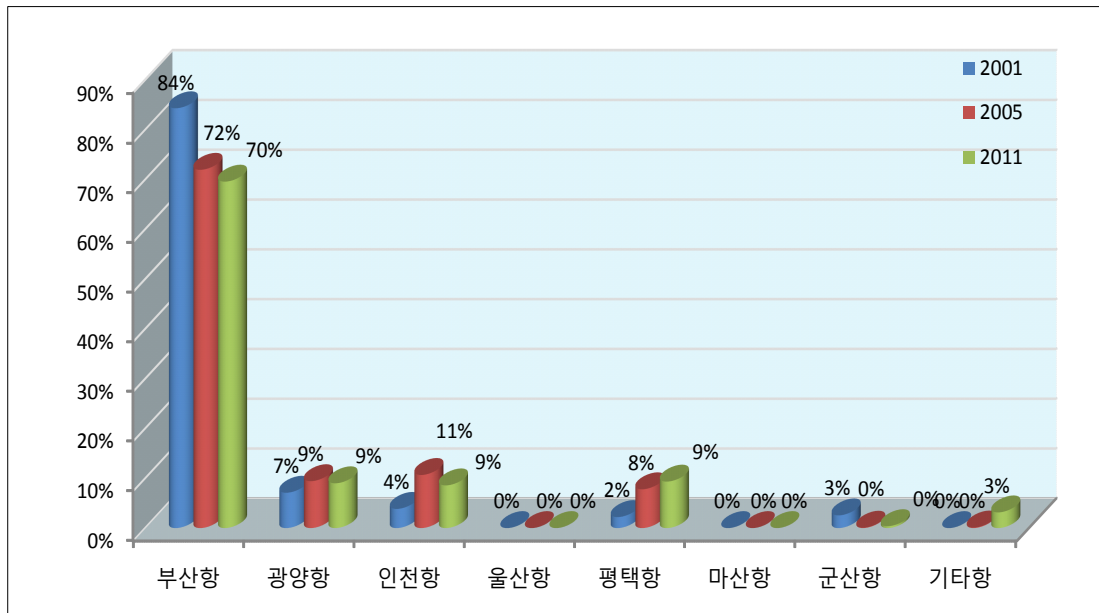
- 호남권 수출입 컨테이너의 군산항 이용비율(2001년 1% → 2005년 3% → 2011년 4%)도 소폭이지만 계속해서 늘어나고 있음
- 호남권의 수출입 컨테이너의 광양항, 군산항 이용비율 증가는 중국항 수출입물동량의 증가추세가 일부 반영된 것으로 판단됨



<그림 2-7> 호남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

#### ④ 충청권

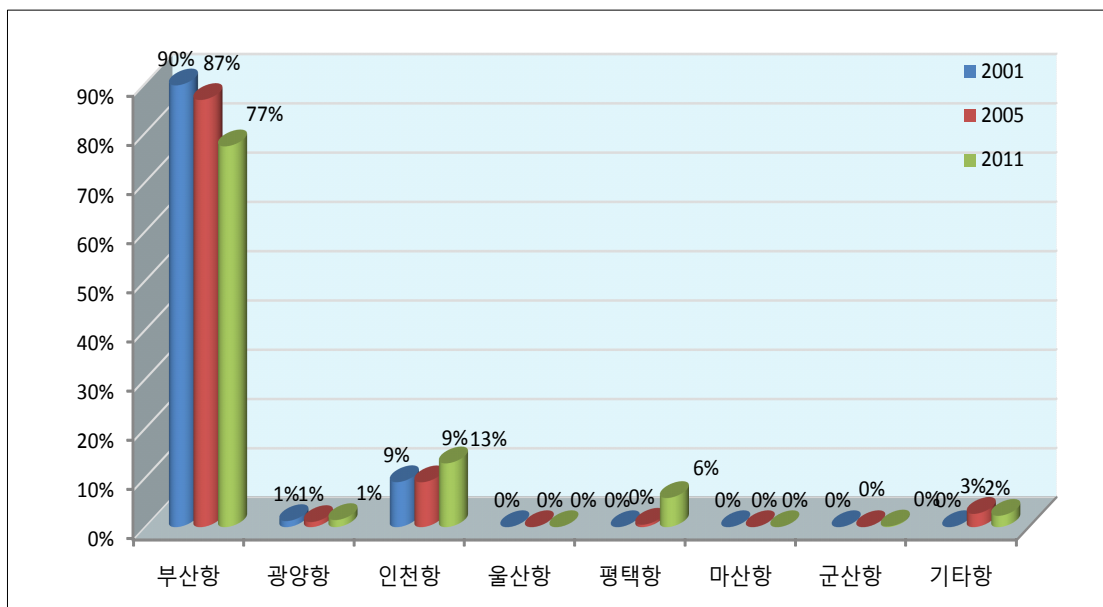
- 충청권 수출입 화물의 항만별 이용비율 추이를 보면 최근 대 중국 무역의 증가와 함께 부산항 이용비율이 감소하는 반면 인천항, 평택·당진항의 이용비율이 크게 증가하고 있음
- 부산항의 이용비율은 2001년의 84%에서 2005년 72.0%, 2011년 70%로 계속해서 감소하고 있음
- 반면, 인천항은 2001년 4% → 2011년 9%, 평택·당진항은 2001년 2% → 2011년 9%로 모두 큰 폭의 증가세를 보여주고 있음
- 광양항의 이용비율은 2001년 7% → 2005년 9% → 2011년 9%로 2001년에 대비 소폭 증가한 상태를 계속해서 유지하고 있음



<그림 2-8> 충청권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

#### ⑤ 강원권

- 강원권 수출입 화물의 항만별 이용비율 추이의 특징은 충청권과 동일하게 부산항 이용비율의 감소와 인천항 및 평택·당진항 이용비율의 증가로 요약됨
- 부산항의 이용비율은 감소(2001년 90% → 2011년 77%)한 반면 인천항(2001년 9% → 2011년 13%)과 평택·당진항(2001년 0% → 2011년 6%) 이용비율은 증가 추이



<그림 2-9> 강원권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

#### 4. 부산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

##### 가. 부산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항은 2011년 871만TEU의 수출입컨테이너를 처리하여 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 64.9%를 처리한 우리나라 대표적인 컨테이너 항만임
- 또한 수출컨테이너를 431만TEU 처리하여 부산항 수출입 컨테이너의 49.4%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 440만TEU로 50.6%를 차지하였음
- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적 컨테이너의 비율은 71.1%인 619만TEU였으며, 공 컨테이너의 비율은 28.9%인 252만TEU였음

<표 2-22> 2011년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)표

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	3,591,109	83.4	2,601,512	59.1	6,192,621	71.1
공	714,206	16.6	1,801,224	40.9	2,515,430	28.9
계	4,305,315	100.0	4,402,736	100.0	8,708,051	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 89.3%인 778만TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 10.7%인 93만TEU에 불과하였음
- 특히 수입 컨테이너의 도로운송 수송비율이 수출에 비해 3.6% 정도 더 높았으며, 이와 같은 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨

<표 2-23> 2011년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	3,767,179	87.5	4,012,425	91.1	7,779,604	89.3
연안 운송	81,791	1.9	36,944	0.8	118,734	1.4
철도 운송	456,346	10.6	353,367	8.0	809,713	9.3
합 계	4,305,315	100.0	4,402,736	100.0	8,708,051	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS와 코레일 KROIS에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 20.0% (111만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경기 16.6% (92만TEU), 부산 13.3% (74만TEU), 울산 13.2% (73만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 64.6% (357만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 21.0% (116만TEU), 충청권 9.4% (52만TEU), 호남권 4.6% (25만TEU)의 순서임

&lt;표 2-24&gt; 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	24,442	0.8	39,126	1.6	63,569	1.1
부산	333,196	10.5	405,502	17.1	738,698	13.3
대구	94,628	3.0	55,889	2.4	150,517	2.7
인천	91,034	2.9	86,462	3.6	177,496	3.2
광주	81,757	2.6	24,377	1.0	106,134	1.9
대전	51,712	1.6	15,269	0.6	66,981	1.2
울산	516,235	16.3	212,201	8.9	728,436	13.2
경기	441,504	13.9	<b>479,340</b>	<b>20.2</b>	920,844	16.6
강원	20,508	0.6	7,190	0.3	27,698	0.5
충북	79,947	2.5	128,603	5.4	208,550	3.8
충남	140,262	4.4	105,595	4.5	245,856	4.4
전북	57,953	1.8	44,457	1.9	102,410	1.8
전남	30,975	1.0	12,599	0.5	43,574	0.8
경북	515,221	16.3	331,958	14.0	847,179	15.3
경남	<b>685,946</b>	<b>21.7</b>	423,833	17.9	<b>1,109,779</b>	<b>20.0</b>
합계	3,165,319	100.0	2,372,401	100.0	5,537,720	100.0

&lt;표 3-25&gt; 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	556,980	17.6	604,929	25.5	1,161,908	21.0
강원권	20,508	0.6	7,190	0.3	27,698	0.5
충청권	271,921	8.6	249,467	10.5	521,387	9.4
호남권	170,685	5.4	81,432	3.4	252,117	4.6
영남권	<b>2,145,226</b>	<b>67.8</b>	<b>1,429,383</b>	<b>60.3</b>	<b>3,574,609</b>	<b>64.6</b>
합계	3,165,319	100.0	2,372,401	100.0	5,537,720	100.0

## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경남이 23.7% (53만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 19.8% (44만TEU), 경북 16.5% (37만TEU), 부산 15.1% (34만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 77.5% (174만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 8.6% (19만TEU), 호남권 7.0% (16만TEU), 충청권 6.7% (15만TEU)의 순서임

&lt;표 2-26&gt; 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		5,846	1.0	3,106	0.2	8,952	0.4
부산		122,306	20.3	217,269	13.2	339,575	15.1
대구		13,348	2.2	40,256	2.5	53,605	2.4
인천		5,056	0.8	19,841	1.2	24,897	1.1
광주		9,918	1.6	52,216	3.2	62,134	2.8
대전		3,944	0.7	18,393	1.1	22,337	1.0
울산		49,060	8.2	<b>394,288</b>	<b>24.0</b>	443,349	19.8
경기		56,867	9.4	101,827	6.2	158,694	7.1
강원		1,731	0.3	2,839	0.2	4,570	0.2
충북		28,827	4.8	23,773	1.4	52,600	2.3
충남		26,733	4.4	49,631	3.0	76,364	3.4
전북		16,085	2.7	41,658	2.5	57,743	2.6
전남		3,874	0.6	32,101	2.0	35,975	1.6
경북		82,584	13.7	287,373	17.5	369,957	16.5
경남		<b>175,679</b>	<b>29.2</b>	355,453	21.7	<b>531,132</b>	<b>23.7</b>
합계		601,860	100.0	1,640,024	100.0	2,241,884	100.0

&lt;표 2-27&gt; 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		67,769	11.3	124,774	7.6	192,543	8.6
강원권		1,731	0.3	2,839	0.2	4,570	0.2
충청권		59,504	9.9	91,797	5.6	151,301	6.7
호남권		29,877	5.0	125,975	7.7	155,852	7.0
영남권		<b>442,978</b>	<b>73.6</b>	<b>1,294,640</b>	<b>78.9</b>	<b>1,737,618</b>	<b>77.5</b>
합계		601,860	100.0	1,640,024	100.0	2,241,884	100.0

### ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 21.1% (164만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 15.6% (122만TEU), 울산 15.1% (117만TEU), 경기 13.9% (108만TEU), 부산 13.9% (108만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 68.3% (531만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 17.4% (135만TEU), 충청권 8.6% (67만TEU), 호남권 5.2% (41만TEU)의 순서임

<표 2-28> 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		30,288	0.8	42,232	1.1	72,521	0.9
부산		455,501	12.1	622,771	15.5	1,078,273	13.9
대구		107,977	2.9	96,146	2.4	204,122	2.6
인천		96,090	2.6	106,303	2.6	202,393	2.6
광주		91,676	2.4	76,592	1.9	168,268	2.2
대전		55,656	1.5	33,662	0.8	89,318	1.1
울산		565,295	15.0	606,489	15.1	1,171,785	15.1
경기		498,371	13.2	581,167	14.5	1,079,538	13.9
강원		22,239	0.6	10,029	0.2	32,268	0.4
충북		108,774	2.9	152,375	3.8	261,149	3.4
충남		166,994	4.4	155,226	3.9	322,221	4.1
전북		74,038	2.0	86,115	2.1	160,153	2.1
전남		34,848	0.9	44,700	1.1	79,549	1.0
경북		597,805	15.9	619,331	15.4	1,217,136	15.6
경남		<b>861,626</b>	<b>22.9</b>	<b>779,286</b>	<b>19.4</b>	<b>1,640,911</b>	<b>21.1</b>
합계		3,767,179	100.0	4,012,425	100.0	7,779,604	100.0

<표 2-29> 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		624,749	16.6	729,702	18.2	1,354,451	17.4
강원권		22,239	0.6	10,029	0.2	32,268	0.4
충청권		331,424	8.8	341,264	8.5	672,688	8.6
호남권		200,562	5.3	207,408	5.2	407,970	5.2
영남권		<b>2,588,204</b>	<b>68.7</b>	<b>2,724,023</b>	<b>67.9</b>	<b>5,312,227</b>	<b>68.3</b>
합계		3,767,179	100.0	4,012,425	100.0	7,779,604	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 94.2% (1.4만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 3.3% (5백TEU), 경기 1.8% (3백 TEU)의 순이었음
- 인천이 기종점인 적 컨테이너 실적은 주로 부인선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-30&gt; 부산항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	5,721	88.7	8,497	98.3	14,218	94.2
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	25	0.4	75	0.9	100	0.7
경기	272	4.2	-	-	272	1.8
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-
전남	429	6.7	70	0.8	499	3.3
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
합계	6,447	100.0	8,642	100.0	15,089	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-31&gt; 부산항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	5,993	93.0	8,497	98.3	14,490	96.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	-	-	-	-	-	-
호남권	429	6.7	70	0.8	499	3.3
영남권	25	0.4	75	0.9	100	0.7
합계	6,447	100.0	8,642	100.0	15,089	100.0



## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 60.0% (6만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 28.9% (3만TEU), 울산 4.2% (4천TEU), 경북 2.8% (3천TEU)의 순이었음
- 인천이 기종점인 공 컨테이너 실적은 주로 부인선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-32&gt; 부산항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		8	0.0	-	-	8	0.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		10,038	13.3	<b>19,894</b>	<b>70.3</b>	29,932	28.9
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		4,311	5.7	28	0.1	4,339	4.2
경기		368	0.5	752	2.7	1,120	1.1
강원		-	-	110	0.4	110	0.1
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	1	0.0	1	0.0
전북		968	1.3	1,534	5.4	2,502	2.4
전남		<b>58,377</b>	<b>77.5</b>	3,817	13.5	<b>62,194</b>	<b>60.0</b>
경북		881	1.2	2,016	7.1	2,897	2.8
경남		393	0.5	150	0.5	543	0.5
합계		75,344	100.0	28,302	100.0	103,645	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-33&gt; 부산항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		10,406	13.8	<b>20,646</b>	<b>72.9</b>	31,052	30.0
강원권		-	-	110	0.4	110	0.1
충청권		-	-	1	0.0	1	0.0
호남권		<b>59,345</b>	<b>78.8</b>	5,351	18.9	<b>64,696</b>	<b>62.4</b>
영남권		5,593	7.4	2,194	7.8	7,787	7.5
합계		75,344	100.0	28,302	100.0	103,645	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 52.8% (6만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 37.2% (4만TEU), 울산 3.7% (4천TEU), 전북 2.1% (3천TEU)의 순이었음
- 인천이 기종점인 적공 컨테이너 실적은 주로 부인선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-34&gt; 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		8	0.0	-	-	8	0.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		15,759	19.3	28,391	76.8	44,150	37.2
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		4,336	5.3	103	0.3	4,439	3.7
경기		640	0.8	752	2.0	1,392	1.2
강원		-	-	110	0.3	110	0.1
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	1	0.0	1	0.0
전북		968	1.2	1,534	4.2	2,502	2.1
전남		58,806	71.9	3,887	10.5	62,693	52.8
경북		881	1.1	2,016	5.5	2,897	2.4
경남		393	0.5	150	0.4	543	0.5
합계		81,791	100.0	36,944	100.0	118,734	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-35&gt; 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		16,399	20.1	29,143	78.9	45,542	38.4
강원권		-	-	110	0.3	110	0.1
충청권		-	-	1	0.0	1	0.0
호남권		59,774	73.1	5,421	14.7	65,195	54.9
영남권		5,618	6.9	2,269	6.1	7,887	6.6
합계		81,791	100.0	36,944	100.0	118,734	100.0

## 3) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 40.4% (26만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 22.4% (14만TEU), 경북 10.3% (7만TEU), 충남 9.6% (6만TEU), 충북 7.2% (5만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 63.4% (41만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 16.8% (11만TEU), 영남권 11.3% (7만TEU), 호남권 7.5% (5만TEU)의 순서임

&lt;표 2-36&gt; 부산항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,819	0.4	1,693	0.8	3,512	0.5
부산	16	0.0	16	0.0	32	0.0
대구	-	-	-	-	-	-
인천	103,444	24.7	39,726	18.0	143,170	22.4
광주	4,845	1.2	1,866	0.8	6,711	1.0
대전	-	-	-	-	-	-
울산	6,190	1.5	776	0.4	6,966	1.1
경기	<b>140,818</b>	<b>33.6</b>	<b>117,824</b>	<b>53.4</b>	<b>258,642</b>	<b>40.4</b>
강원	6,854	1.6	84	0.0	6,938	1.1
충북	24,070	5.7	21,744	9.9	45,814	7.2
충남	41,994	10.0	19,396	8.8	61,390	9.6
전북	19,498	4.6	4,711	2.1	24,209	3.8
전남	13,332	3.2	3,504	1.6	16,836	2.6
경북	56,464	13.5	9,129	4.1	65,593	10.3
경남	-	-	-	-	-	-
합계	419,343	100.0	220,469	100.0	639,812	100.0

&lt;표 2-37&gt; 부산항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>246,081</b>	<b>58.7</b>	<b>159,243</b>	<b>72.2</b>	<b>405,324</b>	<b>63.4</b>
강원권	6,854	1.6	84	0.0	6,938	1.1
충청권	66,064	15.8	41,140	18.7	107,204	16.8
호남권	37,675	9.0	10,081	4.6	47,756	7.5
영남권	62,670	14.9	9,921	4.5	72,591	11.3
합계	419,343	100.0	220,469	100.0	639,812	100.0

## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 38.1%(6만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 32.3%(5만TEU), 충남 11.8%(2만TEU), 전북 4.4%(8천TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 41.1%(7만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 영남권 32.4%(5만TEU), 충청권 16.1%(3만TEU), 호남권 9.9%(2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-38&gt; 부산항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	138	0.1	138	0.1
부산		12	0.0	12	0.0	24	0.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		3,652	9.9	1,193	0.9	4,845	2.9
광주		517	1.4	1,989	1.5	2,506	1.5
대전		-	-	-	-	-	-
울산		45	0.1	65	0.0	110	0.1
경기		<b>15,545</b>	<b>42.0</b>	49,262	<b>37.1</b>	<b>64,807</b>	<b>38.1</b>
강원		30	0.1	943	0.7	973	0.6
충북		4,383	11.8	2,938	2.2	7,321	4.3
충남		3,608	9.8	16,403	12.3	20,011	11.8
전북		1,413	3.8	6,093	4.6	7,506	4.4
전남		2,259	6.1	4,541	3.4	6,800	4.0
경북		5,539	15.0	<b>49,321</b>	<b>37.1</b>	54,860	32.3
경남		-	-	-	-	-	-
합계		37,003	100.0	132,898	100.0	169,901	100.0

&lt;표 2-39&gt; 부산항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>19,197</b>	<b>51.9</b>	<b>50,593</b>	<b>38.1</b>	<b>69,790</b>	<b>41.1</b>
강원권		30	0.1	943	0.7	973	0.6
충청권		7,991	21.6	19,341	14.6	27,332	16.1
호남권		4,189	11.3	12,623	9.5	16,812	9.9
영남권		5,596	15.1	49,398	37.2	54,994	32.4
합계		37,003	100.0	132,898	100.0	169,901	100.0

### ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 39.9% (32만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 18.3% (15만TEU), 경북 14.9% (12만TEU), 충남 10.1% (8만TEU), 충북 6.6% (5만TEU)의 순임
- 권역별 기종점은 수도권이 58.7% (48만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 16.6% (13만TEU), 영남권 15.8% (13만TEU), 호남권 8.0% (6만TEU)의 순서임

<표 2-40> 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,819	0.4	1,831	0.5	3,649	0.5
부산		28	0.0	28	0.0	56	0.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		107,096	23.5	40,919	11.6	148,015	18.3
광주		5,362	1.2	3,855	1.1	9,217	1.1
대전		-	-	-	-	-	-
울산		6,235	1.4	841	0.2	7,076	0.9
경기		<b>156,363</b>	<b>34.3</b>	<b>167,086</b>	<b>47.3</b>	<b>323,449</b>	<b>39.9</b>
강원		6,884	1.5	1,027	0.3	7,911	1.0
충북		28,453	6.2	24,682	7.0	53,135	6.6
충남		45,602	10.0	35,799	10.1	81,401	10.1
전북		20,911	4.6	10,804	3.1	31,715	3.9
전남		15,591	3.4	8,045	2.3	23,636	2.9
경북		62,003	13.6	58,450	16.5	120,453	14.9
경남		-	-	-	-	-	-
합계		456,346	100.0	353,367	100.0	809,713	100.0

<표 2-41> 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>265,278</b>	<b>58.1</b>	<b>209,836</b>	<b>59.4</b>	<b>475,114</b>	<b>58.7</b>
강원권		6,884	1.5	1,027	0.3	7,911	1.0
충청권		74,055	16.2	60,481	17.1	134,536	16.6
호남권		41,864	9.2	22,704	6.4	64,568	8.0
영남권		68,266	15.0	59,319	16.8	127,585	15.8
합계		456,346	100.0	353,367	100.0	809,713	100.0

## 4) 부산항 전체 (도로+연안+철도) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

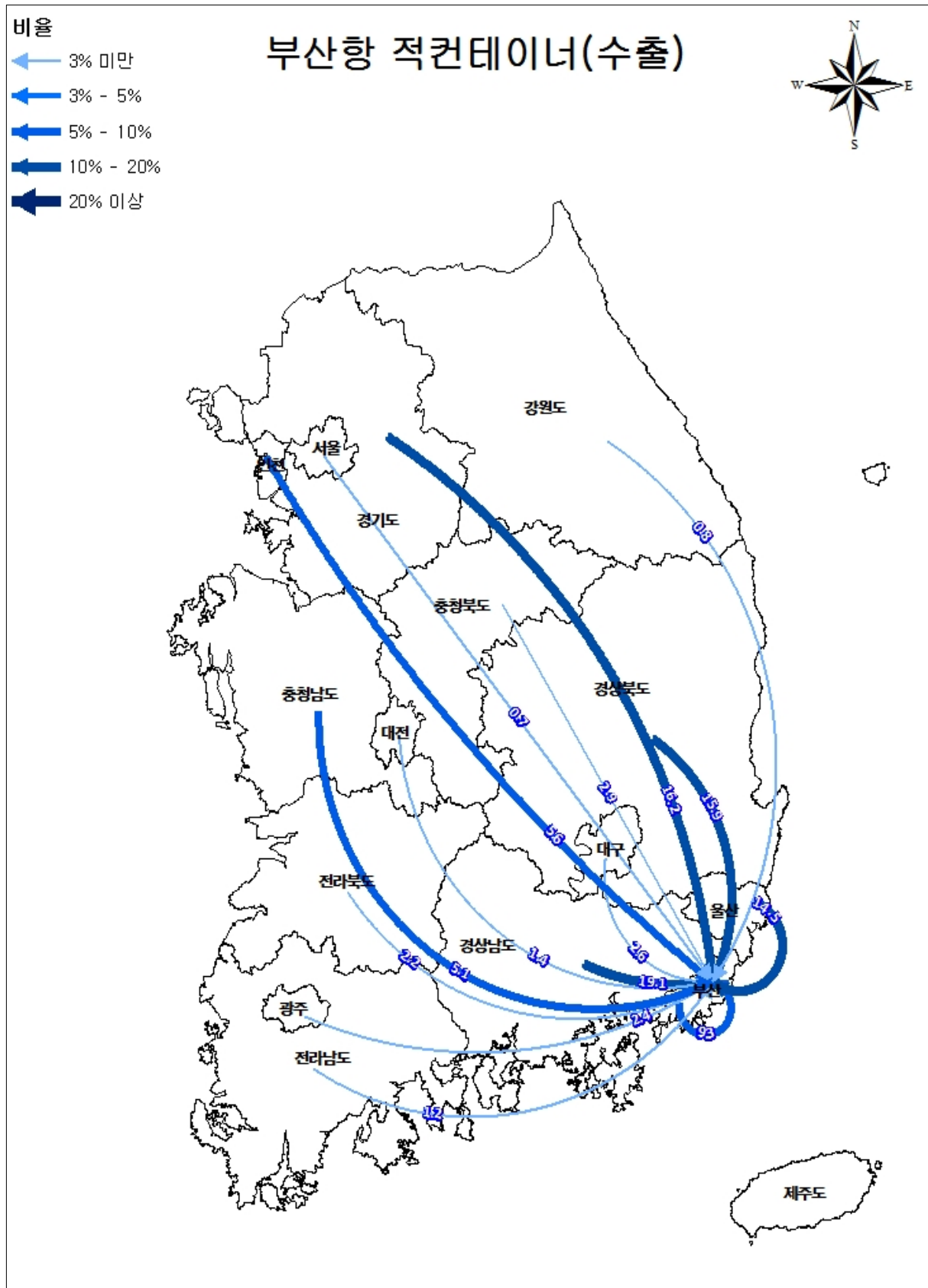
- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 19.1% (118만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경남 17.9% (111만TEU), 경북 14.7% (91만TEU), 부산 11.9% (74만TEU), 울산 11.9% (74만TEU)의 순이었음
- 수출은 경남 19.1% (69만TEU), 수입은 경기 23.0% (60만TEU)가 가장 높음
- 권역별 기종점은 영남권이 58.9% (365만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 25.5% (158만TEU), 충청권 10.2% (63만TEU), 호남권 4.9% (30만TEU)의 순서임

&lt;표 2-42&gt; 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

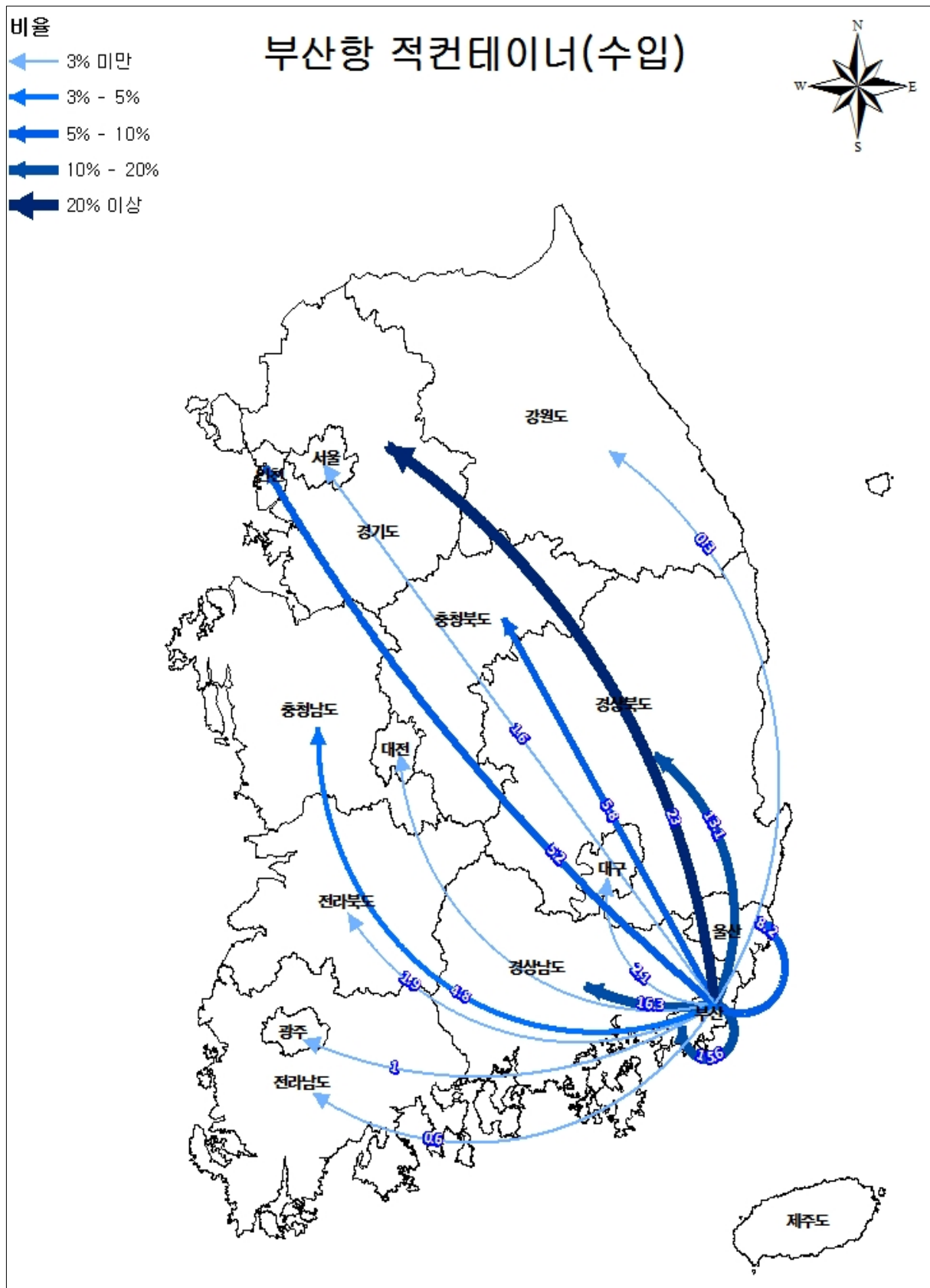
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		26,261	0.7	40,819	1.6	67,080	1.1
부산		333,212	9.3	405,518	15.6	738,730	11.9
대구		94,628	2.6	55,889	2.1	150,517	2.4
인천		200,199	5.6	134,685	5.2	334,883	5.4
광주		86,602	2.4	26,243	1.0	112,845	1.8
대전		51,712	1.4	15,269	0.6	66,981	1.1
울산		522,450	14.5	213,052	8.2	735,502	11.9
경기		582,594	16.2	597,164	23.0	1,179,758	19.1
강원		27,361	0.8	7,274	0.3	34,635	0.6
충북		104,017	2.9	150,347	5.8	254,364	4.1
충남		182,255	5.1	124,991	4.8	307,246	5.0
전북		77,451	2.2	49,168	1.9	126,619	2.0
전남		44,736	1.2	16,173	0.6	60,909	1.0
경북		571,685	15.9	341,087	13.1	912,772	14.7
경남		685,946	19.1	423,833	16.3	1,109,779	17.9
합계		3,591,109	100.0	2,601,512	100.0	6,192,621	100.0

&lt;표 2-43&gt; 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		809,054	22.5	772,668	29.7	1,581,722	25.5
강원권		27,361	0.8	7,274	0.3	34,635	0.6
충청권		337,984	9.4	290,607	11.2	628,591	10.2
호남권		208,789	5.8	91,583	3.5	300,372	4.9
영남권		2,207,921	61.5	1,439,379	55.3	3,647,300	58.9
합계		3,591,109	100.0	2,601,512	100.0	6,192,621	100.0



<그림 2-10> 2011년 부산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-11> 2011년 부산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경남이 21.1% (53만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 17.8% (45만TEU), 경북 17.0% (43만TEU), 부산 13.5% (34만TEU)의 순이었음
- 수출은 경남 24.7% (18만TEU), 수입은 울산 21.9% (39만TEU)이 가장 높음
- 권역별 기종점은 영남권이 71.6% (180만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 11.7% (29만TEU), 호남권 9.4% (24만TEU), 충청권 7.1% (18만TEU)의 순서임

<표 2-44> 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	5,846	0.8	3,244	0.2	9,090	0.4
부산	122,326	17.1	217,281	12.1	339,607	13.5
대구	13,348	1.9	40,256	2.2	53,605	2.1
인천	18,746	2.6	40,928	2.3	59,674	2.4
광주	10,435	1.5	54,205	3.0	64,640	2.6
대전	3,944	0.6	18,393	1.0	22,337	0.9
울산	53,416	7.5	<b>394,381</b>	<b>21.9</b>	447,798	17.8
경기	72,780	10.2	151,840	8.4	224,621	8.9
강원	1,761	0.2	3,892	0.2	5,653	0.2
충북	33,210	4.6	26,711	1.5	59,921	2.4
충남	30,341	4.2	66,035	3.7	96,376	3.8
전북	18,466	2.6	49,285	2.7	67,751	2.7
전남	64,510	9.0	40,459	2.2	104,969	4.2
경북	89,004	12.5	338,710	18.8	427,714	17.0
경남	<b>176,072</b>	<b>24.7</b>	355,603	19.7	<b>531,675</b>	<b>21.1</b>
합계	714,206	100.0	1,801,224	100.0	2,515,430	100.0

<표 2-45> 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	97,372	13.6	196,012	10.9	293,385	11.7
강원권	1,761	0.2	3,892	0.2	5,653	0.2
충청권	67,495	9.5	111,139	6.2	178,634	7.1
호남권	93,411	13.1	143,949	8.0	237,360	9.4
영남권	<b>454,166</b>	<b>63.6</b>	<b>1,346,232</b>	<b>74.7</b>	<b>1,800,398</b>	<b>71.6</b>
합계	714,206	100.0	1,801,224	100.0	2,515,430	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 18.8% (164만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 16.1% (140만TEU), 경북 15.4% (134만TEU), 울산 13.6% (118만TEU), 부산 12.4% (108만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 62.6% (545만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 21.5% (188만TEU), 충청권 9.3% (81만TEU), 호남권 6.2% (54만TEU)의 순서임

&lt;표 2-46&gt; 부산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		32,107	0.7	44,063	1.0	76,170	0.9
부산		455,537	10.6	622,799	14.1	1,078,337	12.4
대구		107,977	2.5	96,146	2.2	204,122	2.3
인천		218,945	5.1	175,613	4.0	394,558	4.5
광주		97,038	2.3	80,447	1.8	177,485	2.0
대전		55,656	1.3	33,662	0.8	89,318	1.0
울산		575,866	13.4	607,433	13.8	1,183,300	13.6
경기		655,374	15.2	749,005	17.0	1,404,379	16.1
강원		29,123	0.7	11,166	0.3	40,288	0.5
충북		137,227	3.2	177,057	4.0	314,284	3.6
충남		212,596	4.9	191,026	4.3	403,622	4.6
전북		95,917	2.2	98,453	2.2	194,370	2.2
전남		109,245	2.5	56,632	1.3	165,878	1.9
경북		660,689	15.3	679,797	15.4	1,340,486	15.4
경남		<b>862,018</b>	<b>20.0</b>	<b>779,436</b>	<b>17.7</b>	<b>1,641,454</b>	<b>18.8</b>
합계		4,305,315	100.0	4,402,736	100.0	8,708,051	100.0

&lt;표 2-47&gt; 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		906,426	21.1	968,681	22.0	1,875,107	21.5
강원권		29,123	0.7	11,166	0.3	40,288	0.5
충청권		405,479	9.4	401,746	9.1	807,225	9.3
호남권		302,200	7.0	235,533	5.3	537,733	6.2
영남권		<b>2,662,087</b>	<b>61.8</b>	<b>2,785,611</b>	<b>63.3</b>	<b>5,447,698</b>	<b>62.6</b>
합계		4,305,315	100.0	4,402,736	100.0	8,708,051	100.0

#### 나. 부산항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2001년 조사결과와 비교해서 2011년 부산항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 서울, 울산, 전남, 경남의 비중이 줄어든 반면, 부산, 경기, 충남의 비중이 증가한 사실임
- 가장 큰 폭의 감소를 나타낸 지역은 서울로 2001년 5.0% → 2011년 0.9%로 약 4.1%포인트 감소했으며, 반대로 가장 큰 폭의 증가를 보여준 지역은 부산인데 2001년 8.5% → 2011년 12.4%로 약 3.8%포인트 증가했음
- 부산항은 전국에서 상대적으로 수출입 화물의 비중이 높고 지역적으로 가까운 부산, 경남, 경북 지역들뿐만 아니라 경기와 충청권 지역들에서도 이용비율이 증가해 전국 항만의 위상을 계속해서 유지하고 있는 것으로 파악됨
- 반면 울산, 전남 지역들에서는 부산항 비중이 감소했는데, 이는 이들 지역에 위치한 지역항만으로 기존 부산항 이용 화물이 일부 이동했기 때문인 것으로 판단됨
- 그 외 전북, 광주 지역들은 기존과 거의 유사한 비중을 유지해 큰 변화가 없는 모습을 보여주고 있음

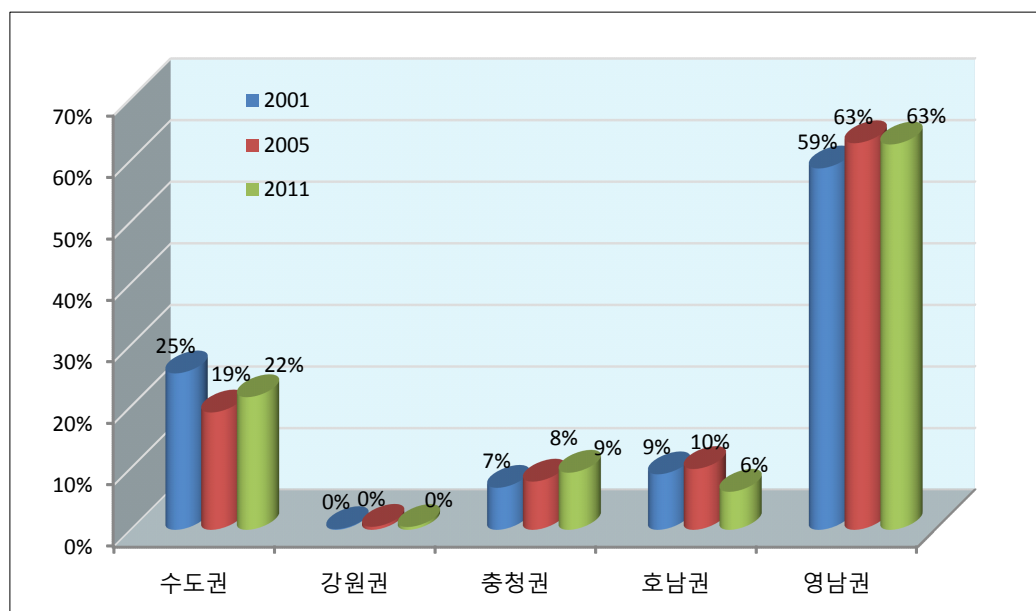
<표 2-48> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	248,776	5.0	127,514	1.9	76,170	0.9	-4.1
부산	427,908	8.5	463,950	7.1	1,078,337	12.4	3.8
대구	220,091	4.4	216,815	3.3	204,122	2.3	-2.0
인천	253,576	5.1	191,367	2.9	394,558	4.5	-0.5
광주	93,674	1.9	202,428	3.1	177,485	2.0	0.2
대전	72,345	1.4	110,760	1.7	89,318	1.0	-0.4
울산	703,116	14.0	917,034	13.9	1,183,300	13.6	-0.4
경기	769,983	15.4	934,255	14.2	1,404,379	16.1	0.8
강원	5,594	0.1	32,219	0.5	40,288	0.5	0.4
충북	125,141	2.5	178,644	2.7	314,284	3.6	1.1
충남	144,095	2.9	225,606	3.4	403,622	4.6	1.8
전북	109,683	2.2	231,597	3.5	194,370	2.2	0.0
전남	248,223	5.0	215,496	3.3	165,878	1.9	-3.0
경북	665,804	13.3	1,042,188	15.8	1,340,486	15.4	2.1
경남	922,631	18.4	1,489,365	22.6	1,641,454	18.8	0.4
전국 계	5,010,641	100.0	6,579,238	100.0	8,708,051	100.0	

- 권역별로 보면 수도권과 호남권의 비중이 다소 감소한 반면, 영남권과 충청권의 비중이 일부 증가했음
- 수도권의 비율은 2001년 25.4% → 2005년 19.0% → 2011년 21.5%로 감소했고, 호남권은 비율은 2001년 9.0% → 2005년 9.9% → 2011년 6.2%로 감소함
- 영남권의 비율은 2001년 58.7% → 2005년 62.8% → 2011년 62.6%로 증가했고, 충청권은 비율은 2001년 6.8% → 2005년 7.8% → 2011년 9.3%로 증가함
- 이는 수도권의 수출입 화물이 인천항과 평택·당진항 등 인근 항만으로 일부 이동했다는 점과 부산, 경남, 경북, 충북, 충남 지역 화물의 부산항 이용비율이 더욱더 집중되고 있다는 사실에 대한 추정을 가능하게 함

<표 2-49> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	1,272,335	25.4	1,253,136	19.0	1,875,107	21.5	-3.9
강원권	5,594	0.1	32,219	0.5	40,288	0.5	0.4
충청권	341,582	6.8	515,010	7.8	807,225	9.3	2.5
호남권	451,579	9.0	649,521	9.9	537,733	6.2	-2.8
영남권	2,939,550	58.7	4,129,352	62.8	5,447,698	62.6	3.9
합 계	5,010,641	100.0	6,579,238	100.0	8,708,051	100.0	



<그림 2-12> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교

## 5. 광양항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

### 가. 광양항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항은 2011년 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 12.9%에 달하는 173만TEU를 처리해 실적면에서는 부산항, 인천항 다음이지만 부산항과 더불어 Two-Port 시스템의 한 축을 담당하는 관계로 우리나라 2대 컨테이너 항만에 해당함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 87만TEU(50.2%), 수입 컨테이너는 86만TEU(49.8%)로 수출이 다소 많음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 119만TEU(69.1%), 공 컨테이너는 53만TEU(30.9%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 2배 이상을 차지함

<표 2-50> 2011년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	834,989	96.0	357,916	41.8	1,192,905	69.1
공	34,610	4.0	498,049	58.2	532,659	30.9
계	869,599	100.0	855,965	100.0	1,725,565	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 85.8%인 148만TEU이고, 다음으로 철도운송 8.3%(14만TEU), 연안운송 6.0%(10만 TEU)의 순서임
- 도로운송 비중은 수출(90.4%)이 수입(81.1%)보다 높게 나왔으며, 반대로 연안운송과 철도운송은 모두 수입이수출보다 높은 것으로 나타남

<표 2-51> 2011년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	785,826	90.4	694,087	81.1	1,479,913	85.8
연안 운송	18,335	2.1	84,622	9.9	102,957	6.0
철도 운송	65,438	7.5	77,256	9.0	142,694	8.3
합 계	869,599	100.0	855,965	100.0	1,725,565	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC와 코레일 KROIS에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 52.4% (56만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 16.2% (17만TEU), 전북 11.5% (12만TEU), 경기 5.7% (6만TEU), 충남 4.2% (4만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 호남권이 80.1% (85만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 9.2% (10만TEU), 충청권 7.2% (8만TEU), 영남권 3.4% (4만TEU)의 순서임

&lt;표 2-52&gt; 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,111	0.1	4,952	1.7	6,063	0.6
부산	2,602	0.3	1,346	0.5	3,948	0.4
대구	282	0.0	1,308	0.4	1,591	0.1
인천	28,624	3.7	2,654	0.9	31,278	2.9
광주	147,469	19.2	25,040	8.5	172,509	16.2
대전	1,445	0.2	1,343	0.5	2,788	0.3
울산	490	0.1	98	0.0	588	0.1
경기	20,027	2.6	40,749	13.8	60,776	5.7
강원	199	0.0	265	0.1	464	0.0
충북	1,741	0.2	27,613	9.3	29,354	2.8
충남	14,053	1.8	30,833	10.4	44,886	4.2
전북	77,463	10.1	45,414	15.3	122,877	11.5
전남	<b>465,324</b>	<b>60.4</b>	<b>93,198</b>	<b>31.5</b>	<b>558,521</b>	<b>52.4</b>
경북	4,223	0.5	7,368	2.5	11,591	1.1
경남	4,816	0.6	13,809	4.7	18,625	1.7
합계	769,868	100.0	295,988	100.0	1,065,856	100.0

&lt;표 2-53&gt; 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	49,762	6.5	48,355	16.3	98,117	9.2
강원권	199	0.0	265	0.1	464	0.0
충청권	17,239	2.2	59,788	20.2	77,027	7.2
호남권	<b>690,256</b>	<b>89.7</b>	<b>163,651</b>	<b>55.3</b>	<b>853,907</b>	<b>80.1</b>
영남권	12,413	1.6	23,929	8.1	36,342	3.4
합계	769,868	100.0	295,988	100.0	1,065,856	100.0

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 58.7% (24만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 18.7% (8만TEU), 인천 12.3% (5만TEU), 전북 4.6% (2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 호남권이 82.1% (34만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 13.9% (6만TEU), 영남권 2.1% (9천TEU), 충청권 2.0% (8천TEU)의 순서임

&lt;표 2-54&gt; 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		156	1.0	21	0.0	177	0.0
부산		95	0.6	3,399	0.9	3,494	0.8
대구		50	0.3	140	0.0	190	0.0
인천		124	0.8	50,805	12.8	50,929	12.3
광주		1,124	7.0	76,371	19.2	77,495	18.7
대전		93	0.6	623	0.2	716	0.2
울산		12	0.1	216	0.1	228	0.1
경기		780	4.9	5,623	1.4	6,403	1.5
강원		0	-	3	0.0	3	0.0
충북		1,495	9.4	120	0.0	1,615	0.4
충남		1,833	11.5	3,932	1.0	5,764	1.4
전북		3,342	20.9	15,871	4.0	19,213	4.6
전남		<b>3,510</b>	<b>22.0</b>	<b>239,557</b>	<b>60.2</b>	<b>243,067</b>	<b>58.7</b>
경북		2,339	14.7	687	0.2	3,026	0.7
경남		1,006	6.3	732	0.2	1,738	0.4
합계		15,958	100.0	398,099	100.0	414,057	100.0

&lt;표 2-55&gt; 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,060	6.6	56,449	14.2	57,509	13.9
강원권		-	-	3	0.0	3	0.0
충청권		3,421	21.4	4,675	1.2	8,096	2.0
호남권		<b>7,976</b>	<b>50.0</b>	<b>331,799</b>	<b>83.3</b>	<b>339,775</b>	<b>82.1</b>
영남권		3,502	21.9	5,173	1.3	8,675	2.1
합계		15,958	100.0	398,099	100.0	414,057	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 54.2% (80만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 16.9% (25만TEU), 전북 9.6% (14만TEU), 인천 5.6% (8만TEU), 경기 4.5% (7만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 80.7% (119만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 10.5% (16만TEU), 충청권 5.8% (9만TEU), 영남권 3.0% (5만TEU)의 순서임

&lt;표 2-56&gt; 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,267	0.2	4,973	0.7	6,240	0.4
부산		2,697	0.3	4,745	0.7	7,442	0.5
대구		332	0.0	1,448	0.2	1,780	0.1
인천		28,748	3.7	53,459	7.7	82,207	5.6
광주		148,593	18.9	101,411	14.6	250,003	16.9
대전		1,538	0.2	1,966	0.3	3,504	0.2
울산		501	0.1	314	0.0	815	0.1
경기		20,806	2.6	46,372	6.7	67,179	4.5
강원		199	0.0	267	0.0	466	0.0
충북		3,236	0.4	27,733	4.0	30,969	2.1
충남		15,886	2.0	34,764	5.0	50,650	3.4
전북		80,805	10.3	61,285	8.8	142,090	9.6
전남		<b>468,834</b>	<b>59.7</b>	<b>332,755</b>	<b>47.9</b>	<b>801,588</b>	<b>54.2</b>
경북		6,561	0.8	8,055	1.2	14,616	1.0
경남		5,822	0.7	14,541	2.1	20,363	1.4
합계		785,826	100.0	694,087	100.0	1,479,913	100.0

&lt;표 2-57&gt; 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		50,821	6.5	104,804	15.1	155,626	10.5
강원권		199	0.0	267	0.0	466	0.0
충청권		20,660	2.6	64,463	9.3	85,123	5.8
호남권		<b>698,231</b>	<b>88.9</b>	<b>495,450</b>	<b>71.4</b>	<b>1,193,682</b>	<b>80.7</b>
영남권		15,914	2.0	29,102	4.2	45,017	3.0
합계		785,826	100.0	694,087	100.0	1,479,913	100.0



## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

### ① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 86.0% (1.6만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 12.3% (2천TEU), 인천 1.3% (2백TEU)의 순이었음
- 전북이 기종점인 적 컨테이너 실적은 주로 군광선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

<표 2-58> 광양항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	624	6.4	1,600	19.3	2,224	12.3
대구	-	-	-	-	-	-
인천	104	1.1	122	1.5	226	1.3
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	1	0.0	1	0.0
경기	-	-	4	0.0	4	0.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	9,032	92.5	6,474	78.3	15,506	86.0
전남	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	68	0.8	68	0.4
경남	-	-	-	-	-	-
합계	9,760	100.0	8,269	100.0	18,029	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

<표 2-59> 광양항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	104	1.1	126	1.5	230	1.3
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	-	-	-	-	-	-
호남권	9,032	92.5	6,474	78.3	15,506	86.0
영남권	624	6.4	1,669	20.2	2,293	12.7
합계	9,760	100.0	8,269	100.0	18,029	100.0

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 61.7% (5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전북 18.4% (1.6만TEU), 인천 17.1% (1.4만TEU)의 순이었음
- 전북이 기종점인 공 컨테이너 실적은 주로 군광선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-60&gt; 광양항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,084	24.3	50,294	65.9	52,378	61.7
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	14,483	19.0	14,483	17.1
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	130	0.2	130	0.2
경기		80	0.9	1,612	2.1	1,692	2.0
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	299	0.4	299	0.4
전북		6,411	74.8	9,235	12.1	15,646	18.4
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	300	0.4	300	0.4
경남		-	-	-	-	-	-
합계		8,575	100.0	76,353	100.0	84,928	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-61&gt; 광양항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		80	0.9	16,095	21.1	16,175	19.0
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	299	0.4	299	0.4
호남권		6,411	74.8	9,235	12.1	15,646	18.4
영남권		2,084	24.3	50,724	66.4	52,808	62.2
합계		8,575	100.0	76,353	100.0	84,928	100.0

### ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 53.0% (5만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전북 30.3% (3만TEU), 인천 14.3% (1만TEU)의 순이었음
- 전북이 기종점인 적공 컨테이너 실적은 주로 군광선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

<표 2-62> 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,708	14.8	51,894	61.3	54,602	53.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		104	0.6	14,605	17.3	14,709	14.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	131	0.2	131	0.1
경기		80	0.4	1,616	1.9	1,696	1.6
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	299	0.4	299	0.3
전북		15,443	84.2	15,709	18.6	31,152	30.3
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	368	0.4	368	0.4
경남		-	-	-	-	-	-
합계		18,335	100.0	84,622	100.0	102,957	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

<표 2-63> 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		184	1.0	16,221	19.2	16,405	15.9
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	299	0.4	299	0.3
호남권		15,443	84.2	15,709	18.6	31,152	30.3
영남권		2,708	14.8	52,393	61.9	55,101	53.5
합계		18,335	100.0	84,622	100.0	102,957	100.0

## 3) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 34.1% (4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 31.3% (3만TEU), 인천 9.8% (1만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 수도권이 41.6% (5만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 호남권 39.6% (4만TEU), 충청권 14.9% (2만TEU), 영남권 3.6% (4천TEU)의 순서임

&lt;표 2-64&gt; 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	241	0.4	284	0.5	525	0.5
부산	2,933	5.3	803	1.5	3,736	3.4
대구	-	-	-	-	-	-
인천	5,469	9.9	5,222	9.7	10,691	9.8
광주	4,187	7.6	1,513	2.8	5,700	5.2
대전	-	-	-	-	-	-
울산	11	0.0	-	-	11	0.0
경기	12,365	22.3	21,812	40.6	34,177	31.3
강원	185	0.3	98	0.2	283	0.3
충북	1,979	3.6	3,137	5.8	5,116	4.7
충남	6,531	11.8	4,554	8.5	11,085	10.2
전북	20,995	37.9	16,231	30.2	37,226	34.1
전남	286	0.5	-	-	286	0.3
경북	179	0.3	-	-	179	0.2
경남	-	-	6	0.0	6	0.0
합계	55,361	100.0	53,659	100.0	109,020	100.0

&lt;표 2-65&gt; 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	18,075	32.6	27,317	50.9	45,392	41.6
강원권	185	0.3	98	0.2	283	0.3
충청권	8,510	15.4	7,691	14.3	16,201	14.9
호남권	25,468	46.0	17,744	33.1	43,212	39.6
영남권	3,123	5.6	809	1.5	3,932	3.6
합계	55,361	100.0	53,659	100.0	109,020	100.0

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 46.1% (2만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 17.5% (6천TEU), 부산 16.2% (5천TEU), 광주 7.2% (2천TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 53.4% (2만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 20.7% (7천TEU), 영남권 17.7% (6천TEU), 충청권 8.1% (3천TEU)의 순서임

&lt;표 2-66&gt; 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		3,404	33.8	2,043	8.7	5,447	16.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,080	4.6	1,080	3.2
광주		411	4.1	2,027	8.6	2,438	7.2
대전		-	-	-	-	-	-
울산		159	1.6	4	0.0	163	0.5
경기		1,338	13.3	4,568	19.4	5,906	17.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		86	0.9	791	3.4	877	2.6
충남		56	0.6	1,802	7.6	1,858	5.5
전북		4,541	45.1	10,972	46.5	15,513	46.1
전남		22	0.2	10	0.0	32	0.1
경북		60	0.6	162	0.7	222	0.7
경남		-	-	138	0.6	138	0.4
합계		10,077	100.0	23,597	100.0	33,674	100.0

&lt;표 2-67&gt; 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,338	13.3	5,648	23.9	6,986	20.7
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		142	1.4	2,593	11.0	2,735	8.1
호남권		4,974	49.4	13,009	55.1	17,983	53.4
영남권		3,623	36.0	2,347	9.9	5,970	17.7
합계		10,077	100.0	23,597	100.0	33,674	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 37.0% (5만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 28.1% (4만TEU), 충남 9.1% (1만TEU), 인천 8.2% (1만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 42.9% (6만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 36.7% (5만TEU), 충청권 13.3% (2만TEU), 영남권 6.9% (1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-68&gt; 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		241	0.4	284	0.4	525	0.4
부산		6,337	9.7	2,846	3.7	9,183	6.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		5,469	8.4	6,302	8.2	11,770	8.2
광주		4,598	7.0	3,540	4.6	8,138	5.7
대전		-	-	-	-	-	-
울산		170	0.3	4	0.0	174	0.1
경기		13,703	20.9	26,380	34.1	40,083	28.1
강원		185	0.3	98	0.1	283	0.2
충북		2,065	3.2	3,928	5.1	5,993	4.2
충남		6,587	10.1	6,356	8.2	12,943	9.1
전북		<b>25,536</b>	<b>39.0</b>	<b>27,203</b>	<b>35.2</b>	<b>52,739</b>	<b>37.0</b>
전남		308	0.5	10	0.0	318	0.2
경북		239	0.4	162	0.2	401	0.3
경남		-	-	144	0.2	144	0.1
합계		65,438	100.0	77,256	100.0	142,694	100.0

&lt;표 2-69&gt; 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		19,413	29.7	<b>32,965</b>	<b>42.7</b>	52,378	36.7
강원권		185	0.3	98	0.1	283	0.2
충청권		8,652	13.2	10,284	13.3	18,936	13.3
호남권		<b>30,442</b>	<b>46.5</b>	30,753	39.8	<b>61,195</b>	<b>42.9</b>
영남권		6,746	10.3	3,156	4.1	9,902	6.9
합계		65,438	100.0	77,256	100.0	142,694	100.0

## 3) 광양항 전체 (도로+연안+철도) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

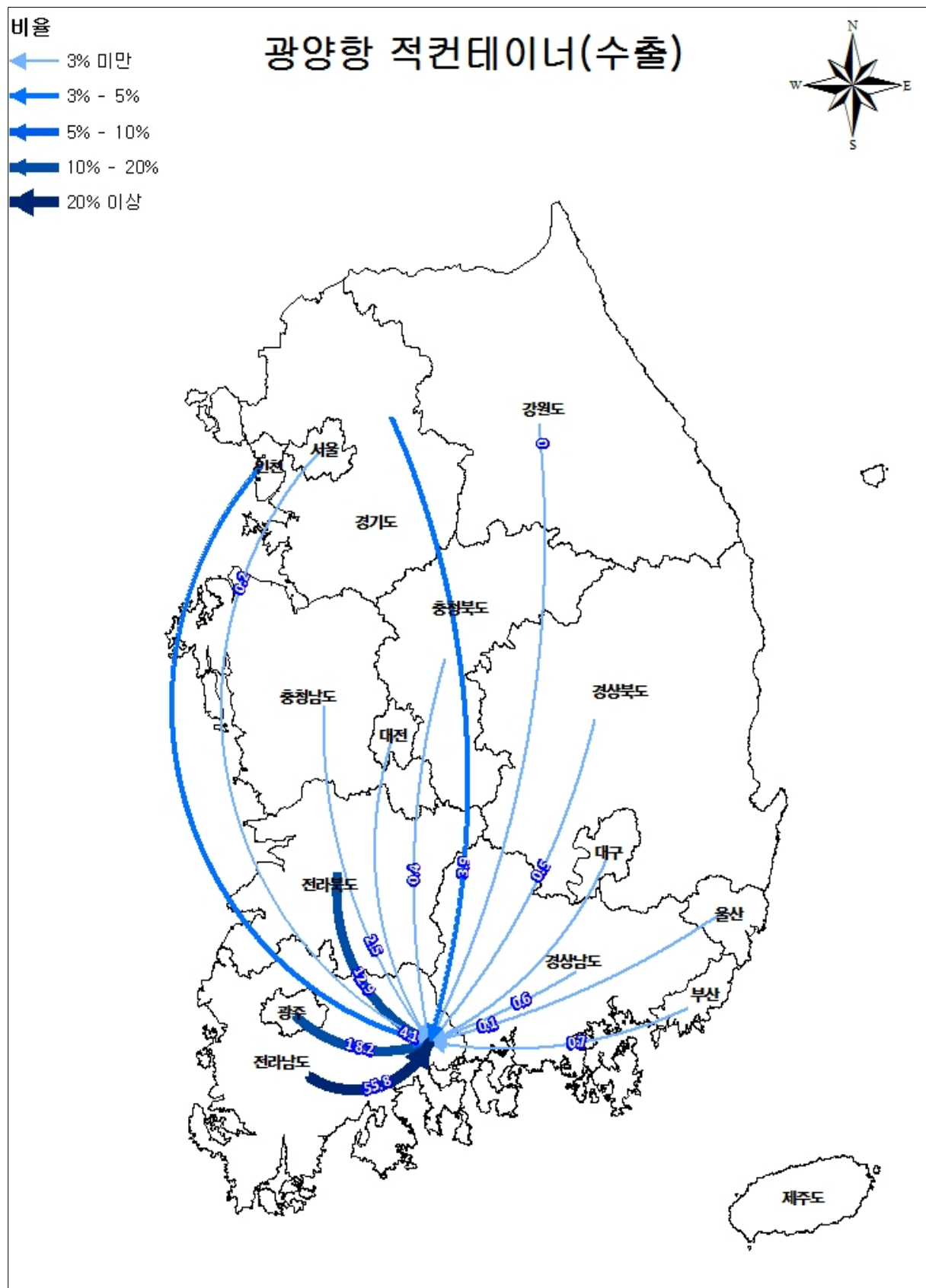
- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 46.8% (56만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 14.9% (18만TEU), 전북 14.7% (18만TEU), 경기 8.0% (9만TEU), 충남 4.7% (6만TEU)의 순이었음
- 수출(55.8%)과 수입(26.0%) 모두 전남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 76.5% (91만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 12.0% (14만TEU), 충청권 7.8% (9만TEU), 영남권이 3.6% (4만TEU)의 순서임

&lt;표 2-70&gt; 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,352	0.2	5,235	1.5	6,587	0.6
부산	6,159	0.7	3,749	1.0	9,908	0.8
대구	282	0.0	1,308	0.4	1,591	0.1
인천	34,196	4.1	7,998	2.2	42,195	3.5
광주	151,656	18.2	26,553	7.4	178,209	14.9
대전	1,445	0.2	1,343	0.4	2,788	0.2
울산	501	0.1	99	0.0	600	0.1
경기	32,392	3.9	62,565	17.5	94,957	8.0
강원	384	0.0	362	0.1	747	0.1
충북	3,720	0.4	30,750	8.6	34,470	2.9
충남	20,584	2.5	35,387	9.9	55,971	4.7
전북	107,490	12.9	68,119	19.0	175,609	14.7
전남	<b>465,610</b>	<b>55.8</b>	<b>93,198</b>	<b>26.0</b>	<b>558,807</b>	<b>46.8</b>
경북	4,402	0.5	7,436	2.1	11,838	1.0
경남	4,816	0.6	13,815	3.9	18,631	1.6
합계	834,989	100.0	357,916	100.0	1,192,905	100.0

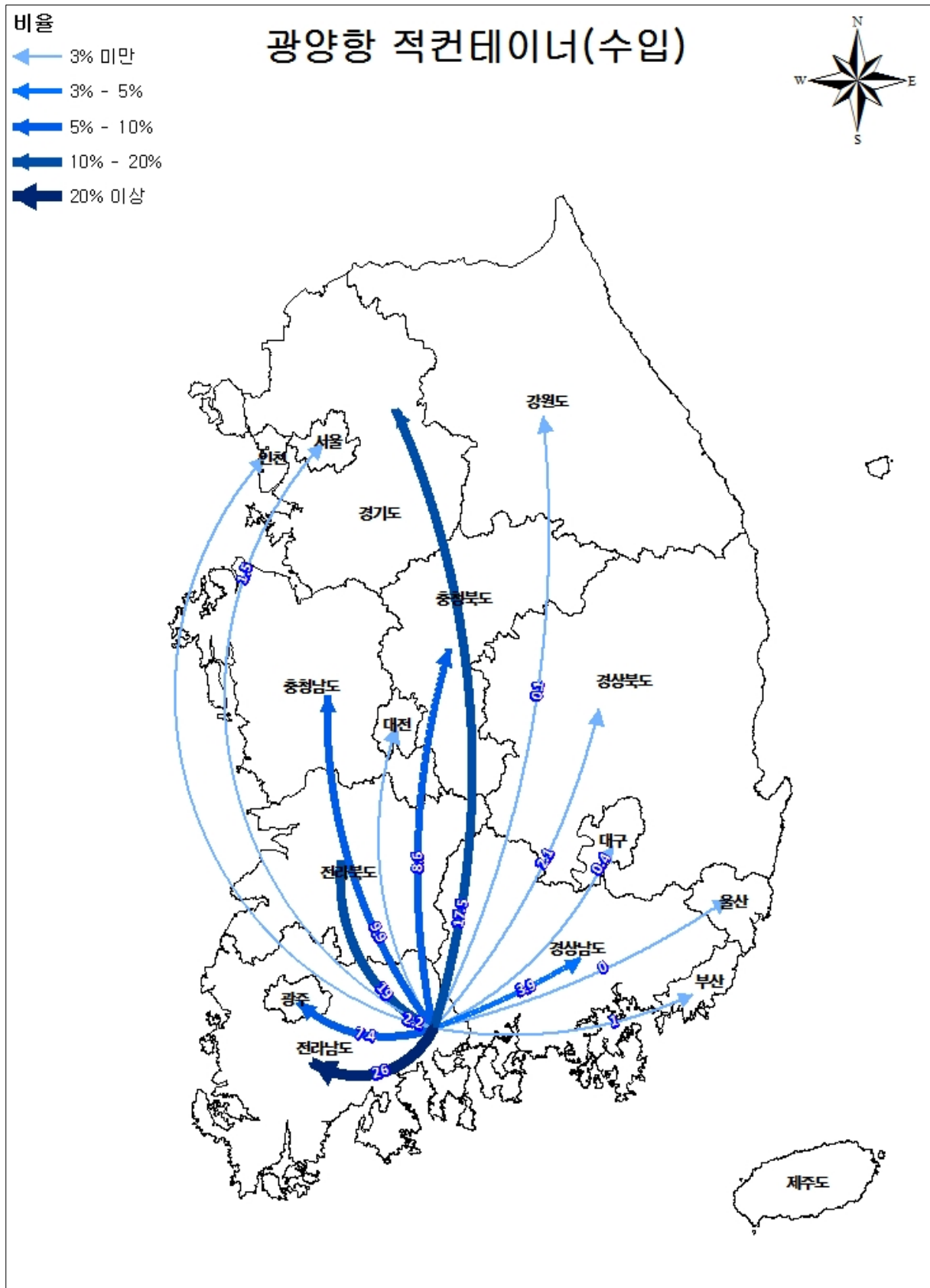
&lt;표 2-71&gt; 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	67,940	8.1	75,798	21.2	143,739	12.0
강원권	384	0.0	362	0.1	747	0.1
충청권	25,749	3.1	67,479	18.9	93,228	7.8
호남권	<b>724,756</b>	<b>86.8</b>	<b>187,869</b>	<b>52.5</b>	<b>912,625</b>	<b>76.5</b>
영남권	16,160	1.9	26,407	7.4	42,567	3.6
합계	834,989	100.0	357,916	100.0	1,192,905	100.0



<그림 2-13> 2011년 광양항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율





<그림 2-14> 2011년 광양항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 전남이 45.6% (24만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 15.0% (8만TEU), 인천 12.5% (7만TEU), 부산 11.5% (6만TEU), 전북 9.5% (5만TEU)의 순이었음
- 수출은 전북 41.3% (1만TEU), 수입은 전남 48.1 (39만TEU)이 가장 높음
- 권역별 기종점은 호남권이 70.1% (37만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 15.1% (8만TEU), 영남권 12.7% (7만TEU), 충청권 2.1% (1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-72&gt; 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	156	0.5	21	0.0	177	0.0
부산	5,583	16.1	55,736	11.2	61,319	11.5
대구	50	0.1	140	0.0	190	0.0
인천	124	0.4	66,368	13.3	66,492	12.5
광주	1,535	4.4	78,398	15.7	79,933	15.0
대전	93	0.3	623	0.1	716	0.1
울산	171	0.5	350	0.1	521	0.1
경기	2,198	6.3	11,803	2.4	14,001	2.6
강원	0	-	3	0.0	3	0.0
충북	1,581	4.6	911	0.2	2,492	0.5
충남	1,889	5.5	6,033	1.2	7,921	1.5
전북	<b>14,294</b>	<b>41.3</b>	36,078	7.2	50,372	9.5
전남	3,532	10.2	<b>239,567</b>	<b>48.1</b>	<b>243,099</b>	<b>45.6</b>
경북	2,399	6.9	1,149	0.2	3,548	0.7
경남	1,006	2.9	870	0.2	1,876	0.4
합계	34,610	100.0	498,049	100.0	532,659	100.0

&lt;표 2-73&gt; 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	2,478	7.2	78,192	15.7	80,670	15.1
강원권	-	-	3	0.0	3	0.0
충청권	3,563	10.3	7,567	1.5	11,130	2.1
호남권	<b>19,361</b>	<b>55.9</b>	<b>354,043</b>	<b>71.1</b>	<b>373,404</b>	<b>70.1</b>
영남권	9,209	26.6	58,244	11.7	67,453	12.7
합계	34,610	100.0	498,049	100.0	532,659	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 46.5% (80만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 15.0% (26만TEU), 전북 13.1% (23만TEU), 경기 6.3% (11만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 74.5% (129만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 13.0% (22만TEU), 영남권 6.4% (11만TEU), 충청권 6.0% (10만TEU)의 순서임

&lt;표 2-74&gt; 광양항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,508	0.2	5,256	0.6	6,765	0.4
부산		11,742	1.4	59,485	6.9	71,227	4.1
대구		332	0.0	1,448	0.2	1,780	0.1
인천		34,320	3.9	74,366	8.7	108,686	6.3
광주		153,191	17.6	104,951	12.3	258,141	15.0
대전		1,538	0.2	1,966	0.2	3,504	0.2
울산		671	0.1	449	0.1	1,120	0.1
경기		34,589	4.0	74,368	8.7	108,958	6.3
강원		384	0.0	365	0.0	750	0.0
충북		5,301	0.6	31,661	3.7	36,962	2.1
충남		22,473	2.6	41,419	4.8	63,892	3.7
전북		121,784	14.0	104,197	12.2	225,981	13.1
전남		<b>469,142</b>	<b>53.9</b>	<b>332,765</b>	<b>38.9</b>	<b>801,906</b>	<b>46.5</b>
경북		6,800	0.8	8,585	1.0	15,385	0.9
경남		5,822	0.7	14,685	1.7	20,507	1.2
합계		869,599	100.0	855,965	100.0	1,725,565	100.0

&lt;표 2-75&gt; 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		70,418	8.1	153,990	18.0	224,408	13.0
강원권		384	0.0	365	0.0	750	0.0
충청권		29,312	3.4	75,046	8.8	104,358	6.0
호남권		<b>744,116</b>	<b>85.6</b>	<b>541,912</b>	<b>63.3</b>	<b>1,286,029</b>	<b>74.5</b>
영남권		25,369	2.9	84,651	9.9	110,020	6.4
합계		869,599	100.0	855,965	100.0	1,725,565	100.0

#### 나. 광양항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2001년 조사결과와 비교해서 2011년 광양항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 전남의 비중이 대폭 줄어든 반면, 전북, 인천, 경기, 충남, 부산 등을 포함한 대부분의 지역에서 비중이 증가한 사실임
- 가장 큰 폭의 감소를 기록한 전남은 2001년 69.5% → 2011년 46.5%로 약 23.1%포인트 대폭 감소했으며, 반대로 큰 폭의 증가를 보여준 지역은 전북과 인천인데 2001년 대비 각각 6.6%포인트와 6.0%포인트 증가를 기록했다
- 광양항은 2001년과 2005년 조사에서 전남의 비중이 과반 이상을 차지하는 전남에 크게 의존하는 특성을 보여주었지만 2011년 조사에서는 전북, 인천, 경기 지역이 차지하는 비중이 크게 증가하면서 전남의 비중이 과반 아래로 내려가는 모습을 보여줌
- 하지만 호남권의 비중이 과거보다는 크게 줄었지만 여전히 75%에 달한다는 점은 여전히 항만이 위치한 지역에 크게 의존하는 지역항만의 특성을 강하게 보유하고 있다고 볼 수 있음

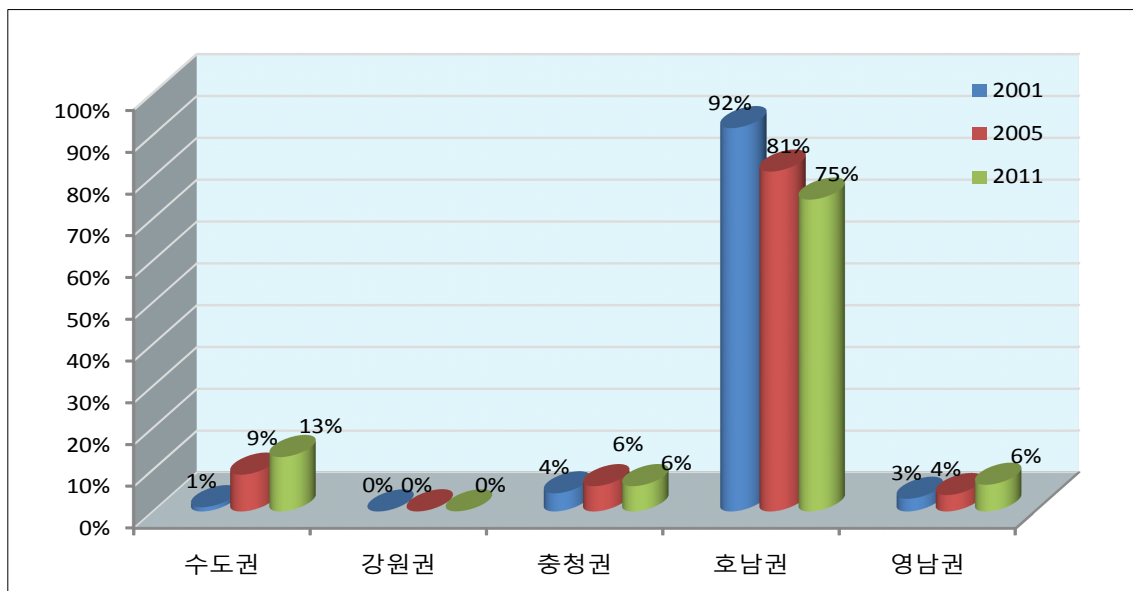
<표 2-76> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	288	0.0	425	0.0	6,765	0.4	0.3
부산	10,264	1.5	9,153	0.8	71,227	4.1	2.6
대구	949	0.1	965	0.1	1,780	0.1	0.0
인천	2,082	0.3	490	0.0	108,686	6.3	6.0
광주	105,190	15.5	134,038	12.0	258,141	15.0	-0.6
대전	9,321	1.4	14,349	1.3	3,504	0.2	-1.2
울산	36	0.0	95	0.0	1,120	0.1	0.1
경기	4,454	0.7	97,247	8.7	108,958	6.3	5.7
강원	78	0.0	384	0.0	750	0.0	0.0
충북	13,592	2.0	23,833	2.1	36,962	2.1	0.1
충남	6,474	1.0	29,242	2.6	63,892	3.7	2.7
전북	44,247	6.5	161,416	14.5	225,981	13.1	6.6
전남	471,002	69.5	611,561	54.8	801,906	46.5	-23.1
경북	1,436	0.2	7,365	0.7	15,385	0.9	0.7
경남	7,820	1.2	26,101	2.3	20,507	1.2	0.0
전국 계	677,233	100.0	1,116,664	100.0	1,725,565	100.0	

- 권역별로 보면 호남권의 비중이 크게 감소하고, 나머지 수도권, 영남권, 충청권의 비중이 모두 증가했음
- 호남권의 비율은 2001년 91.6% → 2005년 81.2% → 2011년 74.5%로 2001년 대비 17.1%포인트 크게 감소한 반면, 수도권의 비율은 2001년 1.0% → 2005년 8.8% → 2011년 13.0%로 2001년 대비 12.0%포인트 크게 증가함
- 영남권의 비율은 2001년 3.0% → 2005년 3.9% → 2011년 6.4%로 증가했고, 충청권은 비율은 2001년 4.3% → 2005년 6.0% → 2011년 6.0%로 증가함
- 이는 광양항의 늘어난 물동량 가운데 절반은 전남과 전북지역에서 충당된 반면 나머지 절반은 수도권(인천, 경기)과 영남권(부산) 등에서 채워진 결과 호남권의 비중이 감소하고 수도권 및 영남권의 비중이 증가하는 조정이 발생한 것으로 추정됨

<표 2-77> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	6,825	1.0	98,162	8.8	224,408	13.0	12.0
강원권	78	0.0	384	0.0	750	0.0	0.0
충청권	29,387	4.3	67,424	6.0	104,358	6.0	1.7
호남권	620,439	91.6	907,015	81.2	1,286,029	74.5	-17.1
영남권	20,505	3.0	43,679	3.9	110,020	6.4	3.3
합 계	677,233	100.0	1,116,664	100.0	1,725,565	100.0	



<그림 2-15> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교

## 6. 인천항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

### 가. 인천항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2011년 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 193만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 14.4%를 차지해 실적면에서는 부산항 다음인 2번째 순위임
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 93만TEU(47.9%), 수입 컨테이너는 100만TEU(53.1%)로 수입이 다소 많음
- 또한 수입컨테이너 가운데 적 컨테이너가 전체 수입의 95.6%를 차지해 인천항이 수도권권의 수입화물 기지의 역할을 수행하고 있음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 154만TEU(79.7%), 공 컨테이너는 40만TEU(20.3%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 4배 정도를 차지함

<표 2-78> 2011년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	577,056	62.3	961,580	95.6	1,538,636	79.7
공	348,595	37.7	44,187	4.4	392,782	20.3
계	925,651	100.0	1,005,767	100.0	1,931,418	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 95.4%인 184만TEU이고, 나머지 4.6%는 연안운송(9만TEU)이 차지함
- 도로운송 비중은 수출(91.4%)보다 수입(99.1%)이 높게 나온 반면, 연안운송은 수출이 수입보다 높은 비중을 차지하는 것으로 나타남

<표 2-79> 2011년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	845,817	91.4	997,013	99.1	1,842,830	95.4
연안 운송	79,834	8.6	8,754	0.9	88,588	4.6
합 계	925,651	100.0	1,005,767	100.0	1,931,418	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 52.0% (80만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 35.8% (55만TEU), 충남 4.1% (6만TEU), 서울 2.2% (3만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 90.0% (138만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 5.0% (8만TEU), 영남권 3.0% (5만TEU), 호남권 1.6% (2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-80&gt; 인천항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,981	0.3	32,563	3.4	34,544	2.2
부산	1,637	0.3	1,908	0.2	3,544	0.2
대구	14,594	2.5	2,277	0.2	16,870	1.1
인천	161,944	28.1	387,451	40.4	549,395	35.8
광주	148	0.0	798	0.1	946	0.1
대전	5,174	0.9	1,142	0.1	6,316	0.4
울산	2,749	0.5	1,454	0.2	4,203	0.3
경기	<b>317,146</b>	<b>55.1</b>	<b>481,639</b>	<b>50.2</b>	<b>798,784</b>	<b>52.0</b>
강원	1,744	0.3	3,944	0.4	5,689	0.4
충북	2,298	0.4	6,350	0.7	8,648	0.6
충남	31,322	5.4	30,952	3.2	62,274	4.1
전북	17,656	3.1	4,882	0.5	22,538	1.5
전남	330	0.1	89	0.0	419	0.0
경북	10,467	1.8	3,166	0.3	13,633	0.9
경남	6,409	1.1	1,601	0.2	8,010	0.5
합계	575,598	100.0	960,215	100.0	1,535,813	100.0

&lt;표 2-81&gt; 인천항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>481,070</b>	<b>83.6</b>	<b>901,653</b>	<b>93.9</b>	<b>1,382,723</b>	<b>90.0</b>
강원권	1,744	0.3	3,944	0.4	5,689	0.4
충청권	38,793	6.7	38,443	4.0	77,237	5.0
호남권	18,134	3.2	5,770	0.6	23,904	1.6
영남권	35,856	6.2	10,405	1.1	46,261	3.0
합계	575,598	100.0	960,215	100.0	1,535,813	100.0

## ② 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 62.2% (19만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 31.0% (10만TEU), 서울 4.3% (1만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 97.5% (30만TEU)로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 1.7% (5천TEU)가 일부를 차지하고 있음

&lt;표 2-82&gt; 인천항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		12,947	4.8	277	0.8	13,223	4.3
부산		46	0.0	36	0.1	83	0.0
대구		59	0.0	17	0.0	76	0.0
인천		<b>170,689</b>	<b>63.2</b>	<b>20,301</b>	<b>55.2</b>	<b>190,990</b>	<b>62.2</b>
광주		52	0.0	7	0.0	59	0.0
대전		281	0.1	27	0.1	307	0.1
울산		56	0.0	87	0.2	143	0.0
경기		81,807	30.3	13,274	36.1	95,081	31.0
강원		257	0.1	802	2.2	1,058	0.3
충북		970	0.4	389	1.1	1,360	0.4
충남		1,885	0.7	1,524	4.1	3,409	1.1
전북		519	0.2	10	0.0	529	0.2
전남		35	0.0	26	0.1	61	0.0
경북		126	0.0	10	0.0	136	0.0
경남		489	0.2	11	0.0	500	0.2
합계		270,219	100.0	36,798	100.0	307,017	100.0

&lt;표 2-83&gt; 인천항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>265,443</b>	<b>98.2</b>	<b>33,851</b>	<b>92.0</b>	<b>299,295</b>	<b>97.5</b>
강원권		257	0.1	802	2.2	1,058	0.3
충청권		3,136	1.2	1,940	5.3	5,076	1.7
호남권		606	0.2	43	0.1	649	0.2
영남권		777	0.3	162	0.4	939	0.3
합계		270,219	100.0	36,798	100.0	307,017	100.0



### ③ 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 48.5% (89만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 40.2% (74만TEU), 충남 3.6% (7만TEU), 서울 2.6% (5만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 91.3% (168만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 4.5% (8만TEU), 영남권 2.6% (5만TEU), 호남권 1.3% (2만TEU)의 순서임

<표 2-84> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		14,927	1.8	32,840	3.3	47,767	2.6
부산		1,683	0.2	1,944	0.2	3,627	0.2
대구		14,653	1.7	2,294	0.2	16,947	0.9
인천		332,633	39.3	407,752	40.9	740,385	40.2
광주		200	0.0	805	0.1	1,005	0.1
대전		5,455	0.6	1,168	0.1	6,623	0.4
울산		2,805	0.3	1,541	0.2	4,346	0.2
경기		<b>398,953</b>	<b>47.2</b>	<b>494,912</b>	<b>49.6</b>	<b>893,865</b>	<b>48.5</b>
강원		2,001	0.2	4,746	0.5	6,747	0.4
충북		3,268	0.4	6,739	0.7	10,007	0.5
충남		33,207	3.9	32,476	3.3	65,683	3.6
전북		18,175	2.1	4,893	0.5	23,067	1.3
전남		366	0.0	115	0.0	481	0.0
경북		10,593	1.3	3,176	0.3	13,769	0.7
경남		6,898	0.8	1,612	0.2	8,510	0.5
합계		845,817	100.0	997,013	100.0	1,842,830	100.0

<표 2-85> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>746,513</b>	<b>88.3</b>	<b>935,504</b>	<b>93.8</b>	<b>1,682,017</b>	<b>91.3</b>
강원권		2,001	0.2	4,746	0.5	6,747	0.4
충청권		41,930	5.0	40,383	4.1	82,313	4.5
호남권		18,740	2.2	5,813	0.6	24,553	1.3
영남권		36,633	4.3	10,567	1.1	47,200	2.6
합계		845,817	100.0	997,013	100.0	1,842,830	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 인천항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 65.1% (2천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전북 33.7% (1천TEU)의 순이었음
- 인천항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너 실적은 주로 인천항과 부산항 및 군산항간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지함

&lt;표 2-86&gt; 인천항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	473	32.4	1,365	100.0	1,838	65.1
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
경기	-	-	-	-	-	-
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	22	1.5	-	-	22	0.8
전북	950	65.2	-	-	950	33.7
전남	13	0.9	-	-	13	0.5
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
합계	1,458	100.0	1,365	100.0	2,823	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-87&gt; 인천항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	-	-	-	-
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	22	1.5	-	-	22	0.8
호남권	963	66.0	-	-	963	34.1
영남권	473	32.4	1,365	100.0	1,838	65.1
합계	1,458	100.0	1,365	100.0	2,823	100.0

## ② 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 41.1% (4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 29.8% (3만TEU), 충남 20.0% (2만TEU)의 순이었음
- 공 컨테이너 역시 적 컨테이너와 동일하게 주로 인천항과 부산항, 목포항, 대산항간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지함

&lt;표 2-88&gt; 인천항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	28,102	35.9	7,164	97.0	35,266	41.1
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	3,352	4.3	-	-	3,352	3.9
경기	4,308	5.5	179	2.4	4,487	5.2
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	17,119	21.8	-	-	17,119	20.0
전북	-	-	-	-	-	-
전남	25,495	32.5	46	0.6	25,541	29.8
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
합계	78,376	100.0	7,389	100.0	85,765	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-89&gt; 인천항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역 \ 구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	4,308	5.5	179	2.4	4,487	5.2
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	17,119	21.8	-	-	17,119	20.0
호남권	25,495	32.5	46	0.6	25,541	29.8
영남권	31,454	40.1	7,164	97.0	38,618	45.0
합계	78,376	100.0	7,389	100.0	85,765	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 41.9% (4만 TEU) 로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 28.8% (3만TEU), 충남 19.3% (2만TEU), 경기 5.1% (4천TEU)의 순이었음
- 적공 컨테이너 실적은 주로 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지하고 있으며, 권역별로는 영남권이 45.7% (4만TEU)로 가장 높은 비중을 차지함

&lt;표 2-90&gt; 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		28,575	35.8	8,529	97.4	37,104	41.9
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		3,352	4.2	-	-	3,352	3.8
경기		4,308	5.4	179	2.0	4,487	5.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		17,141	21.5	-	-	17,141	19.3
전북		950	1.2	-	-	950	1.1
전남		25,508	32.0	46	0.5	25,554	28.8
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		79,834	100.0	8,754	100.0	88,588	100.0

주 : 연안운송은 부인선, 군광선 수송실적 외에 외항선에 의해 운송된 연안운송 물량도 포함됨

&lt;표 2-91&gt; 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		4,308	5.4	179	2.0	4,487	5.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		17,141	21.5	-	-	17,141	19.3
호남권		26,458	33.1	46	0.5	26,504	29.9
영남권		31,927	40.0	8,529	97.4	40,456	45.7
합계		79,834	100.0	8,754	100.0	88,588	100.0

## 3) 인천항 전체 (도로+연안) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

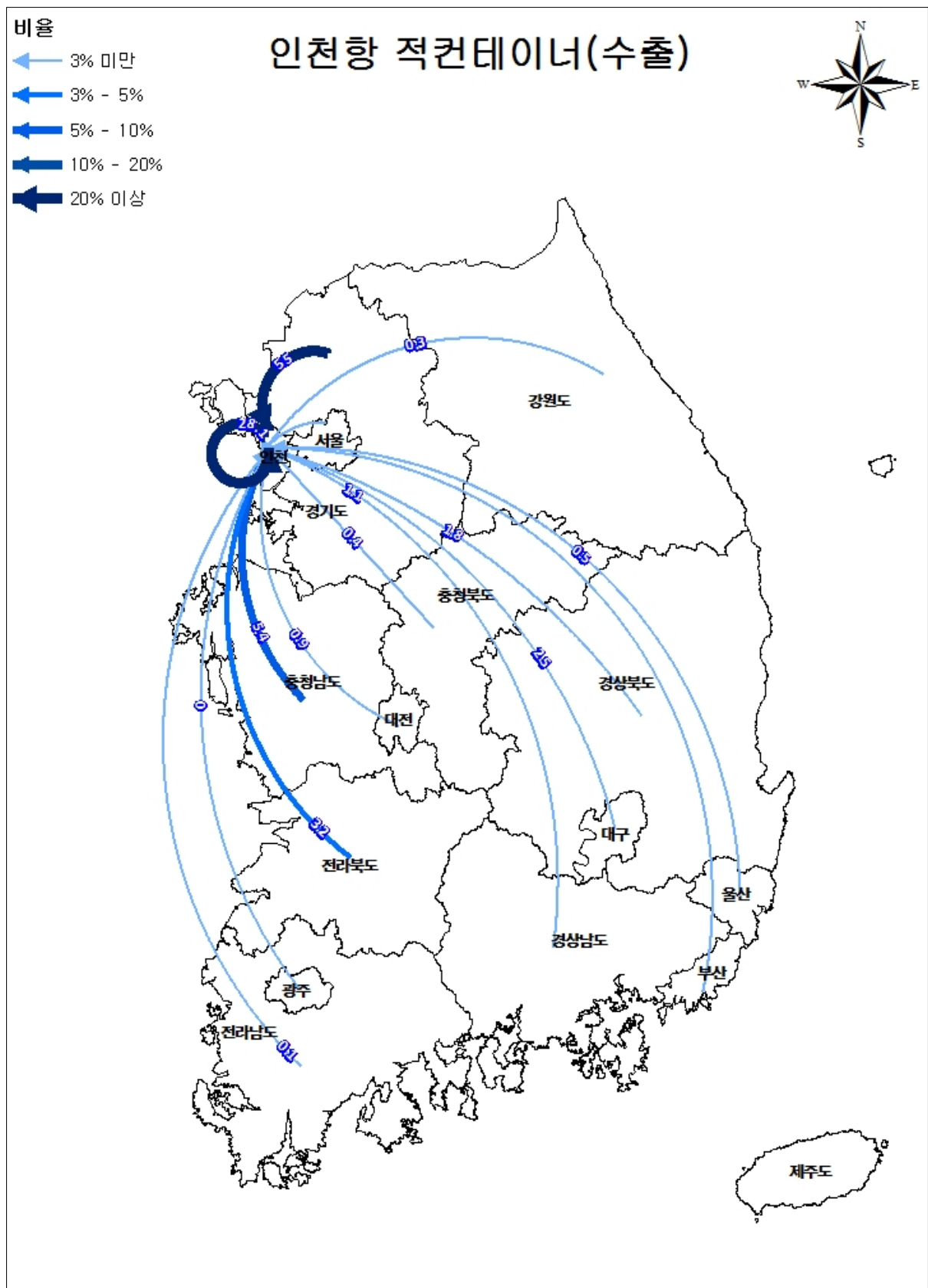
- 인천항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 51.9% (80만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 35.7% (55만TEU), 충남 4.0% (6만TEU), 서울 2.2% (3만TEU)의 순서임
- 수출(55.0%)과 수입(50.1%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 89.9% (138만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 5.0% (8만TEU), 영남권 3.1% (5만TEU), 호남권 1.6% (2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-92&gt; 인천항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

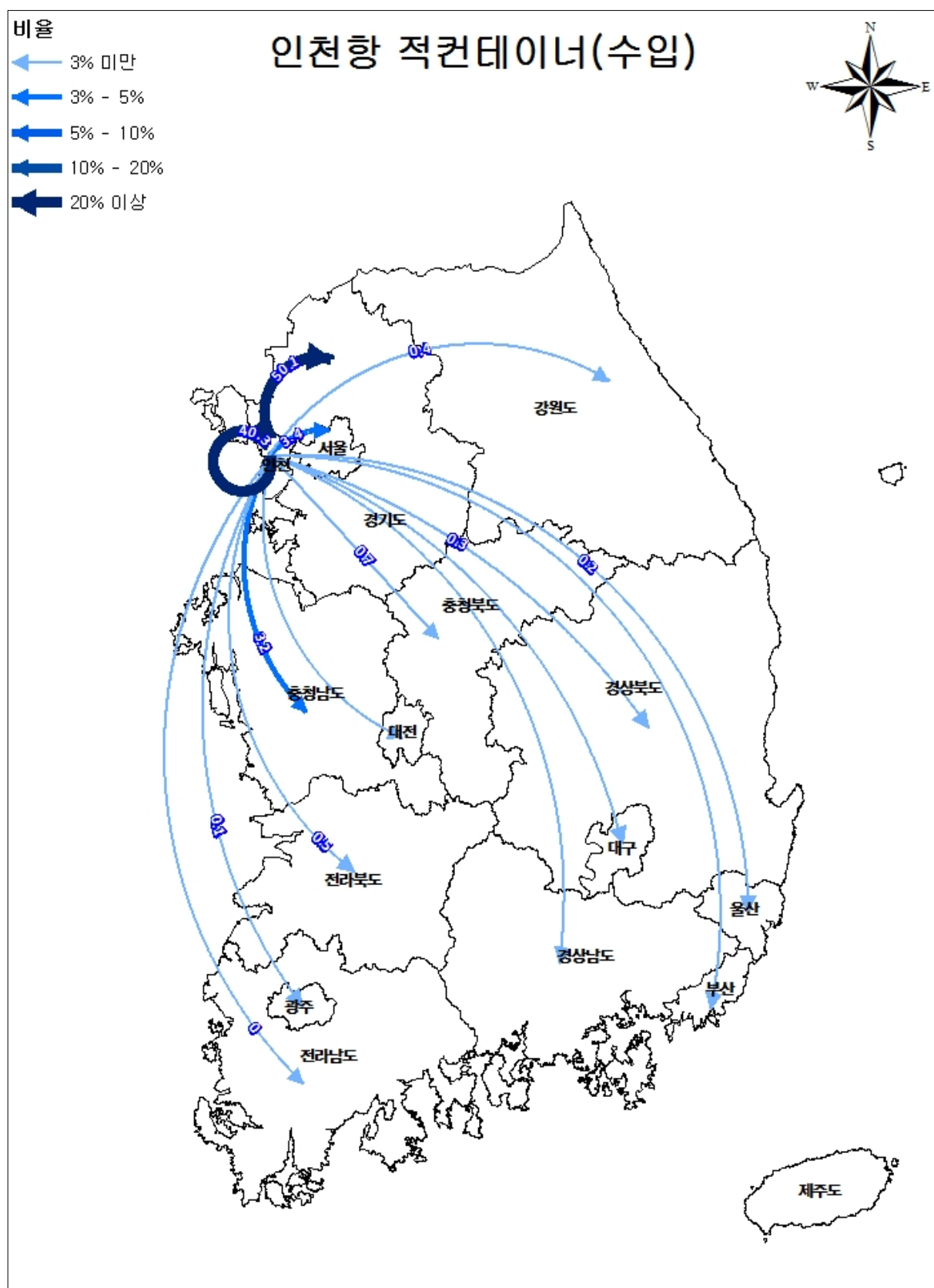
시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,981	0.3	32,563	3.4	34,544	2.2
부산	2,110	0.4	3,273	0.3	5,382	0.3
대구	14,594	2.5	2,277	0.2	16,870	1.1
인천	161,944	28.1	387,451	40.3	549,395	35.7
광주	148	0.0	798	0.1	946	0.1
대전	5,174	0.9	1,142	0.1	6,316	0.4
울산	2,749	0.5	1,454	0.2	4,203	0.3
경기	<b>317,146</b>	<b>55.0</b>	<b>481,639</b>	<b>50.1</b>	<b>798,784</b>	<b>51.9</b>
강원	1,744	0.3	3,944	0.4	5,689	0.4
충북	2,298	0.4	6,350	0.7	8,648	0.6
충남	31,344	5.4	30,952	3.2	62,296	4.0
전북	18,606	3.2	4,882	0.5	23,488	1.5
전남	343	0.1	89	0.0	432	0.0
경북	10,467	1.8	3,166	0.3	13,633	0.9
경남	6,409	1.1	1,601	0.2	8,010	0.5
합계	577,056	100.0	961,580	100.0	1,538,636	100.0

&lt;표 2-93&gt; 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>481,070</b>	<b>83.4</b>	<b>901,653</b>	<b>93.8</b>	<b>1,382,723</b>	<b>89.9</b>
강원권	1,744	0.3	3,944	0.4	5,689	0.4
충청권	38,815	6.7	38,443	4.0	77,259	5.0
호남권	19,097	3.3	5,770	0.6	24,867	1.6
영남권	36,329	6.3	11,770	1.2	48,099	3.1
합계	577,056	100.0	961,580	100.0	1,538,636	100.0



<그림 2-16> 2011년 인천항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



## ② 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 48.6% (19만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 25.3% (10만TEU), 충남 5.2% (2만TEU), 서울 3.4% (1만TEU)의 순서임
  - 수출(49.0%)과 수입(45.9%) 모두 인천이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 77.3% (30만TEU)로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 10.1% (4천TEU)가 일부를 차지하고 있음

&lt;표 2-94&gt; 인천항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	12,947	3.7	277	0.6	13,223	3.4
부산	28,148	8.1	7,200	16.3	35,349	9.0
대구	59	0.0	17	0.0	76	0.0
인천	<b>170,689</b>	<b>49.0</b>	<b>20,301</b>	<b>45.9</b>	<b>190,990</b>	<b>48.6</b>
광주	52	0.0	7	0.0	59	0.0
대전	281	0.1	27	0.1	307	0.1
울산	3,408	1.0	87	0.2	3,495	0.9
경기	86,115	24.7	13,453	30.4	99,568	25.3
강원	257	0.1	802	1.8	1,058	0.3
충북	970	0.3	389	0.9	1,360	0.3
충남	19,004	5.5	1,524	3.4	20,528	5.2
전북	519	0.1	10	0.0	529	0.1
전남	25,530	7.3	72	0.2	25,602	6.5
경북	126	0.0	10	0.0	136	0.0
경남	489	0.1	11	0.0	500	0.1
합계	348,595	100.0	44,187	100.0	392,782	100.0

&lt;표 2-95&gt; 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>269,751</b>	<b>77.4</b>	<b>34,030</b>	<b>77.0</b>	<b>303,782</b>	<b>77.3</b>
강원권	257	0.1	802	1.8	1,058	0.3
충청권	20,255	5.8	1,940	4.4	22,195	5.7
호남권	26,101	7.5	89	0.2	26,190	6.7
영남권	32,231	9.2	7,326	16.6	39,556	10.1
합계	348,595	100.0	44,187	100.0	392,782	100.0



## ③ 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 46.5% (90만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 38.3% (74만TEU), 충남 4.3% (8만TEU), 서울 2.5% (5만TEU)의 순서임
  - 수출(43.6%)과 수입(49.2%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 87.3% (169만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 5.1% (10만TEU), 영남권 4.5% (9만TEU), 호남권 2.6% (5만TEU)의 순서임

&lt;표 2-96&gt; 인천항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	14,927	1.6	32,840	3.3	47,767	2.5
부산	30,258	3.3	10,473	1.0	40,731	2.1
대구	14,653	1.6	2,294	0.2	16,947	0.9
인천	332,633	35.9	407,752	40.5	740,385	38.3
광주	200	0.0	805	0.1	1,005	0.1
대전	5,455	0.6	1,168	0.1	6,623	0.3
울산	6,157	0.7	1,541	0.2	7,698	0.4
경기	<b>403,261</b>	<b>43.6</b>	<b>495,091</b>	<b>49.2</b>	<b>898,352</b>	<b>46.5</b>
강원	2,001	0.2	4,746	0.5	6,747	0.3
충북	3,268	0.4	6,739	0.7	10,007	0.5
충남	50,348	5.4	32,476	3.2	82,824	4.3
전북	19,125	2.1	4,893	0.5	24,017	1.2
전남	25,874	2.8	161	0.0	26,035	1.3
경북	10,593	1.1	3,176	0.3	13,769	0.7
경남	6,898	0.7	1,612	0.2	8,510	0.4
합계	925,651	100.0	1,005,767	100.0	1,931,418	100.0

&lt;표 2-97&gt; 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>750,821</b>	<b>81.1</b>	<b>935,683</b>	<b>93.0</b>	<b>1,686,504</b>	<b>87.3</b>
강원권	2,001	0.2	4,746	0.5	6,747	0.3
충청권	59,071	6.4	40,383	4.0	99,454	5.1
호남권	45,198	4.9	5,859	0.6	51,057	2.6
영남권	68,560	7.4	19,096	1.9	87,655	4.5
합계	925,651	100.0	1,005,767	100.0	1,931,418	100.0

### 나. 인천항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2001년 조사결과와 비교해서 2011년 인천항 내륙기종점 조사결과와 가장 큰 특징은 인천의 비중이 대폭 줄어든 대신 경기의 비중이 대폭 증가한 사실임
  - 가장 큰 폭의 감소를 기록한 인천은 2001년 76.6% → 2011년 38.3%로 약 38.3%포인트 대폭 감소했으며, 반대로 경기는 2001년 15.1% → 2011년 46.5%로 약 31.4%포인트 대폭 증가함
  - 이처럼 인천항에서 처리된 인천지역의 물량이 대폭 감소하고 경기지역의 물량이 큰 폭으로 증가한 이유는 과거 2001년 조사에서는 인천항 인근의 CY에서 처리된 물량을 경유지로 반영하지 않고 모두 인천에 할당되는 것으로 처리한 반면 2011년 조사에서는 CY에서 처리된 물량을 최초 출발지와 최종 도착지까지 연결해서 기종점을 조사한 조사방식의 차이 때문인 것으로 판단됨
  - 인천과 경기 외의 지역에서는 부산을 제외하고 대부분의 지역에서 0.2%포인트~2.0%포인트까지 소폭 증가하는 모습을 보여줌

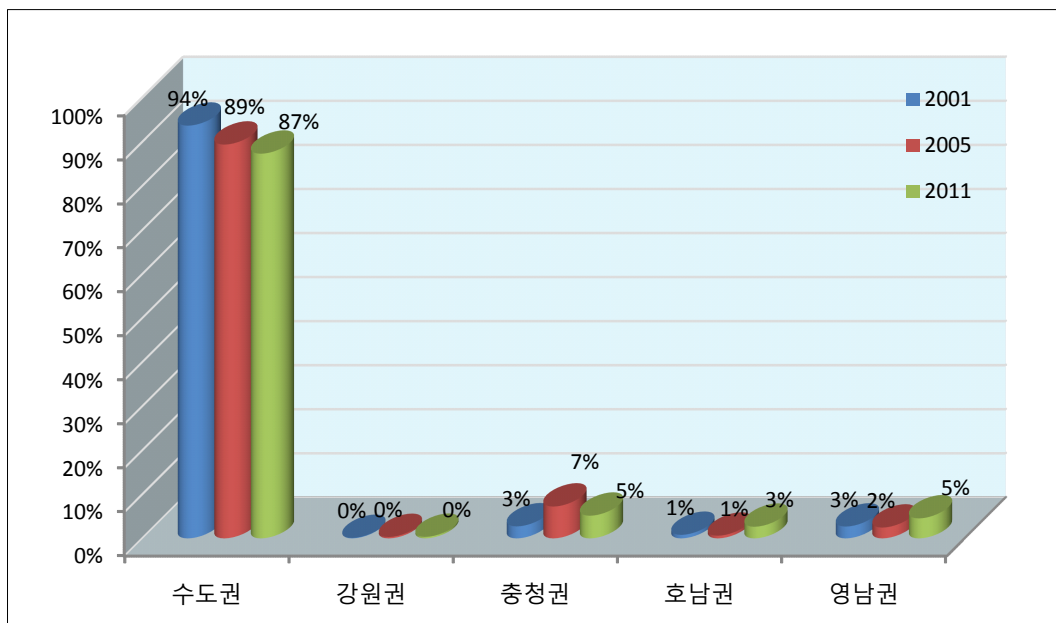
<표 2-98> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	10,301	1.9	59,096	5.6	47,767	2.5	0.6
부산	12,664	2.4	9,527	0.9	40,731	2.1	-0.3
대구	221	0.0	3,649	0.3	16,947	0.9	0.8
인천	411,145	76.6	497,969	47.2	740,385	38.3	-38.3
광주	295	0.1	1,033	0.1	1,005	0.1	0.0
대전	948	0.2	3,037	0.3	6,623	0.3	0.2
울산	442	0.1	652	0.1	7,698	0.4	0.3
경기	<b>81,281</b>	<b>15.1</b>	<b>386,902</b>	<b>36.6</b>	<b>898,352</b>	<b>46.5</b>	<b>31.4</b>
강원	570	0.1	3,382	0.3	6,747	0.3	0.2
충북	1,199	0.2	18,131	1.7	10,007	0.5	0.3
충남	12,458	2.3	55,164	5.2	82,824	4.3	2.0
전북	147	0.0	3,503	0.3	24,017	1.2	1.2
전남	3,866	0.7	1,910	0.2	26,035	1.3	0.6
경북	663	0.1	10,145	1.0	13,769	0.7	0.6
경남	432	0.1	1,954	0.2	8,510	0.4	0.4
전국 계	536,631	100.0	1,056,054	100.0	1,931,418	100.0	

- 권역별로 보면 수도권의 비중이 다소 감소하고, 나머지 권역은 모두 증가함
  - 수도권의 비율은 2001년 93.7% → 2011년 87.3%로 2001년 대비 6.4%포인트 감소
  - 반면 충청권의 비율은 2001년 2.7% → 2011년 5.1%로 2.4%포인트 증가, 영남권의 비율은 2001년 2.7% → 2011년 4.5%로 1.9%포인트 증가, 호남권은 비율은 2001년 0.8% → 2011년 2.6%로 1.8%포인트 증가함
  - 이는 인천항이 수도권 화물 외에도 충청권과 영남권의 화물을 지속적으로 증대시켜 왔다는 사실을 보여주고 있으며, 향후 평택·당진항과 충청권 화물의 유치를 두고 치열한 경쟁을 펼칠 것으로 예상됨

<표 2-99> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	502,727	93.7	943,967	89.4	1,686,504	87.3	-6.4
강원권	570	0.1	3,382	0.3	6,747	0.3	0.2
충청권	14,604	2.7	76,332	7.2	99,454	5.1	2.4
호남권	4,308	0.8	6,446	0.6	51,057	2.6	1.8
영남권	14,422	2.7	25,927	2.5	87,655	4.5	1.9
합 계	536,631	100.0	1,056,054	100.0	1,931,418	100.0	



<그림 2-18> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교

## 7. 평택·당진항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

### 가. 평택·당진항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2011년 평택·당진항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 50만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 3.8%를 차지해 전국 항만에서 4위의 순위임
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 24만TEU(47.9%), 수입 컨테이너는 26만TEU(53.1%)로 수입이 다소 많음
- 또한 수입과 수출 컨테이너 모두 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 많은 비중을 차지해 평택·당진항이 수도권의 대중국 수출입 항구로서의 역할을 수행하고 있음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 35만TEU(69.8%), 공 컨테이너는 15만TEU(30.2%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 2배 이상을 차지함

<표 2-100> 2011년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	148,213	62.4	202,077	76.4	350,290	69.8
공	89,139	37.6	62,534	23.6	151,673	30.2
계	237,352	100.0	264,611	100.0	501,963	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 평택·당진항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 98.1%인 49만TEU이고, 나머지 1.9%는 연안운송(1만TEU)이 차지함
- 평택·당진항의 도로운송 의존도는 수출(97.3%)과 수입(98.9%) 모두에서 높게 나오고 있음

<표 2-101> 2011년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	230,827	97.3	261,648	98.9	492,475	98.1
연안 운송	6,525	2.7	2,963	1.1	9,488	1.9
합 계	237,352	100.0	264,611	100.0	501,963	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기도가 62.2% (22만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 20.6% (7만TEU), 경북 4.7% (2만TEU), 인천 3.5% (1만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 66.0% (23만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 23.4% (8만TEU), 영남권 8.3% (3만TEU), 호남권 1.8% (6천TEU)의 순서임

&lt;표 2-102&gt; 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	18	0.0	764	0.4	782	0.2
부산	43	0.0	90	0.0	132	0.0
대구	681	0.5	308	0.2	989	0.3
인천	3,989	2.7	8,413	4.2	12,402	3.5
광주	176	0.1	3,318	1.6	3,495	1.0
대전	213	0.1	431	0.2	644	0.2
울산	2,460	1.7	7,494	3.7	9,954	2.8
경기	82,144	55.4	135,867	67.2	218,012	62.2
강원	1,517	1.0	436	0.2	1,953	0.6
충북	4,496	3.0	4,823	2.4	9,319	2.7
충남	48,038	32.4	23,950	11.9	71,988	20.6
전북	620	0.4	1,886	0.9	2,506	0.7
전남	36	0.0	128	0.1	165	0.0
경북	3,521	2.4	13,115	6.5	16,636	4.7
경남	225	0.2	1,054	0.5	1,279	0.4
합계	148,178	100.0	202,077	100.0	350,255	100.0

&lt;표 2-103&gt; 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	86,152	58.1	145,043	71.8	231,195	66.0
강원권	1,517	1.0	436	0.2	1,953	0.6
충청권	52,746	35.6	29,204	14.5	81,950	23.4
호남권	833	0.6	5,333	2.6	6,166	1.8
영남권	6,930	4.7	22,061	10.9	28,990	8.3
합계	148,178	100.0	202,077	100.0	350,255	100.0

## ② 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기도 69.8% (10만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 13.0% (2만TEU), 인천 6.5% (1만TEU), 경북 3.0% (4천TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 76.8% (11만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 16.1% (2만TEU), 영남권 3.8% (5천TEU), 호남권 2.5% (4천TEU)의 순서임

&lt;표 2-104&gt; 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		691	0.8	37	0.1	727	0.5
부산		-	-	-	-	-	-
대구		46	0.1	147	0.2	193	0.1
인천		8,908	10.8	331	0.6	9,239	6.5
광주		1,772	2.1	-	-	1,772	1.2
대전		483	0.6	152	0.3	635	0.4
울산		6	0.0	839	1.4	845	0.6
경기		<b>61,063</b>	<b>73.9</b>	<b>38,180</b>	<b>64.1</b>	<b>99,243</b>	<b>69.8</b>
강원		-	-	1,129	1.9	1,129	0.8
충북		1,957	2.4	1,823	3.1	3,779	2.7
충남		3,274	4.0	15,203	25.5	18,477	13.0
전북		1,312	1.6	442	0.7	1,754	1.2
전남		-	-	-	-	-	-
경북		3,090	3.7	1,214	2.0	4,305	3.0
경남		46	0.1	74	0.1	120	0.1
합계		82,649	100.0	59,571	100.0	142,220	100.0

&lt;표 2-105&gt; 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>70,662</b>	<b>85.5</b>	<b>38,548</b>	<b>64.7</b>	<b>109,210</b>	<b>76.8</b>
강원권		-	-	1,129	1.9	1,129	0.8
충청권		5,714	6.9	17,177	28.8	22,892	16.1
호남권		3,085	3.7	442	0.7	3,526	2.5
영남권		3,188	3.9	2,275	3.8	5,463	3.8
합계		82,649	100.0	59,571	100.0	142,220	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 64.4% (32만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 18.4% (9만TEU), 인천 4.4% (2만TEU), 경북 4.3% (2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 69.1% (34만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 21.3% (10만TEU), 영남권 7.0% (3만TEU), 호남권 2.0% (1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-106&gt; 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	709	0.3	800	0.3	1,509	0.3
부산	43	0.0	90	0.0	132	0.0
대구	727	0.3	455	0.2	1,182	0.2
인천	12,898	5.6	8,744	3.3	21,641	4.4
광주	1,949	0.8	3,318	1.3	5,267	1.1
대전	696	0.3	582	0.2	1,279	0.3
울산	2,466	1.1	8,334	3.2	10,799	2.2
경기	<b>143,207</b>	<b>62.0</b>	<b>174,048</b>	<b>66.5</b>	<b>317,255</b>	<b>64.4</b>
강원	1,517	0.7	1,565	0.6	3,082	0.6
충북	6,452	2.8	6,646	2.5	13,098	2.7
충남	51,312	22.2	39,153	15.0	90,465	18.4
전북	1,932	0.8	2,328	0.9	4,260	0.9
전남	36	0.0	128	0.0	165	0.0
경북	6,611	2.9	14,329	5.5	20,940	4.3
경남	271	0.1	1,127	0.4	1,399	0.3
합계	230,827	100.0	261,648	100.0	492,475	100.0

&lt;표 2-107&gt; 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>156,814</b>	<b>67.9</b>	<b>183,592</b>	<b>70.2</b>	<b>340,405</b>	<b>69.1</b>
강원권	1,517	0.7	1,565	0.6	3,082	0.6
충청권	58,460	25.3	46,382	17.7	104,842	21.3
호남권	3,918	1.7	5,774	2.2	9,692	2.0
영남권	10,118	4.4	24,335	9.3	34,453	7.0
합계	230,827	100.0	261,648	100.0	492,475	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 88.6%로 대부분을 차지하고 있으며 나머지는 전남(11.4%)이 차지함
- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너 실적은 주로 항만간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 전부임

&lt;표 2-108&gt; 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		31	88.6	-	-	31	88.6
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		4	11.4	-	-	4	11.4
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		35	100.0	-	-	35	100.0

&lt;표 2-109&gt; 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		4	11.4	-	-	4	11.4
영남권		31	88.6	-	-	31	88.6
합계		35	100.0	-	-	35	100.0



## ② 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 충남이 36.5% (3천 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 23.9% (2천TEU), 전남 17.9% (2천TEU), 인천 11.7% (1천TEU)의 순이었음
- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너 실적은 주로 항만간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 전부임

&lt;표 2-110&gt; 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1,251	19.3	1,009	34.1	2,260	23.9
대구		-	-	-	-	-	-
인천		179	2.8	930	31.4	1,109	11.7
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		3,448	53.1	-	-	3,448	36.5
전북		-	-	944	31.9	944	10.0
전남		1,612	24.8	80	2.7	1,692	17.9
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		6,490	100.0	2,963	100.0	9,453	100.0

&lt;표 2-111&gt; 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		179	2.8	930	31.4	1,109	11.7
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		3,448	53.1	-	-	3,448	36.5
호남권		1,612	24.8	1,024	34.6	2,636	27.9
영남권		1,251	19.3	1,009	34.1	2,260	23.9
합계		6,490	100.0	2,963	100.0	9,453	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 총남이 36.3% (3천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 24.1% (2천TEU), 전남 17.9% (2천TEU), 인천 11.7% (1천TEU)의 순이었음
- 적공 컨테이너 실적은 주로 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지하고 있으며, 권역별로는 충청권이 36.3% (3천TEU)로 가장 높은 비중을 차지함

&lt;표 2-112&gt; 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1,282	19.6	1,009	34.1	2,291	24.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		179	2.7	930	31.4	1,109	11.7
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		3,448	52.8	-	-	3,448	36.3
전북		-	-	944	31.9	944	9.9
전남		1,616	24.8	80	2.7	1,696	17.9
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		6,525	100.0	2,963	100.0	9,488	100.0

&lt;표 2-113&gt; 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		179	2.7	930	31.4	1,109	11.7
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		3,448	52.8	-	-	3,448	36.3
호남권		1,616	24.8	1,024	34.6	2,640	27.8
영남권		1,282	19.6	1,009	34.1	2,291	24.1
합계		6,525	100.0	2,963	100.0	9,488	100.0

## 3) 평택·당진항 전체(도로+연안) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

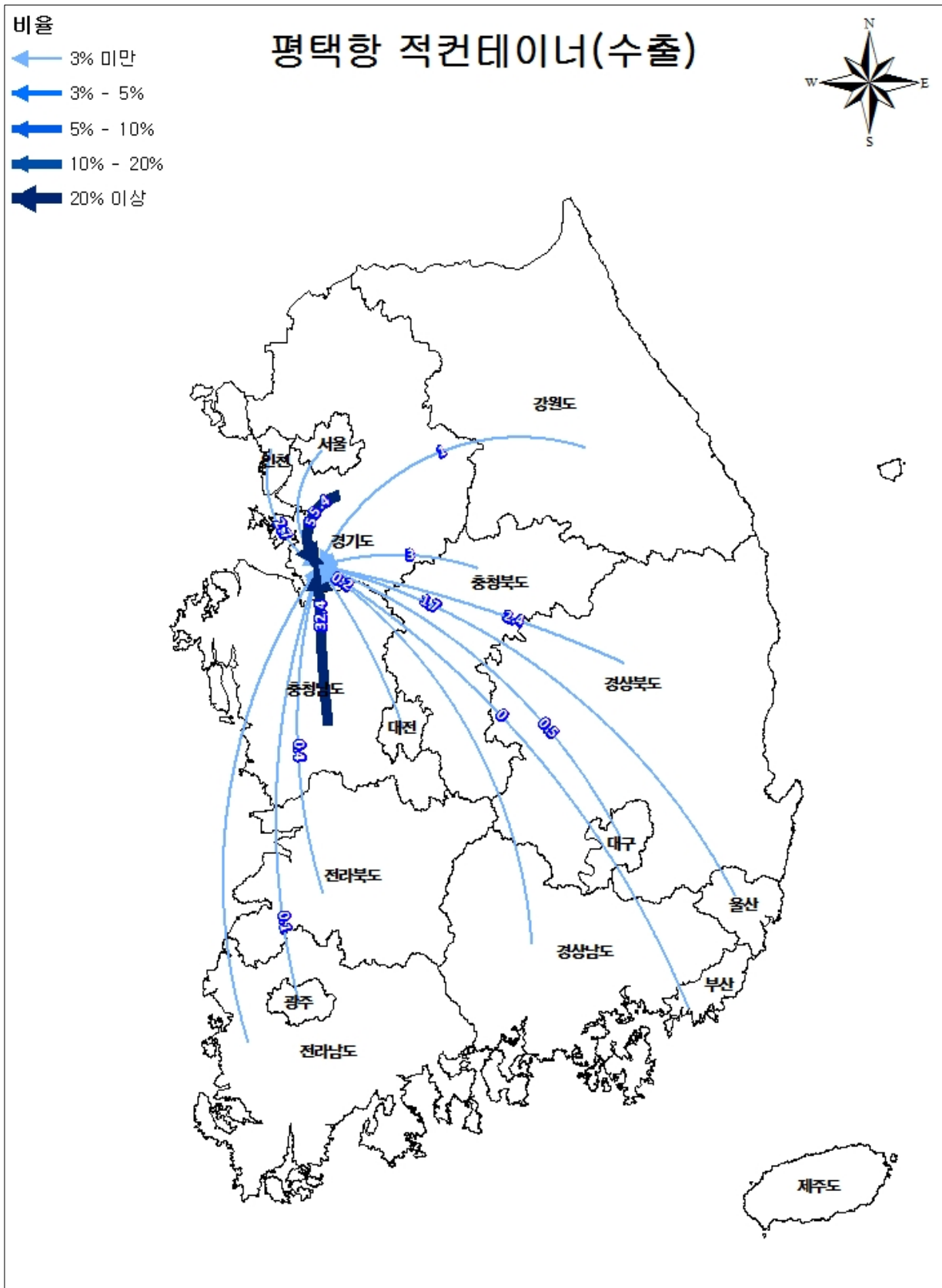
- 평택·당진항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 62.2% (22만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 20.6% (7만TEU), 경북 4.7% (2만TEU), 인천 3.5% (1만TEU)의 순서임
- 수출(55.4%)과 수입(67.2%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 66.0% (23만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 23.4% (8만TEU), 영남권 8.3% (3만TEU), 호남권 1.8% (6천TEU)의 순서임

&lt;표 2-114&gt; 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

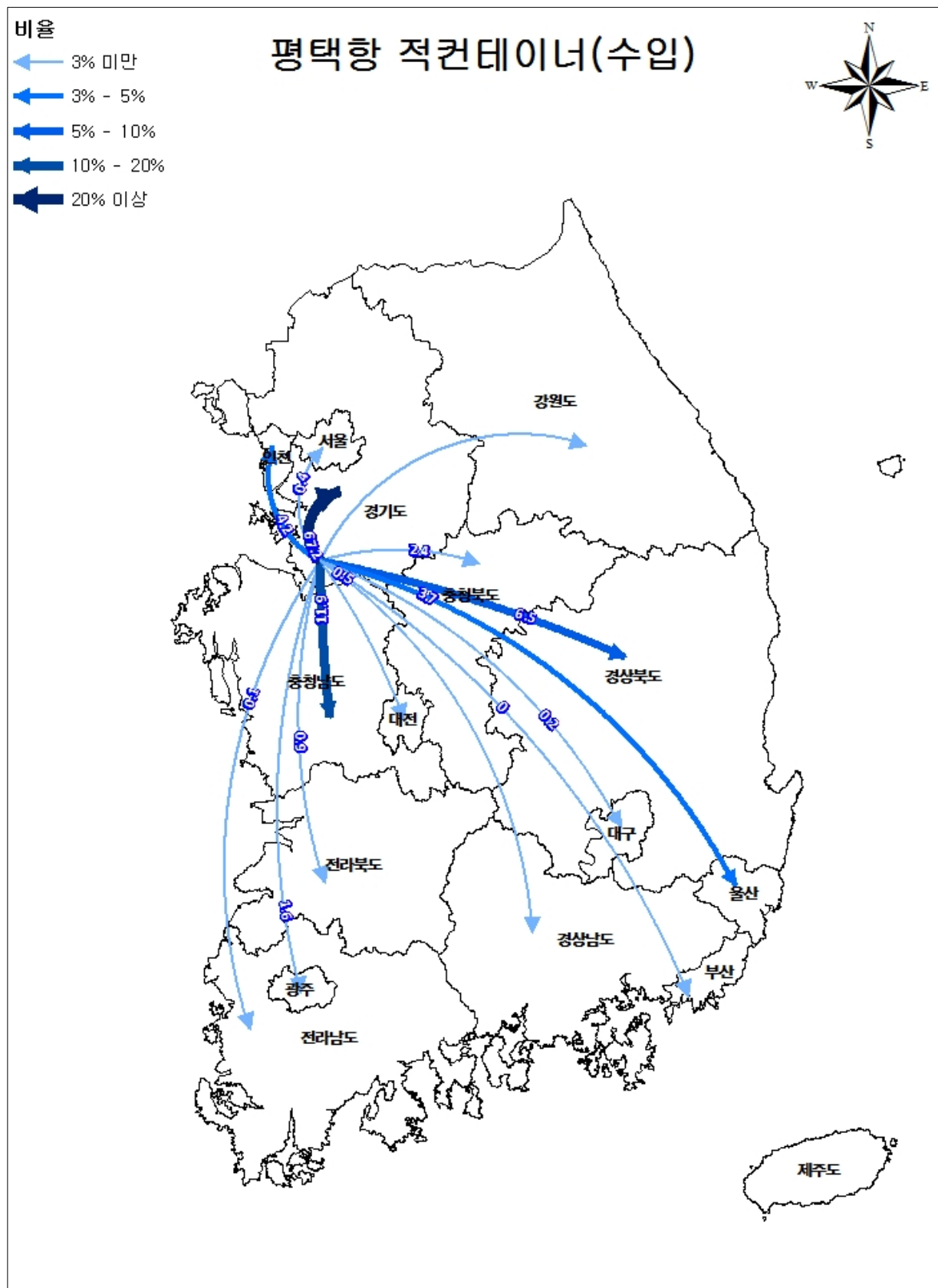
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		18	0.0	764	0.4	782	0.2
부산		74	0.0	90	0.0	163	0.0
대구		681	0.5	308	0.2	989	0.3
인천		3,989	2.7	8,413	4.2	12,402	3.5
광주		176	0.1	3,318	1.6	3,495	1.0
대전		213	0.1	431	0.2	644	0.2
울산		2,460	1.7	7,494	3.7	9,954	2.8
경기		82,144	55.4	135,867	67.2	218,012	62.2
강원		1,517	1.0	436	0.2	1,953	0.6
충북		4,496	3.0	4,823	2.4	9,319	2.7
충남		48,038	32.4	23,950	11.9	71,988	20.6
전북		620	0.4	1,886	0.9	2,506	0.7
전남		40	0.0	128	0.1	169	0.0
경북		3,521	2.4	13,115	6.5	16,636	4.7
경남		225	0.2	1,054	0.5	1,279	0.4
합계		148,213	100.0	202,077	100.0	350,290	100.0

&lt;표 2-115&gt; 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		86,152	58.1	145,043	71.8	231,195	66.0
강원권		1,517	1.0	436	0.2	1,953	0.6
충청권		52,746	35.6	29,204	14.5	81,950	23.4
호남권		837	0.6	5,333	2.6	6,170	1.8
영남권		6,961	4.7	22,061	10.9	29,021	8.3
합계		148,213	100.0	202,077	100.0	350,290	100.0



<그림 2-19> 2011년 평택·당진항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-20> 2011년 평택·당진항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 65.4% (10만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 14.5% (2만TEU), 인천 6.8% (1만TEU), 경북 2.8% (4천TEU)의 순서임
  - 수출(68.5%)과 수입(61.1%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 72.7% (11만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 17.4% (3만TEU), 영남권 5.1% (1만TEU), 호남권 4.1% (6천TEU)의 순서임

&lt;표 2-116&gt; 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		691	0.8	37	0.1	727	0.5
부산		1,251	1.4	1,009	1.6	2,260	1.5
대구		46	0.1	147	0.2	193	0.1
인천		9,087	10.2	1,261	2.0	10,348	6.8
광주		1,772	2.0	-	-	1,772	1.2
대전		483	0.5	152	0.2	635	0.4
울산		6	0.0	839	1.3	845	0.6
경기		<b>61,063</b>	<b>68.5</b>	<b>38,180</b>	<b>61.1</b>	<b>99,243</b>	<b>65.4</b>
강원		-	-	1,129	1.8	1,129	0.7
충북		1,957	2.2	1,823	2.9	3,779	2.5
충남		6,722	7.5	15,203	24.3	21,925	14.5
전북		1,312	1.5	1,386	2.2	2,698	1.8
전남		1,612	1.8	80	0.1	1,692	1.1
경북		3,090	3.5	1,214	1.9	4,305	2.8
경남		46	0.1	74	0.1	120	0.1
합계		89,139	100.0	62,534	100.0	151,673	100.0

&lt;표 2-117&gt; 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>70,841</b>	<b>79.5</b>	<b>39,478</b>	<b>63.1</b>	<b>110,319</b>	<b>72.7</b>
강원권		-	-	1,129	1.8	1,129	0.7
충청권		9,162	10.3	17,177	27.5	26,340	17.4
호남권		4,697	5.3	1,466	2.3	6,162	4.1
영남권		4,439	5.0	3,284	5.3	7,722	5.1
합계		89,139	100.0	62,534	100.0	151,673	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 63.2% (32만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 18.7% (9만TEU), 인천 4.5% (2만TEU), 경북 4.2% (2만TEU)의 순서임
  - 수출(60.3%)과 수입(65.8%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 68.0% (34만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 21.6% (11만TEU), 영남권 7.3% (4만TEU), 호남권 2.5% (1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-118&gt; 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	709	0.3	800	0.3	1,509	0.3
부산	1,324	0.6	1,099	0.4	2,423	0.5
대구	727	0.3	455	0.2	1,182	0.2
인천	13,077	5.5	9,674	3.7	22,750	4.5
광주	1,949	0.8	3,318	1.3	5,267	1.0
대전	696	0.3	582	0.2	1,279	0.3
울산	2,466	1.0	8,334	3.1	10,799	2.2
경기	<b>143,207</b>	<b>60.3</b>	<b>174,048</b>	<b>65.8</b>	<b>317,255</b>	<b>63.2</b>
강원	1,517	0.6	1,565	0.6	3,082	0.6
충북	6,452	2.7	6,646	2.5	13,098	2.6
충남	54,760	23.1	39,153	14.8	93,913	18.7
전북	1,932	0.8	3,272	1.2	5,204	1.0
전남	1,652	0.7	208	0.1	1,861	0.4
경북	6,611	2.8	14,329	5.4	20,940	4.2
경남	271	0.1	1,127	0.4	1,399	0.3
합계	237,352	100.0	264,611	100.0	501,963	100.0

&lt;표 2-119&gt; 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	<b>156,993</b>	<b>66.1</b>	<b>184,522</b>	<b>69.7</b>	<b>341,514</b>	<b>68.0</b>
강원권	1,517	0.6	1,565	0.6	3,082	0.6
충청권	61,908	26.1	46,382	17.5	108,290	21.6
호남권	5,534	2.3	6,798	2.6	12,332	2.5
영남권	11,399	4.8	25,344	9.6	36,744	7.3
합계	237,352	100.0	264,611	100.0	501,963	100.0

#### 나. 평택·당진항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2001년 조사결과와 비교해서 2011년 평택·당진항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 충남과 인천의 비중이 대폭 줄어든 대신 경기의 비중이 대폭 증가한 사실임
- 가장 큰 폭의 감소를 기록한 충남은 2001년 36.4% → 2011년 18.7%로 약 17.7%포인트 감소했으며, 반대로 경기는 2001년 43.6% → 2011년 63.2%로 약 19.6%포인트 증가함
- 이처럼 평택·당진항에서 처리된 충남과 인천의 물량이 대폭 감소하고 경기의 물량이 큰 폭으로 증가한 이유는 수도권 외 화물을 두고 인천항과 경합하는 과정에서 수도권의 증가한 물량의 일부를 평택·당진항이 가져오기도 했지만 충남과 인천의 물량의 상당 부분을 상실한 것으로 판단됨
- 이 밖의 지역인 전북, 전남, 경북, 경남 등에서는 대체로 최소 0.3%포인트에서 최대 3.4%포인트까지 소폭 증가하는 모습을 보여줌

<표 2-120> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

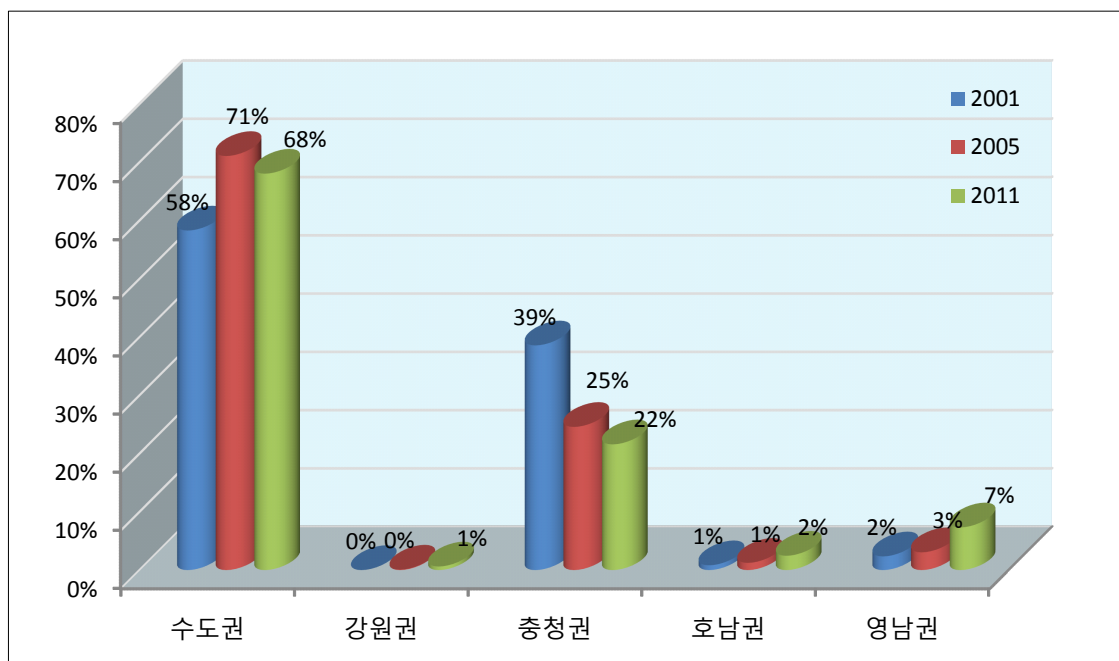
시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	206	1.0	1,785	0.8	1,509	0.3	-0.7
부산	311	1.5	1,261	0.6	2,423	0.5	-1.0
대구	-	-	376	0.2	1,182	0.2	0.2
인천	2,875	13.7	15,001	6.6	22,750	4.5	-9.2
광주	102	0.5	201	0.1	5,267	1.0	0.6
대전	225	1.1	1,073	0.5	1,279	0.3	-0.8
울산	-	-	148	0.1	10,799	2.2	2.2
경기	<b>9,120</b>	<b>43.6</b>	<b>144,502</b>	<b>63.7</b>	<b>317,255</b>	<b>63.2</b>	<b>19.6</b>
강원	-	-	183	0.1	3,082	0.6	0.6
충북	235	1.1	4,572	2.0	13,098	2.6	1.5
충남	7,614	36.4	50,120	22.1	93,913	18.7	-17.7
전북	60	0.3	411	0.2	5,204	1.0	0.7
전남	10	0.0	2,198	1.0	1,861	0.4	0.3
경북	170	0.8	2,640	1.2	20,940	4.2	3.4
경남	10	0.0	2,484	1.1	1,399	0.3	0.2
전국 계	20,938	100.0	226,955	100.0	501,963	100.0	



- 권역별로 보면 충청권의 비중이 대폭 감소하고, 수도권과 영남권은 큰 폭으로 증가함
  - 충청권의 비율은 2001년 38.6% → 2011년 21.6%로 2001년 대비 17.0%포인트 감소한 반면 수도권의 비율은 2001년 58.3% → 2011년 68.0%로 9.8%포인트 증가, 영남권의 비율은 2001년 2.3% → 2011년 7.3%로 5.0%포인트 증가, 호남권은 비율은 2001년 0.8% → 2011년 2.5%로 1.6%포인트 증가함
  - 이는 평택·당진항이 전국에서 물동량 유발을 했지만 주로 수도권과 영남권을 통해서 더 많은 물동량 증대를 달성한 반면 충청권의 화물은 타 권역에 비해 상대적으로 많이 유치하지 못했다는 사실을 보여줌

<표 2-121> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	12,202	58.3	161,288	71.1	341,514	68.0	9.8
강원권	-	-	183	0.1	3,082	0.6	0.6
충청권	8,073	38.6	55,765	24.6	108,290	21.6	-17.0
호남권	172	0.8	2,810	1.2	12,332	2.5	1.6
영남권	491	2.3	6,909	3.0	36,744	7.3	5.0
합 계	20,938	100.0	226,955	100.0	501,963	100.0	



<그림 2-21> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교

## 8. 울산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 울산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 32만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 2.4%를 차지해 전체 항만 가운데 5위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 20만TEU(62.2%), 수입 컨테이너는 12만TEU(37.8%)로 수출이 약 8만TEU 정도 많음
- 또한 수출컨테이너 가운데 적 컨테이너가 99.2%를 차지하는 반면 수입컨테이너는 공 컨테이너가 83.4%를 차지해 울산항이 수출 중심의 항만이라는 사실을 명확히 보여줌
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 22만TEU(68.0%), 공 컨테이너는 10만TEU(32.0%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 2배 이상을 차지함

<표 2-122> 2011년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	198,976	99.2	20,216	16.6	219,192	68.0
공	1,512	0.8	101,582	83.4	103,094	32.0
계	200,488	100.0	121,798	100.0	322,286	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 울산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 97.7%인 31만TEU이고, 나머지 2.3%를 연안운송(8천TEU)이 차지함
- 울산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수입 컨테이너(7천TEU)가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-123> 2011년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	200,038	99.8	114,739	94.2	314,777	97.7
연안 운송	450	0.2	7,059	5.8	7,509	2.3
합 계	200,488	100.0	121,798	100.0	322,286	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

단위 : TEU

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

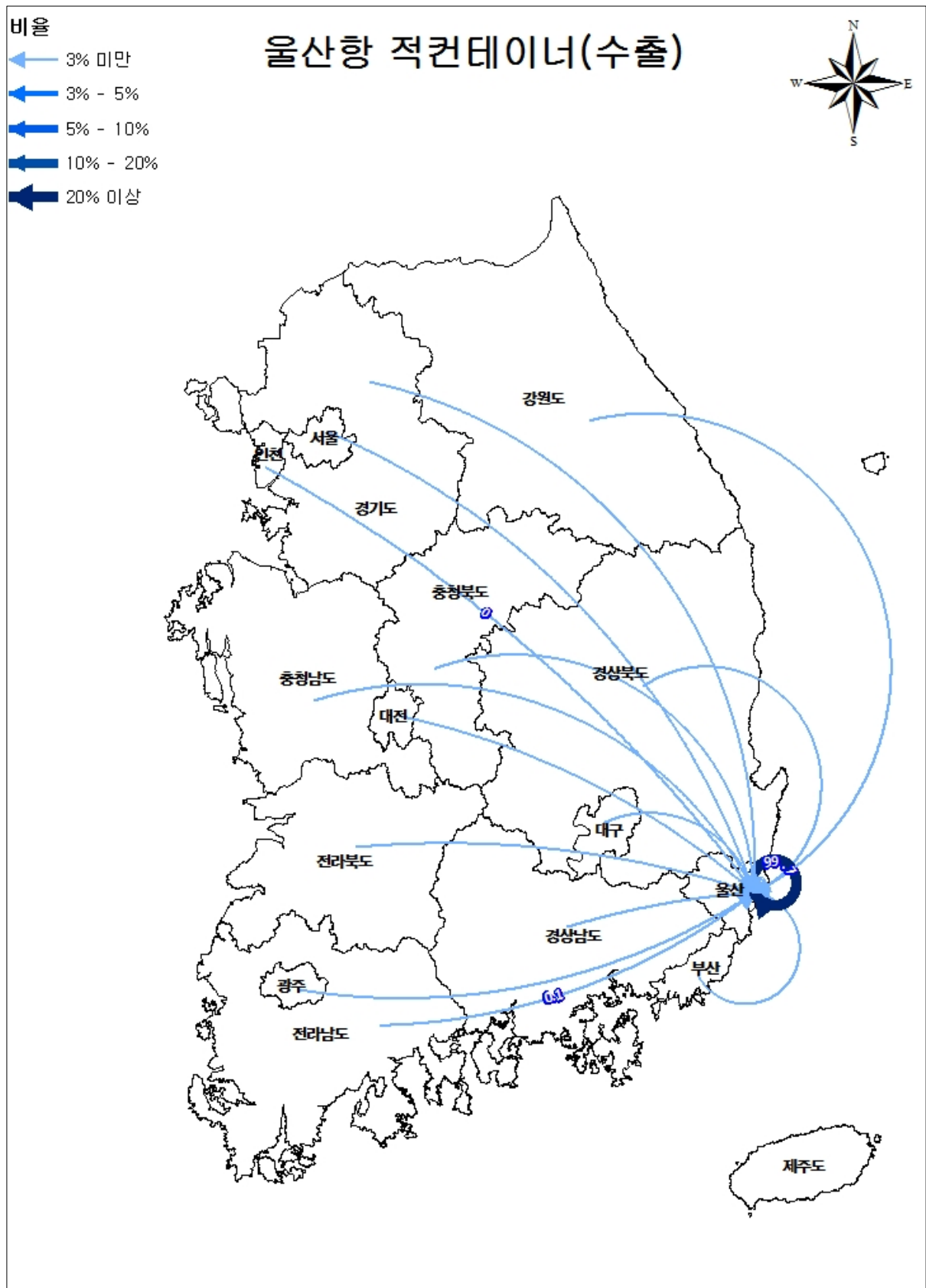
- 울산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 98.6% (22만 TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 지역은 경북 1.0% (2천TEU) 정도임
  - 수출(99.7%)과 수입(88.0%) 모두 울산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 99.9% (22만TEU)로 전부를 차지하고 있으며, 전형적인 지역항만의 특색을 나타냄

<표 2-124> 울산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

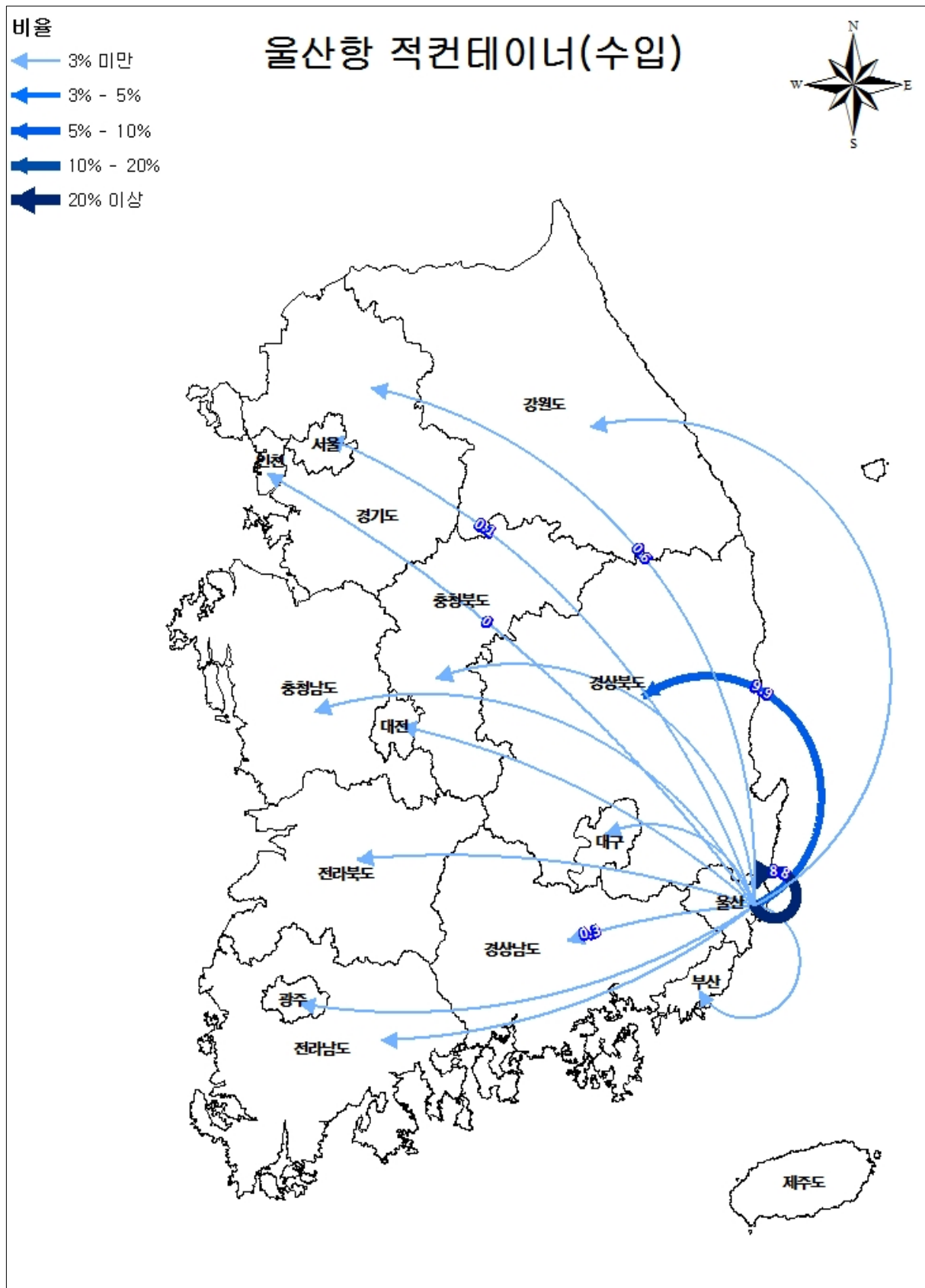
시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	13	0.1	13	0.0
부산	159	0.1	118	0.6	277	0.1
대구	-	-	115	0.6	115	0.1
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	198,379	99.7	17,792	88.0	216,172	98.6
경기	-	-	115	0.6	115	0.1
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	-	-	-	-	-	-
전남	112	0.1	-	-	112	0.1
경북	262	0.1	1,998	9.9	2,261	1.0
경남	63	0.0	64	0.3	127	0.1
합계	198,976	100.0	20,216	100.0	219,192	100.0

<표 2-125> 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	-	-	128	0.6	128	0.1
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	-	-	-	-	-	-
호남권	112	0.1	-	-	112	0.1
영남권	198,864	99.9	20,088	99.4	218,952	99.9
합계	198,976	100.0	20,216	100.0	219,192	100.0



<그림 2-22> 2011년 울산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-23> 2011년 울산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 울산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 86.8% (9만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 6.8% (7천TEU), 인천 3.4% (3천TEU), 부산 2.9% (3천TEU)의 순서임
  - 수출(79.0%)과 수입(86.9%) 모두 울산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 96.4% (10만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 3.4% (3천TEU), 호남권 0.2% (2백TEU)의 순서임

&lt;표 2-126&gt; 울산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		14	0.9	2,996	2.9	3,010	2.9
대구		5	0.3	-	-	5	0.0
인천		-	-	3,484	3.4	3,484	3.4
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		1,194	79.0	88,255	86.9	89,449	86.8
경기		5	0.4	-	-	5	0.0
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		175	11.6	-	-	175	0.2
경북		115	7.6	6,847	6.7	6,963	6.8
경남		3	0.2	-	-	3	0.0
합계		1,512	100.0	101,582	100.0	103,094	100.0

&lt;표 2-127&gt; 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		5	0.4	3,484	3.4	3,489	3.4
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		175	11.6	-	-	175	0.2
영남권		1,332	88.1	98,098	96.6	99,430	96.4
합계		1,512	100.0	101,582	100.0	103,094	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 울산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 94.8% (31만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 2.9% (1만TEU), 인천 1.1% (3천TEU), 부산 1.0% (3천TEU)의 순서임
- 수출(99.5%)과 수입(87.1%) 모두 울산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 98.8% (32만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 1.1% (4천TEU), 호남권 0.1% (3백TEU)의 순서임

<표 2-128> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	-	13	0.0	13	0.0
부산		173	0.1	3,114	2.6	3,287	1.0
대구		5	0.0	115	0.1	120	0.0
인천		0	-	3,484	2.9	3,484	1.1
광주		0	-	0	-	0	-
대전		0	-	0	-	0	-
울산		199,573	99.5	106,047	87.1	305,620	94.8
경기		5	0.0	115	0.1	121	0.0
강원		0	-	0	-	0	-
충북		0	-	0	-	0	-
충남		0	-	0	-	0	-
전북		0	-	0	-	0	-
전남		287	0.1	0	-	287	0.1
경북		378	0.2	8,846	7.3	9,223	2.9
경남		66	0.0	64	0.1	130	0.0
합계		200,488	100.0	121,798	100.0	322,286	100.0

<표 2-129> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		5	0.0	3,612	3.0	3,618	1.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		287	0.1	-	-	287	0.1
영남권		200,196	99.9	118,186	97.0	318,381	98.8
합계		200,488	100.0	121,798	100.0	322,286	100.0

## 라. 울산항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2001년 조사결과와 비교해서 2011년 울산항 내륙기종점 조사결과는 시도별 또는 권역별로 큰 차이를 발생시키지 않는 것으로 조사됨
- 오히려 기존과 차이가 발생한 점은 인천, 전남 등의 지역에서 기존에 없던 내륙기종점이 발생하고 있다는 것임
- 이처럼 울산항은 울산지역 화물이 94.8%에 이를 정도로 지역 의존도가 높은 지역항만의 특징을 분명히 나타내고 있음

&lt;표 2-130&gt; 울산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	-	-	20	0.0	13	0.0	0.0
부산	1,816	0.7	1,398	0.4	3,287	1.0	0.3
대구	-	-	26	0.0	120	0.0	0.0
인천	-	-	-	-	3,484	1.1	1.1
광주	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-
울산	250,020	96.7	288,070	92.1	305,620	94.8	-1.9
경기	59	0.0	3,087	1.0	121	0.0	0.0
강원	-	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	22	0.0	-	-	-
충남	-	-	17	0.0	-	-	-
전북	-	-	5	0.0	-	-	-
전남	-	-	-	-	287	0.1	0.1
경북	6,441	2.5	18,846	6.0	9,223	2.9	0.4
경남	132	0.1	1,298	0.4	130	0.0	-0.0
전국 계	258,468	100.0	312,789	100.0	322,286	100.0	

&lt;표 2-131&gt; 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	59	0.0	3,107	1.0	3,618	1.1	1.1
강원권	-	-	-	-	-	-	0.0
충청권	-	-	39	0.0	-	-	0.0
호남권	-	-	5	0.0	287	0.1	0.1
영남권	258,409	100.0	309,638	99.0	318,381	98.8	-1.2
합 계	258,468	100.0	312,789	100.0	322,286	100.0	



## 9. 군산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 8.5만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 0.6%를 차지해 전체 항만 가운데 6위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 4.5만TEU(53.3%), 수입 컨테이너는 4.0만TEU(46.7%)로 수출이 약간 더 많으며, 수출(55.0%)과 수입(71.1%) 모두 적 컨테이너의 비중이 공 컨테이너보다 높은 것으로 나타남
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 5.3만TEU(62.5%), 공 컨테이너는 3.2만TEU(37.5%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 약 2만TEU 이상 많음

<표 2-132> 2011년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	24,869	55.0	28,224	71.1	53,093	62.5
공	20,386	45.0	11,454	28.9	31,840	37.5
계	45,255	100.0	39,678	100.0	84,933	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 95.5%인 8.1만TEU이고, 나머지 4.5%(4천TEU)가 연안운송임
- 군산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-133> 2011년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	42,509	93.9	38,634	97.4	81,143	95.5
연안 운송	2,746	6.1	1,044	2.6	3,790	4.5
합 계	45,255	100.0	39,678	100.0	84,933	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

단위 : TEU

## 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

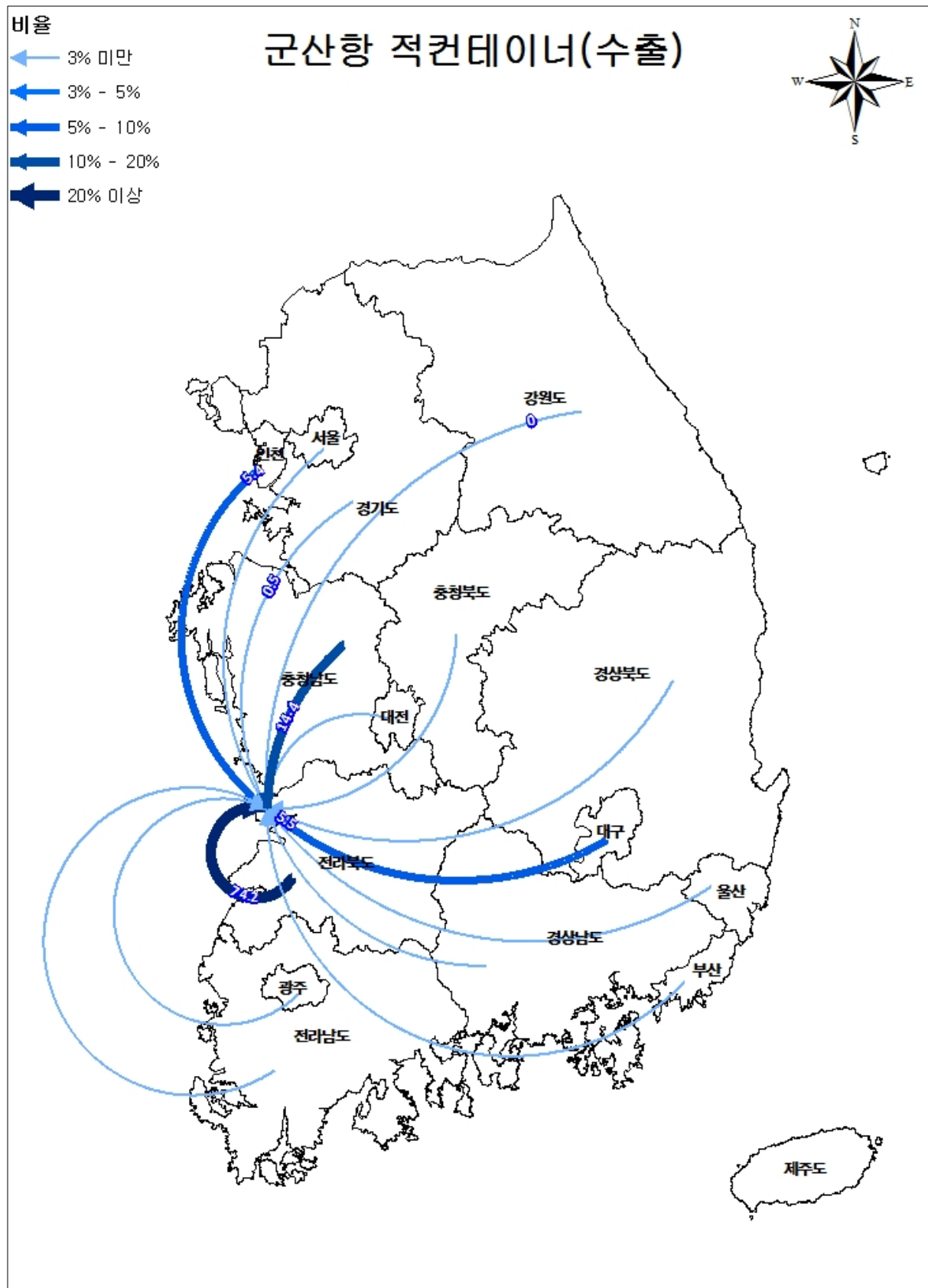
- 군산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 77.7% (4.1만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 7.8% (4천TEU), 인천 4.6% (2천TEU), 경기 4.3% (2천TEU)의 순서임
- 수출(74.2%)과 수입(80.8%) 모두 전북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 78.1% (4.1만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 9.0% (5천TEU), 충청권 8.4% (4천TEU), 영남권 4.4% (2천TEU)의 순서임

&lt;표 2-134&gt; 군산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

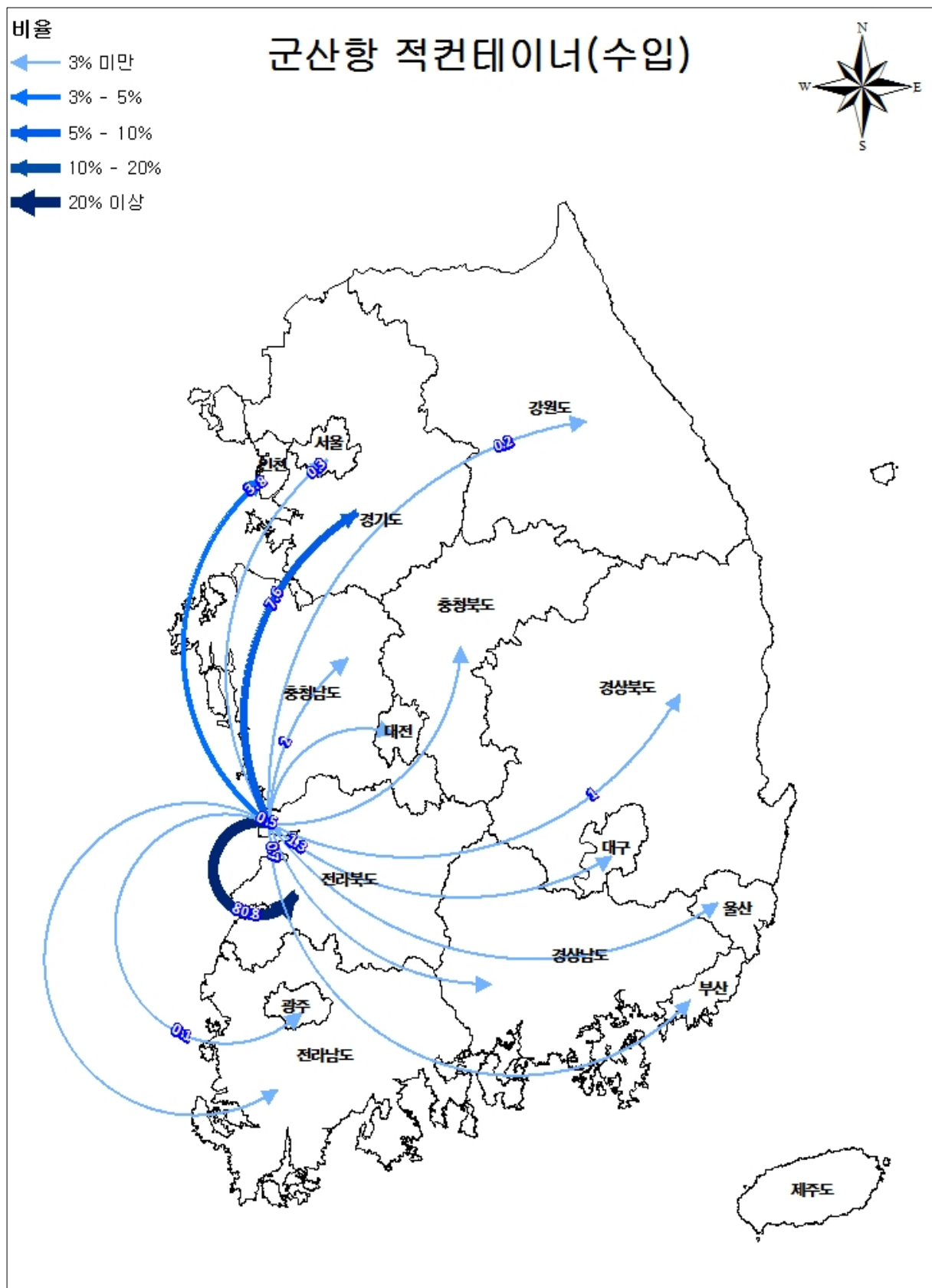
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	79	0.3	79	0.1
부산		2	0.0	209	0.7	211	0.4
대구		1,374	5.5	363	1.3	1,737	3.3
인천		1,350	5.4	1,067	3.8	2,417	4.6
광주		-	-	34	0.1	34	0.1
대전		-	-	184	0.7	184	0.3
울산		-	-	54	0.2	54	0.1
경기		127	0.5	2,158	7.6	2,285	4.3
강원		-	-	70	0.2	70	0.1
충북		-	-	129	0.5	129	0.2
충남		3,576	14.4	568	2.0	4,144	7.8
전북		18,441	74.2	22,818	80.8	41,259	77.7
전남		-	-	152	0.5	152	0.3
경북		-	-	281	1.0	281	0.5
경남		-	-	58	0.2	58	0.1
합계		24,869	100.0	28,224	100.0	53,093	100.0

&lt;표 2-135&gt; 군산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,476	5.9	3,304	11.7	4,780	9.0
강원권		-	-	70	0.2	70	0.1
충청권		3,576	14.4	881	3.1	4,457	8.4
호남권		18,441	74.2	23,004	81.5	41,445	78.1
영남권		1,376	5.5	965	3.4	2,341	4.4
합계		24,869	100.0	28,224	100.0	53,093	100.0



<그림 2-24> 2011년 군산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-25> 2011년 군산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

### 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 88.2% (2.8만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 8.5% (3천TEU), 경기 3.0% (1천TEU)의 순서임
- 수출(86.5%)과 수입(91.0%) 모두 전북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 88.5% (2.8만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 8.5% (3천TEU), 수도권 3.0% (1천TEU)의 순서임

<표 2-136> 군산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1,680	8.2	1,028	9.0	2,708	8.5
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		944	4.6	-	-	944	3.0
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		17,642	86.5	10,426	91.0	28,068	88.2
전남		120	0.6	-	-	120	0.4
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		20,386	100.0	11,454	100.0	31,840	100.0

<표 2-137> 군산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		944	4.6	-	-	944	3.0
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		17,762	87.1	10,426	91.0	28,188	88.5
영남권		1,680	8.2	1,028	9.0	2,708	8.5
합계		20,386	100.0	11,454	100.0	31,840	100.0

## 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 81.6% (6.9만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 4.9% (4천TEU), 경기 3.8% (3천TEU), 부산 3.4% (3천TEU)의 순서임
- 수출(79.7%)과 수입(83.8%) 모두 전북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 82.0% (7만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 6.7% (6천TEU), 영남권 5.9% (5천TEU), 충청권 5.2% (4천TEU)의 순서임

&lt;표 2-138&gt; 군산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	79	0.2	79	0.1
부산		1,682	3.7	1,237	3.1	2,919	3.4
대구		1,374	3.0	363	0.9	1,737	2.0
인천		1,350	3.0	1,067	2.7	2,417	2.8
광주		-	-	34	0.1	34	0.0
대전		-	-	184	0.5	184	0.2
울산		-	-	54	0.1	54	0.1
경기		1,071	2.4	2,158	5.4	3,229	3.8
강원		-	-	70	0.2	70	0.1
충북		-	-	129	0.3	129	0.2
충남		3,576	7.9	568	1.4	4,144	4.9
전북		<b>36,083</b>	<b>79.7</b>	<b>33,244</b>	<b>83.8</b>	<b>69,327</b>	<b>81.6</b>
전남		120	0.3	152	0.4	272	0.3
경북		-	-	281	0.7	281	0.3
경남		-	-	58	0.1	58	0.1
합계		45,255	100.0	39,678	100.0	84,933	100.0

&lt;표 2-139&gt; 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		2,420	5.3	3,304	8.3	5,724	6.7
강원권		-	-	70	0.2	70	0.1
충청권		3,576	7.9	881	2.2	4,457	5.2
호남권		<b>36,203</b>	<b>80.0</b>	<b>33,430</b>	<b>84.3</b>	<b>69,633</b>	<b>82.0</b>
영남권		3,056	6.8	1,993	5.0	5,049	5.9
합계		45,255	100.0	39,678	100.0	84,933	100.0

## 라. 군산항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2001년 조사결과와 비교해서 2011년 군산항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 충남의 비중이 대폭 줄어든 대신 전북의 비중이 대폭 증가한 사실임
  - 충남은 2001년 42.1% → 2011년 4.9%로 약 37.2%포인트 대폭 감소한 반면, 전북은 2001년 49.9% → 2011년 81.6%로 약 31.8%포인트 대폭 증가함
  - 이처럼 충남의 물량이 대폭 감소하고 전북의 물량이 큰 폭으로 증가한 이유는 수도권에 위치한 항만들과 화물유치 경쟁을 하는 와중에 항만 인근에 위치한 군장국가산업단지 와 군산자유무역지대의 활성화로 인해 전북지역의 화물 집중이 심화되었기 때문임

<표 2-140> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

시도	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		2001-2011차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	-	-	-	-	79	0.1	0.1
부산	-	-	-	-	2,919	3.4	3.4
대구	-	-	-	-	1,737	2.0	2.0
인천	-	-	-	-	2,417	2.8	2.8
광주	-	-	-	-	34	0.0	0.0
대전	318	1.6	-	-	184	0.2	-1.4
울산	-	-	-	-	54	0.1	0.1
경기	-	-	-	-	3,229	3.8	3.8
강원	-	-	-	-	70	0.1	0.1
충북	-	-	-	-	129	0.2	0.2
충남	8,292	42.1	522	0.9	4,144	4.9	-37.2
전북	<b>9,832</b>	<b>49.9</b>	<b>56,272</b>	<b>98.4</b>	<b>69,327</b>	<b>81.6</b>	<b>31.8</b>
전남	1,271	6.4	417	0.7	272	0.3	-6.1
경북	-	-	-	-	281	0.3	0.3
경남	-	-	-	-	58	0.1	0.1
전국 계	19,714	100.0	57,211	100.0	84,933	100.0	

<표 2-141> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2011년)

권역	2001년 조사		2005년 조사		2011년 조사		차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	0	0.0	0	0.0	5,724	6.7	6.7
강원권	0	0.0	0	0.0	70	0.1	0.1
충청권	8,610	43.7	522	0.9	4,457	5.2	-38.4
호남권	<b>11,104</b>	<b>56.3</b>	<b>56,689</b>	<b>99.1</b>	<b>69,633</b>	<b>82.0</b>	<b>25.7</b>
영남권	0	0.0	0	0.0	5,049	5.9	5.9
합 계	19,714	100.0	57,211	100.0	84,933	100.0	

## 10. 포항항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 포항항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 5.8만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 0.4%를 차지해 전체 항만 가운데 7위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 2.8만TEU(49.4%), 수입 컨테이너는 2.9만TEU(50.6%)로 수출과 수입이 서로 비슷한 비중을 차지함
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 3.1만TEU(53.6%), 공 컨테이너는 2.7만TEU(46.4%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 약간 더 많음

<표 2-142> 2011년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	22,591	78.9	8,423	28.8	31,014	53.6
공	6,030	21.1	20,845	71.2	26,875	46.4
계	28,621	100.0	29,268	100.0	57,889	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 포항항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 91.0%인 5.3만TEU이고, 나머지 9.0% (5천TEU)가 연안운송임
- 포항항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수출) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-143> 2011년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	24,229	84.7	28,457	97.2	52,686	91.0
연안 운송	4,392	15.3	811	2.8	5,203	9.0
합 계	28,621	100.0	29,268	100.0	57,889	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산



### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 92.6% (2.9만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 대구 6.4% (2천TEU), 경기 0.9% (3백TEU)의 순서임
- 수출(89.9%)과 수입(99.9%) 모두 경북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 99.9% (3만TEU)로 절대 다수를 차지하고 있으며, 다른 권역의 실적은 매우 미미한 수준임

<표 2-144> 포항항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		15	0.1	-	-	15	0.0
대구		1,969	8.7	-	-	1,969	6.4
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	5	0.1	5	0.0
울산		-	-	-	-	-	-
경기		292	1.3	-	-	292	0.9
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	4	0.0	4	0.0
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		20,315	89.9	8,414	99.9	28,729	92.6
경남		-	-	-	-	-	-
합계		22,591	100.0	8,423	100.0	31,014	100.0

<표 2-145> 포항항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		292	1.3	-	-	292	0.9
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	9	0.1	9	0.0
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		22,299	98.7	8,414	99.9	30,714	99.0
합계		22,591	100.0	8,423	100.0	31,014	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 71.1% (1.9만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 11.8% (3천TEU), 대구 9.6% (3천TEU), 전남 5.7% (2천TEU)의 순서임
  - 수출은 부산(39.0%), 수입은 경북(83.7%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 94.3% (2.7만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 나머지는 호남권 5.7% (2천TEU)이 차지함

&lt;표 2-146&gt; 포항항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,351	39.0	811	3.9	3,162	11.8
대구		-	-	2,582	12.4	2,582	9.6
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		504	8.4	-	-	504	1.9
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		1,522	25.2	-	-	1,522	5.7
경북		1,653	27.4	17,452	83.7	19,105	71.1
경남		-	-	-	-	-	-
합계		6,030	100.0	20,845	100.0	26,875	100.0

&lt;표 2-147&gt; 포항항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		1,522	25.2	-	-	1,522	5.7
영남권		4,508	74.8	20,845	100.0	25,353	94.3
합계		6,030	100.0	20,845	100.0	26,875	100.0

#### 다. 적공 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 82.6% (4.8만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 대구 7.9% (5천TEU), 부산 5.5% (3천TEU), 전남 2.6% (2천TEU)의 순서임
  - 수출(76.8%)과 수입(88.4%) 모두 경북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 96.9% (5.6만TEU)로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 일부는 호남권 2.6% (2천TEU), 수도권 0.5% (3백TEU)가 차지함

<표 2-148> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,366	8.3	811	2.8	3,177	5.5
대구		1,969	6.9	2,582	8.8	4,551	7.9
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	5	0.0	5	0.0
울산		504	1.8	-	-	504	0.9
경기		292	1.0	-	-	292	0.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	4	0.0	4	0.0
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		1,522	5.3	-	-	1,522	2.6
경북		<b>21,968</b>	<b>76.8</b>	<b>25,866</b>	<b>88.4</b>	<b>47,834</b>	<b>82.6</b>
경남		-	-	-	-	-	-
합계		28,621	100.0	29,268	100.0	57,889	100.0

<표 2-149> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		292	1.0	-	-	292	0.5
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	9	0.0	9	0.0
호남권		1,522	5.3	-	-	1,522	2.6
영남권		<b>26,807</b>	<b>93.7</b>	<b>29,259</b>	<b>100.0</b>	<b>56,067</b>	<b>96.9</b>
합계		28,621	100.0	29,268	100.0	57,889	100.0

## 11. 대산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 대산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 5.5만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 0.4%를 차지해 전체 항만 가운데 8위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 3.2만TEU(58.4%), 수입 컨테이너는 2.3만TEU(41.6%)로 수출이 수입보다 더 많은 비중을 차지함
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 3.2만TEU(58.7%), 공 컨테이너는 2.3만TEU(41.3%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 더 많은 비중을 차지함

<표 2-150> 2011년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	31,516	98.8	527	2.3	32,043	58.7
공	367	1.2	22,181	97.7	22,548	41.3
계	31,883	100.0	22,708	100.0	54,591	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 대산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 70.5%인 3.8만TEU이고, 나머지 29.5%(1.6만TEU)가 연안운송임
- 대산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수입) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-151> 2011년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	31,583	99.1	6,899	30.4	38,482	70.5
연안 운송	300	0.9	15,809	69.6	16,109	29.5
합 계	31,883	100.0	22,708	100.0	54,591	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 충남이 99.8% (3.2만 TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 지역들은 0.1% 미만의 미미한 실적임
  - 수출(100.0%)과 수입(88.4%) 모두 충남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 충청권이 99.8% (3.2만TEU)로 절대 다수를 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 모두 매우 미미한 수준임

<표 2-152> 대산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	31	5.9	31	0.1
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	30	5.7	30	0.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		31,516	100.0	466	88.4	31,982	99.8
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		31,516	100.0	527	100.0	32,043	100.0

<표 2-153> 대산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	61	11.6	61	0.2
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		31,516	100.0	466	88.4	31,982	99.8
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		-	-	-	-	-	-
합계		31,516	100.0	527	100.0	32,043	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 63.3% (1.4만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 20.0% (5천TEU), 경기 15.4% (3천TEU)의 순서임
- 수출은 전남(81.5%), 수입은 인천(64.3%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 78.7% (1.8만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 20.0% (5천TEU), 호남권 1.3% (3백TEU)의 순서임

&lt;표 2-154&gt; 대산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1	0.3	-	-	1	0.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	14,271	64.3	14,271	63.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	3,474	15.7	3,474	15.4
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		67	18.3	4,436	20.0	4,503	20.0
전북		-	-	-	-	-	-
전남		299	81.5	-	-	299	1.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		367	100.0	22,181	100.0	22,548	100.0

&lt;표 2-155&gt; 대산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	17,745	80.0	17,745	78.7
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		67	18.3	4,436	20.0	4,503	20.0
호남권		299	81.5	-	-	299	1.3
영남권		1	0.3	-	-	1	0.0
합계		367	100.0	22,181	100.0	22,548	100.0

#### 다. 적공 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 충남이 66.8% (3.6만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 26.2% (1.4만TEU), 경기 6.4% (4천TEU), 전남 0.5% (3백TEU)의 순서임
- 수출은 충남(99.1%), 수입은 인천(63.0%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 충청권이 66.8% (3.6만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 32.6% (1.8만TEU), 호남권 0.5% (3백TEU)의 순서임

<표 2-156> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1	0.0	-	-	1	0.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	14,302	63.0	14,302	26.2
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	3,504	15.4	3,504	6.4
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		31,583	99.1	4,902	21.6	36,485	66.8
전북		-	-	-	-	-	-
전남		299	0.9	-	-	299	0.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		31,883	100.0	22,708	100.0	54,591	100.0

<표 2-157> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	17,806	78.4	17,806	32.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		31,583	99.1	4,902	21.6	36,485	66.8
호남권		299	0.9	-	-	299	0.5
영남권		1	0.0	-	-	1	0.0
합계		31,883	100.0	22,708	100.0	54,591	100.0

## 12. 목포항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 목포항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 15.8천TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 0.1%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 7.8천TEU(49.5%), 수입 컨테이너는 8.0천TEU(50.5%)로 수출과 수입이 큰 차이를 보이지 않음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 8.5천TEU(53.5%), 공 컨테이너는 7.3천TEU(46.5%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 약간 더 많은 실적을 기록함

<표 2-158> 2011년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	7,224	92.2	1,241	15.5	8,465	53.5
공	615	7.8	6,743	84.5	7,358	46.5
계	7,839	100.0	7,984	100.0	15,823	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 목포항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 58.6%인 9.3천TEU이고, 연안운송은 41.4%인 6.6천TEU임
- 목포항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수입) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-159> 2011년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	7,259	92.6	2,014	25.2	9,273	58.6
연안 운송	580	7.4	5,970	74.8	6,550	41.4
합 계	7,839	100.0	7,984	100.0	15,823	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산



### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 91.1% (7.7천 TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지는 광주 8.5% (0.7천TEU), 부산 0.4%가 차지함
  - 수출(90.0%)과 수입(97.5%) 모두 전남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 99.6% (8.4천TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지는 영남권 0.4%가 차지함

<표 2-160> 목포항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	31	2.5	31	0.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		719	10.0	-	-	719	8.5
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		6,505	90.0	1,210	97.5	7,715	91.1
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		7,224	100.0	1,241	100.0	8,465	100.0

<표 2-161> 목포항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		7,224	100.0	1,210	97.5	8,434	99.6
영남권		-	-	31	2.5	31	0.4
합계		7,224	100.0	1,241	100.0	8,465	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 55.4% (4천 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 31.8% (2천TEU), 전남 11.9% (1천TEU)의 순서임
- 수출(80.3%)과 수입(53.2%) 모두 부산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 55.4% (4천TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 31.8% (2천TEU), 호남권 12.8% (1천TEU)의 순서임

&lt;표 2-162&gt; 목포항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		494	80.3	3,585	53.2	4,079	55.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		46	7.5	2,294	34.0	2,340	31.8
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	60	0.9	60	0.8
전남		75	12.2	804	11.9	879	11.9
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		615	100.0	6,743	100.0	7,358	100.0

&lt;표 2-163&gt; 목포항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		46	7.5	2,294	34.0	2,340	31.8
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		75	12.2	864	12.8	939	12.8
영남권		494	80.3	3,585	53.2	4,079	55.4
합계		615	100.0	6,743	100.0	7,358	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 54.3% (9천 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 26.0% (4천TEU), 인천 14.8% (2천TEU), 광주 4.5% (1천TEU)의 순서임
- 수출은 전남(83.9%), 수입은 부산(45.3%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 59.2% (9천TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 영남권 26.0% (4천TEU), 수도권 14.8% (2천TEU)의 순서임

<표 2-164> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		494	6.3	3,616	45.3	4,110	26.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		46	0.6	2,294	28.7	2,340	14.8
광주		719	9.2	-	-	719	4.5
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	60	0.8	60	0.4
전남		6,580	83.9	2,014	25.2	8,594	54.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		7,839	100.0	7,984	100.0	15,823	100.0

<표 2-165> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		46	0.6	2,294	28.7	2,340	14.8
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		7,299	93.1	2,074	26.0	9,373	59.2
영남권		494	6.3	3,616	45.3	4,110	26.0
합계		7,839	100.0	7,984	100.0	15,823	100.0

### 13. 마산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 7.6천TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 0.06%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 4.2천TEU(55.4%), 수입 컨테이너는 3.4천TEU(44.6%)로 수출이 수입보다 조금 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 3.6천TEU(46.8%), 공 컨테이너는 4.0천TEU(53.2%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 조금 더 적게 처리되었음

<표 2-166> 2011년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	3,129	74.4	422	12.5	3,551	46.8
공	1,076	25.6	2,960	87.5	4,036	53.2
계	4,205	100.0	3,382	100.0	7,587	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 92.4%인 7.0천TEU이고, 연안운송은 7.6%인 0.6천TEU임
- 마산항의 연안운송 실적은 모두 외항선에 의해 운송되는 수출입 공 컨테이너가 차지함

<표 2-167> 2011년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	4,031	95.9	2,982	88.2	7,013	92.4
연안 운송	174	4.1	401	11.8	575	7.6
합 계	4,205	100.0	3,382	100.0	7,587	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 91.4% (3천 TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 지역들은 대부분 100TEU 미만의 실적을 기록함
  - 수출(92.0%)과 수입(86.8%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점 역시 영남권이 92.6% (3천TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 대부분 100TEU 내외의 실적을 기록함

<표 2-168> 마산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	9	0.3	-	-	9	0.2
대구	-	-	23	5.5	23	0.7
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
경기	8	0.3	26	6.3	34	1.0
강원	6	0.2	-	-	6	0.2
충북	62	2.0	-	-	62	1.7
충남	43	1.4	-	-	43	1.2
전북	67	2.1	-	-	67	1.9
전남	53	1.7	-	-	53	1.5
경북	3	0.1	6	1.5	9	0.3
경남	2,880	92.0	366	86.8	3,246	91.4
합계	3,129	100.0	422	100.0	3,551	100.0

<표 2-169> 마산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	8	0.3	26	6.3	34	1.0
강원권	6	0.2	-	-	6	0.2
충청권	104	3.3	-	-	104	2.9
호남권	120	3.8	-	-	120	3.4
영남권	2,892	92.4	396	93.8	3,287	92.6
합계	3,129	100.0	422	100.0	3,551	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 85.8% (3.5천 TEU)로 대부분을 차지했으며, 나머지는 부산 14.2% (0.6천TEU)가 차지함
  - 수출(83.8%)과 수입(86.5%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 100.0%를 차지함

&lt;표 2-170&gt; 마산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		174	16.2	401	13.5	575	14.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		902	83.8	2,560	86.5	3,462	85.8
합계		1,076	100.0	2,960	100.0	4,036	100.0

&lt;표 2-171&gt; 마산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		1,076	100.0	2,960	100.0	4,036	100.0
합계		1,076	100.0	2,960	100.0	4,036	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 88.4% (6.7천 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 7.7% (0.6천TEU), 전북 0.9% (1백TEU)의 순서임
  - 수출(89.9%)과 수입(86.5%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 96.5% (7.3천TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 호남권 1.6% (1백TEU), 충청권 1.4% (1백TEU)의 순서임

<표 2-172> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		183	4.3	401	11.8	583	7.7
대구		-	-	23	0.7	23	0.3
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		8	0.2	26	0.8	34	0.5
강원		6	0.1	-	-	6	0.1
충북		62	1.5	-	-	62	0.8
충남		43	1.0	-	-	43	0.6
전북		67	1.6	-	-	67	0.9
전남		53	1.3	-	-	53	0.7
경북		3	0.1	6	0.2	9	0.1
경남		<b>3,782</b>	<b>89.9</b>	<b>2,926</b>	<b>86.5</b>	<b>6,708</b>	<b>88.4</b>
합계		4,205	100.0	3,382	100.0	7,587	100.0

<표 2-173> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		8	0.2	26	0.8	34	0.5
강원권		6	0.1	-	-	6	0.1
충청권		104	2.5	-	-	104	1.4
호남권		120	2.8	-	-	120	1.6
영남권		<b>3,968</b>	<b>94.4</b>	<b>3,356</b>	<b>99.2</b>	<b>7,323</b>	<b>96.5</b>
합계		4,205	100.0	3,382	100.0	7,587	100.0

#### 14. 동해항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 동해항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 2.3천TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,342만TEU의 0.02%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 1.3천TEU(54.9%), 수입 컨테이너는 1.0천TEU(45.1%)로 수출이 수입보다 조금 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 1.1천TEU(48.5%), 공 컨테이너는 1.2천TEU(51.5%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 조금 더 적게 처리되었음

<표 2-174> 2011년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	1,002	78.6	123	11.8	1,125	48.5
공	272	21.4	922	88.2	1,194	51.5
계	1,274	100.0	1,045	100.0	2,319	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 동해항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 95.3%인 2.2천TEU이고, 연안운송은 4.7%인 0.1천TEU임
- 동해항의 연안운송 실적은 모두 외항선에 의해 운송되는 수출 공 컨테이너가 차지함

<표 2-175> 2011년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	1,166	91.5	1,045	100.0	2,211	95.3
연안 운송	108	8.5	0	0.0	108	4.7
합 계	1,274	100.0	1,045	100.0	2,319	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산



### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 48.7% (5백 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 강원 18.6% (2백TEU), 서울 16.8% (2백TEU), 경북 9.1% (1백TEU)의 순서임
- 수출은 인천 (54.7%), 수입은 강원 (100.0%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 69.5% (8백TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 강원권 18.6% (2백TEU), 영남권 10.7% (1백TEU)의 순서임

<표 2-176> 동해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		189	18.9	-	-	189	16.8
부산		-	-	-	-	-	-
대구		18	1.8	-	-	18	1.6
인천		<b>548</b>	<b>54.7</b>	-	-	<b>548</b>	<b>48.7</b>
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		45	4.5	-	-	45	4.0
강원		86	8.6	<b>123</b>	<b>100.0</b>	209	18.6
충북		4	0.4	-	-	4	0.4
충남		1	0.1	-	-	1	0.1
전북		9	0.9	-	-	9	0.8
전남		-	-	-	-	-	-
경북		102	10.2	-	-	102	9.1
경남		-	-	-	-	-	-
합계		1,002	100.0	123	100.0	1,125	100.0

<표 2-177> 동해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>782</b>	<b>78.0</b>	-	-	<b>782</b>	<b>69.5</b>
강원권		86	8.6	<b>123</b>	<b>100.0</b>	209	18.6
충청권		5	0.5	-	-	5	0.4
호남권		9	0.9	-	-	9	0.8
영남권		120	12.0	-	-	120	10.7
합계		1,002	100.0	123	100.0	1,125	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 82.7%(1천 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 9.0%(1백TEU), 경기 8.2%(1백TEU)의 순서임
- 수출(60.3%)과 수입(89.4%) 모두 강원이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 강원권이 82.7%(1천TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 9.0%(1백TEU), 수도권 8.2%(1백TEU)의 순서임

&lt;표 2-178&gt; 동해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		108	39.7	-	-	108	9.0
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	98	10.6	98	8.2
강원		164	60.3	824	89.4	988	82.7
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		272	100.0	922	100.0	1,194	100.0

&lt;표 2-179&gt; 동해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	98	10.6	98	8.2
강원권		164	60.3	824	89.4	988	82.7
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		108	39.7	-	-	108	9.0
합계		272	100.0	922	100.0	1,194	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 51.6% (1.2천 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 23.6% (5백TEU), 서울 8.2% (2백TEU), 경기 6.2% (1백TEU)의 순서임
- 수출은 인천 (43.0%), 수입은 강원 (90.6%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 강원권이 51.6% (1.2천TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 37.9% (9백TEU), 영남권 9.8% (2백TEU)의 순서임

<표 2-180> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		189	14.8	-	-	189	8.2
부산		108	8.5	-	-	108	4.7
대구		18	1.4	-	-	18	0.8
인천		<b>548</b>	<b>43.0</b>	-	-	548	23.6
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		45	3.5	98	9.4	143	6.2
강원		250	19.6	<b>947</b>	<b>90.6</b>	<b>1,197</b>	<b>51.6</b>
충북		4	0.3	-	-	4	0.2
충남		1	0.1	-	-	1	0.0
전북		9	0.7	-	-	9	0.4
전남		-	-	-	-	-	-
경북		102	8.0	-	-	102	4.4
경남		-	-	-	-	-	-
합계		1,274	100.0	1,045	100.0	2,319	100.0

<표 2-181> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		<b>782</b>	<b>61.4</b>	98	9.4	880	37.9
강원권		250	19.6	<b>947</b>	<b>90.6</b>	<b>1,197</b>	<b>51.6</b>
충청권		5	0.4	-	-	5	0.2
호남권		9	0.7	-	-	9	0.4
영남권		228	17.9	-	-	228	9.8
합계		1,274	100.0	1,045	100.0	2,319	100.0

## 15. 진해항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2011년 진해항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 342TEU인데, 이를 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 202TEU(54.9%), 수입 컨테이너는 140TEU(45.1%)로 수출이 수입보다 62TEU 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 3TEU(0.9%), 공 컨테이너는 339TEU(99.1%)로 대부분을 공 컨테이너가 차지함

<표 2-182> 2011년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	3	1.5	0	0.0	3	0.9
공	199	98.5	140	100.0	339	99.1
계	202	100.0	140	100.0	342	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 한편, 진해항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 100.0%를 차지하고 있으며, 연안운송 실적은 전무함

<표 2-183> 2011년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	202	100.0	140	100.0	342	100.0
합 계	202	100.0	140	100.0	342	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너

- 진해항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 100.0%임
- 권역별 기종점 역시 영남권이 100.0%임

<표 2-184> 진해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		3	100.0	-	-	3	100.0
합계		3	100.0	-	-	3	100.0

<표 2-185> 진해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		3	100.0	-	-	3	100.0
합계		3	100.0	-	-	3	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너

- 진해항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 87.0% (3백TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 7.7% (26TEU), 경북 5.3% (18TEU)의 순서임
- 수출(77.9%)과 수입(100.0%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 100.0%임

&lt;표 2-186&gt; 진해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		26	13.1	-	-	26	7.7
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		18	9.0	-	-	18	5.3
경남		155	77.9	140	100.0	295	87.0
합계		199	100.0	140	100.0	339	100.0

&lt;표 2-187&gt; 진해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		199	100.0	140	100.0	339	100.0
합계		199	100.0	140	100.0	339	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로)

- 진해항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 87.1% (3백 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 7.6% (26TEU), 경북 5.3% (18TEU)의 순서임
  - 수출(78.2%)과 수입(100.0%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 100.0%임

<표 2-188> 진해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2011년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		26	12.9	-	-	26	7.6
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		18	8.9	-	-	18	5.3
경남		158	78.2	140	100.0	298	87.1
합계		202	100.0	140	100.0	342	100.0

<표 2-189> 진해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2011년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		202	100.0	140	100.0	342	100.0
합계		202	100.0	140	100.0	342	100.0

### 제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

#### 1. 분석 대상 자료

##### 가. 분석의 기본 방향

- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석은 2011년에 수행한 해상화물 교통조사사업의 내륙기종점 조사자료와 관세청의 통관자료, 해양수산부의 PORT-MIS 자료를 이용하여 항만⇔해외를 연결하는 컨테이너 화물의 이동 매트릭스를 작성함
- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석에서는 실제 컨테이너의 이동에 초점을 맞추고 있는 관계로 적, 공컨테이너를 분석 대상으로 하였음
- 본 분석의 31개 무역항<sup>1)</sup>, 13개 해외지역존을 대상으로 매트릭스를 도출되었으며, 본 보고서에서는 실제 컨테이너 반출입 실적을 기록한 국내 12개 무역항과 13개 해외지역존을 대상으로 통계표를 작성함
  - 해외 주요 4개 국가는 일본, 중국, 미국, 호주이며 10개 해외지역은 극동, 동남아, 서남아, 중동, 유럽, 아프리카, 북미, 중미, 남미 등임

<표 2-190> 해외 지역별 주요 대상국가 현황

해외지역분류	주요 대상국가
극 동	홍콩, 대만, 몽고, 마카오 등
동남아	라오스, 말레이시아, 미얀마, 베트남, 싱가포르, 인도네시아, 캄보디아, 태국, 필리핀 등
서남아	아르메니아, 아제르바이잔, 조지아(그루지아) 등
중 동	레바논, 시리아, 이스라엘, 터키, 예멘, 요르단, 사우디아라비아, 바레인, 이라크 등
유 럽	노르웨이, 덴마크, 독일, 러시아연방, 벨기에, 스웨덴, 스페인, 영국, 터키, 프랑스, 헝가리 등
아프리카	리비아, 모로코, 알제리, 이집트, 가나, 나이지리아, 케냐, 남아프리카공화국 등
북 미	그린란드, 캐나다, 버뮤다제도 등
중 미	과테말라, 멕시코, 엘살바도르, 온두라스, 파나마, 푸에르토리코 등
남 미	베네수엘라, 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 칠레, 콜롬비아, 페루 등
대양주	뉴질랜드, 서사모아, 파푸아 뉴기니, 호주 등

1) 2011년 기준 컨테이너화물을 처리한 항만은 부산항, 광양항, 인천항, 평택당진항, 대산항, 군산항, 목포항, 마산항, 진해항, 울산항, 포항항, 동해묵호항 등 12개 항만임



## 2. 전국 항만

### 가. 수출입 컨테이너

- 2011년에 전국항만에서 수출입된 컨테이너는 1,341만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 384만 TEU(28.6%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 157만 TEU(11.7%), 일본 152만 TEU(11.3%), 동남아 151만 TEU(11.3%), 미국 148만 TEU(11.0%), 극동 98만 TEU(7.3%)의 순이었음
- 수출입 컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 871만 TEU, 인천항 193만 TEU, 광양항 173만 TEU, 평택당진항 50만 TEU 등의 순으로 처리함

<표 2-191> 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	1,314.4	1,629.4	1,181.0	418.8	909.2	269.4	544.9	1,203.7	145.3	173.9	292.8	362.1	263.2	8,708.1
인천	51.7	1,221.1	12.7	195.1	301.9	25.8	15.9	32.1	31.7	7.3	7.3	20.9	7.9	1,931.4
평택·당진	1.2	452.7	7.8	17.5	20.6	0.2	0.4	0.4	0.1	1.0	0.0	0.0	0.0	502.0
대산	0.0	27.3	0.0	21.8	4.2	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.6
군산	0.2	79.8	0.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	84.9
목포	4.4	4.3	0.0	6.6	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.8
광양	92.2	304.2	273.5	251.8	197.3	83.1	128.8	289.8	25.7	23.3	20.3	15.9	19.7	1,725.6
마산	6.7	0.1	0.0	0.6	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	7.6
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
울산	49.3	113.6	0.0	57.7	75.3	23.6	0.5	1.7	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	322.3
포항	0.0	9.6	0.0	5.5	2.3	0.1	0.0	40.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	57.9
동해·묵호	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3
합계	1,520.5	3,842.0	1,475.0	979.8	1,511.6	403.5	690.8	1,570.3	203.3	205.5	320.4	399.1	290.9	13,412.8
구성비	11.3	28.6	11.0	7.3	11.3	3.0	5.2	11.7	1.5	1.5	2.4	3.0	2.2	100.0

- 전국항만에서 수출입된 적컨테이너는 962만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 278만 TEU(28.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 129만 TEU(13.4%), 동남아 124만 TEU(12.8%), 유럽 122만 TEU(12.6%) 등의 순이었음
- 수출입 적컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 619만 TEU, 인천항 154만 TEU, 광양항 119만 TEU, 평택당진항 35만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-192&gt; 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	664.1	1,111.0	1,027.8	261.9	726.1	216.9	326.5	939.9	132.3	138.5	211.7	261.5	174.5	6,192.6
인천	49.0	942.6	12.7	96.8	291.5	25.8	15.7	31.9	29.2	7.3	7.3	20.9	7.8	1,538.6
평택·당진	1.1	323.2	4.5	3.8	16.1	0.2	0.4	0.4	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	350.3
대산	0.0	21.0	0.0	5.7	4.0	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	32.0
군산	0.2	52.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	53.1
목포	4.4	3.5	0.0	0.1	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.5
광양	38.6	214.8	248.3	85.5	148.3	65.8	80.3	221.1	24.4	18.3	13.1	15.9	18.5	1,192.9
마산	3.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	3.6
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	13.3	108.3	0.0	36.2	46.4	14.2	0.2	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	219.2
포항	0.0	8.0	0.0	0.1	2.3	0.1	0.0	20.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	31.0
동해·묵호	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
합계	774.3	2,784.6	1,293.2	490.1	1,235.3	324.3	423.4	1,215.2	186.4	164.6	232.1	298.5	200.9	9,622.9
구성비	8.0	28.9	13.4	5.1	12.8	3.4	4.4	12.6	1.9	1.7	2.4	3.1	2.1	100.0

- 전국항만에서 수출입된 공컨테이너는 379만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 106만 TEU(27.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 75만 TEU(19.7%), 극동 49만 TEU(12.9%), 유럽 36만 TEU(9.4%) 등의 순이었음
- 수출입 공컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 252만 TEU, 광양항 53만 TEU, 인천항 39만 TEU, 평택당진항 15만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-193&gt; 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	650.3	518.5	153.2	157.0	183.1	52.4	218.4	263.8	13.0	35.4	81.1	100.6	88.7	2,515.4
인천	2.7	278.4	0.0	98.3	10.4	0.1	0.2	0.2	2.5	0.0	0.0	0.0	0.1	392.8
평택·당진	0.1	129.5	3.3	13.7	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	151.7
대산	0.0	6.3	0.0	16.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.5
군산	0.0	27.6	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.8
목포	0.0	0.8	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.4
광양	53.6	89.4	25.2	166.3	49.0	17.3	48.4	68.7	1.3	5.0	7.2	0.0	1.2	532.7
마산	3.3	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
울산	36.0	5.3	0.0	21.5	28.8	9.4	0.3	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	103.1
포항	0.0	1.5	0.0	5.4	0.0	0.0	0.0	19.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.9
동해·묵호	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
합계	746.2	1,057.4	181.8	489.7	276.3	79.2	267.4	355.1	16.9	40.9	88.3	100.6	90.0	3,789.8
구성비	19.7	27.9	4.8	12.9	7.3	2.1	7.1	9.4	0.4	1.1	2.3	2.7	2.4	100.0

## 나. 수입 컨테이너

- 2011년에 전국항만에서 수입된 컨테이너는 676만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 190만 TEU(28.1%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 92만 TEU(13.7%), 미국 82만 TEU(12.1%), 유럽 79만 TEU(11.6%), 동남아 76만 TEU(11.2%)의 순이었음
- 수입 컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 440만 TEU, 인천항 101만 TEU, 광양항 86만 TEU, 평택당진항 26만 TEU 등의 순으로 처리함

<표 2-194> 항만별 수입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	775.7	848.4	611.1	150.5	439.5	108.5	248.6	633.8	40.8	76.8	139.3	170.5	159.2	4,402.7
인천	31.7	636.3	12.7	67.3	180.9	11.1	8.0	25.8	5.5	1.1	7.2	11.5	6.6	1,005.8
평택·당진	0.9	235.1	7.8	7.1	12.3	0.0	0.4	0.1	-	1.0	0.0	0.0	0.0	264.6
대산	0.0	6.3	0.0	16.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.7
군산	0.0	38.6	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	39.7
목포	0.6	1.3	0.0	6.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.0
광양	73.5	114.1	187.6	170.5	86.8	24.4	53.2	103.6	4.2	11.4	6.7	5.2	14.7	856.0
마산	2.8	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
울산	38.8	11.1	0.0	22.0	38.2	9.7	0.3	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	121.8
포항	0.0	7.4	0.0	0.9	0.3	0.0	0.0	20.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	29.3
동해·묵호	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
합계	924.2	1,898.6	819.3	441.8	758.7	153.6	310.6	786.3	50.6	90.3	153.3	187.2	180.7	6,755.1
구성비	13.7	28.1	12.1	6.5	11.2	2.3	4.6	11.6	0.7	1.3	2.3	2.8	2.7	100.0

- 전국항만에서 수입된 적컨테이너는 418만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 156만 TEU(37.3%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 69만 TEU(16.4%), 동남아 50만 TEU(12.0%), 유럽 44만 TEU(10.5%) 등의 순이었음
- 수입 적컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 260만 TEU, 인천항, 96만 TEU, 광양항 36만 TEU, 평택당진항 20만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-195&gt; 항만별 수입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	284.3	669.4	506.1	88.1	269.7	56.5	30.5	379.2	28.2	51.1	73.5	83.5	81.4	2,601.5
인천	30.2	613.6	12.7	57.9	173.1	11.1	7.9	25.6	3.1	1.1	7.2	11.5	6.5	961.6
평택·당진	0.8	185.1	4.5	0.1	10.7	0.0	0.4	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	202.1
대산	0.0	0.1	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
군산	0.0	28.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.2
목포	0.6	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2
광양	20.2	47.3	162.5	8.4	38.2	7.1	4.8	35.0	2.9	6.4	6.5	5.2	13.4	357.9
마산	0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	3.0	6.9	0.0	0.7	9.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.2
포항	0.0	7.4	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	8.4
동해·묵호	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
합계	339.4	1,558.5	685.8	155.5	501.8	74.9	43.6	440.6	34.1	59.1	87.2	100.2	101.6	4,182.3
구성비	8.1	37.3	16.4	3.7	12.0	1.8	1.0	10.5	0.8	1.4	2.1	2.4	2.4	100.0

- 전국항만에서 수입된 공컨테이너는 257만 TEU이며 해외지역별로 보면 일본이 58만 TEU(22.7%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 35만 TEU(13.4%), 중국 34만 TEU(13.2%), 극동 29만 TEU(11.1%) 등의 순이었음
- 수입 공컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 180만 TEU, 광양항, 50만 TEU, 울산항 10만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-196&gt; 항만별 수입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	491.5	179.0	105.1	62.4	169.8	52.0	218.0	254.6	12.7	25.7	65.8	86.9	77.8	1,801.2
인천	1.5	22.7	0.0	9.3	7.8	0.0	0.2	0.2	2.5	0.0	0.0	0.0	0.1	44.2
평택·당진	0.1	50.1	3.3	6.9	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	62.5
대산	0.0	6.2	0.0	15.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.2
군산	0.0	10.4	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.5
목포	0.0	0.7	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7
광양	53.3	66.8	25.1	162.1	48.7	17.3	48.4	68.5	1.3	5.0	0.2	0.0	1.2	498.0
마산	2.5	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
울산	35.9	4.2	0.0	21.3	28.8	9.4	0.3	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	101.6
포항	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	19.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.8
동해·묵호	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
합계	584.8	340.1	133.5	286.3	256.9	78.7	267.0	345.6	16.5	31.2	66.0	86.9	79.1	2,572.8
구성비	22.7	13.2	5.2	11.1	10.0	3.1	10.4	13.4	0.6	1.2	2.6	3.4	3.1	100.0

#### 다. 수출 컨테이너

- 2011년에 전국항만에서 수출된 컨테이너는 666만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 194만 TEU(29.2%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 78만 TEU(11.8%), 동남아 75만 TEU(11.3%), 미국 66만 TEU(9.8%), 일본 60만 TEU(9.0%)의 순이었음
- 수출 컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 430만 TEU, 인천항 93만 TEU, 광양항 87만 TEU, 평택당진항 24만 TEU 등의 순으로 처리함

<표 2-197> 항만별 수출 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	538.7	781.0	569.9	268.3	469.8	160.9	296.3	569.9	104.5	97.1	153.5	191.6	103.9	4,305.3
인천	20.0	584.8	0.0	127.8	121.0	14.7	7.9	6.3	26.2	6.2	0.0	9.4	1.3	925.7
평택·당진	0.3	217.5	0.0	10.5	8.3	0.2	0.1	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	237.4
대산	0.0	21.0	0.0	5.8	3.7	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.9
군산	0.2	41.3	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.3
목포	3.8	3.0	0.0	0.6	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.8
광양	18.7	190.1	85.9	81.3	110.4	58.7	75.5	186.3	21.5	11.9	13.6	10.7	5.0	869.6
마산	3.8	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	4.2
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
울산	10.5	102.5	0.0	35.7	37.0	14.0	0.2	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	200.5
포항	0.0	2.2	0.0	4.6	2.1	0.1	0.0	19.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.6
동해·묵호	0.3	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3
합계	596.3	1,943.4	655.8	538.1	753.0	249.8	380.2	784.1	152.7	115.2	167.1	211.9	110.2	6,657.7
구성비	9.0	29.2	9.8	8.1	11.3	3.8	5.7	11.8	2.3	1.7	2.5	3.2	1.7	100.0

- 전국항만에서 수출된 적컨테이너는 544만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 123만 TEU(22.5%)로 가장 많았으며, 다음으로는 유럽 77만 TEU(14.2%), 동남아 73만 TEU(13.5%), 미국 61만 TEU(11.2%) 등의 순이었음
- 수출 적컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 359만 TEU, 광양항 84만 TEU, 인천항 58만 TEU, 울산항 20만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-198&gt; 항만별 수출 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	379.9	441.6	521.7	173.8	456.4	160.4	296.0	560.7	104.1	87.4	138.2	177.9	93.0	3,591.1
인천	18.8	329.1	0.0	38.9	118.4	14.7	7.9	6.3	26.2	6.2	0.0	9.4	1.3	577.1
평택·당진	0.3	138.1	0.0	3.7	5.4	0.2	0.1	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	148.2
대산	0.0	21.0	0.0	5.5	3.7	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.5
군산	0.2	24.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	24.9
목포	3.8	2.9	0.0	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.2
광양	18.4	167.5	85.7	77.0	110.1	58.7	75.5	186.1	21.5	11.9	6.6	10.7	5.0	835.0
마산	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	3.1
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	10.3	101.4	0.0	35.5	37.0	14.0	0.2	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	199.0
포항	0.0	0.7	0.0	0.1	2.1	0.1	0.0	19.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.6
동해·묵호	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
합계	434.9	1,226.1	607.4	334.6	733.5	249.3	379.8	774.6	152.3	105.5	144.9	198.2	99.3	5,440.7
구성비	8.0	22.5	11.2	6.2	13.5	4.6	7.0	14.2	2.8	1.9	2.7	3.6	1.8	100.0

○ 전국항만에서 수출된 공컨테이너는 122만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 72만 TEU(58.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 극동 20만 TEU(16.7%), 일본 16만 TEU(13.3%) 등의 순이었음

- 수출 공컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 71만 TEU, 인천항 35만 TEU, 평택당진항 9만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-199&gt; 항만별 수출 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2011)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	158.8	339.5	48.2	94.5	13.3	0.4	0.3	9.2	0.4	9.7	15.3	13.7	10.9	714.2
인천	1.2	255.7	0.0	88.9	2.6	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	348.6
평택·당진	0.0	79.4	0.0	6.8	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	89.1
대산	0.0	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
군산	0.0	17.3	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
목포	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
광양	0.3	22.5	0.1	4.2	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	7.0	0.0	0.0	34.6
마산	0.9	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1
진해	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
울산	0.1	1.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5
포항	0.0	1.5	0.0	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0
동해·묵호	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
합계	161.4	717.3	48.3	203.4	19.4	0.5	0.3	9.5	0.4	9.7	22.2	13.7	10.9	1,217.0
구성비	13.3	58.9	4.0	16.7	1.6	0.0	0.0	0.8	0.0	0.8	1.8	1.1	0.9	100.0

## 제4절 CFS화물의 내륙기종점 상세분석

### 1. 조사의 배경

- 전국 해상화물통행실태조사는 「국가통합교통체계효율화법」에 근거해 수행하는 5년 단위의 정기조사로서, 지금까지 2000년(부산항)·2001년(전국항) 제1차 전국조사와 2005년 제2차 전국조사, 2011년 제3차 전국조사를 수행한 바 있음
- 전국조사가 수행된 다음 해에는 조사자료와 기타 수송실적 자료를 활용해 전수화 작업을 수행하게 되는데, 지금까지 두 차례 수행된 전수화 과정에서는 CFS(Container Freight Station, 컨테이너화물조작장)에서 처리되는 컨테이너 화물의 이동에 대해서는 별도의 자료가 존재하지 않는 관계로 적절하게 반영을 하지 못했음
- 수출입 컨테이너화물의 일부는 일반 트럭을 통해 CFS에서 적입(수출화물) 또는 적출(수입화물)되고 있으나 이러한 화물 흐름에 대한 고려는 지금까지 미반영 된 것임
- 따라서 CFS를 통해 처리되는 수출입화물의 O/D에 대한 조사는 해상화물 전체(특히 컨테이너화물) O/D의 신뢰도 제고를 위해서 매우 필요한 조사임
- 본 조사는 지금까지 교통DB 조사사업에서 조사된 바가 없는 CFS화물을 대상으로 보세구역에서 일반 트럭으로 반출입되는 수출입화물(LCL화물)에 대한 O/D조사를 수행하고 이를 해상화물O/D 전수화 과정에 반영하는 것을 목적으로 함
  - CFS에서 처리되는 화물은 주로 컨테이너 1개를 다 채울 수 없는 소량화물인 LCL(Less than Container Load) 화물이 대부분임

### 2. 조사의 내용

- 조사 대상
  - 전국 무역항중 CFS 화물 처리 실적이 많은 부산항과 인천항을 선정
  - 내륙지역은 전국을 대상으로 함
- 조사 지역
  - 조사 장소 : 부산항, 인천항의 터미널 및 배후단지의 CFS
  - 조사 지점 : CFS 게이트 및 화물 반출입 창고

- 조사 기간

- 2012년 10월 29일(월) ~ 11월 4일(일) : 1주간(총 조사기간)

- 조사 내용

- 화물차량을 이용해 반출입되는 CFS화물 ⇔ 내륙지역간 O/D 조사
- 차량 조사, 반입/반출 화물품목 조사, 중량 조사, 출발지/도착지 조사

- 조사 방법

- CFS 업무를 담당하는 사무실에서 화물신고를 하러 오는 트럭 기사를 대상으로 직접 설문하는 방식
- 전국 무역항 가운데 CFS 물동량이 많은 부산항(신항, 북항), 인천항 등은 조사원을 직접 투입

- 조사원 운용

- 권역별로 구분해 거점대학들을 지정하고 지역 대학별로 담당항만을 지정한 후 담당 항만별로 조사팀을 운영
- 1개팀은 1명의 팀장과 10명 내외의 팀원으로 구성하며, 조사 기간 중에 발생할 수 있는 조사원의 교체를 대비해 여분의 조사 인력을 사전에 미리 확보함
- 팀장은 조사가 진행되는 기간 동안 매일 조사원들의 조사 진행상황을 조사 시작 전과 조사 종료 후에 조사 본부 담당자에게 전화나 문자로 보고하고 조사관련 긴급 현안이나 사건이 발생한 경우 즉시 보고를 수행하고 조사 본부 담당자의 지시를 받아 조치 처리함



### 3. CFS화물의 내륙기종점 분석

#### 가. 부산항

##### 1) 반출입 현황

- 부산항 지역의 조사 표본 수는 반입 678개(62.5%), 반출 406개(37.5%)로 총 1,084개임
- 전국 특정지역(기점)에서 부산항으로 반입된 CFS화물은 부산지역에서 19.6% (133개), 경남지역에서 20.2% (137개)로 부산·경남지역에서 39.8% (270개)가 부산항으로 유입되는 것으로 나타남
  - 그 외 지역은 경기지역에서 18.1% (123개), 경북지역에서 13.9% (94개) 유입되는 것으로 나타남
- 부산항에서 전국 특정지역(종점)으로 반출된 CFS화물은 부산지역으로 19.0% (77개), 경기지역으로 18.2% (74개), 경남지역으로 18.0% (73개)가 부산항에서 반출되는 많은 CFS화물이 부산·경남지역으로 37% (150개) 이동하는 것으로 나타남

<표 2-200> 부산항 CFS화물 수송차량 반출입 현황

시도	반입		반출		반출입	
	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)
서울	17	2.5	13	3.2	30	2.8
부산	133	19.6	77	19.0	210	19.4
대구	29	4.3	30	7.4	59	5.4
인천	25	3.7	12	3.0	37	3.4
광주	2	0.3	13	3.2	15	1.4
대전	3	0.4	5	1.2	8	0.7
울산	15	2.2	22	5.4	37	3.4
경기	123	18.1	74	18.2	197	18.2
강원	14	2.1	3	0.7	17	1.6
충북	21	3.1	7	1.7	28	2.6
충남	49	7.2	8	2.0	57	5.3
전북	8	1.2	12	3.0	20	1.8
전남	8	1.2	13	3.2	21	1.9
경북	94	13.9	44	10.8	138	12.7
경남	137	20.2	73	18.0	210	19.4
합계	678	100.0	406	100.0	1,084	100.0

- 부산항 반입 CFS화물 중 영업용 차량(노란색)을 이용하여 경남지역으로 20.5%, 부산지역으로 19.4%, 경기지역으로 18.2%가 이동하는 것으로 나타났으며, 자가용 차량(흰색)을 이용한 화물은 42.9%가 부산지역으로 이동하는 것으로 나타남

&lt;표 2-201&gt; 부산항 CFS화물 차량종류별 반출입 현황

단위 : %

시도	반입					반출				
	영업용		자가용		계	영업용		자가용		계
	노란색	주황색	흰색	녹색		노란색	주황색	흰색	녹색	
서울	2.6	-	-	-	2.6	3.3	-	-	-	3.3
부산	19.4	-	42.9	40.0	19.8	18.6	-	100.0	50.0	19.1
대구	4.3	-	-	-	4.2	7.6	-	-	-	7.6
인천	3.5	-	-	-	3.5	2.8	-	-	-	2.8
광주	0.3	-	-	-	0.3	3.3	-	-	-	3.3
대전	0.5	-	-	-	0.5	1.3	-	-	-	1.3
울산	2.3	-	-	-	2.3	5.6	-	-	-	5.5
경기	18.2	-	14.3	-	18.0	17.8	-	-	-	17.6
강원	2.2	-	-	-	2.1	0.8	-	-	-	0.8
충북	2.9	-	14.3	-	3.0	1.8	-	-	-	1.8
충남	7.4	-	-	-	7.3	2.0	-	-	-	2.0
전북	1.2	-	-	-	1.2	2.3	-	-	-	2.3
전남	1.2	-	-	-	1.2	3.3	-	-	-	3.3
경북	13.5	-	14.3	20.0	13.6	11.2	-	-	-	11.1
경남	20.5	-	14.3	40.0	20.5	18.3	-	-	50.0	18.4
합계	100.0	-	100.0	100.0	100.0	100.0	-	100.0	100.0	100.0

## 2) 차량 톤급별 반출입 현황

- 수송차량 톤수별로 반입화물을 살펴보면 부산항으로 반입된 CFS화물 중 1톤 이하 화물차량을 이용해 50%는 부산지역에서 이동, 1~2.5톤이하 차량을 이용해 35.7% 부산지역, 28.6% 경남지역에서 이동, 2.5~8.5톤이하 차량을 이용해 28.7% 부산지역, 21.0% 경기지역에서 이동해 온 것으로 나타남
- 8.5~15톤이하 차량을 이용해 29.4% 경기지역, 20.6% 부산지역에서 이동, 15톤 이상 차량을 이용해 21.6% 경남지역, 21.2% 경북지역에서 부산항으로 이동한 것으로 나타남
- 트레일러를 이용해 경남지역에서 46.2%, 경기지역에서 38.5%, 인천지역에서 15.4%가 부산항으로 이동함

&lt;표 2-202&gt; 부산항 CFS화물 수송차량 톤급별 반입 현황

단위 : %

시도	1톤이하	1~2.5톤 이하	2.5~8.5 톤이하	8.5~15톤 이하	15톤이상	컨테이너	트레일러	계
서울	10.0	-	3.2	5.9	1.4	-	-	2.6
부산	50.0	35.7	28.7	20.6	18.0	-	-	22.9
대구	10.0	7.1	5.7	5.9	1.8	-	-	4.0
인천	-	-	3.8	5.9	3.2	-	15.4	3.8
광주	-	-	0.6	-	0.5	-	-	0.4
대전	-	-	0.6	-	0.5	-	-	0.4
울산	10.0	3.6	1.9	4.4	1.4	-	-	2.2
경기	-	7.1	21.0	29.4	12.2	-	38.5	17.5
강원	-	-	-	-	5.4	-	-	2.4
충북	10.0	3.6	1.9	2.9	2.7	-	-	2.6
충남	-	7.1	6.4	8.8	6.3	-	-	6.4
전북	-	-	2.5	-	0.5	-	-	1.0
전남	-	-	-	-	3.6	-	-	1.6
경북	-	7.1	8.3	4.4	21.2	-	-	13.1
경남	10.0	28.6	15.3	11.8	21.6	-	46.2	19.1
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	100.0	100.0

- 수송차량 톤수별로 반출화물을 살펴보면 부산항에서 1~2.5톤이하 차량을 이용해 66.7%는 부산지역, 33.3%는 경남지역으로, 2.5~8.5톤이하 차량을 이용해 35.9%는 부산지역, 14.1%는 경기지역으로 반출되었음
- 8.5~15톤이하 차량을 이용해 27.8% 경기지역, 22.2% 경남지역으로, 15톤 이상 화물차량을 이용해 20.0% 경남지역, 13.3% 경기지역으로 CFS화물이 이동한 것으로 나타남
- 트레일러를 이용해 부산항에서 경기지역으로 50.0%, 부산지역으로 25.0%가 이동하는 것으로 나타남

&lt;표 2-203&gt; 부산항 CFS화물 수송차량 톤급별 반출 현황

단위 : %

시도	1톤이하	1~2.5톤 이하	2.5~8.5 톤이하	8.5~15톤 이하	15톤이상	컨테이너	트레일러	계
서울	-	-	7.8	3.7	2.2	-	-	3.8
부산	-	66.7	35.9	9.3	12.6	25.0	25.0	18.6
대구	-	-	7.8	7.4	11.1	-	-	9.1
인천	-	-	3.1	3.7	2.2	25.0	-	3.0
광주	-	-	-	-	8.9	-	-	4.5
대전	-	-	-	-	1.5	-	25.0	1.1
울산	-	-	6.3	9.3	1.5	-	-	4.2
경기	-	-	14.1	27.8	13.3	-	50.0	16.7
강원	-	-	-	3.7	-	-	-	0.8
충북	-	-	3.1	-	0.7	-	-	1.1
충남	-	-	1.6	-	2.3	-	-	1.5
전북	-	-	3.1	1.9	5.2	-	-	3.8
전남	-	-	-	-	9.6	-	-	4.9
경북	-	-	4.7	11.1	8.9	-	-	8.0
경남	-	33.3	12.5	22.2	20.0	50.0	-	18.9
합계	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## 나. 인천항

## 1) 반출입 현황

- 인천항 지역의 조사 표본 수는 반입 649개(74.3%), 반출 224개(25.7%)로 총 873개임
- 전국 특정지역(기점)에서 인천항으로 반입된 CFS화물은 경기지역에서 49.0%(318개), 인천지역에서 18.3%(115개), 서울지역에서 17.7%(119개)로 수도권지역에서 85%(552개)가 인천항으로 유입되는 것으로 나타남
  - 그 외 지역에서는 충청지역 5.4%를 비롯해 전체의 15% 정도가 인천항으로 유입되는 것으로 나타남
- 인천항에서 전국 특정지역(종점)으로 반출된 CFS화물은 경기지역으로 41.1%(92개), 서울지역으로 28.1%(63개), 인천지역으로 19.6%(44개)가 인천항에서 반출되는 대부분의 CFS화물인 88.8%(199개)가 수도권지역으로 이동하는 것으로 나타남

&lt;표 2-204&gt; 인천항 CFS화물 수송차량 반출입 현황

단위 : %

시도	반입		반출		반출입	
	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)	차량대수	비율(%)
서울	115	17.7	63	28.1	178	20.4
부산	9	1.4	1	0.4	10	1.1
대구	22	3.4	3	1.3	25	2.9
인천	119	18.3	44	19.6	163	18.7
광주	1	0.2	-	-	1	0.1
대전	1	0.2	2	0.9	3	0.3
울산	2	0.3	4	1.8	6	0.7
경기	318	49.0	92	41.1	410	47.0
강원	4	0.6	-	-	4	0.5
충북	21	3.2	4	1.8	25	2.9
충남	18	2.8	7	3.1	25	2.9
전북	6	0.9	2	0.9	8	0.9
전남	4	0.6	1	0.4	5	0.6
경북	3	0.5	1	0.4	4	0.5
경남	6	0.9	-	-	6	0.7
합계	649	100.0	224	100.0	873	100.0

- 인천항 반입 CFS화물 중 영업용 차량(노란색)을 이용하여 경기지역으로 48.8%, 인천지역으로 18.3%, 서울지역으로 17.8%가 이동하는 것으로 나타났으며, 자가용 차량(흰색)을 이용한 화물은 45%가 경기지역으로 이동하는 것으로 나타남

&lt;표 2-205&gt; 인천항 CFS화물 차량종류별 반출입 현황

단위 : %

시도	반입					반출				
	영업용		자가용		계	영업용		자가용		계
	노란색	주황색	흰색	녹색		노란색	주황색	흰색	녹색	
서울	16.4	-	29.5	10.0	17.8	22.9	-	25.0	-	22.6
부산	1.7	-	-	-	1.4	0.7	-	-	-	0.6
대구	3.8	-	1.3	-	3.4	2.1	-	-	-	1.9
인천	17.0	-	23.1	35.0	18.3	13.6	100.0	50.0	-	17.6
광주	0.2	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-
대전	0.2	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-
울산	0.4	-	-	-	0.3	-	-	-	-	-
경기	49.4	100.0	44.9	45.0	48.8	51.4	-	25.0	100.0	49.1
강원	0.8	-	-	-	0.6	-	-	-	-	-
충북	3.8	-	1.3	-	3.4	2.9	-	-	-	2.5
충남	2.9	-	-	10.0	2.7	5.0	-	-	-	4.4
전북	1.1	-	-	-	1.0	-	-	-	-	-
전남	0.6	-	-	-	0.5	0.7	-	-	-	0.6
경북	0.6	-	-	-	0.5	0.7	-	-	-	0.6
경남	1.1	-	-	-	1.0	-	-	-	-	-
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## 2) 차량 톤급별 반출입 현황

- 수송차량 톤수별로 반입화물을 살펴보면 인천항으로 반입된 CFS화물 중 1톤 이하 화물차량을 이용해 46.1%는 경기지역에서 이동, 1~2.5톤이하 차량을 이용해 59.4%도 경기지역, 19.1% 인천지역에서 이동, 2.5~8.5톤이하 차량을 이용해 35.4% 경기지역, 22.6% 인천지역에서 이동해 온 것으로 나타남
- 8.5~15톤이하 차량을 이용해 29.4% 충북지역, 23.5% 경기지역에서 이동, 15톤 이상 화물차량을 이용해 45.5% 경기지역, 인천과 전남지역에서 각각 18.2%정도가 이동한 것으로 나타남
- 조사기간 중 컨테이너 전용차량 및 트레일러 차량을 이용하여 이동한 화물이 없는 것으로 나타남

&lt;표 2-206&gt; 인천항 CFS화물 수송차량 톤급별 반입 현황

단위 : %

시도	1톤이하	1~2.5톤 이하	2.5~8.5 톤이하	8.5~15톤 이하	15톤이상	컨테이너	트레일러	계
서울	35.7	15.0	9.1	-	-	-	-	17.8
부산	-	0.3	3.0	17.6	-	-	-	1.4
대구	1.3	0.3	11.6	-	-	-	-	3.4
인천	13.6	19.1	22.6	-	18.2	-	-	18.2
광주	0.6	-	-	-	-	-	-	0.2
대전	-	0.3	-	-	-	-	-	0.2
울산	-	0.3	-	5.9	-	-	-	0.3
경기	46.1	59.4	35.4	23.5	45.5	-	-	48.8
강원	-	-	2.4	-	-	-	-	0.6
충북	1.3	2.0	4.9	29.4	-	-	-	3.3
충남	1.3	1.4	6.1	5.9	9.1	-	-	2.8
전북	-	0.7	1.8	-	9.1	-	-	0.9
전남	-	-	0.6	5.9	18.2	-	-	0.6
경북	-	-	1.2	5.9	-	-	-	0.5
경남	-	1.0	1.2	5.9	-	-	-	0.9
합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	100.0

- 수송차량 톤수별로 반출화물을 살펴보면 인천항에서 1톤이하 차량을 이용해 54.5%는 경기지역으로, 1~2.5톤이하 차량을 이용해 47.3%는 경기지역, 28.0%는 서울지역으로, 2.5~8.5톤이하 차량을 이용해 경기지역으로 59.5%가 반출되었음
- 8.5~15톤이하 차량을 이용해 인천과 경기지역으로 33.3%의 화물이 반출, 15톤 이상 화물차량을 이용해 66.7%가 경기지역으로 CFS화물이 이동한 것으로 나타남
- 컨테이너 전용차량을 이용해 이동한 화물은 인천지역으로 들어갔으며, 트레일러를 이용한 화물은 없는 것으로 나타남







## 제3장 일반화물 기종점조사 상세분석

---

제1절 분석의 개요 및 범위

제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석

제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석



## 제3장 일반화물 기종점조사 상세분석

### 제1절 분석의 개요 및 범위

#### 1. 분석의 개요

- 해상화물의 운송 형태는 경제성, 신속성, 안전성을 위하여 화물의 컨테이너화 비율은 매년 증가하고 있으나, 우리나라의 산업구조상 원부자재의 수입과 이를 가공하여 수출하는 무역형태가 발달하였기 때문에 해상 수출입화물 물동량 중 일반화물 다시 말하여 컨테이너화되지 않은 화물의 비중이 높은 상황임
- 일반화물은 컨테이너 운송용기를 이용하지 않는 비컨테이너화물로서, 항만에서 트럭, 파이프라인, 컨베이어, 바지선 등을 이용하여 운송되는 화물을 의미하며, 2011년 조사에서는 항만에서 트럭에 의해 반출입된 화물을 대상으로 조사하였음
  - 그러나 일반화물의 기종점조사 상세분석에서는 항만을 반출입하는 트럭 이외의 운송 수단을 이용하는 화물도 조사대상에 포함
- 우리나라 항만을 이용하여 입출항하는 화물은 외항화물과 연안화물로 구분되며, 외항 화물은 수출입화물과 환적화물로 구분됨
  - 일반화물의 기종점 분석에서는 환적화물을 제외한 수출입 화물을 분석대상으로 하며, 컨테이너 화물은 별도로 분석을 수행하였기 때문에 분석대상에서 제외함
- 우리나라 해상화물의 품목 구분은 HS Code 6자리를 기준으로 하여 32개 품목으로 구분하여 사용하고 있으나, 해상화물과 육상화물의 연계를 위하여 HS Code를 기준으로 33개 품목으로 재구성하여 항만별, 품목별 물동량을 분석하였음
  - 화물의 품목 구분은 <표 3-1>와 같이 농산물, 임산물, 수산물, 축산물, 석탄광물 등으로 구분하였음
- 본 과업의 최종목적은 일반화물의 해외국가 ⇄ 국내 항만 간의 화물흐름을 분석하는 것임
  - 2011년 기준 일반화물의 수출입 물동량을 육상부분과 연계하기 위해 33개 품목으로 재구성한 자료를 기초로 하여 처리비중이 높은 울산항, 광양항, 인천항, 포항항 등 주요항만의 화물 현황을 살펴보고자 함

- 이는 이들 항만에서 처리한 일반화물이 전체 일반화물의 71%에 해당하기 때문에 이들 항만의 흐름을 파악하는 경우 대부분의 화물에 대한 흐름을 파악할 수 있음
- 이들 항만 외에 다른 항만의 경우는 데이터를 수록하여 향후에 관련 이용자들이 이용할 수 있도록 하였음
- 일반화물에 대한 각 항만별 처리 실태와 내륙기종점을 분석함으로써 항만시설에 대한 소요와 배후수송망 정비를 위한 기초자료로 활용

<표 3-1> 화물 품목 상세분류

No	품목 (33개)	HS Code (2자리)
1	농산물	06, 07, 09, 10 12, 13, 14
2	임산물	06
3	수산물	01, 03, 12
4	축산물	01, 04, 05
5	석탄광물	27
6	석회석	25
7	원유 및 천연가스 채취물	27
8	금속광물	26
9	비금속광물	25, 26, 71, 74, 75, 76, 78 ,79, 80
10	음식료품	02, 08, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22
11	담배제품	24
12	섬유제품	50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63
13	의복 및 모피제품	43, 61, 62, 65
14	가죽, 가방, 마구류 및 신발제품	41, 42, 64, 66
15	목재 및 나무제품(가구제외)	44, 45
16	펄프, 종이 및 종이제품	47, 48
17	출판, 인쇄 및 기록매체 복제품	49
18	코크스, 석유정제품 및 핵연료제품	27
19	화합물 및 화학제품	28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
20	고무 및 플라스틱 제품	39, 40
21	비금속광물 제품	68, 69, 70
22	제1차 금속산업제품	71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83
23	조립금속제품(기계, 장비제외)	84
24	달리분류되지 않는 기계, 장비	84
25	사무, 계산 및 회계용 기계	84
26	달리분류되지않은 전기기계 및 전기변환장치	84, 85
27	영상, 음향 및 통신장비	85
28	의료, 정밀, 광학기기 및 시계	90, 91
29	자동차 및 트레일러	86, 87
30	기타 운송장비	86, 87, 88, 89
31	가구 및 기타	67, 92, 94, 95
32	재생재료 가공품	71
33	달리분류되지 않은 기타	23, 27, 46, 71, 93, 94, 96, 97, 99

## 2. 분석의 범위

### 가. 시간적 범위

- 본 상세분석은 2011년에 조사한 일반화물에 대해 국내 기종점 및 해외기종점을 분석하고자 함. 따라서 기본적으로 분석대상이 되는 화물은 2011년에 수출입된 일반화물임. 그러나 항만별, 품목별 변화 추이를 살펴보는 것은 정책결정에 중요하기 때문에 필요에 따라서는 지난 조사시점 이전의 물동량도 분석대상으로 하였음
- 2011년에서 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 8억 9,179만톤이며, 그 중 78.4% (6억 9,906만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 21.6% (1억 9,272만톤)은 컨테이너로 수송되었음
- 수입화물은 86.9%가 일반화물, 13.1%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 59.7%가 일반화물, 40.3%가 컨테이너로 운송되었는데,
- 이는 우리나라 무역구조가 원자재를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조에 기인한 것으로 판단됨

### 나. 공간적 범위

- 이번 상세분석에서 분석대상이 되는 항만은 국내 28개 무역항이며 전체 수출입화물이 모두 포함되고 있음. 또한 국내 기종점 분석에는 국내 시군구가 포함되고, 해외 기종점에서는 해외 주요 항만이 포함되므로 공간적인 분석범위는 매우 광범위 함
- 2011년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 울산항이 1억 6,327만톤 (23.4%)으로 가장 많이 처리하였으며, 광양항이 1억 5,384만톤(22.0%), 그 다음으로 인천항이 7,597만톤(10.9%), 평택·당진항 7,460만톤(10.7%), 포항항 5,644만톤 (8.1%), 대산항 5,504만톤(7.9%)의 순서임
- 수입화물은 광양항이 1억 1,920만톤(22.4%)으로 가장 많고, 울산항(19.2%), 인천항(12.6%), 평택·당진항(11.3%)의 순서이며,
- 수출화물은 울산항 6,101만톤(36.5%), 광양항(20.8%), 평택·당진항(8.6%), 대산항(6.3%), 인천항(5.5%)의 순서임

&lt;표 3-2&gt; 2011년 해상 수출입화물(환적화물 제외)

구 분	일반화물(비컨테이너화물)		컨테이너화물		계	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
수 입	532,119	86.9	79,951	13.1	612,070	100.0
수 출	166,941	59.7	112,776	40.3	279,717	100.0
합 계	699,060	78.4	192,726	21.6	891,786	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

## ① 일반화물의 항만별 물동량

○ 분석대상 항만별, 연도별 물동량은 아래와 같음

- 일반화물은 울산, 광양, 인천, 포항, 대산, 평택·당진 등에서 주로 처리

&lt;표 3-3&gt; 수출입 일반화물의 항만별 물동량

항만	2001		2005		2010		2011	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부 산	11,367	2.5	11,892	2.3	14,412	2.3	15,245	2.2
인 천	58,172	12.6	65,186	12.8	75,658	11.8	75,966	10.9
평택·당진	27,312	5.9	30,964	6.1	59,846	9.3	74,603	10.7
동해·묵호	8,119	1.8	9,904	1.9	13,890	2.2	16,510	2.4
삼 척	201	0.0	211	0.0	579	0.1	932	0.1
속 초	2	0.0	63	0.0	30	0.0	14	0.0
옥 계	1,297	0.3	1,088	0.2	2,272	0.4	2,871	0.4
대 산	48,655	10.5	34,811	6.8	53,119	8.3	55,036	7.9
보 령	8,087	1.8	8,482	1.7	13,688	2.1	13,568	1.9
태 안	5,975	1.3	8,671	1.7	12,299	1.9	13,723	2.0
군 산	6,750	1.5	10,907	2.1	13,051	2.0	13,401	1.9
장 향	21	0.0	277	0.1	253	0.0	204	0.0
목 포	1,340	0.3	3,565	0.7	4,321	0.7	4,608	0.7
완 도	34	0.0	10	0.0	7	0.0	12	0.0
여 수	403	0.1	1,272	0.2	2,236	0.3	564	0.1
광 양	100,595	21.8	119,815	23.5	144,811	22.6	153,849	22.0
포 향	38,616	8.4	42,126	8.3	52,829	8.3	56,440	8.1
마 산	4,018	0.9	5,302	1.0	6,316	1.0	7,756	1.1
삼천포	17,096	3.7	18,986	3.7	10,872	1.7	11,510	1.6
옥 포	190	0.0	354	0.1	707	0.1	2,041	0.3
장승포	-	-	15	0.0	-	-	-	-
진 해	478	0.1	645	0.1	392	0.1	483	0.1
통 영	99	0.0	111	0.0	74	0.0	71	0.0
고 현	710	0.2	740	0.1	968	0.2	2,856	0.4
하 동	-	-	-	-	13,128	2.1	13,508	1.9
울 산	122,382	26.5	134,205	26.3	144,355	22.6	163,267	23.4
제 주	79	0.0	360	0.1	23	0.0	20	0.0
서귀포	-	-	32	0.0	-	-	-	-
합 계	461,999	100.0	509,995	100.0	640,136	100.0	699,060	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC



- 일반화물의 주요 수입항만은 광양, 울산, 인천, 포항, 대산, 평택·당진 등임

<표 3-4> 수입 일반화물의 항만별 물동량

항만	2001		2005		2010		2011	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부 산	7,988	2.2	9,225	2.3	9,737	1.9	9,895	1.9
인 천	49,656	13.5	56,146	13.9	67,313	13.4	66,857	12.6
평택·당진	21,798	5.9	22,095	5.5	48,217	9.6	60,241	11.3
동해·묵호	3,730	1.0	4,364	1.1	7,882	1.6	8,495	1.6
삼 척	-	-	21	0.0	318	0.1	367	0.1
속 초	-	-	3	0.0	3	0.0	1	0.0
옥 계	945	0.3	698	0.2	731	0.1	881	0.2
대 산	37,981	10.3	30,248	7.5	44,608	8.9	44,482	8.4
보 령	8,087	2.2	8,482	2.1	13,688	2.7	13,568	2.5
태 안	5,975	1.6	8,671	2.1	12,299	2.5	13,723	2.6
군 산	5,112	1.4	7,685	1.9	8,827	1.8	9,146	1.7
장 향	21	0.0	276	0.1	227	0.0	180	0.0
목 포	1,155	0.3	2,079	0.5	1,990	0.4	1,880	0.4
완 도	29	0.0	6	0.0	3	0.0	8	0.0
여 수	39	0.0	594	0.1	1,990	0.4	564	0.1
광 양	84,998	23.1	102,833	25.4	116,244	23.2	119,204	22.4
포 항	34,616	9.4	37,563	9.3	46,019	9.2	48,235	9.1
마 산	2,109	0.6	2,185	0.5	1,680	0.3	1,992	0.4
삼천포	17,083	4.6	18,976	4.7	10,869	2.2	11,501	2.2
옥 포	151	0.0	252	0.1	591	0.1	1,931	0.4
장승포	-	-	15	0.0	-	-	-	-
진 해	419	0.1	555	0.1	364	0.1	453	0.1
통 영	97	0.0	111	0.0	67	0.0	71	0.0
고 현	442	0.1	631	0.2	806	0.2	2,678	0.5
하 동	-	-	-	-	13,120	2.6	13,508	2.5
울 산	85,961	23.3	90,260	22.3	93,198	18.6	102,254	19.2
제 주	69	0.0	359	0.1	2	0.0	4	0.0
서귀포	-	-	32	0.0	-	-	-	-
합 계	368,462	100.0	404,366	100.0	500,793	100.0	532,119	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 일반화물의 수출은 울산, 광양, 인천, 평택·당진 등에서 주로 이루어지고 있음

<표 3-5> 수출 일반화물의 항만별 물동량

항만	2001		2005		2010		2011	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부 산	3,379	3.6	2,667	2.5	4,675	3.4	5,349	3.2
인 천	8,515	9.1	9,040	8.6	8,345	6.0	9,109	5.5
평택·당진	5,514	5.9	8,869	8.4	11,629	8.3	14,363	8.6
동해·묵호	4,390	4.7	5,541	5.2	6,008	4.3	8,015	4.8
삼 척	201	0.2	190	0.2	262	0.2	566	0.3
속 초	1	0.0	60	0.1	27	0.0	13	0.0
옥 계	352	0.4	390	0.4	1,541	1.1	1,989	1.2
대 산	10,674	11.4	4,563	4.3	8,511	6.1	10,554	6.3
보 령	-	-	-	-	-	-	-	-
태 안	-	-	-	-	-	-	-	-
군 산	1,638	1.8	3,223	3.1	4,224	3.0	4,255	2.5
장 향	-	-	1	0.0	26	0.0	24	0.0
목 포	185	0.2	1,486	1.4	2,331	1.7	2,728	1.6
완 도	5	0.0	4	0.0	4	0.0	5	0.0
여 수	363	0.4	677	0.6	246	0.2	-	-
광 양	15,597	16.7	16,983	16.1	28,567	20.5	34,645	20.8
포 향	3,999	4.3	4,563	4.3	6,811	4.9	8,205	4.9
마 산	1,909	2.0	3,117	3.0	4,636	3.3	5,764	3.5
삼천포	13	0.0	10	0.0	3	0.0	9	0.0
옥 포	39	0.0	103	0.1	117	0.1	110	0.1
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-
진 해	60	0.1	90	0.1	28	0.0	30	0.0
통 영	1	0.0	-	-	7	0.0	1	0.0
고 현	269	0.3	108	0.1	162	0.1	178	0.1
하 동	-	-	-	-	7	0.0	-	-
울 산	36,421	38.9	43,945	41.6	51,157	36.7	61,013	36.5
제 주	10	0.0	-	-	21	0.0	16	0.0
서귀포	-	-	-	-	-	-	-	-
합 계	93,537	100.0	105,628	100.0	139,343	100.0	166,941	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 일반화물은 울산, 광양, 인천, 포항, 대산, 평택·당진 등에서 주로 처리

<표 3-6> 2011년 항만별 일반 수출입화물 처리실적(환적화물 제외)

항 만	수 입		수 출		수출입		누계 (%)
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	
울 산	102,254	19.2	61,013	36.5	163,267	23.4	36.5
광 양	119,204	22.4	34,645	20.8	153,849	22.0	57.3
인 천	66,857	12.6	9,109	5.5	75,966	10.9	62.8
평택·당진	60,241	11.3	14,363	8.6	74,603	10.7	71.4
포 항	48,235	9.1	8,205	4.9	56,440	8.1	76.3
대 산	44,482	8.4	10,554	6.3	55,036	7.9	82.6
동해·묵호	8,495	1.6	8,015	4.8	16,510	2.4	87.4
부 산	9,895	1.9	5,349	3.2	15,245	2.2	90.6
태 안	13,723	2.6	-	-	13,723	2.0	90.6
보 령	13,568	2.5	-	-	13,568	1.9	90.6
하 동	13,508	2.5	-	-	13,508	1.9	90.6
군 산	9,146	1.7	4,255	2.5	13,401	1.9	93.2
삼천포	11,501	2.2	9	0.0	11,510	1.6	93.2
마 산	1,992	0.4	5,764	3.5	7,756	1.1	96.6
목 포	1,880	0.4	2,728	1.6	4,608	0.7	98.2
옥 계	881	0.2	1,989	1.2	2,871	0.4	99.4
고 현	2,678	0.5	178	0.1	2,856	0.4	99.5
옥 포	1,931	0.4	110	0.1	2,041	0.3	99.6
삼 척	367	0.1	566	0.3	932	0.1	99.9
여 수	564	0.1	-	-	564	0.1	99.9
진 해	453	0.1	30	0.0	483	0.1	100.0
장 항	180	0.0	24	0.0	204	0.0	100.0
통 영	71	0.0	1	0.0	71	0.0	100.0
제 주	4	0.0	16	0.0	20	0.0	100.0
속 초	1	0.0	13	0.0	14	0.0	100.0
완 도	8	0.0	5	0.0	12	0.0	100.0
합 계	532,119	100.0	166,941	100.0	699,060	100.0	

자료 : 해양수산부 SP-IDC

- 표에서 보는 바와 같이 수출입 일반화물의 처리량은 울산, 광양, 인천, 포항, 대산, 평택·당진 등 대량화물을 처리하는 항만의 비중이 매우 높음. 이들 항만이 전체의 82.6%를 점유하는 등 상위 6개 항만이 대부분을 점유
- 수입화물과 수출화물을 처리한 항만의 순위나 비중이 서로 비슷함. 이는 해당화물을 처리할 수 있는 시설과 화물을 소화하는 배후지역이 거의 동일하기 때문임. 삼천포는 화력발전용 석탄이 수입되기 때문에 수출화물이 거의 없음

## 제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석

### 1. 개요

- 일반화물의 내륙기종점 분석은 컨테이너화 되지 않은 화물에 대해 국내 항만과 내륙 기종점간의 발생량을 분석
  - 일반화물에는 보통 컨테이너화가 곤란하거나 컨테이너화 하는 것이 경제성이 맞지 않는 화물이 대부분임. 특히 대량화물의 경우 항만 인근지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만인근 지역의 물동량이 높게 나타나는 경향이 있음
  - 아래의 표에서 보는 것처럼 울산, 전남의 비중이 높게 나타나고 있는데 이는 액체화물을 주로 처리하는 울산항과 광양항이 입지하고 있기 때문이며 인천, 충남, 경북 등은 마찬가지로 대량화물인 광물, 액체화물이 주로 처리되기 때문에 비중이 높게 나타남

<표 3-7> 2011년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	432	0.3	1,007	0.2	1,439	0.2
부산	2,294	1.4	7,008	1.3	9,303	1.3
대구	83	0.0	741	0.1	824	0.1
인천	8,320	5.0	64,975	12.2	73,295	10.5
광주	3,807	2.3	31	0.0	3,837	0.5
대전	67	0.0	647	0.1	714	0.1
울산	60,449	36.2	100,173	18.8	160,622	23.0
경기	11,597	6.9	32,110	6.0	43,707	6.3
강원	10,555	6.3	8,642	1.6	19,197	2.7
충북	257	0.2	992	0.2	1,249	0.2
충남	15,418	9.2	102,317	19.2	117,735	16.8
전북	3,713	2.2	6,887	1.3	10,600	1.5
전남	34,819	20.9	121,811	22.9	156,630	22.4
경북	8,735	5.2	49,862	9.4	58,598	8.4
경남	6,380	3.8	34,912	6.6	41,291	5.9
전국 계	166,925	100.0	532,115	100.0	699,040	100.0

&lt;표 3-8&gt; 2011년 전국 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

단위 : %

권역	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·묵호항	기타항	계
수도권	8.7	98.2	56	0	4.1	0	0.2	0	0	0.2	5.7	16.9
강원권	0.7	0.2	0.1	0	0.4	0	0	0	0	90.8	41.1	2.7
충청권	2.7	1.2	42.5	100	15.6	0	0	0.7	0.4	4.6	7.8	17.1
호남권	2.5	0.2	1.1	0	79.6	100	0.5	0	0	0	45.5	24.5
영남권	85.3	0.1	0.4	0	0.3	0	99.3	99.3	99.6	4.3	100	38.7
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## 2. 수출입 일반화물의 항만별 물동량

### 가. 주요 항만의 시도간 물동량 분석

- 수입 일반화물의 항만과 시도간 물동량은 서로 매우 높은 상관관계를 보이고 있음.  
이는 대량화물을 처리하는 항만이 입지한 시도에서 실제로 이들 화물이 처리되기 때문으로 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등 대량화물은 대부분 항만과 인접해 있는 시설에서 처리되고 있음
- 울산항, 광양항, 평택·당진항 등 대량화물의 경우 항만 인근지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만인근 지역의 물동량이 높게 나타남

- 울산항의 경우 울산지역의 수출입 물동량이 99.0%를 차지함

<표 3-9> 2011년 울산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	69	0.1	154	0.2	224	0.1
대구	-	-	614	0.6	614	0.4
인천	0	0.0	-	-	0	0.0
광주	0	0.0	-	-	0	0.0
대전	-	-	-	-	-	-
울산	59,901	98.2	99,683	97.5	159,583	97.7
경기	-	-	54	0.1	54	0.0
강원	-	-	18	0.0	18	0.0
충북	-	-	14	0.0	14	0.0
충남	1,039	1.7	18	0.0	1,058	0.6
전북	3	0.0	-	-	3	0.0
전남	-	-	17	0.0	17	0.0
경북	0	0.0	935	0.9	935	0.6
경남	-	-	748	0.7	748	0.5
전국 계	61,013	100.0	102,254	100.0	163,267	100.0

<표 3-10> 2011년 울산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	54	0.1	-	-	54	0.0
강원권	18	0.0	-	-	18	0.0
충청권	32	0.0	1,039	1.7	1,072	0.7
호남권	17	0.0	3	0.0	20	0.0
영남권	102,133	99.9	59,970	98.3	162,103	99.3
전국	102,254	100.0	61,013	100.0	163,267	100.0

- 광양항의 전남지역의 수출입 유발 물동량은 100%에 달함

<표 3-11> 2011년 광양항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	4	0.0	-	-	4	0.0
대구	-	-	-	-	-	-
인천	16	0.0	-	-	16	0.0
광주	12	0.0	-	-	12	0.0
대전	-	-	-	-	-	-
울산	1	0.0	-	-	1	0.0
경기	26	0.1	-	-	26	0.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	-	-	-	-	-	-
전북	19	0.1	-	-	19	0.0
전남	34,567	99.8	119,204	100.0	153,771	99.9
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
전국 계	34,645	100.0	119,204	100.0	153,849	100.0

<표 3-12> 2011년 광양항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	-	-	43	0.1	43	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	-	-	-	-	-	-
호남권	119,204	100.0	34,598	99.9	153,802	100.0
영남권	-	-	5	0.0	5	0.0
전국	119,204	100.0	34,645	100.0	153,849	100.0

- 평택·당진항의 경우 수출 물동량은 경기지역이 71%로 대부분을 차지하며, 수입은 경기와 충남이 각각 51%, 47%의 물량을 유발함

&lt;표 3-13&gt; 2011년 평택·당진항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	-	-	391	0.6	391	0.5
부산	2	0.0	63	0.1	64	0.1
대구	-	-	9	0.0	9	0.0
인천	0	0.0	703	1.2	703	0.9
광주	704	4.9	24	0.0	728	1.0
대전	-	-	19	0.0	19	0.0
울산	5	0.0	148	0.2	153	0.2
경기	10,235	71.3	30,466	50.6	40,701	54.6
강원	-	-	41	0.1	41	0.1
충북	-	-	261	0.4	261	0.3
충남	3,410	23.7	28,014	46.5	31,424	42.1
전북	8	0.1	43	0.1	50	0.1
전남	-	-	2	0.0	2	0.0
경북	-	-	32	0.1	32	0.0
경남	0	0.0	25	0.0	25	0.0
전국 계	14,363	100.0	60,241	100.0	74,603	100.0

&lt;표 3-14&gt; 2011년 평택·당진항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	31,560	52.4	10,235	71.3	41,795	56.0
강원권	41	0.1	-	-	41	0.1
충청권	28,294	47.0	3,410	23.7	31,704	42.5
호남권	68	0.1	712	5.0	780	1.0
영남권	277	0.5	6	0.0	283	0.4
전국	60,241	100.0	14,363	100.0	74,603	100.0



- 인천항은 수출입 물량의 95%가 인천지역에서 발생함

<표 3-15> 2011년 인천항 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	254	2.8	375	0.6	629	0.8
부산	5	0.1	0	0.0	5	0.0
대구	10	0.1	-	-	10	0.0
인천	7,988	87.7	64,262	96.1	72,250	95.1
광주	7	0.1	0	0.0	7	0.0
대전	2	0.0	0	0.0	2	0.0
울산	55	0.6	-	-	55	0.1
경기	410	4.5	1,322	2.0	1,732	2.3
강원	8	0.1	159	0.2	167	0.2
충북	6	0.1	54	0.1	61	0.1
충남	207	2.3	626	0.9	833	1.1
전북	117	1.3	58	0.1	174	0.2
전남	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경북	13	0.1	0	0.0	13	0.0
경남	28	0.3	0	0.0	28	0.0
전국 계	9,109	100.0	66,857	100.0	75,966	100.0

<표 3-16> 2011년 인천항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	65,959	98.7	8,651	95.0	74,611	98.2
강원권	159	0.2	8	0.1	167	0.2
충청권	680	1.0	216	2.4	896	1.2
호남권	58	0.1	124	1.4	182	0.2
영남권	-	-	110	1.2	110	0.1
전국	66,857	100.0	9,109	100.0	75,966	100.0

- 부산항 수출 물량의 39%가 부산지역에서 발생하며, 수입물량은 67%가 부산 지역에서 발생함

&lt;표 3-17&gt; 2011년 부산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	178	3.3	240	2.4	418	2.7
부산	2,075	38.8	6,665	67.4	8,740	57.3
대구	73	1.4	37	0.4	109	0.7
인천	205	3.8	4	0.0	209	1.4
광주	51	1.0	6	0.1	57	0.4
대전	64	1.2	21	0.2	86	0.6
울산	461	8.6	341	3.4	802	5.3
경기	553	10.3	147	1.5	700	4.6
강원	102	1.9	9	0.1	111	0.7
충북	128	2.4	2	0.0	130	0.9
충남	183	3.4	12	0.1	195	1.3
전북	232	4.3	13	0.1	245	1.6
전남	69	1.3	17	0.2	86	0.6
경북	502	9.4	200	2.0	701	4.6
경남	473	8.8	2,183	22.1	2655	17.4
전국 계	5,349	100.0	9,895	100.0	15,245	100.0

&lt;표 3-18&gt; 2011년 부산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
수도권	391	3.9	937	17.5	1,327	8.7
강원권	9	0.1	102	1.9	111	0.7
충청권	35	0.4	376	7.0	411	2.7
호남권	36	0.4	352	6.6	388	2.5
영남권	9,425	95.3	3,583	67.0	13,008	85.3
전국	9,895	100.0	5,349	100.0	15,245	100.0

[illegible]

- 전체 품목별 시도별 수출 물동량을 살펴보면 울산, 전남, 충남, 경기, 강원 등 순임

<표 3-21> 2011년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점

단위 : 천RT, %

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·묵호 항	기타항	계
서울	178	254	-	-	-	-	-	-	-	-	-	432
부산	2,075	5	2	-	2	4	139	69	-	-	-	2,294
대구	73	10	-	-	-	-	1	-	-	-	-	83
인천	205	7,988	0	-	99	16	12	0	-	-	-	8,320
광주	51	7	704	-	482	12	0	0	-	-	2,550	3,807
대전	64	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
울산	461	55	5	-	-	1	27	59,901	-	0	0	60,449
경기	553	410	10,235	-	365	26	7	-	-	-	0	11,597
강원	102	8	-	-	-	-	-	-	-	7,878	2,568	10,555
충북	128	6	-	-	-	-	-	-	-	122	-	257
충남	183	207	3,410	10,554	-	-	0	1,039	-	-	24	15,418
전북	232	117	8	-	3,299	19	35	3	-	-	-	3,713
전남	69	0	-	-	-	34,567	0	-	-	-	183	34,819
경북	502	13	-	-	-	-	1	0	8,205	15	-	8,735
경남	473	28	0	-	8	-	5,542	-	-	0	328	6,380
전국	5,349	9,109	14,363	10,554	4,255	34,645	5,764	61,013	8,205	8,015	5,652	166,925
%	3.2	5.5	8.6	6.3	2.5	20.8	3.5	36.6	4.9	4.8	3.4	100.0

**<표 3-22> 2011년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율**

단위 : %

[illegible]



### 제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석

#### 1. 개요

- 2011년 우리나라의 해상 일반화물 물동량 처리실적을 보면 가장 많은 수출입 품목은 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물, 제1차 금속산업제품 등의 순이며,
  - 가장 많은 수입품목은 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등의 순
  - 가장 많은 수출품목은 원유 및 천연가스 채취물, 자동차 및 트레일러, 제1차 금속산업제품 등의 순으로 나타남
- 2011년 가장 많은 수출입 화물 물동량의 품목인 원유 및 천연가스 채취물은 2억 9,377만 톤으로 전체 수출입화물의 42.0%를 차지하였으며, 수입 기준으로는 2억 2,693만 톤(42.6%), 수출 기준으로는 6,684만 톤(40.0%)을 차지하였음
  - 원유 및 천연가스 채취물의 수입 물량이 많은 항만은 울산항, 광양항, 인천항 등의 순이며, 수출 물량이 많은 항만은 울산항, 광양항, 대산항 등의 순임
  - 원유 및 천연가스 채취물은 원유 및 석유, 석유정제품, 석유가스 및 기타 가스류를 포함하고 있기 때문에 원유 및 가스가 하역되고 정제되는 시설이 집중되어 있는 울산항, 광양항, 인천항, 대산항 등에서의 처리된 수출입 물동량이 높게 나타남
  - 원유 및 천연가스 채취물의 경우 수입 후 항만 인근지역에서 재가공하여 국내에서 77.2%가 소비되며 22.8%는 다시 외국으로 수출되었음
- 수출입한 석탄광물은 1억 3,100만 톤(18.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 1억 3,076만 톤(24.6%), 수출 기준으로는 25만 톤(0.2%)을 차지함
  - 수입항만은 광양항, 포항항, 대산항, 태안항, 보령항, 마산항 등의 순이며, 수출항만은 광양항, 평택당진항, 포항항 등의 순임
  - 석탄광물은 대부분 수입하여 국내에서 발전용석탄이나 제철용석탄으로 주로 사용되며 일부는 특수시멘트 제조용으로 사용함
  - 석탄광물은 무연탄, 유연탄, 기타석탄, 갈탄, 토탄 등을 포함

- 수출입한 금속광물은 6,406만 톤(9.2%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 6,392만 톤(12.0%), 수출 기준으로는 13만 톤(0.1%)을 차지함
  - 금속광물은 철광석 등 제철용으로 사용하는 광물이 대부분을 차지하고 있기 때문에 수입량의 비중이 절대적임
  - 금속광물의 대부분은 제철소가 있는 광양항, 포항항, 평택·당진항에서 처리하고 있으며 이들 항만에서 처리하는 비중이 전체의 99.8%에 이름
- 수출입한 제1차 금속산업제품은 6,038만 톤(8.6%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 3,473만 톤(6.5%), 수출 기준으로는 2,565만 톤(15.4%)을 차지함
  - 제1차 금속산업제품은 철강 및 철강제품과 각종 금속제품으로 구성되며 소위 철제품이라고 칭하는 화물이 주를 이루고 있음
  - 수입은 조선소용 후판이나 철근과 같은 건설용 자재 등이 주를 이루고 있으며 수출 품목 역시 각종 판재류, 선재류 등임
- 수출입한 자동차 및 트레일러는 3,358만 톤(4.8%)을 처리하였으며, 수입 기준으로 151만 톤(0.3%), 수출 기준으로는 3,207만 톤(19.2%)
  - 수출된 자동차 및 트레일러 화물은 주로 울산항 1,224만 톤(38.2%), 평택당진항 702만 톤(21.9%), 군산항 386만 톤(12.0%) 등의 순이며, 수입화물은 평택당진항 123만 톤(81.7%), 마산항 15만 톤(10.1%) 등의 순임

&lt;표 3-25&gt; 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2011)

품 목	수 출		수 입		수출입	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
농산물	193	0.1	12,946	2.4	13,138	1.9
임산물	0	0.0	27	0.0	27	0.0
수산물	84	0.1	841	0.2	926	0.1
축산물	4	0.0	8	0.0	12	0.0
석탄광물	251	0.2	130,757	24.6	131,008	18.7
석회석광물,시멘트및시멘트제품	9,968	6.0	2,594	0.5	12,562	1.8
원유및천연가스채취물	66,838	40.0	226,929	42.6	293,766	42.0
금속광물	137	0.1	63,918	12.0	64,056	9.2
비금속광물	1,158	0.7	20,237	3.8	21,395	3.1
음식료품	115	0.1	4,398	0.8	4,513	0.6
담배제품	8	0.0	23	0.0	31	0.0
섬유제품	651	0.4	852	0.2	1,503	0.2
의복및모피제품	67	0.0	111	0.0	178	0.0
가죽,가방,마구류및신발제품	11	0.0	2	0.0	13	0.0
목재및나무제품	72	0.0	4,955	0.9	5,028	0.7
펄프,종이및종이제품	61	0.0	2,557	0.5	2,618	0.4
출판,인쇄및기록매체복제품	0	0.0	0	0.0	0	0.0
코크스,석유정제품및핵연료제품	1,691	1.0	67	0.0	1,759	0.3
화합물및화학제품	16,515	9.9	15,906	3.0	32,421	4.6
고무및플라스틱제품	1,306	0.8	180	0.0	1,486	0.2
비금속광물제품	43	0.0	174	0.0	216	0.0
제1차금속산업제품	25,648	15.4	34,727	6.5	60,375	8.6
조립금속제품	3,282	2.0	737	0.1	4,019	0.6
달리분류되지않은기계장비	1,070	0.6	711	0.1	1,781	0.3
사무,계산및회계용기계	1	0.0	4	0.0	5	0.0
달리분류되지않은전기기계및전기변환장치	217	0.1	221	0.0	438	0.1
영상,음향및통신장비	3	0.0	9	0.0	12	0.0
의료,정밀,광학기기와시계	164	0.1	30	0.0	194	0.0
자동차및트레일러	32,068	19.2	1,511	0.3	33,579	4.8
기타운송장비	372	0.2	101	0.0	473	0.1
가구및기타	21	0.0	51	0.0	72	0.0
재생재료가공품	0	0.0	0	0.0	0	0.0
달리분류되지않은기타	4,905	2.9	6,533	1.2	11,437	1.6
합계	166,925	100.0	532,115	100.0	699,040	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC



## 2. 주요 품목별 해외지역 기종점 상세분석

### 가. 전체 품목

- 우리나라의 2011년 해상 일반화물 처리실적 기준으로 국내항만과 해외지역의 기종점을 분석한 결과 우리나라 항만은 중동, 극동(중국, 일본 포함), 동남아, 호주 등 교역물동량이 높은 것으로 나타남
  - 중동지역과의 수출입 물동량이 가장 많은 이유는 앞서 언급한 원유 및 천연가스 채취물의 수출입 물동량이 가장 많았으며 이 품목의 주요 수입국이 중동지역에 분포된 결과임
  - 극동지역 역시 원유 및 천연가스 채취물 품목의 처리물동량이 많았으며, 특히 일본과 중국으로 각각 1,102만 톤, 1,586만 톤을 수출한 결과임
  - 동남아지역도 우리나라로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물의 물동량이 높아 대부분 특정품목에 대한 교역물량에 기인한 결과로 나타남
  - 그 외 교역물동량이 많은 석탄광물, 금속광물, 제1차 금속산업제품, 자동차 및 트레일러 등 일부 품목군에 국한하여 처리 비중이 높게 나타났음
- 항만별로 살펴보면, 중동지역에서 울산항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 6,843만 톤(10.5%)로 가장 많았으며, 그 다음 광양항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 3,698만 톤(5.4%)로 많았음
  - 이들 물동량은 대부분 수입화물이며 울산항으로 6,837만 톤, 광양항으로 3,697만 톤의 수입량을 나타냈으며, 이는 전체 수입물량 중 13.1%, 7.1%에 해당하는 물량임
- 동남아지역에서 광양항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 1,772만 톤(3.5%), 동남아지역에서 울산항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 1,681만 톤(3.2%)로 나타남
- 원유 및 천연가스 채취물 다음으로 교역량이 많은 품목인 석탄광물은 우리나라로 총 1억 1,310만 톤이 반입되었으며, 호주지역에서 광양항과 울산항으로 수입 물량이 많은 편이었으며, 각각 800만 톤, 668만 톤이 수입되었음
- 제1차 금속산업제품은 6,038만 톤이 교역되었으며, 수입은 주로 일본(1,073만 톤)과 중국(917만 톤)에서, 수출은 동남아, 일본, 중국지역으로 많이 이루어짐

&lt;표 3-26&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 종점(2011)

단위 : 천RT

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,821	3,882	1,189	335	1,081	326	369	2,234	143	527	156	628	1,546	6	15,245
인천	3,056	6,435	5,838	692	16,161	660	17,595	5,404	3,351	3,203	1,287	2,688	9,597	0	75,966
평택·당진	4,160	3,819	4,580	1,024	12,318	707	15,015	6,041	2,492	1,948	1,909	6,519	14,071	-	74,603
대산	1,485	5,314	868	2,267	8,174	2,346	24,296	808	842	1,928	47	-	6,662	-	55,036
태안	-	-	-	-	6,845	-	-	1,477	354	1,388	-	141	3,519	-	13,723
보령	-	-	-	-	6,097	-	-	1,279	623	1,525	-	-	4,043	-	13,568
장항	27	154	-	-	16	-	-	5	-	-	4	-	-	-	204
군산	771	816	2,595	500	1,674	256	650	1,218	792	1,102	186	1,571	1,271	-	13,401
목포	459	635	1,577	133	102	8	481	271	152	262	4	16	509	-	4,608
완도	5	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
여수	60	97	-	-	81	-	-	326	-	-	-	-	-	-	564
광양	8,768	13,319	5,354	3,987	24,523	4,965	38,047	6,039	1,685	3,292	1,210	8,793	33,868	-	153,849
삼천포	30	37	-	-	7,302	-	-	133	50	260	-	-	3,698	-	11,510
통영	3	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	71
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	209	1,758	4	17	4	-	-	49	-	-	-	-	-	-	2,041
고현	165	2,681	10	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2,856
마산	893	1,198	307	51	6,831	313	1,741	2,015	792	886	276	209	5,752	0	21,264
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	51	39	14	-	280	-	-	8	-	64	-	25	2	-	483
울산	12,490	14,702	7,877	6,583	22,485	2,256	73,256	9,367	1,504	1,130	827	4,911	5,879	-	163,267
포항	4,777	4,755	3,129	1,230	2,990	586	519	2,731	1,459	2,501	285	6,422	25,055	-	56,440
삼척	932	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	932
동해·묵호	778	1,874	1,567	184	2,462	1,849	-	2,623	2,262	210	159	1,047	1,494	-	16,510
옥계	117	16	-	-	-	400	-	553	1,218	-	90	178	298	-	2,871
속초	0	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	0	-	14
계	42,055	61,560	34,908	17,002	119,428	14,671	171,969	42,597	17,718	20,226	6,441	33,149	117,309	7	699,040

&lt;표 3-27&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 종점 비율(2011)

단위 : %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.404	0.555	0.170	0.048	0.155	0.047	0.053	0.320	0.021	0.075	0.022	0.090	0.221	0.001	2.181
인천	0.437	0.920	0.835	0.099	2.312	0.094	2.517	0.773	0.479	0.458	0.184	0.384	1.373	0.000	10.867
평택·당진	0.595	0.546	0.655	0.146	1.762	0.101	2.148	0.864	0.357	0.279	0.273	0.933	2.013	0.000	10.672
대산	0.212	0.760	0.124	0.324	1.169	0.336	3.476	0.116	0.120	0.276	0.007	0.000	0.953	0.000	7.873
광양	1.254	1.905	0.766	0.570	3.508	0.710	5.443	0.864	0.241	0.471	0.173	1.258	4.845	0.000	22.009
마산	0.128	0.171	0.044	0.007	0.977	0.045	0.249	0.288	0.113	0.127	0.040	0.030	0.823	0.000	3.042
울산	1.787	2.103	1.127	0.942	3.217	0.323	10.480	1.340	0.215	0.162	0.118	0.703	0.841	0.000	23.356
포항	0.683	0.680	0.448	0.176	0.428	0.084	0.074	0.391	0.209	0.358	0.041	0.919	3.584	0.000	8.074
동해·묵호	0.111	0.268	0.224	0.026	0.352	0.264	0.000	0.375	0.324	0.030	0.023	0.150	0.214	0.000	2.362
그 외 항만	0.374	1.110	0.507	0.031	4.189	0.045	0.014	0.768	0.229	0.786	0.001	0.151	2.497	0.000	10.703
계	6.016	8.806	4.994	2.432	17.085	2.099	24.601	6.094	2.535	2.893	0.921	4.742	16.781	0.001	100.000

&lt;표 3-28&gt; 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,493	3,376	950	243	289	22	3	651	96	454	0	184	1,134	0	9,895
인천	1,870	5,725	5,350	153	14,806	532	15,935	4,058	2,816	3,147	1,066	2,252	9,147	0	66,857
평택·당진	3,428	2,357	2,277	207	10,658	404	12,659	3,899	2,187	1,584	1,658	5,254	13,669	-	60,241
대산	222	835	340	119	6,361	2,329	24,233	720	801	1,928	35	-	6,558	-	44,482
태안	-	-	-	-	6,845	-	-	1,477	354	1,388	-	141	3,519	-	13,723
보령	-	-	-	-	6,097	-	-	1,279	623	1,525	-	-	4,043	-	13,568
장항	4	152	-	-	16	-	-	5	-	-	4	-	-	-	180
군산	618	790	2,551	148	1,564	238	73	216	193	944	-	629	1,181	-	9,146
목포	401	594	119	0	102	4	-	150	1	-	-	9	500	-	1,880
완도	0	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
여수	60	97	-	-	81	-	-	326	-	-	-	-	-	-	564
광양	4,114	3,455	3,513	511	15,260	3,911	37,674	5,208	1,550	3,256	411	7,953	32,388	-	119,204
삼천포	20	37	-	-	7,302	-	-	133	50	260	-	-	3,698	-	11,501
통영	3	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	71
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	209	1,672	4	17	4	-	-	26	-	-	-	-	-	-	1,931
고현	158	2,510	10	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2,678
마산	655	485	43	39	6,282	-	5	1,107	400	853	-	49	5,584	-	15,500
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	35	26	14	-	278	-	-	7	-	64	-	25	2	-	453
울산	4,337	2,315	2,534	297	8,947	1,202	70,366	5,043	687	462	386	2,314	3,364	-	102,254
포항	3,742	3,392	2,184	80	961	84	-	2,356	1,416	2,427	203	6,371	25,017	-	48,235
삼척	367	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	367
동해·묵호	630	1,640	58	41	1,955	-	-	2,294	315	18	30	20	1,494	-	8,495
옥계	117	-	-	-	-	-	-	467	-	-	-	-	298	-	881
속초	0	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	0	-	1
계	23,483	29,490	19,946	1,855	87,807	8,727	160,948	29,424	11,489	18,310	3,792	25,201	111,643	0	532,115

&lt;표 3-29&gt; 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 종점 비율(2011)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.469	0.635	0.179	0.046	0.054	0.004	0.001	0.122	0.018	0.085	0.000	0.035	0.213	0.000	1.860
인천	0.351	1.076	1.005	0.029	2.783	0.100	2.995	0.763	0.529	0.591	0.200	0.423	1.719	0.000	12.564
평택·당진	0.644	0.443	0.428	0.039	2.003	0.076	2.379	0.733	0.411	0.298	0.312	0.987	2.569	0.000	11.321
대산	0.042	0.157	0.064	0.022	1.195	0.438	4.554	0.135	0.151	0.362	0.007	0.000	1.232	0.000	8.359
광양	0.773	0.649	0.660	0.096	2.868	0.735	7.080	0.979	0.291	0.612	0.077	1.495	6.087	0.000	22.402
마산	0.123	0.091	0.008	0.007	1.181	0.000	0.001	0.208	0.075	0.160	0.000	0.009	1.049	0.000	2.913
울산	0.815	0.435	0.476	0.056	1.681	0.226	13.224	0.948	0.129	0.087	0.073	0.435	0.632	0.000	19.217
포항	0.703	0.638	0.410	0.015	0.181	0.016	0.000	0.443	0.266	0.456	0.038	1.197	4.701	0.000	9.065
동해·묵호	0.118	0.308	0.011	0.008	0.367	0.000	0.000	0.431	0.059	0.003	0.006	0.004	0.281	0.000	1.596
그 외 항만	0.374	1.110	0.507	0.031	4.189	0.045	0.014	0.768	0.229	0.786	0.001	0.151	2.497	0.000	10.703
계	4.413	5.542	3.748	0.349	16.501	1.640	30.247	5.530	2.159	3.441	0.713	4.736	20.981	0.000	100.000

&lt;표 3-30&gt; 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	328	506	239	92	792	304	366	1,584	47	73	156	444	412	6	5,349
인천	1,186	709	488	539	1,355	128	1,660	1,346	535	56	222	436	449	0	9,109
평택·당진	732	1,462	2,303	817	1,661	303	2,356	2,142	305	363	252	1,265	402	-	14,363
대산	1,263	4,479	529	2,148	1,813	16	63	88	41	-	12	-	104	-	10,554
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	23	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
군산	153	26	43	352	110	18	577	1,002	599	158	186	942	90	-	4,255
목포	57	41	1,458	132	0	4	481	121	151	262	4	7	9	-	2,728
완도	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	4,654	9,864	1,840	3,476	9,263	1,054	373	832	135	35	799	840	1,480	-	34,645
삼천포	9	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
통영	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	1
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	86	-	0	-	-	-	23	-	-	-	-	-	-	110
고현	7	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	178
마산	239	713	264	12	549	313	1,736	908	393	33	276	160	168	0	5,764
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	15	12	-	-	2	-	-	0	-	-	-	-	-	-	30
울산	8,153	12,387	5,343	6,286	13,538	1,053	2,890	4,325	817	669	441	2,597	2,515	-	61,013
포항	1,035	1,363	945	1,150	2,029	502	519	375	43	74	82	51	38	-	8,205
삼척	566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	566
동해·묵호	148	234	1,509	143	507	1,849	-	329	1,947	192	129	1,027	-	-	8,015
옥계	-	16	-	-	-	400	-	86	1,218	-	90	178	-	-	1,989
속초	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13
계	18,572	32,070	14,961	15,147	31,621	5,945	11,021	13,173	6,229	1,916	2,650	7,948	5,667	7	166,925

&lt;표 3-31&gt; 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 가 종점 비율(2011)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.196	0.303	0.143	0.055	0.475	0.182	0.219	0.949	0.028	0.044	0.094	0.266	0.247	0.004	3.205
인천	0.710	0.425	0.292	0.323	0.812	0.077	0.995	0.806	0.320	0.034	0.133	0.261	0.269	0.000	5.457
평택·당진	0.438	0.876	1.380	0.489	0.995	0.181	1.411	1.283	0.183	0.218	0.151	0.758	0.241	0.000	8.604
대산	0.756	2.683	0.317	1.287	1.086	0.010	0.038	0.052	0.024	0.000	0.007	0.000	0.062	0.000	6.323
광양	2.788	5.909	1.103	2.083	5.549	0.631	0.223	0.498	0.081	0.021	0.479	0.503	0.887	0.000	20.755
마산	0.143	0.427	0.158	0.007	0.329	0.188	1.040	0.544	0.235	0.020	0.166	0.096	0.100	0.000	3.453
울산	4.884	7.420	3.201	3.766	8.110	0.631	1.731	2.591	0.489	0.401	0.264	1.556	1.507	0.000	36.551
포항	0.620	0.816	0.566	0.689	1.216	0.301	0.311	0.225	0.025	0.044	0.049	0.031	0.023	0.000	4.916
동해·묵호	0.089	0.140	0.904	0.086	0.304	1.108	0.000	0.197	1.166	0.115	0.077	0.616	0.000	0.000	4.802
그 외 항만	0.501	0.212	0.899	0.290	0.068	0.253	0.634	0.746	1.179	0.252	0.168	0.675	0.059	0.000	5.935
계	11.126	19.212	8.963	9.074	18.943	3.561	6.603	7.891	3.732	1.148	1.587	4.761	3.395	0.004	100.000

## 나. 원유 및 천연가스 채취물

- 2011년 우리나라 원유 및 천연가스 채취물의 수출입 화물량은 2억 9,377만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 중동지역 1억 5,605만 톤, 동남아지역 5,637만 톤, 중국 1,752만 톤, 일본 1,392만 톤 등을 처리함
- 원유 및 천연가스 채취물은 우리나라의 석유화학단지가 많은 울산, 여천, 대산지역 등의 인근항만으로 주로 반입되며, 울산항에서 가장 많은 1억 1,660만 톤을 처리하였으며, 광양항 7,874만 톤, 대산항 3,690만 톤, 인천항 3,376만 톤을 처리함

<표 3-32> 수출입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	143	35	5	88	8	4	-	9	-	-	-	-	82	-	374
인천	917	343	2	260	9,471	228	15,886	2,545	1,549	-	826	810	923	-	33,758
평택·당진	67	438	65	46	9,006	1	10,944	1,829	1,550	35	1,386	536	797	-	26,702
대산	1,301	2,186	505	1,954	3,183	2,329	23,803	311	337	-	35	-	955	-	36,898
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	38	-	-	2	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	128
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	60	97	-	-	81	-	-	326	-	-	-	-	-	-	564
광양	3,569	7,242	1,390	3,489	17,723	2,273	36,982	3,294	275	9	93	845	1,555	-	78,739
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	7
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	7,822	7,178	1,252	4,305	16,811	1,351	68,433	5,730	502	49	64	369	2,732	-	116,596
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	13,916	17,521	3,218	10,145	56,370	6,186	156,054	14,044	4,212	93	2,403	2,560	7,043	-	293,766

- 원유 및 천연가스 채취물은 수입물동량이 대부분이며, 비중으로 보면 수입 물동량이 2억 2,693만 톤으로 77.2%, 수출 물동량이 6,684만 톤으로 22.8%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 주로 중동지역 1억 5,592만 톤, 동남아 3,609만 톤, 유럽 1,142만 톤, 아프리카 402만 톤 등으로 나타남

&lt;표 3-33&gt; 수입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	143	35	-	88	7	-	-	8	-	-	-	-	-	-	281
인천	57	94	-	9	9,364	226	15,886	2,524	1,549	-	826	810	923	-	32,266
평택·당진	12	75	-	27	8,909	-	10,936	1,826	1,550	-	1,386	536	776	-	26,034
대산	117	508	-	108	1,432	2,327	23,754	244	296	-	35	-	851	-	29,672
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	60	97	-	-	81	-	-	326	-	-	-	-	-	-	564
광양	1,427	427	384	416	10,749	2,226	36,969	2,970	174	9	72	70	512	-	56,406
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	1,078	421	122	154	5,464	696	68,375	3,516	454	-	26	33	1,277	-	81,618
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	2,894	1,658	506	803	36,093	5,476	155,919	11,415	4,022	9	2,345	1,450	4,339	-	226,929

- 원유 및 천연가스 채취물을 6,684만 톤 수출하였으며, 수출지역으로는 동남아지역 2,028만 톤, 중국 1,586만 톤, 일본 1,102만 톤, 극동지역 934만 톤을 수출함

<표 3-34> 수출 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 가 종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0	0	5	-	1	4	-	2	-	-	-	-	82	-	93
인천	861	249	2	251	107	2	-	21	-	-	-	-	-	-	1,492
평택·당진	54	364	65	19	97	1	8	2	-	35	-	-	21	-	668
대산	1,184	1,678	505	1,845	1,751	2	49	67	41	-	-	-	104	-	7,226
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	38	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,142	6,815	1,005	3,073	6,975	47	13	324	101	-	21	775	1,043	-	22,333
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	7
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	6,744	6,757	1,130	4,150	11,347	654	57	2,213	48	49	38	336	1,454	-	34,978
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	11,023	15,863	2,712	9,342	20,277	710	135	2,629	190	84	58	1,110	2,705	-	66,838

## 다. 석탄광물

- 2011년 우리나라 석탄광물의 수출입 화물량은 1억 3,101만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 호주 4,505만 톤, 동남아지역 4,175만 톤, 북미지역 1,481만 톤, 유럽지역 1,206만 톤 등을 처리함
- 석탄광물은 우리나라의 대표적인 제철소가 위치한 광양, 포항, 당진지역과 화력발전소가 있는 보령지역의 인근항만으로 주로 반입되며, 광양항에서 2,257만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 포항항 1,443만 톤, 대산항 1,390만 톤, 태안항 1,372만 톤, 보령항 1,357만 톤을 처리한 것으로 나타남

<표 3-35> 수출입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 가 종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	5	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	0	-	8
인천	2	321	-	-	4,112	-	-	404	694	2,240	-	165	4,493	-	12,433
평택·당진	87	600	1,058	-	-	-	5	544	44	1,036	-	-	3,013	-	6,387
대산	-	279	260	-	4,818	-	-	469	505	1,928	-	-	5,643	-	13,903
태안	-	-	-	-	6,845	-	-	1,477	354	1,388	-	141	3,519	-	13,723
보령	-	-	-	-	6,097	-	-	1,279	623	1,525	-	-	4,043	-	13,568
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	125	-	-	2	-	-	150	-	-	-	-	-	-	278
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	22	1,914	2,860	-	4,127	252	39	2,076	112	3,152	-	-	8,019	-	22,573
삼천포	-	-	-	-	7,302	-	-	133	50	260	-	-	3,698	-	11,444
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	6,014	-	-	847	391	847	-	-	5,410	-	13,508
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	9	578	-	6	125	7	-	841	-	20	-	-	0	-	1,587
포항	35	1,761	1,919	-	473	4	7	1,120	4	2,398	5	15	6,684	-	14,425
삼척	373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	373
동해·묵호	16	1,613	47	34	1,833	-	-	2,246	-	18	-	-	228	-	6,035
옥계	-	-	-	-	-	-	-	467	-	-	-	-	298	-	765
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	549	7,194	6,144	41	41,749	263	51	12,055	2,776	14,813	5	321	45,049	-	131,008



- 석탄광물의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 1억 3,076만 톤으로 99.8%, 수출 물동량은 25만 톤으로 0.2%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 호주 4,503만 톤, 동남아지역 4,175만 톤, 북미 1,480만 톤, 유럽 1,205만 톤 등이 주요 수입국의 물량이며, 가까운 중국에서도 719만 톤이 반입되었음

<표 3-36> 수입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 가·종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	5	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	8
인천	2	321	-	-	4,112	-	-	404	694	2,240	-	165	4,493	-	12,433
평택·당진	2	600	1,058	-	-	-	5	544	44	1,036	-	-	3,012	-	6,301
대산	-	279	260	-	4,818	-	-	469	505	1,928	-	-	5,643	-	13,903
태안	-	-	-	-	6,845	-	-	1,477	354	1,388	-	141	3,519	-	13,723
보령	-	-	-	-	6,097	-	-	1,279	623	1,525	-	-	4,043	-	13,568
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	125	-	-	2	-	-	150	-	-	-	-	-	-	278
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	1,914	2,860	-	4,127	237	13	2,076	105	3,152	-	-	7,999	-	22,484
삼천포	-	-	-	-	7,302	-	-	133	50	260	-	-	3,698	-	11,444
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	6,014	-	-	847	391	847	-	-	5,410	-	13,508
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	4	578	-	6	125	6	-	839	-	20	-	-	-	-	1,577
포항	32	1,761	1,919	-	470	-	-	1,120	-	2,381	5	-	6,684	-	14,372
삼척	366	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	366
동해·묵호	13	1,610	47	34	1,833	-	-	2,246	-	18	-	-	228	-	6,030
옥계	-	-	-	-	-	-	-	467	-	-	-	-	298	-	765
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	423	7,190	6,144	41	41,745	243	19	12,053	2,766	14,796	5	306	45,028	-	130,757

- 석탄광물은 25만 톤 수출하였으며, 수출 물동량의 절반가량인 13만 톤이 일본으로 수출된 것으로 나타남

&lt;표 3-37&gt; 수출 석탄광물의 항만별 해외 지역별 가·종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	0
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	86
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	22	-	-	-	-	15	25	-	7	-	-	-	20	-	89
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	6	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	0	-	9
포항	3	-	-	-	4	4	7	-	4	17	-	15	-	-	53
삼척	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
동해·묵호	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	126	3	-	-	4	20	32	2	10	17	-	15	21	-	251

## 라. 금속광물

- 2011년 우리나라 금속광물의 수출입 화물량은 6,406만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 호주 4,345만 톤, 남미지역 1,644만 톤으로 이 두 지역에서 93% 이상의 수출입한 것으로 나타남
- 금속광물은 주로 제철용 원료로 수입하기 때문에 우리나라의 대표적인 제철소가 위치한 광양, 포항, 평택지역의 인근항만으로 주로 반입됨
  - 광양항에서 3,120만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 포항항 2,407만 톤, 평택당진항 864만 톤으로 3개 항만에서 99% 이상을 처리함

<표 3-38> 수출입 금속광물의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	9	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	-	-	-	-	-	-	-	146	171	-	2,939	5,387	-	8,643
대산	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	11	-	-	-	101	1,211	-	143	1,125	-	-	7,835	20,777	-	31,203
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
포항	19	48	-	-	-	-	-	126	876	46	-	5,670	17,282	-	24,066
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	30	182	-	-	110	1,211	-	269	2,147	217	-	16,444	43,446	-	64,056

- 금속광물의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 6,392만 톤으로 99.8%, 수출 물동량은 14만 톤으로 0.2%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 호주 4,345만 톤, 남미지역 1,644만 톤, 아프리카지역 215만 톤 등으로 나타남

&lt;표 3-39&gt; 수입 금속광물의 항만별 해외 지역별 가·종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	9	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	-	-	-	-	-	-	-	146	171	-	2,939	5,387	-	8,643
대산	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	11	-	-	-	101	1,211	-	143	1,125	-	-	7,835	20,777	-	31,203
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
포항	15	40	-	-	-	-	-	126	876	46	-	5,670	17,282	-	24,054
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	27	48	-	-	110	1,211	-	269	2,147	217	-	16,444	43,446	-	63,918

단위 : 천RT

[illegible]

### 마. 제1차 금속산업제품

- 2011년 우리나라 제1차 금속산업제품의 수출입 화물량은 6,038만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 일본 1,455만 톤, 중국 1,266만 톤, 동남아시아 677만 톤, 호주 569만 톤 등을 처리함
- 제1차 금속산업제품은 주로 포항항에서 1,512만 톤, 평택·당진항 1,453만 톤, 광양항에서 1,061만 톤을 처리하였음
  - 제1차 금속산업제품은 육상운송비가 높아 장거리 운송을 할 경우 제품가격이 상승하는 부작용이 있어 제철소나 기계공단이 입지한 지역의 주변항만에서 처리되고 있음

<표 3-41> 수출입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	1,010	2,640	172	194	622	278	59	179	11	46	22	124	103	0	5,459
인천	1,378	2,837	1,106	200	661	58	777	404	50	58	29	63	257	-	7,877
평택·당진	2,758	1,112	898	310	1,331	489	425	835	343	169	267	1,452	4,138	-	14,525
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
군산	216	132	332	194	30	-	-	15	-	27	11	-	-	-	957
목포	296	407	23	-	0	-	12	1	28	-	-	7	293	-	1,067
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	3,166	2,149	782	334	1,673	861	307	440	25	-	773	61	41	-	10,612
삼천포	21	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
통영	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	116	1	3	17	4	-	-	26	-	-	-	-	-	-	167
고현	63	60	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	131
마산	612	344	7	28	33	2	25	29	2	1	-	-	0	-	1,083
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	23	7	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
울산	966	405	487	3	66	130	366	92	5	125	7	300	285	-	3,239
포항	3,909	2,555	1,210	1,156	2,352	458	483	1,398	39	57	281	650	573	-	15,119
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	17	2	35	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	14,551	12,661	5,062	2,458	6,772	2,276	2,454	3,420	504	481	1,390	2,657	5,689	0	60,375

- 제1차 금속산업제품의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 3,473만 톤으로 57.5%, 수출 물동량은 2,565만 톤으로 42.5%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 일본 1,073만 톤, 중국 917만 톤, 호주 549만 톤 등으로 나타남

&lt;표 3-42&gt; 수입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	915	2,570	27	116	5	-	2	138	5	-	-	107	15	-	3,900
인천	1,258	2,722	852	123	16	-	0	354	31	10	-	-	209	-	5,576
평택·당진	2,336	879	558	167	108	215	83	473	309	143	245	1,426	4,138	-	11,079
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	183	132	329	148	27	-	-	9	-	27	-	-	-	-	853
목포	256	383	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	293	-	932
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1,094	500	14	57	14	-	-	12	12	-	-	-	15	-	1,719
삼천포	20	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
통영	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	116	1	3	17	4	-	-	26	-	-	-	-	-	-	167
고현	63	60	8	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	131
마산	603	340	-	28	31	-	-	27	-	-	-	-	-	-	1,028
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	19	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
울산	952	325	102	-	8	1	-	52	2	97	-	270	281	-	2,091
포항	2,910	1,245	265	80	327	-	-	1,023	-	-	199	614	538	-	7,200
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	10,726	9,168	2,158	735	539	216	85	2,116	359	276	444	2,416	5,489	-	34,727

- 제1차 금속산업제품은 2,565만 톤을 수출하였으며, 동남아지역 623만 톤, 일본 383만 톤, 중국 349만 톤, 중동 237만 톤 등으로 주로 아시아지역으로 수출함

<표 3-43> 수출 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	94	70	145	78	618	278	57	40	6	46	22	18	88	0	1,559
인천	120	114	255	77	645	58	777	49	19	48	29	63	48	-	2,302
평택·당진	422	233	339	144	1,223	274	341	361	34	26	22	26	-	-	3,446
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
군산	33	0	3	46	3	-	-	7	-	-	11	-	-	-	104
목포	41	23	23	-	0	-	12	1	28	-	-	7	-	-	136
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,072	1,649	768	277	1,659	861	307	428	13	-	773	61	25	-	8,894
삼천포	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	9	4	7	-	2	2	25	3	2	1	-	-	0	-	55
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	4	5	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
울산	14	80	385	3	58	129	366	40	3	29	7	30	4	-	1,148
포항	999	1,310	945	1,076	2,025	458	483	375	39	57	82	36	35	-	7,920
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	16	2	35	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	3,825	3,492	2,904	1,723	6,233	2,060	2,369	1,305	145	206	946	241	200	0	25,648



## 바. 자동차 및 트레일러

- 2011년 우리나라 자동차 및 트레일러의 수출입 화물량은 3,358만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 유럽 769만 톤, 미국 574만 톤, 중동지역 518만 톤 등을 처리함
- 자동차 및 트레일러는 수출항은 자동차 공장이 입지한 울산, 부평, 광주, 화성, 군산 지역과 가까운 항만의 비중이 높음
  - 이들 인근 항만인 울산항에서 1,225만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 평택·당진항 825만 톤, 군산항 386만 톤을 처리함

<표 3-44> 수출입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	9	18	7	9	24	2	143	1,002	11	20	131	314	53	6	1,748
인천	56	71	151	3	252	1	718	1,103	446	7	129	294	401	0	3,632
평택·당진	150	518	1,523	417	140	9	995	2,590	297	153	110	1,010	341	-	8,254
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	52	0	10	303	104	18	467	966	589	158	172	927	90	-	3,856
목포	-	-	1,435	132	-	-	469	120	123	262	0	-	9	-	2,550
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	47	66	1	0	0	-	2	2	1	-	2	4	1	-	127
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	105	7	9	-	39	30	101	449	132	3	127	29	15	0	1,046
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
울산	14	378	2,604	1,424	206	17	2,287	1,335	698	580	297	1,643	761	-	12,246
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	0	-	-	-	-	-	-	105	-	-	-	-	-	-	105
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13
계	434	1,058	5,740	2,287	766	76	5,183	7,685	2,298	1,185	968	4,222	1,670	6	33,579

- 자동차 및 트레일러의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 151만 톤으로 4.5%, 수출 물동량은 3,207만 톤으로 95.5%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 유럽지역 112만 톤, 일본 24만 톤, 미국 10만 톤으로 주요 자동차 선진국가가 주요 수입지역임

&lt;표 3-45&gt; 수입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 가 종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	5	-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	7
인천	39	1	16	0	-	-	0	2	1	-	0	-	0	-	59
평택·당진	149	7	80	0	0	0	3	968	27	0	-	0	-	-	1,234
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	-	0
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	47	-	0	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	48
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	0	-	0	-	-	-	-	152	-	0	-	-	-	-	153
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
울산	0	0	0	0	-	0	7	-	-	-	-	-	-	-	7
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	1
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	240	8	99	1	0	0	10	1,124	27	0	0	0	0	-	1,511

- 자동차 및 트레일러 품목은 수출물동량이 대부분이며, 3,207만 톤을 수출하였음
- 주요 수출지역은 미국을 포함한 북미지역 683만 톤(미국 564만 톤), 유럽지역 656만 톤, 중동지역 517만 톤, 남미 422만 톤 등을 수출한 것으로 나타남

&lt;표 3-46&gt; 수출 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	4	18	5	9	24	2	143	1,001	11	20	131	314	53	6	1,741
인천	17	70	134	2	252	1	718	1,101	446	7	129	294	401	0	3,573
평택·당진	1	511	1,443	416	140	9	992	1,621	271	153	110	1,010	341	-	7,019
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	52	0	10	303	104	18	467	966	589	158	172	927	90	-	3,856
목포	-	-	1,435	132	-	-	469	120	123	262	0	-	9	-	2,550
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	66	1	-	0	-	2	2	1	-	2	4	1	-	79
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	105	7	9	-	39	30	101	297	132	3	127	29	15	0	893
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
울산	14	378	2,604	1,424	206	17	2,280	1,335	698	580	297	1,643	761	-	12,238
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	105	-	-	-	-	-	-	105
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13
계	194	1,050	5,641	2,286	766	76	5,173	6,561	2,271	1,184	968	4,222	1,670	6	32,068

## 사. 화합물 및 화학제품

- 2011년 우리나라 화합물 및 화학제품의 수출입 화물량은 3,242만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 중국 878만 톤, 중동지역 488만 톤, 동남아지역 452만 톤, 일본 428만 톤 등으로 주로 아시아지역과의 교역이 많으며, 그 외 지역으로는 미국과 332만 톤, 호주 178만 톤 등을 처리함
- 화합물 및 화학제품은 우리나라의 석유화학단지가 많은 울산, 여천, 대산지역의 인근 항만에서의 처리 비중이 높음
  - 이들 인근 항만인 울산항에서 1,788만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 광양항 537만 톤, 대산항 370만 톤, 평택당진항 324만 톤을 처리함

<표 3-47> 수출입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 거 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	38	27	5	7	25	1	2	12	-	-	-	1	1	-	119
인천	52	696	271	225	201	-	50	4	-	11	-	-	-	-	1,511
평택·당진	336	505	-	40	581	12	1,490	119	24	20	25	-	84	-	3,235
대산	183	2,314	103	309	173	16	494	27	-	-	12	-	64	-	3,695
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	38	-	-	16	-	-	5	-	-	-	-	-	-	58
군산	26	189	76	-	23	-	73	-	-	20	-	-	-	-	407
목포	22	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	72
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1,065	823	293	156	808	161	692	9	59	131	108	17	1,046	-	5,366
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	8	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
울산	2,546	4,119	2,568	758	2,681	438	2,066	958	181	10	122	866	568	-	17,881
포항	8	42	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	4,284	8,782	3,317	1,495	4,516	628	4,875	1,134	263	193	267	885	1,781	-	32,421

- 화합물 및 화학제품의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 1,591만 톤으로 49.1%, 수출 물동량은 1,652만 톤으로 50.9%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 중동 471만 톤, 일본 283만 톤, 미국 202만 톤, 중국 187만 톤, 동남아 182만 톤을 주요 수입국에서 국내로 수입함

&lt;표 3-48&gt; 수입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 가 중점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	36	26	4	7	25	-	-	6	-	-	-	-	1	-	105
인천	32	648	271	18	3	-	50	4	-	11	-	-	-	-	1,036
평택·당진	195	196	-	4	429	1	1,485	62	24	20	25	-	55	-	2,496
대산	104	36	80	11	111	2	480	7	-	-	-	-	64	-	894
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	38	-	-	16	-	-	5	-	-	-	-	-	-	58
군산	-	189	76	-	23	-	73	-	-	20	-	-	-	-	381
목포	10	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	60
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	654	192	227	38	178	43	692	3	46	96	108	17	655	-	2,949
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	8	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
울산	1,788	475	1,356	122	1,024	198	1,934	236	114	-	47	293	289	-	7,875
포항	-	36	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	2,826	1,867	2,015	199	1,816	244	4,713	322	184	147	180	310	1,083	-	15,906

- 화합물 및 화학제품은 1,652만 톤을 수출하였으며, 주요 수출지역인 중국으로 가장 많은 692만 톤을 수출하였으며, 그 외 동남아지역 270만 톤, 일본 146만 톤, 미국 130만 톤 등을 수출한 것으로 나타남

&lt;표 3-49&gt; 수출 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기 종점(2011)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	3	1	0	-	0	1	2	6	-	-	-	1	0	-	14
인천	20	48	-	208	198	-	1	-	-	-	-	-	-	-	475
평택·당진	142	309	-	36	152	11	4	57	-	-	-	-	28	-	740
대산	79	2,278	23	298	63	14	14	20	-	-	12	-	-	-	2,801
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
목포	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	411	630	66	118	630	118	-	6	13	35	-	0	390	-	2,417
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	758	3,644	1,213	636	1,657	240	132	723	67	10	75	573	279	-	10,006
포항	8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	1,458	6,916	1,302	1,296	2,699	384	163	813	79	45	87	575	698	-	16,515

### 3. 주요 항만별 해외지역 기종점 상세분석

#### 가. 전국항만

- 2011년 우리나라의 수출입 일반화물 물동량은 6억 9,904만 톤을 처리하였으며, 울산항에서 가장 많은 1억 6,327만 톤을 처리하여 23.4%의 비중, 광양항은 1억 5,385만 톤을 처리하여 22.0%의 비중을 나타냄
- 그다음으로는 인천항 7,597만 톤(10.9%), 평택당진항 7,460만 톤(10.7%), 포항항 5,644만 톤(8.1%), 대산항 5,504만 톤(7.9%)을 처리하여 6개 항만에서 우리나라 전체 수출입 일반화물의 82.9%를 처리
- 주요 품목별로는 원유 및 천연가스 채취물 2억 9,377만 톤(42.0%), 석탄광물 1억 3,101만 톤(18.7%), 금속광물 6,406만 톤(9.2%)을 처리하였음
- 우리나라의 수입 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 2억 2,693만 톤(42.6%) 석탄광물 1억 3,076만 톤(24.6%), 금속광물 6,392만 톤(12.0%)을 처리함
- 또한 우리나라의 수출 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 6,684만 톤(40.0%), 자동차 및 트레일러 3,207만 톤(19.2%), 제1차 금속산업제품 2,565만 톤(15.4%)을 처리함

<표 3-50> 전국항만의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2011)

단위 : 천RT, %

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
농산물	193	0.1	12,946	2.4	13,138	1.9
석탄광물	251	0.2	130,757	24.6	131,008	18.7
원유 및 천연가스 채취물	66,838	40.0	226,929	42.6	293,766	42.0
금속광물	137	0.1	63,918	12.0	64,056	9.2
비금속광물	1,158	0.7	20,237	3.8	21,395	3.1
화학물질및화학제품	16,515	9.9	15,906	3.0	32,421	4.6
제1차금속산업제품	25,648	15.4	34,727	6.5	60,375	8.6
자동차및트레일러	32,068	19.2	1,511	0.3	33,579	4.8
기타	24,118	14.4	25,184	4.7	49,302	7.1
계	166,925	100.0	532,115	100.0	699,040	100.0

&lt;표 3-51&gt; 수출입 전국항만의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	81	579	6,191	11	945	325	-	703	667	713	241	1,178	1,503	-	13,138
임산물	26	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
수산물	78	50	22	0	18	-	-	253	5	-	-	57	442	0	926
축산물	2	0	-	2	0	-	-	7	-	-	-	-	0	-	12
석탄광물	549	7,194	6,144	41	41,749	263	51	12,055	2,776	14,813	5	321	45,049	-	131,008
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	2,518	220	1,564	121	830	2,249	-	239	3,165	192	219	1,205	9	-	12,562
원유및천연가스채취물	13,916	17,521	3,218	10,145	56,370	6,186	156,054	14,044	4,212	93	2,403	2,560	7,043	-	233,766
금속광물	30	182	-	-	110	1,211	-	239	2,147	217	-	16,444	43,446	-	64,056
비금속광물	2,901	6,774	195	76	1,505	380	20	333	984	164	507	1,370	6,135	-	21,335
음식료품	64	181	165	20	1,900	178	22	196	35	167	70	560	954	-	4,513
담배제품	11	20	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	31
섬유제품	124	532	101	13	44	83	126	286	75	-	62	9	47	-	1,503
의복및모피제품	67	92	0	0	1	2	0	9	-	-	-	0	7	-	178
가죽,가방,마구류 및 신발제품	1	1	0	-	-	-	3	7	-	-	-	-	0	-	13
목재및나무제품	12	109	380	0	938	-	8	343	-	616	-	9	2,612	-	5,028
펄프,종이및종이제품	99	59	88	5	949	14	0	76	82	537	-	593	116	-	2,618
출판,인쇄 및 기록매체복제품	0	-	0	0	-	-	-	0	-	0	-	-	0	0	0
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	494	1,165	-	44	15	-	-	15	-	-	-	0	25	-	1,759
화합물및화학제품	4,284	8,782	3,317	1,495	4,516	628	4,875	1,134	263	193	267	885	1,781	-	32,421
고무및플라스틱제품	43	1,274	46	13	23	1	32	24	1	15	-	10	4	-	1,486
비금속광물제품	64	121	0	-	9	-	3	15	-	-	4	-	1	-	216
제1차금속산업제품	14,551	12,651	5,062	2,458	6,772	2,276	2,454	3,420	504	481	1,390	2,657	5,689	0	60,375
조립금속제품	633	640	157	25	283	289	1,326	147	202	28	39	132	118	-	4,019
달리분류되지않은 기계,장비	339	310	73	12	209	25	145	411	13	2	5	87	119	0	1,781
사무,계산및회계용기계	0	1	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	-	5
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	79	52	6	8	34	12	176	56	14	1	1	0	0	0	438
영상,음향및통신장비	0	4	4	1	1	-	0	2	-	-	-	-	1	-	12
의료,정밀,광학기기및시계	8	37	0	-	137	4	1	6	0	-	-	-	0	0	194
자동차및트레일러	434	1,058	5,740	2,287	766	76	5,183	7,685	2,238	1,185	968	4,222	1,670	6	33,579
기타운송장비	27	176	26	20	49	-	8	71	0	-	-	-	97	-	473
가구및기타	3	1	1	0	3	-	1	2	22	-	-	0	40	-	72
재생재료가공품	0	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
달리분류되지않은기타	586	1,764	2,405	204	1,253	468	1,482	707	250	809	260	851	338	0	11,437
계	14,916	61,530	34,908	17,002	119,428	14,671	171,999	42,597	17,718	20,226	6,441	33,149	117,309	7	699,040



&lt;표 3-52&gt; 수입 전국항만의 품목별 해외지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	60	577	6,131	11	838	325	-	703	667	712	241	1,178	1,503	-	12,946
임산물	26	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
수산물	28	45	22	0	5	-	-	248	1	-	-	56	437	0	841
축산물	0	0	-	0	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	8
석탄광물	423	7,190	6,144	41	41,745	243	19	12,053	2,766	14,796	5	306	45,028	-	130,757
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	1,939	204	90	-	323	-	-	39	-	-	-	-	-	-	2,594
원유및천연가스채취물	2,894	1,658	506	803	36,093	5,476	155,919	11,415	4,022	9	2,345	1,450	4,339	-	226,929
금속광물	27	48	-	-	110	1,211	-	269	2,147	217	-	16,444	43,446	-	63,918
비금속광물	2,639	6,199	195	8	1,451	350	20	228	979	164	507	1,370	6,127	-	20,237
음식료품	11	180	166	5	1,891	178	22	165	35	167	70	560	947	-	4,398
담배제품	11	12	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	23
섬유제품	118	515	32	11	42	31	0	75	6	-	-	-	21	-	852
의복및모피제품	17	90	0	-	-	-	0	1	-	-	-	0	2	-	111
가죽,가방,마구류 및 신발제품	0	0	0	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
목재및나무제품	8	109	380	0	893	-	-	328	-	616	-	9	2,612	-	4,955
펄프,종이및종이제품	95	53	65	-	948	-	-	72	82	537	-	593	110	-	2,557
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	11	31	-	7	-	-	-	8	-	-	-	0	11	-	67
화합물및화학제품	2,826	1,867	2,015	199	1,816	244	4,713	322	184	147	180	310	1,083	-	15,906
고무및플라스틱제품	8	46	46	1	12	-	27	15	1	15	-	10	-	-	180
비금속광물제품	59	115	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	174
제1차금속산업제품	10,726	9,168	2,158	735	539	216	85	2,116	359	276	444	2,416	5,489	-	34,727
조립금속제품	496	102	10	14	21	-	5	77	10	0	-	-	3	-	737
달리분류되지않은 기계,장비	317	116	7	5	29	-	18	106	-	0	-	9	103	-	711
사무,계산및회계용기계	0	0	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	3	-	4
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	76	26	1	0	1	-	110	3	4	-	-	-	0	0	221
영상,음향및통신장비	-	3	4	1	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	9
의료,정밀,광학기기및 시계	6	23	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	30
자동차및트레일러	240	8	99	1	0	0	10	1,124	27	0	0	0	0	-	1,511
기타운송장비	12	58	0	1	18	-	-	12	-	-	-	-	0	-	101
가구및기타	0	1	0	0	3	-	-	1	22	-	-	-	24	-	51
재생재료가공품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
달리분류되지않은기타	412	1,043	1,873	12	1,028	453	0	38	175	655	-	491	353	-	6,533
계	23,483	29,490	19,946	1,855	87,807	8,727	160,948	29,424	11,489	18,310	3,792	25,201	111,643	0	532,115

&lt;표 3-53&gt; 수출 전국항만의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	21	2	60	-	107	0	-	1	-	2	-	-	0	-	193
임산물	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수산물	50	5	-	0	13	-	-	5	4	-	-	1	5	0	84
축산물	2	-	-	2	0	-	-	0	-	-	-	-	0	-	4
석탄광물	126	3	-	-	4	20	32	2	10	17	-	15	21	-	251
석회석광물, 시멘트 및 시멘트제품	580	16	1,474	121	507	2,249	-	230	3,165	192	219	1,206	9	-	9,968
원유및천연가스채취물	11,023	15,863	2,712	9,342	20,277	710	135	2,629	190	84	58	1,110	2,705	-	66,838
금속광물	3	134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137
비금속광물	262	575	-	68	55	30	-	155	5	0	-	-	7	-	1,158
음식료품	53	1	0	15	8	-	-	31	-	-	-	-	7	-	115
담배제품	-	8	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	8
섬유제품	6	17	69	1	2	52	126	212	69	-	62	9	26	-	651
의복및모피제품	49	1	0	0	1	2	0	7	-	-	-	-	5	-	67
가죽,가방,마구류 및 신발제품	1	0	-	-	-	-	3	6	-	-	-	-	0	-	11
목재및나무제품	4	0	-	-	44	-	8	16	-	-	-	-	-	-	72
펄프,종이및종이제품	4	7	22	5	0	14	0	4	-	-	-	-	5	-	61
출판,인쇄 및 기록매체복제품	0	-	0	-	-	-	-	0	-	0	-	-	0	0	0
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	484	1,134	-	38	15	-	-	7	-	-	-	-	13	-	1,691
화합물및화학제품	1,458	6,916	1,302	1,296	2,699	384	163	813	79	45	87	575	698	-	16,515
고무및플라스틱제품	36	1,227	-	12	11	1	6	9	-	-	-	-	4	-	1,306
비금속광물제품	5	6	-	-	9	-	3	15	-	-	4	-	1	-	43
제1차금속산업제품	3,825	3,492	2,904	1,723	6,233	2,060	2,369	1,305	145	206	946	241	200	0	25,648
조립금속제품	138	538	147	11	262	289	1,321	70	193	28	39	132	115	-	3,282
달리분류되지않은 기계,장비	52	193	66	7	180	25	126	305	13	2	5	78	16	0	1,070
사무,계산및회계용기계	0	0	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	0	-	1
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	4	27	5	8	32	12	65	53	10	1	1	0	0	-	217
영상,음향및통신장비	0	0	-	-	1	-	0	2	-	-	-	-	1	-	3
의료,정밀,광학기기및 시계	2	14	-	-	137	4	1	6	0	-	-	-	0	0	164
자동차및트레일러	194	1,050	5,641	2,286	766	76	5,173	6,561	2,271	1,184	968	4,222	1,670	6	32,068
기타운송장비	14	118	26	19	31	-	8	59	0	-	-	-	97	-	372
가구및기타	3	0	1	-	0	-	1	1	-	-	-	0	16	-	21
재생재료가공품	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
달리분류되지않은기타	174	720	532	192	225	15	1,482	669	75	154	260	360	45	0	4,905
계	18,572	32,070	14,961	15,147	31,621	5,945	11,021	13,173	6,229	1,916	2,650	7,948	5,667	7	166,925

## 나. 울산항

- 울산항은 깊은 수심과 조수간만의 차가 적어 천혜의 자연조건을 갖추고 있으며, 울산 본항과 온산항, 미포항으로 나뉘어져 있음
  - 울산항은 우리나라 산업의 전략적 거점항으로 배후에는 대규모 국가공업단지가 있어 중화학, 자동차, 조선 등의 산업을 중심으로 발전한 도시임
- 2011년 울산항은 수출입 일반화물을 1억 6,327만 톤(23.4%)을 처리하였으며, 우리나라의 주요 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물 1억 1,660만 톤(39.7%)을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 다음으로 화합물 및 화학제품 1,788만 톤(55.2%), 자동차 및 트레일러 1,225만 톤(36.5%) 등을 처리하였음
  - 우리나라의 수입화물량 대비 원유 및 천연가스 채취물 8,162만 톤(36.0%), 화합물 및 화학제품 788만 톤(49.5%)을 처리
  - 우리나라의 수출화물량 대비 원유 및 천연가스 채취물 3,498만 톤(52.3%), 자동차 및 트레일러 1,224만 톤(38.2%), 화합물 및 화학제품 1,001만 톤(60.6%)을 처리
- 울산항으로 수입하는 원유 및 천연가스 채취물의 대부분 중동 지역(6,838만 톤)에서 수입되며, 일부는 동남아 546만 톤, 유럽 352만 톤 등의 지역에서도 수입되고 있음
  - 수출은 동남아 1,135만 톤, 중국 676만 톤, 일본 674만 톤, 극동 415만 톤 등의 수입
- 울산항으로 화합물 및 화학제품의 수입물량은 중동지역 193만 톤, 일본 179만 톤, 미국 136만 톤, 동남아지역 102만 톤이 반입되었음
  - 수출은 중국으로 364만 톤, 동남아지역으로 166만 톤, 미국으로 121만 톤, 일본으로 76만 톤, 유럽지역으로 72만 톤을 수출하였음
- 울산항에서 처리된 자동차 및 트레일러는 주로 미국 260만 톤, 중동 228만 톤, 남미 164만 톤, 극동142만 톤 등으로 수출하였음
  - 수입은 중동지역에서 울산항으로 7천 톤을 반입함

&lt;표 3-54&gt; 수출입 울산항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	105	825	6	223	177	-	135	109	151	-	174	63	-	1,968
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	9	578	-	6	125	7	-	841	-	20	-	-	0	-	1,587
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	17	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
원유및천연가스채취물	7,822	7,178	1,252	4,305	16,811	1,351	68,433	5,730	502	49	64	369	2,732	-	116,596
금속광물	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
비금속광물	419	231	77	5	407	37	20	67	7	164	243	1,232	1,209	-	4,118
음식료품	53	23	33	0	458	54	3	164	-	12	70	164	230	-	1,264
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	564	-	-	-	-	-	-	-	-	-	564
펄프,종이및종이제품	39	5	-	5	589	-	-	6	-	18	-	130	-	-	792
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	494	1,146	-	34	15	-	-	15	-	-	-	-	25	-	1,729
화합물및화학제품	2,546	4,119	2,568	758	2,681	438	2,066	958	181	10	122	866	568	-	17,881
고무및플라스틱제품	5	43	19	5	7	1	27	-	-	-	-	10	-	-	117
비금속광물제품	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
제1차금속산업제품	966	405	487	3	66	130	366	92	5	125	7	300	285	-	3,239
조립금속제품	20	301	8	3	25	0	45	23	2	-	4	12	5	-	449
달리분류되지않은 기계,장비	6	57	5	1	2	1	7	-	-	-	-	12	1	-	92
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	137	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137
자동차및트레일러	14	378	2,604	1,424	206	17	2,287	1,335	698	580	297	1,643	761	-	12,246
기타운송장비	2	-	-	18	18	-	0	-	-	-	-	-	-	-	39
가구및기타	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	77	122	-	9	146	41	2	-	-	1	19	0	-	-	417
계	12,490	14,702	7,877	6,583	22,485	2,256	73,256	9,367	1,504	1,130	827	4,911	5,879	-	163,267

&lt;표 3-55&gt; 수입 울산항의 품목별 해외지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	105	825	6	223	177	-	135	109	151	-	174	63	-	1,968
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	4	578	-	6	125	6	-	839	-	20	-	-	-	-	1,577
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	17	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
원유및천연가스채취물	1,078	421	122	154	5,464	696	68,375	3,516	454	-	26	33	1,277	-	81,618
금속광물	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
비금속광물	385	154	77	5	390	28	20	67	7	164	243	1,232	1,209	-	3,981
음식료품	3	22	33	0	450	54	3	164	-	12	70	164	230	-	1,206
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	564	-	-	-	-	-	-	-	-	-	564
펄프,종이및종이제품	39	-	-	-	589	-	-	6	-	18	-	130	-	-	782
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	11	30	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	11	-	60
화합물및화학제품	1,788	475	1,356	122	1,024	198	1,934	236	114	-	47	293	289	-	7,875
고무및플라스틱제품	5	7	19	1	3	-	27	-	-	-	-	10	-	-	70
비금속광물제품	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
제1차금속산업제품	952	325	102	-	8	1	-	52	2	97	-	270	281	-	2,091
조립금속제품	15	31	1	-	-	-	-	19	1	-	-	-	3	-	71
달리분류되지않은 기계,장비	6	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	70
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	0	0	0	0	-	0	7	-	-	-	-	-	-	-	7
기타운송장비	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	34	105	-	2	102	41	-	-	-	-	-	-	-	-	285
계	4,337	2,315	2,534	297	8,947	1,202	70,366	5,043	687	462	386	2,314	3,364	-	102,254

&lt;표 3-56&gt; 수출 울산항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	6	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	0	-	9
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	6,744	6,757	1,130	4,150	11,347	654	57	2,213	48	49	38	336	1,454	-	34,978
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	34	77	-	-	17	9	-	-	-	-	-	-	-	-	137
음식료품	50	1	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	484	1,116	-	34	15	-	-	7	-	-	-	-	13	-	1,669
화합물및화학제품	758	3,644	1,213	636	1,657	240	132	723	67	10	75	573	279	-	10,006
고무및플라스틱제품	0	37	-	4	4	1	0	-	-	-	-	-	-	-	47
비금속광물제품	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
제1차금속산업제품	14	80	385	3	58	129	366	40	3	29	7	30	4	-	1,148
조립금속제품	5	270	7	3	25	0	45	4	0	-	4	12	2	-	377
달리분류되지않은 기계,장비	-	1	5	1	2	1	7	-	-	-	-	3	1	-	21
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	137	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137
자동차및트레일러	14	378	2,604	1,424	206	17	2,280	1,335	698	580	297	1,643	761	-	12,238
기타운송장비	0	-	-	18	18	-	0	-	-	-	-	-	-	-	37
가구및기타	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	43	17	-	7	44	-	2	-	-	1	19	0	-	-	132
계	8,153	12,387	5,343	6,286	13,538	1,053	2,890	4,325	817	669	441	2,597	2,515	-	61,013

#### 다. 광양항

- 광양항은 1986년 광양제철 1기의 준공과 함께 삼일항을 흡수하여 광양항으로 개항하였으며, 1991년 항만법에 의거하여 무역항으로 지정되었음
  - 광양항은 광양제철소에서 필요한 철광석, 유연탄 및 철강제품을 처리하는 제철부두와 석유화학제품을 처리하는 석유화학부두, 컨테이너를 처리하는 컨테이너부두가 있음
  - 지리적으로 중국과 인접해 있으며, 광양제철소와 여천석유산업단지, 울촌산업단지 등의 대규모 산업벨트가 형성되어 있음
- 2011년 광양항은 수출입 일반화물을 1억 5,385만 톤(22.0%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 금속광물, 석탄광물, 제1차 금속산업제품 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - 원유 및 천연가스 채취물은 7,874만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 11.3%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 26.8%를 처리
  - 금속광물은 3,120만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 4.5%, 전국 금속광물 품목 대비 48.7%를 처리함
  - 석탄광물은 2,257만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.2%, 전국 석탄광물 품목 대비 17.2%를 처리함
  - 제1차 금속산업제품은 1,061만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.5%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 17.6%를 처리함
- 광양항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 호주, 동남아지역, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 광양항은 중동지역과 3,805만 톤, 호주 3,387만 톤, 동남아지역 2,452만 톤, 중국 1,332만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 광양항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 24.7%, 호주 22.0%, 동남아지역 15.9%, 중국 8.7%의 비중을 보임
  - 이들 지역과 수출입화물 처리실적이 높은 이유는 중량화물인 원유, 석탄, 제철원료(철광석 등)이 주요 품목인 것에 기인한 것으로 판단됨

&lt;표 3-57&gt; 수출입 광양항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	22	1,914	2,860	-	4,127	252	39	2,076	112	3,152	-	-	8,019	-	22,573
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	841	100	-	-	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,027
원유및천연가스채취물	3,569	7,242	1,390	3,489	17,723	2,273	36,982	3,294	275	9	93	845	1,555	-	78,739
금속광물	11	-	-	-	101	1,211	-	143	1,125	-	-	7,835	20,777	-	31,203
비금속광물	40	333	-	-	5	194	-	71	87	-	230	31	2,429	-	3,420
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	1,065	823	293	156	808	161	692	9	59	131	108	17	1,046	-	5,366
고무및플라스틱제품	-	680	23	8	-	-	5	3	-	-	-	-	-	-	719
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	3,166	2,149	782	334	1,673	861	307	440	25	-	773	61	41	-	10,612
조립금속제품	1	0	0	-	-	2	21	-	-	-	3	-	-	-	27
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	5	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	16
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	47	66	1	0	0	-	2	2	1	-	2	4	1	-	127
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	4	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
계	8,768	13,319	5,354	3,987	24,523	4,965	38,047	6,039	1,685	3,292	1,210	8,793	33,868	-	153,849



&lt;표 3-58&gt; 수입 광양항의 품목별 해외지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	1,914	2,860	-	4,127	237	13	2,076	105	3,152	-	-	7,999	-	22,484
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	835	100	-	-	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,021
원유및천연가스채취물	1,427	427	384	416	10,749	2,226	36,969	2,970	174	9	72	70	512	-	56,406
금속광물	11	-	-	-	101	1,211	-	143	1,125	-	-	7,835	20,777	-	31,203
비금속광물	40	317	-	-	5	194	-	-	87	-	230	31	2,429	-	3,334
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	654	192	227	38	178	43	692	3	46	96	108	17	655	-	2,949
고무및플라스틱제품	-	-	23	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	26
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	1,094	500	14	57	14	-	-	12	12	-	-	-	15	-	1,719
조립금속제품	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	47	-	0	0	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	48
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	3	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
계	4,114	3,455	3,513	511	15,260	3,911	37,674	5,208	1,550	3,256	411	7,953	32,388	-	119,204

&lt;표 3-59&gt; 수출 광양항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	22	-	-	-	-	15	25	-	7	-	-	-	20	-	89
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
원유및천연가스채취물	2,142	6,815	1,005	3,073	6,975	47	13	324	101	-	21	775	1,043	-	22,333
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	15	-	-	-	-	-	71	-	-	-	-	-	-	86
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	411	630	66	118	630	118	-	6	13	35	-	0	390	-	2,417
고무및플라스틱제품	-	680	-	8	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	693
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	2,072	1,649	768	277	1,659	861	307	428	13	-	773	61	25	-	8,894
조립금속제품	1	-	0	-	-	2	21	-	-	-	3	-	-	-	27
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	5	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	16
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	66	1	-	0	-	2	2	1	-	2	4	1	-	79
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
계	4,654	9,864	1,840	3,476	9,263	1,054	373	832	135	35	799	840	1,480	-	34,645

## 라. 인천항

- 인천항은 수도권에 가장 인접한 항만으로서 우리나라 산업발전을 견인해 온 남동, 부평, 시화 등 국가산업단지와 지방산업단지를 배후에 두고 있어 각종 산업용 원자재 및 공업제품의 수출입기지 역할을 수행하고 있음
- 2011년 인천항은 수출입 일반화물을 7,597만 톤(10.9%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 석탄광물, 제1차 금속산업제품, 농산물 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - 원유 및 천연가스 채취물은 3,376만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 4.8%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 11.5%를 처리
  - 석탄광물은 1,243만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.8%, 전국 석탄광물 품목 대비 9.5%를 처리함
  - 제1차 금속산업제품은 788만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.1%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 13.0%를 처리함
  - 농산물은 760만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.1%, 전국 농산물 품목 대비 57.8%를 처리함
- 인천항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 동남아지역, 호주, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 인천항은 중동지역과 1,760만 톤, 동남아지역 1,616만 톤, 호주 960만 톤, 중국 644만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 인천항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 23.2%, 동남아지역 21.3%, 호주 12.6%, 중국 8.5%의 비중을 보임
  - 인천항은 다른 항만과 유사하게 중량화물 처리량도 높지만 농산물 처리비율이 높은 이유는 수도권이라는 많은 소비지가 근접한 항만이기 때문으로 판단됨

&lt;표 3-60&gt; 수출입 인천항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	22	286	3,507	-	450	98	-	390	463	347	240	912	880	-	7,596
임산물	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
수산물	-	16	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
축산물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	2	321	-	-	4,112	-	-	404	694	2,240	-	165	4,493	-	12,433
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	58	14	90	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	168
원유및천연가스채취물	917	343	2	260	9,471	228	15,886	2,545	1,549	-	826	810	923	-	33,758
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	291	730	106	3	197	44	-	116	3	-	-	-	246	-	1,735
음식료품	5	60	68	-	259	86	-	-	19	115	-	155	686	-	1,453
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	105	462	95	1	27	79	103	108	57	-	59	8	0	-	1,102
의복및모피제품	65	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품	4	89	155	-	253	-	8	201	-	290	-	9	1,658	-	2,666
펄프,종이및종이제품	20	2	13	-	-	3	-	24	-	76	-	171	43	-	351
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
화합물및화학제품	52	696	271	225	201	-	50	4	-	11	-	-	-	-	1,511
고무및플라스틱제품	33	28	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	65
비금속광물제품	8	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60
제1차금속산업제품	1,378	2,837	1,106	200	661	58	777	404	50	58	29	63	257	-	7,877
조립금속제품	25	16	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	42
달리분류되지않은 기계,장비	7	120	32	-	9	15	28	90	13	1	5	71	0	-	391
사무,계산및회계용기계	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	3	-	4
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	2	29	0	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0	32
영상,음향및통신장비	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기기및 시계	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	2
자동차및트레일러	56	71	151	3	252	1	718	1,103	446	7	129	294	401	0	3,632
기타운송장비	0	11	0	-	3	-	8	13	-	-	-	-	-	-	35
가구및기타	-	1	-	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
재생재료가공품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
달리분류되지않은기타	2	153	243	0	244	46	15	-	58	58	-	30	6	-	855
계	3,056	6,435	5,838	692	16,161	660	17,595	5,404	3,351	3,203	1,287	2,688	9,597	0	75,966

&lt;표 3-61&gt; 수입 인천항의 품목별 해외지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	2	284	3,507	-	343	98	-	390	463	347	240	912	880	-	7,467
임산물	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
수산물	-	13	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
축산물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	2	321	-	-	4,112	-	-	404	694	2,240	-	165	4,493	-	12,433
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	43	14	90	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153
원유및천연가스채취물	57	94	-	9	9,364	226	15,886	2,524	1,549	-	826	810	923	-	32,266
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	257	679	106	3	181	44	-	116	3	-	-	-	246	-	1,634
음식료품	2	60	68	-	259	86	-	-	19	115	-	155	686	-	1,450
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	101	453	30	-	26	31	-	37	-	-	-	-	-	-	677
의복및모피제품	17	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	107
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품	4	89	155	-	253	-	-	201	-	290	-	9	1,658	-	2,658
펄프,종이및종이제품	20	0	13	-	-	-	-	24	-	76	-	171	43	-	346
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
화합물및화학제품	32	648	271	18	3	-	50	4	-	11	-	-	-	-	1,036
고무및플라스틱제품	0	28	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	31
비금속광물제품	8	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60
제1차금속산업제품	1,258	2,722	852	123	16	-	0	354	31	10	-	-	209	-	5,576
조립금속제품	22	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
달리분류되지않은 기계,장비	0	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	2	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	15
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
자동차및트레일러	39	1	16	0	-	-	0	2	1	-	0	-	0	-	59
기타운송장비	0	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
가구및기타	-	1	-	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
재생재료가공품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
달리분류되지않은기타	2	140	243	0	239	46	-	-	58	58	-	30	6	-	822
계	1,870	5,725	5,350	153	14,806	532	15,935	4,058	2,816	3,147	1,066	2,252	9,147	0	66,857

&lt;표 3-62&gt; 수출 인천항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	20	2	-	-	107	0	-	-	-	-	-	-	0	-	129
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	2	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
원유및천연가스채취물	861	249	2	251	107	2	-	21	-	-	-	-	-	-	1,492
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	33	51	-	-	16	0	-	-	-	-	-	-	-	-	101
음식료품	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	4	8	65	1	1	48	103	71	57	-	59	8	0	-	425
의복및모피제품	48	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품	-	0	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	8
펄프,종이및종이제품	-	2	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	5
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
화합물및화학제품	20	48	-	208	198	-	1	-	-	-	-	-	-	-	475
고무및플라스틱제품	33	0	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
비금속광물제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
제1차금속산업제품	120	114	255	77	645	58	777	49	19	48	29	63	48	-	2,302
조립금속제품	3	10	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	14
달리분류되지않은 기계,장비	6	107	32	-	9	15	28	90	13	1	5	71	0	-	377
사무,계산및회계용기계	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	1
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	17	0	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	18
영상,음향및통신장비	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기기및 시계	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1
자동차및트레일러	17	70	134	2	252	1	718	1,101	446	7	129	294	401	0	3,573
기타운송장비	-	7	-	-	3	-	8	13	-	-	-	-	-	-	31
가구및기타	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	0	13	-	-	5	-	15	-	-	-	-	-	-	-	33
계	1,186	709	488	539	1,355	128	1,660	1,346	535	56	222	436	449	0	9,109

#### 마. 평택·당진항

- 2011년 평택·당진항은 수출입 일반화물을 7,460만 톤(10.7%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 제1차 금속산업제품, 금속광물, 자동차 및 트레일러 등의 순으로 처리 실적을 기록함
  - 원유 및 천연가스 채취물은 2,670만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.8%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 9.1%를 처리
  - 제1차 금속산업제품은 1,453만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.1%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 24.1%를 처리함
  - 금속광물은 864만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.2%, 전국 금속광물 품목 대비 13.5%를 처리함
  - 자동차 및 트레일러는 825만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.2%, 전국 자동차 및 트레일러 품목 대비 24.6%를 처리함
- 평택·당진항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 호주, 동남아시아, 남미지역 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 평택·당진항은 중동지역과 1,502만 톤, 호주 1,407만 톤, 동남아시아 1,232만 톤, 남미지역 652만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 평택·당진항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 20.1%, 호주 18.9%, 동남아시아 16.5%, 남미지역 8.7%의 비중을 보임
  - 평택·당진항 또한 주변 지역에 중화학공업단지, 자동차 생산공장 등이 많아 중량화물처리 실적이 높은 편임

&lt;표 3-63&gt; 수출입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	56	75	554	-	109	37	-	4	22	98	2	63	165	-	1,185
임산물	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
석탄광물	87	600	1,058	-	-	-	5	544	44	1,036	-	-	3,013	-	6,387
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	290	14	-	-	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	383
원유및천연가스채취물	67	438	65	46	9,006	1	10,944	1,829	1,550	35	1,386	536	797	-	26,702
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	146	171	-	2,939	5,387	-	8,643
비금속광물	139	181	-	-	107	-	-	-	27	-	-	-	15	-	469
음식료품	5	9	31	15	422	11	18	6	-	-	-	219	5	-	741
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
의복및모피제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	16	-	-	9	-	-	-	-	121	-	146
펄프,종이및종이제품	24	2	-	-	123	-	-	10	-	99	-	-	-	-	259
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	336	505	-	40	581	12	1,490	119	24	20	25	-	84	-	3,235
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
비금속광물제품	-	5	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
제1차금속산업제품	2,758	1,112	898	310	1,331	489	425	835	343	169	267	1,452	4,138	-	14,525
조립금속제품	1	7	-	-	-	7	7	1	-	-	-	5	-	-	28
달리분류되지않은 기계,장비	35	34	2	2	14	-	21	2	-	-	-	-	6	-	116
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	3	-	-	-	-	116	-	-	-	-	-	-	-	119
영상,음향및통신장비	-	3	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	150	518	1,523	417	140	9	995	2,590	297	153	110	1,010	341	-	8,254
기타운송장비	-	0	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가구및기타	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	208	310	446	190	383	141	995	93	38	166	120	294	-	-	3,384
계	4,160	3,819	4,580	1,024	12,318	707	15,015	6,041	2,492	1,948	1,909	6,519	14,071	-	74,603



&lt;표 3-64&gt; 수입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	56	75	494	-	109	37	-	4	22	96	2	63	165	-	1,124
임산물	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	2	600	1,058	-	-	-	5	544	44	1,036	-	-	3,012	-	6,301
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	290	14	-	-	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	383
원유및천연가스채취물	12	75	-	27	8,909	-	10,936	1,826	1,550	-	1,386	536	776	-	26,034
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	146	171	-	2,939	5,387	-	8,643
비금속광물	139	179	-	-	85	-	-	-	27	-	-	-	15	-	446
음식료품	5	9	31	-	421	11	18	-	-	-	-	219	-	-	714
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
의복및모피제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	0	-	-	9	-	-	-	-	121	-	131
펄프,종이및종이제품	24	2	-	-	123	-	-	10	-	99	-	-	-	-	259
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	195	196	-	4	429	1	1,485	62	24	20	25	-	55	-	2,496
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	2,336	879	558	167	108	215	83	473	309	143	245	1,426	4,138	-	11,079
조립금속제품	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
달리분류되지않은 기계,장비	9	15	-	-	10	-	18	-	-	-	-	-	-	-	52
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	3	-	-	-	-	110	-	-	-	-	-	-	-	114
영상,음향및통신장비	-	3	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	149	7	80	0	0	0	3	968	27	0	-	0	-	-	1,234
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	207	290	52	7	378	140	-	3	38	19	-	71	-	-	1,206
계	3,428	2,357	2,277	207	10,658	404	12,659	3,899	2,187	1,584	1,658	5,254	13,669	-	60,241

&lt;표 3-65&gt; 수출 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	60	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	62
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
석탄광물	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	86
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
원유및천연가스채취물	54	364	65	19	97	1	8	2	-	35	-	-	21	-	668
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	1	-	-	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
음식료품	-	-	-	15	1	-	-	6	-	-	-	-	5	-	27
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복및모피제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	142	309	-	36	152	11	4	57	-	-	-	-	28	-	740
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물제품	-	5	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
제1차금속산업제품	422	233	339	144	1,223	274	341	361	34	26	22	26	-	-	3,446
조립금속제품	1	-	-	-	-	7	7	1	-	-	-	5	-	-	21
달리분류되지않은 기계,장비	25	19	2	2	4	-	3	2	-	-	-	-	6	-	63
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	1	511	1,443	416	140	9	992	1,621	271	153	110	1,010	341	-	7,019
기타운송장비	-	0	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	1	19	394	183	4	0	995	90	-	147	120	223	-	-	2,177
계	732	1,462	2,303	817	1,661	303	2,356	2,142	305	363	252	1,265	402	-	14,363

## 바. 포항항

- 포항항은 한반도의 동남부에 위치하여 대구, 경북 일원의 관문역할을 하며, 포스코 등 배후 철강공단을 지원하는 신항과 모래, 유류 등을 취급하는 구항(송도부두, 여객 부두 및 동빈부두)으로 이루어져 있음
- 2011년 포항항은 광양항 다음으로 금속광물을 많이 수입한 항만이며, 제1차금속산업 제품을 가장 많이 수출한 항만임
  - 포항항 수입물량 중 49.9% (2,405만톤)가 금속광물이며, 수출물량 중 96.5% (792만톤)가 제1차 금속산업제품임
- 2011년 포항항은 수출입 일반화물을 5,644만 톤(8.1%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 금속광물이고, 다음으로 제1차 금속산업제품, 석탄광물, 비금속광물 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - 금속광물은 2,407만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.4%, 전국 금속광물 품목 대비 37.6%를 처리함
  - 제1차 금속산업제품은 1,512만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.2%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 25.0%를 처리함
  - 석탄광물은 1,443만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.1%, 전국 석탄광물 품목 대비 11.0%를 처리함
  - 비금속광물은 179만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.3%, 전국 비금속광물 품목 대비 8.4%를 처리
- 포항항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 남미지역, 일본, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 포항항은 호주와 2,506만 톤, 남미지역 642만 톤, 일본 478만 톤, 중국 476만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 포항항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주 44.4%, 남미지역 11.4%, 일본 8.5%, 중국 8.4%의 비중을 보임
  - 포항항은 우리나라의 대표적인 제철소가 있는 지역으로 이곳에서 소비되는 중량화물의 처리실적이 높은 편임

&lt;표 3-66&gt; 수출입 포항항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	35	1,761	1,919	-	473	4	7	1,120	4	2,398	5	15	6,684	-	14,425
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	729	30	-	-	34	-	-	39	-	-	-	-	-	-	831
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	19	48	-	-	-	-	-	126	876	46	-	5,670	17,282	-	24,066
비금속광물	59	317	-	68	61	105	-	41	535	-	-	87	513	-	1,787
음식료품	-	-	-	-	63	-	-	-	5	-	-	-	-	-	68
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	8	42	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7
비금속광물제품	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
제1차금속산업제품	3,909	2,555	1,210	1,156	2,352	458	483	1,398	39	57	281	650	573	-	15,119
조립금속제품	14	1	-	-	-	20	-	0	-	-	-	-	3	-	38
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	0	-	30	-	-	-	-	-	-	-	30
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	0	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	4,777	4,755	3,129	1,230	2,990	586	519	2,731	1,459	2,501	285	6,422	25,055	-	56,440

&lt;표 3-67&gt; 수입 포항항의 품목별 해외지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	32	1,761	1,919	-	470	-	-	1,120	-	2,381	5	-	6,684	-	14,372
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	729	30	-	-	34	-	-	39	-	-	-	-	-	-	831
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	15	40	-	-	-	-	-	126	876	46	-	5,670	17,282	-	24,054
비금속광물	52	279	-	-	61	84	-	41	535	-	-	87	513	-	1,653
음식료품	-	-	-	-	63	-	-	-	5	-	-	-	-	-	68
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	-	36	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7
비금속광물제품	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
제1차금속산업제품	2,910	1,245	265	80	327	-	-	1,023	-	-	199	614	538	-	7,200
조립금속제품	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	3,742	3,392	2,184	80	961	84	-	2,356	1,416	2,427	203	6,371	25,017	-	48,235

&lt;표 3-68&gt; 수출 포항항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	3	-	-	-	4	4	7	-	4	17	-	15	-	-	53
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
비금속광물	7	38	-	68	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	134
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
제1차금속산업제품	999	1,310	945	1,076	2,025	458	483	375	39	57	82	36	35	-	7,920
조립금속제품	13	-	-	-	-	20	-	0	-	-	-	-	3	-	36
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	0	-	30	-	-	-	-	-	-	-	30
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	0	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	1,035	1,363	945	1,150	2,029	502	519	375	43	74	82	51	38	-	8,205

## 사. 대산항

- 2011년 대산항은 수출입 일반화물을 5,504만 톤(7.9%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 석탄광물, 화합물 및 화학제품, 고무 및 플라스틱제품 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - 원유 및 천연가스 채취물은 3,690만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 5.3%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 12.6%를 처리
  - 석탄광물은 1,390만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.0%, 전국 석탄광물 품목 대비 10.6%를 처리함
  - 화합물 및 화학제품은 370만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.5%, 전국 화합물 및 화학제품 품목 대비 11.4%를 처리함
  - 고무 및 플라스틱제품은 51만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.1%, 전국 고무 및 플라스틱제품 품목 대비 34.3%를 처리함
- 대산항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 동남아지역, 호주, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 대산항은 중동지역과 2,430만톤 동남아지역과 817만 톤, 호주 666만 톤, 중국 531만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 대산항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 44.1%, 동남아지역 14.9%, 호주 12.1%, 중국 9.7%의 비중을 보임

&lt;표 3-69&gt; 수출입 대산항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	279	260	-	4,818	-	-	469	505	1,928	-	-	5,643	-	13,903
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	1,301	2,186	505	1,954	3,183	2,329	23,803	311	337	-	35	-	955	-	36,898
금속광물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	12	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
화합물및화학제품	183	2,314	103	309	173	16	494	27	-	-	12	-	64	-	3,695
고무및플라스틱제품	-	510	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	510
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
조립금속제품	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	1,485	5,314	868	2,267	8,174	2,346	24,296	808	842	1,928	47	-	6,662	-	55,036



&lt;표 3-70&gt; 수입 대산항의 품목별 해외지역별 거점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	279	260	-	4,818	-	-	469	505	1,928	-	-	5,643	-	13,903
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	117	508	-	108	1,432	2,327	23,754	244	296	-	35	-	851	-	29,672
금속광물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	104	36	80	11	111	2	480	7	-	-	-	-	64	-	894
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
조립금속제품	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
달리분류되지않은 기계,장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	222	835	340	119	6,361	2,329	24,233	720	801	1,928	35	-	6,558	-	44,482

&lt;표 3-71&gt; 수출 대산항의 품목별 해외지역별 기종점(2011)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석회석광물,시멘트 및 시멘트제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	1,184	1,678	505	1,845	1,751	2	49	67	41	-	-	-	104	-	7,226
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방,마구류 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
출판,인쇄 및 기록매체복제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,석유정제품 및 핵연료제품	-	12	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
화합물및화학제품	79	2,278	23	298	63	14	14	20	-	-	12	-	-	-	2,801
고무및플라스틱제품	-	510	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	510
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
조립금속제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은 기계, 장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
사무,계산및회계용기계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은전기 기계및전기변환장치	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
영상,음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료, 정밀, 광학기기 및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구및기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
재생재료가공품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
달리분류되지않은기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	1,263	4,479	529	2,148	1,813	16	63	88	41	-	12	-	104	-	10,554



## 제4장 수출입 컨테이너 기종점 중장기 전망

---

제1절 중장기 전망의 기본 방향

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망



## 제4장 수출입 컨테이너 기종점 중장기 전망

### 제1절 중장기 전망의 기본 방향

#### 1. 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망

- 수출입 컨테이너 화물은 항만운영정보시스템 (PORT-MIS) 등을 통해 실적 집계가 가능하다는 특징과 더불어 선사의 기항정책, 배후 단지 개발, 항만 마케팅 등에 따라 물동량이 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 컨테이너 화물의 장래 예측치를 전망하는 것이 가장 기본적인 방법에 해당함
  - 항만에서의 컨테이너 물동량은 PORT-MIS와 SP-IDC를 통해 전수가 발표되고 있음
- 2030년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 2012년 6월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
  - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 컨테이너 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2. 251개 시군구의 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망<sup>1)</sup>

- 지역유발 물동량의 중장기 전망치는 251개 시군구별 유발 물동량을 향후 30년간 중장기 추정한 것으로, 지역별 컨테이너 물동량 보완갱신 방법론과 마찬가지로 통계청 자료를 기본으로 함
- 지역별 유발 물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
  - 통계 자료 : 통계청 「국가통계포털」-광업·제조업조사-산업분류별 주요지표
- 중장기 전망을 위한 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」의 중장기 추정치는 KDI에서 발표한 시군구별 지역총생산(GRP) 증가율을 적용하여 계산하였음

1) 실제 작업에서는 울릉군, 제주시, 서귀포시, 행정중심복합도시시는 제외되어 있으며, 창원시, 마산시, 진해시가 통합되어 창원시 의창구, 성산구, 마산합포구, 마산회원구, 진해구로 변경되어 존재계가 251개로 변경됨

## 제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

### 1. 기본 가정

- 2040년까지 향후 30년간 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 컨테이너 화물에 대한 적절한 가정이 필요함
- 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 비율
  - 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 유발비율은 실제 조사연도인 2011년의 유발비율에 따르는 것으로 가정함
  - 지역별 적·공 컨테이너의 비율은 경제적 여건이나 물동량의 증감에 따라 변동되는 변수가 아니라 지역별 특성에 따라 좌우되므로 중장기적 변화를 추정하는 것이 매우 어려운 특징이 있음
  - 따라서 향후에도 현재의 적·공 비율을 유지한다고 가정하고, 신규 물동량 발생지역의 경우 지역 평균비율을 적용하였음
- 지역별 수출입 컨테이너 물동량
  - 지역별 수출입 컨테이너 물동량은 지역의 출하량(OUTPUT)과 주요 생산비(COST)의 변화에 따름
  - 한편 이들 변수의 중장기 전망치는 앞서 언급한 바와 같이 KDI에서 제공한 중장기 시군구 지역총생산(GRP) 증가율을 적용하였음

<표 4-1> 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예)

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

자료: KDI, 「KDI GRDP 일반지침 5판」, 2008.12

○ 지역별 이용항만의 비율

- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정함
- 그러나 광양항의 경우 2011년 기준 74.5%에 달하는 호남권의 물동량 비율이 중장기적으로 완화되어 수도권과 중부권 물동량이 광양항으로 유입된다는 가정하에 수도권 물동량의 일부(2020년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 광양항에 배정함
- 평택·당진항의 경우 중장기적으로 컨테이너 처리 물동량이 많은 것으로 예측됨에 따라 인천항과 경합을 벌일 것으로 예측되며, 이에 따라 인천항 물동량의 일부(2020년까지 15%, 이후 30%)를 인위적으로 평택·당진항에 배정함
- 울산항의 경우 중장기적으로 부산항의 물동량 일부가 배정될 것으로 예측됨에 따라 경북지역의 부산항 물동량 일부(2020년까지 10%, 이후 20%)를 인위적으로 배정함
- 이외의 지역항(마산항, 군산항, 기타항) 등도 항만의 해당 영향권의 물동량 일부(2020년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 배정하였음

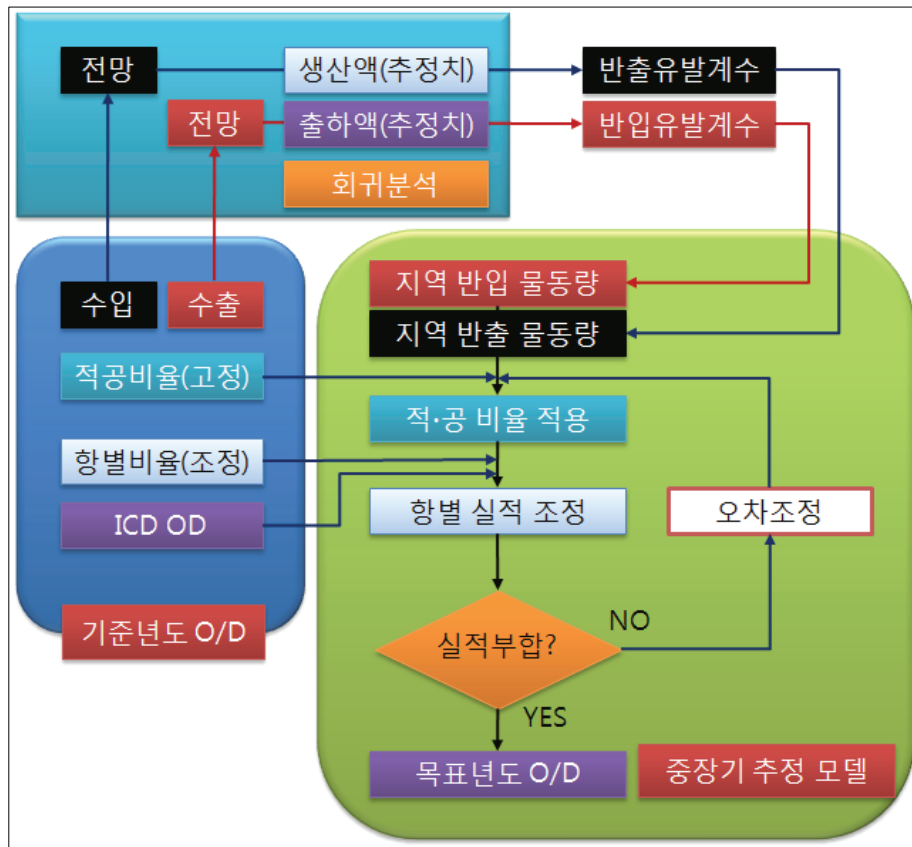
## 2. 기종점 중장기 전망의 기본 모형

- 해상 컨테이너 화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 지역별 생산 비용(COST)과 지역별 출하액(OUTPUT)이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 도출하고, 여기에 생산비용과 출하액의 추정치를 적용하여 지역별 중장기 컨테이너 물동량을 도출함
- 기종점 중장기 전망은 「GAUSS 프로그램」을 이용하여 전체의 추정과정을 모형화함

### 가. 조사자료의 정형화

- 컨테이너 내륙 기종점 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사 자료에 대한 정형화가 필요함
  - 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음
- 목표 기간의 추정치의 도출을 위해 전 기간의 추정 자료를 다음과 같이 정형화함





<그림 4-1> 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 중장기 추정 모형

○ 자료 1 : 비교년도의 추정치

- 우리나라 수출입 컨테이너를 251개 지역별로 직전년도의 수출(반입), 수입(반출), 수출입(반출입) 추정치를 정리함
- 항만 기준의 수출(반입), 수입(반출), 수출입(반출입) 자료에는 각각 적컨테이너와 공컨테이너로 구분된 실적을 제시
- 회귀분석에서 사용될 통계청의 출하액과 생산비 자료를 251개 지역별로 비교년도와 추정년도의 추정치를 정형화함

○ 자료 2 : 비교년도 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 자료

- 251개 시군구 지역에 대한 수출(반입), 수입(반출) 기준으로 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 제시(2005년과 원칙적으로 유사함)
- 지역별 컨테이너의 적·공 비율 제시(A지역 :  $\sum(\text{적공비율})=1$ )
- 적·공 컨테이너의 지역별 비율 제시(적컨테이너 :  $\sum(\text{지역비율})=1$ )

- 자료 3 : 목표년도 항만 수출(반입) 화물의 항만이용 비율 추정자료
  - 251개 지역별로 수출(반입) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
  - 수출(반입) 적컨테이너 :  $\sum (\text{항만비율})=1$ , 공컨테이너 :  $\sum (\text{항만비율})=1$
- 자료 4 : 목표년도 항만 수입(반출) 화물의 항만이용 비율
  - 251개 지역별로 수입(반출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만 이용비율을 제시함
  - 수입(반출) 적컨테이너 :  $\sum (\text{항만비율})=1$ , 공컨테이너 :  $\sum (\text{항만비율})=1$
- 자료 5 : 목표년도 항만 수출(반입) 화물의 항만별 지역 비율
  - 251개 지역별로 수출(반입) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함
  - 수출(반입) 적컨테이너 :  $\sum (\text{지역비율})=1$ , 공컨테이너 :  $\sum (\text{지역비율})=1$
- 자료 6 : 목표년도 항만 수입(반출) 화물의 항만별 지역 비율
  - 251개 지역별로 수입(반출) 적컨테이너와 공컨테이너의 항만별 지역 비율을 제시함
  - 수입(반출) 적컨테이너 :  $\sum (\text{지역비율})=1$ , 공컨테이너 :  $\sum (\text{지역비율})=1$

#### 나. 유발계수 도출을 위한 선형회귀분석의 수행

- 매 5년 단위로 직전년도에 추정된 251개 시군구 컨테이너 물동량과 직전년도의 시군구 출하량, 생산비용을 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함
  - 전국을 4개 대권역으로 구분하여 각각의 권역별 회귀분석 수행
  - 4개 대권역은 수도권, 중부권, 호남권, 영남권
- 본 조사에서는 4개 권역에 대한 수입화물과 수출화물 각각에 대한 회귀분석을 통해 총 8개의 회귀방정식을 도출함
- 회귀모형의 이용
  - 회귀방정식 :  $Y_{EX} = \beta_0 + \beta_1 X_{OUT} + \epsilon$  (수출의 경우)
  - $Y_{EX}$  : 수출물동량의 실적치,  $X_{OUT}$  : 지역의 제조업 출하액

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

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

- 이는 지역 제조업 출하액의 증가분이 수출 물동량의 증가에 영향을 미치며, 이 경우 모형에서  $\beta_1$ 은 지역의 수출화물 유발계수로 사용될 수 있음

#### 다. 해당연도의 시군구별 컨테이너 물동량 추정 작업

- 위의 회귀방정식과 출하량 및 생산비용 추정 자료에 대해 목표년도의 추정치 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함
- 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 중장기 추정 작업 수행
  - 2011년의 적·공 비율 적용으로 목표년도 컨테이너 화물의 내륙 적·공 물동량 결정
  - 목표년도의 지역별 항만 이용비율을 적용하여 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정
- 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정과정 수행
  - 목표년도의 회귀분석 추정치와 출하액 및 생산비용 추정치를 적용할 경우 실제 항만 물동량 전망치와 부합되지 않는 경우가 대부분임
  - 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정 (trimming)으로 정확한 오차조정 가능

### 3. 적용 물동량 전망치

- 장래 수출입 컨테이너 물동량의 추정은 본 연구에서 직접 추정하기 보다는 정부 또는 공신력 있는 연구기관에서 수행한 기본계획을 최대한 반영함
- 2030년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 2012년 6월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함

#### 가. 2030년까지 우리나라 컨테이너 물동량 예측치

- 한국해양수산개발원 항만수요예측센터의 2012년 6월의 물동량 예측치 따르면, 우리나라 전국 컨테이너 물동량은 2011~2015년 사이에는 연평균 6.4%, 2015~2020년 사이에는 연평균 6.2%, 2020~2025년 연평균 4.8%, 2025~2030년 연평균 4.0% 증가할 전망이다

&lt;표 4-2&gt; 컨테이너 물동량 예측 결과

단위: 천TEU

구 분	2011년	2015년	2020년	2025년	2030	연평균 증가율(%)			
						'11-'15	'15-'20	'20-'25	'25-'30
수출입	13,413	16,507	21,818	27,242	32,451	5.3	5.7	4.5	3.6
환 적	7,719	10,118	13,779	17,831	22,482	7.0	6.4	5.3	4.7
연 안	478	1,024	1,744	2,177	2,594	21.0	11.2	4.5	3.6
합 계	21,611	27,649	37,340	47,250	57,527	6.4	6.2	4.8	4.0

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2012. 6. 12

주: 2011년은 실적치임.

- 위의 추정물동량을 기존의 수출·수입 비율과 적·공 비율을 적용하여 2015년부터 2030년까지 예측한 결과는 다음 표와 같음

&lt;표 4-3&gt; 우리나라 중장기 컨테이너 물동량 예측치

단위: 천TEU

연도	구분	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	포항항	군산항	기타항
2015	수출(적)	3,745	1,256	779	246	241	70	52	268
	수출(공)	817	50	496	3	156	22	32	26
	수입(적)	2,805	519	1,283	21	347	31	51	41
	수입(공)	1,793	779	81	147	65	66	25	193
2020	수출(적)	4,295	1,863	1,140	346	433	122	88	482
	수출(공)	937	74	726	4	281	39	54	46
	수입(적)	3,217	769	1,877	29	624	55	85	74
	수입(공)	2,057	1,154	119	206	117	115	42	347
2025	수출(적)	5,235	2,363	1,464	405	574	142	116	621
	수출(공)	1,143	94	933	5	372	45	72	60
	수입(적)	3,921	976	2,411	34	827	63	113	95
	수입(공)	2,507	1,464	152	242	154	134	56	448
2030	수출(적)	6,131	2,871	1,762	462	706	152	143	776
	수출(공)	1,338	115	1,122	6	458	48	88	75
	수입(적)	4,592	1,186	2,901	39	1,017	68	139	119
	수입(공)	2,936	1,779	183	276	190	143	69	560

## 나. 2030년 이후의 물동량 전망(2031년~2040년)

- 현재까지 어느 연구에서도 2031년부터 2040년까지의 10년간의 물동량 추정치는 존재하지 않기 때문에 이 기간 중의 물동량 추정치 사용에 대한 원칙적 정의가 필요함
- 항만의 장래 물동량 추정을 위해 회귀분석 등 계량경제적인 방법으로 2031년 이후 10년간의 기간에 대한 회귀분석은 큰 의미를 갖지 못함

- 회귀분석을 위해서는 설명변수에 대한 2031년 이후 10년에 대한 예측치가 주어져야 하나, 이에 대한 예측치는 존재하지 않음
- 본 연구에서 추정한다고 하더라도 공신력 있는 측정치로 반영될 가능성은 매우 낮음
- 따라서 2030년 이후의 물동량 추정치에 대해서는 해상 수출입 컨테이너 화물의 국내 외적인 장기 트렌드(trend) 분석에 입각하여 3단계로 구분하고 물동량 추정을 수행함
  - 부산항 컨테이너 물동량 : 부산항의 수출입 물동량 증가율이 완만히 감소된다는 가정 하에 2031년~2040년까지는 2011~2030년의 19년간 연평균 증가율의 절반을 적용하였음
  - 광양항과 인천항 물동량 : 최근의 물동량 증가율 추세를 일부 반영하여 2031~2040년에는 각각 3.0%~3.9%의 증가율을 적용하였음
  - 기타 항만 : 2011~2030년에 2.6%~14.2%의 연평균 증가율을 보일 것이나 2031년~2040년에는 연평균 1.5%~6.9%의 범위로 적용하였음
- 위의 3단계 전망은 선주와 화주, 터미널 등 해상운송 관련기업과 정부, 일반국민 등의 종합적인 의견을 반영하였으며, 매년 설문조사를 통해 추정치를 변경할 예정임

&lt;표 4-4&gt; 2030년 이후 항만별 중장기 물동량 전망

단위: 천TEU

연도	구분	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
2035	수출(적)	6,581	3,387	2,045	517	870	197	181	1,094
	수출(공)	1,454	135	1,312	7	570	64	108	102
	수입(적)	4,951	1,391	3,362	43	1,264	90	172	166
	수입(공)	3,132	2,110	222	315	221	186	88	776
2040	수출(적)	7,064	3,995	2,373	578	1,073	255	229	1,541
	수출(공)	1,581	158	1,534	8	710	85	131	139
	수입(적)	5,339	1,633	3,896	47	1,571	119	213	231
	수입(공)	3,342	2,501	268	360	256	241	112	1,074

&lt;표 4-5&gt; 추정에 적용된 항만별 중장기 물동량 증가율 전망

단위: %

연도	구분	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항
2031~ 2040	수출(적)	1.4	3.4	3.0	2.3	4.3	5.3	4.8	7.1
	수출(공)	1.7	3.3	3.2	3.7	4.5	5.8	4.0	6.4
	수입(적)	1.5	3.3	3.0	1.8	4.4	5.8	4.4	6.9
	수입(공)	1.3	3.5	3.9	2.7	3.0	5.3	5.0	6.7

### 제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

#### 1. 수출입(반출입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2015년의 1,651만 TEU에서 2040년에는 4,211만 TEU로 연평균 3.8%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 충청남도 지역이 2015년 104만 TEU에서 2040년 590만 TEU로 연평균 7.2% 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 2040년 1,249만 TEU로 연평균 5.1%의 전국 평균 이상의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 수출입 물동량의 점유율이 상대적으로 낮았던 강원도 지역도 연평균 5.1%의 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
- 반면, 대구광역시와 대전광역시, 경상남도는 수출입 컨테이너의 물동량 증가가 다소 정체될 것으로 판단됨

<표 4-6> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	166	228	292	346	384	422	3.8
부산	1,303	1,438	1,606	1,767	1,843	1,894	1.5
대구	246	267	285	297	295	290	0.6
인천	1,644	2,364	3,079	3,705	4,244	4,811	4.4
광주	602	831	1,047	1,285	1,513	1,780	4.4
대전	100	103	111	120	124	125	0.9
울산	1,704	1,925	2,009	2,106	2,156	2,238	1.1
경기	3,587	5,294	7,231	9,080	10,694	12,494	5.1
강원	62	82	109	138	171	215	5.1
충북	408	464	540	609	638	660	1.9
충남	1,044	1,776	2,681	3,653	4,775	5,897	7.2
전북	729	1,047	1,317	1,577	1,823	2,127	4.4
전남	1,480	2,183	2,747	3,295	3,767	4,500	4.5
경북	1,689	2,001	2,240	2,428	2,549	2,723	1.9
경남	1,743	1,815	1,948	2,045	2,013	1,929	0.4
전국계	16,506	21,817	27,241	32,450	36,988	42,106	3.8

- 권역별로 살펴보면 수도권은 2015년 540만 TEU에서 2040년 1,773만 TEU로 4.9%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 2015년 가장 많은 물량이 발생한 영남권은 2040년 907만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 증가율 둔화가 전망됨

<표 4-7> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
수도권	5,397	7,886	10,601	13,131	15,323	17,727	4.9
강원권	62	82	109	138	171	215	5.1
충청권	1,551	2,342	3,331	4,382	5,536	6,682	6.0
호남권	2,811	4,061	5,110	6,156	7,104	8,408	4.5
영남권	6,685	7,446	8,089	8,643	8,856	9,073	1.2
전국계	16,506	21,817	27,241	32,450	36,988	42,106	3.8

- 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기도가 2015년 21.7%에서 2040년 29.7%로 증가할 것으로 전망되어 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨
  - 충청남도의 점유율은 2015년의 6.3%에서 2040년에는 14.0%로 증가하는 반면, 경상북도, 경상남도, 울산광역시 등의 일부지역은 점유율이 감소할 것으로 나타남

<표 4-8> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0
부산	7.9	6.6	5.9	5.4	5.0	4.5
대구	1.5	1.2	1.0	0.9	0.8	0.7
인천	10.0	10.8	11.3	11.4	11.5	11.4
광주	3.6	3.8	3.8	4.0	4.1	4.2
대전	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3	0.3
울산	10.3	8.8	7.4	6.5	5.8	5.3
경기	21.7	24.3	26.5	28.0	28.9	29.7
강원	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5
충북	2.5	2.1	2.0	1.9	1.7	1.6
충남	6.3	8.1	9.8	11.3	12.9	14.0
전북	4.4	4.8	4.8	4.9	4.9	5.1
전남	9.0	10.0	10.1	10.2	10.2	10.7
경북	10.2	9.2	8.2	7.5	6.9	6.5
경남	10.6	8.3	7.2	6.3	5.4	4.6
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 수출입 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2015년 40.5%에서 2040년 21.5%로 크게 감소하는 반면 수도권 점유율이 2015년 32.7%에서 2040년 42.1%로 증가할 전망이다

<표 4-9> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040
수도권	32.7	36.1	38.9	40.5	41.4	42.1
강원권	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5
충청권	9.4	10.7	12.2	13.5	15.0	15.9
호남권	17.0	18.6	18.8	19.0	19.2	20.0
영남권	40.5	34.1	29.7	26.6	23.9	21.5
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0



## 2. 수출(반입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2015년의 826만 TEU에서 2040년에는 1,905만 TEU로 연평균 3.1%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 충청남도 지역이 2015년 64만 TEU에서 2040년 263만 TEU로 연평균 5.4% 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 2040년 582만 TEU로 연평균 4.8%의 전국 평균 이상의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 수출 물동량의 점유율이 상대적으로 낮았던 강원도 지역도 연평균 3.3%의 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
- 반면, 대구광역시와 대전광역시, 경상남도는 수출 컨테이너의 물동량 증가가 다소 정체될 것으로 판단됨

<표 4-10> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망

단위: 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	65	90	118	142	160	178	3.8
부산	542	595	659	720	748	772	1.3
대구	135	144	155	162	161	157	0.6
인천	722	979	1,237	1,467	1,658	1,853	3.6
광주	349	483	604	739	869	1,021	4.1
대전	63	65	71	77	79	81	0.9
울산	881	978	1,024	1,083	1,122	1,178	1.1
경기	1,626	2,405	3,304	4,184	4,963	5,820	4.8
강원	36	41	49	58	69	86	3.3
충북	168	204	256	305	330	351	2.8
충남	641	1,160	1,750	2,336	2,998	2,630	5.4
전북	395	579	742	898	1,047	1,226	4.3
전남	892	1,276	1,571	1,859	1,169	1,430	1.8
경북	831	986	1,108	1,196	1,247	1,322	1.7
경남	913	945	996	1,027	998	948	0.1
전국계	8,259	10,930	13,644	16,253	17,619	19,053	3.1

- 권역별로 살펴보면 수도권은 2015년 241만 TEU에서 2040년 785만 TEU로 4.8%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 2015년 가장 많은 물량이 발생한 영남권은 2040년 438만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 증가율 둔화가 전망됨

&lt;표 4-11&gt; 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
수도권	2,413	3,475	4,658	5,793	6,782	7,850	4.8
강원권	36	41	49	58	69	86	3.6
충청권	872	1,428	2,077	2,718	3,407	3,062	5.2
호남권	1,637	2,338	2,917	3,496	3,085	3,677	3.3
영남권	3,302	3,648	3,942	4,188	4,276	4,377	1.1
전국계	8,259	10,930	13,644	16,253	17,619	19,053	3.4

- 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기도가 2015년 19.7%에서 2040년 30.5%로 증가할 것으로 전망되어 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨
  - 충청남도의 점유율은 2015년의 7.8%에서 2040년에는 13.8%로 증가하는 반면, 경상북도, 경상남도, 울산광역시 등의 일부지역은 점유율이 감소할 것으로 나타남

&lt;표 4-12&gt; 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	0.9
부산	6.6	5.4	4.8	4.4	4.2	4.0
대구	1.6	1.3	1.1	1.0	0.9	0.8
인천	8.7	9.0	9.1	9.0	9.4	9.7
광주	4.2	4.4	4.4	4.5	4.9	5.4
대전	0.8	0.6	0.5	0.5	0.4	0.4
울산	10.7	8.9	7.5	6.7	6.4	6.2
경기	19.7	22.0	24.2	25.7	28.2	30.5
강원	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5
충북	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.8
충남	7.8	10.6	12.8	14.4	17.0	13.8
전북	4.8	5.3	5.4	5.5	5.9	6.4
전남	10.8	11.7	11.5	11.4	6.6	7.5
경북	10.1	9.0	8.1	7.4	7.1	6.9
경남	11.1	8.6	7.3	6.3	5.7	5.0
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 수출 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2015년 40.0%에서 2040년 23.0%로 크게 감소하는 반면 수도권 점유율이 2015년 29.2%에서 2040년 41.2%로 증가할 것으로 전망됨

<표 4-13> 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040
수도권	29.2	31.8	34.1	35.6	38.5	41.2
강원권	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5
충청권	10.6	13.1	15.2	16.7	19.3	16.1
호남권	19.8	21.4	21.4	21.5	17.5	19.3
영남권	40.0	33.4	28.9	25.8	24.3	23.0
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

### 3. 수입(반출) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출되는 수입 컨테이너는 2015년의 825만 TEU에서 2040년에는 2,305만 TEU로 연평균 3.9%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
  - 충청남도 지역이 2015년 40만 TEU에서 2040년 327만 TEU로 연평균 8.1% 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 2040년 667만 TEU로 연평균 4.6%의 전국 평균 이상의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 수입 물동량의 점유율이 상대적으로 낮았던 강원도 지역도 연평균 6.1%의 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
  - 반면, 대구광역시와 대전광역시, 경상남도 등은 수입 컨테이너의 물동량 증가가 다소 정체될 것으로 판단됨

<표 4-14> 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망

단위: 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	102	138	174	203	224	244	3.3
부산	760	843	947	1,047	1,094	1,122	1.5
대구	112	122	130	136	135	132	0.6
인천	922	1,385	1,842	2,238	2,586	2,958	4.4
광주	252	348	443	546	644	759	4.2
대전	37	38	41	44	45	45	0.7
울산	823	947	985	1,024	1,034	1,060	0.9
경기	1,961	2,889	3,927	4,896	5,731	6,674	4.6
강원	26	41	60	80	102	129	6.1
충북	240	260	283	304	307	308	0.9
충남	403	616	931	1,316	1,777	3,267	8.1
전북	334	467	575	678	776	901	3.7
전남	588	907	1,176	1,436	2,598	3,071	6.3
경북	858	1,015	1,132	1,231	1,302	1,401	1.8
경남	830	870	953	1,018	1,014	981	0.6
전국계	8,247	10,887	13,597	16,197	19,369	23,052	3.9

- 권역별로 살펴보면 수도권은 2015년 298만 TEU에서 2040년 988만 TEU로 4.5%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 2015년 가장 많은 물량이 발생한 영남권은 2040년 470만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 증가율 둔화가 전망됨

<표 4-15> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
수도권	2,984	4,411	5,943	7,338	8,541	9,876	4.5
강원권	26	41	60	80	102	129	6.1
충청권	680	914	1,254	1,664	2,128	3,620	6.4
호남권	1,174	1,723	2,193	2,660	4,019	4,731	5.3
영남권	3,383	3,798	4,147	4,455	4,579	4,696	1.2
전국계	8,247	10,887	13,597	16,197	19,369	23,052	3.9

- 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기도가 2015년 23.8%에서 2040년 29.0%로 증가할 것으로 전망되어 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨
  - 충청남도의 점유율은 2015년의 4.9%에서 2040년에는 14.2%로 증가하는 반면, 경상북도, 경상남도, 울산광역시 등의 일부지역은 점유율이 감소할 것으로 나타남

<표 4-16> 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	1.2	1.3	1.3	1.3	1.2	1.1
부산	9.2	7.7	7.0	6.5	5.6	4.9
대구	1.4	1.1	1.0	0.8	0.7	0.6
인천	11.2	12.7	13.5	13.8	13.4	12.8
광주	3.1	3.2	3.3	3.4	3.3	3.3
대전	0.5	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2
울산	10.0	8.7	7.2	6.3	5.3	4.6
경기	23.8	26.5	28.9	30.2	29.6	29.0
강원	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6
충북	2.9	2.4	2.1	1.9	1.6	1.3
충남	4.9	5.7	6.8	8.1	9.2	14.2
전북	4.0	4.3	4.2	4.2	4.0	3.9
전남	7.1	8.3	8.6	8.9	13.4	13.3
경북	10.4	9.3	8.3	7.6	6.7	6.1
경남	10.1	8.0	7.0	6.3	5.2	4.3
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 수입 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2015년 41.0%에서 2040년 20.4%로 크게 감소하는 반면 수도권 점유율이 2015년 36.2%에서 2040년 42.8%로 증가할 전망

<표 4-17> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	2040
수도권	36.2	40.5	43.7	45.3	44.1	42.8
강원권	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6
충청권	8.2	8.4	9.2	10.3	11.0	15.7
호남권	14.2	15.8	16.1	16.4	20.7	20.5
영남권	41.0	34.9	30.5	27.5	23.6	20.4
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## 제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망

### 1. 2015년 수출입 컨테이너 기종점 전망

#### 가. 2015년 시도별 기종점 전망

- 2015년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 1,651만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 826만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 825만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2015년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 359만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 163만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 196만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-18> 2015년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	37	28	65	97	4	102	134	32	166
부산	342	201	542	423	337	760	765	538	1,303
대구	120	14	135	63	49	112	183	63	246
인천	462	260	722	652	270	922	1,114	530	1,644
광주	333	16	349	75	177	252	408	194	602
대전	57	5	63	19	18	37	77	23	100
울산	807	74	881	277	547	823	1,083	621	1,704
경기	1,289	338	1,626	1,697	264	1,961	2,985	602	3,587
강원	32	4	36	15	11	26	47	15	62
충북	124	44	168	210	29	240	334	73	408
충남	546	95	641	277	126	403	824	220	1,044
전북	321	74	395	201	133	334	522	207	729
전남	769	123	892	171	417	588	940	540	1,480
경북	709	122	831	449	409	858	1,158	531	1,689
경남	709	204	913	471	359	830	1,180	563	1,743
전국 계	6,657	1,602	8,259	5,098	3,149	8,247	11,755	4,751	16,506

- <표 4-19> 2015년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율**

단위: %

[illegible]

- <표 4-20> 2015년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율**

단위: %

[illegible]



### 나. 2015년 항만별 기종점 현황

- 2015년 수출입 컨테이너 물동량은 1,651만 TEU 중 부산항이 55.5%, 인천항이 16.0%, 광양항이 15.8% 로 전망됨

<표 4-21> 2015년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항	계
서울	88	10	64	0	3	0	0	1	166
부산	1,088	107	55	4	3	11	5	30	1,303
대구	202	3	21	0	2	15	4	0	246
인천	392	162	956	4	33	0	5	93	1,644
광주	187	396	1	0	9	0	0	8	602
대전	85	5	8	0	2	0	0	0	100
울산	1,274	2	11	397	18	2	0	0	1,704
경기	1,565	184	1,283	0	523	1	6	24	3,587
강원	39	1	9	0	4	0	0	8	62
충북	322	52	13	0	19	0	0	0	408
충남	441	92	118	0	147	0	9	236	1,044
전북	211	348	32	0	8	0	129	1	729
전남	171	1,189	36	0	3	5	0	75	1,480
경북	1,445	24	20	11	33	154	1	1	1,689
경남	1,650	30	11	0	2	0	0	50	1,743
전국 계	9,160	2,604	2,639	417	809	189	160	528	16,506
	55.5	15.8	16.0	2.5	4.9	1.1	1.0	3.2	100.0

[illegible]

## 2. 2020년 수출입 컨테이너 기종점 전망

### 가. 2020년 시도별 기종점 전망

- 2020년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,182만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,093만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,089만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2020년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 529만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 241만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 289만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-24> 2020년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	50	41	90	131	7	138	181	47	228
부산	368	227	595	449	394	843	817	621	1,438
대구	130	14	144	66	56	122	196	70	267
인천	620	359	979	995	389	1,385	1,615	748	2,364
광주	462	20	483	100	249	348	562	269	831
대전	60	5	65	20	18	38	79	23	103
울산	901	77	978	295	652	947	1,196	729	1,925
경기	1,890	516	2,405	2,514	375	2,889	4,403	891	5,294
강원	36	6	41	21	19	41	57	25	82
충북	152	51	204	227	33	260	379	84	464
충남	969	191	1,160	382	234	616	1,350	425	1,776
전북	475	104	579	270	197	467	745	302	1,047
전남	1,088	188	1,276	247	661	907	1,334	849	2,183
경북	834	152	986	519	496	1,015	1,353	648	2,001
경남	736	209	945	494	377	870	1,230	586	1,815
전국 계	8,769	2,161	10,930	6,730	4,157	10,887	15,499	6,318	21,817

- 2020년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 수출입 컨테이너의 24.3%를 유발할 것으로 전망됨

[illegible]

### 나. 2020년 항만별 기종점 전망

- 2020년 수출입 컨테이너 물동량은 2,182만 TEU 중 부산항이 48.2%, 광양항과 인천항이 각각 17.7%로 전망됨

<표 4-27> 2020년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항	계
서울	106	22	80	0	19	0	0	1	228
부산	1,172	128	73	5	4	11	6	39	1,438
대구	212	3	29	0	2	17	4	0	267
인천	466	307	1,403	7	44	0	6	132	2,364
광주	269	534	2	0	15	0	0	11	831
대전	84	5	11	0	2	0	0	0	103
울산	1,325	2	14	561	22	1	0	0	1,925
경기	1,963	454	1,823	0	1,005	1	10	38	5,294
강원	46	1	13	0	5	0	0	17	82
충북	366	53	19	0	25	0	0	0	464
충남	637	107	236	0	255	0	14	527	1,776
전북	297	457	52	0	13	0	226	1	1,047
전남	248	1,730	65	0	4	5	1	130	2,183
경북	1,598	26	30	12	38	295	1	1	2,001
경남	1,716	30	14	0	2	0	0	52	1,815
전국 계	10,506	3,860	3,862	585	1,455	331	269	949	21,817
	48.2	17.7	17.7	2.7	6.7	1.5	1.2	4.3	100.0

[illegible]

### 3. 2025년 수출입 컨테이너 기종점 전망

#### 가. 2025년 시도별 기종점 전망

- 2025년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,724만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,364만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,360만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2025년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 723만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 330만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 393만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-30> 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	67	51	118	163	11	174	230	62	292
부산	408	251	659	493	455	947	901	706	1,606
대구	140	15	155	70	60	130	210	75	285
인천	801	435	1,237	1,348	494	1,842	2,149	929	3,079
광주	579	25	604	127	316	443	706	341	1,047
대전	65	5	71	20	20	41	85	26	111
울산	947	77	1,024	303	682	985	1,250	759	2,009
경기	2,622	682	3,304	3,400	527	3,927	6,022	1,208	7,231
강원	42	8	49	31	28	60	73	36	109
충북	194	63	256	243	40	283	436	103	540
충남	1,422	329	1,750	535	396	931	1,956	724	2,681
전북	610	132	742	322	253	575	931	385	1,317
전남	1,309	262	1,571	300	875	1,176	1,609	1,137	2,747
경북	937	171	1,108	565	567	1,132	1,502	738	2,240
경남	778	218	996	520	432	953	1,299	650	1,948
전국 계	10,920	2,724	13,644	8,440	5,157	13,597	19,360	7,881	27,241

- 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 수출입 컨테이너의 26.5%를 유발할 것으로 전망됨

<표 4-31> 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

단위: %

[illegible]

- 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율은 수도권이 전체 수출입 컨테이너의 38.9%를 유발할 것으로 전망됨

<표 4-32> 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위: %

[illegible]



### 나. 2025년 항만별 기종점 전망

- 2025년 수출입 컨테이너 물동량은 2,724만 TEU 중 부산항이 47.0%, 인천항이 18.2%, 광양항이 18.0% 로 전망됨

<표 4-33> 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항	계
서울	137	36	77	0	41	0	0	1	292
부산	1,339	128	80	4	4	9	7	36	1,606
대구	233	2	34	0	2	10	4	0	285
인천	633	484	1,763	6	52	0	7	134	3,079
광주	403	611	3	0	19	0	0	11	1,047
대전	91	4	14	0	2	0	0	0	111
울산	1,305	1	14	666	22	1	0	0	2,009
경기	2,693	816	2,360	0	1,309	2	13	39	7,231
강원	62	1	16	0	6	0	0	24	109
충북	443	47	22	0	27	0	0	0	540
충남	1,022	110	380	0	383	0	19	767	2,681
전북	431	498	64	0	17	0	306	1	1,317
전남	374	2,108	88	0	5	5	1	165	2,747
경북	1,778	24	32	9	36	358	1	1	2,240
경남	1,864	25	14	0	2	0	0	43	1,948
전국 계	12,806	4,897	4,960	686	1,927	384	357	1,224	27,241
	47.0	18.0	18.2	2.5	7.1	1.4	1.3	4.5	100.0

[illegible]

#### 4. 2030년 수출입 컨테이너 기종점 전망

##### 가. 2025년 시도별 기종점 전망

- 2030년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 3,245만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,625만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,620만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2030년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 908만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 418만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 490만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-36> 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	82	60	142	189	14	203	271	75	346
부산	441	278	720	532	515	1,047	973	794	1,767
대구	146	16	162	71	64	136	217	80	297
인천	967	499	1,467	1,639	599	2,238	2,607	1,098	3,705
광주	709	29	739	159	387	546	868	416	1,285
대전	71	6	77	21	22	44	92	28	120
울산	1,006	77	1,083	295	729	1,024	1,301	805	2,106
경기	3,335	848	4,184	4,240	656	4,896	7,575	1,505	9,080
강원	48	11	58	42	38	80	90	48	138
충북	231	74	305	258	46	304	489	120	609
충남	1,870	466	2,336	724	592	1,316	2,594	1,058	3,653
전북	738	160	898	375	303	678	1,114	463	1,577
전남	1,539	319	1,859	364	1,072	1,436	1,903	1,391	3,295
경북	1,016	181	1,196	604	627	1,231	1,620	808	2,428
경남	802	225	1,027	547	471	1,018	1,349	696	2,045
전국 계	13,003	3,250	16,253	10,061	6,136	16,197	23,064	9,386	32,450

- 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 수출입 컨테이너의 28.0%를 유발할 것으로 전망됨

[illegible]

### 나. 2030년 항만별 기종점 전망

- 2030년 수출입 컨테이너 물동량은 3,245만 TEU 중 부산항이 46.2%, 인천항이 18.4%, 광양항이 18.3% 로 전망됨

<표 4-39> 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항	계
서울	168	43	88	0	47	0	0	0	346
부산	1,478	144	83	5	4	10	8	36	1,767
대구	241	2	37	0	2	11	4	0	297
인천	800	616	2,075	9	60	0	9	136	3,705
광주	511	735	3	0	23	0	0	14	1,285
대전	97	5	16	0	2	0	0	0	120
울산	1,313	1	12	758	20	1	0	0	2,106
경기	3,483	1,057	2,885	0	1,595	3	18	40	9,080
강원	79	2	18	0	6	0	0	32	138
충북	504	51	23	0	30	0	0	0	609
충남	1,439	130	509	0	519	0	27	1,029	3,653
전북	521	594	71	0	19	0	371	1	1,577
전남	459	2,522	101	0	6	6	1	199	3,295
경북	1,941	25	34	10	36	380	1	2	2,428
경남	1,963	25	13	0	2	0	0	41	2,045
전국 계	14,997	5,951	5,968	783	2,371	411	439	1,530	32,450
	46.2	18.3	18.4	2.4	7.3	1.3	1.4	4.7	100.0

[illegible]

## 5. 2035년 수출입 컨테이너 기종점 전망

### 가. 2035년 시도별 기종점 전망

- 2035년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 3,699만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,762만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,937만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2035년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 1,069만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 496만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 573만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-42> 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	92	69	160	207	17	224	299	85	384
부산	447	302	748	540	554	1,094	987	855	1,843
대구	145	15	161	69	66	135	214	81	295
인천	1,100	558	1,658	1,877	709	2,586	2,977	1,267	4,244
광주	836	33	869	189	455	644	1,025	488	1,513
대전	73	6	79	22	23	45	95	29	124
울산	1,045	77	1,122	283	751	1,034	1,328	828	2,156
경기	3,938	1,025	4,963	4,978	753	5,731	8,916	1,778	10,694
강원	53	16	69	52	50	102	105	66	171
충북	249	81	330	260	47	307	509	129	638
충남	2,408	590	2,998	923	854	1,777	3,331	1,444	4,775
전북	858	189	1,047	429	348	776	1,287	537	1,823
전남	739	431	1,169	1,105	1,493	2,598	1,844	1,923	3,767
경북	1,058	189	1,247	627	675	1,302	1,686	864	2,549
경남	775	223	998	542	472	1,014	1,317	695	2,013
전국 계	13,815	3,804	17,619	12,105	7,264	19,369	25,920	11,069	36,988

- 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율을 보면 수출입 기준 경기도 지역에서 수출입 컨테이너의 28.9%를 유발할 것으로 전망됨

[illegible]



### 나. 2035년 항만별 기종점 전망

- 2035년 수출입 컨테이너 물동량은 3,699만 TEU 중 부산항이 43.6%, 인천항이 18.8%, 광양항이 18.7%로 전망됨

<표 4-45> 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항	계
서울	184	49	97	0	54	0	0	1	384
부산	1,520	160	87	6	4	15	9	41	1,843
대구	231	3	41	0	2	14	4	0	295
인천	893	736	2,363	13	71	0	12	158	4,244
광주	589	872	3	0	29	0	0	19	1,513
대전	97	5	19	0	3	0	0	0	124
울산	1,269	1	12	851	21	1	0	0	2,156
경기	3,992	1,285	3,394	0	1,950	5	23	45	10,694
강원	93	2	22	0	6	0	0	47	171
충북	524	55	25	0	33	0	0	1	638
충남	1,767	149	635	0	683	0	37	1,503	4,775
전북	569	692	78	0	22	0	461	1	1,823
전남	518	2,840	118	1	7	9	2	272	3,767
경북	1,944	24	35	11	38	493	1	3	2,549
경남	1,926	24	13	0	2	0	0	47	2,013
전국 계	16,118	6,898	6,941	882	2,925	537	549	2,138	36,988
	43.6	18.7	18.8	2.4	7.9	1.5	1.5	5.8	100.0

[illegible]

## 6. 2040년 수출입 컨테이너 기종점 전망

### 가. 2040년 시도별 기종점 전망

- 2040년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 4,211만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,905만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 2,305만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2040년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 1,249만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 582만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 667만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 충청남도에서의 지속적인 물동량 증가에 따라 2040년에는 연간 약 590만 TEU 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-48> 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	100	77	178	226	19	244	326	96	422
부산	447	324	772	540	582	1,122	987	907	1,894
대구	143	15	157	66	66	132	208	81	290
인천	1,234	619	1,853	2,133	825	2,958	3,367	1,444	4,811
광주	984	37	1,021	226	533	759	1,210	570	1,780
대전	74	6	81	22	23	45	96	29	125
울산	1,097	81	1,178	278	782	1,060	1,376	862	2,238
경기	4,588	1,232	5,820	5,819	855	6,674	10,407	2,087	12,494
강원	60	26	86	64	65	129	124	91	215
충북	264	87	351	260	48	308	524	136	660
충남	1,823	807	2,630	1,809	1,458	3,267	3,632	2,266	5,897
전북	1,003	223	1,226	498	403	901	1,501	627	2,127
전남	910	520	1,430	1,324	1,747	3,071	2,234	2,266	4,500
경북	1,118	204	1,322	664	737	1,401	1,782	941	2,723
경남	732	216	948	523	457	981	1,256	673	1,929
전국 계	14,579	4,475	19,053	14,451	8,601	23,052	29,030	13,076	42,106

- <표 4-49> 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율**

단위: %

[illegible]

- <표 4-50> 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위: %

[illegible]

### 나. 2040년 항만별 기종점 전망

- 2040년 수출입 컨테이너 물동량은 4,211만 TEU 중 부산항이 41.1%, 광양항이 19.3%, 인천항이 19.2%로 전망됨

<표 4-51> 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택항	마산항	군산항	기타항	계
서울	199	55	106	0	62	0	0	1	422
부산	1,539	174	92	8	5	20	10	46	1,894
대구	218	3	45	0	2	17	4	0	290
인천	979	861	2,677	17	82	0	14	181	4,811
광주	681	1,034	4	0	37	0	0	25	1,780
대전	96	5	21	0	3	0	0	0	125
울산	1,246	1	12	954	23	1	0	0	2,238
경기	4,518	1,535	3,980	0	2,374	7	29	51	12,494
강원	112	2	26	0	7	0	0	69	215
충북	538	58	26	0	37	0	0	1	660
충남	2,178	173	805	0	904	0	50	1,788	5,897
전북	624	816	87	0	26	0	573	1	2,127
전남	595	3,370	142	1	8	14	2	369	4,500
경북	1,963	25	37	13	40	640	1	5	2,723
경남	1,840	23	13	0	2	0	0	50	1,929
전국 계	17,326	8,135	8,071	993	3,610	700	685	2,586	42,106
	41.1	19.3	19.2	2.4	8.6	1.7	1.6	6.1	100.0

[illegible]



## **제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망**

---

**제1절 중장기 전망의 기본 방향**

**제2절 기종점 중장기 전망의 방법론**

**제3절 일반화물 기종점 중장기 전망**

**제4절 연도별 일반화물 기종점 전망**





## 제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망

### 제1절 중장기 전망의 기본 방향

#### 1. 항만처리 일반화물 물동량의 중장기 전망

- 수출입 일반화물은 항만운영정보시스템(PORT-MIS) 등을 통해 전수 집계가 가능하다는 특징과 항만 배후지에 위치한 대규모 산단이나 공단의 생산량, 내륙 주요 수요처 및 생산지의 수급 등에 따라 항만별로 매년 변화하므로 이를 반영하여 수출입 일반화물의 장래 예측치를 전망하는 것이 가장 기본적인 방법에 해당함
  - 항만에서의 일반화물 물동량은 PORT-MIS와 SP-IDC를 통해 전수가 발표되고 있음
- 2030년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 2012년 6월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
  - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 품목별 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2. 251개 시군구의 지역별 일반화물 유발 물동량 중장기 전망<sup>1)</sup>

- 지역유발 물동량의 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 251개 시군구별 유발 물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임
- 수출입 일반화물은 국토해양부의 PORT-MIS 외에도 통관업무를 담당하고 있는 관세청 수출입 통관시스템(CAMIS)에 의해서도 관리되며, 관세청 자료는 수출입 업체의 소재지 정보를 포함하고 있으므로 이 정보에 의거 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
- 실제 조사가 이루어지지 않은 연도에 지역유발 일반화물 물동량을 업데이트하기 위해 본 연구에서는 관세청의 무역통계정보를 통해 251개 시군구의 유발 물동량을 활용함

1) 실제 작업에서는 울릉군, 제주시, 서귀포시, 행정중심복합도시시는 제외되어 있으며, 창원시, 마산시, 진해시가 통합되어 창원시 의창구, 성산구, 마산합포구, 마산회원구, 진해구로 변경되어 존재계가 251개로 변경됨

## 제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

### 1. 기본 가정

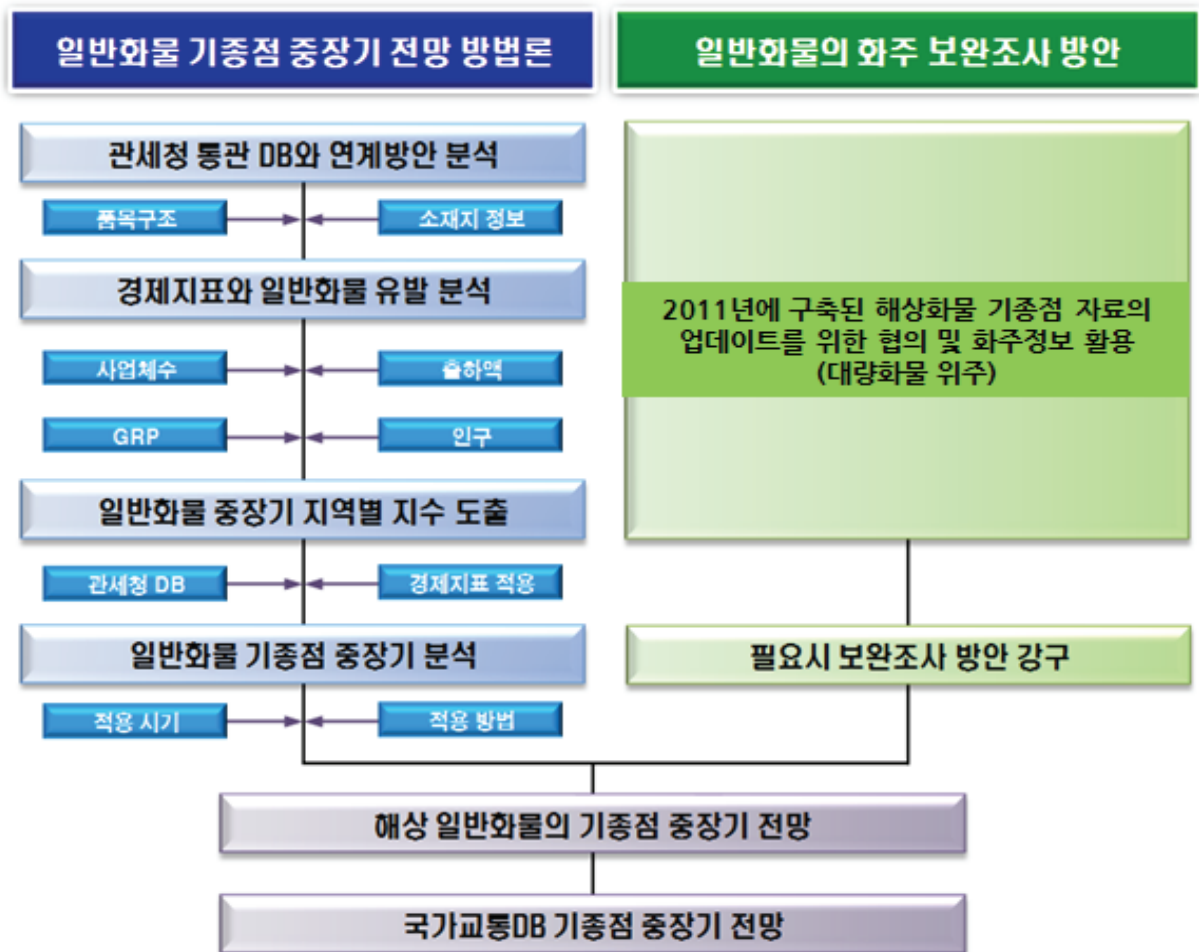
- 중장기 수출입 일반화물의 이동경로 예측은 실제조사를 바탕으로 수행할 수 없기 때문에 이동경로 등과 같이 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 2011년의 실제 조사의 비율을 따르는 것으로 가정함
- 다만, 중장기 이동경로 예측의 경우 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기종점 변화를 연구하는 것임
- 이를 위해 일반화물의 기종점 중장기 예측은 크게 다음 2가지 자료에 입각하여 일반 화물의 기종점 중장기 지수를 도출한 후 이를 통해 매 5년마다 기종점을 추정함
  - 2003년~2011년 관세청의 통관DB 상의 수출입 업체 지역 정보
  - 시군구별 경제지표가 해당 지역의 일반화물 유발에 미치는 영향 분석
- 지역별 이용항만의 비율
  - 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율에 따르는 것으로 가정함
  - 그러나 일반화물의 경우는 인근지역의 공장에서 사용되거나 생산된 것으로 컨테이너에 비해 기종점의 변동 가능성이 매우 낮으며, 공장의 생산성에 따른 지역별 유발 물동량의 크기만을 변화시킬 것으로 판단됨

<표 5-1> 251개 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예)

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

자료: KDI, 「KDI GRDP 일반지침 5판」, 2008.12

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



<그림 5-1> 수출입 일반화물 내륙 기·종점 중장기 전망 방법론

## 2. 관세청 통관DB의 자료 활용

- 관세청 통관DB는 우리나라 수출입 화물의 화주 정보를 수록하고 있으며, 이를 통해 우리나라 28개 무역항에서 수출입된 화물 전체에 대해 화주의 소재지 정보를 파악 할 수 있음
- 관세청 통관DB 사용에 있어 최대 문제점은 화주의 소재지 정보와 화물의 최종 목적지 정보가 다른 경우가 많아 자료의 오차 발생 가능성이 높다는 점임
  - 수출입 화물이 실제로는 지방 소재 공장으로 반입·반출 되지만, 통관DB의 소재지 정보는 화주의 본사가 위치한 서울 등 대도시로 기재되는 오류 발생
- 그럼에도 불구하고 현재 직접 조사를 통하지 않고 수출입화물의 내륙 정보를 알 수 있는 유일한 정보이므로 기종점 보완갱신 작업에서는 실제 자료와의 비교를 통해 적절한 환산계수 혹은 보정지수를 도출하는데 유용한 자료로 활용이 가능함
- 관세청 통관DB(CAMIS)의 구조 분석
  - 관세청 통관DB는 1980년대부터 관세청 수출입보세화물 및 통관관련 전산화를 위해 시스템이 구축되었으며, 현재 한국무역정보통신(KTNET)을 통해 EDI에 의한 수출입 보세화물관리시스템(해운/항공/육송) 및 통관관리시스템이 운영중임
  - KTNET의 통관EDI 서비스는 관세청의 통관시스템(CAMIS)과 연결하여 보세화물반출입신고, 적하목록 등의 업무를 EDI로 처리하여, 복잡한 세관업무의 효율화를 높인 서비스로서, 서비스의 대상은 선사, 포워더, 세관, 보세장치장(자가, 영업용), 검수업체, 보세운송사 등임
  - 관세청은 수출입 화물의 효율적 통관을 위하여 관세법 제12조와 같은 법 시행령 제3조에 의거 사전에 수출·입신고서를 작성하고 수입신고서의 경우 5년, 수출신고서의 경우 3년간 보관토록 규정하고 있음
  - 또한 관세청은 관세법 제322조의 규정에 의해 무역통계의 작성과 그 활용에 관한 기준을 정함으로써 우리나라 무역실태를 정확히 파악하고, 무역통계의 국제비교성을 제고하며, 각 정부기관의 경제정책 수립 및 기업의 경제활동에 필요한 무역통계의 원활한 제공을 목적으로 『무역통계 작성 및 활용에 관한 고시』를 운영하고 있음

### 3. 기종점 중장기 전망의 기본 모형

- 해상 수출입화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 지역별 지역총생산과 경제지표를 연계하여 지역별 중장기 지수를 도출하고 이를 관세청 DB와 경제지표에 적용하여 지역별 중장기 일반화물 물동량을 도출함
- 기종점 중장기 전망은 「GAUSS 프로그램」을 이용하여 전체의 추정과정을 모형화함

#### 가. 조사자료의 정형화

- 일반화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사자료에 대한 정형화가 필요함
  - 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음
- 목표 기간의 추정치의 도출을 위해 전 기간의 추정 자료를 다음과 같이 정형화함

##### 1) 자료 1 : 비교년도의 추정치

- 우리나라 수출입 일반화물을 251개 지역별로 33개 품목에 대해 수출과 수입으로 구분하고 2003년부터 2011년까지의 기종점 평균치를 도출함

##### 2) 자료 2 : 비교년도 일반화물의 화물별·기종점별 비율 자료

- 251개 시군구 지역에 대한 수출(반입), 수입(반출) 기준으로 일반화물의 품목별 비율 제시(2003년부터 2011년까지 일반화물의 내륙 기종점 평균 산정)
- 지역별 일반화물의 품목별 비율 제시(A지역 :  $\sum(\text{품목비율})=1$ )
- 품목별 일반화물의 지역별 비율 제시(A품목 :  $\sum(\text{지역비율})=1$ )

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

- 251개 지역별로 수출(반입) 일반화물의 품목별 항만 이용비율을 제시함
- 수출(반입) 일반화물 :  $\sum(\text{항만비율})=1$ , 품목별 :  $\sum(\text{항만비율})=1$

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

- 251개 지역별로 수입(반출) 일반화물의 항만 이용비율을 제시함
- 수입(반출) 일반화물 :  $\sum (\text{항만비율})=1$ , 품목별 :  $\sum (\text{항만비율})=1$

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

- 251개 지역별로 수출(반입) 일반화물의 항만별 지역 비율을 산출하여 적용함
- 수출(반입) 일반화물 :  $\sum (\text{지역비율})=1$ , 품목별 :  $\sum (\text{지역비율})=1$

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

- 251개 지역별로 수입(반출) 일반화물의 항만별 지역 비율을 산출하여 적용함
- 수입(반출) 일반화물 :  $\sum (\text{지역비율})=1$ , 품목별 :  $\sum (\text{지역비율})=1$

나. 해당 연도의 시군구별 일반화물 기종점 추정 작업

- 위의 화물별 기종점별 비율 자료는 251개 지역별 지역총생산과 경제지표 자료에 의해 추정된 지수를 목표년도의 추정치에 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함
- 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 중장기 추정 작업 수행
  - 2003년~ 2011년의 평균 품목비율 적용으로 목표년도 일반화물의 품목별 내륙 물동량 결정
  - 목표년도의 지역별 항만 이용비율을 적용하여 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정
- 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정과정 수행
  - 목표년도의 회귀분석 추정치와 출하액 및 생산비용 추정치를 적용할 경우 실제 항만 물동량 전망치와 부합되지 않는 경우가 대부분임
  - 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정 (trimming)으로 정확한 오차조정 가능

#### 4. 적용 물동량 전망치

- 장래 수출입 수입물동량의 추정치는 본 연구에서 직접 추정하기 보다는 정부 또는 공신력 있는 연구기관에서 수행한 기본계획을 최대한 반영함
- 2030년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 2012년 6월에 한국해양수산개발원 항만수요예측센터에서 발표한 「항만별 품목별 물동량 예측-항만수요검토위원회 검토 자료」에 따름
- 그러나, 해양수산개발원의 물동량 전망은 품목 구분에 있어서 현행 33개 품목과 일치하지 않으므로, 최대한 물동량을 반영하되 품목별 조정을 수행함

##### 가. 2030년까지의 수출입 해상화물 물동량

- 우리나라 전국 항만물동량은 2011년에 7억 254만RT에서, 2030년에는 9억 9,350만RT으로 전망되어 연평균 1.7%의 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
- 항만물동량의 증가율은 차츰 감소되어 2011~2015년 사이에는 연평균 2.1%, 2015~2020년 사이에는 연평균 2.2%, 2020~2025년 사이에는 연평균 1.3%, 2025~2030년 사이에는 연평균 1.2%의 증가율을 유지할 전망

<표 5-2> 수출입 화물 주요 품목의 중장기 예측치

단위: 천톤(RT)

구 분	2011년	2015년	2020년	2025년	2030
양 곡	13,534	13,318	12,883	12,870	12,823
시멘트	10,590	10,556	11,809	13,579	15,227
석 탄	129,014	139,401	164,907	168,440	172,945
목 재	6,278	7,200	8,757	8,748	8,747
모 래	886	1,169	1,400	1,621	1,818
철광석	64,729	83,763	96,532	103,704	109,808
철 강	54,330	63,764	73,090	78,694	83,520
고 철	5,155	5,604	5,745	5,809	5,846
자동차	41,772	42,317	48,570	56,201	65,892
기타광석	23,747	24,456	28,417	31,073	33,258
화학공업생산물	31,769	36,178	43,153	49,100	53,769
잡 화	33,533	40,729	47,126	53,023	58,238
유 류	310,092	320,279	336,664	354,422	371,598
총합계	725,429	788,734	879,053	937,284	993,489

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측-항만수요검토위원회 검토 자료」, 2012. 6.



#### 나. 2030년 이후의 물동량 전망(2031년~2040년)

- 현재까지 어느 연구에서도 2030년 이후 2040년까지의 물동량 추정치는 존재하지 않기 때문에 이 기간중의 물동량 추정치 사용에 대한 원칙적 정의가 필요함
- 항만의 장래 물동량 추정을 위해 회귀분석 등 계량경제적인 방법으로 지금부터 30년의 기간에 대한 회귀분석은 큰 의미를 갖지 못함
- 따라서 2030년 이후의 물동량 추정치에 대해서는 해상화물의 품목별 국내외적인 장기 트렌드(trend) 분석에 입각하여 3단계로 구분하고 물동량 추정을 수행함
  - 장기적인 성장 품목 : 직전 5년의 평균 증가율을 도출하여 2031년~2040년까지의 증가율을 적용함(예 : 철재, 일반 잡화 등)
  - 장기적인 정체 품목 : 2031년~2040년까지의 기간동안 증가율을 적용하지 않음
  - 장기적인 감소 품목 : 직전 5개년의 평균, 혹은 대체품목의 증가율을 도출하여 2031년~2040년의 감소율에 적용함

### 제3절 일반화물 기종점 중장기 전망

#### 1. 수출입(반출입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2015년의 7억 6,328만RT에서 2040년에는 10억 8,796만RT로 연평균 1.4%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 1,000만RT 이상의 실적을 나타낸 곳 가운데 경기도(2.1%), 강원도(2.7%), 충청남도(2.1%)가 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 경상북도(0.9%)와 경상남도(1.0%)가 낮은 증가율을 유지할 전망임
- 한편, 울산광역시와 전라남도 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 나타내고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 1.2%와 1.1%를 유지할 전망임

<표 5-3> 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망

단위: 천 RT

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	46,885	51,986	55,015	58,901	63,403	68,271	1.51
부산	7,699	8,591	9,446	10,331	11,305	12,401	1.92
대구	1,044	1,080	1,108	1,141	1,183	1,225	0.64
인천	82,129	88,217	92,167	96,504	101,470	106,925	1.06
광주	404	462	509	559	614	674	2.06
대전	1,044	1,088	1,131	1,188	1,256	1,327	0.96
울산	157,113	170,871	182,445	192,121	202,400	213,240	1.23
경기	73,722	88,264	96,819	104,844	113,534	123,170	2.07
강원	10,143	11,810	13,690	15,489	17,590	20,054	2.76
충북	2,521	3,017	3,277	3,496	3,691	3,903	1.76
충남	110,161	136,503	147,504	158,664	170,505	183,619	2.06
전북	11,787	13,124	14,240	15,222	16,283	17,422	1.58
전남	169,161	181,978	191,511	201,154	211,481	222,385	1.10
경북	65,290	70,187	73,809	76,604	79,399	82,264	0.93
경남	24,176	25,643	26,973	28,209	29,589	31,080	1.01
전국	763,279	852,821	909,643	964,426	1,023,704	1,087,959	1.43

- 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 충청남도가 2015년 14.4%에서 2040년에는 16.9%로 점유율이 더욱 증가할 전망이며, 다음으로 울산광역시의 경우 2015년의 20.6%에서 2040년에는 19.6%로 점유율이 다소 감소할 전망임

- 권역별로 영남권의 점유율이 33.5%에서 31.3%로 감소할 전망이며, 충청권이 14.9%에서 17.4%로 점유율이 증가할 전망이다

<표 5-4> 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위: %

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	6.1	6.1	6.0	6.1	6.2	6.3
부산	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1
대구	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
인천	10.8	10.3	10.1	10.0	9.9	9.8
광주	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
대전	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
울산	20.6	20.0	20.1	19.9	19.8	19.6
경기	9.7	10.3	10.6	10.9	11.1	11.3
강원	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8
충북	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
충남	14.4	16.0	16.2	16.5	16.7	16.9
전북	1.5	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6
전남	22.2	21.3	21.1	20.9	20.7	20.4
경북	8.6	8.2	8.1	7.9	7.8	7.6
경남	3.2	3.0	3.0	2.9	2.9	2.9
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

<표 5-5> 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

권역	2015	2020	2025	2030	2035	2037
수도권	26.6	26.8	26.8	27.0	27.2	27.4
강원권	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8
충청권	14.9	16.5	16.7	16.9	17.1	17.4
호남권	23.8	22.9	22.7	22.5	22.3	22.1
영남권	33.5	32.4	32.3	32.0	31.6	31.3
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## 2. 수출(반입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출 일반화물은 2015년의 1억 7,186만RT에서 2040년에는 2억 8,511만RT로 연평균 2.1%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 1,000만RT 이상의 실적을 나타낸 곳 가운데 경기도가 3.3%로 가장 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 다음으로 인천광역시가 3.0%, 충청남도과 전라북도가 2.7%와 2.3%의 증가율을 각각 유지할 전망임
- 수출 물동량의 점유율이 낮았던 충청북도의 증가율이 높게 나타날 것으로 전망됨
- 반면, 울산광역시와 전라남도 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 유발하고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 1.5%와 1.7%를 유지할 전망임

<표 5-6> 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위: 천 RT

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	3,254	3,585	3,931	4,386	4,941	5,571	2.17
부산	1,779	2,010	2,230	2,460	2,718	3,009	2.13
대구	184	196	206	216	228	240	1.08
인천	8,376	9,527	10,711	12,629	14,927	17,654	3.03
광주	209	240	264	291	322	354	2.13
대전	34	38	42	47	52	58	2.17
울산	61,740	68,037	74,251	79,190	84,471	90,101	1.52
경기	12,757	15,869	18,509	21,433	24,800	28,723	3.30
강원	6,911	8,090	9,921	11,657	13,710	16,140	3.45
충북	240	309	378	448	522	609	3.79
충남	17,400	20,944	23,942	26,988	30,322	34,073	2.72
전북	3,979	4,507	5,062	5,661	6,336	7,081	2.33
전남	39,243	43,238	47,059	50,765	54,821	59,201	1.66
경북	10,218	11,087	11,787	12,336	12,884	13,462	1.11
경남	5,541	6,246	6,899	7,486	8,131	8,831	1.88
전국	171,864	193,923	215,192	235,992	259,187	285,106	2.05

- 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 울산광역시가 2015년의 35.9%에서 2040년에는 31.6%로 가장 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망이다
- 수출화물의 경우 전반적으로 시·도별 물동량 점유율에 있어서 큰 폭의 변화율을 나타내지 않았음
- 점유율이 가장 높은 영남권의 경우 2015년의 46.2%에서 2040년에 41.0%로 감소하고, 수도권 경우는 14.2%에서 18.2%로 소폭 증가할 전망이다

<표 5-7> 수출(반입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위: %

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	1.9	1.8	1.8	1.9	1.9	2.0
부산	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1
대구	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
인천	4.9	4.9	5.0	5.4	5.8	6.2
광주	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	35.9	35.1	34.5	33.6	32.6	31.6
경기	7.4	8.2	8.6	9.1	9.6	10.1
강원	4.0	4.2	4.6	4.9	5.3	5.7
충북	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
충남	10.1	10.8	11.1	11.4	11.7	12.0
전북	2.3	2.3	2.4	2.4	2.4	2.5
전남	22.8	22.3	21.9	21.5	21.2	20.8
경북	5.9	5.7	5.5	5.2	5.0	4.7
경남	3.2	3.2	3.2	3.2	3.1	3.1
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

<표 5-8> 수출(반입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

권역	2015	2020	2025	2030	2035	2040
수도권	14.2	14.9	15.4	16.3	17.2	18.2
강원권	4.0	4.2	4.6	4.9	5.3	5.7
충청권	10.3	11.0	11.3	11.6	11.9	12.2
호남권	25.3	24.7	24.3	24.0	23.7	23.4
영남권	46.2	45.2	44.3	43.1	41.8	40.6
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

### 3. 수입(반출) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수입 일반화물은 2015년의 5억 9,142만RT에서 2040년에는 8억 285만RT로 연평균 1.2%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 1,000만RT 이상의 실적을 나타낸 곳 가운데 경기도(1.8%)와 충청남도(1.9%)가 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 울산광역시(1.0%)와 경상북도(0.9%), 경상남도(0.7%)가 낮은 증가율을 유지할 전망이다
- 한편, 전라남도와 충청남도 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 나타내고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 0.9%와 1.9%를 유지할 전망이다

<표 5-9> 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위: 천 RT

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040	증가율(%)
서울	43,631	48,401	51,084	54,515	58,461	62,700	1.46
부산	5,921	6,581	7,216	7,871	8,587	9,392	1.86
대구	860	883	901	925	955	985	0.54
인천	73,752	78,690	81,456	83,876	86,543	89,272	0.77
광주	195	222	244	268	293	320	2.00
대전	1,010	1,050	1,090	1,141	1,204	1,268	0.92
울산	95,373	102,834	108,195	112,930	117,929	123,139	1.03
경기	60,964	72,396	78,310	83,411	88,734	94,447	1.77
강원	3,232	3,720	3,769	3,832	3,880	3,914	0.77
충북	2,281	2,708	2,899	3,048	3,169	3,294	1.48
충남	92,761	115,559	123,562	131,676	140,182	149,546	1.93
전북	7,808	8,617	9,177	9,561	9,947	10,341	1.13
전남	129,919	138,740	144,451	150,389	156,660	163,184	0.92
경북	55,072	59,100	62,022	64,268	66,515	68,802	0.89
경남	18,635	19,397	20,074	20,724	21,458	22,249	0.71
전국	591,415	658,898	694,451	728,434	764,517	802,853	1.23

- 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 전라남도가 2015년의 22.0%에서 2040년에는 20.3%로 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망이며, 다음으로 충청남도의 경우 2015년의 15.7%에서 2040년에는 18.6%로 점유율이 크게 증가할 전망이며, 울산광역시의 경우 2015년의 16.1%에서 2040년에는 15.3%로 점유율이 다소 감소할 전망이다
- 권역별로 영남권의 점유율이 29.7%에서 28.0%로 다소 감소할 전망이며, 충청권이 16.2%에서 19.2%로 점유율이 증가할 전망이다

<표 5-10> 수입(반출) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위: %

시도	2015	2020	2025	2030	2035	2040
서울	7.4	7.3	7.4	7.5	7.6	7.8
부산	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2
대구	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
인천	12.5	11.9	11.7	11.5	11.3	11.1
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
울산	16.1	15.6	15.6	15.5	15.4	15.3
경기	10.3	11.0	11.3	11.5	11.6	11.8
강원	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5
충북	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
충남	15.7	17.5	17.8	18.1	18.3	18.6
전북	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
전남	22.0	21.1	20.8	20.6	20.5	20.3
경북	9.3	9.0	8.9	8.8	8.7	8.6
경남	3.2	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

<표 5-11> 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

권역	2015	2020	2025	2030	2035	2040
수도권	30.2	30.3	30.4	30.4	30.6	30.7
강원권	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5
충청권	16.2	18.1	18.4	18.7	18.9	19.2
호남권	23.3	22.4	22.2	22.0	21.8	21.7
영남권	29.7	28.7	28.6	28.4	28.2	28.0
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## 제4절 연도별 일반화물 기종점 전망

### 1. 2015년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 22.0%인 1억 6,916만 RT, 울산광역시가 20.6%인 1억 5,711만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 22.8%인 3,924만 RT, 수입 일반화물 물동량은 22.2%인 1억 2,992만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 35.9%인 6,174만 RT, 수입 일반화물 물동량은 16.1%인 9,537만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-12> 2015년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	3,254	1.9	43,631	7.4	46,885	6.1
부산	1,779	1.0	5,921	1.0	7,699	1.0
대구	184	0.1	860	0.1	1,044	0.1
인천	8,376	4.9	73,752	12.5	82,129	10.8
광주	209	0.1	195	0.0	404	0.1
대전	34	0.0	1,010	0.2	1,044	0.1
울산	61,740	35.9	95,373	16.1	157,113	20.6
경기	12,757	7.4	60,964	10.3	73,722	9.7
강원	6,911	4.0	3,232	0.5	10,143	1.3
충북	240	0.1	2,281	0.4	2,521	0.3
충남	17,400	10.1	92,761	15.7	110,161	14.4
전북	3,979	2.3	7,808	1.3	11,787	1.5
전남	39,243	22.8	129,919	22.0	169,161	22.2
경북	10,218	5.9	55,072	9.3	65,290	8.6
경남	5,541	3.2	18,635	3.2	24,176	3.2
전국	171,864	100.0	591,415	100.0	763,279	100.0



### 가. 2015년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2015년 수출 일반화물 1억 7,186만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 35.7% (6,139만 RT), 광양항이 23.1% (3,977만 RT), 평택·당진항이 10.4% (1,791만 RT), 대산항이 6.5% (1,119만 RT)로 나타남

<표 5-13> 2015년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,206	568	641	83	18	322	217	96	78	3	22	3,254
부산	1,578	9	14	2	3	36	102	6	25	0	3	1,779
대구	146	9	14	-	4	4	5	0	1	0	0	184
인천	347	6,800	609	95	81	78	158	93	91	2	23	8,376
광주	4	1	96	-	34	35	0	0	-	-	39	209
대전	24	3	1	-	0	5	1	0	0	-	0	34
울산	305	6	39	91	5	58	464	60,730	34	8	2	61,740
경기	388	418	11,062	4	414	172	57	5	12	5	219	12,757
강원	58	1	2	0	-	0	0	0	0	4,741	2,108	6,911
충북	93	12	33	0	57	19	10	2	4	9	0	240
충남	236	330	5,121	10,887	44	283	74	201	68	0	156	17,400
전북	136	47	34	4	3,287	324	92	9	44	0	3	3,979
전남	141	23	96	14	21	36,513	61	80	56	0	2,238	39,243
경북	848	158	63	6	17	1,756	175	159	7,030	5	0	10,218
경남	508	12	81	0	17	168	4,310	10	33	0	401	5,541
전국	6,020	8,398	17,906	11,186	4,002	39,774	5,725	61,391	7,474	4,774	5,214	171,864
비율	3.5	4.9	10.4	6.5	2.3	23.1	3.3	35.7	4.3	2.8	3.0	100.0

- 2015년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 35.9%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

- <표 5-16> 2015년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망**

시도	시멘트	원유가스	비금속	펄프종이	석유정제	화학제품	1차금속	기타기계	자동차	기타운송	기타품목	계
서울	2	145	91	102	2	352	765	193	128	14	1,459	3,254
부산	5	38	28	9	1	18	889	64	124	454	149	1,779
대구	-	0	0	16	0	2	9	12	26	0	119	184
인천	17	1,981	372	39	95	954	3,041	493	996	24	364	8,376
광주	-	0	0	6	-	0	16	2	180	0	5	209
대전	-	0	0	15	-	1	2	3	0	0	12	34
울산	0	38,244	809	4	2,586	10,005	659	560	2,089	6,158	626	61,740
경기	0	1,763	77	109	69	171	525	126	9,235	32	650	12,757
강원	6,662	0	109	0	0	2	87	1	7	2	41	6,911
충북	9	0	7	74	-	19	38	10	5	0	77	240
충남	-	5,740	435	8	178	3,919	5,859	24	632	17	587	17,400
전북	0	13	44	180	0	442	562	52	1,790	718	178	3,979
전남	13	95	105	427	56	2,524	33,137	56	176	1,899	754	39,243
경북	0	0	266	3	0	102	9,177	97	17	8	546	10,218
경남	1	48	147	26	0	12	1,379	2,193	606	412	717	5,541
전국	6,710	48,067	2,490	1,021	2,988	18,523	56,146	3,886	16,011	9,739	6,283	171,864
비율	3.9	28.0	1.4	0.6	1.7	10.8	32.7	2.3	9.3	5.7	3.7	100.0

단위: %

[illegible]

## 나. 2015년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2015년 수입 일반화물 5억 9,142만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 22.8%(1억 3,488만 RT), 울산항이 17.3%(1억 251만 RT), 평택·당진항이 14.6%(8,632만 RT), 인천항이 12.5%(7,410만 RT)로 나타남

&lt;표 5-18&gt; 2015년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,733	10,910	4,749	3,555	1,727	6,389	343	3,406	2,405	7,346	1,066	43,631
부산	4,503	368	268	5	15	96	169	168	162	19	147	5,921
대구	188	144	27	0	36	10	55	317	45	28	11	860
인천	183	50,247	20,055	1,757	83	61	50	426	696	72	123	73,752
광주	22	45	56	-	4	20	9	4	33	0	2	195
대전	64	422	140	-	276	31	2	57	14	0	5	1,010
울산	478	76	1,108	8	41	70	48	93,147	355	0	42	95,373
경기	718	6,595	50,072	171	379	182	62	2,175	374	160	78	60,964
강원	37	694	99	-	27	2	0	17	3	1,581	771	3,232
충북	83	1,027	239	0	167	10	8	83	41	614	8	2,281
충남	224	1,829	8,319	45,764	1,391	422	7	156	43	5	34,601	92,761
전북	40	171	668	-	6,570	210	3	105	0	0	41	7,808
전남	126	215	177	19	545	126,837	12	364	28	1	1,595	129,919
경북	841	207	153	-	45	36	43	1,257	51,350	1,130	10	55,072
경남	1,891	1,141	186	315	90	509	1,567	828	1,019	0	11,090	18,635
전국	11,131	74,090	86,316	51,594	11,396	134,884	2,377	102,511	56,569	10,956	49,591	591,415
비율	1.9	12.5	14.6	8.7	1.9	22.8	0.4	17.3	9.6	1.9	8.4	100.0

- <표 5-19> 2015년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-20> 2015년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망**

[illegible]

단위: 천 RT, %

시도	농산물	석탄광물	시멘트	원유가스	금속광물	비금속광물	음식료	목재	화학제품	제1차금속	기타품목	계
서울	2,364	10,573	2,774	5,376	0	3,383	1,822	218	2,313	4,288	4,631	37,741
부산	678	72	92	167	0	303	231	868	74	3,613	563	6,662
대구	246	7	0	0	0	92	18	98	22	115	180	780
인천	5,242	5,063	15	19,977	119	3,779	1,664	5,120	556	11,803	1,208	54,546
광주	0	0	14	0	0	5	2	12	3	79	39	155
대전	172	0	0	9	0	24	5	60	168	52	335	825
울산	511	1,465	0	80,188	0	5,204	670	1,080	4,519	2,047	1,066	96,750
경기	3,081	1,828	94	61,211	0	959	1,052	348	2,248	1,377	2,711	74,909
강원	263	1,299	12	4	0	729	23	69	1	64	245	2,709
충북	538	824	49	3	0	217	31	26	160	152	442	2,442
충남	1,390	41,117	3	42,141	0	778	42	59	731	9,115	1,911	97,287
전북	2,530	1	493	323	0	1,251	646	1,460	747	516	898	8,867
전남	682	41,448	4,352	1,023	79,054	2,682	58	172	1,200	3,447	870	134,987
경북	572	13,126	524	6	24,636	2,284	68	38	350	9,307	715	51,626
경남	1,060	21,094	18	110	0	293	107	189	121	3,177	1,507	27,678
전국	19,331	137,918	8,441	210,538	103,809	21,982	6,441	9,817	13,214	49,152	17,321	597,963
비율	3.2	23.1	1.4	35.2	17.4	3.7	1.1	1.6	2.2	8.2	2.9	100.0

<표 5-22> 2015년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망

단위: %

[illegible]

## 2. 2020년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 21.3%인 1억 8,200만 RT, 울산광역시가 20.0%인 1억 7,087만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 22.3%인 4,324만 RT, 수입 일반화물 물동량은 21.1%인 1억 3,874만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 35.1%인 6,804만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.6%인 1억 283만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-23> 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	3,585	1.8	48,401	7.3	51,986	6.1
부산	2,010	1.0	6,581	1.0	8,591	1.0
대구	196	0.1	883	0.1	1,080	0.1
인천	9,527	4.9	78,690	11.9	88,217	10.3
광주	240	0.1	222	0.0	462	0.1
대전	38	0.0	1,050	0.2	1,088	0.1
울산	68,037	35.1	102,834	15.6	170,871	20.0
경기	15,869	8.2	72,396	11.0	88,264	10.3
강원	8,090	4.2	3,720	0.6	11,810	1.4
충북	309	0.2	2,708	0.4	3,017	0.4
충남	20,944	10.8	115,559	17.5	136,503	16.0
전북	4,507	2.3	8,617	1.3	13,124	1.5
전남	43,238	22.3	138,740	21.1	181,978	21.3
경북	11,087	5.7	59,100	9.0	70,187	8.2
경남	6,246	3.2	19,397	2.9	25,643	3.0
전국	193,923	100.0	658,898	100.0	852,821	100.0

## 가. 2020년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2020년 수출 일반화물은 1억 9,392만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 34.9% (6,762만 RT), 광양항이 22.5% (4,364만 RT), 평택·당진항이 11.3% (2,200만 RT), 대산항이 6.8% (1,310만 RT)로 나타남

&lt;표 5-24&gt; 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,354	612	706	86	20	345	239	104	91	3	25	3,585
부산	1,781	10	16	2	3	39	120	7	29	0	4	2,010
대구	157	9	15	-	5	4	5	0	1	0	0	196
인천	416	7,711	701	100	90	87	177	106	110	2	27	9,527
광주	4	1	107	-	42	41	0	0	-	-	44	240
대전	27	3	1	-	0	5	1	0	0	-	0	38
울산	357	7	43	92	6	66	531	66,882	41	9	2	68,037
경기	491	504	13,687	5	572	215	71	6	15	6	296	15,869
강원	66	1	3	0	-	0	0	0	0	5,068	2,952	8,090
충북	121	15	42	0	76	23	12	3	5	10	1	309
충남	312	424	6,381	12,793	54	350	97	260	89	0	183	20,944
전북	162	54	38	4	3,725	352	106	10	52	0	3	4,507
전남	160	27	98	15	24	40,071	66	81	64	1	2,632	43,238
경북	972	176	73	6	20	1,862	189	153	7,632	5	0	11,087
경남	585	14	91	0	20	180	4,854	11	37	0	455	6,246
전국	6,966	9,568	22,003	13,104	4,657	43,641	6,467	67,623	8,166	5,104	6,624	193,923
비율	3.6	4.9	11.3	6.8	2.4	22.5	3.3	34.9	4.2	2.6	3.4	100.0



- <표 5-25> 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-26> 2020년 수출 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망**

[illegible]



### 나. 2020년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2020년 수입 일반화물 6억 5,890만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 21.9% (1억 4,445만 RT), 울산항이 16.8% (1억 1054만 RT), 평택·당진항이 15.6% (1억 292만 RT), 인천항이 11.6% (7,652만 RT)로 나타남

<표 5-29> 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	삼천포	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,940	10,932	5,277	3,752	1,841	7,058	380	3,678	2,738	9,647	1,160	48,401
부산	5,034	368	286	5	18	107	205	171	190	25	171	6,581
대구	197	134	28	0	37	10	58	325	48	34	11	883
인천	207	51,634	23,319	1,879	97	65	56	459	757	96	121	78,690
광주	24	48	70	-	5	23	9	4	37	0	2	222
대전	71	405	158	-	302	32	2	61	14	0	6	1,050
울산	537	74	1,314	9	43	75	57	100,263	413	0	49	102,834
경기	852	7,101	60,183	190	456	216	78	2,505	502	225	87	72,396
강원	41	718	112	-	30	2	0	18	4	2,037	757	3,720
충북	101	1,120	295	0	195	12	10	95	47	824	9	2,708
충남	285	2,102	10,535	54,406	1,537	512	10	190	55	7	45,919	115,559
전북	45	168	772	-	7,230	237	3	119	0	0	42	8,617
전남	137	203	192	18	584	135,579	13	364	31	1	1,617	138,740
경북	952	205	174	-	48	38	46	1,379	54,920	1,328	10	59,100
경남	2,085	1,311	204	248	99	482	1,710	911	1,126	0	11,220	19,397
전국	12,509	76,524	102,919	60,508	12,522	144,449	2,637	110,542	60,883	14,223	61,182	658,898
비율	1.9	11.6	15.6	9.2	1.9	21.9	0.4	16.8	9.2	2.2	9.3	100.0

- 2020년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 21.1%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

- <표 5-32> 2020년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

시도	농산물	석탄광물	시멘트	원유가스	금속광물	비금속광물	음식료	목재	화학제품	제1차금속	기타품목	계
서울	2,086	14,985	2,745	8,171	0	4,261	2,085	172	3,058	5,469	5,368	48,401
부산	631	69	103	192	0	265	253	730	74	3,709	555	6,581
대구	256	36	0	0	-	89	18	91	15	185	195	883
인천	5,500	13,329	303	23,737	9,975	3,747	1,757	4,896	700	13,435	1,311	78,690
광주	0	-	25	0	-	6	2	4	2	144	40	222
대전	243	0	0	7	0	24	5	46	188	63	474	1,050
울산	508	1,094	-	85,387	-	5,487	728	1,027	4,632	3,007	963	102,834
경기	3,684	1,500	113	57,657	0	986	1,064	377	2,149	1,817	3,049	72,396
강원	286	1,661	29	4	-	1,278	21	102	2	56	282	3,720
충북	651	910	38	5	-	217	24	24	148	192	499	2,708
충남	1,702	58,409	16	42,236	-	756	34	44	683	9,688	1,992	115,559
전북	2,422	205	427	229	-	1,246	572	1,309	669	650	887	8,617
전남	717	42,789	3,940	1,329	81,332	3,584	41	147	869	2,963	1,030	138,740
경북	590	15,461	763	6	28,708	2,413	106	39	391	9,826	797	59,100
경남	1,116	11,727	19	115	0	328	119	171	75	4,156	1,573	19,397
전국	20,392	162,175	8,521	219,073	120,015	24,684	6,829	9,178	13,654	55,360	19,017	658,898
비율	3.1	24.6	1.3	33.2	18.2	3.7	1.0	1.4	2.1	8.4	2.9	100.0

단위: %

[illegible]

### 3. 2025년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 21.1%인 1억 9,151만 RT, 울산광역시가 20.1%인 1억 8,245만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 21.9%인 4,706만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.8%인 1억 4,445만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 34.5%인 7,425만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.6%인 1억 820만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-34> 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	3,931	1.8	51,084	7.4	55,015	6.0
부산	2,230	1.0	7,216	1.0	9,446	1.0
대구	206	0.1	901	0.1	1,108	0.1
인천	10,711	5.0	81,456	11.7	92,167	10.1
광주	264	0.1	244	0.0	509	0.1
대전	42	0.0	1,090	0.2	1,131	0.1
울산	74,251	34.5	108,195	15.6	182,445	20.1
경기	18,509	8.6	78,310	11.3	96,819	10.6
강원	9,921	4.6	3,769	0.5	13,690	1.5
충북	378	0.2	2,899	0.4	3,277	0.4
충남	23,942	11.1	123,562	17.8	147,504	16.2
전북	5,062	2.4	9,177	1.3	14,240	1.6
전남	47,059	21.9	144,451	20.8	191,511	21.1
경북	11,787	5.5	62,022	8.9	73,809	8.1
경남	6,899	3.2	20,074	2.9	26,973	3.0
전국	215,192	100.0	694,451	100.0	909,643	100.0

### 가. 2025년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2025년 수출 일반화물 2억 1,519만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 34.3% (7,378만 RT), 광양항이 22.0% (4,729만 RT), 평택·당진항이 11.7% (2,522만 RT), 대산항이 6.9% (1,480만 RT)로 나타남

<표 5-35> 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,509	670	754	91	23	371	261	113	106	4	28	3,931
부산	1,974	11	18	2	4	40	137	7	33	0	4	2,230
대구	166	9	15	-	5	4	5	0	1	0	0	206
인천	484	8,683	772	105	102	96	190	119	129	2	29	10,711
광주	5	1	113	-	50	48	0	0	-	-	47	264
대전	31	3	2	-	0	5	1	0	0	-	0	42
울산	407	8	46	94	7	73	591	72,960	50	12	3	74,251
경기	599	603	15,783	7	769	259	85	7	18	7	370	18,509
강원	73	1	3	0	-	0	0	0	0	6,076	3,768	9,921
충북	148	18	51	0	96	27	13	4	6	13	1	378
충남	385	523	7,343	14,474	66	406	117	316	109	0	202	23,942
전북	185	62	40	5	4,208	373	116	10	60	0	3	5,062
전남	179	31	99	15	28	43,491	70	83	73	1	2,990	47,059
경북	1,084	195	80	7	22	1,908	198	146	8,141	5	0	11,787
경남	663	16	98	0	23	188	5,367	12	42	0	491	6,899
전국	7,893	10,837	25,216	14,799	5,403	47,289	7,152	73,777	8,769	6,120	7,937	215,192
비율	3.7	5.0	11.7	6.9	2.5	22.0	3.3	34.3	4.1	2.8	3.7	100.0

- 2025년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 34.5%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망





## 나. 2025년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2025년 수입 일반화물 6억 9,445만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 21.7%(1억 5,068만 RT), 울산항이 16.8%(1억 1,639만 RT), 평택·당진항이 15.9%(1억 1,018만 RT), 인천항이 11.4%(7,933만 RT)로 나타남

&lt;표 5-40&gt; 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	삼천포	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	2,165	11,248	5,410	3,928	1,966	7,549	415	3,914	3,114	10,156	1,220	51,084
부산	5,569	376	279	5	21	116	242	171	220	26	190	7,216
대구	206	128	28	0	38	10	62	333	52	33	11	901
인천	228	53,006	24,516	1,972	111	67	61	486	800	101	107	81,456
광주	26	52	79	-	6	24	9	5	41	0	2	244
대전	79	398	162	-	330	33	2	65	14	0	6	1,090
울산	591	72	1,442	9	45	77	66	105,369	468	0	55	108,195
경기	990	7,672	64,814	204	534	245	95	2,775	640	246	96	78,310
강원	44	736	112	-	31	2	0	19	5	2,065	755	3,769
충북	119	1,199	320	0	220	12	12	105	52	849	10	2,899
충남	347	2,366	11,650	60,657	1,645	571	12	218	66	8	46,023	123,562
전북	50	163	798	-	7,739	252	3	128	0	0	43	9,177
전남	148	193	189	18	611	141,232	13	357	34	1	1,654	144,451
경북	1,056	205	180	-	49	39	48	1,463	57,747	1,226	10	62,022
경남	2,288	1,514	203	196	108	448	1,842	978	1,231	0	11,267	20,074
전국	13,903	79,329	110,184	66,990	13,453	150,678	2,883	116,386	64,483	14,712	61,450	694,451
비율	2.0	11.4	15.9	9.6	1.9	21.7	0.4	16.8	9.3	2.1	8.8	100.0

- <표 5-41> 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-42> 2025년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망**

[illegible]

- <표 5-43> 2025년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

시도	농산물	석탄광물	시멘트	원유가스	금속광물	비금속광물	음식료	목재	화학제품	제1차금속	기타품목	계
서울	2,074	16,028	2,932	8,421	0	4,554	2,154	173	3,246	5,885	5,618	51,084
부산	684	79	111	199	0	285	245	814	77	4,140	582	7,216
대구	263	36	0	0	-	90	18	87	15	192	201	901
인천	5,789	13,411	317	24,702	10,680	3,957	1,882	5,077	698	13,547	1,396	81,456
광주	0	-	26	0	-	6	2	4	2	161	43	244
대전	252	0	0	7	0	25	5	47	195	61	498	1,090
울산	517	1,095	-	89,861	-	5,799	761	1,084	4,781	3,270	1,026	108,195
경기	3,845	1,827	124	61,918	0	1,078	1,205	431	2,398	2,180	3,304	78,310
강원	278	1,673	33	4	-	1,324	21	100	2	58	276	3,769
충북	698	951	39	5	-	227	27	26	165	217	544	2,899
충남	1,888	60,016	19	47,036	-	824	34	43	745	10,762	2,195	123,562
전북	2,580	219	460	228	-	1,326	611	1,407	709	696	940	9,177
전남	734	44,559	4,049	1,344	84,839	3,718	39	153	882	3,064	1,071	144,451
경북	613	16,120	806	6	30,405	2,361	112	42	448	10,250	859	62,022
경남	1,236	11,863	21	115	0	335	126	179	78	4,441	1,679	20,074
전국	21,452	167,876	8,938	233,846	125,924	25,908	7,242	9,665	14,443	58,925	20,231	694,451
비율	3.1	24.2	1.3	33.7	18.1	3.7	1.0	1.4	2.1	8.5	2.9	100.0

[illegible]

#### 4. 2030년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 20.9%인 2억 115만 RT, 울산광역시가 19.9%인 1억 9,212만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 21.5%인 5,077만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.6%인 1억 5,039만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 33.6%인 7,919만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.5%인 1억 1,293만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-45> 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	4,386	1.9	54,515	7.5	58,901	6.1
부산	2,460	1.0	7,871	1.1	10,331	1.1
대구	216	0.1	925	0.1	1,141	0.1
인천	12,629	5.4	83,876	11.5	96,504	10.0
광주	291	0.1	268	0.0	559	0.1
대전	47	0.0	1,141	0.2	1,188	0.1
울산	79,190	33.6	112,930	15.5	192,121	19.9
경기	21,433	9.1	83,411	11.5	104,844	10.9
강원	11,657	4.9	3,832	0.5	15,489	1.6
충북	448	0.2	3,048	0.4	3,496	0.4
충남	26,988	11.4	131,676	18.1	158,664	16.5
전북	5,661	2.4	9,561	1.3	15,222	1.6
전남	50,765	21.5	150,389	20.6	201,154	20.9
경북	12,336	5.2	64,268	8.8	76,604	7.9
경남	7,486	3.2	20,724	2.8	28,209	2.9
전국	235,992	100.0	728,434	100.0	964,426	100.0

## 가. 2030년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2030년 수출 일반화물 2억 3,599만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 33.3% (7,866만 RT), 광양항이 21.5% (5,071만 RT), 평택·당진항이 12.1% (2,867만 RT), 인천항이 5.5% (1,303만 RT)로 나타남

&lt;표 5-46&gt; 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,674	795	825	99	27	399	283	124	124	5	32	4,386
부산	2,175	14	20	2	4	41	154	7	38	0	4	2,460
대구	174	10	16	-	6	4	6	0	1	0	0	216
인천	551	10,376	859	112	115	104	198	133	147	3	32	12,629
광주	6	2	120	-	60	54	0	0	-	-	50	291
대전	34	4	2	-	0	6	1	0	0	-	0	47
울산	453	10	49	97	9	79	639	77,779	59	15	3	79,190
경기	711	766	18,050	8	1,006	304	98	9	22	9	449	21,433
강원	78	2	3	0	-	0	0	0	0	7,070	4,504	11,657
충북	174	23	59	0	119	30	15	5	7	15	1	448
충남	452	666	8,330	16,166	79	449	135	365	127	0	218	26,988
전북	206	74	42	5	4,739	390	122	11	67	0	4	5,661
전남	198	39	101	16	32	46,742	72	83	83	1	3,398	50,765
경북	1,183	230	88	7	25	1,914	203	137	8,543	5	1	12,336
경남	741	19	106	0	27	192	5,821	13	48	0	519	7,486
전국	8,809	13,031	28,670	16,512	6,248	50,708	7,746	78,664	9,267	7,122	9,215	235,992
비율	3.7	5.5	12.1	7.0	2.6	21.5	3.3	33.3	3.9	3.0	3.9	100.0

- <표 5-47> 2030년 수출 일반화물물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- <표 5-48> 2030년 수출 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]

- <표 5-49> 2030년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

시도	시멘트	원유가스	비금속	펄프종이	석유정제	화학제품	1차금속	기타기계	자동차	기타운송	기타품목	계
서울	3	196	106	126	2	482	1,094	267	156	24	1,930	4,386
부산	6	49	35	12	1	24	1,209	89	179	652	204	2,460
대구	-	0	0	19	0	2	12	15	29	0	139	216
인천	27	3,074	633	74	147	1,466	4,393	669	1,475	39	633	12,629
광주	-	0	0	6	-	0	29	3	246	0	7	291
대전	-	0	0	21	-	1	3	5	0	0	16	47
울산	0	49,017	1,039	5	3,313	12,843	958	735	2,581	7,894	804	79,190
경기	0	2,925	124	179	113	313	1,051	259	15,308	55	1,105	21,433
강원	11,298	0	162	0	0	3	122	1	9	3	60	11,657
충북	15	0	12	154	-	35	67	18	8	0	138	448
충남	-	8,473	691	9	264	5,851	9,568	50	1,128	26	926	26,988
전북	0	22	69	254	0	688	842	82	2,317	1,121	267	5,661
전남	17	101	131	550	73	3,232	42,541	70	153	2,950	947	50,765
경북	1	0	293	6	1	96	10,952	122	22	10	833	12,336
경남	1	54	203	34	0	16	1,833	3,033	815	535	961	7,486
전국	11,369	63,912	3,498	1,447	3,915	25,054	74,674	5,418	24,426	13,309	8,972	235,992
비율	4.8	27.1	1.5	0.6	1.7	10.6	31.6	2.3	10.4	5.6	3.8	100.0

단위: %

[illegible]



### 나. 2030년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2030년 수입 일반화물 7억 2,843만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 21.6%(1억 5,717만 RT), 평택·당진항이 15.9%(1억 1,616만 RT), 울산항이 16.7%(1억 2,165만 RT), 인천항이 11.3%(8,208만 RT)로 나타남

<표 5-51> 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	삼천포	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	2,395	11,752	5,585	4,273	2,090	8,077	447	4,184	3,544	10,895	1,273	54,515
부산	6,105	392	275	6	25	125	279	174	255	28	209	7,871
대구	214	124	28	1	39	10	66	344	55	32	11	925
인천	245	54,145	25,538	2,132	123	70	65	521	830	108	99	83,876
광주	28	56	89	-	7	27	10	5	46	0	2	268
대전	88	399	167	-	359	34	3	70	14	0	7	1,141
울산	633	71	1,564	9	46	79	72	109,873	522	0	60	112,930
경기	1,121	8,257	68,629	221	607	272	111	3,037	783	269	104	83,411
강원	47	748	110	-	32	2	0	20	6	2,114	755	3,832
충북	133	1,261	340	1	243	12	14	113	55	865	11	3,048
충남	404	2,608	12,448	67,464	1,704	611	14	243	76	9	46,095	131,676
전북	53	158	813	-	8,090	264	4	136	0	0	44	9,561
전남	156	184	185	17	625	147,130	13	351	37	1	1,690	150,389
경북	1,143	203	185	-	50	39	49	1,536	59,918	1,135	10	64,268
경남	2,471	1,725	200	164	115	421	1,949	1,042	1,326	0	11,312	20,724
전국	15,236	82,082	116,155	74,288	14,153	157,173	3,094	121,648	67,467	15,457	61,681	728,434
비율	2.1	11.3	15.9	10.2	1.9	21.6	0.4	16.7	9.3	2.1	8.5	100.0

- <표 5-52> 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-53> 2030년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

[illegible]

- 주요 품목별로 볼 때, 원유·가스 품목이 전체의 34.1%인 2억 4,806만 RT, 석탄광물 23.9% (1억 7,374만 RT), 금속광물 18.1% (1억 3,157만 RT)를 유발할 것으로 전망
- 주요 품목별 종점 비율은 원유·가스는 울산(37.8%), 석탄광물은 충남(35.5%), 금속광물은 전남(67.3%)이 가장 높은 것으로 전망

<표 5-54> 2030년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

단위: 천 RT, %

시도	농산물	석탄광물	시멘트	원유가스	금속광물	비금속광물	음식료	목재	화학제품	제1차금속	기타품목	계
서울	2,097	17,352	3,131	8,890	0	4,922	2,234	177	3,455	6,368	5,889	54,515
부산	737	89	118	206	0	306	239	899	81	4,591	606	7,871
대구	273	37	0	0	-	92	19	85	15	197	207	925
인천	6,051	13,380	327	25,696	11,258	4,139	1,989	5,244	692	13,632	1,468	83,876
광주	0	-	28	0	-	6	2	4	2	179	46	268
대전	264	0	0	7	0	26	6	48	204	60	526	1,141
울산	526	1,084	-	93,857	-	6,062	788	1,133	4,888	3,516	1,078	112,930
경기	4,000	2,164	134	65,434	0	1,168	1,321	483	2,616	2,560	3,532	83,411
강원	270	1,688	36	4	-	1,382	21	101	2	60	270	3,832
충북	736	980	40	5	-	234	28	27	179	238	580	3,048
충남	2,045	61,714	22	52,247	-	871	34	42	802	11,541	2,359	131,676
전북	2,690	229	480	227	-	1,378	637	1,479	737	727	977	9,561
전남	743	46,408	4,164	1,361	88,496	3,856	38	157	895	3,166	1,106	150,389
경북	623	16,568	838	7	31,812	2,315	117	45	506	10,526	912	64,268
경남	1,349	12,049	24	117	0	343	130	184	81	4,674	1,774	20,724
전국	22,404	173,740	9,342	248,055	131,567	27,098	7,602	10,107	15,154	62,035	21,331	728,434
비율	3.1	23.9	1.3	34.1	18.1	3.7	1.0	1.4	2.1	8.5	2.9	100.0

<표 5-55> 2030년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망

단위: %

[illegible]

## 5. 2035년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 20.7%인 2억 1,148만 RT, 울산광역시가 19.8%인 2억 240만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 21.2%인 5,482만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.5%인 2억 1,567만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 32.6%인 8,447만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.4%인 1억 1,793만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-56> 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	4,941	1.9	58,461	7.6	63,403	6.2
부산	2,718	1.0	8,587	1.1	11,305	1.1
대구	228	0.1	955	0.1	1,183	0.1
인천	14,927	5.8	86,543	11.3	101,470	9.9
광주	322	0.1	293	0.0	614	0.1
대전	52	0.0	1,204	0.2	1,256	0.1
울산	84,471	32.6	117,929	15.4	202,400	19.8
경기	24,800	9.6	88,734	11.6	113,534	11.1
강원	13,710	5.3	3,880	0.5	17,590	1.7
충북	522	0.2	3,169	0.4	3,691	0.4
충남	30,322	11.7	140,182	18.3	170,505	16.7
전북	6,336	2.4	9,947	1.3	16,283	1.6
전남	54,821	21.2	156,660	20.5	211,481	20.7
경북	12,884	5.0	66,515	8.7	79,399	7.8
경남	8,131	3.1	21,458	2.8	29,589	2.9
전국	259,187	100.0	764,517	100.0	1,023,704	100.0

### 가. 2035년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2035년 수출 일반화물 2억 5,919만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 32.4% (8,388만 RT), 광양항이 21.0% (5,437만 RT), 평택·당진항이 12.6% (3,260만 RT), 대산항이 7.1% (1,842만 RT)로 나타남

<표 5-57> 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1,870	952	918	110	31	432	307	136	144	6	36	4,941
부산	2,400	18	22	2	5	42	172	8	44	0	4	2,718
대구	183	11	16	-	6	4	6	0	1	0	0	228
인천	626	12,409	968	122	131	113	207	147	168	3	34	14,927
광주	7	2	128	-	70	61	0	0	-	-	54	322
대전	38	5	2	-	0	6	1	0	0	-	0	52
울산	505	13	53	103	10	85	691	82,920	70	18	4	84,471
경기	837	970	20,645	10	1,291	352	112	10	27	10	537	24,800
강원	84	2	3	0	-	0	0	0	0	8,227	5,394	13,710
충북	199	28	69	0	144	34	16	5	8	17	1	522
충남	520	830	9,406	18,046	93	484	152	410	146	0	235	30,322
전북	227	89	45	5	5,344	406	128	11	76	0	4	6,336
전남	222	48	107	18	37	50,265	76	85	94	1	3,869	54,821
경북	1,283	270	97	8	29	1,895	207	130	8,961	5	1	12,884
경남	831	23	117	0	33	195	6,316	14	54	0	549	8,131
전국	9,831	15,669	32,597	18,423	7,225	54,374	8,389	83,875	9,793	8,288	10,723	259,187
비율	3.8	6.0	12.6	7.1	2.8	21.0	3.2	32.4	3.8	3.2	4.1	100.0

- <표 5-58> 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망**

단위: %

[illegible]

- <표 5-59> 2035년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]



## 나. 2035년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2035년 수입 일반화물 7억 6,452만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 21.4%(1억 6,395만 RT), 평택·당진항이 16.0%(1억 2,245만 RT), 울산항이 16.6%(1억 2,715만 RT), 인천항이 11.1%(8,493만 RT)로 나타남

&lt;표 5-62&gt; 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	삼천포	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	2,658	12,352	5,834	4,766	2,236	8,589	483	4,474	4,052	11,686	1,331	58,461
부산	6,689	409	273	6	28	133	318	177	294	29	230	8,587
대구	224	121	28	1	41	10	70	357	59	32	12	955
인천	265	55,308	26,711	2,351	136	73	68	557	864	116	96	86,543
광주	30	60	99	-	7	29	10	6	51	0	2	293
대전	98	404	174	-	392	36	3	75	14	0	8	1,204
울산	681	70	1,707	10	48	81	79	114,603	584	0	65	117,929
경기	1,265	8,861	72,612	244	684	298	127	3,296	943	292	112	88,734
강원	49	755	109	-	32	2	0	20	6	2,151	754	3,880
충북	148	1,307	357	1	265	13	15	121	59	872	12	3,169
충남	462	2,825	13,144	74,841	1,755	635	16	264	86	9	46,144	140,182
전북	56	152	828	-	8,447	271	4	143	0	0	45	9,947
전남	167	177	185	18	645	153,339	13	348	40	1	1,727	156,660
경북	1,226	200	189	-	50	39	49	1,597	62,105	1,051	10	66,515
경남	2,678	1,929	198	145	122	400	2,064	1,110	1,432	0	11,378	21,458
전국	16,697	84,931	122,450	82,381	14,889	163,948	3,320	127,148	70,589	16,240	61,924	764,517
비율	2.2	11.1	16.0	10.8	1.9	21.4	0.4	16.6	9.2	2.1	8.1	100.0



- <표 5-63> 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-64> 2035년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망**

[illegible]

- <표 5-65> 2035년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

단위: 천 RT, %

시도	농산물	석탄광물	시멘트	원유가스	금속광물	비금속광물	음식료	목재	화학제품	제1차금속	기타품목	계
서울	2, 143	18, 777	3, 337	9, 538	0	5, 338	2, 340	183	3, 690	6, 916	6, 200	58, 461
부산	793	99	125	213	0	329	235	991	84	5, 086	632	8, 587
대구	284	37	0	0	-	95	20	83	15	204	215	955
인천	6, 316	13, 373	336	26, 758	11, 869	4, 320	2, 090	5, 417	687	13, 835	1, 542	86, 543
광주	0	-	31	0	-	6	2	4	2	199	49	293
대전	281	0	0	7	0	28	6	50	213	60	559	1, 204
울산	542	1, 078	-	98, 039	-	6, 334	817	1, 183	5, 009	3, 791	1, 136	117, 929
경기	4, 165	2, 520	142	69, 111	0	1, 260	1, 434	536	2, 832	2, 961	3, 772	88, 734
강원	262	1, 695	39	3	-	1, 429	21	101	2	61	266	3, 880
충북	769	1, 000	39	5	-	240	30	29	191	256	611	3, 169
충남	2, 186	63, 517	25	57, 876	-	908	33	41	858	12, 225	2, 514	140, 182
전북	2, 806	236	500	227	-	1, 430	661	1, 554	762	758	1, 014	9, 947
전남	758	48, 371	4, 294	1, 388	92, 310	4, 004	36	162	913	3, 277	1, 146	156, 660
경북	627	16, 993	871	7	33, 285	2, 275	121	46	559	10, 769	962	66, 515
경남	1, 473	12, 269	27	119	0	354	134	191	84	4, 926	1, 880	21, 458
전국	23, 405	179, 963	9, 766	263, 292	137, 464	28, 348	7, 981	10, 571	15, 903	65, 326	22, 501	764, 517
비율	3. 1	23. 5	1. 3	34. 4	18. 0	3. 7	1. 0	1. 4	2. 1	8. 5	2. 9	100. 0

<표 5-66> 2035년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 비율 전망

단위: %

[illegible]

## 6. 2040년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 20.4%인 2억 2,239만 RT, 울산광역시가 19.6%인 2억 1,324만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 20.8%인 5,920만 RT, 수입 일반화물 물동량은 20.3%인 1억 6,318만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 31.6%인 9,010만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.3%인 1억 2,314만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-67> 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	5,571	2.0	62,700	7.8	68,271	6.3
부산	3,009	1.1	9,392	1.2	12,401	1.1
대구	240	0.1	985	0.1	1,225	0.1
인천	17,654	6.2	89,272	11.1	106,925	9.8
광주	354	0.1	320	0.0	674	0.1
대전	58	0.0	1,268	0.2	1,327	0.1
울산	90,101	31.6	123,139	15.3	213,240	19.6
경기	28,723	10.1	94,447	11.8	123,170	11.3
강원	16,140	5.7	3,914	0.5	20,054	1.8
충북	609	0.2	3,294	0.4	3,903	0.4
충남	34,073	12.0	149,546	18.6	183,619	16.9
전북	7,081	2.5	10,341	1.3	17,422	1.6
전남	59,201	20.8	163,184	20.3	222,385	20.4
경북	13,462	4.7	68,802	8.6	82,264	7.6
경남	8,831	3.1	22,249	2.8	31,080	2.9
전국	285,106	100.0	802,853	100.0	1,087,959	100.0

## 가. 2040년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2040년 수출 일반화물 2억 8,511만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 31.4% (8,943만 RT), 광양항이 20.5% (5,831만 RT), 평택·당진항이 13.0% (3,706만 RT), 대산항이 7.2% (2,056만 RT)로 나타남

&lt;표 5-68&gt; 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	2,085	1,139	1,021	122	37	467	332	149	169	7	42	5,571
부산	2,652	22	26	2	6	44	194	8	51	0	4	3,009
대구	192	13	17	-	7	4	6	0	1	0	0	240
인천	710	14,836	1,092	133	148	122	217	164	192	3	37	17,654
광주	7	2	136	-	82	68	0	0	-	-	57	354
대전	43	6	2	-	0	7	1	0	0	-	0	58
울산	562	16	58	109	13	92	746	88,397	82	21	4	90,101
경기	988	1,230	23,616	12	1,649	408	127	11	33	13	637	28,723
강원	90	2	3	0	-	0	0	0	0	9,573	6,470	16,140
충북	228	34	81	0	175	38	17	6	9	20	2	609
충남	597	1,031	10,614	20,144	111	521	172	461	167	1	257	34,073
전북	249	106	48	6	6,014	422	134	11	85	0	5	7,081
전남	247	60	113	20	42	54,037	79	87	107	1	4,408	59,201
경북	1,391	316	108	8	32	1,876	211	123	9,392	5	1	13,462
경남	931	28	128	0	39	198	6,850	15	61	0	580	8,831
전국	10,972	18,841	37,062	20,556	8,355	58,305	9,086	89,431	10,349	9,645	12,504	285,106
비율	3.8	6.6	13.0	7.2	2.9	20.5	3.2	31.4	3.6	3.4	4.4	100.0



- <표 5-71> 2040년 수출 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

시도	시멘트	원유가스	비금속	펄프종	석유정제	화학제품	1차금속	기타기계	자동차	기타운송	기타품목	계
서울	4	248	126	154	3	623	1,451	338	193	34	2,398	5,571
부산	7	57	42	15	1	29	1,474	109	225	801	248	3,009
대구	-	0	0	21	0	2	14	17	32	0	154	240
인천	38	4,444	912	110	213	2,090	6,008	835	2,040	57	908	17,654
광주	-	0	0	6	-	0	38	3	297	0	9	354
대전	-	0	0	26	-	2	4	6	1	0	20	58
울산	0	55,737	1,182	5	3,767	14,612	1,173	845	2,890	8,976	915	90,101
경기	0	3,825	172	254	147	430	1,641	379	20,298	73	1,504	28,723
강원	15,673	0	218	0	0	4	151	1	10	3	80	16,140
충북	20	0	16	223	-	47	88	23	9	0	181	609
충남	-	10,543	872	10	329	7,293	12,315	72	1,445	33	1,160	34,073
전북	0	29	92	324	1	918	1,069	107	2,700	1,499	343	7,081
전남	20	109	150	633	86	3,737	49,302	81	149	3,851	1,084	59,201
경북	1	0	302	8	1	93	11,834	140	24	11	1,048	13,462
경남	2	60	235	39	0	19	2,155	3,625	961	607	1,128	8,831
전국	15,765	75,051	4,318	1,829	4,547	29,898	88,719	6,581	31,274	15,946	11,178	285,106
비율	5.5	26.3	1.5	0.6	1.6	10.5	31.1	2.3	11.0	5.6	3.9	100.0

[illegible]

### 나. 2040년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2040년 수입 일반화물 8억 285만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 21.3%(1억 7,102만 RT), 평택·당진항이 16.1%(1억 2,909만 RT), 울산항이 16.6%(1억 3,290만 RT), 인천항이 10.9%(8,788만 RT)로 나타남

<표 5-73> 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	삼천포	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	2,944	12,980	6,095	5,316	2,391	9,131	521	4,780	4,626	12,525	1,392	62,700
부산	7,339	429	272	6	33	143	363	181	342	31	253	9,392
대구	233	118	28	1	43	10	74	370	63	32	12	985
인천	286	56,447	27,935	2,593	151	77	72	595	898	124	94	89,272
광주	33	64	110	-	8	31	10	6	57	0	2	320
대전	109	408	181	-	426	37	3	81	14	0	9	1,268
울산	730	69	1,861	11	50	83	87	119,526	651	0	70	123,139
경기	1,429	9,529	76,832	268	772	327	145	3,577	1,133	316	120	94,447
강원	52	758	109	-	33	2	0	20	7	2,180	754	3,914
충북	163	1,354	375	1	289	13	17	130	62	878	13	3,294
충남	529	3,062	13,868	83,014	1,811	660	19	289	97	10	46,187	149,546
전북	59	147	843	-	8,812	279	4	151	0	0	45	10,341
전남	177	171	184	18	665	159,800	13	345	43	1	1,766	163,184
경북	1,317	198	195	-	50	39	49	1,664	64,316	965	10	68,802
경남	2,898	2,146	197	128	129	383	2,186	1,182	1,545	0	11,454	22,249
전국	18,298	87,878	129,085	91,356	15,664	171,015	3,563	132,896	73,856	17,062	62,180	802,853
비율	2.3	10.9	16.1	11.4	2.0	21.3	0.4	16.6	9.2	2.1	7.7	100.0

- <표 5-74> 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- <표 5-75> 2040년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]



- <표 5-76> 2040년 수입 일반화물의 주요 품목별 시도 기점 전망

시도	농산물	석탄광물	시멘트	원유가스	금속광물	비금속광물	음식료	목재	화학제품	제1차금속	기타품목	계
서울	2,186	20,320	3,557	10,249	0	5,784	2,451	190	3,938	7,496	6,529	62,700
부산	852	111	133	221	0	353	230	1,094	88	5,649	661	9,392
대구	297	38	0	0	-	97	21	82	15	211	223	985
인천	6,594	13,317	345	27,874	12,512	4,510	2,195	5,593	683	14,029	1,619	89,272
광주	0	-	33	0	-	6	2	4	2	219	53	320
대전	298	0	0	7	0	29	7	53	223	59	592	1,268
울산	558	1,070	-	102,405	-	6,615	846	1,236	5,128	4,084	1,197	123,139
경기	4,335	2,936	151	72,987	0	1,363	1,557	596	3,066	3,427	4,030	94,447
강원	255	1,697	43	3	-	1,467	21	101	2	63	262	3,914
충북	803	1,019	39	5	-	245	31	30	203	275	644	3,294
충남	2,340	65,498	28	64,116	-	947	33	39	921	12,935	2,689	149,546
전북	2,924	242	520	227	-	1,482	686	1,631	787	790	1,052	10,341
전남	773	50,411	4,425	1,416	96,290	4,157	35	167	932	3,391	1,188	163,184
경북	630	17,392	905	8	34,825	2,238	126	48	618	10,995	1,017	68,802
경남	1,611	12,519	30	123	0	367	139	196	87	5,188	1,990	22,249
전국	24,456	186,572	10,210	279,641	143,626	29,660	8,380	11,060	16,693	68,810	23,746	802,853
비율	3.0	23.2	1.3	34.8	17.9	3.7	1.0	1.4	2.1	8.6	3.0	100.0

단위: %

[illegible]

## 제6장 결론 및 정책제언

---

### 제1절 결론

### 제2절 정책제언



## 제6장 결론 및 정책제언

### 제1절 결론

#### 1. 수출입 컨테이너 기종점은 부산 신항 등 신항만의 개장과 물동량 증가 등에 따라 변화

- 우리나라 수출입 컨테이너 물동량은 지난 2005년 9,412천TEU에서 2011년 13,413천TEU로 증가
  - 항만별로는 부산항이 2005년 6,579천TEU에서 2011년 8,708천TEU로 연평균 4.7%증가. 인천항은 1,056천TEU에서 1,931천TEU로 연평균 10% 증가, 광양항은 1,117천TEU에서 1,726천TEU로 연평균 7.5% 증가, 평택·당진항은 227천TEU에서 502천TEU로 연평균 14.1% 증가, 마산항은 55천TEU에서 8천TEU로 감소
- 2011년 수출 적공 컨테이너 666만TEU 가운데 부산항이 전체의 64.7%인 431만TEU로 가장 많은 비중을 차지하였으며, 그 다음으로 인천항(13.9%), 광양항(13.1%), 평택항(3.6%), 울산항(3.0%)이 차지
  - 2011년 수입 적공 컨테이너 676만TEU 가운데 부산항이 전체의 65.2%인 440만TEU로 가장 많은 비중을 차지하였으며, 다음으로 인천항(14.9%), 광양항(12.7%), 평택항(3.9%), 울산항(1.8%)의 순서임
- 수출 컨테이너의 시도별 유발 경로를 살펴보면, 경기, 경남, 울산, 경북, 전북, 인천, 부산 등의 지역이 50만TEU 이상의 수출 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
  - 전국 수출 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적공 컨테이너의 12.9%인 86만TEU임, 이어 “경북 ⇒ 부산항”(66만TEU), “경기 ⇒ 부산항”(65.5만TEU), “전남 ⇒ 광양항”(47만TEU), “경기 ⇒ 인천항”(40만TEU) 경로 등이 높은 물동량을 보여줌
- 수입 컨테이너의 시도별 유발경로를 보면 경기, 경남, 경북, 울산, 부산 등의 지역이 50만TEU 이상의 수입 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
  - 전국 수입 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적공 컨테이너의 11.5%인 78만TEU였으며, 다음으로 “경기 ⇐ 부산항”(75만

TEU), “경북 ⇄ 부산항”(68만TEU), “전남 ⇄ 광양항”(33만TEU), “경기 ⇄ 인천항”(50만TEU) 경로 등이 높은 물동량을 보여줌

- 권역별 수출입 컨테이너의 항만별 이용 추이에서는 수도권 이용항만 변화가 두드러지는데, 부산항 이용비율은 감소하였고 인천항, 평택항, 광양항의 이용비율이 계속해서 증가하고 있음
  - 수도권 화물의 부산항 이용비율은 2001년 71% → 2005년 51% → 2011년 45%로 지속적으로 감소해오고 있는 반면 수도권 화물의 인천항 이용비율은 2001년 28% → 2005년 38% → 2011년 41%로 지속적으로 증가해오고 있음
  - 영남권 컨테이너 화물의 부산항 이용비율은 90%에 달하고 있으며 그 비율은 비교시점 간에 크게 변화하지 않았고, 호남권 컨테이너의 부산항 이용은 2001년 42% → 2005년 40% → 2011년 27%로 최근에 대폭 감소한 것으로 조사된 반면 광양항 이용비율은 2001년 57% → 2005년 56% → 2011년 65%로 크게 증가하였음
  - 충청권의 경우 부산항 이용 비중은 2001년 84%에서 2011년 70%로 감소하였고, 인천항이 4%에서 9%로, 평택항이 2%에서 9%로 증가하였고, 강원권의 경우 부산항 이용 비중은 2001년 90%에서 2011년 77%로 증가하였고, 인천항의 비중은 9%에서 13%, 평택항은 6%로 증가
  - 이와 같이 권역별 이용항만의 비중이 변화한 것은 지난 10년간 광양, 인천, 평택 등 항만시설의 확장, 신규항로의 개설, 대중국 교역량 증가 등의 사유에 기인한 것으로 판단됨
- 부산 신항의 연속적인 터미널 개장 등의 영향으로 양산HCD(내륙컨테이너기지) 및 양산TF(복합물류터미널)의 기능이 크게 위축
  - 부산 신항과 배후단지의 개발에 따라 기존에 양산HCD 등에서 처리하던 컨테이너 물동량은 크게 감소했는데, 140만TEU의 처리능력을 갖춘 양산HCD는 2011년 29만TEU를 처리
  - 양산HCD의 처리 실적이 감소한 것은 새로 개발된 대부분의 터미널이 터미널내에서 화물의 장치, 보관, 적재/적출 등의 기능을 수행하는 On-Dock 기능을 수행할 수 있도록 설계, 시공되었기 때문임
  - 신항 터미널의 완공 전에는 터미널 시설능력 부족으로 북항 컨테이너터미널은 대부분 화물 양적하 위주로 운영되었고, 컨테이너 화물의 장치, 보관을 양산HCD에서 지원하였으나 신항 터미널의 잇따른 개장으로 인해 양산HCD의 기능은 점차로 축소

## 2. 수출입 컨테이너의 운송수단은 도로의 비중이 여전히 매우 높은 비중을 차지

- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 89.3%인 778만 TEU였으며, 철도운송이 81만TEU로 9.3%, 연안운송이 12만TEU로 1.4%를 차지
- 수입 컨테이너의 도로운송 수송비율은 91.1%로, 수출이 87.5%인데 비해 3.6% 정도 더 높았음. 이는 수입의 경우 선박 출항시간에 맞추어서 화물을 터미널에 반입하여야 하기 때문에 수출보다는 상대적으로 도로 운송비율이 높은 것으로 판단됨
- 부산항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 52.8%(6만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 인천 37.2%(4만TEU), 울산 3.7%(4천TEU), 전북 2.1%(3천TEU)의 순이었음
  - 부산항과 전남 광양항은 양항 기항에 따른 입출항료 할인효과와 공컨테이너 재배치 등에 따른 물동량이 대부분임
  - 인천이 기종점인 적공 컨테이너 실적은 주로 부인선 물량이며 나머지 지역은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량임
- 부산과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 권역별 기종점은 경기가 전체의 39.9%(32만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 인천 18.3%(15만 TEU), 경북 14.9%(12만TEU), 충남 10.1%(8만TEU), 충북 6.6%(5만TEU)의 순임
- 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 수송수단별 비중은 도로가 85.8%, 연안이 6.0%, 철도가 8.3%를 차지
  - 부산항과 마찬가지로 도로운송이 수출에서 차지하는 비중은 90.4%로, 수입의 81.1%에 비해 높은 실적을 보여주었으며, 연안의 경우는 그 반대로 수출은 2.1%, 수입은 9.0%를 차지
- 한편 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 수송수단별 비중은 도로가 95.4%, 연안이 4.6%를 차지
  - 인천항의 경우 수도권 주요 지역과의 운송거리가 짧고 철도인입선 등이 충분하지 않아 철도 운송은 발생하지 않음

### 3. 일반화물은 대량화물이 처리되는 존에서 많은 물동량을 유발

- 2011년에서 우리나라에서 해상 측 선박을 이용하여 수출입한 화물(환적화물 제외) 8억 9,179만톤이며, 그 중 78.4% (6억 9,906만톤)가 일반화물 형태(비 컨테이너)로 수송되었으며, 21.6% (1억 9,272만톤)은 컨테이너로 수송
  - 수입화물은 86.9%가 일반화물, 13.1%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 59.7%가 일반화물, 40.3%가 컨테이너로 운송되었는데,
  - 이처럼 수입화물의 일반화물 비중이 높은 것은 우리나라 무역구조가 원자재를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조를 지니고 있기 때문임
- 2011년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 울산항이 1억 6,327만톤 (23.4%)로 가장 많이 처리하였으며, 광양항이 1억 5,384만톤 (22.0%), 그 다음으로 인천항이 7,597만톤 (10.9%), 평택·당진항 7,460만톤 (10.7%), 포항항 5,644만톤 (8.1%), 대산항 5,504만톤 (7.9%) 등의 순임
  - 수입화물은 광양항이 1억 1,920만톤 (22.4%)으로 가장 많고, 울산항 (19.2%), 인천항 (12.6%), 평택·당진항 (11.3%) 등의 순이며,
  - 수출화물은 울산항 6,101만톤 (36.5%), 광양항 (20.8%), 평택·당진항 (8.6%), 대산항 (6.3%), 인천항 (5.5%) 등의 순임
  - 이들 일반화물의 비중이 높은 항만은 대부분 항만 또는 항만배후단지에 대규모 중화학 공업단지가 입지해 있으며 제철, 석유화학, 기계, 에너지, 자동차 등 관련 산업이 크게 발달
  - 이러한 구조 때문에 수입화물을 처리한 항만에서 수출화물을 많이 처리하는 경향이 두드러지게 나타나고 있음. 다만 삼천포와 같이 발전용 석탄이 수입되는 일종의 전용항만의 경우에는 수출화물은 거의 없음
- 일반화물의 시도별 유발량을 보면 울산 (23%), 전남 (22.4%)의 비중이 높게 나타나고 있는데 이는 액체화물을 주로 처리하는 울산항과 광양항이 입지하고 있기 때문이며, 충북 (16.8%), 인천 (10.5%), 경북 (8.4%) 등도 마찬가지로 대량화물인 광물, 액체화물이 주로 처리되기 때문에 이들 지역의 비중이 높게 나타남
  - 수입 일반화물의 항만과 시도간 물동량은 서로 매우 높은 상관관계를 보이고 있음. 울산항의 경우 울산지역 수출입 물동량이 99%를 차지하고 있는데, 이것은 대량화물을 처리하는 항만이 입지한 시도에서 실제로 이들 화물이 처리되기 때문으로 원유

및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등 대량화물은 대부분 항만과 인접해 있는 시설에서 처리되고 있음

- 울산항, 광양항, 평택항 등 대량화물의 경우 항만 인근지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만인근 지역의 물동량이 높게 나타남
- 부산항의 경우는 전국항만의 특징을 보여주고 있는데 부산항 수출물량의 39%, 수입물량의 67%가 부산 지역에서 발생

#### 4. 민간데이터 활용으로 조사 샘플 확대

- 2011년 컨테이너 해상화물 기종점 조사를 위해 조사원을 투입하여 확보한 표본은 전체 수출입 컨테이너 물동량 13,412천TEU의 0.2%로 매우 적었으며, 예산 제약 및 물동량의 지속적인 증가로 인해 표본비율을 만족할 만한 수준으로 늘리는 것은 매우 어려움
- 조사원 투입방식을 통한 조사의 한계를 극복하기 위해 민간기업과의 협력을 통한 데이터 확보를 추진
- 컨테이너 하역을 담당하는 하역사(터미널)와 컨테이너 화물을 수송하는 운송사가 주요 협력대상. 하역사의 경우 터미널별 처리 물동량, 수출입 물동량, 터미널간 환적 물동량 등의 자료 협조
- 운송사의 경우 자사가 수송한 컨테이너의 실적 자료, 운송수단별 실적 자료 등에 대해 협조. 지입차량 실적 제외, 운송사 고유의 존 체계, 운송사별 데이터 구조의 차이 등 몇 가지 어려움에도 불구하고 운송사의 협조를 통해 확보한 데이터는 조사 표본의 신뢰도 제고뿐 아니라 권역별, 항만별 트렌드를 도출하는데 유용
- 해양수산부의 PORT-MIS 자료, 관세청의 통관 자료 및 운송사의 실적자료 등 전산자료를 상호 연계하여 활용함으로써 조사원 투입을 통한 현장조사 방식의 한계를 보완할 수 있음
- 개인정보 및 민감한 데이터를 제외하기 때문에 일부 활용에 한계는 있으나 데이터를 이용한 조사 방식은 향후 조사원 투입 방식의 애로를 보완할 수 있고, 풍부한 표본을 확보함으로써 신뢰도 제고에 기여



## 제2절 정책제언

### 1. 신 항만 및 배후단지 개발에 따른 조사 필요

- 2011년 조사에서는 존 체계의 재 구성, 일부 항만의 관리권 지방 이양, 신규 터미널 및 부두 개장, 도로 및 철도 등의 연결에 따라 조사 및 분석 대상이 확대
  - 각 지역의 신항만 개장, 부두 기능 변경 등에 따라 화물 흐름이 변화하고 있기 때문에 향후에도 이들 신규 항만 및 터미널과 새로운 기능을 수행하는 부두의 경우에 조사가 필요
  - 자동차의 경우 전용부두 시설 부족으로 기존 컨테이너 터미널이나 일반부두 등에서 처리하는 물동량이 증가한바 있으며, 신규 항로의 개설에 따라 기존에 처리되지 않던 컨테이너가 새롭게 처리되거나 새로운 화물이 처리되고 있음
- 부산 신항 및 배후단지의 개장에 따라 양산HCD의 기능이 크게 위축된 사례 등을 감안하여 기존 물류흐름에 변화를 초래할만한 시설의 추가나 폐쇄 및 기능변경시에는 이들 지역에서의 보완조사 필요
  - 향후 터미널간 통합이나 기능 재조정을 통한 기능 변경, 항만 재개발 및 친수 공간 확보에 따른 부두 폐쇄나 이전시에도 이들 지역에 대한 조사는 필요
  - 향후 조사에서는 이와 같은 항만 및 배후 시설 자체의 변화와 더불어 연계운송 수단의 개장 등 다양한 요인을 고려하여 조사 계획을 수립할 필요

### 2. 컨테이너 내품조사를 통한 품목별 O/D 완성도 제고

- 해상 수출입 화물의 경우 전체의 21.6%가 컨테이너에 적재되어 수출입되고 있는데 이들 컨테이너화물의 품목에 대한 조사가 제대로 이루어지지 않고 있어 우리나라 전체 수출입화물의 품목별 기종점 데이터를 구축하는데 한계
  - 2001년의 경우 전체 수출입화물 891백만톤중 컨테이너를 통해 수출입된 화물은 192백만톤으로 전체의 21.6%를 점유
  - 그러나 현재까지 컨테이너화된 품목이나 화물량은 해양수산부 및 관세청 자료 등을 이용하여 활용하고 있으나 이들 화물의 구체적인 기종점은 파악이 어려운 실정

- 조사원 조사의 경우 운전기사가 품목을 모르는 경우가 많고, 응답하는 경우에도 HS Code 상의 품목구분이 아닌 일반적인 화물 품명인 경우가 많아 활용에 한계
- 이러한 현실적인 한계 때문에 컨테이너화물은 내품에 대한 정확한 기종점 자료 없이 컨테이너 자체의 기종점을 중심으로 데이터를 생산
- 컨테이너 내품 정보를 확보하게 되면 우리나라 전체 품목별 수출입 기종점 자료가 만들어 질수 있기 때문에 데이터의 신뢰도뿐만 아니라 활용도를 제고 할 수 있음
  - 화물반출입신고정보에는 화물품목을 구체적으로 기입하도록 하고 있기 때문에 이 데이터를 이용하게 되면 내품 정보 확인이 가능함
  - 그러나 동 화물정보는 텍스트로 기입하게 되어 있어 코드 전환이 필요하고, 텍스트 기입 방식이나 내용이 입력자 개인별, 회사별 특성에 따라 일부 다른 특성 존재
  - 컨테이너의 내품 정보는 개인정보이자 보호되어야할 정보이기 때문에 관리가 매우 엄격하고 활용이 제한적임
- 공공의 목적으로 용도를 제한하고 개인정보를 제외한 순수한 품목 정보만을 추출하여 동 자료를 컨테이너 수출입신고 정보, 터미널 반출입 정보 등 유관 정보와 연계하여 활용하는 방안을 검토
  - 텍스트 정보를 코드화하기 위한 프로그램은 기존 상용화 된 프로그램을 활용하거나 보강하여 인식도를 제고
  - 수백만건 이상의 품목 데이터 및 연계 데이터 처리를 위한 시스템 구축이 필요하나 이는 기존 유관 시스템을 활용하거나 최소한의 비용으로 구축하는 방안을 검토

### 3. 조사자료의 활용도를 제고할 필요

- 방대한 양의 기종점 자료는 동 분야에 종사하는 전문인력이나 연구자 및 관계자에게는 매우 유용한 정보이나 일반 이용자에게는 복잡하거나 이해하기 어려운 데이터로 인식될 수도 있기 때문에 데이터의 활용도를 제고하기 위한 방안 마련 필요
  - 248존 별 데이터와 개별 품목별 데이터는 해당 존이나 특정 품목에 대한 관리 및 모니터링 필요시에 유용
  - 이 외에는 시도 단위, 대중 화물군 단위, 주요 항만 단위의 데이터 등 포괄적이고 개략적인 데이터가 일반 이용자들에게 교통디비 데이터의 유용성과 특징을 제고하는데 유효

- 표로 작성된 수치도 유용하나 도면이나 인포그래픽을 통한 데이터의 제공이나 데이터에 대한 상세한 설명을 통해 이용자들에게 직감적이면서도 풍부한 자료를 제공할 필요
- 개별 품목단위의 상세 기종점 분석을 통해 해당 산업과 연관된 주체들의 의사결정이나 업무를 지원할 필요
- 대량화물이 차지하는 비중이 높기 때문에 석유 및 가스, 철광석, 석탄, 양곡 등에 대한 상세 분석 필요. 특히 에너지 및 제철원료, 발전용 화물 등은 항만 인근에서 사용되어 교통유발이 상대적으로 적으나 그 외 화물은 내륙 수요처까지 이송되고 있어 이에 대한 상세 분석 필요. 특히 화주 및 생산 공장 단위의 경로분석과 더불어 차량의 사이즈, 운송시간, 운송 비용 등이 함께 검토될 필요
- 주요 수출 화물인 자동차, 기계, 전자 등 핵심품목에 대해서도 유통경로와 운송시간, 비용 등에 대한 상세 분석이 필요하며 컨테이너화물과 일반화물 형태로 함께 수출입 되는 화물의 경우 내품 조사와 연계하여 총 화물 데이터를 구축할 필요

#### 4. 운송사 등 민간 부분의 기초 데이터 확보 강화

- 다양한 소스의 데이터와 이들 데이터를 시스템적으로 연계할 때 데이터의 유용성과 신뢰도는 제고 될 수 있기 때문에 조사원을 통한 조사자료 외에 민간 운송사의 데이터 등 다양한 데이터 확보 필요
- 공공부분의 데이터라 할 수 있는 해양수산부 및 관세청의 데이터를 지속적으로 확보, 가공하여 활용
- 터미널, 운송사의 실적 데이터를 확보하되 대형사 외에 중소 회사의 데이터를 확보하기 위한 방안 마련 필요. 터미널이나 대형 운송사는 모두 잘 정비된 정보시스템을 운영하기 때문에 비교적 실적 데이터를 잘 관리하고 있으나 중소형 회사는 상대적으로 정보자원이나 인력이 부족하여 일부 요금 자료 외에는 데이터 관리가 미흡한 경우가 대부분임
- 중소 운송사나 하역사의 데이터를 확보하고 활용하기 위해서는 데이터 공유의 필요성과 활용도에 대한 충분한 이해제고와 더불어 서식 및 데이터 표준화, 데이터 관리주기, 공유 플랫폼 등에 대한 협의가 필요. 전산자원이 부족한 일부 회사의 경우 서류자료의 입력 및 코드 전환 등에 대한 지원도 검토

- 데이터는 무제한, 무료로 확보할 수 있는 것이 아니고 데이터 정리, 분석에 인력과 비용이 발생하기 때문에 유효한 데이터를 확보하기 위해 필요한 예산을 마련할 필요가 있음. 또한 일부 데이터의 경우는 구매를 해야 하기 때문에 이에 대한 예산확보나 업무 협력체계를 마련할 필요가 있음
- 개인정보의 보호를 위한 보안 대책도 동시에 고려할 필요

## 5. 정보시스템을 이용한 조사 강화

- 해양수산부가 운영하는 PORT-MIS, GCTS 및 화물추적 시스템, 터미널에서 운영하고 있는 게이트 자동화 시스템 등 유관 정보 시스템을 통해 생산, 관리되는 정보를 유기적으로 연계, 활용하여 데이터의 신뢰도를 제고할 필요
- 화물 반출입 신고, 수출입 신고, 보세운송 신고 등 세관 자료도 화물의 기종점 분석 시 활용 가능
- 고속도로 톨 게이트 통과 자료, 항만 권역 CCTV 자료 등을 포함하여 관련 데이터의 융·복합을 통한 빅 데이터 차원의 정보 관리 및 자료 생산 방식 검토
- 국내 기종점뿐 아니라 해외 기종점 데이터를 확보하기 위한 여건도 개선되고 있기 때문에 국가간 물류정보 공유를 위한 협력체제를 활용하여 제한적이지만 일부 국가를 대상으로 해외 기종점을 적시에 확보하는 방안도 검토

