

제 219호 · 2013년 8월 28일

해운 · 물류연구본부국제물류연구실국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

KMI

국제물류위클리

K O R E A M A R I T I M E I N S T I T U T E

| CONTENTS |

글로벌물류이슈

1. 중국 상하이, 자유무역시범구 조성

물류정책·사업동향

1. 호주, 신 하역시스템인 FDTS(부유식 덩 환적시스템) 도입
2. 이란, 차바하르항을 내륙국가인 아프가니스탄에 개방
3. ICTSI, 온두라스의 Cortés항 터미널 개발에 지속 투자
4. Sinotrans, 그룹내부 물류자산 통합으로 물류사업 역량강화 도모

물류시장동향

1. NORILSK NICKEL, 무르만스크에 화물터미널 구축 계획
2. 홍콩국제공항(책납곡), 월간 승객처리량 및 운항 횟수 역대 최대



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

글로벌물류이슈

□ 중국 상하이, 자유무역시범구 조성

- 중국 정부(국무원)는 지난 7월 3일 상하이 자유무역시범구 조성을 승인
 - 리커창(李克強) 총리 주재의 회의를 통해 상하이 보세구역 안에 자유무역시범구를 만드는 방안을 논의하여 상하이의 와이가오차오 보세구, 와이가오차오 보세물류원구, 양산 보세구, 푸둥공항 종합보세구 4곳에 자유무역시범구를 조성하기로 승인
 - 상하이 자유무역시범구는 푸둥(浦東) 양산항을 중심으로 여의도 면적의 약 3.3배인 28km² 면적의 대지에 10여년에 걸쳐 물류·금융 중심으로 육성한다는 계획
- 상하이 자유무역시범구의 세부 내용은 발표되지 않았지만 시범구는 향후 중국의 개방형 경제체계의 선도적인 역할을 담당할 예정
 - 중국 지도부가 자유무역시범구 조성을 통한 상하이 성장에 적극적 의지를 보이고 있어 장차 상하이가 '제2의 홍콩' 역할을 하면서 홍콩의 위상을 능가할 것으로 전망
 - 따라서 상하이 자유무역시범구 조성은 제조, 수출입, 금융에 있어 기존 경제특구보다 훨씬 높은 자유화를 실현할 것으로 보이며 상하이가 경제개혁의 시험대로 활용될 것으로 예상
- 상하이 자유무역시범구는 금융자유화가 명시되고 있다는 점에서 기존의 제도와 크게 차별화되고 있으며, 금리 자유화 및 서비스개방이 확대될 것으로 전망
 - 외국 은행이 직접 법인을 설립할 수 있는 등 외국 금융기관의 진입 장벽이 크게 낮아지고, 위안화 역외 자유거래가 실시되는 등 중국 금융개혁의 본격적인 실험장이 될 것으로 기대
 - 자유무역시범구가 만들어지면 2020년까지 세계적 금융센터를 조성하려는 상하이의 계획도 탄력을 받을 것으로 예상
- 중국 세관에서 감독 및 관리하는 특별경제구역인 세관특수감독관리구역(海關特殊監管區域)은 1990년 보세구 지정·운영을 시작으로 환경변화 및 정책 수요에 대응하여 제도를 발전하고 있음
 - 이러한 특수구역은 중국정부(국무원)의 허가를 받아 지정 및 운영중

< 중국 세관특수감독관리구역 발전과정 >



- 1990년, 상하이에 중국 최초의 보세구(와이까오차오보세구)를 설립하였고, 10년이 지난 2000년에는 수출가공구를 지정 운영하였음
- 이후 3년 만에 물류업 위주로 운영되는 보세물류원구를 지정하고, 2년 후 구항연동 개념을 도입하여 보세항구 제도를 도입하였음
- 또한 2009년에는 홍콩과 같은 자유무역항을 목표로 상하이 양산항을 중심으로 자유무역항을 지정하였으며, 2013년에는 자유무역구를 지정하였음
- 이러한 세관특수감독관리구역은 모두 상하이에서 최초로 지정되어 다른 지역으로 확대되어 왔으며, 자유무역항과 자유무역구는 현재 상하이에만 지정되어 있음

[세관특수감독관리구역 기능 및 정책비교]

구분	보세구	수출가공구	보세물류원구	보세항구	자유무역항	자유무역구
기능	가공제조, 국제무역, 현대물류, 전시판매	소매, 일반무역, 재수출 등 업무 불가	수출입무역, 재수출, 매입, 분산판매 및 배송, 국제환적, 보수	국제이송, 배송, 구매, 재수출, 수출가공	재수출, 재포장, 가공, 보관	상하이에 최초로 시범지역을 설정하였고 세부적인 내역은 공개되지 않음
세제 정책	자국화물은 출경후 즉시 세금 환급	국내 원자재, 기자재 등을 반입 시 수출 면세	자국화물 반입 시 수출로 간주 및 세금환급	자국 화물 반입 시 수출로 간주 및 세금환급	관세 및 부가가치세 면제	
관리 방식	울타리 설치 관리(봉쇄관리), 24시간 감시	전면봉쇄, 통케이트식 관리, 울타리 및 통케이트에 CCTV 설치, 24시간 작업	통케이트, 울타리 격리시설 설치, 비디오감시 및 기타 감독관리 시설, 24시간 감시	봉쇄관리, 항구와 육지구역은 수출가공구의 기준에 따라 격리 및 감시	전면 개방	
가공 무역	가능	가능	불가	가능	가능	
보세 기간	설정하지 않음	설정하지 않음	설정하지 않음	무기한	설정하지 않음	

자료 : 중국통상망(www.gotohui.com)

- 상하이 자유무역시범구에 대한 구체적인 내용은 공개되고 있지 않아 해석에 제한이 있으나, 금융자유화를 포함한다는 점에서 상하이 투센터 전략(2009년)을 계승한다고 보여지므로, 투센터 전략을 통해 향후 전개될 정책을 일부 가늠해볼 수 있을 것임
- 중국 국무원은 2009년 4월 29일 발표된 '상하이 서비스업 및 제조업 발전을 통한 상하이 국제금융센터 및 국제해운센터 건설 촉진 의견서'를 통해 상하이시의 투센터(Two Center) 계획을 공식화함
- 이 계획은 상하이에 국제금융센터 및 국제해운센터 건설을 통해 국제금융중심지와 글로벌 해운이 집중되는 국제해운중심지로 조성한다는 계획임

- 상하이 투센터 건설계획을 통해 2020년까지 4개부분의 육성을 추진
 - 투센터 계획은 첫째, 제조업의 핵심경쟁력과 부가가치를 제고시키기 위해, 기초제조업의 최적화와 선진제조업 및 전략산업의 연구발전능력과 경쟁력을 향상시키는 것임
 - 둘째, 국제금융센터와 관련하여 기초적인 파생상품을 출시와 신흥증권거래소(예를 들면 차스닥)를 설치하고, 적당한 시기에 외국기업에게 위안화 증권 발행과 함께 개인의 상업적 노후보험 가입을 장려하며 단계적으로 개인세금 연장형 노후보험 상품을 개발할 예정임
 - 셋째, 국제해운센터와 관련하여 편의치적선에 대한 감면세 종료 연장과 보세항만구역 내에 등록된 해운기업과 창고 및 물류기업의 세금을 면제하고, 대외업무 자금 결제시 편의제공, 대형조선소의 금융대부공사 설립 허용, 외국인에게 국제우편업무를 취급할 수 있도록 허용하여 상하이를 우편특송 허브항으로 발전시키는 방안 등이 있음
 - 넷째, 상하이에 선진 물류서비스와 제조업 발전을 위해 시범사업을 실시하며 이를 위한 창업투자 기금을 설립하는 등의 계획을 포함하고 있음
- 현재 중국은 투자 외국인 투자기업들의 과실송금 절차가 다소 까다롭기 때문에 해외송금이 쉽지 않음
 - 외국인 투자기업은 내부이익배분절차를 거친 후에 분배받은 이윤을 국외로 송금 가능하나, 등록 자본금을 납부 완료하지 않았을 경우 원칙적으로 기업 이윤을 해외로 송금할 수 없음
 - 해외에서 주식을 발행한 외국인 투자기업이 해외 주식 수입을 중국으로 송금하지 않을 경우, 중국 내에서 발생한 기업 이윤을 해외로 송금할 때 외환 관리국으로부터 처벌을 받게 됨
- 중국은 자본시장 개방을 점진적으로 추진하고 있으나 외국인 증권투자 등 자본거래를 엄격히 통제
 - 기업이 수출입 등으로 벌어들인 외화는 별도로 허가 받은 보유 한도액 외에는 반드시 정해진 기한 내에 외국환 은행에 매각해야 함
 - 최근 들어 외환 보유액이 과도하게 증가하고 위안화 절상 압력이 높아지면서 외국 금융기관과 기업의 외환 유입을 통제하고, 중국 기업의 해외 투자 진출 및 개인 송금 한도도 조정하는 등 외환의 해외 유출을 촉진시키는 조치 등을 취하고 있음
- 외환 이외에도 상하이 투센터 전략 전개 시 예상되는 일부 문제점들은 자유무역구 지정을 통해 보완될 수 있을 것으로 기대됨
 - 상하이의 금융시장은 중앙정부의 지시 없이 자율적인 제도시행에는 한계가 존재하기 때문에 국가의 규제 또는 개혁정책에 크게 영향을 받으며, 금융시장의 발전정도가 미흡하여 금융상품이 단순하고 비시장적인 이자율 결정과 함께 상품의 독자성이 억제되고 있음
 - 현재 하드웨어적인 요소 및 시설 면에서는 경쟁력이 있을 것으로 판단되나 법률, 감독, 신인도, 국제화, 인력 등의 소프트웨어 분야의 보완이 필요함
 - 투센터 건설계획에 다양한 문제점들이 예상됨에도 불구하고 양대 서비스 산업으로 성장하고 있는 금융시장과 물류시장을 중심으로 점진적이면서도 획기적인 성장전략을 구사할 것으로 예상됨

- 자유무역시범지역은 진입 문턱을 낮추고 투자 및 자금 유치를 위해 제도개선이 병행될 것임
 - 중앙 정부의 주장 및 최근 소식을 종합해 보면 금융, 무역, 항운 등의 영역에 개방 정책이 실시될 것이며, 관리, 세수, 법규 등 다방면의 포괄적인 혁신이 전망되고 있음
 - 자유무역시범지역을 선도적인 기업들의 집결지로 발전시키기 위해 규모의 경제를 통한 파급능력을 키우고, 중국위안화를 자유롭게 태환할 수 있도록 개방하여 보세구 업무를 확장 시킬 것으로 보임
 - 보세구내 감독 제도를 개선하여 자유무역구의 중요 부분인 '건전한 역외 금융금융 시장' 체계 구축을 위해 상대적으로 허술한 역외 시장 감독 기능 강화를 위한 법제 환경의 개선이 동반될 것으로 전망됨
 - 많은 투자기업을 유치하기 위한 기업 간 정보교류용 공공정보 플랫폼이 구축되어 시범 지역 내에 첨단제품 생산을 위한 R&D센터, A/S센터를 유치하여 고부가가치 창출을 유도할 것으로 예상됨
- 자유무역시범구는 상하이 지역 '3구'를 중심으로 한 연계협력 방안 수립과 장차 보세구의 시범선도 역할도 맡게 될 것임
 - 와이까오차오보세구는 현재 기반을 바탕으로 국제무역, 보세창고물류업, 첨단제조업의 3대 기능성 산업 발전을 가속화하며, 보세상품 전시 등 다양한 기능을 강화하게 될 것임
 - 양산보세항구는 주변 부대환경 구축을 가속화하여, 외자투자 및 기업유치 역량을 강화할 것이고 중계무역을 중점 발전시켜 선물 보세인도, 역외거래, 선박 금융 등 신규 업무를 취급하고 세금 환급 등의 혜택을 강화할 것임
 - 푸둥공항종합보세구는 푸둥국제공항의 발전 목표인 아태지역 복합 허브공항 건설을 위해 항공운송 관련 물류업(택배분류센터 등), 항공기 용자 리스, 항공기자재 리스, 검사·정비 등 항공산업을 발전시킬 것임
- 중국의 자유무역구 지정은 중국이 하드웨어 뿐 아니라 소프트웨어와 관련된 인프라 정비에 적극적으로 추진하고 있음을 보여줌
 - 즉, 상하이를 통해 기존의 양적성장에서 탈피하여 질적 성장을 도모함으로써 지역적으로는 동북아 뿐만 아니라 전세계를 대상으로 '중심지화 전략'을 구사하는 것임
 - 제조(화물), 사람 뿐 아니라 이제는 금융에서도 중심지가 되려는 것임
- 중국의 자유무역구 지정 및 이러한 제도 변화는 우리나라 자유무역지역이 기업유치에 어려움을 겪을 수 있으며, 나아가서는 우리나라는 자유무역지역 등의 제도 개선 및 발전전략 등을 새로 수립하여 환경변화에 대응해야 할 것임

송주미 전문연구원 (☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

물류정책 · 사업동향

□ 호주, 신 하역시스템인 FDTs(부유식 덱 환적시스템) 도입

- 댐피어항만당국(DPA, Dampier Port Authority)은 FDTs(부유식 덱 환적시스템, Floating Deck Trans-shipment System)로 호주 북서부지역 물류가 개선될 것으로 기대
 - DPA에 따르면 FDTs는 호주에서 최초로 건설될 것이며, Pilbara에서 프로젝트 및 일반화물처리를 위한 완충장치의 역할 수행 예정
 - FDTs 건설로 아시아와 호주 북서부지역간 직접 선박 운송이 가능해 질 것임
- FDTs는 항만에 정박 중인 대형 화물선사들(화물은 선박크레인 혹은 차량 램프를 이용하여 환적)과 육상기반 시설 사이를 이동할 예정
 - FDTs는 화물 적재 및 임시 양하 화물의 최고적재 수준을 고려한 충분한 덱 공간 확보로 모든 종류의 프로젝트 화물의 처리가 가능할 것임
 - 육상부분 시설은 격리된 오수처리장(Wash-down Bay), 관세특허지역(Customs Licensed Area), 일반화물 처리 및 적재공간을 포함
- DPA 운영본부장은 FDTs로 인하여 전체 공급사슬 물류비와 운송시간을 70% 정도 감소시킬 수 있다고 언급
 - DPA 운영본부장인 Captain Paul Toussaint-Jackson은 부유식 덱의 활용으로 호주 동부해안 혹은 Fremantle에 위치한 항만까지 선박 운송 후 트럭으로 수천킬러의 화물 운송을 해야 하는 현 물류보다 오히려 중국과 Pilbara간 공급사슬 연결을 용이하게 할 것으로 판단
 - FDTs를 이용하면 화물선사들이 부유식 덱에 화물을 둘 수 있어 정시에 도착하고 떠나는 것이 가능할 것으로 예상

< FDTs 개념도 >



자료 : www.portstrategy.com, 2013.8.22.

이언경 전문연구원 (☎ 02-2105-2919, eklee@kmi.re.kr)

□ 이란, 차바하르항을 내륙국가인 아프가니스탄에 개방

- 이란이 자국의 차바하르(Chabahar)항을 내륙국가인 아프가니스탄에 개방함에 따라 아프가니스탄의 국제무역이 보다 활성화될 수 있게 됨
 - 차바하르항의 개방으로 아프가니스탄은 강력한 이웃국인 파키스탄을 경유하여 수출입을 하면서 겪었던 불안정성을 완화시키면서 무역 활성화 및 경제난을 타개할 수 있을 것으로 보임
 - 아프가니스탄 정부는 차바하르항 및 자유무역지역에 대한 투자에 대해 협의 중임
- 현재 아프가니스탄 해상무역의 대부분이 파키스탄의 카라치(Karachi)를 통해 이뤄지고 있음
 - 그러나 내륙국으로서 대외무역에 어려움을 겪고 있는 아프가니스탄에게 이 무역루트는 자국과 파키스탄의 관계, 그리고 파키스탄과 미국과의 관계에 따라 언제든지 악화될 수 있는 가능성 내포하고 있는 불안정한 루트임
 - 가장 최근에 아프가니스탄 트럭운송업자들이 카라치로부터 운송 금지를 당함에 따라 약 3개월의 운송지연이 야기된바 있음
 - 이러한 운송지연으로 화주들은 우유와 밀크 등 유통기한이 있는 제품의 손실과 더불어 컨테이너를 장치할 공간을 빌려야만 하는 등 1,000만 달러 상당의 추가비용을 부담함
- 이란과의 협정은 아프가니스탄 무역업자들로 하여금 장래에 파키스탄으로부터 오는 불안정성을 피할 수 있도록 해줄 것이며, 중앙아시아 및 유럽 등과의 무역을 원활하게 해줄 것임
 - 아프가니스탄은 중앙아시아와 유럽으로 수출 확대를 원하며, 특히 유럽으로의 수출에 큰 관심을 가지고 있어 파키스탄을 거치지 않는 방법을 모색 중임
 - 아프가니스탄과 유로존 간 교역액은 2001년 4,879만 달러에서 2011년 7억 9,148만 달러로 증가함
- 인도 또한 이란 항만을 이용하여 아프가니스탄으로의 수출을 원함에 따라 상기 협정은 아프가니스탄과 파키스탄의 역내 경쟁자인 인도 간 무역을 원활하게 해 줄 것임
 - 아프가니스탄과 인도 간 교역액이 2001년 4,104만 달러에서 2011년 6억 6,084만 달러로 크게 증가했음에도 불구하고 파키스탄은 인도의 대 아프가니스탄 시장 접근성 최소화에 애쓰고 있음
 - 인도 정부는 중동지역과의 무역을 활성화시키고 해당 지역의 방대한 원유자원에 대한 접근성을 높이기 위해 차바하르항에 대한 4개년 투자프로그램을 이미 시작함
 - 또한 아프가니스탄 순환고속도로를 차바하르항에 연결시키기 위해 1억 3,600만 달러를 투자했으며, 1억 달러를 추가로 투자할 것으로 예상되고 있음

자료 : www.businessmonitor.com, 2013.8.5.

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

□ ICTSI, 온두라스의 Cortés항 터미널 개발에 지속 투자

- ICTSI는 라틴아메리카의 해운 시장 전망을 고려하여 지속적인 투자를 결정
 - ICTSI는 올해 2월 Cortés항의 터미널의 30년 운영권을 획득하면서 컨테이너와 일반화물 터미널 건설을 계획
 - BMI는 ICTSI가 온두라스의 다른 지역 터미널의 물량까지 부분적으로 흡수할 수 있을 것으로 예상하며 이는 선진화된 기술과 안전한 화물처리에 전문인 글로벌 항만 운영사라는 명성에 기인하는 것으로 보여짐
 - 따라서 대부분의 해운선사들의 선박이 Cortés항으로 입항 할 것으로 기대
 - ICTSI의 재무담당자 Rafael은 ICTSI는 향후 5년 동안 1억 5천만 달러를 Cortés항 개발에 투자 할 계획이라고 밝힘
 - Cortés항의 컨테이너 터미널 선석길이는 1,100m이며 수심은 15m로 준설 하여 연간 180만 TEU를 처리 할 수 있도록 개발 할 계획
- 중앙아메리카의 주요 항만 역할을 할 것으로 기대되는 Cortés항은 대형선박 입항이 용이 하도록 고려되어짐
 - 아시아와 유럽간의 노선에서 이미 대형선박의 입출항이 보편화 되어있기 때문에 메인 항로에 포함되는 대서양에서 라틴아메리카의 동부해안까지도 그 영향이 미침
 - 아울러 파나마운하의 확장이 되는 상황까지 고려하면 아메리카 대륙의 동부해안의 항만에는 피더서비스 보다는 대형선박의 직접 입항이 보편적이고 더 효율적일 것으로 예상됨
 - 따라서 ICTSI는 이러한 주변 환경을 고려하여 컨테이너 터미널의 수심을 15m로 준설
- Cortés항은 2000년도 처리량 392,837TEU에서 2011년에는 655,199TEU까지 증가함
 - 2009년 세계경제위기로 물동량이 14.6%나 하락하였으나 2년 내에 원상적으로 회복함
 - 온두라스의 2013-2017년 간의 GDP 성장 예상률 3.1%는 괄목할 정도는 아니나 GDP 성장을 보다 이전 5년 동안 처리한 물동량 성장률이 더 높기 때문에 향후 지속적인 물동량 성장이 이루어질 수 있을 것으로 예상
 - 이는 ICTSI가 운영중인 라틴아메리카의 아르헨티나, 브라질, 카이만섬, 콜롬비아, 에콰도르, 멕시코, 우르과이, 파나마, 베네수엘라 등의 거점 항만들과 Cortés항을 연계하여 물동량 유치가 용이할 것이라는 요인도 포함되어 예측되어진 내용임

자료 : www.businessmonitor.com, 2013.8.27.

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

□ Sinotrans, 그룹내부 물류자산 통합으로 물류사업 역량강화 도모

- Sinotrans의 전체 매출은 증가했지만 낮은 운임 수준으로 인해 해상운송 부분에서 손해 발생
 - Sinotrans는 해상운송 사업에서 손해가 발생했음에도 불구하고 포워딩사업에서 지속적으로 매출이 발생하여 전체 수익은 작년대비 7,350만 달러가 증대되었음
 - 이로 인해 홍콩 증권시장에 상장된 Sinotrans의 주가도 올해 상반기 동안에만 15.4%가 상승하게 되었음
 - 현재 Sinotrans의 해상운송 사업부는 약 30척의 컨테이너선을 아시아 시장 및 자국 연안 운송을 위해 투입하고 있으며 상반기 동안 150만 TEU를 운송하여 작년 동기 130만 TEU보다 운송량이 7.8%가 상승하였음
 - 하지만 낮은 컨테이너 운임 수준으로 인해 해상운송 사업부의 상반기 매출은 작년 동기대비 6.5% 하락한 3억 7,500만 달러 수준에 그침
- Sinotrans는 모기업과 물류자산을 통합·운영함으로써 효율성을 개선할 전망
 - Sinotrans의 계획에 따르면 그룹 전체의 물류자산을 점진적으로 통합될 예정이며 향후 2년 안에 모기업 Sinotrans & CSC와의 물류 자산을 통합·운영하는 작업이 마무리 될 것임
 - 현재 대상 물류자산 선정과 같은 세부적인 계획은 공개되지 않았지만, 이번 조치는 2009년 당시 중국 3, 4위권 해운회사였던 Sinotrans와 CSC와의 합병 효과가 예상보다 미미했고 해운 경기불황속에서 기업 운영의 효율성 제고가 필요했기 때문임
- Sinotrans는 포워딩 사업부를 중심으로 물류 사업에 역량을 강화할 계획
 - Sinotrans는 상반기 해상운송 사업에서의 부진한 실적 개선을 위해 해운시장이 호황일 때 높은 가격으로 용선한 선박 4척을 정리하는 조치를 취하기도 했음
 - 반면 포워딩사업부는 지속적인 매출 확대에 의해 작년 동기대비 13.4%가 증가한 36억 4,000만 달러에 달하며 이익은 16.4%가 증가한 6,800만 달러임
 - Sinotrans는 시황이 좋지 않은 컨테이너 운송 사업을 점진적으로 축소하고 포워딩사업부를 중심으로 한 물류 사업에 초점을 맞추어 사업을 진행할 계획임

자료 : www.lloydslist.com, 2013.8.22.

이홍원 연구원 (☎ 02-2105-2897, hongwon@kmi.re.kr)

물류시장동향

□ NORILSK NICKEL, 무르만스크에 화물터미널 구축 계획

- 러시아의 광금속 회사인 NORILSK NICKEL이 Kola만에 위치한 무르만스크의 중심에 총 면적 5천 km²의 새 화물터미널을 설립하고 있으며, 올 9월 완공될 예정임
- Anatolii Polishuk 수석엔지니어에 따르면, 우선 1선석에서 최대 80만 톤을 처리하게 될 것이며, 2선석의 완공이 끝나게 되면 연간 150만 톤을 처리할 수 있게 됨
- 현재 이 터미널은 12미터 높이에 36톤 무게의 40피트 컨테이너를 들어 올릴 수 있는 화물적재기의 하중을 견딜 수 있도록 건설하고 있음
- 또한, 이 터미널까지 새 철도가 건설되어 무르만스크 기차역과 NORILSK NICKEL 화물터미널을 연결하게 됨
- 앞으로 무르만스크주의 Monchegorsk에서 생산된 NORILSK NICKEL의 완제품은 컨테이너선에 선적되어 로테르담으로 수송되며, 전 유럽으로 배송될 수 있음

자료 : www.morvesti.ru, 2013.8.23.

박한나 연구원 (☎ 02-2105-2914, hnp@kmi.re.kr)

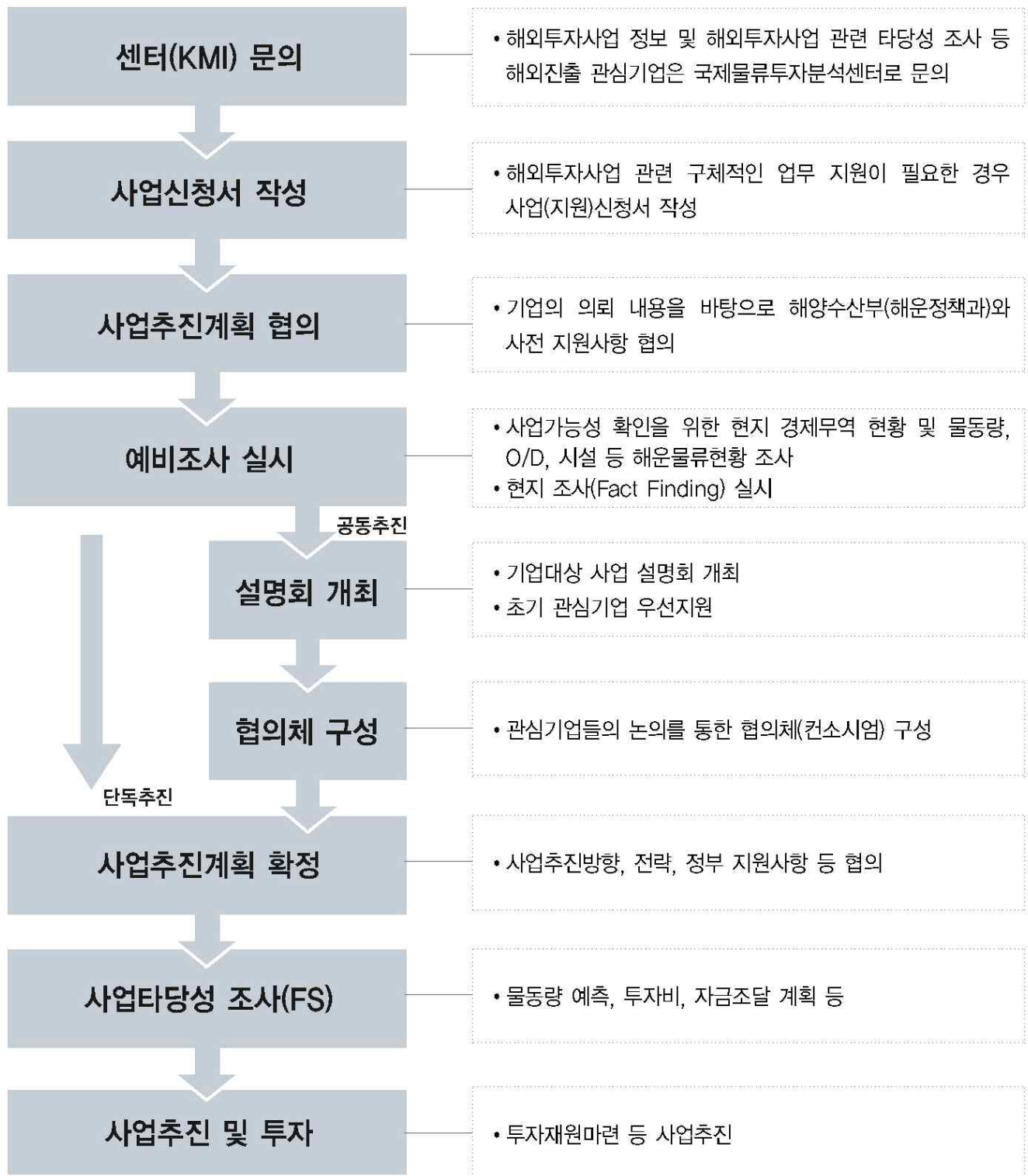
□ 홍콩국제공항(책납콕), 월간 승객처리량 및 운항 횟수 역대 최다

- 홍콩국제공항(HKG)은 2013년 7월에 32,120번의 운항 횟수를 기록, 지난 5월에 기록하였던 월간 최다 운항 횟수기록을 넘어섬
- 지난 7월, 홍콩국제공항의 항공기 운항 횟수는 31,120회로, 전년도 동월 대비 약 7.5% 증가하였고, 동기간 약 540만 명의 승객을 처리함으로써, 역시 기존 2012년 8월의 520만 명이었던 월간 최다 승객처리 기록도 새로이 경신
- 항공화물 처리량의 경우 약 341,000톤의 환적화물을 처리함으로써, 작년도 동월 대비 약 1.9%의 물동량이 증가
- 최근 홍콩국제공항의 이용객 및 항공편수 증가는 홍콩국제공항의 ferry서비스를 이용한 홍콩 방문객 수의 증가와 최근 홍콩국제공항의 네트워크 확장에 따른 결과로 보임
- 홍콩국제공항과 주강삼각주 지역의 항만들 간의 운영되는 ferry 서비스를 이용, 홍콩국제공항의 air & sea 서비스를 이용하는 방문객 수의 증가
- 최근 홍콩과 내몽골 오르도스(주2회, Air China), 대만 타이난(주3회, China Airline) 간의 노선 개설을 통한 네트워크 확장을 통해 새로운 항공수요 창출
- 홍콩국제공항은 공격적인 네트워크 확장 및 서비스 개발을 통하여 허브공항으로서의 입지를 강화하는 한편, 승객 및 항공편수, 물동량의 지속적인 증가에 따라 2013년 연말 역대 최고의 실적 기대

자료 : www.transportintelligence.com, 2013.8.21.

민정창 연구원 (☎ 02-2105-2741, kcmin0525@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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