2015 부산
국제항만컨퍼런스

아프리카 잠재력과 운송 인프라

2015. 11. 6.

KIMST
한국해양과학기술진흥원
경영지원본부장
이 수 원

목 차

Ⅰ 아프리카 경제 특성 1

Ⅱ 프런티어 시장, 아프리카 평가 5

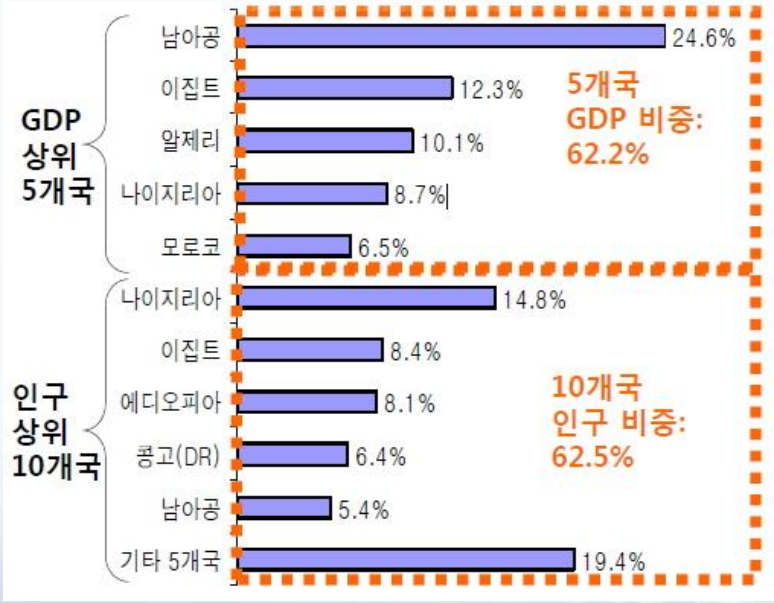
Ⅲ 아프리카 운송 인프라(항만) 7

아프리카 경제 특성

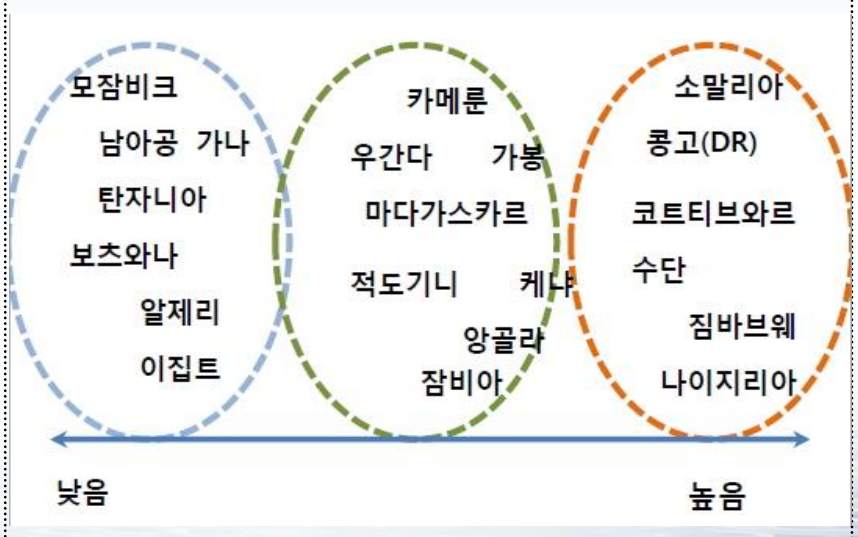
54개의 이질적 시장

- 경제규모: 5개국이 아프리카 GDP의 60% 이상 차지
  - 35개 최빈국(아프리카 인구의 45%): 아프리카 GDP의 1.5%에 불과
- 인구규모: 10개국이 아프리카 인구의 60% 이상 차지
  - 10만(세이셸) ~ 1억 4천만(나이지리아)

경제 및 인구 집중도 (아프리카 대 비중)



정치 리스크



아프리카 경제 특성

54개의 이질적 시장

- 시장성 및 성장성 측면에서 국가별로 큰 격차

  - 자원의 심한 편재 등 국가별 성장 잠재력 큰 차이

  * 1인당 GDP: 적도기니 3만불, 중아공 6백불

- 언어의 다양성
  - 아프리카(54개국)에서 통용되는 언어는 1,600여개
  - 공식언어도 영어, 불어, 스페인어, 포르투칼어 등 다수 혼재

- Local Mobility 미흡에 따른 인근지역(국가간)과의 교류태부족 ➡ 심지어 이웃국가간에도 전혀 다른 문화, 관습

국가	GDP($)	아프리카순위	세계순위
적도기니	32,266	1	36
세이셸	25,607	2	46
가봉	22,924	3	55
모리셔스	18,553	4	64
보츠와나	16,036	5	76
리비아	15,706	6	77
알제리	14,259	7	83
남아공	13,046	8	88
튀니지	11,300	9	97
이집트	10,877	10	99
나미비아	10,765	11	102
스와질란드	7,797	12	112
모로코	7,606	13	115
앙골라	7,203	14	118
	⋮		
부룬디	911	49	183
라이베리아	882	50	184
말라위	780	51	185
콩고	704	52	186
중아공	607	53	187

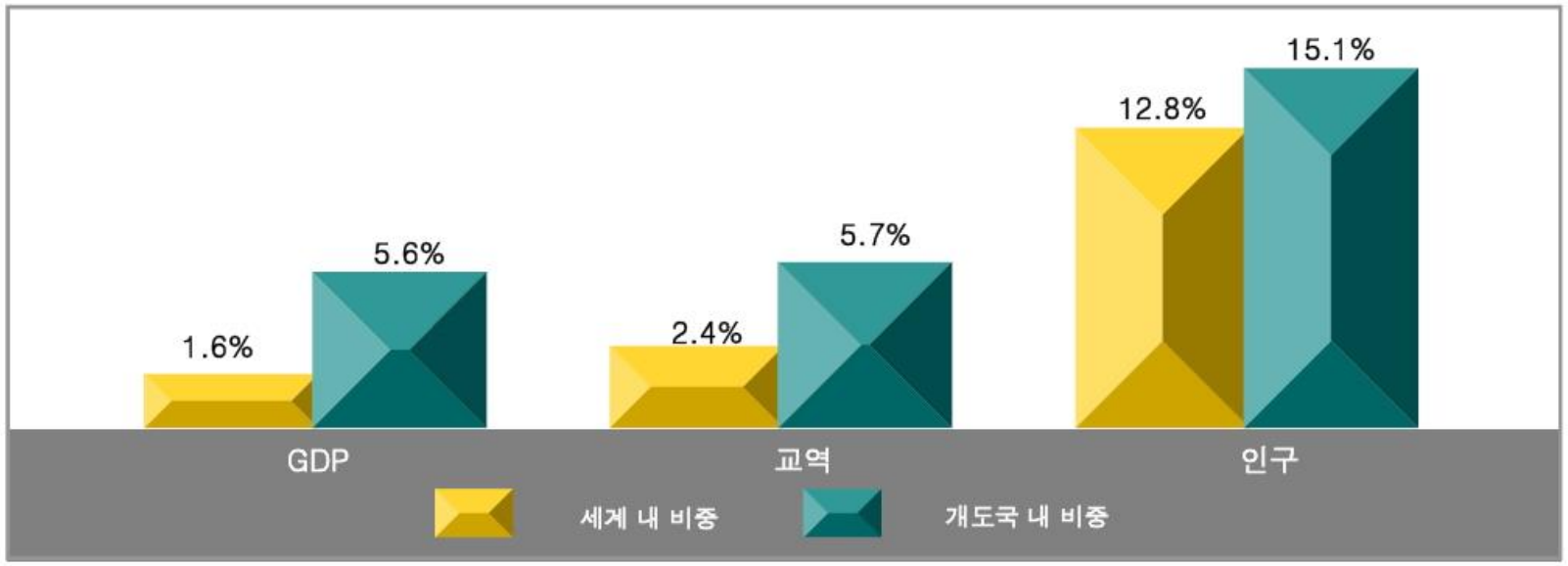
아프리카 경제 특성

경제규모의 영세성

- 세계에서 차지하는 SSA(48개국)의 GDP 비중: 1.6%(한국보다 작음)
- SSA의 교역비중: 전세계의 2.4%(중동의 절반)
- Mono-Culture형 경제구조
  - 원유, 광산물 등 2~3개의 1차 상품에 전적으로 의존

→ 대외경제 여건변화에 취약

세계 및 개도국에서 차지하는 아프리카 경제의 비중(2013)



아프리카 경제 특성

원자재 및 ODA 의존적 경제

- 아프리카 경제는 원자재 수출 및 개발원조(ODA)에 의존
- 글로벌 경제위기에 따른 원자재 수출 감소 및 ODA 감소 우려

선진국 경제와 아프리카 경제

프런티어 시장, 아프리카 평가

비관론적 입장: 위기의 대륙(Continent in Crisis)

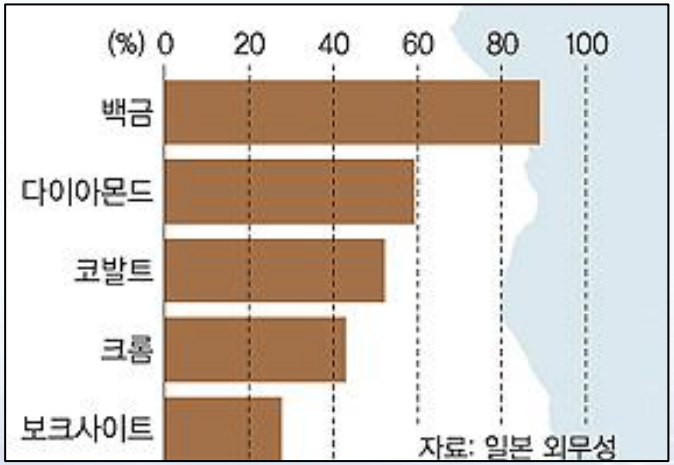
- 아프리카의 저개발은 극히 구조적인 문제
- 막대한 오일머니 유입에도 불구하고 극빈층 인구 증가
  - 나이지리아, 독립 이후 4천억불의 국부가 증발
  - 적도기니는 1인당 GDP 3만불로 아프리카 최고부국이나 국민생활은 최빈국 수준

아프리카의 수수께끼 (African Conundrum)

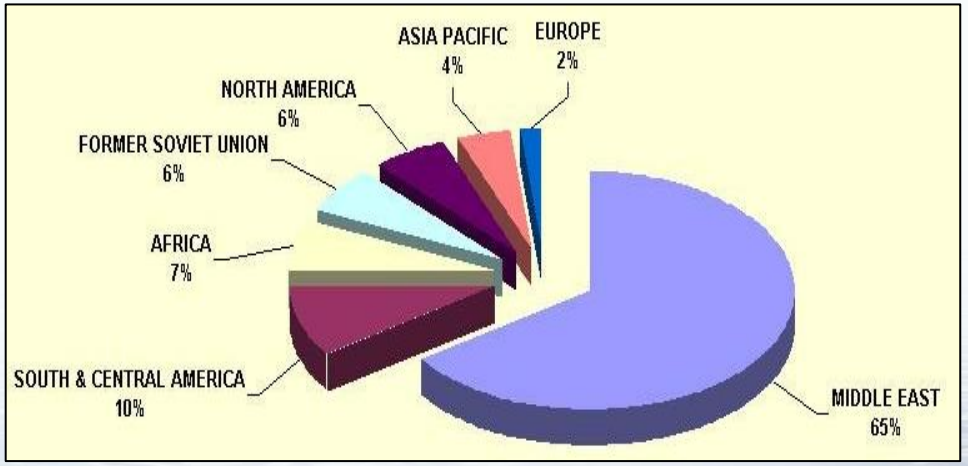
심각한 부정부패, 취약한 governance

아프리카 부존자원(전 세계 대비)

<광물자원>



<석유>

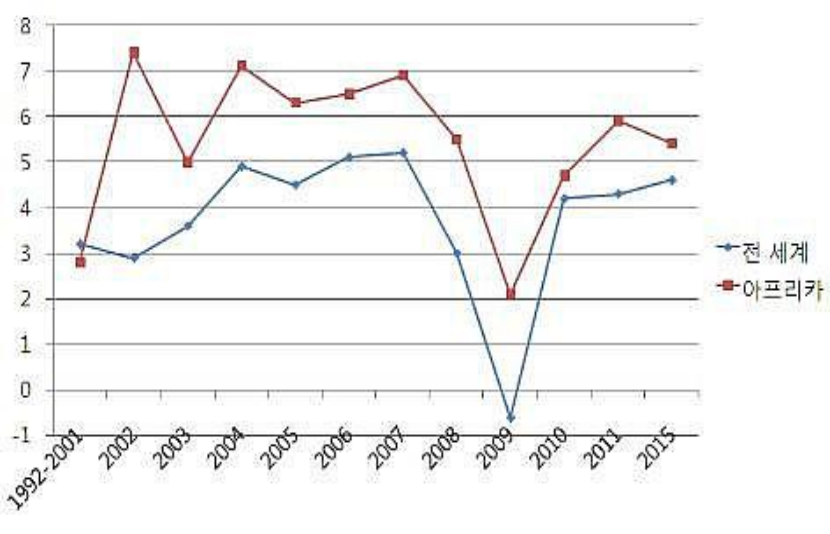


프런티어 시장, 아프리카 평가

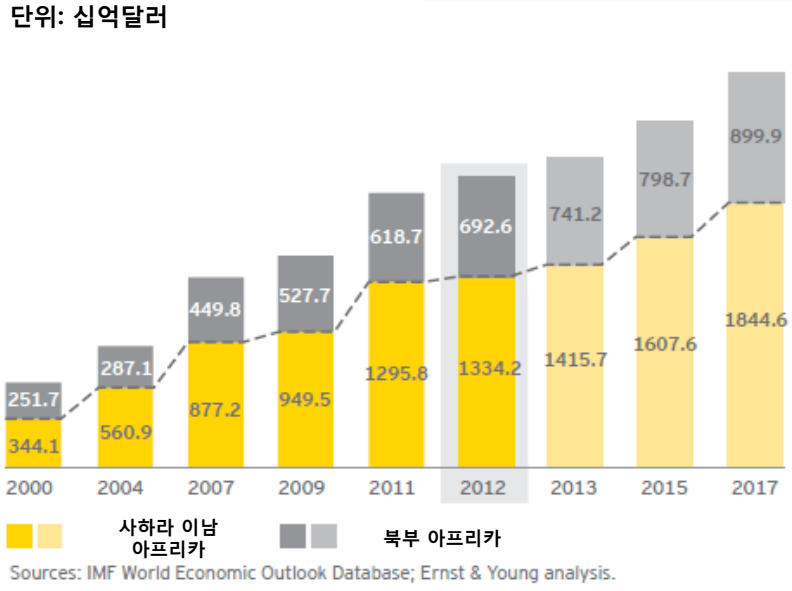
낙관론적 입장: 희망과 발전의 시그널

- NEPAD(아프리카 개발을 위한 새로운 파트너쉽) 등 자구 노력 확대
- 분쟁 및 내전 감소 → 일부국가를 제외하고 대륙전체가 안정국면 진입
- 5%대의 성장세 진입(1/3 이상 국가들이 6%대의 고성장 국가)

아프리카 경제성장 동향



아프리카의 GDP 증가 추이



아프리카 운송 인프라

개발의 최대 난제

- 아프리카 주요운송로 평균통과속도는 시속 10km 이하로 마차 수준
- 열악한 도로 조건, 항만 및 국경검색대 등 다수의 Node에서 평균 10~30시간 지체

Table 6.4 Average Delivery Time for Containers from Vessel to Consignee

Gateway	Destination	Distance (kilometers)	Transit time (days)
Mombasa, Kenya	Kampala, Uganda	1,100	20
Mombasa, Kenya	Kigali, Rwanda	1,700	27
Dar es Salaam, Tanzania	Bujumbura, Burundi	1,800	21
Abidjan, Côte d'Ivoire	Ouagadougou, Burkino Faso	1,200	7
Abidjan, Côte d'Ivoire	Bamako, Mali	1,200	7
Dakar, Senegal	Bamako, Mali	1,200	10
Cotonou, Benin	Niamey, Niger	1,000	11
Douala, Cameroon	Ndjamena, Chad	1,900	38
Lagos, Nigeria	Kano, Nigeria	1,100	21

Source: Arvis 2005, quoting an international logistics company.

아프리카 운송 인프라

Roads

Rail Network & Concession

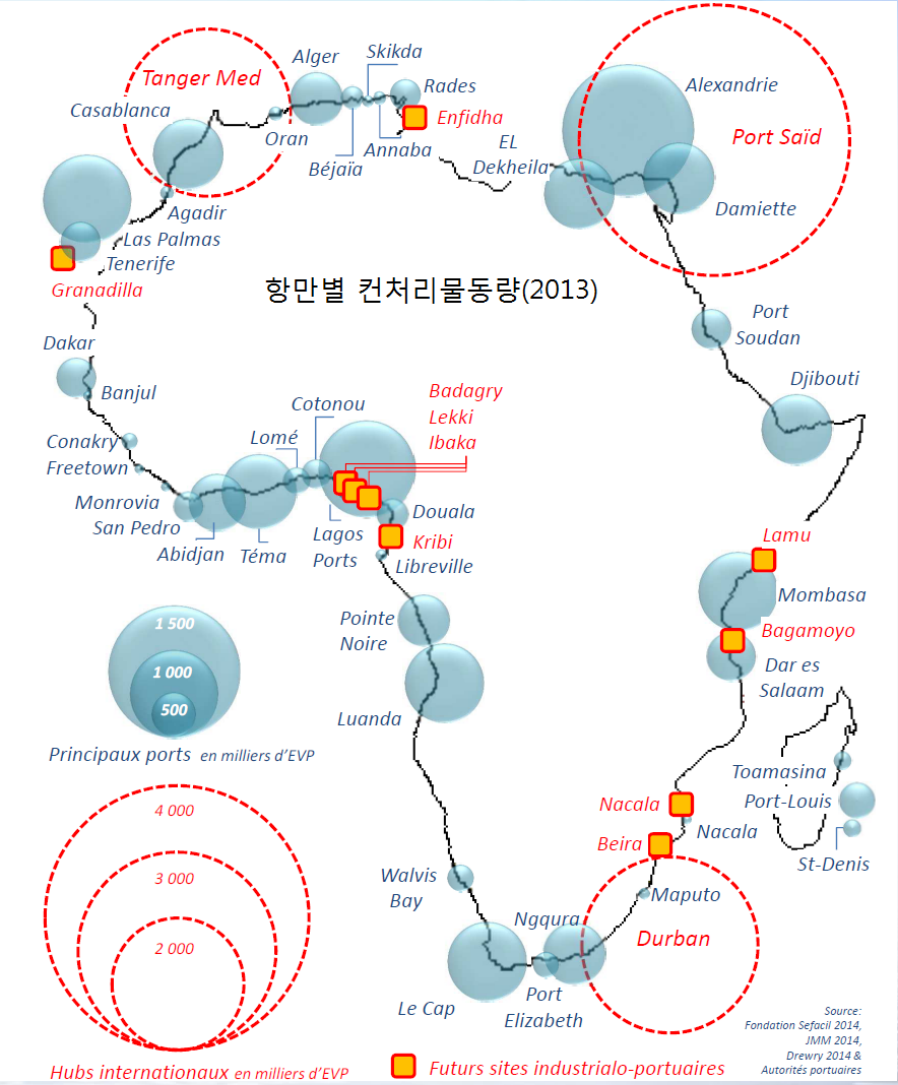
아프리카 운송 인프라

Ports

- 아프리카는 25여개의 주요 항만 보유. 그러나 모두 세계 70위권 밖
  * 아프리카 3대 컨 항만 : 북동부 Port Said, 북서부 Tangier 및 남아공 Durban
- Tangier만 유일하게 서부아프리카행 hub. 동부아프리카는 오만의 Salalah, UAE의 두바이가 허브 역할 수행
- 아프리카 컨항만의 하역속도: 시간당 10~20 box
  * 세계평균: 25~30 box

  일반화물 처리속도: 시간당 7~25톤
  * 세계평균: 30톤

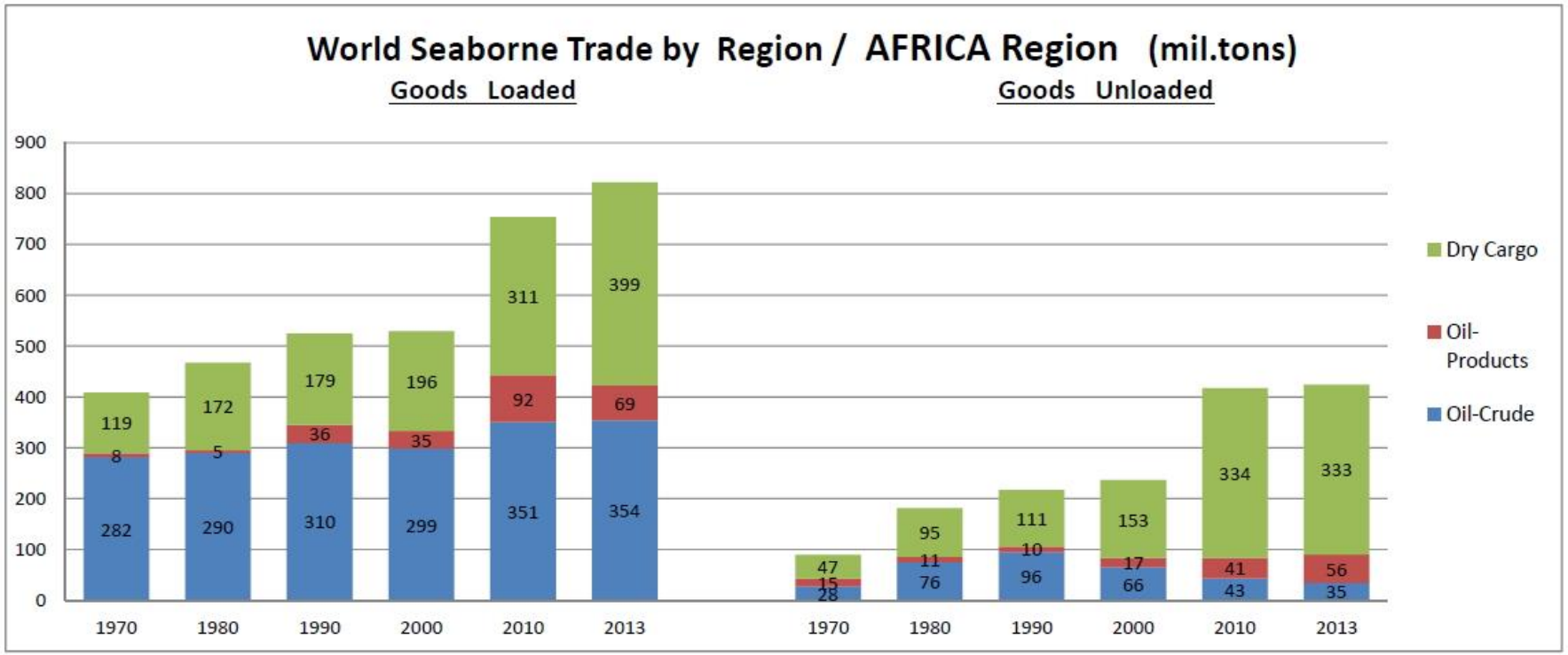
- Box 당 체항 시간 (세계 평균: 7일)
  - 동부 아프리카 항만: 12일
  - 서부 아프리카 항만: 15일



아프리카 운송 인프라

한국해양과학기술진흥원
Korea Institute of Marine Science & Technology Promotion

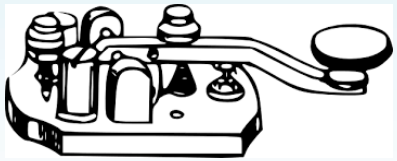
Seaborne Trade



아프리카 운송 인프라

한국해양과학기술진흥원
Korea Institute of Marine Science & Technology Promotion

Port Privatization



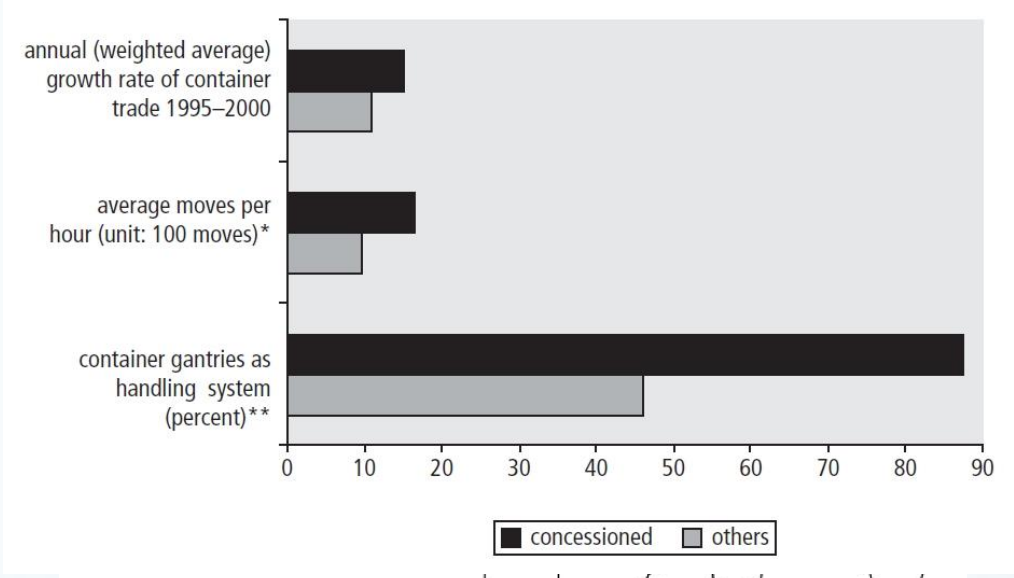
Service Port	Tool Port	Landlord Port
Infra 및 superstructure, service를 모두 port authority가 담당 케냐 몸바사항 등 아프리카 대부분 항만	port authority가 superstructure 및 장비를 소유하고 민간은 면허 또는 계약을 통해 운영관리	소유주인 port authority가 시설을 민간에게 대여 또는 양허(concession) 나이지리아, 가나

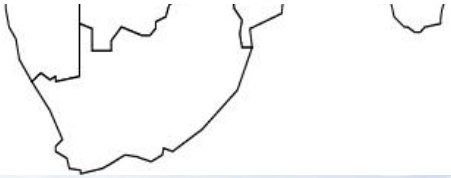
아프리카 운송 인프라

Port Concession

- 이에 따라 GTO의 아프리카 진출 활발
  - Bollore(불)는 아프리카 전역 14개 항만
  - APM은 서부 아프리카 8개국 9개 터미널. 특히 아비잔 등 몇몇 터미널은 확장 프로젝트 동시 진행 중
  - DP World는 알제리, 세네갈, 남아공, 모잠비크 및 지부티
  - Terminal Link(CMA CGM 소유)는 중국과 컨소시엄으로 코트뒤브아르 및 모로코
  - 허치슨은 다레스살람항의 TICTS 터미널. 2013년 키크레인 5기(2천만불) 증설

* 처리량은 2배 증가, 컨체항 시간은 70% 감소

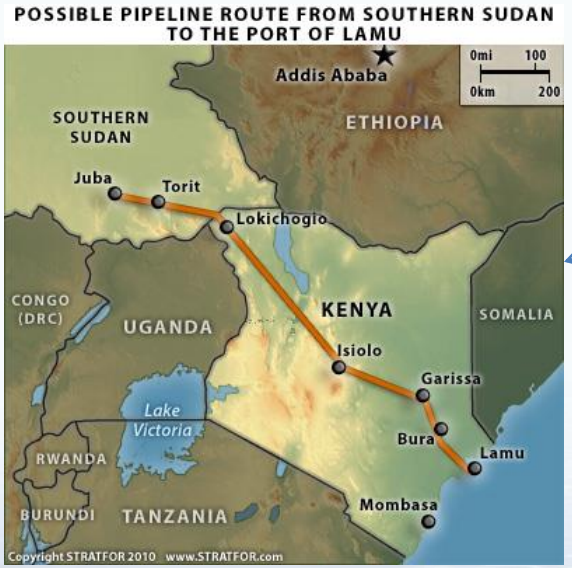


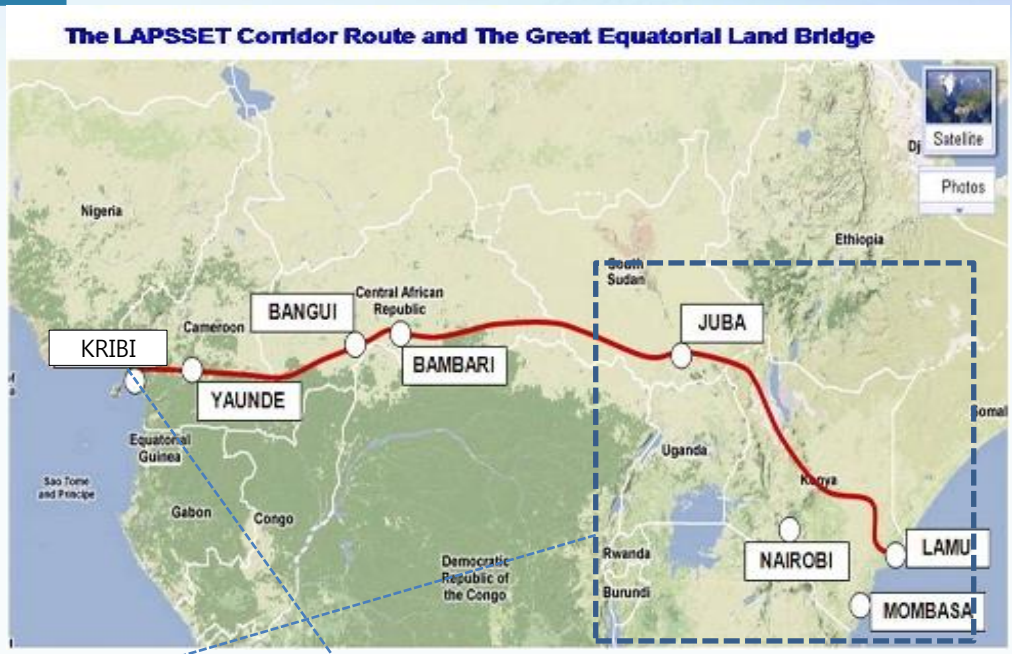


아프리카 운송 인프라

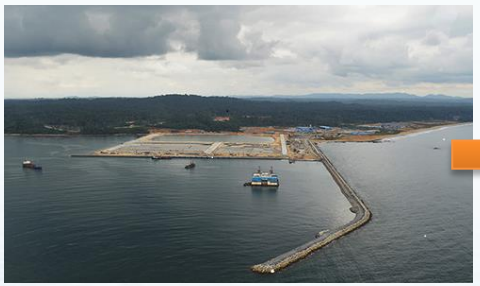
Great Equatorial Land Bridge

- 중국은 아프리카대륙 횡단도로(카메룬 크리비항-케냐 라무항) 4,200km 건설계획 중(1帶1路의 일환?)
- 동 계획은 내륙국(남수단 및 에티오피아) 특히 남수단의 석유수출통로로서 추진중인 LAPPSET 프로젝트(240억불을 투입, 라무항에서 남수단수도 Juba까지 송유관, 도로, 철도 연결) 의 장기과제





Kribi항 프로젝트



중국 EXIMBANK가 57억불 투자, 1단계 완공(2015)
차드원유(16만배럴/일)및 철광석 선석(10만DWT), 컨테이너선석(5만DWT)