

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"/> 2012년 3분기 GTO의 컨테이너 물동량 처리 실적 분석	2
<input type="checkbox"/> 몽골 울란바토르시 정부, PPP방식으로 종합물류단지 프로젝트 추진 중	3
<input type="checkbox"/> 사우디아라비아, 항만개발 계획	4
<input type="checkbox"/> 중국, 니카라과 운하 건설에 참여	5

□ 2012년 3분기 GTO의 컨테이너 물동량 처리 실적 분석

- 2012년 3분기(1월~9월) 기준 GTO(Global Terminal Operator)의 물동량 처리 실적이 지역과 운영사별로 차이를 보이고 있음
- 우선 APMT는 9월까지 아프리카, 남미 등의 물동량 증가에 힘입어 전년 동기 대비 4% 증가한 9백만 TEU를 처리
 - 이에 따라 순이익도 3분기에만 160백만 달러를 기록, 9개월 누계 555백만 달러를 기록하여 전년 동기의 476백만 달러 대비 16.6% 증가
- DP World는 3분기 동안 총 14.2백만 TEU를 처리하여 전년 동기 대비 4.5% 증가한 실적 기록
 - 물동량 증가는 주로 남미, 아시아-태평양, UAE 등의 물동량 호조에서 기인함
- 18개국에서 25개 컨테이너터미널을 운영하는 마닐라 기반의 ICTSI는 전년 동기 대비 6% 상승한 4.1백만 TEU를 기록함
 - 이 중 2%의 증가는 미국의 Portland, Oregon, 크로아티아 Rijeka, 인도네시아 Jakarta의 물동량에서 기인함
 - ICTSI의 핵심 항만은 마닐라, 브라질, 폴란드, 에콰도르, 마다가스카르 및 중국으로 전체 물동량의 74%인 3백만 TEU를 처리함
- 반면 싱가포르 기반의 PSA는 9개월 동안 전년 동기 대비 17% 감소한 18.4백만 TEU를 기록
 - 이는 싱가포르항의 물동량 처리 실적 자체가 9월 2.2백만 TEU를 기록하여 전년 동기 대비 16% 감소하였기 때문임
- 홍콩 기반의 HPH도 글로벌 경기침체의 영향을 받아 동기간 17.2백만 TEU를 처리하여 전년 대비 20% 감소함
- GTO는 최근의 항만별 물동량 증감 현상이 선사들의 얼라이언스 강화 또는 재편에 의한 초대형 컨테이너선박 투입으로 인해 대형 항만에서 컨테이너화물을 혼재 처리하고 있기 때문인 것으로 판단하고 있음
 - 향후 3년간 1만 TEU급 이상 컨테이너선이 130척 이상 투입될 것으로 전망되고 있어, 대형 항만 운영 및 개발을 두고 운영사간 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상됨
 - 아울러 물동량 증가세가 지속되고 있는 아프리카, 남미 등 신흥시장으로의 네트워크 확대 경쟁도 강화될 것으로 예상됨

자료 : www.lloydlist.com, 2012.11.12

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

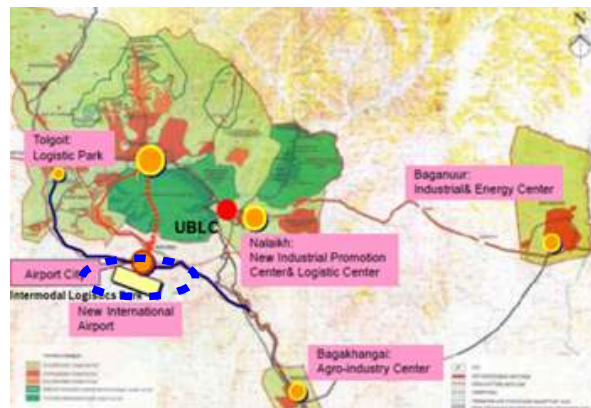
□ 몽골 울란바토르시 정부, PPP방식으로 종합물류단지 프로젝트 추진 중

- 울란바토르시 당국은 민간 파트너와 함께 모든 기존 터미널을 재배치한다는 결정의 일환으로 Tuushin LLC¹⁾에게 130ha의 토지를 할당하고 울란바토르 종합물류단지 공동프로젝트를 시작
 - 몽골 남북 기간철도의 Bumbat역과 Bayan역 사이에 위치하는 종합물류단지는 울란바토르시의 동남측에서 34km 떨어져 있으며, Baganuur와 Bagahangai 산업구역에 가까이 위치함
 - 주요 도로와 철도에 매우 근접해 있으며, 향후 신공항과는 도로로 연결될 전망임

< 울란바토르시 위치 >



< 울란바토르 종합물류단지 위치 >



- 동 프로젝트는 이미 타당성 조사 및 환경영향평가 등을 마쳤으며, 현재 ADB(Asian Development Bank)의 지원을 받아 기술평가(TA) 프로젝트를 시작한 상태로 내년 상반기에 ADB 대출 지원여부가 결정될 예정
- 종합물류단지(복합운송 터미널 및 물류센터)는 환적 및 보관시설과 서비스 시설을 포함함
 - 전체 사업은 2040년까지 4단계로 나누어 추진될 예정이며, 1단계는 2020년 완공될 예정임
 - 환적시설에서 연간 처리되는 컨테이너 화물, Break-bulk 화물, 벌크 화물, 중량 화물은 각각 4.5만 TEU(1단계)~48만 TEU(4단계), 53만 톤(1단계)~210만 톤(4단계), 150만 톤(1단계)~1,150만 톤(4단계), 43만 톤(1단계)~410만 톤(4단계)으로 추정됨
- 동 프로젝트는 PPP 방식으로 추진될 예정으로, 공공분야는 도로와 철도 및 보세구역 연계사업에 참여하며, ADB 대출과 울란바토르시 정부의 지분투자자로 추진될 예정임
 - 민간분야는 상업창고와 기타 시설사업에 참여하며 지분투자자와 IPO 방식을 이용할 예정임

자료 : Subregional Office for East and North-East Asia

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

1) Tuushin LLC(2011년 몽골 시장점유율 17%)는 1990년에 설립된 몽골의 리딩 물류기업으로, 핵심 사업은 국제/국내 화물 포워딩, 수출입 화물 및 프로젝트 화물 운송, 유럽-아시아 컨테이너 블록트레인 운송임.

□ 사우디아라비아, 항만개발 계획

- 사우디아라비안당국(Saudi Ports Authority)은 사우디아라비아 해양 비전(Saudi Arabia's vision for maritime sector)의 주요 프로젝트 추진을 위해 항만 개발에 914백만 달러를 투자 할 예정
 - 금번 사업은 킹압둘아지즈항(King Abdulaziz Port)에 51백만 달러의 발전소 시설 건설과 750백만 달러 규모의 항만개발이 포함됨
 - 최근 킹압둘아지즈항 컨테이너 터미널 처리능력 증대를 위해 535백만 달러와 기타 시설 개발에 213백만 달러를 투자하여 작년대비 금년 컨테이너 처리능력이 10% 증대됨
 - Saudi Global Ports LLC(SGP)¹⁾는 킹압둘아지즈항의 하이테크 시설 개발과 안벽 크레인 12개 구입을 포함한 제2컨테이너 터미널 선석길이 확장(1,200m로 증대) 프로젝트를 2015년 운영을 목표로 진행할 예정임
 - 아울러 디바항(Dhiba Port) 신규 컨테이너 터미널 개발에 46백만 달러를 투자하고 킹파흐드산업단지(King Fahd Industrial Port)에 38백만 달러를 투자하여 2014년까지 컨테이너 터미널 2개를 추가로 구축할 계획임
 - 또한 남서지역에 위치한 지잔경제도시(Jizan Economic City) 프로젝트의 핵심인 심수항 시설 개발을 위해 해양투자를 민간부문으로 진행할 예정임
- 관계자에 따르면, 킹압둘아지즈항은 2011년 사우디아라비아 전체 물동량인 569만 TEU의 20%를 처리 하였고 이러한 무역 활동은 사우디아라비아 경제 성장에 영향을 미친다고 밝힘
- 한편, 사우디아라비아의 가장 활발한 움직임을 보이는 컨테이너 터미널을 보유한 제다항(Jeddah Islamic Port)의 컨테이너 물동량은 작년에 전년대비 20%이상 증가한 실적을 보였으며, 2012년에 470만 TEU를 처리할 것으로 예측
 - 2012년 상반기에 수출입 물동량이 전년 동기대비 5.15% 증가하였고 2012년 전체 물동량은 29.5% 증가한 360만 톤을 기록할 것으로 전망됨에 따라 2016년까지 연간 10.9% 증가할 것으로 예상됨
 - 아울러 제다에 위치한 홍해게이트웨이 터미널(Red Sea Gateway Terminal)은 2011년에 100만 TEU를 처리하였으며, 2012년에 UASC(United Arab Shipping Company)와 중국해운(China Shipping Container Lines)의 기항으로 150만 TEU로 증대될 예정임
- 또한 사우디아라비안당국은 크루즈와 레저용 선박 터미널 구축에 27백만 달러를 투입하여 관광산업 부흥에도 주력할 예정임

자료 : www.worldmaritimenews.com, 2012.11.6

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

1) 사우디아라비아 민간투자펀드(Public Investment Fund)와 PSA가 공동 개발·운영을 위해 설립한 조인트벤처 회사임

□ 중국, 니카라과 운하 건설에 참여

- 니카라과 운하 개발이 올해 7월 국회 비준을 통과한 후 사업파트너를 모색 하던 중 중국이 파트너쉽을 체결하여 본격적으로 사업에 참여하기로 함
 - 니카라과 운하는 코스타리카를 통과하여 대서양과 태평양을 연결함으로써 기존의 파나마 운하 이용시보다 거리를 단축시킴
 - 니카라과 운하길이는 약 220km, 예상 비용은 300억 달러로 2025년 완공을 목표함
 - 금년 9월, 중국과 니카라과는 양해각서를 체결하였으며 홍콩 법인등록지로 홍콩-니카라과 운하 개발투자회사(HK Nicaragua cannal Development Investment Co.Ltd)를 설립
 - 현재 알려진 내용에 의하면 중국의 Xinwei 텔레콤 그룹이 홍콩-니카라과 운하개발투자회사의 중국측 투자 운영자로, 니카라과와 중국의 지분은 각각 51%와 49%임

< 니카라과 위치 >



< 니카라과 운하 >



- 니카라과 운하건설 초안에 따르면 파나마 운하의 수심과 갑문 너비 등이 더 넓고 깊기 때문에 파나마 운하보다 경쟁력이 높은 것으로 평가됨
 - 2025년 완공 시 전세계 해상물동량의 3.9%를 담당할 것으로 보며 파나마 운하이용시보다 거리를 단축시킬 수 있어 파나마운하에 집중되어 있는 물동량이 분산될 것으로 예측

< 파나마 운하 개발 내용 >

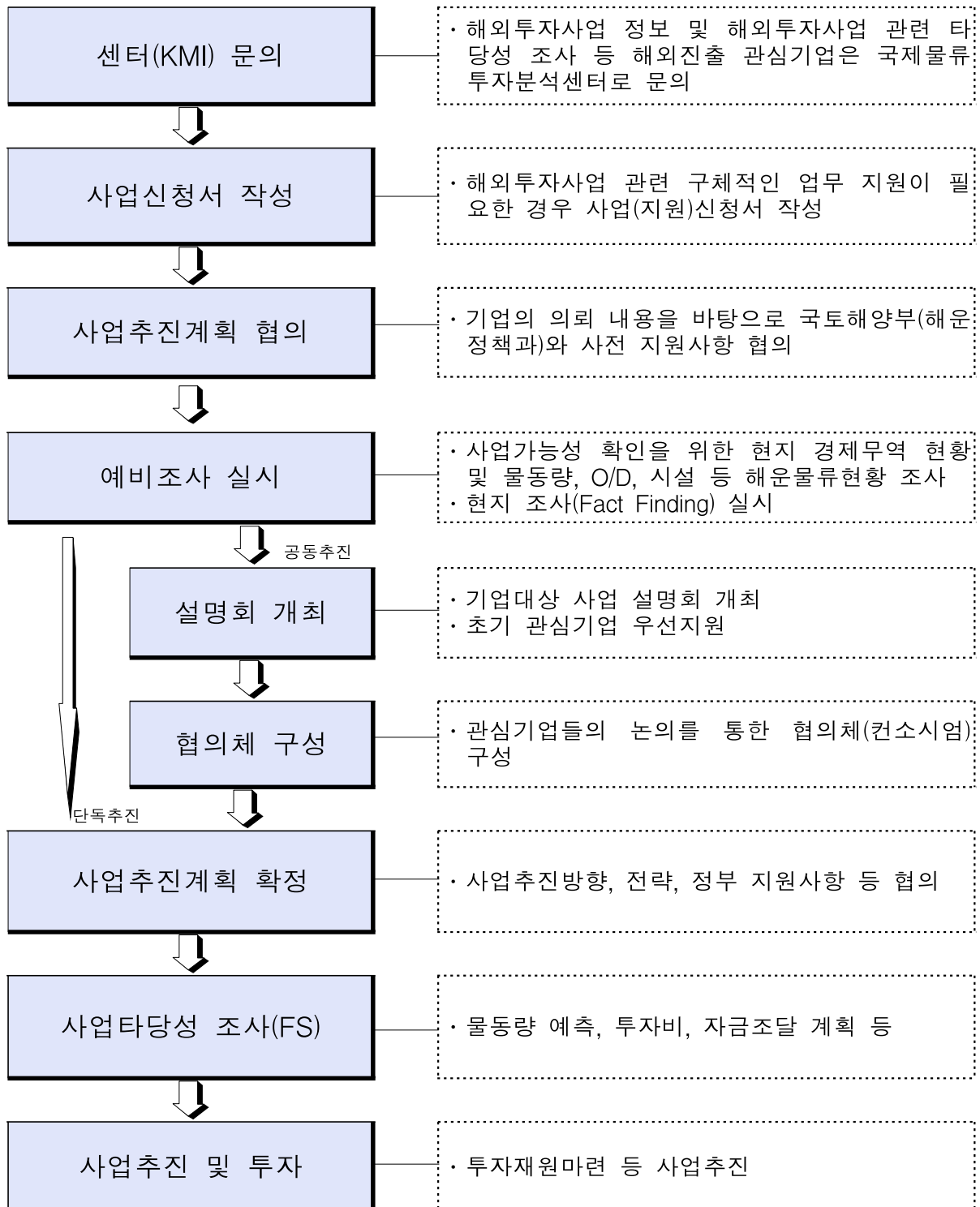
	직선길이	폭	수심
내 용	427m	55m	28.3m

자료 : www.pancanal.com

자료 : www.lifeng.com, 2012.11.8

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

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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