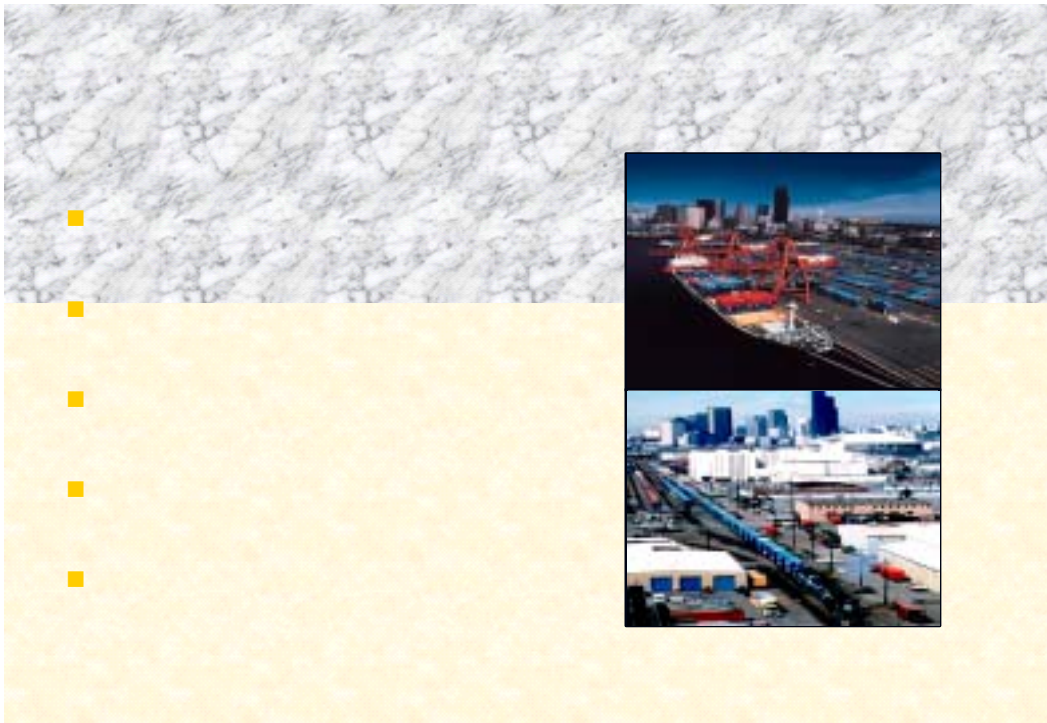


3



2005. 8.

( )



## I.

- - ◆ 세계물류환경에서 동북아의 역할 증대 및 경쟁 심화
  - ◆ 지방자치 정착에 따른 지자체의 산업구조 개편 및 물류산업 육성 움직임
- - ◆ 우리나라 서해안축의 물류산업 및 시설 구상에 대한 역할 검토 및 평가
- - ◆ 지역: 한·중·일 3국을 중심으로 한 동북아 지역
  - ◆ 수단: 컨테이너운송 중심의 해운·항만, 항공 등

## II.

:

1)

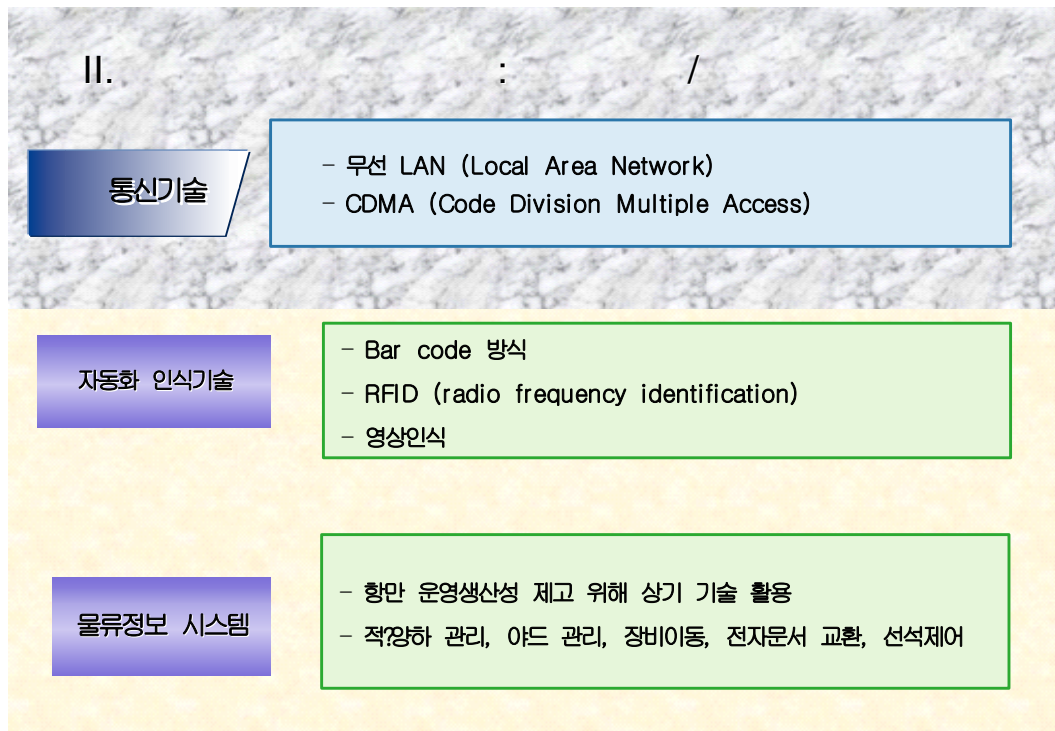
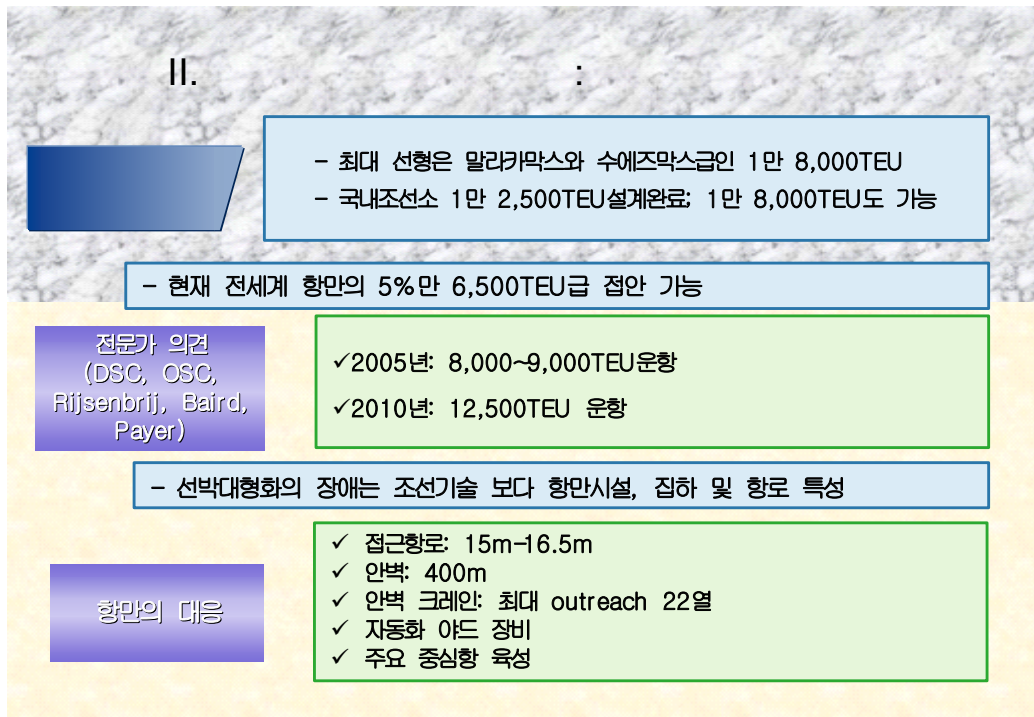
- 1970 , , 3 , ,
- 2 1970 , 1990
- 21 ,

2)

- 3 ,
- 가 -> ->
- 3 가 ,

3)

- 3 가 , 가
- 가
- WTO FTA 3 가





II. :

1)

- Global Alliance (1995 3 )

2)

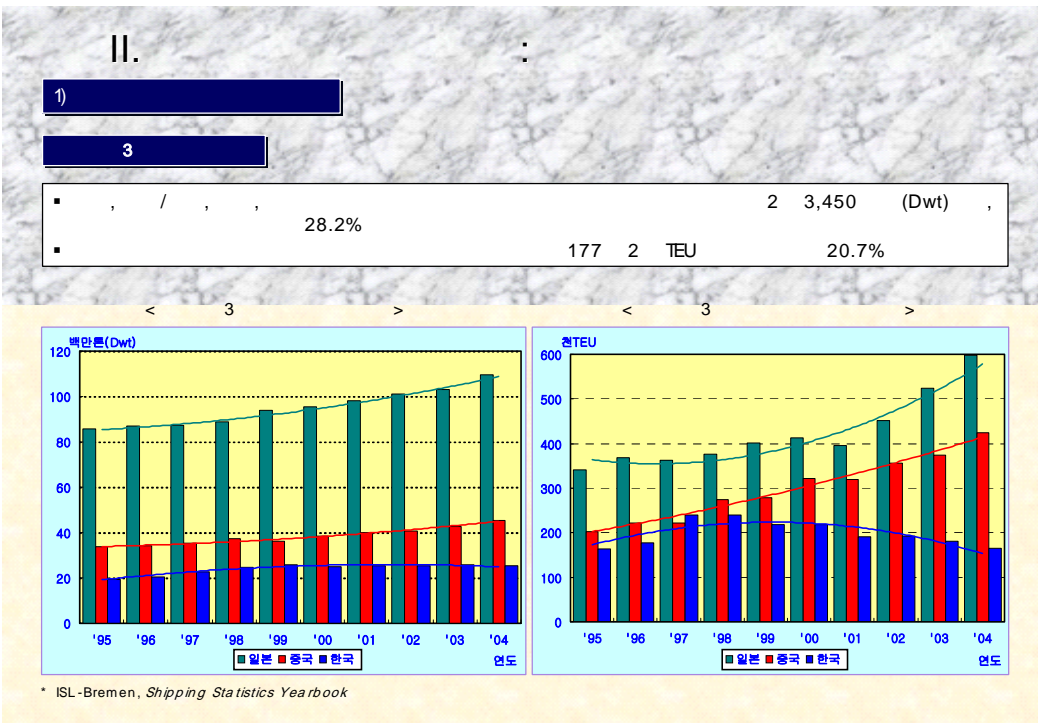
- ? ? 가

3)

- 6 : - 89%, 82% 가

4)

- 1997 (M&A)



## II.

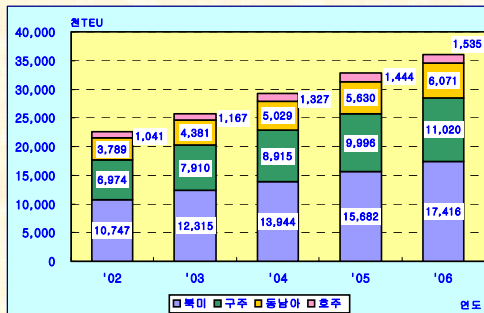
1)

가

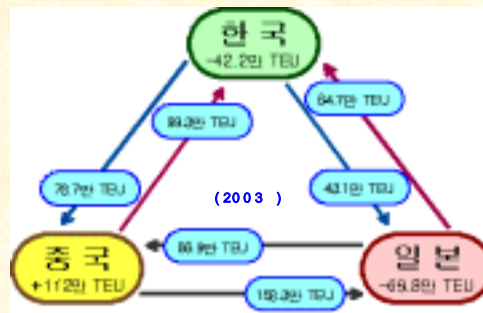
가 , / , 가 .  
 - 2004 2,921 TEU 30.2%  
 - 47.7%, 30.5% 17.2%

3 가 , 2000

- 가 가 1997 16%  
 - 가 .  
 - 3 ,



\* Containerisation International



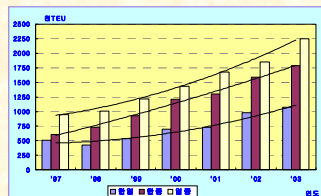
## II.

3

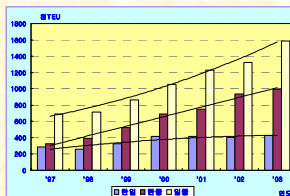
가 , ? 가 가  
 가 : 가 20.4% 20.1%

구 분		1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	증가율
동 항 (E/B)	한·일	289	261	331	415	416	404	431	6.9
	한·중	326	393	525	690	748	938	993	20.4
	일·중	694	717	863	1,057	1,230	1,323	1,583	14.7
	계	1,309	1,371	1,719	2,162	2,394	2,665	3,007	14.9
서 항 (W/B)	한·일	216	167	204	286	315	581	647	20.1
	한·중	285	338	401	520	556	655	787	18.4
	일·중	257	291	354	375	444	523	669	17.3
	계	759	796	960	1,182	1,314	1,759	2,103	18.5
합 계	한·일	505	429	535	701	731	985	1,078	13.5
	한·중	611	730	926	1,210	1,304	1,593	1,780	19.5
	일·중	952	1,009	1,218	1,432	1,674	1,846	2,252	15.4
	계	2,068	2,167	2,678	3,343	3,709	4,424	5,110	16.3

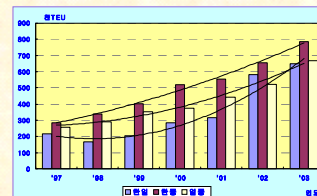
< 3 >



< 3 (E/B) >



< 3 (W/B) >



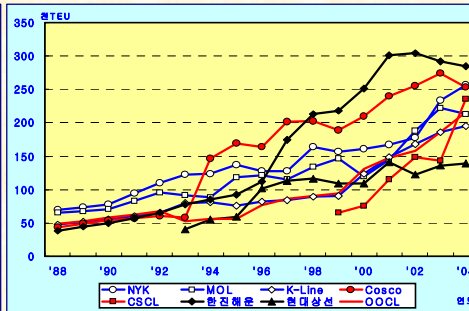
## II.

2)

3	Wanhai	7	CNC	가	22	29	가	20	,
				1990					, 21
				가					
20				10			845	241 TEU	27% ,
				196	117	TEU	32%		

구분	'88년		'90년		'95년		'00년		'04년	
	순위	선박량	순위	선박량	순위	선박량	순위	선박량	순위	선박량
NK	4	69.9	4	78.1	5	137.0	8	161.0	8	255.2
MOL	5	65.2	5	70.3	7	118.2	15	119.2	12	213.2
K-Line	8	48.0	8	55.5	13	75.5	13	123.7	15	195.8
Cosco	12	43.3	9	54.5	4	169.8	7	209.9	9	233.0
CSCL	-	-	-	-	-	-	19	75.7	10	236.1
한진해운	15	38.8	11	49.6	9	92.3	4	251.7	7	284.7
현대상선	-	-	-	-	18	58.2	16	109.5	19	139.2
OOCL	7	48.3	7	58.1	19	55.8	10	130.4	11	216.5
Evergreen	1	124.4	1	130.9	3	182.0	2	345.7	3	437.6
Yangmiao	9	46.8	13	46.8	17	60.0	14	121.0	18	168.0

\* Containerisation International Yearbook



## II.

2)

▪ <b>Cosco</b> :	1990		
-	1,000		
-	107 23 3 TEU,		89.5%
-	22 , 13 6 TEU,		58.0%
-	CKYHS		
▪ <b>(CSCL)</b> :	1997	, 2004	10
-	14		
-	104 22 TEU,		46.4%
-	38 23 9 TEU,		108.0%
-	/		

■	_____ :	2000	4	
-				
-		78 28 7 TEU,		31.5%
-		10 7 2 TEU,		25.0%
-	CKYHS			
■	_____ :	1980	, 2004	19
-			'HMM - 21'	
-		40 15 TEU,		63.2%
-		8 5 4 TEU,		36.0%
-	APL(NO L), MOL			(TNWA)

▪ <b>NYK</b> :	1990	4
-	1990	
-	6 ,	8 14
-	2000	(e- JAN) IT
-	91 25 9 TEU,	60.0%
-	10 7 8 TEU,	31.0%
-	(TGA)	
▪ <b>MOL</b> :	1964	, 1988 8
-	2000	'MOL next' ,
-	3	29
-	64 20 3 TEU,	56.0%
-	12 8 3 TEU,	41.0%
-	(TNWA)	
▪ <b>K-Line</b> :	1964	M&A
-	1998	'New K- 21' ,
-	28	156
-	71 20 8 TEU,	39.0%
-	17 9 3 TEU,	44.7%
-	CKYHS	

## II.

### 3) 3 .

- 2001 12 WTO 가 3 WTO가 WTO
- 가

- 3 (2020)
- 44 , 1.7 TEU )
- 80%
- BO T

- 2 가
- 1 IT 가가
- 2

- 'OK-21'
- 가
- 5
- Pentaport
- 가가
- TOC PTMS

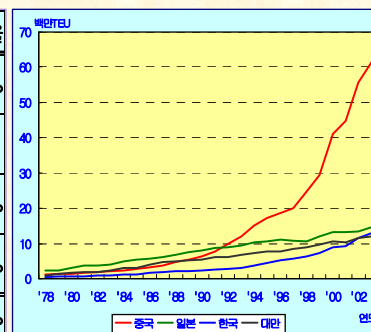
## II.

### 1)

- 4 1978 15 12.6%
- 2003 4 1 TEU , 38%
- 1990 가
- 1980 , 1998 1
- 가 8%
- 가 가 가

구 분	'78년	'80년	'85년	'90년	'95년	'00년	'01년	'02년	'03년	증률
중국	128 (순)	147 (순)	275 (순)	634 (순)	1722 (순)	4384 (순)	4726 (순)	5777 (순)	6622 (순)	170%
일본	249 (순)	309 (순)	557 (순)	736 (순)	1034 (순)	1310 (순)	1327 (순)	1351 (순)	1457 (순)	74%
한국	57 (순)	78 (순)	126 (순)	238 (순)	433 (순)	930 (순)	927 (순)	1158 (순)	1298 (순)	139%
대만	105 (순)	154 (순)	305 (순)	541 (순)	799 (순)	1031 (순)	1045 (순)	1165 (순)	1207 (순)	103%
세계	2640 (순)	320 (순)	5303 (순)	8597 (순)	13729 (순)	21689 (순)	28935 (순)	26533 (순)	33119 (순)	102%

\* Containerisation International Yearbook

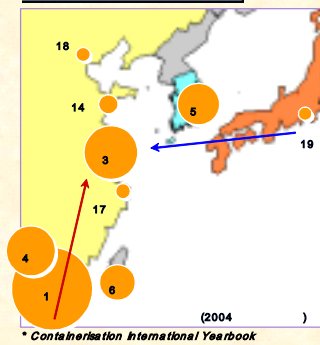




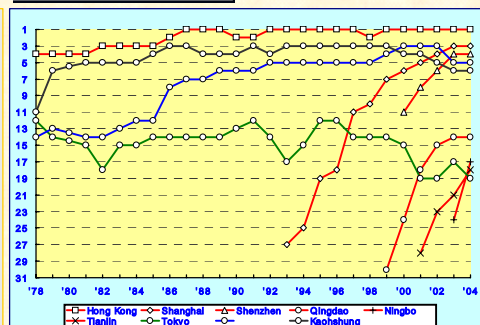
## II.

### 2)

- 1 가 - > , 21 (2004 3, 4 )
- '70 , - > '90 - > 2000 ,
- 



(2004 20 )	
'80	4 1
'85	59 3
'00	10 4
'95	52 14
'00	67 17
'90	62 18
'00	3 5
'95	3 6
'95	12 19



## II.

### 2)

- 1 20 9 1
- 30 , ,
- 가 가
- 가 가
- 1970 , , 가 가
- 

구??? 분		'80년	'85년	'90년	'95년	'00년	'01년	'02년	'03년	'04년	증가율
중국	홍콩	1,432	2,289	5,101	12,550	18,100	17,900	19,140	20,100	21,932	11.7
	상하이	-	-	-	71,527	75,613	76,340	78,610	11,280	14,567	28.8
	선젠	-	-	-	-	73,994	75,076	77,614	10,610	13,625	35.9
	칭다오	-	-	-	-	72,120	72,640	73,410	74,240	75,140	27.3
	닝보	-	-	-	-	-	71,210	71,860	72,750	74,006	49.0
일본	도쿄	-	-	-	-	-	72,010	72,410	73,000	73,814	23.9
	도쿄	7638	1,004	1,555	72,177	72,899	72,536	72,712	73,280	73,560	7.4
한국	부산	7688	1,115	2,348	74,503	77,540	78,073	79,453	10,367	11,442	12.7
대만	카오슝	7951	1,901	3,495	75,232	77,426	77,541	78,493	78,840	79,714	11.5

\* Containerisation International Yearbook



## II. : (2004)



자료: ISL(2005)

## II. :

: (Hong Kong)

- : 22 (7,259m), 245 m<sup>2</sup>, G/C 99
- : 9- (6 , 260 TEU, 2005 )
- : MOL, CMA - CGM, CSAV, Hamburg - Sud, Hanjin, HMM, K- Line, KMTC, Maersk - Sea land, MISC, MSC, Norasia, NYK, OOCL, P&O, RCL, Sinotrans, Zim

: (Shanghai)

- : 24 (6,661m), 294 m<sup>2</sup>, G/C 37
- : (30 , 1,340 TEU, 2020 )
- : Cosco, CSC L, PIL, RCL, SNK, CCA, OOCL, APL, HMM, P&ON, Hapag - Lloyd, NYK, MSK, Hanjin, EMC, ZIM, Sinotrans, Yangming, K- Line, CMA - CGM, MSC, KMTC

구 분	MTL	HT	Cosco-HT	CSX
선적수	7	12	2	1
터미널	T-1, 2, 5, 9	T-4, 6, 7, 9	T-8(East)	T-3
선적길이	2,322m	3,992m	640m	305m
수심	14.0-15.5m	12.5-15.5m	14.5m	14.0m
총면적	917,500m <sup>2</sup>	1,110,000m <sup>2</sup>	300,000m <sup>2</sup>	167,000m <sup>2</sup>
장차능력	73,500TEU	95,500TEU	24,048TEU	10,872TEU
안벽크레인	27	58	10	4
아드크레인	90	130	32	22
CFS면적	2,816m <sup>2</sup>	50,000m <sup>2</sup>	-	20,000m <sup>2</sup>

구 분	구 모	주요내용
컨테이너부두	제9터미널	5만톤급 4선석 및, '03년 7월 1선석, '05년 전체 완공
	서부통도	MTL사 전용터미널
도로교통망	홍콩-Shekou	총연장 5.6km
	홍콩-마카오-주해	총연장 30.0km

구 분	SCF-9	SCF-10	SCF-14	Wagaojiao 1	Wagaojiao 2/3	Wagaojiao 4	Wagaojiao 5
선적수	3	4	3	3	5	4	4
선적길이	784m	857m	640m	900m	1,556m	1,250m	1,100m
총면적	193,800m <sup>2</sup>	180,000m <sup>2</sup>	121,000m <sup>2</sup>	550,000m <sup>2</sup>	1,659,800m <sup>2</sup>	1,630,000m <sup>2</sup>	1,630,000m <sup>2</sup>
장차능력	15,000TEU	16,000TEU	13,400TEU	25,700TEU	60,000TEU	60,000TEU	60,000TEU
수심	10.5m	10.5m	10.5m	12m	13.2m	13.2m	13.2m
안벽크레인	8	7	5	10	19	14	14
아드크레인	22	20	12	30	70	78	78
CFS면적	6,841m <sup>2</sup>	6,841m <sup>2</sup>	10,428m <sup>2</sup>	-	-	-	-

구 분	구 모	주요내용
양산심수항	1단계(소양산)	30선석, 1,340만TEU 취급
	2단계(대양산)	<세부계획 수립중>
	동하이 대교	총연장 31km, 왕복 6차선
	루차오 신도시	심수항과 상하이 중간지역 배후지원도시

II.

:

: (Shenzhen)

: (Qingdao)

- 선적수 : 17 (5,175m), 112 m, G/C 61
- 선적길이 : (9 , )
- 수심 : 3
- 총면적 : Zim, NYK, PIL, Grand Alliances 30

- 선적수 : 8 (3,367m), 114 m, G/C 22
- 선적길이 : (9 , )
- 수심 : 3
- 총면적 : CMA- CGM, Cosco, CSCL, Evergreen, Hanjin, Heung - A, HMM, K- Line, KMT, Maersk - Sealand, MISC, Nam Sung, NYK, OOCL, Sinokor, Sinotrans, Yangming, Zim

구 분	Shekou	Chiwan	Yantian
선적수	4	4	9
선적길이	1,550m	1,270m	2,355m
수심	14~17m	14.5~16m	14~16m
총면적	514,000㎡	400,000㎡	208,000㎡
장치능력	55,000TEU	46,000TEU	-
안벽크레인	16	7	38
아드크레인	46	24	154
CFS능력	-	-	-

구 분	Wharf 8	Qianwan Container Terminal
선적수	5	3
선적길이	2,600m	767m
수심	10.5~17.5m	11.6~14.5m
총면적	786,000㎡	350,000㎡
장치능력	96,000TEU	50,000TEU
안벽크레인	14	8
아드크레인	38	26
CFS능력	-	-

구 분	구 모	주요내용
개발계획	세코우 터미널	2단계 2선석, 3단계 5선석 2단계 완공, 3단계 추진
	안디엔 터미널	1~3단계 9선석, 4단계 계획 4단계 선석 1,828m
	치완 터미널	3단계 4선석 세부계획 수립중

(ETD Zone)		
가	가	가
-	1 (1,000m) G/C	(10 )

II.

:

: (Ningbo)

- 선적수 : 7 (2,138m), 76 m<sup>2</sup>, G/C 18
- 선적길이 : (17 , 2010 )
- 수심 : 17
- 총면적 : ANL, APL, CKYHS, CMA- CGM, CoHeung, CSCL, Delmas, Evergreen, TGA, GSL, Hatsu, HMM, K- Line, KMT, Maersk - Sealand, MISC, Nam Sung, New Orient, NWA

: (Tianjin)

- 선적수 : 8 (2,450m), 76 m<sup>2</sup>, G/C 10
- 선적길이 : 가
- 수심 : (21 , 2009 )
- 총면적 : MOL, Chipolbrok, Coscon, Evergreen, Fairweather, Maersk Sealand, PIL, Rickmers- Linie, Senator, Sinokor, SinoTrans

구 분	Bellun Container Terminal	BL2 Container Terminal
선적수	3	4
선적길이	900m	1,238m
수심	13.5m	15.0m
총면적	757,000㎡	-
장치능력	-	-
안벽크레인	10	8
아드크레인	32	-
CFS능력	-	-

구 분	Container terminal	CSX Orient(Tianjin) CT
선적수	4	4
선적길이	1,300m	1,150m
수심	12~15.2m	13.5m
총면적	757,000㎡	-
장치능력	-	-
안벽크레인	2	8
아드크레인	13	15
CFS능력	-	-

구분	구모	주요내용
터미널	4단계	4선석(처리능력 400만TEU)
확장계획	5단계	13선석
도로교통망	합저우만 대로	총연장 36.0km, 6차선, 2009년 완공
	1.4억 달러(정부35%) 투자	상하이 120km 단축

구분	구모	주요내용
터미널 확장	1차('04~'07년)	5선석(1,600m)
	2차('07~'09년)	5선석(1,601m)
양쯔강수로 준설	항로수심 및 폭 확대	152m로 준설
		162m로 준설

## II.

:

(Guangzhou)

(Xiamen)

- 선박수 : 6 (1,299m), 22.5 m<sup>2</sup>, G/C 13
- 수심 : 23
- 항공사 : AACA, Cosco, CSCI, Hasc, K- Line, MOL, NYK, OOCL, PIL, PONL, Sinotrans

- 선박수 : 3 (1,010m), 71.5 m<sup>2</sup>, G/C 10
- 가 : (3, 2006 )
- 수심 : 70 m<sup>2</sup>, 17.0m 3 6,000TEU
- 항공사 : Cosco, Kambara, OOCL, POSC

구	Xingang Terminal	Qianwan CT
선박수	3	3
선박길이	659m	640m
수심	11.5m	12.5m
총면적	225,000m <sup>2</sup>	-
장치능력	8,400TEU	-
안벽크레인	9	4
야드크레인	16	12
CFS능력	350TEU	-

구	CSX CT	XICT
선박수	2	1
선박길이	470m	640m
수심	12.2m	13.3m
총면적	235,000m <sup>2</sup>	480,000m <sup>2</sup>
장치능력	-	15,000TEU
안벽크레인	4	11
야드크레인	-	12
CFS면적	-	6,080m <sup>2</sup>

- 가
- 

- (Hicang) (Songyu)
- Songyu - CT
- 1,240 17.0
- (free port)
- 2006 12 ( 550 TEU)

## II.

:

(Dalian)

(Fuzhou)

- 선박수 : 9 (2,369m), 99.4 m<sup>2</sup>, G/C 16
- 항공사 : APL, Cosco, DSC, Evergreen, K- Line, Kambara, KMT, Norsaia, NSCSA, OOCL, PIL, Sinokor, Wan Hai, (Senator)

- 선박수 : 6 (1,050m), 67.1 m<sup>2</sup>, G/C 7
- 항공사 : Jiangyin (ICT) 가
- 1 Jiangyin ICT 3
- 항공사 : Chiu Lun, Cosco, CSCI, Fujian Shipping, Graceful, Heung - A, HMM, OOCL, POSC, Sinokor, SITC, Wan Hai

구 분	Dalian CT
선박수	9
선박길이	2,369m
수심	14.0m
총면적	994,000m <sup>2</sup>
장치능력	-
안벽크레인	16
야드크레인	25
CFS능력	-

구 분	Aofeng CT	Jiangyin ICT	Qingzhou CT
선박수	2	1	3
선박길이	156m	375m	519m
수심	6.5m	14.0m	11.5m
총면적	38,000m <sup>2</sup>	353,000m <sup>2</sup>	280,000m <sup>2</sup>
장치능력	reefer 20	30,000TEU	reefer 228
안벽크레인	1	2	4
야드크레인	2	5	12
CFS능력	-	-	-

구 분	구 모	주요내용
2기(~2007년)	선석	6선석(2,097m), 수심 16m 컨테이너 처리능력
	컨테이너크레인	20기 연간 800만TEU 확보
	컨테이너야드	126만m <sup>2</sup>
3기(~2008년)	5선석(1,500m), 수심 16m	연간 1,000만TEU 목표

- Jiangyin

- 2 3
-

(1970 - 1980 )

- [illegible]

(1980 - 1990)

- 54 ◀

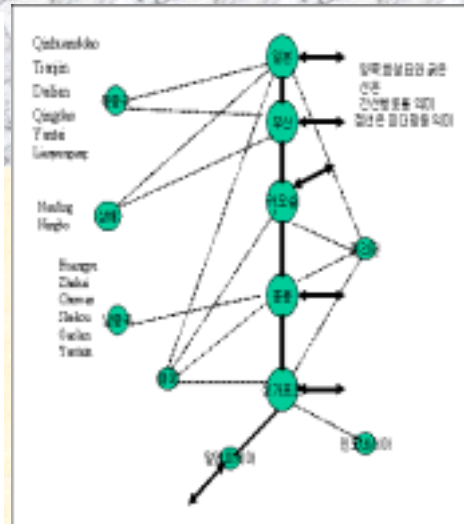


## II.

(1980 - 1990)

### ■ 중국항만들의 컨테이너동량증가에 따른 중국항만의 새로운 피더망 편입

- ◆ 주강삼각주지역(珠江三角洲地域, Peral River Delta)항만 개발->홍콩으로 화물 집중, 홍콩의 성장에 크게 기여
- ◆ 아시아개발은행(Asian Development Bank)과 세계은행(World Bank) 및 중국 정부와 외국인간기업의 중국 투자 집중
  - 중국 항만산업의 기반 강화
- ◆ 항만간 연계 강화
  - 주강삼각주지역 항만과 홍콩
  - 상하이와 중부지역항만
  - 북부항만은 부산과 일본항만
- ◆ 카오슝은 중국남부 및 중부항만들과 지리적으로 근접해있음에도 정치적 이유로 중국을 기중점으로 하는 화물수송네트워크에 본격적으로 참여 못함



## II.

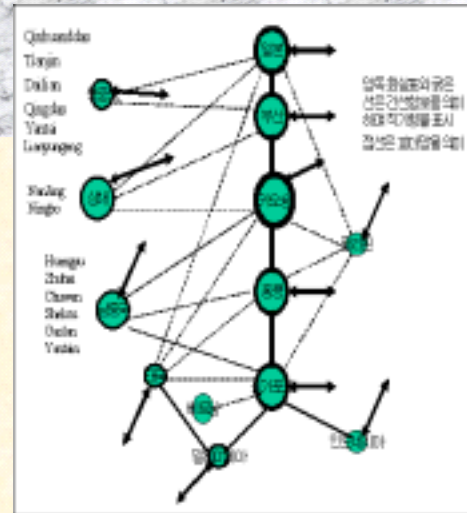
(1990 - 2000)

- 유럽-아시아, 아시아-북미(태평양횡단항로)에서 중국항만에의 직기항이 개시, 1996년부터 효율적인 조직과 운항계획을 갖춘 새로운 대규모 선사간 제휴(Alliances) 본격화
  - ◆ 이 지역은 선사들이 피더서비스 보다 직기항을 하는 것이 유리한 수준까지 물동량이 증가하였고 취항 선대의 대형화도 때문임
  - ◆ 선사들이 시장확대와 시장점유율을 확대하기 위한 적극적인 투자도 이러한 현상에 기여함
- 일본은 1995년 고베 지진과 장기간의 경기침체로 항만물동량의 증가세가 상대적으로 낮아졌으며 일본서부지역 항만들은 부산항 및 광양항 등과 연계 시작함
- 중국의 항만들에의 직기항 개시
  - ◆ 1990년대 후반부터 현재까지 남중국의 선전항에 대한 직기항이 증가
  - ◆ 북중국의 경우는 티안진, 칭다오, 다롄항에의 직기항이 증가
  - ◆ 가장 극적인 항만은 상하이항으로 수심제약에도 불구하고 수많은 직기항 항로들이 신설되거나 조정되었고, 닝보 역시 최근 직기항이 증가하고 있는 항만임
- 카오슝은 여전히 대만의 중심항으로써 지위를 유지하고 있으며 대만의 항만은 중국항만과의 기항허용으로 중국중부 지역의 컨테이너화물에 대해 서비스 제공
  - ◆ 중국 복건성의 푸저우(Fuzhou), 샤먼(Xiamen) 등 3개 항만과의 직기항 허용됨

## II.

(1990 - 2000)

- 홍콩은 고비용/고효율항만(high cost/high efficiency terminal)으로 6,000TEU 이상의 고비용/고효율 선박과 서비스 지원하게 될 전망
  - ◆ 중심항사이의 연계네트워크 지원
  - ◆ 새롭게 부상하는 주변항만인 선전항의 도전에 적절히 대응하는 과제
- 카오슝과 부산은 저비용/저효율 항만으로 중심항을 연결하는 세계적 중심항이 될 수 있으나, 지역항만을 연결하는 지역중심항도 가능
  - ◆ 두 항만은 1만TEU급 초대형 선박이 등장
  - ◆ 이 선박이 지역당 한 항만에만 기항하는 전략을 가질 경우 큰 도전에 직면
- 다른 지역항만들은 대양횡단선사와 연계서비스를 제공하는 제후선사나 그 밖의 선사들의 수요를 지원하는 네트워크에 통합될 전망



## II.

( )

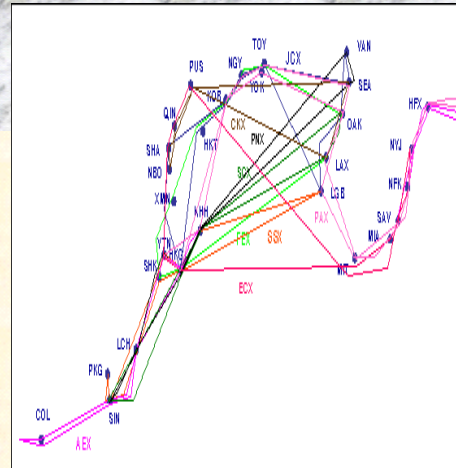
- 1970년대와 1980년대의 아시아 역내 간선 및 지선네트워크(Mainline/feeder networks)는 비용, 효율성 및 대형선사들의 전략 등을 반영하여 복잡한 계층적 구조를 가진 네트워크로 발달
  - ◆ 다음 그림에서 보는 바와 같이 그랜드 얼라이언스의 아시아-북미간 주요 간선 항로는 아시아 역내의 주요 대형항만들을 서로 잇달려 기항하고 있으며 항만간 중복 기항을 최소화함으로써 선대 운영의 효율화를 도모
- 이와 같이 대형 중심항에만 기항하는 대형선사(또는 얼라이언스)의 기항전략을 지탱하는 것이 그물처럼 펼쳐져 있는 피더 네트워크임
  - ◆ 자사의 소형선박 또는 특정지역에서 화물집화에 우위를 보이는 지역선사의 선박 등으로 구성된 다양한 피더네트워크와 연계될 때 비로써 기간항로는 그 역동성을 발휘할 수 있음
  - ◆ 이런 이유로 일부 대형선사는 아시아 역내 환적시장에 직접 진출하여 모선대와 피더선대가 유기적으로 연계되는 네트워크를 직접 구축하기도 함

## II.

( : )

### 가

- 먼저 모선을 직접 기항
- 자회사를 설립하여 지역운송사와 협업을 하거나 역내에 물류회사 설립 활용
- ◆ 모선을 직접 기항시키는 경우 취항항만은 기간항로에서 멀리 벗어나지 않으면서 상대적으로 화물이 많은 항만임



자료: Meyrick(2004).

## II.

:

(2003)

단위: 천TEU, %

구분 해외	입항환적(수입)			출항환적(수출)			합계			
	적	공	계	적	공	계	적	공	계	구성비
중국	964	14	978	330	45	376	1,295	59	1,354	29.4
미국	254	18	271	553	2	554	806	19	825	18.0
일본	258	8	266	401	19	420	659	27	686	14.9
극동	145	2	146	90	8	98	235	10	245	5.3
동남아	233	2	234	118	2	120	351	3	354	7.7
서남아	18	0	18	8	0	8	26	1	26	0.6
중동	10	16	25	58	1	59	68	17	84	1.8
유럽	216	5	221	152	5	157	367	11	378	8.2
아프리카	34	2	36	43	0	43	77	2	79	1.7
북미	51	1	52	121	1	122	172	2	174	3.8
중미	13	3	17	150	1	151	163	5	168	3.7
남미	36	0	36	54	9	63	90	10	100	2.2
대양주	43	8	51	71	3	74	114	11	125	2.7
합계	2,273	79	2,353	2,148	97	2,246	4,422	177	4,598	100.0

자료: 해양수산부 PORT-MIS

## II.

- ( , , , ) 가
- 가
- 가 가

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2010	변화율
항만 공급	46,610	49,599	53,468	59,613	64,169	76,704	5.7%
항만 수요	44,940	52,020	56,770	61,320	66,030	99,390	7.8%
시설확보율	103.7%	95.3%	94.2%	97.2%	97.2%	95.9%	-
과부족	1,670	- 2,432	- 3,302	- 1,707	- 1,861	- 12,686	-

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2010	변화율
항만 공급	17,110	17,898	19,088	19,788	22,994	26,994	4.0%
항만 수요	13,290	13,140	13,760	14,620	15,310	19,240	4.2%
시설확보율	128.7%	136.1%	138.7%	135.3%	150.2%	135.1%	-
과부족	3,820	4,748	5,328	5,168	7,684	6,754	-

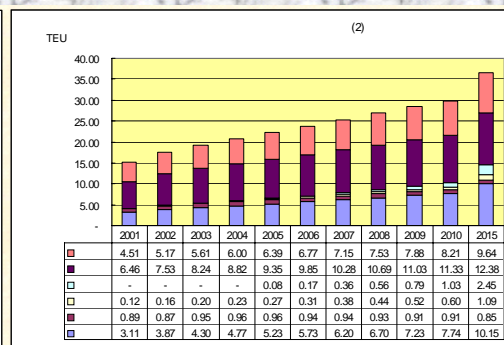
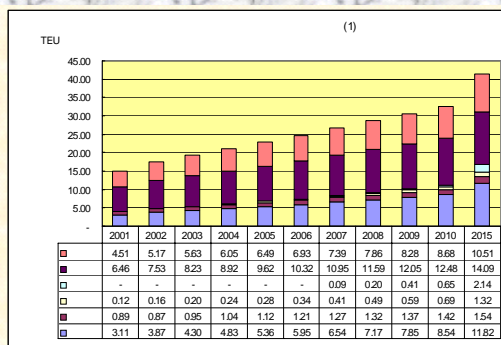
구분	2001	2002	2003	2004	2005	2010	변화율
항만 공급	17,640	19,660	20,035	21,380	22,380	31,495	6.7%
항만 수요	9,990	11,270	12,230	13,280	14,340	20,550	6.8%
시설확보율	176.6%	174.4%	163.8%	161.0%	156.1%	153.3%	-
과부족	7,650	8,390	7,805	8,100	8,040	10,945	-

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2010	변화율
항만 공급	13,800	13,800	13,800	13,800	13,800	16,800	2.0%
항만 수요	10,430	11,240	11,890	12,980	13,270	16,770	6.4%
시설확보율	132.3%	122.9%	116.1%	109.9%	104.0%	100.2%	-
과부족	3,370	2,560	1,910	1,240	530	50	-

: OSC, World Containerport Outlook to 20 15, 20 0 3.

## II.

- : 2005 6.1% 가 2015 4,100 TEU
- : 2005 5.1% 가 2015 3,600 TEU
- 2003

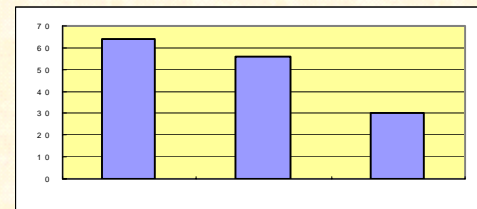
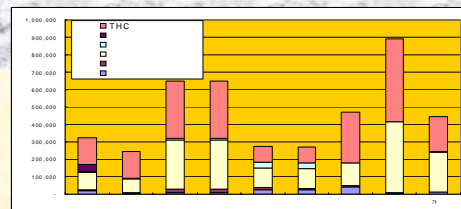
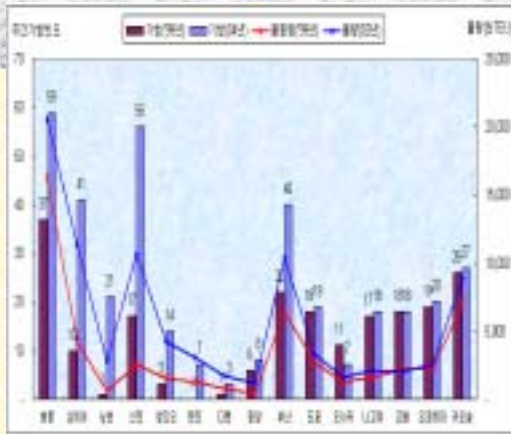


: OSC, World Containerport Outlook to 20 15, 20 0 3.



## II.

<ul style="list-style-type: none"> <li>(59 ) , (56 ) , (41 ) , (40 ) , (27 )</li> <li>Ta riff ( C 1TEU : \$30, \$64, 56,000 )</li> </ul>	가
--	---



## III.

### 1.

항만별	사업기간	총사업비(억원)	비 고
인천항	1989~2007	4,301	일반사업
군산항	1979~2006	2,180	내항 및 비응도 어항
목포항	1983~2006	4,455	내항, 북항, 대불항, 남항(용당지구)
대산항	1997~2005	1,516	
계	-	12,462	

자료: 해양수산부  
주: 추진 중 사업만 포함, 연안항 제외

### III.

#### 2.

항만별	사업기간	총사업비(억원)	비 고
평택당진항	1989~2011	8,842	
인천 북항	1995~2006	2,490	
목포신외항	1993~2011	4,180	
새만금신항	1995~2011	3,993	사업보류
보령 신항	1992~2011	3,199	사업보류
계	-	22,704	

자료: 해양수산부

### III.

#### 3. ( TEU, )

항만	구분	2006	2011	2015	2020	항만	구분	2006	2011	2015	2020
인천 항	물동량	1,106	2,278	3,117	4,208	평택 당진 항	물동량	780	1,494	2,392	3,701
	하역능력	1,128	1,735	1,735	1,735		하역능력	840	1,200	1,200	1,200
	과부족	-22	543	1,382	2,473		과부족	-60	294	1,192	2,501
	소요선석 (2만)	-	5	12	21		소요선석 (2만)	-	3	10	21
군산 항	물동량	85	163	287	451	목포 항	물동량	83	188	258	323
	하역능력	240	240	240	240		하역능력	120	240	240	300
	과부족	-155	-77	47	211		과부족	-37	-52	18	23
	소요선석 (2만)	-	-	-	2		소요선석 (2만)	-	-	-	-

자료: 해양수산부, 전국항만물동량예측, 2004(최종보고회 자료)

### III.

#### 3. ( TEU, )

- ( , )
  - ◆ 신시도 배수갑문 인근에 컨테이너 전용부두 6곳을 포함한 54개 선석 건설
  - ◆ 평균수심 15~20m, 20~30만톤 급 대형선박 접안 가능
  - ◆ 대형 위그선 운항터미널 유치
  - ◆ 영종도 공항과 함께 중국화물 취급하는 서해안의 최첨단 미래형 거점 기지로 육성

### IV.

#### 1. ( , ) SWOT

##### (Strength)

- 무한한 개발 잠재력
- 중국항만과의 가까운 거리
- 충분한 배후경제권(인천)
- 충분한 복합운송능력(인천)
- 우수한 내륙 인프라

##### (Opportunity)

- 부족한 중국수송능력의 단기 중계
- 고가화물의 Sea & Air 수송 확대
- 지역산업의 고도화 및 지역경제발전
- Asian Highway 및 KR구상의 한 축
- 동북아 항공허브

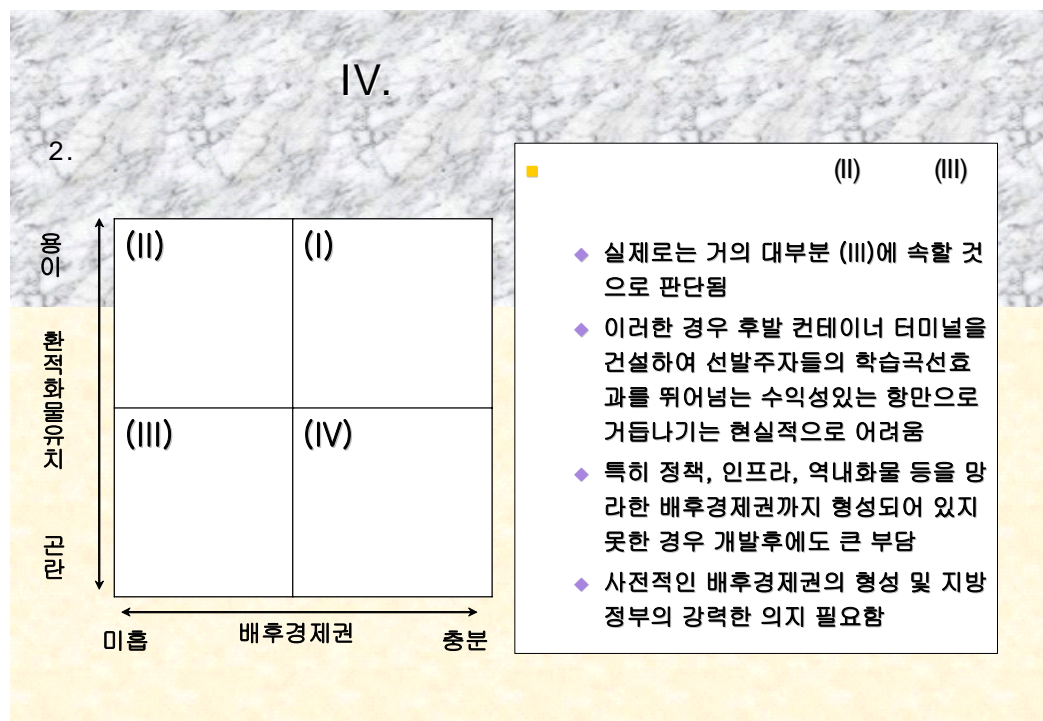
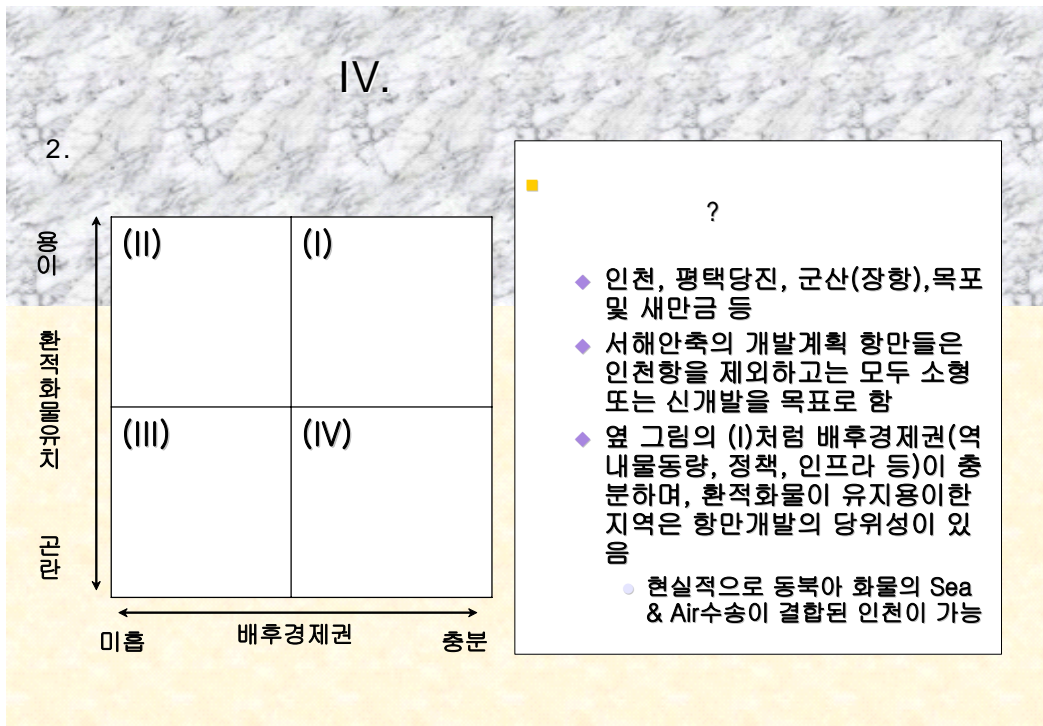
##### (Weakness)

- 막대한 신규 소요예산
- 열악한 배후경제권
- 부족한 수송수요
- 전반적인 저수심
- 주 간선헥로로부터 이로거리

##### (Threat)

- 중국항만의 급속한 개발 움직임
- 선박대형화
- 불확실한 개발 수요
- 낮은 개발 운영 수익
- 항만간 과도한 경쟁 및 과잉 위험
- 접경지역간 운영의 혼선







## IV.

3.

- ◆ 이 경우는 원자재 등을 주로 처리하는 항만으로 주변에 동 화물에 대한 충분한 수송수요를 갖는 산업단지가 존재하느냐 여부가 성공의 관건
- ◆ 적절한 배후경제권이 존재한다면, 수요에 걸 맞는 항만으로 개발 가능
- ◆ 그러나 충분한 배후경제권이 없다면, 당연히 개발하면 할 수록 지역에 부채가 될 것임

## IV.

4.

가

- ◆ 2004년 싱가포르에서 개최된 “Asia Pacific Maritime Expo”
  - Tongzon, 저명한 역내 국제물류전문가, 싱가포르국립대 교수
- ◆ 세계 교역의 중심이 아시아로 이전되고 있는 가운데 지리적으로 인접한 역내 국가간 교역이 더욱 크게 증가할 것으로 전망
- ◆ 아시아역내 국가간 교역증대의 주요 요인
  - 세계 수출 및 생산공장으로선 중국의 부상, 인도와 역내 저개발국가간 경제통합 가속화
  - 아시아 국가들의 지속적인 산업화 등
- ◆ 2004년 싱가포르에서 개최된 “Asia Pacific Maritime Summit”
  - 싱가포르 해운항만청(MPA)의 Mary Seet-Cheng
- ◆ 아시아역내 교역의 증가에 따라 지역항만간 적기항 증가,
- ◆ 이러한 적기항 증가는 싱가포르처럼 환적화물에 크게 의존하는 컨테이너 환적중심항만의 물량유치에 부정적 영향을 미칠 것으로 판단

#### IV.

5.

가

- ◆ 그러나 물동량이 늘어나면 중국자체의 항만개발과 직기항 증가
  - 중국화물의 환적항 역할을 위한 항만의 개발은 상당히 위험함
- ◆ 서해안축의 중소형 항만 개발은 중국항의 중심항화를 더욱 공고히 하며
  - 서해안축 항만의 피더항 가능성을 높음

#### IV.

5.

가

- ◆ 중국의 내륙운송 열악
  - 서해안고속도로를 통한 UNCTAD의 Asian Highway 연계
  - 호남선철도의 화물전용화를 통한 TCR/TSR와의 연계
- ◆ 이러한 요건을 이용하여 소수의 적정한 지역중심항 개발 전략이 필요함
- GSC M (Global Supply Chain Management)
  - ◆ 중심항 보다는 중국항만과 국제물류전략으로 연계된 부가가치 국제물류센터로서의 항만 및 공항 개발 필요
  - ◆ 배후에 기반시설이 없으면 단순 환적항 역할만 수행->수익성저조
    - 부가가치 종합물류기지로서의 항만
  - ◆ 항만개발단계에서 동북아의 국제물류센터(GSC)로서 역할을 수행할 수 있을 경우만 개발

## V.

- - ◆ 선박대형화, 선사움직임(예, 최근 Maersk-Sealand와 P&O Nedlloyd의 합병 움직임) 및 해운시장의 변화 등 다양한 요소를 감안 해야
    - Maersk-Sealand와 P&O Nedlloyd가 합병
      - ▶ 싱가포르에 취항하던 P&O Nedlloyd선박이 Maersk-Sealand의 모항인 말레이시아의 TPP로 기항항만을 변경 가능
    - 이는 연간 150만TEU규모로 2004년 광양항 전체 처리량보다 많음
      - ▶ 싱가포르는 이에 개발계획 수정도 검토
    - 향후 다른 선사들의 움직임도 주시해야함
- - ◆ 최근 동북아 항만의 경쟁적 개발움직임에 따라 우리나라도 시설과잉 우려도 높아지고 있음

## V.

- 국제물류(Global Supply Chain Management, GSCM)전략을 활용한 서해안의 발전전략이 필요
  - ◆ 중심항 보다는 중국항만과 국제물류전략으로 연계된 물류센터로서의 물류시설 개발 필요
  - ◆ 배후에 기반시설이 없으면 단순 환적항 역할만 수행->수익성저조
    - 부가가치 종합물류기지로서의 항만
  - ◆ 항만개발단계에서 동북아지역의 국제물류센터(GSC)로서 역할을 수행할 수 있을 경우에만 개발 당위성