

한국선주협회는 해상교역의 관문인 세계 주요항만의 역사와 발전과정을 소개하는 '세계의 항구'를 20여회에 걸쳐 연재하고자 합니다. 이번 호부터 연재되는 항만기획시리즈가 여러분들의 업무에 도움이 되었으면 합니다.

(편집자 주)

로테르담항...Netherland

**“해수면보다 낮은 땅... 신이 버린 땅...
인간이 빚은 나라”**

▶ 유럽대륙의 물류거점항

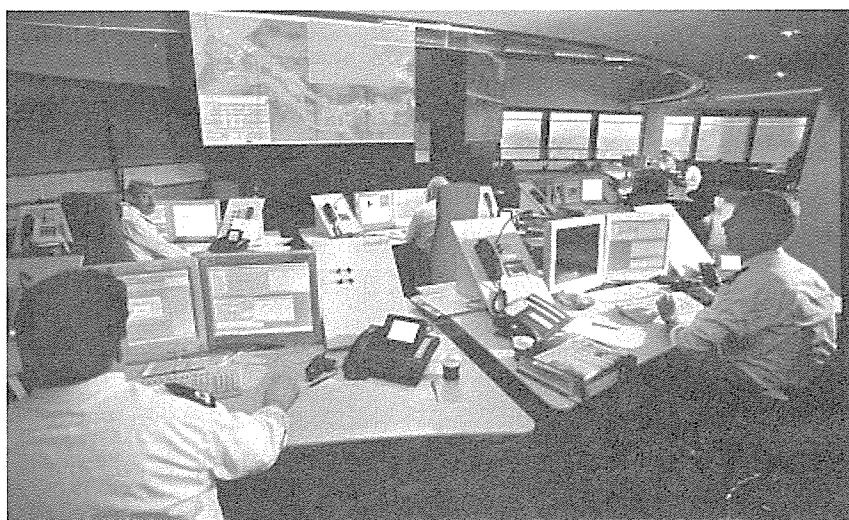
국토의 40%가 해수면보다 낮아 불여진 국명에서 느낄 수 있듯이 네덜란드 사람들은 숙명처럼 바다와 더불어 살아왔으며, 이런 핸디캡을 극복하고 오히려 유럽대륙의 중심부에 위치한 지리학적 장점을 활용하여 오늘날 로테르담항을 연간 3억3,000만 톤, 컨테이너 700만TEU 이상을 처리하는 세계 제

일의 항만으로 발전시켜왔다.

1400년경부터 라인강 연안에 항만시설이 들어서면서 상업항으로써의 역할을 해오고 있는 로테르담항은 도심에서부터 북해에 이르기까지 라인강을 따라 약 40km에 걸쳐져 있으며 항구와 산업단지를 합한 면적이 약 10,500헥타르에, 선석 길이만도 약 80km에 이른다.

이런 항만규모에 걸맞게 연간 30,000척의 원양선박과 130,000척의 내륙운송선이 기항하고 있으며 유럽에서 수출되는 물량의 65%와 수입되는 물량의 30%를 취급하고 있다.

우리나라 남한 국토의 1/3, 인구 1,600만 정도의 작은 나라가 로테르담항을 세계 제일의 항만으로 발전시킬 수 있었던 원동력은 과연 무엇인지 궁금하지



사진은 로테르담항만의 운영상황을 모니터하는 코디네이션 센터



사진은 로테르담항만의 컨테이너 터미널

않을 수 없다.

▶ 지리적 이점 및 제한 없는 수심

유럽 주요도시 및 인구의 40%가 네덜란드의 500km 이내에 위치 및 거주하고 있고, 최대 훌수 23m의 선박이 1~2시간 이내에 자유롭게 입출항할 수 있도록 인위적으로 개발된 항만조건으로 원유, 석탄, 곡물 및 대형 컨테이너선의 유럽내 환적 허브항이다.

라인강 및 운하를 통해 네덜란드뿐만 아니라 벨기에, 독일, 프랑스 및 심지어 스위스까지 대량화물을 저렴한 비용으로 운송할 수 있는 BARGE 서비스와 더불어 고속도로와 철로 등 인프라 시설이 잘 정비돼 있어 네덜란드가 유럽대륙 내륙운송시장의 약 40%를 점유하고 있다

▶ 세관 및 물류창고 시스템

철저히 수출 지향적인 세관 및 물류창고 시스템을 도입하여 보세창고에 보관된 물품은 관세 납부

대상인 수입품으로 분류되지 않은 상태에서 재포장, 수리, 배합 등 작업을 거쳐 수출될 수 있으며 3개의 유통단지 Eemgaven(고부가 가치 상품), Botlek(화학제품 유통 및 분류업), Maasvlakte(유럽 물류센터 유치)를 운영하고 있어 100여개 이상의 다국적 기업이 유럽물류센터를 로테르담항에 설치되어 있다.

로테르담에선 불가능한 수리가 없을 정도로 관련 산업이 잘 발달되어 있으며 또한 연료유 보급항으로써도 아주나 미주보다 톤당 20~40불정도 저렴한 가격에 제공하고 있다.(항차당 6,000톤의 연료유를 수급 받는 주간 서비스 기준 연간 900만불의 운행비. 즉, 수익개선효과 기대)

▶ 신규 개발 및 증설 계획

연간 8% 정도의 컨테이너 물동량 증가 수요를 충족하기 위해 현재 ECT Delta가 위치한 Maasvlakte 옆에 1000헥타르에 달하는 Maasvlakte II를 200헥타르씩 물동량 추이 고려 5단계로 개발 예

정이며, 로테르담과 독일을 연결하는 화물전용 철도노선인 Betuwe 라인을 2005년까지 건설할 예정이다.

특히, 네덜란드는 남녀노소 불문 거리에서 만나는 누구나 영어를 할 줄 알며 무역관련 업무 종사자의 약 30% 정도가 독어나 불어를 자유로이 구사할 수 있으며 노사 화합으로 노사문제가 없다.

▶ 세계 최고의 기업환경 갖춰

영국의 Economist Intelligence Unit는 세계에서 가장 좋은 기업 환경을 보유한 국가는 네덜란드라고 발표할 만큼 네덜란드는 투명한 경영구조, 양질의 노동력과 잘 발달된 인프라를 보유하고 있으며 무엇보다도 ‘신이 버린 땅을 인간이 빛은 나라’라고 할 만큼 장기 비전을 제시하는 국가 정책과 이를 실현할 수 있는 근면 성실한 국민성이 로테르담을 세계 제일의 항만으로 발전시켜왔던 원동력이 아닌가 생각해 본다.

네덜란드는 척박한 땅과 기후, 국토의 대부분이 해수면보다 낮은 불리한 조건에도 불구하고 北海上(북해상)의 전략적 요충지에 위치해 있는 地政學的 여건을 최대한 활용함으로써 유럽의 관문과 물류센터로 자리잡을 수 있었다. 주요 항만으로는 로테르담과 암스테르담이 있고 제3의 항구라 불리는 스키풀공항이 있다.

네덜란드 물류시스템의 핵심역할을 하는 로테르담항은 北海와 라인강이 맞닿는 곳에 위치하고 있으며 유럽 주요 시장의 중심부에 위치하여 반경 4백 80km 내에 독일, 프랑스, 영국, 덴마크 등 EU 주요국이 자리하고 있다.

로테르담항의 2003년 콘테이너 취급물량은 710만TEU로 세계 8위이다. 유럽 西岸 9개 주요 항만 물동량의 40%를 처리하고 있으며 특히 일본의 유럽 수출 물동량 중 37%, 미국의 유럽 수출 물동량의 38%를 담당하고 있다.

로테르담항만 구역에서 발생되는 부가가치액이 네덜란드 GDP의 7%에 달할 정도로 네덜란드 경제에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 로테르담항이 오늘날과 같은 위치에 오를 수 있게 된 데는 양호한 입지조건뿐만 아니라 뛰어난 배후수송망, 물류단지를 비롯한 부대시설, 우수한 노동력이 큰 요인이 되었다.

▶ 유럽 각지와의 연계망 구축

로테르담항에서 철도망, 내륙水路(수로)망, 도로망이 유럽 각지로 거미줄처럼 얹혀 있을 뿐만 아니라 운송체계도 단일국가처럼 통일되어 있다.

네덜란드 트럭 운송업자들이 유럽연합 내 도로운송 화물량의 30% 이상을 수송할 정도로 유럽의 도로운송시장을 주도하고 있으며 로테르담항에서 유럽 내 주요 무역 및 산업지역까지 陸路(육로)수송은 길어도 48시간이면 가능하다.

항공운송의 경우 스키풀공항에서 유럽의 주요 지역까지 1시간 내외에 도착할 수 있다. 또 신속하고 효율적인 화물처리 시스템, 自家(자가)운영 보세창고 제도, 자유무역지대 등 부대시설을 들 수 있다. 항만 배후지에 종합물류업무를 수행할 수 있는 대규모 유통단지를 조성해 단순히 화물을 적·양하하는 보세구역에 그치는 것이 아니라 가공, 포장, 장기보관, 판매, 재수출 등 모든 경제활동을 수행하는 종합적인 기능항만으로 운영했다.

