



캐나다 포트 알베르니 환적허브 개발 사업

Port Alberni Trans-Shipment Hub

이성우 국제물류연구실장



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

Contents

Part I 사업환경 분석

Part II 사업개요

Part III 항만 개발타당성 분석

Part IV 사업 참여방법

Part I 사업환경 분석

Part II 사업개요

Part III 항만 개발 타당성 분석

Part IV 사업 참여방법

1. 국가개황

1.1. 캐나다 일반 사항



국 명	캐나다(Canada)
위 치	미주대륙 북부
면 적	9,984,670 km ² (한반도의 46배, 남한면적의 101배)
기 후	온대성 대륙성(중부내륙지방), 해양성(태평양 대서양 연안), 한대성(북극권)
수 도	오타와(Ottawa)
인 구	3,543만명 ('14년 4월 추정치)
주요도시	Toronto(596만명), Montreal(398만명), Vancouver(244만명), Ottawa(131만명) Calgary (136만 명), Edmonton (129만), Quebec City (79만) 등
민족(인종)	영국계 (28%), 프랑스계 (23%), 기타 유럽국가 (15%), 원주민 (2%), 기타 아시아인, 흑인, 아랍계 (6%), 기타 혼혈 (26%)
언 어	공용어 (영어 59% 및 불어 23%), 기타(18%)
종 교	가톨릭(44%), 기독교(29%), 무슬림(1.9%), 그리스정교(1.6%), 유대교(1.1%), 기타(5.9%), 무교(16.5%)
건국(독립)일	1867년 7월 1일(영국으로부터 독립)
정부형태	내각책임제
국가 원수 (실권자)	○ 국가원수: 영국여왕 Elizabeth II ○ 즉위일: 1952.2.6
	○ 총독: David Johnston (수상의 추천으로 국가원수가 임명) ○ 취임일: 2010.10.01
	○ 수상: Stephen Harper(실권자) ○ 취임일: 2006.2.6

자료 : 캐나다 통계청, KOTRA 해외비즈니스 정보 포털 global window

1.2. 우리나라와의 관계

- ❖ 캐나다는 한국과 캐나다는 1963년 1월 14일 수교를 맺은 이후, 아시아·태평양 지역의 협력 강화에 있어 중요한 협력파트너로 인식하고 있는 가운데 수교 이래 양국은 정치적·경제적 협력 관계를 유지해오고 있음
- ❖ 2013년의 양국 교역규모는 약 100억 달러 수준을 유지하였으며, 한국-캐나다 FTA가 발효되면 양국의 교역은 보다 활발해질 것으로 기대됨

한국-캐나다 교역 추이

(단위: US\$ 백만)

구분	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
수출	2,682	3,383	3,446	3,620	3,506	4,057	3,440	4,102	4,928	4,828	5,205
수입	1,860	2,189	2,604	3,091	3,254	4,404	3,535	4,351	6,612	5,247	4,717
무역수지	822	1,194	842	529	252	-347	-95	-249	-1,684	-419	488

자료 : 한국무역협회, KOTRA 해외비즈니스 정보 포털 global window

2.1. 캐나다 투자환경 분석 - 강점

- ❖ 미국으로의 접근성이 높으며, 아시아, 유럽, 아프리카 등과의 교역에 유리한 지리적인 조건을 갖추고 있음
- ❖ 세계 정상급 육상교통체계 보유(미국 도로와도 연결되어 있음)
- ❖ 탄탄한 산업구조를 기반으로 안정적인 경제 운용
- ❖ 선진국 최저 수준의 법인세율
 - 조세비용은 미국 대비 53.6%로서, 조세부담이 매우 낮음
 - 주요 도시인 토론토, 밴쿠버, 몬트리올 등 3곳이 조세 부담이 가장 낮은 도시 1~3위에 선정되었음
- ❖ 정부의 투자정책 및 외국인우대 정책

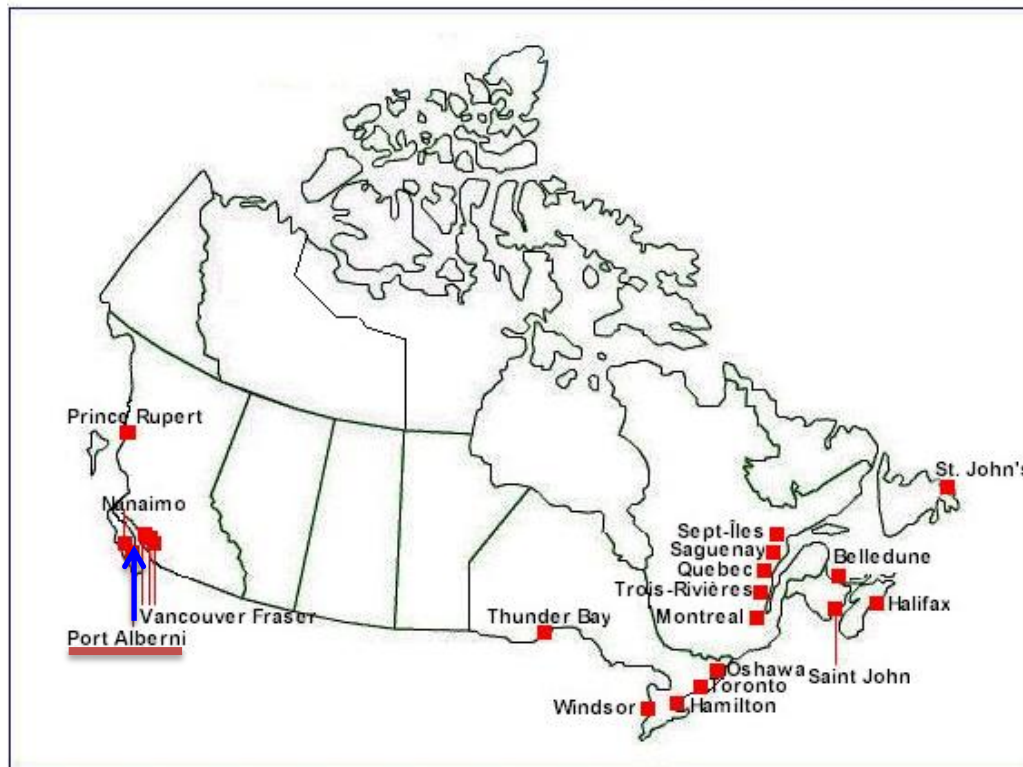
2.2. 캐나다 투자환경 분석 - 약점

- ❖ 높은 미국 경제 의존도
 - 최근 5년간 하루평균 10억 달러 이상의 교역이 이루어지고 있음
 - 캐나다의 미국 수출액은 캐나다 전체 수출액의 약 70%에 해당됨
 - 광물자원, 목재, 자동차 등의 수출은 최소 70% 이상 미국에 의존하고 있음
- ❖ 환율 변동으로 인한 기업의 재무적 위험
 - 하루 200만 배럴의 원유를 수입하는 캐나다는 유가와 상관관계가 높음
- ❖ 정부 관료 시스템의 비효율성
 - 2012년 국가별 글로벌 경쟁력 리포트에서 나타난 비효율적인 정부 관련 시스템은 144개 국가 중 60위, 정부 서비스 평가는 40위 등으로 G7 선진국 기준 비교적 낮은 점수를 받았음

1.4. 캐나다 항만개요

- ❖ 캐나다는 총 18개의 항만공사가 설립되어 있으며, 캐나다 전체 해상 물동량의 65%를 처리하고 있음
- ❖ 2011년 총 물동량은 4억4백만톤을 기록하였음
- ❖ 최근 캐나다 서안 지역 항만들은 '아시아 태평양 게이트웨이 계획'을 추진 중에 있음
 - 아시아와 북미 대륙을 잇는 물류체계 구축

캐나다 항만공사 현황



- Belledune Port Authority
- Halifax Port Authority
- Hamilton Port Authority
- Montreal Port Authority
- Nanaimo Port Authority
- Oshawa Port Authority
- **Port Alberni Port Authority**
- Prince Rupert Port Authority
- Quebec Port Authority
- Saguenay Port Authority
- Saint John Port Authority
- Sept-Îles Port Authority
- St. John's Port Authority
- Thunder Bay Port Authority
- Toronto Port Authority
- Trois-Rivières Port Authority
- Vancouver Fraser Port Authority
- Windsor Port Authority

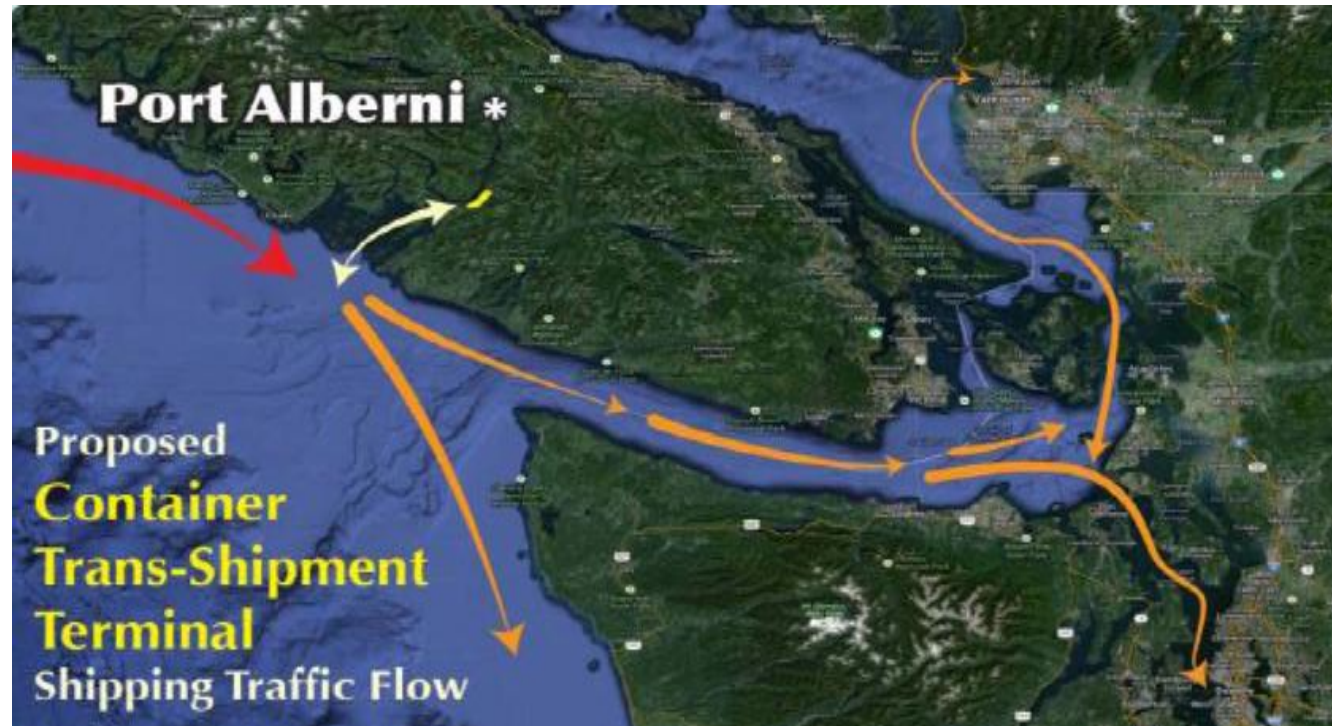
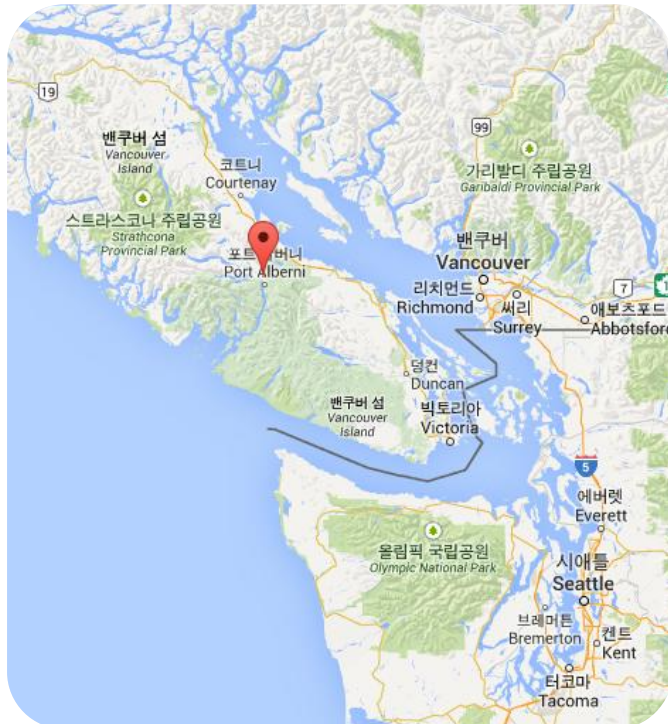
Part I 사업환경 분석

Part II 사업개요

Part III 항만 개발 타당성 분석

Part IV 사업 참여방법

- ❖ 포트 알베르니 항만공사(PAPA, The Port Alberni Port Authority)가 캐나다 알베르니 지역에 아시아 태평양 게이트웨이 계획에 따른 경쟁력 강화 전략의 일환으로 추진하는 신규 컨테이너 환적 허브 개발 프로젝트임
- ❖ 캐나다 포트 알베르니 환적허브 개발 사업(PATH, The Port Alberni Trans-Shipment Hub)은 22,000TEU급의 초대형 컨테이너선의 접안이 가능한 완전 자동화 컨테이너 터미널로서, 북미서안 지역의 허브 항만으로의 역할 및 인근 항만으로 스포크(spoke) 개념의 연안수송이 함께 이루어지는 것을 목표로 진행될 예정



2.1. 포트 알베르니 항만 현황

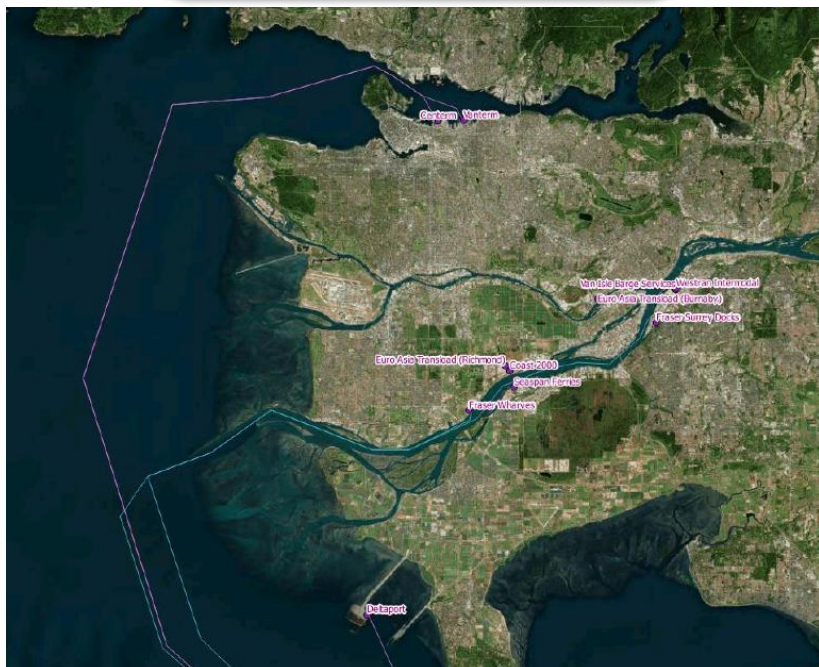
- ❖ 포트 알베르니 항만공사는 1999년 7월에 설립되었으며, 캐나다 해양법에 따라 알베르니 지역의 Somass강 유역 및 Tzartus 섬의 관할권을 가지고 있음
- ❖ 항만의 주요 수출품은 현지 공장에서 가공 생산되는 목재제품이 대부분임
- ❖ 현재 3개의 컨테이너 선석과 3개의 장치장을 보유하고 있음
 - 선석 1-2 : 길이 320m, 수심 11.4m
 - 선석 3 : 길이 183m, 수심 12.2m



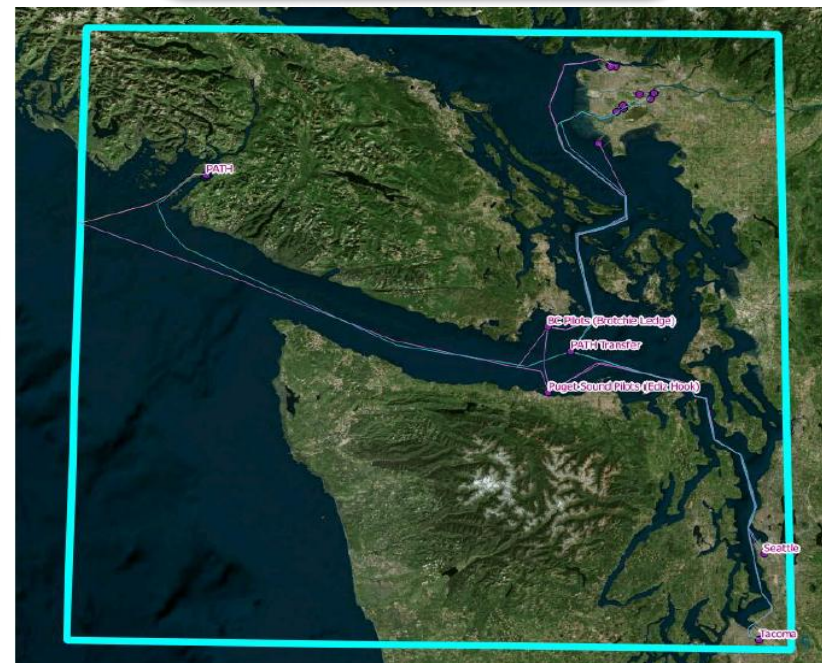
2.2. 사업목적 및 추진배경

- ❖ 캐나다 서부 해안 지역에는 캐나다 대표항만인 벤쿠버항만(Port Metro Vancouver, PMV)이 위치하고 있음
 - PMV는 DP World사가 운영하는 센텀터미널(Centerm), TSI 터미널 시스템사가 운영하는 델타항(Deltaport)과 밴텀터미널(Vanterm)로 구성됨
- ❖ PMV의 물동량 집중으로 인한 항만 혼잡성을 비롯하여 철송 및 트럭 수송으로 인하여 환경 오염물질이 심각한 상황임
- ❖ 이에 따라 포트 알베르니 환적허브 개발 사업(PATH, The Port Alberni Trans-shipment Hub)을 통해 PMV 지역에 집중되던 물동량의 조절을 비롯하여 도로 운송 시 발생하는 환경 오염물질 배출을 감소시키고자 함
 - PMV의 컨테이너 철송 물동량의 70%, 트럭 물동량 30% 분담 등

PMV 위치 및 항로



PATH의 기존 경로



Part I 사업환경 분석

Part II 사업개요

Part III 항만 개발타당성 분석

Part IV 사업 참여방법

1.1. 태평양 북서부 지역의 물동량 현황

- ❖ 알베르니 환적허브 개발 사업은 현재 태평양 북서부의 지역 항만에 기항하는 선사들에 초점을 맞추었음
 - P3 Alliance, Grand Alliance, New World Alliance 등 대형선사들의 기항이 빈번한 지역임
 - 깊은 수심을 확보하고 있어 ULCS(ultra-large container ships)급의 초대형 선박이 접안 가능
- ❖ 태평양 북서부 지역 항만들의 컨테이너 물동량은 2012년 기준 6백만 5천TEU를 처리하는 등 물동량이 완만하게 증가하는 경향을 보이고 있음
- ❖ Prince Rupert 항만에서 발생하는 철도 물동량은 2013년 기준 50만TEU를 기록하였으며, 이 지역에서 발생하는 철도운송에 비해 알베르니 환적허브에서 제공되는 철도운송이 비용우위를 가질 것으로 예상하고 있음

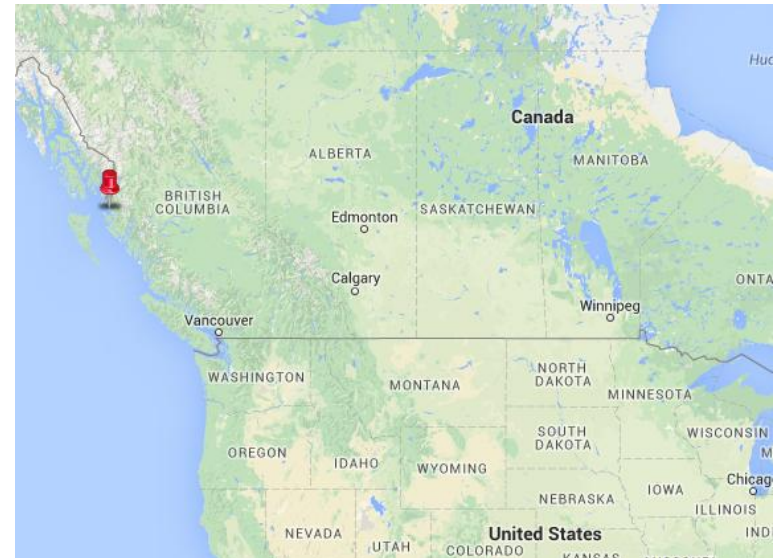
태평양 북서부 물동량

단위 : TEU

Port	2012	2011
Port Metro Vancouver (BC)	2,713,160	2,507,032
Seattle (WA)	1,869,492	2,033,535
Tacoma (WA)	1,711,134	1,485,617
Portland (OR)	183,202	197,446
Everett (WA)	<u>15,803</u>	<u>20,918</u>
Pacific Northwest Total	6,492,791	6,244,548

자료 : 포트 알베르니 항만공사, AAPA NAFTA Region Container Traffic

Prince Rupert 항만 위치



1.2. 광역 밴쿠버 지역의 중소형 컨테이너 터미널 현황

- ❖ 알베르니 항만의 인근 지역인 광역 밴쿠버 지역에는 중소형 컨테이너 선박이 접안 가능한 피더부두들이 위치하고 있음



자료 : 포트 알베르니 항만공사

1.3. 지리적인 강점

- ❖ 알베르니 항만은 인근 지역의 항만들에 비해 지리적인 강점을 보유하고 있음
 - 아래의 분기점을 기준으로 시애틀-밴쿠버 서비스 이용시 약 436해리(약 807.5km)의 절감 효과를 가져옴



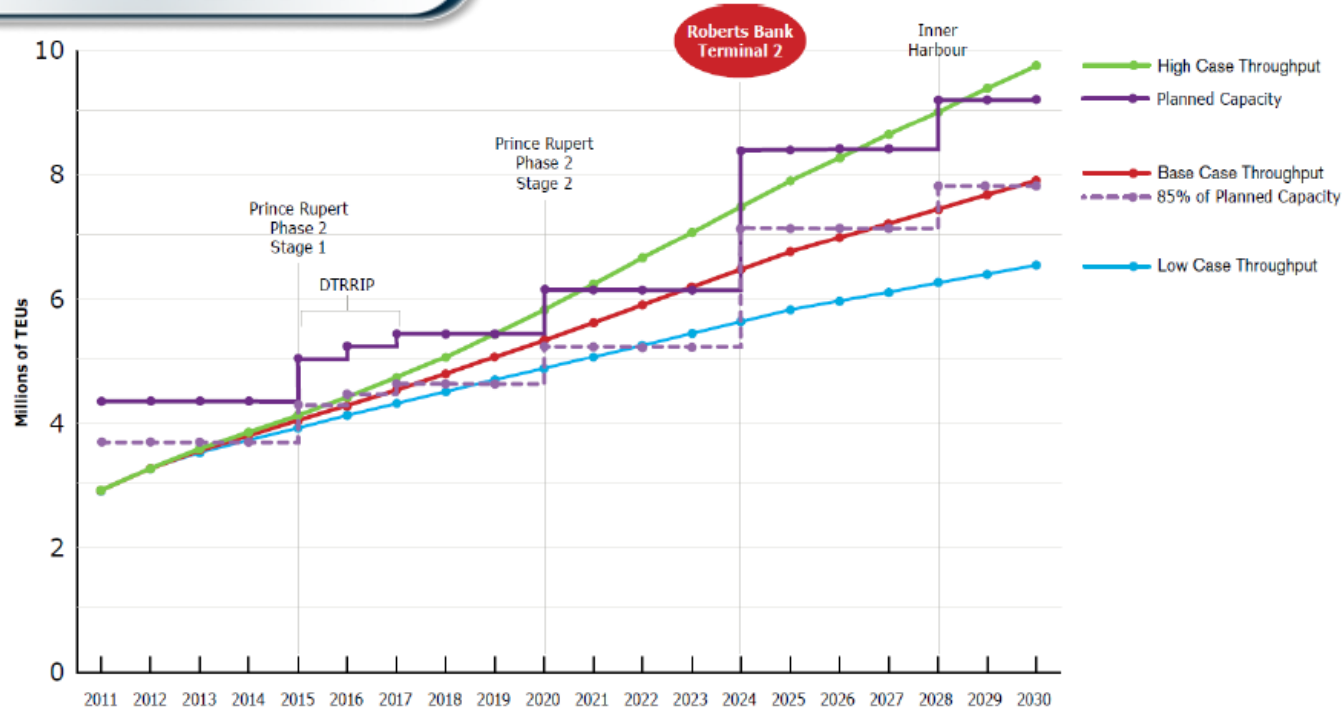
자료 : 포트 알베르니 항만공사

항로	분기점 (nm, km)
PATH : 분기점-알베르니항만-분기점	44/81.5
분기점-알베르니항만	22/40.7
알베르니항만-분기점	22/40.7
기존 : 분기점-시애틀-밴쿠버(Brotchie 경유)-분기점	480/889
분기점-시애틀/타코마	173/320.4
시애틀/타코마-밴쿠버(Brotchie 경유)	145/268.5
밴쿠버-분기점	162/300
왕복 절감 거리	336/622.3

1.4. 태평양 게이트웨이 지역의 수용능력 한계

- ❖ 태평양 게이트웨이 지역의 항만들의 수용능력이 한계치에 이르렀음
 - 밴쿠버 항만의 수용능력은 약 3.1백만 TEU로서 한계치에 도달했음
- ❖ Port Metro Vancouver, Deltaport 항만은 증가하는 물동량에 대비하기 위해 터미널 확장, 도로와 철도 수송량을 늘리기 위한 다양한 프로젝트를 계획 중에 있음

태평양 게이트웨이 물동량 예측



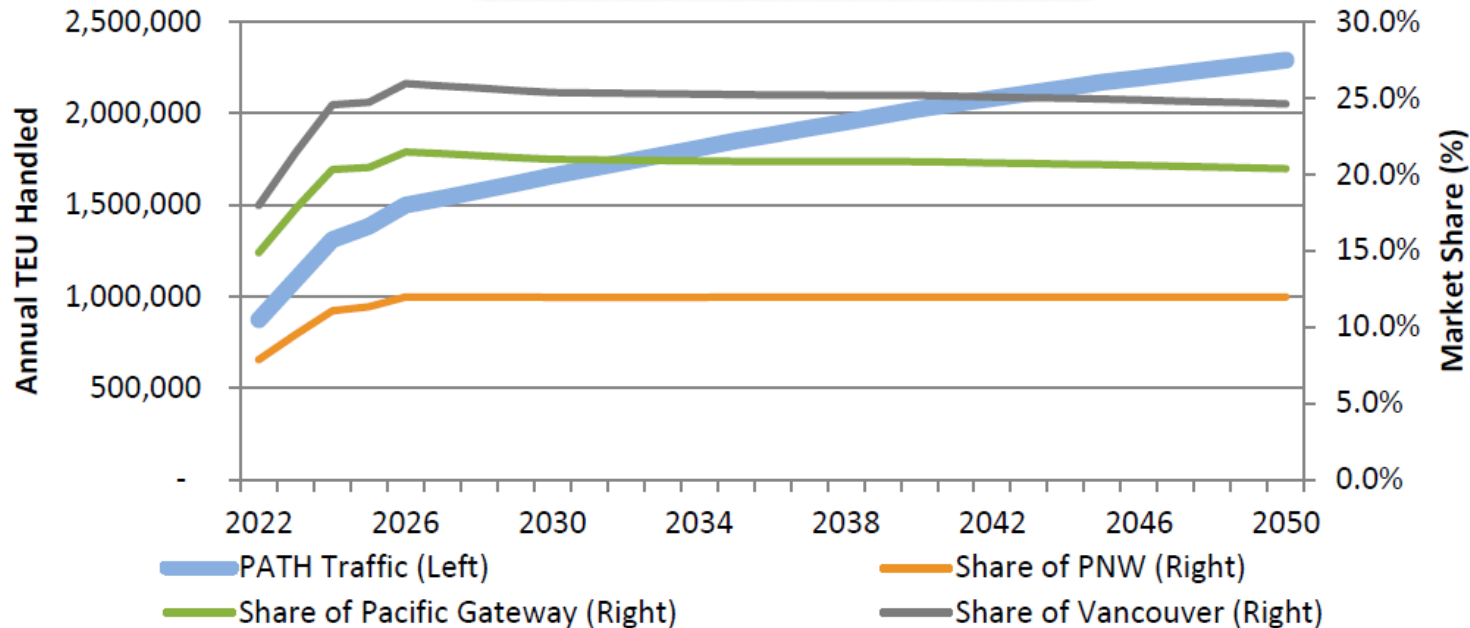
자료 : Port Metro Vancouver,

Consultation documents for Roberts Bank Terminal 2 project

항만 가동률에 따른 물동량 예측

- ❖ 알베르니 환적허브는 2022년부터 운영이 될 것으로 전망하고 있음
- ❖ 개장 첫해 항만 가동률을 60%에선 이후 3년간 매년 15%씩 증가하여 4년째 가동률 90%에 도달할 것으로 가정
 - 2022년에는 태평양 게이트웨이 지역의 항만들의 총 처리 물동량은 11.1백만TEU로 예상하고 있으며, 신규 개장한 알베르니 환적허브는 8% 미만의 점유율을 나타낼 것으로 전망하고 있음
 - 2025년 이후 연간 2.2%, 2030년 이후 매년 2.6%, 2040년 이후 1.8%, 2045년 이후 1.3%의 성장률을 보일 것으로 예측

알베르니 환적허브 물동량 분담률



자료 : CPCS Analysis and OSC's Forecasts.

3. PATH 프로젝트의 강점

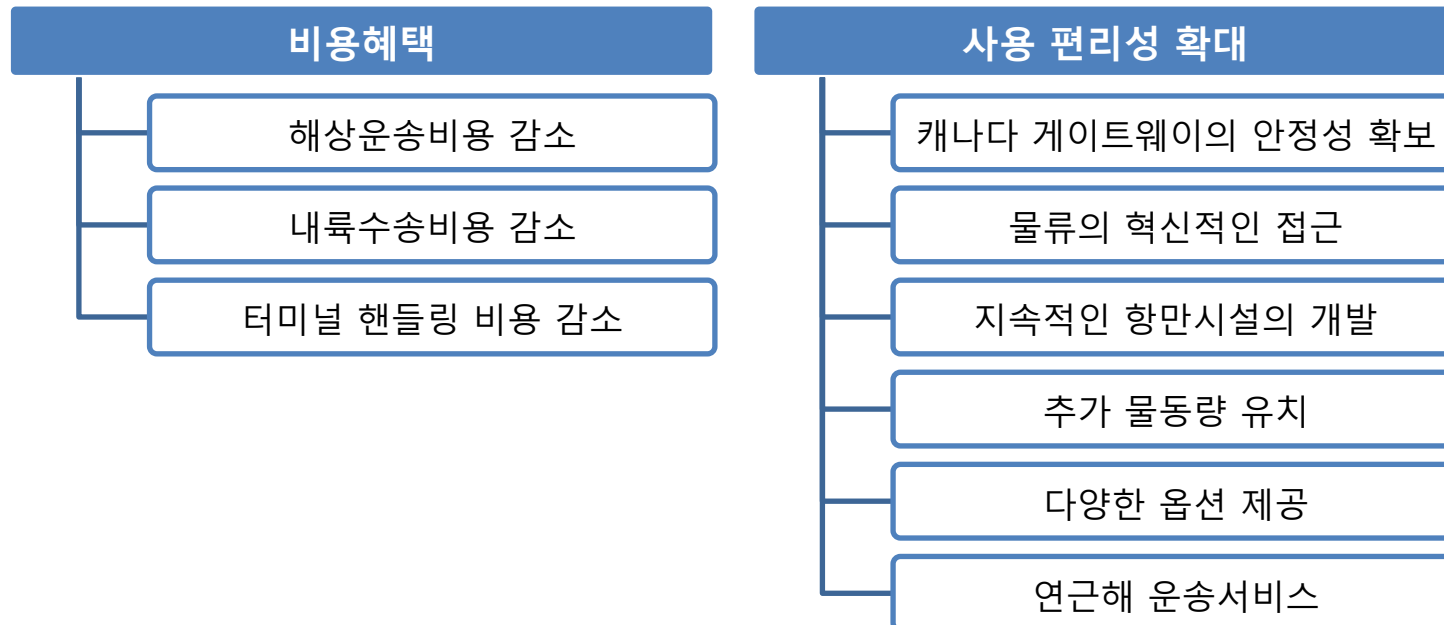
Part III. 항만개발 타당성 분석

18,000TEU급 이상의 선박의 PATH 항만 이용시 비용 분석

	PATH	기존 : 벤쿠버/시애틀
분기점까지 항해시 절감 추정		
분기점과의 거리(해리/km)	44/81.5	480/889
선박 속도(knots)	16	16
소요 시간(시)	2.8	30
선박자본비(\$)	6,850	74,724
운항비(\$)	1,328	14,491
연료비(\$)	13,839	179,274
총 운항비	22,017	268,489
분기점의 항만사용료 추정		
항만사용료(\$)	23,149	186,980
항만 사용 시간(시)	24	66
선박자본비(\$)	59,779	164,392
운항비(\$)	11,593	31,881
연료비(\$)	3,152	8,667
분기점의 총 항만 사용료(\$)	97,673	391,920
분기점까지 총 비용(\$)	119,689	660,409
결과		
왕복 운항시 절감 효과(\$)	540,720	
편도 운항시 절감 효과(\$)	270,360	

자료 : CPCS estimates from various sources.

- ❖ 알베르니 환적허브는 건립을 통해 캐나다 서부 항만의 컨테이너 운송 흐름의 변화가 있을 것으로 예상
 - 알베르니 환적허브는 벤쿠버 지역을 비롯하여 캐나다 서부 및 내륙 지역, 미국, 아시아 태평양 무역에 상당한 혜택을 생성할 것으로 예상
- ❖ 신규 항만은 자동화 항만으로 기존 항만들에 비해 경제적인 이점이 있을 것으로 전망
- ❖ 특히 알베르니 환적허브의 위치는 기존의 대형 얼라이언스들의 기항이 빈번이 이루어지고 있는 지역으로 신규 물동량 창출이 가능할 것으로 전망하고 있음
- ❖ 기존 태평양 게이트웨이 항만들의 터미널 정체와 연계 도로, 철도 운송의 혼잡을 줄이고 환경 개선에 용이할 것으로 전망하고 있음



Part I 사업환경 분석

Part II 사업개요

Part III 항만 개발타당성 분석

Part IV 사업 참여방법

- ❖ 알베르니 환적허브 프로젝트는 2022년 완공, 운영되는 것을 목표로 진행될 예정임
- ❖ 현재 태평양 게이트웨이 지역의 물동량 전망률 및 내륙 운송 체계에 대한 기초 자료를 통해 시나리오 분석을 통한 물동량 예측 및 비용분석의 타당성 분석이 완료된 상태임
- ❖ 환적허브의 구체적인 내용은 정해지지 않았으나, 물동량 예측을 통해 그 규모 및 연결 도로망의 확충이 진행 될 예정임
- ❖ 공식적인 공개 입찰의 계획은 현재로서는 없으며, 관심 있는 투자자들의 직접적인 접촉을 희망하고 있음
- ❖ 1차적인 투자자 발굴을 위해 잠재고객을 대상으로 개별적인 투자 유치 방안을 실행 중에 있으며,
- ❖ 일부 중국 투자자들의 문의가 이루어지고 있는 상황임

< 담당자 >

Zoran Knezevic
President / CEO
Telephone: 250-723-5312
Email: zknezevic@alberniport.ca

David McCormick, MBA
Director Public Relations & Business Development
Telephone: 250-723-5312
Email: dmccormick@alberniport.ca

감사합니다!



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE