

2020년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및
유지보수」

해 상 화 물 O / D 보 완 갱 신

7

제 출 문

국토교통부장관 귀하

본 보고서를 「2020년도 국가교통조사 및 DB시스템 운영 및 유지 보수」 최종보고서로 제출합니다.

2020년 12월

한국교통연구원

원장 오 재 학

**본 『2020년도 국가교통조사 및 DB시스템 운영 및
유지보수』는 다음 연구진에 의해 수행되었습니다.**

참 여 연 구 진

<한국교통연구원>	
연구책임자	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 김주영 연구위원
연 구 진	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 박인기, 최정민, 조종석, 천승훈 연구위원 ◦ 박용일, 황순연, 장동익, 성홍모, 원민수, 김병관, 우왕희 부연구위원 ◦ 신영권, 김동호, 김규진, 김정은 주임전문원, 이종우 전문연구원 ◦ 가보연, 강국수, 강명제, 곽명신, 김관용, 김성민, 김운태, 김은미, 김 현, 박미란, 박준호, 오연선, 이선아, 이슬기, 이채영, 이해선, 조용훈, 채정표, 홍성표 연 구 원 ◦ 강아라 연구조원
<한국해양수산개발원>	
연 구 진	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 전형진, 이종필 부연구위원 ◦ 류희영 연구원
<한국항공협회>	
연 구 진	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 성인영 실장 ◦ 강영주 과장, 김창욱 대리

『2020년도 국가교통조사 및 DB구축사업』

보고서 구성 및 담당연구진

번 호	과 제 명	연 구 진
제 1권	요약 보고서	김주영, 최정민, 신영권, 박준호
제 2권	전국 여객 O/D 보완 갱신	조종석, 강국수, 박미란
제 3권	빅데이터 분석 지원 사업	장동익, 김동호, 홍성표, 우왕희
제 4권	여객 O/D 신뢰도 제고 예비조사	조종석, 김동호, 채정표, 김병관
제 5권	항공여객 O/D 및 특성조사	한국항공협회
제 6권	전국 화물 O/D 보완 갱신	박인기, 김정은, 조용훈, 가보연, 김운태
제 7권	해상 화물 O/D 보완 갱신	한국해양수산개발원
제 8권	빅데이터 기반 화물 O/D 신뢰도 제고 연구	박인기, 성홍모, 김정은, 강명제
제 9권	교통분석용 네트워크 구축	최정민, 이선아, 이슬기
제10권	KTDB 플랫폼 기반지도 구축	김동호, 김관용
제11권	국가 교통통계 DB 구축	박용일, 곽명신
제12권	특별교통대책 기간 통행실태조사	우왕희, 김은미
제13권	교통혼잡 지도 DB 구축	천승훈, 김성민, 이채영
제14권	대중교통 정책지원 고도화를 위한 모바일 빅데이터 DB구축	원민수, 이해선, 이종우, 백현진
제15권	교통유발원 단위 조사	황순연, 오연선, 김현
제16권	국가교통물류 경쟁력지표 조사연구	장동익, 홍성표
별 권	DB시스템 운영 및 유지보수	신영권, 김규진, 박준호

『2020년도 국가교통조사 및 DB구축사업』

과제별 공동참여·위탁용역 사업자

【공동사업 참여기관】

- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (제주특별자치도 부문)
 - 홍익대학교산학협력단
- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (부산·울산권 부문)
 - ㈜두운엔지니어링, 경성대학교산학협력단
- 전국 여객O/D 현행화 공동사업 (대전·세종·충청권 부문)
 - ㈜신명이앤씨
- 항공O/D 및 특성 조사
 - (사)한국항공협회

【위탁용역 사업자】

- 전국 일반버스 도로기반 교통 네트워크 구축
 - ㈜아로정보기술
- 빅데이터 기반 O/D검증을 위한 스마트폰 기반 GPS조사
 - ㈜컨슈머인사이트
- 가구통행실태조사 예비조사
 - ㈜코리아데이터네트워크
- 영업용 화물차 운행기록계 빅데이터를 이용한 화물 기종점통행량 및 운행특성 분석연구
 - ㈜노트스퀘어
- 도로 및 철도 교통분석용 네트워크 보완갱신
 - ㈜올포랜드, ㈜엔토포스

【위탁용역 사업자】

- KTDB 교통빅데이터 플랫폼 (View-T) 기반맵 구축
 - ㈜큐빅웨어
- 국가교통DB Breif발간대행
 - ㈜우공이산
- 특별교통통행실태조사 및 이용자 만족도 조사
 - ㈜컨슈머인사이트
- View-T 서비스 제공을 위한 차량 모빌리티 데이터 구축 및 기능 개선
 - 큐빅웨어/ ITS학회
- 교통유발원단위 조사
 - ㈜아이로드테크, ㈜지알아이리서치, 주식회사 시그널웍스
- 모바일 데이터 기반 교통 분석용 DB 구축 및 View-T 2.0 분석 서비스 개발
 - 충북대학교산학협력단, ㈜큐빅웨어, ㈜넷케이티아이

최종보고서 목차

제 1권 요약 보고서

제 2권 전국 여객 O/D 보완 갱신

제 3권 빅데이터 분석 지원 사업

제 4권 여객 O/D 신뢰도 제고 예비조사

제 5권 항공여객 O/D 및 특성조사

제 6권 전국 화물 O/D 보완 갱신

제 7권 해상 화물 O/D 보완 갱신

제 8권 빅데이터 기반 화물 O/D 신뢰도 제고 연구

제 9권 교통분석용 네트워크 구축

제 10권 KTDB 플랫폼 기반지도 구축

제 11권 국가 교통통계 DB 구축

제 12권 특별교통대책 기간 통행실태조사

제 13권 교통혼잡 지도 DB 구축

제 14권 대중교통 정책지원 고도화를 위한 모바일 빅데이터 DB 구축

제 15권 교통유발원 단위 조사

제 16권 국가교통물류 경쟁력지표 조사연구

별 권 DB 시스템 운영 및 유지보수

목 차

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적 / 3	
제2절 과업의 범위 / 4	
제3절 과업의 기대효과 / 6	
제2장 컨테이너화물 기종점조사 보완갱신	7
제1절 분석의 배경 및 범위 / 9	
제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석 / 10	
제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석 / 86	
제3장 일반화물 기종점조사 보완갱신	93
제1절 분석의 개요 및 범위 / 95	
제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석 / 103	
제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석 / 113	
제4장 수출입 컨테이너화물 기종점 중장기 전망	167
제1절 중장기 전망의 기본 방향 / 169	
제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 / 171	
제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망 / 177	
제4절 연도별 컨테이너화물 기종점 전망 / 186	

제5장 수출입 일반화물 기종점 중장기 전망 211

제1절 중장기 전망의 기본 방향 / 213

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론 / 214

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망 / 219

제4절 연도별 일반화물 기종점 전망 / 225

제6장 결론 및 정책제언 255

제1절 결론 / 257

제2절 정책제언 / 260

표 목 차

〈표 2-1〉 해상화물 보완갱신 작업에 필요한 DB 현황	10
〈표 2-2〉 국내항만의 컨테이너화물 처리실적 (2019년)	11
〈표 2-3〉 2019년 수출 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	12
〈표 2-4〉 2019년 수출 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	13
〈표 2-5〉 2019년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	14
〈표 2-6〉 2019년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)	15
〈표 2-7〉 2019년 수출 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)	15
〈표 2-8〉 2019년 수입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	16
〈표 2-9〉 2019년 수입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	17
〈표 2-10〉 2019년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	18
〈표 2-11〉 2019년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)	19
〈표 2-12〉 2019년 수입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)	19
〈표 2-13〉 2019년 수출입 적 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	20
〈표 2-14〉 2019년 수출입 공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	21
〈표 2-15〉 2019년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점(시도 단위)	22
〈표 2-16〉 2019년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(시도 단위)	23
〈표 2-17〉 2019년 수출입 적공 컨테이너의 항만별 기종점 비율(권역 단위)	23
〈표 2-18〉 2019년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	24
〈표 2-19〉 2019년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	24
〈표 2-20〉 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	25
〈표 2-21〉 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	25
〈표 2-22〉 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	26
〈표 2-23〉 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	26
〈표 2-24〉 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	27
〈표 2-25〉 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	27
〈표 2-26〉 부산항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	28
〈표 2-27〉 부산항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	28
〈표 2-28〉 부산항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	29

〈표 2-29〉 부산항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	29
〈표 2-30〉 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	30
〈표 2-31〉 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	30
〈표 2-32〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	31
〈표 2-33〉 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	31
〈표 2-34〉 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	32
〈표 2-35〉 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	32
〈표 2-36〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	33
〈표 2-37〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	33
〈표 2-38〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	34
〈표 2-39〉 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	35
〈표 2-40〉 2019년 광양항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	36
〈표 2-41〉 2019년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(운송 구분)	36
〈표 2-42〉 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	37
〈표 2-43〉 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	37
〈표 2-44〉 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	38
〈표 2-45〉 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	38
〈표 2-46〉 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	39
〈표 2-47〉 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	39
〈표 2-48〉 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2017년)	40
〈표 2-49〉 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2017년)	40
〈표 2-50〉 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2017년)	41
〈표 2-51〉 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2017년)	41
〈표 2-52〉 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2017년)	42
〈표 2-53〉 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2017년)	42
〈표 2-54〉 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2017년)	43
〈표 2-55〉 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2017년)	43
〈표 2-56〉 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	44
〈표 2-57〉 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	44

〈표 2-58〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	45
〈표 2-59〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	45
〈표 2-60〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	46
〈표 2-61〉 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	47
〈표 2-62〉 2019년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	48
〈표 2-63〉 2019년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	48
〈표 2-64〉 인천항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	49
〈표 2-65〉 인천항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	49
〈표 2-66〉 인천항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	50
〈표 2-67〉 인천항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	50
〈표 2-68〉 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	51
〈표 2-69〉 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	51
〈표 2-70〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	52
〈표 2-71〉 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	53
〈표 2-72〉 2019년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	54
〈표 2-73〉 2019년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	54
〈표 2-74〉 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	55
〈표 2-75〉 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	55
〈표 2-76〉 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	56
〈표 2-77〉 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	56
〈표 2-78〉 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점 (2019년)	57
〈표 2-79〉 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점 (2019년)	57
〈표 2-80〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019년)	58
〈표 2-81〉 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치 (2011년, 2017년, 2019)	59
〈표 2-82〉 2019년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	60

〈표 2-83〉 2019년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	60
〈표 2-84〉 대산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	61
〈표 2-85〉 대산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	61
〈표 2-86〉 대산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	62
〈표 2-87〉 대산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	62
〈표 2-88〉 대산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	63
〈표 2-89〉 대산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	63
〈표 2-90〉 2019년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	64
〈표 2-91〉 2019년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	64
〈표 2-92〉 포항항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	65
〈표 2-93〉 포항항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	65
〈표 2-94〉 포항항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	66
〈표 2-95〉 포항항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	66
〈표 2-96〉 포항항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	67
〈표 2-97〉 포항항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	67
〈표 2-98〉 2019년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	68
〈표 2-99〉 2019년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	68
〈표 2-100〉 군산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	69
〈표 2-101〉 군산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	69
〈표 2-102〉 군산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	70
〈표 2-103〉 군산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	70
〈표 2-104〉 군산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	71
〈표 2-105〉 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	71
〈표 2-106〉 2019년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	72
〈표 2-107〉 2019년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	72
〈표 2-108〉 마산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	73
〈표 2-109〉 마산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)	73
〈표 2-110〉 마산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	74
〈표 2-111〉 마산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	74
〈표 2-112〉 마산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)	75
〈표 2-113〉 마산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	75

〈표 2-114〉 2019년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	76
〈표 2-115〉 2019년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	76
〈표 2-116〉 목포항 수출입 적 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	77
〈표 2-117〉 목포항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	77
〈표 2-118〉 목포항 수출입 공 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	78
〈표 2-119〉 목포항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	78
〈표 2-120〉 목포항 수출입 적공 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	79
〈표 2-121〉 목포항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	79
〈표 2-122〉 2019년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	80
〈표 2-123〉 2019년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	80
〈표 2-124〉 동해항 수출입 적 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	81
〈표 2-125〉 동해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	81
〈표 2-126〉 동해항 수출입 공 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	82
〈표 2-127〉 동해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	82
〈표 2-128〉 동해항 수출입 적공 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	83
〈표 2-129〉 동해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	83
〈표 2-130〉 2019년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)	84
〈표 2-131〉 2019년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)	84
〈표 2-132〉 고현항 수출입 적 컨테이너의 광역 시도별 기·종점(2019년)	85
〈표 2-133〉 고현항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)	85
〈표 2-134〉 해외 지역별 주요 대상국가 현황	86
〈표 2-135〉 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)	87
〈표 2-136〉 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)	88
〈표 2-137〉 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2019)	88
〈표 2-138〉 항만별 수입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)	89
〈표 2-139〉 항만별 수입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)	90
〈표 2-140〉 항만별 수입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2017)	90
〈표 2-141〉 항만별 수출 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)	91
〈표 2-142〉 항만별 수출 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)	92
〈표 2-143〉 항만별 수출 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2019)	92

〈표 3-1〉 화물 품목 상세분류	96
〈표 3-2〉 2019년 해상 수출입화물(환적화물 제외)	97
〈표 3-3〉 수출입 일반화물의 항만별 물동량	99
〈표 3-4〉 수입 일반화물의 항만별 물동량	100
〈표 3-5〉 수출 일반화물의 항만별 물동량	101
〈표 3-6〉 2019년 항만별 일반 수출입화물 처리실적(환적화물 제외)	102
〈표 3-7〉 2019년 전국 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계	103
〈표 3-8〉 2019년 전국 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율	104
〈표 3-9〉 2019년 광양항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계	105
〈표 3-10〉 2019년 광양항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율	105
〈표 3-11〉 2019년 울산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계	106
〈표 3-12〉 2019년 울산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율	106
〈표 3-13〉 2019년 인천항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계	107
〈표 3-14〉 2019년 인천항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율	107
〈표 3-15〉 2019년 평택·당진항 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계	108
〈표 3-16〉 2019년 평택·당진항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율	108
〈표 3-17〉 2019년 부산항 수출입 일반화물의 시도별 유발 물동량 추계	109
〈표 3-18〉 2019년 부산항 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율	109
〈표 3-19〉 2019년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점	110
〈표 3-20〉 2019년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율	110
〈표 3-21〉 2019년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점	111
〈표 3-22〉 2019년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율	111
〈표 3-23〉 2019년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점	112
〈표 3-24〉 2019년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율	112
〈표 3-25〉 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2019)	115
〈표 3-26〉 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)	117
〈표 3-27〉 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)	117
〈표 3-28〉 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)	118
〈표 3-29〉 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)	118
〈표 3-30〉 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)	119
〈표 3-31〉 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)	119

〈표 3-32〉 수출입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	120
〈표 3-33〉 수입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	121
〈표 3-34〉 수출 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	122
〈표 3-35〉 수출입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	123
〈표 3-36〉 수입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	124
〈표 3-37〉 수출 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	125
〈표 3-38〉 수출입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	126
〈표 3-39〉 수입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	127
〈표 3-40〉 수출 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	128
〈표 3-41〉 수출입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	129
〈표 3-42〉 수입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	130
〈표 3-43〉 수출 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	131
〈표 3-44〉 수출입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	132
〈표 3-45〉 수입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2017)	133
〈표 3-46〉 수출 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	134
〈표 3-47〉 수출입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	135
〈표 3-48〉 수입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	136
〈표 3-49〉 수출 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점 (2019)	137
〈표 3-50〉 전국항만의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중 (2019)	138
〈표 3-51〉 수출입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	139
〈표 3-52〉 수입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	140
〈표 3-53〉 수출 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	141
〈표 3-54〉 수출입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	143
〈표 3-55〉 수입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	144
〈표 3-56〉 수출 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	145
〈표 3-57〉 수출입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	147
〈표 3-58〉 수입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	148
〈표 3-59〉 수출 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	149
〈표 3-60〉 수출입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	151
〈표 3-61〉 수입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	152
〈표 3-62〉 수출 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	153

〈표 3-63〉 수출입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	155
〈표 3-64〉 수입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	156
〈표 3-65〉 수출 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	157
〈표 3-66〉 수출입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	159
〈표 3-67〉 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	160
〈표 3-68〉 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	161
〈표 3-69〉 수출입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	163
〈표 3-70〉 수입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	164
〈표 3-71〉 수출 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점 (2019)	165
〈표 4-1〉 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예)	171
〈표 4-2〉 컨테이너 물동량 예측 결과	176
〈표 4-3〉 우리나라 항만별 중장기 수출입 컨테이너 물동량 예측치	176
〈표 4-4〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기종점 전망	177
〈표 4-5〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망	178
〈표 4-6〉 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망	178
〈표 4-7〉 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망	179
〈표 4-8〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망	180
〈표 4-9〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망	181
〈표 4-10〉 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망	181
〈표 4-11〉 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망	182
〈표 4-12〉 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망	183
〈표 4-13〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망	184
〈표 4-14〉 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망	184
〈표 4-15〉 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망	185
〈표 4-16〉 2020년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망	186
〈표 4-17〉 2020년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율	187
〈표 4-18〉 2020년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율	187
〈표 4-19〉 2020년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점	188
〈표 4-20〉 2020년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율	189
〈표 4-21〉 2020년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율	189

〈표 4-22〉 2025년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망	190
〈표 4-23〉 2025년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율	191
〈표 4-24〉 2025년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율	191
〈표 4-25〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점	192
〈표 4-26〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율	193
〈표 4-27〉 2025년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율	193
〈표 4-28〉 2030년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망	194
〈표 4-29〉 2030년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율	195
〈표 4-30〉 2030년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율	195
〈표 4-31〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점	196
〈표 4-32〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율	197
〈표 4-33〉 2030년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율	197
〈표 4-34〉 2035년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망	198
〈표 4-35〉 2035년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율	199
〈표 4-36〉 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율	199
〈표 4-37〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점	200
〈표 4-38〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율	201
〈표 4-39〉 2035년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율	201
〈표 4-40〉 2040년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망	202
〈표 4-41〉 2040년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율	203
〈표 4-42〉 2040년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율	203
〈표 4-43〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점	204
〈표 4-44〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율	205
〈표 4-45〉 2040년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율	205
〈표 4-46〉 2045년 전국 수출입 컨테이너의 시도별 유발 물동량 전망	206
〈표 4-47〉 2045년 수출입 컨테이너의 시도별 유발 비율	207
〈표 4-48〉 2045년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율	207
〈표 4-49〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 시도 기종점	208
〈표 4-50〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 · 시도 기종점 비율	209
〈표 4-51〉 2045년 수출입 컨테이너의 항만별 · 권역별 기종점 비율	209

〈표 5-1〉 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예)	214
〈표 5-2〉 수출입 화물 주요 품목의 중장기 예측치	218
〈표 5-3〉 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망	219
〈표 5-4〉 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망	220
〈표 5-5〉 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망	220
〈표 5-6〉 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망	221
〈표 5-7〉 수출(반입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망	222
〈표 5-8〉 수출(반입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망	222
〈표 5-9〉 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망단위: 천 RT	223
〈표 5-10〉 수입(반출) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망	224
〈표 5-11〉 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 단위: %	224
〈표 5-12〉 2020년 일반화물 시도별 기종점 전망	225
〈표 5-13〉 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	226
〈표 5-14〉 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	227
〈표 5-15〉 2020년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	227
〈표 5-16〉 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	228
〈표 5-17〉 2020년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	229
〈표 5-18〉 2020년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	229
〈표 5-19〉 2025년 일반화물 시도별 기종점 전망	230
〈표 5-20〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	231
〈표 5-21〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	232
〈표 5-22〉 2025년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	232
〈표 5-23〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	233
〈표 5-24〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	234
〈표 5-25〉 2025년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	234
〈표 5-26〉 2030년 일반화물 시도별 기종점 전망	235
〈표 5-27〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	236
〈표 5-28〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	237
〈표 5-29〉 2030년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	237
〈표 5-30〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	238
〈표 5-31〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	239

〈표 5-32〉 2030년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	239
〈표 5-33〉 2035년 일반화물 시도별 기종점 전망	240
〈표 5-34〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	241
〈표 5-35〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	242
〈표 5-36〉 2035년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	242
〈표 5-37〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	243
〈표 5-38〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	244
〈표 5-39〉 2035년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	244
〈표 5-40〉 2040년 일반화물 시도별 기종점 전망	245
〈표 5-41〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	246
〈표 5-42〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	247
〈표 5-43〉 2040년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	247
〈표 5-44〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	248
〈표 5-45〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	249
〈표 5-46〉 2040년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	249
〈표 5-47〉 2045년 일반화물 시도별 기종점 전망	250
〈표 5-48〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	251
〈표 5-49〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	252
〈표 5-50〉 2045년 수출 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	252
〈표 5-51〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 전망	253
〈표 5-52〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망	254
〈표 5-53〉 2045년 수입 일반화물의 항만별 권역별 비율 전망	254

그림목차

〈그림 4-1〉 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 중장기 추정 모형	173
---	-----

요약



요 약

1. 과업의 개요

가. 과업의 배경 및 목적

1) 과업의 배경

- 우리나라의 경우 해상을 통한 수출입 물동량이 전체의 99%를 상회하고 있으며, 해상수송 관련 주변 여건은 매년 급격하게 변화해 가고 있는 상황임
- 또한 최근 개통된 항만 인접 배후도로 등 교통량 변화의 반영이 필요하며, 이를 위해 현시성 있는 O/D 보완갱신이 필수적임
- 따라서 기 구축된 해상화물 기종점 통행량(O/D)에 대해 매년 변화하는 교통여건과 사회경제여건 등을 반영 보완·갱신하여 현시성 있는 자료를 구축하고 제공되어야 함
- 본 사업은 기존에 개발된 방법론에 근거해 해상화물 O/D를 2019년 시점으로 갱신하고 해상화물 O/D 보완자료 확보 방안 마련을 통해 해상화물 O/D의 신뢰도를 개선할 도모하고자 함
- 해상화물 O/D 자료의 시계열성 확보를 위해서는 조사가 없는 연도에 사회경제적 변수를 이용한 해상화물의 O/D 갱신이 필요함
- 전수 자료의 부정확성으로 인한 O/D자료의 신뢰도 저하 문제에 대한 개선방안 마련이 필요함

2) 과업의 목적

- 본 사업은 기 수행된 전국 해상화물 O/D 조사의 자료와 최신 통계 및 실적 자료를 기반으로 새로운 버전의 해상화물 O/D 자료(2019년 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 : 2020년 1월 ~ 2020년 12월
- 분석 기준년도 : 기준연도(2019년) 및 장래연도(2020~2045 : 5년 단위)

○ 공간적 범위

- 전국 31개 무역항(국가 14개, 지방 17개)

○ 내용적 범위

- 기준연도 및 장래 해상화물 O/D 구축 관련 자료 수집·분석
- 전국 항만 해상화물O/D 보완갱신
- 기준연도(2019년) 컨테이너화물/일반화물 O/D 구축 및 검증
- 목표연도별 장래 컨테이너화물/일반화물 O/D 구축

2) 과업의 세부 내용

○ 해상화물(컨/비컨)의 국내항만-내륙지역간 O/D 보완갱신

- 2019년 기준, 해상물동량, 사회경제적 통계자료 활용
- 컨테이너화물(일반화물) O/D 갱신 방법론 적용
- 31개(국가관리 14개, 지방관리 17개) 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역 간 화물 흐름에 대한 기종점 보완갱신

○ 해상화물(컨/비컨)의 장래 O/D 보완갱신

- 국내항만-내륙지역간 컨테이너화물 O/D를 활용
- 컨테이너화물(일반화물) 장래 O/D 갱신 방법론 적용
- 31개 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간 장래 O/D를 2045년(2020 ~ 2045 : 5년단위)까지 보완갱신

○ 구축 O/D를 활용한 정책지표 제공

다. 과업의 기대효과

- 본 사업을 통해 구축되는 2019년 기준 해상화물 O/D 보완갱신 및 장래전망 자료는 항

만 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 내륙 물류거점 시설 설치 등을 위한 기초자료로 활용 가능함
- 해상화물 O/D 신뢰도 개선을 통한 해상화물 O/D 자료의 활용도 제고 및 전체 화물O/D 신뢰도 향상에 기여할 수 있음

2. 컨테이너화물 기종점조사 상세분석

가. 분석의 배경 및 범위

1) 분석의 배경

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

2) 분석의 범위

- 컨테이너화물의 경우는 2019년 실적치를 이용하여 시군구 단위의 내륙 존에 맞추어 국내항만⇔내륙지역, 국내항만⇔해외지역의 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행
 - － 일반화물의 경우도 컨테이너화물과 동일하게 2019년 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

나. 컨테이너화물의 내륙기종점 보완갱신

1) 컨테이너화물 보완갱신 방법론

- 해상화물(컨테이너)의 보완갱신 작업과정은 크게 기초자료 구축 → 보완갱신 작업 → 전문가 검토 및 확정 3단계로 진행
 - 기초자료 구축 단계는 2019년도 PORT-MIS 실적자료를 기반으로 주요화물 현장조사를 통해 자료 등을 확보하여 보완갱신 과정 관련 자료를 필요한 형태로 가공·재생산하는 단계
 - 보완갱신 작업 단계는 관련 기초자료를 활용해 항만별, 품목별 O/D를 구축하는 단계임
 - 전문가 검토 및 확정 단계는 1차 보완갱신 과정을 통해 도출된 O/D자료에 대해 해상화물 전문가들과 함께 O/D자료의 정확도를 다각도로 검토하여 최종 O/D를 확정하는 단계로 조사자료 간 일관성이 확보되기까지 반복하여 조정 및 보완작업을 계속함
- 이러한 해상화물 보완갱신 작업에 필요한 기초자료인 DB자료에는 공공DB 자료가 있음
 - 공공DB 자료는 크게 PORT-MIS, 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 상존하거나 전수를 확보할 수 있다는 장점이 있음

<표 3-1> 해상화물 보완갱신 작업에 필요한 DB 현황

구분	시스템명	서식명	담당기관	작성시점	조사방법	비고
공공DB	PORT-MIS	화물반출입신고서*	해양수산부	양적하일자	전수/보고통계	
	무역통계	수출입신고필증*	관세청	신고일자	전수/보고통계	

주 : *는 국가승인통계

2) 전체 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

○ 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 처리실적

- 2019년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 2,747만TEU임
- 2019년에 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

<표 2> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2019년)

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)

- 2019년 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

<표 3> 2019년 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

<표 4> 2019년 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

다. 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

1) 분석의 기본 방향

- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석은 기 수행한 해상화물 교통조사사업의 내륙기종점 조사자료와 관세청의 통관자료, 해양수산부의 통합 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, 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 5> 해외 지역별 주요 대상국가 현황

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

2) 전국 항만

① 수출입 컨테이너

- 2019년에 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

<표 6> 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)

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 7> 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)

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 8> 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2019)

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 보완갱신

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
 - － 일반화물의 기종점조사 상세분석에서는 항만을 반출입하는 트럭 이외의 운송수단을 이용하는 화물도 조사대상에 포함
- 우리나라 항만을 이용하여 입출항하는 화물은 외항화물과 연안화물로 구분되며, 외항 화물은 수출입화물과 환적화물로 구분됨
 - － 일반화물의 기종점 분석에서는 환적화물을 제외한 수출입 화물을 분석대상으로 하며, 컨테이너 화물은 별도로 분석을 수행하였기 때문에 분석대상에서 제외함
- 우리나라 해상화물의 품목 구분은 해상화물과 육상화물의 연계를 위하여 HS Code(2 자리)를 기준으로 31개 품목으로 구성하여 항만별, 품목별 물동량을 분석하였음
 - － 화물의 품목 구분은 아래 표와 같이 농산물, 임산물, 수산물, 축산물, 석탄광물 등으로 구분하였음
- 본 과업의 목적은 일반화물의 해외국가 ⇔ 국내 항만 간의 화물흐름을 분석하는 것
 - － 2019년 기준 일반화물의 수출입 물동량을 31개 품목으로 구성한 자료를 기초로 하여 처리비중이 높은 울산항, 광양항, 인천항, 포항항 등 주요 항만의 화물 현황을 살펴보고자 함
 - － 이는 이들 항만에서 처리한 일반화물이 전체 일반화물의 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 대

한 소요와 배후수송망 정비를 위한 기초자료로 활용

<표 9> 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

- 본 상세분석은 2019년에 항만에서 수출입한 일반화물에 대해 국내 기종점 및 해외기종점을 분석하고자 함. 따라서 기본적으로 분석대상이 되는 화물은 2019년에 수출입된 일반화물임. 그러나 항만별, 품목별 변화 추이를 살펴보는 것은 정책결정에 중요하

- 기 때문에 필요에 따라서는 지난 조사시점 이전의 물동량도 분석대상으로 하였음
- 2019년 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 10억 9,736만톤이며, 그 중 73.8%(8억 944만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 26.2%(2억 8,792만톤)은 컨테이너로 수송되었음
 - 수입화물은 82.0%가 일반화물, 18.0%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 55.1%가 일반화물, 44.9%가 컨테이너로 운송되었음
 - 이는 우리나라 무역구조가 원자재(유류, 석탄, 철광석 등)를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조에 기인한 것으로 판단됨

<표 10> 2019년 해상 수출입화물(환적화물 제외)

구 분	일반화물(비컨테이너화물)		컨테이너화물		계	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
수 입	623,735	82.0	136,775	18.0	760,510	100.0
수 출	185,706	55.1	151,145	44.9	336,851	100.0
합 계	809,441	73.8	287,919	26.2	1,097,361	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
 - 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

시 도	수출		수입		수출입	
	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)	천 톤(천 RT)	비율(%)
서울	12	0.0	278	0.0	291	0.0
부산	2,239	1.2	6,631	1.1	8,871	1.1
대구	29	0.0	128	0.0	157	0.0
인천	12,552	6.8	64,380	10.3	76,933	9.5
광주	3,502	1.9	76	0.0	3,578	0.4
대전	21	0.0	414	0.1	435	0.1
울산	63,948	34.4	107,174	17.2	171,121	21.1
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	9,121	4.9	35,721	5.7	44,842	5.5
강원	6,515	3.5	21,634	3.5	28,149	3.5
충북	461	0.2	2,652	0.4	3,114	0.4
충남	26,053	14.0	134,434	21.6	160,487	19.8
전북	586	0.3	11,654	1.9	12,240	1.5
전남	49,023	26.4	149,394	24.0	198,417	24.5
경북	6,736	3.6	45,641	7.3	52,377	6.5
경남	4,904	2.6	43,511	7.0	48,414	6.0
전국 계	185,701	100.0	623,723	100.0	809,424	100.0

단위 : %

[illegible]

다. 수출입 일반화물의 항만별 물동량

1) 주요 항만의 시도간 물동량 분석

- 수입 일반화물의 항만과 시도간 물동량은 서로 매우 높은 상관관계를 보이고 있음. 이는 대량화물을 처리하는 항만이 입지한 시도에서 실제로 이들 화물이 처리되기 때문으로 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등 대량화물은 대부분 항만과 인접해 있는 시설에서 처리되고 있음
- 울산항, 광양항, 평택·당진항 등 대량화물의 경우 항만 인근 지역에서 수요가 발생하는 특징이 있기 때문에 항만 인근 지역의 물동량이 높게 나타남
- 광양항의 경우 전남지역의 수출입 물동량이 99.8%를 차지함

<표 13> 2019년 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	15	0.0	-	-	15	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	2	0.0	258	0.2	260	0.1
호남권	48,381	99.9	147,724	99.8	196,105	99.9
영남권	10	0.0	4	0.0	14	0.0
전국	48,408	100.0	147,986	100.0	196,394	100.0

- 울산항의 울산지역의 수출입 유발 물동량은 99.7%에 달함

<표 14> 2019년 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	38	0.1	-	-	38	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	1	0.0	-	-	1	0.0
호남권	-	-	-	-	-	-
영남권	63,793	99.9	107,696	100.0	171,489	100.0
전국	63,831	100.0	107,696	100.0	171,528	100.0

- 인천항은 수출입 물량의 95.6%가 인천지역에서 발생함

<표 15> 2019년 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	13,378	99.9	65,673	98.2	79,051	98.5
강원권	-	-	89	0.1	89	0.1
충청권	9	0.1	948	1.4	956	1.2
호남권	0	0.0	147	0.2	147	0.2
영남권	0	0.0	12	0.0	12	0.0
전국	13,387	100.0	66,869	100.0	80,255	100.0

- 평택·당진항의 경우 수출 물동량은 경기지역이 63.1%로 대부분을 차지하며, 수입은 경기와 충남이 각각 49.0%, 48.7%의 물량을 유발함

<표 3-16> 2019년 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	7,954	63.2	34,049	46.7	42,003	49.1
강원권	-	-	93	0.1	93	0.1
충청권	4,627	36.8	37,638	51.6	42,265	49.4
호남권	-	-	1,132	1.6	1,132	1.3
영남권	1	0.0	24	0.0	25	0.0
전국	12,583	100.0	72,935	100.0	85,518	100.0

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

<표 17> 2019년 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	102	4.1	5	0.1	107	1.1
강원권	1	0.0	-	-	1	0.0
충청권	46	1.8	56	0.8	102	1.0
호남권	22	0.9	2	0.0	24	0.2
영남권	2,316	93.1	7,325	99.1	9,641	97.6
전국	2,487	100.0	7,388	100.0	9,875	100.0

2) 품목별 항만물동량

- 대량화물을 포함하여 전체 품목별 시도별 수출입 물동량을 살펴보면 전남이 1억 9,842만톤(24.5%), 울산 1억 7,121만톤(21.1%)으로 비중이 높으며, 그 다음은 울산, 충남, 인천, 경북 등 순임. 이는 다른 화물에 비해 대량화물의 비중이 매우 높기 때문으로 시도별 비중은 대량화물처리 순서와 동일함

<표 18> 2019년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점

단위 : 천RT, %

중점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·목포항	기타항	계
서울	1	29	18	-	173	-	-	-	-	70	-	291
부산	8,227	-	6	-	0	-	486	-	-	69	83	8,871
대구	37	10	7	-	-	-	1	64	-	-	37	157
인천	2	76,707	67	4	-	1	-	37	-	41	74	76,933
광주	1	-	-	-	34	104	-	-	-	-	3,439	3,578
대전	21	0	31	-	383	-	-	-	-	-	-	435
울산	175	-	0	-	-	-	-	170,945	2	-	0	171,121
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	104	2,315	41,918	-	294	14	22	1	9	118	47	44,842
강원	1	89	93	-	-	-	0	-	-	12,069	15,898	28,149
충북	28	616	575	21	86	-	0	-	590	1,196	2	3,114
충남	53	341	41,659	82,098	705	260	6	1	-	0	35,363	160,487
전북	2	147	1,128	55	10,844	58	6	-	-	0	0	12,240
전남	21	-	4	98	-	195,942	14	-	-	-	2,338	198,417
경북	312	2	3	-	17	-	50	421	50,858	714	1	52,377
경남	891	-	8	-	1	14	18,206	60	-	216	29,017	48,414
전국	9,875	80,255	85,518	82,276	12,536	196,394	18,792	171,528	51,459	14,493	86,299	809,424
%	1.2	9.9	10.6	10.2	1.5	24.3	2.3	21.2	6.4	1.8	10.7	100.0

<표 19> 2019년 수출입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율

단위 : %

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·묵호 항	기타항	계
서울	0.0	0.0	0.0	-	1.4	-	-	-	-	0.5	-	0.0
부산	83.3	-	0.0	-	0.0	-	2.6	-	-	0.5	0.1	1.1
대구	0.4	0.0	0.0	-	-	-	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0
인천	0.0	95.6	0.1	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.3	0.1	9.5
광주	0.0	-	-	-	0.3	0.1	-	-	-	-	4.0	0.4
대전	0.2	0.0	0.0	-	3.1	-	-	-	-	-	-	0.1
울산	1.8	-	0.0	-	-	-	-	99.7	0.0	-	0.0	21.1
세종	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
경기	1.1	2.9	49.0	-	2.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.8	0.1	5.5
강원	0.0	0.1	0.1	-	-	-	0.0	-	-	83.3	18.4	3.5
충북	0.3	0.8	0.7	0.0	0.7	-	0.0	-	1.1	8.3	0.0	0.4
충남	0.5	0.4	48.7	99.8	5.6	0.1	0.0	0.0	-	0.0	41.0	19.8
전북	0.0	0.2	1.3	0.1	86.5	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0	1.5
전남	0.2	-	0.0	0.1	-	99.8	0.1	-	-	-	2.7	24.5
경북	3.2	0.0	0.0	-	0.1	-	0.3	0.2	98.8	4.9	0.0	6.5
경남	9.0	-	0.0	-	0.0	0.0	96.9	0.0	-	1.5	33.6	6.0
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

다. 일반화물의 해외기종점 상세분석

1) 개요

- 2019년 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
- 2019년 가장 많은 수출입 화물 물동량의 품목인 원유 및 천연가스 채취물은 3억 7,279만 톤으로 전체 수출입화물의 46.1%를 차지하였으며, 수입 기준으로는 2억 9,253만 톤(46.9%), 수출 기준으로는 8,027만 톤(43.2%)을 차지하였음
- 수출입한 석탄광물은 1억 4,332만 톤(17.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 1억 4,260만 톤(22.9%), 수출 기준으로는 72만 톤(0.4%)을 차지함
- 수출입한 금속광물은 7,944만 톤(9.8%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 7,944만 톤(12.7%), 수출 기준으로는 0%를 차지함
- 수출입한 제1차 금속산업제품은 5,692만 톤(7.0%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 3,080만 톤(4.9%), 수출 기준으로는 2,613만 톤(14.1%)을 차지함

- 수출입한 자동차 및 트레일러는 3,576만 톤(4.4%)을 처리하였으며, 수입 기준으로 511만 톤(0.8%), 수출 기준으로는 3,065만 톤(16.5%)임

<표 20> 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2019)

품 목	수 출		수 입		수출입	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
농산물	97	0.1	12,558	2.0	12,655	1.6
임산물	0	0.0	2	0.0	2	0.0
수산물	53	0.0	717	0.1	771	0.1
축산물	4	0.0	23	0.0	26	0.0
석탄광물	724	0.4	142,596	22.9	143,320	17.7
석회석광물	7,234	3.9	3,546	0.6	10,780	1.3
원유및천연가스채취물	80,266	43.2	292,528	46.9	372,794	46.1
금속광물	-	-	79,439	12.7	79,439	9.8
비금속광물	2,593	1.4	17,511	2.8	20,104	2.5
음식료품	125	0.1	4,209	0.7	4,334	0.5
담배제품	1	0.0	1	0.0	2	0.0
섬유제품(의복제외)	139	0.1	163	0.0	302	0.0
의복,의복액세서리및모피제품	156	0.1	138	0.0	294	0.0
가죽,가방및신발제품	4	0.0	20	0.0	23	0.0
목재및나무제품(가구제외)	22	0.0	3,618	0.6	3,640	0.4
펄프,종이및종이제품	33	0.0	1,742	0.3	1,775	0.2
인쇄및기록매체	6	0.0	1	0.0	7	0.0
코크스,연탄및석유정제품	7,820	4.2	2,013	0.3	9,833	1.2
화합물및화학제품	24,719	13.3	15,849	2.5	40,568	5.0
고무및플라스틱제품	360	0.2	70	0.0	430	0.1
비금속광물제품	80	0.0	835	0.1	915	0.1
제1차금속산업제품	26,126	14.1	30,791	4.9	56,917	7.0
금속가공제품(기계및가구제외)	939	0.5	149	0.0	1,088	0.1
기타기계및장비제조품	2,813	1.5	359	0.1	3,172	0.4
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	8	0.0	16	0.0	24	0.0
전기장비제품	333	0.2	93	0.0	426	0.1
의료,정밀,광학기기및시계	92	0.0	65	0.0	157	0.0
자동차및트레일러	30,654	16.5	5,105	0.8	35,759	4.4
기타운송장비	187	0.1	130	0.0	317	0.0
가구제품	5	0.0	16	0.0	21	0.0
기타제품	109	0.1	9,420	1.5	9,529	1.2
합계	185,701	100.0	623,723	100.0	809,424	100.0

2) 주요 품목별 해외지역 기종점 상세분석

- 우리나라의 2019년 해상 일반화물 처리실적 기준으로 국내항만과 해외지역의 기종점을 분석한 결과 우리나라 항만은 중동, 호주, 동남아, 미국, 유럽 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, 5,800만 톤을 기록함
 - 동남아지역 또한 우리나라로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물과 석탄광물 물동량이 높게 나타났으며 특정 일부품목에 대한 교역물량에 기인한 결과로 나타남
 - 그 외 교역물동량이 많은 화합물 및 화학제품, 제1차 금속산업제품, 석회석광물 등 일부 품목군에 국한하여 처리 비중이 높게 나타났음
- 항만별로 살펴보면, 중동지역에서 울산항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 5,940만 톤(15.9%)로 가장 많았으며, 그 다음 광양항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 3,694만 톤(9.9%)로 많았음
 - 이들 물동량은 대부분 수입화물이며 울산항으로 5,872만 톤, 광양항으로 3,694만 톤의 수입량을 나타냈으며, 이는 전체 수입물량 중 20.1%, 12.6%에 해당하는 물량임
- 동남아지역에서 광양항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 1,160만 톤(4.0%), 동남아지역에서 인천항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 400만 톤(1.4%)로 나타남
- 원유 및 천연가스 채취물 다음으로 교역량이 많은 품목인 석탄광물은 우리나라로 총 1억 4,260만 톤이 반입되었으며, 호주지역에서 광양항과 대산항으로 수입물량이 많은 편이었으며, 각각 910만 톤, 664만 톤이 수입되었음
- 금속광물은 7,944만 톤이 교역되었으며, 이는 대부분 수입물량을 차지하며 주로 광양항(1,807만 톤), 포항항(978만 톤)에서 수입됨

<표 3-21> 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,616	2,303	1,549	92	428	19	11	1,156	12	88	97	385	1,116	4	9,875
인천	3,335	6,318	9,440	1,927	9,650	596	16,937	8,898	4,525	3,028	351	4,173	11,078	0	80,255
경인	11	7	-	-	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94
평택·당진	4,425	5,411	9,508	1,142	7,139	1,327	10,728	8,252	3,754	2,430	928	6,039	24,436	-	85,518
대산	1,439	7,970	7,946	1,546	7,456	973	21,770	10,271	3,880	1,189	6,585	635	10,616	-	82,276
태안	-	-	-	142	3,126	-	-	2,894	309	488	-	1,236	5,730	-	13,924
보령	-	-	1,966	-	4,184	-	-	1,989	418	1,189	-	1,712	9,660	-	21,119
장항	35	201	-	-	83	-	-	2	-	-	-	-	-	-	322
군산	961	738	971	307	2,469	432	51	1,607	45	270	72	3,823	789	-	12,536
목포	382	466	2,235	630	244	4	119	79	16	318	264	294	743	-	5,795
완도	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
여수	5	3	-	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	-	31
광양	6,988	18,966	11,935	4,410	38,980	4,130	37,593	12,707	6,745	6,116	2,085	4,965	40,774	0	196,394
하동	-	-	-	-	1,571	-	-	672	1,808	1,110	-	1,358	4,214	-	10,732
통영	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	-	53
삼천포	52	29	-	-	3,334	-	-	2,483	70	227	-	-	1,792	-	7,988
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	99	3,605	-	-	-	-	-	624	-	-	-	-	-	-	4,327
고현	1	5,620	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5,628
마산	513	458	2,887	108	3,167	80	5,993	2,026	298	61	122	661	2,419	-	18,792
진해	88	64	-	-	217	-	-	18	-	-	-	-	-	-	387
울산	12,326	13,180	24,474	9,093	18,257	3,082	63,061	9,320	4,568	1,735	1,357	4,170	6,905	-	171,528
포항	3,733	2,012	1,909	711	1,886	1,209	246	6,081	1,599	3,422	238	2,296	26,116	-	51,459
호산	-	-	1,261	-	4,901	-	2,194	1,603	239	-	-	284	2,730	-	13,212
삼척	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
동해·묵호	1,059	1,944	944	354	2,110	46	-	3,954	289	319	313	1,278	1,884	-	14,493
옥계	230	883	104	-	211	47	-	547	-	-	-	573	-	-	2,595
속초	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
합계	38,389	70,187	77,133	20,461	109,488	11,943	158,702	75,212	28,575	21,990	12,413	33,883	151,044	4	809,424

<표 3-22> 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.3	0.3	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.2
인천	0.4	0.8	1.2	0.2	1.2	0.1	2.1	1.1	0.6	0.4	0.0	0.5	1.4	0.0	9.9
평택·당진	0.5	0.7	1.2	0.1	0.9	0.2	1.3	1.0	0.5	0.3	0.1	0.7	3.0	-	10.6
대산	0.2	1.0	1.0	0.2	0.9	0.1	2.7	1.3	0.5	0.1	0.8	0.1	1.3	-	10.2
군산	0.1	0.1	0.1	0.0	0.3	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1	-	1.5
광양	0.9	2.3	1.5	0.5	4.8	0.5	4.6	1.6	0.8	0.8	0.3	0.6	5.0	0.0	24.3
마산	0.1	0.1	0.4	0.0	0.4	0.0	0.7	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	-	2.3
울산	1.5	1.6	3.0	1.1	2.3	0.4	7.8	1.2	0.6	0.2	0.2	0.5	0.9	-	21.2
포항	0.5	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.0	0.8	0.2	0.4	0.0	0.3	3.2	-	6.4
동해·묵호	0.1	0.2	0.1	0.0	0.3	0.0	-	0.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	-	1.8
그 외 항만	0.1	1.3	0.7	0.1	2.2	0.0	0.3	1.4	0.4	0.4	0.0	0.7	3.1	-	10.7
합계	4.7	8.7	9.5	2.5	13.5	1.5	19.6	9.3	3.5	2.7	1.5	4.2	18.7	0.0	100.0

3) 주요 국내 항만별 해외 기종점 상세분석

- 2019년 우리나라의 수출입 일반화물 물동량은 8억 1,042만 톤을 처리하였으며, 광양항에서 가장 많은 1억 9,640만 톤을 처리하여 24.3%의 비중, 울산항은 1억 7,153만 톤을 처리하여 21.2%의 비중을 나타냄
 - 그 다음으로는 평택당진항 8,552만 톤(10.8%), 대산항 8,230만 톤(9.8%), 인천항 8,030만 톤(10.9%), 포항항 5,150만 톤(6.3%)을 처리하여 6개 항만에서 우리나라 전체 수출입 일반화물의 82.5%를 처리함
- 주요 품목별로는 원유 및 천연가스 채취물 3억 7,280만 톤(46.1%), 석탄광물 1억 4,332만 톤(17.7%), 금속광물 7,944만 톤(9.8%)을 처리하였음
 - 우리나라의 수입 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 2억 9,253만 톤(47%), 석탄광물 1억 4,260만 톤(23%), 금속광물 7,944만 톤(12.7%)을 처리함
 - 또한 우리나라의 수출 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 8,027만 톤(43.2%), 자동차 및 트레일러 3,065만 톤(16.5%), 제1차금속산업제품 2,613만 톤(14.1%)을 처리함

<표 23> 전국항의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2019)

단위 : 천RT

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
농산물	97	0.1	12,558	2.0	12,655	1.6
석탄광물	724	0.4	142,596	22.9	143,320	17.7
원유 및 천연가스 채취물	80,266	43.2	292,528	46.9	372,794	46.1
금속광물	-	-	79,439	12.7	79,439	9.8
비금속광물	2,593	1.4	17,511	2.8	20,104	2.5
화학물질및화학제품	7,820	4.2	2,013	0.3	9,833	1.2
제1차금속산업제품	24,719	13.3	15,849	2.5	40,568	5.0
자동차및트레일러	26,126	14.1	30,791	4.9	56,917	7.0
기타	30,654	16.5	5,105	0.8	35,759	4.4
계	12,702	6.8	25,333	4.1	38,036	4.7

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 특성과 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 2018년에 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

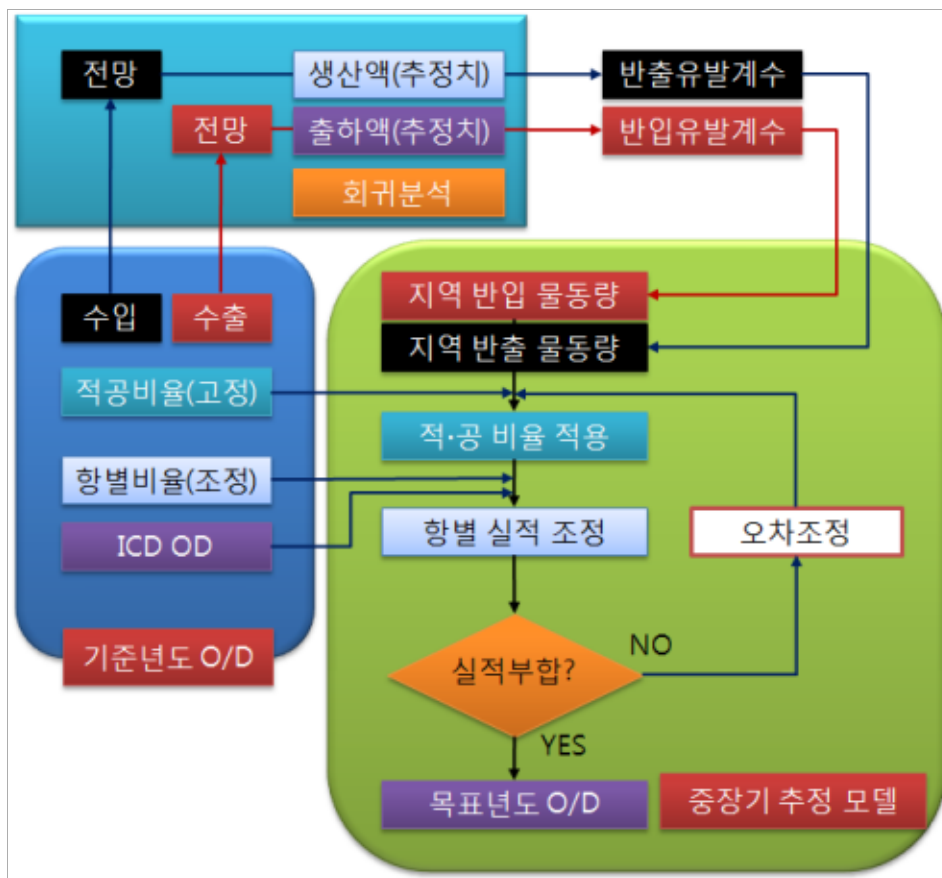
2) 기종점 중장기 전망의 기본 모형

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

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

- 본 회귀모형에서는 전년대비 증가율에 대한 회귀모형을 적용함

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



<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 2045년에는 2,820만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

<표 24> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	252	293	350	387	421	2.9
부산시	1,810	2,072	2,621	2,988	3,315	2.8
대구시	297	311	316	302	277	0.4
인천시	2,461	2,982	3,416	3,628	3,806	2.7
광주시	552	560	562	533	503	0.4
대전시	140	142	146	140	135	0.1
울산시	2,212	2,472	3,043	3,333	3,491	2.4
세종시	119	108	99	86	73	-1.8
경기도	4,599	5,137	5,731	5,860	5,847	1.9
강원도	107	134	181	225	275	4.3
충청북도	481	541	678	774	864	2.7
충청남도	956	1,085	1,251	1,317	1,340	2.1
전라북도	578	559	554	518	478	-0.4
전라남도	1,235	1,262	1,285	1,270	1,261	1.0
경상북도	2,025	2,212	2,581	2,663	2,634	1.6
경상남도	2,625	2,806	3,315	3,462	3,479	1.7
전국계	20,449	22,676	26,128	27,486	28,199	2.0

2) 수출(반입) 컨테이너

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

<표 25> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위 : 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	92	101	113	117	119	1.8
부산시	808	909	1,111	1,227	1,326	2.3
대구시	157	154	137	115	92	-1.3
인천시	946	1,130	1,281	1,361	1,440	2.5
광주시	340	348	356	344	332	0.7
대전시	82	81	79	71	65	-0.7
울산시	1,155	1,289	1,613	1,797	1,921	2.5
세종시	51	50	50	46	41	-0.5
경기도	2,140	2,374	2,636	2,683	2,677	1.7
강원도	49	58	75	91	112	3.5
충청북도	210	238	300	340	375	2.8
충청남도	570	657	769	814	832	2.4
전라북도	315	315	320	306	288	0.2
전라남도	739	748	760	752	749	0.8
경상북도	1,089	1,225	1,475	1,552	1,555	2.2
경상남도	1,522	1,660	2,049	2,193	2,245	2.2
전국계	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

<표 26> 수입(반출) 컨테이너의 중장기 종점 전망

단위 : 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울시	160	192	237	270	303	3.6
부산시	1,002	1,163	1,510	1,760	1,989	3.1
대구시	140	156	180	187	185	1.7
인천시	1,516	1,851	2,135	2,267	2,366	2.9
광주시	212	212	206	189	171	-0.1
대전시	58	61	67	68	71	1.0
울산시	1,057	1,183	1,429	1,535	1,570	2.2
세종시	69	58	49	40	32	-2.9
경기도	2,459	2,763	3,095	3,177	3,170	2.0
강원도	58	76	106	134	164	5.0
충청북도	271	303	378	434	489	2.7
충청남도	386	428	482	502	508	1.7
전라북도	263	244	234	212	190	-1.1
전라남도	496	514	525	519	512	1.2
경상북도	937	987	1,106	1,111	1,079	0.9
경상남도	1,102	1,146	1,266	1,270	1,233	1.0
전국계	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 2018년에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
 - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 품목별 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

2) 247개 시군구의 지역별 일반화물 유발 물동량 중장기 전망

- 지역유발 물동량의 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 247개 시군구별 유발 물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임
- 수출입 일반화물은 해양수산부의 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 247개 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 유발화

- 물의 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 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정함

2) 관세청 통관DB의 자료 활용

- 관세청 통관DB는 우리나라 수출입 화물의 화주 정보를 수록하고 있으며, 이를 통해 우리나라 무역항에서 수출입된 화물 전체에 대해 화주의 소재지 정보를 추적할 수 있음
- 관세청 통관DB의 사용상 최대 문제점은 화주의 소재지 정보와 화물의 최종 목적지 정보가 다른 경우가 많아 자료의 오차 발생 가능성이 높다는 점임
- 그럼에도 불구하고 현재 직접 조사를 통하지 않고 수출입화물의 내륙 정보를 알 수 있는 유일한 정보이므로 기종점 보완갱신 작업에서는 실제 자료와의 비교를 통해 적절한 환산계수 혹은 보정지수를 도출하는데 유용한 자료로 활용이 가능함
- 관세청 통관DB(CAMIS)의 구조 분석
 - － 관세청 통관DB는 1980년대부터 관세청 수출입보세화물 및 통관관련 전산화를 위해 시스템이 구축되었으며, 현재 한국무역정보통신(KTNET)을 통해 EDI에 의한 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 중장기 전망

1) 수출입(반출입) 일반화물

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

<표 27> 수출입(반출입) 일반화물의 기·종점 중장기 전망

단위 : 천 RT

시도	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	469	463	460	457	453	0.4
부산	10,719	10,754	10,700	10,666	10,657	-0.1
대구	204	203	203	202	200	-0.0
인천	89,006	91,624	92,893	93,727	94,203	0.4
광주	4,469	4,363	4,283	,218	4,183	0.1
대전	543	540	537	534	531	0.8
울산	173,685	178,686	182,847	186,441	188,264	0.3
세종	3	3	3	3	4	2.4
경기	55,469	57,769	59,360	60,653	61,285	1.0
강원	29,803	31,733	33,684	35,580	36,643	1.6
충북	3,733	3,968	4,156	4,331	4,430	1.4
충남	172,314	177,340	180,891	183,516	184,895	0.5
전북	14,766	14,809	14,783	14,761	14,718	1.1
전남	241,005	249,833	254,487	259,087	261,416	1.0
경북	59,180	62,375	64,597	66,160	66,940	0.9
경남	52,524	52,712	52,844	52,871	52,872	1.3
전국	907,890	937,176	956,729	973,207	981,695	0.7

2) 수출(반입) 일반화물

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

<표 28> 수출(반입) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위 : 천 RT

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

3) 수입(반출) 일반화물

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

<표 29> 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망

단위 : 천 RT

시도	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	443	438	437	436	433	0.5
부산	7,517	7,515	7,454	7,408	7,374	-0.2
대구	148	150	151	152	151	0.3
인천	76,938	79,014	80,189	80,985	81,441	0.5
광주	23	24	25	26	26	1.2
대전	522	520	517	515	512	0.9
울산	110,932	114,395	117,602	120,217	121,547	0.4
세종	0	0	1	1	1	3.6
경기	44,697	47,012	48,626	49,940	50,575	1.1
강원	23,755	24,058	24,382	24,647	24,783	0.7
충북	3,303	3,415	3,489	3,551	3,584	1.0
충남	147,551	152,464	155,626	157,974	159,209	0.6
전북	13,476	13,549	13,545	13,543	13,515	1.0
전남	180,896	191,293	195,427	199,505	201,571	1.1
경북	51,000	53,835	55,779	57,163	57,854	1.0
경남	46,702	47,063	47,266	47,346	47,391	1.3
전국	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

<표 30> 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

<표 31> 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

<표 32> 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

<표 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

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

<표 34> 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

<표 35> 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 신항만 개장 및 물동량 흐름의 변화 등에 변화
 - 우리나라 수출입 컨테이너 물동량은 지난 2011년 13,413천TEU에서 2019년 16,736천TEU로 증가
 - 2019년 수출입 적컨테이너 1,174만TEU 가운데 부산항이 61.9%인 1,035만TEU, 인천항이 18.2%인 305만TEU, 광양항이 10.7%인 180만TEU를 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 적컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 조사됨
 - 2019년 수출 적컨테이너 632만TEU 가운데 부산항이 67.9%인 429만TEU, 광양항이 12.9%인 81만TEU, 인천항이 10.6%인 67만TEU임
 - 전국 수출 적컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택·당진항 순서
 - 지역적으로는 경기, 울산, 경남, 경북, 전남 등이 상대적으로 많은 50만TEU 이상의 수출 적컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
 - 2019년 수입 적컨테이너 580만TEU 가운데 부산항이 55.6%인 322만TEU, 인천항이 26.7%인 155만TEU, 광양항이 10.2%인 59만TEU를 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 압도적
 - 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙수송수단은 도로운송이 93.6%인 969만TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 6.4%인 66만TEU에 불과하였음
 - 부산항의 경우 수입 컨테이너의 도로운송 비중이 수출에 비해 1.6% 더 높았으며, 이

러한 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨

- 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙수송수단을 보면 도로운송은 전체의 96.1%인 172만TEU이며, 철도운송은 4.5%(8만TEU)를 차지하였음
 - 광양항의 경우 도로운송 비중은 수출(93.0%)이 수입(94.6%)보다 낮게 나왔으며, 반대로 철도운송은 수입이 수출보다 높은 것으로 나타남
- 인천인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙수송수단을 보면 도로운송이 전체의 100%인 305만TEU를 차지함

3) 일반화물은 대량화물이 처리되는 존에서 대부분의 물동량 유발

- 2019년 우리나라에서 해상으로 일반 수출입화물(환적화물 제외)은 8억 944만톤이며, 이 중에서 수입화물은 77.1%(6억 2,374만톤)이며, 수출화물은 22.9%(1억 8,571만톤)으로 나타났음
- 2019년 수출입 일반화물의 항만별 처리량을 보면 광양항이 1억 9,639만톤(24.3%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항이 1억 7,153만톤(21.2%), 그 다음으로 평택·당진항 8,512만톤(10.6%), 대산항 8,228만톤(10.2%), 인천항이 8,026만톤(9.9%), 포항항 5,146만톤(6.4%) 등의 순임
 - 수입화물은 광양항이 1억 4,799만톤(23.7%)으로 가장 많고, 울산항(17.3%), 평택·당진항(11.7%), 인천항(10.7%) 등의 순이며,
 - 수출화물은 울산항 6,383만톤(34.4%), 광양항(26.1%), 대산항(11.5%), 인천항(7.2%), 평택·당진항(6.8%) 등의 순임
 - 일반화물의 비중이 높은 항만은 대부분 항만 또는 항만배후단지에 대규모 중화학공업단지가 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, 이는 대량화물을 처리하는 항만이 입지한 시도에서 실제로 이들 화물이 처리되기 때문으로 원유 및 천연가스 채취물, 석탄광물, 금속광물 등 대량화물은 대부분 항만과 인접해 있는 시

설에서 처리되고 있음

- 4) 장래 컨테이너화물은 2,820만 TEU(2045년)로 증가하고, 일반화물은 9억 8,169만 RT(2045년)로 증가
 - 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 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 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 보완조사를 통해 기종점 자료 상세화
 - 2019년 조사에서는 존(Zone) 체계의 재구성, 일부 항만의 관리권 지방이양, 신규 터미널 및 부두 개장, 도로 및 철도 등의 확장에 따라 조사 및 분석 대상이 확대
 - － 각 지역의 신항만 개장, 부두기능 변경 등에 따라 화물흐름이 변화하고 있기 때문에 향후에도 이들 신규 항만 및 터미널과 새로운 기능을 수행하는 부두의 경우에 조사가 필요
 - 해상 수출입화물의 경우 정기조사 외에 중간년도에 보완조사를 수행하게 되어 기종점 자료의 보완 갱신이 가능하며 신규 터미널 등의 개장이 불러온 기종점 변화를 적시에 반영할 수 있는 효과가 기대됨
 - － 특히 부산 신항만과 인천 신항만의 경우 신규 터미널이 초래하는 물류흐름의 변화가 매우 크기 때문에 해당 항만의 기종점 자료의 신뢰도 확보를 위해서는 정기조사 외에 중간년도 보완조사 수행이 매우 중요
 - 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 활용하여 컨테이너화물 품목별 O/D 구축

- 해상 수출입화물의 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 일반적 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 있으므로 이 데이터를 이용하게 되면 내품정보 확인이 가능
 - 하지만 신고된 화물정보는 텍스트로 기입하게 되어 있어 코드전환이 필요하고, 텍스트 기입 식이나 내용이 입력자 개인별, 회사별 특성에 따라 일부 다른 특성이 존재할 뿐만 아니라, 대부분의 정보가 개인정보로 분류되어 관리가 매우 엄격하고 활용이 제한적임
- 화물반출입신고정보에서 개인정보를 제외한 순수 품목정보만을 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 보장하여 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 총해상화물 데이터 구축에 대한 검토도 필요함

3) 빅데이터를 활용하여 기종점 자료의 신뢰도 제고 및 활용도 제고

- 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
 - 해상화물관련 빅데이터 성격의 자료를 현재 수준보다 더욱더 고도화된 단계로 활용하

게 되면 해상수출입화물 기종점 자료의 신뢰도를 획기적으로 개선 가능

- 그러나 민원업무 자료의 활용에 따른 개인정보 보호와 자료의 활용도 제고를 위한 민원인의 개인정보 이용 등에 따른 동의 등 해결해야 할 문제들이 존재
- 향후 해양수산분야 빅데이터 구축사업의 일환으로 해운·항만 분야의 빅데이터 플랫폼이 마련되고 이용가능성이 높아질 경우 보다 신뢰성 있고 활용도 높은 해상화물 기종점 자료 구축이 가능
- 해상화물 기종점 자료를 전문가가 아닌 일반 이용자들도 보다 쉽게 이해하고 이용할 수 있는 방안을 마련하고 민간 산업과 연관된 주체들의 의사결정 및 업무를 지원하는 방안도 동시에 제공 필요
- 수치로만 제시되는 250개 존별 및 품목별 데이터 외에도 시군구 지자체 단위, 주요 화물군 단위, 주요 항만 단위의 포괄적이고 개략적인 데이터를 일반 이용자들에게 인포그래픽 등을 가미하여 제공

4) 공공DB와 민간DB의 연계를 통한 기종점 자료 구축을 위한 플랫폼 마련

- 공공부문의 신고자료와 민간부문의 운송자료를 연계·결합하여 해상화물 기종점 자료 자동생성 체계를 구축할 경우 기종점 자료의 신뢰도 제고와 활용 극대화를 달성 가능
- 해양수산부가 운영하는 PORT MIS에서 생성되는 화물반출입 신고자료, 수출입 신고자료 뿐만 아니라 관세청이 운영하는 정보시스템에서 생성되는 보세운송신고 등 세관 자료를 활용할 경우 수출입화물의 기종점 자료를 생성할 수 있는 기반 마련 가능
- 또한 컨테이너터미널에서의 컨테이너화물 반출입 정보와 운송사의 운송실적 자료를 결합할 경우 공공DB에서 제공하지 못하는 신뢰도 높은 기종점 자료 구축이 가능
- 민간부문의 자료를 공공부문에 끌어오기 위해서는 우선적으로 민간주체들의 데이터 공유 필요성에 대한 충분한 이해제고가 필요하며 더불어 실무적 차원에서 문서 서식 및 데이터 표준화, 데이터 관리 주기, 공유 플랫폼 등의 적극적인 추진이 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

- 우리나라의 경우 해상을 통한 수출입 물동량이 전체의 99%를 상회하고 있으며, 해상수송 관련 주변 여건은 매년 급격하게 변화해 가고 있는 상황임
- 또한 최근 개통된 항만 인접 배후도로 등 교통량 변화의 반영이 필요하며, 이를 위해 현시성 있는 O/D 보완갱신이 필수적임
- 따라서 기 구축된 해상화물 기종점 통행량(O/D)에 대해 매년 변화하는 교통여건과 사회경제여건 등을 반영 보완·갱신하여 현시성 있는 자료를 구축하고 제공되어야 함
- 본 사업은 기존에 개발된 방법론에 근거해 해상화물 O/D를 2019년 시점으로 갱신하고 해상화물 O/D 보완자료 확보 방안 마련을 통해 해상화물 O/D의 신뢰도를 개선할 도모하고자 함
- 해상화물 O/D 자료의 시계열성 확보를 위해서는 조사가 없는 연도에 사회경제적 변수를 이용한 해상화물의 O/D 갱신이 필요함
- 전수 자료의 부정확성으로 인한 O/D자료의 신뢰도 저하 문제에 대한 개선방안 마련이 필요함

2. 과업의 목적

- 본 사업은 기 수행된 전국 해상화물 O/D 조사의 자료와 최신 통계 및 실적 자료를 기반으로 새로운 버전의 해상화물 O/D 자료(2019년 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 : 2020년 1월 ~ 2020년 12월
- 분석 기준년도 : 기준연도(2019년) 및 장래연도(2020~2045 : 5년 단위)

나. 공간적 범위

- 전국 31개 무역항(국가 14개, 지방 17개)

다. 내용적 범위

- 기준연도 및 장래 해상화물 O/D 구축 관련 자료 수집·분석
- 전국 항만 해상화물O/D 보완갱신
- 기준연도(2019년) 컨테이너화물/일반화물 O/D 구축 및 검증
- 목표연도별 장래 컨테이너화물/일반화물 O/D 구축

2. 과업의 세부 내용

가. 해상화물(컨/비컨)의 국내항만-내륙지역간 O/D 보완갱신

- 2019년 기준, 해상물동량, 사회경제적 통계자료 활용
- 컨테이너화물(일반화물) O/D 갱신 방법론 적용
- 31개(국가관리 14개, 지방관리 17개) 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역 간 화물 흐름에 대한 기종점 보완갱신

나. 해상화물(컨/비컨)의 장래 O/D 보완갱신

- 국내항만-내륙지역간 컨테이너화물 O/D를 활용
- 컨테이너화물(일반화물) 장래 O/D 갱신 방법론 적용

- 31개 무역항을 대상으로 컨테이너화물의 국내항만-내륙지역간 장래 O/D를 2045년 (2020 ~ 2045 : 5년단위)까지 보완갱신

다. 구축 O/D를 활용한 정책지표 제공

제3절 과업의 기대효과

- 본 사업을 통해 구축되는 2019년 기준 해상화물 O/D 보완갱신 및 장래전망 자료는 항만 건설, 항만 배후단지 건설, 항만 인입도로 및 철도 건설, 투자규모 설정, 투자우선순위 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
- 해상화물 O/D 신뢰도 개선을 통한 해상화물 O/D 자료의 활용도 제고 및 전체 화물O/D 신뢰도 향상에 기여할 수 있음

제2장 컨테이너화물 기종점조사 보완갱신

제1절 분석의 배경 및 범위

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

제2장 컨테이너화물 기종점조사 보완갱신

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

- 컨테이너 화물의 경우는 2019년에 조사된 자료를 바탕으로 2097년 실적치를 이용하여 시군구 단위의 내륙 존에 맞추어 보완갱신 작업을 수행하여 나온 결과를 가지고 국내항만⇔내륙지역, 국내항만⇔해외지역의 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행
 - － 일반화물의 경우도 컨테이너 화물과 동일하게 2019년에 수집된 자료를 바탕으로 2017년 실적치를 이용하여 시군구에 맞추어 보완갱신 작업을 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 컨테이너 화물과 일반화물 모두 국내항만⇔내륙지역, 국내항만⇔해외지역간 기종점 현황에 대한 상세분석을 수행

제2절 컨테이너화물의 내륙기종점 상세분석

1. 컨테이너화물 보완갱신 방법론

- 해상화물(컨테이너)의 보완갱신 작업과정은 크게 기초자료 구축 → 보완갱신 작업 → 전문가 검토 및 확정 3단계로 진행
 - － 기초자료 구축 단계는 2019년도 통합 PORT-MIS 실적자료를 기반으로 주요화물 현장조사를 통해 자료 등을 확보하여 보완갱신 과정 관련 자료를 필요한 형태로 가공·재생산하는 단계
 - － 보완갱신 작업 단계는 관련 기초자료를 활용해 항만별, 품목별 O/D를 구축하는 단계임
 - － 전문가 검토 및 확정 단계는 1차 보완갱신 과정을 통해 도출된 O/D자료에 대해 해상화물 전문가들과 함께 O/D자료의 정확도를 다각도로 검토하여 최종 O/D를 확정하는 단계로 조사자료 간 일관성이 확보되기까지 반복하여 조정 및 보완작업을 계속함
- 이러한 해상화물 보완갱신 작업에 필요한 기초자료인 DB자료에는 공공DB 자료가 있음
 - － 공공DB 자료는 크게 통합 PORT-MIS, 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 상존 하기는 하나 전수를 확보할 수 있다는 장점이 있음

<표 2-1> 해상화물 보완갱신 작업에 필요한 DB 현황

구분	시스템명	서식명	담당기관	작성시점	조사방법	비고
공공DB	통합 PORT-MIS	화물반출입신고서*	해양수산부	양적하일자	전수/보고통계	
	무역통계	수출입신고필증*	관세청	신고일자	전수/보고통계	

주 : *는 국가승인통계

2. 전체 수출입 컨테이너의 기종점조사 기초분석

가. 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 처리실적

- 2019년 우리나라 항만에서 처리한 컨테이너화물은 2,747만TEU임
- 2019년에 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 551만 TEU(전체의 20.1%)를 처리하였음
 - 환적수출 적 컨테이너는 504만TEU(전체의 18.3%), 환적수입 적 컨테이너는 507만 TEU(전체의 18.4%)를 처리하였음

<표 2-2> 국내항만의 컨테이너화물 처리실적(2019년)

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

- 2019년 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 2-3> 2019년 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	951,807	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

2) 공 컨테이너

- 2019년 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

<표 2-4> 2019년 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	360,444	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

- 2019년 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

<표 2-5> 2019년 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

<표 2-6> 2019년 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

<표 2-7> 2019년 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

- 2019년 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 2-8> 2019년 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	768,694	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

2) 공 컨테이너

- 2019년 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

<표 2-9> 2019년 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	431,602	36	813	301	125,225	-	-	-	-	557,978
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

- 2019년 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 2-10> 2019년 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	902,167	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

<표 2-11> 2019년 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

<표 2-12> 2019년 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

- 2019년 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 2-13> 2019년 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	1,486,931	907,742	116,210	259,944	733	945	438	1,283	6,547	2,780,772
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

- 2019년 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

<표 2-14> 2019년 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	629,260	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

- 2019년 수출입 적공 컨테이너 1,631만TEU 가운데 부산항이 전체의 62.4%인 1,019만 TEU로 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

<표 2-15> 2019년 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	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

<표 2-16> 2019년 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

<표 2-17> 2019년 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

3. 부산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

가. 부산항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 부산항은 2019년 1,035만TEU의 수출입컨테이너를 처리하여 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,674만TEU의 61.9%를 처리한 우리나라의 대표적인 컨테이너 항만임
- 또한 수출컨테이너를 516만TEU 처리하여 부산항 수출입 컨테이너의 49.9%를 차지하였으며, 수입컨테이너는 519만TEU로 50.1%를 차지하였음
- 부산항의 수출입 컨테이너 가운데 적컨테이너의 비율은 72.6%인 752만TEU였으며, 공컨테이너의 비율은 27.4%인 284만TEU였음

<표 2-18> 2019년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	4,294,298	83.2%	3,224,490	62.1%	7,518,788	72.6%
공	868,237	16.8%	1,967,080	37.9%	2,835,317	27.4%
계	5,162,535	100.0%	5,191,570	100.0%	10,354,105	100.0%

자료 : 해양수산부 통합 PORT-MIS

- 한편 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단은 도로운송이 93.6%인 969만TEU였으며, 철도운송은 6.4%인 66만TEU에 불과하였음
- 특히 수입 컨테이너의 도로운송 비율이 수출에 비해 1.6% 높았으며, 이러한 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨

<표 2-19> 2019년 부산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	4,792,269	92.8%	4,901,676	94.4%	9,693,945	93.6%
연안 운송	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
철도 운송	370,266	7.2%	289,894	5.6%	660,160	6.4%
합 계	5,162,535	100.0%	5,191,570	100.0%	10,354,105	100.0%

자료 : 해양수산부 PORT-MIS와 코레일 XROIS에 의거 KMI 계산

1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 22.0%(154만 TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로는 경기 17.3%(122만TEU), 울산 12.7%(89만TEU), 부산 12.4%(88만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 64.2%(451만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 21.7%(153만TEU), 충청권 9.3%(65만TEU), 호남권 4.3%(30만TEU)의 순서임

<표 2-20> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		39,863	1.0	54,800	1.8	94,663	1.3
부산		366,740	9.2	508,421	16.7	875,161	12.4
대구		103,644	2.6	66,978	2.2	170,621	2.4
인천		107,630	2.7	106,555	3.5	214,185	3.0
광주		99,658	2.5	27,400	0.9	127,058	1.8
대전		55,808	1.4	18,267	0.6	74,075	1.1
울산		621,863	15.6	270,955	8.9	892,818	12.7
세종		3,986	0.1	15,222	0.5	19,208	0.3
경기		558,082	14.0	660,643	21.7	1,218,725	17.3
강원		23,918	0.6	12,178	0.4	36,096	0.5
충북		107,630	2.7	158,311	5.2	265,941	3.8
충남		167,425	4.2	127,866	4.2	295,291	4.2
전북		67,767	1.7	54,800	1.8	122,567	1.7
전남		35,877	0.9	15,222	0.5	51,099	0.7
경북		641,795	16.1	386,643	12.7	1,028,438	14.6
경남		984,617	24.7	560,176	18.4	1,544,793	22.0
합계		3,986,303	100.0	3,044,437	100.0	7,030,740	100.0

<표 2-21> 부산항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		705,576	17.7	821,998	27.0	1,527,574	21.7
강원권		23,918	0.6	12,178	0.4	36,096	0.5
충청권		334,849	8.4	319,666	10.5	654,515	9.3
호남권		203,301	5.1	97,422	3.2	300,723	4.3
영남권		2,718,659	68.2	1,793,173	58.9	4,511,832	64.2
합계		3,986,303	100.0	3,044,437	100.0	7,030,740	100.0

② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 공컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경남이 23.01%(61만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 울산 18.8%(50만TEU), 부산 16.6%(44만TEU), 경북 16.8%(45만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 77.5%(206만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 9.3%(25만TEU), 호남권 6.7%(18만TEU), 충청권 6.3%(17만TEU)의 순서임

<표 2-22> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		8,060	1.0	3,714	0.2	11,774	0.4
부산		161,999	20.1	280,443	15.1	442,442	16.6
대구		17,731	2.2	40,859	2.2	58,591	2.2
인천		7,254	0.9	20,430	1.1	27,683	1.0
광주		13,701	1.7	53,860	2.9	67,561	2.5
대전		5,642	0.7	16,715	0.9	22,357	0.8
울산		66,895	8.3	434,594	23.4	501,489	18.8
세종		4,030	0.5	0	0.0	4,030	0.2
경기		76,567	9.5	130,007	7.0	206,574	7.8
강원		2,418	0.3	3,714	0.2	6,132	0.2
충북		39,492	4.9	22,287	1.2	61,779	2.3
충남		32,239	4.0	48,288	2.6	80,527	3.0
전북		21,761	2.7	44,574	2.4	66,335	2.5
전남		5,642	0.7	39,002	2.1	44,644	1.7
경북		109,611	13.6	338,017	18.2	447,629	16.8
경남		232,924	28.9	380,734	20.4	613,658	23.0
합계		805,966	100.0	1,857,239	100.0	2,663,205	100.0

<표 2-23> 부산항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		91,880	11.4	154,151	8.3	246,031	9.2
강원권		2,418	0.3	3,714	0.2	6,132	0.2
충청권		81,403	10.1	87,290	4.7	168,693	6.3
호남권		41,104	5.1	137,436	7.4	178,540	6.7
영남권		589,161	73.1	1,474,648	79.4	2,063,809	77.5
합계		805,966	100.0	1,857,239	100.0	2,663,205	100.0

③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 22.3%(216만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경북 15.2%(148만TEU), 경기 14.7%(143만 TEU), 울산 14.4%(139만TEU), 부산 13.6%(132만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 67.8%(658만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 18.3%(177만TEU), 충청권 8.5%(82만TEU), 호남권 4.9%(48만TEU)의 순서임

<표 2-24> 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		47,923	1.0	58,514	1.2	106,437	1.1
부산		528,739	11.0	788,864	16.1	1,317,603	13.6
대구		121,375	2.5	107,837	2.2	229,212	2.4
인천		114,884	2.4	126,985	2.6	241,869	2.5
광주		113,359	2.4	81,260	1.7	194,619	2.0
대전		61,450	1.3	34,982	0.7	96,432	1.0
울산		688,758	14.4	705,549	14.4	1,394,307	14.4
세종		8,016	0.2	15,222	0.3	23,238	0.2
경기		634,649	13.2	790,650	16.1	1,425,299	14.7
강원		26,336	0.5	15,892	0.3	42,228	0.4
충북		147,123	3.1	180,598	3.7	327,720	3.4
충남		199,663	4.2	176,155	3.6	375,818	3.9
전북		89,528	1.9	99,374	2.0	188,902	1.9
전남		41,518	0.9	54,224	1.1	95,743	1.0
경북		751,406	15.7	724,661	14.8	1,476,067	15.2
경남		1,217,541	25.4	940,910	19.2	2,158,451	22.3
합계		4,792,269	100.0	4,901,676	100.0	9,693,945	100.0

<표 2-25> 부산항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		797,456	16.6	976,149	19.9	1,773,605	18.3
강원권		26,336	0.5	15,892	0.3	42,228	0.4
충청권		416,252	8.7	406,956	8.3	823,208	8.5
호남권		244,406	5.1	234,858	4.8	479,263	4.9
영남권		3,307,820	69.0	3,267,821	66.7	6,575,641	67.8
합계		4,792,269	100.0	4,901,676	100.0	9,693,945	100.0

2) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 적컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 63.6%(31만TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 충남 10.3%(5만TEU), 경북 8.8%(4.3만TEU), 대전 3.0%(1.4만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 수도권이 64.1%(31만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 18.5%(9만TEU), 영남권 9.5%(4.8만TEU), 호남권 5.1%(2.5만TEU)의 순서임

<표 2-26> 부산항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	0	2,701	1.5	2,701	0.6
부산		0	0	0	0	0	0
대구		0	0	0	0	0	0
인천		0	0	0	0	0	0
광주		0	0	0	0	0	0
대전		8,008	2.6	6,842	3.8	14,850	3.0
울산		4,620	1.5	720	0.4	5,340	1.1
세종		12,628	4.1	10,983	6.1	23,611	4.8
경기		185,105	60.1	125,137	69.5	310,242	63.6
강원		0	0	11,523	6.4	11,523	2.4
충북		616	0.2	540	0.3	1,156	0.2
충남		43,119	14	7,382	4.1	50,501	10.3
전북		11,704	3.8	2,341	1.3	14,044	2.9
전남		11,088	3.6	0	0	11,088	2.3
경북		31,107	10.1	11,883	6.6	42,991	8.8
경남		0	0	0	0	0	0.0
합계		307,995	100	180,053	100	488,048	100

<표 2-27> 부산항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		185,105	60.1	127,838	71.0	312,943	64.1
강원권		0	0.0	11,523	6.4	11,523	2.4
충청권		64,371	20.9	25,748	14.3	90,119	18.5
호남권		22,792	7.4	2,341	1.3	25,132	5.1
영남권		35,727	11.6	12,604	7.0	48,331	9.9
합계		307,995	100.0	180,053	100.0	488,048	100.0

② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 공컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경북이 전체의 24.5%(4.2만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충남 24.1%(4.2만TEU), 경기 21.5%(3.7만TEU), 강원 10.9%(1.9만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 충청권이 35.4%(6만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 영남권이 26.6%(4.5만TEU), 수도권 21.5%(3.7만TEU), 강원권 10.9%(1.9만TEU)의 순서임

<표 2-28> 부산항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	0	0	0	0	0
부산		0	0	0	0	0	0
대구		0	0	0	0	0	0
인천		0	0	0	0	0	0
광주		0	0	0	0	0	0
대전		2,179	3.5	2,856	2.6	5,035	2.9
울산		0	0	3,625	3.3	3,625	2.1
세종		8,095	13	5,712	5.2	13,807	8.0
경기		17,934	28.8	19,112	17.4	37,046	21.5
강원		17,187	27.6	1,538	1.4	18,725	10.9
충북		374	0.6	220	0.2	593	0.3
충남		4,608	7.4	36,907	33.6	41,515	24.1
전북		62	0.1	8,238	7.5	8,300	4.8
전남		125	0.2	1,208	1.1	1,333	0.8
경북		11,707	18.8	30,426	27.7	42,133	24.5
경남		0	0	0	0	0	0
합계		62,271	100	109,841	100	172,112	100

<표 2-29> 부산항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		17,934	28.8	19,112	17.4	37,046	21.5
강원권		17,187	27.6	1,538	1.4	18,725	10.9
충청권		15,256	24.5	45,694	41.6	60,950	35.4
호남권		187	0.3	9,446	8.6	9,633	5.6
영남권		11,707	18.8	34,051	31.0	45,758	26.6
합계		62,271	100.0	109,841	100.0	172,112	100.0

③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경기도 전체의 52.6%(35만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충남 13.9%(9만TEU), 경북 12.9%(8.5만TEU), 세종 5.7%(3.7만TEU), 강원 4.6%(3만TEU)의 순임
- 권역별 기종점은 수도권이 53.0%(35만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충청권이 22.9%(15만TEU), 영남권 14.3%(9만TEU), 호남권 5.3%(3.5만TEU)의 순서임

<표 2-30> 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	0	2,701	0.9	2,701	0.4
부산		0	0	0	0	0	0
대구		0	0	0	0	0	0
인천		0	0	0	0	0	0
광주		0	0	0	0	0	0
대전		10,187	2.8	9,698	3.3	19,885	3.0
울산		4,620	1.2	4,345	1.5	8,965	1.4
세종		20,723	5.6	16,695	5.8	37,418	5.7
경기		203,039	54.8	144,249	49.8	347,288	52.6
강원		17,187	4.6	13,061	4.5	30,248	4.6
충북		990	0.3	760	0.3	1,749	0.3
충남		47,727	12.9	44,289	15.3	92,016	13.9
전북		11,766	3.2	10,579	3.6	22,345	3.4
전남		11,212	3.0	1,208	0.4	12,421	1.9
경북		42,814	11.6	42,309	14.6	85,124	12.9
경남		0	0	0	0	0	0
합계		370,266	100.0	289,894	100.0	660,160	100.0

<표 2-31> 부산항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		203,039	54.8	146,950	50.7	349,989	53.0
강원권		17,187	4.6	13,061	4.5	30,248	4.6
충청권		79,627	21.5	71,441	24.6	151,069	22.9
호남권		22,978	6.2	11,787	4.1	34,765	5.3
영남권		47,434	12.8	46,654	16.1	94,089	14.3
합계		370,266	100.0	289,894	100.0	660,160	100.0

3) 부산항 전체(도로+철도) 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 20.6%(155만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경남 20.5%(154만TEU), 경북 14.2%(107만 TEU), 울산 11.9%(89만TEU), 부산 11.5%(87만TEU)의 순이었음
- 수출은 경남 23.0%(99만TEU), 수입은 경기 24.7%(80만TEU)가 가장 높음
- 권역별 기종점은 영남권이 60.4%(454만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 24.7%(186만TEU), 충청권 10%(75만TEU), 호남권 4.4%(33만TEU)의 순서임

<표 2-32> 부산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	38,649	0.9	58,041	1.8	96,690	1.3
부산	360,721	8.4	506,245	15.7	866,966	11.5
대구	103,063	2.4	67,714	2.1	170,777	2.3
인천	107,357	2.5	106,408	3.3	213,766	2.8
광주	98,769	2.3	29,020	0.9	127,789	1.7
대전	64,414	1.5	25,796	0.8	90,210	1.2
울산	622,673	14.5	270,857	8.4	893,530	11.9
세종	17,177	0.4	25,796	0.8	42,973	0.6
경기	751,502	17.5	796,449	24.7	1,547,951	20.6
강원	21,471	0.5	22,571	0.7	44,043	0.6
충북	107,357	2.5	158,000	4.9	265,357	3.5
충남	214,715	5.0	135,429	4.2	350,143	4.7
전북	77,297	1.8	54,816	1.7	132,114	1.8
전남	51,532	1.2	16,122	0.5	67,654	0.9
경북	669,910	15.6	396,612	12.3	1,066,523	14.2
경남	987,689	23.0	554,612	17.2	1,542,301	20.5
합계	4,294,298	100.0	3,224,490	100.0	7,518,788	100.0

<표 2-33> 부산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	897,508	20.9	960,898	29.8	1,858,406	24.7
강원권	21,471	0.5	22,571	0.7	44,043	0.6
충청권	403,664	9.4	345,020	10.7	748,684	10.0
호남권	227,598	5.3	99,959	3.1	327,557	4.4
영남권	2,744,056	63.9	1,796,041	55.7	4,540,097	60.4
합계	4,294,298	100.0	3,224,490	100.0	7,518,788	100.0

② 공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 공컨테이너의 시도별 기종점을 보면 경남이 21.1%(60만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 울산 18.4%(52만TEU), 경북 16.6%(47만TEU), 부산 15.2%(43만TEU)의 순이었음
- 수출은 경남 25.8%(22만TEU), 수입은 울산 21.8%(43만TEU)이 가장 높음
- 권역별 기종점은 영남권이 73.4%(208만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 11.2%(32만TEU), 호남권 7.6%(22만TEU), 충청권 7.2%(20만TEU)의 순서임

<표 2-34> 부산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		7,814	0.9	3,934	0.2	11,748	0.4
부산		154,546	17.8	275,391	14.0	429,937	15.2
대구		16,497	1.9	41,309	2.1	57,805	2.0
인천		8,682	1.0	70,815	3.6	79,497	2.8
광주		13,024	1.5	53,111	2.7	66,135	2.3
대전		6,078	0.7	17,704	0.9	23,781	0.8
울산		93,770	10.8	428,823	21.8	522,593	18.4
세종		8,682	1.0	3,934	0.2	12,617	0.4
경기		83,351	9.6	143,597	7.3	226,948	8.0
강원		12,155	1.4	3,934	0.2	16,089	0.6
충북		38,202	4.4	21,638	1.1	59,840	2.1
충남		33,861	3.9	74,749	3.8	108,610	3.8
전북		21,706	2.5	49,177	2.5	70,883	2.5
전남		32,125	3.7	47,210	2.4	79,335	2.8
경북		113,739	13.1	358,009	18.2	471,748	16.6
경남		224,005	25.8	373,745	19.0	597,750	21.1
합계		868,237	100.0	1,967,080	100.0	2,835,317	100.0

<표 2-35> 부산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		99,847	11.5	218,346	11.1	318,193	11.2
강원권		12,155	1.4	3,934	0.2	16,089	0.6
충청권		86,824	10.0	118,025	6.0	204,849	7.2
호남권		66,854	7.7	149,498	7.6	216,352	7.6
영남권		602,556	69.4	1,477,277	75.1	2,079,834	73.4
합계		868,237	100.0	1,967,080	100.0	2,835,317	100.0

③ 적공 컨테이너

- 부산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 20.7%(214만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경기 17.1%(177만TEU), 경북 14.9%(154만 TEU), 울산 13.7%(142만TEU), 부산 12.5%(130만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 영남권이 63.9%(662만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 21.0%(218만TEU), 충청권 9.2%(95만TEU), 호남권 5.3%(54만TEU)의 순서임

<표 2-36> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		46,463	0.9	61,975	1.2	108,438	1.0
부산		515,267	10.0	781,636	15.1	1,296,903	12.5
대구		119,560	2.3	109,023	2.1	228,583	2.2
인천		116,040	2.2	177,223	3.4	293,263	2.8
광주		111,792	2.2	82,132	1.6	193,924	1.9
대전		70,492	1.4	43,500	0.8	113,992	1.1
울산		716,443	13.9	699,681	13.5	1,416,123	13.7
세종		25,860	0.5	29,730	0.6	55,590	0.5
경기		834,853	16.2	940,046	18.1	1,774,899	17.1
강원		33,627	0.7	26,506	0.5	60,132	0.6
충북		145,560	2.8	179,638	3.5	325,198	3.1
충남		248,576	4.8	210,178	4.0	458,754	4.4
전북		99,003	1.9	103,993	2.0	202,997	2.0
전남		83,656	1.6	63,332	1.2	146,989	1.4
경북		783,650	15.2	754,621	14.5	1,538,270	14.9
경남		1,211,694	23.5	928,357	17.9	2,140,051	20.7
합계		5,162,535	100.0	5,191,570	100.0	10,354,105	100.0

<표 2-37> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		997,356	19.3	1,179,244	22.7	2,176,599	21.0
강원권		33,627	0.7	26,506	0.5	60,132	0.6
충청권		490,488	9.5	463,045	8.9	953,533	9.2
호남권		294,452	5.7	249,457	4.8	543,909	5.3
영남권		3,346,613	64.8	3,273,318	63.1	6,619,931	63.9
합계		5,162,535	100.0	5,191,570	100.0	10,354,105	100.0

나. 부산항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2011년 조사결과와 비교해서 2019년 부산항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 대구, 인천, 광주, 충북, 전남, 전북, 경북에서 비중이 줄어든 반면 경남, 서울, 부산, 경기, 강원, 울산, 강원에서는 비중이 증가함
 - 가장 큰 폭의 감소를 나타낸 지역은 인천으로 2011년 4.5% → 2019년 2.8%로 1.9%p 감소한 반면 가장 큰 폭의 증가를 보여준 지역은 경남으로 2011년 18.8% → 2019년 20.7%로 1.9%p 증가하였음
 - 부산항은 전국에서 수출입화물의 비중이 가장 높고 지역적으로 가까운 부산, 울산, 경남(부·울·경 지역) 지역 뿐만 아니라 경기, 충청권 등에서 이용비율이 증가하여 국내 최대 항만의 위상을 계속해서 유지하고 있는 것으로 판단됨
 - 반면 인천, 대구, 전남, 전북, 충남 등에서는 부산항 비중이 감소했는데, 이는 이들 지역에 위치한 지역항만으로 기존 부산항 이용화물이 일부 이동했기 때문임

<표 2-38> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

시도	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	76,170	0.9	104,348	1.0	108,438	1.0	0.1
부산	1,078,337	12.4	1,285,099	12.6	1,296,903	12.5	0.1
대구	204,122	2.3	225,138	2.2	228,583	2.2	-0.1
인천	394,558	4.5	286,673	2.8	293,263	2.8	-1.7
광주	177,485	2.0	188,669	1.9	193,924	1.9	-0.1
대전	89,318	1.0	110,689	1.1	113,992	1.1	0.1
울산	1,183,300	13.6	1,396,166	13.7	1,416,123	13.7	0.1
세종			56,001	0.5	55,590	0.5	0
경기	1,404,379	16.1	1,725,654	16.9	1,774,899	17.1	1.0
강원	40,288	0.5	61,456	0.6	60,132	0.6	0.1
충북	314,284	3.6	321,851	3.2	325,198	3.1	-0.5
충남	403,622	4.6	447,496	4.4	458,754	4.4	-0.2
전북	194,370	2.2	204,337	2.0	202,997	2.0	-0.2
전남	165,878	1.9	150,785	1.5	146,989	1.4	-0.5
경북	1,340,486	15.4	1,514,885	14.9	1,538,270	14.9	-0.5
경남	1,641,454	18.8	2,107,026	20.7	2,140,051	20.7	1.9
전국 계	8,708,051	100.0	10,186,274	100.0	10,354,105	100.0	

- 또한 권역별로 보면 영남권과 강원권을 제외하고 모든 지역에서 부산항의 비중이 감소한 것으로 나타났음
 - 수도권은 2011년 21.5% → 2019년 21.0%로 0.5%p, 호남권은 2011년 6.2% → 2019년 5.3%로 0.9%p 감소함
 - 반면 영남권은 2011년 62.6% → 2019년 63.9%로 1.3%p 증가함
 - 이는 전남권의 수출입화물이 광양항 및 군산항 등 인근 항만으로 일부 이동했다는 점과 수도권, 충청권 화물의 부산항 이용비율이 더욱 높아지고 있다는 사실에 대한 추정을 가능하게 함

<표 2-39> 부산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

권역	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	1,85,107	721.5	2,116,675	20.8	2,176,599	21.0	-0.5
강원권	40,288	0.5	61,456	0.6	60,132	0.6	0.1
충청권	807,225	9.3	936,037	9.2	953,533	9.2	-0.1
호남권	537,733	6.2	543,791	5.3	543,909	5.3	-0.9
영남권	5,447,698	62.6	6,528,314	64.1	6,619,931	63.9	1.3
합 계	8,708,051	100.0	10,186,274	100.0	10,354,105	100.0	

4. 광양항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

가. 광양항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 광양항은 2019년 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 10.7%에 달하는 179만TEU를 처리하여 실적 측면에서 부산항, 인천항 다음이지만 부산항과 함께 Two-Port 시스템의 한 축을 담당하는 관계로 우리나라 2대 컨테이너 항만에 해당함
- 이를 수출과 수입으로 구분해 보면 수출컨테이너는 92.5만TEU(51.4%), 수입컨테이너는 87.3만TEU(48.6%)로 수출이 다소 많음
- 또한 적공으로 구분하면 적컨테이너는 140만TEU(78.1%), 공컨테이너는 39.3만TEU(21.9%)로 적컨테이너가 공컨테이너의 3배 이상을 차지함

<표 2-40> 2019년 광양항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	814,523	88.0	590,381	67.6	1,404,904	78.1
공	110,564	12.0	283,019	32.4	393,583	21.9
계	925,087	100.0	873,400	100.0	1,798,487	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 96.1%인 172만TEU이고, 철도운송 4.5%(7.9만TEU)임
- 도로운송 비중은 수출(93.0%)이 수입(94.6%)보다 낮게 나왔으며, 반대로 철도운송은 수출이 수입보다 높게 나타남

<표 2-41> 2019년 광양항 수출입 컨테이너의 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	887,526	93.0	831,128	94.6	1,718,654	96.1
연안 운송	0	0.0	0	0.0	0	0.0
철도 운송	37,561	7.0	42,272	5.4	79,833	4.5
합 계	925,087	100.0	873,400	100.0	1,798,487	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS와 코레일 XROISS에 의거 KMI 계산

1) 도로운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 48.1%(65만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 광주 15.2%(20만TEU), 전북 12.8%(17만TEU), 경기 8.2%(11만TEU), 세종 3.9%(5.2만TEU)의 순서임
- 권역별 기종점은 호남권이 76.2%(102만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 11.7%(16만TEU), 충청권 9.0%(12만TEU), 영남권 3.2%(4.2만TEU)의 순서임

<표 2-42> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,563	0.2	10,674	1.9	12,237	0.9
부산		2,344	0.3	3,371	0.6	5,715	0.4
대구		0	0	2,247	0.4	2,247	0.2
인천		28,914	3.7	5,618	1	34,532	2.6
광주		155,509	19.9	48,315	8.6	203,824	15.2
대전		1,563	0.2	2,247	0.4	3,810	0.3
울산		0	0	0	0	0	0.0
세종		7,033	0.9	44,945	8	51,978	3.9
경기		23,444	3	86,518	15.4	109,962	8.2
강원		0	0	0	0	0	0.0
충북		1,563	0.2	44,383	7.9	45,946	3.4
충남		3,907	0.5	15,169	2.7	19,076	1.4
전북		82,052	10.5	90,451	16.1	172,503	12.8
전남		465,745	59.6	180,902	32.2	646,647	48.1
경북		3,907	0.5	8,989	1.6	12,896	1.0
경남		3,907	0.5	17,978	3.2	21,885	1.6
합계		781,451	100.0	561,807	100.0	1,343,258	100.0

<표 2-43> 광양항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		53,920	6.9	102,811	18.3	156,731	11.7
강원권		0	0.0	0	0	0	0
충청권		14,066	1.8	106,743	19.0	120,809	9.0
호남권		703,306	90.0	319,668	56.9	1,022,974	76.2
영남권		10,159	1.3	32,585	5.8	42,744	3.2
합계		781,451	100.0	561,807	100.0	1,343,258	100.0

② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 공컨테이너 시도별 기종점은 전남이 49.3%(18만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 광주 15.8%(5.9만TEU), 인천 9.4%(3.5만TEU), 전북 8.8%(3.3만TEU)의 순서임
- 한편 권역별 기종점은 호남권이 73.9%(28만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권 12.1%(4.5만TEU), 영남권 7.1%(2.7만TEU), 충청권 6.9%(2.6만TEU)의 순서임

<표 2-44> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,061	1	14	0	1,075	0.3
부산		636	0.6	2,309	0.9	2,945	0.8
대구		318	0.3	95	0	413	0.1
인천		849	0.8	34,426	12.8	35,274	9.4
광주		7,531	7.1	51,915	19.3	59,447	15.8
대전		636	0.6	422	0.2	1,058	0.3
울산		106	0.1	146	0.1	252	0.1
세종		9,653	9.1	4	0	9,656	2.6
경기		5,198	4.9	3,814	1.4	9,011	2.4
강원		0	0	1	0	1	0.0
충북		9,865	9.3	81	0	9,946	2.6
충남		2,440	2.3	2,680	1	5,120	1.4
전북		22,276	21	10,810	4	33,086	8.8
전남		23,337	22	161,628	59.9	184,964	49.3
경북		15,487	14.6	471	0.2	15,958	4.3
경남		6,683	6.3	506	0.2	7,188	1.9
합계		106,075	100	269,321	100	375,396	100.0

<표 2-45> 광양항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		7,107	6.7	38,254	14.2	45,361	12.1
강원권		0	0	1	0	1	0
충청권		22,594	21.3	3,187	1.2	25,781	6.9
호남권		53,144	50.1	224,353	83.3	277,497	73.9
영남권		23,230	21.9	3,526	1.3	26,756	7.1
합계		106,075	100.0	269,321	100.0	375,396	100.0

③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 48.4%(83만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 광주 15.3%(26만TEU), 전북 12.0%(20만TEU), 경기 6.9%(12만TEU), 인천 4.1%(7만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 75.7%(130만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 11.8%(20만TEU), 충청권 8.5%(15만TEU), 영남권 4.0%(6만TEU)의 순서임

<표 2-46> 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		2,624	0.3	10,689	1.3	13,312	0.8
부산		2,981	0.3	5,680	0.7	8,660	0.5
대구		318	0.0	2,342	0.3	2,660	0.2
인천		29,762	3.4	40,044	4.8	69,806	4.1
광주		163,040	18.4	100,231	12.1	263,271	15.3
대전		2,199	0.2	2,669	0.3	4,868	0.3
울산		106	0.0	146	0.0	252	0.0
세종		16,686	1.9	44,948	5.4	61,634	3.6
경기		28,641	3.2	90,332	10.9	118,973	6.9
강원		0	0.0	1	0.0	1	0.0
충북		11,428	1.3	44,464	5.3	55,892	3.3
충남		6,347	0.7	17,849	2.1	24,196	1.4
전북		104,328	11.8	101,261	12.2	205,589	12.0
전남		489,081	55.1	342,529	41.2	831,611	48.4
경북		19,394	2.2	9,460	1.1	28,854	1.7
경남		10,590	1.2	18,483	2.2	29,073	1.7
합계		887,526	100.0	831,128	100.0	1,718,654	100.0

<표 2-47> 광양항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		61,027	6.9	141,064	17.0	202,091	11.8
강원권		0	0.0	1	0.0	1	0.0
충청권		36,660	4.1	109,930	13.2	146,590	8.5
호남권		756,449	85.2	544,021	65.5	1,300,471	75.7
영남권		33,389	3.8	36,111	4.3	69,500	4.0
합계		887,526	100.0	831,128	100.0	1,718,654	100.0

2) 철도운송 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 80.0%(5만TEU)로 가장 높았으며 다음으로 경기 19.2%(1.2만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 80.0%(5만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 19.2%(1.2만TEU), 강원권 0.6%(4백TEU)의 순서임

<표 2-48> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	0	0	0	0	0
부산		0	0	0	0	0	0
대구		0	0	0	0	0	0
인천		0	0	0	0	0	0
광주		0	0	0	0	0	0
대전		0	0	0	0	0	0
울산		0	0	0	0	0	0
세종		0	0	0	0	0	0
경기		6,085	18.4	5,743	20.1	11,829	19.2
강원		0	0	400	1.4	400	0.7
충북		0	0	0	0	0	0
충남		0	0	86	0.3	86	0.1
전북		26,987	81.6	22,345	78.2	49,332	80.0
전남		0	0	0	0	0	0
경북		0	0	0	0	0	0
경남		0	0	0	0	0	0
합계		33,072	100.0	28,574	100.0	61,646	100.0

<표 2-49> 광양항 철도운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		6,085	18.4	5,743	20.1	11,829	19.2
강원권		0	0.0	400	1.4	400	0.6
충청권		0	0.0	86	0.3	86	0.1
호남권		26,987	81.6	22,345	78.2	49,332	80.0
영남권		0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계		33,072	100.0	28,574	100.0	61,646	100.0

② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 공컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 96.4%(1.7만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경기 3.4%(620TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 96.4%(1.7만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 3.4%(620TEU)의 순서임

<표 2-50> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	0	0	0	0	0
부산		0	0	0	0	0	0
대구		0	0	0	0	0	0
인천		0	0	0	0	0	0
광주		0	0	0	0	0	0
대전		0	0	0	0	0	0
울산		0	0	0	0	0	0
세종		0	0	0	0	0	0
경기		31	0.7	589	4.3	620	3.4
강원		0	0	0	0	0	0
충북		0	0	0	0	0	0
충남		27	0.6	0	0	27	0.1
전북		4,431	98.7	13,109	95.7	17,540	96.4
전남		0	0	0	0	0	0
경북		0	0	0	0	0	0
경남		0	0	0	0	0	0
합계		4,489	100.0	13,698	100.0	18,187	100.0

<표 2-51> 광양항 철도운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		31	0.7	589	4.3	620	3.4
강원권		0	0	0	0	0	0
충청권		27	0.6	0	0	27	0.1
호남권		4,431	98.7	13,109	95.7	17,540	96.4
영남권		0	0	0	0	0	0
합계		4,489	100.0	13,698	100.0	18,187	100.0

③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 철도운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 83.8%(6.7만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경기 15.6%(1.2만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 83.8%(6.7만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 15.6%(1.2만TEU), 강원권 0.5%(4백TEU)의 순서임

<표 2-52> 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		0	0	0	0	0	0
부산		0	0	0	0	0	0
대구		0	0	0	0	0	0
인천		0	0	0	0	0	0
광주		0	0	0	0	0	0
대전		0	0	0	0	0	0
울산		0	0	0	0	0	0
세종		0	0	0	0	0	0
경기		6, 117	16. 3	6, 332	15. 0	12, 449	15. 6
강원		0	0.0	400	0. 9	400	0. 5
충북		0	0.0	0	0	0	0
충남		27	0. 1	86	0. 2	113	0. 1
전북		31, 417	83. 6	35, 454	83. 9	66, 871	83. 8
전남		0	0.0	0	0	0	0
경북		0	0.0	0	0	0	0
경남		0	0.0	0	0	0	0
합계		37, 561	100. 0	42, 272	100. 0	79, 833	100. 0

<표 2-53> 광양항 철도운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		6, 117	16. 3%	6, 332	15. 0%	12, 449	15. 6%
강원권		0	0. 0%	400	0. 9%	400	0. 5%
충청권		27	0. 1%	86	0. 2%	113	0. 1%
호남권		31, 417	83. 6%	35, 454	83. 9%	66, 871	83. 8%
영남권		0	0. 0%	0	0. 0%	0	0. 0%
합계		37, 561	100. 0%	42, 272	100. 0%	79, 833	100. 0%

3) 광양항 전체(도로+철도) 컨테이너의 내륙기종점 추정

① 적 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 적컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 45.4%(64만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 전북 15.5%(22만TEU), 광주 14.3%(20만TEU), 경기 8.6%(12만TEU)의 순이었음
- 수출(56.5%)과 수입(30.0%) 모두 전남이 가장 높게 나옴
- 권역별 기종점은 호남권이 75.2%(106만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 11.8%(17만TEU), 충청권 8.5%(12만TEU), 영남권이 4.4%(6만TEU)의 순서임

<표 2-54> 광양항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2017년)

시도	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울	1,629	0.2	10,627	1.8	12,256	0.9
부산	21,178	2.6	3,542	0.6	24,720	1.8
대구	0	0	2,362	0.4	2,362	0.2
인천	28,508	3.5	5,313	0.9	33,822	2.4
광주	153,130	18.8	47,821	8.1	200,951	14.3
대전	1,629	0.2	2,362	0.4	3,991	0.3
울산	0	0	590	0.1	590	0.0
세종	6,516	0.8	44,279	7.5	50,795	3.6
경기	27,694	3.4	92,690	15.7	120,384	8.6
강원	0	0	590	0.1	590	0.0
충북	1,629	0.2	43,688	7.4	45,317	3.2
충남	4,073	0.5	14,760	2.5	18,832	1.3
전북	100,186	12.3	118,076	20.0	218,263	15.5
전남	460,205	56.5	177,114	30.0	637,320	45.4
경북	4,073	0.5	8,856	1.5	12,928	0.9
경남	4,073	0.5	17,711	3.0	21,784	1.6
합계	814,523	100.0	590,381	100.0	1,404,904	100.0

<표 2-55> 광양항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권	57,831	7.1	108,630	18.4	166,461	11.8
강원권	0	0	590	0.1	590	0.0
충청권	13,847	1.7	105,088	17.8	118,935	8.5
호남권	713,522	87.6	343,011	58.1	1,056,534	75.2
영남권	29,323	3.6	33,061	5.6	62,384	4.4
합계	814,523	100.0	590,381	100.0	1,404,904	100.0

② 공 컨테이너

- 광양항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점을 보면 전남이 38.5%(15만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 인천 15.1%(6만TEU), 광주 12.4%(5만TEU), 전북 10.7%(4.2만TEU), 부산 9.7%(3.8만TEU)의 순이었음
- 수출은 전북 28.7%(3.2만TEU), 수입은 전남 46.8%(13.2만TEU)이 가장 높음
- 권역별 기종점은 호남권이 61.6%(24만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 17.9%(7만TEU), 영남권 15.0%(6만TEU), 충청권 5.5%(2.2만TEU)의 순서임

<표 2-56> 광양항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		885	0.8	12	0	896	0.2
부산		7,518	6.8	30,481	10.8	38,000	9.7
대구		221	0.2	77	0	299	0.1
인천		2654	2.4	56,732	20.0	59,385	15.1
광주		6192	5.6	42,464	15.0	48,656	12.4
대전		553	0.5	345	0.1	898	0.2
울산		663	0.6	797	0.3	1,460	0.4
세종		7,961	7.2	3	0	7,964	2.0
경기		4,312	3.9	5,902	2.1	10,214	2.6
강원		0	0	1	0	1	0.0
충북		8,182	7.4	67	0	8,248	2.1
충남		2,101	1.9	2,555	0.9	4,656	1.2
전북		31,732	28.7	10,383	3.7	42,115	10.7
전남		19,349	17.5	132,204	46.8	151,552	38.5
경북		12,715	11.5	583	0.2	13,298	3.4
경남		5,528	5.0	414	0.1	5,942	1.5
합계		110,564	100.0	283,019	100.0	393,583	100.0

<표 2-57> 광양항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		7,850	7.1	62,646	22.1	70,496	17.9
강원권		0	0	1	0	1	0
충청권		18,796	17.0	2,969	1.0	21,765	5.5
호남권		57,272	51.8	185,051	65.4	242,323	61.6
영남권		26,646	24.1	32,352	11.4	58,998	15.0
합계		110,564	100.0	283,019	100.0	393,583	100.0

③ 적공 컨테이너

- 광양항과 내륙간에 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 43.9%(79만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 전북 14.5%(26만TEU), 광주 13.9%(25만TEU), 경기 7.3%(13만TEU)의 순이었음
- 권역별 기종점은 호남권이 72.2%(130만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 수도권이 13.2%(24만TEU), 충청권 7.8%(14만TEU), 영남권 6.7%(12만TEU)의 순서임

<표 2-58> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		2,514	0.3%	10,639	1.2%	13,152	0.7
부산		28,696	3.1%	34,023	3.9%	62,719	3.5
대구		221	0.0%	2,439	0.3%	2,660	0.1
인천		31,162	3.4%	62,045	7.1%	93,207	5.2
광주		159,322	17.2%	90,285	10.3%	249,607	13.9
대전		2,182	0.2%	2,706	0.3%	4,888	0.3
울산		663	0.1%	1,387	0.2%	2,050	0.1
세종		14,477	1.6%	44,282	5.1%	58,758	3.3
경기		32,006	3.5%	98,592	11.3%	130,598	7.3
강원		0	0.0%	591	0.1%	591	0.0
충북		9,811	1.1%	43,755	5.0%	53,566	3.0
충남		6,173	0.7%	17,314	2.0%	23,488	1.3
전북		131,918	14.3%	128,459	14.7%	260,377	14.5
전남		479,554	51.8%	309,318	35.4%	788,872	43.9
경북		16,787	1.8%	9,439	1.1%	26,226	1.5
경남		9,601	1.0%	18,125	2.1%	27,726	1.5
합계		925,087	100.0%	873,400	100.0%	1,798,487	100.0

<표 2-59> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		65,681	7.1	171,276	19.6	236,957	13.2
강원권		0	0	591	0.1	591	0
충청권		32,643	3.5	108,057	12.4	140,700	7.8
호남권		770,794	83.3	528,062	60.5	1,298,856	72.2
영남권		55,969	6.1	65,413	7.5	121,382	6.7
합계		925,087	100.0	873,400	100.0	1,798,487	100.0

나. 광양항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2011년 조사결과와 비교해서 2017년 광양항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 전남의 비중이 소폭 줄어든 반면 서울, 경기, 충북, 전북, 경북, 경남 등에서 비중이 증가하였다는 것임
 - 가장 큰 폭의 감소를 기록한 전남은 2011년 46.5% → 2019년 43.9%로 2.6%p 감소했으며, 반대로 큰 폭의 증가를 보여준 지역은 전북으로 2011년 대비 1.4%p 증가하였음
 - 광양항은 2011년 조사에서 전남의 비중이 절반에 육박하였으나 2017년과 2019년 조사에서는 전남의 비중이 서서히 낮아지고 있음
 - 광양항에서 광주, 전남, 전북 등 호남권의 비중이 과거보다는 다소 줄었지만 여전히 72%를 차지하고 있어 광양항은 여전히 호남권에 크게 의존하는 지역항만의 특성을 강하게 보유하고 있음

<표 2-60> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

시도	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	6,765	0.4	12,847	0.7	13,152	0.7	0.3
부산	71,227	4.1	61,699	3.5	62,719	3.5	-0.6
대구	1,780	0.1	2,495	0.1	2,660	0.1	0
인천	108,686	6.3	93,579	5.3	93,207	5.2	-1.1
광주	258,141	15.0	245,759	14.0	249,607	13.9	-1.1
대전	3,504	0.2	4,622	0.3	4,888	0.3	0.1
울산	1,120	0.1	1,979	0.1	2,050	0.1	0
세종			56,100	3.2	58,758	3.3	0.1
경기	108,958	6.3	125,883	7.2	130,598	7.3	1.0
강원	750	0.0	592	0.0	591	0.0	0
충북	36,962	2.1	50,533	2.9	53,566	3.0	0.9
충남	63,892	3.7	22,801	1.3	23,488	1.3	-2.4
전북	225,981	13.1	249,742	14.2	260,377	14.5	1.4
전남	801,906	46.5	775,286	44.2	788,872	43.9	-2.6
경북	15,385	0.9	23,656	1.3	26,226	1.5	0.6
경남	20,507	1.2	26,032	1.5	27,726	1.5	0.3
전국 계	1,725,565	100.0	1,753,603	100.0	1,798,487	100.0	

- 권역별로 보면 호남권의 비중이 점차 감소하고, 나머지 수도권, 영남권, 충청권 비중이 소폭 증가하였음
- 호남권의 비중은 2011년 74.5% → 2011년 72.3% → 2019년 72.2%로 점차 소폭 감소세를 보이는 반면, 충청권의 비율은 2011년 6.0% → 2017년 7.6% → 2019년 7.8로 2011년 대비 1.8%p 증가하였음
- 이외에 수도권과 영남권의 증가세는 크지 않으나 점차 증가하는 추세를 보이고 있어 호남권 비중의 축소를 보완하고 있음
- 광양항의 물동량 가운데 전남과 전북지역에서 약간 감소하고 있으나 수도권(인천, 경기)과 영남권(부산) 등에서 물동량이 증가함으로써 호남권의 비중이 축소되는 조정현상이 일어나는 것으로 판단됨

<표 2-61> 광양항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

권역	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	224,408	13.0	232,309	13.2	236,957	13.2	0.2
강원권	750	0.0	592	0.0	591	0	0
충청권	104,358	6.0	134,055	7.6	140,700	7.8	1.8
호남권	1,286,029	74.5	1,270,787	72.5	1,298,856	72.2	-2.3
영남권	110,020	6.4	115,860	6.6	121,382	6.7	0.3
합 계	1,725,565	100.0	1,753,603	100.0	1,798,487	100.0	

5. 인천항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

가. 인천항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2019년 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너는 305만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 18.3%를 차지해 실적면에서는 부산항 다음인 2번째 순위임
- 이를 수출과 수입으로 구분해 보면 수출컨테이너는 149만TEU(48.7%), 수입컨테이너는 156만TEU(51.3%)로 수입이 약간 많음
- 또한 수입컨테이너 가운데 적컨테이너가 전체 수입의 98.9%를 차지해 인천항이 수도권의 수입화물 기지의 역할을 수행하고 있음
- 이와 함께 적공으로 구분해 보면 적컨테이너는 222만TEU(72.6%), 공컨테이너는 83만TEU(27.4%)로 적 컨테이너가 공컨테이너의 2.5배 이상을 차지함

<표 2-62> 2019년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	669,460	45.0	1,548,072	98.9	2,217,532	72.6
공	817,592	55.0	17,321	1.1	834,913	27.4
계	1,487,052	100.0	1,565,393	100.0	3,052,445	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편 인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 모두 도로운송을 이용하였으며, 연안운송 및 철도운송은 이용실적이 없었음

<표 2-63> 2019년 인천항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로운송	1,487,052	100.0	1,565,393	100.0	3,052,445	100.0
연안운송	0	0	0	0	0	0
철도운송	0	0	0	0	0	0
합 계	1,487,052	100.0	1,565,393	100.0	3,052,445	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

1) 적 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 적컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 45.3%(100만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경기 42.7%(95만TEU), 충남 3.6%(8만TEU)의 순서임

<표 2-64> 인천항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		3,347	0.5	44,894	2.9	48,241	2.2
부산		6,695	1.0	13,933	0.9	20,627	0.9
대구		11,381	1.7	4,644	0.3	16,025	0.7
인천		197,491	29.5	806,546	52.1	1,004,036	45.3
광주		4,017	0.6	0	0	4,017	0.2
대전		6,695	1.0	7,740	0.5	14,435	0.7
울산		2,008	0.3	1,548	0.1	3,556	0.2
세종		4,017	0.6	0	0	4,017	0.2
경기		348,119	52.0	599,104	38.7	947,223	42.7
강원		4,686	0.7	15,481	1.0	20,167	0.9
충북		4,686	0.7	7,740	0.5	12,427	0.6
충남		43,515	6.5	35,606	2.3	79,121	3.6
전북		16,737	2.5	4,644	0.3	21,381	1.0
전남		0	0	0	0	0	0.0
경북		10,042	1.5	4,644	0.3	14,686	0.7
경남		6,025	0.9	1,548	0.1	7,573	0.3
합계		669,460	100.0	1,548,072	100.0	2,217,532	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 90.2%(200만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충청권이 5.0%(11만TEU), 영남권 2.8%(6.2만TEU)의 순서임

<표 2-65> 인천항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		548,957	82.0	1,450,543	93.7	1,999,501	90.2
강원권		4,686	0.7	15,481	1.0	20,167	0.9
충청권		58,912	8.8	51,086	3.3	109,999	5.0
호남권		20,753	3.1	4,644	0.3	25,397	1.1
영남권		36,151	5.4	26,317	1.7	62,468	2.8
합계		669,460	100.0	1,548,072	100.0	2,217,532	100.0

2) 공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 공컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 53.5%(45만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 경기 37.2%(31만TEU), 부산 3.1%(2.5만TEU)의 순서임

<표 2-66> 인천항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		22,893	2.8	242	1.4	23,135	2.8
부산		25,345	3.1	208	1.2	25,553	3.1
대구		0	0	0	0	0	0
인천		439,047	53.7	7,535	43.5	446,582	53.5
광주		0	0	104	0.6	104	0
대전		2,453	0.3	0	0	2,453	0.3
울산		0	0	17	0.1	17	0
세종		2,453	0.3	208	1.2	2,661	0.3
경기		303,327	37.1	7,084	40.9	310,411	37.2
강원		3,270	0.4	416	2.4	3,686	0.4
충북		5,723	0.7	260	1.5	5,983	0.7
충남		9,811	1.2	1,039	6.0	10,850	1.3
전북		818	0.1	0	0	818	0.1
전남		0	0	208	1.2	208	0
경북		0	0	0	0	0	0
경남		2,453	0.3	0	0	2,453	0.3
합계		817,592	100	17,321	100	834,913	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 93.4%(78만TEU)로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 3.4%(2.8만TEU), 충청권 2.6%(2.2만TEU)이 일부를 차지하고 있음

<표 2-67> 인천항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		765,266	93.6%	14,861	85.8%	780,128	93.4%
강원권		3,270	0.4%	416	2.4%	3,686	0.4%
충청권		20,440	2.5%	1,507	8.7%	21,947	2.6%
호남권		818	0.1%	312	1.8%	1,129	0.1%
영남권		27,798	3.4%	225	1.3%	28,023	3.4%
합계		817,592	100.0%	17,321	100.0%	834,913	100.0%

3) 적공 컨테이너

- 인천항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 47.5%(145만 TEU)로 가장 높았고, 다음으로 경기 41.2%(126만TEU), 충남 2.9%(9만TEU), 서울 2.3%(6만TEU)의 순서임

<표 2-68> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		26,240	1.8	45,137	2.9	71,376	2.3
부산		32,040	2.2	14,141	0.9	46,180	1.5
대구		11,381	0.8	4,644	0.3	16,025	0.5
인천		636,538	42.8	814,080	52.0	1,450,618	47.5
광주		4,017	0.3	104	0.0	4,121	0.1
대전		9,147	0.6	7,740	0.5	16,888	0.6
울산		2,008	0.1	1,565	0.1	3,574	0.1
세종		6,470	0.4	208	0.0	6,677	0.2
경기		651,446	43.8	606,188	38.7	1,257,634	41.2
강원		7,957	0.5	15,896	1.0	23,853	0.8
충북		10,409	0.7	8,000	0.5	18,410	0.6
충남		53,326	3.6	36,645	2.3	89,971	2.9
전북		17,554	1.2	4,644	0.3	22,198	0.7
전남		0	0.0	208	0.0	208	0.0
경북		10,042	0.7	4,644	0.3	14,686	0.5
경남		8,478	0.6	1,548	0.1	10,026	0.3
합계		1,487,052	100.0	1,565,393	100.0	3,052,445	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 91.1%(278만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충청권이 4.3%(13만TEU), 영남권 3.0%(9만TEU)의 순서임

<표 2-69> 인천항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,314,223	88.4%	1,465,405	93.6%	2,779,628	91.1
강원권		7,957	0.5%	15,896	1.0%	23,853	0.8
충청권		79,352	5.3%	52,593	3.4%	131,946	4.3
호남권		21,571	1.5%	4,956	0.3%	26,527	0.9
영남권		63,949	4.3%	26,542	1.7%	90,491	3.0
합계		1,487,052	100.0%	1,565,393	100.0%	3,052,445	100.0

나. 인천항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2011년 조사결과와 비교해서 2019년 인천항 내륙기종점 조사결과의 가장 큰 특징은 인천의 비중이 대폭 증가한 대신 나머지 항만의 비중이 감소하였다는 것임
 - － 인천은 2011년 38.3% → 2019년 47.5%로 9.2%p 증가한 경기는 2011년 46.5% → 2019년 41.2%로 5.3%p 감소함. 그러나 2017년 대비하여 보면 인천(2.5%p)과 경기(1.7%p) 모두 증가한 것으로 나타남
 - － 2019년 인천항에서 인천지역의 비중이 증가한 것은 주로 인천항 수입물동량 증가분 대부분이 주로 항만 인근의 CY 등에 운송되면서 인천지역의 물동량을 유발한 것으로 판단됨
 - － 반면 인천 지역을 제외하고 다른 모든 지역에서 0.1%p~5.3%p의 감소세를 보이고 있어 인천의 비중이 갈수록 높아질 것으로 예상됨

<표 2-70> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

시도	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	47,767	2.5	64,995	2.2	71,376	2.3	-0.2
부산	40,731	2.1	120,999	4.1	46,180	1.5	-0.6
대구	16,947	0.9	15,660	0.5	16,025	0.5	-0.4
인천	740,385	38.3	1,341,437	45.0	1,450,618	47.5	9.2
광주	1,005	0.1	4,631	0.2	4,121	0.1	0
대전	6,623	0.3	15,869	0.5	16,888	0.6	-0.3
울산	7,698	0.4	4,651	0.2	3,574	0.1	-0.3
세종			5,988	0.2	6,677	0.2	0
경기	898,352	46.5	1,177,635	39.5	1,257,634	41.2	-5.3
강원	6,747	0.3	23,644	0.8	23,853	0.8	-0.5
충북	10,007	0.5	17,624	0.6	18,410	0.6	-0.1
충남	82,824	4.3	113,510	3.8	89,971	2.9	-1.4
전북	24,017	1.2	21,247	0.7	22,198	0.7	-0.5
전남	26,035	1.3	26,566	0.9	208	0.0	-1.3
경북	13,769	0.7	14,608	0.5	14,686	0.5	-0.2
경남	8,510	0.4	9,247	0.3	10,026	0.3	-0.1
전국 계	1,931,418	100.0	2,978,310	100.0	3,052,445	100.0	

- 권역별로 보면 수도권과 강원권에서 비중이 다소 증가한 반면 충청권, 호남권과 영남권의 비중이 감소하였음
 - 수도권의 비중은 2011년 87.3% → 2019년 91.1%로 2011년 대비 3.8%p 증가하였으며 강원권의 비중도 2011년 0.3% → 2019년 0.8%로 0.5%p 증가
 - 반면 영남권의 비중은 2011년 2.6% → 2019년 0.9%로 1.5%p, 호남권의 비중은 2011년 4.5% → 2017년 3.0%로 1.5%p 증가
 - 이는 인천항이 수도권 외에 충청권과 호남권, 영남권 화물의 비중이 지속적으로 감소될 것임을 보여주고 있으며, 당분간 평택·당진항과 수도권 및 충청권 화물의 유치 경쟁을 치열하게 펼칠 것으로 예상됨

<표 2-71> 인천항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

권역	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	1,686,504	87.3	2,584,068	86.8	2,779,628	91.1	3.8
강원권	6,747	0.3	23,644	0.8	23,853	0.8	0.5
충청권	99,454	5.1	152,991	5.1	131,946	4.3	-0.8
호남권	51,057	2.6	52,443	1.8	26,527	0.9	-1.5
영남권	87,655	4.5	165,164	5.5	90,491	3.0	-1.5
합 계	1,931,418	100.0	2,978,310	100.0	3,052,445	100.0	

6. 평택·당진항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

가. 평택·당진항 수출입 컨테이너의 내륙기종점 추정

- 2019년 평택·당진항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 71만TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너의 4.3%를 차지해 전국 항만에서 4위의 순위임
- 이를 수출과 수입으로 구분해 보면 수출컨테이너는 35만TEU(49.5%), 수입컨테이너는 36만TEU(50.5%)로 차이가 크지 않음
- 또한 수입과 수출 컨테이너 모두 적컨테이너가 공컨테이너보다 훨씬 많아 평택·당진항이 수도권의 대중국 수출입 항구로서의 역할을 수행하고 있음
- 아울러 적공으로 구분해 보면 적컨테이너는 47만TEU(66.2%), 공컨테이너는 24만TEU(33.8%)로 적컨테이너가 공컨테이너의 2배를 차지함

<표 2-72> 2019년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	149,683	42.4	322,079	89.5	471,667	66.2
공	203,410	57.6	37,636	10.5	241,046	33.8
계	353,048	100.0	359,665	100.0	712,713	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 평택·당진항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단으로 모두 도로운송이 이용되고 있으며, 연안운송과 철도운송 실적이 없는 것으로 나타남

<표 2-73> 2019년 평택·당진항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	353,048	100.0	359,665	100.0	712,713	100.0
연안 운송	0	0	0	0	0	0
철도 운송	0	0	0	0	0	0
합 계	353,048	100.0	359,665	100.0	712,713	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

1) 적 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 적컨테이너의 시도별 기종점은 경기도가 61.2%(29만 TEU)로 가장 높았고, 다음으로 충남 19.4%(9만TEU), 경북 5.3%(2.4만TEU), 인천 3.8%(1.8만TEU)의 순서임

<표 2-74> 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		23	0	1,302	0.4	1,325	0.3
부산		42	0	155	0	197	0.0
대구		704	0.5	681	0.2	1,385	0.3
인천		3,718	2.5	14,062	4.4	17,780	3.8
광주		188	0.1	5,235	1.6	5,423	1.1
대전		196	0.1	647	0.2	843	0.2
울산		2,089	1.4	13,992	4.3	16,081	3.4
세종		2,364	1.6	1,358	0.4	3,722	0.8
경기		81,650	54.7	206,894	64.3	288,544	61.2
강원		120	0.1	760	0.2	880	0.2
충북		5,590	3.7	7,429	2.3	13,019	2.8
충남		46,863	31.3	44,702	14	91,565	19.4
전북		672	0.4	2,974	0.9	3,646	0.8
전남		54	0	293	0.1	347	0.1
경북		5,066	3.4	19,824	6.2	24,890	5.3
경남		301	0.2	1,719	0.5	2,019	0.4
합계		149,638	100.0	322,029	100.0	471,667	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 65.2%(31만TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 충청권 23.1%(11만TEU), 영남권 9.5%(4.4만TEU), 호남권 2.0%(1만TEU)의 순서임

<표 2-75> 평택·당진항 도로운송 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		85,391	57.1	222,259	69.0	307,649	65.2
강원권		120	0.1	760	0.2	880	0.2
충청권		55,013	36.8	54,136	16.8	109,149	23.1
호남권		914	0.6	8,503	2.6	9,416	2.0
영남권		8,202	5.5	36,371	11.3	44,572	9.4
합계		149,638	100.0	322,029	100.0	471,667	100.0

2) 공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 공컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 72.5%(17만 TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 인천 9.2(2.2만TEU), 충남 7.2%(1.7만TEU), 경북 3.5%(8.4천TEU)의 순서임

<표 2-76> 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,697	0.8	34	0.1	1,731	0.7
부산		7	0	3	0	10	0
대구		113	0.1	90	0.2	203	0.1
인천		21,891	10.8	214	0.6	22,105	9.2
광주		4,356	2.1	0	0	4,356	1.8
대전		1,202	0.6	93	0.2	1,296	0.5
울산		15	0	511	1.4	526	0.2
세종		56	0	144	0.4	201	0.1
경기		150,304	73.9	24,359	64.7	174,663	72.5
강원		0	0	688	1.8	688	0.3
충북		4,822	2.4	1,119	3.0	5,941	2.5
충남		8,004	3.9	9,309	24.7	17,312	7.2
전북		3,224	1.6	270	0.7	3,494	1.4
전남		0	0	5	0	5	0
경북		7,608	3.7	752	2.0	8,360	3.5
경남		113	0.1	44	0.1	157	0.1
합계		203,410	100.0	37,636	100.0	241,046	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 82.3%(20만TEU)로 압도적 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 충청권 10.3%(2.5만TEU), 영남권 3.8%(9.2천TEU)의 순서임

<표 2-77> 평택·당진항 도로운송 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		173,891	85.5	24,607	65.4	198,498	82.3
강원권		0	0.0	688	1.8	688	0.3
충청권		14,084	6.9	10,665	28.3	24,749	10.3
호남권		7,580	3.7	275	0.7	7,855	3.3
영남권		7,855	3.9	1,401	3.7	9,256	3.8
합계		203,410	100.0	37,636	100.0	241,046	100.0

3) 적공 컨테이너

- 평택·당진항과 내륙간 도로운송된 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경기가 65%(46만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충남 15.3%(11만TEU), 인천 5.7%(4만TEU), 경북 4.7%(3만TEU)의 순서임

<표 2-78> 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		1,719	0.5	1,336	0.4	3,056	0.4
부산		49	0	158	0	207	0
대구		817	0.2	771	0.2	1,588	0.2
인천		25,609	7.3	14,276	4.0	39,885	5.6
광주		4,544	1.3	5,235	1.5	9,779	1.4
대전		1,398	0.4	741	0.2	2,139	0.3
울산		2,104	0.6	14,503	4.0	16,607	2.3
세종		2,420	0.7	1,503	0.4	3,923	0.6
경기		231,953	65.7	231,254	64.3	463,207	65.0
강원		120	0.0	1,448	0.4	1,568	0.2
충북		10,412	2.9	8,548	2.4	18,959	2.7
충남		54,867	15.5	54,011	15.0	108,878	15.3
전북		3,896	1.1	3,244	0.9	7,140	1.0
전남		54	0	299	0.1	352	0
경북		12,674	3.6	20,576	5.7	33,250	4.7
경남		413	0.1	1,763	0.5	2,176	0.3
합계		353,048	100.0	359,665	100.0	712,713	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 71.1%(51만TEU)로 가장 높았으며, 다음으로 충청권이 18.8%(13만TEU), 영남권 7.6%(5.4만TEU)의 순서임

<표 2-79> 평택·당진항 도로운송 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		259,281	73.4	246,866	68.6	506,148	71.0
강원권		120	0.0	1,448	0.4	1,568	0.2
충청권		69,097	19.6	64,802	18.0	133,898	18.8
호남권		8,494	2.4	8,778	2.4	17,271	2.4
영남권		16,057	4.5	37,771	10.5	53,828	7.6
합계		353,048	100.0	359,665	100.0	712,713	100.0

나. 평택·당진항 수출입 컨테이너 내륙기종점 추세 비교

- 2011년 조사결과와 비교해서 2019년 평택·당진항 내륙기종점 조사결과의 특징은 경기권의 비중이 점차 높아지고 있다는 것임
 - － 경기도는 2011년 63.2% → 2019년 65.0%로 1.8%p 증가하여 평택·당진항의 물동량 증가를 견인하고 있음
 - － 평택·당진항에서 처리된 충남과 인천의 물량 증가세가 미약하고 경기 지역 화물이 증가한 이유는 수도권과 충청권의 화물을 두고 인천항과 경합하는 과정에서 수도권 증가한 물량의 일부를 평택·당진항이 가져온 것으로 추정됨

<표 2-80> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 시도별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019년)

시도	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
서울	1,509	0.3	2,732	0.4	3,056	0.4	0.1
부산	2,423	0.5	2,673	0.4	207	0	-0.5
대구	1,182	0.2	1,391	0.2	1,588	0.2	0
인천	22,750	4.5	37,543	5.9	39,885	5.6	1.1
광주	5,267	1.0	8,798	1.4	9,779	1.4	0.4
대전	1,279	0.3	1,884	0.3	2,139	0.3	0
울산	10,799	2.2	14,880	2.3	16,607	2.3	0.1
세종			3,447	0.5	3,923	0.6	0.1
경기	317,255	63.2	407,797	64.2	463,207	65.0	1.8
강원	3,082	0.6	1,202	0.2	1,568	0.2	-0.4
충북	13,098	2.6	16,610	2.6	18,959	2.7	0.6
충남	93,913	18.7	95,316	15.0	108,878	15.3	0.1
전북	5,204	1.0	6,660	1.0	7,140	1.0	0
전남	1,861	0.4	3,091	0.5	352	0	-0.4
경북	20,940	4.2	29,687	4.7	33,250	4.7	0.5
경남	1,399	0.3	1,955	0.3	2,176	0.3	0
전국 계	501,963	100.0	635,667	100.0	712,713	100.0	

- 또한 권역별로 보면 충청권과 호남권의 물동량이 감소하는 추세이나 이를 수도권과 영남권의 물동량 유치로 상쇄하는 것으로 판단됨
- 수도권의 비중은 2011년 68.0% → 2019년 71.0%로 3.1%p 증가한 반면 충청권의 비중은 2011년 21.6% → 2019년 18.8%로 3.0%p 감소함
- 평택·당진항이 전국에서 물동량을 유치하고 있으나 주로 경기, 인천, 영남권에서 물동량을 물동량 증대를 달성한 반면 직배후권인 충청권의 비중이 점차 축소되는 형상에 주목해야 할 것임

<표 2-81> 평택·당진항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기종점 추정치(2011년, 2017년, 2019)

권역	2011년 조사		2017년 조사		2019년 조사		2011-2019차이 (%포인트)
	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	천TEU	비율(%)	
수도권	341,514	68.0	341,514	68.0	506,148	71.0	3.0
강원권	3,082	0.6	3,082	0.6	1,568	0.2	-0.4
충청권	108,290	21.6	108,290	21.6	133,898	18.8	-2.8
호남권	12,332	2.5	12,332	2.5	17,271	2.4	-0.1
영남권	36,744	7.3	36,744	7.3	53,828	7.6	0.3
합 계	501,963	100.0	501,963	100.0	712,713	100.0	

7. 대산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 대산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 73,810TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 7,980만TEU의 0.09%를 차지해 전체 항만 가운데 7위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 42,515TEU(57.6%), 수입 컨테이너는 31,295TEU(42.4%)로 수출이 수입보다 더 많은 비중을 차지함
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 49,383TEU(66.9%), 공 컨테이너는 24,427TEU(32.1%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 더 많은 비중을 차지함

<표 2-82> 2019년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	41,061	96.6	8,322	26.6	49,383	66.9
공	1,454	3.4	22,973	73.4	24,427	33.1
계	42,515	100.0	31,295	100.0	73,810	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 대산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 63.3%인 45,647TEU이고, 나머지 36.7%(28,163TEU)가 연안운송임
- 대산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수입) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-83> 2019년 대산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위:TEU

운송구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로운송	35,288	83.0	10,359	33.1	45,647	63.3
연안운송	7,227	17.0	20,936	66.9	28,163	36.7
합계	42,515	100.0	31,295	100.0	73,810	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%(66,157TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 부산 13.1%(6,760TEU), 경기 1.3%가 차지함
- 수출(82.0%)과 수입(100.0%) 모두 충남이 가장 높게 나옴

<표 2-84> 대산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		6,760	15.9	-	-	6,760	13.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		638	1.5	-	-	638	1.3
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		34,862	82.0	31,295	100.0	66,157	85.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		255	0.6	-	-	255	0.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		42,515	100.0	31,295	100.0	73,810	100.0

- 권역별 기종점은 충청권이 85.2%(66,157TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로는 영남권 13.1%(6,760TEU), 수도권 1.3%(638TEU)의 순서임

<표 2-85> 대산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		638	1.5	-	-	638	1.3
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		34,862	82.0	31,295	100.0	66,157	85.2
호남권		255	0.6	-	-	255	0.5
영남권		6,760	15.9	-	-	6,760	13.1
합계		42,515	100.0	31,295	100.0	73,810	100.0

나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 인천이 92.8%(21,985TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 충남 3.3%(811TEU), 경기 3.2%(758TEU)의 순서임
- 수출은 전남(43.0%), 수입은 인천(95.7%)이 가장 높게 나옴

<표 2-86> 대산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		249	17.1	-	-	249	0.5
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	21,985	95.7	21,985	92.8
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	758	3.3	758	3.1
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		582	40.0	230	1.0	811	3.3
전북		-	-	-	-	-	-
전남		625	43.0	-	-	625	1.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		1,454	100.0	22,973	100.0	24,427	100.0

- 권역별 기종점은 수도권이 93.1%(22,743TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 충청권 3.3%(811TEU), 호남권 2.6%(625TEU)를 차지하고 있음

<표 2-87> 대산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	22,743	99.0	22,743	93.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		582	40.0	230	1.0	811	3.3
호남권		625	43.0	-	-	625	2.6
영남권		249	17.1	-	-	249	1.0
합계		1,454	100.0	22,973	100.0	24,427	100.0

다. 적공 컨테이너(도로+연안)

- 대산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 충남이 62.2%(44,914TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 25.7%(20,342TEU), 부산 9.6%(6,760TEU), 경기 1.8%(1,326TEU)의 순서임
- 수출은 충남(81.5%), 수입은 인천(65.0%)이 가장 높게 나옴

<표 2-88> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		6,760	15.9	-	-	6,760	9.6
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	20,342	65.0	20,342	25.7
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		638	1.5	688	2.2	1,326	1.8
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		34,650	81.5	10,265	32.8	44,914	62.2
전북		-	-	-	-	-	-
전남		510	1.2	-	-	510	0.7
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		42,515	100.0	31,295	100.0	73,810	100.0

- 권역별 기종점은 충청권이 62.2%(44,914TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 27.5%(21,668TEU), 영남권 9.6%(6,760TEU)의 순서임

<표 2-89> 대산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		6388	1.5	21,030	67.2	21,668	27.5
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		34,650	81.5	10,265	32.8	44,914	62.2
호남권		510	1.2	-	-	510	0.7
영남권		6,760	15.9	-	-	6,760	9.6
합계		42,515	100.0	31,295	100.0	73,810	100.0

8. 포항항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 포항항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 119,624TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 7,980만TEU의 0.1%를 차지해 전체 항만 가운데 6위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 58,634TEU(49%), 수입 컨테이너는 60,990TEU(51%)로 수입이 수출보다 약간 많았음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 83,784TEU(70.0%), 공 컨테이너는 35,839TEU(30.0%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 2배 이상 많음

<표 2-90> 2019년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	55,498	94.7	28,286	46.4	83,784	70.0
공	3,136	5.3	32,704	43.6	35,839	30.0
계	58,634	100.0	60,990	100.0	119,624	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 포항항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 82.9%인 99,168TEU이고, 나머지 17.1%(20,456TEU)가 연안운송임

<표 2-91> 2019년 포항항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	39,871	68.0	58,916	96.6	99,168	82.9
연안 운송	18,763	32.0	2,074	3.4	20,456	17.1
합 계	58,634	100.0	60,990	100.0	119,624	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%(69,433TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 14.2%(13,019TEU), 울산 0.8%(721TEU)의 순서임
- 수출(74.6%)과 수입(99.1%) 모두 경북이 가장 높게 나옴

<표 2-92> 포항항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		12,765	23.0	255	0.9	13,019	14.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		721	1.3	-	-	721	0.8
세종		-	-	-	-	-	-
경기		555	1.0	-	-	555	0.6
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		55	0.1	-	-	55	0.1
경북		41,402	74.6	28,031	99.1	69,433	84.3
경남		-	-	-	-	-	-
합계		55,498	100.0	28,286	100.0	83,784	100.0

- 권역별 기종점은 영남권이 99.3%(83,174TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 다른 권역의 실적은 매우 미미한 수준임

<표 2-93> 포항항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		555	1.0	-	-	555	0.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		55	0.1	-	-	55	0.1
영남권		54,888	98.9	28,286	100.0	83,174	99.3
합계		55,498	100.0	28,286	100.0	83,784	100.0

나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기중점은 경북이 70.2%(2.1만 TEU)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 기중점은 영남권이 98.7%(3만TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 미미한 수준임

<표 2-94> 포항항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		1,537	49.0	2,060	6.3	3,597	14.0
대구		-	-	2,976	9.1	2,976	7.4
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		1,223	39.0	-	-	1,223	7.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		13	0.4	229	0.7	241	0.6
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		119	3.8	-	-	119	0.7
경북		248	7.9	27,471	84.0	27,719	70.2
경남		-	-	-	-	-	-
합계		3,136	100.0	32,704	100.0	35,839	100.0

<표 2-95> 포항항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·중점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		10	0.4	229	0.7	239	0.6
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		119	3.8	-	-	119	0.7
영남권		3,007	95.9	32,475	99.3	35,481	98.7
합계		3,136	100.0	32,704	100.0	35,839	100.0

다. 적공 컨테이너(도로+연안)

- 포항항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경북이 80.1%(95,396TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 14.2%(17,319TEU), 울산 2.7%(3,284TEU), 대구 2.2%(2,623TEU)의 순서임
 - 수출(67.0%)과 수입(92.0%) 모두 경북이 가장 높게 나옴

<표 2-96> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		15,245	26.0	2,074	3.4	17,319	14.2
대구		-	-	2,623	4.3	2,623	2.2
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		3,284	5.6	-	-	3,284	2.7
세종		-	-	-	-	-	-
경기		528	0.9	-	-	528	0.4
강원		-	-	183	0.3	183	0.2
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		293	0.5	-	-	293	0.2
경북		39,285	67.0	56,111	92.0	95,396	80.1
경남		-	-	-	-	-	-
합계		58,634	100.0	60,990	100.0	119,624	100.0

- 권역별 기종점은 영남권이 99.1%(118,562TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 모두 매우 미미한 수준임

<표 2-97> 포항항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		528	0.9	-	-	528	0.4
강원권		-	-	183	0.3	183	0.2
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		293	0.5	-	-	293	0.2
영남권		57,754	98.5	60,807	99.7	118,562	99.1
합계		58,634	100.0	60,990	100.0	119,624	100.0

9. 군산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 69,993TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 7,980만TEU의 0.03%를 차지해 전체 항만 가운데 8위를 기록함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 39,570TEU(56.5%), 수입 컨테이너는 30,423TEU(43.5%)로 수출이 더 많으며, 수출은 공 컨테이너의 비중이 높고 수입은 적 컨테이너의 비중이 높은 것으로 나타남
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 42,931TEU(61.3%), 공 컨테이너는 27,062TEU(38.7%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 약 15,869TEU 많음

<표 2-98> 2019년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	13,625	34.4	29,306	96.3	42,931	61.3
공	25,945	65.6	1,117	3.7	27,062	38.7
계	39,570	100.0	30,423	100.0	69,993	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 군산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 96.1%인 67,248TEU이고, 나머지 3.9%(2,781TEU)가 연안운송임
- 군산항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-99> 2019년 군산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	37,433	94.6	29,815	98.0	67,248	96.1
연안 운송	2,173	5.4	608	2.0	2,781	3.9
합 계	39,570	100.0	30,423	100.0	69,993	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%(35,198TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 5.4%(2,246TEU), 충남 5.2%(2,115TEU), 경기 3.7%(1,641TEU)의 순서임
- 수출(69.7%)과 수입(87.7%) 모두 전북이 가장 높게 나옴

<표 2-100> 군산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	59	0.2	59	0.1
부산		245	1.8	-	0.0	245	0.6
대구		681	5.0	322	1.1	1,004	2.4
인천		1,308	9.6	938	3.2	2,246	5.4
광주		-	-	29	0.1	29	0.1
대전		-	-	117	0.4	117	0.3
울산		-	-	29	0.1	29	0.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	1,641	5.6	1,641	3.7
강원		-	-	59	0.2	59	0.1
충북		-	-	29	0.1	29	0.1
충남		1,880	13.8	234	0.8	2,115	5.2
전북		9,497	69.7	25,701	87.7	35,198	81.6
전남		-	-	117	0.4	117	0.3
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	29	0.1	29	0.0
합계		13,625	100.0	29,306	100.0	42,931	100.0

- 권역별 기종점은 호남권이 82%(35,374TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 9.2%(3,946TEU), 충청권 5.5%(2,261TEU), 영남권 3.1%(1,291TEU)의 순서임

<표 2-101> 군산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,308	9.6	2,638	9.0	3,946	9.2
강원권		-	-	59	0.2	59	0.1
충청권		1,880	13.8	381	1.3	2,261	5.5
호남권		9,497	69.7	25,877	88.3	35,374	82.0
영남권		940	6.9	352	1.2	1,292	3.1
합계		13,625	100.0	29,306	100.0	42,931	100.0

나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 90.4%(24,560TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 전남 3.6%(972TEU), 부산 3.3%(876TEU)의 순서임
- 수출(92.1%)과 수입(59.5%) 모두 전북이 가장 높게 나옴

<표 2-102> 군산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		804	3.1	71	6.4	876	3.3
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	0.0	137	12.3	137	0.6
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		52	0.2	-	-	52	0.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		78	0.3	231	20.7	309	1.3
강원		-	-	-	-	-	-
충북		104	0.4	-	-	104	0.4
충남		52	0.2	-	-	52	0.2
전북		23,895	92.1	665	59.5	24,560	90.4
전남		960	3.7	12	1.1	972	3.6
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		25,945	100.0	1,117	100.0	27,062	100.0

- 권역별 기종점은 호남권이 94.0%(25,532TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 영남권 3.5%(954TEU), 수도권 1.9%(446TEU)의 순서임

<표 2-103> 군산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		78	0.3	369	33.0	446	1.9
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		156	0.6	-	-	156	0.6
호남권		24,855	95.8	677	60.6	25,532	94.0
영남권		882	3.4	71	6.4	954	3.5
합계		25,945	100.0	1,117	100.0	27,062	100.0

다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 군산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전북이 85%(59,476TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 3.6%(2,480TEU), 충남 3.3%(2,301TEU), 경기 2.8%(1,996TEU)의 순서임
- 수출(83.8%)과 수입(86.5%) 모두 전북이 가장 높게 나옴

<표 2-104> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	61	0.2	61	0.1
부산		1,068	2.7	91	0.3	1,160	1.6
대구		712	1.8	304	1.0	1,016	1.5
인천		1,385	3.5	1,095	3.6	2,480	3.6
광주		-	-	30	0.1	30	0.0
대전		-	-	122	0.4	122	0.2
울산		79	0.2	30	0.1	110	0.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		79	0.2	1,917	6.3	1,996	2.8
강원		-	-	61	0.2	61	0.1
충북		79	0.2	30	0.1	110	0.2
충남		2,058	5.2	246	0.8	2,301	3.3
전북		33,160	83.8	26,316	86.5	59,476	85.0
전남		910	2.3	122	0.4	1,032	1.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	30	0.1	30	0.0
합계		39,570	100.0	30,423	100.0	69,993	100.0

- 권역별 기종점은 호남권이 86.6%(60,577TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 6.4%(4,537TEU), 충청권 3.6%(2,502TEU), 영남권 3.3%(2,316TEU)의 순서임

<표 2-105> 군산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		1,464	3.7	3,073	10.1	4,537	6.4
강원권		-	-	61	0.2	61	0.1
충청권		2,137	5.4	365	1.2	2,502	3.6
호남권		34,109	86.2	26,468	87.0	60,577	86.6
영남권		1,860	4.7	456	1.5	2,316	3.3
합계		39,570	100.0	30,423	100.0	69,993	100.0

10. 마산항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 13,738TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 7,980만TEU의 0.02%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 7,017TEU(51.01%), 수입 컨테이너는 6,721TEU(48.9%)로 수출이 수입보다 조금 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 10,157TEU(73.9%), 공 컨테이너는 3,587TEU(26.1%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 2.83배 많이 처리됨

<표 2-106> 2019년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	6,721	95.8	3,436	51.1	10,157	73.9
공	296	4.2	3,285	48.9	3,581	26.1
계	7,017	100.0	6,721	100.0	13,738	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 마산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 87.5%인 12,017TEU이고, 연안운송은 12.5%인 1,721TEU임
- 마산항의 연안운송 실적은 모두 외항선에 의해 운송되는 수출입 공 컨테이너가 차지함

<표 2-107> 2019년 마산항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	7,017	100.0	5,000	74.4	12,017	87.5
연안 운송	-	-	1,721	25.6	1,721	12.5
합 계	7,017	100.0	6,721	100.0	13,738	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%(9,942TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 다음으로 충북이 1.5%(161TEU)를 기록하였으며 나머지 지역들은 100TEU 미만의 미미한 실적을 기록함
- 수출(96.8%)과 수입(100%) 모두 경남이 가장 높게 나옴

<표 2-108> 마산항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		20	0.3	-	-	20	0.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		13	0.2	-	-	13	0.1
강원		0	0.0	-	-	0	0.0
충북		161	2.4	-	-	161	1.5
충남		-	-	-	-	-	-
전북		7	0.1	-	-	7	0.1
전남		7	0.1	-	-	7	0.1
경북		1	0.0	-	-	1	0.0
경남		6,506	96.8	3,436	100.0	9,942	98.0
합계		6,721	100.0	3,436	100.0	10,157	100.0

- 권역별 기종점 역시 영남권이 98.2%(9,969TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 대부분 1백TEU 내외의 실적을 기록함

<표 2-109> 마산항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2017년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		13	0.2	-	-	13	0.1
강원권		0	0.0	-	-	0	0.0
충청권		161	2.4	-	-	161	1.5
호남권		13	0.2	-	-	13	0.1
영남권		6,533	97.2	3,436	100.0	9,969	98.2
합계		6,721	100.0	3,436	100.0	12,047	100.0

나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 부산이 54.2%(1,863TEU)를 차지했으며, 나머지는 경남 45.2%(1,704TEU)가 차지함
 - 수출(88%)은 부산, 수입(51.2%)은 경남이 가장 높게 나옴

<표 2-110> 마산항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		260	88.0	1,603	48.8	1,863	54.2
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		14	4.0	-	-	14	0.6
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		22	8.0	1,682	51.2	1,704	45.2
합계		296	100.0	3,285	100.0	3,581	100.0

- 권역별 기종점은 영남권이 99.4%로 대부분을 차지함

<표 2-111> 마산항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		12	4.0	-	-	12	0.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		284	96.0	3,285	100.0	3,569	99.4
합계		296	100.0	3,285	100.0	3,581	100.0

다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 마산항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 경남이 81.4%(11,232TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 부산 17.1%(2,289TEU), 나머지 지역들은 100TEU 내외의 미미한 실적을 기록함
 - 수출(88.9%)과 수입(74.3%) 모두 경남이 가장 높게 나옴

<표 2-112> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		568	8.1	1,721	25.6	2,289	17.1
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		35	0.5	-	-	35	0.3
강원		-	-	-	-	-	0.0
충북		154	2.2	-	-	154	1.1
충남		-	-	-	-	-	-
전북		7	0.1	-	0.0	7	0.1
전남		7	0.1	-	-	7	0.0
경북		-	-	-	0.0	-	0.0
경남		6,238	88.9	4,994	74.3	11,232	81.4
합계		7,017	100.0	6,721	100.0	13,738	100.0

- 권역별 기종점은 영남권이 98.6%(13,535TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 나머지 권역들은 100TEU 내외의 미미한 실적을 기록함

<표 2-113> 마산항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		35	0.5	-	-	35	0.3
강원권		-	-	-	-	-	0.0
충청권		154	2.2	-	-	154	1.1
호남권		14	0.2	-	-	14	0.1
영남권		6,814	97.1	6,721	100.0	13,535	98.6
합계		7,017	100.0	6,721	100.0	13,738	100.0

11. 목포항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 목포항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 3,287TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 1,631만TEU의 0.004%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 1,544TEU(47%), 수입 컨테이너는 1,743TEU(43%)로 수출이 수입보다 약간 많음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 1,792TEU(31%), 공 컨테이너는 1,495TEU(69%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 더 많은 실적을 기록함

<표 2-114> 2019년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	1,718	98.6	74	4.8	1,792	54.5
공	25	1.4	1,470	95.2	1,495	45.5
계	1,743	100.0	1,544	100.0	3,287	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 목포항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 60.0%인 1,970TEU이고, 연안운송은 40.0%인 1,317TEU임
- 목포항의 연안운송은 주로 외항선에 의해 운송되는 수출입(주로 수입) 공 컨테이너가 대부분을 차지하고 있음

<표 2-115> 2019년 목포항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	1,698	97.4	272	17.6	1,970	60.0
연안 운송	45	2.6	1,272	82.4	1,317	40.0
합 계	1,743	100.0	1,544	100.0	3,287	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS에 의거 KMI 계산

가. 수출입 적 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 적 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 99.8%(1,791TEU)로 대부분을 차지하고 있으며, 나머지는 경남 0.2%가 차지함
- 수출(100%)과 수입(98.3%) 모두 전남이 가장 높게 나옴

<표 2-116> 목포항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

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		1,718	100.0	73	98.3	1,791	99.8
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	1	1.7	1	0.2
합계		1,718	100.0	74	100.0	1,792	100.0

- 권역별 기종점은 호남권이 99.8%(1,791TEU)로 절대적인 비중을 차지하고 있으며, 나머지는 영남권이 0.2%를 차지함

<표 2-117> 목포항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		1,718	100.0	73	98.3	1,791	99.8
영남권		-	-	1	1.7	1	0.2
합계		1,718	100.0	74	100.0	1,792	100.0

나. 수출입 공 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기중점은 인천이 93.1%(1,417TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 전남 3.5%, 부산 3.4% 등의 나머지 지역들은 100TEU 이하의 미미한 실적을 기록함
- 수입은 인천(96.4%), 수출은 부산(100.0%)이 가장 높게 나옴

<표 2-118> 목포항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·중점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		25	100.0	-	-	25	3.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,417	96.4	1,417	93.1
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	53	3.6	53	3.5
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		25	100.0	1,470	100.0	1,495	100.0

- 권역별 기중점은 수도권이 93.1%(1,417TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 호남권 3.5%, 영남권 3.4%로 미미한 실적을 기록함

<표 2-119> 목포항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·중점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	1,417	96.4	1,417	93.1
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	53	3.6	53	3.5
영남권		25	100.0	-	-	25	3.4
합계		25	100.0	1,470	100.0	1,495	100.0

다. 수출입 적공 컨테이너(도로+연안)

- 목포항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 전남이 59.8%(2,014TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 인천 38.6%(1,272TEU)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

<표 2-120> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		47	2.6	-	-	47	1.4
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	1,272	82.4	1,272	38.6
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		-	-	-	-	-	-
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		1,745	97.4	269	17.4	2,014	59.8
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	3	0.3	3	0.1
합계		1,792	100.0	1,544	100.0	3,287	100.0

- 권역별 기종점은 호남권이 59.8%(2,014TEU)로 가장 높게 나왔으며, 다음으로 수도권 38.6%(1,272TEU), 영남권 1.5%의 순서임

<표 2-121> 목포항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	1,272	82.4	1,272	38.6
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		1,745	97.4	269	17.4	2,014	59.8
영남권		47	2.6	3	0.3	3	1.5
합계		1,792	100.0	1,544	100.0	3,287	100.0

12. 동해항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 동해항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 1,860TEU로 우리나라 전체 수출입 컨테이너 7,979만TEU의 0.002%를 차지함
- 수출과 수입으로 구분해 보면 수출 컨테이너는 904TEU(48.6%), 수입 컨테이너는 956TEU(51.4%)로 수입이 수출보다 조금 더 많이 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 적 컨테이너는 1,002TEU(53.9%), 공 컨테이너는 858TEU(46.1%)로 적 컨테이너가 공 컨테이너보다 더 많이 처리됨

<표 2-122> 2019년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	774	56.2	228	23.8	1,002	53.9
공	130	43.8	728	76.2	858	46.1
계	904	100.0	956	100.0	1,860	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

- 한편, 동해항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙 수송수단을 보면 도로운송이 전체의 100%인 1,860TEU임

<표 2-123> 2019년 동해항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	904	100.0	956	100.0	1,860	100.0
합 계	904	100.0	956	100.0	1,860	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%(455TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기도가 40.1%(402TEU)를 차지하였으며 인천 7.4%(74TEU)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%(476TEU)로 가장 많은 비중을 점유하고 있으며, 다음으로 강원권이 45.4%(455TEU)를 차지하고 있고 나머지 권역들은 아주 미미한 실적을 기록함

<표 2-124> 동해항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		3	0.4	-	-	3	0.3
인천		61	7.9	12	5.3	74	7.4
광주		2	0.2	-	-	2	0.2
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2	0.3	-	-	2	0.2
세종		-	-	-	-	-	-
경기		301	38.9	105	46.0	402	40.1
강원		346	44.7	111	48.7	455	45.4
충북		2	0.3	-	-	3	0.3
충남		6	0.8	-	-	7	0.7
전북		-	-	-	-	-	-
전남		2	0.3	-	-	3	0.3
경북		43	5.6	-	-	46	4.6
경남		5	0.7	-	-	6	0.6
합계		774	100.0	228	100.0	1,002	100.0

<표 2-125> 동해항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		362	46.8	117	51.3	476	47.6
강원권		346	44.7	111	48.7	457	45.4
충청권		9	1.1	-	-	9	1.0
호남권		4	0.5	-	-	4	0.5
영남권		54	7.0	-	-	54	5.7
합계		774	100.0	228	100.0	1,002	100.0

나. 수출입 공 컨테이너(도로)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 공 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 100%(858TEU)를 차지함
- 권역별 기종점 역시 강원권이 100%(858TEU)를 차지함

<표 2-126> 동해항 수출입 공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		-	-	-	-	-	-
인천		-	-	-	-	-	-
광주		-	-	-	-	-	-
대전		-	-	-	-	-	-
울산		-	-	-	-	-	-
세종		-	-	-	-	-	-
경기		-	-	-	-	-	-
강원		130	100.0	728	100.0	858	100.0
충북		-	-	-	-	-	-
충남		-	-	-	-	-	-
전북		-	-	-	-	-	-
전남		-	-	-	-	-	-
경북		-	-	-	-	-	-
경남		-	-	-	-	-	-
합계		130	100.0	728	100.0	858	100.0

<표 2-127> 동해항 수출입 공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		130	100.0	728	100.0	858	100.0
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		-	-	-	-	-	-
합계		130	100.0	728	100.0	858	100.0

다. 수출입 적공 컨테이너(도로)

- 동해항과 내륙간 운송된 전체 적공 컨테이너의 시도별 기종점은 강원이 73.5%(1,391TEU)로 가장 높은 점유율을 보였으며, 다음으로 경기도 19.5%(347TEU)를 차지하였으며 나머지 지역들은 100TEU 미만의 미미한 실적을 기록함
- 수출(58.0%), 수입(90.7%)모두 강원이 가장 높게 나옴

<표 2-128> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

시도	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
서울		-	-	-	-	-	-
부산		-	-	-	-	-	-
대구		3	0.3	-	-	3	0.1
인천		54	6.0	10	1.0	64	3.6
광주		2	0.2	-	-	2	0.1
대전		-	-	-	-	-	-
울산		2	0.2	-	-	2	0.1
세종		-	-	-	-	-	-
경기		267	29.5	80	8.4	347	19.5
강원		525	58.0	866	90.7	1,391	73.5
충북		3	0.3	-	-	3	0.1
충남		5	0.6	-	-	5	0.3
전북		-	-	-	-	-	-
전남		3	0.3	-	-	3	0.1
경북		38	4.2	-	-	38	2.2
경남		5	0.5	-	-	5	0.3
합계		905	100.0	955	100.0	1,860	100.0

- 권역별 기종점은 강원권이 73.5%(1,346TEU)로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 수도권 23.1%(405TEU)를 점유하였고 나머지 권역들은 미미한 실적을 기록함

<표 2-129> 동해항 수출입 적공 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		321	35.5	84	9.3	405	23.1
강원권		525	58.0	821	90.7	1,346	73.5
충청권		8	0.9	-	-	8	0.5
호남권		4	0.4	-	-	4	0.2
영남권		47	5.2	-	-	47	2.7
합계		905	100.0	905	100.0	1,860	100.0

13. 고현항 수출입 컨테이너 기종점 자료의 상세분석

- 2019년 고현항에서 처리된 수출입 컨테이너는 총 16TEU인데, 수출 컨테이너의 비중이 100%로 처리되었음
- 적공으로 구분해 보면 공 컨테이너가 100.0%를 차지하고 있으며, 적 컨테이너 실적은 전무함

<표 2-130> 2019년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(적공 구분)

컨테이너	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
적	-	-	-	-	-	-
공	16	100.0	-	-	16	100.0
계	16	100.0	-	-	16	100.0

자료 : 해양수산부 PORT-MIS

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

<표 2-131> 2019년 고현항 수출입 컨테이너 처리실적(운송 구분)

단위 : TEU

운송 구분	수출		수입		수출입	
	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
도로 운송	16	100.0	-	-	16	100.0
합 계	16	100.0	-	-	16	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 2-132> 고현항 수출입 적 컨테이너의 광역시도별 기·종점(2019년)

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		16	100.0	-	-	16	100.0
합계		16	100.0	-	-	16	100.0

<표 2-133> 고현항 수출입 적 컨테이너의 권역별 기·종점(2019년)

권역	구분	반입(수출)		반출(수입)		반출입(수출입)	
		TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)	TEU	구성비(%)
수도권		-	-	-	-	-	-
강원권		-	-	-	-	-	-
충청권		-	-	-	-	-	-
호남권		-	-	-	-	-	-
영남권		16	100.0	-	-	16	100.0
합계		16	100.0	-	-	16	100.0

제3절 컨테이너화물의 해외기종점 상세분석

1. 분석 대상 자료

가. 분석의 기본 방향

- 해상 컨테이너화물의 해외기종점 분석은 기 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 무역항¹⁾, 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 2-134> 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) 2019년 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

- 2019년에 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 2-135> 항만별 수출입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)

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

<표 2-136> 항만별 수출입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)

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

<표 2-137> 항만별 수출입 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2019)

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

- 2019년에 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 2-138> 항만별 수입 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)

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
동해묵호	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

<표 2-139> 항만별 수입 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)

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

<표 2-140> 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

- 2019년에 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 2-141> 항만별 수출 컨테이너(적, 공)의 해외지역 기·종점(2019)

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

<표 2-142> 항만별 수출 컨테이너(적)의 해외지역 기·종점(2019)

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

<표 2-143> 항만별 수출 컨테이너(공)의 해외지역 기·종점(2019)

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 보완갱신

제1절 분석의 개요 및 범위

제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석

제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석

제3장 일반화물 기종점조사 보완갱신

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 의미함
 - － 그러나 일반화물의 기종점조사 상세분석에서는 항만을 반출입하는 트럭 이외의 운송 수단을 이용하는 화물도 분석대상에 포함
- 우리나라 항만을 이용하여 입출항하는 화물은 외항선으로 운송하는 외항화물과 연안선(내항선)으로 수송하는 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
 - － 2019년 기준 일반화물의 수출입 물동량을 육상부분과 연계하기 위해 31개 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	코크스, 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 2019년에 항만에서 수출입한 일반화물에 대해 국내 기종점 및 해외기종점을 분석하고자 함. 따라서 기본적으로 분석대상이 되는 화물은 2019년에 수출입된 일반화물임. 그러나 항만별, 품목별 변화 추이를 살펴보는 것은 정책결정에 중요하기 때문에 필요에 따라서는 지난 조사시점 이전의 물동량도 분석대상으로 하였음
- 2019년 우리나라에서 해상으로 수출입한 화물(환적화물 제외) 10억 9,736만톤이며, 그 중 73.8%(8억 944만톤)가 비 컨테이너로 수송되었으며, 26.2%(2억 8,792만톤)은 컨테이너로 수송되었음
- 수입화물은 82.0%가 일반화물, 18.0%가 컨테이너로 운송되었으며, 수출화물은 55.1%가 일반화물, 44.9%가 컨테이너로 운송되었음
- 이는 우리나라 무역구조가 원자재(유류, 석탄, 철광석 등)를 수입하여 재가공한 후 수출하는 산업구조에 기인한 것으로 판단됨

<표 3-2> 2019년 해상 수출입화물(환적화물 제외)

구 분	일반화물(비컨테이너화물)		컨테이너화물		계	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
수 입	623,735	82.0	136,775	18.0	760,510	100.0
수 출	185,706	55.1	151,145	44.9	336,851	100.0
합 계	809,441	73.8	287,919	26.2	1,097,361	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

나. 공간적 범위

- 이번 상세분석에서 분석대상이 되는 항만은 국내 28개 무역항(제주항 제외)이며 전체 수출입화물이 모두 포함되고 있음. 또한 국내 기종점 분석에는 국내 시군구가 포함되고, 해외 기종점에서는 해외 주요 항만이 포함되므로 공간적인 분석범위는 매우 광범위함
- 2019년 수출입 일반화물의 처리량을 항만별로 살펴보면 광양항이 1억 9,639만톤

(24.3%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항은 1억 7,153만톤(21.2%), 평택·당진항 8,552만톤(10.6%), 대산항 8,228만톤(10.2%), 인천항 8,026만톤(9.9%), 포항항 5,146만톤(6.4%) 등의 순임

- 수입화물은 광양항이 1억 4,799만톤(23.7%)로 가장 많고, 울산항 1억 770만톤(17.3%), 평택·당진항 7,294만톤(11.7%), 인천항 6,687만톤(10.7%) 등의 순이며,
- 수출화물은 울산항 6,383만톤(34.4%)으로 가장 많고, 그 다음으로 광양항 4,841만톤(26.1%), 대산항 2,134만톤(11.5%), 인천항 1,339만톤(7.2%) 등의 순임

- 분석대상 항만별, 연도별 물동량은 아래와 같음
 - 일반화물은 광양, 울산, 인천, 평택·당진, 대산, 포항 등에서 주로 처리

<표 3-3> 수출입 일반화물의 항만별 물동량

항만	2016		2017		2018		2019	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부산	13,123	1.6	12,781	1.5	10,590	1.3	10,192	1.2
인천	82,890	10.3	87,355	10.4	85,760	10.1	80,329	9.4
경인	105	0.0	115	0.0	115	0.0	232	0.0
평택·당진	91,928	11.4	90,250	10.8	93,835	11.1	91,556	10.7
대산	74,019	9.2	78,420	9.3	81,496	9.6	82,276	9.6
태안	12,753	1.6	15,867	1.9	15,595	1.8	13,924	1.6
보령	12,082	1.5	22,060	2.6	21,204	2.5	21,119	2.5
장항	291	0.0	321	0.0	271	0.0	322	0.0
군산	15,335	1.9	14,675	1.7	14,026	1.7	13,554	1.6
목포	6,753	0.8	7,338	0.9	6,485	0.8	7,695	0.9
완도	9	0.0	6	0.0	4	0.0	1	0.0
여수	89	0.0	2	0.0	1	0.0	31	0.0
광양	215,093	26.6	221,559	26.4	222,538	26.3	227,876	26.6
하동	12,202	1.5	12,394	1.5	11,508	1.4	10,732	1.3
통영	71	0.0	69	0.0	49	0.0	53	0.0
삼천포	10,101	1.2	9,798	1.2	9,232	1.1	7,988	0.9
옥포	3,746	0.5	3,676	0.4	2,416	0.3	4,327	0.5
고현	5,109	0.6	4,570	0.5	4,583	0.5	5,628	0.7
마산	7,500	0.9	7,048	0.8	7,260	0.9	21,441	2.5
진해	592	0.1	379	0.0	483	0.1	387	0.0
울산	169,724	21.0	173,887	20.7	174,918	20.7	174,636	20.4
포항	52,787	6.5	50,290	6.0	51,110	6.0	51,459	6.0
호산	6,757	0.8	11,625	1.4	14,940	1.8	13,212	1.5
삼척	693	0.1	591	0.1	283	0.0	87	0.0
동해·묵호	13,056	1.6	12,029	1.4	14,852	1.8	14,493	1.7
옥계	1,311	0.2	1,754	0.2	1,941	0.2	2,595	0.3
속초	2	0.0	3	0.0	3	0.0	4	0.0
합계	808,121	100.0	838,861	100.0	845,500	100.0	856,149	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	2016		2017		2018		2019	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부산	9,111	1.5	8,699	1.4	7,050	1.1	7,388	1.2
인천	71,649	12.0	73,776	11.9	71,956	11.6	66,869	10.7
경인	92	0.0	40	0.0	20	0.0	89	0.0
평택·당진	75,413	12.7	72,824	11.8	76,233	12.3	72,935	11.7
대산	55,414	9.3	58,862	9.5	61,629	9.9	60,933	9.8
태안	12,753	2.1	15,867	2.6	15,595	2.5	13,924	2.2
보령	12,082	2.0	22,060	3.6	21,204	3.4	21,119	3.4
장항	256	0.0	288	0.0	247	0.0	300	0.0
군산	10,084	1.7	10,357	1.7	11,919	1.9	11,811	1.9
목포	2,170	0.4	2,172	0.4	1,518	0.2	1,645	0.3
완도	9	0.0	6	0.0	1	0.0	1	0.0
여수	-	-	-	-	1	0.0	-	-
광양	143,381	24.1	146,732	23.8	145,746	23.5	147,986	23.7
하동	12,202	2.1	12,394	2.0	11,508	1.9	10,732	1.7
통영	68	0.0	50	0.0	47	0.0	51	0.0
삼천포	10,097	1.7	9,772	1.6	9,198	1.5	7,940	1.3
옥포	3,365	0.6	3,598	0.6	2,248	0.4	3,570	0.6
고현	4,941	0.8	4,401	0.7	4,235	0.7	5,400	0.9
마산	1,816	0.3	1,337	0.2	1,305	0.2	14,694	2.4
진해	393	0.1	365	0.1	300	0.0	321	0.1
울산	107,346	18.0	108,438	17.6	108,778	17.5	107,696	17.3
포항	46,092	7.7	43,203	7.0	44,332	7.1	45,002	7.2
호산	6,757	1.1	11,625	1.9	14,940	2.4	13,212	2.1
삼척	413	0.1	367	0.1	169	0.0	87	0.0
동해·묵호	8,500	1.4	9,308	1.5	10,175	1.6	9,133	1.5
옥계	804	0.1	944	0.2	864	0.1	881	0.1
속초	2	0.0	3	0.0	3	0.0	4	0.0
합계	595,210	100.0	617,489	100.0	621,221	100.0	623,723	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	2016		2017		2018		2019	
	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)	천RT	구성비 (%)
부산	3,526	2.0	3,833	2.1	3,253	1.8	2,487	1.3
인천	11,100	6.3	13,495	7.4	13,708	7.5	13,387	7.2
경인	13	0.0	75	0.0	73	0.0	4	0.0
평택·당진	13,211	7.5	13,653	7.5	12,483	6.9	12,583	6.8
대산	18,605	10.5	19,530	10.8	19,867	10.9	21,343	11.5
태안	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	34	0.0	33	0.0	24	0.0	22	0.0
군산	1,137	0.6	980	0.5	905	0.5	726	0.4
목포	4,103	2.3	4,135	2.3	3,931	2.2	4,150	2.2
완도	0	0.0	-	-	3	0.0	-	-
여수	9	0.0	2	0.0	-	-	31	0.0
광양	47,408	26.8	47,892	26.4	47,263	25.9	48,408	26.1
하동	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	3	0.0	19	0.0	2	0.0	2	0.0
삼천포	4	0.0	25	0.0	34	0.0	47	0.0
옥포	381	0.2	78	0.0	168	0.1	757	0.4
고현	168	0.1	169	0.1	348	0.2	228	0.1
마산	4,246	2.4	4,177	2.3	3,991	2.2	4,097	2.2
진해	200	0.1	14	0.0	182	0.1	67	0.0
울산	60,799	34.4	62,679	34.5	63,292	34.7	63,831	34.4
포항	6,692	3.8	7,087	3.9	6,778	3.7	6,457	3.5
호산	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	280	0.2	224	0.1	115	0.1	-	-
동해·묵호	4,557	2.6	2,720	1.5	4,678	2.6	5,361	2.9
옥계	507	0.3	807	0.4	1,077	0.6	1,714	0.9
속초	-	-	0	0.0	0	0.0	-	-
합계	176,981	100.0	181,627	100.0	182,172	100.0	185,701	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

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

<표 3-6> 2019년 항만별 일반 수출입화물 처리실적(환적화물 제외)

항 만	수 입		수 출		수출입		누계 (%)
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	
광양	14,799	23.7	4,841	26.1	19,639	24.3	24.3
울산	10,770	17.3	6,383	34.4	17,153	21.2	45.5
평택·당진	7,294	11.7	1,258	6.8	8,552	10.6	56.0
대산	6,093	9.8	2,134	11.5	8,228	10.2	66.2
인천	6,687	10.7	1,339	7.2	8,026	9.9	76.1
포항	4,500	7.2	646	3.5	5,146	6.4	82.5
보령	2,112	3.4	-	-	2,112	2.6	85.1
마산	1,469	2.4	410	2.2	1,879	2.3	87.4
동해·묵호	913	1.5	536	2.9	1,449	1.8	89.2
태안	1,392	2.2	-	-	1,392	1.7	90.9
호산	1,321	2.1	-	-	1,321	1.6	92.5
군산	1,181	1.9	73	0.4	1,254	1.5	94.1
하동	1,073	1.7	-	-	1,073	1.3	95.4
부산	739	1.2	249	1.3	988	1.2	96.6
삼천포	794	1.3	5	0.0	799	1.0	97.6
목포	164	0.3	415	2.2	580	0.7	98.3
고현	540	0.9	23	0.1	563	0.7	99.0
옥포	357	0.6	76	0.4	433	0.5	99.6
옥계	88	0.1	171	0.9	260	0.3	99.9
진해	32	0.1	7	0.0	39	0.0	99.9
장항	30	0.0	2	0.0	32	0.0	100.0
경인	9	0.0	0	0.0	9	0.0	100.0
삼척	9	0.0	-	-	9	0.0	100.0
통영	5	0.0	0	0.0	5	0.0	100.0
여수	-	-	3	0.0	3	0.0	100.0
속초	0	0.0	-	-	0	0.0	100.0
완도	0	0.0	-	-	0	0.0	100.0
합계	62,374	100.0	18,571	100.0	80,944	100.0	

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

- 표에서 보는 바와 같이 수출입 일반화물의 처리량은 광양항, 울산항, 평택·당진항, 대산항, 인천항, 포항항 등 대량화물을 처리하는 항만의 비중이 매우 높음. 이들 상위 6개 항만의 물동량이 전체의 82.5%를 점유하고 있음
- 수입화물과 수출화물을 처리한 항만의 순위나 비중이 서로 비슷함. 이는 해당화물을 처리할 수 있는 시설과 화물을 소화하는 배후지역이 거의 동일하기 때문임. 보령항, 태안항, 하동항은 화력발전용 석탄이 수입되기 때문에 수출화물이 거의 없음

제2절 일반화물의 내륙기종점 상세분석

1. 개요

- 일반화물의 내륙기종점 분석은 컨테이너화 되지 않은 화물에 대해 국내 항만과 내륙 기종점간의 발생량을 분석
 - 일반화물에는 보통 컨테이너화가 곤란하거나 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> 2019년 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	12	0.0	278	0.0	291	0.0
부산	2,239	1.2	6,631	1.1	8,871	1.1
대구	29	0.0	128	0.0	157	0.0
인천	12,552	6.8	64,380	10.3	76,933	9.5
광주	3,502	1.9	76	0.0	3,578	0.4
대전	21	0.0	414	0.1	435	0.1
울산	63,948	34.4	107,174	17.2	171,121	21.1
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	9,121	4.9	35,721	5.7	44,842	5.5
강원	6,515	3.5	21,634	3.5	28,149	3.5
충북	461	0.2	2,652	0.4	3,114	0.4
충남	26,053	14.0	134,434	21.6	160,487	19.8
전북	586	0.3	11,654	1.9	12,240	1.5
전남	49,023	26.4	149,394	24.0	198,417	24.5
경북	6,736	3.6	45,641	7.3	52,377	6.5
경남	4,904	2.6	43,511	7.0	48,414	6.0
전국 계	185,701	100.0	623,723	100.0	809,424	100.0

<표 3-8> 2019년 전국 수출입 일반화물의 항만별 권역별 비율

단위 : %

권역	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해묵호항	기타항	계
수도권	1.1	98.5	49.1	0.0	3.7	0.0	0.1	0.0	0.0	1.6	0.1	15.1
강원권	0.0	0.1	0.1	-	-	-	0.0	-	-	83.3	18.4	3.5
충청권	1.0	1.2	49.4	99.8	9.4	0.1	0.0	0.0	1.1	8.3	41.0	20.3
호남권	0.2	0.2	1.3	0.2	86.8	99.9	0.1	-	-	0.0	6.7	26.5
영남권	97.6	0.0	0.0	-	0.1	0.0	99.7	100.0	98.8	6.9	33.8	34.7
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 수출입 일반화물의 항만별 물동량

가. 주요 항만의 시도간 물동량 분석

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

- 광양항의 경우 전남지역의 수출입 물동량이 99.8%를 차지함

<표 3-9> 2019년 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	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	-	-	-	-
인천	1	0.0	-	-	1	0.0
광주	29	0.1	76	0.1	104	0.1
대전	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	14	0.0	-	-	14	0.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	2	0.0	258	0.2	260	0.1
전북	56	0.1	3	0.0	58	0.0
전남	48,297	99.8	147,645	99.8	195,942	99.8
경북	-	-	-	-	-	-
경남	10	0.0	4	0.0	14	0.0
전국 계	48,408	100.0	147,986	100.0	196,394	100.0

<표 3-10> 2019년 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	15	0.0	-	-	15	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	2	0.0	258	0.2	260	0.1
호남권	48,381	99.9	147,724	99.8	196,105	99.9
영남권	10	0.0	4	0.0	14	0.0
전국	48,408	100.0	147,986	100.0	196,394	100.0

- 울산항의 울산지역의 수출입 유발 물동량은 99.7%에 달함

<표 3-11> 2019년 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	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	64	0.1	64	0.0
인천	37	0.1	-	-	37	0.0
광주	-	-	-	-	-	-
대전	-	-	-	-	-	-
울산	63,787	99.9	107,158	99.5	170,945	99.7
세종	-	-	-	-	-	-
경기	1	0.0	-	-	1	0.0
강원	-	-	-	-	-	-
충북	-	-	-	-	-	-
충남	1	0.0	-	-	1	0.0
전북	-	-	-	-	-	-
전남	-	-	-	-	-	-
경북	1	0.0	419	0.4	421	0.2
경남	4	0.0	55	0.1	60	0.0
전국 계	63,831	100.0	107,696	100.0	171,528	100.0

<표 3-12> 2019년 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	38	0.1	-	-	38	0.0
강원권	-	-	-	-	-	-
충청권	1	0.0	-	-	1	0.0
호남권	-	-	-	-	-	-
영남권	63,793	99.9	107,696	100.0	171,489	100.0
전국	63,831	100.0	107,696	100.0	171,528	100.0

- 인천항은 수출입 물량의 95.6%가 인천지역에서 발생함

<표 3-13> 2019년 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	12	0.1	17	0.0	29	0.0
부산	-	-	-	-	-	-
대구	-	-	10	0.0	10	0.0
인천	12,476	93.2	64,231	96.1	76,707	95.6
광주	-	-	-	-	-	-
대전	0	0.0	-	-	0	0.0
울산	-	-	-	-	-	-
세종	-	-	-	-	-	-
경기	890	6.7	1,424	2.1	2,315	2.9
강원	-	-	89	0.1	89	0.1
충북	7	0.1	608	0.9	616	0.8
충남	2	0.0	339	0.5	341	0.4
전북	0	0.0	147	0.2	147	0.2
전남	-	-	-	-	-	-
경북	0	0.0	2	0.0	2	0.0
경남	-	-	-	-	-	-
전국 계	13,387	100.0	66,869	100.0	80,255	100.0

<표 3-14> 2019년 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	13,378	99.9	65,673	98.2	79,051	98.5
강원권	-	-	89	0.1	89	0.1
충청권	9	0.1	948	1.4	956	1.2
호남권	0	0.0	147	0.2	147	0.2
영남권	0	0.0	12	0.0	12	0.0
전국	13,387	100.0	66,869	100.0	80,255	100.0

- 평택·당진항의 경우 수출 물동량은 경기지역이 63.1%로 대부분을 차지하며, 수입은 경기와 충남이 각각 49.0%, 48.7%의 물량을 유발함

<표 3-15> 2019년 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	-	-	18	0.0	18	0.0
부산	0	0.0	6	0.0	6	0.0
대구	-	-	7	0.0	7	0.0
인천	19	0.1	49	0.1	67	0.1
광주	-	-	-	-	-	-
대전	0	0.0	31	0.0	31	0.0
울산	0	0.0	-	-	0	0.0
세종	0	0.0	0	0.0	0	0.0
경기	7,936	63.1	33,982	46.6	41,918	49.0
강원	-	-	93	0.1	93	0.1
충북	0	0.0	574	0.8	575	0.7
충남	4,627	36.8	37,032	50.8	41,659	48.7
전북	-	-	1,128	1.5	1,128	1.3
전남	-	-	4	0.0	4	0.0
경북	0	0.0	3	0.0	3	0.0
경남	1	0.0	8	0.0	8	0.0
전국 계	12,583	100.0	72,935	100.0	85,518	100.0

<표 3-16> 2019년 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	7,954	63.2	34,049	46.7	42,003	49.1
강원권	-	-	93	0.1	93	0.1
충청권	4,627	36.8	37,638	51.6	42,265	49.4
호남권	-	-	1,132	1.6	1,132	1.3
영남권	1	0.0	24	0.0	25	0.0
전국	12,583	100.0	72,935	100.0	85,518	100.0

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

<표 3-17> 2019년 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	0	0.0	1	0.0
부산	1,758	70.7	6,469	87.6	8,227	83.3
대구	29	1.1	8	0.1	37	0.4
인천	2	0.1	-	-	2	0.0
광주	-	-	1	0.0	1	0.0
대전	21	0.8	0	0.0	21	0.2
울산	160	6.4	14	0.2	175	1.8
세종	-	-	0	0.0	0	0.0
경기	100	4.0	5	0.1	104	1.1
강원	1	0.0	-	-	1	0.0
충북	5	0.2	23	0.3	28	0.3
충남	20	0.8	33	0.5	53	0.5
전북	0	0.0	1	0.0	2	0.0
전남	21	0.9	0	0.0	21	0.2
경북	172	6.9	140	1.9	312	3.2
경남	198	7.9	693	9.4	891	9.0
전국 계	2,487	100.0	7,388	100.0	9,875	100.0

<표 3-18> 2019년 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	102	4.1	5	0.1	107	1.1
강원권	1	0.0	-	-	1	0.0
충청권	46	1.8	56	0.8	102	1.0
호남권	22	0.9	2	0.0	24	0.2
영남권	2,316	93.1	7,325	99.1	9,641	97.6
전국	2,487	100.0	7,388	100.0	9,875	100.0

[illegible]

- <표 3-21> 2019년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점

단위 : 천RT, %

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·묵호항	기타항	계
서울	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
부산	1,758	-	0	-	0	-	460	-	-	-	22	2,239
대구	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
인천	2	12,476	19	-	-	1	-	37	-	3	16	12,552
광주	-	-	-	-	34	29	-	-	-	-	3,439	3,502
대전	21	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	21
울산	160	-	0	-	-	-	-	63,787	-	-	0	63,948
세종	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	100	890	7,936	-	130	14	9	1	-	25	16	9,121
강원	1	-	-	-	-	-	0	-	-	4,800	1,714	6,515
충북	5	7	0	-	0	-	0	-	-	448	-	461
충남	20	2	4,627	21,343	31	2	6	1	-	-	22	26,053
전북	0	0	-	-	530	56	0	-	-	0	-	586
전남	21	-	-	-	-	48,297	11	-	-	-	693	49,023
경북	172	0	0	-	0	-	21	1	6,457	85	1	6,736
경남	198	-	1	-	0	10	3,590	4	-	0	1,100	4,904
전국	2,487	13,387	12,583	21,343	726	48,408	4,097	63,831	6,457	5,361	7,023	185,701
%	1.3	7.2	6.8	11.5	0.4	26.1	2.2	34.4	3.5	2.9	3.8	100.0

<표 3-22> 2019년 수출 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율

단위 : %

[illegible]

- <표 3-23> 2019년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점

단위 : 천RT, %

종점 기점	부산항	인천항	평택·당진 항	대산항	군산항	광양항	마산항	울산항	포항항	동해·목호 항	기타항	계
서울	0	17	18	-	173	-	-	-	-	70	-	278
부산	6,469	-	6	-	-	-	26	-	-	69	61	6,631
대구	8	10	7	-	-	-	1	64	-	-	37	128
인천	-	64,231	49	4	-	-	-	-	-	38	58	64,380
광주	1	-	-	-	-	76	-	-	-	-	-	76
대전	0	-	31	-	383	-	-	-	-	-	-	414
울산	14	-	-	-	-	-	-	107,158	2	-	-	107,174
세종	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
경기	5	1,424	33,982	-	163	-	13	-	9	94	31	35,721
강원	-	89	93	-	-	-	-	-	-	7,269	14,184	21,634
충북	23	608	574	21	85	-	-	-	590	748	2	2,652
충남	33	339	37,032	60,756	675	258	0	-	-	0	35,340	134,434
전북	1	147	1,128	55	10,314	3	6	-	-	-	0	11,654
전남	0	-	4	98	-	147,645	2	-	-	-	1,644	149,394
경북	140	2	3	-	17	-	29	419	44,401	629	-	45,641
경남	693	-	8	-	1	4	14,616	55	-	216	27,917	43,511
전국	7,388	66,869	72,935	60,933	11,811	147,986	14,694	107,696	45,002	9,133	79,276	623,723
%	1.2	10.7	11.7	9.8	1.9	23.7	2.4	17.3	7.2	1.5	12.7	100.0

<표 3-24> 2019년 수입 주요 항만별 광역시·도별 기종점 비율

단위 : %

[illegible]

제3절 일반화물의 해외기종점 상세분석

1. 개요

- 2019년 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
- 2019년 가장 많은 수출입 화물 물동량의 품목인 원유 및 천연가스 채취물은 3억 7,279만 톤으로 전체 수출입화물의 46.1%를 차지하였으며, 수입 기준으로는 2억 9,253만 톤(46.9%), 수출 기준으로는 8,027만 톤(43.2%)을 차지하였음
 - － 원유 및 천연가스 채취물의 수입 물량이 많은 항만은 울산항, 광양항, 대산항 등의 순이며, 수출 물량이 많은 항만은 광양항, 울산항, 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
- 수출입한 석탄광물은 1억 4,332만 톤(17.7%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 1억 4,260만 톤(22.9%), 수출 기준으로는 72만 톤(0.4%)을 차지함
 - － 수입항만은 광양항, 인천항, 포항항, 평택당진항, 대산항, 태안항 등의 순이며, 수출항만은 울산항, 광양항, 포항항 등의 순임
 - － 석탄광물은 대부분 수입하여 국내에서 발전용석탄이나 제철용석탄으로 주로 사용되며 일부는 특수시멘트 제조용으로 사용함
 - － 석탄광물은 무연탄, 유연탄, 기타석탄, 갈탄, 토탄 등을 포함
- 수출입한 금속광물은 7,944만 톤(9.8%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 7,944만 톤(12.7%), 수출 기준으로는 0%를 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 이릅니다
- 수출입한 제1차 금속산업제품은 5,692만 톤(7.0%)을 처리하였으며, 수입 기준으로는 3,080만 톤(4.9%), 수출 기준으로는 2,613만 톤(14.1%)을 차지함
 - 제1차 금속산업제품은 철강 및 철강제품과 각종 금속제품으로 구성되며 소위 철제품이라고 칭하는 화물이 주를 이루고 있음
 - 수입은 조선소용 후판이나 철근과 같은 건설용 자재 등이 주를 이루고 있으며 수출 품목 역시 각종 판재류, 선재류 등임
- 수출입한 자동차 및 트레일러는 3,576만 톤(4.4%)을 처리하였으며, 수입 기준으로 511만 톤(0.8%), 수출 기준으로는 3,065만 톤(16.5%)임
 - 수출된 자동차 및 트레일러 화물은 주로 울산항 1,214만 톤(39.6%), 평택당진항 660만 톤(21.4%), 인천항 560만 톤(18.3%) 등의 순이며, 수입화물은 평택당진항 333만 톤(65.1%), 포항항 105만 톤(21.2%) 등의 순임

<표 3-25> 해상 일반화물의 품목별 수출입 처리실적(2019)

품 목	수 출		수 입		수출입	
	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)	천RT	구성비(%)
농산물	97	0.1	12,558	2.0	12,655	1.6
임산물	0	0.0	2	0.0	2	0.0
수산물	53	0.0	717	0.1	771	0.1
축산물	4	0.0	23	0.0	26	0.0
석탄광물	724	0.4	142,596	22.9	143,320	17.7
석회석광물	7,234	3.9	3,546	0.6	10,780	1.3
원유및천연가스채취물	80,266	43.2	292,528	46.9	372,794	46.1
금속광물	-	-	79,439	12.7	79,439	9.8
비금속광물	2,593	1.4	17,511	2.8	20,104	2.5
음식료품	125	0.1	4,209	0.7	4,334	0.5
담배제품	1	0.0	1	0.0	2	0.0
섬유제품(의복제외)	139	0.1	163	0.0	302	0.0
의복,의복액세서리및모피제품	156	0.1	138	0.0	294	0.0
가죽,가방및신발제품	4	0.0	20	0.0	23	0.0
목재및나무제품(가구제외)	22	0.0	3,618	0.6	3,640	0.4
펄프,종이및종이제품	33	0.0	1,742	0.3	1,775	0.2
인쇄및기록매체	6	0.0	1	0.0	7	0.0
코크스,연탄및석유정제품	7,820	4.2	2,013	0.3	9,833	1.2
화합물및화학제품	24,719	13.3	15,849	2.5	40,568	5.0
고무및플라스틱제품	360	0.2	70	0.0	430	0.1
비금속광물제품	80	0.0	835	0.1	915	0.1
제1차금속산업제품	26,126	14.1	30,791	4.9	56,917	7.0
금속가공제품(기계및가구제외)	939	0.5	149	0.0	1,088	0.1
기타기계및장비제조품	2,813	1.5	359	0.1	3,172	0.4
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	8	0.0	16	0.0	24	0.0
전기장비제품	333	0.2	93	0.0	426	0.1
의료,정밀,광학기기및시계	92	0.0	65	0.0	157	0.0
자동차및트레일러	30,654	16.5	5,105	0.8	35,759	4.4
기타운송장비	187	0.1	130	0.0	317	0.0
가구제품	5	0.0	16	0.0	21	0.0
기타제품	109	0.1	9,420	1.5	9,529	1.2
합계	185,701	100.0	623,723	100.0	809,424	100.0

자료 : 해양수산부 통합 Port-MIS

2. 주요 품목별 해외지역 기종점 상세분석

가. 전체 품목

- 우리나라의 2019년 해상 일반화물 처리실적 기준으로 국내항만과 해외지역의 기종점을 분석한 결과 우리나라 항만은 중동, 호주, 동남아, 미국, 유럽 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, 5,800만 톤을 기록함
 - 동남아지역 또한 우리나라로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물과 석탄광물 물동량이 높게 나타났으며 특정 일부품목에 대한 교역물량에 기인한 결과로 나타남
 - 그 외 교역물동량이 많은 화합물 및 화학제품, 제1차 금속산업제품, 석회석광물 등 일부 품목군에 국한하여 처리 비중이 높게 나타났음
- 항만별로 살펴보면, 중동지역에서 울산항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 5,940만 톤(15.9%)로 가장 많았으며, 그 다음 광양항으로 수출입한 원유 및 천연가스 채취물이 3,694만 톤(9.9%)로 많았음
 - 이들 물동량은 대부분 수입화물이며 울산항으로 5,872만 톤, 광양항으로 3,694만 톤의 수입량을 나타냈으며, 이는 전체 수입물량 중 20.1%, 12.6%에 해당하는 물량임
- 동남아지역에서 광양항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 1,160만 톤(4.0%), 동남아지역에서 인천항으로 수입되는 원유 및 천연가스 채취물은 400만 톤(1.4%)로 나타남
- 원유 및 천연가스 채취물 다음으로 교역량이 많은 품목인 석탄광물은 우리나라로 총 1억 4,260만 톤이 반입되었으며, 호주지역에서 광양항과 대산항으로 수입물량이 많은 편이었으며, 각각 910만 톤, 664만 톤이 수입되었음
- 금속광물은 7,944만 톤이 교역되었으며, 이는 대부분 수입물량을 차지하며 주로 광양항(1,807만 톤), 포항항(978만 톤)에서 수입됨

<표 3-26> 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,616	2,303	1,549	92	428	19	11	1,156	12	88	97	385	1,116	4	9,875
인천	3,335	6,318	9,440	1,927	9,650	596	16,937	8,898	4,525	3,028	351	4,173	11,078	0	80,255
경인	11	7	-	-	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94
평택·당진	4,425	5,411	9,508	1,142	7,139	1,327	10,728	8,252	3,754	2,430	928	6,039	24,436	-	85,518
대산	1,439	7,970	7,946	1,546	7,456	973	21,770	10,271	3,880	1,189	6,585	635	10,616	-	82,276
태안	-	-	-	142	3,126	-	-	2,894	309	488	-	1,236	5,730	-	13,924
보령	-	-	1,966	-	4,184	-	-	1,989	418	1,189	-	1,712	9,660	-	21,119
장항	35	201	-	-	83	-	-	2	-	-	-	-	-	-	322
군산	961	738	971	307	2,469	432	51	1,607	45	270	72	3,823	789	-	12,536
목포	382	466	2,235	630	244	4	119	79	16	318	264	294	743	-	5,795
완도	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
여수	5	3	-	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	-	31
광양	6,988	18,966	11,935	4,410	38,980	4,130	37,593	12,707	6,745	6,116	2,085	4,965	40,774	0	196,394
하동	-	-	-	-	1,571	-	-	672	1,808	1,110	-	1,358	4,214	-	10,732
통영	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	-	53
삼천포	52	29	-	-	3,334	-	-	2,483	70	227	-	-	1,792	-	7,988
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	99	3,605	-	-	-	-	-	624	-	-	-	-	-	-	4,327
고현	1	5,620	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5,628
마산	513	458	2,887	108	3,167	80	5,993	2,026	298	61	122	661	2,419	-	18,792
진해	88	64	-	-	217	-	-	18	-	-	-	-	-	-	387
울산	12,326	13,180	24,474	9,093	18,257	3,082	63,061	9,320	4,568	1,735	1,357	4,170	6,905	-	171,528
포항	3,733	2,012	1,909	711	1,886	1,209	246	6,081	1,599	3,422	238	2,296	26,116	-	51,459
호산	-	-	1,261	-	4,901	-	2,194	1,603	239	-	-	284	2,730	-	13,212
삼척	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
동해·묵호	1,059	1,944	944	354	2,110	46	-	3,954	289	319	313	1,278	1,884	-	14,493
묵계	230	883	104	-	211	47	-	547	-	-	-	573	-	-	2,595
속초	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
합계	38,389	70,187	77,133	20,461	109,488	11,943	158,702	75,212	28,575	21,990	12,413	33,883	151,044	4	809,424

<표 3-27> 수출입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.3	0.3	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.2
인천	0.4	0.8	1.2	0.2	1.2	0.1	2.1	1.1	0.6	0.4	0.0	0.5	1.4	0.0	9.9
평택·당진	0.5	0.7	1.2	0.1	0.9	0.2	1.3	1.0	0.5	0.3	0.1	0.7	3.0	-	10.6
대산	0.2	1.0	1.0	0.2	0.9	0.1	2.7	1.3	0.5	0.1	0.8	0.1	1.3	-	10.2
군산	0.1	0.1	0.1	0.0	0.3	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1	-	1.5
광양	0.9	2.3	1.5	0.5	4.8	0.5	4.6	1.6	0.8	0.8	0.3	0.6	5.0	0.0	24.3
마산	0.1	0.1	0.4	0.0	0.4	0.0	0.7	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	-	2.3
울산	1.5	1.6	3.0	1.1	2.3	0.4	7.8	1.2	0.6	0.2	0.2	0.5	0.9	-	21.2
포항	0.5	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.0	0.8	0.2	0.4	0.0	0.3	3.2	-	6.4
동해·묵호	0.1	0.2	0.1	0.0	0.3	0.0	-	0.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	-	1.8
그 외 항만	0.1	1.3	0.7	0.1	2.2	0.0	0.3	1.4	0.4	0.4	0.0	0.7	3.1	-	10.7
합계	4.7	8.7	9.5	2.5	13.5	1.5	19.6	9.3	3.5	2.7	1.5	4.2	18.7	0.0	100.0

<표 3-28> 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2,119	2,112	653	54	349	11	8	858	11	58	6	375	774	1	7,388
인천	2,159	3,470	7,397	321	8,397	569	16,175	8,369	2,219	2,795	56	4,003	10,937	-	66,869
경인	11	7	-	-	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
평택·당진	3,954	3,994	8,081	337	6,272	421	9,489	4,820	3,541	2,236	267	5,699	23,825	-	72,935
대산	336	294	5,830	245	3,684	733	21,696	9,584	3,540	1,061	6,044	427	7,460	-	60,933
태안	-	-	-	142	3,126	-	-	2,894	309	488	-	1,236	5,730	-	13,924
보령	-	-	1,966	-	4,184	-	-	1,989	418	1,189	-	1,712	9,660	-	21,119
장항	13	201	-	-	83	-	-	2	-	-	-	-	-	-	300
군산	901	647	944	41	2,419	430	7	1,568	19	265	-	3,793	777	-	11,811
목포	252	425	63	3	230	4	-	8	2	15	-	143	501	-	1,645
완도	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,900	5,088	10,430	1,603	19,689	2,742	37,464	11,097	6,148	5,404	845	4,785	39,791	0	147,986
하동	-	-	-	-	1,571	-	-	672	1,808	1,110	-	1,358	4,214	-	10,732
통영	3	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	-	51
삼천포	5	29	-	-	3,334	-	-	2,483	70	227	-	-	1,792	-	7,940
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	99	3,467	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3,570
고현	1	5,391	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5,400
마산	455	121	1,753	38	2,532	-	5,467	1,167	140	40	0	641	2,340	-	14,694
진해	52	64	-	-	186	-	-	18	-	-	-	-	-	-	321
울산	4,506	2,045	15,900	1,701	5,363	1,537	61,440	5,798	2,231	530	797	3,401	2,448	-	107,696
포항	3,091	1,156	820	37	769	550	55	5,308	1,515	3,314	-	2,279	26,109	-	45,002
호산	-	-	1,261	-	4,901	-	2,194	1,603	239	-	-	284	2,730	-	13,212
삼척	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
동해· 묵호	679	599	133	256	998	15	-	3,867	210	319	183	12	1,862	-	9,133
옥계	230	-	104	-	-	-	-	547	-	-	-	-	-	-	881
속초	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
합계	21,855	29,119	55,341	4,777	68,158	7,012	153,994	62,661	22,421	19,052	8,198	30,146	140,989	1	623,723

<표 3-29> 수입 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.3	0.3	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	1.2
인천	0.3	0.6	1.2	0.1	1.3	0.1	2.6	1.3	0.4	0.4	0.0	0.6	1.8	-	10.7
평택·당진	0.6	0.6	1.3	0.1	1.0	0.1	1.5	0.8	0.6	0.4	0.0	0.9	3.8	-	11.7
대산	0.1	0.0	0.9	0.0	0.6	0.1	3.5	1.5	0.6	0.2	1.0	0.1	1.2	-	9.8
군산	0.1	0.1	0.2	0.0	0.4	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	-	0.6	0.1	-	1.9
광양	0.5	0.8	1.7	0.3	3.2	0.4	6.0	1.8	1.0	0.9	0.1	0.8	6.4	0.0	23.7
마산	0.1	0.0	0.3	0.0	0.4	-	0.9	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	-	2.4
울산	0.7	0.3	2.5	0.3	0.9	0.2	9.9	0.9	0.4	0.1	0.1	0.5	0.4	-	17.3
포항	0.5	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.9	0.2	0.5	-	0.4	4.2	-	7.2
동해·묵호	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	-	0.6	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	-	1.5
그 외 항만	0.1	1.5	0.5	0.0	2.8	0.0	0.4	1.6	0.5	0.5	-	0.8	4.0	-	12.7
계	3.5	4.7	8.9	0.8	10.9	1.1	24.7	10.0	3.6	3.1	1.3	4.8	22.6	0.0	100.0

<표 3-30> 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	497	192	896	38	79	8	3	298	0	30	91	10	342	4	2,487
인천	1,176	2,847	2,042	1,607	1,253	27	762	529	2,305	233	295	170	141	0	13,387
경인	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
평택·당진	471	1,418	1,428	805	867	905	1,239	3,432	214	194	661	340	611	-	12,583
대산	1,102	7,677	2,116	1,302	3,772	240	73	687	340	128	541	209	3,156	-	21,343
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
군산	60	92	27	266	50	2	44	39	27	5	72	29	13	-	726
목포	130	41	2,172	627	15	0	119	71	14	303	264	151	243	-	4,150
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	5	3	-	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	-	31
광양	4,088	13,878	1,505	2,807	19,291	1,387	129	1,611	597	712	1,239	181	984	-	48,408
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
삼천포	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	137	-	-	-	-	-	620	-	-	-	-	-	-	757
고현	-	228	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	228
마산	58	336	1,133	70	635	80	526	859	158	21	122	20	79	-	4,097
진해	36	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
울산	7,820	11,135	8,574	7,392	12,894	1,545	1,621	3,523	2,337	1,204	560	769	4,457	-	63,831
포항	642	857	1,090	674	1,117	658	191	773	83	108	238	18	7	-	6,457
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	380	1,345	810	98	1,111	31	-	87	79	-	131	1,266	22	-	5,361
옥계	-	883	-	-	211	47	-	-	-	-	-	573	-	-	1,714
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
합계	16,534	41,068	21,792	15,684	41,331	4,931	4,708	12,551	6,154	2,938	4,215	3,737	10,055	4	185,701

<표 3-31> 수출 전체품목의 항만별 해외 지역별 기·종점 비율(2019)

단위 : %

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0.3	0.1	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	1.3
인천	0.6	1.5	1.1	0.9	0.7	0.0	0.4	0.3	1.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	7.2
평택·당진	0.3	0.8	0.8	0.4	0.5	0.5	0.7	1.8	0.1	0.1	0.4	0.2	0.3	-	6.8
대산	0.6	4.1	1.1	0.7	2.0	0.1	0.0	0.4	0.2	0.1	0.3	0.1	1.7	-	11.5
군산	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.4
광양	2.2	7.5	0.8	1.5	10.4	0.7	0.1	0.9	0.3	0.4	0.7	0.1	0.5	-	26.1
마산	0.0	0.2	0.6	0.0	0.3	0.0	0.3	0.5	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	-	2.2
울산	4.2	6.0	4.6	4.0	6.9	0.8	0.9	1.9	1.3	0.6	0.3	0.4	2.4	-	34.4
포항	0.3	0.5	0.6	0.4	0.6	0.4	0.1	0.4	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	-	3.5
동해·묵호	0.2	0.7	0.4	0.1	0.6	0.0	-	0.0	0.0	-	0.1	0.7	0.0	-	2.9
그 외 항만	0.1	0.7	1.2	0.3	0.1	0.0	0.1	0.4	0.0	0.2	0.1	0.4	0.1	-	3.8
계	8.9	22.1	11.7	8.4	22.3	2.7	2.5	6.8	3.3	1.6	2.3	2.0	5.4	0.0	100.0

나. 원유 및 천연가스 채취물

- 2019년 우리나라 원유 및 천연가스 채취물의 수출입 화물량은 3억 7,280만 톤을 기록함
 - 가장 많은 지역은 중동지역 1억 5,040만 톤, 동남아지역 5,524만 톤, 미국 4,630만 톤, 유럽 2,632만 톤 등을 처리함
- 원유 및 천연가스 채취물은 우리나라의 석유화학단지가 많은 울산, 여천, 대산지역 등의 인근항만으로 주로 반입되며, 울산항에서 가장 많은 1억 1,310만 톤을 처리하였으며, 광양항 1억 61만 톤, 대산항 6,074만 톤, 인천항 3,830만 톤을 처리함

<표 3-32> 수출입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	36	5	-	10	10	-	-	300	-	-	-	-	44	0	405
인천	1,031	1,099	4,635	1,315	4,447	367	16,015	5,007	998	-	-	341	3,040	-	38,294
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	48	826	4,960	62	3,915	209	9,198	453	282	6	186	140	5,479	-	25,765
대산	1,084	2,631	7,658	833	4,315	798	21,395	7,357	3,566	258	6,571	306	3,971	-	60,740
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	1,966	-	1,411	-	-	-	138	-	-	687	3,061	-	7,264
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	9	33	-	-	-	-	-	32	-	-	-	-	12	-	86
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
광양	2,406	12,322	9,233	3,748	26,665	900	36,938	5,957	4,774	854	507	353	1,452	-	106,107
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	1,645	-	2,331	-	5,415	875	140	-	-	558	2,273	-	13,238
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	5,327	5,380	14,932	3,255	11,580	1,304	59,355	4,807	4,054	151	201	388	2,357	-	113,090
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	1,261	-	563	-	2,077	1,530	239	-	-	284	1,847	-	7,802
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	9,940	22,298	46,290	9,222	55,236	3,578	150,383	26,317	14,191	1,269	7,466	3,058	23,537	0	372,794

- 원유 및 천연가스 채취물은 수입물동량이 대부분이며, 비중으로 보면 수입 물동량이 2억 9,253만 톤으로 78.5%, 수출 물동량이 8,027만 톤으로 22.5%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 주로 중동지역 1억 4,970만 톤, 미국 4,102만 톤, 동남아 2,700만 톤, 유럽 2,500만 톤 등으로 나타남

<표 3-33> 수입 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	35	2	-	10	8	-	-	290	-	-	-	-	11	-	357
인천	45	0	4,635	144	4,004	367	16,015	5,007	998	-	-	341	3,040	-	34,595
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	29	136	4,850	32	3,845	6	9,175	379	282	6	186	140	5,470	-	24,537
대산	63	43	5,702	159	728	708	21,355	6,672	3,226	130	6,044	97	817	-	45,744
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	1,966	-	1,411	-	-	-	138	-	-	687	3,061	-	7,264
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	5	33	-	-	-	-	-	32	-	-	-	-	-	-	70
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1,618	2,820	8,714	1,355	11,569	822	36,935	5,894	4,217	167	11	308	800	-	75,230
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	1,644	-	2,331	-	5,414	875	140	-	-	558	2,273	-	13,236
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	1,759	403	12,249	427	2,485	918	58,719	4,292	1,981	-	6	143	311	-	83,694
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	1,261	-	563	-	2,077	1,530	239	-	-	284	1,847	-	7,802
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	3,553	3,437	41,022	2,128	26,945	2,820	149,661	24,971	11,222	303	6,246	2,559	17,631	-	292,528

- 원유 및 천연가스 채취물을 8,027만 톤 수출하였으며, 수출지역으로는 동남아지역 2,830만 톤, 중국 1,890만 톤, 극동 705만 톤, 호주 591만 톤, 미국 530만 톤을 수출함

<표 3-34> 수출 원유 및 천연가스 채취물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0	3	-	-	2	-	-	10	-	-	-	-	33	0	48
인천	986	1,099	-	1,171	443	-	-	-	-	-	-	0	-	-	3,699
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	19	690	110	30	69	204	23	74	-	-	-	-	9	-	1,228
대산	1,021	2,588	1,955	674	3,587	90	39	685	340	128	527	209	3,154	-	14,996
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	17
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
광양	788	9,502	519	2,393	15,095	78	3	63	557	687	497	45	652	-	30,877
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	0	-	0	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	3,568	4,977	2,683	2,828	9,095	386	636	515	2,072	151	196	245	2,046	-	29,397
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	6,387	18,861	5,267	7,094	28,291	758	702	1,347	2,969	966	1,219	499	5,906	0	80,266

다. 석탄광물

- 2019년 우리나라 석탄광물의 수출입 화물량은 1억 4,432만 톤을 기록함
 - 가장 많은 지역은 호주 5,231만 톤, 동남아지역 3,083만 톤, 유럽지역 2,963만 톤, 북미지역 1,350만 톤 등을 처리함
- 석탄광물은 우리나라의 대표적인 제철소가 위치한 광양, 포항, 당진지역과 화력발전소가 있는 보령지역의 인근항만으로 주로 반입되며, 광양항에서 2,653만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 인천항 1,567만 톤, 포항항 1,467만 톤, 대산항 1,397만 톤, 태안항 1,392만 톤을 처리한 것으로 나타남

<표 3-35> 수출입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	5	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	0	-	6
인천	5	113	-	0	3,536	-	-	2,106	1,143	2,541	-	1,227	4,999	-	15,670
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	585	1,130	-	179	3	-	1,645	154	1,599	-	22	4,364	-	9,682
대산	16	5	-	1	2,890	-	-	2,901	300	931	-	283	6,639	-	13,966
태안	-	-	-	142	3,126	-	-	2,894	309	488	-	1,236	5,730	-	13,924
보령	-	-	-	-	2,773	-	-	1,989	280	1,189	-	1,024	6,599	-	13,856
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	793	-	-	584	-	-	-	-	-	-	1,378
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	71	620	887	8	7,184	-	19	4,431	571	3,424	-	200	9,116	-	26,531
하동	-	-	-	-	1,571	-	-	672	1,808	1,110	-	1,358	4,214	-	10,732
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	3,334	-	-	2,483	70	227	-	-	1,792	-	7,907
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	66	1,022	85	18	54	-	132	712	-	-	-	-	43	-	2,132
포항	45	270	734	27	170	-	32	4,738	215	1,801	-	170	6,470	-	14,672
호산	-	-	-	-	4,338	-	116	73	-	-	-	-	883	-	5,410
삼척	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
동해·묵호	176	117	52	-	877	-	-	3,850	17	168	-	-	1,460	-	6,716
옥계	-	-	104	-	-	-	-	547	-	-	-	-	-	-	651
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	471	2,734	2,991	195	30,825	3	299	29,625	4,868	13,479	-	5,520	52,310	-	143,320

- 석탄광물의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 1억 4,260만 톤으로 99.5%, 수출 물동량은 72만 톤으로 0.5%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 호주 5,230만 톤, 동남아지역 3,080만 톤, 유럽 2,963만 톤, 북미 1,350만 톤 등이 주요 수입국의 물량임

<표 3-36> 수입 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	5	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	0	-	6
인천	5	113	-	-	3,536	-	-	2,106	1,143	2,541	-	1,226	4,999	-	15,669
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	585	1,130	-	179	-	-	1,645	154	1,599	-	22	4,356	-	9,670
대산	16	-	-	-	2,872	-	-	2,901	300	931	-	283	6,639	-	13,942
태안	-	-	-	142	3,126	-	-	2,894	309	488	-	1,236	5,730	-	13,924
보령	-	-	-	-	2,773	-	-	1,989	280	1,189	-	1,024	6,599	-	13,856
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	793	-	-	584	-	-	-	-	-	-	1,378
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1	597	887	5	7,175	-	-	4,431	556	3,416	-	200	9,103	-	26,371
하동	-	-	-	-	1,571	-	-	672	1,808	1,110	-	1,358	4,214	-	10,732
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	3,334	-	-	2,483	70	227	-	-	1,792	-	7,907
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	63	660	85	9	6	-	132	712	-	-	-	-	43	-	1,710
포항	13	249	734	27	170	-	-	4,738	214	1,790	-	170	6,463	-	14,567
호산	-	-	-	-	4,338	-	116	73	-	-	-	-	883	-	5,410
삼척	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87
동해·묵호	176	117	52	-	877	-	-	3,850	17	168	-	-	1,460	-	6,716
옥계	-	-	104	-	-	-	-	547	-	-	-	-	-	-	651
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	366	2,322	2,991	182	30,750	-	248	29,625	4,851	13,460	-	5,519	52,282	-	142,596

- 석탄광물은 72만 톤 수출하였으며, 수출 물동량의 57%인 41만 톤이 중국으로 수출된 것으로 나타남

<표 3-37> 수출 석탄광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
인천	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	8	-	11
대산	-	5	-	1	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	70	24	-	3	9	-	19	-	15	8	-	-	13	-	161
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	3	362	-	9	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	422
포항	32	21	-	-	-	-	32	-	2	11	-	-	7	-	105
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	105	412	-	13	76	3	51	-	17	19	-	1	28	-	724

라. 금속광물

- 2019년 우리나라 금속광물의 수출입 화물량은 7,944만 톤을 기록함
 - － 가장 많은 지역은 호주 5,800만 톤, 남미지역 880만 톤으로 이 두 지역에서 84% 이상을 수출입한 것으로 나타남
- 금속광물은 주로 제철용 원료로 수입하기 때문에 우리나라의 대표적인 제철소가 위치한 광양, 포항, 평택지역의 인근항만으로 주로 반입됨
 - － 광양항에서 3,413만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 포항항 2,440만 톤, 평택당진항 2,093만 톤으로 3개 항만에서 99% 이상을 처리함

<표 3-38> 수출입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
인천	5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	-	875	-	177	196	49	-	85	2,972	420	-	3,061	13,090	-	20,925
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	242	-	-	75	771	-	434	1,142	1,789	-	3,764	25,918	-	34,134
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
포항	-	44	-	-	49	467	55	192	1,122	1,524	-	1,927	18,990	-	24,369
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	5	1,166	-	177	319	1,287	55	711	5,236	3,733	-	8,752	57,997	-	79,439

- 금속광물의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 7,944만 톤으로 99.9%, 수출 물동량은 0.1%를 차지함
- － 우리나라에서 수입지역은 호주 5,800만 톤, 남미지역 880만 톤, 아프리카지역 524만 톤 등으로 나타남

<표 3-39> 수입 금속광물의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	0	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
인천	5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	-	875	-	177	196	49	-	85	2,972	420	-	3,061	13,090	-	20,925
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	242	-	-	75	771	-	434	1,142	1,789	-	3,764	25,918	-	34,134
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
포항	-	44	-	-	49	467	55	192	1,122	1,524	-	1,927	18,990	-	24,369
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	5	1,166	-	177	319	1,287	55	711	5,236	3,733	-	8,752	57,997	-	79,439

단위 : 천RT

[illegible]

마. 제1차 금속산업제품

- 2019년 우리나라 제1차 금속산업제품의 수출입 화물량은 5,692만 톤을 기록함
 - － 가장 많은 지역은 중국 2,112만 톤, 일본 1,300만 톤, 동남아 570만 톤, 유럽 472만 톤 등을 처리함
- 제1차 금속산업제품은 주로 광양항에서 1,332만 톤, 평택·당진항 1,022만 톤, 포항항에서 883만 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(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	1,711	1,874	160	46	166	11	7	180	8	20	75	4	175	0	4,437
인천	1,697	1,971	622	261	550	17	196	437	62	210	119	92	256	-	6,488
경인	11	7	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
평택· 당진	3,497	2,033	786	200	896	652	362	848	43	9	427	335	135	-	10,222
대산	7	11	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	393	240	32	44	1	-	-	3	-	5	6	6	-	-	729
목포	169	286	39	3	69	-	0	13	3	39	1	-	-	-	623
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,547	3,751	845	175	2,222	1,143	94	1,738	22	0	712	68	-	-	13,318
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
삼천포	37	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	92	3,605	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3,700
고현	1	5,463	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5,471
마산	443	138	257	38	141	9	182	73	50	1	0	1	-	-	1,333
진해	40	1	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	52
울산	411	227	235	19	113	-	35	257	9	109	64	40	12	-	1,531
포항	1,809	1,481	1,176	236	1,492	725	159	1,151	237	98	238	30	-	-	8,832
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	8	11	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	12,872	21,117	4,223	1,022	5,655	2,557	1,035	4,716	434	490	1,642	575	579	0	56,917

- 제1차 금속산업제품의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 3,080만 톤으로 54.1%, 수출 물동량은 2,613만 톤으로 45.9%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 중국 1,632만 톤, 일본 907만 톤, 유럽 140만 톤 등으로 나타남

<표 3-42> 수입 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	1,512	1,860	4	24	129	11	7	111	8	0	-	3	5	-	3,674
인천	1,585	1,951	500	164	199	-	79	382	18	-	-	26	181	-	5,086
경인	11	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
평택·당진	3,054	1,513	80	122	220	11	34	241	-	-	45	297	134	-	5,749
대산	7	11	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	366	240	32	31	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	672
목포	73	286	-	3	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	425
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	241	692	6	14	265	0	-	225	-	-	-	-	-	-	1,443
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	5	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	92	3,467	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	3,563
고현	1	5,390	5	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5,399
마산	435	69	32	38	20	-	47	25	-	-	0	-	-	-	666
진해	40	1	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	52
울산	403	167	84	19	66	-	-	16	-	83	63	31	-	-	932
포항	1,248	647	86	10	427	76	-	378	155	-	-	12	-	-	3,040
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	9,073	16,320	858	425	1,391	97	167	1,398	181	84	108	369	319	-	30,791

- 제1차 금속산업제품은 2,613만 톤을 수출하였으며, 중국 480만 톤, 동남아지역 430만 톤, 일본 380만 톤, 유럽 332만 톤 등을 수출함

<표 3-43> 수출 제1차금속산업제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	199	14	156	22	37	-	-	69	0	20	75	1	171	0	763
인천	112	20	122	96	351	17	117	55	44	210	119	65	75	-	1,402
경인	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
평택·당진	442	520	706	78	676	641	328	607	43	9	382	38	1	-	4,473
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	27	0	0	13	-	-	-	-	-	5	6	6	-	-	57
목포	96	-	39	-	6	-	0	13	3	39	1	-	-	-	197
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	2,306	3,059	840	162	1,957	1,143	94	1,513	22	0	712	68	-	-	11,874
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
삼천포	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	137	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137
고현	-	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72
마산	8	70	224	-	121	9	136	48	50	1	0	1	-	-	667
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	8	60	152	0	47	-	35	241	9	25	1	9	12	-	599
포항	561	834	1,090	226	1,065	649	159	773	82	98	238	18	-	-	5,792
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	8	11	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	3,798	4,796	3,365	597	4,264	2,459	869	3,319	253	406	1,534	206	259	0	26,126

바. 화합물 및 화학제품

- 2019년 우리나라 화합물 및 화학제품의 수출입 화물량은 4,060만 톤을 기록함
 - 가장 많은 지역은 중국 1,270만 톤, 동남아지역 572만 톤, 일본 563만 톤, 중동지역 233만 톤 등으로 주로 아시아지역과의 교역이 많으며, 그 외 지역으로는 미국 583만 톤, 극동 253만 톤 등을 처리함
- 화합물 및 화학제품은 우리나라의 석유화학단지가 많은 울산, 여천, 대산지역의 인근 항만에서의 처리 비중이 높음
 - 이들 인근 항만인 울산항에서 2,270만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 광양항 710만 톤, 대산항 662만 톤, 인천 254만 톤을 처리함

<표 3-44> 수출입 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	59	46	4	5	3	-	0	23	-	-	5	-	20	0	166
인천	143	1,988	63	218	12	-	12	23	17	-	12	6	44	-	2,537
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	-	198	162	-	1	3	275	6	18	-	0	74	1	-	737
대산	328	4,687	259	712	206	150	199	13	-	-	14	47	6	-	6,622
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	124	-	-	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-	207
군산	50	88	104	8	102	-	7	-	-	-	-	-	20	-	379
목포	-	20	-	-	24	-	-	0	-	-	-	-	-	-	44
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1,084	1,018	798	445	2,134	170	281	74	-	5	593	32	419	0	7,052
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
마산	-	6	1	-	1	0	0	0	-	-	-	-	0	-	8
진해	10	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
울산	3,956	4,394	4,436	1,145	3,122	1,227	1,550	780	88	78	687	750	479	-	22,691
포항	-	14	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	14
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	-	67	-	-	3	-	-	0	-	-	-	-	-	-	70
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	5,631	12,653	5,826	2,532	5,721	1,549	2,325	918	122	83	1,310	909	989	0	40,568

- 화합물 및 화학제품의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 1,600만 톤으로 39.1%, 수출 물동량은 2,500만 톤으로 60.9%를 차지함
- 우리나라에서는 미국 424만톤, 일본 290만 톤, 중동 220만 톤 등이 수입지역임

<표 3-45> 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	57	41	1	5	3	-	-	4	-	-	-	-	2	-	113
인천	140	642	45	6	0	-	12	23	-	-	12	6	44	-	929
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	-	197	162	-	-	-	275	1	18	-	0	74	-	-	727
대산	251	38	98	85	50	-	165	10	-	-	-	47	5	-	750
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	124	-	-	83	-	-	-	-	-	-	-	-	-	207
군산	22	87	104	8	102	-	7	-	-	-	-	-	20	-	350
목포	-	6	-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	264	262	753	197	392	11	274	43	-	-	565	23	100	0	2,885
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
진해	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
울산	2,133	430	3,079	173	1,235	102	1,432	198	63	14	484	374	98	-	9,815
포항	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
묵호	-	18	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	18
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	2,877	1,860	4,242	475	1,891	113	2,166	278	81	14	1,061	524	268	0	15,849

- 화합물 및 화학제품은 2,472만 톤을 수출하였으며, 주요 수출지역인 중국으로 가장 많은 1,100만 톤을 수출하였으며, 그 외 동남아시아 383만 톤, 일본 280만 톤, 극동 지역 210만 톤 등을 수출한 것으로 나타남

<표 3-46> 수출 화합물 및 화학제품의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	2	5	3	-	0	-	0	20	-	-	5	-	18	0	53
인천	3	1,346	18	211	12	-	-	0	17	-	0	0	-	-	1,607
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	-	1	0	-	1	3	0	5	-	-	-	-	1	-	10
대산	78	4,649	161	627	156	150	34	3	-	-	14	-	1	-	5,872
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	27	1	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
목포	-	14	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	14
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	820	756	44	248	1,742	159	7	31	-	5	27	8	319	-	4,167
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
마산	-	6	1	-	1	0	0	-	-	-	-	-	0	-	8
진해	-	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
울산	1,823	3,964	1,357	972	1,887	1,125	118	582	25	64	203	376	381	-	12,875
포항	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
묵호	-	49	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	2,754	10,794	1,584	2,057	3,831	1,435	159	641	41	69	249	384	720	0	24,719

사. 자동차 및 트레일러

- 2019년 우리나라 자동차 및 트레일러의 수출입 화물량은 3,600만 톤을 기록함
 - 가장 많은 지역은 미국 1,061만 톤, 유럽 760만 톤, 극동지역 580만 톤 등을 처리함
- 자동차 및 트레일러는 수출항은 자동차 공장이 입지한 울산, 부평, 광주, 화성, 군산지역과 가까운 항만의 비중이 높음
 - 이들 인근 항만인 울산항에서 1,322만 톤을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 평택·당진항 990만 톤, 인천항 560만 톤을 처리함

<표 3-47> 수출입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	35	141	698	0	1	0	1	68	-	6	-	3	30	2	985
인천	1	17	1,793	82	303	1	612	331	2,136	21	172	75	59	-	5,601
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택· 당진	285	80	1,345	699	114	33	867	4,841	230	177	314	302	586	-	9,874
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	1	1	21	251	16	2	28	17	8	0	67	18	1	-	430
목포	-	-	2,134	257	7	0	100	37	11	264	263	151	241	-	3,467
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1	2	1	2	1	0	6	2	3	0	4	4	0	-	26
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	20	3	536	30	92	6	162	678	11	14	107	11	40	-	1,710
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	4	1	4,087	4,475	117	1	761	1,570	72	961	151	139	880	-	13,221
포항	406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	406
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해· 묵호	1	-	-	-	-	-	-	39	-	-	-	-	-	-	40
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	754	245	10,614	5,795	651	44	2,536	7,583	2,471	1,444	1,077	704	1,837	2	35,759

- 자동차 및 트레일러의 수출입별 비중을 보면 수입물동량은 511만 톤으로 14.3%, 수출 물동량은 3,070만 톤으로 85.7%를 차지함
- 우리나라에서 수입지역은 유럽지역 240만 톤, 극동 110만 톤, 미국 75만 톤, 일본 71만 톤으로 주요 자동차 선진국가가 주요 수입지역임

<표 3-48> 수입 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	14	3	0	0	0	0	-	65	-	-	-	-	-	-	82
인천	-	4	0	0	-	-	-	-	0	-	-	0	0	-	5
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	283	52	741	6	18	1	4	2,125	59	0	36	0	-	-	3,325
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
목포	-	-	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	2
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	1	2	1	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	3
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	1	1	1	-	1	-	-	192	-	-	-	-	1	-	197
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	-	1	0	1,073	0	-	-	9	-	1	-	-	-	-	1,084
포항	406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	406
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	1	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	1
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	706	63	745	1,079	19	1	4	2,393	59	1	36	0	1	-	5,105

- 자동차 및 트레일러 품목은 수출물동량이 대부분이며, 3,070만 톤을 수출하였음
- － 주요 수출지역은 미국을 포함한 북미지역 1,131만 톤(미국 990만 톤), 유럽지역 520만 톤, 극동지역 472만 톤, 중동 253만 톤 등을 수출한 것으로 나타남

<표 3-49> 수출 자동차 및 트레일러의 항만별 해외 지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해외 항만	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
부산	21	138	698	-	1	-	1	2	-	6	-	3	30	2	903
인천	1	12	1,793	82	303	1	612	331	2,136	21	172	75	59	-	5,596
경인	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
평택·당진	2	28	604	693	96	33	863	2,716	171	177	278	302	586	-	6,549
대산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
태안	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
보령	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
군산	1	1	21	251	16	2	28	17	8	0	67	18	1	-	430
목포	-	-	2,132	257	7	0	100	37	11	264	263	151	241	-	3,465
완도	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
여수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
광양	-	0	0	2	1	0	6	2	3	0	4	4	0	-	23
하동	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
통영	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼천포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
장승포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
옥포	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
고현	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
마산	20	2	535	30	91	6	162	486	11	14	107	11	39	-	1,514
진해	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
울산	4	-	4,087	3,403	117	1	761	1,561	72	960	151	139	880	-	12,137
포항	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
호산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
삼척	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
동해·묵호	0	-	-	-	-	-	-	38	-	-	-	-	-	-	38
옥계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
속초	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	49	182	9,869	4,717	633	43	2,532	5,191	2,412	1,443	1,041	704	1,836	2	30,654

3. 주요 항만별 해외지역 기종점 상세분석

가. 전국항만

- 2019년 우리나라의 수출입 일반화물 물동량은 8억 1,042만 톤을 처리하였으며, 광양항에서 가장 많은 1억 9,640만 톤을 처리하여 24.3%의 비중, 울산항은 1억 7,153만 톤을 처리하여 21.2%의 비중을 나타냄
- － 그 다음으로는 평택당진항 8,552만 톤(10.8%), 대산항 8,230만 톤(9.8%), 인천항 8,030만 톤(10.9%), 포항항 5,150만 톤(6.3%)을 처리하여 6개 항만에서 우리나라 전체 수출입 일반화물의 82.5%를 처리함
- 주요 품목별로는 원유 및 천연가스 채취물 3억 7,280만 톤(46.1%), 석탄광물 1억 4,332만 톤(17.7%), 금속광물 7,944만 톤(9.8%)을 처리하였음
- － 우리나라의 수입 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 2억 9,253만 톤(47%), 석탄광물 1억 4,260만 톤(23%), 금속광물 7,944만 톤(12.7%)을 처리함
- － 또한 우리나라의 수출 일반화물 중 원유 및 천연가스 채취물 8,027만 톤(43.2%), 자동차 및 트레일러 3,065만 톤(16.5%), 제1차금속산업제품 2,613만 톤(14.1%)을 처리함

<표 3-50> 전국항만의 주요 일반화물 품목 처리실적 및 비중(2019)

단위 : 천RT, %

구분	수출		수입		수출입	
	물동량	비중	물동량	비중	물동량	비중
농산물	97	0.1	12,558	2.0	12,655	1.6
석탄광물	724	0.4	142,596	22.9	143,320	17.7
원유 및 천연가스 채취물	80,266	43.2	292,528	46.9	372,794	46.1
금속광물	-	-	79,439	12.7	79,439	9.8
비금속광물	2,593	1.4	17,511	2.8	20,104	2.5
화학물질및화학제품	7,820	4.2	2,013	0.3	9,833	1.2
제1차금속산업제품	24,719	13.3	15,849	2.5	40,568	5.0
자동차및트레일러	26,126	14.1	30,791	4.9	56,917	7.0
기타	30,654	16.5	5,105	0.8	35,759	4.4
계	12,702	6.8	25,333	4.1	38,036	4.7

<표 3-51> 수출입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	44	262	4,013	1	270	27	19	1,593	31	267	0	4,845	1,284	0	12,655
임산물		1											1		2
수산물	52	16	62	3	2			245	2			1	387	1	771
축산물	0	3	19	0	0			2			0	0	1		26
석탄광물	471	2,734	2,991	195	30,825	3	299	29,625	4,868	13,479		5,520	52,310		143,320
석회석광물	2,129	2,954	774	96	2,456	47	273	46	79		131	1,790	5		10,780
원유및천연가스채취물	9,940	22,298	46,290	9,222	55,236	3,578	150,393	26,317	14,191	1,269	7,466	3,058	23,537	0	372,794
금속광물	5	1,166		177	319	1,287	55	711	5,236	3,733		8,752	57,997		79,439
비금속광물	2,444	2,394	261	1,108	712	1,978	245	286	552	243	527	2,382	6,973		20,104
음식료품	82	37	377	18	1,888	122	1	10	14	113	48	417	1,209		4,334
담배제품	0	0		0				0					1		2
섬유제품(의복제외)	10	92	3	3	30	1		64	15		1	22	60	0	302
의복,의복액세서리및모 피제품	77	75	5	11	3	7		59	52		1	3	3	1	294
가죽,가방및신발제품	1	6	0	0	3			0			0	9	4		23
목재및나무제품(가구제외)	56	31	131	7	1,549		1	165	0	115	4	9	1,572		3,640
펄프,종이및종이제품	34	7	12	0	348			27	0	451		803	91		1,775
인쇄및기록매체	1	2	0	0	3				0		0		1	0	7
코크스,연탄 및 석유정제품	2,406	1,995	279	178	1,441	148	1,068	652	182	140	161		1,183		9,833
화합물및화학제품	5,631	12,653	5,826	2,532	5,721	1,549	2,325	918	122	83	1,310	909	989	0	40,568
고무및플라스틱제품	135	186	51	1	17	1	4	21	0		3	6	4	0	430
비금속광물제품	708	109	2	1	51	2	0	5			0	0	38		915
제1차금속산업제품	12,872	21,117	4,223	1,022	5,655	2,557	1,035	4,716	434	490	1,642	575	579	0	56,917
금속가공제품(기계및가 구제외)	115	226	215	10	190	0	72	108	124	8	10	6	6		1,088
기타기계및장비제조품	175	443	378	69	441	49	256	1,154	71	9	27	34	65	0	3,172
전자부품,컴퓨터,영상음 향및통신장비	13	2	0	0	1		0	1	5		0	0	2	0	24
전기장비제품	41	158	31	1	39	13	87	22	14	3	0	1	17	0	426
의료,정밀,광학기기및시계	19	25	18	1	5		18	10	9	0	1	1	49	0	157
자동차및트레일러	754	245	10,614	5,795	651	44	2,536	7,583	2,471	1,444	1,077	704	1,837	2	35,759
기타운송장비	12	4	3	9	181	11	2	57	14	5	0	3	16		317
가구제품	1	3	2	0	3			2				0	10		21
기타제품	163	942	553	0	1,448	518	12	812	89	140	4	4,035	813	0	9,529
계	38,389	70,187	77,133	20,461	109,488	11,943	158,702	75,212	28,575	21,990	12,413	33,883	151,044	4	809,424

<표 3-52> 수입 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	4	262	4,012	-	267	27	-	1,593	-	267	-	4,844	1,280	-	12,558
임산물	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
수산물	19	15	59	1	0	-	-	238	2	-	-	-	383	1	717
축산물	0	3	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	23
석탄광물	366	2,322	2,991	182	30,750	-	248	29,625	4,851	13,460	-	5,519	52,282	-	142,596
석회석광물	2,024	670	-	3	576	-	273	-	-	-	-	-	-	-	3,546
원유및천연가스채취물	3,553	3,437	41,022	2,128	26,945	2,820	14,661	24,971	11,222	303	6,246	2,559	17,631	-	292,528
금속광물	5	1,166	-	177	319	1,287	55	711	5,236	3,733	-	8,752	57,997	-	79,439
비금속광물	1,942	1,570	165	284	569	1,918	245	282	551	232	527	2,277	6,948	-	17,511
음식료품	12	37	370	13	1,856	122	1	2	14	113	48	417	1,206	-	4,209
담배제품	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
섬유제품(의복제외)	9	27	2	0	15	0	-	36	3	-	-	21	51	-	163
의복,의복액세서리및모 피제품	62	68	4	-	-	-	-	0	-	-	-	3	2	-	138
가죽,가방및신발제품	0	6	0	-	0	-	-	0	-	-	0	9	4	-	20
목재및나무제품(가구제외)	56	29	131	7	1,532	-	-	164	-	115	4	9	1,572	-	3,618
펄프,종이및종이제품	34	7	10	-	347	-	-	-	0	451	-	803	89	-	1,742
인쇄및기록매체	0	1	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	1
코크스,연탄 및 석유정제품	89	17	141	-	53	115	1,068	41	142	140	161	-	48	-	2,013
화합물및화학제품	2,877	1,860	4,242	475	1,891	113	2,166	278	81	14	1,061	524	268	0	15,849
고무및플라스틱제품	10	40	5	-	3	-	0	1	-	-	3	4	3	-	70
비금속광물제품	674	75	1	-	50	-	-	0	-	-	-	-	36	-	835
제1차금속산업제품	9,073	16,320	858	425	1,391	97	167	1,398	181	84	108	369	319	-	30,791
금속가공제품(기계및가 구제외)	67	32	2	-	9	-	-	37	0	-	-	-	2	-	149
기타기계및장비제조품	85	89	7	1	17	2	76	64	-	0	5	1	11	-	359
전자부품,컴퓨터,영상음 향및통신장비	12	2	0	0	-	-	-	0	-	-	-	-	2	-	16
전기장비제품	31	39	2	-	2	-	-	7	-	-	-	-	12	-	93
의료,정밀,광학기기및시계	14	21	4	-	0	-	-	1	-	-	0	1	26	-	65
자동차및트레일러	706	63	745	1,079	19	1	4	2,393	59	1	36	0	1	-	5,105
기타운송장비	6	3	3	2	102	-	-	8	-	-	-	-	6	-	130
가구제품	1	2	2	-	0	-	-	2	-	-	-	-	10	-	16
기타제품	125	935	545	-	1,445	508	-	810	79	140	-	4,034	798	-	9,420
계	38,389	70,187	77,133	20,461	103,488	11,943	15,702	75,212	28,575	21,990	12,413	33,883	151,044	4	809,424

<표 3-53> 수출 전국항만의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	39	0	1	1	2	-	19	0	31	-	0	0	3	0	97
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
수산물	34	1	3	2	2	-	-	7	-	-	-	1	4	-	53
축산물	-	-	1	0	0	-	-	2	-	-	0	0	0	-	4
석탄광물	105	412	-	13	76	3	51	-	17	19	-	1	28	-	724
석회석광물	105	2,284	774	93	1,881	47	-	46	79	-	131	1,790	5	-	7,234
원유및천연가스채취물	6,387	18,861	5,267	7,094	28,291	758	702	1,347	2,969	966	1,219	499	5,906	0	80,266
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	502	824	96	823	142	60	-	4	0	11	0	105	24	-	2,593
음식료품	69	1	7	5	32	-	-	7	-	-	0	0	3	-	125
담배제품	-	0	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	0	-	1
섬유제품(의복제외)	1	65	1	3	15	1	-	28	12	-	1	2	9	0	139
의복,의복액세서리및모 피제품	15	7	1	11	3	7	-	59	52	-	1	0	1	1	156
가죽,가방및신발제품	0	1	0	0	2	-	-	0	-	-	-	0	0	-	4
목재및나무제품(가구제외)	0	1	1	0	17	-	1	1	0	-	1	0	0	-	22
펄프,종이및종이제품	0	0	2	0	1	-	-	27	-	-	-	0	2	-	33
인쇄및기록매체	1	1	0	0	3	-	-	-	-	-	0	-	1	0	6
코크스,연탄 및 석유정제품	2,317	1,979	138	178	1,388	33	-	611	40	-	-	-	1,135	-	7,820
화합물및화학제품	2,754	10,791	1,584	2,057	3,831	1,435	159	641	41	69	249	384	720	0	24,719
고무및플라스틱제품	125	145	46	1	14	1	4	20	0	-	-	2	1	0	360
비금속광물제품	34	33	1	1	1	2	0	5	-	-	0	0	3	-	80
제1차금속산업제품	3,798	4,796	3,365	597	4,264	2,459	869	3,319	253	406	1,534	206	259	0	26,126
금속가공제품(기계및가 구제외)	48	193	212	10	181	0	72	71	124	8	10	6	5	-	939
기타기계및장비제조품	90	354	371	68	424	47	180	1,090	71	8	22	33	54	0	2,813
전자부품,컴퓨터,영상음 향및통신장비	1	0	-	0	1	-	0	1	5	-	0	0	0	0	8
전기장비제품	10	119	29	1	37	13	87	15	14	3	0	1	5	0	333
의료,정밀,광학기기및시계	6	4	14	1	4	-	18	9	9	0	1	0	23	0	92
자동차및트레일러	49	182	9,869	4,717	633	43	2,532	5,191	2,412	1,443	1,041	704	1,836	2	30,654
기타운송장비	6	1	0	7	79	11	2	49	14	5	0	3	10	-	187
가구제품	0	1	0	0	3	-	-	0	-	-	-	0	1	-	5
기타제품	38	7	8	0	3	10	12	1	10	-	4	1	15	0	109
계	38,389	70,187	77,133	20,461	100,488	11,943	158,702	75,212	28,575	21,990	12,413	33,883	151,044	4	809,424

나. 울산항

- 울산항은 깊은 수심과 조수간만의 차가 적어 천혜의 자연조건을 갖추고 있으며, 울산 본항과 온산항, 미포항으로 나뉘어져 있음
 - － 울산항은 우리나라 산업의 전략적 거점항으로 배후에는 대규모 국가공업단지가 있어 중화학, 자동차, 조선 등의 산업을 중심으로 발전한 도시임
- 2019년 울산항은 수출입 일반화물을 1억 7,153만 톤(21.2%)을 처리하였으며, 우리나라의 주요 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물 1억 1,310만 톤(30.3%)을 처리하여 가장 많이 처리하였으며, 다음으로 화합물 및 화학제품 2,270만 톤(56.0%), 자동차 및 트레일러 1,322만 톤(37%) 등을 처리하였음
 - － 우리나라의 수입화물량 대비 원유 및 천연가스 채취물 8,370만 톤(28.6%), 화합물 및 화학제품 982만 톤(62%)을 처리
 - － 우리나라의 수출화물량 대비 원유 및 천연가스 채취물 3,319만 톤(36.6%), 화합물 및 화학제품 1,287만 톤(52%), 자동차 및 트레일러 1,214만 톤(39.6%)을 처리
- 울산항으로 수입하는 원유 및 천연가스 채취물의 대부분 중동 지역(5,880만 톤)에서 수입되며, 일부는 미국 1,225만 톤, 유럽 430만 톤, 동남아 250만 톤 등의 지역에서도 수입되고 있음
 - － 수출은 동남아 910만 톤, 중국 498만 톤, 일본 357만 톤, 극동 283만 톤 등의 수입
- 울산항으로 화합물 및 화학제품의 수입물량은 미국 308만 톤, 일본 213만 톤, 중동지역 143만 톤, 동남아지역 124만 톤이 반입되었음
 - － 수출은 동남아지역으로 910만 톤, 중국으로 500만 톤, 일본 360만톤, 극동지역으로 283만 톤, 미국으로 270만 톤 등을 수출하였음
- 울산항에서 처리된 자동차 및 트레일러는 주로 미국 410만 톤, 극동지역 340만 톤, 유럽 156만 톤, 북미지역으로 96만 톤 등으로 수출하였음
 - － 수입은 극동지역에서 울산항으로 1만 1천 톤을 반입함

<표 3-54> 수출입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	83	218	-	116	6	-	324	15	-	-	791	-	-	1,553
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	66	1,022	85	18	54	-	132	712	-	-	-	-	43	-	2,132
석회석광물	-	33	-	-	231	-	-	-	-	-	-	-	-	-	264
원유및천연가스채취물	5,327	5,380	14,982	3,255	11,580	1,304	59,355	4,807	4,054	151	201	388	2,357	-	113,090
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	61	106	138	-	162	304	88	163	45	188	232	1,539	1,580	-	4,604
음식료품	66	2	-	3	172	24	-	-	-	4	6	-	359	-	634
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	898	-	-	-	-	-	-	-	-	-	898
펄프,종이및종이제품	20	-	-	-	55	-	-	-	-	176	-	266	57	-	575
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제품	2,335	1,657	155	178	1,429	148	1,068	652	182	-	8	-	1,135	-	9,008
화합물및화학제품	3,956	4,394	4,435	1,145	3,122	1,227	1,550	780	88	78	687	750	479	-	22,691
고무및플라스틱제품	-	33	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
비금속광물제품	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
제1차금속산업제품	411	227	235	19	113	-	35	257	9	109	64	40	12	-	1,531
금속가공제품(기계및 가구제외)	7	71	157	-	70	-	34	11	104	-	9	-	-	-	463
기타기계및장비제조품	4	5	-	-	12	-	38	0	-	2	-	-	3	-	63
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
의료,정밀,광학기기와 시계	2	-	-	-	-	-	-	2	-	0	-	-	-	-	4
자동차및트레일러	4	1	4,087	4,475	117	1	761	1,570	72	961	151	139	880	-	13,221
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	161	32	-	123	68	-	42	-	63	-	256	-	-	747
계	12,336	13,180	24,474	9,068	18,257	3,082	63,061	9,320	4,568	1,735	1,357	4,170	6,905	-	171,528

<표 3-55> 수입 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	83	218	-	116	6	-	324	-	-	-	791	-	-	1,538
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	63	660	85	9	6	-	132	712	-	-	-	-	43	-	1,710
석회석광물	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
원유및천연가스채취물	1,759	403	12,249	427	2,485	918	58,719	4,222	1,981	-	6	143	311	-	83,694
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	37	87	138	-	149	304	88	163	45	188	232	1,539	1,580	-	4,549
음식료품	-	2	-	-	172	24	-	-	-	4	6	-	359	-	565
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	898	-	-	-	-	-	-	-	-	-	898
펄프,종이및종이제품	20	-	-	-	55	-	-	-	-	176	-	266	57	-	575
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제품	82	5	17	-	53	115	1,068	41	142	-	8	-	-	-	1,530
화합물및화학제품	2,133	430	3,079	173	1,235	102	1,432	198	63	14	484	374	98	-	9,815
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
제1차금속산업제품	403	167	84	19	66	-	-	16	-	83	63	31	-	-	932
금속가공제품(기계및 가구제외)	1	5	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
기타기계및장비제조품	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기와 시계	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
자동차및트레일러	-	1	0	1,073	0	-	-	9	-	1	-	-	-	-	1,084
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	161	32	-	123	68	-	42	-	63	-	256	-	-	747
계	4,506	2,005	15,900	1,701	5,363	1,537	61,440	5,798	2,231	530	797	3,401	2,448	-	107,666

<표 3-56> 수출 울산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	3	362	-	9	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	421
석회석광물	-	-	-	-	231	-	-	-	-	-	-	-	-	-	231
원유및천연가스채취물	3,568	4,977	2,683	2,828	9,095	386	636	515	2,072	151	196	245	2,046	-	29,396
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	25	19	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55
음식료품	66	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄 및 석유정제품	2,313	1,651	138	178	1,377	33	-	611	40	-	-	-	1,135	-	7,478
화합물및화학제품	1,823	3,964	1,357	972	1,887	1,125	118	582	25	64	203	376	381	-	12,875
고무및플라스틱제품	-	33	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
제1차금속산업제품	8	60	152	0	47	-	35	241	9	25	1	9	12	-	599
금속가공제품(기계및 가구제외)	7	66	157	-	65	-	34	11	104	-	9	-	-	-	453
기타기계및장비제조품	4	2	-	-	12	-	38	0	-	2	-	-	3	-	61
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1,181
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	2	-	0	-	-	-	-	2,593
자동차및트레일러	4	-	4,087	3,403	117	1	761	1,561	72	960	151	139	880	-	12,137
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
계	7,820	11,135	8,574	7,392	12,891	1,545	1,621	3,523	2,337	1,204	560	769	4,457	-	63,831

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, 울손산업단지 등의 대규모 산업벨트가 형성되어 있음
- 2019년 광양항은 수출입 일반화물을 1억 9,639만 톤(24.3%)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 611만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 13.1%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 28.5%를 처리
 - － 금속광물은 3,413만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 4.2%, 전국 금속광물 품목 대비 43%를 처리함
 - － 석탄광물은 2,653만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.3%, 전국 석탄광물 품목 대비 18.5%를 처리함
 - － 제1차 금속산업제품은 1,332만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.6%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 23.4%를 처리함
- 광양항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 동남아지역, 중동지역, 중국, 유럽 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
 - － 광양항은 호주와 4,077만 톤, 동남아지역 3,898만 톤, 중동지역 3,760만 톤, 중국 1,900만 톤, 유럽 1,271만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
 - － 광양항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주지역 20.8%, 동남아지역 19.8%, 중동지역 19.1%, 유럽 6.5%의 비중을 보임
 - － 이들 지역과 수출입화물 처리실적이 높은 이유는 중량화물인 원유, 석탄, 제철원료(철광석 등)이 주요 품목인 것에 기인한 것으로 판단됨

<표 3-57> 수출입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	71	620	887	8	7,184	-	19	4,431	571	3,424	-	200	9,116	-	26,531
석회석광물	470	185	-	-	488	-	160	-	-	-	-	-	-	-	1,302
원유및천연가스채취물	2,406	12,322	9,233	3,748	3,665	900	3,998	5,957	4,774	854	507	353	1,452	-	106,107
금속광물	-	242	-	-	75	771	-	434	1,142	1,789	-	3,764	25,918	-	34,134
비금속광물	48	787	102	33	31	1,146	95	57	233	33	266	545	3,100	-	6,474
음식료품	-	-	-	-	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	7	2	64	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	83
화합물및화학제품	1,084	1,018	798	445	2,134	170	281	74	-	5	593	32	419	0	7,052
고무및플라스틱제품	0	3	-	-	-	0	-	-	-	-	3	-	-	-	7
비금속광물제품	323	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	355
제1차금속산업제품	2,547	3,751	845	175	2,222	1,143	94	1,738	22	0	712	68	-	-	13,318
금속가공제품(기계및가구제외)	4	3	6	-	5	-	-	1	-	-	-	1	-	-	19
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기와시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	1	2	1	2	1	0	6	2	3	0	4	4	0	-	26
기타운송장비	-	-	-	-	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	770	-	797
계	6,988	18,966	11,965	4,410	38,980	4,130	37,538	12,707	6,745	6,116	2,085	4,965	40,774	0	196,394

<표 3-58> 수입 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	1	597	887	5	7,175	-	-	4,431	556	3,416	-	200	9,103	-	26,371
석회석광물	424	84	-	-	125	-	160	-	-	-	-	-	-	-	793
원유및천연가스채취물	1,618	2,820	8,714	1,355	11,500	822	3,935	5,894	4,217	167	11	308	800	-	75,230
금속광물	-	242	-	-	75	771	-	434	1,142	1,789	-	3,764	2,918	-	34,134
비금속광물	18	385	5	33	-	1,138	95	57	233	22	266	490	3,100	-	5,841
음식료품	-	-	-	-	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	85
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	13
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	7	2	64	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	83
화합물및화학제품	264	262	753	197	392	11	274	43	-	-	565	23	100	0	2,885
고무및플라스틱제품	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	4
비금속광물제품	323	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	323
제1차금속산업제품	241	692	6	14	265	0	-	225	-	-	-	-	-	-	1,443
금속가공제품(기계및 가구제외)	3	3	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	1	2	1	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	3
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	770	-	770
계	2,900	5,088	10,430	1,603	19,689	2,742	37,464	11,097	6,148	5,404	845	4,785	33,791	0	147,986

<표 3-59> 수출 광양항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	70	24	-	3	9	-	19	-	15	8	-	-	13	-	160.621
석회석광물	46	101	-	-	363	-	-	-	-	-	-	-	-	-	509.724
원유및천연가스채취물	788	9,502	519	2,393	15,055	78	3	63	557	687	497	45	652	-	30,773.9
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	30	402	96	-	31	7	-	-	-	11	-	55	-	-	632.322
음식료품	-	-	-	-	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.2
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄및석유정제 품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	820	756	44	248	1,742	159	7	31	-	5	27	8	319	-	4,061.875
고무및플라스틱제품	-	3	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	3.076
비금속광물제품	-	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.9
제1차금속산업제품	2,306	3,059	840	162	1,957	1,143	94	1,513	22	0	712	68	-	-	11,874.47
금속가공제품(기계및 가구제외)	1	0	6	-	2	-	-	1	-	-	-	1	-	-	10.355
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0.282
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
자동차및트레일러	-	0	0	2	1	0	6	2	3	0	4	4	0	-	22.575
기타운송장비	-	-	-	-	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61.883
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.951
계	4,088	13,888	1,505	2,807	19,291	1,387	129	1,611	597	712	1,239	181	984	-	48,407.6

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
- 2019년 인천항은 수출입 일반화물을 8,026만 톤(9.9%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 석탄광물, 제1차 금속산업제품, 자동차 및 트레일러 등의 순으로 처리실적을 기록함
 - 원유 및 천연가스 채취물은 3,830만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 4.7%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 10.3%를 처리
 - 석탄광물은 1,567만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 2%, 전국 석탄광물 품목 대비 11%를 처리함
 - 제1차 금속산업제품은 650만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.8%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 11.4%를 처리함
 - 자동차 및 트레일러는 560만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.7%, 전국 자동차 및 트레일러 품목 대비 15.7%를 처리함
- 인천항과 해외지역별 간 기종점을 보면 중동지역, 호주, 동남아, 미국, 유럽, 중국 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
 - 인천항은 중동지역과 1,694만 톤, 호주 1,108만 톤, 동남아지역 964만 톤, 미국 944만 톤, 유럽 890만 톤, 중국 632만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
 - 인천항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 21.1%, 호주 13.8%, 동남아지역 12%, 미국 11.8%, 유럽 11.1%, 중국 7.9%의 비중을 보임
 - 인천항은 다른 항만과 유사하게 중량화물 처리량도 높지만 농산물 처리비율이 높은 이유는 수도권이라는 많은 소비지가 근접한 항만이기 때문으로 판단됨

<표 3-60> 수출입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	40	30	208	1	7	-	-	570	-	135	0	1,849	632	-	5,350
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
수산물	-	1	0	2	2	-	-	-	-	-	-	0	0	-	6
축산물	-	-	19	0	0	-	-	1	-	-	-	0	1	-	22
석탄광물	5	113	-	0	356	-	-	2,106	1,143	2,541	-	1,227	4,999	-	15,670
석회석광물	-	49	-	0	20	-	-	-	-	-	-	0	-	-	69
원유및천연가스채취물	1,081	1,009	4,665	1,335	4,447	367	1,606	5,007	998	-	-	341	3,000	-	38,294
금속광물	5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
비금속광물	324	649	0	0	29	125	-	6	0	-	0	4	217	-	1,354
음식료품	3	6	28	7	377	-	-	-	-	57	42	209	676	-	1,405
담배제품	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
섬유제품(의복제외)	0	68	1	2	29	-	-	-	12	-	0	2	18	-	132
의복,의복액세서리및모 피제품	68	34	4	4	3	-	-	-	52	-	0	3	2	-	169
가죽,가방및신발제품	-	4	-	0	2	-	-	-	-	-	-	3	4	-	14
목재및나무제품(가구제 외)	4	26	50	0	10	-	-	98	0	59	2	2	1,027	-	1,278
펄프,종이및종이제품	-	6	1	0	1	-	-	-	-	3	-	0	22	-	33
인쇄및기록매체	0	0	-	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
코크스,연탄및석유정제 품	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	143	1,988	63	218	12	-	12	23	17	-	12	6	44	-	2,537
고무및플라스틱제품	0	5	45	1	7	-	0	12	-	-	-	6	3	-	79
비금속광물제품	-	33	-	1	5	-	-	-	-	-	0	0	6	-	45
제1차금속산업제품	1,647	1,971	622	261	550	17	196	437	62	210	119	92	256	-	6,488
금속가공제품(기계및가 구제외)	0	15	-	2	1	-	-	0	3	-	0	0	2	-	23
기타기계및장비제조품	0	25	62	29	86	10	86	129	17	2	4	24	16	-	492
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	0	0	0	1	-	-	-	5	-	0	0	2	-	8
전기장비제품	2	8	1	1	6	-	1	-	0	-	0	0	12	-	31
의료,정밀,광학기기및 시계	0	3	0	1	4	-	16	-	9	-	0	0	25	0	59
자동차및트레일러	1	17	1,788	82	303	1	612	331	2,136	21	172	75	59	-	5,601
기타운송장비	0	0	-	0	1	-	0	0	1	-	-	0	1	-	3
가구제품	-	-	2	0	1	-	-	-	-	-	-	0	10	-	13
기타제품	13	167	27	0	205	76	-	179	70	-	-	331	3	-	1,070
계	3,335	6,318	9,440	1,927	9,660	596	16,997	8,888	4,325	3,008	351	4,173	11,008	0	80,255

<표 3-61> 수입 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	0	30	2,086	-	5	-	-	570	-	135	-	1,849	632	-	5,307
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
수산물	-	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	2
축산물	-	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	19
석탄광물	5	113	-	-	3,536	-	-	2,106	1,143	2,541	-	1,226	4,999	-	15,669
석회석광물	-	49	-	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
원유및천연가스채취물	45	0	4,635	144	4,004	367	16,015	5,007	998	-	-	341	3,040	-	34,595
금속광물	5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
비금속광물	317	372	0	-	28	125	-	6	-	-	-	3	217	-	1,068
음식료품	-	6	28	6	374	-	-	-	-	57	42	209	676	-	1,397
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
섬유제품(의복제외)	0	4	1	-	14	-	-	-	-	-	-	1	18	-	37
의복,의복액세서리및모 피제품	54	27	4	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	-	88
가죽,가방및신발제품	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	4	-	11
목재및나무제품(가구제 외)	4	26	50	-	10	-	-	98	-	59	2	2	1,027	-	1,277
펄프,종이및종이제품	-	6	1	-	0	-	-	-	-	3	-	-	22	-	31
인쇄및기록매체	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄및석유정제 품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	140	642	45	6	0	-	12	23	-	-	12	6	44	-	929
고무및플라스틱제품	-	5	-	-	3	-	0	-	-	-	-	4	3	-	15
비금속광물제품	-	33	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	6	-	43
제1차금속산업제품	1,585	1,951	500	164	199	-	79	382	18	-	-	26	181	-	5,086
금속가공제품(기계및가 구제외)	0	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	13
기타기계및장비제조품	-	7	1	0	0	1	69	0	-	-	-	-	10	-	89
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
전기장비제품	2	7	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	22
의료,정밀,광학기기와 시계	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	-	28
자동차및트레일러	-	4	0	0	-	-	-	-	0	-	-	0	0	-	5
기타운송장비	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
가구제품	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	11
기타제품	2	167	25	-	202	76	-	179	61	-	-	331	3	-	1,045
계	2,159	3,470	7,397	321	8,397	569	16,175	8,369	2,219	2,795	56	4,003	10,987	-	66,869

<표 3-62> 수출 인천항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

품 목 \ 해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	39	-	-	1	2	-	-	-	-	-	0	0	-	-	42,731
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수산물	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	0	-	-	3,615
축산물	-	-	1	0	0	-	-	1	-	-	-	0	-	-	2,747
석탄광물	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	0,535
석회석광물	-	-	-	0	2	-	-	-	-	-	-	0	-	-	1,752
원유및천연가스채취물	986	1,099	-	1,171	443	-	-	-	-	-	-	0	-	-	3,699
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	6	276	-	0	1	-	-	-	0	-	0	1	-	-	285,314
음식료품	3	0	0	1	3	-	-	-	-	-	0	0	-	-	8,038
담배제품	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.03
섬유제품(의복제외)	-	64	-	2	15	-	-	-	12	-	0	1	0	-	95,351
의복,의복액세서리및모 피제품	14	7	1	4	3	-	-	-	52	-	0	0	-	-	81,038
가죽,가방및신발제품	-	0	-	0	2	-	-	-	-	-	-	0	-	-	2,564
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	0	0	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0,457
펄프,종이및종이제품	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	0	-	-	1,646
인쇄및기록매체	0	-	-	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,138
코크스,연탄및석유정제 품	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.05
화합물및화학제품	3	1,346	18	211	12	-	-	0	17	-	0	0	-	-	167,147
고무및플라스틱제품	0	0	45	1	4	-	-	12	-	-	-	2	-	-	63,95
비금속광물제품	-	0	-	1	1	-	-	-	-	-	0	0	-	-	1,937
제1차금속산업제품	112	20	122	96	351	17	117	55	44	210	119	65	75	-	1401,794
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	4	-	2	1	-	-	0	3	-	0	0	-	-	9,832
기타기계및장비제조품	0	18	61	29	85	10	17	129	17	2	4	24	6	-	402,911
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	0	1	-	-	-	5	-	0	0	-	-	5,541
전기장비제품	0	0	0	1	6	-	1	-	0	-	0	0	0	-	8,492
의료,정밀,광학기기및 시계	-	0	0	1	4	-	16	-	9	-	0	0	-	0	30,963
자동차및트레일러	1	12	1,793	82	303	1	612	331	2,136	21	172	75	59	-	566,176
기타운송장비	-	-	-	0	1	-	0	0	1	-	-	0	-	-	2,461
가구제품	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	0	-	-	1,641
기타제품	11	-	2	0	3	-	-	-	10	-	-	0	-	-	25,783
계	1,176	2,847	2,042	1,607	1,253	27	762	529	2,305	233	295	170	141	0	13,886.6

마. 평택·당진항

- 2019년 평택·당진항은 수출입 일반화물을 8,552만 톤(10.6%)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 2,580만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.2%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 6.9%를 처리
 - 금속광물은 2,093만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 2.6%, 전국 금속광물 품목 대비 26.3%를 처리함
 - 제1차 금속산업제품은 1,022만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.3%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 18%를 처리함
 - 자동차 및 트레일러는 987만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.2%, 전국 자동차 및 트레일러 품목 대비 27.6%를 처리함
- 평택·당진항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 중동지역, 동남아시아, 유럽 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
 - 평택·당진항은 호주와 2,444만 톤, 중동지역 1,073만 톤, 미국 951만 톤, 유럽지역 825만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
 - 평택·당진항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주 28.6%, 중동지역 12.5%, 미국 11.1%, 유럽 9.6%의 비중을 보임
 - 평택·당진항 또한 주변 지역에 중화학공업단지, 자동차 생산공장 등이 많아 중량화물 처리 실적이 높은 편임

<표 3-63> 수출입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	779	-	29	18	-	325	-	77	-	1,542	328	-	3,098
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
축산물	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	-	585	1,130	-	179	3	-	1,645	154	1,599	-	22	4,364	-	9,682
석회석광물	241	206	-	-	222	-	-	-	-	-	-	-	-	-	670
원유및천연가스채취물	48	826	4,960	62	3,915	209	9,198	453	282	6	186	140	5,479	-	25,765
금속광물	-	875	-	177	196	49	-	85	2,972	420	-	3,061	13,000	-	20,925
비금속광물	250	76	-	-	107	184	-	2	56	-	-	9	233	-	915
음식료품	6	9	319	-	588	-	-	-	-	46	-	173	148	-	1,289
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	1	-	0	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	21
의복,의복액세서리및모 피제품	-	0	1	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	9
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	6	-	-	6
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	0	3	-	-	3	-	-	-	-	68	-	74
펄프,종이및종이제품	8	-	9	-	103	-	-	-	-	88	-	-	-	-	207
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	-	198	162	-	1	3	275	6	18	-	0	74	1	-	737
고무및플라스틱제품	-	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
비금속광물제품	62	33	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	98
제1차금속산업제품	3,497	2,033	786	200	896	652	362	848	43	9	427	335	135	-	10,222
금속가공제품(기계및 가구제외)	9	63	3	-	5	-	18	6	-	7	-	-	3	-	114
기타기계및장비제조품	2	19	4	3	5	-	2	15	-	-	1	1	3	-	56
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	11	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
전기장비제품	1	2	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	3
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	3	-	-	-	-	5	-	-	0	1	0	-	9
자동차및트레일러	285	80	1,345	699	114	33	867	4,841	230	177	314	302	586	-	9,874
기타운송장비	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
가구제품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	-	398	4	-	775	175	5	6	-	-	-	353	-	-	1,716
계	4,425	5,411	9,508	1,142	7,139	1,327	10,728	8,252	3,754	2,430	928	6,039	24,436	-	85,518

<표 3-64> 수입 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

품 목	해 외	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	779	-	29	18	-	325	-	77	-	1,542	328	-	-	3,098
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
수산물	-	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
석탄광물	-	585	1,130	-	179	-	-	1,645	154	1,599	-	22	4,356	-	-	9,670
석회석광물	241	93	-	-	222	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	557
원유및천연가스채취물	29	136	4,850	32	3,845	6	9,175	379	282	6	186	140	5,470	-	-	24,537
금속광물	-	875	-	177	196	49	-	85	2,972	420	-	3,061	13,000	-	-	20,925
비금속광물	250	76	-	-	92	163	-	-	56	-	-	9	233	-	-	877
음식료품	6	9	319	-	588	-	-	-	-	46	-	173	148	-	-	1,289
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	-	-	20
의복,의복액세서리및모피제품	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	6	-	-	-	6
목재및나무제품(가구제외)	-	-	-	-	2	-	-	3	-	-	-	-	68	-	-	72
펄프,종이및종이제품	8	-	9	-	103	-	-	-	-	88	-	-	-	-	-	207
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	-	197	162	-	-	-	275	1	18	-	0	74	-	-	-	727
고무및플라스틱제품	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
비금속광물제품	62	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95
제1차금속산업제품	3,054	1,513	80	122	220	11	34	241	-	-	45	297	134	-	-	5,749
금속가공제품(기계및가구제외)	2	2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	4
기타기계및장비제조품	2	18	0	-	4	-	-	11	-	-	-	1	-	-	-	37
전자부품,컴퓨터,영상음향및통신장비	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
전기장비제품	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
의료,정밀,광학기기및시계	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	0	1	0	-	-	4
자동차및트레일러	283	52	741	6	18	1	4	2,125	59	0	36	0	-	-	-	3,325
기타운송장비	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
가구제품	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	-	393	4	-	775	175	-	6	-	-	-	353	-	-	-	1,707
계	3,954	3,994	8,081	337	6,272	421	9,489	4,820	3,541	2,236	267	5,699	23,825	-	-	72,935

<표 3-65> 수출 평택·당진항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
축산물	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0.398
석탄광물	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	8	-	11,152
석회석광물	-	113	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112,909
원유및천가스채취물	19	690	110	30	69	204	23	74	-	-	-	-	9	-	128,158
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	-	-	-	-	14	22	-	2	-	-	-	-	-	-	37,965
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
섬유제품(의복제외)	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.412
의복,의복엑세서리및모 피제품	-	0	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	8,346
가죽,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,768
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.005
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	-	1	0	-	1	3	0	5	-	-	-	-	1	-	10,498
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,015
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	2.94
제1차금속산업제품	442	520	706	78	676	641	328	607	43	9	382	38	1	-	473,275
금속가공제품(기계및 가구제외)	7	61	3	-	5	-	18	6	-	7	-	-	3	-	110,255
기타기계및장비제조품	-	0	4	3	1	-	2	5	-	-	1	-	3	-	19,039
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.731
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0.239
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5,216
자동차및트레일러	2	28	604	693	96	33	863	2,716	171	177	278	302	586	-	658,622
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	-	4	-	-	0	-	5	-	-	-	-	-	-	-	9,754
계	471	1,418	1,428	805	867	905	1,239	3,432	214	194	661	340	611	-	12582.7

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
- 2017년 포항항은 수출입 일반화물을 5,150만 톤(6.4%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 금속광물이고, 다음으로 석탄광물, 제1차 금속산업제품, 비금속광물 등의 순으로 처리실적을 기록함
 - 금속광물은 2,437만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 3.0%, 전국 금속광물 품목 대비 30.7%를 처리함
 - 석탄광물은 1,467만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총 물동량 대비 1.8%, 전국 석탄광물 품목 대비 10.2%를 처리함
 - 제1차 금속산업제품은 8,832만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.1%, 전국 제1차 금속산업제품 품목 대비 15.5%를 처리함
 - 석회석광물은 142만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.2%, 전국 석회석광물 품목 대비 13.2%를 처리
- 포항항과 해외지역별 간 기종점을 보면 호주, 유럽, 일본, 북미, 남미 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
 - 포항항은 호주와 2,612만 톤, 유럽 608만톤, 일본 373만 톤, 북미 342만, 남미지역 330만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
 - 포항항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 호주 50.8%, 유럽 11.8%, 일본 7.3%, 북미지역 6.6%, 남미지역 4.5%의 비중을 보임
 - 포항항은 우리나라의 대표적인 제철소가 있는 지역으로 이곳에서 소비되는 중량화물의 처리실적이 높은 편임

<표 3-66>수출입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	45	270	734	27	170	-	32	4,738	215	1,801	-	170	6,470	-	14,672
석회석광물	1,298	30	-	-	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,418
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	-	44	-	-	49	467	55	192	1,122	1,524	-	1,927	18,900	-	24,369
비금속광물	174	171	-	448	54	7	-	-	24	-	-	170	656	-	1,704
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	31	-	1	-	-	-	-	-	-	-	31
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스, 연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	-	14	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	14
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	1,809	1,481	1,176	236	1,492	725	159	1,151	237	98	238	30	-	-	8,832
금속가공제품(기계및 가구제외)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
기타기계및장비제조품	-	1	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	2
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	406
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9
계	3,733	2,012	1,909	711	1,886	1,209	246	6,081	1,599	3,422	238	2,296	21,116	-	51,459

<표 3-67> 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	13	249	734	27	170	-	-	4,738	214	1,790	-	170	6,463	-	14,567
석회석광물	1,298	30	-	-	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,418
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
금속광물	-	44	-	-	49	467	55	192	1,122	1,524	-	1,927	18,990	-	24,369
비금속광물	125	171	-	-	2	7	-	-	24	-	-	170	656	-	1,155
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가족,가방 및 신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄 및 기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄 및 석유정제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	1,248	647	86	10	427	76	-	378	155	-	-	12	-	-	3,040
금속가공제품(기계및 가구제외)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의료,정밀,광학기기와 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	406	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	406
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
계	3,091	1,156	820	37	769	550	55	5,308	1,515	3,314	-	2,279	21,109	-	45,002

<표 3-68> 수입 포항항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

단위 : 천RT

해 외 품 목	일본	중국	미국	극동	동남아	서남아	중동	유럽	아프리카	북미	중미	남미	호주	기타	계
농산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
임산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
수산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
축산물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
석탄광물	32	21	-	-	-	-	32	-	2	11	-	-	7	-	104.962
석회석광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
원유및천연가스채취물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물	49	-	-	448	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	549.29
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	0.539
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
코크스,연탄및석유정제 품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
화합물및화학제품	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0.002
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
제1차금속산업제품	561	834	1,090	226	1,065	649	159	773	82	98	238	18	-	-	5791.697
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타기계및장비제조품	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.473
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전기장비제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
기타제품	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	8.94
계	642	857	1,090	674	1,117	658	191	773	83	108	238	18	7	-	6456.9

사. 대산항

- 2019년 대산항은 수출입 일반화물을 8,228만 톤(10.2%)을 처리하였으며, 가장 많이 처리한 품목은 우리나라의 대표적인 수출입화물인 원유 및 천연가스 채취물이고, 다음으로 석탄광물, 화합물 및 화학제품, 코크스 연탄 및 석유정제품 등의 순으로 처리 실적을 기록함
 - 원유 및 천연가스 채취물은 6,074만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 7.5%, 전국 원유 및 천연가스 채취물 품목 대비 16.3%를 처리
 - 석탄광물은 1,397만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 1.7%, 전국 석탄광물 품목 대비 9.7%를 처리함
 - 화합물 및 화학제품은 662만 톤으로 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.9%, 전국 화합물 및 화학제품 품목 대비 16.3%를 처리함
 - 코크스 연탄 및 석유정제품은 34만 톤의 수출입 실적을 기록하였으며, 수출입 일반화물 총물동량 대비 0.04%, 전국 코크스 연탄 및 석유정제품 대비 0.8%를 처리함
- 대산항과 해외지역별 간 기중점을 보면 중동지역, 호주지역, 유럽지역, 중국지역, 미국 지역 등의 순으로 수출입 물동량이 많은 것으로 나타남
 - 대산항은 중동지역과 2,178만톤, 호주지역 1,062만톤, 유럽지역 1,028만톤, 중국지역 800만톤, 미국지역 795만 톤의 수출입 일반화물 처리실적을 기록함
 - 대산항의 총 수출입 일반화물 처리실적 비중으로 보면 중동지역 26.5%, 호주지역 13.0%, 유럽지역 12.5%, 중국 9.7%, 미국 9.6%의 비중을 보임

<표 3-69> 수출입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	16	5	-	1	2,890	-	-	2,901	300	931	-	283	6,639	-	13,966
석회석광물	-	144	-	-	-	-	114	-	-	-	-	-	-	-	258
원유및천연가스채취물	1,084	2,631	7,658	833	4,315	798	21,335	7,357	3,566	258	6,571	306	3,971	-	60,740
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	54	-	-	-	-	62	-	-	-	-	-	-	-	116
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	14
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제 품	4	327	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	342
화합물및화학제품	328	4,687	259	712	206	150	199	13	-	-	14	47	6	-	6,622
고무및플라스틱제품	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	106
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	7	11	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	2	-	-	13	25	-	-	-	-	-	-	-	-	40
계	1,439	7,970	7,946	1,546	7,456	973	21,770	10,271	3,880	1,189	6,585	635	10,616	-	82,276

<표 3-70> 수입 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	16	-	-	-	2,872	-	-	2,901	300	931	-	283	6,639	-	13,942
석회석광물	-	144	-	-	-	-	114	-	-	-	-	-	-	-	258
원유및천연가스채취물	63	43	5,702	159	728	708	21,355	6,672	3,226	130	6,044	97	817	-	45,744
금속광물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물	-	53	-	-	-	-	62	-	-	-	-	-	-	-	115
음식료품	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	14
담배제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
섬유제품(의복제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
의복,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제 품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
화합물및화학제품	251	38	98	85	50	-	165	10	-	-	-	47	5	-	750
고무및플라스틱제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
비금속광물제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
제1차금속산업제품	7	11	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
금속가공제품(기계및 가구제외)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
기타기계및장비제조품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
전자부품,컴퓨터,영상 음향및통신장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
전기장비제품	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
의료,정밀,광학기기및 시계	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
자동차및트레일러	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타운송장비	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가구제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타제품	-	2	-	-	13	25	-	-	-	-	-	-	-	-	40
계	336	294	5,830	245	3,684	733	21,665	9,584	3,540	1,061	6,044	427	7,460	-	60,933

<표 3-71> 수출 대산항의 품목별 해외지역별 기·종점(2019)

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
원유및천연가스채취물	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,의복액세서리및모 피제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
가죽,가방및신발제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
목재및나무제품(가구 제외)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
펄프,종이및종이제품	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인쇄및기록매체	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
코크스,연탄및석유정제 품	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,광학기기와 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 2018년에 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 전망¹⁾

- 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

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

국내 시군구별 인구성장추계를 적용하여 247개 시군구별 2045년까지의 실질GRDP
성장률을 도출함

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

1. 기본 가정

- 2045년까지 수출입화물의 이동경로에 대한 실제조사를 수행하지 않았기 때문에 컨테이너 화물에 대한 적절한 가정이 필요함
- 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 비율
 - － 지역별 적컨테이너와 공컨테이너의 유발비율은 실제 조사연도의 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				
	2021년 ~2025년	2026년 ~2030년	2031년 ~2035년	2036년 ~2040년	2041년 ~2045년
서 산 시	0.03954	0.02947	0.02449	0.02449	0.02449
논 산 시	0.02477	0.02095	0.01946	0.01946	0.01946
계 룡 시	0.03656	0.02602	0.02080	0.02080	0.02080
당 진 시	0.04440	0.03382	0.02630	0.02630	0.02630
금 산 군	0.02373	0.01948	0.01892	0.01892	0.01892

○ 지역별 이용항만의 비율

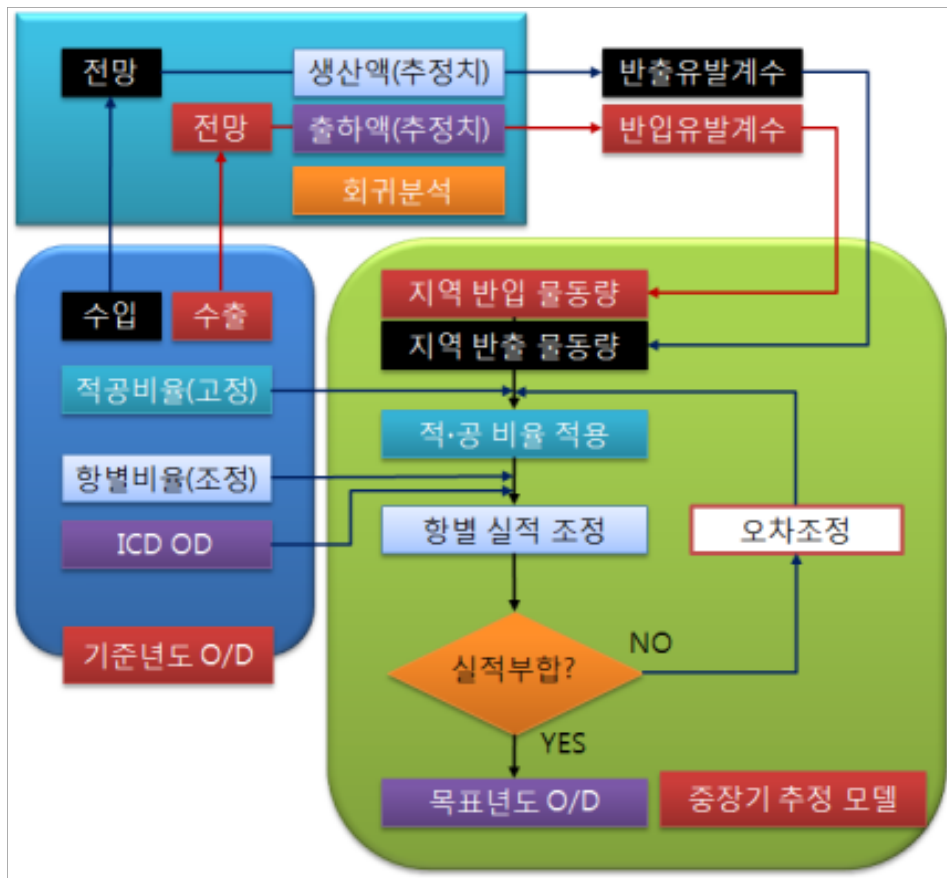
- 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율을 따르는 것으로 가정함
- 그러나 광양항의 경우 2017년 기준 74.5%에 달하는 호남권의 물동량 비율이 중장기적으로 완화되어 수도권과 중부권 물동량이 광양항으로 유입된다는 가정 하에 수도권 물동량의 일부(2030년까지 5%, 이후 10%)를 인위적으로 광양항에 배정함
- 평택·당진항의 경우 중장기적으로 컨테이너 처리 물동량이 많은 것으로 예측됨에 따라 인천항과 경합을 벌일 것으로 예측되며, 이에 따라 인천항 물동량의 일부(2030년까지 15%, 이후 30%)를 인위적으로 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 생산 비용(COST)과 지역별 출하액(OUTPUT)이 지역의 수출입 화물에 미치는 유발계수를 도출하고, 여기에 생산비용과 출하액의 추정치를 적용하여 지역별 중장기 컨테이너 물동량을 도출함
- 기종점 중장기 전망은 「GAUSS 프로그램」을 이용하여 전체의 추정과정을 모형화함

가. 조사자료의 정형화

- 컨테이너 내륙 기종점 중장기 전망을 위해서는 매 5년마다 조사 자료에 대한 정형화가 필요함
 - 정형화된 조사자료는 매 5년마다 수출입(반출입) 유발계수에 의한 물동량 추정의 원단위로 활용될 수 있음
- 목표 기간의 추정치의 도출을 위해 전 기간의 추정 자료를 다음과 같이 정형화함



<그림 4-1> 수출입 컨테이너의 내륙 기종점 증장기 추정 모형

- 자료 1 : 비교년도의 추정치
 - － 우리나라 수출입 컨테이너를 247개 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
 - － 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 β_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 2018년의 물동량 예측치 따르면, 우리나라 전국 컨테이너 물동량은 2020~2025년 연평균 4.0%, 2025~2030년 연평균 3.1%, 203

0~2035년 연평균 2.1%, 2035~2040년 연평균 1.7% 증가할 전망이다

- 2040~2045년의 경우 보수적 관점에 따라 2034~2040년 성장률의 절반 증가율을 적용하였음

<표 4-2> 컨테이너 물동량 예측 결과

단위: 천TEU

구 분	2025년	2030년	2035년	2040년	연평균 증가율(%)			
					'20-'25	'25-'30	'30-'35	'35-'40
수출입	20,449	22,674	24,383	25,659	3.4	2.6	1.8	1.3
환 적	14,993	17,452	19,486	21,196	4.9	3.9	2.8	2.1
연 안	254	254	-	-	0.0	0.0	-	-
합 계	35,696	40,380	43,869	46,855	4.0	3.1	2.1	1.7

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2018

주: 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

<표 4-3> 우리나라 항만별 중장기 수출입 컨테이너 물동량 예측치

단위: 천TEU

구 분	2025년	2030년	2035년	2040년	연평균증가율			
					'20-'25	'25-'30	'30-'35	'35-'40
경인항	42	51	57	62	7.0	5.0	3.0	2.1
인천항	4,045	4,534	4,910	5,191	4.3	2.9	2.0	1.4
평택당진항	842	965	1,060	1,131	4.4	3.5	2.4	1.6
대산항	155	185	208	224	6.0	4.5	2.9	2.0
군산항	54	59	62	65	3.0	2.2	1.4	1.1
목포항	4	4	5	5	0.0	0.0	3.8	1.1
광양항	2,285	2,535	2,725	2,866	3.3	2.6	1.8	1.3
마산항	20	21	23	24	4.1	1.2	2.5	1.3
부산항	12,366	13,619	14,582	15,302	3.0	2.4	1.7	1.2
울산항	513	559	594	620	2.6	2.2	1.5	1.1
포항항	119	138	153	163	5.2	3.8	2.6	1.7
동해묵호항	3	5	5	5	0.0	13.6	0.3	1.8
합계	20,449	22,674	24,383	25,659	3.4	2.6	1.8	1.3

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2018

제3절 컨테이너화물 기종점 중장기 전망

1. 수출입(반출입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 2045년에는 2,820만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
 - － 부산은 2045년 331만 TEU로 연평균 2.8% 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 경기지역은 2045년 585만 TEU로 연평균 1.9%으로 물동량이 가장 많을 것으로 전망됨
- 수출입 물동량의 점유율이 상대적으로 높은 인천, 울산, 경남은 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	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	252	293	350	387	421	2.9
부산	1,810	2,072	2,621	2,988	3,315	2.8
대구	297	311	316	302	277	0.4
인천	2,461	2,982	3,416	3,628	3,806	2.7
광주	552	560	562	533	503	0.4
대전	140	142	146	140	135	0.1
울산	2,212	2,472	3,043	3,333	3,491	2.4
세종	119	108	99	86	73	-1.8
경기	4,599	5,137	5,731	5,860	5,847	1.9
강원	107	134	181	225	275	4.3
충북	481	541	678	774	864	2.7
충남	956	1,085	1,251	1,317	1,340	2.1
전북	578	559	554	518	478	-0.4
전남	1,235	1,262	1,285	1,270	1,261	1.0
경북	2,025	2,212	2,581	2,663	2,634	1.6
경남	2,625	2,806	3,315	3,462	3,479	1.7
전국계	20,449	22,676	26,128	27,486	28,199	2.0

- 권역별로 살펴보면 수도권은 2017년 544만 TEU에서 2045년 1,007만 TEU로 2.2%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 2017년 가장 많은 물량이 발생한 영남권은 2045년 1,320만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 큰 증가율을 나타낼 전망이다

<표 4-5> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
수도권	7,312	8,411	9,498	9,875	10,074	2.2
강원권	107	134	181	225	275	4.3
충청권	1,696	1,876	2,173	2,317	2,412	1.9
호남권	2,365	2,382	2,401	2,321	2,241	0.5
영남권	8,969	9,873	11,875	12,748	13,196	2.1
전국계	20,449	22,676	26,128	27,486	28,199	2.0

- 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기가 2045년 21.3%로 증가할 것으로 전망되어 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨
 - 인천과 경북의 점유율은 각각 2045년에는 13.7%, 13.1%로 점유율이 증가하는 반면, 경남은 2045년 10.2%로 점유율이 점차적으로 감소할 것으로 나타남

<표 4-6> 수출입(반출입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2025	2030	2035	2040	2045
서울	1.2	1.3	1.3	1.4	1.2
부산	8.9	9.1	10.0	10.9	9.8
대구	1.5	1.4	1.2	1.1	2.5
인천	12.0	13.1	13.1	13.2	13.7
광주	2.7	2.5	2.2	1.9	2.5
대전	0.7	0.6	0.6	0.5	0.8
울산	10.8	10.9	11.6	12.1	10.1
세종	0.6	0.5	0.4	0.3	0.4
경기	22.5	22.7	21.9	21.3	21.3
강원	0.5	0.6	0.7	0.8	0.6
충북	2.4	2.4	2.6	2.8	2.1
충남	4.7	4.8	4.8	4.8	5.1
전북	2.8	2.5	2.1	1.9	2.1
전남	6.0	5.6	4.9	4.6	4.5
경북	9.9	9.8	9.9	9.7	13.1
경남	12.8	12.4	12.7	12.6	10.2
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 수출입 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2045년 45.8%로 가장 많은 점유율을 유지할 것으로 전망됨
- － 수도권은 2017년 2045년 36.1%로 증가하는 반면, 호남권은 2045년 9.1%로 감소할 것으로 전망됨

<표 4-7> 수출입(반출입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2025	2030	2035	2040	2045
수도권	35.8	37.1	36.4	35.9	36.1
강원권	0.5	0.6	0.7	0.8	0.6
충청권	8.3	8.3	8.3	8.4	8.4
호남권	11.6	10.5	9.2	8.4	9.1
영남권	43.9	43.5	45.5	46.4	45.8
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 수출(반입) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반입되는 수출 컨테이너는 2045년에는 1,417만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
 - 경남지역이 2017년 123만 TEU에서 2045년 225만 TEU로 연평균 2.2%의 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기 지역은 2045년 268만 TEU로 연평균 1.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 울산은 연평균 2.5% 증가될 것으로 전망됨

<표 4-8> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	92	101	113	117	119	1.8
부산	808	909	1,111	1,227	1,326	2.3
대구	157	154	137	115	92	-1.3
인천	946	1,130	1,281	1,361	1,440	2.5
광주	340	348	356	344	332	0.7
대전	82	81	79	71	65	-0.7
울산	1,155	1,289	1,613	1,797	1,921	2.5
세종	51	50	50	46	41	-0.5
경기	2,140	2,374	2,636	2,683	2,677	1.7
강원	49	58	75	91	112	3.5
충북	210	238	300	340	375	2.8
충남	570	657	769	814	832	2.4
전북	315	315	320	306	288	0.2
전남	739	748	760	752	749	0.8
경북	1,089	1,225	1,475	1,552	1,555	2.2
경남	1,522	1,660	2,049	2,193	2,245	2.2
전국계	10,263	11,336	13,125	13,809	14,167	2.0

- 권역별로 살펴보면 수도권은 2045년 424만 TEU로 2.0%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 영남권은 2045년 714만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 2.2%의 증가율이 전망됨

<표 4-9> 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
수도권	3,178	3,605	4,031	4,161	4,235	2.0
강원권	49	58	75	91	112	3.5
충청권	913	1,025	1,198	1,272	1,313	2.1
호남권	1,393	1,411	1,436	1,401	1,368	0.7
영남권	4,730	5,237	6,386	6,884	7,139	2.2
전국계	10,263	11,336	13,125	13,809	14,167	2.0

- 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기가 2017년 20.1%에서 2045년 18.9%로 감소할 것으로 전망되나, 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨
 - 경남의 점유율은 2017년의 15.0%에서 2045년에는 15.8%로 증가하고, 울산은 2017년의 11.7%에서 2045년 13.6%로 점유율이 증가할 것으로 나타남

<표 4-10> 수출(반입) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2025	2030	2035	2040	2045
서울	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8
부산	7.9	8.0	8.5	8.9	9.4
대구	1.5	1.4	1.0	0.8	0.6
인천	9.2	10.0	9.8	9.9	10.2
광주	3.3	3.1	2.7	2.5	2.3
대전	0.8	0.7	0.6	0.5	0.5
울산	11.3	11.4	12.3	13.0	13.6
세종	0.5	0.4	0.4	0.3	0.3
경기	20.9	20.9	20.1	19.4	18.9
강원	0.5	0.5	0.6	0.7	0.8
충북	2.0	2.1	2.3	2.5	2.6
충남	5.6	5.8	5.9	5.9	5.9
전북	3.1	2.8	2.4	2.2	2.0
전남	7.2	6.6	5.8	5.4	5.3
경북	10.6	10.8	11.2	11.2	11.0
경남	14.8	14.6	15.6	15.9	15.8
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 수출 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2017년 46.9%에서 2045년 50.4%으로 증가하면서 가장 많은 점유율을 유지하는 것으로 나타나며, 수도권 점유율은 2017년 29.8%에서 2045년 29.9%로 정체할 것으로 전망됨

<표 4-11> 수출(반입) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위 : %

구분	2025	2030	2035	2040	2045
수도권	31.0	31.8	30.7	30.1	29.9
강원권	0.5	0.5	0.6	0.7	0.8
충청권	8.9	9.0	9.1	9.2	9.3
호남권	13.6	12.4	10.9	10.1	9.7
영남권	46.1	46.2	48.7	49.9	50.4
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

3. 수입(반출) 컨테이너

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출되는 수입 컨테이너는 2045년에는 1,403만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
 - － 인천은 2045년 237만 TEU로 연평균 2.9%의 높은 증가율을 보일 것으로 전망되었으며, 물동량이 가장 많을 것으로 예측된 경기는 2045년 317만 TEU로 연평균 2.0%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 수입 물동량의 점유율이 상대적으로 높은 부산, 울산, 경북, 경남지역도 지속적으로 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
 - － 반면, 전북은 수입 컨테이너의 물동량 증가가 소폭 감소될 것으로 판단됨

<표 4-12> 수입(반출) 컨테이너의 증장기 종점 전망

단위: 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	160	192	237	270	303	3.6
부산	1,002	1,163	1,510	1,760	1,989	3.1
대구	140	156	180	187	185	1.7
인천	1,516	1,851	2,135	2,267	2,366	2.9
광주	212	212	206	189	171	-0.1
대전	58	61	67	68	71	1.0
울산	1,057	1,183	1,429	1,535	1,570	2.2
세종	69	58	49	40	32	-2.9
경기	2,459	2,763	3,095	3,177	3,170	2.0
강원	58	76	106	134	164	5.0
충북	271	303	378	434	489	2.7
충남	386	428	482	502	508	1.7
전북	263	244	234	212	190	-1.1
전남	496	514	525	519	512	1.2
경북	937	987	1,106	1,111	1,079	0.9
경남	1,102	1,146	1,266	1,270	1,233	1.0
전국계	10,186	11,340	13,003	13,677	14,032	2.0

- 권역별로 살펴보면 수도권은 2045년 584만 TEU로 2.4%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되며, 영남권은 2045년 606만 TEU가 발생할 것으로 분석되어 증가할 것으로 전망됨

<표 4-13> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 기점 전망

단위: 천TEU

구분	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
수도권	4,135	4,806	5,467	5,714	5,839	2.4
강원권	58	76	106	134	164	5.0
충청권	783	851	976	1,045	1,100	1.7
호남권	972	971	965	920	873	0.3
영남권	4,239	4,636	5,490	5,864	6,056	1.9
전국계	10,186	11,340	13,003	13,677	14,032	2.0

- 광역시도별 컨테이너 점유율은 경기가 2045년 22.6%로 증가율이 정체될 것으로 보이나 가장 높은 점유율을 나타낼 것으로 전망됨
 - 인천과 부산의 점유율은 2045년에는 각각 16.9%, 14.2%로 크게 증가 예상

<표 4-14> 수입(반출) 컨테이너의 광역시·도별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2025	2030	2035	2040	2045
서울	1.6	1.7	1.8	2.0	2.2
부산	9.8	10.3	11.6	12.9	14.2
대구	1.4	1.4	1.4	1.4	1.3
인천	14.9	16.3	16.4	16.6	16.9
광주	2.1	1.9	1.6	1.4	1.2
대전	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5
울산	10.4	10.4	11.0	11.2	11.2
세종	0.7	0.5	0.4	0.3	0.2
경기	24.1	24.4	23.8	23.2	22.6
강원	0.6	0.7	0.8	1.0	1.2
충북	2.7	2.7	2.9	3.2	3.5
충남	3.8	3.8	3.7	3.7	3.6
전북	2.6	2.2	1.8	1.6	1.4
전남	4.9	4.5	4.0	3.8	3.6
경북	9.2	8.7	8.5	8.1	7.7
경남	10.8	10.1	9.7	9.3	8.8
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 수입 컨테이너의 권역별 점유율은 영남권이 2045년 43.2%으로 소폭 감소하는 반면, 수도권은 2045년 41.6%로 증가할 것으로 전망됨

<표 4-15> 수입(반출) 컨테이너의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

구분	2025	2030	2035	2040	2045
수도권	40.6	42.4	42.0	41.8	41.6
강원권	0.6	0.7	0.8	1.0	1.2
충청권	7.7	7.5	7.5	7.6	7.8
호남권	9.5	8.6	7.4	6.7	6.2
영남권	41.6	40.9	42.2	42.9	43.2
전국계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

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 경기로 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

단위: %

[illegible]

- <표 4-18> 2020년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율

단위: %

[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

<표 4-19> 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 경기로 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

<표 4-25> 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

<표 4-26> 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·시도 기종점 비율

단위: %

[illegible]

- 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율을 보면 부산항의 63.9%가 영남권, 광양항의 66.1%가 호남권, 인천항의 85.1%가 수도권에서 수출입 컨테이너 물동량을 유발할 것으로 전망

<표 4-27> 2025년 수출입 컨테이너의 항만별·권역별 기종점 비율

단위: %

[illegible]

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 경기로 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

<표 4-31> 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 경기로 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**

단위: %

[illegible]

- <표 4-36> 2035년 수출입 컨테이너의 권역별 유발 비율**

단위: %

[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

<표 4-37> 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 경기로 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

- 단위: %

단위: %[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

<표 4-43> 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

[illegible]

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 경기로 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

- 단위: %

단위: %[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

<표 4-49> 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 2018년에 한국해양수산개발원의 항만수요예측센터에서 항만수요검토위원회에 제출한 항만별 품목별 물동량을 준용함
 - 단, 2030년 이후에는 현재까지 항만별 품목별 전망치가 존재하지 않으므로 추세 분석에 의해 물동량 추정치를 산정함

2. 247개 시군구의 지역별 일반화물 유발 물동량 중장기 전망

- 지역유발 물동량의 보완갱신은 매 5년마다 실제 조사를 통해 나타난 247개 시군구별 유발 물동량에 대해 연도별 업데이트를 위한 것임
- 수출입 일반화물은 해양수산부의 통합 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 247개 시군구의 유발 물동량을 활용함

제2절 기종점 중장기 전망의 방법론

1. 기본 가정

- 중장기 수출입 일반화물의 이동경로 예측은 실제조사를 바탕으로 수행할 수 없기 때문에 이동경로 등과 같이 화물 운송과 관련된 기본 속성 변수는 기 수행한 실제 조사의 비율을 따르는 것으로 가정함
- 다만, 중장기 이동경로 예측의 경우 지역별로 생산력의 변화에 의해 야기되는 수출입 유발화물의 물동량 차이를 반영하고, 이러한 물동량 차이가 유발하는 기종점 변화를 연구하는 것임
- 이를 위해 일반화물의 기종점 중장기 예측은 크게 다음 2가지 자료에 입각하여 일반화물의 기종점 중장기 지수를 도출한 후 이를 통해 매 5년마다 기종점을 추정함
 - － 관세청의 통관DB 상의 수출입 업체 지역 정보
 - － 시군구별 경제지표가 해당 지역의 일반화물 유발에 미치는 영향 분석
- 지역별 이용항만의 비율
 - － 지역별 이용항만의 비율도 기본적으로 현재의 지역별 항만이용비율에 따르는 것으로 가정함
 - － 그러나 일반화물의 경우는 인근지역의 공장에서 사용되거나 생산된 것으로 컨테이너에 비해 기종점의 변동 가능성이 매우 낮으며, 공장의 생산성에 따른 지역별 유발 물동량의 크기만을 변화시킬 것으로 판단됨

<표 5-1> 지역별 지역총생산(GRP) 중장기 증가율 전망(예)

시 군	GRP 증가율				
	2021년 ~2025년	2026년 ~2030년	2031년 ~2035년	2036년 ~2040년	2041년 ~2045년
서 산 시	0.03954	0.02947	0.02449	0.02449	0.02449
논 산 시	0.02477	0.02095	0.01946	0.01946	0.01946
계 룡 시	0.03656	0.02602	0.02080	0.02080	0.02080
당 진 시	0.04440	0.03382	0.02630	0.02630	0.02630
금 산 군	0.02373	0.01948	0.01892	0.01892	0.01892

자료: KDI, 「KDI GRDP 일반지침 5판」

- 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

2. 관세청 통관DB의 자료 활용

- 관세청 통관DB는 우리나라 수출입 화물의 화주 정보를 수록하고 있으며, 이를 통해 우리나라 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 247개 지역별로 33개 품목에 대해 수출과 수입으로 구분하고 2003년부터 2017년까지의 기종점 평균치를 도출함

2) 자료 2 : 비교년도 일반화물의 화물별·기종점별 비율 자료

- 247개 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
 - 247개 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
 - 247개 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
 - 247개 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
 - 247개 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 247개 지역별 지역총생산과 경제지표 자료에 의해 추정된 지수를 목표년도의 추정치에 대입하여 지역별 유발 물동량을 산정함
- 목표년도의 원단위를 적용하여 목표년도 중장기 추정 작업 수행
 - 평균 품목비율 적용으로 목표년도 일반화물의 품목별 내륙 물동량 결정
 - 목표년도의 지역별 항만 이용비율을 적용하여 추계된 화물의 지역별 항만 이용 물동량 결정

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

4. 적용 물동량 전망치

- 장래 수출입 수입물동량의 추정은 본 연구에서 직접 추정하기 보다는 정부 또는 공신력 있는 연구기관에서 수행한 기본계획을 최대한 반영함
- 2030년까지 항만별 처리 일반화물 물동량에 대한 전망치는 2018년에 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 2030년에는 12억 9,774만RT으로 전망되어 연평균 1.4%의 증가율을 나타낼 것으로 전망됨
- 항만물동량의 증가율은 차츰 증가하여 2020~2025년 연평균 0.9%, 2025~2030년 연평균 0.8%의 증가율을 보여 증가세가 둔화될 것으로 전망

<표 5-2> 수출입 화물 주요 품목의 증장기 예측치

단위: 천톤(RT)

구 분	2025	2030	연평균 증가율(%)		
			16~'20	20~'25	25~'30
양곡	15,105	15,125	-1.5	0.1	0.0
시멘트	49,745	52,424	3.8	1.2	1.1
석탄	187,970	192,023	7.6	0.9	0.4
목재	8,137	8,114	2.2	1.5	-0.1
모래	64,759	65,886	0.1	0.4	0.3
철광석	86,564	90,455	1.4	1.0	0.9
철강	88,707	90,451	-1.6	0.4	0.4
고철	6,299	6,345	1.3	0.0	0.1
자동차	80,461	84,521	1.2	0.7	1.0
기타광석	67,330	72,323	1.4	1.4	1.4
화학공업생산물	45,949	49,907	-0.7	1.8	1.7
잡화	30,152	30,777	2.5	0.5	0.4
유류	516,213	539,390	3.3	1.0	0.9
합계	1,247,391	1,297,741	2.7	0.9	0.8

자료: 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 「항만별 품목별 물동량 예측」, 2018

제3절 일반화물 기종점 중장기 전망

1. 수출입(반출입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출입 일반화물은 2045년에는 9억 8,169만RT로 연평균 0.7%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
 - 충남(0.5%), 전남(1.0%), 경북(0.9%)이 증가율을 나타낼 전망이다.
- 한편, 울산과 인천 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	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	469	463	460	457	453	0.4
부산	10,719	10,754	10,700	10,666	10,657	-0.1
대구	204	203	203	202	200	-0.0
인천	89,006	91,624	92,893	93,727	94,203	0.4
광주	4,469	4,363	4,283	,218	4,183	0.1
대전	543	540	537	534	531	0.8
울산	173,685	178,686	182,847	186,441	188,264	0.3
세종	3	3	3	3	4	2.4
경기	55,469	57,769	59,360	60,653	61,285	1.0
강원	29,803	31,733	33,684	35,580	36,643	1.6
충북	3,733	3,968	4,156	4,331	4,430	1.4
충남	172,314	177,340	180,891	183,516	184,895	0.5
전북	14,766	14,809	14,783	14,761	14,718	1.1
전남	241,005	249,833	254,487	259,087	261,416	1.0
경북	59,180	62,375	64,597	66,160	66,940	0.9
경남	52,524	52,712	52,844	52,871	52,872	1.3
전국	907,890	937,176	956,729	973,207	981,695	0.7

- 광역시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 전남이 2045년에는 26.6%로 점유율이 더욱 증가할 전망이나, 울산과 충남의 경우 각각 2045년에는 각각 19.2%, 18.8%로 점유율이 다소 감소할 전망이다

<표 5-4> 수출입(반출입) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위: %

시도	2025	2030	2035	2040	2045
서울	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	9.8	9.8	9.7	9.6	9.6
광주	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4
대전	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
울산	19.1	19.1	19.1	19.2	19.2
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	6.1	6.2	6.2	6.2	6.2
강원	3.3	3.4	3.5	3.7	3.7
충북	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5
충남	19.0	18.9	18.9	18.9	18.8
전북	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5
전남	26.5	26.7	26.6	26.6	26.6
경북	6.5	6.7	6.8	6.8	6.8
경남	5.8	5.6	5.5	5.4	5.4
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 권역별로 점유율이 증가하는 전망을 나타내며, 특히 호남권의 경우 점유율이 26.5%에서 35.1%로 점유율이 크게 증가할 전망이다

<표 5-5> 수출입(반출입) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망

단위: %

권역	2025	2030	2035	2040	2045
수도권	16.0	16.0	16.0	15.9	15.9
강원권	3.3	3.4	3.5	3.7	3.7
충청권	19.5	19.4	19.4	19.4	19.3
호남권	28.7	28.7	28.6	28.6	28.6
영남권	32.6	32.5	32.5	32.5	32.5
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

2. 수출(반입) 일반화물

- 우리나라 전체 항만에 반입되는 수출 일반화물은 2045년에는 2억 1,173만RT로 연평균 0.5%의 증가율을 보일 것으로 전망됨
- 전남이 0.8%로 가장 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 다음으로 울산이 0.2%의 증가율을 기록할 것으로 전망됨
- 반면, 인천의 물동량은 0.1% 하락하여 소폭 하락한 증감율을 기록할 것으로 전망됨
- 수출 물동량의 점유율이 낮았던 강원도의 증가율이 높게 나타날 것으로 전망됨
- 광역 시도별 일반화물 기종점 유발 점유율은 울산이 2045년에는 31.5%로 소폭 하락하였으나, 가장 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망임
- 수출화물의 경우 울산, 전남, 충남 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	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	26	24	23	22	20	-1.5
부산	3,202	3,238	3,246	3,258	3,283	0.2
대구	56	54	52	50	49	-0.9
인천	12,067	12,610	12,704	12,741	12,762	-0.1
광주	4,446	4,339	4,258	4,192	4,157	0.1
대전	21	20	20	20	20	-0.5
울산	62,753	64,291	65,246	66,223	66,717	0.2
세종	2	3	3	3	3	2.2
경기	10,771	10,758	10,734	10,713	10,710	0.4
강원	6,047	7,675	9,302	10,933	11,860	4.5
충북	430	553	666	780	846	4.7
충남	24,763	24,876	25,265	25,543	25,686	0.1
전북	1,290	1,260	1,238	1,219	1,203	2.2
전남	60,109	58,540	59,060	59,582	59,845	0.8
경북	8,181	8,540	8,818	8,997	9,086	0.7
경남	5,822	5,650	5,578	5,525	5,481	0.8
전국	199,986	202,431	206,213	209,800	211,728	0.5

단위: %

시도	2025	2030	2035	2040	2045
서울	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
부산	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	6.0	6.2	6.2	6.1	6.0
광주	2.2	2.1	2.1	2.0	2.0
대전	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
울산	31.4	31.8	31.6	31.6	31.5
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	5.4	5.3	5.2	5.1	5.1
강원	3.0	3.8	4.5	5.2	5.6
충북	0.2	0.3	0.3	0.4	0.4
충남	12.4	12.3	12.3	12.2	12.1
전북	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
전남	30.1	28.9	.6	28.4	28.3
경북	4.1	4.2	4.3	4.3	4.3
경남	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 점유율이 가장 높은 영남권의 경우 2045년에 40.0%로 감소하고, 다음으로 호남권의 경우는 30.8%로 증가할 전망이다

단위: %

[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
- 경남(1.3%)와 경북(1.0%), 경기(1.1%)가 높은 증가율을 나타낼 전망이며, 울산(0.4%)이 낮은 증가율을 유지할 전망임, 한편, 전남, 충남 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 전남이 2045년에는 26.2%로 높은 점유율을 지속적으로 유지할 전망이나, 충남의 경우 2045년에는 20.7%로, 울산의 경우 2045년에는 15.8%로 점유율이 다소 감소할 전망임

<표 5-9> 수입(반출) 일반화물의 중장기 기종점 전망단위: 천 RT

시도	2025	2030	2035	2040	2045	증가율(%)
서울	443	438	437	436	433	0.5
부산	7,517	7,515	7,454	7,408	7,374	-0.2
대구	148	150	151	152	151	0.3
인천	76,938	79,014	80,189	80,985	81,441	0.5
광주	23	24	25	26	26	1.2
대전	522	520	517	515	512	0.9
울산	110,932	114,395	117,602	120,217	121,547	0.4
세종	0	0	1	1	1	3.6
경기	44,697	47,012	48,626	49,940	50,575	1.1
강원	23,755	24,058	24,382	24,647	24,783	0.7
충북	3,303	3,415	3,489	3,551	3,584	1.0
충남	147,551	152,464	155,626	157,974	159,209	0.6
전북	13,476	13,549	13,545	13,543	13,515	1.0
전남	180,896	191,293	195,427	199,505	201,571	1.1
경북	51,000	53,835	55,779	57,163	57,854	1.0
경남	46,702	47,063	47,266	47,346	47,391	1.3
전국	707,904	734,745	750,516	763,407	769,967	0.8

<표 5-10> 수입(반출) 일반화물의 시도 중장기 점유율 전망

단위: %

시도	2025	2030	2035	2040	2045
서울	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
부산	1.1	1.0	1.0	1.0	1.0
대구	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
인천	10.9	10.8	10.7	10.6	10.6
광주	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
대전	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
울산	15.7	15.6	15.7	15.7	15.8
세종	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
경기	6.3	6.4	.5	6.5	6.6
강원	3.4	3.3	3.2	3.2	3.2
충북	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
충남	20.8	20.8	20.7	20.7	20.7
전북	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8
전남	25.6	26.0	6.0	26.1	26.2
경북	7.2	7.3	7.4	7.5	7.5
경남	6.6	6.4	6.3	6.2	6.2
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 권역별로 영남권의 점유율이 31.2%에서 30.4%로 다소 감소할 전망이며, 호남권이 25.7%에서 27.9%로 점유율이 증가할 전망이다

<표 5-11> 수입(반출) 일반화물의 권역별 중장기 점유율 전망 단위: %

권역	2025	2030	2035	2040	2045
수도권	17.2	7.2	17.2	17.2	17.2
강원권	3.4	3.3	3.2	3.2	3.2
충청권	21.4	21.3	21.3	21.2	21.2
호남권	27.5	27.9	27.8	27.9	7.9
영남권	30.6	30.3	0.4	30.4	30.4
전국	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

제4절 연도별 일반화물 기종점 전망

1. 2020년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전남이 26.2%인 2억 3,200만 RT, 울산이 19.6%인 1억 7,356만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- － 전남의 수출 일반화물 물동량은 30.8%인 6,130만 RT, 수입 일반화물 물동량은 24.9%인 1억 7,070만 RT를 유발할 것으로 전망
- － 울산의 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

<표 5-13> 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

- <표 5-14> 2020년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망**

단위: %

[illegible]

- <표 5-15> 2020년 수출 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망**

단위: %

[illegible]

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

<표 5-16> 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

단위: %

[illegible]

- <표 5-18> 2020년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]

2. 2025년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전남이 26.5%인 2억 4,101만 RT, 울산 19.1%인 1억 7,369만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- － 전남의 수출 일반화물 물동량은 30.1%인 6,011만 RT, 수입 일반화물 물동량은 25.6%인 1억 8,090만 RT를 유발할 것으로 전망
- － 울산의 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

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	평택당진항	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

3. 2030년 수출입 일반화물 기종점 전망

- 수출입 일반화물 물동량은 전남이 26.7%인 2억 4,983만 RT, 울산이 19.1%인 1억 7,869만 RT로 많은 물동량을 유발할 것으로 전망
- － 전남의 수출 일반화물 물동량은 28.9%인 5,854만 RT, 수입 일반화물 물동량은 26.0%인 1억 9,129만 RT를 유발할 것으로 전망
- － 울산의 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

<표 5-27> 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

- 2030년 전국 수출 일반화물의 항만별 시도 기점 비율을 보면 울산광역시에서 31.8%의 기점 물동량을 유발할 것으로 전망

<표 5-28> 2030년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- 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 일반화물물의 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

<표 5-30> 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

- <표 5-31> 2030년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- <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

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	평택당진항	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

- 2035년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 26.0%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

<표 5-38> 2035년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 30.4%로 가장 높은 유발 비율을 보였으며, 다음으로 호남권 27.8%, 충청권 21.3%로 전망

<표 5-39> 2035년 수입 일반화물비의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[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

<표 5-41> 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

- <표 5-42> 2040년 수출 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

[illegible]

- <표 5-43> 2040년 수출 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

[illegible]

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

<표 5-44> 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

- 2040년 전국 수입 일반화물의 항만별 시도 종점 비율을 보면 전라남도에서 26.1%의 종점 물동량을 유발할 것으로 전망

<표 5-45> 2040년 수입 일반화물의 항만별 시도 기종점 비율 전망

단위: %

[illegible]

- 권역별로 볼 때, 영남권에서 전체 수입 일반화물의 30.4%로 가장 높은 유발비율을 보였으며, 다음으로 호남권 27.9%, 충청권 21.2%로 전망

<표 5-46> 2040년 수입 일반화물물의 항만별 권역별 비율 전망

단위: %

[illegible]

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	평택당진항	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

제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론

제2절 정책제언

제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론

1. 수출입 컨테이너 기종점은 신항만 개장 및 물동량 흐름의 변화 등에 변화

- 우리나라 수출입 컨테이너 물동량은 지난 2011년 13,413천TEU에서 2019년 16,736천TEU로 증가
- 2019년 수출입 적컨테이너 1,174만TEU 가운데 부산항이 61.9%인 1,035만TEU, 인천항이 18.2%인 305만TEU, 광양항이 10.7%인 180만TEU를 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 적컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 조사됨
- 2019년 수출 적컨테이너 632만TEU 가운데 부산항이 67.9%인 429만TEU, 광양항이 12.9%인 81만TEU, 인천항이 10.6%인 67만TEU임
 - － 전국 수출 적컨테이너 물동량 순위는 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 평택·당진항 순서
 - － 지역적으로는 경기, 울산, 경남, 경북, 전남 등이 상대적으로 많은 50만TEU 이상의 수출 적컨테이너 물동량을 유발하는 것으로 나타남
- 2019년 수입 적컨테이너 580만TEU 가운데 부산항이 55.6%인 322만TEU, 인천항이 26.7%인 155만TEU, 광양항이 10.2%인 59만TEU를 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 압도적

- 부산항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙수송수단은 도로운송이 93.6%인 969만 TEU였으며, 철도운송 및 연안운송은 6.4%인 66만TEU에 불과하였음
- 부산항의 경우 수입 컨테이너의 도로운송 비중이 수출에 비해 1.6% 더 높았으며, 이러한 상황은 도로운송의 정시성과 신속성에 기인한 것으로 판단됨
- 광양항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙수송수단을 보면 도로운송은 전체의 96.1%인 172만TEU이며, 철도운송은 4.5%(8만TEU)를 차지하였음
- 광양항의 경우 도로운송 비중은 수출(93.0%)이 수입(94.6%)보다 낮게 나왔으며, 반대로 철도운송은 수입이 수출보다 높은 것으로 나타남
- 인천인천항에서 처리된 수출입 컨테이너의 내륙수송수단을 보면 도로운송이 전체의 100%인 305만TEU를 차지함

3. 일반화물은 대량화물이 처리되는 존에서 대부분의 물동량 유발

- 2019년 우리나라에서 해상으로 일반 수출입화물(환적화물 제외)은 8억 944만톤이며, 이중에서 수입화물은 77.1%(6억 2,374만톤)이며, 수출화물은 22.9%(1억 8,571만톤)으로 나타났음
- 2019년 수출입 일반화물의 항만별 처리량을 보면 광양항이 1억 9,639만톤(24.3%)로 가장 많이 처리하였으며, 울산항이 1억 7,153만톤(21.2%), 그 다음으로 평택·당진항 8,512만톤(10.6%), 대산항 8,228만톤(10.2%), 인천항이 8,026만톤(9.9%), 포항항 5,146만톤(6.4%) 등의 순임
- 수입화물은 광양항이 1억 4,799만톤(23.7%)으로 가장 많고, 울산항(17.3%), 평택·당진항(11.7%), 인천항(10.7%) 등의 순이며,
- 수출화물은 울산항 6,383만톤(34.4%), 광양항(26.1%), 대산항(11.5%), 인천항(7.2%), 평택·당진항(6.8%) 등의 순임
- 일반화물의 비중이 높은 항만은 대부분 항만 또는 항만배후단지에 대규모 중화학공업단지가 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, 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

4. 장래 컨테이너화물은 2,820만 TEU(2045년)로 증가하고, 일반화물은 9억 8,169만 RT(2045년)로 증가

- 우리나라 전체 항만과 내륙 간 반출입되는 수출입 컨테이너는 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 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 보완조사를 통해 기종점 자료 상세화

- 2019년 조사에서는 존(Zone) 체계의 재구성, 일부 항만의 관리권 지방이양, 신규 터미널 및 부두 개장, 도로 및 철도 등의 확장에 따라 조사 및 분석 대상이 확대
 - － 각 지역의 신항만 개장, 부두기능 변경 등에 따라 화물흐름이 변화하고 있기 때문에 향후에도 이들 신규 항만 및 터미널과 새로운 기능을 수행하는 부두의 경우에 조사가 필요
- 해상 수출입화물의 경우 정기조사 외에 중간년도에 보완조사를 수행하게 되어 기종점 자료의 보완 갱신이 가능하며 신규 터미널 등의 개장이 불러온 기종점 변화를 적시에 반영할 수 있는 효과가 기대됨
 - － 특히 부산 신항만과 인천 신항만의 경우 신규 터미널이 초래하는 물류흐름의 변화가 매우 크기 때문에 해당 항만의 기종점 자료의 신뢰도 확보를 위해서는 정기조사 외에 중간년도 보완조사 수행이 매우 중요
- 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 활용하여 컨테이너화물 품목별 O/D 구축

- 해상 수출입화물의 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 일반적 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 있으므로 이 데이터를 이용하게 되면 내품정보 확인이 가능
 - 하지만 신고된 화물정보는 텍스트로 기입하게 되어 있어 코드전환이 필요하고, 텍스트 기입 식이나 내용이 입력자 개인별, 회사별 특성에 따라 일부 다른 특성이 존재할 뿐만 아니라, 대부분의 정보가 개인정보로 분류되어 관리가 매우 엄격하고 활용이 제한적임
- 화물반출입신고정보에서 개인정보를 제외한 순수 품목정보만을 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 총해상화물 데이터 구축에 대한 검토도 필요함

3. 빅데이터를 활용하여 기종점 자료의 신뢰도 제고 및 활용도 제고

- 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
 - 해상화물관련 빅데이터 성격의 자료를 현재 수준보다 더욱더 고도화된 단계로 활용하게 되면 해상수출입화물 기종점 자료의 신뢰도를 획기적으로 개선 가능
 - 그러나 민원업무 자료의 활용에 따른 개인정보 보호와 자료의 활용도 제고를 위한 민원인의 개인정보 이용 등에 따른 동의 등 해결해야 할 문제들이 존재
 - 향후 해양수산분야 빅데이터 구축사업의 일환으로 해운·항만 분야의 빅데이터 플랫폼이 마련되고 이용가능성이 높아질 경우 보다 신뢰성 있고 활용도 높은 해상화물 기종점 자료 구축이 가능

- 해상화물 기종점 자료를 전문가가 아닌 일반 이용자들도 보다 쉽게 이해하고 이용할 수 있는 방안을 마련하고 민간 산업과 연관된 주체들의 의사결정 및 업무를 지원하는 방안도 동시에 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

4. 공공DB와 민간DB의 연계를 통한 기종점 자료 구축을 위한 플랫폼 마련

- 공공부문의 신고자료와 민간부문의 운송자료를 연계·결합하여 해상화물 기종점 자료 자동생성 체계를 구축할 경우 기종점 자료의 신뢰도 제고와 활용 극대화를 달성 가능
- 해양수산부가 운영하는 PORT MIS에서 생성되는 화물반출입 신고자료, 수출입 신고자료 뿐만 아니라 관세청이 운영하는 정보시스템에서 생성되는 보세운송신고 등 세관자료를 활용할 경우 수출입화물의 기종점 자료를 생성할 수 있는 기반 마련 가능
- 또한 컨테이너터미널에서의 컨테이너화물 반출입 정보와 운송사의 운송실적 자료를 결합할 경우 공공DB에서 제공하지 못하는 신뢰도 높은 기종점 자료 구축이 가능
- 민간부문의 자료를 공공부문에 끌어오기 위해서는 우선적으로 민간주체들의 데이터 공유 필요성에 대한 충분한 이해제고가 필요하며 더불어 실무적 차원에서 문서 서식 및 데이터 표준화, 데이터 관리 주기, 공유 플랫폼 등의 적극적인 추진이 필요
- 민간부문의 적극적인 참여를 위해서는 참여 업체들에 대한 유인책 제공이 중요하며 세제 혜택이나 필수업무 신고 간소화 등의 혜택 제공도 검토 필요