

KMI 국제물류위클리

www.kmi.re.kr

총괄_ 이성우 실장, 감수_ 김형태 감리위원

집필에 관한 안내

1. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협의회 회원 및 관련분야 기업들에게 해외진출과 신규사업 발굴에 도움이 되는 정보를 제공하고 있습니다.
2. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류관련 국내 관심기업, 정·관·학계 관계자 여러분께 매주 수요일 배포를 원칙으로 하고 있습니다.
3. 「KMI 국제물류위클리」를 통해 소개되는 국제물류관련 프로젝트에 관심이 있는 기업들은 저희 센터로 연락¹⁾을 주시기 바라며, 기업의 사업추진 여부에 따라 예비조사를 지원하거나 동일사업에 다수기업들의 투자요청이 있을 경우 본 센터가 투자단(물류, 건설, 금융사 등) 구성 등의 지원을 할 수 있습니다.

〈 목 차 〉

- 리투아니아 부팅게(Butinge)신항 다목적부두 개발사업 ----- 2
- Grindrod사, 모잠비크 마푸토(Maputo)항 마톨라(Matola) 석탄터미널 운영권 획득 ---- 6

1) 연락처: 김찬호 전문연구원(02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr), 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, saeii@kmi.re.kr)

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

KMI 국제물류위클리

□ 리투아니아 부팅게(Butinge)신항 다목적부두 개발사업

1. 사업배경

- 북유럽 발트해 연안에 위치한 리투아니아는 EU 회원국이며, 러시아 광케와 유럽의 표준케가 교차하는 교통의 요지임
 - 1991년 소비에트 연방에서 독립하였고 2004년 5월 EU에 가입하였으며, 서유럽권과 러시아권의 접경에 위치하고 있음
 - 또한 리투아니아의 교통망은 동서방향 및 남북방향으로 모두 동유럽과 서유럽을 연결할 수 있는 최적의 네트워크를 보유하고 있다는 평을 받고 있음

< 리투아니아 접근성 >



< 리투아니아 철도네트워크 >



- 또한 리투아니아의 클라이페다항은 발트해 연안의 유일한 ice free port 라는 이점과 배후 교통망을 바탕으로 발트해의 중심항만으로 자리매김하고 있음
 - 2011년 물동량은 38만 TEU로 러시아의 상트페테르부르크 다음으로 가장 많은 컨테이너를 처리함으로써, 2009년 금융위기로 주춤했던 물동량이 이전 수준으로 회복하였음

< 발트해 주요항만 컨테이너 물동량 현황 >

단위 : 만 TEU

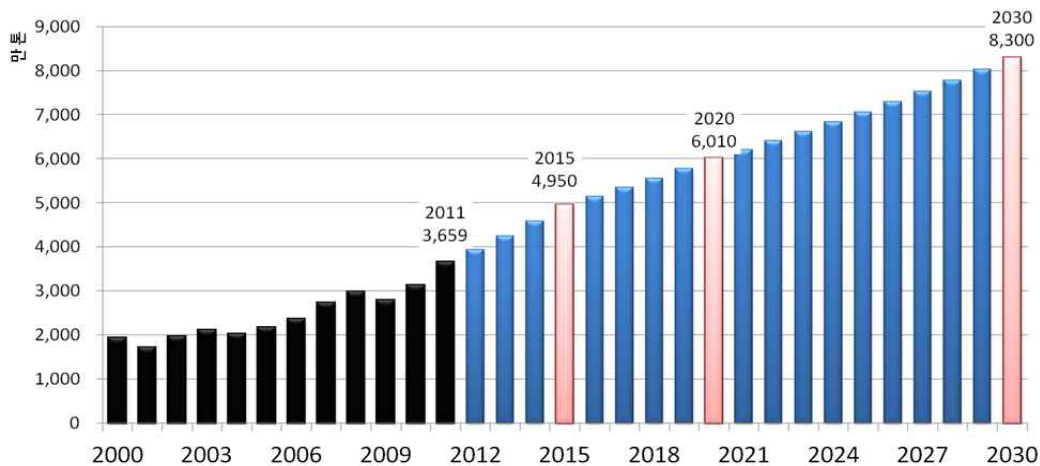
국가	항만	'95	'00	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	05~11
러시아	상트페테르부르크	9.1	29.0	112.1	145.0	169.8	198.7	134.2	193.1	236.5	13.2%
에스토니아	탈린	3.9	7.7	12.8	15.2	18.1	18.1	13.1	15.2	19.8	7.6%
라트비아	리가	10.8	8.5	16.9	17.7	21.2	20.7	18.3	25.4	30.3	10.2%
리투아니아	클라이페다	3.0	4.0	21.4	23.2	32.1	37.3	24.8	29.5	38.2	10.1%
러시아	칼리닌그라드		1.6	11.3	15.1	25.2	21.3	9.5	16.4	15.6	5.6%

KMI 국제물류위클리

2. 사업내용

- 클라이페다항은 모든 종류의 화물을 취급할 수 있는 다목적 항만으로 2011년에는 전년도 대비 17% 증가한 3,659만 톤을 처리하였으며 2016년에 현재의 처리능력인 5,110만 톤을 넘어설 것으로 전망됨
- 클라이페다 항만청은 2015년까지 매년 7.8%, 이후 2020년까지는 4.0%, 그 이후 2030년까지는 3.3% 성장할 것으로 전망하고 있음

< 클라이페다항 물동량 현황 및 전망 >



- 클라이페다항은 세로로 길게 펼쳐져 있는 항만으로 배후에 바로 시가지가 형성되어 있는 등 항만을 확장하기가 쉽지 않음
- 또한 항만 바로 앞에 있는 섬은 유네스코 유산으로 지정되어 있어 확장이 쉽지 않으며, 클라이페다항 북쪽 인근에 수심 17m의 컨테이너 부두 건설을 검토하였으나 환경 및 안전 문제 등으로 인해 클라이페다항을 확장하기는 어려움
- 야드공간 및 항만배후단지 부족으로 전체 156개의 선석 중에서 44개만을 사용하고 있음
- 항만의 선석을 따라 안벽까지 모두 철도가 인입되어 있어 선박에서 바로 철도로 적재할 수도 있는 구조이며, 컨테이너 전용 터미널은 형성되어 있지 않음
- C/C 및 T/C 등의 전용장비가 구비되어 있지 않으나, 전체 화물과 마찬가지로 컨테이너 물동량도 지속적으로 증가하고 있음
- TEU당 하역료 수준은 적컨테이너 65유로, 공컨테이너 38유로 수준에서 형성되어 있으나, 선사별, 하역사별로 협상에 따라 달라짐

KMI 국제물류위클리

- 현지 하역업체인 Smelte의 지분을 보유하고 있는 MSC에서는 클라이페다항을 발틱해의 허브항으로 활용하기 위하여 터미널 확장 공사를 실시하고 있음
- Smelte 터미널을 MSC 터미널이라고 지칭하고 있으며, MSC 터미널이 확장되면 클라이페다항의 컨테이너 처리능력은 현재의 25만 TEU에 25만 TEU가 추가되어 총 50만 TEU에 이를 것임

< 클라이페다항 배치도 >

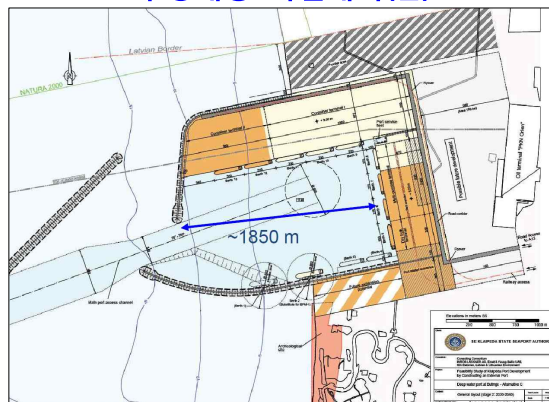


- 컨테이너 물동량이 전체 화물의 증가속도와 같다고 하면, 2015년 클라이페다항의 컨테이너 물동량은 52만 TEU에 달해 처리능력에 도달할 것임
- 이에 리투아니아 교통부 및 클라이페다 항만청에서는 신규 다목적 부두 개발을 계획하고 있는데, 부팅게(Butinge)가 유력함
- 현재 부팅게뿐 아니라 Melnragėje 등도 함께 검토되고 있으나, 클라이페다시와 거리가 가까워 환경오염 등에 대한 염려와 함께 철도 등의 인프라 시설이 부족하다는 단점이 있음
- 부팅게는 클라이페다항에서 약 40km 북쪽에 위치하고 있는데, Inros Lackner AG, Ernst & Young Baltic 등에서 타당성조사 및 환경영향평가 등을 조사하고 있음

<부팅게 위치>



<부팅게항 시설배치(안)>





KMI 국제물류위클리

- 전체 사업비는 34억 리타스, 한화로 약 1조 4,500억 원 정도이며, 액화가스, 오일 및 석유제품, 컨테이너 및 기타 화물 등을 처리하는 수심 17m 이상의 다목적부두가 될 것임
 - 부팅게는 클라이페다와 마찬가지로 겨울에도 얼지 않는 ice free port가 가능함
 - 당국에서는 당초 클라이페다항의 항만 처리능력에 여유가 있다고 판단하여 2012년과 2013년에 걸쳐 상세설계 및 기술 프로젝트를 진행하는 등 여유를 가지고 추진하려 하였으나, 물동량 증가속도가 빨라지는 바람에 일정을 보다 빨리 진행할 수도 있다는 입장임
- 민간의 투자방식은 PPP 형태 등이 고려되고 있으나, 운영기간 및 세부조건 등은 현재 진행 중인 타당성 조사 및 환경영향 평가결과가 나온 이후에 확정될 것임

3. 시사점

- 리투아니아는 서구 유럽 및 동구 유럽과 모두 인접해 있다는 지리적 장점 및 ice free port 등의 강점으로 항만 물동량이 지속적으로 증가하고 있으며, 그 속도도 매우 빠른 편임
 - 리투아니아는 벨라루스 등 내륙국가를 배후로 두고 있으며, 독일 및 네덜란드의 물량도 비교적 많이 처리하고 있어 자체 물량은 부족하더라도 물동량은 지속적으로 증가할 것으로 보임
 - 다만, 소비재 물량이 많기 때문에 경기 변동의 영향을 비교적 크게 받는 편임
- 리투아니아는 자체 재정보다는 EU의 지원과 민간과의 합작을 통해 사업비를 조달할 의향이 있으며, EU의 투자 규모는 조사결과 이후에 확정될 예정임
 - 현재 진행 중인 타당성 조사 및 환경영향 평가 또한 EU의 TEN-T 기금에서 50%를 지원받아 진행하고 있으며, 리투아니아의 지정학적 위치 등으로 인하여 EU의 투자지원은 긍정적인 것으로 판단됨
- 다만, 수출입의 불균형 현상 등은 리스크로 작용할 것으로 판단됨
 - 리투아니아 내의 제조 공장 등이 부족하기 때문에 수입이 주가 되고 수출 물량은 부진한 실정임
 - 적/공 컨테이너와 수출입 컨테이너를 각각 구분하지 않고, 수입은 적컨테이너, 수출은 공컨테이너로 분류해도 무방할 정도로 대부분 소비재 수입에 의존하고 있음
 - 따라서 현지 항만터미널 운영이 아닌 운송업 등에 진출하고자 할 경우에는 이러한 imbalance 문제를 보완할 방안을 마련해 두어야 할 것임
- 물동량 증가에 따른 직접적인 유인 이외에도 러시아 및 유럽 진출의 기반을 마련하기 위한 목적으로도 리투아니아 진출을 검토할 수 있을 것으로 보임

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

KMI 국제물류위클리

□ Grindrod사, 모잠비크 마푸토(Maputo)항 마톨라(Matola) 석탄터미널 운영권 획득

- Grindrod¹⁾사는 모잠비크 마푸토항의 마톨라 석탄터미널(TCM: Terminal de Carvão da Matola) 운영권과 10년 연장 추가 옵션을 획득
 - Grindrod사가 2033년까지 TCM을 운영하며, 세계적인 에너지 무역 회사인 Vitol사가 Grindrod사와의 파트너십 체결을 통해 Grindrod사로부터 터미널 운영 지분 35%를 획득함
 - Grindrod사는 연간 6백만 톤을 처리할 수 있도록 운영기간 중 7천만 달러를 터미널 확장 사업에 투자할 계획임
 - 한편 이미 터미널의 준설작업을 2011년까지 완료하여 Panamax급 대형선박이 접안 가능함

< 모잠비크 마푸토(Maputo)항 위치 >



자료 : 마푸토항만청, 2012.2

< 마톨라 석탄터미널 위치 >



- 마톨라 석탄터미널은 석탄 수출입에 용이한 국제터미널로써 지속적인 터미널 확장 개발이 필요
 - 터미널의 확장개발 사업타당성조사에 따르면 현재 석탄의 수출입물량 증가로 인해 연간 2천만 톤을 처리할 수 있도록 확장이 필요하며 약 8억 달러의 투자금액이 소요될 것으로 예상됨
 - 본 예산은 120ha의 부지매입과 선석 두 개 및 저장 공간과 철도 인프라 건설 등을 포함함
- 마톨라 석탄 터미널은 연평균 250만 톤의 석탄을 처리하고 있으며 2009년에 450만 톤을 달성하였고 앞으로 8백만 톤까지 처리할 것으로 예상

1) Grindrod사는 남아프리카의 대표적인 물류기업으로 해운업을 포함하여 운송업, 터미널 사업 등을 영위하고 있음



KMI 국제물류위클리

< 마푸토 석탄 터미널 시설 >

선석 길이	수심	연평균 처리량
210m	11.5m	250만 톤

자료 : 마푸토항만청, 2012.2

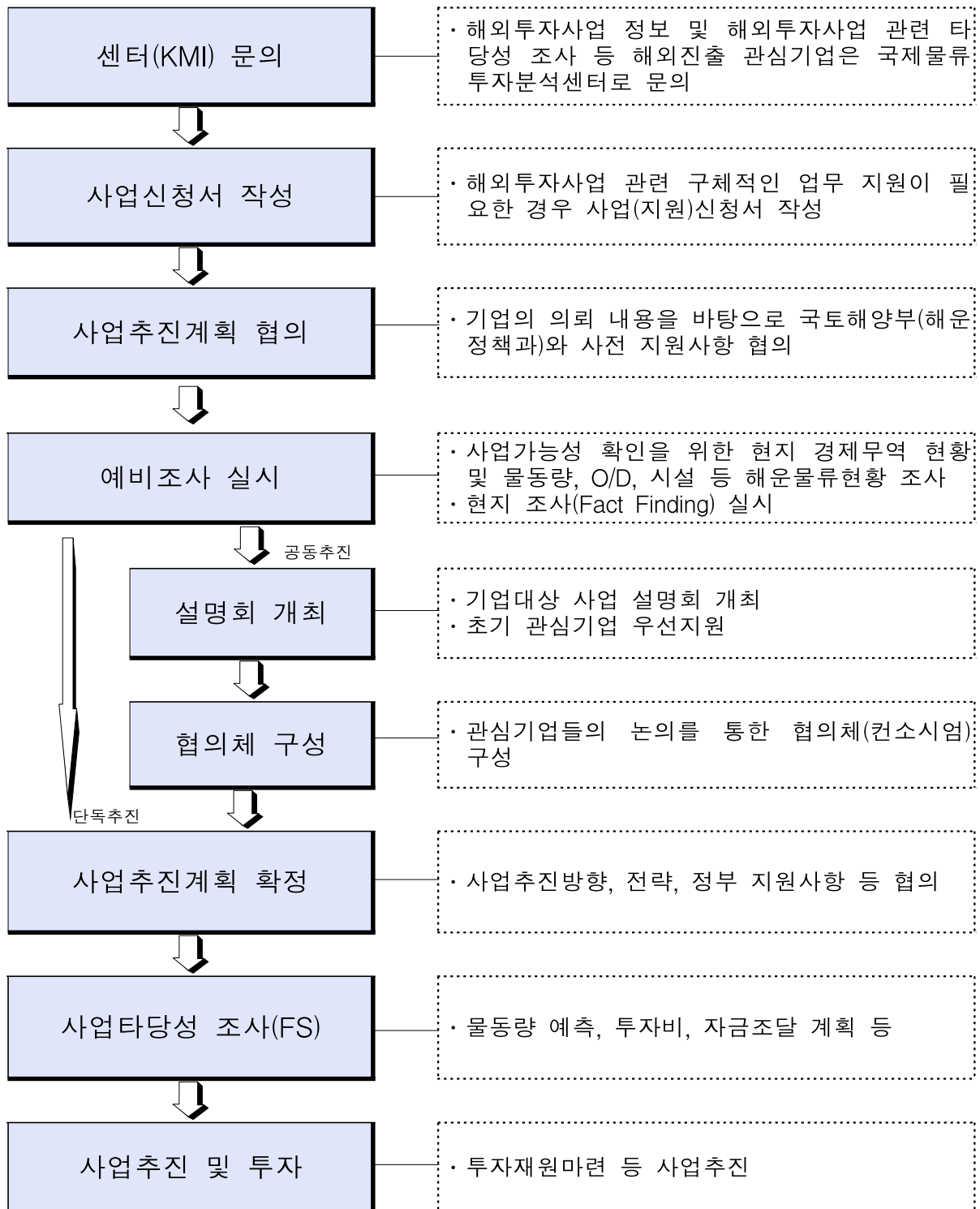
- 모잠비크는 현재 석탄수출로 국제적인 주목을 받고 있으며 특히 중국과 인도 등 아시아 시장으로 수출활동이 활발함
 - 도로, 철도, 항만 등의 시급한 인프라건설이 요구되고 있지만 국가의 재정부족으로 인하여 진행하고 있지 못하고 있어 민영사업자와 협력하여 추진하는 것을 선호함

자료: www.dredging.com / www.portmaputo.com, 2012.1.18.

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