WWW.KMI.RE.KR

제 227호 · 2013년 10월 23일

해운·물류연구본부 국제물류연구실 국제물류투자분석센터

총괄 이성우 실장, 감수 길광수 감리위원

# KMI 국제물류위클리

KOREA MARITIME INSTITUTE





## | CONTENTS |

**물류정책·사업동향**

1. Eurogate, 이스라엘의 신규 컨테이너 항만 개발 물색
2. APMT와 Van Oord-BAM 컨소시엄, 코스타리카 모인 터미널 건설 계약 체결
3. 곡물메이져 Louis Dreyfus, 우크라이나에 전용 터미널 개발
4. 유럽 컨테이너 터미널, 머스크의 대형선박 수용위해 시설 개선

**물류시장동향**

1. 상반기 고베항, 컨테이너 물동량 전년동기 대비 1.1% 감소
2. '10월 물류신뢰지수' 상승세

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

## 물류정책·사업동향

### □ Eurogate, 이스라엘의 신규 컨테이너 항만 개발 물색

○ 이스라엘 신문 TheMarker에 따르면, 독일 항만운영사인 Eurogate가 10월말까지 Ashdod와 Haifa에 두 개의 민자 항만을 건설하기 위한 입찰문서를 제출할 계획

○ 이스라엘 정부는 올해 7월에 지중해에 위치해 있는 Ashdod의 남쪽 터미널과 Haifa의 Bayport 터미널 계획을 발표
- 이 계획은 이스라엘의 강성 노동조합의 위협에 대한 대응의 일환으로 이스라엘 항만을 개혁하려는 정부 계획의 일부로 추진
- 한편 현재 이스라엘 교역의 대부분은 노동조합이 장악한 항만을 이용 중

○ 매립지에 건설되는 두 개의 신규 컨테이너터미널은 총 길이 1,600m와 최대 수심이 17.3m로 Triple-E급 선박을 포함하여 ULCC 선박을 처리할 수 있도록 설계될 예정
- 각 컨테이너터미널은 BOT(Build-Operate-Tranfer)방식으로 추진되며, 건설비용은 10억 달러가 소요될 예정

○ 최근 6개 회사 담당자들이 이 지역을 조사하며 관심을 표명

○ Eurogate 이사인 Gunther Bonz씨는 이스라엘 신문 TheMaker와의 인터뷰에서 이스라엘의 항만은 안정적으로 성장하는 시장의 관문이자 입지 면에서 장점을 가지고 있다고 언급
- 또한 해당 지역의 지정학적인 긴장이나 항만 노동조합과의 대결은 크게 걱정하고 있지 않는다고 언급

< Haifa항 전경 >



자료 : www.porttechnology.org

< 제안된 Ashdod항 전경 >



자료 : container-mag.com

자료 : container-mag.com, 2013.10.16. / www.porttechlogy.org, 2013.10.17.

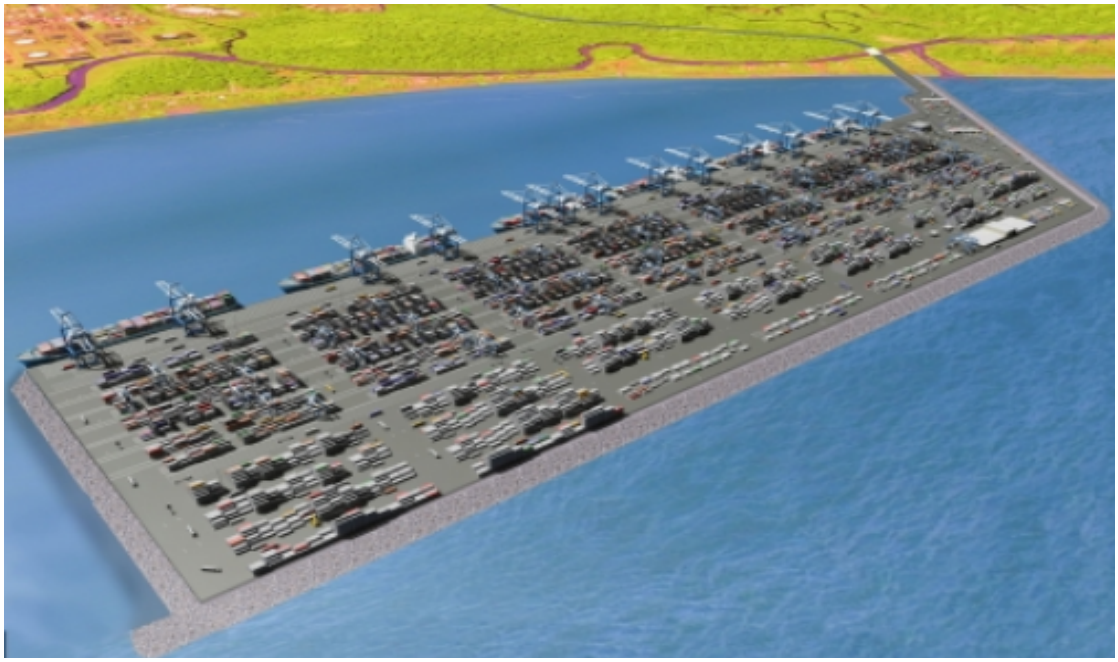
이언경 전문연구원 (☎ 02-2105-2919, eklee@kmi.re.kr)

## □ APMT와 Van Oord-BAM 컨소시엄, 코스타리카 모인 터미널 건설 계약 체결

○ APMT가 현재 코스타리카 캐리비안 연안에 개발 중인 모인(Moin) 컨테이너 터미널 건설을 위한 정식계약을 Van Oord-BAM 컨소시엄과 체결[1)]
- 네덜란드 기반의 Van Oord-BAM 컨소시엄은 모인 터미널(Terminal de Contenedores de Moín, TCM)의 1단계 건설계약(4억 6,000만 달러)을 수주
- 공사는 APMT가 코스타리카 환경당국인 SETENA로부터 운영개시에 대한 승인을 받을 것으로 예상되는 2014년 1사분기에 시작하여 3년간 소요될 전망

○ 모인 신규터미널이 건설되면 보다 효율적이고 저비용의 신선한 식품을 슈퍼마켓 진열대에 올려놓을 수 있게 해주는 콜드체인의 구성이 가능해져 세계 냉장화물 시장에 변화를 가져올 전망
- 신규 터미널은 코스타리카 해양무역의 80%를 차지하는 Puerto Limón/Moín 복합단지에 건설되며, APMT의 총 투자액은 10억 달러에 이를 것으로 예상
- 코스타리카는 파인애플, 바나나, 커피의 주요 수출국으로, 2012년 Puerto Limón/Moín 지역이 처리한 물량은 100만 TEU 이상

< 리몬항 조감도 >



자료 : portfinanceinternational.com

1) 2011년 3월, APMT는 9억 9,200만 달러에 TCM의 설계, 재원마련, 건설, 운영 및 유지보수 등에 대한 33년 운영권을 코스타리카 정부로부터 획득

○ 항만의 계획수심은 18m로 파나만 운하 확장사업이 완료되는 2015년부터 운하 통항이 가능해지는 12,000TEU급 선박의 기항도 가능할 전망[2)]

- TCM은 착공 후 3년 뒤 개장될 예정이며 신규 파나막스 크레인 6대를 갖추게 되어 개장 초기 연간 처리능력은 130만 TEU, 최종 개발 완료 후에는 270만 TEU까지 처리 가능

참고 : KMI 국제물류위클리 93호, 2011.3.23.
자료 : portfinanceinternational.com, 2013.10.11.

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

2) 현재 항만에 기항할 수 있는 선박의 최대 크기는 2,500TEU임

## □ 곡물메이져 Louis Dreyfus, 우크라이나에 전용 터미널 개발

○ 세계 곡물 메이져중 하나인 Louis Dreyfus는 우크라이나의 Brooklyn-Kiev 해운회사와 합작하여 오데사항에 다목적 곡물 터미널을 개발할 예정
- Brooklyn-Kiev는 우크라이나의 운송회사로 운송, 포워딩, 창고 등 전반적인 물류관련 업무를 수행하며 오데사항의 Khiebnaya 터미널을 운영

○ Louis Dreyfus는 이미 흑해지역에 곡물 해상운송 서비스를 하고 있으며 우크라이나에 다목적 곡물 터미널을 개발함으로써 Bunge와 비슷한 수준으로 경쟁 할 수 있을 것을 예상
- Bunge는 우크라이나 오데사로부터 약 72마일 떨어져있는 Nikolaev 항만에서 2010년부터 곡물터미널을 건설하여 운영
- Louis Dreyfus측은 2014년 중순까지 터미널 개발을 마칠 예정
- 터미널에는 24만톤을 저장 할 수 있는 곡물 저장고를 건설 할 예정
- 본 터미널에서 수출되는 지역은 유럽과 아프리카 및 중동이며 수출 품목은 밀과 보리 및 오일시드임

○ 우크라이나의 곡물 생산과 수출이 지속적으로 증가함에 따라 곡물 처리 및 수출 시설도 이에 따른 업그레이드가 필요
- 따라서 Louis Drefus는 곡물 수출 확대를 목표로 우크라이나의 해운회사와 합작하여 터미널을 개발
- 구체적인 사일로 시설내용과 엘리베이터 등의 세부자료는 미공개

< Odessa 항만 위치 >




< Brooklyn-Kiev 터미널 전경 >



자료 : brooklyn-kiev, www.brooklyn.kiev.ua

자료 : www.hellenicshippingnews.com, 2013.10.18.

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

## □ 유럽 컨테이너 터미널, 머스크의 대형선박 수용위해 시설 개선

○ 머스크가 대형선박을 새롭게 도입함에 따라 항만시설을 개선할 필요성이 대두

- 10년 전 가장 큰 선박이었던 Axel Maersk는 9,000TEU급이었으나, 연평균 1,000TEU씩 대형화된 선박이 잇따라 도입중
- 머스크는 그동안 대형 컨테이너 선박의 도입으로 규모의 경제를 통해 효율성을 높여왔는데, 최근 $Co_2$배출도 반으로 줄인 18,000TEU급의 새로운 대형선박 Triple-E급을 투입
- 1톤의 화물을 1㎞수송할 때 배출되는 $Co_2$양은 항공운송 560kg, 육상 운송 45kg이지만 Triple-E 선박은 약 3kg 밖에 배출되지 않아 친환경적이며 연료절감형 운송수단
- 컨테이너 선형이 확대 되면서 항만의 물리적인 제약으로 소수의 항만만이 대형 선박을 처리할 수 있게 되어 항만 확장과 준설, 크레인 교체와 같은 시설개선 필요성 대두

○ 유럽 항만들은 머스크의 Triple-E 컨테이너 선박에 대응하여 시설 확장계획

- 유럽에서 대형선박에 대비해 준비를 잘하고 있는 항만중 하나는 APMT에서 운영 중인 로테르담의 Maasvlakte 1 터미널로, 100헥타르의 공간에 270만 TEU의 처리능력을 보유
- Maasvlakte 1 터미널은 총 1,600m에 달하는 선석 길이와 16.65m의 깊은 수심을 가지고 있으며, 선석과 크레인의 생산성은 시간당 각각 215개, 37.1개를 처리할 수 있는 수준으로 대형 선박의 화물처리에 유리
- 2014년 11월부터는 원격으로 크레인을 통제하는 현대화된 Maasvlakte 2 자동화 터미널을 운영할 예정이며, 1,000m 규모의 메인 선석과 500m 규모의 피더/바지 선석을 통해 궁극적으로 450만 TEU의 처리능력을 가진 시설로 확장될 예정
- Maasvlakte 2 터미널에서 사용할 신형 크레인(Super-Post-Panamax crane)의 스프레더는 암벽 위 52m, 아래 17m 깊이의 컨테이너까지 제어가 가능하며, 암벽에서 최대 72m 너비까지 작동하기 때문에 23열로 구성된 Triple-E 선박은 물론이거니와 차후 25열까지 작업가능
- APMT이 50%를 소유하고 있는 독일 브레멘주의 NTB North Sea Terminal 또한 18대의 신형 크레인을 준비하고 있으며 덴마크의 오르후스, 폴란드의 그단스크, 스웨덴의 고텐버그 항만도 처리능력 확대 및 크레인 교체 등을 계획하거나 진행 중

○ 주요 유럽항만의 시설이 대형화되면서 대형선박의 투입도 확산될 전망

- 머스크는 향후 2년간 Triple-E와 같은 대형 선박을 20척 가량 인도받아 주요 간선 항로에 지속적으로 투입할 예정
- 유럽의 많은 항만들이 이미 대형선박을 수용할 준비를 하고 있기 때문에 아시아와 유럽을 잇는 항로에 투입될 컨테이너 선박의 대형화도 점차 확대될 전망

자료 : www.maritimejournal.com, 2013.10.16.

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

# 물류시장동향

## □ 상반기 고베항, 컨테이너 물동량 전년동기 대비 1.1% 감소

○ 2013년 상반기 고베항(Port of Kobe)의 컨테이너 물동량은 전년동기 대비 1.1% 감소한 101.9만 TEU를 기록

- 고베항은 1월부터 6월까지 전년동기 대비 2.3% 하락한 545,592TEU의 수출 물동량을 처리한 반면 동기간 전년동기 대비 0.3% 증가한 473,208TEU의 수입 물동량을 처리

○ 고베항은 도쿄항, 요코하마항, 나고야항에 이어 4위의 컨테이너 항만이며, 이외에 일본의 주요 국제항으로는 오사카항이 포함

- 2013년 상반기 컨테이너 물동량을 살펴보면, 요코하마 항은 전년동기 대비 6.7% 감소, 도쿄항은 0.3% 증가, 나고야항은 0.8% 증가, 오사카항은 1.8% 증가

자료 : www.joc.com, 2013.10.18.

최은혜 연구원 (☎ 02-2105-2838, choeeunhye@kmi.re.kr)

## □ '10월 물류신뢰지수[3]' 상승세

○ Stifel Nicolaus와 Transport Intelligence가 조사·발표하는 10월 물류신뢰지수가 상승 추세

- 전체 신뢰지수는 지난달에 비해 1.6포인트 상승한 54.6포인트로 물류신뢰지수 조사가 시작된 2013년 3월 이래 가장 높은 수준을 기록
- 해상화물지수의 경우, 현재 지속적인 공급과잉과 요율하락에도 불구하고, 향후 해운시장에 대한 낙관적인 기대감에 힘입어 지난달에 비해 0.5포인트 상승한 54.6포인트를 기록
- 항공화물지수의 경우, 지난달에 비해 2.8포인트 상승한 48.1포인트에 달해, 지난 2013년 3월 이래 가장 높은 수준을 기록

○ 물류신뢰지수 조사와 더불어 진행된 전세계 주요 신흥시장[4]과 주요 기업들의 성장 전략 간의 상호관계에 대한 조사결과, 전체 조사기업의 83.9%에 달하는 기업들의 성장 전략이 주요 신흥시장과 밀접한 관계가 있는 것으로 나타남

자료 : www.transportintelligence.com, 2013.10.18

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

3) Stifel Logistics Confidence Index
4) 아프리카, 브라질, 중국, 태국, 인도, 터키

## [해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]

**센터(KMI) 문의**
- 해외투자사업 정보 및 해외투자사업 관련 타당성 조사 등 해외진출 관심기업은 국제물류투자분석센터로 문의

↓

**사업신청서 작성**
- 해외투자사업 관련 구체적인 업무 지원이 필요한 경우 사업(지원)신청서 작성

↓

**사업추진계획 협의**
- 기업의 의뢰 내용을 바탕으로 해양수산부(해운정책과)와 사전 지원사항 협의

↓

**예비조사 실시**
- 사업가능성 확인을 위한 현지 경제무역 현황 및 물동량, O/D, 시설 등 해운물류현황 조사
- 현지 조사(Fact Finding) 실시

↓ 공동추진

**설명회 개최**
- 기업대상 사업 설명회 개최
- 초기 관심기업 우선지원

↓

**협의체 구성**
- 관심기업들의 논의를 통한 협의체(컨소시엄) 구성

↓ 단독추진

**사업추진계획 확정**
- 사업추진방향, 전략, 정부 지원사항 등 협의

↓

**사업타당성 조사(FS)**
- 물동량 예측, 투자비, 자금조달 계획 등

↓

**사업추진 및 투자**
- 투자재원마련 등 사업추진

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