

KMI 국제물류위클리

www.kmi.re.kr

총괄_ 이성우 실장, 감수_ 김형태 감리위원

집필에 관한 안내

1. 「KMI 국제물류위클리」는 KMI 국제물류투자분석센터에서 모니터링하고 있는 국제물류시장 및 국제물류사업 동향 중 국내기업들의 해외진출과 신규사업 발굴에 도움이 되는 정보를 제공하고 있습니다.
2. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협업체 회원 및 관련분야 기업들에게 국내외 국제물류관련 정부정책 등의 주요 공지사항을 알려드리는 기능도 수행합니다.
3. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류관련 국내 관심기업, 정·관·학계 관계자 여러분께 매주 수요일 배포를 원칙으로 하고 있습니다.
4. 「KMI 국제물류위클리」를 통해 소개되는 국제물류관련 프로젝트에 관심이 있는 기업들은 저희 센터로 연락¹⁾을 주시기 바라며, 동일사업에 다수기업들의 투자요청이 있을 경우 본 센터가 투자단(물류, 건설, 금융사 등) 구성 주선 및 지원들의 역할을 할 수 있습니다.

〈 목 차 〉

□ 베트남 반퐁항 개발 사업, 2012년 재개 가능성 제기	2
□ 중국 다롄항, 컨테이너 물동량 증대 위한 인센티브 출시	3
□ 인도 구자라트 정부 6~7개 신항만 개발 계획 확정	5
□ 포르투갈 정부, 항만 인프라 건설에 대규모 투자 예정	6

1) 연락처: 김찬호 전문연구원(02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr), 김홍매 전문연구원(02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr),
황현주 연구원(02-2105-2897, julya7@kmi.re.kr), 전해경 연구원(02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

2) 해외투자사업에 관심이 있으신 기업은 위클리 맨 뒷장의 [해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]를 참고하시기 바랍니다.



KMI 국제물류위클리

□ 베트남 반퐁항 개발 사업, 2012년 재개 가능성 제기

- 지금까지 사업이 중단되어온 베트남 남부 반퐁(Van Phong)항 개발 사업의 2012년 재개 가능성이 조심스럽게 제기
 - 2009년 건설이 시작된 베트남 반퐁항 개발 사업은 그동안 개발사업자인 베트남 국적선사 Vinalines사의 사업 악화로 시공회사인 한국의 SK 건설과 설계회사인 베트남의 Portcoast사에 대금을 지급하지 않아 개발사업이 중단된 상태였음
- 그러나 최근 네덜란드의 로테르담항만과 Vinalines사가 36억 달러 규모의 반퐁항 개발 사업에 합작투자에 대한 합의가 이루어짐으로써 반퐁항 개발 사업이 2012년 다시 재개될 것으로 기대
 - 하지만 아직까지는 로테르담항만과 Vinalines사간에 구체적인 협상계약이 이루어지지 않은 상태로 그 결과가 주목을 받고 있음
- 더욱이 베트남 정부가 지난 10월 초 금리를 15%로 인상한 점, Vinalines사가 SK 건설과 Portcoast사에 200억 VND¹⁾의 채무를 가지고 있는 점, 전체 사업비가 6,750억 VND에 이르는 점 등을 고려해야 하기 때문에 로테르담항의 입장에서는 쉽지 않은 결정이라는 견해도 나오고 있음
- 그러나 일부에서는 글로벌 경제의 안정과 베트남 정부의 강력한 물가안정 정책 등으로 인해 2012년 베트남 경제가 호전되고 이와 함께 금리도 안정화 단계로 접어들 것이라 전망이 나오면서 로테르담항의 반퐁항 개발 사업 참여 가능성도 제기되고 있는 상태
- 한편 호치민항을 중심으로 하는 베트남 남부지역의 화물수요가 항만 시설능력보다 낮기 때문에 반퐁항 개발이 순조롭게 진행된다 해도 단기간에 수익을 기대하기는 어려울 것이라는 의견도 제기

자료 : www.businessmonitor.com, 2011.10.21.

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

1) 10,000 VND = 0.48 USD (외환은행 2011년 10월 26일자 매매기준율)

KMI 국제물류위클리

□ 중국 다롄항, 컨테이너 물동량 증대 위한 인센티브 출시

- 중국 다롄(大連)시 정부는 다롄항의 컨테이너 물동량 증대를 위해 '다롄항 컨테이너 업무 발전 가속화 촉진에 관한 의견'¹⁾(이하 '의견')을 제정하였으며, 주요 내용은 다음과 같음
 - 각종 국내외 기업이 다롄항 전체 계획 범위 내에서 단독, 합자, 합작 등의 방식으로 항만 건설과 경영에 참여하는 것을 독려 및 지지함
 - 특히 컨테이너 전용부두의 건설을 가속화하며, 다롄항을 세계 일류의 컨테이너 항만으로 건설하기 위해 빠른 시일 내에 다야오완(大窯灣) 북안(北岸)을 현대화 및 대형 국제 컨테이너 허브항으로 건설함
 - 컨테이너 전용부두를 건설하고 컨테이너 물동량을 증가시키는 투자에 대해 지원하며, 동시에 컨테이너 전용부지에 특별 인센티브를 제공함
 - 또한 다롄항에서 컨테이너 수송 선사, 컨테이너 취급 포워더, 컨테이너 환적업무 취급 선사, Sea & Rail 컨테이너 연결운송 업무 경영기업, 벌크화물을 컨테이너화물로 전환하는 기업 및 내륙 드라이포트 건설기업에 각각 특별 인센티브를 제공함
 - 랴오닝(遼寧)성에 전자세관을 구축하기 위한 투자를 확대하며, 1년 365일 24시간 전천후 통관서비스를 제공할 예정임
 - 그밖에 랴오닝성 내 고속도로 톨게이트를 이용하여 다롄항을 왕복하는 컨테이너 차량에 대해 통행료를 전액 면제함
- 한편 '의견'의 추진을 위하여 다롄시 항만구안국(港口與口岸局)과 다롄시 재정국은 공동으로 '보조금 발급 실시세칙'²⁾을 제정하였으며, 재정상황을 감안하여 올해 연말에 구체적인 보조금 지원한도를 확정지을 예정
 - 실시세칙은 발표일(2011년 10월 21일)로부터 효력을 발생하며, 유효기간은 3년으로 각종 보조금 지원 적용기간은 2011년 1월 1일부터 2013년 12월 31일까지임
 - 보조금 지원대상에 해당되는 기업들은 매년 1월에 다롄시 항만구안국에 전년도 실적에 대한 보조금을 신청하며, 관련 서류를 제출해야 함
 - 다롄시에 분사 또는 지사를 설립하지 못한 해운업체는 서비스 대행업체에 권한을 위임하여 보조금을 신청 할 수 있음
- 올해 1~9월, 다롄항의 컨테이너 물동량은 460.8만 TEU로 전년 동기대비 20.1% 증가하였으며, 금번 '의견'과 '실시세칙'의 제정을 통해 앞으로 3년간 다롄항의 컨테이너 물동량을 1,000만 TEU로 증가시키는 것이 목표

1) 關於促進大連港口集裝箱業務加快發展的意見

2) 關於促進大連港口集裝箱業務加快發展補貼資金發放的實施細則



KMI 국제물류위클리

< '실시세척'의 보조금 지원대상 및 자격 >

지원대상	지원대상 자격
컨테이너 수송 선사	<ul style="list-style-type: none"> 다롄항에서 처리한 국내 및 국제 컨테이너 물동량이 10위권 내에 있는 기업으로 물동량 증가폭이 15% 이상인 선사
컨테이너 취급 포워더	<ul style="list-style-type: none"> 다롄시에 등록된, 국내 및 국제 컨테이너 취급 물량이 다롄항에서 3위권 내에 있는 포워더
벌크화물을 컨테이너화물로 전환하는 기업	<ul style="list-style-type: none"> 벌크화물을 컨테이너화물로 전환하여 다롄항(출발 또는 도착)을 이용하는 기업 또는 포워더 '벌크화물의 컨테이너화 항목'은 전국 범위 내에서 다롄항의 벌크화물의 컨테이너화를 위해 투자 건설된, 그리고 연간 다롄항(출발 또는 도착) 이용 물동량 10만 톤 이상(10만 톤 포함)인 항목을 말함
국내 및 국제노선을 안정적으로 운행하는 기업	<ul style="list-style-type: none"> 기존 국제무역 간선 또는 국내무역 직항노선을 안정적으로 1년 이상 운행한 선사를 말함 '국내 및 국제 노선을 신규 추가한 기업'은 국제무역 간선 또는 국내 무역 직항노선을 안정적으로 6개월 이상 운행하고, 동시에 해당 노선의 다롄항 연간 물동량이 5,000TEU 이상인 선사를 말함
컨테이너 환적 업무 취급 선사	<ul style="list-style-type: none"> 다롄항을 환적항으로 국제환적 업무를 제공하는 간선 선사 및 환적 업무를 제공하는 지선 선사를 말함
Sea & Rail 컨테이너 연결운송 업무 경영기업	<ul style="list-style-type: none"> 내륙 터미널과 다롄항 간 컨테이너 철도운송에 종사하는 컨테이너 정기열차 경영 기업을 말함(다롄항에서 환적되는 Sea & Rail 연결 운송도 포함)
내륙 드라이포트 건설기업	<ul style="list-style-type: none"> 내륙지역에 신설, 구매, 임대 등 방식으로 드라이포트를 운영하는 기업으로 건설의 경우 투자금액 1,000만 위안 이상, 임대의 경우 연간 임대료 500만 위안 이상이어야 하며, 서비스 제공대상이 다롄항인 내륙 드라이포트 경영회사 운영기간이 1년 이상이어야 하며, 다롄항에 대한 연간 기여도가 컨테이너 물동량 기준으로 2만 TEU 이상이어야 함
랴오닝성 내에서 다롄항 왕복 컨테이너 차량	<ul style="list-style-type: none"> 랴오닝성 내에서 고속도로를 통해 다롄항을 왕복하며, 동시에 다롄항에서 적하작업을 하는 컨테이너 운송차량을 말함

자료: www.Incom.gov.cn, 2011.10.21.

김홍매 전문연구원(☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)



KMI 국제물류위클리

□ 인도 구자라트 정부 6~7개 신항만 개발 계획 확정

- 인도 서부 카티아와(Kathiawar)반도에 위치한 구자라트 정부는 6~7개 신항만을 개발하기 위한 계획을 최종 확정 하였으며, 이에 따른 대형 투자가 이어질 예정
 - 주 정부는 Dahej, Nargol, Vansi Borsi, Kutchhigarh 지역에 항만 개발을 계획하고 있음
 - 인도 무역, 인프라 및 항만 개발회사인 Adani Group은 현재 문드라 항만 및 SEZ 개발을 추진 중이며 Hazira 지역에도 이미 드라이 벌크화물 취급 항만을 개발 중임
- 또한 인도 정부는 항만을 개발하기 위해 향후 전망 있는 지역으로 Dholera와 Khambhat를 선정 하였지만 Kalpasar 프로젝트¹⁾를 고려하여 일시 보류
 - 관계자에 의하면 항만 프로젝트는 민관협력(public private partnership) 형태로 개발될 예정이며 구자라트주 정부는 다른 항만들의 개발도 계획하고 있지만 아직은 미확정
- 평균 투자금액은 80억 Rs²⁾에서 100억 Rs 규모로 예상되며 당국은 6~7개의 항만 프로젝트만으로도 향후 2~3년 안에 550억 Rs에서 700억 Rs 규모의 투자를 유치 할 것으로 기대
 - 이들 항만들은 구자라트주 정부가 1,600km 길이의 긴 해안선을 이용하기에 적합하며, 화물을 운송하기에 이상적인 위치에 있음
 - 구자라트는 연안무역의 허브 역할을 하는 전략적인 위치에 있으며 이미 구자라트에 있는 소형 항만(minor ports)들은 구자라트 내 전체화물의 76%를 처리하고 있음
 - 향후 더 많은 항만의 개발과 함께 화물 처리량이 증가할 것으로 전망되며, 구자라트의 주요 항만에서는 전국 항만에서 처리되는 전체 화물의 1/3이상 처리할 수 있음
- 소형 항만(non-major ports)의 화물처리능력은 연간 약 300만 MT이며 2015년까지 500만 MT로 증가할 것으로 예상

※ 올해 상반기에 항만분야에 1조 Rs 이상 규모의 항만개발을 위한 MOU가 서명되었음

자료: worldmaritimenews.com, 2011.10.19.

황현주 연구원(☎ 02-2105-2897, julya7@kmi.re.kr)

1) 물 공급 및 관개수로를 위해 Khambhat 지역을 가로지르는 댐을 건설하는 프로젝트

2) 1 Rs = 0.02 USD (외환은행 2011년 10월 26일자 매매기준율)

KMI 국제물류위클리

□ 포르투갈 정부, 항만 인프라 건설에 대규모 투자 예정

- 포르투갈 정부는 국가 5대 항구 인프라 건설에 34.3억 달러를 투자할 계획
 - 신규 터미널 건설 대상지는 리스본(Lisbon), 레이송에스(Leixoes)와 씨네스(Sines) 항만임
 - 리스본은 연간 처리능력이 200만 TEU인 터미널 건설에 6억 8,500만 달러를 유치할 예정이며, 알칸타라(Alcantara) 터미널 운영 확대를 목표로 5년 이내에 완공할 계획임
 - 씨네스는 민간 컨테이너 터미널 운영자를 모집하는 입찰(30년 계약)을 예정하고 있으며, 계획된 투자액 12억 8,000만 달러 중 9억 6,600만 달러를 민간 운영자의 투자로 충당할 예정인데 향후 건설되는 터미널은 연간 450만 TEU의 처리능력을 보유하게 됨
 - 레이송에스의 신규 터미널 건설 예산은 2억 1,900만 달러이며, 유럽투자은행과 유럽운송네트워크(TEN: Trans-European Transport Network)와 공동 용자하여 추진할 계획
- 리스본, 레이송에스와 씨네스 항만은 포르투갈의 9개의 항만에서 중요 역할을 담당
 - 씨네스항은 유럽에서 가장 깊은 심수항으로 포르투갈에서 수출되는 화물의 38%를 처리하고 있으며 사실상의 운영 제약이 없음
 - 두 번째 주요 항만 레이송에스항은 포르투갈 국제 물동량의 20%를 처리하고 있으며, 리스본항은 11% 정도를 처리하고 있음

< 포르투갈 항만 위치도 >



자료: www.dredgingtoday.com/www.portugalglobal.pt, 2011.10.12.

전혜경 연구원(☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

KMI 국제물류위클리

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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