

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 〉

□ 앙골라 정부, 바라 도 단데 신항 건설계획 승인	2
□ 미국 정부, 찰스턴항에 130억 달러 투자 결정	3
□ 산동성 옌타이항, 대규모 항만건설 추진	4
□ 브라질 항만, 인프라의 문제점 대두	5

1) 연락처: 송주미 전문연구원(02-2105-2872, jmsong@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, saei@kmi.re.kr)

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

KMI 국제물류위클리

□ 앙골라 정부, 바라 도 단데 신항 건설계획 승인

- 앙골라 정부는 벵고주(Bengo Province) 바라 도 단데(Barra do Dande)에 신항 건설을 승인
 - 신항은 앙골라의 수도이자 주요 항만인 루안다(Luanda) 북쪽에서 약 50km 지점에 위치하며, 향후 앙골라의 주요 수출입 항만이 될 전망이다
 - 신항은 다목적 화물 처리시설을 보유할 예정이며, 그중에는 컨테이너 전용 터미널도 포함됨
 - 컨테이너 전용 터미널의 구체적인 건설계획은 아직 밝혀지지는 않았지만 적어도 3척의 간선 선박을 수용할 것으로 보임

< Barra do Dande 신항 위치 >



< 신항 조감도 >



- 앙골라 정부가 신항 개발을 계획한 것은 항만적체 문제를 해소하기 위한 차원임
 - 앙골라의 GDP는 1999년 60억 달러에서 2009년에는 750억 달러로 증가하였으며, 최대 항만인 루안다항의 컨테이너 물동량은 2002년 20.4만 TEU에서 2006년 40.7만 TEU로 증가함

< 루안다항의 생산성 및 화물 처리비용(2008년) >

구 분	루안다	케이프타운	더반	몸바사
컨테이너 평균 체류일수	12일	6일	4일	5일
시간당 컨테이너 처리실적	7개	18개	15개	10개
컨테이너(TEU) 처리비용	320달러	258달러	258달러	68달러
일반화물(톤) 처리비용	9달러	-	8달러	7달러

출처: World Bank

자료: www.cnshipping.com, 2011.10.20; www.industrialmarinepower.com, 2011.11.03.

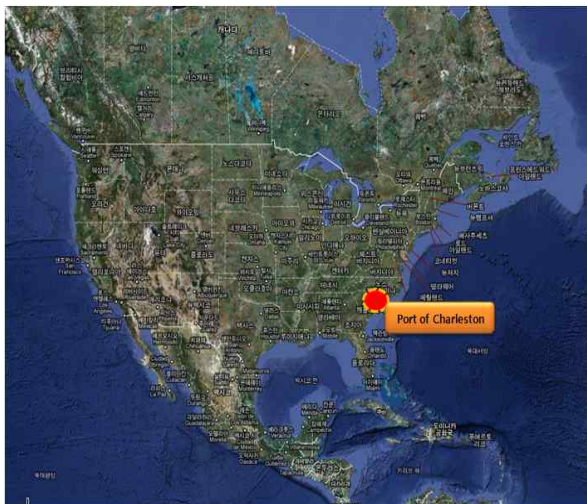
김홍매 전문연구원(☎ 02-2105-2828, hisgrace@kmi.re.kr)

KMI 국제물류위클리

□ 미국 정부, 찰스턴항에 130억 달러 투자 결정

- 찰스턴항(Port of Charleston)은 포스트 파나마스 항만이 되기 위해 향후 10년간 대규모 투자 계획 발표
 - 찰스턴 북부해안에 신규 터미널 건설을 건설하기 위해 기존 터미널의 확장 및 업그레이드에 130억 달러 규모를 계획함
 - 또한 기존 터미널의 개선은 최첨단 터미널 운영시스템(TOS)과 항만당국의 ORION¹⁾ 및 야드 관리시스템의 교체를 통해 이루어질 예정임
 - 미국 동부해안에서 유일하게 신규 항만시설 건설이 허용되었으며, 이번 터미널 건설을 통해 항만 컨테이너 처리능력이 50%까지 증진될 것으로 예상됨
- 아울러 항만 주변의 소형 선박 및 트럭을 환경 친화적으로 업그레이드 하기 위한 투자도 예정
 - 관계자에 의하면, 터미널 확장의 주요 배경은 지난 18개월간 지속적인 화물처리량 증가 및 선박의 대형화에 있다고 밝히고 있음
 - 또한 찰스턴항은 만조시 50피트 깊이에 이르는 항로를 갖추고 있어 매주 5차례의 서비스가 파나마 운하를 통해 제공되고 있음

< 찰스턴항 위치 >



< 찰스턴항 전경 >



자료 : www.portstrategy.com / www.port-of-charleston.com, 2011.11.07.

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

1) 사전 입출항도착 세관 서비스 시스템

KMI 국제물류위클리

□ 산동성 엔타이항, 대규모 항만건설 추진

- 엔타이(煙台)항은 중국 산동반도 북단에 위치한 환발해만의 대표적인 중형 항만으로 남북을 연결하는 연안운송의 대표적인 허브항만이자 신(新) 유라시아 대륙통로의 중요 거점
 - 지리적 이점을 바탕으로 국내 환적 및 재가공 수출을 진행하고 있으며 지속적으로 물동량이 증가하고 있음
 - 즈푸완(芝罘灣)항, 펑라이(蓬萊)항, 룡커우(龍口)항 등으로 구성되어 있고 현재 엔타이개발구 다지시아(大季家) 동북해역에 시항(西港) 건설을 진행하고 있음
- 엔타이시는 시항에 초대형 컨테이너터미널 및 벌크터미널 건설 추진
 - 엔타이경제개발구 동북부에 위치한 시항 지역을 새롭게 개발하여 1,500만 TEU를 처리가능한 30개 컨테이너 선석과 6개 선석의 벌크부두, 200만m³의 액체화학부두, 84만m³의 원유부두를 건설할 계획임
 - 액체화학부두는 완공되어 운영 중이며, 벌크부두, 원유부두, 컨테이너 부두는 건설 중에 있음
 - 또한 원유부두의 가공용 탱크 1기공사(12만m³) 및 송유관, 연료탱크공사(22만m³) 등 항만 내 부두 시설은 이미 준공되었으며, 시항에서 쑤보(濰博)로 연결되는 액체화학공업 원료운송 파이프 시설, 서우광(壽光), 자오위안(招遠) 등은 건설 중에 있음
- 향후 컨테이너, 벌크, 유류터미널 등 대규모 종합 항만으로 발전시킬 계획
 - 엔타이항은 10~20만 톤급 시설을 중심으로 항만을 운영하고, 소형 선석은 기타 잡화 및 용도 변경을 통해 항만 경쟁력을 향상시킬 계획임
 - 컨테이너, 벌크, 유류터미널 운영이 시작되면 중국 북방지역에서 유일하게 초대형 벌크선박과 대형 유조선은 동시에 하역 가능한 항만으로 부상할 것임
 - 이와 더불어 선사 영입을 통해 국제항로 개설, 벌크 및 유류터미널 확충 등으로 컨테이너는 칭다오항, 벌크는 친황다오(秦皇島)항, 유류는 텐진(天津)항과의 경쟁이 가속화 될 것으로 예상됨

< 엔타이 시항 개발계획도 >



자료: www.chinaports.org, 2011.10.26.

이주호 전문연구원 (☎ 02-2105-2890, jooho@kmi.re.kr)
 강지현 연구원 (☎ 02-2105-2967, jhkang0813@kmi.re.kr)



KMI 국제물류위클리

□ 브라질 항만, 인프라의 문제점 대두

- 2014년 월드컵과 2016년 올림픽 개최를 위한 주요 인프라 투자 활성화 예상
 - 브라질은 앞으로 개최하는 월드컵과 올림픽을 위해 약 450만 달러 규모의 항만 인프라 투자를 계획
 - 투자는 민관협력 사업(PPP) 형태로 진행 될 것이며 2014년 월드컵을 위한 프로젝트의 개괄적인 내용은 공개하였음
- 동시에 브라질의 항만 인프라에 대한 문제가 떠오르며 항만 투자의 시급성이 대두
 - 최근 세계경제포럼(World Economic Forum)에서 브라질 항만의 인프라 설비 수준이 BRICs 국가들 중 최하위라는 평가를 내려 142개국에서 130위에 머무름
- 반면 민간 투자자의 입장에서 항만 인프라 설비의 건설, 확충, 및 새로운 터미널 건설에는 행정적 절차의 지연과 복잡함 등 어려움이 존재
 - 민간 투자자의 터미널 개발 참여를 위해서는 국가수로운송 에이전시(ANTAQ)의 승인을 받으면 되지만 절차와 규정이 매우 까다로우므로 민간 투자자들에게 큰 장애가 될 수 있음
 - 브라질 항만터미널 협회(ATBT)는 적어도 30개의 민간 터미널 프로젝트가 있지만 승인받을 때 까지 1년 이상의 기간이 소요된다고 밝힘
 - ATBT 대표 Wilen Manteli는 항만 운영에 있어 관리의 분산화가 필요하며 정치적 개입의 복잡함 때문에 이러한 문제들이 존재한다고 하면서 조속히 전문 기관들이 운영문제를 담당해야 한다고 밝힘
 - 한 예로 글로벌 기업 A사는 항만 건설에 약 132억 달러를 투자하여 자사 전용 화물처리와 기존 터미널의 현대화를 계획하였으나 정부의 절차과정에서 사업계획의 승인을 받지 못하였음
- 브라질이 2014년 월드컵을 목표로 계획 중인 항만 프로젝트는 페리터미널 개발이 대부분이지만 신규 항만 투자시 우선 브라질 항만개발 투자의 행정적 절차와 ANTAQ 지침사항을 숙지할 필요가 있음

자료: www.portstrategy.com / UK Trade & Investment, 2011.11.08.

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