

K O R E A M A R I T I M E I N S T I T U T E

해양을 따라서 대한민국을 세계에 알린다

● Contents



<input type="checkbox"/> 벨기에 브뤼셀항, 시내 중심부내 복합물류플랫폼 개발	2
<input type="checkbox"/> 대만, 대규모 국제항만 5개년 개발계획 승인	3
<input type="checkbox"/> 중국, 탄자니아 다르에스살람항 확장 개발 발표	5
<input type="checkbox"/> 중국, PSA로부터 파키스탄의 Gwadar 항만 운영 인수	6

□ 벨기에 브뤼셀항, 시내 중심부내 복합물류플랫폼 개발

- 브뤼셀항만당국(Port of Brussels)은 지방공사(public-owned regional company)로서 브뤼셀 지역에서 가장 중요한 대주주(65% 지분)임¹⁾
 - 해안가에서 120km 떨어진 곳에 위치한 브뤼셀항은 쉘트-브뤼셀-샤를루아(Scheldt-Brussels-Charleroi) 지역을 통과하는 운하로 연결되며, 이러한 전략적인 접근성 덕분에 한번에 45백 톤 이상을 처리할 수 있음
 - 또한 대도시 지역에 위치하여 대규모 내수 물량이 발생하는데 유리하며, 무역량 중 대부분이 수입에서 창출됨
 - 70 헥타르에 이르는 브뤼셀항은 제한된 토지 자원 및 영토 확장이 어려운 실정이며, 현재 항만당국은 토지를 최대한 효율적으로 사용할 수 있도록 추진 중임
- 브뤼셀항은 유럽 내륙항만 중 가장 큰 항만으로서 벨기에 리에항(Port of Liège)에 이어 두 번째 규모의 내륙항으로 복합운송체계(도로, 철도, 내륙운송, 해운)를 통해 연간 20백만 톤 화물을 처리
 - 2004년에는 수로로 7.7백만 톤 화물을 처리한 것으로 나타났는데, 그 중 4.2백만 톤은 브뤼셀항으로 운송되었고 나머지 3.5백만 톤은 환적으로 처리된 물동량임
 - 이러한 수로를 통해 시내의 중심지로 직접 운송되는 최적의 운송 환경여건으로 구축되어 있음
 - 대부분의 환적 화물은 브뤼셀 지역으로 유입되는데 그 중 일부는 산업을 위한 반제품 형태로 운송되며, 브뤼셀에서 생산된 생산품은 대체로 유럽 및 타 지역으로 수출되고 있음
 - 브뤼셀항에는 약 300개의 기업이 활동하고 있으며, 운송 및 물류분야(운송, 창고, 하역, 해양관련 업체, 세관 등), 생산 및 변환(건축 자재, 금속제품, 식료품), 도매 등 다양한 분야에 이르며, 총 금액의 90% 이상은 대부분 중소 중견기업에서 발생함
 - 이러한 기업을 통해 간접적으로 6천 개의 일자리 창출 및 약 3천명의 고용유발효과가 있기 때문에 브뤼셀항은 지역 직업창출의 주요한 공급지임
- 한편 브뤼셀항의 주요 기능은 화물의 저장 및 도시내 유통을 담당하는 것으로 시내에서 1km 떨어진 TIR 센터에 16만 m² 규모의 저장시설을 제공하며, 이는 점차 성장하는 시장의 니즈에 부응할 것으로 전망
 - 현재 항만의 주력사업인 브뤼셀복합물류센터(Brussels Intermodal Logistics Centre, BILC)개발사업은 지역당국의 승인을 기다리고 있으며, TIR 센터 옆에 8만 3천m² 규모로 구축될 예정임
 - 브뤼셀항이 향후 컨테이너 터미널 설비를 충분히 구축하게 되면 엔트워프로 바지선 서비스를 매주 4회 제공, 포털 크레인 장비 24시간 운영 등 최적의 운송 서비스를 제공할 것으로 전망됨

자료 : www.porttechnology.org, 2012.9.8

김근섭 전문연구원 (☎ 02-2105-2846, gskim@kmi.re.kr)

1) 그 외 주주들은 지방자치단체로 구성

□ 대만, 대규모 국제항만 5개년 개발계획 승인

- 8월 6일 대만 행정원경제건설위원회(行政院經濟建設委員會, Council for Economic Planning and Development, CEPD)는 대규모의 대만 국제항만 확장 계획을 승인
 - 동 계획은 대만국제항만회사(Taiwan International Ports Corporation, TIPC)에 의해 제출된 계획으로 총 예산 22억 달러가 승인되었음
 - TIPC에 따르면 향후 5년간 기존 사업 16.9억 달러와 신규사업 5.1억 달러를 포함하여 대부분의 예산은 항만시설을 개선하는데 사용될 것임
 - 카오승항에는 크루즈 터미널, 대륙간 컨테이너 터미널 2단계 등이 건설될 계획이며, 타이페이항은 토지조성 및 준설을 수행 예정임
 - 타이중항은 3개의 일반화물 터미널과 공공 창고시설, 그리고 다목적 터미널을 개발예정임
 - 기타 항만들은 항만시설 유지보수를 수행할 예정임
- 대만 국제항만 5개년 계획의 승인으로 대만항만 장기개발계획의 주요한 발걸음 시작
 - TIPC는 이 계획승인을 통해 대만 항만시설에 대한 하역능력 증가 및 시설 확장의 주요한 초석이 마련되었다고 판단함
 - 2011년 크루즈선을 통한 대만 방문객이 63만 명이었으며, 계획 기간 내에는 두 배로 늘어 연간 130만 명으로 증가할 것으로 기대
 - 중국 본토의 2급 도시로부터 카오승 항만으로의 환적을 이끌어 내기 위한 정책에도 큰 영향을 미칠 것으로 기대
- 대만 국제항만 5개년 개발계획은 다음과 같음

〈 대만 국제항만 5개년 개발계획 〉

대상지역	계획	예산
基隆항(Keelung Port)	여객지역 및 상업지구 개발 접근로 건설	총 22억 달러 基隆항: 3억 달러 카오승항: 14.3억 달러
타이페이항(Port Taipei)	토지개간 준설	
타이중항(Port Taichung)	접근로 건설 일반화물 터미널 3개 공공창고시설 다목적 터미널 1개	
카오승항(Port Kaohsiung)	대륙 간 컨테이너터미널 2단계 South Star Land 개발사업	
기타(Port Hualien, Annping, and Su-ao)	항만시설 정비	

< 대만 항만위치 >



< 카오승항 조감도 >



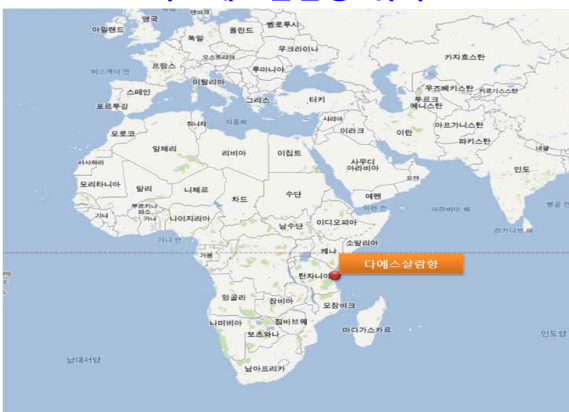
자료 : www.khb.gov.tw/www.worldportsource.com/www.dredgingtoday.com, 2012.8.16.

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

□ 중국, 탄자니아 다르에스살람항 확장 개발 발표

- 중국통신건설회사(China Communications and Construction Company, CCCC)는 탄자니아 다르에스살람항 (Port of Dar es Salaam)에 2개의 컨테이너 터미널을 구축하기로 발표
 - CCCC 부사장에 따르면, 현재 탄자니아 및 중국 정부와 자금조달계약을 진행 중이며, 항만 건설은 준설 및 항로 개설 작업이 포함되어 있어 완공시 2개의 컨테이너 터미널에서 1만 5천 톤 규모의 화물을 처리할 것으로 예상됨
 - 또한 금번 프로젝트를 통해 화물처리 시설을 제공하고 약 백여 명의 일자리를 창출 할 것으로 예상됨
- 한편 중국은 1950년대 초부터 아프리카 여러 지역에 경제 및 기술 원조에 착수하였으며, 현재 대규모 자금으로 아프리카 지역의 경제 활성화 증진 및 경제협력을 체결하여 중장기 경제 프로젝트와 인프라 건설 확장 등에 주력
 - 1995년에 중국은 중국 수출입은행(Export-Import Bank of China)을 통해 아프리카 개발도상국에 양허성 차관(Concessional loans)을 공여하기 시작하였고 그 일환으로 짐바웨이의 시멘트 공장 및 수단의 석유 탐사 사업도 포함되어 있음
 - 이 외에 탄자니아-잠비아 철도(Tanzania-Zambia Railway, Tazara), 수도공급 프로젝트, 소말리아 도로 구축사업 등에 기술을 보급하여 사업을 진행 중이며,
 - 2006년에 아프리카와의 협력을 개선하기 위해 아프리카 8대 개선 협력 프로젝트를 발표하여 개발도상국에 대한 물동량 증대, 아프리카 연합(Africa Union) 컨벤션 센터 등을 구축하는데 지원한바 있음
 - 아울러 중국 상업부(Ministry of Commerce)가 발행한 보고서에 따르면, 1956~2011년간 중국이 아프리카에 경제적으로 원조한 국가는 53개국이며, 약 1천개의 인프라, 농업, 산업, 건강 등의 프로젝트를 완료하였다고 함

< 다르에스살람항 위치 >



< 다르에스살람항 전경 >



자료 : www.safety4sea.com, 2012.9.7

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

□ 중국, PSA로부터 파키스탄의 Gwadar 항만 운영 인수

- 중국 국영기업 China Harbour Engineering Co. Ltd(CHEC)는 PSA로부터 파키스탄의 Gwadar 항만 운영에 대해 인수를 받음
 - Gwadar 항만은 파키스탄의 다른 항만과는 달리 환적 화물에 절대적으로 의존하기 때문에 항만 운영에 대한 경험이 많은 운영자가 적합하다고 판단하여, 2007년 전 대통령¹⁾은 PSA에게 40년의 운영권 부여
 - Gwadar 항만은 2007년 PSA측에서 운영 및 개발 하는 것으로 계약을 체결하였으나 최종적으로 PSA와 PSA파트너사²⁾들이 보유하고 있는 지분³⁾을 CHEC사에 매각하기로 결정함
 - 파키스탄 해군 소유인 236.3ha 규모의 토지를 확보하지 못하면서 지연되고 있는 동사업에 대해 Gwadar 항만청 측은 암묵적으로 PSA의 철수와 발로치스탄(Balochistan) 주의 안보 문제를 민감하게 다루면서 PSA 인수에 대해 부정적으로 평가
 - 결정적으로 2010년 12월에 파키스탄 대법원에서 외국인 회사의 토지소유에 대해 반대 판결을 내면서 사업 중단을 결정함
 - 그러나 아직까지 Gwadar 항만 배후단지로 이용할 수 있는 토지문제에 대해 파키스탄 정부가 해군청과 발로치스탄 지방정부 사이에서 뚜렷한 해결책을 내놓지는 못한 상태임
- PSA사와 파트너사들은 지분의 매입가격에 예상 수익률 2,500만 달러 추가 지급을 요구
 - 아직 상기 내용에 대해서는 합의 내용이 발표되지는 않았음
- 파키스탄 국회의장은 CHES사가 Gwadar 항만의 건설과 운영을 위해 100억 달러를 투자해야 한다고 밝혔으나 세부적으로 합의된 내용은 발표하지 않음
 - CHES는 총 602m 길이의 3개의 다목적 선석을 개발할 예정
 - 중국은 Gwadar 항만이 중앙아시아 국가와 걸프만 지역을 잇는 연계 역할을 하기 때문에 본 항만을 통해 에너지 물류를 포함한 복합물류의 교차지점으로 활용할 수 있도록 목표함
 - 또한 입지적으로 선박의 수리 및 연료보급의 용이함을 장점으로 두고 있음
 - 아라비아해 국가들과 페르시아 걸프만 국가들은 아시아와의 오일 무역 커뮤니케이션을 위해 중국이 아라비아해에 영역을 넓히는 것을 환영하고 있으며, 이러한 전략에서 Gwadar 항만은 중요한 전략지로 볼 수 있음

※ KMI 국제물류위클리 제153호 참조

자료 : www.hellenicshippingnews.com, 2012.9.5

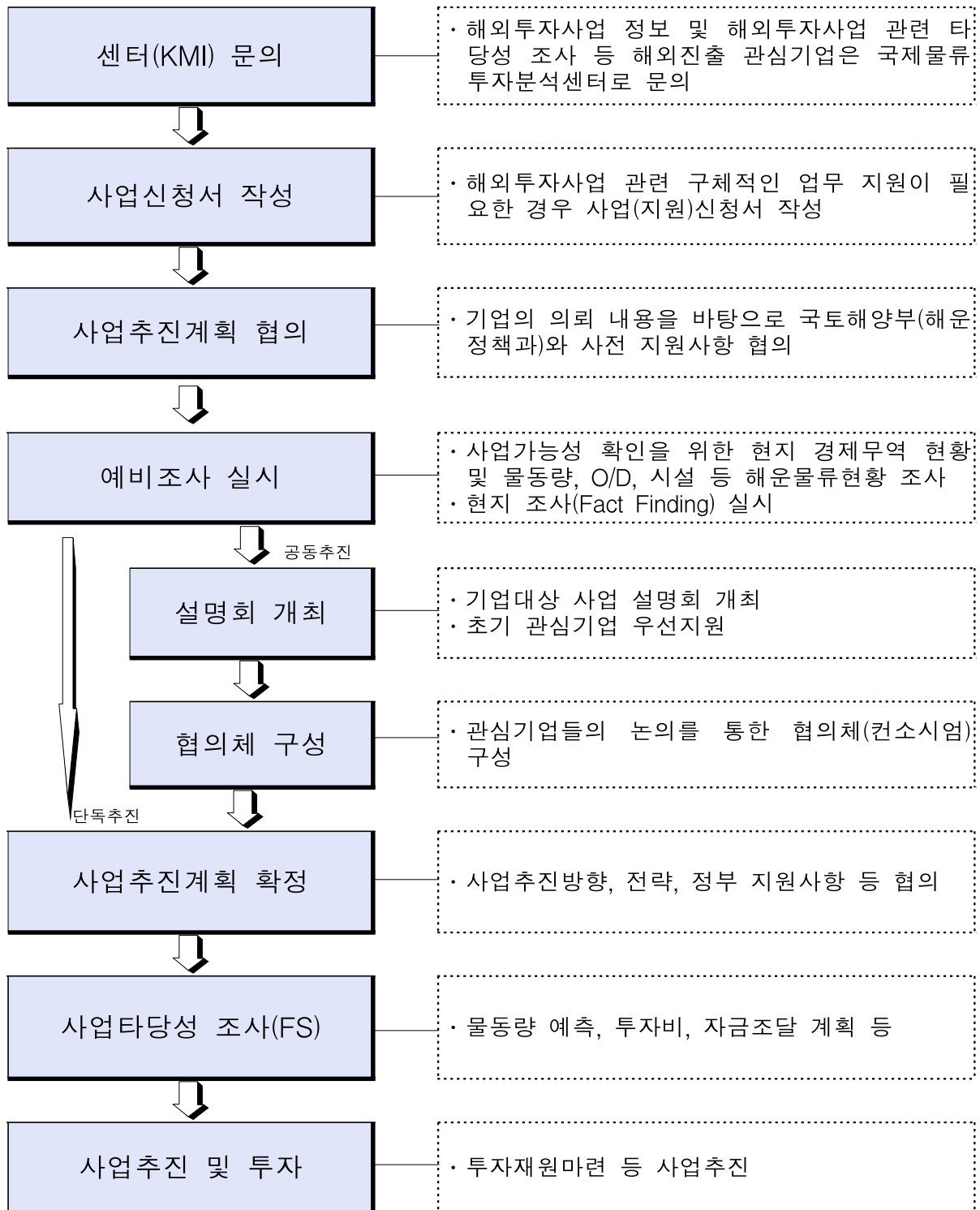
전혜경 연구원 (☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)

1) 페르베즈 무샤라프(Pervez Musharraf) 대통령으로 임기는 1999.10~2008.3임

2) Aqeel Kareem Dedhi (AKD) Group of Karachi, the National Logistic Cell (NCL)

3) PSA 60%보유, 파트너사들은 각각 20% 보유

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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