한국해양수산개발원

www.kmi.re.kr

제159호 · 2012년 07월 04일

KMI 국제물류위클리

해운·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터
총괄 이성우 실장, 감수 김형태 감리위원

KOREA MARITIME INSTITUTE

해양을 따라서 대한민국을 세계에 알리다

Contents

□ 미국 마이애미항, 3대 전략 개발 계획 추진 2

□ 말레이시아 조호르항, 5년에 걸쳐 확장될 예정 3

□ 인도, 캔들라항 드라이 벌크 터미널 건설 승인 4

□ 인도 피파바브 항만 확장 준비 5

□ [공지] 한·중·일 국제물류 컨퍼런스 개최(7/16, 부산 벡스코) 6

□ 미국 마이애미항, 3대 전략 개발 계획 추진

○ 세계적인 크루즈 허브항인 미국 마이애미(Miami)항은 컨테이너화물을 유치하기 위한 3대 전략 개발 계획을 수립하여 발표

- 금번 개발 계획에는 12,500TEU 급 선박의 기항이 가능하도록 하는 1억 5천만 달러 규모의 준설사업, 2,500만 달러 규모의 철송장 개발 사업, 9억 달러 규모의 고속도로와 항만을 연결하는 4차선 규모의 터널(1km) 개발 사업 등이 포함되어 2014년까지 총 10억 7,500만 달러가 투자될 예정
- 준설사업은 현재 항로수심 13.4m를 15.8m로, 선석 전면 수심 12.8m를 15.2m로 증심하는 사업이며, 항만에 개발되는 철송장은 항만으로부터 19.3km 떨어져 있는 Hialeah 철송장과의 연계사업도 포함하고 있으며, 4차선 터널 개발 사업은 항만으로부터 고속도로 간 2.4km 구간에` 걸쳐 진행되는 사업임

○ 개발 계획의 추진 이유는 파나마운하 확장공사에 따라 2014년 12,500 TEU급 선박의 통항이 가능해져 마이애미항에 기항할 수 있는 선박의 규모가 커짐에 따라 이에 대응하고 컨테이너화물을 유치하기 위함임

- 특히 플로리다(Florida)지역으로 운송되는 컨테이너의 45%, 아시아와 플로리다주 간의 컨테이너 화물의 62%가 플로리다주 이외 지역에 위치한 항만에서 처리되고 있음
- 이에 따라 파나마운하 확장으로 인해 입항가능 선박이 대형화되면 직기항체제가 이루어져 LA/LB항 또는 사반나(Savannah)항 등을 거치지 않고 마이애미항에서 직접 컨테이너화물을 처리할 수 있을 것이며, 2030년에는 이들 화물이 240만 TEU에 달할 것이라는 기대감에 기인
- 아울러 철송장과 4차선 규모의 고속도로 연결 터널을 계획하는 이유도 현재 마이애미항에서 처리되는 컨테이너의 10~15%가 철도 또는 고속도로를 통한 복합운송 화물로 선박이 대형화되면 이러한 화물도 최소 20%에서 최대 25% 수준으로 증대될 것으로 예상하고 있기 때문임
- 한편 4차선 규모의 고속도로 연결 터널은 컨테이너 트럭의 도심통과로 인한 교통체증을 최소화하기 위한 목적도 있음

자료 : www.lloydlist.com 2012.6.25

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

□ 말레이시아 조호르항, 5년에 걸쳐 확장될 예정

○ 조호르(Johor)항은 말레이시아 남부지역의 중심 항만이며, 말레이시아에서 지속적인 발전을 거듭하고 있는 Pasir Gudang 산업단지[1] 중심부에 위치

- 1977년에 건설된 조호르항은 말레이시아에서 가장 발전하고 있는 다목적항 중 하나이며, LME(London Metal Exchange)의 비철금속을 처리하는 전세계 35개 항만 중 하나임
- 조호르항은 벌크, 액체화물, 컨테이너 등 각종 화물을 처리할 수 있는 터미널 시설과 대형 팜유 저장시설, 그리고 석유화학제품 수출센터를 확보하고 있음
- 그러나 Pasir Gudang 산업단지의 지속적인 발전수요 충족과 금속화물 시장점유율 유지, 지속적으로 성장하는 팜유시장과 성장잠재력이 유망한 석유 및 가스시장을 확보[2]하기 위해 조호르항 기능 강화의 필요성이 대두됨

< Johor항 위치 >

< Johor항 전경 >

○ 이에 조호르항은 말레이시아 남부지역 중심 항만으로서 경쟁력 유지 및 신규 시장수요 충족을 위해 5년에 걸쳐 단계적으로 확장될 예정이며, 올 한해에만 약 3,150만 달러가 투입될 예정

- 확장계획에는 신규 액체화물 전용선석 4개의 건설과 일부 부두구조 보수 등을 포함하는 인프라시설 재개발 및 노후된 항만 시설과 장비의 업그레이드가 포함됨
- 금번 확장계획의 목표는 항만 사용자들에게 보다 효율적이고 저렴한 서비스를 제공하기 위한 것임

자료 : www.johorport.com.my, 2012.6.19/ www.portstrategy.com, 2012.6.25

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

1) Pasir Gudang 산업단지는 석유화학, 엔지니어링, 전기설비, 가구, 식품 산업 등 다양한 산업의 생산기지임
2) 말레이시아 경제전환프로그램(ETP: Economic Transformation Program)에 따라 남부 조호르 연안지역은 말레이시아 석유 및 가스 허브로 육성될 예정임

□ 인도, 캔들라항 드라이 벌크 터미널 건설 승인

○ 인도 아다니항 및 경제자유구역 공사(Adani Ports and Special Economic Zone Ltd, APSEZ)[1]는 최근 인도 서부 구자라트(Gujarat)지역의 캔들라항(Kandla Port)에 2억 1,600만 달러 규모의 드라이 벌크 터미널 공사를 승인

- 본 프로젝트는 자회사인 Adani Kandla Bulk Terminal Pvt Ltd에 의해 추진되는 것으로 캔들라항만신탁공사(Kandla Port Trust)[2]의 허가 동의에 따라 BOT방식으로 진행될 예정임
- APSEZ 관계자에 따르면, 드라이 벌크 터미널 현대화 시설을 통해 인도 북서부 지역의 무역 허브 역할을 수행할 것이라고 전망함
- 드라이 벌크 터미널 공사는 2년 내 완공될 예정이며, 연간 2,000만 MT을 처리할 계획임

○ 아울러 본 프로젝트에는 터미널 내 석탄, 비료, 미네랄 등의 화물 처리를 위한 수심 14m 선석 개발이 포함되어 있으며, 이 시설은 캔들라 경제특구(Kandla Special Economic Zone, KSEZ)에 구축될 것임

- 이러한 개발을 통해 캔들라항은 생산성 증대 및 화물 처리비용 감소 효과로 인해 향후 화물을 창출하는 중심 항만이 되어 인도 서부 해안 중 가장 큰 벌크 터미널이 될 전망임

○ 현재 APSEZ는 캔들라, 문드라(Mundra), 고아(Goa) 등 인도 내 6개 지역에 터미널을 운영 중이며, 2020년까지 2억 톤 처리용량 증대를 목표로 함

- 한편 캔들라항의 주요 수출입 화물은 곡물, 석유, 화학물, 소금 등이며, 2011년 4월~7월간 28,206천 톤을 처리하여 전년 동기대비 6.96% 증가함

< 캔들라항 위치도 >

< 캔들라항 전경 >

자료 : www.porttechnology.org, 2012.7.2

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

1) Adani Group에 의해 추진되며, 세계적인 수준의 항만 인프라, 특별경제구역을 통해 철도 등 복합화물운송체계를 실현하는 인도 대기업임
2) 1963년 인도 상업부(Ministry of Commerce) 장관의 관리·감독 하에 캔들라항의 관리·운영을 위해 법령에 의해 설립

□ 인도 피파바브 항만 확장 준비

○ 인도 환경 · 삼림부는 피파바브(Pipavav) 항만 확장에 연안환경 지역으로 지정된 곳을 포함하여 진행 하는 내용을 승인함

- 피파바브 항만은 바브나가르(Bhavnagar)에서 140km 떨어져 있는 곳에 위치하고 있으며 터미널의 확장 및 설비 현대화 계획으로 예상 비용은 4,000crore(7억 3,300만 달러)[1] 임
- 기존의 1,075m 길이 선석에서 2,450m까지 선석 확장을 통해 연간 벌크 2,600만 톤과 컨테이너 300만 TEU 이상 처리를 목표함
- 구체적 내용으로 컨테이너 선석 3개 추가 및 CY 확장, 벌크화물 처리 선석 확장 및 보관시설 확장, 액화화물 처리 선석 2개 추가 및 저장탱크 확장을 포함하고 있음

○ 피파바브(Pipavav) 항만은 APM Terminals에서 운영[2]하고 있으며 인도에서는 최신 항만 설비를 갖추어 운영하고 있음

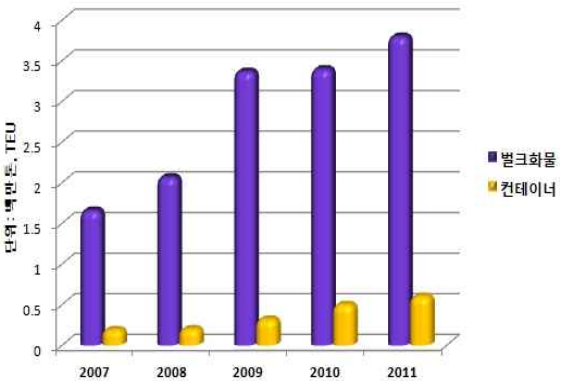
- 피파바브 항만은 인도의 서부 구자라트 주에 위치해 있고 지리적으로 뭄바이의 나바세브(Nhava Sheva)항에서 152마일 떨어져 있으며,
- 2011년 피파바브 항만에서 처리한 벌크 화물량은 379만 MT, 컨테이너는 61만 TEU로 이는 전년 대비[3] 벌크화물이 10%, 컨테이너 화물이 31% 증가한 수치임

○ 최근 높은 성장 잠재력을 가진 인도시장이 부각되고 있어 우리나라 기업들의 진출이 활발해 지고 있으며, 일본 또한 대인도 누적 투자액이 121억 달러를 기록하면서 인도 시장 진출을 적극적으로 추진 중임

- 최근 포스코는 구자라트주 마하라슈트라 지역에 연간 45만톤 규모의 강판생산 공장 준공 완료[4]

< 피파바브 항만 주요 피더 항로 >

< 피파바브 항만 벌크&컨 물동량 >



자료 : www.hellenicshippingnews.com, 2012.7.3/ www.pipavav.com

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

1) 2012.07.04, 네이버 환율, 한화 8천 332억 원
2) APM T는 피파바브 항만의 최대 주주로 43.01%를 보유하고 있으며 운영기간은 2028년 9월까지임
3) 2010년 벌크화물 처리는 3,383,588MT 이며 컨테이너는 466,138TEU
4) 한겨레 뉴스, 2012.05.29

[공지] 한·중·일 국제물류 컨퍼런스 개최

- 일시 / 장소 : 2012년 7월 16일(월) 13:00 ~ 17:40 / 부산 Bexco
- 주제 : 미래 지향적 동북아 통합물류시장 구축방안
- 주최 : 국토해양부 주관 : 한국해양수산개발원
- 참가신청 : www.2012mctl.org 에서 등록
- 프로그램

시 간	주요 내용	
13:00~14:00	등록 및 자료배포	
14:00~14:05	개회	
14:05~14:20	축사 (국토해양부 / 중국 교통운수부 / 일본 국토교통성 장관)	
14:20~15:05	제1세션: 막힘없는 동북아 통합물류체계 구축	
	한중일 재활용 팔레트 사용증진 방안	한국해양수산개발원 이성우 국제물류연구실장
	막힘없는 육상해상 복합운송 물류시스템 구축방안	위동페리 Shan, Guo Fang 부사장
	국제복합물류 촉진 방안	일본통운 Nakamura, Jiro 부사장
15:05~15:50	제2세션: 동북아 물류정보 네트워크 구축	
	동북아 물류정보 네트워크 구축 방안	중국 저장성 도로운수관리국 Wei, Feng 국장
	화물운송 가시성 확보 시스템 구축 방안	유센로지스틱스 Yano, Shunichi 이사장
	정보화와 표준화를 통한 물류 보안 추진 방안	케이엘넷 서정호 대표이사
15:50~16:05	Coffee Break	
16:05~16:50	제3세션: 녹색물류 실현 및 선진물류기술 교류 촉진	
	친환경 물류시스템 구축 방안	일본 국가해양연구소 Someya, Takaichi 전무이사
	선진물류기술 교류 촉진	㈜한진 최정석 전무
	녹색공급사슬 구축 및 기업경쟁력 제고방안	COSCO Group Ye, Wei Long 부사장
16:50~17:25	종합토론	
	좌 장 - 한국해양수산개발원 김학소 원장 토론자 - 발표자 전원	
17:25~17:35	질의응답	
17:35~17:40	종 합	