

KMI 국제물류위클리

www.kmi.re.kr

KMI 한국해양수산개발원 글로벌미래연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

집필에 관한 안내

1. KMI 국제물류투자분석센터에서 모니터링하고 있는 세계 물류동향 중 국제물류투자 협의회 회원사들(2010.12. 현재 122개 업체) 및 국내 물류기업의 글로벌 물류시장 진출과 신규 해외사업발굴에 도움이 되는 정보를 제공합니다.
2. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협의회 회원사들과 국토해양부 관계관 여러분께 매주 수요일 배포를 원칙으로 하고 있습니다.
3. 「KMI 국제물류위클리」를 통해 소개되는 글로벌 물류 신규 프로젝트에 관심이 있는 회원사들은 우리 센터로 연락¹⁾을 주시고, 다수의 요청이 있는 경우 우리 센터는 투자단(물류, 건설, 금융사 등) 구성 주선 등의 역할을 지원²⁾할 수 있습니다.
4. 「KMI 국제물류위클리」는 국제물류투자협의회 회원사 여러분들에게 국내외 국제물류 관련 주요 공지사항을 알려드리는 매체로서의 기능을 수행합니다.

< 목 차 >

| | |
|--|---|
| □ 멕시코, Lazaro Cardenas 2단계 「컨」터미널 확장 | 2 |
| □ Bi-Oceanic Logistics Corridor의 또 다른 최적노선 발표..... | 3 |
| □ 베냉공화국, Benin 내륙항만 건설..... | 4 |
| □ K+N, 헨켈의 상하이 물류센터 2년 운영권 취득 | 5 |
| □ 한·중 해상육상 화물차 복합운송 개통 | 6 |

1) 연락처: 김찬호 책임연구원(02-2105-2908, chkim@kmi.re.kr), 송주미 연구원(02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr),
이진주 연구원(02-2105-2982, jinjoo@kmi.re.kr)

2) 해외투자사업에 관심이 있으신 기업은 위클리 맨 뒷장의 [해외투자사업 추진절차] 자료를 참고하시길 바랍니다.

□ 멕시코, Lazaro Cardenas 2단계 「컨」터미널 확장

- 멕시코항만공사는 Lazaro Cardenas 2단계 컨터미널 확장공사에 착수할 예정이라고 밝힘
- 동 터미널은 Hutchison Port Holdings(HPH)가 시행하며, 투자금액은 약 200백만달러임
 - 터미널 확장부지는 28헥타르이며, 안벽길이를 330m로 확장하는 공사임
 - 개발 완료시기는 2011년 말이며, 2단계 터미널의 처리능력은 연간 약 40만TEU로 확대됨
- 따라서, Lazaro Cardenas 1단계 컨터미널 처리능력이 약 45만TEU이므로 항만전체 처리능력
은 약 85만TEU로 늘어날 것임
- 멕시코 교통통신부(Transport and Communications ministry: SCT) 발표에 의하면, Lazaro
Cardenas 컨터미널 물동량은 2020년까지 연평균 20% 정도 상승할 것이라고 전망함
 - 올해(1월~10월) 물동량은 작년 같은 기간에 비해 약 38% 상승한 658천TEU를 처리하였음

<Lazaro Cardenas 컨터미널 물동량 현황>

(단위 : 천TEU)

| 구분 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(1월~10월) |
|-------|------|------|------|------|--------------|
| 컨 물동량 | 161 | 270 | 525 | 591 | 658 |

<Lazaro Cardenas 컨터미널 위치>



<Lazaro Cardenas 컨터미널 모습>



자료 : Dredgingtoday 2010.12.16, Lazaro Cardenas 컨터미널 홈페이지 (www.lazarocardenasport.com.mx)

이진주 연구원(☎ 02-2105-2982, jinjoo@kmi.re.kr)

□ Bi-Oceanic Logistics Corridor의 또 다른 최적노선 발표

- 지난 12월 18일, 칠레 코침보(Coquimbo)항과 브라질의 리오그란데(Rio Grande)항만 관계자는 남미를 중심으로 대서양과 태평양을 연계하는 Bi-Oceanic Logistics Corridor의 최적노선은 브라질 리오그란데항-북부 우루과이-아르헨티나-칠레 라세라나(La Serena)-칠레 코침보항 루트가 될 것이라고 발표
 - 하지만 이번 발표된 루트의 최대 문제는 아르헨티나-칠레 라세라나 구간의 안데스 산맥을 관통하는 15km의 터널을 개발하는데 있다고 발표
- ※ Bi-Oceanic Logistics Corridor 사업은 지난 10여년간 남미 국가들 사이에서 지속적으로 개발의 필요성이 제기되어온 사업으로 대서양과 태평양을 철도 또는 도로로 연결하여 남미지역과 극동아시아국가 간에 최적의 물류서비스 제공할 목적으로 시작됨
 - 그 동안 논의 되어온 Bi-Oceanic Logistics Corridor 루트는
 - 도로는 브라질 산토스항(Santos) - 볼리비아 [산타크루즈(Santa Cruz) - 코차밤바(Cochabamba) - 오루로(Oruro)] - 칠레 [아리카(Arica) - 이치큐(Iquique)] 루트로 총 길이는 5,820km이며,
 - 철도는 브라질 [파라나구아항(Paranagua) - 사오프란시스코도설항(Sao Francisco do Sul)] - 칠레 [메질로네스항(Mejillones) - 안토파가스타항(Antofagasta)] 루트로 총 길이는 3,352km임
- ※ 하지만 Bi-Oceanic Logistics Corridor 사업은 안데스 산맥이라는 험준한 지형과 낙후한 내륙 교통 인프라로 인해 국가간 수많은 논의에도 불구하고 그 성과는 높지 않은 것으로 알려짐



<Bi-Oceanic Logistics Corridor>

자료 : ci-online, 2010. 12. 20. Business News Americas 및 2010. 10. 18. BiC, 2009. 7. 6.

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

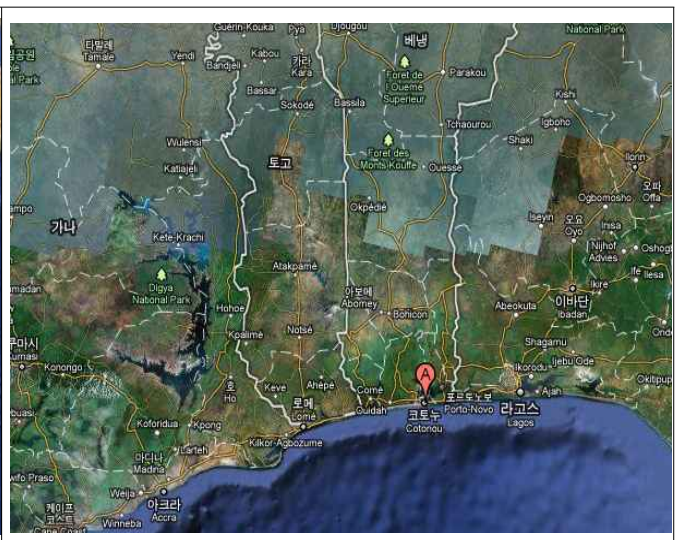
□ 베냉공화국, Benin 내륙항만 건설

- 베냉공화국은 인근국가인 나이지리아, 토고, 니제르 등으로의 화물을 처리하기 위해 내륙항만을 건설할 예정임
 - 베냉공화국의 주요 항만인 Cotonou항만은 작년 대비 27% 증가한 수입화물(2010년 7백만톤)을 처리하기엔 항만시설이 부족하여 인근의 나이지리아 항만에서 처리하고 있는 상황임
 - 또한 2011년에 물동량이 약 9백만톤으로 증가할 것으로 예상되는데, 베냉정부는 증가하는 수입화물을 처리하기 위해 내륙항만 건설을 추진하고자 하는 것임
- 베냉의 수입화물은 인근 내륙국가로 이동되는 화물이므로 내륙항만 건설을 통해 통관 서비스 비용을 징수하여 국가 수입을 증대하고자 하는 것임
- 베냉정부는 2006년에 'US Millennium Challenge Account'로부터 신항, 도로 건설 등 인프라 건설자금을 위해 169백만달러를 대출계약 한 바 있으며, 동 자금으로 내륙항만 건설을 추진하고자 함

<베냉 공화국 위치>



<베냉 Cotonou항 위치>



자료 : Compassnewspaper, 2010.12.6

이진주 연구원(☎ 02-2105-2982, jinjoo@kmi.re.kr)

□ K+N, 헨켈의 상하이 물류센터 2년 운영권 취득

- Kuehne + Nagel(K+N)이 포춘지 선정 글로벌 상위 500대 기업 중 하나인 Henkel의 상하이 물류센터의 2년 운영권을 취득하였음
 - 헨켈은 Persil, Schwarzkopf 및 Locitite 등의 브랜드로 유명한 세계적인 기업으로 세제 & 홈케어, 화장품 & 세면용품, 접착 테크놀로지스의 3가지 사업부문을 영위하고 있으며, 이번 K+N의 헨켈 물류센터 운영은 접착 테크놀로지스의 물량을 주로 처리하게 될 예정임
 - 헨켈은 중국 내 공급 체인을 정비하고 배송 효율을 높이고자 상하이에서의 물류활동을 통합하기로 결정하였으며, 이를 위해 K+N은 분산되어 있는 여러 기능들을 상하이 푸톈구(Putuo District)의 물류센터로 통합할 것으로 알려짐
 - K+N은 냉동/냉장 및 위험물 창고와 미래 확장 구역을 포함한 8,000m²의 건물을 운영하고, 물품 인수, 품질 검사, 저장 및 포장 뿐 아니라 full pallets, 컨테이너 및 판매 단위의 선적/회수를 행하며, 부가가치 서비스로 재포장(re-packing), 재라벨링(re-labeling) 등을 수행할 예정임
- 또한 K+N은 최근 중국 트럭운송 시장에 대한 진출계획을 발표하는 등 중국에서의 물류서비스를 강화하고 있음
 - 지난 달 LTL(Light Truck Load) 및 FTL(Full Truck Load) 서비스를 모두 제공할 예정이며, 장차 중국 전역에 서비스를 제공할 계획임을 발표하였음
 - 현재는 준비단계이며, 2011년 1월에 상하이와 텐진 구간을 우선 제공할 것으로 알려지고 있음
- K+N은 세계 100여 개 국, 900개 이상의 지역에 진출하여 56,000명 이상을 고용하고 있으며, 중국에서는 40여개 지역에서 2,700명 이상을 고용하고 있음
 - 한편, K+N은 말레이시아, 캐나다 및 프랑스에서 헨켈의 물류센터 운영을 담당하고 있음

자료 : CI-Online, 2010.12.15. / www.kn-portal.com, 2010.12.13

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

□ 한·중 해상육상 화물차 복합운송 개통

- 지난 9월 7일 한국과 중국 정부간 체결한 '한·중 해상육상 화물자동차 복합운송 협정 및 1단계 의정서' 발효이후 금일 12월 22일(수) 인천항에서 개통식을 갖고 이날 저녁 7시에 인천-위해 항로를 통해 한·중간 화물자동차(피견인 트레일러) 상호 운행을 개시함
 - 우리나라는 한·중간 수출입 물류의 원활한 흐름과 물류비 절감을 위해 2006년부터 중국측과 해상육상 복합운송협정 체결을 논의함
 - 4년간의 협의를 통해 운행방식, 안전기준 등에 합의하여 금년 9월 협정을 체결하였고, 마침내 화물차 운행을 개시함
- 한·중간 트레일러 상호 운행을 통해 운송시간과 비용이 절감됨은 물론 화물 파손위험도 적어 LCD, 전자부품, 자동차부품 등 고가화물과 신선도 유지가 필요한 활어 운송 등에 매우 유용한 수송방식이 될 것으로 기대됨

<한·중간 복합운송협정 향후 계획>

- 한·중 화물차 복합운송협정은 단계적으로 시행될 계획으로 우선 1단계에서는 견인차(tractor)를 제외한 피견인 차량(trailer)에 한해 상대국 내 운행을 허용하고, 향후 운행경험을 바탕으로 견인차까지 확대를 추진해 나갈 계획임
 - * 이번 1단계 운행방식은 국내 출발지에서 견인차가 컨테이너를 실은 트레일러를 항만으로 수송한 후, 트레일러를 카페리에 탑재하여 중국까지 해상운송을 하고, 중국 항만에서 중국의 견인차에 트레일러를 장착하여 중국내 최종목적지까지 door to door 수송을 하는 일관운송시스템임
- 국토해양부는 이번에 인천항과 위해항간 상호운행 개통을 시작으로 내년부터 선사와 양국 항만의 준비상황에 따라 인천-청도 등 여타 한·중 카페리 항로로 단계적으로 확대할 계획임
- 아울러 한·중간 이동하는 트레일러 가시성을 확보하여 트레일러를 효율적으로 관리하기 위해 먼저 한국측 트레일러에 RFID 태그를 부착하여 관리하는 시범사업도 추진할 계획임

**** 한·중 해상육상 화물차 복합운송에 대한 보다 자세한 내용은 붙임자료(복합운송 참고자료)를 참고하시길 바랍니다.**

자료 : 국토해양부

이진주 연구원(☎ 02-2105-2982, jinjoo@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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