

중국행 컨테이너 화학제품 독차지!

건교부, 울산-부산-중국 운송이 가장 바빠 ... 광양항 부상 두드러져

국내 수출입 컨테이너가 가장 빈번하게 움직이는 경로로는 주로 화학제품이 운송되고 있는 것으로 나타났다.

건설교통부가 국내 26개 무역항에서 반출입되는 컨테이너의 통행 경로를 조사한 결과, 2001년에는 울산시-부산항-중국을 잇는 수송축이 전체 수출입 컨테이너 화물수송의 4%(19만TEU)를 차지했으며, 주로 화학제품 수송을 담당하고 있는 것으로 조사됐다.

이어 경기도-부산항-중국으로 이어지는 수송축이 전체 컨테이너 화물의 3.5%(17만TEU)를 처리하고 있으며, 역시 화학제품이 14.9%의 높은 비율을 차지했다.

수입 컨테이너 화물의 수송량은 중국이 21.6%(41만TEU), 미국 17.6%, 일본 15.8% 순이었으며, 수출은 중국 24.3%(71만TEU), 동남아시아 12.7%를 기록했다.

또 2001년 한해 동안 부산항에서 501만TEU의 컨테이너가 처리돼 전체 수출입 컨테이너 물량의 76%를 처리하고 있고, 광양항이 68만TEU, 인천항이 54만TEU를 처리해 각각 전체 수출입 물량의 10.3%와 8.2%를 차지하고 있었다.

특히, 광양항은 1998년 개항 이후 3년만에 전남·전북지역을 기중점으로 하는 수출입 컨테이너 물량의 55.5%를 처리하고 있었으며, 전체 물동량 중 수도권 물량 비율이 9.29%에 달하는 등 다른 지역 물동량도 점차 증가하고 있어 짧은 기간에도 불구하고 중심항으로서의 위상을 정립하고 있는 것으로 분석됐다.

국내 수출입 컨테이너 처리비율

(단위: %)

구 분	부산/광양			인천항	울산항	기 타	전 국
	부산항	광양항	소 계				
1997	87.6	-	87.6	9.2	2.0	1.2	100.0
1998	88.0	1.1	89.1	7.8	2.4	0.6	100.0
1999	81.4	7.5	88.9	7.8	2.6	0.7	100.0
2000	81.9	8.1	90.0	6.3	3.1	0.6	100.0
2001	76.0	10.3	86.3	8.1	3.9	1.6	100.0

이에 따라 부산항의 화물처리 비율이 광양항 개항 직전인 1997년 87.6%에서 2001년 76.0%로 감소한 반면, 광양항 처리 비율은 10.3%까지 증가하는 등 컨테이너 화물의 경부 축 집중이 크게 완화된 것으로 나타났다. <조인경 기자>

<Chemical Journal 2003/07/02>