

KMI 국제물류위클리

www.kmi.re.kr

집필에 관한 안내

1. KMI 국제물류투자분석센터에서 모니터링하고 있는 세계 물류동향 중 국제물류투자 협의회 회원사들(2011.01. 현재 125개 업체) 및 국내 물류기업의 글로벌 물류시장 진출과 신규 해외사업발굴에 도움이 되는 정보를 제공합니다.
2. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협의회 회원사들과 국토해양부 관계관 여러분께 매주 수요일 배포를 원칙으로 하고 있습니다.
3. 「KMI 국제물류위클리」를 통해 소개되는 글로벌 물류 신규 프로젝트에 관심이 있는 회원사들은 우리 센터로 연락¹⁾을 주시고, 다수의 요청이 있는 경우 우리 센터는 투자단(물류, 건설, 금융사 등) 구성 주선 등의 역할을 지원²⁾할 수 있습니다.
4. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협의회 회원사 여러분들에게 국내외 국제물류 관련 주요 공지사항을 알려드리는 매체로서의 기능을 수행합니다.

〈 목 차 〉

□ 엔타이(烟台) 보세항구 1기 개장, 물류비 40%~80% 절감효과 예상-----	2
□ 인도 해운부, 2020년까지 해운항만에 1천억 달러 투자 계획-----	3
□ 페루 까야오(Callao)항, North Pier 민간 사업자 선정 연기-----	4
□ APM T, 아프리카 탄자니아 정부에 항만개발 독려-----	5

1) 연락처: 김찬호 책임연구원(02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr), 송주미 연구원(02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr),
김성야 연구원(02-2105-2897, sungyakim@kmi.re.kr)

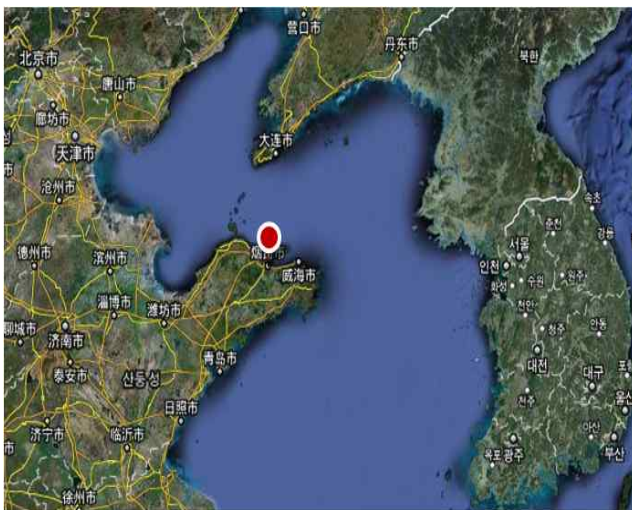
2) 해외투자사업에 관심이 있으신 기업은 위클리 맨 뒷장의 [해외투자사업 추진절차] 자료를 참고하시길 바랍니다.

KMI 국제물류위클리

□ 엔타이(烟台) 보세항구 1기 개장, 물류비 40%~80% 절감 효과

- 지난 1월 12일, 산둥성 엔타이 보세항구가 정식 운영되면서, 장수성 장자강(张家港)에 이어 중국 13번째 보세항구가 정식 운영됨
- 엔타이 보세항구는 2009년 9월에 중국 정부로부터 지정되어 2010년 7월에 완공되었음
 - 총 계획면적은 7.26km²이며, 2개 구역으로 구분되어 있음
 - 제1구역 면적은 5km²로, 수출가공구 A구역 0.7km²과 엔타이항 4.3km²를 포함하고 있음
 - 제2구역 면적은 2.26km²로, 엔타이개발구 및 수출가공구 B구역 일대임
 - 1기 운영 면적은 4.86km²이며, 컨테이너선석 6개와 벌크선석 4개를 보유하고 있음
- 보세항구의 개장은 엔타이 수출형기업의 수출입 물류비용을 40~80% 절감할 것으로 예상됨
 - 기존에는 경외(홍콩)로 수출한 뒤 다시 수입수속을 거쳐 수출세금을 환급받는 정책이 있었으나, 현재는 중국내 화물이 보세항구내 반입 즉시 세금을 환급(세율,17%)해줌으로써, 수출 절차의 간소화 및 수출입 소요시간의 단축이 가능하기 때문임
- 아울러, 엔타이보세항구는 올해 컨테이너 작업 구역을 기존의 90만m²에서 120만m²까지 확대하는 등 계획을 발표하였으며, 컨테이너 처리능력은 500만 TEU에 달할 것으로 예상됨

<엔타이 보세항구 위치>



<엔타이 보세항구 기획도>



자료: <http://news.sol.com.cn>, 2011. 1. 14. / www.gov.cn, 2011. 01. 12.

김성야 연구원(☎ 02-2105-2897, sungyakim@kmi.re.kr)

KMI 국제물류위클리

□ 인도 해운부, 2020년까지 해운항만에 1천억 달러 투자 계획

- 인도 해운부(Ministry of Shipping)는 Maritime Agenda 2010-2020을 발표하였으며, 향후 10년간 약 1천억 달러의 투자를 계획하고 있음
 - 인도 해운부는 2020년까지 인도의 수출입 물동량이 25억 톤에 달할 것으로 전망하고 항만의 처리능력을 32억 톤으로 증가시킬 계획임
 - 또한 인도의 세계 조선업체 점유율을 현재의 1%에서 5%까지 향상시키며, 세계 해운업체에서 인도선원의 비율을 현재 6~7%에서 2015년까지 9% 이상으로 높이는 것을 목표로 하고 있음
 - 이외에도 항만 생산성 제고, 인도 수출입 화물에 대한 인도선박의 수송비율 제고, 도로 적체 저감 및 친환경 운송수단인 연안운송 활성화도 목표 중 하나임
 - 이를 위하여 민간 합작으로 약 1천 억 달러의 투자가 필요하다고 판단하고 있으며, 이 중 항만 분야에만 635억 달러가 배정되고 있음
- 이외 항만분야의 주요 계획은 다음과 같음
 - 동안과 서안에 각각 1개의 신규 주요항만(New Major Ports)을 개발하며, 동안과 서안에 각각 2개의 허브항만(Hub Ports)을 개발할 계획임
 - 허브항만은 뭄바이(Mumbai), 코치(Kochi), 첸나이(Chennai) 및 비사카파트남(Visakhapatnam)이 될 예정이며, 주요항만의 수심은 14m 이상, 허브항만은 17m 이상으로 개발할 것임
 - 또한 인도항만 기업의 해외투자 계획에 관한 'Indian Ports Global'을 수립할 계획임

<인도의 4대 허브항만 위치>



자료 : www.industryweek.com, 2011. 01. 17. / pib.nic.in 2011. 01. 13.

송주미 연구원(☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)

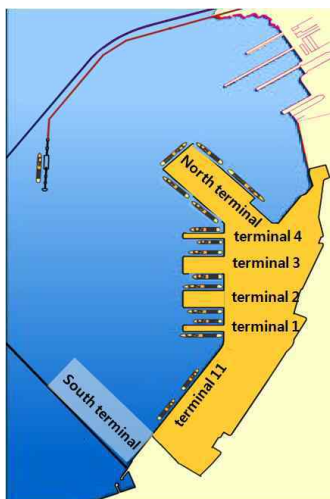
KMI 국제물류위클리

□ 페루 까야오(Callao)항, North Pier 민간 사업자 선정 연기

- 작년 연말로 예정되었던 페루 까야오(Callao)항의 다목적 부두인 North Pier의 현대화 및 운영권 부여 작업이 지연되고 있음
 - 페루는 까야오 항 남컨(South Terminal), 이와 아울러 민간 운영사로 2006년에 DPW를 선정하여 지난해 10월에 정식 개장하였으며, 11월에 North Pier의 민간 운영사를 선정할 계획이었음
 - 페루 정부는 항만 운영의 독점을 방지하기 위하여 동일항만에 대해서는 민간사업자의 복수 운영권을 금지하고 있으며, 이에 따라 DPW를 제외하고 입찰 과정을 진행하려고 하였음
 - 그러나 예비판결(Preliminary court ruling)에서 DPW에 입찰 참여를 허락해야 한다는 결정이 나왔고, 페루 정부는 항만 운영의 독점 가능성과 함께 다른 입찰참여자의 중도 포기에 대한 우려를 나타내고 있는 상황임
 - North Pier 입찰에는 HPH, APMT 및 MSC 등이 참여하고 있는 것으로 알려지고 있음
- 페루 항만청인 APN(Autoridad Portuaria Nacional)은 다가오는 2월 15일에 운영권 부여기업을 선정한다는 계획이지만, 페루의 대통령 선거가 4월로 예정되어 있어, 실제 운영권 부여는 7월이나 가능할 것이라는 전망이 우세함

※ KMI 국제물류위클리 제62호 및 제71호 참조

<Callap 항 도면>



<DPW의 South Terminal 현황>



자료 : CI online 2011. 01. 19. / <http://www.dpworldcallao.com.pe>

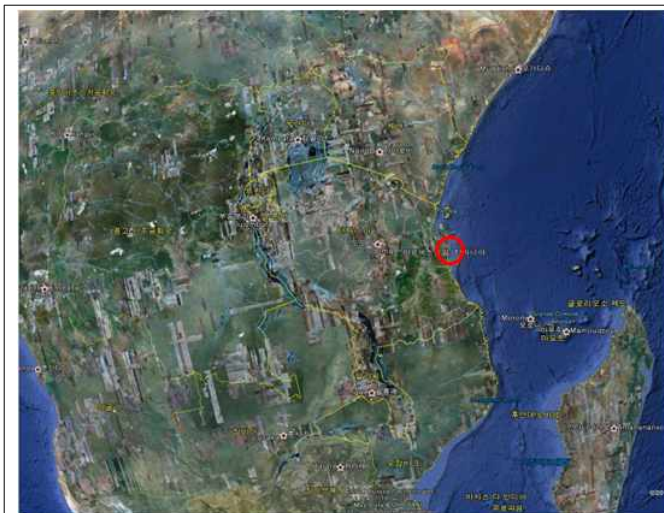
송주미 연구원(☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)



KMI 국제물류위클리

□ APM T, 아프리카 탄자니아 정부에 항만개발 독려

- 최근 APM T사는 아프리카 지역의 경제발전을 고려할 때 아프리카 동부 탄자니아 및 케냐에서의 항만사업이 유망할 것으로 전망
 - 그러나 APM T사는 케냐가 몸바사(Mombasa)항을 포함하여 여러 항만에 대한 개발 사업을 이미 시작하였기 때문에 탄자니아의 항만을 개발하는 것이 동부 아프리카 항만사업에서 성공할 수 있다는 견해를 밝힘
 - 따라서 APM T사는 동부 아프리카 내륙국가의 관문항으로 탄자니아의 다에스살람(Dar es Salaam)항을 발전시키기 위해 탄자니아 정부에 다에스살람항 개발을 제안
 - 현재 허치슨(Hutchison Port Holdings)사가 운영하는 TICTS(Tanzania International Container Terminal Services)터미널은 탄자니아 다에스살람항의 유일한 컨테이너터미널인데 항만 정체가 매우 심한 편임
 - 또한 TICTS의 하역료는 높고 생산성은 낮아 동부 아프리카 지역에서 경쟁력을 갖추기는 곤란하다고 APM T사는 평가
 - 따라서 APM T사는 탄자니아가 케냐의 항만과 경쟁하고 아프리카 내륙국가의 수출입관문으로 기능하기 위해서는 다에스살람항에 제2의 컨테이너터미널이 개발되어야 하며, 이를 통해 하역료는 인하하고 생산성은 높여야 한다고 탄자니아 정부에 제안
 - 이러한 APM T사의 노력에 조만간 APM T사와 탄자니아 항만청 및 탄자니아 정부는 다에스살람항 개발을 위한 협의를 가질 것이며, 개발규모는 3자간 MOU를 통해 밝혀질 예정임
- ※ 현재 탄자니아 다에스살람(Dar es Salaam)항의 컨테이너물동량은 연간 35만TEU 정도임



<탄자니아 다에스살람항 위치>



<탄자니아 다에스살람항>

자료 : ci-online, 2011. 01. 21.

김찬호 책임연구원(☎ 02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr)

KMI 국제물류위클리

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



* 기초타당성 조사(실비 비용 지불), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공