유럽계선사의 MSC나 CMA-CGM의 움직임이 활발하고, 싱가포르의 항만운영회사인 PSA도 자회사 HNN을 통해 적극적인 시설확장 등을 꾀하고 있다.

2006년에는 르아브르, 엔트워프 등 유럽 북부에서의 터미널 증강이 잇따른다. 수급 예측에서는 러시아 전용이나 지중해 경유 흑해를 향한 화물의 증가가 전망되고 있어 남부지역 인프라의 확대가 주요과제로 부각되고 있다.

이밖에도 아시아지역의 경우는 중국의 약진이 두드러지고 있다. 중국 전체 항만의 컨테이너화물 취급량은 작년 7,500만 TEU로 늘었다. 2005년 말에 상하이 양산항의 신터미널이 개장되어 중국에 화물이 집중하고 있지만, 부산항, 카오슝항도 동아시아의 허브항으로서 환적화물 유치를 위해 본격적으로 시설증강을 추진하고 있다.

동남아시아에서는 싱가포르항이 PSA 집중관리로부터 선사의 자본을 도입하여 터미널 운영을 활성화시켜 나가고 있다.

또한, 꾸준히 공장 유치를 진행시키고 있는 베트남도 서서히 항만 인프라 정비에 힘을 쏟기 시작했다. 인도는 컨테이너화물이 급증함에 따라 기존 항만에서의 처리가 한계에 봉착함으로써 대규모 정비 계획 움직임이 일고 있다.

인도네시아 외국선사 부가세 징수 폐지키로

고비용 경제구조로 인한 부작용 최소화

인도네시아가 자국 항만에서 화물을 운송하는 외국 선사에 대해 부과하고 있는 10%의 부가세(VAT) 징수제도를 조만간 폐지할 계획인 것으로 알려졌다.

현재 외국 선사가 인도네시아 외항 화물의 95% 이상을 운송하고 있는데, 교통부 장관은 최근 이에 관한 구체적인 이행계획을 곧 발표할 것이라고 밝혔다.

인도네시아의 이같은 조치는 자국의 고비용 경제 구조로 인한 부작용을 최소화하기 위해 도입되는 항만처리비용을 줄이는 작업의 하나인데, 해운업계에서는 지금까지 외항 화물에 부과되는 비용이 지나치게 부풀려졌다고 주장하면서 정부에 대해 이러한 문제점을 개선해 줄 것을 요청했었다.

한편, 인도네시아는 자국 연안해운산업을 보호하기 위해 관련 법률을 엄격하게 적용한 결과, 내항선사의 이익이 크게 늘어나고 있다고 밝히고, 2005년에 내항화물을 운송한 인도네시아 선박이 전년에 비해 10.7% 증가했다고 설명했다.

인도네시아 통계에 따르면, 전체 2억600만톤에 이르는 연안화물 가운데, 인도네시아 내항선박이 운송하는 비율은 55% 정도이다.