

2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」

## 전국해상화물O/D 전수화 및 장래예측



2018년 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수

6

전국해상화물O/D 전수화 및 장래예측



2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」

## 전국해상화물O/D 전수화 및 장래예측

2018.12



6

2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및  
유지보수」

# 전국 해상 화물 O/D 전수화 및 장래예측

6



# 제 출 문

국토교통부장관 귀하

본 보고서를 국가정보화사업 중 「2018년도 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」의 최종보고서로 제출합니다.

2018년 12월

한국교통연구원

원장 오 재 학





**본 『2018년도 국가교통조사·DB시스템 운영 및  
유지보수』는 다음 연구진에 의해 수행되었습니다.**

## 참 여 연 구 진

<한국교통연구원>	
연구책임자	◦ 김주영 연구위원
연 구 진	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 박인기, 최정민, 조종석 연구위원</li> <li>◦ 박용일, 황순연, 천승훈, 장동익, 송태진, 성홍모, 김병관, 우왕희 부연구위원</li> <li>◦ 신영권, 김동호, 김규진 주임전문원, 이종우 전문연구원, 김정은 전문원</li> <li>◦ 강국수, 고두환, 김관용, 김성민, 김은미, 박미란, 박준호, 오연선, 이선아, 이선영, 이용철, 이해선, 정승환, 정승연, 조용훈, 탁지훈, 홍성표 연구원</li> <li>◦ 서유진, 노수진 연구조원</li> </ul>
<한국해양수산개발원>	
연 구 진	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 이호춘 부연구위원</li> <li>◦ 류희영, 반영길 연구원</li> </ul>
<한국항공협회>	
연 구 진	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 성인영 실장</li> <li>◦ 박수경 과장, 손병열 과장, 유인아 대리</li> </ul>

# 『2018년도 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수』

## 보고서 구성 및 담당연구진

번 호	과 제 명	연 구 진
제 1권	요약보고서	박용일, 신영권, 박준호,
제 2권	전국여객O/D 보완갱신	조종석, 강국수, 박미란,
제 3권	빅데이터를 활용한 여객 O/D 신뢰도 제고 연구	김병관, 정승환
제 4권	항공여객 O/D조사	성인영, 박수경, 유인아
제 5권	전국화물 O/D 전수화 및 장래수요예측	성홍모, 박인기, 김정은, 조용훈 이용철
제 6권	전국해상화물 O/D 전수화 및 장래예측	이호춘, 류희영, 반영길
제 7권	빅데이터를 활용한 화물O/D 신뢰도 제고 연구	성홍모, 박인기, 김정은, 조용훈 이용철
제 8권	교통분석용 네트워크 구축	최정민, 김동호, 우왕희, 김정민 탁지훈, 이선아
제 9권	KTDB 플랫폼 기반지도 구축	최정민, 김동호, 우왕희, 김정민 탁지훈, 이선아
제10권	국가교통통계조사	황순연, 오연선, 고두환
제11권	특별교통대책기간 통행실태 조사	장동익, 김동호, 김은미
제12권	교통혼잡지도 DB구축	천승훈, 김성민, 김관용
제13권	대중교통 정책지원 고도화를 위한 모바일 빅데이 터 DB구축	송태진, 이해선, 홍성표, 이선영, 이종우
제14권	교통유발원단위 첨단조사 연구	황순연, 오연선, 고두환
제15권	국가교통DB시스템 운영 및 유지보수	김규진

# 『2018년도 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수』

## 과제별 공동참여·위탁용역 사업자

### 【공동사업 참여기관】

- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (수도권 부문)
  - 서울연구원, 경기개발연구원, 인천발전연구원
- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (대구광역시권 부문)
  - (재)대구경북연구원
- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (제주특별자치도 부문)
  - 홍익대학교산학협력단
- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (부산·울산권 부문)
  - 경성대학교산학협력단, (주)나우컨설팅
- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (대전·충청권 부문)
  - (주)홍익기술단, 더블유비그룹코리아

### 【위탁용역 사업자】

- ViewT 1.0 서비스 제공을 위한 DB구축 및 시스템 개선
  - (주)큐빅웨어
- GIS기반 교통망 DB구축
  - (주)큐빅웨어
- 2018년 국가교통조사 중 특별교통통행실태조사 및 이용자 만족도 조사
  - (주)리서치랩
- 도로 및 철도 교통분석용 네트워크 보완갱신
  - (주)큐빅웨어
- 수출입 항공화물 기종점 통행량조사 위탁용역
  - (주)코리아데이터네트워크

## 【위탁용역 사업자】

- ViewT 2.0 서비스 제공을 위한 통신빅데이터 구축 및 기능개발
  - ㈜큐빅웨어
- 국가교통DB시스템 운영 및 유지보수 중 2018년 KTDB HW 유지보수 및 서버운영 SW 라이선스 갱신
  - ㈜휴버텍
- 모바일 빅데이터 분석 환경 구현 및 교통분석용 DB 구축
  - ㈜케이티
- 2018년도 국가교통DB Brief 발행
  - 텍스트앤드이미지
- 전국 여객 O/D 웹기반 검증프로그램 구축
  - ㈜제이에스소프트
- 국가교통통계 DB 조사관리 시스템 개선방안
  - ㈜블루와이즈
- 사용자 요구사항 분석을 위한 설문조사
  - ㈜지알아이리서치
- 국가교통빅데이터 플랫폼 아키텍처 설계
  - ㈜지음지식서비스
- 화물 O/D신뢰도 향상을 위한 검증자료 구축
  - 서울시립대학교 산학협력단
- 혼잡(불안정류)상황 교통수요 추정 방안 연구
  - 공주대학교 산학협력단

## **최종보고서 목차**

**제 1권 요약보고서**

**제 2권 전국여객O/D보완갱신**

**제 3권 빅데이터를 활용한 여객O/D 신뢰도 제고 연구**

**제 4권 항공여객 O/D조사**

**제 5권 전국화물O/D 전수화 및 장래수요예측**

**제 6권 전국해상화물O/D 전수화 및 장래예측**

**제 7권 빅데이터를 활용한 화물 O/D 신뢰도 제고 연구**

**제 8권 교통분석용 네트워크 구축**

**제 9권 KTDB 플랫폼 기반지도 구축**

**제 10권 국가교통통계조사**

**제 11권 특별교통대책기간 통행실태 조사**

**제 12권 교통혼잡지도 DB구축**

**제 13권 대중교통 정책지원 고도화를 위한 모바일 빅데이터 DB구축**

**제 14권 교통유발원단위 첨단조사연구**

**제 15권 국가교통DB시스템 운영 및 유지보수**



# 목 차

## 요 약

제1장 과업의 개요 .....	3
------------------	---

제1절 과업의 배경 및 목적 / 3

제2절 과업의 범위 / 4

제3절 과업의 기대효과 / 6

제2장 컨테이너화물 기종점조사 상세분석 .....	9
-----------------------------	---

제1절 분석의 배경 및 범위 / 9

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석 / 10

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석 / 145

제3장 일반화물 기종점조사 상세분석 .....	155
---------------------------	-----

제1절 분석의 개요 및 범위 / 155

제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석 / 163

제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석 / 173

제4장 수출입 컨테이너화물 기종점 중장기 전망 .....	229
---------------------------------	-----

제1절 중장기 전망의 기본 방향 / 229

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 / 230

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망 / 236

제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망 / 245

제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망 .....	271
-------------------------------	-----

제1절 중장기 전망의 기본 방향 / 271

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 / 272

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망 / 278

제4절 연도별 일반화물 기종점 전망 / 284



제6장 결론 및 정책제언 .....	317
---------------------	-----

제1절 결론 /	317
----------	-----

제2절 정책제언 /	320
------------	-----

## 표 목 차

<표 2-1> 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율 .....	10
<표 2-2> 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율 .....	10
<표 2-3> 해상화물 전수화 작업에 필요한 DB 현황 .....	12
<표 2-4> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2017년) .....	13
<표 2-5> 2017년 수출 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	14
<표 2-6> 2017년 수출 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	16
<표 2-7> 2017년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	17
<표 2-8> 2017년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위) .....	18
<표 2-9> 2017년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위) .....	18
<표 2-10> 2017년 수입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	19
<표 2-11> 2017년 수입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	21
<표 2-12> 2017년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	22
<표 2-13> 2017년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위) .....	23
<표 2-14> 2017년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위) .....	23
<표 2-15> 2017년 수출입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	24
<표 2-16> 2017년 수출입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	26
<표 2-17> 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위) .....	27
<표 2-18> 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위) .....	28
<표 2-19> 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위) .....	28
<표 2-20> 전국 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년, 2011년, 2017년) ....	29
<표 2-21> 전국 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년, 2011년, 2017년) .....	30
<표 2-22> 2017년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	35
<표 2-23> 2017년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	35
<표 2-24> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기종점(2017년) .....	36
<표 2-25> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기종점(2017년) .....	36
<표 2-26> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기종점(2017년) .....	37
<표 2-27> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기종점(2017년) .....	37
<표 2-28> 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기종점(2017년) .....	38
<표 2-29> 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기종점(2017년) .....	38

<표 2-30> 부산항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	39
<표 2-31> 부산항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	39
<표 2-32> 부산항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	40
<표 2-33> 부산항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	40
<표 2-34> 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	41
<표 2-35> 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	41
<표 2-36> 부산항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	42
<표 2-37> 부산항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	42
<표 2-38> 부산항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	43
<표 2-39> 부산항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	43
<표 2-40> 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	44
<표 2-41> 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	44
<표 2-42> 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	45
<표 2-43> 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	45
<표 2-44> 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	48
<표 2-45> 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	48
<표 2-46> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	49
<표 2-47> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	49
<표 2-48> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기중점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	50
<표 2-49> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기중점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	51
<표 2-50> 2017년 광양항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	52
<표 2-51> 2017년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(운송 구분) .....	52
<표 2-52> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	53
<표 2-53> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	53
<표 2-54> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	54
<표 2-55> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	54
<표 2-56> 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	55
<표 2-57> 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	55
<표 2-58> 광양항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	56

<표 2-59> 광양항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	56
<표 2-60> 광양항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	57
<표 2-61> 광양항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	57
<표 2-62> 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	58
<표 2-63> 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	58
<표 2-64> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	59
<표 2-65> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	59
<표 2-66> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	60
<표 2-67> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	60
<표 2-68> 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	61
<표 2-69> 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	61
<표 2-70> 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	62
<표 2-71> 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	62
<표 2-72> 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	65
<표 2-73> 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	65
<표 2-74> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	66
<표 2-75> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	66
<표 2-76> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기중점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	67
<표 2-77> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기중점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	68
<표 2-78> 2017년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	69
<표 2-79> 2017년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	69
<표 2-80> 인천항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	70
<표 2-81> 인천항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	70
<표 2-82> 인천항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	71
<표 2-83> 인천항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	71
<표 2-84> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	72
<표 2-85> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	72
<표 2-86> 인천항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2017년) .....	73
<표 2-87> 인천항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·중점(2017년) .....	73

<표 2-88> 인천항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	74
<표 2-89> 인천항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	74
<표 2-90> 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	75
<표 2-91> 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	75
<표 2-92> 인천항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	76
<표 2-93> 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	76
<표 2-94> 인천항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	79
<표 2-95> 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	79
<표 2-96> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	80
<표 2-97> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	80
<표 2-98> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 가·중점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	81
<표 2-99> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점 추정치(2001년, 2005년, 2017년) .....	82
<표 2-100> 2017년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	83
<표 2-101> 2017년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	83
<표 2-102> 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	84
<표 2-103> 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	84
<표 2-104> 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	85
<표 2-105> 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	85
<표 2-106> 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	86
<표 2-107> 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	86
<표 2-108> 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	87
<표 2-109> 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	87
<표 2-110> 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	88
<표 2-111> 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	88
<표 2-112> 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	89
<표 2-113> 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	89
<표 2-114> 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	90
<표 2-115> 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	90
<표 2-116> 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	93

<표 2-117> 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	93
<표 2-118> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	94
<표 2-119> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	94
<표 2-120> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	95
<표 2-121> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017) .....	96
<표 2-122> 2017년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	97
<표 2-123> 2017년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	97
<표 2-124> 울산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	98
<표 2-125> 울산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	98
<표 2-126> 울산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	99
<표 2-127> 울산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	99
<표 2-128> 울산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	100
<표 2-129> 울산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	100
<표 2-130> 울산항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	101
<표 2-131> 울산항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	101
<표 2-132> 울산항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	102
<표 2-133> 울산항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	102
<표 2-134> 울산항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	103
<표 2-135> 울산항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	103
<표 2-136> 울산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	104
<표 2-137> 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	104
<표 2-138> 울산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	107
<표 2-139> 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	107
<표 2-140> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년) .....	108
<표 2-141> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년) .....	108
<표 2-142> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	109
<표 2-143> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년) .....	110

<표 2-144> 2017년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	111
<표 2-145> 2017년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	111
<표 2-146> 대산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	112
<표 2-147> 대산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	112
<표 2-148> 대산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	113
<표 2-149> 대산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	113
<표 2-150> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	114
<표 2-151> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	114
<표 2-152> 2017년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	115
<표 2-153> 2017년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	115
<표 2-154> 포항항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	116
<표 2-155> 포항항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	116
<표 2-156> 포항항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	117
<표 2-157> 포항항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	117
<표 2-158> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	118
<표 2-159> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	118
<표 2-160> 2017년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	119
<표 2-161> 2017년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	119
<표 2-162> 군산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	120
<표 2-163> 군산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	120
<표 2-164> 군산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	121
<표 2-165> 군산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	121
<표 2-166> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	122
<표 2-167> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	122
<표 2-168> 2017년 경인항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	123
<표 2-169> 2017년 경인항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	123
<표 2-170> 경인항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	124
<표 2-171> 경인항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	124
<표 2-172> 경인항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	125
<표 2-173> 경인항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	125
<표 2-174> 경인항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	126

<표 2-175> 경인항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	126
<표 2-176> 2017년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	127
<표 2-177> 2017년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	127
<표 2-178> 마산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	128
<표 2-179> 마산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	128
<표 2-180> 마산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	129
<표 2-181> 마산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	129
<표 2-182> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	130
<표 2-183> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	130
<표 2-184> 2017년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	131
<표 2-185> 2017년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	131
<표 2-186> 목포항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	132
<표 2-187> 목포항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	132
<표 2-188> 목포항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	133
<표 2-189> 목포항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	133
<표 2-190> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	134
<표 2-191> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	134
<표 2-192> 2017년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	135
<표 2-193> 2017년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	135
<표 2-194> 동해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	136
<표 2-195> 동해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	136
<표 2-196> 동해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	137
<표 2-197> 동해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	137
<표 2-198> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	138
<표 2-199> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	138
<표 2-200> 2017년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	139
<표 2-201> 2017년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	139
<표 2-202> 진해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	140
<표 2-203> 진해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	140
<표 2-204> 진해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	141
<표 2-205> 진해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	141



<표 2-206> 진해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	142
<표 2-207> 진해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	142
<표 2-208> 2017년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분) .....	143
<표 2-209> 2017년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분) .....	143
<표 2-210> 고현항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 가·중점(2017년) .....	144
<표 2-211> 고현항 수출입 적 컨테이너의 권역별 가·중점(2017년) .....	144
<표 2-212> 해외 지역별 주요 대상국가 현황 .....	145
<표 2-213> 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 가·중점(2017) .....	146
<표 2-214> 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 가·중점(2017) .....	147
<표 2-215> 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 가·중점(2017) .....	147
<표 2-216> 항만별 수입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 가·중점(2017) .....	148
<표 2-217> 항만별 수입 컨테이너(적)의 해외지역 가·중점(2017) .....	149
<표 2-218> 항만별 수입 컨테이너(공)의 해외지역 가·중점(2017) .....	149
<표 2-219> 항만별 수출 컨테이너(적, 공)의 해외지역 가·중점(2017) .....	150
<표 2-220> 항만별 수출 컨테이너(적)의 해외지역 가·중점(2017) .....	151
<표 2-221> 항만별 수출 컨테이너(공)의 해외지역 가·중점(2017) .....	151
<표 3-1> 화물 품목 상세분류 .....	156
<표 3-2> 2017년 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> 2017년 항만별 일반 수출입화물 처리실적(환적화물 제외) .....	162
<표 3-7> 2017년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	163
<표 3-8> 2017년 전국 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	164
<표 3-9> 2017년 광양항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	165
<표 3-10> 2017년 광양항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	165
<표 3-11> 2017년 울산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	166
<표 3-12> 2017년 울산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	166
<표 3-13> 2017년 인천항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	167
<표 3-14> 2017년 인천항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	167
<표 3-15> 2017년 평택·당진항 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	168

<표 3-16> 2017년 평택·당진항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	168
<표 3-17> 2017년 부산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계 .....	169
<표 3-18> 2017년 부산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율 .....	169
<표 3-19> 2017년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 .....	170
<표 3-20> 2017년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 .....	170
<표 3-21> 2017년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 .....	171
<표 3-22> 2017년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 .....	171
<표 3-23> 2017년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 .....	172
<표 3-24> 2017년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율 .....	172
<표 3-25> 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2017) .....	175
<표 3-26> 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	177
<표 3-27> 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017) .....	177
<표 3-28> 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	178
<표 3-29> 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017) .....	178
<표 3-30> 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	179
<표 3-31> 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017) .....	179
<표 3-32> 수출입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	180
<표 3-33> 수입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	181
<표 3-34> 수출 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	182
<표 3-35> 수출입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	183
<표 3-36> 수입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	184
<표 3-37> 수출 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	185
<표 3-38> 수출입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	186
<표 3-39> 수입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	187
<표 3-40> 수출 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	188
<표 3-41> 수출입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	189
<표 3-42> 수입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	190
<표 3-43> 수출 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	191
<표 3-44> 수출입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	192
<표 3-45> 수입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	193
<표 3-46> 수출 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	194

<표 3-47> 수출입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	195
<표 3-48> 수입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	196
<표 3-49> 수출 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017) .....	197
<표 3-50> 전국항만의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2017) .....	198
<표 3-51> 수출입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	199
<표 3-52> 수입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	200
<표 3-53> 수출 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	201
<표 3-54> 수출입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	202
<표 3-55> 수입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	203
<표 3-56> 수출 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	204
<표 3-57> 수출입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	207
<표 3-58> 수입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	208
<표 3-59> 수출 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	209
<표 3-60> 수출입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	211
<표 3-61> 수입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	212
<표 3-62> 수출 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	213
<표 3-63> 수출입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	215
<표 3-64> 수입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	216
<표 3-65> 수출 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	217
<표 3-66> 수출입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	219
<표 3-67> 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	220
<표 3-68> 수출 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	221
<표 3-69> 수출입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	223
<표 3-70> 수입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	224
<표 3-71> 수출 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017) .....	225
<표 4-1> 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예) .....	230
<표 4-2> 컨테이너 물동량 예측 결과 .....	235
<표 4-3> 우리나라 항만별 중장기 수출입 컨테이너 물동량 예측치 .....	235
<표 4-4> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망 .....	236
<표 4-5> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 .....	237
<표 4-6> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 .....	237

<표 4-7> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	238
<표 4-8> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망 .....	239
<표 4-9> 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 .....	240
<표 4-10> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 .....	240
<표 4-11> 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	241
<표 4-12> 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망 .....	242
<표 4-13> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망 .....	243
<표 4-14> 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망 .....	243
<표 4-15> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	244
<표 4-16> 2020년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	245
<표 4-17> 2020년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	246
<표 4-18> 2020년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	246
<표 4-19> 2020년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	247
<표 4-20> 2020년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	248
<표 4-21> 2020년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	248
<표 4-22> 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	249
<표 4-23> 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	250
<표 4-24> 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	250
<표 4-25> 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	251
<표 4-26> 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	252
<표 4-27> 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	252
<표 4-28> 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	253
<표 4-29> 2030년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	254
<표 4-30> 2030년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	254
<표 4-31> 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	255
<표 4-32> 2030년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율 .....	256
<표 4-33> 2030년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율 .....	256
<표 4-34> 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	257
<표 4-35> 2035년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	258
<표 4-36> 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	258
<표 4-37> 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	259

<표 4-38> 2035년 수출입 컨테이너의 항만별· 시도 기종점 비율 .....	260
<표 4-39> 2035년 수출입 컨테이너의 항만별· 권역별 기종점 비율 .....	260
<표 4-40> 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	261
<표 4-41> 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	262
<표 4-42> 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	262
<표 4-43> 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	263
<표 4-44> 2040년 수출입 컨테이너의 항만별· 시도 기종점 비율 .....	264
<표 4-45> 2040년 수출입 컨테이너의 항만별· 권역별 기종점 비율 .....	264
<표 4-46> 2045년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망 .....	265
<표 4-47> 2045년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율 .....	266
<표 4-48> 2045년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율 .....	266
<표 4-49> 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점 .....	267
<표 4-50> 2045년 수출입 컨테이너의 항만별· 시도 기종점 비율 .....	268
<표 4-51> 2045년 수출입 컨테이너의 항만별· 권역별 기종점 비율 .....	268
<표 5-1> 250개 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예) .....	272
<표 5-2> 수출입 화물 주요 품목의 중장기 예측치 .....	277
<표 5-3> 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망 .....	278
<표 5-4> 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 .....	279
<표 5-5> 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	279
<표 5-6> 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망 .....	280
<표 5-7> 수출(반입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 .....	281
<표 5-8> 수출(반입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 .....	281
<표 5-9> 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망단위: 천 RT .....	282
<표 5-10> 수입(반출) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망 .....	283
<표 5-11> 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 단위: % .....	283
<표 5-12> 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	284
<표 5-13> 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	285
<표 5-14> 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	286
<표 5-15> 2020년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	286
<표 5-16> 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	287
<표 5-17> 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	288

<표 5-18> 2020년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	288
<표 5-19> 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	289
<표 5-20> 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	290
<표 5-21> 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	291
<표 5-22> 2025년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	291
<표 5-23> 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	292
<표 5-24> 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	293
<표 5-25> 2025년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	293
<표 5-26> 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	294
<표 5-27> 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	295
<표 5-28> 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	296
<표 5-29> 2030년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	296
<표 5-30> 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	297
<표 5-31> 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	298
<표 5-32> 2030년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	298
<표 5-33> 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	299
<표 5-34> 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	300
<표 5-35> 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	301
<표 5-36> 2035년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	301
<표 5-37> 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	302
<표 5-38> 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	303
<표 5-39> 2035년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	303
<표 5-40> 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	304
<표 5-41> 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	305
<표 5-42> 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	306
<표 5-43> 2040년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	306
<표 5-44> 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	307
<표 5-45> 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망 .....	308
<표 5-46> 2040년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	308
<표 5-47> 2045년 일반화물 시도별 기종점 전망 .....	309
<표 5-48> 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망 .....	310

<표 5-49> 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기준점 비율 전망 .....	311
<표 5-50> 2045년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	311
<표 5-51> 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기준점 전망 .....	312
<표 5-52> 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기준점 비율 전망 .....	313
<표 5-53> 2045년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망 .....	313

## 그림목차

<그림 2-1> 해상화물 O/D 전수화 과정 .....	11
<그림 2-2> 2017년 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만) .....	15
<그림 2-3> 2017년 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만) .....	20
<그림 2-4> 2017년 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> 2017년 부산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	46
<그림 2-11> 2017년 부산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	47
<그림 2-12> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	51
<그림 2-13> 2017년 광양항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	63
<그림 2-14> 2017년 광양항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	64
<그림 2-15> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	68
<그림 2-16> 2017년 인천항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	77
<그림 2-17> 2017년 인천항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	78
<그림 2-18> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	82
<그림 2-19> 2017년 평택·당진항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	91
<그림 2-20> 2017년 평택·당진항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	92
<그림 2-21> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	96
<그림 2-22> 2017년 울산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	105
<그림 2-23> 2017년 울산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율 .....	106
<그림 2-24> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교 .....	110
<그림 4-1> 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 중장기 추정 모형 .....	232
<그림 5-1> 수출입 일반화물 내륙 기종점 중장기 전망 방법론 .....	273





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 갱신되었으며, 2011년도에 3차 조사와 2017년도에 4차 조사가 수행된 바 있음
- 또한 해상화물 O/D는 2011년에 구축된 이후 지난 6년간 사회·경제적 변수를 이용한 보완갱신을 수행해 왔으나 인천신항 개장('15. 6), 마산 가포신항 개장('15. 1) 등 항만의 여건 변화와 당진영덕고속도로 완전 개통('15. 12), 남해고속도로제3지선 부산신항선(부산신항제2배후도로) 개통('17. 1) 등 내륙의 교통네트워크 상황 변화 등 외적 요인의 다양한 변화가 발생한 만큼 현 시점의 항만 및 배후단지의 상황을 제대로 반영하기에는 미흡한 실정임
- 따라서 2017년에 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 2017년에 수행된 전국 해상화물 O/D 조사의 자료와 최신 통계 및 실적 자료를 기반으로 새로운 버전의 해상화물 O/D 자료(2017년 기준)를 구축하고 이를 바탕으로 2020년, 2025년, 2030년, 2035년, 2040년, 2045년 전국 해상화물 장래O/D를 예측함
  - 전국 무역항을 통해 수출입되는 컨테이너와 일반화물의 해상수출입화물을 대상으로 내륙지역⇔무역항간의 내륙O/D와 무역항⇔외국간의 국제O/D를 조사함

#### 나. 과업의 범위

## 1) 과업의 범위

### ○ 시간적 범위

- 과업기간 : 2018년 1월 ~ 2018년 12월
- 분석 기준년도 : 2017년 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 - 250개존

### ○ 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
    - 2017년 기준 향후 30년간 장래 예측(2020년, 2025년, 2030년, 2035년, 2040년, 2045년)

#### 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 이동 경로를 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 2017년에 조사된 자료를 바탕으로 2017년 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 2017년에 조사된 자료를 바탕으로 2017년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 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

## 나. 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

### 1) 조사 표본의 구성

- 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 조사원자료 표본은 2만 2,910TEU로 2017년 국내 해상수출입 컨테이너(환적제외) 1,631만 1,335TEU의 0.14%에 해당하였음
- 전체 수출입 실적에서 연안운송 실적(48만TEU)과 철도운송 실적(702만TEU)은 수출입 기준으로 각각 2.97%와 4.31%를 기록함

<표 1> 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율

구 분	수출		수입		수출입	
	TEU	비율(%)	TEU	비율(%)	TEU	비율(%)
조사원자료 표본	12,576	0.15	10,334	0.13	22,910	0.14
전체 수출입 실적 (도로+철도+연안)	8,228,133	100.0	8,083,202	100.0	16,311,335	100.0
연안운송 실적	283,038	3.44	201,750	2.50	484,787	2.97
철도운송 실적	392,903	4.78	309,308	3.83	702,211	4.31
도로운송 실적	7,552,192	91.79	7,572,144	93.68	15,124,336	92.72

주 : 수출입 실적은 2017년 기준임, 환적 제외 물량임, 연안운송은 외항선에 의한 연안운송 실적임

- 항만별 조사원자료 표본을 보면 인천항이 6,928TEU로 가장 많으며, 다음으로 부산항(5,168TEU), 광양항(2,637TEU), 포항항(1,992TEU) 등의 순서임

<표 2> 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

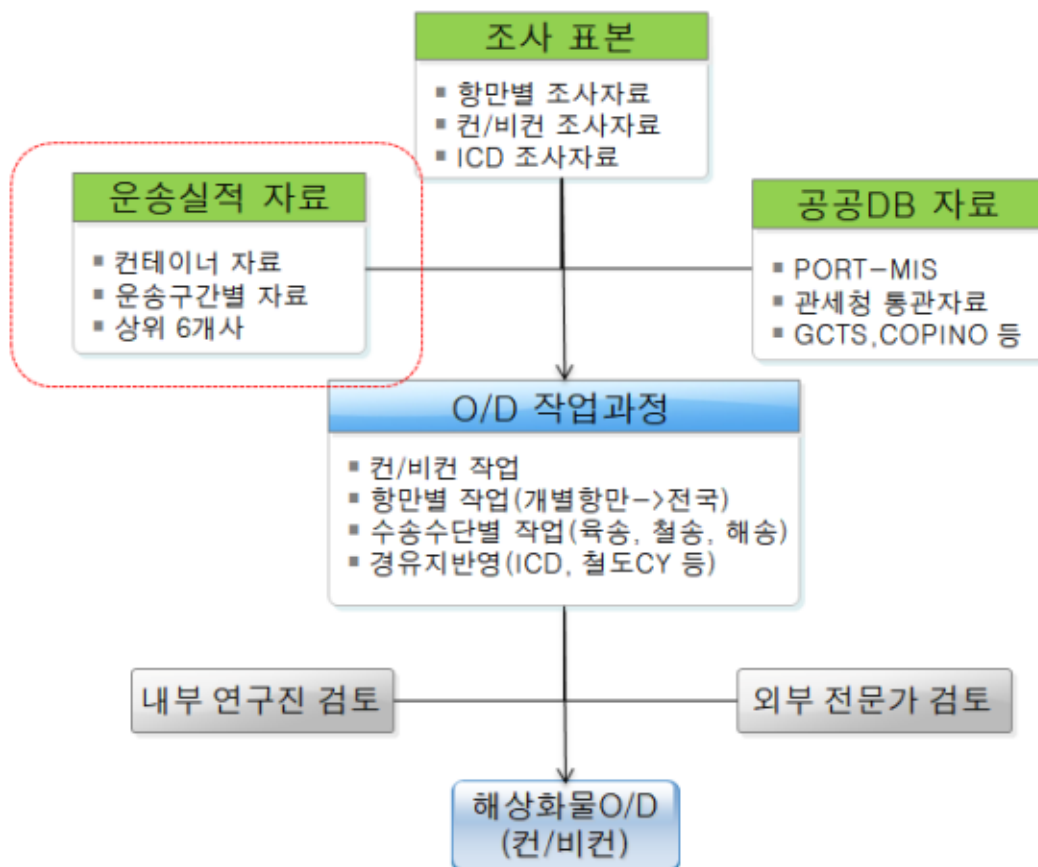
항만	2017년 수출입실적		조사원자료 표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	10,186,274	62.4	5,168	0.05
광양항	1,753,604	10.8	2,637	0.15
인천항	2,978,310	18.3	6,928	0.23
평택·당진항	635,667	3.9	1,438	0.23
울산항	453,384	2.8	1,746	0.39
군산항	55,920	0.3	1,677	3.00
포항항	98,714	0.6	1,992	2.02
마산항	17,556	0.1	1,324	7.54
기타항	131,906	0.8	-	
합계	16,311,335	100.0	22,910	0.14

주 : 기타항에는 대산항, 목포항, 동해항, 진해항, 고현항, 경인항이 포함되며, 의왕ICD에서도 조사 수행하였음



## 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 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 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	
	GCTS	—	해양수산부	게이트 반출입일자	전수/보고통계	
	무역통계	수출입신고필증*	관세청	신고일자	전수/보고통계	한국무역 통계진흥원
민간DB	운송사자료	KMI 요청양식	운송사	게이트 반출입일자	표본	운송사 자료

주 : \*는 국가승인통계 작성 서식임

### 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(2017년)

구 분		외항						연안			합 계
		수출입			환적			입항	출항	계	
		수출	수입	계	수출	수입	계				
적	천TEU	6,143	5,510	11,653	5,037	5,069	10,106	158	190	348	22,107
	구성비	74.7	68.2	71.4	94.9	93.9	94.4	74.9	80.9	78.0	80.5
공	천TEU	2,085	2,574	4,659	272	332	604	53	45	98	5,361
	구성비	25.3	31.8	28.6	5.1	6.1	5.6	25.1	19.1	22.0	19.5
계	천TEU	8,228	8,083	16,311	5,309	5,401	10,710	211	235	446	27,468
	구성비	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

자료 : 해양수산부 PORT-MIS 및 SPIDC 자료 재가공

#### ○ 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 추정(적공 컨테이너)

- 2017년 수출입 적공 컨테이너 1,631만TEU 가운데 부산항이 전체의 62.4%인 1,019만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
- 지역적으로 경기, 경남, 울산, 인천, 경북, 부산 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 12.9%인 211만TEU임
- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적공 컨테이너의 40.0%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇔ 인천항”의 경로로 15.8%, “수도권 ⇔ 부산항”의 경로로 13.0%, “호남권 ⇔ 광양항”의 경로로 7.8%의 수출입 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 5&gt; 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	104,348	64,995	12,847	2,732	64	-	-	42	1,684	186,713
부산	1,285,099	120,999	61,699	2,673	42,261	9,868	13,992	919	3,145	1,540,654
대구	225,138	15,660	2,495	1,391	659	-	2,196	838	120	248,496
인천	286,673	1,341,437	93,579	37,543	1,658	26,388	-	2,003	14,558	1,803,839
광주	188,669	4,631	245,759	8,798	-	-	-	28	60	447,944
대전	110,689	15,869	4,622	1,884	-	-	-	93	88	133,245
울산	1,396,166	4,651	1,979	14,880	381,097	-	2,618	70	76	1,801,535
세종	56,001	5,988	56,100	3,447	-	-	-	-	33	121,569
경기	1,725,654	1,177,635	125,883	407,797	746	1,852	438	1,557	6,578	3,448,140
강원	61,456	23,644	592	1,202	-	-	184	50	1,692	88,820
충북	321,851	17,624	50,533	16,610	-	-	-	97	412	407,127
충남	447,496	113,510	22,801	95,316	3	63,937	-	1,839	107	745,008
전북	204,337	21,247	249,742	6,660	50	-	-	47,520	55	529,610
전남	150,785	26,566	775,286	3,091	5,089	715	239	852	2,644	965,267
경북	1,514,885	14,608	23,656	29,687	21,283	-	79,048	-	230	1,683,396
경남	2,107,026	9,247	26,032	1,955	475	-	-	14	15,222	2,159,971
전국계	10,186,274	2,978,310	1,753,603	635,667	453,384	102,760	98,714	55,920	46,703	16,311,334
비율	62.4	18.3	10.8	3.9	2.8	0.6	0.6	0.3	0.3	100.0

&lt;표 6&gt; 2011년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
수도권	13.0	15.8	1.4	2.7	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	33.3
강원권	0.4	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.5
충청권	5.7	0.9	0.8	0.7	0.0	0.4	-	0.0	0.0	8.6
호남권	3.3	0.3	7.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	11.9
영남권	40.0	1.0	0.7	0.3	2.7	0.1	0.6	0.0	0.1	45.6
전국 계	62.4	18.3	10.8	3.9	2.8	0.6	0.6	0.3	0.3	100.0

- 2005년 기종점 조사와 2017년 조사를 권역별로 비교해 보면 호남권과 영남권의 물동량 유발 비율이 감소한 반면, 수도권과 충청권의 물동량 유발 비율이 증가한 것으로 나타남
- 호남권 기종점 물동량은 2005년의 162만TEU에서 2017년에는 194만TEU로 물량면에서는 일부 증가해 왔으나 권역별 점유율은 2005년의 17.3%에서 2017년에는 11.9%로 총 5.4%포인트 감소하였음

- 반면, 수도권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량 점유율은 2005년의 26.2%에서 2011년에는 31.0%로 증가하였다가 2017년에는 33.3%로 계속해서 증가세를 유지해 2005년 대비 총 7.1% 포인트 증가하였음

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

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	2,462,768	26.2	4,158,228	31.0	5,438,692	33.3	7.1
강원권	37,169	0.4	52,140	0.4	88,820	0.5	0.1
충청권	715,831	7.6	1,160,386	8.7	1,406,949	8.6	1.0
호남권	1,624,082	17.3	1,968,393	14.7	1,942,821	11.9	-5.4
영남권	4,571,976	48.6	6,073,618	45.3	7,434,053	45.6	-3.0
합 계	9,411,826	100.0	13,412,766	100.0	16,311,334	100.0	

## 다. 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

### 1) 분석의 기본 방향

- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석은 2017년에 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 8> 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) 2017년 기준 컨테이너화물을 처리한 항만은 부산항, 광양항, 인천항, 평택당진항, 대산항, 군산항, 목포항, 마산항, 진해항, 울산항, 포항항, 동해묵호항 등 12개 항만임

## 2) 전국 항만

## ① 수출입 컨테이너

- 2017년에 전국항만에서 수출입된 컨테이너는 1,631만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 508만 TEU(31.2%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 233만 TEU(14.3%), 미국 173만 TEU(10.6%), 유럽 168만 TEU(10.3%), 일본 160만 TEU(9.8%), 극동 124만 TEU(7.6%) 등의 순이었음

&lt;표 9&gt; 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	1,347.0	1,995.8	1,462.1	522.1	1,189.8	328.2	447.4	1,409.2	115.9	263.2	441.7	361.5	302.3	10,186.3
인천	59.7	1,821.5	24.2	331.8	577.1	30.3	45.5	39.7	10.5	1.0	8.7	23.9	4.3	2,978.3
경인	-	22.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22.0
평택당진	0.0	560.2	-	11.3	64.0	-	0.1	0.0	-	-	-	-	-	635.7
대산	0.0	42.0	-	46.2	14.5	-	-	-	-	-	-	-	-	102.8
군산	3.0	50.3	-	2.2	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	55.9
목포	2.4	-	-	1.7	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	4.2
광양	89.2	481.4	243.1	191.2	339.9	70.3	66.9	171.5	9.7	23.4	20.0	15.2	31.7	1,753.6
고현	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
마산	14.9	0.1	-	2.3	0.0	-	0.0	0.2	-	-	-	-	-	17.6
진해	-	-	0.0	-	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	0.8
울산	72.5	95.4	-	112.9	129.2	25.1	0.1	18.4	-	-	-	-	-	453.4
포항	5.6	13.4	0.0	17.0	18.7	1.3	0.2	42.0	0.6	-	-	-	-	98.7
동해묵호	1.4	0.1	-	-	-	-	-	0.7	-	-	-	-	-	2.2
총합계	1,595.6	5,082.2	1,729.4	1,238.6	2,334.6	455.2	560.2	1,681.7	136.7	287.6	470.5	400.6	338.3	16,311.3
구성비	9.8	31.2	10.6	7.6	14.3	2.8	3.4	10.3	0.8	1.8	2.9	2.5	2.1	100.0

- 전국항만에서 수출입된 적컨테이너는 1,165만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 343만 TEU(29.5%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 204만 TEU(17.5%), 유럽 150만 TEU(12.8%), 미국 136만 TEU(11.7%) 등의 순이었음

<표 10> 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	662.7	1,306.0	1,108.8	286.7	1,014.1	251.4	328.7	1,275.7	105.8	179.4	256.1	263.4	182.9	7,221.5
인천	59.0	1,204.8	23.8	168.5	558.7	28.9	25.3	35.9	7.3	1.0	8.2	23.2	4.3	2,148.7
경인	-	14.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.5
평택당진	0.0	381.6	-	3.1	40.2	-	0.1	0.0	-	-	-	-	-	425.0
대산	0.0	41.5	-	18.4	14.4	-	-	-	-	-	-	-	-	74.3
군산	3.0	30.9	-	0.4	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	34.7
목포	2.3	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	2.5
광양	45.8	351.6	228.9	111.3	293.3	48.3	41.4	157.8	9.6	22.0	18.6	13.6	29.9	1,372.1
고현	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
마산	11.8	-	-	-	0.0	-	0.0	0.2	-	-	-	-	-	12.0
진해	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
울산	11.1	91.6	-	59.4	104.6	10.2	0.1	0.0	-	-	-	-	-	277.0
포항	0.9	11.1	0.0	10.5	18.7	1.3	0.2	25.8	0.6	-	-	-	-	69.1
동해묵호	0.7	-	-	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	1.1
합계	797.4	3,433.6	1,361.6	658.2	2,044.5	340.1	395.8	1,495.7	123.2	202.3	282.9	300.2	217.0	11,652.5
구성비	6.8	29.5	11.7	5.6	17.5	2.9	3.4	12.8	1.1	1.7	2.4	2.6	1.9	100.0

- 전국항만에서 수출입된 공컨테이너는 466만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 165만 TEU(35.4%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 80만 TEU(17.1%), 극동 58만 TEU(12.5%), 미국 37만 TEU(7.9%) 등의 순이었음

<표 11> 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	684.3	689.8	353.3	235.4	175.8	76.8	118.7	133.5	10.2	83.8	185.6	98.1	119.5	2,964.7
인천	0.7	616.8	0.4	163.3	18.4	1.4	20.2	3.8	3.3	-	0.6	0.7	0.0	829.6
경인	-	7.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.5
평택당진	-	178.6	-	8.3	23.8	-	-	-	-	-	-	-	-	210.7
대산	-	0.5	-	27.8	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	28.4
군산	-	19.4	-	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.2
목포	0.1	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.8
광양	43.4	129.8	14.2	80.0	46.7	22.0	25.5	13.7	0.1	1.4	1.4	1.6	1.9	381.5
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	3.1	0.1	-	2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.5
진해	-	-	-	-	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	0.7
울산	61.3	3.8	-	53.5	24.6	14.8	-	18.4	-	-	-	-	-	176.4
포항	4.6	2.3	-	6.5	-	-	-	16.2	-	-	-	-	-	29.6
동해묵호	0.7	0.1	-	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	1.1
합계	798.2	1,648.6	367.8	580.5	290.1	115.1	164.4	186.0	13.5	85.3	187.5	100.4	121.4	4,658.8
구성비	17.1	35.4	7.9	12.5	6.2	2.5	3.5	4.0	0.3	1.8	4.0	2.2	2.6	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, 2017년 조사에서는 항만에서 트럭에 의해 반출입된 화물을 대상으로 조사하였음
  - － 그러나 일반화물의 기종점조사 상세분석에서는 항만을 반출입하는 트럭 이외의 운송수단을 이용하는 화물도 조사대상에 포함
- 우리나라 항만을 이용하여 입출항하는 화물은 외항화물과 연안화물로 구분되며, 외항화물은 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 31개 품목으로 재구성하여 항만별, 품목별 물동량을 분석하였음
  - － 화물의 품목 구분은 <표 12>와 같이 농산물, 임산물, 수산물, 축산물, 석탄광물 등으로 구분하였음
- 본 과업의 최종목적은 일반화물의 해외국가 ⇔ 국내 항만 간의 화물흐름을 분석하는 것임
  - － 2017년 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 12> 화물 품목 상세분류

No	품목 (31개)	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	석회석광물	25
7	원유및천연가스채취물	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 (의복제외)	50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63
13	의복, 의복액세서리및모피제품	43, 61, 62, 65
14	가죽, 가방및신발제품	41, 42, 64, 66
15	목재및나무제품 (가구제외)	44, 45
16	펄프, 종이및종이제품	47, 48
17	인쇄및기록매체	49
18	코르크스, 연탄및석유정제품	27
19	화합물및화학제품	28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
20	고무및플라스틱제품	39, 40
21	비금속광물제품	68, 69, 70
22	제1차금속산업제품	71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83
23	금속가공제품 (기계및가구제외)	84
24	기타기계및장비제조품	84
25	전자부품, 컴퓨터, 영상음향및통신장비	84, 85
26	전기장비제품	84, 85
27	의료, 정밀, 광학기기및시계	90, 91
28	자동차및트레일러	86, 87
29	기타운송장비	86, 87, 88, 89
30	가구제품	67, 92, 94, 95
31	기타제품	23, 27, 46, 71, 93, 94, 96, 97, 99

## 2) 분석의 범위

### ○ 시간적 범위

- 본 상세분석은 2017년에 조사한 일반화물에 대해 국내 기종점 및 해외기종점을 분석하고자 함. 따라서 기본적으로 분석대상이 되는 화물은 2017년에 수출입된 일반화물임

- 2017년 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 10억 530만톤이며, 그 중 75.9%(7억 9,912만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 24.1%(2억 5,383만톤)은 컨테이너로 수송되었음
- 수입화물은 84.5%가 일반화물, 15.5%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 56.4%가 일반화물, 43.6%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
- 2017년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 광양항이 1억 9,462만톤(24.4%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항이 1억 7,112만톤(21.4%), 그 다음으로 인천항이 8,727만톤(10.9%), 평택·당진항 8,648만톤(10.8%), 대산항 7,839만톤(9.8%), 포항항 5,029만톤(6.3%) 등의 순임

<표 13> 2017년 해상 수출입화물(환적화물 제외)

구 분	일반화물(비컨테이너화물)		컨테이너화물		계	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
수 입	617,489	84.5	113,403	15.5	730,892	100.0
수 출	181,627	56.4	140,424	43.6	322,051	100.0
합 계	799,117	75.9	253,827	24.1	1,052,943	100.0

자료 : 해양수산부 SP-IDC

#### 나. 일반화물의 내륙기종점 상세분석

##### 1) 개요

- 일반화물의 내륙기종점 분석은 컨테이너화 되지 않은 화물에 대해 국내 항만과 내륙기종점간의 발생량을 분석
- 일반화물에는 보통 컨테이너화가 곤란하거나 컨테이너화하는 것이 경제성이 맞지 않는 화물이 대부분임. 특히 대량화물의 경우 항만 인근 지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만 인근 지역의 물동량이 높게 나타나는 경향이 있음

	스츠	스이	스츠이
--	----	----	-----

단위 : %

타하	계
----	---

#### 다. 수출입 일반화물의 항만별 물동량

##### 1) 주요 항만의 시도간 물동량 분석

- 수입 일반화물의 항만과 시도간 물동량은 서로 매우 높은 상관관계를 보이고 있음. 이는 대량 화물을 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 인근 지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만 인근 지역의 물동량이 높게 나타남
- 광양항의 경우 전남지역의 수출입 물동량이 100%를 차지함

<표 16> 2017년 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	58	0.1	-	-	53	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	7	0.0	266	0.2	273	0.1
호남권	47,814	99.8	146,462	99.8	194,276	99.8
영남권	12	0.0	3	0.0	16	0.0
전국	47,892	100.0	146,732	100.0	194,624	100.0

- 울산항의 울산지역의 수출입 유발 물동량은 100%에 달함

<표 17> 2017년 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	36	0.1	-	-	36	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	1	0.0	-	-	1	0.0
호남권	-	-	-	-	-	-
영남권	62,643	99.9	108,438	100.0	171,081	100.0
전국	62,679	100	108,438	100	171,117	100.0

- 인천항은 수출입 물량의 96%가 인천지역에서 발생함

<표 18> 2017년 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	13,485	99.9	72,492	98.3	85,977	98.5
강원권	-	-	95	0.1	95	0.1
충청권	8	0.1	1,020	1.4	1,028	1.2
호남권	0	0.0	156	0.2	157	0.2
영남권	1	0.0	13	0.0	14	0.0
전국	13,495	100.0	73,776	100.0	87,271	100.0

- 평택·당진항의 경우 수출 물동량은 경기지역이 62%로 대부분을 차지하며, 수입은 경기와 충남이 각각 48%, 50%의 물량을 유발함

<표 3-19> 2017년 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	8,522	62.4	34,796	47.8	43,317	50.1
강원권	-	-	83	0.1	83	0.1
충청권	5,129	37.6	36,857	50.6	41,986	48.6
호남권	-	-	1,065	1.5	1,065	1.2
영남권	2	0.0	24	0.0	26	0.0
전국	13,653	100.0	72,824	100.0	86,477	100.0

- 부산항 수출 물량의 69%가 부산지역에서 발생하며, 수입물량은 89%가 부산 지역에서 발생함

<표 20> 2017년 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	141	3.7	9	0.1	150	1.2
강원권	5	0.1	-	-	5	0.0
충청권	47	1.2	73	0.8	120	1.0
호남권	23	0.6	5	0.1	28	0.2
영남권	3,617	94.4	8,611	99.0	12,229	97.6
전국	3,833	100.0	8,699	100.0	12,532	100.0

○ 대량화물을 포함하여 전체 품목별 시도별 수출입 물동량을 살펴보면 전남, 울산, 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	2	129	4	-	215	-	-	-	-	60	-	409
부산	10,379	-	6	-	0	-	465	4	-	63	58	10,974
대구	69	11	7	-	-	6	2	63	1	-	44	203
인천	9	83,626	97	9	-	2	-	29	-	59	123	83,955
광주	2	-	-	-	65	128	-	-	-	-	3,835	4,029
대전	21	2	28	-	371	-	-	-	-	-	-	421
울산	251	-	0	-	-	-	-	170,548	-	-	0	170,800
세종	0	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
경기	140	2,222	43,216	4	393	56	54	7	5	227	18	46,342
강원	5	95	83	-	-	-	0	-	-	9,565	13,971	23,718
충북	42	653	499	43	87	-	1	-	584	1,045	12	2,966
충남	57	373	41,458	78,277	677	273	6	1	-	0	38,239	159,361
전북	4	157	1,057	53	9,508	5	8	-	-	1	1	10,794
전남	22	-	8	6	-	194,143	36	-	-	-	2,449	196,665
경북	404	3	3	-	20	-	79	418	49,698	814	0	51,440
경남	1,125	-	9	-	1	10	4,863	48	1	196	30,785	37,038
전국	12,532	87,271	86,477	78,392	11,337	194,624	5,515	171,117	50,290	12,029	89,534	799,117
%	1.6	10.9	10.8	9.8	1.4	24.4	0.7	21.4	6.3	1.5	11.2	100.0

단위 : %

[illegible]

## 다. 일반화물의 해외기종점 상세분석

### 1) 개요

- 2017년 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
- 2017년 가장 많은 수출입 화물 물동량의 품목인 원유 및 천연가스 채취물은 3억 6,374만 톤으로 전체 수출입화물의 45.5%를 차지하였으며, 수입 기준으로는 2억 7,952만 톤(45.3%), 수출 기준으로는 8,422만 톤(46.4%)을 차지하였음
- 수출입한 석탄광물은 1억 5,044만 톤(18.8%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 1억 5,012만 톤(24.3%), 수출 기준으로는 32만 톤(0.2%)을 차지함
- 수출입한 금속광물은 7,716만 톤(9.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 7,707만 톤(12.5%), 수출 기준으로는 87만 톤(0.0%)을 차지함
- 수출입한 제1차 금속산업제품은 6,125만 톤(7.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 3,260만 톤(5.3%), 수출 기준으로는 2,865만 톤(15.8%)을 차지함
- 수출입한 자동차 및 트레일러는 3,386만 톤(4.2%)을 처리하였으며, 수입 기준으로 420만 톤(0.7%), 수출 기준으로는 2,966만 톤(16.3%)임



&lt;표 23&gt; 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2017)

품 목	수 출		수 입		수출입	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
농산물	120	0.1	12,793	2.1	12,913	1.6
임산물	-	-	-	-	-	-
수산물	51	0.0	745	0.1	796	0.1
축산물	1	0.0	2	0.0	3	0.0
석탄광물	322	0.2	150,122	24.3	150,444	18.8
석회석광물	3,903	2.1	4,491	0.7	8,394	1.1
원유및천연가스채취물	84,217	46.4	279,526	45.3	363,743	45.5
금속광물	87	0.0	77,075	12.5	77,162	9.7
비금속광물	1,301	0.7	19,086	3.1	20,387	2.6
음식료품	23	0.0	3,922	0.6	3,944	0.5
담배제품	2	0.0	-	-	2	0.0
섬유제품(의복제외)	107	0.1	270	0.0	377	0.0
의복,의복액세서리및모피제품	32	0.0	165	0.0	197	0.0
가죽,가방및신발제품	4	0.0	1	0.0	6	0.0
목재및나무제품(가구제외)	19	0.0	4,823	0.8	4,842	0.6
펄프,종이및종이제품	23	0.0	1,685	0.3	1,708	0.2
인쇄및기록매체	1	0.0	0	0.0	1	0.0
코크스,연탄및석유정제품	3,399	1.9	1,133	0.2	4,532	0.6
화합물및화학제품	24,685	13.6	14,997	2.4	39,682	5.0
고무및플라스틱제품	333	0.2	126	0.0	459	0.1
비금속광물제품	32	0.0	559	0.1	591	0.1
제1차금속산업제품	28,651	15.8	32,600	5.3	61,251	7.7
금속가공제품(기계및가구제외)	1,520	0.8	251	0.0	1,771	0.2
기타기계및장비제조품	370	0.2	153	0.0	523	0.1
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	4	0.0	6	0.0	10	0.0
전기장비제품	2,286	1.3	410	0.1	2,696	0.3
의료,정밀,광학기기및시계	33	0.0	20	0.0	53	0.0
자동차및트레일러	29,662	16.3	4,198	0.7	33,860	4.2
기타운송장비	387	0.2	196	0.0	584	0.1
가구제품	7	0.0	21	0.0	28	0.0
기타제품	47	0.0	8,111	1.3	8,158	1.0
합계	181,627	100.0	617,489	100.0	799,117	100.0

## 2) 주요 품목별 해외지역 기종점 상세분석

- 우리나라의 2017년 해상 일반화물 처리실적 기준으로 국내항만과 해외지역의 기종점을 분석한 결과 우리나라 항만은 중동, 호주, 극동(중국, 일본 포함), 동남아 등이 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
  - 호주지역은 금속광물의 처리물동량이 가장 많았으며, 이는 호주와 남미지역에서 각각 5,553만 톤, 1,084만 톤을 수입한 결과임
  - 동남아지역 또한 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 6,660만 톤(18.3%)로 가장 많았으며, 그 다음 광양항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 3,765만 톤(10.4%)로 많았음
  - 이들 물동량은 대부분 수입화물이며 울산항으로 8,808만 톤, 광양항으로 7,202만 톤의 수입량을 나타냈으며, 이는 전체 수입물량 중 14.3%, 11.7%에 해당하는 물량임
- 동남아지역에서 광양항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 978만 톤(3.5%), 동남아지역에서 울산항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 318만 톤(1.1%)로 나타남
- 원유 및 천연가스 채취물 다음으로 교역량이 많은 품목인 석탄광물은 우리나라로 총 1억 5,012만 톤이 반입되었으며, 호주지역에서 광양항과 태안항으로 수입물량이 많은 편이었으며, 각각 880만 톤, 674만 톤이 수입되었음
- 제1차 금속산업제품은 6,125만 톤이 교역되었으며, 수입은 주로 중국(1,807만 톤), 일본(978만 톤)에서, 수출은 동남아, 유럽, 일본으로 많이 이루어짐

&lt;표 24&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	3,069	2,894	2,806	389	440	15	257	944	10	145	117	269	1,173	5	12,532
인천	3,648	9,835	6,479	1,305	10,112	235	23,522	8,612	3,961	3,501	675	2,665	12,722	0	87,271
경인	-	26	-	3	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115
평택·당진	4,765	6,545	6,788	2,401	10,138	930	10,893	7,879	3,404	2,343	474	6,163	23,754	-	86,477
대산	1,226	8,537	2,427	1,408	8,571	1,151	32,349	6,428	4,183	898	2,886	980	7,246	100	78,392
태안	-	-	78	-	4,972	-	-	1,750	1,844	314	-	171	6,736	-	15,867
보령	-	-	586	-	6,389	118	42	2,159	2,353	851	-	804	8,758	-	22,060
장항	31	209	-	-	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	321
군산	693	1,147	1,608	259	1,396	180	141	1,532	307	338	96	2,393	1,247	-	11,337
목포	300	430	2,155	762	237	0	101	953	10	303	355	216	484	-	6,307
완도	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
여수	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	0	-	2
광양	8,211	17,618	5,254	6,839	34,406	5,227	38,780	17,634	5,313	4,366	3,181	5,262	42,532	0	194,624
삼천포	41	51	-	2	5,435	-	-	1,149	253	367	-	100	2,399	-	9,798
통영	2	24	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	42	-	69
옥포	38	3,569	-	-	2	15	-	52	-	-	-	-	-	-	3,676
고현	2	4,556	1	-	4	-	-	7	-	-	-	-	0	-	4,570
마산	516	466	667	147	748	127	701	1,310	227	71	199	191	145	-	5,515
하동	-	-	-	-	4,131	-	-	662	1,340	422	-	1,603	4,236	-	12,394
진해	29	55	-	-	269	-	-	9	-	-	-	-	17	-	379
울산	11,390	14,292	15,194	8,240	18,535	4,697	68,720	13,607	1,472	1,441	1,425	3,667	8,336	102	171,117
포항	3,881	3,046	2,669	533	1,758	1,023	197	6,274	1,404	2,839	216	2,652	23,798	-	50,290
삼척	591	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	591
동해·묵호	862	513	1,367	181	1,711	169	61	3,676	585	198	223	1,037	1,446	-	12,029
호산	-	-	685	-	5,225	-	1,878	1,749	-	120	-	-	1,968	-	11,625
옥계	210	79	190	-	186	54	-	411	-	-	-	621	-	-	1,752
속초	-	0	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
계	39,507	73,900	48,955	22,470	114,833	13,940	177,642	76,799	26,666	18,516	9,848	28,796	147,037	207	799,117

&lt;표 25&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017)

단위 : %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.4	0.4	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.6
인천	0.5	1.2	0.8	0.2	1.3	0.0	2.9	1.1	0.5	0.4	0.1	0.3	1.6	0.0	10.9
평택·당진	0.6	0.8	0.8	0.3	1.3	0.1	1.4	1.0	0.4	0.3	0.1	0.8	3.0	0.0	10.8
대산	0.2	1.1	0.3	0.2	1.1	0.1	4.0	0.8	0.5	0.1	0.4	0.1	0.9	0.0	9.8
군산	0.1	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.2	0.0	1.4
광양	1.0	2.2	0.7	0.9	4.3	0.7	4.9	2.2	0.7	0.5	0.4	0.7	5.3	0.0	24.4
마산	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
울산	1.4	1.8	1.9	1.0	2.3	0.6	8.6	1.7	0.2	0.2	0.2	0.5	1.0	0.0	21.4
포항	0.5	0.4	0.3	0.1	0.2	0.1	0.0	0.8	0.2	0.4	0.0	0.3	3.0	0.0	6.3
동해·묵호	0.1	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.5	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	1.5
그 외 항만	0.2	1.1	0.5	0.1	3.4	0.0	0.3	1.1	0.7	0.3	0.0	0.4	3.1	0.0	11.2
계	4.9	9.2	6.1	2.8	14.4	1.7	22.2	9.6	3.3	2.3	1.2	3.6	18.4	0.0	100.0

## 3) 주요 국내 항만별 해외 기종점 상세분석

- 2017년 우리나라의 수출입 일반화물 물동량은 7억 9,912만 톤을 처리하였으며, 광양항에서 가장 많은 1억 9,462만 톤을 처리하여 24.4%의 비중, 울산항은 1억 7,111만 톤을 처리하여 21.4%의 비중을 나타냄
  - 그 다음으로는 인천항 8,727만 톤(10.9%), 평택당진항 8,648만 톤(10.8%), 대산항 7,839만 톤(9.8%), 포항항 5,029만 톤(6.3%)을 처리하여 6개 항만에서 우리나라 전체 수출입 일반화물의 86.1%를 처리함
- 주요 품목별로는 원유 및 천연가스 채취물 3억 6,374만 톤(45.5%), 석탄광물 1억 5,044만 톤(18.8%), 금속광물 7,716만 톤(9.7%)을 처리하였음
  - 우리나라의 수입 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 2억 7,953만 톤(45.3%), 석탄광물 1억 5,012만 톤(24.3%), 금속광물 7,708만 톤(12.5%)을 처리함
  - 또한 우리나라의 수출 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 8,422만 톤(46.4%), 자동차 및 트레일러 2,966만 톤(16.3%), 제1차금속산업제품 2,865만 톤(15.8%)을 처리함

&lt;표 26&gt; 전국항의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2017)

단위 : 천RT

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)
농산물	120	0.1	12,793	2.1	12,913	1.6
석탄광물	322	0.2	150,122	24.3	150,444	18.8
원유 및 천연가스 채취물	84,217	46.4	279,526	45.3	363,743	45.5
금속광물	87	0.1	77,075	12.5	77,162	9.7
비금속광물	1,301	0.7	19,086	3.1	20,387	2.6
화학물질및화학제품	24,685	13.6	14,997	2.4	39,682	5.0
제1차금속산업제품	28,651	15.8	32,600	5.3	61,251	7.7
자동차및트레일러	29,662	16.3	4,198	0.7	33,860	4.2
기타	12,582	7.0	27,092	4.4	39,675	5.0
계	181,627	100.0	617,489	100.0	799,117	100.0

#### 4. 수출입 컨테이너 기종점 중장기 전망

##### 가. 중장기 전망의 기본 방향

###### 1) 항만처리 컨테이너 물동량의 중장기 전망

- 수출입 컨테이너 화물은 항만운영정보시스템(PORT-MIS) 등을 통해 실적 집계 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
- 2040년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 2017년 12월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함  
- 단, 2040년 이후에는 현재까지 항만별 컨테이너 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

###### 2) 247개 시군구의 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망

- 지역유발 물동량의 중장기 전망치는 247개 시군구별 유발 물동량을 향후 30년간 중장기 추정한 것으로, 지역별 컨테이너 물동량 보완갱신 방법론과 마찬가지로 통계청 자료를 기본으로 함
- 지역별 유발 물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함  
- 통계 자료 : 통계청 「국가통계포털」-광업·제조업조사-산업분류별 주요지표
- 중장기 전망을 위한 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」의 중장기 추정치는 OECD의 2060년까지의 국가별 경제전망(OECD(2019), GDP long-term forecast)에 국내 시군구별 인구성장추계를 적용하여 247개 시군구별 2045년까지의 실질GRDP 성장률을 도출함

##### 나. 기종점 중장기 전망의 방법론

###### 1) 기본 가정

- 2045년까지 향후 30년간 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 컨테이너 화물에 대한 적절한 가정이 필요함
- 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 유발비율은 실제 조사연도인 2017년의 유발비율에 따르는

것으로 가정함

- 지역별 수출입 컨테이너 물동량은 지역의 출하량(OUTPUT)과 주요 생산비(COST)의 변화에 따르고, 이들 변수의 중장기 전망치는 앞서 언급한 바와 같이 OECD의 국가별 장기 GDP전망과 시군구별 추계인구성장의 비율을 적용하여 도출함
- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정하였고, 2040년 이후 예측치 추정에 있어 지역적 변화를 반영하고자 일부 지역의 항만 이용비율을 임의적으로 배정함

## 2) 기종점 중장기 전망의 기본 모형

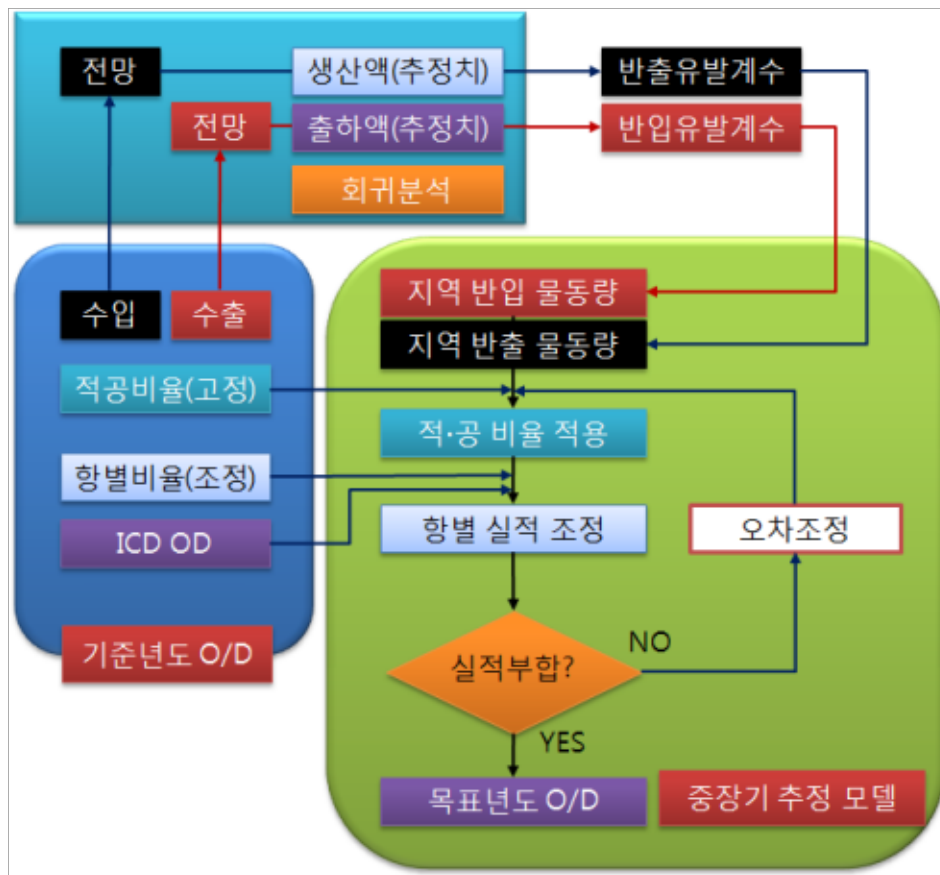
- 해상 컨테이너 화물 내륙 기종점의 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 지역별 생산비용(COST)과 지역별 출하액(OUTPUT)이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 도출하고, 여기에 생산비용과 출하액의 추정치를 적용하여 지역별 중장기 컨테이너 물동량을 도출함
- 기종점 중장기 전망은 「GAUSS 프로그램」을 이용하여 전체의 추정과정을 모형화함
- 컨테이너 내륙 기종점 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사 자료에 대한 정형화가 필요함
  - 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음
- 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 중장기 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 중장기 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 2017년의 1,631만 TEU에서 2045년에는 2,820만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

<표 27> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	187	209	252	293	350	387	421	2.9
부산시	1,541	1,611	1,810	2,072	2,621	2,988	3,315	2.8
대구시	248	287	297	311	316	302	277	0.4
인천시	1,804	2,013	2,461	2,982	3,416	3,628	3,806	2.7
광주시	448	514	552	560	562	533	503	0.4
대전시	133	142	140	142	146	140	135	0.1
울산시	1,802	1,993	2,212	2,472	3,043	3,333	3,491	2.4
세종시	122	127	119	108	99	86	73	-1.8
경기도	3,453	3,871	4,599	5,137	5,731	5,860	5,847	1.9
강원도	84	94	107	134	181	225	275	4.3
충청북도	407	432	481	541	678	774	864	2.7
충청남도	745	824	956	1,085	1,251	1,317	1,340	2.1
전라북도	530	566	578	559	554	518	478	-0.4
전라남도	965	1,125	1,235	1,262	1,285	1,270	1,261	1.0
경상북도	1,683	1,807	2,025	2,212	2,581	2,663	2,634	1.6
경상남도	2,160	2,296	2,625	2,806	3,315	3,462	3,479	1.7
전국계	16,311	17,909	20,449	22,676	26,128	27,486	28,199	2.0



## 2) 수출(반입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2017년의 823만 TEU에서 2045년에는 1,417만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 28&gt; 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	73	81	92	101	113	117	119	1.8
부산시	693	730	808	909	1,111	1,227	1,326	2.3
대구시	133	159	157	154	137	115	92	-1.3
인천시	730	803	946	1,130	1,281	1,361	1,440	2.5
광주시	273	313	340	348	356	344	332	0.7
대전시	80	85	82	81	79	71	65	-0.7
울산시	959	1,056	1,155	1,289	1,613	1,797	1,921	2.5
세종시	47	51	51	50	50	46	41	-0.5
경기도	1,651	1,840	2,140	2,374	2,636	2,683	2,677	1.7
강원도	42	45	49	58	75	91	112	3.5
충청북도	175	187	210	238	300	340	375	2.8
충청남도	427	481	570	657	769	814	832	2.4
전라북도	274	299	315	315	320	306	288	0.2
전라남도	595	683	739	748	760	752	749	0.8
경상북도	845	927	1,089	1,225	1,475	1,552	1,555	2.2
경상남도	1,232	1,284	1,522	1,660	2,049	2,193	2,245	2.2
전국계	8,228	9,026	10,263	11,336	13,125	13,809	14,167	2.0

## 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 29&gt; 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망

단위 : 천TEU

구분	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	114	128	160	192	237	270	303	3.6
부산시	847	881	1,002	1,163	1,510	1,760	1,989	3.1
대구시	116	129	140	156	180	187	185	1.7
인천시	1,074	1,210	1,516	1,851	2,135	2,267	2,366	2.9
광주시	175	200	212	212	206	189	171	-0.1
대전시	54	56	58	61	67	68	71	1.0
울산시	842	937	1,057	1,183	1,429	1,535	1,570	2.2
세종시	75	76	69	58	49	40	32	-2.9
경기도	803	2,031	2,459	2,763	3,095	3,177	3,170	2.0
강원도	41	48	58	76	106	134	164	5.0
충청북도	232	245	271	303	378	434	489	2.7
충청남도	318	343	386	428	482	502	508	1.7
전라북도	256	267	263	244	234	212	190	-1.1
전라남도	371	441	496	514	525	519	512	1.2
경상북도	838	880	937	987	1,106	1,111	1,079	0.9
경상남도	928	1,011	1,102	1,146	1,266	1,270	1,233	1.0
전국계	8,083	8,883	10,186	11,340	13,003	13,677	14,032	2.0

## 5. 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망

### 가. 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
- 2030년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 2017년 12월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함 - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 품목별 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2) 250개 시군구의 지역별 일반화물 유발 물동량 중장기 전망

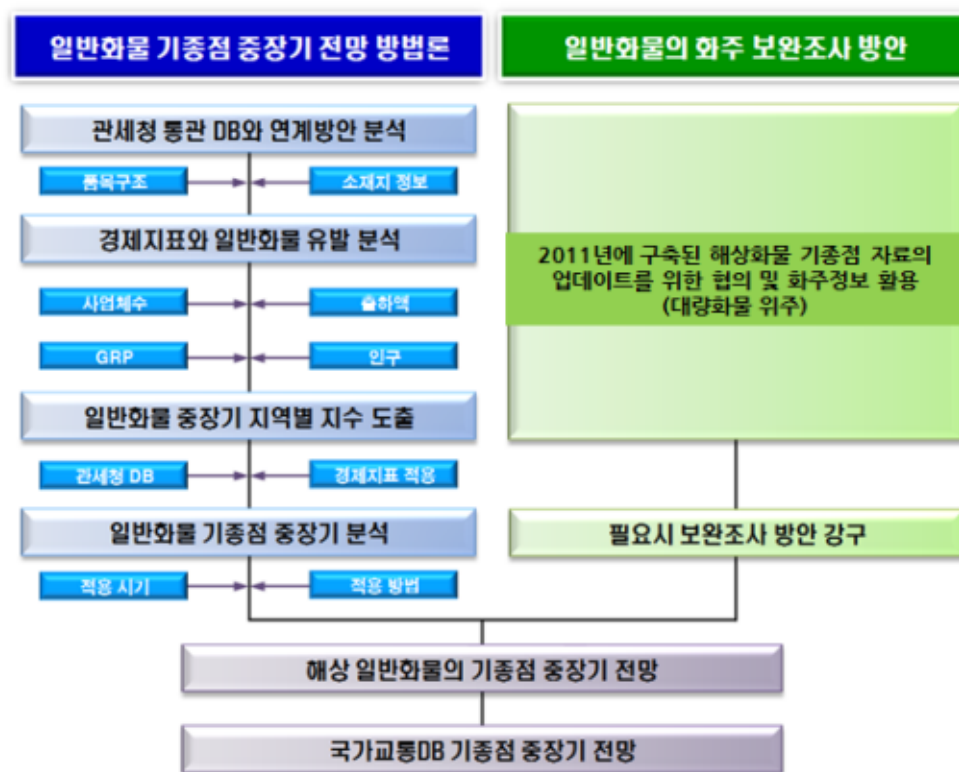
- 지역유발 물동량의 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 250개 시군구별 유발 물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임
- 출입 일반화물은 국토해양부의 PORT-MIS 외에도 통관업무를 담당하고 있는 관세청 수출입 통관시스템(CAMIS)에 의해서도 관리되며, 관세청 자료는 수출입 업체의 소재지 정보를 포함하고 있으므로 이 정보에 의거 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
- 실제 조사가 이루어지지 않은 연도에 지역유발 일반화물 물동량을 업데이트하기 위해 본 연구에서는 관세청의 무역통계정보를 통해 250개 시군구의 유발 물동량을 활용함

### 나. 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 2017년의 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 시스템

이 구축되었으며, 현재 한국무역정보통신(KTNET)을 통해 EDI에 의한 수출입보세화물관리 시스템(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 증장기 전망

##### 1) 수출입(반출입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2017년의 7억 9,911만RT에서 2045년에는 9억 8,169만RT로 연평균 0.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

<표 30> 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 증장기 전망

단위 : 천 RT

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	409	484	469	463	460	457	453	0.4
부산	10,974	11,343	10,719	10,754	10,700	10,666	10,657	-0.1
대구	203	211	204	203	203	202	200	-0.0
인천	83,955	85,514	89,006	91,624	92,893	93,727	94,203	0.4
광주	4,029	4,530	4,469	4,363	4,283	,218	4,183	0.1
대전	421	557	543	540	537	534	531	0.8
울산	170,800	173,562	173,685	178,686	182,847	186,441	188,264	0.3
세종	2	3	3	3	3	3	4	2.4
경기	46,342	52,222	55,469	57,769	59,360	60,653	61,285	1.0
강원	23,718	27,846	29,803	31,733	33,684	35,580	36,643	1.6
충북	2,966	3,479	3,733	3,968	4,156	4,331	4,430	1.4
충남	159,361	170,585	172,314	177,340	180,891	183,516	184,895	0.5
전북	10,794	14,948	14,766	14,809	14,783	14,761	14,718	1.1
전남	196,665	232,003	241,005	249,833	254,487	259,087	261,416	1.0
경북	51,440	55,347	59,180	62,375	64,597	66,160	66,940	0.9
경남	37,038	52,160	52,524	52,712	52,844	52,871	52,872	1.3
전국	799,117	884,793	907,890	937,176	956,729	973,207	981,695	0.7

## 2) 수출(반입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출 일반화물은 2017년의 1억 8,163만RT에서 2045년에는 2억 1,173만RT로 연평균 0.5%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 31&gt; 수출(반입) 일반화물의 중장기 기증점 전망

단위 : 천 RT

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	31	27	26	24	23	22	20	-1.5
부산	3,102	3,372	3,202	3,238	3,246	3,258	3,283	0.2
대구	63	64	56	54	52	50	49	-0.9
인천	12,991	11,479	12,067	12,610	12,704	12,741	12,762	-0.1
광주	4,011	4,509	4,446	4,339	4,258	4,192	4,157	0.1
대전	23	23	21	20	20	20	20	-0.5
울산	62,861	64,045	62,753	64,291	65,246	66,223	66,717	0.2
세종	2	2	2	3	3	3	3	2.2
경기	9,622	10,494	10,771	10,758	10,734	10,713	10,710	0.4
강원	3,444	4,415	6,047	7,675	9,302	10,933	11,860	4.5
충북	236	309	430	553	666	780	846	4.7
충남	24,769	23,914	24,763	24,876	25,265	25,543	25,686	0.1
전북	651	1,319	1,290	1,260	1,238	1,219	1,203	2.2
전남	48,030	61,300	60,109	58,540	59,060	59,582	59,845	0.8
경북	7,461	7,617	8,181	8,540	8,818	8,997	9,086	0.7
경남	4,332	5,929	5,822	5,650	5,578	5,525	5,481	0.8
전국	181,627	198,817	199,986	202,431	206,213	209,800	211,728	0.5

## 3) 수입(반출) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수입 일반화물은 2017년의 6억 1,750만RT에서 2045년에는 7억 6,997만RT로 연평균 0.8%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

&lt;표 32&gt; 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위 : 천 RT

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	378	457	443	438	437	436	433	0.5
부산	7,873	7,971	7,517	7,515	7,454	7,408	7,374	-0.2
대구	140	147	148	150	151	152	151	0.3
인천	70,964	74,035	76,938	79,014	80,189	80,985	81,441	0.5
광주	19	21	23	24	25	26	26	1.2
대전	398	535	522	520	517	515	512	0.9
울산	107,939	109,517	110,932	114,395	117,602	120,217	121,547	0.4
세종	0	0	0	0	1	1	1	3.6
경기	36,720	41,728	44,697	47,012	48,626	49,940	50,575	1.1
강원	20,274	23,431	23,755	24,058	24,382	24,647	24,783	0.7
충북	2,730	3,170	3,303	3,415	3,489	3,551	3,584	1.0
충남	134,592	146,670	147,551	152,464	155,626	157,974	159,209	0.6
전북	10,143	13,630	13,476	13,549	13,545	13,543	13,515	1.0
전남	148,635	170,702	180,896	191,293	195,427	199,505	201,571	1.1
경북	43,979	47,730	51,000	53,835	55,779	57,163	57,854	1.0
경남	32,706	46,232	46,702	47,063	47,266	47,346	47,391	1.3
전국	617,489	685,976	707,904	734,745	750,516	763,407	769,967	0.8

## 라. 연도별 일반화물 기종점 전망

## 1) 2020년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.2%인 2억 3,200만 RT, 울산광역시가 19.6%인 1억 7,356만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 33&gt; 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	27	0.0	457	0.1	484	0.1
부산	3,372	1.7	7,971	1.2	11,343	1.3
대구	64	0.0	147	0.0	211	0.0
인천	11,479	5.8	74,035	10.8	85,514	9.7
광주	4,509	2.3	21	0.0	4,530	0.5
대전	23	0.0	535	0.1	557	0.1
울산	64,045	32.2	109,517	16.0	173,562	19.6
세종	2	0.0	0	0.0	3	0.0
경기	10,494	5.3	41,728	6.1	52,222	5.9
강원	4,415	2.2	23,431	3.4	27,846	3.1
충북	309	0.2	3,170	0.5	3,479	0.4
충남	23,914	12.0	146,670	21.4	170,585	19.3
전북	1,319	0.7	13,630	2.0	14,948	1.7
전남	61,300	30.8	170,702	24.9	232,003	26.2
경북	7,617	3.8	47,730	7.0	55,347	6.3
경남	5,929	3.0	46,232	6.7	52,160	5.9
전국	198,817	100.0	685,976	100.0	884,793	100.0



## 2) 2025년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.5%인 2억 4,101만 RT, 울산광역시가 19.1%인 1억 7,369만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 34&gt; 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	26	0.0	443	0.1	469	0.1
부산	3,202	1.6	7,517	1.1	10,719	1.2
대구	56	0.0	148	0	204	0.0
인천	12,067	6.0	76,938	10.9	89,006	9.8
광주	4,446	2.2	23	0	4,469	0.5
대전	21	0.0	522	0.1	543	0.1
울산	62,753	31.4	110,932	15.7	173,685	19.1
세종	2	0.0	0.414	0	3	0.0
경기	10,771	5.4	44,697	6.3	55,469	6.1
강원	6,047	3.0	23,755	3.4	29,803	3.3
충북	430	0.2	3,303	0.5	3,733	0.4
충남	24,763	12.4	147,551	20.8	172,314	19.0
전북	1,290	0.6	13,476	1.9	14,766	1.6
전남	60,109	30.1	180,896	25.6	241,005	26.5
경북	8,181	4.1	51,000	7.2	59,180	6.5
경남	5,822	2.9	46,702	6.6	52,524	5.8
전국	199,986	100.0	707,904	100	907,890	100.0

## 3) 2030년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.7%인 2억 4,983만 RT, 울산광역시가 19.1%인 1억 7,869만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 35&gt; 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	24	0.0	438	0.1	463	0.0
부산	3,238	1.6	7,515	1.0	10,754	1.1
대구	54	0.0	150	0.0	203	0.0
인천	12,610	6.2	79,014	10.8	91,624	9.8
광주	4,339	2.1	24	0.0	4,363	0.5
대전	20	0.0	520	0.1	540	0.1
울산	64,291	31.8	114,395	15.6	178,686	19.1
세종	3	0.0	0.47821904	0.0	3	0.0
경기	10,758	5.3	47,012	6.4	57,769	6.2
강원	7,675	3.8	24,058	3.3	31,733	3.4
충북	553	0.3	3,415	0.5	3,968	0.4
충남	24,876	12.3	152,464	20.8	177,340	18.9
전북	1,260	0.6	13,549	1.8	14,809	1.6
전남	58,540	28.9	191,293	26.0	249,833	26.7
경북	8,540	4.2	53,835	7.3	62,375	6.7
경남	5,650	2.8	47,063	6.4	52,712	5.6
전국	202,431	100.0	734,745	100.0	937,176	100.0

## 4) 2035년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 28.8%인 2억 5,449만 RT, 울산광역시가 20.7%인 1억 8,285만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 36&gt; 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	23	0.0	437	0.1	460	0.0
부산	3,246	1.6	7,454	1.0	10,700	1.1
대구	52	0.0	151	0.0	203	0.0
인천	12,704	6.2	80,189	10.7	92,893	9.7
광주	4,258	2.1	25	0.0	4,283	0.4
대전	20	0.0	517	0.1	537	0.1
울산	65,246	31.6	117,602	15.7	182,847	19.1
세종	3	0.0	1	0.0	3	0.0
경기	10,734	5.2	48,626	6.5	59,360	6.2
강원	9,302	4.5	24,382	3.2	33,684	3.5
충북	666	0.3	3,489	0.5	4,156	0.4
충남	25,265	12.3	155,626	20.7	180,891	18.9
전북	1,238	0.6	13,545	1.8	14,783	1.5
전남	59,060	28.6	195,427	26.0	254,487	26.6
경북	8,818	4.3	55,779	7.4	64,597	6.8
경남	5,578	2.7	47,266	6.3	52,844	5.5
전국	206,213	100.0	750,516	100.0	956,729	100.0

## 5) 2040년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 29.3%인 2억 5,909만 RT, 울산광역시가 21.1%인 1억 8,644만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 37&gt; 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	22	0.0	436	0.1	457	0.0
부산	3,258	1.6	7,408	1.0	10,666	1.1
대구	50	0.0	152	0.0	202	0.0
인천	12,741	6.1	80,985	10.6	93,727	9.6
광주	4,192	2.0	26	0.0	4,218	0.4
대전	20	0.0	515	0.1	534	0.1
울산	66,223	31.6	120,217	15.7	186,441	19.2
세종	3	0.0	0.593	0.0	3	0.0
경기	10,713	5.1	49,940	6.5	60,653	6.2
강원	10,933	5.2	24,647	3.2	35,580	3.7
충북	780	0.4	3,551	0.5	4,331	0.4
충남	25,543	12.2	157,974	20.7	183,516	18.9
전북	1,219	0.6	13,543	1.8	14,761	1.5
전남	59,582	28.4	199,505	26.1	259,087	26.6
경북	8,997	4.3	57,163	7.5	66,160	6.8
경남	5,525	2.6	47,346	6.2	52,871	5.4
전국	209,800	100.0	763,407	100.0	973,207	100.0

## 6) 2045년 시도별 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.6%인 2억 6,142만 RT, 울산광역시가 19.2%인 1억 8,826만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망

&lt;표 38&gt; 2045년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위 : 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	20	0.0	433	0.1	453	0.0
부산	3,283	1.6	7,374	1.0	10,657	1.1
대구	49	0.0	151	0.0	200	0.0
인천	12,762	6.0	81,441	10.6	94,203	9.6
광주	4,157	2.0	26	0.0	4,183	0.4
대전	20	0.0	512	0.1	531	0.1
울산	66,717	31.5	121,547	15.8	188,264	19.2
세종	3	0.0	1	0.0	4	0.0
경기	10,710	5.1	50,575	6.6	61,285	6.2
강원	11,860	5.6	24,783	3.2	36,643	3.7
충북	846	0.4	3,584	0.5	4,430	0.5
충남	25,686	12.1	159,209	20.7	184,895	18.8
전북	1,203	0.6	13,515	1.8	14,718	1.5
전남	59,845	28.3	201,571	26.2	261,416	26.6
경북	9,086	4.3	57,854	7.5	66,940	6.8
경남	5,481	2.6	47,391	6.2	52,872	5.4
전국	211,728	100.0	769,967	100.0	981,695	100.0

## 6. 결론 및 정책제언

### 가. 결론

- 1) 수출입 컨테이너 기종점은 지역별 신항만의 개장 및 물동량 증가 등에 따라 변화
  - 우리나라 수출입 컨테이너 물동량은 지난 2011년 13,413천TEU에서 2017년 16,311천TEU로 증가
  - 2017년 수출입 적 컨테이너 1,165만TEU 가운데 부산항이 62.0%인 722만TEU, 인천항이 18.4%인 215만TEU, 광양항이 11.8%인 137만TEU를 차지함
    - － 전국 수출입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항 순서임
    - － 지역적으로 경기, 경남, 인천, 경북, 울산 등이 상대적으로 많은 90만TEU 이상의 수출입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 조사됨
  - 2017년 수출 적 컨테이너 614만TEU 가운데 부산항이 67.7%인 416만TEU, 광양항이 13.1%인 80만TEU, 인천항이 10.9%인 67만TEU임
    - － 전국 수출 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택·당진항 순임
    - － 지역적으로 경기, 울산, 경남, 경북, 전남 등이 상대적으로 많은 50만TEU 이상의 수출 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
  - 2017년 수입 적 컨테이너 551만TEU 가운데 부산항이 55.6%인 307만TEU, 인천항이 26.8%인 148만TEU, 광양항이 10.3%인 57만TEU를 처리하였음
    - － 전국 수입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 포항항 순서임
    - － 지역적으로 경기, 인천, 경남, 부산, 경북 등의 지역이 다른 지역에 비해 상대적으로 많은 40만TEU 이상의 수입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 2) 수출입 컨테이너의 도로운송 비중이 여전히 높은 비중 차지
  - 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 92.4%인 942만TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 7.6%인 77만TEU에 불과하였음
    - － 부산항의 경우 수입 컨테이너의 도로운송 수송비율이 수출에 비해 1.9% 정도 더 높았으며, 이와 같은 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨
  - 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 90.8%인 159만TEU이고, 다음으로 연안운송 5.1%(9만TEU), 철도운송 4.1%(7만 TEU)의 순서임

- 광양항의 경우 도로운송 비중은 수출(93.2%)이 수입(88.3%)보다 높게 나왔으며, 반대로 연안운송과 철도운송은 모두 수입이 수출보다 높은 것으로 나타남
- 인천인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 95.5%인 284만TEU이고, 나머지 4.5%는 연안운송(14만TEU)이 차지함

### 3) 일반화물은 대량화물이 처리되는 존에서 많은 물동량을 유발

- 2017년에서 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 10억 530만톤이며, 그 중 75.9%(7억 9,916만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 24.1%(2억 5,383만톤)은 컨테이너로 수송되었음
  - 수입화물은 84.5%가 일반화물, 15.5%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 56.4%가 일반화물, 43.6%가 컨테이너로 운송되었는데,
  - 이는 우리나라 무역구조가 원자재를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조에 기인한 것으로 판단됨
- 2017년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 광양항이 1억 9,462만톤(24.4%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항이 1억 7,112만톤(21.4%), 그 다음으로 인천항이 8,727만톤(10.9%), 평택·당진항 8,648만톤(10.8%), 대산항 7,839만톤(9.8%), 포항항 5,029만톤(6.3%) 등의 순임
  - 수입화물은 광양항이 1억 4,673만톤(23.8%)으로 가장 많고, 울산항(17.6%), 인천항(11.9%), 평택·당진항(11.8%) 등의 순이며,
  - 수출화물은 울산항 6,268만톤(34.5%), 광양항(26.4%), 대산항(10.8%) 평택·당진항(7.5%), 인천항(7.4%) 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 발달함
- 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

- 4) 장래에 컨테이너화물은 1,631만TEU(2017) → 2,820만 TEU(2045)로 증가하고, 일반화물은 7억 9,912만RT(2017) → 9억 8,169만RT(2045)로 증가
- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2017년의 1,631만 TEU에서 2045년에는 2,820만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
  - 수출입 물동량의 점유율이 상대적으로 높은 인천광역시, 울산광역시, 경상남도는 각각 2.7%, 2.4%, 1.7%의 연평균 증가율을 나타내면 지속적으로 증가할 것으로 전망됨
  - 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2017년의 7억 9,912만RT에서 2045년에는 9억 8,169만RT로 연평균 0.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
  - 울산광역시와 인천광역시 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 나타내고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 0.3%와 0.4%를 유지할 전망임

#### 나. 정책제언

- 1) 신항만 및 신규터미널에 대한 보완조사 수행을 통한 기종점 자료의 상세화 필요
  - 2017년 조사에서는 존 체계의 재 구성, 일부 항만의 관리권 지방 이양, 신규 터미널 및 부두 개장, 도로 및 철도 등의 확장 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
  - 해상 수출입화물의 경우 정기조사 외에 중간년도에 보완조사를 수행한 적이 없으며, 이로 인해 기종점 자료의 보완 갱신시에도 신규 터미널 등의 개장이 불러온 기종점 변화를 적시에 반영하지 못하는 어려움이 발생
    - 특히 부산 신항만과 인천 신항만의 경우 신규 터미널이 초래하는 물류 흐름의 변화가 매우 크기 때문에 해당 항만 기종점 자료의 신뢰도 확보를 위해서는 정기조사 외에 중간년도 보완조사 수행이 매우 중요함
  - 이러한 조사 등을 바탕으로 신규 항만 등에서의 해상 수출입화물의 기종점 자료 등이 적시에 확보될 경우, 신규 항만 또는 신규 터미널에서의 별도 기종점 자료 구축도 가능할 것으로 판단됨
- 2) 화물반출입신고정보 등을 활용한 컨테이너화물 품목별 O/D 구축 필요



- 해상 수출입 화물의 경우 전체화물의 20% 이상이 컨테이너에 적재되어 수출입되고 있는데 이들 컨테이너화물의 품목에 대한 조사가 제대로 이루어지지 않고 있어 우리나라 전체 수출입화물의 품목별 기종점 데이터를 구축하는데 한계
  - 화물반출입신고정보에는 화물품목을 구체적으로 기입하도록 하고 있기 때문에 이 데이터를 이용하게 되면 내품 정보 확인이 가능함
  - 하지만 신고된 화물정보는 텍스트로 기입하게 되어 있어 코드 전환이 필요하고, 텍스트 기입 방식이나 내용이 입력자 개인별, 회사별 특성에 따라 일부 다른 특성 존재할 뿐만 아니라, 대부분의 정보가 개인정보로 분류되어 관리가 매우 엄격하고 활용이 제한적임
- 화물반출입신고정보에서 개인정보를 제외한 순수한 품목 정보만을 추출한 후, 동 자료를 컨테이너 수출입신고 정보, 터미널 반출입 정보 등 유관 정보와 연계하여 활용하는 방안에 대한 적극적인 검토 필요
  - 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) 조사 자료의 활용도 제고 방안 필요

- 해상화물 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
  - 250개 존별 데이터와 개별 품목별 데이터는 해당 존이나 특정 품목에 대한 관리 및 모니터링 필요시에 유용하며, 이 외에도 시도 단위, 화물군 단위, 주요 항만 단위의 데이터 등 포괄적이고 개략적인 데이터가 일반 이용자들에게 제공될 경우 데이터의 유용성과 활용성이 제고될 것으로 기대됨
  - 표로 작성된 수치도 유용하나 도면이나 인포그래픽을 통한 데이터의 제공 또한 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 필

요. 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) 공공DB와 민간DB의 연계를 통한 해상화물 기종점 자료 구축 플랫폼 마련 필요

- 공공부문의 신고자료와 민간부문의 운송자료를 연계·결합하여 해상화물 기종점 자료 자동생성 체계를 구축할 경우 기종점 자료의 신뢰도 제고 및 활용 극대화를 달성 가능
  - 해양수산부가 운영하는 PORT-MIS에서 생성되는 화물 반출입 신고자료, 수출입 신고자료 뿐만 아니라 관세청이 운영하는 정보시스템에서 생성되는 보세운송 신고 등 세관 자료를 활용할 경우 수출입화물의 기종점 자료를 생성할 수 있는 토대 마련 가능
  - 추가적으로 컨테이너터미널 컨테이너화물 반출입 정보와 운송사들의 운송실적 자료를 결합할 경우 공공DB에서 제공하지 못하는 신뢰도 높은 기종점 자료의 구축이 가능
- 민간부문의 자료를 공공부문에 끌어오기 위해서는 우선적으로 민간 주체들의 데이터 공유 필요성에 대한 충분한 이해제고가 필요하며 더불어 실무적인 차원에서 문서 서식 및 데이터 표준화, 데이터 관리 주기, 공유 플랫폼 등에 대한 협의 진행도 필요
  - 민간부문의 적극적인 참여를 위해서는 참여 업체들에 대한 유인책 제공이 중요하며 세제 혜택이나 필수업무 신고 간소화 등의 혜택 제공도 검토 필요



## 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 갱신되었으며, 2011년도에 3차 조사와 2017년도에 4차 조사가 수행된 바 있음
- 또한 해상화물 O/D는 2011년에 구축된 이후 지난 6년간 사회경제적 변수를 이용한 보완갱신을 수행해 왔으나 인천신항 개장('15. 6), 마산 가포신항 개장('15. 1) 등 항만의 여건 변화와 당진영덕고속도로 완전 개통('15. 12), 남해고속도로제3지선 부산신항선(부산신항제2배후도로) 개통('17. 1) 등 내륙의 교통네트워크 상황 변화 등 외적 요인의 다양한 변화가 발생한 만큼 현 시점의 항만 및 배후단지의 상황을 제대로 반영하기에는 미흡한 실정임
- 따라서 2017년에 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 2017년에 수행된 전국 해상화물 O/D 조사의 자료와 최신 통계 및 실적 자료를 기반으로 새로운 버전의 해상화물 O/D 자료(2017년 기준)를 구축하고 이를 바탕으로 2020년, 2025년, 2030년, 2035년, 2040년, 2045년 전국 해상화물 장래O/D를 예측함
- 전국 무역항을 통해 수출입되는 컨테이너와 일반화물의 해상수출입화물을 대상으로 내륙지역⇔무역항간의 내륙O/D와 무역항⇔외국간의 국제O/D를 조사함

## 제2절 과업의 범위

### 1. 과업의 범위

#### 가. 시간적 범위

- 과업기간 : 2018년 1월 ~ 2018년 12월
- 분석 기준년도 : 2017년 기준(전수화 작업 기준)

#### 나. 공간적 범위

- 전국 항만(무역항, 연안항), 철도CY, ICD 등을 대상으로 함
- 대존 : 특별시, 광역시, 도 - 16개존
- 중존 : 특별시의 구, 광역시의 구, 시의 구, 시, 군 - 250개존

#### 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
- 2017년 기준 향후 30년간 장래 예측(2020년, 2025년, 2030년, 2035년, 2040년, 2045년)



### 제3절 과업의 기대효과

- 본 사업을 통해 구축되는 해상화물 O/D 자료는 항만 건설, 항만 배후단지 건설, 항만 인입 도로 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 내륙물류 거점 시설 설치 등을 위한 기초자료로 활용 가능함
- 수단별 해상화물 O/D 자료는 운송수단 전환(Modal Shift) 등 친환경 운송정책 수립시 대량 화물 수송에 적합한 철도 및 해송운송 전략마련에 기여

## 제2장 컨테이너화물 기종점조사 상세분석

---

제1절 분석의 배경 및 범위

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 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 이동 경로를 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 2017년에 조사된 자료를 바탕으로 2017년 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 2017년에 조사된 자료를 바탕으로 2017년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 전수화를 수행하여 나온 결과를 가지고 해외국가⇔국내항만⇔내륙지역간 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

- 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 조사원자료 표본은 2만 2,910TEU로 2017년 국내 해상수출입 컨테이너(환적제외) 1,631만 1,335TEU의 0.14%에 해당하였음
- 전체 수출입 실적에서 연안운송 실적(48만TEU)과 철도운송 실적(70만TEU)은 수출입 기준으로 각각 2.97%와 4.31%를 기록함

<표 2-1> 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 표본비율

구 분	수출		수입		수출입	
	TEU	비율(%)	TEU	비율(%)	TEU	비율(%)
조사원자료 표본	12,576	0.15	10,334	0.13	22,910	0.14
전체 수출입 실적 (도로+철도+연안)	8,228,133	100.0	8,083,202	100.0	16,311,335	100.0
연안운송 실적	283,038	3.44	201,750	2.50	484,787	2.97
철도운송 실적	392,903	4.78	309,308	3.83	702,211	4.31
도로운송 실적	7,552,192	91.79	7,572,144	93.68	15,124,336	92.72

주 : 수출입 실적은 2017년 기준임, 환적 제외 물량임, 연안운송은 외항선에 의한 연안운송 실적임

- 항만별 조사원자료 표본을 보면 인천항이 6,928TEU로 가장 많으며, 다음으로 부산항(5,168TEU), 광양항(2,637TEU), 포항항(1,992TEU) 등의 순서임

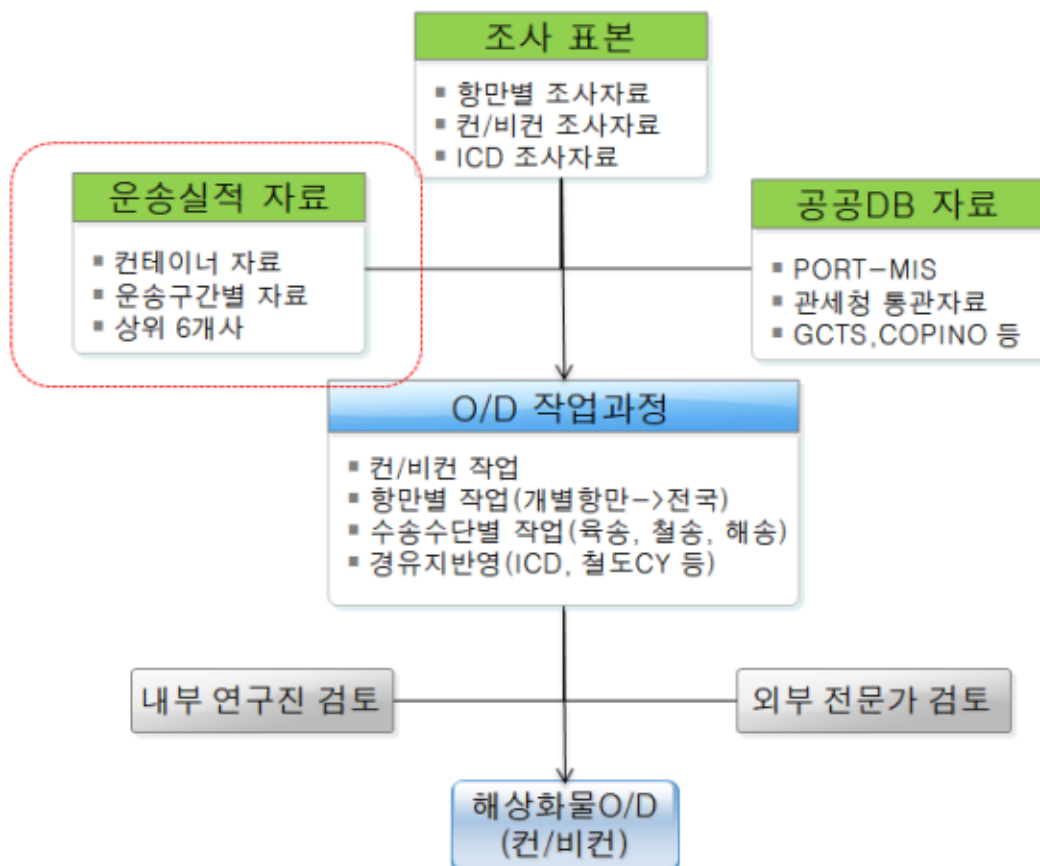
<표 2-2> 2017년 컨테이너화물 기종점조사의 항만별 표본비율

항만	2017년 수출입실적		조사원자료 표본수 (B)	표본비율(%) (B/A)
	TEU (A)	구성비(%)		
부산항	10,186,274	62.4	5,168	0.05
광양항	1,753,604	10.8	2,637	0.15
인천항	2,978,310	18.3	6,928	0.23
평택·당진항	635,667	3.9	1,438	0.23
울산항	453,384	2.8	1,746	0.39
군산항	55,920	0.3	1,677	3.00
포항항	98,714	0.6	1,992	2.02
마산항	17,556	0.1	1,324	7.54
기타항	131,906	0.8	-	
합계	16,311,335	100.0	22,910	0.14

주 : 기타항에는 대산항, 목포항, 동해항, 진해항, 고현항, 경인항이 포함되며, 의왕ICD에서도 조사 수행하였음

## 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 내 포함

<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	
	GCTS	-	해양수산부	게이트 반출입일자	전수/보고통계	
	무역통계	수출입신고필증*	관세청	신고일자	전수/보고통계	한국무역통 계진흥원
민간DB	운송사자료	KMI 요청양식	운송사	게이트 반출입일자	표본	운송사 자료

주 : \*는 국가승인통계 작성 서식임

### 3. 전체 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

#### 가. 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 처리실적

- 2017년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 2,747만TEU로 2011년 대비 약 580만TEU가 증가한 수치를 기록함
- 2017년에 국내항만을 통하여 처리된 전체 컨테이너화물(2,747만TEU)은 (외항)수출입 컨테이너화물 1,631만TEU(59.4%), (외항)환적 컨테이너화물 1,071만TEU(39.0%), 연안 컨테이너화물 45만TEU(1.6%)로 이루어져 있음
  - － 외항수출 적 컨테이너는 614만TEU(전체의 22.4%), 외항수입 적 컨테이너는 551만TEU(전체의 20.1%)를 처리하였음
  - － 환적수출 적 컨테이너는 504만TEU(전체의 18.3%), 환적수입 적 컨테이너는 507만TEU(전체의 18.4%)를 처리하였음

<표 2-4> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2017년)

구 분		외항						연안			합 계
		수출입			환적			입항	출항	계	
		수출	수입	계	수출	수입	계				
적	천TEU	6,143	5,510	11,653	5,037	5,069	10,106	158	190	348	22,107
	구성비	74.7	68.2	71.4	94.9	93.9	94.4	74.9	80.9	78.0	80.5
공	천TEU	2,085	2,574	4,659	272	332	604	53	45	98	5,361
	구성비	25.3	31.8	28.6	5.1	6.1	5.6	25.1	19.1	22.0	19.5
계	천TEU	8,228	8,083	16,311	5,309	5,401	10,710	211	235	446	27,468
	구성비	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

자료 : 해양수산부 통합PORT-MIS 자료 재가공



## 나. 수출 컨테이너의 내륙 기종점 추정

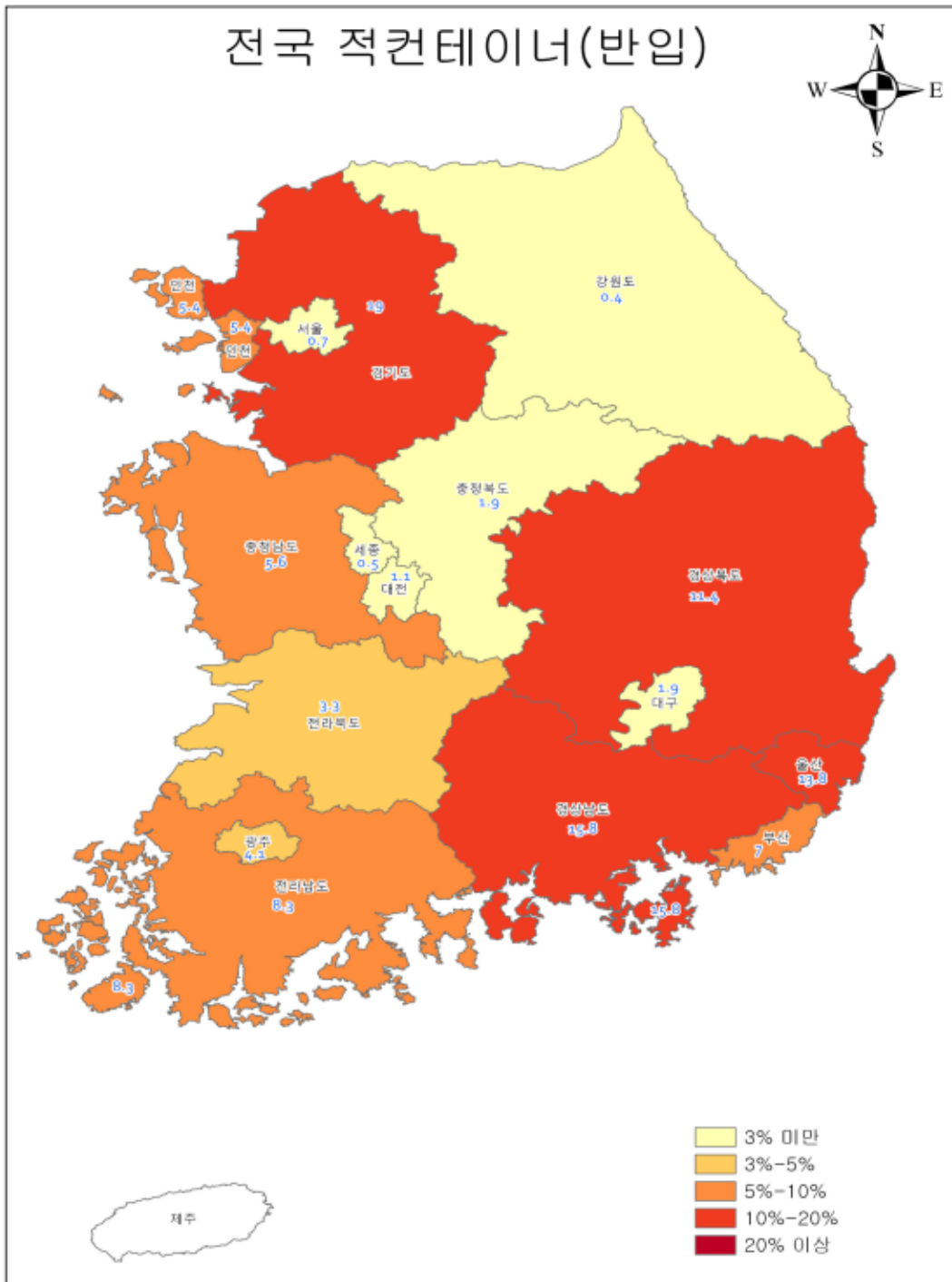
### 1) 적 컨테이너

- 2017년 수출 적 컨테이너 614만TEU 가운데 부산항이 67.7%인 416만TEU, 광양항이 13.1%인 80만TEU, 인천항이 10.9%인 67만TEU임
  - 전국 수출 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택·당진항 순임
- 지역적으로 경기, 경남, 울산, 경북, 전남 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 15.5%인 95만TEU임
  - 다음으로는 “경기 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적 컨테이너의 11.9%인 73만TEU임
  - “울산 ⇒ 부산항”의 경로는 전체 수출 적 컨테이너의 10.6%인 60만TEU임

<표 2-5> 2017년 수출 적 컨테이너의 항만별 기종점( 시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	37,735	3,537	1,795	20	-	-	-	-	91	43,179
부산	350,657	30,164	20,902	561	7,636	9,721	9,591	217	24	429,474
대구	101,294	10,956	39	618	-	-	-	590	10	113,507
인천	104,577	191,417	28,226	3,264	-	-	-	1,131	1,147	329,763
광주	94,239	3,630	151,279	165	-	-	-	-	54	249,369
대전	60,466	6,569	1,698	172	-	-	-	-	-	68,906
울산	601,851	1,708	306	1,834	239,101	-	522	-	2	845,324
세종	16,042	3,629	6,719	2,075	-	-	-	-	16	28,481
경기	729,116	336,649	27,163	71,678	-	945	438	-	1,928	1,167,917
강원	21,531	4,690	33	105	-	-	-	-	407	26,765
충북	104,751	4,483	1,415	4,907	-	-	-	-	336	115,892
충남	205,957	41,863	3,945	41,140	-	50,300	-	1,618	13	344,835
전북	76,259	16,227	98,654	658	-	-	-	8,178	8	199,984
전남	51,277	783	453,223	48	4,227	345	37	-	2,205	512,146
경북	648,475	9,648	3,998	4,447	-	-	31,112	-	67	697,749
경남	<b>951,807</b>	5,981	3,751	264	158	-	-	-	7,605	969,567
전국 계	4,156,036	671,934	803,147	131,957	251,122	61,311	41,700	11,733	13,916	6,142,856
비율	67.7	10.9	13.1	2.1	4.1	1.0	0.7	0.2	0.2	100.0



<그림 2-2> 2017년 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만)

## 2) 공 컨테이너

- 2017년 수출 공 컨테이너 209만TEU 가운데 부산항이 전체의 47.4%인 99만TEU, 인천항이 37.3%인 78만TEU로 두 항만이 대부분을 차지하고 있음
  - 전국 수출 공 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 평택·당진항, 광양항의 순서임
- 지역적으로 경기, 인천, 부산, 경남 등의 지역이 20만TEU 이상의 수출 공 컨테이너 물동량을 발생시키는 것으로 조사됨
- 전국 수출 공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “인천 ⇒ 인천항”의 경로로 전체 수출 공 컨테이너의 17.3%인 36만TEU임
  - 다음으로는 “경남 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 컨테이너의 12.2%인 26만TEU임
  - “경기 ⇒ 인천항”의 경로는 전체 수출 공 컨테이너의 12.0%인 25만TEU임

&lt;표 2-6&gt; 2017년 수출 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	9,083	18,489	714	1,507	-	-	-	-	-	29,793
부산	176,505	74,789	6,266	1,969	131	147	2,632	630	726	263,796
대구	18,858	74	227	100	11	-	-	-	-	19,269
인천	9,958	<b>360,444</b>	2,188	19,910	-	-	-	1	7,423	399,924
광주	14,535	71	5,183	3,869	-	-	-	-	-	23,658
대전	7,211	1,989	425	1,068	-	-	-	-	-	10,693
울산	106,696	1,713	553	13	2,770	-	2,096	50	-	113,891
세종	9,749	1,704	6,666	50	-	-	-	-	-	18,170
경기	94,371	250,189	3,650	133,505	12	-	-	54	30	481,812
강원	13,568	2,767	-	-	-	-	21	-	275	16,631
충북	43,066	4,489	6,835	4,283	-	-	-	78	-	58,751
충남	38,292	34,158	1,788	8,016	-	344	-	39	-	82,637
전북	24,468	771	26,715	3,084	-	-	-	18,559	-	73,597
전남	36,945	24,558	16,211	2,773	605	370	202	748	-	82,412
경북	129,176	188	10,688	6,758	261	-	422	-	-	147,492
경남	255,436	2,238	4,604	100	11	-	-	-	363	262,751
전국 계	987,917	778,632	92,712	187,005	3,800	861	5,373	20,160	8,818	2,085,277
비율	47.4	37.3	4.4	9.0	0.2	0.0	0.3	1.0	0.4	100.0

## 3) 적공 컨테이너

- 2017년 수출 적공 컨테이너 823만TEU 가운데 부산항이 전체의 62.5%인 514만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
  - 다음으로 인천항(17.6%), 광양항(10.9%), 평택·당진항(3.9%), 울산항(3.1%)의 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 울산, 경북, 인천, 부산, 전남 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 14.7%인 121만TEU임
  - 다음으로는 “경기 ⇒ 부산항”(82만TEU), “경북 ⇒ 부산항”(78만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇒ 광양항”(47만TEU) 경로는 5.7%, “경기 ⇒ 인천항”(59만TEU) 경로는 7.1%를 각각 차지함

&lt;표 2-7&gt; 2017년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	46,818	22,026	2,508	1,527	-	-	-	-	91	72,972
부산	527,162	104,954	27,168	2,530	7,767	9,868	12,223	847	751	693,270
대구	120,152	11,030	266	718	11	-	-	590	10	132,776
인천	114,535	551,861	30,414	23,174	-	-	-	1,132	8,570	729,686
광주	108,774	3,702	156,462	4,034	-	-	-	-	54	273,026
대전	67,677	8,558	2,123	1,240	-	-	-	-	-	79,599
울산	708,547	3,421	859	1,847	241,870	-	2,618	50	2	959,215
세종	25,791	5,333	13,385	2,125	-	-	-	-	16	46,651
경기	823,487	586,837	30,813	205,183	12	945	438	54	1,959	1,649,729
강원	35,099	7,456	33	105	-	-	21	-	682	43,396
충북	147,817	8,972	8,250	9,191	-	-	-	78	336	174,643
충남	244,248	76,021	5,733	49,156	-	50,644	-	1,657	13	427,472
전북	100,727	16,999	125,369	3,741	-	-	-	26,737	8	273,581
전남	88,223	25,342	469,434	2,821	4,832	715	239	748	2,205	594,559
경북	777,651	9,837	14,686	11,205	261	-	31,534	-	67	845,241
경남	1,207,243	8,218	8,356	365	169	-	-	-	7,968	1,232,318
전국 계	5,143,952	1,450,566	895,859	318,962	254,922	62,172	47,073	31,893	22,733	8,228,133
비율	62.5	17.6	10.9	3.9	3.1	0.8	0.6	0.4	0.3	100.0

&lt;표 2-8&gt; 2017년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	0.6	0.3	0.0	0.0	-	-	-	-	0.0	0.9
부산	6.4	1.3	0.3	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	8.4
대구	1.5	0.1	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	1.6
인천	1.4	6.7	0.4	0.3	-	-	-	0.0	0.1	8.9
광주	1.3	0.0	1.9	0.0	-	-	-	-	0.0	3.3
대전	0.8	0.1	0.0	0.0	-	-	-	-	-	1.0
울산	8.6	0.0	0.0	0.0	2.9	-	0.0	0.0	0.0	11.7
세종	0.3	0.1	0.2	0.0	-	-	-	-	0.0	0.6
경기	10.0	7.1	0.4	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0
강원	0.4	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.5
충북	1.8	0.1	0.1	0.1	-	-	-	0.0	0.0	2.1
충남	3.0	0.9	0.1	0.6	-	0.6	-	0.0	0.0	5.2
전북	1.2	0.2	1.5	0.0	-	-	-	0.3	0.0	3.3
전남	1.1	0.3	5.7	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	7.2
경북	9.5	0.1	0.2	0.1	0.0	-	0.4	-	0.0	10.3
경남	14.7	0.1	0.1	0.0	0.0	-	-	-	0.1	15.0
전국 계	62.5	17.6	10.9	3.9	3.1	0.8	0.6	0.4	0.3	100.0

- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇒ 부산항”의 경로로 전체 수출 적공 컨테이너의 40.6%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇒ 인천항”의 경로로 14.1%, “수도권 ⇒ 부산항”의 경로로 12.0%, “호남권 ⇒ 광양항”의 경로로 9.1%의 수출 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 2-9&gt; 2017년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
수도권	12.0	14.1	0.8	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	29.8
강원권	0.4	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.5
충청권	5.9	1.2	0.4	0.8	-	0.6	-	0.0	0.0	8.9
호남권	3.6	0.6	9.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	13.9
영남권	40.6	1.7	0.6	0.2	3.0	0.1	0.6	0.0	0.1	46.9
전국 계	62.5	17.6	10.9	3.9	3.1	0.8	0.6	0.4	0.3	100.0

## 다. 수입 컨테이너의 내륙 기종점 추정

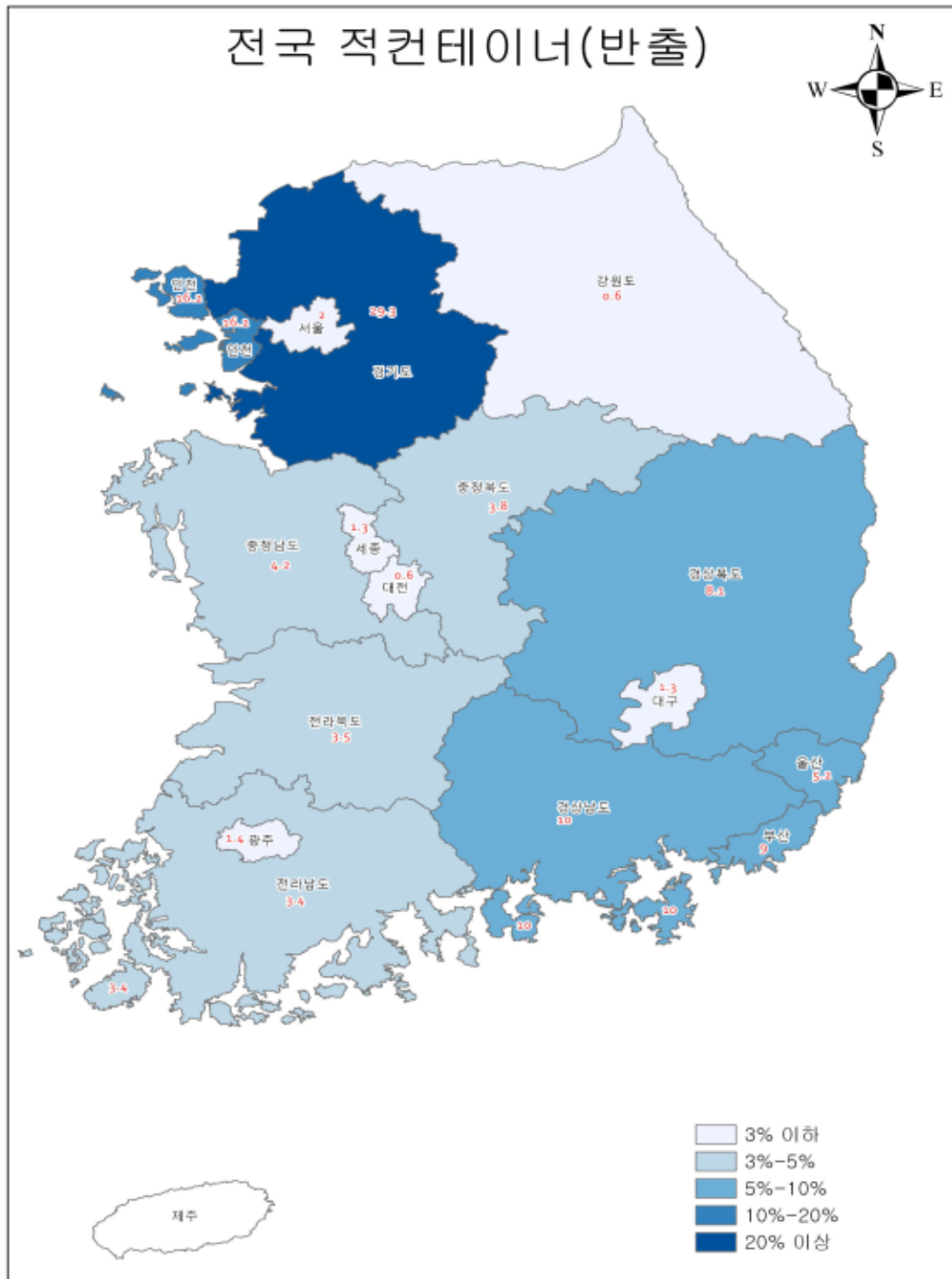
### 1) 적 컨테이너

- 2017년 수입 적 컨테이너 551만TEU 가운데 부산항이 55.6%인 307만TEU, 인천항이 26.8%인 148만TEU, 광양항이 10.3%인 57만TEU를 처리하였음
  - 전국 수입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 포항항 순서임
- 지역적으로 경기, 인천, 경남, 부산, 경북 등의 지역이 다른 지역에 비해 상대적으로 많은 40만 TEU 이상의 수입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수입 적 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “인천 ⇐ 인천항”의 경로로 전체 수입 적 컨테이너의 14.0%인 77만TEU임
  - 다음으로는 “경기 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적 컨테이너의 13.8%인 76만TEU임
  - 수입 적 컨테이너의 경우 인구가 밀집한 경기로의 집중현상이 강하게 나타나고 있음

<표 2-10> 2017년 수입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	54,149	42,289	10,326	1,185	64	-	-	42	1,592	109,649
부산	480,378	13,237	3,427	141	53	-	241	3	79	497,560
대구	64,414	4,623	2,150	620	648	-	-	248	110	72,813
인천	100,467	<b>768,694</b>	5,273	12,796	2	-	-	741	4,269	892,241
광주	27,292	645	45,966	4,764	-	-	-	28	5	78,699
대전	24,672	7,299	2,146	589	-	-	-	93	88	34,888
울산	256,017	1,194	306	12,732	14,001	-	-	20	73	284,343
세종	25,311	94	42,712	1,236	-	-	-	-	17	69,369
경기	757,815	571,093	89,047	188,266	733	-	-	1,283	4,619	1,612,856
강원	22,340	15,012	558	692	-	-	-	50	169	38,821
충북	151,426	7,924	42,216	6,760	-	-	-	19	76	208,421
충남	128,463	34,597	14,461	40,677	3	13,013	-	182	94	231,490
전북	53,248	4,243	113,778	2,706	-	-	-	20,152	46	194,173
전남	15,673	71	170,946	267	-	-	-	91	377	187,427
경북	377,888	4,766	8,375	18,039	10,070	-	27,141	-	160	446,439
경남	525,959	1,024	17,254	1,564	279	-	-	14	4,379	550,473
전국 계	3,065,512	1,476,804	568,942	293,035	25,854	13,013	27,382	22,966	16,153	5,509,661
비율	55.6	26.8	10.3	5.3	0.5	0.2	0.5	0.4	0.3	100.0



<그림 2-3> 2017년 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율(전국 항만)

## 2) 공 컨테이너

- 2017년 수입 공 컨테이너 257만TEU 가운데 부산항이 전체의 76.8%인 198만TEU, 광양항이 11.2%인 29만TEU로 두 항만이 약 90% 가까이 차지하고 있음
  - 전국 수입 공 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 울산항, 인천항의 순서임
- 지역적으로 울산, 경북, 경남, 부산 등의 지역이 30만TEU 이상의 수입 공 컨테이너 물동량을 발생시키는 것으로 조사됨
- 전국 수입 공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “울산 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 공 컨테이너의 16.8%인 43만TEU임
  - 다음으로 “경남 ⇐ 부산항” 경로(14.5%, 37만TEU), “경북 ⇐ 부산항” 경로(14.0%, 36만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇐ 광양항” 경로는 전체 수입 공 컨테이너의 5.2%인 13만TEU 수준임

&lt;표 2-11&gt; 2017년 수입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	3,381	680	12	20	-	-	-	-	-	4,093
부산	277,560	2,808	31,104	2	34,441	-	1,528	68	2,316	349,825
대구	40,572	7	79	53	-	-	2,196	-	-	42,907
인천	71,671	20,882	57,891	1,574	1,656	26,388	-	130	1,719	181,911
광주	52,602	285	43,332	-	-	-	-	-	-	96,218
대전	18,340	11	352	55	-	-	-	-	-	18,758
울산	<b>431,602</b>	<b>36</b>	<b>813</b>	<b>301</b>	<b>125,225</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>557,978</b>
세종	4,899	561	3	85	-	-	-	-	-	5,549
경기	144,352	19,705	6,023	14,348	-	907	-	220	-	185,555
강원	4,017	1,176	1	405	-	-	163	-	841	6,603
충북	22,608	728	68	659	-	-	-	-	-	24,063
충남	74,785	2,892	2,607	5,483	-	280	-	-	-	86,046
전북	50,361	5	10,595	213	50	-	-	631	1	61,856
전남	46,889	1,153	134,905	3	257	-	-	12	62	183,281
경북	359,347	5	595	443	10,952	-	20,373	-	2	391,717
경남	373,825	5	422	26	27	-	-	-	2,875	377,180
전국 계	1,976,809	50,940	288,802	23,670	172,608	27,575	24,259	1,061	7,817	2,573,540
비율	76.8	2.0	11.2	0.9	6.7	1.1	0.9	0.0	0.3	100.0



### 3) 적공 컨테이너

- 2017년 수입 적공 컨테이너 808만TEU 가운데 부산항이 전체의 62.4%인 504만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
  - 다음으로 인천항(18.9%), 광양항(10.6%), 평택·당진항(3.9%), 울산항(2.5%)의 순서임
- 지역적으로 경기, 인천, 경남, 부산, 울산, 경북 등의 지역이 50만TEU 이상의 수입 적공 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 전국 수입 적공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경기 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적공 컨테이너의 11.2%인 90만TEU임
  - 다음으로 “경남 ⇐ 부산항”(11.1%, 90만TEU), “인천 ⇐ 인천항”(9.8% 79만TEU)의 순서임
  - “전남 ⇐ 광양항”(31만TEU) 경로는 3.8%, “경기 ⇐ 인천항”(59만TEU) 경로는 7.3%를 각각 차지함

<표 2-12> 2017년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	57,530	42,969	10,338	1,205	64	-	-	42	1,592	113,742
부산	757,938	16,045	34,531	143	34,494	-	1,769	71	2,395	847,385
대구	104,986	4,630	2,230	673	648	-	2,196	248	110	115,720
인천	172,137	789,576	63,165	14,369	1,658	26,388	-	871	5,988	1,074,152
광주	79,895	929	89,297	4,764	-	-	-	28	5	174,918
대전	43,012	7,311	2,499	644	-	-	-	93	88	53,646
울산	687,618	1,230	1,119	13,033	139,226	-	-	20	73	842,320
세종	30,210	655	42,715	1,322	-	-	-	-	17	74,919
경기	<b>902,167</b>	590,798	95,070	202,614	733	907	-	1,503	4,619	1,798,411
강원	26,357	16,187	559	1,098	-	-	163	50	1,010	45,424
충북	174,034	8,652	42,284	7,420	-	-	-	19	76	232,484
충남	203,248	37,489	17,068	46,159	3	13,293	-	182	94	317,536
전북	103,610	4,248	124,373	2,919	50	-	-	20,783	47	256,029
전남	62,563	1,224	305,852	270	257	-	-	103	439	370,708
경북	737,234	4,771	8,970	18,482	21,022	-	47,514	-	162	838,155
경남	899,784	1,029	17,676	1,590	306	-	-	14	7,254	927,653
전국 계	5,042,321	1,527,743	857,744	316,705	198,462	40,588	51,641	24,027	23,969	8,083,201
비율	62.4	18.9	10.6	3.9	2.5	0.5	0.6	0.3	0.3	100.0

&lt;표 2-13&gt; 2017년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	0.7	0.5	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	1.4
부산	9.4	0.2	0.4	0.0	0.4	-	0.0	0.0	0.0	10.5
대구	1.3	0.1	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	1.4
인천	2.1	9.8	0.8	0.2	0.0	0.3	-	0.0	0.1	13.3
광주	1.0	0.0	1.1	0.1	-	-	-	0.0	0.0	2.2
대전	0.5	0.1	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.7
울산	8.5	0.0	0.0	0.2	1.7	-	-	0.0	0.0	10.4
세종	0.4	0.0	0.5	0.0	-	-	-	-	0.0	0.9
경기	11.2	7.3	1.2	2.5	0.0	0.0	-	0.0	0.1	22.2
강원	0.3	0.2	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.6
충북	2.2	0.1	0.5	0.1	-	-	-	0.0	0.0	2.9
충남	2.5	0.5	0.2	0.6	0.0	0.2	-	0.0	0.0	3.9
전북	1.3	0.1	1.5	0.0	0.0	-	-	0.3	0.0	3.2
전남	0.8	0.0	3.8	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	4.6
경북	9.1	0.1	0.1	0.2	0.3	-	0.6	-	0.0	10.4
경남	11.1	0.0	0.2	0.0	0.0	-	-	0.0	0.1	11.5
전국 계	62.4	18.9	10.6	3.9	2.5	0.5	0.6	0.3	0.3	100.0

- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇐ 부산항”의 경로로 전체 수입 적공 컨테이너의 39.4%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇐ 인천항”의 경로로 17.6%, “수도권 ⇐ 부산항”의 경로로 14.0%, “호남권 ⇐ 광양항”의 경로로 6.4%의 수입 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 2-14&gt; 2017년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
수도권	14.0	17.6	2.1	2.7	0.0	0.3	-	0.0	0.2	36.9
강원권	0.3	0.2	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.6
충청권	5.6	0.7	1.3	0.7	0.0	0.2	-	0.0	0.0	8.4
호남권	3.0	0.1	6.4	0.1	0.0	-	-	0.3	0.0	9.9
영남권	39.4	0.3	0.8	0.4	2.4	-	0.6	0.0	0.1	44.2
전국 계	62.4	18.9	10.6	3.9	2.5	0.5	0.6	0.3	0.3	100.0

## 라. 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 추정

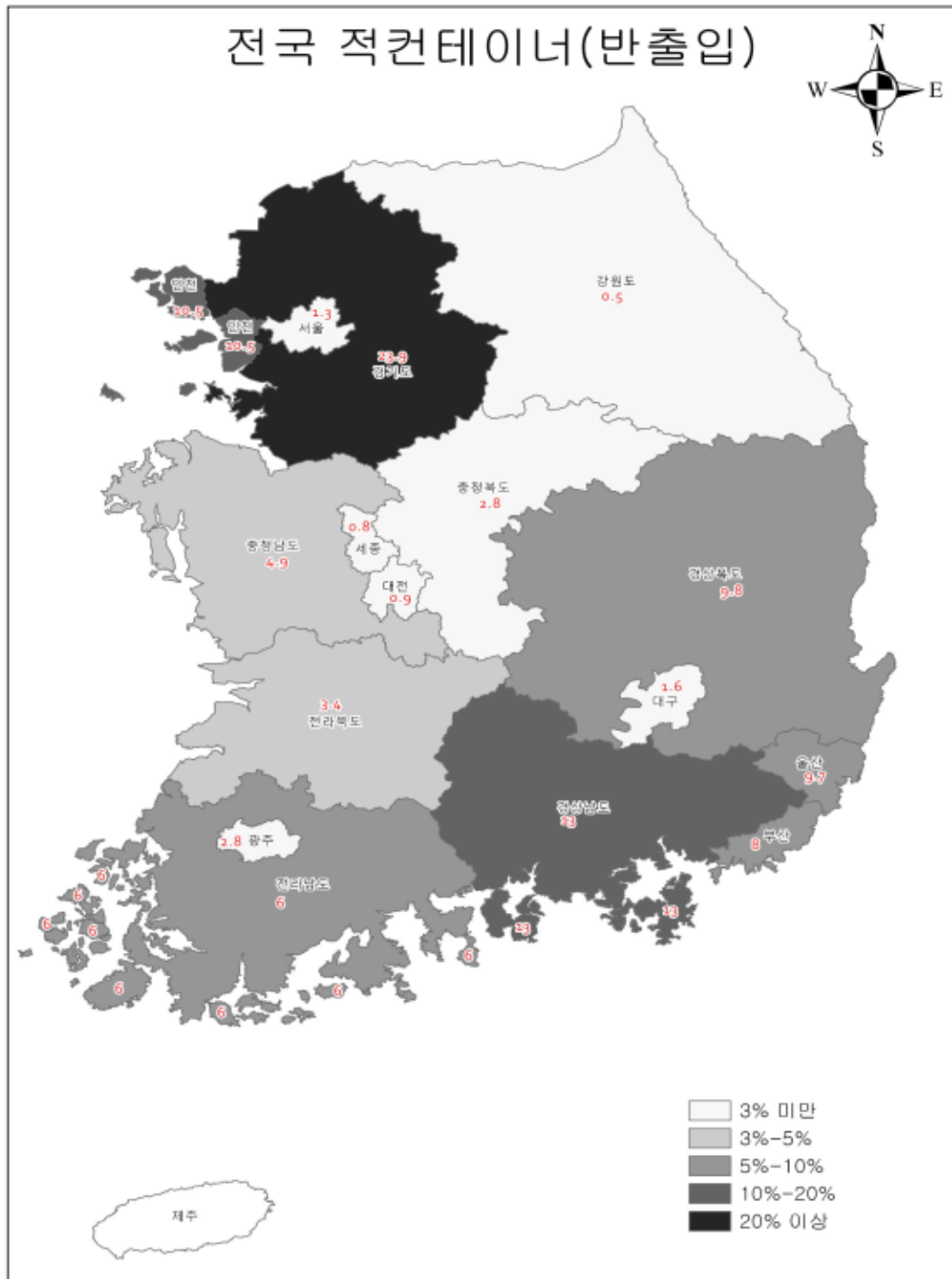
### 1) 적 컨테이너

- 2017년 수출입 적 컨테이너 1,165만TEU 가운데 부산항이 62.0%인 722만TEU, 인천항이 18.4%인 215만TEU, 광양항이 11.8%인 137만TEU를 차지함
  - 전국 수출입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 인천, 경북, 울산 등이 상대적으로 많은 100만TEU 이상의 수출입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 조사됨
- 전국 수출입 적 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경기 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적 컨테이너의 12.8%인 149만TEU임
  - 다음으로 “경남 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적 컨테이너의 12.7%인 148만TEU임
  - “경북 ⇔ 부산항” 경로는 8.8%(103만TEU임), “인천 ⇔ 인천항” 경로는 8.2%(96만TEU임),

<표 2-15> 2017년 수출입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	91,884	45,826	12,121	1,205	64	-	-	42	1,684	152,828
부산	831,035	43,401	24,329	702	7,689	9,721	9,832	220	103	927,033
대구	165,708	15,579	2,189	1,238	648	-	-	838	120	186,320
인천	205,044	960,111	33,499	16,060	2	-	-	1,872	5,416	1,222,004
광주	121,532	4,275	197,245	4,929	-	-	-	28	60	328,068
대전	85,139	13,868	3,844	762	-	-	-	93	88	103,794
울산	857,868	2,902	612	14,566	253,102	-	522	20	76	1,129,667
세종	41,353	3,722	49,431	3,311	-	-	-	-	33	97,850
경기	<b>1,486,931</b>	907,742	116,210	259,944	733	945	438	1,283	6,547	<b>2,780,772</b>
강원	43,871	19,701	590	797	-	-	-	50	576	65,586
충북	256,177	12,407	43,631	11,668	-	-	-	19	412	324,313
충남	334,420	76,460	18,406	81,817	3	63,313	-	1,800	107	576,325
전북	129,508	20,470	212,433	3,364	-	-	-	28,330	53	394,157
전남	66,951	855	624,170	315	4,227	345	37	91	2,582	699,573
경북	1,026,362	14,414	12,373	22,487	10,070	-	58,253	-	227	1,144,187
경남	1,477,766	7,004	21,006	1,828	437	-	-	14	11,984	1,520,040
전국계	7,221,548	2,148,738	1,372,089	424,992	276,976	74,324	69,082	34,699	30,069	11,652,517
비율	62.0	18.4	11.8	3.6	2.4	0.6	0.6	0.3	0.3	100.0



## 2) 공 컨테이너

- 2017년 수출입 공 컨테이너 466만TEU 가운데 부산항이 전체의 63.6%인 296만TEU, 인천항이 17.8%인 83만TEU, 광양항이 8.2%인 38만TEU를 차지하고 있음
  - 전국 수출입 공 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항의 순서임
- 지역적으로 울산, 경기, 경남, 부산, 인천, 경북 등의 지역이 50만TEU 이상의 수출입 공 컨테이너 물동량을 발생시키는 것으로 조사됨
- 전국 수출입 공 컨테이너를 가장 많이 유발한 경로는 “경남 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 공 컨테이너의 13.5%인 63만TEU임
  - 다음으로 “울산 ⇔ 부산항”의 경로가 전체 수출입 공 컨테이너의 11.6%인 54만TEU임
  - “전남 ⇔ 광양항”의 경로는 전체 수출입 공 컨테이너의 3.2%인 15만TEU임

&lt;표 2-16&gt; 2017년 수출입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	12,464	19,169	726	1,527	-	-	-	-	-	33,886
부산	454,065	77,597	37,369	1,971	34,572	147	4,160	698	3,042	613,621
대구	59,430	81	306	153	11	-	2,196	-	-	62,176
인천	81,629	381,326	60,080	21,483	1,656	26,388	-	131	9,142	581,835
광주	67,137	356	48,515	3,869	-	-	-	-	-	119,876
대전	25,551	2,001	778	1,122	-	-	-	-	-	29,451
울산	538,298	1,750	1,366	314	127,995	-	2,096	50	-	671,869
세종	14,648	2,266	6,669	136	-	-	-	-	-	23,719
경기	238,724	269,894	9,673	147,853	12	907	-	274	30	667,367
강원	17,585	3,942	1	405	-	-	184	-	1,116	23,234
충북	65,673	5,217	6,903	4,943	-	-	-	78	-	82,814
충남	113,076	37,050	4,395	13,499	-	624	-	39	-	168,683
전북	74,829	776	37,309	3,296	50	-	-	19,190	1	135,453
전남	83,835	25,711	151,116	2,776	862	370	202	760	62	265,694
경북	488,522	194	11,283	7,200	11,213	-	20,795	-	2	539,209
경남	<b>629,260</b>	2,243	5,026	127	38	-	-	-	3,238	639,931
전국 계	2,964,726	829,572	381,514	210,675	176,408	28,436	29,632	21,221	16,634	4,658,817
비율	63.6	17.8	8.2	4.5	3.8	0.6	0.6	0.5	0.4	100.0

## 3) 적공 컨테이너

- 2017년 수출입 적공 컨테이너 1,631만TEU 가운데 부산항이 전체의 62.4%인 1,019만TEU로 가장 많은 비중을 차지함
  - 다음으로 인천항(298만TEU), 광양항(175만TEU), 평택·당진항(64만TEU), 울산항(45만TEU)의 순서임
- 지역적으로 경기, 경남, 울산, 인천, 경북, 부산 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 12.9%인 211만TEU임
  - 다음으로 “경기 ⇔ 부산항”(173만TEU), “경북 ⇔ 부산항”(151만TEU)의 순서임
  - “인천 ⇔ 인천항”(134만TEU)은 8.2%, “전남 ⇔ 광양항”(78만TEU)은 4.8%를 각각 차지함

&lt;표 2-17&gt; 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)

단위 : TEU, %

시도	부산항	인천항	광양항	평택·당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	104,348	64,995	12,847	2,732	64	-	-	42	1,684	186,713
부산	1,285,099	120,999	61,699	2,673	42,261	9,868	13,992	919	3,145	1,540,654
대구	225,138	15,660	2,495	1,391	659	-	2,196	838	120	248,496
인천	286,673	1,341,437	93,579	37,543	1,658	26,388	-	2,003	14,558	1,803,839
광주	188,669	4,631	245,759	8,798	-	-	-	28	60	447,944
대전	110,689	15,869	4,622	1,884	-	-	-	93	88	133,245
울산	1,396,166	4,651	1,979	14,880	381,097	-	2,618	70	76	1,801,535
세종	56,001	5,988	56,100	3,447	-	-	-	-	33	121,569
경기	1,725,654	1,177,635	125,883	407,797	746	1,852	438	1,557	6,578	3,448,140
강원	61,456	23,644	592	1,202	-	-	184	50	1,692	88,820
충북	321,851	17,624	50,533	16,610	-	-	-	97	412	407,127
충남	447,496	113,510	22,801	95,316	3	63,937	-	1,839	107	745,008
전북	204,337	21,247	249,742	6,660	50	-	-	47,520	55	529,610
전남	150,785	26,566	775,286	3,091	5,089	715	239	852	2,644	965,267
경북	1,514,885	14,608	23,656	29,687	21,283	-	79,048	-	230	1,683,396
경남	<b>2,107,026</b>	9,247	26,032	1,955	475	-	-	14	15,222	2,159,971
전국계	10,186,274	2,978,310	1,753,603	635,667	453,384	102,760	98,714	55,920	46,703	16,311,334
비율	62.4	18.3	10.8	3.9	2.8	0.6	0.6	0.3	0.3	100.0

&lt;표 2-18&gt; 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
서울	0.6	0.4	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	1.1
부산	7.9	0.7	0.4	0.0	0.3	0.1	0.1	0.0	0.0	9.4
대구	1.4	0.1	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.0	1.5
인천	1.8	8.2	0.6	0.2	0.0	0.2	-	0.0	0.1	11.1
광주	1.2	0.0	1.5	0.1	-	-	-	0.0	0.0	2.7
대전	0.7	0.1	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.8
울산	8.6	0.0	0.0	0.1	2.3	-	0.0	0.0	0.0	11.0
세종	0.3	0.0	0.3	0.0	-	-	-	-	0.0	0.7
경기	10.6	7.2	0.8	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	21.1
강원	0.4	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.5
충북	2.0	0.1	0.3	0.1	-	-	-	0.0	0.0	2.5
충남	2.7	0.7	0.1	0.6	0.0	0.4	-	0.0	0.0	4.6
전북	1.3	0.1	1.5	0.0	0.0	-	-	0.3	0.0	3.2
전남	0.9	0.2	4.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9
경북	9.3	0.1	0.1	0.2	0.1	-	0.5	-	0.0	10.3
경남	12.9	0.1	0.2	0.0	0.0	-	-	0.0	0.1	13.2
전국 계	62.4	18.3	10.8	3.9	2.8	0.6	0.6	0.3	0.3	100.0

- 권역별로 볼 때, “영남권 ⇔ 부산항”의 경로로 전체 수출입 적공 컨테이너의 40.0%가 이동하였으며, 다음으로 “수도권 ⇔ 인천항”의 경로로 15.8%, “수도권 ⇔ 부산항”의 경로로 13.0%, “호남권 ⇔ 광양항”의 경로로 7.8%의 수출입 적공 컨테이너가 이동함

&lt;표 2-19&gt; 2017년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)

단위 : %

시도	부산항	인천항	광양항	평택당진항	울산항	대산항	포항항	군산항	기타항	계
수도권	13.0	15.8	1.4	2.7	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	33.3
강원권	0.4	0.1	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	0.0	0.5
충청권	5.7	0.9	0.8	0.7	0.0	0.4	-	0.0	0.0	8.6
호남권	3.3	0.3	7.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	11.9
영남권	40.0	1.0	0.7	0.3	2.7	0.1	0.6	0.0	0.1	45.6
전국 계	62.4	18.3	10.8	3.9	2.8	0.6	0.6	0.3	0.3	100.0

## 마. 수출입 기종점 자료의 추세 비교

### 1) 수출입 컨테이너의 기종점 비율 변화

- 2005년 기종점 조사와 2017년 조사 사이의 시도별 기종점 추이를 보면 서울, 대구, 광주, 대전, 울산, 전북, 전남, 경북, 경남 지역은 기종점 점유율이 감소한 반면 부산, 인천, 경기, 강원, 충북, 충남 지역은 기종점 비율이 증가한 것으로 조사됨
- 2005년 기종점 조사와 2017년 조사를 권역별로 비교해 보면 호남권과 영남권의 물동량 유발 비율이 감소한 반면, 수도권과 충청권의 물동량 유발 비율이 증가한 것으로 나타남
  - 호남권 기종점 물동량은 2005년의 162만TEU에서 2017년에는 194만TEU로 물량면에서는 일부 증가해 왔으나 권역별 점유율은 2005년의 17.3%에서 2017년에는 11.9%로 총 5.4%포인트 감소하였음
  - 반면, 수도권을 기종점으로 하는 컨테이너 물동량 점유율은 2005년의 26.2%에서 2017년에는 31.0%로 증가하였다가 2017년에는 33.3%로 계속해서 증가세를 유지해 2005년 대비 총 7.1%포인트 증가하였음

<표 2-20> 전국 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점(2005년, 2011년, 2017년)

시도	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	189,332	2.0	132,491	1.0	186,713	1.1	-0.9
부산	491,938	5.2	1,206,929	9.0	1,540,654	9.4	4.2
대구	222,016	2.4	230,481	1.7	248,496	1.5	-0.9
인천	705,317	7.5	1,289,470	9.6	1,803,839	11.1	3.6
광주	337,700	3.6	442,652	3.3	447,944	2.7	-0.9
대전	129,221	1.4	100,912	0.8	133,245	0.8	-0.6
울산	1,206,013	12.8	1,509,095	11.3	1,801,535	11.0	-1.8
세종					121,569	0.7	-
경기	1,568,119	16.7	2,736,267	20.4	3,448,140	21.1	4.4
강원	37,169	0.4	52,140	0.4	88,820	0.5	0.1
충북	225,205	2.4	374,551	2.8	407,127	2.5	0.1
충남	361,405	3.8	684,924	5.1	745,008	4.6	0.8
전북	454,341	4.8	519,034	3.9	529,610	3.2	-1.6
전남	832,041	8.8	1,006,707	7.5	965,267	5.9	-2.9
경북	1,081,912	11.5	1,448,049	10.8	1,683,396	10.3	-1.2
경남	1,570,097	16.7	1,679,064	12.5	2,159,971	13.2	-3.5
전국 계	9,411,826	100.0	13,412,766	100.0	16,311,334	100.0	



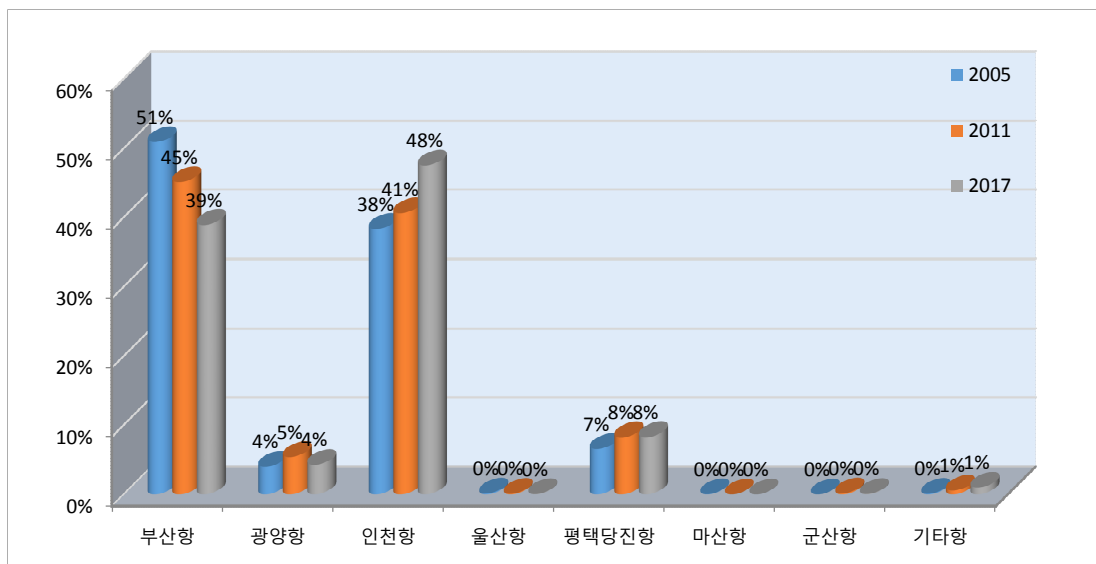
&lt;표 2-21&gt; 전국 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점(2005년, 2011년, 2017년)

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	2,462,768	26.2	4,158,228	31.0	5,438,692	33.3	7.1
강원권	37,169	0.4	52,140	0.4	88,820	0.5	0.1
충청권	715,831	7.6	1,160,386	8.7	1,406,949	8.6	1.0
호남권	1,624,082	17.3	1,968,393	14.7	1,942,821	11.9	-5.4
영남권	4,571,976	48.6	6,073,618	45.3	7,434,053	45.6	-3.0
합 계	9,411,826	100.0	13,412,766	100.0	16,311,334	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 2005년 51% → 2011년 45% → 2017년 39%로 지속적으로 감소해오고 있는 반면 수도권 화물의 인천항 이용비율은 2005년 38% → 2011년 41% → 2017년 48%로 지속적으로 증가해오고 있음
  - 평택·당진항(2005년 7% → 2011년 8% → 2017년 8%)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



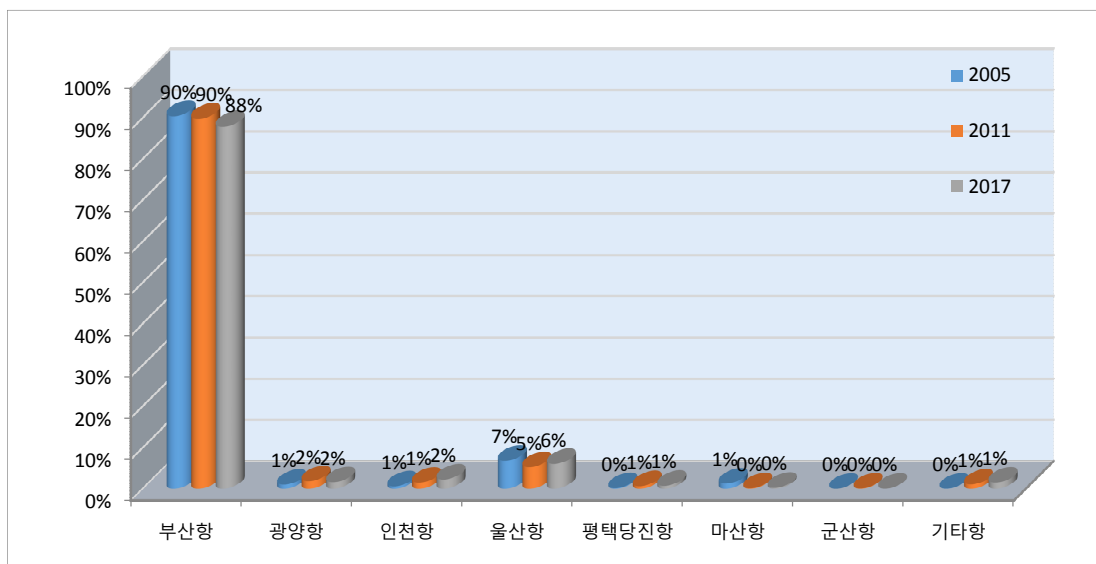
<그림 2-5> 수도권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

### ② 영남권

- 영남권 수출입 화물의 항만별 이용 추이를 보면 부산항 이용비율이 88%에 달할 정도로 매

우 높은 상태를 계속해서 유지하고 있으며 울산항 이용비율도 소폭 증가함

- 영남권 수출입 컨테이너는 지리적 인접성에 의해 대부분 부산항을 이용하고 있음
  - 영남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용 물동량은 2005년 413만TEU에서 2017년에는 743만 TEU로 12년 동안 330만TEU 증가하였으며, 점유율 측면에서도 2005년의 90%에서 2017년에는 88%로 부산항의 높은 의존비율이 계속해서 유지되고 있음
- 부산항을 제외한 나머지 항만에서 영남권 수출입 컨테이너의 처리 물동량은 대부분 1% 미만에서 소폭 증가하거나 하락함

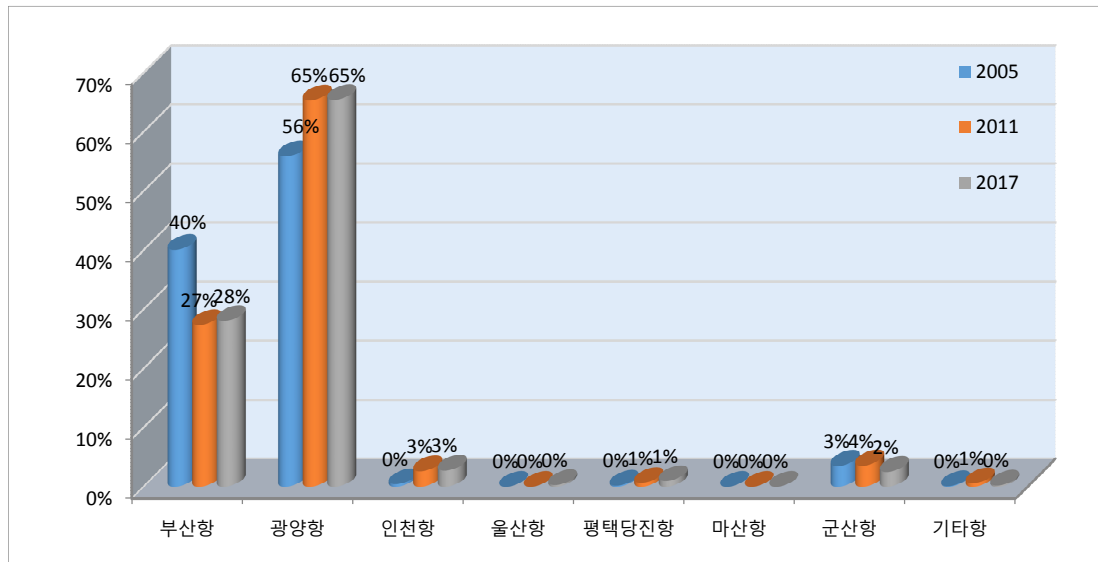


<그림 2-6> 영남권 수출입 컨테이너의 항만별 처리비율 연도별 비교

### ③ 호남권

- 호남권 수출입 화물의 항만별 이용 추이를 보면 최근 부산항 이용비율은 2011년 대폭 감소한 추세가 유지되는 있으며 광양항 이용비율 역시 높게 유지되고 있음
- 호남권 수출입 컨테이너의 부산항 이용은 2005년 40% → 2011년 27% → 2017년 28%로 2011년에 대폭 감소한 것이 계속해서 유지되고 있는 반면 광양항 이용비율은 2005년 56% → 2011년 65% → 2017년 65%로 계속해서 높게 유지되고 있음
  - 호남권 수출입 컨테이너의 군산항 이용비율(2005년 3% → 2011년 4% → 2017년 2%)은 소폭 감소한 것으로 조사됨

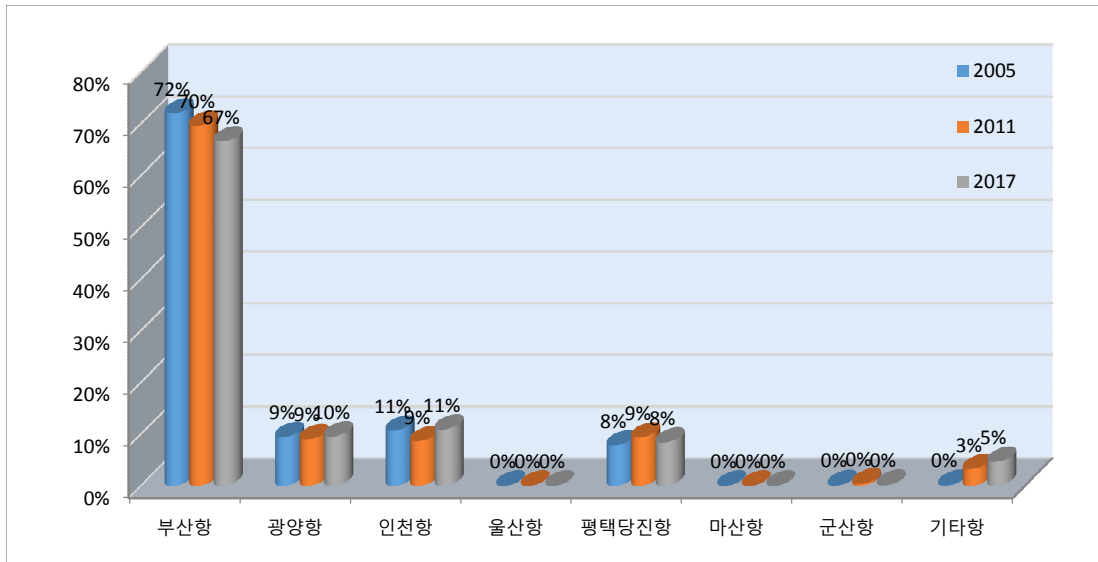
- 호남권의 수출입 컨테이너의 광양항 이용비율 증가는 중국항 수출입물동량의 증가추세가 일부 반영된 것으로 판단됨



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

#### ④ 충청권

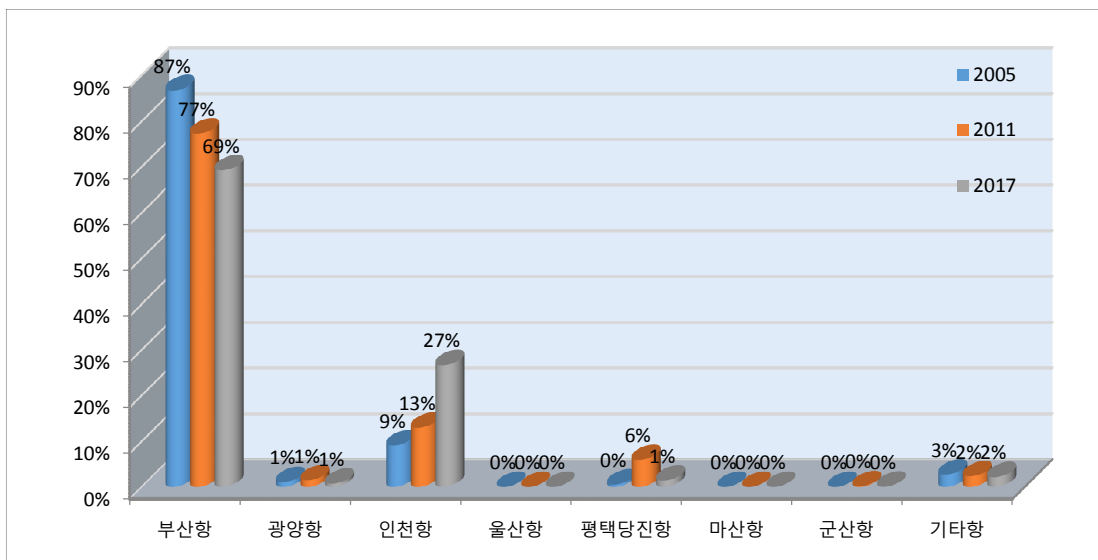
- 충청권 수출입 화물의 항만별 이용비율 추이를 보면 최근 대 중국 무역의 증가와 함께 부산항 이용비율이 감소하는 반면 인천항, 광양항, 평택·당진항의 이용비율이 크게 증가하고 있음
  - 부산항의 이용비율은 2005년의 72%에서 2011년 70.0%, 2017년 67%로 계속해서 감소하고 있음
  - 반면, 인천항은 2011년 9% → 2017년 11%, 광양항은 2011년 9% → 2017년 10%로 모두 소폭의 증가세를 보여주고 있음
  - 평택·당진항의 이용비율은 2005년 8% → 2011년 9% → 2017년 8%로 2005년의 비율을 계속해서 유지하고 있음



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

#### ⑤ 강원권

- 강원권 수출입 화물의 항만별 이용비율 추이의 특징은 충청권과 유사하게 부산항 이용비율의 감소와 인천항 이용비율의 증가로 요약됨
- － 부산항의 이용비율은 감소(2005년 87% → 2017년 69%)한 반면 인천항(2005년 9% → 2017년 27%)의 이용비율은 대폭 증가한 상태임



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

#### 4. 부산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

##### 가. 부산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항은 2017년 1,019만TEU의 수출입컨테이너를 처리하여 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 62.4%를 처리한 우리나라의 대표적인 컨테이너 항만임
- 또한 수출컨테이너를 514만TEU 처리하여 부산항 수출입 컨테이너의 50.5%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 504만TEU로 49.5%를 차지하였음
- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너 가운데 적 컨테이너의 비율은 70.9%인 722만TEU였으며, 공 컨테이너의 비율은 29.1%인 296만TEU였음

<표 2-22> 2017년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	4,156,036	80.8	3,065,512	60.8	7,221,548	70.9
공	987,917	19.2	1,976,809	39.2	2,964,726	29.1
계	5,143,952	100.0	5,042,321	100.0	10,186,274	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 92.4%인 942만 TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 7.6%인 77만TEU에 불과하였음
- 특히 수입 컨테이너의 도로운송 수송비율이 수입에 비해 1.9% 정도 더 높았으며, 이와 같은 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨

<표 2-23> 2017년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	4,708,218	91.5	4,708,109	93.4	9,416,328	92.4
연안 운송	77,025	1.5	62,460	1.2	139,485	1.4
철도 운송	358,709	7.0	271,752	5.4	630,461	6.2
합 계	5,143,952	100.0	5,042,321	100.0	10,186,274	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS와 코레일 XROIS에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 22.0%(148만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경기 17.3%(116만TEU), 울산 12.7%(85만TEU), 부산 12.4%(83만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 64.2%(431만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 21.7%(146만TEU), 충청권 9.3%(62만TEU), 호남권 4.3%(29만TEU)의 순서임

&lt;표 2-24&gt; 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		37,735	1.0	51,379	1.8	89,114	1.3
부산		350,657	9.2	480,378	16.7	831,035	12.4
대구		101,294	2.6	64,414	2.2	165,708	2.5
인천		104,474	2.7	100,465	3.5	204,939	3.1
광주		94,239	2.5	27,292	0.9	121,532	1.8
대전		52,218	1.4	17,375	0.6	69,594	1.0
울산		596,994	15.6	255,348	8.9	852,342	12.7
세종		2,987	0.1	13,750	0.5	16,737	0.2
경기		536,393	14.0	625,148	21.7	1,161,541	17.3
강원		21,523	0.6	10,202	0.4	31,726	0.5
충북		104,202	2.7	150,822	5.2	255,024	3.8
충남		161,097	4.2	120,576	4.2	281,673	4.2
전북		64,185	1.7	50,773	1.8	114,959	1.7
전남		35,592	0.9	15,665	0.5	51,258	0.8
경북		616,263	16.1	365,233	12.7	981,495	14.6
경남		951,807	24.8	525,959	18.3	1,477,766	22.0
합계		3,831,662	100.0	2,874,779	100.0	6,706,441	100.0

&lt;표 2-25&gt; 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		678,602	17.7	776,991	27.0	1,455,593	21.7
강원권		21,523	0.6	10,202	0.4	31,726	0.5
충청권		320,504	8.4	302,523	10.5	623,028	9.3
호남권		194,017	5.1	93,731	3.3	287,748	4.3
영남권		2,617,015	68.3	1,691,331	58.8	4,308,346	64.2
합계		3,831,662	100.0	2,874,779	100.0	6,706,441	100.0

## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경남이 23.1%(63만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 18.5%(50만TEU), 부산 16.8%(45만TEU), 경북 16.7%(45만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 77.3%(210만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 9.3%(25만TEU), 호남권 6.7%(18만TEU), 충청권 6.5%(18만TEU)의 순서임

&lt;표 2-26&gt; 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		9,083	1.0	3,381	0.2	12,464	0.5
부산		176,505	20.1	277,560	15.1	454,065	16.8
대구		18,858	2.2	40,572	2.2	59,430	2.2
인천		8,011	0.9	20,862	1.1	28,873	1.1
광주		14,535	1.7	52,602	2.9	67,137	2.5
대전		5,837	0.7	16,213	0.9	22,050	0.8
울산		72,782	8.3	428,826	23.4	501,608	18.5
세종		4,687	0.5	685	0.0	5,372	0.2
경기		83,211	9.5	128,216	7.0	211,428	7.8
강원		2,839	0.3	2,896	0.2	5,735	0.2
충북		42,823	4.9	22,424	1.2	65,246	2.4
충남		35,407	4.0	47,558	2.6	82,964	3.1
전북		23,913	2.7	44,117	2.4	68,030	2.5
전남		5,819	0.7	39,279	2.1	45,098	1.7
경북		119,153	13.6	334,316	18.2	453,469	16.7
경남		253,093	28.9	373,825	20.4	626,918	23.1
합계		876,557	100.0	1,833,330	100.0	2,709,887	100.0

&lt;표 2-27&gt; 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		100,306	11.4	152,459	8.3	252,765	9.3
강원권		2,839	0.3	2,896	0.2	5,735	0.2
충청권		88,753	10.1	86,879	4.7	175,632	6.5
호남권		44,267	5.1	135,998	7.4	180,265	6.7
영남권		640,391	73.1	1,455,098	79.4	2,095,489	77.3
합계		876,557	100.0	1,833,330	100.0	2,709,887	100.0



## ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 22.4%(210만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 15.2%(143만TEU), 경기 14.6%(137만TEU), 울산 14.4%(135만TEU), 부산 13.6%(129만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 68.0%(640만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 18.1%(171만TEU), 충청권 8.5%(80만TEU), 호남권 5.0%(47만TEU)의 순서임

&lt;표 2-28&gt; 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		46,818	1.0	54,759	1.2	101,578	1.1
부산		527,162	11.2	757,938	16.1	1,285,099	13.6
대구		120,152	2.6	104,986	2.2	225,138	2.4
인천		112,485	2.4	121,327	2.6	233,812	2.5
광주		108,774	2.3	79,895	1.7	188,669	2.0
대전		58,055	1.2	33,588	0.7	91,643	1.0
울산		669,776	14.2	684,173	14.5	1,353,950	14.4
세종		7,674	0.2	14,435	0.3	22,109	0.2
경기		619,604	13.2	753,364	16.0	1,372,969	14.6
강원		24,362	0.5	13,098	0.3	37,460	0.4
충북		147,025	3.1	173,246	3.7	320,271	3.4
충남		196,503	4.2	168,134	3.6	364,637	3.9
전북		88,098	1.9	94,891	2.0	182,989	1.9
전남		41,412	0.9	54,944	1.2	96,356	1.0
경북		735,416	15.6	699,548	14.9	1,434,965	15.2
경남		1,204,900	25.6	899,784	19.1	2,104,684	22.4
합계		4,708,218	100.0	4,708,109	100.0	9,416,328	100.0

&lt;표 2-29&gt; 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		778,908	16.5	929,450	19.7	1,708,358	18.1
강원권		24,362	0.5	13,098	0.3	37,460	0.4
충청권		409,258	8.7	389,402	8.3	798,660	8.5
호남권		238,284	5.1	229,730	4.9	468,013	5.0
영남권		3,257,407	69.2	3,146,429	66.8	6,403,835	68.0
합계		4,708,218	100.0	4,708,109	100.0	9,416,328	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 95.2%(0.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 2.3%(1백TEU), 울산 1.7%(1백TEU)의 순이었음
- 2011년에는 운송실적이 있던 부인선 물량이 사라지면서, 연안운송 물동량은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-30&gt; 부산항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		103	2.3	2	18.2	105	2.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		75	1.7	-	-	75	1.7
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	9	81.8	9	0.2
전남		4,289	95.5	-	-	4,289	95.2
경북		26	0.6	-	-	26	0.6
경남		-	-	-	-	-	-
합계		4,493	100.0	11	100.0	4,504	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-31&gt; 부산항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		103	2.3	2	18.2	105	2.3
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		4,289	95.5	9	81.8	4,298	95.4
영남권		101	2.2	-	-	101	2.2
합계		4,493	100.0	11	100.0	4,504	100.0

## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 39.1%(5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 28.0%(4만TEU), 울산 25.2%(3만TEU)의 순이었음
- 공 컨테이너 경우 역시 과거 부인선 물량이 사라지면서, 연안운송 물동량은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-32&gt; 부산항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		1,947	2.7	50,809	81.4	52,756	39.1
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		33,914	46.8	75	0.1	33,989	25.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	2,027	3.2	2,027	1.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		534	0.7	188	0.3	722	0.5
전남		31,052	42.8	6,725	10.8	37,777	28.0
경북		2,742	3.8	2,626	4.2	5,368	4.0
경남		2,343	3.2	-	-	2,343	1.7
합계		72,532	100.0	62,449	100.0	134,981	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-33&gt; 부산항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,947	2.7	52,836	84.6	54,783	40.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		31,586	43.5	6,913	11.1	38,499	28.5
영남권		38,999	53.8	2,701	4.3	41,700	30.9
합계		72,532	100.0	62,449	100.0	134,981	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 37.9%(5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 30.2%(4만TEU), 울산 24.4%(3만TEU)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(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		2,050	2.7	50,811	81.3	52,861	37.9
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		33,989	44.1	75	0.1	34,064	24.4
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	2,027	3.2	2,027	1.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		534	0.7	197	0.3	731	0.5
전남		35,341	45.9	6,725	10.8	42,066	30.2
경북		2,768	3.6	2,626	4.2	5,394	3.9
경남		2,343	3.0	-	-	2,343	1.7
합계		77,025	100.0	62,460	100.0	139,485	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-35&gt; 부산항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		2,050	2.7	52,838	84.6	54,888	39.4
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		35,875	46.6	6,922	11.1	42,797	30.7
영남권		39,100	50.8	2,701	4.3	41,801	30.0
합계		77,025	100.0	62,460	100.0	139,485	100.0

### 3) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

#### ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 63.7%(33만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 10.3%(5만TEU), 경북 8.8%(4만TEU), 대전 3.0%(2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 64.3%(33만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 18.4%(9만TEU), 영남권 9.8%(5만TEU), 호남권 5.1%(3만TEU)의 순서임

<표 2-36> 부산항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	2,771	1.5	2,771	0.5
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		8,248	2.6	7,297	3.8	15,545	3.0
울산		4,782	1.5	669	0.4	5,451	1.1
세종		13,055	4.1	11,561	6.1	24,616	4.8
경기		192,723	60.2	132,667	69.6	325,390	63.7
강원		8	0.0	12,138	6.4	12,146	2.4
충북		549	0.2	604	0.3	1,153	0.2
충남		44,860	14.0	7,887	4.1	52,747	10.3
전북		12,074	3.8	2,466	1.3	14,540	2.8
전남		11,396	3.6	8	0.0	11,404	2.2
경북		32,186	10.1	12,655	6.6	44,841	8.8
경남		-	-	-	-	-	-
합계		319,881	100.0	190,722	100.0	510,603	100.0

<표 2-37> 부산항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		192,723	60.2	135,437	71.0	328,160	64.3
강원권		8	0.0	12,138	6.4	12,146	2.4
충청권		66,712	20.9	27,349	14.3	94,061	18.4
호남권		23,470	7.3	2,474	1.3	25,944	5.1
영남권		36,968	11.6	13,324	7.0	50,292	9.8
합계		319,881	100.0	190,722	100.0	510,603	100.0

## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 충남이 전체의 25.1%(3만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 24.8%(3만TEU), 경기 21.1%(3만 TEU), 세종 7.7%(1만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 충청권이 36.1%(4만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 영남권 27.0%(3만TEU), 수도권 21.1%(3만TEU), 강원권 9.9%(1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-38&gt; 부산항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		1,374	3.5	2,127	2.6	3,501	2.9
울산		-	-	2,701	3.3	2,701	2.3
세종		5,062	13.0	4,214	5.2	9,276	7.7
경기		11,160	28.7	14,109	17.4	25,269	21.1
강원		10,729	27.6	1,121	1.4	11,850	9.9
충북		243	0.6	184	0.2	427	0.4
충남		2,885	7.4	27,227	33.6	30,112	25.1
전북		21	0.1	6,056	7.5	6,077	5.1
전남		74	0.2	886	1.1	960	0.8
경북		7,280	18.7	22,405	27.7	29,685	24.8
경남		-	-	-	-	-	-
합계		38,828	100.0	81,030	100.0	119,858	100.0

&lt;표 2-39&gt; 부산항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		11,160	28.7	14,109	17.4	25,269	21.1
강원권		10,729	27.6	1,121	1.4	11,850	9.9
충청권		9,564	24.6	33,752	41.7	43,316	36.1
호남권		95	0.2	6,942	8.6	7,037	5.9
영남권		7,280	18.7	25,106	31.0	32,386	27.0
합계		38,828	100.0	81,030	100.0	119,858	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 55.6%(35만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 13.1%(8만TEU), 경북 11.8%(7만TEU), 세종 5.4%(3만TEU), 강원 3.8%(2만TEU)의 순임
- 권역별 기종점은 수도권이 56.1%(35만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 21.8%(14만TEU), 영남권 13.1%(8만TEU), 호남권 5.2%(3만TEU)의 순서임

&lt;표 2-40&gt; 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	2,771	1.0	2,771	0.4
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		9,622	2.7	9,424	3.5	19,046	3.0
울산		4,782	1.3	3,370	1.2	8,152	1.3
세종		18,117	5.1	15,775	5.8	33,892	5.4
경기		203,883	56.8	146,776	54.0	350,659	55.6
강원		10,737	3.0	13,259	4.9	23,996	3.8
충북		792	0.2	788	0.3	1,580	0.3
충남		47,745	13.3	35,114	12.9	82,859	13.1
전북		12,095	3.4	8,522	3.1	20,617	3.3
전남		11,470	3.2	894	0.3	12,364	2.0
경북		39,466	11.0	35,060	12.9	74,526	11.8
경남		-	-	-	-	-	-
합계		358,709	100.0	271,752	100.0	630,461	100.0

&lt;표 2-41&gt; 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		203,883	56.8	149,546	55.0	353,429	56.1
강원권		10,737	3.0	13,259	4.9	23,996	3.8
충청권		76,276	21.3	61,101	22.5	137,377	21.8
호남권		23,565	6.6	9,416	3.5	32,981	5.2
영남권		44,248	12.3	38,430	14.1	82,678	13.1
합계		358,709	100.0	271,752	100.0	630,461	100.0

## 4) 부산항 전체(도로+연안+철도) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 20.6%(149만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경남 20.5%(148만TEU), 경북 14.2%(103만TEU), 울산 11.9%(86만TEU), 부산 11.5%(83만TEU)의 순이었음
- 수출은 경남 22.9%(95만TEU), 수입은 경기 24.7%(76만TEU)가 가장 높음
- 권역별 기종점은 영남권이 60.4%(436만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 24.7%(178만TEU), 충청권 9.9%(72만TEU), 호남권 4.4%(32만TEU)의 순서임

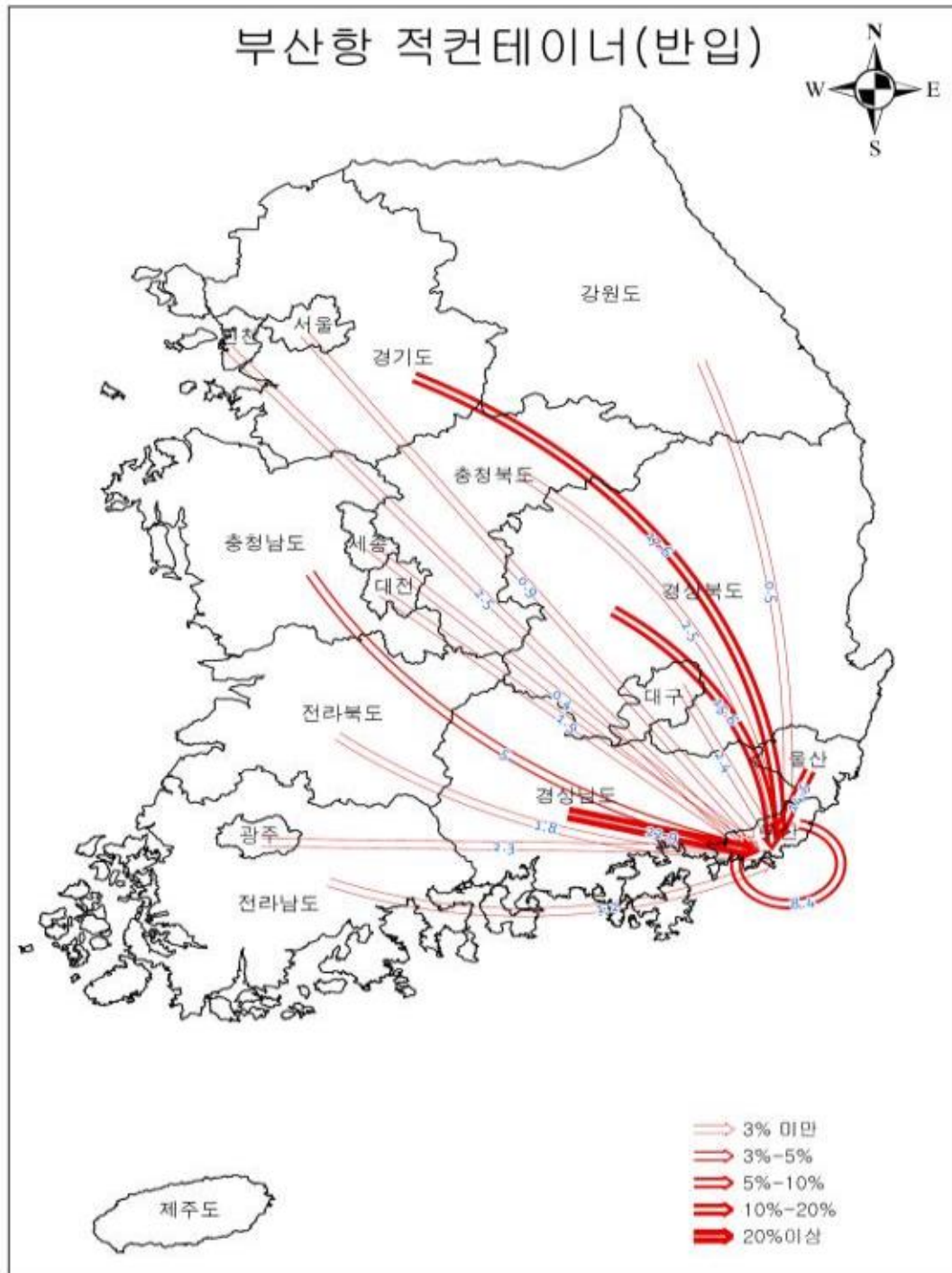
&lt;표 2-42&gt; 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	37,735	0.9	54,149	1.8	91,884	1.3
부산	350,657	8.4	480,378	15.7	831,035	11.5
대구	101,294	2.4	64,414	2.1	165,708	2.3
인천	104,577	2.5	100,467	3.3	205,044	2.8
광주	94,239	2.3	27,292	0.9	121,532	1.7
대전	60,466	1.5	24,672	0.8	85,139	1.2
울산	601,851	14.5	256,017	8.4	857,868	11.9
세종	16,042	0.4	25,311	0.8	41,353	0.6
경기	729,116	17.5	757,815	24.7	1,486,931	20.6
강원	21,531	0.5	22,340	0.7	43,871	0.6
충북	104,751	2.5	151,426	4.9	256,177	3.5
충남	205,957	5.0	128,463	4.2	334,420	4.6
전북	76,259	1.8	53,248	1.7	129,508	1.8
전남	51,277	1.2	15,673	0.5	66,951	0.9
경북	648,475	15.6	377,888	12.3	1,026,362	14.2
경남	951,807	22.9	525,959	17.2	1,477,766	20.5
합계	4,156,036	100.0	3,065,512	100.0	7,221,548	100.0

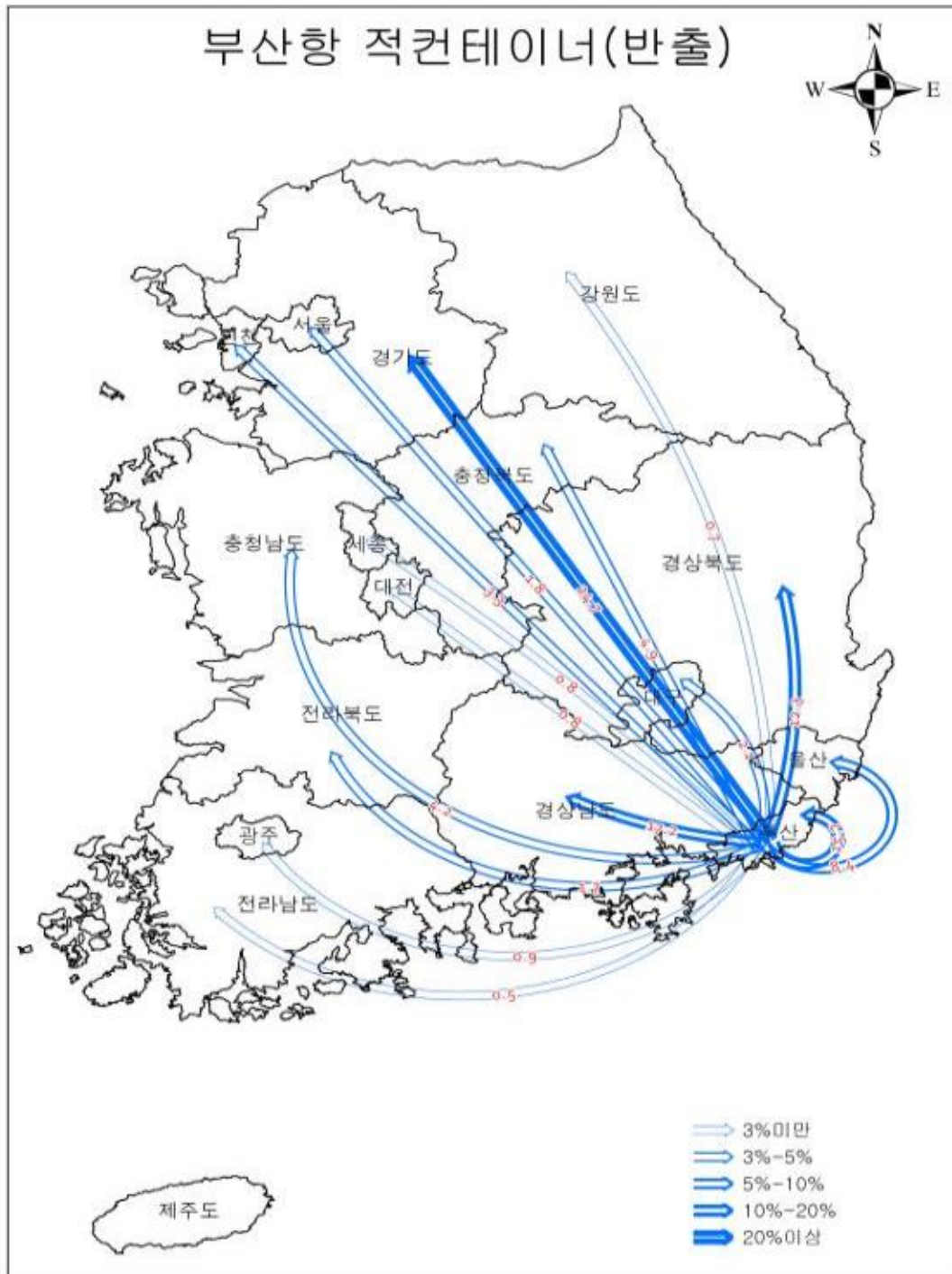
&lt;표 2-43&gt; 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	871,428	21.0	912,431	29.8	1,783,859	24.7
강원권	21,531	0.5	22,340	0.7	43,871	0.6
충청권	387,216	9.3	329,872	10.8	717,089	9.9
호남권	221,776	5.3	96,214	3.1	317,990	4.4
영남권	2,654,084	63.9	1,704,655	55.6	4,358,739	60.4
합계	4,156,036	100.0	3,065,512	100.0	7,221,548	100.0





<그림 2-10> 2017년 부산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-11> 2017년 부산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경남이 21.2%(63만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 18.2%(54만TEU), 경북 16.5%(49만TEU), 부산 15.3%(45만TEU)의 순이었음
- 수출은 경남 25.9%(26만TEU), 수입은 울산 21.8%(43만TEU)이 가장 높음
- 권역별 기종점은 영남권이 73.2%(217만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 11.2%(33만TEU), 호남권 7.6%(23만TEU), 충청권 7.4%(22만TEU)의 순서임

&lt;표 2-44&gt; 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		9,083	0.9	3,381	0.2	12,464	0.4
부산		176,505	17.9	277,560	14.0	454,065	15.3
대구		18,858	1.9	40,572	2.1	59,430	2.0
인천		9,958	1.0	71,671	3.6	81,629	2.8
광주		14,535	1.5	52,602	2.7	67,137	2.3
대전		7,211	0.7	18,340	0.9	25,551	0.9
울산		106,696	10.8	431,602	21.8	538,298	18.2
세종		9,749	1.0	4,899	0.2	14,648	0.5
경기		94,371	9.6	144,352	7.3	238,724	8.1
강원		13,568	1.4	4,017	0.2	17,585	0.6
충북		43,066	4.4	22,608	1.1	65,673	2.2
충남		38,292	3.9	74,785	3.8	113,076	3.8
전북		24,468	2.5	50,361	2.5	74,829	2.5
전남		36,945	3.7	46,889	2.4	83,835	2.8
경북		129,176	13.1	359,347	18.2	488,522	16.5
경남		255,436	25.9	373,825	18.9	629,260	21.2
합계		987,917	100.0	1,976,809	100.0	2,964,726	100.0

&lt;표 2-45&gt; 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		113,413	11.5	219,403	11.1	332,816	11.2
강원권		13,568	1.4	4,017	0.2	17,585	0.6
충청권		98,317	10.0	120,631	6.1	218,948	7.4
호남권		75,948	7.7	149,853	7.6	225,801	7.6
영남권		686,670	69.5	1,482,905	75.0	2,169,575	73.2
합계		987,917	100.0	1,976,809	100.0	2,964,726	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 20.7%(211만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 16.9%(173만TEU), 경북 14.9%(151만TEU), 울산 13.7%(140만TEU), 부산 12.6%(129만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 64.1%(653만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 20.8%(212만TEU), 충청권 9.2%(94만TEU), 호남권 5.3%(54만TEU)의 순서임

&lt;표 2-46&gt; 부산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		46,818	0.9	57,530	1.1	104,348	1.0
부산		527,162	10.2	757,938	15.0	1,285,099	12.6
대구		120,152	2.3	104,986	2.1	225,138	2.2
인천		114,535	2.2	172,137	3.4	286,673	2.8
광주		108,774	2.1	79,895	1.6	188,669	1.9
대전		67,677	1.3	43,012	0.9	110,689	1.1
울산		708,547	13.8	687,618	13.6	1,396,166	13.7
세종		25,791	0.5	30,210	0.6	56,001	0.5
경기		823,487	16.0	902,167	17.9	1,725,654	16.9
강원		35,099	0.7	26,357	0.5	61,456	0.6
충북		147,817	2.9	174,034	3.5	321,851	3.2
충남		244,248	4.7	203,248	4.0	447,496	4.4
전북		100,727	2.0	103,610	2.1	204,337	2.0
전남		88,223	1.7	62,563	1.2	150,785	1.5
경북		777,651	15.1	737,234	14.6	1,514,885	14.9
경남		1,207,243	23.5	899,784	17.8	2,107,026	20.7
합계		5,143,952	100.0	5,042,321	100.0	10,186,274	100.0

&lt;표 2-47&gt; 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		984,841	19.1	1,131,834	22.4	2,116,675	20.8
강원권		35,099	0.7	26,357	0.5	61,456	0.6
충청권		485,534	9.4	450,503	8.9	936,037	9.2
호남권		297,724	5.8	246,067	4.9	543,791	5.3
영남권		3,340,754	64.9	3,187,560	63.2	6,528,314	64.1
합계		5,143,952	100.0	5,042,321	100.0	10,186,274	100.0

### 나. 부산항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2005년 조사결과와 비교해서 2017년 부산항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 대구, 광주, 전북, 전남, 경남 등 대부분의 지역에서 비중이 줄어든 반면, 부산, 경기, 충남의 지역에서는 비중이 증가한 사실임
- 가장 큰 폭의 감소를 나타낸 지역은 경남으로 2005년 22.6% → 2017년 20.7%로 약 1.9%포인트 감소했으며, 반대로 가장 큰 폭의 증가를 보여준 지역은 부산인데 2005년 7.1% → 2017년 12.6%로 약 5.5%포인트 증가했음
- 부산항은 전국에서 상대적으로 수출입 화물의 비중이 높고 지역적으로 가까운 부산, 울산, 경남(부·울·경 지역) 지역뿐만 아니라 경기와 충청권 지역들에서도 이용비율이 증가해 전국 항만의 위상을 계속해서 유지하고 있는 것으로 파악됨
- 반면 인천, 울산, 전남, 전북 지역들에서는 부산항 비중이 감소했는데, 이는 이들 지역에 위치한 지역항만으로 기존 부산항 이용 화물이 일부 이동했기 때문인 것으로 판단됨

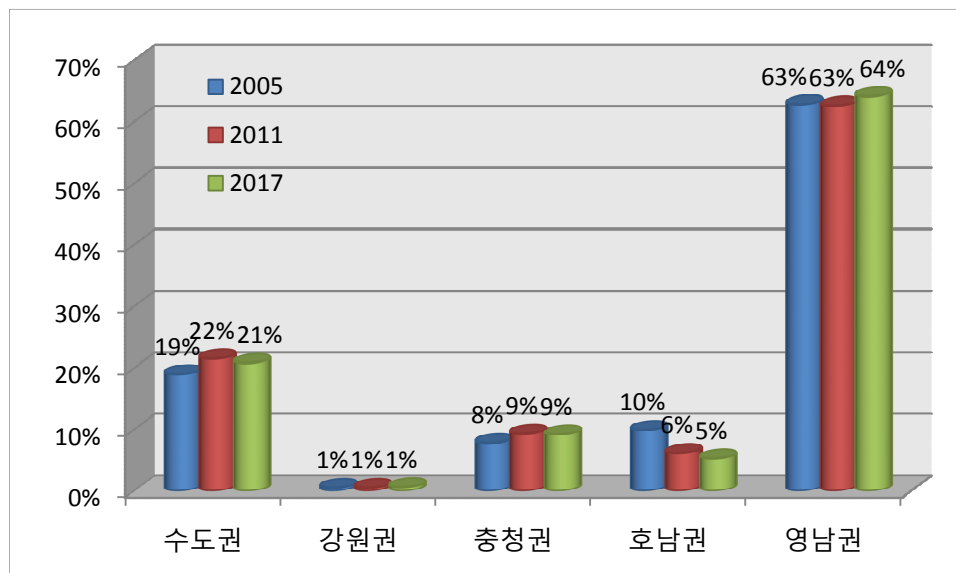
<표 2-48> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년)

시도	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	127,514	1.9	76,170	0.9	104,348	1.0	-0.9
부산	463,950	7.1	1,078,337	12.4	1,285,099	12.6	5.5
대구	216,815	3.3	204,122	2.3	225,138	2.2	-1.1
인천	191,367	2.9	394,558	4.5	286,673	2.8	-0.1
광주	202,428	3.1	177,485	2.0	188,669	1.9	-1.2
대전	110,760	1.7	89,318	1.0	110,689	1.1	-0.6
울산	917,034	13.9	1,183,300	13.6	1,396,166	13.7	-0.2
세종					56,001	0.5	-
경기	934,255	14.2	1,404,379	16.1	1,725,654	16.9	2.7
강원	32,219	0.5	40,288	0.5	61,456	0.6	0.1
충북	178,644	2.7	314,284	3.6	321,851	3.2	0.5
충남	225,606	3.4	403,622	4.6	447,496	4.4	1.0
전북	231,597	3.5	194,370	2.2	204,337	2.0	-1.5
전남	215,496	3.3	165,878	1.9	150,785	1.5	-1.8
경북	1,042,188	15.8	1,340,486	15.4	1,514,885	14.9	-0.9
경남	1,489,365	22.6	1,641,454	18.8	2,107,026	20.7	-1.9
전국 계	6,579,238	100.0	8,708,051	100.0	10,186,274	100.0	

- 권역별로 보면 호남권의 비중이 다소 감소한 반면, 수도권, 충청권, 영남권의 비중이 일부 증가했음
  - 호남권은 비율은 2005년 9.9% → 2011년 6.2% → 2017년 5.3%로 감소함
  - 수도권의 비율은 2005년 19.0% → 2011년 21.5% → 2017년 20.8%로 증가, 충청권은 비율은 2005년 7.8% → 2011년 9.3% → 2017년 9.2%로 증가, 영남권의 비율은 2005년 62.8% → 2011년 62.6% → 2017년 64.1%로 증가함
  - 이는 전남권의 수출입 화물이 광양항과 군산항 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(2005년, 2011년, 2017년)

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	1,253,136	19.0	1,875,107	21.5	2,116,675	20.8	1.8
강원권	32,219	0.5	40,288	0.5	61,456	0.6	0.1
충청권	515,010	7.8	807,225	9.3	936,037	9.2	1.4
호남권	649,521	9.9	537,733	6.2	543,791	5.3	-4.6
영남권	4,129,352	62.8	5,447,698	62.6	6,528,314	64.1	1.3
합 계	6,579,238	100.0	8,708,051	100.0	10,186,274	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 2017년 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 10.8%에 달하는 175만TEU를 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 90만TEU(51.1%), 수입 컨테이너는 86만TEU(48.9%)로 수출이 다소 많음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 137만TEU(78.2%), 공 컨테이너는 38만TEU(21.8%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 3배 이상을 차지함

<표 2-50> 2017년 광양항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	803,147	89.7	568,942	66.3	1,372,089	78.2
공	92,712	10.3	288,803	33.7	381,515	21.8
계	895,859	100.0	857,745	100.0	1,753,604	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 90.8%인 159만TEU이고, 다음으로 연안운송 5.1%(9만TEU), 철도운송 4.1%(7만 TEU)의 순서임
- 도로운송 비중은 수출(93.2%)이 수입(88.3%)보다 높게 나왔으며, 반대로 연안운송과 철도운송은 모두 수입이 수출보다 높은 것으로 나타남

<표 2-51> 2017년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	834,887	93.2	757,112	88.3	1,591,998	90.8
연안 운송	26,779	3.0	63,077	7.4	89,856	5.1
철도 운송	34,194	3.8	37,556	4.4	71,750	4.1
합 계	895,859	100.0	857,745	100.0	1,753,604	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS와 코레일 XROISS에 의거 KMI 계산



## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 48.2%(62만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 15.2%(20만TEU), 전북 12.8%(17만TEU), 경기 8.1%(10만TEU), 세종 3.8%(5만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 호남권이 76.3%(99만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 11.6%(15만TEU), 충청권 8.9%(12만TEU), 영남권 3.2%(4만TEU)의 순서임

&lt;표 2-52&gt; 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,795	0.2	10,326	1.9	12,121	0.9
부산	2,121	0.3	3,033	0.6	5,154	0.4
대구	39	0.0	2,150	0.4	2,189	0.2
인천	28,226	3.7	5,261	1.0	33,487	2.6
광주	151,279	19.9	45,966	8.6	197,245	15.2
대전	1,698	0.2	2,146	0.4	3,844	0.3
울산	269	0.0	128	0.0	397	0.0
세종	6,719	0.9	42,712	8.0	49,431	3.8
경기	22,996	3.0	81,804	15.4	104,800	8.1
강원	33	0.0	59	0.0	92	0.0
충북	1,415	0.2	42,216	7.9	43,631	3.4
충남	3,945	0.5	14,341	2.7	18,286	1.4
전북	80,132	10.5	85,599	16.1	165,732	12.8
전남	453,223	59.5	170,946	32.1	624,170	48.2
경북	3,998	0.5	8,375	1.6	12,373	1.0
경남	3,751	0.5	17,254	3.2	21,006	1.6
합계	761,640	100.0	532,318	100.0	1,293,958	100.0

&lt;표 2-53&gt; 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	53,017	7.0	97,392	18.3	150,409	11.6
강원권	33	0.0	59	0.0	92	0.0
충청권	13,777	1.8	101,415	19.1	115,191	8.9
호남권	684,635	89.9	302,512	56.8	987,146	76.3
영남권	10,179	1.3	30,941	5.8	41,120	3.2
합계	761,640	100.0	532,318	100.0	1,293,958	100.0



## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 50.7%(15만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 16.3%(5만TEU), 인천 9.8%(3만TEU), 전북 8.2%(2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 호남권이 75.2%(22만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 12.3%(4만TEU), 영남권 6.4%(2만TEU), 충청권 6.1%(2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-54&gt; 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		714	1.0	12	0.0	726	0.2
부산		437	0.6	1,927	0.9	2,364	0.8
대구		227	0.3	79	0.0	306	0.1
인천		568	0.8	28,734	12.8	29,303	9.8
광주		5,183	7.1	43,332	19.3	48,515	16.3
대전		425	0.6	352	0.2	778	0.3
울산		53	0.1	122	0.1	175	0.1
세종		6,666	9.1	3	0.0	6,669	2.2
경기		3,568	4.9	3,183	1.4	6,751	2.3
강원		-	-	1	0.0	1	0.0
충북		6,835	9.3	68	0.0	6,903	2.3
충남		1,718	2.3	2,237	1.0	3,955	1.3
전북		15,350	21.0	9,023	4.0	24,372	8.2
전남		16,211	22.1	134,905	60.0	151,116	50.7
경북		10,688	14.6	393	0.2	11,081	3.7
경남		4,604	6.3	422	0.2	5,026	1.7
합계		73,247	100.0	224,793	100.0	298,040	100.0

&lt;표 2-55&gt; 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		4,850	6.6	31,929	14.2	36,779	12.3
강원권		-	-	1	0.0	1	0.0
충청권		15,644	21.4	2,660	1.2	18,304	6.1
호남권		36,744	50.2	187,259	83.3	224,003	75.2
영남권		16,009	21.9	2,942	1.3	18,952	6.4
합계		73,247	100.0	224,793	100.0	298,040	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 48.7%(78만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 광주 15.4%(25만TEU), 전북 11.9%(19만TEU), 경기 7.0%(11만TEU), 인천 3.9%(6만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 76.1%(121만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 11.8%(19만TEU), 충청권 8.4%(13만TEU), 영남권 3.8%(6만TEU)의 순서임

&lt;표 2-56&gt; 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		2,508	0.3	10,338	1.4	12,847	0.8
부산		2,558	0.3	4,960	0.7	7,518	0.5
대구		266	0.0	2,230	0.3	2,495	0.2
인천		28,794	3.4	33,996	4.5	62,790	3.9
광주		156,462	18.7	89,297	11.8	245,759	15.4
대전		2,123	0.3	2,499	0.3	4,622	0.3
울산		322	0.0	250	0.0	573	0.0
세종		13,385	1.6	42,715	5.6	56,100	3.5
경기		26,564	3.2	84,987	11.2	111,551	7.0
강원		33	0.0	61	0.0	94	0.0
충북		8,250	1.0	42,284	5.6	50,533	3.2
충남		5,663	0.7	16,578	2.2	22,241	1.4
전북		95,482	11.4	94,622	12.5	190,104	11.9
전남		469,434	56.2	305,852	40.4	775,286	48.7
경북		14,686	1.8	8,768	1.2	23,454	1.5
경남		8,356	1.0	17,676	2.3	26,032	1.6
합계		834,887	100.0	757,111	100.0	1,591,998	100.0

&lt;표 2-57&gt; 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		57,867	6.9	129,321	17.1	187,188	11.8
강원권		33	0.0	61	0.0	94	0.0
충청권		29,420	3.5	104,075	13.7	133,495	8.4
호남권		721,378	86.4	489,771	64.7	1,211,149	76.1
영남권		26,188	3.1	33,883	4.5	60,071	3.8
합계		834,887	100.0	757,111	100.0	1,591,998	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

### ① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 98.8%(1.9만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 1.1%(2백TEU)의 순이었음
- 부산이 기종점인 적 컨테이너 실적은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

<표 2-58> 광양항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		18,781	99.8	394	67.5	19,175	98.8
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	12	2.1	12	0.1
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		37	0.2	178	30.5	215	1.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		18,818	100.0	584	100.0	19,402	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

<표 2-59> 광양항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	12	2.1	12	0.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		18,818	100.0	572	97.9	19,390	99.9
합계		18,818	100.0	584	100.0	19,402	100.0

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 49.7%(4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 43.7%(3만TEU), 경기 3.9%(3천TEU)의 순이었음
- 전북이 기종점인 공 컨테이너 실적은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-60&gt; 광양항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		5,829	73.2	29,177	46.7	35,006	49.7
대구		-	-	-	-	-	-
인천		1,620	20.4	29,157	46.7	30,777	43.7
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		500	6.3	691	1.1	1,191	1.7
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	2,775	4.4	2,775	3.9
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	370	0.6	370	0.5
전북		12	0.2	121	0.2	133	0.2
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	202	0.3	202	0.3
경남		-	-	-	-	-	-
합계		7,961	100.0	62,493	100.0	70,454	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-61&gt; 광양항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,620	20.4	31,932	51.1	33,552	47.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	370	0.6	370	0.5
호남권		12	0.2	121	0.2	133	0.2
영남권		6,329	79.5	30,070	48.1	36,399	51.7
합계		7,961	100.0	62,493	100.0	70,454	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 60.3%(5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 34.3%(3만TEU), 경기 3.1%(3천TEU)의 순이었음
- 전북이 기종점인 적공 컨테이너 실적은 외항선이 연안으로 운송한 컨테이너 물동량 실적이 대부분임

&lt;표 2-62&gt; 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		24,610	91.9	29,571	46.9	54,181	60.3
대구		-	-	-	-	-	-
인천		1,620	6.0	29,169	46.2	30,789	34.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		537	2.0	869	1.4	1,406	1.6
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	2,775	4.4	2,775	3.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	370	0.6	370	0.4
전북		12	0.0	121	0.2	133	0.1
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	202	0.3	202	0.2
경남		-	-	-	-	-	-
합계		26,779	100.0	63,077	100.0	89,856	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-63&gt; 광양항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,620	6.0	31,944	50.6	33,564	37.4
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	370	0.6	370	0.4
호남권		12	0.0	121	0.2	133	0.1
영남권		25,147	93.9	30,642	48.6	55,789	62.1
합계		26,779	100.0	63,077	100.0	89,856	100.0

## 3) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 79.5%(5만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 19.4%(1만TEU), 강원 0.8%(5백TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 79.5%(5만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 19.4%(1만TEU), 강원권 0.8%(5백TEU), 충청권 0.2%(1백TEU)의 순서임

&lt;표 2-64&gt; 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		4,167	18.4	7,243	20.1	11,410	19.4
강원		-	-	498	1.4	498	0.8
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	120	0.3	120	0.2
전북		18,522	81.6	28,179	78.2	46,701	79.5
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		22,689	100.0	36,040	100.0	58,729	100.0

&lt;표 2-65&gt; 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		4,167	18.4	7,243	20.1	11,410	19.4
강원권		-	-	498	1.4	498	0.8
충청권		-	-	120	0.3	120	0.2
호남권		18,522	81.6	28,179	78.2	46,701	79.5
영남권		-	-	-	-	-	-
합계		22,689	100.0	36,040	100.0	58,729	100.0

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 98.3%(1만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 1.1%(1백TEU), 충남 0.5%(70TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 98.3%(1만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 1.1%(1백TEU), 충청권 0.5%(70TEU)의 순서임

&lt;표 2-66&gt; 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		82	0.7	65	4.3	147	1.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		70	0.6	-	-	70	0.5
전북		11,353	98.7	1,451	95.7	12,804	98.3
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		11,505	100.0	1,516	100.0	13,021	100.0

&lt;표 2-67&gt; 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		82	0.7	65	4.3	147	1.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		70	0.6	-	-	70	0.5
호남권		11,353	98.7	1,451	95.7	12,804	98.3
영남권		-	-	-	-	-	-
합계		11,505	100.0	1,516	100.0	13,021	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 82.9%(6만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 16.1%(1만TEU), 강원 0.7%(5백TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 82.9%(6만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 16.1%(1만TEU), 강원권 0.7%(5백TEU), 충청권 0.3%(2백TEU)의 순서임

&lt;표 2-68&gt; 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	-	-	-	-	-	-
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	-	-	-	-	-	-
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	4,249	12.4	7,308	19.5	11,557	16.1
강원	-	-	498	1.3	498	0.7
충북	-	-	-	-	-	-
충남	70	0.2	120	0.3	190	0.3
전북	29,875	87.4	29,630	78.9	59,505	82.9
전남	-	-	-	-	-	-
경북	-	-	-	-	-	-
경남	-	-	-	-	-	-
합계	34,194	100.0	37,556	100.0	71,750	100.0

&lt;표 2-69&gt; 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	4,249	12.4	7,308	19.5	11,557	16.1
강원권	-	-	498	1.3	498	0.7
충청권	70	0.2	120	0.3	190	0.3
호남권	29,875	87.4	29,630	78.9	59,505	82.9
영남권	-	-	-	-	-	-
합계	34,194	100.0	37,556	100.0	71,750	100.0



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

#### ① 적 컨테이너

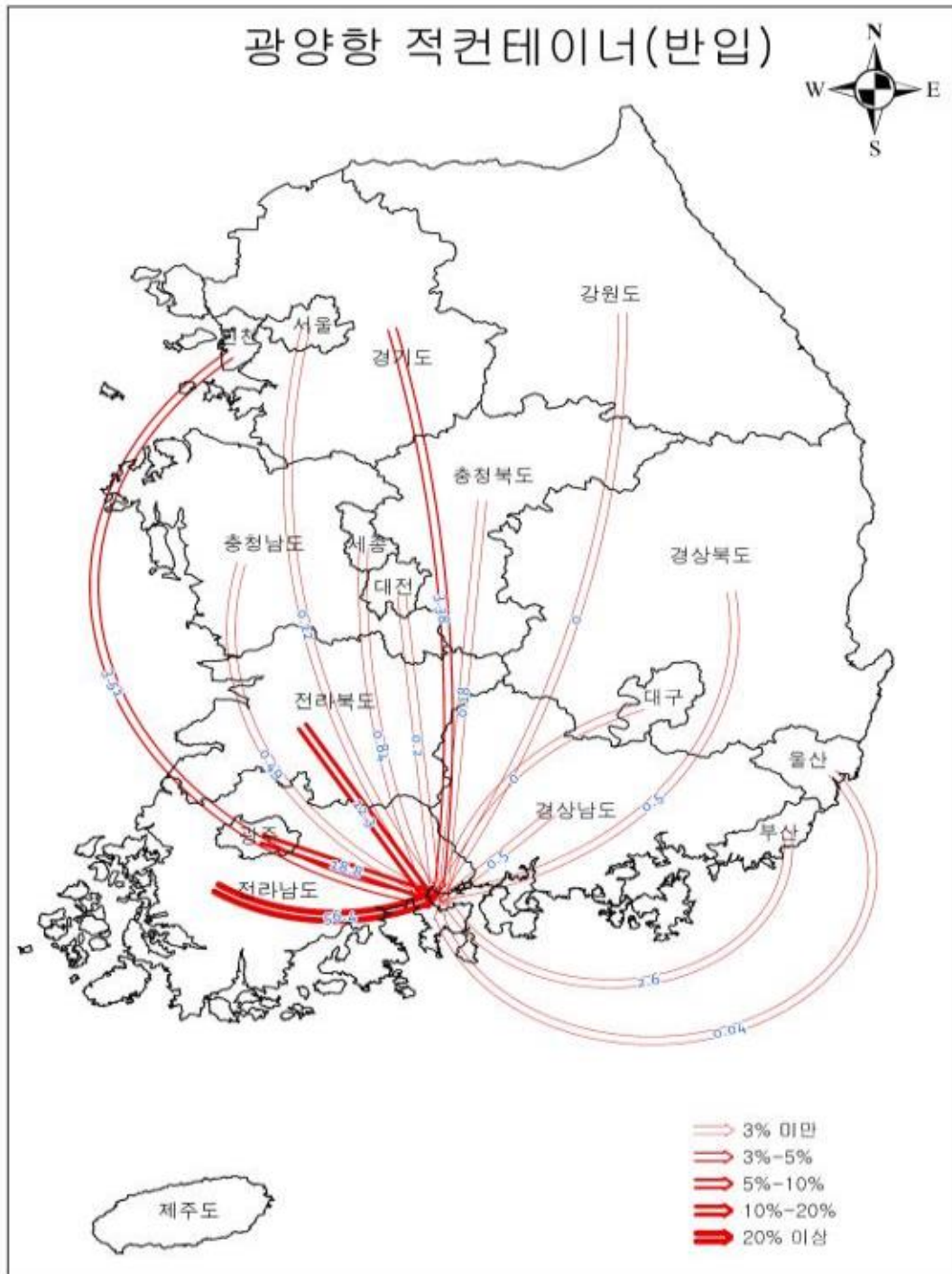
- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 45.5%(62만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전북 15.5%(21만TEU), 광주 14.4%(20만TEU), 경기 8.5%(12만TEU)의 순이었음
- 수출(56.4%)과 수입(30.0%) 모두 전남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 75.3%(103만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 11.8%(16만TEU), 충청권 8.4%(12만TEU), 영남권이 4.4%(6만TEU)의 순서임

<표 2-70> 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

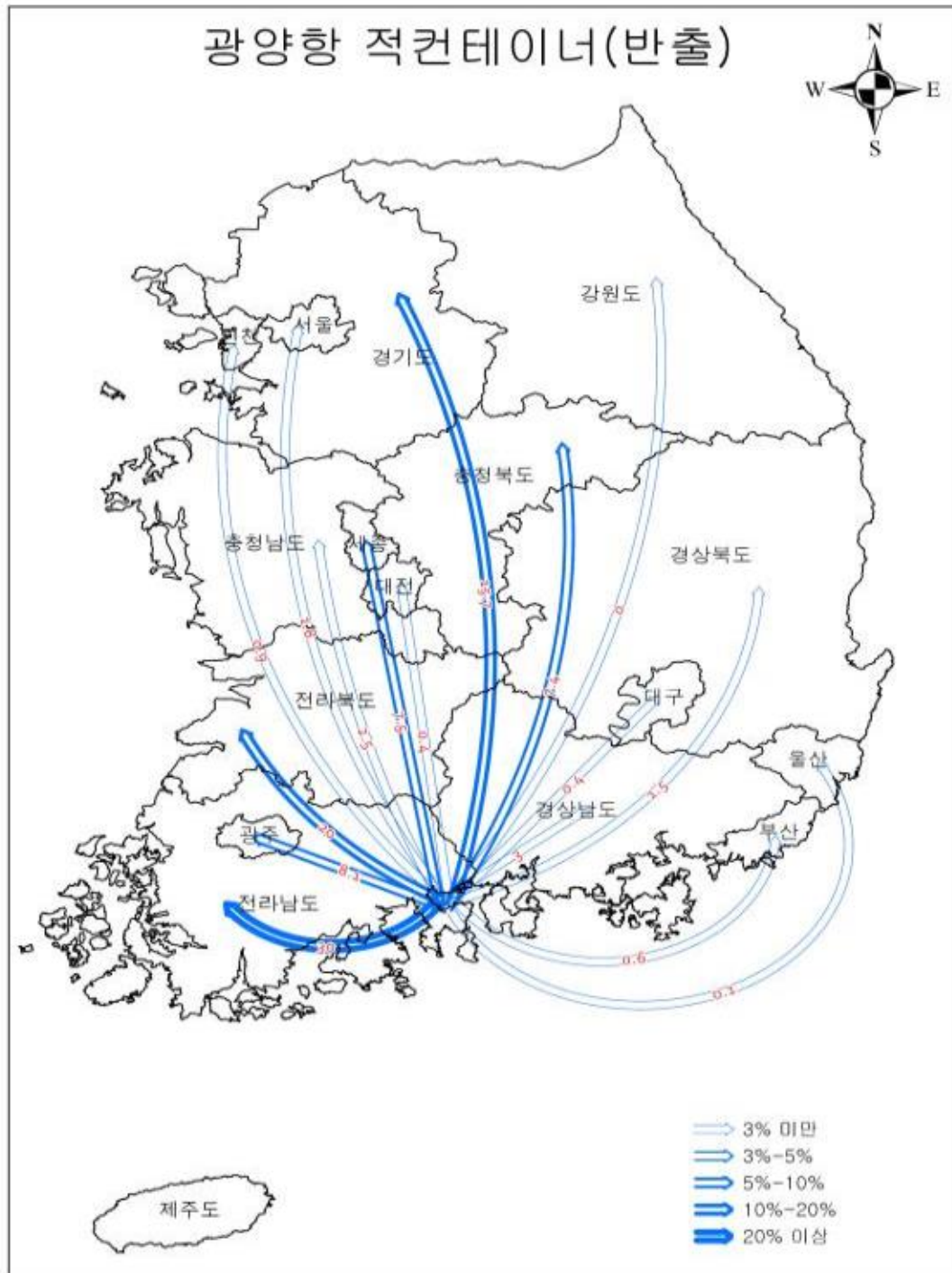
시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,795	0.2	10,326	1.8	12,121	0.9
부산	20,902	2.6	3,427	0.6	24,329	1.8
대구	39	0.0	2,150	0.4	2,189	0.2
인천	28,226	3.5	5,273	0.9	33,499	2.4
광주	151,279	18.8	45,966	8.1	197,245	14.4
대전	1,698	0.2	2,146	0.4	3,844	0.3
울산	306	0.0	306	0.1	612	0.0
세종	6,719	0.8	42,712	7.5	49,431	3.6
경기	27,163	3.4	89,047	15.7	116,210	8.5
강원	33	0.0	558	0.1	590	0.0
충북	1,415	0.2	42,216	7.4	43,631	3.2
충남	3,945	0.5	14,461	2.5	18,406	1.3
전북	98,654	12.3	113,778	20.0	212,433	15.5
전남	453,223	56.4	170,946	30.0	624,170	45.5
경북	3,998	0.5	8,375	1.5	12,373	0.9
경남	3,751	0.5	17,254	3.0	21,006	1.5
합계	803,147	100.0	568,942	100.0	1,372,089	100.0

<표 2-71> 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	57,184	7.1	104,646	18.4	161,830	11.8
강원권	33	0.0	558	0.1	590	0.0
충청권	13,777	1.7	101,535	17.8	115,311	8.4
호남권	703,157	87.6	330,691	58.1	1,033,847	75.3
영남권	28,997	3.6	31,513	5.5	60,510	4.4
합계	803,147	100.0	568,942	100.0	1,372,089	100.0



<그림 2-13> 2017년 광양항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-14> 2017년 광양항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 전남이 39.6%(15만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 15.7%(6만TEU), 광주 12.7%(5만TEU), 부산 9.8%(4만TEU), 전북 9.8%(4만TEU)의 순이었음
- 수출은 전북 28.8%(3만TEU), 수입은 전남 46.7%(13만TEU)이 가장 높음
- 권역별 기종점은 호남권이 62.1%(24만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 18.5%(7만TEU), 영남권 14.5%(6만TEU), 충청권 4.9%(2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-72&gt; 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		714	0.8	12	0.0	726	0.2
부산		6,266	6.8	31,104	10.8	37,369	9.8
대구		227	0.2	79	0.0	306	0.1
인천		2,188	2.4	57,891	20.0	60,080	15.7
광주		5,183	5.6	43,332	15.0	48,515	12.7
대전		425	0.5	352	0.1	778	0.2
울산		553	0.6	813	0.3	1,366	0.4
세종		6,666	7.2	3	0.0	6,669	1.7
경기		3,650	3.9	6,023	2.1	9,673	2.5
강원		-	-	1	0.0	1	0.0
충북		6,835	7.4	68	0.0	6,903	1.8
충남		1,788	1.9	2,607	0.9	4,395	1.2
전북		26,715	28.8	10,595	3.7	37,309	9.8
전남		16,211	17.5	134,905	46.7	151,116	39.6
경북		10,688	11.5	595	0.2	11,283	3.0
경남		4,604	5.0	422	0.1	5,026	1.3
합계		92,712	100.0	288,802	100.0	381,514	100.0

&lt;표 2-73&gt; 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		6,552	7.1	63,926	22.1	70,478	18.5
강원권		-	-	1	0.0	1	0.0
충청권		15,714	16.9	3,030	1.0	18,744	4.9
호남권		48,109	51.9	188,831	65.4	236,940	62.1
영남권		22,338	24.1	33,012	11.4	55,350	14.5
합계		92,712	100.0	288,802	100.0	381,514	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 44.2%(78만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전북 14.2%(25만TEU), 광주 14.0%(25만TEU), 경기 7.2%(13만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 72.5%(127만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 13.2%(23만TEU), 충청권 7.6%(13만TEU), 영남권 6.6%(11만TEU)의 순서임

&lt;표 2-74&gt; 광양항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	2,508	0.3	10,338	1.2	12,847	0.7
부산	27,168	3.0	34,531	4.0	61,699	3.5
대구	266	0.0	2,230	0.3	2,495	0.1
인천	30,414	3.4	63,165	7.4	93,579	5.3
광주	156,462	17.5	89,297	10.4	245,759	14.0
대전	2,123	0.2	2,499	0.3	4,622	0.3
울산	859	0.1	1,119	0.1	1,979	0.1
세종	13,385	1.5	42,715	5.0	56,100	3.2
경기	30,813	3.4	95,070	11.1	125,883	7.2
강원	33	0.0	559	0.1	592	0.0
충북	8,250	0.9	42,284	4.9	50,533	2.9
충남	5,733	0.6	17,068	2.0	22,801	1.3
전북	125,369	14.0	124,373	14.5	249,742	14.2
전남	469,434	52.4	305,852	35.7	775,286	44.2
경북	14,686	1.6	8,970	1.0	23,656	1.3
경남	8,356	0.9	17,676	2.1	26,032	1.5
합계	895,859	100.0	857,744	100.0	1,753,603	100.0

&lt;표 2-75&gt; 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	63,736	7.1	168,573	19.7	232,309	13.2
강원권	33	0.0	559	0.1	592	0.0
충청권	29,490	3.3	104,565	12.2	134,055	7.6
호남권	751,265	83.9	519,522	60.6	1,270,787	72.5
영남권	51,335	5.7	64,525	7.5	115,860	6.6
합계	895,859	100.0	857,744	100.0	1,753,603	100.0

### 나. 광양항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2005년 조사결과와 비교해서 2017년 광양항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 전남의 비중이 대폭 줄어든 반면 인천, 부산, 광주 등을 포함한 지역에서 비중이 증가한 사실임
  - 가장 큰 폭의 감소를 기록한 전남은 2005년 54.8% → 2017년 44.2%로 약 10.6%포인트 감소했으며, 반대로 큰 폭의 증가를 보여준 지역은 인천과 부산인데 2005년 대비 각각 5.3%포인트와 2.7%포인트 증가를 기록했음
  - 광양항은 2005년 조사에서 전남의 비중이 과반 이상을 차지하는 전남에 크게 의존하는 특성을 보여주었지만 2011년과 2017년 조사에서는 인천과 부산 지역이 차지하는 비중이 증가하면서 전남의 비중이 과반 아래로 내려가는 모습을 보여줌
  - 광양항에서 호남권의 비중이 과거보다는 다소 줄었지만 여전히 70% 이상을 달성하고 있기 때문에 광양항은 여전히 지역에 크게 의존하는 지역항만의 특성을 강하게 보유하고 있음

<표 2-76> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년)

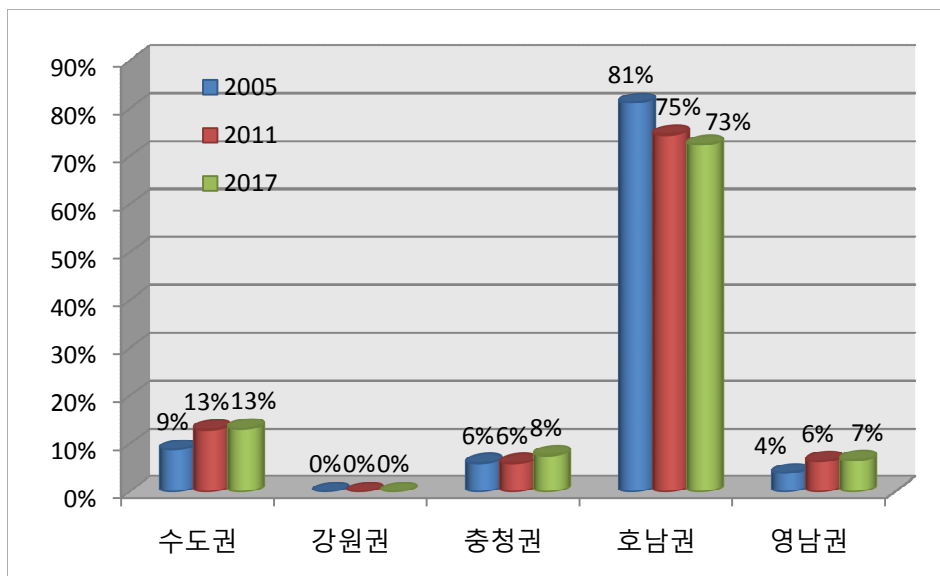
시도	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	425	0.0	6,765	0.4	12,847	0.7	0.7
부산	9,153	0.8	71,227	4.1	61,699	3.5	2.7
대구	965	0.1	1,780	0.1	2,495	0.1	0.0
인천	490	0.0	108,686	6.3	93,579	5.3	5.3
광주	134,038	12.0	258,141	15.0	245,759	14.0	2.0
대전	14,349	1.3	3,504	0.2	4,622	0.3	-1.0
울산	95	0.0	1,120	0.1	1,979	0.1	0.1
세종					56,100	3.2	-
경기	97,247	8.7	108,958	6.3	125,883	7.2	-1.5
강원	384	0.0	750	0.0	592	0.0	0.0
충북	23,833	2.1	36,962	2.1	50,533	2.9	0.8
충남	29,242	2.6	63,892	3.7	22,801	1.3	-1.3
전북	161,416	14.5	225,981	13.1	249,742	14.2	-0.3
전남	611,561	54.8	801,906	46.5	775,286	44.2	-10.6
경북	7,365	0.7	15,385	0.9	23,656	1.3	0.6
경남	26,101	2.3	20,507	1.2	26,032	1.5	-0.8
전국 계	1,116,664	100.0	1,725,565	100.0	1,753,603	100.0	



- 권역별로 보면 호남권의 비중이 크게 감소하고, 나머지 수도권, 영남권, 충청권의 비중이 모두 증가했음
- 호남권의 비율은 2005년 81.2% → 2011년 74.5% → 2017년 72.5%로 2005년 대비 8.7%포인트 크게 감소한 반면, 수도권의 비율은 2005 8.8% → 2011년 13.0% → 2017년 13.2로 2005년 대비 4.4%포인트 크게 증가함
- 영남권의 비율은 2005년 3.9% → 2011년 6.4% → 2017년 6.6%로 증가했고, 충청권은 비율은 2005년 6.0% → 2011년 6.0% → 2017년 7.6%로 증가함
- 광양항의 늘어난 물동량 가운데 일부는 전남과 전북지역에서 충당된 반면 나머지 일부는 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(2005년, 2011년, 2017년)

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	98,162	8.8	224,408	13.0	232,309	13.2	4.4
강원권	384	0.0	750	0.0	592	0.0	0
충청권	67,424	6.0	104,358	6.0	134,055	7.6	1.6
호남권	907,015	81.2	1,286,029	74.5	1,270,787	72.5	-8.7
영남권	43,679	3.9	110,020	6.4	115,860	6.6	2.7
합 계	1,116,664	100.0	1,725,565	100.0	1,753,603	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

- 2017년 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 298만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 18.3%를 차지해 실적면에서는 부산항 다음인 2번째 순위임
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 145만TEU(48.7%), 수입 컨테이너는 153만TEU(51.3%)로 수입이 다소 많음
- 또한 수입컨테이너 가운데 적 컨테이너가 전체 수입의 96.7%를 차지해 인천항이 수도권의 수입화물 기지의 역할을 수행하고 있음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 215만TEU(72.1%), 공 컨테이너는 83만TEU(27.9%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 2배 이상을 차지함

<표 2-78> 2017년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	671,934	46.3	1,476,804	96.7	2,148,738	72.1
공	778,632	53.7	50,940	3.3	829,572	27.9
계	1,450,566	100.0	1,527,744	100.0	2,978,310	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 95.5%인 284만TEU이고, 나머지 4.5%는 연안운송(14만TEU)이 차지함
- 도로운송 비중은 수출(90.9%)보다 수입(99.8%)이 높게 나온 반면, 연안운송은 수출이 수입보다 높은 비중을 차지하는 것으로 나타남

<표 2-79> 2017년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	1,318,314	90.9	1,524,791	99.8	2,843,105	95.5
연안 운송	132,253	9.1	2,952	0.2	135,205	4.5
합 계	1,450,566	100.0	1,527,744	100.0	2,978,310	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산



## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 45.2%(96만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 42.7%(91만TEU), 충남 3.6%(8만TEU), 서울 2.2%(5만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 90.1%(191만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 5.0%(11만TEU), 영남권 2.8%(6만TEU), 호남권 1.2%(3만TEU)의 순서임

&lt;표 2-80&gt; 인천항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		3,537	0.5	42,289	2.9	45,826	2.2
부산		6,783	1.0	13,188	0.9	19,971	0.9
대구		10,956	1.7	4,623	0.3	15,579	0.7
인천		191,417	29.5	768,694	52.1	960,111	45.2
광주		3,630	0.6	645	0.0	4,275	0.2
대전		6,569	1.0	7,299	0.5	13,868	0.7
울산		1,708	0.3	1,194	0.1	2,902	0.1
세종		3,629	0.6	94	0.0	3,722	0.2
경기		336,649	52.0	571,093	38.7	907,742	42.7
강원		4,690	0.7	15,012	1.0	19,701	0.9
충북		4,483	0.7	7,924	0.5	12,407	0.6
충남		41,824	6.5	34,597	2.3	76,421	3.6
전북		16,227	2.5	4,243	0.3	20,470	1.0
전남		222	0.0	71	0.0	294	0.0
경북		9,648	1.5	4,766	0.3	14,414	0.7
경남		5,981	0.9	1,024	0.1	7,004	0.3
합계		647,953	100.0	1,476,755	100.0	2,124,708	100.0

&lt;표 2-81&gt; 인천항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		531,603	82.0	1,382,076	93.6	1,913,679	90.1
강원권		4,690	0.7	15,012	1.0	19,701	0.9
충청권		56,504	8.7	49,914	3.4	106,419	5.0
호남권		20,080	3.1	4,959	0.3	25,039	1.2
영남권		35,077	5.4	24,794	1.7	59,870	2.8
합계		647,953	100.0	1,476,755	100.0	2,124,708	100.0

## ② 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 53.1%(38만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 37.3%(27만TEU), 부산 2.9%(2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 93.1%(67만TEU)로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 3.3%(2만TEU), 충청권 2.8%(2만TEU)이 일부를 차지하고 있음

&lt;표 2-82&gt; 인천항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	18,489	2.8	680	1.4	19,169	2.7
부산	20,492	3.1	577	1.2	21,068	2.9
대구	74	0.0	7	0.0	81	0.0
인천	360,444	53.8	20,882	43.5	381,326	53.1
광주	71	0.0	285	0.6	356	0.0
대전	1,989	0.3	11	0.0	2,001	0.3
울산	87	0.0	36	0.1	124	0.0
세종	1,704	0.3	561	1.2	2,266	0.3
경기	248,623	37.1	19,614	40.8	268,237	37.3
강원	2,767	0.4	1,176	2.4	3,942	0.5
충북	4,489	0.7	728	1.5	5,217	0.7
충남	8,016	1.2	2,892	6.0	10,908	1.5
전북	641	0.1	4	0.0	645	0.1
전남	48	0.0	573	1.2	621	0.1
경북	188	0.0	5	0.0	194	0.0
경남	2,238	0.3	5	0.0	2,243	0.3
합계	670,360	100.0	48,037	100.0	718,397	100.0

&lt;표 2-83&gt; 인천항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	627,556	93.6	41,176	85.7	668,732	93.1
강원권	2,767	0.4	1,176	2.4	3,942	0.5
충청권	16,199	2.4	4,193	8.7	20,391	2.8
호남권	761	0.1	862	1.8	1,622	0.2
영남권	23,079	3.4	630	1.3	23,709	3.3
합계	670,360	100.0	48,037	100.0	718,397	100.0

### ③ 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 47.2%(134만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 41.4%(118만TEU), 충남 3.1%(9만TEU), 서울 2.3%(6만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 90.8%(258만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 4.5%(13만TEU), 영남권 2.9%(8만TEU), 호남권 0.9%(3만TEU)의 순서임

<표 2-84> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		22,026	1.7	42,969	2.8	64,995	2.3
부산		27,275	2.1	13,765	0.9	41,040	1.4
대구		11,030	0.8	4,630	0.3	15,660	0.6
인천		551,861	41.9	789,576	51.8	1,341,437	47.2
광주		3,702	0.3	929	0.1	4,631	0.2
대전		8,558	0.6	7,311	0.5	15,869	0.6
울산		1,795	0.1	1,230	0.1	3,025	0.1
세종		5,333	0.4	655	0.0	5,988	0.2
경기		585,271	44.4	590,707	38.7	1,175,978	41.4
강원		7,456	0.6	16,187	1.1	23,644	0.8
충북		8,972	0.7	8,652	0.6	17,624	0.6
충남		49,840	3.8	37,489	2.5	87,329	3.1
전북		16,869	1.3	4,247	0.3	21,116	0.7
전남		271	0.0	644	0.0	915	0.0
경북		9,837	0.7	4,771	0.3	14,608	0.5
경남		8,218	0.6	1,029	0.1	9,247	0.3
합계		1,318,314	100.0	1,524,791	100.0	2,843,105	100.0

<표 2-85> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,159,158	87.9	1,423,252	93.3	2,582,411	90.8
강원권		7,456	0.6	16,187	1.1	23,644	0.8
충청권		72,703	5.5	54,107	3.5	126,810	4.5
호남권		20,841	1.6	5,820	0.4	26,661	0.9
영남권		58,155	4.4	25,424	1.7	83,579	2.9
합계		1,318,314	100.0	1,524,791	100.0	2,843,105	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 인천항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 97.5%(2만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 2.3%(6백TEU)의 순이었음
- 인천항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너 실적은 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지함

&lt;표 2-86&gt; 인천항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		23,381	97.5	49	100.0	23,430	97.5
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		39	0.2	-	-	39	0.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		561	2.3	-	-	561	2.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		23,981	100.0	49	100.0	24,030	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-87&gt; 인천항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		39	0.2	-	-	39	0.2
호남권		561	2.3	-	-	561	2.3
영남권		23,381	97.5	49	100.0	23,430	97.5
합계		23,981	100.0	49	100.0	24,030	100.0

## ② 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 50.8%(6만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 23.5%(3만TEU), 전남 22.6%(3만TEU)의 순이었음
- 공 컨테이너 역시 적 컨테이너와 동일하게 주로 인천항과 부산항, 목포항, 대산항간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지함

<표 2-88> 인천항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		54,298	50.1	2,231	76.9	56,529	50.8
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		1,626	1.5	-	-	1,626	1.5
세종		-	-	-	-	-	-
경기		1,566	1.4	91	3.1	1,657	1.5
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		26,142	24.1	-	-	26,142	23.5
전북		130	0.1	1	0.0	131	0.1
전남		24,510	22.6	580	20.0	25,090	22.6
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		108,272	100.0	2,903	100.0	111,175	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

<표 2-89> 인천항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,566	1.4	91	3.1	1,657	1.5
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		26,142	24.1	-	-	26,142	23.5
호남권		24,640	22.8	581	20.0	25,221	22.7
영남권		55,924	51.7	2,231	76.9	58,155	52.3
합계		108,272	100.0	2,903	100.0	111,175	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 59.1%(8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 19.4%(3만TEU), 전남 19.0%(3만TEU), 경기 1.2%(2천TEU)의 순이었음
- 적공 컨테이너 실적은 주로 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지하고 있으며, 권역별로는 영남권이 60.3%(8만TEU)로 가장 높은 비중을 차지함

&lt;표 2-90&gt; 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		77,679	58.7	2,280	77.2	79,959	59.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		1,626	1.2	-	-	1,626	1.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		1,566	1.2	91	3.1	1,657	1.2
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		26,181	19.8	-	-	26,181	19.4
전북		130	0.1	1	0.0	131	0.1
전남		25,071	19.0	580	19.6	25,651	19.0
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		132,253	100.0	2,952	100.0	135,205	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-91&gt; 인천항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,566	1.2	91	3.1	1,657	1.2
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		26,181	19.8	-	-	26,181	19.4
호남권		25,201	19.1	581	19.7	25,782	19.1
영남권		79,305	60.0	2,280	77.2	81,585	60.3
합계		132,253	100.0	2,952	100.0	135,205	100.0

## 3) 인천항 전체(도로+연안) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

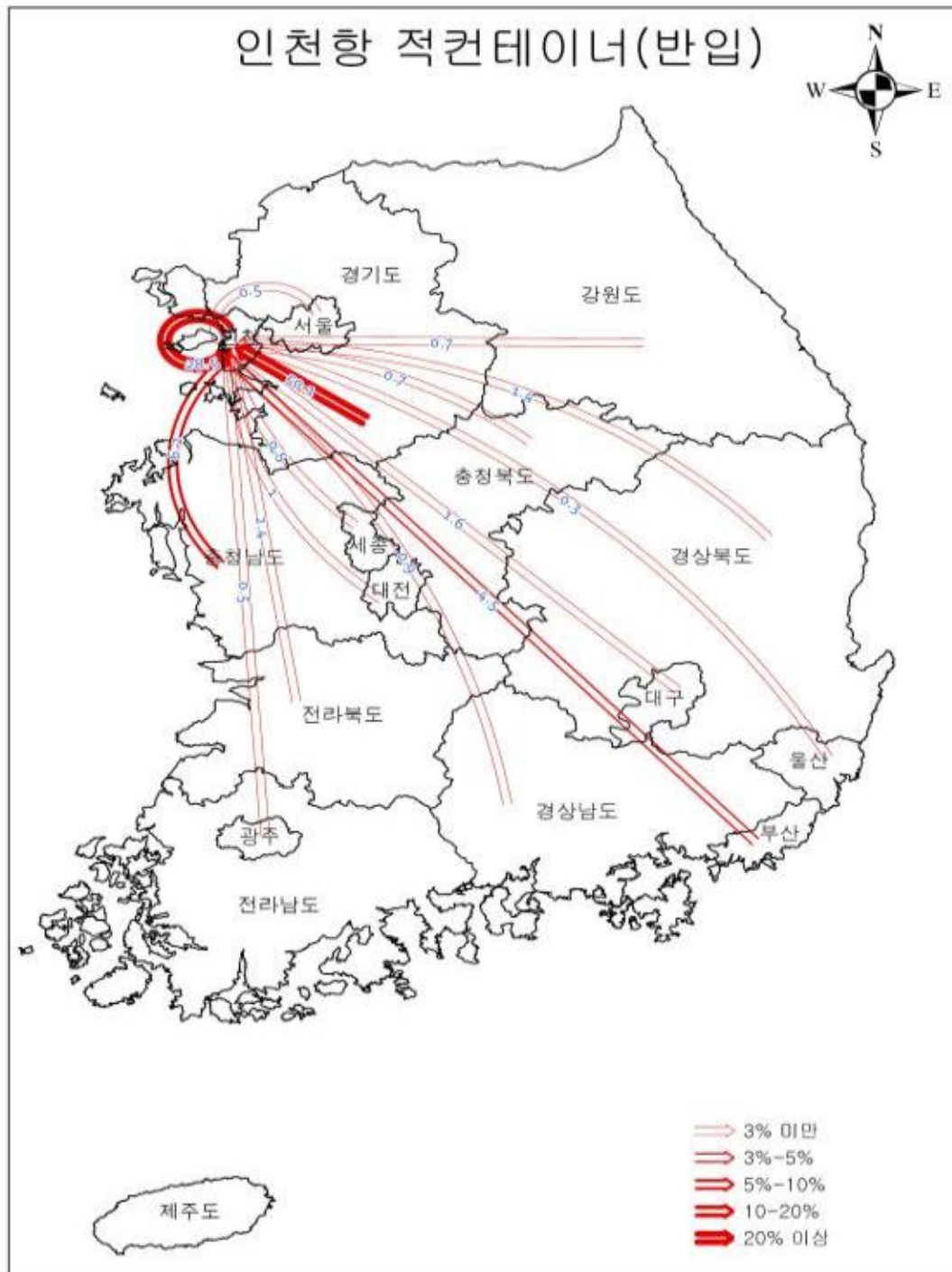
- 인천항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 44.7%(96만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기도가 42.2%(91만TEU), 충남 3.6%(8만TEU), 서울 2.1%(5만TEU)의 순서임
- 수출은 경기(50.1%), 수입은 인천(52.1%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 89.1%(191만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 5.0%(10만TEU), 영남권 3.9%(8만TEU), 호남권 1.2%(3만TEU)의 순서임

&lt;표 2-92&gt; 인천항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	3,537	0.5	42,289	2.9	45,826	2.1
부산	30,164	4.5	13,237	0.9	43,401	2.0
대구	10,956	1.6	4,623	0.3	15,579	0.7
인천	191,417	28.5	768,694	52.1	960,111	44.7
광주	3,630	0.5	645	0.0	4,275	0.2
대전	6,569	1.0	7,299	0.5	13,868	0.6
울산	1,708	0.3	1,194	0.1	2,902	0.1
세종	3,629	0.5	94	0.0	3,722	0.2
경기	336,649	50.1	571,093	38.7	907,742	42.2
강원	4,690	0.7	15,012	1.0	19,701	0.9
충북	4,483	0.7	7,924	0.5	12,407	0.6
충남	41,863	6.2	34,597	2.3	76,460	3.6
전북	16,227	2.4	4,243	0.3	20,470	1.0
전남	783	0.1	71	0.0	855	0.0
경북	9,648	1.4	4,766	0.3	14,414	0.7
경남	5,981	0.9	1,024	0.1	7,004	0.3
합계	671,934	100.0	1,476,804	100.0	2,148,738	100.0

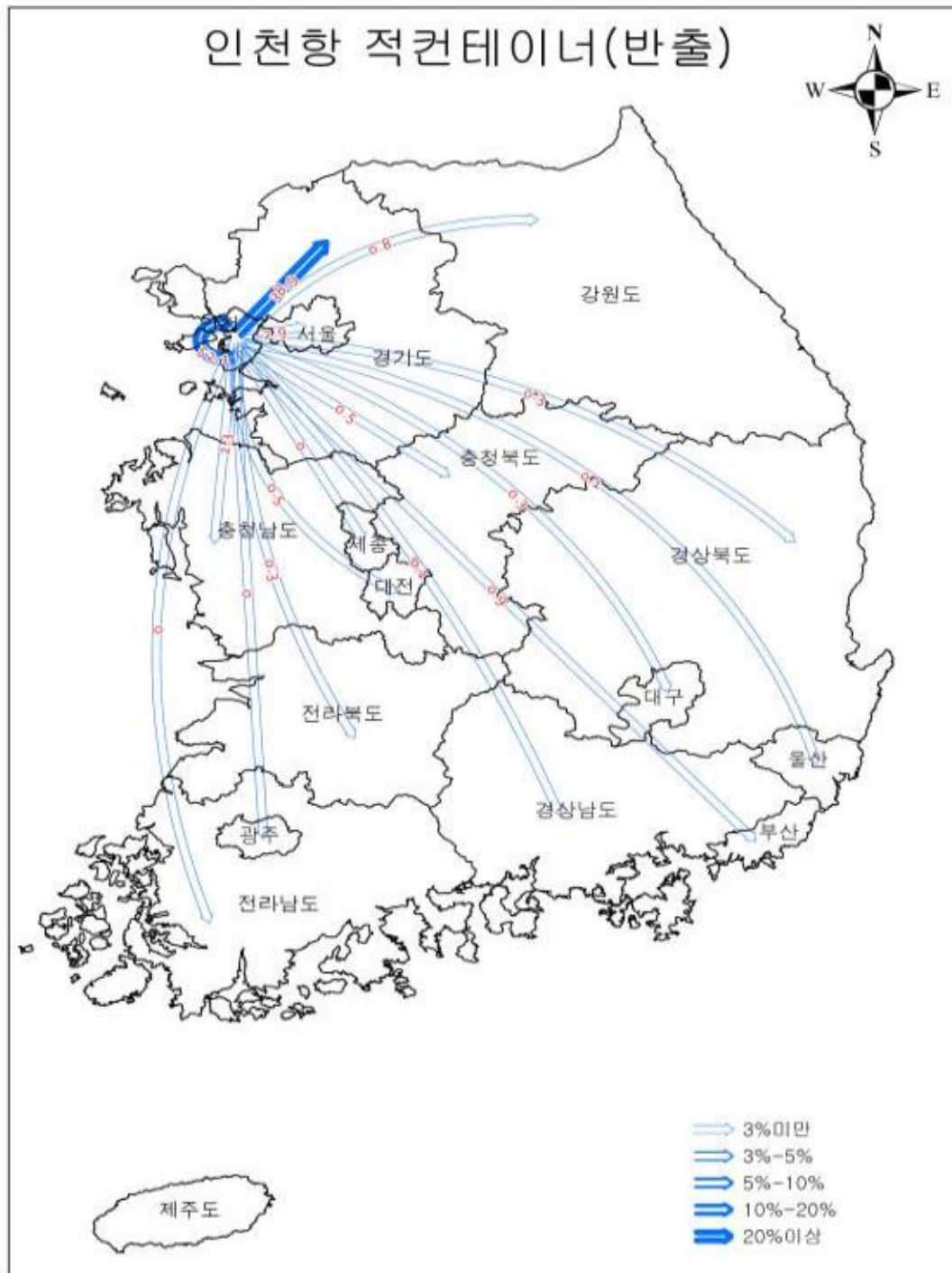
&lt;표 2-93&gt; 인천항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	531,603	79.1	1,382,076	93.6	1,913,679	89.1
강원권	4,690	0.7	15,012	1.0	19,701	0.9
충청권	56,543	8.4	49,914	3.4	106,458	5.0
호남권	20,641	3.1	4,959	0.3	25,600	1.2
영남권	58,458	8.7	24,843	1.7	83,300	3.9
합계	671,934	100.0	1,476,804	100.0	2,148,738	100.0



<그림 2-16> 2017년 인천항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율





<그림 2-17> 2017년 인천항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 46.0%(38만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 32.5%(27만TEU), 부산 9.4%(8만TEU), 충남 4.5%(4만TEU)의 순서임
  - － 수출(46.3%)과 수입(41.0%) 모두 인천이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 80.8%(67만TEU)로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 9.9%(8만TEU), 충청권 5.6%(5만TEU)이 일부를 차지하고 있음

&lt;표 2-94&gt; 인천항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		18,489	2.4	680	1.3	19,169	2.3
부산		74,789	9.6	2,808	5.5	77,597	9.4
대구		74	0.0	7	0.0	81	0.0
인천		360,444	46.3	20,882	41.0	381,326	46.0
광주		71	0.0	285	0.6	356	0.0
대전		1,989	0.3	11	0.0	2,001	0.2
울산		1,713	0.2	36	0.1	1,750	0.2
세종		1,704	0.2	561	1.1	2,266	0.3
경기		250,189	32.1	19,705	38.7	269,894	32.5
강원		2,767	0.4	1,176	2.3	3,942	0.5
충북		4,489	0.6	728	1.4	5,217	0.6
충남		34,158	4.4	2,892	5.7	37,050	4.5
전북		771	0.1	5	0.0	776	0.1
전남		24,558	3.2	1,153	2.3	25,711	3.1
경북		188	0.0	5	0.0	194	0.0
경남		2,238	0.3	5	0.0	2,243	0.3
합계		778,632	100.0	50,940	100.0	829,572	100.0

&lt;표 2-95&gt; 인천항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		629,122	80.8	41,267	81.0	670,389	80.8
강원권		2,767	0.4	1,176	2.3	3,942	0.5
충청권		42,341	5.4	4,193	8.2	46,533	5.6
호남권		25,401	3.3	1,443	2.8	26,843	3.2
영남권		79,002	10.1	2,862	5.6	81,864	9.9
합계		778,632	100.0	50,940	100.0	829,572	100.0

### ③ 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 45.0%(134만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 39.5%(118만TEU), 부산 4.1%(12만TEU), 충남 3.8%(11만TEU)의 순서임
  - － 수출은 경기(40.5%), 수입은 인천(51.7%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 86.8%(258만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 영남권 5.5%(17만TEU), 충청권 5.1%(15만TEU), 호남권 1.8%(5만TEU)의 순서임

<표 2-96> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		22,026	1.5	42,969	2.8	64,995	2.2
부산		104,954	7.2	16,045	1.1	120,999	4.1
대구		11,030	0.8	4,630	0.3	15,660	0.5
인천		551,861	38.0	789,576	51.7	1,341,437	45.0
광주		3,702	0.3	929	0.1	4,631	0.2
대전		8,558	0.6	7,311	0.5	15,869	0.5
울산		3,421	0.2	1,230	0.1	4,651	0.2
세종		5,333	0.4	655	0.0	5,988	0.2
경기		586,837	40.5	590,798	38.7	1,177,635	39.5
강원		7,456	0.5	16,187	1.1	23,644	0.8
충북		8,972	0.6	8,652	0.6	17,624	0.6
충남		76,021	5.2	37,489	2.5	113,510	3.8
전북		16,999	1.2	4,248	0.3	21,247	0.7
전남		25,342	1.7	1,224	0.1	26,566	0.9
경북		9,837	0.7	4,771	0.3	14,608	0.5
경남		8,218	0.6	1,029	0.1	9,247	0.3
합계		1,450,566	100.0	1,527,743	100.0	2,978,310	100.0

<표 2-97> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,160,724	80.0	1,423,343	93.2	2,584,068	86.8
강원권		7,456	0.5	16,187	1.1	23,644	0.8
충청권		98,884	6.8	54,107	3.5	152,991	5.1
호남권		46,042	3.2	6,401	0.4	52,443	1.8
영남권		137,460	9.5	27,704	1.8	165,164	5.5
합계		1,450,566	100.0	1,527,743	100.0	2,978,310	100.0

### 나. 인천항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2005년 조사결과와 비교해서 2017년 인천항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 인천의 비중이 다소 줄어든 대신 경기의 비중이 소폭 증가한 사실임
  - 인천은 2005년 47.2% → 2017년 45.0%로 약 2.2%포인트 감소했으며, 반대로 경기는 2005년 36.6% → 2017년 39.5%로 약 2.9%포인트 증가함
  - 하지만 2011년 기준으로 보면 인천(6.7%포인트 증가)과 경기(7.0%포인트 감소)는 반대의 결과를 보여줌
  - 2017년에 인천항에서 인천 지역의 비중이 증가한 것은 주로 인천항 수입물동량 증가분이 주로 항만 인근의 CY 등에 운송되면서 인천 지역의 물동량을 유발한 것으로 판단됨
  - 인천과 경기 외의 지역에서는 서울, 충북, 충남, 경북 등의 지역에서 0.5%포인트~3.5%포인트까지 소폭 감소하는 모습을 보여줌

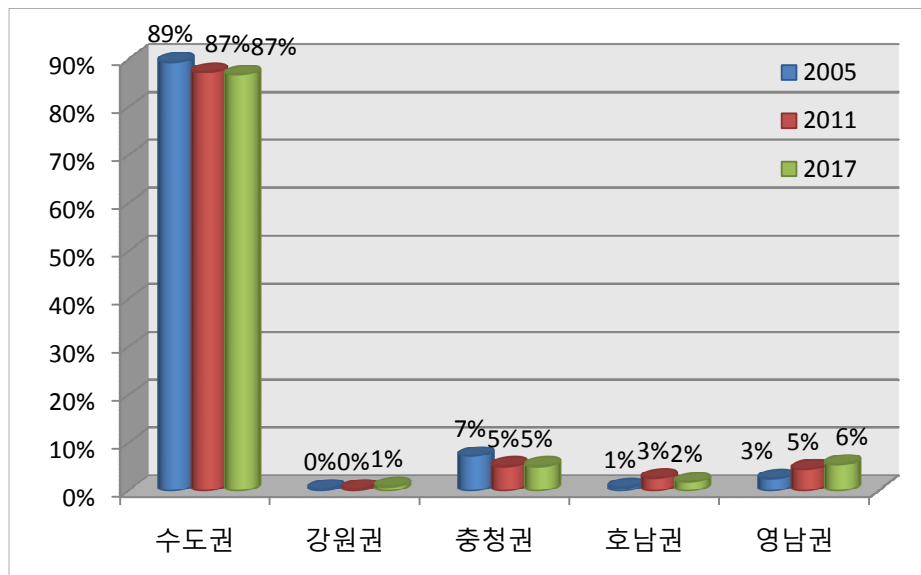
<표 2-98> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년)

시도	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	59,096	5.6	47,767	2.5	64,995	2.2	-3.4
부산	9,527	0.9	40,731	2.1	120,999	4.1	3.2
대구	3,649	0.3	16,947	0.9	15,660	0.5	0.2
인천	497,969	47.2	740,385	38.3	1,341,437	45.0	-2.2
광주	1,033	0.1	1,005	0.1	4,631	0.2	0.1
대전	3,037	0.3	6,623	0.3	15,869	0.5	0.2
울산	652	0.1	7,698	0.4	4,651	0.2	0.1
세종					5,988	0.2	-
경기	386,902	36.6	898,352	46.5	1,177,635	39.5	2.9
강원	3,382	0.3	6,747	0.3	23,644	0.8	0.5
충북	18,131	1.7	10,007	0.5	17,624	0.6	-1.1
충남	55,164	5.2	82,824	4.3	113,510	3.8	-1.4
전북	3,503	0.3	24,017	1.2	21,247	0.7	0.4
전남	1,910	0.2	26,035	1.3	26,566	0.9	0.7
경북	10,145	1.0	13,769	0.7	14,608	0.5	-0.5
경남	1,954	0.2	8,510	0.4	9,247	0.3	0.1
전국 계	1,056,054	100.0	1,931,418	100.0	2,978,310	100.0	

- 권역별로 보면 수도권과 충청권의 비중이 다소 감소하고, 나머지 권역은 모두 증가함
  - 수도권의 비율은 2005년 89.4% → 2017년 86.8%로 2005년 대비 2.6%포인트 감소하였고, 충청권의 비율 역시 2005년 7.2% → 2017년 5.1%로 2.1%포인트 감소
  - 반면 영남권의 비율은 2005년 2.5% → 2017년 5.5%로 3.0%포인트 증가, 호남권은 비율은 2005년 0.6% → 2017년 1.8%로 1.2%포인트 증가함
  - 이는 인천항이 수도권 화물 외에도 충청권과 영남권의 화물을 지속적으로 증대시켜 왔다는 사실을 보여주고 있으며, 당분간 평택·당진항과 수도권과 충청권 화물의 유치를 두고 치열한 경쟁을 펼칠 것으로 예상됨

<표 2-99> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2001년, 2005년, 2017년)

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	943,967	89.4	1,686,504	87.3	2,584,068	86.8	-2.6
강원권	3,382	0.3	6,747	0.3	23,644	0.8	0.5
충청권	76,332	7.2	99,454	5.1	152,991	5.1	-2.1
호남권	6,446	0.6	51,057	2.6	52,443	1.8	1.2
영남권	25,927	2.5	87,655	4.5	165,164	5.5	3.0
합 계	1,056,054	100.0	1,931,418	100.0	2,978,310	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

- 2017년 평택·당진항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 64만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 3.9%를 차지해 전국 항만에서 4위의 순위임
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 32만TEU(50.2%), 수입 컨테이너는 32만TEU(49.8%)로 차이가 크지 않음
- 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 42만TEU(66.9%), 공 컨테이너는 21만TEU(33.1%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 2배를 차지함

<표 2-100> 2017년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	131,957	41.4	293,035	92.5	424,992	66.9
공	187,005	58.6	23,670	7.5	210,675	33.1
계	318,962	100.0	316,705	100.0	635,667	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 평택·당진항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 98.7%인 63만TEU이고, 나머지 1.3%는 연안운송(8천TEU)이 차지함
- 평택·당진항의 도로운송 의존도는 수출(97.8%)과 수입(99.5%) 모두에서 높게 나오고 있음

<표 2-101> 2017년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	312,040	97.8	315,203	99.5	627,243	98.7
연안 운송	6,922	2.2	1,502	0.5	8,424	1.3
합 계	318,962	100.0	316,705	100.0	635,667	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기도 61.2%(26만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 19.3%(8만TEU), 경북 5.3%(2만TEU), 인천 3.8%(2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 65.3%(28만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 23.0%(10만TEU), 영남권 9.5%(4만TEU), 호남권 2.0%(1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-102&gt; 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		20	0.0	1,185	0.4	1,205	0.3
부산		37	0.0	141	0.0	178	0.0
대구		618	0.5	620	0.2	1,238	0.3
인천		3,264	2.5	12,796	4.4	16,060	3.8
광주		165	0.1	4,764	1.6	4,929	1.2
대전		172	0.1	589	0.2	762	0.2
울산		1,834	1.4	12,732	4.3	14,566	3.4
세종		2,075	1.6	1,236	0.4	3,311	0.8
경기		71,678	54.6	188,266	64.2	259,944	61.2
강원		105	0.1	692	0.2	797	0.2
충북		4,907	3.7	6,760	2.3	11,668	2.7
충남		41,140	31.3	40,677	13.9	81,817	19.3
전북		590	0.4	2,706	0.9	3,296	0.8
전남		47	0.0	267	0.1	314	0.1
경북		4,447	3.4	18,039	6.2	22,487	5.3
경남		264	0.2	1,564	0.5	1,828	0.4
합계		131,364	100.0	293,035	100.0	424,399	100.0

&lt;표 2-103&gt; 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		74,962	57.1	202,247	69.0	277,209	65.3
강원권		105	0.1	692	0.2	797	0.2
충청권		48,295	36.8	49,263	16.8	97,558	23.0
호남권		802	0.6	7,737	2.6	8,539	2.0
영남권		7,200	5.5	33,096	11.3	40,297	9.5
합계		131,364	100.0	293,035	100.0	424,399	100.0

## ② 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 72.9%(15만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 9.6%(2만TEU), 충남 6.2%(1만TEU), 경북 3.5%(7천TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 83.3%(17만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 9.3%(2만TEU), 영남권 3.8%(8천TEU), 호남권 3.4%(7천TEU)의 순서임

&lt;표 2-104&gt; 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,507	0.8	20	0.1	1,527	0.8
부산		6	0.0	2	0.0	8	0.0
대구		100	0.1	53	0.2	153	0.1
인천		19,444	10.8	126	0.6	19,569	9.6
광주		3,869	2.1	-	-	3,869	1.9
대전		1,068	0.6	55	0.2	1,122	0.6
울산		13	0.0	301	1.4	314	0.2
세종		50	0.0	85	0.4	136	0.1
경기		133,505	73.9	14,348	64.7	147,853	72.9
강원		-	-	405	1.8	405	0.2
충북		4,283	2.4	659	3.0	4,943	2.4
충남		7,109	3.9	5,483	24.7	12,592	6.2
전북		2,864	1.6	159	0.7	3,022	1.5
전남		-	-	3	0.0	3	0.0
경북		6,758	3.7	443	2.0	7,200	3.5
경남		100	0.1	26	0.1	127	0.1
합계		180,676	100.0	22,168	100.0	202,844	100.0

&lt;표 2-105&gt; 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		154,456	85.5	14,493	65.4	168,949	83.3
강원권		-	-	405	1.8	405	0.2
충청권		12,510	6.9	6,282	28.3	18,792	9.3
호남권		6,732	3.7	162	0.7	6,894	3.4
영남권		6,977	3.9	825	3.7	7,802	3.8
합계		180,676	100.0	22,168	100.0	202,844	100.0



## ③ 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 65.0%(41만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 15.1%(9만TEU), 인천 5.7%(4만 TEU), 경북 4.7%(3만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 71.1%(45만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 18.5%(12만TEU), 영남권 7.7%(5만TEU), 호남권 2.5%(2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-106&gt; 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,527	0.5	1,205	0.4	2,732	0.4
부산		43	0.0	143	0.0	186	0.0
대구		718	0.2	673	0.2	1,391	0.2
인천		22,708	7.3	12,921	4.1	35,629	5.7
광주		4,034	1.3	4,764	1.5	8,798	1.4
대전		1,240	0.4	644	0.2	1,884	0.3
울산		1,847	0.6	13,033	4.1	14,880	2.4
세종		2,125	0.7	1,322	0.4	3,447	0.5
경기		205,183	65.8	202,614	64.3	407,797	65.0
강원		105	0.0	1,098	0.3	1,202	0.2
충북		9,191	2.9	7,420	2.4	16,610	2.6
충남		48,249	15.5	46,159	14.6	94,409	15.1
전북		3,453	1.1	2,865	0.9	6,318	1.0
전남		47	0.0	270	0.1	317	0.1
경북		11,205	3.6	18,482	5.9	29,687	4.7
경남		365	0.1	1,590	0.5	1,955	0.3
합계		312,040	100.0	315,203	100.0	627,243	100.0

&lt;표 2-107&gt; 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		229,418	73.5	216,740	68.8	446,158	71.1
강원권		105	0.0	1,098	0.3	1,202	0.2
충청권		60,805	19.5	55,545	17.6	116,350	18.5
호남권		7,534	2.4	7,899	2.5	15,433	2.5
영남권		14,178	4.5	33,921	10.8	48,099	7.7
합계		312,040	100.0	315,203	100.0	627,243	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 88.4%로 대부분을 차지하고 있으며 나머지는 전북(11.5%)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(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		524	88.4	-	-	524	88.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		68	11.5	-	-	68	11.5
전남		1	0.2	-	-	1	0.2
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		593	100.0	-	-	593	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-109&gt; 평택·당진항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		69	11.6	-	-	69	11.6
영남권		524	88.4	-	-	524	88.4
합계		593	100.0	-	-	593	100.0

## ② 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 35.4%(3천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 25.1%(2천TEU), 인천 24.4%(2천TEU), 충남 11.6%(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(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1,963	31.0	-	-	1,963	25.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		466	7.4	1,448	96.4	1,914	24.4
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		907	14.3	-	-	907	11.6
전북		220	3.5	54	3.6	274	3.5
전남		2,773	43.8	-	-	2,773	35.4
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		6,329	100.0	1,502	100.0	7,831	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-111&gt; 평택·당진항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		466	7.4	1,448	96.4	1,914	24.4
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		907	14.3	-	-	907	11.6
호남권		2,993	47.3	54	3.6	3,047	38.9
영남권		1,963	31.0	-	-	1,963	25.1
합계		6,329	100.0	1,502	100.0	7,831	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 32.9%(3천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 29.5%(2천TEU), 인천 22.7%(2천TEU), 충남 10.8%(1천TEU)의 순이었음
- 적공 컨테이너 실적은 주로 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 대부분을 차지하고 있으며, 권역별로는 호남권이 37.0%(3천TEU)로 가장 높은 비중을 차지함

&lt;표 2-112&gt; 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,487	35.9	-	-	2,487	29.5
대구		-	-	-	-	-	-
인천		466	6.7	1,448	96.4	1,914	22.7
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		907	13.1	-	-	907	10.8
전북		288	4.2	54	3.6	342	4.1
전남		2,774	40.1	-	-	2,774	32.9
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		6,922	100.0	1,502	100.0	8,424	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-113&gt; 평택·당진항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		466	6.7	1,448	96.4	1,914	22.7
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		907	13.1	-	-	907	10.8
호남권		3,062	44.2	54	3.6	3,116	37.0
영남권		2,487	35.9	-	-	2,487	29.5
합계		6,922	100.0	1,502	100.0	8,424	100.0

## 3) 평택·당진항 전체(도로+연안) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

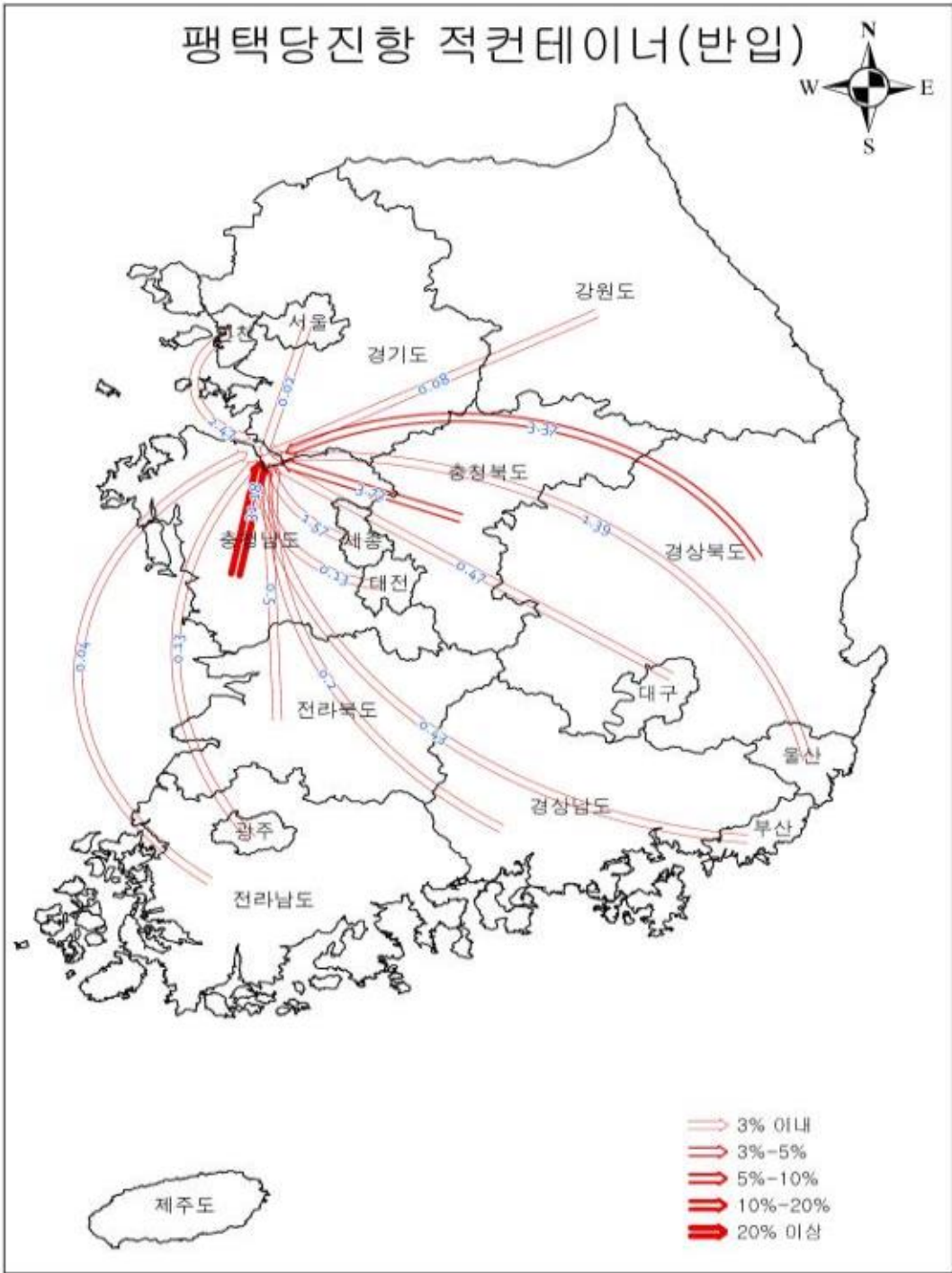
- 평택·당진항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기도가 61.2%(26만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 19.3%(8만TEU), 경북 5.3%(2만TEU), 인천 3.8%(2만TEU)의 순서임
- 수출(54.3%)과 수입(64.2%) 모두 경기도가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 65.2%(28만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 23.0%(10만TEU), 영남권 9.6%(4만TEU), 호남권 2.0%(9천TEU)의 순서임

&lt;표 2-114&gt; 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	20	0.0	1,185	0.4	1,205	0.3
부산	561	0.4	141	0.0	702	0.2
대구	618	0.5	620	0.2	1,238	0.3
인천	3,264	2.5	12,796	4.4	16,060	3.8
광주	165	0.1	4,764	1.6	4,929	1.2
대전	172	0.1	589	0.2	762	0.2
울산	1,834	1.4	12,732	4.3	14,566	3.4
세종	2,075	1.6	1,236	0.4	3,311	0.8
경기	71,678	54.3	188,266	64.2	259,944	61.2
강원	105	0.1	692	0.2	797	0.2
충북	4,907	3.7	6,760	2.3	11,668	2.7
충남	41,140	31.2	40,677	13.9	81,817	19.3
전북	658	0.5	2,706	0.9	3,364	0.8
전남	48	0.0	267	0.1	315	0.1
경북	4,447	3.4	18,039	6.2	22,487	5.3
경남	264	0.2	1,564	0.5	1,828	0.4
합계	131,957	100.0	293,035	100.0	424,992	100.0

&lt;표 2-115&gt; 평택·당진항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	74,962	56.8	202,247	69.0	277,209	65.2
강원권	105	0.1	692	0.2	797	0.2
충청권	48,295	36.6	49,263	16.8	97,558	23.0
호남권	871	0.7	7,737	2.6	8,608	2.0
영남권	7,724	5.9	33,096	11.3	40,821	9.6
합계	131,957	100.0	293,035	100.0	424,992	100.0



<그림 2-19> 2017년 평택·당진항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-20> 2017년 평택·당진항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 70.2%(15만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 10.2%(2만TEU), 충남 6.4%(1만TEU), 경북 3.4%(7천TEU)의 순서임
  - － 수출(71.4%)과 수입(60.6%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 81.1%(17만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 9.4%(2만TEU), 호남권 4.7%(1만TEU), 영남권 4.6%(1만TEU)의 순서임

&lt;표 2-116&gt; 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,507	0.8	20	0.1	1,527	0.7
부산		1,969	1.1	2	0.0	1,971	0.9
대구		100	0.1	53	0.2	153	0.1
인천		19,910	10.6	1,574	6.6	21,483	10.2
광주		3,869	2.1	-	-	3,869	1.8
대전		1,068	0.6	55	0.2	1,122	0.5
울산		13	0.0	301	1.3	314	0.1
세종		50	0.0	85	0.4	136	0.1
경기		133,505	71.4	14,348	60.6	147,853	70.2
강원		-	-	405	1.7	405	0.2
충북		4,283	2.3	659	2.8	4,943	2.3
충남		8,016	4.3	5,483	23.2	13,499	6.4
전북		3,084	1.6	213	0.9	3,296	1.6
전남		2,773	1.5	3	0.0	2,776	1.3
경북		6,758	3.6	443	1.9	7,200	3.4
경남		100	0.1	26	0.1	127	0.1
합계		187,005	100.0	23,670	100.0	210,675	100.0

&lt;표 2-117&gt; 평택·당진항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		154,922	82.8	15,941	67.3	170,863	81.1
강원권		-	-	405	1.7	405	0.2
충청권		13,417	7.2	6,282	26.5	19,699	9.4
호남권		9,725	5.2	216	0.9	9,941	4.7
영남권		8,940	4.8	825	3.5	9,765	4.6
합계		187,005	100.0	23,670	100.0	210,675	100.0



## ③ 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 64.2%(41만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 15.0%(10만TEU), 인천 5.9%(4만 TEU), 경북 4.7%(3만TEU)의 순서임
  - － 수출(64.3%)과 수입(64.0%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 70.5%(45만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 18.4%(12만TEU), 영남권 8.0%(5만TEU), 호남권 2.9%(2만TEU)의 순서임

&lt;표 2-118&gt; 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,527	0.5	1,205	0.4	2,732	0.4
부산		2,530	0.8	143	0.0	2,673	0.4
대구		718	0.2	673	0.2	1,391	0.2
인천		23,174	7.3	14,369	4.5	37,543	5.9
광주		4,034	1.3	4,764	1.5	8,798	1.4
대전		1,240	0.4	644	0.2	1,884	0.3
울산		1,847	0.6	13,033	4.1	14,880	2.3
세종		2,125	0.7	1,322	0.4	3,447	0.5
경기		205,183	64.3	202,614	64.0	407,797	64.2
강원		105	0.0	1,098	0.3	1,202	0.2
충북		9,191	2.9	7,420	2.3	16,610	2.6
충남		49,156	15.4	46,159	14.6	95,316	15.0
전북		3,741	1.2	2,919	0.9	6,660	1.0
전남		2,821	0.9	270	0.1	3,091	0.5
경북		11,205	3.5	18,482	5.8	29,687	4.7
경남		365	0.1	1,590	0.5	1,955	0.3
합계		318,962	100.0	316,705	100.0	635,667	100.0

&lt;표 2-119&gt; 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		229,884	72.1	218,188	68.9	448,072	70.5
강원권		105	0.0	1,098	0.3	1,202	0.2
충청권		61,712	19.3	55,545	17.5	117,257	18.4
호남권		10,596	3.3	7,953	2.5	18,549	2.9
영남권		16,665	5.2	33,921	10.7	50,586	8.0
합계		318,962	100.0	316,705	100.0	635,667	100.0

### 나. 평택·당진항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2005년 조사결과와 비교해서 2017년 평택·당진항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 충남의 비중이 대폭 줄어든 대신 경북과 울산의 비중이 소폭 증가한 사실임
  - 충남은 2005년 22.1% → 2017년 15.0%로 약 7.1%포인트 감소했으며, 반대로 경북은 2005년 1.2% → 2017년 4.7%로 약 3.5%포인트 증가함
  - 평택·당진항에서 처리된 충남과 인천의 물량이 감소하고 경북과 울산의 물량이 증가한 이유는 수도권과 충청권의 화물을 두고 인천항과 경합하는 과정에서 수도권의 증가한 물량의 일부를 평택·당진항이 가져오기도 했지만 기존 충남과 인천의 물량의 일정 부분을 상실한 것으로 판단됨

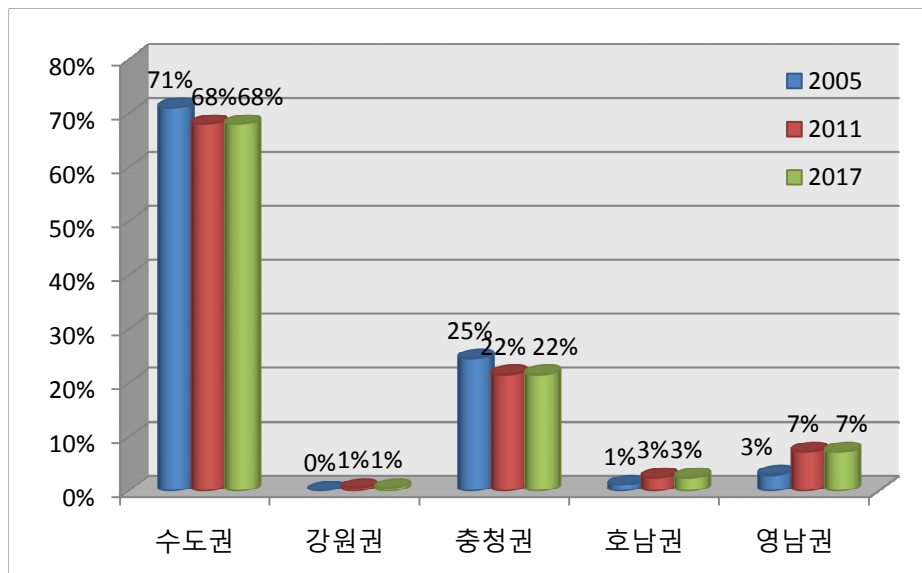
<표 2-120> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년)

시도	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	1,785	0.8	1,509	0.3	2,732	0.4	-0.4
부산	1,261	0.6	2,423	0.5	2,673	0.4	-0.2
대구	376	0.2	1,182	0.2	1,391	0.2	0.0
인천	15,001	6.6	22,750	4.5	37,543	5.9	-0.7
광주	201	0.1	5,267	1.0	8,798	1.4	1.3
대전	1,073	0.5	1,279	0.3	1,884	0.3	-0.2
울산	148	0.1	10,799	2.2	14,880	2.3	2.2
세종					3,447	0.5	-
경기	144,502	63.7	317,255	63.2	407,797	64.2	0.5
강원	183	0.1	3,082	0.6	1,202	0.2	0.1
충북	4,572	2.0	13,098	2.6	16,610	2.6	0.6
충남	50,120	22.1	93,913	18.7	95,316	15.0	-7.1
전북	411	0.2	5,204	1.0	6,660	1.0	0.8
전남	2,198	1.0	1,861	0.4	3,091	0.5	-0.5
경북	2,640	1.2	20,940	4.2	29,687	4.7	3.5
경남	2,484	1.1	1,399	0.3	1,955	0.3	-0.8
전국 계	226,955	100.0	501,963	100.0	635,667	100.0	

- 권역별로 보면 수도권과 충청권의 비중이 일부 감소하고, 영남권의 비중이 일부 증가함
  - 수도권의 비율은 2005년 71.1% → 2017년 68.0%로 3.1%포인트 감소, 충청권의 비율은 2005년 24.6% → 2017년 21.6%로 3.0%포인트 감소한 반면 영남권의 비율은 2005년 3.0% → 2017년 7.3%로 4.3%포인트 증가
  - 평택·당진항이 전국에서 물동량 유발을 했지만 주로 영남권을 통해서 더 많은 물동량 증대를 달성한 반면 수도권과 충청권의 화물은 인천항 등과의 화물 유치 경쟁으로 인해 상대적으로 적은 물량을 가져간 것으로 판단됨

<표 2-121> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017)

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	161,288	71.1	341,514	68.0	341,514	68.0	-3.1
강원권	183	0.1	3,082	0.6	3,082	0.6	0.5
충청권	55,765	24.6	108,290	21.6	108,290	21.6	-3.0
호남권	2,810	1.2	12,332	2.5	12,332	2.5	1.3
영남권	6,909	3.0	36,744	7.3	36,744	7.3	4.3
합 계	226,955	100.0	501,963	100.0	501,963	100.0	



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

## 8. 울산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

### 가. 울산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2017년 울산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 45만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 2.8%를 차지해 전체 항만 가운데 5위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 25만TEU(56.2%), 수입 컨테이너는 20만TEU(43.8%)로 수출이 약 5만TEU 정도 많음
- 또한 수출컨테이너 가운데 적 컨테이너가 98.5%를 차지하는 반면 수입컨테이너는 공 컨테이너가 87.0%를 차지해 울산항이 수출 중심의 항만이라는 사실을 명확히 보여줌
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 28만TEU(61.1%), 공 컨테이너는 18만TEU(38.9%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너의 약 1.5배 이상을 차지함

<표 2-122> 2017년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	251,122	98.5	25,854	13.0	276,976	61.1
공	3,800	1.5	172,608	87.0	176,408	38.9
계	254,922	100.0	198,462	100.0	453,384	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 울산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 88.8%인 40만TEU이고, 나머지 11.2%를 연안운송(5만TEU)이 차지함
- 울산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수입 컨테이너(4만TEU)가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-123> 2017년 울산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	242,323	95.1	160,068	80.7	402,391	88.8
연안 운송	12,599	4.9	38,394	19.3	50,993	11.2
합 계	254,922	100.0	198,462	100.0	453,384	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

## 1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 울산항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 95.5%(25만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 3.8%(1만TEU), 경기 0.3%(1천TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 영남권이 99.7%(26만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 나머지는 수도권 0.3%(1천TEU)의 순서임

&lt;표 2-124&gt; 울산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	64	0.2	64	0.0
부산		-	-	53	0.2	53	0.0
대구		-	-	648	2.5	648	0.2
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		239,101	99.9	14,001	54.2	253,102	95.5
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	733	2.8	733	0.3
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	10,070	39.0	10,070	3.8
경남		158	0.1	279	1.1	437	0.2
합계		239,259	100.0	25,849	100.0	265,108	100.0

&lt;표 2-125&gt; 울산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	798	3.1	798	0.3
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		239,259	100.0	25,051	96.9	264,310	99.7
합계		239,259	100.0	25,849	100.0	265,108	100.0

## ② 공 컨테이너

- 울산항과 내륙간 도로운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 93.2%(13만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 6.7%(1만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 영남권이 100.0%(14만TEU)로 대부분을 차지하고 있음

&lt;표 2-126&gt; 울산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	14	0.0	14	0.0
대구		11	0.4	-	-	11	0.0
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2,770	90.4	125,225	93.3	127,995	93.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		12	0.4	-	-	12	0.0
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	7	0.0	7	0.0
경북		261	8.5	8,946	6.7	9,207	6.7
경남		11	0.4	27	0.0	38	0.0
합계		3,064	100.0	134,219	100.0	137,283	100.0

&lt;표 2-127&gt; 울산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		12	0.4	-	-	12	0.0
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	7	0.0	7	0.0
영남권		3,052	99.6	134,212	100.0	137,264	100.0
합계		3,064	100.0	134,219	100.0	137,283	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 울산항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 94.7%(38만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 4.8%(2만TEU), 경기 0.2%(1천TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 영남권이 99.8%(40만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 나머지는 수도권 0.2%(1천TEU)의 순서임

&lt;표 2-128&gt; 울산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	64	0.0	64	0.0
부산		-	-	67	0.0	67	0.0
대구		11	0.0	648	0.4	659	0.2
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		241,870	99.8	139,226	87.0	381,097	94.7
세종		-	-	-	-	-	-
경기		12	0.0	733	0.5	746	0.2
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	7	0.0	7	0.0
경북		261	0.1	19,016	11.9	19,277	4.8
경남		169	0.1	306	0.2	475	0.1
합계		242,323	100.0	160,068	100.0	402,391	100.0

&lt;표 2-129&gt; 울산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		12	0.0	798	0.5	810	0.2
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	7	0.0	7	0.0
영남권		242,311	100.0	159,263	99.5	401,574	99.8
합계		242,323	100.0	160,068	100.0	402,391	100.0

## 2) 연안운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

- 울산항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 64.3%로 대부분을 차지하고 있으며 나머지는 전남(35.6%)이 차지함
- 울산항과 내륙간 연안운송된 적 컨테이너 실적은 주로 항만간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 전부임

&lt;표 2-130&gt; 울산항 연안운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		7,636	64.4	-	-	7,636	64.3
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	2	40.0	2	0.0
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	3	60.0	3	0.0
전북		-	-	-	-	-	-
전남		4,227	35.6	-	-	4,227	35.6
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		11,863	100.0	5	100.0	11,868	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-131&gt; 울산항 연안운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	2	40.0	2	0.0
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	3	60.0	3	0.0
호남권		4,227	35.6	-	-	4,227	35.6
영남권		7,636	64.4	-	-	7,636	64.3
합계		11,863	100.0	5	100.0	11,868	100.0



## ② 공 컨테이너

- 울산항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 88.3%(3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경북 5.1%(2천TEU), 인천 4.2%(2천TEU), 전남 2.2%(1천TEU)의 순이었음
- 울산항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너 실적은 주로 항만간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 전부임

&lt;표 2-132&gt; 울산항 연안운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		131	17.8	34,427	89.7	34,558	88.3
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,656	4.3	1,656	4.2
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	50	0.1	50	0.1
전남		605	82.2	250	0.7	855	2.2
경북		-	-	2,006	5.2	2,006	5.1
경남		-	-	-	-	-	-
합계		736	100.0	38,389	100.0	39,125	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-133&gt; 울산항 연안운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	1,656	4.3	1,656	4.2
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		605	82.2	300	0.8	905	2.3
영남권		131	17.8	36,433	94.9	36,564	93.5
합계		736	100.0	38,389	100.0	39,125	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 울산항과 내륙간 연안운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 82.7%(4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 10.0%(5천TEU), 경북 3.9%(2천TEU), 인천 3.3%(2천TEU)의 순이었음
- 울산항과 내륙간 연안운송된 공 컨테이너 실적은 주로 항만간에 외항선에 의해 연안으로 운송된 컨테이너가 전부임

&lt;표 2-134&gt; 울산항 연안운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		7,767	61.6	34,427	89.7	42,194	82.7
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,658	4.3	1,658	3.3
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	3	0.0	3	0.0
전북		-	-	50	0.1	50	0.1
전남		4,832	38.4	250	0.7	5,082	10.0
경북		-	-	2,006	5.2	2,006	3.9
경남		-	-	-	-	-	-
합계		12,599	100.0	38,394	100.0	50,993	100.0

주 : 연안운송은 외항선에 의해 운송된 연안운송 물동량을 의미함

&lt;표 2-135&gt; 울산항 연안운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	1,658	4.3	1,658	3.3
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	3	0.0	3	0.0
호남권		4,832	38.4	300	0.8	5,132	10.1
영남권		7,767	61.6	36,433	94.9	44,200	86.7
합계		12,599	100.0	38,394	100.0	50,993	100.0

## 3) 울산항 전체(도로+연안) 컨테이너의 내륙기종점 추정

## ① 적 컨테이너

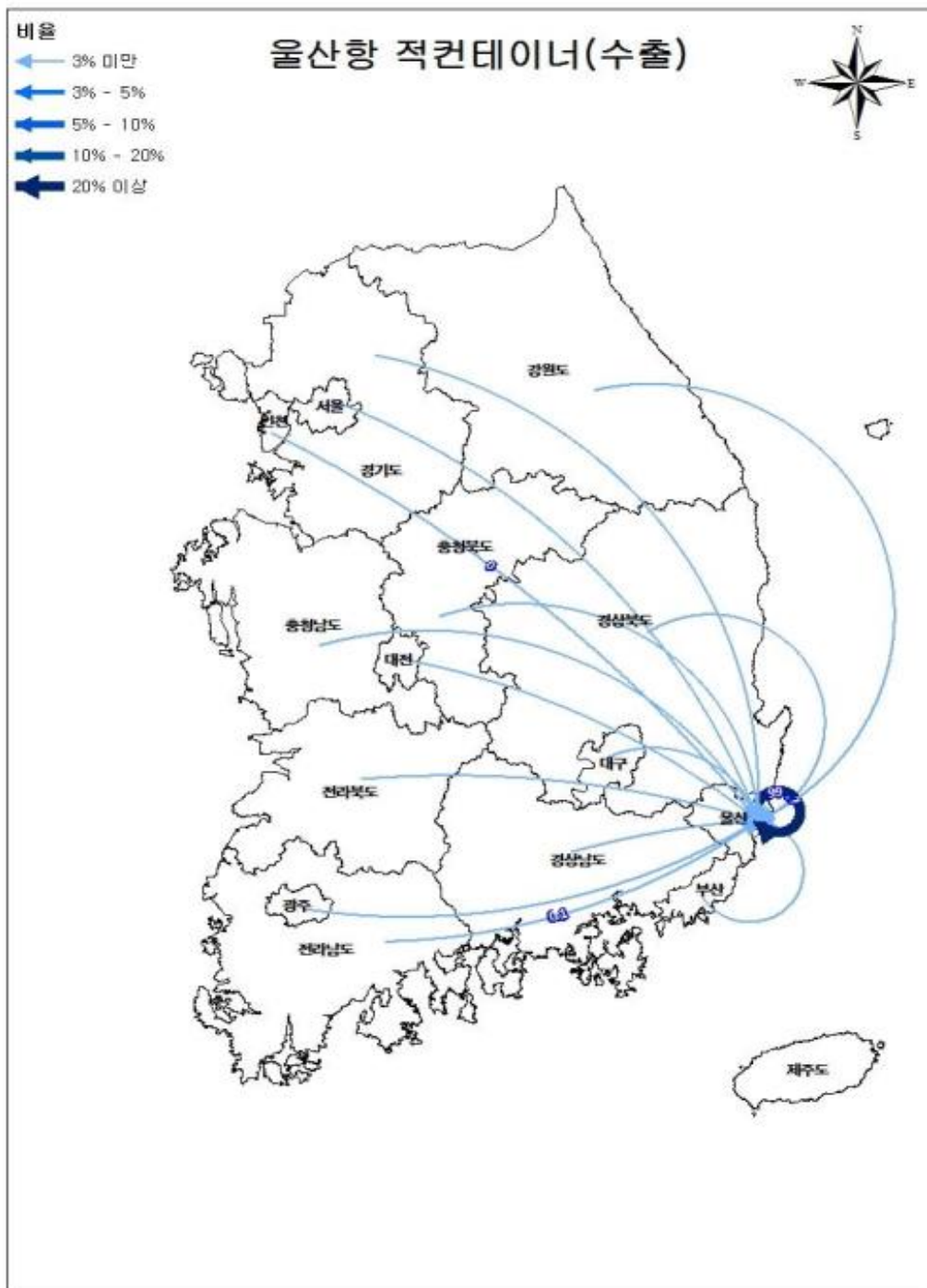
- 울산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 98.6%(22만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 지역은 경북 1.0%(2천TEU) 정도임
  - 수출(99.7%)과 수입(88.0%) 모두 울산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 99.9%(22만TEU)로 전부를 차지하고 있으며, 전형적인 지역항만의 특색을 나타냄

&lt;표 2-136&gt; 울산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

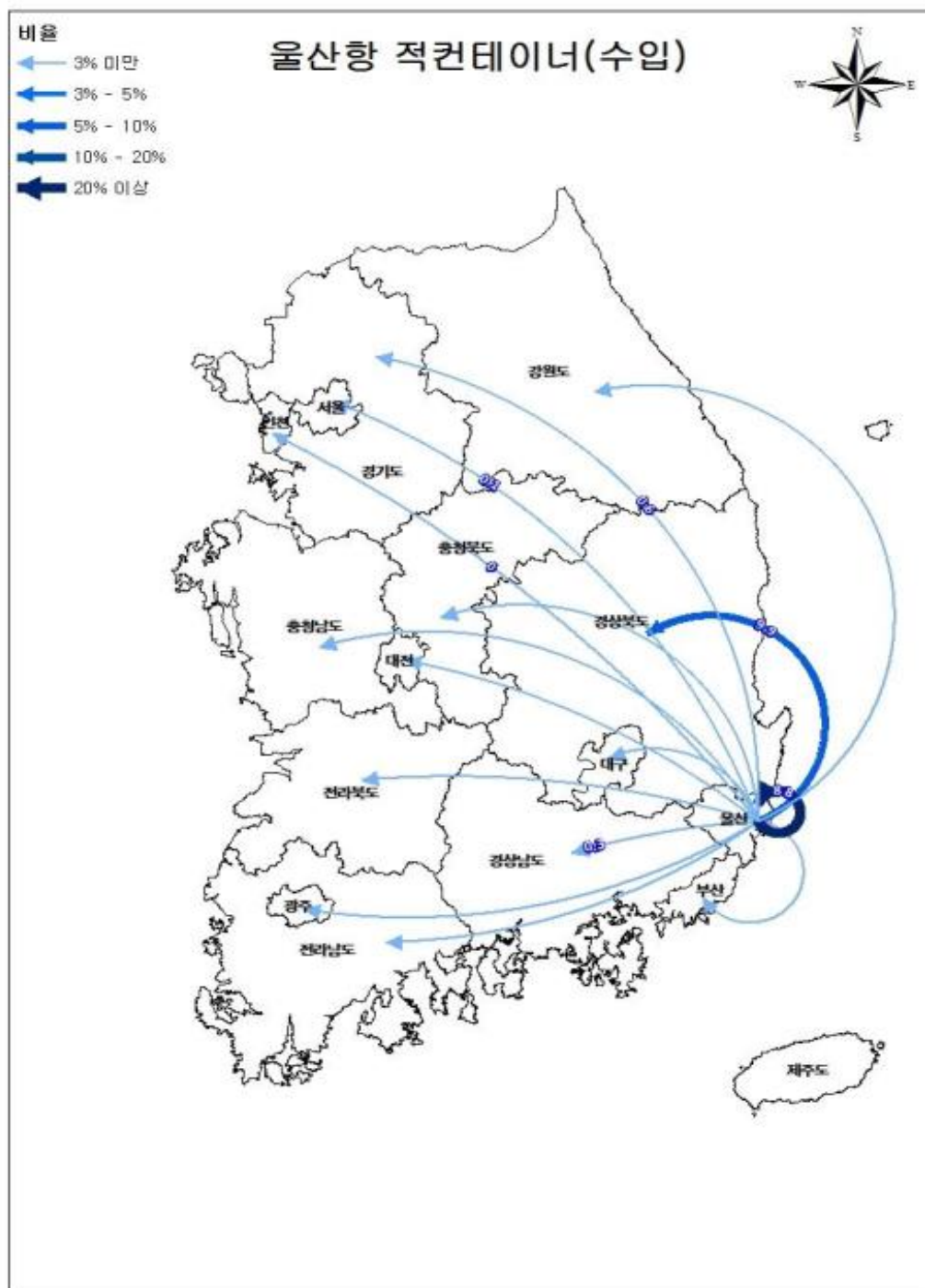
시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	13	0.1	13	0.0
부산		159	0.1	118	0.6	277	0.1
대구		-	-	115	0.6	115	0.1
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		198,379	99.7	17,792	88.0	216,172	98.6
세종							
경기		-	-	115	0.6	115	0.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
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

&lt;표 2-137&gt; 울산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	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> 2017년 울산항 수출 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율



<그림 2-23> 2017년 울산항 수입 적 컨테이너의 시도별 기종점 비율

## ② 공 컨테이너

- 울산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 72.6%(13만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 19.6%(3만TEU), 경북 6.4%(1만TEU), 인천 0.9%(2천TEU)의 순서임
  - － 수출(72.9%)과 수입(72.5%) 모두 울산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 98.5%(17만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 0.9%(2천TEU), 호남권 0.5%(1천TEU)의 순서임

&lt;표 2-138&gt; 울산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		131	3.4	34,441	20.0	34,572	19.6
대구		11	0.3	-	-	11	0.0
인천		-	-	1,656	1.0	1,656	0.9
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2,770	72.9	125,225	72.5	127,995	72.6
세종		-	-	-	-	-	-
경기		12	0.3	-	-	12	0.0
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	50	0.0	50	0.0
전남		605	15.9	257	0.1	862	0.5
경북		261	6.9	10,952	6.3	11,213	6.4
경남		11	0.3	27	0.0	38	0.0
합계		3,800	100.0	172,608	100.0	176,408	100.0

&lt;표 2-139&gt; 울산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		12	0.3	1,656	1.0	1,668	0.9
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		605	15.9	307	0.2	912	0.5
영남권		3,183	83.8	170,645	98.9	173,828	98.5
합계		3,800	100.0	172,608	100.0	176,408	100.0

## ③ 적공 컨테이너

- 울산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 울산이 84.1%(38만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 9.3%(4만TEU), 경북 4.7%(2만TEU), 전남 1.1%(5천TEU), 의 순서임
  - － 수출(94.9%)과 수입(70.2%) 모두 울산이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 98.3%(45만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 호남권 1.1%(5천TEU), 수도권 0.5%(2천TEU)의 순서임

&lt;표 2-140&gt; 울산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	64	0.0	64	0.0
부산		7,767	3.0	34,494	17.4	42,261	9.3
대구		11	0.0	648	0.3	659	0.1
인천		-	-	1,658	0.8	1,658	0.4
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		241,870	94.9	139,226	70.2	381,097	84.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		12	0.0	733	0.4	746	0.2
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	3	0.0	3	0.0
전북		-	-	50	0.0	50	0.0
전남		4,832	1.9	257	0.1	5,089	1.1
경북		261	0.1	21,022	10.6	21,283	4.7
경남		169	0.1	306	0.2	475	0.1
합계		254,922	100.0	198,462	100.0	453,384	100.0

&lt;표 2-141&gt; 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		12	0.0	2,456	1.2	2,468	0.5
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	3	0.0	3	0.0
호남권		4,832	1.9	307	0.2	5,139	1.1
영남권		250,078	98.1	195,696	98.6	445,774	98.3
합계		254,922	100.0	198,462	100.0	453,384	100.0

### 나. 울산항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2005년 조사결과와 비교해서 2017년 울산항 내륙기종점 조사결과는 울산 지역의 비중이 대폭 감소한 반면 부산 지역의 비중이 대폭 증가한 사실임
  - 또한, 인천, 전남 등의 지역에서 기존에 없던 내륙기종점이 발생한 것도 있음
  - 울산항이 울산지역 외에도 인접 지역인 부산 지역의 화물 처리 비중이 증가하기도 했지만 울산과 부산 지역은 거리상으로는 큰 차이를 보이지 않기 때문에 울산항 역시 지역 화물의 의존도가 높은 지역 항만의 특징을 분명하게 보여주고 있음

<표 2-142> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년))

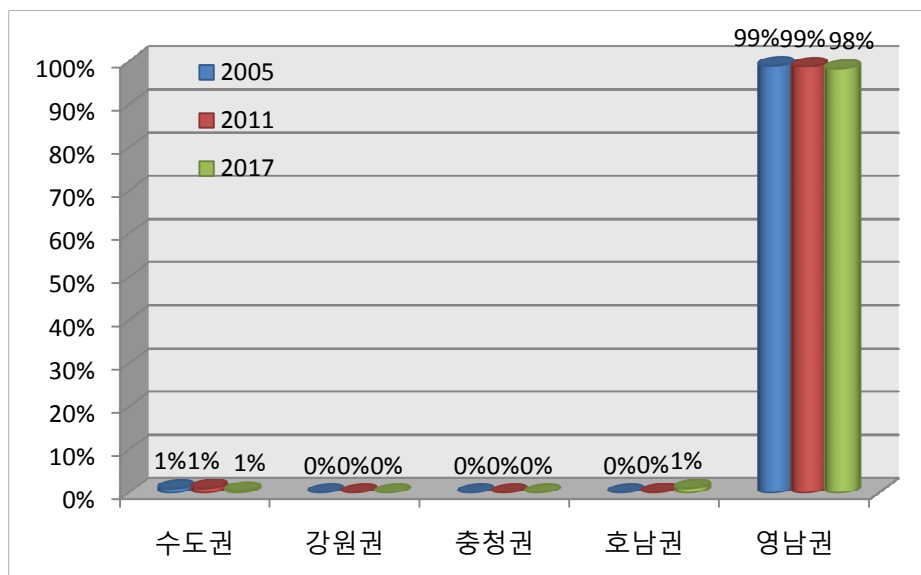
시도	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	20	0.0	13	0.0	64	0.0	0.0
부산	1,398	0.4	3,287	1.0	42,261	9.3	8.9
대구	26	0.0	120	0.0	659	0.1	0.1
인천	-	-	3,484	1.1	1,658	0.4	-
광주	-	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-	-
울산	288,070	92.1	305,620	94.8	381,097	84.1	-8.0
세종					-	-	-
경기	3,087	1.0	121	0.0	746	0.2	-0.8
강원	-	-	-	-	-	-	-
충북	22	0.0	-	-	-	-	-
충남	17	0.0	-	-	3	0.0	0.0
전북	5	0.0	-	-	50	0.0	0.0
전남	-	-	287	0.1	5,089	1.1	-
경북	18,846	6.0	9,223	2.9	21,283	4.7	-1.3
경남	1,298	0.4	130	0.0	475	0.1	-0.3
전국 계	312,789	100.0	322,286	100.0	453,384	100.0	



- 권역별로 보면 영남권과 수도권 비중이 소폭 감소하고, 호남권 비중이 일부 증가함
  - － 영남권의 비율은 2005년 99.0% → 2017년 98.3%로 0.7%포인트 감소, 수도권의 비율은 2005년 1.0% → 2017년 0.5%로 0.5%포인트 감소한 반면 호남권은 비율은 2005년 0.0% → 2017년 1.1%로 1.1%포인트 증가함
  - － 이것은 울산항에서 영남권과 수도권의 물동량 비중이 일부 줄고 호남권의 비중이 일부 늘어난 사실을 보여주고는 있지만 증감한 수치가 미미한 관계로 울산항이 부산항과 더불어 영남권 화물을 배후로 운영되는 항만이라는 사실을 계속해서 보여줌

<표 2-143> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2005년, 2011년, 2017년)

권역	2005년 조사		2011년 조사		2017년 조사		2005-2017차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	3,107	1.0	3,618	1.1	2,468	0.5	-0.5
강원권	-	-	-	-	-	-	-
충청권	39	0.0	-	-	3	0.0	0
호남권	5	0.0	287	0.1	5,139	1.1	1.1
영남권	309,638	99.0	318,381	98.8	445,774	98.3	-0.7
합 계	312,789	100.0	322,286	100.0	453,384	100.0	



<그림 2-24> 울산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 비교

## 9. 대산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 대산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 10만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.6%를 차지해 전체 항만 가운데 6위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 6.2만TEU(60.5%), 수입 컨테이너는 4만TEU(39.5%)로 수출이 수입보다 더 많은 비중을 차지함
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 7.4만TEU(72.3%), 공 컨테이너는 2.8만TEU(27.7%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 더 많은 비중을 차지함

<표2-144> 2017년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	61,311	98.6	13,013	32.1	74,324	72.3
공	861	1.4	27,575	67.9	28,436	27.7
계	62,172	100.0	40,588	100.0	102,760	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 대산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 63.3%인 6.5만TEU이고, 나머지 36.7%(3.8만TEU)가 연안운송임
- 대산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수입) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표2-145> 2017년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위:TEU

운송구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로운송	51,589	83.0	13,415	33.1	65,004	63.3
연안운송	10,583	17.0	27,173	66.9	37,756	36.7
합계	62,172	100.0	40,588	100.0	102,760	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 충남이 85.2%(6만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 부산 13.1%(9.7천TEU), 경기 1.3%가 차지함
  - 수출(82.0%)과 수입(100.0%) 모두 충남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 충청권이 85.2%(6만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 13.1%(1만TEU), 수도권 1.3%(9백TEU)의 순서임

<표 2-146> 대산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		9,721	15.9	-	-	9,721	13.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		945	1.5	-	-	945	1.3
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		50,300	82.0	13,013	100.0	63,313	85.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		345	0.6	-	-	345	0.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		61,311	100.0	13,013	100.0	74,324	100.0

<표 2-147> 대산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		945	1.5	-	-	945	1.3
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		50,300	82.0	13,013	100.0	63,313	85.2
호남권		345	0.6	-	-	345	0.5
영남권		9,721	15.9	-	-	9,721	13.1
합계		61,311	100.0	13,013	100.0	74,324	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 92.8%(2.6만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 경기 3.2%(9백TEU), 충남 2.2%(6백TEU)의 순서임
- 수출은 전남(43.0%), 수입은 인천(95.7%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 96.0%(2.7만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 충청권 2.2%(6백TEU), 호남권 1.3%(4백TEU)를 차지하고 있음

&lt;표 2-148&gt; 대산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		147	17.1	-	-	147	0.5
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	26,388	95.7	26,388	92.8
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	907	3.3	907	3.2
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		344	40.0	280	1.0	624	2.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		370	43.0	-	-	370	1.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		861	100.0	27,575	100.0	28,436	100.0

&lt;표 2-149&gt; 대산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	27,295	99.0	27,295	96.0
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		344	40.0	280	1.0	624	2.2
호남권		370	43.0	-	-	370	1.3
영남권		147	17.1	-	-	147	0.5
합계		861	100.0	27,575	100.0	28,436	100.0

#### 다. 적공 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 충남이 62.2%(6.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 25.7%(2.6만TEU), 부산 9.6%(1만TEU), 경기 1.8%(2천TEU)의 순서임
  - 수출은 충남(81.5%), 수입은 인천(65.0%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 충청권이 62.2%(6.3만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 27.5%(2.8만TEU), 영남권 9.6%(1만TEU)의 순서임

<표 2-150> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		9,868	15.9	-	-	9,868	9.6
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	26,388	65.0	26,388	25.7
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		945	1.5	907	2.2	1,852	1.8
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		50,644	81.5	13,293	32.8	63,937	62.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		715	1.2	-	-	715	0.7
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		62,172	100.0	40,588	100.0	102,760	100.0

<표 2-151> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		945	1.5	27,295	67.2	28,240	27.5
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		50,644	81.5	13,293	32.8	63,937	62.2
호남권		715	1.2	-	-	715	0.7
영남권		9,868	15.9	-	-	9,868	9.6
합계		62,172	100.0	40,588	100.0	102,760	100.0

## 10. 포항항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 포항항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 10만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.6%를 차지해 전체 항만 가운데 7위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 4.7만TEU(47.7%), 수입 컨테이너는 5.2만TEU(52.3%)로 수출이 수입보다 약간 많은 비중을 차지함
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 6.9만TEU(70.0%), 공 컨테이너는 3만TEU(30.0%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 2배 이상 더 많음

<표 2-152> 2017년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	41,700	88.6	27,382	53.0	69,082	70.0
공	5,373	11.4	24,259	47.0	29,632	30.0
계	47,073	100.0	51,641	100.0	98,714	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 포항항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 82.9%인 8.2만TEU이고, 나머지 17.1%(2만TEU)가 연안운송임

<표 2-153> 2017년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	31,993	68.0	49,872	96.6	81,865	82.9
연안 운송	15,080	32.0	1,769	3.4	16,849	17.1
합 계	47,073	100.0	51,641	100.0	98,714	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 84.3%(5.8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 14.2%(9.8천TEU), 울산 0.8%(5백TEU)의 순서임
- 수출(74.6%)과 수입(99.1%) 모두 경북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 99.3%(6.9만TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 다른 권역의 실적은 매우 미미한 수준임

<표 2-154> 포항항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		9,591	23.0	241	0.9	9,832	14.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		522	1.3	-	-	522	0.8
세종		-	-	-	-	-	-
경기		438	1.0	-	-	438	0.6
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		37	0.1	-	-	37	0.1
경북		31,112	74.6	27,141	99.1	58,253	84.3
경남		-	-	-	-	-	-
합계		41,700	100.0	27,382	100.0	69,082	100.0

<표 2-155> 포항항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		438	1.0	-	-	438	0.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		37	0.1	-	-	37	0.1
영남권		41,226	98.9	27,382	100.0	68,608	99.3
합계		41,700	100.0	27,382	100.0	69,082	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 70.2%(2.1만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 14.0%(4천TEU), 대구 7.4%(2천TEU), 울산 7.1%(2천TEU)의 순서임
  - 수출은 부산(49.0%), 수입은 경북(84.0%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 98.7%(3만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 미미한 수준임

&lt;표 2-156&gt; 포항항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		2,632	49.0	1,528	6.3	4,160	14.0
대구		-	-	2,196	9.1	2,196	7.4
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2,096	39.0	-	-	2,096	7.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		21	0.4	163	0.7	184	0.6
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		202	3.8	-	-	202	0.7
경북		422	7.9	20,373	84.0	20,795	70.2
경남		-	-	-	-	-	-
합계		5,373	100.0	24,259	100.0	29,632	100.0

&lt;표 2-157&gt; 포항항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		21	0.4	163	0.7	184	0.6
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		202	3.8	-	-	202	0.7
영남권		5,150	95.9	24,096	99.3	29,246	98.7
합계		5,373	100.0	24,259	100.0	29,632	100.0



#### 다. 적공 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 80.1%(8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 14.2%(1.4만TEU), 울산 2.7%(2.6천TEU), 대구 2.2%(2.2천TEU)의 순서임
- 수출(67.0%)과 수입(92.0%) 모두 경북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 99.1%(10만TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 모두 매우 미미한 수준임

<표 2-158> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		12,223	26.0	1,769	3.4	13,992	14.2
대구		-	-	2,196	4.3	2,196	2.2
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2,618	5.6	-	-	2,618	2.7
세종		-	-	-	-	-	-
경기		438	0.9	-	-	438	0.4
강원		21	0.0	163	0.3	184	0.2
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		239	0.5	-	-	239	0.2
경북		31,534	67.0	47,514	92.0	79,048	80.1
경남		-	-	-	-	-	-
합계		47,073	100.0	51,641	100.0	98,714	100.0

<표 2-159> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		438	0.9	-	-	438	0.4
강원권		21	0.0	163	0.3	184	0.2
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		239	0.5	-	-	239	0.2
영남권		46,376	98.5	51,478	99.7	97,854	99.1
합계		47,073	100.0	51,641	100.0	98,714	100.0

## 11. 군산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 6만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.3%를 차지해 전체 항만 가운데 8위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 3.2만TEU(57.0%), 수입 컨테이너는 2.4만TEU(43.0%)로 수출이 더 많으며, 수출은 공 컨테이너의 비중이 높고 수입은 적 컨테이너의 비중이 높은 것으로 나타남
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 3.5만TEU(62.1%), 공 컨테이너는 2.1만TEU(37.9%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 약 1만TEU 이상 많음

<표 2-160> 2017년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	11,733	36.8	22,966	95.6	34,699	62.1
공	20,160	63.2	1,061	4.4	21,221	37.9
계	31,893	100.0	24,027	100.0	55,920	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 96.1%인 5.3만TEU이고, 나머지 3.9%(2천TEU)가 연안운송임
- 군산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-161> 2017년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	30,155	94.6	23,557	98.0	53,712	96.1
연안 운송	1,738	5.4	470	2.0	2,208	3.9
합 계	31,893	100.0	24,027	100.0	55,920	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 81.6%(2.8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 5.4%(1.9천TEU), 충남 5.2%(1.8천TEU), 경기 3.7%(1.3천TEU)의 순서임
  - 수출(69.7%)과 수입(87.7%) 모두 전북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 82%(2.8만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 9.2%(3.2천TEU), 충청권 5.5%(2천TEU), 영남권 3.1%(1천TEU)의 순서임

<표 2-162> 군산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	42	0.2	42	0.1
부산		217	1.8	3	0.0	220	0.6
대구		590	5.0	248	1.1	838	2.4
인천		1,131	9.6	741	3.2	1,872	5.4
광주		-	-	28	0.1	28	0.1
대전		-	-	93	0.4	93	0.3
울산		-	-	20	0.1	20	0.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	1,283	5.6	1,283	3.7
강원		-	-	50	0.2	50	0.1
충북		-	-	19	0.1	19	0.1
충남		1,618	13.8	182	0.8	1,800	5.2
전북		8,178	69.7	20,152	87.7	28,330	81.6
전남		-	-	91	0.4	91	0.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	14	0.1	14	0.0
합계		11,733	100.0	22,966	100.0	34,699	100.0

<표 2-163> 군산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,131	9.6	2,066	9.0	3,197	9.2
강원권		-	-	50	0.2	50	0.1
충청권		1,618	13.8	294	1.3	1,911	5.5
호남권		8,178	69.7	20,271	88.3	28,449	82.0
영남권		807	6.9	285	1.2	1,092	3.1
합계		11,733	100.0	22,966	100.0	34,699	100.0

### 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 90.4%(2만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 3.3%(7백TEU), 경기 1.3%(2.7백TEU)의 순서임
- 수출(92.1%)과 수입(59.5%) 모두 전북이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 94.0%(2만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 3.5%(7.5백TEU), 수도권 1.9%(4백TEU)의 순서임

<표 2-164> 군산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		630	3.1	68	6.4	698	3.3
대구		-	-	-	-	-	-
인천		1	0.0	130	12.3	131	0.6
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		50	0.2	-	-	50	0.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		54	0.3	220	20.7	274	1.3
강원		-	-	-	-	-	-
충북		78	0.4	-	-	78	0.4
충남		39	0.2	-	-	39	0.2
전북		18,559	92.1	631	59.5	19,190	90.4
전남		748	3.7	12	1.1	760	3.6
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		20,160	100.0	1,061	100.0	21,221	100.0

<표 2-165> 군산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		55	0.3	350	33.0	405	1.9
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		117	0.6	-	-	117	0.6
호남권		19,307	95.8	643	60.6	19,950	94.0
영남권		680	3.4	68	6.4	748	3.5
합계		20,160	100.0	1,061	100.0	21,221	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 비중점은 전북이 85%(4.8만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 3.6%(2천TEU), 충남 3.3%(1.8천TEU), 경기 2.8%(1.6천TEU)의 순서임
- 수출(83.8%)과 수입(86.5%) 모두 전북이 가장 높게 나옴
- 권역별 비중점은 호남권이 86.6%(4.8만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 6.4%(3.6천TEU), 충청권 3.6%(2천TEU), 영남권 3.3%(1.8천TEU)의 순서임

<표 2-166> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	42	0.2	42	0.1
부산		847	2.7	71	0.3	919	1.6
대구		590	1.8	248	1.0	838	1.5
인천		1,132	3.5	871	3.6	2,003	3.6
광주		-	-	28	0.1	28	0.0
대전		-	-	93	0.4	93	0.2
울산		50	0.2	20	0.1	70	0.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		54	0.2	1,503	6.3	1,557	2.8
강원		-	-	50	0.2	50	0.1
충북		78	0.2	19	0.1	97	0.2
충남		1,657	5.2	182	0.8	1,839	3.3
전북		26,737	83.8	20,783	86.5	47,520	85.0
전남		748	2.3	103	0.4	852	1.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	14	0.1	14	0.0
합계		31,893	100.0	24,027	100.0	55,920	100.0

<표 2-167> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,186	3.7	2,416	10.1	3,602	6.4
강원권		-	-	50	0.2	50	0.1
충청권		1,735	5.4	294	1.2	2,029	3.6
호남권		27,485	86.2	20,914	87.0	48,399	86.6
영남권		1,487	4.7	353	1.5	1,840	3.3
합계		31,893	100.0	24,027	100.0	55,920	100.0

## 12. 경인항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 경인항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 2만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.1%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 1만TEU(47.9%), 수입 컨테이너는 1만천 TEU(52.1%)로 수출과 수입이 큰 차이를 보이지 않음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 1.4만TEU(65.8%), 공 컨테이너는 7.5천TEU(34.2%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 약 2배를 기록함

<표 2-168> 2017년 경인항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	3,095	29.4	11,365	99.3	14,460	65.8
공	7,423	70.6	79	0.7	7,502	34.2
계	10,518	100.0	11,444	100.0	21,962	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 경인항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 100%인 2.2만TEU임
- 경인항의 도로운송은 수출 컨테이너가 47.9%, 수입 컨테이너는 52.1%로 수입이 약간 많음.

<표 2-169> 2017년 경인항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	10,518	100.0	11,444	100.0	21,962	100.0
합 계	10,518	100.0	11,444	100.0	21,962	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로)

- 경인항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 42.2%(6.1천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 36.9%(5천TEU), 서울 11.6%(1.7천TEU)가 차지함  
 - 수출(50.9%)과 수입(39.9%) 모두 경기가 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 90.8%(1.3만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 4.1%(6백TEU), 충청권 3.1%(4백TEU), 호남권 1.4%(2백TEU)의 순서임

<표 2-170> 경인항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		91	3.0	1,592	14.0	1,684	11.6
부산		-	-	79	0.7	79	0.5
대구		7	0.2	110	1.0	117	0.8
인천		1,079	34.9	4,259	37.5	5,338	36.9
광주		52	1.7	5	0.0	58	0.4
대전		-	-	88	0.8	88	0.6
울산		-	-	73	0.6	73	0.5
세종		16	0.5	17	0.1	33	0.2
경기		1,576	50.9	4,533	39.9	6,109	42.2
강원		18	0.6	78	0.7	96	0.7
충북		147	4.8	76	0.7	224	1.5
충남		6	0.2	94	0.8	100	0.7
전북		-	-	46	0.4	46	0.3
전남		-	-	93	0.8	93	0.6
경북		18	0.6	160	1.4	178	1.2
경남		83	2.7	62	0.5	145	1.0
합계		3,095	100.0	11,365	100.0	14,460	100.0

<표 2-171> 경인항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		2,747	88.8	10,384	91.4	13,131	90.8
강원권		18	0.6	78	0.7	96	0.7
충청권		169	5.5	275	2.4	444	3.1
호남권		52	1.7	144	1.3	196	1.4
영남권		109	3.5	484	4.3	592	4.1
합계		3,095	100.0	11,365	100.0	14,460	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로)

- 경인항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 100%(7.5천TEU)로 처리되었음
- 권역별 기종점은 수도권이 100%(7.5천TEU)로 처리되었음

&lt;표 2-172&gt; 경인항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		7,423	100.0	79	100.0	7,502	100.0
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		7,423	100.0	79	100.0	7,502	100.0

&lt;표 2-173&gt; 경인항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		7,423	100.0	79	100.0	7,502	100.0
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		-	-	-	-	-	-
합계		7,423	100.0	79	100.0	7,502	100.0



#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로)

- 경인항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 비중점은 인천이 58.5%(1.3만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기 27.8%(6천TEU), 서울 7.7%(1.7천TEU), 충북 1.0%(2백TEU)의 순서임
  - 수출은 인천(80.8%), 수입은 경기(39.6%)가 가장 높게 나옴
- 권역별 비중점은 수도권이 93.9%(2만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 영남권 2.7%(6백TEU), 충청권 2.0%(4백TEU)의 순서임

<표 2-174> 경인항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		91	0.9	1,592	13.9	1,684	7.7
부산		-	-	79	0.7	79	0.4
대구		7	0.1	110	1.0	117	0.5
인천		8,502	80.8	4,338	37.9	12,840	58.5
광주		52	0.5	5	0.0	58	0.3
대전		-	-	88	0.8	88	0.4
울산		-	-	73	0.6	73	0.3
세종		16	0.2	17	0.1	33	0.2
경기		1,576	15.0	4,533	39.6	6,109	27.8
강원		18	0.2	78	0.7	96	0.4
충북		147	1.4	76	0.7	224	1.0
충남		6	0.1	94	0.8	100	0.5
전북		-	-	46	0.4	46	0.2
전남		-	-	93	0.8	93	0.4
경북		18	0.2	160	1.4	178	0.8
경남		83	0.8	62	0.5	145	0.7
합계		10,518	100.0	11,444	100.0	21,962	100.0

<표 2-175> 경인항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		10,170	96.7	10,463	91.4	20,633	93.9
강원권		18	0.2	78	0.7	96	0.4
충청권		169	1.6	275	2.4	444	2.0
호남권		52	0.5	144	1.3	196	0.9
영남권		109	1.0	484	4.2	592	2.7
합계		10,518	100.0	11,444	100.0	21,962	100.0

### 13. 마산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 2만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.1%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 8.5천TEU(48.5%), 수입 컨테이너는 9천TEU(51.5%)로 수입이 수출보다 조금 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 1.2만TEU(68.6%), 공 컨테이너는 5.5천TEU(31.4%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 2배 이상 많이 처리되었음

<표 2-176> 2017년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	7,762	91.1	4,285	47.4	12,047	68.6
공	759	8.9	4,751	52.6	5,509	31.4
계	8,521	100.0	9,036	100.0	17,556	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 86.8%인 1.5만TEU이고, 연안운송은 13.2%인 2천TEU임
- 마산항의 연안운송 실적은 모두 외항선에 의해 운송되는 수출입 공 컨테이너가 차지함

<표 2-177> 2017년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	8,521	100.0	6,723	74.4	15,244	86.8
연안 운송	-	-	2,313	25.6	2,313	13.2
합 계	8,521	100.0	9,036	100.0	17,556	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 98.0%(1.2천TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 충북이 1.5%(2백TEU)를 기록하였으며 나머지 지역들은 100TEU 미만의 미미한 실적을 기록함
  - 수출(96.8%)과 수입(100%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점 역시 영남권이 98.2%(1만TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 대부분 1백TEU 내외의 실적을 기록함

<표 2-178> 마산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		24	0.3	-	-	24	0.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		16	0.2	-	-	16	0.1
강원		3	0.0	-	-	3	0.0
충북		185	2.4	-	-	185	1.5
충남		-	-	-	-	-	-
전북		8	0.1	-	-	8	0.1
전남		8	0.1	-	-	8	0.1
경북		1	0.0	-	-	1	0.0
경남		7,516	96.8	4,285	100.0	11,801	98.0
합계		7,762	100.0	4,285	100.0	12,047	100.0

<표 2-179> 마산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		16	0.2	-	-	16	0.1
강원권		3	0.0	-	-	3	0.0
충청권		185	2.4	-	-	185	1.5
호남권		16	0.2	-	-	16	0.1
영남권		7,541	97.2	4,285	100.0	11,826	98.2
합계		7,762	100.0	4,285	100.0	12,047	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 54.2%(3천TEU)를 차지했으며, 나머지는 경남 45.2%(2.5천TEU)가 차지함
  - 수출(88%)은 부산, 수입(51.2%)은 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 99.4%로 대부분을 차지함

&lt;표 2-180&gt; 마산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		667	88.0	2,316	48.8	2,983	54.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		30	4.0	-	-	30	0.6
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	1	0.0	1	0.0
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	2	0.0	2	0.0
경남		61	8.0	2,431	51.2	2,492	45.2
합계		759	100.0	4,751	100.0	5,509	100.0

&lt;표 2-181&gt; 마산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		30	4.0	-	-	30	0.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	1	0.0	1	0.0
영남권		728	96.0	4,749	100.0	5,478	99.4
합계		759	100.0	4,751	100.0	5,509	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 81.4%(1.4만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 17.1%(3천TEU), 나머지 지역들은 100TEU 내외의 미미한 실적을 기록함
  - 수출(88.9%)과 수입(74.3%) 모두 경남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 영남권이 98.6%(1.7만TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 100TEU 내외의 미미한 실적을 기록함

<표 2-182> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		692	8.1	2,316	25.6	3,008	17.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		47	0.5	-	-	47	0.3
강원		3	0.0	-	-	3	0.0
충북		185	2.2	-	-	185	1.1
충남		-	-	-	-	-	-
전북		8	0.1	1	0.0	9	0.1
전남		8	0.1	-	-	8	0.0
경북		1	0.0	2	0.0	3	0.0
경남		7,577	88.9	6,716	74.3	14,293	81.4
합계		8,521	100.0	9,036	100.0	17,556	100.0

<표 2-183> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		47	0.5	-	-	47	0.3
강원권		3	0.0	-	-	3	0.0
충청권		185	2.2	-	-	185	1.1
호남권		16	0.2	1	0.0	17	0.1
영남권		8,269	97.1	9,034	100.0	17,304	98.6
합계		8,521	100.0	9,036	100.0	17,556	100.0

#### 14. 목포항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 목포항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 4천TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.03%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 2.3천TEU(53.1%), 수입 컨테이너는 2천TEU(46.9%)로 수출이 수입보다 약간 많음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 2.5천TEU(58.5%), 공 컨테이너는 1.8천TEU(41.5%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 더 많은 실적을 기록함

<표 2-184> 2017년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	2,194	97.4	289	14.5	2,483	58.5
공	59	2.6	1,702	85.5	1,761	41.5
계	2,253	100.0	1,991	100.0	4,244	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 목포항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 60.0%인 2.5천TEU이고, 연안운송은 40.0%인 1.7천TEU임
- 목포항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수입) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-185> 2017년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	2,194	97.4	351	17.6	2,545	60.0
연안 운송	59	2.6	1,640	82.4	1,699	40.0
합 계	2,253	100.0	1,991	100.0	4,244	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 99.8%(2.5천TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지는 경남 0.2%가 차지함
  - 수출(100%)과 수입(98.3%) 모두 전남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 99.8%(2.5천TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 나머지는 영남권이 0.2%를 차지함

<표 2-186> 목포항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		2,194	100.0	284	98.3	2,478	99.8
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	5	1.7	5	0.2
합계		2,194	100.0	289	100.0	2,483	100.0

<표 2-187> 목포항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		2,194	100.0	284	98.3	2,478	99.8
영남권		-	-	5	1.7	5	0.2
합계		2,194	100.0	289	100.0	2,483	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 93.1%(1.6천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 전남 3.5%, 부산 3.4% 등의 나머지 지역들은 100TEU 이하의 미미한 실적을 기록함
  - 수입은 부산(100%), 수출은 인천(96.4%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 93.1%(1.6천TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 호남권 3.5%, 영남권 3.4%로 미미한 실적을 기록함

&lt;표 2-188&gt; 목포항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		59	100.0	-	-	59	3.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,640	96.4	1,640	93.1
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	62	3.6	62	3.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		59	100.0	1,702	100.0	1,761	100.0

&lt;표 2-189&gt; 목포항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	1,640	96.4	1,640	93.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	62	3.6	62	3.5
영남권		59	100.0	-	-	59	3.4
합계		59	100.0	1,702	100.0	1,761	100.0



#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 59.8%(2.5천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 38.6%(1.6천TEU)을 차지했으며 부산 1.4%, 경남 0.1% 등 두 지역은 1백TEU 이하의 미미한 실적을 기록함
  - 수출은 전남(97.4%), 수입은 인천(82.4%)이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 59.8%(2.5천TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 38.6%(1.6천TEU), 영남권 1.5%의 순서임

<표 2-190> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		59	2.6	-	-	59	1.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,640	82.4	1,640	38.6
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		2,194	97.4	346	17.4	2,540	59.8
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	5	0.3	5	0.1
합계		2,253	100.0	1,991	100.0	4,244	100.0

<표 2-191> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	1,640	82.4	1,640	38.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		2,194	97.4	346	17.4	2,540	59.8
영남권		59	2.6	5	0.3	64	1.5
합계		2,253	100.0	1,991	100.0	4,244	100.0

## 15. 동해항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 동해항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 2.2천TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.01%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 1.1천TEU(52.6%), 수입 컨테이너는 1천TEU(47.4%)로 수출이 수입보다 조금 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 1천TEU(48.5%), 공 컨테이너는 1.1천TEU(51.5%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 조금 더 적게 처리되었음

<표 2-192> 2017년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	864	75.9	187	18.2	1,051	48.5
공	275	24.1	841	81.8	1,116	51.5
계	1,139	100.0	1,028	100.0	2,167	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 동해항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 100%인 2.1천TEU임

<표 2-193> 2017년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	1,139	100.0	1,028	100.0	2,167	100.0
합 계	1,139	100.0	1,028	100.0	2,167	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 45.4%(5백TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기도가 40.1%(4백TEU)를 차지하였으며 인천 7.4%(78TEU)를 비롯한 나머지 지역들은 1백TEU 이하의 미미한 실적을 기록함
  - 수출(44.7%), 수입(48.7%)모두 강원이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 수도권이 47.6%(5백TEU)로 가장 많은 비중을 점유하고 있으며, 다음으로 강원권이 45.4%(4.8백TEU)를 차지하고 있고 나머지 권역들은 아주 미미한 실적을 기록함

<표 2-194> 동해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		3	0.4	-	-	3	0.3
인천		68	7.9	10	5.3	78	7.4
광주		2	0.2	-	-	2	0.2
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2	0.3	-	-	2	0.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		336	38.9	86	46.0	422	40.1
강원		386	44.7	91	48.7	477	45.4
충북		3	0.3	-	-	3	0.3
충남		7	0.8	-	-	7	0.7
전북		-	-	-	-	-	-
전남		3	0.3	-	-	3	0.3
경북		48	5.6	-	-	48	4.6
경남		6	0.7	-	-	6	0.6
합계		864	100.0	187	100.0	1,051	100.0

<표 2-195> 동해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		404	46.7	96	51.3	500	47.6
강원권		386	44.7	91	48.7	477	45.4
충청권		10	1.2	-	-	10	1.0
호남권		5	0.6	-	-	5	0.5
영남권		59	6.9	-	-	59	5.7
합계		864	100.0	187	100.0	1,051	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 100%(1천TEU)를 차지함
- 권역별 기종점 역시 강원권이 100%(1천TEU)를 차지함

&lt;표 2-196&gt; 동해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		275	100.0	841	100.0	1,116	100.0
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		275	100.0	841	100.0	1,116	100.0

&lt;표 2-197&gt; 동해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		275	100.0	841	100.0	1,116	100.0
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		-	-	-	-	-	-
합계		275	100.0	841	100.0	1,116	100.0

#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 73.5%(1.6천TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기도 19.5%(4백TEU)를 차지하였으며 나머지 지역들은 100TEU 미만의 미미한 실적을 기록함
  - 수출(58.0%), 수입(90.7%)모두 강원이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 강원권이 73.5%(1.6천TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 23.1%(5백TEU)를 점유하였고 나머지 권역들은 미미한 실적을 기록함

<표 2-198> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		3	0.3	-	-	3	0.1
인천		68	6.0	10	1.0	78	3.6
광주		2	0.2	-	-	2	0.1
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2	0.2	-	-	2	0.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		336	29.5	86	8.4	422	19.5
강원		661	58.0	932	90.7	1,593	73.5
충북		3	0.3	-	-	3	0.1
충남		7	0.6	-	-	7	0.3
전북		-	-	-	-	-	-
전남		3	0.3	-	-	3	0.1
경북		48	4.2	-	-	48	2.2
경남		6	0.5	-	-	6	0.3
합계		1,139	100.0	1,028	100.0	2,167	100.0

<표 2-199> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		404	35.5	96	9.3	500	23.1
강원권		661	58.0	932	90.7	1,593	73.5
충청권		10	0.9	-	-	10	0.5
호남권		5	0.4	-	-	5	0.2
영남권		59	5.2	-	-	59	2.7
합계		1,139	100.0	1,028	100.0	2,167	100.0

## 16. 진해항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 진해항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 771TEU인데, 이를 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 302TEU(39.2%), 수입 컨테이너는 469TEU(60.8%)로 수입이 수출보다 167TEU 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 25TEU(3.2%), 공 컨테이너는 746TEU(96.8%)로 대부분을 공 컨테이너가 차지함

<표 2-200> 2017년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	-	-	25	5.3	25	3.2
공	302	100.0	444	94.7	746	96.8
계	302	100.0	469	100.0	771	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

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

<표 2-201> 2017년 진해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	302	100.0	469	100.0	771	100.0
합 계	302	100.0	469	100.0	771	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로)

- 진해항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 비중점은 경남이 100.0%임
- 권역별 비중점 역시 영남권이 100.0%임

<표 2-202> 진해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	25	100.0	25	100.0
합계		-	-	25	100.0	25	100.0

<표 2-203> 진해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		-	-	25	100.0	25	100.0
합계		-	-	25	100.0	25	100.0

## 나. 수출입 공 컨테이너(도로)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 100%(7백TEU)를 차지함
- 권역별 기종점 역시 경남권이 100%(7백TEU)를 차지함

&lt;표 2-204&gt; 진해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		302	100.0	444	100.0	746	100.0
합계		302	100.0	444	100.0	746	100.0

&lt;표 2-205&gt; 진해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		302	100.0	444	100.0	746	100.0
합계		302	100.0	444	100.0	746	100.0



#### 다. 수출입 적공 컨테이너(도로)

- 진해항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 100%(8백TEU)를 차지함
- 권역별 기종점 역시 영남권이 100.0%임

<표 2-206> 진해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		302	100.0	469	100.0	771	100.0
합계		302	100.0	469	100.0	771	100.0

<표 2-207> 진해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		302	100.0	469	100.0	771	100.0
합계		302	100.0	469	100.0	771	100.0

## 17. 고현항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2017년 고현항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 2TEU인데, 수입 컨테이너의 비중이 100%로 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너가 100.0%를 차지하고 있으며, 공 컨테이너 실적은 전무함

<표 2-208> 2017년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	-	-	2	100.0	2	100.0
공	-	-	-	-	-	-
계	-	-	2	100.0	2	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

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

<표 2-209> 2017년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	-	-	2	100.0	2	100.0
합 계	-	-	2	100.0	2	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

### 가. 수출입 적 컨테이너(도로)

- 고현항과 내륙간 도로운송된 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 100.0%임
- 권역별 기종점 역시 영남권이 100.0%임
- 고현항의 경우 공컨테이너 운송실적은 2017년도에 발생하지 않았음

<표 2-210> 고현항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

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

<표 2-211> 고현항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		-	-	2	100.0	2	100.0
합계		-	-	2	100.0	2	100.0

### 제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

#### 1. 분석 대상 자료

##### 가. 분석의 기본 방향

- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석은 2017년에 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 2-212> 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) 2017년 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

- 2017년에 전국항만에서 수출입된 컨테이너는 1,631만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 508만 TEU(31.2%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 233만 TEU(14.3%), 미국 173만 TEU(10.6%), 유럽 168만 TEU(10.3%), 일본 160만 TEU(9.8%), 극동 124만 TEU(7.6%) 등의 순이었음
- 수출입 컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 1,019만 TEU, 인천항 298만 TEU, 광양항 175만 TEU, 평택당진항 64만 TEU 등의 순으로 처리함

<표 2-213> 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	1,347.0	1,995.8	1,462.1	522.1	1,189.8	328.2	447.4	1,409.2	115.9	263.2	441.7	361.5	302.3	10,186.3
인천	59.7	1,821.5	24.2	331.8	577.1	30.3	45.5	39.7	10.5	1.0	8.7	23.9	4.3	2,978.3
경인	-	22.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22.0
평택당진	0.0	560.2	-	11.3	64.0	-	0.1	0.0	-	-	-	-	-	635.7
대산	0.0	42.0	-	46.2	14.5	-	-	-	-	-	-	-	-	102.8
군산	3.0	50.3	-	2.2	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	55.9
목포	2.4	-	-	1.7	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	4.2
광양	89.2	481.4	243.1	191.2	339.9	70.3	66.9	171.5	9.7	23.4	20.0	15.2	31.7	1,753.6
고현	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
마산	14.9	0.1	-	2.3	0.0	-	0.0	0.2	-	-	-	-	-	17.6
진해	-	-	0.0	-	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	0.8
울산	72.5	95.4	-	112.9	129.2	25.1	0.1	18.4	-	-	-	-	-	453.4
포항	5.6	13.4	0.0	17.0	18.7	1.3	0.2	42.0	0.6	-	-	-	-	98.7
동해묵호	1.4	0.1	-	-	-	-	-	0.7	-	-	-	-	-	2.2
총합계	1,595.6	5,082.2	1,729.4	1,238.6	2,334.6	455.2	560.2	1,681.7	136.7	287.6	470.5	400.6	338.3	16,311.3
구성비	9.8	31.2	10.6	7.6	14.3	2.8	3.4	10.3	0.8	1.8	2.9	2.5	2.1	100.0

- 전국항만에서 수출입된 적컨테이너는 1,165만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 343만 TEU(29.5%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 204만 TEU(17.5%), 유럽 150만 TEU(12.8%), 미국 136만 TEU(11.7%) 등의 순이었음
- 수출입 적컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 722만 TEU, 인천항 215만 TEU, 광양항 137만 TEU, 평택당진항 43만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-214&gt; 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	662.7	1,306.0	1,108.8	286.7	1,014.1	251.4	328.7	1,275.7	105.8	179.4	256.1	263.4	182.9	7,221.5
인천	59.0	1,204.8	23.8	168.5	558.7	28.9	25.3	35.9	7.3	1.0	8.2	23.2	4.3	2,148.7
경인	-	14.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.5
평택당진	0.0	381.6	-	3.1	40.2	-	0.1	0.0	-	-	-	-	-	425.0
대산	0.0	41.5	-	18.4	14.4	-	-	-	-	-	-	-	-	74.3
군산	3.0	30.9	-	0.4	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	34.7
목포	2.3	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	2.5
광양	45.8	351.6	228.9	111.3	293.3	48.3	41.4	157.8	9.6	22.0	18.6	13.6	29.9	1,372.1
고현	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
마산	11.8	-	-	-	0.0	-	0.0	0.2	-	-	-	-	-	12.0
진해	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
울산	11.1	91.6	-	59.4	104.6	10.2	0.1	0.0	-	-	-	-	-	277.0
포항	0.9	11.1	0.0	10.5	18.7	1.3	0.2	25.8	0.6	-	-	-	-	69.1
동해묵호	0.7	-	-	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	1.1
합계	797.4	3,433.6	1,361.6	658.2	2,044.5	340.1	395.8	1,495.7	123.2	202.3	282.9	300.2	217.0	11,652.5
구성비	6.8	29.5	11.7	5.6	17.5	2.9	3.4	12.8	1.1	1.7	2.4	2.6	1.9	100.0

- 전국항만에서 수출입된 공컨테이너는 466만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 165만 TEU(35.4%)로 가장 많았으며, 다음으로는 일본 80만 TEU(17.1%), 극동 58만 TEU(12.5%), 미국 37만 TEU(7.9%) 등의 순이었음
- 수출입 공컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 296만 TEU, 인천항 83만 TEU, 광양항 38만 TEU, 평택당진항 21만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-215&gt; 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	합계
부산	684.3	689.8	353.3	235.4	175.8	76.8	118.7	133.5	10.2	83.8	185.6	98.1	119.5	2,964.7
인천	0.7	616.8	0.4	163.3	18.4	1.4	20.2	3.8	3.3	-	0.6	0.7	0.0	829.6
경인	-	7.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.5
평택당진	-	178.6	-	8.3	23.8	-	-	-	-	-	-	-	-	210.7
대산	-	0.5	-	27.8	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	28.4
군산	-	19.4	-	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.2
목포	0.1	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.8
광양	43.4	129.8	14.2	80.0	46.7	22.0	25.5	13.7	0.1	1.4	1.4	1.6	1.9	381.5
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	3.1	0.1	-	2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.5
진해	-	-	-	-	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	0.7
울산	61.3	3.8	-	53.5	24.6	14.8	-	18.4	-	-	-	-	-	176.4
포항	4.6	2.3	-	6.5	-	-	-	16.2	-	-	-	-	-	29.6
동해묵호	0.7	0.1	-	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	1.1
합계	798.2	1,648.6	367.8	580.5	290.1	115.1	164.4	186.0	13.5	85.3	187.5	100.4	121.4	4,658.8
구성비	17.1	35.4	7.9	12.5	6.2	2.5	3.5	4.0	0.3	1.8	4.0	2.2	2.6	100.0

## 나. 수입 컨테이너

- 2017년에 전국항만에서 수입된 컨테이너는 808만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 230만 TEU(28.4%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 119만 TEU(14.7%), 미국 102만 TEU(12.6%), 일본 101만 TEU(12.5%), 유럽 78만 TEU(9.6%) 등의 순이었음
- － 수입 컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 504만 TEU, 인천항 153만 TEU, 광양항 86만 TEU, 평택당진항 32만 TEU 등의 순으로 처리함

<표 2-216> 항만별 수입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	총합계
부산	819.4	960.3	788.0	220.2	521.6	153.2	157.3	647.8	42.5	143.2	191.7	194.6	202.6	5,042.3
인천	45.5	870.1	23.5	74.5	386.2	26.7	26.1	38.7	6.7	1.0	0.8	23.8	4.1	1,527.7
경인	-	11.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.4
평택당진	0.0	269.4	-	1.7	45.6	-	-	-	-	-	-	-	-	316.7
대산	-	0.4	-	27.4	12.7	-	-	-	-	-	-	-	-	40.6
군산	2.0	21.2	-	0.5	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	24.0
목포	0.2	-	-	1.6	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	2.0
광양	70.6	144.1	210.3	73.6	168.2	32.2	31.8	52.4	3.2	22.7	6.5	10.8	31.2	857.7
고현	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
마산	6.7	-	-	2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.0
진해	-	-	0.0	-	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5
울산	63.2	7.1	-	54.5	40.3	14.9	0.0	18.4	-	-	-	-	-	198.5
포항	5.1	12.5	-	1.9	10.2	1.2	0.2	20.5	0.1	-	-	-	-	51.6
동해북호	0.7	-	-	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	1.0
총합계	1,013.3	2,296.6	1,021.9	458.2	1,185.8	228.1	215.5	778.3	52.4	166.9	199.0	229.2	237.9	8,083.2
구성비	12.5	28.4	12.6	5.7	14.7	2.8	2.7	9.6	0.6	2.1	2.5	2.8	2.9	100.0

- 전국항만에서 수입된 적컨테이너는 551만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 209만 TEU(37.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 96만 TEU(17.4%), 미국 69만 TEU(12.5%), 유럽 61만 TEU(11.0%) 등의 순이었음
- － 수입 적컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 307만 TEU, 인천항, 148만 TEU, 광양항 57만 TEU, 평택당진항 30만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-217&gt; 항만별 수입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	총합계
부산	290.1	828.4	468.7	79.4	388.6	81.0	41.7	529.5	32.9	67.1	39.6	125.4	93.1	3,065.5
인천	45.3	862.0	23.3	70.7	376.3	26.5	5.9	35.0	3.4	1.0	0.3	23.1	4.1	1,476.8
경인	-	11.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.4
평택당진	0.0	264.3	-	0.2	28.4	-	-	-	-	-	-	-	-	293.0
대산	-	0.3	-	0.2	12.6	-	-	-	-	-	-	-	-	13.0
군산	2.0	20.6	-	0.0	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	23.0
목포	0.1	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3
광양	30.1	84.7	196.3	6.7	123.9	12.1	6.5	39.6	3.2	21.3	5.8	9.4	29.4	568.9
고현	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
마산	4.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.3
진해	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
울산	2.1	6.3	-	1.8	15.7	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	-	25.9
포항	0.4	10.6	-	0.4	10.2	1.2	0.2	4.3	0.1	-	-	-	-	27.4
동해묵호	0.1	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	0.2
총합계	374.5	2,088.6	688.3	159.4	956.3	120.9	54.3	608.4	39.5	89.3	45.6	157.9	126.5	5,509.7
구성비	6.8	37.9	12.5	2.9	17.4	2.2	1.0	11.0	0.7	1.6	0.8	2.9	2.3	100.0

- 전국항만에서 수입된 공컨테이너는 257만 TEU이며 해외지역별로 보면 일본이 64만 TEU(24.8%)로 가장 많았으며, 다음으로는 미국 33만 TEU(13.0%), 극동 30만 TEU(11.6%), 동남아 23만 TEU(8.9%) 등의 순이었음
- 수입 공컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 198만 TEU, 광양항 29만 TEU, 울산항 17만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-218&gt; 항만별 수입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	총합계
부산	529.2	131.9	319.3	140.7	132.9	72.1	115.7	118.4	9.6	76.1	152.1	69.2	109.5	1,976.8
인천	0.2	8.0	0.2	3.8	9.9	0.2	20.2	3.8	3.3	-	0.6	0.7	-	50.9
경인	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1
평택당진	-	5.1	-	1.5	17.1	-	-	-	-	-	-	-	-	23.7
대산	-	0.2	-	27.3	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	27.6
군산	-	0.6	-	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1
목포	0.1	-	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7
광양	40.5	59.4	14.1	66.8	44.3	20.1	25.3	12.8	-	1.4	0.8	1.4	1.9	288.8
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	2.4	-	-	2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.8
진해	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	0.4
울산	61.2	0.9	-	52.7	24.6	14.8	-	18.4	-	-	-	-	-	172.6
포항	4.6	1.9	-	1.5	-	-	-	16.2	-	-	-	-	-	24.3
동해묵호	0.6	-	-	-	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	0.8
총합계	638.8	208.0	333.6	298.8	229.4	107.3	161.2	169.8	12.8	77.6	153.4	71.3	111.4	2,573.5
구성비	24.8	8.1	13.0	11.6	8.9	4.2	6.3	6.6	0.5	3.0	6.0	2.8	4.3	100.0



#### 다. 수출 컨테이너

- 2017년에 전국항만에서 수출된 컨테이너는 823만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 279만 TEU(33.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 115만 TEU(14.0%), 극동 78만 TEU(9.5%), 미국 71만 TEU(8.6%), 일본 58만 TEU(7.1%) 등의 순이었음
- － 수출 컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 514만 TEU, 인천항 145만 TEU, 광양항 90만 TEU, 평택당진항 32만 TEU 등의 순으로 처리함

<표 2-219> 항만별 수출 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	총합계
부산	527.7	1,035.5	674.1	301.9	668.3	175.1	290.1	761.3	73.4	120.0	250.0	166.9	99.8	5,144.0
인천	14.2	951.5	0.7	257.2	190.9	3.6	19.4	0.9	3.9	0.0	7.9	0.1	0.2	1,450.6
경인	-	10.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.5
평택당진	-	290.9	-	9.6	18.4	-	0.1	0.0	-	-	-	-	-	319.0
대산	0.0	41.6	-	18.8	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	62.2
군산	1.1	29.1	-	1.7	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	31.9
목포	2.2	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.3
광양	18.6	337.2	32.8	117.7	171.8	38.1	35.1	119.1	6.5	0.7	13.5	4.4	0.5	895.9
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	8.2	0.1	-	-	0.0	-	0.0	0.2	-	-	-	-	-	8.5
진해	-	-	-	-	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3
울산	9.2	88.2	-	58.4	88.8	10.2	0.1	-	-	-	-	-	-	254.9
포항	0.5	0.9	0.0	15.1	8.5	0.1	-	21.5	0.5	-	-	-	-	47.1
동해묵호	0.7	0.1	-	-	-	-	-	0.4	-	-	-	-	-	1.1
총합계	582.3	2,785.6	707.5	780.4	1,148.8	227.0	344.7	903.4	84.4	120.7	271.5	171.4	100.4	8,228.1
구성비	7.1	33.9	8.6	9.5	14.0	2.8	4.2	11.0	1.0	1.5	3.3	2.1	1.2	100.0

- 전국항만에서 수출된 적컨테이너는 614만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 135만 TEU(21.9%)로 가장 많았으며, 다음으로는 동남아 109만 TEU(17.7%), 유럽 89만 TEU(14.4%), 미국 67만 TEU(11.0%)등의 순이었음
- － 수출 적컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 416만 TEU, 광양항 80만 TEU, 인천항 67만 TEU, 울산항 25만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-220&gt; 항만별 수출 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	총합계
부산	372.6	477.6	640.1	207.2	625.4	170.4	287.1	746.2	72.9	112.3	216.5	138.0	89.8	4,156.0
인천	13.7	342.8	0.5	97.7	182.4	2.3	19.4	0.9	3.9	0.0	7.9	0.1	0.2	671.9
경인	-	3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.1
평택당진	-	117.3	-	2.8	11.8	-	0.1	0.0	-	-	-	-	-	132.0
대산	0.0	41.3	-	18.3	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	61.3
군산	1.1	10.3	-	0.4	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	11.7
목포	2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.2
광양	15.6	266.9	32.7	104.6	169.4	36.2	34.9	118.2	6.5	0.7	12.9	4.2	0.5	803.1
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	7.6	-	-	-	0.0	-	0.0	0.2	-	-	-	-	-	7.8
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	9.1	85.4	-	57.6	88.8	10.2	0.1	-	-	-	-	-	-	251.1
포항	0.5	0.5	0.0	10.2	8.5	0.1	-	21.5	0.5	-	-	-	-	41.7
동해묵호	0.6	-	-	-	-	-	-	0.3	-	-	-	-	-	0.9
총합계	423.0	1,345.0	673.2	498.7	1,088.1	219.2	341.5	887.3	83.7	113.0	237.3	142.3	90.4	6,142.9
구성비	6.9	21.9	11.0	8.1	17.7	3.6	5.6	14.4	1.4	1.8	3.9	2.3	1.5	100.0

- 전국항만에서 수출된 공컨테이너는 209만 TEU이며 해외지역별로 보면 중국이 144만 TEU(69.1%)로 가장 많았으며, 다음으로는 극동 28만 TEU(13.5%), 일본 16만 TEU(7.6%) 등의 순이었음
- 수출 공컨테이너의 처리실적을 항만별로 살펴보면, 부산항 99만 TEU, 인천항 78만 TEU, 평택당진항 18만 TEU 등의 순으로 처리함

&lt;표 2-221&gt; 항만별 수출 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2017)

단위 : 천TEU, %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	총합계
부산	155.1	557.9	34.0	94.6	42.8	4.7	3.0	15.1	0.6	7.7	33.5	28.9	10.0	987.9
인천	0.5	608.7	0.1	159.5	8.5	1.2	-	-	0.0	-	-	-	0.0	778.6
경인	-	7.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.4
평택당진	-	173.6	-	6.8	6.7	-	-	-	-	-	-	-	-	187.0
대산	-	0.3	-	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.9
군산	-	18.8	-	1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.2
목포	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1
광양	2.9	70.4	0.1	13.1	2.4	1.8	0.2	0.9	0.1	-	0.6	0.2	-	92.7
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	0.6	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.8
진해	-	-	-	-	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3
울산	0.2	2.9	-	0.8	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	3.8
포항	0.0	0.4	-	4.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.4
동해묵호	0.1	0.1	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	0.3
총합계	159.4	1,440.6	34.2	281.7	60.7	7.8	3.2	16.2	0.6	7.7	34.1	29.1	10.0	2,085.3
구성비	7.6	69.1	1.6	13.5	2.9	0.4	0.2	0.8	0.0	0.4	1.6	1.4	0.5	100.0



## 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, 2017년 조사에서는 항만에서 트럭에 의해 반출입된 화물을 대상으로 조사하였음
  - － 그러나 일반화물의 기종점조사 상세분석에서는 항만을 반출입하는 트럭 이외의 운송수단을 이용하는 화물도 조사대상에 포함
- 우리나라 항만을 이용하여 입출항하는 화물은 외항화물과 연안화물로 구분되며, 외항화물은 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 31개 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
  - － 2017년 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 (31개)	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	석회석광물	25
7	원유및천연가스채취물	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 (의복제외)	50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63
13	의복, 의복액세서리및모피제품	43, 61, 62, 65
14	가죽, 가방및신발제품	41, 42, 64, 66
15	목재및나무제품 (가구제외)	44, 45
16	펄프, 종이및종이제품	47, 48
17	인쇄및기록매체	49
18	코르크스, 연탄및석유정제품	27
19	화합물및화학제품	28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
20	고무및플라스틱제품	39, 40
21	비금속광물제품	68, 69, 70
22	제1차금속산업제품	71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83
23	금속가공제품 (기계및가구제외)	84
24	기타기계및장비제조품	84
25	전자부품, 컴퓨터, 영상음향및통신장비	84, 85
26	전기장비제품	84, 85
27	의료, 정밀, 광학기기및시계	90, 91
28	자동차및트레일러	86, 87
29	기타운송장비	86, 87, 88, 89
30	가구제품	67, 92, 94, 95
31	기타제품	23, 27, 46, 71, 93, 94, 96, 97, 99

## 2. 분석의 범위

### 가. 시간적 범위

- 본 상세분석은 2017년에 조사한 일반화물에 대해 국내 기종점 및 해외기종점을 분석하고자 함. 따라서 기본적으로 분석대상이 되는 화물은 2017년에 수출입된 일반화물임. 그러나 항만별, 품목별 변화 추이를 살펴보는 것은 정책결정에 중요하기 때문에 필요에 따라서는 지난 조사시점 이전의 물동량도 분석대상으로 하였음
- 2017년 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 10억 530만톤이며, 그 중 75.9%(7억 9,912만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 24.1%(2억 5,383만톤)은 컨테이너로 수송되었음
- 수입화물은 84.5%가 일반화물, 15.5%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 56.4%가 일반화물, 43.6%가 컨테이너로 운송되었음
- 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
- 2017년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 광양항이 1억 9,462만톤(24.4%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항이 1억 7,112만톤(21.4%), 그 다음으로 인천항이 8,727만톤(10.9%), 평택·당진항 8,648만톤(10.8%), 대산항 7,839만톤(9.8%), 포항항 5,029만톤(6.3%) 등의 순임
- 수입화물은 광양항이 1억 4,673만톤(23.8%)으로 가장 많고, 울산항(17.6%), 인천항(11.9%), 평택·당진항(11.8%) 등의 순이며,
- 수출화물은 울산항 6,268만톤(34.5%), 광양항(26.4%), 대산항(10.8%) 평택·당진항(7.5%), 인천항(7.4%) 등의 순임



&lt;표 3-2&gt; 2017년 해상 수출입화물(환적화물 제외)

구 분	일반화물(비컨테이너화물)		컨테이너화물		계	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
수 입	617,489	84.5	113,403	15.5	730,892	100.0
수 출	181,627	56.4	140,424	43.6	322,051	100.0
합 계	799,117	75.9	253,827	24.1	1,052,943	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

## ① 일반화물의 항만별 물동량

○ 분석대상 항만별, 연도별 물동량은 아래와 같음

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

&lt;표 3-3&gt; 수출입 일반화물의 항만별 물동량

항만	2005		2010		2011		2017	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부 산	11,892	2.3	14,412	2.3	15,245	2.2	12,532	1.6
인 천	65,186	12.8	75,658	11.8	75,966	10.9	87,271	10.9
경 인	-	-	-	-	-	-	115	0.0
평택·당진	30,964	6.1	59,846	9.3	74,603	10.7	86,477	10.8
대 산	34,811	6.8	53,119	8.3	55,036	7.9	78,392	9.8
태 안	8,671	1.7	12,299	1.9	13,723	2.0	15,867	2.0
보 령	8,482	1.7	13,688	2.1	13,568	1.9	22,060	2.8
장 항	277	0.1	253	0.0	204	0.0	321	0.0
군 산	10,907	2.1	13,051	2.0	13,401	1.9	11,337	1.4
목 포	3,565	0.7	4,321	0.7	4,608	0.7	6,307	0.8
완 도	10	0.0	7	0.0	12	0.0	6	0.0
여 수	1,272	0.2	2,236	0.3	564	0.1	2	0.0
광 양	119,815	23.5	144,811	22.6	153,849	22.0	194,624	24.4
삼천포	18,986	3.7	10,872	1.7	11,510	1.6	9,798	1.2
통 영	111	0.0	74	0.0	71	0.0	69	0.0
옥 포	354	0.1	707	0.1	2,041	0.3	3,676	0.5
고 현	740	0.1	968	0.2	2,856	0.4	4,570	0.6
마 산	5,302	1.0	6,316	1.0	7,756	1.1	5,515	0.7
하 동	-	-	13,128	2.1	13,508	1.9	12,394	1.6
진 해	645	0.1	392	0.1	483	0.1	379	0.0
울 산	134,205	26.3	144,355	22.6	163,267	23.4	171,117	21.4
포 항	42,126	8.3	52,829	8.3	56,440	8.1	50,290	6.3
삼 척	211	0.0	579	0.1	932	0.1	591	0.1
동해·묵호	9,904	1.9	13,890	2.2	16,510	2.4	12,029	1.5
호 산	-	-	-	-	-	-	11,625	1.5
옥 계	1,088	0.2	2,272	0.4	2,871	0.4	1,752	0.2
속 초	63	0.0	30	0.0	14	0.0	3	0.0
합 계	509,588	100.0	640,113	100.0	699,040	100.0	799,117	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

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

<표 3-4> 수입 일반화물의 항만별 물동량

항만	2005		2010		2011		2017	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부 산	9,225	2.3	9,737	1.9	9,895	1.9	8,699	1.4
인 천	56,146	13.9	67,313	13.4	66,857	12.6	73,776	11.9
경인항	-	-	-	-	-	-	40	0.0
평택·당진	22,095	5.5	48,217	9.6	60,241	11.3	72,824	11.8
대 산	30,248	7.5	44,608	8.9	44,482	8.4	58,862	9.5
태 안	8,671	2.1	12,299	2.5	13,723	2.6	15,867	2.6
보 령	8,482	2.1	13,688	2.7	13,568	2.5	22,060	3.6
장 항	276	0.1	227	0.0	180	0.0	288	0.0
군 산	7,685	1.9	8,827	1.8	9,146	1.7	10,357	1.7
목 포	2,079	0.5	1,990	0.4	1,880	0.4	2,172	0.4
완 도	6	0.0	3	0.0	8	0.0	6	0.0
여 수	594	0.1	1,990	0.4	564	0.1	-	-
광 양	102,833	25.4	116,244	23.2	119,204	22.4	146,732	23.8
삼천포	18,976	4.7	10,869	2.2	11,501	2.2	9,772	1.6
통 영	111	0.0	67	0.0	71	0.0	50	0.0
옥 포	252	0.1	591	0.1	1,931	0.4	3,598	0.6
고 현	631	0.2	806	0.2	2,678	0.5	4,401	0.7
마 산	2,185	0.5	1,680	0.3	1,992	0.4	1,337	0.2
하 동	-	-	13,120	2.6	13,508	2.5	12,394	2.0
진 해	555	0.1	364	0.1	453	0.1	365	0.1
울 산	90,260	22.3	93,198	18.6	102,254	19.2	108,438	17.6
포 항	37,563	9.3	46,019	9.2	48,235	9.1	43,203	7.0
삼 척	21	0.0	318	0.1	367	0.1	367	0.1
동해·묵호	4,364	1.1	7,882	1.6	8,495	1.6	9,308	1.5
호 산	-	-	-	-	-	-	11,625	1.9
옥 계	698	0.2	731	0.1	881	0.2	944	0.2
속 초	3	0.0	3	0.0	1	0.0	3	0.0
합 계	403,960	100.0	500,791	100.0	532,115	100.0	617,489	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

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

<표 3-5> 수출 일반화물의 항만별 물동량

항만	2005		2010		2011		2017	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부 산	2,667	2.5	4,675	3.4	5,349	3.2	3,833	2.1
인 천	9,040	8.6	8,345	6.0	9,109	5.5	13,495	7.4
경인항	-	-	-	-	-	-	75	0.0
평택·당진	8,869	8.4	11,629	8.3	14,363	8.6	13,653	7.5
대 산	4,563	4.3	8,511	6.1	10,554	6.3	19,530	10.8
태 안	-	-	-	-	-	-	-	-
보 령	-	-	-	-	-	-	-	-
장 항	1	0.0	26	0.0	24	0.0	33	0.0
군 산	3,223	3.1	4,224	3.0	4,255	2.5	980	0.5
목 포	1,486	1.4	2,331	1.7	2,728	1.6	4,135	2.3
완 도	4	0.0	4	0.0	5	0.0	-	-
여 수	677	0.6	246	0.2	-	-	2	0.0
광 양	16,983	16.1	28,567	20.5	34,645	20.8	47,892	26.4
삼천포	10	0.0	3	0.0	9	0.0	25	0.0
통 영	-	-	7	0.0	1	0.0	19	0.0
옥 포	103	0.1	117	0.1	110	0.1	78	0.0
고 현	108	0.1	162	0.1	178	0.1	169	0.1
마 산	3,117	3.0	4,636	3.3	5,764	3.5	4,177	2.3
하 동	-	-	7	0.0	-	-	-	-
진 해	90	0.1	28	0.0	30	0.0	14	0.0
울 산	43,945	41.6	51,157	36.7	61,013	36.5	62,679	34.5
포 항	4,563	4.3	6,811	4.9	8,205	4.9	7,087	3.9
삼 척	190	0.2	262	0.2	566	0.3	224	0.1
동해·묵호	5,541	5.2	6,008	4.3	8,015	4.8	2,720	1.5
호 산	-	-	-	-	-	-	-	-
옥 계	390	0.4	1,541	1.1	1,989	1.2	807	0.4
속 초	60	0.1	27	0.0	13	0.0	0	0.0
합 계	105,628	100.0	139,322	100.0	166,925	100.0	181,627	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

- 일반화물의 수출입 운송은 광양, 울산, 인천, 평택·당진, 대산, 포항 등에서 주로 처리

<표 3-6> 2017년 항만별 일반 수출입화물 처리실적(환적화물 제외)

항 만	수 입		수 출		수출입		누계 (%)
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	
광 양	146,732	23.8	47,892	26.4	194,624	24.4	24.4
울 산	108,438	17.6	62,679	34.5	171,117	21.4	45.8
인 천	73,776	11.9	13,495	7.4	87,271	10.9	56.7
평택·당진	72,824	11.8	13,653	7.5	86,477	10.8	67.5
대 산	58,862	9.5	19,530	10.8	78,392	9.8	77.3
포 항	43,203	7.0	7,087	3.9	50,290	6.3	83.6
보 령	22,060	3.6	-	-	22,060	2.8	86.4
태 안	15,867	2.6	-	-	15,867	2.0	88.4
부 산	8,699	1.4	3,833	2.1	12,532	1.6	89.9
하 동	12,394	2.0	-	-	12,394	1.6	91.5
동해·목호	9,308	1.5	2,720	1.5	12,029	1.5	93.0
호 산	11,625	1.9	-	-	11,625	1.5	94.4
군 산	10,357	1.7	980	0.5	11,337	1.4	95.9
삼천포	9,772	1.6	25	0.0	9,798	1.2	97.1
목 포	2,172	0.4	4,135	2.3	6,307	0.8	97.9
마 산	1,337	0.2	4,177	2.3	5,515	0.7	98.6
고 현	4,401	0.7	169	0.1	4,570	0.6	99.1
옥 포	3,598	0.6	78	0.0	3,676	0.5	99.6
옥 계	944	0.2	807	0.4	1,752	0.2	99.8
삼 척	367	0.1	224	0.1	591	0.1	99.9
진 해	365	0.1	14	0.0	379	0.0	99.9
장 항	288	0.0	33	0.0	321	0.0	100.0
경 인	40	0.0	75	0.0	115	0.0	100.0
통 영	50	0.0	19	0.0	69	0.0	100.0
완 도	6	0.0	-	-	6	0.0	100.0
속 초	3	0.0	0	0.0	3	0.0	100.0
여 수	-	-	2	0.0	2	0.0	100.0
합 계	617,489	100.0	181,627	100.0	799,117	100.0	

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

- 표에서 보는 바와 같이 수출입 일반화물의 처리량은 광양, 울산, 인천, 포항, 대산, 평택·당진 등 대량화물을 처리하는 항만의 비중이 매우 높음. 이들 항만이 전체의 83.6%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 내륙기종점 간의 발생량을 분석
  - 일반화물에는 보통 컨테이너화가 곤란하거나 컨테이너화하는 것이 경제성이 맞지 않는 화물이 대부분임. 특히 대량화물의 경우 항만 인근 지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만 인근 지역의 물동량이 높게 나타나는 경향이 있음
  - 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> 2017년 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	31	0.0	378	0.1	409	0.1
부산	3,102	1.7	7,873	1.3	10,974	1.4
대구	63	0.0	140	0.1	203	0.0
인천	12,991	7.2	70,964	11.5	83,955	10.5
광주	4,011	2.2	19	0.0	4,029	0.5
대전	23	0.0	398	0.1	421	0.1
울산	62,861	34.6	107,939	17.5	170,800	21.4
세종	2	0.0	0	0.0	2	0.0
경기	9,622	5.3	36,720	5.9	46,342	5.8
강원	3,444	1.9	20,274	3.3	23,718	3.0
충북	236	0.1	2,730	0.4	2,966	0.4
충남	24,769	13.6	134,592	21.8	159,361	19.9
전북	651	0.4	10,143	1.6	10,794	1.4
전남	48,030	26.4	148,635	24.1	196,665	24.6
경북	7,461	4.1	43,979	7.1	51,440	6.4
경남	4,332	2.4	32,706	5.3	37,038	4.6
전국 계	181,627	100.0	617,489	100.0	799,117	100.0

&lt;표 3-8&gt; 2017년 전국 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

단위 : %

권역	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·묵호항	기타항	계
수도권	1.2	98.5	50.1	0	5.4	0	1.0	0	0	2.9	0.2	16.4
강원권	0.0	0.1	0.1	0	0.4	0	0	0	0	79.5	15.6	3.0
충청권	1.0	1.2	48.6	99.9	10.0	0.1	0.1	0	1.2	8.7	42.7	20.4
호남권	0.2	0.2	1.2	0.1	84.4	99.8	0.8	0	0	0	7.0	26.5
영남권	97.6	0.0	0.0	0	0.2	0	98.1	100	98.8	8.9	34.5	33.8
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 인근 지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만 인근 지역의 물동량이 높게 나타남

- 광양항의 경우 전남지역의 수출입 물동량이 99.8%를 차지함

&lt;표 3-9&gt; 2017년 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	-	-	-	0.0	-	-
대구	6	0.0	-	-	6	0.0
인천	2	0.0	-	0.0	2	0.0
광주	111	0.2	16	0.0	128	0.1
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	0.0	-	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	56	0.1	-	0.1	56	0.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	7	0.0	266	-	273	0.1
전북	1	0.0	24	0.1	5	0.0
전남	47,701	99.6	146,442	99.8	191,143	99.8
경북	-	-	-	-	-	-
경남	7	0.0	3	-	10	0.0
전국 계	47,892	100.0	146,732	100.0	194,624	100.0

&lt;표 3-10&gt; 2017년 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	58	0.1	-	-	53	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	7	0.0	266	0.2	273	0.1
호남권	47,814	99.8	146,462	99.8	194,276	99.8
영남권	12	0.0	3	0.0	16	0.0
전국	47,892	100.0	146,732	100.0	194,624	100.0



- 울산항의 울산지역의 수출입 유발 물동량은 100%에 달함

<표 3-11> 2017년 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	4	0.0	-	-	4	0.0
대구	-	-	63	0.1	63	0.0
인천	29	0.0	-	-	29	0.0
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	62,631	99.9	107,917	99.5	170,548	99.7
세종	-	-	-	-	-	-
경기	7	0.0	-	-	7	0.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	1	0.0	-	-	1	0.0
전북	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	5	0.0	413	0.4	418	0.2
경남	4	0.0	45	0.0	48	0.0
전국 계	62,679	100.0	108,438	100.0	171,117	100.0

<표 3-12> 2017년 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	36	0.1	-	-	36	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	1	0.0	-	-	1	0.0
호남권	-	-	-	-	-	-
영남권	62,643	99.9	108,438	100.0	171,081	100.0
전국	62,679	100	108,438	100	171,117	100.0

- 인천항은 수출입 물량의 96%가 인천지역에서 발생함

&lt;표 3-13&gt; 2017년 인천항 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	30	0.2	99	0.1	129	0.1
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	11	0.0	11	0.0
인천	12,819	95.0	70,807	96.0	83,626	95.8
광주	-	-	-	-	-	-
대전	2	0.0	-	-	2	0.0
울산	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	636	4.7	1,586	2.1	2,222	2.5
강원	-	-	95	0.1	95	0.1
충북	3	0.0	650	0.9	653	0.7
충남	3	0.0	370	0.5	373	0.4
전북	0	0.0	156	0.2	157	0.2
전남	-	-	-	-	-	-
경북	1	0.0	2	0.0	3	0.0
경남	-	-	-	-	-	-
전국 계	13,495	100.0	73,776	100.0	87,271	100.0

&lt;표 3-14&gt; 2017년 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	13,485	99.9	72,492	98.3	85,977	98.5
강원권	-	-	95	0.1	95	0.1
충청권	8	0.1	1,020	1.4	1,028	1.2
호남권	0	0.0	156	0.2	157	0.2
영남권	1	0.0	13	0.0	14	0.0
전국	13,495	100.0	73,776	100.0	87,271	100.0

- 평택·당진항의 경우 수출 물동량은 경기지역이 62%로 대부분을 차지하며, 수입은 경기와 충남이 각각 48%, 50%의 물량을 유발함

<표 3-15> 2017년 평택·당진항 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	-	-	4	0.0	4	0.0
부산	0.0	0.0	6	0.0	6	0.0
대구	-	-	7	0.0	7	0.0
인천	21	0.2	77	0.1	97	0.1
광주	-	-	-	-	-	-
대전	0	0.0	28	0.0	28	0.0
울산	0	0.0	-	-	0	0.0
세종	2	0.0	0	0.0	2	0.0
경기	8,501	62.3	34,715	47.7	43,216	50.0
강원	-	-	83	0.1	83	0.1
충북	0	0.0	499	0.7	499	0.6
충남	5,127	37.6	36,330	49.9	41,458	47.9
전북	-	-	1,057	1.5	1,057	1.2
전남	-	-	8	0.0	8	0.0
경북	0	0.0	2	0.0	3	0.0
경남	1	0.0	8	0.0	9	0.0
전국 계	13,653	100.0	72,824	100.0	86,477	100.0

<표 3-16> 2017년 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	8,522	62.4	34,796	47.8	43,317	50.1
강원권	-	-	83	0.1	83	0.1
충청권	5,129	37.6	36,857	50.6	41,986	48.6
호남권	-	-	1,065	1.5	1,065	1.2
영남권	2	0.0	24	0.0	26	0.0
전국	13,653	100.0	72,824	100.0	86,477	100.0

- 부산항 수출 물량의 69%가 부산지역에서 발생하며, 수입물량은 89%가 부산 지역에서 발생함

<표 3-17> 2017년 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	1	0.0	1	0.0	2	0.0
부산	2,659	69.4	7,720	88.7	10,379	82.8
대구	57	1.5	12	0.1	69	0.6
인천	9	0.2	-	-	9	0.1
광주	-	-	2	0.0	2	0.0
대전	21	0.5	0	0.0	21	0.2
울산	229	6.0	22	0.3	251	2.0
세종	-	-	0	0.0	0	0.0
경기	131	3.4	9	0.1	140	1.1
강원	5	0.1	-	-	5	0.0
충북	13	0.3	29	0.3	42	0.3
충남	14	0.4	44	0.5	57	0.5
전북	1	0.0	3	0.0	4	0.0
전남	22	0.6	0	0.0	22	0.2
경북	280	7.3	125	1.4	404	3.2
경남	393	10.2	733	8.4	1,125	9.0
전국 계	3,833	100.0	8,699	100.0	12,532	100.0

<표 3-18> 2017년 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	141	3.7	9	0.1	150	1.2
강원권	5	0.1	-	-	5	0.0
충청권	47	1.2	73	0.8	120	1.0
호남권	23	0.6	5	0.1	28	0.2
영남권	3,617	94.4	8,611	99.0	12,229	97.6
전국	3,833	100.0	8,699	100.0	12,532	100.0

- <표 3-19> 2017년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·묵호항	기타항	계
서울	2	129	4	-	215	-	-	-	-	60	-	409
부산	10,379	-	6	-	0	-	465	4	-	63	58	10,974
대구	69	11	7	-	-	6	2	63	1	-	44	203
인천	9	83,626	97	9	-	2	-	29	-	59	123	83,955
광주	2	-	-	-	65	128	-	-	-	-	3,835	4,029
대전	21	2	28	-	371	-	-	-	-	-	-	421
울산	251	-	0	-	-	-	-	170,548	-	-	0	170,800
세종	0	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
경기	140	2,222	43,216	4	393	56	54	7	5	227	18	46,342
강원	5	95	83	-	-	-	0	-	-	9,565	13,971	23,718
충북	42	653	499	43	87	-	1	-	584	1,045	12	2,966
충남	57	373	41,458	78,277	677	273	6	1	-	0	38,239	159,361
전북	4	157	1,057	53	9,508	5	8	-	-	1	1	10,794
전남	22	-	8	6	-	194,143	36	-	-	-	2,449	196,665
경북	404	3	3	-	20	-	79	418	49,698	814	0	51,440
경남	1,125	-	9	-	1	10	4,863	48	1	196	30,785	37,038
전국	12,532	87,271	86,477	78,392	11,337	194,624	5,515	171,117	50,290	12,029	89,534	799,117
%	1.6	10.9	10.8	9.8	1.4	24.4	0.7	21.4	6.3	1.5	11.2	100.0

<표 3-20> 2017년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율

[illegible]

단위 : 천RT, %

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·목호 항	기타항	계
서울	1	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
부산	2,659	-	0	-	0	-	438	4	-	-	1	3,102
대구	57	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	63
인천	9	12,819	21	-	-	2	-	29	-	26	86	12,991
광주	-	-	-	-	65	111	-	-	-	-	3,835	4,011
대전	21	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	23
울산	229	-	0	-	-	-	-	62,631	-	-	0	62,861
세종	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
경기	131	636	8,501	4	216	56	43	7	-	10	18	9,622
강원	5	-	-	-	-	-	0	-	-	2,408	1,031	3,444
충북	13	3	0	-	0	-	1	-	-	218	-	236
충남	14	3	5,127	19,526	52	7	6	1	-	-	33	24,769
전북	1	0	-	-	648	1	0	-	-	1	-	651
전남	22	-	-	-	-	47,701	34	-	-	-	273	48,030
경북	280	1	0	-	0	-	31	5	7,086	57	0	7,461
경남	393	-	1	-	0	7	3,624	4	1	0	303	4,332
전국	3,833	13,495	13,653	19,530	980	47,892	4,177	62,679	7,087	2,720	5,580	181,627
%	2.1	7.4	7.5	10.8	0.5	26.4	2.3	34.5	3.9	1.5	3.1	100.0

단위 : %

[illegible]

- <표 3-23> 2017년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·목호 항	기타항	계
서울	1	99	4	-	215	-	-	-	-	60	-	378
부산	7,720	-	6	-	-	-	27	-	-	63	57	7,873
대구	12	11	7	-	-	-	2	63	1	-	44	140
인천	-	70,807	77	9	-	-	-	-	-	33	37	70,964
광주	2	-	-	-	-	16	-	-	-	-	-	19
대전	0	-	28	-	371	-	-	-	-	-	-	398
울산	22	-	-	-	-	-	-	107,917	-	-	-	107,939
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	9	1,586	34,715	-	177	-	11	-	5	217	-	36,720
강원	-	95	83	-	-	-	-	-	-	7,157	12,940	20,274
충북	29	650	499	43	87	-	-	-	584	826	12	2,730
충남	44	370	36,330	58,751	625	266	0	-	-	0	38,206	134,592
전북	3	156	1,057	53	8,861	4	8	-	-	-	1	10,143
전남	0	-	8	6	-	146,442	2	-	-	-	2,176	148,635
경북	125	2	2	-	20	-	48	413	42,612	757	-	43,979
경남	733	-	8	-	1	3	1,239	45	-	196	30,481	32,706
전국	8,699	73,776	72,824	58,862	10,357	146,732	1,337	108,438	43,203	9,308	83,954	617,489
%	1.4	11.9	11.8	9.5	1.7	23.8	0.2	17.6	7.0	1.5	13.6	100.0

단위 : %

[illegible]

### 제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석

#### 1. 개요

- 2017년 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
- 2017년 가장 많은 수출입 화물 물동량의 품목인 원유 및 천연가스 채취물은 3억 6,374만 톤으로 전체 수출입화물의 45.5%를 차지하였으며, 수입 기준으로는 2억 7,952만 톤(45.3%), 수출 기준으로는 8,422만 톤(46.4%)을 차지하였음
  - 원유 및 천연가스 채취물의 수입 물량이 많은 항만은 울산항, 광양항, 대산항 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 인근 지역에서 재가공하여 국내에서 76.8%가 소비되며 23.2%는 다시 외국으로 수출되었음
- 수출입한 석탄광물은 1억 5,044만 톤(18.8%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 1억 5,012만 톤(24.3%), 수출 기준으로는 32만 톤(0.2%)을 차지함
  - 수입항만은 광양항, 보령항, 인천항, 태안항, 포항항, 대산항, 하동항 등의 순이며, 수출항만은 광양항, 포항항, 평택당진항 등의 순임
  - 석탄광물은 대부분 수입하여 국내에서 발전용석탄이나 제철용석탄으로 주로 사용되며 일부는 특수시멘트 제조용으로 사용함
  - 석탄광물은 무연탄, 유연탄, 기타석탄, 갈탄, 토탄 등을 포함



- 수출입한 금속광물은 7,716만 톤(9.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 7,707만 톤(12.5%), 수출 기준으로는 87만 톤(0.0%)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 99.9%에 이름
- 수출입한 제1차 금속산업제품은 6,125만 톤(7.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 3,260만 톤(5.3%), 수출 기준으로는 2,865만 톤(15.8%)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 수출품목 역시 각종 판재류, 선재류 등임
- 수출입한 자동차 및 트레일러는 3,386만 톤(4.2%)을 처리하였으며, 수입 기준으로 420만 톤(0.7%), 수출 기준으로는 2,966만 톤(16.3%)임
  - － 수출된 자동차 및 트레일러 화물은 주로 울산항 955만 톤(32.2%), 평택당진항 731만 톤(24.7%), 인천항 491만 톤(16.6%) 등의 순이며, 수입화물은 평택당진항 346만 톤(82.4%), 포항항 31만 톤(7.5%) 등의 순임

&lt;표 3-25&gt; 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2017)

품 목	수 출		수 입		수출입	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
농산물	120	0.1	12,793	2.1	12,913	1.6
임산물	-	-	-	-	-	-
수산물	51	0.0	745	0.1	796	0.1
축산물	1	0.0	2	0.0	3	0.0
석탄광물	322	0.2	150,122	24.3	150,444	18.8
석회석광물	3,903	2.1	4,491	0.7	8,394	1.1
원유및천연가스채취물	84,217	46.4	279,526	45.3	363,743	45.5
금속광물	87	0.0	77,075	12.5	77,162	9.7
비금속광물	1,301	0.7	19,086	3.1	20,387	2.6
음식료품	23	0.0	3,922	0.6	3,944	0.5
담배제품	2	0.0	-	-	2	0.0
섬유제품(의복제외)	107	0.1	270	0.0	377	0.0
의복,의복액세서리및모피제품	32	0.0	165	0.0	197	0.0
가죽,가방및신발제품	4	0.0	1	0.0	6	0.0
목재및나무제품(가구제외)	19	0.0	4,823	0.8	4,842	0.6
펄프,종이및종이제품	23	0.0	1,685	0.3	1,708	0.2
인쇄및기록매체	1	0.0	0	0.0	1	0.0
코크스,연탄및석유정제품	3,399	1.9	1,133	0.2	4,532	0.6
화합물및화학제품	24,685	13.6	14,997	2.4	39,682	5.0
고무및플라스틱제품	333	0.2	126	0.0	459	0.1
비금속광물제품	32	0.0	559	0.1	591	0.1
제1차금속산업제품	28,651	15.8	32,600	5.3	61,251	7.7
금속가공제품(기계및가구제외)	1,520	0.8	251	0.0	1,771	0.2
기타기계및장비제조품	370	0.2	153	0.0	523	0.1
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	4	0.0	6	0.0	10	0.0
전기장비제품	2,286	1.3	410	0.1	2,696	0.3
의료,정밀,광학기기및시계	33	0.0	20	0.0	53	0.0
자동차및트레일러	29,662	16.3	4,198	0.7	33,860	4.2
기타운송장비	387	0.2	196	0.0	584	0.1
가구제품	7	0.0	21	0.0	28	0.0
기타제품	47	0.0	8,111	1.3	8,158	1.0
합계	181,627	100.0	617,489	100.0	799,117	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

## 2. 주요 품목별 해외지역 기종점 상세분석

### 가. 전체 품목

- 우리나라의 2017년 해상 일반화물 처리실적 기준으로 국내항만과 해외지역의 기종점을 분석한 결과 우리나라 항만은 중동, 호주, 극동(중국, 일본 포함), 동남아 등이 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
  - 호주지역은 금속광물의 처리물동량이 가장 많았으며, 이는 호주와 남미지역에서 각각 5,553만 톤, 1,084만 톤을 수입한 결과임
  - 동남아지역 또한 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 6,660만 톤(18.3%)로 가장 많았으며, 그 다음 광양항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 3,765만 톤(10.4%)로 많았음
  - 이들 물동량은 대부분 수입화물이며 울산항으로 8,808만 톤, 광양항으로 7,202만 톤의 수입량을 나타냈으며, 이는 전체 수입물량 중 14.3%, 11.7%에 해당하는 물량임
- 동남아지역에서 광양항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 978만 톤(3.5%), 동남아지역에서 울산항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 318만 톤(1.1%)로 나타남
- 원유 및 천연가스 채취물 다음으로 교역량이 많은 품목인 석탄광물은 우리나라로 총 1억 5,012만 톤이 반입되었으며, 호주지역에서 광양항과 태안항으로 수입물량이 많은 편이었으며, 각각 880만 톤, 674만 톤이 수입되었음
- 제1차 금속산업제품은 6,125만 톤이 교역되었으며, 수입은 주로 중국(1,807만 톤), 일본(978만 톤)에서, 수출은 동남아, 유럽, 일본으로 많이 이루어짐

&lt;표 3-26&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	3,069	2,894	2,806	389	440	15	257	944	10	145	117	269	1,173	5	12,532
인천	3,648	9,835	6,479	1,305	10,112	235	23,522	8,612	3,961	3,501	675	2,665	12,722	0	87,271
경인	-	26	-	3	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115
평택·당진	4,765	6,545	6,788	2,401	10,138	930	10,893	7,879	3,404	2,343	474	6,163	23,754	-	86,477
대산	1,226	8,537	2,427	1,408	8,571	1,151	32,349	6,428	4,183	898	2,886	980	7,246	100	78,392
태안	-	-	78	-	4,972	-	-	1,750	1,844	314	-	171	6,736	-	15,867
보령	-	-	586	-	6,389	118	42	2,159	2,353	851	-	804	8,758	-	22,060
장항	31	209	-	-	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	321
군산	693	1,147	1,608	259	1,396	180	141	1,532	307	338	96	2,393	1,247	-	11,337
목포	300	430	2,155	762	237	0	101	953	10	303	355	216	484	-	6,307
완도	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
여수	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	0	-	2
광양	8,211	17,618	5,254	6,839	34,406	5,227	38,780	17,634	5,313	4,366	3,181	5,262	42,532	0	194,624
삼천포	41	51	-	2	5,435	-	-	1,149	253	367	-	100	2,399	-	9,798
통영	2	24	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	42	-	69
옥포	38	3,569	-	-	2	15	-	52	-	-	-	-	-	-	3,676
고현	2	4,556	1	-	4	-	-	7	-	-	-	-	0	-	4,570
마산	516	466	667	147	748	127	701	1,310	227	71	199	191	145	-	5,515
하동	-	-	-	-	4,131	-	-	662	1,340	422	-	1,603	4,236	-	12,394
진해	29	55	-	-	269	-	-	9	-	-	-	-	17	-	379
울산	11,390	14,292	15,194	8,240	18,535	4,697	68,720	13,607	1,472	1,441	1,425	3,667	8,336	102	171,117
포항	3,881	3,046	2,669	533	1,758	1,023	197	6,274	1,404	2,839	216	2,652	23,798	-	50,290
삼척	591	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	591
동해·묵호	862	513	1,367	181	1,711	169	61	3,676	585	198	223	1,037	1,446	-	12,029
호산	-	-	685	-	5,225	-	1,878	1,749	-	120	-	-	1,968	-	11,625
옥계	210	79	190	-	186	54	-	411	-	-	-	621	-	-	1,752
속초	-	0	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
계	39,507	73,900	48,955	22,470	114,833	13,940	177,642	76,799	26,666	18,516	9,848	28,796	147,037	207	799,117

&lt;표 3-27&gt; 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017)

단위 : %

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.4	0.4	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.6
인천	0.5	1.2	0.8	0.2	1.3	0.0	2.9	1.1	0.5	0.4	0.1	0.3	1.6	0.0	10.9
평택·당진	0.6	0.8	0.8	0.3	1.3	0.1	1.4	1.0	0.4	0.3	0.1	0.8	3.0	0.0	10.8
대산	0.2	1.1	0.3	0.2	1.1	0.1	4.0	0.8	0.5	0.1	0.4	0.1	0.9	0.0	9.8
군산	0.1	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.2	0.0	1.4
광양	1.0	2.2	0.7	0.9	4.3	0.7	4.9	2.2	0.7	0.5	0.4	0.7	5.3	0.0	24.4
마산	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
울산	1.4	1.8	1.9	1.0	2.3	0.6	8.6	1.7	0.2	0.2	0.2	0.5	1.0	0.0	21.4
포항	0.5	0.4	0.3	0.1	0.2	0.1	0.0	0.8	0.2	0.4	0.0	0.3	3.0	0.0	6.3
동해·묵호	0.1	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0	0.0	0.5	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	1.5
그 외 항만	0.2	1.1	0.5	0.1	3.4	0.0	0.3	1.1	0.7	0.3	0.0	0.4	3.1	0.0	11.2
계	4.9	9.2	6.1	2.8	14.4	1.7	22.2	9.6	3.3	2.3	1.2	3.6	18.4	0.0	100.0

&lt;표 3-28&gt; 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,569	2,742	874	361	230	1	1	658	5	109	14	249	887	-	8,699
인천	2,510	6,007	4,837	143	8,955	185	22,861	7,023	3,075	3,333	250	2,490	12,106	-	73,776
경인	-	3	-	-	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
평택·당진	4,368	5,222	4,904	169	8,777	341	9,900	4,757	3,281	2,127	172	5,751	23,053	-	72,824
대산	304	411	689	166	5,201	988	32,312	5,622	3,954	886	2,852	829	4,547	100	58,862
태안	-	-	78	-	4,972	-	-	1,750	1,844	314	-	171	6,736	-	15,867
보령	-	-	586	-	6,389	118	42	2,159	2,353	851	-	804	8,758	-	22,060
장항	5	209	-	-	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	288
군산	674	1,133	1,551	34	1,322	169	-	1,464	125	338	33	2,352	1,163	-	10,357
목포	231	399	151	59	218	-	-	599	-	-	-	65	449	-	2,172
완도	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	3,140	5,492	3,673	2,000	19,092	3,615	38,437	15,341	4,986	4,331	2,325	5,097	39,203	0	146,732
삼천포	16	51	-	2	5,435	-	-	1,149	253	367	-	100	2,399	-	9,772
통영	2	7	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	41	-	50
옥포	38	3,542	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	3,598
고현	2	4,387	1	-	4	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4,401
마산	400	101	104	31	216	1	2	247	1	64	-	116	52	-	1,337
하동	-	-	-	-	4,131	-	-	662	1,340	422	-	1,603	4,236	-	12,394
진해	16	55	-	-	268	-	-	9	-	-	-	-	17	-	365
울산	5,246	2,486	7,415	1,490	5,522	1,022	67,636	10,052	915	455	1,009	2,933	2,156	102	108,438
포항	3,058	2,224	969	70	522	350	0	5,466	1,392	2,742	-	2,624	23,785	-	43,203
삼척	367	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	367
동해·묵호	604	471	691	41	1,102	100	61	3,646	323	198	223	402	1,446	-	9,308
호산	-	-	685	-	5,225	-	1,878	1,749	-	120	-	-	1,968	-	11,625
옥계	210	79	190	-	-	54	-	411	-	-	-	-	-	-	944
속초	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
계	23,762	35,030	27,400	4,564	77,694	6,945	173,132	62,792	23,845	16,658	6,879	25,586	133,001	202	617,489

&lt;표 3-29&gt; 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017)

단위 : %

항만 \ 해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.4	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.4
인천	0.4	1.0	0.8	0.0	1.5	0.0	3.7	1.1	0.5	0.5	0.0	0.4	2.0	0.0	11.9
평택·당진	0.7	0.8	0.8	0.0	1.4	0.1	1.6	0.8	0.5	0.3	0.0	0.9	3.7	0.0	11.8
대산	0.0	0.1	0.1	0.0	0.8	0.2	5.2	0.9	0.6	0.1	0.5	0.1	0.7	0.0	9.5
군산	0.1	0.2	0.3	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.4	0.2	0.0	1.7
광양	0.5	0.9	0.6	0.3	3.1	0.6	6.2	2.5	0.8	0.7	0.4	0.8	6.3	0.0	23.8
마산	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
울산	0.8	0.4	1.2	0.2	0.9	0.2	11.0	1.6	0.1	0.1	0.2	0.5	0.3	0.0	17.6
포항	0.5	0.4	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.9	0.2	0.4	0.0	0.4	3.9	0.0	7.0
동해·묵호	0.1	0.1	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.6	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	1.5
그 외 항만	0.1	1.4	0.3	0.0	4.3	0.0	0.3	1.4	0.9	0.3	0.0	0.4	4.0	0.0	13.6
계	3.8	5.7	4.4	0.7	12.6	1.1	28.0	10.2	3.9	2.7	1.1	4.1	21.5	0.0	100.0

&lt;표 3-30&gt; 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	500	152	1,931	28	210	14	256	286	5	36	103	20	286	5	3,833
인천	1,138	3,828	1,642	1,163	1,157	50	660	1,588	886	167	425	175	616	0	13,495
경인	-	23	-	3	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
평택·당진	397	1,323	1,883	2,232	1,360	589	993	3,122	123	216	302	412	701	-	13,653
대산	923	8,126	1,738	1,242	3,369	163	37	806	229	13	35	151	2,699	-	19,530
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	26	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
군산	19	13	57	226	74	11	141	68	182	0	63	42	84	-	980
목포	68	30	2,004	703	19	0	101	355	10	303	355	151	35	-	4,135
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	0	-	2
광양	5,071	12,126	1,581	4,840	15,314	1,612	344	2,293	328	35	856	165	3,328	-	47,892
삼천포	25	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
통영	0	17	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	19
장승포	-	27	-	-	2	15	-	34	-	-	-	-	-	-	78
옥포	-	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	169
고현	116	365	563	117	532	125	698	1,062	226	7	199	74	93	-	4,177
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	13	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
진해	6,144	11,806	7,779	6,750	13,013	3,675	1,083	3,556	558	986	416	734	6,180	-	62,679
울산	823	823	1,701	463	1,235	673	197	807	13	96	216	28	13	-	7,087
포항	224	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	224
삼척	257	41	677	140	609	69	-	29	262	0	-	635	-	-	2,720
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	186	-	-	-	-	-	-	621	-	-	807
속초	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
계	15,745	38,870	21,555	17,906	37,139	6,995	4,510	14,006	2,821	1,859	2,970	3,210	14,036	5	181,627

&lt;표 3-31&gt; 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2017)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.3	0.1	1.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	2.1
인천	0.6	2.1	0.9	0.6	0.6	0.0	0.4	0.9	0.5	0.1	0.2	0.1	0.3	0.0	7.4
평택·당진	0.2	0.7	1.0	1.2	0.7	0.3	0.5	1.7	0.1	0.1	0.2	0.2	0.4	0.0	7.5
대산	0.5	4.5	1.0	0.7	1.9	0.1	0.0	0.4	0.1	0.0	0.0	0.1	1.5	0.0	10.8
군산	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5
광양	2.8	6.7	0.9	2.7	8.4	0.9	0.2	1.3	0.2	0.0	0.5	0.1	1.8	0.0	26.4
마산	0.1	0.2	0.3	0.1	0.3	0.1	0.4	0.6	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	2.3
울산	3.4	6.5	4.3	3.7	7.2	2.0	0.6	2.0	0.3	0.5	0.2	0.4	3.4	0.0	34.5
포항	0.5	0.5	0.9	0.3	0.7	0.4	0.1	0.4	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	3.9
동해·묵호	0.1	0.0	0.4	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	1.5
그 외 항만	0.2	0.1	1.1	0.4	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.2	0.4	0.0	0.0	3.1
계	8.7	21.4	11.9	9.9	20.4	3.9	2.5	7.7	1.6	1.0	1.6	1.8	7.7	0.0	100.0

## 나. 원유 및 천연가스 채취물

- 2017년 우리나라 원유 및 천연가스 채취물의 수출입 화물량은 3억 6,374만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 중동지역 1억 7,087만 톤, 동남아지역 5,383만 톤, 중국 2,515만 톤, 일본 1,150만 톤 등을 처리함
- 원유 및 천연가스 채취물은 우리나라의 석유화학단지가 많은 울산, 여천, 대산지역 등의 인근 항만으로 주로 반입되며, 울산항에서 가장 많은 1억 2,13만 톤을 처리하였으며, 광양항 1억 343만 톤, 대산항 5,644만 톤, 인천항 4,320만 톤을 처리함

<표 3-32> 수출입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	78	20	-	-	14	-	-	206	-	-	-	-	44	-	363
인천	966	4,061	1,754	973	4,827	105	22,787	2,602	1,606	-	234	142	3,103	-	43,160
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	195	885	1,680	37	7,281	73	9,736	530	698	47	152	368	4,678	-	26,360
대산	936	1,995	2,215	936	4,544	1,109	32,192	3,587	1,591	13	2,886	151	4,187	100	56,444
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	526	-	853	118	42	142	913	-	-	114	2,522	-	5,230
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,977	11,228	2,794	6,128	22,194	3,013	37,647	10,022	2,617	17	1,093	193	3,513	-	103,437
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	6,342	6,955	7,162	3,962	12,925	3,286	66,590	8,422	865	71	440	509	3,643	102	121,274
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	685	-	1,192	-	1,878	1,749	-	-	-	-	1,968	-	7,472
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	11,494	25,145	16,816	12,037	53,832	7,705	170,872	27,260	8,291	147	4,805	1,477	23,659	202	363,743

- 원유 및 천연가스 채취물은 수입물동량이 대부분이며, 비중으로 보면 수입 물동량이 2억 7,953만 톤으로 76.8%, 수출 물동량이 8,422만 톤으로 23.2%를 차지함
- － 우리나라에서 수입지역은 주로 중동지역 1억 7,029만 톤, 동남아 2,782만 톤, 유럽 2,569만 톤, 호주 1,437만 톤 등으로 나타남

&lt;표 3-33&gt; 수입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	78	9	-	-	8	-	-	204	-	-	-	-	5	-	304
인천	54	703	1,737	-	4,550	105	22,787	2,602	1,606	-	234	142	2,952	-	37,469
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	138	346	1,619	6	7,008	3	9,721	514	698	-	142	288	4,677	-	25,160
대산	120	79	560	50	1,246	983	32,165	2,787	1,364	-	2,852	-	1,488	100	43,793
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	526	-	853	118	42	142	913	-	-	114	2,522	-	5,230
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1,459	2,696	1,758	1,837	9,782	2,621	37,645	9,966	2,478	14	1,002	149	611	-	72,016
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	2,631	528	4,717	1,248	3,179	304	66,049	7,723	792	15	429	213	151	102	88,082
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	685	-	1,192	-	1,878	1,749	-	-	-	-	1,968	-	7,472
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	4,480	4,359	11,602	3,141	27,818	4,133	170,287	25,687	7,851	29	4,658	905	14,374	202	279,526



- 원유 및 천연가스 채취물을 8,422만 톤 수출하였으며, 수출지역으로는 동남아지역 2,601만 톤, 중국 2,079만 톤, 호주 928만 톤, 일본 701만 톤, 극동지역 890만 톤을 수출함

<표 3-34> 수출 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	12	-	-	6	-	-	2	-	-	-	-	38	-	59
인천	913	3,358	17	973	278	-	-	-	-	-	-	0	152	-	5,691
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	57	540	62	31	273	70	15	16	-	47	10	80	1	-	1,200
대산	816	1,917	1,655	886	3,298	127	27	800	227	13	35	151	2,699	-	12,650
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1,518	8,533	1,037	4,291	12,412	393	2	56	139	3	92	44	2,903	-	31,421
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	3,710	6,426	2,445	2,714	9,746	2,983	541	699	73	56	11	296	3,493	-	33,192
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	7,014	20,786	5,214	8,896	26,013	3,572	585	1,573	440	118	147	571	9,286	-	84,217

## 다. 석탄광물

- 2017년 우리나라 석탄광물의 수출입 화물량은 1억 5,044만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 호주 4,877만 톤, 동남아지역 4,125만 톤, 유럽지역 2,678만 톤, 북미지역 1,147만 톤 등을 처리함
- 석탄광물은 우리나라의 대표적인 제철소가 위치한 광양, 포항, 당진지역과 화력발전소가 있는 보령지역의 인근항만으로 주로 반입되며, 광양항에서 2,720만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 보령항 1,683만 톤, 인천항 1,665만 톤, 태안항 1,587만 톤, 포항항 1,451만 톤, 을 처리한 것으로 나타남

<표 3-35> 수출입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
인천	-	102	-	-	3,871	-	-	2,758	1,288	2,859	-	208	5,561	-	16,648
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	9	766	1,108	-	13	20	-	1,332	61	1,649	-	-	4,299	-	9,258
대산	2	9	30	-	3,826	-	-	2,780	2,575	886	-	783	3,059	-	13,949
태안	-	-	78	-	4,972	-	-	1,750	1,844	314	-	171	6,736	-	15,867
보령	-	-	59	-	5,536	-	-	2,016	1,440	851	-	691	6,236	-	16,829
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	33	-	-	176	-	-	144	-	-	-	-	-	-	352
목포	-	65	-	-	-	-	-	571	-	-	-	-	-	-	636
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	76	620	1,257	-	8,242	56	33	4,362	738	2,785	17	215	8,806	-	27,206
삼천포	-	-	-	-	5,435	-	-	1,149	253	367	-	100	2,399	-	9,704
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
하동	-	-	-	-	4,131	-	-	662	1,340	422	-	1,603	4,236	-	12,394
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	22	785	120	-	5	1	171	665	-	-	-	33	-	-	1,802
포항	86	703	969	2	96	52	25	4,567	209	1,204	-	33	6,560	-	14,507
삼척	367	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	367
동해·묵호	98	126	326	26	914	22	-	3,614	60	18	-	-	878	-	6,083
호산	-	-	-	-	4,033	-	-	-	-	120	-	-	-	-	4,153
옥계	-	30	190	-	-	54	-	411	-	-	-	-	-	-	684
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	663	3,238	4,138	28	41,251	205	229	26,783	9,809	11,476	17	3,837	48,770	-	150,444

- 석탄광물의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 1억 5,012만 톤으로 99.8%, 수출 물동량은 32만 톤으로 0.2%를 차지함
- － 우리나라에서 수입지역은 호주 4,875만 톤, 동남아시아 4,125만 톤, 유럽 2,678만 톤, 북미 1,147만 톤 등이 주요 수입국의 물량이며, 가까운 중국에서도 316만 톤이 반입되었음

<표 3-36> 수입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
인천	-	102	-	-	3,871	-	-	2,758	1,288	2,859	-	208	5,561	-	16,648
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	9	716	1,108	-	13	20	-	1,332	61	1,649	-	-	4,295	-	9,203
대산	2	-	30	-	3,826	-	-	2,780	2,575	886	-	783	3,059	-	13,940
태안	-	-	78	-	4,972	-	-	1,750	1,844	314	-	171	6,736	-	15,867
보령	-	-	59	-	5,536	-	-	2,016	1,440	851	-	691	6,236	-	16,829
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	33	-	-	176	-	-	144	-	-	-	-	-	-	352
목포	-	65	-	-	-	-	-	571	-	-	-	-	-	-	636
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	24	605	1,257	-	8,242	30	-	4,362	722	2,785	17	210	8,800	-	27,053
삼천포	-	-	-	-	5,435	-	-	1,149	253	367	-	100	2,399	-	9,704
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	4,131	-	-	662	1,340	422	-	1,603	4,236	-	12,394
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	22	783	120	-	5	-	171	665	-	-	-	33	-	-	1,799
포항	28	703	969	2	96	52	-	4,567	206	1,194	-	33	6,555	-	14,405
삼척	367	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	367
동해·묵호	98	126	326	26	914	22	-	3,614	60	18	-	-	878	-	6,083
호산	-	-	-	-	4,033	-	-	-	-	120	-	-	-	-	4,153
옥계	-	30	190	-	-	54	-	411	-	-	-	-	-	-	684
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	554	3,161	4,138	28	41,251	179	171	26,783	9,790	11,465	17	3,831	48,754	-	150,122

- 석탄광물은 32만 톤 수출하였으며, 수출 물동량의 33.9%인 11만 톤이 일본으로 수출된 것으로 나타남

<표 3-37> 수출 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

항만\해외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
인천	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	54
대산	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	52	15	-	-	-	26	33	-	16	-	-	5	7	-	153
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4
포항	58	-	-	-	-	-	25	-	4	10	-	-	5	-	102
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	109	77	0	-	-	27	58	-	19	10	-	5	16	-	322

## 라. 금속광물

- 2017년 우리나라 금속광물의 수출입 화물량은 7,716만 톤을 기록함
  - － 가장 많은 지역은 호주 5,553만 톤, 남미지역 1,083만 톤으로 이 두 지역에서 86% 이상을 수출입한 것으로 나타남
- 금속광물은 주로 제철용 원료로 수입하기 때문에 우리나라의 대표적인 제철소가 위치한 광양, 포항, 평택지역의 인근항만으로 주로 반입됨
  - － 광양항에서 3,442만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 포항항 2,231만 톤, 평택당진항 2,034만 톤으로 3개 항만에서 99% 이상을 처리함

<표 3-38> 수출입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
인천	3	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	305	-	-	-	-	-	-	2,354	326	-	3,988	13,366	-	20,339
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	395	-	-	-	770	-	595	1,558	1,489	-	4,514	25,097	-	34,419
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
포항	38	80	-	-	-	162	-	254	821	1,548	-	2,334	17,070	-	22,308
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	40	874	-	0	-	932	-	849	4,734	3,363	-	10,836	55,533	-	77,162

- 금속광물의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 7,708만 톤으로 99.9%, 수출 물동량은 87만 톤으로 0.1%를 차지함
- － 우리나라에서 수입지역은 호주 5,553만 톤, 남미지역 1,084만 톤, 아프리카지역 473만 톤 등으로 나타남

&lt;표 3-39&gt; 수입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	305	-	-	-	-	-	-	2,354	326	-	3,988	13,366	-	20,339
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	395	-	-	-	770	-	595	1,558	1,489	-	4,514	25,097	-	34,419
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
포항	38	80	-	-	-	162	-	254	821	1,548	-	2,334	17,070	-	22,308
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	40	787	-	-	-	932	-	849	4,734	3,363	-	10,836	55,533	-	77,075

- <표 3-40> 수출 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

[illegible]

## 마. 제1차 금속산업제품

- 2017년 우리나라 제1차 금속산업제품의 수출입 화물량은 6,125만 톤을 기록함
  - － 가장 많은 지역은 중국 2,196만 톤, 일본 1,391만 톤, 유럽 656만 톤, 동남아 561만 톤 등을 처리함
- 제1차 금속산업제품은 주로 광양항에서 1,271만 톤, 평택·당진항 1,113만 톤, 포항항에서 1,102만 톤 등을 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 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	1,843	2,413	275	191	201	3	8	187	6	27	100	3	147	-	5,403
인천	2,029	2,978	501	237	368	22	201	682	43	142	135	84	202	-	7,624
경인	-	23	-	3	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
평택·당진	3,446	3,008	929	284	1,097	513	465	795	91	39	152	243	67	-	11,128
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	390	336	17	43	-	19	29	48	3	1	-	-	-	-	886
목포	102	237	119	5	137	-	-	1	2	34	-	1	0	-	638
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,960	2,509	357	144	1,790	1,069	219	2,556	144	15	783	70	92	-	12,706
삼천포	21	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
옥포	36	3,568	-	-	2	15	-	18	-	-	-	-	-	-	3,638
고현	2	4,508	1	-	4	-	-	7	-	-	-	-	0	-	4,522
마산	385	144	37	25	86	20	179	22	41	0	9	13	-	-	961
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	7	-	-	-	0	-	-	9	-	-	-	-	-	-	16
울산	296	298	621	5	285	16	160	792	20	45	7	13	-	-	2,557
포항	2,384	1,916	1,701	347	1,590	807	170	1,447	266	86	216	62	31	-	11,023
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	5	-	29	-	-	-	-	0	-	0	-	-	-	-	35
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	13,906	21,957	4,587	1,284	5,608	2,484	1,429	6,563	615	389	1,402	487	539	-	61,251



- 제1차 금속산업제품의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 3,260만 톤으로 53.2%, 수출 물동량은 2,865만 톤으로 46.8%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 중국 1,807만 톤, 일본 978만 톤, 유럽 182만 톤 등으로 나타남

<표 3-42> 수입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	1,630	2,394	14	186	113	0	-	66	3	-	-	-	-	-	4,406
인천	1,936	2,945	324	143	7	-	38	554	19	2	-	36	50	-	6,054
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	3,130	2,332	53	147	163	0	13	83	59	-	-	194	65	-	6,240
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	379	336	-	18	-	19	-	48	-	1	-	-	-	-	801
목포	43	236	-	0	125	-	-	1	-	-	-	-	-	-	405
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	280	420	30	14	3	20	-	344	11	-	26	-	57	-	1,206
삼천포	16	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	36	3,541	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	3,595
고현	2	4,383	1	-	4	-	-	7	-	-	-	-	-	-	4,397
마산	377	69	-	24	1	-	0	4	-	-	-	-	-	-	474
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	7	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	16
울산	296	296	-	5	22	14	-	45	-	44	-	-	-	-	722
포항	1,647	1,097	-	63	355	134	-	640	257	-	-	34	24	-	4,251
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	9,778	18,068	423	600	791	188	51	1,818	349	47	26	265	195	-	32,600

- 제1차 금속산업제품은 2,865만 톤을 수출하였으며, 동남아지역 482만 톤, 유럽 474만 톤, 미국 416만 톤, 일본 413만 톤, 중국 389만 톤 등을 수출함

<표 3-43> 수출 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	213	19	261	5	88	3	8	121	3	27	100	3	147	-	997
인천	93	33	176	94	360	22	163	128	24	140	135	48	152	-	1,570
경인	-	23	-	3	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
평택·당진	316	676	876	137	935	513	452	712	31	39	152	48	3	-	4,889
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	12	-	17	25	-	-	29	-	3	-	-	-	-	-	85
목포	60	1	119	4	13	-	-	-	2	34	-	1	0	-	233
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,680	2,089	326	130	1,787	1,049	219	2,211	133	15	757	70	35	-	11,500
삼천포	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
옥포	-	27	-	-	2	15	-	-	-	-	-	-	-	-	44
고현	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	125
마산	8	75	37	1	86	20	179	18	41	0	9	13	-	-	487
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
울산	0	1	621	-	263	2	160	747	20	1	7	13	-	-	1,835
포항	736	819	1,701	285	1,235	673	170	807	9	86	216	28	7	-	6,773
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	5	-	29	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	35
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	4,127	3,889	4,164	684	4,816	2,296	1,379	4,744	266	342	1,376	223	344	-	28,651

## 바. 자동차 및 트레일러

- 2017년 우리나라 자동차 및 트레일러의 수출입 화물량은 3,386만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 미국 950만 톤, 유럽 868만 톤, 극동지역 578만 톤 등을 처리함
- 자동차 및 트레일러는 수출항은 자동차 공장이 입지한 울산, 부평, 광주, 화성, 군산지역과 가까운 항만의 비중이 높음
  - 이들 인근 항만인 평택·당진항에서 1,077만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 울산항 957만 톤, 인천항 492만 톤을 처리함

<표 3-44> 수출입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	59	79	1,329	-	17	1	242	160	-	-	2	12	41	4	1,947
인천	8	12	1,280	10	362	8	480	1,254	829	21	260	107	289	-	4,920
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	345	46	1,638	2,064	104	4	480	4,721	140	129	143	284	674	-	10,773
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	5	3	37	196	53	5	51	63	153	0	62	39	83	-	750
목포	-	-	1,885	699	6	0	101	355	8	269	355	151	35	-	3,863
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	-	0	1	8	1	54	3	4	0	6	10	3	-	91
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	22	36	222	49	97	1	64	943	1	3	132	6	52	-	1,626
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	0	4	3,110	2,760	188	2	174	1,182	86	922	95	120	927	-	9,572
포항	314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	0	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	754	181	9,500	5,780	836	22	1,646	8,684	1,222	1,343	1,054	730	2,104	4	33,860

- 자동차 및 트레일러의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 420만 톤으로 12.4%, 수출 물동량은 2,966만 톤으로 87.6%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 유럽지역 268만 톤, 일본 70만 톤, 미국 70만 톤으로 주요 자동차 선진국가가 주요 수입지역임

&lt;표 3-45&gt; 수입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	42	0	2	-	4	-	0	148	-	-	-	-	-	-	196
인천	0	3	0	-	0	-	0	1	-	-	-	-	0	-	4
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	339	19	694	7	2	0	2	2,333	53	-	10	0	-	-	3,459
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	1
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	-	-	-	1	-	1	0	-	-	-	-	-	-	2
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	0	0	0	1	0	-	0	194	1	-	-	0	1	-	197
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
포항	314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	695	23	696	32	7	0	3	2,676	54	-	11	1	1	-	4,198

- 자동차 및 트레일러 품목은 수출물동량이 대부분이며, 2,966만 톤을 수출하였음
- 주요 수출지역은 미국을 포함한 북미지역 1,015만 톤(미국 880만 톤), 유럽지역 601만 톤, 극동지역 575만 톤, 호주 210만 톤 등을 수출한 것으로 나타남

<표 3-46> 수출 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	18	79	1,327	-	13	1	242	12	-	-	2	12	41	4	1,751
인천	8	9	1,280	10	362	8	480	1,253	829	21	260	107	289	-	4,916
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	6	27	944	2,058	103	4	478	2,388	87	129	132	284	674	-	7,314
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	5	2	37	196	53	5	51	63	153	0	62	39	83	-	749
목포	-	-	1,885	699	6	0	101	355	8	269	355	151	35	-	3,863
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	-	0	1	8	1	53	3	4	0	6	10	3	-	90
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	22	36	222	48	97	1	64	749	0	3	132	6	51	-	1,429
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	0	4	3,110	2,736	188	2	174	1,182	86	922	95	120	927	-	9,547
포항	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	0	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	59	158	8,804	5,748	829	22	1,643	6,007	1,169	1,343	1,044	729	2,103	4	29,662

## 사. 화합물 및 화학제품

- 2017년 우리나라 화합물 및 화학제품의 수출입 화물량은 3,968만 톤을 기록함
  - 가장 많은 지역은 중국 1,325만 톤, 일본 524만 톤, 중동지역 246만 톤, 동남아지역 442만 톤 등으로 주로 아시아지역과의 교역이 많으며, 그 외 지역으로는 미국 443만 톤, 극동 246만 톤 등을 처리함
- 화합물 및 화학제품은 우리나라의 석유화학단지가 많은 울산, 여천, 대산지역의 인근 항만에서의 처리 비중이 높음
  - 이들 인근 항만인 울산항에서 2,302만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 광양항 693만 톤, 대산항 683만 톤, 평택당진항 171만 톤을 처리함

<표 3-47> 수출입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	66	15	1	9	1	0	-	15	-	2	-	-	15	-	124
인천	37	1,091	452	25	37	-	37	4	-	16	-	0	13	-	1,713
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	33	56	0	3	11	-	161	-	16	-	-	-	9	-	289
대산	266	5,576	182	460	107	41	132	19	2	-	-	47	-	-	6,832
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	136	-	-	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	208
군산	13	103	112	13	42	-	-	-	-	-	-	-	4	-	287
목포	3	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	32
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
광양	1,211	1,454	562	490	1,169	174	751	43	37	17	542	6	475	0	6,932
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
마산	-	1	0	-	0	-	-	0	0	-	7	-	0	-	8
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
울산	3,593	4,561	3,120	1,460	2,980	933	1,383	1,745	432	15	592	570	1,637	-	23,021
포항	6	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	169	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	169
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	5,235	13,245	4,430	2,459	4,419	1,148	2,464	1,827	487	51	1,141	622	2,153	0	39,682

- 화합물 및 화학제품의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 1,500만 톤으로 37.8%, 수출 물동량은 2,469만 톤으로 62.2%를 차지함
- － 우리나라에서 수입지역은 일본 292만 톤, 미국 277만 톤, 중동 240만 톤, 중국 225만 톤, 동남아 138만 톤을 주요 수입국에서 국내로 수입함

<표 3-48> 수입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	64	12	1	5	0	0	-	2	-	1	-	-	2	-	87
인천	34	960	435	-	37	-	37	-	-	16	-	-	13	-	1,532
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	33	55	0	3	10	-	161	-	16	-	-	-	-	-	278
대산	182	5	99	104	67	5	122	13	-	-	-	47	-	-	645
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	136	-	-	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	201
군산	13	103	112	13	38	-	-	-	-	-	-	-	4	-	283
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	418	256	470	126	326	37	720	31	27	-	542	-	94	0	3,047
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
울산	2,172	541	1,657	191	831	253	1,361	975	101	11	293	264	91	-	8,740
포항	-	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	128	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	128
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	2,923	2,245	2,773	443	1,375	295	2,400	1,022	144	27	835	311	204	0	14,997

- 화합물 및 화학제품은 2,471만 톤을 수출하였으며, 주요 수출지역인 중국으로 가장 많은 1,100만 톤을 수출하였으며, 그 외 동남아시아 304만 톤, 일본 231만 톤, 극동지역 202만 톤 등을 수출한 것으로 나타남

&lt;표 3-49&gt; 수출 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2	3	0	3	1	0	-	13	-	2	-	-	13	-	37
인천	4	131	17	25	-	-	0	4	-	-	-	0	-	-	181
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	1	0	-	1	-	-	-	-	-	-	-	9	-	11
대산	84	5,571	83	356	40	36	10	6	2	-	-	-	-	-	6,187
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
군산	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
목포	3	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	32
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
광양	793	1,198	92	364	843	137	31	12	10	17	-	6	381	-	3,885
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
마산	-	1	0	-	0	-	-	0	0	-	7	-	0	-	8
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	1,421	4,020	1,464	1,268	2,149	680	22	770	331	5	299	306	1,546	-	14,281
포항	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	2,312	11,001	1,657	2,016	3,044	853	63	805	343	24	306	312	1,949	-	24,685



### 3. 주요 항만별 해외지역 기종점 상세분석

#### 가. 전국항만

- 2017년 우리나라의 수출입 일반화물 물동량은 7억 9,912만 톤을 처리하였으며, 광양항에서 가장 많은 1억 9,462만 톤을 처리하여 24.4%의 비중, 울산항은 1억 7,111만 톤을 처리하여 21.4%의 비중을 나타냄
  - － 그 다음으로는 인천항 8,727만 톤(10.9%), 평택당진항 8,648만 톤(10.8%), 대산항 7,839만 톤(9.8%), 포항항 5,029만 톤(6.3%)을 처리하여 6개 항만에서 우리나라 전체 수출입 일반화물의 86.1%를 처리함
- 주요 품목별로는 원유 및 천연가스 채취물 3억 6,374만 톤(45.5%), 석탄광물 1억 5,044만 톤(18.8%), 금속광물 7,716만 톤(9.7%)을 처리하였음
  - － 우리나라의 수입 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 2억 7,953만 톤(45.3%), 석탄광물 1억 5,012만 톤(24.3%), 금속광물 7,708만 톤(12.5%)을 처리함
  - － 또한 우리나라의 수출 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 8,422만 톤(46.4%), 자동차 및 트레일러 2,966만 톤(16.3%), 제1차금속산업제품 2,865만 톤(15.8%)을 처리함

<표 3-50> 전국항만의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2017)

단위 : 천RT, %

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
농산물	120	0.1	12,793	2.1	12,913	1.6
석탄광물	322	0.2	150,122	24.3	150,444	18.8
원유 및 천연가스 채취물	84,217	46.4	279,526	45.3	363,743	45.5
금속광물	87	0.1	77,075	12.5	77,162	9.7
비금속광물	1,301	0.7	19,086	3.1	20,387	2.6
화학물및화학제품	24,685	13.6	14,997	2.4	39,682	5.0
제1차금속산업제품	28,651	15.8	32,600	5.3	61,251	7.7
자동차및트레일러	29,662	16.3	4,198	0.7	33,860	4.2
기타	12,582	7.0	27,092	4.4	39,675	5.0
계	181,627	100.0	617,489	100.0	799,117	100.0

&lt;표 3-51&gt; 수출입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	80	228	5,166	39	323	45	0	2,024	160	200	-	3,389	1,259	-	12,913
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	59	16	62	1	-	-	-	191	0	-	-	-	466	-	796
축산물	0	1	0	1	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	3
석탄광물	663	3,238	4,138	28	41,251	205	229	26,783	9,809	11,476	17	3,837	48,770	-	150,444
석회석광물	2,524	1,467	646	172	1,727	50	114	7	262	-	146	1,257	22	-	8,394
원유및천연가스채취물	11,494	25,145	16,816	12,037	53,832	7,705	170,872	27,260	8,291	147	4,805	1,477	23,659	202	363,743
금속광물	40	874	-	0	-	982	-	849	4,734	3,363	-	10,836	55,533	-	77,162
비금속광물	2,157	3,297	478	253	1,218	706	95	256	645	278	1,018	2,411	7,575	-	20,387
음식료품	4	58	224	7	1,289	58	1	21	20	109	69	143	1,942	-	3,944
담배제품	-	0	-	2	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	2
섬유제품(의복제외)	43	222	1	4	17	1	1	50	-	-	9	6	22	-	377
의복,의복액세서리및모 피제품	47	131	0	3	0	-	-	14	-	0	-	-	1	-	197
가죽,가방및신발제품	1	2	0	0	0	-	3	0	0	-	-	0	0	-	6
목재및나무제품(가구제 외)	65	42	210	6	1,411	-	1	213	-	448	4	80	2,363	-	4,842
펄프,종이및종이제품	29	4	1	10	333	-	-	18	-	447	-	790	76	-	1,708
인쇄및기록매체	1	0	-	0	0	-	0	0	-	-	-	-	0	-	1
코크스,연탄및석유정제 품	1,043	1,908	532	47	209	43	-	224	-	213	101	-	212	-	4,532
화합물및화학제품	5,235	13,245	4,430	2,459	4,419	1,148	2,464	1,827	487	51	1,141	622	2,153	0	39,682
고무및플라스틱제품	161	145	46	0	11	0	34	51	0	2	-	1	10	-	459
비금속광물제품	397	177	-	4	0	-	-	9	0	-	2	0	2	-	591
제1차금속산업제품	13,906	21,957	4,587	1,284	5,608	2,484	1,429	6,563	615	389	1,402	487	539	-	61,251
금속가공제품(기계및가 구제외)	251	175	115	12	407	34	220	235	196	5	43	4	3	-	1,771
기타기계및장비제조품	93	85	19	4	121	1	110	39	35	1	7	7	2	0	523
전자부품,컴퓨터,영상음 향및통신장비	4	0	2	1	3	-	-	0	-	-	-	-	0	-	10
전기장비제품	152	321	441	232	366	105	337	511	73	17	29	38	74	0	2,666
의료,정밀,광학기기와시 계	19	1	4	1	6	1	3	0	6	5	-	1	6	0	53
자동차및트레일러	754	181	9,500	5,780	836	22	1,646	8,684	1,222	1,343	1,054	730	2,104	4	33,880
기타운송장비	13	133	236	80	19	2	2	59	5	0	1	31	2	-	584
가구제품	4	1	2	0	11	0	4	1	0	-	-	0	5	-	28
기타제품	239	845	1,300	3	1,417	397	8	909	104	21	0	2,650	235	0	8,158
계	39,507	73,900	48,955	22,470	114,833	13,940	177,642	76,799	26,666	18,516	9,848	28,796	147,037	207	799,117

&lt;표 3-52&gt; 수입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	0	28	5,165	-	323	45	-	2,024	160	200	-	3,389	1,259	-	12,793
임산물															
수산물	20	15	60	1	-	-	-	185	0	-	-	-	464	-	745
축산물	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
석탄광물	554	3,161	4,138	28	41,251	179	171	26,783	9,790	11,465	17	3,881	48,754	-	150,122
석회석광물	2,285	1,434	-	32	465	-	114	-	-	-	146	-	16	-	4,491
원유및천연가스채취물	4,480	4,359	11,602	3,141	27,818	4,133	10,287	25,687	7,851	29	4,658	905	14,374	202	279,536
금속광물	40	787	-	-	-	982	-	849	4,734	3,363	-	10,836	55,533	-	77,075
비금속광물	1,755	2,926	340	19	1,161	687	95	245	618	278	1,010	2,381	7,572	-	19,086
음식료품	4	58	223	6	1,285	55	1	8	20	109	69	143	1,940	-	3,922
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	40	181	0	-	0	-	0	26	-	-	-	6	16	-	270
의복,의복액세서리및모 피제품	36	125	-	3	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	165
가죽,가방및신발제품	0	1	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
목재및나무제품(가구제 외)	64	42	208	6	1,335	-	0	213	-	448	4	80	2,363	-	4,823
펄프,종이및종이제품	29	4	0	8	333	-	-	4	-	447	-	790	70	-	1,685
인쇄및기록매체	0	0	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
코르크스,연탄및석유정제 품	35	51	450	20	7	33	-	224	-	213	101	-	-	-	1,133
화합물및화학제품	2,923	2,245	2,773	443	1,375	235	2,400	1,022	144	27	835	311	204	0	14,997
고무및플라스틱제품	36	77	0	-	1	0	2	2	-	2	-	-	6	-	126
비금속광물제품	388	170	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	559
제1차금속산업제품	9,778	18,088	423	600	791	188	51	1,818	349	47	26	265	195	-	32,600
금속가공제품(기계및가 구제외)	163	42	0	0	16	1	2	25	-	1	-	-	1	-	251
기타기계및장비제조품	48	19	6	0	29	-	6	25	20	-	-	0	0	-	153
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	3	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
전기장비제품	98	68	7	162	1	-	0	66	-	8	-	0	0	-	410
의료,정밀,광학기기및 시계	17	0	3	-	0	-	-	0	-	0	-	-	0	-	20
자동차및트레일러	665	23	666	32	7	0	3	2,676	54	-	11	1	1	-	4,198
기타운송장비	12	101	2	63	9	-	-	8	-	0	-	-	0	-	196
가구제품	4	1	1	-	10	0	-	1	-	-	-	-	5	-	21
기타제품	252	843	1,300	-	1,417	336	-	902	104	20	-	2,649	228	-	8,111
계	23,762	35,080	27,400	4,564	77,694	6,945	12,132	62,792	23,845	16,668	6,879	25,585	13,001	202	617,489

&lt;표 3-53&gt; 수출 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	79	0	1	39	0	-	0	0	-	-	-	-	0	-	120
임산물															
수산물	38	0	2	1	-	-	-	7	-	-	-	-	3	-	51
축산물	-	0	0	1	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	1
석탄광물	109	77	0	-	-	27	58	-	19	10	-	5	16	-	322
석회석광물	239	33	646	140	1,232	50	-	7	262	-	-	1,257	6	-	3,903
원유및천연가스채취물	7,014	21,786	5,214	8,896	26,013	3,572	585	1,573	440	118	147	571	9,286	-	84,217
금속광물	-	87	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
비금속광물	402	371	138	234	57	19	-	11	27	0	8	30	4	-	1,301
음식료품	0	0	1	1	3	3	0	13	-	-	-	0	2	-	23
담배제품	-	0	-	2	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	2
섬유제품(의복제외)	3	42	1	4	17	1	0	24	-	-	9	0	6	-	107
의복,의복액세서리및모피제품	11	6	0	1	-	-	-	14	-	-	-	-	1	-	32
가죽,가방및신발제품	0	1	-	0	0	-	3	0	0	-	-	0	0	-	4
목재및나무제품(가구제외)	0	-	2	0	17	-	0	0	-	-	-	0	0	-	19
펄프,종이및종이제품	0	-	1	2	0	-	-	14	-	-	-	0	6	-	23
인쇄및기록매체	1	0	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0	-	1
코크스,연탄및석유정제품	1,008	1,857	82	28	202	10	-	0	-	-	-	-	212	-	3,399
화합물및화학제품	2,312	11,001	1,657	2,016	3,044	853	63	805	343	24	306	312	1,949	-	24,685
고무및플라스틱제품	125	68	46	0	10	-	31	49	0	-	-	1	3	-	333
비금속광물제품	9	7	-	4	0	-	-	9	0	-	2	0	2	-	32
제1차금속산업제품	4,127	3,889	4,164	684	4,816	2,296	1,379	4,744	266	342	1,376	223	344	-	28,651
금속가공제품(기계및가구제외)	89	133	115	12	391	32	289	210	196	4	43	4	3	-	1,520
기타기계및장비제조품	45	67	12	4	92	1	104	14	15	1	7	7	1	0	370
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	1	-	-	1	3	-	-	0	-	-	-	-	0	-	4
전기장비제품	54	233	434	70	355	105	337	445	73	9	29	38	73	0	2,286
의료,정밀,광학기기및시계	2	1	1	1	6	1	3	0	6	5	-	1	6	0	33
자동차및트레일러	59	158	8,804	5,748	829	22	1,643	6,007	1,169	1,343	1,044	729	2,103	4	29,652
기타운송장비	0	32	233	17	10	2	2	51	5	-	1	31	2	-	387
가구제품	0	0	1	0	1	-	4	1	0	-	-	0	0	-	7
기타제품	17	2	0	3	0	1	8	7	-	1	0	1	7	0	47
계	15,745	38,800	24,555	17,965	37,119	6,995	4,510	14,066	2,821	1,859	2,970	3,210	14,065	5	181,627

## 나. 울산항

- 울산항은 깊은 수심과 조수간만의 차가 적어 천혜의 자연조건을 갖추고 있으며, 울산본항과 온산항, 미포항으로 나뉘어져 있음
  - 울산항은 우리나라 산업의 전략적 거점항으로 배후에는 대규모 국가공업단지가 있어 중화학, 자동차, 조선 등의 산업을 중심으로 발전한 도시임
- 2017년 울산항은 수출입 일반화물을 1억 7,112만 톤(21.4%)을 처리하였으며, 우리나라의 주요 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물 1억 2,127만 톤(33.3%)을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 다음으로 화합물 및 화학제품 2,302만 톤(58.0%), 자동차 및 트레일러 957만 톤(28.3%) 등을 처리하였음
  - 우리나라의 수입화물량 대비 원유 및 천연가스 채취물 8,808만 톤(31.5%), 화합물 및 화학제품 874만 톤(58.3%)을 처리
  - 우리나라의 수출화물량 대비 원유 및 천연가스 채취물 3,319만 톤(39.4%), 자동차 및 트레일러 954만 톤(32.1%), 화합물 및 화학제품 1,428만 톤(57.9%)을 처리
- 울산항으로 수입하는 원유 및 천연가스 채취물의 대부분 중동 지역(6,605만 톤)에서 수입되며, 일부는 동남아 318만 톤, 유럽 772만 톤 등의 지역에서도 수입되고 있음
  - 수출은 동남아 974만 톤, 중국 643만 톤, 일본 371만 톤, 극동 271만 톤 등의 수입
- 울산항으로 화합물 및 화학제품의 수입물량은 일본 217만 톤, 미국 166만 톤, 중동지역 136만 톤, 동남아지역 83만 톤이 반입되었음
  - 수출은 중국으로 402만 톤, 동남아지역으로 215만 톤, 호주지역으로 155만 톤, 미국으로 146만 톤, 일본으로 142만 톤 등을 수출하였음
- 울산항에서 처리된 자동차 및 트레일러는 주로 미국 311만 톤, 극동 273만 톤, 유럽 118만 톤, 호주지역으로 93만 톤 등으로 수출하였음
  - 수입은 극동지역에서 울산항으로 2만 4천 톤을 반입함

<표 3-54> 수출입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	97	482	-	136	45	-	357	-	-	-	389	11	-	1,516
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	22	785	120	-	5	1	171	665	-	-	-	33	-	-	1,802
석회석광물	4	17	-	-	204	-	-	-	-	-	-	-	-	-	225
원유및천연가스채취물	6,342	6,955	7,162	3,962	12,925	3,286	66,590	8,422	865	71	440	509	3,643	102	121,274
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	101	85	229	5	277	275	51	157	22	211	287	1,533	1,368	-	4,601
음식료품	-	13	11	-	115	8	-	-	-	10	-	5	480	-	642
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
의복,의복엑세서리및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구제외)	-	-	-	-	798	-	-	-	-	-	-	48	-	-	846
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	85	-	-	-	-	157	-	177	56	-	473
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	1,008	1,282	123	44	182	5	-	105	-	-	-	-	212	-	2,961
화합물및화학제품	3,593	4,561	3,120	1,460	2,980	933	1,383	1,745	432	15	592	570	1,637	-	23,021
고무및플라스틱제품	13	13	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	33
비금속광물제품	4	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	4
제1차금속산업제품	296	298	621	5	285	16	160	792	20	45	7	13	-	-	2,557
금속가공제품(기계및가구제외)	5	86	56	2	251	3	106	151	36	1	4	-	-	-	701
기타기계및장비제조품	-	1	-	-	-	-	68	-	-	-	-	-	-	-	69
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	1	-	-	-	-	9	-	1	2	-	-	2	-	14
의료,정밀,광학기기와시계	-	-	-	-	-	-	-	0	6	-	-	-	-	-	6
자동차및트레일러	0	4	3,110	2,760	188	2	174	1,182	86	922	95	120	927	-	9,572
기타운송장비	-	-	-	-	7	-	-	7	4	-	-	-	-	-	17
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	3	94	158	2	99	123	-	25	-	7	-	273	-	-	783
계	11,390	14,292	15,194	8,240	18,535	4,697	68,720	13,607	1,472	1,441	1,425	3,667	8,336	102	171,117

&lt;표 3-55&gt; 수입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	97	482	-	136	45	-	357	-	-	-	389	11	-	1,516
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	22	783	120	-	5	-	171	665	-	-	-	33	-	-	1,799
석회석광물	4	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
원유및천연가스채취물	2,631	528	4,717	1,248	3,179	304	66,049	7,723	792	15	429	213	151	102	88,082
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	75	85	228	5	228	275	51	157	22	211	287	1,533	1,368	-	4,525
음식료품	-	13	11	-	115	8	-	-	-	10	-	5	480	-	642
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복엑세서리및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구제외)	-	-	-	-	798	-	-	-	-	-	-	48	-	-	846
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	85	-	-	-	-	157	-	177	56	-	473
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	23	-	41	16	7	-	-	105	-	-	-	-	-	-	193
화합물및화학제품	2,172	541	1,657	191	831	253	1,361	975	101	11	293	264	91	-	8,740
고무및플라스틱제품	13	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	15
비금속광물제품	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
제1차금속산업제품	296	296	-	5	22	14	-	45	-	44	-	-	-	-	722
금속가공제품(기계및 가구제외)	4	30	-	-	9	-	0	-	-	1	-	-	-	-	45
기타기계및장비제조품	-	0	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
기타운송장비	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	3	94	158	-	99	123	-	25	-	7	-	273	-	-	781
계	5,246	2,486	7,415	1,490	5,522	1,022	67,636	10,052	915	455	1,009	2,933	2,156	102	108,438

&lt;표 3-56&gt; 수출 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

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	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4
석회석광물	-	-	-	-	204	-	-	-	-	-	-	-	-	-	204
원유및천연가스채취물	3,710	6,426	2,445	2,714	9,746	2,983	541	699	73	56	11	296	3,493	-	33,192
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	27	-	1	-	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
의복,의복엑세서리및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	984	1,282	82	28	174	5	-	-	-	-	-	-	212	-	2,768
화합물및화학제품	1,421	4,020	1,464	1,268	2,149	680	22	770	331	5	299	306	1,546	-	14,281
고무및플라스틱제품	-	13	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	18
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0
제1차금속산업제품	0	1	621	-	263	2	160	747	20	1	7	13	-	-	1,835
금속가공제품(기계및 가구제외)	1	56	56	2	242	3	106	151	36	-	4	-	-	-	655
기타기계및장비제조품	-	1	-	-	-	-	66	-	-	-	-	-	-	-	67
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	9	-	1	2	-	-	2	-	13
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	0	6	-	-	-	-	-	6
자동차및트레일러	0	4	3,110	2,736	188	2	174	1,182	86	922	95	120	927	-	9,547
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	7	4	-	-	-	-	-	10
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
계	6,144	11,806	7,779	6,750	13,013	3,675	1,083	3,556	558	986	416	734	6,180	-	62,679



## 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
- 2017년 광양항은 수출입 일반화물을 1억 9,462만 톤(24.4%)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 1억 344만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 12.9%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 28.4%를 처리
  - 금속광물은 3,442만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 4.3%, 전국 금속광물 품목 대비 44.6%를 처리함
  - 석탄광물은 2,721만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.4%, 전국 석탄광물 품목 대비 18.1%를 처리함
  - 제1차 금속산업제품은 1,271만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.6%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 20.7%를 처리함
- 광양항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 중동지역, 동남아시아, 유럽, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 광양항은 호주와 4,253만 톤, 중동지역 3,878만 톤, 동남아시아 3,441만 톤, 유럽 1,763만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 광양항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주지역 21.9%, 중동지역 19.9%, 동남아시아 17.7%, 유럽 9.1%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 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
임산물															
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	76	620	1,257	-	8,242	56	33	4,362	738	2,785	17	215	8,806	-	27,206
석회석광물	906	558	-	20	432	-	38	-	-	-	146	-	16	-	2,117
원유및천연가스채취물	2,977	11,228	2,794	6,128	22,194	3,013	37,647	10,022	2,617	17	1,093	193	3,513	-	103,437
금속광물	-	395	-	-	-	770	-	595	1,558	1,489	-	4,514	25,097	-	34,419
비금속광물	52	794	60	54	466	105	33	10	215	10	587	254	4,310	-	6,951
음식료품	-	1	4	-	104	-	-	8	-	-	-	-	-	-	116
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	30	-	-	4	-	-	-	34
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코르크,연탄 및 석유정제품	-	3	155	3	-	38	-	-	-	33	-	-	-	-	232
화합물및화학제품	1,211	1,454	562	490	1,169	174	751	43	37	17	542	6	475	0	6,932
고무및플라스틱제품	0	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
비금속광물제품	20	49	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	71
제1차금속산업제품	2,960	2,509	357	144	1,790	1,069	219	2,556	144	15	783	70	92	-	12,706
금속가공제품(기계및 가구제외)	2	2	-	-	1	-	6	0	-	-	-	-	-	-	11
기타기계및장비제조품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	0	1	8	1	54	3	4	0	6	10	3	-	91
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220	-	220
계	8,211	17,618	5,254	6,839	34,406	5,227	38,780	17,634	5,313	4,366	3,181	5,262	42,532	0	194,624

&lt;표 3-58&gt; 수입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	24	605	1,257	-	8,242	30	-	4,362	722	2,785	17	210	8,800	-	27,053
석회석광물	894	525	-	20	168	-	38	-	-	-	146	-	16	-	1,808
원유및천연가스채취물	1,459	2,696	1,758	1,837	9,782	2,621	37,645	9,966	2,478	14	1,002	149	611	-	72,016
금속광물	-	395	-	-	-	770	-	595	1,558	1,489	-	4,514	25,097	-	34,419
비금속광물	42	537	-	-	466	105	33	-	189	10	587	224	4,310	-	6,503
음식료품	-	1	4	-	104	-	-	8	-	-	-	-	-	-	116
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	30	-	-	4	-	-	-	34
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	-	1	155	3	-	33	-	-	-	33	-	-	-	-	225
화합물및화학제품	418	256	470	126	326	37	720	31	27	-	542	-	94	0	3,047
고무및플라스틱제품	0	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
비금속광물제품	20	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69
제1차금속산업제품	280	420	30	14	3	20	-	344	11	-	26	-	57	-	1,206
금속가공제품(기계및 가구제외)	2	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	4
기타기계및장비제조품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	1	-	1	0	-	-	-	-	-	-	2
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	220	-	220
계	3,140	5,492	3,673	2,000	19,092	3,615	38,437	15,341	4,986	4,331	2,325	5,097	39,203	0	146,732

&lt;표 3-59&gt; 수출 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
임산물															
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	52	15	-	-	-	26	33	-	16	-	-	5	7	-	153
석회석광물	13	33	-	-	263	-	-	-	-	-	-	-	-	-	309
원유및천가스채취물	1,518	8,533	1,037	4,291	12,412	393	2	56	139	3	92	44	2,903	-	31,421
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	10	258	60	54	-	-	-	10	27	-	-	30	-	-	449
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	-	1	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	7
화합물및화학제품	793	1,198	92	364	843	137	31	12	10	17	-	6	381	-	3,885
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
제1차금속산업제품	2,680	2,089	326	130	1,787	1,049	219	2,211	133	15	757	70	35	-	11,500
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	-	-	-	1	-	6	0	-	-	-	-	-	-	7
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	0	1	8	1	53	3	4	0	6	10	3	-	90
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
계	5,071	12,126	1,581	4,840	15,314	1,612	344	2,293	328	35	856	165	3,328	-	47,892

## 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
- 2017년 인천항은 수출입 일반화물을 8,727만 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 4,316만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 5.4%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 11.9%를 처리
  - 석탄광물은 1,664만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.1%, 전국 석탄광물 품목 대비 11.1%를 처리함
  - 제1차 금속산업제품은 762만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.0%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 12.4%를 처리함
  - 농산물은 575만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.7%, 전국 농산물 품목 대비 44.5%를 처리함
- 인천항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 호주, 동남아시아, 유럽, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - 인천항은 중동지역과 2,352만 톤, 호주 1,272만 톤, 동남아시아 1,011만 톤, 중국 983만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - 인천항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 27.0%, 호주 14.6%, 동남아시아 11.6%, 중국 11.3%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 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	74	57	2,192	34	20	-	0	924	91	107	-	1,645	603	-	5,748
임산물															
수산물	-	2	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
축산물	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
석탄광물	-	102	-	-	3,871	-	-	2,758	1,288	2,859	-	208	5,561	-	16,648
석회석광물	40	28	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78
원유및천연가스채취물	966	4,061	1,754	973	4,827	105	22,787	2,602	1,606	-	234	142	3,103	-	43,160
금속광물	3	93	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96
비금속광물	338	761	-	0	45	55	-	5	-	47	8	-	249	-	1,510
음식료품	-	9	20	1	46	0	0	-	5	56	16	0	1,132	-	1,287
담배제품	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
섬유제품(의복제외)	30	114	-	3	0	-	0	-	-	-	9	0	0	-	158
의복,의복엑세서리및모 피제품	40	34	-	1	-	-	-	-	-	0	-	-	0	-	75
가죽,가방 및 신발제품	-	1	-	-	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	1
목재및나무제품(가구제 외)	18	41	61	-	126	-	0	101	-	228	-	-	1,520	-	2,094
펄프,종이및종이제품	-	0	-	2	-	-	-	-	-	11	-	6	14	-	33
인쇄 및 기록매체	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄 및 석유정제품	-	38	-	-	-	-	-	77	-	-	-	-	-	-	115
화합물및화학제품	37	1,091	452	25	37	-	37	4	-	16	-	0	13	-	1,713
고무및플라스틱제품	10	19	45	0	5	-	1	39	0	-	-	0	6	-	127
비금속광물제품	-	58	-	1	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-	59
제1차금속산업제품	2,029	2,978	501	237	368	22	201	682	43	142	135	84	202	-	7,624
금속가공제품(기계및가 구제외)	8	7	0	-	5	0	1	-	-	-	1	0	-	-	22
기타기계및장비제조품	-	4	0	3	6	0	0	-	2	-	2	-	-	-	17
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	0	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
전기장비제품	15	79	106	9	136	20	12	166	30	10	9	19	16	-	628
의료,정밀,광학기기와 시계	-	0	0	1	1	-	-	0	0	3	-	-	6	0	11
자동차및트레일러	8	12	1,280	10	362	8	480	1,254	829	21	260	107	289	-	4,920
기타운송장비	-	2	0	1	1	-	-	0	-	-	0	-	-	-	4
가구제품	0	0	-	-	0	-	4	-	0	-	-	-	5	-	9
기타제품	31	243	63	1	242	25	-	-	65	-	-	453	-	-	1,123
계	3,648	9,835	6,479	1,305	10,112	235	23,522	8,612	3,961	3,501	675	2,665	12,722	0	87,271

&lt;표 3-61&gt; 수입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	57	2,192	-	20	-	-	924	91	107	-	1,645	603	-	5,640
임산물															
수산물	-	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
축산물	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
석탄광물	-	102	-	-	3,871	-	-	2,758	1,288	2,859	-	208	5,561	-	16,648
석회석광물	40	28	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78
원유및천가스채취물	54	703	1,737	-	4,550	105	22,787	2,602	1,606	-	234	142	2,952	-	37,469
금속광물	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
비금속광물	324	665	-	-	45	55	-	5	-	47	-	-	249	-	1,390
음식료품	-	9	20	-	46	-	-	-	5	56	16	-	1,132	-	1,286
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	30	76	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	-	107
의복,의복엑세서리및모 피제품	30	28	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	0	-	59
가족,가방 및 신발제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
목재및나무제품(가구 제외)	18	41	61	-	126	-	-	101	-	228	-	-	1,520	-	2,094
펄프,종이및종이제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	11	-	6	14	-	31
인쇄 및 기록매체	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄 및 석유정제품	-	38	-	-	-	-	-	77	-	-	-	-	-	-	115
화합물및화학제품	34	960	435	-	37	-	37	-	-	16	-	-	13	-	1,532
고무및플라스틱제품	10	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	36
비금속광물제품	-	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
제1차금속산업제품	1,936	2,945	324	143	7	-	38	554	19	2	-	36	50	-	6,054
금속가공제품(기계및 가구제외)	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타기계및장비제조품	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전기장비제품	15	17	-	-	-	-	-	2	-	7	-	-	-	-	41
의료,정밀,광학기각및 시계	-	0	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
자동차및트레일러	0	3	0	-	0	-	0	1	-	-	-	-	0	-	4
기타운송장비	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
가구제품	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5
기타제품	16	243	63	-	242	25	-	-	65	-	-	453	-	-	1,107
계	2,510	6,007	4,837	143	8,955	185	22,861	7,023	3,075	3,333	250	2,490	12,106	-	73,776

&lt;표 3-62&gt; 수출 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	74	-	-	34	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	108
임산물															
수산물	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
축산물	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
석탄광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석회석광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	913	3,358	17	973	278	-	-	-	-	-	-	0	152	-	5,691
금속광물	-	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
비금속광물	15	96	-	0	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	119
음식료품	-	-	-	1	-	0	0	-	-	-	-	0	-	-	1
담배제품	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
섬유제품(의복제외)	-	38	-	3	-	-	0	-	-	-	9	0	0	-	51
의복,의복엑세서리및모 피제품	10	5	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	2
인쇄 및 기록매체	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코르크,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	4	131	17	25	-	-	0	4	-	-	-	0	-	-	181
고무및플라스틱제품	-	0	45	0	5	-	1	39	0	-	-	0	-	-	91
비금속광물제품	-	0	-	1	0	-	-	-	-	-	-	0	-	-	1
제1차금속산업제품	93	33	176	94	360	22	163	128	24	140	135	48	152	-	1,570
금속가공제품(기계및 가구제외)	8	7	0	-	5	0	1	-	-	-	1	0	-	-	22
기타기계및장비제조품	-	2	0	3	6	0	0	-	2	-	2	-	-	-	15
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
전기장비제품	0	61	106	9	136	20	12	165	30	3	9	19	16	-	586
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	0	1	1	-	-	-	0	3	-	-	6	0	10
자동차및트레일러	8	9	1,280	10	362	8	480	1,253	829	21	260	107	289	-	4,916
기타운송장비	-	-	0	1	1	-	-	0	-	-	0	-	-	-	2
가구제품	-	-	-	-	0	-	4	-	0	-	-	-	-	-	4
기타제품	15	0	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
계	1,138	3,828	1,642	1,163	1,157	50	660	1,588	886	167	425	175	616	0	13,495



## 마. 평택·당진항

- 2017년 평택·당진항은 수출입 일반화물을 8,648만 톤(10.8%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 금속광물, 제1차 금속산업제품, 자동차 및 트레일러 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - － 원유 및 천연가스 채취물은 2,636만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.3%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 7.2%를 처리
  - － 금속광물은 2,034만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.5%, 전국 금속광물 품목 대비 26.4%를 처리함
  - － 제1차 금속산업제품은 1,113만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.4%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 18.2%를 처리함
  - － 자동차 및 트레일러는 107만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.3%, 전국 자동차 및 트레일러 품목 대비 31.8%를 처리함
- 평택·당진항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 중동지역, 동남아지역, 유럽 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - － 평택·당진항은 호주와 2,375만 톤, 중동지역 1,089만 톤, 동남아지역 1,014만 톤, 유럽 788만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - － 평택·당진항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주 27.5%, 중동지역 12.6%, 동남아지역 11.7%, 유럽 9.1%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 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	1,235	5	7	-	-	420	-	68	-	883	301	-	2,920
임산물															
수산물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
축산물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	9	766	1,108	-	13	20	-	1,332	61	1,649	-	-	4,299	-	9,258
석회석광물	272	206	-	-	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	552
원유및천가스채취물	195	885	1,680	37	7,281	73	9,736	530	698	47	152	368	4,678	-	26,360
금속광물	-	305	-	-	-	-	-	-	2,354	326	-	3,988	13,366	-	20,339
비금속광물	233	837	-	-	100	91	-	4	38	0	-	-	109	-	1,411
음식료품	-	6	166	6	556	38	-	-	2	42	20	132	110	-	1,077
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	0	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	0	-	16	-	-	4	-	-	-	-	133	-	153
펄프,종이및종이제품	9	-	-	-	167	-	-	-	-	33	-	-	-	-	210
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코르크,연탄 및 석유정제품	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
화합물및화학제품	33	56	0	3	11	-	161	-	16	-	-	-	9	-	289
고무및플라스틱제품	-	20	0	-	2	-	25	-	-	-	-	-	1	-	49
비금속광물제품	181	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	244
제1차금속산업제품	3,446	3,008	929	284	1,097	513	465	795	91	39	152	243	67	-	11,128
금속가공제품(기계및 가구제외)	39	21	1	-	9	-	7	7	1	1	8	-	-	-	95
기타기계및장비제조품	1	0	0	-	-	-	11	-	4	-	-	-	0	-	16
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전기장비제품	1	12	3	1	16	1	4	48	0	-	-	-	7	-	93
의료,정밀,광학기각및 시계	-	0	0	-	5	-	1	-	-	-	-	-	-	-	7
자동차및트레일러	345	46	1,638	2,064	104	4	480	4,721	140	129	143	284	674	-	10,773
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
기타제품	0	308	25	-	679	189	-	18	-	9	-	264	-	-	1,493
계	4,765	6,545	6,788	2,401	10,138	930	10,893	7,879	3,404	2,343	474	6,163	23,754	-	86,477

&lt;표 3-64&gt; 수입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	1,235	-	7	-	-	420	-	68	-	883	301	-	2,914
임산물															
수산물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	9	716	1,108	-	13	20	-	1,332	61	1,649	-	-	4,295	-	9,203
석회석광물	272	206	-	-	73	-	-	-	-	-	-	-	-	-	552
원유및천가스채취물	138	346	1,619	6	7,008	3	9,721	514	698	-	142	288	4,677	-	25,160
금속광물	-	305	-	-	-	-	-	-	2,354	326	-	3,988	13,366	-	20,339
비금속광물	231	837	-	-	92	91	-	4	38	-	-	-	109	-	1,401
음식료품	-	6	166	6	553	38	-	-	2	42	20	132	109	-	1,073
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	11	-	-	4	-	-	-	-	133	-	148
펄프,종이및종이제품	9	-	-	-	167	-	-	-	-	33	-	-	-	-	209
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄 및 석유정제품	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
화합물및화학제품	33	55	0	3	10	-	161	-	16	-	-	-	-	-	278
고무및플라스틱제품	-	20	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
비금속광물제품	181	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239
제1차금속산업제품	3,130	2,332	53	147	163	0	13	83	59	-	-	194	65	-	6,240
금속가공제품(기계및 가구제외)	23	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	26
기타기계및장비제조품	1	-	0	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	4
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전기장비제품	1	9	3	-	-	-	-	48	-	-	-	-	-	-	61
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
자동차및트레일러	339	19	694	7	2	0	2	2,333	53	-	10	0	-	-	3,459
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
기타제품	-	308	25	-	679	189	-	18	-	9	-	264	-	-	1,492
계	4,368	5,222	4,904	169	8,777	341	9,900	4,757	3,281	2,127	172	5,751	23,053	-	72,824

&lt;표 3-65&gt; 수출 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	54
석회석광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천가스채취물	57	540	62	31	273	70	15	16	-	47	10	80	1	-	1,200
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	2	-	-	-	8	-	-	-	-	0	-	-	-	-	10
음식료품	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	0	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	0	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코르크,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	-	1	0	-	1	-	-	-	-	-	-	-	9	-	11
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	2	-	25	-	-	-	-	-	1	-	28
비금속광물제품	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
제1차금속산업제품	316	676	876	137	935	513	452	712	31	39	152	48	3	-	4,889
금속가공제품(기계및 가구제외)	16	19	1	-	9	-	7	6	1	1	8	-	-	-	69
기타기계및장비제조품	-	0	-	-	-	-	8	-	4	-	-	-	0	-	12
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	3	-	1	16	1	4	-	0	-	-	-	7	-	33
의료,정밀,광학기각및 시계	-	0	-	-	5	-	1	-	-	-	-	-	-	-	7
자동차및트레일러	6	27	944	2,058	103	4	478	2,388	87	129	132	284	674	-	7,314
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
계	397	1,323	1,883	2,232	1,360	589	993	3,122	123	216	302	412	701	-	13,653

## 바. 포항항

- 포항항은 한반도의 동남부에 위치하여 대구, 경북 일원의 관문역할을 하며, 포스코 등 배후 철강공단을 지원하는 신항과 모래, 유류 등을 취급하는 구항(송도부두, 여객부두 및 동빈부두)으로 이루어져 있음
- 2011년 포항항은 광양항 다음으로 금속광물을 많이 수입한 항만이며, 제1차금속산업제품을 가장 많이 수출한 항만임
  - － 포항항 수입물량 중 49.9%(2,405만톤)가 금속광물이며, 수출물량 중 96.5%(792만톤)가 제1차 금속산업제품임
- 2017년 포항항은 수출입 일반화물을 5,030만 톤(6.3%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 금속광물이고, 다음으로 석탄광물, 제1차 금속산업제품, 석회석광물 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - － 금속광물은 2,231만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.8%, 전국 금속광물 품목 대비 29.0%를 처리함
  - － 석탄광물은 1,450만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.9%, 전국 석탄광물 품목 대비 9.6%를 처리함
  - － 제1차 금속산업제품은 1,102만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.4%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 18.0%를 처리함
  - － 석회석광물은 111만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.1%, 전국 석회석광물 품목 대비 13.2%를 처리
- 포항항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 일본, 중국, 북미지역 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - － 포항항은 호주와 2,379만 톤, 일본 388만 톤, 중국 305만, 북미지역 284만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - － 포항항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주 47.3%, 일본 7.7%, 중국 6.1%, 남미지역 5.3%의 비중을 보임
  - － 포항항은 우리나라의 대표적인 제철소가 있는 지역으로 이곳에서 소비되는 중량화물의 처리실적이 높은 편임

&lt;표 3-66&gt; 수출입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

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	86	703	969	2	96	52	25	4,567	209	1,204	-	33	6,560	-	14,507
석회석광물	997	86	-	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,105
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	38	80	-	-	-	162	-	254	821	1,548	-	2,334	17,070	-	22,308
비금속광물	54	212	-	184	25	-	-	5	107	-	-	222	112	-	922
음식료품	-	-	-	-	23	2	-	-	-	-	-	-	24	-	49
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코르크,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	6	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물제품	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
제1차금속산업제품	2,384	1,916	1,701	347	1,590	807	170	1,447	266	86	216	62	31	-	11,023
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타기계및장비제조품	-	0	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
계	3,881	3,046	2,669	533	1,758	1,023	197	6,274	1,404	2,839	216	2,652	23,798	-	50,290

&lt;표 3-67&gt; 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	28	703	969	2	96	52	-	4,567	206	1,194	-	33	6,555	-	14,405
석회석광물	997	86	-	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,105
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	38	80	-	-	-	162	-	254	821	1,548	-	2,334	17,070	-	22,308
비금속광물	33	209	-	5	25	-	-	5	107	-	-	222	112	-	719
음식료품	-	-	-	-	23	2	-	-	-	-	-	-	24	-	49
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코르크,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	-	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	1,647	1,097	-	63	355	134	-	640	257	-	-	34	24	-	4,251
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타기계및장비제조품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
계	3,058	2,224	969	70	522	350	0	5,466	1,392	2,742	-	2,624	23,785	-	43,203

&lt;표 3-68&gt; 수출 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	58	-	-	-	-	-	25	-	4	10	-	-	5	-	102
석회석광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	21	3	-	179	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	203
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코르크,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
제1차금속산업제품	736	819	1,701	285	1,235	673	170	807	9	86	216	28	7	-	6,773
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	823	823	1,701	463	1,235	673	197	807	13	96	216	28	13	-	7,087



## 사. 대산항

- 2017년 대산항은 수출입 일반화물을 7,840만 톤(9.8%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 석탄광물, 화합물 및 화학제품, 코크스 연탄 및 석유정제품 등의 순으로 처리실적을 기록함
  - － 원유 및 천연가스 채취물은 5,644만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 7.1%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 15.5%를 처리
  - － 석탄광물은 1,395만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.7%, 전국 석탄광물 품목 대비 9.3%를 처리함
  - － 화합물 및 화학제품은 683만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.9%, 전국 화합물 및 화학제품 품목 대비 17.2%를 처리함
  - － 코크스 연탄 및 석유정제품은 66만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.1%, 전국 고무 및 플라스틱제품 품목 대비 14.7%를 처리함
- 대산항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 동남아지역, 중국, 호주 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
  - － 대산항은 중동지역과 3,234만톤 동남아지역과 857만 톤, 중국 853만 톤, 호주 725만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
  - － 대산항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 41.3%, 동남아지역 11.0%, 중국 10.9%, 호주 9.2%의 비중을 보임

&lt;표 3-69&gt; 수출입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	2	9	30	-	3,826	-	-	2,780	2,575	886	-	783	3,059	-	13,949
석회석광물	-	309	-	13	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	346
원유및천연가스채취물	936	1,995	2,215	936	4,544	1,109	32,192	3,587	1,591	13	2,886	151	4,187	100	56,444
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	23	574	-	-	27	-	-	42	-	-	-	-	-	-	667
화합물및화학제품	266	5,576	182	460	107	41	132	19	2	-	-	47	-	-	6,832
고무및플라스틱제품	-	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
기타기계및장비제조품	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	4	-	-	61	-	-	-	15	-	-	-	-	-	80
계	1,226	8,537	2,427	1,408	8,571	1,151	32,349	6,428	4,183	898	2,886	980	7,246	100	78,392

&lt;표 3-70&gt; 수입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

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	2	-	30	-	3,826	-	-	2,780	2,575	886	-	783	3,059	-	13,940
석회석광물	-	309	-	13	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	346
원유및천연가스채취물	120	79	560	50	1,246	983	32,165	2,787	1,364	-	2,852	-	1,488	100	43,793
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코르크,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	42	-	-	-	-	-	-	42
화합물및화학제품	182	5	99	104	67	5	122	13	-	-	-	47	-	-	645
고무및플라스틱제품	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
기타기계및장비제조품	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	4	-	-	61	-	-	-	15	-	-	-	-	-	80
계	304	411	689	166	5,201	988	32,312	5,622	3,954	886	2,852	829	4,547	100	58,862

&lt;표 3-71&gt; 수출 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2017)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
석회석광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천가스채취물	816	1,917	1,655	886	3,298	127	27	800	227	13	35	151	2,699	-	12,650
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	23	574	-	-	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	624
화합물및화학제품	84	5,571	83	356	40	36	10	6	2	-	-	-	-	-	6,187
고무및플라스틱제품	-	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
의료,정밀,광학기각및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	923	8,126	1,738	1,242	3,369	163	37	806	229	13	35	151	2,699	-	19,530



## 제4장 수출입 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

---

제1절 중장기 전망의 기본 방향

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망



## 제4장 수출입 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

### 제1절 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-MIS를 통해 전수가 발표되고 있음
- 2040년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 2017년 12월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
  - － 단, 2040년 이후에는 현재까지 항만별 컨테이너 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2. 247개 시군구의 지역별 컨테이너 유발 물동량 중장기 전망<sup>1)</sup>

- 지역유발 물동량의 중장기 전망치는 247개 시군구별 유발 물동량을 향후 30년간 중장기 추정한 것으로, 지역별 컨테이너 물동량 보완갱신 방법론과 마찬가지로 통계청 자료를 기본으로 함
- 지역별 유발 물동량은 지역의 산업에 밀접한 관련이 있다는 판단 아래, 통계청에서 발표하는 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」에 의거하여 지역별 유발 물동량의 원단위를 도출함
  - － 통계 자료 : 통계청 「국가통계포털」-광업·제조업조사-산업분류별 주요지표
- 중장기 전망을 위한 「시군구/산업분류별 주요지표(10명 이상)」의 중장기 추정치는 OECD의 2060년까지의 국가별 경제전망(OECD(2019), GDP long-term forecast)에 국내 시군구별 인구성장추계를 적용하여 247개 시군구별 2045년까지의 실질GRDP 성장률을 도출함

1) 경기도 부천시 원미구, 소사구, 오정구 통합되어 존체계가 기존 252개에서 250개로 변경됨. 본 전망에서는 내륙이동경로 예측에 따라 제주도(제주시, 서귀포시)와 울릉군을 제외한 247개 시군구를 적용함



## 제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

### 1. 기본 가정

- 2045년까지 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 2017년의 유발비율에 따르는 것으로 가정함
  - － 지역별 적·공 컨테이너의 비율은 경제적 여건이나 물동량의 증감에 따라 변동되는 변수가 아니라 지역별 특성에 따라 좌우되므로 중장기적 변화를 추정하는 것이 매우 어려운 특징이 있음
  - － 따라서 향후에도 현재의 적·공 비율을 유지한다고 가정하고, 신규 물동량 발생지역의 경우 지역 평균비율을 적용하였음
- 지역별 수출입 컨테이너 물동량
  - － 지역별 수출입 컨테이너 물동량은 지역의 출하량(OUTPUT)과 주요 생산비(COST)의 변화에 따름
  - － 한편 이들 변수의 중장기 전망치는 앞서 언급한 바와 같이 OECD의 국가별 장기 GDP전망과 시군구별 추계인구성장의 비율을 적용하여 도출함

<표 4-1> 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예)

시 군	GRP 증가율					
	2017년 ~2020년	2021년 ~2025년	2026년 ~2030년	2031년 ~2035년	2036년 ~2040년	2041년 ~2045년
서 산 시	0.04455	0.03954	0.02947	0.02449	0.02449	0.02449
논 산 시	0.02485	0.02477	0.02095	0.01946	0.01946	0.01946
계 룡 시	0.04669	0.03656	0.02602	0.02080	0.02080	0.02080
당 진 시	0.04992	0.04440	0.03382	0.02630	0.02630	0.02630
금 산 군	0.02161	0.02373	0.01948	0.01892	0.01892	0.01892

○ 지역별 이용항만의 비율

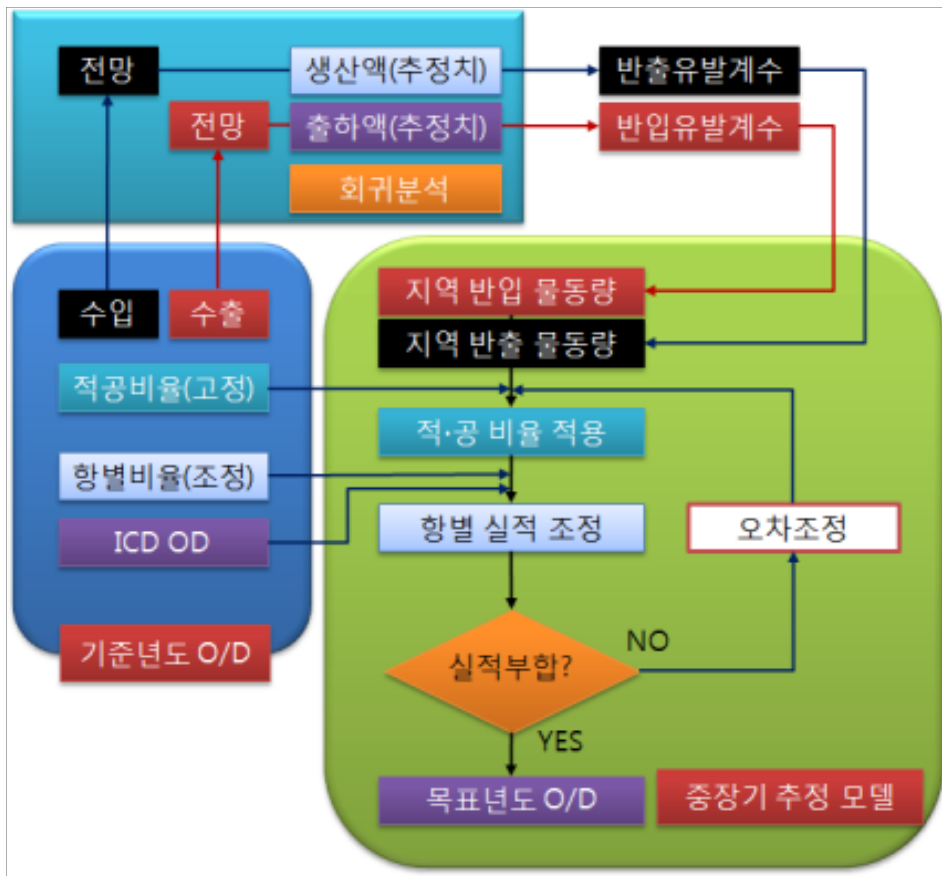
- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정함
- 그러나 광양항의 경우 2017년 기준 74.5%에 달하는 호남권의 물동량 비율이 중장기적으로 완화되어 수도권과 중부권 물동량이 광양항으로 유입된다는 가정하에 수도권 물동량의 일부(2030년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 광양항에 배정함
- 평택·당진항의 경우 중장기적으로 컨테이너 처리 물동량이 많은 것으로 예측됨에 따라 인천항과 경합을 벌일 것으로 예측되며, 이에 따라 인천항 물동량의 일부(2030년까지 15%, 이후 30%)를 인위적으로 평택·당진항에 배정함
- 울산항의 경우 중장기적으로 부산항의 물동량 일부가 배정될 것으로 예측됨에 따라 경북지역의 부산항 물동량 일부(2030년까지 10%, 이후 20%)를 인위적으로 배정함
- 이외의 지역항(마산항, 군산항, 기타항) 등도 항만의 해당 영향권의 물동량 일부(2030년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 배정하였음

## 2. 기종점 중장기 전망의 기본 모형

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

- 자료 1 : 비교년도의 추정치
  - 우리나라 수출입 컨테이너를 250개 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 250개 지역별로 비교년도와 추정년도의 추정치를 정형화함
- 자료 2 : 비교년도 적컨테이너와 공컨테이너의 비율 자료
  - 247개 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
  - 247개 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
  - 247개 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
  - 247개 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
  - 247개 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 247개 시군구 컨테이너 물동량과 직전년도의 시군구 출하량, 생산비용을 연결하여 각 항목별로 단순 선형회귀분석을 수행함
  - 전국을 4개 대권역으로 구분하여 각각의 권역별 회귀분석 수행
  - 4개 대권역은 수도권, 중부권, 호남권, 영남권
- 본 조사에서는 4개 권역에 대한 수입화물과 수출화물 각각에 대한 회귀분석을 통해 총 8개의 회귀방정식을 도출함
- 회귀모형의 이용
  - 회귀방정식 :  $Y_{EX} = \beta_0 + \beta_1 X_{OUT} + \varepsilon$  (수출의 경우)

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

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

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

- 이는 지역 제조업 출하액의 증가분이 수출 물동량의 증가에 영향을 미치며, 이 경우 모형에서  $\beta_1$ 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
  - 2017년의 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
- 2040년까지 항만별 처리 컨테이너 물동량에 대한 전망치는 2017년 12월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함

#### 가. 2045년까지 우리나라 컨테이너 물동량 예측치

- 한국해양수산개발원 항만수요예측센터의 2017년 12월의 물동량 예측치 따르면, 우리나라 전국 컨테이너 물동량은 2016~2020년 사이에는 연평균 4.1%, 2020~2025년 연평균 4.0%, 2025~2030년 연평균 3.1%, 2030~2035년 연평균 2.1%, 2035~2040년 연평균 1.7% 증가할 전망이다

- 2040~2045년의 경우 보수적 관점에 따라 2034~2040년 성장률의 절반 증가율을 적용하였음

&lt;표 4-2&gt; 컨테이너 물동량 예측 결과

단위: 천TEU

구 분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	연평균 증가율(%)				
							'16-'20	'20-'25	'25-'30	'30-'35	'35-'40
수출입	15,414	17,909	20,449	22,674	24,383	25,659	3.8	3.4	2.6	1.8	1.3
환 적	10,329	12,366	14,993	17,452	19,486	21,196	4.6	4.9	3.9	2.8	2.1
연 안	262	254	254	254	-	-	-0.8	0.0	0.0	-	-
합 계	26,005	30,529	35,696	40,380	43,869	46,855	4.1	4.0	3.1	2.1	1.7

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2017. 12

주: 2016년은 실적치임, 합계 값은 2030년 이후 연안화물 제외한 결과임

- 각 항만별 중장기 컨테이너 물동량 예측 결과를 살펴보면, 환적 컨테이너의 증가율이 수입 컨테이너, 수출컨테이너보다 높은 경향을 나타내고 있음

&lt;표 4-3&gt; 우리나라 항만별 중장기 수출입 컨테이너 물동량 예측치

단위: 천TEU

구 분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	연평균증가율				
							'16-'20	'20-'25	'25-'30	'30-'35	'35-'40
경인항	34	32	42	51	57	62	-1.5	7.0	5.0	3.0	2.1
인천항	2,655	3,412	4,045	4,534	4,910	5,191	6.5	4.3	2.9	2.0	1.4
평택당진항	611	708	842	965	1,060	1,131	3.8	4.4	3.5	2.4	1.6
대산항	111	123	155	185	208	224	2.6	6.0	4.5	2.9	2.0
군산항	46	48	54	59	62	65	1.1	3.0	2.2	1.4	1.1
목포항	6	4	4	4	5	5	-9.6	0.0	0.0	3.8	1.1
광양항	1807	2008	2,285	2,535	2,725	2,866	2.7	3.3	2.6	1.8	1.3
마산항	16	17	20	21	23	24	1.5	4.1	1.2	2.5	1.3
부산항	9,620	10,994	12,366	13,619	14,582	15,302	3.4	3.0	2.4	1.7	1.2
울산항	412	463	513	559	594	620	3.0	2.6	2.2	1.5	1.1
포항항	91	97	119	138	153	163	1.6	5.2	3.8	2.6	1.7
동해묵호항	3	3	3	5	5	5	0.0	0.0	13.6	0.3	1.8
합계	15,414	17,909	20,449	22,674	24,383	25,659	3.8	3.4	2.6	1.8	1.3

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2017. 12

주: 2016년은 실적치임

### 제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

#### 1. 수출입(반출입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2017년의 1,631만 TEU에서 2045년에는 2,820만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 부산광역시 지역이 2017년 154만 TEU에서 2045년 331만 TEU로 연평균 2.8% 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 경기도 지역은 2045년 585만 TEU로 연평균 1.9%으로 물동량이 가장 많을 것으로 전망됨
- 수출입 물동량의 점유율이 상대적으로 높은 인천광역시, 울산광역시, 경상남도도 각각 2.7%, 2.4%, 1.7%의 연평균 증가율을 나타내면 지속적으로 증가할 것으로 전망됨

<표 4-4> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망

단위: 천TEU

구분	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	187	209	252	293	350	387	421	2.9
부산시	1,541	1,611	1,810	2,072	2,621	2,988	3,315	2.8
대구시	248	287	297	311	316	302	277	0.4
인천시	1,804	2,013	2,461	2,982	3,416	3,628	3,806	2.7
광주시	448	514	552	560	562	533	503	0.4
대전시	133	142	140	142	146	140	135	0.1
울산시	1,802	1,993	2,212	2,472	3,043	3,333	3,491	2.4
세종시	122	127	119	108	99	86	73	-1.8
경기도	3,453	3,871	4,599	5,137	5,731	5,860	5,847	1.9
강원도	84	94	107	134	181	225	275	4.3
충청북도	407	432	481	541	678	774	864	2.7
충청남도	745	824	956	1,085	1,251	1,317	1,340	2.1
전라북도	530	566	578	559	554	518	478	-0.4
전라남도	965	1,125	1,235	1,262	1,285	1,270	1,261	1.0
경상북도	1,683	1,807	2,025	2,212	2,581	2,663	2,634	1.6
경상남도	2,160	2,296	2,625	2,806	3,315	3,462	3,479	1.7
전국계	16,311	17,909	20,449	22,676	26,128	27,486	28,199	2.0





- <표 4-7> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망**

단위: %

[illegible]

## 2. 수출(반입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2017년의 823만 TEU에서 2045년에는 1,417만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 경상남도 지역이 2017년 123만 TEU에서 2045년 225만 TEU로 연평균 2.2%의 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 2045년 268만 TEU로 연평균 1.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 2017년 수출 물동량의 많았던 울산광역시 지역은 연평균 2.5% 증가될 것으로 전망됨

<표 4-8> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 증장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	73	81	92	101	113	117	119	1.8
부산시	693	730	808	909	1,111	1,227	1,326	2.3
대구시	133	159	157	154	137	115	92	-1.3
인천시	730	803	946	1,130	1,281	1,361	1,440	2.5
광주시	273	313	340	348	356	344	332	0.7
대전시	80	85	82	81	79	71	65	-0.7
울산시	959	1,056	1,155	1,289	1,613	1,797	1,921	2.5
세종시	47	51	51	50	50	46	41	-0.5
경기도	1,651	1,840	2,140	2,374	2,636	2,683	2,677	1.7
강원도	42	45	49	58	75	91	112	3.5
충청북도	175	187	210	238	300	340	375	2.8
충청남도	427	481	570	657	769	814	832	2.4
전라북도	274	299	315	315	320	306	288	0.2
전라남도	595	683	739	748	760	752	749	0.8
경상북도	845	927	1,089	1,225	1,475	1,552	1,555	2.2
경상남도	1,232	1,284	1,522	1,660	2,049	2,193	2,245	2.2
전국계	8,228	9,026	10,263	11,336	13,125	13,809	14,167	2.0





### 3. 수입(반출) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출되는 수입 컨테이너는 2017년의 808만 TEU에서 2045년에는 1,403만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
  - 인천광역시가 2017년 107만 TEU에서 2045년 237만 TEU로 연평균 2.9%의 높은 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기도 지역은 2045년 317만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 수입 물동량의 점유율이 상대적으로 높은 부산광역시, 울산광역시, 경상북도, 경상남도 지역도 지속적으로 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
  - 반면, 전라북도는 수입 컨테이너의 물동량 증가가 소폭 감소될 것으로 판단됨

<표 4-12> 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망

단위: 천TEU

구분	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	114	128	160	192	237	270	303	3.6
부산시	847	881	1,002	1,163	1,510	1,760	1,989	3.1
대구시	116	129	140	156	180	187	185	1.7
인천시	1,074	1,210	1,516	1,851	2,135	2,267	2,366	2.9
광주시	175	200	212	212	206	189	171	-0.1
대전시	54	56	58	61	67	68	71	1.0
울산시	842	937	1,057	1,183	1,429	1,535	1,570	2.2
세종시	75	76	69	58	49	40	32	-2.9
경기도	803	2,031	2,459	2,763	3,095	3,177	3,170	2.0
강원도	41	48	58	76	106	134	164	5.0
충청북도	232	245	271	303	378	434	489	2.7
충청남도	318	343	386	428	482	502	508	1.7
전라북도	256	267	263	244	234	212	190	-1.1
전라남도	371	441	496	514	525	519	512	1.2
경상북도	838	880	937	987	1,106	1,111	1,079	0.9
경상남도	928	1,011	1,102	1,146	1,266	1,270	1,233	1.0
전국계	8,083	8,883	10,186	11,340	13,003	13,677	14,032	2.0



- <표 4-15> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망**

단위: %

[illegible]

## 제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망

### 1. 2020년 수출입 컨테이너 기종점 전망

#### 가. 2020년 시도별 기종점 전망

- 2020년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 1,791만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 903만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 888만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2020년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 387만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 184만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 203만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-16> 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	49	32	81	124	4	128	172	37	209
부산	468	262	730	514	367	881	982	629	1,611
대구	138	20	159	77	52	129	216	72	287
인천	389	415	803	995	215	1,210	1,383	630	2,013
광주	290	23	313	83	117	200	373	141	514
대전	75	10	85	36	20	56	111	31	142
울산	945	111	1,056	317	619	937	1,262	731	1,993
세종	34	17	51	70	6	76	105	23	127
경기	1,333	507	1,840	1,827	204	2,031	3,160	711	3,871
강원	31	15	45	41	7	48	72	22	94
충북	128	58	187	219	26	245	347	85	432
충남	392	89	481	251	92	343	642	182	824
전북	231	68	299	197	70	267	429	138	566
전남	603	80	683	196	245	441	799	326	1,125
경북	774	153	927	455	424	880	1,230	577	1,807
경남	1,013	271	1,284	600	411	1,011	1,614	682	2,296
전국 계	6,893	2,133	9,026	6,002	2,881	8,883	12,895	5,014	17,909



- <표 4-17> 2020년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

[illegible]

- <표 4-18> 2020년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

[illegible]

## 나. 2020년 항만별 기종점 전망

- 2020년 수출입 컨테이너 물동량은 1,791만 TEU 중 부산항이 61.4%, 인천항이 19.1%, 광양항이 11.2%로 전망됨

&lt;표 4-19&gt; 2020년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	117	13	73	0	3	-	0	2	209
부산	1,335	74	134	39	3	2	1	24	1,611
대구	259	3	19	1	2	-	1	3	287
인천	305	115	1,503	2	38	-	2	49	2,013
광주	209	287	8	-	9	-	0	0	514
대전	116	5	18	-	2	-	0	0	142
울산	1,572	2	5	394	17	-	0	3	1,993
세종	59	57	8	-	4	-	-	0	127
경기	1,884	137	1,379	1	456	0	1	12	3,871
강원	62	1	27	-	1	0	0	2	94
충북	343	50	20	-	18	0	0	0	432
충남	477	25	133	0	110	-	2	77	824
전북	224	269	26	0	7	0	40	0	566
전남	161	919	29	5	3	0	1	6	1,125
경북	1,631	25	18	21	33	0	-	78	1,807
경남	2,239	27	11	0	2	15	0	1	2,296
전국 계	10,994	2,008	3,412	463	708	17	48	259	17,909
	61.4	11.2	19.1	2.6	4.0	0.1	0.3	1.4	100.0

[illegible]

## 2. 2025년 수출입 컨테이너 기종점 전망

### 가. 2025년 시도별 기종점 전망

- 2025년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,045만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,026만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,019만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2025년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 460만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 214만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 246만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-22> 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	55	36	92	155	5	160	210	42	252
부산	505	303	808	555	447	1,002	1,060	750	1,810
대구	133	24	157	83	57	140	216	81	297
인천	457	488	946	1,297	219	1,516	1,754	707	2,461
광주	313	26	340	85	127	212	398	154	552
대전	70	12	82	40	17	58	110	30	140
울산	1,043	112	1,155	360	697	1,057	1,403	809	2,212
세종	34	17	51	64	5	69	98	22	119
경기	1,533	608	2,140	2,193	266	2,459	3,726	874	4,599
강원	34	15	49	50	8	58	84	24	107
충북	142	68	210	245	25	271	388	93	481
충남	453	117	570	286	99	386	739	216	956
전북	245	70	315	186	77	263	431	147	578
전남	652	86	739	196	301	496	848	387	1,235
경북	911	177	1,089	443	494	937	1,354	671	2,025
경남	1,223	300	1,522	678	425	1,102	1,900	724	2,625
전국 계	7,803	2,460	10,263	6,916	3,270	10,186	14,719	5,730	20,449

- <표 4-23> 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율**

[illegible]

- <표 4-24> 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

[illegible]

## 나. 2025년 항만별 기종점 전망

- 2025년 수출입 컨테이너 물동량은 2,045만 TEU 중 부산항이 60.5%, 인천항이 19.8%, 광양항이 11.2% 로 전망됨

&lt;표 4-25&gt; 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	143	21	76	0	10	-	0	2	252
부산	1,514	68	168	30	2	0	1	26	1,810
대구	263	3	23	0	2	-	1	5	297
인천	300	193	1,865	1	36	-	2	65	2,461
광주	230	295	17	-	9	-	0	0	552
대전	109	4	24	-	2	-	0	0	140
울산	1,724	2	6	461	16	-	0	3	2,212
세종	56	49	11	-	4	-	-	0	119
경기	2,200	289	1,500	0	595	0	1	14	4,599
강원	64	1	38	-	1	0	0	3	107
충북	385	53	27	-	16	0	0	0	481
충남	519	43	183	0	109	-	2	101	956
전북	258	237	30	1	5	0	47	0	578
전남	199	979	41	4	3	0	1	7	1,235
경북	1,837	24	24	14	31	0	-	96	2,025
경남	2,565	24	12	0	2	19	0	1	2,625
전국 계	12,366	2,285	4,045	513	842	20	54	324	20,449
	60.5	11.2	19.8	2.5	4.1	0.1	0.3	1.6	100.0



### 3. 2030년 수출입 컨테이너 기종점 전망

#### 가. 2030년 시도별 기종점 전망

- 2030년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,268만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,134만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,134만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2030년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 514만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 237만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 276만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-28> 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	63	38	101	186	6	192	248	44	293
부산	560	349	909	655	508	1,163	1,215	857	2,072
대구	131	24	154	90	67	156	220	90	311
인천	552	578	1,130	1,586	265	1,851	2,138	844	2,982
광주	320	28	348	81	131	212	401	159	560
대전	69	12	81	44	17	61	112	29	142
울산	1,179	110	1,289	369	814	1,183	1,548	924	2,472
세종	34	16	50	53	5	58	87	21	108
경기	1,711	663	2,374	2,463	300	2,763	4,173	964	5,137
강원	42	17	58	64	12	76	106	29	134
충북	160	78	238	275	28	303	434	107	541
충남	518	138	657	321	108	428	839	246	1,085
전북	244	71	315	168	76	244	412	147	559
전남	659	89	748	179	335	514	838	424	1,262
경북	1,025	200	1,225	465	522	987	1,490	722	2,212
경남	1,341	319	1,660	710	436	1,146	2,051	755	2,806
전국 계	8,606	2,730	11,336	7,709	3,631	11,340	16,315	6,361	22,676



- <표 4-29> 2030년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

[illegible]

- <표 4-30> 2030년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

[illegible]

## 나. 2030년 항만별 기종점 전망

- 2030년 수출입 컨테이너 물동량은 2,268만 TEU 중 부산항이 60.1%, 인천항이 20.0%, 광양항이 11.2% 로 전망됨

&lt;표 4-31&gt; 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	168	30	76	0	16	-	0	4	293
부산	1,762	66	192	24	2	0	1	25	2,072
대구	273	3	25	0	2	-	1	7	311
인천	346	292	2,219	1	36	-	2	86	2,982
광주	244	287	21	-	8	-	0	0	560
대전	109	4	26	-	2	-	0	0	142
울산	1,930	2	7	516	13	-	0	4	2,472
세종	54	40	11	-	3	-	-	0	108
경기	2,420	463	1,528	0	703	0	2	22	5,137
강원	74	1	53	-	1	0	0	6	134
충북	439	57	31	-	13	0	0	1	541
충남	562	63	225	0	101	-	2	131	1,085
전북	268	200	34	1	5	0	52	0	559
전남	216	985	45	4	3	0	1	8	1,262
경북	2,008	22	29	12	29	0	-	112	2,212
경남	2,747	21	13	0	2	21	0	2	2,806
전국 계	13,620	2,535	4,535	559	938	21	59	409	22,676
	60.1	11.2	20.0	2.5	4.1	0.1	0.3	1.8	100.0

[illegible]

#### 4. 2035년 수출입 컨테이너 기종점 전망

##### 가. 2035년 시도별 기종점 전망

- 2035년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,613만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,313만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,300만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2035년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 573만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 264만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 309만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-34> 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	72	41	113	230	6	237	303	47	350
부산	677	434	1,111	828	682	1,510	1,505	1,116	2,621
대구	113	24	137	101	78	180	215	102	316
인천	650	631	1,281	1,854	281	2,135	2,504	912	3,416
광주	323	33	356	80	126	206	403	159	562
대전	66	13	79	50	16	67	117	29	146
울산	1,497	116	1,613	404	1,025	1,429	1,901	1,142	3,043
세종	33	16	50	46	3	49	79	20	99
경기	1,901	735	2,636	2,747	348	3,095	4,648	1,083	5,731
강원	54	21	75	92	14	106	146	36	181
충북	193	107	300	348	30	378	541	137	678
충남	600	169	769	360	122	482	960	291	1,251
전북	243	77	320	159	75	234	402	152	554
전남	672	87	760	169	356	525	842	443	1,285
경북	1,237	239	1,475	493	612	1,106	1,730	851	2,581
경남	1,686	363	2,049	801	465	1,266	2,487	828	3,315
전국 계	10,019	3,106	13,125	8,762	4,241	13,003	18,781	7,347	26,128

- <표 4-35> 2035년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

[illegible]

- <표 4-36> 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

[illegible]

## 나. 2035년 항만별 기종점 전망

- 2035년 수출입 컨테이너 물동량은 2,613만 TEU 중 부산항이 62.1%, 인천항이 18.9%, 광양항이 10.1%로 전망됨

&lt;표 4-37&gt; 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	221	33	76	0	18	-	0	3	350
부산	2,276	69	214	26	2	0	1	32	2,621
대구	274	3	24	1	2	-	1	12	316
인천	410	344	2,532	2	42	-	2	84	3,416
광주	243	285	25	-	8	-	0	0	562
대전	111	4	29	-	2	-	0	0	146
울산	2,367	2	6	647	14	-	0	6	3,043
세종	49	35	12	-	3	-	-	0	99
경기	2,892	511	1,539	1	769	0	2	17	5,731
강원	99	1	74	-	1	0	0	6	181
충북	568	61	34	-	13	0	0	0	678
충남	664	70	257	0	110	-	2	148	1,251
전북	277	187	30	1	5	0	53	0	554
전남	230	992	46	5	3	0	1	8	1,285
경북	2,289	23	32	14	32	0	-	191	2,581
경남	3,256	20	11	0	2	24	0	1	3,315
전국 계	16,225	2,642	4,943	698	1,026	24	62	508	26,128
	62.1	10.1	18.9	2.7	3.9	0.1	0.2	1.9	100.0

[illegible]

## 5. 2040년 수출입 컨테이너 기종점 전망

### 가. 2040년 시도별 기종점 전망

- 2040년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,749만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,381만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,368만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2040년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 586만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 268만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 318만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-40> 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	75	42	117	264	6	270	339	48	387
부산	742	486	1,227	976	784	1,760	1,717	1,270	2,988
대구	95	19	115	105	83	187	200	102	302
인천	690	671	1,361	1,966	301	2,267	2,656	972	3,628
광주	307	37	344	75	113	189	382	150	533
대전	60	12	71	54	15	68	114	26	140
울산	1,680	117	1,797	391	1,145	1,535	2,071	1,261	3,333
세종	31	15	46	37	3	40	68	18	86
경기	1,918	765	2,683	2,839	339	3,177	4,756	1,104	5,860
강원	67	24	91	116	18	134	183	42	225
충북	212	128	340	402	32	434	614	160	774
충남	635	179	814	378	124	502	1,014	303	1,317
전북	229	76	306	146	66	212	376	142	518
전남	671	80	752	159	360	519	830	440	1,270
경북	1,296	256	1,552	504	607	1,111	1,800	863	2,663
경남	1,824	369	2,193	813	457	1,270	2,636	826	3,462
전국 계	10,533	3,276	13,809	9,225	4,452	13,677	19,758	7,728	27,486



- <표 4-41> 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

[illegible]

- <표 4-42> 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

[illegible]

## 나. 2040년 항만별 기종점 전망

- 2040년 수출입 컨테이너 물동량은 2,749만 TEU 중 부산항이 61.9%, 광양항이 10.1%, 인천항이 19.0%로 전망됨

&lt;표 4-43&gt; 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	250	38	78	0	19	-	0	3	387
부산	2,617	81	239	22	2	0	1	26	2,988
대구	259	3	23	1	2	-	1	12	302
인천	414	386	2,688	2	45	-	2	91	3,628
광주	219	282	23	-	8	-	0	0	533
대전	103	4	30	-	2	-	0	0	140
울산	2,620	3	6	681	15	-	0	7	3,333
세종	41	32	11	-	3	-	-	0	86
경기	2,860	565	1,595	1	819	0	2	18	5,860
강원	116	1	99	-	1	0	0	8	225
충북	649	72	39	-	14	0	0	1	774
충남	684	80	273	0	116	-	2	162	1,317
전북	248	179	29	1	5	0	56	0	518
전남	205	1,006	43	5	3	0	1	8	1,270
경북	2,337	26	38	15	37	0	-	210	2,663
경남	3,402	20	11	0	3	24	0	2	3,462
전국 계	17,024	2,777	5,226	728	1,094	24	66	547	27,486
	61.9	10.1	19.0	2.6	4.0	0.1	0.2	2.0	100.0



## 6. 2045년 수출입 컨테이너 기종점 전망

### 가. 2045년 시도별 기종점 전망

- 2045년 우리나라의 수출입 컨테이너의 총 물동량은 2,820만 TEU로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 1,417만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 1,403만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨
- 2045년 가장 많은 수출입 컨테이너 물동량을 유발 예상지역은 경기도로 585만 TEU를 유발할 것으로 전망되었으며, 수출(반입) 컨테이너는 268만 TEU, 수입(반출) 컨테이너는 317만 TEU의 물동량을 유발할 것으로 전망됨

<표 4-46> 2045년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망

단위: 천 TEU

시도	수출(반입)			수입(반출)			수출입(반출입)		
	적	공	계	적	공	계	적	공	계
서울	77	42	119	297	6	303	374	48	421
부산	797	528	1,326	1,107	882	1,989	1,904	1,410	3,315
대구	77	15	92	102	83	185	179	98	277
인천	734	706	1,440	2,047	320	2,366	2,780	1,025	3,806
광주	288	43	332	69	102	171	358	145	503
대전	55	10	65	57	13	71	112	24	135
울산	1,810	111	1,921	359	1,211	1,570	2,169	1,322	3,491
세종	27	13	41	30	2	32	58	15	73
경기	1,906	771	2,677	2,846	324	3,170	4,753	1,094	5,847
강원	85	27	112	142	22	164	227	48	275
충북	224	152	375	455	34	489	679	185	864
충남	650	182	832	384	123	508	1,034	306	1,340
전북	212	76	288	133	57	190	345	133	478
전남	675	73	749	150	362	512	825	435	1,261
경북	1,297	258	1,555	494	586	1,079	1,790	844	2,634
경남	1,890	355	2,245	794	439	1,233	2,684	795	3,479
전국 계	10,803	3,364	14,167	9,468	4,564	14,032	20,271	7,928	28,199

- <표 4-47> 2045년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율

[illegible]

- <표 4-48> 2045년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

[illegible]

## 나. 2045년 항만별 기종점 전망

- 2045년 수출입 컨테이너 물동량은 2,820만 TEU 중 부산항이 61.9%, 광양항이 10.1%, 인천항이 19.1%로 전망됨

&lt;표 4-49&gt; 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점

단위: 천 TEU, %

시도	부산항	광양항	인천항	울산항	평택당진항	마산항	군산항	기타항	계
서울	279	41	79	0	20	-	0	3	421
부산	2,925	90	256	18	2	0	1	22	3,315
대구	235	3	22	1	2	-	1	13	277
인천	429	423	2,805	2	48	-	3	95	3,806
광주	206	270	19	-	8	-	0	0	503
대전	98	4	31	-	3	-	0	0	135
울산	2,761	3	6	699	15	-	0	7	3,491
세종	34	28	9	-	2	-	-	0	73
경기	2,808	590	1,581	1	845	0	2	19	5,847
강원	134	1	129	-	1	0	0	9	275
충북	724	81	43	-	15	0	0	1	864
충남	689	86	274	0	119	-	3	169	1,340
전북	225	166	26	1	5	0	55	0	478
전남	190	1,016	39	4	3	0	1	8	1,261
경북	2,288	26	46	16	39	0	-	220	2,634
경남	3,418	19	12	0	3	25	0	2	3,479
전국 계	17,442	2,849	5,376	743	1,130	25	66	568	28,199
	61.9	10.1	19.1	2.6	4.0	0.1	0.2	2.0	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 2017년 12월에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
  - － 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 품목별 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

#### 2. 250개 시군구의 지역별 일반화물 유발 물동량 중장기 전망<sup>1)</sup>

- 지역유발 물동량의 보완개신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 250개 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 250개 시군구의 유발 물동량을 활용함

1) 경기도 부천시 원미구, 소사구, 오정구 통합되어 존체계가 기존 252개에서 250개로 변경됨. 본 전망에서는 내륙이동경로 예측에 따라 제주도(제주시, 서귀포시)와 울릉군을 제외한 247개 시군구를 적용함

## 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 2017년의 실제 조사의 비율을 따르는 것으로 가정함
- 다만, 중장기 이동경로 예측의 경우 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기종점 변화를 연구하는 것임
- 이를 위해 일반화물의 기종점 중장기 예측은 크게 다음 2가지 자료에 입각하여 일반화물의 기종점 중장기 지수를 도출한 후 이를 통해 매 5년마다 기종점을 추정함
  - － 관세청의 통관DB 상의 수출입 업체 지역 정보
  - － 시군구별 경제지표가 해당 지역의 일반화물 유발에 미치는 영향 분석
- 지역별 이용항만의 비율
  - － 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율에 따르는 것으로 가정함
  - － 그러나 일반화물의 경우는 인근지역의 공장에서 사용되거나 생산된 것으로 컨테이너에 비해 기종점의 변동 가능성이 매우 낮으며, 공장의 생산성에 따른 지역별 유발 물동량의 크기만을 변화시킬 것으로 판단됨

<표 5-1> 250개 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 수출입보세화물관리시스템(해운/항공/육송) 및 통관관리시스템이 운영중임
  - KTNET의 통관EDI 서비스는 관세청의 통관시스템(CAMIS)과 연결하여 보세화물반출입신고, 적하목록 등의 업무를 EDI로 처리하여, 복잡한 세관업무의 효율화를 높인 서비스로서, 서비스의 대상은 선사, 포워더, 세관, 보세장치장(자가, 영업용), 검수업체, 보세운송사 등임
  - 관세청은 수출입 화물의 효율적 통관을 위하여 관세법 제12조와 같은 법 시행령 제3조에 의거 사전에 수출입신고서를 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 250개 지역별로 33개 품목에 대해 수출과 수입으로 구분하고 2003년부터 2017년까지의 기종점 평균치를 도출함

##### 2) 자료 2 : 비교년도 일반화물의 화물별·기종점별 비율 자료

- － 250개 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

- － 250개 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

– 250개 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

– 250개 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

– 250개 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 250개 지역별 지역총생산과 경제지표 자료에 의해 추정된 지수를 목표년도의 추정치에 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함
- 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 중장기 추정 작업 수행
  - 평균 품목비율 적용으로 목표년도 일반화물의 품목별 내륙 물동량 결정
  - 목표년도의 지역별 항만 이용비율을 적용하여 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정
- 실적과 부합되지 않을 경우 오차조정과정 수행
  - 목표년도의 회귀분석 추정치와 출하액 및 생산비용 추정치를 적용할 경우 실제 항만 물동량 전망치와 부합되지 않는 경우가 대부분임
  - 항만의 지역별 이용비율을 통한 미세조정(trimming)으로 정확한 오차조정 가능

#### 4. 적용 물동량 전망치

- 장래 수출입 수입물동량의 추정치는 본 연구에서 직접 추정하기 보다는 정부 또는 공신력 있는 연구기관에서 수행한 기본계획을 최대한 반영함
- 2030년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 2017년 12월에 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 2016년에 10억 7,241만RT에서, 2030년에는 12억 9,774만RT으로 전망되어 연평균 1.4%의 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
- 항만물동량의 증가율은 차츰 증가하여 2016~2020년 사이에는 연평균 2.7%, 2020~2025년 연평균 0.9%, 2025~2030년 연평균 0.8%의 증가율을 보여 증가세가 둔화될 것으로 전망

<표 5-2> 수출입 화물 주요 품목의 중장기 예측치

단위: 천톤(RT)

구 분	2016	2020	2025	2030	연평균 증가율(%)		
					16~20	20~25	25~30
양곡	15,994	15,051	15,105	15,125	-1.5	0.1	0.0
시멘트	40,340	46,817	49,745	52,424	3.8	1.2	1.1
석탄	134,259	179,982	187,970	192,023	7.6	0.9	0.4
목재	6,929	7,570	8,137	8,114	2.2	1.5	-0.1
모래	63,433	63,635	64,759	65,886	0.1	0.4	0.3
철광석	77,885	82,277	86,564	90,455	1.4	1.0	0.9
철강	92,761	87,038	88,707	90,451	-1.6	0.4	0.4
고철	5,979	6,288	6,299	6,345	1.3	0.0	0.1
자동차	73,920	77,514	80,461	84,521	1.2	0.7	1.0
기타광석	59,406	62,857	67,330	72,323	1.4	1.4	1.4
화학공업생산물	43,243	41,988	45,949	49,907	-0.7	1.8	1.7
잡화	26,602	29,405	30,152	30,777	2.5	0.5	0.4
유류	431,663	491,840	516,213	539,390	3.3	1.0	0.9
합계	1,072,414	1,192,262	1,247,391	1,297,741	2.7	0.9	0.8

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2017. 12.

주: 2016년은 실적치임



### 제3절 일반화물 기종점 중장기 전망

#### 1. 수출입(반출입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2017년의 7억 9,912만RT에서 2045년에는 9억 8,169만RT로 연평균 0.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 2017년 기준 1,000만RT 이상의 실적을 나타낸 곳 가운데 충청남도(0.5%), 전라남도(1.0%), 경상북도(0.9%)가 증가율을 나타낼 전망이다.
- 한편, 울산광역시와 인천광역시 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 나타내고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 0.3%와 0.4%를 유지할 전망이다

<표 5-3> 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망

단위: 천 RT

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	409	484	469	463	460	457	453	0.4
부산	10,974	11,343	10,719	10,754	10,700	10,666	10,657	-0.1
대구	203	211	204	203	203	202	200	-0.0
인천	83,955	85,514	89,006	91,624	92,893	93,727	94,203	0.4
광주	4,029	4,530	4,469	4,363	4,283	,218	4,183	0.1
대전	421	557	543	540	537	534	531	0.8
울산	170,800	173,562	173,685	178,686	182,847	186,441	188,264	0.3
세종	2	3	3	3	3	3	4	2.4
경기	46,342	52,222	55,469	57,769	59,360	60,653	61,285	1.0
강원	23,718	27,846	29,803	31,733	33,684	35,580	36,643	1.6
충북	2,966	3,479	3,733	3,968	4,156	4,331	4,430	1.4
충남	159,361	170,585	172,314	177,340	180,891	183,516	184,895	0.5
전북	10,794	14,948	14,766	14,809	14,783	14,761	14,718	1.1
전남	196,665	232,003	241,005	249,833	254,487	259,087	261,416	1.0
경북	51,440	55,347	59,180	62,375	64,597	66,160	66,940	0.9
경남	37,038	52,160	52,524	52,712	52,844	52,871	52,872	1.3
전국	799,117	884,793	907,890	937,176	956,729	973,207	981,695	0.7

- <표 5-4> 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위: %

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045
서울	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.4	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	10.5	9.7	9.8	9.8	9.7	9.6	9.6
광주	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4
대전	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
울산	21.4	19.6	19.1	19.1	19.1	19.2	19.2
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	5.8	5.9	6.1	6.2	6.2	6.2	6.2
강원	3.0	3.1	3.3	3.4	3.5	3.7	3.7
충북	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5
충남	19.9	19.3	19.0	18.9	18.9	18.9	18.8
전북	1.4	1.7	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5
전남	24.6	26.2	26.5	26.7	26.6	26.6	26.6
경북	6.4	6.3	6.5	6.7	6.8	6.8	6.8
경남	4.6	5.9	5.8	5.6	5.5	5.4	5.4
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- <표 5-5> 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

[illegible]

## 2. 수출(반입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출 일반화물은 2017년의 1억 8,163만RT에서 2045년에는 2억 1,173만RT로 연평균 0.5%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 2017년 기준 1,000만RT 이상의 실적을 나타낸 곳 가운데 전라남도가 0.8%로 가장 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 다음으로 울산광역시가 0.2%의 증가율을 기록할 것으로 전망됨
- 반면, 인천광역시의 물동량은 0.1% 하락하여 소폭 하락한 증감율을 기록할 것으로 전망됨
- 수출 물동량의 점유율이 낮았던 강원도의 증가율이 높게 나타날 것으로 전망됨
- 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 울산광역시가 2017년의 34.6%에서 2045년에는 31.5%로 소폭 하락하였으나, 가장 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망임
- 수출화물의 경우 울산광역시, 전라남도, 충청남도 등 높은 물동량 점유율을 보인 시·도는 점유율에 있어서 전반적으로 큰 폭의 변화율을 나타내지 않았음

<표 5-6> 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	31	27	26	24	23	22	20	-1.5
부산	3,102	3,372	3,202	3,238	3,246	3,258	3,283	0.2
대구	63	64	56	54	52	50	49	-0.9
인천	12,991	11,479	12,067	12,610	12,704	12,741	12,762	-0.1
광주	4,011	4,509	4,446	4,339	4,258	4,192	4,157	0.1
대전	23	23	21	20	20	20	20	-0.5
울산	62,861	64,045	62,753	64,291	65,246	66,223	66,717	0.2
세종	2	2	2	3	3	3	3	2.2
경기	9,622	10,494	10,771	10,758	10,734	10,713	10,710	0.4
강원	3,444	4,415	6,047	7,675	9,302	10,933	11,860	4.5
충북	236	309	430	553	666	780	846	4.7
충남	24,769	23,914	24,763	24,876	25,265	25,543	25,686	0.1
전북	651	1,319	1,290	1,260	1,238	1,219	1,203	2.2
전남	48,030	61,300	60,109	58,540	59,060	59,582	59,845	0.8
경북	7,461	7,617	8,181	8,540	8,818	8,997	9,086	0.7
경남	4,332	5,929	5,822	5,650	5,578	5,525	5,481	0.8
전국	181,627	198,817	199,986	202,431	206,213	209,800	211,728	0.5

[illegible]

### 3. 수입(반출) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수입 일반화물은 2017년의 6억 1,750만RT에서 2045년에는 7억 6,997만RT로 연평균 0.8%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 2017년 기준 1,000만RT 이상의 실적을 나타낸 곳 가운데 경상남도(1.3%)와 경상북도(1.0%), 경기도(1.1%)가 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 울산광역시(0.4%)가 낮은 증가율을 유지할 전망임, 한편, 전라남도과 충청남도 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 나타내고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 1.1%와 0.6%로 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망임
- 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 전라남도가 2017년의 24.1%에서 2045년에는 26.2%로 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망이나, 충청남도의 경우 2017년의 21.8%에서 2045년에는 20.7%로, 울산광역시의 경우 2017년의 17.5%에서 2045년에는 15.8%로 점유율이 다소 감소할 전망임

<표 5-9> 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망단위: 천 RT

시도	2017	2020	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	378	457	443	438	437	436	433	0.5
부산	7,873	7,971	7,517	7,515	7,454	7,408	7,374	-0.2
대구	140	147	148	150	151	152	151	0.3
인천	70,964	74,035	76,938	79,014	80,189	80,985	81,441	0.5
광주	19	21	23	24	25	26	26	1.2
대전	398	535	522	520	517	515	512	0.9
울산	107,939	109,517	110,932	114,395	117,602	120,217	121,547	0.4
세종	0	0	0	0	1	1	1	3.6
경기	36,720	41,728	44,697	47,012	48,626	49,940	50,575	1.1
강원	20,274	23,431	23,755	24,058	24,382	24,647	24,783	0.7
충북	2,730	3,170	3,303	3,415	3,489	3,551	3,584	1.0
충남	134,592	146,670	147,551	152,464	155,626	157,974	159,209	0.6
전북	10,143	13,630	13,476	13,549	13,545	13,543	13,515	1.0
전남	148,635	170,702	180,896	191,293	195,427	199,505	201,571	1.1
경북	43,979	47,730	51,000	53,835	55,779	57,163	57,854	1.0
경남	32,706	46,232	46,702	47,063	47,266	47,346	47,391	1.3
전국	617,489	685,976	707,904	734,745	750,516	763,407	769,967	0.8



## 제4절 연도별 일반화물 기종점 전망

### 1. 2020년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.2%인 2억 3,200만 RT, 울산광역시가 19.6%인 1억 7,356만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- － 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 30.8%인 6,130만 RT, 수입 일반화물 물동량은 24.9%인 1억 7,070만 RT를 유발할 것으로 전망
- － 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 32.2%인 6,404만 RT, 수입 일반화물 물동량은 16.0%인 1억 952만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-12> 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	27	0.0	457	0.1	484	0.1
부산	3,372	1.7	7,971	1.2	11,343	1.3
대구	64	0.0	147	0.0	211	0.0
인천	11,479	5.8	74,035	10.8	85,514	9.7
광주	4,509	2.3	21	0.0	4,530	0.5
대전	23	0.0	535	0.1	557	0.1
울산	64,045	32.2	109,517	16.0	173,562	19.6
세종	2	0.0	0	0.0	3	0.0
경기	10,494	5.3	41,728	6.1	52,222	5.9
강원	4,415	2.2	23,431	3.4	27,846	3.1
충북	309	0.2	3,170	0.5	3,479	0.4
충남	23,914	12.0	146,670	21.4	170,585	19.3
전북	1,319	0.7	13,630	2.0	14,948	1.7
전남	61,300	30.8	170,702	24.9	232,003	26.2
경북	7,617	3.8	47,730	7.0	55,347	6.3
경남	5,929	3.0	46,232	6.7	52,160	5.9
전국	198,817	100.0	685,976	100.0	884,793	100.0

## 가. 2020년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2020년 수출 일반화물은 1억 9,882만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - － 울산항이 32.3%(6,431만 RT), 광양항이 30.7%(6,110만 RT), 대산항이 9.2%(1,826만 RT), 평택·당진항이 7.4%(1,467만 RT), 로 나타남

&lt;표 5-13&gt; 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
부산	2,765	-	0	-	0	-	-	4	-	-	603	3,372
대구	57	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	64
인천	10	11,291	22	-	-	3	-	31	-	34	88	11,479
광주	-	-	-	-	131	141	-	-	-	-	4,237	4,509
대전	21	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	23
울산	233	-	0	-	-	-	-	63,812	-	-	0	64,045
세종	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
경기	135	579	9,150	4	-	-	-	456	20	-	151	10,494
강원	5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,195	1,215	4,415
충북	13	3	0	-	0	-	-	-	-	290	2	309
충남	14	3	5,488	18,256	108	9	-	1	-	-	35	23,914
전북	1	0	-	-	1,314	2	-	-	-	1	0	1,319
전남	22	-	-	-	-	60,932	-	-	-	-	346	61,300
경북	275	1	0	-	1	-	0	5	7,218	76	40	7,617
경남	402	-	1	-	0	9	9	3	1	0	5,504	5,929
전국	3,954	11,905	14,665	18,260	1,554	61,103	9	64,311	7,239	3,597	12,220	198,817
비율	2.0	6.0	7.4	9.2	0.8	30.7	0.0	32.3	3.6	1.8	6.1	100.0





## 나. 2020년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2020년 수입 일반화물 6억 8,598만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 24.7%(1억 6,910만 RT), 울산항이 16.1%(1억 1,028만 RT), 평택·당진항이 12.1%(8,299만 RT), 인천항이 11.2%(7,686만 RT)로 나타남

&lt;표 5-16&gt; 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	삼천포	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	98	4	-	280	-	-	-	-	74	-	457
부산	7,784	-	7	-	-	-	-	-	-	79	101	7,971
대구	12	11	8	-	-	-	-	65	1	-	50	147
인천	-	73,874	86	9	-	-	-	-	-	44	21	74,035
광주	2	-	-	-	-	19	-	-	-	-	-	21
대전	0	-	30	-	505	-	-	-	-	-	-	535
울산	23	-	-	-	-	-	-	109,494	-	-	-	109,517
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	9	1,598	39,565	-	-	-	-	249	-	-	307	41,728
강원	-	97	95	-	-	-	-	-	-	9,401	13,838	23,431
충북	31	648	563	44	126	-	-	-	654	1,094	10	3,170
충남	47	382	41,439	60,116	867	308	-	-	-	0	43,511	146,670
전북	3	154	1,168	53	12,236	4	-	-	-	-	11	13,630
전남	0	-	9	7	-	168,761	-	-	-	-	1,926	170,702
경북	130	2	2	-	28	-	-	419	46,082	1,002	65	47,730
경남	785	-	9	-	1	4	23,286	48	-	253	21,845	46,232
전국	8,827	76,864	82,985	60,229	14,043	169,096	23,286	110,275	46,738	11,947	81,686	685,976
비율	1.3	11.2	12.1	8.8	2.0	24.7	3.4	16.1	6.8	1.7	11.9	100.0

- <표 5-17> 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-18> 2020년 수입 일반화물비의 항만별 권역별 비율 전망

[illegible]

## 2. 2025년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.5%인 2억 4,101만 RT, 울산광역시가 19.1%인 1억 7,369만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 30.1%인 6,011만 RT, 수입 일반화물 물동량은 25.6%인 1억 8,090만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 31.4%인 6,275만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.7%인 1억 1,093만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-19> 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	26	0.0	443	0.1	469	0.1
부산	3,202	1.6	7,517	1.1	10,719	1.2
대구	56	0.0	148	0	204	0.0
인천	12,067	6.0	76,938	10.9	89,006	9.8
광주	4,446	2.2	23	0	4,469	0.5
대전	21	0.0	522	0.1	543	0.1
울산	62,753	31.4	110,932	15.7	173,685	19.1
세종	2	0.0	0.414	0	3	0.0
경기	10,771	5.4	44,697	6.3	55,469	6.1
강원	6,047	3.0	23,755	3.4	29,803	3.3
충북	430	0.2	3,303	0.5	3,733	0.4
충남	24,763	12.4	147,551	20.8	172,314	19.0
전북	1,290	0.6	13,476	1.9	14,766	1.6
전남	60,109	30.1	180,896	25.6	241,005	26.5
경북	8,181	4.1	51,000	7.2	59,180	6.5
경남	5,822	2.9	46,702	6.6	52,524	5.8
전국	199,986	100.0	707,904	100	907,890	100.0

### 가. 2025년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2025년 수출 일반화물 1억 9,999만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 31.5%(6,306만 RT), 광양항이 30.0%(5,991만 RT), 대산항이 9.5%(1,899만 RT), 평택·당진항이 7.5%(1,499만 RT)로 나타남

<표 5-20> 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
부산	2,546	-	0	-	0	-	-	4	-	-	652	3,202
대구	49	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	56
인천	10	11,869	22	-	-	3	-	31	-	48	85	12,067
광주	-	-	-	-	127	138	-	-	-	-	4,181	4,446
대전	19	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	21
울산	211	-	0	-	-	-	-	62,541	-	-	0	62,753
세종	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
경기	123	629	9,367	4	-	-	-	472	19	-	158	10,771
강원	5	-	-	-	-	-	-	-	-	4,530	1,512	6,047
충북	13	3	0	-	0	-	-	-	-	412	2	430
충남	13	3	5,601	18,988	111	9	-	1	-	-	36	24,763
전북	1	0	-	-	1,285	2	-	-	-	2	0	1,290
전남	20	-	-	-	-	59,744	-	-	-	-	346	60,109
경북	239	1	0	-	1	-	0	4	7,785	108	42	8,181
경남	364	-	1	-	0	9	8	3	1	0	5,436	5,822
전국	3,614	12,532	14,994	18,992	1,524	59,910	8	63,056	7,805	5,100	12,450	199,986
비율	1.8	6.3	7.5	9.5	0.8	30.0	0.0	31.5	3.9	2.6	6.2	100.0

- 단위: %

단위: %[illegible]

## 나. 2025년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2025년 수입 일반화물 7억 790만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - － 광양항이 25.3%(1억 7,929만 RT), 울산항이 15.7%(1억 1,145만 RT), 평택·당진항이 12.6%(8,933만 RT), 인천항이 11.3%(7,968만 RT)로 나타남

<표 5-23> 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	1	96	4	-	268	-	-	-	-	74	-	443
부산	7,330	-	8	-	-	-	-	-	-	76	103	7,517
대구	11	10	8	-	-	-	-	67	1	-	50	148
인천	-	76,772	92	10	-	-	-	-	-	47	18	76,938
광주	2	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	23
대전	0	-	30	-	492	-	-	-	-	-	-	522
울산	22	-	-	-	-	-	-	110,910	-	-	-	110,932
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	9	1,546	42,568	-	254	-	-	-	7	297	17	44,697
강원	-	95	101	-	-	-	-	-	-	9,673	13,887	23,755
충북	31	630	600	46	133	-	-	-	723	1,132	9	3,303
충남	49	387	44,704	63,470	857	330	-	-	-	0	37,754	147,551
전북	3	144	1,196	55	12,063	5	-	-	-	-	11	13,476
전남	0	-	9	7	-	178,932	-	-	-	-	1,948	180,896
경북	129	2	2	-	27	-	-	421	49,320	1,033	65	51,000
경남	795	-	9	-	1	5	23,029	51	-	257	22,555	46,702
전국	8,381	79,682	89,331	63,587	14,095	179,292	23,029	111,450	50,051	12,589	76,417	707,904
비율	1.2	11.3	12.6	9.0	2.0	25.3	3.3	15.7	7.1	1.8	10.8	100.0

- <표 5-24> 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-25> 2025년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

[illegible]



### 3. 2030년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.7%인 2억 4,983만 RT, 울산광역시가 19.1%인 1억 7,869만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.9%인 5,854만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.0%인 1억 9,129만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 31.8%인 6,429만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.6%인 1억 1,439만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-26> 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	24	0.0	438	0.1	463	0.0
부산	3,238	1.6	7,515	1.0	10,754	1.1
대구	54	0.0	150	0.0	203	0.0
인천	12,610	6.2	79,014	10.8	91,624	9.8
광주	4,339	2.1	24	0.0	4,363	0.5
대전	20	0.0	520	0.1	540	0.1
울산	64,291	31.8	114,395	15.6	178,686	19.1
세종	3	0.0	0.47821904	0.0	3	0.0
경기	10,758	5.3	47,012	6.4	57,769	6.2
강원	7,675	3.8	24,058	3.3	31,733	3.4
충북	553	0.3	3,415	0.5	3,968	0.4
충남	24,876	12.3	152,464	20.8	177,340	18.9
전북	1,260	0.6	13,549	1.8	14,809	1.6
전남	58,540	28.9	191,293	26.0	249,833	26.7
경북	8,540	4.2	53,835	7.3	62,375	6.7
경남	5,650	2.8	47,063	6.4	52,712	5.6
전국	202,431	100.0	734,745	100.0	937,176	100.0

## 가. 2030년 수출 일반화물의 항만별 기종점

○ 2030년 수출 일반화물 2억 243만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망

－ 울산항이 31.9%(6,460만 RT), 광양항이 28.8%(5,834만 RT), 대산항이 9.5%(1,914만 RT), 평택·당진항이 7.4(1,490만 RT)로 나타남

&lt;표 5-27&gt; 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
부산	2,557	-	0	-	0	-	-	4	-	-	677	3,238
대구	47	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	54
인천	11	12,394	22	-	-	3	-	33	-	62	86	12,610
광주	-	-	-	-	122	133	-	-	-	-	4,084	4,339
대전	19	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	20
울산	208	-	0	-	-	-	-	64,082	-	-	0	64,291
세종	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
경기	122	666	9,307	4	-	-	-	478	19	-	162	10,758
강원	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5,861	1,809	7,675
충북	13	3	0	-	0	-	-	-	-	534	2	553
충남	13	4	5,563	19,135	114	9	-	1	-	-	37	24,876
전북	1	0	-	-	1,255	2	-	-	-	2	0	1,260
전남	19	-	-	-	-	58,179	-	-	-	-	341	58,540
경북	229	1	0	-	1	-	0	4	8,124	139	42	8,540
경남	359	-	1	-	0	8	8	3	1	0	5,269	5,650
전국	3,604	13,093	14,897	19,139	1,492	58,341	8	64,606	8,144	6,598	12,510	202,431
비율	1.8	6.5	7.4	9.5	0.7	28.8	0.0	31.9	4.0	3.3	6.2	100.0

- <표 5-28> 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

- 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수출 일반화물의 40.4%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 31.7%, 충청권 12.6%로 전망

<표 5-29> 2030년 수출 일반화물비의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]

## 나. 2030년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2030년 수입 일반화물 7억 3,475만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 25.8%(1억 8,973만 RT), 울산항이 15.6%(1억 1,493만 RT), 평택·당진항이 12.8%(9,432만 RT), 인천항이 11.1%(8,167만 RT)로 나타남

&lt;표 5-30&gt; 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	1	95	4	-	263	-	-	-	-	75	-	438
부산	7,326	-	9	-	-	-	-	-	-	74	106	7,515
대구	10	9	8	-	-	-	-	70	2	-	50	150
인천	-	78,843	96	10	-	-	-	-	-	48	17	79,014
광주	2	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-	24
대전	0	-	30	-	489	-	-	-	-	-	-	520
울산	23	-	-	-	-	-	-	114,372	-	-	-	114,395
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	9	1,488	44,921	-	262	-	-	-	7	306	18	47,011
강원	-	92	105	-	-	-	-	-	-	9,933	13,928	24,058
충북	32	613	628	47	139	-	-	-	782	1,163	9	3,415
충남	52	388	47,284	65,564	862	353	-	-	-	0	37,962	152,464
전북	3	135	1,218	55	12,122	5	-	-	-	-	11	13,549
전남	0	-	10	7	-	189,342	-	-	-	-	1,934	191,293
경북	132	2	2	-	27	-	-	433	52,126	1,047	66	53,835
경남	831	-	9	-	1	5	23,030	55	-	258	22,873	47,063
전국	8,421	81,666	94,323	65,683	14,167	189,727	23,030	114,931	52,917	12,905	76,975	734,745
비율	1.1	11.1	12.8	8.9	1.9	25.8	3.1	15.6	7.2	1.8	10.5	100.0

- 2030년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 26.0%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

<표 5-31> 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 30.3%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 27.9%, 충청권 21.3%로 전망

<표 5-32> 2030년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]

#### 4. 2035년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.6%인 2억 5,449만 RT, 울산광역시가 19.1%인 1억 8,285만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.6%인 5,906만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.0%인 1억 9,543만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 31.6%인 6,525만 RT, 수입 일반화물 물은 15.7%인 1억 1,760만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-33> 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	23	0.0	437	0.1	460	0.0
부산	3,246	1.6	7,454	1.0	10,700	1.1
대구	52	0.0	151	0.0	203	0.0
인천	12,704	6.2	80,189	10.7	92,893	9.7
광주	4,258	2.1	25	0.0	4,283	0.4
대전	20	0.0	517	0.1	537	0.1
울산	65,246	31.6	117,602	15.7	182,847	19.1
세종	3	0.0	1	0.0	3	0.0
경기	10,734	5.2	48,626	6.5	59,360	6.2
강원	9,302	4.5	24,382	3.2	33,684	3.5
충북	666	0.3	3,489	0.5	4,156	0.4
충남	25,265	12.3	155,626	20.7	180,891	18.9
전북	1,238	0.6	13,545	1.8	14,783	1.5
전남	59,060	28.6	195,427	26.0	254,487	26.6
경북	8,818	4.3	55,779	7.4	64,597	6.8
경남	5,578	2.7	47,266	6.3	52,844	5.5
전국	206,213	100.0	750,516	100.0	956,729	100.0

### 가. 2035년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2035년 수출 일반화물 2억 621만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - － 울산항이 31.8%(6,557만 RT), 광양항이 28.5%(5,887만 RT), 대산항이 9.5%(1,954만 RT), 평택·당진항이 7.2%(1,484만 RT)로 나타남

<표 5-34> 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
부산	2,542	-	0	-	0	-	-	4	-	-	700	3,246
대구	45	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	52
인천	11	12,471	22	-	-	3	-	35	-	75	87	12,704
광주	-	-	-	-	118	134	-	-	-	-	4,006	4,258
대전	18	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	20
울산	205	-	0	-	-	-	-	65,040	-	-	0	65,246
세종	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
경기	120	673	9,266	4	-	-	-	484	18	-	170	10,734
강원	5	-	-	-	-	-	-	-	-	7,088	2,209	9,302
충북	14	4	0	-	0	-	-	-	-	647	2	666
충남	14	4	5,543	19,540	116	9	-	1	-	-	39	25,265
전북	1	0	-	-	1,233	2	-	-	-	3	0	1,238
전남	19	-	-	-	-	58,703	-	-	-	-	338	59,060
경북	222	1	0	-	1	-	0	4	8,381	167	42	8,818
경남	353	-	1	-	0	8	8	3	1	0	5,204	5,578
전국	3,568	13,176	14,835	19,544	1,468	58,866	8	65,571	8,400	7,980	12,797	206,213
비율	1.7	6.4	7.2	9.5	0.7	28.5	0.0	31.8	4.1	3.9	6.2	100.0

- 단위: %

단위: %[illegible]



## 나. 2035년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2035년 수입 일반화물 7억 5,052만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 25.8%(1억 9,389만 RT), 울산항이 15.7%(1억 1,816만 RT), 평택·당진항이 13.0%(9,783만 RT), 인천항이 11.0%(8,276만 RT)로 나타남

<표 5-37> 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	1	95	4	-	262	-	-	-	-	76	-	437
부산	7,263	-	9	-	-	-	-	-	-	74	109	7,454
대구	10	9	8	-	-	-	-	72	2	-	51	151
인천	-	80,014	99	10	-	-	-	-	-	49	18	80,189
광주	2	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	25
대전	0	-	31	-	486	-	-	-	-	-	-	517
울산	23	-	-	-	-	-	-	117,579	-	-	-	117,602
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1
경기	9	1,440	46,572	-	267	-	-	-	8	312	19	48,626
강원	-	90	108	-	-	-	-	-	-	10,072	14,112	24,382
충북	33	590	649	48	144	-	-	-	832	1,184	9	3,489
충남	54	388	49,105	66,764	865	373	-	-	-	0	38,076	155,626
전북	3	128	1,228	55	12,115	5	-	-	-	-	11	13,545
전남	0	-	10	7	-	193,480	-	-	-	-	1,929	195,427
경북	132	2	2	-	27	-	-	446	54,053	1,051	66	55,779
경남	844	-	9	-	1	6	23,030	59	-	256	23,062	47,266
전국	8,373	82,755	97,834	66,884	14,167	193,887	23,030	118,156	54,894	13,074	77,462	750,516
비율	1.1	11.0	13.0	8.9	1.9	25.8	3.1	15.7	7.3	1.7	10.3	100.0

- <표 5-38> 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망**

[illegible]

- <표 5-39> 2035년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

[illegible]

## 5. 2040년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.6%인 2억 5,909만 RT, 울산광역시가 19.2%인 1억 8,644만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.4%인 5,958만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.1%인 1억 9,951만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 31.6%인 6,622만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.7%인 1억 2,022만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-40> 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	22	0.0	436	0.1	457	0.0
부산	3,258	1.6	7,408	1.0	10,666	1.1
대구	50	0.0	152	0.0	202	0.0
인천	12,741	6.1	80,985	10.6	93,727	9.6
광주	4,192	2.0	26	0.0	4,218	0.4
대전	20	0.0	515	0.1	534	0.1
울산	66,223	31.6	120,217	15.7	186,441	19.2
세종	3	0.0	0.593	0.0	3	0.0
경기	10,713	5.1	49,940	6.5	60,653	6.2
강원	10,933	5.2	24,647	3.2	35,580	3.7
충북	780	0.4	3,551	0.5	4,331	0.4
충남	25,543	12.2	157,974	20.7	183,516	18.9
전북	1,219	0.6	13,543	1.8	14,761	1.5
전남	59,582	28.4	199,505	26.1	259,087	26.6
경북	8,997	4.3	57,163	7.5	66,160	6.8
경남	5,525	2.6	47,346	6.2	52,871	5.4
전국	209,800	100.0	763,407	100.0	973,207	100.0

## 가. 2040년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2040년 수출 일반화물 2억 980만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - － 울산항이 31.7%(6,656만 RT), 광양항이 28.3%(5,939만 RT), 대산항이 9.5%(1,984만 RT), 평택·당진항이 7.0%(1,478만 RT)로 나타남

&lt;표 5-41&gt; 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
부산	2,530	-	0	-	0	-	-	5	-	-	723	3,258
대구	44	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	50
인천	11	12,493	22	-	-	3	-	36	-	88	87	12,741
광주	-	-	-	-	115	135	-	-	-	-	3,943	4,192
대전	18	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	20
울산	202	-	0	-	-	-	-	66,021	-	-	0	66,223
세종	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
경기	119	676	9,229	4	-	-	-	490	18	-	177	10,713
강원	5	-	-	-	-	-	-	-	-	8,318	2,610	10,933
충북	14	4	0	-	0	-	-	-	-	760	2	780
충남	14	4	5,524	19,832	119	9	-	1	-	-	40	25,543
전북	1	0	-	-	1,213	2	-	-	-	3	0	1,219
전남	18	-	-	-	-	59,228	-	-	-	-	336	59,582
경북	215	1	0	-	1	-	0	4	8,537	195	43	8,997
경남	347	-	1	-	0	9	8	3	2	0	5,157	5,525
전국	3,537	13,200	14,780	19,836	1,448	59,391	8	66,560	8,557	9,365	13,118	209,800
비율	1.7	6.3	7.0	9.5	0.7	28.3	0.0	31.7	4.1	4.5	6.3	100.0



## 나. 2040년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2040년 수입 일반화물 7억 6,341만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 25.9%(1억 9,799만 RT), 울산항이 15.8%(1억 2,079만 RT), 평택·당진항이 13.2%(1억 73만 RT), 인천항이 10.9%(8,345만 RT)로 나타남

&lt;표 5-44&gt; 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	1	94	4	-	261	-	-	-	-	77	-	436
부산	7,214	-	9	-	-	-	-	-	-	73	112	7,408
대구	10	8	8	-	-	-	-	74	2	-	51	152
인천	-	80,806	101	10	-	-	-	-	-	50	19	80,985
광주	2	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	26
대전	0	-	31	-	484	-	-	-	-	-	-	515
울산	23	-	-	-	-	-	-	120,195	-	-	-	120,217
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1
경기	9	1,385	47,927	-	273	-	-	-	8	318	20	49,940
강원	-	87	110	-	-	-	-	-	-	10,216	14,234	24,647
충북	34	565	666	48	149	-	-	-	874	1,205	9	3,551
충남	56	386	50,620	67,502	868	395	-	-	-	0	38,146	157,974
전북	3	121	1,230	54	12,119	5	-	-	-	-	10	13,543
전남	0	-	10	7	-	197,560	-	-	-	-	1,928	199,505
경북	132	2	2	-	27	-	-	457	55,422	1,056	66	57,163
경남	859	-	8	-	1	6	23,030	62	-	254	23,126	47,346
전국	8,342	83,454	100,725	67,622	14,182	197,989	23,030	120,787	56,306	13,248	77,722	763,407
비율	1.1	10.9	13.2	8.9	1.9	25.9	3.0	15.8	7.4	1.7	10.2	100.0



## 6. 2045년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전라남도가 26.6%인 2억 6,142만 RT, 울산광역시가 19.2%인 1억 8,826만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- 전라남도의 수출 일반화물 물동량은 28.3%인 5,985만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.2%인 2억 157만 RT를 유발할 것으로 전망
- 울산광역시의 수출 일반화물 물동량은 31.5%인 6,672만 RT, 수입 일반화물 물동량은 15.8%인 1억 2,155만 RT를 유발할 것으로 전망

<표 5-47> 2045년 일반화물 시도별 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시 도	수출		수입		수출입	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
서울	20	0.0	433	0.1	453	0.0
부산	3,283	1.6	7,374	1.0	10,657	1.1
대구	49	0.0	151	0.0	200	0.0
인천	12,762	6.0	81,441	10.6	94,203	9.6
광주	4,157	2.0	26	0.0	4,183	0.4
대전	20	0.0	512	0.1	531	0.1
울산	66,717	31.5	121,547	15.8	188,264	19.2
세종	3	0.0	1	0.0	4	0.0
경기	10,710	5.1	50,575	6.6	61,285	6.2
강원	11,860	5.6	24,783	3.2	36,643	3.7
충북	846	0.4	3,584	0.5	4,430	0.5
충남	25,686	12.1	159,209	20.7	184,895	18.8
전북	1,203	0.6	13,515	1.8	14,718	1.5
전남	59,845	28.3	201,571	26.2	261,416	26.6
경북	9,086	4.3	57,854	7.5	66,940	6.8
경남	5,481	2.6	47,391	6.2	52,872	5.4
전국	211,728	100.0	769,967	100.0	981,695	100.0



### 가. 2045년 수출 일반화물의 항만별 기종점

- 2045년 수출 일반화물 2억 1,173만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 울산항이 31.7%(6,707만 RT), 광양항이 28.2%(5,966만 RT), 대산항이 9.4%(1,998만 RT), 평택·당진항이 7.0%(1,475만 RT)로 나타남

<표 5-48> 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망

단위: 천 RT, %

시도	부산항	인천항	평택당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해항	기타항	계
서울	1	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
부산	2,529	-	0	-	0	-	-	5	-	-	749	3,283
대구	42	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	49
인천	11	12,503	23	-	-	3	-	38	-	96	88	12,762
광주	-	-	-	-	112	135	-	-	-	-	3,911	4,157
대전	18	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	20
울산	200	-	0	-	-	-	-	66,517	-	-	0	66,717
세종	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
경기	118	680	9,210	4	-	-	-	499	18	-	182	10,710
강원	5	-	-	-	-	-	-	-	-	9,016	2,839	11,860
충북	15	4	0	-	0	-	-	-	-	825	2	846
충남	14	4	5,516	19,980	123	9	-	1	-	-	41	25,686
전북	1	0	-	-	1,197	2	-	-	-	3	0	1,203
전남	17	-	-	-	-	59,491	-	-	-	-	336	59,845
경북	209	1	0	-	1	-	0	4	8,617	210	44	9,086
경남	342	-	0	-	0	9	8	3	2	0	5,117	5,481
전국	3,522	13,212	14,753	19,984	1,432	59,655	8	67,067	8,636	10,151	13,309	211,728
비율	1.7	6.2	7.0	9.4	0.7	28.2	0.0	31.7	4.1	4.8	6.3	100.0

- <표 5-49> 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-50> 2045년 수출 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

[illegible]

### 나. 2045년 수입 일반화물의 항만별 기종점

- 2045년 수입 일반화물 7억 6,997만 RT의 물동량을 유발할 것으로 전망
  - 광양항이 26.0%(2억 8만 RT), 울산항이 15.9%(1억 2,240만 RT), 평택·당진항이 13.3%(1억 220만 RT), 인천항이 10.9%(8,381만 RT)로 나타남

<표 5-51> 2045년 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	92	4	-	259	-	-	-	-	77	-	433
부산	7,178	-	9	-	-	-	-	-	-	72	115	7,374
대구	10	8	7	-	-	-	-	74	2	-	51	151
인천	-	81,260	101	10	-	-	-	-	-	51	19	81,441
광주	2	-	-	-	-	24	-	-	-	-	-	26
대전	0	-	30	-	481	-	-	-	-	-	-	512
울산	23	-	-	-	-	-	-	121,524	-	-	-	121,547
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1
경기	9	1,327	48,609	-	-	-	-	278	-	-	352	50,575
강원	-	84	111	-	-	-	-	-	-	10,293	14,296	24,783
충북	34	539	672	48	154	-	-	-	908	1,218	9	3,584
충남	59	382	51,427	67,875	871	413	-	-	-	0	38,181	159,209
전북	3	113	1,212	54	12,117	5	-	-	-	-	10	13,515
전남	0	-	10	7	-	199,626	-	-	-	-	1,928	201,571
경북	132	2	2	-	27	-	-	462	56,109	1,053	67	57,854
경남	875	-	8	-	1	6	23,030	65	-	250	23,156	47,391
전국	8,327	83,806	102,205	67,994	13,911	200,075	23,030	122,404	57,018	13,014	78,183	769,967
비율	1.1	10.9	13.3	8.8	1.8	26.0	3.0	15.9	7.4	1.7	10.2	100.0

- <표 5-52> 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- <표 5-53> 2045년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]



## 제6장 결론 및 정책제언

---

### 제1절 결론

### 제2절 정책제언



## 제6장 결론 및 정책제언

### 제1절 결론

#### 1. 수출입 컨테이너 기종점은 지역별 신항만의 개장 및 물동량 증가 등에 따라 변화

- 우리나라 수출입 컨테이너 물동량은 지난 2011년 13,413천TEU에서 2017년 16,311천TEU로 증가
- 2017년 수출입 적 컨테이너 1,165만TEU 가운데 부산항이 62.0%인 722만TEU, 인천항이 18.4%인 215만TEU, 광양항이 11.8%인 137만TEU를 차지함
  - － 전국 수출입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 울산항 순서임
  - － 지역적으로 경기, 경남, 인천, 경북, 울산 등이 상대적으로 많은 90만TEU 이상의 수출입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 조사됨
- 2017년 수출 적 컨테이너 614만TEU 가운데 부산항이 67.7%인 416만TEU, 광양항이 13.1%인 80만TEU, 인천항이 10.9%인 67만TEU임
  - － 전국 수출 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택·당진항 순임
  - － 지역적으로 경기, 울산, 경남, 경북, 전남 등이 상대적으로 많은 50만TEU 이상의 수출 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 2017년 수입 적 컨테이너 551만TEU 가운데 부산항이 55.6%인 307만TEU, 인천항이 26.8%인 148만TEU, 광양항이 10.3%인 57만TEU를 처리하였음
  - － 전국 수입 적 컨테이너 물동량 순위는 부산항, 인천항, 광양항, 평택·당진항, 포항항 순서임
  - － 지역적으로 경기, 인천, 경남, 부산, 경북 등의 지역이 다른 지역에 비해 상대적으로 많은 40만TEU 이상의 수입 적 컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남

#### 2. 수출입 컨테이너의 도로운송 비중이 여전히 높은 비중 차지

- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 92.4%인 942만TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 7.6%인 77만TEU에 불과하였음



- 부산항의 경우 수입 컨테이너의 도로운송 수송비율이 수출에 비해 1.9% 정도 더 높았으며, 이와 같은 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨
- 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 90.8%인 159만TEU이고, 다음으로 연안운송 5.1%(9만TEU), 철도운송 4.1%(7만 TEU)의 순서임
- 광양항의 경우 도로운송 비중은 수출(93.2%)이 수입(88.3%)보다 높게 나왔으며, 반대로 연안운송과 철도운송은 모두 수입이 수출보다 높은 것으로 나타남
- 인천인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 95.5%인 284만TEU이고, 나머지 4.5%는 연안운송(14만TEU)이 차지함

### 3. 일반화물은 대량화물이 처리되는 존에서 많은 물동량을 유발

- 2017년에서 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 10억 530만톤이며, 그 중 75.9%(7억 9,916만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 24.1%(2억 5,383만톤)은 컨테이너로 수송되었음
- 수입화물은 84.5%가 일반화물, 15.5%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 56.4%가 일반화물, 43.6%가 컨테이너로 운송되었는데,
- 이는 우리나라 무역구조가 원자재를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조에 기인한 것으로 판단됨
- 2017년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 광양항이 1억 9,462만톤(24.4%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항이 1억 7,112만톤(21.4%), 그 다음으로 인천항이 8,727만톤(10.9%), 평택·당진항 8,648만톤(10.8%), 대산항 7,839만톤(9.8%), 포항항 5,029만톤(6.3%) 등의 순임
- 수입화물은 광양항이 1억 4,673만톤(23.8%)으로 가장 많고, 울산항(17.6%), 인천항(11.9%), 평택·당진항(11.8%) 등의 순이며,
- 수출화물은 울산항 6,268만톤(34.5%), 광양항(26.4%), 대산항(10.8%) 평택·당진항(7.5%), 인천항(7.4%) 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 발달함
- 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

#### 4. 장래에 컨테이너화물은 1,631만TEU(2017) → 2,820만 TEU(2045)로 증가하고, 일반화물은 7억 9,912만RT(2017) → 9억 8,169만RT(2045)로 증가

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2017년의 1,631만 TEU에서 2045년에는 2,820만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 수출입 물동량의 점유율이 상대적으로 높은 인천광역시, 울산광역시, 경상남도는 각각 2.7%, 2.4%, 1.7%의 연평균 증가율을 나타내면 지속적으로 증가할 것으로 전망됨
- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2017년의 7억 9,912만RT에서 2045년에는 9억 8,169만RT로 연평균 0.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 울산광역시와 인천광역시 등 상대적으로 높은 기종점 물동량을 나타내고 있는 지역의 물동량 증가율은 각각 0.3%와 0.4%를 유지할 전망임

## 제2절 정책제언

### 1. 신항만 및 신규터미널에 대한 보완조사 수행을 통한 기종점 자료의 상세화 필요

- 2017년 조사에서는 존 체계의 재 구성, 일부 항만의 관리권 지방 이양, 신규 터미널 및 부두 개장, 도로 및 철도 등의 확장 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
- 해상 수출입화물의 경우 정기조사 외에 중간년도에 보완조사를 수행한 적이 없으며, 이로 인해 기종점 자료의 보완 갱신시에도 신규 터미널 등의 개장이 불러온 기종점 변화를 적시에 반영하지 못하는 어려움이 발생
  - － 특히 부산 신항만과 인천 신항만의 경우 신규 터미널이 초래하는 물류 흐름의 변화가 매우 크기 때문에 해당 항만 기종점 자료의 신뢰도 확보를 위해서는 정기조사 외에 중간년도 보완조사 수행이 매우 중요함
- 이러한 조사 등을 바탕으로 신규 항만 등에서의 해상 수출입화물의 기종점 자료 등이 적시에 확보될 경우, 신규 항만 또는 신규 터미널에서의 별도 기종점 자료 구축도 가능할 것으로 판단됨

### 2. 화물반출입신고정보 등을 활용한 컨테이너화물 품목별 O/D 구축 필요

- 해상 수출입 화물의 경우 전체화물의 20% 이상이 컨테이너에 적재되어 수출입되고 있는데 이들 컨테이너화물의 품목에 대한 조사가 제대로 이루어지지 않고 있어 우리나라 전체 수출입화물의 품목별 기종점 데이터를 구축하는데 한계
  - － 조사원 조사의 경우 운전기사가 컨테이너 품목을 모르는 경우가 많고, 응답하는 경우에도 HS Code 상의 품목구분이 아닌 일반적인 화물명인 경우가 많아 활용에 한계
  - － 이러한 현실적인 한계 때문에 컨테이너화물은 내품에 대한 정확한 기종점 자료 없이 컨테이너 자체의 기종점을 중심으로 자료를 구축하고 있음
- 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
  - 하지만 신고된 화물정보는 텍스트로 기입하게 되어 있어 코드 전환이 필요하고, 텍스트 기입 방식이나 내용이 입력자 개인별, 회사별 특성에 따라 일부 다른 특성 존재할 뿐만 아니라, 대부분의 정보가 개인정보로 분류되어 관리가 매우 엄격하고 활용이 제한적임
  - 화물반출입신고정보에서 개인정보를 제외한 순수한 품목 정보만을 추출한 후, 동 자료를 컨테이너 수출입신고 정보, 터미널 반출입 정보 등 유관 정보와 연계하여 활용하는 방안에 대한 적극적인 검토 필요
  - 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
  - 컨테이너화물과 일반화물 형태로 함께 수출입 되는 화물의 경우 내품 조사와 연계하여 총 해상화물 데이터 구축에 대한 검토도 필요함

### 3. 해상화물 빅데이터를 활용한 기종점 자료의 신뢰도 제고 및 활용도 제고 방안 필요

- 해상화물은 항만운영정보시스템(PORT-MIS), 컨테이너터미널 운영시스템 등을 통해서 민원인의 신고 자료와 컨테이너 운송관련 자료가 실시간으로 생성되기 때문에 빅데이터에 근접한 자료의 생성·구축이 가능한 생태계를 갖추고 있음
  - 이러한 해상화물관련 빅데이터 성격의 자료를 현재 수준보다 더욱더 고도화된 단계로 활용하게 되면 해상수출입화물 기종점 자료의 신뢰도를 획기적으로 개선 가능함
  - 다만, 민원업무 자료의 활용에 따른 개인정보보호 문제와 자료의 활용도 제고를 위한 민원인의 개인정보 이용 등에 따른 동의 등 사전적으로 해결해야 할 문제들이 다수 존재함
  - 향후 해양수산분야 빅데이터 구축 사업의 일환으로 해운·항만 분야 빅데이터 플랫폼이 마련되고 이용 가능성이 증가한다면 보다 신뢰성 있고 활용도 높은 해상화물 기종점 자료 구축이 가능할 것으로 판단됨
  - 해상화물 기종점 자료를 전문가가 아닌 일반 이용자들도 보다 쉽게 이해하고 이용할 수 있는 방안을 마련하고 민간 산업과 연관된 주체들의 의사결정 및 업무를 지원하는 방안도 동

시에 제공 필요

- 수치로만 제시되는 250개 준별 및 품목별 데이터 외에도 시군구 지자체 단위, 주요 화물군 단위, 주요 항만 단위의 포괄적이고 개략적인 데이터를 일반 이용자들에게 인포그래픽 등을 가미하여 제공
- 이처럼 다양한 방식으로 자료가 제공될 경우 이용자들에게는 직감적이면서도 풍부한 자료

#### 4. 공공DB와 민간DB의 연계를 통한 해상화물 기종점 자료 구축 플랫폼 마련 필요

- 공공부문의 신고자료와 민간부문의 운송자료를 연계·결합하여 해상화물 기종점 자료 자동생성 체계를 구축할 경우 기종점 자료의 신뢰도 제고 및 활용 극대화를 달성 가능
  - 해양수산부가 운영하는 PORT-MIS에서 생성되는 화물 반출입 신고자료, 수출입 신고자료 뿐만 아니라 관세청이 운영하는 정보시스템에서 생성되는 보세운송 신고 등 세관 자료를 활용할 경우 수출입화물의 기종점 자료를 생성할 수 있는 토대 마련 가능
  - 추가적으로 컨테이너터미널 컨테이너화물 반출입 정보와 운송사들의 운송실적 자료를 결합할 경우 공공DB에서 제공하지 못하는 신뢰도 높은 기종점 자료의 구축이 가능
- 민간부문의 자료를 공공부문에 끌어오기 위해서는 우선적으로 민간 주체들의 데이터 공유 필요성에 대한 충분한 이해제고가 필요하며 더불어 실무적인 차원에서 문서 서식 및 데이터 표준화, 데이터 관리 주기, 공유 플랫폼 등에 대한 협의 진행도 필요
  - 민간부문의 적극적인 참여를 위해서는 참여 업체들에 대한 유인책 제공이 중요하며 세제 혜택이나 필수업무 신고 간소화 등의 혜택 제공도 검토 필요