

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 〉

| | |
|----------------------------------------------|---|
| □ 필리핀, Cagayan De Oro 및 Iloilo 항 개발 사업 | 2 |
| □ 인도, 2020년까지 항만 처리능력 31억 3천만 톤 도달 | 8 |

- 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.



□ 필리핀, Cagaya De Oro 및 Iloilo 항 개발 사업

1. 사업배경

- 아세안(ASEAN)은 인구 5억 9,950만 명, 면적 443.6만 km², 전체 GDP 1조 8,654억 달러, 총 교역량 2조 1,172억 달러로 성장 잠재력이 매우 높은 지역연합체임
 - 2010년 중국과 ASEAN 국가 간 대외무역 총액은 2,927.8억 달러로 아세안 지역은 중국의 제1의 무역파트너(아세안 국가 총 교역량의 13.8%)임
 - 2010년 우리나라와 ASEAN 국가 간 대외무역 총액은 972억 달러로 아세안 지역은 우리나라의 제2의 무역파트너임
- 이러한 아세안 지역의 시장 규모와 성장 잠재력에 비해 아세안 지역의 물류인프라는 매우 열악한 실정으로 항만, 공항, 철도, 도로 등 물류인프라의 시설개선이 상당히 시급한 실정
- 이에 따라 중국 정부는 2010년 1월 1일 중-아세안간 FTA 발효와 동시에 150억 달러 규모의 '중국-ASEAN 투자협력기금'을 마련하여 중국과 ASEAN 국가 간 교통연계망을 구축하는데 투자할 계획을 수립
- 우리나라도 지난 2007년 6월 1일 한-아세안 FTA가 발효됨에 따라 아세안 국가들과의 교역 중요성과 교역확대 필요성으로 인해 정부가 아세안 국가와의 협력 사업을 추진하기 시작하였으며, 그 일환으로 2009년 ASEAN 통합교통로드맵과 연계하여 한-아세안 항만분야 개발협력 사업을 추진
- 이에 따라 국토해양부는 지난 2009년부터 2010년까지 2년에 걸쳐 진행된 'ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역'을 통해 ASEAN 9개 국 47개 항만에 대한 물동량 및 시설 현황, 시설능력 분석, 물동량 전망 및 항만별 시설 개발수요를 산정하여 발표
- 아울러 국토해양부는 2011년부터는 개발수요가 확인된 항만에 대한 타당성 조사 사업을 지원해오고 있는데, 지원 대상국의 요청에 따라 현재 필리핀의 Cagayan De Oro와 Iloilo항에 대한 개발 및 현대화 사업이 진행 중에 있음
- 이에 필리핀의 Cagayan De Oro와 Iloilo항에 대한 항만 및 물동량 현황, 시설능력 및 물동량 전망 등을 포함하여 향후 추진 방향에 대해 소개하고자 함

KMI 국제물류위클리

2. 사업내용

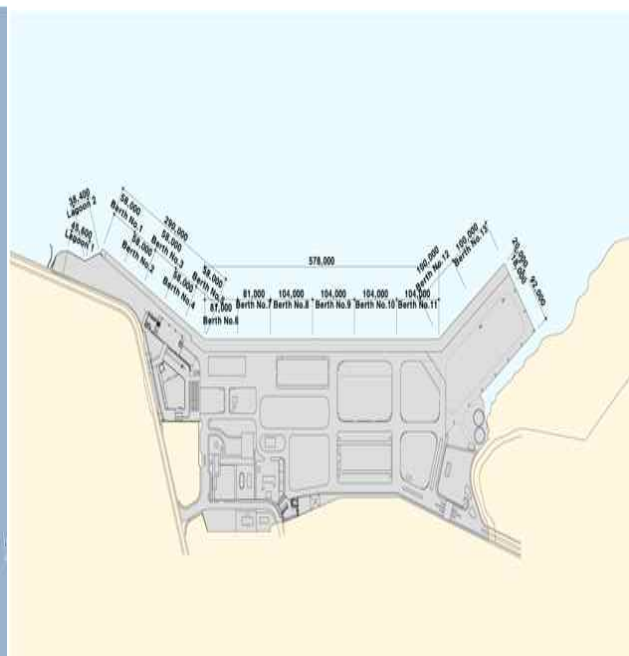
1) 항만시설현황

- Cagayan de Oro항은 Macajalar만에 인접한 Mindanao 섬 북측에 위치한 항만으로 배후경제권으로 Cagayan de Oro City와 Misamis, Oriental, Bukidnon, Camiguin, Agusan del Norte 지방 등이 위치
- 1977년부터 Cagayan de Oro항에는 다목적부두가 개발·운영 중에 있는데, 총 선석길이는 1,152m(15개 선석)으로 수심은 8~11.9m이며, 야드 면적은 24만㎡임

< Cagayan de Oro항 위치 >



< Cagayan de Oro항 시설 현황 >



자료 : 국토해양부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역. 2010. 12. pp. 715-719.

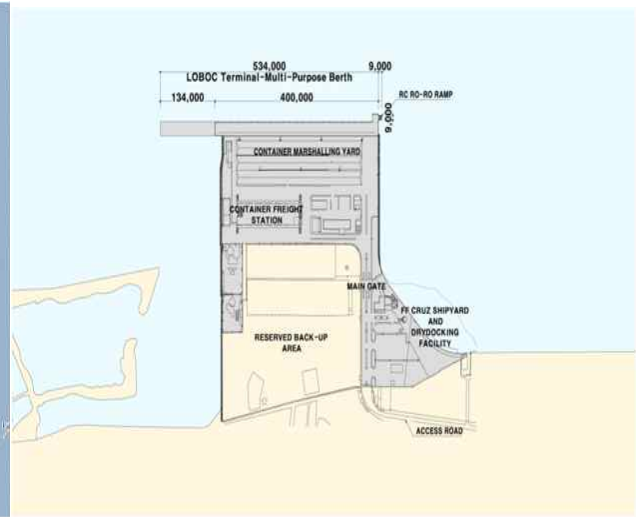
- Iloilo항은 Panay섬 남동해안에 위치한 항만으로 Panay섬과 Guimaras섬의 지역거점항만으로 역할
- 1855년에 개항한 Iloilo항에는 현재 Loboc, Fort San Pedro, Muelle Loney 등 3개의 다목적 터미널이 개발·운영 중에 있는데, 총 선석길이는 4,160m이며, 수심은 4.0~10.5m임

KMI 국제물류위클리

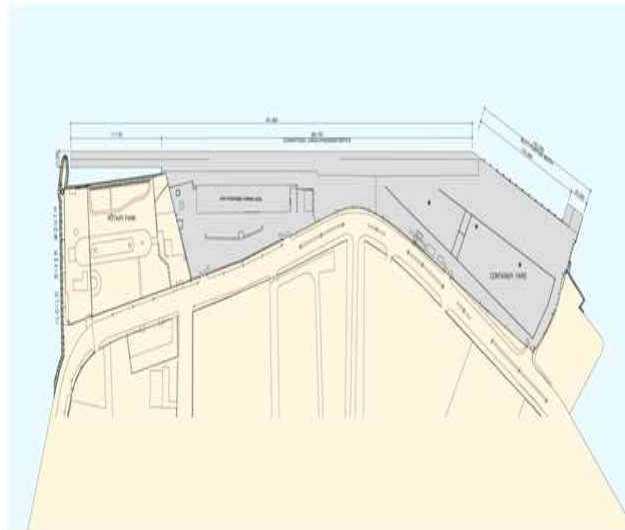
< Iloilo항 위치 >



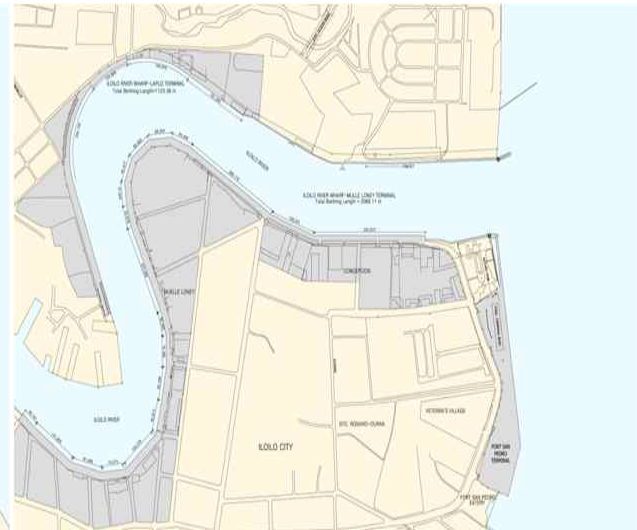
< Iloilo항 시설 현황 - Loboc 터미널>



< Iloilo항 시설 현황 - Fort San Pedro 터미널>



< Iloilo항 시설 현황 - Muelle Loney 터미널>



자료 : 국토해양부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역. 2010. 12. pp. 758-761.

2) 항만물동량 현황

- Cagayan de Oro항의 항만물동량은 2010년 623만 톤으로 2000년 1,605만 톤 대비 연평균 7%의 감소 추세에 있는데 반해, 컨테이너는 2010년 16.3만 TEU로 2000년 14.8만 TEU 대비 연평균 1.5%의 증가세를 보이고 있음
- 여객의 경우는 2010년 218만 명으로 2000년 211만 명 대비 연평균 0.5%의 미미한 증가세를 보이고 있음



KMI 국제물류위클리

< Cagayan de Oro항의 항만물동량 추이(2000~2010) >

| 구분 | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | CAGR |
|------------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|---------|-------|
| 항만물동량(천톤) | 16,054.9 | 17,635.1 | 19,136.5 | 11,090.1 | 6,093.3 | 5,698.8 | 6,229.0 | -7.0% |
| 컨테이너(천TEU) | 148.5 | 202.2 | 178.5 | 162.0 | 150.2 | 140.9 | 163.8 | 1.5% |
| 벌크(천톤) | 14,159.3 | 14,914.8 | 16,042.2 | 8,438.3 | 3,904.3 | 3,571.0 | 3,899.3 | -9.8% |
| 일반화물(천톤) | 1,542.9 | 1,292.6 | 1,443.0 | 1,602.8 | 1,699.6 | 1,837.5 | 2,072.5 | 2.1% |
| 여객(천명) | 2,106.9 | 2,176.3 | 1,807.3 | 1,752.5 | 1,665.6 | 1,663.9 | 2,178.4 | 0.5% |

자료 : 국토해양부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역. 2010. 12. 및 필리핀항만청 홈페이지(www.ppa.com.ph) 참조

- Iloilo항의 항만물동량은 2010년 772만 톤으로 2000년 342만 톤 대비 연평균 6.3%의 증가 추세에 있으며, 컨테이너도 2010년 9.2만 TEU로 2000년 8.7만 TEU 대비 연평균 1.3%의 증가세를 보이고 있음
- 반면, 여객의 경우는 2010년 259만 명으로 2000년 313만 명 대비 연평균 1.7%의 감소 추세를 보이고 있음

< Iloilo항의 항만물동량 추이(2000~2010) >

| 구분 | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | CAGR |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| 항만물동량(천톤) | 3,422.7 | 3,951.2 | 3,793.9 | 5,058.2 | 5,789.7 | 5,757.6 | 7,724.6 | 6.3% |
| 컨테이너(천TEU) | 86.5 | 87.2 | 84.5 | 75.8 | 81.9 | 82.6 | 92.0 | 1.3% |
| 벌크(천톤) | 2,494.1 | 2,747.2 | 2,689.6 | 4,039.4 | 4,727.1 | 4,740.3 | 6,418.8 | 7.4% |
| 일반화물(천톤) | 1,435.0 | 1,729.4 | 1,610.7 | 1,800.2 | 1,758.2 | 1,418.6 | 1,215.2 | -1.7% |
| 여객(천명) | 3,128.8 | 3,037.8 | 2,480.9 | 2,461.5 | 2,328.3 | 2,276.7 | 2,585.8 | -1.7% |

자료 : 국토해양부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역. 2010. 12. 및 필리핀항만청 홈페이지(www.ppa.com.ph) 참조

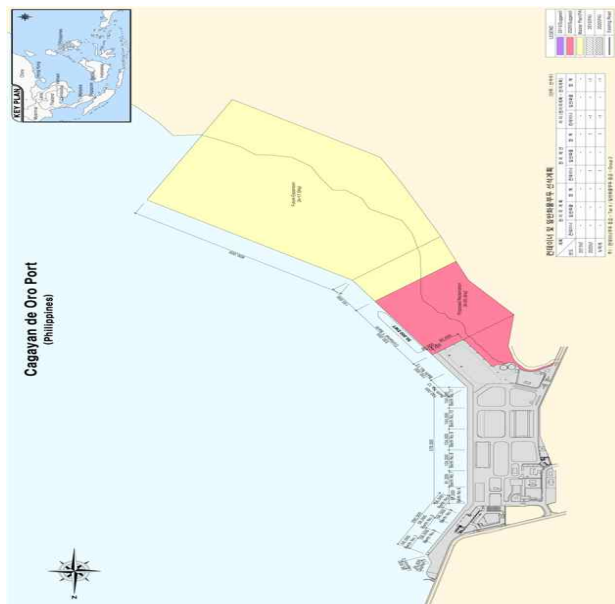
3) 항만시설능력

- 항만하역능력 산정은 고유의 하역능력에 대하여 최적의 효율과 안벽 및 장치장의 능력을 동시에 고려한 적정하역능력(Optimal Capacity) 방식에 따라 산정하였으며, 산정 기준은 UNCTAD(1985)의 기준을 준용하여 산정함
- 기존 항만시설에 대해 적정하역능력을 산정한 결과, Cagayan de Oro항의 경우 컨테이너는 선석 당 18만 TEU, 일반화물은 선석 당 58만 톤으로 산정되었으며, Iloilo항의 경우 컨테이너는 선석 당 10만 TEU, 일반화물은 선석 당 340만 톤으로 산정됨

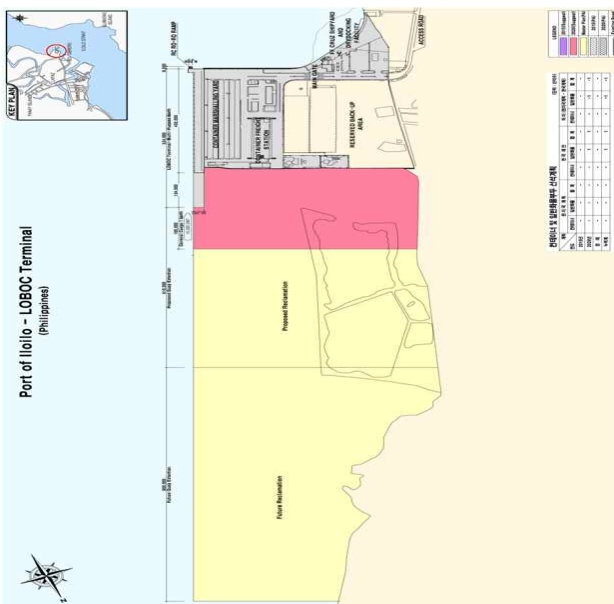
4) 항만물동량 및 개발규모 전망

- 항만물동량은 아세안 전체 및 국가별 거시경제지표와 물동량 처리실적 간의 상관관계를 분석하는 다중회귀모형(multiple regression model)을 기본 방법론으로 활용하여 전망함
- 전망결과, Cagayan de Oro 항의 컨테이너는 2015년 216,361TEU, 2020년 277,474TEU로 전망되었으며, 일반화물은 2015년 1,105,706톤, 2020년 1,228,188톤으로 전망됨
 - Iloilo항의 컨테이너는 2015년 108,180TEU, 2020년 135,654TEU, 일반화물은 2015년 1,002,460톤, 2020년 1,116,535톤으로 전망됨
- 항만시설능력 산정 결과와 항만물동량 전망치를 검토한 결과 항만별 시설개발규모는 Cagayan de Oro항의 경우 컨테이너 부두는 2020년 1개 선석 개발 수요가 발생하나, 일반 부두의 경우는 개발 수요가 발생하지 않는 것으로 전망됨
 - Iloilo항의 경우 2020년을 기준으로 컨테이너 부두는 개발 수요가 발생하지 않으나, 일반 부두의 경우는 1개 선석의 개발 수요가 발생하는 것으로 전망됨
- 이에 따른 개략 공사비는 Cagayan de Oro항의 경우 컨테이너 1개 선석 개발에 총 1,935억 원(공사비 1,297억 원, 장비비 638억 원), Iloilo항의 일반부두 1개 선석 개발비용은 총 959억 원이 소요될 것으로 산정됨

< Cagayan de Oro항 시설배치계획 평면도 >



< Cagayan de Oro항 시설배치계획 평면도 >



자료 : 국토해양부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역. 2010. 12. p. 725 및 771.



3. 향후 추진 방향

- 현재 필리핀항만청은 Cagayan de Oro항의 시설을 확충하는 공사의 진행과 더불어 향후 안벽길이 800m를 새롭게 개발하는 항만기본계획을 수립하였으며, Iloilo항에 대해서는 기존의 LOBOC 터미널을 확장하는 계획을 수립한 상태임
- 그러나 2009년과 2010년 경기침체로 인해 사업자 선정이 이루어지지 않아 필리핀항만청에서는 사업 타당성을 재조사하여 그 결과에 따라 사업자 선정공고를 할 계획임
- 이에 필리핀항만청은 지난 3월 9일 국토해양부에 Cagayan de Oro항을 포함하여 4개 항만에 대한 개발 및 현대화 타당성 조사에 대한 지원을 요청함
- 이에 따라 지난 2011년 8월 5일에 Cagayan de Oro항과 Iloilo항의 개발 및 현대화에 타당성 연구를 위한 국토해양부와 필리핀항만청 간에 ROD(Record of Discussion)가 교환되었으며, 실무협의 결과에 근거하여 현재 국토해양부는 Cagayan de Oro항과 Iloilo항의 개발 및 현대화에 타당성 연구를 진행하고 있음
 - 타당성 조사 연구는 2012년 6월에 완료될 예정으로 연구보고서에는 물동량 전망, 개발수요 및 개발비용 산정, 재무적 타당성 검토 등이 포함
- 한편 필리핀항만청의 요청에 따라 재무적 타당성 검토 시 1) PPP 사업 추진 방식과 2) 민간사업자 단독 추진 방식에 따른 재무적 타당성을 검토할 예정이며, 그 결과를 바탕으로 필리핀항만청은 민간 사업자를 유치하여 사업을 추진할 계획임
- 따라서 연구가 완료되는 금년 6월에는 연구결과에 바탕을 둔 최적의 사업추진 방식을 필리핀항만청에 제안할 것이며, 이에 따라 필리핀항만청은 사업추진 방식을 선정하여 Cagayan de Oro항 및 Iloilo항에 대한 개발 및 현대화 사업을 진행할 예정임

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

KMI 국제물류위클리

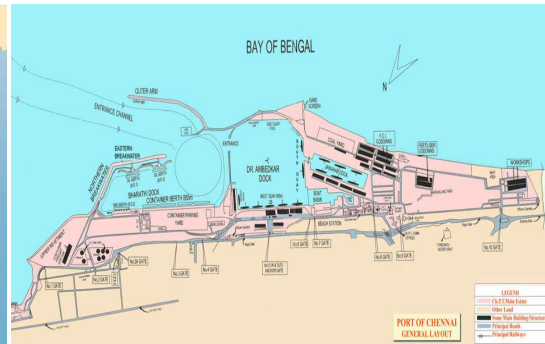
□ 인도, 2020년까지 항만 처리능력 31억 3천만 톤 도달

- 인도 해수부는 인도항만들의 증가하는 컨테이너 물동량 추세에 발맞춰 타밀 나두(Tamil Nadu) 항만을 개발 할 계획임
 - 인도의 항만은 2005년부터 2006년, 2010년부터 2011년(8억 7천만 톤 화물 처리) 사이에 컨테이너 화물이 13%씩 증가
 - 증가하는 컨테이너 화물을 처리 하기위해 인도 정부는 2020년까지 31억 3천만 톤에 달하는 시설능력을 지원 하도록 타밀 나두(Tamil Nadu)항¹⁾ 개발을 계획
- 한편 2010년부터 2011년간 인도의 주요 항만에서 5억 7천만 톤의 화물이 처리되었으며, 그 중 캔들라항(Kandla Port), 비사카파탐항(Vishakhapatnam Port), JNP터미널(Jawaharlal Nehru Port Trust), 첸나이항(Port of Chennai)²⁾에서 48.4%를 처리함
 - 첸나이항(Port of Chennai)의 경우, 화물의 혼잡 문제를 개선하기 위해 첸나이(Chennai)항-엔노르(Ennore)항간 연결 도로 프로젝트를 계획
 - 또한 컨테이너 화물 보관 및 처리 위한 내륙 항만으로 개발될 스리퍼룸부더(Sriperumbudur)지역을 복합터미널 및 복합운송 물류허브로 선정 할 예정
- 관계자에 따르면 인도 전체 수출의 약 80%가 해상으로 운송되며, 그 중 60%가 컨테이너 화물로 구성됨
 - 최근 몇 년간 주요 항만을 통한 컨테이너 처리량은 지속적으로 증가하였으며, 2020년까지 약 24억 9,500만 톤 규모의 화물을 처리 할 것으로 전망
 - 이러한 화물의 처리시설을 구축하기 위해 향후 10년간 554억 달러³⁾ 규모를 투자할 계획

< 첸나이 항만 위치 >



< 첸나이 항만 레이아웃 >



자료 : worldmaritimenews.com, 2011. 12. 20.

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

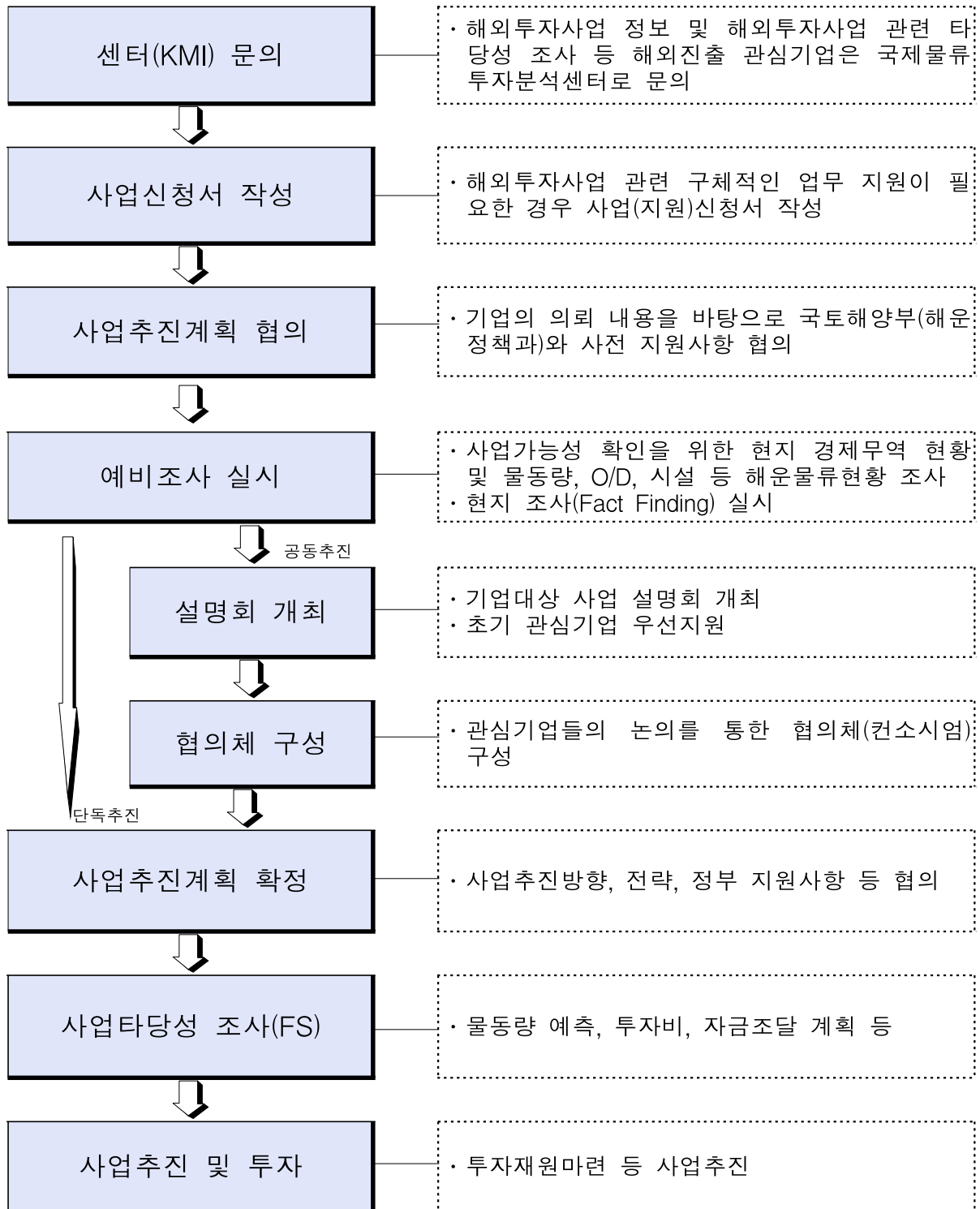
1) 구자라트(Gujarat) 다음으로 긴 해안선(1,076km)이 있으며, 주요 3개 항만(첸나이항, 엔노르항, 투티코린항)과 22개 소형 항만이 있음

2) 인도 전체 화물의 12%를 처리, 2010년~2011년간 인도 화물처리량 순위는 4위

3) RS. 2.77 lakh crores, 1Rs. = 0.02\$ (외환은행 2011. 12. 26 매매환율 기준)

KMI 국제물류위클리

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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