

[해양정책 발전방안 모색을 위한 토론회]

충청남도 항만활성화 및 발전방안

한국해양수산개발원
김형근 항만·물류연구실장

02

[해양정책발전방안 토론회]



충청남도 항만활성화 및 발전방안

2011. 8. 24



[해양정책발전방안 토론회]



목 차

- I 항만 개요
- II 국내 · 외 해운 · 항만 · 물류 여건
- III 우리나라 항만정책(제3차 항만기본계획)방향
- IV 충청권 항만의 중 · 장기 개발 계획
- V 충청권 항만 이용 실태
- VI 충청권 항만물류의 문제점
- VII 충청권 항만의 발전방안

I. 항만 개요

● 항만의 중요성 및 기능 변화

1 수출입물동량 처리의 기간시설

- 우리나라 수출입 물동량의 대부분을 처리
- 수출입 총 물동량의 99.7%를 항만에서 처리
- 2011년 우리나라 총 수출입액은 1조 달러를 넘을 것으로 전망

2 항만은 다양한 직·간접 산업을 활성화

[항만관련산업의 범위와 내용]

항만관련산업	내용
해운업	외항여객운송업, 외항화물운송업, 내항여객운송업, 내항화물운송업, 선박임대업, 해운중개업, 선박대리점업, 선박중개업 등
항만운송부대사업	항만용역업(경비업, 통선업, 선박정소업, 풀잡이업, 급수업), 도선업, 예선업, 선박급유업, 선박구난업 등
항만운송사업	항만하역사업, 포장 및 검수업, 검량·감정업
보관·창고업	보통창고업, 위험물 창고업, 농산물창고업, 냉장창고업, 기타 보관 및 창고업
화물하역관계 서비스업	통관업, 수출포장업, 소독준중업, 항내정소업, 탱크정소업
컨테이너 서비스업	컨테이너 벤(Van)수리업, 컨테이너 내륙수송업, 컨테이너 리스업
항만관련육운업	철도수송업, 공로수송업
항만관련 행정기관	국토해양부(지방해양항만청), 세관, 통신통관검역소, 출입국관리소, 시청, 해양경찰대, 수산진흥원
기타 항만관련산업	해사대리점업, 항만관련단체, 항만관련출판업

3

I. 항만 개요

● 항만의 중요성 및 기능 변화

3 높은 부가가치 창출

- 항만은 다양한 부가가치를 창출하며 전 산업 평균을 상회
- 항만산업 부가가치 유발계수는 0.913~0.951(항만건설 제외)로서 전산업 평균(0.804), 제조업 평균(0.696)보다 월등

[항만산업 부가가치 유발계수]

부 문 별	부가가치 유발계수
항만산업	
수상운수 보조서비스	0.913
하역	0.944
보관 및 창고	0.951
화물포장, 검수, 검량·감정	0.933
항만건설	0.804
전 산업 평균	0.804
제 조 업 평 균	0.696

주 : 한국은행 산업연관표를 활용하여 산출, 해양수산부(2002)

4

1. 항만 개요

● 항만의 중요성 및 기능 변화

■ 전 국 항 만 위 치 도 ■



5

1. 항만 개요

● 항만의 중요성 및 기능 변화

4 항만기능도 종합물류 처리 기능으로 변화

- 과거 단순하역 기능에서 복합물류 기능으로 항만기능이 변화



6

II. 국내외 해운항만물류 여건

● 세계 경제 및 교역증가에 따른 항만물동량 증가

1 세계 경제 및 교역의 성장세 지속

- 미국 및 일부 유럽국가 부채 증가, 긴축재정 등 위기 요소도 있으나, 세계적으로 매년 4% 이상의 지속적 성장 전망
 - 특히 중국, 인도, 브라질 등 신흥국가 경제성장 전망
- 향후 연평균 7% 수준의 교역규모 확대와 항만물동량 증가가 예상
 - 동북아 컨테이너물동량은 연평균 9% 증가 할 것으로 전망됨

〈 전세기 수출액 및 컨테이너물동량 전망 〉

(단위 : 조\$, 만TEU, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	연평균증가율 (2010~2015)
수출액	14.9	17.0	17.9	19.1	20.8	22.8	8.9
컨테이너물동량	52,737	56,963	61,049	65,314	69,840	75,048	7.3
동북아 (비중)	20,097 (38.1)	22,101 (38.8)	24,122 (39.5)	26,295 (40.3)	28,644 (41.0)	31,379 (41.8)	9.3

자료 : Drewry, '10. 10 전망.

II. 국내외 해운항만물류 여건

● 동북아 해운 · 항만여건

2 중국 경제의 성장과 영향

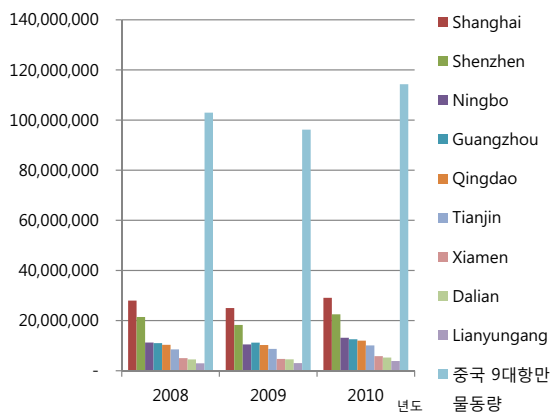
- 중국의 소득증가율이 경제성장률을 초과, 중국시장이 세계 소비 시장의 중심으로 부상할 것으로 전망
- 중국 경제의 성장에 따라 중국 항만물동량의 폭발적 증가세 지속
 - 세계 40위 항만 중에 중국 항만이 10~11개를 차지함(홍콩 포함)

〔중국 수출입액(FIU, '11.4) 전망〕

(단위 : 10억\$, %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	연평균증가율 (2010~2015)
수출액	1,578.4	1,776.3	2,000.3	2,250.1	2,530.8	2,840.1	12.5
수입액	1,327.5	1,597.0	1,814.2	2,072.9	2,378.1	2,695.4	15.2
합계	2,905.9	3,373.3	3,814.5	4,323.0	4,908.9	5,535.5	13.8

단위:



II. 국내외 해운항만물류 여건

● 세계 경제 및 교역증가에 따른 항만물동량 증가

3 선박대형화와 GTO의 시장점유율 확대

- 1만TEU급 이상 초대형 컨테이너선의 등장으로 선박의 급속한 대형화 진행
 - 기존 대형선박(6000TEU급)은 연내항로 선박 등에 투입되어 연쇄적 선박대형화가 전망됨
 - 이에 따라 특정 허브항만으로의 환적 컨테이너물동량 쏠림 현상 발생 가능성이 증가
- 글로벌 터미널 운영사의 점유율 확대
 - 전세계 컨테이너물동량 중 74.8%를 GTO가 처리하고 있으며, 비중은 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
 - 글로벌 터미널 운영사(GTO)의 처리 비중의 증가 지속과 신흥 시장에서의 GTO간 경쟁 심화 전망

[GTO 컨테이너 처리량 및 세계물동량 비중]

(단위 : 백만TEU, %)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
물동량	188.2	234.5	263.6	312	352.3	374.1	354.0
점유율	59.2	65.1	66.0	70.7	71.0	71.6	74.8

자료 : Drewry, '10. 10 전망.

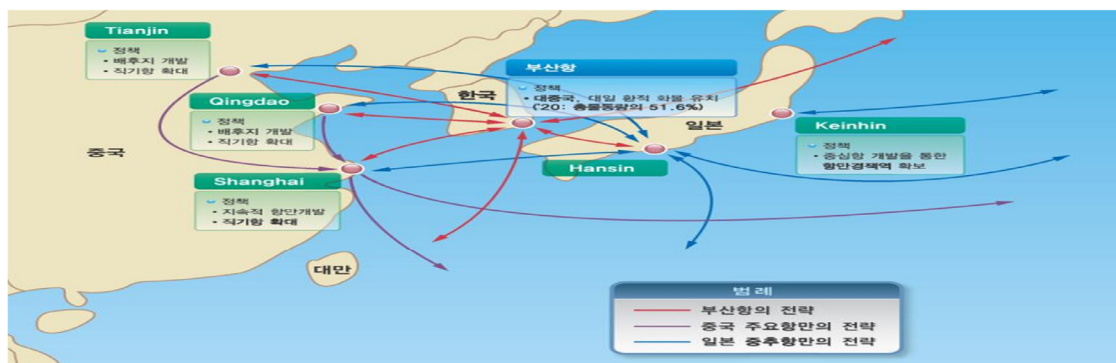
II. 국내외 해운항만물류 여건

● 세계 경제 및 교역증가에 따른 항만물동량 증가

4 동북아 물류허브를 위한 항만 간 경쟁 심화

- 선박대형화에 따른 기항지 축소, 동북아 컨테이너물동량 증가, GTO 점유율 확대 등 동북아 항만 간 경쟁 본격화
- 항만물류 부가가치 창출 및 환적화물 유치를 위한 국가 간 경쟁이 가속됨
 - 특히, 부산항과 북중국 항만(상하이, 칭다오, 텐진 등)간 치열한 경쟁 전망

[동북아 지역 주요 컨테이너항만]



II. 국내외 해운항만물류 여건

● 대내 여건 변화

1 국내 항만물류 여건 변화

- 우리나라 총 컨테이너 물동량은 지속적 경제성장으로 2000년 이후 연평균 9.3%씩 증가
- 2009년엔 금융위기로 일시 하락하였으나 2010년 크게 반등

(단위 : 천TEU, %)

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
컨테이너 물동량	7,958	9,990	11,889	13,185	14,523	15,216	15,964	17,543	17,926	16,341	19,368
환적물동량	1,264	3,109	4,204	4,598	5,158	6,796	5,673	6,155	6,185	5,718	6,640
환적 비중	15.88	31.12	35.36	34.87	35.52	44.66	35.54	35.09	34.50	34.99	34.28

II. 국내외 해운항만물류 여건

● 대내 여건변화

2 국내 총 물동량 전망

- 2000년 이후 2010년까지 지속적인 경제성장으로 항만물동량 증가
- 장래에도 지속적인 경제성장의 뒷받침으로 항만물동량 증가 예상
 - 한·EU 간 FTA 확대 등으로 우리나라 대외 교역규모 확대 예상됨에 따라 컨테이너물동량도 증가 예상
 - 우리나라 총 항만물동량은 2010년 12.1억 톤에서 2020년 18.1억 톤으로 4.1% 성장할 것으로 전망

〈 항만물동량 전망 〉

(단위 : 천톤, %)

구분	2000	2005	2010	'05~'10 연평균증가율	2015	'10~'15 연평균증가율	2020	'15~'20 연평균증가율
부산항	117,229	217,217	262,070	3.8	339,288	5.3	416,721	4.2
광양항	139,476	177,483	206,691	3.1	266,437	5.2	321,374	3.8
울산항	151,067	162,414	171,664	1.1	228,809	5.9	252,611	2.0
인천항	120,399	123,453	149,785	3.9	156,712	0.9	184,979	3.4
평택·당진항	31,122	42,514	76,681	12.5	134,944	12.0	158,952	3.3
포항항	51,134	54,692	63,108	2.9	75,271	3.6	84,695	2.4
전국	836,722	988,849	1,209,790	4.1	1,539,540	4.9	1,808,181	3.3

II. 국내외 해운항만물류 여건

● 대내 여건변화

3 항만공간의 활용도 상승

- 국가산업 고도화, 소득수준 상승 등으로 물류흐름상 육상과 해상을 연결하는 전통적 항만기능의 다양화 지속
 - 연계 가능한 산업의 항만 내 클러스터 구축 가속화
- 유류비 상승에 따른 도로물류비 증가, 도심내 화물차 통과 민원 등을 고려한 항만배후수송망 효율화 필요
 - 물류비 절감을 통한 가격경쟁력 확보를 위해 국내 물류 및 제조업체가 임항지역으로 이동할 것으로 예상

4 연계수송 시스템 거점으로서 항만의 역할 제고

- 유류비 상승에 따른 도로물류비 증가, 도심 내 화물차 통과 민원 등을 고려한 항만배후수송망 효율화 필요
 - 내륙수송망 계획을 포함한 항만계획 수립이 필요
 - 교통수단간 연계시스템 구축 거점으로서 항만의 주도적 역할 요구

13

II. 국내외 해운항만물류 여건

● 대내 여건변화

5 해양관광 인프라 수요 증가

- 국내 항만이용 여객 수의 증가
- 1995년 990만 7천 명 → 2010년 1,727만 9천 명(연평균 4.4%씩 증가)

[우리나라 항만의 여객 이용 추이]

(단위 : 천명, %)

구분	1995	1997	2000	2003	2006	2007	2008	2009	2010	증가율
국제	395	564	999	1,380	2,385	2,550	2,534	2,079	2,971	14.4
연안	8,702	9,899	9,702	10,336	11,574	12,634	14,162	14,868	14,308	3.4
합계	9,097	10,463	10,701	11,716	13,959	15,184	16,696	16,947	17,279	4.4

- 중국의 소득수준 향상 등과 연계하여 국제크루즈를 통한 국내 입항 여객수의 지속적 증가 예상
- 크루즈 전용부두 등 국내 항만 내 관련 인프라 수요 증가 전망
- 마리나 등 다양한 해양레저스포츠 기반 확충 수요도 발생 예상

14

II. 국내외 해운항만물류 여건

● 대내 여건변화

6 기후변화에 대응한 항만시설 개발 및 관리 패러다임 변화 요구

- 항만분야에서의 적극적 탄소절감 요구
 - 국가정책 목표인 '2020년까지 BAU대비 30%의 온실가스절감'을 위해서 교통분야의 적극적 노력 요구
 - 항만을 통한 탄소절감(연안해송, 철송 확대), 항만 내 발생 탄소절감(하역장비, 선박 등), 항만공간 활용 등
- 기후변화에 대비한 항만지역의 방재체계 구축 필요
 - 지난 100년간 우리나라 연 강수량은 19% 증가하였으며, 기온과 해부면도 크게 상승함
 - 지구온난화에 따른 해수면 상승과 태풍강도 증가에 대응하여 방재인프라 구축 필요성 제기
 - 인구밀집지 항만을 중심으로 우선적으로 구축

15

III. 우리나라 항만정책(제3차 항만기본계획)방향

● 국가 항만정책의 목표

미래 항만 비전

물류와 레저, 문화가 함께하는 고부가가치 항만

국가 항만정책 목표

2020년까지 항만이 만들어내는 부가가치를 2배로 증대

※ 물류, 제조, 상업, 친수, 재해방지 등 항만 기능 다양화를
통해 국가 기반 인프라로서의 항만공간 재창조

- 총항만물동량 : 12.1억톤('10) → 18.1억톤('20)
- 항만부가가치 : 20조원('09) → 40조원('20)
- 항만산업 종사자 : 48만명('09) → 100만명('20)

16

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

충청권 항만별 육성방향-비전 및 세부 목표

충청권 항만은 주로 석유화학, 자동차부품, 에너지산업 기반을 중심으로 육성하는 것으로 계획

구분	항만	비전	세부 육성 목표
국가관리항	평택·당진항	수도·중부권물류거점항	• 남부 수도권 및 중부권의 대중국 물류거점 육성 • 배후 국가산업단지 지원, 항만배후단지 연계 항만클러스터 구축
	대산항	석유화학 지원항만	• 배후 석유화학단지 발생화물의 원활한 수송 • 자동차등 권역화를 처리 및 카페리 운항개시
	장항항	지역생활 지원항	• 배후 석유화학단지 발생화물의 원활한 수송 • 자동차등 권역화를 처리 및 카페리 운항개시
지방관리항	보령항	에너지 산업지원항	• 배후 발전단지 원료의 원활한 수송 지원 • 배후권역 산업단지 발생 화물 처리
	태안항	에너지 산업지원항	• 배후 발전단지 원료의 원활한 수송지원
연안항	대천항	관광·어항중심항	• 부두기능재배치와 항만재개발사업과의 연계, 보령 대표 관광어항중심항 • 서해지역의 해상안보 및 치안확보 대비
	비인항	복합다기능 항만 (정주+관광)	• 지역관광자원 및 투기자본 유치 등을 통한 인근 관광명소 방문객 유도 및 주민소득 향상 지원

자료 : 국토해양부, 「제3차 전국항만기본계획」, 2011. 7

19

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

충청권 항만 시설현황

구분	2010	
	현황	하역능력
평택·당진항	47선석	69,978천RT/년 (960천TEU/년)
대산항	23선석	10,572천RT/년
보령항	2선석	10,642천RT/년
장항항	3선석 (안벽 330m, 잔교 2기, 야적장 42천m ²)	2,043천RT/년
태안항	2선석	11,655천RT/년
대천항	여객 및 유류선부두 : 140m, 화물부두 : 90m, 물양장 : 1,202m, 선양장 : 125m, 방파제 : 1,220m, 투기장 호안 : 1,226m	36천톤/년
비인항	화물 및 유류선부두 : 55m, 물양장 : 381m, 방파제 : 880m	22천톤/년

자료 : 국토해양부, 「제3차 전국항만기본계획」, 2011. 7

20

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

● 충청권 항만의 중·장기 개발계획(2020)

구분	2020		
	장래개발계획		
당진 평택항	포송지구	양곡,시멘트,잡화,자동차 5만톤급 등	16선석
	고대송악지구	잡화,철재,철광석,액체화물 5만톤급 등	9선석
	원정지구	모래 3천톤급	7선석
대산항	잡화 2만톤급, 컨테이너 2천톤급, 다목적 2천톤급, 자동차 3만톤급, 석탄 20만톤급(당진화력) 등		6선석
	액체화물 1만톤급, 12만톤급		2선석
	유류 5천~17만톤급		13선석
보령항	석탄 20만톤급, 17만톤급		2선석
	석회석 3천톤급		1선석
	LNG 9.5만톤급, 14만톤급		3선석
장항항	수제선 정비 및 친수시설(호안정비,친수시설 등)		1식
	어선물양장(북방파제, 물양장, 선양장 등)		1식
	기타시설		1식
태안항	석탄 20만톤급		1선석
대전항	해경부두 : 300m, 물양장 : 90m		
비인항	외곽시설(호안, 북방파제, 이안방파제) : 705m, 선양장 : 35m		

자료 : 국토해양부, 「제3차 전국항만기본계획」, 2011. 7

21

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

● 평택·당진항 개발방향 및 품목별 물동량 전망

평택·당진항 개발방향

- 남부 수도권과 중부권의 대중국교류 및 권역경제성장 거점
- 원활한 원자재 수입 및 제품 수출 지원을 통해 배후 국가산업단지 활성화
- 부두와 항만배후단지, 산업단지가 연계된 항만물류클러스터 구축
- * 당진 지역은 주로 시멘트, 석탄, 철광석, 철재 전용부두로 운영

(단위 : 천RT/년, 천TEU/년)

구분	2010	2020	2030	비고
총물동량	76,680	158,953	198,608	
양곡	1	1,200	1,239	
시멘트	18	7,550	7,550	
석탄	3,132	14,109	16,555	
목재	211	233	279	
모래	3,056	6,267	7,771	
철광석	6,498	26,923	31,591	
철재	10,041	20,640	22,499	
고철	1,661	2,308	2,330	
자동차	10,534	13,702	18,535	
일반잡화	9,852	19,176	25,945	
컨테이너 (천 TEU)	6,688 (447)	22,598 (1,602)	39,291 (2,793)	카페리물동량 포함
유류	24,988	24,247	25,023	
시설소요	47,109	125,705	162,471	유류, 카페리, 돌핀 처리화물 제외

자료 : KMI 항만수요예측센터, 전국 항만물동량 예측결과, 2011
주 : 2010년은 실적치임.

22

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

● 대산항 개발방향 및 품목별 물동량 전망

대산항 개발방향

- 배후 석유화학산업단지 발전을 주도하는 충남지역 거점항만으로 개발
- 충남권 일반화물 및 자동차 화물처리 등의 항만인프라를 확충하여 대중국 수출거점으로 육성 예정
- 카페리 운항을 위한 인프라 확충을 통해 대중국 여객항로 개설 지원
- 항외 측은 유조선 등 대형선 접안 가능한 화주 전용부두, 항내 측은 제품 및 여객수송을 위한 중소형 공용부두로 개발

(단위 : 천RT/년, 천TEU/년)

구분	2010	2020	2030	비고
총물동량	66,122	90,492	109,210	
석탄	13,709	16,429	16,429	
철제	27	8	8	
고철	6	4	4	
자동차	-	586	791	
화공생산물	4,865	8,266	11,008	
기타 잡화	523	1,075	1,475	
컨테이너 (천 TEU)	695 (45)	2,634 (185)	5,220 (369)	
유류	46,296	61,490	74,275	
시설소요	14,961	20,736	23,927	유류 및 화공생산물 제외

자료 : KMI 항만수요예측센터, 전국 항만물동량 예측결과, 2011
주 : 2010년은 실적치임.

23

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

● 보령항 개발방향 및 품목별 물동량 전망

보령항 개발방향

- 배후 발전단지 운영에 필요한 석탄 및 LNG 원활한 수송을 지원하는 에너지 중심항만으로 육성
- 화력발전소 지원 항만 역할 강화
- 배후권역 발생 잡화화물은 산업단지 내 지원부두에서 처리, 향후 물동량 추이를 고려하여 신규 잡화부두 확보 검토
- 대부분의 시설이 전용부두이므로 수요자를 고려한 항만운영 관리 추진
- 주요 화물은 석탄으로, 해양오염방지 주력

(단위 : 천RT/년)

구분	2010	2020	2030	비고
총물동량	14,007	27,786	27,843	
석탄	13,688	16,429	16,429	
모래	34	31	31	
일반잡화	197	608	649	
유류	88	10,718	10,734	
시설소요	13,919	17,068	17,109	유류 제외

자료 : KMI 항만수요예측센터, 전국 항만물동량 예측결과, 2011
주 : 2010년은 실적치임.

24

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

● 장항항 개발방향 및 품목별 물동량 전망

장항항 개발방향

- 배후권 발생화물 처리 및 주민 어업활동을 지원하는 지역경제 거점항으로 육성, 군산항과 연계 개발 운영 추진
- 기존 노후 호안은 항만친수시설로 전환
- 지역 수산산업 지원을 위해 어선 물양장 신규 개발 및 정비를 통해 어선 지원능력 확충
- 기존 화물부두도 지속적으로 운영하여 배후권역 일반화물 물류비 절감

(단위 : 천RT/년)

구분	2010	2020	2030	비고
총물동량	1,218	1,537	1,856	
시멘트	346	594	695	
목재	-	23	23	
모래	419	578	795	
철광석	3	-	-	
철재	3	5	5	
고철	1	-	-	
일반잡화	441	329	329	
유류	6	8	9	
시설소요	1,212	1,529	1,847	유류 제외

자료 : KMI 항만수요예측센터, 전국 항만물동량 예측결과, 2011
 주 : 2010년은 실적치임.

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

● 태안항 개발방향 및 품목별 물동량 전망

태안항 개발방향

- 배후 태안화력발전소 발전용 원료의 원활한 수송을 지원하는 에너지 중심항만
- 전용부두이므로 부족한 하역능력은 태안화력발전소 전용부두 자체 능력 제고 등으로 해결
- 추가 부두운영 필요 시에는 항만기본계획 변경
- 부두별 기능특화 : 연료부두(석탄 처리), 물양장(일반화물 처리)

(단위 : 천RT/년)

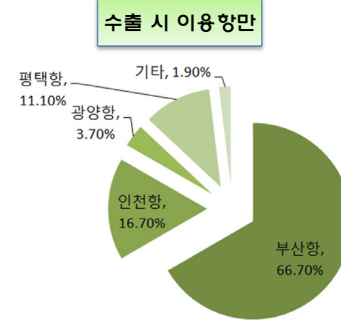
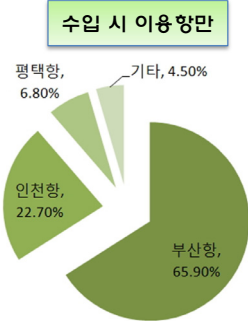
구분	2010	2020	2030	비고
총물동량	12,561	18,098	18,112	
석탄	12,299	17,798	17,798	
철광석	1	-	-	
철재	14	-	-	
고철	3	-	-	
일반잡화	221	201	201	
유류	23	99	113	
시설소요	12,538	17,999	17,999	유류 제외

자료 : KMI 항만수요예측센터, 전국 항만물동량 예측결과, 2011
 주 : 2010년은 실적치임.

IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

충남도내 수출입 기업의 항만 이용 현황(설문)

- 수출입 형태 : ① 국내원료 제품화 후 수출 또는 내수(49.1%), ② 원료수입 제품화 후 수출 또는 내수(26.4%)
- 수출 상대국 : ① 동남아시아(24.7%), ② 중국(22.4%), ③ 미국,일본(17.6%)
- 수입 상대국 : ① 중국(32.6%), ② 일본, 유럽(13%), ③ 미국(10%)
- 수출입 수단 : ① 해운(78.6%), ② 항공(16.1%)
- 수출입 고려사항 : ① 물류비용(46.8%), ② 운송기간(납기) 22.6%, ③ 제품 또는 원료의 안전성(19.4%)



도내 항만인식 정도와 이용하지 않는 이유

- ① 수출입 국가와의 항로 미개설 ② 선박 운항횟수가 적음 ③ 항만 편의시설 부족 ④ 항만연계수송 및 교통망 불편

자료 : 충남발전연구원, 「충남도내 항만활성화 방안 기초연구」, 2011.5

27

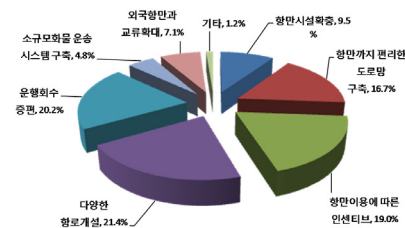
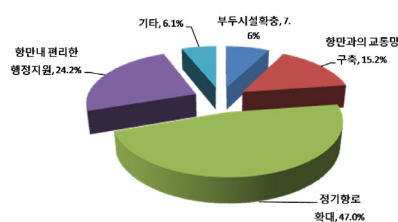
IV. 충청권 항만의 중장기 개발 계획

충남도내 기업의 수출입 형태 및 물동량(설문)

- 원자재 수입형태 : ① 컨테이너(56.8%), ② 파렛트 형태(21.6%)
- 제품 수출형태 : ① 컨테이너(77.1%), ② 파렛트 형태(8.3%)
- 수출입물량 국내 운송방법 : ① 복합운송업체(88.24%), ② 자사차량(3.9%)
- 월평균 수입물동량 : ① 10~100톤 이하(26.7%), ② 10톤 이하, 100톤~1,000톤 이하(각 23.3%)
- 월평균 수출물동량 : ① 100톤~1,000톤 이하(32.5%), ② 10~100톤 이하(30%)
- 수입물동량 반출 주기 : ① 매주, 1개월(각 27.8%), ② 2개월~3개월(22.6%)
- 수출물동량 반출 주기 : ① 매주(30.4%), ② 1개월(19.6%)

도내 항만 개선사항 및 정책적 역점 사항

- 도내 항만의 개선사항 : ① 정기항로 확대 ② 항만 내 편리한 행정지원 ③ 항만과의 교통망 구축
- 도 항만정책 역점사항 : ① 다양한 항로개설 ② 운항횟수 증편 ③ 항만이용에 따른 인센티브 제공



자료 : 충남발전연구원, 「충남도내 항만활성화 방안 기초연구」, 2011.5

28

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만물동량 현황

충 물동량 현황

- '01년 이후 충남도 항만물동량은 급격한 증가는 없지만, 안정적 증가세 유지(대산항의 경우 1.4%에 불과)
- 이는 대부분의 화물이 항만 직배후 화주의 물동량 처리에 그치고 있기 때문인 것으로 판단됨
- 장항항의 경우에는 대부분이 모래, 시멘트 등 연안물동량임(연안비중 : '01년 96.6% → '10년 79.2%)

[충남도 주요 무역항 총 물동량 실적]

(단위 : 천RT, %)

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	연평균('01~'10)
평택·당진항	39,558	42,444	44,097	47,791	50,247	50,853	75,196	7.4
대산항	49,275	36,436	44,375	45,730	50,984	54,324	55,628	1.4
태안항	6,126	8,879	8,670	11,345	12,195	12,359	12,561	8.3
보령항	8,200	8,650	9,312	9,267	11,254	11,966	14,007	6.1
장항항	623	1,414	1,244	1,381	1,309	1,199	1,217	7.7

자료 : 국토해양부, SP-IDC.

주 : 장항항 외 연안화물 처리 비중은 미미하여 연안항 처리 실적은 표시하지 않음.

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만물동량 현황

주요 품목별 물동량

- 주요 항만 대부분 유연탄, 기타광석, 원유/석유, 석유정제품이 90% 이상을 점유, 공업항 기능
 - * 당진항의 경우에도 동국제강, 현대제철 등의 화물 처리로 대부분 철강, 고철 위주임
- 장항항은 시멘트, 모래, 기타광석 화물이 대부분을 차지('05년 84.5% → '10년 88.1%)

[충남도 주요 무역항 품목별 처리 실적]

2005						2010					
구분	유연탄	기타광석	원유석유	석유정제품	소계	구분	유연탄	기타광석	원유석유	석유정제품	소계
대산항	15.1%	0.2%	36.3%	40.6%	92.3%	대산항	20.7%	0.1%	34.5%	34.3%	89.6%
태안항	98.1%	1.3%	0.0%	0.6%	100.0%	태안항	97.7%	1.4%	0.0%	0.6%	99.8%
보령항	97.6%	1.8%	0.0%	0.5%	100.0%	보령항	97.9%	1.8%	0.0%	0.2%	99.9%

2005					2010				
구분	시멘트	모래	기타광석	소계	구분	시멘트	모래	기타광석	소계
장항항	29.9%	47.0%	7.6%	84.5%	장항항	28.4%	34.4%	25.3%	88.1%

자료 : 국토해양부, SP-IDC.

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만물동량 현황

컨테이너물동량 현황

- 충남도 무역항 중 '컨' 화물 처리 항만은 대산항이 유일
- '07년 이후 대산항 '컨' 물동량 연평균 75.4% 증가(신생 항만의 대표적 현상), 그러나 절대 물동량 미약
- 대중국 교역의 유리한 지리적 입지에도 불구하고, 대중국 물동량 비중 감소('07년 86.3% → '10년 57.0%)
 - * 항로 및 교역국가 확대에 따른 대중국 물동량 비중 감소라고 판단하기 어려움

[대산항 컨테이너물동량 실적]

(단위 : TEU, %)

구분	2007	2008	2009	2010	연평균증가율
대산항(A)	8,388	9,243	29,031	45,233	75.4
대중국(B)	7,241	7,492	21,825	25,780	52.7
비중(B/A)	86.3	81.1	75.2	57.0	

자료 : 국토해양부, SP-IDC.

31

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만물동량 현황

주요 교역 국가

- 대산항은 '06년 이후 교역국가 증가('06년 38개 → '10년 55개), 그러나 상위 10개 국가 비중 여전히 높음
- 그 외 태안항, 보령항, 장항항은 교역국가 증가 미미, 주요 교역국 비중은 오히려 상승

[충남도 주요 무역항 교역국가]

2006				2010			
구분	국가수		비중	구분	국가수		비중
대산항	38	상위10개국	83.3%	대산항	55	상위10개국	82.0%
태안항	4	인도네시아	24.8%	태안항	7	인도네시아	49.8%
보령항	4	인도네시아	36.1%	보령항	8	인도네시아	52.4%
장항항	3	중국	74.4%	장항항	4	중국	84.6%

자료 : 국토해양부, SP-IDC.

32

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만물동량 현황

항만물동량 관련 주요 시사점

- 충남 주요 항만의 물동량 처리 특성 상 기존 화물의 유치를 통한 물동량 증대 어려움
(기존 처리 물동량은 일부 주요 화주 중심으로 제한적)
- 공업항의 성격이 강하며, 현 상황에서 상업항으로의 전환 한계
- 기존 일부 화주 중심의 물동량 처리로 교역국가 및 항로 확대에도 한계
- 대중국 교역의 유리한 입지에도 불구하고, 대중국 물동량 미미

➡ 신규 유치 물동량 발굴, 대중국 물동량 증대, 항만마케팅 강화 필요

33

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만의 선박입출항 현황

충남도 무역항의 선박입출항 실적 현황

- '06년 이후 장항항을 제외한 평택·당진항, 대산항, 보령항, 태안항의 선박입출항은 증가세를 유지
- '10년 기준, 평택·당진항은 18,542척(전국의 3.6%), 대산항은 11,462척(전국의 2.9%) 이용

[충남도 주요 무역항 선박입출항 실적]

(단위 : 척, 백만톤, %)

구분	2006		2007		2008		2009		2010		연평균('06-'10)		전국대비 평균 비중	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수
평택·당진항	11,709	131.2	12,818	140.6	13,756	155.1	15,032	150.8	18,542	210.2	12.2	12.5	3.6	5.7
대산항	10,312	72.3	11,221	79.3	11,791	90.2	12,486	100.3	11,462	104.0	2.7	9.5	2.9	3.3
보령항	613	10.8	677	10.7	697	13.3	822	13.8	918	16.5	10.6	11.2	0.2	0.5
태안항	517	10.0	666	13.0	746	14.0	810	14.3	771	15.0	10.5	10.6	0.2	0.5
장항항	1,545	3.1	1,837	3.6	1,528	2.8	1,237	1.8	1,152	1.8	-7.1	-12.4	0.4	0.1

자료 : 국토해양부, SP-IDC.

34

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

V. 충청권 항만이용 실태

충남도내 항만의 선박입출항 현황

주요 항만별 선박입출항 실적 현황

- 외항선의 입출항이 활발한 항만은 부산>울산>광양>인천>포항>당진평택>마산>대산 순
- 연안선의 입출항이 활발한 항만은 부산>울산>광양>인천>마산>목포>포항>여수>대산>당진평택 순

[국내 무역항의 선박입출항 실적 순위]

부 문 별	구 분	전체 선박	외항선	연안선
1	부산항	26.2%	34.1%	20.7%
2	울산항	13.2%	14.3%	12.5%
3	광양항	11.1%	12.6%	9.9%
4	인천항	10.4%	11.6%	9.7%
5	마산항	5.3%	3.0%	6.8%
6	포항항	4.7%	5.0%	4.5%
7	목포항	4.7%	1.6%	6.7%
8	평택·당진항	3.6%	4.9%	2.7%
9	여수항	3.1%	1.6%	4.0%
10	대산항	2.9%	2.5%	3.1%

자료 : 국토해양부, SP-IDC.

주 : '06~'10년 입출항 선박척수의 평균 비중임.

35

V. 충청권 항만이용 실태

충청권 항만의 여객수요 전망

국제 해운여객 전망

- 국제관광객 증가로 국제 해운여객수는 지속적으로 증가하여 '20년 486만명으로 전망됨
- 대중국 여객도 크게 증가하여 인천항, 평택·당진항, 대산항 등의 여객수요 증가 전망

[항만별 국제 해운여객 전망]

(단위 : 천명)

구 분	2005	2010	'05~'10 연평균증가율	2015	'10~'15 연평균증가율	2020	'15~'20 연평균증가율	2030	'20~'30연 평균증가율
부산항	1,028	1,231	3.7%	1,794	10.5%	2,188	4.1%	2,975	3.1%
광양항	-	-	-	36	9.4%	39	1.6%	39	-
인천항	790	926	3.2%	1,247	1.7%	1,566	4.7%	2,204	3.5%
평택·당진항	182	409	17.6%	645	8.4%	669	0.7%	669	0.0%
군산항	56	151	21.9%	162	-0.8%	164	0.3%	164	0.9%
속초항	57	19	-19.8%	21	10.3%	24	2.7%	29	1.9%
동해·묵호항	-	39	-	41	-5.8%	43	1.0%	44	0.0%
포항항	-	-	-	37	-	65	11.9%	75	1.4%
대산항	-	-	-	74	-	97	5.6%	106	0.9%
총합계	2,113	2,775	7.1%	4,057	6.4%	4,855	3.7%	6,305	2.6%

자료 : 국토해양부, 「제3차 전국항만기본계획」, 2011. 7

36

V. 충청권 항만이용 실태

충청권 항만의 여객수요 전망

대산항의 카페리항로 개설 및 전망

- 대산항은 충청권 대중국 카페리관문으로서 지리적 이점을 가지고 있음
- 대산-용안(중국)간 카페리 항로로 개설예정
*중국(서하구 그룹) 및 한국(대아고속해운) 사업자 선정 및 합작회사 추진,
1부두를 여객부두로 활용하여 1만 5천톤급 쾌속선으로 2012년 6월 취항 예정
- 향후 대산항의 카페리 여객은 2020년 97천명, 2030년 106천명으로 전망

인근항의 카페리 항로 운영 현황

- 인근 항만(인천, 평택)의 카페리 항로를 검토하여 추가적 항로개설 검토 필요
[평택]일조, 청도 항로는 2009년 중단, 신규 국제여객터미널 계획 중
[인천]10개 항로개설, 2009년 여객 수 증가가 정체였으나 2010년 회복세, 신규 여객터미널 건설 중
[군산]석도 1개 항로 주 1항차 운항 중, 신규 여객터미널 완공 후 사용 중

[대산항 인근 항만의 대중국 카페리 여객 현황]

(단위 : 천명)

항로	평택					인천										군산	합계
	평택-영	평택-일	평택-연	평택-청	평택-위	인천-영	인천-황	인천-진	인천-연	인천-대	인천-석	인천-동	인천-해	인천-위	인천-청	인천-연	군산-석
2008	112	93	42	29	0	40	52	79	91	84	98	103	81	22	60	55	1,041
2009	164	0	60	0	68	46	56	70	61	101	80	127	78	36	57	135	1,141

자료 : 평택, 인천, 군산 지방해양항만청, 2010

V. 충청권 항만이용 실태

충청권 마리나항만 개발 현황 및 계획

명칭	위치	개발 개요			비고
		구역	단계	규모	
석문 마리나항만	충남 당진군 석문면 장고항리 1128번지 일원	기타연안	계획	400척	
오천 마리나항만	충남 보령시 오천면 학성리 산 91번지 일원	기타연안	계획	100척	
홍원 마리나항만	충남 서천군 서면 도둔리 1222-6번지 일원	국가어항	계획	100척	
보령 마리나항만	충남 보령시 남포면 월전리 685-1번지 일원	무역항	기 개발	-	*세일링 요트 위주 활동

자료 : 국토해양부, 「제1차 마리나항만기본계획」, 2010. 1

여객 및 마리나 관련 주요 시사점

- 대중국 카페리관문으로 지리적 이점에도 불구하고 국제여객수요에 맞춘 항로 부재
* 대산항 국제여객터미널 개발계획의 조속한 추진 필요
 - 지역내 관광자원과 연결한 마리나항만 개발 및 마리나산업단지 확충에 대한 관심 필요
- ➡ **대중국 국제여객 수요 및 물동량 확보, 관광자원과 연계한 마리나항만 개발**



VI. 충청권 항만물류의 문제점

충청광역경제권의 특성과 경제규모

충청광역경제권의 특성

[전자기기 및 자동차 부품산업 위주의 산업구조]

- 충청권은 수도권 인접지역으로서 수도권 정책의 직·간접적 영향을 크게 받고 있으며, 국토 중심지로서의 기능확보와 수도권 기능 수용을 위한 공동 대응전략 마련이라는 차원에서 지역협력기반 구축이 요구되고 있음

[대전]첨단연구기관과 관련 인프라 보유, 대덕R&D특구 개발

[충북]바이오와 바이오 정보산업의 국내 중심지

[충남]천안, 아산지역을 중심으로 디스플레이 LCD 등 전자정보기기 산업과 자동차 및 부품산업 클러스터 형성
대 중국 수출교두보

광역경제권별 지역총생산(GRDP) 규모

- 충청권(대전, 충남, 충북)의 2009년 지역내 총생산 규모는 12조 2천억 원으로, 전국 11% 수준

(단위 : 억원, %)

구분	2006	2007	2008	2009
수도권 (비율)	444,298 (48.7)	477,954(48.6)	495,159(48.1)	444,298 (48.7)
충청권 (비율)	100,161(11.0)	107,335(10.9)	111,297(10.8)	121,847(11.4)
대경권 (비율)	92,886(10.2)	96,230(9.8)	100,426(9.8)	102,102(9.6)
동남권 (비율)	154,383(16.9)	169,896(17.3)	182,871(17.8)	181,707(17.0)
호남권 (비율)	88,968(9.7)	96,889(9.9)	103,604(10.1)	104,535(9.8)
강원권 (비율)	24,133(2.6)	25,989(2.6)	26,310(2.6)	27,538(2.6)
제주권 (비율)	8,096(0.9)	8,736(0.9)	8,833(0.9)	9,478(0.9)

비고 : 지역내 총생산(시장가격)=지역내 총부가가치(기초가격)+순생산불세, 2009년 자료는 추정치임
자료 : 통계청, 국가통계포털 www.kosis.kr

39

VI. 충청권 항만물류의 문제점

충남도내 수출입 화물 특성

수출입 주요 품목 현황

- 2010년 현재 충남지역의 주요 수출품목은 ①액정디바이스 ② 메모리반도체 ③반도체 부품임
- 주요 수출화물은 전자제품으로 항공이용 화물이 대부분이며, 수입품목은 석탄, 철재 등 전용부두가 필요한 벌크화물
- 항만이용 가능성이 높은 도내 수출입 기업은 복합운송업체 및 물류전문기업을 통해 인근 평택항 및 인천항, 부산항을 주요 수출입 항만으로 이용하고 있음

지역	2010			업체수(개)		주요 수출품 (2010년)
	수출액	수입액	무역수지	수출	수입	
충남	54,054	24,893	29,161	5,672	3,186	①액정디바이스(16,607) ②메모리반도체(11,706) ③반도체부품(4,030)
충북	10,330	6,120	4,209	2,382	2,554	①메모리반도체(2,239) ②정밀기기(1,222) ③반도체부품(703)
전국 합계	466,384	425,212	41,172	137,579	155,050	

주 : 수출입/무역수지-백만달러, 주요 수출품의 ()는 수출액(백만달러), 수출입 업체수는 지역별 사업장 기준

자료 : 관세청

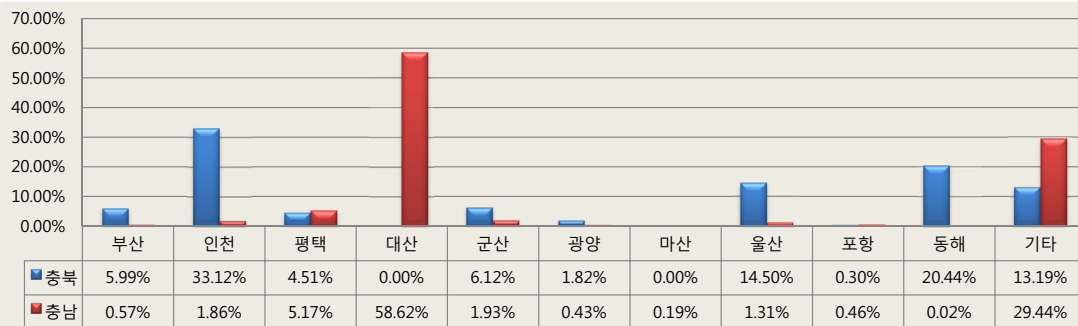
40

VI. 충청권 항만물류의 문제점

● 충청권 물동량 분석(일반화물 비중점)

수출입 일반화물 비중점분석

- 충남지역은 국내 일반화물 수출입 물동량의 13.5%를 차지(수출 8.1%, 수입 15.0%)하여 울산, 전남지역에 이어 국내 3위의 수출입 물동량 반출입 지역
- 충남지역 수출입 일반화물은 주로 대산항을 이용하였으며, 그외 평택항, 인천항, 군산항을 일부 이용(충남지역 수출 화물의 73%, 수입 화물의 56%가 대산항 이용)
- 그러나 충청지역 수출입 일반화물은 전체 일반화물의 0.4%만 차지하고 있으며 주로 인천항, 울산항, 동해항을 이용하였으며, 대산항은 전혀 이용되지 않았음.



자료 : 한국해양수산개발원, 2009 국가교통수요조사 및 DB 구축사업, 해상화물 O/D 보완갱신, 2010

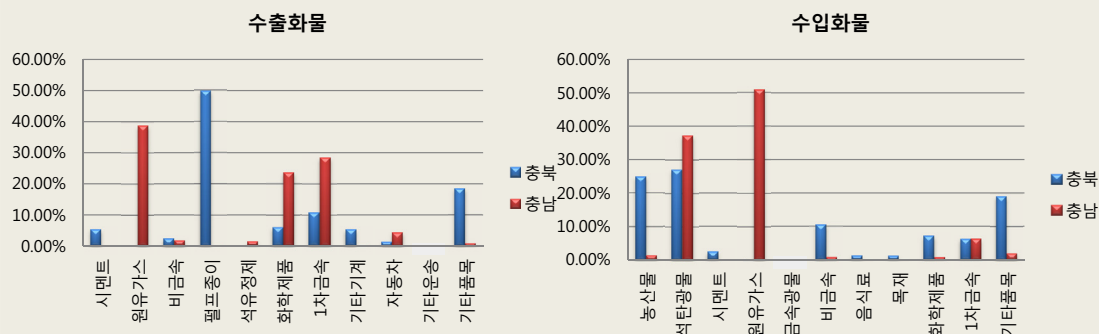
41

VI. 충청권 항만물류의 문제점

● 충청권 물동량 분석(수출입 물동량 비중)

충청지역 주요 수출입 물동량 비율

- 충북지역 주요 수출 화물은 펄프종이, 1차금속, 화학제품, 시멘트 등이며 **충남지역에서는 원유가스, 화학제품, 1차금속, 자동차 등이 주요 수출품임.**
- 충북지역 주요 수입화물은 석탄, 농산품, 화학제품, 1차금속 등이며 **충남지역은 원유가스, 석탄, 1차 금속등이 주요 수입품임.**
- 충북지역의 주요 수입품인 **농산품**은 대산항이 아닌 **인천항**을 통해 주로 **수입**되며, 주요 수출품인 **펄프종이**는 **군산항**을 통해 **수출**이 이뤄짐.



자료 : 한국해양수산개발원, 2009 국가교통수요조사 및 DB 구축사업, 해상화물 O/D 보완갱신, 2010

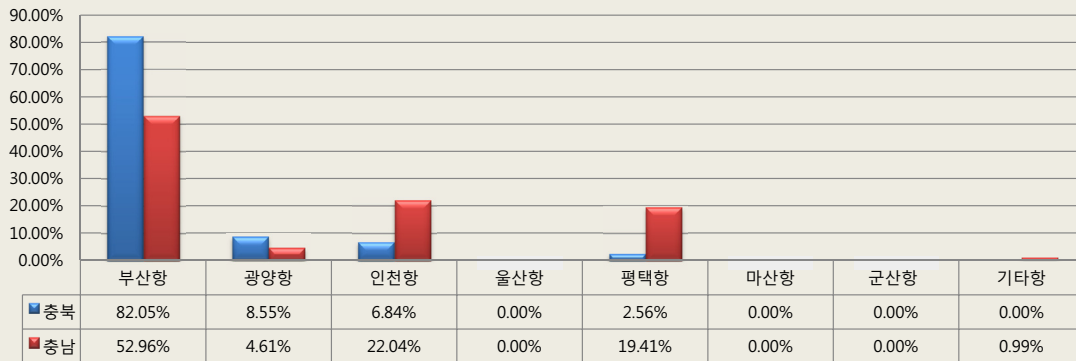
42

VI. 충청권 항만물류의 문제점

● 충청권 물동량 분석(수출입 컨테이너물동량 기종점 분석)

수출입
컨테이너물동량
기종점 분석

- 충청지역 수출입 컨테이너물동량 유발비율(충북 2.3%, 충남, 4.5%)은 경기, 울산, 경상, 전라지역에 비해 상당히 낮은 편임.
- 충청지역 발생 수출입 컨테이너물동량의 대부분은 부산항, 인천항, 광양항을 통해 처리되며 대산항에서 처리되는 비중은 1% 이하임.



자료 : 한국해양수산개발원, 2009 국가교통수요조사 및 DB 구축사업, 해상화물 O/D 보완갱신, 2010

43

VI. 충청권 항만물류의 문제점

● 충청남도내 항만물류의 문제점

1 항만 및 배후 인프라 부족

- 대중국 교역의 활성화 등 충남도 물동량은 증가하고 있으나 항만시설 및 배후단지, 연계수송망 등 항만 배후 인프라 시설은 부족
 - 항만은 서북측이 중심이 되어 개발되어 있으나 고속도로와 철도는 남북측 및 외각 순환형으로 발달되어, 산악지역 및 서천군 등 내륙지역 소외
 - 항만과 연결되는 연계 고속도로 필요
 - ex) 평택항은 서해안 고속도로 진입이 수월한 구조→물류흐름 원활
- 대산항 신규 컨테이너 전용부두 및 평택·당진항 배후단지의 조기 개발 필요성 등 대두
 - 충남권 항만물동량 제고를 위해서 직배후화물의 인근 항만이용이 선결되어야 함
- 대산항, 태안항 을 연결하는 항만 진입도로 및 배후 연계 수송망 열악
 - 내륙고속도로가 대전-당진으로만 연결되어 있어 충청권 화물의 타 항만으로 이탈 초래

44

VI. 충청권 항만물류의 문제점

충남도내 항만물류의 문제점

2 충청권 산업구조 불균형

- 충남지역 경제성장을 주도하는 생산공장은 서북부 지역에 집중된 반면, 기타지역은 1차산업 위주로 편성되어 산업 간 불균형 심화



45

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

VI. 충청권 항만물류의 문제점

충남도내 항만물류의 문제점

3 충청권내 지역화물의 낮은 처리 비중 : 배후권역의 화물유치 미흡

- 평택·당진항을 제외한 충남권 화물의 처리 비중이 1% 미만
- 충청권 화주의 충남항만 이용 시 물류비가 높은 편이며 별도의 인센티브 정책 미비
- 항만 배후의 산업단지와 항만간 낮은 연계성으로 인해 물동량 발생 미비

4 미래형 항만관리·운영체계 구축 미흡 : 항만개발 및 관리의 지방화 시대 대비 미흡

- 평택·당진, 대산 및 장항항을 제외한 충남권 항만은 지방관리항으로 충남도에서 관리
- 효율적으로 항만을 관리할 수 있는 법·제도 및 관리운영 방안 미비
- 항만관제, 안전, 보안업무 등은 중앙정부에서 관리함으로 인해 운영 및 책임상 혼선 발생 가능

46

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

VII. 충청권 항만 발전방안

충남도내 항만의 활성화 전략

1 항만별 특화 발전 유도 및 상업항 기능 확대

구분		특화기능	기능 확대
무역항	당진항	제철·철광석	기존기능+잡화·컨테이너부두
	태안항	에너지	기존 특화기능 강화
	대산항	석유화학산업	기존기능+컨테이너, 국제여객부두 개발
	보령항	화학발전산업	기존기능+잡화, 컨테이너부두 개발
	장항항		다기능 생활지원형 항만으로 기능정립
연안항	대천항	어항 기능	관광, 여객, 화물 등 중심 연안항
	비인항	어항 기능	복합다기능(친수성 기능 확대) 마리나 시설 등 확장

2 충청권내 지역화물 유치를 위한 인프라 확충

- 동서 간 기간교통망 확충 및 철도수송체계 개선
 - 대전·당진 간 고속도로의 대산항 연장노선 조속 개발
 - 대산항 인입철도 구축으로 물류비 절감 및 항만경쟁력 제고

47

VII. 충청권 항만 발전방안

3 항만물동량 유치를 위한 법·제도 개선 및 마케팅 활동 강화

- 제도개선 : 인센티브 제공을 위한 법·제도 정비
 - 화물유치 인센티브 지급에 관한 조례 제정
 - 경북도의 포항항 화물유치지원조례, 전북도의 군산항 화물유치지원조례 등
 - 대량 화물을 제외한 잡화 및 컨테이너화물 대상
- 정기적인 애로요인 조사 및 분석
 - 항만이용자(선사, 화주)의 항만이용 의향
 - 항만이용 애로사항 분석
 - 지자체 지원사항
 - 항만이용 기초 통계자료 축적
- 항만이용자를 대상으로 한 체계적 마케팅 활동 추진
 - 충남도 항만이용자 협의회 구성 → 분기별 애로사항 논의

4 카페리 국제여객부두 활성화를 위한 지자체 참여 및 추가 항로개설 추진

- 지자체의 대산항 국제여객부두 지원 및 운영 참여 고려
 - 유사사례 : 여객 및 화물유치 실적에 따른 인센티브 지급 등
 - 지자체의 운영 참여 사례 : 평택시의 국제여객부두 운영 참여

48

VII. 충청권 항만 발전방안

5 충청권 자연자원을 활용한 마리나항만 개발

- 충남도의 주도로 오천 및 홍원 마리나항만 개발사업 참여 유도
 - 사업 참여 가능성 탐색
 - 지자체 지원사항(정책적 지원)강구
- 추가 개발 대상지역 모색
 - 충남권 해양관광 자원을 활용할 수 있는 마리나항만 개발 대상지 추가 모색
ex)비인항 지역내의 마리나 항만개발 등

6 항만의 대외 교류협력 확대를 통한 물동량 유치

- 중국 동북지역 항만과의 교류협력 확대(Port Alliance)
 - 충남권 항만과 교류항만 간 상호 부두이용
- 몽골의 자원 물동량 유치를 위한 한-몽골-중국 3국간 협력방안 모색
 - 몽골의 제철관련 원료 화물의 당진항 이용 → 당진항 배후 현대제철 원료 공급
* 한(당진항) - 중(단둥항) - 몽골(내륙수송)
- 충남도 내 항만에서 항만관련 국제세미나 개최를 통한 브랜드 홍보 추진
- 충청남도 차원에서 중국 주요 항만과 교차 투자(물류센터 등) 검토

49

VII. 충청권 항만 발전방안

7 항만기능 확대 및 활성화를 위한 정책기반 확립

- 충남 지역에 기반을 둔 포워더의 적극적 육성
 - 항만물동량의 실질적 창출에 포워더의 역할 중요
 - 지역내 영세 포워더를 강소기업으로 육성 또는 다수 기업 일괄 유치 통해 LCL 화물 창출 필요
- 중·장기적으로 공업항에서 상업항으로 기능 전환 유도
 - 현재 공업항 기능을 유지하면서 점진적으로 상업항으로 발전 유도
 - 장기적 관점에서 미래 지향적인 단계별 실행 전략 마련 필요
- 항만시설 활성화 및 항만부가가치 창출에 정책적 노력
 - 1차적으로 화주 및 선사 등의 항만이용도 제고에 따른 기존 시설 활성화에 집중
 - 아울러 기존 물동량을 중심으로 부가가치 증대 전략 모색

50

