



중국의 컨테이너항만 취급물량 고성장 지속

지난해 싱가포르항 홍콩 제치고 1위 탈환

중국의 컨테이너항만의 성장세가 두드러지면서 조만간 컨테이너항만의 지형도가 새롭게 그려져야 할 것으로 전망되고 있다.

최근 중국의 상하이항을 비롯하여 선전항, 칭다오항, 닝보, 광저우항 등에서 처리된 컨테이너물동량이 계속해서 큰폭으로 증가하면서 세계 수위항만인 싱가포르와 홍콩항을 위협하고 있다.

이에 따라 주변 경쟁항만들이 중국 항만의 물동량 잠식에 대한 대책마련에 고심하고 있다.

최근 발간된 CI(Containerisation International)에 따르면, 지난 6년동안 홍콩항에 1위 자리를 내주었던 싱가포르 항만이 지난해에는 컨테이너 2,319만2,200TEU를 처리, 2,242만7,000TEU를 처리한 홍콩항을 제치고 세계 정상에 올랐으나, 중국의 상하이항과의 격차가 점점 좁혀지고 있다.

특히 지난해 중국 상하이항의 컨테이너화물 처리량은 1,804만4,000TEU로 지난 2004년에 비해 24.2%가 늘었으며, 선전항은 1,619만7,000TEU로 18.7% 증가, 나란히 세계 3, 4위를 기록했다.

특히 지난해 상하이항과 선전항이 처리한 컨테이너화물은 모두 3,424만1,000TEU로 중국 2개 항만에서 처리된 물량이 싱가포르항의 처리물량을 크게 앞지르고 있다.

중국은 지난해 9.8%에 달하는 GDP 성장률을 기록했는데, 이같은 경제성장을 바탕으로 중국 전체 항만에서 처리된 컨테이너화물은 8,950만 TEU로 2004년보다 20% 증가한 것으로 나타났

다. 중국 항만이 처리한 수치는 세계 총 컨테이너물동량 3억 9,800 TEU의 22.5%에 달하는 것이다.

이같은 물동량 처리에 힘입어 세계 30대 컨테이너항만 가운데, 중국항만이 8개 포함되어 있는데, 중국 항만과 홍콩항의 물동량을 합칠 경우 8,365만 TEU로 상위 30위권 항만의 총 물동량 중 39%를 차지하는 것으로 분석됐다.

더구나 이러한 증가 추세가 이어질 경우, 상하이항은 2007년에는 싱가포르와 홍콩을 제치고 1위를 차지하여 2,650만TEU 이상의 컨테이너물동량을 처리할 것으로 예상되고 있다.

중국의 경우 상하이항과 선전항 이외에도 칭다오항과 닝보, 광저우항의 경우도 두자리수 이상의 물동량 증가세를 보이고 있다.

칭다오항의 컨테이너화물 처리량은 전년보다 23% 증가, 세계 13위에 랭크됐으며, 앞으로도 대규모 터미널확장 사업과 물동량 증가가 예상되는 등 지속적으로 성장할 것으로 전망되고 있다.

산동성의 주요 항만인 칭다오항은 지역 제조업의 성장과 과일 및 채소류의 주요 공급지로서 일본과 한국으로의 수출물량 증대로 컨테이너 물동량이 늘어날 것으로 기대하고 있는데, 항만 당국은 2010년에는 1,200만TEU의 컨테이너를 처리할 것으로 예상하고 있다.

또 닝보항은 지난해 520만TEU를 처리하여 세계 15위를 차지하였는데, 이는 2002년에 190만 TEU에도 못미쳤던 점을 감안할 때 엄청난 성장을 기록한 것이다. 닝보 항무국은 배후단지의 산

[2005년 세계 10대 항만 순위]

2005년 순위	2004년 순위	항만	2005년 처리량(TEU)	성장률(%)
1	2	싱가포르	23,192,200	8.7
2	1	홍콩	22,427,000	2.3
3	3	상하이	18,084,000	24.2
4	4	선전	16,197,000	18.7
5	5	부산	11,840,445	3.6
6	6	카오슝	9,470,000	-2.5
7	7	로테르담	9,300,000	12
8	9	함부르크	8,050,000	14.9
9	10	두바이	7,619,222	18.5
10	8	로스앤젤레스	7,484,624	2.2

업화가 빠른 속도로 진행되고 있고, 섬유, 전자제품 생산증대와 더불어 20억달러 규모의 투자계획을 실행할 경우 2010년에는 1,000만TEU 처리할 것으로 내다봤다.

주강 삼각주(Pearl River Delta)에서는 광저우항의 성장이 가장 두드러졌는데, 지난해 41.6% 증가한 468만4,000TEU를 처리, 4단계 상승한

18위를 차지하였다. 이같은 성장세는 100만TEU를 처리한 광저우 난샤(Nansha)항의 실적과 차이나쉬핑의 유럽항로 서비스 기항이 크게 기여한 것으로 풀이되고 있다.

이와함께 다롄항은 2004년 대비 20% 증가한 270만TEU를 처리, 지난해 30위를 기록한 필리핀 마닐라항을 제치고 30위권으로 진입했다.

중국의 이같은 고도성장에 비해 경쟁국 항만의 컨테이너화물 처리물동량의 증가세는 점차 둔화되고 있다.

지난해 싱가포르항이 2004년대비 9%, 로테르담항이 12.0%, 함부르크항이 14.9%, 두바이항이 18.5% 각각 증가하여 호조를 보였으나 나머지 대부분의 항만의 실적은 부진을 면치 못했다.

지난해 홍콩항은 전년대비 2.3%, 세계 5위의 부산항은 1,184만445TEU로 전년대비 3.6%, 말레이시아 탄중펠레파스항은 3.7% 성장에 그쳤다. 그리고 대만의 카오슝항은 947만TEU로 오히려 2.5% 감소한 것으로 집계됐다.

호주 에너지 개발기업 LNG 해상하역장 건설 재가스화 장치탑재 대형 LNG탱커 신조추진

호주 에너지개발 대기업인 우드사이드·패트로리엄사는 최근 미국 캘리포니아주 해상에서 계획중인 액화천연가스(LNG) 해상하역시설 장소를 선정했다고 발표했다.

이 회사는 선상에서 LNG를 가스화하는 재가스화 장치를 탑재한 대형 LNG탱커를 건조, 빠르면 2010년을 목표로 호주-북미간에 투입한다.

이 계획을 추진하는 우드사이드의 가스사업회사인 우드사이드·내츄럴가스사는 로스앤젤레스주의 해안으로부터 32km 이상 떨어진 해상에 1일 2,000만입방미터 정도의 LNG를 수송할 수 있는 설비를 설치할 계획이다.

이 계획에 의하면, 해안에 NLG 기지를 건설하지 않고, 파이프라인으로 육상에 가스를 보내는 프로젝트로서 LA 국제공항 근교의 공업지대 등을 경유토록 설계한다는 것이다. 현재 LA주 당국이나 미 연안경비대 등에 인가를 신청했는데 조만간 인가가 날 것으로 예상되고 있다.

시장관계자에 따르면, 이 계획의 실시와 함께 우드사이드는 탱크 용량 20만입방미터 이상의 대형 LNG탱커를 신조하는 것으로 알려졌다.

이 선박은 탱크로부터 직접 파이프라인에 천연가스를 보내기 위해 재가스화 장치를 탑재한 특수선 사양으로서 재가스화 장치를 탑재한 LNG 탱커의 경우는 벨기에선사 에크스마르사가 탱크 용량 15만입방미터 정도의 신조선 5척을 이미 발주한 상태이다.