

# 세계 주요컨테이너항만간 화물유치 경쟁 갈수록 치열

## 중국과 유럽항만 약진, 한국과 대만은 성장세 부진

컨테이너화물 유치를 위한 세계 주요항만간의 경쟁이 날로 치열한 양상을 보이고 있는 가운데 컨테이너화물 처리량에서 과거의 최고기록을 갱신하는 항만이 속출하고 있다. 더구나 중국과 유럽항만의 신장세가 두드러지고 있다. 다음은 한국컨테이너부두공단의 자료를 정리한 것이다.(편집자 주)



중국 양산항

### ▶ 중국항만의 성장세 두드러져

2005년 세계 주요항만의 컨테이너처리량은 연속해서 전년의 처리량을 웃돌아 과거의 최고기록을 갱신한 항만이 속출하였다.

싱가포르항은 지난해 2,320만TEU를 처리하여 세계 1위 항만으로 등극하였으며, 홍콩항은 3% 증가한 2,260만TEU 처리에 그쳐 2위로 쳐졌다.

특히, 최근 몇년동안 눈부신 경제성장과 더불어

놀라운 성장률을 보이고 있는 중국항만은 수출입 물동량의 지속적인 증가에 힘입어 계속해서 기록을 경신해 나가고 있다.

2005년에 상하이항은 1,808만TEU를 처리하여 세계 3위의 항만으로 성장했으며, 선전항은 1,619만TEU로 4위, 칭다오항은 627만TEU로 세계 13위, 닝보항은 515만TEU로 15위, 톈진항은 482만TEU로 17위에 랭크되는 등 5개항만이 세계 20위



권의 항만으로 기록됐다.

중국항만의 급성장에 반해 부산항과 대만의 카오승항 등은 지지부진한 양상을 보이고 있다. 부산항은 1,184만TEU를 처리, 3.5% 증가에 그쳤으며, 대만의 카오승항은 947만TEU로 전년대비 오히려 2.5% 줄었다.

이와함께 말레이시아의 양대 항만인 포트클랑(14위, 550만TEU), 탄중펠라파스(18위, 417만TEU)의 경우도 전년대비 각각 4.9%와 3.7% 증가에 그쳐 순위가 1~2계단 하락한 것으로 나타났다.

하지만, 유럽지역의 로테르담(7위, 930만TEU)과 함부르크(8위, 810만TEU), 엔트워프(12위, 648만TEU) 및 브레멘(374만TEU)이 각 6.9%~15.7%의 견실한 증가세를 기록하였한 것으로 집계됐다.

북미지역의 경우를 보면, LA/롱비치가 749만/678만TEU를 각각 처리해 각각 10위, 11위를 차지하였으며, 뉴욕/뉴저지(488만)는 16위로 한 계단 하락하였다. LA항은 2.2%의 저조한 증가세에 머물렀는데, 이는 미서부 항만사태의 휴유증에 기인한 것으로 분석됐다.

[세계 20대 항만 컨테이너처리량] (단위: 천TEU)

순 위		항 만 명	2004년	2005년	증감률
2005	2004				
1	2	싱가포르	20,600	23,200	12.6
2	1	홍콩	21,984	22,600	3.0
3	3	상하이	14,557	18,084	24.2
4	4	선전	13,650	16,190	18.6
5	5	부산	11,442	11,840	3.5
6	6	카오승	9,710	9,471	△2.5
7	7	로테르담	8,281	9,300	12.3
8	9	함부르크	7,003	8,100	15.7
9	10	두바이	6,429	7,620	18.5
10	8	L A	7,321	7,484	2.2
11	12	L B	5,780	6,775	17.2
12	11	엔트워프	6,064	6,480	6.9
13	14	칭다오	5,140	6,268	21.9
14	13	포트클랑	5,244	5,500	4.9
15	17	닝보	4,006	5,149	28.5
16	15	뉴욕/뉴저지	4,479	4,882	9.0
17	18	덴진	3,814	4,817	26.3
18	16	탄중펠라파스	4,020	4,170	3.7
19	21	브레멘	3,448	3,736	8.4
20	22	도쿄	3,358	3,700	10.2

(자료) CI연감, 해당항만 홈페이지

이밖에도 중동지역 항만으로는 UAE의 두바이항이 18.5% 증가한 762만TEU를 처리하여 9위를 차지하였다.

### ▶ 5년간 연평균 증가율 선전이 최고

한편, 주요항만별 최근 5년간의 연평균 처리물량 증감현황을 보면, 중국의 선전항이 32.3%로 가장 높은 신장률을 기록했고, 이어 상하이 26.4%, 두바이 20.0%, 함부르크 13.8% 등으로 각각 집계됐다.

[ 세계 주요항만 물동량 추이(2000-2005)]

(단위:천TEU,%)

순위	항만별	2000	2001	2002	2003	2004	2005	연평균 증가율
1	싱가포르	17,087	15,571	16,941	18,100	20,600	23,200	6.3
2	홍콩	18,098	17,826	19,144	20,449	21,984	22,600	4.4
3	상하이	5,613	6,334	8,620	11,283	14,557	18,084	26.4
4	선전	3,993	5,076	7,614	10,615	13,650	16,190	32.3
5	부산	7,540	8,073	9,453	10,408	11,442	11,840	9.4
6	카오승	7,426	7,541	8,493	8,840	9,710	9,471	5.0
7	로테르담	6,275	6,096	6,506	7,107	8,281	9,300	8.2
8	함부르크	4,248	4,689	5,374	6,138	7,003	8,100	13.8
9	두바이	3,058	3,502	4,194	5,152	6,429	7,620	20.0
10	L A	4,879	5,184	6,106	7,179	7,321	7,484	8.9

(자료출처) CI연감, 해당항만 홈페이지

### ▶ 주요항만별 컨 처리량 및 시설현황

#### [싱가포르항(Singapore)]

싱가포르항은 작년 한해 홍콩항과 치열한 물동량 선두경쟁을 치른 결과 2005년 12.6% 증가한 2,320만TEU를 처리하며 홍콩항을 제치고 세계 1위 항만으로 등극했다.

이와 같은 물동량 증가원인은 폭증하는 중국화물을 처리하기 위해 개설한 신규항로와 대폭적인 항만시설 사용료 인하정책, 유럽 및 북미항만의 화물 적체에 따른 Skip으로 중심항만인 싱가포르항으로 선박이 집중된 것으로 분석됐다.

싱가포르항의 주력인 Tanjong Pagar, Keppel 을 비롯한 PSA 산하 터미널은 전년대비 8.1% 증가

### [싱가포르항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
주 통	5	1,700	11-16		15	JPP
탄중펠라	8		11-14.6	800	27	
케 펠	14		9.6-14.6	960	37	PSA
브 라 니	9	10,314	12-15	790	29	
파시르판장	9		15	840	32	PSA COSCO
계	45	12,014	9.6-16	3,390	140	

### [싱가포르항 개발계획]

구 분	총면적(천㎡)	선석수	선석길이(m)	처리능력(천TEU)	비고
파시르판장	300	5	1,700	3,800	

한 2,228만TEU를 처리했고, Jurong Port는 28.2% 증가한 92만TEU를 처리했다. 아울러 5년 전 싱가포르를 떠나 말레이시아 탄중펠레파스항에 기항했던 머스크라인이 P&O 네들로이드와의 통합 이후에도 기존 P&O 선대의 싱가포르항 기항을 유지하기로 했다.

한편 싱가포르 항만당국은 그동안 세계 최대 항적항으로서의 지위를 계속 유지하며 가격 경쟁력이 높은 말레이시아 탄중펠레파스 등 경쟁항의 위협에 대처하고자 2018년까지 컨테이너 처리능력을 지금보다 2배로 확장하는 방안을 추진하고 있다.

PSA는 향후 12년간 싱가포르 컨테이너터미널의 하역능력을 매년 확대하여 5,000만TEU까지 끌어 올릴 방침으로 있으며, 이와 같은 규모는 파시르판장(Pasir Panjang) 터미널 부근에 해상을 매립해 2011년까지 15개 선석을 건설하여 3,100만TEU의 처리능력을 확보하는 당초 계획에서 크게 확대된 규모이다.

### [홍콩(Hong Kong)]

1999년부터 2004년까지 6년간 '세계1위 컨테이너항'의 지위를 유지해 오던 홍콩항이 작년 한해 동안 전년 대비 3% 증가한 2,260만TEU의 컨테이너를 처리하여 싱가포르항에 이어서 2위를 차지하

였다.

이와 같은 저조한 성장률은 세계5대 컨테이너항 중 최저 수준이며 앞으로 컨테이너항만 순위가 조만간 또 다시 하락하게 됨을 의미하고 있다. 매년 20% 이상의 성장률로 각각 1,800만TEU와 1,600만TEU까지 쫓아 온 상하이항과 선전항에 추월당하는 것은 시간문제라는 관측이 나오고 있다. 이처럼 홍콩항의 성장이 정체된 가장 큰 이유로는 Midstream과 River trade 등 재래부두의 부진이 그 원인으로 지적되고 있다.

현대식 부두인 Kwai Chung 터미널은 작년 1,440만TEU를 처리하며 비교적 양호한 6.4%의 성장률을 나타냈으나, 재래부두는 작년 계속해서 마이너스 성장을 기록하여 전년 대비 12% 감소한 820만TEU를 처리하는 데 그쳤다.

이들 재래부두는 홍콩항의 피터부두 개념으로, 주로 중국 광둥성 주강 삼각주지역 물량을 Kwai Chung 터미널에 연결해 주는 역할을 수행해 왔는데, 재래부두의 물동량 감소는 곧 선전, 광저우항 등 중국 본토 항만으로의 직기항이 크게 증가하고 있음을 의미하고 있다.

한편 Kwai Chung 터미널은 지난 1993년 9단계 터미널(CT-9)이 완공된 이래 13년간 항만건설에 대한 투자가 제로에 가까워 처리능력이 전혀 증가

### [홍콩항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
터미널1/2/5/9(S)	7	2,322	14-15.5	926	26	MTL
터미널 3	1	305	14	167	4	DPA
터미널 8(East)	2	640	15.5	300	9	CHT
터미널 8(West)	2	740	15.5	285	8	ACT
터미널4/6/7/9(N)	12	3,687	12-15.5	1,110	37	HIT
계	24	7,694	12-15.5	2,788	84	-

### [홍콩항 개발계획]

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(m)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
CT10	-	4	1,280	1,600	-2011	
CT11,12	800	8	2,560	3,200	-2011	총 17선석개발



하지 않고 있는 반면, 중국 인근의 선전항 등 이웃 항만들은 경쟁적으로 건설하고 있어 CT-10의 조기 착공을 촉구하는 의견이 대두되고 있다.

### 【상하이(Shanghai)】

중국 상하이항은 전년대비 24.2% 증가한 1,808만TEU의 컨테이너 처리량으로 1·2위권을 바짝 추격하고 있는데, 이는 2005년 12월 양산항 1단계 터미널 개장에 힘입어 올해나 내년부터는 본격적으로 1위 다투에 뛰어들 것으로 예상된다.

이같은 상하이의 폭발적인 물동량 창출의 주요 인으로는 첫번째, 상하이항의 배후권역인 푸둥지구에 입주해 있는 GM, 소니, 코닥 등 글로벌 기업들이 생산규모를 계속해서 확대하고 있어 앞으로도 상당기간 물량이 창출될 것으로 전망되고 있다.

두번째, 장쑤성, 저장성의 강력한 물량지원으로 상하이항 컨테이너 물량중 장강 삼각주 지역별 화물 비중은 상하이 30%, 장쑤성 30%, 저장성 21%, 기타 지역이 19%인데, 그중에서도 장쑤성의 급격한 무역량 증가는 상하이항이 2000년에서 2006년까지 26.4%의 성장률을 기록하게 한 원인으로 파악되고 있다.

세 번째로는, 양쯔강 수로를 통한 내륙화물의 지속적인 공급으로 중국의 4대 직할시 중 하나로 인구 3,000만의 대도시이자 서부 내륙지역의 물류 집산지인 충칭(重慶)시에서 시작해 쓰촨성, 후베이성, 후난성, 안후이성, 장쑤성을 거쳐 상하이까지 연결되는 장강 수로는 상하이항 전체 컨테이너 물량의 주요 공급원이 되고 있다.

이처럼 막대한 로컬물량을 보유하고 있는 상하이항이지만 국제 환적물량이 단 1%에 불과하다. 따라서 진정한 허브항으로 거듭나기 위해 2020년까지 상하이 해역에서 30여km 떨어진 대소양산섬에 2020년까지 총 50선석개발을 목표로 건설중이며,

### 【상하이항 시설현황】

구분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
보산	3	640	9.4	218	5	SCT
쑤공루	4	857	10.5	304	7	SCT
장화방	3	784	12.4	303	8	SCT
외고교Ⅰ	3	900	12	498	7	SPIT
외고교Ⅱ	3	1,490	13.2	633	6	SWICT
외고교Ⅲ	3	900	12	500	10	SWICT
외고교Ⅳ	4	1,250	14.2	1,630	12	SECT
계	23	7,071	9.4-13.2	3,256	46	-

### 【상하이항 개발계획】

구분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
외고교Ⅴ	-	13	-	-	2001-2011	'16까지 9개 준공
대소양산	-	52	21,200	15,000	2001-2020	'16까지 5개 준공

부산신항 개발 완료 이전인 2010년까지 소양산섬에 우선 16선석을 건설하는 사업을 추진하고 있다.

### 【선전(Shenzhen)】

최근 6년간 연평균 30% 이상의 물동량 증가세를 보이던 선전항이 지난해는 18.6% 증가한 1,619만 TEU의 처리량을 기록하여 물동량 증가세가 다소 주춤하였으나 지난해에 이어 4위 자리를 굳건히 지키고 있다.

선전항의 폭발적인 성장을 가능케 한 것은 이 지역의 임금수준이 매우 낮아 그 동안 홍콩, 북미, 유럽 및 아시아 등 주요 제조업체들의 입주가 대규모로 이루어졌기 때문이다.

이같은 제조업체들의 물동량을 기반으로 성장하고 있는 선전항은 2004년 1,365만TEU를 처리함으로써 28만TEU를 처리한 1995년에 비해 괄목할 만한 성장을 이루었다.

특히 선전항은 홍콩과 인접하고 있어 무역, 금융, 보험 등에 관한 높은 수준의 서비스를 용이하게 받을 수 있는 장점이 있는 것으로 분석되고 있으며, 이같은 이점 때문에 미국의 수입업자들의 경우 선전항이 홍콩항보다 TEU당 150달러의 물류비를 절감할 수 있는 것으로 진단하고 있다.

선전항은 홍콩 국경 주변에 위치한 주요 터미널로 이루어져 있는데, 대표적인 터미널은 선전 동부의 옌티엔(鹽田), 그리고 서부의 서커우(蛇口)와 츠완(赤灣) 터미널이며, 현재 따찬완 지역에 향후 2~3년 내에 16개 선석을 개발할 예정으로 4번째 컨테이너 터미널을 건설하고 있다.

아울러 8,000TEU급 초대형 컨테이너선의 기항에 대비하여 컨테이너 하역생산성을 시간당 35개 이상으로 증진시키고 있으며, 2010년에는 현재의 2배인 2,500만TEU를 처리할 것으로 전망하고 있다.

**[선전항 시설현황]**

구분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
치완	4	1,270	12.5-14.5	400	9	KFT
세코우	2	650	14	243	4	SCT
안티안	9	2,350	15	1,180	18	YICT
계	15	4,270	12.5-15	1,823	31	

**[선전항 개발계획]**

구분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
치완3단계	-	4	-	-	-	-
세코우3단계	830	5	1,750	-	-2008	'08까지 4선석
안티안4단계	1,020	6	1,828	-	-	-

**[부산(Busan)]**

부산항은 2005년 전년대비 3.6% 증가한 1,184만 TEU의 컨테이너를 처리하여 최근 5년간 평균 11% 증가율과 비교하면 저조한 물동량 증가세를 기록했지만 20대항만 순위는 지난해와 같은 5위 자리를 유지하였다.

특히 로컬화물의 경우는 사상 처음으로 감소세를 나타내어 부산항의 위상과 관련하여 주위의 불안감을 증폭시키고 있다.

이같은 로컬화물 감소는 우리나라 기업의 생산기지 중국 이전에 따른 전국적인 수출 물동량 성장을 둔화와 광양, 인천항 개발에 따른 수도권 물량의 부산에 기인한 것으로 분석되고 있다.

또한, 동북아의 중심항 경쟁의 최대관건인 환적

화물 유치는 같은 기간 8%의 성장률을 기록했으나, 이 또한 2000년부터 2004년까지 평균 19% 증가율과 비교하면 저조한 수준이다. 증가율이 둔화되는 요인으로는 부산항 환적화물의 주요 공급처인 중국이 급속한 항만시설 확충으로 미주/유럽항로의 직기항이 증가하는 것으로 분석된다.

하지만, 위와 같은 불안한 요소들이 내재하고 있지만 부산항은 유럽과 북미를 잇는 해상교통의 요지라는 지리적 이점과 초대형 선박이 접안할 수 있는 부두시설, 최첨단 하역장비 및 운영시스템을 갖추고 있어 이들 강점을 살리고 중·일 항만들과 선의의 경쟁과 협력을 통해 역내 물류흐름을 최적화한다면 동북아의 중심항만이 될 무한한 가능성을 지니고 있다.

한편, 부산항의 항만개발계획은 부산신항을 2011년까지 30개선석을 건설하여 800만TEU 이상의 시설을 확보할 계획이며, 1차로 2006년 1월 5만톤급 3선석(1-1단계 6선석 중 조기개장분)을 개장하였다.

**[카오슁(Kaohsiung)]**

대만의 카오슁(Kaohsiung)항은 지난해 전년대비 2.5% 하락한 947만TEU의 컨테이너를 처리하였지만 전체 순위는 부산항에 이어 6위 자리를 계속 유지하고 있다.

11개 선석으로 운영되고 있는 카오슁항은 2003년 모든 컨테이너 터미널을 자유무역지역으로 지정하는 등 항만당국은 동북아 환적센터로 육성한다는 야심찬 중장기전략을 추진하는 있는 과정에서 물동량이 감소한 것으로, 매우 이례적인 현상으로 받아들여지고 있다.

물동량 감소원인은 중국 항만의 빠른 성장과 대만 제조업체들이 동중국으로 이전한데 따른 것으로 지적되고 있는데, 2020년까지 2,500만TEU를 처



리하는 것을 목표로 하는 카오슝항은 최근에 그 기만이 약해지는 추세에 있다.

특히, 이와 관련해 대만 항만당국은 머스크라인이 카오슝항의 이용을 포기하는 경우 이같은 물동량 감소세는 더욱 가속화될 것으로 우려하고 있으며, 현재 머스크라인은 카오슝항의 4개 선석을 이용하고 있는데 2개 선석은 2008년에 계약을 갱신하도록 되어 있다.

또한 머스크라인은 중국의 서먼(Xiamen) 지역에 3개 선석의 컨테이너터미널을 개발하는 방안을 지방 항만당국과 협의하고 있어 현재 카오슝항에서 처리하고 있는 물동량이 앞으로 서먼으로 이전될 가능성도 있는 것으로 예상되고 있다.

이와 관련, 물동량 감소를 줄이기 위한 가장 좋은 방법은 대만과 중국간 직항로를 크게 늘리는 것이라고 항만전문가들은 조언하고 있다.

### [카오슝항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천 m <sup>2</sup> )	C/C(대)	운영자
터미널 1	4	848	10.5	105	5	KHB
터미널 2	4	1,134	12	450	13	OOCL
터미널 3	3	960	14	486	12	OOCL
터미널 4	2	640	14	233	5	APM
터미널 5	2	675	13.5-14.5	233	6	APM
	3	815	15	400	8	EMC
계	19	5,122	10.5-15	1,907	49	

### [카오슝항 개발계획]

구 분	총면적(천 m <sup>2</sup> )	선석수	부두길이(M)	처리능력(천 TEU)	사업기간	비고
1단계	-	5	-	2,500	2002-2008	
2단계	-	4	-	2,000	2004-2011	
3단계	-	14	-	-	-2020	

### [로테르담/안트워프(Rotterdam/Antwerp)]

이들 양 항만은 유럽의 관문으로 위상을 드높이고 있다. 지난해 로테르담 항만이 역대 최고치의 컨테이너 화물량을 처리함으로써 유럽 제일의 컨테이너 허브로서의 위상을 확립하는 한편, 비아시아지역으로는 최고인 7위 자리를 차지하였다.

이같은 컨테이너 물동량 증가요인으로는 아시아와 남미, 그리고 러시아와의 교역 상승세에 힘입은 것으로 분석되고 있으며, 2004년 820만TEU에서 12% 증가한 930만TEU를 처리하였다.

로테르담 항만 당국에 따르면, 서북유럽 경쟁항만의 컨테이너 화물처리 능력의 확장이 아직까지는 로테르담항의 컨테이너 화물처리에 별다른 영향을 주지 못할 것으로 분석하고 있으며, 항만당국은 향후 컨테이너 화물처리량을 2009년 또는 2010년 1,200만TEU로 변경하였으며 2008년에 연간 240만TEU의 처리 능력을 보유하는 신규 터미널을 개발할 예정이다.

엔트워프항은 2005년 전년대비 7% 증가한 648만TEU를 처리하면서 과거 최고치를 갱신하였으나 전체 순위는 한 계단 하락한 12위를 차지함

로테르담과 더불어 유럽의 관문으로 일컬어지는 항만인 엔트워프항은 지속적인 항만확충에 따라 향후 꾸준한 물량증가를 기대할 수 있을 것으로 보이며, 시설물 확장계획으로는 PSA가 현재 벨기에 엔트워프 Deurganck Dock에 1, 2단계에 걸쳐 총 8개 선석을 건설 할 예정으로, 이중 2개 선석을 올해 11월까지, 나머지 3개 선석을 2007년 말까지 완공할 예정이다.

### [로테르담항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천 m <sup>2</sup> )	C/C(대)	운영자
APM	1	1,250	16	700	17	APM
Barge	1	450	-	67	-	ECT
브리타니	5	1,240	12.6	272	6	HDRS
ECT 델타	1	3,400	13-16.6	2,360	22	ECT
ECT 홈	1	1,480	12.6-14	680	10	ECT
Handico	1	100	6	43	1	HT
Hanno	1	1,500	13.5	330	7	HR
HT 홀랜드	1	300	6.5	102	2	HTHT
P&O NSF	2	1,000	7	181	-	P&O
스웨나라인	3	270	9	15	-	HL
WP7	1	800	13	200	5	UMT
계	18	11,790	6-16.6	4,950	70	

### [로테르담항 개발계획]

구 분	총면적(천 m <sup>2</sup> )	선석수	부두길이(M)	처리능력(천 TEU)	사업기간	비고
Marsvakte II	-	3	-	860	2010-2012	

**[안트워프항 시설현황]**

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
DelwaideDock	7	2,290	15.5	1,409	15	H-NN
Europa	4	1,180	14.3	1,570	10	H-NN
MexicoNatie	4	600	12	70	7	MH
Noordzee	4	1,124	14.3	620	8	SCTN
P&O 6th	10	1,850	14.5	280	24	P&O
P&O 저철	10	1,665	13	407	18	P&O
P&O Delwaide	5	1,305	14.5	581	8	P&O
계	44	10,014	12-15.5	4,937	90	

**[안트워프항 개발계획]**

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
1단계	-	5	1,650	1,400	2005-2010	
2단계	-	3	850	1,050		

**【함부르크/브레멘(Hamburg/Bremen)】**

독일 함부르크항은 2005년 전년대비 15.7% 증가한 810만TEU의 컨테이너를 처리하였으며 이는 당초 예측치인 770만TEU에 비해서도 크게 증가한 수준이다.

전체 처리물량 중 아시아-유럽항로 물량이 430만TEU로 53%의 점유율을 나타냈으며, 특히 중국발 유럽 수출물량은 200만TEU로 29%의 성장률을 기록하여 물량증가의 주 요인으로 분석된다.

함부르크항 최대 터미널 운영사인 함부르크터미널운영그룹(HHLA)은 Altenwerder를 비롯한 산하 터미널에서 전년대비 14% 증가한 550만TEU를 처리하였다.

함부르크항의 처리능력은 850만TEU이나 항만

**[함부르크항 시설현황]**

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
Burchardkai	10	2,850	9.4-16.5	1,600	18	HHL-AG
BussHansa	3	850	12	200	11	BHTG
Altenwerder	2	810	16.7	552	9	HHLA
Eurogate	8	2,180	15.5	1,230	11	ECTH
TCT	4	920	13.5	320	8	TCTG
UCT	3	613	13.5	165	7	UHG
계	30	8,223	9.4-16.7	4,067	64	

**[브레멘/브레메하벤 시설현황]**

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
BLG	5	1,140	10-11.3	120	3	BLGCL
Eurogate	6	1,800	14.5	1,450	19	Eurogate
North Sea	4	1,100	14.5	695	10	NSTB
계	15	4,040	10-14.5	2,265	32	

당국은 투자를 통해 2010년까지 1,400만TEU까지 확대시킬 것을 목표로 하고 있으며, 터미널별로는 CTB의 처리능력을 현재 260만TEU에서 2012년까지 520만TEU까지 확대시킬 계획이며, 10여년전 건설된 구형 터미널 CTA는 향후 10년간 선석 추가 건설과 시스템 업그레이드를 통해 현재 200만TEU의 처리능력을 300만TEU까지 확대시킬 계획으로 있다.

독일 제2의 무역항인 브레멘항은 전년대비 8.4% 증가한 374만TEU의 컨테이너를 처리하여 두 단계 상승한 19위를 차지하였다.

한편, 브레멘 항만당국은 북유럽 항만의 컨테이너부두 시설 확장경쟁에 따라 추가적인 항만시설을 확충할 계획을 수립하고 있다.

**【두바이(Dubai)】**

전년대비 18.5% 증가한 762만TEU를 처리한 두바이항은 2005년 LA을 제치고 9위를 차지하여 중동지역의 허브포트를 재확인하였다.

또한 2000년부터 2005년까지의 평균 증가율이 무려 20%에 달하고 있어 중국항만을 제외하고는 20위권 항만중에서는 최고의 성장률을 기록하고 있다.

이에 따라 두바이항만공사(DPA)는 두바이항의 하역능력을 500만TEU까지 확충하는 두바이항 1단계 확장사업에 착수했으며, 이 사업은 2030년 완료를 목표로 총 14단계로 나뉘어 진행되는데, 1단계 확장사업에는 모두 14억 달러가 투입돼 선석 2.5km와 173헥타르(173만㎡)의 터미널 야드가 추가로 건설될 예정이다.

DPA는 동 사업을 추진하기 위해 현대중공업과 계약을 체결했으며, 2007년 3월까지 1단계 공사를 마무리할 계획으로 있으며, 항만관계자는 1단계 확장사업이 완료될 경우 두바이항의 처리물량은 환적



화물이 20%, 수출입 화물은 16% 가량 늘어날 것으로 예측하고 있다.

또 아랍에미리트(UAE)는 두바이를 중동지역의 해운항만의 중심지로 육성하기 위해 중동지역 최초로 개방등록제(open register)를 도입하여 선주들의 선박등록을 유도하는 등 항만개발과 더불어 다각적인 프로젝트를 추진하고 있다.

한편, UAE는 자국의 터미널 운영업체인 두바이 포트월드(DPW)가 P&O Port를 흡수하며 세계 3위 터미널 운영사로 발돋움 할 것으로 기대하고 있으며 계속해서 전세계 터미널사업에 적극적으로 투자할 의사를 나타내고 있어 주변국가들의 주목을 받고 있다.

[두바이항 시설현황]

구분	선석수	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
Jebel Ali	7	13.25-15	1,151	21	DPA
PRT	5	11.5-12.5	689	7	DPA
계	12		1,830	28	

[LA/롱비치]

지난해 미국 LA/롱비치 항만은 롱비치항의 급속한 성장에 힘입어 2004년 대비 8% 증가한 1,426만 TEU의 컨테이너 화물을 처리하였으나, 경쟁항만의 급속한 물량증가로 인하여 전체 순위는 LA항 10위, 롱비치항 11위로 각각 1~2계단 하락하였다.

특히, 롱비치항은 최근 꾸준한 성장세에 힘입어 2004년 577만TEU에서 16% 증가한 670만TEU를 처리하였으나, LA항의 화물량은 2.2%의 소폭 상승에 그친 748만TEU를 기록하였다

이와 같이 로스앤젤레스항의 물량 증가가 부진한 이유는 수년간 이어 온 항만적체에 따라 주요선사의 물량이 멕시코로 이전하기 때문으로 분석하고 있으며, 최근 LA항과 롱비치항의 항만위원회는 체선·체화를 개선하기 위해 무료장치기간을 기존의 5일에서 4일로 단축하기로 결정했다.

[LA항 시설현황]

구분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
APL P300	4	1,219	14	106	12	APL
APM P400	7	2,191	14.3	530	10	APM
에버그린 T	3	975	13.7	660	8	MTC
TraPac	2	625	13.7	688	11	TCSC
YangMing L	4	610	13.7	530	13	MTC
Yusen	12	1,768	12	750	10	YTI
계	32	8,116	12-14.3	3,264	64	

[LB항 시설현황]

구분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
CUT	2	594	14.6	304	5	CUT
ITS	3	701	11-12.8	498	8	ITSI
LBCT	3	823	15.2	421	5	LBCTI
APMT	6	1,604	12.8-13.7	817	11	Maersk
PCT	8	1,556	11-13.7	683	11	PCTI
PTT	9	1,231	15.5	1,170	12	TTI
SSA	5	1,097	15.2	68	6	SSA
계	36	7,606	11-15.5	3,961	58	

한편, 수년간 과부하에 시달리고 있는 이들 항만에 대한 개발정책을 서둘러야 한다는 주정부 주장과 환경 보호를 위해 더 이상의 개발은 중단해야 한다는 환경단체의 주장이 심각하게 대립하고 있는 가운데 남캘리포니아 대기오염 통제국은 최근 이 지역에서 대기오염물질을 가장 많이 배출하는 선박과 터미널, 트럭 및 기차 등에 대한 배출 삭감계획을 발표하였다.

이 기구는 자발적인 대기 오염물질 삭감계획이 제대로 시행되지 않을 경우에 대비해 화물 운송산업에 대한 규제조치와 함께 대기환경 정화에 들어가는 비용을 징수하기 위해 기금을 징수하거나 컨테이너마다 일정한 비용을 부과하는 방안을 마련해 놓고 있다.

[칭다오/톈진(Qingdao/Tianjin)]

중국 3위 항만이자 북중국 메인포트로 우리나라 항만에 가장 직접적인 영향을 미칠 것으로 평가되고 있는 칭다오항은 작년 627만TEU의 컨테이너를 처리하여 전년대비 21.9%의 증가율을 기록하여 13위를 차지하였다.

칭다오항의 높은 경제성장에 발맞춰 세계적인 대



형 정기선사와 터미널운영업체들이 잇달아 칭다오 항 개발 사업에 뛰어들고 있어 향후 칭다오항 내에서 터미널간 치열한 경쟁 체제가 구축될 전망이다.

이러한 치열한 경쟁체제가 칭다오항 전체 물동량 증가에 있어 강력한 시너지 효과를 발휘할 것으로 기대되고 있으며 칭다오항은 2010년까지 부산항의 2005년 컨테이너 처리량 수준을 넘어서는 1,200만 TEU를 목표로 하고 있다.

한편, 2004년 381만TEU를 처리하여 18위를 차지한 텐진(天津)항은 2005년 1/4분기에 100만TEU 이상 처리하는 등 높은 성장세를 나타내 당초 컨테이너 처리 목표량인 400만TEU를 훨씬 뛰어넘는 482만TEU를 처리하여 전년대비 26.3% 늘어난 컨테이너를 처리하였다.

텐진항 항무국은 급증하고 있는 컨테이너 물동량을 처리하기 위해 향후 5년 동안 300m 규모의 7개 선석(부두길이 2,200m), 수심 15m의 신항 개발 계획을 발표하였으며, 이 신항이 완공되는 2010년에 텐진항은 연간 1,000만TEU의 컨테이너를 처리할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

최근 중국 정부는 텐진을 상하이, 선전등과 함께 자유무역구로 지정, 시범운영할 계획임을 발표했으

며, 이는 기존의 보세구에서 수출입과 통관절차를 개선한 기능이다.

### 【포트클랑/탄중펠라파스 (Port-Klang/Tanjung Pelepas)】

말레이시아를 대표하는 양대항만인 포트클랑 (Port Klang)과 탄중펠레파스(Tanjung Pelepas)는 지난해 성장세가 각각 4.9%, 3.7%를 기록하여 그 성장세가 주춤하고 있다.

말레이시아의 주요 수출관문인 포트클랑의 경우 노스포트(Northport) 터미널의 처리실적이 떨어짐에 따라 지난해 처리한 컨테이너 물동량은 전년보다 4.9% 증가한 550만TEU를 기록하였다.

또한, 에이피엠 터미널(APM Terminal)이 자본의 30%를 보유하고 있는 탄중펠레파스항만도 전년보다 불과 3.7% 늘어난 417만TEU의 컨테이너를 처리하는데 그쳤는데, 이 항만의 컨테이너 처리실적이 한 자리 수 증가에 머문 것은 2000년 개장이후 처음 있는 일이다.

말레이시아 항만당국은 P&O 네들로이드를 인수한 머스크라인이 컨테이너물동량을 추가적으로 유치할 것으로 기대하고 있어 금년도 물동량 처리실적은 다소 증가할 것으로 전망하고 있다.

한편, 두 선사의 합병에 따라 싱가포르 항만의 물동량은 어느 정도 영향을 미치게 될 것으로 보이는

### 【칭다오항 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
QOCT	3	767	11.6-14.5	350	8	QQCTC
QHCC	5	2,600	10.5-17.5	786	14	
계	8	3,367	10.5-17.5	1,136	22	

### 【칭다오항 개발계획】

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(m)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
관원3단계	-	6	1,200		2001-2005	3석씩 '06완공
관원4단계	-	8	1,600		2006-2011	-

### 【텐진항 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
CT	4	1,300	12-15.2	575	7	THCC
CSX OCT	4	1,150	13.5	430	8	CSX
계	8	2,450	12-15.2	1,005	15	-

### 【포트클랑 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
CT3	3	534	15		4	NPB
KCT	4	1,079	15	436	13	NPB
KPCT	6	1,300	14	410	11	HPB
WPT	6	2,000	15	410	22	KMTSB
계	19	4,913	14-15	1,256	50	

### 【탄중펠라파스 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
PTPSB	6	2,160	15	1,200	24	PTP
계	6	2,160	15	1,200	24	



데, 이는 탄중펠레파스항이 유럽으로 7개의 주간 서비스를 제공하는데 비해 싱가포르는 단지 1개의 서비스만을 제공하기 때문에 향후 말레이시아항만이 싱가포르의 가장 큰 경쟁자가 될 것으로 전문가들은 전망하고 있다.

한편 말레이시아 정부는 과거 제조업 유치시에만 부여하던 투자 인센티브를 물류, 포장, 창고 등 관련 서비스분야에도 부여해 투자유치에 나서고 있다.

### 【닝보(Ningbo)】

화상(華商)의 본고장으로 유명한 닝보항이 전년도에 515만TEU를 처리하여 최초로 500만TEU를 돌파하였으며, 전년대비 28.5%라는 높은 수치의 증가세를 기록하였다.

이와 같은 증가세는 작년 20위권 항만내 최고기록으로 인접한 상하이항의 유일한 경쟁상대로서 확실한 토대를 구축하였다.

닝보항은 '10차 5개년 계획(2000~2005년, 十五計劃)' 동안 중국의 교역량 증가와 장강 삼각주 지역의 급성장을 기반으로 제2의 도약을 이룬다는 비전을 설정한 바 있으며, 이에 따라 심수항이라는 우수한 항만조건, 장비 현대화, 최적의 항내 물류시스템, 풍부한 인적자원 등 5대 장점을 강화하고, 컨테이너, 철광석, 원유, 석탄, 액화석유제품 등 5대 수송시스템을 비약적으로 발전시킨다는 목표를 추진해 왔다.

이와 함께 닝보항의 컨테이너 처리실적 또한 비약적으로 늘었는데, 2000년 연간 물동량이 90만 TEU에 그쳤던 것과 비교할 때, 지난 5년간 닝보항의 컨테이너 물동량은 연평균 42%씩 증가하여 2005년 컨테이너 처리실적은 520만TEU를 기록하여 '십오계획' 기간중 세계67위 항만에서 15위로 도약하였고 서비스 수 또한 48개 220항차에서 147개 672항차로 늘어났다.

한편 2006년 1월부터는 인근의 저우산(舟山)항과 단일 브랜드로 통합, 운영되며 저장성 정부 차원에서 닝보-저우산항을 중점적으로 개발해 2010년까지 세계 3위항만으로, 장기적으로는 세계 최대항만으로 발전시키겠다는 야심 찬 계획을 발표한 바 있다.

### 【닝보항 시설현황】

구 분	선척수	선척길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
BCT	3	900	13.5	757	8	NPA
BL2	1	1,238	15		8	NPA
계	4	2,138	13.5-15	757	16	-

### 【뉴욕/뉴저지(NY/NJ)】

미국 뉴욕/뉴저지항의 2005년 컨테이너 취급량이 전년대비 7% 증가한 488만TEU를 기록하면서 역대 최고치를 기록했지만 세계 20대항만 순위는 한 계단 하락한 16위를 차지했다. 수입화물은 7.6% 증가한 334만TEU를 처리하였고, 중국발착 화물이 전체의 22.6%로 최대 점유율을 기록하였다.

한편, 뉴욕항은 2004년도부터 동아시아 유입물량이 유럽을 능가하였다. 뉴욕항은 한때 세계 최대항만중의 하나였지만 1980년대부터 동아시아 지역의 수입 상품들이 미서부의 L.A와 롱비치항을 통해 반입된 후, 철도편을 이용하여 미 동부지역으로 이동함에 따라 잠시 쇠퇴하였다.

그러나, 최근 들어서 초대형 컨테이너선이 속속 개발되고 운항 속도도 종전보다 무려 50% 이상 빨라지면서 동아시아에서 파나마 운하를 거쳐 뉴욕항으로 직송하는 화물이 급증하고 있으며, 또한 초대형 고속 컨테이너선이 23일만에 뉴욕항에 입항할 수 있게 되어 굳이 내륙 철도수송망에 의존 할 필요가 없어 동아시아지역의 화물이 급증하기 시작했다.

향후 이같은 추세가 지속될 것으로 전망하고 있어 현재 뉴욕항은 대대적인 설비 확충, 수로 준설, 내륙 연계수송망 확장에 나서고 있으며, 향후 10년

[뉴욕/뉴저지항 시설현황]

구 분	선적수	선적길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
APM	6	1,385	12	1,076	9	APM
GMT	2	549	12	405	6	GT&CS
HHCT	3	762	10.7-12.2	757	7	HHCTI
MFST	15	1,249	14	1,000	8	MTI
MTST	3	955	12	960	8	MTI
PNCT	5	1,165	12-13.7	712	7	PNCTL
RHMT	3	634	12.8	320	6	ASI
SBMT	5	1,870	8.2	450	2	MTI
계	42	8,569	12-14	5,680	53	

간 30억 달러 이상을 투자할 계획이다.

한가지 결림들은 선박의 초대형화와 더불어 파나마 운하의 폭이 좁다는 근원적인 문제를 안고 있지만, 상당 기간 아시아 화물의 강세 현상이 지속될 것으로 보여 이에 대한 대책도 불가피해 보인다.

[도쿄(Tokyo)]

일본 도쿄항은 2005년 컨테이너 취급량이 전년 대비 10.2%인 두 자리 수의 성장세를 기록한 370만TEU를 처리하여 두 계단 상승한 20위를 차지하여 20위권 항만으로 재진입하였다.

하지만 이같은 높은 성장세에도 불구하고 국토교통성의 자료에 의하면 일본 수출입 컨테이너 물동량은 2003년 1,370만TEU로 1990년부터 지난 13년 동안 연평균 증가율은 5.5%에 머물고 있으며, 수출입화물이 저하되는 요인은 생산기지의 중국 이전에 따른 전국적인 수출 물동량 둔화에 기인하는 것으로 나타났다.

또한 지나치게 높은 항만가격으로 외국의

환적화물이 인근 경쟁항만인 부산항으로 전이되고 있다. 환적화물은 조건이 좋은 항만을 찾아 쉽게 이동해 갈 수 있는(foot loose cargo) 특성으로 인해

[도쿄항 시설현황]

구 분	선적수	선적길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
Berth1-OB	1	252	13.0	88	1	TKK
Berth2-OC	2	660	15.0	259	4	Daito
Berth3-OD	1	250	13.0	92	3	"
Berth C-1~3	3	1000	12.0-14.0	245	4	Sankyū
Berth 4-OE	2	600	13.0	222	5	ICT
Ohī	2	680	15	28	6	NCT
Shungawa	3	574	10	87	3	-
계	14	4,016	10-15	1,021	26	

일본의 항만이 경쟁력을 잃는 순간 순식간에 빠져나간 것으로 분석된다.

특히 항비와 하역비 등 항만에서 발생하는 비용이 부산항에 비해 약 3배에 이르고 있어 항비를 낮추고 하역비용을 할인해주기 위한 노력의 일환으로 슈퍼 중추항만제도를 도입하는 등 뒤늦은 몸부림을 치고 있지만 정부 주도의 비용절감 노력은 한계에 부딪힐 수밖에 없을 것으로 추측된다.



부산신항에 입항한 외국선박