세계 물류 환경변화와 대응방안(Ⅳ)

【 중남미 · 대양주 · 아프리카 편 】

2007. 12

양창호 최재선
최중희 황진회
김태일 김민수
박문진

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

□ 보고서 집필 및 연구참여 내역

◈ 연구책임자
- 양창호 : 연구총괄

◈ 연구진
- 최재선 : 종합시사점
- 최중희 : 에너지물류
- 황진회 : 해운물류
- 김태일 : 항만물류
- 김민수 : 내륙물류
- 박문진 : 내륙물류

◈ 외부 연구진
- 김원호(대외경제정책연구원) : 중남미 경제구조의 변화 및 전망
- 김한성(대외경제정책연구원) : 대양주 경제구조의 변화 및 전망
- 박영호(대외경제정책연구원) : 아프리카 경제구조의 변화 및 전망
- 아르헨티나 해운연구소(Centro de Navegacion) : 중남미의 물류현황 및 정책
- Devinder Grewel(Australian Maritime College) : 대양주의 물류현황 및 정책
- H.W.Ittmann(CSIR Built Environment) : 아프리카의 물류현황 및 정책

머 리 말

세계 교역구조가 빠른 속도로 변화하고 있으며, NAFTA를 중심으로 한 북미, EU를 중심으로 한 유럽, 그리고 일본, NIEs 및 ASEAN을 포함하는 동아시아 등을 3대 축으로 하던 기존의 세계 교역구조는 점차 다극화하고 있다. 이와 같은 현상은 BRICs의 등장, Post-BRICs 신흥경제원의 부상, 고유가에 의한 중동 경제권의 팽창 등으로 더욱 가속화된다. 그리고 WTO 출범 및 FTA의 급속한 확산은 세계 모든 지역의 상호의존성을 증대시키고 있으며, 중남미, 대양주, 아프리카 등 그동안 소외되었던 지역의 개발과 성장을 촉진시키는 계기가 되었다.

중남미 지역은 BRICs 국가인 브라질이 포함되어 있으며, 파나마운하 확장 등으로 물류수요가 가장 빠른 속도로 팽창하는 지역에 해당한다. 중남미 지역은 풍부한 부존자원과 곡물생산능력으로 거대한 물류시장으로의 성장 가능성을 뒷받침하는 것으로 분석되고 있다. 대양주 지역은 발달한 낙농산업과 호주의 풍부한 석탄 매장량으로 국제교역에 있어서 중요도가 상승하고 있다. 아프리카 지역은 석유 및 석탄을 포함한 자원이 풍부한 가운데, 최근 정치불안과 인종갈등이 점차 진정됨에 따라 새로운 투자 및 성장지역으로 기대를 모으고 있다.

이에 따라 미국, 일본, EU에 이어 중국 등은 이들 3개 지역에 대한 투자 및 진출에 적극적으로 임하고 있으며, 특히 각종 자원의 확보 및 물류인프라 투자 경쟁을 심화시키고 있다. 전세계적으로 확산되고 있는 지역 및 국가간 경제협력과 무역자유화로 기존 교역구조가 빠른 속도로 변화하고 있는 가운데, 다국적 제조기업 및 글로벌 물류기업의 진출이 본격화되는 등 중남미・대양주・아프리카 지역은 세계경제의 새로운 축과 중추적 물류시장으로 부상하고 있는 것으로 분석되고 있다. 이는 또한 세계 교역패턴과 글로벌 물류네트워크의 상당한 변화를 야기하고 있는 것으로 평가된다.

이러한 중남미, 대양주 및 아프리카 지역의 산업 및 물류환경 변화는 동북아 물류 중심국가를 지향하고 있는 우리나라에게는 기회이자 도전으로 작용할 것이다. 따라서 이들 3개 지역의 경제 및 물류환경 변화의 실상을 정확히 파악하고 그와 같은 변화가 실제로 우리나라에 미칠 수 있는 영향이 무엇인지를 규명하고 예상되는 변화에 대응하기 위한 방안을 마련하는 것이 매우 시급한 과제로 부상하고 있다.

우리 연구원은 2004년부터 5년간에 걸쳐 세계 물류환경 변화를 진단하고 그에 대한 대응방안을 제시하기 위한 연구를 진행하고 있다. 2004년 제1차 연구에서는 물류환경 변화와 관련한 총론적인 점검을 통하여 정부정책과 기업전략에 주는 시사점을 분석하였다. 2005년 제2차 연구에서는 글로벌 물류의 핵심지역인 유라시아 경제 및 물류환경 변화에 대한 대응방안을 제시하였다. 2006년 제3차 연구에서는 아시아・태평양 지역과 관련된 우리나라의 향후 물류정

책과 전략적 포지션을 설정하는 데 연구의 초점을 맞추었다. 또한 2007년에는 우리나라 경제 및 물류 분야에 있어서 상대적으로 소외되어 있던 중남미, 대양주 및 아프리카 지역 경제 및 물류환경과 관련하여 집중적인 분석과 대응방안 마련에 역점을 두었다. 특히 2007년 연구에서는 중남미, 대양주 및 아프리카 등 연구의 대상지역에 대한 경제 환경과 전망뿐만 아니라 물류정책과 해운, 항만, 내륙물류, 에너지물류 등 각 모드별 현황과 문제점을 분석하고 시사점을 파악하는 데 우선 주안점을 두었다. 그리고 도출된 경제 및 물류현황과 시사점을 고려하고 각계의 의견들을 집약함으로써 향후 이들 지역과 관련된 우리나라 물류정책 및 산업전략을 위한 청사진을 제시하였다.

이 연구는 우리 원 정책동향연구실의 양창호 실장을 비롯해 국제물류 연구진이 담당하였으며, 연구를 진행하는 과정에서 국내외 교수와 전문가들이 다양하게 참여하였다. 대외경제정책연구원은 5개 지역의 경제현황 및 전망을 집필하였으며, 별책으로 발간된 「중남미, 대양주, 아프리카의 교통 및 물류현황」은 아르헨티나 해운연구소(Centro de Navegacion), 호주 해양대학(Australian Maritime College) 그루웰(D. Grewel) 교수, 남아프리카공화국 과학산업연구위원회(CSIR; the Council for Scientific and Industrial Research) 이트만(H. W. Ittmann) 교수 등 외국 전문가들이 집필하였다.

이 연구보고서가 나오기까지 많은 분들이 자문회의와 연구심의회, 그리고 여러 차례의 워크숍 등을 통해 많은 지도와 조언을 아끼지 않았다. 이 과정에서의 조언과 자문내용은 본 연구보고서에 최대한 반영하였으며, 향후 우리나라가 세계 속의 물류강국으로 성장하고 도약하는 데 큰 도움이 될 것으로 예상된다. 연구진과 국내외 자문위원 여러분께 진심의 감사 말씀을 전하며, 이 연구가 우리나라 물류기업의 해외진출에 핵심적으로 기여하고 우리나라가 물류 최강국으로 성장하는 데 중요한 자료로서 활용되기를 기대한다.

2007년 12월

한국해양수산개발원
원 장 이 정 환

목 차

【제1부 : 서론】

제1장 연구의 배경과 목적 ····· 3
제1절 연구의 배경과 필요성 ····· 3
제2절 연구의 목적 ····· 4
1. 지금까지의 연구 ····· 4
2. 2007년의 연구 ····· 7
제2장 연구의 주요 내용과 방법 ····· 8
제1절 연구의 주요 내용 ····· 8
제2절 연구 수행 방법론 ····· 9
1. 선행연구와의 차별성 및 선행연구결과 반영 ····· 9
2. 추진전략 및 방법 ····· 11

【제2부 : 중남미·대양주·아프리카 지역 경제 및 물류환경 변화】

제1장 중남미·대양주·아프리카 지역 경제 및 물류환경 변화 ····· 23
제1절 중남미 지역 ····· 23
1. 경제동향 및 산업구조의 특징 ····· 23
2. 경제성장 잠재력 ····· 37
3. 경제성장 위험요인 ····· 40
4. 종합 평가 ····· 44
제2절 호주·뉴질랜드 ····· 50

1. 경제동향 및 산업구조의 특징 ····· 51
2. 한국과의 경제관계 ····· 64
3. 경제전망 : 성장 잠재력 및 위험요소 ····· 72
4. 종합평가 ····· 75

제3절 아프리카 ····· 77
1. 경제동향 및 산업구조 특징 ····· 78
2. 경제성장 잠재력 ····· 93
3. 경제성장 위험요인 ····· 96
4. 종합평가 ····· 98

제2장 중남미 · 대양주 · 아프리카 물류시장의 변화와 전망 ····· 101

제1절 중남미 물류시장의 변화와 전망 ····· 101
1. 중남미의 해운 ····· 101
2. 중남미의 항만 ····· 114
3. 중남미의 내륙물류 ····· 135
4. 중남미의 에너지 물류 ····· 169

제2절 대양주 물류시장의 변화와 전망 ····· 186
1. 대양주의 해운 ····· 186
2. 대양주의 항만 ····· 199
3. 대양주의 내륙물류 ····· 217
4. 대양주의 에너지 물류 ····· 243

제3절 아프리카 물류시장의 변화와 전망 ····· 256
1. 아프리카의 해운 ····· 256
2. 아프리카의 항만 ····· 270
3. 아프리카의 내륙물류 ····· 288
4. 아프리카의 에너지 물류 ····· 307

제3장 중남미 · 대양주 · 아프리카 지역 물류정책 변화 ····· 324

제1절 중남미 지역 물류정책의 현황과 추진방향 ····· 324
1. 물류정책의 배경 ····· 324

2. 물류정책의 현황 ····· 327
3. 물류정책의 방향 ····· 338

제2절 대양주 지역 물류정책의 현황과 추진방향 ····· 340
1. 물류정책의 배경 ····· 340
2. 물류정책의 현황 ····· 342
3. 물류정책의 방향 ····· 347

제3절 아프리카 지역 물류정책의 현황과 추진방향 ····· 356
1. 물류정책의 배경 ····· 356
2. 물류정책의 현황 ····· 357
3. 물류정책의 방향 ····· 359

【제3부 : 중남미·대양주·아프리카 지역 물류시장 핵심 이슈와 대응】

제1장 지역별 핵심 이슈 도출 및 시사점 ····· 365

제1절 핵심 이슈 도출의 방법 ····· 365

제2절 중남미의 핵심 이슈 ····· 367
1. 해운 부문 ····· 367
2. 항만 부문 ····· 369
3. 내륙물류 부문 ····· 370
4. 에너지물류 부문 ····· 373

제3절 대양주 핵심 이슈 ····· 376
1. 해운 부문 ····· 376
2. 항만 부문 ····· 377
3. 내륙물류 부문 ····· 379
4. 에너지물류 부문 ····· 382

제4절 아프리카 핵심 이슈 ····· 384
1. 해운 부문 ····· 384
2. 항만 부문 ····· 385
3. 내륙물류 부문 ····· 387

4. 에너지물류 부문 ····· 390
5. 지역별 물류환경변화와 핵심 이슈 종합 ····· 392

제5절 중국의 해외물류 투자 현황 및 시사점 ····· 399

제2장 결론 및 정책건의 ····· 411

제1절 결 론 ····· 411
1. 신흥물류시장진출 확대 ····· 411
2. 중남미 물류시장 진출 우선 주력 ····· 412
3. 호주, 물류투자 석탄 개발과 공동 추진 ····· 414
4. 아프리카 지역, 정부의 물류투자 선행 ····· 414
5. 중국의 이들 지역 물류 SOC 투자 살펴보아야 ····· 415

제2절 분야별 추진전략 및 정책건의 ····· 417
1. 해외물류 투자정책 강화 ····· 417
2. 물류외교 및 역량 강화 ····· 424
3. 투자재원 확보방안 ····· 429
4. 물류기업의 해외진출 확대 ····· 432
5. 시장조사 및 정보체계 구축 ····· 442
6. 중점 추진사업 ····· 444

참고문헌 ····· 451

표 목 차

<표 1-1> 연도별 주요 연구내용 및 목적 ····· 7
<표 1-2> 본연구와 선행연구의 차별성 ····· 10
<표 1-3> 자료수집위한 방문기관 ····· 13
<표 1-4> 지역·국가별 수집자료 목록 ····· 15
<표 1-5> 중미 주요기관 면담조사내용 ····· 16
<표 1-6> 남미 주요기관 면담조사내용 ····· 17
<표 1-7> 아프리카 및 호주 주요기관 면담조사내용 ····· 18
<표 2-1> 중남미지역의 시장 규모(2001~2005년 평균 기준) ····· 23
<표 2-2> 중남미 주요 거시경제 지표 ····· 24
<표 2-3> 한국의 연도별 對중남미 교역 추이 ····· 27
<표 2-4> 한국의 對중남미 품목별 수출 추이 ····· 29
<표 2-5> 한국의 對중남미 10대 수출품목 구성 ····· 30
<표 2-6> 한국의 對중남미 수출특성 비교 ····· 31
<표 2-7> 對중남미 국가별 수출 추이 ····· 32
<표 2-8> 한국의 對중남미 주요 수입품목 ····· 34
<표 2-9> 對중남미 10대 수입품목 구성 ····· 35
<표 2-10> 對중남미 지역별 및 국가별 수입 추이 ····· 35
<표 2-11> 중남미 광물자원 생산 현황 ····· 37
<표 2-12> 중남미 분야별·국별 인프라 총 필요 투자 규모(2010년 기준) ····· 38
<표 2-13> 중남미지역의 중장기 경제성장률 전망 ····· 40
<표 2-14> 중남미 각 국의 석유(가스 포함) 의존도 ····· 43
<표 2-15> 중남미지역의 중장기 경제 전망 ····· 44
<표 2-16> 중남미 각국 건설·플랜트 시장규모 전망(2005~2025) ····· 47
<표 2-17> 경제권역별 물류기지 예시 ····· 49
<표 2-18> 뉴질랜드 정부 재정: 2002~2006 ····· 55
<표 2-19> 농축산업 생산품목 및 비중 ····· 59
<표 2-20> 호주의 수출구조 ····· 60
<표 2-21> 2006년 호주의 대아시아 국별 수·출입 현황 ····· 60
<표 2-22> 뉴질랜드 2006년도 주요 수출입 품목: HS 2단위 ····· 61

<표 2-23> 뉴질랜드의 지역별 상품 무역 수출입: 2003～2006 ····· 62
<표 2-24> 호주 운송・저장 산업 ····· 63
<표 2-25>호주 운송서비스 GATS 양허안 내용 ····· 65
<표 2-26>뉴질랜드 운송서비스 GATS 양허안 내용 ····· 66
<표 2-27>한국 주요 교역국대상국별 수출입: 2005～06년 ····· 67
<표 2-28> 한・뉴질랜드 교역 현황 ····· 68
<표 2-29> 한국의 對뉴질랜드 주요 수출품목 ····· 68
<표 2-30> 한국의 對뉴질랜드 주요 수입품목 ····· 69
<표 2-31> 한국의 對호주 투자동향 ····· 70
<표 2-32> 한국의 對호주 업종별 투자 현황(2006.6) ····· 70
<표 2-33> 뉴질랜드의 對한국 연도별 투자 추이 ····· 71
<표 2-34> 한국의 對뉴질랜드 연도별 투자 추이 ····· 71
<표 2-35> 한국의 對뉴질랜드 업종별 투자 구조 ····· 72
<표 2-36> 한국의 對호주 주요 에너지・광물 자원 수입 현황(2000～04년) ····· 73
<표 2-37> 뉴질랜드 경상수지 ····· 74
<표 2-38> 뉴질랜드 대외부채 ····· 75
<표 2-39> 아프리카제국의 산업구조 ····· 81
<표 2-40> 아프리카의 상품교역 증가율 추이 ····· 88
<표 2-41> 한국-아프리카 투자관련 협정체결 현황 ····· 93
<표 2-42> 중남미지역 국가의 선대 보유현황(2006년) ····· 102
<표 2-43> 중남미 주요 국가의 선종별 선박 보유현황 ····· 103
<표 2-44> 중남미 지역 컨테이너 항로 및 교역 물동량 현황(2005～2006) ····· 104
<표 2-45> 중남미 항로 투입선박의 선형별 현황 ····· 106
<표 2-46> 세계 10대 남북항로 서비스 그룹/선사별 투입선대 현황 ····· 107
<표 2-47> 중남미 항로의 연간 수송능력 발전추이 ····· 107
<표 2-48> 중남미 지역의 석유 및 천연가스 확인 매장량(2005년 기준) ····· 109
<표 2-49> 중남미 주요국 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 116
<표 2-50> 중남미 지역 글로벌 터미널 운영사의 시장 점유율 ····· 117
<표 2-51> 중남미 10대 항만 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 118
<표 2-52> 중남미 11위 이하 항만 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 119
<표 2-53> 산 후안 항(푸에르토리코) 터미널 현황 ····· 122
<표 2-54> 푸에르토 만잘리노 항(파나마) 터미널 현황 ····· 123
<표 2-55> 킹스톤 항(자마이카) 터미널 현황 ····· 124

<표 2-56> 만잘리노 항(멕시코) 터미널 현황 ····· 125
<표 2-57> 코코 솔로 항(파나마) 터미널 현황 ····· 125
<표 2-58> 산토스 항(브라질) 터미널 현황 ····· 126
<표 2-59> 부에노스아이레스 항(아르헨티나) 터미널 현황 ····· 127
<표 2-60> 까야오 항(페루) 터미널 현황 ····· 128
<표 2-61> 산 안토니오 항(칠레) 터미널 현황 ····· 129
<표 2-62> 푸에르토 까벨로 항(베네수엘라) 터미널 현황 ····· 130
<표 2-63> 중남미 지역 항만의 처리물동량 증가율 및 처리능력 추이 및 전망 ····· 131
<표 2-64> 중남미 지역 주요 철광석 적하항 ····· 133
<표 2-65> 중남미 지역 주요 석탄 적하항 ····· 133
<표 2-66> 도로 인프라 망 비교 ····· 136
<표 2-67> 철도 및 수로 망 비교 ····· 136
<표 2-68> 메르코수르 역내 국가 간 육로수출 통계 ····· 139
<표 2-69> 주요 국경구간 및 관계 노선 물동량 비중(2000년 기준) ····· 141
<표 2-70> 안데스 허브의 주요 내용 ····· 142
<표 2-71> 남회귀선 허브의 주요내용 ····· 143
<표 2-72> 아마존 허브의 주요내용 ····· 145
<표 2-73> 기아나 허브의 주요내용 ····· 146
<표 2-74> 남부 허브의 주요내용 ····· 147
<표 2-75> 중부 대양 간 허브의 주요내용 ····· 148
<표 2-76> 메르코수르-칠레 허브의 주요내용 ····· 150
<표 2-77> 페루-브라질-볼리비아 허브의 주요내용 ····· 151
<표 2-78> 31개 프로젝트 이행계획(2005-2010) ····· 153
<표 2-79> 남미인프라 31개 프로젝트 이행계획 중 실행 프로그램(2005～2010) ····· 154
<표 2-80> 아마존 개발 프로젝트 ····· 156
<표 2-81> 중미에서의 연안수송 활성화 조건 ····· 158
<표 2-82> 지역별 연안수송 개방도 ····· 159
<표 2-83> 물류 인프라 투자 계획 ····· 160
<표 2-84> 각 양허계약 운송회사의 화물수송량 비교(2002～2005) ····· 162
<표 2-85> 아르헨티나와 이웃 남미 국가간 운송망 ····· 162
<표 2-86> 아르헨티나의 도로망 통계(2002) ····· 163
<표 2-87> 민간의 SOC 투자 국가간 비교(1990～2001) ····· 167
<표 2-88> 중남미지역 주요국의 원유 매장량 현황 ····· 170

<표 2-89> 중남미지역 주요국의 원유 생산량 추이 ····· 171
<표 2-90> 중남미지역 주요국의 원유 소비량 추이 ····· 171
<표 2-91> 중남미지역의 2006년 석유류 수출입 물동량 현황 ····· 172
<표 2-92> 중남미지역 주요국 천연가스 매장량 현황 ····· 174
<표 2-93> 중남미지역 주요국의 천연가스 생산량 추이 ····· 175
<표 2-94> 중남미지역 주요국의 천연가스 소비량 추이 ····· 175
<표 2-95> 중남미지역의 2006년 천연가스 역내교역(파이프라인) 현황 ····· 176
<표 2-96> 트리니다드토바고의 2006년 천연가스 역외 수출물동량(해상) 현황 ····· 178
<표 2-97> 중남미지역 석탄 매장량 현황(2006년) ····· 179
<표 2-98> 중남미지역 석탄 생산량 추이 ····· 180
<표 2-99> 중남미지역 석탄 소비량 추이 ····· 180
<표 2-100> 중남미지역의 용도별 파이프라인 보유 현황(2006년) ····· 181
<표 2-101> 대양주 지역 국가의 선대 보유현황(2006년) ····· 187
<표 2-102> 대양주 국가의 선종별 선박 보유현황 ····· 188
<표 2-103> 대양주 지역 컨테이너 교역 물동량(2005) ····· 189
<표 2-104> 유럽-대양주항로 참가선사 및 수송능력(2006년 6월) ····· 192
<표 2-105> 북미-대양주항로 참가선사 및 수송능력 ····· 192
<표 2-106> 북동 및 동아시아-대양주 항로 참가선사 및 수송능력 ····· 193
<표 2-107> 남동 아시아-대양주 항로 참가선사 및 수송능력 ····· 194
<표 2-108> 대양주 항로의 연간 수송능력 발전추이 ····· 195
<표 2-109> 대양주 항로의 투입선박의 선형 현황 ····· 195
<표 2-110> 세계 지역별 석탄 수출물동량 ····· 196
<표 2-111> 세계 지역별 철광석 수출물동량 ····· 196
<표 2-112> 대양주 항로의 물동량 현황과 전망 ····· 198
<표 2-113> 대양주 주요국 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 201
<표 2-114> 대양주 지역 글로벌 터미널 운용사의 시장 점유율 ····· 201
<표 2-115> 대양주 10대 항만 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 202
<표 2-116> 대양주 11위 이하 항만 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 203
<표 2-117> 멜버른 항(호주) 터미널 현황 ····· 205
<표 2-118> 멜버른 항 장기 항만개발계획(2006～2035) ····· 206
<표 2-119> 시드니 항(호주) 터미널 현황 ····· 207
<표 2-120> 브리즈번 항(호주) 터미널 현황 ····· 208
<표 2-121> 프리맨틀 항(호주) 터미널 현황 ····· 208

<표 2-122> 애들레이드 항(호주) 터미널 현황 ····· 209
<표 2-123> 밸 베이 항(호주) 터미널 현황 ····· 209
<표 2-124> 오클랜드 항(뉴질랜드) 터미널 현황 ····· 210
<표 2-125> 리틀톤 항(뉴질랜드) 터미널 현황 ····· 210
<표 2-126> 네이피어 항(뉴질랜드) 터미널 현황 ····· 210
<표 2-127> 대양주 지역 항만의 처리물동량 증가율 및 처리능력 추이 및 전망 ····· 211
<표 2-128> 호주 주요 철광석 적하항 ····· 213
<표 2-129> 호주 주요 석탄 적하항 ····· 213
<표 2-130> 호주의 석탄 수출량 ····· 214
<표 2-131> 호주 뉴캐슬 항만의 확장 계획 ····· 215
<표 2-132> 호주의 물류 비용비교 ····· 220
<표 2-133> 총 국내화물 수송실적(2001～2002) ····· 221
<표 2-134> 서부노선 ····· 226
<표 2-135> 연안노선 ····· 227
<표 2-136> 내륙중앙노선 ····· 227
<표 2-137> 혼합노선 ····· 228
<표 2-138> 호주 서부지역 원자재수출 비교 ····· 228
<표 2-139> 주요 수입국 비교(2005～2006) ····· 229
<표 2-140> 호주 운송모드별 책임주체 ····· 231
<표 2-141> 호주 내 상위 11개 물류서비스업체 ····· 234
<표 2-142> 도로교통정체의 비용 ····· 235
<표 2-143> 도로 및 철도의 화물운송(2002) ····· 237
<표 2-144> 뉴질랜드 도로망(2006년 6월 기준) ····· 239
<표 2-145> 2015년 뉴질랜드 철도계획 ····· 241
<표 2-146> 대양주 지역 주요국의 원유 매장량 현황 ····· 244
<표 2-147> 대양주 지역 주요국의 원유 생산량 추이 ····· 245
<표 2-148> 대양주 지역 주요국의 원유 소비량 추이 ····· 245
<표 2-149> 대양주지역의 2006년 석유류 수출입 물동량 현황 ····· 246
<표 2-150> 대양주 지역 주요국 천연가스 매장량 현황 ····· 247
<표 2-151> 대양주 지역 주요국의 천연가스 생산량 추이 ····· 248
<표 2-152> 대양주 지역 주요국의 천연가스 소비량 추이 ····· 248
<표 2-153> 호주의 2006년 천연가스 역외 수출물동량(해상) 현황 ····· 249
<표 2-154> 대양주 지역 석탄 매장량 현황 ····· 249

<표 2-155> 대양주 지역 석탄 생산량 추이 ····· 250
<표 2-156> 대양주 지역 석탄 소비량 추이 ····· 250
<표 2-157> 대양주지역의 용도별 파이프라인 보유 현황(2006년) ····· 252
<표 2-158> 아프리카 지역의 선종별 상선대 등록 현황(2006년) ····· 257
<표 2-159> 아프리카 지역 국가의 선대 보유현황(2006) ····· 258
<표 2-160> 아프리카 국가의 선종별 선박 보유현황(2006년) ····· 259
<표 2-161> 아프리카 지역 컨테이너 교역 물동량(2005) ····· 260
<표 2-162> 대양주 항로 연간 수송능력 발전 추이 ····· 261
<표 2-163> 아프리카 항로 투입 선박의 선형별 현황 ····· 262
<표 2-164> 남아프리카 항로 참가선사 및 수송능력 ····· 263
<표 2-165> 수에즈운하 및 파나마운하를 이용한 아시아/미 동안 간 서비스(2006년 2월) ····· 266
<표 2-166> 아프리카 주요국 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 272
<표 2-167> 아프리카 지역 글로벌 터미널 운영사의 시장 점유율 ····· 273
<표 2-168> 아프리카 10대 항만 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 273
<표 2-169> 아프리카 11위 이하 항만 컨테이너 처리물동량 추이 ····· 274
<표 2-170> 더반항(남아프리카공화국) 터미널 현황 ····· 277
<표 2-171> 케이프타운항(남아프리카공화국) 터미널 현황 ····· 278
<표 2-172> 포트엘리자베스항(남아프리카공화국) 터미널 현황 ····· 278
<표 2-173> 라스 팔마스 데 그란 카나리아 항(카나리아 제도) 터미널 현황 ····· 280
<표 2-174> 산타 크루즈 데 테네리페 항(카나리아 제도) 터미널 현황 ····· 281
<표 2-175> 아비장 항(코티디부아르) 터미널 현황 ····· 282
<표 2-176> 테마 항(가나) 터미널 현황 ····· 282
<표 2-177> 다카르 항(세네갈) 터미널 현황 ····· 283
<표 2-178> 몸바사 항(케냐) 터미널 현황 ····· 284
<표 2-179> 다르-에스-살람 항(탄자니아) 터미널 현황 ····· 284
<표 2-180> 아프리카 지역 항만의 처리물동량 증가율 및 처리능력 추이 및 전망 ····· 285
<표 2-181> 아프리카 주요국 철광석 해상물동량 ····· 286
<표 2-182> 아프리카 지역 주요 철광석 적하항 ····· 286
<표 2-183> 아프리카 지역 주요 석탄 적하항 ····· 287
<표 2-184> 아프리카 국가별 도로 지표(2004년) ····· 290
<표 2-185> 동남아프리카지역 주요 도로간선 현황 ····· 292
<표 2-186> 아프리카 국가별 철도인프라 지표(2004년) ····· 293
<표 2-187> 아프리카 지역 컨테이너 운송비 ····· 297

<표 2-188> SADC의 SDI(Spatial Development Initiatives) ····· 300
<표 2-189> 아프리카철도 민영(양허)화 운영현황 ····· 302
<표 2-190> 최근 아프리카 분쟁현황 ····· 304
<표 2-191> 아프리카지역 주요국의 원유 매장량 현황 ····· 309
<표 2-192> 아프리카지역 주요국의 원유 생산량 추이 ····· 310
<표 2-193> 아프리카지역 주요국의 원유 소비량 추이 ····· 310
<표 2-194> 아프리카지역의 2006년 석유류 수출입 물동량 현황 ····· 311
<표 2-195> 아프리카지역 주요국 천연가스 매장량 현황 ····· 312
<표 2-196> 아프리카지역 주요국의 천연가스 생산량 추이 ····· 313
<표 2-197> 아프리카지역 주요국의 천연가스 소비량 추이 ····· 313
<표 2-198> 2006년 아프리카 지역의 천연가스 파이프라인 교역 현황 ····· 315
<표 2-199> 2006년 아프리카지역의 천연가스 해상 교역 현황 ····· 315
<표 2-200> 아프리카지역 석탄 매장량 현황 ····· 316
<표 2-201> 아프리카지역 석탄 생산량 추이 ····· 317
<표 2-202> 아프리카지역 석탄 소비량 추이 ····· 317
<표 2-203> 아프리카지역의 용도별 파이프라인 보유 현황(2006년) ····· 318
<표 2-204> 중국의 아프리카 주요국 유전개발 현황 ····· 322
<표 2-205> 브라질 남미 대륙관통철도 건설 사업 ····· 332
<표 2-206> 칠레 외국인 투자 규정 ····· 333
<표 2-207> 중국이 참여하는 주요 프로젝트 ····· 335
<표 2-208> SADC의 물류정책의 전략적 목표 ····· 358
<표 2-209> 아프리카지역 경제성장 전망 ····· 361
<표 2-210> 남아공 내 기업활동의 분야별 장애요인 ····· 361
<표 3-1> 물류환경변화에 따른 핵심 요소 및 그 중요도 순위 ····· 365
<표 3-2> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(해운부문) ····· 392
<표 3-3> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(항만 부문) ····· 393
<표 3-4> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(내륙물류 부문) ····· 394
<표 3-5> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(에너지물류 부문) ····· 395
<표 3-6> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(종합*) ····· 396
<표 3-7> 중국의 지역별 대외직접투자 실적(2004～2006) ····· 401
<표 3-8> 최근 중국의 분야별 대외직접투자 실적(2004～2006) ····· 402
<표 3-9> 중국의 국별 철광석・원유 수입 실적(2006) ····· 403
<표 3-10> 중국의 중남미 투자 현황 ····· 404

<표 3-11> 중국의 대양주 투자 현황 ····· 404
<표 3-12> 중국의 아프리카 투자 현황 ····· 405
<표 3-13> 해외물류지원정책 추진 방안 ····· 419
<표 3-14> 광물자원 개발사업 진출 유망국가 분류 ····· 420
<표 3-15> 대 중남미 자원협력위원회 운영 개요 ····· 422
<표 3-16> 항만 물류 투자의 확대를 위한 공사 기능 강화 ····· 423
<표 3-17> 중남미, 대양주 및 아프리카 물류외교 강화 방안 ····· 425
<표 3-18> 중남미, 대양주 및 아프리카 지역전문가 육성 방안 ····· 427
<표 3-19> 한국 인프라 원조의 사업별 분포 ····· 428
<표 3-20> 극동과 중남미, 대양주, 아프리카 지역 선대취항 현황 ····· 436
<표 3-21> 중남미・대양주・아프리카 국가 중 해운물류기업의 진출유망국가 분류 ····· 438
<표 3-22> 중남미 주요국가의 우리나라 화주기업 진출 유망분야 ····· 439
<표 3-23> 체계적인 정보 네트워크 구축 ····· 443
<표 3-24> 중남미・대양주・아프리카지역 물류시장 진출정책 종합이정표 ····· 450

그림목차

<그림 1-1> 연구방법론 흐름도 ····· 14
<그림 1-2> 연구 수행 조직・협동연구・자문기관 ····· 19
<그림 2-1> 중남미 경제성장률 추이 ····· 26
<그림 2-2> 한국의 對중남미 및 전세계 수출증가율 추이 ····· 28
<그림 2-3> 한국의 對중남미 및 전세계 수출 증가율 비교 ····· 28
<그림 2-4> 한국의 총 수입 증가율 및 대중남미 수입증가율 추이 ····· 33
<그림 2-5> 한국 시장에서 중남미 시장 점유율 추이 ····· 34
<그림 2-6> 세계 IT시장 연평균 증가율(2004～2008년) ····· 39
<그림 2-7> 중남미지역의 도시화율(총인구대비 도시인구 비중, 2003년) ····· 39
<그림 2-8> 향후 3년(2007～09년)간 對중남미 연평균 수출 증가 전망 ····· 48
<그림 2-9> 우리나라의 對중남미 수출 전망 추정 ····· 48
<그림 2-10> 호주・뉴질랜드 경제성장(실질 GDP 증가율, %) ····· 52
<그림 2-11> 호주 실업률 변동추이(1978～2006) ····· 53
<그림 2-12> 뉴질랜드 기준금리 변동 추이(1996～2007.5) ····· 56
<그림 2-13> 뉴질랜드 환율 변동 추이 ····· 57
<그림 2-14> 한국의 對호주 수출입 추이 ····· 64
<그림 2-15> 세계 및 개도국에서 차지하는 아프리카 경제의 비중 ····· 80
<그림 2-16> 아프리카의 교역선 구조(2005년) ····· 82
<그림 2-17> 아프리카와 동아시아 극빈층 인구 비교 ····· 84
<그림 2-18> 아프리카의 경제개혁 비교평가 ····· 86
<그림 2-19> 아프리카의 분쟁 감소 추이(1996～2005) ····· 86
<그림 2-20> 아프리카의 경제성장 추이 ····· 87
<그림 2-21> 아프리카의 FDI 유입액 추이 ····· 88
<그림 2-22> 한국의 대 아프리카 교역추이 ····· 89
<그림 2-23> 주요 자원별 아프리카 수입 비중 ····· 89
<그림 2-24> 우리나라의 아프리카 5대 수출시장 ····· 90
<그림 2-25> 아시아 주요국의 아프리카 시장점유율 비교 ····· 91
<그림 2-26> 한국의 대 아프리카 국별 직접투자 비중 ····· 92
<그림 2-27> 세계 지역별 석유매장량 분포도 ····· 94

<그림 2-28> 세계 지역별 천연가스 매장량 분포도 ····· 94
<그림 2-29> 한국 전략자원의 아프리카 자원 부존 현황 ····· 95
<그림 2-30> 중남미 지역 등록선대 비중(2006년) ····· 101
<그림 2-31> 북미-중남미 항로의 물동량 현황 및 전망 ····· 105
<그림 2-32> 유럽-중남미 항로의 물동량 현황 및 전망 ····· 105
<그림 2-33> 태평양 항로 물동량과 멕시코의 도전 ····· 111
<그림 2-34> 멕시코 Colonet 항 위치와 주요 제원 ····· 111
<그림 2-35> 멕시코 Colonet 항과 미국 LA/LB 및 주요 도시와의 거리 ····· 112
<그림 2-36> 파나마 운하 확장시 새롭게 도입되는 갑문 시스템 ····· 113
<그림 2-37> 중남미 지역 항만 물동량 처리량 추이 ····· 115
<그림 2-38> 중남미 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중 추이 ····· 116
<그림 2-39> 남미 주요 항만 위치도 ····· 120
<그림 2-40> 중미 및 카리브해 연안 주요 항만 위치도 ····· 121
<그림 2-41> 중남미 지역 항만 처리물동량 전망 ····· 131
<그림 2-42> 중미공동시장 ····· 138
<그림 2-43> 남회귀선 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 144
<그림 2-44> 아마존 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 145
<그림 2-45> 기아나 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 146
<그림 2-46> 남부 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 147
<그림 2-47> 중부 대양 간 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 149
<그림 2-48> 메르코수르-칠레 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 150
<그림 2-49> 페루-브라질-볼리비아 허브의 그룹별 프로젝트 ····· 151
<그림 2-50> 31개 프로젝트 이행계획(2005-2010) ····· 152
<그림 2-51> 중남미와 아프리카의 민영화 양허 현황 ····· 155
<그림 2-52> 중미 연안수송의 잠재력 비교 ····· 158
<그림 2-53> 중미의 연안수송 현황(로-로선) ····· 159
<그림 2-54> 함부르크수드사의 브라질 연안수송 서비스 ····· 161
<그림 2-55> 리버플레이트강 수로 ····· 164
<그림 2-56> 중남미 운송망의 제약과 개발필요 지역 ····· 168
<그림 2-57> 2006년 중남미 지역의 석유류 수출입 물류체계 현황 ····· 172
<그림 2-58> 세계 석유자원 교역 및 물류체계 현황(2006년) ····· 173
<그림 2-59> 남미지역의 천연가스 물류 네트워크 구축 ····· 177
<그림 2-60> 세계 천연가스 자원 교역 및 물류체계 현황(2006년) ····· 178

<그림 2-61> 대양주 지역 상선대 등록선대 비중 ····· 186
<그림 2-62> 동북아-대양주 항로의 물동량 현황 및 전망 ····· 190
<그림 2-63> 유럽-대양주 항로의 물동량 현황 및 전망 ····· 190
<그림 2-64> 북미-대양주 항로의 물동량 현황 및 전망 ····· 191
<그림 2-65> 호주 뉴캐슬 항의 근해대기선박 척수 추이(월간평균) ····· 197
<그림 2-66> 대양주 지역 항만 처리물동량 추이 ····· 200
<그림 2-67> 대양주 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중 추이 ····· 200
<그림 2-68> 대양주 주요 항만 위치도 ····· 204
<그림 2-69> 대양주 지역 항만 처리물동량 전망 ····· 211
<그림 2-70> 호주의 중장기 성장지표 ····· 218
<그림 2-71> 호주 내륙운송망 ····· 218
<그림 2-72> 화물 운송수단의 비중(1999～2000) ····· 219
<그림 2-73> 실질화물운임 : 도로와 철도(1965～2001) ····· 220
<그림 2-74> 호주 남-북 및 동-서 철도망 지도 ····· 222
<그림 2-75> 철도운송 구간별 비 벌크화물의 성장전망 ····· 223
<그림 2-76> 동-서 노선 운송수단별 시장 비중비교 ····· 224
<그림 2-77> 시드니-펄스노선 성장률과 점유율 ····· 224
<그림 2-78> 멜버른-아델레이드 노선 성장률과 점유율 ····· 225
<그림 2-79> 멜버른-펄스 노선성장률과 점유율 ····· 225
<그림 2-80> 운송모드별 총 비 벌크화물의 수송량 ····· 232
<그림 2-81> 비 벌크화물의 운송모드별 수송추이 ····· 233
<그림 2-82> 호주 운송물류비용 ····· 234
<그림 2-83> 수송수단 별 점유율(2002년 기준) ····· 237
<그림 2-84> 뉴질랜드 도로망 지도 ····· 238
<그림 2-85> 뉴질랜드 주요 철도 망 ····· 240
<그림 2-86> 2006년 대양주 지역의 석유류 수출입 물류체계 현황 ····· 246
<그림 2-87> 아프리카 지역 상선대 등록 추이(2004～2006) ····· 256
<그림 2-88> 유럽-서 아프리카 항로의 물동량 현황 및 전망 ····· 261
<그림 2-89> 아프리카의 대중국 수출 물동량 전망 ····· 265
<그림 2-90> 해적사건 발생 추이 ····· 268
<그림 2-91> 주요 해적사건 발생 지역별 분포(2005년) ····· 269
<그림 2-92> 아프리카 지역 항만 처리물동량 추이 ····· 271
<그림 2-93> 아프리카 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중 추이 ····· 271

<그림 2-94> 아프리카 주요 항만 위치도 ····· 275
<그림 2-95> 아프리카 지역 항만 처리물동량 전망 ····· 285
<그림 2-96> 남부 아프리카지역의 주요 도로간선 ····· 291
<그림 2-97> 남부 아프리카지역의 도로밀도 ····· 291
<그림 2-98> 남부 아프리카지역의 도로 접근성 ····· 292
<그림 2-99> 남부 아프리카지역의 철도 현황 ····· 294
<그림 2-100> 남부 아프리카지역의 철도밀도 ····· 295
<그림 2-101> 남부 아프리카지역의 철도 접근성 ····· 295
<그림 2-102> Transport Corridors Where SSATP is Involved ····· 299
<그림 2-103> SADC의 Spatial Development Initiative ····· 300
<그림 2-104> 중국의 對아프리카 주요 투자진출 현황 ····· 303
<그림 2-105> 2006년 아프리카 지역의 석유류 물류체계 현황 ····· 311
<그림 2-106> 알제리 지역의 천연가스 파이프라인 네트워크 ····· 314
<그림 2-107> 이집트의 천연가스 파이프라인 네트워크 ····· 314
<그림 2-108> 서아프리카 주요국의 천연가스 파이프라인 네트워크 ····· 321
<그림 2-109> 중남미 통합의 과정과 전망 ····· 325
<그림 2-110> 중남미 물류인프라 통합 정책의 양대 축 ····· 327
<그림 2-111> 호주 물류위원회의 역할 및 기능 개념도 ····· 344
<그림 2-112> 아프리카 물류정책의 배경 ····· 357
<그림 3-1> 중남미·대양주·아프리카 지역 물류환경변화의 핵심 이슈 도출 흐름도 ···· 366
<그림 3-2> 중남미 해운물류시장의 주요 이슈 ····· 368
<그림 3-3> 중남미, 차기 물류투자의 급증 지역 ····· 370
<그림 3-4> 중남미 내륙물류 핵심 이슈 ····· 373
<그림 3-5> 중남미 에너지물류의 주요 이슈체계 및 흐름 ····· 375
<그림 3-6> 대양주 해운물류시장의 주요 이슈 ····· 377
<그림 3-7> 대양주, 세계 벌크 화물의 최대 항만 수요 지역 ····· 378
<그림 3-8> 호주의 내륙물류 핵심 이슈 ····· 381
<그림 3-9> 대양주 에너지물류의 주요 이슈체계 및 흐름 ····· 383
<그림 3-10> 아프리카 해운물류시장의 주요 이슈 ····· 385
<그림 3-11> 아프리카, 항만 물류의 성장 잠재 지역 ····· 386
<그림 3-12> 아프리카, 내륙물류 성장 잠재 지역 ····· 389
<그림 3-13> 대양주 에너지물류의 주요 이슈체계 및 흐름 ····· 391
<그림 3-14> 중국의 대외 직접투자 추이 ····· 399

<그림 3-15> 중국 외국인 직접 투자(FDI) 유입 추이 ····· 400
<그림 3-16> 중국의 지역별 투자실적(2006년말 누계) ····· 401
<그림 3-17> 중국의 분야별 투자실적(2006년말 누계) ····· 402
<그림 3-18> 아프리카 거점국가별 진출 환경 ····· 420
<그림 3-19> 주요 권역별 거점 항만 투자 전략 ····· 445
<그림 3-20> 인프라 거점 별 투자진출 전략 ····· 449

제1부

서 론

제1장 연구의 배경과 목적

제1절 연구의 배경과 필요성

세계 교역구조가 크게 변하고 있다. 지금까지 미국 중심의 북미자유무역협정(NAFTA)과 유럽 연합(EU), 그리고 아세안(ASEAN)을 3대 축으로 하던 교역 형태가 점차 다극화되고 있다. 이른바 브릭스(BRICs)의 등장과 포스트 브릭스(Post-BRICs)로 지칭되는 신흥 경제권의 부상, 그리고 유럽연합의 확대 등으로 제품의 생산과 소비 시장이 크게 변화하고 있기 때문이다. 특히 이 같은 상황에서 최근에는 중국 및 인도 등 신흥경제권 국가들이 산업생산에 필요한 원자재를 안정적으로 확보하기 위해 중남미와 아프리카 지역에 대한 투자를 강화하고 있다.

중남미 지역은 브릭스(BRICs) 국가인 브라질이 포함되어 있고, 파나마 운하 확장을 계기로 물류 인프라 건설이 크게 증가할 것으로 분석되어 우리나라 기업의 진출 유망시장 중 하나로 평가되고 있다. 특히 이 지역은 풍부한 광물 자원 및 곡물 등을 해외에 수출하기 위해 철도와 도로 등 내륙 인프라 확충에도 적극 나서고 있어 향후 성장 잠재력이 매우 큰 것으로 전문가들은 판단하고 있다.

석유 등 에너지 자원이 상당히 매장되어 있는 아프리카 지역은 최근 들어 중국·미국 등의 진출이 확대되고 있는 신흥 자원부국으로 부각되고 있으며, 호주 또한 중국이 최대 석탄 수출국으로 자리 매김하고 있다. 특히 아프리카 지역의 경우 일부 지역을 제외하고는 그 동안 장기간 지속됐던 정치적 불안과 인종적인 갈등이 점차 해소되고 있는 점도 이 지역의 경제 및 물류 성장에 크게 도움이 될 것으로 기대되고 있다.

또한 중남미와 아프리카 지역이 새로운 원료 공급지와 물류 시장으로 등장함에 따라 이 곳에 대한 물류서비스도 확대되고 있다. 중국이 가장 적극적으로 나서고 있다. 중국 2대 국영 선사 중 하나인 코스코(COSCO) 그룹은 중남미 지역에 대한 진출을 확대하기 위해 파나마에 투자를 강화하고 있다. 코스코는 이 지역에 대한 해운 서비스를 증강하는 한편, 파나마 선원들의 교육에 자사 선박을 제공하는 등 해운 및 물류 협력을 강화하고 있다. 같은 중국 선사인 차이나쉬핑(CSCL)은 3년 전부터 아시아-중남미 서비스를 개시하였다. CSCL이 이 지역에 대한 서비스에 나서기 전에 아시아-중남미 해상운송 서비스는 이미 중남미 지역에 진출하고 있던 함부르크 슈드나 프랑스 선사 CMA CGM 등이 거의 장악하고 있는 상태였다.

아시아-아프리카 시장에 대한 해상운송 서비스는 세계 1위선사인 머스크 라인 등이 주도하고 있는 가운데, CMA CGM이 최근 모로코 선사를 인수하는 등 적극적으로 가세하고 있다.

CMA CGM은 모로코 최대 국영선사이자 카사블랑카 항만과 지브롤터 해협 남단 탕헤르 컨테이너터미널의 지분을 갖고 있던 코마나브(Comanav)를 2007년 4월 전격 인수했다. 향후 성장 잠재력이 큰 이 지역의 물류 시장을 선점하기 위한 전략으로 평가되고 있다. 우리나라의 대우조선해양이 나이지리아 해상 유전에서 나오는 석유를 운송하기 위해 지역 업체와 합작으로 유조선사를 설립하기로 하는 등 국내 기업의 진출도 가시화되고 있다.

즉, 중남미, 대양주, 아프리카 지역은 자원물류의 중심지이며 미래 새로운 물류시장으로 떠오르고 있는 지역이다. 특히 자원개발과 관련해 이들 지역에 대한 물류 SOC 투자는 새로운 시장을 미리 선점하는 매우 중요한 의미를 갖는 것으로 생각할 수 있다. 브라질의 남북종단철도 및 횡단도로, 아르헨티나의 안데스 산맥 통과 도로부설, 아프리카 철도 및 도로에 대한 투자가 모두 이들 지역의 자원개발과 연계되어 이루어지고 있다. 놀랍게도 중국은 이미 이들 지역에 대한 자원개발 및 물류 SOC에 막대한 투자를 하면서 이들 시장을 선점하고 있다. 우리도 시급히 이들 지역에 대한 물류시설 투자, 경제협력 등을 전략적으로 추진해야 할 필요성이 있다.

중남미와 아프리카는 우리나라 물류업체들에게 새로운 기회를 제공할 것으로 기대되고 있어 이들 지역의 물류정책, 동향 등의 정보가 매우 필요한 시점이다. 특히 이 지역은 우리나라와 지리적으로 멀리 떨어져 있다는 점과 스페인어권과 불어권이라는 언어적 특성으로 인해 우리에게는 이들 지역의 정보 접근에 한계가 있는 실정이다. 따라서 이 연구에서는 이 지역의 경제 및 물류 환경 변화에 대한 정보 축적을 1차적인 연구 목표로 삼고, i) 3지역의 향후 성장 잠재력 분석, ii) 우리나라 물류기업의 투자진출 가능성, iii) 남반구와 북반구 사이의 해운물류 서비스 활성화 전망 등을 중점적으로 분석해 우리나라 물류정책에 반영하는 것을 주요 목적으로 하였다.

제2절 연구의 목적

1. 지금까지의 연구

우리나라는 참여정부 주도 하에 “동북아 물류중심”을 국가정책으로 채택하여 추진하고 있다. 이에 따라 미래 물류환경 변화에 대응하는 선점능력이 물류 중심 국가의 핵심과제로 등장하고 있다. 이 같은 동북아 물류중심 실현은 글로벌 물류환경 변화에 적절히 대응해야 할 뿐만 아니라 환경변화를 선도할 수 있는 능력을 확보해야 가능한 것으로 판단되고 있다. 즉, 미래 물류체제의 핵심역량을 끊임없이 선점하는 노력이 병행되어야 동북아 물류 중심적 지위를 지속적으로 유지할 수 있다.

이 같은 목적을 효과적으로 달성하기 위해서는 중장기 세계 물류환경 변화를 면밀히 연구함으로써 글로벌 물류체제 변화내용을 정확히 포착하는 것이 중요하다. 한국해양수산개발원이 이 같은 작업에 선도적으로 나섰다. 우리 원은 2004년부터 5개년에 걸쳐 세계 주요 권역별 중장기 물류 환경변화를 연구함으로써 향후 글로벌 물류지도를 제시하고, 이러한 글로벌 물류지도에 근거해서 우리기업의 글로벌 활동과 우리나라의 동북아 물류 중심화 전략에 미래지향적 방향을 제시하기 위한 연구를 수행하고 있다. 이 연구보고서 제목에 나와 있는 '세계 물류 환경변화와 대응전략'이 바로 그것이다.

제1차 연구(2004년)에서는 물류환경변화에 대한 총론적인 점검을 통하여 정부정책과 기업전략에 주는 시사점을 제시하였다. 제2차 연구(2005년)에서는 글로벌 물류의 핵심지역인 유라시아 물류환경변화에 따른 대응방안을 마련하였다. 또한 제3차 연구(2006년)에서는 아태지역 물류환경변화에 따른 우리나라의 정책적·전략적 포지션을 설정하는데 초점을 맞추어 과제를 수행한 것이 특징이다. 제4차 연구(2007년)는 남반구와 북반구 교역의 핵심지역인 중남미와 대양주, 그리고 아프리카 지역의 물류시장 환경변화를 분석하고, 우리나라 기업의 진출 전략을 제시하는 것을 목표로 설정하였다.

1) 2004년 제1차년도 연구(총론)

좀더 자세히 제1차년도 연구의 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다. 제1장 연구의 배경 및 목적, 제2장 국제 물류규범 및 질서 변화(제1절 국가 간의 물류·교역 협정, 제2절 국제기구의 물류·교역 규범, 제3절 국제물류·교역 규범 변화), 제3장 교역구조 변화와 물류시장(제1절 세계 교역구조 변화, 제2절 교역구조 변화의 요인과 전망, 제3절 세계 교역 및 물동량 전망), 제4장 물류관련 기술 변화(제1절 운송수단관련 기술변화, 제2절 인프라관련 기술변화, 제3절 화물처리 관련 기술변화, 제4절 정보 및 소프트웨어 관련 변화), 제5장 화주의 물류수요 변화(제1절 경영 및 거래패턴의 변화, 제2절 SCM 보편화와 물류 니즈 변화, 제3절 정보통신 발달 및 전자상거래 활성화, 제4절 주요 화주들의 물류관리 개선사례), 제6장 물류공급부문의 변화(제1절 운송부문의 변화, 제2절 물류기지의 변화, 제3절 물류 Player의 변화, 제4절 물류부문 혁신사례), 제7장 주요 국가의 물류정책(제1절 미국의 물류정책, 제2절 EU의 물류정책, 제3절 중국의 물류정책, 제4절 일본의 물류정책), 제8장 미래 물류신조류와 대응방안(제1절 미래 물류환경과 신조류, 제2절 대응방안)으로 구성되었으며, 제9장 결론에서 1. 물류환경의 지각변동 예상, 2. 미래준비를 위한 발상전환 필요, 3. 환적화물 유치전략, 미래물류환경을 반영해야, 4. 물류 중심화 정책, 기술과 지식분야로 확장되어야, 5. 유연하고 미래지향적 물류정책 필요 등을 지적하였다. 특히, 제1차년도 연구에서는 모든 물류의 변화를 빠짐없이 조망하였다. 따라서 제1차 연구보고서는 과거와 현재, 그리고 향후 예상되는 글로벌 물류변화를 살펴보는데 크게 도움이 될 것으로 보인다.

2) 2005년 제2차년도 연구(유라시아 연구)

한편, 제2차년도 연구의 주요 내용은 다음과 같다. 제1부 서론(제1절 연구의 배경과 목적. 제2절 연구 주요 내용과 방법), 제2부 유라시아 경제 및 물류환경 변화(제1장 중국, 제2장 러시아 및 중앙아시아, 제3장 인도권, 제4장 동남아권, 제5장 중동권, 제6장 유럽권), 제3부 유라시아 물류변화와 대응전략(제1장 유라시아 물류 100대 트렌드, 제2장 대응방향 및 정책건의)으로 구성되었다.

특히, 제2차년도 연구 제2부에서 각 권역별 주요 트렌트와 정책적 시사점을 도출하였으며, 제3부에서는 각 권역별, 모드별 정책대응 방향을 제시한 것이 특징이다. 연구 대상 지역이 워낙 광범위할 뿐만 아니라 각 지역별 특색이 각각 다르게 나타나는 점을 고려하였다. 이에 따라 유라시아 대륙을 중국과 동남아, 인도, 러시아, 중동, 그리고 유럽 권으로 구분한 다음 각 권역의 경제 전반과 물류정책과 제도, 그리고 각 운송 부문별 변화를 분석하였다. 각 장에서 다룬 운송부문은 해운과 항만, 내륙교통체계, 항공 및 3PL, 그리고 에너지 물류를 포괄하는 것으로 하였다. 에너지 물류를 별도로 구분하여 집필한 것은 최근 들어 석유와 천연가스의 공급원이 러시아와 중앙아시아 등으로 다원화되고 있는 가운데, 중국과 인도, 우리나라의 수입량이 더욱 증가하고 있어 그 중요성이 크게 부각되고 있기 때문이다.

그리고 제3부에서는 유라시아 대륙에서 전개되고 있는 물류변화 양상에 대한 진단을 통해 정책적 시사점과 대응방안을 모색하는 데 중점을 두었다. 특히 제3부는 각 권역에서 나타나는 물류 변화와 특징적 현상들을 정리한 것으로, 권역의 내부적인 변화는 물론 다른 권역과 연계되는 사항까지 고려하였다. 화물과 운송수단, 그리고 물류업체의 국제적 이동이 초래하는 물류 변화를 전체적인 시각에서 조망하는 것이 대안을 마련하는 데 매우 중요하기 때문이다.

3) 2006년 제3차년도 연구(아태지역 연구)

2006년에 수행한 제3차년도 연구(아시아・태평양 편)는 모두 3개 부문으로 구성되어 있다.

연구 배경과 목적, 연구 방법론 등을 언급한 제1부 서론에 이어 제2부에서는 아시아・태평양 지역을 북미주, 일본, 중국, 동남아, 극동 러시아 등 모두 5개 지역으로 구분하여, 각 권역의 지역 경제 및 물류환경 변화를 집중적으로 분석하였다. 5개 지역은 동일하게 설정된 목차에 따라 경제환경 변화를 먼저 분석하고, 뒤이어 물류환경 변화를 고찰함으로써 서로 유기적인 관점에서 연구가 이루어지도록 하였다.

경제환경 변화에서는 경제동향 및 산업구조의 특징, 경제성장의 잠재력, 위험요인 등을 기술하였다. 이러한 경제변화를 토대로 하여 지역별 물류환경 변화를 기술하였다. 물류환경 변화에서는 해운, 항만, 내륙교통 및 에너지 물류 등 모두 4개 모드로 구분하여 변화 추이와 향후 트렌드를 분석하였다. 각 수송모드는 현황 및 특징, 성장잠재력 및 위협요인분석을 한 후

시사점을 도출하였다. 내륙교통물류 분야에서는 철도운송, 도로운송, 및 3PL 시장에 대하여 조사 분석하였다. 그리고 각 모드별 시사점을 도출한 후 이를 종합하는 지역별 종합시사점을 도출하였다. 각 권역에 포함되어 있는 각국의 물류정책 가운데, 핵심적인 사항도 이곳에서 다루었다.

제3부에서는 아시아·태평양 지역의 경제 및 물류환경 변화에 따른 대응전략을 제시하는 데 집중하였다. 특히 1) 물류환경변화 추세요인 도출 및 영향분석을 하여 변화추세에 대한 우선순위를 검토하였고, 2) 우리나라 정부의 주요 물류정책에 대하여 조사를 한 뒤, 3) 세계 물류변화에 우리 정부가 어떻게 대응하고 있는지를 분석하였다. 그리고 마지막으로 기업 및 정부에 대한 지역별·분야별 대응 방향 및 전략을 제시하였다.

2. 2007년의 연구

2007년에 수행되는 연구의 목적은 제1~3차년도의 연구를 통해 축적된 자료와 지식을 적극적으로 활용하는 동시에 지역 경제 및 물류 전문가들과의 협동연구를 강화함으로써 새로운 시장으로 떠오르고 있는 중남미·대양주·아프리카 지역의 물류환경 변화를 종합적·통합적으로 진단·분석하는 데 두었다. 특히 이 지역에 대한 연구 및 정책 자료가 거의 없는 점을 고려해 이 지역에 대한 경제 및 물류 정보를 확보하는 데 역점을 두었다. 또한 현재 이 지역에서 진행되고 있는 물류환경 변화가 세계 물류시장에 미치는 영향과 결과를 도출하는 한편, 우리나라 정부 및 기업이 앞으로 추진해야 할 효과적인 물류정책과 전략을 제시하는 것도 연구 목표로 삼았다.

<표 1-1> 연도별 주요 연구내용 및 목적

연 차	연구과제	목 적
제1차 연구 (2004년)	세계 물류환경변화와 대응방안	물류환경변화에 대한 총론적 점검을 통하여 정부정책과 기업전략에 주는 시사점 제시
제2차 연구 (2005년)	유라시아 물류환경변화와 대응방안	글로벌물류의 핵심지역인 유라시아 환경변화에 대한 대응방안 제시
제3차 연구 (2006년)	아·태지역 물류환경변화와 대응방안	세계 최대 물류시장인 아·태지역 환경변화에 대한 대응방안 제시
제4차 연구 (2007년)	**중남미·대양주·아프리카 물류환경변화와 대응방안**	**저개발 지역인 중남미와 아프리카의 물류환경을 진단하고, 대응방안을 제시(대양주 포함)**
제5차 연구 (2008년)	중장기 글로벌 물류지도 변화와 대응방안	중장기 물류지도 변화내용을 진단하여 종합적인 대응방안 제시

자료 : 한국해양수산개발원

제2장 연구의 주요 내용과 방법

제1절 연구의 주요 내용

2007년의 제4차 연구도 기본적인 골격은 지금까지 진행된 연구와 같은 형태를 취하였다. 연구 첫해인 2004년과 마지막 해인 2008년을 제외한 3개 연구년도의 경우 세계를 크게 3개 권역으로 구분한 뒤 차례대로 연구를 진행하고 있기 때문이다. 즉, 2007년 연구는 지금까지 권역별 연구에서 다뤄지지 않았던 중남미와 대양주(호주 및 뉴질랜드), 그리고 아프리카 지역의 경제 및 물류환경 변화를 분석하는 데 연구의 초점을 맞추었을 뿐 보고서 구성이나 분석 방법 등에서는 종전의 보고서와 통일성을 유지하려고 노력하였다.

이에 따라 2007년 연구보고서를 크게 3개 부문으로 구분하여 집필하였다. 제1부에서는 연구 배경과 목적, 연구 방법론 등을 언급하였다. 이 곳에서는 특히 지금까지 수행된 연구 내용을 간략하게 정리하였다. 제4차년도에 진행되는 연구와의 연결성을 확보하고, 시사점을 찾는 데 활용하기 위한 것이다.

제2부에서는 연구 대상 권역을 중남미, 대양주, 아프리카 지역으로 구분한 다음, 각 권역의 경제 및 물류환경 변화를 집중적으로 분석하였다. 다만, 3개 권역에 포함되는 국가가 워낙 방대한 점을 고려해 중남미 지역은 칠레와 브라질, 아르헨티나를 주 분석대상으로 하고, 멕시코와 파나마, 베네수엘라 등과 관련된 사항에 대해서는 부가적으로 검토하도록 하였다. 아프리카의 경우도 이집트와 모로코를 중심으로 하는 북부 지역과 사하라 사막 이하 남아프리카공화국을 포함하는 남부 지역으로 구분하여 연구를 진행하였다. 그리고 항만 개발과 선사들의 서비스와 관련해서는 아프리카를 동서 연안으로 나눠 분석하는 방법을 택했다. 대양주는 두 나라 밖에 없으므로 호주와 뉴질랜드를 모두 포함하였다.

한편, 3개 권역은 동일하게 설정된 목차에 따라 경제환경 변화를 먼저 분석하고, 물류환경 변화를 고찰함으로써 서로 유기적인 관점에서 연구가 이루어지도록 노력하였다. 경제환경 변화에서는 경제동향 및 산업구조의 특징, 경제성장의 잠재력, 위험요인 등에 역점을 두고 연구 보고서를 작성하였다. 이러한 경제환경 변화를 토대로 하여 지역별 물류환경 변화를 기술하였다.

물류환경 변화에서는 해운, 항만, 내륙교통 및 에너지 물류 등 모두 4개 모드로 나눠 변화 추이와 향후 트렌드를 분석하였다. 각 수송모드는 현황 및 특징, 성장잠재력 및 위협요인을 분석한 후 각 모드별 시사점을 도출하였다. 내륙교통물류 분야에서는 철도운송, 도로운송, 및

3PL 시장에 대하여 조사 분석하였다. 그리고 각 모드별 시사점을 도출한 후 이를 종합하는 지역별 종합시사점을 도출하였다. 각 권역에 포함되어 있는 각국의 물류정책 가운데, 핵심적인 사항도 이곳에서 다루었다.

제3부에서는 3개 권역의 경제 및 물류환경 변화에 따른 대응전략을 제시하는 데 집중하였다. 이를 위해 물류환경변화 추세요인 도출 및 영향분석을 하여 변화추세에 대한 우선순위를 검토하였다. 그리고 기업 및 정부에 대한 지역별·분야별 대응 방향과 전략을 제시하는 것으로 연구의 결론을 맺었다.

제2절 연구 수행 방법론

1. 선행연구와의 차별성 및 선행연구결과 반영

중남미·대양주·아프리카 지역을 물류환경 변화의 관점에서 조사·분석·전망하고, 중장기 대응방안을 제시하는 내용을 담은 것은 이 연구가 처음이다. 그 동안 여러 기관에서 수행한 중남미·대양주·아프리카 지역에 관한 연구는 경제발전 및 통합, 교역자유화 등 경제적 측면에 초점을 맞춘 것이 대부분이다. 특히 브릭스와 포스트 브릭스에 대한 관심이 높아지면서 이들 국가에 대한 연구가 어느 정도 이루어지고 있는 것도 사실이다.

그러나 기존의 연구는 거의 대부분이 우리나라 제조기업의 해당 지역 진출방안 등을 모색하는 데 초점이 맞춰져 있다. 이번 연구와 같이 세계 교역구조의 변화와 트렌드를 읽고, 그 흐름에 따라 우리나라 물류기업의 진출 전략과 해외 물류시장 활용방안을 제시하는 내용은 없는 실정이다.

또한 매우 단편적으로 개별 국가 및 지역별, 운송모드별 물류 현황에 관한 연구가 진행된 바 있으나, 중남미·대양주·아프리카 대륙 전체를 대상으로 산업, 교역, 물류환경의 변화 트렌드를 분석·전망하고 대응방안을 제시하는 연구는 없었던 것으로 파악되었다.

특히, 중남미·아프리카 지역은 현재 상대적으로 물류환경이 매우 열악하여 이들 지역의 발전 정도가 향후 글로벌 물류환경 변화 추이 및 동향에 중요한 영향을 미친다고 할 수 있다. 따라서 우리나라로서는 미개척지인 이들 지역의 물류현황을 종합적으로 진단하는 한편, 이러한 국지적 물류동향뿐만 아니라 글로벌 차원의 물류 트렌트를 제시하는 데 이 연구의 차별성이 있는 것으로 평가된다.

<표 1-2> 본연구와 선행연구의 차별성

구분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요선행연구	1	-과제명 : 對중남미 경제협력 중장기 전략 -연구자(년도) : 김원호 외(2004) -연구목적 : 남미 주요 3국을 중심으로 對중남이 경제협력 중장기 전략 도출	-문헌조사 -해외 연구동향 파악 -자료 분석	-중남미 경제협력 중장기 전략 -한-아르헨티나 경제협력 강화 방안 -한-브라질 경제협력 강화방안 -한-칠레 경제협력 강화방안
	2	-과제명 : Africa in the World Economy - The National, Regional, International Challenge -연구자(년도) : Jon Joost Teunissen 외 편(2004) -연구목적 : 아프리카 대륙의 경제발전을 위한 대내외 환경분석	-문헌조사 -자료 분석	-아프리카 경제발전 패러다임 -아프리카 역내 국가적, 지역적 경제발전을 위한 정책대안 -아프리카 경제발전을 위한 국제적 공조 : 교역 및 자본
	3	-과제명 : 국제항공여건 변화에 따른 대응방안 연구 -연구자(년도) : 교통연구원(1992) -연구목적 : 항공여건변화 분석 및 전망과 합리적인 항공정책방향	-문헌조사 -해외 동향 파악 -자료 분석	-세계 항공동향 및 전망 -경제블록(중남미, 아프리카 포함) 및 주요국별 항공정책 -정책방향
	4	-과제명 : Analysing the Relative Efficiency of Container Terminals of Mercosur using DEA -연구자 : Leonardo Ramos Rios, Antonio Carlos Gastaud Macada -연구목적 : 2002~2004년 기간 중 메르꼬수르 지역 컨테이너항만 효율성 분석	-자료분석 -DEA (Data Development Analysis)	-메르꼬수르 4개국 항만 효율성 분석 -DEA 기법 및 평가
	5	-과제명 : An assessment of port reform in Argentina : outcome and challenge ahead -연구자 : Tomas Serebrisky, Lourder Trujillo -연구목적 : 1990년대 아르헨티나 항만 개혁 과제	-자료분석 -문헌조사	-아르헨티나 항만 개혁의 공과 실 -향후 과제
본 연구		-과제명 : 세계물류환경변화와 대응방안 연구(4차년도) - 중남미/아프리카 지역의 물류환경변화와 대응방안 -연구자(년도) : 양창호(2007) -연구목적 : 저개발 지역인 중남미 및 아프리카와 대양주 지역의 물류환경 변화를 거시적·종합적으로 진단·분석함으로써 세계 물류시장에 미치는 영향과 우리나라 정부 및 기업의 장기적인 물류정책 및 전략을 제시함	-문헌조사 -해외사례연구 -전문가워크숍 개최	-중남미/대양주/아프리카 지역 경제·교역구조 변화 및 전망 -중남미/대양주/아프리카 지역 물류시장의 현황 및 발전전망 -중남미/대양주/아프리카 지역 물류네트워크 현황 및 발전 전망 -중남미/대양주/아프리카 지역 주요국의 물류관련 정책변화 -중남미/대양주/아프리카 지역 물류환경변화와 대응방향

자료 : 한국해양수산개발원

다만, 국제연합무역개발협의(UNCTAD), 세계은행(World Bank), 세계무역기구(WTO) 등 주요 국제기구에서 최근까지 발간된 해당 지역의 개발투자, 금융 및 제도 관련 분석보고서를 충분

히 활용하는 한편, KMI 정책과 동향(KMI 주간 보고서)[1]에 발표되고 있는 뉴스 분석을 통해 시시각각으로 이루어지고 있는 주요 변화를 반영하였다. 또한 *American Shipper*, *Containerisational International*, *Fairplay* 등 주요 해운항만 전문지의 분석 내용을 검토 반영하였으며, 중남미, 대양주 및 아프리카 등 각 지역을 대상으로 분석한 연구논문을 활용하여 시사점을 얻는 데 활용하였다.

2. 추진전략 및 방법

1) 추진 전략

연구의 첫 단계에서는 광범위한 본 연구를 체계적으로, 조직적으로 추진하는 방법을 고려하였다. 제4차년도 연구가 시작되기 전에 KMI 연구진들은 여러 차례 워크숍을 통해 권역 구분과 대상 지역 확인, 해당 지역에 대한 집필진 선정 등과 같은 작업을 수행하였다. 이에 따라 각 권역에 포함되는 일부 연구 내용은 해당분야의 전문 연구진이 참여하는 방법을 택하였다. 권역별 경제 분야는 대외경제정책연구원의 각 지역전문가에게 의뢰하여 최신의 경제동향을 집필하게 한 것이 특징이다. 해운, 항만 및 에너지물류분야의 집필은 본원 연구진이 수행하였다. 또한 지역별 물류정책에 관한 부분은 각국의 물류 전문가에게 집필 및 자문을 의뢰하여 보고서의 신뢰도를 높이도록 하였다.

두 번째 단계에서는 우선 3개 권역에서 공통적으로 나타나는 추세를 분석하는 방법을 취하였다. 연구 대상으로 중남미, 대양주, 아프리카 등 3개 권역을 설정하였다. 3개 권역은 지리적으로 서로 유사성이나 연결성은 거의 없는 것이 특징이다. 그러나 3개 권역은 향후 성장이 예상되는 지역이라는 점과 남북 물류로 연결된다는 점에서 공통점을 갖고 있다. 따라서 3개 권역에 대한 연구는 각각 구분하여 진행하되, 종합 시사점을 도출하는 데는 상호 연계성이 있는지 확인하는 전략을 택하였다. 이는 3개 권역에 공통적으로 나타나는 추세를 분석하여 대응전략을 수립하기 위한 것이다.

세 번째 단계에서는 권역별로 수행된 연구결과를 거시적·통합적인 관점에서 연계시키고 평가하였다. 우리나라에 미치는 영향과 세계 물류 환경에 미치는 영향을 종합적으로 분석하고, 권역별로 도출된 물류환경 변화 요인 및 추세와 향후 예상되는 영향의 전체적인 공통성과 연관성을 확인한 다음 물류 트렌드 별 우선순위를 평가하기 위한 것이다. 이 연구 단계에서는 분석기법 분야의 연구를 수행한 대학교 교수의 자문 등을 통해 진행하였다.

마지막 연구 단계에서는 권역별로 제안된 정부정책 및 기업전략을 상호 비교하고, 3단계에

1) KMI에서 발간하는 주간보고서로 매주 화요일 발간되며, 해운항만관련 소식 및 주요 이슈를 분석하여 발표함

서 종합적으로 도출된 각 권역의 물류환경 변화 추세와 그 영향에 효과적으로 대응할 수 있는 정책과 전략을 제시하였다. 우리나라가 추진하고 있는 정책의 유용성을 이 지역에 대비함으로써 정책의 실효성을 확인하는 과정이 필요하다는 판단에 따른 것이다. 또한 이 단계에서는 지금의 정부 정책에서 다루지 못하고 있는 문제를 발굴하여 대응 방향을 제시하였다. 이와 함께 정부정책 방향을 설정하고, 기업의 진출 전략과 지원이 필요한 사항에 대해서도 이 곳에서 다뤘다.

2) 연구 방법

(1) 기본 방향

첫째, 기본적으로 최신의 경제 및 물류동향을 파악하는 데 역점을 두었다. 국내외 논문에 대한 분석과 저명 전문지나 저널 및 콘퍼런스에서 발표되는 자료에 대한 조사를 1차적으로 추진하였다. 특히 최근의 물류동향은 주요 해외 전문지의 On-Line 및 Off-Line News, 해외 전문기관에서 발행하는 문헌 및 국제회의 자료 등을 획득하는 데 집중하였다.

둘째, 연구 내용의 질적 수준을 제고하고 도출되는 결론을 객관화하기 위해 내부연구진 워크숍을 주기적으로 실시하는 한편, 외부 집필진 및 전문가와 토론 및 자문의 기회를 수시로 마련하였다. 특히 연구가 진행되는 동안에도 연구진이 관련 전문가를 수시로 면담함으로써 연구내용을 검증하는 과정을 거쳤다.

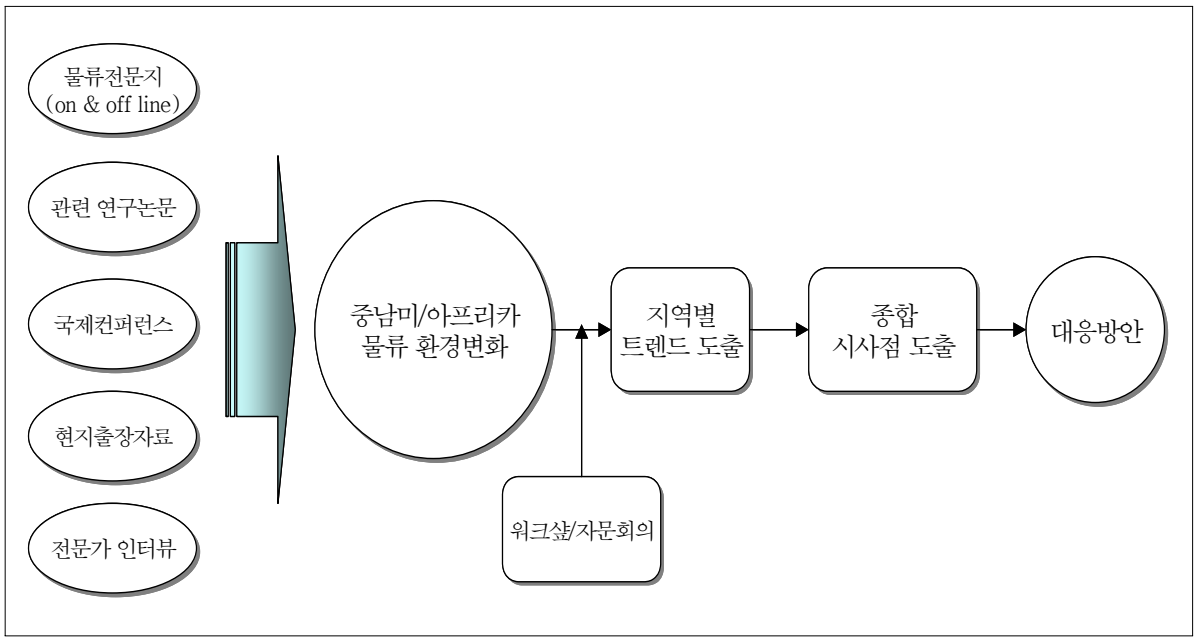
셋째, 연구내용의 객관성과 타당성을 확보하기 위해 해외출장에 의한 현지 직접조사와 국제 콘퍼런스 참석 및 지역전문가 면담을 실시했다. 이를 통해 주요 지역별 물류환경 변화의 추이 또는 요인을 추출했으며, 특히 연구에 필요한 정보 및 자료의 수집이 어려운 지역들을 중심으로 현지출장을 실시했다. 연구진은 6차에 걸쳐서 아프리카(남아프리카공화국), 대양주(호주, 뉴질랜드), 남미(브라질, 아르헨티나, 페루, 칠레), 중미(파나마, 멕시코, 베네수엘라)에 대한 집중적인 현장조사와 현지 전문가 면담을 실시했으며, 2회에 걸쳐서 국제 콘퍼런스에도 참가하였다. 2007년 3월 28～30일 남아프리카공화국 요한네스버그(Johannesburg)에서 개최된 ‘제5차 아프리카 복합운송 국제회의(the 5th Intermodal Africa)’와 2007년 6월 6～7일 스페인 바르셀로나(Barcelona)에서 개최된 ‘2007년 세계물류 콘퍼런스(SIL 2007)’에 참석하여 최신 물류 동향에 대한 자료를 수집했으며, 현지 물류전문가와 집중적인 논의를 통해 종합 트렌드 및 시사점과 지역별 핵심 이슈를 도출하는 근거로 활용하였다.

<표 1-3> **자료수집위한 방문기관**

	정부・공공기관	기업체	연구소・국제회의
중미	• 멕시코 교통부 해운・항만국 • 멕시코 만자니오 항 • 멕시코 한국대사관 • 파나마 운하청(ACP) • 파나마 해운청(AMP) • 파나마 콜론 자유지대(Colon Free Zone) • 베네수엘라 해운항만청 • 베네수엘라 한국 대사관 • Cabello 항만청	• KOTRA 멕시코시티 무역관 • 한진해운 멕시코 지사 • 시호크 로지텍(Seahawk Logitech) • KOTRA 파나마 무역관 • LG 파나마 지사 • LG 베네수엘라 지사 • 삼성전자 베네수엘라 지사 • KOTRA 베네수엘라 무역관 • 현지물류기업 • 파나마 항만 관리회사(Panama Ports Company)	
남미	• 브라질 한국대사관 • 브라질 교통부 • 브라질 해운항만청 • 산토스 항만청 • 리오데자네이로 터미널 • 아르헨티나 교통부 • 부에노스아이레스 항만청 • 칠레 교통부 • 칠레 물류협회 • 칠레 산안토니아 항만청 • 칠레 발파라이소 항만청 • 페루 교통부 • 리마 항만청 • Callao 항만청	• 한진해운 • KOTRA 상파울로 무역관 • KOTRA 부에노스아이레스 무역관 • LG 전자 • 브라질 한인회 • KOTRA 리마 무역관 • STX 팬오션 산티아고 지사 • 현지 물류기업	• 아르헨티나 해운연구소 * '2007년 세계물류 콘퍼런스(SIL 2007)' (스페인 바르셀로나, 2007. 06.06～07)
아프리카	• 남아프리카 공화국 항만청(NPA)방문 • 더반항만청 • 이집트 수에즈 운하청 • 알렉산드리아 항만청	• KOTRA 요하네스버그 무역관 • POSCO • KOTRA 카이로 무역관	• 5th Intermodal Africa 국제회의(남아공 더반, 2007. 03. 28～29)
대양주	• 호주 경쟁소비자위원회(ACCC) • 호주 생산성위원회	• KOTRA 멜버른 무역관 • KOTRA 시드니 무역관 • 현대상선 시드니 지사 • STX 팬오션 멜버른 지사	

넷째, 주요 지역별 물류환경 현황 및 트렌드 분석과 관련한 연구 결과를 검증하고, 정부와 기업의 대응방안 및 추진전략에 대한 객관성과 실용 가능성을 확보하기 위해 2차에 걸친 자체 연구심의에서 제시된 의견을 반영했다. 연구심의에는 참여 연구진뿐만 아니라 정부 및 기업 등 관련 분야 정책 및 해외 시장 진출·투자계획을 검토하고 있는 담당자 등 관련 전문가가 참여함으로써 실질적으로 연구 결과에 대한 검증이 가능하도록 하였다.

<그림 1-1> 연구방법론 흐름도



(2) 연구자료 수집 및 분석

앞서 언급한 해외출장 및 방문지역에서 수집한 자료는 국내문헌이 상대적으로 부족함을 극복하고 연구의 질을 높이는 데 큰 몫을 담당했다. 이러한 자료는 각 지역 대표국가의 정부·공공기관, 주요 항만과 물류기업, 연구소 등을 직접 방문하여 면담을 통해 1차적으로 수집되었으며, 출장을 통해 만난 전문가를 중심으로 인력풀을 구성해 국내에서 필요한 자료가 있는 경우, 전화 또는 이메일을 통해 2차적으로 자료를 수집했다. 또한 아프리카와 중남미의 경우, 직접 외부전문가를 방문해 집필가능여부를 타진해 의뢰를 맡겼다. 이렇게 수집된 자료는 해운·항만·물류 분야로 분리해 분야별로 집필을 담당한 연구원의 연구 활동을 위해 공유·활용되었다.

<표 1-4> **지역 · 국가별 수집자료 목록**

지역	국가	수집자료
중미	멕시코	• VISIÓN ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO Marítimo - Portuario EN MÉXICO • PORT OF MANZANILLO • Mexican Policy Perspective for Intermodal Transportation • INFORME ESTADISTICO MENSUAL MOVIMIENTO DE CARGA, BUQUES Y PASAJEROS • Efficiency Gains from Port Reform and the Potential for Yardstick Competition: Lessons from Mexico • LatinAmericanPortsandTransportInfrastructureChallenges
	베네수엘라	• INEA • SISTEMA LOGISTICO PORTUARIO VENEZOLANO: PROCESO DE DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCIAS
	파나마	• Panama Presentation, PANALPINA • Integrated Logistics Solution for Korea Maritime Institute • Manzanillo International Terminal
남미	브라질	• 중장기 경제성장 계획(PAC) 보고서 • 산토스 내륙물류 현황 및 개발 • 산토스 항만 터미널 현황 및 개발 • 리오데자네이로 항만 자료집 • 브라질 항만 통계 연보(ANUARIO ESTATISTICO PORTUARIO 2005/2006) • 국립수자원연구소(ANA)의 활동 보고서(Relatorio de Actividades de ANA)
	아르헨티나	• The World of Hutchison Port Holdings • River Plate Shipping Guide 07 • 해운연구소회보(BOLETIN Centro de Navegacion) • 미래 운송전망 분기보고서(TRANSPORTE AL FUTURO - informe cuatrimestral-) • 부에노스 아이레스 항만의 과거와 현재(Pasado y Presente del Puerto BUENOS AIRES) • 무역 주간지 '엑스떼리오르'(El semanario del Comercio EXTERIOR) • 부에노스 아이레스 항만 자료집 • 해외교역 전망보고서(Proyectando el futuro del comercio exterior)
	칠레	• 산안토니오 항만 현황 및 개발계획
	페루	• Callao 항만 현황
아프리카	남아공	• 남아공 항만 현황과 개발계획 • 남아공을 중심으로 투자여건 및 우리나라 투자현황에 대한 보고서
	이집트	• 알렉산드리아 항만 현황 및 개발계획 • 수에즈 항만청 현황 및 개발계획 • 이집트 해운 · 항만 · 물류 현황 보고서
대양주	호주	• 호주 물류시설 확충계획 • 호주 경제현황 자료 • 호주 생산성위원회 물류정책 자료
국제회의	제5회 아프리카 복합운송 회의 (5th Intermodal Africa)	• 회의발표자료(항만, 해운, 내륙물류관련) - HPH, 남아프리카 개발은행, Transnet, Spoonet, 남아프리카 개발공동체(SADC), 모리셔스 항만청, Coega 항만청, 남아프리카 항만청, APM Terminals 등의 관계자 발표 • 남아공 물류연구소(CSIR)의 2005, 2006년 연간보고서

한편 또한 정부 및 공공기관의 방문을 통해서는 자료수집의 목적이외에 방문기관과 KMI 간 협력을 위한 기반을 마련하였으며, 나아가 방문국과 우리나라 간 해운·항만·물류분야에서의 상호이해와 우호를 도모하는 계기가 되었다. 특히 아프리카 남아공 방문 시에는 재정경제부와 해양수산부 등 정부 관계자들의 방문과 시기를 같이 해 우리나라 해운·항만·물류시장에 대해 소개할 수 있는 좋은 기회를 마련했으며, 이와 더불어 아프리카 시장진출에 대한 구체적인 비전을 구상할 수 있는 계기가 되었다. 남미 방문 시에는 아르헨티나, 브라질 차관급 관계자가 면담에 응해 우리나라와의 협력과 교류에 대한 높은 관심을 나타냈다. 연구진은 이러한 면담을 통해 이번 연구가 나가야 할 지향점을 더욱 구체적으로 설정할 수 있었고, 이를 연구내용을 통해 충실히 반영하였다.

<표 1-5> 중미 주요기관 면담조사내용

지역	국가	방문기관	방문 주요결과
중미	멕시코	멕시코 교통부 해운·항만국	• Lic. Jose Tomas Lozano 국장 외 6인 • 멕시코 해운항만정책 관련 브리핑
		멕시코 만자니오 항	• Mario C. Cuen Aranda 마케팅 부사장 외 6인 • 만자니오 항 현황 파악 및 터미널 견학
		현지 한국 기업 및 단체	• 한진해운, KOTRA 멕시코시티 무역관,시호크 로지텍(Seahawk Logitech) 등 • 멕시코 물류동향 파악
		한국 대사관	• 멕시코의 경제사회 동향 논의
	베네수엘라	베네수엘라 해운 항만청	• Luis Edgardo Diaz 국장 외 2인 • 베네수엘라 해운, 항만, 물류 현황 및 정책소개
		Cabello 항만청	• Genis Vargas Ramirez 청장 외 2인 • Cabello 항 견학, 현안과제 및 협력방안 협의
		베네수엘라 한국 대사관	• 베네수엘라 정치, 경제 산업 전반적 동향 논의
		현지 한국 기업 및 단체	• KOTRA, 삼성, LG전자 등 • 베네수엘라 전자시장 물류동향 파악
	파나마	파나마 운하청(ACP)	• Francious J. Miguez 국장 외 1인 • 파나마 운하 관리 방법 및 향후확장계획 논의
		파나마 해운청(AMP)	• Zolia Yanisselli 항만 국장 • 파나마 해운정책 및 항만관리정책 논의
		파나마 콜론 자유지대 (Colon Free Zone)	• Edgar Urrutia 마케팅 매니저 • 콜론 자유지대 물류활동
		파나마 항만 관리회사	• Jorge Puento 책임 매니저 • 파나마 Balboa항 관리방식 및 물동량 파악
		현지 한국 기업 및 단체	• KOTRA 파나마 무역관, LG 전자 • 파나마 물류동향 파악
		파나마 대사관	• 베네수엘라 정치, 경제 산업 전반적 동향 논의

<표 1-6> **남미 주요기관 면담조사내용**

지역	국가	방문기관	방문 주요결과
남미	브라질	교통부	• Jose Augusto Valente 교통부 차관 및 Afonso Carneiro Filho 내륙교통국장 • 브라질 내륙물류정책 및 개발현황 파악, 브라질 물류시장에 한국이 참여할 수 있는 방안 협의
		해운항만청	• Jose Richard 해운항만청 국장 외 1인 • 브라질 해운항만 정책에 대한 브리핑 및 투자유치 방안에 대한 협의
		산토스 항만 터미널	• Auerginaldo Camargo TECONDI 터미널 대외협력국장 외 2인 • 브라질 최대 항만인 산토스 항 현황 및 개발 계획 브리핑, 터미널 견학
		한국대사관	• 브라질의 물류시장 진출방안에 대한 논의
		현지 한국 기업 및 단체	• 한진해운, KOTRA 상파울로 무역관 • 브라질 물류시장 현황과 한국의 진출방안 논의
	아르헨티나	교통부	• Richardo Lujan 교통부 차관 및 해운, 항만 및 내륙수로 관련 국장들 • 항만 및 내륙수로 개발계획에 대한 브리핑, 우리나라의 투자 및 기술협력 협력 논의, 특히 연안운송을 위한 선박확보 차원의 조선협력 논의
		해운 연구소	• Lic. Juan Jose Beltritt 소장 외 1인 • 아르헨티나 선주협회 산하 기관으로 아르헨티나 해운정책관련 연구, KMI와 해운관련 협력방안 논의
		리오데자네이로 터미널	• Equardo Bechara 터미널 책임자 외 1인 • 리오데자네이로 터미널 현황 및 개발 계획 브리핑
		부에노스아이레스 항만청	• Donato Alberto Cita 대외협력국장 외 3인 • 부에노스아이레스 항의 개발계획에 대한 브리핑, 제5터미널 견학
		한국대사관	• 아르헨티나 물류시장 진출방안에 대한 논의
		현지 한국 기업 및 단체	• KOTRA 부에노스아이레스 무역관, LG 전자 • 아르헨티나 물류시장 현황과 우리나라의 투자진출 확대방안 논의
	칠레	교통부	• 교통부 해운항만국 담당자 • 칠레 해운, 항만 및 내륙물류 관련 정책 및 향후 개발 계획 브리핑
		물류협회	• 물류협회 대외협력 담당자 • 칠레 물류의 현황과 향후 해결 과제에 대한 브리핑, FTA이후 한-칠레 물류협력 방안에 대한 논의
		산안토니아 항만청	• 항만청 대외협력 담당자 • 산안토니오 항만 현황과 개발계획 브리핑, 항만시설 견학
		발파라이소 항만청	• 국제사업부 1인 • 발파라이소 개발 계획 브리핑 및 항만시설 견학
		현지 한국 물류기업	• STX 팬오션 산티아고 지사 등 • 칠레 해운시장 현황과 우리나라의 진출방안 논의

남미 주요기관 면담조사내용(계속)

지역	국가	방문기관	방문 주요결과
남미	페루	페루 교통부	• 페루 해운, 항만 내륙물류 담당자 • 페루 해운, 항만 및 내륙물류 개발 현황 브리핑
		항만청	• 항만부서 담당자 • 페루 항만의 전체적 현황에 대한 브리핑
		Callao 항만청 현지 한국 물류기업	• 항만청 관계자 • 세계 83위의 항만인 페루 최대 항만인 Callao의 향후 개발 계획브리핑, 항만시설 견학

<표 1-7> **아프리카 및 호주 주요기관 면담조사내용**

지역	국가	방문기관	방문 주요결과
아프리카	남아공	남아프리카 공화국 항만청(NPA)방문	• Paul B.G. Booysen 항만대외협력국장 외 2인 • 남아프리카 공화국 항만현황 및 항만시설관리 브리핑, 항만중앙통제실 견학
		현지 한국 기업 및 단체	• KOTRA 요하네스버그 무역관, POSCO • 남아공을 중심으로 한 아프리카 지역 진출 기업 현황과 향후 진출방안에 대한 논의
		5th Intermodal Africa 국제회의	• 일시 : 2007년 3월 28～29 • 장소 : 더반 • 아프리카 해운, 항만 및 내륙물류에 대한 현황소개 및 향후 방향 제시에 초점 • 유럽 및 아시아 관련 정부기관 및 업체들이 참여해 아프리카에 대한 세계적 관심을 반영함 • 특히 아프리카 국가간 협력이 우선적으로 필요하며 항만개발과 관련해 민영화 및 외국자본유치가 절실하다는 공감대가 형성됨
	이집트	이집트 수에즈 운하청	• Mahmoud Abdelwahab 관리국장 외 2인 • 이집트 수에즈 운하 관리 및 운영브리핑 및 수에즈 운하통제실 견학
		알렉산드리아 항만청	• Mouhsen Mohamed Ali 부청장 외 2인 • 아프리카 북부 알렉산드리아 항만 현황 및 개발계획 브리핑, 항만시설 견학
		현지 한국 기업 및 단체	• KOTRA 카이로 무역관 • 이집트를 중심으로 한 북부아프리카 물류시장 진출 방안 논의
대양주	호주	호주 생산소비 위원회	• Nicholas Heys 국제협력팀장 • 기관 소개 및 호주물류시장 현황 브리핑
		KOTRA	• 시드니, 멜버른 무역관 • 한국 물류기업의 호주 진출 동향 및 호주의 외국인 투자유치제도
		현지 한국 물류기업	• 현대상선 시드니 지사, STX 팬오션 멜버른 지사 • 호주 해운시장 현황과 물류시장 진출방안 논의

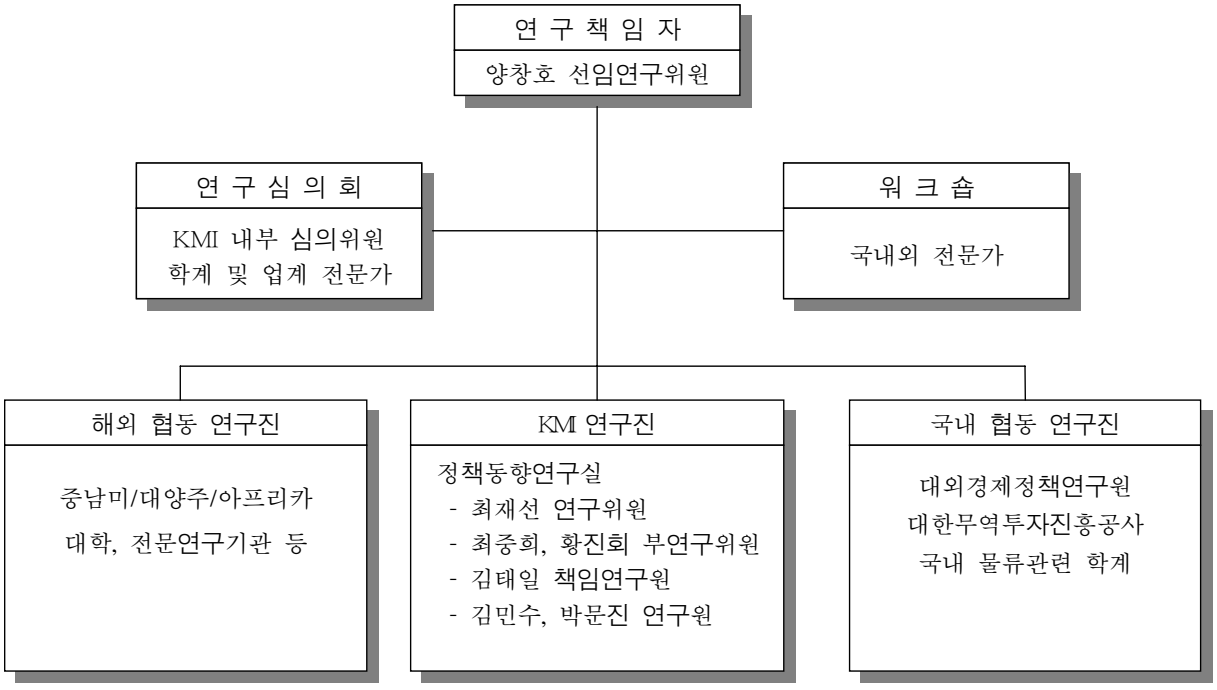
3) 연구추진체계

이 연구보고서는 국내외 연구기관 및 전문 연구원과의 협동 연구체계를 구축하는 한편, 산·학·연·정 전문가가 참여하는 자문단의 자문을 토대로 연구를 진행하였다. 연구범위가 물류부문에만 한정되지 않고, 경제 등을 포함하고 있는 것은, 현지에 진출할 가능성이 있는 물류기업의 견해를 반영하는 것이 향후 연구 결론을 객관화시키는 데 도움이 된다는 판단에 따른 것이다.

첫째, 협동연구체계를 구축하였다. 이번 연구 대상에 포함되어 있는 3개 권역의 경제·물류 환경을 종합적으로 진단하기 위해서는 각 분야 전문가의 다양한 시각을 반영하는 것이 필요하다. 이를 위해 대외경제정책연구원(KIEP)과 남아프리카공화국 CSIR 연구소장 이트만(H. W. Ittman) 교수, 호주 해양대학 그루웰(D. Grewell) 교수 및 아르헨티나 해운연구센터(Centro de Navegacion) 연구진 등에게 연구 내용을 일부 아웃 소싱을 하였다. 제2부의 지역 경제 부문과 별책의 지역물류 자료집은 이 같은 국내외 협동연구의 결과를 수록한 것이다.

둘째, 산·학·연·정 자문체계를 활용하였다. 각 권역의 물류환경 변화에 대한 여러 가지 시각을 반영하고, 정부 및 기업의 수요를 충분히 수용하기 위해서는 수요자를 중심으로 하는 의견을 수렴할 필요성이 제기되었다. 이에 따라 국내외 대학, 연구기관, 기업, 관련 협회 등의 전문가와의 면담 및 자문 결과를 보고서 집필에 참조하였다.

<그림 1-2> 연구 수행 조직 · 협동연구 · 자문기관



제2부

중남미 · 대양주 · 아프리카 지역 경제 및 물류환경 변화

제1장 중남미·대양주·아프리카 지역 경제 및 물류환경 변화

제1절 중남미 지역[2)]

1. 경제동향 및 산업구조의 특징

1) 주요경제지표

중남미지역은 총 GDP, 1인당 GDP, 수입규모 측면에서 볼 때 다른 개발도상국 경제권보다 상대적으로 높은 시장성을 갖고 있는 것으로 평가된다. 중남미지역의 GDP(2001~2005년 평균 기준, 이하 동일)는 2조 570억 달러로 개도권 지역에서는 아시아·태평양 지역 다음으로 커다란 경제규모이다. 중남미지역의 1인당 GDP는 3,787달러로 개도권 지역 중에서는 중부유럽 다음으로 높은 수준이다. 중남미지역의 수입시장규모는 4,220억 달러(전세계의 5.3% 비중 점유)로 개도권 중에서 아시아·태평양지역 다음으로 커다란 규모이다.

<표 2-1> 중남미지역의 시장 규모(2001~2005년 평균 기준)

단위 : %

	인구(백만명)		GDP(10억달러)		1인당 GDP(달러)	수출(10억달러)		수입(10억달러)	
	규모	비중	규모	비중		규모	비중	규모	비중
북미	323	5.1	12,046	32.4	37,267	1,068	13.6	1,604	20.3
EU	455	7.2	11,016	29.6	24,178	3,125	39.7	3,077	38.9
CIS	280	4.5	640	1.7	2,286	220	2.8	146	1.8
중부유럽및발칸지역	197	3.1	888	2.4	4,592	306	3.9	365	4.6
아시아태평양	3,521	56.0	9,001	24.2	2,553	2,203	28.0	2,011	25.4
중남미	542	8.6	2,057	5.5	3,787	471	6.0	422	5.3
중동 및 북부아프리카	366	5.8	1,059	2.8	2,885	408	5.2	282	3.6
사하라이남 아프리카	668	10.6	446	1.2	665	109	1.4	93	1.2
전세계	6,291	100.0	37,209	100.0	5,908	7,870	100.0	7,904	100.0

자료: Global Insight, January 13 2006.

2) 대외경제정책연구원 김원호 선임연구위원의 원고를 바탕으로 재작성함.

<표 2-2> **중남미 주요 거시경제 지표**

	단위	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
인구	백만 명	491.5	498.9	507.7	515.1	522.5	5230.0	537.5
GDP	10억 달러	1,957	1,898	1,680	1,745	2,007	2,436	2,772
1인당 GDP	달러	3,982	3,804	3,310	3,388	3,841	4,595	5,157
실질GDP성장률	%	3.7	0.4	-0.4	2.1	5.8	4.4	5.0
1인당 GDP 증가율	%	2.1	-1.1	-1.9	0.6	4.3	2.9	3.5
재정수지(GDP대비)	%	-2.9	-3.0	-3.4	-3.1	-1.1	-1.4	-1.2
소비자물가상승률	%(연평균)	9.0	6.1	9.5	10.8	6.5	6.4	5.4
실업률	%	10.5	10.0	9.8	10.6	10.5	-	-
정책금리	%	17.6	17.5	18.0	18.0	14.0	16.0	13.8
경상수지	10억 달러	-46.7	-52.8	-15.0	8.8	20.4	38.6	52.7
GDP대비	%	-2.4	-2.8	-0.9	0.5	1.0	1.6	1.9
수출	10억 달러	397.1	390.2	394.3	431.4	524.0	619.0	734.6
수입	10억 달러	390.9	386.3	362.6	379.1	453.4	528.4	623.8
무역수지	10억 달러	6.2	3.8	31.7	52.3	70.6	90.6	110.8
외국인직접투자(純)	10억 달러	68.9	64.9	39.2	28.5	37.8	-	-
총외채	10억 달러	724.5	708.7	744.3	779.8	773.1	679.2	660.0
GDP대비	10억 달러	37.6	38.0	44.3	44.7	38.5	27.9	23.8
인구(전세계대비)	%	8.1	8.1	8.1	8.2	8.2	8.2	8.3
GDP(전세계대비)	%	6.2	6.1	5.2	4.8	4.9	5.5	5.8

자료 : 유엔중남미경제위원회(ECLAC); Global Insight; EIU Viewswire 최신자료.

2) 경제정책 기조

2004년 이후 가시적으로 나타나고 있는 중남미 경제의 도약은 1990년대 중남미 각국 정부가 추진해온 개혁정책의 성과에 힘입어 견실한 기초경제여건을 구축한데 따른 것으로 풀이된다.

먼저 중남미 각 국은 신중한 통화정책 운영에 힘입어 중남미 경제의 고질적 문제였던 인플레이션을 잠재우는 데 성공했다. 특히 브라질 정부는 1999년 물가목표제(inflation targeting)를 도입, 현재까지 정부의 목표아래 물가를 성공적으로 통제해오고 있다. 1990년대 초 천문학적인 수준에 달했던 소비자물가지수는 이후 점진적인 하락세를 지속, 1990년대 후반부터 한자리 수에서 안정을 찾고 있다. 이 같은 물가하락세에 힘입어 그간 물가안정을 위해 유지해왔던 중남미 각국에서 고금리도 하향 추세로 돌아섰다. 이에 따라 1990년대 20%대를 상회하던 정책금리는 2000년대 들어 10%대로 하락했다. 이 같은 금리 하락은 결국 소비 및 투자 증가로 이어져 중남미 경제회복을 견인하는 요인으로 작용했다.

또한 중남미 국가들은 빈번한 경제위기의 주범으로 지적되어 온 과도한 정부지출에 따른

재정적자 문제도 엄격한 재정운영을 통해 해결의 실마리를 찾았다. 특히 브라질 정부는 1999년 경제위기의 주범이었던 재정적자 문제 해소를 위해 지속적인 긴축재정정책에다 지방정부의 지출 상한선을 제한하는 책임재정법을 제정, 기초재정수지(명목재정수지-이자지급분)를 흑자로 유지해오고 있다. 남미 경제위기가 발발했던 1998～99년 GDP대비 4～5%에 달했던 재정적자는 중남미 각국이 IMF의 지도하에 긴축재정 정책을 실시해옴에 따라 지속적으로 하락, 2006년에 적자규모는 GDP대비 1대%에 그쳤다. 브라질을 위시한 중남미 각국 정부의 확고한 긴축재정 의지는 1차적으로 물가안정에 기여함은 물론 전반적인 중남미 경제의 대외신인도 제고에도 크게 기여했다.

한편 중남미 각국은 고정환율제 유지에 따른 평가절하 압력에서도 자유롭게 되었다. 대부분의 중남미 국가들은 1990년대 경제위기를 겪으면서 환율제도를 고정환율제에서 변동환율제로 전환했다. 1994년 멕시코를 필두로 1999년 브라질, 2002년에는 중남미 국가 중 가장 경직된 고정환율제(통화위원회제도)를 유지해오던 아르헨티나가 변동환율제를 도입했다. 이에 따라 달러라이제이션을 채택하고 있는 일부 국가들을 제외하고 대부분의 중남미 국가들이 변동환율제를 채택하게 되었다. 이 같은 변동환율제의 채택은 무엇보다도 중남미 국가들의 수출경쟁력에 긍정적인 영향을 미쳤다. 변동환율제 도입이후 급격한 평가절하로 중남미 각국의 수출가격 경쟁력은 크게 제고되었다. 이에 따라 1990년대 후반부터 수출부문은 중남미 각국에서 경제성장의 주요 동력으로 부상했다.

중남미 경제에서 수출부문은 계속해서 안정적인 경제성장의 엔진 역할을 수행해고 있다. 이는 무엇보다도 중남미 경제가 1990년대 이후 지속적으로 추진해온 대외지향 발전전략과 경제통합 심화・확대에 힘입어 안정적인 수출기반을 구축했기 때문이다. 또한 전통적으로 대외경제의 부침에 따라 변동성이 심했던 수출이 2000년대 들어서 변동 폭이 크게 줄어들고 있는 점도 안정적 성장 동력으로서 수출의 중요성을 부각시키고 있다. 이와 같은 전반적인 수출여건 개선에 힘입어 1990년대 후반부터 중남미 각국의 무역수지가 흑자로 돌아서며, 재정적자와 더불어 중남미 경제위기의 양대 주범으로 지목되었던 경상적자도 대폭 개선되었다. 중남미지역의 무역수지는 2000년부터 흑자로 돌아섰으며, 이에 힘입어 경상수지도 2003년부터 흑자로 반전되었다. 특히 브라질의 경우 2003년 무역흑자는 250억 달러에 달했으며 2005～06년에는 그 규모가 400억 달러를 상회했다.

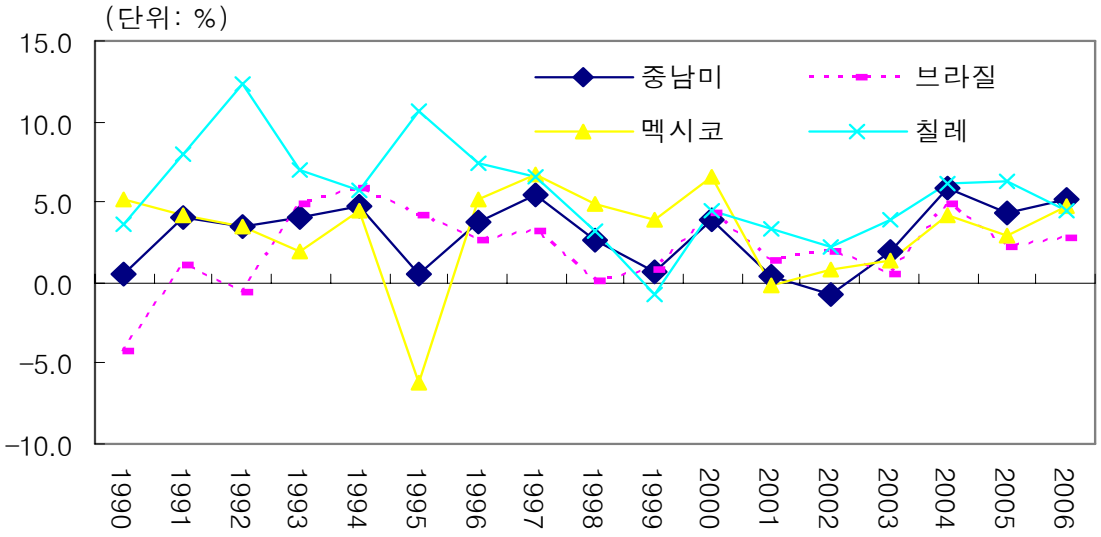
결과적으로 중남미 각국의 경제체질 개선은 대외신인도 제고로 나타났다. 비록 아직까지 중남미 국가 중 투자적격 등급에 해당하는 국가는 칠레, 멕시코 등 2개국에 불과하지만, 최근 들어 중남미 각국의 국가위험도는 크게 개선되었다. 디폴트 단계에 있던 아르헨티나의 국가신용등급도 2005년에 여섯 단계 상향 조정되었다. 이 같은 중남미 각국의 대외신인도 회복은 해외자본차입 비용을 감소시켜, 해외자본시장에서 자본 차입을 원활케 하는 요인으로 작용했다.

한편 지난 5년간 중남미 각국의 경기침체로 큰 폭의 하락세를 보였던 수입도 2004년 이후 중남미 경제가 회복세로 돌아서고 내수가 되살아나며 큰 폭의 증가세로 돌아서 중남미 경기 회복에 일조했다.

3) 최근 경제동향 및 산업구조

중남미 경제는 2004년부터 오랜 침체의 터널을 벗어나 새로운 성장주기로 진입했다. 2004년 중남미 경제는 1980년 이래 최고 성장(5.8%)을 기록한데 이어 2005년과 2006년에 각각 4.5%, 4.7%의 비교적 높은 성장을 달성했다. 중남미 국가들은 2003년부터 2006년까지 4년 동안 16%의 누적성장률을 보여 왔다. 이 같은 중남미 경제의 기록적 성장은 먼저 대외적으로 세계경제의 호황에 힘입은바 컸다. 특히 중남미 지역의 전통적인 수출품인 원유, 동, 철강, 곡물 등 1차산품에 대한 세계경제의 높은 수요는 수출 확대로 이어져 중남미 경제의 신속한 회복을 견인했다. 한편 대내적으로 중남미 경제의 빠른 회복은 중남미 각국이 1990년대 후반이후 실시해온 경제개혁정책의 성과에 따른 경제체질 개선에 기인했다. 중남미 경제는 경제위기를 거치면서 고정환율제 유지에 따른 환율 불안, 재정적자, 물가불안 등 1990년대 중남미 경제의 3대 불안요인을 크게 개선시켰다.

<그림 2-1> 중남미 경제성장률 추이



자료 : Global Insight.

4) 우리나라와의 관계

(1) 연도별 수출추이

한국의 對중남미 수출은 부침이 있었음에도 불구하고 증가세를 지속해 왔는데, 한국의 총수출이 1억 달러를 돌파했던 1964년에는 불과 30만 달러로 전체 수출에서 차지하는 비중이 0.3%로 미미했다. 그러나 총수출이 100억 달러를 돌파했던 1977년에는 1억 8,000만 달러로 전체 수출에서 약 1.8%를 차지, 그 비중이 확대되었다.

<표 2-3> 한국의 연도별 對중남미 교역 추이

단위 : 백만 달러, %

연도별	수출			수입			총교역	수지
	금액	증가율	비중	금액	증가율	비중		
1990	2,104	20.9	3.2	1,726	11.8	2.5	3,830	377
1991	2,879	36.9	4.0	2,298	33.1	2.8	5,177	582
1992	4,962	72.3	6.5	2,521	9.7	3.1	7,483	2,441
1993	4,922	-0.8	6.0	2,384	-5.4	2.8	7,306	2,537
1994	6,430	30.7	6.7	3,280	37.6	3.2	9,710	3,151
1995	7,370	14.6	5.9	3,964	20.9	2.9	11,334	3,406
1996	8,961	21.6	6.9	4,392	10.8	2.9	13,353	4,569
1997	8,668	-3.3	6.4	4,076	-7.2	2.8	12,744	4,592
1998	8,867	2.3	6.7	2,197	-46.1	2.4	11,064	6,670
1999	8,645	-2.5	6.0	2,865	30.4	2.4	11,510	5,780
2000	9,369	8.4	5.4	3,263	13.9	2.0	12,632	6,106
2001	9,730	3.8	6.5	3,445	5.6	2.4	13,175	6,285
2002	8,864	-8.9	5.5	3,743	8.6	2.5	12,607	5,121
2003	8,802	-0.7	4.5	4,594	22.8	2.6	13,396	4,208
2004	11,563	31.4	4.6	6,651	44.8	3.0	18,214	4,911
2005	14,987	29.6	5.3	7,017	5.5	2.7	22,004	7,970
2006	20,591	37.4	6.3	9,732	38.7	3.1	30,323	10,858

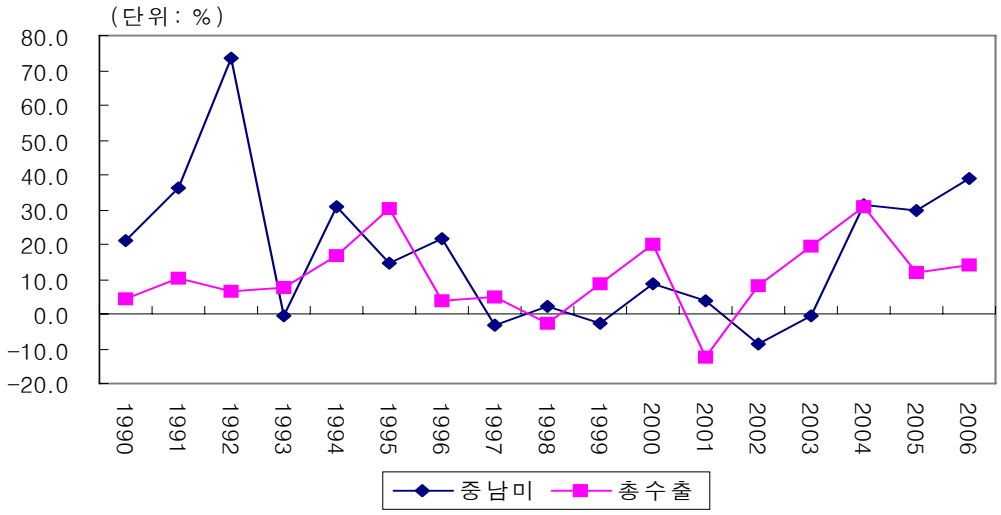
자료 : KOTIS 자료 재구성

중남미지역은 1990년대에 한국의 총수출 증가율을 상회하는 높은 수출증가세에 힘입어 총수출 비중이 1980년대 3%대에서 1990년대에는 6%대로 높아져 주요 수출시장으로 부상하였다. 1990년대(1991～2000년) 한국의 對중남미 수출은 ① 중남미지역의 개혁성과와 수입개방, ② NAFTA 및 MERCOSUR 등 경제통합 출범에 따른 투자진출 확대, ③ 한국 주력 상품의 경쟁력 제고 등의 요인에 힘입어 연평균 14.1% 증가했다. 이에 따라 한국의 총수출에서 對중남미 수출이 점유하는 비중도 지속적으로 증가, 1996년에는 6.9%로 정점에 달했다.

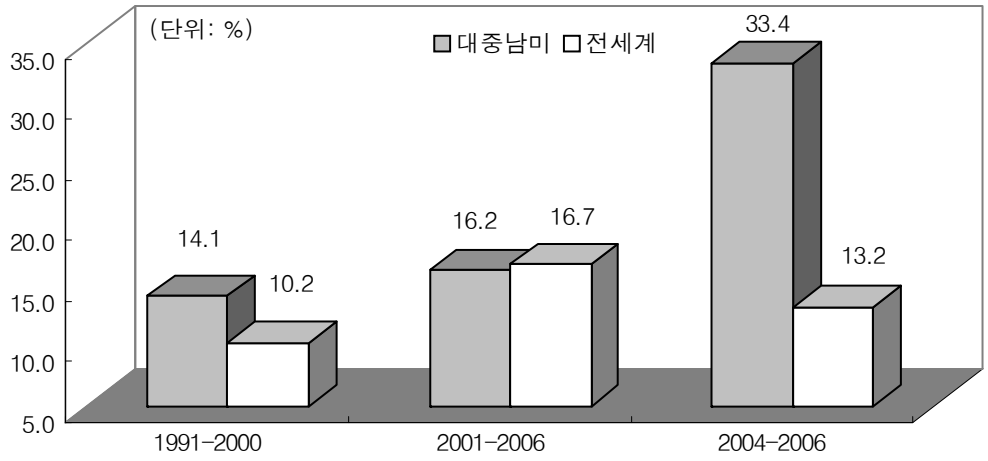
그러나 1996년을 기점으로 한국의 총수출에서 차지하는 중남미 시장의 비중은 점차 하락세

로 돌아섰으며, 2000년대 들어 수출비중 약화는 현저하게 나타났다. 2000년대(2001~06년) 들어 對중남미 수출은 우리나라의 연평균 총 수출 증가율 16.7%를 하회하는 16.2%에 머물렀다. 이에 따라 한국의 총 수출에서 중남미시장의 비중은 2003년에는 10년 만에 최저치인 4.5%까지 떨어졌다.

<그림 2-2> 한국의 對중남미 및 전세계 수출증가율 추이



<그림 2-3> 한국의 對중남미 및 전세계 수출 증가율 비교



1990년대 후반 이후 대중남미 수출 증가세가 주춤한 가장 큰 이유는 브라질 및 아르헨티나 등 남미발 경제위기에 따른 중남미경제의 침체였다. 특히 2002년 마이너스 11% 경제성장을 기록한 아르헨티나에 대한 수출은 1997년 전성기의 1/6수준으로 하락했다. 이외에도 역내경제통합 심화에 따른 무역전환효과, 다발적인 FTA로 인한 시장진입장벽 제고, WTO 가입이후 중국의 대중남미 시장진출 강화, 중국시장에 대한 한국의 수출 강화 등이 수출 증가세 둔화의

주 요인으로 작용했다.

그러나 중남미 경제가 오랜 경기침체에서 벗어나 2004년부터 연평균 5%대의 견조한 성장세로 돌아서며 그간 주춤했던 對중남미 수출은 큰 폭의 증가세로 반전되었다. 지난 3년(2004~06년)간 對중남미 수출은 연평균 33.4%를 기록, 같은 시기 우리나라의 전세계 수출 증가율 13.2%를 크게 앞질렀다. 이 결과 2003년 4.5%까지 하락했던 수출 비중은 2006년 6.3%까지 상승했다.

(2) 품목별 수출 추이

한국의 對중남미 수출은 일부 품목에 대한 편중도가 매우 높다. 2006년 기준으로 기계류・운반용기계(중남미 총 수출대비 비중 43.2%), 전기전자제품(35.3%) 등 2개 제품에 대한 수출 편중도는 전체 수출의 78.5%에 달하였다. 대중남미 수출품목 구성은 2000년대 들어 일부 품목에서 커다란 변화를 보였다. 전통적인 대중남미 주종 수출 품목이었던 섬유의류의 수출 비중이 크게 감소했으며, 플라스틱・고무・가죽제품의 비중도 감소하였다. 섬유・의류부문은 2001년 13.7%에서 2006년 4.3%로 9.4%포인트 감소하였으며, 플라스틱・고무・가죽제품은 같은 기간 3.1%에서 1.9%로 1.2%포인트 감소하였다. 그에 반해 전기・전자제품의 비중은 큰 폭으로 증가했으며, 기계류・운반용기계, 철강금속제품의 비중도 소폭 상승하였다. 전기전자제품은 2001년 28.0%에서 2006년 35.3%로 7.3%포인트 급상승하였으며, 기계류・운반용기계는 같은 기간 41.9%에서 43.2%로 1.3%포인트 상승하였고, 철강금속제품도 2.9%에서 4.1%로 1.2%포인트 상승하였다.

<표 2-4> 한국의 對중남미 품목별 수출 추이

단위 : 백만 달러, %

	2001	비중	2002	2003	2004	2005	2006	비중
농림수산물	23	0.2	19	18	18	16	25	0.1
화학공업제품	668	6.9	608	785	931	493	1,503	7.3
플라스틱, 고무, 가죽	306	3.1	261	267	297	1,392	397	1.9
광산물	164	1.7	126	106	252	361	665	3.2
섬유의류	1,329	13.7	1,180	950	1,016	856	878	4.3
생활용품	102	1.0	87	66	73	78	80	0.4
철강금속제품	285	2.9	282	247	352	470	841	4.1
전자전기제품	2,729	28.0	2,451	2,758	3,828	4,830	7,266	35.3
기계류, 운반용 기계	4,080	41.9	3,831	3,586	4,757	6,459	8,897	43.2
잡제품	43	0.4	19	21	38	30	37	0.2
합계	9,730	100.0	8,864	8,802	11,563	14,987	20,591	100.0

주 : 1) MTI 1단위 기준
자료 : KOTIS 자료 재구성

2000년대 들어 對중남미 10대 수출품목의 구성에서도 일부 변화가 보였다. 상위 3대 수출품목은 여전히 선박, 자동차, 무선통신기기가 차지하였다. 그러나 선박의 수출비중이 제자리를 보인데 반해 자동차, 무선통신기기의 비중은 증가하였다. 섬유의류 제품의 수출 감소를 반영, 2001년에 상위 10대 품목 중 2개 품목에 달했던 섬유・의류 품목이 2006년에는 모두 제외되었다. 또한 10대 수출품목 분석에서 눈에 띄는 변화는 수출 편중도가 크게 심화되고 있다는 점이다. 상위 10대 품목이 중남미 전체 수출에서 치자하는 비중은 2001년 68%에서 2006년에는 76%로 크게 증가하였다.

<표 2-5> 한국의 對중남미 10대 수출품목 구성

단위 : 백만 달러, %

순위	2001년			2006년		
	품 목	금 액	구성비	품 목	금 액	구성비
1	선박해양구조물	2,240	23.0	선박해양구조물	4,582	22.3
2	자동차	1,086	11.2	자동차	2,890	14.0
3	무선통신기기	671	6.9	무선통신기기	2,088	10.1
4	편직물	534	5.5	영상기기	1,978	9.6
5	전자관	427	4.4	평판디스플레이 및 센서	1,136	5.5
6	인조장섬유직물	378	3.9	합성수지	870	4.2
7	합성수지	361	3.7	석유제품	659	3.2
8	영상기기	345	3.5	컴퓨터	589	2.9
9	컴퓨터	294	3.0	철강판	464	2.3
10	가정용회전기기	232	2.4	전자관	387	1.9
소계		6,568	67.5	소계	15,644	76.0

주 : 1) 구성비는 對중남미 수출에서 차지는 품목별 비중, 2) MTI 3단위 기준
자료 : KOTIS 자료 재구성

우리나라 총 수출구조와 對중남미 수출구조를 비교 분석해 보면, 우리나라의 對중남미 수출은 일부 제품 및 일부 국가에 대한 편중도가 매우 큰 것으로 나타난다. 2006년 기준으로 상위 10대 품목의 편중도는 총 수출의 경우 61%인데 반해 對중남미 수출은 76%에 달하며, 상위 3대 수출국에 대한 의존도도 총 수출이 43%인데 반해 對중남미 수출은 56%에 달하였다.

<표 2-6> **한국의 對중남미 수출특성 비교**

단위 : %

			전체	중남미
상위 10대 품목의 수출비중		2001년	54.8	67.5
		2006년	60.6	76.0
상위 3대 수출국에 대한 수출비중		2001년	43.8	56.4
		2006년	42.8	56.2
품목형태별 수출집중도	원자재	2001년	31.5	26.6
		2006년	30.7	20.1
	자본재	2001년	39.9	48.1
		2006년	45.9	50.6
	소비재	2001년	28.5	25.1
		2006년	23.2	29.3
	경공업제품	2001년	16.4	18.1
		2006년	7.7	6.8
	중화학제품	2001년	80.9	81.7
		2006년	90.7	93.1
	IT제품	2001년	27.0	15.2
		2006년	28.1	22.0

자료: KOTIS 자료 재구성

또한 품목별로 우리나라의 對중남미 수출 특성을 살펴보면 자본재의 수출 비중이 상대적으로 높으며, IT의 수출 비중이 낮은 것으로 나타난다. 자본재 수출 비중이 높은 사실은 현지 투자진출 기업들이 관련 제품을 우리나라에서 수입해 가기 때문인 것으로 분석된다. 또한 상대적으로 IT 제품의 비중이 낮은 이유는 우리나라의 주종 수출품인 반도체 수출이 미미하기 때문이다.

(3) 국별 수출 추이

2000년대 들어 국별로 對중남미 수출의 가장 큰 변화는 멕시코의 수출 비중이 크게 증가했다는 것이다. 멕시코는 2006년 기준으로 우리나라의 8대 수출대상국으로 부상했으며, 중남미 총 수출에서 차지하는 비중도 31%에 달하였다. 이에 따라 상대적으로 중남미 제2위, 제3위 수출대상국인 브라질과 파나마의 수출비중은 감소하였다. 브라질의 수출비중(중남미 총 수출대비 비중)은 2001년 17%에서 2006년에는 15%로, 같은 기간 파나마의 수출비중은 18%에서 11%로 하락하였다.

최근 수출호조에 힘입어 수출 위상이 크게 증가한 국가는 칠레, 쿠바 등이다. 칠레의 경우 2004년 한・칠레 FTA 발효에 따른 수출증가에 힘입어 수출비중(중남미 총 수출 대비)이 2001년 5.9%에서 2006년에는 7.6%로 증가하였다. 그간 비공식적 교역에 의존해오던 쿠바의 경우 2006년부터 공식적인 교역대상에 편입되며 우리나라의 對중남미 주요 수출 대상국으로 부상

하였다.

그에 반해 아르헨티나와 과테말라의 수출비중은 크게 하락하였다. 과테말라의 수출비중은 2001년 4.8%에서 2006년에는 2.7%로, 아르헨티나의 수출비중도 같은 기간 3.1%에서 1.6%로 하락하였다.

<표 2-7> **對중남미 국가별 수출 추이**

단위 : 천 달러, %

순위	2001년			2006년		
	국가	수출액	비중	국가	수출액	비중
1	멕시코	2,148,902	22.09	멕시코	6,284,571	30.5
2	파나마	1,718,989	17.67	브라질	3,063,432	14.9
3	브라질	1,611,210	16.56	파나마	2,226,691	10.8
4	칠레	572,596	5.89	칠레	1,566,131	7.6
5	베네수엘라	554,664	5.70	버뮤다	1,144,245	5.6
6	바하마	504,645	5.19	바하마	1,123,015	5.5
7	과테말라	470,555	4.84	베네수엘라	995,909	4.8
8	아르헨티나	302,101	3.10	콜롬비아	912,900	4.4
9	케이만 군도	279,092	2.87	과테말라	546,007	2.7
10	콜롬비아	226,147	2.32	에콰도르	386,086	1.9
11	페루	187,837	1.93	페루	358,875	1.7
12	에콰도르	167,710	1.72	아르헨티나	330,937	1.6
13	푸에르토리코	145,553	1.50	코스타리카	236,780	1.1
14	온두라스	135,670	1.39	쿠바	203,241	1.0
15	도미니카 공화국	130,871	1.35	케이만 군도	182,993	0.9
16	코스타리카	111,461	1.15	니카라과	144,048	0.7
17	엘살바도르	86,868	0.89	온두라스	138,907	0.7
18	우루과이	78,266	0.80	푸에르토리코	136,499	0.7
19	니카라과	59,367	0.61	도미니카 공화국	108,864	0.5
20	버뮤다	36,392	0.37	엘살바도르	86,787	0.4
21	파라과이	31,799	0.33	영령 버진군도	71,390	0.3
22	안티가 바부다	31,137	0.32	파라과이	68,205	0.3
23	세인트 빈센트 그레나딘	23,380	0.24	우루과이	54,237	0.3
24	트리니다드토바고	20,035	0.21	트리니다드토바고	47,323	0.2
25	자마이카	14,229	0.15	마티니크	24,318	0.1
26	도미니카	12,453	0.13	과델로프	19,768	0.1
27	벨리제	11,899	0.12	자마이카	19,306	0.1
28	마티니크	10,695	0.11	네덜란드 열도	14,029	0.1
29	과델로프	8,803	0.09	도미니카	13,917	0.1
30	아이티	8,667	0.09	아이티	13,915	0.1
31	볼리비아	6,526	0.07	아루바	12,932	0.1
32	아루바	5,994	0.06	바베이도스	12,009	0.1
33	바베이도스	3,254	0.03	볼리비아	7,669	0.0
34	네덜란드 열도	2,808	0.03	수리남	6,521	0.0
35	수리남	2,667	0.03	안티가 바부다	6,253	0.0

對중남미 국가별 수출 추이(계속)

단위 : 천 달러, %

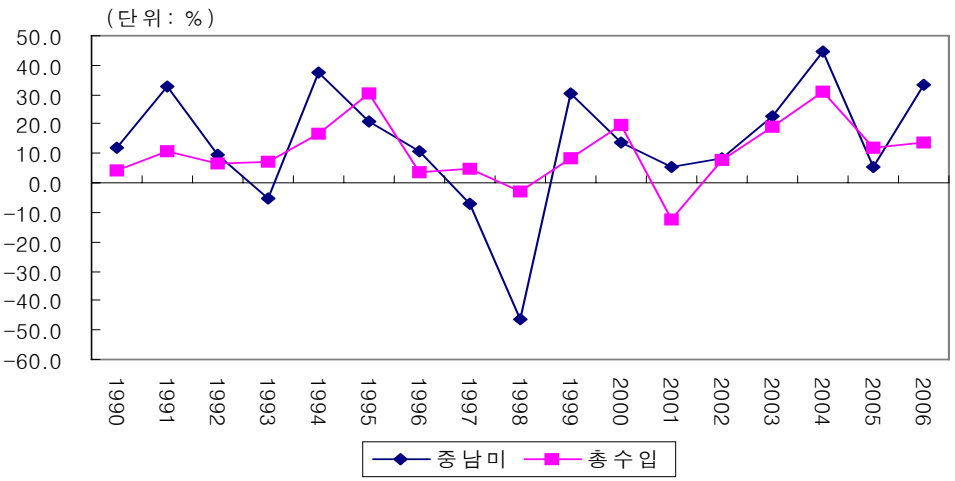
순위	2001년			2006년		
	국가	수출액	비중	국가	수출액	비중
36	가이아나	2,115	0.02	가이아나	5,875	0.0
37	불령 가이아나	1,207	0.01	불령 가이아나	5,697	0.0
38	미령 버진군도	1,006	0.01	벨리제	3,666	0.0
39	그레나다	775	0.01	세인트 루시아	2,200	0.0
40	세인트 루시아	483	0.00	그레나다	2,014	0.0
41	투르크 & 카이코스 군도	212	0.00	세인트 키츠 네비스	604	0.0
42	세인트 키츠 네비스	204	0.00	세인트 빈센트 그레나딘	584	0.0
43	포클랜드 군도	133	0.00	미령 버진군도	557	0.0
44	영령 버진군도	99	0.00	투르크 & 카이코스 군도	530	0.0
45	파나마운하지역	89	0.00	몬트세라트	218	0.0
46	앙귈라	55	0.00	포클랜드 군도	41	0.0
47	세인트 피레 미켈론	11	0.00	앙귈라	5	0.0
48	그린랜드	1	0.00	그린랜드	2	0.0
	총계	9,729,633	100	총계	20,590,704	100.0

자료 : KOTIS 자료 재구성

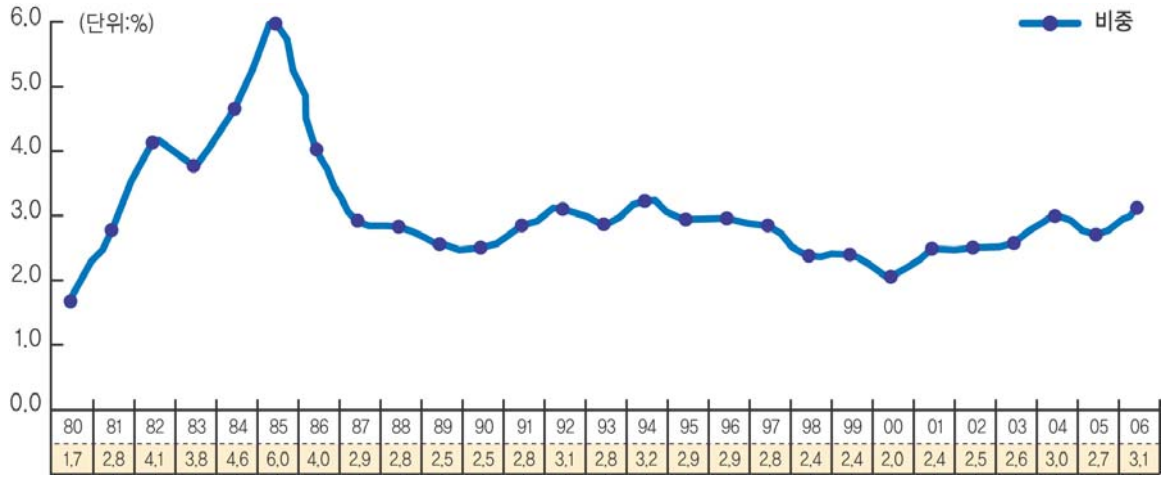
(4) 연도별 수입추이

우리나라의 수출효자시장인 중남미지역은 2000년대 들어 에너지·광물수입 급증에 힘입어 수입시장으로서도 위상이 제고되고 있다. 2000년대(2000~06년) 들어 우리나라의 총 수입은 연평균 12% 증가한데 반해 중남미로부터 수입은 연평균 20% 증가하였다. 이에 따라 우리나라 총 수입에서 차지하는 중남미시장의 비중은 2000년 2%에서 2006년에는 3.1%로 크게 증가하였다.

<그림 2-4> 한국의 총 수입 증가율 및 대중남미 수입증가율 추이



<그림 2-5> 한국 시장에서 중남미 시장 점유율 추이



자료 : KOTIS

(5) 품목별 수입

전통적으로 중남미와 교역은 제조품을 수출하고 1차 산품을 수입하는 산업간 무역의 형태를 띠고 있다. 중남미로부터 수입의 83%(2006년 기준)가 농림수산물, 광산물 등 1차 산품에 집중되었다. 최근 들어 중남미시장은 농림수산품의 공급기지로서 보다는 광산물 등 원자재의 공급지로서 중요성이 높아졌다. 중남미 총 수입에서 농림수산물의 비중은 2001년 26%에서 2006년에는 16%로 감소하였다. 그에 반해 같은 기간 광산물(철강금속제품 포함)의 수입 비중은 55%에서 68%로 크게 증가하였다.

<표 2-8> 한국의 對중남미 주요 수입품목

단위 : 백만 달러, %

	2001	비중	2002	2003	2004	2005	2006	비중
농림수산물	905	26.3	890	853	1,269	1,343	1,526	15.7
광산물	1,170	34.0	1,254	1,580	2,276	2,327	3,840	39.5
화학공업제품	246	7.1	267	391	439	573	670	6.9
플라스틱・고무 및 가죽제품	27	0.8	31	26	47	72	89	0.9
섬유류	19	0.6	27	30	31	27	39	0.4
생활용품	6	0.2	6	6	8	7	9	0.1
철강금속제품	719	20.9	847	1,098	1,822	1,961	2,683	27.6
기계류	167	4.9	186	318	475	380	451	4.6
전자전기제품	183	5.3	232	291	283	325	422	4.3
잡제품	2	0.1	2	2	1	1	3	0.0
합계	3,445	100.0	3,743	4,594	6,651	7,017	9,732	100.0

주 : 1) MTI 1단위 기준
자료 : KOTIS 자료 재구성

對중남미 10대 수입품목의 구성도 광물・에너지가 주를 이루고 있다. 2001~06년 기간 주목되는 변화는 원유의 수입 비중이 크게 하락한데 반해 銅관련 제품의 수입 비중이 크게 증가한 것이다. 원유 수입은 2001년 제1위의 수입품목에서 2006년에는 제8위로 품목으로 하락하였다.

<표 2-9> 對중남미 10대 수입품목 구성

단위 : 백만 달러, %

순위	2001년			2006년		
	품 목	금 액	구성비	품 목	금 액	구성비
1	원유	464	13.5	동제품	1,859	19.1
2	철광	375	10.9	동광	1,805	18.5
3	동제품	355	10.3	철광	838	8.6
4	강반제품 및 기타철강제품	211	6.1	아연광	633	6.5
5	동광	206	6.0	강반제품및기타철강제품	333	3.4
6	선박해양구조물 및 부품	126	3.7	합금철선철및고철	311	3.2
7	제지원료	123	3.6	선박해양구조물및부품	278	2.9
8	합금철선철 및 고철	106	3.1	원유	267	2.7
9	아연광	56	1.6	제지원료	255	2.6
10	반도체	53	1.5	기타석유화학제품	202	2.1
소계		2,076	60.2	소계	6,782	69.7

주 : 1) 구성비는 對중남미 수입에서 차지는 품목별 비중, 2) MTI 3단위 기준
자료 : KOTIS 자료 재구성

(6) 국별 수입

국별로 수입은 전통적으로 농산물 및 광산물 공급국인 브라질이 부동의 1위 자리를 지켜왔으나, 최근 들어 국내 동광 수요 급증에 힘입어 칠레가 제1위의 수입국으로서 위상을 차지하였다. 상위 2대 수입국인 칠레와 브라질의 수입규모가 중남미 전체 수입의 66%(2006년 기준)에 달할 정도로 압도적인 상황이다. 최근 들어 전통적인 수입 대상국 이외에 석유 및 광물의 주요 공급국인 페루와 볼리비아가 우리의 새로운 수입시장으로 부상하였다.

<표 2-10> 對중남미 지역별 및 국가별 수입 추이

단위 : 천 달러, %

순위	2001년			2006년		
	국가	금액	비중	국가	금액	비중
1	브라질	1,125,710	32.68	칠레	3,812,945	39.18
2	칠레	696,109	20.21	브라질	2,706,904	27.81
3	아르헨티나	373,871	10.85	멕시코	797,651	8.20
4	에콰도르	296,891	8.62	페루	675,897	6.94
5	멕시코	266,629	7.74	아르헨티나	556,021	5.71
6	과테말라	149,316	4.33	파나마	241,088	2.48

對중남미 지역별 및 국가별 수입 추이(계속)

단위 : 천 달러, %

순위	2001년			2006년		
	국가	금액	비중	국가	금액	비중
7	파나마	141,860	4.12	콜롬비아	205,533	2.11
8	페루	116,345	3.38	볼리비아	161,641	1.66
9	푸에르토리코	54,688	1.59	푸에르토리코	142,475	1.46
10	콜롬비아	42,271	1.23	과테말라	96,102	0.99
11	베네수엘라	42,237	1.23	도미니카 공화국	87,216	0.90
12	도미니카 공화국	37,573	1.09	베네수엘라	75,645	0.78
13	코스타리카	33,760	0.98	코스타리카	58,070	0.60
14	온두라스	15,073	0.44	우루과이	30,034	0.31
15	볼리비아	13,362	0.39	트리니다드 토바고	26,373	0.27
16	바하마	10,712	0.31	온두라스	23,187	0.24
17	벨리제	9,855	0.29	에콰도르	12,931	0.13
18	우루과이	8,214	0.24	엘살바도르	5,848	0.06
19	네덜란드 열도	2,988	0.09	파라과이	5,594	0.06
20	가이아나	1,471	0.04	쿠바	3,226	0.03
21	엘살바도르	1,120	0.03	그린랜드	2,473	0.03
22	도미니카	1,000	0.03	가이아나	1,407	0.01
23	자마이카	727	0.02	자마이카	655	0.01
24	미드웨이 군도	628	0.02	네덜란드 열도	604	0.01
25	트리니다드 토바고	593	0.02	벨리제	528	0.01
26	그린랜드	458	0.01	안티가 바부다	383	0.00
27	파라과이	403	0.01	니카라과	339	0.00
28	과델로프	196	0.01	아루바	211	0.00
29	안티가 바부다	153	0.00	도미니카	190	0.00
30	앙귈라	145	0.00	바하마	187	0.00
31	바베이도스	100	0.00	몬트세라트	185	0.00
32	몬트세라트	96	0.00	마티니크	176	0.00
33	포클랜드 군도	83	0.00	세인트 키츠 네비스	89	0.00
34	영령 버진군도	56	0.00	미령 버진군도	79	0.00
35	영령 안탁	56	0.00	영령 버진군도	78	0.00
36	미령 버진군도	53	0.00	수리남	68	0.00
37	니카라과	52	0.00	과델로프	46	0.00
38	그레나다	51	0.00	투르크 & 카이코스 군도	35	0.00
39	투르크 & 카이코스 군도	38	0.00	케이만 군도	29	0.00
40	불령 가이아나	28	0.00	포클랜드 군도	26	0.00
41	파나마운하지역	19	0.00	버뮤다	20	0.00
42	영령 캐이맨 군도	7	0.00	바베이도스	20	0.00
43	세인트 키츠 네비스	6	0.00	아이티	11	0.00
44	버뮤다	5	0.00	세인트 빈센트 그레나딘	4	0.00
45	수리남	3	0.00	세인트 루시아	3	0.00
46	아이티	-		앙귈라	3	0.00
47	세인트 빈센트 그레나딘	-		그레나다	2	0.00
총계		3,445	100.0	총계	9,732	100.00

자료 : KOTIS 자료 재구성

2. 경제성장 잠재력

1) 경제성장 잠재력

중남미지역은 아직까지 개발되지 않은 풍부한 부존자원과 지속적 경제성장을 위해 필요한 막대한 인프라 투자 수요 등에 비추어 발전 잠재력이 매우 높은 지역으로 평가된다.

중남미지역은 풍부한 천연자원을 보유하고 있음에도 불구하고 아직까지 자본 및 기술의 부족으로 개발여지가 풍부하다. 중남미지역의 주요 광물 자원인 철광석, 아연, 銀, 주석, 銅, 알루미나, 보크사이트 등은 전세계 생산량의 20%를 상회한다. 특히 최근에 중남미 지역은 전세계적인 고유가 추세 속에서 산유국으로서 더욱 큰 주목을 받고 있다.

<표 2-11> **중남미 광물자원 생산 현황**

광 종	주요 생산국	비중(%)
철광석	아르헨티나, 브라질, 베네수엘라	26.3
아연	브라질, 멕시코, 페루	20.1
은	볼리비아, 멕시코, 페루	39.0
주석	볼리비아, 브라질, 페루	27.7
니켈	브라질, 쿠바, 콜롬비아, 도미니카공화국	16.7
동	칠레, 멕시코, 페루	43.8
알루미나	자메이카, 수리남, 베네수엘라	20.7
보크사이트	브라질, 자메이카, 수리남, 베네수엘라	28.4
금	브라질, 칠레, 페루	13.1
석유	멕시코, 아르헨티나, 콜롬비아, 에콰도르, 베네수엘라	14.0

자료 : U.S. Geological Survey(USGS) ; Energy Information Administration, U.S. Department of Energy(EIA-DOE).

한편 중남미지역은 그간 경제발전 과정에서 등한시했던 낙후된 인프라 개발을 위해 막대한 투자를 하고 있어, 이들 부문에 대한 개발 잠재력 또한 매우 높다. Fay & Tito(2003)의 분석에 근거해 향후 중남미 국별 인프라 투자 필요 규모를 추정해보면 2010년 중남미지역의 인프라 부문에 대한 총 투자액은 820억 달러에 달할 것으로 추산된다. 브라질의 투자규모가 244억 달러로 가장 높을 것으로 나타났으며, 멕시코에 대한 투자규모도 비슷한 수준인 233억 달러에 달할 것으로 추정되었다. 분야별로는 전력 부문에 대한 투자가 가장 많을 것으로 나타났는바, 그 투자규모는 300억 달러에 달할 전망이다. 다음으로 무선전화에 대한 투자가 290억 달러에 달할 것으로 추산되었다.

<표 2-12> 중남미 분야별・국별 인프라 총 필요 투자 규모(2010년 기준)

단위 : 백만 달러

	전력생산	유선전화	포장도로	철도	무선전화	수자원	위생	총계
아르헨티나	3,634	1,067	1,000	100	3,568	267	433	10,070
브라질	8,818	2,589	2,427	243	8,656	647	1,052	24,431
칠레	1,287	378	354	35	1,263	94	154	3,566
콜롬비아	1,299	381	358	36	1,275	95	155	3,600
멕시코	8,413	2,470	2,316	232	8,259	617	1,003	23,310
페루	871	256	240	24	855	64	104	2,412
베네수엘라	1,650	484	454	45	1,620	121	197	4,572
중남미	29,597	8,689	8,146	815	29,054	2,172	3,530	82,003

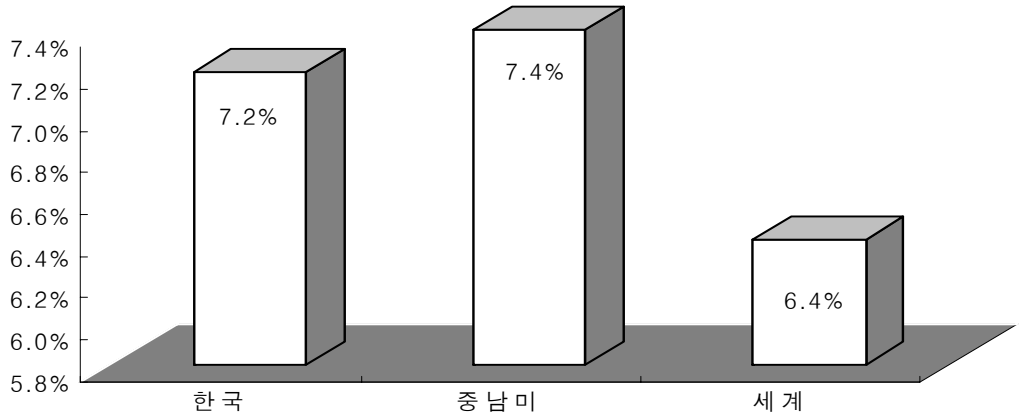
자료 : 필자 작성

특히 중남미 IT산업의 발전 잠재력은 매우 높은 것으로 평가되고 있는 바 그 이유를 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 2000년대 초 경기침체에도 불구하고 중남미 각국은 정보화를 국정지표로 삼고 정보화 프로그램을 꾸준히 시행해오고 있다. 이에 따라 인터넷 사용인구의 급속한 증가, 정부와 민간부문의 IT 활용수준 향상, IT 시장 규모의 확대 및 IT산업의 발전 등 가시적 성과를 시현한 것이다. 최근 중남미 정보화 프로그램의 특징은 정부 주도로 이루어지고 있다는 점이다. 인터넷 보급이 선진국에 비해 뒤떨어진 중남미 각국은 정보화 사회 프로그램의 일환으로 전자정부 프로그램을 적극 추진하고 있으며 이를 통해 민간부문의 정보화를 유인하는 등 정부가 국가 정보화를 선도하고 있다. 특히 최근 중남미 국가들의 IT 진흥정책은 과거 연속성이 결여된 산업정책과는 달리 지속성을 띠고 있는 게 특징이다.

둘째, 중남미지역에서는 컴퓨터 보급 및 인터넷 접속 층인 15~19세 층이 총인구의 50%를 상회하고 있어 향후 IT산업의 발전 가능성이 매우 높은 것으로 평가된다. 대표적으로 칠레의 경우 40세 이하 인구가 전체 인구의 64.5%를, 실질적인 생산 활동인구로 볼 수 있는 20~59세 인구는 54.6%를 차지하고 있다. 브라질의 경우도 연령별 인구 구성을 살펴보면 30세 미만의 인구가 전체 인구의 57.8%에 달할 정도로 젊은 층의 인구가 과반수를 상회하고 있다.

셋째, 중남미지역은 전세계에서도 IT 수요 잠재력이 가장 큰 지역으로 평가받고 있다. 1990년대 중남미 IT시장의 연평균 성장률은 10%를 상회해 같은 기간 세계 IT시장의 연평균 증가율 7%를 크게 앞질렀다. 2000년대 들어 중남미 IT시장의 성장세는 브라질, 아르헨티나 등 남미 주요국에서 경제위기 여파로 주춤했으나, 2004년부터 다시 세계시장의 성장률을 능가하는 빠른 성장세로 돌아섰다. 향후 5년(2004~08년)간 중남미 IT시장의 성장률은 세계시장의 성장률 6.4%를 능가하는 7.4%에 달할 전망이다.

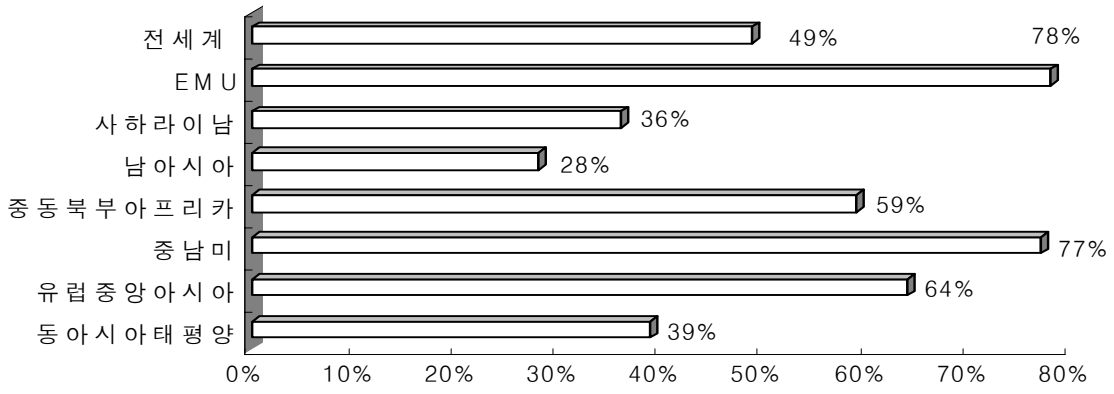
<그림 2-6> 세계 IT시장 연평균 증가율(2004~2008년)



자료 : IDC(2004).

넷째, 중남미 지역은 인터넷 발전 환경에 적합한 높은 도시화율을 보이고 있다. 중남미 대다수 국가들의 도시화율은 80% 수준에 육박, 도시화가 가장 진전된 지역인 유럽 EMU와 대등한 수준이다. 도시화율이 낮은 남아시아와 동아시아태평양지역에 비해서는 2배 높은 도시화율을 나타내고 있다. 이 같은 높은 도시화율에 따른 도시집중화는 IT산업의 높은 투자 효율성을 보장하며, 인터넷 수요 및 IT 인프라 확충 전망을 밝게 하는 중요한 요건이다.

<그림 2-7> 중남미지역의 도시화율(총인구대비 도시인구 비중, 2003년)



자료 : World Bank, World Development Indicators 2005.

2) 핵심성장 요인

중남미지 지역은 빈번한 경제위기와 반복되는 Boom-Bust 경제주기로 다른 개도권 지역에 비해 성장성이 떨어지는 것으로 평가받아 왔다. 이러한 사실은 최근까지 다른 지역과 경제성장률 비교에서 확연하게 확인된다. 지난 10년(1996～2005년)간 중남미지역은 세계경제의 평균 경제성장률에도 미치지 못하는 저조한 경제실적을 보여 왔다.

<표 2-13> 중남미지역의 중장기 경제성장률 전망

단위 : 연평균 성장률, %

	1991～95	1996～00	2001～05	2006～10	2011～15	2016～20	2021～25
전세계	-	3.3	2.7	3.3	3.1	3.0	2.9
북미	2.4	4.1	2.6	3.0	2.9	3.0	2.7
EU	2.0	2.9	1.7	2.2	2.0	1.9	1.9
CIS	-	1.7	6.9	5.4	4.4	4.0	3.7
중부유럽 및 발칸지역	-	3.6	3.9	4.9	4.1	3.8	3.5
아시아태평양	3.4	2.8	3.5	4.0	3.7	3.4	3.4
중남미	3.4	3.2	2.3	3.9	3.8	3.7	3.6
중동 및 북부아프리카	4.0	4.1	4.5	4.9	4.2	4.0	3.7
사하라이남 아프리카	0.3	3.0	4.2	5.4	4.5	4.4	4.3

자료: Global Insight, January 13 2006.

그러나 향후 중남미지역은 2000년대 초까지 강도 높게 추진된 개혁・개방성과에 힘입어 여타 개도권에 비해 높은 성장세를 시현할 가능성이 높은 것으로 전망된다. Global Insight의 경제전망을 토대로 볼 때 2005년 이후 중남미 경제는 세계경제의 평균 성장률은 물론 그간 세계경제의 성장 센터였던 아시아・태평양지역의 평균 성장률도 상회하는 안정적 경제성장을 지속할 전망이다.

3. 경제성장 위험요인

1) 경제성장 위험요인

베네수엘라, 볼리비아, 에콰도르 등에서 에너지 자원에 대한 국유화 조치는 고유가로 높은 수익을 창출하는 에너지 자원에 대한 국가통제를 강화해 정부의 수입(收入)을 극대화하겠다는 의도에서 출발했다.

그러나 최근 중남미지역의 자원 국유화 조치는 에너지 자원에 대한 국가통제 강화를 통한 정부 수입 극대화라는 궁극적 목표는 일치하나 국가마다 국유화 추진 배경, 추진 방법 등에서 많은 차이점을 보이고 있다. 먼저 베네수엘라의 경우 자원국유화 조치는 차베스 정부의 대내외적인 정치적 야심을 실현시키기 위해 차베스 정부가 자발적으로 추진한 위로부터의 국유화의 특징을 갖고 있다. 그에 반해 볼리비아에서 국유화는 오랜 국민들의 요구를 반영한 아래로부터의 국유화의 특징을 보여주고 있다. 이에 따라 국유화 방법에서도 베네수엘라식의 국유화 방법을 대부분 차용하고는 있지만 국유화 내용이나 범위 면에서 급진적인 측면이 있다. 마지막으로 국유화 대열에 동참한 에콰도르의 경우 앞선 두 국가와 비교해 엄밀한 의미에서의 국유화라기보다는 외국계 다국적기업과의 통상 분쟁에 대한 적법한 조치에서 비롯되었다고 볼 수 있다.

또한 최근 중남미지역에서 자원 국유화 조치는 1970년대 자원 국유화와는 방법상에서도 커다란 차이가 있다. 1970년대 국유화가 일방적인 외국기업 몰아내기식의 국유화였던데 반해 최근의 국유화 조치는 엄격한 의미에서 국유화라기보다는 에너지 산업에 대한 국가의 통제를 강화하는 측면이 강하다. 에너지 산업에 대한 국가의 통제는 주로 로열티, 소득세 등 에너지에 부과하는 각종 세금을 대폭 인상하거나 기존 다국적기업들과 체결한 계약을 무효화하고 국가가 과반수이상의 지분을 갖는 형태의 새로운 계약을 체결하는 것이었다. 즉 에너지 산업에 대한 전면적 국유화 보다는 부분적 국유화 정책에 머물고 있다.

전면적 국유화를 주장하는 일부 국민들의 거센 요구와 비난에도 불구하고 볼리비아 등에서 부분적 국유화를 추진하는 이유는 여전히 에너지산업에서 외국자본과 기술이 필요하다는 판단에서였다. 이에 따라 정부의 국유화 요구 조건도 외견상 급진적으로 비추어지나 실제로는 외국기업이 수용 가능한 조건에 머물고 있다. 이 같은 사실은 “우리는 에너지산업의 소유주가 아니라 파트너를 원한다”는 모랄레스 볼리비아 대통령의 발언에서 잘 확인된다. 그렇다면 앞으로 중남미지역에서 자원 국유화 추세가 더욱 확대될 것인가?

이에 대한 대답은 중남미 지역을 둘러싼 대내외적 변수의 고찰을 통해서 살펴볼 필요가 있다. 먼저 대내적 변수로는 앞서 국유화 조치를 실시한 3개국에서 나타난 특징을 고려해 볼 때 좌파 정권의 집권 혹은 집권 가능성, 석유나 천연가스 등 에너지 자원에 대한 국가의 재정 의존도 심화, 사회 불평등 심화에 따른 사회정책 확대 요구 등으로 대별된다. 다음으로 자원 국유화의 향배에 영향을 미칠 대외적 변수로는 국제유가의 향방과 중남미지역에서 베네수엘라의 정치・경제적 역할 확대 가능성을 들 수 있다.

이상에서 언급한 대내외적인 변수를 고려해 볼 때 앞으로 중남미 국가 중 국유화 가능성이 가장 높은 후보 국가는 페루이다. 2006년 6월 실시된 결선 투표에서 대내외 투자자들이 가장 우려했던 급진적 좌파 성향의 우말라(Ollanta Humala) 후보 대신에 중도 좌파의 가르시아 후보가 당선됨에 따라 페루에서 급격한 자원 국유화 조치가 취해질 가능성은 높지 않다. 그러나

가르시아 후보 역시 대선 공약으로 다국적 에너지기업들과 맺은 계약이나 로열티 등 에너지 자원에 대한 세금을 재고할 의사가 있다고 밝힌바 있어 페루에서도 자원 국유화 조치 가능성을 완전히 배제할 수만은 없는 상황이다.

이상에서 살펴 본대로 향후 중남미지역에서 급속한 자원 국유화 추세가 지속될 가능성은 높지 않을 전망이다. 그러나 기존 국유화 조치를 실시했던 베네수엘라와 볼리비아에서 추가적인 자원 국유화 조치가 예정되어 있는데다 △연이은 좌파 정권의 집권 가능성 △석유나 천연가스 등 에너지 자원에 대한 재정 의존도 심화 △사회 불평등 심화에 따른 사회정책 요구 확대 △역내에서 베네수엘라의 정치・경제적 역할 확대 가능성 등의 요인으로 중남미지역에서 당분간 자원 국유화 논쟁을 둘러싼 정치・경제적 불안은 지속될 전망이다.

중남미 국가들의 지속적인 성장에도 불구하고 위에서 언급한 바와 같이 여러 가지 사회・경제적 문제와 빈곤문제로 불안정한 상태이다. 좌파 세력의 확산은 멕시코 대선 이후 한풀 꺾인 듯하나 정치적인 균형은 중남미 지역의 경제적인 안정을 위해서는 필수적인 요건으로 거론되고 있다. 중남미 국가 중 콜롬비아를 제외한 거의 대부분의 국가들이 좌・우파 친미-반미 대립의 양극화로 사회・경제적 불안정과 혼란을 불러일으키고 있다. 2006년 7월 치러진 멕시코 대선에서 여당 후보인 펠리페 칼데론의 당선으로 인해 중남미 전반에 빠르게 확산되던 좌파 정권의 확산이 일단 중단된 상태이다. 멕시코 우파진영의 대선 승리는 미국에 우호적이며 자유무역을 지지하며 사업가들의 지지를 얻고 있다. 하지만 빈민층이 30~60%를 육박하는 안데스 지역의 국가들이나 원주민이나 혼혈인들이 주를 이루는 국가들은 좌파세력이 더욱 굳게 자리잡을 것으로 예상된다.

2) 경제 및 산업구조의 취약점

최근 에너지 가격의 상승세는 중남미 좌파 정부의 재정수입 증대에 크게 기여하고 있다. 그러나 문제는 에너지 국제가격이 높아지는 만큼 재정수입이 비례해 증가하지 않는데 있었다. 그 이유는 첫째 대부분의 중남미 국가들이 1990년대 민영화로 상당수의 에너지 산업에서 통제권을 상실했기 때문이었다. 상대적으로 보수적인 민영화 정책을 추진했던 베네수엘라에서조차 전체 석유생산의 50% 이상을 다국적 기업이 차지하고 있는 상황이다. 두 번째 이유는 정부와 외국계 석유기업이 체결한 계약 당시 기준 석유가격이 매우 낮았기 때문이다. 이에 따라 국제유가가 크게 인상되었음에도 불구하고 정부의 수입 증대는 한계가 있을 수밖에 없었다.

이에 따라 볼리비아를 비롯한 많은 중남미 에너지자원 부국에서는 1990년대 대부분 에너지 산업 민영화가 국부의 외부 유출만을 초래하고 정작 국민에게는 큰 혜택을 주지 못했다는 인식이 팽배했다. 이 같은 인식을 통한 국민들의 불만은 특히 볼리비아에서 가장 컸다.

<표 2-14> 중남미 각 국의 석유(가스 포함) 의존도

단위 : %

	수출 의존도(2004년)	정부수입 의존도(2002년)
아르헨티나	17.5	-
콜롬비아	24.5	20
에콰도르	59.5	34
멕시코	12.6	33
베네수엘라	83.0	48
볼리비아	28.9	40[1)]

주 : 1) 2005년 기준
자료 : EIU Viewswire and Luisa Palacios(2002).

또한, 중남미 국가들의 전반적인 경쟁력 하락도 중남미 경제의 중대한 취약점이다. World Economic Forum(2006)에 의하면 매년 순위를 매기는 세계 경쟁력 관련 부문에서 중남미 국가 중 칠레만 유일하게 상위 30개국 안에 들고 나머지는 평균소득의 아시아 국가들보다 현저히 낮은 것으로 나타나고 있다. 칠레의 경우 125개국 중 27위로 중남미 국가 중에서는 1위를 차지하고 에스토니아와 말레이시아 보다는 한 단계 낮은 것으로 나타났다. 칠레는 조직의 투명성과 개방에 있어서는 EU 국가들의 평균보다 조금 높은 것으로 조사되었다. 칠레는 유능한 거시경제의 경영과 시장 중심적이고 비즈니스 중심적인 정책들이 높은 점수를 산 것으로 추정된다. 이는 경제의 안정과 시장의 효율성을 가져다 준 것으로 평가된다.

이와 반대로 브라질의 경우 2005년 57위에서 66위로 하락했다. 브라질은 지속되는 거시경제의 난제들, 재정 적자와 외채 등으로 인해 경제적 안정이 낮아졌다는 평가를 받고 있다. 또한, 멕시코는 58위를 차지하였다. 경제적 안정은 어느 정도 인정되나 경제적 성과의 불균형이 경쟁력을 떨어뜨리고 있다고 판단되었다. 멕시코의 보건, 교육, 시장정책과 FDI 유입, 기술 도입과 친미 성향의 경제정책은 높은 평가를 받고 있으나 브라질과 마찬가지로 조직의 불투명성과 높은 범죄율이 경쟁력을 떨어뜨리는 요인으로 작용하고 있다. 아르헨티나는 54위에서 69위로 떨어졌으며 정부의 경제 개입 등 규제 정책과 낮은 투명성이 경쟁력 저하의 주 요인으로 나타났다. 베네수엘라의 경쟁력은 2005년부터 꾸준히 떨어지고 있으며 2006년에는 88위를 차지해 사상 최저치를 기록했다. 유가의 상승과 재정 흑자에도 불구하고 효율성이 없는 조직과 부패 정부의 개입도 등이 경쟁력 하락을 부추긴 것으로 드러났다. 나머지 중미 국가들의 낮은 투명성과 신용도 그리고 정치 개혁의 저조함 등이 이 국가들의 경쟁력을 낮추는 요인으로 지목되고 있다. 이에 따라 경쟁력 회복의 한 방법으로 자유시장에 입각한 개혁 도입이 거론되고 있다.

4. 종합 평가

1) 중장기 경제전망

중장기적으로 전망해볼 때, 중남미 경제는 강화된 경제체질을 바탕으로 중남미지역의 주종 수출품인 원자재에 대한 지속적인 수요 확대에 힘입어 오랜 저성장세에서 벗어나 중장기적으로 약 4% 수준의 안정적인 성장세를 구가할 전망이다. Global Insight에 따르면 2035년까지 중남미 경제는 연평균 3.95% 성장률을 기록, 같은 기간 전세계 평균 성장률 3.13%를 상회할 전망이다. 국별로는 아르헨티나, 칠레, 콜롬비아, 코스타리카, 페루 등이 중남미 평균 성장률 이상의 고성장세를 기록할 전망이다. 중남미 경제의 양 수레바퀴인 멕시코와 브라질 경제는 장기적으로 중남미 평균 경제 성장률을 조금 밑도는 연평균 3% 수준의 성장세를 이어갈 전망이다.

<표 2-15> **중남미지역의 중장기 경제 전망**

단위 : %

	1996-00	2001-05	2006-10	2011-15	2016-20	2021-25	2026-30	2031-35
아르헨티나	2.6	2.0	6.5	5.2	5.0	4.7	4.5	4.1
볼리비아	3.4	3.0	4.8	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6
브라질	2.2	2.2	3.5	3.5	3.4	3.3	3.3	3.3
칠레	4.2	4.4	4.9	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
콜롬비아	0.9	3.5	5.1	4.2	4.1	4.0	3.9	3.8
코스타리카	4.9	4.1	6.2	5.2	4.9	4.7	4.5	4.3
쿠바	4.6	2.6	5.9	7.7	6.5	6.0	6.0	6.0
도미니카	2.1	-0.5	2.6	2.3	2.1	1.8	1.6	1.5
도미나카(공)	7.8	3.4	6.1	4.5	4.4	4.2	4.1	4.0
에콰도르	0.9	5.2	4.3	3.7	3.4	3.2	3.0	3.0
엘살바도르	3.1	2.2	3.8	3.4	3.4	3.2	3.1	3.1
과테말라	4.0	2.5	4.2	3.7	3.5	3.3	3.2	3.1
온두라스	3.0	3.6	4.0	3.5	3.4	3.4	3.4	3.4
자메이카	-0.1	1.4	2.5	2.4	2.3	2.2	2.2	2.1
멕시코	5.5	1.8	4.0	3.8	3.8	3.8	3.9	3.9
니카라과	5.0	3.1	3.8	3.6	3.3	3.1	3.0	3.0
파나마	4.6	4.1	5.5	7.4	5.0	4.5	4.5	4.5
파라과이	0.7	2.7	3.2	2.9	2.8	2.8	2.8	2.8
페루	2.5	4.2	5.3	4.1	4.1	4.0	4.0	4.0
트리니다드토바고	7.6	7.7	6.7	5.0	4.1	3.3	2.7	2.5
우루과이	2.1	0.9	4.7	3.6	3.6	3.6	3.5	3.5
베네수엘라	0.7	2.3	7.1	3.8	3.3	3.2	3.2	3.2
중남미	3.3	2.3	4.5	4.0	3.9	3.8	3.8	3.7
전세계	3.3	2.7	3.6	3.1	3.0	3.0	3.0	3.1

자료 : Global Insight, February 13, 2007.

2) 평가

지난 1997년 아시아 금융위기의 여파로 신흥경제권이 타격을 입기 시작하면서 시작된 중남미의 경제침체는 1998년 11월 브라질의 IMF 프로그램 진입, 1999년 1월 브라질의 헤알화 평가절하, 2001년 12월 아르헨티나의 태환제 폐지 및 페소화 평가절하로 이어지면서 최악의 국면을 겪었다. 이로서 경제개혁의 성과에 의문을 불러일으켜 개혁노선에 대한 불신이 팽배해지게 되었다. 이와 같은 배경 하에서 21세기 초 중남미 정치사회는 과거 1980년대 초 또는 1960년대와 같은 '발전전략 부재의 대혼란 상황'은 아닐지라도 유사한 불안에 처해있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

지역별로 보면, 이와 같은 현상은 멕시코나 중미・카리브 지역보다는 칠레를 제외한 남미지역에서 심각하게 나타나고 있다. 즉, 멕시코나 중미・카리브 지역 국가들, 그리고 칠레의 경우는 이미 비교적 안정적인 정치발전 단계에 들어섰다고 할 수 있다. 여타 남미국가들의 가장 위험한 두 가지 발전양상으로서, 하나는 정치사회적인 혼란과 불안의 가속화가 자칫 중산계층의 극우화를 야기시킴으로써 권위주의적인 우익독재정권을 탄생시키는 경우와, 다른 하나는 이른바 신자유주의(neo-liberalism) 경제개혁 모델의 실패에 대한 반작용으로서 포퓰리즘(populism)에 바탕을 둔 좌파정권이 출현하는 경우이다. 특히 후자의 사례는 1990년대 후반 우루과이, 베네수엘라, 칠레에 좌파정권이 출현한 이래 2000년대 들어 아르헨티나에 이어 브라질, 볼리비아, 페루, 에콰도르에도 출현하였다. 이와 같은 신좌파는 과거 1960~70년대 급진좌파처럼 사회주의 혁명노선을 추구하지는 않지만, 다수 국민들의 지지를 획득하기 위한 정책수단을 모색하는 가운데 부단히 국내외 기득권 세력과의 마찰을 불러일으킴으로써 지속적으로 정치사회 안정을 해칠 것으로 위험성이 상존하고 있다.

그러나 장기적인 관점에서 볼 때, 이러한 남미 정치사회의 혼란은 한편으로는 1980년대 중반 이래 진행된 민주화 과정이 결코 공고화(consolidation) 단계에 들어서지 못했기 때문이며, 다른 한편으로는 새로운 경제발전 모델이 정착되지 못한 상황에서, 체제에 대한 불만과 정부의 무능・부패에 대한 불신이 형성하는 정치적 에너지가 정치변동으로 분출되고 있기 때문이다. 따라서 멕시코 및 중미・카리브지역 국가, 칠레의 경우에는 비교적 안정적인 중도우파 중심의 정치 경제발전이 지속되고 있는 반면, 최근 에콰도르, 페루, 아르헨티나에서 보듯이 시민혁명에 의한 정권붕괴가 아직도 계속되고 있고, 베네수엘라처럼 군부쿠데타 지지세력과 신좌파 권위주의 정권 지지세력간의 갈등이 장기화되며, 콜롬비아의 상황과 같이 내전으로부터의 평화이행이 혼미를 거듭하는 지극히 불투명한 정국이 계속되고 있다.

이와 같이 시장지향적인 경제개혁을 수행하는 가운데 발생한 중남미 지역의 외환위기는 중남미 지도자들에게 두 가지 다른 패턴의 결과를 불러왔다. 즉, 멕시코와 칠레 등에서는 개방체제에 대한 깊은 신뢰를 불러와 구조조정의 비용, 빈부격차 등 사회적인 저항에도 불구하고 정책엘리트들이 시장지향적인 경제개혁을 가속화시켜 역내국가들 및 미국과 유럽을 비롯한

역외국가들과의 자유무역협정(FTA) 체결에 앞장서고 있다. 이들은 수출과 외국인직접투자(FDI)가 성장의 열쇠라는 인식에 바탕을 둠으로써 이들 국가가 국제신용평가에서 투자적격을 인정받는데 기여하였다. 반면 아르헨티나, 베네수엘라, 그리고 일부 브라질의 정책엘리트들은 '신자유주의 모델의 실패'를 강조, 개방경제를 비판하고 보호경제의 정당성에 호소하며, 국제산업경쟁에 매우 소극적으로 대응하는 경향을 보였다. 다소 굴곡은 있으나 이와 같은 성향은 중기적으로 외환가득원의 한계를 극복하지 못하며, 또다시 저성장과 사회불안, 자본유출, 국제자본시장 접근제한을 지속시키는 결과를 가져올 것으로 우려된다.

우리나라는 중남미 국가들이 개방기조를 지속하고, 우리나라와의 협력사업들을 개발해나가는 데 중요성을 부여하도록 협력정책을 운영하여 나아가야 한다. 中南美와의 관계가 성숙되지 않은 우리나라로서는 中南美 33개국에 대해 동등한 협력관계 구축을 기하는 데 현실적으로 어려움이 많고, 따라서 쌍무교섭 방식을 통한 경제협력은 우리나라의 이해관계 기준을 통해 선별하여 추진해 나가는 것이 바람직하다. 이를 위해 우리는 中南美 경제협력의 거점국가를 선정하고, 주변국에 대한 보완적인 협력형태를 구축해야 할 것이다. 이를 위해 고려해야할 사항은 첫째, 자원보고로서의 가치, 둘째, 수출시장으로서의 가치, 셋째, 지역경제통합에서의 핵심역할 등이며, 이와 같은 논거에 기초하여 우리나라가 중요한 中南美 據點・戰略國家로 삼아야 할 나라로는 브라질, 멕시코, 칠레를 손꼽을 수 있다. 브라질은 최근 브라질경제의 부상으로도 충분히 설명되어지며, 멕시코와 칠레의 경우는 최근 흔들리는 발전패러다임에서 비교적 안정적인 패턴을 유지하면서 경제통합의 중심이 되고 있기 때문이다.

3) 물류환경에 미치는 영향

(1) 인프라 개발 전망

세계 건설・플랜트 시장규모(Global Insight 추정)는 2000년 3조 4천억 달러이고, 이 가운데 중남미 시장규모는 2,370억 달러(약 7.2%)이다. 향후 2008년에는 세계 건설・플랜트시장 규모가 4조 4,000억 달러로 예상되어 중남미 시장규모도 3,168억 달러(2000년 비중 기준)로 확대될 전망이다. 중남미 시장규모는 2005년 2,665억 달러에서 2025년에는 증가한 9,296억 달러로 3배 이상 크게 확대되었다. 이는 중남미 최대 건설시장인 브라질, 멕시코, 칠레 시장규모 확대가 주요 요인이다. 이들 3개국 시장규모는 중남미 시장의 81%(2005년)로 브라질이 가장 큰 48%이고, 멕시코(29%), 칠레(4%) 순의 비중을 차지한다. 브라질은 2005년 1,285억 달러에서 2025년에는 4배 이상 증가한 5,155억 달러를, 같은 기간 멕시코는 761~2,966억 달러를, 칠레는 116억 달러에서 3배 이상 증가한 439억 달러를 기록하였다. 2025년 브라질 시장규모는 2005년의 미국(9,873억 달러), 일본(7,028억 달러), 중국(5,199억 달러), 독일(3,018억 달러)을 능가하거나 버금가는 큰 시장이 될 전망이다.

<표 2-16> 중남미 각국 건설·플랜트 시장규모 전망(2005~2025)

단위 : 십억 달러

	2005	2010	2015	2020	2025
Antigua & Barbuda	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Argentina	10.2	11.5	14.5	18.4	23.6
Aruba	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3
Bahamas	0.4	0.4	0.5	0.6	0.7
Barbados	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4
Belize	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
Bermuda	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3
Bolivia	0.6	0.6	0.7	0.8	1.0
Brazil	128.5	184.9	262.7	369.5	515.5
Cayman Islands	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2
Chile	11.6	14.7	21.1	30.5	43.9
Colombia	6.3	6.7	7.8	9.3	11.7
Costa Rica	1.3	1.5	1.8	2.3	3.0
Cuba	0.8	1.5	2.3	3.3	4.6
Dominica	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Dominican Rep.	1.7	2.4	2.8	3.1	3.6
Ecuador	2.1	2.5	3.3	4.2	5.5
El Salvador	1.1	1.3	1.6	2.0	2.5
Grenada	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
Guatemala	2.0	2.3	2.7	3.1	3.6
Guyana	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Haiti	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5
Honduras	0.5	0.6	0.6	0.7	0.9
Jamaica	0.6	0.7	0.8	0.9	1.1
Mexico	76.1	115.9	156.9	214.0	296.6
Netherlands Antilles	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3
Nicaragua	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5
Panama	0.9	1.0	1.2	1.5	1.7
Paraguay	0.5	0.6	0.7	0.8	1.0
Peru	4.7	5.1	6.5	8.5	11.4
Puerto Rico	5.6	6.7	8.4	10.3	12.9
St. Kitts & Nevis	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
St. Lucia	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
St. Vincent & the Grenadines	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Suriname	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
Trinidad & Tobago	0.9	1.1	1.4	1.7	2.1
Uruguay	1.0	1.1	1.4	1.7	2.1
Venezuela	7.4	7.7	8.7	9.5	10.4
중남미계	266.5	360.1	493.2	675.8	929.6
3개국(브, 멕, 칠)제외계	50.3	44.6	52.6	61.8	73.6

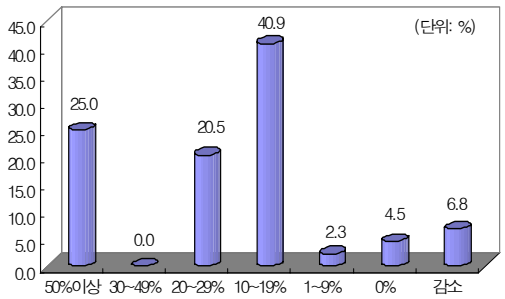
자료 : 중남미 건설·플랜트시장 동향과 참여확대방안, 건설교통부, 2004.12.

(2) 시장개방과 안정적 원자재수입처로서 투자 전망

중기적으로 중남미경제의 안정적 성장세에 힘입어 우리나라의 對중남미 수출 전도는 양호할 전망이다. EIU에 따르면, 향후 3년(2007~09년)간 중남미경제의 연평균 성장률은 세계 경제성장률 3.4%를 상회하는 4%에 달할 전망이다. 이 같은 전망은 중남미 수출기업을 대상으로 한 설문조사 결과에서도 확인된다. 전체 응답 업체의 약 50%가 향후 3년간 대중남미 수출이 연평균 20%이상 증가할 것으로 전망하는 것으로 나타났다.

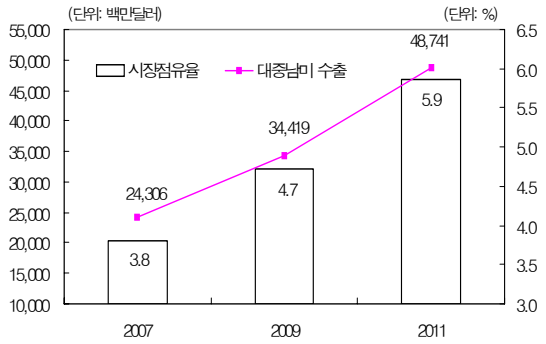
지난 26년(1980~2005년)간 우리나라의 對중남미 수출 장기 추세에 기초해 수출을 전망한 결과, 향후 3~5년(2007~2011년) 후 對중남미 수출규모는 각각 344억 달러, 487억 달러에 달할 것으로 추정된다. 이 경우 중남미시장에서 우리제품의 시장점유율도 2005년 3.0%→2009년 4.7% → 2011년 5.9%로 크게 증가할 것으로 예상된다.

<그림 2-8> 향후 3년(2007~09년)간 對중남미 연평균 수출 증가 전망



자료: 설문조사를 토대로 작성

<그림 2-9> 우리나라의 對중남미 수출 전망 추정



자료: 1980~2005년 중남미 연평균 수입증가율 및 한국의 對중남미 연평균 수출증가율을 토대로 작성

우리나라의 교역 중 대표적으로 산업간 무역형태를 띠고 있는 중남미시장은 앞으로 원자재 공급처로서 중요성이 더해갈 전망이다. 특히 중남미 국가들과의 교역에서 막대한 무역흑자가 지속되는 상황에서 원자재 수입선 발굴 및 확대는 무역역조 확대에 따른 통상마찰 소지를 조기에 차단할 수 있는 일석이조의 효과를 도모할 수 있다.

향후 투자대상으로서 중남미지역의 전략적 가치는 국제 원자재 확보를 둘러싼 전쟁이 날로 격화되고 있는 상황에서 우리에게 중요한 원자재 공급처라는 점이다. 따라서 아직까지 주로 수입에 의존한 소극적 접근에서 탈피해, 과감한 투자진출을 통해 현지 원자재 선점에 민관합동으로 노력을 기울일 필요가 있다. 특히 우리나라에서 아직까지는 관심이 저조한 생물자원 확보를 위한 투자진출에 보다 많은 관심을 가질 필요가 있다.

(3) 중남미 물류기지 및 전용공단 구축

중남미지역의 블록화, 유통시장의 변화, 다품종 소량 구매패턴에 대한 적극적인 대응방안으로서 물류기지 혹은 전용공단 건설이 적극 검토될 필요가 있다. 파나마에서 다년간 추진된 바 있는 물류기지 및 전용공단 설립 경험을 충분히 활용하여 중남미 최대 수출시장인 MERCOSUR 통합 진전 및 남미자유무역지대(SAFTA) 공고화에 대비, 남미시장 진출을 겨냥한 물류기지 및 전용공단 건설이 요망된다. 전용공단의 경우 SAFTA 등 남미지역 경제통합 공고화에 대비, 페루지역에 공단 건설을 적극 검토할 필요가 있다. 1993년 6월 후지모리 대통령 방한시 논의사항으로 페루측에서 한국전용공단 건설을 위해 30만평을 30년간 양허해 주기로 했으나, 우리측 공단조성 참여 희망업체가 전무하여 同 사업은 아직까지 미진척 상태이다. 그러나 21세기 중남미시장의 중요성이 날로 부상하고 있고 MERCOSUR와 안데스공동체를 포괄하는 남미자유무역지대(SAFTA) 발족에 대비, 한국전용공단 건설은 남미진출을 위한 현지기반 구축 강화의 일환으로 중요한 것으로 평가된다.

<표 2-17> 경제권역별 물류기지 예시

- 마이아미 : 중미, 카리브국, 북남미(베네수엘라, 콜롬비아 등)
- 과테말라 : 중미국(엘살바도르, 온두라스, 나카라과 등)
- 파 나 마 : 중미 및 남미국(베네수엘라, 콜롬비아, 에콰도르 등)
- 까야오, 따끄나(페루) : 안데스공동체(CAN) 회원국, 칠레, 볼리비아 등
- 아리카(칠레) : 칠레 북부, 볼리비아, 페루 남부
- 상파울루 : MERCOSUR

제2절 호주・뉴질랜드[3)]

태평양 남쪽에 위치한 호주와 뉴질랜드는 미국, 일본, EU와 같은 세계 주요 경제국/지역과 지리적으로 떨어져 각각 2천만과 4백만 명의 인구를 지닌 선진 개방국가이다. 역사적으로 1960년대까지 정치・경제적으로 유럽 국가들, 특히 영국과 경제적으로 매우 밀접한 관계를 유지해 왔으나 유럽통합이 진행되면서 지리적으로 유럽에 속하지 못한 양국은 이들 국가들과의 정치・경제적 관계가 멀어지기 시작하였고 이후 미국과 일본을 중심으로 교역 및 투자에 있어 밀접한 관계를 유지하였으며, 최근에 들어서는 동아시아 국가들과의 경제적 협력과 진출을 주요 경제 목표로 다루고 있다.

우리나라와 뉴질랜드는 지난 1999년 김대중 당시 대통령의 뉴질랜드 방문에서 한・뉴질랜드 FTA에 대한 양국 민간기관의 타당성 조사에 합의한 바 있다. 뉴질랜드는 칠레에 앞서 우리나라의 첫 번째 FTA 체결국이 될 수도 있었지만, 한・뉴질랜드 FTA에 대한 예비 연구에서 뉴질랜드경제연구원(New Zealand Institute of Economic Research, NZIER)이 경제협력 강화와 교역 확대가 양국에게 새로운 계기와 기회를 줄 수 있다는 긍정적인 결론에 도달한 반면에 한국의 대외경제정책연구원의 연구는 다소 미온적인 견해를 피력함에 따라 뉴질랜드와의 FTA추진은 합의된 결론을 내리지 못하였다. 하지만 이후 뉴질랜드는 지속적으로 다양한 경로를 통해 한국과의 FTA 추진을 희망해 오고 있다. 미국과의 FTA가 진전의 기미를 보이지 않고, FTA 체결에 대한 일본의 미온적인 자세, 더디게 진행되는 중국과의 FTA 등 OECD국가 가운데 가장 낮은 관세율을 가지고 있는 개방형 국가라는 이미지에 맞지 않게 FTA체결은 상대적으로 뒤쳐져 있는 상황에서 뉴질랜드는 한국과의 FTA 체결을 강력히 추진하고 있다.

호주도 2000년 5월 John Howard 호주 수상의 한국 방문에서 당시 김대중 대통령에게 양국간의 FTA를 제안하였으며, 지난 2005년 부산에서 열린 APEC 정상회담에서도 Howard 호주 수상은 노무현 대통령에게 양국간 FTA 체결을 다시 요청하는 등 계속적으로 한・호주 FTA 추진을 희망하고 있다. 그러나 우리 정부는 호주 농축산물, 특히 축산물의 국제 경쟁력이 매우 높아 한・호주 FTA 체결이 우리나라 농업부문에 상당한 파급영향을 불러올 수 있다고 설명하면서 양국간 자유무역협정에 회의적인 입장을 표명하였다.

그러나 지난 4월 한・미 FTA가 체결됨으로써 한국이 호주 및 뉴질랜드와 FTA를 추진함에 있어 민감하게 작용하던 일부 농산품과 쇠고기가 개방되면서 양국과의 FTA에 따른 한국의 민감품목이 실질적으로 줄어들었고 호주・뉴질랜드의 계속되는 FTA에 대한 요구와 적극적인 외교로 우리나라도 호주・뉴질랜드와의 FTA를 조심스럽게 고려하기 시작하였으며, 2007년도에 한・호주 및 한・뉴질랜드 FTA 민간공동연구가 진행되고 있다. 양국간의 FTA가 체결될

3) 대외경제정책연구원 박영호 전문연구원의 원고를 바탕으로 재작성함.

경우, 한・호주 및 한・뉴질랜드 관계는 경제・외교적으로 새로운 국면을 맞이할 것으로 예상된다. 특히 선진 물류시스템을 지니고 있는 이들 국가들과의 교류 확대는 한국의 물류부문에 커다란 영향을 끼칠 것으로 여겨진다. 본 연구에서는 이처럼 한국 및 동아시아 지역에서 주요 교역 및 파트너 국가로 등장하고 있는 호주 및 뉴질랜드 경제의 특징과 현황을 살펴보고 한국과의 관계 및 향후 전망에 대하여 고찰하고자 한다.

1. 경제동향 및 산업구조의 특징

대양주의 주요국인 호주와 뉴질랜드는 지리・역사・언어・문화 등 사회, 문화, 경제 등 많은 부문에서 공통점을 지니고 있다. 타즈마 해협을 사이에 두고 지리적으로 근접한 두 국가는 1983년, 기존에 이미 체결되어 있던 FTA 협정을 긴밀한 경제관계(Closer Economic Relations, CER) 협정으로 발전시키면서 양국은 경제적으로 보다 긴밀한 관계를 구축하였다. 또한 범타즈만 여행협정(Trans-Tasman Travel Agreement)을 체결하여 양국 국민들은 호주・뉴질랜드 영토 내에서의 여행, 거주 및 직장을 자유롭게 가질 수 있게 되었다.

세계 주요 선진국들과 지리적으로 고립된 지역에 위치하여 상대적으로 적은 인구로 구성되어 있지만 천혜의 자연환경과 풍부한 자연자원에 기초한 농축산물과 광물자원의 생산 및 수출이 대외경제교역의 주를 이루고 있다는 점은 양국간의 공통점으로 꼽을 수 있다. 하지만 호주 경제가 내수시장을 중심으로 유지하고 있는 반면에 뉴질랜드의 경우 1차 생산품 및 가공품의 수출중심 경제구조를 지니고 있다는 점을 양국 경제의 근본적인 차이점으로 볼 수 있다.

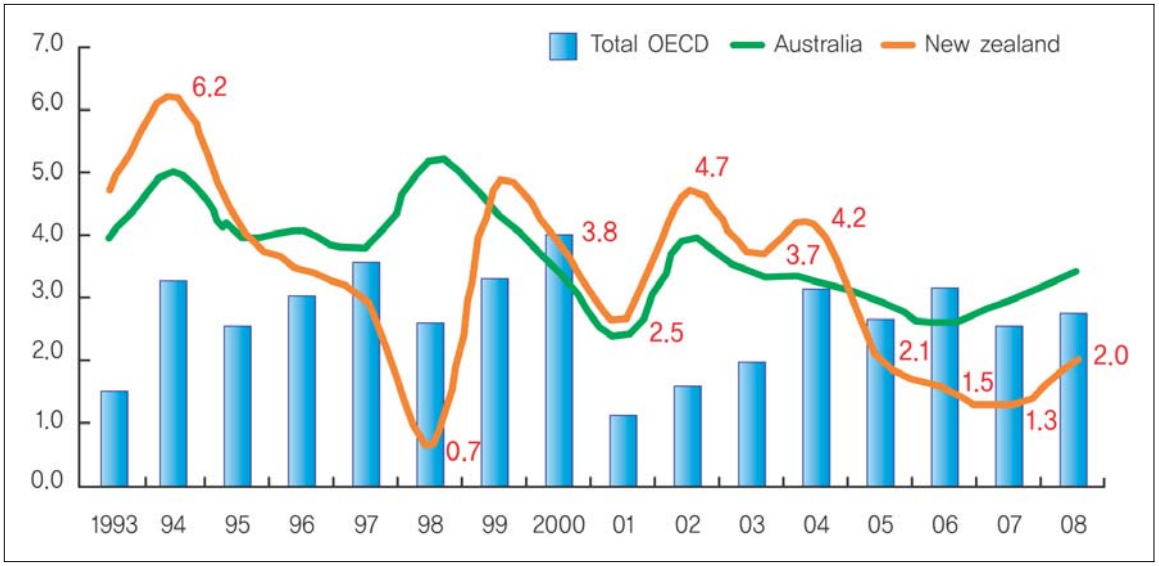
1) 주요경제지표 및 경제구조개혁

2006년도 호주와 뉴질랜드 국민총생산(GDP)은 각각 US$ 4,811억과 US$ 635억으로 양국 GDP는 OECD 30개국 GDP의 약 1.86%를 차지하고 있다. 비록 OECD 총 GDP에서 차지하는 호주・뉴질랜드 GDP는 낮은 비중을 차지하고 있지만 지난 2000~06년간 OECD가 연평균 2.2%의 성장을 기록한 것에 비해 호주와 뉴질랜드는 각각 3.14%와 3.15%를 기록하면서 OECD 평균을 넘어서는 성장을 보이고 있다.

<그림 2-10>은 지난 1993~2006년도 호주・뉴질랜드의 실질GDP 성장률과 OECD가 예상하고 있는 향후 2년간의 성장 예상치를 OECD 평균과 비교하여 보여주고 있다. 1990년대 OECD 평균을 상회하던 경제성장률은 2000년대에 들어서도 지속되는 모습을 보이고 있으나 그 격차가 줄어들고 있으며 2006년에는 호주와 뉴질랜드 모두 OECD 평균에 미치지 못하는 성장률을 기록하였다. 호주의 경우에는 향후 2년간 경제성장률은 다시 상승세를 보일 것으로 예상되고 있으나, 뉴질랜드 경우에는 2007년까지 하락세가 지속된 후 2008년도에서야 다시 상승국면을

맞이할 것으로 전망되고 있다. 또한 OECD는 향후 2년간 호주 경제성장률은 OECD 평균을 상회할 것으로 전망하였으나, 뉴질랜드의 경제성장률은 이에 미치지 못할 것으로 예상하고 있다.

<그림 2-10> 호주・뉴질랜드 경제성장(실질 GDP 증가율, %)



자료 : OECD Economic Outlook No. 80

호주와 뉴질랜드가 1990년대 이후 꾸준한 경제성장을 이룩할 수 있었던 데에는 호주와 뉴질랜드에서 실시된 다양한 구조개혁 및 경제개혁이 중요한 요인이 되고 있다. 뉴질랜드의 경우 1980년대 중반에 시작된 경제개혁은 선진국에서 유래를 찾아볼 수 없는 급속하고도 과감한 개혁의 예로 언급되고 있다. 뉴질랜드 경제의 총체적 위기상황에서 1984년 노동당 집권과 동시에 시작된 뉴질랜드 개혁정책은 정치・경제 전반에 걸쳐 대대적인 개혁과 구조조정이 실행되었으며 1990년대까지 변동 환율제도의 도입, 금융시장의 규제완화, 관세 및 비관세 장벽의 완화 및 철폐, 노동시장 규제완화, 정부의 시장 개입 최소화, 국영기업의 민영화 등 경제・사회 각 분야에 걸쳐 폭넓게 수행되었다. 이러한 결과로 1970년대 OECD 국가 중 가장 높은 관세장벽을 가지고 있던 뉴질랜드는 오늘날 선진국 중 가장 자유화된 국가로 자리매김 할 수 있게 되었다. 1990년 이후 호주도 노동, 금융, 인적자원개발 등에 있어 구조개혁을 단행하면서 경제의 역동성을 확보해 나가기 위한 일련의 조치들이 실행되었다.

2) 경제정책 기조

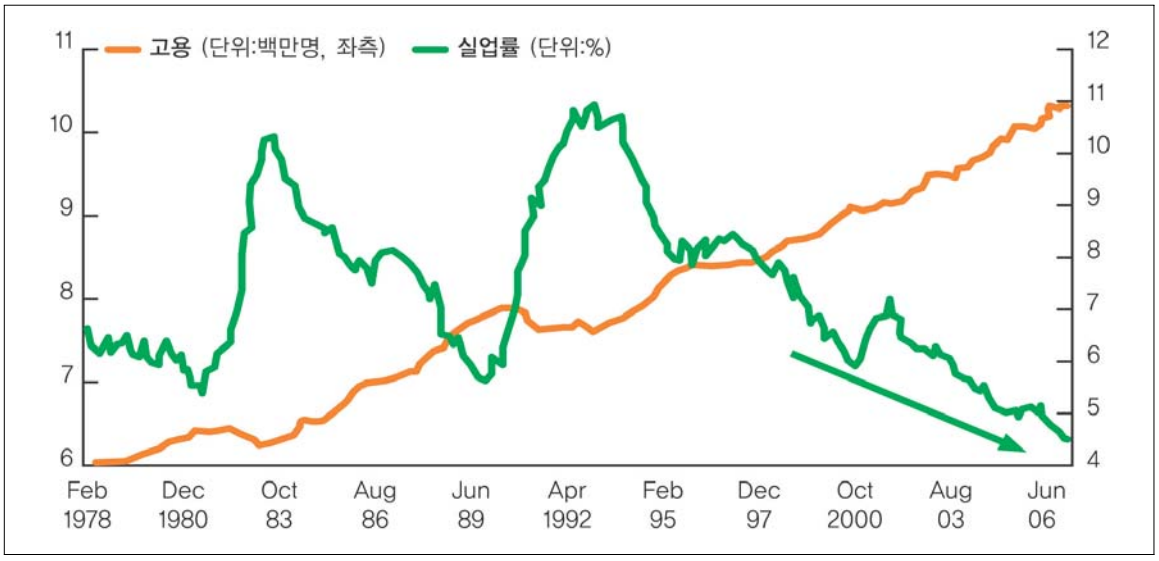
(1) 호주

호주 정부의 기본적인 경제정책은 과거 노동당 정권의 정책을 계승하면서 정부의 개입을

최소화하는 작은정부의 형태를 띠고 있다. 개인의 이니셔티브 활성화에 역점을 두면서 대내적으로는 행정, 재정 개혁을 추진하고 대외적으로는 재정수지와 경상수지 적자를 바로잡아야 하는 당면과제를 안고 있다.

1990년대에 들어오면서 진행된 노동, 금융, 경쟁정책 등에 대한 개혁은 호주 경제에 유연성을 확보하고 대외 경쟁력을 향상시키는데 중요한 역할을 한 것으로 평가된다. 먼저 호주의 노동시장 개혁은 1996년의 노사관계법 시행으로 가속화되었으며 최근 들어서도 본 법의 개정을 통하여 노사관계의 개혁이 지속적으로 추진되고 있다. 1996년도 노사관계법의 핵심은 중앙노동위원회에 의한 중재가 주를 이루고 있던 교섭체제를 분권화함으로써 기업별 교섭을 유도하였으며 또한 쟁의기간 동안의 임금지급 정지 및 불법, 연대파업에 대한 제재 등을 확실히 함으로써 노사분규의 빈도를 획기적으로 감소시키는 결과를 가져오게 되었다. 2000년대로 들어선 이후에도 호주는 산별 협상기간을 정지 또는 폐지하여 기업 상황에 맞는 협상의 전개를 가능케 하고 고용의 유연화를 위한 제도적 개선조치를 지속적으로 도입하였다. 이러한 노동시장 개혁의 결과, 쟁의로 인한 작업손실 일수는 1985년 이래 약 89% 가량 감소하였으며, 1995~2004년 노동생산성 연평균 증가율은 OECD 평균을 상회하고 있다. 이처럼 호주의 꾸준한 노동시장 개혁정책으로 인해 호주 실업률은 1990년대 초반 8~9%에서 99년 말에 7.6%로 낮아졌으며 2006년도 4/4분기에는 4.6%까지 떨어졌다. 이는 지난 30년간 최저치로 호주 교역조건의 개선과 함께 이에 따른 기업의 이익확대 및 설비 가동률이 최대치에 도달하면서 기업들의 투자가 활발히 일어난 점에 기인하며, 실업률 개선과 더불어 고용 및 임금조건도 1990년대 이래 상당 수준 개선된 것으로 파악되고 있다.

<그림 2-11> 호주 실업률 변동추이(1978~2006)



자료 : 호주 통계청.

또 다른 주요 경제개혁으로 고려되는 호주의 금융개혁은 1990년대 후반에 본격화되었는데, 금융영역간의 장벽해소를 통한 창의적 금융서비스의 공급확대 기반조성과 금융산업의 경쟁력을 향상시킨다는 목표로 진행되었다. 호주는 1998~99년 금융감독 체계를 개혁하여 기존의 기관중심체계에서 목적중심체계로 전환하였다. 또한 2002년에는 금융서비스 개혁 법안을 도입하여 금융서비스에 대한 단일 인가체제를 도입하였고 금융영역별로 차별 없이 표준화된 상품공시, 소비자보호 및 구제장치를 적용하였다. 그 결과 호주의 금융산업은 아시아-태평양지역에서는 1위, 세계에서는 2위의 투명성을 지니고 있는 것으로 평가받고 있으며 금융서비스는 연평균 5% 이상의 성장세를 보이고 있다.

이 밖에도 1995년 국가경쟁정책(National Competition Policy)을 시행하고 거래관행법(Trade Practice Act)의 적용을 정부를 포함하는 대부분의 경제활동에 적용함으로써 공정한 기업경쟁의 토대를 마련하였고 1998년부터 시행된 신도제훈련제도(New Apprenticeships Programme)나 2001년에 도입된 신학교직업교육체계(The New Framework for Vocational Education in Schools) 등은 호주 인적자원개발과 생산성 향상, 그리고 궁극적으로는 2000년대의 꾸준한 경제성장에 긍정적으로 작용한 것으로 보인다.

1980년대 후반부터 호주는 긴축재정 정책을 실시하였다. 이후 1980년대 후반부터 90년대 초반에 걸쳐 금리가 최고조에 달하면서 호주 경제는 심각한 불황을 경험하게 되었고 이에 정부의 긴축재정 운영보다는 공공자산의 매각, 채무 상환, 국영사업 배당 등을 통해 재정적자 폭을 줄이려는 시도가 있기도 하였으나 기본적으로 흑자재정을 유지하기 위한 노력을 계속하였다. 2006/07 회계연도에 108억 호주달러의 흑자재정을 유지했던 호주 정부는 2007/08년도 정부재정 흑자규모를 이보다 늘어난 118억 호주달러를 유지한다는 계획을 가지고 있다. 이러한 예상치는 호주 재무부의 2006/07 회계연도 성장률이 호주 전역에 걸쳐 진행된 가뭄의 영향으로 3.25%에서 2.5%로 하향조정한 상황에서, 그리고 2007년 11월경으로 예정된 총선을 앞둔 상황에서 현 정부에 새로운 부담으로 작용할 것으로 예상되고 있다. 특히 지난 2년간 소득세 감면과 2007년 7월부터 시행되는 새로운 연금제도에도 불구하고 추가적인 세금감면에 대한 요구가 거세게 일어나는 상황에서 GDP의 약 1.3%에 이를 것으로 추정되는 재정흑자는 국내적으로 많은 논란을 일으킬 것으로 여겨진다.[4)]

(2) 뉴질랜드

1994년 제정된 Fiscal Responsibility Act에서는 재정정책에 있어 뉴질랜드 정부가 추구해야할 바를 명확히 명시하고 있다. 동 법안에 따르면 뉴질랜드 정부는 공공부채를 신중한(prudent) 수준으로 줄이고 유지해야 하며 이를 달성하기 위해 흑자 정부재정을 운영해야한다고 기술하

4) Economist Intelligence Unit 추정치.

고 있다. 또한 정부는 재정위기 가능성에 대한 위기관리를 철저히 하고 이성적으로 예측 가능한 조세정책을 펼칠 것을 규정하고 있다.

동 법안은 1980년대 뉴질랜드 정부가 심각한 재정위기를 겪으면서 같은 실수를 되풀이하지 않기 위해 정부의 정책 방향을 명문화한 것으로, 정부 재정 상황을 향상시키는데 효율적으로 작용한 것으로 평가되고 있다. 개혁정책 추진 직전인 1980~84년 기간에 GDP 대비 평균 4.2%에 이르던 정부 재정적자는 동 법안이 발효된 첫 해인 1993/94 회계연도부터 흑자 재정으로 돌아섰으며 1995/96년에는 GDP 대비 3.6%의 재정 흑자를 기록하였다. 하지만 이후 다소 약화된 경제 성장률로 인해 그리고 정부소유 기업의 민영화작업이 더디게 진행되면서 주춤하는 모습을 보이기도 하였으나 2000년대 들어오면서 다시 흑자 재정을 기록하였고 2005/06 회계연도에는 GDP 대비 7.3%에 이르는 흑자를 기록하였다.

현재 뉴질랜드는 OECD 국가 중 가장 견실한 정부재정을 유지하고 있는 것으로 평가되고 있으며 재정 흑자가 공공부문의 부채를 줄이기 위해 이용되었던 1990년대와 달리 현재 정부 재정 흑자는 향후 고령화 사회 진입을 대비한 뉴질랜드 연금(New Zealand Superannuation)이나 교육, 의료 및 사회간접자본을 위한 정부 투자 프로그램의 자본으로 이용되고 있다.

<표 2-18> **뉴질랜드 정부 재정: 2002~2006**

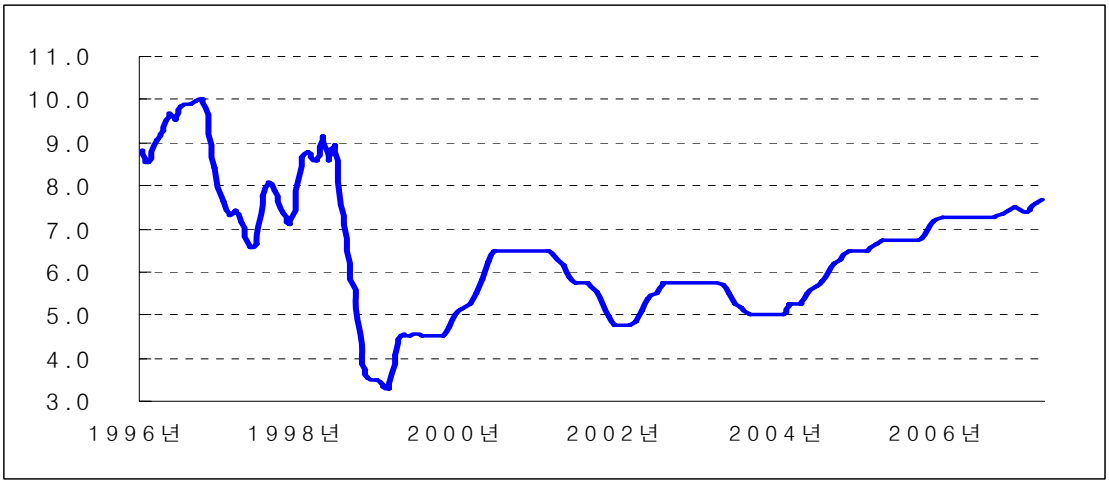
		2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06
수입	조세수입	36,215	39,785	42,532	46,624	51,973
	기타 재정수입	13,764	17,242	17,855	20,441	24,608
	총수입	49,979	57,027	60,387	67,065	76,581
지출	사회보장 지출	13,485	13,907	14,252	14,682	15,598
	정부 연금 펀드 지출	1,409	2,625	660	2,442	1,671
	의료	7,032	7,501	8,111	8,813	9,547
	교육	6,473	7,016	7,585	7,930	9,914
	정부 서비스	1,540	1,780	1,741	2,217	2,169
	기타	5,838	6,442	7,000	7,911	8,350
	재정비용	2,118	2,360	2,252	2,274	2,356
	순환율 손실	75	118	7	-35	295
	총지출	47,653	55,224	53,057	60,910	65,084
재정수지		2,391	1,966	7,424	6,247	11,473
GDP 대비 흑자폭(%)		**1.9**	**1.5**	**5.3**	**4.2**	**7.3**

자료 : 뉴질랜드 재무부(New Zealand Treasury)

뉴질랜드 금융정책은 뉴질랜드 중앙은행인 Reserve Bank of New Zealand(RBNZ)가 담당하고 있다. 독립기관인 RBNZ는 1989년에 제정된 중앙은행법(Reserve Bank Act 1989)에 명시된 대로 뉴질랜드 경제의 가격안정을 최우선 정책으로 추구하고 있다. 정부와 중앙은행은 서로 협의하여 인플레이션의 목표치를 설정하며 중앙은행은 동 목표치 내에서 경제가 운영되도록 필요한 조치를 취하고 있다. 현재의 목표치는 2002년에 정부와 중앙은행이 발표한 수치로 가격안정성을 1~3%로 유지한다는 데 합의하였으며 이는 이전의 0~3%에서 상향된 수치이다.

인플레이션을 목표치 내에서 유지하기 위해 중앙은행은 기준금리(Official Cash Rate, OCR)를 주요 수단으로 이용하고 있는데 정기적으로 매 6주마다 기준금리에 대한 검토가 이루어지고 있다. 2007년 6월 이자율을 .25% 상향 조정함으로써 8.00%의 기준금리를 유지하면서 현재 OECD 국가 중 가장 높은 이자율을 기록하고 있다.

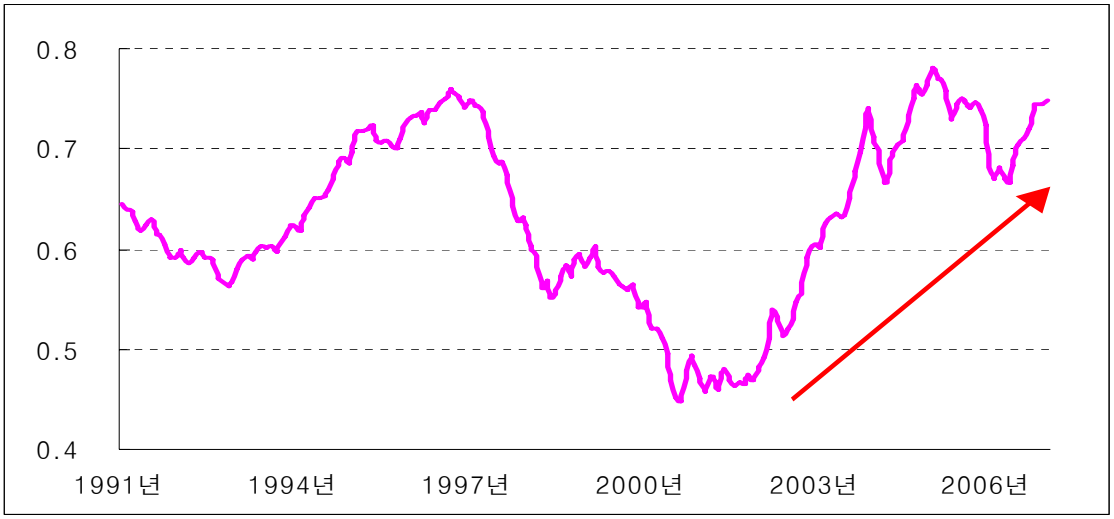
<그림 2-12> 뉴질랜드 기준금리 변동 추이(1996~2007.5)



자료 : 뉴질랜드 중앙은행.

한편 뉴질랜드 중앙은행의 역할에 대하여 많은 경제학자들은 '지나치게 인플레이션 조절에 치중한다'는 점에서 비판이 제기되기도 한다. 특히 현재 낮은 생산성과 투자, 그리고 뉴질랜드 달러의 미국 달러에 대한 평가절상으로 수출이 어려움을 겪고 있는 상황에서 높은 이자율은 국내 투자를 악화시키고 일본의 엔-캐리 자금의 유입을 촉발하여 환율을 악화시킴으로써 뉴질랜드 교역수지에 더욱 악영향을 미칠 것이라는 의견이 나오고 있다. 또한 환율의 경우, 2004년도에 뉴질랜드 정부는 뉴질랜드 통화가 예외적으로 높거나 낮을 경우 뉴질랜드 중앙은행의 외환시장 개입을 허용함으로써 중앙은행의 기능을 강화하였다. 하지만 이후 오늘날까지 뉴질랜드 통화가 계속적으로 절상되는 가운데에서도 중앙은행의 외환시장 개입은 없었으며 볼라드(Bollard) 뉴질랜드 중앙은행장에 따르면 중앙은행의 외환시장 개입은 필요한 경우 임시조치로 이용될 수 있으나, 극히 필요한 경우에 매우 제한적으로 이용될 것이라는 의견을 피력하였다.[5)]

<그림 2-13> 뉴질랜드 환율 변동 추이



자료 : 뉴질랜드 중앙은행

3) 산업구조 및 교역구조

호주와 뉴질랜드 양국은 제조업의 비중이 낮고, 서비스업의 비중(80%내외)이 높은 산업구조 특성을 지니고 있다는 점에서는 다른 선진국들과 유사한 모습을 보이고 있다. 하지만 상대적으로 농축수산업과 광업의 비중이 높다는 점은 다른 OECD 국가들과 구별되는 호주·뉴질랜드의 산업구조 특성으로 여겨진다.

(1) 산업구조

가. 호주

호주는 풍부한 지하자원을 보유한 자원 수출국으로 농업과 광업 등 1차 산업이 가장 중요한 외화획득 수단인데 비해 제조업의 기반이 취약하고, 3차 산업의 비중이 크며 자본의 외국의존도가 높고 외국자본이 경제개발 및 자원개발에서 큰 비중을 차지하고 있다는 특성을 지니고 있다. 통상 GDP의 3.5%를 차지하는 농축수산업은 최근 계속되는 가뭄으로 인해 그 비중이 감소하였다. 하지만 농축산업 제품은 여전히 호주 주요 수출품목으로 상당한 경제적 비중을 차지하고 있어 2005/06 회계연도 기준으로 농축수산업의 GDP 비중은 3.3%에 불과하지만 전체 수출의 20.1%를 담당하는 주요 수출품목이 되고 있다.

호주의 2005/06년 GDP 산업별 비중을 살펴보면, 농림어업은 GDP의 3.3%, 광업은 5.3%, 제

5) 본 보고서가 작성 중이던 지난 2007년 6월11일 뉴질랜드 중앙은행은 뉴질랜드 달러화가 지난 1985년 변동환율제 도입 이후 최대 강세를 기록하자 최초로 외환시장 개입을 단행하였음.

조업은 11.3%, 서비스업(전기・수도・가스 및 건설업 포함)은 80%로 2003년 기준 OECD선진 12개국[6] 평균인 농림어업 1.57%, 광업 0.8%, 제조업 16.28%, 서비스업 81.35%에 비교할 때 농림어업과 광업[7]이 상대적으로 경제에서 높은 비중을 차지하고 있는 반면, 제조업의 비중은 상대적으로 낮은 비중을 차지하고 있다.

또한 경제발전에 필요한 대부분의 광물을 보유하고 있어 광업 부문은 경제발전 및 수출에 상당한 기여를 하고 있다. 금, 알루미늄, 알루미나, 보크사이드, 구리, 철광석, 납, 니켈, 다이아몬드, 우라늄, 석유 및 가스 등 경제발전에 필요한 대부분의 광물을 보유하고 있을 뿐만 아니라 그 양 또한 방대하여 세계 최대의 알루미늄, 석탄 수출국이면서, 아연(점유율 16.5%, 세계1위), 니켈(점유율 36.1%, 세계 1위), 납(점유율 22.1%, 세계1위), 우라늄(점유율 29%, 세계1위), 보크사이트(점유율 20%, 세계2위), 철광석(점유율12%, 세계4위), 석탄(점유율 8.3%, 세계4위) 등의 광물자원과 원유, 천연가스 등 에너지자원도 풍부한 매장량과 생산량을 지니고 있다. 1990년대 이후 광산 개발이 크게 증가하고 있으며 특히 외국기업의 적극적인 투자가 진행 되고 있다.

나. 뉴질랜드

농축수산업과 광업을 포함하는 1차산업은 뉴질랜드 경제의 수출과 고용에 있어 중추적인 역할을 하고 있다. 이들 1차산업은 국민총생산에서 약 6.8%를 차지하고 있으나 뉴질랜드 총 수출에서 차지하는 비중은 약 50%에 이른다. 순수 농축산업부문만을 고려했을 때, 동 부분은 2005년도 GDP에서 약 4.5%를 차지하고 있으며 농산물 가공산업은 GDP의 약 2.1%를 구성하였다. 하지만 농축산업 생산활동과 관련한 운송, 금융, 유통, 판매 등 농업관련 서비스업을 함께 고려했을 때 뉴질랜드 GDP에서 농축산업 및 관련 산업이 차지하는 비중은 총 GDP의 15%를 상회하는 것으로 알려지고 있다. 주요 농축산품목은 낙농제품으로 2005년도 총 생산은 54억 7천만 NZ$로 2004년에 비해 다소 줄기는 하였으나 총 농산물 생산의 32.6%를 차지하면서 뉴질랜드의 가장 중요한 농축산품목이 되고 있다.

뉴질랜드 제조업은 2005년 기준으로 뉴질랜드 GDP의 14.9% 그리고 총 고용의 13.8%를 차지하고 있다. 뉴질랜드 경제구조적 특성상 제조업은 식품가공업을 중심으로 발전해 있으며 뉴질랜드 1차산업 제품에 대한 수요 증가는 뉴질랜드 제조업 발전의 기반이 되었다. 2005년도 뉴질랜드 제조업을 종목별로 분류해 보면, 축산물과 낙농제품, 그리고 기타 식품과 관련한 제조업의 비중이 거의 50%에 달하고 있으며 석유, 가스, 목재 등 기타 1차 상품들을 고려했을 때 그 비중은 전체 제조업의 70%를 넘어서고 있다.

---

6) Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Greece, Italy, Netherlands, Portugal, Japan, Korea, United States

7) 특히 개인소유 유전(Dwellings owned by persons)이 GDP에서 차지하는 비중이 8.7%(서비스업으로 분류)인 점을 추가로 고려한다면 광업이 국민경제에서 차지하는 비중은 더욱 상승한다.

<표 2-19> 농축산업 생산품목 및 비중

	2001	2002	2003	2004	2005	2005년도 비중(%)
	단위 : 백만 뉴질랜드 달러($)					
유제품	5,028	6,182	4,710	5,700	5,470	32.6%
양고기	1,759	1,940	2,030	1,760	1,850	11.0%
소	1,834	2,139	2,080	1,950	1,970	11.7%
농업 서비스	1,712	2,043	2,210	2,240	2,360	14.0%
과일류	1,091	1,193	1,350	1,380	1,440	8.6%
살아있는 동물 판매	1,149	1,349	791	708	778	4.6%
채소류	648	712	810	903	831	4.9%
양모	693	664	707	676	521	3.1%
곡식과 씨앗	335	423	495	430	410	2.4%
원예	281	287	326	263	292	1.7%
비 농가소득	194	214	193	232	241	1.4%
다른 농업 분야	198	177	148	182	185	1.1%
돼지	147	167	162	128	152	0.9%
사슴	206	205	168	177	191	1.1%
가금류	95	116	121	128	125	0.7%
가축류 변화의 가치	365	287	52	-11	-1	0.0%
총계	15,735	18,098	16,300	16,800	16,800	100%
중간 소비액 차감	-7,670	8,424	-8,510	-8,720	-8,830	
GDP에 대한 농업 기여 정도	8,065	9,674	7,840	8,110	7,990	

자료 : Statistics New Zealand

마지막으로 서비스업의 경우 전체 GDP의 약 2/3를 차지하는 중요한 산업이 되고 있다. 1990년대 다소 침체된 양상을 보이던 서비스산업은 2000년대에 들어서면서 급속한 성장세를 보여 2002~05년 기간 동안 각각 연평균 5.3%, 3.5%, 4.6% 그리고 4.1%의 성장을 기록하였다. 1차산업 상품수출과 관련된 서비스와 관광서비스는 뉴질랜드 서비스업의 중요한 두 축이 되고 있다. 도소매업과 식당 및 호텔 서비스는 전체 서비스 경제활동의 약 1/4을 차지하고 있으며 SARS와 이라크 전쟁 등으로 인해 성장이 주춤했던 관광서비스 산업도 최근 들어 뚜렷한 성장세를 보이고 있다.

(2) 대외 교역구조

가. 호주

호주 전체 GDP에서 농업과 광업이 차지하는 비중은 적지만, 수출에서 차지하는 비중은 전체 상품수출의 2/3가량으로 매우 높은 편으로 1차상품을 주로 수출하고 공산품을 수입하는 교역구조를 지니고 있다. 품목별로 살펴보면, 석탄, 금, 양모 및 가죽, 쇠고기, 알루미늄, 철광석, 원유, 밀 등의 원자재와 농산품을 주로 수출하고 있으며, 자동차, 통신설비, 컴퓨터 등의 공산

품 소비재를 주로 수입하고 있다.

<표 2-20> 호주의 수출구조

단위: 백만 호주 $

구 분	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06
광물자원	**48,794(40.3%)**	**46,270**	**42,414**	**56,909**	**77,743(50.4%)**
금속광석 및 광물	14,774	14,523	14,888	19,854	28,894
석탄 및 석탄제품	13,430	11,987	11,001	17,236	24,353
기타 광물연료	10,940	11,049	8,766	11,151	13,221
기타 금속(금 제외)	9,650	8,711	7,759	8,668	11,275
농산품	**30,085(24.8%)**	**25,484**	**24,560**	**25,687**	**25,311(16.4%)**
양모 및 양가죽	3,687	3,545	2,778	2,838	2,544
곡물 및 곡물제품	6,481	4,487	5,094	5,159	4,852
육류 및 육류제품	6,246	5,655	5,758	6,937	6,709
공산품	27,443	27,120	25,270	26,474	28,328
기계류	7,999	7,362	6,839	7,488	8,087
수송장비	5,686	6,273	5,155	4,943	5,316
총수출	121,090	115,800	109,504	127,867	154,382

주 : 호주의 회계연도(매년 7월1일~이듬해 6월30일) 기준임.
자료 : EIU, Country Profile(2007); 호주통계청 자료.

지역별로는 한국, 미국, 뉴질랜드 및 일본 등 전통적 교역상대국에 대한 의존도가 여전히 높은 편이나, 최근 들어 중국의 원자재 소비 급증에 따라 여타 동아시아 국가들과의 교역이 크게 늘어나고 있다. 2006년 기준 전체 호주 상품수출의 56.7%가 EAS(East Asia Summit) 국가들이며, 이들 국가로부터의 수입도 48.9%에 이른다. 이는 호주의 對OECD 수출 및 수입비중과 비교(각각 53.3%와 54.9%) 할 때 동아시아가 호주 경제에서 얼마나 많은 비중을 차지하는지 알 수 있다. 특히, 일본의 경우 수출상대국 중 1위, 외국인투자 3위를 기록하고 있다.

<표 2-21> 2006년 호주의 대아시아 국별 수・출입 현황

단위 : 억 호주달러

구 분	ASEAN	한국	일본	중국	인도	EAS	전 체
수출(FOB)	18.8	12.3	32.4	20.4	8.8	92.8	163.7
(점유율: %)	11.5	7.5	19.8	12.5	5.4	56.7	100
수입(CIF)	35.2	6.9	17.3	25.5	1.3	86.1	176.0
(점유율: %)	20.0	3.9	9.8	14.5	0.7	48.9	100

주 : EAS 국가 중 뉴질랜드는 제외됨.
자료 : 호주 통계청(ABS).

나. 뉴질랜드

뉴질랜드는 전통적으로 쇠고기, 양고기 등 농축산물과 낙농제품 같은 1차상품을 주로 수출하고 제조업 제품을 수입하는 교역구조를 지니고 있다. 2005/06 회계연도 총 수출 중 약 36%가 낙농, 육류 및 양모제품 등의 1차 상품이 차지할 만큼 이들 품목에 대한 의존도가 높다. 반면에 연료, 기계, 자동차 등은 뉴질랜드의 주요 수입품목이 되고 있으며 이외에도 전기기기, 종이, 철강 등이 주로 수입되고 있다.

수출의 많은 부분을 1차 상품에 의존하고 제조업을 수입하는 뉴질랜드 교역구조는 1차 상품에 대한 국제가격 변동에 민감하게 반응하고 경제적 유연성을 제한하는 요인이 되고 있다. 따라서 이러한 문제를 극복하기 위해 최근 들어 뉴질랜드는 1차상품을 직접 수출하지 않고 뉴질랜드 내에서 가공하여 수출함으로써 1차산업 관련 제조업을 육성하고 수출 상품을 다변화하려는 노력을 적극적으로 실시하고 있다.

2006년 뉴질랜드 총 수출은 327억 뉴질랜드 달러로 전년 대비 약 11% 증가하였으며 수입은 전년보다 9.4% 늘어난 408억 뉴질랜드 달러를 기록하였다. 낙농제품은 2006년도에 총 62억 6천만 뉴질랜드 달러를 수출하여 전체 수출의 19.1%를 차지하고 있으며 뒤를 이어 육류(46억 7천만 뉴질랜드 달러, 14.27%)와 목재류(19억 1천만 뉴질랜드 달러, 6.5%)가 주로 수출되고 있다.

<표 2-22> 뉴질랜드 2006년도 주요 수출입 품목: HS 2단위

단위 : 백만 뉴질랜드 달러, %

순위	수출			수입		
	HS	품목	수출액(비중)	HS	품목	수입액(비중)
1	04	유제품	6,255.6 (19.11)	27	광물 연료	6,059.2 (14.86)
2	02	고기류	4,668.7 (14.27)	84	기계류	5,152.0 (12.64)
3	44	지방, 기름	2,132.2 (6.52)	87	운송기관	4,771.8 (11.70)
4	84	기계류	1,578.9 (4.82)	85	전자 기계	3,558.5 (8.73)
5	76	알루미늄	1,479.8 (4.52)	88	항공기	1,713.4 (4.20)
6	08	과일	1,200.5 (3.67)	39	플라스틱	1,536.3 (3.77)
7	03	생선	1,194.0 (3.65)	90	사진	1,216.7 (2.98)
8	98	뉴질랜드 misc.	1,137.7 (3.48)	48	종이	994.9 (2.44)
9	85	전자 기계	967.7 (2.96)	30	제약	957.0 (2.35)
10	35	전분	934.8 (2.86)	73	철강 제품	737.9 (1.81)

자료 : Statistics New Zealand

주요 수출지역을 살펴보면 APEC 경제권에 수출되는 상품의 총액은 2006년 총 228억 뉴질랜드 달러로 전체 수출의 70%에 달하며 EU로는 약 51억 달러가 수출되면서 전체 수출의 약 15%를 차지하였다.[8] 주요 수출지역은 전통적으로 유럽국가 특히 영국 시장에 대한 의존도가 높아, 1966년 총 수출의 2/3 이상이 영국으로 수출되었고 육류와 낙농제품 수출의 90% 이상

8) EU 25개국 기준. <표 2-23> 참조.

이 영국으로 수출될 정도로 영국의 뉴질랜드 최대 수출시장이 되었다. 그러나 최근에는 아시아·태평양 지역 국가들에 대한 수출 의존도가 매우 높으며 특히 중국, 일본, 한국 및 ASEAN 국가들에 대한 수출이 늘어나고 있다. APEC 경제권으로부터의 수입도 총 수입의 약 76%를 차지하고 있다는 점은 뉴질랜드의 태평양 경제권에 대한 의존도가 매우 높다는 사실을 보여주고 있다.

<표 2-23> 뉴질랜드의 지역별 상품 무역 수출입: 2003~2006

단위 : 천 뉴질랜드 달러

국가 구분	수출		수입	
	2005	2006(P)	2005	2006(P)
AFTA	2,302,692	2,707,435	4,085,666	5,564,013
APEC	20,835,504	22,813,668	26,976,768	30,586,036
아프리카	334,865	500,723	443,464	229,734
미국	5,785,505	6,106,281	4,963,477	6,064,985
캐리비안	231,836	266,018	42,665	38,485
중남미	378,178	465,583	258,231	260,473
북미	5,175,491	5,374,680	4,662,581	5,766,026
아시아	9,957,666	11,406,964	14,675,160	16,720,993
북아시아	7,155,411	8,021,532	10,214,696	10,803,755
남아시아	4,699,502	677,858	318,271	352,952
동남아시아	2,302,752	2,707,573	4,142,193	5,564,287
호주	5,909,395	6,373,404	7,682,142	8,196,398
태평양	952,088	1,009,288	157,255	035,467
EU-25	4,742,542	5,083,734	6,976,854	6,688,599
기타 유럽국가들, CEEC, NIS	317,828	369,089	376,896	326,170
중동	1,185,981	1,554,888	1,844,877	2,270,052
기타	285,861	323,061	155,646	141,777
총합	29,471,732	32,727,432	37,278,770	40,774,174

자료 : Statistics New Zealand, Overseas trade
P : 12월 이전 시점의 잠정적 수치

4) 호주·뉴질랜드 물류산업 현황 및 개방도

남섬과 북섬, 두개의 큰 섬으로 이루어진 뉴질랜드의 경우 물류 이동은 주로 해로를 통해 이루어지고 있으며 호주의 경우 해로뿐만 아니라 육로를 통한 운송도 활발하게 운용되고 있다. 태평양 남반구에 고립된 대양주 국가들의 특성상 물류의 효율적인 운용은 자국의 수출 경

쟁력과 직결되는 중요한 문제로 여겨지고 있으며 최근까지도 많은 투자계획이 실행되고 있다. 호주가 지난 2000～07년에 추진해온 '호주물류산업전략(Australian Logistics Industry Strategy, ALIS)'은 이러한 정부 노력의 한 예로, 지도력(Leadership), 산업기반시설(Infrastructure), 인력(People), 지식산업을 활용한 혁신(Innovation through Technology and Knowledge) 그리고 지속성(Sustainability)의 다섯 가지 주요 타깃을 선정하여 정부 관련 인사가 포함되어 있는 호주물류위원회(Australian Logistics Council, ALC)를 중심으로 동 계획을 추진하였다.

호주의 물류운송관련 활동은 전체 GDP의 약 9%를 차지하고 있으며 1999/00년도 자료에 따르면 약 570억 호주달러에 해당된다.[9] 2004/05년도 운송・저장과 관련한 호주 국내 부가가치는 전기 대비 약 5% 증가하였다. 철도와 파이프라인 그리고 기타 운송수단을 제외한 다른 운송수단 및 저장은 전기 대비 모두 증가하였으며, 특히 항공운송은 10% 증가하면서 빠른 성장세를 보이고 있다.

<표 2-24> **호주 운송・저장 산업**

	2003/04	2004/05
Road Transport	12,889	13,711
Air and Space Transport	5,144	5,665
Rail, Pipeline and other transport	5,502	5,475
Transport Services and Storage	13,316	13,850
Total Transport and Storage	**36,851**	**38,701**

자료 : Australian System of National Accounts, 2004-05

잘 알려진 대로 호주와 뉴질랜드는 국내적으로는 철저한 시장경제와 대외적으로 개방을 추구하고 있다. 그 결과로 양 국가는 OECD 국가 중 가장 낮은 MFN 관세율을 가지고 있는 국가로 분류며 다자간 서비스시장 개방에서도 높은 수준의 자유화를 실시하고 있다. 호주와 뉴질랜드의 운송서비스와 관련한 GATS 양허안을 살펴보면, 개방의 폭과 정도에 있어 호주의 시장개방은 뉴질랜드를 넘어서는 것으로 보인다. 양국 모두 인력이동(Mode 4)을 제외한 부문에서 자국 서비스시장을 개방하였으며 시장접근이나 자국민대우에 있어 높은 수준의 개방을 취하고 있다. 뉴질랜드의 경우 호주에서 부분적으로(Mode 4를 제외한) 개방된 분야 중 Maritime auxiliary services나 Preshipment inspection service 같은 부분이 일부 제외된 반면에 철도운송서비스(CPC 711) 같이 호주가 개방하지 않은 서비스시장 개방을 실시한 분야도 있는 것으로 나타났다.

9) 물류운송(Freight Logistics)에 대한 호주 통계는 정기적으로 수행되고 있지는 않는 것으로 파악됨. 단, 호주・뉴질랜드 표준산업구분에 따라 "Transport and Storage Industry"에 대한 통계는 회계연도별로 측정되고 있음.

2. 한국과의 경제관계

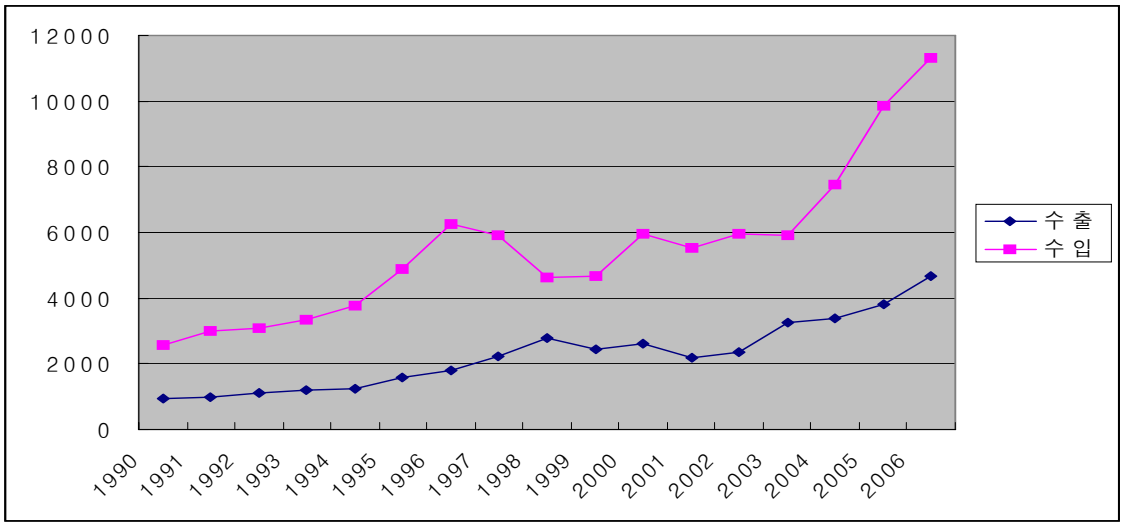
1) 교역관계

(1) 호주

전통적으로 우리나라는 호주와의 교역에서 무역수지 적자를 기록해왔으며, 최근 무역수지 적자폭이 크게 확대되고 있다. 2006년 우리나라의 對호주 수출은 47억 달러로 전년대비 23.1% 증가하였으며 수입은 113억 달러로 14.7%가 증가하였다. 무역수지 적자폭은 66억 달러로 2000년대 초반부터 한국의 대호주 무역적자는 빠른 속도로 증가하고 있다. 하지만 이러한 무역 불균형은 수출 부진에 원인이 있기 보다는 중국, 인도 등 신흥시장의 부상에 따른 국제 광물 및 에너지 자원의 가격 폭등에 따른 수입 급증에 기인한 것으로 보인다.

<그림 2-14> 한국의 對호주 수출입 추이

단위: 백만 달러



자료: 한국무역협회

<표 2-25> 호주 운송서비스 GATS 양허안 내용

Sector or Sub-Sector	Limitations on M/A	Limitations on N/T
11. Transport Services		
A. Maritime Transport Services		
International transport (freight and Passengers) (CPC 7211 and 7212 less cabotage and offshore transport-as defined in Attachment A)	1) △, 2) ○, 3),4) △	1) △, 2) ○, 3) X/○,4) X/H
International rental of vessels with crew (less cabotage and offshore transport-as defined in Attachment A)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
B. Maritime auxiliary services		
Storage and warehousing services (CPC 742)	1) X, 2),3) ○, 4)X/H	1) X, 2),3) ○, 4)X/H
Maritime freight forwarding services (as defined in Attachment A)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
Preshipment inspection (as defined in Attachment A)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
C. Air Transport Services		
d) Maintenance and repair of aircraft (CPC 8868**)	1) X, 2),3) ○, 4)X/H	1) X, 2),3) ○, 4)X/H
Computer reservation systems (CPC 7523**)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
F. Road Transport Services		
a) Passenger transportation (CPC 71213, 71214, 7122)	1) X, 2),3) ○, 4)X/H	1) X, 2),3) ○, 4)X/H
b) Freight transportation (CPC 71231,71232, 71233, 71234)	1) X, 2),3) ○, 4)X/H	1) X, 2),3) ○, 4)X/H
G. Pipeline Transport		
a) Transportation of fuels (CPC 7131)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
b) Transportation of other goods (CPC 7139)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
H. Services Auxiliary to All Mode of Transport		
b) Storage and warehouse services (CPC 742 excluding maritime)	1) X, 2),3) ○, 4)X/H	1) X, 2),3) ○, 4)X/H
c) Freight forwarding (CPC 748 excluding maritime)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
d) Preshipment inspection (CPC 749 excluding maritime)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H

주 : ○-none, X-unbound, △-conditional, X/H-unbound except specified in Horizontal Commitment
자료 : WTO 웹사이트 (www.wto.org)

<표 2-26> 뉴질랜드 운송서비스 GATS 양허안 내용

Sector or Sub-Sector	Limitations on M/A	Limitations on N/T
11. Transport Services		
A. Maritime Transport Services		
International transport (freight and Passengers) (CPC 7211 and 7212 less cabotage and offshore transport-as defined in Attachment A.3)	1),2) ○, 3)X/△,4) X/H	1),2) ○, 3) X/MA,4) X/H
International rental of vessels with crew (less cabotage and offshore transport-as defined in Attachment A)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
B. Maritime auxiliary services		
C. Air Transport Services		
Selling and marketing of air transport services #10	1),2) X, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
Computer reservation system services #11 (CPC 7523**)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
E. Rail Transport Services		
Rail transport service (CPC 711)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
F. Road Transport Services		
Commercial road transport services (passenger, goods, rental and vehicle recovery) (712 except 71235)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
G. Pipeline Transport		
Pipeline Transport (CPC 713)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H
H. Services Auxiliary to All Mode of Transport		
Storage and warehouse services (CPC 742)	1) X, 2),3) ○, 4)X/H	1) X, 2),3) ○, 4)X/H
Maritime freight forwarding services (as defined in Attachment A.4)	1),2),3) ○, 4)X/H	1),2),3) ○, 4)X/H

주 : ○-none, X-unbound, △-conditional, X/H-unbound except specified in Horizontal Commitment
자료 : WTO 웹사이트 (www.wto.org)

2006년 기준으로, 한국은 호주의 3번째 수출대상국이며, 9번째 수입대상국이 되고 있으며 반면에 호주는 한국의 14번째 수출대상국이며, 7번째 수입대상국이 되고 있다. 우리나라는 호주에 승용차, 휴대폰, 텔레비전, 석유, 자동차 부품, 컴퓨터, 인쇄용지, 냉장고, 타이어 등 제조업 제품을 주로 수출하며 호주로부터 유연탄, 원유, 철광, 가축육류, 알루미늄 괴, 니켈 괴, 강판, 아연, 금 등과 같은 에너지・광물자원 및 쇠고기 같은 1차상품을 주로 수입하고 있다.

<표 2-27> **한국 주요 교역국대상국별 수출입: 2005~06년**

		수출	
순위	국가명	2005년	2006년
	총계	284,419	325,465
1	중국	61,915	69,459
2	미국	41,343	43,184
3	일본	24,027	26,534
4	홍콩	15,531	18,979
5	대만	10,863	12,996
6	독일	10,304	10,056
7	싱가포르	7,407	9,489
8	멕시코	3,789	6,285
9	영국	5,339	5,635
10	인도	4,598	5,533
14	호주	3,812	4,692

		수입	
순위	국가명	2005년	2006년
	총계	261,238	309,383
1	일본	48,403	51,926
2	중국	38,648	48,557
3	미국	30,586	33,654
4	사우디	16,106	20,552
5	UAE	10,018	12,931
6	독일	9,774	11,365
7	호주	9,859	11,309
8	대만	8,050	9,288
9	인도네시아	8,184	8,849
10	쿠웨이트	5,977	8,133

자료 : 무역협회(www.kita.net)

(2) 뉴질랜드

2006년도 한국의 對뉴질랜드 수출은 6억 7천만 달러로 전년 대비 0.4% 증가하였으며, 수입은 9억 7천만 달러를 수입하여 전년 대비 8.6%의 성장하였다. 한국에게 뉴질랜드는 55번째 수출 대상국이면서 32번째 수입 대상국으로 1990년 이래로 만성적인 무역적자를 기록하고 있다.

뉴질랜드가 한국의 수출입에서 차지하는 중요도가 크지 않은 것과는 반대로 뉴질랜드에게 한국은 호주, 미국, 일본, 중국, 영국에 이은 6위의 수출 대상국으로 2006년 전체 수출의 3.98%를 차지하였고, 수입에서는 총 수입의 2.92%를 기록하였다.[10]

10) Statistics New Zealand 자료.

<표 2-28> **한・뉴질랜드 교역 현황**

단위 : 미화 천 불, %

	수출	증가율	수입	증가율	무역수지
1997	241,027	3.4	749,914	-8.1	-508,887
1998	208,704	-13.4	504,483	-32.7	-295,779
1999	277,326	32.9	592,325	17.4	-314,999
2000	286,092	3.2	701,823	18.5	-415,731
2001	272,162	-4.9	743,398	5.9	-471,236
2002	322,235	18.4	752,881	1.3	-430,646
2003	432,784	34.3	707,556	-6	-274,772
2004	620,181	43.3	879,269	24.3	-259,088
2005	670,306	8.1	890,970	1.3	-220,664
2006	672,981	0.4	967,477	8.6	-294,496

자료 : 한국무역협회, 한국무역통계.

한국의 주요 수출품목으로는 석유 및 역청물질(HS 27류), 자동차 및 부속품(HS 87류), 전기기기 및 그 부분품(HS 85류) 등이 있으며 이들 수출품목이 총 수출에서 50%에 가까운 비중을 차지하고 있다. 반면에 한국의 주요 수입품목으로는 목재 및 목제품(HS 44류), 육류(HS 02류), 알루미늄 및 제품(HS 76류), 과일, 낙농품 등이며, 목재・목제품 및 육류가 전체 수입액의 절반가량을 차지하고 있다. 이처럼 양국의 교역구조는 농산품과 광물 등의 1차 산품을 수출하고, 자동차, 전자기계 등을 수입하는 뉴질랜드의 對세계 교역구조와 일치한다. 뉴질랜드의 상위 5대 수출품목인 낙농제품, 육류, 목재 및 목제품, 일반기계, 과일 중 4개 품목이 우리나라의 주요 수입품목이며, 뉴질랜드의 상위 5대 수입품목인 수송기계, 일반기계, 광물연료, 전자기계, 플라스틱 및 제품은 우리나라의 뉴질랜드 주요 수출품목과 일치한다.

<표 2-29> **한국의 對뉴질랜드 주요 수출품목**

단위 : 미화 천 불, %

순위	품목코드 (HS 2단위)	품목명	2005		2006	
			금액	증가율	금액	증가율
총계			670,306	8.1	672,981	0.4
1	27	광물성연료, 역청, 왁스 등	79,178	-30.6	126,363	59.6
2	87	수송기계 및 부분품	94,422	111.4	122,479	29.7
3	85	전기기계 및 부분품	116,533	8.3	87,388	-25
4	84	보일러, 기계류 및 부분품	67,225	13.5	60,215	-10.4
5	39	플라스틱 및 그 제품	46,240	-5.3	56,063	21.3
6	72	철강	56,955	5.6	41,599	-27
7	03	어류, 갑각류, 연체동물 등	59,076	36.1	38,025	-35.6
8	48	종이제품, 펄프 등	19,579	39.1	21,656	10.6
9	40	고무와 고무제품	19,636	-1.2	16,710	-14.9
10	38	각종 화학공업생산품	10,958	6.8	11,700	6.8

자료 : 한국무역협회, 한국무역통계.

<표 2-30> **한국의 對뉴질랜드 주요 수입품목**

단위 : 미화 천 불, %

순위	품목코드 (HS 2단위)	품목명	2005		2006	
			금액	증가율	금액	증가율
총계			890,970	1.3	967,477	8.6
1	44	목재와 목제품	297,195	-3.8	328,628	10.6
2	02	육류	181,287	28.3	165,574	-8.7
3	76	알루미늄 및 제품	46,024	23.1	55,419	20.4
4	08	과일	44,837	13.5	46,877	4.6
5	04	낙농품, 꿀 등	52,976	16.2	44,291	-16.4
6	47	목재펄프, 제지 등	35,953	-6.9	40,956	13.9
7	35	단백질계 물질 등	25,429	4.8	28,469	12
8	05	기타 동물성생산품	19,377	34.9	25,710	32.7
9	74	동 및 동제품	905	-45.7	23,678	2,515
10	41	원피(모피제외)와 가죽	26,944	-45.8	18,848	-30.0

자료 : 한국무역협회, 한국무역통계.

2) 투자관계

(1) 호주

1999년까지 미진하던 호주의 對韓투자는 2000년 이후에 크게 증가 추세를 보이고 있는데, 투자분야도 금융업, 유료도로 건설, 관광, 서비스 업종 등 다양한 분야로 확산되는 모습을 보이고 있다. 최근 들어, 한국 내 대형빌딩 매입을 통한 부동산 임대사업, 유료도로 등 사회간접자본 부문에 대한 투자가 활발하게 추진되고 있으며 주요업체로는 맥콰리 은행이 선물거래 및 금융관련 국내 금융업체와의 합작 투자를 통해 대형 투자를 선도하고 있으며, EGIS사는 대전 갑천변 고속도로 건설에 1억불 이상의 투자를 하고 있다. 이외 홀덴 자동차(대우차 지분 참여), 코카콜라 아마틸(한국코카콜라 인수), 오세아니스(부산 및 고양 수족관) 등 호주 기업의 한국 진출이 활발히 이루어지고 있다. 이밖에도 영화편집, 테마파크, 요트클럽 등 엔터테인먼트 분야와 풍력발전 등에 대한 호주기업들의 對韓투자 관심이 늘고 있다.

반면에 한국의 對호주 투자는 2006년 상반기까지 신고기준으로 누계 총 361건에 29억 5천만 달러가 호주에 투자된 것으로 집계되고 있다. 우리기업의 對호주 투자는 1990년대 중반부터 활기를 띄기 시작하여 매년 꾸준한 모습을 보이고 있다. 최근 對호주 투자가 급증하는 모습을 보이고 있는데, 2005년의 경우 신고 건수 45건, 신고금액은 1억 3천만 달러이며, 투자 건수는 43건, 투자금액은 1억 달러로 전년대비 두 배 가까이 증가하였다.

<표 2-31> 한국의 對호주 투자동향

단위 : 천 US달러

년도	신고 건수	신고 금액	투자 건수	투자 금액
1980-99	195	2,266,167	169	490,518
2000	26	123,082	24	58,057
2001	18	11,608	18	10,613
2002	17	54,909	14	62,663
2003	18	186,777	17	50,541
2004	23	79,739	23	54,020
2005	45	132,561	43	104,697
2006(상반기)	19	99,462	20	60,052
총합계	361	2,954,305	328	891,161

자료 : 한국수출입은행

한국의 對호주 주요 진출분야를 살펴보면 주로 광업에 집중된 것으로 나타나고 있다. 호주 광업부문에 대한 우리기업의 투자 신고건수와 신고액은 30건에 21억 6천만 달러로, 광업부문에 대한 신고금액이 전체 투자 신고금액의 73%를 차지하고 있다. 이는 우리나라 기업의 호주 자원개발 참여가 매우 활발히 추진되고 있음을 보여주고 있으나 현재까지의 투자실행액은 3억 달러로 신고금액의 15% 선에 머무르고 있다.

2001년 이후에는 도소매업에 대한 對호주 투자비중이 증가하는 추세로, 신고금액기준 투자금액이 4억 3천만 달러로 광업에 이어 두 번째로 많은 것으로 집계되고 있으며 투자실행액에 있어서도 총 3억 5천만 달러로 광업에 비해 투자액이 많은 것으로 나타나고 있다. 제조업에 대한 투자는 상대적으로 낮아 82건에 총 1억 1천만 달러의 투자가 신고 되었다.

<표 2-32> 한국의 對호주 업종별 투자 현황(2006.6)

단위 : 천 US달러

업종	신고 건수	신고 금액	신고금액비중	투자 건수	투자 금액	투자금액비중
건설업	14	32,367	1.1%	11	20,315	2.3%
광업	30	2,162,947	73.2%	28	317,494	35.6%
농림어업	13	82,427	2.8%	12	59,343	6.7%
도소매업	110	426,412	14.4%	100	350,196	39.3%
부동산업	8	31,270	1.1%	7	13,621	1.5%
서비스업	50	60,958	2.1%	42	19,022	2.1%
숙박음식점업	43	43,005	1.5%	42	25,818	2.9%
운수창고업	10	3,175	0.1%	9	1,792	0.2%
제조업	82	111,399	3.8%	76	83,366	9.4%
통신업	1	345	0.0%	1	194	0.0%
총합계	361	2,954,305	100.0%	328	891,161	100.0%

자료 : 한국수출입은행

(2) 뉴질랜드

한・뉴질랜드 양국간 교역관계가 한국의 수출입에서 차지하는 비중이 낮은 것처럼, 투자에서의 비중 역시 크지 않은 편이다. 뉴질랜드의 對한국 직접투자가 우리나라 FDI 유입에서 차지하는 비중은 0.1% 미만(국별 순위 48위)으로 전체 58건, 3,757만 달러에 불과하다. 주요 투자기업은 도・소매(유통), 비즈니스 서비스와 관련된 기업들로 제조업이 17건, 592만 달러인데 반해 서비스업은 41건, 3,165만 달러에 이른다. 특히 도소매업의 경우, 對한국 투자액의 80%를 차지하고 있다. 주요 투자기업으로는 뉴질랜드 교육문화원, (주)메타넥스 코리아, (주)캐대쉬, (주)이지웨이 등이 있다.

<표 2-33> 뉴질랜드의 對한국 연도별 투자 추이

단위: 천 달러, 신고기준

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	누계
건수	24	5	5	2	9	10	3	58
금액	17,884	613	402	86	16,752	1,669	168	37,573

주 : 2000년 Data는 1962~2000년 누적 Data임.
자료 : 산업자원부, 외국인투자통계.

우리나라의 對뉴질랜드 직접투자액은 對세계 직접투자액의 약 0.2%로 역시 낮은 비중을 차지하고 있으며, 뉴질랜드 전체 FDI에서 차지하는 비중도 낮은 편이다. 2007년 3월 말 기준으로 총 258건, 2.6억 달러의 對뉴질랜드 투자가 이루어졌으며, 추이를 살펴보면 2000년 이후 큰 폭의 변동 없이 2,000만 달러 내외의 투자가 꾸준히 이루어지고 있다. 업종별로는 농림어업부문이 전체 뉴질랜드 투자액의 45.5%(약 1.2억 달러)로 압도적 비중을 차지하고 있으며, 그 뒤를 건설업(15.7%)과 도소매업(9.2%), 음식숙박업(9.0%)을 중심으로 투자가 이루어졌다.

<표 2-34> 한국의 對뉴질랜드 연도별 투자 추이

단위 : 천 달러, 신고기준

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	누계
건수	57	67	59	32	14	9	10	258
금액	101,958	14,776	28,471	33,357	24,269	24,169	21,545	260,909

주 : 2000년 Data는 1962~2000년 누적 Data이며, 누계에 2007년 10건 12,364천 달러가 포함됨.
자료 : 한국수출입은행.

<표 2-35> 한국의 對뉴질랜드 업종별 투자 구조

단위 : 천 달러, 신고기준

업 종	건수	금액	비중[1)]
농림어업	20	118,712	45.5
제조업	26	13,650	5.2
건설업	10	40,974	15.7
도소매업	66	23,888	9.2
운수창고업	9	5,913	2.3
통신업	1	217	0.1
숙박음식점업	80	23,512	9.0
서비스업	39	19,165	7.3
부동산업	7	14,878	5.7
총 계	258	260,909	100.0

주 : 1) 한국의 對뉴질랜드 투자에서 차지하는 비중을 의미함.
자료 : 한국수출입은행.

3. 경제전망 : 성장 잠재력 및 위험요소

앞에서 살펴보았듯이 호주 경제는 비록 2006년도에 예상치를 밑도는 경제성장을 기록하였지만 호주에 대한 경제평가기관의 평가는 긍정적으로 나타나고 있다. 호주 경제가 향후 2~3년간 안정적인 성장을 지속할 것으로 평가되는 데에는 다음의 두 가지 요인에 기인하는 것으로 고려된다. 먼저 2006년도 경제성장이 예상치를 달성치 못한 데에는 가뭄이 중요한 요인으로 작용했다는 점이다. 지난 몇 년간 호주는 가뭄으로 인한 피해가 빈번히 나타나고 있는데 2006년도에 호주 전역에 걸쳐 나타난 가뭄은 농축산업에 직접적인 영향을 미쳤으며, 관련 제조업과 서비스업에도 간접적으로 영향을 미친 것으로 분석된다. 따라서 이러한 천재(天災)가 지속되지 않는다는 가정 하에 호주 경제는 2006년도의 부진에서 빠르게 벗어날 수 있을 것으로 기대된다.

또 다른 요인으로는 호주가 지니고 있는 풍부한 에너지·천연자원을 들을 수 있다. 호주는 다양하고 풍부한 세계적인 에너지 광물·자원 보유국인 동시에 정치·경제·사회적으로 안정된 국가로 다른 자원 부국들에 비해 안정적인 자원공급이라는 측면에서 비교우위를 지니고 있다. 한국의 경우에도 지난 2000년 이후 한국 자원수급의 대호주 의존도는 증가추세를 보여 2000~04년의 기간 동안 천연가스와 유연탄의 호주로부터의 수입은 급격한 증가추세를 보이고 있으며 같은 기간 철광석과 아연의 경우, 2002년에 다소 감소를 보인 것 외에는 지속적으로 증가하는 모습을 보이고 있다.

<표 2-36> 한국의 對호주 주요 에너지·광물 자원 수입 현황(2000~04년)

연도	철광석		유연탄		아연		천연가스	
	백만 미국달러	백만 톤	백만 미국달러	10억 톤	백만 미국달러	천 톤	백만 미국달러	천 톤
2000	434	21	833	22	113	418	10	54
2001	596	28	902	24	96	451	16	57
2002	538	26	1,008	26	73	340	41	176
2003	599	27	951	25	96	390	29	123
2004	688	27	1,522	29	118	384	77	285

자료 : 김한성, 호주 자원개발 확대에 따른 전략적 중요성, KIEP 오늘의 세계경제, 2006.2.

특히 중국과 인도를 중심으로 한 신흥국의 부상과 더불어 세계 에너지·광물자원에 대한 수요는 급격히 늘어나는 상황에서, 공급이 수요증가를 감당해 내지 못하면서 에너지·천연자원에 대한 국제가격 인상을 불러왔다. 이들 국가에 주요 에너지·광물자원을 공급하고 있는 호주의 입장에서 이러한 국제가격 인상과 지속적인 수요 증가는 호주 경제에 청신호로 작용하고 있다.

뉴질랜드는 호주에 비해 더딘 경제회복세를 보일 것으로 예상되고는 있으나 장기적으로 지속가능한 성장을 유지할 수 있을 것으로 기대된다. 태평양 남쪽에 고립된 섬나라라는 지정학적 비교열위는 농축수산물의 청정지역이 될 수 있는 천혜의 환경을 제공하였고 세계 어느 국가와의 경쟁에서도 뒤지지 않는 농업, 특히 낙농부문에서의 경쟁력은 수출지향적인 뉴질랜드 경제의 원동력이 될 수 있을 것으로 기대된다.

호주와 뉴질랜드 모두 2000년대에 들어서면서 부동산 시장의 활황을 경험하였다. 사실 2000년대 초반의 경제성장은 이러한 부동산 가격인상과 활성화에 기인한 바도 크다고 하겠다. 양국 모두 이러한 부동산 붐은 다소 진정된 모습을 보이고 있으나, 아직도 소비자들의 저축 대비 부동산 보유에 대한 선호는 높은 것으로 파악되고 있으며, 이는 향후 국내 경제에 위험요인이 될 수 있는 가능성을 지니고 있다. 호주와 뉴질랜드 양국 모두 이러한 위험에 노출되어 있는데, 그 중에 뉴질랜드의 경우 최근 들어 이러한 위험의 수위가 높아지고 있어 많은 경제전문기관들의 경고가 나오고 있다.

뉴질랜드 경우를 자세히 살펴보면, 뉴질랜드의 2006년도 경상수지 적자는 GDP 대비 무려 9%에 달해 OECD 국가 중 가장 높은 수치를 기록하였다. 2001년에 잠시 회복되는 듯 보였던 경상수지 적자는 2001년에 GDP 대비 4.1%를 기록하였고 이후 뉴질랜드 달러에 대한 평가절상과 주요 수출품목인 낙농제품에 대한 국제가격 하락, 그리고 무엇보다 투자수입(Investment Income) 수지가 악화되면서 경상수지 적자가 2004년과 2005년에 각각 GDP 대비 6.7%와 8.9%

로 증가하게 되었다.

무역수지 적자 증가도 경상수지 적자폭 증가의 한 요인이 되기는 하지만 보다 중요한 요인은 투자수입 적자폭의 증가에서 찾을 수 있다. 1990년대부터 나타난 투자수입 적자는 뉴질랜드 내로 유입되는 직접투자나 포트폴리오 투자가 뉴질랜드 개인/기업들의 해외투자를 크게 넘어서고 뉴질랜드의 투자 규제를 완화하면서 외국인 소유 뉴질랜드 기업이 증가함에 따라 두드러지게 나타나게 된다. 2001/02년도에 70억 9천만 뉴질랜드 달러에 달했던 투자수입 적자는 2005/06년도에는 111억 8천만 뉴질랜드 달러로 4년 만에 58%가 증가하였으며 교역수지 적자는 같은 기간 동안 39억 3천만 뉴질랜드 달러에서 149억 2천만 달러로 무려 280% 증가하였다.

<표 2-37> **뉴질랜드 경상수지**

단위: 백만 NZD

	2002	2003	2004	2005	2006
상품 수출	32,867	30,648	29,054	31,114	31,485
상품 수입	30,533	29,982	30,246	33,363	35,737
무역 수지	2,334	666	-1,192	-2,249	-4,252
서비스 수출	10,827	11,690	11,293	11,847	11,805
서비스 수입	10,245	10,113	10,009	11,168	11,732
서비스 수지	582	1,577	1,284	679	73
순 투자수익	7,090	7,043	7,211	9,736	11,183
순 이전수지	246	113	238	377	441
경상수지	-3,928	-4,687	-6,881	-10,929	-14,921

주 : 뉴질랜드의 회계 연도(4월 1일부터 다음해 3월 31일까지) 기준임.
자료 : 뉴질랜드 통계청.

또한 더욱 문제가 되는 것은 이러한 경상수지 적자는 주로 해외자본 유입을 통해 유지됨으로써 GDP 대비 총 부채가 계속적으로 증가하고 이에 따라 경상수지 적자폭도 줄어들 기미를 보이지 않고 있다는 점이다. 2001년 GDP 대비 113.6%이던 총부채 비율은 이후 다소 줄었으나 2006년에 115.7%로 늘어났다. 이러한 외채의 대부분은 주로 민간부문 부채로 2000년대 들어서면서 시작된 부동산 투자 붐은 민간부문의 소비와 부채를 증가시키는 중요한 요인으로 작용하였다. 또한 부동산 시장 과열로 인한 인플레이션을 억제하고 부동산 시장 안정을 위해 중앙은행은 계속적으로 이자율을 높임으로써 다른 국가들과의 이자율 차이로 인한 해외 단기자본 유입을 촉발하였다.

<표 2-38> 뉴질랜드 대외부채

단위 : 백만 NZD

	2002	2003	2004	2005	2006
정부 부문	20,069	17,699	18,180	17,354	17,801
(GDP 대비 비중, %)	(16.1)	(13.6)	(13.1)	(11.7)	(11.4)
기타 부문	121,595	125,185	130,897	146,396	162,211
(GDP 대비 비중, %)	(97.6)	(95.8)	(94.1)	(98.5)	(104.3)
총계	141,664	142,884	149,076	163,750	180,013
(GDP 대비 비중, %)	(113.7)	(109.3)	(107.2)	(110.1)	(115.7)

주 : 뉴질랜드의 회계 연도(4월 1일부터 다음해 3월 31일까지) 기준임.
자료 : 뉴질랜드 통계청.

이러한 점에서 뉴질랜드의 현재 경상수지 적자 문제는 부동산 붐과 관련한 국내문제에서 기인한다고도 볼 수 있다. 비정상적인 부동산 시장의 활황은 뉴질랜드 국민들의 부동산 선호를 부추기게 되었고 부동산 버블 및 인플레이션에 대한 우려로 인해 중앙은행은 이자율 상향 조정하게 되었다. 하지만 저축률이 매우 낮은 상황에서 부동산 구입을 위한 국내 부동산 모기지(mortgage)는 주로 외국 은행으로부터 자본이 조달되었고 이는 모기지 자금에 대한 국내 수요와 높은 이자율에 따른 외국계 금융의 공급이 적절히 작용하여 가능하였다. 결과적으로 뉴질랜드는 상품교역수지의 적자에도 불구하고 뉴질랜드 달러가 절상되는 현상이 나타나게 되는데, 이는 교역수지를 더욱 악화시킴으로써 경상수지에 악영향을 미치게 되었다. 이러한 부동산 경기과열로 인한 이자율 인상과 외국단기자본의 유입에 따른 자국화폐의 평가절상은 호주에서도 정도의 차이만 보일 뿐 유사한 형태의 진행이 일어나고 있다. 지속적인 경상수지 적자는 뉴질랜드와 호주 경제의 커다란 위험요인으로 향후 각 정부의 대응 방향을 주의 깊게 살펴볼 필요가 있다.

4. 종합평가

남태평양에 위치한 호주와 뉴질랜드는 천혜의 자연자원을 바탕으로 세계 최부국의 하나로 20세기를 시작하였으나 이후 고립경제의 한계와 폐쇄적인 경제정책으로 인하여 경제위기를 경험하였고 이후 개방・개혁을 통한 경제위기 극복 과정을 순차적으로 경험하게 된다. 1980년대 중반부터 진행된 개방정책을 통해 세계 경제에 적극적으로 참여하고 있으며 최근에 와서는 동아시아 경제권 진출을 위한 노력을 계속하고 있다. 호주와 뉴질랜드의 한국에 대한 FTA 추진 요구는 이러한 양국의 전략을 반영하는 것으로 호주의 경우 현재 중국, 일본과 FTA 협상이 진행되고 있으며 뉴질랜드도 중국과 협상이 진행 중에 있고 일본과의 FTA 협상도 곧 시작될 것으로 알려지고 있다. 또한 호주와 뉴질랜드 공동으로 ASEAN과의 FTA 협상

이 진행되고 있어, 한국을 제외한 모든 동아시아 국가들과의 FTA 협의가 본격적으로 추진되고 있다.[11)]

한국의 입장에서 호주・뉴질랜드와의 FTA는 시한을 다투는 시급한 현안으로 대두되고 있지는 않다. 우리나라는 현재 2010년까지 세계 50개국과 FTA를 체결한다는 FTA 로드맵을 가지고 세계 여러 국가들과 동시 다발적인 FTA 체결을 추진하고 있지만, 호주・뉴질랜드는 우리나라의 협상 최우선 국가군에는 속하지 않고 있다. 양국 모두 OECD국가 중 이미 가장 낮은 평균관세를 유지하고 있기 때문에 관세인하를 통해 우리나라가 기대할 수 있는 경제적 기대이익이 크지 않고(한국의 일방적인 관세인하에 그칠 수 있음), 인구규모도 호주 2천만, 뉴질랜드 4백만으로 수출시장으로 크게 매력적이지 못하다는 점, 그리고 호주의 경우 호주의 주요 수출품이 석탄, 철광 등 1차 광물자원이 주를 이루고 있어 관세 인하에 따른 소비자 혜택이 미미하다는 점 등은 한국 정부가 호주・뉴질랜드와의 FTA 체결에 높은 우선순위를 부여하지 않는 이유가 되었다.

하지만 동아시아 경제권으로의 진출을 추진하고 있는 호주와 뉴질랜드의 입장에서 한국과의 FTA 체결은 특별한 의미를 가지고 있다. 현재 ASEAN+3로 불리는 ASEAN 국가들과 한・중・일 가운데, 일본은 호주와 뉴질랜드(그리고 인도까지)를 포함하는 동아시아 경제통합에 무게를 두고 있는 반면, 중국은 이들 국가들을 배제한 경제통합을 지지하고 있다. 일본의 경우 동아시아 경제통합 과정에서 중국의 주도를 막기 위해 선진국인 호주와 뉴질랜드를 영입하여 중국을 견제하려는 의도를 가지고 있으며, 이러한 일본의 의도를 인지하고 있는 중국은 이들 국가들의 동아시아 경제통합 과정으로의 진입에 반대를 표명하고 있다. 결국 동아시아 경제통합이 한・중・일의 주도로 추진될 수밖에 없다는 점을 고려했을 때, 호주・뉴질랜드의 동아시아 진출에 대한 한국의 입장은 서로 다른 입장을 보이고 있는 중국과 일본 사이에서 양측의 입장 중 어느 한쪽에 힘을 실어줄 수 있는 캐스팅보드의 역할을 할 수 있다는 점에서 중요한 의미를 가지고 있으며, 이러한 이유로 호주와 뉴질랜드에게 FTA 체결을 통해 한국과 경제적 유대관계를 돈독히 하고 한국의 지지를 확보하는 일은 매우 중요한 사안으로 자리매김하였다.

한국에 대한 호주・뉴질랜드의 경제적・전략적 접근은 앞으로도 당분간 지속될 것으로 예상되며 양국과의 FTA가 추진될 경우, 한국은 이러한 역학관계를 이용하여 우월한 위치에서 협상에 임할 수 있을 것으로 기대된다. 따라서 호주・뉴질랜드와의 FTA 추진을 염두에 두고 한국이 경제적으로 이득을 얻어낼 수 있는 분야에 대한 적극적인 연구와 준비가 요구된다.

11) 호주・뉴질랜드는 싱가포르 및 태국과 각각 FTA를 체결하여 현재 발효 중임.

제3절 아프리카[12)]

아프리카가 새롭게 조명되고 있다. 지난 20세기 아프리카는 퇴보와 절망이라는 암흑의 터널 속에 갇힌 채 "위기의 대륙"으로 명명되면서 협력파트너로서의 면모를 갖추지 못했다. 그러나 아프리카 대륙에 새로운 변화의 흐름이 형성되면서 더 이상 과거의 "구제불능 대륙"이 아닌 새로운 협력파트너로 인식되어 가고 있다.

이러한 변화의 근저에는 정치적 발전과 함께 성장가능성, 그리고 자원개발시장으로서의 전략적 가치 등이 자리 잡고 있다. 물론 아프리카는 여전히 정치·경제·사회 전반에 걸쳐 무수한 문제점들을 내포하고 있는 것이 사실이지만 다른 한편으로는 미래시장 또는 잠재적 시장으로 새롭게 떠오르고 있다는 점도 부인할 수 없다.

세계 주요국들은 이미 아프리카를 새로운 기회의 시장으로 인식하고 새롭게 접근하고 있다. 중국의 아프리카 접근 속도는 서방국에서 식민지론을 운운하며 견제할 정도에 이르렀고, 미국 역시 아프리카에 대한 접근을 달리하고 있다. 일본 또한 이미 오래전부터 아프리카의 잠재적 가치에 주목하고 개발원조 등을 앞세우며 아프리카와의 관계강화에 주력하고 있다. 여기에 최근에는 인도를 비롯한 아시아 개도국들까지 적극 가세하고 있어 아프리카가 새로운 글로벌 경쟁지역으로 변모하고 있다.

이에 반해 우리에게 있어 아프리카는 그 동안 사실상의 불모지로 방치되어 온 측면이 없지 않았으며 그 결과 협력의 대상에서 늘 멀어져 있었다. 심지어는 기존의 고정관념으로 아프리카를 경시하며 잠재성을 외면해 온 것이 사실이다. 이는 한국과 아프리카가 국제 경제면에서 공동의 이익을 추구하기 어려운 여건을 조성해 왔다. 물론 이는 양비론적인 설명이 가능하다. 아프리카는 협력파트너로서의 면모를 갖추지 못했고 우리는 강대국 및 주변국과의 외교에 치중함으로써 아프리카와의 협력의 여지는 그만큼 위축될 수밖에 없었다. 그러나 이러한 내재적인 요인 이외에도 우리 스스로가 안고 있는 문제점 즉, 우리의 이니셔티브 부족도 협력부진의 한 요인으로 작용하고 있음을 간과할 수 없을 것이다.

늦은 감이 없지는 않지만 지금부터라도 아프리카의 잠재적 가치에 주목하고 이에 걸맞은 관심과 함께 새로운 협력방안을 적극 모색할 필요가 있다. 아프리카를 계속해서 '암흑의 대륙' 정도로만 인식하고 소홀히 대한다면 자원 확보와 시장개척에 있어 그만큼 경쟁국들에 뒤질 수밖에 없다.

전세계를 대상으로 하는 전방위 시장화 전략이 필요한 상황에서 아프리카가 예외일 수 없다. 주지하다시피, BRICs 등 기존의 신흥시장들은 새로운 기회의 시장이라고 하기에는 이미 경쟁이 너무 치열해졌다. 이에 반해 아프리카는 여러 면에서 미성숙한 시장이지만 다른

12) 대외경제정책연구원 김한성 부연구위원의 원고를 바탕으로 재작성함.

시장에서 얻기 힘든 기회의 포착과 선점의 가능성이 높다는 점에서 이해를 새롭게 할 필요가 있다.

1. 경제동향 및 산업구조 특징

1) 아프리카 경제의 다양성 : 53개의 이질적 시장

세계 대륙면적의 22%, 세계인구의 13%를 차지하며 53개의 독립국가로 구성되어 있는 아프리카는 권역 또는 국가별로 다양한 특성과 복잡성을 지니고 있다. 이러한 다양성은 시장규모면에서도 매우 두드러지게 나타나고 있다. 우선, 인구측면에서 보면, 10만 명에 불과한 세이셸에서부터 1억 4,000만 명 이상에 달하는 나이지리아에 이르기까지 그 규모가 실로 다양하다.

국민소득 면에서도 6,500달러에 이르는 세이셸에서부터 100달러에도 미치지 못하는 에티오피아에 이르기까지 격차가 심하다. 국가경제력 차이도 워낙 커서 남아공을 비롯한 5개 국가가 아프리카 전체 경제규모의 60% 이상을 차지하고 있는 반면에, 35개 최빈국들은 아프리카 인구의 45%를 차지하고 있음에도 불구하고 그 비중이 고작 1.5%에 불과하다.

아프리카 국가들의 경제적 다양성은 산업구조 측면에서도 잘 나타나고 있다. 예컨대, 남아공의 경우 광업, 제조업, 서비스업이 비교적 균형적으로 발달해 있는 반면에, 알제리와 나이지리아의 경우에는 석유산업이 전부라고해도 과언이 아니다. 개발 잠재력을 보여주는 지하자원에서도 남아공, 나이지리아, 콩고, 앙골라 등은 막대한 자원을 보유하고 있는 세계적인 자원부국인 반면에 니제르, 소말리아 등과 같은 최빈국들은 마땅히 내놓을 자원도 전무하다.

경제개발을 위한 기초여건 측면에서도 커다란 격차를 보이고 있다. 보츠와나, 탄자니아, 가나 등과 같은 소규모 국가들은 착실한 경제개혁으로 아프리카의 모범국가라는 평가를 받고 있는 반면에 세계 10대 산유국인 나이지리아를 비롯한 앙골라 등의 산유국들은 정정불안과 부정부패 등으로 성장의 기회를 잡지 못하고 있다.

사회・문화적 발달정도에서도 격차가 심하다. 취학률을 보면 모리셔스와 짐바브웨이의 경우, 50%를 상회하고 있는 반면에 르완다는 고작 2%에 불과하다. 도시화 정도에서는 잠비아의 경우 50%가 넘는 인구가 도시에 거주하고 있으나, 르완다는 6%의 국민만이 도시생활을 영위하고 있다. 문자 해독률에서는 짐바브웨가 90% 가까이 이르는데 반해 니제르는 20%에도 훨씬 못 미치고 있다.

이처럼 다양한 특성을 지니고 있는 아프리카 지역에 대해 지나친 일반화는 편견과 오해를 야기할 수도 있겠으나, 경제적 측면에서의 몇 가지 공통적인 요소에 기초한 특징 분석은 가능하다. 이러한 특징은 아프리카의 경제발전을 저해하는 제반요소이자 경제발전과정에서 해결해야 할 당면과제이기도 하다.

아프리카의 권역구분

아프리카는 다른 어느 대륙보다 많은 나라들로 구성되어 있으며, 권역별로는 크게 북부아프리카, 서부아프리카, 중부아프리카, 남부아프리카로 대별된다.

북부아프리카 지역은 지중해와 접해 있는 모로코, 알제리, 튀니지, 리비아, 이집트 등 마그레브(Maghreb) 국가들이 포함되며, 흔히 중동과 함께 MENA(Middle East and North Africa)로 불리우며 아랍민족과 회교국이라는 점에서 중동지역과 인종적, 종교적 공통점을 지니고 있다. 이 지역의 또 다른 공통점은 대부분이 산유국으로 원유가 국가경제를 사실상 지탱하고 있으며 다른 아프리카 지역보다 부유하다는 점이다. 북부 아프리카 지역 중에서도 특히 북서부 지역은 마그레브 지역이라 하여 중동, 유럽, 아프리카를 연결하는 교두보 지역이라 할 수 있다.

서부아프리카는 차드호수의 서부지역으로 나이지리아, 가나, 토고 등이 포함되며 아프리카 인구의 1/3을 차지하고 있다. 이 지역은 비교적 일찍이 정치적 안정을 이룬 국가군(세네갈, 가봉, 가나, 베냉, 말리)과 아직도 내전과 분쟁 등으로 정세가 불안한 국가군(나이지리아, 라이베리아, 시에라리온, 니제르 등)으로 나누어진다.

중부아프리카는 남북으로는 적도를 중심으로 남북 위도 20도 내외의 인접 국가들로 서쪽으로 대서양에서 동쪽으로 인도양에 이르는 지역이다. 카메룬, 가봉, 콩고, 우간다, 케냐 등이 여기에 속하며 일부 국가를 제외하고는 아프리카 지역 중에서도 낙후된 지역이다.

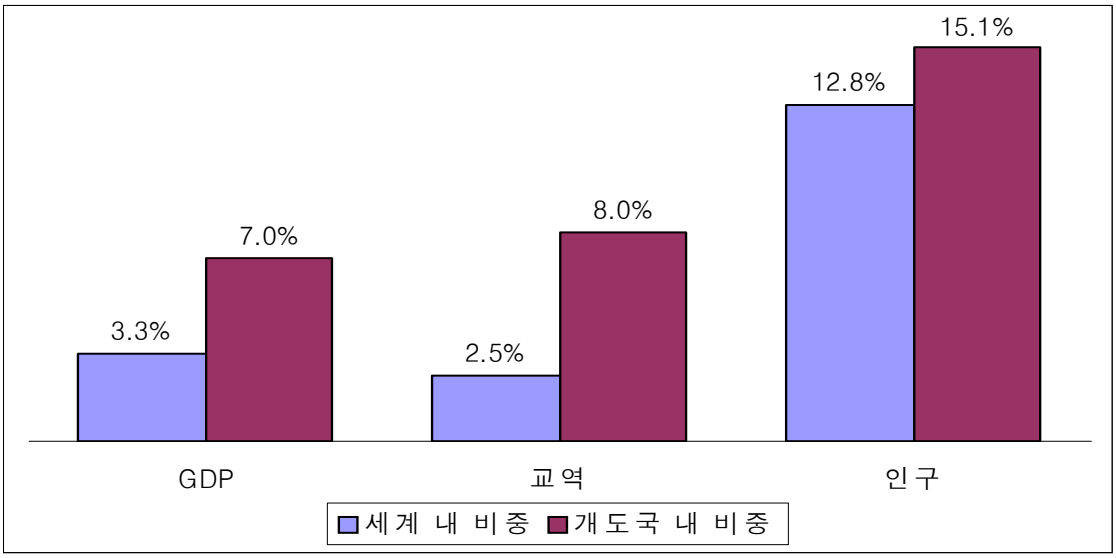
남부아프리카는 남아공, 앙골라, 모잠비크, 보츠와나 등이 포함되며 남아공을 제외하고는 낙후성을 면치 못하고 있다.

2) 산업구조 : 경제규모의 영세성과 '모노컬처'형 경제구조

세계경제에서 차지하는 아프리카의 위상은 극히 미미하다. 사하라이남 지역에 위치하며 통상 블랙아프리카(Black Africa)로 불리어지는 48개국의 세계 경제적 비중은 고작 3.3%로 인도(6.0%) 단일국가보다도 작다. 이것도 남아공과 나이지리아를 제외하면 그 비중이 더욱 크게 낮아져 2.6%에 지나지 않는다. 아프리카 교역비중 역시 개도국 및 세계 전체의 각각 8%와 2.5%로 중동 13개국의 절반 수준에도 못 미치고 있다.

아프리카 시장의 이러한 영세성은 산업구조의 후진성에서 비롯된다. 아프리카 제국은 그 동안 공업화와 수입대체산업 육성을 통한 경제적 자립정책을 의욕적으로 추구해 왔으나 오늘날 아프리카가 공통적으로 안고 있는 경제적 특징은 산업구조의 낙후성으로 나타나고 있다. 아프리카의 공업화는 막대한 지하자원을 보유하고 있음에도 불구하고 국내외 자본 및 기술인력의 절대적 부족, 경제운영의 경험부족과 관리능력의 부재, 비합리적인 관료제도, 부정부패 등 여러 요인으로 인해 성과를 거두지 못했다. 더욱이 원료 및 생산기술의 지나친 해외의존도에 따른 높은 생산코스트, 낮은 부가가치, 합리적인 정책기준의 결여, 경제전반의 비효율성 등 공업화 추진을 위한 흡수능력(absorptive capability)의 부족으로 결국 성공보다는 실패의 사례가 많았다.

<그림 2-15> 세계 및 개도국에서 차지하는 아프리카 경제의 비중



주 : 개도국은 145개국, 아프리카는 사하라이남 48개국 기준임.
자료 : IMF. 2006. World Economic Outlook. 각종 도표에서 발췌

<표 2-39>는 아프리카 제국의 산업구조(산업별 GDP구성비)를 보여주고 있다. 극히 일부국가를 제외하고는 대부분 국가들의 산업구조가 전형적인 후진국형 단계에 머물고 있음을 알 수 있는데, 비교대상 25개국 가운데 공업비중이 30%를 초과하는 국가그룹(그룹Ⅰ)은 앙골라를 필두로 6개국에 불과하다. 공업비중이 낮다는 것 이외에도 또 다른 특징은 공업부문에서도 제조업이 차지하는 비중이 미미하다는 점이다. 산업구조의 근대화 수준을 가늠하는 제조업의 비중이 이처럼 낮다는 사실은 아프리카 산업구조의 취약성과 후진성을 단적으로 잘 보여주고 있다. 아프리카 산업구조에 있어 보다 근본적인 문제는 제조업부문에서도 초보적 단순가공형 업종이 절대적인 비중을 차지하고 있다는 사실을 들 수 있는데, 식품 및 농산물가공, 섬유・의류제조 등 단순가공업이 제조업의 주류를 이르고 있고, 기계 및 운송장비, 화학제품 등 기술・자본집약적 제조업 비중은 극히 미약하다.

이러한 산업구조의 낙후성으로 인해 아프리카 경제는 원유, 광산물, 농작물 등 1차 산품에 거의 전적으로 의존하고 있는 형편이며, 1차 산품 중에서도 2~3개 정도의 소수품목에 의존하는 전형적인 "모노컬처(mono-culture)"형 경제구조를 지니고 있다. 이와 같은 특징으로 인해 1960년대 초반부터 1970년대 초반까지는 선진국 경제의 호조에 따른 1차 산품의 수요증대로 아프리카 제국은 순조로운 경제성장을 경험하기도 하였으나, 결국 이러한 경제구조로 인해 경제전반이 기후변화와 국제상품시세에 따라 크게 좌우되는 등 아프리카경제의 지속성장에 구조적인 문제로 작용하고 있다.

<표 2-39> **아프리카제국의 산업구조**

그 룹	국 가	농 업	공 업		서비스
				제조업	
그룹Ⅰ	앙골라	7	70	63	23
	나이지리아	41	62	5	na
	알제리	13	54	11	33
	이집트	17	33	27	50
	나미비아	13	33	15	55
	모로코	17	32	17	51
그룹Ⅱ	모리타니아	25	29	10	46
	튀니지	13	28	18	59
	잠비아	17	26	11	57
	가나	36	25	9	39
	세네갈	18	25	17	57
	코티디브와르	24	24	20	52
	모잠비크	32	24	13	44
	짐바브웨	19	24	17	56
	토고	43	21	9	36
	카메룬	44	20	11	36
	르완다	46	20	12	34
그룹Ⅲ	말라위	38	18	14	45
	우간다	44	18	9	38
	콩고	58	17	na	25
	케냐	27	17	11	56
	말리	47	17	4	37
	차드	38	14	11	48
	탄자니아	48	14	7	38
	이디오피아	49	7	na	44

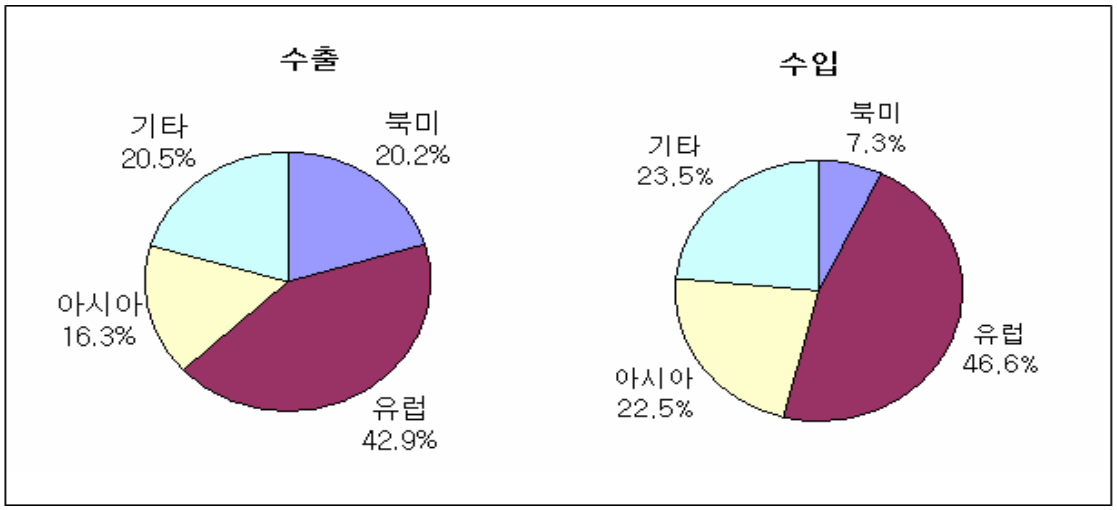
주 : 그룹Ⅰ은 공업비중이 30% 이상, 그룹Ⅱ는 20~30%, 그룹Ⅲ은 20% 미만의 국가군.
자료 : World Bank, World Development Report.

3) 교역구조

아프리카 제국은 영국, 프랑스 등 유럽열강들의 식민지배에서 독립한지 반세기가 지난 지금도 이들과의 경제적 종속관계에서 벗어나지 못하고 있다. 아프리카 국가들의 반복되는 정치적 불안과 저개발은 구 식민종주국에 대한 의존도를 계속 높여 나갔고, 이것은 다시 아프리카 국가들의 자주적 국가발전 능력을 상실시키는 악순환을 되풀이하게 하였다. 유럽에 대한 종속적 경제구조는 아프리카 제국의 교역구조에서도 잘 드러나고 있는데 이는 아프리카가 식민시대부터 식민종주국의 원료공급시장과 공산품 수출대상시장으로서의 역할을 담당해 오고 있는 데에서 비롯되고 있다. <그림 2-16>에서도 보듯이 아프리카의 최대 교역상대국은 단연 서유럽지역으로 아프리카 교역의 절반 이상을 차지하고 있는데, 아프리카 국가들은 유럽지역에 대해 1차 상품을 수출하고 그 대금으로 공산품을 수입하는 종속적 교역형태를 이루고 있다.

또한 오랜 역사적 유대관계의 결과로 형성된 상거래 관행과 상품유통 구조상의 막강한 지배력을 바탕으로 구 식민종주국들이 아프리카시장에서 지니고 있는 시장지배력은 광범위한 분야에 걸쳐 구축되어 있다. 따라서 이러한 유럽 의존적 교역구조는 아프리카시장으로의 신규 진입을 시도하는 국가들이 설령 가격과 품질 면에서 경쟁력을 지니고 있더라도 실질적인 진입장벽으로 작용해 오고 있다.

<그림 2-16> 아프리카의 교역선 구조(2005년)



자료: WTO. International Trade Statistics 2006

그러나 최근의 교역추이를 보면 유럽에 대한 편중도가 점차 완화되고 있는 반면에 아시아 지역과의 경제교류가 활발하게 이루어지고 있다. 아시아와 아프리카 간 교역확대는 무엇보다도 중국과 인도의 고도성장에 따른 수출확대와 원유 및 원자재 등 일차산품에 대한 수요확대에 의해 견인된 것으로 볼 수 있으며 양 지역의 경제구조상 앞으로도 이러한 보완적 교역형태가 주류를 이룰 것으로 보인다. 이에 따라 유럽지역에 일차상품을 수출하고 그 대금으로 공산품을 수입하는 아프리카의 유럽 종속적 교역구조가 아시아 등 여타 지역으로 서서히 다변화되어 가고 있다. 특히 중국의 아프리카 시장침투 가속화로 그 동안 독과점적인 위치를 누려왔던 유럽의 아프리카 시장 지배력이 상대적으로 점차 위축되고 있다. 1980년대 중반만 해도 절반 이상을 차지했던 EU의 아프리카 수입시장 점유율이 2000년부터 감소하기 시작하여 2005년에는 40%에도 미치지 못하고 있다.

4) 최근의 경제동향 및 발전가능성

아프리카의 발전 가능성을 바라보는 시각은 비관론(Afro-pessimism)과 낙관론(Afro-optimism)으로 분명하게 갈리고 있다. 오늘날 아프리카 제국이 당면하고 있는 저개발은 극히 구조적인

문제로 단기간에 치유될 수 있다는 것은 무리한 발상이며 지속성장이 불가능하다는 것이 비관론적인 시각이다.

이에 반해, 낙관론자는 정치적 안정과 개혁·개방화가 경제발전으로 서서히 연결되고 있는 등 과거와는 사뭇 다른 새로운 변화의 시그널이 목격되고 있다며 여타 개도국 경제권에 못지 않은 발전 가능성을 기대하고 있다.

(1) 비관론적 입장(Afro-pessimism)

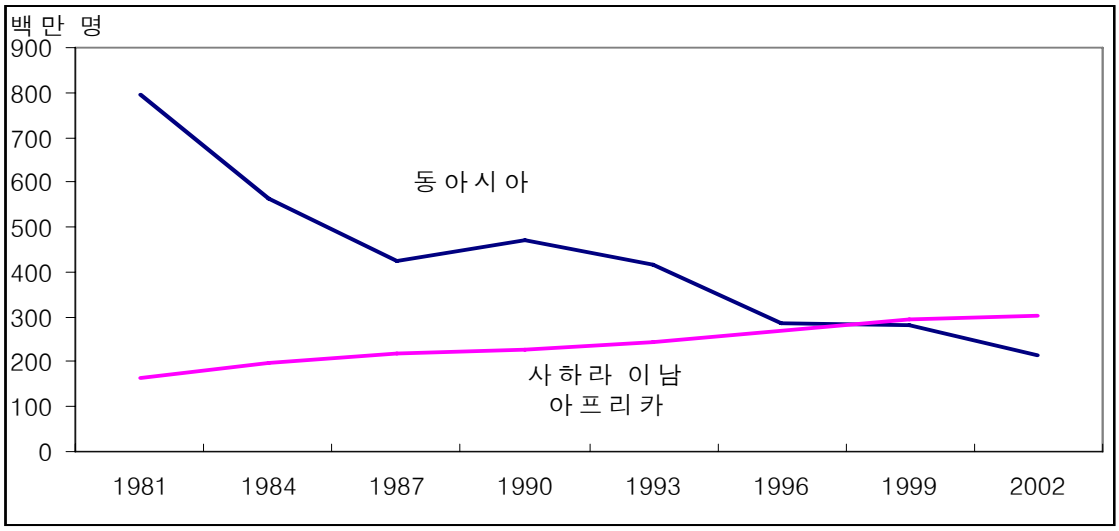
아프리카 각국은 나름대로 개발계획을 의욕적으로 추진해 왔으나, 개발자금 및 집행능력의 절대적 부족, 교육환경의 부재에 따른 인적자원의 결핍, 부정부패, 낙후된 국가운영시스템 등의 수많은 문제들로 말미암아 성공보다는 실패사례가 훨씬 많았다. 그 결과 아프리카 대륙은 성장과 희망보다는 퇴보와 절망이라는 암흑의 역사 속에서 이른바 "위기의 대륙(Continent in Crisis)"으로 명명되면서 경제발전 가능성에 대한 보편적 논리를 제공받지 못하고 있다. 1960년대 초반 독립 이후 50여년이 지난 현재, 아프리카 국가들의 경제 수준은 비슷한 시기에 독립한 인도, 인도네시아 등 아시아 국가들에 비해 현저히 낙후되어 있고 향후 경제발전 가능성 역시 불안정한 정치·사회 상황으로 말미암아 희망적이지 못하다. 1963년 독립 이후 1980년까지 6.5%의 경제성장을 기록하며 아프리카의 모범국가로 불리었던 케냐도 1990년대부터 독재가 시작되면서 부정부패의 확산과 사회적 혼란으로 경제와 사회 각 부문이 퇴보의 길을 걷고 있다.

일각에서는 향후 아프리카가 풍부한 원유 등 천연자원을 기반으로 성장의 기틀을 마련할 수 있을 것으로 기대하고 있지만, 상당수의 전문가들은 아프리카의 정치·사회적 불안정과 만연해 있는 부정부패 등을 들며 비관적인 입장을 보이고 있다. 즉 비관론자들은 자원개발이 국가의 진정한 발전으로 이어지지 않는다는 점을 들고 있다. 실제로 지금까지의 경험으로 볼 때 자원을 바탕으로 성장을 이루고, 그 성장을 산업발전으로 연결시키는 선순환 구조를 아프리카에서는 찾아보기 힘들다는 것이다. 경제발전에 의지가 있는 정부라면 자원수출로 확보한 자금을 당연히 도로, 항만, 통신, 건설 등 국가인프라 사업과 산업육성을 위해 우선적으로 지출할 것이다. 하지만 정부의 관심이 국가발전보다는 정권유지나 개인이권 챙기기 등에 있어 자원 개발의 혜택이 시장이나 사회로 돌아가지 못하고 일부 계층의 이익을 위한 재원으로 충당되고 마는 경우가 적지 않았다. 나이지리아, 차드 등의 아프리카 산유국들이 바로 이런 경우에 속한다. 막대한 오일머니가 넘쳐대는 나이지리아는 1960년 독립 이래 4,000억 달러의 국부가 부정부패로 사라졌고, 극도로 열악한 도로, 항만 등 경제 인프라는 좀처럼 개선되지 못하고 있다. 이 액수는 같은 기간에 아프리카 대륙 전체에 지원된 대외원조의 2/3에 해당하는 금액이라고 한다. 현재 나이지리아는 세계 최빈국으로 실업률이 무려 50%를 넘어서고 있으며 인구의 60% 이상이 절대적 빈곤선에 시달리고 있다. 이러한 극심한 부정부패와 통치시스템

(good governance)의 부재는 아프리카에 대한 외국인투자를 가로막고, 석유자원 수출로 벌어들인 국부(oil-wealth)는 국가발전으로 이어지지 못하고 있다. 최근 Africa Business라는 잡지는 막대한 오일머니가 유입되고 있고, 거시적으로도 5% 이상의 경제성장을 기록하고 있는 아프리카 경제가 30년 전과 구매력 측면에서 크게 달라진 점이 없다며 이를 "아프리카의 수수께끼(African Conundrum)라고 표현하기도 하였다. 실제로 아프리카는 아시아 지역과는 대조적으로 하루 1달러 미만으로 생활하는 극빈층 인구가 오히려 증가 추세를 보이고 있다.

이처럼 아프리카는 통치체제의 비효율성, 치안부재, 부정부패, 사회 인프라의 절대적 부족 등의 심각한 문제점을 여전히 해소하지 못하고 있어 가까운 시일 내에 성장 동력을 만들어 내는 것은 무리이다.

<그림 2-17> 아프리카와 동아시아 극빈층 인구 비교



주 : 하루 1달러 미만의 극빈층 인구
자료 : World Bank. 2006. *World Development Indicators 2006*

최근 아프리카 경제가 비교적 순조로운 성장세를 이어가고 있지만, 이는 어디까지나 국제유가 상승이라는 대외적인 요인에 크게 기인하고 있어 지속가능한 성장에는 근본적인 한계를 지닐 수밖에 없다. 아프리카의 미래 전망에 있어 보다 근본적으로 제기되는 질문은 과연 아프리카가 지속가능한 성장을 이룰 수 있을 것인가 하는 것이다. 그런데 단기적으로 볼 때 잠재력이 현실화되고 지속적인 성장이 실현될 것으로 기대하기는 어렵다. 현재 전개되고 있는 성장은 미완의 것으로 잠재력을 극대화할 수 있는 완결된 청사진 마련도 쉽지 않다. 과거로부터 물려받은 국내자본 부족과 실업문제, 성장잠재력을 위축시키는 정치적 불안, 생산성을 정체시키는 낙후된 물적, 인적시스템 등이 성장을 위협하는 구조적인 장애로 작용하고 있기 때문에 경제발전의 성공적 수행은 용이하지 않다. 경제발전을 위한 생산능력은 노동의 질적 향상에 의해 증대되는데, 아프리카는 기술 인력이 절대적으로 부족하다. 아프리카의 노동력 인구는

매우 풍부한데 반해 정작 경제성장에 필요한 인적자본은 극히 부족한 실태이다. 또한 경제개발의 추진을 위해서는 무엇보다도 자본력이 뒷받침되어야 하는데 아프리카의 현실은 그러하지가 못하다. 한마디로 "저투자→저생산→저저축→저소득"이라는 악순환의 고리가 성장의 발목을 잡고 있다. 정부재정에 의존하는 투자에는 그 한계가 명확하고 민간부문의 힘은 약해 민자 동원도 용이하지 않은 실정이다. 개발수요는 있으나 국내저축이 여기에 미치지 못하고 있는 딜레마 속에서 부분적인 추진력만으로는 경제발전의 달성은 어렵다. 아프리카에 투자된 외국자본은 세계 국제직접투자(FDI)의 3.2%에 해당하는 290억 달러(2005년 기준)에 불과하며 그 나마도 대부분이 일부 산유국으로 집중되고 있다.

심지어는 에이즈문제까지도 성장의 발목을 잡고 있다. 이외에도 아프리카의 발전을 저해하는 요인들은 무수하다. 경제발전은 기본적으로 이러한 한계를 어떻게 극복하는가에 달려 있다고 할 수 있겠으나 현재로는 그 가능성이 낮은 것이 아프리카의 현실이다. 결국, 경제의 악순환 고리를 끊을 수 있는 획기적인 상황이 전개되지 않는 한 아프리카의 미래는 그다지 밝지 못하다. 최근 아프리카가 보여주고 있는 경제 성적표로는 지금의 낙후된 경제구조와 절대빈곤에서 탈피할 수 없으며 높은 인구증가율을 감안할 때 실질적인 소득증대와 안정적 성장을 위해서는 최소한 6~7%대의 지속적인 성장이 이루어져야 한다.

결론적으로 볼 때, "아프리카 발전을 위한 새로운 파트너쉽(NEPAD)[13]" 등과 같은 범아프리카 차원의 자구노력은 아프리카 발전에 새로운 기회를 제공하는 제도적 장치임에는 분명하지만, 장기적으로 보면 아프리카의 발전에는 여전히 수많은 장애요인이 놓여 있다. 성장 잠재력을 위축시키는 정치적 불안정, 낙후된 법제도, 생산성을 정체시키는 후진적 인프라나 에이즈와 같은 질병 등의 문제들은 앞으로도 아프리카의 경제성장을 끊임없이 위협할 것이다.

(2) 낙관론적 입장(Afro-optimism): 발전 시그널

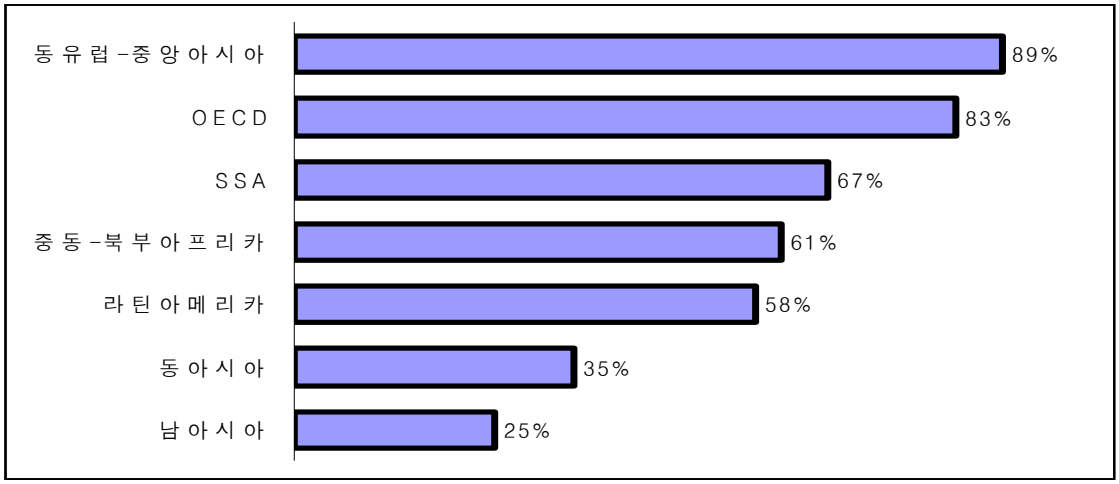
최근 아프리카에서는 과거와는 사뭇 구별되는 의미 있는 변화의 시그널이 목격되고 있다. 바로 아프리카 스스로의 힘으로 시스템을 개혁하려는 변화의 흐름이 형성되고 있다. 아프리카 문제를 자체적으로 해결하기 위한 노력은 아프리카연합(AU)과 같은 역내기구를 중심으로 활발하게 전개되고 있다. 최근에는 AU의 "아프리카개발을 위한 새로운 파트너쉽(NEPAD)"이라는 국가발전 프로젝트를 매개로 아프리카의 자구노력이 조금씩 그 결실을 맺기 시작하고 있다. 아프리카 내에서 일어나고 있는 이러한 변화와 함께 막대한 부존자원과 미래시장으로서의 가치가 부각되면서 국제사회도 아프리카를 재평가하기 시작하였다.

이러한 발전 가능성에 대한 자신감을 바탕으로 개혁을 향한 발걸음도 빨라지고 있으며 이

13) NEPAD(New Partnership for Africa's Development)는 아프리카의 빈곤퇴치 기치 아래 2001년 7월 수립된 경제발전 종합플랜으로 세계화 과정에서 아프리카가 변방화되는 것을 막아내고 정치, 경제적 연대강화와 해외자본 유치를 통해 아프리카국가들이 지속가능한 성장을 창출하는 것을 그 목표로 하고 있다.

러한 노력은 아프리카 전역으로 점차 확산되어 가고 있다. 이 같은 사실은 세계은행 산하 국제투자공사(IFC)가 전세계를 대상으로 조사하여 매년 발표하고 있는 '경제개혁 지수'를 통해서도 잘 드러나고 있다. 경제개혁 분야에서 매년 어김없이 최하위를 도맡아 기록하던 아프리카가 남아시아, 환태평양, 동아시아, 중남미를 제치고 동유럽, OECD 선진국 그룹에 이어 3위를 기록하였다.

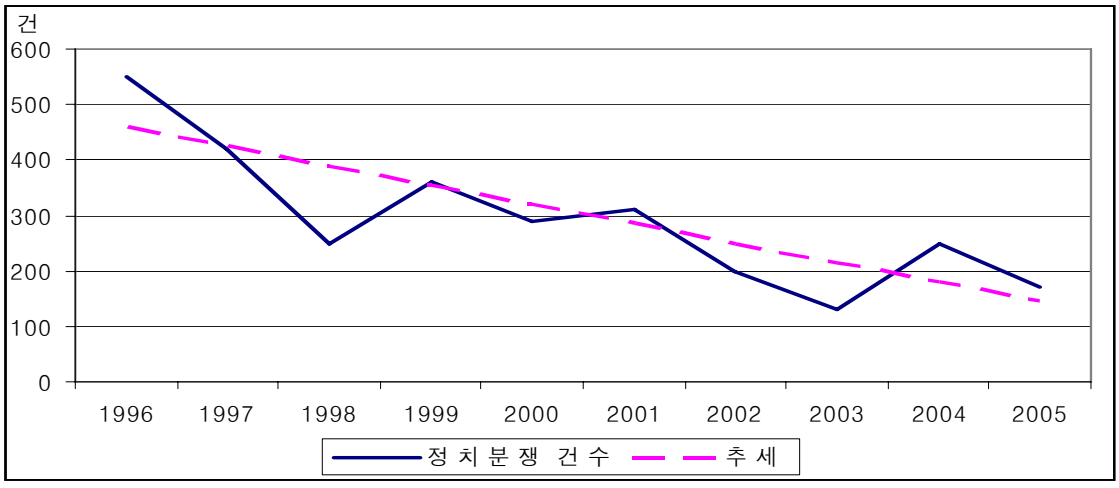
<그림 2-18> 아프리카의 경제개혁 비교평가



주 : 2005~2006년간 개혁을 단행한 국가 수의 비중. SSA는 사하라이남 아프리카를 의미함.
자료 : IFC. 2006. *Doing Business Index 2006*.

아프리카 발전의 발목을 잡고 있는 고질적인 분쟁과 내전문제도 점차적으로 개선되고 있다. 에티오피아, 소말리아, 코트디부아르, 수단 등 몇몇 지역에서는 여전히 내전 수준의 분쟁이 계속되고 있으나 대륙 전체가 안정세를 찾아가고 있는 분위기이다.

<그림 2-19> 아프리카의 분쟁 감소 추이(1996~2005)

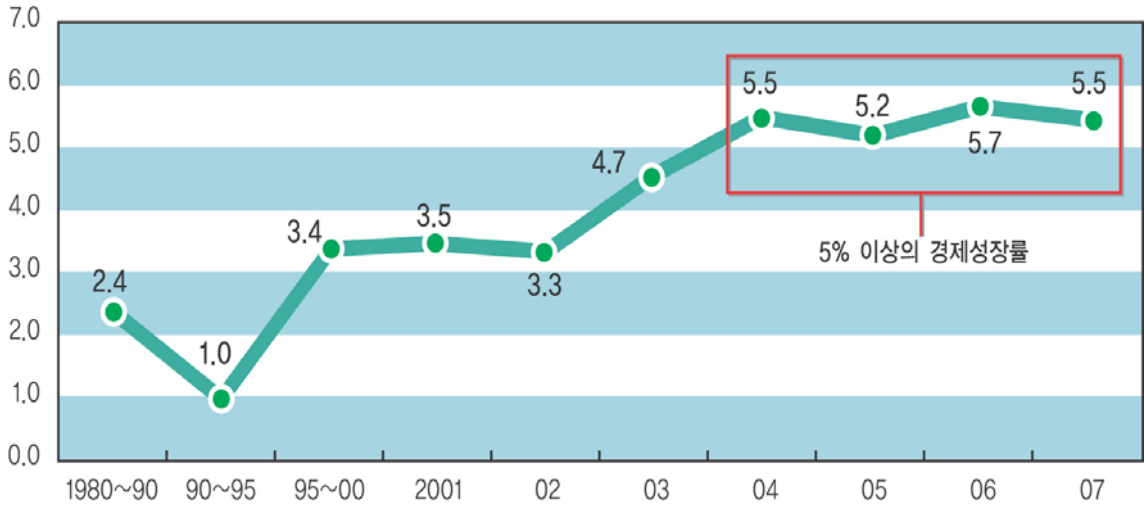


주 : 아프리카 25개국 기준
자료 : AfDB

최근에 아프리카가 보여주고 있는 경제지표는 낙관론자의 주장을 뒷받침이라도 하듯이 새로운 발전 가능성을 보여주고 있다. 장기간에 걸쳐 정체상태에 머물러 있던 아프리카 경제성장률이 2000년대 들어 3~5%대의 비교적 안정적인 성장세를 계속 이어가고 있다. 물론 이 정도의 경제 성적표로는 아프리카 경제가 낙후된 경제구조와 절대적 빈곤에서 벗어나 지속적 성장을 이룩하기에는 역부족이다. 더욱이 이러한 성장세가 대외경제요인의 일시적인 변화 즉, 주력수출상품인 일차 산품 가격의 상승에 기인한다는 구조적 한계성을 지니고 있어 현실적으로 큰 의미를 부여할 수는 없을 것이다. 극히 일부 국가를 제외하고는 대부분 국가들의 산업구조가 원유, 농산물, 광산물 등 일차산품에 전적으로 의존하는 전형적인 "모노컬처"형 단계에서 아직도 벗어나지 못하고 있으며 이러한 산업구조의 후진성으로 인해 아프리카 경제전반이 기후변화와 일차산품의 국제시세에 따라 좌우되는 불안한 특성을 지니고 있다.

<그림 2-20> 아프리카의 경제성장 추이

단위 : %



주 : 2007년은 IMF 전망치임.
자료 : UNCTAD, Development of Africa Section(1980~2000); Global Insight, Country Report(2001~2003); IMF, World Economic Outlook, 2006.9 (2004~2007)

그러나 아프리카 53개국 가운데 소수 국가들을 제외한 나머지 국가들은 장기간의 침체국면에서 서서히 벗어나고 있고, 정치적 발전과 함께 개혁·개방화를 서두르고 있다는 점 등을 감안하면 이제 아프리카 지역도 여타 개도권 경제에 못지않은 성장 가능성을 지니고 있다고 할 수 있다.

그 동안 아프리카 경제는 막대한 지하자원을 보유하고 있음에도 불구하고 정치적 불안정으로 인해 낙후성을 면치 못했다. 하지만 정치적 안정과 함께 브릭스 등 거대 신흥국가들의 자원수요가 급증하면서 향후 아프리카도 자원부국을 중심으로 본격적인 성장대열에 합류할 것이라는 기대도 있다. 최근 민주화 추세와 함께 고성장을 이룩하고 있는 나라들도 점차적으로 늘어나고 있어 향후 아프리카가 정치적 안정을 이룩해 낸다면 지구상의 새로운 성장엔진으로

작동할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 짐바브웨와 같이 침체국면에서 벗어나지 못하고 있는 국가도 있지만 모잠비크나 탄자니아와 같이 석유자원이 거의 전무한 국가들도 6~7%의 고성장을 보이고 있는 데에서 아프리카 경제의 변화를 엿볼 수 있다.

이 같은 경제성장의 흐름을 타고 아프리카의 대외교역이 탄력을 받고 있다. 뿐만 아니라 외국인직접투자(FDI) 역시 빠른 속도로 증가하고 있는데, 2005년 경우 전년대비 55% 이상 증가한 290억 불을 기록하였다. 이 같은 증가율은 세계평균(29%)은 물론이고 개발도상국 경제권에서도 가장 높은 증가율 수치이다(아프리카: 55%, 서아시아: 51%, 동구-CIS: 34%, 동남아: 6%).

<표 2-40> **아프리카의 상품교역 증가율 추이**

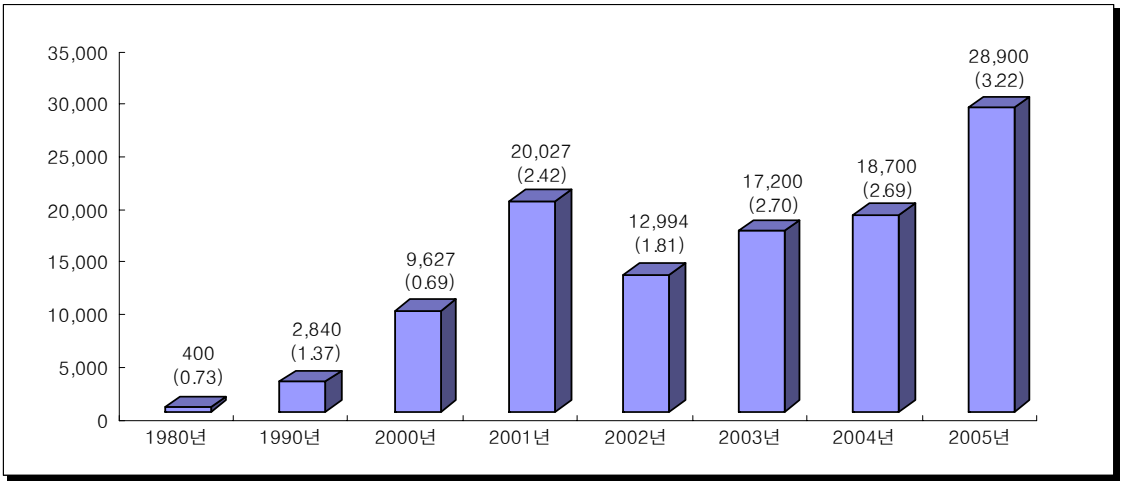
단위 : %

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2000~2005년
수 출	-7.0	2.0	26.0	30.0	29.0	15.0
수 입	4.0	2.0	21.0	29.0	16.0	14.0

자료 : World Trade 2005, Prospect for 2006, WTO

<그림 2-21> **아프리카의 FDI 유입액 추이**

단위 : U$백만



주 : 괄호 안은 세계전체 FDI 유입액에서 차지하는 비중
자료 : Investment Brief No.1 2006 및 FDI Statistics, UNCTAD

5) 한국과의 경제관계

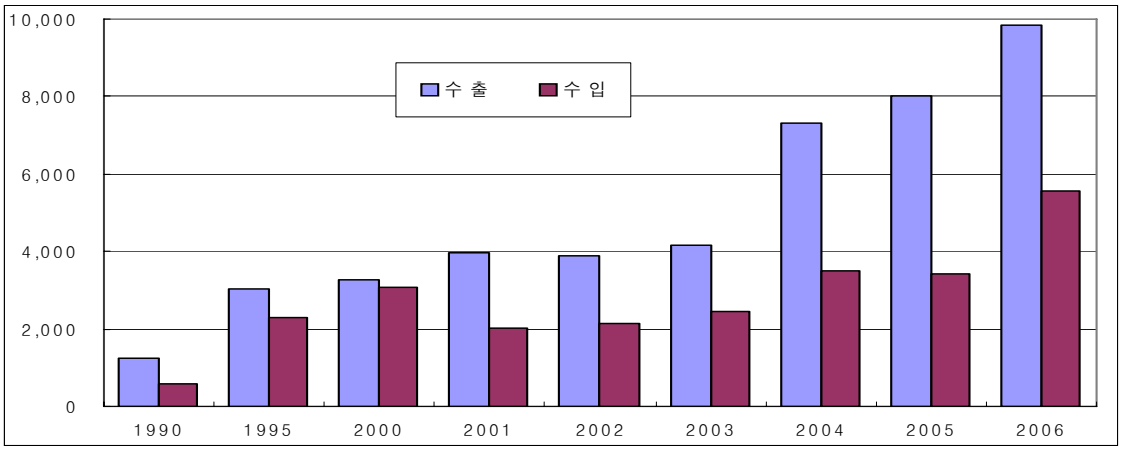
(1) 100억 달러대의 수출시대 진입

한국의 아프리카에 대한 수출규모가 100억 달러대에 진입하고 있다. 1990년 당시 12억 6,000만 달러에 그쳤던 한국의 아프리카 수출이 이후 한국의 전반적인 수출호조에 힘입어 꾸준한 증가세를 보여 2006년에는 드디어 100억 달러(한국 수출총액의 3.1%) 가까이에 이르렀다.

우리의 대 아프리카 주력 수출품은 자동차, 선박 등 수송기기와 전기·전자제품 그리고 각종 화학제품 등이다. 이중에서도 2000년대 초반부터는 자동차와 IT관련 제품의 수출이 뚜렷한 호조세를 계속 이어가고 있다. 자동차의 경우 2002년 1억 달러에서 2006년에는 7억 5,000만 달러로 4년 만에 7배 이상 늘어났다.

<그림 2-22> 한국의 대 아프리카 교역추이

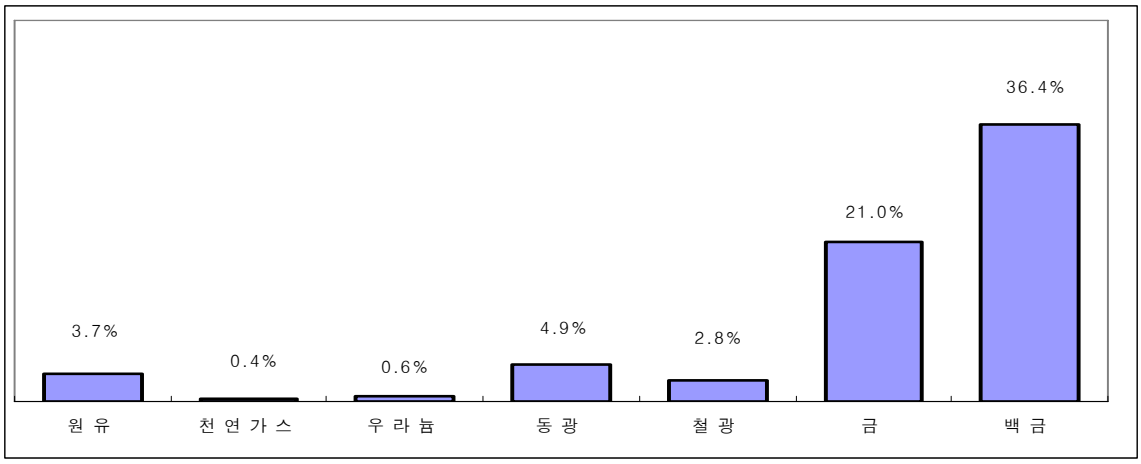
단위 : 백만 달러



주 : 아프리카 53개국 기준
자료 : 한국무역협회

한국의 대 아프리카 수입품은 광물 등 원자재와 1차 산품이 주종을 이루고 있으며 최근에는 원유의 수입 비중이 꾸준히 늘어나고 있다. 최근 3년간 우리나라의 대 아프리카 7대 자원 수입규모(연평균)는 약 20억 달러로 전세계 광물수입(560억 달러)의 3.5%를 차지하였다. 원유는 주로 콩고와 나이지리아에서 수입되고 있으며 백금과 철광석은 남아공이 주력 수입선이다.

<그림 2-23> 주요 자원별 아프리카 수입 비중



주 : 1) 사하라이남 아프리카 48개국 기준 2) 최근 3년간(2004~2006) 평균(중량기준)
자료 : 무역협회

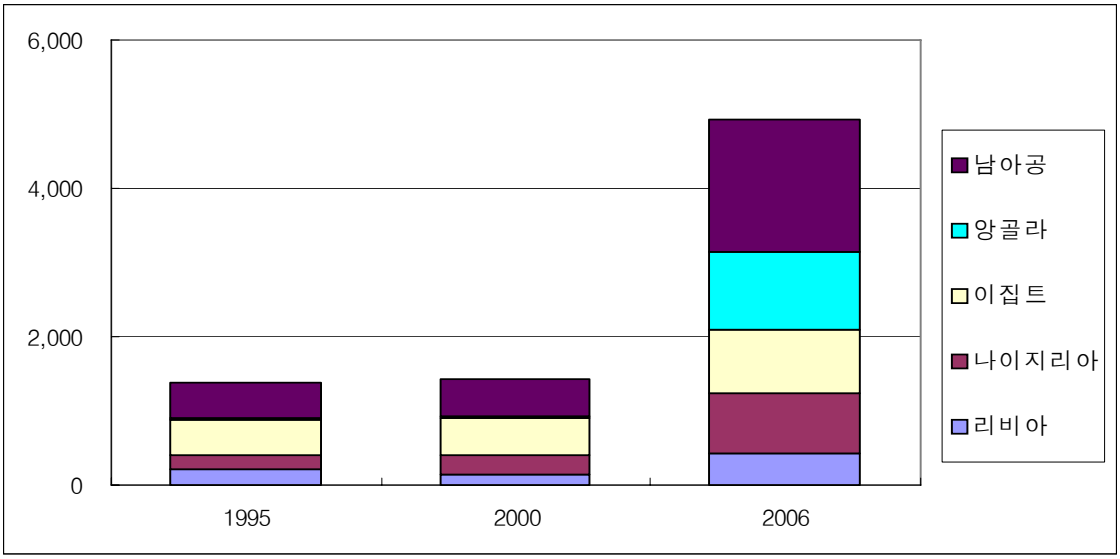
(2) 일부 국가에 대한 수출편중 현상과 연속성의 결여

한국의 대 아프리카 수출 특징 가운데 하나는 수출선이 일부 소수국가에 지나치게 편중되어 있고, 그 규모도 몇몇 국가를 제외하고는 소규모에 그치고 있음을 들 수 있다. 아프리카 53개 국가 가운데 한국의 최대 수출상대국은 중서부지역의 라이베리아로 나타나고 있으나, 이는 동국이 취하고 있는 편의취적제도에 따라 제3국에 대한 선박수출이 동국의 수입통계에 포함되기 때문이며, 실제로는 남아공, 나이지리아, 앙골라, 이집트, 리비아 등 5개국에 수출의 50% 이상이 집중되고 있다. 최대 수출 대상국은 남아공으로 2006년 기준 약 20억 달러로 18%를 차지하고 있다.

더욱이 다른 수출시장에 비해 수출규모의 변동 폭이 심해 수출이 불안정하고 연속성을 결여하고 있다. 이는 무엇보다도 아프리카가 안정적인 수출시장으로서의 면모를 보여주지 못하고 있음에 기인한다고도 할 수 있겠지만 다른 한편으로는 양자 간 교역이 아직 성숙단계에 이르지 못하고 있음을 의미하는 것이다.

<그림 2-24> 우리나라의 아프리카 5대 수출시장

단위 : 백만 달러



주 : 한국의 대 아프리카 총수출액 가운데 5개국이 차지하는 금액
자료 : 한국무역협회

(3) 한국 상품의 아프리카 시장점유율은 2~3%대로 미미

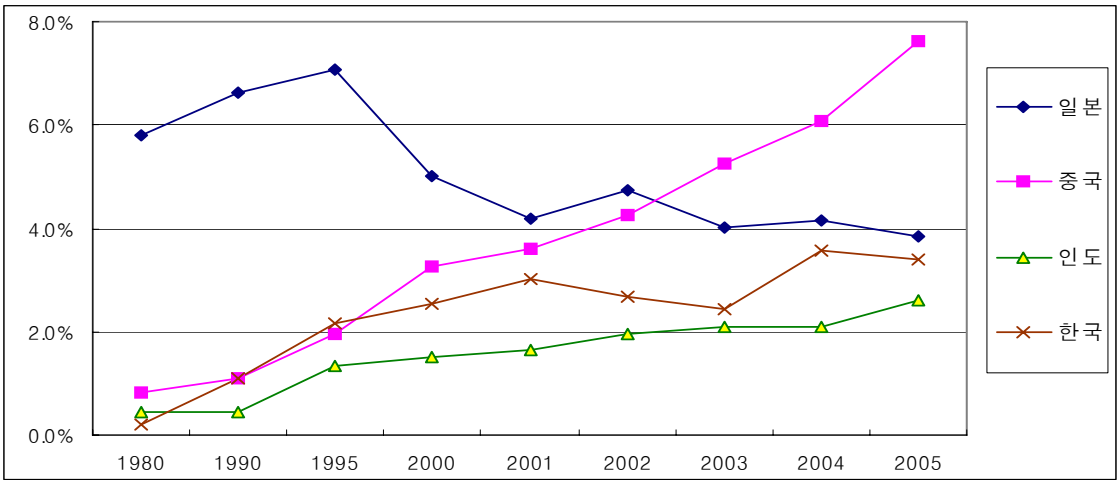
아프리카 시장에서 차지하는 한국 수출상품의 위상은 중국, 일본 등 경쟁국들과 비교해 볼 때 열세에 있다. 2000년 이후 한국의 대 아프리카 수출이 전반적인 수출호조에 힘입어 꾸준히 증가하기 시작하여 2006년에는 드디어 100억 달러 가까이에 이르렀다. 하지만 수입시장 점유

율 측면에서 보면 2~3%선으로 여전히 미미한 수준에 머물고 있다.

이에 반해 아프리카 내 중국의 위상이 급격히 높아지고 있는데, 1990년대 당시 2.0%에 머물렀던 중국 상품의 시장점유율이 2005년에는 8%대에 육박하고 있다. 이는 무엇보다도 저가 상품공세를 앞세운 무차별적인 시장공략에 따른 것으로 그 비중은 더욱 빠른 속도로 늘어날 것으로 예상되고 있다. 중국의 아프리카 전략은 국제사회에서의 리더십 강화와 석유자원 확보 이외에도 상품시장 개척이라는 다목적 전략에 따라 이뤄지고 있다.

<그림 2-25> 아시아 주요국의 아프리카 시장점유율 비교

단위 : %



자료 : IMF. 2007.3. *Direction of Trade Statistics.*

(4) 빈약한 투자 관계

우리나라의 대 아프리카 투자실적은 2006년 말 누계기준 199건에 약 12억 달러로 전체 해외투자액의 1.7%에 불과하다. 최근 들어 아프리카에 대한 관심이 높아지면서 원유개발 및 도소매업(주로 대기업 판매법인) 등 일부 업종을 중심으로 직접투자가 조금씩 늘어나고는 있으나 뚜렷한 증가세를 보이고는 있지 못하다.

우리나라의 아프리카 유전개발 참여현황(2006.6 기준)

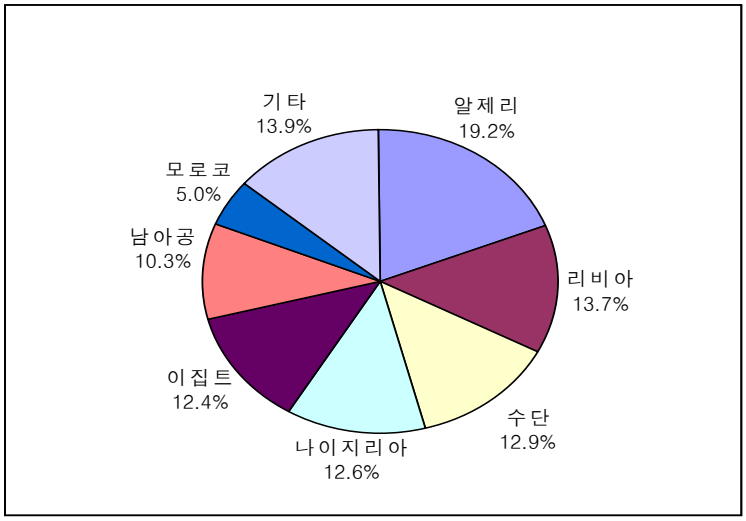
사 업 명		허가일	지분(%)	참여업체별 지분(%)
생산사업	이집트(북자파라나)	'89.5	25.0	SK(25)
	리비아(Elephant)	'91.1	16.7	석유공사(8.3)·SK(4.2) 등
	코트디브아르(CI-11)	'97.1	13.0	SK(13)
	알제리(이사우엔)	'92.2	25.5	삼성(17)·인천정유(8.5)
탐사사업	적도기니(Area-C)	'95.10	6.5	SK(6.5)
	적도기니(Area-D)	'95.10	10.0	SK(10)
	코트디브아르(CI-01)	'95.10	15.0	SK(15)
	베냉(2광구)	'04.12	80.0	석유공사(80)
	베냉(3광구)	'04.12	80.0	석유공사(80)
	나이지리아(OPL-321)	'06.3	60.0	석유공사(45)·한전(9)·대우조선해양(6)
	나이지리아(OPL-323)	'06.3	60.0	석유공사(45)·한전(9)·대우조선해양(6)
	마다가스카르(Majunga)	'06.6	20.0	SK(20)

자료: 대한석유협회

업종별로는 석유 등 에너지 개발 사업을 포함한 광업(45%), 숙박음식점(20%)을 비롯한 제조업(17%), 도소매업(14%) 등이 주류를 이루고 있으며, 국가별로는 역시 아프리카 유망 신흥시장인 알제리, 리비아, 나이지리아, 수단, 이집트, 모로코 등에 집중되어 있다.

아프리카 국가 중 가장 많은 투자금액을 보이고 있는 국가는 북아프리카의 알제리로, 이는 주로 대규모의 에너지 관련 건설 플랜트 투자에 기인하고 있다.

<그림 2-26> 한국의 대 아프리카 국별 직접투자 비중



주 : 2006년 12월 투자금액 기준
자료 : 수출입은행. 해외투자통계정보.

우리나라의 대 아프리카 투자진출이 빈약한 것은 기본적으로 아프리카가 여러 측면에서 투자시장으로서의 면모를 갖추지 못했고, 우리 또한 투자진출에 대한 특별한 이니셔티브를 갖지 못하고 있는데 기인한다. 이는 한국과 아프리카 간의 투자관련 제도를 통해서도 쉽게 알 수 있는데 현재 투자보장협정은 아프리카 53개국 중 6개 국가와만이 체결된 상태이다. 그리고 투자진출의 또 다른 제도적 기본요건인 이중과세방지협정은 모로코, 이집트, 남아공 등 3개 국가와만 체결된 상태이다.

<표 2-41> **한국-아프리카 투자관련 협정체결 현황**

투자보장협정(6개국)	이중과세방지협정(3개국)
알제리(2001), 모로코(2001), 나이지리아(1999), 남아공(1997), 이집트(1997), 세네갈(1985)	모로코(2000), 이집트(1994), 남아공(1996)

주 : ( )는 발효일 기준
자료 : 외교통상부 조약국

2. 경제성장 잠재력

1) 석유개발 잠재력

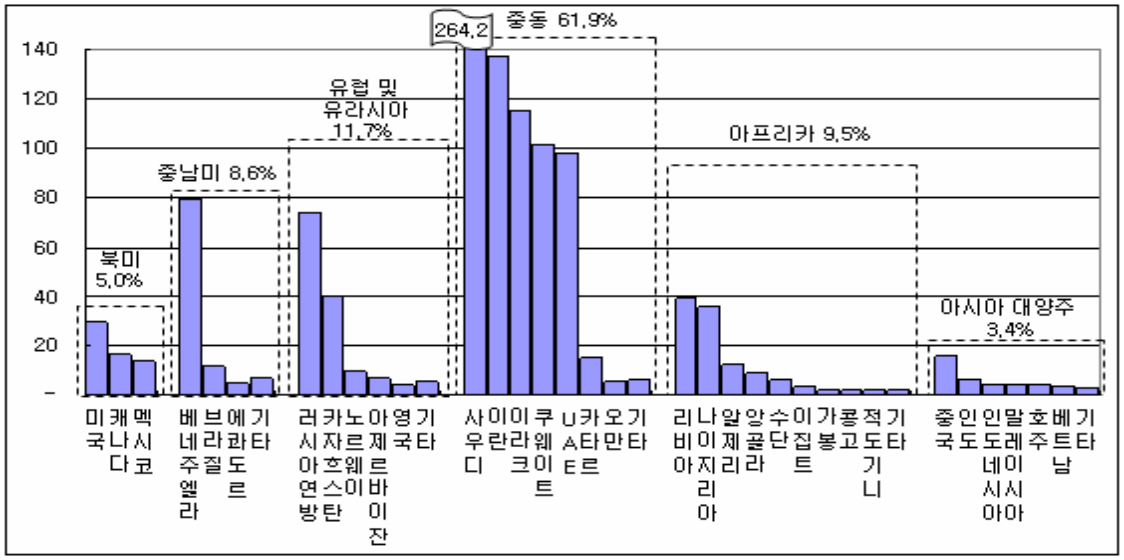
아프리카 대륙은 상당한 규모의 석유자원을 보유하고 있는 미개척지로 앞으로 막대한 개발이익을 낳을 것이라는 것이 대다수 전문가들의 지배적인 전망이다. 현재 세계에서 차지하는 아프리카 대륙의 원유매장량과 생산량 비중은 각각 7%대, 10%대로 세계적인 산유지역은 아니지만 개발 붐이 본격화될 경우 걸프지역에 버금가는 새로운 원유공급 센터로 부상할 것이라는 전망도 제기되고 있다. 특히 나이지리아와 앙골라, 적도기니 등의 신흥 산유국이 몰려있는 서아프리카 기네아만의 경우에는 심해유전개발이 본궤도에 오르면서 2008년경에는 일일 생산량이 700~800만 배럴에 육박할 것으로 평가되고 있다.

미국과 중국을 비롯한 국제 오일메이저들이 아프리카 석유개발에 공세적으로 나서고 있는 이유도 이 지역의 개발 가능성이 그 만큼 높기 때문이다. 아직까지 아프리카는 중동이나 가스피해에 비견될 수는 없겠지만 개발 잠재력 측면에서 보면 일정부분 중동지역 대체가 가능한 지역이라고 할 수 있다.

아프리카 대륙의 석유자원 매장량(2005년 기준)은 전세계 매장량의 7~8%에 해당하는 1,000억 배럴 정도로 밝혀지고 있는데, 이를 지역적으로 대별해 보면 기니아만(Gulf of Guinea)을 중심으로 하는 서부지역과 북부지역으로 크게 양분되어 있다. 국가별로 보면 북아프리카의 리비아(34.9%)와 알제리(10.5%)가 아프리카 전체 매장량의 절반정도를 차지하고 있으며, 나머지는 나이지리아(31.5%), 앙골라(7.8%) 등으로 주로 서아프리카 기네아 만 지역에 집중되어 있다.

<그림 2-27> 세계 지역별 석유매장량 분포도

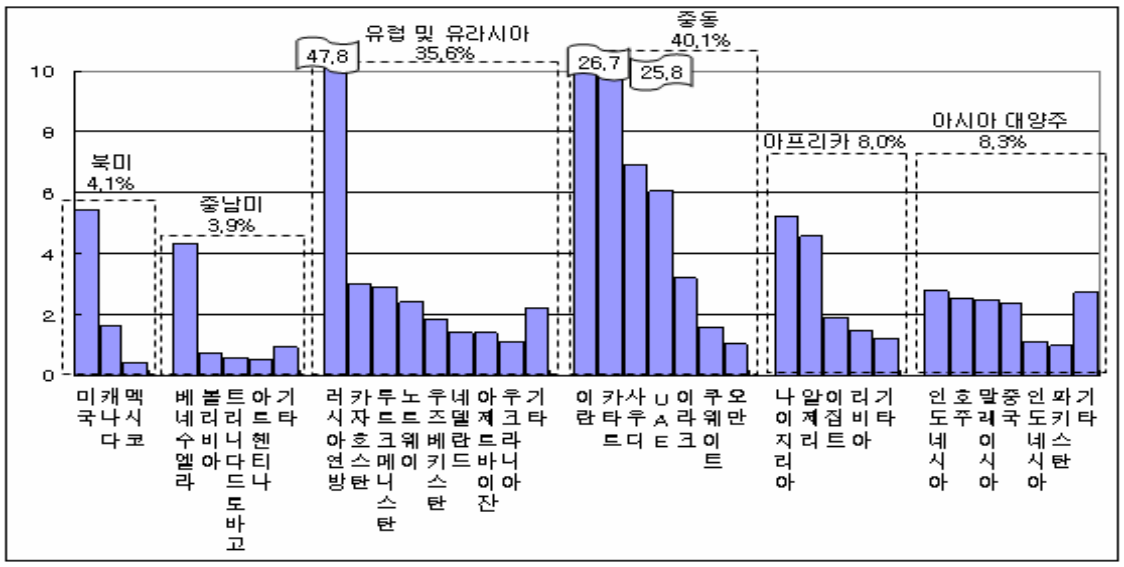
단위: 10억 배럴, %



주 : 2005년 기준
자료 : British Petroleum, BP Statistical Review of World Energy June 2006.

<그림 2-28> 세계 지역별 천연가스 매장량 분포도

단위: 조 m3, %



주 : 2005년 기준
자료 : British Petroleum, BP Statistical Review of World Energy June 2006.

2) 광물자원 개발 잠재력

아프리카의 경제적 위상은 미미하나 자원개발 측면에서의 잠재력은 결코 무시할 수 없다. 아프리카의 광물자원 잠재력은 전세계 면적의 1/5에 해당하는 광활한 대륙에 매장되어 있는 엄청난 양의 지하자원에서 비롯되고 있는데, 자원안보가 점점 더 중요해지고 있는 현실에서

아프리카는 자원개발 대상지역으로서 세계 각국으로부터 각별한 주목을 받고 있다.

자본 및 기술의 부족으로 아직까지 탐사 및 개발활동이 본격적으로 이루어지지 않고 있으나, 희귀금속을 포함한 각종 광물자원의 매장량은 세계에서 독보적인 수준에 이르고 있어 자원에 관한 한 아프리카는 개발 잠재력은 무궁무진한 것으로 평가되고 있다.

광업진흥공사, 마다가스카르 니켈광산 개발권 획득

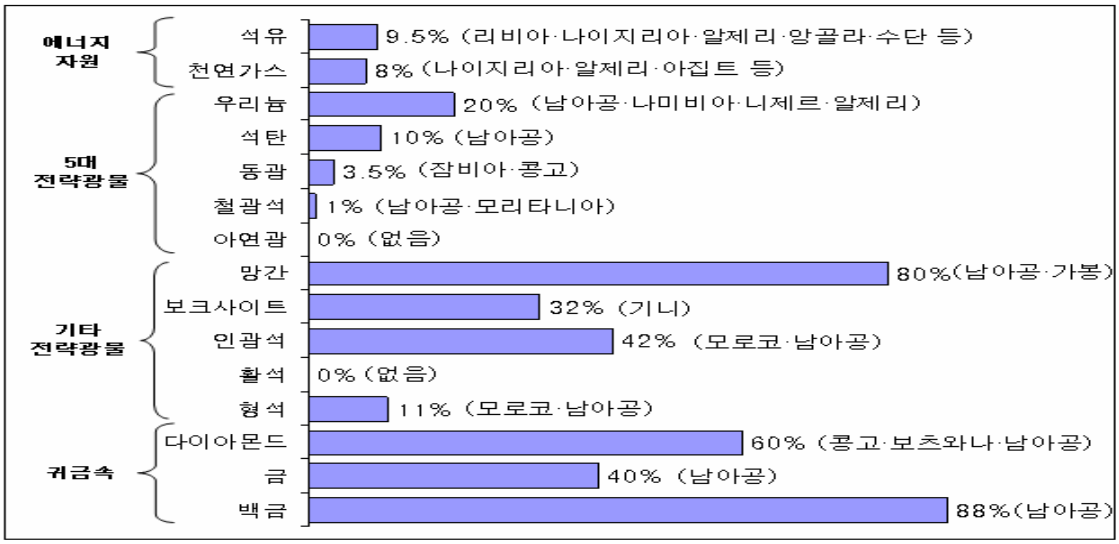
광업진흥공사는 2005년 11월 대우인터내셔널 등과 컨소시엄을 구성, 세계 3대 니켈광산인 마다가스카르의 암바토비 광산개발권을 확보하였다.

광업진흥공사 컨소시엄은 암바토비 광산 개발프로젝트의 지분 27.5%를 인수하고 향후 5년 동안 11억 달러 이상을 투자할 계획이다. 이는 해외 광산개발사업 중 최대 규모로 2010년부터 매년 최대 3만 톤(이는 국내 연간 수요량 12만 톤의 25%에 해당)의 니켈을 국내에 들여올 수 있을 것으로 기대하고 있다.

아프리카의 지하자원은 다이아몬드, 백금 등 광물자원과 원유 및 천연가스 등 에너지 자원으로 크게 대별되는데, 광물자원 가운데에서도 특히 망간, 다이아몬드, 백금은 세계 매장량의 각각 80%, 60%, 88%로 독보적인 수준에 이르고 있다. 이 밖에도 크롬, 우라늄, 인산염 등의 희귀금속과 여타 광물의 매장량 및 생산량도 세계적인 규모를 자랑하고 있다.

<그림 2-29>는 한국의 전략광물 및 귀금속 등 주요 광물의 아프리카 부존 비중을 보여주고 있는데, 원전 설비연료로 중요성이 높아지고 있는 우라늄을 비롯하여 망간, 다이아몬드, 금 등 여러 전략적 광물들이 다량으로 매장되어 있음을 알 수 있다.

<그림 2-29> 한국 전략자원의 아프리카 자원 부존 현황



자료: BP statistical review of World Energy 2006; The CRB Commodity Yearbook 2005; USGS, Mineral Commodity Summaries 2006.

3. 경제성장 위험요인

1) 국가 위험(Country Risk)

아프리카에는 저개발 국가들이 공통적으로 겪고 있는 문제라고 하기에는 너무나 많은 리스크들이 존재하고 있다. 지난 1960년대 독립 이후 40년 이상이 지난 현재, 아프리카 국가들은 정치적 안정과 민주화를 정착시켜 나가고는 있지만 정치적 불안요인이 상존하고 있는 국가들 또한 적지 않다. 나이지리아, 수단, 콩고, 앙골라, 에티오피아, 소말리아 등의 국가들에서는 아직도 정정불안과 분쟁의 불꽃이 커지지 않고 있다. 아프리카 분쟁의 이면에는 인종적, 종교적인 대립이 정치적인 이해관계와 복잡하게 얽혀 있어 평화를 정착시키는 문제가 그리 간단하지가 않다. 특히 아프리카 최대 산유국인 나이지리아에서는 250여개의 종족과 기독교·회교도 간의 갈등으로 유혈사태와 폭력사태가 사라지지 않고 있다. 이는 사업특성상 많은 기간이 소요되는 석유개발과 같은 투자 진출사업에 있어 상당한 위협요인으로 작용하고 있는데, 실제로도 내전과 원유 약탈행위 등으로 원유생산이 중단되는 경우가 자주 발생하고 있다. 지역정세가 불안한 서아프리카 기니아만에서는 조직화된 범죄조직(crime syndicate)에 의한 원유절도 규모가 하루 7만~30만 배럴에 달하고 있는 것으로 추정되고 있다. 이는 대부분 자금세탁 과정을 거쳐 무기 밀거래로 이어지고 있는 것으로 밝혀지고 있는데, 이를 금액으로 환산(배럴당 60달러로 가정)하면 최소한 연간 15억 달러에 달하고 있다.

수단의 경우 지난 20년 이상 지속된 장기간의 내전은 전국토를 피폐화시키며 인종 간의 대량학살로 이어졌다. 수단 남부지역의 기독교 반정부 세력에 대한 이슬람 정부군의 “인종청소”로 사망자 수가 250만 명을 넘어서는 비극이 자행되었다. 이러한 고질적인 정정불안은 아프리카를 세계에서 가장 낙후된 지역에서 벗어나지 못하게 하는 주범이 되고 있다.

국민소득 5천 달러의 남아공에서도 아프리카 리스크는 예외가 아니다. 남아공의 실업률[14]은 이미 사회적 위험수위에 도달했고 이는 절도 및 살인 등의 각종 범죄로 이어지고 있다. 이러한 범죄는 남아공 내 기업 활동을 저해하는 가장 큰 위협요인으로 작용하고 있다. 특히 콜롬비아 다음으로 높은 남아공의 살인 범죄율은 외국방문객들의 안전까지도 위협하고 있다. 남아공을 포함한 사하라이남 아프리카 지역에는 약 3천만 자루의 무기(소총)가 유통되고 있는 것으로 추정되고 있는데, 이는 인구 20명 가운데 한명이 무기를 소지하고 있다는 계산이다.

아프리카의 암울한 모습은 이것뿐만이 아니다. 남아공을 비롯한 아프리카의 에이즈 문제는 매우 심각한 수준인 것으로 밝혀지고 있다. 세계은행 보고서는 에이즈 문제를 시급히 해결하지 않는다면 남아공 경제가 붕괴되어 아프리카 빈곤국으로 전락하게 될 것이라는 극단적인

14) 남아공 정부당국의 발표에 따른 공식 실업률은 26%(이 자체로도 개도국 가운데 가장 높지만) 이지만 실질적으로는 40%를 훨씬 상회하고 있다. 특히 35세 이하 청년층의 실업률은 무려 70%에 육박하고 있다.

전망까지 내놓고 있다.

아프리카 경제가 지속적으로 성장할지의 여부는 결국 그들이 안고 있는 잠재적인 위험요인을 어떻게 극복하는가에 달려 있다. 그러나 이러한 위험요인들은 단기적으로 볼 때 아프리카 정부의 해결 능력을 초과하고 있다.

2) 비즈니스 리스크(Business Risk)

아프리카는 열악한 비즈니스 환경으로 신뢰를 얻지 못하고 있다. 높은 정치적 리스크와 함께 투명성, 경제자유도, 투자신뢰도 등의 지표상에서도 아프리카 국가들은 하위권에서 벗어나지 못하고 있다. 물론 이런 각종 지표들은 정치, 경제가 발전하면서 점차 개선될 것으로 예상은 되지만 그 발전과정은 많은 세월을 요구할 공산이 크다.

최근 차드 정부는 Chevron 등 자국 내 오일 다국적 기업에게 아무런 법적 근거도 없이 5억 달러의 세금을 납부하던지 사업을 철수하던지 양자택일을 하라는 통보를 보냈다고 한다. 서아프리카 지역에 도로공사를 수주 받아 진행하던 한 건설사는 낮 동안 공사를 진행해 놓으면 밤에 철재 보강재를 훔쳐가기 위해 끊임없이 도로를 다시 파헤쳐 놓은 도둑들로 인해 공사포기를 검토하고 있다고 한다.

만일 시에라리온에서 외국기업이 편법을 쓰지 않고 정직하게 법정 세금을 모두 납부한다면 세금 납부액이 이익금의 3배에 달한다는 불평도 나오고 있다. 그리고 콩고민주공화국에서 사업허가를 받으려면 최소 155일이 걸리고, 앙골라에서는 47개의 험난한 절차를 거쳐 약 1,000일이 소요된다고 한다.

6년 연속 마이너스 성장을 지속하고 있는 짐바브웨는 연 1,000%가 넘는 살인적인 인플레에 시달리고 있으며, 10% 내외라는 잠비아의 공식 에이즈 환자비율은 실제 30%를 넘어 이를 해결하지 못하다면 심각한 국가안보 문제를 겪게 될 것이라는 주장이 설득력을 얻고 있다.

아프리카 최대 시장이자 2010년 월드컵 개최를 앞두고 있는 남아공에는 각종 사업기회가 많지만 흑인기업육성정책(BEE), 정치세력화한 강성 노조, 높은 임금수준, 극심한 환율불안 등과 같은 여러 요인들로 말미암아 시장진입이 용이하지 않다. 흑인기업육성정책은 흑인기업을 집중 육성하는 것을 골자로 하고 있는데 BEE는 현재 남아공 비즈니스에서 관련되지 않는 분야가 없을 정도로 포괄적으로 적용되고 있다. 여기에는 흑인의 소유지분 비율, 흑인종업원 비중, 흑인기업으로부터의 조달비중 등에 대한 가이드라인이 구체적으로 제시되어 있다. 만일 이러한 사항이 지켜지지 않을 경우에는 정부사업 참여는 물론이고 정부의 각종 지원을 배제하는 것으로 원칙으로 하고 있다. BEE 정책은 외국계 회사에게도 엄격하게 적용되고 있어 정부조달이나 투자 등 제반 비즈니스 활동에 있어 절대적으로 불리한 입장에 처할 수밖에 없다.

석유 개발사업의 경우에 있어서도 아프리카가 지니고 있는 구조적 특성으로 말미암아 적지

않은 비즈니스 리스크가 상존하고 있다. 우선 높은 개발비용을 들 수 있다. 서아프리카의 경우 대부분의 유전이 심해지역에 위치해 있어 시추장비 등 관련 장비의 수송 및 개발비용이 높아 경제성 확보가 쉽지 않다. 해상유전은 육상유전에 비해 개발비용이 훨씬 높은데, 예컨대 사우디아라비아산 원유의 경우 배럴당 판매가격이 2~5달러이더라도 수익성이 유지되는 반면에 심해유전에서 생산되는 원유의 경우에는 배럴당 가격이 최소한 14~16달러 수준은 되어야 수익성이 있는 것으로 알려지고 있다.

그 다음으로는 유전개발과 관련한 제반 인프라기반의 취약성을 들 수 있다. 아프리카 진출 석유기업들이 개발사업에 있어 가장 어려운 이유로 꼽을 만큼 아프리카 대부분 국가들의 인프라시설과 제반여건은 매우 취약한 실정이다. 아프리카에는 원유를 비롯한 에너지자원이 다량 매장되어 있으나, 열악한 인프라로 인해 개발에 상당한 어려움을 격고 있으며 이로 인한 연간 경제손실이 국내총생산의 3% 이상에 이르는 것으로 추정되고 있다.

이외에도 우리의 입장에서 보면 지리적 원거리성을 들 수 있는데 아프리카에서 원유를 개발, 생산하여 이를 국내시장으로 운송하는 데에는 막대한 수송비용이 소요될 수밖에 없다. 서아프리카에서 우리나라까지의 운송거리는 10,500 마일로 멕시코, 베네수엘라 등 중남미 산유국보다 더 멀며 운임기준율도 원유도입 대상국 중 가장 높다.

4. 종합평가

최근 BRICs 이후의 새로운 유망시장 발굴에 대한 관심이 높아지고 있다. 기존의 선진시장은 물론 BRICs 등과 같이 잘 알려진 신흥시장의 경우, 이미 시장경쟁이 치열한 레드오션이기 때문에 차세대 유망신흥시장 발굴에 대한 관심이 커지고 있다. 물론 BRICs 국가들이 세계경제의 큰 축을 형성하겠지만 새로운 기회의 시장을 찾고 있는 기업들에게 있어 아프리카는 지구상에 마지막으로 남아 있는 '블루오션'이 되고 있다.

아프리카에서는 무엇보다도 선점효과를 기대할 수 있다. 유럽의 시장지배력이 널리 퍼져 있고 최근에는 중국이 공세적으로 가세하고 있어 아프리카도 글로벌 경쟁지역으로 변모하고 있으나, 그래도 다른 지역에 비해서는 경쟁이 덜 치열한 시장이다. 사실, 정치·경제적으로 안정된 기존의 선진 해외시장은 이미 포화상태이고 브릭스 등 이미 널리 알려진 신흥경제국 또한 선점 효과를 기대하기 어려울 정도로 시장경쟁이 치열하다. 이제는 이미 널리 알려진 기존의 신흥국가보다는 아프리카와 같은 잠재적 또는 뉴프런티어 시장으로 눈을 돌려야 할 때이다. 레드오션보다는 아프리카와 같은 블루오션에 더 많은 기회가 있을 수 있다. 리스크가 높은 시장에서 높은 수익을 창출하는 이유가 바로 그것이다.

아프리카는 그 동안 마켓으로서의 가치가 부각되지 않았으나, 근래 들어 새로운 변화의 흐름이 형성되면서 무한한 잠재력을 지닌 새로운 성장가능지대로 인식되어 가고 있다. 이러한

변화의 근저에는 정치적 발전과 함께 경제적 역동가능성, 개혁·개방화, 시장통합, 대외경제 관계 확대 등이 자리 잡고 있다. 아프리카대륙의 변화의 조짐은 특히 최근 들어 나타나고 있는 역동적 경제성장에서 잘 드러나고 있다. 장기간에 걸쳐 정체상태에 머물러 있던 아프리카 경제성장률이 1990년대 중반 이후 괄목할만한 성장세를 이어가고 있다. 이에 대해 낙후된 경제구조와 절대적 빈곤에서 벗어나 역동적 경제성장을 이룩하기에는 역부족이라는 평가가 제기될 수 있으나, 아프리카국가들이 과거의 정책적 실패를 인정하고 지속적인 개혁 및 개방화를 통해 시장경제체제로의 전환을 서두르고 있다는 점 등을 감안하면 이제 아프리카도 과거의 경제적 낙후에서 벗어나 안정적인 성장궤도에 진입할 수 있다는 새로운 가능성을 보여주고 있다.

개방화와 더불어 아프리카시장의 변화를 주도하는 또 다른 중요한 변화의 바람은 시장통합 정책이다. 즉, 지역통합에 대한 세계적인 조류와 함께 아프리카지역에서도 경제통합의 열풍이 불고 있는데, 기존의 경제통합을 보다 강화하여 자유무역협정 등 새로운 형태의 경제통합체로 발전시키려는 노력이 끊임없이 전개되고 있다.

역사적으로 볼 때 아프리카국가 간 지역경제협력체는 많은 난관에 봉착하면서 실질적인 진전을 이루지 못한 것이 사실이다. 회원국의 이해를 일치시키기가 그 만큼 어려웠기 때문이다. 그러나 21세기 들어 그 동안 신흥공업국 변두리에 머물러 있던 아프리카제국들이 경제개발의 원동력을 자유무역권 형성에서 찾고 있으며, 이들 통해 협소한 국내시장의 제약요인을 극복하고 지역경제의 역동성을 개발하려 하고 있다.

이 같은 흐름은 기본적으로 역내국가간 관세인하 및 각종 비관세장벽 철폐 등을 통해 협소한 시장규모를 극복하고 시장 확대를 꾀함으로써 상호보완적 경제발전을 이루려는 공감대를 바탕으로 하고 있다.

수입자유화 역시 1990년대 초반 이후 아프리카국가들이 추진하고 있는 가장 중요한 정책적 변화이자 경제개혁정책의 핵심을 이루고 있다. 아프리카국가들은 보호주의적, 규제적 색채가 강했던 종래의 정책에서 탈피하여 1990년 이후 자유무역체제로 전환한 이후 현재는 거의 모든 국가들이 시장개방을 가속화하는 자유화정책을 채택하고 있다. 수입자유화는 크게 수입제한 품목의 폐지, 관세인하, 관세체계의 단순화, 비관세장벽의 완화 등으로 나타나고 있다. 이 같은 변화의 흐름은 아프리카경제의 글로벌경제체제로의 편입을 의미하는 것으로 볼 수 있다.

투자 자유화에도 박차를 가하고 있다. 아프리카국가들은 국내 토착자본이 절대적으로 부족한 상황에서 심각한 실업난 해소와 지속적 경제성장을 위해서는 외국인투자 유치만이 유일한 대안임을 자각하고, 투자법령 개정, 상호투자협정(BITs) 체결, 외국기업의 본국송금 자유화, 민영화, 인센티브 확대 등 제도정비를 통해 각종 유인정책을 강구해 나가고 있다. 아울러 그 동안의 수입대체산업 육성정책에서 탈피, 제조업육성을 통한 수출산업 진흥에 역점을 두고 투자대상 분야에서도 문호개방의 폭을 확대해 나가고 있다.

이러한 아프리카 각국의 외자유치 노력은 아프리카경제의 성장가능성, 경제통합, 무역자유화 등과 같은 대내외적 여건과 결부되면서 새로운 투자유망지역으로 주목되고 있다. 투자대상 분야도 일반적인 인식과는 달리 제조업과 서비스 부문으로 확대되고 있다. 광업, 석유가스 개발사업, 농업, 농산물가공업 등의 자원지향형 산업에 국한되었던 과거와는 달리 제조업과 서비스부문으로 다변화된 양상을 나타냄으로써 투자의 질적 고도화가 진행되고 있다.

이 같은 사실은 종래와는 다른 개발패턴, 즉 시장경제적 개발정책이 어느 정도 성공을 거두고 있는 가운데 이제 아프리카도 세계경제의 흐름에 편입되어 가면서 고도성장이 하나의 추세로 자리잡게 될 가능성이 높아지고 있음을 의미하는 것으로 해석할 수 있다.

아프리카와의 협력관계가 성숙되지 않은 우리나라로서는 아프리카 모든 국가들에 대해 동등한 협력관계를 구축하는 것은 현실적으로 어렵다. 따라서 53개국에 이르는 방대하고도 사실상 미개척지라 할 수 있는 아프리카 시장에 대한 효율적인 전략적 접근을 위해서는 거점시장 선정은 중요한 의미를 지닌다. 집중적인 시장개척 노력을 기울여야 할 중점시장을 선정, 이를 중점적으로 관리하고, 나아가 단계적으로 시장영역을 인근국가로 확대해 나간다는 전략이 필요하다. 중점국가 선정과 관련하여 고려해야할 사항은 자원개발 잠재력, 수출시장으로서의 가치, 미래의 성장 잠재력 등이며, 이와 같은 논거에 기초하여 우리나라가 집중적으로 시장개척 노력을 기울여야 할 핵심국가로는 남아공, 알제리, 이집트, 나이지리아 등을 들 수 있다. 이들 국가들은 자원 확보, 건설 플랜트, 수출 등 거의 모든 분야에서 일차적으로 관심을 두어야 할 시장이다. 상기 거점국가들은 각종 경제공동체에서 역내 자유무역 등 시장통합을 주도적으로 이끌고 있는 만큼 이들 시장은 교두보로서 전략적 가치도 지니고 있다. 특히, 아프리카 최대의 경제부국인 남아공은 세계적인 자원의 보고이자 사하라이남지역의 핵심적인 물류유통센터로서의 기능을 수행하고 있는 아프리카 최대의 전략적 거점시장이다. 남아공의 경제력은 아프리카 대륙에서 단연 독보적인 지위를 점하고 있으며 아프리카에서 성장 잠재력이 가장 높은 유망 신흥시장이다. 남아공은 아프리카 전체 경제규모의 25%, 사하라이남지역을 기준으로 하면 절반 가까이에 달하며, 1인당 국민소득도 구매력(PPP) 기준으로 1만 불을 상회하고 있다. 또한 아프리카 총교역의 1/4 정도를 차지하며 아프리카의 대외교역을 사실상 주도해 나가고 있다. 그리고 아프리카 전체 외국인직접투자(FDI)의 40～50% 정도를 끌어들이고 있다. 또한 남아공은 아프리카(사하라이남) 진출거점으로서의 활용가치가 매우 높다. 남아공은 SACU, SADC 등과 같은 아프리카 역내 통합을 실질적으로 주도해 나가고 있어 이들 지역의 진출을 위한 거점시장으로서의 가치를 지니고 있다.

제2장 중남미·대양주·아프리카 물류시장의 변화와 전망

제1절 중남미 물류시장의 변화와 전망

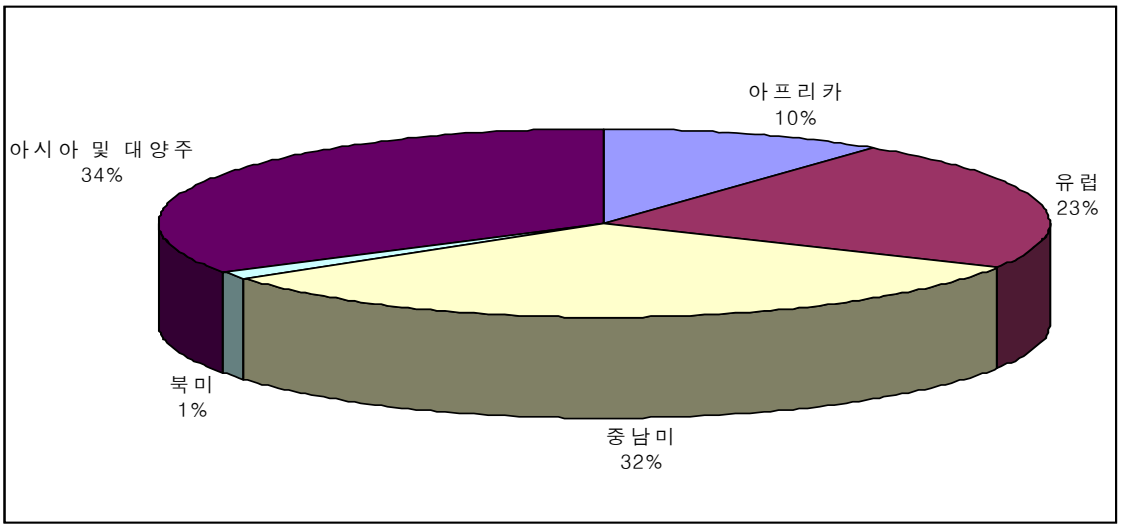
1. 중남미의 해운

1) 중남미 해운 현황 및 특징

(1) 선대 현황

중남미 지역의 국가는 외형상으로 전세계에서 가장 많은 선대를 보유하고 있다. 선박의 개방등록지로 유명한 파나마(Panama), 바하마(Bahamas), 앤티가바부다(Antigua and Barbuda), 버뮤다(Bermuda) 등이 모두 중남미 지역에 위치한 국가들이기 때문이다. 그리고 브라질, 베네수엘라 멕세코 등은 선박등록기준으로 각각 42위, 50위, 54위에 올라 있다. 이에 따라 전세계 선박을 등록 국가별로 집계한 통계에 따르면, 중남미 지역에 등록된 선박은 10,505척, 3억 275만 Dwt에 달하고 이는 전세계 선박의 32.1%에 달하는 규모이다. 세계 유수의 선사들 본부가 있는 유럽에 등록된 선대가 22.6%에 불과하고, 최근 급격한 선대확장이 이루어지고 있는 아시아 지역이 33.8%를 차지하는 것과 비교하면 중남미에 등록된 선박량이 어느 정도인지 짐작할 수 있다.

<그림 2-30> 중남미 지역 등록선대 비중(2006년)



자료 : ISL, *Shipping Statistics Yearbook 2006*, 2007.

그러나 중남미 지역에 등록된 선박은 대부분 자국의 조세, 노동, 환경기준을 회피하기 위해 조세천국인 파나마, 버뮤다 등에 등록된 편의치적 선박들이다. 따라서 실제 중남미 국가의 해운기업이나 국민이 소유한 선박은 전세계 선박의 1.2%에 불과한 수준이고, 상선대 기준으로 겨우 1%에 도달하는 정도이다. 중남미 지역에서 상선대를 가장 많이 보유한 국가는 브라질, 베네수엘라, 멕시코, 아르헨티나, 칠레 등 비교적 경제규모가 큰 나라들이 대부분이다. 즉 브라질은 151척, 285만 GT, 베네수엘라는 52척, 120만 GT, 멕시코는 130척, 94만 GT, 아르헨티나는 80척, 76만 GT 등과 같이 보유하고 있다. 따라서 중남미 개별 국가가 보유한 선대는 우리나라 선대의 1/10 정도 수준으로 볼 수 있다.

<표 2-42> 중남미지역 국가의 선대 보유현황(2006년)

구분	국가명	TOTALS			Cargo Carrying Ships				dwt % share of total
		No.	GT	Age	No.	GT	Dwt	Age	
전세계		39,209	703,263,146	22	33,730	680,847,086	1,003,865,069	21	100.00%
중남미	ARGENTINA	80	759,328	29	48	680,251	1,163,942	30	0.12%
	BAHAMAS	27	437,383	7	27	437,383	673,840	7	0.07%
	BARBADOS	1	5,739	42	1	5,739	928	42	0.00%
	BRAZIL	151	2,853,498	21	120	2,100,416	3,411,354	22	0.34%
	CHILE	91	1,282,754	19	65	1,242,973	1,676,913	19	0.17%
	COLOMBIA	18	50,624	29	16	48,134	75,790	28	0.01%
	CUBA	37	156,525	27	26	129,879	183,336	26	0.02%
	ECUADOR	35	224,100	25	30	217,599	360,538	25	0.04%
	GUYANA	6	9,747	38	5	8,247	12,376	41	0.00%
	HONDURAS	2	6,107	41	2	6,107	8,858	41	0.00%
	MEXICO	130	942,361	26	61	758,571	1,146,236	28	0.11%
	PANAMA	16	48,860	30	15	47,817	72,435	31	0.01%
	PARAGUAY	12	19,277	39	12	19,277	20,489	39	0.00%
	PERU	23	175,483	27	19	170,135	264,306	27	0.03%
	URUGUAY	21	113,227	25	16	102,877	119,379	21	0.01%
	VENEZUELA	52	1,199,221	24	48	1,060,925	1,804,525	24	0.18%
	소계	702	8,284,234		511	7,036,330	10,995,245		1.10%
	비중	1.8%	1.2%		1.5%	1.0%	1.1%		

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

중남미 국가가 보유한 선박을 선종별로 분석하여 얻을 수 있는 특징은 다음과 같다.

첫째, 중남미 국가가 보유한 선박의 선종은 자국 산업과 밀접하게 연관되어 있다. 즉 원유수출이 많은 브라질, 베네수엘라, 멕시코 등의 국가는 원유운반선과 제품수송선이 절대적으로 많다. 반면 칠레 등과 같이 석유자원이 없는 국가는 일반화물선의 비중이 높다.

둘째, 컨테이너 선박 등과 같은 현대화된 선박이 절대적으로 부족하다. 중남미 5개 주요국이 보유한 컨테이너 선박은 6척에 불과하다. 이는 해운산업의 발전 정도가 매우 낮다는 것을 의미하고 또 한편으로 향후 컨테이너 선박의 증가에 대비한 컨테이너 부두의 확장이 급격히 증가할 것으로 예상된다.

셋째, 고부가가치 선박이 전혀 없다. 해운시장에서 부가가치가 높은 선종은 자동차선, LNG선, 크루즈선 등을 들 수 있는데, 중남미 국가에서는 이들 선박을 보유하지 않고 있다. 다만 칠레에서 크루즈 선박을 5척 보유하고 있을 뿐이다. 향후 자동차의 수요가 증가하고 석유를 대체하는 에너지로 LNG가 사용될 경우 자동차선과 LNG 선박의 수요가 급격히 증가할 것으로 예상된다.

<표 2-43> 중남미 주요 국가의 선종별 선박 보유현황

구분	단위	ARGENTINA	BRAZIL	CHILE	MEXICO	VENEZUELA
TOTALS	No.	80	151	91	130	52
	GT	759,328	2,853,498	1,282,754	942,361	1,199,221
	Age	29	21	19	26	24
Cargo Carrying Ships	No.	48	120	65	61	48
	GT	680,251	2,100,416	1,242,973	758,571	1,060,925
	Dwt	1,163,942	3,411,354	1,676,913	1,146,236	1,804,525
	Age	30	22	19	28	24
Crude Oil	No.	2	17	5	4	13
	GT	61,048	724,490	169,675	97,294	589,316
	Dwt	105,689	1,276,398	291,928	164,369	1,072,124
Oil Product	No.	12	32	10	20	7
	GT	48,658	486,840	213,966	361,915	182,279
	Dwt	84,607	767,243	372,958	593,650	310,493
Chemical	No.	1	6	12	6	2
	GT	43,697	48,825	124,599	102,172	22,622
	Dwt	83,930	70,223	201,334	158,352	32,466
Bulk Dry	No.	6	17	13	3	2
	GT	145,377	527,192	242,783	51,216	81,957
	Dwt	249,182	951,283	406,881	84,892	148,890
General Cargo	No.	15	17	4	6	8
	GT	87,692	89,553	23,598	34,257	16,596
	Dwt	134,562	117,774	34,145	35,336	20,934
Container	No.	1	1	3	-	1
	GT	13,004	12,938	164,854	-	1,621
	Dwt	18,322	16,985	181,610	-	2,210
기타	No.	11	30	18	22	15
	GT	280,775	210,578	303,498	111,717	166,534
	Dwt	487,650	211,448	188,057	109,637	217,408

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

(2) 물동량 추이 및 전망

중남미 지역의 경제 발전과 원자재 공급 확대에 따라 중남미 지역의 물동량이 계속 증가하

고 또 항로도 급격히 발전하고 있다.

현재 중남미 지역으로 연결되는 주요 컨테이너 항로는 북미-중남미 항로, 유럽-중남미, 아시아-중남미 항로, 남남항로, 역내항로 등으로 대별된다. 이 중 아시아-중남미 항로의 경우 그동안 직항로가 없었으나, '최근 아시아와 남미, 특히 브라질과의 해상운송 물동량이 크게 증가하면서 이 항로 서비스의 중요성이 크게 증대하고 있다'.[15] 현재 아시아-중남미 항로는 아시아-미국(LA/LB)-중남미 루트, 아시아-아프리카(더반)-남미(부에노스아이레스) 루트 등으로 운항되고 있다. 남미-대양주-아프리카를 연결하는 남남항로(South-south)는 다른 항로에 비해 규모에 크지 않으나 독립된 항로로 운항되고 있다. 남남항로의 물동량은 2005년에 68만 TEU에 달하는 것으로 파악되었다. 그리고 남미 지역간을 연결하는 역내항로의 물동량은 108만 TEU로 분석되었다.

<표 2-44> 중남미 지역 컨테이너 항로 및 교역 물동량 현황(2005～2006)

단위 : 천 TEU

구 분	2005			2006		
	Southbound	Northbound	Total	Southbound	Northbound	Total
N.America - Latin America	2,100	163	2,263	2,250	2,450	4,700
Europe - Latin America	1,175	1,775	2,950	1,200	1,750	2,950
Far East - Latin America	975	1,160	2,135	1,150	1,200	2,350
South - South	340	340	680	480	630	1,110
Latin America(Intra Region)	-	-	1,085	-	-	1,084
합 계	4,590	3,438	8,028	5,080	6,030	11,110

주 : South : 라틴 아메리카, 아프리카, 호주 등을 포함

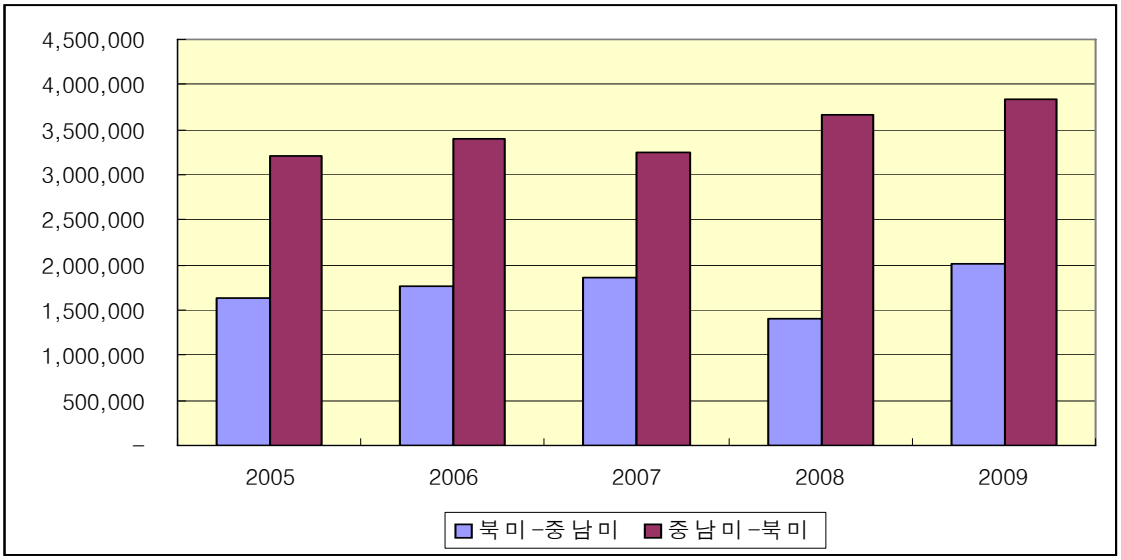
자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*; *Annual Container market Review and Forecast – 2007/2008*, September 2007. p. 38.

컨테이너 항로 중 북미-중남미 항로의 경우 연간 물동량은 2007년 기준으로 남향(북미-중남미)의 경우 187만 TEU, 북향(중남미-북미)의 경우 326만 TEU에 달할 것으로 보인다. 그리고 이 항로는 2009년에 남향의 경우 201만 TEU, 북향의 경우 384만 TEU 등 총 585만 TEU로 증가할 전망이다. 이에 따라 북미-중남미 항로는 2005년 이후 2009년까지 매년 4.8%씩 증가할 것으로 보인다.

15) 한국해양수산개발원, 「지구촌 해양수산」, 2005.3.7.

<그림 2-31> 북미-중남미 항로의 물동량 현황 및 전망

단위 : TEU

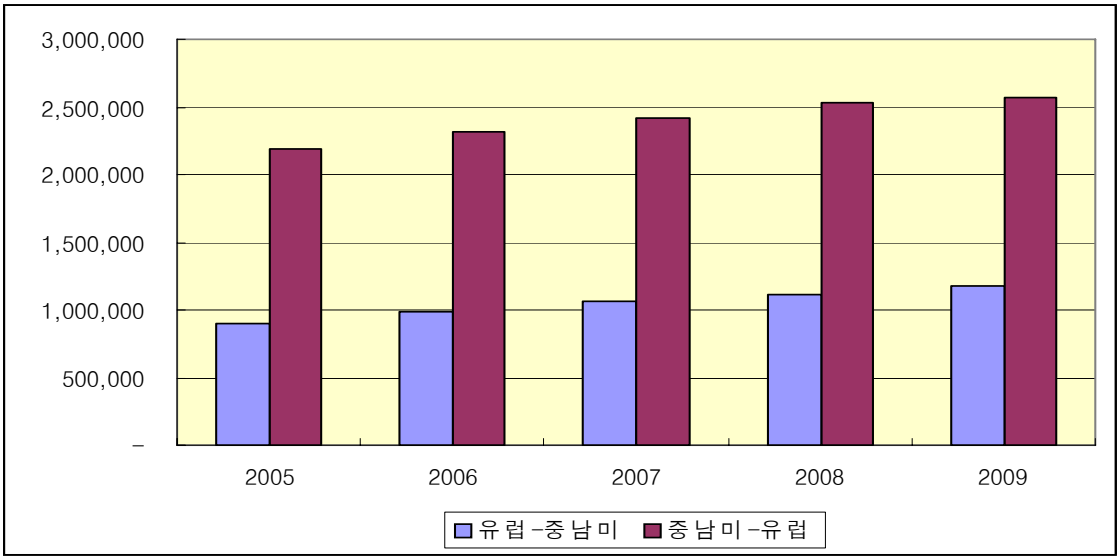


자료 : Containerisation International, 2007. 6.

유럽-중남미 항로의 경우 연간 컨테이너 물량은 2007년 기준으로 남향(유럽-중남미)의 경우 106만 TEU, 북향(중남미-유럽)의 경우 242만 TEU에 이를 것으로 예상된다. 그리고 이 항로는 2009년에 남향의 경우 117만 TEU, 북향의 경우 257만 TEU 등 총 374만 TEU로 증가할 전망이다. 이에 따라 유럽-중남미 항로는 2005년 이후 2009년까지 매년 5.0%씩 증가할 것으로 보인다.

<그림 2-32> 유럽-중남미 항로의 물동량 현황 및 전망

단위 : TEU



자료 : Containerisation International, 2007. 6.

이에 따라 중남미 항로는 세계 3대 기간항로와 같이 정시, 정요일, 동일선형 투입 등과 같은 형태로 발전하고 있다. 그 동안 중남미 항로를 비롯한 남북항로는 항로별 물동량 및 화물의 특성에 따라 투입되는 컨테이너선의 크기와 종류 및 운항빈도가 다양하게 결정되고, 선사 및 공동운항그룹에 따라 독자적인 운항항로가 선택되었다. 그러나 최근에는 북미, 구주 및 대서양항로 등 주요 동서 기간항로와 마찬가지로 동일한 선형 및 선종의 컨테이너선으로 구성된 주간 서비스(weekly) 체제가 일반화되고, 운항항로도 일반적인 패턴과 루트가 중요시되고 있다.

최근 중남미 항로는 운항하는 컨테이너선 척수가 전반적으로 늘어나는 가운데, 특히 2,500 TEU 급 이상 중・대형 컨테이너선이 급증하고 있다. 중남미 항로 운항선대는 2007년 현재 총 310척으로 2년 전에 비해 18.9% 증가했다. 반면 과거 남북항로의 주력 선형이었던 1,000～1,499 TEU 및 1,500～2,499 TEU급 컨테이너선의 경우 2007년 현재 45척과 177척이 운항되고 2년 전의 43척, 178척과 별다른 차이가 없다. 즉 중남미 항로에는 중・대형선의 투입이 집중적으로 진행되고 있음을 알 수 있다.

<표 2-45> 중남미 항로 투입선박의 선형별 현황

단위 : 척

구 분	1,000～1,499 TEU			1,500～2,499 TEU			2,500 TEU 이상			합계		
연도별	'05	'06	'07	'05	'06	'07	'05	'06	'07	'05	'06	'07
Europe - S. America & Caribbean	16	19	20	70	54	53	12	24	34	98	97	107
Asia - N. America - S. America	5	6	3	53	61	60	0	16	13	58	83	76
Asia - C. America - Caribbean	0	0	0	0	0	0	6	6	20	6	6	20
N. America - S. & C. America & Caribbean	22	26	22	53	55	56	17	19	21	92	100	99
Europe - N. America - S. America	0	0	0	2	0	0	5	0	0	7	0	0
Asia - Mediterranean/S. America	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	8	8
중남미 서비스(소계)	43	51	45	178	178	177	40	65	88	261	294	310

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B* ; Lloyd's Shipping Economist 2007. 5월호에서 재인용.

(3) 주요 선사의 중남미항로 시장 점유율

중남미 항로를 포함하여 세계 주요 남북항로는 유럽 선사들이 운항선대의 증강을 주도하고 있는 것으로 분석되었다. 중남미 항로를 포함하여 남북항로를 운항하는 선사로는 2007년 들어 총 192척의 컨테이너선을 남북항로에 투입하고 있는 덴마크 AP Moller 그룹의 머스크(Maersk)가 최대이며, 다음은 109척의 스위스 MSC, 99척의 프랑스 CMA CGM 그룹 및 65척의 독일 함부르크 쥐드(Hamburg Sud) 등으로 모두가 유럽 선사이다. 그리고 독일선사 하파그로이드도 이 항로에 투입하고 있다.

남북항로 전체의 운항선대에서 이들 4대 남북항로 선사들이 차지하고 있는 비중은 2007년

현재 각각 23.5%, 13.3%, 12.1%, 7.9%이며, 운항선박이 43척으로 비중이 5.2%인 6위의 독일 하파그로이드(Hapag-Lloyd)를 포함시키는 경우, 유럽 선사들이 전체의 남북항로에서 차지하는 비중은 62.0%에 달하고, 이는 2005년의 61.3%에 비해 다소 증대된 규모이다. 기타 선사로는 일본의 MOL이 2006년에, 그리그 대만의 에버그린(Evergreen)이 2007년 들어 남북항로 서비스를 본격적으로 실시하기 시작한 것으로 나타났다.

<표 2-46> 세계 10대 남북항로 서비스 그룹/선사별 투입선대 현황

단위 : 척, %

구 분	운항선사	투입선대			비중		
		'07	'06	'05	'07	'06	'05
AP Moller	Maersk Line, Safmarine	192	-	-	23.5	-	-
	Maersk Sealand, Safmarine	-	132	117	-	17.8	17.6
	P&O Nedlloyd	-	60	60	-	8.1	9.0
MSC	MSC	109	99	88	13.3	13.4	13.2
CMA CGM group	CMA CGM, ANL	99	71	35	12.1	9.6	5.3
	Delamas, OTAL	-	-	29	-	-	4.4
Hamburg Sud	Hamburg Sud, Alianca	65	58	51	7.9	7.8	7.7
CSAV group	CSAV, Libra-Montemar	49	49	40	6.0	6.6	6.0
Hapag-Lloyd	Hapag-Lloyd	43	35	-	5.2	4.7	-
	Contship, Lykes, TMM, ANZDI, Italia	-	-	27	-	-	4.1
NYK	NYK	35	34	27	4.3	4.6	4.1
MOL	MOL	31	22	-	3.8	3.0	-
PIL	PIL	20	23	20	2.4	3.1	3.0
Evergreen group	Evergreen, Italia Marittima	14	-	-	1.7	-	-
기 타		161	158	171	19.7	21.3	25.7
합 계		818	741	665	100.0	100.0	100.0

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B*

주요 지역별 남북항로 서비스의 연간 수송능력을 살펴보면, 남미 동안 항로가 남향(S/B) 343만 TEU, 북향(N/B) 355만 TEU로 최대로 나타났다. 그 다음은 대양주 항로로 남향 279만 TEU, 북향 268만 TEU, 남미 서안항로는 남향 201만 TEU, 북향 211만 TEU 등으로 나타났다. 그러나 증가율에 있어서는 남미 서안 항로의 연간 수송능력이 2005년 이후 2년간 남향 39.2% 및 북향 50.0%로 등 가장 큰 폭의 증가율을 기록했다.

<표 2-47> 중남미 항로의 연간 수송능력 발전추이

단위 : 천 TEU, %

구 분	2005년 1월		2006년 1월		2007년 1월		2년간 증가율	
	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)
남미 동안 항로	2,901	3,157	3,472	3,768	3,428	3,546	18.2	12.3
남미 서안 항로	1,443	1,409	1,796	1,806	2,008	2,113	39.2	50.0

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B* & Drewry Shipping Consultants.

2) 성장 잠재력 및 위협요인

(1) 중남미 경제의 지속적 고성장 가능성

경제상황은 해운경기와 해상물동량 등에 절대적인 영향을 미친다. 단적으로 세계 최대의 경제규모를 가진 미국 경제의 호황이 지속되면 해상물동량이 증가하고 해운경기도 좋아지는 양상이 대표적인 사례이다. 경제상황이 호전되면 소비재의 수요가 확대될 뿐 아니라 자본재, 원부자재 등의 소비도 증가하기 때문에 수송수요가 전반적으로 증가하고 이는 물류 공급자의 산업활동을 촉진하는 결과를 가져온다.

따라서 중남미의 해운산업 현황과 발전 가능성을 분석하기 위해서는 중남미 지역의 경제상황과 대외무역관계 등을 분석하는 것이 가장 우선적인 과제이다. 이하에서는 중남미 경제의 발전 가능성에 대한 논쟁을 정리한다.

현재 중남미 경제의 성장 가능성은 낙관론과 비관론이 상존하고 있다. 즉 "'조심스러운 낙관주의(Cautious Optimism)'로 표현되는 중남미 경제는 2003년부터 2006년까지 꾸준한 경제발전(16% 누적성장률)을 이루었지만, 이를 지속할 수 있는지에 대한 여부가 논쟁이 되고 있다."[16]

중남미의 대표적 국가들인 멕시코, 브라질, 칠레의 주식시장이 2007년 1월부터 역대 최고치를 기록하면서 중남미 경제의 고속성장을 대변하고 있다. 중남미 지역의 2005년 및 2006년 GDP는 각각 4.3%와 4.7% 증가했다. 중남미 경제의 고성장에 대한 가장 큰 요인으로는 세계시장에서의 원자재 가격 상승에 따라 중남미 국가들의 수익이 늘어났기 때문이다. 세계 경제시장이 안정적으로 성장하면서 원자재의 수요가 늘어났고 원자재 공급국인 남미경제가 이득을 본 것이다.

그러나 남미 경제가 지속적인 성장세를 보여주고 있음에도 불구하고 세계경제환경의 변화는 중남미 경제에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 보인다. 특히 미국 경제를 포함한 세계 경제 성장세의 둔화를 고려할 때 2007년 이후 중남미 경제도 하강세 국면에 진입할 것이라는 예측이 돌고 있다. 세계 경제가 둔화되면 원자재의 수요가 줄어들고 원자재 수출이 주된 많은 중남미 국가들이 타격을 받을 것으로 보인다. 2007년에는 중남미 원자재 중 중요한 구리, 커피, 설탕의 공급이 수요를 초과할 것으로 보여, 세계 시장에서의 둔화와 맞물릴 경우 타격은 더 심할 것으로 보인다. 한 예로 근래 가장 활발한 경제활동을 보이고 있는 칠레는 총수출의 82%가 원자재인 것으로 나타났다.

한편 중남미 지역의 경제성장 가능성에 대한 논쟁을 심화시키는 것은 위와 같은 요인 외에 중남미 좌파정부 경제정책 지속 가능성, 미주자유무역지대(FTTA) 협상과 MERCOSUR・EU FTA 협상 방향, 남미 에너지 통합 가속화 여부, 중남미・아시아 FTA 추진방향, 브라질 경제성장정책의 성공 가능성 및 경제회복 여부, 남미공동시장(MERCOSUR)의 위기와 향후 전망,

16) 대외경제정책연구원, 「2007 세계 경제 지역별 10대 이슈」, 2007, p. 150.

NAFTA 농업시장 완전개방에 대비한 멕시코의 농업정책방향, 멕시코 제도혁명당 분열에 따른 정치변동 가능성, '포스트 카스트로' 쿠바의 정치 · 경제 방향 등이 있다.

우선 중남미에서의 좌파정부 등장은 각국의 정치 · 사회적 변혁뿐만 아니라 경제정책에서도 상당한 변화가 예상된다는 점에서 주목된다. 그러나 현재 좌파정부들이 실행중인 정책들은 각국이 처한 고유의 특성에 따른 경향이 있기 때문에 그 배경을 지속적으로 추적해야만 향방을 전망할 수 있을 것이다.

(2) 풍부한 자원을 기반으로 한 해운산업 성장전략 추진

중남미지역의 가장 큰 경제적 강점은 지하자원이 풍부하다는 점이다. 특히 에너지 전쟁으로 불릴 만큼 에너지 자원 확보를 중시하는 21세기에는 석유 및 천연가스 등과 같은 지하자원의 확보가 경제발전의 중요를 수단이 되고 있다.

현재 중남미 지역에는 석유 매장량이 1,170억 배럴이 매장되어 있고, 천연가스도 7.44조 ㎥가 매장되어 있는 것으로 확인되고 있다. 그리고 생산량도 석유는 1,017만 배럴, 천연가스는 1,751억 ㎥에 달해 이 지역 경제성장의 중요한 발판이 되고 있다.

<표 2-48> 중남미 지역의 석유 및 천연가스 확인 매장량(2005년 기준)

국가	석유		천연가스	
	매장량 (십억 배럴)	생산량 (천 b/d)	매장량 (조 입방미터)	생산량 (십억 입방미터)
멕시코	13.7	3,759	0.41	39.5
아르헨티나	2.3	725	0.50	45.6
볼리비아	0.4	-	0.74	10.4
브라질	11.8	1,718	0.31	11.4
콜롬비아	1.5	549	0.11	6.8
에콰도로	5.1	541	-	-
페루	1.1	111	0.33	-
트리니다드 토바고	0.8	171	0.55	29.0
베네수엘라	79.7	3,007	4.32	28.9
기타	0.9	142	0.17	3.5
중남미	117.3	10,723	7.44	175.1

자료 : BP(2006) ; Oil & Gas Joural(2005. 12. 19), "Worldwide Look at Reserves and Production."

한편 풍부한 지하자원은 해운산업 육성에도 좋은 조건이 되고 있다. 오일(Oil)은 전통적으로 세계 5대 벌크화물의 하나로 해운산업에 미치는 영향이 매우 큰 자원이다. 즉 원유의 해상물동량을 가진 국가(기업)에서는 원유의 해상수송권에도 상당한 관심을 가지고 이를 자국(자사)의 해운기업으로 하여금 수송토록 하는 입장을 가지고 있다. 특히 최근 전세계적인 자원난에

힘입어 자원보유국의 입지가 강화됨에 따라 자원의 수송권을 수출업자가 가지는 CIF 조건으로 하는 거래가 확산되고 있다. 이에 따라 풍부한 수송수요와 수송권을 가진 자원 보유국가(기업)는 과거보다 유리해진 환경속에서 자국(자사)의 해운기업을 육성하려는 계획을 현실화할 수 있다.

실제 베네수엘라의 차베스 대통령은 2007년 1월 31일 의회로부터 향후 18개월간 단독으로 세제, 사회보장제도, 국방 및 공공질서, 에너지, 통신, 교통 등 11개 분야의 법령을 제정 혹은 개정할 수 있는 권한(enabling law)을 위임받았기 때문에 해운기업의 육성은 의외로 간단히 진행될 수 있는 상황이다. 특히 최근 중남미에서는 에너지 자원의 가치를 제고하기 위해 에너지 자원관련 기업을 국유화 하는 등의 다양한 정책을 전개하고 있어 에너지 수송권도 자국의 영향권 하에 두려는 경향을 보일 것으로 전망된다.

(3) 멕시코를 기점으로 하는 태평양 항로 개설 가능성

아시아를 기준으로 볼 때 멕시코는 북미 지역에 비해 상대적으로 연계성이 적은 편이나 미 서안 항만 적체 시 대체 항만 지역으로 언급된 바 있으며, 최근에도 대체항로로 확대될 가능성이 높다는 주장이 추가로 나오고 있다.

미국 텍사스 샌 안토니오 항만청(Port Authority of San Antonio : PASA)은 최근 중국~라자로 카르데나스(Lazaro Cardenas, 멕시코)~샌안토니오(San Antonio) 항을 연결하는 항로가 기존의 중국~미국 LA/LB 항 노선의 대체항로가 될 수 있다고 언급한 바 있다. 즉, PASA는 중국에서 출발하여 라자로 카르데나스 항으로 수송된 화물이 기차를 통해 산 안토니오로 수송될 경우 비용 측면에서는 8~10%, 수송시간은 4~5일 가량 단축된다고 주장하고, 그 이유로 PASA는 멕시코에서 환적되는 아시아발 미주 화물의 경우 화물적하목록 제출을 의무화하는 멕시코 관련 법률이 없어 추가적인 서류작업이 불필요하다는 점과, 지난 3년간 태평양 항로 화물의 급증과 항만 노동자의 파업사태 등으로 당초 2주 가량 소요되던 중국발 미주향 화물의 수송기간이 35일로 늘어난 점을 들고 있다.[17]

현재 허치슨 포트 홀딩스가 운영하는 라자로 카르데나스 항에는 4개의 중국~미주 항로가 개통되어 있으며,[18] 샌안토니오로는 6개의 열차 노선으로 연결되어 있다. 그러나 이러한 주장은 관련 업계에서는 미주 서안 항만들이 적체를 피하기 위해 다각적인 노력을 기울이고 있고, 항만 생산성 또한 개선되고 있기 때문에 멕시코 대체항로는 비용 효율 측면에서 문제가 제기될 수 있다는 의견도 나오고 있어 그 확대 가능성은 좀 더 추이를 살펴보아야 할 것으로 보인다.

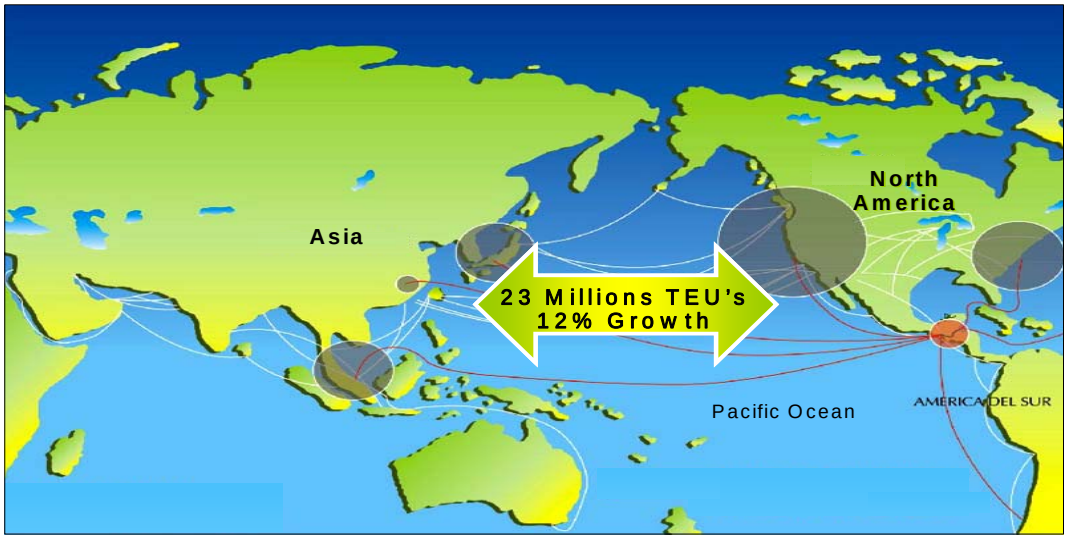
---

17) *Containerisation International*, 2006. 4. 7.
18) 주요 기항선사는 머스크 라인, 한진해운, APL, CP Ships

한편 최근 멕시코 정부에서 아시아-태평양 항로에서 멕시코를 기점으로 하는 항로 개설을 위해 자국내 철도, 도로, 정보시스템 등을 개선하기 위해 주력하고 있어 이에 대한 귀추가 주목된다.

멕시코 정부는 태평양항로 물동량의 급증으로 현재 미국의 LA/LB항이 포화상태에 이르렀다고 판단하고 이를 멕시코로 돌리고 위해 다양한 인프라 확장 사업 전개하고 있다. 대표적으로는 미국과 멕시코를 연결하는 철도(300km), 도로, 항만시설 등의 인프라 확장사업이 이에 해당한다. 특히 Colonet 항 확장은 미국물량을 수용하기 위해 개발 중인 대표적인 항만 인프라 정비사업으로 멕시코는 Colonet 항이 LA항을 대체할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

<그림 2-33> 태평양 항로 물동량과 멕시코의 도전



<그림 2-34> 멕시코 Colonet 항 위치와 주요 제원



<그림 2-35> 멕시코 Colonet 항과 미국 LA/LB 및 주요 도시와의 거리



(4) 파나마 운하 확장계획에 따른 물동량 증가

파나마 운하의 확장 사업이 계획에 따라 진행되고 있다. 그 동안 운하 확장에 소요되는 모든 재원을 통항료 인상을 통해 조달한다는 방침으로 있어 선사와 화주들이 강력하게 반발한 바 있으나 파나마 당국은 운하 확장공사를 계획대로 진행한다는 입장이다.

파나마는 지난해 10월 국민 투표를 통해 앞으로 52억 5,000만 달러를 투입, 기존 운하에 3번째 통항 갑문을 만드는 확장공사를 확정했다. 그 이후 2008년부터 2014년까지 추진되는 파나마 운하 확장공사와 관련해 태평양 쪽 운하 진입로 공사를 시행하기 위한 사업자 입찰 절차가 지난 5월에 개시되었다.

이 프로젝트의 사업기간은 2014년까지로 완공시점에 가서는 파나마 운하의 통항 수용능력이 크게 늘어 현재 4,200TEU급 컨테이너선에서 1만 2,000TEU급 컨테이너선의 통항이 가능해질 전망이다. 그리고 유조선과 건화물선은 수에즈막스급 및 케이프사이즈급 선박의 통항이 가능해질 것으로 알려졌다. 즉 운하 확장공사가 끝나게 되면, 이 지역을 통항할 수 있는 선박의 크기는 현재 컨테이너 선박 기준으로 4,500 TEU 급에서 1만 2,000 TEU 급으로 확대되어 급속도로 진행되고 있는 선박 대형화 추세에 맞출 수 있게 될 것으로 보인다.

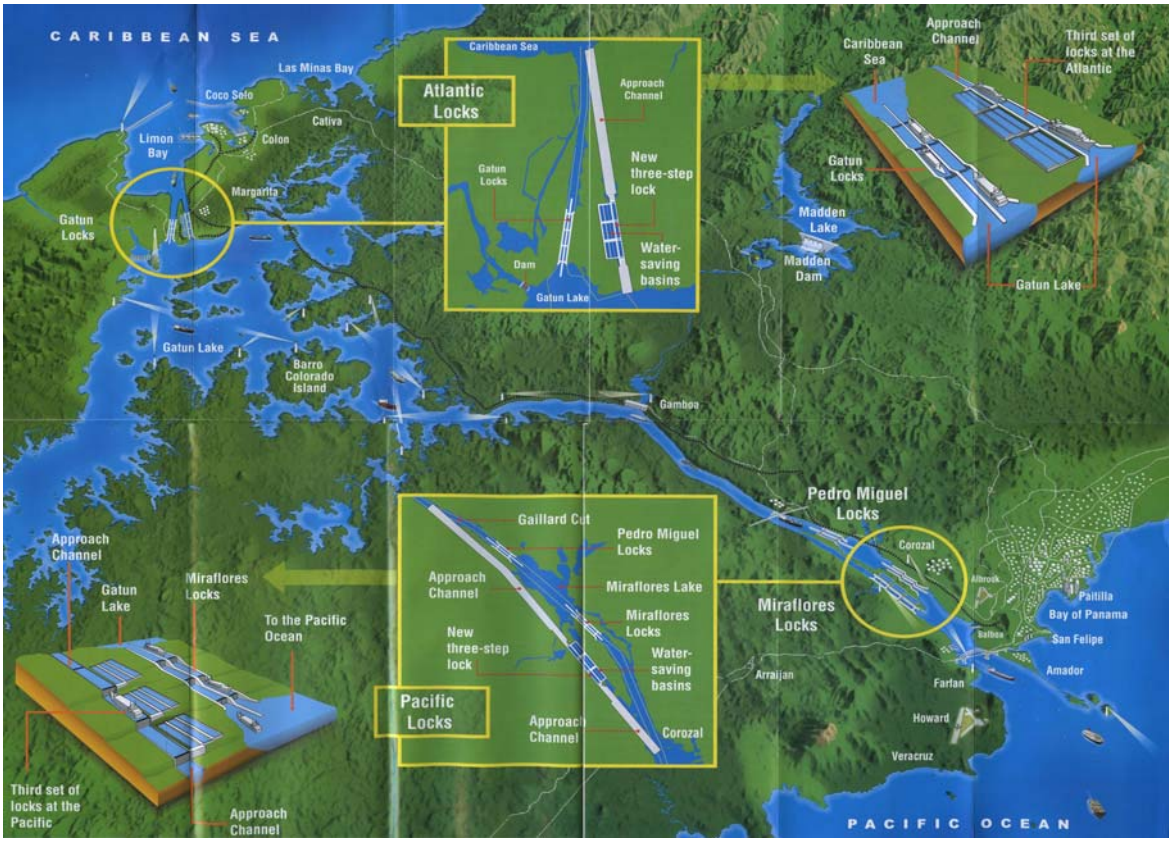
파나마운하청(Panama Canal Authority)은 이 같은 운하확장에 따라 글로벌 해운시장의 변화가 초래될 것으로 예상하고 있다. 특히, 대형선박의 통항이 가능해지는 경우 해운시장의 초대형선 운항의 제약이 더욱 완화되어 선박의 대형화가 더욱 촉진되는 배경으로 작용할 것으로 보인다. 이러한 변화로 그 동안 어느 정도 예상되고 있던 대형선 운항에 따른 항로의 변화와 항만구도의 변화가 더욱 촉진될 것으로 전망된다. 또한 이 같은 변화는 위에서 언급한 수에즈

운하의 이용 확대 가능성에도 어느 정도 제동을 거는 역할을 할 것으로 예상된다.

한편, 파나마 운하를 통과한 컨테이너물동량은 1995년에 23만 5,000 TEU에서 2006년에 290만 TEU로 늘어났는데, 2010년에는 460만 TEU로 증가하고, 확장공사가 끝나는 2015년에는 740만 TEU까지 확대될 것으로 전망이다.

그리고 파나마 운하의 확장은 중남미 지역의 해운시장 확대에도 크게 영향을 미칠 것으로 보인다. 현재 파나마는 전세계 144개 정기선 루트가 연결되어 있는데, 파나마 운하가 확장되면 그 동안 수에즈 운하를 통해 남미로 연결되던 정기선 서비스 루트가 파나마로 전환될 가능성이 높기 때문이다.

<그림 2-36> 파나마 운하 확장시 새롭게 도입되는 갑문 시스템



(5) 좌파정권의 등장과 인프라 및 해운항만사업 국가주도

중남미 지역에서는 1998년 베네수엘라 차베스(Hugo Chavez) 정부를 시작으로 브라질의 룰라(Luis Inácio Lula de Silva, 2002년), 아르헨티나의 키르치네르(Néstor Kirchner, 2002년), 우루과이의 바스케스(Tabaré Vásquez, 2004년) 칠레의 바첼레트(Michelle Bachelet, 2005년), 볼리비아의 모랄레스(Evo Morales, 2006년), 에콰도로의 코레아(Rafael Correa, 2007년), 니콰라과의 오르테카(Daniel Ortega, 2007년) 등 좌파정부가 여러 국가에서 출범하였다.

중남미 지역의 역사로 볼 때 최근 좌파 정부의 등장은 새로운 변화가 아니다. 1930년대 이후 1960년대에는 주로 포플리즘이라 지칭되는 민족민중정당(예: 아르헨티나 페론당, 멕시코 제도혁명당)들이, 이후에는 쿠바를 시작으로 급속히 확산된 사회주의식 좌파혁명(예, 쿠바혁명, 니콰라과 혁명)이 있었다. 그리고 군부정권이 들어서면서 좌파정당들은 다소 우경화 혹은 온건화 되어 중도적 성격의 정당으로 부상하다가 칠레의 중도좌파연합 정부와 같이 권력을 장악하기도 하였다.

좌파 정부 등장배경은 1980년대 중반이후 중남미 지역을 휩쓴 신자유주의 정책에도 불구하고 지역민들의 생활상이 개선되기보다는 악화된 결과에 있다는 게 일반적인 해석이다. 즉 좌파가 융성하게 된 뿌리가 되었던 중남미 지역의 빈곤과 불평등이 신자유주의식 경제정책에도 불구하고 심화되었다는 점이 새로운 대안을 원하는 민중의 지지를 이끌어 낸 것이다. 그러나 분배와 평등 추구 세력에 대한 전통적인 지지와 좌파의 온건 우경화 이외에도 냉전 종식 이후 좌파정부에 대한 미국의 인식변화 등도 중남미 좌파 바람의 배경으로 볼 수 있다.

한편 좌파 정부의 등장은 해운물류산업에도 큰 영향을 미치고 있어 이에 대한 관심이 필요하다. 좌파정부는 국가기간산업인 인프라뿐만 아니라 민간영역으로 인식되는 해운항만산업에도 통제를 가하고 있기 때문이다. 베네수엘라가 대표적인 국가에 해당한다.

베네수엘라는 최근 들어 에너지 개발시설을 국유화하는 등 국가 기간 시설에 대한 정부 통제를 강화하고 있는데, 최근에는 해운과 항만 부문의 국가 개입을 강화하는 제도를 내놓았다. 최근 JOC 발표(6월 21일자)에 따르면, 베네수엘라는 최근 화물 유보제도를 도입하고, 지방으로 넘겨줬던 항만 개발권한을 다시 중앙정부에서 회수한 것으로 전해졌다. 이에 따라 모든 수출입 화물은 베네수엘라에 등록된 선박이나 베네수엘라와 해운협정을 체결한 선박으로만 운송할 수 있도록 했다. 베네수엘라는 이 같은 규정을 위반한 화주에 대해서는 운임에 해당되는 금액만큼 벌금을 부과하는 한편, 선원에 대해서는 선원 자격을 박탈하기로 했다. 또한 베네수엘라는 이 같은 조치와 함께 2001년 법령에 따라 지방에 위임했던 항만 개발권을 무효로 하는 포고령을 발령, 항만 개발에 대한 중앙 정부의 관리를 강화한다는 계획을 가지고 있다.

2. 중남미의 항만

1) 중남미 항만 현황

(1) 중남미 주요국 컨테이너 물동량 추이

중남미 주요국의 2005년 컨테이너 물동량[19]은 2,734만 TEU로 전세계 물동량의 10%를 차지

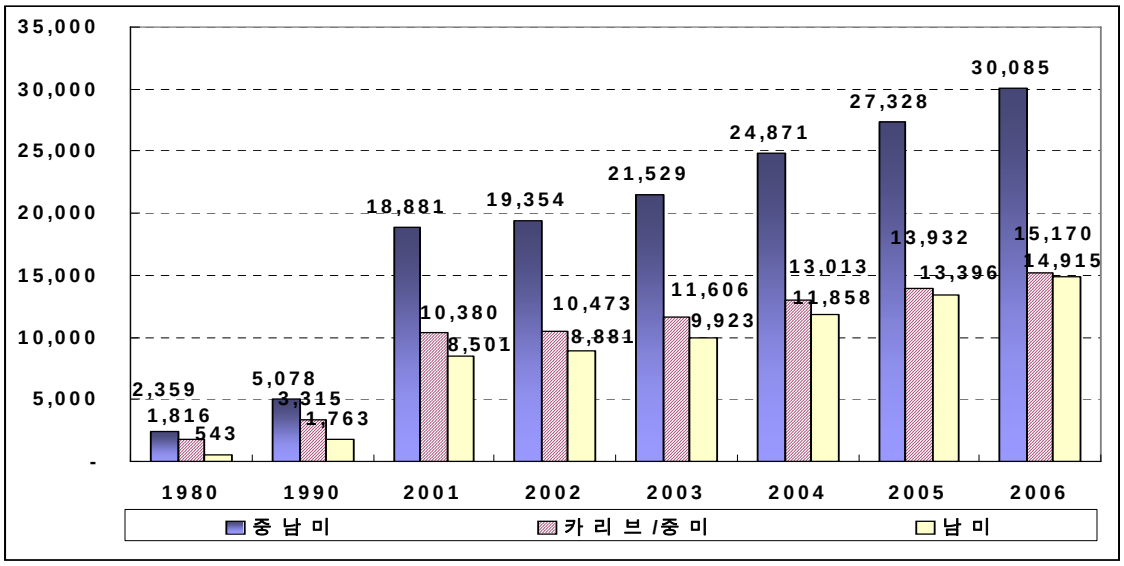
19) 세계물동량은 The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 기준으로 2억 7,511만 TEU로, Containerisation International Yearbook 기준인 4억 60만 TEU보다 과소하게 평가되는데, 이는 환적물동량을

하고 있다. 중남미를 카리브 연안/중미 지역 그리고 남미로 나누어 보면, 전자는 같은 해 1,393만 TEU를 처리해 중남미 전체의 51%를 차지하고 있으며, 남미 지역은 49%를 차지하여 양 지역이 거의 대등한 물동량을 처리하고 있다.

전세계 물동량은 2001~2005년 기간 중 연평균 10%의 성장을 보였는데, 중남미 지역 전체 물동량은 동 기간 중 8% 성장을 보여 세계 물동량 증가보다는 더딘 것으로 평가된다. 다만, 중남미 지역 가운데 카리브/중미 지역은 동 기간 중 6% 성장을 보인 반면, 남미 지역은 10% 성장을 보여 남미 지역이 더욱 빠른 성장세를 보였다.

<그림 2-37> 중남미 지역 항만 물동량 처리량 추이

단위 : 천 TEU

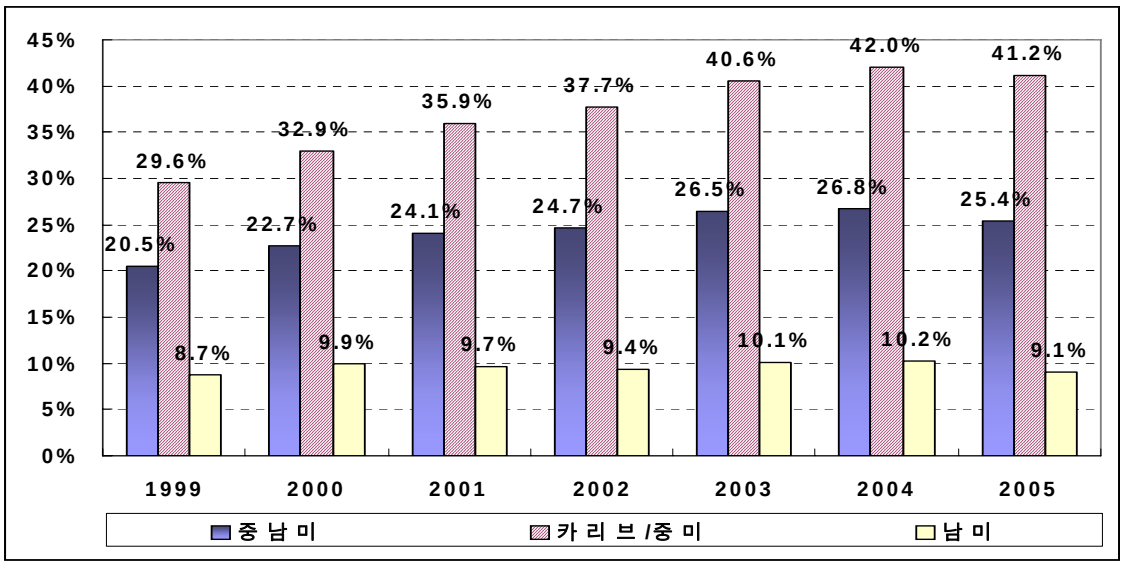


주 : 2006년은 추정치
자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

한편, 중남미 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중은 2005년 기준 25.4%이며, 이는 세계 평균치인 27.2%에 육박하는 수준이다. 이 가운데 카리브/중미 지역은 41.2%, 남미 지역은 9.1%이다. 이에 따라 카리브/중미 지역 항만들의 경우 환적 수요가 많은 반면, 남미 지역은 상대적으로 환적 수요보다는 수출입 수요가 많은 것으로 판단된다.

포함하지 않은데 따른 것으로 판단됨

<그림 2-38> 중남미 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중 추이



자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

국가별 컨테이너 처리물동량을 살펴보면, 브라질이 중남미 최대 화물 처리국으로서 2005년에 560만 TEU를 처리하였다. 이는 전세계 순위로 볼 때 15위에 해당한다. 다음으로는 파나마 307만 TEU, 멕시코 215만 TEU, 칠레 181만 TEU, 푸에르 토리코 128만 TEU로 각각 2~5위를 차지하고 있다. 10위 권 국가 가운데 브라질, 칠레, 아르헨티나, 페루 등 4개국이 남미 국가들이며, 나머지는 카리브해 연안/중미 국가들이다.

<표 2-49> 중남미 주요국 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	국가	2005	2004	2003	2002	2001	2000
1	-	China	88,548	74,725	61,898	55,717	44,726	40,984
2	-	USA	38,519	34,902	32,689	29,677	27,308	27,315
3	-	Singapore	23,192	21,329	18,441	16,986	15,573	17,096
4	-	Japan	16,777	16,436	15,056	13,501	13,127	13,130
5	-	Korea	15,113	14,363	13,050	11,720	9,287	9,030
6	-	Germany	13,507	12,479	10,943	9,253	8,427	7,696
7	-	Taiwan	12,791	13,029	12,087	11,605	10,426	10,511
8	-	Malaysia	12,027	11,511	10,210	8,752	6,225	4,642
9	-	Italy	9,855	9,468	-	7,950	7,073	6,919
10	-	UAE	9,846	8,662	6,955	5,872	5,082	5,056
15	**1**	**Brazil**	**5,598**	**5,057**	**4,230**	**3,570**	**2,324**	**2,413**
25	**2**	**Panama**	**3,068**	**2,429**	**1,992**	**1,345**	**2,376**	**2,370**
30	**3**	**Mexico**	**2,145**	**1,903**	**1,694**	**1,565**	**1,358**	**1,316**
31	**4**	**Chile**	**1,813**	**1,659**	**1,250**	**1,168**	**1,081**	**1,253**

중남미 주요국 컨테이너 처리물동량 추이(계속)

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	국가	2005	2004	2003	2002	2001	2000
34	**5**	**Puerto Rico**	**1,727**	**1,668**	**1,669**	**1,426**	**1,886**	**1,946**
35	**6**	**Jamaica**	**1,671**	**1,361**	**1,138**	**1,065**	**983**	**766**
46	**7**	**Argentina**	**1,196**	**1,252**	**1,025**	**555**	**664**	**1,145**
47	**8**	**Colombia**	**1,165**	**947**	**995**	**961**	**577**	**792**
48	**9**	**Venezuela**	**1,120**	**921**	**583**	**781**	**924**	**675**
49	**10**	**Peru**	**992**	**696**	**627**	**632**	**0**	**461**
	11	**Guatemala**	**776**	**827**	**713**	**360**	**322**	**496**
54	**12**	**Costa Rica**	**779**	**734**	**669**	**603**	**609**	**574**
58	**13**	**Ecuador**	**633**	**565**	**522**	**500**	**414**	**414**
59	**14**	**Ukraine**	**579**	**398**	**-**	**-**	**-**	**-**
60	**15**	**Honduras**	**553**	**555**	**471**	**414**	**0**	**393**
-	**-**	**Trinidad&Tobago**	**-**	**-**	**-**	**385**	**353**	**282**
-	**-**	**Uruguay**	**-**	**-**	**-**	**-**	**302**	**-**
-	**-**	**Dominican Republic**	**-**	**-**	**481**	**542**	**488**	**566**
-	-	Other countries	11,115	13,487	10,830	10,289	10,965	5,842
-	-	World Total	275,107	251,363	210,218	197,193	172,879	164,081

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

한편, 중남미 지역에 있어서 글로벌 터미널 운영사들의 진출 현황을 살펴보면, HPH사가 총 처리량 5,180만 TEU 가운데 6.3%인 330만 TEU를 처리함으로써 가장 많은 화물을 처리했으며, 미국의 SSA Marine사는 2005년 기준 730만 TEU 가운데 자사 처리물동량의 28.5%인 300만 TEU를 처리하였다.

<표 2-50> 중남미 지역 글로벌 터미널 운영사의 시장 점유율

2005	운영사	세계 (백만 TEU)	비중(%)			물동량(백만 TEU)		
			카리브/중미	남미	전체(%)	카리브/중미	남미	전체
1	HPH	51.8	5.6%	0.7%	6.3%	2.9	0.4	3.3
2	APM	40.4	3.7%	0.6%	4.3%	1.5	0.2	1.7
4	P&Oports	23.8		2.3%	2.3%	-	0.5	0.5
6	DP World	12.9	2.7%	1.3%	4%	0.3	0.2	0.5
8	Evergreen	8.7	9.3%		9.3%	0.8	-	0.8
10	SSA Marine	7.3	28.5%	13%	41.5%	2.1	0.9	3.0
11	HHLA	6		5.3%	5.3%	-	0.3	0.3
16	Dragados	3.6	9.6%	3.8%	13.4%	0.3	0.1	0.5
19	TCB	2.8	12.6%	14%	26.6%	0.4	0.4	0.7
22	ICTSI	1.9		9.2%	9.2%	-	0.2	0.2
합 계		257.7	-	-	-	-	-	-

주 : 합계는 24개 글로벌 터미널 운영사(HPH, APM, PSA, P&Oports, Cosco, DP World, Eurogate, Evergreen, MSC, SSA Marine, HHLA, APL, 한진, OOCL, NYK Line, Dragados, CMA CGM, MOL, TCB, K Line, P&ONL, ICTSI, Yang Ming. 현대)
자료 : Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operator - 2006. 2006.8

(2) 중남미 주요 항만의 물동량 처리 추이

한편, 중남미 주요 10 대 항만을 살펴보면, 브라질의 산토스(Santos)항[20]이 중남미 최대 항만으로서 2005년 기준 227만 TEU를 처리하였다. 이 항만은 2000～2005년 기간 중 연평균 18.9%의 빠른 성장을 하였다. 그러나 2위 이하 항만들의 경우 정체 되거나 물동량 증가가 완만한 수준이다. 중남미 2위 항만인 푸에르토리코의 산 후안(San Juan)항은 2000～2001년 180만 TEU를 넘어섰으나 2002년 이후 이 같은 수준에도 못 미치고 있다. 그 외에 항만들로는 3위 항만이 자마이카의 킹스톤(Kingston)항, 4위 파나마의 푸에르토 만잘리노(Puerto Manzanillo) 항, 5위 아르헨티나 부에노스아이레스(Buenos Aires) 항, 6위 페루의 카야오(Callao) 항, 7위 멕시코의 만잘리노(Manzanillo)항, 파나마의 코코 솔로(Coco Solo)항 등이 있다.

<표 2-51> 중남미 10대 항만 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	항만	2005	2004	2003	2002	2001	2000	국가
38	1	Santos	2,268	1,883	1,560	1,224	1,048	801	Brazil
53	2	San Juan	1,727	1,668	1,666	1,394	1,830	1,884	Puerto Rico
56	3	Kingston	1,671	1,361	1,138	1,065	983	766	Jamaica
60	4	Puerto Manzanillo	1,581	1,473	1,136	943	960	1,016	Panama
79	5	Buenos Aires	1,075	1,139	897	483	650	1,127	Argentina
86	6	Callao	887	617	553	575	-	414	Peru
87	7	Manzanillo	874	831	707	639	458	427	Mexico
90	8	Coco Solo	810	422	336	-	206	-	Panama
96	9	San Antonio	773	640	524	439	372	456	Chile
101	10	Puerto Cabello	734	598	380	506	602	551	Venezuela

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

이 밖에 11위 이하의 항만들로는 브라질의 리오 그란데(Rio Grande) 항, 이타자이(Itajai) 항, 파라나구아(Paranagua) 항, 리오 데 자네이로(Rio de Janeiro) 항, 산 프란시스코 도 술(Sao Francisco do Sul) 항, 빅토리아(Vitoria) 항, 살바도르(Salvador) 항, 세페티바(Sepetiba) 항, 수아페(Suape) 항, 포르탈레사(Fortaleza) 항, 벨렘(Belem) 항 등이 있으며, 칠레의 발파라이소(Valparaiso) 항, 이끼케(Iquique) 항, 리르껜(Lirquen) 항, 산 비센테(San Vicente) 항, 아리까(Arica) 항 등이 있다. 또한 멕시코의 베라쿠르즈(Veracruz) 항, 알타미라(Altamira) 항, 라사로 까르데나스(Lazaro Cardenas)

20) 현대상선은 지난해 말 일본 K-Line의 선복(선박의 적재 공간)을 임차하는 방식인 공동운항으로 '북미-남미 동안'간 항로를 개설한 바 있다. 이 항로는 뉴욕(New York, 미국)-노폭(Norfolk, 미국)-사바나(Savannah, 미국)-리오 그란데(Rio Grande, 브라질)-이따자이(Itajai, 브라질)-산투스(Santos, 브라질)-뉴욕(New York, 미국)을 기항하는 주간 정요일 서비스(매주 한 번씩 각 항만에 기항하는 서비스)로 2006년 12월 1일 뉴욕에서 첫 출발했다. 북미와 브라질의 주요 항만을 연결하는 이 신규 항로에는 약 1200TEU급의 선박 5척이 투입되며 현대상선은 주당 135TEU (1TEU는 20피트 컨테이너 한 개)씩 물량을 수송하게 된다.

항, 엔세나다(Ensenada) 항, 프로그래소(Progreso) 항, 발보아(Balboa) 항 등이 있으며, 기타 콜롬비아, 온두라스 등 주요국들에 항만들이 위치하고 있다.

<표 2-52> 중남미 11위 이하 항만 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	항만	2005	2004	2003	2002	2001	2000	국가
105	11	Puerto Limon	689	667	612	564	-	574	Costa Rica
108	12	Rio Grande	676	618	554	455	360	318	Brazil
110	13	Balboa	664	465	457	378	-	-	Panama
114	14	Itajai	648	564	467	335	152	107	Brazil
115	15	Veracruz	632	592	572	548	543	540	Mexico
122	16	Guayaquil	568	517	469	463	414	414	Ecuador
125	17	Cartegena	550	595	573	45	35	40	Colombia
127	18	Buenaventura	532	348	433	268	-	236	Colombia
133	19	Puerto Cortes	469	467	400	353	-	353	Honduras
138	20	Montevideo	455	423	334	293	302	287	Uruguay
143	21	Paranagua	420	379	310	271	282	253	Brazil
150	22	Valparaiso	388	380	320	300	291	256	Chile
162	23	La Guaira	328	261	151	216	-	124	Venezuela
163	24	Rio de Janeiro	326	343	323	272	-	-	Brazil
164	25	Altamira	323	297	256	226	207	183	Mexico
165	26	Santo Tomas de Castilla	323	411	312	230	196	191	Guatemala
166	27	Port of Spain	322	-	-	290	271	282	Trinidad&
171	28	Havana	317	259	217	215	258	185	Cuba
178	29	Sao Francisco do Sul	290	305	281	235	176	171	Brazil
185	30	Rio Haina	269	435	396	-	-	460	Dominican
193	31	Puerto Barrios	229	232	242	-	126	196	Guatemala
201	32	Vitoria	220	188	144	-	97	-	Brazil
205	33	Iquique	208	158	135	112	105	108	Chile
206	34	Salvador	208	192	169	135	108	95	Brazil
214	35	Sepetiba	200	133	27	-	-	-	Brazil
225	36	Suape	179	138	59	109	-	63	Brazil
227	37	Lirquen	172	-	-	-	-	66	Chile
246	38	San Vicente	148	211	182	168	160	-	Chile
253	39	Lazaro Cardenas	132	43	2	-	-	-	Mexico
267	40	Acajutla	103	93	66	43	18	-	El Salvador
274	41	Caldera	90	67	57	38	-	-	Costa Rica
279	42	Paita	88	78	69	51	-	40	Peru
284	43	Puerto Castilla	84	89	69	58	-	-	Honduras
286	44	Barranquilla	84	67	73	90	-	75	Colombia
293	45	Ensenada	75	42	49	53	23	27	Mexico
298	46	Progreso	72	68	60	59	65	59	Mexico
303	47	Fortaleza	65	82	73	72	69	-	Brazil
307	48	Georgetown	63	46	44	0	40	43	Cayman Is
313	49	Oranjestad	57	54	52	54	558	-	Aruba
329	50	Belem	47	72	47	52	48	49	Brazil
335	50	Arica	43	44	-	-	-	-	Chile

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

<그림 2-39> 남미 주요 항만 위치도



자료 : Containerisation International Yearbook 2007

<그림 2-40> 중미 및 카리브해 연안 주요 항만 위치도



자료 : Containerisation International Yearbook 2007

2) 중남미 주요 항만의 특징과 전망

(1) 컨테이너항만

가. 카리브해 연안 및 중미 지역

카리브해 연안 및 중미 지역은 32개 국가들로 이루어져 있다. 이 가운데, 중미 지역으로 구분될 수 있는 국가들은 벨리제(Belize), 과테말라(Guatemala), 엘살바도르(El Salvador), 온두라스(Honduras), 니카라구아(Nicaragua), 코스타리카(Costa Rica), 파나마(Panama) 등 7개국이다. 한편, 카리브해 연안 국가들은 25개국으로 3대 섬 벨트(island chains)로 나누어 볼 수 있는데, 첫째는 카리브해 중앙에 위치하고 있는 쿠바(cuba), 이스파니올라(Hispaniola)[21], 자마이카(Jamaica), 푸에르토리코(Puerto Rico)가 형성하고 있는 'Greater Antilles', 그리고 남동쪽으로 뻗어 있는 'Lesser Antilles' 국가들과 이 밖에 바르바도스(Barbados), 트리니다드토바고(Trinidad & Tobago), 네덜란드(Nethelands) Antilles 등으로 형성되어 있다.

이 지역에 위치한 항만들은 주로 환적화물을 처리하는 환적기지로서 역할을 하고 있다. 이 지역 항만들의 연간 처리량 가운데 약 80% 이상이 환적화물이며, 경우에 따라서는 환적화물이 98%를 넘어서고 있다. 이에 따라 이 지역 내 환적 화물 유치 경쟁이 치열한 상황이다. 예를 들어 이 지역의 자마이카의 Kingston, 바하마의 Freeport, 파나마의 Manzanillo International Terminal(MIT) 등은 이들 상호간뿐만 아니라 미국 남부의 휴스톤(Houston)항, 마이애미(Miami)항 등과 환적 화물 유치 경쟁을 전개하고 있다. 또한 기존의 이러한 허브 경쟁 항만 외에 최근에는 트리니다드토바고의 Port of Spain, 도미니카 공화국의 Rio Haina, 트리니다드토바고의 Point Lisas, 도미니카 공화국의 Caucedo, 네덜란드령의 Willemstad 등 주요 항만들이 아직은 화물처리량이 저조한 수준이나 이들에게 도전장을 내 놓고 있다.

<표 2-53> 산 후안 항(푸에르토리코) 터미널 현황

항 만	현 황
Isla Grande	• 운영사 : Puerto Rico Ports Authority - CFS ; 면적 9,000 m2 • 선석 ; 컨테이너 선석 2개, 길이 316m, 수심 9m • 터미널 시설- 전체 면적 28,000㎡, 갠 크레인 1기(45t)
Puerto Nuevo	• 운영사 : Intermarine Public Terminal • 선석 J; 컨테이너 선석 1개, 연장 183m, 선석 k; 컨테이너 선석 1개, 연장 183m, 선석 L; 컨테이너 선석 1개, 연장 274m, 선석 E-F; 컨테이너 선석 2개, 연장 366m, 수심 9.1m, 선석 G-H; 컨테이너/ro-ro 선석 2개, 수심 366m, • 터미널 시설 - storage 6,200 TEU. 갠 크레인 5기(30t), CFC; 면적 18,800㎡

자료 : Puerto Rico Ports Authority, Containerisation International Yearbook 2007

21) Haiti 와 Dominica를 포함

카리브해 연안 및 중미 지역 항만은 이 같은 환적화물을 기반으로 성장을 추진하고 있는데, 특히 최근에 결정된 파나마 운하의 확장 계획으로 더욱 화물이 크게 늘 전망이다. 또한 이러한 화물의 증가에 따른 항만 간 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

먼저, 2006년 초 파나마의 MIT는 머스크 라인(Maersk Line)이 기항지를 인근 콜롬비아의 Cartagena 항으로 이전하면서 타격이 있었다. 그러나 지난 2005년 158만 TEU를 처리함으로써 명실 공히 카리브해 연안 및 중미 지역 3위 항만으로 자리 잡고 있다. 그리고 처리 화물 가운데 80～85%가 환적화물로 추정되고 있다. SSA Marine이 운영하고 있는 이 터미널은 제5번 선석을 추가로 건설하여 확장사업을 진행 중에 있는데, 부두 연장이 24% 늘어나게 되어 처리 능력 향상을 가져올 것으로 기대된다. 또한 몇 년 안에 22열 갠트리 크레인 6기를 추가로 설치할 계획이다.

<표 2-54> 푸에르토 만잘리노 항(파나마) 터미널 현황

항 만	현 황
Manzanillo International Terminal	• 운영사 : Manzanillo International Terminal Panama SA • 선석 : 컨테이너 선석 5개, 길이 1,640m, 수심 13～14m • 터미널 시설 : 전체면적 52,000m2, storage 46,500 TEU, 갠 크레인(슈퍼 포스트 파나맥스) 2기(50t), 갠 크레인(포스트 파나맥스) 6기(50t), 캔 크레인(파나맥스) 1기(40t)

자료 : Manzanillo Ports Authority, Containerisation International Yearbook 2007

이외에 허치슨 포트 홀딩(Hutchison Ports Holdings : HPH)의 자회사인 Pananma Ports Co(PPC)가 운영하는 파나마의 Cristobal 터미널은 공격적인 확장을 추진하고 있다. 이 운영사는 2억 달러 이상을 투자하여 시설능력을 현재 25만 TEU에서 50만 TEU로 확대할 방침인데, 2개 선석을 추가로 건설하여 부두 연장이 350m가 늘어나게 된다. 또한 향후 10년 안에 250만 TEU를 처리할 수 있는 항만으로 키운다는 계획이다.

한편, APM 터미널(APMT)가 운영하고 있는 자마이카의 Kingston 항은 항만 확장을 추진하고 있다. 이에 따라 킹스톤 항은 2005년 170만 TEU를 처리했으나 2007년 말에 가서는 2배의 처리 실적을 보일 것으로 전망하고 있다. 이 같은 성장의 배경에는 자회사인 머스크 라인이 지난 2005년 서비스 일부를 이 곳으로 투입한데 따른 것이다.

특히, 카리브해 연안 지역에서는 콜롬비아 항만인 Cartagena 항의 성장이 예상되는데, 이는 MIT에서 머스크의 기항지 이전에 따른 덕을 본 결과로 풀이되는데, 지난해 6개 서비스가 MIT에서 이전되었다. 이에 따라 현재 Cartagena 항의 시설능력은 120만 TEU로 추정되는데, 5,000만 달러 이상을 투자하여 항만을 추가로 확장할 계획이다.

<표 2-55> 킹스톤 항(자마이카) 터미널 현황

항 만	현 황
Kingston Container Terminal	• 운영사 : APM Terminals(Jamaica) Ltd • 선석 - 선석 1～ 4; 컨테이너 선석 4개, 길이 1,220m, 수심 14.5m, ro-ro 부두 1 선석 9～11; 컨테이너 선석 3개, 길이 413m, 수심 12.6m • 터미널 시설 - 전체 면적 820,000 m2, storage 10,188TEU, 갠 크레인(슈퍼 포스트 파나맥스) 4기, 갠 크레인(파나맥스)10기
Kingston Wharves Terminal	• 운영사 : Kingston Wharves Ltd • 선석 - 선석 1; 다목적 선석 1개, 길이 165m, 수심 8.9m 선석 2; 다목적 선석 1개, 길이 188m, 수심 9.5m 선석 3; 다목적 선석 1개, 길이 188m, 수심 9.5m 선석 4; 다목적 선석 1개, 길이 165m, 수심 9.6m 선석 5; 다목적 선석 1개, 길이 183m, 수심 9.6m 선석 6; 다목적 선석 1개, 길이 183m, 수심 9.5m 선석 7; 다목적 선석 1개, 길이 183m, 수심 9.7m 선석 8; 다목적 선석 1개, 길이 183m, 수심 9.6m 선석 9; 다목적 선석 1개, 길이 183m, 수심 9.6m • 터미널 시설 - 전체 면적 260,000 m2, storage 5,600TEU

자료 : Kingston Ports Authority, Containerisation International Yearbook 2007

이와 반대로 바하마의 Freeport 항은 2003년 이후 정체 상태였다. MSC가 최대 고객인 이 터미널은 화물의 99%가 MSC 화물인데, 지난 2004년 몇몇 서비스를 철회한 것이 정체의 주된 원인이었다. 그러나 이 항만은 16m의 심수항으로서 확장의 여지가 매우 크다는 장점이 있다. 1억 달러가 투자되어 진행되고 있는 항만 개발 계획 5단계 사업이 현재 진행 중에 있는데, 이 사업은 350m의 처리능력 50만 TEU 선석을 추가로 개발하는 것이다. 이 사업이 완공되면, 이 항만은 처리능력이 적어도 200만TEU를 넘어설 전망이다. 이와 별도로 Freeport는 연간 처리능력을 400만 TEU로 확대하는 계획을 수립하고 있으며, 인근 지역에 물류단지를 개발하는 사업을 추진 중에 있다.

Freeport가 지난 10년 간 이 지역의 환적화물을 처리하기 위한 항만으로서 역할을 했다면, 새로운 항만으로서 도미니카 공화국의 Caucedo Marine Terminal(CMT)는 지난 2003년에 개장한 터미널이다. 초기에 CSX 터미널(CSXT)가 이 항만을 개발하였으나 DP World에게 관리 운영권을 지난 2004년에 인도했다. 현재 이 터미널은 연간 40만 TEU를 처리하고 있으며, 항만 인근 지역에 면적 7만 6,800㎡ 물류단지를 금년 초에 개장한 바 있다.

환적화물의 유치 경쟁에서 좀 뒤지는 항만은 트리니다드토바고의 Port of Spain 항이다. 이 항만의 물동량은 2005년 전년에 비해 8% 감소하였는데, 이에 따라 항만 운영을 좀 더 체계화하는 작업을 진행한 바 있다. 이와 반대로 Point Lisas 항은 2003년 이래 47% 성장을 하였는데, 이는 새로운 장비의 도입 등으로 생산성이 크게 향상되었기 때문인 것으로 풀이된다.

<표 2-56> 만잘리노 항(멕시코) 터미널 현황

항 만	현 황
만잘리노 항	• 운영사 : Administration Portuarias Integral de Manzanillo SA de CV - • 선석 - 컨테이너 선석 1개, 연장 250m, 수심 14m • 터미널 시설 - 전체 면적 135,000㎡; storage 7,000 TEU, 겐 크레인(파나맥스) 2기(40.6t)
SSA Mexico	• 운영사 : SSA Mexico Holdings • 선석 - 선석12~13; 2 컨테이너 선석 2개, 연장 500m, 수심 14m • 터미널 시설 - 전체 면적 140,000㎡, storage 12,000 TEU, 겐 크레인(포스트 파나맥스) 2기
TIM Terminal	• 운영사 : Terminal International de Mazanillo • 선석 - 컨테이너 선석 9개, 연장 1,455m, 수심 12m • 터미널 시설 - 전체 면적 43,000㎡, 갠 크레인 2기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-57> 코코 솔로 항(파나마) 터미널 현황

항 만	현 황
Coco Container Terminal	• Colon Container Terminal SA • 선석 - 컨테이너 선석 2개, 연장 612m, 수심 14m • 터미널 시설- 전체 면적 25,000㎡, storage 5,850TEU, 갠 크레인(파나맥스) 5기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

카리브 연안 및 중미 지역 물류는 글로벌 기업과 지역 내 기업들이 혼재한 양상을 띠고 있다. 중미자유무역협정(Central America Free Trade Agreement:CAFTA)과 미국 간의 교역 기회가 더욱 늘 것으로 전망됨에 따라 이 지역 내에서의 기업들 간의 경쟁이 더욱 치열해질 전망이다. 특히, 이 지역 항만들은 파나마 운하를 통하는 화물의 양이 크게 늘면서 지역 물동량이 중심이 되고 있다는 문제점도 있다. 이에 따라 카리브해 연안 지역 코스타리카의 Puerto Limon, 과테말라의 Santos de Castilla, 온두라스의 Puerto Cortes 등은 지난해를 제외하고 성장세가 그리 높지 못했다. 그러나 장기적으로 볼 때 CAFTA는 이 지역에 대한 투자를 크게 늘릴 것으로 예상되며, 교역의 활성화에 따라 항만을 포함한 인프라 투자도 증가할 것으로 예상된다.

나. 남미 지역

카리브해 연안 및 중미 지역이 남북 교역에 있어 주로 환적 기능을 하고 있는 반면, 남미 지역 항만은 주로 남북 물류가 주된 흐름이다. 즉, 남미 지역을 가로 지르는 안데스 산맥에 가로 막혀 사실상 남미 물류는 남북 간 물류이다. 그리고 남미 동안은 대서양 항로와 남미 서

안은 태평양 항로와 연결된다. 이에 따라 남미 주요국들 간의 교역도 안데스 산맥을 통과하는 교역에는 애로사항이 많은 실정이다.

대서양에 인접한 남미 항만 가운데 최대 항만은 산토스 항이다. 또한 산토스 항은 브라질 최대 항만이자 남미의 최대 항만이다. 이 항만은 2005년 브라질 수출 화물의 27%, 수입 화물의 28%를 처리하였다. 특히, 이 항만은 컨테이너화물 이외에 곡물, 자동차 등의 기타 화물도 처리되고 있다. 중남미의 최대 항만인 산토스 항은 공공 터미널인 Cais Publico 터미널과 민간 터미널인 Tecon Terminal 및 Tecondi Container Terminal 등으로 나누어져 있다.

산토스 항은 최근 물동량이 급속히 늘면서 항만 체선이 문제가 되고 있다. 이에 따라 늘어나는 물동량을 처리하기 위한 개발 계획을 서두르고 있다. 이러한 계획의 일환으로 산토스 항만청 위원회(Council of the Port Authority)는 개발 계획인 'Plan for Development and Zoning(PDZ)'를 승인하고, 7개 터미널[22]에 대한 환경영향평가를 실시 중에 있다. 이 사업의 주체는 1998년에 설립된 브라질 Comex 그룹의 물류회사인 Embraport이다. 이 사업이 브라질에서 중요성을 갖는 것은 브라질 산토스 항에 있어 최초의 민간자본으로 설립될 것이란 것이다. 기존의 산토스 항 터미널들은 모두 국가에서 설립하여 1990년대에 민영화되었다.

그리고 이 사업에 따라 기대되는 효과는 인근 지역 2개 섬인 'Barnabe와 Barges를 연계 개발사업(BB project)'도 병행하게 된다는 것이다. 이 지역은 1,000만 ㎡로 모두 28개 선석의 건설이 가능하다. 이에 따라 Embraport와 BB지역의 개발을 통해 산토스 항은 현재 처리능력의 2배로 성장할 것으로 기대되고 있다. 이에 따라 BB 프로젝트가 완성되는 경우 2억 톤의 일반화물과 500만 TEU를 처리할 수 있는 시설을 갖출 것으로 예상되고 있다.

<표 2-58> 산토스 항(브라질) 터미널 현황

터미널	현 황
Cais Publico	• 운영사 : Companhia Docas do Estado de Sao Paulo • 선석; 일반화물/컨테이너 선석 3개. 수심 13m
Tecon Terminal	• 운영사 : Santos Brazil S/A • 선석; 컨테이너 선석 2개, 길이 510m, 수심 13m • 터미널 시설; 전체 면적 350,000㎡, storage 11,000TEU, 갠 크레인 2기
Tecondi Container Terminal	• 운영사 : Terminal para Conteinerese da Margem Dirieta SA • 선석; 다목적 선석 2개, 길이 210m, 수심 11.7m , 일반 선석 3개, 길이 600m, 수심 11.5m, 터미널 시설; 전체 면적 100,000㎡, storage 7,000 TEU • Terminal 35 - 선석; 일반 화물/컨테이터 선석 1개, 길이 350m, 수심13m
Terminal 37	• 운영사 : Libra Terminals S/A • 선석; 컨테이터 선석 5개, 길이 1,090m, 수심10～13.5m, • 터미널 시설; 전체 면적 241,000㎡, storage 12,000 TEU

자료 : Santos Port Authority(Codesp), Containerisation International Yearbook 2007

22) 벌크터미널 포함

이외에도 브라질 정부는 Reporto 법안[23]을 마련하여 장비 도입시 부과되는 세금의 50%를 절감할 수 있게 하였다. 이 법안은 산토스 항의 생산성 향상에 크게 기여할 것으로 보인다. 한편, 이 같은 계획이 성공적으로 이루어지기 위한 재원 조달을 누가 부담할지에 관심을 모으고 있다.

부에노스아이레스 항은 남미 남부 지역 최대 항만으로서 크게 4개 터미널로 구분되는데, 지난해 DP World가 1억 달러 투자에 나서겠다고 밝혔다.[24] 이는 지난해 P&O Ports를 인수하면서 이루어진 것이다. P&O Ports는 Terminales Rio de la Plata SA와 합작으로 이 항만을 관리해 왔다. 이와 함께 DP World는 신규 대형 항만 개발과 3개의 자유무역지역을 개발할 방침이라고 덧붙였다.

<표 2-59> 부에노스아이레스 항(아르헨티나) 터미널 현황

항 만	현 황
Exolgan	• 운영사 : Exolgan SA • 선석 ; 컨테이너 선석 2개, 길이 750m, 수심 9.6m. 180m 피더선석 1개, 일반화물/ro-ro 부두 1개, 연장 180m • 터미널 시설; 면적 450,000㎡; storage 15,000TEU; 갠 크레인(포스트 파나맥스)1기 (50t); 갠크레인 (파나맥스) 3기 (40t), CFC ; 총 면적 13,500㎡; 장치장 면적 10,000㎡; storage 160TEU
Terminal 4	• 운영사 : APM Terminals • 선석 : 컨테이너 선석 1개, 길이 730m, 수심 10m • 터미널 시설; 총 면적 110,500㎡; storage 326,000 TEU; CFC; 전체 면적 20,000㎡
Terminal 5	• Buenos Aires Container Terminal Services SA • 선석 - 컨테이너 부두 선석 2개, 연장 885m, 수심 10m • 터미널 시설; 전체 면적 250,000㎡; storage 3,000 TEU
Terminal 1,2,3	• 운영사 Terminales Rio de la Plata SA • 선석 : 선석 1 - 컨테이너 선석 1개, 길이 365m, 수심 9.8m 선석 2 - 컨테이너 선석 1개, 길이 450m, 수심 9.8m, 일반 선석 1개, 길이 151m, 수심 9.8m 선석 3 - 컨테이너 선석 6개, 길이 1,397m, 수심 10m • 터미널 시설; 전체 면적 460,000m2; storage 8,995 TEU, CFC; 전체 면적 22,000㎡, storage 6,000 TEU

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

한편, 부에노스아이레스 항에 도전장을 내밀고 있는 항만이 우루과이의 몬테비데오(Montevideo) 항이다. 몬테비데오 항은 부에노스아이레스 항에 기항하던 머스크 라인이 지난해 인근 브라질의 Rio Grande do Sul로 기항지를 옮기면서 발전 속도가 역전이 되었다. 특히,

23) 2004년 제정되어 2007년 말까지 한시법이며, 세금 감면 폭은 2005년 40%, 2006년부터는 50% 감면으로 그 폭을 늘림

24) www.gulfnews.com 2006,7.8

몬테비데오 항만을 운영하고 있는 TCP는 350m 선석을 확장하는 계약을 체결하였으며, 이는 2008년에 가서 완공 예정이다.

또한 몬테비데오 항은 2011년을 목표로 하여 다목적 부두를 개발할 예정인데, 이 프로젝트는 500m 부두(수심 14m)와 철도 시설 및 야드장 건설 등이 포함된다.

페루 항만은 Callao, Matarani, Paita 등이 주요 컨테이너 항만들인데, 이 가운데 Callao 항만이 최대 항만이다. 특히, 페루의 리마는 지리적으로 남미와 북미를 연결하는 요충지이다. 이에 따라 항공운항의 경우 리마 공항을 거치지 않고는 남미로 들어 올 수가 없다. 이 같은 맥락에서 까야오 항은 북미와 남미를 연결하는 요충지에 위치하고 있다. 이에 따라 Callao 항만은 1990~2006년 기간 중 연평균 17% 성장세를 보이는 등 급성장을 거듭하고 있다. Callao 항을 운영하고 있는 ENAPU는 3개 해운관련 회사를 소유하고 있는데, Negocio Marítimo(해운), Negocio Portuario(항만서비스), Línea de Negocios de Almacenamiento(창고업) 등 3개 사이다. 이 항만의 항만공사인 APN(Authoridad Poruaria Nacional)에 따르면, Callao 항만의 신규터미널(Muelle Sur)을 건설 중에 있으며, 연간처리량이 200만 TEU 이상 증가할 것으로 기대하고 있다.[25)]

DP World는 리마 인근 Callao 항에 건설 예정인 신규 터미널에 대해 BOT 방식으로 30년 양허계약을 체결한 바 있다. 이 계획은 항만 2단계 개발 계획과 관련 시설 확장 사업이 포함된다.

<표 2-60> 까야오 항(페루) 터미널 현황

항 만	현 황
Callao	• 운영사 : Empresa Nacional de Puertos SA • 선석 - 일반화물/컨테이너 선석 18개, 연장 4,000m, 수심 11.1 • 터미널 시설 - 전체 면적 441,080㎡; storage 3,700 TEU, CFC; storage 318TEU

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

칠레의 산 안토니오(San Antonio) 항은 민간 터미널인 STI와 공공 터미널인 TEM이 있다. 산 안토니오 항만 가운데 STI 터미널은 SAAM이라는 터미널 운영사 칠레 운영사가 SSA Marine과 합작으로 운영하고 있다. SAAM은 실질적으로 칠레 내에서 대규모 그룹의 하나로서 칠레 선사인 CSAV의 관계사이다. 그리고 물류회사인 Agunsa Logistica가 있다. 이에 따라 이 운영사가 칠레 컨테이너터미널의 대부분을 운영 중인데, 대표적인 것이 STI(San Antonio International Terminal), SVIT(San Vicente International Terminal), ITI(Iquique International Terminal), ATI(Antofagasta International Terminal) 등이다. 또한 이 터미널 운영사는 남미 주요국에 터미널을 운영 중에 있어 영향력이 막강한 것으로 알려졌다. 이 운영사가 남미 지역 항

25) 출장시 면담자료

만 운영에 관여하고 있는 지역은 Montevideo 항(우루과이), Paita 항(페루), Itajaí 항(브라질), Esmeraldas 항(에쿠아도르), Buenaventura 항(콜롬비아), Altamira 항(멕시코), Everglades 항(미국), Quetzal 항(과테말라), Caldera 항(코스타리카) 등이다.[26]

산 안토니오 항은 남미의 태평양 연안 지역 항만 가운데 페루의 까야오(Callao) 항에 이어 화물 처리 실적에서 2위를 차지하고 있다. 이 항만의 성장 배경으로 작용한 것은 중국과의 FTA 체결에 따른 물동량 증가이다. 중국과의 FTA 체결로 칠레는 산 안토니오 항 이외에 SVIT의 성장도 빨라지고 있다.

이에 따라 항만의 확장 계획도 서두르고 있는데, 특히 공공터미널을 확장함으로써 민영화를 추진하고 있다. 현재 이 항만은 인근 자국 항만인 발파라이소(Valparaiso) 항과 경쟁관계에 있는데, 양 항만이 모두 시설 부족 현상을 초래함에 따라 항만 확장을 서두르고 있다. 산 안토니오 항만은 2007년 중 769m의 신규 터미널 건설을 추진하고 있으며, 7월 현재 이 터미널은 380m, 15m 준설을 완공한 상황이다. 이외에 항만 확장 계획으로 현재 Molo Sur 지역에 2030년까지 항만을 개발하는 계획을 수립하고 있는데, 현재로서는 비전 성격에 가까운 것으로 파악된다.[27]

이외에 항만 운영에 있어 자국 물류회사의 독점력이 매우 강한 것으로 평가되고 있어 외국 업체가 진입하기가 용이하지 않다는 평가가 우세하다. 산 안토니오 항만 가운데 STI의 주주 구성은 칠레 물류회사인 SAAM(CSAV의 관계사) 50%, 미국의 SSA Marine이 50%를 소유하고 있다.

<표 2-61> 산 안토니오 항(칠레) 터미널 현황

항 만	현 황
STI Terminal	• 운영사 : San Antonio Terminal International • 선석 - 선석 1; 컨테이너 선석 1개, 연장 120m, 수심 11.38m 선석 2; 컨테이너 선석 1개, 연장 315m, 수심 11.38m 선석 3; 컨테이너 선석 1개, 연장 250m, 수심 11.38m • 터미널 시설 - 전체 면적 310,000㎡, storage 15,000 TEU, 갠 크레인 2기
TEM Terminal	• 운영사 : Empresa Portuaria San Antonio • 선석 - 선석 4; 컨테이너 선석 1개, 연장 235m, 수심 9.4m 선석 5; 컨테이너 선석 1개, 연장 235m, 수심 9.4m • 터미널 시설 - 전체 면적 172,601㎡, storage 2,100 TEU

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

26) 터그 사업 포함
27) 출장 면담 자료

베네수엘라 항만 가운데 최대 항만은 까벨로(Cabello) 항이다. 이 항만의 최대 문제는 늘어나는 물동량으로 확장이 필요한데, 베네수엘라 정부는 이 같은 수요에 역행하는 모습이다. 먼저, 항만 확장에 있어 베네수엘라 정부의 관료주의적 태도로 민간 기업이 확장에 나서지 않고 있다. 이 같은 문제는 현재도 풀리지 않고 있는데, 해운을 담당하고 있는 교통부(National Institute of Aquatic Spaces:NIEA)가 지난 6월 2일 신항만 개발계획을 발표할 계획이었으나 이러한 국가 개발 계획은 발표가 되지 않는 등 민간에서는 이러한 정부의 태도를 믿지 못하고 있다. 특히, 항만의 양허 및 관리 운영권 등을 중앙정부가 아닌 지방정부에서 추진도록 하는 등 국가적인 통일된 계획이 없다는 비판이 일고 있다. 한편, 항만 개발 계획을 수립 추진하고 있는 베네수엘라 교통부 위원회는 1,000만 달러의 보수유지비용을 지출하고, Bolivar 항만에 85만 TEU의 신규 터미널을 건설하기 위해 3억 5,000만 달러, 그리고 동부 아라야 페닌술라(Araya Peninsula)에 심수항 건설을 약속한 바 있다. 베네수엘라의 항만 정책은 이 같은 관료주의를 타파하지 않는 경우 현재의 비효율적인 항만 운영에서 벗어나지 못할 것으로 보인다.

<표 2-62> 푸에르토 까벨로 항(베네수엘라) 터미널 현황

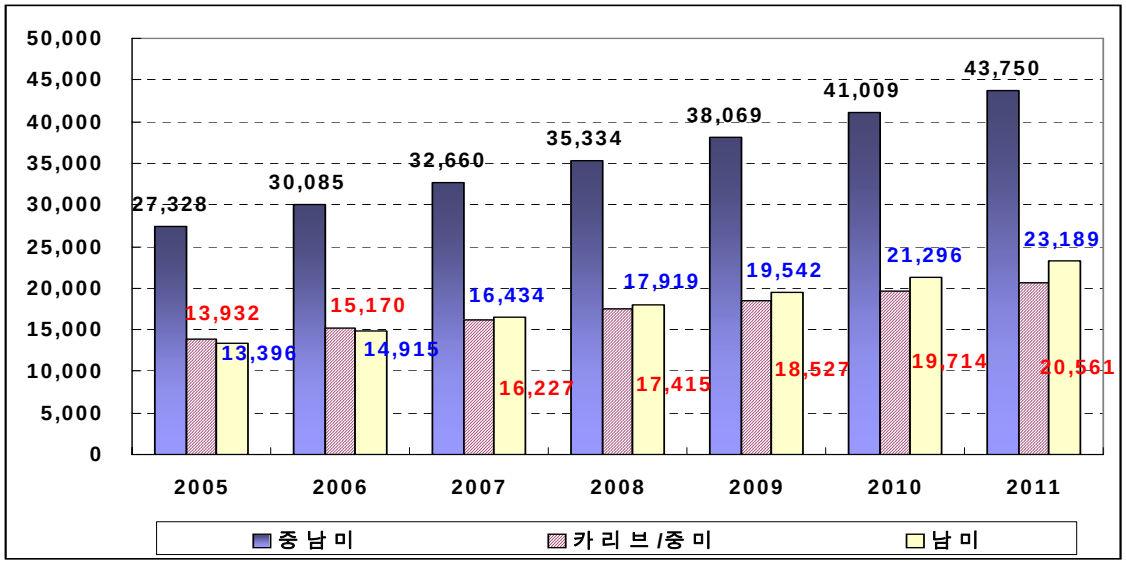
항 만	현 황
Puerto cabello	• 운영사 : Instituto Puerto Autonomo de Puerto Cabello • 선석 - 선석 1～13; 일반화물/ro-ro 선석 13개, 연장 2,280m, 수심 9.5m 선석 22～32; 일반화물/컨테이너 선석 11개, 연장 2,500m, 수심 12m • 터미널 시설 - 전체 면적 109,400㎡
DP World Container Terminal	• 운영사 DP World Puerto Cabello • 선석 - 컨테이너 선석 1개, 길이 600m, 수심 11.5m • 터미널 시설 - 전체 면적 102,000㎡, storage 8,000 TEU

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

중남미 지역 항만의 처리물동량은 2005년 2,732만 TEU에서 2011에 가서는 4,375만 TEU로 연평균 7%의 성장이 예상된다. 이 가운데 카리브/중미 지역은 2005년 1,393만 TEU에서 2011년 2,319만 TEU로 연평균 5.7%의 성장이 예상되며, 남미 지역은 2005년 1,340만 TEU에서 2011년 2,056만 TEU로 연평균 8.2%의 성장이 예상된다. 이에 따라 카리브/중미 지역보다는 남미 지역이 향후 물동량이 급속히 늘 것으로 예상되는 지역이다. 2005～2011년 기간 중 세계 항만의 처리물동량 증가율이 연평균 7.9%의 성장을 할 것으로 예상됨에 따라 남미 지역은 이를 넘어서는 성장이 예상된다.

<그림 2-41> 중남미 지역 항만 처리물동량 전망

단위 : 천 TEU



자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

카리브/중미 지역의 연간 항만처리물동량은 2000~2005년 기간 6.9% 성장에서 2005~2011년 기간 중 7%로 예상되는데, 차이는 극히 미미한 수준이어서 최근 5년 간의 성장세가 지속될 것으로 전망된다. 그리고 기존 확장 계획들이 이루어지는 경우 시설 이용률은 2005년 기준 72.4%에서 2011년 83.1%로 늘어날 전망이다. 이에 따라 시설 확충이 이루어지더라도 2011년에 가서는 시설 부족현상이 더욱 심각해질 전망이다. 이 같은 추세는 남미 지역이 더욱 심각해질 것으로 예상된다.

<표 2-63> 중남미 지역 항만의 처리물동량 증가율 및 처리능력 추이 및 전망

구분	연간 항만 처리물동량 증가율		시설 이용률		
	실적(2000~2005)	전망(2005~2011)	실적(2005)	전망1(2011)	전망2(2011)
중미/카리브해 연안	6.9%	6.4%	72.4%	83.1%	77.8%
남미	11.1%	9.3%	74.1%	109.3%	101.5%

주 : 전망1 - 기 확정 시설 확장 계획 기준
전망2 - 미 확정 시설 확장 계획 포함
자료 : Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operator - 2006. 2006.8

2) 벌크 항만

중남미는 자원 부국으로서 철광석의 주요 수출국은 브라질, 페루 등이며, 석탄 수출국은 원

료탄의 경우 콜롬비아, 베네수엘라 등이 있다. 한편, 아르헨티나, 브라질 등이 연료탄을 수입하고 있다. 그리고 곡물의 경우 브라질, 콜롬비아, 에쿠아도르, 페루, 베네수엘라 등 남미 주요국이 수입국이며, 중미의 경우 쿠바, 멕시코 등 중미 주요국이 곡물 수입국이다. 한편, 아르헨티나는 곡물 수출국으로 자리 잡고 있다.

브라질의 주요 철광석 수출항인 이타키(Itaqui)항, 투바라오(Tubarao)항 등에 항만 확대를 위해 상당한 투자가 이루어질 예정이다. 브라질 최대의 철광석 생산업체인 CVRD(Companhia Vale do Rio Doce)사는 2005년 폰타 다 마데이라(Ponta da Madeira)항의 3개 부두 중 2개 부두의 확장사업을 완료한 바 있다. 이에 따라 CVRD사는 부두 확장으로 시간당 1만 6,000톤의 철광석을 선적할 수 있으며, 항만의 수심이 22.3m로 세계 최대의 철광석 선적시설을 갖추게 되었다.

이와 함께 브라질은 급증하고 있는 중국의 철광석 수입에 대응하기 위해 생산량을 증가하는 한편, 내륙 운송망 확대에도 박차를 가하고 있다. 먼저 CVRD사는 카라자스 광산의 확장사업에 향후 3년간 2억 9,600달러, 2004년에만 1억 4,000만 달러를 투자하였으며, 3억 달러를 서던시스템(Southern System)[28] 광산 개발에 투자할 계획이다. 이러한 광산개발과 철광석 증산계획에 따라 브라질은 금년 철광석 수출량이 연간 10% 이상 증가할 것으로 전망하고 있다.

이외에도 브라질은 생산지로부터 수출항까지 철광석을 효율적으로 운송하기 위한 내륙 운송망에 대한 투자도 확대하고 있다. 먼저 90만 ㎢에 이르는 지역에 철광석 광산복합단지를 개발하는 카라자스 프로젝트(Carajas Project)[29]가 추진되고, 이 지역에서 선적항인 폰타 다 마데이라항까지 남북 간 철도 확장작업이 착수될 예정이다.

이와 함께 CVRD사는 물류개선사업에 7억 6,000만 달러를 투자해 이 가운데 대부분을 이 회사의 광산들과 수출항을 연결하는 철도 및 차량 개량에 투자하고, 나머지는 브라질의 전통적인 철광석 광산들이 분포해 있는 미나스 게라이스(Minas Gerais)와 투바라오항을 잇는 철도 연결사업에 투자할 예정이다.[30]

이에 덧붙여 브라질에 대한 중국의 투자가 크게 늘고 있다. 이는 브라질이 최근 몇 년간 중국 최대의 철광석 수출국으로 자리매김함에 따라 이 지역에서 생산되는 철광석 조달을 원활히 하기 위한 것으로 풀이되고 있다. 이와 관련 중국 정부도 카라자스와 사오 루이스/이타키, 폰타 다 마데이라를 연결하는 CVRD사의 1,100km구간 철도확장사업에 20억 달러를 투자하기로 밝힌 바 있다.

---

28) CVRD사는 현재 광산을 구분하여 서던시스템(Southern System) 13개소(미 개장 2개소), 노던시스템(Northern System) 5개소를 소유・운영하고 있다. 서던시스템의 2개소는 2005년에 개장했다.

29) 브라질이 추진하고 있는 아마존 동부지역의 대규모 광산개발 프로젝트

30) 서던시스템 광산에서 생산되는 철광석은 에스피리토 산토(Espirito Santo)주의 비토리아(Vitoria)지역 변두리에 위치한 브라질 최대 벌크항만인 투바라오(Tubarao)항을 통해 수출되고 있다. CVRD사는 투바라오항에 자사 소유의 터미널을 있으며, 투바라오항과 미나스 게라이스를 잇는 철도를 소유하고 있다.

<표 2-64> **중남미 지역 주요 철광석 적하항**

국가	적하항	터미널/선석	최대 선박 수용 능력					최대 선적량
			흘수 (Draft)	연장 (LOA)	폭 (Beam)	WLTHC	최대 선형	
브라질	Ponta do Ubu	Samarco	16.4	308.0	54.0	18.5	200,000	60시간 5만 톤 이상 이후 시간당 1,000톤
	Sepetiba	Ferteco	24.0	350.0	54.0	19.0	365,000	1일 4만 톤
	Tubarao	CVRD Berths 1/2	15.2	350.0	55.0	16.5	200,000	65시간 6만 톤 이후 시간당 6,000톤
			20.0	400.0	62.0	28.5	365,000	65시간 6만 톤 이후 시간당 6,000톤
	Ponta da Madeira	CVRD, Berth 1	22.3	339.5	60.0	29.5	365,000	40시간 12만 톤 이후 시간당 5,000톤
	GIT	MBR, Guaiba Is.	24.0	350.0	54.0	19.0	365,000	1일 4만 톤
칠레	Guayacan	CMP Export	16.2	315.0	50.0	18.0	200,000	1일 4만 톤
	Huasco	Guacolda No2	22.0	335.0	55.0	18.0	274,000	1일 5만 톤
	Huasco	Santa Barbara	14.7	314.0	47.5		200,000	1일 5만 톤
페루	San Nicolas	MINPECO	17.9	327.0	49.0	12.3	230,000	1일 4만 톤
베네수엘라	Puerto Ordaz	CVG Ferrominera	9.6/12.8	274.3	42.0	17.7	130,000	72시간 4만 톤
	Boca Grande	Transfer Station	30.0	350.0	55.0	17.2	230,000	72시간 4만 톤

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

<표 2-65> **중남미 지역 주요 석탄 적하항**

국가	적하항	터미널/선석	최대 선박 수용 능력					최대 선적량
			흘수 (Draft)	연장 (LOA)	폭 (Beam)	WLTHC	최대 선형	
콜롬비아	Puerto Boliva	-	17.0	300.0	47.5	-	184,000	1일 5만 톤
	Cartagena	Carbones del Caribe	12.8	228.0	32.3	13.0	60,000	1일 1만 2,000톤
	Barranquilla	Cementos del Caribe	10.7	200.0	30.0	12.5	60,000	1일 8,000톤
	Pt. Drummond	Anchorage	20.0	-	47.2	15.0	200,000	1일 2만 5,000톤
	Puerto Prodeco	Anchorage	18.3	-	-	-	170,000	1일 2만 톤
	Santa Marta	Carbonsan	13.7	270.0	41.0	15.5	75,000	1일 2만 톤
	Tolu	Anchorage, self load	-	-	-	-	50,000	1일 2만톤
베네수엘라	Maracaibo	Bulk Wayuu	11.4	-	40.0	14.6	75,000	1일 2만 5,000톤

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

3) 시사점

(1) 멕시코, 브라질, 칠레 중심의 물류시장

중남미는 카리브/중미의 멕시코, 남미의 태평양 연안 칠레, 대서양 연안의 브라질을 중심으로 물류시장이 확대될 것으로 예상된다. 이에 따라 중남미는 이들 3대 국가를 중심으로 하는 물류시장에 관심이 집중될 것으로 전망된다.

최근 대형 정기선사나 글로벌 터미널 운영업체(GTO)들이 점차적으로 멕시코에 대한 기항과 투자를 늘려가고 있다. 아메리칸 쉬퍼(American Shipper)에 따르면, 현재 멕시코 항만과 연결된 컨테이너 정기선 서비스는 50개가 넘는 것으로 집계됐다. 또한 멕시코의 잠재적인 거대 시장을 겨냥하는 한편, 2004년 세계 물류 시장을 강타한 미국 서부 항만 등의 적체를 완화하는 방안의 하나로 주요 글로벌 터미널 운영업체들을 중심으로 멕시코 항만에 대한 투자도 늘어나고 있다.

또한 브라질과 칠레는 남미 발전의 중심 국가들로서 물류 인프라 투자 및 서비스가 크게 확대될 것으로 예상되는 시장이다. 이들 국가의 인프라 투자는 2025년까지 현재의 약 3배로 늘어날 것으로 전망된다. 이에 따라 중남미 물류 투자에 있어 이들 3국을 중심으로 한 투자에 집중하는 한편, 이를 거점화하는 것이 바람직할 것으로 보인다.

(2) 안정적인 천연자원 확보를 위한 투자처

또한 이 국가들은 풍부한 천연자원을 토대로 우리나라로서는 안정적인 원자재 수입처로서 투자가 유망한 지역이다. 또한 이에 따른 항만 등 물류 인프라 투자 등도 크게 늘 전망이다. 특히, 중국의 경우 이미 중남미 지역에 대규모 투자를 발 빠르게 확대하고 있다.

앞으로 중남미 시장을 중심으로 한 원자재 확보 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상되며, 이를 위한 물류 인프라 투자도 예상된다. 최근 들어 광물 자원 등 중남미 지역에 대한 인프라 투자가 늘고 있다. 이에 따라 항만 등 물류시설에 대한 투자도 병행해서 검토해야 할 주요 사안이 될 것으로 예상된다. 특히, 중남미 지역의 천연자원에 대한 투자가 늘면서 이들 지역의 벌크 항만에 대한 투자도 더욱 크게 늘 것으로 예상된다.

(3) 차기 물류투자의 급증 지역

중남미 가운데 브라질은 이미 BRICs의 하나로 향후 상당한 발전이 예상되는 국가이다. 이 국가를 중심으로 한 중남미 발전 및 경제 통합도 빠르게 진행되고 있다. MERCOSUR와 안데스 공동체를 포괄하는 남미자유무역지대(SAFTA) 발족도 예상되고 있다. 이에 따라 물류단지

개발 등도 활발히 추진될 것으로 예상된다. 이에 따라 중남미 시장은 천연자원 투자, 항만 등 인프라 개발 투자 이외에 물류단지 투자 등의 수요가 크게 늘 것으로 전망되며, 향후 이들 지역 투자에서 이런 점을 감안해야 할 것으로 보인다.

(4) 파나마 운하의 대변혁

파나마 운하청(Panama Canal Authority)은 12,000TEU급 초대형 컨테이너 선박까지 파나마 운하를 통과할 수 있도록 세 번째 갑문시설을 새로 건설하는 운하 확장 프로젝트를 추진하고 있으며, 2014년 첫 개통을 목표로 하고 있다. 운하 확장이 완료되면 연 처리능력이 두 배 이상 증가하게 되어 그 동안 유럽 항로에 집중되던 대형선 투입이 태평양 항로로 전이될 것으로 판단되며, 아시아-북미 동안 항만 간 올 워터 서비스가 크게 확대될 것으로 전망된다. 이와 함께 이 지역 항만 등에 대한 투자 수요가 크게 늘 것으로 예상되고 있다.

파나마 운하의 확장에 따른 물류변화는 글로벌 물류에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되며, 올 워터 서비스의 북중국 화물에 대한 영향 등으로 우리나라 항만에도 그 영향이 미칠 것으로 예상된다. 이런 측면이 이에 따른 물류 서비스의 변화를 면밀히 검토해야 하는 이유이다.

(5) 항만운영의 투명성 부족

다만, 중남미 지역은 브라질, 멕시코, 칠레 등 주요국 등은 그나마 항만 운영에 있어 투명성이 개선되고 있으나 기타 국가들의 경우 아직까지 항만 운영 등에 있어 정부의 입김이 크게 작용하는 등의 문제가 있다. 이에 따른 개방의 수준도 상대적으로 낮은 것으로 보인다. 따라서 중남미 주요국들의 경우 항만 운영의 투명성 확보가 향후 개선 과제로 떠오를 것으로 예상된다.

3. 중남미의 내륙물류

중국이 주도하고 있는 세계 경제성장이 지속되면서 원자재 확보가 국가의 최우선과제로 떠오르고 있다. 이는 곧 중남미, 아프리카 및 호주가 원자재 공급처로 그 위상이 올라가고 있다는 것을 의미한다. 하지만 문제는 그 위상에 맞는 원자재를 막힘없이 공급할 수 있는지에 있다. 호주의 경우 2006년부터 2010년까지 총 400억불을 항만 및 내륙운송망 등 인프라에 투자하는 등 발 빠르게 움직이고 있는 반면, 중남미 및 아프리카 지역은 성장세에 비해 투자가 미진하다는 비판을 받고 있다. 특히 중남미의 경우 세계경제포럼의 2002~2003년 글로벌 경쟁력 보고서에서 이미 인프라 망에 대한 부정적 평가를 받은 바 있다. 이와 관련된 결과는 다음 표에서 알 수 있다.

<표 2-66> 도로 인프라 망 비교

국가 및 지역	포장도로/총 도로 (%)	총 도로(m)/ 국토면적(㎢)	포장도로(m)/ 국토면적(㎢)	도로(m)/1인
서유럽평균	95.2	1044.32	993.70	9.86
중/동유럽평균	54.3	812.88	441.70	8.76
미국	59.0	657.89	388.15	21.82
중남미/카리브해 국가 평균	**15.1**	**147.17**	**22.20**	**5.71**
남미 평균	**11.2**	**141.24**	**15.82**	**6.82**
중미 평균	**31.0**	**163.82**	**50.81**	**2.85**
한국	72.2	914.49	660.03	1.86
일본	53.7	3117.73	1674.27	9.18
태국	97.5	126.23	123.07	1.01
말레이시아	76.2	204.14	155.61	2.90
인도네시아	46.3	187.63	86.87	1.46

자료: CEPAL

<표 2-67> 철도 및 수로 망 비교

국가 및 지역	철도(km/천km)	수로(km/천km)
서유럽 평균	48.41	12.81
중/동유럽 평균	40.27	5.48
미국	20.22	4.26
중남미/카리브해 국가평균	**5.96**	**6.06**
한국	31.83	-
일본	61.82	4.72
태국	7.95	7.82
말레이시아	7.36	22.21
인도네시아	3.54	11.81

자료 : CEPAL

그럼 중남미의 열악한 내륙 물류 인프라를 개선시키기 위해서는 무엇을 하여야 하는가? 이를 위해서는 현재의 중남미 내륙물류의 현황을 살펴본 후 이를 토대로 한 방안을 제시하는 것이 순서일 것이다. 우선 중남미 내륙물류와 관련한 주요 이슈를 첫째, 도로 및 철도분야에서의 국가 간 통합노력, 둘째, 철도분야에서의 민영화계획, 셋째, 연안운송 및 내륙수로와 관련된 화물운송수단의 다변화, 넷째, 주요 중남미국가의 국내 인프라 정책 확대실시, 다섯째, 3PL분야에서의 발전 등으로 요약할 수 있다. 이를 다시 2개의 범주로 나눠 큰 그림을 그리자면, 중남미 경제공동체 발전에 따른 교류의 확대와 이를 뒷받침할 인프라 협력의 강화, 그리고 개별 국가정책으로 이뤄지고 있는 복합운송 활성화 방안의 두 축으로 나눠볼 수 있다.

1) 통합화

(1) 현황

중남미에서의 통합화과정 역시 세계적인 지역화 추세와 크게 관련이 있다. EC공동체의 등장과 함께 아시아에서의 APEC과 ASEAN 등의 출현이 중남미에서의 지역통합을 촉진한 외부적 요인이 되었다. 이와 더불어 역내 인프라 망 개발, 에너지 시장의 효율적 관리 및 국경통과의 편의성 확보 등을 염원했던 중남미 역내국가간 바램이 지역통합의 내부적 요인으로 작용하였다. 이러한 중남미 지역 통합의 특징 중 하나는 지역통합이 소규모 경제협력체부터 대규모 국가협력체제까지 넓은 스펙트럼을 이루고 있다는 것이다. 즉 중미지역에서의 중미통합체제(SICA), 남미지역에서의 남미 인프라통합을 위한 구상(IIRSA)을 비롯해 NAFTA, MCCA (중미공동시장), 안데스국가공동체, 코노수르[31]등 그 양태가 다양하다. 여기서는 지역통합체의 내륙운송망 통합노력에 대해 살펴보기로 한다.

(2) 중미공동시장

중미의 경제성장 및 경쟁력을 뒷받침하기 위해 중미국가 간 인프라 개발 및 통합논의가 진행 중이다. 중미공동시장 역내에서는 파나마 육교 프로젝트, 과테말라에서의 철도 민영화노력, 엘살바도르와 멕시코의 국제 운송연계망 구축 노력 등 다양한 개발 프로젝트가 진행 중이다. 특히 중미 내륙교통과 관련해서는 푸에블로 파나마 계획(Pueblo Panama Plan : PPP)을 살펴볼 필요가 있다. 동 계획은 멕시코의 남동부 9개주를 포함해 중미 7개국(벨리즈, 코스타리카, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 니카라과와 파나마 등)을 포함한다. 이 계획은 관련 국가간 분절된 도로망을 연결하여 끊임없는 내륙교통 망을 구축하는 것을 1차적 목표로 하며 각국의 관련법률 및 제도의 조화를 추구한다. 동 PPP계획은 태평양 연안의 3,159km의 구간과 카리브해 연안 1,746km의 2구간과 4,130km에 달하는 지선(branch lines)의 개발을 우선으로 하며 이 9,034km길이의 노선에 총 43억 달러가 투자될 예정이다. 하지만 PPP 계획에 투자되는 총액의 87%는 도로에, 7%는 항만에, 그리고 6%는 공항건설에 투자될 예정이어서 철도나 연안운송 등 기타 운송수단과의 불균등발전 문제가 제기되었다. 최근 연안운송이 동 PPP계획에 포함되면서 이러한 불균등발전의 문제가 다소 해결되긴 했지만 여전히 철도개발의 문제가 남아있다.

한편 중미 도로는 역내 타 국가에 대한 시장 접근성이 매우 높고 모든 운영자들에게 국적과 관계없이 개방되어있다. 예를 들면 엘 살바도르 운송자는 니카라과 육로를 가로질러 과테말라와 코스타리카 사이에서 운송 작업을 할 수 있다. 이러한 의미에서 볼 때, MCCA는 중남미에서 개방도가 높은 운송 서비스 시장이라 할 수 있다.

---

31) 이는 칠레, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이 등을 포함하는 남아메리카 남부 지역을 말한다.

<그림 2-42> 중미공동시장



자료 : SICA

하지만 개방적인 운송 시스템을 갖추고 있다 하더라도 인프라 부족, 기기 관리를 위한 조치 미비, 보안 및 지연 문제 등의 측면에서는 여전히 타 지역과 비교해 낮은 수준을 유지하고 있다. 따라서 기술적, 조직적, 제도적 수준에서 서로 다른 운송수단 간 이질성을 완화하고 통합 내륙 운송망 개발이 시급하다. 그리고 내륙교통 인프라 부족, 재정적 자금 확보, 민영화를 제한하는 법규 및 높은 화물비용 등 내륙교통 분야에서 이러한 노력을 가로막는 장애물을 제거해야 한다.[32] 오늘날 중미 도로는 약 13.9%만이 포장도로이며, 도로 인프라 망 구축현황은 0.15km/평방킬로미터로서 역시 미국이나 유럽에 비해 매우 낮은 편이다. 중미운송보고서[33]에 따르면 중미 국가의 주요 도로망의 26%만이 도로규정에 적합하며, 약 14~17%만이 기술요건 충족한 것으로 나타났다. 게다가 간선도로의 경우, 84%가 기준에 불합치하는 등 전체적으로 보면 중미 전체 도로망의 약 17%만이 필요한 기준을 충족하고 있다. 2005년을 기준으로 주요 국경통관(border crossing)은 9개 곳인데 이는 남미와 비교해 내륙 연계성이 매우 낮다는 것을 의미한다.

(3) 메르코수르(MERCOSUR)

가. 도로운송

메르코수르의 경우, 창설과 함께 각 회원국들은 내륙물류 협력에 대한 필요성을 인식하고

32) 'Shor-sea shipping potentials in Central America to bridge infrastructural gaps', Maritime Policy & Management Vol. 32, No.3,(2005)
33) 'Estudio Centroamericano de Transporte', 중미경제통합상설사무국(SIECA), 2001

철도, 도로 및 내륙수로에 대한 협력을 강화하기 시작하였다. 아르헨티나와 이웃국가들 간 도로와 내륙수로운송은 메르코수르 국가 간 경제통합계획에 맞춰 진행되었다. 특히 국경을 통과하는 도로망 확충에 대한 투자가 증가하였으며 이러한 투자계획 중에는 칠레의 멘도사와 발파라이소 간 160km의 노선의 확대, 아르헨티나의 자팔라(Zapala)지역과 칠레의 론퀴메이(Lonquimay)간 150km의 도로망 건설 및 아르헨티나의 브라조 라르고(Brazo Largo)와 우루과이의 누에바 팔미라(Nueva Palmira)간 우루과이강 다리를 건설하는 계획 등이 포함되었다. 한편 메르코수르가 결성된 이후부터 회원국들 간 교역량이 증가하였고 이에 따라 회원국간 육상 및 해상물동량 또한 급속하게 증가한 것으로 나타났다. 또한 아르헨티나와 칠레에서 최근 경제적, 정치적인 교류가 활발해지면서 그 파급이 안데스산맥을 넘어 볼리비아, 파라과이, 브라질과 우루과이 등 타 메르코수르 회원국에게 파급되고 있다.

<표 2-68> 메르코수르 역내 국가 간 육로수출 통계

수출국	수입국	도로		철도	
		FOB가격 (단위1,000달러)	교역량(톤)	FOB가격 (단위1,000달러)	교역량(톤)
아르헨티나	**브라질**	**2,303,983.60**	**2,336,818.13**	477.80	1,185.25
아르헨티나	파라과이	327,601.30	422,284.41	320.40	545.10
아르헨티나	우루과이	574,335.40	608,202.91	-	-
브라질	**아르헨티나**	**3,017,038.80**	**1,855,747.34**	56,539.90	122,715.57
브라질	파라과이	666,926.10	761,478.71	5,506.70	29,051.70
브라질	우루과이	536,906.80	586,041.19	1,213.50	2,674.20
파라과이	아르헨티나	67,596.20	271,129.30	10.90	20.30
파라과이	브라질	320,898.30	1,461,162.38	7,706.40	49,500.00
파라과이	우루과이	25,752.10	63,904.30	-	-
우루과이	아르헨티나	263,931.80	275,313.34	22,141.90	148,948.90
우루과이	브라질	266,028.30	443,860.02	-	-
우루과이	파라과이	17,928.90	30,141.47	6,990.40	39,297.30
총계		8,388,927.60	9,116,083.23	100,907.90	393,938.32

자료 : CEPAL

2000년 현재 메르코수르 전체 운송 화물량의 약 96%가 육로를 통해 이뤄지고 있으며 단지 4% 정도만이 철도를 통해 운송되고 있다. 이것을 교역 규모를 통해 살펴보면 거의 대부분의 교역이 도로운송(98.8%, 약 84억 달러)으로 이뤄지고 있으며, 1.2%만이 철도 운송(약 1억 달러)을 통해 이뤄지고 있다. 특히 아르헨티나와 브라질 간 육로교통을 통한 무역이 가장 두드러졌다. 도로 운송의 경우 무역량의 대부분은 브라질-아르헨티나의 교역으로 나타났으며, 이는 역내에서 이뤄지고 있는 도로교역량의 약 63%(약 53억 달러)을 차지한다. 철도 운송의 경우는 브라질의 대 아르헨티나 수출이 약 5,700만 달러로 가장 많았으며, 우루과이의 대 아르헨티나 수출이 약 2,200만 달러로 그 뒤를 잇고 있다. 그리고 이 두 사례가 역내에서 이뤄지

고 있는 철도 운송 교역량의 78%를 차지하고 있다. 이와 같은 내용은 도로와 철도를 이용한 역내 교역량에 있어서 아르헨티나와 브라질이 큰 비중을 차지하고 있으며 메르코수르에서 이 두 국가가 미치는 영향력은 매우 크다는 것을 의미하고 있다.

나. 철도운송

메르코수르 역내 교역에 있어 철도 운송의 비중이 도로 운송과 비교해 볼 때 현저히 낮은 수준을 보이는 것이 내륙 인프라에 있어 문제점으로 제기되고 있다. 메르코수르 차원에서 해운, 도로 운송과 함께 철도운송 분야에서의 투자 및 개발이 늘어날 것으로 예상되지만, 인프라 문제와 기기의 적재력 문제 등은 여전히 철도 운송의 비중을 늘리는 것을 가로막는 요인이 되고 있다.

현재 라틴 아메리카 내에서 철도 화물 운송은 남미에서는 브라질, 중미에서는 멕시코가 선도하고 있다. 전체적으로 보면 브라질이 중남미 철도 화물의 70%를 운송하고 있으며 멕시코는 20%, 아르헨티나가 5% 정도로 그 뒤를 따르고 있다. 그 외에는 칠레가 약 1%의 비중을 차지하고 있을 정도로 철도 화물 운송의 비중이 낮은 편이다.

한 가지 긍정적인 것은 최근 들어 탈규제와 민영화 계획이 진행되면서 그 결과로 철도 운송은 혁신 단계에 접어들었다는 것이다. 이로 인해 관리 기술의 현대화, 운송 및 운수 기계 개선, 새로운 무역 정책 채택, 각종 수송기관 통합시스템에서의 철도 운송 역할 확대 등이 이루어지고 있다. 그리고 예전에는 중장거리 벌크 운송에 철도 운송이 이용되었지만, 이제는 제조업의 물류 요구를 충족시키는 새로운 시스템이 생겨나고 있다. 또한 철도 운송과 관련하여 통합된 서비스 제공을 위해 국제적 연관 관계를 맺거나 기업간 협력이 시도되고 있다. 하지만 유럽이나 아시아에 비해서는 향후 해야 할 일들이 많은 것 또한 사실이다.

다. 국경통관

한편 중남미 역내 국가간 무역에 있어서 도로운송의 거의 대부분이 양국간 국경 통과에 의해 이뤄지므로 통합화의 주된 과제의 하나로서 국경통관의 문제가 중요하다. 아르헨티나, 볼리비아, 브라질, 칠레, 파라과이, 페루, 우루과이가 모인 '코노수르 교통 공공 사업부 회의'는 협약을 통해 통관을 위한 더욱 표준화된 시스템을 마련하고 있다. 이는 효율성과 융통성 면에 있어서 1989년에 체결된 육로 운송 국제 협약보다 훨씬 더 개선된 모델이라 할 수 있으며 이를 통해 역내 운송에 있어 더욱 균형적인 발전을 이끌어 낼 수 있게 되었다. 국경통관과 관련해 가장 두드러지는 성과는 보험 증권, 관세거래 문서 등을 표준화시킴으로써, 코노수르 내에서 운송 지연을 유발하는 다른 요소들에도 불구하고 국경 통과가 훨씬 더 간편해졌다는 것이다. 현재 국경을 통해 이뤄지는 역내무역을 살펴보면 파소 데 로스 리브레스(아르헨티나)-우르

과야나(브라질)은 전체 물동량 중 16.5%를 담당하여 역내에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 국경구간이다. 그 다음으로는 크리스토 레덴토르-멘도사(아르헨티나)-안데스(칠레)구간이 14%, 포스 데 이구아수(브라질)-시우 데 에스테(파라과이)는 10%, 산 안토니오(베네수엘라)-쿠쿠타(콜롬비아)는 7%의 물동량 비중을 차지하고 있다. 현재 15개 국경구간을 통해 역내 국가 간 무역량의 약 85%가 운송되고 있다.

<표 2-69> 주요 국경구간 및 관계 노선 물동량 비중(2000년 기준)

단위 : 톤, %

국경 구간	물동량	비중	총 누적비중
우루과야나(브라질)-파소 데 로스 리브레스(아르헨티나)	2,995,878	16.52	16.52
C.레덴토르 멘도사(아르헨티나) - 안데스(칠레)	2,524,691	13.92	30.45
포스 데 이과수(브라질) - 시우닫 델 에스테(파라과이)	1,800,021	9.93	40.38
산 안토니오(베네수엘라) - 쿠쿠타(콜롬비아)	1,265,000	6.98	47.35
포스 데 이과수 - 프에르토 이과수	973,129	5.37	52.72
탐보 케마도 차라냐(볼리비아) - 아리카(칠레)	955,399	5.27	57.99
프레이 벤토스(우루과이) - 에르토 운수에(아르헨티나)	919,330	5.07	63.06
이피알레스(콜롬비아) - 뚤칸(에콰도르)	823,998	4.54	67.61
클로린다(아르헨티나) - 에르토 팔콘(파라과이)	700,226	3.86	71.47
추이(Chui : 브라질) - 추이(Chuy : 우루과이)	625,047	3.45	74.92
하과라오(브라질) - 리오 블랑코(우루과이)	570,527	3.15	78.06
데스아구아데로(볼리비아-페루)	383,000	2.11	80.17
야쿠이바(볼리비아) - 살바도르 마사(아르헨티나)	334,854	1.85	82.02
상 보르하(브라질) - 산토 토메(아르헨티나)	330,114	1.82	83.84
과이라(브라질) - 과이라(파라과이)	245,601	1.35	85.20
그 외 국경구간	2,679,691	14.80	100

자료 : IIRSA, Eacilitacion del Transporte en los Paso de Frontera de Sudamerica

(4) 남미인프라통합구상(IIRSA)

남미 인프라통합구상은 2000년 8월 브라질에서 개최된 제1회 남미정상회담에서 제안되어 시작된 남미의 대규모 지역 인프라 개발사업이다. 2010년까지 남미를 EU와 같은 정치연합 수준의 완전한 지역통합체인 남미공동체(Comudidad Suramericano de Naciones : CSN)를 발전시키겠다는 원대한 포부를 현실화하고 있다. 이를 위해 남미 지역의 교통, 통신 및 에너지 분야의 남미 지역 인프라 통합 및 개발사업인 IIRSA를 추진해오고 있다. IIRSA는 현재 인프라 망 구축과 관련해서 10개의 통합 개발 허브계획과 31개 프로젝트 계획을 진행 중이다. 이를 중심으로 남미 내륙교통 망 통합계획에 대해 살펴보기로 한다.

가. 남미 통합개발 허브계획

현재 IIRSA를 통해 안데스 허브(Andean Hub), 남안데스 허브(Southern Andean Hub), 남회귀선 허브(Capricorn Hub), 아마존 허브(Amazon Hub), 기아나 허브(Guianese Shield Hub), 남부 허브(Southern Hub), 파라과이-파라나 수로 허브(Paraguay-Parana Waterway Hub), 중부 대양 간 허브(Central Interoceanic Hub), 메르코수르-칠레 허브(Mercosur-Chile Hub), 페루-브라질-볼리비아 허브(Peru-Brazil-Bolivia Hub)의 10개 통합 개발 허브계획이 진행 중에 있다.

① 안데스 허브와 남안데스 허브

이 허브지역은 볼리비아, 콜롬비아, 에콰도르, 페루와 베네수엘라로 구성된 안데스 공동체(Andean Community)를 포괄하는 남미 북부지역으로 이미 30년부터 통합과정이 진행된 지역이이다. 현재 5개 회원국을 연결하는 주요 도로운송망, 항만, 공항 및 국경세관 지역을 포함하고 있다. 총 면적은 235만 평방킬로미터이고 총 인구는 9,200만 명이며 주요 산업은 석유, 천연가스 및 광업(석탄, 금, 은, 대리석, 화강암 등)이다.

주요 인프라 망으로는 베네수엘라, 콜롬비아와 에콰도르 및 페루연안을 연결하는 판 아메리카 고속도로(Pan American Highway)와 베네수엘라 안데스 산맥 국경지역과 콜롬비아, 에콰도르 및 페루의 아마존 정글을 잇는 외곽 정글 고속도로(Marginal Jungle Highway)가 있다. 현재 총 사업비 49억 8,000달러 규모의 프로젝트가 진행되고 있으며 이중 내륙 교통 인프라 망과 관련해서는 약 26억 2,000만 달러 규모의 총 59개의 관련 프로젝트가 진행 중이다.[34] 남안데스 허브는 칠레를 중심으로 한 허브이지만, 통합과 개발관련해서 아직 IIRSA차원의 기술적(technical)작업이 이뤄지지 않고 있다.

<표 2-70> 안데스 허브의 주요 내용

항목	내 용
주요국가	• 볼리비아, 콜롬비아, 에콰도르, 페루와 베네수엘라
주요산업	• 석유, 천연가스 및 광업(석탄, 금, 은, 대리석, 화강암 등)
주요 인프라 망	• Pan American Highway • Marginal Jungle Highway
사업추진현황	• 총 사업비 49억 8,000달러 • 26억 2,000만 달러 규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트

자료 : 한국해양수산개발원

34) 김영석, 남미인프라통합구상(IIRSA)추진 현황과 시사점

② 남회귀선 허브(Capricorn Hub)

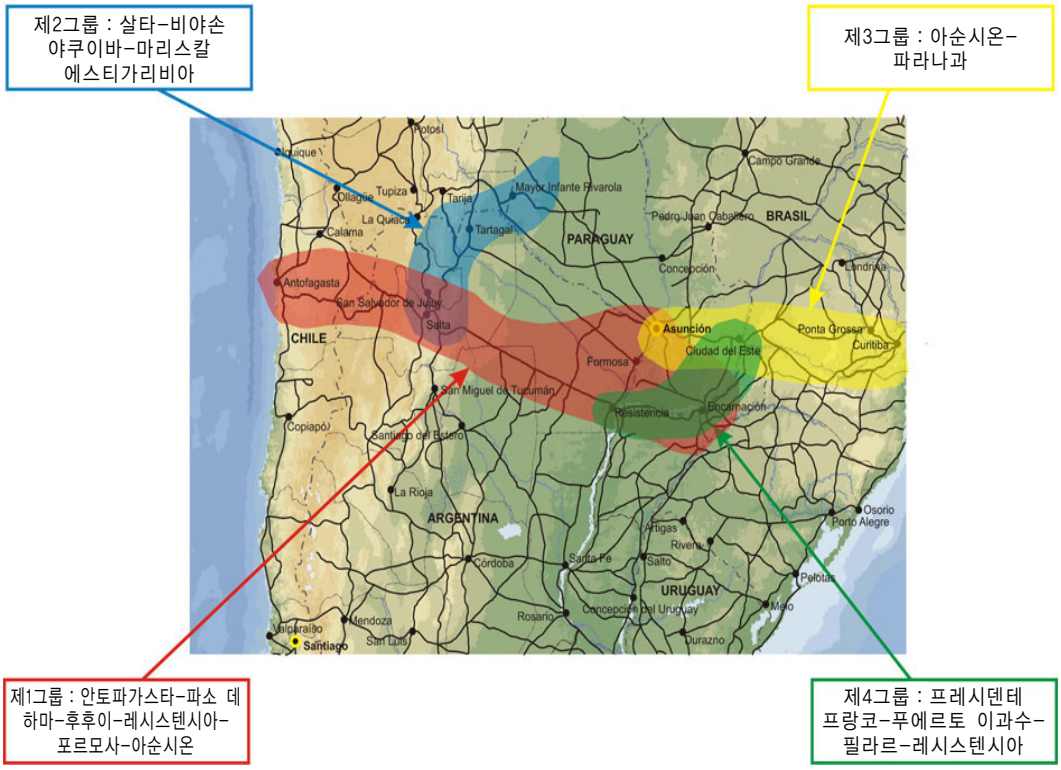
이 허브는 4개의 다른 지역으로 나뉘는데, 첫째, 브라질의 리오 그란데 도 술(Rio Grande do Sul)과 파라나(Parana)지역, 둘째, 아르헨티나 북동쪽지역[35]과 파라과이 남부 지역, 셋째, 아르헨티나 북서 지역[36]과 볼리비아 남쪽지역(Tarija), 넷째, 칠레 북부지역(Antofagasta와 atacama)으로 구성된다. 이 허브에 태평양과 대서양을 양 끝으로 주요 항만 시설이 자리 잡고 있다. 하지만 대서양과 태평양 항만을 잇는 교통망은 발달되지 않았으며, 다만 내륙 지역을 연결하는 도로망이 발달되어 있다. 총 20억 3,000만 달러의 투자가 예상되며 내륙 교통망과 관련해서는 총 19억 7,000억 달러가 투자될 예정이다.

<표 2-71> **남회귀선 허브의 주요내용**

항목	내 용
주요국가	• 브라질의 리오 그란데 도 술(Rio Grande do Sul)과 파라나(Parana)지역 • 아르헨티나 북동쪽지역과 파라과이 남부 지역 • 아르헨티나 북서 지역과 볼리비아 남쪽지역(Tarija) • 칠레 북부지역(Antofagasta와 atacama)
주요산업	• 브라질 : 농업, 섬유, 화학 및 금속공업 • 아르헨티나 남부 및 파라과이 남부 : 수력발전, 농업, 목축업 등 • 아르헨티나 북서 및 볼리비아 남쪽 : 석유, 천연가스, 비철금속, 농업, 목축 • 칠레 북부지역 : 광업, 해운, 물류창고업, 임업, 관광업
주요 인프라 망	• 동-서를 잇는 고속도로망 • 대서양과 태평양 주요 항만시설
사업추진현황	• 총 20억 3,000만 달러의 투자 • 19억 7,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트

35) 미시오네스(Misiones), 코리언테스(Corrientes), 포르모사(Formosa)와 챠코(Chaco)지역
36) 산티아고 델 에스테로(Santiago del Estero), 투쿠만(Tucuman), 라 리오하(La Rioja), 까따마르까(Catamarca), 살타(Salta)와 후후이(Jujuy)지역

<그림 2-43> 남회귀선 허브의 그룹별 프로젝트



자료 : IIRSA

③ 아마존 허브(Amazon Hub)

아마존 허브지역은 콜롬비아의 투마코(Tumaco), 에콰도르의 에스메랄다스(Esmeraldas)와 페루의 파이타(Paita)의 태평양지역 항만을 브라질의 마나오스(Manaos), 벨렌(Belen) 및 마카파(Macapa)항만과 연결하는 복합운송시스템을 통해 동서를 잇는 지역이다. 이 허브의 주된 목적은 태평양과 대서양을 연결하는 내륙 교통망을 구축하는 것이다. 즉 6,000km에 이르는 내륙수로[37]를 따라 페루의 후알라가(Huallaga), 마라논(Maranon), 우카얄리(Ucayali), 아마존 강; 에콰도르의 푸투마요(Putumayo)와 나포(Napo); 콜롬비아의 푸투마요(Putumayo); 브라질의 아마존과 이카(Ica), 솔리모에스(Solimoes)를 연결하는 것을 목표로 한다. 특히 이 허브지역에 각 국가의 주요 물류센터[38]가 자리 잡고 있는 것이 특징이다. 또한 총 449만 평방킬로미터의 넓이에 총

37) 주요 내륙수로 항만으로는 에콰도르와 콜롬비아 국경의 엘 카르멘(El Carmen)의 항만들, 콜롬비아의 구에피(Gueppi)와 페루의 사라메리자(Sarameriza)와 유리마구아스(Yurimaguas) 등이 있음

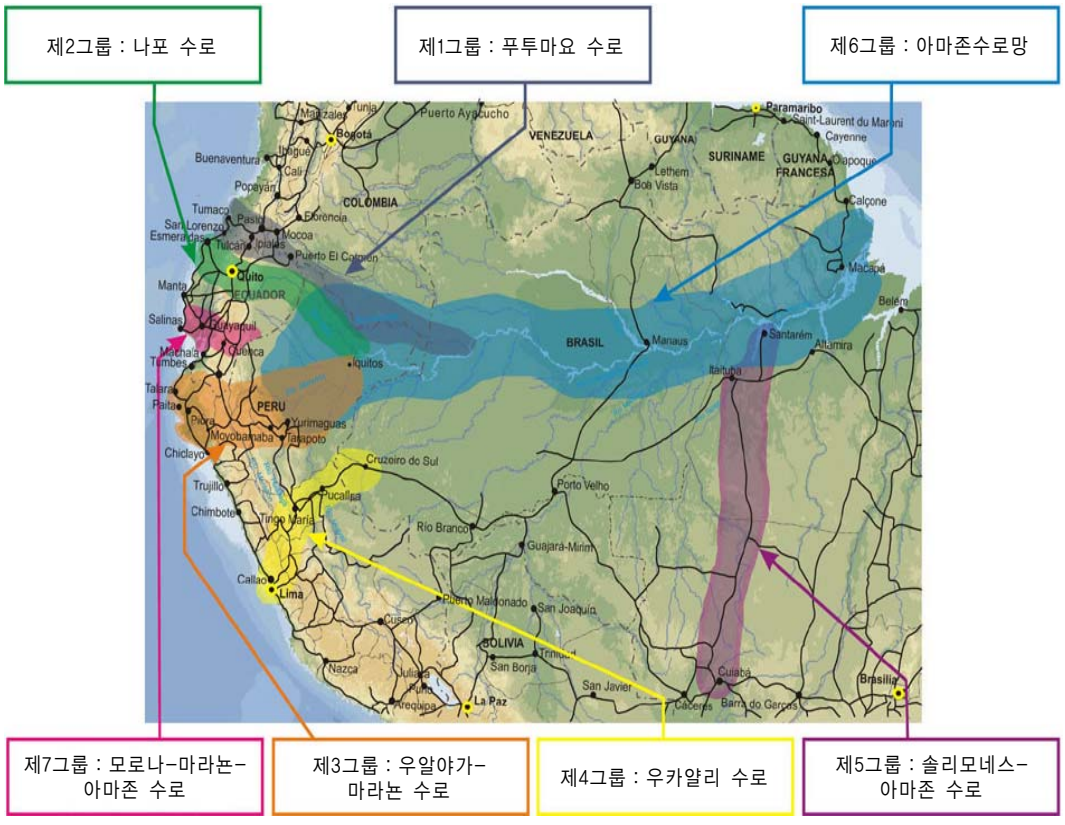
38) 이는 콜롬비아의 투마코(Tumaco), 파스토(Pasto), 모코아(Mocoa), 구에피(Gueppi), 엘 엥칸토(El Encanto), 아리카(Arica)와 레티치아(Leticia)지역; 에콰도르의 에스메랄다스(Esmeraldas), 퀴토(Quito), 푸에르토 엘 카르멘(Puerto el Carmen); 페루의 파이타(Paita), 피우라(Piura), 올모스(OLmos), 코랄 쿠에마도(Corral Quemado), 사라메리짜(Sarameriza), 타라포토(Tarapoto), 유리마구아스(Yurimaguas), 나우타(Nauta)와 이퀴토스(Iquitos); 브라질의 타바팅가(Tabatinga), 마나오스(Manaos), 이타코아티아라(Itacoatiara), 산타렘(Santarem), 마카파(Macapa)와 벨렌(Belen) 등임

인구는 5,200만 명이 거주하고 있다. 주요 산업은 전력, 석유, 가스, 바이오기술, 어업, 알루미늄 및 커피, 섬유 등이다. 원래는 20억 1,000달러 규모로 6개 그룹이 프로젝트를 추진하고 있었으나, 2005년에 모로나(Morona)-마라농(Maranon)-아마존 내륙수로 개발 그룹이 추가되었다. 따라서 총 7개 그룹이 주축이 되어 23억 8,000달러의 개발이 진행되고 있으며 내륙교통 인프라 망에는 내륙수로를 중심으로 약 19억 7,000만 달러가 투자될 예정이다.

<표 2-72> 아마존 허브의 주요내용

항목	내 용
주요국가	• 콜롬비아, 에콰도르, 브라질, 페루
주요목적	• 페루의 후알라가(Huallaga), 마라논(Maranon), 우카얄리(Ucayali), 아마존 강; 에콰도르의 푸투마요(Putumayo)와 나포(Napo); 콜롬비아의 푸투마요(Putumayo); 브라질의 아마존과 이카(Ica), 솔리모에스(Solimoes)를 연결하는 약 6,000km의 내륙수로를 건설하는 것
주요산업	• 전력, 석유, 가스, 바이오기술, 어업, 알루미늄 및 커피, 섬유 등
주요 인프라 망	• 태평양과 대서양을 잇는 주요 내륙수로(아마존강 중심) • 내륙 주요 물류시설
사업추진현황	• 총 23억 8,000만 달러의 투자 • 19억 7,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트

<그림 2-44> 아마존 허브의 그룹별 프로젝트



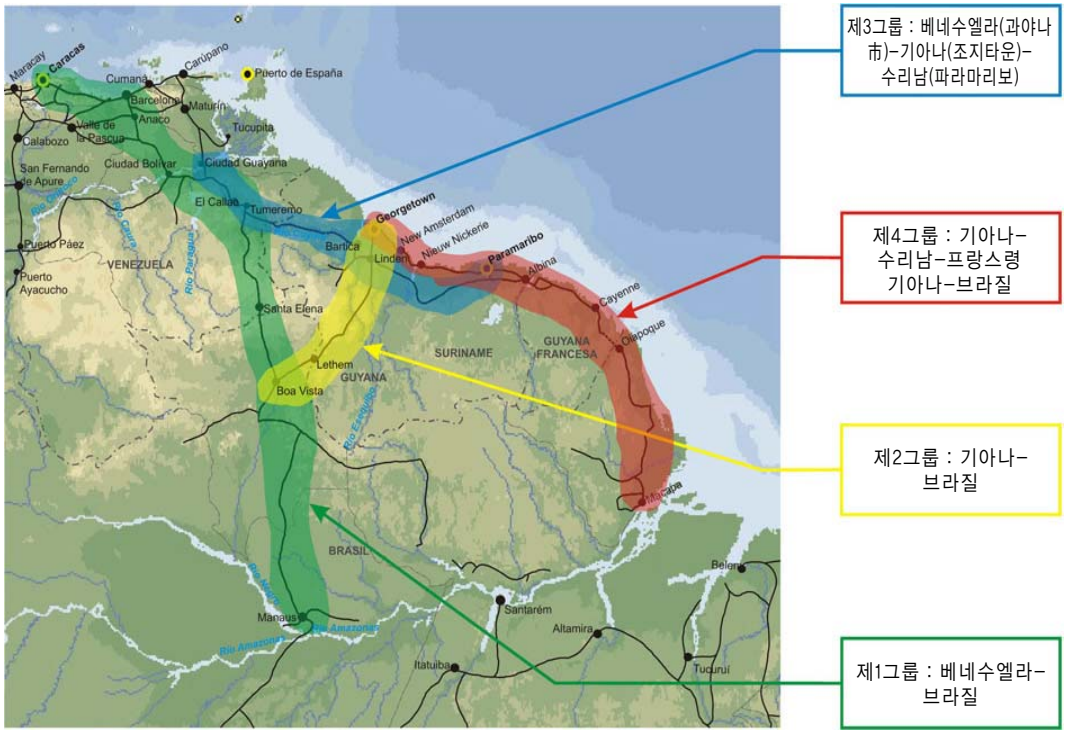
④ 기아나 허브(Guianese Shield Hub)

이 지역은 베네수엘라 동부지역과 브라질 북부[39] 및 기아나와 수리남 지역을 포괄한다. 총 면적 270만 평방킬로미터에 약 2,100만 명의 인구가 거주하고 있다. 주요산업으로는 석유, 천연가스, 광업, 어업 및 임업 등 1차 산업이 주를 이루고 있다. 특히 매장된 천연자원과 아마존 청정지역을 중심으로 관광자원이 이 지역의 미래성장의 원동력이 되고 있으며 자연산 콩 등은 아시아 국가의 주요 수입품이다. 이 허브는 베네수엘라 동부지역, 아마존 북동부 지역을 중심으로 발전되었으며, 기아나, 수리남과 브라질 일부 북부지역은 아직 발전이 미비한 지역이다. 현재 총투자규모는 3억 7,000만 달러인데 4개 그룹이 프로젝트를 추진하고 있으며 이러한 투자는 내륙 교통 인프라 망에 집중 투자(약 3억 6,000만 달러)되고 있다.

<표 2-73> 기아나 허브의 주요내용

항목	내 용
주요국가	• 베네수엘라 동부지역과 브라질 북부 및 기아나와 수리남 지역
주요산업	• 석유, 천연가스, 광업, 어업 및 임업 등 1차산업
사업추진현황	• 총 3억 7,000만 달러의 투자 • 3억 6,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트

<그림 2-45> 기아나 허브의 그룹별 프로젝트



39) 베네수엘라의 수크레(Sucre), 안조아테구이(Anzoategui), 모나가스(Monagas), 델타 아마쿠로(Delta Amacuro), 볼리바르(Bolivar)와 브라질의 아마파(Amapa)와 로라이마(Roraima)임

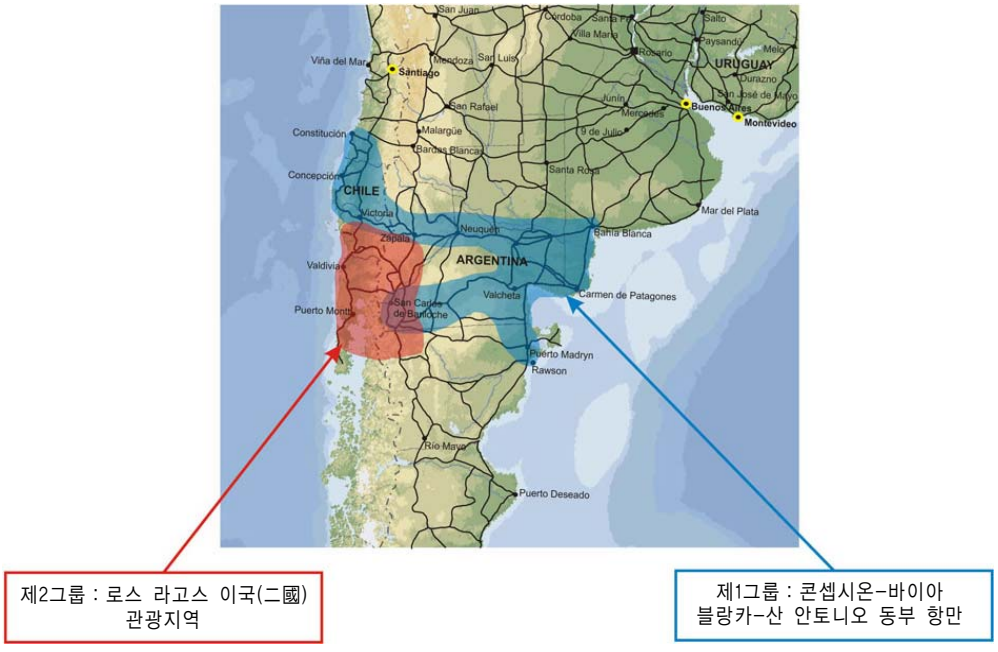
⑤ 남부 허브(Southern Hub)

이 지역은 대서양의 아르헨티나와 태평양의 칠레를 연결하는 지역으로 양 국가 총면적의 14%를 차지한다. 구체적으로 아르헨티나 부에노스 아이레스 남동부지역, 리오 네그로(Rio Negro)와 네우켄(Neuquen) 및 칠레의 마우레(Maulr), 비오비오(Bio bio), 아라우카니아(Araucania)와 로스 라고스(Los Lagos)지역을 포함한다. 이 지역의 교역은 육로로 이뤄지고 있으며 특히 피노 하차도(Pino Hachado) 국경지역을 통한 물동량의 성장이 눈에 띈다. 이러한 육로수송의 성장에는 양 국간 국경이동 제한의 부분적 폐지가 한 몫을 했으며 연료, 액화가스 및 시멘트와 같은 건설자재와 임업제품이 교역의 주된 물품이다. 현재 총투자규모는 10억 7,000만 달러로 2개 그룹이 프로젝트를 진행시키고 있으며 내륙 교통망에 약 8억 1,000만 달러가 투자되고 있다.

<표 2-74> **남부 허브의 주요내용**

항목	내 용
주요국가	• 아르헨티나 부에노스 아이레스 남동부지역, 리오 네그로(Rio Negro)와 네우켄(Neuquen) 및 칠레의 마우레(Maulr), 비오비오(Bio bio), 아라우카니아(Araucania)와 로스 라고스(Los Lagos)지역
주요산업	• 연료, 액화가스 및 시멘트와 같은 건설자재와 임업제품
주요 인프라 망	• 칠레와 아르헨티나를 연결하는 도로교통망
사업추진현황	• 총 10억 7,000만 달러의 투자 • 8억 1,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트

<그림 2-46> **남부 허브의 그룹별 프로젝트**



⑥ 파라과이-파라나 수로 허브(Paraguay-Parana Waterway Hub)

이 허브는 이 지역의 발전가능성에 대한 첫 번째 기술적(technical) 작업(Hub's Business Vision)이 수행되었으며 2005년 8월 1일 파라과이 아순시온에서 동 허브 기술 집행그룹 미팅에서 관련 회원국들에게 제시되었다. 이 회의에서 티에테-파라나(Tiete-Prana)지역, 파라과이-파라나(Paraguay-Parana)지역, 우루과이 강 지역 및 리오 데 라 플라타(Rio de la Plata)지역 등 4개 지역이 동 허브에 포함되어야 함을 결정하였다. 하지만 아직 구체적인 개발 프로그램은 진행되고 있지 않다.[40]

⑦ 중부 대양 간 허브(Central Interoceanic Hub)

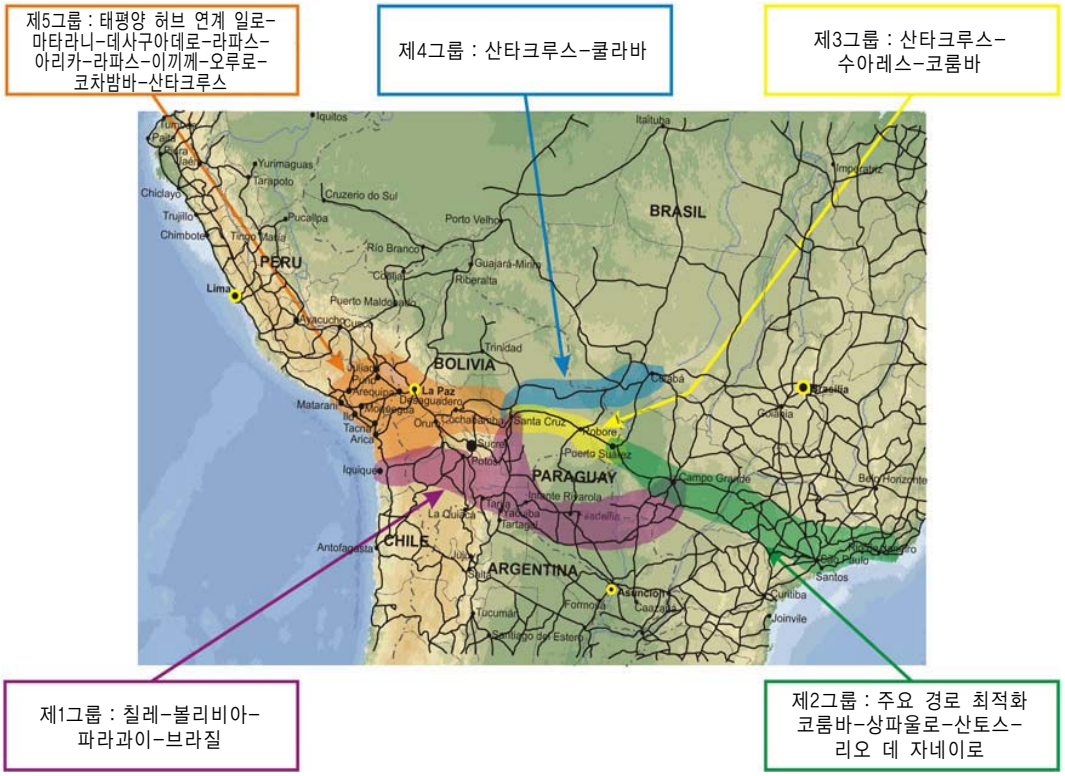
이 허브는 볼리비아(8개주), 브라질(5개주), 칠레(1개주), 파라과이 전체 및 페루(3개주) 등 5개 국가를 아우르고 있는 지역으로 총 330만 평방킬로미터의 넓이(남미 총지역의 19%)에 약 8,700만 명(5개국 총인구의 약 36%)이 거주하고 있다. 주요 산업으로는 콩 및 식물종자(oilsees), 사탕수수 및 파파야 등 1차 산업이 주종을 이루고 있다. 또한 세계적인 육류공급지와 함께 철, 구리, 주석 및 아연 공급지가 이 지역에 있으며, 이 허브의 동쪽 지역은 남미 전체의 산업 중심지(상파울로와 리오 데 자네이로 등)를 포함하고 있다. 이러한 산업의 발전은 주변의 풍부한 자연자원을 바탕으로 하며 특히 볼리비아(타리하, 추쿠이사카와 산타크루즈지역)와 브라질(바히아 데 산토스 지역)의 천연가스와 풍부한 철광석 및 수력전기(hydroelectricity)가 산업의 동력으로 이용되고 있다. 현재 총 33억 1,000만 달러로 5개 그룹을 중심으로 개발이 추진되고 있으며 내륙교통망에는 약 31억 4,000만 달러 규모로 투자가 진행되고 있다.

<표 2-75> 중부 대양 간 허브의 주요내용

항목	내 용
주요국가	• 볼리비아(8개주), 브라질(5개주), 칠레(1개주), 파라과이 전체 및 페루(3개주)
주요산업	• 콩 및 식물종자(oilsees), 사탕수수 및 파파야 등 1차 산업 • 세계적인 육류공급지 및 철, 구리, 주석 및 아연 공급지 • 산업의 동력 : 볼리비아(타리하, 추쿠이사카와 산타크루즈지역)와 브라질(바히아 데 산토스 지역)의 천연가스와 풍부한 철광석 및 수력전기(hydroelectricity)
사업추진현황	• 총 20억 3,000만 달러의 투자 • 19억 7,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트 진행 중

40) 2007년 7월 키르츠네르 아르헨티나 대통령은 파라나 강 준설 작업을 실시하기 위해 Hidrivia S.A(수상도로사(社))와의 협정문에 서명했고 국회 비준만 남겨두고 있는 상황이지만 환경단체 측의 반대에 부딪혀 그 비준여부는 불투명하다.

<그림 2-47> 중부 대양 간 허브의 그룹별 프로젝트



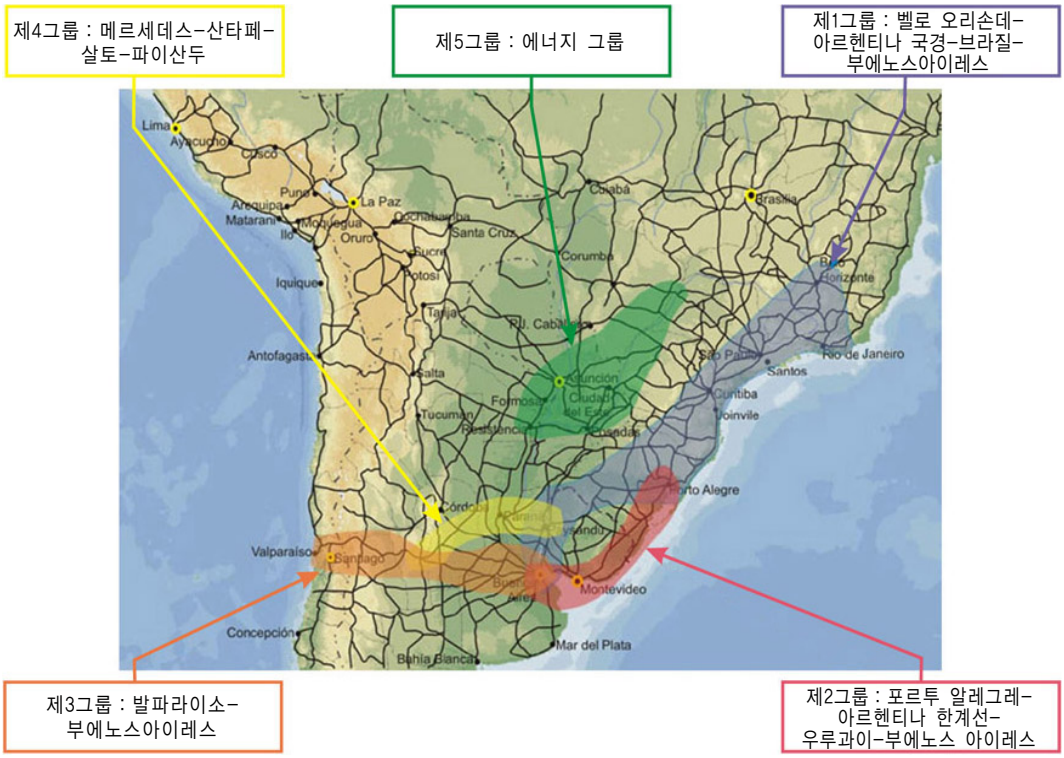
⑧ 메르코수르-칠레 허브(Mercosur-Chile Hub)

이 지역은 약 310만 평방킬로미터의 넓이에 우루과이 전체지역, 칠레 중심부지역(코퀌보, 발파라이소, 산티아고 등을 포함), 아르헨티나 중부(메소포나미아, 부에노스아이레스 및 산타페, 멘도사 등을 포함)와 북동부지역, 브라질 남부지역(상파울로와 리오 그란데 도 술지역 포함), 파라과이 남동부지역(파라과이 강 동쪽) 및 서부지역(파라나 강 북서쪽)을 포함한다. 총 1억 2,600만 명의 인구(남미 전체의 41%)가 거주하고 있어 상대적으로 중심 허브로 인식되고 있다. 이 지역은 브라질 GDP의 63%, 칠레 GDP의 52%, 파라과이 GDP의 50% 및 우루과이 GDP의 100%를 책임지고 있다. 주요 산업으로는 우선 육류, 담배, 유류, 가스 및 농작물(커피, 콩 등)이 유명하며 산티아고, 부에노스아이레스, 상파울로, 리오데자네이로 등을 중심으로 남미 전체 경제활동의 70%를 차지하고 있다. 남미의 공업중심지답게 항공기, 자동차, 석유화학, 식품산업 및 건축자재산업 등이 발달하였다. 한편 이러한 산업을 뒷받침하기 위한 항만, 물류센터, 가스와 전력, 수도 공급 및 교통 망 같은 내륙 인프라가 상당히 발달되어 있다. 특히 대서양 연안항만이 생산품의 수출입을 위한 주요한 통로가 되고 있으며 국가 간 도로인프라가 발달되어 있어 역내 교역이 활발하게 이뤄지고 있다. 이는 내륙 인프라 망 투자와 국가간 협력이 다른 허브보다 절실히 요구됨을 의미하며 총투자 규모에서도 120억 8,000달러로 10개 허브 중 가장 규모가 크다.

<표 2-76> **메르코수르-칠레 허브의 주요내용**

항목	내 용
주요국가	• 우루과이 전체지역 • 칠레 중심부지역(코퀌보, 발파라이소, 산티아고 등을 포함) • 아르헨티나 중부(메소포나미아, 부에노스아이레스 및 산타페, 멘도사지역 등을 포함)와 북동부지역 • 브라질 남부지역(상파울로와 리오 그란데 도 술지역 포함) • 파라과이 남동부지역(파라과이 강 동쪽) 및 서부지역(파라나 강 북서쪽)
주요산업	• 육류, 담배, 유류, 가스 및 농작물(커피, 콩 등) • 항공기, 자동차, 석유화학, 식품산업 및 건축자재산업 (산티아고, 부에노스아이레스, 상파울로, 리오데자네이로 등을 중심으로 남미 전체 경제활동의 70%를 차지)
주요 인프라 망	• 항만, 물류센터, 가스와 전력, 수도 공급 및 교통 망 같은 내륙 인프라가 상당히 발달함 • 대서양 연안항만 및 국가 간 도로인프라가 발달
사업추진현황	• 총 120억 8,000달러로 10개 허브 중 가장 규모가 큼 • 54억 9,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트 진행 중

<그림 2-48> 메르코수르-칠레 허브의 그룹별 프로젝트



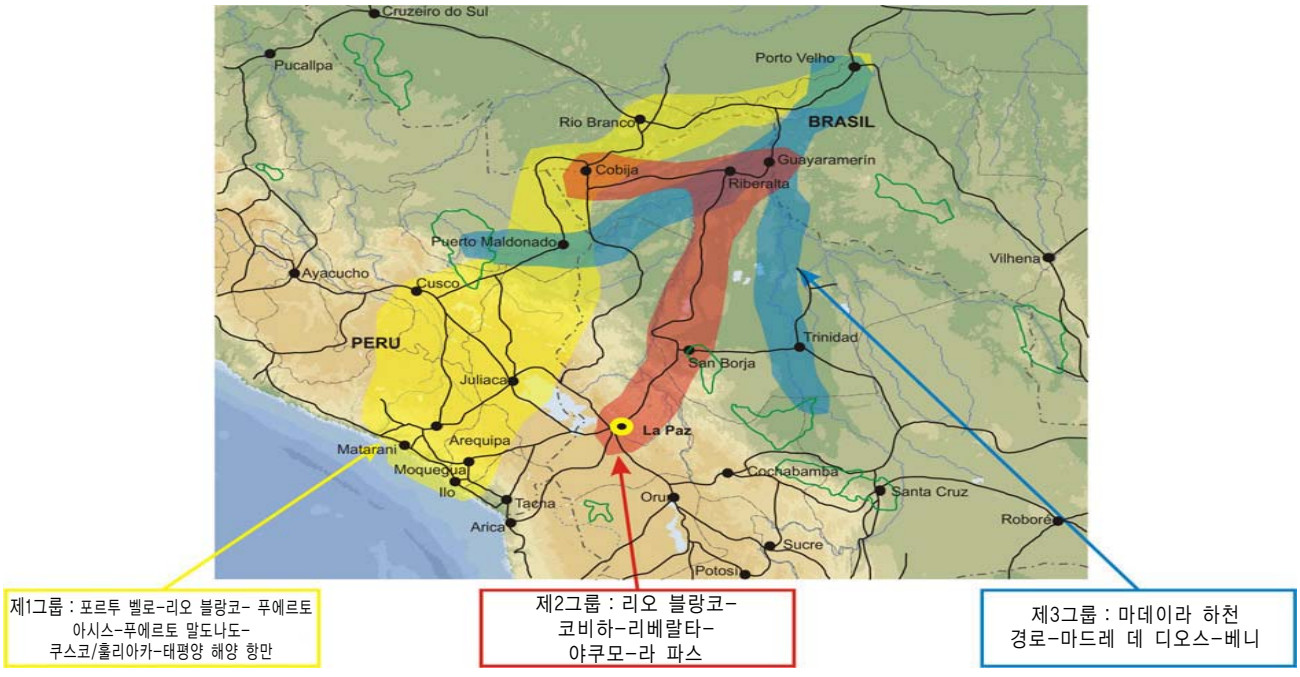
⑨ 페루-브라질-볼리비아 허브(Peru-Brazil-Bolivia Hub)

총 350만 평방킬로미터 지역에 페루 7개주(타크나, 모쿠에구아, 아레퀴파, 아푸리막, 쿠스코, 푸노와 마드레 데 디오스), 볼리비아의 아마존 2개 지역(판도와 베니), 브라질의 북서부 4개주(아크레, 론도니아, 아마조나스와 마토 그로소)를 포함하고 있다. 총 인구는 1,230만 명이며 브라질이 이 지역의 전체 GDP의 68%를 차지하고 있다. 주요 산업으로는 잉카문명을 중심으로 한 관광산업과 농업이 있고, 천연가스 및 생물군이 풍부하다. 현재 아마존의 주요 강인 마데이라(Madeira)강을 중심으로 한 내륙 수로가 발달되어 있고, 또한 볼리비아, 브라질 및 페루 3국간 국경무역이 발달되어 있다. 현재 3개 그룹이 총 115억 9,000만 달러규모의 사업을 진행중이며 내륙교통에는 약 11억 9,000만 달러 규모의 프로젝트가 수행중이다.

<표 2-77> **페루-브라질-볼리비아 허브의 주요내용**

항목	내 용
주요국가	• 페루 7개주(타크나, 모쿠에구아, 아레퀴파, 아푸리막, 쿠스코, 푸노와 마드레 데 디오스) • 볼리비아의 아마존 2개 지역(판도와 베니) • 브라질의 북서부 4개주(아크레, 론도니아, 아마조나스와 마토 그로소)
주요산업	• 잉카문명을 중심으로 한 관광산업과 농업 • 천연가스 및 생물군이 풍부함 • 볼리비아, 브라질 및 페루 3국간 국경무역이 발달
주요 인프라 망	• 아마존의 주요 강인 마데이라(Madeira)강을 중심으로 한 내륙 수로가 발달
사업추진현황	• 총 115억 9,000만 달러의 투자 • 11억 9,000만 달러규모의 내륙 교통 인프라 망 관련 프로젝트 진행 중

<그림 2-49> **페루-브라질-볼리비아 허브의 그룹별 프로젝트**

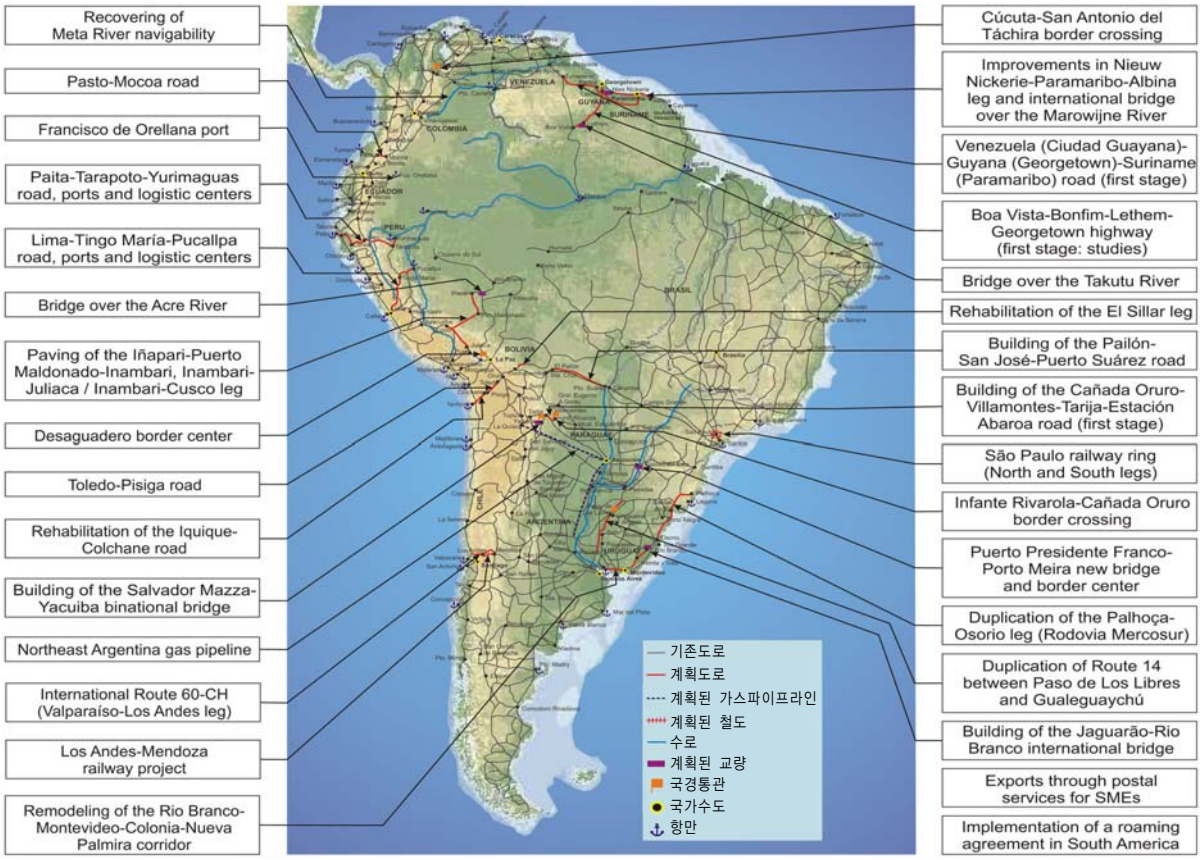


나. 남미 31개 프로젝트 계획

① 개요

합의를 바탕으로 한 2005-2010년 이행 의제(Implementation Agenda based on Consendus 2005-2010)는 12개 남미 국가의 지역 인프라 통합달성을 목표로 하고 있다. 이는 2004년 11월 IIRSA의 실행위원회(Executive Steering Committee)에서 승인을 얻고 2004년 12월 쿠스코 정상회담에서 남미정상의 합의를 바탕으로 탄생하였는데, 총 31개 프로젝트 이행계획을 통해 2010년까지 단계별 개발모델을 제시하고 있다. 이는 현재 남미 국가가 당면하고 있는 정부재정(부채문제), 내륙 인프라분야에서의 민간자본 참여부진 및 정부개입문제 등에 있어 국가간 조정과 합의를 도출하는 것을 지향하고 있다.

<그림 2-50> 31개 프로젝트 이행계획(2005-2010)



자료 : IIRSA

② 현황

31개 프로젝트는 2007년 6월 28일 현재 10개가 실행 중에 있으며, 4개가 입찰을 통한 사업이 진행 중이며 나머지 17개가 준비 중이다. 총투자규모는 약 64억 달러이며 메르코수르-칠레

<표 2-78> 31개 프로젝트 이행계획(2005-2010)

진행 상황		프로젝트 명	허브구간	투자규모 (백만달러)	관련국가
○	1	Duplication of Route 14	MRCOSUR-Chile	370	아르헨티나 (브라질)
◎	2	Remodeling of the Rio Branco -Montevideo - Colonia corridor	MRCOSUR-Chile	176.80	우루과이 (아르헨티나-브라질)
○	3	Building of the Jaguarao-Rio Branco international bridge	MRCOSUR-Chile	12.00	브라질-우루과이
◎	4	Duplication of the Palhoca-Osorio leg (Rodovia Mercosur)	MRCOSUR-Chile	800.00	브라질 (아르헨-우루과이)
◆	5	Los Andes-Mendoza railway project	MRCOSUR-Chile	251.00	아르헨티나-칠레
◎	6	International Route 60-CH (Valparaiso-Los Andes leg)	MRCOSUR-Chile	286.00	칠레(아르헨티나)
○	7	Northeast Argentina gas pipeline	MRCOSUR-Chile	1,000.00	아르헨티나(볼리비아)
○	8	Building of the Salvador Mazza-Yacuiba binational bridge	Capricorn	10.00	아르헨티나-볼리비아
○	9	Puerto Presidente Franco-Porto Meira new bridge and border center	Capricorn	55.00	파라과이-브라질
◎	10	Buiding of the Pailon-San Jose- Puerto Suarez road	Interoceanic	435.30	볼리비아(브라질-칠레 -페루)
○	11	Sao Paulo railway ring (North and south legs)	Interoceanic	300.00	브라질
○	12	Infante Rivarola-Canada Oruro border crossing	Interoceanic	1.20	볼리비아-파라과이
◆	13	Buinding of the Canada Oruro - Vilamontes -Tarija-Estacion Abaroa road	Interoceanic	60.00	볼리비아(파라과이)
◎	14	Toledo-Pisiga road	Interoceanic	76.00	볼리비아(칠레)
◎	15	Rehabilitation of the lquique-Colchane road	Interoceanic	19.20	칠레(볼리비아)
○	16	Rehabilitation of the El Sillar leg	Interoceanic	30.00	볼리비아(브라질-칠레 -페루)
○	17	Desaguadero border center	Andean	7.50	볼리비아-페루
○	18	Cucuta-San Antonio del Tachira border crossing	Andean	2.00	콜롬비아-베네수엘라
◆	19	Recovering of Meta River navigability	Andean	108.00	콜롬비아-베네수엘라
○	20	Pasto-Mocoa road	Amazon	183.00	콜롬비아
◎	21	Paita-Tarapoto-Yurimaguas road, ports and logistic centers	Amazon	338.00	페루(브라질)
◆	22	Lima-Tingo Maria-Pucallpa road, ports and logistics center	Amazon	589.00	페루(브라질)
○	23	Francisco de Orellana port	Amazon	105.30	에콰도르
◎	24	Paving of the Inapari-Puerto Maldonado - Inambari, Inambari-Juriaca / Inambari-Cusco leg	Peru-Brazil-Bolivia	1,055.00	페루(브라질)
◎	25	Bridge over the Acre River	Peru-Brazil-Bolivia	12.00	브라질-페루
○	26	Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown highway	Guianese Shield	3.30	기아나-브라질
◎	27	Bridge over the Takutu River	Guianese Shield	10.00	기아나-브라질
○	28	Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown)-Surinam(Paramaribo) road	Guianese Shield	0.80	베네수엘라-기아나-수리남
○	29	Improvements in Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina leg and international bridge over the Marowijne River	Guianese Shield	105.00	수리남-기아나
○	30	Exports through postal services of SMEs	ITCs	1.20	모든 회원국
○	31	Implementation of a roaming agreement in South America	ITCs	1.00	모든 회원국
합계				6,403.60	

주 : ○ : 준비중 ◆ : 양허중 ◎ : 실행중(2007년 6월 28일 기준)
자료 : IIRSA

허브가 7개의 프로젝트에 28억 9,000달러, 남회귀선 허브가 2개 프로젝트에 6,500만 달러, 중부 대양 간 허브가 7개 프로젝트에 9억 2,100만 달러, 안데스 허브가 3개 프로젝트에 1억 1,750만 달러, 아마존 허브가 4개 프로젝트에 12억 1,530만 달러, 페루-브라질-볼리비아 허브가 2개 프로젝트에 10억 6,700달러, 기아나 허브가 1억 1,910만 달러를 투자할 것으로 알려졌다. 프로젝트 수로는 메르코스르-칠레 허브와 중부 대양 간 허브가 가장 많으며 총 투자액은 메르코수르-칠레 허브가 총 28억 9,000만 달러로 1위이다. 한편 31개 프로그램 가운데 현재 10개 프로젝트가 실행중이다.

<표 2-79> 남미인프라 31개 프로젝트 이행계획 중 실행 프로그램(2005-2010)

허브	프로젝트 수	총 투자액 (백만 달러)	실행 중인 프로젝트	
			수	투자액(백만달러)
메르코수르-칠레 허브	7	2,895.80	3	1,262.80
남회귀선 허브	2	65.00	0	0
중부 대양 간 허브	7	921.70	3	530.50
안데스 허브	3	117.50	0	0
아마존 허브	4	1,215.30	1	338.00
페루-브라질-볼리비아 허브	2	1,067.00	2	1,067.00
기아나 허브	4	119.10	1	10.00
모든 국가 참여	2	2.20	0	0
총계	31	6,403.60	10	3,208.30

자료 : IIRSA

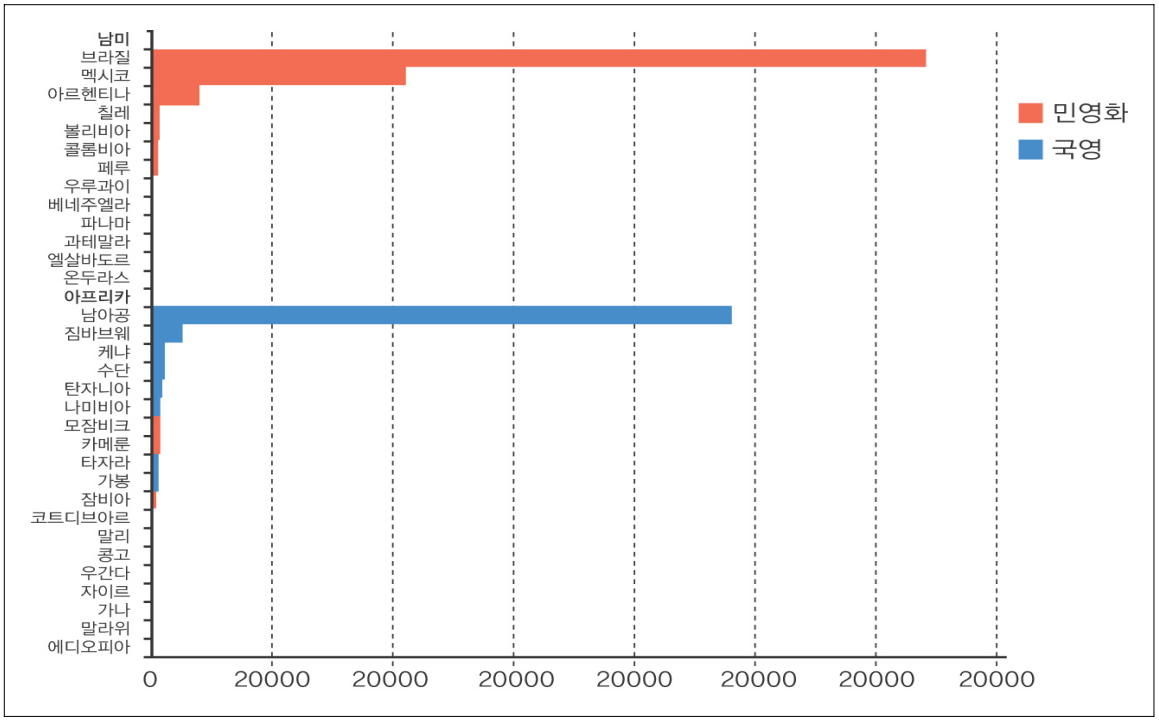
2) 민영화

중남미 철도산업은 초기에 정부의 통제 하에서 높은 운임에도 불구하고 많은 이익을 창출해왔다. 이는 도로 운송이 300～400km의 거리에서 주로 서비스를 제공해 700km이상의 중장거리의 화물운송에는 철도가 경쟁력이 있었기 때문이다. 하지만 도로망의 발달과 화물 트럭의 기능이 향상되면서 트럭 운송이 커버할 수 있는 거리가 증가하게 되었다. 이 때부터 화물운송과 관련해 도로 운송과의 경쟁이 불가피하게 되었다. 이러한 경쟁구도 하에서 철도 운송을 통한 수익이 감소하자 정부의 통제 하에 있던 철도운송은 점차 경쟁력이 약화되어 갔다. 그리하여 재정적자가 쌓이고 서비스 질적 저하도 동반되었다. 이런 가운데 철도운송의 민영화가 진행되게 된 것이다.

라틴아메리카는 국영 철도회사를 민영화하기 위한 노력을 1980년대부터 진행해 왔다. 이 같은 민영화 과정에서 선택한 방식은 양허(concession)로서 철도의 운영과 관리를 민간부분에 맡기는 한편 여전히 소유는 국가가 하는 방식이다. 이와 같은 양허방식의 민영화의 수는 기타

개도국과 비교해 월등하다. 현재 라틴아메리카에서 약 50개의 국영철도가 양허의 형식으로 민영화되고 있는데, 이는 아프리카에서의 약 12개 정도에 비해 4배정도 많은 수치이다. 중남미의 경우 도시의 여객철도를 제외하면 대규모의 주요 철도망 대부분이 양허가 되어 있으나 아프리카의 경우 주요 철도의 민영화가 진행되었거나 진행 중인 소수에 불과하다. 그리고 위에서 잠시 언급한 바와 같이 브라질, 아르헨티나 및 멕시코에 민영화로 운영되는 철도네트워크가 집중되어 있다.

<그림 2-51> 중남미와 아프리카의 민영화 양허 현황



자료 : 세계 은행, "Result of Railway Privatization in Latin America", (2005년 9월)

3) 수송로의 다변화

(1) 내륙수로운송

중남미는 아마존 강을 비롯해 리버플레이트 강, 파라나(Parana), 우루과이(Uruguay) 및 파라과이(Paraguay)강 등 대륙전역에 걸쳐 흐르는 수로가 타 대륙과는 다르게 운송망에 있어서 중요성을 가지고 있다. 특히 최근 트럭을 중심으로 한 육로운송의 적체현상을 해소시키면서 국가 간 물류의 흐름을 원활히 하는 새로운 수송로로 각광을 받기 시작하였다. 앞서 살펴본 바와 같이 IIRSA를 중심으로 아마존 강 내륙수로를 개발하기 위한 프로젝트가 항만개발, 도로건설, 공항건설 및 수력발전 등의 분야에서 총 7개 그룹을 통해 진행 중이다.

<표 2-80> **아마존 개발 프로젝트**

그룹	개발 수로	목표	프로젝트
제1그룹	푸투마요 (Putumayo)수로	● 콜롬비아 남부와 푸투마요와 아마조나스 지역의 통합개발 ● 태평양으로의 접근성 확보	▲ 파스토-모코아/뚜꾸에레스 지역 도로건설 ▲ 엘 카르멘(El Caemen), 산 로렌조(San Lorenzo), 투마코(Tumaco), 푸에르토 아시스(Puerto Asis) 항만개발 등
제2그룹	나포(Napo)수로	● 에콰도르의 아마존 지류를 개발하고 마나오스 강으로의 접근성 확보 ● 태평양으로의 접근성 확보	▲ 프란시스코 오렐라나(Francisco Prellana), 에스메랄다스(Esmeraldas), 만타(Manta) 항만개발 ▲ 엘테나(El Tena) 화물전용공항 건설 ▲ 누에보 로카푸에르테(Nuevo Rocafuerte) 환적화물공항건설
제3그룹	우아야가-마라뇽 (Huallaga-Maranon) 수로	● 우아야가-마라뇽으로의 접근성을 높이고 에콰도르 남부/남동부와의 연결성 확보 ● 태평양으로의 접근성 확보	▲ 유리마구아스(Yurimaguas), 바요바르(Batovar), 사라메리자(Sayameriza), 파이타(Paita) 항만개발 ▲ 바구아(Bagua)고속도로 및 타라포토(Tarapoto)-유리마구아스 도로개발 ▲ 피우라(Piura) 및 유리마구아스 공항건설 ▲ 유리마구아스 물류센터건설
제4그룹	우카얄리 (Ucayali)수로	● 브라질 아마조나스와 아크레주와의 연계성 강화 통해 페루 중앙회랑의 경쟁력 확보 ● 태평양으로의 접근성 확보	▲ 푸칼파(Pucallpa), 엘 칼라오(El Callao) 항만개발 ▲ 팅고 마리아-푸칼파, 리마(Lima)-리카르도 팔마(Ricardo Palma)도로 재개발 ▲ 푸칼파-크루제이로(Cruzeiro) 에너지 망과 도로망 건설
제5그룹	솔리모에스-아마조나스(Solimoes-Amazonas)수로	● 타파조아스(Tapajoas)와 아마존 강의 항만 개발을 통해 물류운송망을 강화	▲ 산타렘(Santarem)과 이타이투바(Itaituba) 항만개발 ▲ 쿠이아바(Cuiaba)-산타렘 도로 망 건설
제6그룹	아마존 수로	● 아마존 강 수로의 가항성(navigability)을 높이고, 아마존의 산업, 무역 및 관광개발을 진흥	▲ 솔리모에스(Solimoes)-아마존, 이카(Ica)강, 푸투마요강, 마로나강, 우아야가 강, 나포강, 우카야리(Ucayali)강 수로의 가항성을 확보계획 ▲ 이퀴토스 항만 및 물류센터 건설
제7그룹	모로나-마라뇽-아마조나스수로	● 에콰도르의 아주아이(Azuay)와 모로나-산티아고, 엘 오로(El Oro), 로자(Loja)와 잠모라-친시페(chinchipe) 지역의 물류시장 발달 ● 마나오스 강을 통해 에콰도르 남부, 페루 북동부, 브라질의 물류시장 강화	▲ '모로나'강의 환적 항 개발 ▲ 멘데즈(Mendez)-푸에르토 모로나 지역개발 및 레오니다스 플라자(Leonidas Plaza)-멘데즈 도로 개발 ▲ 루이스/모로나강의 수력발전계획 ▲ 산티아고 수력발전계획 ▲ 모로나 공항건설(관광 및 국제환적화물취급)

자료 : IIRSA를 재구성

한편 남미 최대의 내륙수로인 리버플레이트 강은 파라나(Parana), 우루과이(Uruguay) 및 파라과이(Paraguay)강을 지류로 가지고 있어 아르헨티나를 중심으로 브라질, 볼리비아, 우루과이 등을 연결하는 주요 운송수단으로 개발 중이다. 이 곳의 개발은 현재 낮은 수심을 확장하는 준설작업 중심으로 이뤄지고 있다. 현재 파라나강의 최대 수심을 9,75미터(32피트)에서 10,36미터(34피트)로 확대하기 위한 계획이 진행 중이며, 대표적인 수로양허권자인 Hidrovia S.A.나 Riovia S.A는 준설을 위한 양허를 체결하여 수로를 개발하고 있다. 이 리버플레이트 내륙수로 개발과 관련해서는 이후에 좀 더 자세히 살펴보기로 한다.

(2) 연안운송(Short-Sea Shipping : SSS)[41]

연안수송의 경우도 예전에는 벌크화물중심의 저효율 운송수단이라는 인식이 강했지만, 이제는 개선된 인프라 조건과 기술발전과 더불어 컨테이너 화물을 나르기 시작하면서 고부가가치를 지니는 운송망이라는 인식이 심어져 있다. 특히 첫째, 고속도로 정체문제 및 고속 철도망의 노후지속, 둘째, 고속도로망 개발에 따른 환경문제, 셋째, 중남미 국가간 경제통합이 심화, 넷째, 복잡한 국경통관절차, 다섯째, 국가마다 상이한 보안기준 및 높은 물류비용 등[42]의 이유로 연안운송은 새로운 운송수단으로 더욱 큰 관심을 불러일으키고 있다. 이와 더불어 도로와 철도의 높은 물류비용을 줄이고[43] 지역 내 지리적・기후적 취약성을 감소시킬 수 있다는 이유로 조명을 받기 시작하였다.[44]

중미의 경우, 태평양 연안은 연안수송수단의 발전가능성이 높은데, 글로벌 인사이트의 2004년 보고서에 따르면 중미 태평양 연안의 연안수송물량 전망은 2010년 39만 6,000톤, 2015년 45만 2,000톤으로 1998년 24만 7,000톤 기준으로 각각 60%, 83%가 증가할 것으로 나타나고 있다. 반면에 대서양의 연안수송의 경우 1998년 12만 5,000톤, 2010년 20만 1,000톤, 2015년 23만 톤으로 태평양연안과 비교해 1/2 수준에 머물고 있다.

---

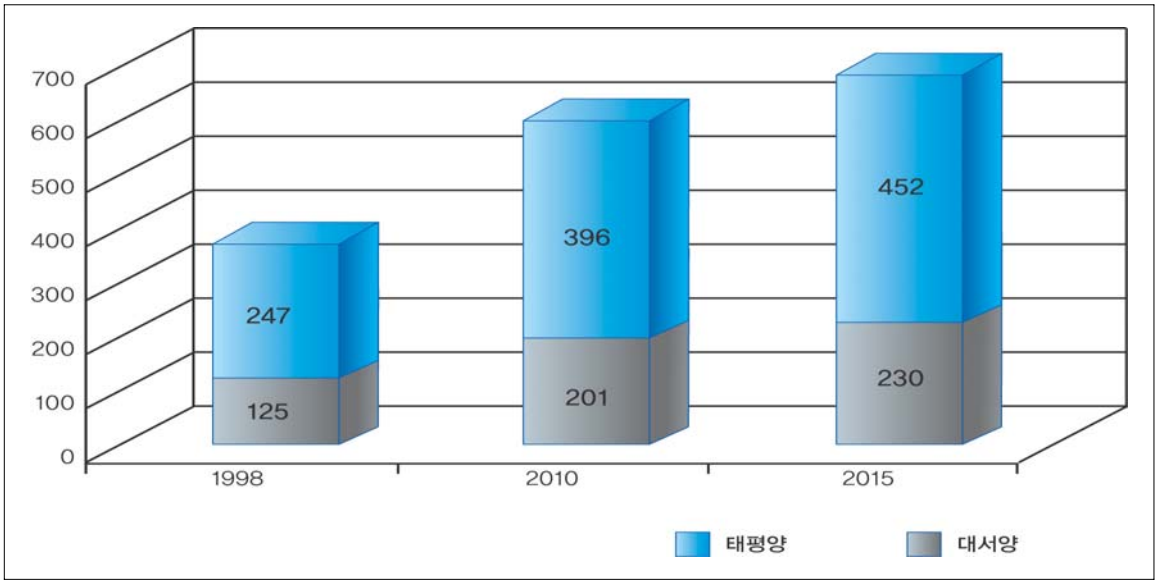
41) 일반적으로 연안운송은 좁게는 한 국가의 서로 다른 항만 간 운송(cabotage) 개념으로 사용되지만 넓게는 한 국가 항만과 인근국가의 항만과의 운송(regional cabotage)을 포괄하는 개념으로 쓰인다. 여기서의 연안운송(SSS)은 넓은 의미의 카보타지 개념이다. 참고로 피더(feeder)는 한 항만에서 화물수출과 수입이 가능한 항만으로 운송하는 것을 의미한다.

42) ‘Short-sea shipping potentials in Central America to bridge infrastructural gaps’, Maritime Policy & Management Vol. 32, No.3,(2005)

43) 7,451톤의 일반화물을 실어 나르기 위해서 1대의 로-로선으로 충분하나, 이는 291대의 트럭, 10대의 열차에 해당하는 것이다.

44) 연안수송은 유럽지역에서 성공을 거둔 운송수단으로 평가받고 있으며 실제로 1990년대 유럽에서 연안수송은 도로 운송의 성장률을 앞지른 것으로 나타났다.(‘White Paper on European Transport Policy for 2010’)

<그림 2-52> 중미 연안수송의 잠재력 비교



자료 : Global Insight

하지만 중미에서의 연안수송이 활성화되기 위해서는 다음의 3가지 요건이 충족되어야 하는데, 사회적으로 연안수송에 대한 인식의 전환, 경쟁력 있는 연안(shoreline) 및 항만 구축 및 공・사 자금의 균형 있는 투자 등이 바로 그것이다. 한편 남미의 경우, 연안수송은 브라질이 가장 발달되어 있고 이 뒤를 아르헨티나, 칠레, 페루 및 에콰도르 순인 것으로 나타났다.

<표 2-81> 중미에서의 연안수송 활성화 조건

조 건	내 용
연안수송에 대한 인식의 전환	• 국내 및 지역 관련기관의 조정(Coordination)요구 • 내륙 교통수단 간 경쟁이 아닌 보충적 수단이라는 인식 요구 • 연안수송의 비용에 대한 정확한 분석 • 연안수송 혜택에 대한 관계자들(선주, 정부당사자 등)의 인식
경쟁력 있는 연안 및 항만구축	• 다른 내륙 교통수단 비용과 연안수송 비용에 대한 비교분석 • 항만 운영비용을 줄이기 위한 노력 • 연안수송과 관련된 조세혜택부여 • 정부의 재정적 지원
공・사 자금의 균형 있는 투자	• 선박 건조를 지원하기 위한 자금의 확보 • 초기비용에 대한 자금의 확보 • 내륙 수로와의 연계성을 확보하기 위한 펀드의 조성 • 연안 인프라에 대한 공/사 투자자금의 확보

자료 : 한국해양수산개발원

<그림 2-53> 중미의 연안수송 현황(로-로선)



자료 : Global Insight

현재 멕시코, 아르헨티나, 칠레와 브라질은 각각 자국 기업이나 선사들에게만 자국 연안무역에 참여할 수 있는 권한을 부여하고 있다. 하지만 연안운송이 발달되어 있는 유럽의 경우 연안운송은 모든 회원국의 선사에게 개방되어있다. 따라서 중남미 연안운송 분야에서의 탈규제문제가 '뜨거운 감자'로 부상하고 있다. 하지만 메르코수르 등 지역경제협력체를 통해 통합을 모색하고 있는 중남미 국가들로서는 연안운송의 개방은 시기의 문제인 것으로 보인다.

<표 2-82> 지역별 연안수송 개방도

분야	안데스동맹	NAFTA	메르코수르	중미	유럽(EU)
연안운송 (Cabotage)	폐쇄적	폐쇄적	폐쇄적	폐쇄적	지역적 개방
국제수송 (Int'l traffic)	전면 개방	부분적 개방	부분적 개방	전면 개방	전면 개방

자료 : Global Insight

4) 국가 별 인프라 정책

(1) 브라질

브라질은 룰라 2기에 경제성장촉진프로그램(Programme for Acceleration of Economic Growth :

PAC)를 가동하여 브라질 전 분야에 걸쳐 발전을 모색하고 있다. 이 가운데 물류인프라구축계획[45]이 핵심인데, 우선 2007～2010년까지 총 580억 헤알(328억 달러)을 투자할 계획이며 이중 도로망 구축에 중점적으로 투자(약 334억 헤알: 189억 달러)할 계획이다. 고속도로의 경우 총 45,337km를 새롭게 구축하는데 초점이 맞춰질 계획인데 이중 공공투자를 통해 42,090km를 건설하고, 민간투자를 통해서는 3,247km를 건설할 계획이다. 철도의 경우는 총 2,518km를 건설할 계획을 가지고 있는데 공공투자의 경우 211km 건설에 투자하는 반면, 민간투자를 통해서 2,307km를 건설할 예정이다. 결국 도로부분에서는 목표거리의 약 7%만이 민간투자로 이뤄지는 반면, 철도부분에서는 약 92%정도가 민간투자로 이뤄져 철도에서의 민간투자분야가 도로에 비해 월등히 높다. 한편 지역별로는 북부지역(62억 헤알: 35억 달러), 북동부지역(73억 헤알: 141억 달러), 남동부지역(61억헤알: 34억 달러), 남부(39억 헤알: 22억 달러), 중서부(35억 헤알: 20억 달러) 및 중서부(35억헤알: 20억 달러) 등으로 인프라 개발 계획이 국토의 균형적 발전과 연계해서 추진되고 있음을 알 수 있다.

<표 2-83> 물류 인프라 투자 계획

단위 : 백만헤알(R$)

운송수단	2007	2008～2010	투자 총액	투자목표
고속도로	8,086	25,352	33,437	45,337km
철도	1,666	6,197	7,863	2,518km
항만	684	1,979	2,663	12개 항만
공항	878	2,123	3,001	20개
수로	280	455	735	67개 항만
상선	1,779	8,802	10,581	
총액	13,373	44,907	58,280	

자료 : 브라질 PAC자료 재구성

그리고 2010년까지 BR-163(총 1,535km), BR-230(33km)의 고속도로망을 건설할 계획이며, 남북철도 망은 북동쪽 항만 개발[46]과 연계성을 가지고 진행되고 있다.

한편 브라질 연안운송은 해안을 중심으로 대도시 및 산업도시가 형성되어 있어 상대적으로 도로 및 철도에 비해 수송효율성이 높다. 하지만 피더선과 같은 연안운송 여건이 마련되어 있지 않아 연안운송 여건마련이 시급하다. 최근 브라질 의회에서 연안수송(Cabotage)법안개정이 논의되고 있는데, 동 법안은 브라질을 비롯한 메르코수르 연안무역의 원활화를 위해 외국적

45) 동 계획의 운송 인프라의 확장을 주목적으로 하면서 통합지역 내 효율성 제고, 농업 및 광업등 주요 생산지역의 발전촉진, 지역불균형 해소 및 남미의 지역통합의 기반마련을 세부적 목표로 하고 있다.

46) 북동쪽 항만개발을 통해 유럽으로의 수출 및 파나마 운하를 통한 아시아 수출이 용이해질 것으로 정부관계자는 보고 있었음(출장면담 시)

선사의 선박에게도 연안운송을 개방한다는 내용을 담고 있다. 이와 관련해 브라질 정부는 증가하는 물량에 비해 현재의 선복이 부족하다는 인식하에 연안운송을 개방해야한다는 입장인 반면, 연안무역에 참여하고 있는 함부르크 수드 자회사인 알리안카 나베가카오(Alianca Navegacao) 및 머스크 소유의 메르코술 라인(Mercosul Line)의 경우, 현재 운영중인 선박으로도 충분히 물량을 실어 나를 수 있다고 이에 맞서고 있다. 또한 선박이 부족할 경우에도 브라질 조선소에서의 신조선 발주를 통해 이를 보완할 수 있다는 논리를 내세우고 있다. 하지만, 남미 연안수송의 개방으로 인해 대형 선사들의 진입이 허용된다면 연안수송을 둘러싼 경쟁이 치열해질 것으로 보여 논란은 당분간 계속될 전망이다.

<그림 2-54> 함부르크수드사의 브라질 연안수송 서비스



자료 : 함부르크수드(Hamburgsud)

(2) 아르헨티나

가. 철도망

아르헨티나 철도망은 현재 약 35,000km의 길이로 6개의 주요 노선[47]으로 나뉘어져 있다. 국영 철도서비스는 6개의 민간기업에 의해 양허되었고(약 33,000km) 전체적으로 민영화와 낮은 세금을 통해 운영 효율성을 꾀하고 있지만 트럭을 중심으로 한 도로망에 비해 경쟁력이 떨어지는 것으로 평가받고 있다. 철도 인프라 확대(부에노스아이레스-멘도사 구간의 복원과 칠레와의 철도망 연결계획 포함)에 정부는 2009년까지 5,500만 달러를 투자할 예정이며, 민간기업은 1,500만 달러를 투자할 것으로 알려졌다. 철도 수송 화물의 경우 2005년 기준으로 2,300만

47) Belgrano, Mitre, San Martin, Sarmiento, Roca와 Urquiza의 6개의 노선임

톤이 수송되었으며 이는 10년 동안 55%증가한 것이다. 또한 2005년의 총 수출입화물은 480,000톤인데 이중 0.4%만이 철도로 운송되었으며 철도로 운송된 화물의 가치는 약 2억 5,000만 달러에 해당한다.

한편 아르헨티나 철도노선은 정부로부터 양허를 받은 주요 운송회사들이 각 지역의 특성에 맞는 화물을 운송하는 것이 특징이다. 대표적 운송회사인 페로 엑스프레소 팜페아노(Ferro Expreso Pampeano S.A. : FEPSA)사는 곡식, 식물성기름 및 육류 가공식품을, 아메리카 라티나 로지스티카 센트럴(America Latina Logisitca Central)사는 건축자재, 식료품, 기름 및 숯을, 누에보 센트랄 아르헨티노(Nuevo Central Argentino : NCA)사는 다양한 곡물과 오일종자(oilseed)를 수송한다. 또한 페로수르 로카 라인(Ferrosur Roca Line : FERROSUR)사는 주로 석재와 시멘트 및 Rio Negro에서 생산되는 과수를, 아메리카 라티나 로지스티카 메소포타미카(America Latina Logisitca Mesopotamica)사는 석재, 곡류, 콩류와 종이를 수송하며 벨그라노(Belgrano)사를 통해서는 곡물과 가공품, 기름 및 설탕이 운반된다.

<표 2-84> 각 양허계약 운송회사의 화물수송량 비교(2002～2005)

단위 : '000톤

운송회사	2002	2003	2004	2005
FEPSA	2,428	2,826	2,960	3,588
NCA	7,277	8,082	8,326	9,044
FERROSUR	3,251	4,292	4,812	5,112
All Central	3,031	3,198	3,409	3,537
All Mesopotamico	675	1,224	1,366	1,387
BELGRANO	808	916	826	772
총계	17,469	20,536	21,699	23,493

<표 2-85> 아르헨티나와 이웃 남미 국가간 운송망

국가	국경 길이	연결도로	연결철도	강
볼리비아	742km	3	2	1
파라과이	1699km	3	-	2
브라질	1132km	4	-	2
칠레	5308km	27	2	-
우루과이	495km	3	1	2

나. 도로망

아르헨티나의 경우, 총 70,350km의 고속도로망을 갖추고 있으며, 이 중 31,350km의 도로망

은 국가가 관리하지만, 나머지 39,000km는 지방정부가 책임지고 있다. 현재 도로망의 29%는 8개 회사와 정부간 양허를 통해 건설되었으며 2008년 말까지 관련 도로의 유지와 보수를 책임지고 있다. 2004년 기준으로 총 6,600만 달러의 통행세를 거둬들였으며 약 9,500만대의 차량이 도로망을 이용하였다. 2000~2004년 동안 신규 도로망 투자는 약 7억 1,400만 달러에 달하였으며, 현재 부에노스아이레스와 이어진 다섯 개의 도로망의 건설되었다. 2005년에는 총 1,100만 톤에 달하는 수출입화물이 이러한 도로망을 이용하였으며 이 중 트럭을 통해 약 9.1%가 운송되었다. 최근 몇 년 전부터 도로 화물운송에 대한 규제가 완화되어 트럭을 포함한 운송회사들의 비용이 절감되었고, 양자협정에 기초한 국제운송회사의 참여도 허용되고 있다. 이러한 규제완화정책에 힘입어 남미인근국가와 공조하는 아르헨티나 국적회사의 수가 1991년 40개사에서 2002년에는 1683개로 증가하였다. 이로써 아르헨티나 운송회사는 칠레와 브라질 회사와의 경쟁에서 한 발짝 앞서나가 남미시장에서의 지배력을 강화하고 있다.

<표 2-86> **아르헨티나의 도로망 통계(2002)**

목적지	허가(Permit)	트럭	트레일러	트랙터	세미-트랙터	물동량(톤)
볼리비아	423	1,203	1,193	1,397	1,573	68,198
브라질	800	2,110	2,091	3,335	4,305	154,940
칠레	744	1,490	1,492	3,344	4,282	141,460
파라과이	472	1,282	1,282	1,913	2,232	86,946
우루과이	376	1,046	1,046	2,174	2,828	94,468

다. 내륙수로

리버플레이트 강은 아르헨티나, 우루과이, 파라과이와 브라질 남부지역과 볼리비아를 포함하는 남미 최대의 내륙수로이다. 이 강의 지류는 파라나(Parana), 우루과이(Uruguay) 및 파라과이(Paraguay)강이며 브라질에서 발원하여 남대서양으로 흘러간다. 파라과이강은 아르헨티나 북부지역인 콘플루엔시아(Confluencia)에서 파나마강과 만나고, 파라나강과 우루과이강은 리버플레이트 강의 근원지인 우루과이의 누에바 팔미라(Nueva Palmira)항에서 합쳐진다. 현재 이 지역의 수심이 대략 6.40~9.75미터(21~34피트)로 제한되어있어 수로를 준설하는 작업이 시급하다. 수심의 제한 때문에 우루과이강에서 원양어선은 우루과이의 콘셉시온(Concepcion)이상 올라가지 못하고, 파나마강의 경우는 소형의 연안선박을 제외하고 산타페(Santa Fe)지역 이상을 항해하지 못한다. 이 경우는 약 3~3.6미터(약 10~12피트)의 수심에서도 항해가 가능한 바지선이나 피더선박에 의해 화물이 수송된다.

특히 이러한 리버플레이트강의 개발은 아르헨티나에 의해 주도적으로 이뤄지고 있다. 이는 아르헨티나의 내륙수로운송이 플라타(Plata), 우루과이(Uruguay), 파라나 및 파라과이강과 관련

되어 있고, 이들 지역이 메르코수르 회원국을 통과하기 때문에 지정학적으로 특히 중요하기 때문이다. 아르헨티나의 경우, 현재 파라나 강 북쪽으로 올라갈수록 항해가능한 수심이 얕아져 파라나 강 456km지점의 로자리오/산 마르틴지역에 이르면 바다로부터 올라온 선박의 항해가 불가능해진다. 따라서 파라나강과 파라과이 강 중북부지역에서 수심을 확장시키기 위한 준설계획이 진행 중이다. 또한 이러한 강에는 인프라, 물동량 처리능력이 각각 다른 약 60여 개의 항만터미널이 자리 잡고 있다. 2004년 기준으로 2000년과 비교해서 내륙수로를 통해 운반된 화물량은 1억 1,900만 톤에서 1억 3,700만 톤으로 증가하였다. 파라나강의 현재 최대 수심을 9,75미터(32피트)에서 10,36미터(34피트)로 확대하기 위한 계획이 준설양허권을 가진 민간기업을 통해 진행되고 있으며 이러한 계획이 성공적으로 끝마치면 대형 수출화물의 내륙수로운송이용률이 크게 향상될 것으로 기대되고 있다. 대표적인 수로양허권자인 Hidrovia S.A.나 Riovia S.A는 준설을 위한 양허를 체결하여 수로를 개발하면 이에 대한 급부로 자신이 관리하고 있는 수로를 이용하는 선박에 대해 통행세를 부과할 권한을 가지게 된다.

<그림 2-55> 리버플레이트강 수로



자료 : 'River Plate Shipping Guide'(2007), Centro de Navegacion

최근 2007년 7월 현재 키르츠네르 아르헨티나 대통령은 산 마르틴(San Martin) 항만에서 파라나 강 수심을 10.90미터(36피트)로 확장하기위한 준설 작업을 실시하기 위해 Hidrivia S.A와의 협정문에 서명했고 이제 국회 비준만 남겨두고 있다. 하지만 파라나 강 준설 작업을 둘러싸고 환경론자와 개발론자의 입장이 엇갈려서 난항이 예상된다.[48)]

48) 개발론자는 지금보다 2 피트 더 깊은 수심 36 피트로 파라나 강 준설 작업을 하게 되면 강을 통한 운송능력의 향상으로 그 가치가 6억 달러 증가할 것이라고 주장하고 있다. 그러나 환경 단체는 이에 반대하는 입장을 보이고 있다. 이미 90년 대 초부터 시작된 강 준설로 인해 파괴된 환경에 더 큰 악영향을 미친다는 것이다. 환경단체 측에서는 '파라나 강 시스템은 전반적인 상황을 파악하지 못하고 있고 데이터 베이스도

5) 3PL

중남미 3PL 산업은 정치 · 경제 불안정, 타 지역과 비교해 상대적으로 열악한 항만과 운송 인프라에도 불구하고 성장가능성이 높은 것으로 분석되고 있다. 현재 연간 평균 2～4%의 성장률을 보이고 있는 3PL은 중남미 국가 간 차이를 보이고 있으며 특히 브라질, 베네수엘라, 아르헨티나, 칠레와 콜롬비아 등이 이 산업에서 핵심지역으로 부상하고 있다.[49] 중남미 지역에서 3PL의 특징은 파편화(fragmentation)된 세계적 추세를 따르고 있다는 것인데, 20여 개 이상의 업체가 2004년 이래로 연간 10억 달러 이상의 시장지분을 나눠가지고 있다.[50] 하지만 이러한 남미의 파편화가 국제적인 경향과 다른 점은 대다수 3PL업체가 광범위한 물류서비스를 제공하기 보다는 특정분야[51]에 집중하는 전문화 경향을 보인다는 것이다. 하지만 과거에 비해 파편화 경향이 줄어들면서 포괄적인 물류서비스 분야에 진출하려는 업체들이 증가하고 있는 추세다. 이는 국내총생산대비 정부부채 비율이 점차 줄어들고 남미로부터 유럽, 미국 및 아시아로 향하는 무역량이 급증하면서 국제적 3PL업체의 진출이 가속화되기 때문인 것으로 분석되고 있다.[52] 현재 중남미 3PL산업발전에 걸림돌로 작용하는 것은 크게 인프라 확대, 통관문제 및 조세문제 등을 들 수 있다. 우선 철도, 도로, 항만 및 항공물류 인프라가 타 지역과 비교해 열악해서 지리적 · 자연적 조건의 불리함을 극복하고 국가 간 협력을 통해 인프라 망을 확대하는 것이 중요한 과제로 떠오르고 있다. 예를 들어 산토스 항만의 경우, 2006년 240만 TEU의 물동량에서 2016년까지 400만 TEU로 증가시킬 계획인데, 이를 위해서는 약 7억 4,000만 달러의 투자가 필요하다. 현재 브라질 정부는 항만수심을 39피트(약12m)에서 49피트(약15m)로 확대하는 작업과 함께 배후도로연결망을 확장하는 작업을 진행 중이다. 둘째로 물류인프라가 잘 정비된다하더라도 국경세관을 통과하는데 많은 시간과 비용이 들어간다면 물류인프라 확대를 통한 긍정적인 효과가 반감될 것이다. 하지만 많은 전문가들이 기존 NAFTA나 메르코수르 같은 지역경제통합체가 결성되고 있음에도 불구하고 세관공무원의 고압적 자세와 복잡한 행정절차 등 개선해야 할 부분이 많은 것으로 지적하고 있다.[53] 그리고 마지막으

부족하며 준설 작업에 대한 평가가 제대로 이루어지지 않고 있다고 주장하고 있다. 이와 관련해서 5월에 발표된 연구보고서는 '선박의 이동 증가 추세로 인해 해안환경이 직접적인 영향을 받고 있으므로 운하 준설 작업이 인근 연안에 가져올 영향에 대해 검토해볼 필요가 있다.'고 언급하고 있다.

49) MERCOSUR 4개국(브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이) 중 브라질이 가장 늦게 인도-메르코수르 특혜무역협정(India-Mercosur Preferred Trade Agreement)에 비준할 예정인데, 이 협정 하에서 에어컨 등 전자제품부터 피혁, 비단, 면화, 육류, 화학제품 및 유리제품에 대한 당사국간 특혜가 부여되는데, 인도의 경우 메르코수르 회원국이 원산지인 424개 제품에 대해 우선권을 부여하게 되어 있다.

50) DHL사는 1978년 남미에 진출한 이래로 총 10,000명의 고용인을 거느리고 있는데 이 수치는 남미 전체의 40%에 해당하는 것이다.

51) 주로 지역 물류업체로 칠레의 수산물품, 아르헨티나의 가죽제품 및 콜롬비아의 꽃 등이 특화산물로 운송된다.

52) The Journal of Commerce, 2007년 5월 7일

53) 2000년 12월 출범한 비센테 폭스 멕시코 정부가 출범 직후 제일 첫 번째로 추진한 개혁이 바로 중국제품의 밀수로 인한 멕시코 중소기업의 줄도산을 막기 위한 세관의 부패청산 작업이었다. 왜냐하면 세관원들의 부패 때문에 중국산 제품이 밀수입되고, 이러한 밀수입이 멕시코 산업에 큰 영향을 준다고 판단했기 때문

로 3PL업체들의 수익에 부과되는 조세가 부담이 되고 있다.

6) 중남미 내륙운송망의 문제점

(1) 운송수단의 불균형적 발전

앞서 살펴본 바와 같이 메르코수르 역내 교역에 있어 철도 운송의 비중이 도로 운송과 비교해 볼 때 현저히 낮은 수준을 보이는 것이 내륙 인프라에 있어 문제점으로 제기되고 있다. 운송 수단은 보통 거리, 상품형태 및 자연조건 등의 환경에 의해 선택되는데, 남미지역의 경우 장거리무역, 대규모의 벌크화물의 이동, 안데스 산맥 및 아마존 지역 등의 장애 등이 이러한 조건으로 인식된다. 우선 거리요소를 고려하면 과거 300~400km의 단거리 내의 서비스에만 도로운송이 이용되었으나, 현재 화물 트럭의 발전으로 운송이 800~1,000km까지 가능하게 되어 도로운송이 철도운송과 비교해 경쟁력을 가지게 되었다. 화물요소를 고려해보면 화물의 특징상 대규모의 벌크화물이 이동하므로 도로운송보다는 철도운송이 효율적이다. 또한 칠레의 경우와 같이 안데스 산맥에서 태평양 연안 사이는 그 폭이 매우 좁아 자연적 제약조건이 존재한다. 이러한 점을 감안해 볼 때, 도로운송에만 의존하는 것은 위험부담이 크다. 이 경우는 자연 재해가 발생했을 때를 대비해 대안으로 철도망을 건설하는 것이 더 효율적일 수 있다. 결론적으로 거리를 고려 시 도로운송이, 화물을 고려 시 철도망이, 자연조건을 고려 시 철도와 내륙수로 등이 더욱 효율적일 수 있다. 이는 남미에서의 도로망에 치우친 운송수단의 불균형적 발전이 합리적이지 못하며 위의 조건에 맞는 운송수단의 균형적 발전을 모색하는 것이 바람직하다는 것을 의미한다.

(2) 지리적 제약

중남미는 잘 알려진 바와 같이 아마존 밀림, 안데스 산맥지역과 함께 인구 밀도가 매우 낮은 광활한 토지가 존재한다. 이 같은 지리적 환경은 인프라 망 구축에 장벽으로 작용한다. 예를 들어 안데스 산맥의 존재는 브라질 및 아르헨티나가 태평양으로 진출하기 위한 전략적 고려를 힘들게 한다. 현재 안데스산맥을 뚫고 철도로 대서양과 태평양을 연결하는 철도 망 구축 계획이 진행되고 있으나, 실제로 이에는 대규모의 자본과 시간이 필요하다.

(3) 국경통관

국경통관의 문제는 메르코수르 등 역내 협력체의 통합이 가속화됨에도 불구하고 여전히 해

이다. 폭스 대통령은 자신의 최측근을 멕시코 최대항구인 만사니요 세관장으로 직접 임명하는 등 직전 정부에서 임명된 세관 책임자 대부분을 교체했다.

결해야 할 많은 숙제가 있다. 물리적으로 많은 물량의 이동을 통제하기 힘들기 때문에 이로 인해 발생하는 불법무기의 유통, 동식물 검역의 불충분 등의 문제를 포함해 인력확보 및 관세 제한의 폐지 등의 제도적인 문제들이 존재한다.

(4) 병목현상

현재 중남미 지역은 광물, 석탄, 석유 및 농산물에 대한 아시아 국가들의 수요 증가로 인해 운송 인프라 확대가 시급하다. 하지만 운송 인프라 공급 망이 부족하여 구간 별 병목현상이 나타나고 있다는 사실은 우려할만하다. 이러한 병목현상이 나타나는 원인은 복합적인 요소에 기인한 것으로서 주요 지역(안데스 지역, 메르코수르국가-칠레, 멕시코 등 중미 주요 운송경로)에서의 육로 연계성 부족현상(누락된 철도구간의 존재 등), 대도시와의 접근성 부족문제, 국경통과에 있어서의 어려움 등이 그 이유다.

(5) 투자자금 조달

중남미 지역 국가들이 공통적으로 겪은 재정위기와 국채문제, 정책조정 및 세출감소 등은 인프라 분야에 있어 공공 투자율 감소를 야기했다. 공공투자가 침체되고 민간투자가 이를 보완해 주지 못했기 때문에 결과적으로 운송망 확장 및 개선이 힘들었던 것이다. 최근 자료에 따르면 인프라에 대한 투자 중 15.9%가 운송 인프라를 위해 쓰여 졌으며, 특히 칠레와 에콰도르는 전체 민간 투자액 중 각각 26.6%, 29.4%가 운송 인프라에 쓰여 졌다.

<표 2-87> 민간의 SOC 투자 국가간 비교(1990~2001)

단위 : 백만달러

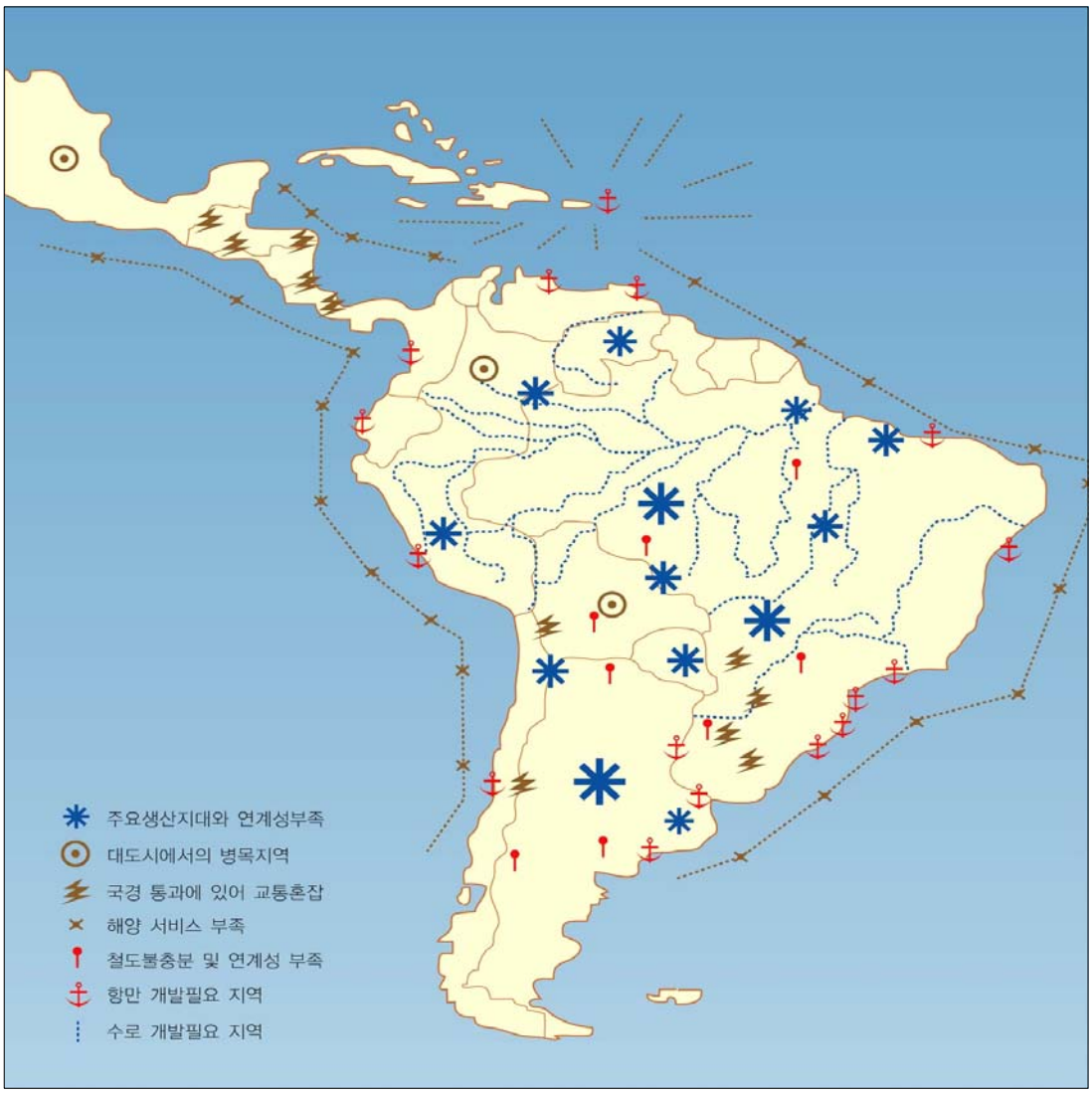
국가	총 SOC 투자액	운송인프라 투자액	비율(%)	연평균 운송인프라 투자액
아르헨티나	76,658	14,351	18.7	1,195.92
볼리비아	4,820	164	3.4	13.67
브라질	130,261	19,746	15.2	1,645.50
칠레	**19,452**	**5,179**	**26.6**	**431.58**
콜롬비아	13,819	2,566	18.6	213.83
에콰도르	**2,381**	**699**	**29.4**	**58.25**
파라과이	337	58	17.2	4.83
페루	13,031	248	1.9	20.67
우루과이	1,105	219	19.8	18.25
베네수엘라	12,731	368	2.9	30.67
총계	274,595	43,598	15.9	3,633.17

자료 : CEPAL

그리고 조사대상 10개국 중 연평균 1억 달러 미만의 운송 인프라 투자액을 보인 국가는 6개국으로 60%에 해당하였다. 그럼에도 불구하고 중남미 국가들의 재정상황을 고려한다면 정

부의 투자는 기대하기가 힘들며 상대적으로 민간부분의 투자참여가 매우 중요해졌다. 따라서 민간자본을 더 많이 유치하기 위한 중남미국가의 노력이 더욱 절실해지는 부분이다.

<그림 2-56> 중남미 운송망의 제약과 개발필요 지역



자료 : CEPAL

(6) 보안

운송과 관련된 역내 범죄가 끊이지 않고 있으며 '아스팔트의 해적'[54]이라고 불리는 범죄가 빈번하게 발생하고 있다. 이는 화물트럭운송흐름을 왜곡시키는 주요 이유가 된다. 한 예로 코스타리카의 경우 열악한 고속도로 망의 문제와 더불어 고속도로 범죄가 시급한 문제도 대두되고 있다. 또한 범죄인의 국경 간 이동이 별 제약 없이 이뤄지고 있는 상황에서 이러한 운송

54) 중남미/카리브해 경제사회이사회(CEPAL), Recursos naturales e infraestructura 94(2005), p26

관련범죄의 문제는 범죄인인도협약 등을 통한 국가간 협력이 필요한 사안이기도 하다.

(7) 운송정책

최근 들어 운송 인프라에 대한 국가부분의 역할이 감소하고 민간부분의 역할이 커지고 있는 상황이다. 하지만 아직까지 민영화 과정과 개발양허에 대한 제도적 틀이 공고화되지 않아 법률의 미비, 투명성 있는 입찰과정 및 사후관리 및 규제의 자의성 등이 문제로 대두되고 있다. 또한 중남미의 정치적 불안정성은 지속적인 정책 이행을 불가능하게 만드는 요소이다. 이와 함께 정책의 핵심이 개발에만 치우쳐져 최근 지구촌의 주요 이슈인 '지속가능한 개발'개념에 어긋나는 정책들이 시행되고 있는 것 또한 사실이다. 소음, 대기오염(특히 CO_2의 배출문제), 자연경관훼손 및 교통체계의 부재 등의 정책적 문제해결이 절실한 상황이다. 한편 연안수송에 있어서의 개방도가 낮은 것도 이러한 운송정책의 문제점이라고 볼 수 있다.

4. 중남미의 에너지 물류[55)]

1) 중남미 에너지물류의 현황 및 특징

중남미지역은 석유 9.6%, 천연가스 4.0%, 석탄 2.3% 등 에너지 자원 부존량이 전세계에서 차지하는 비중을 고려할 때 에너지 자원이 풍부하지 않은 것으로 평가되지만, 일부 국가에서 적극적인 자원개발 및 상업화가 진전되면서 에너지물류에 대한 현실적 수요가 증가하고 있다. 또한 MERCOSUR(남미공동시장, Mercado Común del Sur), ANCOM(안데스공동체; Andean Community) 등 역내 지역공동체의 활성화로 에너지 기반시설을 포함한 석유, 천연가스, 석탄 등에 대한 에너지 물류체계의 상호 연관관계가 확대되는 등 주요 에너지 자원 보유국들을 중심으로 에너지 물류환경이 빠른 속도로 변화하고 있다.

이를 통해 중남미지역에서 에너지물류의 중요성과 복잡성은 점차 심화되고 있으며, 멕시코 및 베네수엘라가 핵심적인 원유 수출국 지위를 유지하고 있는 가운데, 에콰도르, 콜롬비아 및 아르헨티나 등에서 원유 수출물류가 발생하고 있다. 정제된 석유제품은 육상, 해상 및 파이프라인을 통해서 역내는 물론 역외국과 수・출입이 다양하게 진행되고 있다. 아르헨티나 및 볼리비아는 파이프라인을 통해 브라질, 칠레 및 우루과이 등에 천연가스를 공급하고, 멕시코는 상당한 양의 천연가스를 파이프라인을 통해 미국으로부터 공급받고 있다. 한편 석탄의 경우 콜롬비아에 이어 베네수엘라가 주로 수출하고 있으며, 브라질과 멕시코 등은 소비가 생산을

55) 에너지물류는 일반적으로 석유, 천연가스, 석탄 등 에너지자원 및 정제품의 포장, 하역, 수송, 보관 및 정보와 다양한 활동을 포함하며, 에너지자원 및 정제품의 생산과 소비를 연결하는 모든 기능을 부분 또는 전체적으로 포괄하는 개념이다.

초과하여 수입물류가 중요한 부분을 차지하고 있다. 중남미지역은 역내 국가간 경제결속력이 지속적으로 강화되면서 역내 에너지물류의 활성화가 빠른 속도로 진전될 것으로 예상되며, 지속적인 자원탐사 및 개발을 통해 잠재력이 증대되는 과정이 있는 것으로 판단된다.

(1) 원유 물동량

중남미지역은 원유 매장량이 세계 전체의 9.6%인 1,164억 배럴로 추정되는 등 면적에 비해 충분한 수준은 아니다. 그러나 개별국가 차원에서는 800억 배럴의 베네수엘라가 세계 전체의 6.6%로 7위의 원유 매장량 국가이며, 멕시코와 브라질도 129억 배럴 및 122억 배럴로 15위와 17위를 차지하고 있다. 베네수엘라가 확고한 에너지자원 부국으로서의 지위를 누리는 가운데, 브라질이 지속적인 탐사 및 유전 개발로 부존량을 확보하고 있으며, 미국을 중심으로 상당한 양의 원유를 수출해 오던 멕시코는 국내 수요가 점차 증가하고 부존량은 감소하는 등 에너지 수출국으로서의 지위를 상실하게 될 전망이다. 그러나 멕시코를 포함한 중남미 전체의 원유 매장량은 1986년 1,195억 배럴에서 1996년에는 1,393억 배럴로 10년간 계속 증가했으나, 이후 멕시코의 생산량이 계속 증가함에 따라 오히려 감소하는 추세로 돌아섰다.

<표 2-88> 중남미지역 주요국의 원유 매장량 현황

구 분		1986년말	1996년말	2005년말	2006년말		
		10억배럴	10억배럴	10억배럴	10억톤	10억배럴	세계비중
Mexico		54.9	48.5	13.7	1.7	12.9	1.1%
중남미	Argentina	2.2	2.6	2.0	0.3	2.0	0.2%
	Brazil	2.4	6.7	11.8	1.7	12.2	1.0%
	Colombia	1.7	2.8	1.5	0.2	1.5	0.1%
	Ecuador	1.2	3.5	4.9	0.7	4.7	0.4%
	Peru	0.5	0.8	1.1	0.1	1.1	0.1%
	Trinidad & Tobago	0.6	0.7	0.8	0.1	0.8	0.1%
	Venezuela	55.5	72.7	80.0	11.5	80.0	6.6%
	기타	0.5	1.1	1.3	0.2	1.3	0.1%
	계	64.6	90.8	103.2	14.8	103.5	8.6%
합 계		119.5	139.3	116.9	16.5	116.4	9.6%
세계 전체		877.4	1,049.0	1,209.5	164.5	1,208.2	100.0%

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

<표 2-89> 중남미지역 주요국의 원유 생산량 추이

단위 : 천배럴/일, %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					생산량	증가율	세계비중
Mexico		2,758	3,277	3,760	3,683	-2.1	4.5
중남미	Argentina	465	823	725	716	-1.3	0.9
	Brazil	591	807	1,715	1,809	5.5	2.2
	Colombia	307	635	554	558	0.7	0.7
	Ecuador	298	393	541	545	0.7	0.7
	Peru	179	121	111	116	3.5	0.1
	Trinidad & Tobago	169	141	171	174	1.5	0.2
	Venezuela	1,886	3,137	2,937	2,824	-3.9	3.5
	기타	89	102	142	140	-1.7	0.2
	계	3,984	6,159	6,897	6,881	-0.4	8.4
합 계		6,742	9,436	10,657	10,564	-0.9	12.9
세계 합계		60,463	69,931	81,250	81,663	0.4	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

중남미지역의 원유 생산규모는 2006년에 일일 1,056만 배럴 수준으로 세계 전체의 12.9%에 해당하며, 따라서 상대적으로 빠르게 원유 부존자원이 감소하고 있는 것으로 추정된다. 개별 국가로는 멕시코가 일일 368만 배럴의 생산규모를 유지하여 역내 최대의 원유 생산국가이며, 다음으로는 일일 282만 배럴의 베네수엘라, 일일 181만 배럴의 브라질 등의 순서이다. 한편 중남미지역 원유 소비규모는 2006년에 일일 712만 배럴로 세계 전체의 8.5%에 해당했으며, 따라서 상대적으로 크지 않은 것으로 분석된다. 개별 국가로는 브라질이 일일 210만 배럴로 역내 최대 원유 소비국이며, 다음은 일일 197만 배럴의 멕시코, 일일 57만 배럴의 베네수엘라 및 일일 44만 배럴의 아르헨티나 등의 순서이다.

<표 2-90> 중남미지역 주요국의 원유 소비량 추이

단위 : 천배럴/일, %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					소비량	증가율	세계비중
Mexico		1,231	1,696	1,973	1,972	-0.8	2.4
중남미	Argentina	432	432	421	442	5.1	0.5
	Brazil	1,404	1,847	2,047	2,097	2.2	2.5
	Chile	105	228	244	248	1.8	0.3
	Colombia	176	268	225	230	2.7	0.3
	Ecuador	88	125	168	180	7.3	0.2
	Peru	126	155	165	160	-3.9	0.2
	Venezuela	388	426	547	565	3.4	0.7
	기타	783	1,062	1,189	1,230	3.4	1.5
	계	3,501	4,543	5,006	5,152	2.9	6.2
합 계		4,732	6,239	6,979	7,124	2.1	8.5
세계 합계		61,163	71,489	83,080	83,719	0.7	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

이 같은 개별 국가의 생산 및 소비량을 비교할 때 멕시코, 베네수엘라, 콜롬비아, 에콰도르, 트리니다드토바고 등이 생산이 소비를 초과하여 수출여력이 있으며, 소비가 생산을 초과하는 브라질, 칠레 및 페루를 포함한 상당수의 역내 국가들이 수입에 의존할 수 밖에 없는 것으로 확인되었다.

멕시코를 포함한 중남미지역 전체의 석유류 대외교역 물동량은, 원유의 경우 2006년 일일 수출 431만 배럴 및 수입 68만 배럴로 순수출 규모가 일일 363만 배럴에 이르렀으며, 정제된 석유제품도 일일 수출 148만 배럴 및 수입 92만 배럴로 일일 56만 배럴 규모에서 순수출이 이루어진 것으로 추정된다.

<표 2-91> 중남미지역의 2006년 석유류 수출입 물동량 현황

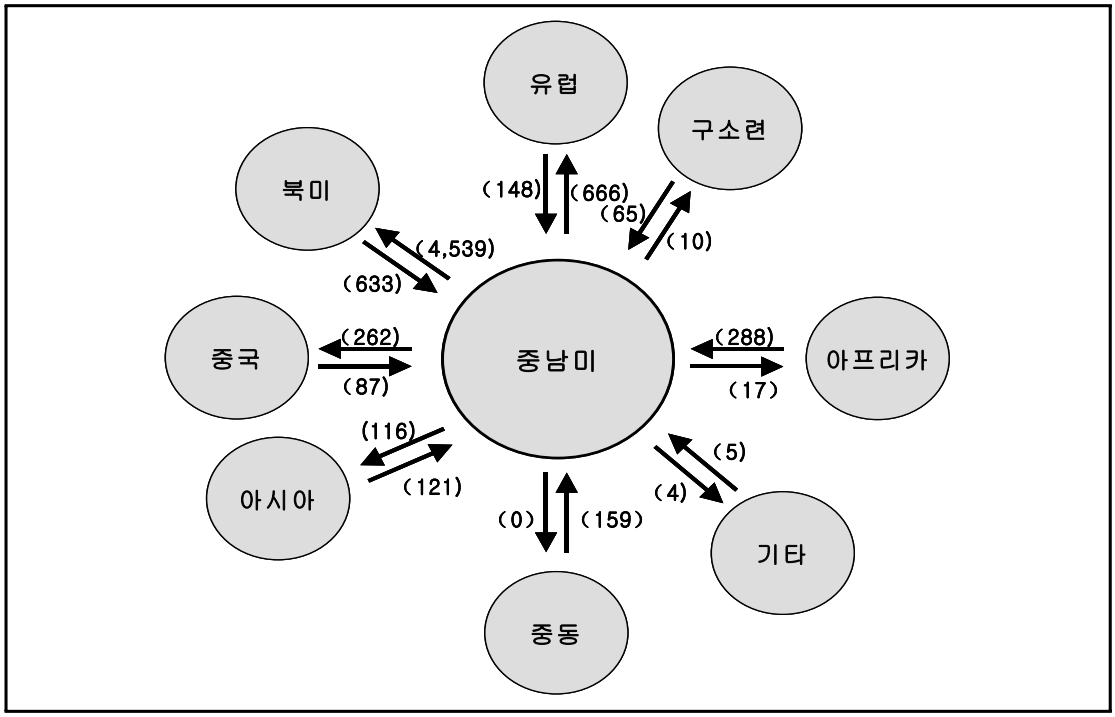
단위 : 천배럴/일, %

구 분	수입				수출			
	원유		석유제품		원유		석유제품	
	수입량	세계비중	수입량	세계비중	수출량	세계비중	수출량	세계비중
Mexico	-	0.0	421	3.1	1,958	5.0	143	1.0
중남미 전체	676	1.7	501	3.6	2,347	6.0	1334	9.7
합 계	676	1.7	922	6.7	4,305	11.1	1,477	10.7
세계 전체	38,810	100.0	13,751	100.0	38,810	100.0	13,751	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<그림 2-57> 2006년 중남미 지역의 석유류 수출입 물류체계 현황

단위 : 만배럴/일

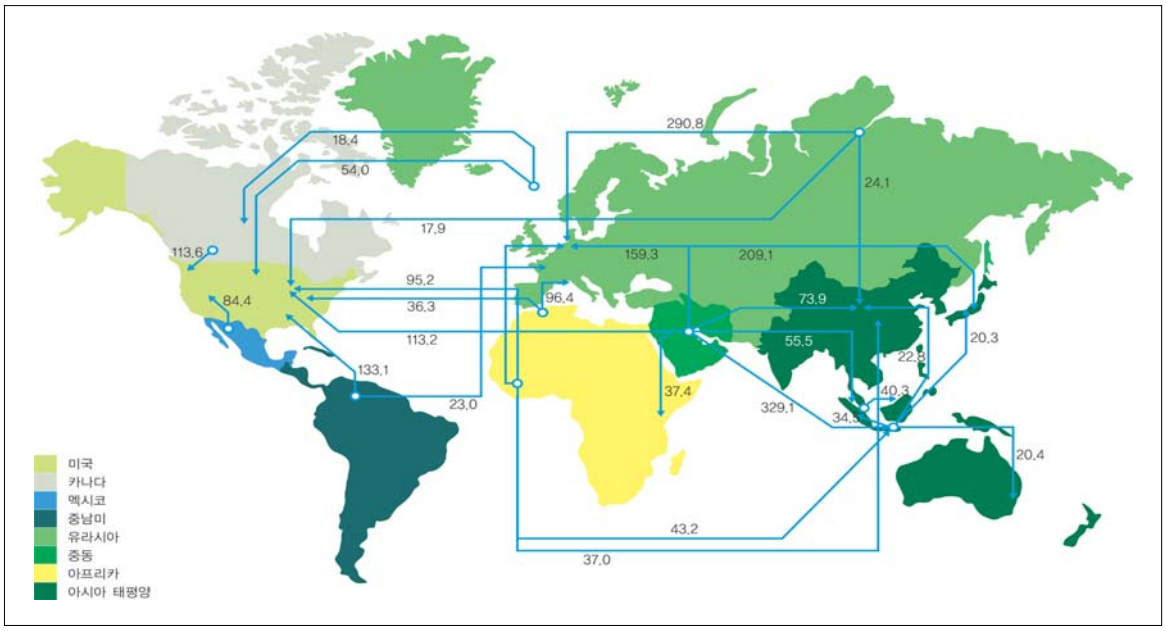


주 : 유럽 및 아시아는 각각 구소련 및 중국의 물량을 제외한 수치임.
자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

이와 같은 중남미 지역의 석유류 물류체계는 전세계를 기준으로 볼 때 그 비중이 그다지 큰 것은 아니며, 역내 국가간의 다양한 소규모 교역 및 물류를 제외하고는 역외물류로서 미국 및 유럽과의 물류체계가 핵심이다. 멕시코로부터 미국으로의 원유 수출 에너지 물류체계와 베네수엘라로부터 미국 및 유럽으로의 물류체계를 중심으로 중남미 에너지 국제물류체계가 구축되어 있는 것이다.

<그림 2-58> 세계 석유자원 교역 및 물류체계 현황(2006년)

단위 : 백만톤



자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

(2) 천연가스 물동량

멕시코를 포함한 중남미지역의 2006년 말까지 확인된 천연가스 매장량은 7조 2,700억 입방미터로 세계 전체의 약 4%에 해당한다. 베네수엘라가 세계 전체의 2.4%에 해당하는 4조 3,200억 입방미터로 역내 최대의 천연가스 자원보유국이며, 다음으로는 7,400억 입방미터의 볼리비아, 5,300억 입방미터의 트리니다드토바고, 4,200억 입방미터의 아르헨티나 및 3,900억 입방미터의 멕시코 등이다.

베네수엘라, 볼리비아, 브라질 등 상당수 국가들이 적극적인 탐사 및 가스전 개발로 새로운 부존자원을 확보해 나가고 있다. 이에 반해 멕시코 및 아르헨티나 등은 천연가스 소비 수요가 지속적으로 증가하는 추세에 있음에도 불구하고 새로운 부존자원의 탐사 및 발견이 부진하여 전체 매장량 수치는 점차 감소하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 천연가스 자원 고갈이라는 심각한 상황에 직면하고 있다.

<표 2-92> **중남미지역 주요국 천연가스 매장량 현황**

단위 : 조입방미터(cbm), %

구 분		1986년말	1996년말	2005년말	2006년말	
		추정량	추정량	추정량	추정량	세계비중
Mexico		2.15	1.81	0.41	0.39	0.2
중남미	Argentina	0.67	0.64	0.44	0.42	0.2
	Bolivia	0.14	0.11	0.74	0.74	0.4
	Brazil	0.10	0.16	0.31	0.35	0.2
	Colombia	0.11	0.22	0.11	0.12	0.1
	Peru	0.06	0.20	0.33	0.34	0.2
	Trinidad & Tobago	0.31	0.46	0.53	0.53	0.3
	Venezuela	2.62	4.05	4.32	4.32	2.4
	기타	0.23	0.22	0.07	0.07	0.0
	계	4.24	6.06	6.85	6.88	3.8
합 계		6.39	7.87	7.26	7.27	4.0
세계 전체		107.67	147.89	180.20	181.46	100.0

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

중남미지역의 천연가스 생산량 및 소비량을 비교하면, 2006년 중남미지역 전체의 생산량이 1,879억 입방미터로 소비량 1,847억 입방미터를 크게 상회하지 못하여 역외로의 수출여력은 크지 않은 것으로 분석된다. 이 같은 중남미지역의 천연가스 생산량 및 소비량은 세계 전체의 6.6% 및 6.5%로 부존량에 비해 상대적으로 고갈되어 가고 있는 것으로 평가되며, 역외로부터 수입수요가 점차 증가할 것이라는 예상을 가능하게 한다.

천연가스 생산량에 있어서는 2006년에 아르헨티나가 461억 입방미터로 역내 최대 생산국인 것으로 나타났으며, 다음은 434억 입방미터의 멕시코, 350억 입방미터의 트리니다드토바고 및 287억 입방미터의 베네수엘라 등의 순서이다. 소비량에 있어서는 2006년에 멕시코가 총 541억 입방미터를 소비하여 역내 최대치를 기록했으며, 다음으로는 418억 입방미터의 아르헨티나, 287억 아르헨티나의 베네수엘라 및 211억 입방미터의 브라질 등의 순서이다.

이에 따라 천연가스 자원이 고갈되어가고 있는 국가로 분류되는 멕시코 및 브라질의 경우 이미 큰 폭의 수입수요가 존재하고 있으며, 아르헨티나는 2000년대 중반에 들어 소폭이나마 여력을 확보한 것으로 나타났다. 천연가스 자원부국에 해당하는 국가 중에서는 베네수엘라가 최근까지는 국내 소비량의 변화에 맞추어 생산량을 조절하고 있는 것으로 나타났으며, 국내 소비수요가 극히 미미한 것으로 보이는 트리니다드토바고의 경우에는 적극적인 자원개발로 생산량을 확대하여 수출비중이 매우 커진 것으로 분석되었다.

<표 2-93> 중남미지역 주요국의 천연가스 생산량 추이

단위 : 10억입방미터(cbm), %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					생산량	증가율	세계비중
Mexico		26.1	28.0	39.2	43.4	10.6	1.5
중남미	Argentina	15.5	28.9	45.6	46.1	1.0	1.6
	Bolivia	2.5	3.2	10.4	11.2	7.2	0.4
	Brazil	3.0	5.5	11.4	11.5	1.3	0.4
	Colombia	4.1	4.7	6.8	7.3	7.6	0.3
	Trinidad & Tobago	4.3	7.1	30.3	35.0	15.6	1.2
	Venezuela	19.1	29.7	28.9	28.7	-1.0	1.0
	기타	1.4	2.3	4.5	4.8	5.0	0.2
	계	50.0	81.4	137.9	144.5	4.7	5.0
합 계		76.1	109.4	177.1	187.9	6.1	6.6
세계 합계		1,713.6	2,227.9	2,779.8	2,865.3	3.0	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-94> 중남미지역 주요국의 천연가스 소비량 추이

단위 : 10억입방미터(cbm), %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					소비량	증가율	세계비중
Mexico		26.1	28.6	47.6	54.1	13.6	1.9
중남미	Argentina	17.3	31.0	40.4	41.8	3.5	1.5
	Brazil	3.0	5.5	19.9	21.1	6.1	0.7
	Chile	0.7	1.7	8.5	7.6	-11.5	0.3
	Colombia	4.1	4.7	6.8	7.3	7.6	0.3
	Ecuador	0.1	0.1	0.3	0.3	3.8	0.0
	Peru	0.6	0.4	1.5	1.8	17.0	0.1
	Venezuela	19.1	29.7	28.9	28.7	-1.0	1.0
	기타	4.8	8.2	19.4	22.1	14.0	0.8
	계	49.7	81.4	125.8	130.6	3.9	4.6
합 계		75.8	110.0	173.4	184.7	6.5	6.5
세계 합계		1,681.7	2,247.8	2,780.3	2,850.8	2.5	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

중남미지역의 천연가스 물동량은 파이프라인 등에 의한 역내국가간의 교역이 지속적으로 증가하고 있는 가운데, 역외로의 수출이 점차 감소하는 가운데 역내 국가간 교역이 증가하는 방향으로 전개될 가능성이 매우 크다.

중남미지역과 파이프라인에 의한 역외국가 간의 천연가스 교역은 멕시코와 미국의 교역이 유일하게 가능한 경우이다. 2006년이 멕시코는 미국으로부터 약 98억 입방미터의 천연가스를 수입했으며, 멕시코의 천연가스 소비량이 빠른 속도로 증가하고 있음을 고려할 때 그 양은 지속적으로 증가할 가능성이 크다.

그 비중이 점차 확대되고 있는 중남미지역 역내국가 간의 천연가스 교역현황을 살펴보면, 파이프라인에 의한 교역의 경우 국토면적이 큰 아르헨티나는 2006년 브라질, 칠레, 우루과이 등 인접국에 총 61억 입방미터를 수출하는 한편, 볼리비아로부터 18억 입방미터를 수입하는 등 독특한 천연가스 물류체계를 구축하고 있다. 2006년 112억 입방미터의 천연가스를 생산한 볼리비아는 극히 소규모의 국내 수요를 제외하고는 대부분의 물량을 아르헨티나 및 브라질에 수출하는 파이프라인 물류체계를 구축하고 있다.

해상교역의 경우 도서국가로 천연가스 자원부국인 트리니다드토바고가 거의 독자적인 물류체계를 구축하고 있으며, 연간 11억 입방미터가 수출되는 역내보다는 각각 109억 입방미터 및 38억 입방미터가 수출되는 미국 및 유럽과의 교역이 큰 비중을 차지하고 있다.

<표 2-95> 중남미지역의 2006년 천연가스 역내교역(파이프라인) 현황

단위 : 10억입방미터(cbm)

구 분			수 출				
			Mexico	중남미			USA
				Argentina	Bolivia	계	
수입	Mexico		-	-	-	-	9.85
	중남미	Argentina	-	-	1.80	1.80	-
		Brazil	-	0.46	9.00	9.46	-
		Chile	-	5.56	-	5.56	-
		Uruguay	-	0.12	-	0.12	-
		계	-	6.14	10.80	6.14	9.85
	USA		0.08	-	-	-	-

자료 : 앞 표와 동일.

<그림 2-59> 남미지역의 천연가스 물류 네트워크 구축



자료 : BID, Integración Energética en el Mercosur Ampliado, 2001.

<표 2-96> 트리니다드토바고의 2006년 천연가스 역외 수출물동량(해상) 현황

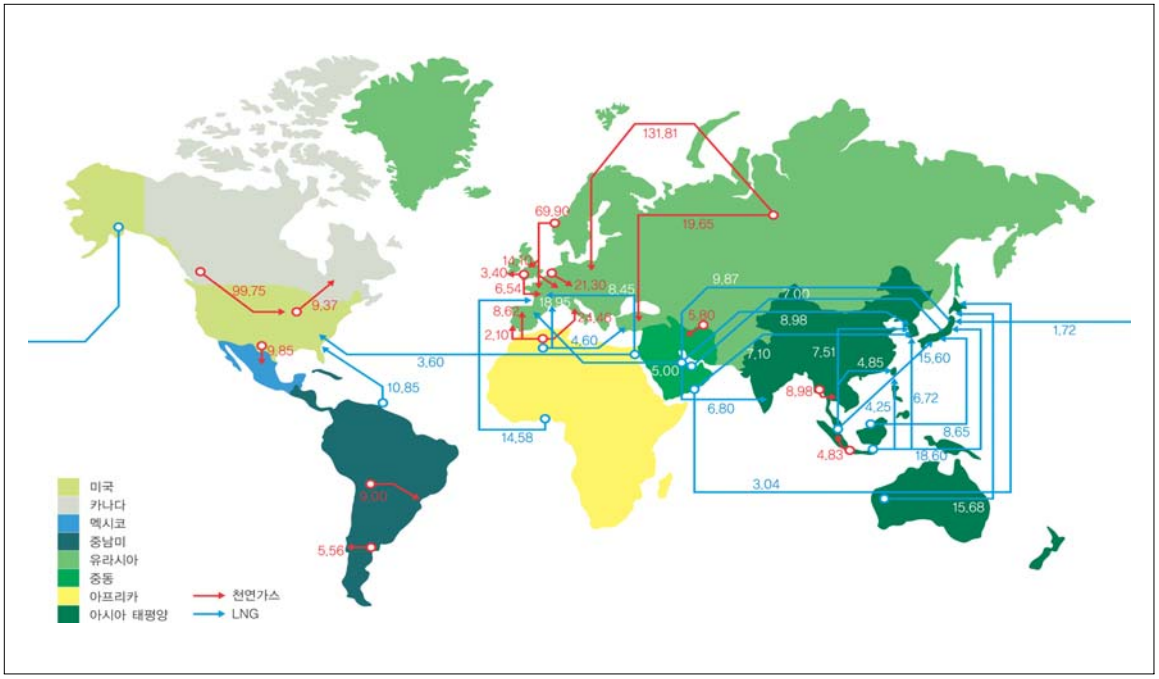
단위 : 10억입방미터(cbm)

USA	중남미 역내				유럽	기타	합계
	Dominican Republic	Puerto Rico	Mexico	계			
10.85	0.25	0.72	0.16	1.13	3.76	0.51	16.25

자료 : 앞 표와 동일.

<그림 2-60> 세계 천연가스 자원 교역 및 물류체계 현황(2006년)

단위 : 10억입방미터(cbm)



자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

(3) 석탄 물동량

2006년 말까지 확인된 중남미지역의 석탄 매장량은 211억 톤으로 세계 전체의 2.3%에 불과하다. 브라질이 세계 전체의 1.1%에 해당하는 101억 톤으로 역내 최대 석탄 자원보유국이며, 세계 전체의 0.3%인 66억 톤의 석탄 부존자원을 가진 콜롬비아가 역내 2위를 차지하고 있다. 콜롬비아의 석탄 매장량은 무연탄 및 유연탄이 대부분이며, 브라질의 석탄 매장량은 갈탄 및 준역청탄이 대부분이다. 이 같은 중남미지역 석탄 부존자원은 현재의 생산규모를 고려할 때 향후 약 250년까지 이용이 가능한 규모이며, 이는 전세계 모든 대륙에 비해 긴 것으로 특히 아시아태평양지역의 3배에 이르는 수준이다.

<표 2-97> **중남미지역 석탄 매장량 현황(2006년)**

단위 : 백만톤, %

국 가		무연탄/유연탄	준역청탄/갈탄	합 계	
				매장량	세계비중
Mexico		860	351	1,211	0.1
중남미	Brazil	-	10,113	10,113	1.1
	Colombia	6,230	381	6,611	0.7
	Venezuela	479	-	479	0.1
	기타	992	1,689	2,690	0.3
	계	7,701	12,192	19,893	2.2
합 계		8,561	12,543	21,104	2.3
세계 전체		478,771	430,293	909,064	100.0

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

중남미지역의 석탄 생산량 및 소비량을 비교하면, 2006년 중남미지역 전체의 생산량이 5,670만 톤으로 소비량 3,140만 톤을 크게 상회하고 있으며, 그 결과 현재로서는 연간 2,500만 톤가량의 수출여력이 있는 것으로 분석된다. 이 같은 중남미지역의 석탄 생산량 및 소비량은 세계 전체의 1.8% 및 1.0%로 부존량에 비해 상대적으로 소규모의 생산 및 소비가 진행되고 있는 것으로 평가되며, 상당기간 역외로의 수출 및 이에 따른 국제물류 수요가 유지될 것으로 예상된다.

석탄 생산량에 있어서는 2006년에 콜롬비아가 4,270만 톤으로 역내 최대 생산국인 것으로 나타났으며, 다음은 590만 톤의 베네수엘라, 530만 톤의 멕시코, 240만 톤의 멕시코 등의 순서이다. 소비량에 있어서는 2006년에 브라질이 1,310만 톤으로 역내 최대 석탄 소비국인 것으로 나타났으며, 다음은 930만 톤의 멕시코, 300만 톤의 칠레, 240만 톤의 콜롬비아 등이다.

이에 따라 석탄 생산을 지속적으로 확대하고 있는 콜롬비아와 국내의 소비수요가 비교적 크지 않은 베네수엘라의 석탄 수출이 이어지고 있으며, 특히 콜롬비아의 경우 연간 생산량의 대부분이 역내는 물론 역외로 수출되는 것으로 나타났다. 이에 반해 멕시코와 브라질은 크게 증가하는 국내 소비수요에도 불구하고 석탄광산 개발의 어려움으로 상당부분 수입에 의존할 수 밖에 없는 상황이 이어지고 있다. 역내 최대의 석탄 부존자원을 보유한 브라질은 적극적인 외자유치 및 개발을 통해 중・장기적으로는 석탄 수입국에서 수출국으로 전환될 가능성이 큰 것으로 판단된다.

현재 석탄 부존자원의 규모와 생산량 및 소비량을 고려할 때 중남미지역의 석탄 물동량은 큰 폭의 증가 추세가 예상되지는 않지만 역외로의 수출을 중심으로 상당한 규모를 유지할 수 있을 것으로 판단된다. 특히 자원의 고갈 속도가 가장 빠른 아시아태평양 국가들을 대상으로

한 수출 물류의 비중이 점차 증대되는 가운데 에너지자원에 대한 수요가 가장 빠른 속도로 증가하고 있는 중국과 자원 빈국인 일본 및 우리나라 등의 자원 확보 경쟁이 가장 치열하게 전개되는 지역으로 부상하고 있다.

<표 2-98> 중남미지역 석탄 생산량 추이

단위 : 백만톤(석유환산), %

국 가		1986년	1996년	2005년	2006년		
					생산량	증가율	세계비중
Mexico		3.1	4.6	4.8	5.3	11.1	0.2
중남미	Brazil	3.3	1.8	2.4	2.4	1.1	0.1
	Colombia	7.0	19.5	39.4	42.7	8.4	1.4
	Venezuela	-	3.1	5.9	5.9	-0.6	0.2
	기타	1.3	1.2	0.4	0.5	22.7	0.0
	계	11.6	25.6	48.0	51.4	7.0	1.7
합 계		14.7	30.2	52.8	56.7	7.4	1.8
세계 전체		2,141.5	2,295.6	2,916.7	3,079.7	5.6	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-99> 중남미지역 석탄 소비량 추이

단위 : 백만톤(석유환산), %

국 가		1986년	1996년	2005년	2006년		
					소비량	증가율	세계비중
Mexico		3.4	5.7	9.1	9.3	3.0	0.3
중남미	Argentina	1.0	0.9	0.8	0.9	10.3	0.0
	Brazil	10.1	11.3	12.7	13.1	3.1	0.4
	Chile	1.1	3.2	2.8	3.0	9.7	0.1
	Colombia	2.9	2.9	2.3	2.4	5.1	0.1
	Peru	0.2	0.3	0.7	0.9	28.6	0.0
	기타	0.2	0.5	1.5	1.5	2.9	0.0
	계	15.5	19.1	20.7	21.8	5.3	0.7
합 계		18.9	24.8	29.8	31.1	4.4	1.0
세계 전체		2,118.8	2,355.8	2,957.0	3,090.1	4.5	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

2) 중남미 에너지 물류시설 현황 및 특징

(1) 파이프라인[56]

2006년 현재 중남미지역의 파이프라인 보유 현황을 살펴보면, 일반적인 경우와 마찬가지로 석유 및 천연가스 생산 및 소비국을 중심으로 분포되어 있으며, 인접국과의 교역이 활발하게 이루어지는 일부 주요국을 중심으로 국제적인 파이프라인 물류체계가 구축되어 있다.

국가별 파이프라인 보유현황을 살펴보면, 아르헨티나가 4만 8,771 킬로미터의 파이프라인 네트워크를 운영하고 있어 역내 최대 규모를 기록하고 있다. 다음으로는 4만 16 킬로미터의 멕시코, 2만 2,221 킬로미터의 브라질, 1만 5,790 킬로미터의 베네수엘라, 1만 3,658 킬로미터의 콜롬비아 등의 순서이다. 이에 따라 에너지자원 소비국들이 1, 2, 3위의 상위권을 차지하고 있으며, 에너지자원 부국인 베네수엘라 및 콜롬비아가 그 다음을 차지하고 있다. 또한 이들 국가는 국토면적이 상대적으로 큰 국가와 그렇지 않은 국가로도 분류할 수 있어서 근본적인 물류수요가 중요한 원인의 하나인 것으로 판단된다.

<표 2-100> 중남미지역의 용도별 파이프라인 보유 현황(2006년)

단위 : 킬로미터

구 분	LNG	LPG	원유	정제유	기타	합계
Argentina	29,804	41	10,373	8,540	13	48,771
Brazil	11,669	341	5,212	4,755	244	22,221
Chile	2,567	581	1,003	757	97	5,005
Colombia	4,360	-	6,140	3,158	-	13,658
Ecuador	71	-	1,964	1,185	-	3,220
Mexico	22,705	1,875	8,688	6,520	228	40,016
Peru	1,089	578	1,754	13	-	3,434
Trinidad and Tobago	1,278	-	571	-	253	2,102
Venezuela	5,369	-	8,599	1,681	141	15,790
합 계	78,912	3,416	44,304	26,609	976	154,217

자료 : CIA, The World Factbook 2007.

파이프라인의 종류 및 용도에 따라 분류하면, 대부분의 용도에서 역시 아르헨티나가 최대의 네트워크를 확보하고 있으며, 용도별로는 2만 9,804 킬로미터의 LNG용, 1만 373 킬로미터의 원유용, 8,540 킬로미터의 정제된 석유제품용 등의 네트워크가 역내 최대의 규모이다. 다음은 멕시코가 2만 2,705 킬로미터의 LNG용, 8,688 킬로미터의 원유용 및 6,520 킬로미터의 정제된 석유제품용 등 각각 2위를 차지하고 있다. 이후 천연가스의 수송을 위한 용도의 경우에는 1만 1,669 킬로미터의 브라질이 3위, 5,369 킬로미터의 베네수엘라가 4위, 그리고 4,360 킬로미터의

56) 송유관(送油管)이라고도 하며, 그 용도에 따라 원유 ·천연가스의 하역선(荷役線), 갱정에서 집유(集油) 및 집가스(集gas) 장소까지의 자분선(自噴線), 유전에서 정유소까지의 송유선, 천연가스 소비자에 대한 배급선, 석유제품의 수송배급선 등이 있다.

콜롬비아가 5위를 차지하고 있다. 원유용 파이프라인은 8,599 킬로미터의 베네수엘라가 3위, 6,140 킬로미터의 콜롬비아가 4위, 그리고 5,212 킬로미터의 브라질이 5위에 해당한다. 또한 정제유용 네트워크는 4,755 킬로미터의 브라질이 3위, 3,158 킬로미터의 콜롬비아가 4위, 1,681 킬로미터의 베네수엘라가 5위이다.

멕시코의 경우 국영 석유기업인 페멕스가 국가 파이프라인 네트워크의 관리를 담당하는데, 전체 네트워크는 총 453개의 파이프라인으로 구성되어 있다. 남부 유전지역을 중심으로 집중 배치되어 있는 파이프라인 네트워크는 유전지역과 정유시설 및 수출 터미널을 연결하고 있다. 북부 멕시코는 미국으로부터 천연가스를 수입하는 10개의 파이프라인이 운영되고 있다. 이 외에도 멕시코는 미국과 연결되는 새로운 파이프라인 네트워크의 구축을 추진하고 있으며, 천연가스 소비량이 지속적으로 증가하고 있는 멕시코 입장에서는 이러한 사업이 절대적으로 필요한 것으로 판단하고 있다.

(2) 유조선 항만시설 현황

우선 중남미지역에서는 석유류 생산량이 소비량을 상회하는 멕시코, 아르헨티나, 콜롬비아, 에콰도르, 트리니다드토바고 및 베네수엘라 등이 원유를 포함한 석유류의 수출여력이 있는 국가들로 분석된다. 따라서 이들 국가들은 상당 수준의 유조선 항만시설을 확보하고 있으며, 특히 핵심적인 원유 수출국에 해당하는 멕시코, 콜롬비아, 베네수엘라 등은 상당 수준의 탱커 항만시설을 확보하고 있다. 멕시코는 수심 21 미터 이상의 카요아르카스(Cayo Arcas) 및 도스보카스(Dos Bocas) 등을 포함하여 총 13개 항만에 유조선 입항 및 하역이 가능한 전용부두를 확보하고 있으며, 콜롬비아는 코베나스(Covenas) 및 푸에르토볼리바르(Puerto Bolivar) 항 등을 포함하여 유조선 전용부두를 구비한 7개의 무역항을 보유하고 있다. 중남미지역 최대의 원유 수출국인 베네수엘라는 VLCC급 초대형 원유 유조선의 접안이 가능한 호세(Hose Terminal) 및 푸에르토라크루스(Puerto La Cruz) 항을 포함하여 총 14개 항만에 유조선을 위한 전용부두를 확보하고 있다.

멕시코의 유조선 항만시설은 다양한 파이프라인 네트워크와 연결되어 있다. 가장 대표적인 유조선 항만으로는 멕시코 남부의 태평양 연안에 위치한 살리나크루즈(Salina Cruz) 항으로 이 항만의 정유시설은 멕시코 최대의 규모로 일일 33만 배럴의 원유를 처리한다. 또한 멕시코만 연안의 베라크루스(Veracruz) 및 마데로(Madero) 항은 멕시코 중부와 걸프만 해역의 유류수송 거점항만으로 운영되고 있다.

3) 중남미 에너지 물류시장의 주요 이슈

(1) 미국 석유제품 수요 증가

이미 30여년에 걸쳐 새로운 정유시설 확보에 극히 미진했던 미국은 그 동안 기존 정유시설

처리능력의 개선 및 확충에 주력해 왔으며, 최근에는 새로운 정유시설 건설 및 확보를 완전히 포기하고 원자력 발전시설의 확보 및 증설을 적극 고려하는 등 새로운 에너지 기술을 포함한 에너지 정책을 추진하고 있다.

이에 따라 지속적으로 증가하는 국내 석유수요를 충족시키는 방안으로 환경오염의 중요한 원인이 되고 있는 원유를 수입하기 보다는 국외로부터의 정제된 석유제품 수입을 확대하는 방향으로 정책방향을 수정한 바 있다. 미국 정부기구인 에너지정보청(EIA)[57]은 미국의 원유수입량이 오는 2030년까지 연평균 1% 정도의 증가율을 유지하는 데 반해 석유제품 수요는 연평균 2.1%씩 증가할 것으로 예상하고 있다. 현재 17~18% 수준에 있는 총 석유 수입량 중 석유제품의 비중이 오는 2030년에는 22%까지 증가할 것으로 예상하고 있다.

이에 따라 미국을 대상으로 석유류 해상수송에 참여하고 있는 주요 유조선 선사들은 이미 석유제품운반선 선대의 확보에 착수했으며, 이러한 추세는 향후에도 장기적으로 이어질 수 밖에 없으며, 중남미와 북미를 연결하는 에너지 물류체계에도 중요한 이슈로 등장하고 있다.

중남미지역의 주요 석유 수출국인 멕시코, 베네수엘라, 콜롬비아, 에콰도르 등의 경우에도 원유를 중심으로 이루어져 오던 미국과의 에너지 물류체계가 석유제품 중심으로 점차 전환될 것이며, 특히 산유지에서의 정유시설 확보가 중요한 투자정책으로 부상할 전망이다. 석유를 원유의 형태로 미국에 수출하기보다는 정제된 석유제품 형태로 수출하는 것이 물류 측면에서 효율적이며, 특히 부가가치 측면에서도 유리하기 때문이다.

(2) 중남미지역 천연가스 소비의 증가

중남미지역의 천연가스 생산량 및 소비량은 전체적으로 큰 차이가 없는 수준에서 증가하고 있다. 그러나 1980년대 중반에는 4.5% 내외에 그쳤던 전세계 천연가스 시장에 대한 중남미의 비중이 90년대 중반에는 5% 내외, 그리고 최근에는 6%를 상회하는 수준까지 확대되고 있다. 이는 중남미지역의 천연가스 소비가 다른 지역에 비해 상대적으로 큰 폭의 증가세를 보이고 있음을 의미하는 것이다. 즉 중남미지역 국가들이 천연가스 소비의 증가와 함께 생산 확대를 동시에 진행시키고 있음을 의미하며, 중남미지역 천연가스 물류시장이 수요와 공급 측면에서 모두 팽창하고 있음을 나타내는 것이다.

이에 따라 이를 위한 기반시설 투자가 지속되어야 하며, 파이프라인을 중심의 육상물류 및 해상물류에 대한 투자수요가 지속적으로 발생하고 있다. 주요국은 자원의 개발과 기반시설 및 물류투자를 연계하는 전략을 추진하면서 특히 베네수엘라는 자국의 유전개발과 도로 및 철도를 포함한 국내 육상 및 항만물류시설에 대한 해외자본 유치를 직접 연계시키고 있다.

중국이 이에 호응하여 베네수엘라 정부가 추진하는 12개 노선의 기간철도 개발계획 중 9

57) The Energy Information Administration : An independent agency within the U. S. Department of Energy that develops surveys, collects energy data, and analyzes and models energy issues.

개 노선을 확보하는 등 적극적인 참여에 나서고 있으며, 일본도 이미 오랜 기간에 걸쳐 전략적인 베네수엘라 투자를 진행시키고 있다. 이와 같이 중국 및 주요 선진국의 유전 및 가스전 투자 각축전이 중남미 주요국에서 지속적으로 나타나고 있으며, 이는 중남미지역 전반에 걸쳐서 천연가스 및 에너지자원의 소비 및 수출이 빠른 속도로 증가함에 따라 나타나는 현상이다.

(3) 주요 지역공동체의 공동 물류체계 구축

중남미 지역에서는 MERCOSUR(남미공동시장) 및 ANCOM(안데스공동체) 등 지역공동체의 활성화로 에너지 기반시설을 포함한 석유, 천연가스, 석탄 등에 대한 에너지 물류체계의 상호 연관관계가 확대되고 있으며, 기반시설을 포함한 공동물류체계 구축이 적극 추진되고 있다.[58]

MERCOSUR는 아르헨티나, 브라질, 우루과이, 파라과이 및 베네수엘라 등 역내 5개국간의 내륙물류체계의 구축을 도모하고 있으며, 여기에는 파이프라인, 내륙수로, 철도, 도로 및 항공 등이 포함되어 있다. 특히 에너지물류와 관련해서는 천연가스를 위한 역내 파이프라인 국제물류체계의 구축이 중점적으로 추진되고 있으며, 베네수엘라의 오리노코 강, 브라질 아마존 강 및 파라과이의 파라과이 강 등 주요 대형 하천을 중심으로 내륙항만 및 물류 네트워크의 구축이 전략적으로 고려되고 있다.

또한 안데스공동체의 경우에는 볼리비아, 콜롬비아, 에콰도르 및 페루 등 역내 4개국간의 내륙물류체계의 구축이 파이프라인, 철도 및 도로를 중심으로 추진되고 있으며, 베네수엘라가 이에 적극 참여하는 자세를 전략적으로 추구하고 있다. 특히 안데스공동체의 역내 공동물류체계는 에너지자원 부국인 콜롬비아 및 에콰도르의 에너지자원 및 에너지를 역내 주변국에 효율적으로 공급하는 차원에서 추진되고 있으며, 국경간 천연가스 파이프라인 건설이 중요한 요소로 등장하고 있다.

이에 따라 중남미지역의 에너지 물류체계는 초기에 이들 지역공동체 및 주요 에너지자원 보유국들을 중심으로 국지적 통합을 거쳐 전반적인 중남미 통합물류체계가 구축되는 수순을 따라갈 것으로 전망되며, 이에 따른 지속적인 투자 및 물류수요 확대가 예상된다.

이를 통해 중남미지역에서 에너지물류의 중요성과 복잡성은 점차 심화되고 역내 국가간의 경제결속력이 강화되면서 역내 에너지물류가 더욱 활성화될 것이며, 지속적인 자원탐사 및 개발을 통해 잠재력이 증대되는 과정을 거치는 등 물류환경이 전반적으로 개선될 전망이다.

(4) 브라질 바이오연료[59] 수출물류의 부상

바이오연료가 대체에너지로 주목을 받기 시작한 가운데, 에탄올이 세계 바이오에너지 생산

---

58) Inter-American Development Bank, 'La Integracion Energetica en el Pacto Andino', 15 de Junio de aa.

59) 바이오연료(Biofuel)는 바이오매스(Biomass)로부터 얻는 연료로 살아있는 유기체와 동물의 대사활동에 의한 부산물을 모두 포함한다. 바이오연료는 화석연료와는 구분되는 신재생 에너지로 바이오알코올과 바이오디젤을 통칭하는 개념으로 사용하는 것이 일반적이다.

규모의 대부분인 90%를 차지하고 있으며, 나머지는 바이오디젤 등으로 구성되어 있다. 특히 2006년 세계 에탄올 생산량은 5,130만 kl(킬로리터)로 11%의 증가율을 기록했으며, 용도는 수송연료 73%, 식용 17%, 공업용 10% 등으로 3,740만 kl인 수송연료용 에탄올의 생산량은 세계 가솔린 소비량 12억 kl의 3%에 해당한다. 국제에너지기구(IEA) 및 미국 에너지정보청(EIA)은 세계 바이오에너지 생산규모는 향후 5~6년간 2배까지 증가할 것으로 예상하고 있다.

2006년 세계 에탄올 교역량은 520만 kl(450만 톤)으로 전세계 생산량의 약 10% 수준이며, 그 중 50%인 260만 kl를 브라질이 수출한 것이다. 브라질 수출 에탄올의 수입국은 미국, 인도, 베네수엘라, 나이지리아, 중국, 한국, EU 등이며, 일본이 새로운 수입국으로 포함될 가능성이 커지고 있다. 특히 브라질은 경작지를 확보할 여력이 충분함에 따라 향후 수출 잠재력이 가장 큰 것으로 평가되고 있다. 세계적인 곡물수요, 기후, 수확량의 증감 등이 중요한 변수로 작용하지만 브라질의 수출 잠재력은 2010년 590만 kl, 2030년 1,210만 kl, 2050년 1,090만 kl 등으로 예측되고 있다. 또한 이와 같은 규모의 수출이 가능하더라도 인프라 확보 여부가 시장여건에 있어서 중요한 요소로 등장한다.

브라질에서는 주로 사탕수수로부터 에탄올을 생산하고 있으며, 70년대 석유 위기를 계기로 본격적인 생산에 착수했다. 2006년 말 현재 가동되고 있는 브라질 에탄올 제조공장은 400개 이상이고, 약 100건의 신규 프로젝트가 진행되고 있다. 브라질에는 미 경작지가 많고 생산여력도 있다. 원료인 사탕수수 생산량은 07 설탕 년도('07년 10월~'08년 9월)에는 전년 대비 10%증가인 420백만 톤이 될 전망이고, 공급은 안정적이다.

에탄올 수출 수요가 향후 지속적인 증가세를 보일 것으로 예상하는 브라질 정부는 에탄올 수출물류시설 확충에 착수했으며, 특히 수출항의 비축 및 보관시설, 선적설비 등 기반시설과 철도, 파이프라인, 탱크롤리 등 물류체계 개선을 적극적으로 추진하고 있다. 국영 에너지그룹 페트로브라스(PetroBras)는 산토스 항에 에탄올 수출을 위한 전용부두를 건설하고 있으며, 2007년 말 완공되면 브라질의 에탄올 수출능력은 현재의 240만 kl에서 560만 kl로 2배 이상 증가한다. 특히 페트로브라스는 일본과 합작으로 생산을 확대할 계획이며, 이에 따라 이토추(伊藤忠)사와는 2010년부터 연간 27만 kl, 미쯔이(三井)물산과는 2011년부터 연간 350만 kl를 생산하여 일본으로 수출할 예정이다.

이에 따라 이미 세계 에탄올 교역시장을 장악하고 있는 브라질이 세계 최대 에탄올 수출국 지위를 유지하면서 규모를 키워갈 것이며, 브라질 에탄올 수출물류가 중남미 에너지물류의 중요한 부분으로 자리매김할 것으로 전망된다.

제2절 대양주 물류시장의 변화와 전망

1. 대양주의 해운

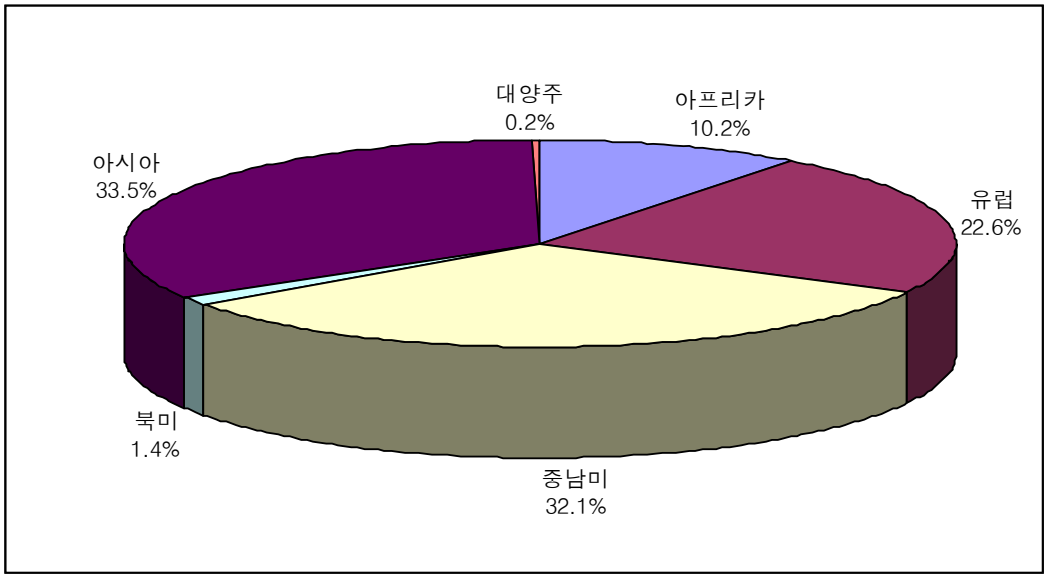
1) 대양주 해운 현황 및 특징

(1) 선대 현황

대양(大洋)이라는 뜻을 가진 오세아니아주, 그래서 대양주(大洋洲)라 불리는 지구상에서 가장 큰 섬 대륙 대양주는 일반인들의 짐작과 달리 상선대 보유량이 매우 적다. 그리고 중남미 지역처럼 역외등록지로 이용되는 곳도 없어 대양주에 등록된 선박은 전세계 선박량의 불과 0.2% 밖에 안된다.

대양주에 속한 호주, 뉴질랜드, 피지, 파푸아 뉴기니, 사모아, 솔로몬 군도, 통가, 바누아투 등 16개 국가[60] 중에서 상선대를 보유한 등록된 국가는 호주, 뉴질랜드, 피지, 파푸아 뉴기니 등을 비롯한 4개국에 불과하다.

<그림 2-61> 대양주 지역 상선대 등록선대 비중



60) 대양주에는 호주, 뉴질랜드, 피지, 파푸아 뉴기니, 사모아, 솔로몬 군도, 통가, 바누아투를 비롯하여 미국령 사모아(American Samoa), 프랑스령 폴리네시아(French Polynesia), 괌(Territory of Guam), 키리바시(Republic of Kiribati), 마샬군도(Marshall Islands), 마이크로네시아 연방(Federated States of Micronesia), 뉴칼레도니아(New Caledonia), 북마리아나(Northern Mariana Islands) 등이 있다.

현재 대양주의 수역면적은 약 7,000만 ㎢에 이르고, 그 안에 1만 개 이상의 크고 작은 섬이 산재해 있다. 그리고 여기에 거주하는 인구는 호주 2,000만 명, 뉴질랜드 400만 명, 그리고 주변 섬나라 470만 명 등 약 2,870만 명이 살고 있다.

그러나 섬 나라만으로 구성된 대양주의 성격에 맞지 않게 선박이 없어 호주에서 수출되는 석탄, 보오크사이트, 철광석 등의 지하자원과 뉴질랜드에서 생산되는 임산품, 낙동제품 등이 대부분 외국선박에 의해 수송되고 있다. 대양주 국가 중에서 선박을 비교적 많이 보유한 국가는 호주, 뉴질랜드 2개 국가이다. 호주는 총 85척, 255만 GT의 선박이 등록되어 있다. 이 중에서 상선대는 72척, 221만 GT에 수준이다. 그리고 뉴질랜드에는 총 44척, 21만 GT의 선박이 등록되어 있는데, 이 중 상선대는 18척, 17만 GT에 불과하다.

<표 2-101> 대양주 지역 국가의 선대 보유현황(2006년)

구분	국가명	TOTALS			Cargo Carrying Ships				dwt % share of total
		No.	GT	Age	No.	GT	Dwt	Age	
전세계		39,209	703,263,146	22	33,730	680,847,086	1,003,865,069	21	100.0%
중남미	ARGENTINA	80	759,328	29	48	680,251	1,163,942	30	0.1%
	BRAZIL	151	2,853,498	21	120	2,100,416	3,411,354	22	0.3%
	CHILE	91	1,282,754	19	65	1,242,973	1,676,913	19	0.2%
	MEXICO	130	942,361	26	61	758,571	1,146,236	28	0.1%
	VENEZUELA	52	1,199,221	24	48	1,060,925	1,804,525	24	0.2%
	소계	504	7,037,162		342	5,843,136	9,202,970		0.9%
	비중	1.3%	1.0%		1.0%	0.9%	0.9%		

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

대양주 국가가 보유한 선박을 선종별로 분석하여 얻을 수 있는 특징은 다음과 같다.

첫째, 전반적으로 선박량이 절대적으로 부족하다. 호주에서 선적되는 연간 해상 물동량은 5억 8,700만톤으로 전세계 선적량 67억 5,800만톤의 8.6%를 차지하지만 선박량은 전세계의 0.2%에 불과하다. 그리고 호주의 경제규모(GDP)는 2005년에 7,080억 달러로 우리나라와 비슷한 규모이지만, 상선대는 우리나라의 1/5 수준이다.

둘째, 대양주 개별 국가가 보유한 선박의 종류는 자국 산업을 정확히 반영하고 있다. 즉 지하자원의 수출이 많은 호주의 경우 벌크 선박이 많고, 관광산업이 발달한 뉴질랜드, 피지 등은 크루즈와 여객선이 상대적으로 많은 비중을 차지하고 있다. 특히 뉴질랜드의 경우 선복량의 47%가 여객선 및 크루즈 선박이 차지하고 있다.

셋째, 일반화물선의 비중이 높고 컨테이너 선박의 비중이 매우 낮다. 2006년 기준으로 대양주 항만에서 처리되는 컨테이너 물량은 788만 6천 TEU로 전세계 항만 컨테이너 물량의 1.8%에 달한다.[61] 그러나 대양주 국가에서 보유한 컨테이너 선박 4척은 전세계 컨테이너 선대 중

61) Drewry, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9., p. 22.

불과 0.16%에 달할 뿐이다. 따라서 현재 대양주로 수송하는 컨테이너 정기선은 대부분 외국적 컨테이너 정기선이 수송을 담당하고 있다고 볼 수 있다.

<표 2-102> 대양주 국가의 선종별 선박 보유현황

구분	단위	AUSTRALIA	NEW ZEALAND	FIJI	PAPUA NEW GUINEA
TOTALS	No.	85	44	5	19
	GT	2,547,226	217,367	12,359	41,537
	Age	16	18	25	16
Cargo Carrying Ships	No.	72	18	5	16
	GT	2,206,656	172,691	12,359	38,387
	Dwt	2,335,225	149,428	4,735	49,153
	Age	30	22	19	28
LNG	No.	11	-	-	-
	GT	1,126,258	-	-	-
	Dwt	782,879	-	-	-
LPG	No.	3	-	-	-
	GT	51,225	-	-	-
	Dwt	55,599	-	-	-
Crude Oil	No.	-	1	-	-
	GT	-	27,795	-	-
	Dwt	-	46,724	-	-
OIL Products	No.	2	1	-	1
	GT	26,577	21,187	-	1,017
	Dwt	27,182	33,374	-	1,563
Chemical	No.	1	-	-	-
	GT	43,697	-	-	-
	Dwt	83,930	-	-	-
Bulk Dry	No.	15	-	-	2
	GT	551,953	-	-	3,698
	Dwt	943,193	-	-	5,443
General Cargo	No.	13	5	-	12
	GT	112,950	17,776	-	32,608
	Dwt	165,053	21,219	-	40,898
Container	No.	3	1	-	-
	GT	179,431	5,234	-	-
	Dwt	200,909	6,030	-	-
RoRo Cargo	No.	-	1	3	1
	GT	-	6,862	9,568	1,064
	Dwt	-	3,526	4,543	1,249
Passenger / Cruise	No.	-	6	2	-
	GT	-	81,381	2,791	-
	Dwt	-	21,516	192	-
기타	No.	24	3	-	-
	GT	114,565	12,456	-	-
	Dwt	76,480	17,039	-	-

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

(2) 해상물동량 추이 및 전망

가. 컨테이너 물동량

전세계 경제가 안정적으로 성장하고 글로벌화 됨에 따라 대양주를 둘러싼 해운환경도 많은 변화가 일어나고 있다. 대양주를 둘러싼 가장 큰 해운환경 변화는 컨테이너 물동량 증가와 항로의 다양화이다. 대양주 컨테이너 물동량은 2007년에 처음으로 1,000만 TEU를 초과할 것으로 예상되고, 그 동안 동북아시아-호주, 유럽-호주에 집중되었던 정기선 항로도 다른 지역으로도 확대되고 있다.

현재 대양주로 지역으로 연결되는 주요 컨테이너 항로는 유럽-대양주항로, 북미-대양주항로, 극동-대양주 항로, 남남항로 등이 대표적이다. 이 중에서 가장 물동량이 많은 극동-대양주 항로로 2005년에 292만 TEU를 기록했다. 호주내 역내항로의 물동량은 46만 TEU로 분석되었다.

<표 2-103> 대양주 지역 컨테이너 교역 물동량(2005)

단위 : 천 TEU

구 분	Southbound	Northbound	Total
Europe-Australasia	425	175	600
N.America-Australasia	261	198	459
Far East-Australasia	1,900	1,025	2,925
South-South	340	340	680
Australasia(Intra Region)			455
합 계			5,119

주 : South : 라틴 아메리카, 아프리카, 호주 등을 포함

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*

대양주로 연결되는 컨테이너 항로 중 동북아시아-대양주 항로의 경우 연간 물동량은 2007년 기준으로 남향(동북아-대양주)의 경우 103만 TEU, 북향(대양주-동북아)의 경우 60만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 그리고 이 항로는 2009년에 남향의 경우 119만 TEU, 북향의 경우 69만 TEU 등 총 188만 TEU로 증가할 전망이다. 이에 따라 동북아-대양주 항로는 2005년 이후 2009년까지 매년 7.9%씩 증가할 것으로 보인다.

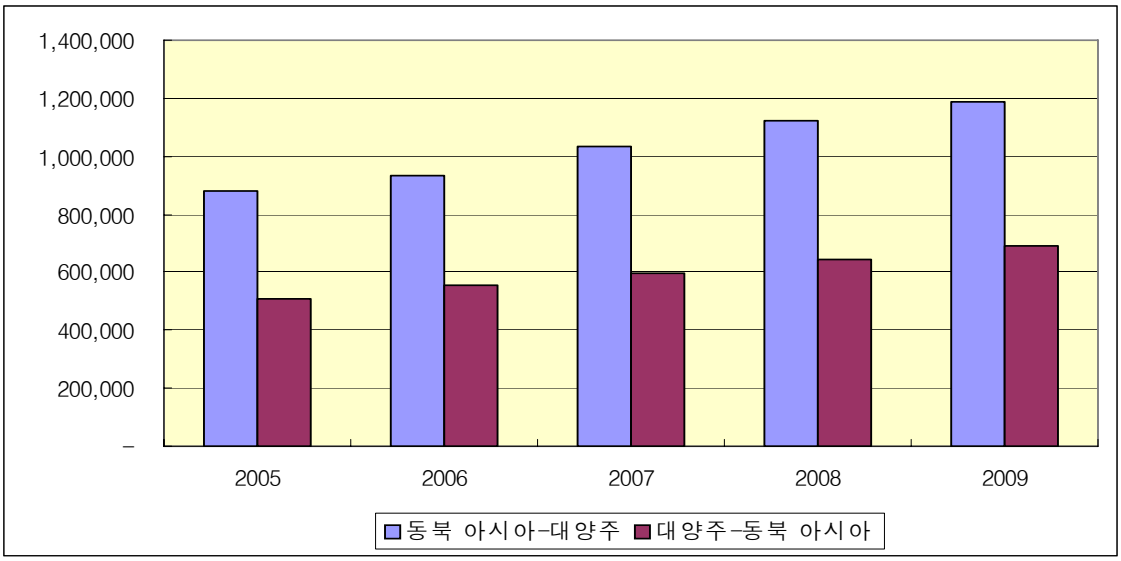
그리고 유럽-대양주 항로의 경우 연간 물동량은 2007년 기준으로 남향(유럽-대양주)의 경우 33만 TEU, 북향(대양주-유럽)의 경우 32만 TEU에 이를 것으로 보인다. 그리고 이 항로는 2009년에 남향의 경우 36만 TEU, 북향의 경우 35만 TEU 등 총 71만 TEU로 증가할 전망이다. 이에 따라 동북아-대양주 항로는 2005년 이후 2009년까지 매년 5.6%씩 증가할 것으로 보인다.

끝으로 북미-대양주 항로의 경우 연간 물동량은 2007년 기준으로 남향(북미-대양주)의 경우 21만 TEU, 북향(대양주-북미)의 경우 23만 TEU에 이를 것으로 보인다. 그리고 이 항로는 2009

년에 남향의 경우 23만 TEU, 북향의 경우 27만 TEU 등 총 50만 TEU로 증가할 전망이다. 이에 따라 동북아-대양주 항로는 2005년 이후 2009년까지 매년 5.7%씩 증가할 것으로 보인다.

<그림 2-62> 동북아-대양주 항로의 물동량 현황 및 전망

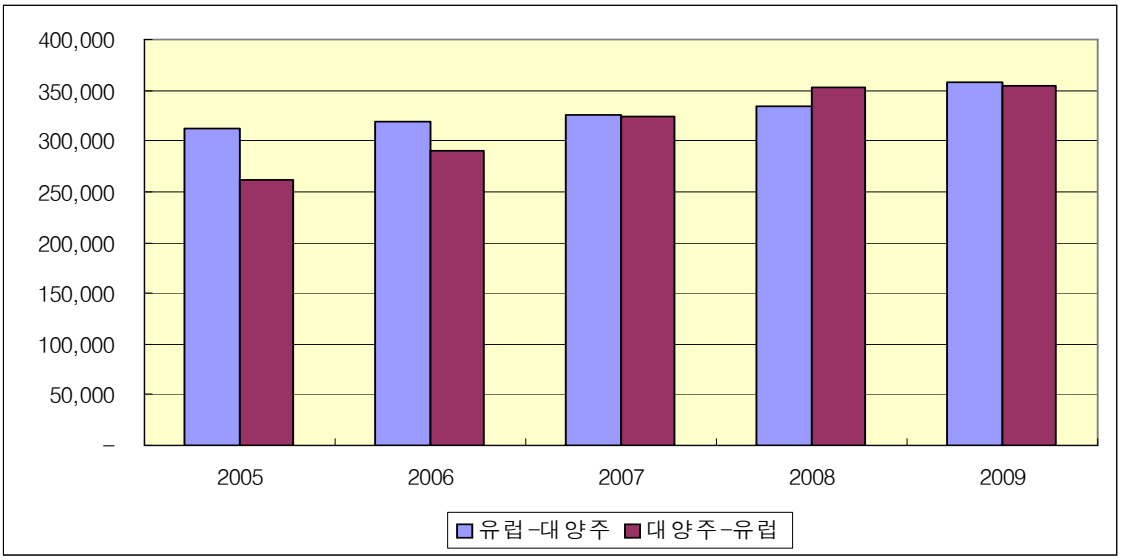
단위 : 천 TEU



자료 : *Containerisation International*, 2007. 6.

<그림 2-63> 유럽-대양주 항로의 물동량 현황 및 전망

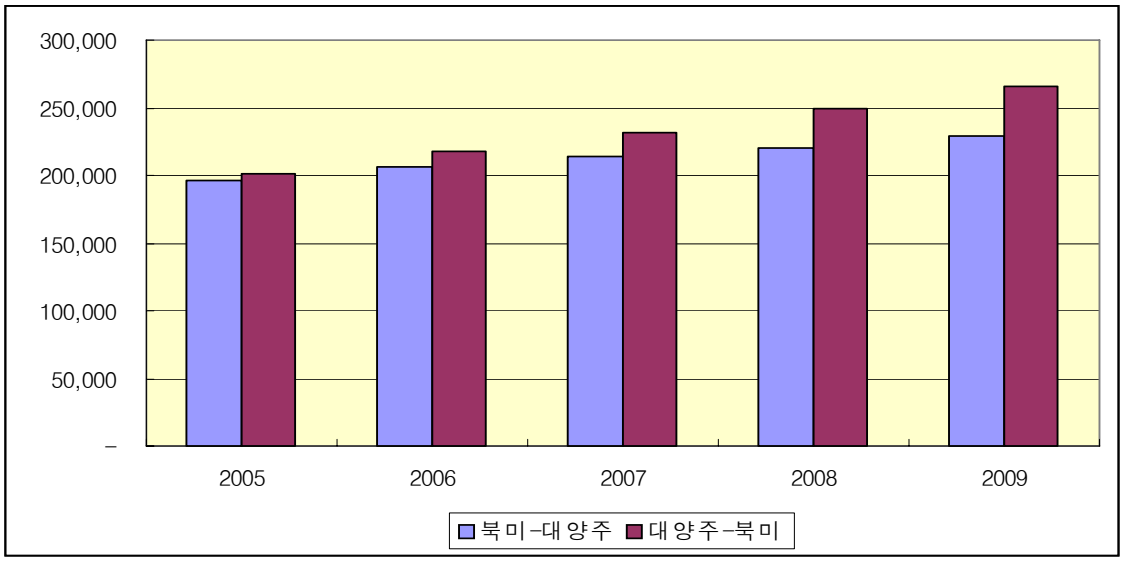
단위 : 천 TEU



자료 : *Containerisation International*, 2007. 6.

<그림 2-64> 북미-대양주 항로의 물동량 현황 및 전망

단위 : 천 TEU



자료 : *Containerisation International*, 2007. 6.

(3) 주요 항로별·선사별 시장 점유율

세계의 해운기업에서 대양주 항로를 유지하기 위해 투입하는 컨테이너 선박은 총 191척에 달하고, 이들 선박의 연간 수송능력은 남향의 경우 255만 TEU, 북향의 경우 244만 TEU에 달한다. 현재 대양주 항로는 유럽-대양주, 북미-대양주, 북동/동아시아-대양주, 남동아시아-대양주 등으로 연결되고 있다.

먼저 유럽-대양주 항로에는 48척의 선박이 남향서비스에서 연간 26만 TEU, 북향 서비스에서 17만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에 참여하는 선사는 머스크 라인을 비롯하여 함브르크 슈드, 하이팍 로이드, CP 쉽, CMA CGM, MSC 등 유럽선사들이 대거 참여하고 있다. 이 항로의 수송능력면에서 시장점유율을 살펴보면, 하이팍 로이드-CP Ships/CMA CGM 등의 얼라이언스 그룹의 시장점유율이 가장 높다. 이들 그룹은 수에즈 펜들륨 서비스를 제공하면서 동 항로에 참여하고 있는데 남향의 경우 36.0%, 북향의 경우 38.8%의 수송능력을 제공하고 있다.

다음으로 북미-대양주 항로에는 30척의 선박이 남향서비스에서 연간 24만 TEU, 북향 서비스에서 19만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에 참여하는 선사는 하이팍 로이드, CP Ships, 함브르크 슈드, 페스코, 머스크 라인, CMA CGM 등 유럽선사들 중심으로 참여하고 있다. 이 항로의 수송능력면에서 시장점유율을 살펴보면, 하이팍 로이드-CP Ships/함브르크 슈드-페스크-머스크 라인 등의 얼라이언스 그룹의 시장점유율이 가장 높다. 이들 그룹은 동 항로 남향의 경우 35.0%, 북향의 경우 32.0%의 수송능력을 제공하고 있다.

<표 2-104> 유럽-대양주항로 참가선사 및 수송능력(2006년 6월)

단위 : 천 TEU

선사/운영사	운항 빈도 (Days)	소요 일수	투입 선박	평균 수송 능력	운항 능력	남향		북향	
						연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)	연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)
Maersk Oceania pendulum	7	77	11	4,115	214,549	214,549	20.1	42,910	26.0
Hamburg Súd Trident services	14	84	6	2,108	54,959	13,740	5.1	10,992	6.7
Hapag-Lloyd-CP Ships/CMA CGM/Marfret (Panama pendulum)	14	84	6	2,195	57,235	14,309	5.4	11,447	6.9
Hapag-Lloyd-CP Ships/CMA CGM/Marfret (Suez pendulum)	7	84	12	2,280	118,903	89,177	33.4	35,671	21.6
Mediterranean Shipping (MSC)	7	91	13	3,077	160,432	96,259	36.0	64,173	38.8
소계			48			267,122		165,193	

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*

<표 2-105> 북미-대양주항로 참가선사 및 수송능력

단위 : 천 TEU

선사/운영사	운항 빈도 (Days)	소요 일수	투입 선박	평균 수송 능력	운항 능력	남향		북향	
						연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)	연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)
Hapag-Lloyd - CP Ships / HamburgSúd / Fesco / Maersk Line B loop	7	49	7	1,982	103,332	82,666	35.0	61,999	32.3
Maersk Oceania pendulum	7	77	11	4,115	214,549	53,637	22.7	53,637	27.9
Hamburg Súd Trident services	14	84	6	2,108	54,959	13,740	5.8	10,992	5.7
Hapag-Lloyd-CP Ships/CMA CGM/Marfret (Panama pendulum)	14	84	6	2,195	57,235	14,309	6.1	11,447	6.0
소계			30			236,309		192,043	

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*

그리고 북동 및 동아시아-대양주 항로에는 54척의 선박이 11개 항로를 운항하면서 남향서비스에서 연간 112만 TEU, 북향 서비스에서 109만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에 참여하는 선사는 CSCL, OOCL, FESCO, 함브르크 슈드, 현대상선(HMM), 머스크 라인, MSC, COSCO, NYK, MOL, K Line, ANLCL, PIL, APL, 에버그린, 한진해운 등 유럽의 선사와 더불어 아시아 권의 선사들이 대대적으로 참여하고 있다. 이는 11개 항로를 유지할 수 있을 만큼의 물동량이 발생한다는 것이다.

이 항로에 참가하는 선사의 수송능력을 기준으로 시장점유율을 살펴보면, NYK, MOL, K Line, Cosco 등이 참가하는 루트의 수송능력이 가장 많은데, 남향 서비스에서는 13.9%, 북항 서비스에서는 14.2%의 점유율을 가진다. 그러나 수송능력면에서 2위를 차지하는 얼라이언스 그룹의 수송능력도 남향의 경우 13.2%, 북향의 경우 13.5%, 3위 그룹은 12.6%와 12.9%, 4위 그룹도 12.5%와 12.8%를 각각 차지하고 있어 동 항로는 경쟁이 매우 치열함을 알 수 있다.

<표 2-106> 북동 및 동아시아-대양주 항로 참가선사 및 수송능력

단위 : 천 TEU

선사/운영사	운항 빈도 (Days)	소요 일수	투입 선박	평균 수송 능력	운항 능력	남향		북향	
						연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)	연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)
CSCL/OOCL Ace(AUS1/AEA1)	7	35	5	2,705	141,036	141,036	12.6	141,036	12.9
Fesco / HamburgSúd / / HMM loop A	7	35	5	1,208	62,999	62,999	5.6	62,999	5.8
Fesco / HamburgSúd / / HMM loop B	7	35	5	1,103	57,503	23,001	2.1	0	0.0
Maersk Line / MSC (AU1/Wallaby)	7	35	5	2,827	147,387	147,387	13.2	147,387	13.5
MSC / Maersk Line (Panda/AU2)	7	35	5	2,322	121,076	121,076	10.8	121,076	11.1
Cosco / NYK /MOL / K Line loop A	7	35	5	1,697	88,476	88,476	7.9	88,476	8.1
NYK /MOL / K Line /Cosco loop B	7	35	5	2,973	155,031	155,031	13.9	155,031	14.2
ANLCL / OOCL / CSCL (AANA/AEA2/AUS2)	7	42	6	2,689	140,230	140,230	12.5	140,230	12.8
Gold Star /PIL/ APL (ACX)	7	35	4	1,721	71,780	71,780	6.4	71,780	6.6
Evergreen/Hanjin/Hapag Lloyd (NCA)	7	35	5	1,657	86,380	86,380	7.7	86.380	7.9
CP Ships-Hapag Lloyd/ SYMS	7	28	4	1,432	74,695	74,695	6.7	74,695	6.8
Other						6,000	0.7	4,000	0.5
소계			54			1,118,091		1,093,090	

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*

끝으로 남동 아시아-대양주 항로에는 67척의 선박이 11개 항로를 운항하면서 남향서비스에서 연간 93만 TEU, 북향 서비스에서 100만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에 참여하는 선사는 MISC, MOL, PIL, OOCL, CSCL, FESCO, 함브르크 슈드, 머스크 라인, MSC, NYK, APL, K Line, ANLCL, PIL, RCL, 에버그린, 한진해운 등 전세계 대부분의 컨테이너 선사들이 대대적으로 참여하고 있다. 이 항로가 북동아시아 및 동아시아-대양주 항로와 더불어 대양주 항로에서는 물동량이 많기 때문이다.

이 항로에 참가하는 선사의 수송능력을 기준으로 시장점유율을 살펴보면, 머스크 라인이 운영하는 AU3 서비스 항로가 수송능력이 가장 높다. 즉 남향의 경우 21.2%, 북향의 경우 19.9%를 차지한다. 그리고 이 항로도 선사들의 경쟁이 극심한데, 공급능력 2위 그룹은 남향에서 17.4%, 북향애서 16.4%를 차지하고, 이어 3위 그룹도 남향에서 15.9%, 북향에서 14.9%의 시장장악력을 가지고 있다.

<표 2-107> 남동 아시아-대양주 항로 참가선사 및 수송능력

단위 : 천 TEU

선사/운영사	운항 빈도 (Days)	소요 일수	투입 선박	평균 수송 능력	운항 능력	남향		북향	
						연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)	연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)
AAA loop A (MISC, MOL, PIL, OOCL)	7	28	4	2,854	148,803	148,803	15.9	148,803	14.9
AAA loop B (MISC, MOL, PIL, OOCL)	7	28	4	2,482	129,445	129,445	13.9	129,445	13.0
AAX (APL, NYK, ANLCL)	7	28	4	3,124	162,881	162,881	17.4	162,881	16.4
ASA (Italia Marittima, Hanjin, RCL)	7	28	4	2,323	121,102	121,102	13.0	121,102	12.2
Maersk Line AU3	7	28	4	3,799	198,091	198,091	21.2	198,091	19.9
Maersk Line AU4	7	28	4	2,518	131,322	26,264	2.8	13,132	1.3
K Line	7	14	2	1,133	59,078	59,078	6.3	59,078	5.9
Hapag-Lloyd-Cp Shops/CMA CGM/Marfret (Suez pendulum)	7	84	12	2,280	118,903	0	0.0	35,671	3.6
Fesco / HamburgSúd / / HMM loop A	7	35	5	1,208	62,999	62,999	5.6	62,999	5.8
MISC / PIL / MOL / NYK / OOCL	7	35	5	1,728	90,082	18,018	1.9	18,016	1.8
MSC (European services)	7	91	13	3,077	160,432	0	0.0	72,194	7.3
MSC (New Capricorn services)	7	42	6	1,470	75,667	52,967	5.7	15,133	1.5
Other						16,905	2.4	22,048	2.8
소계			67			933,552		995,594	

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*

한편 대양주 항로의 수송능력은 최근 2년 동안 20% 이상 증가했다. 로이드 통계자료에 따르면, 대양주 항로의 수송능력은 지난 2005년 1월에 남향(S/B) 231만 TEU, 북향(N/B) 220만 TEU에서 2007년에는 남향 279만 TEU, 북향 268만 TEU로 급증했다.

<표 2-108> 대양주 항로의 연간 수송능력 발전추이

단위 : 천 TEU, %

구 분	2005년 1월		2006년 1월		2007년 1월		2년간 증가율	
	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)
대양주 항로	2,319	2,209	2,583	2,460	2,793	2,681	20.4	21.4

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B* & Drewry Shipping Consultants.

이와 같이 대양주 항로의 수송능력이 증가하는 것은 선박운항 빈도의 증가와 더불어 선형의 대형화가 함께 진행되었기 때문인 것으로 분석된다. 최근 대양주 항로는 컨테이너 운항척수가 전반적으로 증가하는 가운데, 특히 2,500 TEU 급 이상의 중・대형 컨테이너선이 급증하고 있다. 로이드 통계에 따르면, 대양주 항로 운항선대는 2007년에 총 148척으로 2년 전에 비해 선박척수 기준으로 13.0%가 증가하였다. 반면 과거 대양주 항로의 주력 선형이었던 1,000～1,499 TEU 및 1,500～2,499 TEU급 컨테이너선의 경우 현재 19척과 74척이 운항되어 2년 전의 16척, 79척에 비해 비슷한 상황이다. 2,500TEU 이상의 컨테이너 선박이 36척에서 55척으로 거의 2배 정도 증가한 것과는 많은 차이가 있다. 즉 대양주 항로에도 전세계적인 추세와 마찬가지로 중・대형선의 투입이 급격히 진행되고 있음을 볼 수 있다.

<표 2-109> 대양주 항로의 투입선박의 선형 현황

단위 : 척

구 분	1,000～1,499 TEU			1,500～2,499 TEU			2,500 TEU 이상			합계		
연 도	'05	'06	'07	'05	'06	'07	'05	'06	'07	'05	'06	'07
Asia - Australasia	13	19	10	53	57	47	24	26	42	90	102	99
N. America - Australasia	3	2	2	14	15	13	2	2	0	19	19	15
Australasia multi-trade	0	0	7	12	12	14	10	10	13	22	22	34
대양주 서비스(소계)	16	21	19	79	84	74	36	38	55	131	143	148

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B*

2) 성장 잠재력 및 위협요인 평가

(1) 풍부한 에너지 자원으로 바탕으로 벌크수송 발전 및 체선문제 심각

호주는 전세계 경제발전의 기초 원자재가 석탄, 철광석을 가장 많이 수출하고 LNG 수출량도 세계 5위권내에 달하는 국가이다.

현재 전세계적으로 석탄의 주요 수출국은 호주, 인도네시아, 중국, 남아프리카공화국, 북미 등이다. 이 중에서 호주의 수출 비중이 40.1%로 현저하게 높을 뿐만 아니라, 지속적인 증가세를 유지하고 있다. 반면 북미, 중국 등을 비롯한 대부분의 지역에서 수출 물동량이 정체 내지 감소하는 추세를 보이고 있다. 이는 해당지역의 부존자원 한계 및 철재생산의 증가에 따른 자체수요 증가에 기인된 것으로 파악된다.

철광석 수출량도 호주가 단연 1위이다. 철광석 수출은 호주 및 브라질이 각각 세계시장의 37.4% 및 35.0%를 점하고 있으며, 세계 철광석 수출시장의 72.4%를 이 두 국가가 점하는 것으로 조사되었다. 남아프리카공화국, 캐나다 및 기타지역의 경우는 수출 물동량의 절대 규모도 적을 뿐만 아니라, 물동량 추세도 정체 또는 감소하는 실정이다.

이에 따라 대양주의 호주는 전세계 벌크 선박이 가장 많이 집결하는 항만으로 발전했다. 그리고 향후에도 호주의 이러한 위상에는 큰 변화가 없을 것으로 전망된다.

<표 2-110> 세계 지역별 석탄 수출물동량

단위 : 백만 톤

연도	호주	인도네시아	중국	남아공	콜롬비아	러시아	캐나다	미국	기타	합계
1998	166.6	47.2	29.5	60.6	30.1	13.4	27.9	38.3	44.4	458.0
2000	186.7	55.4	51.1	66.9	35.6	21.7	27.8	26.3	52.5	524.0
2005	233.1	118.1	66.1	65.7	54.6	41.5	25.0	21.8	43.9	582.0
2005년 비중(%)	40.1	20.3	11.4	11.3	9.4	7.1	4.3	3.7	7.5	100.0

주 : 2005년 수치는 추정치임.
자료 : Clarkson, *Dry Bulk Ttrade Outlook*, June, 2006.

<표 2-111> 세계 지역별 철광석 수출물동량

단위 : 백만 톤

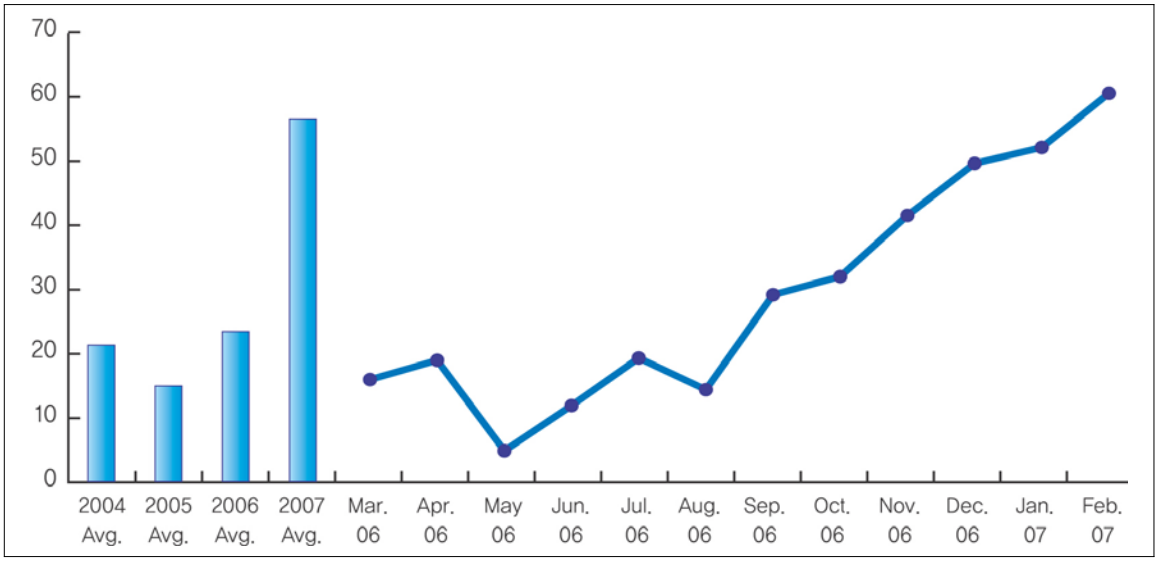
구분	호주	브라질	인도	남아공	캐나다	기타	합계
1995	137.1	131.4	32.3	21.8	19.5	59.9	402.0
2000	157.0	160.1	32.9	21.5	18.3	58.2	448.0
2005	237.0	221.7	75.0	27.5	23.1	48.7	633.0
2005 비중(%)	37.4	35.0	11.8	4.3	3.6	7.7	100.0

주 : 2004 및 2005년 수치는 추정치임.
자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 각호.

한편 호주는 최근 동부 연안에서 발생하고 있는 체선 문제로 원자재 수출에 심각한 영향을 받고 있다. 호주에서의 체선은 호주 전 국토에서 늘 150척 이상, 뉴캐슬항만에도 5월 6일 시점에서 68척, 선적 대기는 2~3주간으로 상승하고 있다. 뉴캐슬항만에서 4월부터 로케이션 · 시스템이 도입되고 있지만, 여전히 체선이 발생하고 심지어 1개월 이상을 정박하는 경우도 발생하고 있다. 특히 더욱 문제가 심각한 것은 시스템 개선 이후에도 문제가 해소될 전망이 보이지 않다는 데 있다.

<그림 2-65> 호주 뉴캐슬 항의 근해대기선박 척수 추이(월간평균)

단위 : 척



호주의 체선 문제는 선복수급관계를 심각화시키는 한 요인이다. 이로 인해 일본에서는 호주-일본간을 운항하는 석탄선 가동률이 연간 10항해 수준의 배선이 70% 정도까지 저하되었다. 우리나라에서는 호주에서 발생하는 항만 체선문제를 해결하기 위해 석탄 도입처를 일부 남아프리카공화국으로 변경했다. 호주의 낮은 수출단가도 항만적체 비용을 상쇄하지 못하기 때문이다. 향후 호주의 항만 적체가 지속될 경우 그 동안 명성은 다른 국가로 넘겨줄 수도 있다는 것이다.

(2) 아시아, 유럽을 제치고 대양주 항로 최대 시장으로 등장

호주와 뉴질랜드로 대표되는 대양주의 경제가 안정적으로 발전하면서 대양주 항로의 물동량도 꾸준히 증가하고 있다. 호주의 GDP는 2004년에 6,015억 달러(US$)에서 2007년에는 6,993억 달러로 증가할 전망이다. 연평균 5% 이상의 경제성장이 이루어지고 있다. 그리고 뉴질랜드의 GDPO도 동기간에 968억 달러에서 1,119억 달러로 증가할 것으로 보인다. 역시 연평균

5% 이상의 성장이 실현되고 있다.

이 과정에서 해운시장의 중요한 변화가 나타나고 있다. 지난 10년 동안 아시아는 대서양 항로의 최대 시장으로 등장했다. 지금까지 대서양항로의 한쪽은 유럽이 담당을 했지만, 이제는 아시아가 이 역할을 대신하게 되었다.[62] 호주와 교역이 증가하고 있는 아시아 국가는 한국, 중국, 일본, 대만, 홍콩 등이다. 주지하다시피 아시아 지역은 생활용품, 소비재 등을 비롯하여 자본재 상품도 저임금을 바탕으로 다른 지역에 비해 저렴하게 전세계로 공급하고 있다. 여기에 아시아 지역이 다른 지역보다 대양주와 지리적으로 가깝다는 요인도 아시아-대양주 항로를 발전시키는 큰 요인이 되고 있다.

<표 2-112> 대양주 항로의 물동량 현황과 전망

단위 : TEU

	2005	2006	2007	2008	2009
동북 아시아-대양주	878,000	935,000	1,033,000	1,121,000	1,189,000
대양주-동북 아시아	509,000	557,000	598,000	643,000	690,000
소계	1,387,000	1,492,000	1,631,000	1,764,000	1,879,000
유럽-대양주	312,000	319,000	326,000	335,000	358,000
대양주-유럽	262,000	290,000	324,000	353,000	355,000
소계	574,000	609,000	650,000	688,000	713,000
북미-대양주	195,940	205,916	213,502	219,759	228,861
대양주-북미	200,637	217,412	231,446	249,436	265,275
소계	396,577	423,328	444,948	469,195	494,136

자료 : *Containerisation International*, 2007. 2.

2007년 현재 동북아시아-대양주 항로(남향 및 북향 합계)는 163만 TEU에 달한다. 이에 비해 유럽-대양주 항로의 물동량은 65만 TEU 수준이다. 2009년에는 이러한 차이는 더욱 확대될 전망이다. 동북아-대양주 항로의 물동량이 매년 7.%씩 증가하여 187만 TEU로 증가하는데 비해, 유럽-대양주 항로는 5.6%씩 증가하여 71만 TEU에 그칠 전망이다.

이에 따라 호주와 뉴질랜드의 안정적 경제성장은 아시아 지역과의 교역증대로 이어지면서 두 지역의 동반 성장이 예상되고 있다.

(3) 대양주 항로의 확대재편 및 경쟁 심화

대양주 항로의 물동량 증가 속에 주요선사들이 대양주 항로 서비스를 개편하고 있다. 2006

62) *Containerisation International*, 2007. 2.

년 2월에 NYK가 P&O Nedlloyd의 인수합병 이후 발생하는 북중국/호주 항로에서 발생한 서비스 공백을 메우기 위해 동년 3월부터 서비스를 개편할 시작한 이후, 일본/한국/호주/남중국 서비스에 있어서 파트너였던 COSCO도 중국/호주 서비스에 1,700 TEU급 5척을 투입하는 는 서비스를 개편했다. 이러한 서비스 개편은 P&O Nedlloyd가 머스크 시랜드에 인수된 이후 발생한 것이지만 향후에도 이러한 변화는 계속될 것으로 보인다.

한편 북동아시아-대양주 항로는 다른 대양주 항로에 비해 경쟁이 매우 치열하게 전개되고 있다. 유럽-대양주 항로의 경우 시장 점유율 1위 선사의 비중이 39%, 북미-대양주 항로에서는 35% 정도의 주도권을 가지는 것에 비해 북동아시아-대양주 항로에서는 불과 13%의 점유율을 가질 뿐이다. 이에 따라 대양주 항로의 수익성은 다른 항로에 비해 높지 않고, 이를 회복하기 위해 아시아-호주항로 운임동맹(Asia Australia Discussion Agreement; AADA)[63]에서 올해 하반기부터 중국(홍콩, 대만 포함)-호주항로 컨테이너 및 냉동컨테이너 운임을 인상한다고 발표했다. 즉, 운임인상계획에 따르면, 오는 7월 1일부터 TEU당 250달러, FEU당 700달러 인상하고 9월 15일부터 TEU당 350달러, FEU당 700달러 인상하며, 성수기에는 성수기할증료(Peak Season Surcharge; PSS)를 TEU당 250달러, FEU당 350달러 추가 징수하게 되는 것이다.

2. 대양주의 항만

1) 대양주 항만 현황

(1) 대양주 주요국 컨테이너 물동량 추이

대양주 주요국의 2005년 컨테이너 물동량[64]은 751만 TEU로 전세계 물동량의 0.3%를 차지하고 있다. 대양주 지역은 호주와 뉴질랜드를 중심으로 주변 섬 지역에서 처리되는 물동량이 전부이다.

전세계 물동량은 2001～2005년 기간 중 연평균 10%의 성장을 보였는데, 대양주 지역 전체 물동량은 동 기간 중 7% 성장을 보여 세계 물동량 증가보다는 미미한 성장세를 보이고 있다. 이에 따라 1980～1990년 기준 중 연평균 3%대 성장률에서 1990～2001년 기간에는 7%대 성장률을 보였는데, 2002년 이후 세계 대비 비중은 감소세를 보이고 있다. 이는 자체 수출입 물량을 제외하고는 추가적인 물동량 창출이 미미하기 때문인 것으로 풀이된다.

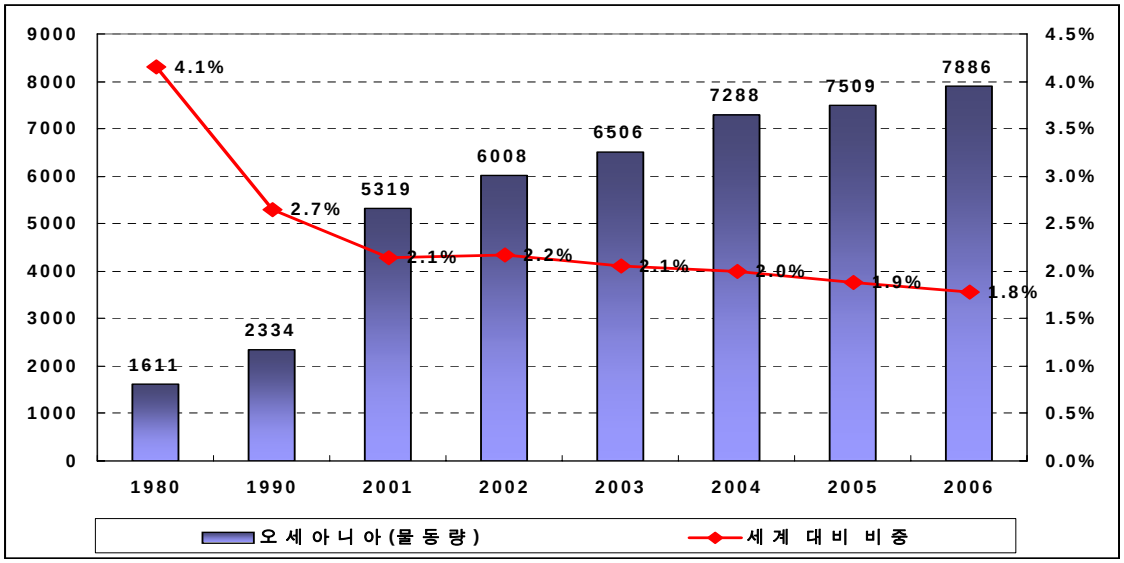
---

63) 세계 6대 운임동맹의 하나인 아시아-호주 협의협정에는 차이나쉬핑, 코스코, 한진해운, 현대상선, K-Line, NYK, OOCL 등 주요 아시아 해운기업들이 회원사로 가입되어 있음

64) 세계물동량은 The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 기준으로 2억 7,511만 TEU로, Containerisation International 기준인 4억 60만 TEU보다 과소하게 평가되는데, 이는 환적물동량을 포함하지 않은데 따른 것으로 판단됨

<그림 2-66> 대양주 지역 항만 처리물동량 추이

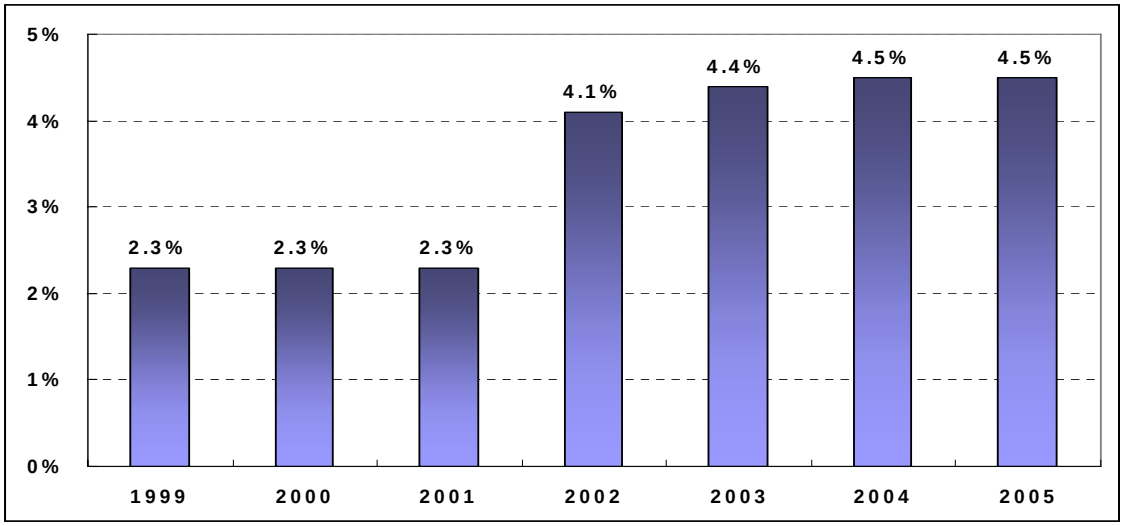
단위 : 천 TEU



주 : 2006년은 추정치
자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

한편, 대양주 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중은 2005년 기준 4.5%이다. 이에 따라 대양주 지역 항만들의 경우 환적 수요가 매우 적어 대부분이 수출입 수요가 많은 것으로 판단된다.

<그림 2-67> 대양주 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중 추이



자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

국가별 컨테이너 처리물동량을 살펴보면, 호주가 대양주 지역 최대 화물 처리국으로서 2005년에 483만 TEU를 처리하였다. 이는 전세계 순위로 볼 때 19위에 해당한다. 다음으로는 뉴질랜드가 161만 TEU를 처리하여 지역 내에서는 2위를, 세계 순위에 있어서는 37위를 차지하고 있다.

<표 2-113> 대양주 주요국 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	국가	2005	2004	2003	2002	2001	2000
1	-	China	88,548	74,725	61,898	55,717	44,726	40,984
2	-	USA	38,519	34,902	32,689	29,677	27,308	27,315
3	-	Singapore	23,192	21,329	18,441	16,986	15,573	17,096
4	-	Japan	16,777	16,436	15,056	13,501	13,127	13,130
5	-	Korea	15,113	14,363	13,050	11,720	9,287	9,030
6	-	Germany	13,507	12,479	10,943	9,253	8,427	7,696
7	-	Taiwan	12,791	13,029	12,087	11,605	10,426	10,511
8	-	Malaysia	12,027	11,511	10,210	8,752	6,225	4,642
9	-	Italy	9,855	9,468	0	7,950	7,073	6,919
10	-	UAE	9,846	8,662	6,955	5,872	5,082	5,056
19	**1**	**Australia**	**4,830**	**5,057**	**4,758**	**4,355**	**3,775**	**3,543**
37	**2**	**New Zealand**	**1,613**	**1,584**	**1,521**	**1,407**	**1,139**	**1,067**
기타 국가			11,115	13,487	10,830	10,289	10,965	5,842
전 세계			257,736	237,033	198,438	187,084	163,132	152,831

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

한편, 대양주 지역에 있어서 글로벌 터미널 운영사들의 진출 현황을 살펴보면, P&O ports사가 총 처리량 2,380만 TEU 가운데 8.4%인 200만 TEU를 처리함으로써 가장 많은 화물을 처리했으며, 중동의 DP World사는 2005년 기준 1,290만 TEU 가운데 자사 처리물동량의 1.5%인 20만 TEU를 처리하였다.

<표 2-114> 대양주 지역 글로벌 터미널 운용사의 시장 점유율

2005년 순위	운영사	세계 (백만 TEU)	대양주(%)	처리량 (백만 TEU)
4	P&O ports	23.8	8.40%	2.0
6	DP World	12.9	1.50%	0.2
합 계		257.7	-	-

주 : 합계는 24개 글로벌 터미널 운영사(HPH, APM, PSA, P&Oports, Cosco, DP World, Eurogate, Evergreen, MSC, SSA Marine, HHLA, APL, 한진, OOCL, NYK Line, Dragados, CMA CGM, MOL, TCB, K Line, P&ONL, ICTSI, Yang Ming. 현대)
자료 : Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operator - 2006. 2006.8

(2) 대양주 주요 항만의 물동량 처리 추이

한편, 대양주 주요 10대 항만을 살펴보면, 호주의 항만이 7개, 뉴질랜드 항만이 3개이다. 호주의 멜버른(Melbourne)항이 대양주 최대 항만으로서 2005년 기준 186만 TEU를 처리하였다. 이 항만은 2000～2005년 중 연평균 6.5%의 성장을 보였다. 한편, 2위 항만인 시드니(Sydney)항은 2001～2005년 중 6.2% 성장을 보였으며, 2005년 처리량은 145만 TEU를 기록하였다.

<표 2-115> 대양주 10대 항만 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	항만	2005	2004	2003	2002	2001	2000	국가
41	1	Melbourne	1,863	1,910	1,721	1,632	1,424	1,274	Australia
60	2	Sydney	1,445	1,376	1,270	1,161	1,009	-	Australia
90	3	Brisbane	766	706	629	570	469	444	Australia
86	4	Auckland	686	644	662	650	465	455	New Zealand
123	5	Fremantle	456	468	466	432	383	354	Australia
184	6	Lyttelton	187	209	203	188	143	164	New Zealand
238	7	Adelaide	168	166	120	148	119	128	Australia
242	8	Napier	123	129	114	93	96	72	New Zealand
262	9	Bell Bay	89	-	-	-	-	-	Australia
290	10	Wellington	77	89	77	63	63	-	New Zealand

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

또한 3위 이하 항만들의 경우에도 물동량이 꾸준히 증가하는 추세인데, 지역 순위 3위인 호주의 브리즈번(Brisbane) 항이 9.5% 성장률을 보였으며, 그 외 항만들로는 4위 뉴질랜드의 오클랜드(Auckland) 항, 5위 호주의 프리맨틀(Fremantle) 항, 6위 리틀톤(Lyttelton) 항, 7위 애들레이드(Adelaide) 항, 8위 네이피어(Napier) 항, 9위 밸 베이(Bell Bay) 항, 10위 웰링톤(Wellington) 항 등이 있다.

11위 이하의 항만들로는 뉴 칼레도니아의 노우메아(Noumea) 항, 뉴질랜드의 티마우라(Timaru) 항, 타라나키(Taranaki) 항 등이 있다. 이들 항만들은 100만 TEU 이하의 물동량 처리 실적을 보이는 적은 항만들이다.

<표 2-116> 대양주 11위 이하 항만 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	항만	2005	2004	2003	2002	2001	2000	국가
290	11	Wellington	77	89	77	63	63	-	New Zealand
297	12	Noumea	72	-	-	61	55	-	New Caledonia
311	13	Timaru	59	54	55	44	25	18	New Zealand
326	14	Taranaki	49	52	49	45	24	-	New Zealand
345	-	Burnie	-	192	167	154	141	141	Australia
346	-	Devonport	-	173	166	150	139	129	Australia
355	-	Launceston	-	95	88	71	49	35	Australia
391	-	Lae	-	-	-	98	85	-	Papua New
453	-	Apia	-	-	-	-	19	-	Samoa
484	-	Townsvile	-	-	-	-	-	-	Austrialia

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

<그림 2-68> 대양주 주요 항만 위치도



자료 : Containerisation International Yearbook 2007

2) 대양주 주요 항만의 특징과 전망

(1) 컨테이너항만

가. 호주 항만

호주의 주요 컨테이너항만은 남부에 위치하고 있는 멜버른(Melbourne) 항 및 애들레이드(Adelaide) 항과 동부의 시드니(Sydney) 항, 브리즈번(Brisbane) 항, 뉴캐슬 항, 그리고 서부의 프리멘틀(Fremantle) 항 등이 있으며, 태즈메이니아 섬에 벨 베이(Bell Bay) 항 등으로 구분된다.

멜버른(Melbourne) 항은 호주의 최대 항만이자 대양주 지역 가운데 최대 항만이다. 이 항만은 2005년 186만 TEU를 처리하였으며, 2000～2005년 기간 중 6.5%의 성장세를 보였다. 호주의 대표 항만인 멜버른 항은 장기적으로 교역 화물이 꾸준히 늘 것으로 예상하면서 최근 항만을 확장하는 계획을 수립한 바 있다.

<표 2-117> 멜버른 항(호주) 터미널 현황

터미널	현 황
Appleton Dock Berths B/C/D-	운영사 : DP World Melbourne 선석; 선석B/C; 일반 화물/컨테이너 선석 2개, 연장 388m, 수심 10.7m 선석D; 일반화물/컨테이너 선석 1개, 연장200m, 수심 10.7m 터미널 시설; 전체 면적 41,000m2, storage 1,000TEU
Swason Dock East Berths 1-4	운영사 : Patrick Terminals 선석; 선석 E1-E4; 컨테이너 선석4개, 연장 886m, 수심 13.1m 터미널 시설; 전체 면적 400,000m2, storage 800,000TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스)1기
Swason Dock West Berths 1-4 -	운영사 : DP World Melbourne 선석; 선석 1-4; 컨테이너 선석4개, 연장 980m, 수심 13.1m 터미널 시설; 전체면적 340,000m2, storage 9,200 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스)ZPMC 1기, 갠크레인 Deer Park 1기
Webb Dock East Berth 1-	운영사 : Toll Shipping 선석; stern-ramp ro/ro 선석 1개, 연장 180m, 수심 6.5m 터미널 시설; 전체면적 51,000m2, storage 500 TEU
Webb Dock East Berth 2-	운영사 : Patrick Shipping Pty Ltd 선석; ro/ro 컨테이너 선석 1개, 연장 150m, 수심 7m 터미널 시설; 전체면적 69,000m2, storage 1,100 TEU
Webb Dock East Berth 3-	운영사 : Patrick General Stevedoring 선석; 선석3 ; 일반화물/컨테이너 선석 1개, 연장 210m, 수심 9.4m 선석4～5; 일반화물/ro-ro/컨테이너 선석 1개, 연장 580m, 수심11.9m 터미널 시설; 전체면적 600,453m2, storage 700 TEU, 갠 크레인 1기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

이에 따라 Port of Melbourne Corporation(PoMC)는 2006년 8월 '항만개발계획(2006～2035)'을 확정하고 장기 계획을 마련해 놓았다.[65] 이 계획에 따르면, 현재부터 5년 단위로 2035년까지 항만 확장계획을 추진할 예정이다. 이에 따라 Swanson Dock 터미널의 생산성은 2004년 미터 당 790TEU에서 2017년에 가서는 1,500TEU로 거의 2배에 가까워질 것으로 예상된다. 그리고 2035년에 가서는 전체 항만의 생산성은 미터 당 2,000TEU를 넘어설 것으로 전망하고 있다. 특히, 이 같은 계획은 컨테이너 항만뿐만 아니라 전 터미널에 걸쳐 진행될 계획이다.

<표 2-118> 멜버른 항 장기 항만개발계획(2006～2035)

구분	주요 화물	연도	선석	터미널 면적(ha)	위치
컨테이너터미널	컨테이너	2006	1,828m	77	Swason Dock, Webb Dock
		2010	1,828m	85	
		2015	2,070m	90	
		2025	2,670m	120	
		2035	3,770m	160	
ro-ro 터미널 (Webb Dock 내)	테즈마니아 섬 교역 화물	2006	2개	14	- Webb Dock - 기존 Appleton Dock은 2015년 이전에 중단
		2010	3개	14	
		2015	3개	16	
		2025	4개	20	
		2035	5개	30	
자동차 터미널	자동차	2006	2.5개	31	Webb Dock
		2010	2개	25	
		2015	2개	30	
		2025	3개	40	
		2035	3개	50	
일반화물터미널	일반화물	2006	3개	15	B-D Appleton Dock 24 Victoria Dock 3-5 Webb Dock
		2010	3개	15	
		2015	3개	15	
		2025	3개	15	
		2035	3개	15	
건화물터미널	시멘트	-	-	-	26-27 South Wharf
	설탕	-	-	-	5 Yarraville
	석고	-	-	-	5 Yarraville
	곡물	-	-	-	F Appleton Dock
	시멘트 첨가물	-	-	-	33 South Wharf
유류터미널	석유	-	-	-	Gellibrand Pier
	정제품	-	-	-	Holden Dock
	화학제품	-	-	-	Maribyrnong No. 1

주 : 일반화물터미널은 다목적 터미널 또는 일반 터미널에서 나누어서 처리되고 있어 최소 개발만 이루어질 예정이나 물동량 증가에 따라 확장이 가능할 수 있음. 그리고 건화물 및 유류 터미널은 추후 물동량 변화에 따라 이루어짐

자료 : *Port of Melbourne Corporation Port Development Plan 2006~2035*, 2006. 8

65) *Port of Melbourne Corporation Port Development Plan 2006~2035*, 2006. 8

또한 내륙운송의 경우 항만 물동량의 80% 이상이 트럭킹으로 수송되고 있는 점을 감안하여 도로 운송의 효율성을 높이고, 연계 철도망을 늘린다는 방침이다. 이에 따라 트럭킹 비율을 감소시키는 한편, 철도망을 확충할 계획이다. 주요 연계가 강화될 철도망은 Webb Dock 연계망 확충, West Maribyrnong 철도망 확충, 외부 철도망과 항만간의 연계 강화 등 3가지로 구분된다.

한편, 호주 시드니 항은 호주 2위항만으로서 2005년 146만 TEU를 처리하였으며, 2000~2005년 기간 중 7.4%의 성장세를 보였다. 최근 시드니 항의 물동량 증가에 따라 Sydney Ports Corporation(SPC)는 Port Botany Container Terminal 1,850m를 추가로 늘려 5개 선석을 추가 건설할 계획이다. 이 선석은 2011년에 완공 예정이다. SPC는 금년 말까지 터미널 건설 주체를 선정할 계획이다. 수심은 16.5m로 8,000TEU급 초대형선의 기항이 가능할 것으로 보인다. 이 같은 계획에 따라 시드니 항은 연간 160만 TEU의 시설 능력이 향상될 것으로 보인다. 현재 Hutchison Ports, Australian International Container Terminals, Maersk Lines, Evergreen 등이 운영사로 고려되고 있다.[66]

<표 2-119> 시드니 항(호주) 터미널 현황

터미널	현 황
Darling Harbour	운영사 : Patrick General Stevedoring 선석; 일반화물/컨테이너 선석 4개, 연장 849m, 수심 10.9~11.2m 터미널 시설; 전체면적 162,000m2, storage 1,196 TEU, 갠 크레인 1기
Northern Terminal	운영사 : Patrick Terminals 선석; 선석1~3; 컨테이너 선석 3개, 연장 1,005m, 수심 15.2m 터미널 시설; 전체면적 442,000m2, storage 11,598 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스) 1기(80t), 갠 크레인 MAN 2기(50t)
Port Botany Container Terminal	운영사 : DP World Sydney 선석; Brotherson Dock Berths 4-6; 컨테이너 선석 4개, 연장 936m, 수심 13.9~14.8m 터미널 시설; 전체면적 386,000m2, storage 10,000 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스) 3기(85t), 갠 크레인 1기(55t)

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

브리즈번 항은 호주 3위항만으로 2005년에 77만 TEU를 처리하였으며, 2000~2005년 기간 중 연평균 9.5%의 성장세를 보였다. 브리즈번 항은 최근 11번 및 12번 선석 개발 운영을 위한 국제 입찰을 실시 중에 있다. 현재 참여하고 있는 운영사들은 Maersk, Hutchison, Patrick, Macquarie Bank Consortium, Queensland Investment Consortium, Linfox/Overseas Port Management

66) *Cargo systems*, April/07

Consortium, Australian International Container Termionals 등이다. 그리고 현재 2011년 및 2013년에 각각 1개 선석씩을 추가로 개발할 예정이다. 또한 현재 다목적 부두와 벌크 터미널을 건설 중에 있는데, 이는 2008년에 완공 예정으로 있다. 브리즈번 항은 지난 10년 동안 연평균 12%의 고도성장을 거듭했는데, 향후 20년 동안 연간 370만 TEU가 증가가 가능할 것으로 보인다.

<표 2-120> 브리즈번 항(호주) 터미널 현황

터미널	현 황
Berths 1/2/3	운영사 : Australian Amalgamated Terminals 선석; 다목적 선석 3개, 연장 697m, 수심 14m 터미널 시설; 전체면적 271,200m2, storage 2,200 TEU, 갠 크레인 1기
Berths 7/8/9	운영사 : Patrick Terminals 선석; 선석7; 컨테이너 선석 1개, 연장 200m, 수심 14m 선석8; 컨테이너 선석 1개, 연장 210m, 수심 14m 선석9; 컨테이너 선석 1개, 연장 317m, 수심 14m 터미널 시설; 전체면적 264,890m2, storage 5,500 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스)2기, 갠 크레인(파나맥스) 1기
Fisherman Island Terminal Berths 4/5/6	운영사 : DP World Brisbane 선석; 선석4/5/6; 컨테이너 선석 3개, 연장 700m, 수심 14m 터미널 시설; 전체면적 270,000m2, storage 7,070 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스)1기, 갠 크레인1기(55t)

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

이외에 호주는 서측의 프리맨틀 항, 테즈마니아 섬의 벨 베이 항, 남측의 애들레이드 항 등이 위치하고 있다. 이들 항만 가운데 남측의 애들레이드 항은 멜버른 항과 함께 호주 남측 물류의 거점이며, 프리맨틀 항은 호주 서측 물류의 유일한 거점이다.

<표 2-121> 프리맨틀 항(호주) 터미널 현황

터미널	현 황
Fremantle Container Terminal	운영사 : DP World Fremantle 선석; 선석4/5/6; 컨테이너 선석 3개, 연장 526m, 수심 13m 터미널 시설; 전체면적 132,000m2, storage 4,800 TEU, 갠 크레인 1기
North Quay	운영사 : Patrick Terminals 선석; 선석7~10; 컨테이너 선석 4개, 연장 765m, 수심 13m 터미널 시설; 전체면적 178,450m2, storage 3,500 TEU, 갠 크레인 1기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-122> 애들레이드 항(호주) 터미널 현황

터미널	현 황
Berths 6/7	운영사 : DP World Adelaide Pty Ltd 선석; 선석 6,7; 컨테이너 선석 2개, 연장 510m, 수심 13m 터미널 시설; 전체면적 380,000m2, storage 5,000 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스) 1기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-123> 밸 베이 항(호주) 터미널 현황

터미널	현 황
Bell Bay	운영사 : Tasmanian Ports Corp Pty Ltd 선석; 선석 2; ro-ro/컨테이너 선석 1개, 연장 86m, 수심 8.4m 선석 5; 컨테이너 선석 1개, 연장 200m, 수심 12m 선석 6; 컨테이너/ stern-ramp ro-ro 선석 1개, 연장 314m, 수심 9～12.4m 터미널 시설; 전체면적 80,000m2, storage 2,074 TEU, 갠 크레인 1기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

나. 뉴질랜드 항만

뉴질랜드 항만은 동부 쪽에 치우쳐져 있으며, 오클랜드 항, 리틀톤 항, 애들레이드 항, 네이피어 항, 웰링톤 항 등으로 구분된다. 뉴질랜드의 항만들은 모두 주주로서 지방 정부가 참여하고 있다는 특징이 있다. 예를 들어 오클랜드 지역위원회(Auckland Regional Council)는 투자기관인 오클랜드 홀링스(Auckland Regional Holdings:ARH)를 통해 오클랜드 항만에 대해 5억 6,000만 달러 상당의 지분을 보유하고 있다. 이 같은 특징으로 인해 항만이 상장되어 있는 경우에도 지방 정부가 항만 운영에 있어서 개입이 가능하게 된다.

오클랜드 항은 뉴질랜드의 1위항만으로 2005년 68만 6,000TEU를 처리했으며, 2000～2005년 기간 중 연평균 7.1%의 성장세를 보였다. 최근 오클랜드 항과 인근 타우란가 항 간의 통합 논의가 활발하다.[67] 오클랜드 항만과 마찬가지로 타우란가(Tauranga) 항도 지방정부가 그 지분의 일부를 소유하고 있다. 즉, 플랜티 만 지역위원회(Bay of Plenty Regional Council)는 인근 타우란아(Tauranga) 항의 지분 55%를 소유하고 있다. 이러한 통합 논의는 지난해에 처음으로 제기되었으며, 현재 협의 중에 있다. 오클랜드 항과 타우란가 항 간의 통합이 이루어지면, 준설 및 확장 사업의 실시, 컨테이너 장치 교환 사용, 양 항만 간 화물의 통합 처리 등이 가능해질 것으로 보인다. 그리고 양 항만을 운영하는 최대 뉴질랜드 터미널 운영사를 설립할 계획인데, 재원 마련 등이 우선적으로 해결이 되어야 가능할 것으로 보인다. 또한 항만산업의 독점화가 더욱 커진다는 문제점도 지적되고 있다.

67) *cargo systems*, 2007. 4

뉴질랜드의 경우 오클랜드 항 이외에 리틀톤 항, 네이피어 항 등이 있으나 물동량이 200만 TEU에도 못 미치고 있다. 리틀톤 항은 2005년 18만 7,000TEU를 처리하였으며, 2000～2005년 기간 중 연평균 2.2%의 성장에 그쳤다. 그리고 네이피어 항은 2005년 12만 3,000TEU를 처리하였으며, 동 기간 중 연평균 9.3%의 성장세를 보였다.

뉴질랜드 항만은 북섬의 오클랜드 항과 타우란가 항 간의 경쟁이 존재하며, 남섬의 리틀톤 항과 오타고(Otago)항 간의 경쟁이 있는 상황이다. 이에 따라 머스크가 북섬과 남섬의 기항지를 축소하면서 항만 간 격차가 크게 벌어지는 상황도 초래한 바 있다.

<표 2-124> 오클랜드 항(뉴질랜드) 터미널 현황

항 만	현 황
Axis Bledisloe Terminal	운영사 : Axis Intermodal 선석; B2; 컨테이너 quay 1개, 연장 170m, 수심 10m B3; 컨테이너 quay 1개, 연장 260m, 수심 12m 터미널 시설; 전체면적 145,000m2, storage 1,500 TEU, 갠 크레인 1기
Axis Fergusson Container Terminal	운영사 : Axis Intermodal 선석; 컨테이너 quay 1개, 연장 610m, 수심 12.2m 터미널 시설; 전체면적 255,600m2, storage 9,600 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스) 2기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-125> 리틀톤 항(뉴질랜드) 터미널 현황

항 만	현 황
Lyttelton Container Terminal	운영사 : Lyttelton Port Co Ltd 선석; 선석1; 다목적 컨테이너/ ro-ro 선석1개, 연장 411m, 수심 13m 터미널 시설; 전체면적 90,000m2, storage 3,900 TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스) 1기, 갠 크레인 1기(46t)

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-126> 네이피어 항(뉴질랜드) 터미널 현황

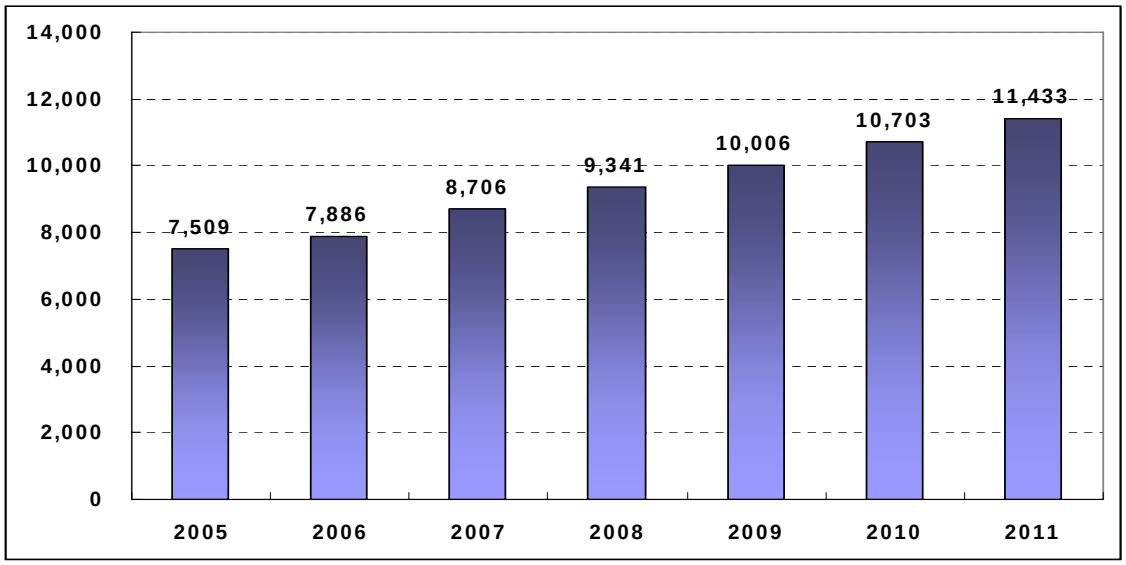
항 만	현 황
Napier항	선석; Higgins Wharf 2; 선석 1개, 연장 500m, 수심 11.7m Kirkpatrick Wharf5 ; 선석1개, 연장 390m, 수심 11.7m 터미널 시설; 전체면적 70,000m2, storage 5,000 TEU,

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

대양주 지역 항만의 처리물동량은 2005년 751만 TEU에서 2011에 가서는 1,143만 TEU로 연평균 6.2%의 성장이 예상된다. 2005～2011년 기간 중 세계항만의 처리물동량 증가율이 연평균 7.9%의 성장을 할 것으로 예상됨에 따라 이 지역은 이에 못 미치는 성장이 예상된다.

<그림 2-69> 대양주 지역 항만 처리물동량 전망

단위 : 천 TEU



자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

대양주 지역의 연간 항만처리물동량은 2000～2005년 기간 8.4% 성장에서 2005～2011년 6.2%로 다소 둔화될 것으로 예상된다. 그러나 기존 확장 계획들이 이루어지는 경우에도 시설이용율은 2005년 기준 75.6%에서 2011년 110.6%로 늘어날 전망이다. 이에 따라 시설 확충이 이루어지더라도 2011년에 가서는 시설 부족현상이 더욱 심각해질 전망이다.

<표 2-127> 대양주 지역 항만의 처리물동량 증가율 및 처리능력 추이 및 전망

구분	연간 항만 처리물동량 증가율		시설 이용율		
	실적(2000～2005)	전망(2005～2011)	실적(2005)	전망1(2011)	전망2(2011)
대양주	8.4%	6.2%	75.6%	110.6%	98.4%

주 : 전망1 - 기 확정 시설 확장 계획 기준
전망2 - 미 확정 시설 확장 계획 포함
자료 : Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operator - 2006. 2006.8

2) 벌크 항만

호주의 경우 주요 철광석 적하항은 댐피어(Dampier) 항, 포트 헤드란드(Port Hedland) 항, 포트 라타(Port Latta), 포트 왈코트(Port Walcott) 항 등이 있다. 이 가운데 댐피어 항과 포트 헤드랜드 항이 대규모 항만으로 자리 잡고 있다. 호주 항만의 최대 문제는 적체이다. 중국을 중심으로 하여 원자재 수요가 폭증하면서 이들 항만이 시설 부족을 겪고 있다. 이 같은 문제는 2003년 이후 중국의 철광석 수요가 폭증하면서 더욱 심해졌다.

호주는 이 같은 항만 적체에 따라 기존 시설의 확장뿐만 아니라 수출항인 헤드란드 항의 물동량 처리능력 확대를 위해 신설 부지를 확보하고, 이를 개발하기 위한 사업을 진행 중에 있다. 특히 BHP Billiton은 해드란드 항에 3개의 철광석 전용선석을 보유하고 있었으나 2004년 Finucane Island 터미널에 1개 선석을 추가로 건설했다. 이에 따라 BHP Billiton은 Nelson Point 터미널 2개 선석과 Finucane Island터미널 2개 선석을 보유하게 되었다.

이와 함께 BHP Billiton은 5번째 선석을 건설하기 위한 계획을 추진하는 한편, Nelson Point 터미널의 배후부지를 확대할 방침이다. 또한 호주의 대규모 철광석 생산자로 부상하고 있는 Hope Downs Management Services사는 BHP Billiton의 Finucane Island터미널 남부지역에 위치한 Harriet Point터미널에 2개의 철광석 전용선석을 건설할 계획이며, 이 가운데 1개 선석은 금년 중 개장할 예정이다.[68] 이에 더하여 해드란드 항만청은 2025년까지 해드란드항 Anderson Point에 벌크 및 유류 등을 처리할 수 있는 다목적 터미널을 건설하기 위한 검토를 마쳤다.[69]

한편 호주의 최대 철광석 생산그룹인 Rio Tinto도 댐피어(Dampier)항의 확장사업을 추진하고, 금년 중 처리능력을 연간 7,400만 톤에서 1억 1,160만 톤으로 증가시킬 계획이다. 이와 함께 확장된 항만과 내륙 간의 효율적인 연계망 구축을 위해 철도, 전력 등 부가적인 인프라구축을 위한 사업을 검토하고 있다.[70]

또한 호주는 늘어나는 철광석 수출물동량에 대응하기 위한 생산량 증대도 가속화할 전망이다. Rio Tinto의 Hamersley Iron과 Robe River Iron Associates 그리고 Portman Mining, BHP Billiton 등 서부지역 철광석 생산회사들이 2004년 중국 철광석 수입량 2억 톤 가운데 33%를 공급하는 등 철광석 생산을 주도하고 있다. 특히 이 가운데 BHP Billiton, Rio Tinto 등은 생산시설을 확대하여 생산량을 지속적으로 증가시킬 계획이다. BHP Billiton의 2005년 철광석 생산량은 2004년 대비 3,000만 톤 증가한 1억 1,000만 톤으로 추정되며, 2007년까지 이를 1억 4,500만 톤으로 끌어올릴 예정이다. 또한 Rio Tinto도 2004년 9,400만 톤에서 2007년 1억 4,100만 톤으로 증산할 계획이며, 2010년에 가서는 생산량을 1억 7,500만 톤으로 증가시킬 계획이다. 이에 따라 호주 산업자원부(Department of Industry and Resources)는 서부의 필바라(Pilbara)

68) Fairplay, 2005. 2. 3.
69) Port Hedland Authority
70) Dampier Port Authority

지역이 향후 2~3년 안에 연간 2억 8,000만 톤에 이르는 철광석을 생산하게 될 것으로 전망하고, 이 기간 중 호주의 철광석 잠재생산능력을 연간 최대 4억 톤으로 보고 있다.

한편 호주의 경우 석탄터미널에 대한 확장계획도 가속화되고 있다. 지난 해 호주 뉴카슬(Newcasle)의 Port Waratah Coal Services(PWCS)사는 물류흐름의 효율성을 위한 3개년 프로젝트를 추진하고, 금년에 8,430만 톤을 처리할 수 있도록 항만을 확장할 계획이다. 이에 더하여 2006년에는 새로운 광산개발이 이루어짐에 따라 터미널 처리능력을 9,170만 톤으로 확대하였다. 이에 따라 PWCS사는 2008년 이 터미널의 처리능력이 1억 200만 톤에 이를 것으로 전망하고 있다. 또한 헤이 포인트(Hay Point)항도 적체현상이 심각해 달림플 만(Dalrymple Bay) 석탄터미널의 시설확대로 시급한 실정이다. 이에 따라 글래드스톤(Gladstone) 항만청은 이 항만의 처리능력을 현재 5,000만 톤에서 2007년까지 7,100만 톤까지 끌어올리기 위한 터미널 확장을 추진하는 한편, 2009년까지 위긴 아일랜드(Wiggins Island)에 석탄터미널을 추가로 건설할 계획이다.

<표 2-128> 호주 주요 철광석 적하항

적하항	터미널/선석	최대 선박 수용 능력				최대 선적량
		흘수 (Draft)	연장 (LOA)	폭 (Beam)	최대 선형	
Dampier	East Intercourse	18.7	325.0	52.0	325,000	1일 11만 톤
	Parker Point	18.0	303.0	45.0	160,000	1일 9만 톤
Port Hedland	Nelson Point	17.2	330.0	55.0	260,000	1일 9만 톤
	FinucaneIsland	18.2	330.0	55.0	26,000	1일 8만 톤
Port Latta	Savage River	15.3	261.0	38.5	116,000	1일 4만 8,000톤
Port Walcott	Cape Lambert 1	20.0	355.0	50.2	275,000	1일 11만 톤
	Cape Lambert 2	20.0	335.0	55.0	322,141	1일 12만 톤

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

<표 2-129> 호주 주요 석탄 적하항

적하항	터미널/선석	최대 선박 수용 능력				최대 선적량
		흘수 (Draft)	연장 (LOA)	폭 (Beam)	최대 선형	
Hay Point	Berth 2	16.5	300.0	50.0	232,000	1일 5만 톤
Dalrymple Bay	-	16.3	320.0	55.0	200,000	1일 5만 톤
Abbot Point	-	17.0	297.0	47.5	187,000	1일 5만 톤
Gladstone	Barney Point	15.5	245.0	43.5	90,000	1일 4만 5,000톤
	RG Tanna Coal	17.5	320.0	55.0	232,000	1일 4만 5,000톤
Port Kembla	No. 1 Coal Berth	12.5	290.0	45.0	100,000	1일 3만 5,000톤
	No. 2 Coal Berth	15.3	290.0	45.0	232,000	1일 3만 5,000톤
Newcastle	Kooraggang Is.	15.2	290.0	47.0	170,000	1일 3만 5,000톤
	Port Warratah	15.2	290.0	47.0	180,000	1일 3만 5,000톤

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

최근 중국을 위시한 주요국들의 원자재 수요가 크게 늘면서 호주 항만의 체선이 문제가 되고 있다. 특히, 각국의 원자재 수요 증가에 따른 요인 외에 호주 항만의 체선 문제는 건화물선 해운경기의 향방을 가늠하게 하고 있다. 호주항만에서 벌어지고 있는 체선현상은 호주 전체에서 상시적으로 150척 이상, NSW(New South Wales)주 뉴캐슬항만에도 5월 6일 기준 68척이 대기하고 있었으며, 하적 대기 기간은 2~3주로 상승하고 있다.

이 항만에서는 금년 4월 18일 시점부터 1개월간 정박이 되지 않고 있는 선박도 있는 것으로 알려졌다. 이에 따라 2006년 하반기부터 건화물선 용선시황의 상승이 강해진 배경은 호주의 체선과 선박의 혼재 문제를 빼고는 언급하기 어렵게 되었다.

철광석 전용선의 경우 4월 24일 케이프사이즈급 선형의 태평양수역 항해용선료가 2004년 12월 이래 2년 4개월 만에 10만 달러를 돌파하였으며, 다음날에는 시세 값을 크게 넘어서 과거 최고의 고가권으로 돌입하였다. 특히, 1년 기간용선의 경우 1일 용선료가 9만 달러대로, 현물용선 성약에 필적할 고가 성약도 시작되어, 케이프사이즈 시황의 견조세가 적어도 1년은 지속될 것이라는 전망이 우세해지는 배경이 되었다.

이 가운데 세계 신조선대가 거의 확정되어 있는 2010년까지는 호황이 지속된다는 의견도 시장관계자 사이에서 언급되고 있으며, 수급관계의 핍박을 우려하여 5년 기간의 성약도 보이는 상황이다.

이렇게 호주항만이 장기간 체선이 지속되고 있는 주요인으로는 기본적으로 중국을 중심으로 한 수요증가에 공급측이 상대적으로 뒷받침되지 못한다는 점을 지적할 수 있다. 이 밖에 실제적인 요인으로는 수송거리가 길어지면서 원정에 따른 전력회사들은 수송 선사에게 현물용선의 배선요청이 늘고 있다는 점이다. 즉, 최근 원자력 발전소의 일부 정지로 인한 화력발전소 가동률이 상승하고, 선사들의 전용선과 장기용선의 대부분이 체선으로 이어지고 있는 상황이어서 전력회사는 고가에 있는 현물시장으로부터 용선을 전제로 선사들로부터 수송을 수배할 수밖에 없는 상황이다. 게다가 현물시장에서 선박을 조달하려 해도 체선이 증가할 수밖에 없는 상황이어서 이의 해결이 쉽지 만은 않은 상황이다.

<표 2-130> 호주의 석탄 수출량

단위 : 1,000t

구분	Qeensland	NSW	주 이외 지역	W.Australia	Victoria	재수출	총계
2001	-	-	-	-	-	-	193,902
2002	-	-	-	-	-	-	203,891
2003	-	-	-	-	-	-	215,448
2004	111,780	68,875	44,017	-	-	100	224,672
2005	118,465	71,424	43,866	-	777	-	233,756
2006	119,510	72,885	44,767	218	124	-	237,163

자료 : Austrailia Customs

특히, 호주 항만 가운데 뉴캐슬항의 체선이 큰 실정인데, 실제로 뉴캐슬항은 호주 제2의 항만이다. 뉴캐슬 항이 있는 NSW주는 퀸슬랜드(Queensland)주에 이어 제2위의 석탄생산량・석탄수출량을 자랑하고 있는데, 퀸슬랜드 주의 생산량에서 차지하는 수출량의 비율은 70%인데 비해 NSW주는 60%정도이다.

NSW주의 대부분 석탄수송이 HVCCLT(Hunter Valley Coal Logistics Team)에 가맹한 7개의 조직으로 운영되고 있다. HVCCLT가 광산에서부터 반출에서 선적까지 날마다 배송・배선계획을 하고, PWCT(Port Waratah Coal Services Limited)가 실제로 화물열차와 트럭으로 반출되어 온 석탄을 받아 항만에서 선적을 한다. HVCCLT와 PWCS는 영역이 나뉘어져 있지만, 경영인이 동일인물로 PWCS의 사원 550명 중 약 반수가 HVCCLT도 겸하고 있다. 또한 일반적으로 뉴캐슬항이라고 하지만, 이 항만은 Carrington Coal Terminal 과 Kooragang Coal Terminal의 2터미널로 나뉘어져 있다.

PWCT가 최근 추진하고 있는 호주 항만의 체선 대응전략은 (1) 터미널 설비확장과 (2) CBS (the Capacity Balancing System) 제도의 재개를 들 수 있다. 전자는 기존 터미널의 확장과 제3터미널 건설 사업이 있는데, 이 같은 확장에도 불구하고, 수요를 따라 잡기는 용이치 않아 보인다. 이는 이 계획들이 완공되는 2009년에 가서 뉴캐슬항의 선적 능력은 1억 5,900만 톤까지 증가할 것으로 예상되나 현 수준의 처리물동량을 원활히 처리하는 수준이 될 것으로 보이기 때문이다.

<표 2-131> 호주 뉴캐슬 항만의 확장 계획

Kooragang Coal Terminal 확장사업	제3 터미널 건설사업
○ 1994년부터 2002년까지 이미 9억 호주 달러가 투자 - 올해 3월 “Project 3D”라는 확장계획을 1차 완료 - 이에 따라 Kooragang의 선적 능력은 6,400만 톤에서 7,700만 톤으로 증가 - 양 항의 선적 능력은 8,900만 톤에서 1억 200만 톤으로 증가 ○ 올해 3월부터 2,400만 호주 달러가 투자 - 양 항의 선적 능력을 1억 1,900만 톤까지 확장할 계획(2009년 말 완성 예정)	○ NCIG(the Newcastle Coal Infrastructure Group)에 따라 제3 터미널 건설의 계획이 진행 중 - 투자자는 BHP 빌리턴(Xstrata와 Rio Tinto(Coal & Allied)의 2대 독점・독점화를 배경) - 이 계획은 이미 주정부에 의해 승인되어, Kooragang의 선석(K3, K5, K6)과 인근에 다른 하나의 선석(K7)을 설치, 연간 3,000만 톤의 선적능력 하에서 2009년 하순까지 가동할 예정

또한 체선의 대책으로 뉴캐슬 항에서는 올해 4월 4일부터 이 국가의 공정거래위원회인 ACCC(Austalia Competition and Consumer Comission)에 의해 CBS가 승인되어 재개되었다. 이 제도는 국내에서 일반적으로 할당시스템(Allocation System)으로 알려져 있지만, CBS(Capacity

Balancying System = 선적능력 조정제도)[71]라고 칭한다. 이는 수출 메이저 광산업체들의 수출 선적량을 할당하고, 수출 업체에 대해 할당량에 대해 과세하는 것이다. 이번 제도의 적용기간은 올해 한해로 한정되나 호주 당국은 이 제도를 2004년부터 매년 해제와 재개를 반복하고 있으며, 적용기간에 체선이 해소되지 않으면 지속적으로 연장할 방침이다.

3) 시사점

(1) 수출입 물류 중심의 시장

호주와 뉴질랜드 항만 물류시장은 지리적 위치에 따라 수출입 물류가 그 중심이 되고 있다. 이에 따라 항만 수요는 이들 경제권의 성장에 크게 의존할 전망이다. 그리고 대양주 지역 항만의 처리물동량은 2005～2011년 기간 중 연평균 6.2%로 예상되어 동 기간 중 세계항만의 처리물동량 증가율 연평균 7.9%에도 못 미치는 성장이 예상된다. 다만, 현재 항만 인프라의 부족에 따라 지속적인 투자가 확대될 것으로 예상되고 있다.

(2) 원자재 수출의 중심 시장

앞으로 이들 국가들과의 주요 이슈는 원자재 시장이 될 것으로 판단된다. 호주를 중심으로 한 철광석, 석탄 등의 원자재는 글로벌 경제에 상당한 영향을 미치고 있으며, 호주 경제 발전의 원동력이 되고 있다.

이들 지역 광산업체와의 협력 문제 및 이에 따른 인프라 투자 등 향후 단계적인 검토가 필요할 것으로 보인다. 이에 따른 중국의 투자는 이미 발 빠르게 진행되고 있다. 글로벌 경제에 있어서 원자재 확보가 중요한 사안이 되고 있는 점을 감안하면, 이 같은 문제를 확대 검토할 필요가 있을 것이다.

(3) 호주 항만의 체선 문제

호주의 주요 석탄 선적항들은 두 자릿수의 고도성장을 지속하는 중국과 아시아 주요국들의 에너지 수요 증가에 따라 원자재 수송선의 입항이 끊임없이 이어지고 있다. 최근 호주의 원자

71) CBS에는 다양한 명칭이 있으며, Queensland 주에는 QMS(Queue Management System)으로 불리는데, NSW주에서도 해운시황의 고등이 시작된 2004년부터 이 제도를 처음 시작할 무렵에는 CDS(the Distribution System)이라고 불렸지만, 작년 9월부터 CBS로 개명되었음. 과거 제도에는 뉴캐슬항을 이용하는 17석탄 메이저 기업에 3개월마다 출하제한을 실시하였으나 석탄 메이저 기업은 할당분의 “Take or Pay(할당과 세금)”을 지불할 의무가 없었다. 그러나, 올해 재개된 이 제도는 메이저 기업에 한해서 1개월마다 출하제한을 설정하고 선적 조정을 강화하고, 할당시스템을 사용하던 하지 않던 관계없이 “Take or Pay”를 지불할 것 등이 추가되었다.

재 출하 능력이 이 같은 수요 증가에 미치지 못하고, 2007년부터도 허리케인 같은 기후요인이 더해져 선적작업은 계획대로 이루어지지 않고 있는 실정이다. 이러한 호주 항만들의 시설 능력이 수요에 미치지 못함에 따라 하역대기 중인 몇 십 척의 밸러스트선이 바다에서 열을 이루고 있으며, 이러한 체선이 남쪽방향을 향해 78km까지 이어져 있다.

이러한 호주 항만의 체선 문제는 호주 항만의 확장 계획이 이루어지는 2009년 말에 가서나 어느 정도 완화될 전망이다. 시기적으로도 이 시기는 건화물선 공급량이 크게 증가할 것으로 예상되는데, 이에 따라 건화물선 해운경기가 적어도 2009년까지는 높은 수준에서 변동할 것이란 전망에 힘이 실리고 있다. 따라서 최근 건화물선 해운경기의 하락세는 금년 여름철 비수기 도래에 따른 일시적 조정으로 보인다. 그러나 공급량 증가의 속도가 증가하고, 호주 항만의 실질적인 운영 주체인 메이저 광산업체들의 체선 대응이 확대되는 경우 건화물선 해운경기의 하락 속도가 다소 빨라질 수도 있다.

다만, 체선 문제는 물류흐름을 원활하게 하지 못하는 요인으로 원료수송에 지장을 미칠 뿐만이 아니라, 최근에는 선원의 분뇨 등으로 환경문제로 발전할 우려도 있어 시급한 해결이 바람직할 것으로 보인다.

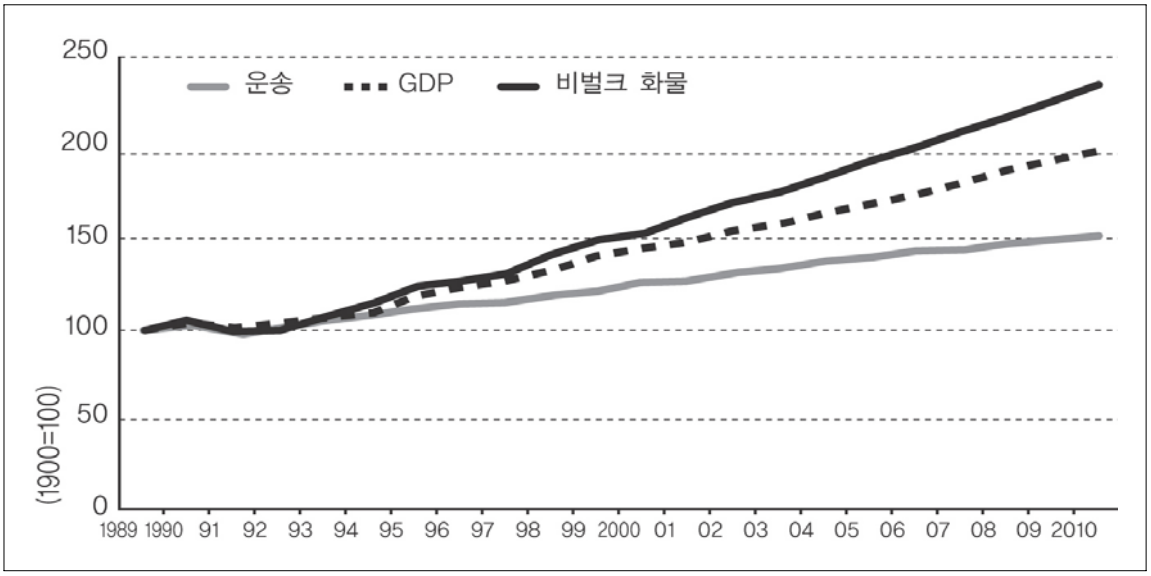
3. 대양주의 내륙물류

1) 호주의 내륙물류

(1) 현황

호주의 내륙물류와 관련해서 지속적인 경제발전을 견인할 효율적이고 지속가능한 운송망을 확보하는 것이 향후 주요 핵심과제로 떠오르고 있다. 이는 경제성장에 따른 화물의 증가율에 비해 내륙교통의 성장률이 이에 미치지 못하고 있는 것으로 분석되고 있기 때문이다. 특히 중국이 주도하는 세계경제성장을 뒷받침할 원자재 확보가 국가정책의 중요한 이슈로 등장하는 가운데, 호주가 중남미와 아프리카와 더불어 원자재 공급지로 급부상하고 있다. 그러나 중남미와 아프리카의 인프라 투자가 미진한 반면, 호주는 2006년부터 5년간 총 400억 달러를 투자할 것으로 알려져 호주 원자재 시장과 인프라 확대에 관련 원자재 수요국의 관심이 높아지고 있다.

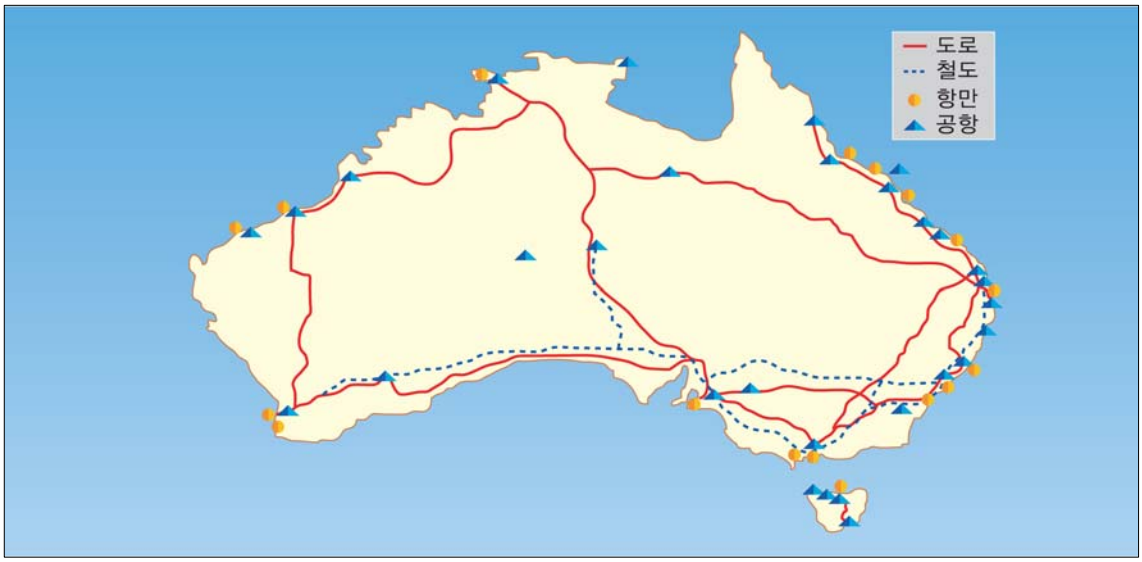
<그림 2-70> 호주의 중장기 성장지표



자료 : Bureau of Transport and Regional Economics, 2002

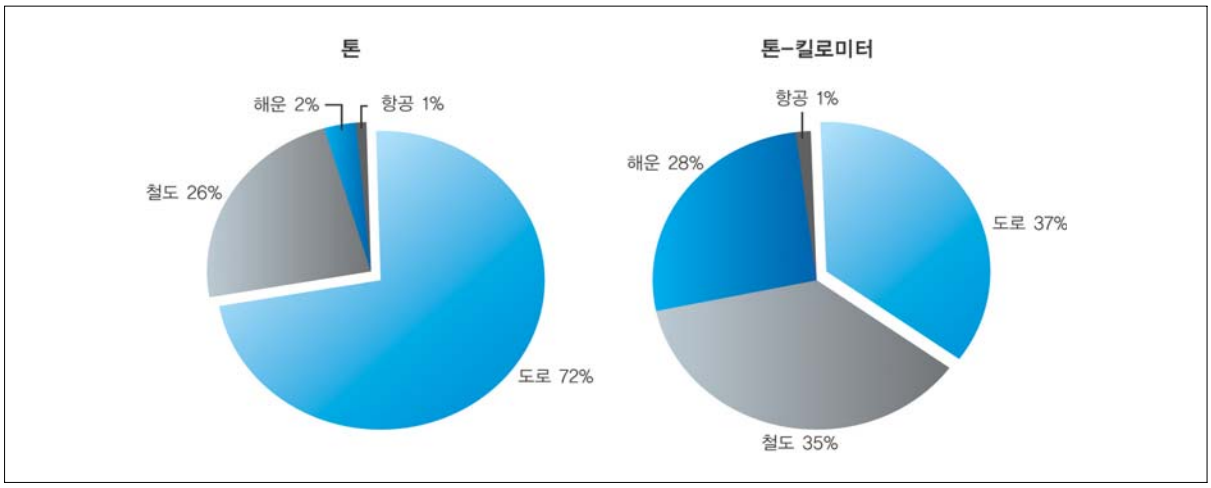
우선 호주의 내륙운송망을 살펴보면 연안을 중심으로 형성된 대도시를 연계하는 망구조로 되어 있음을 알 수 있다. 특히 철도의 경우 동부 연안의 맬버른, 시드니와 브리스번과 같은 대도시 항만을 연결하는 철도와 더불어 동-서를 연결하는 철도가 중심이다. 도로의 경우 주도로가 연안을 따라 형성되어 있다. 그리고 내륙 지형적 요소와 개발에 따른 환경문제로 인해 연안을 제외한 나머지 지역에서의 내륙운송망 개발은 아직 더딘 편이다.

<그림 2-71> 호주 내륙운송망



호주에서 내륙교통부분이 차지하는 비중은 전체 경제활동의 약 4.9%에 해당한다. 이는 2000~2001년 기준으로 보면 약 310억 달러에 해당하는 수치이다. 또한 국가 내륙교통의 효율성을 1% 증가시킬 경우, 전체적으로 약 5억 달러의 GDP의 상승을 가지고 올 것이라고 분석된 바 있다.[72] 현재 총 국내 화물은 1979~1980년 2,165억 톤킬로미터[73]에서 1999~2000년 3,753억 톤킬로미터를 기록하여 지난 20년간 70%이상 증가되었고 연간 성장률은 2.8%에 달하였다. 호주에서의 화물운송은 크게 장거리 벌크화물(광석과 석유, 곡식류 등)과 단거리 비 벌크화물(주로 컨테이너 화물)로 나뉜다. 호주에서의 화물운송수단을 크게 나누면 도로, 철도, 해상 및 항공수송으로 나누는데, 이중 도로수송이 차지하는 비중이 크고, 상대적으로 짧은 거리의 화물을 수송하는데 이용된다.

<그림 2-72> 화물 운송수단의 비중(1999~2000)

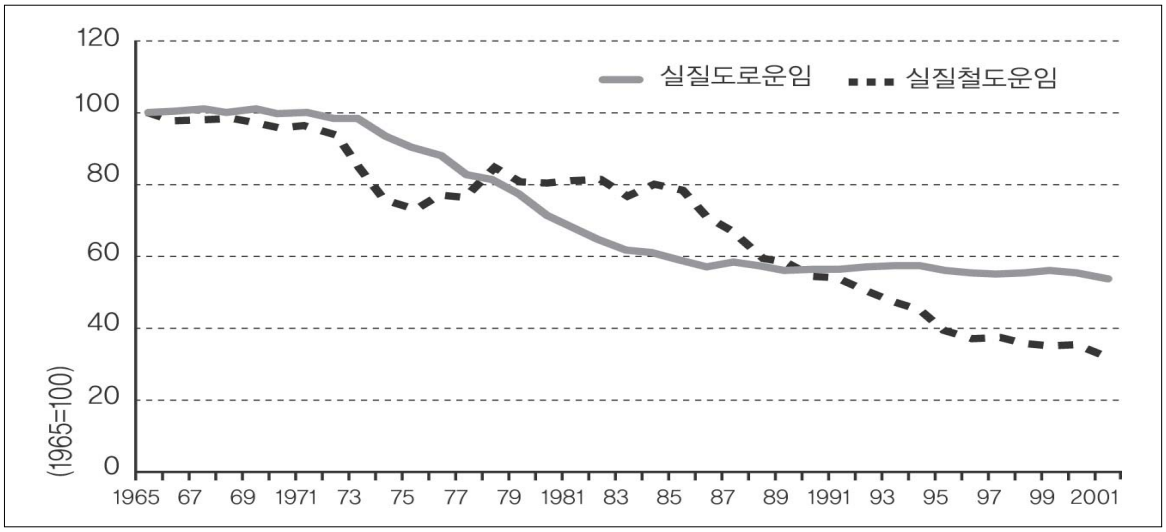


자료 : 호주 교통지역경제청(Bureau of Transport and Regional Economics)

도로수송 중 대략 80%가 100km미만의 거리를 운송하고 있으나, 점차 장거리 벌크화물 운송시장에서도 매력적인 운송수단으로 등장하고 있다. 해상수송은 장거리 건화물과 액화화물 수송수단으로 매우 중요하게 이용되고 있으며, 철도수송은 호주 내 주(state)간 벌크화물의 이동이나, 항만이나 가공단지로 생산물을 운송하는데 주로 사용된다. 특히 철도수송의 경우 장거리 컨테이너 화물의 수송에 경쟁력을 가지고 있어 동-서 철도망(시드니~펄스)의 경우 내륙운송수단의 80%를 차지하고 있다.[74]

72) 'Green Paper : Towards the National Land Transport Plan', Department of Transport and Regional Services(2002)
73) 톤킬로미터는 킬로미터 단위 거리 X 톤수를 의미한다. 즉 100킬로미터의 거리를 25톤의 화물이 움직인 경우는 총 2,500톤킬로미터가 된다.
74) Australian Rail Track Coperation의 2002년도 평가보고서

<그림 2-73> 실질화물운임 : 도로와 철도(1965~2001)



자료 : Bureau of Transport and Regional Economics, 2002

호주경제는 1990년대 4% 이상의 경제성장률을 보여 왔으나, 2000년대 들어 그 성장세가 둔화되고 있다. 그러나 호주 교통지역경제청의 분석에 따르면 컨테이너 화물을 포함한 비 벌크 화물의 운송은 경제성장률보다 약 1.25배 빠른 속도로 성장하고 있는 것으로 나타났으며 이러한 추세가 향후에도 지속될 것으로 전망되고 있다. 일반적으로 비 벌크화물의 성장은 실질화물운임의 하락세에 기인하는 것으로 분석되고 있는데 지난 30년 이상 실질 화물운임은 철도의 경우 약 70%, 도로의 경우 50%정도 감소하였고, 연안운송의 경우 약 40% 감소된 것으로 나타났다.

한편 호주 물류비용의 결과를 살펴보면, 자체 내 수송보다 아웃소싱을 통한 운송비용이 더 높아 전체 운송비용의 약 60%를 차지하고 있으며, 총 물류비용은 수송>저장>재고>관리 순으로 높게 나타났다. 또한 총 물류비용 대비 아웃소싱 물류서비스 비중은 25%, GDP대비 총 물류비용은 22%인 것으로 분석되었다.

<표 2-132> 호주의 물류 비용비교

단위 : 10억달러

	1999~2000	2002~2003
아웃소싱 수송	**33**	**39**
도로	17	20
철도	12	14
해상	3	4
항공	1	1
운송서비스	1	1

호주의 물류 비용비교(계속)

단위 : 10억달러

	1999～2000	2002～2003
자체(in-house) 수송	**23**	**27**
자체 도로운송	17	20
자체 운송서비스	6	7
총 교통비용	**56**	**66**
총 물류비용	**139**	**166**
수송(40%)	56	66
저장(25%)	35	41
재고(20%)	28	33
관리(15%)	21	25
물류 시장	**34**	**41**
아웃소싱 수송	33	39
아웃소싱 저장	1	2
총 물류비용 대비 아웃소싱 물류서비스 비중	25%	25%
GDP	**629**	**754**
GDP 대비 총 물류비용	**22%**	**22%**

(2) 철도운송

1990년대 이전의 철도운송은 낮은 수익성과 비효율성으로 대변되었다. 1999년 생산성위원회(Productivity Commission)의 보고에 따르면 호주의 철도 생산실적은 미국과 캐나다에 비해 각각 63%와 52% 뒤떨어지는 것으로 나타났다.[75] 그러나 1990년 후반에 접어들면서 이러한 격차는 미국과 비교해 50%(1997년 기준), 캐나다와 비교해 35%(1996년 기준)로 줄어들었다. 그러나 철도의 생산성 증가에도 불구하고 도로와 해운과의 경쟁구도는 계속 이어졌다. 현재 호주의 주요 수송수단은 도로, 철도, 해운, 항공 및 파이프라인이며 중남미 및 유럽과 비교해 내륙 수로가 수송시스템 하에서 차지하는 비중은 극히 낮다. 교통수단 가운데 철도와 도로의 경쟁이 가장 치열했다. 호주에서의 총 철도화물수송량은 2001～2002 회계연도 기준으로 총 5억 6,800만 톤으로 총 22억 8,500만 톤의 약 23%를 차지하였고, 순 톤킬로미터(NTK)기준으로는 1억 5,600만 톤으로 총 4억 800만 톤의 25%를 차지하였다.

<표 2-133> 총 국내화물 수송실적(2001～2002)

수송실적	도로	철도	항공	해운	총계
톤(백만톤)	1,664	568	167	52	2,451
순 톤킬로미터	141	156	225	110	632

자료 : 세계은행

75) 'Result of Railway Privatization in Australia and New Zealand', 세계은행(2005)

도로운송의 경우 시장진입제한이 상대적으로 적어 화물운송수단 중 가장 경쟁력이 있는 것으로 평가되고 있다. 특히 화물종류에 따라 상당량의 화물들이 철도로만 운송되도록 규정하였던 규제들이 1965년부터 1995년까지 단계적으로 폐지[76]되면서 도로운송은 단거리 곡물과 석탄화물을 포함한 벌크화물을 수송하게 되었다. 그러나 최근 연안운송 제한이 풀리면서 연안무역에 참여하는 선사들의 진입이 가속화되고, 철도부분에서 민영화가 진전되면서 도로 외 기타운송 분야에서의 경쟁력도 강화되었다. 오늘날에는 도로의 경쟁력이 여전히 높은 가운데 철도운송도 매력적인 운송수단으로 등장하였다. 따라서 도로와 철도는 호주의 내륙운송망을 양분하는 주요 운송수단으로 자리 잡게 되었다.[77]

현재 호주 철도망은 5개 주요 주와 주요 항만을 연결하는 총 8,270km로 구성되어 있으며, 크게 동-서 노선(corridor)과 남-북 노선(corridor)으로 나누어진다.[78] 동-서 노선은 시드니-펄스, 멜버른-아델레이드(Adelaide) 및 멜버른-펄스구간으로 이뤄져있으며, 남-북 노선은 시드니-멜버른, 시드니-브리스번 및 멜버른-브리스번으로 이뤄져있다.

<그림 2-74> 호주 남-북 및 동-서 철도망 지도



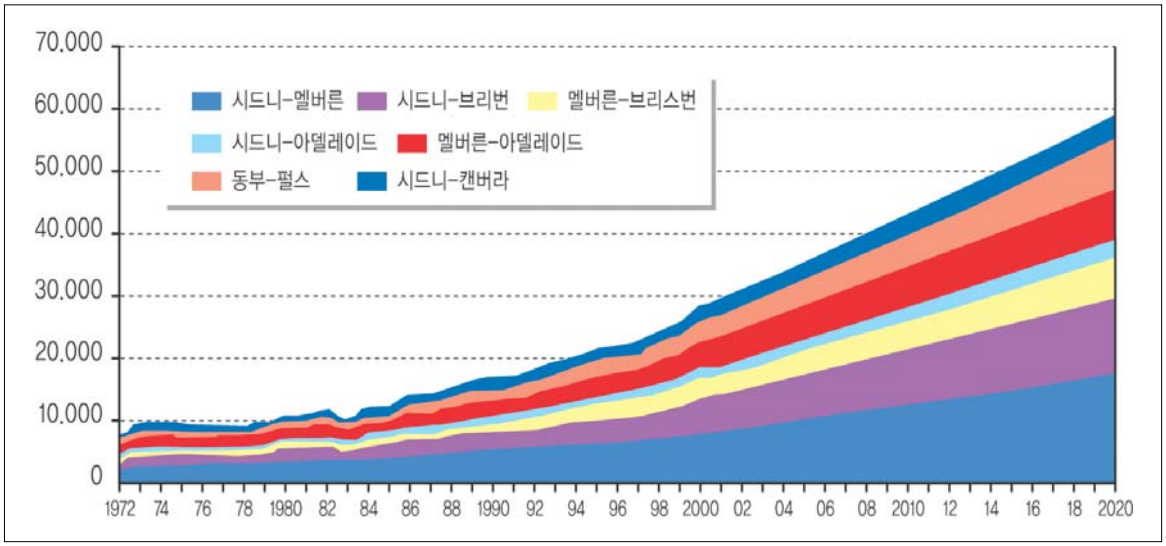
자료 : Booz・Allen&Hamilton보고서(2001)

동-서노선은 동부지역 대도시와 펄스(Perth)를 잇는 철도망으로 주로 장거리 운송에 사용된다. 이에 반해 남-북 노선은 남부지역 주들과 브리스번(Brisbane)을 잇는 철도망으로 주로 단거리 운송에 사용되며 상대적으로 동-서 노선을 운행하는 철도에 비해 속도가 느려 효율성이 떨

76) 일례로 1965년에는 호주남부지역(SA), 1972년에는 뉴사우스웨일즈지역(NSW)에서 단계적으로 폐지되었음
77) 이처럼 호주화물운송과 관련해 철도운송이 차지하는 비중은 증가하였지만 향후 정부의 지원과 인프라 망에 대한 지속적 투자 없이는 이러한 경쟁력을 지속할 수 없다는 것이 중론임.
78) 비 벌크화물의 경우, 시드니와 펄스(Perth)까지 이어지는 동-서 노선이 77%의 점유율로 비 벌크화물 시장을 주도하고 있으나 동부 연안의 경우 비 벌크화물 시장에서 철도는 단지 29%의 점유율을 보임.

어진다는 지적을 받아 왔다. 그러나 최근 멜버른-브리스번을 잇는 철도구간의 개발 등 잠재가능성은 오히려 동-서 노선을 능가할 것이라는 분석이 나오고 있다. BTRE의 2005년 보고서에 따르면 2020년까지 비 벌크화물은 약 3.4% 증가할 것으로 나타났으며, 철도망별 증가율은 시드니-멜버른구간이 2.9%, 멜버른-브리스번 구간이 3.8%까지 대략 1%의 범위 내에서 차이를 보이는 것으로 나타났다.

<그림 2-75> 철도운송 구간별 비 벌크화물의 성장전망



자료 : BTRE

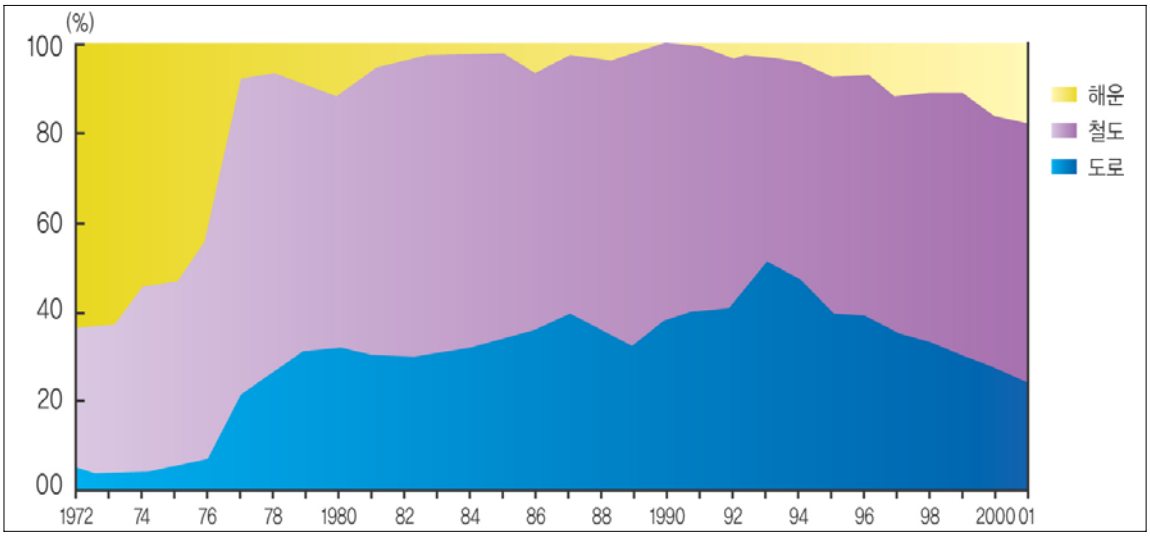
가. 동-서 노선

동-서 노선은 동-서 연안을 잇는 장거리 구간이므로 도로보다는 철도나 연안운송이 더욱 효율적일 수 있다. 따라서 동-서 노선은 도로가 중심이 된 다른 구간에 비해 운송수단이 균형적으로 발전해있다는 특징을 지닌다. 2000~2001 회계연도의 경우 호주의 국내 화물운송은 총 3억 2,010만 톤킬로미터였는데 그중 호주 서부지역의 주 간(Interstate)화물운송은 5,080만 톤킬로미터이었다. 운송수단별 점유율로는 도로가 13.9%, 철도가 22.1%, 해운이 63.6% 및 항공이 0.4%를 차지하였다. 특히 해운의 경우 벌크화물의 주요 운송수단으로 높은 점유율을 보였다. 반면 비 벌크화물의 경우 철도운송이 높은 점유율을 보이는 것으로 나타났다.

한편 동-서 노선을 오가는 복합운송 물동량은 2000년 들어와서 소폭의 상승세를 나타나고 있으며 향후 경제성장에 따른 물동량의 증가를 고려한다면 이러한 상승세는 지속될 것으로 보인다. 그러나 Containerization Intelligence에 따르면 이러한 월별 상승폭은 그리 크지 않은 것으로 분석되었다. 그리고 동-서 노선은 상대적으로 장거리 운송을 요하므로 도로보다는 철도수송의 필요성이 더욱 두드러진다. 특히 동-서 노선의 화물시장에서 철도가 차지하는 비중은

도로에 비해 더욱 높으며 2000년대에 들어서는 90년대와 비교해 그 격차는 더욱 벌어진 상태이다. 또한 비 벌크 화물관련해서는 도로와 철도의 비중차이는 더욱 현격하게 드러난다.

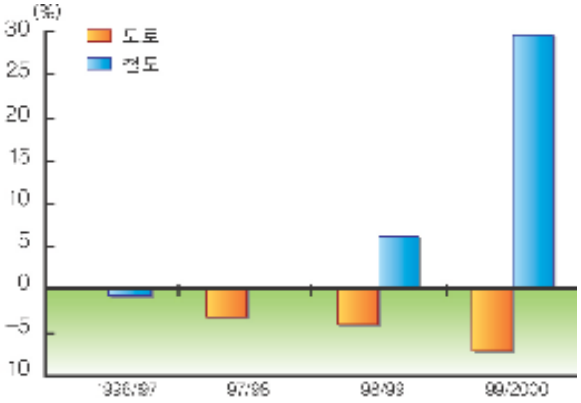
<그림 2-76> 동-서 노선 운송수단별 시장 비중비교



① 시드니-펄스 노선

이 노선에서 시장지분은 1996~1997년 회계연도 기준으로 도로 39%, 철도 54% 및 해운 7%였고, 이 후 1999~2000년에는 도로 28%, 철도 65% 및 해운 7%로 철도의 점유율이 많이 높아졌다. 특히 철도의 성장세를 보면 1996~1997년에는 마이너스 성장을 기록하였으나, 1999~2000년에는 거의 30%에 가까운 성장을 보였다. 쿠타문드라(Cootamundra)-파크스(Parkes)구간의 개발이 이러한 성장의 촉매제로 작용했기 때문이다. 그리고 이러한 성장세는 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다.

<그림 2-77> 시드니-펄스노선 성장률과 점유율



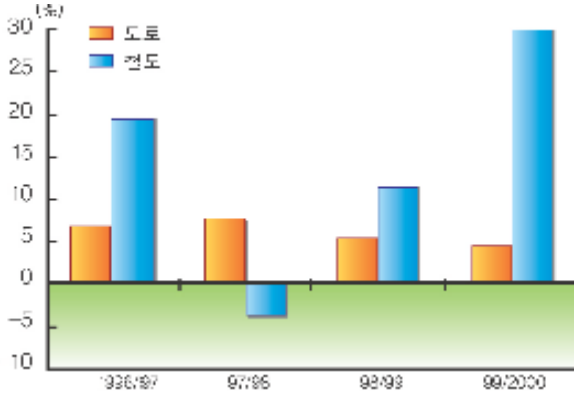
운송수단	점유율(%)			
	96-97	97-98	98-99	99-00
도로	39	38	36	28
철도	54	55	57	65
해운	7	8	8	7

자료 : Interstate Rail Network Audit

② 멜버른-아델레이드 노선

이 노선은 동-서 회랑의 다른 노선에 비해 도로운송수단의 경쟁력이 높은 편이다. 따라서 다른 노선에서 도로가 마이너스 성장률을 보이는 반면, 이 노선에서는 평균 5%안팎의 성장세를 보여주고 있다. 이는 상대적으로 철도의 시장 점유율이 많이 향상할 수 없음을 의미한다. 1995~2000년 기간동안 철도는 평균 18%대의 점유율을 보였던 반면, 도로는 평균 82%대의 점유율을 지속하였다. 그러나 성장률을 보면 철도는 1998~1999 회계연도의 10%안팎의 성장률에서 1999~2000년에는 28%대의 고성장을 기록하였다. 이는 세인트 패트릭(St. Patrick)의 확장에 힘입은 바 크나, 인프라 확장노력에도 불구하고 철도의 점유율이 쉽게 높아지지는 않을 것으로 전망되고 있다.

<그림 2-78> 멜버른-아델레이드 노선 성장률과 점유율

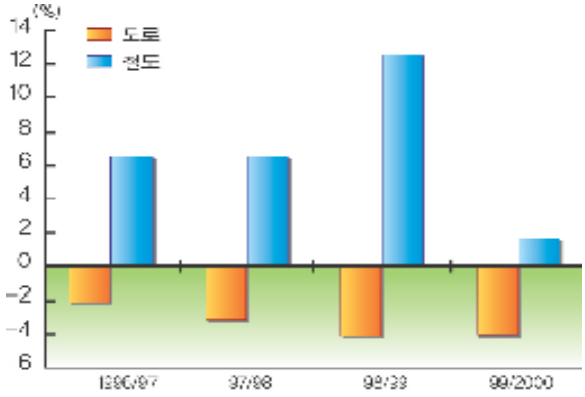


운송수단	점유율(%)			
	96-97	97-98	98-99	99-00
도로	82	83	83	79
철도	18	17	17	21

③ 멜버른-펄스 노선

이 노선은 펄스-칼구어리에(Kalgoorlie)구간의 개발을 통해 환적시간이 많이 단축되어 철도를 이용하는 화주에게 매력적인 노선이다.

<그림 2-79> 멜버른-펄스 노선성장률과 점유율



운송수단	점유율(%)			
	96-97	97-98	98-99	99-00
도로	28	26	23	23
철도	66	68	70	70
해운	6	6	8	8

또한 이 노선을 이용하는 철도운영회사들이 철도서비스를 증가시켜 철도의 운송물동량이 증가한 것으로 나타났다.[79] 그러나 철도의 높은 점유율에도 불구하고 향후 성장세는 크지 않을 것이고 특히 연안운송 물동량이 증가하면서 해운이 강력한 경쟁자로 부상할 것으로 전망되고 있다.

나. 남-북 노선

남-북 노선은 동쪽으로 뉴사우스웨일즈(New South Wales : NSW)해안을 따라 형성된 철도망과 더불어 서쪽으로는 세파르톤(Shepparton), 제릴데리에(Jerilderie), 쿠남블(Coonamble), 부렌(Burren), 군디윈디(Goondiwindi)와 투움바(Toowoomba)를 잇는 지역으로 구성된다. 또한 빅토리아, 뉴 사우스 웨일스와 퀸스랜드 내의 철도망을 포함해 멜버른-브리스번 지역을 오가는 화물 운송로를 포함한다. 이 남-북 노선은 멜버른-시드니-브리즈번을 연결하는 노선으로 이를 서부노선, 연안노선, 중앙노선 및 혼합노선의 4개노선[80]으로 다시 나눌 수 있다.

① 서부노선(Far Western Sub-Corridor)

서부노선은 멜버른과 브리즈번을 연결하는 대략 1,657~1,926km의 구간이며 시드니 지역을 통과하지 않으므로 철도교통 혼잡을 피할 수 있다는 장점이 있다.

<표 2-134> 서부노선

특 징	내 용
구 간	• 멜버른에서 브리즈번을 연결하는 1,657~1,926km의 구간
성장가능성	• 뉴사우스웨일즈~뉴캐슬~브리스번 항만으로 가는 곡물화물의 27%을 운송 • 나라브리(Narrabri)의 면화를 보타니(Botany)항만~브리스번 항만으로 운송 • 인버렐(Inverell) 인근 애쉬포드(Ashford)의 석탄을 브리스번 항만으로 운송 • 투움바(Toowoomba)의 석탄과 곡물을 운송 • 나란데라(Narrandera)~토쿰왈(Tocumwal)노선이 완공되면 남부 뉴사우스웨일즈의 곡물 75만톤 중 30만~40만톤까지를 운송가능하게 됨(기존은 도로이용) • 나란데라(Narrandera)~토쿰왈(Tocumwal)노선이 완공되면 무룸빗지(Murrumbidgee)의 곡물 40만톤이 멜버른에서 보타니 항만으로 운송가능하게 됨
인프라 필요성	• 고위(Gowie)-그랜드체스터(Grandchester)구간건설 • 잉글우드(Inglewood)-투움바(Toowoomba)구간건설을 통한 서부노선의 완성
환 경 제 약	• 희귀종과 연방유산 • 개발 시 홍수가능성이 높음

자료 : North-South Rail Corridor Study 참조하여 한국해양수산개발원 재구성

79) Booz Allen&Hamilton, 'Interstate Rail Network Audit'(2001)

80) 일반적으로 남-북 노선은 시드니-멜버른, 시드니-브리스번 및 멜버른-브리스번노선으로 나눠지나 여기에서는 Ernst&Young의 2006년 보고서가 이 남-북노선을 4개로 다시 세분화해 분석하고 있는 바, 이 보고서의 분류체계를 따르기로 한다. 이 보고서는 멜버른-시드니-브리스번 노선이 향후 증가하는 물량수요를 충분히 충족할 수 있는지를 살펴보고 투자가능성 및 다른 운송수단과의 연계가능성을 검토하고 있다.

이 노선에서의 최단 운행시간은 앨버리(Albury)를 지나는 경우 20.4시간이며 쉐파르톤(Shepparton)을 지나는 경우 21.3시간이다. 이는 도로운송을 통해 멜버른으로부터 브리스번까지 도어-투-도어 배송에 걸리는 시간인 27시간보다 적은 시간이다. 이 구간에서 멜버른에서 쉐파르톤을 지나 브리즈번으로 가는 경우, 이중 적재(double stacking)이 가능하지만, 앨버리를 지나는 경우에는 이중 적재가 어렵다. 이 노선은 멜버른-브리스번의 화물을 운송하는 것과 더불어 남부 퀸즈랜드를 서부지역으로 연결하는 한편 펄스로부터 오는 화물을 동부 연안으로 연결하는 화물운송 또한 담당하고 있다.

② 연안노선(Coastal Sub-Corridor)

연안노선은 Shepparton이나 Albury를 지나 멜버른으로부터 Junee까지 이르는 구간과 시드니를 지나 브리스번을 연결하는 연안노선으로 구성되어 있으며 그 거리는 대략 1,740～1,938Km이다. 현재 2009년을 예정으로 진행중인 ARTC 프로그램의 성공여하에 따라 동 노선의 성장가능성이 판가름날 전망이다.

<표 2-135> 연안노선

특징	내용
구간	• 멜버른과 브리즈번을 연결하는 1,740～1,938Km 구간
성장가능성	• 현재 진행 중인 ARTC 프로그램을 통해 물동량 증가 기대
인프라필요성	• 2009년까지 ARTC 프로그램이 진행 중임(이는 철도노선의 개선 및 시드니 남부 지역의 정체로 인한 신뢰성문제를 해결하기 위한 프로그램임)
환경제약	• 세계유산을 포함한 습지와 희귀종이 많이 분포하고 있음

③ 내륙중앙노선(Central Inland Sub-Corridor)

내륙중앙노선은 Werris Creek-Armidale-Tenterfield의 열차 구간을 포함하는 내륙구간을 지나 멜버른과 브리스번을 연결하는 구간으로 거리는 대략 1,744～1,961km이다. 운송화물은 서부지역과 거의 유사하지만, 북부 뉴사우스웨일즈에서의 면화와 곡물운송량은 서부지역에 못 미친다. 현재 이 노선은 시드니 중심지역의 철도정체를 해결할 수 있는 연안노선의 대안으로 부상중이다.

<표 2-136> 내륙중앙노선

특징	내용
구간	• 멜버른과 브리즈번을 연결하는 1,740～1,938Km 구간
성장가능성	• 서부지역의 화물운송과 거의 유사하지만, 북부 뉴사우스웨일즈에서의 면화와 곡물운송량은 서부지역에 못 미침 • 시드니 중심지역의 철도정체를 해결할 수 있는 연안노선의 대안으로 부상중임
인프라필요성	• 주니(Junee)-스토킨빈갈(Stockinbingal) 구간 • 캄부야 바이패스(Cambooya Bypass)-칼버르트(Calvert) 구간
환경제약	• 희귀종과 자연유산 및 환경을 해칠 수 있는 가능성

④ 혼합노선(Hybrid Sub-Corridor)

혼합노선은 무스웰브룩(Muswellbrook)과 마이트랜드(Maitland)를 지나 멜버른과 브리스번을 연결하는 구간으로 길이는 1,974～2,118km로 4개 노선 중 가장 긴 구간이다. 따라서 이 구간은 다른 구간보다 상대적으로 비용이 더 높은 것으로 분석되고 있다.

<표 2-137> 혼합노선

특징	내용
구간	• 무스웰브룩(Muswellbrook)과 마이트랜드(Maitland)를 지나 멜버른과 브리스번을 연결하는 구간으로 길이는 1,974～2,118km로 4개 노선 중 가장 긴 구간임
성장가능성	• 다른 노선에 비해 상대적으로 높은 비용으로 인해 덜 매력적임
인프라필요성	• 두보(Dubbo)-아카치아 릿지(Acacia Ridge)구간의 재개발 • 웨리스(Werris), 헥스함(Hexham), 노스 타레(North Taree) 및 쿠퍼누크(coopernook)
환경제약	• 타 구간과 유사한 환경제약이 존재함

호주의 철도망과 관련해서 호주철도회사(Australian Rail Track Corporation)감사보고서[81]는 복합운송망에서 철도의 비중을 높이기 위해서는 약 5억 700만 달러의 투자가 요구되며 연안을 따라 형성된 남-북 노선을 위해 3억 9,800만 달러의 투자가 우선 선행되어 한다고 밝혔다.

다. 투자 현황

현재 아시아 경제성장에 따른 원자재 수요가 급증하면서 호주가 주요 수출국으로서의 입지를 강화하고 있다. 호주 통계청에 따르면 2003～2004년 시즌과 비교해 2005～2006년에는 철광석(22.8%), 구리(63.5%), 기초광석(188.3%), 니켈광석(24.8%) 등 원자재의 수출이 급증한 것으로 나타났다. 이는 중국의 경제성장과 일본의 경제회복 등 아시아에서의 수요 급증이 큰 몫을 담당한 것으로 분석되고 있다.

<표 2-138> 호주 서부지역 원자재수출 비교

단위 : 미 백만 달러, %

수출품	2003～2004	2005～2006	변화분		물량증가율 (%)
			증가액	성장률(%)	
철광석	5,216	12,661	7,444	142.7	22.8
구리	57	200	143	249.7	63.5
기초광석	150	397	247	164.3	188.3
니켈광석	608	797	189	31.2	24.8
액화프로판가스	386	669	283	73.3	6.0

자료 : 호주통계청

81) Booz Allen&Hamilton, 'Interstate Rail Network Audit'(2001)

2005～2006년 회계연도를 기준으로 일본(22.9%)이 최대 수입국이었고 그 뒤를 중국(20.5%), 한국(8.6%) 및 인도(6.6%)가 뒤따랐다. 특히 일본, 중국, 미국은 2003～2004 시즌 이래로 순위의 변동이 없었으나, 인도가 4위에서 5위로 한 단계 내려앉았다.

<표 2-139> 주요 수입국 비교(2005～2006)

단위 : 백만달러, %

수입국	대 호주 수입비중	총 금액	주요 수입물품	수입금액 (2003～2004)	수입금액 (2005～2006)	증가액
일본	22.9	10,960	철광석	2,052	3,773	1,721
			원유	475	834	359
중국	20.5	9,815	철광석	1,873	6,685	4,812
			니켈	83	173	90
한국	8.6	4,126	철광석	717	1,263	546
			원유	918	1,365	447
영국	7.1	3,370	비화폐금 (Non-Monetary Gold)	1,227	2,373	1,146
			철광석	103	143	40
인도	6.6	3,138	비화폐금	2,671	2,774	104
			구리광석	8	108	99

자료 : 호주통계청 자료 재구성

10위권 내 국가 중 8개국이 아시아 국가였으며, 4위의 영국과 8위의 미국만이 비아시아 국가로 조사되었다. 주요 수입품목으로서는 철광석이 가장 높은 비중을 차지하고 있었고, 그 외 원유 및 니켈 등도 높은 비중을 차지하고 있었다.

호주정부는 아시아로의 원자재수출이 늘어나면서 2006년부터 5년간 약 400억 달러를 투자해 사회간접자본을 위한 투자를 진행해오고 있다. 이는 중국을 중심으로 한 아시아 국가의 원자재 수입증가로 인해 항만적체문제가 심각해 질 것이며 증가된 원자재 수출품을 항구까지 수송하는데 필요한 도로, 철도 등 내륙운송망도 포화상태에 이르렀다는 분석에 따른 것이다. 이러한 상황에서 최근 호주의 대표적 광업회사와 철도운영사의 투자가 줄을 잇고 있어 인프라 개발에 가속도가 붙었다. 우선 호주서부지역의 철광석 인프라 투자확대에 대해 살펴보면, 호주의 대표적 철광석 생산회사인 BHP사는 현재 철광석 수송을 위해 2개의 노선을 운영중인데, 포트 헤들랜드(Port Hedland)～뉴만(Newman)에 이르는 426km의 노선과 포트 헤들랜드(Port Hedland)～야리에(Yarrie)에 이르는 210km의 노선이 그것이다. 2007년 3월 비에이치피(BHP)사는 총 19억 1,000 달러를 들여 운송망 확장계획을 수립하였으며, 이를 통해 연간 철광석 생산량을 1억 5,500만 톤까지 늘릴 계획이다.

BHP와 함께 세계광물시장을 주도해 나가고 있는 리오 틴토(Rio Tinto)그룹 산하의 철도 운

영사인 필바라 아이언(Pilbara Iron)사는 10개의 광산을 두 항만(케이프 램버트와 댐피어)과 연결하는 총 1,100km의 노선을 현재 운영 중에 있다. 향후 연간 1억 3,000만 톤으로 철광석 생산량을 증가시킬 계획을 가지고 현재 제너럴 일렉트릭(GE)사에 10대의 디젤기관차를 주문한 상태이다. 특히 주문에 들어간 디젤기관차는 친환경적이면서 연료효율성도 뛰어난 것으로 알려져 관련업계의 관심을 끌고 있다. 한편 제 3위의 광물업체인 포르테스크 메탈스 그룹(Fortescue Metals Group)은 중국과 자금조달협정을 맺어 광산 및 항만을 개발할 계획을 세우고 있다. Fortescue Metals Group사는 총 15억 7천만 달러를 투자해 클라우드 브레이크(Cloud Break)에 광산을 건설하고, 여기서 생산된 철광석을 포트 허들랜드로 연결하는 260km의 수송망을 건설하는 것을 골자로 하고 있다.

한편 호주 동부지역에서는 석탄을 운송을 위한 철도운송망 건설투자가 진행 중이다. 호주 석탄업체들은 현재 아시아로의 석탄 수출 증가추세를 고려했을 때, 연간 석탄수송량이 현재의 9,500만 톤에서 2011년까지 1억 4,000만 톤으로 증가할 것이라고 전망하고 있다. 호주철도회사(Australian Rail Track Corporation : ARTC)는 수송물량을 늘이기 위해 5년에 걸쳐 약 3억 1,300만 달러 투자계획을 시행중이다. ARTC는 현재 정부로부터 남동부 뉴사우스웨일스의 헌터밸리(Hunter Valley) 석탄 수송망을 60년 동안 임대 운영중이며 2005～2006 회계연도에 총 8,490만 톤의 석탄을 헌터밸리에서 뉴캐슬 터미널로 운송하였다. ARTC와 더불어 헌터밸리 석탄운송을 책임지고 있는 PN(Pacific National)사는 110대의 화차(wagon)와 9대의 기관차를 GE를 통해 주문한 상태이다. 이와 함께 호주 유일의 국영철도회사로 남아있는 QR(Queensland Rail) 역시 경쟁에서 밀리지 않기 위해 투자를 아끼지 않고 있다. QR은 2005～2006년에 총 1억 6,200만 톤의 석탄을 수송하여 세계 제1의 석탄운송회사의 명성을 쌓아가고 있다. 현재 블랙워터(Blackwater)와 군엘라(Goonyella)라 명명된 2개의 석탄 운송망을 운영하고 있는데, 전자는 석탄을 글래드스톤(Gladstone) 항으로 운송하며, 후자는 헤이포트(Hay Point)항과 다림플베이(Dalrymple Bay)항으로 운송하는 네트워크이다. 한편 QR의 수송 망 투자 계획에서 주목할 점은 신규 전기기관차(electric locomotive)의 구입보다는 기존의 전기기관차의 역량을 향상시키는데 그 초점이 맞춰져 있다는데 있다.

⑶ 도로망

도로는 호주 내 가장 대표적 운송수단이다. 1999～2000 회계연도의 경우 총 14억 톤의 화물이 호주 도로망을 통해 운송되었다. 그리고 도로화물서비스의 발전은 향후에도 지속되어 2015년까지 80%이상의 성장률을 기록할 것으로 전망되고 있다[82]. 전통적으로 도로망은 중소운송회사가 주축을 이뤄왔으나, 오늘날 인수 및 합병을 통해 대기업 중심으로 재편되고 있다. 그

82) 이는 호주정부(BTRE)의 전망이지만, 향후 민영화를 통한 철도의 발전을 간과하였으며, 현재의 도로인프라에 대한 지속적인 투자 없이는 목표성장률은 달성될 수 없다는 비판이 있다.

러나 호주에서 철도, 항공 및 해운을 통한 운송이 불가능한 지역에서 유일한 운송수단이 트럭이었기 때문에 지역을 바탕으로 영업을 수행하고 있는 기존 트럭 운영사의 합병은 지방경제에 적지 않은 영향을 주기도 하였다.

호주의 내륙 도로운송망을 위한 투자기금이나 경영방식은 호주 내륙정책을 위한 핵심으로 인식되고 있으며 도로, 철도 등 운송수단별로 상이한 양상을 보이고 있다. 일반적으로 도로운송망의 책임은 1991년에 제정된 정부간 도로 기금 협약(Inter-governmental Road Funding Agreement)에 따라 연방정부, 주정부 및 지방정부 등이 담당하고 있다. 이 협약에 따르면 연방정부는 18,500km에 이르는 국가고속도로망(National Highway System :NHS)의 건설과 유지를 전적으로 책임지고 있으며, 주정부와 지방정부는 도시와 지방 간선도로의 개발, 유지 및 운영을 책임지고 있다. 그리고 지방정부는 지방 도로망에 대한 1차적 책임을 진다.

<표 2-140> 호주 운송모드별 책임주체

	도로			철도		항만	복합운송 터미널
	국도	간선도로	지방도	주(state)간 철도	지선 (branch)		
계획주체	주정부/ 연방정부	주정부/ 민간	지방정부	연방정부/ARTC[83]/주정부/민간	주정부 /민간	주정부 /민간	주정부 /지방정부 /민간
기금주체	연방정부	주정부/ 연방정부/ 민간	지방정부/ 연방정부/ 주정부	연방정부/ARTC/주정부/ 민간	주정부 /민간	주정부 /민간	주정부 /지방정부/ 민간

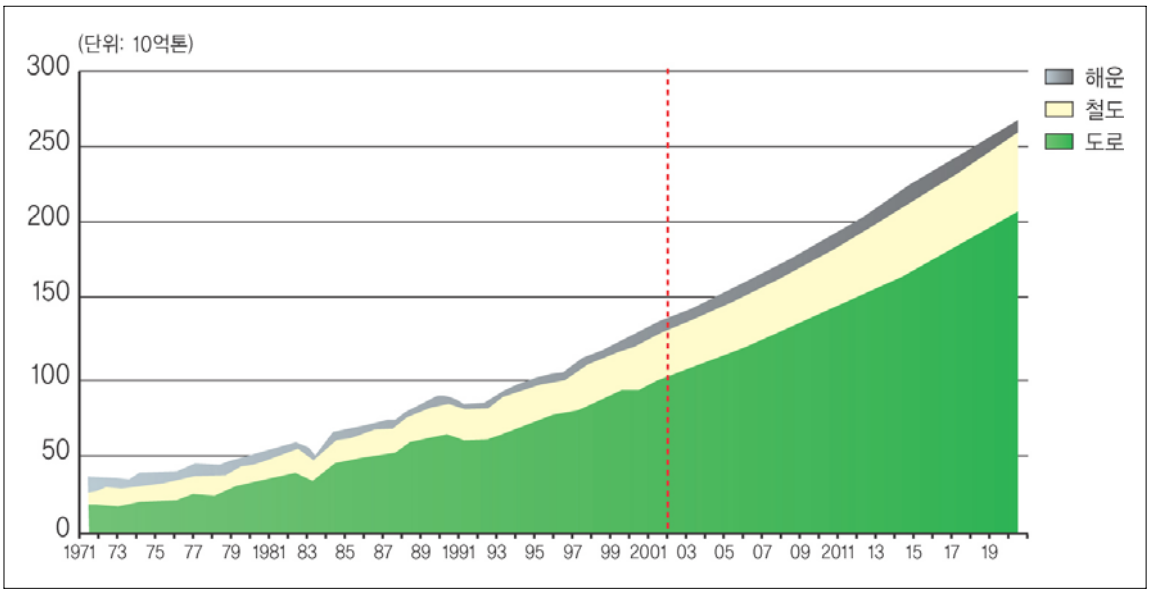
호주의 고속도로망은 최초에 브리스번(Brisbane), 케언즈(Cairns), 호바트(Hobart) 및 부르니(Burnie)를 잇는 고속도로와 더불어 주와 지방정부의 수도를 연결하는 주요 도로망의 역할을 하기위해 1974년에 설립되었다. 그 당시 총길이는 16,300km였다. 이후 1992년에 멜버른과 브리스번, 시드니와 아델레이드 간 내륙도로망이 새롭게 건설되는 등 확장공사를 거쳐 현재 도로망의 길이는 18,500km에 달한다. 주와 지방정부는 연방정부의 권한을 위임받아 NHS의 개발계획, 건설 및 보수 등의 책임을 지며 고속도로망 개발 시에는 연방정부로부터 기금을 받아 진행할 수 있도록 계획서를 연방정부에 제출한다. NHS를 위해 연방정부가 투자한 총액은 지난 30년 동안 150억 달러를 초과하였다.

한편 현재 예상되는 화물량은 1999~2000년의 3,733억 톤킬로미터에서 2020년에는 6,485억 톤킬로미터로 거의 2배 이상 증가할 것으로 예상되고 있다. 벌크화물의 경우 광물 수출의 증가세와 더불어 향후에도 지속적으로 증가할 것으로 예상되는데, 이러한 벌크화물의 대부분은 철도

83) Australian Rail Track Corporation으로 호주 내 최대 철도운영회사를 일컫는다.

로 수송된다. 비 벌크화물의 경우는 주로 도로교통에 의존하는데 도로교통 망을 이용하는 총 비 벌크화물은 2020년까지 연간 4.3%의 증가율을 기록할 것으로 분석되고 있다. 이 중 주(state)간 도로수송의 경우 이보다 약 0.8%가 높은 5.1%의 증가율을 보일 것으로 전망되고 있다.

<그림 2-80> 운송모드별 총 비 벌크화물의 수송량



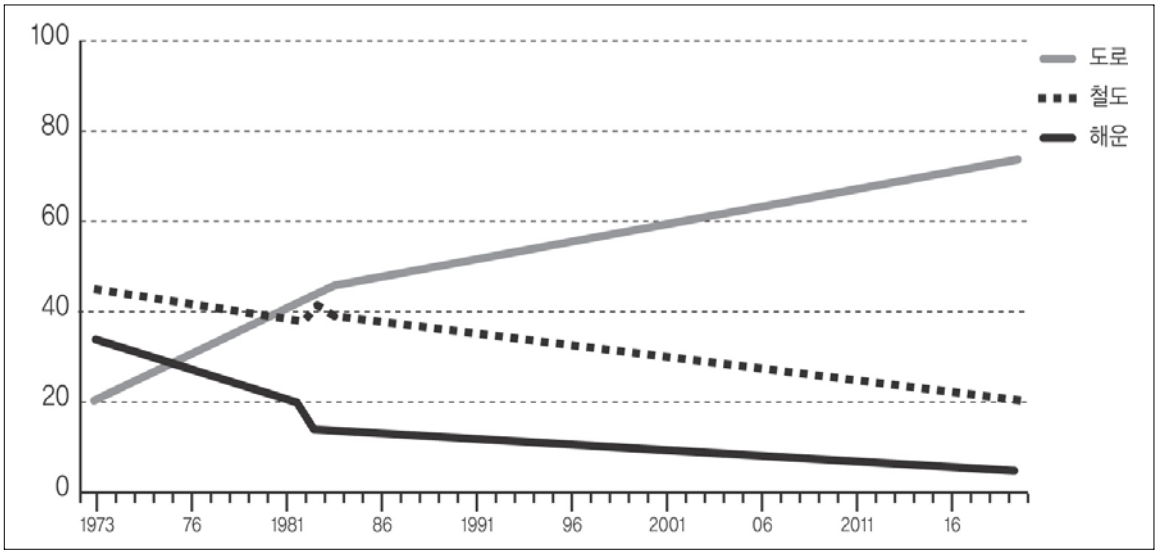
또한 2010년 이후 비 벌크화물의 수송은 60%이상이 도로교통에 의존할 것으로 나타났으며, 이러한 격차는 더욱 벌어져 2020년에 이르면 총 수송의 80%이상이 도로를 통해 운송될 것으로 전망되고 있다. 그러나 이러한 전망에 대해 전문가들은 철도운송의 중요한 경쟁력을 간과하고 있다고 반론을 제기하면서 그 예로 최근 주요 도시 항만들이 철도를 통한 화물의 운송을 점차 늘리고 있으며, 컨테이너 화물을 포함한 비 벌크 화물의 수송을 위해 기존의 철도망의 확장 개발 투자가 증가할 것이라는 사실을 꼽고 있다.[84] 그렇다 하더라도 비 벌크화물의 수송과 관련해 도로망의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다. 이는 호주에서 도로망이 도어-투-도어(door-to-door)배송에 가장 적합하며 화물 운임이나 배송 시간과 관련해서 여전히 철도에 비해 경쟁력이 높기 때문이다.

트럭의 경우는 호주 내에서 주로 도심지역과 주요 주 및 지역간 도로망에서 효율적인 운송수단으로 인식되고 있다. 특히 비 벌크 화물의 경우 도심의 도로망에서 경상업용차량(light commercial vehicles : LVCs)의 비중이 높다. LVC의 경우 2000년의 174만대에서 2020년에는 300만대가 넘어설 것으로 예상되고 있으며, 운송거리를 기준으로 2000년의 약 300억 킬로미터

84) Drewry에 따르면 2006년 호주에서 처리된 총 물동량은 500만 TEU가 넘었으며, 호주 최대항만인 멜버른의 경우 약 36%의 증가율을 기록하면서 2010~2011년에는 220만 TEU이상을 취급할 것으로 전망되며, 시드니 항만의 경우 같은 기간에 170만 TEU이상을 처리할 것으로 전망되고 있다.

에서 2020년에는 500억 킬로미터를 넘어설 것으로 예상되고 있다. 이러한 증가세는 도시와 주변지역을 연결하는 화물운송의 적시배송(just-in-time)이 중요하게 대두되고 있으며 특히 전자상거래의 발달로 인해 소량의 화물배송이 증가하였기 때문이다.

<그림 2-81> 비 벌크화물의 운송모드별 수송추이



(4) 3PL

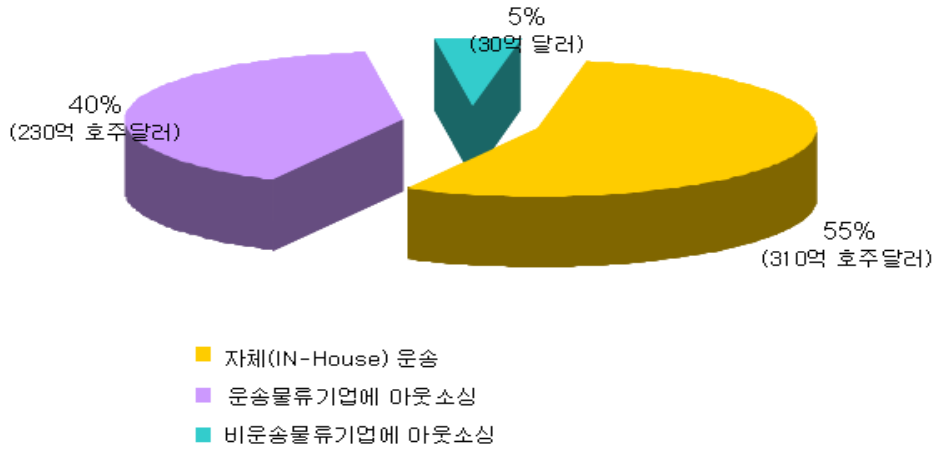
유럽의 3PL시장과 비교해 호주의 3PL시장은 아직 시장규모가 협소하다고 평가된다. 이는 EU의 물류비용이 호주의 물류비용보다 훨씬 낮다는 데서 입증된다.[85] 호주 내 운송물류비용은 약 570억 호주달러의 가치를 지니고 있는 것으로 평가되고 있으며 이 수치는 1999~2000년 호주 GDP의 9.2%에 해당하는 것[86]으로 나타나고 있다. 한편 호주교통지역경제청(Bureau of Transport and Regional Economics : BTRE)에 따르면 자체 내 물류 운송비용은 약 310억 달러로 총 물류비용의 40%를 차지하며 나머지는 모두 외주(outsourcing)물류기업을 통한 운송비용(260억 달러)이다.

---

85) 'Market Power and Logistics Chains : An Integrated Logistics Network Discussion Paper', Strategic design + Development Pty Ltd.(2004. 09)

86) BTRE의 분석에 따르면 GDP의 11%는 도매업과 소매업, 12%는 제조업, 12%는 광업, 건설업이 차지하고 있는데, 특히 건설업(5.9%), 소매업(5.2%), 교육(4.4%) 및 관광업(4.5%)와 비교해서 물류비용은 GDP에서 상당히 많은 비중을 차지한다고 볼 수 있다. 참고로 미국의 경우는 2001년 총 GDP가 약 10조 2,100억 달러였는데, 이중 물류비용이 2000년 1조 30억 달러에서 2001년 9,700억 달러로 감소하긴 했지만, GDP의 약 9.5%를 차지하고 있다. 여기서 총비용의 63%가 운송관련 물류비용으로 사용되었으며, 재고비용이 25%, 창고운영비용이 8%, 그리고, 나머지 4%정도가 물류행정과 관련된 비용이었다. EU의 경우는 물류시장 가치가 GDP의 약 8%에 해당하는 7,100억 유로였으며 이 중 약 3,200억 유로가 외주 물류기업을 통한 운송비용이었다.

<그림 2-82> 호주 운송물류비용



호주 물류산업과 관련해서 중소물류기업의 경우 국내시장에 집중하고 있는 반면, 국제적 물류기업의 경우 M&A를 통해 물류산업의 부가가치를 높이기 위한 다층적 전략을 선택하고 있다. 그 결과로 기본적인 시장구조는 파편화되어 있으나, 상층부로 갈수록 집중화되어있는 모습을 보이고 있다. 현재 호주에서 물류산업에서의 아웃소싱 중요성이 점차 확대되고 있는데 호주의 약 2/3에 해당하는 화주들이 향후에도 아웃소싱 물류서비스를 증가시킬 것이라고 보고 있다. 이는 타 지역과 마찬가지로 제조업체들이 그들의 운영비용을 줄이고, 수산물과 같은 1차생산물의 리드타임(lead time)을 줄일 수 있을뿐더러, 생산성을 높일 수 있는 주요 경영수단으로 3PL을 염두에 두고 있기 때문이다. 현재 호주에서 물류업체들의 대부분이 호주국적의 법인이지만, P&O, EGL과 같은 해외물류업체도 진출해 있다.

<표 2-141> 호주 내 상위 11개 물류서비스업체

물류업체	2002년도 총 수익(백만호주달러)
Australia Post	3,971
Toll Logistics Australia Pty Ltd	2,603
P&O Australia Limited	1,405
Linfox Proprietary Limited	1,300
Patrick Corporation Limited	875
TNT Australia Pty Limited	742
John Swire & Sons Pty Limited	274
K&S Corporation Limited	267
Star Track	245
Exel(Australia)Pty Ltd(Group)	178
DHL	157

자료 : "Characteristics, Strategies and Trends for 3PL/4PL in Australia", ALPHA Research Consortium (2004, 3)

4) 호주 내륙운송망의 과제

(1) 환경문제

개발과 환경의 이슈는 '지속가능한 개발(sustainable development)' 및 '인류의 공동유산(common heritage of mankind)의 개념이 등장한 이래 지구촌의 첨예한 대립을 야기시키는 화두 중 하나이다. 호주의 경우 고유한 천연자연환경과 문화유산으로 인해 철도나 도로망 개발 시 이러한 환경문제가 해결해야 할 핵심문제로 떠오르고 있다. 앞서 분석한 남-북 철도노선의 경우, 개발에 있어 서부노선은 21개의 주요 환경보호대상(1개의 연방문화유산과 20종의 희귀생물), 내륙중앙노선은 33개의 주요 환경보호대상(국립공원 1곳, 연방문화유산 11개 및 21종의 희귀생물), 연안노선은 102개의 주요 환경보호대상(국립공원 5곳, 중요습지 2곳, 세계유산지역 1곳, 연방유산 10개 및 84종의 희귀생물), 혼합노선은 4곳의 주요 환경보호대상지역을 고려해야 한다.[87] 하지만 환경과 관련해서 연방과 주정부간 법률체제가 정비되지 않은 것이 문제로 지적되고 있다. 이는 인프라 투자가 지속되고 있는 가운데 개발이 환경이슈에 발이 묶이는 사태를 야기시킬 수 있는 부분이다. 따라서 법률체제 재정비와 환경영향평가를 위한 시스템마련을 통해 지속가능한 인프라 망 투자 및 개발이 이뤄지도록 노력해야 한다.

(2) 심각한 도로정체 문제

현재 호주는 대도시를 중심으로 도로와 철도(특히 시드니)에서 심각한 정체문제를 겪고 있다. 특히 도로에서의 정체는 이를 이용하는 운송업체 및 화주의 물류비용을 증가시키는 요인으로 다가오고 있다. 호주 교통경제청(Bureau of Transport Economics)에 따르면 2015년이 되면 6개 주요 대도시에서의 도로정체가 야기시키는 손실비용이 297억 호주달러에 이를 것으로 전망되고 있다. 조사대상 6개 대도시 가운데 브리스번이 93억 호주달러로 가장 많으며, 그 다음으로 시드니가 88억 호주달러의 손실비용을 기록할 것으로 예측하였다. 그러나 1995년도 이후 10년간 평균증가율은 캔버라(30%), 브리스번(25.7%), 펄스(21.7%), 멜버른(19.6%), 아델레이드(8.75%)와 시드니(4.7%)순으로 추정된다.

<표 2-142> 도로교통정체의 비용

단위 : 10억, %

정체비용	시드니	멜버른	브리스번	아델레이드	펄스	캔버라	총계
1995년	6.0	2.7	2.6	0.8	0.6	0.05	12.8
2015년	8.8	8.0	9.3	1.5	1.9	0.2	29.7
평균증가율	4.7	19.6	25.7	8.75	21.7	30.0	13.2

자료 : 호주 교통경제청

87) North-South Rail Corridor Study Executive Report, Ernst & Young(2006. 06)

(3) 지속적 인프라 투자 필요성

향후 2020년까지 수송물량이 2배 늘어날 것이라는 전망이 우세한 가운데, 주를 연결하는 고속도로망의 인프라 투자 필요성이 증가하고 있다. 특히 세계경제성장에 원자재 공급 망 확보가 국가들의 시급한 과제로 떠오르면서 호주 인프라 망의 확대 노력은 가속화되고 있다. 한편 호주 교통통신경제청(Bureau of Transport and Communications Economics)의 분석에 따르면 2000～2020년까지 고속도로의 95%를 차지하는 비도시구간(non-urban)에 약 168억 달러의 투자가 필요할 것으로 보았다. 반면 도시구간은 5%정도를 차지하고 있지만, 실제로 km당 투자액은 비도시구간을 능가하는 것으로 나타나고 있다. 한 예로 시드니 서부지역의 39km를 개발하는데 드는 비용은 6년 동안 약 15억 달러가 드는 것으로 조사되었다. 따라서 향후 경제성장 및 원자재수출증가를 뒷받침하기 위해 고속도로 전 구간에 걸친 투자가 필요하고, 이에 필요한 투자자금을 모으는 작업이 과제로 남겨졌다.

철도의 경우도 마찬가지다. Booz Allen&Hamilton보고서에 따르면 주를 잇는 복합운송 수단 중에서 철도의 점유율을 높이기 위해서는 약 5억 700만 달러가 필요한 것으로 분석되었다. 이 가운데 동부해안을 따라 형성된 남-북 노선에 우선 3억 9,800달러가 필요한 것으로 나타났다.[88] 이에 따라 ARTC와 연방정부는 뉴사우스웨일즈(NSW) 정부와 주를 연결하는 노선에 대한 60년 임대협상이 완료 되는대로 5년 동안 8억 7,000만 달러를 투자할 것이라는 계획을 밝혔다. 오늘날에는 민간자본을 중심으로 호주서부지역의 철광석 인프라 투자확대 및 호주 동부지역에서는 석탄을 운송하기위한 철도운송망 건설을 위한 투자가 가속화되고 있다.

2) 뉴질랜드의 내륙물류

(1) 개요

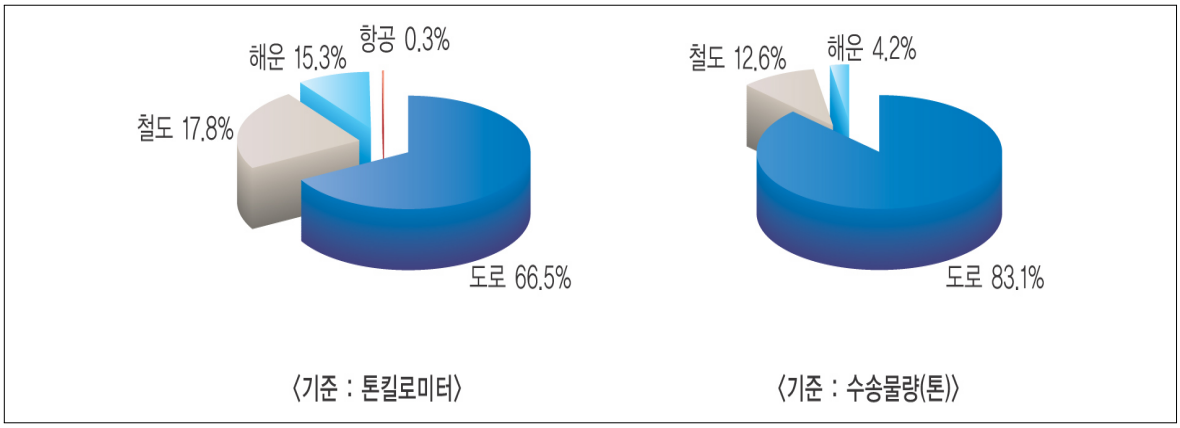
호주물류환경에 있어서 가장 큰 영향을 미치는 것은 지리적 요소이다. 특히 뉴질랜드가 쿡해협(cook strait)을 사이로 분절된 두 섬으로 구성되어 있어서 각 섬이 독자적인 도로망과 철도망을 보유하고 있다. 그리고 이러한 도로망과 철도망은 국적선사와 해외선사의 연안수송서비스와 열차페리를 통해 전체 뉴질랜드 철도망과 도로망으로 연결되어 있다.

뉴질랜드에서의 주된 내륙운송 수단은 도로, 철도, 연안운송, 항공과 파이프라인으로 나눠볼 수 있다. 이 중 파이프라인은 가스와 원유를 정유제품을 운송하는데 주로 사용되며 특히 마르스덴 포인트(Marsden Point)에서 생산되는 정유제품의 1/3을 운송하는 마르스덴 포인트～오클랜드 파이프라인과 마우이(Maui)～NGC간 장거리 가스운송파이프라인이 중요하다. 2002

88) Booz Allen&Hamilton, ‘Interstate Rail Network Audit’(2001). 이는 호주 연방철도회사인 ARTC가 후원한 것임

넌 톤킬로미터 기준으로 도로(66.5%)>철도(17.8)>해운(15.3%)>항공(0.3%)의 점유율을 보였으며, 수송물량 기준으로는 도로(83.1%)>철도(12.6%)>해운(4.2)의 점유율을 보여 도로운송이 가장 보편적인 내륙 운송수단인 것을 알 수 있다.

<그림 2-83> 수송수단 별 점유율(2002년 기준)



자료 : 뉴질랜드 교통부

<표 2-143> 도로 및 철도의 화물운송(2002)

단위 : 백만 톤

주요운송화물	도로운송	철도운송	총계
통나무	18.8	3.6	22.4
우유	13.0	0.8	13.7
축산품	1.1	0	1.1
가공목(Sawn Timber)	3.8	0.1	3.8
석유제품	1.5	0	1.5
화학비료	1.9	0.2	2.1
석탄	1.1	2.7	3.8
목재류	2.0	1.4	3.3
농산물	3.1	0.2	3.4
시멘트	1.2	-	1.2
광물	0.4	0.1	0.6
양모	0.3	0.2	0.5
유제품	-	1.0	1.0
금속제품	0.3	0.3	0.6
육류	1.0	0.5	1.5
기타	1.6	2.5	4.2
합계	**51.1**	**13.6**	**64.7**

주: -는 미통계부분
자료 : Land Transport New Zealand Research Report(2005)

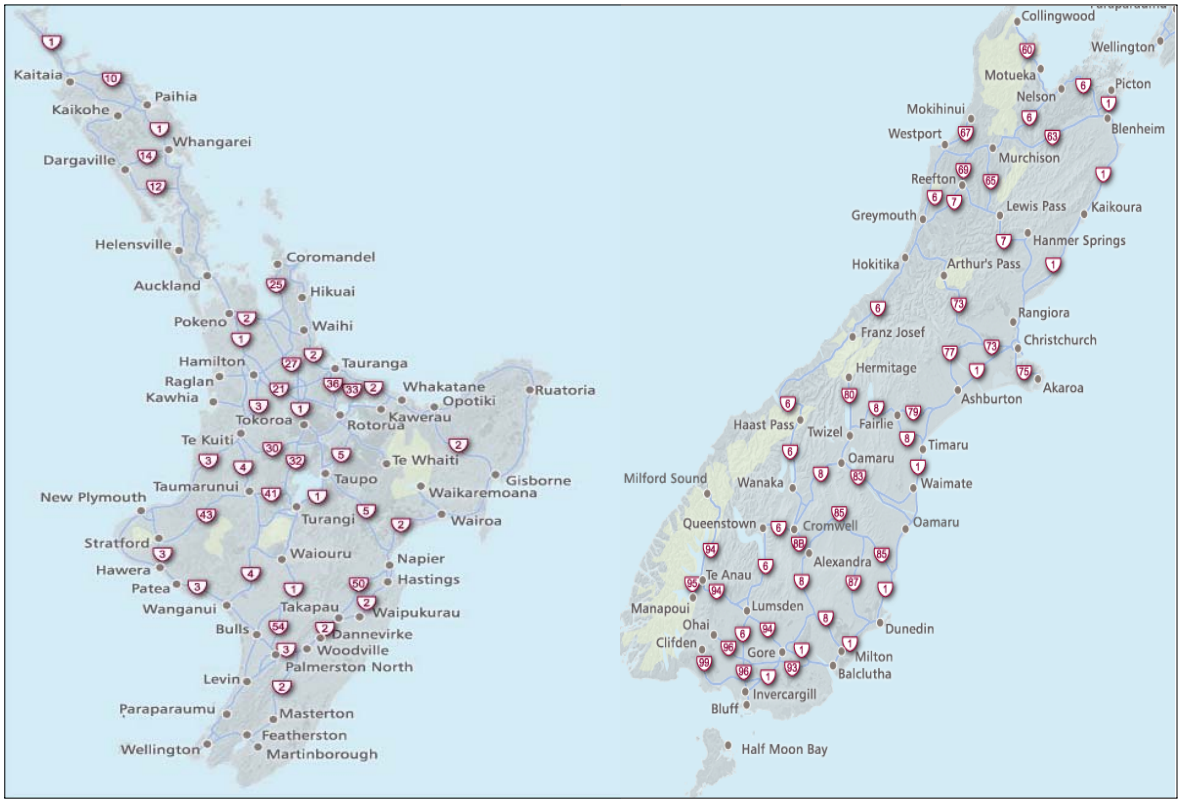
한편 2002년 기준으로 도로와 철도를 통해 운송된 화물을 살펴보면 통나무, 우유, 석유제품, 석탄, 가공목재류 등이 많은 비중을 차지하였으며 상대적으로 광물, 양모, 유제품은 낮은 비중

을 차지하였다. 그리고 조사된 주요화물에서 도로의 운송 량이 5,110만 톤으로 철도의 1,360만 톤보다 약 4.1배 많은 것으로 나타났다.

(2) 도로운송

도로운송은 앞서 언급한 바와 같이 뉴질랜드에서 가장 빈번하게 이용되는 운송수단이다. 타 국가에서와 마찬가지로 주로 단거리 화물운송에 사용되지만 1만 700km의 국가고속도로망을 중심으로 장거리 운송에도 경쟁력을 가지고 있다. 또한 철도나 연안수송과 달리 수요자에게 도어-투-도어(Door-to-Door)운송이 가능하다는 것도 화주에게 매력적인 요소이다. 1983년 이래로 철도와의 직접적인 경쟁을 제약해왔던 규제가 풀리면서 도로운송은 급속히 성장하기 시작하였다. 그러나 현재 5대 이하의 차량을 소유한 소(小)운송회사에 의한 운영이 전체 운송회사의 80%인데 이는 규제가 존재하였던 시기의 평균 87%와 비교해 큰 차이를 보이지 않는다. 그리고 이러한 소규모의 회사들은 큰 회사와의 계약을 통해 서비스를 제공하므로 도로운송시스템은 다층적 계약구조를 통해 운영된다고 볼 수 있다. 2004년 호주교통기술연구소(Transport Engineering Reserch NZ : TERNZ)의 평가에 따르면 2003년 한 해 동안 화물운송은 194억 5,000만 톤킬로미터였으며 이는 1999년 157억 8,200만 톤킬로미터에 비해 약 23%증가한 것이다.

<그림 2-84> 뉴질랜드 도로망 지도



자료 : 인터넷 자료

2006년 6월 기준으로 뉴질랜드 도로망에 대해 살펴보면 뉴질랜드 총 고속도로 길이는 북쪽 섬 약 5,974km와 남쪽 섬 약 4,921km로 총 1만 894.7km이다. 이 중 포장도로는 북쪽 섬 5,917km, 남쪽 섬 4,921km로 총 1만 837.9km이다. 그리고 포장율은 전체 약 99.5%(북쪽 섬 : 99%, 남쪽섬 100%)에 달하고 있다. 지역도로의 경우 총 길이는 도시지역 약 1만 7,046km, 비도시지역 약 6만 5,519km이다. 이 중 도시지역은 북쪽 섬이 1만 1,898km로서 남쪽 섬의 5,148km보다 약 2배정도 길고 포장율도 98.7%로 남쪽 섬의 95.1%보다 높다. 이에 반해 비도시지역은 북쪽 섬이 3만 5,208km로서 남쪽 섬의 3만 310km와 비교해 큰 차이는 보이지 않으나 포장율은 59.1%로 남쪽 섬의 40.8%보다 훨씬 높다. 따라서 포장율의 경우 두 섬 지역 모두 도시지역이 비도시지역보다 월등히 높은 것을 알 수 있다. 마지막으로 뉴질랜드 총 도로망의 길이는 북쪽 섬 5만 3,079km, 남쪽 섬 4만 380km로 총 9만 3,459km이며 이 중 포장도로망 길이는 6만 648km이고 포장율은 64.9%이다.

<표 2-144> 뉴질랜드 도로망(2006년 6월 기준)

단위 : km

지역	고속도로		지역 도로				합계	
	전체	포장도로	도시지역		비도시지역		전체	포장도로
			전체	포장도로	총길이	포장도로		
노스랜드	750.1	732.3	547.9	434.0	5,260.9	1,650.3	6,558.9	2,876.6
오클랜드	326.9	326.2	4,188.5	4,163.6	3,559.3	2,421.4	8,074.7	6,911.2
와이카토	1,728.8	1,728.8	1,746.7	1,726.6	6,825.1	4,914.3	10,300.6	8,369.7
베이 오브 플렌티	745.0	745.0	1,065.9	1,061.7	2,759.8	1,862.5	4,606.7	,3669.2
기스본	330.9	330.9	229.3	215.6	1,623.7	564.1	2,183.9	110.6
호크스 베이	505.7	484.5	686.7	638.7	3,426.4	1,971.4	4,618.8	3,139.6
타라나키	391.3	374.2	478.7	476.1	2,994.7	2,296.4	3,864.7	3,146.7
마나와투/왕가누이	959.1	959.0	1,122.9	1,096.3	6,670.9	3,804.3	8,752.9	5,859.6
웰링턴	235.9	235.9	1,831.4	1,822.7	2,051.0	1,318.7	4,118.3	3,382.3
북쪽 섬 합계	**5,973.7**	**5,916.8**	**11,898.0**	**11,745.3**	**35,207.8**	**20,803.4**	**53,079.5**	**38,465.5**
말보로/넬슨/타스만	644.7	644.7	547.4	541.5	2,926.0	1,463.3	4,118.1	2,649.5
캔터버리	1,326.6	1,326.6	2,403.3	2,344.4	11,824.5	5,542.2	15,554.4	,9213.2
웨스트 코스트	871.4	871.4	270.8	244.5	1,650.4	818.3	2,792.6	1,934.2
오타고	1,300.8	1,300.8	1,313.9	1,210.0	7,909.2	2,331.7	10,523.9	4,842.5
사우스랜드	777.5	777.5	606.6	552.3	5,835.6	2,203.2	7,219.7	3,533.0
카탐 아일랜드	-	-	6.4	5.7	165.2	5.3	171.6	11.0
남쪽 섬 합계	**4,921.0**	**4,921.0**	**5,148.4**	**4,898.4**	**30,310.9**	**12,364.0**	**40,380.3**	**22,183.4**
뉴질랜드 전체	**10,894.7**	**10,837.9**	**17,046.4**	**16,643.7**	**65,518.7**	**33,167.4**	**93459.8**	**60,648.9**

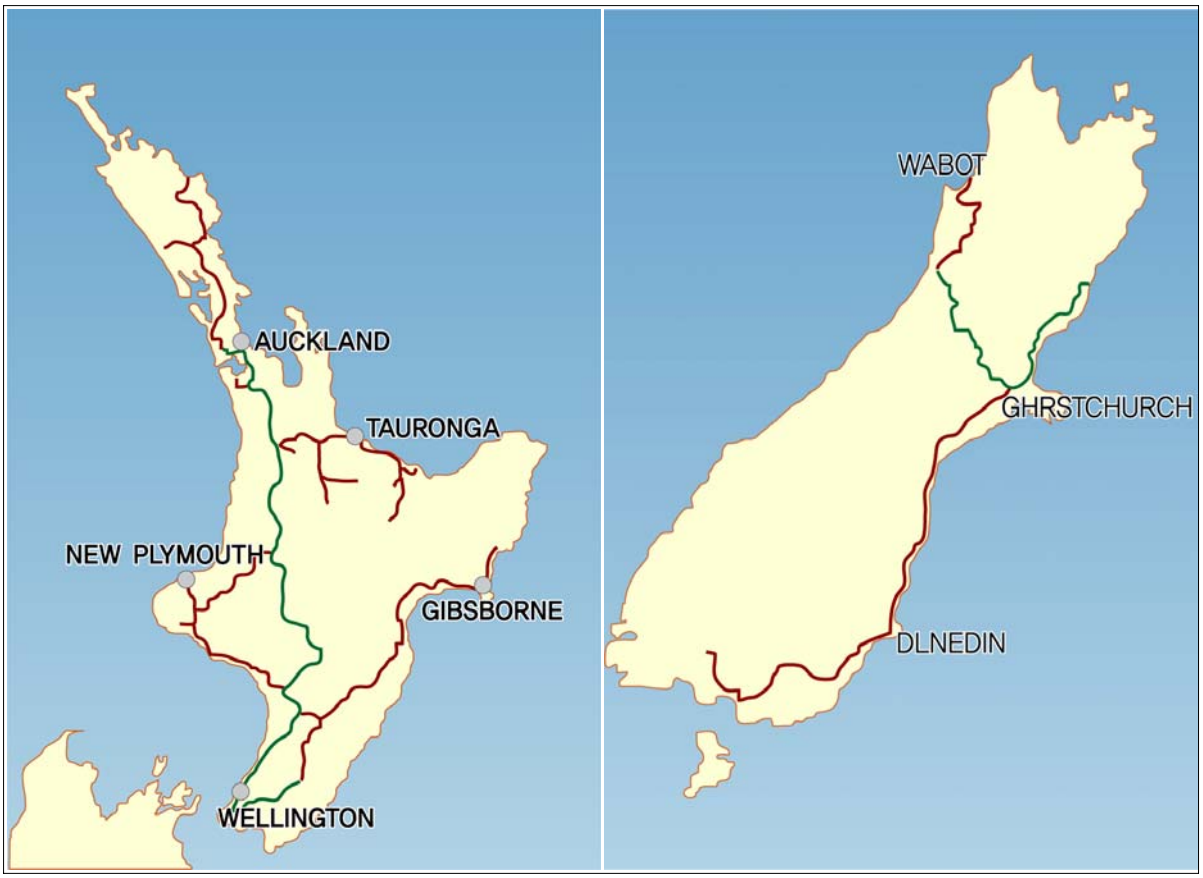
자료 : Land Transport New Zealand Network Statistics

(3) 철도운송

가. 현황

철도는 톤킬로미터 기준으로 약 18%의 점유율을 보이고 있다. 철도의 길이는 노스랜드(Northland)의 오티리아(Otiria)에서부터 사우스랜드(Southland)의 블러프(Bluff)까지 이어지는 약 3,898km이다. 주요 철도는 오클랜드에서 출발해 해밀턴, 팔머스톤 노스(Palmerstone North), 웰링턴, 크리스트처치(Christchurch)와 더니든(Dunedin)을 지나 인버카길(Invercargill)로 이어지는 구간이다. 그리고 웰링턴과 픽톤(Picton)간 양 섬을 열차페리가 연결하고 있다.

<그림 2-85> 뉴질랜드 주요 철도 망



자료 : National Rail Strategy to 2015

2003년 이전까지 뉴질랜드의 철도 망과 이를 이용하는 화물은 트랜즈레일(Tranzrail)[89]이라는 철도회사가 관리하여왔으나 재정압박에 놓이자 2003년 호주 물류회사인 톨 홀딩스(Toll Holdings)가 이를 인수하였다. 인수의 조건으로 철도 인프라 망(예 철로, 신호기 및 인력 등)은

89) 초기에는 뉴질랜드 레일이라는 국영회사로 출발하였으나 이후 민영화되면서 트랜즈레일이라고 개명하였음

2004년 중순에 다시 정부[90]로 소유권이 이전되었다. 그리고 정부는 2001년 오클랜드 철도망을 구매하였고 2004년에는 국영철도망의 잔여부분을 구매하면서 국익차원에서 뉴질랜드 철도망을 운영할 수 있는 기반을 마련하였다. 한편 톨 홀딩스사는 트랜즈레일을 인수한 후 톨 뉴질랜드(Toll NZ)로 회사이름을 바꾸고 2070년까지 뉴질랜드의 모든 화물운송을 비롯하여 장거리 여객운송 및 웰링턴 도시철도 서비스를 제공할 수 있는 권리를 가지게 되었다. Toll NZ는 2003년 기준으로 232대의 기관차(locomotives)와 4048대의 화차를 보유하였으며 1,480만 톤(38억 5,300만 톤킬로미터)을 운송하였다. 이는 1990년 27억 3,500만 톤킬로미터에 비해 약 41% 증가한 것으로 탈규제와 민영화가 일익을 담당한 것으로 분석된다. 이외 오클랜드 도시철도(여객운송)은 오클랜드 지역교통청과의 계약을 통해 코넥스 뉴질랜드(Connex New Zealand)가 맡고 있다. 에너지효율보존청(Energy Efficency Conservation Authority : EECA)에 따르면 전체 화물운송은 362억 톤킬로미터였는데 이중 도로 64%, 연안운송 25% 및 철도 11%를 차지하였다. 이를 내륙운송 기준으로 살펴보면 철도가 39억 톤킬로미터로 약 14%의 점유율을 차지하였고 이 중 Toll NZ가 1,480만 톤을 운송하였다.

나. 향후 정책

뉴질랜드 교통정책(New Zwaland Transport Strategy : NZTS)을 토대로 뉴질랜드 교통부는 2015년까지의 장기적인 철도정책(National Rail Strategy)을 수립하였다. 최근 철도 인프라에 대한 투자의 증가, 뉴질랜드의 경제성장 및 오클랜드와 웰링턴에서의 철도정체의 증가 등이 정부가 장기적 철도정책을 내놓게 된 배경이다. 이 철도정책은 경제발전지원, 철도 및 승객안전의 확보, 철도접근성확보, 공공건전성확보 및 지속적 환경보호의 5가지 목표로 진행되고 있다. 국가철도전략은 향후 10년간의 철도발전을 모색하고 있으며 화물(특히 컨테이너와 벌크화물)의 운송과 도시여객운송 분야에서 목표와 우선순위 등을 정하고 있다.

<표 2-145> 2015년 뉴질랜드 철도계획

목표	우선순위	주요 내용
경제발전지원	• 국가 철도망 향상 • 철도를 통한 지역개발촉진 • 운송수단 중 철도점유율 확보 • 철도운송망의 최적이용	- 철도망의 정부구매 - 기존 철도 망 지속적 관리 - 철도망 개발에 정부차원에서 2억 달러 투자 - 철도망 개발가능성 조사 - ONTRACK의 효율적 운영 - 철도와 다른 교통망과의 통합모색 - 운송시스템의 가격체계를 고려해서 운송모드별 비용조정

90) ONTRACK로 알려진 뉴질랜드 국영철도회사(New Zealand Railways Corporation)로 소유권이 이전되었음

2015년 뉴질랜드 철도계획(계속)

목표	우선순위	주요 내용
철도 및 승객 안전 확보	• 철도시스템 개발을 통한 인적・물적 안전 확보	- 철도안전시스템 강화 (Railways Act 2005 근거) - 철도안전정책의 수립 - 철도안전을 위해 정부의 효율적 개입모색 - 철도이용자의 안전 및 철도보안의 향상모색
철도접근성확보	• 공공운송망의 일부로서 승객 이용률 향상	- 도시철도 여객서비스와 인프라 구축을 위해 재정적 펀드의 마련 - 사회비용과 운송모드별 이점 등을 운송시스템 가격체계에 잘 반영할 수 있도록 시스템마련
공공건전성확보	• 철도로 인한 공공건전성확보를 위해 운송계획과 의사결정에 동 의제 확보	- 지속가능한 개발이라는 맥락에서 운송수단 간 전환을 모색 - 사회비용과 운송모드별 이점 등을 운송시스템 가격체계에 잘 반영할 수 있도록 시스템마련 - 오클랜드 도시철도망의 전기화(electrification) 검토
지속적 환경보호	• 에너지효율성을 높이고 환경적으로 지속발전 가능한 철도시스템구축	- 가능한 지역부터 도로에서 철도로의 전환모색 - 사회비용과 운송모드별 이점 등을 운송시스템 가격체계에 잘 반영할 수 있도록 시스템마련 - 서비스 통합을 장려

자료 : National Rail Strategy to 2015

(4) 연안운송

연안운송은 톤킬로미터 기준으로 운송수단 중 대략 15%의 비중을 차지하고 있다. 연안수송의 종류로는 섬을 연결하는 열차페리, 민간 벌크화물운송 및 공공연안운송의 3가지가 있다. 2005년 뉴질랜드 교통부 자료에 따르면 2003년에 연안운송물량은 열차페리를 제외하고 약 32억 톤킬로미터에 해당하는 490만 톤을 기록하였다. 그러나 수송량은 1990년의 48억 톤킬로미터와 비교해서 50%가 감소하였다. 이와 더불어 뉴질랜드 국적선사가 운영하는 선박의 수도 최근 감소하고 있어 연안운송이 과거에 비해 쇠퇴하고 있는 분위기다. 남북을 연결하는 열차페리서비스의 경우 인터아일랜드 라인(Interisland Line)과 자회사가 40년 동안 주로 웰링턴과 픽톤을 연결하는 연안운송시장을 독점해왔다. 이 회사는 1992년 이래로 웰링턴과 픽톤 및 넬슨을 운행하는 3척의 선박을 운영하고 있으며 2003년에는 여객운송으로 사업을 확장해 2척의 여객선을 운영하고 있다.

연안수송을 통해 운송되는 주요 화물은 정유제품, 시멘트, 석탄과 가스이며. 이들 중 정유제품은 열차페리화물을 제외한 화물 가운데 절반이상을 차지하고 있다. 그리고 실버 퍼른 해운(Silver Fern Shipping)사가 마스덴 포인트(Marsden Point)정유소로부터 10개 지역항만까지 두

척의 전용선박을 통해 정유제품을 운송하고 있다. 시멘트의 경우는 골든 베이(Golden Bay)사가 운영하는 한척의 선박이 황거레이(Whangarei) 인근의 포트랜드로부터 시멘트를 운송하고 있으며, 다른 두 척은 뉴질랜드 홀심(Holcim)사가 웨스트포트 시멘트 공장에서 생산되는 시멘트를 운송하고 있다. 한편 석탄은 사우스 아일랜드 서부연안으로부터 뉴 플리머스(New Plymouth), 리틀턴(Lyttelton) 및 포틀랜드의 시멘트 공장단지까지 운송되고 있으며, LPG가스는 주로 해외선사의 선박에 의해 운송된다.

연안운송서비스를 제공하는 주요 국적선사로서 뉴질랜드의 퍼시피카 해운(Pacifica Shipping)과 스트레이트 해운(Strait Shipping)이 있다. 현재 이들은 컨테이너화물 및 혼재화물(break-bulk)에 있어서 연안운송시장에서 15%를 차지하고 있는 국제해운선사와 경쟁구도 하에 놓여있다. 이전에는 연안운송에 대한 국제관행을 따라 오직 국내선사에게만 연안운송을 허용해왔었는데 1995년 이후부터 이러한 규제를 풀었다. 이를 통해 뉴질랜드에서 활동하는 국제선박에게 국내항만 간 화물을 운송하는데 있어 국내선사와의 경쟁을 허용하게 된 것이다. 특히 오늘날 국제선사는 남-북 노선에서 경쟁을 강화하고 있다. 이를 위해 북쪽항만에서 수입품을 내려놓고 남쪽항만에서 수출품을 다시 싣는 과정에서 북에서 남으로 이동하면서 연안화물을 운송하는 형태를 띠고 있다. 따라서 뉴질랜드의 퍼시피카 해운이나 스트레이트 해운은 국제선사와의 운임경쟁에서 밀려났으며 현재는 2003년과 비교해 서비스운항노선이나 선박의 수가 감소한 상태이다.

4. 대양주의 에너지 물류

1) 대양주 에너지 물류현황 및 특징

호주 및 뉴질랜드로 구성되는 대양주(Australasia)지역은 석유 0.43%, 천연가스 1.6%, 석탄 8.7% 등 에너지 자원 부존량이 전 세계에서 차지하는 비중을 고려할 때 석탄 및 천연가스를 중심으로 상대적으로 풍부한 에너지자원 부국에 해당한다.

특히 호주의 경우 전세계 추정 석탄 매장량의 8.6%를 부존자원으로 확보하고 있어 엄청난 에너지자원 부국으로 평가되고 있으며, 연간 에너지자원 수출 물동량이 석탄 1억 5,00만 톤 및 천연가스 180억 입방미터에 이르는 천연가스에 이르는 물류 수요를 창출하고 있다. 더욱이 석탄 수출을 위한 전용 항만 등 호주의 에너지물류 기반시설 부족 현상이 세계 석탄시장 및 벌크선 해운시장에 대한 심각한 장애요인으로 작용하고 있음을 고려할 때, 이를 적극적으로 개선하기 위한 투자 및 개발 수요가 존재하고 있는 것으로 판단된다.

단기적으로 호주에 대한 물류시설 투자 및 개발이 추진될 것으로 가정할 경우 이에 대한 적극적인 참여를 통해 에너지자원을 확보하기 위한 국가적 차원의 집중적인 노력이 필요하다.

해외에서의 에너지 및 광물자원 확보에 적극적이고 지속적인 노력을 아끼지 않고 있는 중국 및 일본을 포함한 주요 선진국들과의 경쟁을 피할 수 없음을 고려할 때 장기적 비전과 함께 지속적인 외교적 노력과 적극적인 투자전략이 병행될 수 있어야 한다.

대양주지역의 국제 에너지 물류체계가 장거리 해상수송에 의존할 수 밖에 없음을 고려할 때, 해운산업을 중요한 국가 물류체계의 중요한 부분으로 인식하고 국내 물류기업을 글로벌 종합물류기업으로 육성 및 발전시키기 위한 정책을 추진하고 있으며, 에너지의 해외의존도가 극히 높은 우리나라로서는 이 지역에 대한 적극적인 투자 및 개발 참여가 요구된다.

(1) 원유 물동량

대양주 지역은 원유 매장량이 세계 전체의 0.43%인 52억 배럴로 추정되는 등 면적에 비해 크게 미진한 수준이다. 개별국가 차원에서도 국토면적이 매우 넓은 호주가 42억 배럴의 원유 매장량으로 세계 전체에 대한 비중이 0.35%에 불과하며, 뉴질랜드를 포함한 주변국을 포함한 경우에도 대양주 전체의 비중은 0.43%에 불과하다.

그 결과 대양주 지역은 석유에너지와 관련하여 에너지자원 부국으로서 지위를 누릴 수 있는 가능성은 희박한 실정이며, 현재의 생산 및 소비성향을 고려할 때 오히려 상당기간 석유에너지 수입국으로 남아 있을 가능성이 크다.

<표 2-146> 대양주 지역 주요국의 원유 매장량 현황

구 분		1986년말	1996년말	2005년말	2006년말		
		10억배럴	10억배럴	10억배럴	10억톤	10억배럴	세계비중
대양주	Australia	3.2	3.9	4.2	0.5	4.2	0.35%
	기타 아시아태평양	0.7	1.2	1.0	0.1	1.0	0.08%
	합 계	3.9	5.1	5.2	0.6	5.2	0.43%
세계 전체		877.4	1,049.0	1,209.5	164.5	1,208.2	100.0%

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

주변의 도서 국가를 포함한 대양주 지역 전체의 원유 생산규모는 2006년에 일일 76만 배럴 수준으로 세계 전체의 0.9%에 해당하며, 따라서 석유에너지 부존자원이 상대적으로 빠르게 감소하고 있는 것으로 추정된다. 개별 국가로는 호주가 2006년에 일일 54만 배럴을 생산하여 역내 최대의 원유 생산국이며, 뉴질랜드를 포함한 나머지가 일일 22만 배럴 수준으로 규모가 크지 않다.

한편 대양주 지역 원유 소비량은 2006년 일일 163만 배럴로 전세계의 1.9%를 차지했으며, 자체 생산량을 크게 웃돌았다. 호주의 경우에 일일 34만 배럴 규모의 석유에너지 수입수요가

발생한 것으로 볼 수 있으며, 원유의 생산실적이 미미함 뉴질랜드도 일일 16만 배럴 규모의 소비가 유지되고 있어서 에너지자원과 관련하여 상당부분 수입에 의존하는 것으로 분석된다.

<표 2-147> 대양주 지역 주요국의 원유 생산량 추이

단위 : 천배럴/일, %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					생산량	증가율	세계비중
대양주	Australia	593	619	554	544	-2.1	0.6
	기타 아시아태평양	126	245	197	215	8.0	0.3
	합 계	719	864	751	759	1.1	0.9
세계 전체		60,463	69,931	81,250	81,663	0.4	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

이와 같은 분석으로 대양주지역이 특히 석유 에너지자원의 적극적인 탐사 및 개발에 의해 자체적으로 수요를 충당하기보다는 해외로부터의 수입에 의하여 석유에너지 수요를 충당하고 있으며, 비교적 여유가 있는 천연가스 및 석탄 에너지 개발 및 수출을 통하여 이를 보충하는 전략을 추진하고 있다는 판단이 가능하다. 여유가 있는 자원을 우선적으로 개발하여 경제적 안정을 기하고 부족한 자원은 경제성을 고려하여 순차적으로 개발한다는 정책이 전략적으로 고려되고 있는 것이다.

<표 2-148> 대양주 지역 주요국의 원유 소비량 추이

단위 : 천배럴/일, %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					소비량	증가율	세계비중
대양주	Australia	612	794	848	886	4.5	1.0
	New Zealand	88	127	154	156	1.6	0.2
	기타 아시아태평양	238	352	571	584	2.0	0.7
	합 계	938	1,273	1,573	1,626	3.4	1.9
세계 전체		61,163	71,489	83,080	83,719	0.7	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

이와 같은 호주 및 뉴질랜드 원유 생산 및 소비량을 비교할 때 대양주 지역은 전반적으로 석유에너지 수입 수요가 발생하고 있는 것으로 분석되며, 전체적으로 석유류 수입이 수출을 크게 상회하는 등 석유에너지 분야에서 수입물류가 집중적으로 발생하고 있다.

호주 및 뉴질랜드를 포함한 대양주 지역 전체 석유류 대외교역 물동량은, 2006년에 원유의 경우 2006년 일일 수출 13만 2,000 배럴 및 수입 50만 4,000 배럴로 순수입 규모가 일일 37만 2,000 배럴에 이르렀으며, 정제된 석유제품도 일일 수출 8만 6,000 배럴 및 수입 29만 1,000

배럴로 일일 20만 5,000 배럴 규모의 순수입이 이루어진 것으로 추정된다. 이에 따라 대양주 지역의 경우 전체적으로는 평균적으로 일일 21만 8,000 배럴 규모의 수출물류와 79만 5,000 배럴의 수입물류가 발생한 것으로 분석된다.

<표 2-149> 대양주지역의 2006년 석유류 수출입 물동량 현황

단위 : 천배럴/일, %

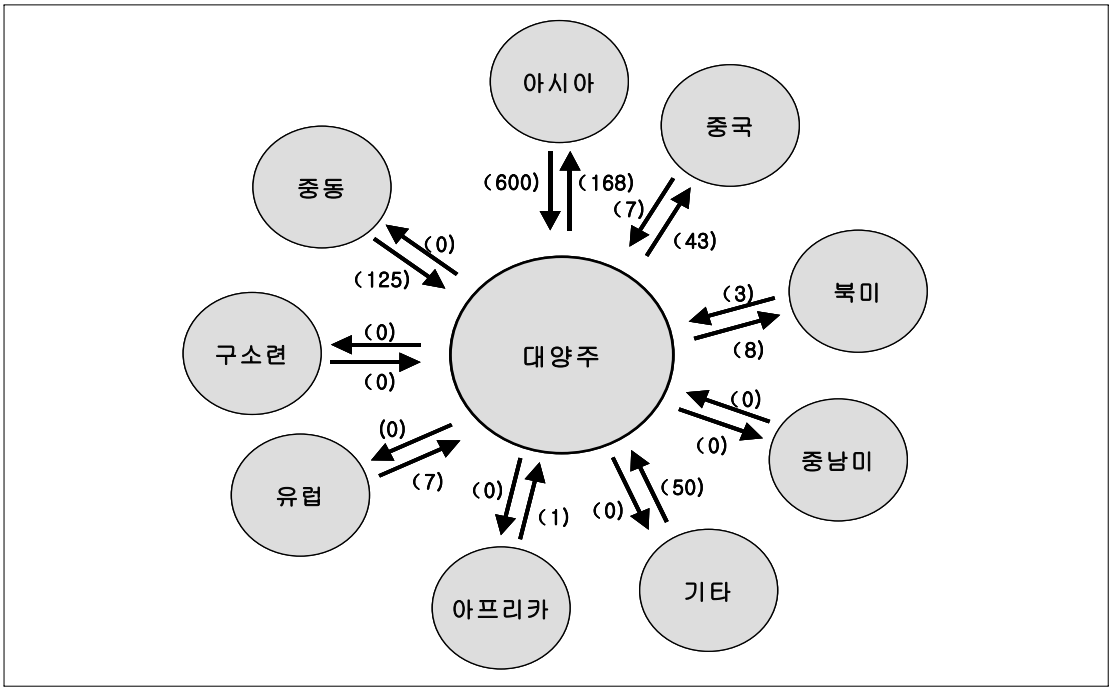
구 분	수 입				수 출			
	원유		석유제품		원유		석유제품	
	수입량	세계비중	수입량	세계비중	수출량	세계비중	수출량	세계비중
대양주 전체	504	1.3	291	2.1	132	0.3	86	0.6
세계 전체	38,810	100.0	13,751	100.0	38,810	100.0	13,751	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

이와 같은 대양주 지역의 석유류 물류체계도 전세계를 기준으로 볼 때 그 비중이 그다지 큰 것은 아니며, 역내 국가간의 다양한 소규모 교역 및 물류를 제외하고는 역외물류로서 중동 및 아시아 지역과의 물류체계가 핵심이다. 동남아 및 중동 지역의 주요 산유국으로부터 원유 및 석유제품 수입을 중심으로 한 에너지 물류체계가 구축되어 있는 것이다.

<그림 2-86> 2006년 대양주 지역의 석유류 수출입 물류체계 현황

단위 : 만배럴/일



주 : 유럽 및 아시아는 각각 구소련 및 중국의 물량을 제외한 수치임.
자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

(2) 천연가스 물동량

호주를 포함한 대양주 지역의 2006년 말까지 확인된 천연가스 매장량은 약 2조 9,500억 입방미터로 세계 전체의 약 1.6%에 해당한다. 호주가 세계 전체의 1.4%에 해당하는 2조 6,100억 입방미터로 역내 최대의 천연가스 자원보유국이며, 이는 개별국가의 차원에서 볼 때 그다지 작은 규모는 아니다. 특히 호주 및 뉴질랜드의 산업구조와 인구 등을 고려할 경우 이와 같은 천연가스 자원 부존량은 이용규모를 고려할 때 사용가능 기간이 60～70년에 이르러 아프리카 및 중동지역의 주요 산유국을 제외 하고는 거의 유일하게 세계 평균치를 상회하는 수준이다. 따라서 대양주 지역에서 천연가스와 관련한 에너지 물류체계는 향우에도 장기적으로 유지될 전망이다.

<표 2-150> 대양주 지역 주요국 천연가스 매장량 현황

단위 : 조입방미터(cbm), %

구 분		1986년말	1996년말	2005년말	2006년말	
		추정량	추정량	추정량	추정량	세계비중
대양주	Australia	0.89	1.37	2.61	2.61	1.4
	기타 아시아태평양	0.23	0.40	0.34	0.34	0.2
	합 계	1.12	1.77	2.95	2.95	1.6
세계 전체		107.67	147.89	180.20	181.46	100.0

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

대양주지역의 천연가스 생산량 및 소비량을 비교하면, 2006년 대양주 지역 전체의 생산량이 497억 입방미터로 소비량 444억 입방미터를 상회하여 역외로의 수출 및 비축여력은 있었던 것으로 분석된다. 이 같은 대양주지역의 천연가스 생산량 및 소비량은 세계 전체의 1.7% 및 1.5%로 부존량의 규모와 큰 차이가 없으며, 국제물류의 규모는 크지 않은 것으로 예상된다.

천연가스 생산량에 있어서는 2006년에 호주가 389억 입방미터로 역내에서는 최대 생산국인 것으로 나타났으며, 뉴질랜드는 39억 입방미터를 기록했다. 소비량에 있어서는 2006년 호주가 286억 입방미터 및 뉴질랜드가 37억 입방미터를 기록하여 자체적인 수요를 충족시킨 것으로 분석되며, 특히 호주의 경우에는 최소한 약 100억 입방미터의 수출여력을 확보한 것으로 분석되었다.

이에 따라 큰 규모는 아니지만 대양주 지역은 천연가스와 관련하여 일정 수준의 수출물류 체계를 구축하고 있으며, 역내 국가들의 경제 및 산업발전 수준을 고려할 때 그 규모는 향후에도 상당기간에 걸쳐 큰 변화 없이 유지될 전망이다.

<표 2-151> 대양주 지역 주요국의 천연가스 생산량 추이

단위 : 10억입방미터(cbm), %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					생산량	증가율	세계비중
대양주	Australia	14.7	29.8	37.1	38.9	4.7	1.4
	New Zealand	4.0	4.9	3.8	3.9	2.2	0.1
	기타 아시아태평양	6.3	3.6	7.3	6.9	-5.4	0.2
	합 계	25	38.3	48.2	49.7	3.1	1.7
세계 전체		1,713.6	2,227.9	2,779.8	2,865.3	3.0	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-152> 대양주 지역 주요국의 천연가스 소비량 추이

단위 : 10억입방미터(cbm), %

구 분		1986년	1996년	2005년	2006년		
					소비량	증가율	세계비중
대양주	Australia	14.9	20.7	27.7	28.6	3.4	1.0
	New Zealand	4.0	4.7	3.5	3.7	6.4	0.1
	기타 아시아태평양	3.1	3.8	11.4	12.1	6.3	0.4
	합 계	22.0	29.2	42.6	44.4	4.2	1.5
세계 전체		1,681.7	2,247.8	2,780.3	2,850.8	2.5	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

대양주지역의 천연가스 물동량은 역내국가 간의 교역보다는 호주의 잉여 생산량을 역외로 수출하는 차원에서 발생하고 있다. 이와 같은 호주 등의 천연가스 수출은 주로 에너지자원에 대한 대외의존도가 높은 아시아권 주요국을 대상으로 이루어지고 있으며, 호주의 천연가스 수출 대상국에는, 기존의 일본, 대만, 우리나라에 중국과 인도가 가세하여 치열하게 경쟁하는 상황으로 발전하고 있다.

2006년 호주의 천연가스 수출 물동량은 총 180억 입방미터에 이른다. 이는 호주의 천연가스 잉여 생산량을 크게 상회하는 것이다. 이에 따라 호주가 양질의 천연가스를 자동차 연료 및 가정용으로 대량으로 수출하고 있으며, 발전 및 산업용 수요는 상당부분 수입에 의존한다는 분석이다.

이에 따라 호주는 중동 및 동남아의 주요 산유국으로부터 70~80억 입방미터의 천연가스를 수입하고 있는 것으로 추정되며, 180억 입방미터에 달하는 자동차연료 및 가정용 천연가스를 아시아지역의 주요국으로 수출하고 있는 것으로 나타났다. 호주는 2006년에 총 180억 3,000만 입방미터의 천연가스(LNG)를 수출했으며, 최대 수출국은 일본으로 전체의 약 87%인 156억 8,000 입방미터의 연간 물동량을 기록했다. 다음은 중국으로 약 10억 입방미터를 수입했으며, 우리나라와 대만이 각각 8억 7,000만 입방미터와 4억 입방미터로 3위 및 4위를 차지하였다.

최근 들어 에너지 수요가 급증하고 있는 인도의 경우에 2006년에는 불과 8,000만 입방미터를 수입하는 데 그쳤으나, 점차 그 물량을 증가시키는 적극적인 전략을 추진할 것으로 예상된다.

주로 해상교역에 의해 이루어지는 이와 같은 호주의 천연가스 수출물류는 그 규모는 크게 변화하지 않을 것으로 보이지만 상당기간을 거치면서 대상국 및 물동량 구성의 변화가 있을 것으로 전망된다. 특히 적극적인 에너지 확보 여부가 경제안정 및 산업발전에 중요한 요소로 등장하고 있는 중국 및 인도의 치열한 에너지 확보경쟁이 지속적으로 진행되면서 변화속도를 조절하는 요인으로 작용할 것이다.

<표 2-153> 호주의 2006년 천연가스 역외 수출물동량(해상) 현황

단위 : 10억입방미터(cbm)

China	India	Japan	Rep. of Korea	Taiwan	합계
1.00	0.08	15.68	0.87	0.40	18.03

자료 : 앞 표와 동일.

(3) 석탄 물동량

2006년까지 확인된 대양주 지역 석탄 매장량은 793억 8,300만 톤으로 세계 전체의 8.7%에 이른다. 특히 무연탄 및 유연탄과 준역청탄 및 갈탄을 포함한 호주의 석탄 매장량은 총 785억 톤으로 세계 전체의 8.6%를 초과하는 수준이며, 개별국가 차원에서 호주는 미국과 러시아 및 중국과 인도에 이어 세계 5위의 석탄자원 부국에 해당한다. 한편 뉴질랜드의 석탄 부존자원은 5억 7,100만 톤으로 세계 전체에 대한 비중이 0.06%이며, 국내 소비를 조금 상회하는 수준의 수용 충족을 실현하고 있다.

이 같은 대양주 지역 석탄 부존자원은 현재의 생산규모를 고려할 때 향후 약 200년까지도 이용이 가능한 규모이며, 이는 전세계 모든 대륙에 비해 긴 것으로 특히 아시아태평양지역의 평균치 85년에 비해 2배가 훨씬 넘는 수준이다.

<표 2-154> 대양주 지역 석탄 매장량 현황

단위 : 백만톤, %

국 가		무연탄/유연탄	준역청탄/갈탄	합 계	
				매장량	세계비중
대양주	Australia	38,600	39,900	78,500	8.64
	New Zealand	33	538	571	0.06
	기타 아시아태평양	97	215	312	0.03
	합 계	38,730	40,653	79,383	8.73
세계 전체		478,771	430,293	909,064	100.0

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

대양주지역의 석탄 생산량 및 소비량을 비교하면, 2006년 대양주 지역 전체의 생산량이 2억 2,840만 톤으로 소비량 8,490만 톤을 크게 상회하고 있으며, 그 결과 현재로서는 연간 1억 4,000만 톤 이상의 수출여력이 있는 것으로 분석된다. 이 같은 중남미지역의 석탄 생산량 및 소비량은 세계 전체의 7.4% 및 2.7%로 부존량에 비해 상대적으로 소규모의 생산 및 소비가 진행되고 있는 것으로 평가되며, 특히 상당한 수준의 생산 잉여량을 고려할 때 상당기간 역외 수출 및 이에 따른 대량의 국제물류 수요가 유지될 것으로 예상된다.

특히 2006년에 석탄 생산량이 2억 310만 톤에 이른 바 있는 호주의 경우 국내 소비량은 5,110만 톤에 불과하여 석탄의 잉여 생산량이 1억 7,900만 톤에 달했으며, 이로서 전세계의 핵심적인 석탄자원 공급국에 해당하고 있다. 2006년에 360만 톤의 석탄을 생산한 뉴질랜드의 경우에도 국내 소비량이 220만 톤에 그쳐서 최소한 140만 톤에 이르는 비축 및 수출 여력을 확보한 것으로 분석되었다.

<표 2-155> 대양주 지역 석탄 생산량 추이

단위 : 백만톤(석유환산), %

국 가		1986년	1996년	2005년	2006년		
					생산량	증가율	세계비중
대양주	Australia	93.4	133.9	206.5	203.1	-1.6	6.6
	New Zealand	1.3	2.2	3.2	3.6	10.0	0.1
	기타 아시아태평양	32.7	17.9	21.3	21.7	2.3	0.7
	합 계	127.4	154.0	231.0	228.4	-1.1	7.4
세계 전체		2,141.5	2,295.6	2,916.7	3,079.7	5.6	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-156> 대양주 지역 석탄 소비량 추이

단위 : 백만톤(석유환산), %

국 가		1986년	1996년	2005년	2006년		
					소비량	증가율	세계비중
대양주	Australia	31.4	42.8	52.5	51.1	-2.7	1.7
	New Zealand	0.9	1.2	2.1	2.2	6.6	0.1
	기타 아시아태평양	38.0	22.2	29.6	31.6	6.7	1.0
	합 계	70.3	66.2	84.2	84.9	0.8	2.7
세계 전체		2,118.8	2,355.8	2,957.0	3,090.1	4.5	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

이에 따라 대양주 지역은 호주를 중심으로 중남미의 콜롬비아 및 유라시아의 러시아 등과 함께 전세계적으로 중요한 석탄 에너지자원 수출국에 해당한다. 그 결과 호주로부터 전세계 특히 아시아권으로의 석탄에너지 물류가 매우 중요한 부분을 차지하며, 이에 대한 주요 해운

기업 및 국가들의 경쟁이 자원 확보와 연관되어 매우 치열하게 전개되고 있다. 특히 석탄자원 수출이 국가경제의 중요한 부분을 차지하고 있는 호주의 입장에서는 효율적인 수출물류체계 확보와 이를 위한 기반시설 확보가 시급한 실정이다. 더욱이 항만을 포함한 물류시설 부족이 자국의 수출물류체계는 물론 세계 벌크선 해운시장에서 심각한 장애요인으로 부각되고 있는 현재의 상황에서는 이를 위한 적극적인 투자 및 건설이 시급하다.

현재 석탄 부존자원의 규모와 생산량 및 소비량을 고려할 때 중남미지역의 석탄 물동량은 큰 폭의 증가 추세가 예상되지는 않지만 역외로의 수출을 중심으로 상당한 규모를 유지할 수 있을 것으로 판단된다. 특히 국제적으로 에너지자원에 대한 수요가 지속적으로 증가하면서 이를 확보하기 위한 주요국간의 경쟁이 치열해지고 있음을 고려할 때 장기적으로는 호주의 석탄 생산 및 수출이 증가하는 가운데 대양주 지역 에너지 물류시장이 크게 성장할 것이라는 예측도 가능하다.

이에 따라 에너지자원 해외의존도가 특히 높은 우리나라로서는 이를 위한 대양주 지역의 석탄물류시장에 참여하기 위한 보다 적극적인 자세와 국가적인 노력이 필요하며, 이를 통해 보다 안정적인 에너지자원의 확보와 경제안정을 도모하는 장기전략과 구체적인 투자계획을 확보하여야 한다.

2) 대양주 에너지 물류시설 현황 및 특징

(1) 파이프라인

2006년 현재 대양주지역의 파이프라인 보유 현황을 살펴보면, 표면적으로는 국토 면적과도 상당한 상관관계가 있는 것으로 나타나고 있다. 국토 면적이 크고 원유와 천연가스의 생산량 및 소비량이 훨씬 많은 호주가 큰 규모의 파이프라인 네트워크를 보유하고 있으며, 이와 같은 대양주 지역 국가들의 파이프라인 네트워크는 에너지 국제물류와는 관계가 없다.

국가별 파이프라인 보유현황을 살펴보면, 호주가 3만 7,027 킬로미터에 이르는 파이프라인 네트워크를 운영하고 있어 역내 최대 규모이며, 뉴질랜드는 2,530 킬로미터의 네트워크를 운영하는 데 그치고 있다. 실제 양국의 석유류 및 천연가스 물동량 차이를 넘어서는 큰 격차는, 호주가 넓은 국토 면적에 의하여 장거리 에너지물류 수요가 존재하기 때문이며, 따라서 국토 면적이 에너지물류 및 물류기반시설의 규모를 결정하는 중요한 현실적인 변수에 해당한다는 것을 보여주는 것이다.

파이프라인의 종류 및 용도에 따라 분류하면, 정제된 석유제품을 운반하는 용도로 사용되는 분야를 제외하고는 호주가 절대적인 규모로 뉴질랜드의 파이프라인 보유 규모를 앞서고 있다. 호주의 파이프라인 네트워크는 LNG용 3만 1,869 킬로미터, LPG용 240 킬로미터, 원유용

4,808 킬로미터 및 기타 용도의 110 킬로미터 등으로 구성되어 있으며, 뉴질랜드의 경우에는 LNG용 1,917 킬로미터, LPG용 45 킬로미터, 원유용 280 킬로미터 및 정제된 석유제품용 288 킬로미터 등으로 구성되어 있다.

<표 2-157> 대양주지역의 용도별 파이프라인 보유 현황(2006년)

단위 : 킬로미터

구 분	LNG	LPG	원유	정제유	기타	합계
Australia	31,869	240	4,808	-	110	37,027
New Zealand	1,917	45	280	288	-	2,530
합 계	33,786	285	5,088	288	110	39,557

자료 : CIA, The World Factbook 2007.

(2) 유조선 항만시설 현황

우선 일일 50만 배럴 이상의 원유를 수입하는 대양주 지역에서는 유전 및 원유 선적항보다 수입된 원유 및 정제된 석유제품을 하역하기 위한 다양한 유조선 항만시설이 필요하다. 특히 일반적으로 대부분의 국가가 전국적으로 석유소비가 이루어지고 있음을 고려할 때 물류비를 최소화하기 위해서는 우선 육상의 수송거리를 극소화하는 방안을 선택하는 것이 일반적이며, 다음으로는 육상 에너지물류의 효율화를 위하여 파이프라인 네트워크를 구축하는 것이다.

거대한 국토 면적과 해안선을 가지고 있는 호주의 경우에 인구가 분포된 모든 해안지역을 중심으로 유조선 항만과 정유시설을 확보해 왔으며, 파이프라인 네트워크를 구축하여 석유 및 천연가스 등을 위한 에너지 물류체계를 구축해 왔다. 현재 호주에는 유조선 및 천연가스 운반석의 접안이 가능한 46개의 항만 및 해상 터미널이 운영되고 있으며, 에얼리아일랜드(Airlie Island), 바로우아일랜드(Barrow Island), 찰리스벤처(Challis Venture), 코싸크파이오니너(Cossack Pioneer), 그리핀벤처(Griffin Venture), 자비루마린(Jabiru Marine), 포트보니쏜(Port Bonython), 살라딘마린(Saladin Marine), 바라누스아일랜드(Varanus Island), 완두마린(Wandoo Marine) 등 10개 항만은 유조선의 접안이 유일하게 가능한 탱커 전용터미널로 운영되고 있다.

근본적으로 석유 및 천연가스와 관련된 에너지 물류수요가 상당한 규모에 도달하지 않았을 뿐만 아니라 도서국가에 해당하여 해상물류가 중요한 요소로 작용하는 뉴질랜드는 총 10개의 유조선 항만이 운영되고 있으며, 대부분의 항만이 다목적 항만으로써 다양한 목적의 부두 및 터미널로 구성되어 있다.

3) 대양주 에너지 물류시장의 주요 이슈

(1) 원유 및 석유제품 수입 확산

호주와 뉴질랜드는 근본적으로 자연환경의 보존과 청정지역의 가치를 유지하려는 국가적인 의지가 있으며, 이에 따라 지나친 유전 탐사 및 개발보다는 필요한 에너지자원을 해외로부터 도입하는 전략을 유지해 왔다. 이에 따라 지속적으로 증가하는 국내 석유수요를 충족시키는 방안으로 환경오염의 중요한 원인이 되고 있는 원유를 수입하기 보다는 국외로부터의 정제된 석유제품 수입을 확대하는 정책이 지속적으로 추진되고 있다. 원유 및 천연가스의 수출보다 수입 규모가 큰 교역구조를 가지고 있으며, 특히 증가하는 에너지 수요를 충족시키기 위하여 원유 수입규모의 확대는 최소한의 수준에서 허용하고 있다. 이에 반해 동남아 및 극동아시아로부터 수입되는 석유제품의 양을 지속적으로 확대시키고 있다.

이에 따라 호주 및 뉴질랜드 등 대양주 지역을 대상으로 국제 에너지물류에 참여하고 있는 해운기업들은 석유제품운반선를 활용한 석유제품 수송에 중요한 비중을 두고 있다. 이러한 경향은 향후에도 지속적으로 유지될 것이며, 동남아 및 동북아 지역 등의 에너지 물류체계와 연계하여 아시아태평양 해역 전체를 연결하는 거대한 에너지 물류체계에 대한 중요한 이슈가 되고 있다.

이는 미국 및 유럽에 이어 전세계로 확산되고 있는 해양환경오염 및 안전에 대한 규제와 연계되어 원유보다는 정제된 석유제품의 교역을 선호하는 추세와도 관계가 있다. 자금력 및 구매력을 갖춘 선진국들이 원유 상태의 석유자원보다 정제된 석유제품을 수입함으로써 운송 및 정유과정에서 발생하는 국내 환경오염을 방지하고 폐기물 처리에 따른 부담도 최소화하기 위한 전략적인 정책방향에 따른 것이다. 산유국들의 입장에서도 석유를 원유의 형태로 수출하는 것보다 정제된 석유제품 형태로 수출하는 것이 물류의 측면에서 효율적이며, 특히 부가가치에서도 유리함에 따라 이를 선호하는 국가가 늘고 있다.

(2) 석탄 에너지물류 기반시설 부족

대양주지역의 석유 부문의 국제물류는 수입을 중심으로 이루어지고, 천연가스 부문의 국제물류는 비교적 안정적인 수준에서 수출을 중심으로 이루어지고 있어 에너지물류와 관련해서 특이한 문제점을 발생하고 있지 않다. 그러나 대규모 수출을 중심으로 국제물류가 진행되고 있는 석탄 부문의 경우에는 항만을 중심으로 한 기반시설 부족이 자국은 물론 국제적으로도 심각한 영향을 미치고 있다.

단일국가 차원에서는 전세계적으로 가장 많은 석탄을 수출하는 국가에 해당하는 호주의 기반시설 부족이 자국으로서도 수출 물류의 효율을 심각하게 저해하고 있으며, 국제적으로도

호주의 선탄 선적 항만에서 발생하는 선박적체가 세계 건화물선 선대의 운항효율을 저하시켜 해상운임을 비정상적으로 상승시키고 세계 석탄에너지 교역시장에서 수급악화를 악화시키는 요인으로 작용하고 있다.

호주의 주요 석탄 선적항들은 빠른 속도로 팽창하는 중국 등 아시아권 에너지 수요에 따라 이들 지역을 대상으로 한 석탄 부문의 물류수요도 역시 지속적으로 증대되고 있으며, 전용선의 입・출항 수요도 크게 확대되고 있다.[91] 그러나 항만의 하역시설을 포함한 석탄 에너지물류를 위한 기반시설 절대적으로 부족한 호주에서는 이를 충족시키지 못하는 상황이 계속되고 있다. 그 결과 호주 항만에서 석탄 선적을 기다리는 선박이 급증했으며, 이러한 체선현상으로 세계 석탄수송 전용선대의 운항효율이 지속적으로 악화되고 있다. 그 결과 건화물선 해운경기가 전반적으로 비정상적인 수준에서 높은 수준을 유지하고 있으며, 석탄을 중심으로 에너지물류 및 자원조달비용을 또한 심각하게 상승시키는 요인으로 작용하고 있다. 이와 같은 비정상적 현상은 최소한 호주가 본격적인 항만시설 확충계획을 실현시키는 2009년 이후까지 해결되지 못할 것으로 예상되고 있다.

따라서 에너지자원의 해외의존도가 극히 높은 우리나라로서는 호주의 항만시설 확충계획을 포함한 에너지물류 기반시설 투자에 참여하고 가능한 많은 석탄자원을 확보하는 전략적인 접근이 필요하다. 이와 같은 전략은 개별기업이나 투자자의 차원보다는 범국가적인 수준에서 체계적으로 추진함으로써 보다 효율적으로 접근할 수 있을 것이다. 일본 및 미국에 이어 중국 등이 에너지자원 확보를 위한 국가적인 차원의 전략적인 노력을 전세계에 걸쳐서 추진하고 있음을 고려할 때, 그 시급성을 가늠할 수 있다.

(3) 아시아 주요국의 에너지 확보 경쟁

대양주 지역에서 전개되는 주요 선진국들의 에너지자원 확보경쟁은 부존량 등의 차원에서 상대적으로 열위에 있는 원유 및 천연가스 등보다는 자원의 부존량이 풍부한 석탄 부분에서 진행되고 있다.

호주의 천연가스 수출 물동량의 대부분을 수입하고 있는 일본은 이미 장기간에 걸쳐 석탄부문에서도 대양주 지역에 대한 자원투자를 확대하고 있으며, 전세계적으로 공격적인 자원외교를 펼치고 있는 중국의 경우에도 동남아 지역에 이어 대양주 지역에 대한 에너지투자 및 진출을 확대하고 있다. 이와 같은 주요 아시아 국가의 에너지 확보경쟁은 에너지자원의 가격 등을 경제적 조건보다는 물량을 확보하는 차원에서 무차별적으로 추진되는 단계에 도달했을 뿐만 아니라 그 강도가 더욱 높아지고 있다. 특히 양질의 석탄 부존자원이 풍부하고 아프리카 및 중남미보다 비교적 근거리에 위치한 호주가 아시아권 국가들이 에너지자원 확보 경쟁을

91) 한국해양수산개발원, 「2008 KMI 세계해운전망」, 2007. 12, pp.11～13.

전개할 수 있는 적합한 지역으로 인식되고 있다.

이에 따라 이어지는 국제교역 호조로 경제력을 갖춘 일본, 중국, 한국에 이어 석탄에 대한 소비가 급증하고 있는 인도 등 아시아권 국가들은 호주에서 안정적인 자원을 확보하기 위한 적극적인 전략을 추진하고 있으며, 이미 이와 같은 아시아권 국가들의 노력은 대양주 지역을 전세계적으로 에너지자원 확보를 위한 선진국들의 치열한 각축장으로 변화시켰다.

국내 석탄 소비수요의 확대에는 한계가 있는 호주에서 이와 같은 형상은 장기간에 걸쳐서 진행될 것이며, 에너지물류 기반시설 확보의 수준에 따라서 석탄을 중심으로 한 에너지자원 물동량과 수출 부문의 물류수요는 지속적으로 팽창할 전망이다.

제3절 아프리카 물류시장의 변화와 전망

1. 아프리카의 해운

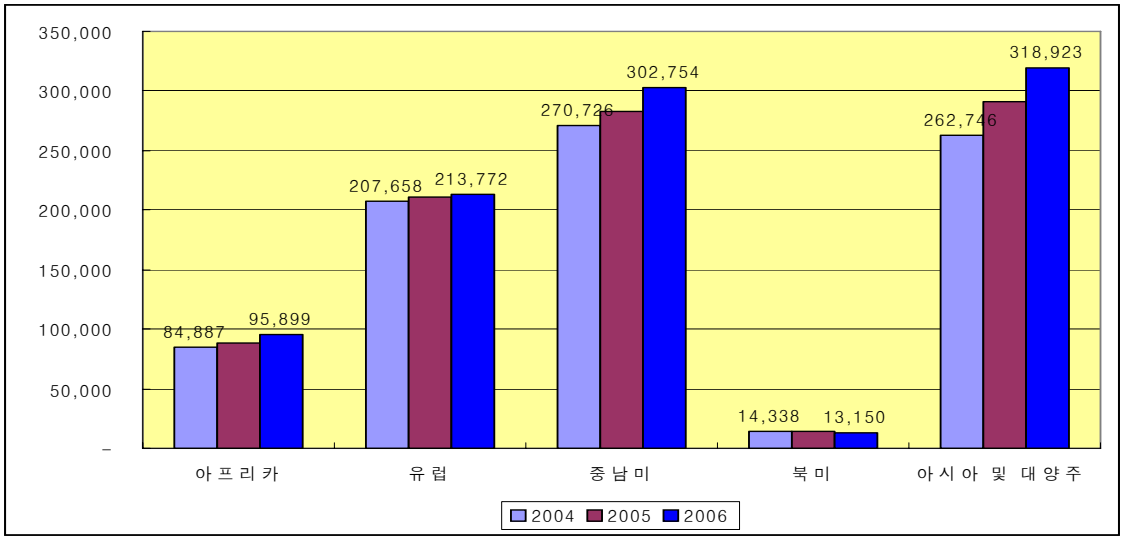
1) 아프리카 해운 현황 및 특징

(1) 선대 현황

검은 진주 아프리카 대륙에 등록된 상선대는 전세계 상선대의 10.2%를 차지한다. 2006년 기준으로 아프리카 대륙에 등록된 선박은 2,268척, 9,590만 DWT 수준이다. 최근 아프리카의 상선대는 계속적으로 증가추세를 나타내고 있는데, DWT 기준으로 2005년에는 전년대비 5%, 2006년에는 8% 증가하였다.

아프리카 지역에 등록된 선대를 선종별로 살펴보면, 탱커가 855척, 5,439만 DWT로 전체의 절반 이상(57%)을 차지하고 다음은 벌크 선박이 2,082만 DWT로 22%에 달한다. 아프리카 지역에 탱커가 많은 이유는 나이지리아를 비롯한 석유산유국에서 원유운반선과 제품수송선을 많이 보유하고 있기 때문이다.

<그림 2-87> 아프리카 지역 상선대 등록 추이(2004~2006)



자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

<표 2-158> 아프리카 지역의 선종별 상선대 등록 현황(2006년)

		Europe	North America	Latin & S.America	Asia & Oceania	**Africa**	Total
Tanker	No.	2,402	127	2,196	4,821	**855**	10,401
	1000dwt	95,013	6,233	102,029	130,038	**54,395**	387,708
	dwt-% share	24.5%	1.6%	26.3%	33.5%	**14.0%**	100.0%
Bulk Carriers	No.	1,130	21	2,291	2,841	**348**	6,631
	1000dwt	60,198	725	135,775	124,192	**20,829**	341,719
	dwt-% share	17.6%	0.2%	39.7%	36.3%	**6.1%**	100.0%
Container ships	No.	833	83	1,058	1,104	**436**	3,514
	1000dwt	32,632	3,335	31,908	27,430	**16,359**	111,664
	dwt-% share	29.2%	3.0%	28.6%	24.6%	**14.7%**	100.0%
General cargo	No.	3,881	193	4,411	7,523	**536**	16,544
	1000dwt	23,280	2,600	31,608	35,735	**4,194**	97,417
	dwt-% share	23.9%	2.7%	32.4%	36.7%	**4.3%**	100.0%
Single Deck	No.	2,235	29	1,975	4,464	**197**	8,900
	1000dwt	12,040	111	13,995	18,107	**1,702**	45,955
	dwt-% share	26.2%	0.2%	30.5%	39.4%	**3.7%**	100.0%
Multi Deck	No.	687	87	1,141	1,968	**161**	4,044
	1000dwt	3,663	1,126	7,033	13,199	**1,145**	26,166
	dwt-% share	14.0%	4.3%	26.9%	50.4%	**4.4%**	100.0%
Passenger	No.	1,624	263	549	1,491	**93**	4,020
	1000dwt	2,650	257	1,434	1,528	**123**	5,992
	dwt-% share	44.2%	4.3%	23.9%	25.5%	**2.1%**	100.0%
Total	No.	9,870	687	10,505	17,780	**2,268**	41,110
	1000dwt	213,772	13,150	302,754	318,923	**95,899**	944,498
	dwt-% share	22.6%	1.4%	32.1%	33.8%	**10.2%**	100.0%

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

아프리카 49개 국가 중에서 선박을 보유한 나라는 절반이 되지 않은 21개국이고, 나머지 28개국은 선박이 없는 국가이다. 아프리카에서 선박을 비교적 많이 보유한 국가는 나이지리아, 앙골라 등이고, 기타 국가의 선박 보유량은 매우 미미한 수준이다. 현재 아프리카 전체에 등록된 선박은 206척이고 이 중 선박을 보유한 국가는 평균 10여척의 선박을 가지고 있다.

나이지리아에 등록된 선박은 69척, 161만 GT이고, 이 중 상선대는 51척, 158만 GT이다. 그리고 앙골라에 등록된 선박은 8척, 34만 GT인데, 이 선박은 모두 상선으로 구성되어 있다. 이 밖에 에티오피아 9척, 12만 GT, 남아프리카공화국 30척, 16만 GT 등이 등록되어 있다.

<표 2-159> 아프리카 지역 국가의 선대 보유현황(2006)

구분	국가명	TOTALS			Cargo Carrying Ships				dwt % share of total
		No.	GT	Age	No.	GT	Dwt	Age	
전세계		39,209	703,263,146	22	33,730	680,847,086	1,003,865,069	21	100.00%
아프리카	ANGOLA	8	340,876	14	8	340,876	653,235	14	0.07%
	CAMEROON	1	1,808	28	-	-	-	-	0.00%
	CAPE VERDE	5	9,520	31	5	9,520	5,744	31	0.00%
	CONGO	1	1,004	26	1	1,004	1,640	26	0.00%
	CONGO(DEMOCRATIC REPUBLIC)	4	7,880	33	-	-	-	-	0.00%
	DJIBOUTI	1	1,369	40	1	1,369	3,030	40	0.00%
	EQUATORIAL GUINEA	1	4,504	17	-	-	-	-	0.00%
	ERITREA	5	18,103	29	5	18,103	21,383	29	0.00%
	ETHIOPIA	9	99,912	19	9	99,912	125,060	19	0.01%
	GABON	2	2,500	25	2	2,500	1,829	25	0.00%
	GAMBIA	4	30,976	10	4	30,976	9,499	10	0.00%
	GHANA	17	25,701	37	2	3,891	5,089	31	0.00%
	KENYA	9	21,248	31	9	21,248	23,594	31	0.00%
	MADAGASCAR	8	12,336	38	8	12,336	17,046	38	0.00%
	MAURITIUS	2	5,678	25	2	5,678	6,871	25	0.00%
	NAMIBIA	18	39,690	25	-	-	-	-	0.00%
	NIGER	2	2,414	29	-	-	-	-	0.00%
	NIGERIA	69	1,610,642	26	51	1,576,387	1,371,745	27	0.14%
	SEYCHELLES	2	43,699	3	2	43,699	70,137	3	0.01%
	SOUTH AFRICA	30	163,584	24	8	107,115	165,553	17	0.02%
	TANZANIA	8	22,678	34	8	22,678	29,088	34	0.00%
	소계	206	2,466,122		125	2,297,292	2,510,543		
	비중	0.5%	0.4%		0.4%	0.3%	0.3%		

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

아프리카 국가가 보유한 선박을 선종별로 분석한 결과, 주요 특징은 다음과 같다.

첫째, 선박 소유가 일부 국가, 일부 선종에 한정되고 있다. 현재 아프리카 국가가 보유한 전체 선박의 65%, 상선대의 54%를 나이지리아 1개 국가가 소유하고 있다. 선종은 LNG, 유류관련 선박이 주류를 이루고 있다.

둘째, 컨테이너 선박이 전무하다. 컨테이너 선박은 해상수송의 혁명을 가져 온 선박으로 평가받고 있으나, 아프리카 국가가 소유한 컨테이너 선박이 없다는 것은 아프리카 지역의 해운산업 발달이 매우 저조하다는 것을 반증하고 있다.

셋째, 아프리카 지역에 기반을 둔 외항선사가 없어 향후 아프리카 자체적인 외항해운기업의 성장은 쉽지 않을 것으로 판단된다. 현재 전세계에서 활동하고 있는 컨테이너 선사는 유럽계가 대부분이고 일부가 대만, 한국, 중국 등 아시아계 선사들이다. 그러나 아프리카에 기반을

둔 컨테이너 선사가 전혀 없어 향후 아프리카에 국적을 둔 정기선 선사의 발달은 쉽지 않을 것으로 보인다. 정기선 부문은 선박 확보, 영업망 구축, 영업 노하우 축적 등이 쉽지 않아 시장 진입이 쉽지 않기 때문이다. 예를 들어 극동-유럽 항로를 새롭게 구축하기 위해서는 약 1조원 이상의 자본이 투입되어야 하고 정교한 서비스를 제공할 수 있는 영업 노하우를 완비하는데 쉽지 않기 때문이다.

<표 2-160> 아프리카 국가의 선종별 선박 보유현황(2006년)

구분	단위	Nigeria	Angola	South Africa	Ethiopia
TOTALS	No.	69	8	30	9
	GT	1,610,642	340,876	163,584	99,912
	Age	26	14	24	19
Cargo Carrying Ships	No.	51	8	8	9
	GT	1,576,387	340,876	107,115	99,912
	Dwt	1,371,745	653,235	165,553	125,060
	Age	27	14	17	19
LNG	No.	13	-	-	-
	GT	1,328,448	-	-	-
	Dwt	969,478	-	-	-
LPG	No.	1	-	-	-
	GT	1,709	-	-	-
	Dwt	2,088	-	-	-
Crude Oil	No.	3	4	-	-
	GT	74,461	327,159	-	-
	Dwt	145,565	636,106	-	-
OIL Products	No.	19	1	3	-
	GT	88,833	1,144	7,591	-
	Dwt	143,154	1,774	10,748	-
Chemical	No.	3	-	3	
	GT	12,179	-	78,827	
	Dwt	20,593	-	121,601	
Bulk Dry	No.	3		1	
	GT	17,378		18,964	
	Dwt	24,045		30,650	
General Cargo	No.	3	1	1	7
	GT	6,790	10,573	1,733	91,741
	Dwt	10,875	14,746	2,554	119,132
Other Liquids	No.	2	-	-	
	GT	24,422	-	-	
	Dwt	43,434	-	-	
Passenger/ RoRo Cargo	No.	4	2	-	2
	GT	22,167	2,000	-	8,171
	Dwt	12,513	609	-	5,928

자료 : Lloyd's Register - Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics 2006*, 2007.

(2) 해상 물동량 추이 및 전망

세계 경제의 급격한 교류확산과 글로벌화의 진전 속에 지구의 마지막 미개척지 아프리카 대륙에 대한 관심이 증가하고 있다.

이와 더불어 아프리카 지역의 해운 환경도 많은 변화가 일어나고 있다. 아프리카를 둘러싼 해운환경 변화 중 주목할 만한 것은 아프리카 지역의 원유를 비롯한 자원수출의 확대이다.

그리고 아프리카 컨테이너 물동량도 계속 급증하고 있다. 이에 따라 전통적으로 유럽-아프리카 항로 중심으로 움직이던 아프리카 컨테이너 항로도 점차 확대되는 추세에 있다. 최근 국내 선사가 아프리카 직항을 검토하는 것도 이와 무관하지 않다.

현재 아프리카 지역으로 연결되는 주요 컨테이너 항로는 유럽-아프리카항로, 아시아-아프리카 항로, 북미-아프리카 항로 등으로 대별된다. 이 중에서 물동량이 가장 많은 항로는 극동-아프리카 항로로 2005년에 220만 TEU를 기록했다. 아프리카 역내항로의 물동량은 57만 TEU로 분석되었다.

<표 2-161> 아프리카 지역 컨테이너 교역 물동량(2005)

단위 : 천 TEU

구 분	Southbound	Northbound	Total
Europe-Africa	1,660	885	2,545
N.America-Africa	214	163	377
Far East-Africa	1,275	925	2,200
South-South	340	340	680
Africa(Intra Region)			568
합 계			6,370

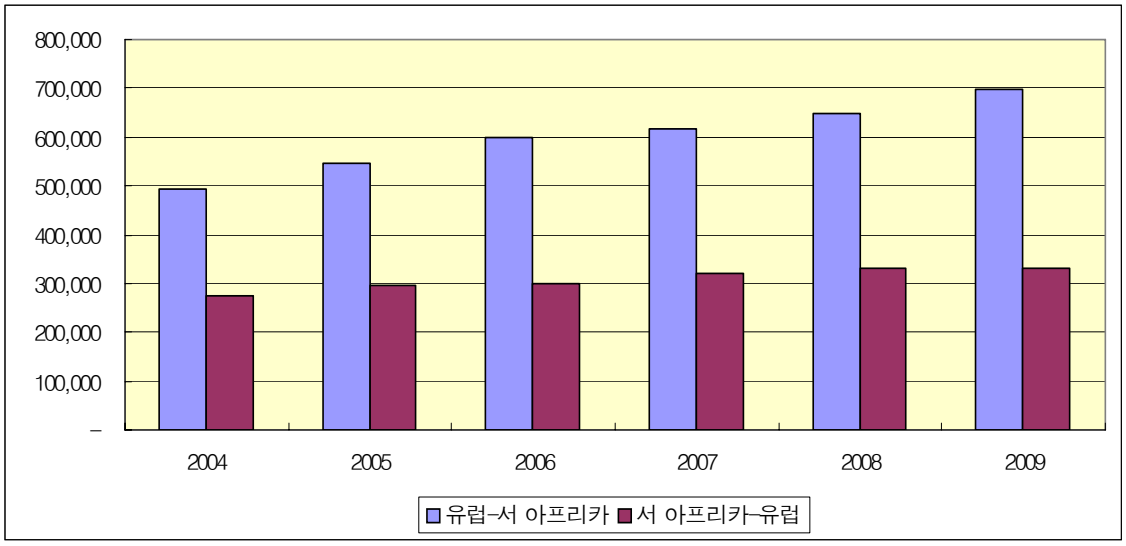
주 : South : 라틴 아메리카, 아프리카, 호주 등을 포함

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07., 2006.*

아프리카로 연결되는 컨테이너 항로 중 가장 대표적인 항로는 유럽-서 아프리카 항로이다. 이 항로의 연간 물동량은 2007년에 남향(유럽-서 아프리카)의 경우 62만 TEU, 북향(서 아프리카-유럽)의 경우 32만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 그리고 이 항로는 2009년에 남향의 경우 70만 TEU, 북향의 경우 33만 TEU 등 총 103만 TEU로 증가할 전망이다. 이에 따라 유럽- 서 아프리카 항로는 2004년 이후 2009년까지 매년 6.1%씩 증가할 것으로 보인다.

<그림 2-88> 유럽-서 아프리카 항로의 물동량 현황 및 전망

단위 : 천 TEU



한편 아프리카 항로의 수송능력은 최근 2년 동안 약 40% 정도 급격히 증가했다. 로이드 통계자료에 따르면, 남아프리카 항로의 수송능력은 남향(S/B)의 경우 2005년 1월에 114만 TEU에서 2007년에는 155만 TEU로 36% 증가했고, 북향(N/B)의 경우 동 기간에 105만 TEU에서 152만 TEU로 45% 증가했다.

그리고 서아프리카 항로에서 남향(S/B)의 수송능력은 2005년 1월에 143만 TEU에서 2007년에는 195만 TEU로 36% 증가했고, 북향(N/B)의 경우 동 기간에 134만 TEU에서 193만 TEU로 44% 증가했다.

<표 2-162> 대양주 항로 연간 수송능력 발전 추이

단위 : 천 TEU, %

구 분	2005년 1월		2006년 1월		2007년 1월		2년간 증가율	
	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)	남향(S/B)	북향(N/B)
남아프리카 항로	1,143	1,049	1,273	1,163	1,552	1,522	35.8	45.0
서아프리카 항로	1,431	1,337	1,478	1,348	1,951	1,930	36.3	44.4

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B* & Drewry Shipping Consultants.

그리고 최근 아프리카 항로는 컨테이너 운항척수가 전반적으로 증가하는 가운데, 특히 1,500-2,499 TEU 선박과 2,500 TEU 급 이상 중・대형 컨테이너선이 급증하고 있다. 아프리카 항로 운항선대는 2007년에 총 263척으로 2년 전에 비해 선박척수 기준으로 무려 42.9%가 증가하였다. 반면 과거 아프리카 항로의 주력 선형이었던 1,000～1,499 TEU 및 1,500～2,499

TEU급 컨테이너선의 경우 2007년 현재 77척과 150척이 운항되어 2년 전의 60척, 105척에 비해 부분적으로 증가했지만 2,500TEU 이상의 컨테이너 선박은 19척에서 36척으로 거의 두 배가 증가하였다. 즉 아프리카 항로에도 전세계적인 추세와 마찬가지로 중・대형선의 투입이 급격히 진행되고 있음을 볼 수 있다.

<표 2-163> 아프리카 항로 투입 선박의 선형별 현황

단위 : 천 TEU

구 분	세부 이동 루트	1,000～1,499 TEU			1,500～2,499 TEU			2,500 TEU 이상			합계		
	연 도	'05	'06	'07	'05	'06	'07	'05	'06	'07	'05	'06	'07
아프리카 항로	Europe - Africa	33	30	41	45	44	62	11	12	12	89	86	115
	Asia - Africa	24	28	36	54	59	81	7	7	23	85	94	140
	N. America - Africa	3	3	0	6	5	7	1	2	1	10	10	8
	아프리카 서비스 (소계)	60	61	77	105	108	150	19	21	36	184	190	263
복합항로	Asia - S. Africa - EC S America	0	0	0	25	44	29	25	28	32	50	72	61
	Europe/W. Africa - EC S America	0	0	0	18	28	6	0	1	7	18	29	13
	Europe - Indian Ocean - Australasia	0	0	0	10	4	10	5	9	13	15	13	23
	SE Asia - Australia - Indian Ocean - S. Africa	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0
	복합항로 서비스 (소계)	6	0	0	53	76	45	30	38	52	89	114	97

자료 : LSE, *Boxfile Containership D/B*

(3) 주요 항로별・선사별 시장점유율

현재 아프리카는 남아프리카 항로와 서아프리카 항로로 크게 구분할 수 있다. 여기서 남아프리카 항로는 다시 남아프리카-유럽, 남아프리카-북미, 남아프리카-아시아 항로로 구분되며, 서아프리카 항로도 서아프리카-유럽, 서아프리카-북미, 서아프리카-아시아 항로로 구분할 수 있다.

먼저 남아프리카 항로부터 세부항로별 참여선사와 투입선대, 운송능력과 비중 등을 정리하면 다음과 같다.

전세계의 컨테이너 선사들은 신흥시장인 남아프리카 항로를 유지하기 위해 총 155척의 컨테이너 선박을 투입하고 있으며, 이들 선박의 연간 수송능력은 남향의 경우 135만 TEU, 북향의 경우 130만 TEU에 달한다.

남아프리카 항로 중 남아프리카-유럽 항로에는 27척의 선박이 투입되어 남향 및 북향 서비스에서 연간 104만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에 참여하는 선사는 Safmarine,

MOL, DAL, Maersk Line, MACS, MSC 등 주로 유럽선사들이 참여하고 있다. 이 항로의 수송능력면에서 시장점유율을 살펴보면, Safmarine, MOL, DAL, Maersk Line 등이 공동운항하는 SAECS 루프 A의 시장점유율이 남향 45%, 북향 45%로 가장 높다. 그리고 MSC 사가 제공하는 서비스가 남향 40%, 북향 40%로 2위를 유지하고 있다.

<표 2-164> 남아프리카 항로 참가선사 및 수송능력

단위 : 천 TEU

항 로	선사/운영사	운항 빈도 (Days)	소요 일수	투입 선박	평균 수송 능력	운항 능력	남향		북향	
							연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)	연간 수송능력 (TEU)	점유율 (%)
남아프리카-유럽항로	SAECS loop A (Safmarine, MOL, DAL, Maersk Line)	7	42	6	4,507	235,025	235,025	45.0	235,025	45.0
	SAECS loop B (Safmarine, MOL, DAL, Maersk Line)	14	56	3	1,813	35,457	35,457	6.8	35,457	6.8
	MACS	10	70	7	800	29,200	29,200	5.0	26,280	5.0
	Mediterranean Shipping	7	49	7	4,025	209,890	209,890	40.2	209,890	40.2
	Messina	14	56	4	1,186	30,934	15,467	3.0	15,467	3.0
	소계			27			522,119		522,119	
남아프리카-북미항로	Mediterranean Shipping/Safmarine CP Ships/Maersk Line	7	49	7	2,281	118,945	118,945	93.9	118,945	93.2
	CP ships	37	75	2	300	3,042	2,129	1.7	3,042	2.4
	기타						5,600	4.4	5,600	4.4
	소계			9			126,674		127,587	
남아프리카-아시아항로	Maersk Line/Safmarine Safari 1	7	56	8	3,159	164,713	140,000	19.7	140,006	21.7
	Maersk Line/Safmarine Safari 2	7	35	5	2,323	121,107	121,107	17.1	121,107	18.7
	MSC Cheetah Services	7	49	7	2,504	130,558	104,447	14.7	104,447	16.2
	Maersk Line ASAS	7	70	10	2,556	133,277	0	0.0	33,319	5.2
	MOL/PIL S. America Services	7	77	11	2,825	147,289	36,822	5.2	36,822	5.7
	Evergreen/ Cosco/ Italia M. ESA	7	77	11	3,380	176,257	35,251	5.0	0	0.0
	Evergreen/ Cosco FAX	9	28	3	1,703	66,613	66,613	9.4	66,613	10.3
	Hamburg Súd/ NYK/Alianca NGX	7	70	10	2,495	130,096	26,019	3.7	26,019	4.0
	CSAV ASAX	7	63	9	2,965	154,598	30,920	4.4	15,460	2.4
	CMA CGM/CSCL/ Maruba SEAS	7	70	10	2,442	127,333	25,467	3.6	0	0.0
	Gold Star FEAL	12	64	5	1,470	41,918	8,384	1.2	0	0.0
	L Line/ MISCV/PIL	7	35	5	1,563	81,499	81,499	11.5	81,499	12.6
	MOL/PIL WAF 1	12	84	7	2,2501	68,424	10,264	1.4	10,264	1.6
	PIL/MOL WAF 3	10	60	6	1,442	52,609	10,522	1.5	10,522	1.6
	CMA CGM WAX	10	80	8	1,753	63,994	6,399	0.9	0	0.0
	CSCL	17	70	4	1,756	36,630	5,494	0.8	0	0.0
	소계			124			709,214		646,078	
총계							1,358,007		1,295,784	

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd., *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07.*, 2006.

남아프리카 항로 중 남아프리카-북미 항로에는 9척의 선박이 2개의 서비스에 참여하면서 남향 서비스에 연간 13만 TEU, 북향 서비스에 연간 13만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에는 MSC, Safmarine, Maersk Line, CP ships 등 선사들이이 참여하고 있다. 이 항로는 MSC, Safmarine, Maersk Line, CP ships 등이 공동운항하는 서비스가 수송능력면에서 93% 이상의 점유율을 차지하면서 독점항로를 형성하고 있다.

남아프리카 항로 중 경쟁이 가장 치열한 남아프리카-아시아 항로에는 무려 124척의 선박이 16개 항로 서비스에 투입되고 있다. 이들 선박의 수송능력은 남향 서비스의 경우 70만 TEU, 북향 서비스의 경우 65만 TEU의 수송능력을 제공하고 있다. 이 항로에는 Maersk Line, Safmarine, MSC, MOL, PIL, Evergreen, COSCO, Hamburg Súd, CSAV, CMA CGM, K Line 등 세계 유수의 선사들이 참여하고 있다. 그러나 한국적 선사의 참여는 없는 것으로 확인되었다. 이 항로의 수송능력면에서 시장점유율을 살펴보면, Maersk Line이 남향에서 19.7%, 북향에서 21.7%로 가장 많다. 그 다음은 Maersk Line과 Safmarine 등이 공동운항하는 항로가 17.1%와 18.7%로 공급 능력이 많다.

2) 성장잠재력 및 위협요인 평가

(1) 전세계의 원자재 공급지로 급부상

아프리카의 풍부한 원자재는 중국과 아프리카를 새로운 교역 상대국으로 발전시키고 있다. 특히 세계의 공장으로 불리는 중국의 성장, 그리고 이에 따른 아프리카 원자재에 대한 수요증대는 아프리카 경제권에 대한 대규모 자본 유입으로 연결되고 있다. 이에 따라 아프리카에서 원자재 및 소비재 수입도 점차 증가하는 추세를 보이고 있다.

최근 중국은 경제와 산업의 급속한 성장으로 석탄, 철광석, 원유, 가스 등과 같은 원자재에 대한 대규모 수요가 발생하고 있다. 중국은 2005년에 경제성장에 필요한 건화물 및 액체화물을 6억 톤 가량 수입했는데, 이러한 원자재 수요의 급증이 원자재의 공급지를 전세계로 확대하는 결과를 가져왔다.

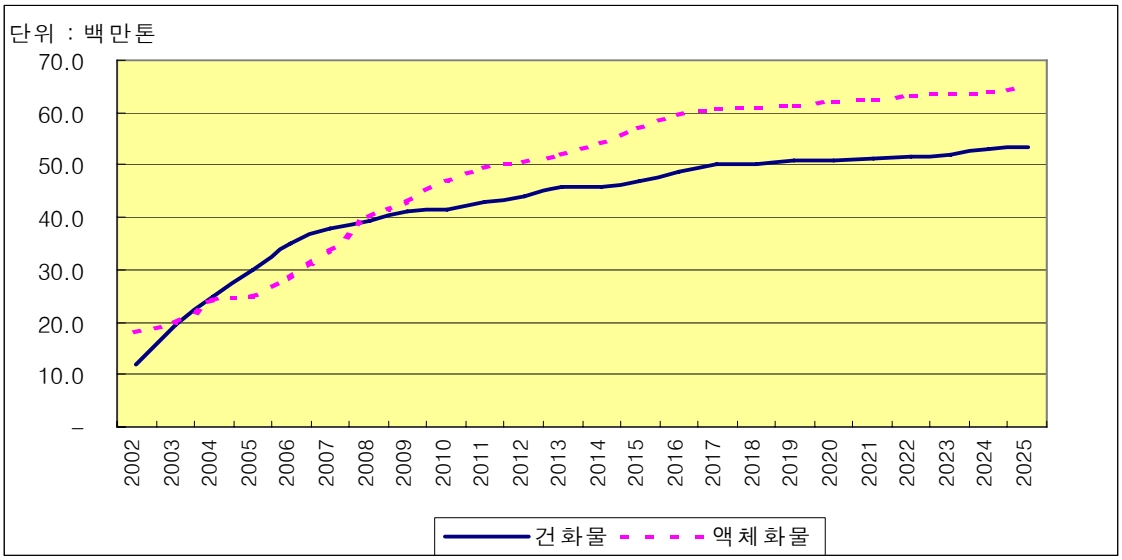
중국은 2005년에 건화물 및 액체화물의 54%와 33%를 비아시아권 국가에서 수입했는데, 특히 비아시아권 국가 중에서 아프리카는 중국 건화물 수입의 7%, 액체화물의 13%를 공급했다. 아프리카-중국의 건화물 교역은 2000～2005년 사이에 급증했고, 중장기적으로도 이러한 성장세는 큰 변화 없이 유지될 전망이다. 아프리카는 2005년에 건화물 3,000만 톤과 액체화물 2,600만 톤을 중국에 수출했다. 2000년에서 2005년까지 석탄, 철광석, 곡물 등과 같은 아프리카 건화물의 대중국 수출은 물량 기준으로 연평균 25.8% 증가했다. 그리고 원유, 천연가스, 화학제품 등의 액체화물 수출도 동기간에 연평균 8.4%의 성장세를 보였다.

중국의 계속된 성장은 아프리카 원자재에 대한 수요를 향후에도 지속적으로 확대할 것으로 예측된다. 2005년부터 2025년까지 아프리카의 대중국 수출은 건화물의 경우 매년 3.1%, 액체화물은 4.8%씩 증가할 것으로 예상되고 있다. 이는 아프리카 건화물에 대한 중국의 수요는 낮지만, 중국 경제성장에 따른 에너지 소비 증가는 아프리카의 액체화물 수입으로 연계되기 때문이다.

아프리카-중국 교역의 대부분은 아프리카에서 철광석, 원유와 같은 원자재를 수출하고 중국이 수입하는 방식으로 전개되고 있으나, 최근에는 아프리카에서 유기화학 제품과 같은 중국의 화물도 부분적으로 수입하고 있다. 2000~2005년 동안 아프리카의 대중국 건화물 수입은 매년 8.2%씩 증가했고, 액체화물은 이보다 높은 17.9%의 높은 성장세를 기록했다. 또한 중국으로부터의 건화물 수입은 2005년부터 2025년까지 매년 2.9% 증가하고, 액체화물의 수입도 연평균 2.8% 증가할 것으로 예측된다. 특히 아프리카의 중국에 대한 수출의 우위에도 불구하고 아프리카의 대중국 수입은 향후에도 견실한 성장을 보일 것으로 예상된다.

<그림 2-89> 아프리카의 대중국 수출 물동량 전망

단위 : 천 TEU



자료 : Global Insight.; Lloyd's List, Shipping Economist, 2007. 2.에서 재인용.

(2) 수에즈 운하 통과 확대에 따른 북아프리카지역 교역 증대

미 서안항만의 적체, 정기선사간 인수합병의 증가로 확산되기 시작한 올 워터 서비스(all-water service)의 개설이 최근 가시화되고 있다. 이와 같이 주요 선사들이 올 워터 서비스를 확대하려는 것은 미 서안 적체에 따라 화주들의 요구가 늘고 있기 때문인데, 특히 월 마트(Wal Mart) 등 주요 대형화주들이 물류센터를 동부 지역에 설치하고, 동안서비스를 요구하고 있는 등 항로 변화 요인들이 증가하는 것도 그 원인으로 지적된다.

<표 2-165> 수에즈운하 및 파나마운하를 이용한 아시아/미 동안 간 서비스(2006년 2월)

선사 및 서비스명	평균선형 (TEU)	Northern Asia/ USEC	운항 일수	Eastern Asia/ USEC	운항 일수	South East Asia/ USEC	운항 일수
수에즈운하 서비스							
Grand Alliance-AEX	5,200	-	-	-	-	Singapore/New York	24
China Shipping-AMAX	4,200	-	-	Chiwan/New York	34	Port Kelang/New York	30
Indotrans-Main Service(*)	1,800	-	-	-	-	Jakarta/Camden, N.J.	43
Norasia/China Shipping/Zim/Gold Star-RWT	2,900	-	-	Chiwan/New York	53	Port Kelang/New York	48
파나마운하 서비스							
New World Alliande-APX	4,300	Tokyo/Miami	19	Hong Kong/Miami	26	-	-
Maersk Line/Safmarine-TP7	4,600	Kwangyang/Miami	19	Yantian/Miami	22	-	-
Maersk Line/Safmarime-TP12	n/a	Kaohsiung/Savannah	19	-	-	-	-
COSCO/"K"Ling/YML/Hanjin/UASC-AWE-1	4,200	Busan/New York	20	Hong Kong/New York	23	-	-
Maersk Line/Safmarime-TP3	4,400	Yokohama/New York	20	Kaohsiung/New York	23	-	-
Evergreen/ITS/Hatsu Marine-NUE	4,050	Shimizu/Charleston	21	Shanghai/Charleston	28	-	-
Zim/China Shipping/U.S. Lines-ZCS	4,600	Yokohama/Savannah	21	Keelung/Savannah	27	-	-
MSC-Transpac Pendulum Service	4,700	Busan/Pt.Everglades	22	Ningbo/Pt.Everglades	24	-	-
Grand Alliance-PAX	4,700	Tokyo/Savannah	23	Hong Kong/Savannah	28	-	-
Grand Alliance-East Coast North	4,000	Busan/New York	28	Hong Kong/New York	22	-	-
CMA CGM/CSCL/ANL-PEX1/AAE1	4,100	Busan/Maiami	30	Hong Kong/Miami	24	-	-
COSCO/"K" Line/YML/Hanjin-AWE-2	3,800	-	-	Hong Kong/Charleston	21	-	-
New World Allinace/Evergreen-N.Y. Express	4,650	-	-	Kaohsiung/New York	22	-	-
COSCO/"K"Line/YML/Hanjin-AWE-4	3,900	-	-	Hong Kong/New York	22	-	-
Evergreen/ITS/Hatsu Marine-AUE	4,200	-	-	Kaohsiung/New York	23	-	-
ITS/Zim/Hatsu Marine-AUE	2,800	-	-	Qingdao/Port Everglades	25	-	-
Evergreen/COSCO/ITS/Hatsu Marine-CUE	2,800	-	-	Hong Kong/Savannah	29	-	-
CMA CGM-Pacific Express 3	3,150	-	-	Hong Kong/Savannah	30		-

주 : 1) (*)는 월간서비스이며, 그 이외는 주간서비스
2) RTW(Round the world)

자료 : ComPairData(www.compairdata.com), American shipper, 2006. 4 전제

특히, 파나마 운하(Panama Canal)를 이용한 서비스뿐만 아니라 수에즈 운하(Suez Canal)를 이용한 서비스도 증가할 것으로 전망된다.[92] 파나마 운하를 이용한 서비스는 주로 북중국 항만에서 미국으로 가는 화물에 집중되고 있는 것으로 알려졌으며, 수에즈 운하를 이용한 서비스를 확대하고 있는 것은 남중국과 동남아에서 미국으로 실어 나르는 컨테이너 화물 운송에서 경쟁력을 갖고 있는 것으로 평가되고 있기 때문이다. 예를 들어, 아시아에서 수에즈 운하를 이용해 캐나다와 미 동안으로 가는 CSCL(China Shipping Container Lines)의 경우 홍콩에서 캐나다 노바 스코티아(Nova Scotia)주의 할리파스(Halifax) 항까지 약 28일이 소요되는 올-워터 서비스를 제공하고 있다. 또한 파나마 운하의 시설 부족과 통과료 인상 조치는 주요 정기선사들이 수에즈 운하를 이용한 세계일주서비스를 계획하게 된 이유가 되고 있다.

컴페어데이터(ComPairData)에 따르면, 2006년 2월 기준 수에즈 운하를 이용한 올-워터서비스는 모두 4개로, 파나마 운하를 통과하는 서비스에 비해서는 여전히 적은 수준이나 화주들의 요구가 늘어남에 따라 확산 가능성이 더욱 커지고 있다.

이에 따라 수에즈운하와 인접한 북부 아프리카 지역의 교역이 확대될 것으로 전망된다.

(3) 해상수송 및 선박 안전 취약[93]

해적과 해상 무장 강도가 기승을 부리고 있다.[94] 이에 따라 세계의 바다는 지금 해적의 무대가 되고 있다. 2001년 이후 육상에서 테러가 빈발하는 가운데, 바다에서도 해적 사건이 자주 발생하고 있는 것으로 나타났다. 세계상공회의소(ICC) 산하에 있는 해적 통제 및 감시 기구인 국제해사국(IMB : International Maritime Bureau)에 따르면, 1995년 이전까지 발생한 해적 건수는 연간 100건을 넘지 않았다. 그러나 1995년 이후로 이 같은 상황이 크게 변하였다. 1995년에 188건을 기록한 이후 2000년까지 발생 건수가 지속적으로 증가하고 있다. 2000년에는 모두 469건이 일어나 최근 10년 동안 가장 많은 해적 사건이 발생한 것으로 기록되었다. 1996년부터 지난해까지 10년 동안 발생한 해적 건수는 3,322건이다. 해마다 320건 정도의 해적이나 해상 무장 강도 행위가 일어나 선박과 선원들이 피해를 입고 있다.

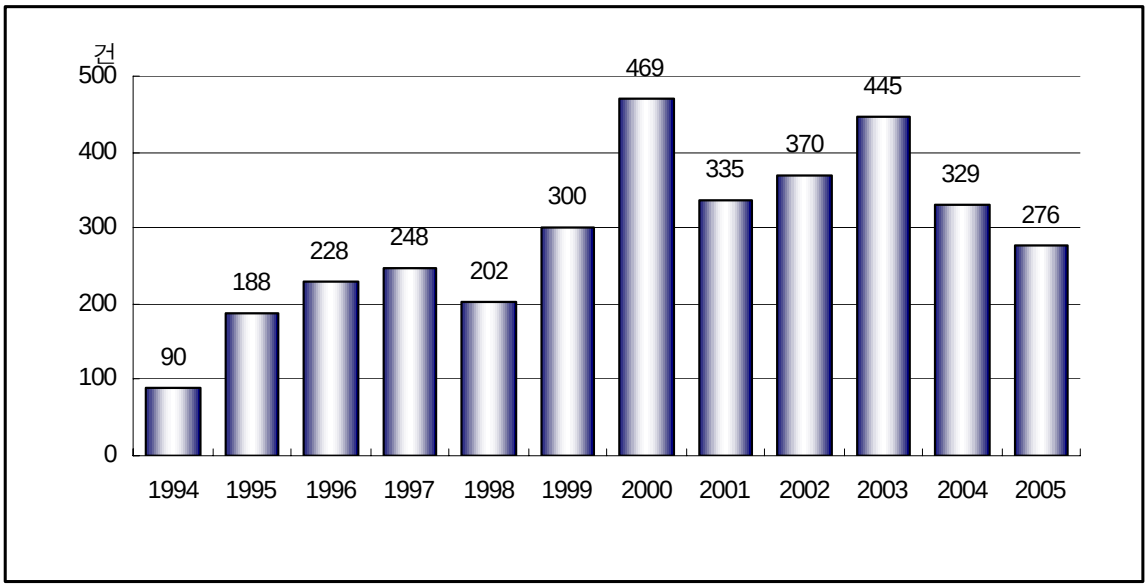
---

92) *American Shipper*, April.

93) 이 부분은 다음 글에서 일부 인용했음. 최재선, “원양 어선 납치사건을 계기로 본 해적 문제”, 「해양수산동향」, (1216호), 2006. 4. 21.

94) 해적(piracy)과 해상 무장 강도(armed robbery against ship)는 개념과 정의에서 서로 차이가 있음. 해적의 경우 유엔 해양법 협약(UNCLOS)은 “사적인 목적을 위하여 민간 선박의 승무원 또는 승객이 공해상 또는 어떤 국가의 관할권 밖의 지역에서 다른 선박, 승선원 또는 재산에 대하여 자행하는 모든 불법폭력, 구금 또는 약탈행위”라고 정의하고 있음(제101조). 이에 비해 어떤 국가의 영해 내에서 일어나는 불법폭력, 구금, 약탈행위에 대해서는 해상 무장 강도로 정의하고 있음. 그러나 IMB에서는 해적을 ‘절도 또는 다른 범죄를 범할 의도를 가지고 선박에 침입해 폭력을 행사하거나 협박하는 모든 행위’로 광범위하게 정의하고 있으며, 최근 우리나라가 가입한 지역해적 퇴치 협정은 유엔해양법 협약과 같이 해적과 해상 무장 강도를 구분해 정의하고 있음.

<그림 2-90> 해적사건 발생 추이



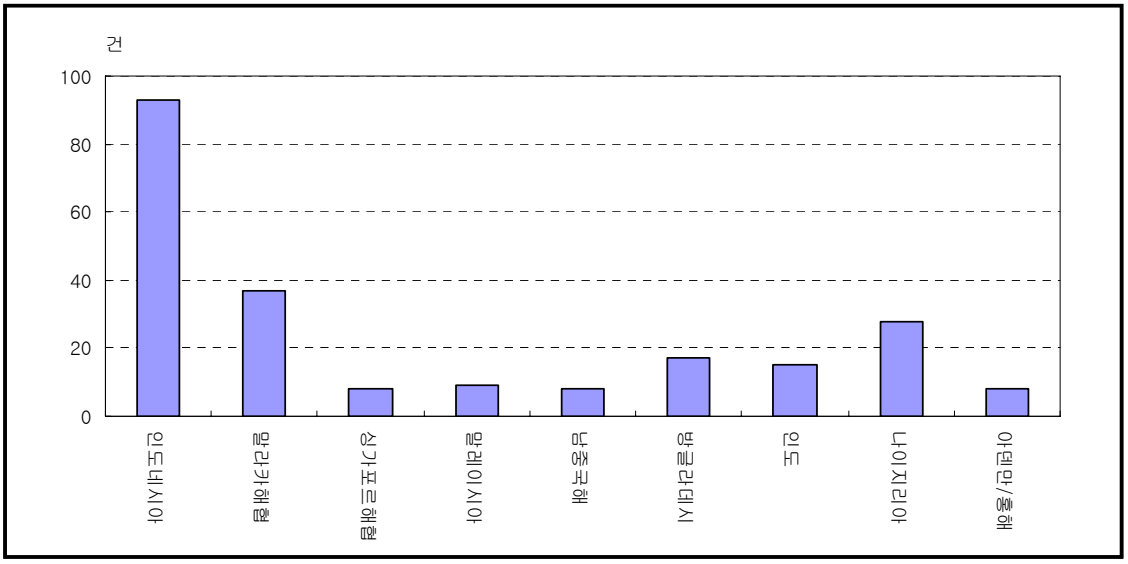
자료 : IMB

해적 사건이 늘어남에 따라 인명피해를 입는 선원도 적지 않다. 지난 10년 동안 해적단의 공격 등으로 선원 317명이 목숨을 잃었다. 해적들에게 납치된 이후 아직까지 행방이 알려지지 않은 실종자 164명을 합칠 경우 피해를 입은 선원의 숫자는 535명으로 늘어난다. 또한 그동안의 해적 사건을 분석해보면, 해적단이 총기나 도검류 등으로 무장한 것도 하나의 경향으로 나타났다. 특히 해적들의 경우 도검류를 휴대하는 것이 일반화되었으며, 자동 소총 등으로 무장한 해적단도 상당수에 이르고 있다. 특히 1994년을 기점으로 해적들이 총기들을 휴대, 노략질을 일삼는 사례가 많아졌다.

그 동안 해적은 우리나라의 주요 해상 교통로의 하나인 말라카 해협 등에서 주로 발생했다. 이곳은 동서를 가로지르는 길목에 위치해 있고, 도서지역이 많아 해적들의 도주가 유리하다는 지리적 특성을 갖고 있어 전통적으로 해적이 가장 많이 출몰하는 지역으로 분류되고 있다. 그리고 이 지역 다음으로는 아프리카의 나이지리아와 방글라데시 등이 해적 사건이 많이 발생하는 지역으로 평가되고 있다.

특히 나이지리아는 최근 원유수출에 따른 국내 빈부차의 심각한 확대로 양극화가 극에 달하고 있어 아프리카 지역을 운항하는 선박들에게 공포의 대상이 되고 있다.

<그림 2-91> 주요 해적사건 발생 지역별 분포(2005년)



자료 : IMB

한편 아프리카 지역에서는 선박의 도난도 빈번히 일어나고 있어 운항안정성을 위협하고 있다. 아프리카 나미비아에서는 준설선과 충돌한 뒤 이 곳 항만에서 수개월째 억류되어 있던 671 TEU급 소형 컨테이너 선박 움폴로지(Umfolozi) 호가 사라지는 사고가 발생하여 항만당국이 경위 조사에 나섰다. 문제가 된 선박은 지난해 9월 남아프리카공화국 준설선과 충돌하는 바람에 선체에 균열이 가고, 선박 엔진 룸이 침수되어 수리 중이었는데, 항만 당국은 이 지역 항장이 선원들과 함께 선박을 해외로 훔쳐 달아났을 것으로 추정하고 있다.[95]

(4) 아시아/남미동안・남아프리카 항로의 루프 분리에 따른 서비스 개선[96]

남아프리카의 허브항인 더반에서는 만성적인 혼재가 발생하고, 이는 배선사에게 스케줄의 혼란 요인으로 작용하고 있다. 현재 더반에서는 올해 여름 완공을 목표로 재래 부두를 컨테이너 부두로 개조하는 공사가 실시하고 있다. 그러나 처리능력이 크게 개선되지는 않을 것으로 보여 부족한 인프라 문제는 계속 현안 과제로 남게 될 것으로 보인다. 그리고 남미 동안에서도 브라질의 산토스를 시작으로 각 항에서 처리능력이 부족하여, 세관직원과 트럭 운전수의 파업이 빈발하는 등 다양한 문제가 발생하고 있다.

이와 같은 문제로 인해 각 선사에서는 작년 말부터 올해에 걸쳐 남미동안・남아프리카 항로로부터 남아프리카 기항 서비스의 분리를 추진하고 각 항로의 정시성 확보에 노력하고 있

95) 한국해양수산개발원, 「지구촌해양수산」, 제331호, 2006. 7. 31
96) 해사프레스 2007. 6. 25 참조.

다. 일본우선과 함부르크 슈드(Hamburg Súd)는 New Good Hope Express Service(NGX)의 서비스를 두 가지 형태(루프)로 운항해 왔지만, 루프 1은 더반을 발항하는 남미 동안의 전용 서비스로 하는 동시에 루프 2는 투입선을 줄여 남아프리카로 반복 순환하는 서비스로 바꾸었다. 그리고 상선 미츠이는 PIL과 협조 배선하는 CSW 서비스를 올해 4월부터 더반을 발항하여 기항지를 줄이는 한편, 투입척수는 그대로 유지하여 정시성을 높이려고 했다. 이에 맞추어 남아프리카는 싱가폴/남아프리카 사이에 자사고속 서비스를 새롭게 개설함으로써 스케줄 조정에 따른 물동량을 흡수하고 있다.

이러한 움직임은 외항 선사들의 협조배선 서비스도 유발하고 있다. 에버그린과 COSCO 컨테이너 라인은 남미동안・남아프리카 서비스의 ESA로부터 남아프리카 루프를 분리하고, 새롭게 FAX 서비스를 개설하여 3월부터 새로운 서비스 체제로 이행하였다. 가와자키 기선은 MISC・PIL과 해협지/남아프리카 서비스를 제공하고 있지만, 올해 4월에 이 서비스를 중국・대만까지 연장 연항하는 한편, 이번 달부터는 CSAV의 남미동안 서비스로부터 스페이스 차터도 개시하였다. CSAV는 단독운항으로 ASAX를 제공하였지만, 남아공에서는 6월부터 다반을 발항하고 동시에 가와자키 기선/MISC/PIL의 남아프리카 서비스에서 공간을 빌림으로써 남미동안 루프와 남아프리카 루프 분리를 실현하였다.

이와 같이 남미와 남아공을 운항하던 컨테이너 선사들의 항로 분리는 아프리카와 남미의 물동량 증가를 대변하는 것으로 향후에도 지속될 것으로 보이고, 이는 신규항로 개설에도 많은 영향을 줄 것으로 예상된다.

2. 아프리카의 항만

1) 아프리카 항만 현황

(1) 아프리카 주요국 컨테이너 물동량 추이

아프리카 주요국의 2005년 컨테이너 물동량[97]은 1,329만 TEU로 전세계 물동량의 4.8%를 차지하고 있다. 아프리카 지역은 북아프리카 지역과 남아프리카 지역이 물류의 구도가 달리 나타나고 있는데, 이는 북아프리카 지역의 대부분이 사하라 사막으로 이루어져 있기 때문에 아프리카 지역의 컨테이너항만의 주된 성장세는 남아프리카를 중심으로 이루어진다.

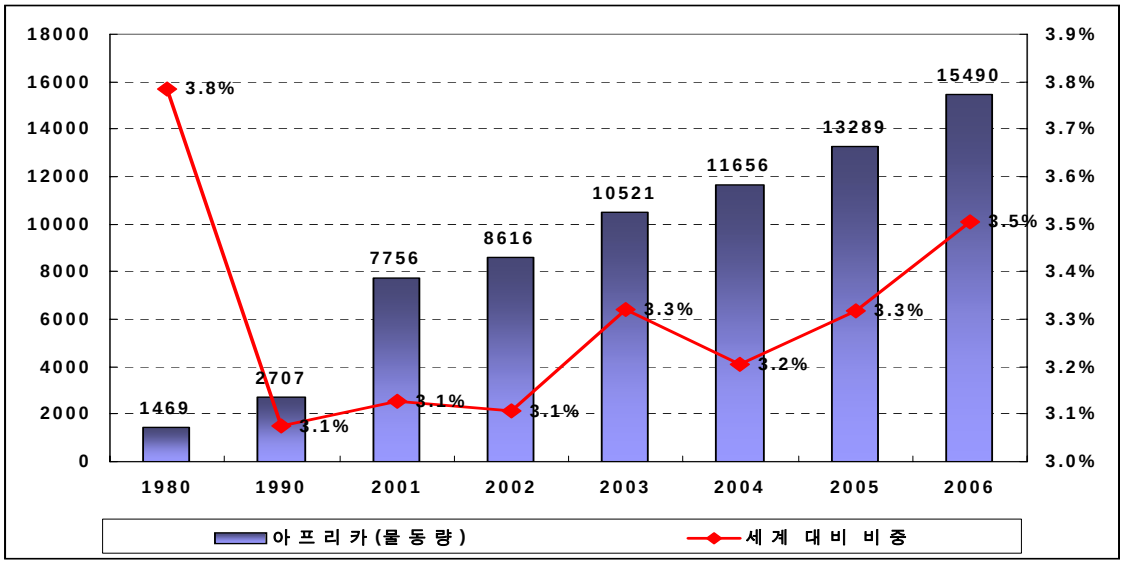
전세계 물동량은 2001~2005년 기간 중 연평균 10%의 성장을 보였는데, 아프리카 지역 전체 물동량은 동 기간 중 11% 성장을 보여 세계 물동량 증가에 준하는 성장을 보인 것으로 평

97) 세계물동량은 The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 기준으로 2억 7,511만 TEU로, Containerisation International 기준인 4억 60만 TEU보다 과소하게 평가되는데, 이는 환적물동량을 포함하지 않은데 따른 것으로 판단됨

가된다. 특히, 1980~1990년 기준 중 연평균 6%대 성장률을 보였으나 1990~2001년 기간에는 9%대 성장률을 보여 지속적으로 성장 폭이 커지고 있다.

<그림 2-92> 아프리카 지역 항만 처리물동량 추이

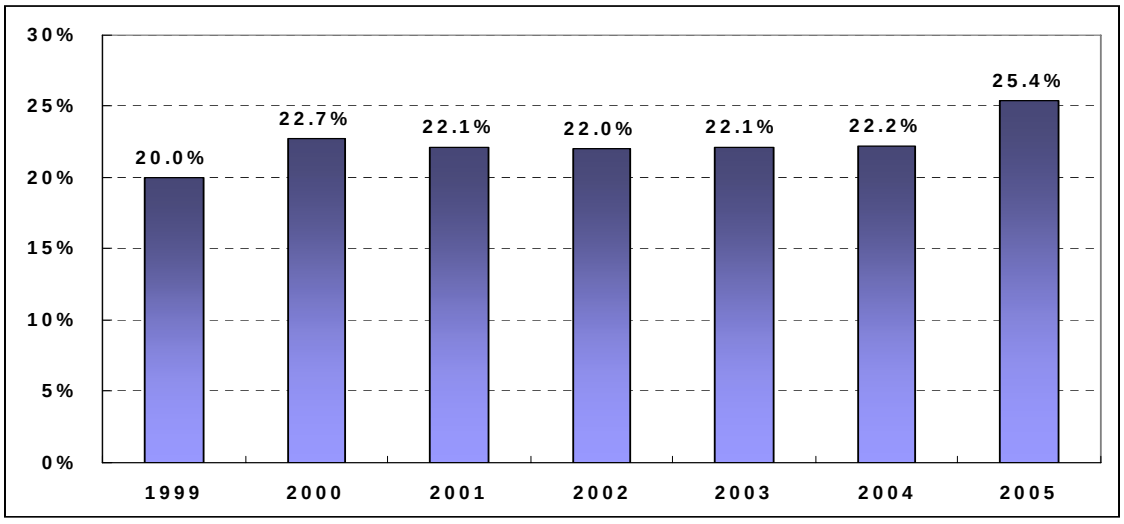
단위 : 천 TEU



주 : 2006년은 추정치
자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

한편, 아프리카 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중은 2005년 기준 25.4%이다. 이는 세계 평균치인 27.2%에 육박하는 수준이다. 이에 따라 아프리카 지역 항만들의 경우 환적 수요가 25~30% 수준으로 판단되며, 수출입 수요가 70~75% 수준으로 판단된다.

<그림 2-93> 아프리카 지역 항만의 환적 물동량 처리 비중 추이



자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

국가별 컨테이너 처리물동량을 살펴보면, 남아프리카공화국가 중남미 최대 화물 처리국으로서 2005년에 287만 TEU를 처리하였다. 이는 전세계 순위로 볼 때 26위에 해당한다. 다음으로는 아프리카 북서부 대서양에 있는 에스파냐령 제도인 카나리아제도가 166만 TEU, 코르티부아르 215만 TEU 등으로 각각 지역 내에서는 2～3위를 차지하고 있으며, 세계 순위로는 36위와 57위를 차지하고 있다. 이외에 아프리카 지역에서 컨테이너를 처리하는 국가들로는 모로코, 알제리아, 나이지리아 등이 있다.

<표 2-166> 아프리카 주요국 컨테이너 처리물동량 추이

(단위 : 천 TEU)

세계 순위	지역 순위	국가	2005	2004	2003	2002	2001	2000
1	-	China	88,548	74,725	61,898	55,717	44,726	40,984
2	-	USA	38,519	34,902	32,689	29,677	27,308	27,315
3	-	Singapore	23,192	21,329	18,441	16,986	15,573	17,096
4	-	Japan	16,777	16,436	15,056	13,501	13,127	13,130
5	-	Korea	15,113	14,363	13,050	11,720	9,287	9,030
6	-	Germany	13,507	12,479	10,943	9,253	8,427	7,696
7	-	Taiwan	12,791	13,029	12,087	11,605	10,426	10,511
8	-	Malaysia	12,027	11,511	10,210	8,752	6,225	4,642
9	-	Italy	9,855	9,468	-	7,950	7,073	6,919
10	-	UAE	9,846	8,662	6,955	5,872	5,082	5,056
26	**1**	**South Africa**	**2,868**	**2,615**	**2,379**	**1,802**	**2,021**	**1,847**
36	**2**	**Canary Is**	**1,660**	**1,255**	**1,417**	**1,158**	**1,077**	**1,021**
57	**3**	**Cote d'lvoire**	**710**	**670**	**613**	**579**	**544**	**434**
-	-	Morocco	-	-	518	-	347	329
-	-	Algeria	-	-	-	-	311	268
-	-	Nigeria	-	-	588	-	-	-
기타 국가			11,115	13,487	10,830	10,289	10,965	5,842
전 세계			256,530	234,931	197,674	184,860	162,518	152,120

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

한편, 아프리카 지역에 있어서 글로벌 터미널 운영사들의 진출 현황을 살펴보면, APM사가 총 처리량 4,040만 TEU 가운데 3.7%인 150만 TEU를 처리함으로써 가장 많은 화물을 처리했으며, HPH사는 2005년 기준 5,180만 TEU 가운데 자사 처리물동량의 0.6%인 30만 TEU를 처리하였다.

<표 2-167> 아프리카 지역 글로벌 터미널 운영사의 시장 점유율

2005	운영사	세계 (백만 TEU)	아프리카(%)	처리량 (백만 TEU)
1	HPH	51.8	0.6%	0.3
2	APM	40.4	3.7%	1.5
4	P&Oports	23.8	0.2%	0.0
6	DP World	12.9	1.5%	0.2
17	CMA CGM	3.4	6.3%	0.2
합 계	-	257.7	-	-

주 : 합계는 24개 글로벌 터미널 운영사(HPH, APM, PSA, P&Oports, Cosco, DP World, Eurogate, Evergreen, MSC, SSA Marine, HHLA, APL, 한진, OOCL, NYK Line, Dragados, CMA CGM, MOL, TCB, K Line, P&ONL, ICTSI, Yang Ming. 현대)
자료 : Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operator - 2006. 2006.8

(2) 아프리카 주요 항만의 물동량 처리 추이

한편, 아프리카 주요 10대 항만을 살펴보면, 남아프리카공화국의 더반(Durban)항이 아프리카 최대 항만으로서 2005년 기준 171만 TEU를 처리하였다. 이 항만은 2000~2005년 기간 중 연평균 6%의 성장을 보였다. 한편, 2위 항만인 카나리아제도[98]의 라스 팔마스 데 그란 카나리아(Las Palmas de Gran Canaria) 항은 동 기간 중 12.9% 성장을 보였으며, 2005년 처리량은 109만 TEU를 기록하였다.

<표 2-168> 아프리카 10대 항만 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	항만	2005	2004	2003	2002	2001	2000	국가
54	1	Durban	1,713	1,717	1,511	1,290	945	1,205	South Africa
77	2	Las Palmas de Gran Canaria	1,091	706	898	658	578	527	Canary Is
99	3	Cape Town	737	570	533	512	457	396	South Africa
104	4	Abidjan	710	670	613	579	544	434	Cote d'lvoire
136	5	Santa Cruz de Tenerife	457	400	380	361	361	393	Canary Is
139	6	Mombasa	437	404	331	278	-	-	Kenya
151	7	Tema	388	340	350	-	178	-	Ghana
155	8	Port Elizabeth	371	323	274	-	0	211	South Africa
173	9	Dakar	309	331	281	-	136	133	Senegal
174	10	Dar-es-Salaam	306	260	204	178	136	134	Tanzania

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

98) 스페인령에 속해 있으나 지역적으로 북아프리카 물류와 관계된다고 판단되어 포함했음

또한 3위 이하 항만들의 경우에도 물동량이 꾸준히 증가하는 추세인데, 아프리카 3위 항만인 남아프리카공화국의 케이프타운(Cape Town)항은 2000～2005년 연평균 10.9%의 성장세를 보였으며, 그 외에 항만들로는 4위 항만인 코르디부아르의 아비장(Abidjan)항, 5위 카나리아 제도의 산타 쿠르즈 데 데네리페(Santa Cruz de Tenerife) 항, 6위 케냐의 몸바사(Mombasa) 항, 7위 가나의 테마(Tema) 항, 8위 남아프리카공화국의 포트 엘리자베스(Port Elizabeth) 항, 9위 세네갈의 다카르(Dakar) 항, 10위 탄자니아의 다르-에스-살람(Dar-es-Salaam) 항 등이 있다.

이 밖에 11위 이하의 항만들로는 토고의 로메(Lome) 항, 지부티의 지부티(Djibouti) 항, 카메룬의 도우알라(Douala) 항, 마다가스카르의 토아마시나(Toamasina) 항 등이 있는데, 이들 항만을 제외한 나머지 항만들은 100만 TEU 이하의 처리량을 기록하고 있다.

<표 2-169> 아프리카 11위 이하 항만 컨테이너 처리물동량 추이

단위 : 천 TEU

세계 순위	지역 순위	항만	2005	2004	2003	2002	2001	2000	국가
211	11	Lome	203	185	166	85	-	-	Togo
216	12	Djibouti	194	159	244	178	148	158	Djibouti
249	13	Douala	143	-	-	147	140	-	Cameroon
269	14	Toamasina	102	105	95	-	80	71	Madagascar
299	15	Walvis Bay	71	55	41	34	26	-	Namibia
306	16	Arrecife	63	40	60	62	59	-	Canary Is
319	17	Maputo	54	41	39	35	-	30	Mozambique
325	18	Puerto del Rosario	49	-	-	40	38	35	Canary Is
328	19	Takoradi	48	43	41	-	43	-	Ghana
-	-	Lagos	-	444	486	-	-	-	Nigeria
-	-	Casablanca	-	492	448	0	347	312	Morocco
-	-	Port Sudan	-	206	157	129	121	94	Sudan
-	-	Onne	-	54	86	-	-	-	Nigeria
-	-	East London	-	60	56	-	-	28	South Africa
-	-	Agadir	-	41	45	-	-	-	Morocco
-	-	Beira	-	44	41	29	30	34	Mozambique
-	-	Cristobal	-	48	40	-	-	1,354	South Africa
-	-	Algiers	-	-	-	338	249	216	Algeria
-	-	Santa Cruz de La Palma	-	-	-	38	40	-	Canary Is
-	-	Banjul	-	-	-	35	30	29	Gambia
-	-	Port Sudan	-	-	-	-	-	94	Sudan
-	-	Oran	-	-	-	-	-	-	Algeria
-	-	Nacala	-	-	-	-	-	-	Mozambique
-	-	Port Victoria	-	-	-	-	-	-	Seychelles
-	-	Tangier	-	-	-	-	-	-	Morocco

주 : 순위는 2005년 순위
자료 : Containerisation International Yearbook 2007

<그림 2-94> 아프리카 주요 항만 위치도



자료 : Containerisation International Yearbook 2007

2) 아프리카 주요 항만의 특징과 전망

(1) 컨테이너항만

아프리카 지역 물류는 북아프리카 지역과 남아프리카 지역을 중심으로 이루어지고 있다. 북아프리카 지역은 유럽, 중동 등을 잇는 물류 통로이다. 다만, 아프리카 대륙을 중심으로 한 항만의 발달 보다는 오히려 모로코 인근 해역 스페인령의 카나리아 제도[99]를 중심으로 한 항만들이 발달해 있다. 한편, 남아프리카 지역은 남아프리카공화국을 제외한 주요국들은 저성장국들로 국가간 교역이 미미한 수준이다. 이외에 서아프리카는 일부 정치적 안정을 이룬 세네갈, 가봉, 가나 등이 있으나 마찬가지로 물류 수요가 많은 편은 아니다. 중앙아프리카 지역은 아프리카 지역 가운데 가장 낙후된 지역이라고 할 수 있다.

여기서는 각 지역별로 아프리카 지역 10대 항만을 중심으로 살펴본다. 아프리카 지역 항만들의 규모는 10위 권 항만이 2005년 기준으로 30만 TEU 이상 처리실적을 보이는 항만들이며, 11위인 토고의 로메(Lome) 항이 20만 TEU를 넘어서고 있으며, 12～14위권의 지부티(Djibouti) 항, 카메룬의 도우알라(Douala) 항, 마다가스카르의 토마시나(Toamasina) 항이 10만 TEU 이상, 그리고 그 이하 항만들의 처리실적은 모두 10만 TEU에 못 미치고 있다. 이렇게 보면, 10만 TEU 이상을 처리하는 항만이 가장 많이 포진한 지역은 서아프리카 지역을 중심으로 한 지역이다.

가. 남아프리카 지역

남아프리카 지역은 아프리카 최대 항만인 더반(Durban) 항이 위치하고 있다. 더반 항은 남아프리카공화국 물동량의 60% 이상을 처리하고 있다. 이 항만의 운영사는 국영회사인 SAPO(South African Port Operations)이다. 이 운영사는 주요 6개 항만에 위치한 13개 터미널을 소유, 운영하고 있다.

이 항만은 최근 물동량이 늘어난 탓도 있으나 성수기에는 고질적으로 적체 현상을 빚고 있어 기본적으로 시설 투자가 적다는 비판을 받아왔다. 지난해 말에는 200여 시간 선박들이 발이 묶여 체선료를 부과할 계획이었다. 더반 항은 실제로 2002년 처음으로 체선료가 발생했으

99) 제도는 라스팔마스주(그란카나리아 ・푸에르테벤투라 ・란사로테 외에 3개의 섬과 약간의 무인 암초) ・산타크루스데테네리페주(테네리페 ・라팔마 ・고메라 ・페로 등의 제도)로 나뉜다. 행정은 에스파냐 본토의 주와 같다. 이 제도는 BC 40년경부터 로마인들에게 알려져 있었으며 13～14세기부터 유럽 항해자의 쟁탈 표적이 되어 15세기부터 에스파냐인들이 지배하였다. 이탈리아의 탐험가 C.콜럼버스도 이곳을 기지로 하여 대서양을 횡단하였으며, 1833～1834년 유럽～미국 간 해저전선 중계지가 되었다. 1936년 에스파냐의 F.프랑코가 이곳에서 처음으로 반혁명의 기치를 들었다. 1900년 섬 주민의 약 80 %가 문맹자였으나 지금은 교육이 보급되어 테네리페섬에 라라그나종합대학(1710 창립)이 있다. 경제는 농업이 중심이며, 한때 특산물인 코치닐 염료는 쇠퇴하고, 화산질의 기름진 땅에서 포도 ・사탕수수 ・바나나 ・토마토 ・감귤류를 재배한다. 그 밖에 수산업도 활발하다. 대서양의 해공(海空) 정기항로의 요지이다.

며, 2005년 중단된 바 있다.

이에 따라 SAPO는 인력과 시스템을 확대, 업그레이드 하는 한편, 신규 터미널을 추가로 건설할 계획이다. 이에 따라 올해 말까지 300만 TEU의 처리능력 증가로 1번 부두는 연간 72만 TEU를 처리할 수 있을 것으로 기대된다. 이외에도 장비 확충으로는 최초로 RTG(rubber-tired gantry) 크레인을 도입하는 한편, 포스트 파나막스급 갠트리 크레인도 2007년 말까지 지속적으로 확충할 방침이다. 이에 따라 SAPO는 향후 몇 년 동안은 더반 항의 성장률이 연간 15%에 달할 것으로 예상하고 있다.

다음으로 체선을 완화하기 위한 조치로 철도 투자를 확대하고 있다. 이미 더반 항과 인근 항 간의 통합된 철도 운송을 위한 계획을 검토 중에 있다.[100] 남아공의 국영 철도 회사인 Spornet는 향후 5년 동안 44억 달러 상당의 자본 투자를 할 계획이다. 이 가운데 12억 달러는 374대의 화차를 확대하는데 투자되며, 5억 달러는 현재 화차의 보수에 사용될 예정이다.

지난해에는 성수기 물동량 증가에 따라 더반 항과 인근 산업 단지인 가우탱(Gauteng) 간에 차량이 7개나 증차되었다.

<표 2-170> 더반항(남아프리카공화국) 터미널 현황

항 만	현 황
Durban항	Container Terminal - 선석; Deepsea Berths; 컨테이너 선석 7개, 연장 1,900m, 수심 12.2 m 터미널 시설; 전체 면적 1,055㎡, storage 13,500TEU, 갠 크레인(슈퍼 포스트 파나맥스)3기, 갠 크레인(포스트 파나맥스)3기, 갠 크레인(파나맥스) 5기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

한편, 이 같은 항만 확장은 남아공의 케이프 타운(Cape Town) 항도 추진 중이다. 케이프 타운 항은 남아공에서 주요 해운서비스 노선의 첫 기착지이자 냉동냉장 화물을 처리하는 항만이다. 이 항만을 운영하고 있는 CTCT(Cape Town Container Terminal)는 현재 시설능력의 115%를 처리하고 있다. 그러나 이 같은 물류 수요 증가에도 불구하고, 확장이 쉽게 진행되지 않고 있다. 그 이유는 수요에 비해 이 항만은 도심에 위치하고 있어 확장 여력이 크지 않다는 점과 환경문제로 확장 사업이 지연되고 있기 때문이다. 이에 따라 현재는 장비 확충에 주력하고 있으며, 확장 계획은 추후 확정된 이후 진행될 것으로 보인다.

100) *Cargo Systems*, March/07

<표 2-171> 케이프타운항(남아프리카공화국) 터미널 현황

항 만	현 황
Cape Town	Container Terminal 선석; 컨테이너 선석 6개, 연장 1,554m, 수심 10.7～14 m 터미널 시설; 전체 면적 970,000㎡, storage 12,000TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스)2기, 갠 크레인(파나맥스)4기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-172> 포트엘리자베스항(남아프리카공화국) 터미널 현황

항 만	현 황
Port Elizabeth	Container Terminal 선석; 선석102, 103 ; 컨테이너 선석 2개, 연장 635m, 수심 12.2m 터미널 시설; 전체 면적 22,000㎡, storage 3,100TEU, 갠 크레인 4기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

한편, 남아공은 케이프 타운 동쪽 은쿠라(Ngqura) 280억 달러를 투자하여 신규 항만을 건설할 계획이다. 이 항만은 코에가(Coega) 항인데, 특이한 점은 지금까지 남아공 항만이 국영으로 운영되었으나 이 항만 건설은 공공부문과 민간부문의 합작으로 이루어질 것으로 예상된다는 것이다. 이에 따라 항만 산업에 있어서 남아공의 국영 독점이 어느 정도 완화될 전망이다. 이 항만은 2008년에 운영에 들어갈 예정인데, 시간 당 100TEU를 처리하는 것을 목표로 하고 있다. 또한 이 항만은 최대 수심 18m로 남아공에서 유일하게 9,000TEU급 선박이 기항할 수 있는 규모가 될 것으로 보인다. 이 계획은 단계적으로 이루어질 예정인데, 1단계 사업에서는 2개 선석을 개발하여 70만 TEU 처리능력을 갖출 것으로 예상되며, 2단계에서도 2011년 까지 2개 선석이 추가로 건설되며, 처리능력은 100만 TEU로 늘 것으로 예상된다. 3단계는 장비 확충을 통해 2015년 까지 125만 TEU의 처리능력을 갖출 예정이다. 이에 더하여 장기적으로 남아공은 2020년 까지 모두 10개 선석으로 확대할 계획이다.

또한 배후단지와의 원활한 연계를 위해 철도 건설도 추진한다. 현재 요하네스버그(Johannesburg)와 포트 엘리자베스(Port Elizabeth) 간의 철도를 2008년까지 건설하여 은쿠라 항과 요하네스버그 인근 항인 Deep City 내륙 컨테이너터미널과 연결할 계획이다.

SAPO의 모회사인 트랜스네트(Transnet)는 남아공 최대 컨테이너터미널인 더반 항만과 케이프타운 등 다른 항만의 신규터미널 건설과 더반 등 주요항만의 준설사업에도 상당한 예산을 투입하기로 했으며, 항만과 철도의 연계운송시스템개선과 철도차량 구입에도 적극적으로 나서 물류시스템수준을 한 단계 끌어올린다는 계획이다.

나. 북아프리카 지역

북아프리카 지역은 항만 물류에 있어서 특이점은 유럽 및 중동과의 교역이 중심을 이루고 있다는 것이다. 특히, 모로코, 알제리아, 투니지아, 리비아, 이집트, 수단 등으로 이루어진 이 지역은 해상운송에 있어서 스페인령 카나리아 제도를 중심으로 환적되어 물동량이 배분되는 형태를 띠고 있는 것으로 파악된다. 이에 따라 북아프리카 지역의 경우 개발 항만들의 물동량은 아프리카의 기타 지역에 비해 미미한 수준이다. 따라서 여기서는 정치적으로는 유럽지역으로 구분되나 북아프리카 및 서아프리카와 매우 밀접한 관련이 있는 카나리아 제도의 항만들에 관해 언급한다.

카나리아 제도는 라스팔마스주(그란카나리아 · 푸에르테벤투라 · 란사로테 외에 3개의 섬과 약간의 무인 암초) · 산타크루스데테네리페주(테네리페 · 라팔마 · 고메라 · 페로 등의 제도)로 나뉜다. 이 가운데, 라스 팔마스 데 그란 카나리아(Las Palmas de Gran Canaria:이하 라스 팔마스) 항과 산타 크루즈 데 테네리페(Santa Cruz de Tenerife:이하 산타 크루즈) 항이 대표적인 항만이다. 전자는 2005년 109만 TEU를 처리하여 물동량 기준으로 볼 때 남아공의 더반 항 다음으로 많다. 이 항만은 2000～2005년 기간 중 연평균 13%의 성장을 하였다. 또한 후자는 2005년 45만 7,000TEU를 처리하여 아프리카 항만 가운데 5위를 기록하였다. 이 항만의 2000～2005년 기간 중 연평균 처리실적 증가율은 2,5%로 전자에 비해서는 성장 폭이 적은 편이다.

이들 항만이 성장하게 된 이유는 유럽과 아프리카를 잇는 중심에 위치하고 있다는 지리적 강점 외에 아프리카 항만들의 경우 정치적 불안과 물류의 비효율성으로 이러한 교량 역할을 할 만한 마땅한 항만이 없기 때문이다. 그러나 카나리아 제도의 항만들은 스페인령으로 제도 등이 유럽 선진국의 체제를 갖추고 있으며, 이러한 강점이 이들 항만의 성장의 발판이 되었다. 특히, 지난해에는 머스크 라인이 스페인 중심항인 알헤시라스(Algeciras) 항의 체선이 급격히 늘자 라스 팔마스 항으로 상당량의 화물을 이전한 것도 그 원인으로 작용하고 있다. 또한 카나리아 제도의 남북 교역 물동량은 머스크가 모로코의 탕헤르(Tangiers)에 금년에 개장을 앞두고 더욱 늘 것으로 보인다.

라스 팔마스 항의 남향 환적화물 가운데 40%는 다카르 항으로 들어가는 것이다. 다카르 항에서 다시 기타 주요국으로 화물이 이전되고 있다. 즉, 다카르 항은 유럽에서 들어오는 화물의 주요 환적 기지인 샘이다.[101]

또한 라스 팔마스 항의 성장 원인은 미국과 아프리카 간의 교역 및 투자가 크게 늘고 있기 때문이다. 미국은 지난 2000년 '아프리카성장촉진법'(African Growth and Opportunity Act)의 제

101) *fairplay*, 2005. 9. 28 아프리카가 새롭게 해상운송의 기회가 확대되고 있는 것은 지난 2005년 7월에 세계은행과 IMF가 후원하는 G8 정상회담에서 결정된 아프리카 원조 계획에 따른 것인데, 이는 2010년까지 연간 670억 달러를 지원토록하고, 38개 아프리카 주요국에 대해 인프라 건설, 정부의 투명화, 교육 등에 투자하는 조건으로 560억 달러의 부채를 탕감해 줄 계획이다.

정에 따라 아프리카와의 교역이 크게 늘었는데, 지난 2005년 사하라 이남 아프리카 주요국들에 대한 수출은 전년 대비 22%, 수입은 44% 증가하였다. 이에 따라 미국의 주요 투자 업체들이 라스 팔마스 항에 물류전초 기지를 건립하고 있다. 또한 중국과의 교역도 크게 늘고 있는데, 이는 지난 2005년 대만과의 외교 단절에 동의한 이후 서아프리카 국가들과 중국과의 교역이 급성장을 하였다. 또한 전통적으로 유럽 주요국들은 서아프리카 지역에 대한 투자를 꾸준히 추진하고 있다. 이에 따라 서아프리카를 포함한 아프리카 주요국들은 미국, 중국, 유럽 등 주요국과의 교역이 크게 늘 것으로 예상되고 있다.

한편, 라스 팔마스 항만공사(Las Palmas Port AAuthoruty)는 베닝(Benin)의 콘토노우(Contonou) 항만의 확장 사업에 참여할 계획이다. 이는 국제 협력 사업으로 추진되는데, 세네갈, 기니아 비사우, 가나, 모로코, 마우리타니아 등 주요 아프리카 국가들이 참여한다. 또한 카나리아 제도들은 해운기업 및 주요 물류업체의 유치를 위해 상당한 인센티브를 부과하고 있다. 카타리 제도의 특구(Canary Islands Special Zone:ZEC)에서는 주요 물류업체가 인력을 고용하는 조건으로 법인세의 1～5% 만을 지불토록 하고 있는데, 이는 스페인 본토의 법인세가 35%에 달하는 것과 비교하면 파격적인 것이다. 이 특구는 지난 2006년에 확장하여 30만 ㎡에 달하고 있다.

<표 2-173> 라스 팔마스 데 그란 카나리아 항(카나리아 제도) 터미널 현황

항 만	현 황
Las Palmas de Gran Canaria항	**Gran Canaria Dock(South)** 선석; ro-ro 선석 1개, 연장 520m, 수심 11 m 터미널 시설; 전체 면적 153,993㎡, storage 3,350TEU, 갠 크레인(슈퍼 포스트 파나맥스)3기 **La Luz Terminal** 선석; 컨테이너 선석 1개, 연장 375m, 수심 12.5 m 터미널 시설; 전체 면적 60,473㎡, storage 4,100TEU, 갠 크레인(포스트 파나맥스)1기 **Leon y Castillo Dock** 선석; 컨테이너 선석 1개, 연장 975m, 수심 11～14 m 터미널 시설; 전체 면적 250,000㎡, storage 22,000TEU, 갠 크레인(슈퍼 포스트 파나맥스)4기, 갠 크레인(포스트 파나맥스)1기, 갠 크레인(파나맥스)1기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-174> 산타 크루즈 데 테네리페 항(카나리아 제도) 터미널 현황

항 만	현 황
Santa Cruz de Tenerife	선석; ro-ro 선석 3개, 수심 8 m East berth; 선석 1개, 연장 500m, 수심 10 m Ribera berth; 선석 1개, 연장 412m, 수심 10 m South berth; 컨테이너 선석 1개, 연장 450m, 수심 12 m Terminal CAPSA- 선석; Bufadero ; 컨테이너 선석 1개, 연장 478m, 수심 14 m East berth; 선석 1개, 연장 437m, 수심 10 m 터미널 시설; 전체 면적 168,700㎡, storage 2,911TEU, 갠 크레인(슈퍼 포스트 파나맥스) 1기, 갠 크레인(포스트 파나맥스)1기, 갠 크레인(파나맥스)2기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

다. 서아프리카 지역

서아프리카 지역 가운데 아프리카 10위 권 항만은 코티디부아르의 아비장(Abidjan) 항, 가나의 테마(Tema) 항, 그리고 세네갈의 다카르(Dakar) 항 등이 있다. 아비장 항은 2000～2005년 기간 중 8.5%의 성장을 하였다. 그리고 테마 항과 다카르 항은 동 기간 중 13.9%, 15.9%의 성장률을 보였다.

아비장 항이 위치한 코티디부아르는 세계 최대의 코코아 산지로 60년 프랑스로부터 독립한 이후 비교적 안정을 유지해오다 1999년 쿠데타가 일어났다. 그 뒤 2000년 대통령 선거로 현 정권이 들어섰으나 주요 야당의 불참 등으로 정권의 정통성이 문제시된 데다 잦은 인종갈등과 정치적 폭력으로 혼란이 이어져왔다.[102] 이 같은 정치적 불안 등으로 물류에 있어서도 불안정이 지속되어 왔다. 지난 2004년 11월 정부군과 프랑스군의 충돌로 아비장 항의 물동량이 크게 감소하는 한편, 주요 선사들이 기항지를 변경하는 사태가 벌어졌다.[103]

지난 2004년 사태 해결이 어느 정도 마무리되자 아비장 항은 지난 2001년부터 추진되던 일 보우레이(lle Boulay)에 신규 터미널을 건설하는 사업을 재개했다. 이 사업은 당시 P&O

102) 독립 이후에도 신식민지로서 영향력을 행사하며 많은 프랑스 기업들이 진출해 있었다. 프랑스는 내란 종식과 자국인과 기업의 안전을 도모하기 위해 평화유지군을 파견한다. 프랑스군의 개입은 어느 정도 효과를 거둬 2003년 유엔과 아프리카 국가수반 등등이 참여하는 가운데 정부군과 반군 사이에 평화협정이 체결되기도 했다. 그러나 2004년 11월 6일 18개월 간 지속된 정전협정이 파기되었다. 북부 반군을 폭격하겠다던 정부군이 난데없이 프랑스 기지를 공격한 것이다. 이로 인해 프랑스군 9명과 34명이 부상당했다. 정부군은 오폭이었다고 해명했지만 화가 난 시라크 대통령이 정부군의 모든 비행기를 파괴하라며 정부군 기지를 공격해 수호이 전투기 2대와 헬기 5대를 파괴했다. 이에 수도인 야무수크로를 중심으로 반프랑스 소요가 곳곳에서 벌어졌으며 정부군과 프랑스군이 간헐적으로 충돌했다. 그 해 11월 15일 프랑스의 제안에 따라 유엔이 코트디부아르로 들어오는 모든 무기에 대해 봉쇄할 것을 결의함으로써 간신히 봉합됐다.

103) *fairplay*, 2005. 2. 7

Nedlloyd를 중심으로 한 컨소시엄인 로코드즈로 개발회사(Locodjro Development Company)가 2003년을 완공 목표로 추진해왔으나 지연된 상황이었다. 이러한 사업의 재개에 따라 아비장 항의 신터미널은 연간 20만 TEU의 처리를 목표로 했으나 사업 수정에 따라 터미널이 운영에 들어가는 2009년에 50만 TEU를 목표로 하고 있다.

<표 2-175> 아비장 항(코티디부아르) 터미널 현황

터미널	현 황
Abidjan	운영사 : Port Autonome d'Abidjan 선석; 선석22; 컨테이너 선석 2개, 연장 200m, 수심 11.5 m 선석23～24; 컨테이너 선석 2개, 연장 440m, 수심 12.5 m 선석25; ro-ro 선석 1개, 연장 200m, 수심 12.5 m 터미널 시설; 전체 면적 250,000㎡, storage 6,000TEU, 갠 크레인 3기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

가나의 테마(Tema) 항은 국영인 GPHA(Ghana Ports and Harbours Authority)가 운영하고 있다. 특히 테마 항의 기타 주요 터미널들은 현재 7개의 민간운영사들도 운영하고 있는데, 이들과 경쟁관계에 있다. 또한 테마 항 인근의 타코라디(Takoradi) 항은 지난 2003년부터 요율을 낮추어 코티디부아르 화주들의 화물을 자신의 항만에서 처리하도록 유인 정책을 추진하고 있다. 이는 내전에 따라 코티디부아르에 기항을 기피하는 선사들도 한 몫 했다. 이에 따라 화주들은 코티디부아르의 아비장 항이 아닌 테마 항 인근의 타코라디 항으로 화물을 운송토록 강요당하는 결과를 초래한 바 있다. 그리고 아비장 항에서 더 멀리 떨어진 가나의 테마 항으로 화물을 운송하기도 했다. 이러한 물량은 1일 평균 200여 트럭분 정도나 된 것으로 파악된다.

<표 2-176> 테마 항(가나) 터미널 현황

터미널	현 황
Tema	운영사 : Ghana Ports and Harbours Authority 선석; common-user 선석 11개 컨테이너 선석 2개, 수심 11.5～12.5 m 터미널 시설; storage 1,784TEU, 갠 크레인 4기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

세네갈의 다카르 항은 아프리카에서 9위를 차지하고 있는 항만으로 서아프리카 지역 내에서는 3위 항만이다. 2005년 31만 TEU를 처리하여 2000～2005년 기간 중 연평균 15%의 성장을 하였다. 이 항만도 주변 항만인 아비장 항, 테마 항 등과 마찬가지로 시설 부족 현상을 겪고 있으며, 이에 따라 항만 개발을 추진할 계획이다. 특히, 다카르 항은 아비장 항이 내전 등

으로 성장세가 멈추면서 서아프리카의 환적 항으로 부상하고 있다. 이 같은 항만 계획에는 아랍계의 물류 강자로 등장하고 있는 디피 월드((DP World)가 참여할 계획이다.

디피 월드는 다카르 항의 확장과 서아프리카 주요국 터미널 개발을 위해 5억 3,400만 달러를 투자할 계획이다. 그리고 25년간의 양허 계약을 체결한 디피 월드는 항만 인프라 및 장비 투자에 1억 3,400만 달러 이상을 투자할 계획이다. 이번에 투자 예정인 1단계 사업에는 2011년에 완공 예정이며, 터미널 시설 능력은 현재의 두 배인 55만 TEU로 늘어날 것으로 전망된다. 2단계 사업에서 디피 월드는 푸투르(Futur) 항에 신규 터미널 건설을 추진할 계획이다. 이 사업에는 4억 달러가 투자될 예정이며, 2011년 초에 완공 예정이다. 이 터미널의 연간 처리 능력은 150만 TEU로 추산된다.[104]

세나갈은 지난 2000년 대선을 통해 경제민주화가 급속히 진전되고 있다. 이에 따라 개방에 적극적이며, 다카르와 말리 간 철도 운영도 유럽계 철도회사로 넘어갔다. 세네갈 다카르 항의 성장의 장점은 이 같은 정치적 안정과 민주화의 진전이라고 볼 수 있다. 한편, 최근 머스크 등 대형 물류 업체들의 아프리카 투자가 크게 늘고 있는 것도 그 특징이다. 머스크는 다카르에 현재 260만 달러를 투자하여 물류창고를 건설 중에 있는 것으로 알려졌다.[105] 세네갈의 정치적 안정이 곧 기업의 투자 선점 지역이 되고 있는 것이다.

<표 2-177> 다카르 항(세네갈) 터미널 현황

항 만	현 황
Dakar	선석; North Harbour; ro-ro 선석 20개, 연장 3,463m, 수심 8～12m South Harbour; 컨테이너/ro-ro 선석 15개, 연장 2,562m, 수심 8～11.6m 터미널 시설; 전체 면적 11,000㎡

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

라. 중앙아프리카 지역

중앙아프리카는 기본적으로 낙후된 지역이다. 이에 따라 서아프리카 및 남아공 지역에 비해 물류 수요가 많지 않은 지역이다. 그러나 중앙아프리카 항만들 가운데 케냐와 탄자니아에 위치한 몸바사 항과 다르-에스-살람 항이 이 지역 중심 항만으로 아프리카 전체 항만 순위 10위 안에 포함된다.

케냐의 몸바사 항은 지난해 47만 9,000TEU를 처리해 전년 대비 9.9%의 성장세를 보였다. 이 같은 성장세에 따라 몸바사 항도 확장 계획을 서두르고 있다. 그리고 케냐의 항만도 국영

104) *fairplay*, 2007. 6. 6
105) fairplay, 2006. 9. 28

으로 운영되고 있는데, 금년 중순까지 민간운영사에 항만 운영권을 넘길 계획이었으나 좌절된 것으로 알려졌다. 민영화 계획은 지난 10년 동안이나 검토된 사항이었다.

민영화 계획이 좌절된 것은 하역사 노조(Dock Workers Union)의 반대가 그 이유 중의 하나였으며, 금년에 이루어지는 케냐 대선이 문제였다. 그리고 다음으로는 정치적 부패가 그 원인으로 지적되고 있다. 민영화 과정에서 고위 관료들의 부정이 심하게 작용하고 있다는 것이다. 케냐의 민영화는 이 같은 문제가 사라지지 않는 한 쉽지 않을 전망이다.[106]

케냐 항만공사(Kenya Port Authority)는 현재 일본 국제협력은행(Japanese Bank for International Co-operation)과 제2컨테이너 터미널 건설을 위한 논의를 진행 중인 것으로 알려졌다.[107] 킬린디니(Kilindini) 항에 건설 예정인 이 터미널은 900m 연장으로 2015년에 가서는 이 항만의 처리량은 100만 TEU에 달할 것으로 예상하고 있다. 이외에 KPA는 기존 터미널도 확장할 계획인 한편, 배후단지와 연결을 원활히 하기 위해 철도 연계를 강화할 방침인데, 지난해 11월 케냐와 우간다를 오가는 노선을 운영하는 RVR(Rift Valley Railways)사는 서비스를 크게 확충할 계획이다. 이 철도회사는 민영회사로 몸바사 항과 우간다 간의 물량을 전체 수송물량 가운데 현재 15%에서 이를 향후 5년 내에 80%까지 늘린다는 계획이다. 한편, 새로운 터미널 운영시스템도 도입할 계획인데, 이 시스템은 한국의 토탈소프트뱅크(Total Soft Bank)가 참여할 계획이다. 그러나 이 같은 상당액의 투자 계획에도 불구하고, 이 항만이 기대하는 만큼의 결과가 나올지는 물류업계에서는 회의적인 시각이 많다는 분석이다.

<표 2-178> 몸바사 항(케냐) 터미널 현황

항 만	현 황
Mombasa	Kilindini Container Terminal 선석; 선석 16～18; 컨테이너 선석 3개, 연장 596m, 수심 11m 터미널 시설; 전체 면적 220,000㎡, storage 7,272TEU, 갠 크레인 4기

자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

<표 2-179> 다르-에스-살람 항(탄자니아) 터미널 현황

항 만	현 황
Dar-es-Salaam	Container Terminal 선석; 컨테이너 선석 1개, 연장 549m, 수심 11.5m 터미널 시설; 전체 면적 180,000㎡, storage 7,000TEU, 갠 크레인 1기

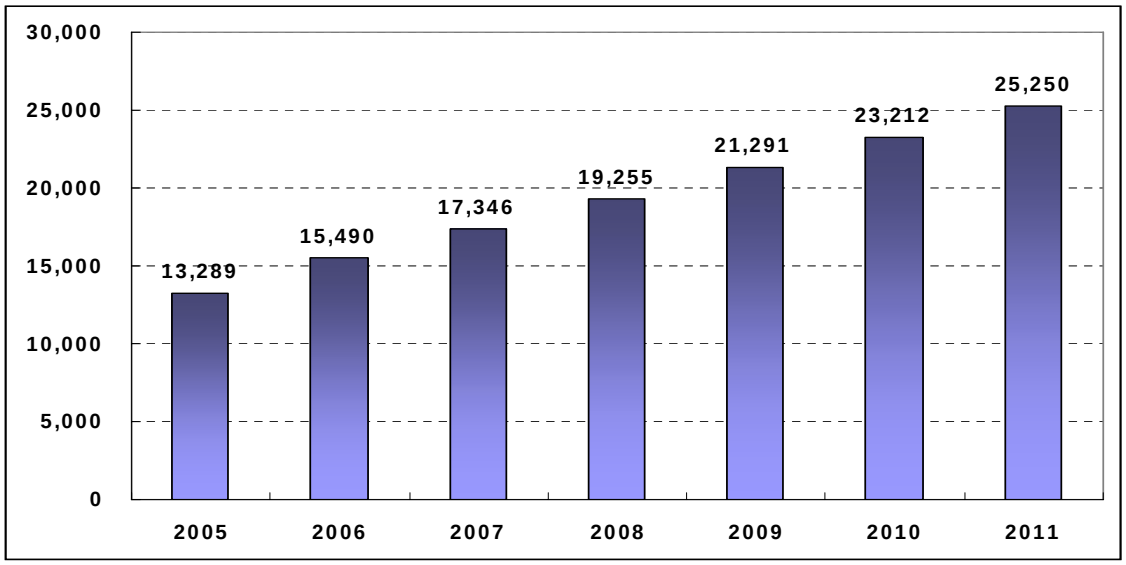
자료 : 터미널 홈페이지, Containerisation International Yearbook 2007

106) *Cargo Systems*, March/07
107) *Cargo Systems*, March/07

아프리카 지역 항만의 처리물동량은 2005년 1,329만 TEU에서 2011에 가서는 2,525만 TEU로 연평균 9.6%의 성장이 예상된다. 2005~2011년 기간 중 세계항만의 처리물동량 증가율이 연평균 7.9%의 성장을 할 것으로 예상됨에 따라 이 지역은 이를 넘어서는 성장이 예상된다.

<그림 2-95> 아프리카 지역 항만 처리물동량 전망

단위 : 천 TEU



자료 : The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9

아프리카 지역의 연간 항만처리물동량은 2000~2005년 기간 11.6% 성장에서 2005~2011년 9.6%로 다소 둔화될 것으로 예상된다. 그러나 기존 확장 계획들이 이루어지는 경우에도 시설 이용율은 2005년 기준 78.7%에서 2011년 99.9%로 늘어날 전망이다. 이에 따라 시설 확충이 이루어지더라도 2011년에 가서는 시설 부족현상이 더욱 심각해질 전망이다.

<표 2-180> 아프리카 지역 항만의 처리물동량 증가율 및 처리능력 추이 및 전망

구분	연간 항만 처리물동량 증가율		시설 이용율		
	실적(2000~2005)	전망(2005~2011)	실적(2005)	전망1(2011)	전망2(2011)
아프리카 지역 항만	11.6%	9.6%	78.7%	99.9%	98.6%

주 : 전망1 - 기 확정 시설 확장 계획 기준
전망2 - 미 확정 시설 확장 계획 포함
자료 : Drewry, Annual Review of Global Container Terminal Operator - 2006. 2006.8

2) 벌크 항만

남아프리카의 주요 철광석 적하항은 모리타니아(Mauritania)의 노우아드히보우(Nouadhibou) 항과 남아공의 살단하 만(Saldanha Bay) 항이 있다. 남아공은 브라질, 호주에 이어 세계 3위의 철광석 수출국이다. 이에 따라 남아공에서 수출되는 철광석의 해상물동량은 2006년 2,800만 톤으로 지난해 대비 9% 증가하였으며, 금년에는 전년 대비 11% 증가할 것으로 예상된다. 마우리타니아의 철광석 해상물동량은 2006년 1,200만 톤으로 전년 대비 13%의 급성장세를 나타내었다.

<표 2-181> 아프리카 주요국 철광석 해상물동량

(단위 : 백만 톤)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	2007
남아공	25.1	24.1	22.4	25.8	28	31
모리타니아	10.5	9.6	11	10.6	12	12

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

<표 2-182> 아프리카 지역 주요 철광석 적하항

국가	적하항	터미널/선석	최대 선박 수용 능력					최대 선적량
			흘수 (Draft)	연장 (LOA)	폭 (Beam)	WLTHC	최대 선형	
모리타니아 (Mauritania)	Nouadhibou	Point Central	16.2	310.0	47.0	14.0	170,000	70,000～100,000톤 선박 1일 4만 톤 100,000～135,000톤 선박 1일 5만 톤 135,000톤 이상 선박 1일 6만 톤
남아공 (South Africa)	Saldanha Bay	Iscor Export	21.3	350.0	60.0	26.8	365,000	150,000톤 이하 선박 1일 11만 톤 150,000～200,000톤 이상 선박 1일 12만 톤

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

한편, 아프리카의 주요 석탄 적하항은 남아공의 리차드 배이(Richard's Bay) 항과 모잠비크의 마푸토(Maputo) 항이 있다. 최근 호주가 체선 문제를 발생시킴에 따라 중국 등 주요 수입국들이 원자재 수입국을 아프리카로 바꾸면서 아프리카의 철광석 및 석탄 물동량은 더욱 크게 증가할 가능성이 매우 큰 것으로 지적되고 있다.

<표 2-183> 아프리카 지역 주요 석탄 적하항

국가	적하항	터미널/선석	최대 선박 수용 능력					최대 선적량
			흘수 (Draft)	연장 (LOA)	폭 (Beam)	WLTHC	최대 선형	
남아공	Richard's Bay	Coal terminal	17.7	314.0	50.0	21.6	19,000	50,000
모잠비크	Maputo	Matola	11.3	250.0	30.5		45,000	10,000

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 5

3) 시사점

(1) 서아프리카 주요국 및 남아공 중심의 물류시장

아프리카의 물류시장은 서아프리카의 주요 항만들과 남아공 중심의 항만물류시장이라고 할 수 있다. 특히, 서아프리카 항만들은 수출입뿐만 아니라 모로코 서측 스페인령의 카나리 제도의 주요 항만에서 환적된 화물을 다시 환적하여 기타 국가들로 들어가는 전진 거점으로 역할을 하고 있다. 다만, 아프리카 남부 지역의 남아공의 주요 항만들은 주변 국가들의 저개발에 따라 아직까지는 남아공 중심의 물류 시장이 형성되어 있다. 아프리카는 유럽 주요국들의 자본이 지배하고 있는 시장으로 경제뿐만 아니라 물류 시장에 있어서도 이들 국가들의 예속이 심각한 수준으로 판단된다.

(2) 항만 운영의 국가 독점화 등 높은 물류 리스크 수반

아프리카의 경우 항만 운영에 있어서 국가 독점화 현상이 상당히 크다고 볼 수 있다. 이에 따른 리스크도 많은 것으로 평가된다. 지난 1960년대 독립 이후 정치적 안정과 민주화를 진행 중이나 아직까지 불안 요인이 상존하는 국가들이 많다. 나이지리아, 수단, 콩고, 앙골라, 에티오피아, 소말리아 등의 국가들은 아직도 정정불안과 분쟁이 커지고 있다. 사실상 최대 발전 지역으로 꼽히고 있는 남아공의 경우에도 리스크가 매우 크다고 볼 수 있다. 이에 따라 물류 시장은 단순히 발전적 측면이외에 매우 높은 리스크가 수반되고 있다.

(3) 브릭스 이후 새로운 '블로오션' 지역

브릭스 이후의 투자 유망지역으로 아프리카에 대한 관심이 커지고 있다. 유럽의 시장 지배력이 큰 편이며, 최근에는 중국의 투자가 늘고 있는 등 아프리카도 글로벌 경쟁의 격전장의

초기 단계로 접어들 것으로 보인다.

그러나 아직까지 이들 지역에 대한 경쟁이 타 지역에 비해서는 치열하지 않은 편이다. 이에 따라 수반되는 각종 리스크에도 불구하고, 이들 시장에 진출 기반을 다지는 경우 선점 효과를 톡톡히 볼 수 있는 최대 시장이 될 것으로 예상된다. 이런 점이 항만 분야에 있어서도 점진적이나 면밀한 검토가 이루어져야 하는 이유이다. 특히, 아프리카의 자원은 브라질, 호주 등을 제외하고 최대 매장량을 자랑하고 있다. 이에 따라 이들 지역에 대한 투자가 다변화되고 있는 점을 예의 주시해야 할 것이다.

3. 아프리카의 내륙물류

1) 내륙물류 현황 및 특징

2차 대전 이전 식민지국가로 전락된 아프리카의 대부분 국가들은 종주국에 의해 일차제품의 생산 및 수출을 위해 항만을 연결한 도로・철도인프라 건설이 추진되었다.

60년대에 들어 많은 국가들이 독립을 맞이하였으나 뒤따른 심각한 종족 분쟁과 내전으로 신규 인프라 건설은 물론 기존의 교통인프라마저 황폐화되었다.

70년대 이후 경제회복의 목적으로 각국의 수도와 주요 생산지 및 소비지역간 포장도로를 연결하여 사회 및 경제적 통합을 추진한다는 취지의 THT(Trans african highway)계획이 제안된 바 있으나, 각국 정부간 이익충돌에 따라 좌절되었다.

그 후 80년대 후반 세계은행과 아프리카경제위원회(UNECA)의 주도하에 도로인프라 추진을 목적으로 한 Sub-Saharan Africa Transport Policy Program(SSATP) 및 Road Management Initiative(RMI) 등이 등장하였으며, 교통정책의 중심을 재원확보, 운영체제의 개혁 및 민영화, 유지관리의 개선 등에 두었다. 한편 탄자니아에서 RMI도입 등 도로행정개혁을 적극 추진한 결과 열악한 도로비중이 2000년의 50%에서 2004년 23%로 축소되었다. 그러나 보수유지 관리 능력의 미흡은 여전히 과제로 남아있으며, 이는 결과적으로 새로운 인프라건설에 부정적 영향을 미치고 있다.

상기와 같이 국제기구를 주축으로 인프라건설이 추진되고 있는 가운데, 아프리카문제는 아프리카국가가 자체 해결해야 한다는 주장이 대두되면서 아프리카연합(AU)의 제안아래 2001년 7월 ‘아프리카 개발을 위한 새로운 협력관계(New Partnership for Africa’ s Development : NEPAD)’의 전략적 구조를 형성하는 문서가 채택되었다. 아프리카의 지속적인 성장과 발전의 발판을 마련하기 위한 아프리카 지도자들의 노력 및 약속을 의미하는 NEPAD가 성공적으로 실행되면 대륙내에 만연한 빈곤과 저개발의 악순환에서 벗어나는 데에 도움이 될 것으로 기

대된다 . NEPAD는 빈곤퇴치, 지속가능한 발전과 개발, 정치경제 통합 등을 목적으로 하고, 열악한 인프라가 경제성장 및 빈곤해소의 주요 요인임을 강조하면서 최우선과제로 아프리카 각국의 대규모적인 인프라정비를 적극 추진하고 있다. 물론 NEPAD의 실현을 위해서는 아프리카 각국 정부와 지역경제공동체, 그리고 인프라프로젝트의 자금창구역할을 수행하는 아프리카개발은행(AFDB)의 협력이 불가피적이라고 할 수 있다.

또한 아프리카 지역경제기구인 서부아프리카경제공동체(ECOWAS), 중앙아프리카 경제공동체(ECCAS), 동남아프리카 공동시장(COMESA), 남부아프리카개발공동체(SADC) 등은 자체적으로 역내의 경제통합 및 인프라개발을 추진하고 있다.

그 외에 중국, 인도 등 신흥경제대국의 자원수요가 급증하면서 아프리카 자원개발과 물류인프라시설에 대한 투자가 급증하고 있는 추세이며, 역내에서는 남아공 물류기업들의 대외투자가 활발히 추진되고 있다.

(1) 도로운송

53개국으로 이루어진 아프리카는 1인당 GDP 100달러 수준인 세계 최빈국에서부터 5,400달러 수준인 남아공 등 중진국에 이르기까지 다양한 경제수준의 국가들이 혼재되어 있다. 이러한 경제적 차이는 아프리카 국가들의 도로에서도 그대로 나타나고 있는 바, 남아공과 북아프리카 일부 국가는 나름의 발전된 인프라를 보유하고 있는 반면, 대부분 국가의 인프라는 매우 열악한 실정이다.

현재 아프리카에는 도로연장이 150만㎞ 이상으로 알려지고 있지만 포장율은 15% 미만이며, 우기에는 통행할 수 없는 도로도 많다.

사하라이남 지역에서는 도로운송이 가장 중요한 운송수단으로 여객 · 화물 운송량의 약 90%를 차지하고 있으며, 약 70%의 인구가 밀집되어 있는 지역을 연결하고 있다. 또한 도시와 농촌간 버스와 트럭이 정기적으로 운행하고 있는 가운데, 자전거를 이용하는 사람들도 많으며, 아직 당나귀 등 가축을 주요 운송수단으로 하는 지역도 있다.

국가별 도로연장은 아프리카 최대 경제 대국인 남아공에 이어 나이지리아, 콩고, 알제리 등 순이며, 도로포장율은 동아프리카 섬나라인 모리셔스에 이어 이집트, 알제리, 튀니지 등 북아프리카 국가들이 앞선 순위를 차지하고 있다.

<표 2-184> 아프리카 국가별 도로 지표(2004년)

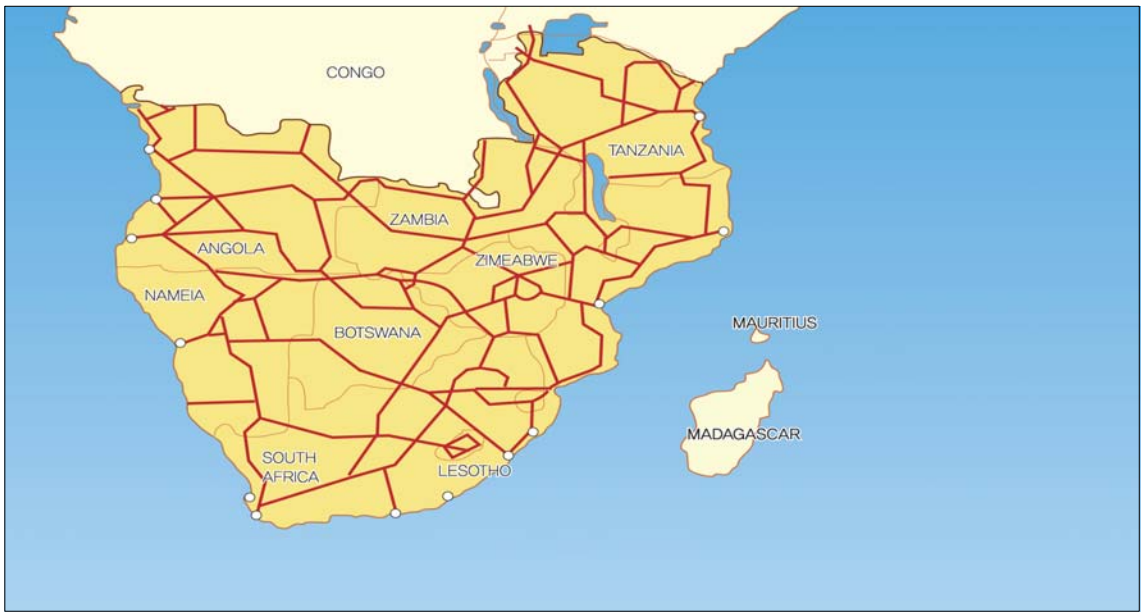
구 분	총 연장(km)	포장율(%)
Algeria	104,000	68.9
Angola	51,429	10.4
Botswana	25,233	35.1
Cameroon	80,932	6.7
Congo(DRC)	157,000	-
Cote d'Ivoire	50,400	9.7
Egypt	64,000	78.1
Ethiopia	33,856	12.9
Gabon	32,333	3.7
Gambia	3,742	19.3
Ghana	47,787	17.9
Guinea	44,348	9.8
Kenya	63,942	12.1
Madagascar	49,827	11.6
Malawi	28,400	18.5
Mali	15,100	12.1
Mauritania	7,660	11.3
Mauritius	2,015	100.0
Morocco	57,694	56.4
Mozambique	30,400	18,7
Namibia	42,237	12.8
Nigeria	194,394	30.9
Senegal	13,576	29.3
Sierra Leone	11,300	8.0
South Africa	362,099	20.3
Sudan	11,900	36.3
Swaziland	3,594	-
Tanzania	78,891	8.6
Tunisia	18,997	65.4
Uganda	70,746	23.0
Zambia	91,400	22.0
Zimbabwe	97,267	19.0

자료 : 日本國際協力銀行(JBIC), 國際協力便覽 2005/2006, Selected Statistics on African Countries 2007

경제규모와 수준이 상대적으로 높은 남부 아프리카지역은 철도보다 도로운송이 발달되어 주요 화물운송수단으로 활용되고 있으며, 남부아프리카 전체 도로연장의 50%를 차지하는 남아공의 화물운송도 약 80%가 도로운송으로 이루어지고 있다.[108] 그러나 남아공을 제외한 기타 국가는 도로밀도나 항만과의 접근성이 크게 떨어져, 여전히 경제 성장의 걸림돌로 작용하고 있다.

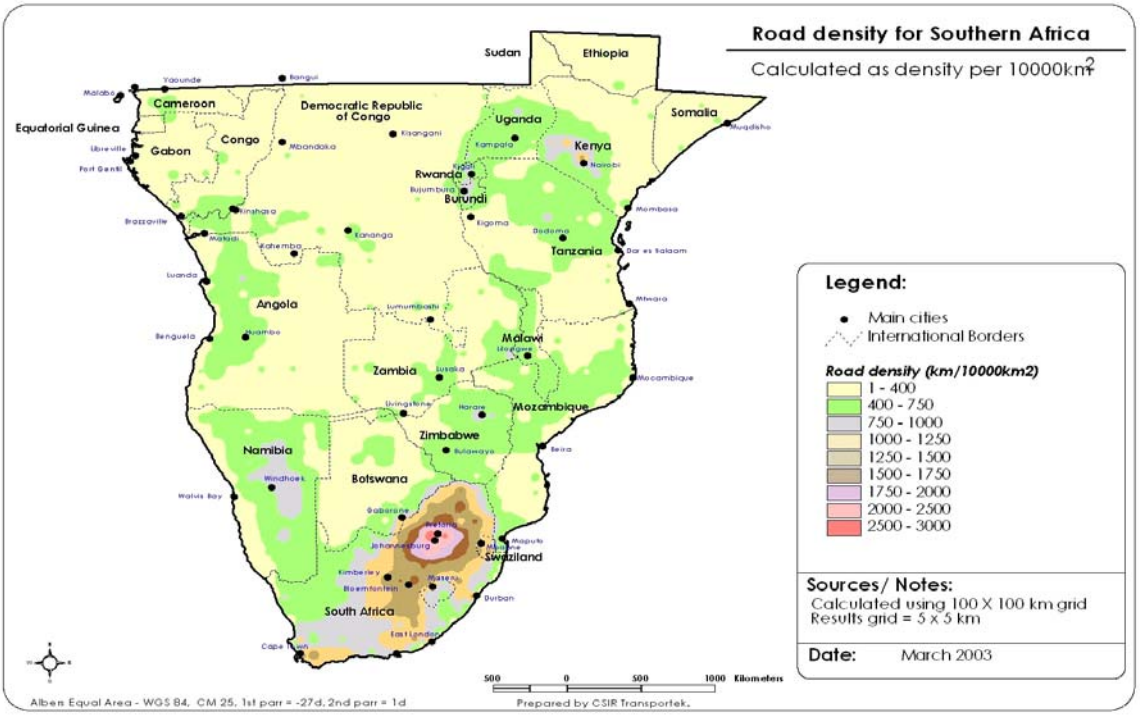
108) State of Logistics, 2005. CSIR. Pretoria, South Africa

<그림 2-96> 남부 아프리카지역의 주요 도로간선



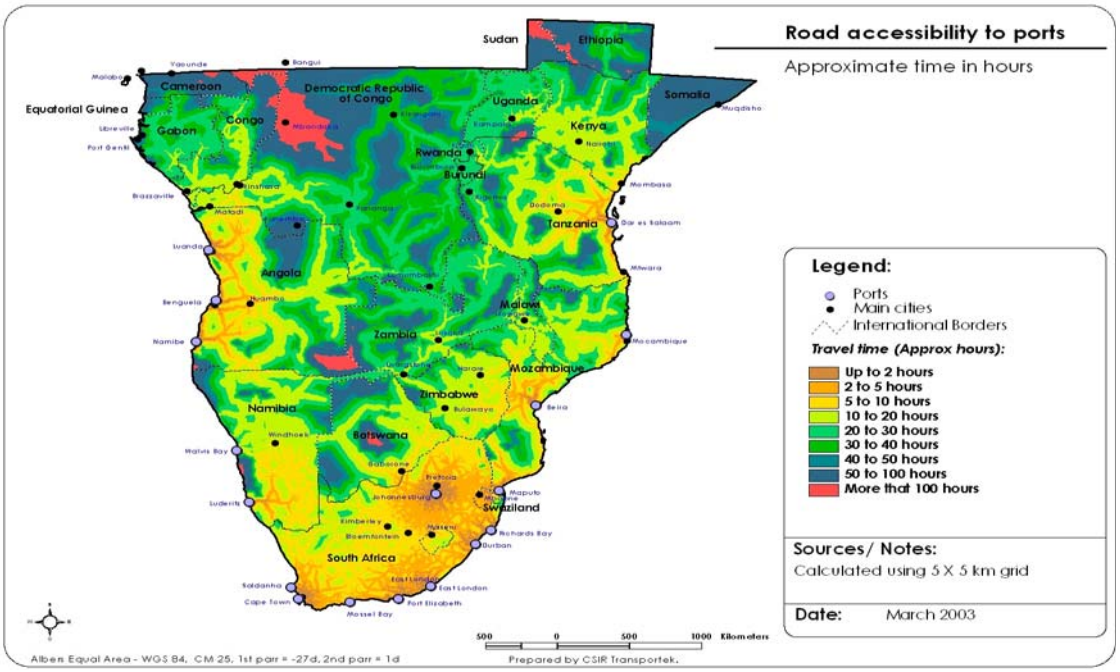
자료 : SADC

<그림 2-97> 남부 아프리카지역의 도로밀도



자료 : 남아공 CSIR 연구소

<그림 2-98> 남부 아프리카지역의 도로 접근성



자료 : 남아공 CSIR 연구소

그 외에 현재 남부아프리카 지역 도로운송 문제점의 하나는 Gross Vehicle Mass(GVM) 요구기준의 차이 즉, 최저 38톤(앙골라)에서 최고 56톤(남아공)에 이르기까지 역내 각 국의 기준이 서로 다르게 적용되고 있다는 점이다. 현재 SADC는 그 기준을 56톤으로 정하려는 반면 COMESA는 53톤을 주장하고 있어, 입장차이가 다소 있으나 조만간 타결될 것으로 보인다.

<표 2-185> 동남아프리카지역 주요 도로간선 현황

구분	구간(국가)	길이(km)
노선 1	Dar-es-salaam(Tanzania) to Lusaka(Zambia)	503
노선 2	Nairobi(Kenya) to Iringa(Tanzania) Transit Corridor	973
노선 3	Nairobi(Kenya) to Mombasa(Kenya) Transit Corridor	489
노선 4	Nairobi(Kenya) to Kampala(Uganda) Transit Corridor	721
노선 5	Lubumbashi(D.R. Congo) to Lusaka(Zambia) Transit Corridor	486
노선 6	Lilongwe(Malawi) to Lusaka(Zambia) Transit Corridor	709
노선 7	Lusaka(Zambia) to Livingstone(Zambia) Transit Corridor	473
노선 8	Lusaka(Zambia) to Harare(Zimbabwe) Transit Corridor	489
노선 9	Harare(Zimbabwe) to Beira(Mozambique) Transit Corridor	565
노선 10	Victoria Falls(Zimbabwe) to Beitbridge(Zimbabwe)	757
노선 11	Harare(Zimbabwe) to Beitbridge(Zimbabwe)	578
노선 12	Beitbridge(Zimbabwe) to Johannesburg(South Africa) Transit Corridor	546
노선 13	Johannesburg(South Africa) to Durban(South Africa) Transit Corridor	578
노선 14	Luanda(Angola) to Windhoek(Namibia) Transit Corridor	2,183

자료 : COMESA

또한 동남 아프리카지역은 현재 도로연장이 561,000km, 그중 포장도로가 64,000km에 달하고 있으며, 주요 노선은 항만에서 내륙지역까지 동서 방향으로 집중 되어 있다. 또한 운송차량이 약 60만대 운행되고 있는데 대부분이 민간에서 소유 및 운영하고 있다.

(2) 철도운송

아프리카 철도 총연장은 8.5만 km로 세계 전체의 6%에 불과하다. 또한 수 십 년에 이르는 전란과 종족분쟁으로 철도시설은 매우 노후화되어 있다. 게다가 대부분 국유화로 운영되어 있어 관리수준 저하, 부패 만연, 자금 부족, 인원자질과 기술미흡 등으로 철도운영효율이 극히 낮은 수준이며, 대부분 구간의 시속은 100km 미만임과 더불어 원활한 운송네트워크를 형성하지 못하고 있다.

<표 2-186> 아프리카 국가별 철도인프라 지표(2004년)

구분	총연장(km)	여객운송량 (백만명・km)	화물운송량 (백만톤・km)
Algeria	3,572	950	1,945
Angola	2,761	...	...
Benin	438	66	86
Botswana	888	171	842
Cameroon	974	308	1,115
Congo	1,026	76	307
Congo(DRC)	4,499	140	491
Cote d'Ivoire	639	148	129
Egypt	5,150	40,837	4,188
Gabon	650	92	1,949
Ghana	977	85	1,611
Guinea	837	-	-
Kenya	1,917	226	1,399
Libya	2,757	-	-
Madagascar	883	10	12
Malawi	710	25	88
Mali	733	196	189
Mauritania	717	-	-
Morocco	1,907	2,614	5,535
Mozambique	2,072	137	808
Nigeria	3,505	973	39
Senegal	906	138	371
South Africa	20,047	10,001	106,549
Sudan	5,478	32	889
Swaziland	301	-	-
Tanzania	2,600	471	1,351
Togo	568	-	-
Tunisia	1,909	1,242	2,173
Uganda	259	-	-
Zambia	1,273	186	554

자료 : 日本國際協力銀行(JBIC), 國際協力便覽 2005/2006, Selected Statistics on African Countries 2007

국가별로는 여전히 남아공이 총연장 2만km, 화물운송량 1,000억톤·km으로 철도대국 지위를 유지하고 있는 반면 니제르, 기네아비소, 감비아, 차드, 중앙아프리카공화국, 부룬디, 르완다, 소말리아, 레소토, 코모로, 모리셔스 등 국가는 아직 철도가 없는 실정이다.

남부아프리카 지역의 경우에도 대부분 국가의 철도이용률이 도로보다 훨씬 떨어지고 있는데, 주요 이유로는 철도차량과 노동인력의 부족 그리고 철도운송과정에서 빈번하게 발생하는 절도 등과 같은 범죄가 화주의 큰 우려를 사기 때문인 것으로 분석된다. 그러나 모잠비크, 짐바브웨 등 국가는 국제교역 화물량의 약 70%를 철도에 의존하고 있다.

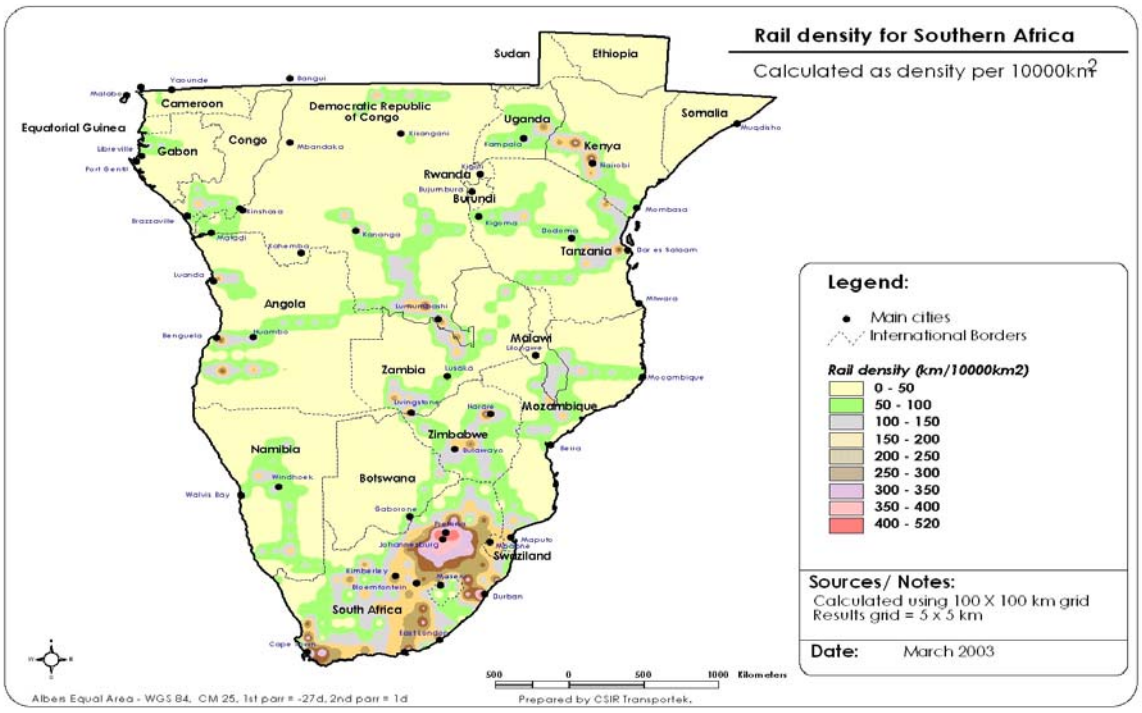
현재 남부아프리카지역의 철도연장은 3만5천km, 그중 약 90%(협궤, 1,067mm)가 서로 연결되어 있으며, 이중 65%가 남아공 철도회사인 spoornet에서 운영하고 있다.

<그림 2-99> 남부 아프리카지역의 철도 현황



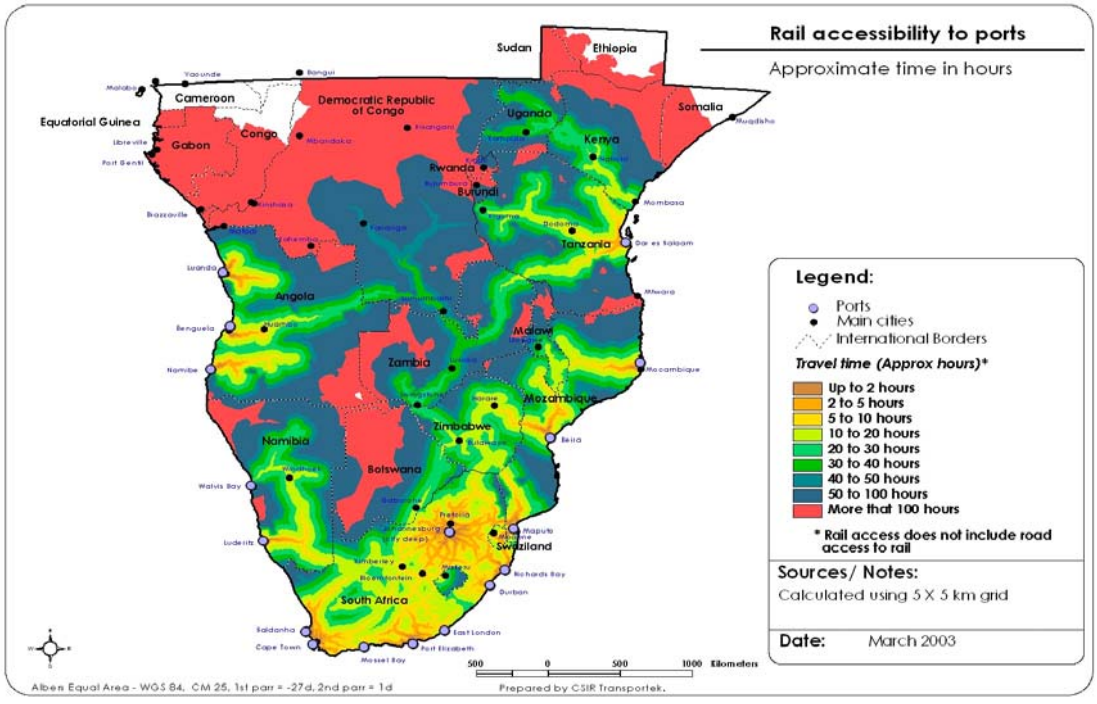
자료 : SADC

<그림 2-100> 남부 아프리카지역의 철도밀도



자료 : 남아공 CSIR 연구소

<그림 2-101> 남부 아프리카지역의 철도 접근성



자료 : 남아공 CSIR 연구소

(3) 3PL(SADC지역 중심)[109]

가. 물류에 대한 시각 변화

물류와 경제발전이 상호 연관되어 있다는 사실이 남아공에서 점점 일반화되고 있다. 즉, 물류시스템을 개선함으로써 물류비를 절감할 수 있고 이는 다시 상품가격에 영향력을 미쳐 경쟁력을 제고시키며 결국 무역 활성화를 촉진한다. 또한 무역 및 시장점유율의 증가는 경제발전을 촉진시킬 수 있으며, 이는 다시 국가 혹은 지역의 물류시스템에 대한 보다 많은 투자를 유발할 수 있다는 것이다.

일반적으로 남아공에서는 국가 및 지역 차원에서 물류에 대한 투자가 필요하다는 평가를 하고 있다. 정부간 물류 실무담당팀은 교통부, 무역산업부 등과 같은 관련 부처와 공기업 및 재무부로 구성되며, 상호 보완적이며 포괄적인 물류계획과 물류투자 등을 보장해 준다. 또한 국가 화물 물류 연구(the National Freight Logistics Study)와 같은 연구수행 단체도 여기에 관여하고 있다.

나. 문제점

① 막대한 물류비용

세계 최고 경제 성장지역에서의 물류비는 GDP의 10% 미만인 반면, 최저 성장지역의 물류비는 GDP의 30% 수준이며, 세계 평균 물류비는 GDP의 11%～16% 수준이다.[110] 또 다른 연구결과에 따르면 개도국의 GDP는 세계 GDP의 37%에 달하고 있는 반면, 물류비는 전세계 물류비의 48%를 차지하고 있다.[111]

아프리카 남부지역의 제1차 경제는 일반적으로 광업 및 농업에 기반하며, 1차 경제 상품의 가공이 제2차 경제의 주를 이루고 있다. 이는 곧 부차적인 가공처리나 부가가치 발생처리가 되지도 않은 다량의 저렴한 화물을 장거리 운반해야 한다는 것을 의미하며, 결국 이로 인해 거대한 규모의 물류비가 부과되고 있다는 것을 의미한다.

한편 도로상황은 화물수송차량의 상태뿐 아니라 운송속도에도 영향을 미치며, 결과적으로 운송비용에 영향을 미친다.

---

109) 남아공 CSIR 연구소 Hans Itman교수의 원고를 번역정리함.

110) State of Logistics, 2005. CSIR, Pretoria, South Africa.

111) Calculated from Rodrigues, A.M., Bowersox, D.J. and Calantone, R.J.: Estimation of Global and National Logistics. Expenditures, in Journal of Business Logistics, vol. 26, No. 2, 2005.

<표 2-187> 아프리카 지역 컨테이너 운송비

Maximum 28 tons in 40' containers, 2001 or latest year available	Distance (km.)	Total cost US$	Cost US$ per km
Douala(Cameroon) - Bangui(Central African Republic)	1,600	7,900	4.94
Douala(Cameroon) - N'Djamena(Chad)	1,900	8,000	4.21
Dar es Salaam(United Republic of Tanzania) - Kigali(Rwanda)	1,650	4,980	3.02
Dar es Salaam(United Republic of Tanzania) - Bujumbura(Burundi)	1,750	5,180	2.96
Dakar(Senegal) - Bamako(Mali)	1,200	3,400	2.83
Lomé(Togo) - Niamey(Niger)	1,234	3,160	2.56
Lomé(Togo) - Ouagadougou(Burkina Faso)	1,000	2,550	2.55
Mombasa(Kenya) - Kampala(Uganda)	1,440	3,250	2.26
Dar ds Salaam(United Republic of Tanzania) - Lusaka(Zambia)	2,000	4,230	2.11
Cotonou(Benin) - Niamey(Niger)	1,056	2,200	2.08
Dar es Salaam(United Republic of Tanzania) - Blantyre(Malawi) (via Liongwe)	2,030	3,573	1.76
Dar es Salaam(United Republic of Tanzania) - Harare(Zimbawe) (via Lusaka)	2,490	4,013	1.61
Beira(Mozambique) - Lubumbashi(Democratic Republic of the Congo) (via Harare and Lusaka)	1,581	2,554	1.61
Nacala(Mozambique) - Lusaka(Zambia) (via Lilongwe)	1,774	2,735	1.54
Durban(South Africa) - Lusaka(Zambia) (via Plumtree)	2,524	3,873	1.53
Walvis Bay(Namibia) - Harare(Zimbabwe) (via Maun)	2,409	3,585	1.49
Maputo(Mozambique) - Johannesburg(South Africa)	561	775	1.38
Walvis Bay(Namibia) - Johannesburg(South Africa)	1,885	2,593	1.38
Average in United States mainland			1.10
Average in European Union			1.65

자료 : UNCTAD secretariat on the basis of SATN Comparative Transit Transport Costs Analysis September 2001 – USAID; and Mediterranean Shipping Company, presentation to UNCTAD Geneva, February 2003.

② 물류인재의 부족

남부 아프리카 지역과 남아공에서 활동하고 있는 물류기업들은 보편적으로 물류관리사가 부족한 어려움을 겪고 있다. 남아공의 경우 상위 클래스 4개 대학에 물류관리(Logistics Management) 분야에 박사과정까지 개설되어 있으며, 기타 여러 교육기관에서도 물류관련 학위를 수여하거나 단기 교육 프로그램을 제공하고 있긴 하지만, 경험이 풍부한 전문 관리사와 물류 분야에서의 전문성 부족을 매워 줄 만한 3PL 서비스 제공자는 여전히 부족한 실정이다.

③ 시장접근의 제한성

아프리카는 대체적으로 제한적 시장접근이라는 큰 문제에 직면해 있는데, 이는 해상무역상의 제약과 밀접한 관련이 있다. 아프리카 국가들은 자국 무역항으로의 기항을 유도하기 위해 자원수출량을 대거 확대할 수 있을지 모르지만, 그 어떠한 국가도 동서 무역로를 주무역로로 사용하고 있지 못하고, 대부분 동서무역로의 차선책인 남북 무역로를 활용하고 있는 실정이다. 따라서 소요경비 및 시간의 측면에서 볼 때 이는 시장접근성에 제동을 거는 요인으로 작용하며 결과적으로 물류를 제한하고 물류비 상승을 초래하고 있다.

④ 화물 보관창고의 부족

운송망과 잘 연계되어 있고, 빈번한 절도 사건 등과 같은 사고로부터 화물을 보호할 수 있는 일반 보관창고는 물론, 일부 농산품을 위한 냉동창고 등과 같은 특수 보관창고 모두 부족한 실정이다.

⑤ 가격 변동에 따른 변수 큼

아프리카 국가들은 큰 폭의 가격변동에 취약하며 이는 다시 상품의 구입가격과 최종가격 면에서 물류 시스템에 실질적인 영향을 미친다. 아프리카는 상품시세 변동 이외에도 유류비 변동 폭 또한 크다. 이는 서비스 가격을 책정해야 하는 3PL 서비스 공급자들에게 또 다른 부담을 주고 있다. 3PL 서비스 공급자들은 이와 같은 모든 문제점들이 취약한 교통인프라와 결합하여 결국 물류비의 상승을 초래하고 있다고 분석하고 있다.

2) 성장잠재력 및 위협요인 평가

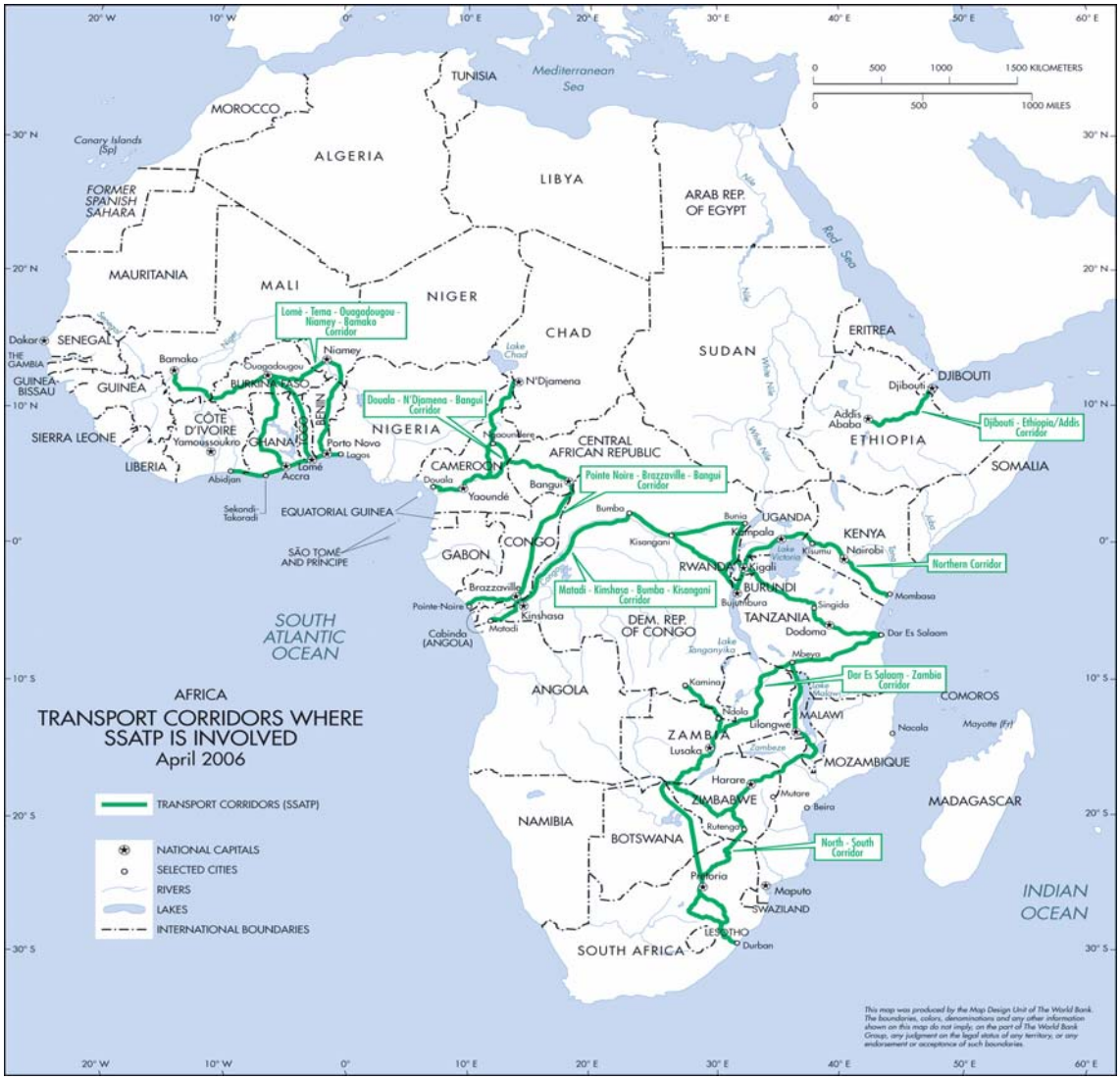
(1) 내륙교통물류의 성장잠재력

가. 내륙교통물류 건설계획

① SSATP 국가간 수송통로

90년대에 들어 사하라이남 국가간 연결 수송루트에서 교통망 주변개발도 시야에 넣은 인프라 정비와 경제개발의 방법으로 변화되고 있다. 현재 세계은행과 아프리카경제위원회의 주도로 추진하고 있는 수송통로는 Djibouti-Ethiopia/Addis Corridor, Douala-Djamena-Bangui Corridor, Tema-Ouagadougou-Niamey & Bamako Corridor, Pointe Noire-Brazzaville-Bangui Corridor, Matadi-Kinshasa-Bangui-Kisangani Corridor, Dar-es-salaam(Tanzania) to Lusaka(Zambia) Corridor, Northern Corridor, North-South Corridor 등이 있다.

<그림 2-102> Transport Corridors Where SSATP is Involved



자료 : worldbank

② SADC의 SDI(Spatial Development Initiative)

SDI는 SADC가 택한 지역개발의 패러다임(paradigm)으로, 후진적인 생산과 인프라의 결여가 지역무역의 가장 큰 장애이기 때문에 생산, 인프라, 무역을 포괄하는 종합계획 수행을 위한 거시적, 미시적 협력을 중요시하고 있다.

이런 맥락에서 채택된 SDI는 첫째, 지역통합과 개발 둘째, corridor를 따라 연관사업(down-stream business)제공 셋째, 민간부문(private sector)으로 하여금 인프라 사업의 계약(contractor) 및 투자자(investor)로 참여시켜 다양한 영역에서의 경쟁력 강화기회 부여 등을 주요 목적으로 한다. 현재 완결되었거나 진행 중인 SDI는 아래와 같다.

<표 2-188> SADC의 SDI(Spatial Development Initiatives)

주요 회랑(Corridor)	연결 국가
① 남부회랑	남아공-보츠와나/짐바브웨-잠비아-콩고 연결 북상 물류간선
② 마푸토회랑	남아공-모잠비크
③ 월비스베이회랑	보츠와나～칼라하리/카프리비～월비스베이
④ 베이라회랑	짐바브웨～모잠비크
⑤ 나칼라회랑	말라위/탄자니아-모잠비크
⑥ 타자라회랑	탄자니아-잠비아
⑦ 로비트회랑	로비트-콩고/잠비아

자료 : 한국해양수산개발원

그중 SADC의 두 번 째 Corridor 인프라 project로 남아공의 Witbank에서 Mozambique의 Maputo까지 약 550km의 수송통로 개발사업으로 2,000년 완성되었다. 2억 달러가 투입되어 도로, 항만, telecommunication 인프라, gas pipe line, 광산, 농업용수 및 수력발전, 비료 plant, 임업 project, Maputo 해안의 eco-tourism project 등이 포함되어 있으며, 아프리카에서 가장 선진적인 국제개발 corridor로 평가받고 있다.

<그림 2-103> **SADC의 Spatial Development Initiative**



자료 : 南部アフリカ地域經濟圈の交通インフラ整備

③ ECOWAS 도로 운송 프로그램

서아프리카 경제공동체(ECOWAS)의 도로운송 프로그램은 회원국간 지역경제통합 및 무역 확대의 일환으로 고려되었으며, 2단계로 나누어 추진된다. 첫 단계는 각 회원국을 연결하는 도로운송의 편리화와 서부 아프리카 고속도로 네트워크를 구축한다. 고속도로의 주요 간선은 라고스와 누악쇼트, Sahelian 고속도로를 다카르-N'Djamena까지 연장하는 것이다 .

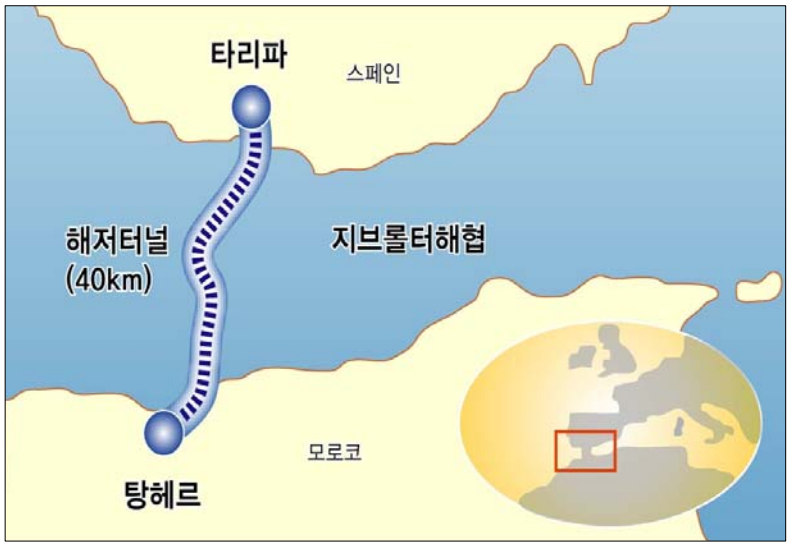
두 번째 단계는 내륙국의 개방을 위해 상호 연결되는 도로망을 구축하는 것이다.

④ 유럽-아프리카 해저터널 프로젝트

2007년 초 스페인과 모로코, 프랑스, 스위스 4개국 건설사간 컨소시엄을 통해 지브롤터해협 해저터널 시험공사에 착수함으로써 1970년대부터 논의되어온 유럽-아프리카 해저터널계획이 가시화되기 시작했다.

총연장 40㎞인 동 터널은 스페인 남부 항구도시 푼타팔로마에서 모로코 북부 케이프 말라바타를 잇는 것으로 해저구간은 28㎞이다. 원래 터널은 최단거리인 스페인 타리파와 모로코의 케이프시레스를 잇는 14㎞ 구간에 건설할 계획이었지만 해협의 최대 수심이 900m에 달하는데다 물살과 바람이 엄청나게 강해 수심이 100~300m로 가장 얕은 이 구간을 최종 노선으로 결정했다.

양국은 터널을 통해 두 대륙 연결 철도가 놓이게 되면 연평균 1000만명이 철도를 이용하는 경제적 효과를 낳을 것이라고 전망하고 있다. 그러나 건설공사 비용이 150억 달러에 달하고 공사기간도 무려 20년 이상 걸리며, 유럽판과 아프리카판이란 두개 지각 판을 지나야 하는 기술적인 문제가 있어 비관적인 예측도 적지 않은 실정이다.



자료 : 중앙일보

나. 철도의 민영화 추진

세계은행, 아프리카발전은행, 국제통화기금 (IMF) 등 국제기구의 요구에 따라 아프리카국가들은 양허(concession)경영의 방식으로 철도민영화를 적극 추진하기 시작하였다. 1993년이후 2005년말 현재 13개국이 철도운영에 대해 민영화를 시행하고 있다.

<표 2-189> 아프리카철도 민영(양허)화 운영현황

국가	길이(km)	운영자	수여년도	시작연도	운영기간
코트디부아르	1,180	Sitarail	1995	1995	15년
카메룬	1,100	Camrail	1998	1999	20년
가봉	684	Transgabonais	1999	1999	20년
말라위	787	CEAR	1999	1999	20년
콩고공화국	/	Sizarail	1995	1995	5년
짐바브웨	345	BBR	1997	1997	/
토고	/	WACEM	N.A.	2002	/
남아공	/	NLPI/Spoornet	2002		15년
세네갈	1,230	Transrail	2003	2003	25년
잠비아	/	RSZ	2003	2003	20년
마다가스카르 (북부)	732	Madarail	2003	2003	25년
모잠비크(Beira)	1,022	Beira Rail	2004	2004	25년
모잠비크(Nacala)	882	CDN	1999	2005	15년

자료 : 非洲鐵路特許經營分析, 中國對外工程協會, '國際工程與勞務', 2006.6

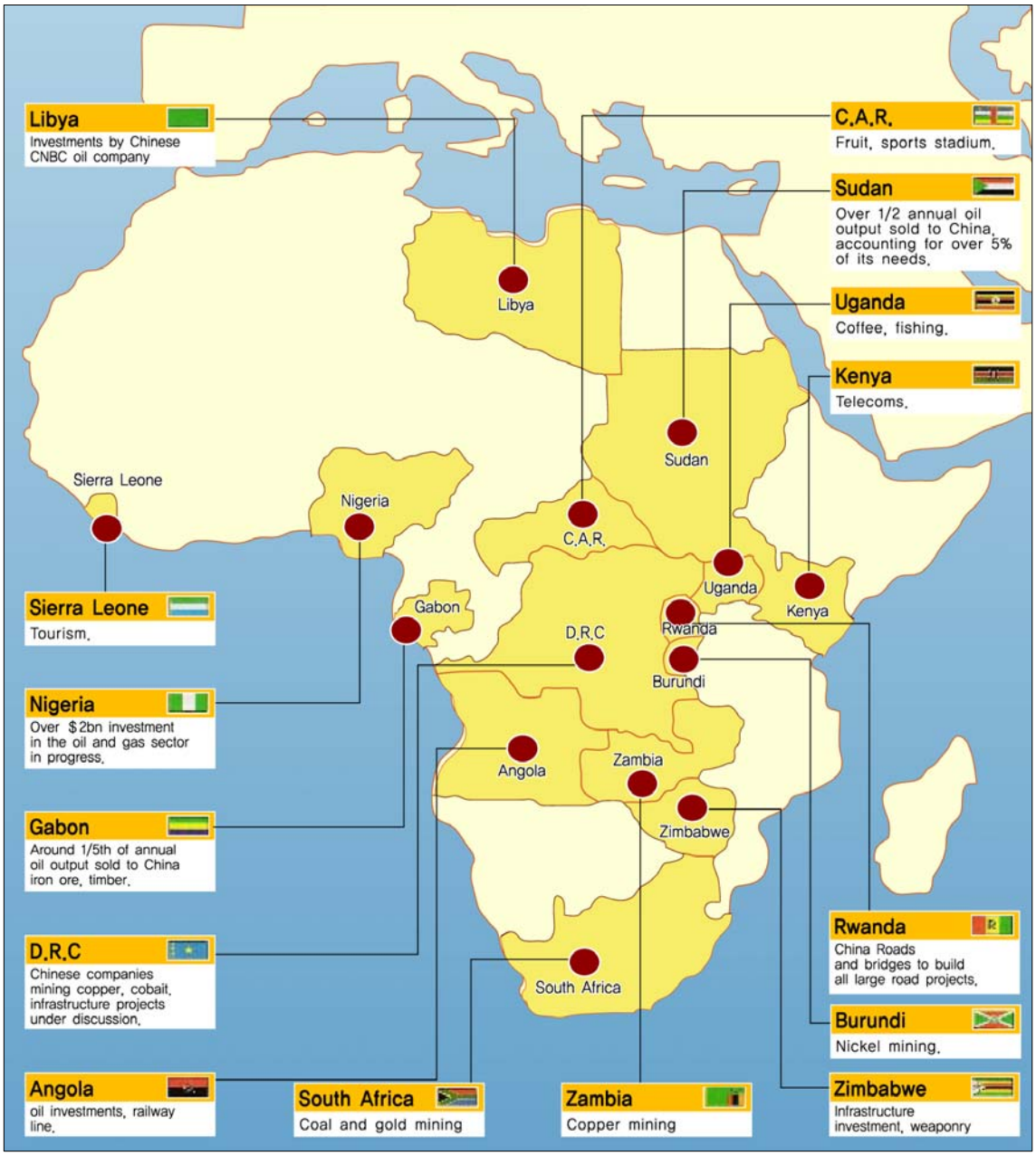
아프리카 철도 민영화 경영방식으로는 첫째, BOT(Built - Operate - Transfer, 건설-운영-이관) 둘째, ROT(Rehabilitate - Operate - Transfer, 복구-운영-이관) 셋째, ROMT(Rehabilitate - Operate - Maintain-Transfer, 복구-운영-유지보수-이관) 등이 있는데, 그중 ROMT방식이 가장 선호되고 있다.

철도의 민영화는 기존의 국가 보조금제도 폐지와 기업의 자주경영을 적극 추진하였으며, 그 결과 내부관리 강화, 인원 간소화, 원가절감, 서비스 강화 등 개선효과를 거두게 되었다. 따라서 케냐, 우간다, 에티오피아, 탄자니아, 콩고민주공화국, 스와질랜드 등 7개 국가에서 철도민영화를 계획하고 있으며, 향후 보다 많은 아프리카국가들이 민영화를 추진할 것으로 예상되는데, 이는 궁극적으로 아프리카대륙의 철도물류를 크게 추진할 것으로 기대된다.

다. 자원개발을 겨냥한 중국의 투자 확대

2000년대에 들어 세계제조공장으로 등장한 중국은 막대한 자원수요를 충족하기 위하여 아프리카에 대한 투자를 과감하게 확대하고 있다. 이러한 투자는 자원 및 에너지확보차원에서 이루어지고 있는데, 대부분 아프리카 자원국들이 개발권부여조건으로 인프라개선을 요구하고 있고, 또한 투자국의 입장에서도 향후 제품의 원활한 수송을 위해서는 인프라투자가 불가피적이기 때문에, 이는 결과적으로 아프리카지역의 열악한 인프라 개선에 기여하게 된다.

<그림 2-104> 중국의 對아프리카 주요 투자진출 현황



자료 : The Africa Report, 2006

지난해 세계 3대 경제대국으로 부상한 중국은 2007년 5월 베이징에서 개최된 아프리카발전은행(AfDB) 연차총회에서 아프리카 인프라스트럭처 구축과 무역금융 지원을 위해 앞으로 3년간 200억 달러(약 18조 8,000억원)를 제공한다고 발표하였는바, 이 약속이 실천되면 아프리카에 대한 단일 지원금액 가운데 최대 수준이다. 따라서 중국의 국책은행인 수출입은행은 직접 자금조달 방식이나 원유를 대가로 한 기부 등 여러 형태로 자금을 투입해 앙골라·나이지리아 철도망 구축 등을 추진할 계획이다. 일례로 지난해 8월 중국은 25억달러 차관을 제공하는

대가로 라고스-아부자-카누를 연결하는 1단계 철도사업(1,315㎞, 83억 달러)을 수주하여 중국 사상 최대 공사 수주액을 기록했다.

2006년말 현재 중국의 대 아프리카 직접투자 금액은 66.4억 달러(중국 전체 대외투자의 9%)에 1999년보다 14배나 증가하였으며, 특히 2000년 이후 아프리카지역에서 도로 6,000km, 철도 3,000km를 건설하였다. 또한 2006년 아프리카지역에서 확보한 공사 수주액은 지난해 중국 전체 대외프로젝트 수주액의 31%를 차지하고 있다.

(2) 위협적 요인

가. 정치・경제적 환경의 불안정

① 정치적 환경의 불안정

1960~90년 동안 아프리카 발전의 발목을 잡아왔던 국가간 분쟁 및 내전은 냉전종식과 UN 등 국제사회의 중재노력과 지원에 힘입어 90년대 중반 이후 꾸준한 감소추세에 있다. 그러나 내전은 여전히 아프리카 정치안정의 주요 장애물로 남아있으며, 특히 코트디부아르, 수단, DRC 3개국은 고강도 분쟁지역에 해당된다.

<표 2-190> 최근 아프리카 분쟁현황

구 분	유 형	해 당 국 가
Group 1	高강도 내전	▪ 코트디부아르, 수단, DRC
Group 2	국가간 분쟁	▪ 에티오피아 vs 에리트리아
Group 3	低강도 내전	▪ 나이지리아, 우간다, 가나, 세네갈
Group 4	내전우려 단계	▪ 짐바브웨, 기니, 토고, 케냐
Group 5	평화유지 단계	▪ 라이베리아, 부룬디, 시에라리온, 기니비사우
Group 6	전후재건 단계	▪ 앙골라, 말리, 르완다, 모잠비크, 소말리아

자료 : African Centre for Development and Strategic Studies(ACDESS)

그 외 최근 아프리카지역에서 외국인 근로자를 겨냥한 납치・살인사건이 부쩍 증가하고 있는 추세인바, 이는 물류시장에 대한 외국기업 진출에 부정적인 영향을 미친다. 중국의 경우 금년에 들어서만 나이지리아, 에티오피아 등 국가에서 벌써 여러 차례 피납 사건이 발생되었으며, 그중 지난 4월에 발생한 에티오피아사건에는 9명 사망, 7명이 납치당하는 대형 피해가 발생한바 있다.

② 열악한 기업 환경

아프리카는 기업 활동에 대한 규제가 많아 세계에서 가장 기업하기 어려운 지역으로, 세계은행이 2006. 11월 발표한『Doing Business 2007』에 따르면, 기업 환경 최하위 10개국 중 9개국이 아프리카 국가이다. 그중 그나마 기업 환경이 좋은 국가로는 남아공(29위), 모리셔스(32위), 나미비아(42위) 뿐이며, 대부분의 국가는 기업 환경이 지극히 열악한 하위권에 위치하고 있으며, 특히 부룬디, 중앙아프리카, 시에라리온, 상토메프린시페, 에리트레아, 콩고, 차드, 기니비사우, 동티모르, DRC는 최하위권에 속한다.

그 외에 아프리카의 높은 부패도는 경제성장 및 사회발전을 가로막고 있는 장애요인으로 작용하고 있다. 국제투명성기구가 발표한『2006 Corruption Perception Index』에 따르면, 아프리카는 세계에서 부패가 가장 심한 대륙으로, 그중 보츠와나(5.6), 모리셔스(5.1), 남아공(4.6) 등 일부 국가들을 제외한 대다수 국가의 부패인식지수(CPI)[112]가 3.0 이하일 정도로 아프리카 대륙에는 부정부패가 만연되고 있다. 특히, 아프리카 경제성장을 주도하고 있는 산유국들의 부패가 극심한 점(CPI 3.0 이하)은 아프리카 경제성장은 물론 물류시설 개선의 심각한 저해 요인으로 대두되고 있다.

나. 재원조달의 어려움으로 인프라시설 개선 한계

현재 아프리카 대부분 국가들의 내륙인프라시설은 매우 노후화되어 있어 사실상 그 기능을 제대로 발휘하지 못하고 있는 상황이다. 중부아프리카지역은 물론 역내 국가중 경제적으로 앞선 남아공의 경우에도 도로포장율(20%)에 불과하여 운송증대에 한계를 나타내고 있다.

아프리카 지역공동체와 각국은 내륙물류 관련시설의 개량 및 노선신설계획을 수립하고는 있으나, 재원조달 어려움으로 인하여 실행이 지연되고 있으며, 재원이 확보되지 않는 한 각종 개선계획이 구체화되기까지에는 상당한 시일이 소요될 것으로 전망된다.

한편 G8 정상들은 2005년 정상회의에서 2010년까지 아프리카에 대한 지원을 현재 연간 250억달러에서 500억달러로 두 배 늘리기로 합의했으나, 실제로 지난해 사하라 사막 이남 국가들에 대한 원조액은 2% 늘어나는 데 그쳤다.

지난 5월 발표한 '아프리칸 모니터(AM)'의 보고서에 의하면 경제협력개발기구(OECD) 22개 회원국의 공적개발 지원금은 2005년 1천 6억달러에서 지난해 1천 3억달러로 오히려 줄어들었고, 아프리카에 대한 원조 규모를 2015년까지 국민총소득(GNI)의 0.7%로 높이겠다는 G8의 약속과는 달리 OECD 회원국의 원조 비율은 재작년과 작년 각각 평균 0.33%와 0.3%를 기록, 감소세를 나타내고 있다.

112) 부패인식지수(CPI)는 10점이면 부패가 하나고 없는 가장 깨끗한 상황을 나타내며 부패인식지수가 3점 이하는 매우 부패한 상황을 의미한다.

다. 과도한 인프라 건설비용

인프라건설에 소요되는 거의 모든 자재를 수입에 의존하고, 작업효율 저하에 따른 방대한 인력채용과 높은 세금 부담, 그리고 기타 예상외 비용 등으로 기타 지역에 비해 건설원가가 높은 실정이다. 중국토목공사그룹(CCECC) 관계자에 의하면, 나이지리아 철도공사의 경우 건설비용이 중국보다도 약 60% 높은 것으로 나타났다.

라. 정보취득의 어려움

대부분 아프리카 국가는 내륙물류인프라와 관련된 자료가 제대로 수집 관리되고 있지 않다. 즉, 국가차원에서 이루어져야 할 물류지표 등 사업의 타당성 여부를 조사 분석 연구를 수행하기 위한 기초 자료도 거의 수집이 불가능한 실정이다.

마. HIV/AIDS의 만연

HIV/AIDS 문제는 현재 아프리카가 직면한 주요 문제점 중 하나이다. 특히 남아프리카 지역 주민중 60%가 HIV/AIDS 감염자로 밝혀져 있는데, 전세계 감염인 비율이 10%임을 감안할 때 이는 상당히 높은 수치이다. HIV/AIDS 문제는 국가적 차원의 심각한 사회-구조적 문제이기도 하지만, 아프리카지역의 운송부문에 있어서도 심각한 문제점으로 대두되고 있다. 즉, 화물 운송자들 사이의 HIV/AIDS 감염률은 놀라울 정도로 높으며, 지속적으로 확산되는 추세이다. 세계보건기구(WHO)에 따르면, 1999년 남아프리카공화국의 화물운송자를 대상으로 HIV/AIDS 검사를 실시한 결과, 54%의 감염율을 보였는바, 이는 운송부문에도 상당한 영향을 미치고 있다.

3) 아프리카 내륙 물류의 시사점

(1) 막대한 투자비용

대부분 아프리카지역 국가들은 정부재정이 열악하여 중장기 인프라 개발 프로젝트를 자체적으로 수행하기 어려운 실정이다. 비록 세계은행, 아프리카개발은행, SADC 등 국제 및 지역 경제개발기구를 중심으로 한 대형 인프라 개발 프로젝트가 진행되고 있으며, 유럽, 미국, 일본, 중국, 인도 등 국가들의 제한적인 인프라재정조달에 참여하고 있으나, 여전히 교통인프라 부족이 물류시장 성장의 주요 장애요인으로 지적되고 있다.

따라서 포스코건설, 철도공 등 대기업과 금융기관 등을 주축으로 컨소시엄을 구성하고, 정

부외교 지원하에 아프리카 내륙물류인프라 시장진출을 검토하여야 할 것이다.

(2) 교통물류인프라 건설과 자원개발사업 연계방안 모색

아프리카 국가들은 교통물류인프라사업을 발주함에 있어 참여국에게 사업비에 상당하는 상업차관 제공을 조건으로 요구하는 것이 관례이다. 따라서 상업차관 제공에 따른 위험을 회피하는 방안으로, 기타 자원개발사업과 연결한 진출방안을 검토하는 것이 필요하다.

실제로 지난해 11월 한국과 나이지리아는 100억 달러 규모의 철도 공사와 유전 지분 빅딜에 합의, 양해각서(MOU)를 체결한 바 있는데, 동 프로젝트는 남부 유전지대인 니제르 델타 중심도시인 포트하커트에서 수도인 아부자를 거쳐 북부마이두구리까지 총연장 1,500㎞ 철도를 협궤에서 표준궤도로 교체하는 것으로 총사업비가 100억 달러에 달하는 2단계 철도 현대화 사업이다.[113]

또한 2007년 6월 한국철도공사를 비롯한 20여 업체가 컨소시엄을 구성하여 자원부국인 콩고공화국에서 1,500km 철도기간망 건설공사를 수주하였는바, 사업비가 총 30억 달러에 달하는 대규모 토목공사의 대금은 원목, 철광석, 천연가스 등으로 30년간 받을 예정이다.[114]

(3) 장기적인 원조전략과 기업에 대한 정부지원 강화

우리나라는 2006년 대통령의 아프리카 순방, '아프리카개발을 위한 한국 이내셔티브' 발표, '한국-아프리카 포럼' 설립 등 아프리카진출에 노력하고 있으나, 여전히 중국에 비해 후발주자로서 불리함을 안고 있으며, 또한 아프리카에서 중국과 경쟁하기 위하여 중국에 필적할만한 원조와 투자를 제공함에 있어서 어려움이 있다.

따라서 제한된 원조와 투자로 아프리카 물류시장 진출을 확대하기 위해서는 장기적인 접근이 필요할 것이며, 또한 외교적으로 마련된 아프리카 진출기회가 한국기업들의 참여로 현실화되기 위해서는 정부의 적극적인 지원책이 필수적이다.

4. 아프리카의 에너지 물류

1) 아프리카 에너지 물류현황 및 특징

아프리카 지역은, 전세계에 대한 에너지 자원 부존량의 비중이 석유 9.7%, 천연가스 7.8%, 석탄 5.5% 등임을 고려할 때 부존자원이 풍부한 편은 아니지만, 역내 에너지 소비수요가 크지

113) 파이낸셜뉴스 2006년 11월 7일.
114) 매일경제, 2007년 6월 13일.

않으며, 일부 에너지 자원 부존량이 풍부한 국가에서 적극적인 개발 및 상업화가 진전되면서 세계 에너지물류와 관련하여 모든 분야에서 상당한 공급여력을 확보하고 있다.

이에 따라 에너지 자원의 안정적인 확보를 국가안보 및 경제안정의 필수적인 요소로 인식하고 있는 주요 선진국 및 에너지 분야 해외의존도가 높은 국가들은 범세계적인 에너지 자원 확보경쟁을 심화시키고 있다. 특히 풍부한 에너지 자원 공급여력을 보유하고 있는 아프리카 주요국에서의 경쟁은 역내 투자와 연계되어 그 도를 더하고 있다. 사하라 사막 남쪽의 전통적 산유국 가봉, 카메룬, 콩고공화국 등이 내륙 원유 부존량의 고갈과 심해유전 개발 부진으로 퇴조하면서 상투메프린시페 및 적도기니 등이 활발한 해상유전 개발로 활기를 찾고 있으며, 나이지리아 및 앙골라 등 기존의 주요 산유국들도 에너지자원 수출국으로서 중요한 비중을 차지하고 있다.

북부 및 서부 아프리카에 집중되어 있는 아프리카 지역의 산유국들은 남아프리카공화국를 포함한 비산유국은 물론 역외 주요 지역에 대한 중요한 에너지자원 공급국으로서 국제 에너지물류의 중요한 축을 이루고 있다. 전통적으로 미국 및 유럽 등을 핵심적인 에너지자원 수출시장으로 여기던 것과는 달리 중국 등 아시아권 국가들이 개발에 적극 참여하면서 원거리의 해상물류 수요가 확대되는 등 아프리카를 중심으로 한 국제 에너지 물류체계가 지속적으로 다원화되는 경향이 나타나고 있어 주목된다. 이는 톤마일 기준의 에너지 자원 해상운송 수요가 크게 증가함을 의미하며, 물류비용의 증가에 의한 전반적인 에너지자원 조달가격 상승으로 경제적인 부담이 증가할 것임 예상하게 한다.

결국 아프리카 지역 에너지물류의 중요성과 복잡성이 점차 심화되는 가운데, 이에 대비한 투자수요가 동시에 나타나고 있으며, 특히 아프리카 역내 국가간의 결속력과 상호의존도가 높아지면서 에너지 분야에서의 교류 및 역내 에너지물류 네트워크의 구축이 중요한 이슈로 등장하고 있다. 에너지자원 개발은 물론 물류인프라의 구축과 관련하여 투자 및 외국기업의 진출이 활성화될 전망이며, 그 결과 에너지자원의 교역과 이에 따른 물류수요가 전반적으로 확대되고 있다. 이에 대한 국제적인 노력과 대비가 지속적으로 이루어지고 있으며, 지속적인 에너지 자원 탐사 및 개발을 통해 아프리카 지역에서의 에너지물류 잠재력이 점차 증대되는 과정에 있다.

(1) 원유 물동량

아프리카 지역은 원유 매장량이 세계 전체의 9.7%인 1,172억 배럴로 추정되는 등 면적에 비해 충분한 수준은 아니지만 중남미 지역의 매장량과 큰 차이가 없는 수준이다. 그러나 개별국가 차원에서는 415억 배럴의 원유 부존량을 확보하고 있는 리비아가 세계 전체의 3.4%로 세계 9위의 원유 매장량 국가이며, 나이지리아가 632억 배럴로 세계 10위에 해당하는 등 전세계

적으로 핵심적인 산유국에 포함되고 있다. 그리고 123억 배럴 및 90억 배럴의 알제리 및 앙골라도 각각 세계 16위 및 17위로 중요한 위치를 차지하고 있다.

대부분의 아프리카 산유국들이 적극적인 탐사 및 개발을 통해 새로운 부존자원을 발견하는 등 산유국으로서의 지위를 확고히 하고 있는 가운데 원유 생산 및 소비량이 상당수준에 도달한 이집트와 새로운 유전 및 부존자원의 개발이 부진한 가봉 등은 채취 가능한 부존자원이 감소하는 등 장기적으로는 점차 산유국으로서의 지위를 상실할 가능성이 큰 것으로 판단된다.

<표 2-191> 아프리카지역 주요국의 원유 매장량 현황

구 분	1986년말	1996년말	2005년말	2006년말		
	10억배럴	10억배럴	10억배럴	10억톤	10억배럴	세계비중
Algeria	8.8	10.8	12.3	1.5	12.3	1.0%
Angola	1.4	3.7	9.0	1.2	9.0	0.8%
Chad	0.0	0.0	0.9	0.1	0.9	0.1%
Rep. of Congo	0.7	1.6	1.9	0.3	1.9	0.2%
Egypt	4.5	3.8	3.7	0.5	3.7	0.3%
Equatorial Guinea	0.0	0.6	1.8	0.2	1.8	0.2%
Gabon	0.6	2.8	2.1	0.3	2.1	0.2%
Libya	22.8	29.5	41.5	5.4	41.5	3.4%
Nigeria	16.1	20.8	36.2	4.9	36.2	3.0%
Sudan	0.3	0.3	6.4	0.9	6.4	0.5%
Tunisia	1.8	0.3	0.7	0.1	0.7	0.1%
기타	1.0	0.7	0.6	0.1	0.6	0.1%
아프리카 계	58.0	74.9	117.2	15.5	117.2	9.7%
세계 합계	877.4	1,049.0	1,209.5	164.5	1,208.2	100.0%

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

아프리카 지역 원유 생산규모는 2006년에 일일 999만 배럴 수준으로 세계 전체의 12.1%에 해당하여 중남미 지역과 비슷하며, 중남미 지역과 마찬가지로 원유의 부존자원이 감소하고 있는 것으로 추정된다. 개별 국가로는 나이지리아가 2006년에 일일 246만 배럴에 달하는 원유 생산체제를 유지하여 역내 최대의 원유 생산국이며, 다음은 일일 201만 배럴의 알제리와 일일 184만 배럴의 리비아가 2위 및 3위를 차지했다. 이어 일일 141만 배럴의 앙골라와 일일 68만 배럴의 이집트가 4위 및 5위를 기록하는 등 아프리카 지역 중요한 산유국의 지위를 유지했다.

한편 아프리카 지역 원유 소비규모는 2006년 일일 279만 배럴로 세계 전체에 대한 비중이 3.4%에 불과했으며, 따라서 하루에 720만 배럴의 원유를 역외로 공급할 수 있었다. 개별 국가 차원에서는 이집트가 하루에 평균 61만 배럴의 원유를 국내에서 소비하여 역내 최대의 원유 소비국에 해당하며, 다음은 일일 50만 배럴의 남아프리카공화국 및 일일 26만 배럴의 알제리 등의 순서이다.

또한 알제리, 이집트, 남아프리카공화국 등 이들 3개국의 원유 소비량은 아프리카 전체의 절반에 가까운 규모로 각각 비중이 큰 산유국, 석유수급이 비교적 안정된 국가, 에너지자원의 해외의존도가 매우 높은 국가로 분류할 수 있는 특성을 나타낸다.

<표 2-192> 아프리카지역 주요국의 원유 생산량 추이

단위 : 천배럴/일, %

구 분	1986년	1996년	2005년	2006년		
				생산량	증가율	세계비중
Algeria	1,198	1,386	2,016	2,005	-0.3	2.2
Angola	283	716	1,233	1,409	14.3	1.8
Cameroon	174	110	58	63	8.6	0.1
Chad	-	-	173	153	-11.7	0.2
Rep. of Congo	115	200	246	262	6.7	0.3
Egypt	806	894	696	678	-2.5	0.8
Equatorial Guinea	-	17	356	358	0.6	0.5
Gabon	166	365	234	232	-0.9	0.3
Libya	1,064	1,452	1,751	1,835	4.2	2.2
Nigeria	1,467	2,145	2,580	2,460	-4.9	3.0
Sudan	-	5	355	397	11.8	0.5
Tunisia	111	89	74	69	-7.1	0.1
기타	59	62	72	68	-5.3	0.1
아프리카 계	5,443	7,441	9,846	9,990	1.4	12.1
세계 합계	60,463	69,931	81,250	81,663	0.4	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-193> 아프리카지역 주요국의 원유 소비량 추이

단위 : 천배럴/일, %

구 분	1986년	1996년	2005년	2006년		
				소비량	증가율	세계비중
Algeria	181	187	251	260	4.3	0.3
Egypt	420	501	623	612	-2.4	0.7
South Africa	290	437	494	499	0.6	0.6
기타	808	1,114	1,362	1,419	4.2	1.7
아프리카 계	1,699	2,239	2,731	2,790	2.0	3.4
세계 합계	61,163	71,489	83,080	83,719	0.7	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

아프리카 지역 전체의 석유류 대외교역 물동량은, 원유의 경우 2006년에 일일 수출 735만 배럴 및 수입 76만 배럴로 순수출 규모가 일일 659만 배럴에 이르렀으며, 정제된 석유제품도 일일 수출 82만 배럴 및 수입 47만 배럴로 일일 평균 35만 배럴의 규모에서 순수출이 진행된 것으로 추정된다.

이와 같은 아프리카 지역의 석유류 물류체계는 전세계를 기준으로 볼 때 그 비중이 매우

큰 것은 아니지만, 중동 다음으로 가장 큰 규모이다. 또한 역내 국가간의 다양한 소규모 교역 및 물류를 제외하고는 역외물류로서 미국 및 유럽과의 물류체계가 전통적으로 핵심이지만, 최근에는 중국 및 일본을 포함한 아시아권과의 물류체계 비중이 지속적으로 증대되고 있다. 즉, 아프리카의 석유에너지 물류체계는 북아프리카 및 서아프리카와 세계 전역을 연결하는 복잡한 네트워크로 발전하고 있으며, 원거리 수송수요의 비중이 지속적으로 증대되면서 세계 유조선 해운시장에서의 중요도가 상승하고 있다.

<표 2-194> 아프리카지역의 2006년 석유류 수출입 물동량 현황

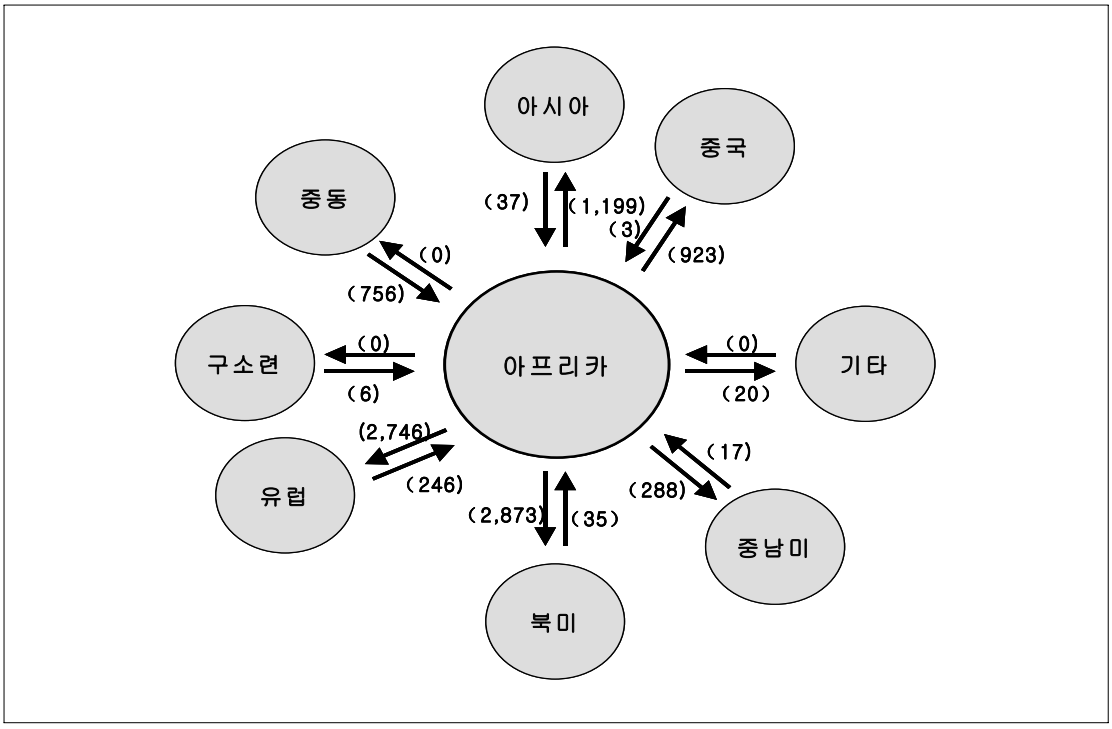
단위 : 천배럴/일, %

구 분	수입				수출			
	원유		석유제품		원유		석유제품	
	수입량	세계비중	수입량	세계비중	수출량	세계비중	수출량	세계비중
북아프리카	182	0.5	176	1.3	2,575	6.6	651	4.7
서아프리카	58	0.1	157	1.1	4,548	11.7	156	1.1
동 및 남아프리카	515	1.3	134	1.0	224	0.6	16	0.1
아프리카 계	755	1.9	467	3.4	7,347	18.9	823	6.0
세계 전체	38,810	100.0	13,751	100.0	38,810	100.0	13,751	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<그림 2-105> 2006년 아프리카 지역의 석유류 물류체계 현황

단위 : 만배럴/일



주 : 유럽 및 아시아는 각각 구소련 및 중국의 물량을 제외한 수치임.
자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

(2) 천연가스 물동량

아프리카 지역의 2006년 말까지 확인된 천연가스 매장량은 14조 1,800억 입방미터로 세계 전체의 약 7.8%에 해당하며, 북미와 중남미 지역의 부존량을 합한 규모에 육박하는 것이다. 아프리카 내에서는 나이지리아가 5조 2,100억 입방미터의 천연가스 매장량을 보유하여 역내 최대 천연가스 자원보유국이며, 다음으로는 4조 5,000억 입방미터의 알제리, 1조 9,400억 입방미터의 이집트, 그리고 리비아가 1조 3,200억 입방미터 등이다. 특히 나이지리아와 알제리는 세계 전체에 대한 비중이 각각 2.9%와 2.5%로 세계 7위 및 8위의 천연가스 자원 보유국이다. 아프리카 지역의 이와 같은 천연가스 매장량 규모는 현재와 같은 속도의 생산이 지속될 경우 향후 약 79년간 이용이 가능하며, 그 기간은 전세계적으로 가장 긴 것이다.

또한 아프리카 대륙의 북부 및 서부에 주로 위치한 주요국들이 적극적인 탐사 및 가스전 개발에 투자하고 있으며, 이를 통하여 새로운 부존자원을 확보해 나가고 있다. 그러나 동부 및 남부에 위치한 상당수의 국가들은 천연가스 소비 수요가 지속적으로 증가하고 있음에도 새로운 부존자원의 탐사 및 발견이 부진하여 새로운 에너지 자원의 확보는 물론 기존의 부존자원도 비교적 빠른 속도로 고갈되어 가는 상황에 있다.

<표 2-195> 아프리카지역 주요국 천연가스 매장량 현황

단위 : 조입방미터(cbm), %

구 분	1986년말	1996년말	2005년말	2006년말	
	추정량	추정량	추정량	추정량	세계비중
Algeria	3.26	3.70	4.50	4.50	2.5
Egypt	0.29	0.85	1.90	1.94	1.1
Libya	0.73	1.31	1.32	1.32	0.7
Nigeria	2.40	3.48	5.15	5.21	2.9
기타	0.72	0.83	1.21	1.21	0.7
아프리카 계	7.40	10.17	14.08	14.18	7.8
세계 합계	107.67	147.89	180.20	181.46	100.0

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

아프리카 지역의 천연가스 생산량 및 소비량을 비교하면, 2006년에 아프리카 지역 전체의 생산량이 1,850억 입방미터로 소비량 758억 입방미터를 크게 상회하고 있으며, 역외로의 수출 여력이 연간 1,100억 입방미터에 육박하는 것으로 분석되었다. 이 같은 아프리카 지역의 천연가스 생산량 및 소비량은 세계 전체의 6.3% 및 2.6%에 해당하여 부존량에 비해 상대적으로 낮은 수준에서 진행되고 있으며, 생산량과 소비량의 격차가 큰 것을 고려할 때 역외로의 수출 여력은 향후에도 상당기간 유지될 것으로 보인다.

개별국가의 천연가스 생산량에 있어서는 2006년에 알제리가 845억 입방미터로 역내 최대

생산국인 것으로 나타났으며, 다음은 448억 입방미터의 이집트, 282억 입방미터의 나이지리아 및 148억 입방미터의 리비아 등의 순서이다. 소비량에 있어서는 이집트가 2006년에 총 287억 입방미터를 소비하여 역내 최대치를 기록했으며, 237억 입방미터를 소비한 알제리가 2위를 차지했다.

이에 따라 동부 및 남부 지역에 위치하여 천연가스 부존자원이 절대적으로 부족함에 따라 자원을 수입해야 상당수의 국가와 북부 및 서부의 주요 에너지 공급국가 사이에는 역내 물류 수요가 존재하며, 파이프라인 및 해상운송을 포함한 에너지 물류체계가 구축되어 있다. 또한 유럽 및 중동지역 중심의 인접지역과는 전통적으로 파이프라인을 통한 물류체계가 효율적으로 운영되고 있다.

특히 전세계적으로 이미 상당기간 지속되고 있는 높은 에너지 가격으로 충분한 오일달러 유입을 경험하고 있는 역내의 주요 산유국들은 천연가스를 포함한 에너지 자원 생산 및 물류시설에 대한 투자를 점차 확대하고 있으며, 생활수준이 향상함에 따라 천연가스 등을 포함한 에너지 자원의 소비도 증가하고 있다. 결국 아프리카 지역도 다른 산유국 지역과 마찬가지로 전반적인 천연가스 생산 및 소비의 증가가 확실시되고 있으며, 이는 다시 에너지물류 수요의 증가와 함께 아프리카 에너지물류 네트워크 다변화와 팽창을 이끄는 핵심적인 요소로 작용할 것이다.

<표 2-196> 아프리카지역 주요국의 천연가스 생산량 추이

단위 : 10억입방미터(cbm), %

구 분	1986년	1996년	2005년	2006년		
				생산량	증가율	세계비중
Algeria	36.5	62.3	88.2	84.5	-4.3	2.9
Egypt	4.8	11.5	34.6	44.8	29.3	1.6
Libya	5.1	5.8	11.3	14.8	31.0	0.5
Nigeria	3.1	5.4	22.4	28.2	25.9	1.0
기타	0.8	3.8	8.2	8.2	0.0	0.3
아프리카 계	50.2	88.9	164.8	180.5	9.5	6.3
세계 합계	1,713.6	2,227.9	2,779.8	2,865.3	3.0	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-197> 아프리카지역 주요국의 천연가스 소비량 추이

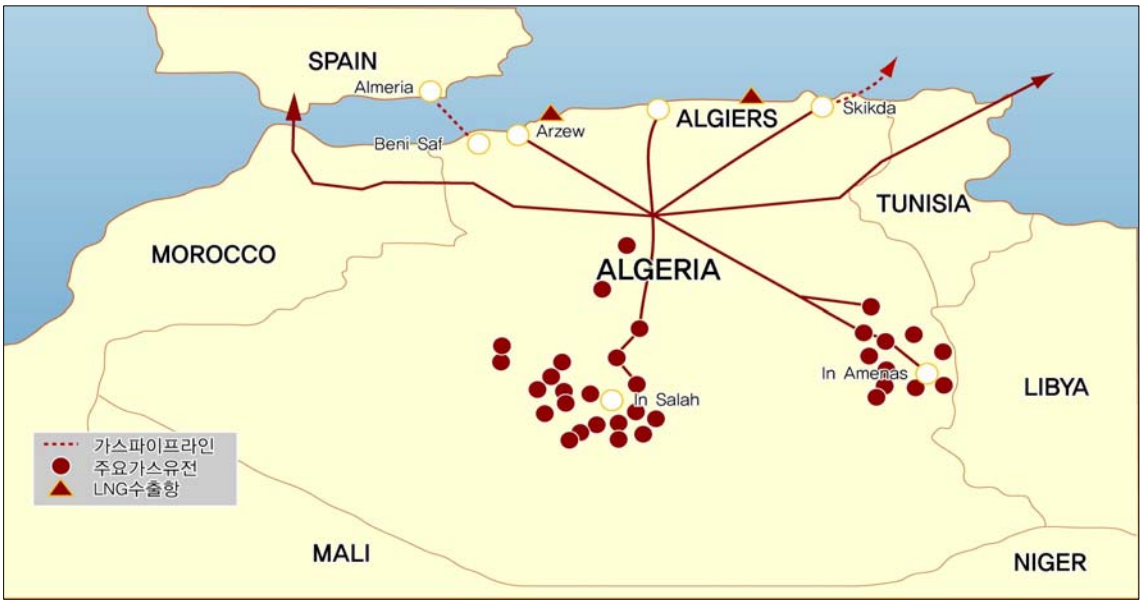
단위 : 10억입방미터(cbm), %

구 분	1986년	1996년	2005년	2006년		
				생산량	증가율	세계비중
Algeria	17.5	21.6	23.2	23.7	2.2	0.8
Egypt	4.7	11.3	25.8	28.7	11.4	1.0
기타	8.9	14.3	22.8	23.3	2.3	0.8
아프리카 계	31.1	47.2	71.8	75.8	5.5	2.6
세계 합계	1681.7	2247.8	2780.3	2850.8	2.5	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

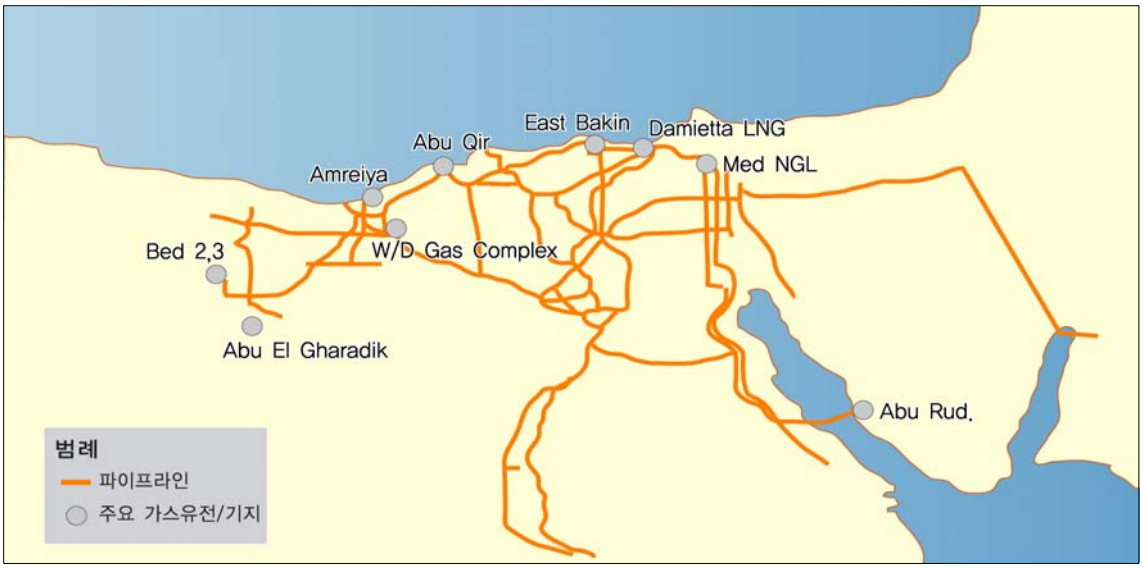
아프리카 지역의 천연가스 물동량은 역내 국가간의 물류와 인접지역인 유럽 및 중동 지역과의 국제 에너지물류를 위한 파이프라인 물동량과 주로 기타의 역외지역을 대상으로 하는 해상운송 물동량으로 구분할 수 있다. 그리고 아프리카 북부의 파이프라인 네트워크는 크게 알제리와 리비아를 각각 유럽 남부로 연결하는 네트워크, 이집트와 중동 지역의 인접국으로 연결되는 네트워크, 그리고 알제리와 역내 튀니지를 연결하는 네트워크 등을 들 수 있다.[115]

<그림 2-106> 알제리 지역의 천연가스 파이프라인 네트워크



자료 : EIU, Country Profile, 2005.

<그림 2-107> 이집트의 천연가스 파이프라인 네트워크



자료 : EGAS

115) 한국수출입은행, 「아프리카 에너지 및 광물자원 현황」, 2006. 12. 27, pp.48~64.

아프리카 지역의 파이프라인에 의한 천연가스 물동량은 알제리, 리비아 및 이집트의 유럽 및 중동 지역 국가들과의 교역에서 발생하며 대부분 수출물류에 해당한다. 또한 역내 물류는 알제리가 인접국인 튀니지로 천연가스를 공급하는 과정에서 발생한다. 이들 3개국으로부터 파이프라인을 통해 수송되는 천연가스 물동량은 2006년에 465억 입방미터에 달했으며, 이 중 93%인 433억 입방미터가 유럽 지역으로 공급되었다.

또한 알제리, 리비아, 이집트 및 나이지리아 등 아프리카 4개 국가로부터 해상운송에 의해 역외로 수출되는 천연가스 물동량은 2006년에 총 580억 입방미터를 기록했으며, 이 중에서는 유럽, 북미, 아시아 및 중남미 지역으로 수송된 비중은 각각 81.6%, 9.9%, 7.3% 및 1.2%이다. 그리고 일본 및 중국을 중심으로 한 아시아권의 비중이 점차 증가하는 추세에 있는 것으로 추정되고 있으며, 이와 같은 아프리카 지역의 천연가스 역외 수출물류는 규모가 지속적으로 증대되는 가운데 특히 아시아권 비중이 계속 증대될 전망이다.

<표 2-198> 2006년 아프리카 지역의 천연가스 파이프라인 교역 현황

단위 : 10억입방미터(cbm)

구 분			수 출			
			Algeria	Egypt	Libya	합 계
수입	유럽		35.62	-	7.69	43.31
	중동		-	1.93	-	1.93
	아프리카	Tunisia	1.30	-	-	1.30
	합 계		36.92	1.93	7.69	46.54

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-199> 2006년 아프리카지역의 천연가스 해상 교역 현황

단위 : 10억입방미터(cbm)

구 분		수 출				
		Algeria	Egypt	Libya	Nigeria	합 계
수입	북미	0.49	3.60	-	1.62	5.71
	중남미	-	0.16	-	0.54	0.70
	유럽	23.55	8.45	0.72	14.58	47.3
	아시아	0.64	2.76	-	0.84	4.24
	합 계	24.68	14.97	0.72	17.58	57.95

자료 : 앞 표와 동일.

(3) 석탄 물동량

2006년 말까지 확인된 아프리카 지역의 석탄 매장량은 503억 톤으로 세계 전체의 5.5%에 해당하며, 이는 중남미 전체의 2배가 넘는 규모이다. 특히 남아프리카공화국이 세계 전체의

5.4%에 해당하는 488억 톤을 보여 역내 최대 석탄 자원보유국이며, 개별국가 차원에서 세계 5~6위에 해당한다. 다음으로 짐바브웨가 세계 전체의 0.1%에 해당하는 5억 톤의 부존자원을 확보하고 있다. 이와 같은 아프리카 지역 석탄 매장량은 무연탄 및 유연탄 등이 대부분이며, 현재의 생산규모를 고려할 경우에 향후 170~190년가량 이용이 가능한 규모로 아시아 지역과 비교해서는 다소 긴 수준이다.

<표 2-200> 아프리카지역 석탄 매장량 현황

단위 : 백만톤, %

국 가	무연탄/유연탄	준역청탄/갈탄	합 계	
			매장량	세계비중
South Africa	48,750	-	48,750	5.4
Zimbabwe	502	-	502	0.1
기타	910	174	1,084	0.1
아프리카 계	50,162	174	50,336	5.5
세계 합계	478,771	430,293	909,064	100.0

자료 : BP, BP Statistical Review of World Energy, June 2007.

아프리카 지역의 석탄 생산량 및 소비량을 비교하면, 2006년 아프리카 전체의 생산량이 1억 4,780만 톤으로 소비량 1억 280만 톤을 크게 상회하고 있으며, 그 결과 연간 4,500만 톤가량의 수출 여력을 전체적으로 확보하고 있는 것으로 분석된다. 이 같은 아프리카 지역 석탄 생산량 및 소비량은 세계 전체의 4.8% 및 3.3%로 부존량에 비해 상대적으로 소규모의 생산과 소비가 진행되고 있는 것으로 평가되며, 상당기간 역외로의 수출 및 국제물류 수요가 유지될 것으로 예상된다.

석탄 생산량에 있어서는 2006년에 남아프리카공화국이 4,270만 톤으로 역내 최대 생산국인 것으로 나타났으며, 다음은 연간 180만 톤을 생산한 짐바브웨가 소규모지만 석탄을 생산하는 국가에 해당한다. 소비량에 있어서는 2006년에 역내 최대 생산국인 남아프리카공화국이 9,380만 톤으로 역시 역내 최대의 석탄 소비국인 것으로 나타났으며, 다음으로는 연간 100만 톤을 소비한 이집트와 60만 톤의 알제리 등이다. 따라서 아프리카 지역에서는 남아프리카공화국이 대양주의 호주 및 유라시아의 러시아와 함께 세계 3대 석탄 수출국에 해당한다.

현재 석탄 부존자원의 규모와 생산량 및 소비량을 고려할 때 아프리카 지역 석탄 물동량은 큰 폭의 증가보다는 역외로의 수출을 중심으로 상당한 규모가 유지될 것으로 판단된다. 특히 에너지자원의 수급에 어려움을 겪고 있는 아시아태평양 국가들을 대상으로 한 수출 물류의 비중이 점차 증대되는 가운데, 남아프리카공화국을 대상으로 한 중국, 일본 등 주요국의 자원 확보 경쟁이 치열하게 전개될 것으로 예상된다.

<표 2-201> 아프리카지역 석탄 생산량 추이

단위 : 백만톤(석유환산), %

국 가	1986년	1996년	2005년	2006년		
				생산량	증가율	세계비중
South Africa	101.7	116.9	137.7	144.8	5.1	4.7
Zimbabwe	2.6	3.3	1.9	1.8	-1.1	0.1
기타	1.4	1.3	1.1	1.1	2.0	0.0
아프리카 계	105.8	121.5	140.7	147.8	5.0	4.8
세계 합계	2,141.5	2,295.6	2,916.7	3,079.7	5.6	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-202> 아프리카지역 석탄 소비량 추이

단위 : 백만톤(석유환산), %

국 가	1986년	1996년	2005년	2006년		
				소비량	증가율	세계비중
Algeria	0.9	0.5	0.6	0.6	-11.4	0.0
Egypt	0.7	0.9	0.9	1.0	7.8	0.0
South Africa	67.3	81.7	91.9	93.8	2.1	3.0
기타	4.8	6.8	7.0	7.5	6.3	0.2
아프리카 계	73.7	89.8	100.4	102.8	2.4	3.3
세계 합계	2,118.8	2,355.8	2,957.0	3,090.1	4.5	100.0

자료 : 앞 표와 동일.

2) 아프리카 에너지 물류시설 현황 및 특징

(1) 파이프라인

2006년 현재 아프리카 지역 파이프라인 보유 현황을 살펴보면, 석유 및 천연가스 물동량이 많은 지역 및 국가들을 중심으로 분포되어 있으며, 인접국과의 교역이 활발하게 이루어지는 주요국을 중심으로 국제적인 파이프라인 물류체계가 구축되어 있다. 이에 따라 북부 및 서부 지역의 주요 산유국을 중심으로 파이프라인 네트워크가 크게 발달했으며, 최근에는 아프리카 역내 국가들 간의 경제적인 결속력이 강화되면서 국제적인 물류기능을 갖춘 새로운 개념의 에너지물류 네트워크 구축이 빠른 속도로 진행되고 있다.

국가별 파이프라인 보유현황을 살펴보면, 알제리가 9만 5,999 킬로미터의 파이프라인 네트워크를 운영하고 있어 역내 최대 규모를 기록하고 있다. 다음은 1만 3,529 킬로미터의 이집트, 1만 1,279 킬로미터의 리비아 및 1만 855 킬로미터의 나이지리아 등이며, 남아프리카공화국, 수단, 튀니지 등도 상당한 규모의 파이프라인 네트워크를 확보한 것으로 나타났다. 이에 따라

석유 및 천연가스 에너지자원 수출국들이 상위권(1~4위)을 차지하고 있으며, 주요 소비국들도 상당 수준의 파이프라인에 의한 에너지 물류체계를 확보하고 있다.

<표 2-203> 아프리카지역의 용도별 파이프라인 보유 현황(2006년)

단위 : 킬로미터

구 분	LNG	LPG	원유	정제유	기타	합계
Algeria	85,946	2,213	6,496	-	1,344	95,999
Angola	235	122	867	-	5	1,229
Chad	-	-	205	-	-	205
Rep. of Congo	89	4	744	-	-	837
Egypt	6,579	897	5,120	897	36	13,529
Equatorial Guinea	98	-	31	-	-	129
Gabon	272	-	1,354	-	-	1,626
Libya	4,363	-	6,916	-	-	11,279
Nigeria	2,938	125	4,278	3,517	-	10,858
South Africa	1,162	-	966	1,354	-	3,482
Sudan	156	-	3,930	1,613	-	5,699
Tunisia	2,945	-	1,227	351	-	4,523
합 계	104,783	3,361	32,134	7,732	1,385	149,395

자료 : CIA, The World Factbook 2007.

개별 국가가 보유하고 있는 파이프라인 네트워크를 종류 및 용도에 따라 분류하면, 정제된 석유제품을 위한 용도를 제외하고는 모든 분야에서 역시 알제리가 최대 수준의 네트워크를 확보하고 있으며, 용도별로는 8만 5,946 킬로미터의 LNG용, 2,213 킬로미터의 LPG용, 6,496 킬로미터의 원유용 및 기타 용도의 1,344 킬로미터 등으로 구성되어 있다. 이집트는 LNG용이 6,579 킬로미터, 원유용 5,120 킬로미터, LPG용 897 킬로미터 및 정제유용 897 킬로미터 등을 운영하고 있다.

아프리카 주요국의 용도별 파이프라인 보유 순위를 살펴보면, LNG용의 경우에는 알제리 및 이집트에 이어 리비아, 튀니지, 나이지리아가 3~5위를 차지하고 있으며, 원유용은 알제리 및 리비아에 이어 이집트, 나이지리아, 수단이 3~5위에 해당한다. 정제유용은 1위 나이지리아 및 2위 수단에 이어 남아프리카공화국 및 튀니지가 3위 및 4위이며, LPG용은 1위 알제리 및 2위 이집트에 이어 나이지리아 및 앙골라 등의 소규모의 네트워크를 확보하고 있는 것으로 나타났다.

이와 같은 아프리카 지역의 파이프라인 네트워크는 이미 오랜 기간에 걸쳐서 유지되어 온 유럽 및 미국 등과의 교역 및 경제적인 유대관계의 영향으로 필요한 기반시설이 수출물류를 중심으로 상당 수준 확보된 상태이다. 그러나 점차적으로 아프리카 역내 국가간의 경제적인

결속이 강화되고 있어서 향후에는 역내 에너지물류 부문의 시설투자와 에너지자원 물동량의 증가가 예상된다.

(2) 유조선 항만시설 현황

아프리카 지역에서는 남아프리카공화국 등 일부 국가를 제외하고는 모든 산유국에서 석유 생산량이 소비량을 상회하고 있으며, 이에 따라 이들 국가들은 원유를 포함한 석유류의 수출 여력이 상당 수준에 있는 것으로 분석된다. 이들 국가는 수출물류를 위한 유조선 항만시설을 운영하고 있으며, 특히 핵심적인 원유 수출국에 해당하는 북부 및 서부 아프리카의 국가들은 상당한 규모의 탱커 항만시설을 확보하고 있다.

나이지리아는 수심 38.4 미터의 안탄(Antan Terminal) 및 수심 22.8미터의 보니(Bony Offshore Terminal) 등 11개 유조선 전용항만을 포함하여 14개 항만에 유조선 입항 및 하역이 가능한 전용부두를 확보하고 있으며, 알제리는 수심 19.5 미터의 아르제브엘제디드(Arzew El-Djedid) 등 4개의 유조선 전용항만을 포함하여 8개 항만에 유조선 전용부두를 운영하고 있다. 그리고 리비아는 수심 22 미터의 라스라누프(Ras Lanuf) 및 수심 20 미터의 쥬이티나(Zueitina) 등 5개 유조선 전용항만을 포함한 8개 항만에 전용부두를 확보하고 있으며, 앙골라는 팔랑카(Palanca Terminal) 및 타쿨라(Takula Terminal) 2개 전용항만을 포함하여 7개 항만에 유조선 전용부두를 운영하고 있다. 원유보다는 천연가스의 수출이 중요한 국제 에너지물류에 해당하는 이집트는 수심 27.4 미터의 라스부드란(Ras Budran) 및 수심 25.9 미터의 제이트베이(Zeit Bay Terminal) 등을 포함하여 7개의 액화화물 전용항만을 확보하고 있으며, 알렉산드리아(Alexandria), 사이드(Port Said), 수에즈(Suez) 등 3개 다목적 항만에서 유조선 전용부두가 운영되고 있다.

이 같은 아프리카 유조선 항만시설은 북부 및 서부 아프리카 연안에 집중적으로 분포되어 있으며, 원유 및 석유제품 등을 포함한 아프리카 에너지물류를 구성하는 중요한 요소이다.

3) 아프리카 에너지 물류시장의 주요 이슈

(1) 주요 선진국의 석유제품 수요 증가

세계 주요 선진국들은 이미 상당기간에 걸쳐 환경오연의 위험이 큰 원유를 수입하기보다는 정제된 석유제품을 수입하거나 해외에서의 석유정제시설 확보에 상당한 노력을 기울여 왔다. 이들 선진국의 석유제품 수입 비중이 지속적으로 확대됨에 따라 세계 석유류 물류에 있어서 정제된 석유제품의 비중이 지속적으로 증대되고 있다. 이러한 움직임은 주요 산유국과 이들 선진국 간의 에너지물류체계를 변화시키고 있으며, 특히 원유의 수송수요가 정체되는 가운데

석유제품의 운송수요가 빠르게 증가하는 세계 에너지 물류체계의 변화를 초래하고 있다.

특히 아프리카 산유국의 핵심 고객에 해당하는 주요 선진국들이 주로 위치한 유럽 및 북미 지역으로의 에너지 물류체계의 변화가 주목되고 있다. 원유 수출 물류의 경우에는 기존 교역 상대국을 대상으로 하는 수송 수요는 정체되어 가는 가운데 중국 및 일본을 포함한 아시아권 주요국을 대상으로는 원거리 물류 수요가 증가하고 있다. 석유제품 물류는 산유국으로부터 주요 선진국으로 직접 연결되는 경로와 원유 상태로 제3국에 위치한 정유시설까지 운반되어 정유공정을 거친 후 목적지인 주요 선진국으로 반출되는 경로로 구분되어 형성되고 있다.

그 결과 아프리카의 석유류 에너지물류는 원유 물류체계의 다변화와 석유제품 물류체계의 형성을 특성으로 하는 변화가 발생하고 있으며, 이는 아프리카 역내에서 에너지물류의 양적 성장과 관리체제의 변화를 가져오고 있다.

이에 따라 아프리카 지역 석유류 에너지물류에 참여하고 있는 유조선 선사 및 물류기업은 이미 기존의 원유운반용 유조선을 중심으로 하던 물류체제에 석유제품운반선 선대의 비중을 단계적으로 키워나가는 전략적 노력이 필요하다. 이러한 추세는 장기적으로 이어질 것이며, 아프리카 지역의 산유국과 북미, 유럽 및 아시아 주요국을 연결하는 에너지 물류체계 변화를 예상하게 하는 중요한 이슈가 되고 있다.

아프리카 지역의 주요 석유 수출국인 알제리, 앙골라, 리비아, 나이지리아 등의 경우 원유를 중심으로 이루어져 오던 에너지 물류체계가 점차 석유제품의 비중이 커지는 방향으로 발전할 것이며, 특히 산유지에서의 정유시설 확보가 중요한 투자정책으로 부상할 전망이다.

(2) 아프리카 LNG 시장 확대

아프리카 지역의 천연가스 시장은 역내 소비량이 비교적 완만한 증가 추세를 보이는 반면, 생산량은 상대적으로 빠르게 증가하고 있다. 이에 따라 1980년대 중반 연간 190억 입방미터의 수준에 그쳤던 아프리카 지역의 천연가스 수출 규모는 1990년대 중반 들어 420억 입방미터에 이르렀으며, 2000년대 중반에는 1,000억 입방미터를 넘어선 것으로 추정된다.[116] 이는 아프리카 지역의 천연가스 소비가 다른 지역과는 달리 소폭의 증가세를 유지하는 가운데 각국은 역외 국가들의 수요를 충족시키기 위하여 유전 및 가스전 개발과 관련한 투자를 이어오고 있음을 의미한다. 즉 아프리카 산유국들은 자체의 소비를 충족시키기 위한 경우보다는 수출 수요를 충족시키기 위한 천연가스 생산 및 물류체계 구축에 주력하고 있으며, 이는 아프리카 지역의 천연가스 물류시장이 역내물류보다는 역외물류를 중심으로 팽창하고 있음을 의미한다.

이에 따라 이를 위한 기반시설 투자가 지속되어야 하며, 파이프라인을 중심의 육상물류 및 해상물류에 대한 투자수요가 지속적으로 발생하고 있다. 이에 따라 주요국은 자원의 개발과

116) BP, '*Statistical Review of World Energy*', June 2007, pp.22～31.

기반시설 및 물류투자를 연계시키고 있으며, 중국 및 주요 선진국의 투자 각축전이 아프리카 주요국에서 나타나고 있다.

(3) 지역 공동의 에너지 물류체계 구축

아프리카 지역에서는 인접한 석유 및 천연가스 생산국 간 또는 에너지자원 수출 및 수입국 간 공동 에너지 물류체계가 이미 오랜 기간에 걸쳐 구축되어 왔으며, 북부 및 서부 지역 주요 산유국에서 이와 같은 예를 찾을 수 있다. 알제리는 모로코 및 튀니지와 연계된 파이프라인 네트워크를 구축하여 이들 국가에 대한 에너지 공급과 유럽 지역에 대한 수출 물류를 위한 중요한 통로로 활용하고 있으며, 이집트는 자국의 파이프라인 네트워크를 사우디아라비아 및 요르단 국경까지 연결하여 이들 국가와 공동의 물류 네트워크 구축을 실현시키고 있다. 또한 가나, 토고, 베닌 및 나이지리아 등 서아프리카 기니만(Gulf of Guinea) 일대의 4개 연안국들은 공동의 해저 및 육상 파이프라인 네트워크를 구축하여 역내 및 수출 물류를 위한 기반시설로 활용하고 있다.[117]

이에 따라 아프리카 지역의 에너지 물류체계는 주요 지역 물류체계 통합의 단계에 있는 것으로 판단된다. 이와 같은 초기적인 단계의 아프리카 지역 에너지 물류체계 통합과정은 점차 역내 국가들의 경제적 결속력 및 상호의존성이 심화되면서 광역화될 것으로 예상되며, 장기적으로는 아프리카 전체의 통합물류체계가 구축되는 단계에 이를 것으로 전망된다. 이에 따라 아프리카 지역에서는 이를 위한 지속적인 투자 및 물류수요 확대가 예상된다.

<그림 2-108> 서아프리카 주요국의 천연가스 파이프라인 네트워크



자료 : EIA

117) 한국수출입은행, 전게서 pp. 71~72.

이를 통해 아프리카 지역은 점차 에너지물류의 중요성과 복잡성이 심화되고 역내 국가간 정치 및 경제적인 결속력이 강화되면서 전반적인 에너지물류의 활성화와 함께 지속적인 자원 탐사 및 개발을 통해 에너지자원 공급 잠재력이 지속적으로 증대될 것이다.

(4) 아시아 주요국의 에너지 확보 경쟁

전세계적으로 확산되는 선진국들의 에너지자원 확보경쟁은 아프리카 지역에서도 그 도를 더하고 있으며, 북부와 서부의 원유 및 천연가스 부존자원과 남아프리카공화국을 중심으로 한 남부의 석탄 부존자원을 중심으로 이미 치열하게 전개되고 있다.

유럽 주요국 및 미국이 오랜 기간에 걸쳐 상당한 영향력을 행사하고 있는 가운데, 일본에 이어 중국이 적극적인 투자를 통해 새로운 강자로 등장하였다. 전세계를 대상으로 공격적인 자원외교를 펼치고 있는 중국은 이미 알제리, 나이지리아, 수단, 앙골라 등 아프리카 전역에서 최소한 8건의 석유에너지 투자 진출에 성공했으며, 엄청난 외화보유고를 무기로 더욱 가속화 시키고 있다. 최근까지 중국이 아프리카에서 유전개발에 성공한 국가는 석유탐사, 유전개발, 구매시장 참여 등을 포함하여 총12개국에 달하며, 그 규모는 지속적으로 증가하고 있다.

<표 2-204> 중국의 아프리카 주요국 유전개발 현황

구 분	투자 기간	내 용
Algeria	2002년 10월 ~ 2005년 5월	유전(1곳 20년 채굴, 4곳 탐사), 정유공장(1기 건설)
Libya	2002년 6월 ~ 2005년 12월	송유관(1,983.7㎞ 건설), 유전(2곳 탐사)
Egypt	2005년 9월	석유탐사/개발(50:50 합작기업 설립)
Mauritania	2004년 9월 ~ 2005년 6월	유전(내륙 및 연안 5곳 탐사)
Niger	2003년 12월	유전(2곳 탐사 및 개발)
Chad	2003년 12월 ~ 2004년 말	유전(3곳 탐사 및 개발)
Sudan	1995년 9월 ~	유전(7곳, 연간 2,800만 톤 생산능력 확보)
Nigeria	2003년 ~ 2006년 5월	유전(3곳 탐사 및 개발, 6억 6,860만 달러), 기타(해상 석유탐사 지분 45% 확보)
Equatorial Guinea	2006년 2월	유전(1곳 탐사 및 개발)
Gabon	2005년	석유시장(CPCG, 합작사 형태로 진출)
Kenya	2006년 4월	유전(해상 1곳 탐사 및 개발)
Angola	2003년 ~ 2006년	유존(4곳 지분 20~40% 매입, 일일 10만 배럴)

자료 : 동아일보(2007. 6. 16) 및 조사자료.

이와 같은 중국의 공격적인 전략은 주요 아시아 국가에 의한 아프리카에서의 에너지 확보 경쟁을 심화시키고 있으며, 기존의 미국 및 유럽 국가들과 함께 심각한 과열경쟁으로 빠르게 발전하고 있다. 물량을 확보하는 차원에서 무차별적으로 추진되는 이 같은 아시아 주요국의 에너지 확보경쟁은 향후에도 지속될 전망이다. 양질의 석탄 자원이 풍부한 남부 아프리카와 새로운 유전 개발이 활발히 진행되고 있는 기니만 일대의 서부 아프리카 지역이 에너지자원 확보 경쟁이 전개될 핵심지역으로 인식되고 있다.

이에 따라 경제력을 갖춘 일본, 중국, 한국 및 인도 등을 포함하여 에너지의 해외의존도가 높거나 소비 수요가 급증하고 있는 아시아권 국가들은 아프리카 지역에서 안정적인 자원을 확보하기 위한 노력을 지속적으로 기울일 것이다. 상당한 규모의 에너지자원 수출 잠재력을 보유한 아프리카 지역에서 이와 같은 현상은 장기간에 걸쳐서 유지될 것이며, 에너지자원의 물동량은 물론 수출 부문의 물류수요는 지속적으로 팽창할 전망이다.

제3장 중남미 · 대양주 · 아프리카 지역 물류정책 변화

제1절 중남미 지역 물류정책의 현황과 추진방향

1. 물류정책의 배경

1) 중남미 통합 진전이 근간

중남미 지역의 물류정책은 경제 통합이라는 큰 틀 안에서 이루어질 것으로 예상된다. 특히 최근 들어 이 지역의 경제 통합 및 협력이 가시화되고 있다. 물류 시장에 있어서 가장 중요한 인프라 투자가 이루어지려면 상당한 재원 마련이 필요한데, 경제 통합이 가속화되면서 이러한 재원 마련이 용이해지는 한편, 통합을 가속화하기 위한 역내 국가간 공동 프로젝트가 활성화되고 있는 것이다.

중남미는 여러 방향에서 이 같은 통합의 논의가 활발히 전개되고 있다. 대표적인 것이 메르꼬수르(Mercosur)[118]와 안데스공동체(Andean Community)[119]의 통합의 가속화이다. 2004년 12월 8일 남미 12개국 대표들이 페루 쿠스코에 모여 제3차 남미정상회담을 열고 '남미국가공동체'를 출범시켰다. 기존의 두 지역 경제공동체인 메르코수르(아르헨티나, 브라질, 파라과이, 우루과이)와 안데스 공동체(볼리비아, 콜롬비아, 에콰도르, 페루, 베네수엘라)를 중심으로 칠레, 가이아나, 수리남까지 더해 남미 대륙 전체를 하나로 묶었다. 이들은 2019년까지 단계적으로

---

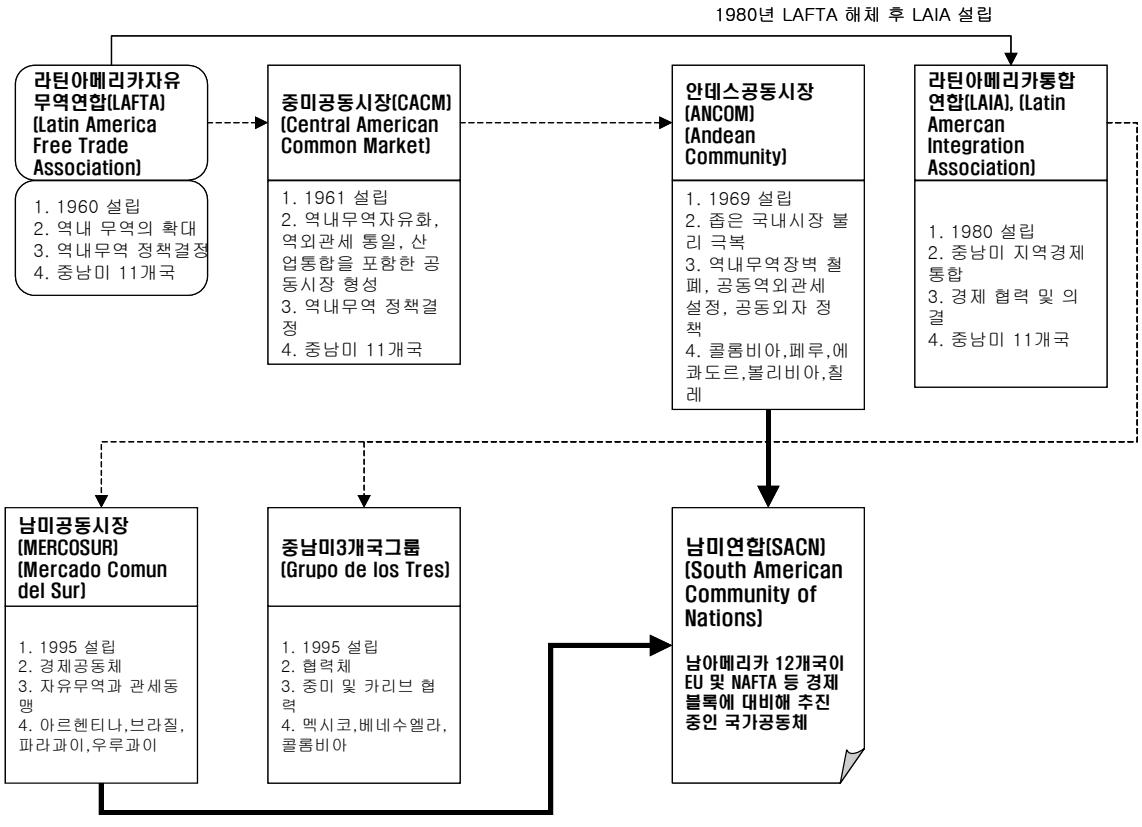
118) 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이 등 남미 4개국이 1995년 1월1일부터 무역장벽을 전면 철폐함에 따라 출범한 남미공동시장이다. 자유무역협정(FTA)에서 한 단계 발전한 '관세동맹'에 해당하며, 역내 무역 자유화와 함께 비회원국에 대해서도 공통 관세율을 적용한다. 창설 당시 회원국간 역내 교역액은 연간 70억 달러 수준이었으나 95년에는 1백 58억 달러로 급증했다. 94년부터 발효된 북미자유무역협정(NAFTA)과 함께 아메리카 대륙을 대표하는 경제공동체로 꼽히고 있다. 현재 메르코수르에는 정회원국인 브라질, 아르헨티나, 파라과이, 우루과이와 준회원국인 칠레와 볼리비아가 포함돼 있다. 사무국은 우루과이에 있다.

119) 1969년 콜롬비아의 카르타헤나에서 조인, 발족되었다. 회원국은 콜롬비아 · 페루 · 에콰도르 · 볼리비아 · 칠레로 출발했다. 1973년 베네수엘라가 추가로 가입하였고, 1976년 외자 규제에 반대하여 칠레가 탈퇴하였다. ANCOM은 라틴아메리카 자유무역연합(LAFTA) 내의 중소국인 안데스 그룹이 브라질 · 아르헨티나 · 멕시코와 같은 LAFTA 내의 대국에 대항, 그룹의 입장을 개선하고 좁은 국내시장의 불리를 극복하기 위하여 결성하였다. ANCOM의 특색으로, ① 역내(域內) 무역장벽의 자동적 철폐와, 공통역외관세(共通域外關稅)의 설정(다만, 역내의 비교적 발전이 더딘 볼리비아 · 에콰도르에 대해서는 특별 조치를 강구), ② 산업통합, 즉 부문별로 역내 제산업의 계획적 배분의 실시, ③ 대외 공통경제정책, 특히 공동외자정책의 실시 등을 들 수 있다. 외국투자에 대한 방침은 엄격하여, 이윤송금 제한 및 투자분야의 제한은 물론, 외국자본은 그 주식을 일정기간 내에 국내자본에 매각하도록 되어 있다. 칠레가 탈퇴한 것은 다른 가맹국과의 정치적 마찰 때문이었지만, 적극적으로 외자를 도입하려고 하는 칠레와 공동시장의 공동정책이 서로 맞지 않았기 때문이기도 하다. 역내 각국의 정치정세의 불안정, 발전도의 차이 및 이해조정의 어려움 등으로 인해 관세문제 · 산업통합 면에서는 그다지 실효를 거두지 못하고 있다. 본부는 페루 리마에 있다.

역내 관세를 없애고, 유럽연합(EU)과 같은 완전한 연합체로 나갈 계획이다. 우선 도로 및 에너지망 등 역내 사회간접자본 시설을 연결하고 정치적 협력을 확대해 나가며, 과학, 교육, 문화, 환경 등 다양한 영역으로 통합 범위를 넓혀나가게 된다. 구체적으로는 2010년까지 교량, 도로, 수력발전소 등 회원국을 잇는 사회간접자본 통합공사에 45억 달러를 투자할 계획이다.

이 같은 통합 추세가 이루어지는 것은 여러 배경이 있다. 중남미 지역은 문화, 언어, 인종, 역사가 비슷하기 때문에 이전부터 구성원들 간 동질감이 어느 지역보다 강해, 지역공동체 출범 관련 논의가 오래 전부터 진행돼 왔다. 최근 들어 미국이 주도하는 미주 자유무역지대(AFTA) 설립 논의가 지지부진해지자, 남미 안에서 자유무역지대를 형성하자는 목소리가 높아졌고, 2004년 10월 18일 남미자유무역지대(SACN)가 출범했다. 이는 미주 전체를 잇는 자유무역지대 설립을 위한 협상을 앞두고, 남미 나라들이 하나로 뭉쳐 협상력을 높이려는 의도도 있는 것으로 보인다. 이에 따라 남미국가공동체는 출범 당시 통합 수위를 점점 높여 장기적으로는 유럽연합처럼 가겠다는 전망을 밝혔다. 하지만 12개 나라 가운데 우루과이, 아르헨티나, 파라과이, 에쿠아도르 정상이 출범 선언을 위한 회담에 불참하는 등 아직 일부 회원국들의 관심이 부족한 상황이다. 회원국간 잦은 통상 분쟁도 걸림돌이다. 그럼에도 남미 지역 통합은 거스를 수 없는 흐름이라는 분석도 만만치 않다.

<그림 2-109> 중남미 통합의 과정과 전망



2) 통합 금융시스템의 창출

최근에는 이러한 통합의 실현 가능성을 크게 높이기 위한 움직임이 일어나고 있다. 즉 최근 구체화된 남미은행 설립은 남미 지역 국가들에게 '금융 독립' 가능성에 대한 새로운 기대감을 안겨주고 있다. 남미 최대국인 브라질과 베네수엘라 간에 성격 및 운영방식을 놓고 논란이 계속되고 있지만 남미은행은 장기적으로 국제통화기금(IMF)과 세계은행을 대체하는 남미 지역을 위한 금융기구 역할을 할 수 있을 것으로 예상되고 있다. 남미은행은 70억 달러로 예정된 초기 자본금이 마련되고 운영세칙을 정한 뒤 내년 초부터 본격적인 활동을 시작할 것으로 전망된다.

현재 브라질, 아르헨티나, 볼리비아, 에콰도르, 파라과이, 우루과이, 베네수엘라 등 7개국이 참여하고 있으며, 콜롬비아가 참여 의사를 밝힌 상태다. 향후 칠레, 페루, 가이아나, 수리남 등 남미 대륙의 나머지 국가들이 모두 가세할 것으로 예상된다. 이 같은 남미은행 설립은 메르코수르, 안데스공동시장 등 남미 또는 중남미 지역에 존재하는 블록들을 묶어낼 수 있는 공통분모가 될 것이라는 분석이 많다. 특히 이러한 경제 협력을 통한 다각적인 인프라 확충 정책의 출현과 다양한 재원의 마련, 그리고 외국 자본의 유치 활동이 활발해질 것으로 예상된다. 이러한 경제 통합은 궁극적으로 중남미 물류시장의 거대화를 촉진하는 한편, 이 과정에서 다양한 물류정책 마련이 요구될 것이다. 중남미 시장이 향후 물류시장의 성장 지역으로 주목받는 이유가 여기에 있다고 할 수 있다.

3) 물류의 비효율성 타개

중남미는 이러한 통합화의 노력에도 불구하고, 아직까지 물류에 있어서 비효율이 노정되고 있는 것이 사실이다. 도로, 철도, 항만 등 주요 인프라가 경제 통합이라는 큰 구상을 뒷받침할 만큼 견고한 상황이 아니다. 사실상 최근 급증하고 있는 물류 수요를 감당하기 어려운 실정이다. 항만에서의 만성적인 체선과 역내 국가간 교역을 위한 물류 인프라의 부족 등이 이 같은 사실을 말하고 있다. 브라질, 칠레, 아르헨티나 등 주요국들을 중심으로 인프라에 대한 민영화가 적극 추진되고 있는 것도 이 같은 이유에 따른 것이다.

특히 각국의 물류 인프라 통합의 추진이 없이 거대한 대륙을 하나로 엮는 경제 통합은 더더욱 어렵다는 판단이 앞서고 있다. 이에 따라 원활한 교역을 추진하기 위한 인프라 투자가 늘고 있으며, 이를 중남미 지역 내 국가들 간에 네트워크화하는 작업이 요구되고 있다. 중남미는 이러한 물류의 비효율성 타개를 위한 다각적인 노력이 경주되지 않으면, 거대 경제시장으로 성장하기 위한 기반 구축이 어려울 것으로 판단된다.

2. 물류정책의 현황

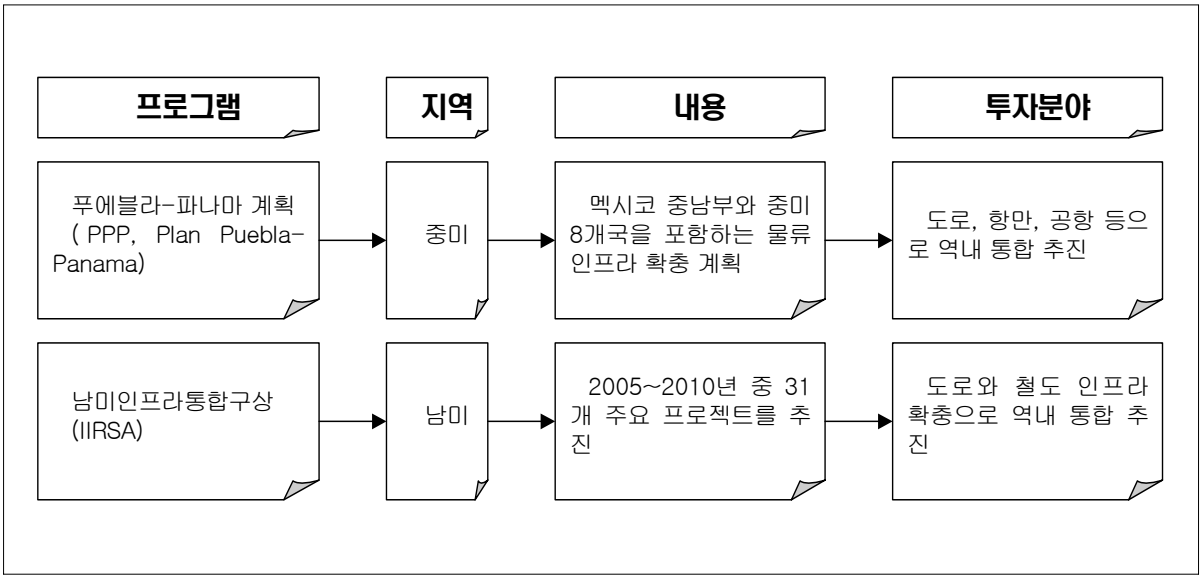
1) 물류 인트라의 통합화 추진

(1) 중미권 및 남미권 통합 인프라 구축

중남미 시장은 이러한 통합을 근간으로 하여 다양한 인프라 확대 정책이 추진되고 있다. 이는 항만, 철도, 도로 등 다양한 분야에서 이루어지고 있다. 이에 따라 현재 중남미시장의 전반적인 진출환경을 감안해 볼 때, 투자진출 유망분야는 중남미 각국이 역점을 두고 있으며 2005년 우리나라의 미주개발은행(IDB) 가입으로 진출 가능성이 한층 높아진 건설・인프라분야이다.

이 가운데 현재 중남미 지역은 멕시코 중남부와 중미 8개국을 포함하는 푸에블라-파나마 계획(PPP, Plan Puebla-Panama), 남미 10개국을 포괄하는 남미인프라통합구상(IIRSA)등 지역 차원의 대단위 인프라 관련 프로젝트가 추진되고 있다. 이러한 구상은 중남미 물류인프라 확대 정책의 양대 축으로 자리 잡고 있다. 푸에블라-파나마 계획(PPP)은 총 사업비의 87%가 도로 부문에 투자되고, 항만 7%, 그리고 공항에 6%가 투자될 전망이다. 한편, 남미인프라통합구상(IIRSA)에 따라 2005～2010년 중 31개 주요 프로젝트를 추진할 예정인데, 이 프로젝트도 주로 도로와 철도 부문에 집중되어 있으며, 그 외 물류센터의 건설 및 아마존 강 개발 등이 포함된다.[120]

<그림 2-110> 중남미 물류인프라 통합 정책의 양대 축



120) 자세한 프로젝트별 내용은 중남미 내륙물류부문 참조

또한 브라질은 성장촉진계획(PAC)의 일환으로 향후 4년간(2007～2010년) 인프라 개발에 총 2,366억 달러를 투자할 계획이며, 멕시코도 현재 810억 달러 규모의 인프라 확충사업을 추진하고 있는 등 개별 국가 차원에서도 대규모 프로젝트가 진행 중이다. 앞으로도 당분간 중남미 경제의 안정적 성장세에 힘입어 지역별 차원은 물론 국별 차원에서 인프라 개발에 대한 수요가 급증할 전망이다. 이러한 인프라 투자는 기본적으로 산업의 성장을 촉진할 것으로 예상되며, 특히 이에 따른 물류수요가 크게 증가할 전망이다. 특히 이 과정에서 각국은 물류 분야의 성장을 위한 인프라 확충에 노력할 것으로 예상된다.

(2) 에너지 인프라의 통합망 구축

최근 중남미 지역은 에너지 협력을 통해 새로운 전기를 마련하고 있다. 에너지 협력 과정에서 우고 차베스 베네수엘라 대통령이 사실상의 주도적 역할을 하고 있다. 차베스 대통령은 2007년 4월 자국에서 개최한 제1회 남미 에너지 정상회의를 통해 각국 관계부처 각료들이 참여하는 '남미 에너지 협의회'를 구성하자는 합의를 이끌어냈고, 현재 남미에서는 남미 대륙 종단 천연가스 수송관 건설이 야심차게 추진되고 있다. 이는 베네수엘라를 출발해 브라질, 아르헨티나, 볼리비아, 우루과이, 파라과이를 연결하는 수송관을 건설해 천연가스 수급을 안정시킨다는 구상이다. 230억 달러를 투자해 총연장 8천㎞로 계획된 천연가스 수송관은 2012년 완공을 목표로 하고 있으며, 완공되면 하루 평균 420만㎥의 천연가스 수송능력을 갖출 것으로 보인다. 이 계획은 그동안 재원 조달 방안과 브라질이 적극 추진하고 있는 바이오 에너지 개발, 각국의 정치경제 상황이 겹치면서 난항을 거듭했으나 금년 9월 차베스 대통령과 루이스 이나시오 룰라 다 실바 브라질 대통령의 회동에서 추진이 재차 합의됐다. 남미 에너지 정상회의에서는 이와 함께 유럽연합(EU)을 본떠 현재의 '남미국가공동체'를 '남미국가연합'으로 확대 발전시키자는 합의도 도출하면서 남미 대륙의 정치적 통합을 위한 틀을 조성하는 성과도 거둔 것으로 평가된다.[121]

(3) 국제 통항로의 확대 - 파나마 운하의 확장

태평양과 대서양을 잇는 글로벌 물류통로인 파나마 운하가 건설된 지 100년 만에 두 배로 커지게 됐다. 파나마는 10월 22일 국민투표를 실시, 찬성 78% 반대 22%(94% 개표결과)로 운하 확장계획을 최종 확정했다. 이에 따라 파나마 운하관리청은 앞으로 7년 동안 52억 5,000만 달러를 투입, 기존 운하 옆에 새로운 갑문을 설치하고, 수로의 수심도 15미터로 확장할 수 있게 됐다. 이렇게 되면, 1만 2,000 TEU 컨테이너 선박이 운항할 수 있어 사실상 수에즈 운하와

121) 연합뉴스, 2007.11.7

크기가 같아진다.

파나마가 운하확장에 나서게 된 것은 2004년 미 서부항만 체증으로 해운선사들이 파나마 운하의 이용을 늘리고 있는 가운데, 최근 들어 선박이 급격히 대형화되고 있고, 기존 운하의 통행량도 2009년이 되면 포화상태에 이르게 되어 경쟁력을 확보하는 것이 시급했기 때문이다.

파나마 운하가 확대되면, 수에즈막스 급 선박이 통행할 수 있어 선사의 해상운송서비스가 크게 바뀌는 한편, 엄청난 물류변화가 일어나 글로벌 교역질서가 재편될 것으로 전문가들은 예측하고 있다. 또한 파나마는 운하 확대로 2025년에는 연간 60억 달러가 넘은 통행료 수입을 올릴 것으로 전망됐다. 선사와 화주들이 운하 확장을 반기고 있으나, 문제는 매년 3.5%씩 인상되는 통행료 부담이 크고, 최근 니카라과가 200억 달러를 들여 대운하를 건설한다고 밝히는 등 운하 이용에 여러 가지 변수가 남아 있다는 점이다. 멕시코가 태평양과 대서양을 가로지르는 '육상 운하(dry canal)'를 건설하는 것도 문제다.

이러한 확장 계획에 따라 글로벌 기업들의 관심이 이어지고 있다. 중국 코스코(COSCO)는 2년 전부터 파나마를 중남미 진출 전진기지로 삼고 다양한 해운 물류 협력사업을 전개해오고 있으며, 싱가포르의 글로벌 터미널 운영업체(GTO)인 PSA는 파나마 운하 옆에 건설되는 '메가 포트' 개발 사업에 깊은 관심을 표시하고 있다. 조지 여 싱가포르 외무부 장관은 최근 파나마를 방문, 운하 확장계획을 지지하는 한편, PSA의 메가 포트 개발사업 등을 측면 지원하고 나섰다.[122]

파나마 당국은 운하 확장과 함께 자국을 글로벌 교역센터로 만들고, 해운물류 허브를 육성하는 전략도 추진하고 있다. 우선 이 같은 전략의 하나로 우선 2025년까지 15억 달러를 투입, 선박 통행과 관련된 서비스 클러스터를 운하 지역에 구축하는 한편, 태평양과 대서양 등 두 개의 큰 바다와 연접해 있다는 지리적 이점을 최대한 살려 베네수엘라와 칠레, 엘살바도르로 이어지는 환적 허브도 계획하고 있다. 이 같은 사업을 촉진하기 위해 파나마는 양 연안 지역의 항만 개발사업을 서두르는 한편, 철도 등 내륙물류 시스템도 대폭 개선할 방침이다.

파나마는 태평양 연안지역의 만자리노 터미널과 대서양의 콜론 터미널의 처리시설 확충에 10억 달러를 투입하고, 외자 6억 달러를 유치해 파나마 운하의 태평양 쪽 수로 입구 근처에 있는 경제자유구역(Farfan-Palo Seco)에 연간 240만 TEU를 처리할 수 있는 초대형 컨테이너터미널(Mega Port)을 조성할 계획이다. 파나마 운하 철도공사도 항만과 철도를 연결하는 공사를 본격적으로 추진, 자국의 물류 허브화 정책을 적극 지원하고 나섰다. 한편, 운하 확장은 파나마뿐만 아니라 인근 카리브 해 지역이나 라틴 아메리카 항만 개발 및 물류 인프라를 확충하는 기폭제 역할을 할 것으로 판단된다. 최근 들어 '탈미 정책'을 추진하고 있는 베네수엘라의 경우 운하 확장을 자국 경제 발전에 적극 활용한다는 방침을 정하고 있고, 멕시코, 칠레, 페루, 콜롬비아, 브리질 등도 같은 계획을 추진하고 있는 것으로 알려졌다.[123]

---

122) 최재선, '파나마 운하의 확장과 시사점', 한국해양수산개발원, 2006.2

한편, 인접국가인 니카라과가 최근 태평양과 대서양을 가로지르는 대운하를 건설한다고 발표한 것도 파나마 운하 확장에 주요 변수로 작용할 전망이다. 니카라과 엔리케 볼라뇨스 대통령은 10월 2일 남미 국방장관 회의에 참석한 자리에서 200억 달러를 투입해 25만 톤 선박이 통행할 수 있는 운하를 건설할 계획이라고 밝혔다. 그는 또 운하 건설에 필요한 예산의 확보, 설계, 완공까지 12년 정도 예상된다고 밝히면서 운하가 건설되면 자국 경제성장뿐만 아니라 중미 국가가 지금까지 경험하지 못한 새로운 시대가 열릴 것이라고 강조했다. 현재 검토되고 있는 운하의 루트는 태평양에서 니카라과 호수와 에스콘디도 강을 거쳐 대서양 연안까지 273km인데, 유럽 및 일본 등 8개 기업이 지금까지 타당성 검토를 해온 것으로 알려졌다. 니카라과 대운하가 건설되면, 미국 서안에서 동안까지 운항거리가 800Km 정도 단축되어 파나마 운하와 경쟁하게 될 것으로 전망되고 있다. 이에 대해 파나마는 운하 건설비가 많이 들고, 경제적 타당성이 크지 않아 실현가능성이 낮다고 평가했다. 니카라과 대운하 건설계획은 앞으로 국민투표를 거쳐 최종 확정될 예정이다.[124]

(4) 투자 보장기구의 설치를 통한 재원조달 인프라 구축

최근에는 미국과 브라질이 중남미 지역의 인프라 확충 계획을 뒷받침하기 위한 투자 보장기구 설치에 합의했다. 이에 따라 미국 및 브라질과 세계은행 산하 민간부문을 담당하는 국제금융협력기구(IFC), 미주개발은행(IDB) 등 4자 대표로 구성된 투자 확대 및 보장 기구가 설치될 전망이다.[125] 그리고 170억 달러 이상이 인프라 등 다양한 분야에 투자될 것으로 예상된다. 브라질의 경우 중남미 최대의 경제규모를 가진 국가로서 중남미 기타 국가에 대한 투자를 적극적으로 추진하고 있는 한편, 중남미 통합물류정책에도 관심이 큰 것으로 지적되고 있다. 다양한 자금을 충당하는데, 브라질의 상당한 역할이 기대되고 있다.

특히 최근에는 앞서 언급한 성장촉진계획(PAC)에 따라 향후 4년간 도로, 철도, 항만, 공항, 선대 확충 등에 투자할 계획인데, 이러한 물류인프라 투자 확충은 브라질이 중남미 최대의 물류시장으로 성장하는데 기여할 것으로 보인다.

2) 투자 활성화를 위한 적극적인 외국 투자 유치

중남미의 외국인 투자 유치 정책은 이러한 중남미 지역의 통합 논의에 근간을 두고, 각국별로 세부사항을 달리하여 추진되고 있다. 항만을 포함한 물류산업에 대한 외국인 투자도 이 같은 투자 유치 정책에 근거하여 추진되고 있다. 여기서는 중남미의 대표적인 국가들인 브라

123) *LloydsList*, 2006. 9. 6.
124) 최재선, 현안분석 '파나마 운하의 확장과 시사점', 한국해양수산개발원, 2006.2
125) *Economist*, 2007. 7

질, 멕시코, 칠레, 파나마, 아르헨티나의 외국인 투자 유치 정책을 살펴본다.

(1) 브라질

먼저, 브라질은 전통적으로 외국인 투자에 개방적인 국가이다. 이는 브라질의 주요산업이 주로 다국적 기업들에 의해 주도되고 있는 점에서도 알 수 있다. 특히, 브라질은 앞서 말한 바와 같이 중남미 투자의 유치를 위해 적극적으로 활동하고 있는 중남미의 대표적인 국가이다. 브라질은 항만을 비롯한 물류시설 외에 전력, 통신, 위생 분야의 외국인 투자 허용이 1995년에 처음 시행되었다. 현재는 석유 및 천연가스, 전력 및 수력발전소 등 외국인 투자의 허용범위가 넓어지고 있다.

브라질은 연방헌법과 외자법에 근거하여 외국인 투자 유치를 규정하고 있으며, 외자의 참여 제한이나 기본적인 몇몇 산업 분야를 제외하고는 외국인투자에 제한은 없다. 기본적으로 브라질은 외자 도입형태를 4가지로 구분하고, 이에 따른 외국인 투자가 가능하도록 했다. 첫째 자본재, 기계 및 설비를 통한 직접투자, 둘째, 금융, 통화자금을 이용한 직접투자, 셋째, 차관 및 기타 자본시장을 이용한 간접투자, 넷째, 산업소유권 이전을 통한 간접투자 등이 그것이다. 현재 브라질의 경우 도로, 철도, 항만 등 물류 인프라 건설 및 투자에 따른 투자는 주로 차관 등을 통한 투자가 이루어지고 있으며, 실질적인 투자 주체는 다양하다고 할 수 있다.

브라질에 있어서 투자에 따른 인센티브는 마나우스나 북동부 지역 등 특정지역의 개발을 위한 지역투자 인센티브와 현재 정보통신 산업에서 이루어지고 있는 특정산업 인센티브가 있다. 이에 따라 인프라투자에 있어서 인센티브는 특정지역의 개발을 위한 인센티브가 주어지는 정도이다. 현재 내륙 및 연근해 해상운송, 항공, 천연가스 보급 및 석유산업 등은 공기업 민영화와 함께 어느 정도 규제를 완화하고 있는데, 항공업의 경우 2/3 이하, 해운업은 50% 이하로 외국인 투자를 규제하고 있다.

현재 추진되고 있는 브라질 남미 대륙관통 철도건설 사업의 경우 브라질과 인접 국가들에 있어서 상당한 투자 수요를 불러올 수 있을 것으로 예상되고 있다. 이 사업의 위치와 구간은 브라질 마또그로수 두술주(깜포그란데) ~ 칠레(태평양 연안 아리카항 또는 아또파카스타항)으로 파라과이와 아르헨티나를 지나며 총연장은 브라질 동서연결철도 4,500km인데, 이중 깜포그란데 ~ 태평양연안 항만 연결 2,100km를 우선 시행할 예정이다. 그리고 총사업비는 약 700억 달러(약 70조원)로 추정된다. 현재 우리나라 IT업체가 이 사업에 참여 중인 것으로 알려졌다.[126)]

126) http://www.topheadvision.co.kr/

<표 2-205> **브라질 남미 대륙관통철도 건설 사업**

구 분	사업 내용
사업기간	2005～2015
건설비	약 550억$ US(약55조원 - 복선비전철 기준, 년간 1억톤 수송목표)
차량구입비	약 50억$ US(약5조원)
항만건설비	약 50억$ US(약5조원)

(2) 파나마

파나마 정부도 투자유치를 적극적으로 추진하고 있는 대표적인 중남미 국가이다. 파나마 정부는 외국인투자유치 및 대외무역 확대를 위해 1998년 8월 기존의 기구인 PRO-PANAMA(외무부 자문기구 형태의 투자유치진흥기구)와 상공부 산하 무역진흥 기관(IPCE:Instituto Panameno de Comercio Exterior)을 통합하여 대외무역차관실(Vice-Ministerio de Comercio Exterior; VICOMEX)을 신설한 바 있다. 특히 파나마는 외국인 투자와 내국인 투자를 동등하게 대우하고 있어 외국인 투자유치 인센티브 부여를 위한 특별 관련 법규를 가지고 있다. 즉 이 양자를 동일하게 대우하고 있는 것이다.

이 같은 개방적인 정책에 따라 통신, 항만, 도로 등 대부분을 외국 업체에게 민영화한 상태이다. 파나마 항만도 대부분 외국 기업이 운영하고 있으며, 외국 선박의 파나마 국적 등록비가 저렴하고, 등록절차도 용이하여 현재 1만 3,000여 척의 외국 선박이 파나마에 등록되어 있다. 파나마는 소매업 등 특정분야를 제외하고는 외국인투자가 자유화되어 있으며, 법인 설립이 용이한 관계로 대부분의 경우 100% 외국인 투자가 가능하나 대규모 프로젝트의 경우에는 현지 파트너와 합작으로 투자하는 경우가 대부분이다. 즉 증권시장이 잘 발달되어 있지 않은 관계로 대규모 사업에 있어서 지분투자가 일부 이루어지는 것을 제외하고는 일반화되어 있지 않다.

(3) 멕시코

멕시코는 외국인 투자가 상대적으로 까다로운 편이다. 멕시코는 1982년부터 본격적인 국영기업의 민영화를 추진했다. 그리고 2001년 신법인 외국인 투자법(Ley de Inversion Extranjera)을 시행했다. 다만, 물류 부문에 있어서 멕시코인 또는 멕시코 법인이 독점하고 있는 분야인 택배나 소포 선적서비스를 제외한 국내승객, 관광객 또는 화물의 지상운송업은 투자가 제한된다(외국인 투자법 제6조). 또한 국내항공운송 등은 최대 25% 지분을 초과하지 못하도록 하고 있다(외국인 투자법 제7조). 한편, 항만의 관리운영의 경우에도 외국인 지분을 49% 이내로 제한하고 있으며, 대중 철도 부설 운영 및 공공 철도 운송서비스의 경우에도 멕시코 투자위원

회 승인 하에 49%이상 외국인투자가 허용된다(외국인 투자법 제8조). 지분을 획득하고자 하는 경우에도 대상 기업의 고정자산 총액이 약 6,472만 달러를 초과하는 경우 투자위원회의 승인이 필요하다(외국인 투자법 제9조). 또한 외국인투자에 대한 인센티브도 거의 없는 실정이다.

(4) 칠레

칠레는 칠레정부(경제부)와 외국인 투자자 간의 투자계약 형태를 규정하고 있는 D.L.600과 칠레 중앙은행의 외환규정에 따른 외국인 투자가 있다. 양자의 차이는 투자 규모에 따른 것으로 이에 따른 절차와 시행 방법이 다르다.

<표 2-206> **칠레 외국인 투자 규정**

투자 규정	D.L.600	중앙은행 규정 제14조
최소투자규모	5백만 달러	1만 달러
투자절차 및 방법	외국인투자위원회 승인 요	중앙은행 외화반입 통보

칠레 외국인 투자에 있어서 특징은 연안운송의 경우 일반적으로 외국인 투자가 인정되지 않고 있으나 900 톤 이상의 화물운송 및 특수화물 운송 등의 경우에는 예외가 인정된다. 다만, 외국인은 운송가격에 수입관세(6%)를 추가하여 응찰하여야 하는 불리한 조건이 주어진다. 또한 항공업의 경우에도 외국인 대표는 취임이 불가능하다.

(5) 아르헨티나

아르헨티나는 1989년 외국인 투자의 비차별화를 법제화함으로써 투자가 급증하였다. 이후 1990～1993년 중 공기업을 민영화함으로써 그 이후 외국인 투자를 더욱 촉발시켰다. 투자 인센티브로 초기 투자비 절감 등을 위한 일반적인 인센티브, 지역별 인센티브, 특정 산업 인센티브 등이 부여된다.

3) 물류의 효율성 극대화를 위한 자유무역지대 조성

(1) 브라질

중남미에 있어서 자유무역지대 정책도 이 지역내 산업을 활성화하고, 지역간 교역을 증가시키는 정책으로 평가되고 있다. 브라질의 경우 최대 산업단지인 마나우스 자유무역지대는 1967년 설립되어 그 이후 발전을 거쳐 인프라가 비교적 잘 갖추어져 있다. 이 자유무역지대의 특

징은 투자 요건 중 일정비율의 국산화율을 요구하고 있다는 점이다. 즉 생산품별로 원자재 준비 단계, 가공에서 최종품의 생산과정까지 여러 단계로 나누어 단계별, 공정별로 국산화 비율을 철저히 체크함으로써 이 자유무역지대가 단순한 조립 공장이 아닌 부가가치 창출을 위한 지역으로 활성하려는 노력을 하고 있다. 현재 이 지역은 우리나라의 삼성전자, 삼성 SDI, LG 전자 등이 진출해 있다.

(2) 파나마

파나마는 중남미 최대 자유무역지대인 콜론자유무역지대가 위치하고 있다. 이 자유무역지대는 홍콩 다음으로 세계에서 가장 큰 자유무역지대이다. 1948년 설립되어 무기류 및 석유제품 등을 제외한 모든 제품이 수입, 저장, 재포장, 조립 등의 과정을 거치는데, 주로 아시아에서 수입되어 중남미 및 유럽으로 수출된다. 이 지역은 파나마 운하와 중남미 중심부에 위치한 지리적 이점으로 중남미 소비재 시장의 물류 거점으로 자리 잡고 있다. 한편, 바루자유지역(Zona Franca de Baru)이 파나마에 새로이 설치되어 콜론자유무역지대와는 별도로 최근 각광을 받고 있다. 향후 이 지역을 중심으로 물류기업 및 제조업체들의 발길이 이어질 것으로 예상된다. 파나마 정부도 이 지역을 국제물류센터로 육성하기 위한 전략들을 추진 중에 있다. 이와는 별도로 파나마 정부는 특정 지역을 석유수출지대(Zona de Exportacion de Petroleo; PEZs)로 지정하여 국내외 기업을 막론하고 모든 기업들이 석유의 생산, 정제 및 수출을 할 수 있게 했다. 이 지역에서 파나마 운하 또는 국제공항을 통해 수출이 가능하다. 이 지역 입주기업들은 파나마의 모든 세금으로부터 면제된다.

(3) 칠레

칠레는 지역적으로 북부와 남부 지역에 각각 자유무역지대를 설립하였다. 북부 지역은 이끼께 자유무역지대(Zona Franca de Iquique S.A)이며, 남부는 뿐따 아레나스 자유무역지대(Zona Franca de Punta Arenas)가 있다. 특히, 전자는 제조업보다는 칠레 인접국에 대한 물류거점 기능이 탁월한 것으로 알려졌다. 1만 7,000여 평방미터의 창고 시설과 각종 물류서비스가 가능하며, 우리나라의 삼성, LG 등이 이 지역에 입지하고 있다.

(4) 아르헨티나

아르헨티나의 경우 현행법상 23개 주와 4개 특별지역에 보세 지역을 설치할 수 있으며, 티에라 델 푸에고(Tierra del Fuego) 지역은 주 전체가 특별관세지역으로 지정되어 있다. 라 플라타(La Plata)는 아르헨티나 대규모 항만으로 부에노스아이레스에서 70km 떨어져 있는 입지를

활용하여 물류 중심의 보세 지역으로 설정되어 있으며, 최근 물류 활동이 크게 늘고 있다. 특히, 티에라 델 푸에고는 남미공동시장(MERCOSUR) 협약에 따라 2013년까지 무관세로 상품 수출입이 가능해질 것으로 예상된다.

4) 최근 추진 중인 국별 물류정책

(1) 아르헨티나

아르헨티나는 최근 중국과의 협력 투자가 크게 늘고 있다. 금년 들어 양국은 아래와 같은 프로젝트를 진행키로 결정한 바 있다.

<표 2-207> 중국이 참여하는 주요 프로젝트

2006~2008년 기간 중 주요 프로젝트
- Puerto Caleta(5,000만 달러), Puerto Madryn(2,000만 달러), Comodoro Rivadavia(1,500만 달러) - Hidrovia Paraguay-Parana Waterway의 준설 작업 등과 Tierra del Fuego(8,000만 달러), Chubut(5,000만 달러), Santa Fe(2,000만 달러)에 대한 개발 투자 - River Plate의 준설 작업(2010년까지 1억 달러 소요) - 준설 및 유지 보수를 하고 있는 회사인 Hidrovia가 통행 수수료 부과를 통해 예산 충당

자료 : Container Management, 2007.11

이와 함께 아르헨티나 정부는 2007년말 까지 부에노스아이레스 항의 리모델링 작업을 추진하기 위해 9,000만 달러를 투자할 계획이다. 이 가운데 3,300만 달러는 지방 정부가 투자하고, 5,900만 달러는 Fondo de Financiacion de la Cuera del Plata(FonPlata)가 투자할 계획이다. FonPlata는 인프라 투자를 위해 브라질, 볼리비아, 파라과이, 우루과이, 아르헨티나가 설립한 재정기구이다. 특히 준설작업의 경우 항만 자체 예산이 부족하므로 정부가 적극적인 지원을 한다는 계획이다. 그 동안 아르헨티나 항만은 낮은 수심으로 일정 크기의 선박이 기항하지 못하는 문제점이 지적되어 왔다.

또한 아르헨티나는 철도 투자가 크게 늘 것으로 예상된다. 지난 10월에 이루어진 아르헨티나 대통령 선거 이후 산업계는 부에노스 아이레스에서 로사리오(Rosario)와 코르도바(Cordoba)까지의 구간과 Mar del Plata와 멘도사(Mendoza)까지의 고속철도 건설 등에 크게 기대를 하고 있다. 이 프로젝트는 정치인들에게 더욱 중요한 프로젝트로 지적되는데, 산업계의 이해가 걸려 있어 정치적으로도 매우 중요한 사업이기 때문이다. 만일 철도 건설이 지연되는 경우 앞으로 6,000만 톤의 곡물을 강을 통해 수송해야 하는 문제점이 있다. 이에 따라 최근 철도 회사인 Belgrano Cargas는 현재 정부의 강력한 예산 지원이 필요한 것으로 지적되고 있다.

Belgrano Cargas는 19세기 아르헨티나의 민영 철도회사인 Pampa Hueda로부터 생산되는 다량

의 곡물 수송을 위해 설립되었다. 그리고 2차 대전 이후 이 회사는 다시 국영으로 변경되었으며, 1992년 아르헨티나는 국영 철도, 항만 등을 민영화하는 작업에 착수했다. Belgrano의 운영권을 1999년 노조(Union Ferroviaria, Cooperativo Laguna Paiva, Belgrano Cargas)에게 넘기고, 이와 함께 아르헨티나 정부는 2억 5,000만 달러 상당의 지원금도 약속했다. 그러나 지원금은 지원되지 않았으며, 철도회사는 적자에 허덕이게 되었다. 2003년 이후에도 지원금 약속은 이행되지 않았다.

이에 따라 아르헨티나 정부는 2004년 철도회사의 새로운 파트너를 찾기로 하였으며, 이를 위해 아르헨티나/중국간 합작사인 Marci, Sanhe Hopeful Grain and Oil를 고려했다. 이 문제는 순조롭게 진행되지 않고, 정부는 Union Ferroviaria의 지분 99% 가운데 84%를 Marci, Sanhe Hopeful Grain and Oil, Roggio and Emepa 에게 넘기기로 결정했다. 이에 따라 새로운 회사인 Sociedad Operativa Ferroviaria(SOFE)가 탄생했는데, 다른 노조들에게는 소수 지분만을 인정했으며, 그 이후 결국 현재 운영 중인 Belgrano Cargas S.A.이 설립되었다. 그러나 SOFE의 운영이 부실로 이어지자 아르헨티나 정부는 지원이 필요하다는 판단에 따라 2006년 '칙령 446'에 따라 새로운 회사인 Sociedad Operativa Emergencia(SOE)를 설립했으며, Belgrano Cargas S.A를 운영토록 했다. 단 그 운영 기간은 6개월 동안이었으며, 6개월 단위로 2번 연장이 가능했다. SOE의 지분 80.2%는 SOFE가 갖고, 6.6%는 3개 노조가 차지했는데, 이에 따라 매달 SOFE의 직원 봉급인 700만 달러가 지원되었다.

또한 2007년 1월 이 같은 보조프로그램이 끝나자 2007년 10월 대선을 기해 SOE는 북부 지역 철도 등 주요 구간의 보수 작업을 추진하였다. 현재 낙후된 차량의 교체 등이 추진되고 있다.

한편, 항만 부문의 민간 투자의 사례도 있다. Bahia Blanca에 위치하고 있는 Terminal de servicios Portuarios Patagonia Norte는 Puerto de Ingeiero White의 운영을 위해 Muelle Multiproposito Andoni Irazusta에게 20년 간 운영권을 주었다. 이 회사는 950만 달러를 투자할 계획인데, 이 가운데 200만 달러는 시설 투자에, 그리고 나머지는 장비 투자에 소요된다. 이 시설이 완공되는 경우 선석 연장은 270m, 폭은 40m, 수심 13.7m(최고 3,800TEU급 기항 가능)가 될 것으로 예상된다. Rio Negro, Neuquen, La Pampa 그리고 부에노스아이레스의 서쪽 지역에서 생산된 화물이 이 항만을 통해 수송된다.

(2) 볼리비아

볼리비아는 최근 Puerto Quijarra에 신 터미널을 건설 중에 있다. 이 지역은 브라질과 인접한 지역으로 내수 지역이다. 총 투자비는 2,560만 달러로 예상되며, 이 항만은 남미 내륙국들의 생산품을 수출하는데 이용될 것으로 예상된다. 이 항만은 2008년에 운영에 들어갈 예정이다.

Puerto Quijarra는 Tamnego Canal을 통해 Hidrovia Paraguay-Parana Waterway와 아르헨티나, 우

르과이 주요 항만이 위치하고 있는 Rio de la Plat에 이어 대서양으로 이어지고 있다.

(3) 칠레

칠레의 발파라이소 항의 Terminal Pacifico Sur Valparaiso(TPSV)는 남미 최초로 최근 인텔리전트 게이트 시스템을 도입했다. 이 시스템은 'Camco System'으로 트럭의 형태와 라이센트 상황, 그리고 컨테이너 시리얼 넘버 등을 알 수 있다. 이 시스템은 2007년 12월에 운영에 들어갈 예정이다.

(4) 과테말라

최근 과테말라와 엘살바도르가 Central American Isthumus를 통해 대양간 물류통로(interoceanic logistical corridor)를 건설하기로 합의했다. 양국간 교통부 장관 간에 이루어진 이번 합의로 다음과 같은 사항이 추진될 예정이다. 이 사항들은 양국 의회의 승인이 요청된다.

첫째, 과테말라의 Santo Tomas 항과 엘살바도르의 Acajutla 항의 도선 수로 디자인, 둘째, 항만 간 고속도로 및 철도의 개설 추진, 셋째, 화물의 선적 및 하적, 그리고 창고, 물류서비스 지역 등 개설 추진, 넷째, 대양 항만들의 통제 시스템 구축, 다섯째, 정보 및 모니터링 시스템 구축 등

(5) 자마이카

APM 터미널이 운영하고 있는 자마이카의 Kingston Container Terminal(KCT)이 2억 4,000만 달러를 투자되어 제5단계 확장사업이 추진되고 있다. 이 사업은 600m의 선석 건설, West Terminal의 야적장 신설, 976개의 리퍼 플러그 설치, 포스트-파나막스 갠 크레인 6개 도입 등이 추진된다. 이 같은 사업에 따라 2013년 전 사업이 완료되는 경우 이 터미널의 처리능력은 320만 TEU에 이를 전망이다. 지난해 킹스톤 항은 전년 대비 29% 증가한 215만 TEU를 처리했다.

(6) 페루

페루 항만국(National Port Authority of Peru)과 미주기구(Organization of American States) 간에 항만 간 협력을 위한 협정이 체결되었다. 이는 미주 간 항만 위원회(Inter-American Committee on Ports)를 통해 이루어졌다. 이 협정의 체결에 페루와 미주기구는 페루 항만 시스템과 APN의 역할 강화를 위한 다양한 활동을 하게 되며, 이를 위한 제도적 틀을 마련케 되었다. 특히,

이 협정은 기술적 협력 사항이 주된 목적으로 페루 항만의 현대화를 위한 다양한 실행 계획들이 추진될 것으로 예상된다. 이 내용에는 민영화 추진 등도 포함되며, 기술의 이전, 항만관리, 통합보안체제 구축 등 다양한 분야를 포괄하고 있다. 앞으로 다양한 분야의 실행 계획을 추진할 예정이다.

3. 물류정책의 방향

1) 다각적인 물류정책 추진

중남미 물류정책은 기본적으로 경제 통합이 진전되면서 상당한 성장이 예상된다. 역내 인프라 구축 사업 등 국가간 교역 증진을 위한 여러 프로젝트가 추진되고 있는 점이 이러한 경제 통합의 노력을 바탕으로 이루어지고 있기 때문이다. 이에 더하여 중남미는 브라질, 칠레 등 역내 경제 대국들을 중심으로 세계 물류의 통로로 자리 잡고 있는 파나마 등이 대외 교역 활성화를 위한 외국인투자 유치 활성화와 물류 인프라 건설에 적극 나서고 있다.

이 같은 점은 향후 중남미 지역이 물류 산업에 있어서 새로운 성장 잠재지역으로 변화할 것이란 예상에 힘을 실어 주고 있다. 즉, 중남미는 아르헨티나의 풍부한 곡물과 브라질의 철광석, 그리고 베네수엘라와 멕시코의 석유, 세계 물류 통로로서의 파나마 운하 등은 이 지역이 물류 성장으로 성장하는데 핵심적 역할을 할 수 있을 것이다. 이에 따라 중남미 각국은 물류 산업에 대한 투자가 더욱 크게 늘 것으로 예상되며, 제조업에 대한 육성과 더불어 물류에 대한 관심이 증폭될 것으로 예상된다. 한편, 이에 따른 중남미 지역의 다각적인 물류정책이 추진될 것으로 예상된다.

특히, 원자재 가격의 급격한 상승에 따라 중남미 주요국들의 경제성장이 어느 때보다도 빠른 상황이다. 이에 따라 국제자본의 이들 지역에 대한 '원자재 및 천연자원 투자 증가 → 이를 위한 물류 인프라 투자 증가 → 유동성 확대 → 재투자의 확산 → 제조 및 물류 성장 가속'이라는 선순환 구조가 정착될 가능성이 매우 크다. 최근 이 같은 추세에 따라 우리나라 기업들의 경우에도 이 지역에 대한 관심이 늘고 있다. 다만, 오래전에 진출했던 삼성과 LG를 제외하고는 원자재 및 천연자원 투자에 집중되고 있어 이들 지역에서 성장 잠재 지역에 대한 물류 투자가 검토되어야 할 것이다. 제조업의 성장은 물류 수요가 뒤 따르기 때문이다.

중남미 지역은 향후 상당한 물류 투자가 이루어질 것으로 예상된다. 물류업체의 경우 제조업체와의 동반 진출 등 다양한 투자 여지가 매우 클 것으로 전망된다. 이 지역에 대한 철저한 시장 조사 등이 이루어지는 한편, 선점 투자함으로서 이 지역에서의 물류 네트워크 확대의 기회로 활용해야 할 것이다.

2) 중남미 물류에 있어서의 과제

향후 중남미 물류정책은 다양한 과제가 주어질 것으로 보인다. 아직까지 불투명한 경제구조가 물류정책에 있어서 다양한 불확실성이 여전히 상존하고 있다. 최근 들어서는 투자를 활성화하기 위한 여러 정책을 추진하고 있으나, 추진 중인 프로젝트의 진전이 상당 기간 지연되고 있으며 특히 재원조달상의 문제를 겪고 있다. 해외투자가 늘고 있기는 하나 아직까지 해외에 나가 있는 중남미 거주자들의 송금액이 더 많은 수준이다. 2004년 이후 중남미로 유입되는 외국인 직접투자는 400억 달러 수준으로 해외에서 거주하고 있는 중남미 근로자들이 자국으로 송금하는 금액 600억 달러에 비해 낮은 수준이다. 아직까지 남아 있는 여러 제도 및 정책상의 문제에 있어서 가장 큰 문제가 신뢰성과 재원조달의 문제이다. 이를 해결하는 것이 중남미에 있어서 경제 성장과 더불어 물류 산업이 성장하는 밑거름으로 작용할 것으로 판단된다. 그리고 현재 비효율적인 물류 기반을 정비하는 것이 최대 과제로 등장할 것이다. 물류 기반이 없는 경제 성장은 상당한 비용을 수반할 수 없기 때문이다.

제2절 대양주 지역 물류정책의 현황과 추진방향

호주 및 뉴질랜드와 23개 도서국가[127]로 구성된 대양주 지역은 호주 및 뉴질랜드가 핵심적인 경제권을 형성하고 있다. 총인구 25%를 차지하고 있는 23개 도서국가의 경제력은 상대적으로 미미하며, 특히 국제교역은 대양주 전체의 5% 이하로 국제물류의 규모도 큰 의미를 가지지 못하는 실정이다. 많은 도서국가는 아직도 미국, 프랑스, 영국, 호주 및 뉴질랜드 등으로부터 정치・경제적 영향력을 강하게 받고 있으며, 그들 중 다수의 국가는 해외로부터의 원조에 크게 의존하고 있다.

최근 대양주 지역 국가들의 경제는 아시아 지역 국가들과의 교류가 확대되고 있으며, 이에 따라 국제교역 및 물류 구조도 점진적으로 변화하고 있다. 대양주 지역과 아시아 지역의 경제교류가 확대되면서 이에 따른 해운 및 항만의 개발수요가 급증하고 있으며, 특히 전세계적인 생산의 글로벌화와 대양주 지역에서 아시아 지역으로의 생산지 이동 등은 선진화된 통합물류서비스에 대한 수요를 창출하고 있다.

대양주 지역의 물류정책은 전 지역을 포괄하는 공동정책의 구축보다는 호주 및 뉴질랜드가 추진하는 개별국가의 교통 및 물류정책을 기본으로 양국이 '긴밀한 경제관계[128]'의 차원에서 필요한 경우 정책적 공조관계를 유지하고 있다. 호주의 물류정책은 '호주물류위원회'(ALC; Australian Logistics Council)의 주도로 수립된 '호주물류산업전략'(ALIS; the Australian Logistics Industry Strategy)과 '인프라시행계획'(IAA; Infrastructure Action Agenda)에 근거하며, 뉴질랜드의 물류정책은 교통부(MoT; Ministry of Transport)가 발표한 '뉴질랜드교통전략'(the New Zealand Transport Strategy, December 2002)을 기반으로 추진되고 있다.

1. 물류정책의 배경

ALC(호주물류위원회)에 의하여 수립된 호주 물류정책은 ALIS 전략과 이를 근거로 개발된 IAA 계획으로 구성되어 있다. 이 전략 및 계획에는 4개의 운송 및 물류 모드에 걸쳐 국내 및 국제 물류공급사슬(logistics supply chains)에 대한 정책 목표와 가이드라인을 제시하고 있으며, 물류인프라 및 제도의 개발을 위한 기본적인 요건을 설정하였다.

이와 같은 호주 물류정책의 기본목적 및 비전은 ① 완전한 인프라(The Right Infrastructure),

127) 대양주 지역의 23개 도서국가는 미국령 사모아, 쿡 섬, 피지, 프랑스령 폴리네시아, 괌, 키리바시, 마샬군도, 미크로네시아, 나우루, 뉴칼레도니아, 니우에, 노폭제도, 북마리아나제도, 팔라우, 파푸아뉴기니, 피트카른, 솔로몬제도, 토크라우, 통가, 투발루, 왈리스프투나, 서사모아 및 바누아투임.

128) *Closer Economic Relations - Background Guide to the Australia New Zealand Economic Relationship*, Department of Foreign Affairs and Trad, Australia, Feb. 1997.

② 유능한 인력(Capable People), ③ 효율적인 제도 및 규제(Streamlining Rules and Regulations), ④ 호주 물류산업 미래의 정확한 분석(Understanding the Future of Australian logistics) 등이다. 또한 물류산업의 중요성을 인식한 호주 정부 및 물류위원회는 통합된 물류체계 및 인프라의 구축을 위해 모든 주정부와의 밀접한 협력관계를 유지한다는 'AusLink' 전략에 의하여 공정한 우선순위에 의하여 물류인프라 건설을 계획하고 추진함으로써 정책의 집행력을 극대화하고 있다.

뉴질랜드 교통 분야의 투자는 전통적으로 정부의 예산 및 기금 조성에 주로 의존해 왔다. 이와 같은 공공투자는 그 동안 도로, 철도, 항만 및 공항 등의 광역 네트워크를 구축하는 데 집중되어 왔다. 그러나 이와 같은 사업은 운송모드별로 수립된 계획구조에 의하여 추진되고 개발되는 것이 일반적이었으며, 동시에 각각의 중앙 및 지방정부들이 필요에 따라 도로, 철도, 항만, 해운기업, 공항 및 항공기업을 소유하거나 개별적으로 관리함으로써 연계성과 통합성이 크게 결여되었다. 그리고 지리적인 여건과 부족한 인구 및 낮은 인구밀도에 의해 수송 품목에 맞추어 개발한 교통 및 물류체계의 개발이 진행되었다.

1980년대 들어서 비로소 운송모드 및 지역물류체계 간의 통합과 연계성 확보가 국가 교통 및 물류산업 발전에 필요한 중요한 이슈로 등장하였다. 이에 따라 뉴질랜드 정부는 1980년대 중반부터 교통 및 물류분야에서 불필요한 규제의 철폐 및 개혁을 시작했다. 특히 중앙정부 및 지방정부가 공동으로 항공, 철도 및 해운 분야에서의 통합 및 연계성 구축에 들어갔으며, 이 과정에서 공공부문이 소유 또는 운영하는 물류시설 및 기업의 매각이나 단계적인 민영화가 추진되었다. 그러나 1990년대까지 진행된 이와 같은 과정으로는 교통 및 물류분야의 통합 및 연계성 확보라는 국가적 목표 달성이 부진했으며, 경제적 측면에서의 효율화에도 불구하고 지역발전, 도시개발 및 사회적 유대 등에서 비효율성이 잔존하였다.

교통 및 물류산업이 국가경제는 물론 사회적으로도 매우 중요한 요소임을 인식한 뉴질랜드 정부는 2002년 12월 교통부가 주관하여 'NZTS'(New Zealand Transport Strategy) 계획을 교통 및 물류와 관련한 국가계획으로 채택했다. 뉴질랜드 정부가 3년간에 걸쳐 모든 이해관계자와 공동으로 수립한 이와 같은 'NZTS' 계획의 추진기간은 2003년부터 2010년까지 8년이며, 국가 전체 교통 및 물류정책을 체계화하고 발전 속도를 종합적으로 관리하여 정책효율의 극대화와 사회적 비용의 최소화를 추구한다는 데 큰 의미를 두고 있다.

'NZTS' 계획은 뉴질랜드 교통 및 물류산업에 대한 국가의 미래비전을 제시하고 있다. 또한 교통 및 물류산업이 국민소득을 OECD 상위권 수준으로 회복시키고 지역경제 발전과 환경보존에 기여하는 것을 근본적인 목적으로 설정했다. 그리고 "여유가 있으며, 통합된 네트워크를 갖추며, 안전하고 수요를 충족시키는 지속가능한 국가 교통 및 물류시스템을 유지"하는 것을 궁극적인 목표로 하고 있다. 'NZTS' 계획은 정부의 교통 및 물류정책 의사결정의 기준이 되며, 정부의 정책 및 사업계획에 참여하는 모든 관계자 및 기관을 위한 지침서로서 기능하고

있다. 더욱이 'NZTS' 계획을 수립하는 과정에서 경제계, 물류업계, 지역사회 및 정부, 교통 및 물류 이용자, 환경전문가 등 다양한 계층이 참여함으로써 충분한 의견수렴 과정과 공감대 형성에 성공한 것으로 평가된다.

2. 물류정책의 현황

1) 호주

(1) 기본목표 및 방향

현재 호주 물류정책 및 사업의 목적은 근본적으로 호주 국내 및 국제물류체계를 최상의 수준으로 끌어 올리는 것이며, 이를 위해 물류인프라와 관련한 정부의 역할과 정책의 기본목표 및 방향을 세 가지로 집중시키고 있다.

첫째, 업계와 정부의 협력이 필요한 분야에 대하여 국가 물류인프라 개선을 실현하기 위한 수단을 제공하며, 둘째, 정부 및 지방정부들의 협의기구인 COAG[129]의 운영과 'AusLink'전략의 이행과정 등에서 업계의 수요 및 의견을 발굴하고 적극 수용하며, 셋째, 물류인프라 건설 및 이용의 근본적인 개선 또는 효율적인 물류인프라 건설 및 이용 장애요인의 제거를 국가 물류정책의 중요한 요소로 인식하고 공급사슬 구축과 경제성장 촉진에 있어서의 실질적인 진전을 실현하는 것 등이다.

(2) 주요 정책분야

호주 물류정책의 주요 분야는 당면한 핵심 이슈를 포함할 수 있도록 업계의 수요 및 의견을 반영하여 크게 4개로 책정되었다.

가. 철도시스템

철도 분야가 미래 물류수요를 수용하기 위해서는 보다 중요한 역할이 요구될 뿐만 아니라, 특히 현재의 철도인프라도 급팽창하는 현재의 수요를 충족시키기에도 매우 부족한 수준이다. 이와 같은 상황은 그 동안 철도 분야에 대한 투자가 극히 부진했음을 반영하는 것이며, 물류인프라의 부족은 공급사슬의 신뢰성과 비용 측면에서 부정적인 영향을 끼치는 요인이 되고

129) COAG(The Council of Australian Governments, http://www.coag.gov.au) is the peak intergovernmental forum in Australia. COAG comprises the Prime Minister, State Premiers, Territory Chief Ministers and the President of ALGA(the Australian Local Government Association). The COAG Secretariat is located within the Department of the Prime Minister and Cabinet.

있는 것으로 평가되고 있다. 따라서 효율적이고 능률적인 공급사슬이 기능하는 데 필수적인 철도 네트워크의 요소에 대한 집중적인 투자에 최우선 순위를 두며, 이를 통해 최상의 미래 철도시스템을 구축하도록 적극적인 물류정책을 추진한다.

나. 공급사슬

항만, 공항 및 복합운송 터미널은 호주의 수출, 수입 및 각주간 화물의 공급사슬에 있어서 중추적인 역할을 하며, 이 시설들의 효과적이고 경제적인 이용을 위하여 접근성 및 연계성의 획기적인 개선이 필요하다. 특히 이와 같은 물류시설들과 육상운송 및 광범위한 공급사슬의 연계성을 확고히 하기 위해서는 정부의 지원이 필수적이다.

지속적인 투자 및 정부 지원에 의해 항만, 공항 및 복합운송 터미널은 효율적인 화물운송에 필수적인 도로 및 철도 차량 등을 수용하기에 물리적으로 충분하도록 확보되어야 하며, 이들 터미널에서 취급되는 물동량을 충분히 수용할 수 있는 시설능력과 육상운송과 원활한 연계가 가능해야 한다. 그리고 이들 터미널로는 지방도로의 혼잡이나 다른 물류흐름과의 상호작용에 의한 지연이 발생하지 않도록 주요 간선루트와 연계성을 제공해야 하며, 상호 연계성이 있는 모든 물류 간선루트는 이들 터미널에서 내륙 목적지로 화물운송이 원활하게 이루어져야 한다. 또한 해상운송 분야의 인프라가 선박 대형화를 중심으로 한 세계 해운선대의 변화에 충분히 부응할 수 있도록 적극적인 정부의 지원이 요구된다.

다. 화물운송 및 물류체계

미래형 공급사슬의 개발을 추진하는 물류산업은 국가의 기본계획, 우수한 정보통신체계 및 정부의 행정력에 의하여 관련된 사업이 추진된다. 관련된 사업으로는 화물 및 여객 이동의 과제와 관련하여 공동으로 추진될 필요가 있는 장기계획, 핵심적인 화물운송 루트와 이들의 교차지점 위치, 교차지점에 개발될 인프라, 화물취급 및 물류의 운영을 효율적으로 수행하기 위해 필요한 물류인프라로 선정된 부지 및 주변지역의 보호방법의 수립 및 시행이 필요하며, 국가 교통 및 운송 시설능력 개발 목표의 설정(예를 들면, 도로/철도 화물운송의 수용능력 목표의 구성 등)도 선진화된 화물운송 및 물류체제의 구축에 필요한 요소이다.

라. 법규 및 제도

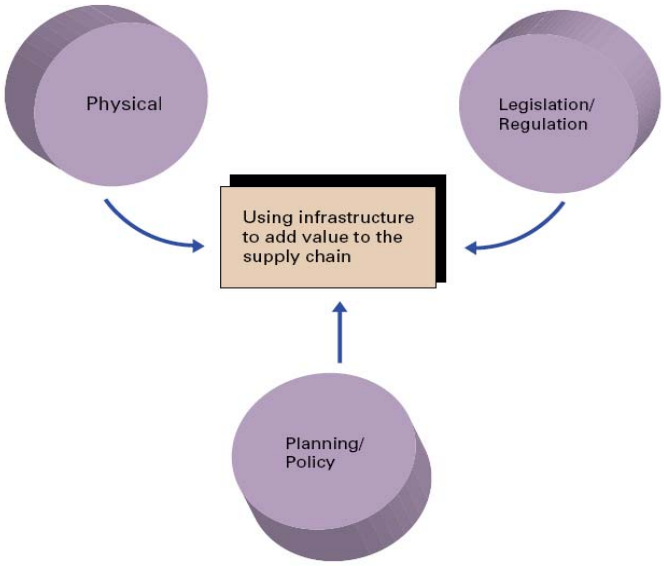
법규 및 규제는 경제적으로 효율적이고 사회 및 환경적 목표에도 부합하는 운송 및 물류 수요를 충족시키는 과정에서 중요한 역할을 한다. 또한 규제에 따른 부담을 줄이고 운송 및 물류산업의 효율을 극대화하기 위해서는 다음과 같은 방안을 추진한다.

불필요한 규제의 제거 등 법규를 정비하기 위한 지역간 공동작업, 필수적 투자를 저해하는 문제의 신속한 해결을 위한 행정절차, 가격을 포함하여 핵심적인 물류인프라를 이용에 대한 조건 및 여건의 단순, 신속 및 예측 가능한 조성 등을 통하여 법규 및 규제를 적극 개선하며, 기술, 안전 및 환경과 관련된 규제는 다른 규제들과의 조화 및 단순화를 실현한다.

(3) ALC(물류위원회)의 역할

국가 물류정책 및 물류인프라 구축계획을 시행함에 있어서 ALC는 다음의 기능 및 역할을 수행하고 있다. ALC는 4개 최우선순위 분야의 발전을 지원하는 정부의 정책 발의 및 개발에 대한 승인, 유사한 이해관계에 있는 조직들, 특히 화물협회(AFC; Australian Freight Councils) 네트워크 회원사들로부터의 지원 확보, 심층 연구 및 정보 수집을 통해 최우선순위 4개 정책 분야에 대한 고도의 지식 및 기술의 축적과 광범위한 전파, 4개 분야와 관련된 최신정보 및 의견교환을 위한 각급 정부 및 물류관련 기관 대표들의 정기적인 회합, 자료의 작성 및 수집, 인프라 분야의 발전에 필요한 공급사슬 현황 정보 및 미래발전방향 제시 등을 통해 업계에 필요한 물류인프라에 대한 공공부문의 인식전환 추구하며, 모든 물류 분야에서 일관성 있는 정책방향을 유지하고 필요한 시범사업을 정부의 주도로 진행되도록 추진한다.

<그림 2-111> 호주 물류위원회의 역할 및 기능 개념도



자료 : ALC

2) 뉴질랜드

(1) 정책의 기본원칙

가. 지속 가능성(Sustainability)

교통 및 물류체계가 지속 가능성과 통합의 원칙을 유지하기 위해서는 정부의 물류정책이 경제, 사회 및 환경 차원에서 교통 및 물류시스템을 개선하는 방향으로 초점을 맞추었으며, 탄력성과 유연성을 증대시키도록 추진하고 있다. 또한 미래 세대의 수요를 철저히 반영하며, 중장기적인 비용 및 편익을 심도 있게 고려하는 방향으로 원칙을 정하고 있다.

나. 통합(Integration)

국가 교통 및 물류정책은 능률적이고 통합된 운송모드의 조합을 이루도록 추진할 필요가 있다. 교통 및 물류정책 이해관계자 집단들의 참여, 협력 및 조화를 촉진하기 위해서는 이를 지원하는 방안을 다양하게 강구하고 있으며, 현존하는 교통 및 물류시설과 새로이 확보되는 시설을 합리적으로 통합하여 운영하는 체계를 구축하고 있다.

다. 안전(Safety)

교통 및 물류체계가 지속 안전성과 반응성의 원칙을 유지하기 위해서는 정부의 물류정책이 이용자, 종사자 및 운영자를 포함한 모든 인간의 건강, 안전 및 개인적 보안을 높은 수준에서 유지되도록 하고 있다. 이에 따라 최상의 건강 및 안전체계가 유지되도록 하고 있으며, 이와 관련한 개인 및 기업의 책임도 강조되고 있다.

라. 반응성(Responsiveness)

서로 상충되는 도시와 지방의 물류수요 및 패턴을 철저히 고려하도록 추진되고 있다. 교통 및 물류체계를 직접 이용하는 집단이나 간접적으로 영향을 받는 집단이 교통 및 물류정책의 개발에 참여하도록 하고 있다. 모든 교통 및 물류정책은 정부와 국민, 중앙정부와 지방정부, 정부와 기업을 포함한 시민 및 지역사회의 협력관계를 통해 최적의 대안을 마련하는 체계를 거치도록 하고 있다. 그 결과 정부 정책과 실제적인 교통 및 물류수요가 반응성을 유지하면서 최적의 상태에서 의사결정이 진행되도록 하는 체계를 갖추고 있는 것으로 평가된다.

(2) 정책의 비전

교통 및 물류산업은 국가가 경제 및 사회적으로 발전하는 데 핵심적인 중요한 역할을 하고 있으며, 환경을 보호하는 차원에서 충실히 고려되어야 하는 것으로 인식되고 있다. 이에 따라 'NZTS' 계획은 교통 및 물류체계의 이용자, 공급자 및 기타 이해관계자 집단들을 모류 고려한 통합된 국가계획으로 수립되었으며, 국가 전체 사회, 경제 및 환경 수요를 광범위하게 반영한 최초의 국가전략으로 운영되고 있다. 또한 중앙정부 및 다양한 공공기관의 의사결정을 위한 지침이며, 지방정부, 기업 및 지역사회를 위해서는 사업전략의 기준으로 인식되고 있다.

가. 국가 비전

뉴질랜드 정부는 경제, 사회 및 환경 부문의 국가목표를 설정했는데, 경제적인 목표는 뉴질랜드의 1인당 국민소득이 OECD 상위그룹의 수준으로 회복시키고 유지시키는 것이다. 그러나 사회 및 환경 분야의 요구를 무시한 채 경제성장에만 집중할 수 없으며, 정부는 경제성장을 추구함에 있어서 경제, 사회 및 환경적 요소를 모두 고련한 지속가능한 개발전략의 수립 및 추진을 목표로 하고 있다. 고품질의 환경을 유지하며, 이에 대한 리스크관리와 효율적인 자원이용 정책을 추진하면서 국가의 경쟁적 우위를 지켜나가는 전략을 유지하는 것이다. 그리고 인간의 수요를 충족시키고 경제성장을 추구하는 데 따르는 환경문제를 해결하는 방안으로는 모든 이해관계자가 참여하는 공동의 노력 및 의사결정체계를 구축하였다.

사회 및 환경정책이 우선적으로 고려될 뿐만 아니라 경제정책 수단을 결정하는 과정에서도 사회 및 환경적 요소들이 상호 작용함으로써 직접적인 영향력을 행사하고 있으며, 특히 지속가능성 여부를 중요한 기준으로 적용시키고 있다.

나. 교통물류정책의 비전

경제발전, 사회유대 및 환경개선은 동시에 고려되어야 하며, 교통 및 물류정책은 광범위한 기능 및 행정 분야를 고려하여 지속 가능성을 유지하도록 한다. 교통 및 물류는 전통적이거나 새로운 형태의 모든 생산 및 산업을 지원하며, 빠르게 변화하는 국제여건을 수용하며, 도심 및 외곽지역에서 발생할 수 있는 모든 문제를 해결하는 수준에서 추진하도록 규정하고 있다. 이와 함께 효율적이고 여유가 있으며, 유연성과 혁신성을 유지하면서 탄력성이 있는 교통 및 물류시스템을 요구한다. 또한 교통 및 물류 분야 내부는 물론 관련 분야를 망라한 이해관계자 집단들의 적극적인 참여와 협력이 필요하며, 특히 국가 미래를 보장하는 새로운 교통 및 물류체계의 구축을 목표로 한다.

이와 같은 교통 및 물류정책과 관련된 국가계획은 교통 및 물류산업이 21세기 뉴질랜드가

추구하는 경제, 사회 및 환경적 기대수준을 달성하기 위한 핵심적인 요소인 것으로 정의하고 있다. 또한 '혁신적인 뉴질랜드 건설(Growing an Innovative New Zealand)', '뉴질랜드 관광전략(the New Zealand Tourism Strategy)', '뉴질랜드 건강 및 장애전략(the New Zealand Health and Disability Strategies)' 및 '국가 에너지 효율화 및 보존전략(the National Energy Efficiency and Conservation Strategy)' 등도 교통 및 물류산업의 중요성을 기본적으로 수용하는 뉴질랜드의 국가계획에 해당한다. 뉴질랜드 'NZTS' 계획은 교통 및 물류산업이 21세기 국가전략의 달성에 중요한 핵심요소임을 규정하고 있다.

이에 따라 뉴질랜드 정부가 제시하고 있는 교통 및 물류 분야의 중심비전은 "2010년까지 뉴질랜드는 충분히 여유가 있으며, 완전히 통합되고 안전하며, 반응성을 갖추고 지속가능한 교통 및 물류시스템을 확보한다"로 선정하고 있다. 이 같은 뉴질랜드의 교통 및 물류비전의 원칙은 따라서 지속 가능성, 통합성, 안전성 및 반응성의 4개로 압축된다.

3. 물류정책의 방향

1) 호주

(1) 전략목표

호주 물류정책의 핵심전략은 업계의 효율성과 이익에 초점을 두고 있으며, 국내 물류업계의 의견을 최대한 반영하여 다음의 4대 전략이 선정되었다.

가. 미래형 철도시스템 구축

철도 시스템이 국가 물류에 가장 중요한 부분으로 분석됨에 따라 국내 물류 분야의 일관된 국제적 표준에 부합하도록 발전 및 유지되도록 하고 미래 물류기능 및 효과적인 운영체제를 갖출 수 있도록 전국적인 시스템을 구축한다. 필바라(Pilbarra)와 북부 퀸즈랜드(Queensland)의 벌크철도를 중심으로만 발달된 첨단 철도시스템을 전국 주요지역에도 적용함으로써 철도물류체계가 총체적으로 선진화되도록 한다. 이에 따라 호주 정부는 우선 향후 5년간 18억 달러를 투자하여 수요가 팽창하고 있는 남동부 지역의 인프라 확충에 주력하고 멜버른과 브리스번을 연결하는 철도망을 구축을 추진한다.

나. 항만 및 복합운송터미널 투자 확대

항만 및 내륙 복합운송터미널이 호주의 수출・입 물류 및 공급사슬에 가장 중요한 요소에

해당하는 것으로 인식하여 국제화가 가속화되는 국가경제 및 물류수요에 부응하여 이에 대한 적극적인 투자를 추진한다. 이에 따라 미래 물류수요 증가에 대비하여 선석, 하역설비, 장치장 등을 지속적으로 확충함으로써 인프라의 부족에서 오는 국가물류의 비효율화 및 장애요인 발생을 근원적으로 방지한다. 또한 해운 분야와의 원활한 연계를 위해 벌크 및 컨테이너 부문을 포함한 국제해운 발전방향을 고려하여 모든 항만의 수심, 입출항로, 하역체계 등의 지속적인 개선 및 투자를 균형 있게 실시한다.

다. 통합 화물운송 전략계획 수립

지속적으로 확대되는 화물운송 및 물류수요에 부응하기 위해 국가 전체의 명확하게 통합된 화물운송 분야 전략계획 수립에 중앙 정부 및 지방정부가 참여한다. 연방 정부의 'AusLink' 계획 이외에 대부분의 주정부는 독자적인 화물운송 전략계획이 있으며, 뉴사우스웨일즈(New South Wales)주의 FIAB(Freight Infrastructure Advisory Board) 계획과 퀸즈랜드(Queensland)주의 SEQIFT(South East Queensland Intermodal Freight Terminal) 계획 등이 이에 해당한다. 이를 위해 ALC는 정부와 업계에 심도 있는 자문기관의 역할을 수행하며, 운영 중에 있는 기존 전략적 물류인프라를 분석하여 이를 최적화하는 방안과 필요한 새로운 물류인프라의 확충을 적기에 실행하는 데 주력한다.

라. 규제 및 제도의 일관성 유지

우선 현실적으로 유용하고 합리적인 법규체계를 확립하는 데 주력하며, 이에 따른 규제 및 제도가 일관성을 유지하도록 철저히 관리한다. 이를 통해 물류인프라에서 발생하는 비용이 최소화되고 전체 공급사슬에 걸쳐 물류 효율화가 실현되는 데 적극 기여하도록 한다. 따라서 정부 및 규제의 개입에 따른 비용이 편익 또는 개선효과를 초과하는 것을 금지하며, 규제가 합리적일 경우에는 규제의 목적이 달성되도록 일관성 있는 제도적 장치를 확립한다. 다양한 지역 및 분야에 대하여 보편적인 기준이 적용되도록 하며, 필요한 투자를 저해하는 요인들을 신속히 해결하는 제도적 방안을 강구한다. 핵심 인프라의 고객에 대한 거래 조건 및 요건을 단순하고 신속하며, 예측 가능하도록 확립하는 것을 목표로 한다.

그리고 기술, 안전 및 환경과 관련한 법규 간의 부조화를 최소화하는 데 주력한다. 개혁을 지속적으로 추진하고 있음에도 불구하고 특히 철도 분야에 기술 및 안전규정 등의 불일치가 존재하며, 환경 분야에서는 관리 및 인증제도에 있어서 다양한 규정이나 복잡한 행정절차 및 규칙이 효율성을 저해하고 있다. 따라서 이에 대한 종합적인 대책 및 제도정비가 단계적으로 추진된다.

(2) 추진방향

가. 공급사슬에 대한 공동계획 지원

석탄 및 곡물산업의 경우 공동으로 공급사슬을 구축하여 운영하는 것이 매우 효율적이며, 헌터밸리 석탄의 물류와 관련된 'HVCCL(Hunter Valley Coal Chain Logistics)' 사업이 대표적인 사례에 해당한다. 대량의 특정화물은 시장 상황에 따라 신속하게 대응할 수 있는 유연한 공급사슬의 운영이 필요하며, 수출경쟁력을 유지할 수 있는 수출물류체계를 확보하는 것이 매우 중요한 요소이다.

따라서 이 같은 현상을 가능한 모든 물류 및 공급사슬에 적용시킴으로써 국가 물류체계의 효율을 전반적으로 개선시키는 것이 목표가 되고 있다. 예를 들어 컨테이너 복합운송과 같은 복잡하고 단편적인 공급사슬을 석탄 및 곡물산업 등과 같은 수준으로 통합하여 공동운영이 가능하도록 개발하는 것이 정책의 방향이며, 이를 위한 각급 정부의 지원을 추진한다. 더욱이 이와 같은 정책을 효과적으로 실현하기 위해서는 정부와 업계가 장기간에 걸쳐 체계적으로 참여하고 협력하는 구조적 틀을 확립하고 있다.

나. 물류인프라 개발 촉진

중요한 물류인프라 건설을 추진함에 있어서 환경, 사회 및 경제적 효과가 긍정적인 경우에 민간 또는 공공부문의 추진 여부를 검토하게 된다. 특히 현재의 계획 및 승인과정은 지나치게 복잡하고 많은 정부, 지역 및 공공기관이 관련되어 효과적으로 이루지지 않으며, 일반적으로 실현 가능성이 불투명할 뿐만 아니라 비용증가 및 기간지연 등에 의하여 사업의 시행 자체가 불가능해 지는 경우가 발생하고 있다.

이에 따라 철저한 검토과정을 통해 핵심적인 인프라 개발계획 승인절차를 분석했으며, 이를 개선하고 있다. 'EPA'법[130]에 의하여 정부는 추진 예정인 물류인프라 개발계획이 경제, 환경 및 사회적 관점에서 필수적인 것으로 평가되면 '핵심인프라개발계획'(critical infrastructure project)으로 지정한다. 이를 통해 '핵심인프라개발계획'으로 지정된 인프라 개발계획은 모든 관련규정이 종합적으로 검토되는 별도의 통합과정[131]에 의하여 신속히 처리되며, 이를 통하여 전반적인 물류인프라의 개발을 촉진한다.

---

130) the Environmental Planning and Assessment Amendment - Infrastructure and other Planning Reform Act 2005
131) single assessment and approval regime for all major infrastructure and other projects

다. 장비 표준화에 의한 물류효율화 추진

운송차량을 포함한 장비의 표준화는 모든 운송모드 및 화물 수송단위의 호환성을 높이고 물류의 전반적인 효율화에 기여한다. 단순한 외형적인 기술표준에서 한걸음 더 나아가 물류장비의 성능을 중요한 요소로 하는 표준화를 지속적으로 추진하여 국가물류의 효율을 더욱 향상시킨다. 이 과정에서는 물류 및 운송기술의 혁신을 지원하고 표준화된 첨단장비 도입을 촉진시키는 정책을 우선적으로 추진한다.

(3) 물류인프라 개발전략

호주 정부는 200년대 중반 이후 국내 주요지역의 물류수요가 급증하면서 물류 비효율화 및 대외경쟁력 저하가 심각한 문제로 대두됨에 따라 물류인프라의 개발을 추진하기 시작했으며, 특히 지금까지와는 달리 주요국의 투자를 유치하는 방안을 전략적으로 허용하기 시작했다.

가. 호주 서부지역

호주 서부지역에서 철광석 등 주요 자원의 수출이 지속적으로 증가함에 따라 호주 정부는 2006년부터 2010년까지 5년간 약 400억 달러를 투자하여 물류인프라 및 사회간접자본(SOC)을 확충하고 있다. 이 같은 조치는 중국을 중심으로 한 아시아 국가의 원자재 수입증가로 인해 항만적체문제가 심각해지고 있으며, 수출 원자재를 항만까지 수송하는 데 필요한 도로, 철도 등 내륙운송망도 포화상태에 이르렀다는 분석에 따른 것이다. 이러한 상황에서 최근 BHP사 등 호주의 대표적 광업회사와 철도운영사의 투자가 이어지면서 인프라 개발이 적극 추진되고 있다. 연간 철광석 생산량을 1억 5,500만 톤까지 증가시킬 계획인 BHP사는 총 19억 1,000만 달러를 들여 운송망을 확충할 예정이며, 포트 헤들랜드(Port Hedland)～뉴만(Newman)의 426 km 노선과 포트 헤들랜드(Port Hedland)～야리에(Yarrie)의 210 km 노선 등이 포함되어 있다.

나 . 호주 동부지역

석탄의 수출이 지속적으로 증가하고 있는 동부지역의 경우에도 수출되는 석탄을 운송하기 위한 철도망 건설 투자가 활발히 진행되고 있다. 현재 아시아권으로 수출되는 석탄의 규모와 증가추세를 고려했을 때, 현재 9,500만 톤 규모인 호주의 연간 석탄수송량은 2011년까지 1억 4,000만 톤으로 증가할 전망이다.

이에 따라 호주 동부지역의 주요 철도업체들은 운송장비를 도입하고 철도시설을 확충하는 등 운송 및 물류 수용능력 확대에 주력하고 있다. PN(Pacific National)사는 장비투자 규모를

증가시켜 화차(wagon) 110기 및 기관차 9기를 발주했으며, 헌터밸리(Hunter Valley)지역의 석탄 운송에 참여하고 있는 ARTC(Australian Rail Track Corporation)사는 5년간 3억 1,300만 달러를 투자하여 수송능력을 확대시키고 있다. 이와 함께 2005/06년 회계연도에 총 1억 6,200만 톤의 석탄을 수송한 호주 유일의 국영철도회사 QR(Queensland Rail)사는 자사가 운영하는 글래드스톤(Gladstone)항까지의 블랙워터(Blackwater) 철도노선과 헤이포트(Hay Point)항과 다림플베이(Dalrymple Bay)항까지의 군옐라(Goonyella) 철도노선의 시설을 개선하고 수송능력 확충하는 데 주력하고 있다.

다. 외국인 투자

국가 물류인프라의 개발을 적극 추진하고 있는 호주는 외국인의 투자를 유치하는 방안을 적극 실현시키고 있으며, 특히 최근에는 중국으로부터 물류인프라 개발을 목적으로 총 16억 달러의 투자를 유치했다. 중국의 수출입은행과 호주의 일간(Yilgarn)사가 의향서를 체결하여 실현된 이와 같은 중국의 투자는 호주 서부지역 오카지(Oakajee)항 개발 및 철도 프로젝트에 투입될 예정이다. 이와 같은 중국의 투자는 중국 철강산업의 안정적인 철광석 수입을 위한 것이며, 호주의 입장에서도 새로운 철광석 수출항 및 물류 네트워크를 확보함으로써 자국의 철광석 수출물류를 활성화할 수 있다는 이점을 살릴 수 있게 되었다. 이로서 호주는 자국의 자금력을 기반으로 물류인프라를 단계적으로 확보하는 기존의 투자전략에서 벗어나 기간산업인 물류 분야에서도 외국인 투자를 본격적으로 허용하고 있는 것으로 평가된다.

2) 뉴질랜드

(1) 기본방향

남태평양에 고립되어 있는 지리적 여건과 수출입 화물의 특성에 따라 뉴질랜드의 국제교역 및 물류는 거의 전적으로 해상운송시스템에 의존하고 있다. 그러나 최근에는 뉴질랜드에서 생산된 저량고가치(low-volume/high-value) 및 냉동/냉장 화물이 증가하면서 'just-in-time' 물류에 대한 수요가 확대되고 있으며, 관광산업 및 국내교역이 성장하면서 육상 및 항공운송에 대한 수요도 지속적으로 팽창하고 있다. 이에 따라 뉴질랜드 교통 및 물류정책은 이 같은 새로운 패턴이 반영된 지속 가능한 교통 및 물류시스템을 구축하는 데 초점이 맞추어져 있다.

가. 네트워크화 및 신기술 개발

국가 국제경쟁력을 확보하기 위해 교통 및 물류 분야에서 '통합된 공급 및 유통 네트워크

(supply and distribution network)'를 구축하고 신기술을 도입하는 데 주력하고 있다. 국가적인 물류수요를 충족시키기 위해서 또한 국가 경쟁력과 관련하여 변화하는 환경과 여건에 신속히 대응하고 필요한 혁신적인 사업을 개발하고 활용하는 체계를 구축하고 있다. 또한 국제교역 및 관광산업이 지속적으로 성장함에 따라 효율적인 국경관리와 생체보안(bio-security)시스템 도입이 추진되고 있다. 뉴질랜드 정부는 경제적으로는 물론 교통 및 물류 분야에서 국제적인 연계성을 유지하면서 국가안보를 유지하고 질병 없는 청정지역으로서 국가 상태를 유지하기 위하여 국경관리와 생체보안시스템을 지속적으로 강화하고 있는 것이다.

나. 육상 분야에 대한 투자 확대

뉴질랜드 정부는 1990년대 이후 국가 도로망 확충에 대한 투자를 집중적으로 실시해 왔다. 그러나 국가육상교통기금(NLTF; National Land Transport Fund) 및 각급 공공부문에 의한 이와 같은 투자에도 불구하고 국가 전체의 전략적 물류수요를 충족하기에는 불충분한 것으로 평가되었다. 이에 따라 뉴질랜드 정부는 새로운 'NZTS' 계획에 근거하여 특히 유류세로부터 조성되는 'NLTF' 기금을 고효율의 도로운송체계 및 운송장비 및 친환경적인 대체에너지의 개발과 기존 도로운송체계를 대체하는 새로운 운송체계 육성에 활용하도록 방향을 전환하였다. 또한 교통 및 물류 분야 공공투자는 지속 가능하고 전략적이어야 하며, 개인 및 기업의 투자결정이 부가가치를 창출하는 데 기여하도록 규정하고 있다.

다. 사회 및 환경에 대한 악영향 제거

교통 및 물류산업은 사회가 급변하는 과정에서 사회 및 경제적 기회를 향유하는 데 중요한 수단이며, 사회 및 경제의 효율성을 제고시키는 핵심적인 요소가 되고 있다. 그러나 자동차의 증가를 포함한 교통 및 물류산업의 성장은 인류의 건강과 환경에 있어서 다양한 문제를 유발하고 있다. 교통체계의 부정적인 영향으로는 소음, 각종 폐기물 및 쓰레기, 온실효과 및 대기오염, 하천 및 수질오염 등을 들 수 있다. 이에 따라 교통 및 물류분야로부터 발생하는 사회 및 환경에 대한 부정적인 영향을 개선시키거나 제거하는 데 무게를 두고 있다. 특히 육상교통 및 물류와 관련해서는 공공 교통수단의 확충, 교통혼잡의 개선, 전반적인 안전성의 확보, 재택근무 및 현장서비스 등에 의한 실질적인 교통 및 물류수요의 저감, 보행자 및 자전거를 위한 인프라의 구축 등을 광범위하게 추진함으로써 이를 뒷받침하고 있다.

라. 교통 및 물류체계의 환경장애요인 제거

국가 교통 및 물류체계의 원활한 소통과 운영을 저해하는 장애요인을 제거함으로써 전체의 교통 및 물류체계의 에너지효율을 극대화하는 전략을 적극적으로 시행하고 있다. 이와 같은 전략은 정부가 주도하여 국가 교통 및 물류체계의 에너지효율을 개선하고 배출가스와 관련된 규제를 도입함으로써 국민 건강 및 환경보존도 동시에 추구하고 있다.

마. 철도 및 연안해운 물류체계의 육성

철도는 일반적으로 환경적 부담이 적으며, 주요 지역 도로운송체계에서 발생하는 중장비의 환경적인 악영향을 경감시키는 기능을 제공하고 있다. 또한 연안해운도 유사한 친환경적인 효과를 나타낸다. 여객 및 화물 운송에 있어서 철도의 이용률을 점진적으로 확대시킴으로써 다른 운송모드에 비해 비용 및 서비스 차원에서 우월한 물류체계를 구축하는 방향으로 국가 교통 및 물류정책의 방향을 설정하였다. 이에 따라 뉴질랜드 정부는 가능한 한 철도에 의한 화물운송 및 물류를 촉진시키고 있다.

이와 관련하여 뉴질랜드 정부가 추진하고 있는 연안운송 활성화 방안이 구체화되고 있다. 뉴질랜드는 오클랜드를 물류허브 항만으로 육성하면서 장기적 침체 상태에 있는 연안해운을 활성화하는 방안을 보다 세밀하게 검토하고 있다. 뉴질랜드 교통부는 머스크라인이 오클랜드 항을 집중적으로 개발하기로 함에 따라 대형 컨테이너선의 기항이 실현될 것으로 예상하고 오클랜드 항을 기점으로 연안해운을 연계 및 발전시킬 계획이며, 이를 위한 지역별 연안항만 개발을 추진한다는 방침이다. 뉴질랜드 정부가 추진하는 이와 같은 연안해운 활성화 계획은 수많은 도서로 구성된 자국의 지리적 특성을 고려하여 국내물류의 활성화를 조기에 실현하기 위한 방안으로 평가된다.

(2) 정책방향

교통 및 물류 분야의 발전은 지속적으로 시도되어 왔으며, 상당 부분이 실질적으로도 국가 물류체계 개선에 기여하고 있다. 그럼에도 불구하고 국가는 교통 및 물류정책의 미래비전을 제시하고 계속되는 여건 및 환경변화에 대응하기 위해 정책의 수정 및 변화를 추구하고 있다. 장기간의 미래를 고려하여 수립된 교통 및 물류정책은 적정한 수준의 조정을 거쳐 수정되는 정책의 변화가 따르고 있다.

이에 따라 교통 및 물류분야의 투자는 국가 전체의 장기적 물류수요를 고려하여 추진되고 있다. 전략적인 육상운송 분야의 개발을 위하여 공공부문의 투자를 충분히 확대하고 있으며, 특히 'NLTF' 기금을 통해 지속 가능한 투자규모를 확보하고 있다. 장기적인 차원의 교통 및

물류 분야 투자는 또한 계획, 투자 및 시행에 있어서 공공 및 민간 부문의 협력을 원칙으로 하여 추진되고 있다.

교통 및 물류체계에 있어서 사회적으로 불리하거나 취약한 계층 및 구성원들이 보다 용이하게 이용할 수 있도록 배려함으로써 사회적인 양극화를 최소화하고 국민 복지를 향상시키는 방향으로 정책이 변화하고 있다. 이를 달성하기 위해서는 교통 및 물류서비스를 다양화하고 개선하는 것이 전략적으로 추진되고 있다. 또한 국가 교통 및 물류체계의 안전기준을 확고히 정립하고 필요에 따라 이를 지속적으로 개선할 수 있도록 함으로써 교통 및 물류 체계에서 불필요한 사회적 비용의 발생 가능성을 최소화한다.

장기적인 사회 및 경제발전으로 교통 및 물류시스템의 여건도 변화할 수밖에 없으며, 이에 따라 팽창하는 교통 및 물류산업으로부터의 환경 및 사회에 대한 악영향이 증가하지 않도록 지속적으로 모니터링하는 정책관리체계를 운영하고 있다. 또한 교통 및 물류산업의 성장과 함께 증가하는 에너지소비가 환경에 대하여 악영향을 미치는 것을 철저히 방지하는 방향으로 주요 정책사업 및 프로젝트를 수립하도록 전환하고 있다.

교통 및 물류 분야의 기술과 새로운 대안이 지속적으로 연구되고 있으며, 이를 위한 공공부문과 민간부문의 역할을 정립하여 철저히 관리하는 체계로 운영되고 있다. 외국으로부터 선진기술을 도입하여 활용함으로써 뉴질랜드의 여건에 적합한 새로운 기술 및 대안을 적용한 효율적인 물류체계를 구축하는 데 기여하도록 추진하고 있으며, 이를 자체적으로 신기술 및 대안을 개발할 수 있는 기반으로 활용하는 전략이다. 또한 지속적으로 확대되는 국제관계를 포함한 다양한 환경여건을 고려한 관련된 환경비용의 분석 및 배분을 분석함으로써 교통 및 물류 분야에서 야기되는 환경문제를 해결하는 효과적인 방법으로 활용한다.

⑶ 중장기 전략

여유가 있고, 통합되고, 안전하고, 대응성이 있으며, 지속 가능한 국가 교통 및 물류체계를 구축한다는 정부의 비전에 따라 뉴질랜드 정부는 중장기 국가계획인 'NZTS' 계획의 지속적인 사업개발과 여건변화에 대한 대응을 위한 적응성 확보가 가능하도록 하였다. 이를 추진함에 있어 뉴질랜드 정부는 미래지향성(Forward-looking), 협력성(Collaborative), 책임성(Accountable) 및 증거성(Evidence-based) 등을 중장기 정책의 판단기준으로 설정하였다.

또한 경제발전에 대한 기여(Assisting economic development), 안전 및 개인보안에 대한 기여(Assisting safety and personal security), 접근 및 이동성의 제고(Improving access and mobility), 공공위생의 보호 및 개선(Protecting and promoting public health), 환경적 지속 가능성의 확보(Ensuring environmental sustainability) 등 5개 사항을 중장기 정책목표로 설정하였다.

중장기 정책방향과 관련하여 정부가 이미 시행하고 있거나 추진할 정책의 범위에 대해서는

단계적으로 우선순위 및 시행시기를 선정하여 추진하고 있다. 또한 'NZTS' 계획이 진행되는 기간 동안에도 추진되는 교통 및 물류 부문의 정책사업에 대한 정보의 공개와 협력의 기회를 보장함으로써 실효성과 성과달성 가능성을 제고시킨다.

'NZTS'계획과 관련한 정부의 역할은 관련기관 및 이해당사자 집단 간의 협력, 공동참여 및 사업촉진(Co-operation, partnership and facilitation), 현명하고 예비성 있는 투자(Investing wisely and proactively), 국가 차원의 기본골격 확립(Establishing national frameworks) 및 연구(Research) 등으로 설정하여 추진하고 있다. 그리고 정책 추진을 위한 정부의 업무수행은 행정지도(Ministerial leadership), 자금 및 예산우선배정(Funding and budget prioritisation), 분야별 전략의 개발(Development of specific sector strategies), 협의 및 협력(Consultation and co-operation), 모니터링 및 재검토(Monitoring and review) 등으로 구분되어 진행되고 있다.

제3절 아프리카 지역 물류정책의 현황과 추진방향

1. 물류정책의 배경

아프리카는 역내 발전편차가 큰 대륙이다. 53개국으로 이루어진 아프리카에는 1인당 GDP 84$ 수준의 국가(부룬디)에서부터 4,800$ 수준의 국가(남아프리카공화국)에 이르기까지 다양한 경제수준의 국가들이 혼재되어있다. 국가 및 지역별 편차가 클 뿐 아니라 같은 도시 내에서도 큰 빈부격차를 나타내는 경우가 많다.

아프리카의 경제인프라 는 열악하다. 인프라는 주로 도심지역에 집중되어 있으며, 도심지역 외 지방에서의 인프라 접근성은 제한적이다. 교통인프라는 대부분 노후, 낙후되어 있으며, 국유화되어 있으며, 적자로 운영되고 있다. 통신, 전기, 수도 공급 서비스 또한 인구에 비해 부족한 실정이다. 아프리카 전역의 대부분의 인프라 사용자들은 저품질 고가의 인프라서비스에 대해 불만을 토로하고 있다. 하지만 예외도 있다. 아프리카 대륙의 몇몇 국가는 나름의 발전된 인프라를 보유하고 있으며 그에 상응하는 경제 발전도 이루고 있다.

현재 아프리카 대륙은 극도의 기상 조건과 자연재해에 의한 기후변화, 기근, 홍수 등과 같은 문제점에 직면해 있다. 이는 국제사회 및 국제인도주의단체의 우려를 사고 있다. 이와 함께 아프리카 국가 대부분이 가진 취약한 사회구조는 몇몇 국가의 정책으로 인해 더더욱 악화되고 있으며, 이는 국제사회의 큰 우려를 낳고 있다. 역내 안정은 개별 국가의 안정과 직결된다. 하지만 아프리카 대륙에서는 정치적 불안, 전쟁, 난민이 일반적인 현상으로 자리잡고 있는 실정이다.

각종 교통인프라의 적용범위를 확대하고 협동일관수송 등과 같은 운송서비스를 제공하기 위해 국가 간 인프라를 연결하고 최대의 이익을 얻기 위한 상호 투자가 매우 효율적임을 생각해 볼 때, 경제인프라의 통합은 매우 중요하다. 현재 신흥 산업단지와 경제발전지역에 전기 및 수도 공급망이 신설되고 있지만, 안정적인 교통인프라를 충분히 갖추지 못한다면 이들은 제 기능을 하지 못할 것이다. 게다가 정부차원의 몇몇 투자프로그램을 살펴볼 때, 여태까지는 국경지역에서의 원활한 화물운송을 위한 계획과 투자 또한 거의 부재했다.

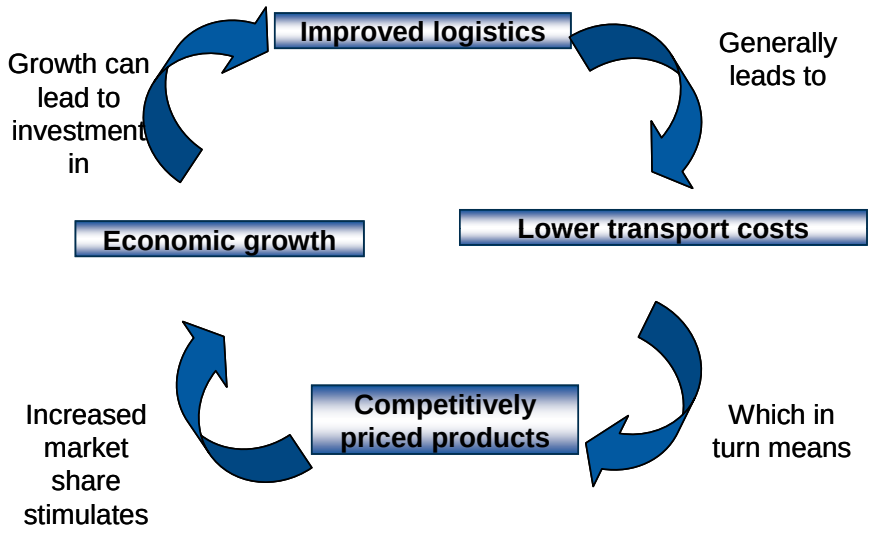
최근 아프리카에서는 물류와 경제발전이 상호 연관되어 있다는 사실이 점점 일반화되고 있다. 물류시스템을 개선함으로써 물류비를 절감할 수 있으며, 이는 다시 상품가격에 영향력을 미쳐 경쟁력을 제고시키며 결국 무역 활성화를 가능케 한다. 또한 무역 및 시장점유율의 증가로 경제발전을 촉진시킬 수 있으며, 이는 다시 국가 혹은 지역의 물류시스템에 대한 보다 많은 투자를 유발할 수 있다.

일반적으로 남아공에서는 국가 및 지역 차원에서 물류에 대한 투자가 필요하다는 평가를

하고 있다. 정부간 물류 실무담당팀은 교통부, 무역산업부 등과 같은 관련 부처와 공기업 및 재무부로 구성되며, 상호보완적이며 포괄적인 물류계획과 물류투자 등을 보장해 준다. 또한 국가 화물 물류 연구(the National Freight Logistics Study)와 같은 연구수행 단체도 여기에 관여하고 있다.

그리고 SADC 및 COMESA 국가들 사이에서 GVM 기준이 통합되는 등 점차적으로 각종 기준이 통합되고 있다. 이와 함께 이 지역 전체의 도로망과 도로사정을 정확이 반영하여 지도화하고 GIS 조회가 가능한 지역도로관련 DB 구축에 관한 제안요청이 계속되고 있다.

<그림 2-112> 아프리카 물류정책의 배경



2. 물류정책의 현황

1) 물류정책 주관기구 및 주요내용

아프리카 대륙의 물류정책을 총괄하는 기구는 현재까지는 없다. 다만 아프리카 역내 경제발전촉진 기구들이 대륙 물류정책의 방향을 제시하고 있다. 가장 대표적인 곳은 남아프리카개발공동체(SADC)이다.

남아프리카개발공동체는 앙골라공화국(The Republic of Angola), 보츠와나공화국(The Republic of Botswana), 레소토왕국(The Kingdom of Lesotho), 말라위공화국(The Republic of Malawi), 모리셔스공화국(The Republic of Mauritius), 모잠비크공화국(The Republic of Mozambique), 나미비아공화국(The Republic of Namibia), 남아프리카공화국(The Republic of

South Africa), 스와질란드 왕국(The Kingdom of Swaziland), 탄자니아 합중국(The United Republic of Tanzania), 잠비아공화국(The Republic of Zambia), 짐바브웨공화국(The Republic of Zimbabwe) 등을 회원국으로 지역경제발전을 도모하기 위해 출범했다.

현재 남아프리카개발공동체의 물류정책은 사하라 이남 아프리카 지역에 한해 다루고 있는데, 'SADC 의정서'는 이 지역의 물류정책에 많은 영향을 미치고 있다. SADC 의정서는 효율적이며 경제적인 통합 인프라 및 인프라 서비스를 제공하기 위한 교통, 통신, 기상학 시스템을 갖추어 고객의 요구를 충분히 충족시키며, 환경 및 경제의 지속성을 고려하면서 경제-사회의 발전을 꾀하기 위해 작성되었다.

SADC 의정서에서 다루고 있는 내용은 매우 광범위한데, 각 회원국과 해당 지역의 교통, 통신 및 기상 분야 등을 기본적으로 다루고 있으며 다음과 같은 분야도 포함한다.

a) 모든 정책, 법, 규제, 제도, 물류, 기술, 상업, 행정, 재정 및 인적 자원과 기타

b) 전세계, 아프리카 대륙 전체, 아프리카 내 각 지역 및 아프리카 각 국의 모든 분야

c) 동 의정서가 규정한 이슈와 관련한 지역 전체 및 각 회원국의 공공부문 및 민간부문

그리고 의정서의 효율적 이행을 위해 각 회원국은 다음과 같은 전략적 목표를 달성하도록 규정하고 있다.

<표 2-208> SADC의 물류정책의 전략적 목표

(a) 각 회원국의 정책, 법률, 규정, 기준 및 처리절차 등의 상호 기능을 원활하기 하기 위한 교통망, 통신망, 기상망의 통합
(b) 개인, 상품, 운송수단 및 서비스 이동의 저해요소 제거
(c) 높은 투자회수율의 매력적 투자환경 하에서 전망 있는 전략적 교통, 통신, 기상 인프라를 개발, 유지, 발전시키기 위한 폭넓은 투자 유치
(d) 재정적으로 독립적이며 상업적으로 큰 이익을 낼 수 있는 공익사업 육성 및 공기업의 구조조정
(e) 공공 및 민간 부문의 재정자원, 인적자원 및 기타자원의 효율적 사용, 기존의 부족한 자원의 효율적 배분
(f) 인프라 유지보수 및 서비스 공급 비용의 회수 및 잠재 인프라 및 서비스 비용의 혁신적 회수, 합법적 사용 등을 통한 충분한 펀드 확보 및 추가 펀드 확보
(g) SADC 내 대규모 및 소규모 서비스 제공자의 역내 및 세계 경쟁력 제고
(h) SADC 서비스 제공자 간 상호보완성 및 균형경제발전 보장
(i) 정부 및 해당 민간 부문 간 전략적 파트너쉽에 의한 협력 정책 발전
(j) 국제 협력 파트너 및 지역 투자자 간 전략적 파트너쉽에 의한 지역 발전
(k) 기본적인 교통, 통신, 기상 서비스에 대한 접근성을 강화하고 높은 질의 서비스를 제공하는 고객 주도형 서비스 제공
(l) 투명성, 유연성, 예측가능성, 혁신성 제고를 위해 서비스 제공자 간 공정 경쟁을 통한 경쟁 입찰에 기반한 서비스 제공 개선 및 서비스의 다각화
(m) 의사결정을 위한 충분한 정보제공을 통해 무역 활성화를 위한 투자자들의 신뢰성 제고
(n) 공동 인적자원개발 프로그램, 정보관리계획, 연구개발프로젝트, 기술이전 이니셔티브 등에 대한 집중적인 투자
(o) 국제협약 및 역내협약을 충분히 고려한 효율적인 환경관리

2) 철도정책관련 기구

아프리카의 철도정책에 가장 많은 영향을 미치는 기관은 남아프리카철도연합(SARA)이다. 남아프리카철도연합은 '운송의 공정한 경쟁을 지원하기 위한 강력한 로비단체를 형성하기 위해' SADC의 발의에 의해 출범했다.

아프리카의 역내 철도 운송은 1990년대 초를 기점으로 지속적으로 감소추세를 보이고 있으며, 각 국의 정부는 철도 사업에 시장경제 개념을 도입하기 위해 필요한 보조금을 지원할 여유가 없어졌다. 또한 비용효율이나 균일한 원-스톱 서비스 제공은 실상과는 거리가 먼 광고문구에 지나지 않았다. 이와 같은 문제점을 개선해 보고자 남부 아프리카 지역의 철도청장 모두가 1993년 회동을 가지고 '지역액션플랜(RAP, Regional Action Plan)'을 주창했다. 이후 1996년 SARA가 출범하여 RAP을 주도하게 되었다. RAP의 주요 목적은 고객 지향적인 철도 서비스를 재구성하고 합리적이고 경쟁력 있는 가격으로 서비스를 제공하는 것이다.

이와 같은 목적을 달성하기 위해 기술, 운영, 판매, 마케팅, 비용 및 직원교육 등의 분야에서 단일한 표준(Harmonized standard)을 만들어야 한다. 단일 표준 및 이행 방안을 마련함으로써 역내 무역은 물론 세계 시장에서의 무역이 활성화 될 수 있으며, 이는 운송비를 생산비용 수준으로 대폭 감소시킴으로써 실현 가능하다.

실질적 업무의 조화는 서비스 개선을 위한 중요한 요소로 여겨져 왔다. 하지만 제조업자로부터 목적지에 이르는 운송흐름은 역내 지역간 편차가 컸다. 그렇기 때문에 상대적으로 다른 곳에 비해 업무가 지나치게 집중되는 철도가 발견되곤 했다. 이러한 문제를 해결하기 위해 각 철도를 운송로 별로 분류하기로 결정했다. 각각의 운송로는 각 철도의 운송흐름을 고려하여 서로 비슷한 기능을 하는 것들로 묶이게 된다. 그 결과 11개의 운송로가 결정되었다. 또한 SADC 회원국들은 투자유치를 통한 발전을 꾀하기 위해 철도 운송로와 편리하게 연계되어 있는 8개의 지역경제운송로를 지정했다. 이로써 철도가 지역 경제 및 무역 활성화에 중요한 역할을 할 수 있도록 해주고 있다.

3. 물류정책의 방향

아프리카의 발전 가능성은 비관론(Afro-pessimism)과 낙관론(Afro-optimism)이 혼재하고 있다. 비관론은 현재 아프리카 대륙이 당면하고 있는 저개발이 구조적인 문제로 단기간에 치유될 수 없고 지속성장이 불가능하다는 것이다. 반면 낙관론은 현재 아프리카 대륙이 정치적 안정과 개혁·개방화가 경제발전으로 서서히 연결되는 등 과거와는 다른 새로운 변화의 조짐이 나타나고 있기에 다른 개도국 경제권에 못지않은 발전 가능성이 있다는 것이다.

아프리카 물류정책의 향후 방향에 대해서도 이러한 비관론과 낙관론이 상존하고 있다. 아프리카가 목표로 하는 연간 경제 성장률은 6%이고, 소비자물가지수(CPI) 성장률은 연간 9%를

넘는 수준이다. 따라서 물류-운송 발전을 위한 강력한 경제성장이 이루어지고 있다고 볼 수 있다는 것이 물류정책에서의 낙관론이다.

그러나 다음과 같은 비관론도 존재한다. 아프리카의 수출량은 여전히 소폭을 유지하고 있으며 수출상품은 주로 원자재에 국한되어 있다. 수출을 통한 실질경제성장을 이루고 있는 나라는 몇몇 국가로 한정되어 있다. 남아공이 그 대표적인 예가 된다. 남아공의 경우, 정부차원에서 부가가치 상품 수출을 늘리기 위한 전략적인 계획을 수립하여 수출을 증대시키고 있다. 남아공 정부는 자동차 부문에 집중하여 수출을 기하급수적으로 증대시키고 있다. 이와 같은 경제 성장은 물류-운송을 발전시킬 뿐 아니라, 주변국에게도 긍정적인 영향을 미칠 수 있다. 수송인프라가 도시지역에 집중되어 있으며, 지방으로의 접근성이 열악하다. 따라서 운송로 발달 지역만을 중심으로 성장이 일어나고 있으며, 이는 지방의 상황을 더욱 악화시키는 결과를 초래한다. 지리적으로 대부분의 아프리카국가들은 시장과 생산지의 거리가 멀다. 이는 물류비 상승을 초래하며 가격면에서 경쟁력을 가지기 힘들다.

아프리카에서는 2006년 동안 수송인프라가 집중적으로 육성되었지만, 대부분의 아프리카 국가들은 운송인프라 육성을 최우선 과제로 여기지 않고 있는 듯 하다. 일반적으로 물 공급, 기근, 주택공급 등을 보다 중요한 해결과제로 여기고 있다. 아프리카에서는 도로운송이 제1의 운송모드이다. 80%가 넘는 화물이 도로를 통해 수송되고 있다. 도로운송은 비용이 훨씬 비싸기 때문에 경제성장에 부정적인 영향을 줄 것이다. 또한 수송인프라 부문에서 유지보수 대상이 굉장히 많기 때문에 새로운 교통망 건설에 자본이 투자되지 못하고 있다.

한편 국제기구를 비롯한 다양한 기관들의 아프리카 경제에 대한 전망은 대체로 긍정적인데, IMF는 2008년에 6.5%의 경제성장을 이룰 것으로 보고 있다.[132] 아프리카 지역은 지난 2005년과 2006년에는 각각 5.6%, 2007년에는 5.7%의 경제성장을 이루었다. 그리고 2008년에는 최근 3년보다 1% 포인터 높은 6% 중반의 성장을 이룩할 것으로 예상된다.

지역적으로 아프리카 북서부, 즉 모로코·알제리·튀니지를 포함하는 머그레브(Maghreb) 지역은 2007년의 4.3% 성장에 이어 2008년에는 5.6%의 성장을 예상하고 있다. 그리고 사하라 사막 이남 지역(Sub-Sahara)은 2008년에 6.8%의 성장이 기대되고 있어 사실상 아프리카 경제성장을 주도하고 있다. 그리고 이 지역의 국가 중 2008년에 앙골라는 27.2%, 원유수출국으로 부상하고 있는 나이지리아가 8.0%, 남아프리카공화국은 4.2%의 경제성장이 가능할 것으로 전망되고 있다.

132) IMF, World Economic Outlook, October 2007.

<표 2-209> 아프리카지역 경제성장 전망

	Real GDP				Consumer Prices[1]				Current Account Balance[2]			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Africa	**5.6**	**5.6**	**5.7**	**6.5**	**6.6**	**6.3**	**6.6**	**6.0**	**2.0**	**3.1**	**—**	**0.6**
Maghreb	**4.1**	**5.2**	**4.3**	**5.6**	**1.5**	**3.1**	**3.6**	**3.4**	**11.7**	**14.6**	**10.4**	**9.7**
Algeria	5.1	3.6	4.8	5.2	1.6	2.5	4.5	4.3	20.7	25.6	19.4	18.4
Morocco	2.4	8.0	2.5	5.9	1.0	3.3	2.5	2.0	2.4	3.4	0.7	0.2
Tunisia	4.0	5.4	6.0	6.2	2.0	4.5	3.0	3.0	–1.1	–2.3	–2.6	–2.7
Sub-Sahara	**6.0**	**5.7**	**6.1**	**6.8**	**8.2**	**7.3**	**7.6**	**6.7**	**–0.9**	**–0.3**	**–3.0**	**–1.6**
Horn of Africa[3]	**9.3**	**10.5**	**10.9**	**10.2**	**7.7**	**9.3**	**12.0**	**10.3**	**–9.4**	**–13.5**	**–9.5**	**–7.3**
Ethiopia	10.2	9.0	10.5	9.6	6.8	12.3	17.8	15.9	–6.8	–10.4	–5.9	–3.0
Sudan	8.6	11.8	11.2	10.7	8.5	7.2	8.0	6.5	–10.7	–14.7	–10.7	–8.5
Great Lakes[3]	**6.2**	**5.6**	**6.3**	**7.0**	**11.5**	**10.3**	**9.6**	**6.5**	**–3.6**	**–5.2**	**–5.8**	**–7.5**
Congo, Dem. Rep. of	6.5	5.1	6.5	8.4	21.4	13.2	17.5	8.8	–10.6	–7.5	–8.1	–10.9
Kenya	5.8	6.1	6.4	6.5	10.3	14.5	6.9	7.2	–0.8	–2.4	–3.7	–5.1
Tanzania	6.7	6.2	7.1	7.5	4.4	7.3	5.6	5.0	–4.5	–8.6	–10.6	–10.8
Uganda	6.7	5.4	6.2	6.5	8.0	6.6	7.5	5.1	–2.1	–4.1	–2.4	–6.3
Southern Africa[3]	**6.5**	**7.2**	**9.2**	**11.0**	**11.7**	**10.4**	**9.0**	**7.3**	**4.4**	**10.9**	**3.6**	**2.6**
Angola	20.6	18.6	23.1	27.2	23.0	13.3	11.9	8.9	16.8	23.3	7.6	10.7
Zimbabwe[4]	–5.3	–4.8	–6.2	–4.5	237.8	1,016.7	16,170.2	. . .	–11.2	–4.0	–0.9	. . .
West and Central Africa[3]	**5.6**	**4.2**	**4.6**	**6.5**	**11.5**	**7.5**	**5.7**	**5.9**	**2.7**	**5.4**	**–0.4**	**1.8**
Ghana	5.9	6.2	6.3	6.9	15.1	10.9	9.4	8.8	–7.0	–9.7	–9.7	–7.7
Nigeria	7.2	5.6	4.3	8.0	17.8	8.3	5.3	7.4	9.3	12.2	1.8	6.0
CFA franc zone[3]	**4.5**	**2.2**	**4.6**	**5.3**	**4.4**	**3.6**	**3.1**	**3.1**	**–1.5**	**0.5**	**–0.7**	**–0.7**
Cameroon	2.0	3.8	3.8	5.3	2.0	5.1	2.0	2.7	–3.3	–0.7	–1.5	–3.1
Côte d'Ivoire	1.8	0.9	1.7	3.8	3.9	2.5	2.5	3.0	0.2	3.0	2.6	1.3
South Africa	**5.1**	**5.0**	**4.7**	**4.2**	**3.4**	**4.7**	**6.6**	**6.2**	**–4.0**	**–6.5**	**–6.7**	**–6.4**
Memorandum												
Oil importers	4.7	5.3	4.9	5.3	5.6	6.5	6.9	6.0	–3.2	–3.9	–4.5	–4.1
Oil exporters[5]	7.5	6.3	7.5	9.1	8.9	5.9	6.1	6.0	11.5	14.7	7.2	8.9

자료 : IMF, World Economic Outlook, October 2007.

그리고 기업의 경제활동 분야별 장애요인을 평가한 보고서에서 남아프리카공화국은 인프라시설이 다른 분야에 비해 대체로 애로가 심각하지 않은 것으로 나타났다. 즉 금융 2.4, 노사문제 3.2, 조세 2.8에 비해 인프라시설은 1.8로 장애정도가 다른 부분에 비해 낮게 나타났다. 따라서 다른 분야에서의 개선이 이루어진다면 물류분야의 성장 가능성도 매우 높을 것으로 예상할 수 있다.

<표 2-210> 남아공 내 기업활동의 분야별 장애요인

분야	범죄	금융	환율	정치불안	인플레
평점	3.6	2.4	2.4	2.0	2.5
분야	부정부패	노사문제	조세	기업규제	인프라시설
평정	2.6	3.2	2.8	2.0	1.8

주 : 2000년 기준, 1~4점 범위 내에서 점수가 높을수록 장애요인이 높음.
자료 : World Bank, *World Business Environment Report*, 2000.

아프리카의 물류정책 목표는 아프리카 지역 통합에 공헌하고, 빈곤을 감소시키고, 경제 성장을 도모하는데 있다.[133] 이 목표를 달성하기 위해 SSATP(Sub-Saharan Africa Transport Policy Program)가 마련한 제2차 개발계획(2008-2011)에서는 국가, 지역경제공동체 등이 안전성, 확실성, 효율성, 가능성을 가진 수송력을 확보할 수 있도록 하는 정책과 전략을 가지도록 지원하고 있다.

이를 위해 SSATP에서는 세 가지에 초점을 두고 개선을 추진하고 있다. 첫째, 서민의 생활을 개선하고 성장에 도움이 될 수 있는 교통정책의 추진, 둘째, 도시와 농촌의 수송물류서비스 개선, 셋째, 간선 교통망과 환적(환승) 시설의 지속적 개선 등이 여기에 해당한다.

133) SSATP, Second Development Plan 2008-2011, October 2007.

제3부

중남미 · 대양주 · 아프리카 지역 물류시장 핵심 이슈와 대응

제1장 지역별 핵심 이슈 도출 및 시사점

제1절 핵심 이슈 도출의 방법

본장에서는 이상에서 살펴본 내용을 토대로 중남미・대양주・아프리카 지역 물류환경변화에 따른 핵심 이슈를 도출한다. 먼저, 이미 살펴본 각 권역별 물류환경 변화의 분석 내용을 주로 하되 기존 문헌자료를 활용하여 변화의 핵심 요인을 추출한다. 특히, 기존 문헌자료는 제2차년도 연구인 '유라시아 물류환경변화와 대응방안 연구' 및 제3차년도 연구인 '아・태 물류환경변화와 대응방안 연구'에서 활용한 문헌들과 이에 따른 연구 결과를 활용한다. 이는 그동안 2개년에 걸친 지역별 연구 결과 글로벌 물류환경변화에 있어서 핵심 이슈로 분류될 수 있는 요소들은 대부분 일치된 요소로 수렴하는 것으로 분석되었기 때문이다.

이에 따라 본 연구에서는 기존 연구 결과를 그대로 받아 들였다. 특히, 제3차년도 연구에서는 이 같은 과정을 상세히 도출한 바 있다. 따라서 제3차년도의 결과에서 나타난 바와 같이 물류환경변화를 초래하는 이슈들은 인프라(infrastructure), 운영 효율성(performance), 정보시스템(information system), 인적자원(human resources), 비즈니스환경(business environment), 정치적 환경(political environment), 연계성(connectivity) 등 모두 7개 요소로 수렴하였다.

<표 3-1> 물류환경변화에 따른 핵심 요소 및 그 중요도 순위

가중치 / 요구항목	요구항목의 가중치 Weights of Priority Vector(ω)	중요도 순위
1. 기반시설	0.322	1 순위
2. 운영효율성	0.206	2 순위
3. 정보시스템	0.151	3 순위
4. 인적자원	0.121	4 순위
5. 비지니스환경	0.075	5 순위
6. 연계성	0.073	6 순위
7. 정치적환경	0.052	7 순위
CI = 0.072, CR = 0.055		

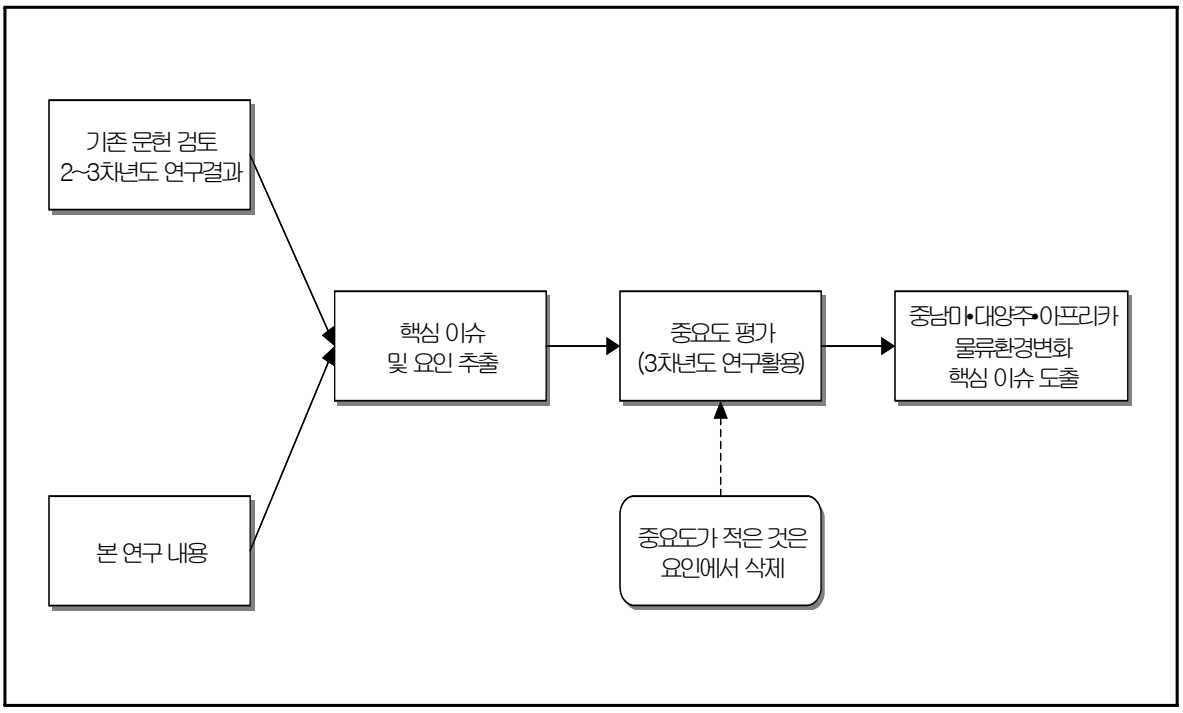
자료 : 임진수 외 4인, 아・태지역 물류환경변화의 영향과 대응방안 연구, 한국해양수산개발원, 2006. 12

그리고 이러한 7개 물류환경변화 분석요소에 대한 중요도 평가도 제3차년도의 연구 결과를 활용하였다. 기 연구에서는 설문조사를 통해 AHP법을 이용하여 분석하였는데, 설문 조사는 7

개 그룹(도로, 철도, 해운, 항공, 파이프라인, 연구 분야, 정부) 물류전문가 그룹에 총 280부를 배포하고, 147부의 설문을 최종 회수하여 분석에 사용하였다. 이에 따라 7개 요소의 중요도는 1순위 인프라(infrastructure), 2순위 운영효율성(performance), 3순위 정보시스템(information system), 4순위 인적자원(human resources), 5순위 비즈니스환경(business environment), 6순위 연계성(connectivity), 7순위 정치적 환경(political environment)으로 나타났다.

다만, 본 연구에서는 지역적으로 3차 년도와 다르다는 점을 감안하여 2부에서 나타난 주요 이슈들을 분석하여 상기 7개 요소에 적은 비중을 차지하는 이슈들은 중요도가 덜한 것으로 평가하여 해당 요소는 생략하였다. 중남미・대양주・아프리카 물류환경변화에 따른 핵심 이슈를 도출하기 위한 절차는 다음과 같다.

<그림 3-1> 중남미・대양주・아프리카 지역 물류환경변화의 핵심 이슈 도출 흐름도



제2절 중남미의 핵심 이슈

1. 해운 부문

중남미 지역이 세계 경제 및 물류시장에서 새로운 성장 돌파구로 등장하고 있다. 신흥 경제개발대국으로 표현되는 BRICs 국가에 속한 브라질을 비롯하여 아르헨티나, 칠레, 멕시코, 파나마, 베네슈엘라 등 대부분의 국가에서 안정적 경제성장을 하고 있다. 이에 따라 이 지역의 물류시장도 계속 확대되고 전세계적인 관심이 집중되고 있다.

중남미 지역의 물류시장 중에서 해운분야의 핵심 이슈를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 보유자원을 이용한 벌크시장 성장 가능성이 매우 높다. 특히 풍부한 자원을 수송할 수 있는 벌크시장의 성장이 예상되고 있다. 이에 따라 해외물류업체의 진출이 가속화되고 있다. 이는 중남미 지역에 칠레의 CSCV 외는 특별한 해운물류기업이 존재하지 않기 때문이기도 하다.

둘째, 중국을 비롯한 해외물류업체의 진출 가속화이다. 중국은 세계의 생산공장으로 전환한 이후 세계 각지의 원자재를 엄청난 속도로 엄청난 양을 흡수하고 있다. 그리고 이와 동시에 중국 물류기업의 해외진출도 가속화되고 있다. 이미 중국계(홍콩) 컨테이너터미널 업체인 허치슨 포트 홀딩스(HPH)는 파나마 Cristol 터미널을 운영하는 등 중남미 시장 진출을 가속화하고 있다. 그리고 중국 선사 CSCL과 COSCO는 중남미 동안서비스를 제공하고 있다.

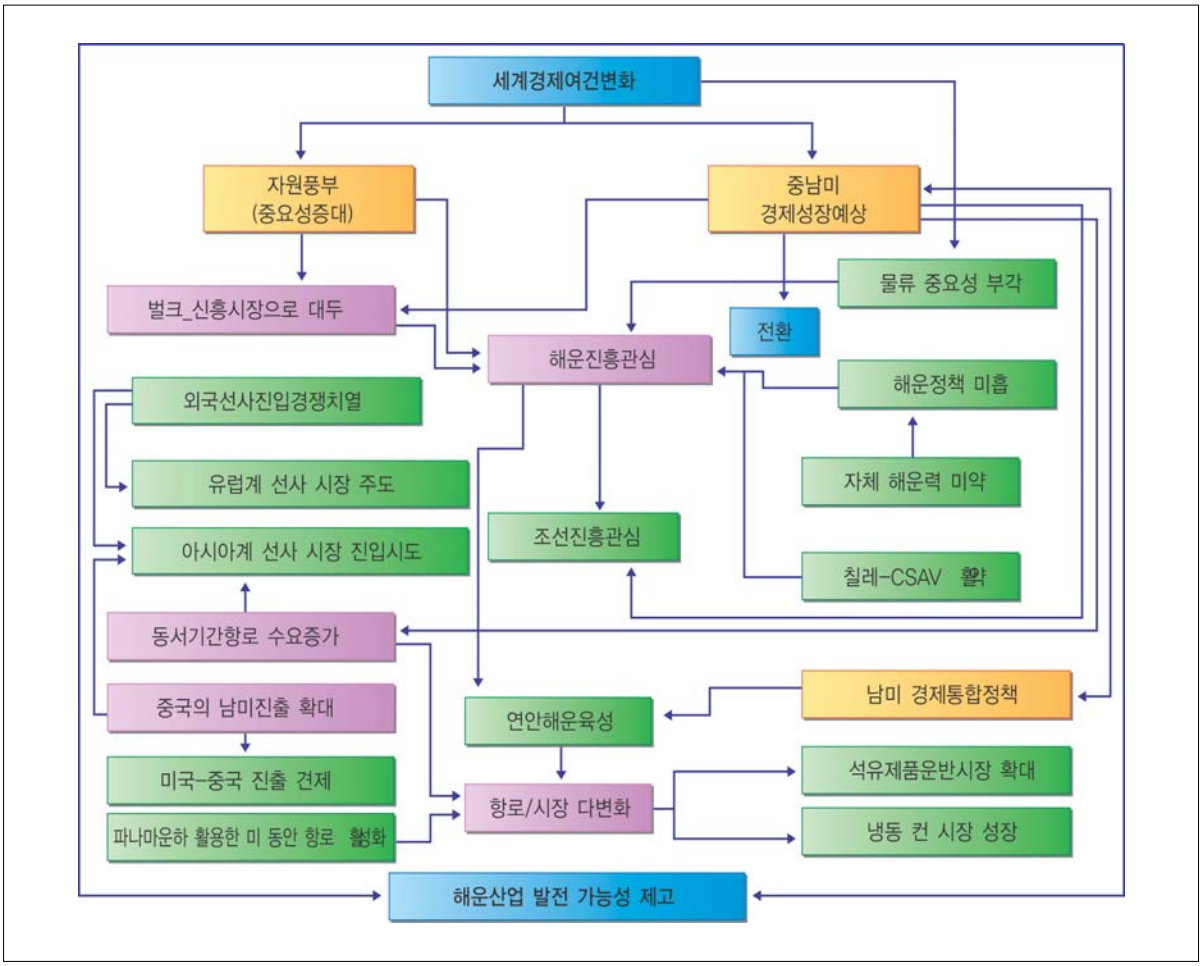
셋째, 남미경제 통합에 따른 연안해운시장의 높은 성장 가능성이다. 중남미 지역의 통합이 가속화되면서 연안해운도 성장 가능성이 높게 나타나고 있다. 중남미의 연안해운은 현재 대외개방이 되지 않았지만 현지 법인 설립을 통한 영업은 가능하다. 현재 머스크는 현지 법인 설립을 통한 연안해운 서비스를 하고 있다.

넷째, 해운 및 조선산업에 대한 국가적 관심의 증가이다. 현재 중남미 국가는 칠레를 제외하고 자체 해운력을 보유하지 않고 있다. 이에 따라 해운정책도 거의 전무한 실정이다. 파나마가 세계적인 선박등록지로 인정받고 있으나 자체 해운기업은 없고 단지 세계 해운기업의 조세 피난처 또는 조세천국(Tax Heaven) 역할만 하고 있다.

그러나 최근 중남미 국가들이 해운에 대한 관심을 갖기 시작했다. 자국의 풍부한 자원을 수출할 때 자국의 해운기업에게 수송권을 주는 것이 더욱 더 부가가치가 높다는 것을 인식했기 때문이다. 대표적인 국가는 아르헨티나와 베네수엘라가 이에 해당한다. 이들 국가는 연안해운과 외항해운부문에서 운항할 수 있는 자국선박을 확보하는데 관심을 가지고 있다. 이에 따라 조선산업에도 관심을 갖게 되었다. 자국 조선소에서 선박을 건조하는 것이 장기적으로 훨씬 저렴하고 효율적이라는 판단을 하기 때문이다.

이에 따라 중남미 각국에서는 자체 조선소 건설을 추진하고 있다. 그리고 세계 철강업계를 비롯하여 조선업계도 향후 조선수요가 크게 발생할 수 있는 중남미 등으로 진출하는데 관심을 갖고 있다.[134] 조선소 건설은 브라질이 대표적인 경우이다. 현재 브라질에서는 2억 4천만불을 투자하여 브라질 북동쪽에 위치한 Suape 조선소 건설공사를 하고 있다. 브라질의 국영석유회사인 Petrobras사의 운송계열사인 Transpetro사가 발주하는 대규모 탱커를 건조하기 위한 조선소 건설이 계획보다 6개월 가량 지연된 금년말부터 본격적으로 이루어지고 있다. 이 조선소는 Camargo Correa, Quieroz Galvao, Aker Promar 및 삼성중공업이 공동으로 참여하여 건설되는 것으로 13만dwt급 수에즈 탱커 2척 및 오일 리그 1기를 건조하는 설비를 갖추게 된다. 이 조선소에서는 수에즈급 탱커 10척, 12억불을 건조할 것으로 예상하고 있으며, 모두 26척의 탱커를 Camargo Correa, Andrade Gutierrez 및 Queiroz Galvao 컨소시엄에서 건조할 계획이다.

<그림 3-2> 중남미 해운물류시장의 주요 이슈



134) 현재 브라질은 남미 최대의 철강 생산국으로 지난 해에 3,090만톤의 조강을 생산했고, 올해에는 이보다 12.8%가 늘어난 조강을 생산할 것으로 브라질철강협회(IBS)가 전망하고 있다. 현재 브라질의 철강 내수 판매량은 1,800만톤에 달한다.

2. 항만 부문

중남미는 차기 물류투자의 급증지역으로 평가된다. 브릭스(BRICs)로 대변되는 브라질이 위치하고 있을 뿐만 아니라 이 지역 내에서 경제통합이 활발히 추진되고 있기 때문이다. 메루꼬수르(MERCOSUR)와 안데스 공동체를 포괄하는 남미자유무역지대(SAFTA)의 발족이 대표적이다. 이에 따른 물류투자 수요도 증가할 것으로 예상된다. 게다가 중남미 지역의 풍부한 천연자원은 이러한 물류투자를 더욱 늘릴 수 있는 수요 기반이 되고 있다.

중남미 항만 물류시장은 기본적으로 크게 4대 권역으로 구분되는 특징이 있다. 먼저, 북부의 카리브/중미 지역으로 남북항로 및 동서항로의 주요한 환적항들로 이루어져 있으며, 푸에르토리코의 산후안항, 자마이카의 킹스톤항, 파나마의 푸에르토 만잘리오 코코 솔로항, 멕시코의 만잘리오항 등이 대표적인 항만들이다. 특히, 멕시코의 경우 미 서안 항만의 적체로 인한 대체 항만으로서도 상당한 역할이 기대되고 있다.

서부 태평양 연안은 칠레와 페루가 위치하고 있는데, 칠레의 산안토니오항, 페루의 까야오항 등이 대표적이다. 서부 지역은 칠레의 경제성장에 힘입어 상당한 물동량이 창출되고 있다.

동부 지역은 브라질의 산토스항이 최대 물류 거점으로 자리 잡고 있다. 산토스항은 중남미 최대항으로서 남미 물류를 대표하고 있다. 그러나 산토스항이 중남미 전체의 거점으로서 역할을 용이하게 수행하기가 쉽지 않을 것으로 보인다. 중남미는 동부와 서부가 안데스 산맥으로 나뉘어져 있어 물류의 흐름이 원활하지는 않기 때문이다. 게다가 동부 지역에 브라질 이외 다른 국가가 위치하고 있지 않아 산토스 항은 기본적으로 빠른 경제성장을 거듭하고 있는 브라질 최대 항만의 성격이 강하다고 할 수 있다.

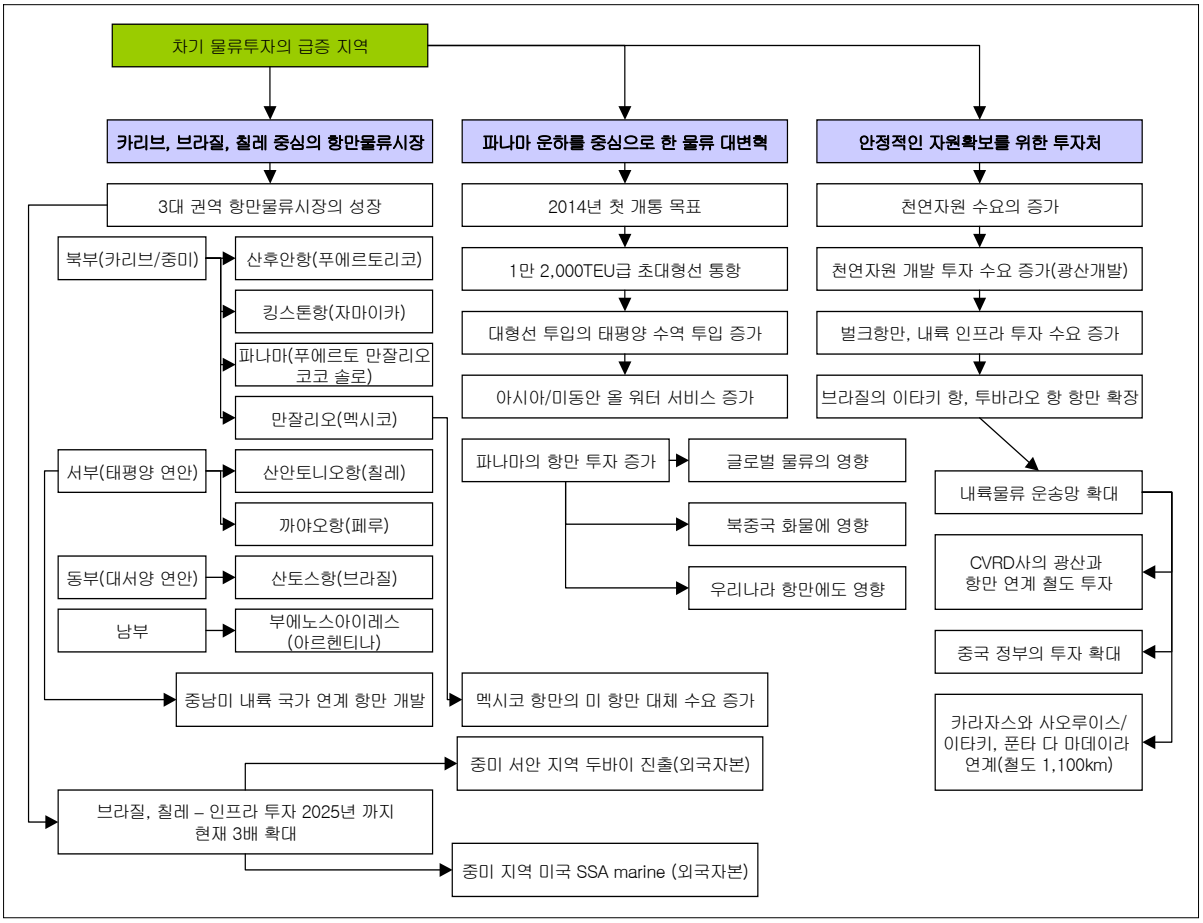
다음으로 남부 지역은 아르헨티나의 부에노스아이레스항을 중심으로 한 물류체계이다. 이 지역의 경우에도 동부에서와 마찬가지로 아르헨티나의 경제성장을 기반으로 한 항만이라는 성격이 강한 것으로 보인다. 동서 지역 간의 연계에 있어서도 도로 운송이 용이할 수 있기 때문이다. 중남미 지역은 브라질과 칠레를 중심으로 2025년까지 현재의 3배에 달하는 물류 투자가 이루어질 것으로 예상된다.

게다가 중남미 지역은 파나마 운하라는 글로벌 물류 통로가 자리하고 있으며, 최근에 이루어진 확장 계획에 따라 이를 중심으로 한 물류 대변혁이 예상된다. 파나마 운하는 2014년 개통을 목표로 하고 있는데, 1만 2,000TEU급 초대형선의 운항이 가능해져 태평양 수역의 투입 선형이 대형화될 수 있을 것으로 기대되고 있다. 특히, 이를 기회로 아시아/미동안 간 올 워터 서비스가 크게 증가할 수 있을 것이다. 간접적으로는 파나마 운하 확장으로 미국 향 화물이 주로 북중국 화물이라는 점에서 우리나라 항만에도 영향을 미칠 수 있을 것으로 보인다.

마지막으로 중남미는 안정적인 자원 확보를 위한 중요한 투자처라는 점이다. 중국으로 중심으로 한 에너지 및 원자재 수요가 급증하면서 중남미는 원자재 공급처로 급부상하고 있다. 이

는 광산개발 등 천연자원 투자를 촉발하고 있을 뿐만 아니라 이에 따른 벌크 항만 및 내륙 인프라 투자가 증가할 것으로 예상된다. 대표적인 것이 브라질의 이타키 항 및 투바라오 항의 확장 계획과 CVRD사 등 대형 광산업체의 항만 연계를 위한 철도 투자 사업 추진 등이 있다. 이 같은 중남미 지역의 물류 인프라 투자 수요가 확대되면서 특징적인 사항은 중국의 투자가 두드러지고 있다는 점이다. 중국은 자원 외교를 앞세워 이미 이들 지역에 대한 상당한 투자를 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

<그림 3-3> 중남미, 차기 물류투자의 급증 지역



3. 내륙물류 부문

중남미의 내륙은 남북으로 약 1만 3,000km, 동서로 약 5,000km에 달하며 면적으로는 약 2,053만 제곱킬로미터에 달한다. 여기에 길이가 약 8,000km에 달하는 세계에서 가장 긴 산맥인 안데스가 자리하고 있으며, 면적이 705만 제곱킬로미터에 달하는 아마존 강이 페루~브라질을 거쳐 대서양으로 흐르고 있다. 이러한 지리적 요건은 내륙물류 인프라 구축에 장벽으로

작용하였으며 다른 지역에서보다 내륙수로와 연안운송이 발달할 수 있는 기반을 제공하였다. 하지만, 이러한 지리적 제약과 도로운송의 병목현상 및 국경통관의 문제 등이 내륙물류 발전의 발목을 잡고 있는 것은 사실이지만, 이를 넘어서 중남미 내륙물류는 도약·발전하고 있다.

최근 BRICs 국가인 브라질을 중심으로 한 경제성장 및 중남미 국가가 정치적으로 안정되면서 내적 성장엔진이 가열되기 시작하였다. 이와 더불어 자원공급처 및 세계경제 생산품의 주요 수요처로 부상하면서 외적여건 또한 중남미 성장에 유리하게 형성되기 시작하였다. 실제로 중남미 수입시장규모는 4,220억 달러로 아시아-태평양지역 다음으로 매력적인 시장으로 급부상하기 시작하였다. 이에 따라 중남미 국가들의 협력과 대외자본의 중남미 투자의 확대가 증가하기 시작하였고, 나아가 내륙물류도 이와 함께 발전하기 시작하였다. 이와 관련해 중남미 내륙물류의 이슈는 크게 지역 및 국가수준의 통합화를 위한 협력의 강화, 복합수송 다변화, 자원개발 및 인프라 구축을 위한 투자의 확대 등이다.

우선 가장 뚜렷하게 나타나고 있는 것은 지역 공동체를 중심으로 한 역내 통합화를 위한 국가간 협력이 확대되고 있다는 것이다. 이러한 통합 움직임 속에 내륙물류 인프라를 공동개발하기 위한 프로젝트가 중미지역의 푸에블로 파나마 계획(PPP)과 남미지역의 메르코수르(MERCOSUR)와 남미 인프라통합구상(IIRSA)을 중심으로 진행되고 있다. 특히 IIRSA의 경우, 현재 10개의 허브를 중심으로 한 개발프로젝트와 31개의 세부 프로젝트를 진행 중이다. 이는 2010을 목표로 남미 국가의 지역 내륙 인프라 망을 구축하기 위한 것으로 향후 결과에 귀추가 주목되고 있다. 이와 더불어 중남미 국가들의 인프라 정책도 적극적으로 추진되고 있다. 중미의 대표적 국가인 멕시코의 경우, 2007년부터 2012년까지의 국가개발계획 시행 중에 도로, 철도 및 항만 등에 총 445억 달러를 투입하기로 결정했다. 아르헨티나는 부에노스아이레스-멘도사 및 칠레와의 철도망 연결계획을 포함해 2009년까지 5,500만 달러를 투자할 것으로 알려지고 있다. 이러한 남미 국가들의 움직임 속에서 브라질의 경제성장촉진프로그램(PAC)의 일환으로 진행되고 있는 대규모 물류인프라 구축정책이 눈에 띈다. 이에 따르면 2007～2010년까지 총 580억 헤알(미화 약 327억 달러)을 투자해 도로망 구축을 중심으로 브라질 내 균형된 물류 망 구축을 목표로 한다.

또한 위의 통합화 노력 과정에서 운송로 다변화를 통한 복합수송 망 강화도 내륙물류분야에서의 주목을 받고 있다. 이미 지역과 국가차원에서 도로와 철도 망 확대를 위한 프로젝트를 진행 중에 있는데, 이외에 중남미에서는 아마존 강을 비롯한 리버플레이트 강, 파라나 및 파라과이 강 등 대륙전역을 흐르는 수로를 통한 운송망 개발에 노력하고 있다. 이는 최근 육로운송의 적체현상을 해소시키면서 국가 간 물류의 흐름을 원활하게 하는 새로운 수송로로 각광받고 있다. 아마존 강의 경우 남미인프라통합구상의 10개 허브 중 하나인 아마존 허브개발계획에서 아마존을 중심으로 페루～에콰도르～콜롬비아～브라질을 연결하는 약 6,000km의 내륙수로를 건설 중에 있다. 이와 관련해 남미 최대의 내륙수로인 리버플레이트 강을 이용한 내

륙수로를 개발하기 위한 노력이 아르헨티나를 중심으로 남미 국가 간 진행되고 있다. 리버플레이트의 경우 낮은 수심으로 인해 선박의 상류지역으로의 운항에 제약이 있으며, 이를 해소하기 위해 수심확대를 위한 수로준설사업이 핵심사업으로 시행되고 있다. 최근 아르헨티나 정부와 민간기업인 Hidrivia S.A는 파라나 강 수심을 36피트(약 10.9미터)로 확장하기 위한 협정문을 체결했다. 이러한 계획이 성공적으로 끝나면 대형 수출화물의 내륙수로 운송 이용률이 크게 향상될 것으로 기대되고 있다. 이와 더불어 연안운송의 대외개방 움직임도 연안운송 활성화를 위한 동기를 부여하고 있다. 최근 브라질 정부는 외국적 선사에게도 연안운송을 개방하는 방향으로 연안운송법 개정을 통해 추진하고 있다. 이는 유럽에서의 해운동맹 폐지결정에서 보듯 개방을 통한 경쟁 지향적 글로벌 해운시장에서 연안운송 분야도 예외가 될 수 없음을 보여주는 것이며, 중국도 같은 취지의 연안운송법 개정을 위한 움직임을 보이고 있다.

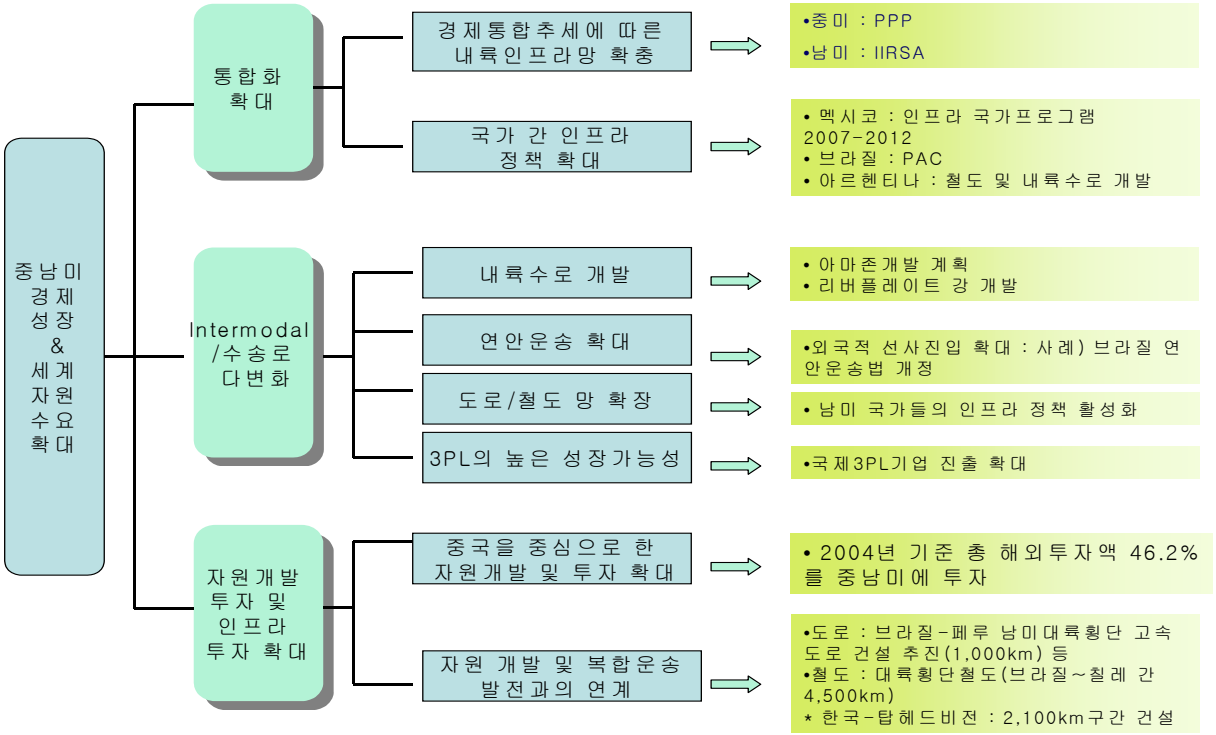
한편 중남미 내륙물류 분야에서 중국을 중심으로 한 자원개발투자확대가 늘어나면서 더불어 내륙운송망의 발전과 깊이 연계되고 있다는 사실도 중요한 이슈 중 하나이다. 현재 중남미는 철광석, 아연, 은, 주석 등 주요 광물의 세계 생산량의 20%를 상회하고, 최근에는 전세계적인 고유가 추세 속에서 산유국으로서 더욱 주목을 받고 있다. 이러한 잠재가능성과 함께 낙후된 인프라 개발을 위해 필요한 투자규모도 2010년 총 투자액은 820억 달러에 달할 것으로 추산되고 있다. 이러한 가운데 중남미에 대한 적극적인 러브콜을 보내고 있는 국가는 중국이다. 중국의 2004년 해외투자 현황을 보면, 석유를 비롯한 자원투자에 전체의 52.8%를 투자하고 있으며, 지역으로는 중남미에 약 46.2%를 투자해 아프리카의 3.7%나 아시아의 38.6%와 비교해 월등한 직접투자비율을 보이고 있다.[135] 이와 더불어 2004년에는 후진타오 주석이 중남미를 순방하면서 아르헨티나에는 향후 10년 내 197억 달러를 사회간접자본(SOC) 및 석유개발에 투자하기로 하였고, 브라질은 2007년까지 100억 달러를 투자할 것을 약속하였다. 이러한 투자의 배경에는 WTO가입 이후 중국 기업의 해외진출가속화와 더불어 중국의 대외직접투자(FDI)가 증가하였고, 2006년 10월에는 외환보유액이 1조 달러를 돌파하는 등 가용달러가 풍부하다는 측면과 함께 장기적 경제발전을 지지해줄 자원의 보급로를 확보하기 위한 전략적 지원이 시급하다는 인식이 있다. 이러한 중남미에 대한 러브콜은 앞으로도 지속될 것으로 전망되는데, 2006년 7월의 기업의 해외투자한도 폐지를 비롯한 투자 장려 조치가 계속되고 있고, 중국의 고성장을 유지하기 위한 석유 및 원자재 확보를 위해 중남미를 중심으로 한 아프리카와 중앙아시아에 대한 자원개발 투자열기가 쉽게 식지 않을 것으로 전망되기 때문이다.

한편 이러한 자원개발을 위한 투자는 복합운송망의 개발과 연계되어 이뤄지고 있다. 이러한 복합운송망의 개발은 자원수요를 충족시키기 위해 자원을 개발하고 이를 해외로 운송하기 위해 대서양~태평양을 연결하는 철도망을 구축하는 것과 이러한 수요를 대비해 항만적체를 해소하기 위한 항만개발을 골자로 한다. 특히 브라질~페루 간 약 1,000km에 달하는 남미대륙횡

135) 한국은행, '중국 대외직접투자의 최근 동향과 향후 전망'(2006)

단 고속도로 건설이 추진되고 있으며, 브라질~칠레를 잇는 대륙횡단철도 건설도 브라질을 중심으로 진행 중이다. 남미 대륙횡단철도의 경우 총 연장 4,500km에 달하는 초대형 사업으로 칠레~볼리비아~파라과이~아르헨티나 안데스를 통과해 브라질에 이르는 태평양~대서양을 잇는 구간이다. 이를 위해 우선적으로 브라질 산토스 항만에서 칠레의 안토파가스타, 아리카 항을 연결하는 2,100km의 구간을 제1차 프로젝트로 건설 중이며 이에 투입되는 자금만 700억 달러에 해당한다. 이 남미 대륙횡단철도가 건설되면 대서양에서 중미 파나마운하를 거쳐 태평양과 아시아에 이르는 전통적인 물류수송에 비해 약 7,500km의 운송거리가 단축되는 등 막대한 물류비용절감효과가 있을 것으로 예상된다. 특히 이 대규모사업의 최종 시행사로 한국의 기업이 선정되어 그 의의는 더욱 크다고 할 수 있다.

<그림 3-4> 중남미 내륙물류 핵심 이슈



4. 에너지물류 부문

에너지물류는 근본적으로 에너지자원의 개발, 생산 및 수출·입과 직접 관련되어 있으며, 특히 에너지자원의 생산 및 수출입 프로젝트에 에너지물류 사업이 포함되어 추진되는 것이 일반적이다. 이에 따라 에너지물류의 이슈는 에너지자원의 이슈에 종속되어 발생하는 경우가 대부분이며, 명확하게 구분하기가 어려운 것이 사실이다. 그 결과 지역별 주요 이슈의 패턴에

있어서도 큰 차이가 없는 것으로 나타났다.

세계 경제의 안정이 장기화되는 가운데 이와 같은 추세가 중남미 역내에도 확산되었으며, 이는 전세계는 물론 중남미 주요국의 에너지 소비가 증가하는 결과를 초래하였다. 이에 따라 에너지 부국과 빈국이 혼재해 있는 중남미에서 에너지 부족국이 발생하고 일부 역내 국가의 에너지 수입수요가 크게 증가하기 시작했다. 그 결과 중남미 지역에서는 에너지자원의 역내 교역이 증가하면서 근거리 에너지물류 수요가 발생하였으며, 중남미 역내 에너지 물류시장도 지속적으로 팽창 추세에 있다. 그리고 역내 에너지물류와 관련하여 베네수엘라로부터 주변의 석유 수입국으로의 원유 해상공급과 LNG의 해상 및 육상공급 체계가 형성되었다.

이 과정에서 적극적인 에너지물류 인프라 확충이 주요국에서 진행되었으며, 이는 점차 역내 에너지물류의 네트워크화로 발전하고 있다. 또한 호주 등과 같은 역외 타 지역의 석탄 수출이 원활하게 이루어지지 못함에 따라 인도네시아와 함께 중남미 지역의 석탄 수출수요가 점차 증가하고 있으며, 이는 벌크선에 대한 수요가 전세계적으로 팽창하고 벌크선 운임지수가 예상을 뛰어넘어 유례없는 수준까지 급등하는 결과를 초래하고 있다.

전세계의 에너지 소비가 지속적으로 증가함에 따라 미국, 중국, 일본, 한국, 대만 등 주요 에너지 소비국의 에너지자원 확보경쟁이 치열하게 전개되고 있으며, 적극적인 외교 및 자원투자 전쟁으로 이어지고 있다. 이에 따라 중남미 지역에서는 베네수엘라 및 브라질을 포함한 핵심적인 자원보유국에서는 에너지자원 개발 및 에너지인프라 투자가 집중되고 있으며, 이는 이들 국가를 중심으로 에너지물류 수요가 팽창하는 효과가 나타나게 하는 원인이 되고 있다.

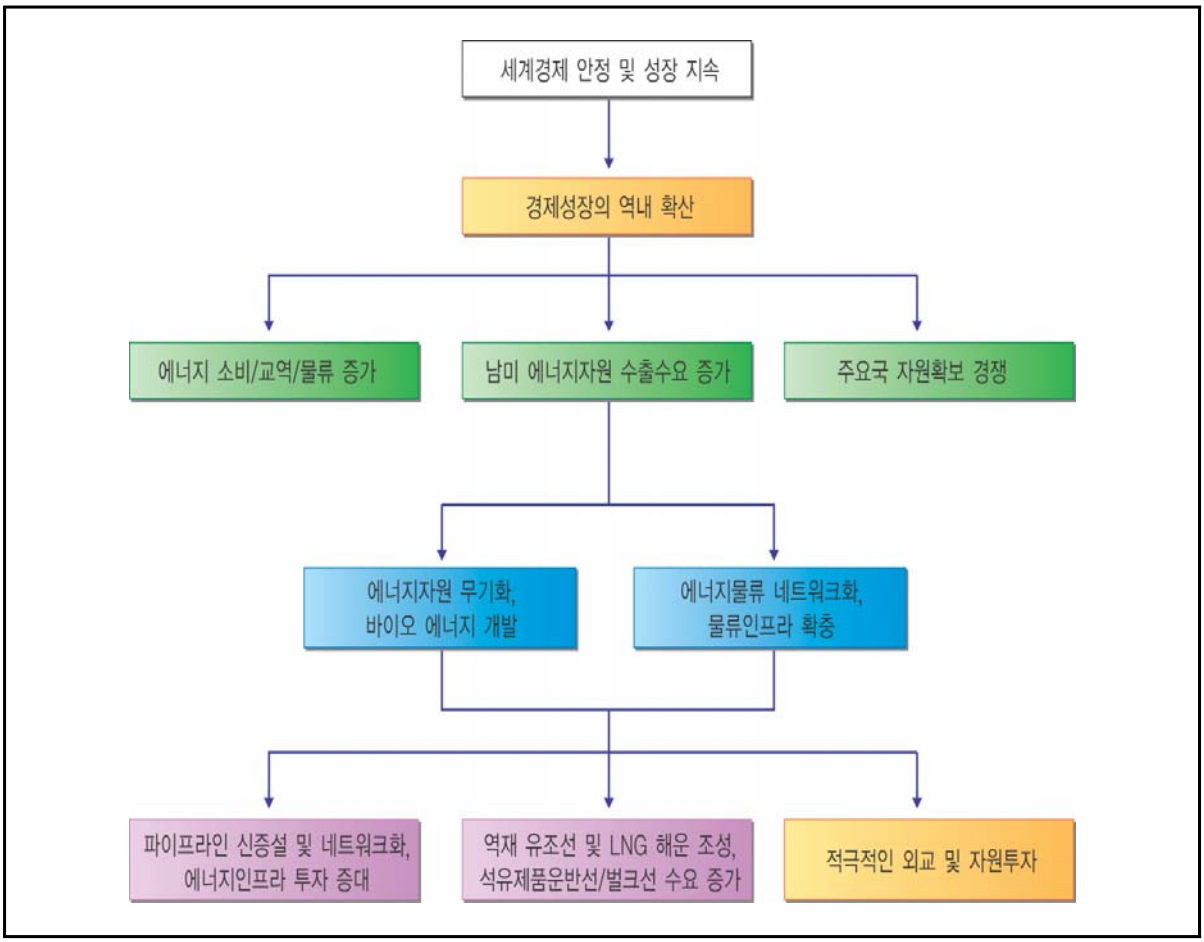
이와 같이 복잡하게 전개되는 에너지자원 및 에너지물류 분야에서의 변화는 역내는 물론 역외에서의 국제적 역학관계를 빠른 속도로 재편시키고 있다. 그 결과 이를 의식한 일부 자원보유국들이 특히 에너지자원을 무기화하는 경우가 나타나고 있으며, 예를 들어 베네수엘라가 원유자원 개발 및 공급체계의 국유화를 단행하고 페루가 칠레 및 아르헨티나에 LNG 판매를 중단하는 초치를 단행한 바 있다. 석유자원이 부족하지만 국토의 면적이 광대하여 경작지의 확보에 용이한 브라질은 바이오에너지인 알코올을 대량으로 생산하여 대체이너지로 활용하고 있으며, 상당부분은 수출하고 있다. 이는 바이오에너지 수출이라는 새로운 에너지 물류시장을 창출했으며, 특히 브라질 물류산업의 중요한 부분으로 성장하고 있다.

이에 따라 중남미 에너지 물류시장에서는, 주요 지역의 파이프라인 신증설 및 네트워크화가 진행되고 역내 유조선 및 LNG 해운시장이 조성되고 있으며, 알코올 중심의 석유제품운반선 및 석탄 중심의 벌크선에 의한 에너지 수출 물류시장이 팽창하는 추세에 있다.

앞에서 언급한 최근 동향을 고려하여 중남미 지역 에너지물류 시장의 주요 이슈를 도출한 결과, 기반시설에 있어서는 에너지물류 인프라 확충 및 이에 따른 투자 확대가 중요한 이슈로 도출되었으며, 파이프라인의 증상 및 네트워크화와 바이오에너지 수출항의 건설이 또 다른 이슈로 나타났다. 비즈니스 환경과 관련해서는 전반적인 에너지소비 증가와 역내 에너지물류

수요의 증가 및 바이오에너지 개발 및 수출이 중요한 이슈로 도출되었으며, 정치적인 환경과 관련해서는 에너지자원의 무기화, 주요국의 에너지확보 경쟁, 적극적인 외교 및 투자경쟁 등 3개 이슈가 도출되었다. 연계성과 관련해서는 역내 에너지물류 네트워크화, 역내 파이프라인 체계 통합, 지역통합 에너지물류 추진 등이 중요한 이슈로 등장했다.

<그림 3-5> 중남미 에너지물류의 주요 이슈체계 및 흐름



제3절 대양주 핵심 이슈

1. 해운 부문

대양주는 세계 주요 선진국들과 지리적으로 고립된 지역에 위치하며 상대적으로 적은 인구로 구성되어 있다. 그리고 대양주에서 가장 큰 국가인 호주 경제는 내수시장을 중심으로 유지하고 있어 대외물동량도 많지 않은 편이다. 다만 호주의 석탄자원과 뉴질랜드의 1차 생산품 및 가공품의 수출이 주요한 해상수요 유발요인이다. 따라서 대양주의 해운은 벌크화물을 중심으로 발전하였고, 컨테이너 해상운송은 비교적 최근에 발전하고 있다.

대양주의 물류시장 중 해운부문에서 중요한 의미를 가지는 것은 다음과 같다.

첫째, 대양주는 석탄과 철광석의 최대 수출국 지위를 계속 유지할 전망이다. 현재 호주는 전세계 철광석 수출량의 37%를 차지하는 2억 3,700만톤을 수출하여 세계 1위를 차지하고 있다. 석탄은 전세계 수출량의 40%에 달하는 2억 3,300만톤을 수출하면서 역시 세계 1위를 차지하고 있다. 대양주는 이를 바탕으로 세계 벌크화물 수송의 메카로 자리매김하고 있다. 그리고 호주에서 생산되는 석탄과 철광석의 약 70%가 극동 아시아지역으로 수출되고 있다. 현재 일본은 대양주 석탄과 철광석을 가장 많이 수입하는 국가이다.

둘째, 대양주의 해운정책에 대한 관심 증가이다. 대양주 국가 중 철광석과 석탄의 세계 최대 수출국인 호주는 그 동안 수출화물을 CIF 조건과 FOB 조건을 병행하여 판매하고 해운에 대해 별다른 관심을 가지지 않았다. 그러나 최근 해상운임이 폭등하고 해운의 중요성이 증가하면서 호주도 해운산업에 대한 관심을 가지게 되었다. 지금 당장 자국선대를 확보하는 정책은 취하지 않고 있지만, 수출화물의 CIF 조건 판매 비중을 늘리면서 해상운송에 대한 주도권을 확대하고 있다. 따라서 호주산 철광석과 석탄 수입물량이 많고 수송수요를 상당부분 의존하고 있는 우리나라 입장에서는 특별한 관심과 대책이 필료한 상황이다.

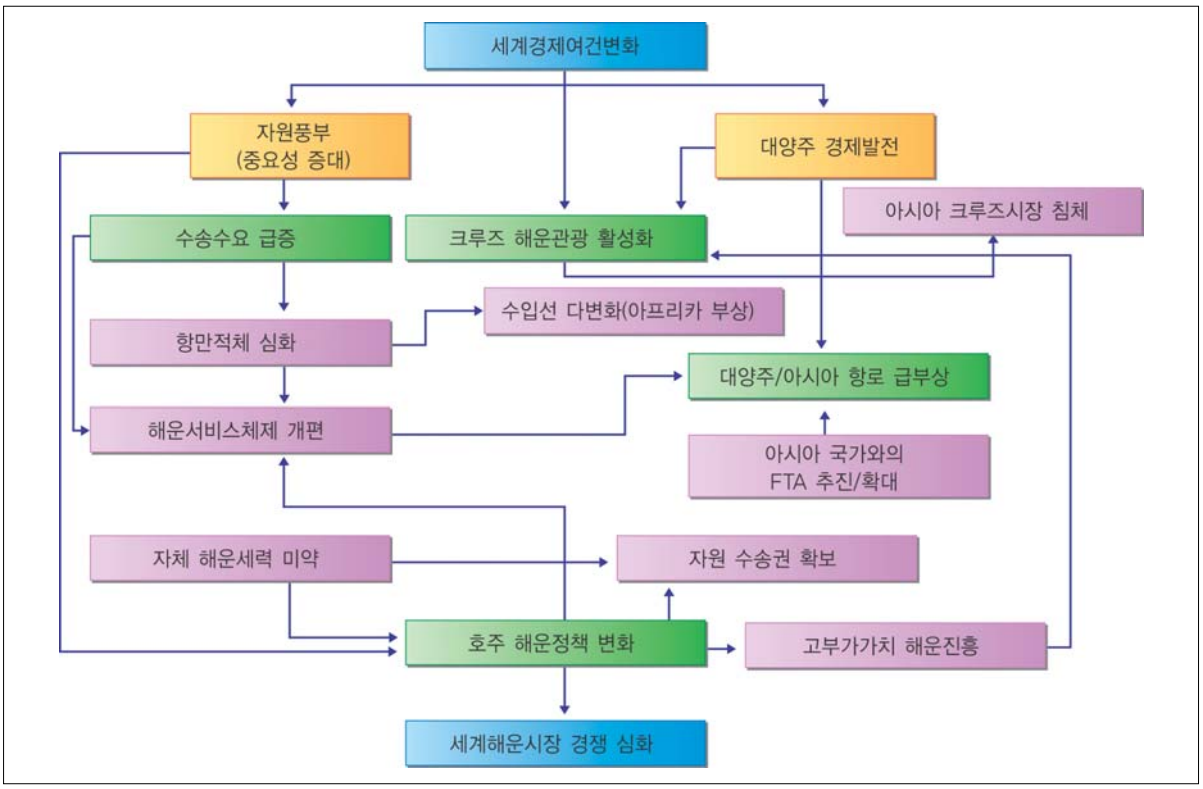
셋째, 물류와는 직접 상관이 없지만, 호주를 비롯한 대양주 국가에서 크루즈 해운을 육성하기 위한 정책을 강화하고 있다. 호주의 경우 1997년에 호주 크루즈 업계의 마케팅 조직인 'Cruise Down Under[136]'에서 "호주-태평양 크루즈 산업 발전을 위한 실행 계획(*Action Plan for the Development of the Australia-Pacific Cruise Industry*)"을 수립한 이후, 2003년 11월에 호주 정부에서 발간한 관광백서(*Tourism White Paper*)에서 크루즈 해운의 육성을 주장했다. 그리고 2006년 3월에 1997년 실행계획의 개정판(*Revised Action Plan for the Development of the Australia-Pacific Cruise Industry 2006*)을 발표하였다. 여기에서는 크루즈 터미널 개발, 크루즈

136) Cruise Down Under(CDU)는 1994년에 하나의 마케팅 조직으로 설립되어, 1997년에 유한책임회사로 법인화되었다. 회원사로부터 펀딩을 받는 CDU는 비영리 협회이다.

산업 대표기구 창설 등을 비롯한 7대 이슈를 발표하였다.

대양주의 벌크화물을 중심으로 한 해운수요의 급증과 해운정책에 대한 관심제고는 세계 해운시장에서 새로운 기회와 도전을 만들고 있다.

<그림 3-6> 대양주 해운물류시장의 주요 이슈



2. 항만 부문

대양주 지역의 최대 특징은 세계 벌크 화물의 상당량이 이 지역을 통해 공급되고 있어 이 지역 벌크 항만의 수요가 크게 늘고 있다는 점이다. 중국을 중심으로 한 철광석 및 석탄 수요의 급증으로 이들 지역 항만의 체선이 심각한 수준에 달하고 있다.

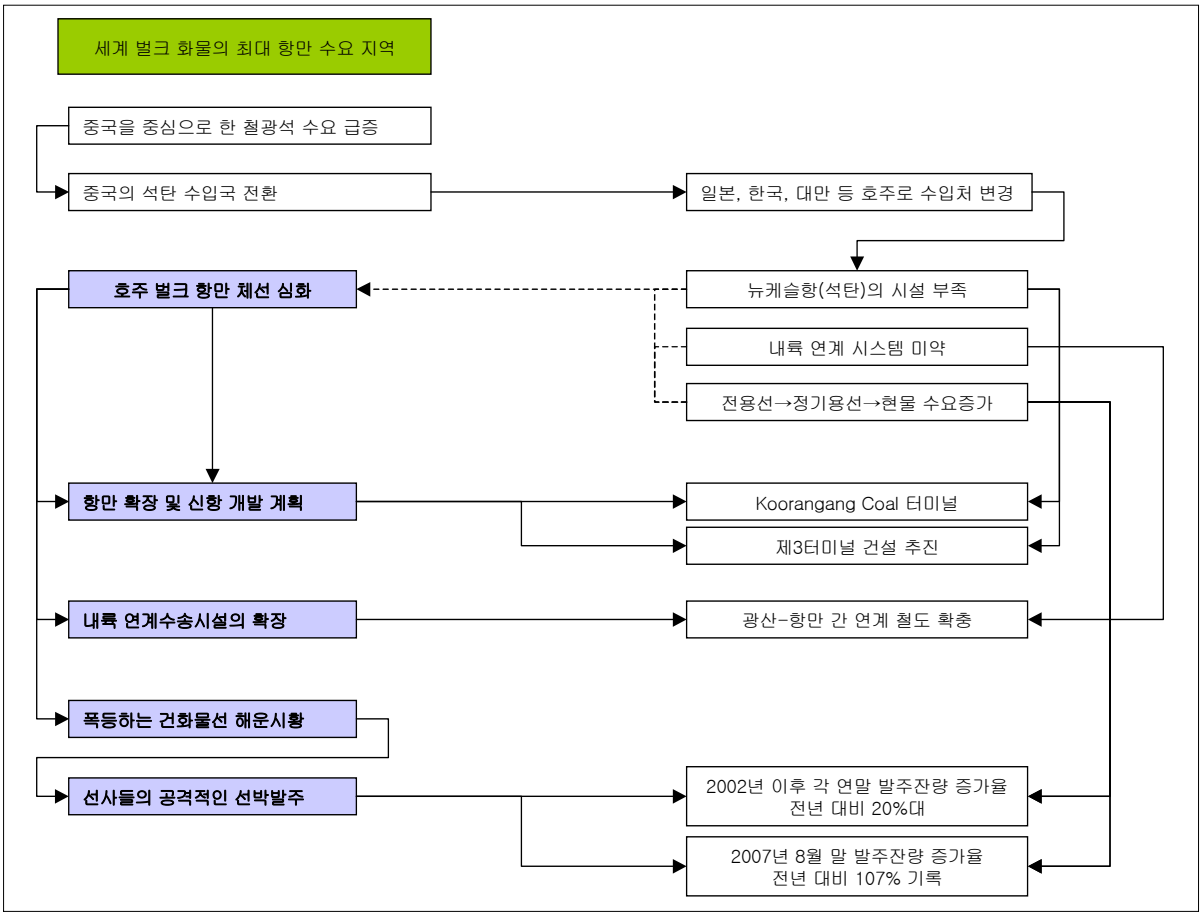
체선의 가장 최대 원인은 물동량의 증가에 의한 수송 수요가 크게 증가하고 있다는 점이다. 중국을 중심으로 한 철광석 수요가 지속적으로 증가하고 있다. 금년 호주의 철광석 해상물동량은 전세계 화물의 35%인 2억 7,800만 톤에 이를 전망이다. 그리고 호주의 석탄 해상물동량은 전세계 화물의 33%인 2억 4,700만 톤에 이를 전망이다. 이는 철광석과 석탄을 주로 수송하고 있는 케이프 선박과 파나막스 선박의 약 30% 이상이 호주 항만을 중심으로 수송 루트가 이루어져 있다는 것으로 풀이될 수 있다. 금년 케이프와 파나막스 선박의 운항선대는 각각 1억 3,000DWT와 1억 830만 DWT로 추정되는데, 이 가운데 30%는 7,100만 DWT에 달한다. 이

는 17만 DWT급 케이프사이즈 선박으로 환산하는 경우 무려 417척에 달하는 규모이다.

이와 같이 호주의 원자재 수요가 크게 증가한 것은 중국이 석탄 수입국으로 전환되면서 한국, 일본, 대만 등 주요 극동지역 대규모 수입국들이 호주로 그 수입처를 바꾸고 있기 때문이다. 이에 따라 뉴케슬 항의 시설 부족이 더욱 심해지고 있는 것이다.

게다가 최근 급등하고 있는 원자재 가격이 지속적인 수요를 촉발하고 있다. 즉, 원자재 가격이 상승하면서 높은 물류비용을 감수하고라도 화주들이 이의 수입에 나서고 있는 것이다. 현재 건화물선 시장은 원자재 수요 증가(→원자재 가격 상승) → 수송 수요 증가 → 건화물선 운임의 상승 → 호주 항만의 체선 증가 → 항만 및 내륙 인프라 시설 투자 수요 증가로 이어지는 구조를 보이고 있다. 이에 따라 이 같은 추세로 원자재 가격이 안정세를 보이지 않는 경우 추가적인 물류비용의 상승이 초래될 가능성도 있다. 그리고 수송 수요가 줄던지 아니면, 호주 항만의 체선이 완화되는 수준으로 확장되는 경우가 아니라면 쉽게 이 같은 체선이 완화될 것으로 보이지는 않는다. 다만, 현재로서는 호주산 원자재의 수요가 급격히 줄어들 뚜렷한 요인이 없는 것으로 지적되고 있으며, 오히려 중국 등 주요국들의 경제성장을 기반으로 세계적으로 수요가 증가할 전망이다.

<그림 3-7> 대양주, 세계 벌크 화물의 최대 항만 수요 지역



다만, 해운시황에 있어서 문제는 현재 공격적으로 발주되고 있는 선박에 있다. 즉, 공급에 의한 해운시황에 충격에 유의해야 한다는 점이다. 중국의 폭발적인 원자재 수요가 증가하기 시작한 2002년 이후 건화물선 선박의 발주 잔량은 매년 전년 대비 20%이상 증가하였다. 특히, 2007년 8월 말 현재 발주 잔량 증가율은 전년 대비 107%가 증가한 상황이다.

이러한 항만의 체선이 심각한 수준에 달하면서 호주는 항만 확장 및 신항 개발을 추진하고 있다. Koorangang Coal 터미널 확장 및 제3터미널 건설이 대표적인 사업이다. 그리고 항만과 광산 간 효율적인 수송을 위해 내륙 연계수송시설의 확충도 이루어지고 있다. 특히, 남미에서와 마찬가지로 중국은 자원 외교를 바탕으로 이 지역 투자를 늘리고 있는 실정이다. 호주는 벌크 항만 및 내륙 연계 시설 투자 등이 수출업체이자 생산업체인 대형광산 업체들이 주도하고 있는데, 이 같은 점에서 전적으로 물류 투자 이외에 이들 업체와의 광산 개발 등을 합작으로 추진하는 등 광산 업체들과의 공동 물류 투자 등이 고려될 수 있을 것으로 판단된다.

3. 내륙물류 부문

호주를 중심으로 한 오세아니아 지역이 세계경제성장에 힘입어 원자재 공급지로 급부상하고 있다. 중남미와 아프리카가 미래를 내다보는 잠재력이라면 호주는 원자재 시장의 현재를 이끌고 있는 지역이라고 볼 수 있다. 이러한 세계원자재 수요의 급증은 내적으로 철광석 및 석탄을 중심으로 한 산업의 발전과 이를 수송할 수송망 및 해외와의 관문이라고 할 수 있는 항만개발 등의 연쇄적 발전 및 개발을 견인하고 있다. 이와 더불어 고도성장을 지탱하기 위한 중국의 발 빠른 투자가 호주와의 FTA체결에 앞서 급증하고 있다. 한마디로 호주가 가진 천연적인 자원의 보고가 지금 호주의 내륙물류시장과 물류 망을 한 단계 업그레이드 시키고 있는 것이다.

호주의 대외 수출에서 철광석을 비롯한 광물자원과 석탄 등이 차지하는 비중은 2001～2002년 회계기간에는 40.3%를 차지하였으며 2006～2006년에는 50.4%를 차지하면서 처음으로 50%를 넘어섰다. 그리고 점점 그 비중이 증가할 것으로 전망되고 있다. 호주 통계청에 따르면 203～2004년과 비교해 2005～2006년에는 철광석의 수출물량이 22.8% 증가하였다. 또한 석탄의 경우 2011년까지 연간 13%이상의 생산량의 증가가 예상되고 있다. 한편 이러한 원자재 생산의 증가는 내륙운송망 중 철도산업의 성장을 견인하고 있다. 호주에서의 제1차적 운송수단은 트럭을 중심으로 한 도로운송이다. 하지만 원자재를 중심으로 한 벌크화물이 증가하면서 호주의 내륙운송은 양분되기 시작하였다. 즉 벌크화물과 장거리 화물의 경우는 철도로 운송되며 비 벌크화물과 국내화물의 경우는 도로운송이 경쟁력을 가지게 되었다. 호주의 철도산업의 경우 5개 주를 연결하는 총 8,270km의 운송구간을 동～서와 남～북으로 연결하는 대규모 철도망 구축사업을 진행 중에 있다. 하지만 여전히 주간(interstate) 철도 궤 등 기술적 표준

화의 문제와 동 산업을 규제하는 규범에 차이를 보이고 있어 이를 극복하는 것이 효율적 원자재 운송을 위한 철도산업의 과제로 남겨지고 있다.

이렇듯 호주에서의 자원개발과 내륙운송망 확대는 연계되어 이뤄지고 있다. 여기에 호주정부와 개발업체가 막대한 자금을 투자하여 이를 지원하고 있다. 호주정부는 해외, 특히 아시아로의 수출이 늘어나면서 2006년부터 5년 간 약 400억 달러 투자계획을 세워 현재 진행 중에 있다. 이는 중국을 중심으로 한 아시아 국가의 원자재 수입증가로 인해 항만적체가 심각해 질 것이며 늘어난 화물을 항만까지 운송하는데 필요한 내륙운송망도 포화상태에 이르렀다는 분석에 따른 것이다. 이러한 정부의 투자가 국가정책에 기인한 것이었다면 서부지역의 철광석 업체와 동부지역의 석탄업체의 투자는 개발과 수송의 연계성을 높여 자사의 수익을 극대화하려는 자사의 정책에 기인한 것으로 볼 수 있다. 우선 호주의 철광석 생산을 책임지는 1~3위의 생산업체인 비에치피(BHP), 리오 틴토(Rio Tinto)와 포르테스크 메탈스 그룹(Fortescue Metals Group)은 앞 다투어 생산과 운송을 연계하는 투자계획을 내놓고 있다. BHP는 2007년 3월 총 19억 1,000만 달러를 들여 서부지역의 철광석 생산지에서 포트 헤들랜드에 이르는 운송망 확장에 들어갔으며 이를 통해 연간 철광석 생산량을 1억 5,500만 톤까지 느릴 계획이다. 포르테스크 메탈스 그룹도 총 15억 7,000만 달러를 투자해 클라우드 브레이크(Cloud Brake) 광산을 개발하고 이를 포트 허들랜드로 수송하는 운송망 개발에 나서고 있다. 하지만 환경이라는 과제를 해결하지 못하고는 지속적인 발전은 어렵다는 것이 호주의 현재상황이다. 호주의 경우 천연자연환경과 문화유산의 보호문제가 개발 못지않은 중요한 이슈이므로 이러한 상충된 사안을 조화롭게 해결하는 것을 전제로 호주 원자재 생산지의 개발과 내륙물류 망의 투자 및 개발이 가능할 것으로 판단된다.

한편 현재의 호주를 이끄는 주요 동력 중 하나는 호주를 향하는 세계의 움직임이고 그 중 중국의 적극적 행보이다. 2007년 8월 중국 5대 국영기업[137]이 서부 Yilgarn Mining Limited가 추진하는 30억 호주달러 규모의 철광석 수출항만 및 철도 인프라 건설 프로젝트에 약 7억 5,000만 호주달러를 투자하기로 결정했다. 이보다 앞서 중국 바오스틸(Baosteel)사와 호주 포르테스크 메탈스 그룹 간 연간 2,000만톤 규모의 철광석 장기공급계약을 체결했으며, 중국 샹시 하이신(Shanxi Haixin Iron&Steel)과 헤베이진시(Hebei Jinxi Iron&Steel)는 호주 원스틸(Onesteel)사와 총 1,200만 톤 규모의 10년 장기계약을 체결했다.[138] 이같은 움직임은 2001년 중국의 WTO가입 이후에 증가하기 시작했으며 2007년에는 그 추세가 가속화되고 있다. 현재 중국과 호주간 FTA는 협상 막바지에 다다르고 있는데, 이는 향후 중국이 호주자원시장 진출 및 투자의 확대와 관련해 중요한 변수가 되고 있다.

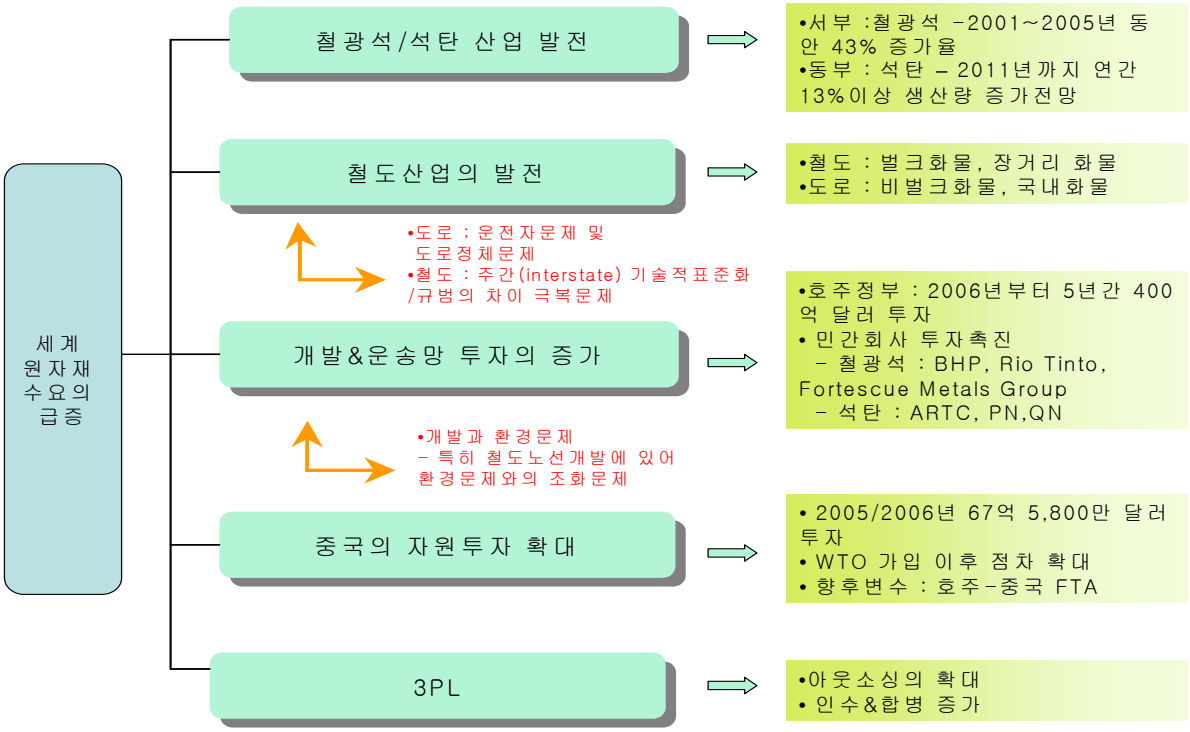
---

137) 이는 China Railway Materials Commercial Corp., Anshan Iron and Steel Group corp., China Railway Engineering Corp, China communications Construction Corp., Sinosteel Corp.등임

138) KIEP, '호주 자원개발 현황과 한국의 진출전략'(2007.08.23)

요약하면 호주의 내륙물류의 핵심 이슈는 세계경제성장에 따른 원자재 공급처로서의 호주의 위상이 높아져가는 가운데, 어떻게 하면 원활한 원자재를 공급할 수 있는가에 달려 있다고 볼 수 있다. 국가 간 원자재화물을 운송하는 건화물선의 확보에서부터 항만적체의 해소를 위한 항만개발에 이르기까지 이 모든 것이 철광석 및 석탄 등의 원자재의 효율적이고 막힘없는 운송을 위한 것이라 해도 과언이 아니다.

<그림 3-8> 호주의 내륙물류 핵심 이슈



특히 내륙물류 분야에서는 생산지로부터 항만에 이르는 운송로의 확보가 최우선 과제로 볼 수 있다. 이를 위해 광산을 개발하고 철도망을 확충하는 것이다. 이는 우리나라에게도 적지 않는 시사점을 던져주고 있다. 이미 우리나라는 중남미, 아프리카를 비롯한 잠재력이 큰 나라를 대상으로 자원개발 및 투자를 위한 진출을 모색하고 있다. 호주도 예외는 아니다. 오히려 현재 호주가 아프리카나 중남미에 비해 더 매력적일 수 있다. 이는 호주의 항만적체를 위한 호주정부의 노력이 결실을 이룬다면 중남미나 아프리카에 비해 운송비용을 훨씬 절감시킬 수 있고, 현재의 자원개발이 차질 없이 진행된다면 아프리카 등의 타 공급처가 활성화되기 전까지 안정된 자원공급이 가능하기 때문이다. 이러한 점을 고려해 현재 추진 중인 FTA 논의에 투자와 자원 확보 문제가 논의되어야 할 것으로 판단된다.

4. 에너지물류 부문

세계 경제의 안정적 성장과 이에 따른 중국을 중심으로 한 전세계 주요국의 에너지 소비 증가는 호주가 풍부하게 보유한 석탄의 수출수요를 급팽창하게 하였으며, 이는 석탄을 중심으로 한 대양주 지역 에너지수출 물류체계의 집중적인 성장을 유발하였다. 또한 자원이 풍부한 석탄 및 LNG 시장은 역외수출 중심의 물류체계를, 그리고 자원 부족으로 순수입 상태에 있는 석유 에너지는 유조선에 의한 수입물류체계가 유지되고 있다. 따라서 전체적으로는 국제 에너지 물류시장이 성장하고 유조선 및 벌크선 해운수요가 집중적으로 증가하는 결과를 보이고 있는 것이다. 그러나 역내 에너지물류와 관련해서는 주요 석탄광산과 수출항을 연결하는 철도시설 및 선적을 위한 항만의 부족으로 이를 충분히 수용하지 못하고 있으며, 이는 주요 수출물류와 관련하여 선박의 선적대기시간을 증가시킴으로써 수출물류 효율을 극도로 악화시키는 요인이 되고 있다.

이 과정에서도 아시아권의 주요 에너지 소비국인 중국, 일본, 한국 및 대만 등과의 에너지 물류 수요가 팽창하는 추세에 있으며, 에너지 물류인프라 부족현상은 만성적인 현상으로 자리잡고 있다. 호주에서의 이와 같은 현상은 역외 지역의 석탄 수출 확대를 유발하고 있으며, 특히 벌크선에 대한 수요가 전세계적으로 팽창함에 따라 벌크선 운임 및 용선지수가 고공행진을 계속하도록 하는 결과를 초래하고 있다.

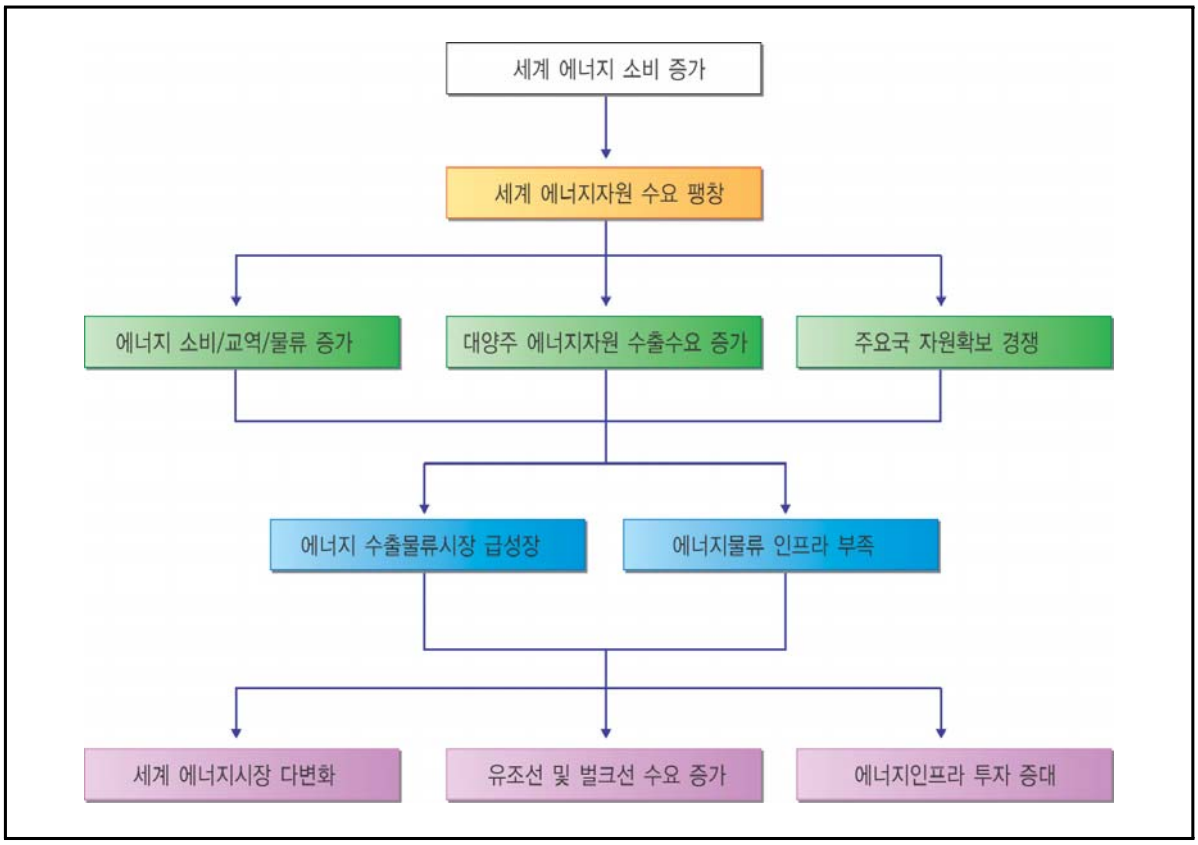
호주를 중심으로 중국, 일본, 한국, 대만 등 아시아권의 주요 에너지 소비국에 의한 에너지 자원 확보경쟁은 자원외교 전쟁으로까지 표현되는 상황까지 발전하고 있다. 이와 같은 대양주 지역에서의 에너지자원 및 에너지물류 여건변화는 석탄의 교역과 관련하여 주요 에너지 소비국들이 수입선을 전환하도록 유도하고 있으며, 원거리에 위치한 남아프리카공화국이나 상대적으로 저품질의 석탄을 공급하는 인도네시아 등의 수출이 증가하는 결과를 초래하고 있다. 이는 주요 에너지자원 수입국들의 적극적인 외교전과 자원투자 진출이 경쟁적으로 진행되면서 에너지인프라 투자 증대로 발전할 가능성이 커지게 하는 결과를 초래하고 있다.

이에 따라 대양주 에너지 물류시장이 전반적으로 팽창하고 에너지 수출물류 시장이 급성장하는 가운데 에너지물류 인프라의 부족현상이 표면화하면서 에너지 수출물류시장의 성장을 저해하는 하나의 장애요인으로 작용하고 있다. 또한 이 같은 에너지물류 인프라 부족현상은 세계 에너지 수출 및 물류시장의 다변화를 초래하고 있으며, 전반적으로 에너지물류 톤-마일 수요를 증가시킴으로써 특히 벌크선 해운시장의 지나친 과열로 연결되고 있다.

앞에서 언급한 최근 동향을 고려하여 대양주 지역 에너지물류 시장의 주요 이슈를 도출한 결과, 기반시설에 있어서는 석탄 내륙수송 및 수출물류 인프라의 부족과 에너지인프라 투자 수요 팽창이 중요한 이슈로 도출되었다. 비즈니스 환경과 관련해서는 세계 에너지자원 수요 급증, 대양주 석탄 수출수요 증가, 에너지물류의 비효율화 대두 등이 핵심적인 중요한 이슈로

도출되었으며, 정치적인 환경과 관련해서는 주요국의 에너지자원 경쟁 심화, 세계 에너지시장 다변화 유발, 중국 및 일본을 포함한 아시아권 주요국들의 자원외교 확대 등 3개 이슈가 도출되었다. 연계성과 관련해서는 호주의 육상물류체계 통합관리 추진, 대양주 및 아시아 주요국간 물류의 팽창, 에너지 수출물류의 다변화 등이 중요한 이슈로 등장했다.

<그림 3-9> 대양주 에너지물류의 주요 이슈체계 및 흐름



제4절 아프리카 핵심 이슈

1. 해운 부문

세계 경제의 성장과 여건변화는 세계 해운물류시장의 새로운 성장기회를 제공하고 있다. 세계 경제의 글로벌화는 전지구적인 생산과 판매를 가능하게 함과 동시에 전세계적으로 자원의 부족현상을 초래하고 있다. 그리고 이와 같은 자원부족현상은 지구 반대쪽 오지 아프리카 대륙의 자원도 수송을 하게 만들고 있다. 특히 나이지리아의 원유와 남아공화국의 석탄은 전세계적인 수요처를 가지게 되었다. 이에 따라 원자재의 수송거리가 증가하고 선대수요가 증가하면서 운임도 증가하고 해운시황을 호황으로 끌고 가고 있다.

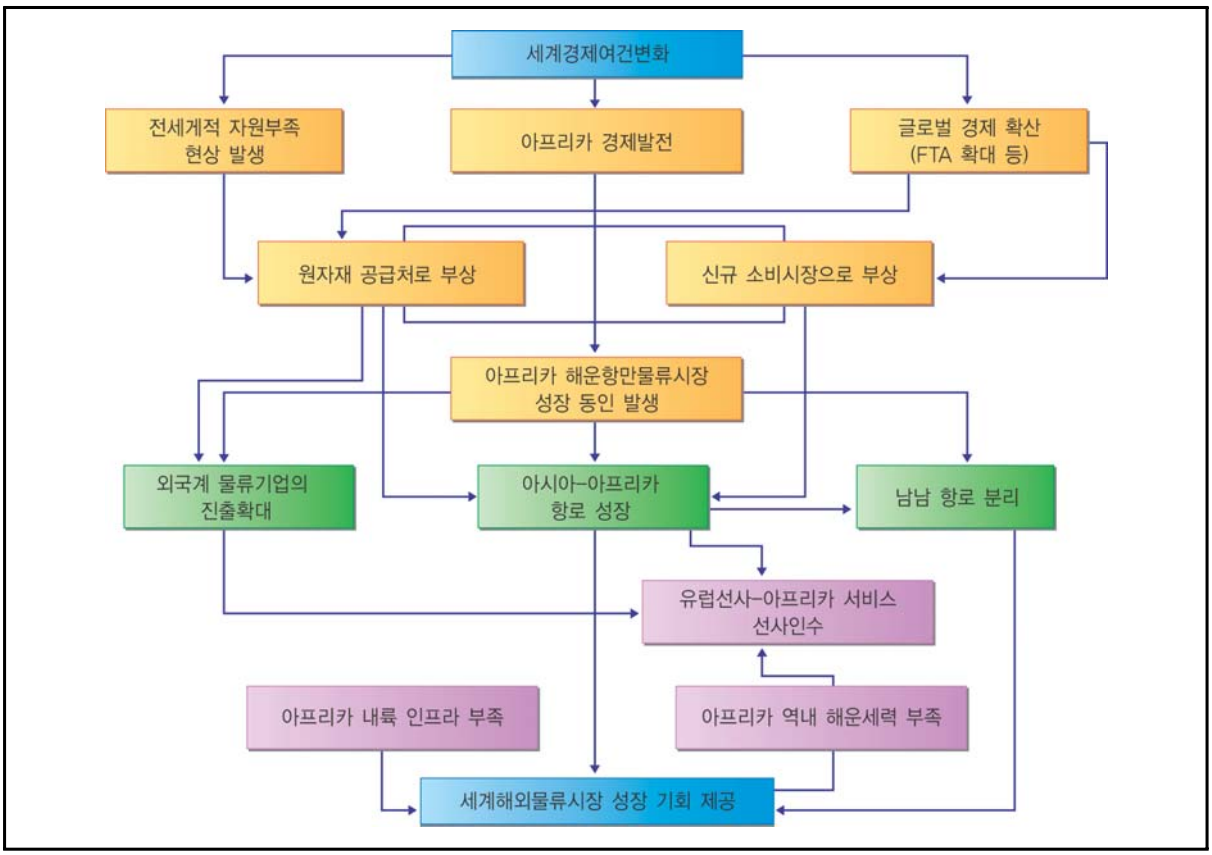
그리고 전세계적으로 확산되고 있는 FTA도 아프리카 국가와 다른 대륙국가간의 자유무역협정 체결을 확대하면서 아프리카 경제와 교역을 성장시키고 있다. 이에 따라 아프리카 대륙은 원자재 공급처로 부상함과 동시에 신규 소비시장으로 등장하였다. 그리고 이러한 요인은 아프리카 해운항만물류시장이 성장할 수 있는 동인을 제공하고 있다.

한편 아프리카 지역에 대부분의 국가는 선박을 보유하지 않고 있다. 나이지리아에서 원유 및 석유 운반선을 일부 가지고 있으나 석유 메이져 회사용이 대부분이다. 최근 아프리카 일부 국가에서 선박을 확보하고 있으나 세계 선대에서 차지하는 비중은 절대적으로 낮다. 이에 따라 현재 아프리카 지역에는 외국계 물류기업의 진출이 확대되고 있고, 아프리카 서비스를 하는 선사를 인수합병하는 유럽계 선사도 있다.

아시아-아프리카 항로의 급격한 팽창도 중요한 이슈이다. 그 동안 아프리카 지역은 유럽-아프리카 항로가 메인 항로 역할을 했으나 최근에는 아시아-아프리카 항로가 이 지역을 연결하는 최대 항로로 부상하였다. 우리나라 국적선사에서도 이 지역 진출을 적극 검토하고 있는 것으로 알려지고 있다.

이와는 별도로 아프리카 물동량이 증가하면서 남남항로가 분리되고 있다. 지금까지는 남반부를 기항하는 선사는 남미와 아프리카 남부지역을 연결하고 다시 북반부 지역으로 운항을 했으나, 최근 남남항로와 연결되지 않은 남북항로가 확대되고 있다. 물론 여기에는 남미 및 아프리카에서의 항만시설 부족과 정체로 인해 남남항로를 안정적으로 운항할 수 없는 조건도 한몫을 했다.

<그림 3-10> 아프리카 해운물류시장의 주요 이슈



2. 항만 부문

아프리카의 항만 물류는 향후 성장 잠재력이 클 것으로 기대된다. 이는 아프리카가 지구상에서 마지막 남은 투자 지역이기 때문이다. 지역적으로 볼 때 선진국은 이미 고도화된 서비스 산업의 업체들이 포진하고 있으며, 아시아는 이미 글로벌 기업의 각축장이 된지 오래되었다. 그리고 중남미 지역은 최근 들어 기업들의 진출이 매우 빠른 속도로 늘고 있는 한편, 이에 따른 경쟁이 치열해지고 있다.

아프리카 항만은 현재 크게 2개 지역으로 거점화되어 있다. 이는 지역적으로 경제속도에 따라 다른 경제권을 형성하고 있을 뿐만 아니라 물류 체계상 지역간 편차에 따른 것이다. 즉, 아프리카는 스페인령인 카나리아 제도를 허브로 한 남북항로 축과 아프리카 최대 경제국인 남아프리카공화국의 항만을 중심으로 한 항만의 성장이 두드러진다.

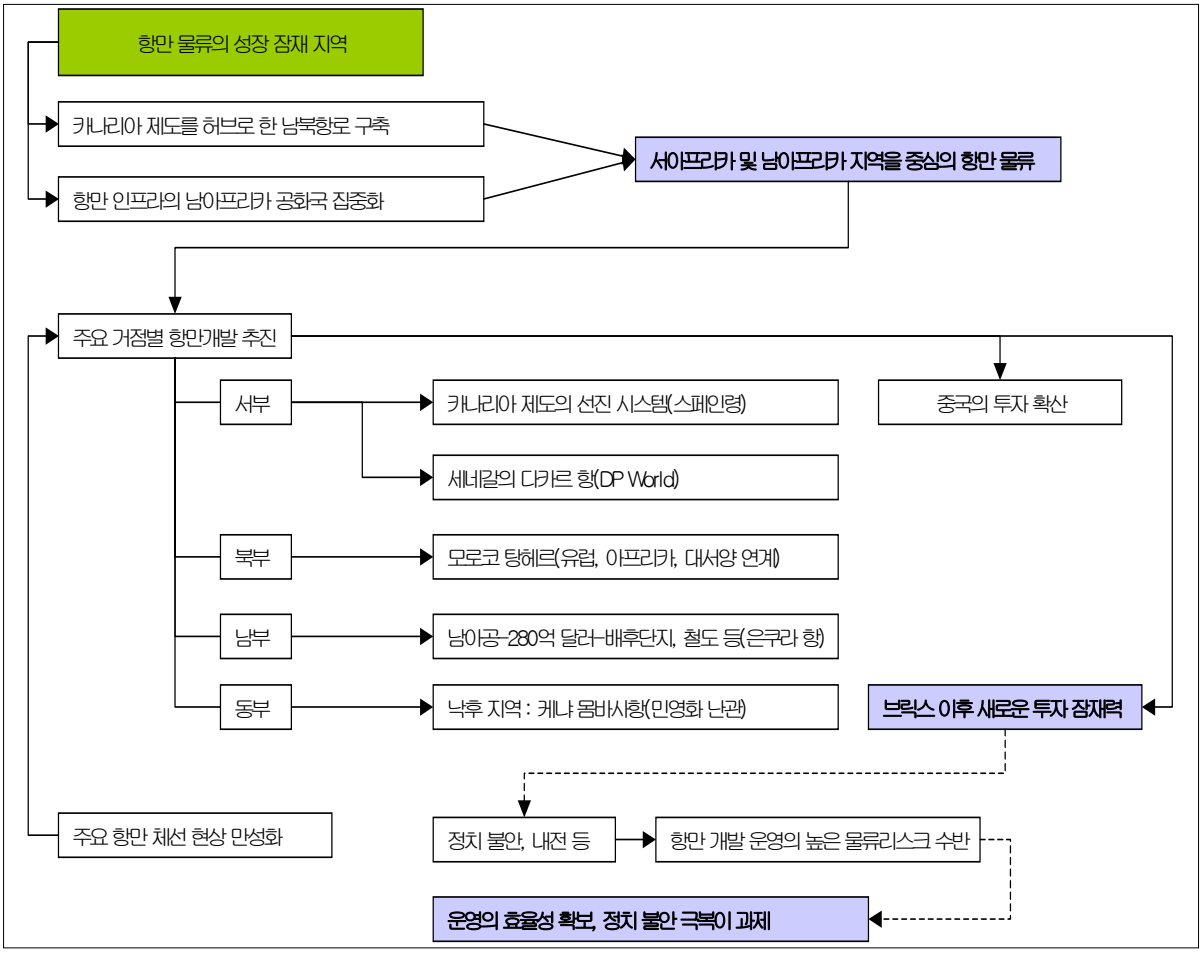
특히, 서아프리카 지역의 카나리아 제도는 유럽과 아프리카를 잇는 남북항로와 대서양 수역의 환적 기지로서 역할을 하고 있다. 즉, 라스 팔마스 등 카나리아 제도를 통해 아프리카 주요국으로 화물이 이동하고 있다. 한편, 서아프리카 지역의 세네갈에 있는 다카르 항은 카나리

아 제도와 연계되어 서아프리카 이남으로 들어가는 화물의 하위 환적항 역할을 하고 있다.

아프리카는 이러한 2개 지역 외에 동부의 케냐 몸바사항, 북부의 모로코 탕헤르항 등이 주요 항만으로 자리 잡고 있다. 그러나 두 지역은 배후 국가들의 경제 규모와 지리적인 위치에 따라 그다지 큰 역할을 기대하지는 못하는 실정이다. 다만, 탕헤르항은 머스크 라인(Maersk Line)이 유럽, 아프리카, 대서양을 연계하는 환적기지로 활용하고 있는데, 이는 기존에 환적기지로 활용하던 스페인 알헤시라스항이 시설 부족을 겪고 있기 때문이다.

아프리카는 내전과 정치 불안에 따라 아직까지 기업들이 활동하기에 충분한 기반이 다져지지 않은 것으로 평가된다. 그러나 유럽의 주요국들과 글로벌 기업들이 점차 이 지역에 대한 관심이 고조되고 있는 것도 사실이다. 유럽의 APM터미널, CMA CGM 등이 이 지역 항만 개발 및 운영에 참여하고 있으며, 허치슨 포트 홀딩(Hutchison Ports Holdings)과 아랍의 강자 디피 월드(DP World:P&O Ports 포함)가 진출하고 있다. 최근 세네갈의 다카르 항에 디피 월드가 참여하고 있는 것이 대표적인 예이다. 한편, 중국도 2007년 4월 적도 기니의 바타항 확장 및 개발 사업에 참여하는 등 발 빠른 모습을 보이고 있다.

<그림 3-11> 아프리카, 항만 물류의 성장 잠재 지역



다만, 아프리카 지역이 향후 글로벌 물류에 있어서 상당한 투자 잠재력을 지니고 있다고 하더라도 아직까지 남아프리카공화국을 제외한 기타 국가들의 저성장, 그리고 아직까지 상존하고 있는 정정 불안 등은 투자의 신뢰성을 훼손하는 요인으로 작용할 것으로 보인다. 특히, 정세 불안에 따른 시장 경제의 미성숙 등으로 기업 진출에 있어서 어느 지역보다도 정부의 역할이 중요할 것으로 판단된다. 이는 정부가 나섬으로써 진출 기업들의 리스크를 줄이는 한편, 투자 유치국에 대해서도 신뢰를 보장 받을 수 있기 때문이다.

3. 내륙물류 부문

아프리카의 내륙물류 핵심 이슈와 시사점은 크게 다음과 같이 분석되고 있다.

첫째, Post BRICs 및 신흥 자원개발시장 부상에 따른 내륙물류 인프라 개선이 시급하다는 것이다. 과거 아프리카는 내전, 기아, 질병 등과 같은 부정적 이미지로 점철되면서 경제적 가치가 없는 “암흑의 대륙”으로 인식되었으나, 1990년대 후반부터 경제전반에 걸쳐 개혁·개방이 가속화되면서 무한한 성장잠재력을 지닌 지구촌 마지막 황금시장으로 부상하고 있다. 특히 2004년 이후 광물자원 및 국제 원자재 가격의 상승에 힘입어 연평균 경제성장률이 5% 이상을 지속하고 있고, 또한 수출 및 수입 증가율도 연평균 20%를 뛰어넘는 등 새로운 투자 및 소비시장으로 변모하고 있다. 또한, 자원안보가 점점 더 중요해지고 있는 현실에서 천연자원 보고인 아프리카는 신흥 자원개발 대상지역으로서 세계 각국으로부터 각별한 주목을 받고 있다. 특히 석유매장량은 전세계의 9.5%, 천연가스는 8%, 망간, 다이아몬드, 백금은 세계 매장량의 각각 80%, 60%, 88%에 달하고 있으며 크롬, 우라늄, 인산염 등의 희귀금속과 여타 광물의 매장량 및 생산량도 세계적인 규모를 자랑하고 있다. 이러한 경제성장과 자원개발 수요에 비해 열악한 내륙물류 인프라는 특히 항만접근성이 떨어져 자원수출은 물론 경제성장의 주요 병목으로 작용하고 있음에 따라 도로, 철도 등 내륙물류시설의 개선이 아프리카 각국의 가장 시급한 과제로 대두되고 있다.

둘째로 국제자본에 의한 내륙물류 인프라 개발이 적극 추진되고 있다는 사실이다. 아프리카 각국과 지역공동체는 자체적인 재원조달 어려움으로 인하여 주로 세계은행, 국제통화기금 및 주요 선진국의 원조와 투자 등에 의하여 내륙물류 인프라개발을 추진하고 있다. 일찍이 80년대 후반 세계은행과 아프리카경제위원회(UNECA)의 주도하에 도로인프라 추진을 목적으로 한 Sub-Saharan Africa Transport Policy Program(SSATP) 및 Road Management Initiative(RMI) 등이 등장하였고, 그 후 아프리카연합(AU)의 제안아래 2001년 7월 ‘아프리카 개발을 위한 새로운 협력관계(New Partnership for Africa’ s Development : NEPAD)’를 채택하고, 열악한 인프라가 경제성장 및 빈곤해소의 주요 요인임을 강조하면서 최우선과제로 아프리카 각국의 대규모적인 인프라정비를 적극 추진하고 있다. 또한 아프리카 지역경제기구별 자체적으로 역내의 경제통합 및 인프라개발프로젝트를 추진하고 있는데, 대표적 사례로는 SADC(남부아프리카경제

공동체)의 SDI(Spatial Development Initiative) , ECOWAS(서부아프리카 경제공동체)의 도로운송 프로그램이 추진되고 있다. 그 외에 국가간 협력사업으로 북아프리카와 유럽을 연결하는 해저터널 프로젝트가 올해초 시험공사에 착수했다. 이러한 수송망은 동서 혹은 남북을 관통하고 연해 주요 항만을 연결하는 수송망의 구축을 주요 목적으로 하고 있으나, 국제원조에 크게 의존하고 있는 등 안정적인 자금 확보가 미해결 과제로 남아 있어, 잠재력은 크나 비전은 불확실한 측면이 크다고 할 것이다.

철도분야의 경우에도 1993년 이후 세계은행, 아프리카발전은행, 국제통화기금(IMF)등 국제기구의 요구에 따라 양허(concession) 경영의 방식으로 민영화를 적극 추진하기 시작하였다. 2005년말 현재 13개국이 철도운영에 대해 민영화를 시행하고 있는데, 기존의 국가 보조금제도 폐지와 기업의 자주경영을 적극 추진한 결과 내부관리 강화, 인원 간소화, 원가절감, 서비스 강화 등 개선효과가 나타났다. 따라서 케냐, 우간다, 에티오피아, 탄자니아, 콩고민주공화국, 스와질랜드 등 7개 국가에서 철도민영화를 계획하고 있으며, 향후 보다 많은 아프리카국가들이 민영화를 추진할 것으로 예상된다. 현재 남아프리카공화국의 국영철도기업인 스풀넷(spoolnet)을 중심으로 많은 국가에서 민영화를 추진하고 있는데 중국, 일본 등 기업들이 진출을 적극 검토하고 있어 향후 치열한 경쟁이 예상된다.

셋째는 자원 확보를 노린 중국의 원조 및 투자가 확대되고 있다는 사실이다. 그동안 아프리카는 중국의 전통적인 원조대상 지역[139]이었으나, 2000년대에 들어 세계 제조공장으로 등장하면서 막대한 자원수요를 충족하기 위하여 아프리카에 대한 원조와 투자를 과감하게 확대하고 있다. 특히, 2000년 중국은 중-아프리카 협력포럼(FOCAC)을 발족하여 아프리카에 대한 대대적인 원조공세를 추진하여 왔으며,[140] 올해에 들어서는 지난 5월 베이징에서 개최된 아프리카발전은행(AFDB) 연차총회에서 아프리카 인프라스트럭처 구축과 무역금융 지원을 위해 앞으로 3년간 200억 달러(약 18조 8,000억원)를 제공할 것을 약속했다. 또한 올해 상반기 중 중국기업의 대아프리카 진출지원을 주요 목적으로 하는 중국-아프리카 발전기금[141]을 설립하였다. 그 외에 2010년까지 아프리카에 해외제조물류단지 또 3~5개를 설립할 계획인데, 2007년 2월 중-잠비아 대외경제합작구역가 가동한데 이어 3월에는 중-나이지리아 경제무역구가 설립되었다. 이와 같은 중국의 대아프리카 원조 및 투자는 다양한 형태로 지속적으로 확대되고 있으며, 이는 중국 국영기업의 아프리카지역의 에너지・원자재확보에 있어서 특혜적인 장기개발권획득은 물론, 물류인프라시설 사업을 '싹 슬이'하는 수주결과로 이어지고 있다.[142]

---

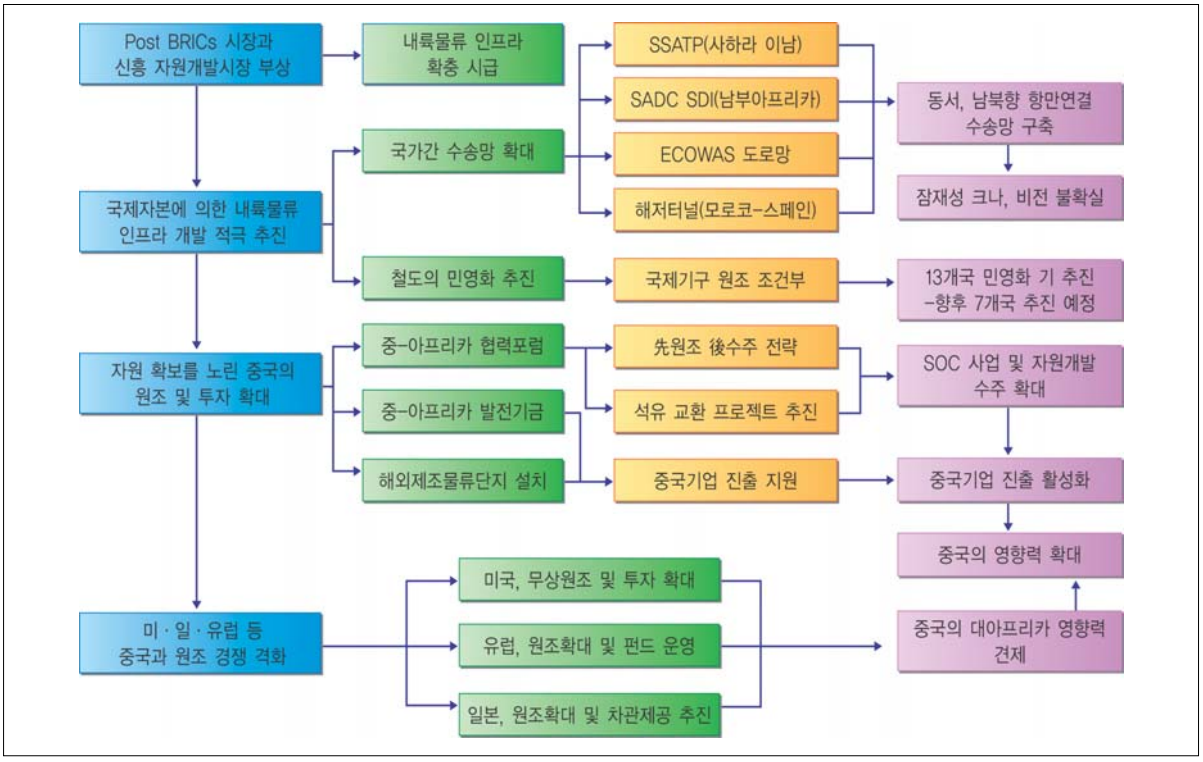
139) 1960~1989년간 중국은 아프리카에 매년 1억불의 원조를 제공한 것으로 알려지고 있는데, 대표적 원조사업인 1975년 완공된 1,800㎞의 탄자니아~잠비아 철도건설공사에 대한 지원규모는 무려 4.5억 달러에 달하였음

140) 중국은 FOCAC를 통해 2002년에 아프리카 국가들에게 18억 달러의 원조를 제공하고 2003년까지 31개국의 14억 달러 부채를 탕감해주었고, 또한 지난해 48개국 정상이 참석한 제3회 FOCAC 회의에서 2005년에 만기된 부채를 추가로 탕감해주고 50억 달러 상당의 특혜차관과 수출신용을 제공하여 2009년까지 대아프리카 경제지원을 2배로 증가시키겠다고 약속했음

141) 초기 자본은 10억 달러이나, 향후 점차적으로 50억 달러로 확대할 계획임

142) 2006년말 현재 중국의 대 아프리카 직접투자 금액은 66.4억 달러(중국 전체 대외투자의 9%)에 1999년보다

<그림 3-12> 아프리카, 내륙물류 성장 잠재 지역



마지막으로 미국 등 선진국의 중국과의 원조 경쟁이 격화되고 있다. 아프리카 대륙에서 중국의 영향력 확대를 비추어 미국, 유럽 등 선진국은 "중국의 신식민지론"을 거론하면서 맹비난함과 더불어 이를 견제하기 위해 원조 및 투자확대에 적극 나서고 있다. 미국은 아프리카에서의 중국의 영향력이 확대되는 것을 경계하면서 원조대상국에서 경제협력 파트너로 전환하는 등 새로운 전략으로 이들 국가와의 협력을 강화하고 있다. 특히, 2003년 7월 부시대통령은 아프리카 5개국을 순방하고 동반자관계를 선언하고, 무상원조를 활용하여 아프리카진출을 원하는 기업을 측면 지원하며, 인프라 프로젝트 개발과 민간기업 참여를 적극 유도하고 있다. 또한 2010년까지 원조금액을 지속적으로 확대할 계획이다.

EU는 중국, 미국의 아프리카 접근 강화로 기득권 약화를 우려하며 FTA체결, 원조확대 등을 통해 아프리카와의 관계를 공고화하고 있다. 2005년 12월 아프리카전략을 채택하고 아프리카 원조규모를 2010년까지 현재의 170억 유로 250억 유로까지 확충할 계획이다. 그 외에 30억 유로의 펀드를 구성하여 아프리카 내부개혁을 지원하고 있다. 일본은 올해 무상원조규모를 2005년 대비 2배나 증가한 1,200억 엔으로 확대하였으며, 그동안 채무변제능력이 떨어진다는 이유

14배나 증가하였으며, 특히 2000년 이후 아프리카지역에서 도로 6,000km, 철도 3,000km를 건설하였음. 또한 2006년 아프리카지역에서 확보한 공사 수주액은 지난해 중국 전체 대외프로젝트 수주액의 31%를 차지하고 있으며, 올해에 들어 상반기 현재 중국의 대 아프리카 직접투자 금액은 4.8억 달러, 대외프로젝트 수주금액은 112.7억 달러에 달하였음.

로 엔 차관 제공을 중단해왔던 아프리카 국가에 대한 차관공여재개도 적극 검토하기로 했다. 구체적으로는 주요 산유국인 앙골라, 니켈자원이 풍부한 마다가스카르, 구리가 풍부한 잠비아, 아프리카 중동부의 중요 물류거점으로 떠오르고 있는 케냐 등 국가를 우선 검토할 예정이다. 구체적 조건은 2008년 5월 일본 요코하마에서 열리는 TIACD에서 당사국들과 논의할 계획이며, 포괄적으로 정부개발원조(ODA)등을 통한 아프리카 지원책을 내놓을 방침이다.[143] 그 외에 러시아, 인도 등 국가도 경쟁적인 자원확보[144]에 적극 나서면서 향후 아프리카지역에서의 자원개발 확보 및 인프라사업 진출 경쟁이 더욱 격화될 전망이다.

4. 에너지물류 부문

세계 경제의 안정적 성장이 장기화되고 있는 가운데 일부 국가를 제외한 아프리카 지역의 정세가 단계적으로 진정되고 있으며, 이와 같은 추세는 아프리카 주요국을 중심으로 경제가 안정되는 결과를 초래하고 있다. 그 결과 아프리카에서도 자원 개발과 이에 따른 경제안정이 확산되고 있으며, 특히 에너지 분야에서는 이들 국가를 중심으로 자원 및 에너지 소비가 점차 증가하고 있다. 이는 전세계에서 나타나고 있는 현상과 마찬가지로 아프리카의 에너지 수출 및 역내교역을 증대시키는 결과를 초래하였다. 이에 따라 에너지 부국과 빈국이 혼재해 있는 아프리카 지역에서 심각한 에너지 부족국이 발생하고 일부 역내 국가의 에너지자원 수입이 크게 증가하고 있다. 그 결과 에너지자원의 역내 교역이 증가한 아프리카 지역에서는 근거리 에너지물류 수요가 증대되고 있으며, 아프리카 역내 에너지 물류시장이 지속적으로 팽창하는 현상이 나타나고 있다. 그리고 역내 에너지물류와 관련하여 북부 및 서부 아프리카의 산유국으로부터 주변의 석유 수입국으로 본격적인 원유 해상공급과 LNG 해상 및 육상공급 체계가 형성될 가능성이 커지고 있다. 그리고 석탄 수출이 크게 증가하고 있는 남아프리카공화국의 경우에는 석탄 중심의 다양한 국제 에너지 수출물류체계가 형성되고 있다. 특히 호주 등 역외 타 지역의 석탄 수출이 원활하게 이루어지지 못함에 따라 석탄 생산 및 수출에 필요한 물류 인프라를 조기에 확충할 경우 남아프리카공화국의 석탄 수출 및 에너지물류체계는 예상보다 빠른 속도로 성장할 가능성을 가지고 있다.

전세계 에너지 소비가 지속적으로 증가하면서 아프리카 지역에서도 주요 에너지 소비국의 에너지자원 확보경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 특히 중국은 아프리카 지역의 적어도 12개 국가에서 석유자원과 관련한 개발 및 투자를 진행시키고 있으며, 이에 따라 아프리카 전역에 걸쳐 적극적인 에너지외교 및 자원투자 전쟁이 펼쳐지고 있다.

---

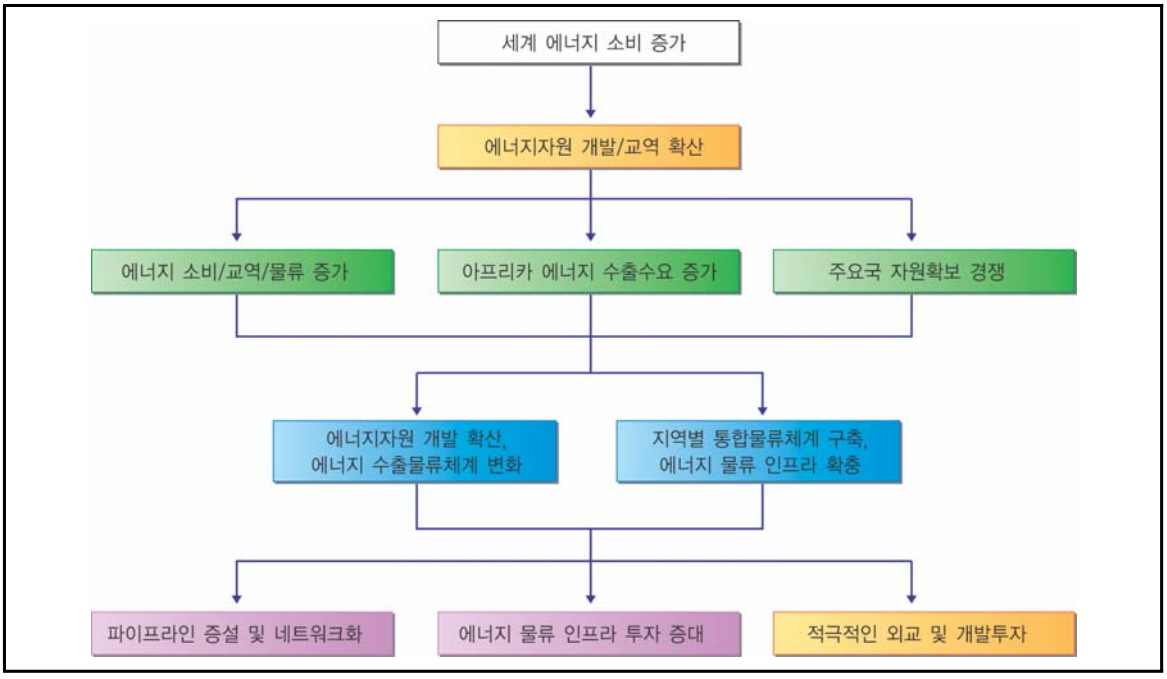
143) 중앙일보, 10월 22일

144) 최근 러시아의 노릴스크, 루살, 레노바, 알로사 등 광산업체들은 사하라 사막이남지역에만 50억 달러이상 투자했음(매일경제, 2007.10.9일자)

한편 환경에 대하여 민감해지고 있는 미국 및 유럽 지역의 선진국들이 원유보다는 정제된 석유제품의 수입을 점차 확대함에 따라 리비아 및 알제리와 같은 아프리카 북부의 산유국들은 정유시설에 투자를 확대하고 있으며, 이는 원유를 중심으로 하던 석유수출 물류체계를 정제된 석유제품 중심의 물류체계로 점차 전환시키는 계기가 되고 있다. 또한 아프리카 역내 LNG 소비가 증가하면서 역내 LNG 물류수요가 지속적으로 팽창하고 있으며, 파이프라인에 의한 에너지물류 시설이 증설되고 지역별로 네트워크화가 진행되는 단계에 있다. 예를 들어 알제리, 이집트, 리비아, 나이지리아 등 북아프리카 4개국이 육상에서의 국제 파이프라인 네트워크 구축을 확대하고 있으며, 서아프리카 산유국들은 원활한 LNG 수출을 위해 공동의 해저 가스 파이프라인을 건설하는 등 아프리카 주요 지역에서 파이프라인 및 해상운송체계의 확충이 이어지고 있다.

아프리카 에너지물류 부문의 최근 동향을 고려하여 지역 에너지물류 시장의 주요 이슈를 도출한 결과, 기반시설에 있어서는 산유국의 정유시설 확충, 파이프라인 물류체계의 증설 및 통합화, 지역별 통합물류체계의 구축 등이 아프리카 에너지물류의 중요한 이슈로 도출되었다. 비즈니스 환경과 관련해서는 역내 LNG수요의 증가, 아시아 주요국의 치열한 자원확보 경쟁, 주요국 에너지자원 수출 확대 등이 중요한 이슈로 도출되었으며, 정치적환경과 관련해서는 적극적인 개발투자 및 에너지외교 경쟁, 중국을 포함한 아시아 주요국의 투자 및 원조 확대, 아프리카 주요국 정세의 안정화 확산 등 3개 이슈가 도출되었다. 연계성과 관련해서는 역내 에너지물류 네트워크화의 진전과 대외 에너지물류의 다변화가 중요한 이슈로 등장했다.

<그림 3-13> 대양주 에너지물류의 주요 이슈체계 및 흐름



5. 지역별 물류환경변화와 핵심 이슈 종합

<표 3-2> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(해운부문)

요인	주요 핵심 이슈		
	중남미	대양주	아프리카
1.기반시설	○중미는 양호, 남미는 개발중	○기반시설 부족으로 정체 만성화	○전반적으로 항만 시설 부족으로 물류환경 불만
2.운영효율성	○파나마 확장에 따른 물동 처리량 증가 ○중남미 컨 부두 확장으로 생산성 제고	○석탄 수요 폭증에 따른 항만 정체 발생하여 운영효율성 저하	○만성적 정체로 운영효율성 저하
3.정보시스템	○중남미 항만의 정보수요 확대	○정보시스템은 우수	○정보시스템 낙후
4.인적자원	○파나마 등 중미는 풍부, 남미는 부족	○인적자원 대체로 풍부	○인적자원 부족
5.비즈니스환경	○해외물류기업 진출확대 ○벌크시장 지속적 성장	○비즈니스 환경 양호 ○벌크화물 물량 급증, 일반화물 저조 ○크루즈 해운 성장 ○아시아 국가와의 FTA 확대	○비즈니스 환경 열악 ○경제성장, 물량증대로 외국선사 진출확대
6.연계성	○멕시코의 항만물동량 증가(미국대체항 가능성?) ○아시아-남미 연계 필요성 증가	○지리적 여건상 연계성 낮음 ○아시아-대양주 항로 급부상	○다른 지역과의 연계성 낙후, 남남항로 분리
7.정치적 환경	○좌파정부 등장에 따른 정치환경 변화 ○중국의 진출확대 ○미국의 멕시코 등 견제	○정치 안정	○정치불안, 해적 및 테러 잦음

<표 3-3> **지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(항만 부문)**

요인	주요 핵심 이슈		
	중남미	대양주	아프리카
1. 기반시설	○카리브, 브라질, 칠레 항만 수요 증가 ○내륙 연계 항만 개발 ○브라질/칠레 2025년까지 현재 3배 투자 확대 ○파나마 운하의 대변혁 ○벌크 항만 개발 수요 증가	○호주 벌크 항만의 체선 증가로 투자 수요 증가 ○내륙 연계시설 투자 수요 증가 ○컨테이너 물동량 증가율 둔화로 항만 개발 수요 둔화(수출입 중심 항만)	○만성적인 적체로 인한 시설부족으로 항만 투자 수요 잠재 ○항만 시설의 낙후성
2. 운영효율성	○민간 투자 유도 활성화	○호주 벌크 항만의 체선 증가 ○항만 개발의 민간자본 투자 증가 ○항만 운영의 담합행위 규제 강화	○항만 민영화 추진 애로 ○항만 시설의 부족 ○항만 운영의 불투명성(국영 체제)
3. 정보시스템	-	-	○항만 개발 수요에 따른 정보시스템 개선 수요 증가
4. 비지니스환경	○글로벌 기업들의 관심 고조 ○적극적인 외자 유치 추진 ○안정적 자원 확보의 투자처	○폭등하는 건화물선 해운시황으로 물류비용의 상승 ○광산업체들의 영향력 강화 ○원자재 수출의 중심 시장	○글로벌 기업의 환적항으로 이용(탕헤르 항) ○남아공 중심의 투자 집중
5. 연계성	○카리브의 환적 수요 증가 ○권역별 중심항만 체제 ○멕시코 항만의 미항만 대체 수요 증가	○호주로 집중되는 원자재 수요로 인한 호주 항만 집중화(항만 수요 증가 원인) ○체선 증가에 의한 아프리카 원거래 수송 증가(항만 수요 감소 원인)	○카나리아 제도를 중심으로 한 환적 항만 구도 ○다카르 항 등 환적항 등장
6. 정치적 환경	○중국의 자원외교 강화 ○칠레 적극적인 FTA 추진 ○메르꼬수르와 안데스공동체의 통합(SAFTA) ○유럽(스페인)권의 영향력 증대	○중국의 자원외교 강화 ○호주 정부 및 환경단체의 환경중시	○정정 불안 및 내전에 따른 투자 리스크 상존 ○중국의 자원외교 강화 ○선진국의 원조 경쟁 심화

<표 3-4> 지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(내륙물류 부문)

요인	주요 핵심 이슈		
	중남미	대양주	아프리카
1. 기반시설	○경제통합 추세에 따른 내륙 인프라 망 확대 -중미의 푸에블로 파나마 계획(PPP)의 추진 -남미 인프라 통합구상(IIRSA) 통한 거점별 인프라 확대 및 개발	○도로 운송시설과 철도 시스템의 개선	○국제자본에 의한 내륙물류 인프라 확충 추진 - 국가간 수송망 확대 - 철도 민영화 추진
2. 운영효율성	○국제 3PL 가속화를 통한 높은 성장가능성 ○내륙수로 개발을 통한 운송 효율성 제고	○철도분야에서 호주 주(state)간 기술 및 규범의 차이로 인해 효율성 저해 ○아웃소싱 및 인수합병의 증대로 운영효율성 제고	○항만접근성 떨어짐 ○도로포장율 미흡
3. 인적자원	-	○트럭 운전사의 부족	-
4. 비지니스환경	○연안운송법 개정을 통한 외국적 선사들의 진입 가능성 증대 ○중국 투자의 확대 ○MERCOSUR 등 지역경제통합 가속화 ○철도 민영화 확대	○호주-중국 간 FTA 등 양자경제협정 체결 가속화 ○자원 개발을 위한 투자의 확대	○Post BIRCs시장과 신흥 자원개발 시장 부상 ○지역경제통합화 추진 ○중국 등 국가의 원조 및 투자 확대
5. 연계성	○국경통관관련 문서의 표준화등 표준화된 시스템을 통해 역내 국가간 연계성 증대 ○아마존 및 리버플레이트 강 등을 통한 화물운송 용이	○환경문제로 인한 철도망 개발의 지연으로 연계성 약화 가능성	○항만을 연결하는 내륙운송망 구축
6. 정치적 환경	○경제부분 통합화를 통한 협력 확대 ○국가 협력확대를 통한 정치적 불안정성 상쇄	○정치적 안정성을 기반으로 정책투명성 높음	○정치적 안정과 민주화 정착 추진 - 정치적 불안요인 상존

<표 3-5> **지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(에너지물류 부문)**

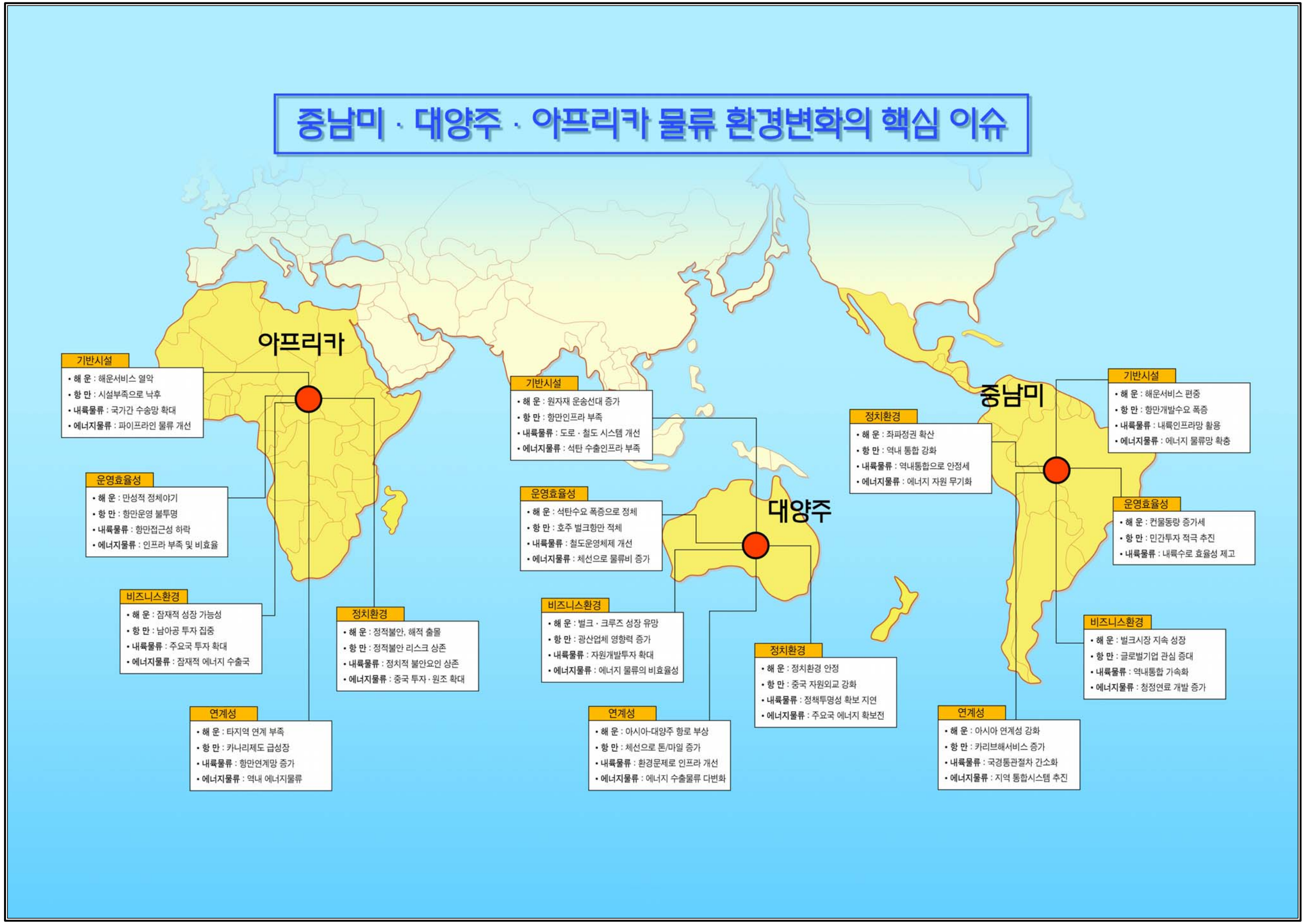
요인	주요 핵심 이슈		
	중남미	대양주	아프리카
1. 기반시설	○에너지물류 인프라 확충 ○에너지인프라 투자 확대 ○송유관 증설 및 네트워크화 ○바이오에너지 수출항 건설	○석탄 내륙수송 및 수출물류 인프라 부족 ○에너지인프라 투자수요 팽창	○산유국의 정유시설 확충 ○파리프라인 물류체계 증설 ○지역별 통합물류체계 구축
2. 비지니스환경	○전반적인 에너지소비 증가 ○역내 에너지물류 수요 증가 ○바이오에너지 개발 및 수출	○세계 에너지자원 수요 급증 ○대양주 석탄 수출수요 증가 ○에너지물류의 비효율화 대두	○역내 LNG수요 증가 추세 ○아시아국의 자원확보 경쟁 ○에너지자원 수출 확대
3. 연계성	○역내 에너지물류 네트워크화 ○역내 파이프라인체계 통합 ○지역통합 에너지물류 추진	○육상물류체계 통합관리 추진 ○대양주/아시아 물류의 팽창 ○에너지 수출물류의 변화	○역내 에너지물류 네트워크화 ○대외 에너지물류의 다변화
4. 정치적환경	○에너지자원의 무기화 ○주요국의 에너지확보 경쟁 ○적극적인 외교 및 투자경쟁	○주요국의 에너지자원 경쟁 ○에너지시장 다변화 유발 ○중국 및 일본의 자원외교	○적극적인 개발투자 및 외교 ○중국의 투자 및 원조 확대 ○주요국 정세 안정화 확산

<표 3-6> **지역별 물류환경변화의 핵심 이슈(종합*)**

부문	요인	주요 핵심 이슈		
		중남미	대양주	아프리카
해운	1. 기반시설	해운서비스 편중	원자재 운송선대 증가	해운서비스 열악
	2. 운영효율성	컨물동량 증가세	석탄수요 폭증으로 정체	만성적 정체야기
	3. 비지니스환경	벌크시장 지속 성장	벌크・크루즈 성장 유망	잠재적 성장 가능성
	4. 연계성	아시아 연계성 강화	아시아-대양주 항로 부상	타지역 연계 부족
	5. 정치환경	좌파정권 확산	정치환경 안정	정적불안, 해적 출몰
항만	1. 기반시설	항만개발수요 폭증	항만인프라 부족	시설부족으로 낙후
	2. 운영효율성	민간투자 적극 추진	호주 벌크항만 적체	항만운영 불투명
	3. 비지니스환경	글로벌기업 관심 증대	광산업체 영향력 증가	남아공 투자 집중
	4. 연계성	카리브해서비스 증가	체선으로 톤/마일 증가	카나리제도 급성장
	5. 정치환경	역내 통합 강화	중국 자원외교 강화	정적불안 리스크 상존
내륙 물류	1. 기반시설	내륙인프라망 활용	도로・철도 시스템 개선	국가간 수송망 확대
	2. 운영효율성	내륙수로 효율성 제고	철도운영체제 개선	항만접근성 하락
	3. 비지니스환경	역내통합 가속화	자원개발투자 확대	주요국 투자 확대
	4. 연계성	국경통관절차 간소화	환경문제로 인프라 개선	항만연계망 증가
	5. 정치환경	역내통합으로 안정세	정책투명성 확보 지연	정치적 불안요인 상존
에너지 물류	1. 기반시설	에너지 물류망 확충	석탄 수출인프라 부족	파이프라인 물류 개선
	2. 운영효율성	-	체선으로 물류비 증가	인프라 부족 및 비효율
	3. 비지니스환경	청정연료 개발 증가	에너지 물류의 비효율성	잠재적 에너지 수출국
	4. 연계성	지역 통합시스템 추진	에너지 수출물류 다변화	역내 에너지물류
	5. 정치환경	에너지 자원 무기화	주요국 에너지 확보전	중국 투자・원조 확대

* 각 부문별 연구진이 작성한 지역별 핵심 이슈와 시사점을 기초로 대표적인 트렌드를 고려하여 재구성하여 작성했음

중남미 · 대양주 · 아프리카 물류 환경변화의 핵심 이슈



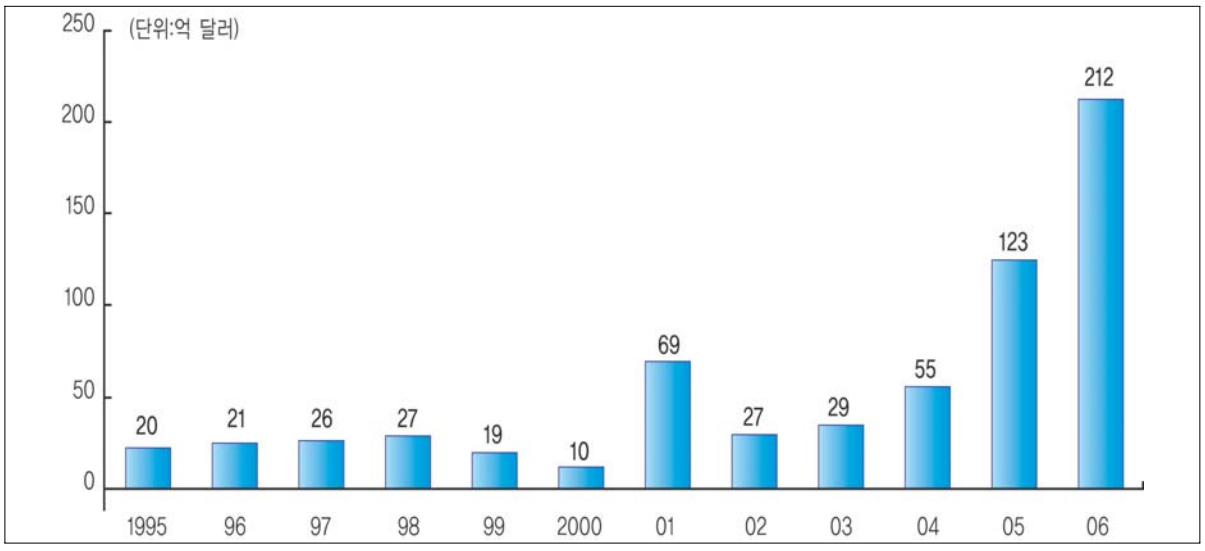
제5절 중국의 해외물류 투자 현황 및 시사점

1. 해외 직접 투자 금액

중국 경제가 급성장함에 따라 중국의 대외 진출도 급물살을 타고 있다. 또한 이 같은 중국의 대외 투자가 늘어남에 따라 해당 지역에서 중국의 경제적인 영향력뿐만 아니라 군사·외교적인 입김도 더욱 커지고 있는 것으로 분석됐다. 특히 최근 들어 중국이 산업용 원자재를 수입을 늘리고 있는 중남미 지역과 아프리카 지역에서 중국이 차지하는 비중과 위상은 더욱 높아지고 있다.

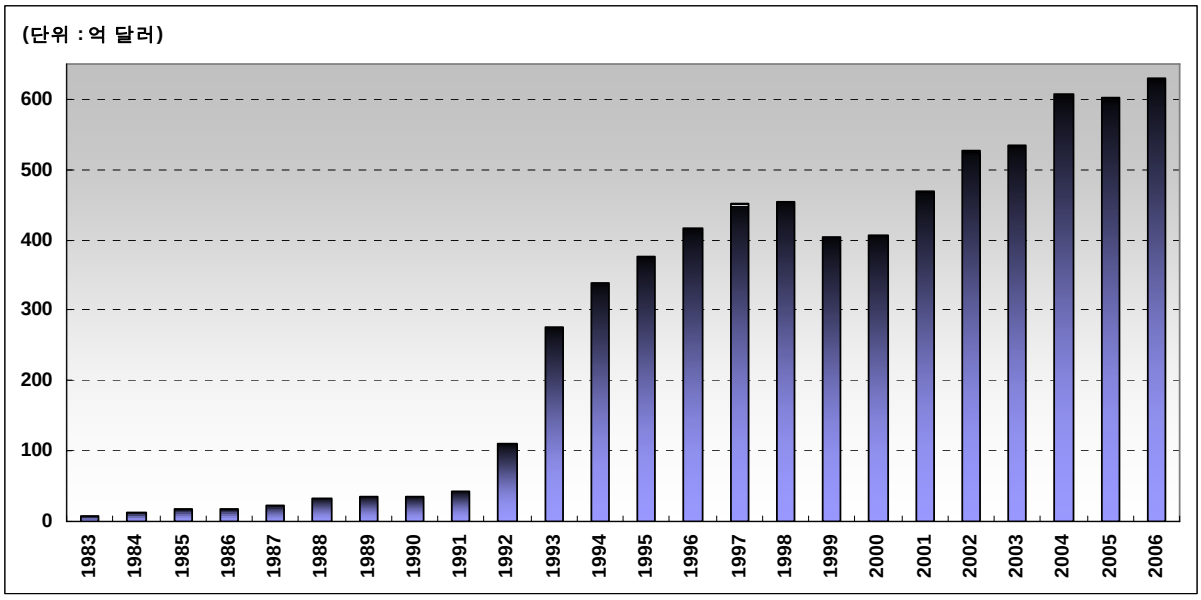
중국의 해외 직접 투자는 중국 정부가 야심 차게 준비한 '저우추취(走出去)' 전략에 따라 2003년 이후 본격화되고 있다. 예컨대 중국의 해외투자 금액은 2003년에 28억 5,000만 달러에 불과했다. 그러나 이 같은 금액은 1년만인 2004년에 55억 달러로 거의 100% 정도 늘어났고, 2005년에는 123억 달러로 사상 처음 100억 달러 선을 넘어 섰다. 2006년에는 중국의 해외 투자 금액이 212억 달러로 폭증했다. 또한 2007년 상반기에도 중국의 해외 투자금액은 지난해 같은 기간보다 21.2% 증가한 78억 달러를 기록, 해외 투자 열기가 계속되고 있는 것으로 나타났다. 중국의 이 같은 해외 직접투자는 외국인의 중국 직접투자 금액의 30% 정도에 해당되는 금액이다.

<그림 3-14> 중국의 대외 직접투자 추이



자료 : 2006년도 중국의 대외직접투자통계 공보

<그림 3-15> 중국 외국인 직접 투자(FDI) 유입 추이



자료 : UNCTAD 및 한국해양수산개발원

2. 중국의 해외 투자지역 및 분야

중국의 해외투자는 지역별로 중남미・대양주 및 아프리카 지역 등 자국의 경제 발전에 필요한 원자재 등을 확보하는데 집중되고 있다. 특히 2000년대에 들어 세계제조공장으로 등장한 중국은 막대한 자원수요를 충족하기 위하여 아프리카에 대한 투자를 과감하게 확대하고 있다.[145] 2005년 중국은 경제성장에 필요한 건화물 및 액체화물을 6억 톤 가량 수입하였는데, 그중 건화물 및 액체화물의 54%와 33%를 비아시아권 국가에서 수입하였으며, 특히 비아시아권 국가 중에서 아프리카는 중국 건화물 수입의 7%, 액체화물의 13%를 공급하였다. 이러한 추세는 중국경제의 지속적인 성장으로 향후 보다 확대할 것으로 예상되는데, 2005년부터 2025년까지 아프리카의 대중국 수출은 건화물의 경우 매년 3.1%, 액체화물은 4.8%씩 증가할 것으로 예상된다. 한편 2004년 호금도(胡錦濤) 국가주석의 중남미 순방이 후, 중국의 상기 지역에 대한 투자가 폭발적으로 증가하고 있는데, 2005년 투자규모가 전년대비 3배 이상 증가한데 이어, 지난 해에도 157% 증가한 82억 달러에 달하였으며, 2006년말 현재 누계 투자액은 197억 달러에 달하고 있다.[146]

145) 지난해 중국의 대아프리카 투자규모는 9억 6천만 달러에 달해 전년대비 38% 증가하였으며, 2006년말 현재 누계 투자액은 66.4억 달러(중국 전체 대외투자의 9%)에 1999년보다 14배나 증가하였음

146) 지난해 우리나라의 중남미에 대한 투자는 7억 5천만 달러로 전년대비 89% 증가하였고, 아프리카에 대한 투자는 2억 1천만 달러로 전년대비 57% 증가하였음

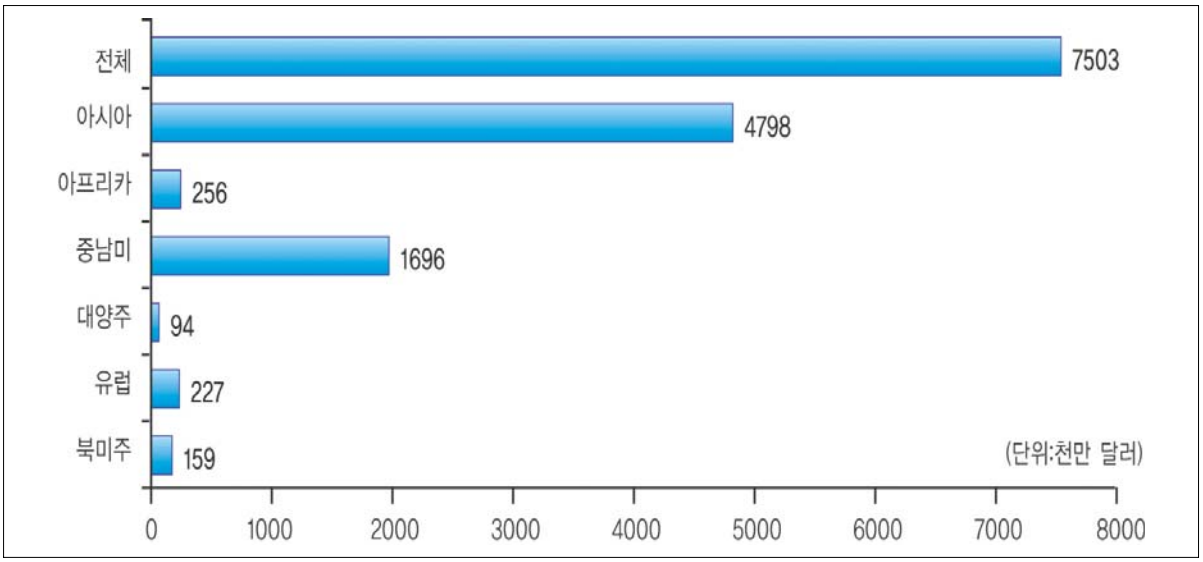
<표 3-7> 중국의 지역별 대외직접투자 실적(2004~2006)

단위 : 백만 달러

구 분	2004년	2005년	2006년
전 체	11,555	12,429	17,820
아시아	6,876	7,475	7,024
아프리카	408	696	961
중남미	3,649	3,202	8,225
대양주	72	107	289
유 럽	190	596	996
북미주	360	353	325

자료 : 2006년도 중국의 대외직접투자통계 공보

<그림 3-16> 중국의 지역별 투자실적(2006년말 누계)



한편 중국의 투자분야는 철광석·석탄 광산의 개발투자 뿐만 아니라 철도 및 고속도로, 이동통신망 등과 같은 사회 간접자본 건설에 참여하는 한편, 유전 개발과 군사기지 건설까지 확대되고 있으며, 최근에는 아프리카 지역에 대규모 물류센터를 건설·운영하는 방안까지 발표하였다.

특히 지난해 광업에 대한 투자는 85억 4천만 달러로 전년대비 4배 이상 증가하였고 전체 대외직접 투자중 차지하는 비중도 40%로 확대되었다. 그리고 운송창고업에 대한 투자는 13억 8천만 달러로 전년대비 1배 이상 증가했다.[147]

147) 지난해 우리나라의 해외 광업에 대한 투자는 14억 2천만 달러, 운수창고업에 대한 투자는 2억 달러로 전년대비 각각 224%, 69% 증가하였음

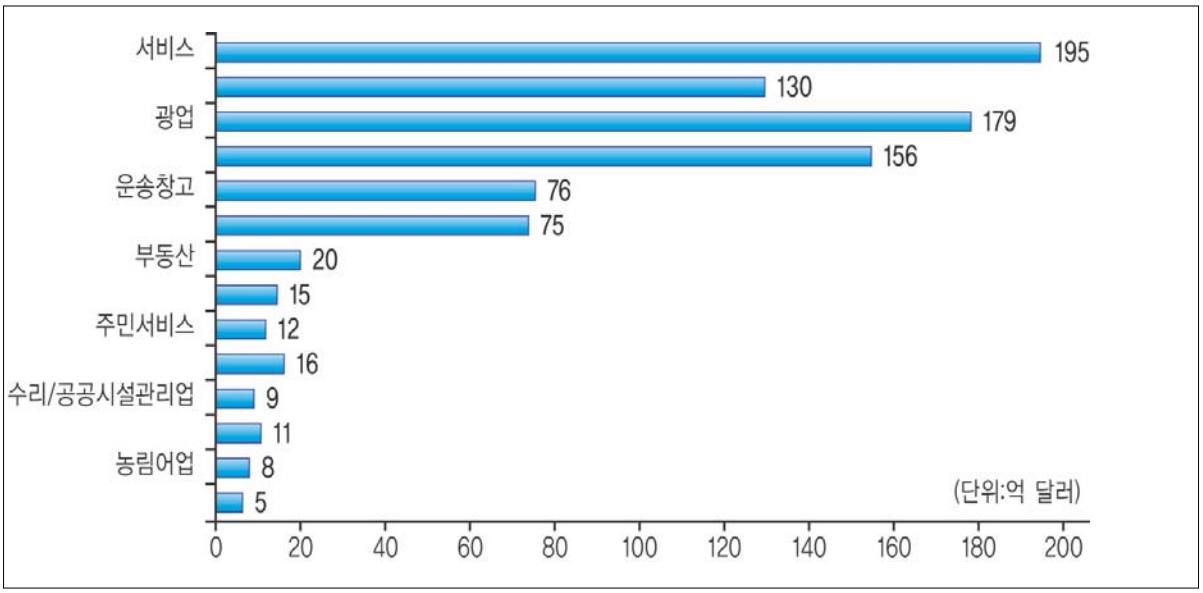
<표 3-8> 최근 중국의 분야별 대외직접투자 실적(2004~2006)

단위 : 백만달러

구 분	2004년	2005년	2006년
농림어업	289	105	185
광 업	1,800	1,675	8,540
제조업	756	2,280	907
건설업	48	82	33
운수창고	829	577	1,376
정보통신	31	15	48
도소매업	800	2,260	1,114
부동산업	9	116	384
서비스업	749	4,942	4,522
과학연구/기술서비스/지질탐사	18	63	282

자료 : 2006년도 중국의 대외직접투자통계 공보

<그림 3-17> 중국의 분야별 투자실적(2006년말 누계)



중국의 이 같은 투자전략은 에너지와 원자재 생산국에 집중 투자한다는 전략에 입각한 것으로 분석되고 있다. 중국이 해마다 10% 이상의 고도성장을 하는데 필요한 자원을 확보하기 위해서는 이들 국가에 진출하는 것이 필수적이기 때문이다. 특히 중국은 산업 성장에 따라 야기되는 만성적인 전력 부족 현상을 타개하기 위해 발전용 석탄과 폭증하는 철강 수요에 대처하기 위해 철광석 수입을 늘이고 있다. 또한 중국은 원유 수입을 늘리는 한편, 수입국가도 다변화하고 있다. 특히 중국은 석유자원 수입을 확대하기 위해 1995년부터 아프리카 지역에 진출하기 시작했는데, 2005년 말을 기준으로 중국의 중국 석유화공(CINOPEC), 중국해양석유(CNOOC), 중국석유가스(CNPC) 등 3대 국영기업이 아프리카 대륙 13개국에서 34건의 석유 개발사업을 진행하고 있다.

이와 같이 중국의 아프리카 진출이 늘어남에 따라 2006년에 아프리카에서 수입한 원유 물동량은 4,579만 톤으로 중국 전체 수입 물량의 31.5%를 차지하고 있다. 사우디 아라비아, 이란, 러시아 등으로 집중돼 있던 중국의 원유수입이 아프리카 대륙 등으로 지평이 넓어지고 있는 것이다.[148]

<표 3-9> 중국의 국별 철광석 · 원유 수입 실적(2006)

순위	철광석			원유		
	국가	수입량(만 톤)	비중(%)	국가	수입량(만 톤)	비중(%)
1	호주	12,776	39.2	사우디	2,387	16.4
2	브라질	7,685	23.6	앙골라	2,345	16.2
3	인도	7,478	22.9	이란	1,677	11.6
4	남아공	1,256	3.8	러시아	1,597	11.0
5	칠레	468	1.4	오만	1,318	9.1
6	카자흐스탄	441	1.4	콩고	542	3.7
7	캐나다	387	1.2	적도기니	527	3.6
8	이란	355	1.1	수단	485	3.4
9	러시아	333	1.0	예멘	454	3.1
10	베네수엘라	262	0.8	베네수엘라	420	2.9
전체		32,630	100	전체	14,518	100

자료 : 한국해양수산개발원
주 : 2005년 말 현재 남아공, 말리, 가나 등 13개 국가에서 구리, 금, 다이아몬드, 망간 등 자원의 개발사업을 추진하고 있음

중국의 해외직접투자는 자원 확보뿐만 아니라 해운·항만 및 도로·철도·교량 건설 등 물류 및 사회 간접 자본(SOC) 전 분야로 확대되고 있다. 중국의 대표적인 글로벌 선사인 코스코(COSCO)는 아프리카 지역 해상물동량을 수송하기 위해 탄자니아와 공동으로 해운회사를 설립하는 한편, 아프리카 지역과 중남미 지역에 법인과 대리점 등을 적극적으로 개설하고 있다. 이 회사는 호주에서 생산되는 철광석을 수송하는 장기운송계약도 체결, 이 지역에 진출하는 중국기업에 대한 물류서비스도 제공하고 있다.

항만 및 철도 개발사업과 관련해서는 중국의 철도물자 총 공사 등 5개 국영기업이 철광석이 86억 톤 가량 매장된 것으로 추정되고 있는 호주의 일간(Yilgarn) 지역의 철도 및 항만 개발사업에 참여하기로 합의한 바 있다. 철도 및 도로 건설사업은 경제 발전 속도가 늦은 아프리카 지역에서 주로 진행되고 있다. 중국은 2007년 초에 총 사업비가 10억 달러 정도 들어가는 700Km 수단 철도 부설사업에 참여하기로 결정하는 한편, 앙골라 및 에티오피아, 콩고, 차드 등에서 도로 공사를 진행하고 있다. 아프리카의 대형 내륙 물류 인프라 건설공사는 중국이 장악해가고 있으며, 특히 2000년 이후 아프리카지역에서 도로 6,000km, 철도 3,000km를 건설하였다. 또한 2006년 아프리카지역에서 확보한 공사 수주액은 지난해 중국 전체 대외프로젝

148) 2007년 7월 중국의 시노펙은 앞으로 100억 달러를 투자해 베네수엘라의 유전개발에 참여하고 합의했으며, 베네수엘라는 자국 원유 수송에 필요한 유조선 등을 중국에 대량 발주하기로 베네수엘라와 합의한 바 있음.

트 수주액의 31%를 차지하고 있다.

<표 3-10> **중국의 중남미 투자 현황**

구 분	중남미
항 만	○ 2004.9. 브라질 항만 10억 달러 투자(상무부와 양해각서 체결, 자원으로 상환) ○ 2006～2008년 투자 프로젝트 - Puerto Caleta(5,000만 달러), Puerto Madryn(2,000만 달러), Comodoro Rivadavia(1,500만 달러)
해 운	COSCO, 브라질,페루,아르헨티나,우루과이,칠레,파나마에 합작 및 독자 6개 법인
내륙물류	○ 2004년 11월 호금도 주석 중남미 순방 - 아르헨티나, 향후 10년내 197억 달러 자(SOC, 석유 개발) - 브라질 향후 2년내 100억 달러 투자(2007년까지)
에너지	- 2004년 시노펙, 브라질 가스수송관 부설공사 계약 (1300km, 13억달러) - 2004.12 차베스대통령 방중, 15개 유전 개발 합의 - 2007.9. 시노펙, 베네수엘라 100억불 투자하여 유전 개발
원자재	2007.10. 보우강과 CVRD 합자 철강기업 설립 - 1단계 30억달러 투자, 2009년 착공, 2011년 완공

<표 3-11> **중국의 대양주 투자 현황**

구 분	대양주
해 운	COSCO, 호주 3개, 뉴질랜드 1개 법인 운영 차이나쉬핑, 호주에 3개 대리점 운영 2007.3 보우강과 FMG, 철광석 수입 계약 체결(10년) 2007.10. 우강과 ADY, 철광석 수입 계약 체결(10년) - 칠레 santabarbara광산에서 공급
내륙물류	2007.8 5대 국영기업 Yilgarn지역 철도 및 항만 개발
원자재	1987. 중국야금수출일, Rio Tinto사와 합자기업 2002. 보우강, Rio Tinto사와 합자기업 2004. 우강,당강,마강, BHP와 합자기업 2006.4. 안강, Gindalbie Metals와 합자 Karara지역 광산 개발 2006.9. balla balla지역, 5,360만 호주달러 2007.1. SINO철광산,(Cape preston지역), 20억불 연간 생산량 1200만톤, 홍콩기업투자, 중국개발 2007.8. 영국stemcor의 Savage River광산 지분 90% 매입 2007.8. 보우강과 FMG, 합자기업 설립 2007.9. 시노스틸, BHP 합자기업 경영기한 연장 2007.9. 안강, Gindalbie Metals의 12.94% 지분 매입(3900만 호주 달러)

* 2003년 '저우추취' 전략 시행이후 대외직접투자 본격화(2006년 중국의 대외직접투자 통계 참조)
* 2007년 상반기 대외직접투자는 전년동기대비 21.1% 증가한 78억 달러, 그중 61.9%는 광업 분야에 투자(지난해에는 48.4%)
* 2007년 상반기 아프리카 직접 투자액은 4.8억 달러, 대외공사 수주액은 112.7억 달러에 달함.

<표 3-12> 중국의 아프리카 투자 현황

구 분	아프리카
항 만	2007.4. 적도기니 바타항 확장 및 개발 - 기존 터미널 확장, 2~5만톤급 신축
해 운	COSCO, 5개 법인 및 지사 운영 - 중-탄자니아 연합 해운사는 동부아프리카 유일한 원양회사(만5천톤급 3척 운영) 차이나쉬핑(CSCL) 13개 영업점 운영
내륙물류	2007년 초 수단 철도공사 700km, 10억 달러 2007.5. 앙골라 6.6억 달러 2개 도로공사 2007.5. 에티오피아 도로공사 1억 6천만 2007.7. 콩고 도로공사 2억 5천만 2007.8. 에티오피아 도로공사 4천 9백만 2007.8. 차드 146km 도로 1억 2천만 2007.8. 수단철도공사 430km, 수주
에너지	○석유 교환 프로젝트 - 2004.11. 앙골라 20억달러(정부청사,도서관) - 2006. 적도기니 5억달러 - 2007. 콩고(공항건설)
원자재	- 2005.12. 시노스틸, 남아공 크롬철광사 50% 지분 인수(2억달러, 연간300만톤) - 2005.12. 란허, 남아공VANMAG 74% 지분 - 2006.7. 기계설비수출입공사, 가봉 철광 채굴권(철도,항만개발 포함) - 2006.7. 가봉 망간광산 개발 착수 - 2007.8. 모리타니 국가철광석회사(2위)와 철광석 수입계약 체결, 2008년부터 수입

3. 해외 투자 특징과 시사점

전문가들은 이 같은 중국의 해외투자 러시가 경제협력 차원을 넘어 정치·외교적인 차원으로 확대되고 있어 앞으로 세계에서 중국의 영향력은 더욱 커질 것으로 전망하고 있다. 이 같은 투자가 특히 중국 정부가 적극적으로 추진하고 있는 해외 투자전략에 따라 이루어지고 있기 때문에 앞으로 그 영향력은 더욱 커질 것이 분명하다. 중국의 이들 지역에 대한 투자의 특징과 시사점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 자원 생산국에 대한 투자를 기반으로 물류투자를 확대함으로써 이들 지역에 대한 물류시장 진출도 함께 도모하는 전략을 추진하고 있다. 중남미나 호주 지역의 에너지 및 철광석 개발과 함께 도로 및 항만 시설을 건설하는 것이 대표적인 사례로 지적되고 있다. 특히 지난해 중국의 광업과 운수창고업에 대한 투자는 85억 달러, 14억 달러에 달해 전년대비 각각 400%, 138% 증가하였는데 이는 우리나라 투자의 6배에 달하고 있다. 중국이 이와 같이 주요 자원 보유국가에 대한 투자를 강화함에 따라 우리나라 경제 부문에 적지 않은 부작용을 미칠 우려가 있다는 점이다. 가장 큰 문제는 철광석 가격의 급등과 곡물 가격 앙등이다. 또한 이

같은 원자재 가격 인상뿐만 아니라 중국 기업이 적극적인 원자재 확보에 나섬에 따라 같은 입장에 있는 우리나라의 입지가 점차 좁아지고 있다는 점이다.

둘째, 중국 정부의 적극적인 지원과 대외 원조정책에 따라 특히 아프리카 및 중남미 지역에 진출하는 전략을 추진하고 있다는 점이다. 중국은 2003년부터 '저우추취' 전략을 추진하면서 해외 직접투자를 본격화하면서 유무형의 경제 원조를 기반으로 이들 지역을 적극 공략하고 있다. 중국의 후진타오 주석이 자원을 확보하기 위해 취임 이후 3차례나 아프리카를 방문한 것은 우리나라에 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

셋째, 아프리카 지역에 대한 에너지 원조전략과 중국・아프리카 포럼 등을 통해 이들 지역에 대한 정치・외교적인 연대를 강화하고 있는 것도 하나의 특징적인 현상으로 분석되고 있다. 이 같은 전략은 자국의 자원 확보와 밀접한 관련이 있는 동시에 향후 자국이 세계 슈퍼 파워국가로 성장하는데 필요한 지원을 얻어내기 위한 전략으로도 풀이 된다.

넷째, 중국의 중남미와 아프리카 진출로 인해 미국・일본 등의 해외 원조경쟁이 격화되는 등 부정적인 현상도 나타나고 있다. 특히 중국의 아프리카 지역에 대한 투자와 원조 증대는 세계 최빈국인 이들 지역이 안고 있는 여러 가지 문제점을 해결할 수 있다는 긍정적인 측면과 함께 자원 싹쓸이와 아프리카 독재정권에 대한 지원과 합리화라는 부정적인 문제도 불러일으키고 있다. 특히 중국의 중남미와 아프리카 진출 확대는 그 동안 이 지역에 대해 안일하게 대처하고 있었던 미국・일본[149] 등 전통적인 서방국가의 진출 경쟁을 부추길 가능성이 커 이 지역이 21세기 신식민지 시장으로 변모될 우려도 제기되고 있다.

다섯째, 우리나라의 경우 특정 거점지역 국가를 정하고 이들 지역에 대한 투자전략을 짜는 노력이 필요하다. 중남미와 대 양주, 아프리카 지역의 대부분의 국가는 이미 정치・외교・경제적으로 중국과 긴밀한 유대감이 형성되어 있다. 또한 이들 지역에 쏟아 붙는 중국의 투자와 원조 규모는 현재 우리나라 여건상 추종하기에는 벅찰 정도라는 평가가 나오고 있다.[150] 특히 투자의 경우 최근 들어 우리나라의 중남미, 아프리카에 대한 투자가 급증하고는 있으나, 규모면에서 여전히 중국에 비해 크게 뒤지고 있다. 즉 중남미 투자에 있어서 지난해 한국의 투자액은 7억 5천만 달러로 중국(85억 달러)의 9%에 못 미치고 있고, 대아프리카 투자도 2억 1천만 달러로 중국(5억 2천만 달러)의 40%에 불과하다. 따라서 장기적인 측면에서 국제사회의 반발을 피하면서 정치적으로 안정된 민주화 국가에 거점을 정하고, 투자계획을 수립하며, 투자규모를 대폭 확대하는 것이 바람직하다는 의견이 많다.

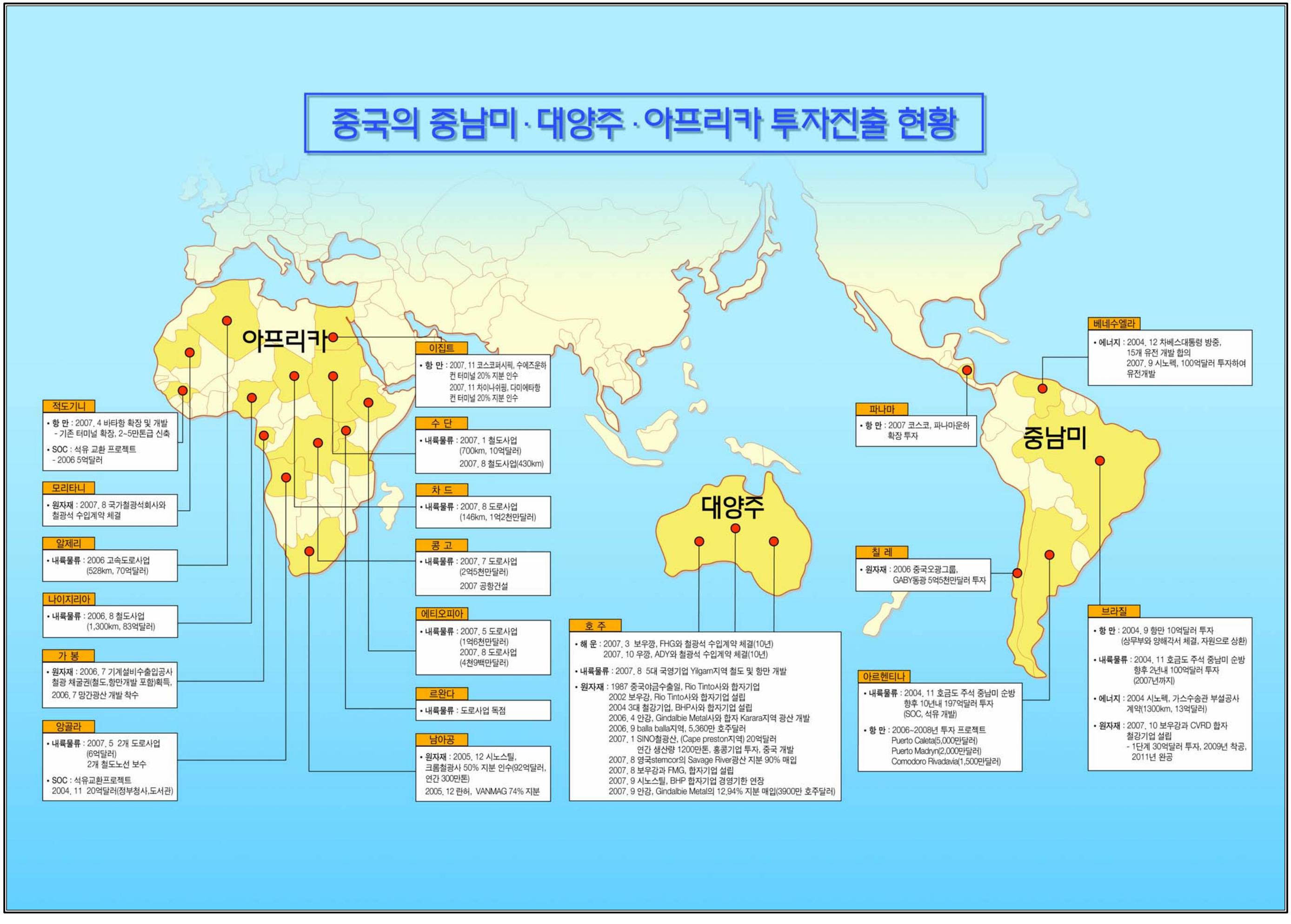
여섯째, 중남미를 비롯한 아프리카 물류시장은 우리나라에 있어 새로운 가능성을 제시하고

149) 일본은 2008년 요코하마에서 아프리카 개발회의(TIACD)를 개최하면서 아프리카 주요국가에 대해 엔 차관을 제공하는 등 아프리카 투자를 강화한다는 방침임. 일본은 석유와 천연가스가 풍부한 앙골라에 대해 처음으로 엔 차관을 제공하고, 아프리카 중동부 물류 중심지로 부상하고 있는 케나 몸바사 항만 개발사업에도 270억 엔의 차관을 제공하는 문서에 서명하기로 했음(중앙일보, 2007년 10월 22일자).

150) 외교안보연구원, 주요 국제문제 분석, "중국의 대 아프리카 원조 : 기회와 위험, 한국 대외원조에의 시사점", 2007년 4월 30일

있는 지역이기도 하다. BRICs 국가의 하나인 브라질과 포스트 브릭스 국가 군에 포함된 남아프리카공화국 등이 이 지역에 들어 있기 때문이다. 특히 브라질과 남아프리카공화국은 남미와 아프리카 성장을 주도하면서 대규모 물류 인프라 건설 사업을 추진하고 있다. 따라서 이들 국가에 물류거점을 구축한 다음 인근 지역으로 진출을 확대하는 전략을 추진할 필요가 있다.

중국의 중남미·대양주·아프리카 투자진출 현황



적도기니
- **항 만** : 2007. 4 바타항 확장 및 개발
  - 기존 터미널 확장, 2~5만톤급 신축
- **SOC** : 석유 교환 프로젝트
  - 2006 5억달러

모리타니
- **원자재** : 2007. 8 국가철광석회사와 철광석 수입계약 체결

알제리
- **내륙물류** : 2006 고속도로사업 (528km, 70억달러)

나이지리아
- **내륙물류** : 2006. 8 철도사업 (1,300km, 83억달러)

가 봉
- **원자재** : 2006. 7 기계설비수출입공사 철광 채굴권(철도,항만개발 포함)획득, 2006. 7 망간광산 개발 착수

앙골라
- **내륙물류** : 2007. 5 2개 도로사업 (6억달러) 2개 철도노선 보수
- **SOC** : 석유교환프로젝트 2004. 11 20억달러(정부청사,도서관)

이집트
- **항 만** : 2007. 11 코스코퍼시픽, 수에즈운하 컨 터미널 20% 지분 인수
  2007. 11 차이나쉬핑, 다미에타항 컨 터미널 20% 지분 인수

수 단
- **내륙물류** : 2007. 1 철도사업 (700km, 10억달러)
  2007. 8 철도사업(430km)

차 드
- **내륙물류** : 2007. 8 도로사업 (146km, 1억2천만달러)

콩 고
- **내륙물류** : 2007. 7 도로사업 (2억5천만달러)
  2007 공항건설

에티오피아
- **내륙물류** : 2007. 5 도로사업 (1억6천만달러)
  2007. 8 도로사업 (4천9백만달러)

르완다
- **내륙물류** : 도로사업 독점

남아공
- **원자재** : 2005. 12 시노스틸, 크롬철광사 50% 지분 인수(92억달러, 연간 300만톤)
  2005. 12 란허, VANMAG 74% 지분

호 주
- **해 운** : 2007. 3 보우깡, FHG와 철광석 수입계약 체결(10년)
  2007. 10 우깡, ADY와 철광석 수입계약 체결(10년)
- **내륙물류** : 2007. 8 5대 국영기업 Yilgarn지역 철도 및 항만 개발
- **원자재** : 1987 중국야금수출입, Rio Tinto사와 합자기업
  2002 보우강, Rio Tinto사와 합자기업 설립
  2004 3대 철강기업, BHP사와 합자기업 설립
  2006. 4 안강, Gindalbie Metal사와 합자 Karara지역 광산 개발
  2006. 9 balla balla지역, 5,360만 호주달러
  2007. 1 SINO철광산, (Cape preston지역) 20억달러
  연간 생산량 1200만톤, 홍콩기업 투자, 중국 개발
  2007. 8 영국stemcor의 Savage River광산 지분 90% 매입
  2007. 8 보우강과 FMG, 합자기업 설립
  2007. 9 시노스틸, BHP 합자기업 경영기한 연장
  2007. 9 안강, Gindalbie Metal의 12.94% 지분 매입(3900만 호주달러)

파나마
- **항 만** : 2007 코스코, 파나마운하 확장 투자

베네수엘라
- **에너지** : 2004. 12 차베스대통령 방중, 15개 유전 개발 합의
  2007. 9 시노펙, 100억달러 투자하여 유전개발

칠 레
- **원자재** : 2006 중국오광그룹, GABY동광 5억5천만달러 투자

아르헨티나
- **내륙물류** : 2004. 11 호금도 주석 중남미 순방 향후 10년내 197억달러 투자 (SOC, 석유 개발)
- **항 만** : 2006~2008년 투자 프로젝트
  Puerto Caleta(5,000만달러)
  Puerto Madryn(2,000만달러)
  Comodoro Rivadavia(1,500만달러)

브라질
- **항 만** : 2004. 9 항만 10억달러 투자 (상무부와 양해각서 체결, 자원으로 상환)
- **내륙물류** : 2004. 11 호금도 주석 중남미 순방 향후 2년내 100억달러 투자 (2007년까지)
- **에너지** : 2004 시노펙, 가스수송관 부설공사 계약(1300km, 13억달러)
- **원자재** : 2007. 10 보우강과 CVRD 합자 철강기업 설립
  - 1단계 30억달러 투자, 2009년 착공, 2011년 완공

제2장 결론 및 정책건의

제1절 결 론

1. 신흥물류시장진출 확대

한국 경제의 도약을 위해 우리나라를 동북아 비즈니스 중심국가로 만들자는 논의가 활발히 이루어지고 있다. 동북아 비즈니스 중심이란 구상은 금융, 제조, 물류 각 분야에서 우리나라가 중심이 될 수 있도록 하자는 의미이고 이는 지리적으로 한반도가 중심이 되어야 한다는 의미와 함께 우리나라의 기업이 이러한 활동의 중심에 서자는 의미도 함께 포함하고 있다고 볼 수 있다.

특히 물류분야에서 동북아 비즈니스 중심이란 공급체인 측면에서 보면 최소한 동북아 시장을 대상으로 한 다국적 기업들의 생산, 보관, 가공, 보관의 중심이 우리나라 항만을 경유하는 경우를 의미하는 것으로 볼 수 있고, 항만의 관점으로 보면 대 중국향, 혹은 대구주, 미주향 중국화물의 환적기지가 우리나라 항만이 됨을 의미한다고 할 수 있다. 일반적으로 환적기지로 이용하는 항만이 그 지역 중심(허브)항만이 되고 이 항만을 중심으로 다국적기업들의 공급체인관리가 이루어진다고 할 수 있다.

또한 기업의 입장에서 본다면 우리나라의 세계적인 글로벌 물류기업이 육성되어 세계물류시장의 일정부분을 점유해야 할 것을 의미한다 할 수 있다.

최근 들어 동북아지역의 수직적, 수평적 분업이 발달되어 역내 물동량이 증가하고 있으며, 컨테이너 환적물동량이 증가하면서 동북아의 막힘없는 물류체계를 구축하기 위해 한·중·일간의 물류협력이 실천과제별로 구체화되고 있다. 이외에 베트남 항만개발, 러시아의 TSR연계 및 이용 등의 과제를 갖고 동남아, 러시아 등과 물류공동체 발전을 위한 노력도 시작하고 있다.

그러나 그동안 우리나라의 물류산업은 국내 물류단지 조성, 국내물류활성화를 위한 교통망 계획, 수출입화물을 원활히 처리하기 위한 항만건설, 또는 국내수출물류를 지원하는 제3자물류 등 국내물류를 기반으로 하는 경향이 많았으며, 최근 들어 동북아 지역의 물류협력, 투자 수준에 머물고 있는 실정이다. 그러나 좀더 시야를 넓혀보면 물류시장은 전세계에 퍼져있고 물류기업은 전세계적인 영업활동을 할 수 있어야 국제경쟁력을 가질 수 있는 것이다.

다국적 기업들의 물류활동이 범세계화됨에 따라 물류기업도 동북아라는 지역적 범위에서 벗어나 세계적인 규모의 글로벌 규모로 성장해 나가야 하는 필요성이 대두되고 있다.

따라서 본 연구는 2004년부터 세계물류환경 변화를 글로벌물류의 핵심지역인 유라시아 지

역, 그리고 세계최대 물류지역인 아태지역의 물류환경변화와 우리의 대응방안을 연구하였고 이번 연구에서는 자원물류의 중심지이며 미래 새로운 물류시장으로 떠오르고 있는 중남미, 대양주, 아프리카지역의 물류환경변화를 종합적으로 진단하였다.

특히 해운 항만의 입장에서 보면 컨테이너선의 초대형화가 13,000 TEU까지 현실화 되면서 해상물류가 동서항로를 주간선 항로로 그리고 남북항로가 동서항로의 연계항로로 발전하고 있어 수년 내 5-6,000 TEU의 대형선이 부산-베트남, 광양-싱가포르간 등의 항로에 취항하는 등 남북항로가 본격적으로 활성화될 것이 예상되고 있어, 해상물류의 범위를 동북아에서 최소한 동아시아로 그 시야가 넓혀져야 할 시점에 도달했다.

이러한 맥락에서 보면 북미와 연계되는 중남미간의 남북항로, 그리고 북유럽, 지중해와 연계되는 아프리카간 남북항로도 단순한 보조항로가 아닌 대형선이 운항하는 주요항로로 자리매김할 것으로 예상된다.

이 경우 순수 터미널운영 및 해운영업면에서 본다 하더라도 남미나 아프리카 항만에 대한 투자 및 항로개설이 필요할 것으로 보인다. 특히 파나마 항만 및 운하확장, 브라질 산토스항, 아르헨티나 부에노스아이레스항, 남아프리카공화국의 더번항 등에 대한 투자가 필요하다 하겠다.

또한 자원개발과 관련해서는 이들 지역에 대한 물류 SOC 투자는 새로운 시장을 미리 선점하는 매우 중요한 의미를 갖는 것으로 생각할 수 있다. 브라질의 남북종단 철도 및 횡단도로, 아르헨티나의 안테스 산맥 통과 도로 부설, 아프리카 철도 및 도로에 대한 투자가 모두 이들 지역의 자원개발과 연계되어 이루어지고 있다.

이와 같은 물류 SOC 투자는 자원확보라는 목적이외에도 이들 국가들이 Post-BRICs로 성장할 경우에 대비한 새로운 시장에의 진출을 위한 교두보 역할을 할 수 있다는 점도 고려해야 할 것이다.

중남미와 대양주, 그리고 아프리카 각 지역별 물류환경변화와 시사점 그리고 우리의 진출방안을 요약하면 다음과 같다.

2. 중남미 물류시장 진출 우선 주력

우리나라는 중남미 국가들이 개방기조를 지속하고, 우리나라와의 협력사업들을 개발해 나가는 데 중요성을 부여하도록 협력정책을 운영하여 나아가야 한다. 중남미와의 관계가 성숙되지 않은 우리나라로서는 중남미 33개국에 대해 동등한 협력관계 구축을 기하는 데 현실적으로 어려움이 많고, 따라서 쌍무교섭 방식을 통한 경제협력은 우리나라의 이해관계 기준을 통해 선별하여 추진해 나가는 것이 바람직하다. 이를 위해 우리는 중남미 경제협력의 거점국가를 선정하고, 주변국에 대한 보완적인 협력형태를 구축해야 할 것이다. 이를 위해 고려해야

할 사항은 첫째, 자원보고로서의 가치, 둘째, 수출시장으로서의 가치, 셋째, 지역경제통합에서의 핵심역할 등이며, 이와 같은 논거에 기초하여 우리나라가 중요한 中南美 據點·戰略國家로 삼아야 할 나라로는 브라질, 멕시코, 칠레를 손꼽을 수 있다. 브라질은 최근 브라질 경제의 부상으로도 충분히 설명되어지며, 멕시코와 칠레의 경우는 최근 흔들리는 발전패러다임에서 비교적 안정적인 패턴을 유지하면서 경제통합의 중심이 되고 있기 때문이다.

중남미는 차기 물류투자의 급증지역으로 평가된다. 브릭스(BRICs)로 대변되는 브라질이 위치하고 있을 뿐만 아니라 이 지역 내에서 경제통합이 활발히 추진되고 있기 때문이다. 메루꼬수르(MERCOSUR)와 안데스 공동체를 포괄하는 남미자유무역지대(SAFTA)의 발족이 대표적이다. 이에 따른 물류투자 수요도 증가할 것으로 예상된다. 게다가 중남미 지역의 풍부한 천연자원은 이러한 물류투자를 더욱 늘릴 수 있는 수요 기반이 되고 있다.

중남미 항만 물류시장은 기본적으로 크게 4대 권역으로 구분되는 특징이 있다. 먼저, 북부의 카리브/중미 지역으로 남북항로 및 동서항로의 주요한 환적항들로 이루어져 있으며, 푸에르토리코의 산후안항, 자마이카의 킹스톤항, 파나마의 푸에르토 만잘리오 코코 솔로항, 멕시코의 만잘리오항 등이 대표적인 항만들이다. 특히, 멕시코의 경우 미 서안 항만의 적체로 인한 대체 항만으로서도 상당한 역할이 기대되고 있다.

서부 태평양 연안은 칠레와 페루가 위치하고 있는데, 칠레의 산안토니오항, 페루의 까야오항 등이 대표적이다. 서부 지역은 칠레의 경제성장에 힘입어 상당한 물동량이 창출되고 있다.

동부 지역은 브라질의 산토스항이 최대 물류 거점으로 자리 잡고 있다. 산토스항은 중남미 최대항으로서 남미 물류를 대표하고 있다. 그러나 산토스항이 중남미 전체의 거점으로서 역할을 용이하게 수행하기가 쉽지 않을 것으로 보인다. 중남미는 동부와 서부가 안데스 산맥으로 나뉘어져 있어 물류의 흐름이 원활하지는 않기 때문이다. 게다가 동부 지역에 브라질 이외 다른 국가가 위치하고 있지 않아 산토스항은 기본적으로 빠른 경제성장을 거듭하고 있는 브라질 최대 항만의 성격이 강하다고 할 수 있다.

다음으로 남부 지역은 아르헨티나의 부에노스아이레스항을 중심으로 한 물류체계이다. 이 지역의 경우에도 동부에서와 마찬가지로 아르헨티나의 경제성장을 기반으로 한 항만이라는 성격이 강한 것으로 보인다. 동서 지역 간의 연계에 있어서도 도로 운송이 용이할 수 있기 때문이다. 중남미 지역은 브라질과 칠레를 중심으로 2025년까지 현재의 3배에 달하는 물류 투자가 이루어질 것으로 예상된다.

게다가 중남미 지역은 파나마 운하라는 글로벌 물류 통로가 자리하고 있으며, 최근에 이루어진 확장 계획에 따라 이를 중심으로 한 물류 대변혁이 예상된다. 파나마 운하는 2014년 개통을 목표로 하고 있는데, 1만 2,000TEU급 초대형선의 운항이 가능해져 태평양 수역의 투입 선형이 대형화될 수 있을 것으로 기대되고 있다. 특히, 이를 기회로 아시아/미동안 간 올 워터 서비스가 크게 증가할 수 있을 것이다. 간접적으로는 파나마 운하 확장으로 미국 향 화물이

주로 북중국 화물이라는 점에서 우리나라 항만에도 영향을 미칠 수 있을 것으로 보인다.

또한 중남미는 안정적인 자원 확보를 위한 중요한 투자처라는 점이다. 중국으로 중심으로 한 에너지 및 원자재 수요가 급증하면서 중남미는 원자재 공급처로 급부상하고 있다. 이는 광산개발 등 천연자원 투자를 촉발하고 있을 뿐만 아니라 이에 따른 벌크 항만 및 내륙 인프라 투자가 증가할 것으로 예상된다. 대표적인 것이 브라질의 이타키 항 및 투바라오 항의 확장계획과 CVRD사 등 대형 광산업체의 항만 연계를 위한 철도 투자 사업 추진 등이 있다. 이 같은 중남미 지역의 물류 인프라 투자 수요가 확대되면서 특징적인 사항은 중국의 투자가 두드러지고 있다는 점이다. 중국은 자원 외교를 앞세워 이미 이들 지역에 대한 상당한 투자를 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

3. 호주, 물류투자 석탄 개발과 공동 추진

대양주 지역의 호주와 뉴질랜드는 천혜의 자연자원을 바탕으로 세계 최부국의 하나로 20세기를 시작하였으나 이후 고립경제의 한계와 폐쇄적인 경제정책으로 인하여 경제위기를 경험하였고 이후 개방・개혁을 통한 경제위기 극복 과정을 순차적으로 경험하게 된다. 1980년대 중반부터 진행된 개방정책을 통해 세계 경제에 적극적으로 참여하고 있으며 최근에 와서는 동아시아 경제권 진출을 위한 노력을 계속하고 있다.

대양주 지역의 최대 특징은 세계 벌크 화물의 상당량이 이 지역을 통해 공급되고 있어 이 지역 벌크 항만의 수요가 크게 늘고 있다는 점이다. 중국을 중심으로 한 철광석 및 석탄 수요의 급증으로 이들 지역 항만의 체선이 심각한 수준에 달하고 있다. 체선의 가장 최대 원인은 물동량의 증가에 의한 수송 수요가 크게 증가하고 있다는 점이다.

항만의 체선이 심각한 수준에 달하면서 호주는 항만 확장 및 신항 개발을 추진하고 있다. Koorangang Coal 터미널 확장 및 제3터미널 건설이 대표적인 사업이다. 그리고 항만과 광산간 효율적인 수송을 위해 내륙 연계수송시설의 확충도 이루어지고 있다. 특히, 남미에서와 마찬가지로 중국은 자원 외교를 바탕으로 이 지역 투자를 늘리고 있는 실정이다. 호주는 벌크 항만 및 내륙 연계 시설 투자 등이 수출업체이자 생산업체인 대형광산 업체들이 주도하고 있는데, 이 같은 점에서 전적으로 물류 투자 이외에 이들 업체와의 광산 개발 등을 합작으로 추진하는 등 광산업체들과의 공동 물류 투자 진출 등이 이루어져야 할 것 판단된다.

4. 아프리카 지역, 정부의 물류투자 선행

아프리카지역은 지구상에 마지막으로 남아 있는 '블루오션'이 되고 있다. 아프리카경제의 성장가능성, 경제통합, 무역자유화 등과 같은 대내외적 여건과 결부되면서 새로운 투자유망지

역으로 주목되고 있다. 투자대상 분야도 일반적인 인식과는 달리 제조업과 서비스 부문으로 확대되고 있다. 광업, 석유가스개발사업, 농업, 농산물가공업 등의 자원지향형 산업에 국한되었던 과거와는 달리 제조업과 서비스부문으로 다변화된 양상을 나타냄으로써 투자의 질적 고도화가 진행되고 있다.

이 같은 사실은 종래와는 다른 개발패턴, 즉 시장경제적 개발정책이 어느 정도 성공을 거두고 있는 가운데 이제 아프리카도 세계경제의 흐름에 편입되어 가면서 고도성장이 하나의 추세로 자리 잡게 될 가능성이 높아지고 있음을 의미하는 것으로 해석할 수 있다.

아프리카 항만은 현재 크게 2개 지역으로 거점화되어 있다. 이는 지역적으로 경제속도에 따라 다른 경제권을 형성하고 있을 뿐만 아니라 물류 체계상 지역간 편차에 따른 것이다. 즉, 아프리카는 스페인령인 카나리아 제도를 허브로 한 남북항로 축과 아프리카 최대 경제국인 남아프리카공화국의 항만을 중심으로 한 항만의 성장이 두드러진다.

특히, 서아프리카 지역의 카나리아 제도는 유럽과 아프리카를 잇는 남북항로와 대서양 수역의 환적 기지로서 역할을 하고 있다. 즉, 라스팔마스 등 카나리아 제도를 통해 아프리카 주요국으로 화물이 이동하고 있다. 한편, 서아프리카 지역의 세네갈의 다카르 항은 카나리아 제도와 연계되어 서아프리카 이남으로 들어가는 화물의 하위 환적항 역할을 하고 있다.

아프리카는 이러한 2개 지역 외에 동부의 케냐 몸바사항, 북부의 모로코 탕헤르항 등이 주요 항만으로 자리 잡고 있다. 그러나 두 지역은 배후 국가들의 경제 규모와 지리적인 위치에 따라 그다지 큰 역할을 기대하지는 못하는 실정이다.

또한 APM터미널, CMA CGM 등이 이 지역 항만 개발 및 운영에 참여하고 있으며, 허치슨 포트 홀딩(Hutchison Ports Holdings)과 디피 월드(DP World: P&O Ports 포함)가 진출하고 있다. 그리고 중국의 경우도 2007년 4월 적도 기니의 바타항 확장 및 개발 사업에 참여하는 등 발빠른 모습을 보이고 있다.

다만, 아프리카 지역이 향후 글로벌 물류에 있어서 상당한 투자 잠재력을 지니고 있다고 하더라도 아직까지 남아프리카공화국을 제외한 기타 국가들의 저성장, 그리고 아직까지 상존하고 있는 정정 불안 등은 투자의 위험성을 높이고 있어, 이들 국가의 물류투자 진출 기업들의 리스크를 줄이는 한편, 투자 유치국에 대해서도 신뢰를 보장 받을 수 있도록 초기에는 정부가 투자에 나서야 할 것으로 판단된다.

5. 중국의 이들 지역 물류 SOC 투자 살펴보아야

중남미 대양주, 아프리카지역은 자원의 보고라는 공통점을 지니고 있으며, 앞으로 자원을 바탕으로 한 물류활동도 크게 늘어날 지역으로 생각된다. 이들 지역에 대한 물류현황을 조사하고 분석하면서 해외물류투자지역을 중심으로 검토하였으나, 중국은 놀랍게도 이미 이들 지

역에 대한 자원개발 및 물류 SOC에 막대한 투자를 하고 있으며, 앞으로도 투자를 지속할 계획을 가지고 있다는 점이다. 이들 시장을 선점하고 있는 거대세력이 되어 있는 중국은 자원개발과 건설, 물류 SOC분야에서 일본이나 유럽국가들을 압도하고 있다. 중국의 이들 지역에 대한 투자가 경제협력 차원을 넘어 전략적인 진출로 이해될 수 있다.

중국은 자원 생산국에 대한 투자를 기반으로 물류투자를 확대함으로써 이들 지역에 대한 물류시장 진출도 함께 도모하는 전략을 추진하고 있다. 중남미나 호주 지역의 에너지 및 철광석 개발과 함께 도로 및 항만 시설을 건설하는 것이 대표적인 사례로 지적되고 있다. 문제는 중국 기업이 적극적인 원자재 확보에 나섬에 따라 같은 입장에 있는 우리나라의 입지가 점차 좁아지고 있다는 점이다. 우리나라의 경우 중국처럼 막대한 원조와 투자를 시행하기 어렵기 때문에 특정 거점지역 국가를 정하고 이들 지역에 대한 투자전략을 짜는 노력이 필요하다. 브라질과 남아공은 남미와 아프리카 성장을 주도하면서 대규모 물류 인프라 건설 사업을 추진하고 있다. 따라서 이들 국가에 물류거점을 구축한 다음 인근 지역으로 진출을 확대하는 전략을 추진할 필요가 있다.

제2절 분야별 추진전략 및 정책건의

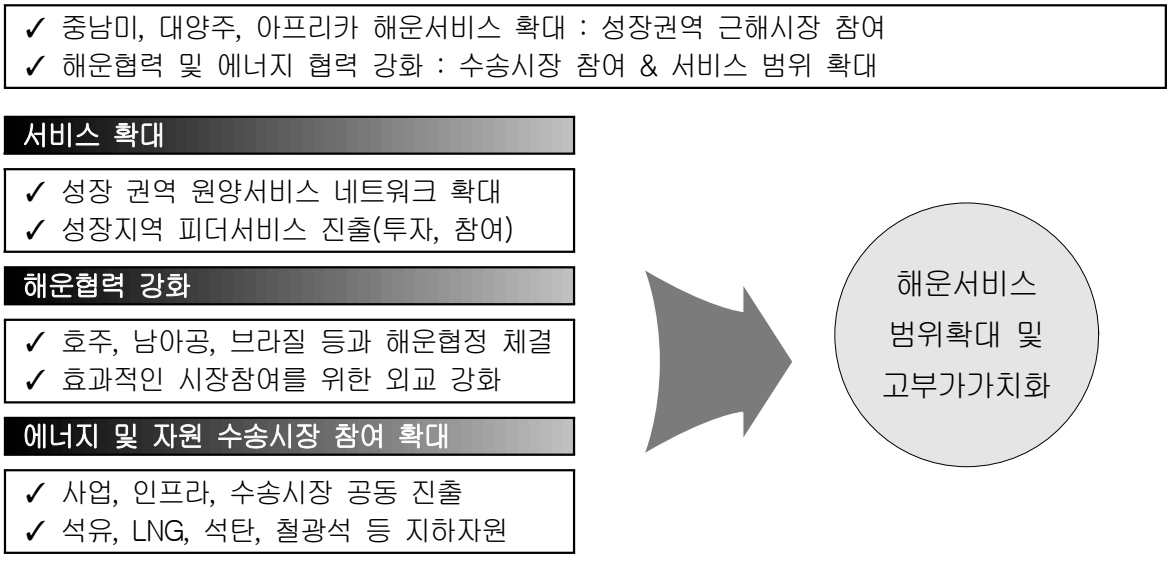
1. 해외물류 투자정책 강화

1) 해외투자 확대 및 지원 강화

(1) 해외투자 확대

전세계 물류시장은 급속한 변화를 겪고 있으며, 특히 정세가 점진적으로 안정되고 풍부한 천연자원을 보유한 중남미, 대양주 및 아프리카 지역은 미래 성장가능성이 매우 큰 권역이다. 이들 지역 물류시장은 일반적으로 미래 성장잠재력은 높으나 지금까지 시장투자가 부족해 신속한 물류투자와 이를 통해 시장을 선점할 필요가 있다. 시장참여의 확대가 요구되는 핵심지역은 아프리카의 북부 지중해 연안, 서아프리카 및 남아프리카, 대양주에서는 호주의 석탄 수출 지역, 중남미의 파나마, 남미 북부, 서부 및 동부의 주요지역 등이다. 이들 지역은 이미 일본 및 중국 등의 투자가 활발히 진행되고 있는 지역이며, 글로벌 물류네트워크의 확대라는 측면에서 우리나라의 보다 적극적인 투자 및 진출이 요구된다. 또한 이들 지역은 경제안정 및 미래 성장가능성에 의해 물류수요가 크게 증가할 수밖에 없으나 상대적으로 물류 인프라 및 서비스가 매우 열악한 지역이 대부분이다. 따라서 이 지역에 대한 신속한 투자를 통해 조기에 시장을 장악하는 적극적인 전략이 요구된다.

가. 해운분야 투자확대 방안



나. 항만분야 투자확대 방안

✓ 해외 항만사업 진출
✺ 컨설팅, 운영권 확보, 개발 + 운영 등 다양한 형태의 진출방안 모색

사업 진출을 위한 기반조성

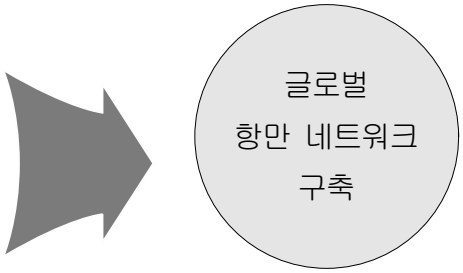
✓ 정보발굴, 평가 등을 위한 정보센터 설립
✓ 사업 평가를 위한 전문가 그룹 구성

해외 항만사업 전담기구 설립

✓ 사업 추진을 위한 전담기구 설립
✺ 관련 기관, 제조, 건설, 금융 등 공동 추진

투자기반 조성

✓ 중남미, 대양주, 아프리카와 물류외교 강화
✓ 지원 정책 마련(금융지원 등)



다. 물류분야 투자확대 방안

✓ 해외 물류거점 확산
✺ 제조업과 동반진출, 권역별 물류네트워크 확산
✺ 우리나라와 연계, 네트워크화

거점 물류망 구축

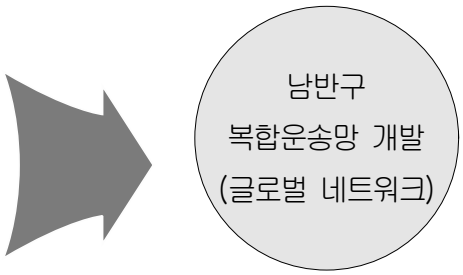
✓ 성장 예상지역에 대한 시장 참여확대
✓ 신시장에 대한 투자/선점 강화

해외 인프라 투자

✓ 신시장 물류인프라 개발사업 참여
✺ 건설사, 물류업체, 금융기관 공동 진출

내륙물류, 복합운송 시장 개척

✓ 지역 복합운송망 개발사업 참여
✓ 핵심지역 물류인프라, 시장 참여 확대



(2) 해외진출 지원

중남미, 대양주 및 아프리카 물류의 특징은 일부 극히 편중된 지역을 제외하고는 지나치게 낙후되어 있다는 것이다. 그러나 북반구 주요지역과 남북물류가 새로운 성장시장으로 부상할 것이며, 이를 통해 이들 지역에서 새로운 물류시장 중심축이 형성될 가능성이 크다. 따라서

이와 같은 새로운 물류시장에 대한 투자를 전략적으로 확대하여 시장을 선점할 필요가 있다. 우리 기업과 물류업체가 동반하여 진출하는 적극적인 전략이 우선적으로 추진되어야 한다. 이를 통해 우리나라의 국제경쟁력을 강화하고 동북아와 이들 지역간의 국제물류를 우리나라 항만 및 물류 네트워크에 집중시키는 방안이 가능하기 때문이다. 특히 국내 수출산업이 이들 지역에 과감히 진출하여 글로벌 기업으로 성장을 도모하는 것도 가능하다.

<표 3-13> 해외물류지원정책 추진 방안

구 분	내 용
필요성	● 신흥 성장시장 증가 및 시장 선점 필요성 증대
추진방안	● 민관 공동추진위원회 구성 - 정부(재경부, 건교부, 산자부, 해수부), 민간(제조, 물류, 금융, 건설 등)
발전방안	● 에너지, 자원 투자와 연계 ● 건설업체와의 공동투자(플랜트 수출 등)

해외 물류투자사업은 해운, 항만 및 내륙물류 분야로 구분할 수 있으며, 이는 우선적으로 대규모의 자본 및 전문인력의 뒷받침이 필요하다. 또한 정확한 정보수집 능력과 충분한 기업 경쟁력을 바탕으로 실현될 수 있으며, 이를 효과적으로 지원하는 제도적 기반이 필수적이다. 따라서 해외 물류에 대한 정확한 정보를 실시간으로 수집하여 정확히 분석하여 필요한 곳에 제공할 수 있는 해외물류정보센터가 필요하다. 이와 함께 투자가 가능한 대상지역 및 분야를 설정하고 타당성을 검토하여 사업을 직접 추진할 수 있는 전문가 그룹도 필요하다. 이 전문가 그룹은 해운, 항만 및 물류는 물론, 법, 회계, 금융, 건설 등 각 지원서비스 분야의 전문가로 구성되어야 한다.

2) 거점구축 및 자원개발과 연계

(1) 선택과 집중에 의한 거점구축

중남미의 경우 거점국가의 진출 전략은 자원종류와 매장량, 시장개방 정도를 기준으로 한 투자환경 및 내륙운송망 구축 정도 등을 파악하여 이뤄져야 할 것이다. 한국수출입은행의 자료에 의하면, 매장량 및 투자환경을 고려했을 때 브라질은 철광석, 페루 및 칠레는 구리, 아연은 멕시코와 페루가 진출 유망국가로 분류되고 있다.[151]

151) 한국 수출입은행, 위의 자료

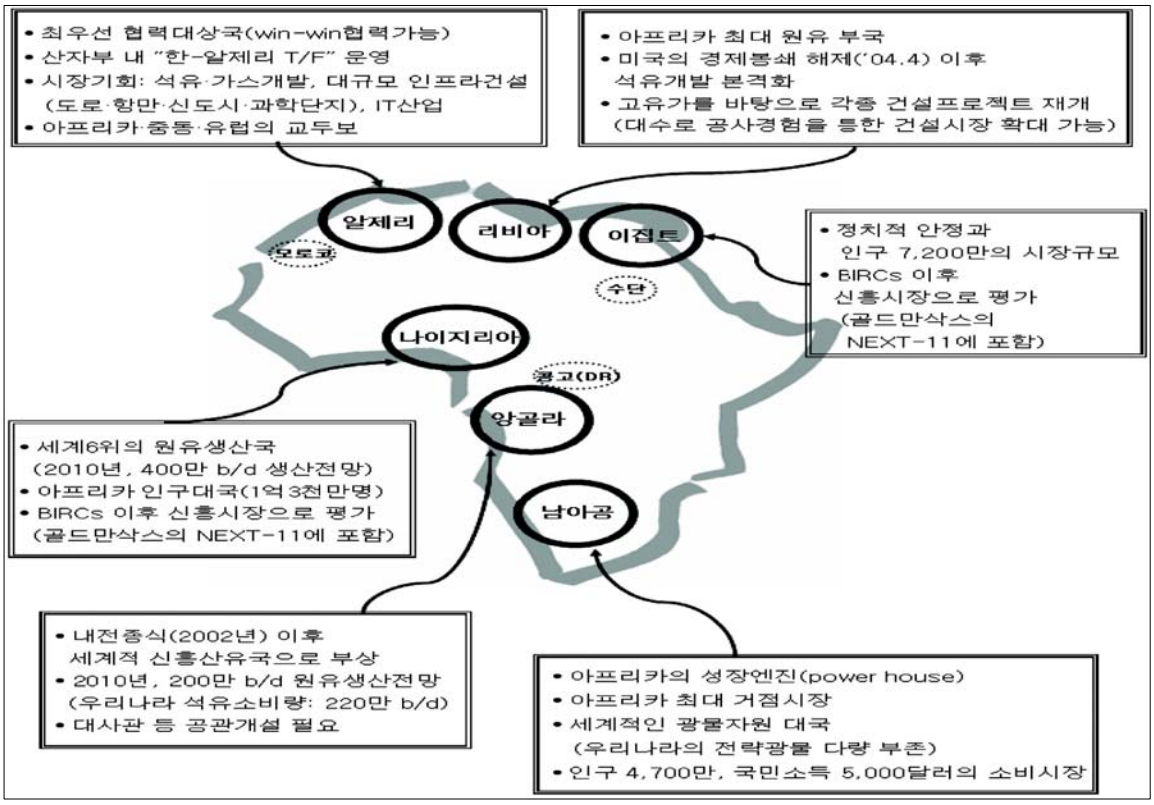
<표 3-14> 광물자원 개발사업 진출 유망국가 분류

	매장량 충분	매장량 불충분
시장개방도 높음(민간참여)	철광석(브라질), 구리(칠레, 페루) 아연(멕시코, 페루)	철광석(멕시코), 구리(멕시코, 브라질, 아르헨티나), 아연(브라질)
시장개방도 낮음(국가주도)		철광석(베네수엘라)

자료 : 한국수출입은행

이와 함께 항만과 연계된 내륙운송망을 고려하여 태평양에 인접한 국가의 항만을 이용하는 것이 우리나라로서는 물류비용을 절감하는 방법이 될 것이다. 하지만 최근 브라질 산토스항과 칠레의 아리카 항을 잇는 약 4,500km의 대륙 횡단철도의 건설이 추진되고 있으며, 또한 브라질과 페루를 잇는 대륙 횡단 고속도로건설이 진행되고 있어 대서양 국가인 브라질이 가지는 내륙운송에 있어서의 약점이 상당히 보완되고 있는 상황이다. 따라서 매장량, 투자환경 및 내륙운송망 등을 고려했을 때 브라질을 중심으로 태평양 국가인 칠레, 페루 등의 국가에 선택적이며 집중적으로 투자하는 것이 바람직할 것으로 분석된다.

<그림 3-18> 아프리카 거점국가별 진출 환경



자료 : 국민경제자문회의, 대아프리카 경제협력의 전략적 추진방안, 2007.7

한편 아프리카는 53개 독립국가로 구성되어 있는데, 국가별로 다양한 특성과 복잡성을 지니고 있다. 따라서 아프리카 내륙물류시장에 대한 효율적인 전략적 접근을 위해서는 성장잠재력을 기준으로 거점국가를 선정하여 시장개척노력에 집중하고, 나아가 단계적으로 시장영역을 인근국가로 확대해 나간다는 전략이 필요하다. 한편, 거점국가 선정에 있어서는 자원개발 잠재력, 수출시장으로서의 가치, 미래의 성장잠재력 등을 고려해야 할 것이다. 대외경제정책연구원의 연구보고서에 의하면, 지난 3월 대통령이 순방한 3개국(이집트, 알제리, 나이지리아)과 신흥 유망 3개국(남아공, 앙골라, 리비아)이 가장 이상적인 진출 대상 국가이다. 특히 신흥 유망시장으로 거점국가 가치가 높고 각종 지역경제통합체를 주도하고 있는 남아프리카공화국을 우선적으로 진출하는 것이 바람직한 것으로 나타났다.

또한 이러한 국가들의 선택함에 있어서 FTA를 체결하거나 추진하고 있는 국가를 지역 진출의 교두보로 삼는 것도 하나의 방법으로 제안될 수 있을 것이다.

(2) 자원개발사업과 연계 강화

현재 중남미, 대양주 및 아프리카의 내륙물류 인프라 확대는 자원개발 사업과 연계되어 이뤄지고 있다. 세계 경제성장에 따른 자원 수요의 확대라는 외적요인이 각 지역으로 하여금 항만개발과 연계된 내륙물류 인프라 확대 정책을 시행하도록 견인한 것이다. 따라서 우리나라의 투자 및 기업의 내륙물류 진출은 자원개발사업과의 연계를 염두에 두고 이루어져야 한다.

아프리카의 경우를 보면 중국이 2004년부터 앙골라 등 산유국을 중심으로 석유 교환 프로젝트(SOC사업)전략을 적극 추진해 왔으며, 우리나라는 지난해 11월 최초로 나이지리아와 100억 달러 규모의 철도 공사와 유전 지분 빅딜에 합의, 양해각서(MOU)를 체결한 바 있다. 올해에 들어서는 지난 6월 한국철도공사를 비롯한 27개 업체가 컨소시엄을 구성하여 자원부국인 콩고공화국에서 1,500km 철도기간망 건설공사를 수주하였고, 사업비가 총 30억 달러에 달하는 대규모 토목공사의 대금은 원목, 철광석, 천연가스 등으로 30년간 받을 예정이다.[152] 이와 함께 아프리카 각국은 교통물류인프라 건설사업을 발주함에 있어 참여국에게 사업비에 상당하는 상업차관 제공을 조건으로 제시하는 것이 관례인데, 이러한 상업차관 제공에 따른 위험을 회피하는 방안으로, 자원개발사업과 연결한 진출방안을 검토하는 것이 또한 필요하다.

호주의 경우에 있어서도 자원개발사업과 내륙물류 운송망 건설사업이 분리되어 고려될 수 없다. 현재 호주는 서부지역의 철광석, 동부지역의 석탄을 개발함에 있어 BHP, Rio Tinto, Fortescue Metals Group 등 자원개발회사가 대규모 투자를 통해 항만과 광물생산지를 연결하는 철도망 확장사업에 전력을 쏟고 있다. 중국 국영기업은 이러한 호주기업들의 투자에 적극적으로 참여하면서 철광석 및 석탄의 장기공급 계약을 통해 안정적인 자원공급을 확보하고 있

152) 매일경제, 2007년 6월 13일.

다. 특히 중국 정부는 향후 중-호주 간 FTA가 체결되면 자원개발과 운송망 확장사업에 더욱 적극적으로 참여할 것으로 계획하고 있다. 따라서 한국기업들은 지금보다 좀 더 적극적인 투자가 필요할 것으로 판단되며, 정부는 추진 중인 한-호주 FTA를 자원 확보와 호주 내륙운송망 건설투자로 인한 수익확보라는 두 마리 토끼를 잡을 수 있는 전략을 수립하는 것이 시급하다고 판단된다.

3) 다양한 투자진출방안 모색

(1) 민-관 파트너쉽 모색

2006년 3월 대통령은 자원외교의 일환으로 아프리카 주요 국가를 방문해 원유를 중심으로 한 자원 개발의 공급처로서의 아프리카의 중요성을 상기시켰으며, 이보다 앞서 2004년에는 중남미를 방문해 자원개발과 투자가능성을 타진하였다. 특히 중남미 방문을 계기로 칠레, 아르헨티나, 브라질 등 3개국과 자원협력위원회를 설치하기 합의하였으며 2005년에는 멕시코와의 자원협력위원회를 설치해 운영되고 있다.

<표 3-15> 대 중남미 자원협력위원회 운영 개요

대상 국가	설치일자	최근개최일(장소, 횟수)
페 루	2003.2	2005.12(한국, 제2차)
칠 레	2004.6	2004.11(칠레, 제1차)
브 라 질	2004.11	2005.5(한국, 제1차)
아르헨티나	2004.11	2006.6(아르헨티나, 제1차)
멕 시 코	2005.9	2006.6(멕시코, 제1차)

자료 : 산업자원부 보도자료

그러나 이러한 정부의 적극적인 행보에도 불구하고 민간기업의 아프리카와 중남미 지역의 진출은 상대적으로 미진하다. 2005년 말 기준으로 우리나라 기업이 진행하고 있는 자원개발 현황을 살펴보면 총 29개국에서 23개 광물을 대상으로 114개 사업이 추진되고 있으나 중남미가 차지하고 있는 비중은 4개국에서 3개 광물을 대상으로 한 12개 사업에 그치고 있다.[153] 이는 자원개발 필요성에 비해 개발에 따른 리스크가 높고, 거리로부터 오는 물류비용 부담이 만만치 않았기 때문인 것으로 분석되고 있다. 하지만, 이제는 기업이 중남미와 아프리카에 적극 진출하고 정부가 이를 지원하면서 리스크를 최소화하는 파트너쉽을 통한 협력이 요구된다. 이는 중국의 국영기업들이 정부의 무한한 지원을 등에 업고 동 지역에서의 투자를 확대하고 있는 현실에서 자원의 원활한 공급처의 확보라는 국가적 이익과 투자를 통한 수익성 확보라

153) 한국수출입은행, '중남미 에너지・광물자원 현황과 우리나라 진출 확대방안', 2006.12

는 기업의 이익이 합치되는 시점에서 민-관 파트너쉽이 적극적으로 가동될 필요가 있다. 민-관 파트너쉽의 일례로 지난 2006년 6월 중남미 국가와 자원협력을 강화하기 위해 산업자원부를 중심으로 14개 기관 23명의 민-관 합동 자원협력단의 중남미 지역 파견을 들 수 있다.[154]

(2) 투자 확대를 위한 공사 기능 강화

최근 글로벌 물류시장에 있어서 경쟁이 치열해지고 있다. 이에 따라 우리나라의 물류정책상 찾아오게 만드는 유치 전략에서 최근에는 찾아가는 투자전략이 중요해지고 있다. 특히, 우리나라의 물류역량 강화를 위해서는 해외 항만 개발 등 투자를 적극적으로 추진해야 한다.

이에 따라 우리나라 정부는 국제물류 투자펀드 등을 조성하고, 해외 물류네트워크 확대를 위한 투자 노력을 경주하고 있다. 다만, 여기서 정부의 관할하에 있던 주요 항만의 효율적 운영을 위해 설립된 항만공사의 기능을 더욱 강화하는 방안이 필요할 것이다. 항만공사는 민관의 성격이 모두 있어 예산의 조달 및 정책의 친화성이 매우 강한 조직이기 때문이다. 이에 따라 정부가 추진하고자하는 정책도 이를 통해 용이하게 추진할 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 기존의 항만공사의 항만 관리·운영의 기능에서 해외 항만 개발 및 투자 등의 기능으로 이를 더욱 확대하는 방안이 추진되어야 한다. 아랍에미리트의 DP World와 독일의 Schenker 및 Deutsche Bahn 등은 강력한 국가의 지원과 이에 따른 풍부한 재원을 가지고 전세계 물류시장을 공략하고 있다는 점을 주지해야 한다.

이를 위해서는 충분한 재원의 조달이 필요한데, 일정한 자본금 확충을 위해 공사의 기업공개(IPO) 등을 검토할 필요가 있으며, 이러한 재원조달 구조를 체계화해야 한다. 즉, 기업공개 후 마련된 재원 등은 다시 펀드 등을 활용한 재원확대 구조 등을 검토해야 한다. 재원 마련이 없는 경우 투자도 불확실해지기 때문이다. 또한 현재 조성된 국제물류투자펀드의 대형화를 지속적으로 추진할 필요가 있다. 이를 위해서는 해외 자본을 이용한 펀드 설정액 증가 등을 고려할 수 있을 것이다.

<표 3-16> 항만 물류 투자의 확대를 위한 공사 기능 강화

추진 계획	내용
항만 공사의 기업공개	○ 해외 항만 투자의 재원 마련 → 재원 조달 구조의 체계화 ○ 국제물류투자 펀드의 대형화 추진
항만 공사의 해외투자 확대	○ 지분 취득, 국내 민간 기업과의 공동 진출 ○ 해외 운영권 취득, 해외 신규 개발 투자 등

154) 산업자원부 보도자료, 2006년 6월 27일

2. 물류외교 및 역량 강화

1) 물류정책 전환 및 국제협력 강화

(1) 물류정책 전환

중남미, 대양주 및 아프리카는 세계물류 시장에서 천연자원 중심의 대량화물을 대상으로 한 경우를 제외하고는 아직은 큰 비중을 차지하고 있다. 그러나 풍부한 부존 천연자원과 점차 안정을 찾아가는 지역정세를 고려할 때 아시아 극동지역에 이은 새로운 성장축으로 등장하여 기회의 장이 될 가능성이 매우 큰 지역이다. 또한 중남미의 베네수엘라 및 브라질, 대양주의 호주, 아프리카는 북부 및 서부의 주요 산유국과 남아프리카공화국 등은 이미 세계경제에서 핵심적인 자원공급국으로써 중요한 위치를 차지하고 있다.

그간 우리나라는 동북아 경제권을 기반으로 한 경제 및 물류정책을 추진해 왔다. 특히 물류부문에서는 '동북아 물류중심화 전략'을 국가정책으로 채택하고 동북아 경제권에서 물류 주도권을 확보하는 데 주력해 왔다. 그러나 이러한 정책은 그 범위가 좁고 상대국의 변화에 따라 정책의 방향을 전환할 수 밖에 없는 단기적인 전략에 그칠 수 밖에 없다.

따라서 동아시아 및 유라시아 대륙을 대상으로 하던 물류정책을 남반구의 중남미, 대양주 및 아프리카 등까지 포함하여 전세계를 대상으로 한 글로벌 전략으로 전환할 필요가 있다. 즉, 국가 물류정책을 '동북아 물류중심지화'에서 동북아의 중심에 있는 우리나라 물류체계와 세계 모든 지역 물류체계를 유기적으로 연계시켜 우리나라가 거대한 글로벌 물류네트워크의 중심축에 있도록 하는 전략이 요구되는 것이다.

이를 위해서는 우리 기업이 전세계 주요지역 물류에 참여하고 이를 주도하기 위한 기반을 마련하는 것이 중요하다. 중장기적으로 우리나라를 중심으로 한 동북아 물류체계를 완성하고 이를 전세계 주요 경제권과 연계시키는 물류정책이어야 하며, 산업과 물류 부문이 공동으로 진출하여 우리나라를 기점으로 하는 글로벌 네트워크를 강화하기 위한 전략이다.

(2) 국제협력 강화

현재 중남미 지역에는 자원개발사업 진출을 위해 정부차원의 많은 노력을 경주하고 있다. 특히 지난 2004년 우리나라 정상의 남미 순방을 계기로 칠레, 아르헨티나, 브라질 등 3개국과 자원협력위원회를 신규로 설치하기로 합의하데 이어 2005년에는 우리나라 정상의 중미순방을 계기로 멕시코와도 자원협력위원회를 설치한 바 있다.

그러나 물류분야는 정부의 관심과 노력이 중국 위주로 전개되고 있어 중남미, 아프리카, 대

양주 등과의 국제협력관계가 부족한 실정이다. 해외에서 확보된 자원도 우리나라에서 사용하기 위해서는 수송이 되어야 자원확보사업이 완결될 수 있음에도 이에 대한 관심이 부족한 상황이다.

따라서 정부에서는 자원협력위원회와 더불어 물류분야의 현안을 논의하고 중장기 발전방향을 모색할 수 있는 해운물류위원회도 설립해야 한다.

중남미, 대양주 및 아프리카 등 주요 지역 물류를 적극 활용하고 진출을 촉진하기 위해서는 정부 차원의 물류외교가 매우 중요하다. 특히 물류인프라 및 시장에 대한 투자를 본격적으로 추진하기 위해서는 국가 차원의 투자협력과 이에 따르는 체계적인 사업진출이 필수적이다. 특히 물류외교의 강화가 필요한 지역은 서부 및 남부 아프리카, 파나마 및 베네수엘라 등을 포함한 중미와 동부 및 서부 남미의 핵심 성장지역이다. 특히 아프리카의 경우 나이지리아(1990년 10월) 및 알제리(2005년 8월)와는 이미 해운협정이 발효되어 있으므로 이를 발판으로 물류외교를 확대시킬 수 있을 것이다.

이를 통해 우리 기업이 해당 지역의 기업 및 물류업체와 동일하게 경쟁할 수 있는 여건을 확보할 필요가 있다. 특히 물류 관련업의 인허가, 인프라 투자 등에 있어서 우리나라 기업의 자유로운 진출이 가능한 제도적 여건이 갖추어져야 한다. 또한 따라서 상호 투자협정의 체결 및 조건개선을 통해 우리 기업이 효과적으로 진출할 수 있도록 할 필요가 있다.

<표 3-17> 중남미, 대양주 및 아프리카 물류외교 강화 방안

구 분	내 용
필요성	• 시장 진출 및 선점을 위한 외교기반 마련 시급 • 특히 아프리카 및 중남미 지역에 대한 외교 강화 절실
추진방안	• 중남미, 대양주 및 아프리카의 지역별 물류시장 구축에 참여 • 현지 물류시장을 위한 투자 및 진출기반 조성 • 현지 기업과 우리나라 기업간 전략적제휴 확대 추진
발전방향	• 중남미, 대양주 및 아프리카와의 물류협력 모델 개발 • 에너지 분야 물류협력 방안 모색 - 사업 참여 확대

최근 해양수산부와 건설교통부는 우리나라, 중국 및 일본의 동북아 3국의 공동물류시장을 구축하는 것을 목표로 물류장관회의를 매년 개최하고 있으며, 실무적인 협력관계를 유지하고 있다. 중남미, 대양주 및 아프리카 지역의 주요국과도 이와 같은 형태의 외교적 협력관계가 필요할 가능성이 크다. 장기적으로는 상호 물류시장 개방까지도 예상할 수 있으며, 우리나라 기업이 이들 지역의 물류시장에서 효과적으로 경영활동을 수행하는 기반이 제공될 수 있을 것이다. 따라서 정부와 민간부문은 이와 같은 방안을 고려하여 중남미, 대양주 및 아프리카 지역의 주요 성장거점과의 해운 및 물류외교를 강화해야 할 것으로 판단된다.

2) 법・제도 개선 및 추진체계 확립

(1) 법・제도 개선

우리나라 해운물류기업의 해외시장 진출확대를 위해서는 관련 법률과 제도의 개선이 필요하다. 즉 해운기업의 선박 해외등록을 제한하고 있는 선박법, 선박등기법, 국제선박등록법의 개정이 필요하다. 해운기업의 해외시장 개척을 위해서는 선박의 현지등록이 가능해야 하는데 선박법과 국제선박등록법에서는 이를 제한하고 있다. 그리고 해운업의 범위를 화물과 여객운송 및 해운부대산업으로 국한하고 있는 해운법의 개정도 필요하다. 즉 해운기업의 해외 컨테이너터미널 사업의 원활화를 위해 해운법에 컨테이너터미널 운영사업을 포함하여야 한다. 해외항만의 개발, 관리, 운영, 투자사업을 지원할 수 있는 근거를 마련해야 한다. 이 밖에도 유통물류합리화기금법의 대상범위를 해외로 확대하여 해외진출물류기업이 활용할 수 있는 근거를 마련해야 한다.

(2) 추진체계 및 조직신설

우리나라 해운물류기업의 해외시장 진출을 효율적으로 지원하기 위해서는 정부 및 민간영역에 다음과 같은 추진조직이 설치되어야 한다.

먼저 민・관 협력조직으로 '해외물류시장진출위원회'를 설치하여야 한다. 현재 정부기관과 민간단체에서 해외물류시장에 대한 조사를 진행하고 있으나 명확한 업무분장이 없어 중복되거나 누락되는 경우가 있고 조사자료도 체계적인 관리가 되지 않고 있다. 따라서 해외물류시장진출을 위한 기획, 조사, 지원, 평가 업무를 전담할 수 있는 '해외물류시장진출위원회' 설치를 제안한다. 여기에는 정부(재경부, 해양수산부)와 공공기관(한국컨테이너부두공단, 한국해양수산개발원), 민간(해운기업, 물류기업) 등이 참가하도록 한다.

둘째, 현지 네트워크 조직 구축이다. 기업이 해외시장의 진출을 위해서는 현지 인맥 및 네트워크를 구축해 놓고 있어야 하나, 기업의 입장에서 단기적인 성과 없이 현지지사 설립 등을 통한 장기투자를 지속하기에는 현실적인 어려움이 있다. 이로 인해 각 기업에서는 해외진출을 준비하는 경우 출장 등을 활용하고 있으나 효율성이 떨어지고, 현지 대사관이나 무역관은 전문성이 부족한 문제가 있다. 따라서 우리 해운물류기업의 해외진출을 위해서는 지출가능성이 높은 국가부터 현지 한-현지국 해운협력센터와 같은 형태의 양국 정부간 협력센터를 설치하거나 공기업의 지사를 설치・운영하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

셋째, 정부 내부조직 신설이 필요하다. 현재 해양수산부에서 국내 물류기업의 해외진출을 위해 지원하고 있으나, 주로 항만(컨테이너터미널) 건설에만 주력하고 해운물류기업의 다양한 영업범위를 커버하지 못하고 있다. 따라서 항만 터미널 업체를 포함하여 해운물류기업의 해

외시장 진출업무를 전담할 수 있는 해외(대외)전략팀을 신설해야 한다. 해양수산부 해운물류본부 해운정책팀 국제계를 확대 개편하는 방안을 고려할 수 있다.

3) 물류외교 기반 및 역량 조성

(1) 전문인력 양성

브라질을 제외한 중남미 국가는 대부분 스페인어를 공용어로 사용하고 있으며, 계약서, 입찰서류 등이 스페인어로 작성되고 있다. 따라서 신속하고 정확한 현지 자료의 입수와 분석을 위해서는 중남미해운물류시장에 대한 전문지식과 스페인어 구사능력을 겸비한 중남미 물류전문가가 필요하다. 국내에 이들 요건을 갖춘 중남미 물류전문가는 매우 부족한 상황이다.

중남미 물류전문가 육성을 위해서는 물류관련 전문지식을 갖추고 있는 물류관련 공기업이나 민간기업의 자원을 대상으로 스페인어 학습 및 현지 물류관련 인맥구축의 기회를 제공하기 위해 현지 장기 어학연수 프로그램을 실시하거나, 현지어 구사가 가능한 국내 인력을 대상으로 물류전문가 교육을 실시해야 한다.

이를 위해 현재 정부에서 시행하고 있는 해운항만물류인력 양성사업에 중남미 물류전문가 과정을 신설하여 스페인어 및 중남미 물류산업에 대한 교육을 전개해야 한다.

<표 3-18> 중남미, 대양주 및 아프리카 지역전문가 육성 방안

구 분	내 용
필요성	● 중남미, 대양주 및 아프리카는 독창적인 문화와 사회 및 경제체제를 형성 ● 지역 경제, 사회 및 물류를 이해하는 전문인력 필요성 증대
추진방안	● 육성 프로그램 개발 및 지원 ● 지역 물류전문가 육성 및 인증제도 도입 ● 범 부처 공동 지원체계 구축(현장 지원, 사업 추진 등)
발전방향	● 중남미, 대양주 및 아프리카 지역별 물류지원센터 설립, 운영 ● 진출 기업, 컨소시엄 지원(공동 사업추진 등) ● 현지인력 활용을 위한 교육 및 육성방안 마련

중남미, 대양주 및 아프리카 지역은 전세계를 대상으로 중요한 에너지 및 천연자원을 생산 및 공급하는 지역이며, 특히 아프리카 및 중남미 지역은 경제 및 정세안정이 확산되면서 특히 새로운 물류수요가 집중적으로 창출될 가능성이 크다. 미래의 새로운 물류시장으로 부상할 남반구 주요지역은 지역적으로 고립되었거나 지형 및 사회적으로 단절된 경우가 대부분이서 나름대로의 독창적인 문화 및 체제를 형성하고 있다. 따라서 이들 지역 특성을 적극 활용하고 물류 분야에서의 성공적인 진출을 위해서는 지역 사회 및 물류에 대한 전문가를 적극 육성할 필요가 있다.

해당지역 지역전문가는 해당지역의 물류에 대한 전문지식을 보유하고 지역의 경제, 사회, 문화를 충분히 이해하고 있는 인력이어야 하며, 이와 같은 지역전문가를 육성하기 위해서는 충분한 예산과 시간이 요구된다. 이에 따라 정부는 민간 부문과 함께 지역전문가를 육성하기 위해 전문 프로그램을 개발하고 제도적 장치를 통해 지속적으로 지원하는 방안이 강구되어야 한다. 특히 지역전문가 육성 프로그램은 대학과 전문 연구기관 등에 의하여 체계적인 운영이 가능하도록 하는 방안이 유효하다.

(2) 대외원조 및 기업지원 확대

아프리카의 진출 전략은 다른 지역과 달리 장기적인 원조전략을 통해 이뤄질 필요가 있다. 우리나라의 경우, 2001～2005년까지 대외 인프라 원조는 내륙운송망 및 물류창고시설 마련에 원조의 50%이상을 차지하고 있다. 이는 도로, 철도의 보수 및 건설작업이 우리나라의 비교우위산업인 건설 분야와 관련되어 있기 때문으로 풀이된다. 따라서 아프리카의 원조전략도 전력, 통신 분야보다는 내륙운송망의 확대에 초점을 맞추어 이뤄지는 것이 바람직할 것으로 생각된다.

<표 3-19> 한국 인프라 원조의 사업별 분포

분야	2001	2002	2003	2004	2005	비중('01～'05)
경제 인프라 및 서비스	74.44	71.60	108.85	13.12	138.12	100%
교통 및 보관	23.27	68.74	46.26	58.41	82.92	54.5%
통신	50.50	1.70	36.50	47.76	51.64	37.1%
에너지	0.51	0.97	25.90	5.75	3.25	8.0%
금융서비스	0.16	0.14	0.19	0.23	0.16	0.2%
비스니스 및 기타 서비스	-	0.05	-	0.97	0.15	0.3%

자료 : 한국수출입은행

또한 이러한 아프리카 원조전략은 장기적으로, 정부가 기업의 진출을 적극적으로 지원하는 형태로 이뤄질 필요가 있다. 우리나라는 지난해 대통령의 아프리카 순방, '아프리카개발을 위한 한국 이니셔티브' 발표, '한국-아프리카 포럼' 설립 등 아프리카진출에 노력하고 있으나, 여전히 중국에 비해 후발주자로서 불리함을 안고 있으며, 또한 아프리카에서 중국과 경쟁하기 위하여 중국에 필적할만한 원조와 투자를 제공함에 있어서 어려움이 있어 왔다. 따라서 제한된 원조와 투자로 아프리카 물류시장 진출을 확대하기 위해서는 장기적인 접근이 필요할 것이며, 또한 외교적으로 마련된 아프리카 진출기회가 한국기업들의 참여로 현실화되기 위해서는 정부의 적극적인 지원, 즉 진출에 따르는 불확실한 위험을 감소시켜 주는 노력이 필요하

다고 할 것이다. 이를 위해서는 우선 대내적으로 원조체제개선 ,즉 원조와 수익성 사업을 분리하고, 한국수출입은행 등이 한국기업의 아프리카 진출을 지원하는 등 전담기관의 기능을 활성화할 필요가 있다. 대외적으로는 아프리카에 영향력을 갖고 있는 국가들과의 협력을 통해 아프리카 진출상의 정치·경제적 위험에 대비할 필요가 있다. 특히 SOC와 자원개발연계사업에 있어 서방국가들과의 컨소시움을 형성, 합작 사업으로 추진함으로써 규모의 경제와 위험분산을 동시에 추구하는 전략이 필요하다고 할 것이다.[155]

3. 투자재원 확보방안

물류분야의 해외투자와 관련하여 필요한 투자재원의 조달방법에는 크게 국내투자재원 및 국제투자재원으로 구분할 수 있다. 국내투자재원의 조달방안으로는 기금을 포함한 정부재정, 한국컨테이너부두공단, 항만공사 등 공공기관에 의한 투자, 해운기업 및 터미널운영업체 등 민간부문의 투자 등으로 구분할 수 있다. 국제투자재원 조달방안으로는 국제 금융기구와 기업을 통한 조달 및 외자유치, 지역 및 저개발국 개발을 위한 UN 등 국제기구의 재원 활용, 국제적인 프로젝트파이낸싱 등으로 구분할 수 있다.

1) 국내투자재원 조달방안

(1) 정부재정

정부재정에 의한 투자재원 조달방안으로는 기존 대외경제협력기금 등을 활용하거나 별도의 기금을 조성하는 방안, 국공채 발행 및 증세를 통하여 재원을 조달하는 방안 등으로 구분할 수 있다.

① 대외경제협력기금

대외경제협력기금은 1987년 개발도상국의 개발수요를 지원하기 위하여 공적개발원조(ODA) 가운데 양여성 조건의 차관형태로 제공되는 유상원조 성격의 자금으로 아프리카 및 중남미 지역을 대상으로 적극 활용할 수 있는 방안이 강구될 수 있다.

일반적으로 항만, 도로, 철도 등 물류인프라에 대한 투자는 매몰비용의 성격이 매우 강하기 때문에 민간기업이 막대한 투자재원을 조달하기는 사실상 어렵다. 따라서 대외경제협력기금 등을 활용하기 위해서는 대상국이 우리 정부에 필요한 투자재원 지원을 요청해고 우리나라

155) 강선주, '중국의 대아프리카 원조 : 기회와 위험, 한국 대외원조에의 시사점', 『주요 국제문제분석』, 외교안보연구원, 2007.4. pp. 17-18.

정부가 차관 제공을 결정하는 과정이 필요하다.

② 해외물류투자 특별기금 조성

대외경제협력기금을 포함한 기존 기금의 활용이 용이하지 못할 경우 해외물류투자를 본격화하고 촉진시키기 위한 특별기금을 조성하는 방안을 강구할 수 있다. 초기단계에서는 정부출연금으로 조성하는 것이 필요하며, 장기적으로는 관련 단체 및 기업 등 민간부문의 출연을 증가시키도록 추진해야 할 것이다.

③ 국공채 발행 등을 통한 재원조달

기존 또는 신설 특별기금의 활용 이외에도 증세, 국공채발행과 국가보유 자산의 매각 등을 통해 투자재원을 조달하는 방안을 강구할 수 있다. 국공채의 발행에 의한 재원조달은 국공채 잔액의 누적에 따른 재정적자가 초래될 가능성이 커지며, 준조세 효과라는 부작용도 발생할 가능성이 있으므로 신중한 접근이 필요하다.

(2) 공단 등 정부산하기관 중심의 재원조달

공단 등 정부산하기관에 의한 재원조달방안으로 한국컨테이너부두공단, 항만공사, 한국토지공사 등 해외투자가 가능한 기관의 투자전략을 적극 유도함으로써 해외물류 투자에 필요한 재원을 조달하는 방안이 가능하다.

(3) 민간기업 중심의 재원조달

국내 민간기업이 국내에서 설비 투자나 운영자금으로 조달하는 자금의 일부를 해외물류에 대한 투자로 전환하거나 해외에서의 물류인프라 투자와 관련하여 이를 이용하거나 편익을 취하는 대상기업 및 기관을 중심으로 투자재원을 확보하는 방안을 강구할 수 있다.

2) 해외투자재원 조달방안

국내 자금만으로는 막대한 자금이 소요되는 물류분야 해외진출 투자재원의 조달에 한계가 있으므로 해외 투자재원을 적극적으로 활용할 수 있는 방안을 모색하는 것이 필요하다. 이러한 방법으로는 국제금융기구에 의한 재원조달, 프로젝트파이낸싱, UN기금 등 국제기구 재원 활용 등을 들 수 있다.

(1) 국제금융기구에 의한 재원조달

IMF, IBRD, ADB 등 국제금융기구로부터 공공차관을 도입하는 방안으로 투자대상국 등이 외국 정부나 금융기관으로부터 차입하거나 국제금융기구로부터 차입할 때 우리나라 정부가 보증을 해주는 방안을 강구할 수 있다.

공공차관의 특정 용도 또는 목적에 부합해야 하며, 특정의 조건이 부여되기 때문에 사안에 따라 적절하게 국제금융기구와 협의하는 등을 통해 국제금융기구가 요구하는 조건을 선결할 필요가 있다. 대외적으로 신인도가 높은 투자대상국의 금융기관 등이 주체가 되어야 하지만, 상대국에 대외신인도가 높은 금융기관 등이 없는 경우에는 이 방법에 의한 투자재원 조달은 단기적으로 실효성이 없을 수 있다.

(2) 유엔 등 국제기구의 재원활용

국제기구 특히 UNDP는 세계 낙후지역의 지속적인 개발을 위해 국제협력강화를 지원하고 이를 위한 주요 재원조달 창구로서 기능을 담당하고 있으며, 지속적인 인적개발을 위한 UN 산하기관들의 활동들을 통합하고 보다 원활히 이루어지도록 지원하고 있다.

UNDP 목적이 지속적인 인적개발을 통한 빈곤퇴치이며, UNDP 재원의 90% 이상이 전세계 약 66개의 최빈 저소득국가에 투입되고 있다. 특히 UNDP는 아시아권에서 두만강 유역 개발, 동남아 교통물류에 대한 투자와 아프리카, 중남미를 포함한 전세계 저개발지역의 사회간접자본 투자에 지속적인 관심을 표명하고 있다. 따라서 이들 지역의 사회간접자본에 대한 지속적인 연구와 지역 및 국가간 연계수송을 통한 수송루트 개발과 물류인프라 건설 등을 지원할 가능성이 매우 높다.

(3) 프로젝트파이낸싱[156]

해외물류 투자진출을 위한 재원조달방법으로 프로젝트파이낸싱을 들 수 있다. 프로젝트파이낸싱에 의하여 항만, 도로, 철도 등 물류분야의 시설 정비 및 개발을 위한 투자재원을 조달하기 위해서는 당해 프로젝트의 현금 흐름이 상당수준 예상되고 리스크도 적절하게 분산 및 통제가 가능해야 한다. 또한 투자대상국의 적극적인 협조 등을 바탕으로 국내기업이 주체가 되어 투자자로부터 출자 받거나 대출 또는 채권 발행 등이 가능할 경우 투자재원을 조달하는 유용한 방법이 될 수 있다.

---

156) 프로젝트파이낸싱 기법은 프로젝트의 사업성과 자산·현금 흐름을 고려하여 자금을 지원하는 금융기법으로 차주는 당해 프로젝트의 수행을 위하여 별도로 설립된 프로젝트회사인 특수목적회사(Special Purpose Vehicle : SPV)이며, 자금공여기관은 SPV의 재산상태가 아니라 프로젝트의 사업성에 따라 자금을 제공하고 대출금 상환은 당해 프로젝트에서 발생하는 현금흐름을 재원으로 함

이와 같은 방법으로 해외물류 투자진출에 소요되는 재원을 해외투자자 또는 국제금융기관으로부터 조달하기 위해서는 무엇보다 투자대상국의 투자여건 개선이 우선적으로 이루어져야 하며, 특히 외자유치와 관련 법・제도의 개선, 투자보장협정의 체결, 국제사회에서의 신인도 회복 등이 필요하다.

4. 물류기업의 해외진출 확대

1) 물류기업의 해외진출 유형

기업의 해외진출에 대한 동기와 목적에 대한 이론은 생산주기이론(Product Lifecycle Theory), 시장선점이론(Pre-emtive Investment Theory), 시장방어이론(Follow the Leader Theory), 내부특화이론(Internalization Theory), 현지화특화이론(Localization Theory) 등 다양하게 제시되고 있다.[157] 그러나 이러한 논의가 제조업에 초점을 두고 있는 점을 감안할 때, 물류기업의 해외직접투자는 물류시장의 성숙과 쇠퇴를 전제로 한 생산주기이론, 신흥국가에서 급성장하는 물류수요에 대처하는 시장선점이론, 외국물류기업과 대외 거래를 내부화하려는 내부특화이론으로 설명할 수 있다.

중남미, 대양주, 아프리카 물류시장에 대한 우리나라 물류기업의 진출은 이들 지역의 물류시장 급성장에 따라 시장을 선점하려는 측면과 한국내 해운・항만 시장의 성숙과 치열한 경쟁에 따라 새로이 도약하는 시장을 모색하는 측면이 있다. 그리고 이들 지역에 진출한 한국 제조기업들의 물류서비스를 우리나라 물류 기업이 지원하거나 거래를 내부화하려는 동기가 혼합되어 있다.

그리고 기업이 해외진출을 하는 방법은 수출, 직접투자, 협력사업, 라이슨싱(licensing), 프랜차이징(franchising), 턴키(turn-key) 계약, 계약생산(contract manufacturing), 경영계약, 카운터 트레이드(counter trade) 등이 있다.[158] 이 중에서 물류기업이 고려할 수 있는 해외진출 전략은 직접투자, 협력사업, 턴키계약, 경영계약 등을 들 수 있다.

일반적으로 기업의 해외투자는 국제간 장기자본이동의 한 형태로 거주자가 수익을 목적으로 외국의 실물자산, 주식 등을 취득하는 행위를 말한다. 따라서 해외투자는 거주자(자연인, 법인)가 투자주체가 된다는 점에서 비거주자가 주체가 되는 투자이민과 구분되며, 수익성 추구라는 점에서 수익을 목적으로 하지 않는 원조성 차관공여 등과 구별된다.

이러한 해외직접투자는 경영에의 참가여부를 기준으로 직접투자(direct investment)와 간접투

157) 최용국, 「해외투자론」, 박영사, 1996. pp. 43-70.
158) 이장호, 「국제경영전략」, (제2판), 박영사, 2001. ; Daniels, John D. & Lee H. Radebaugh, International Business Environments and Operations, Ninth Edition, Prentic-Hall, 2001.

자(indirect investment)로 나누어진다. 해외직접투자는 외국에 있어 기업의 신설, 매수, 주식참가 등의 방법을 통해 계속적으로 사업활동을 행하여 장기적인 이윤의 극대화, 즉 기업의 유지·발전과 이윤의 확보를 도모하는 것이다. 즉 해외기업의 경영을 통한 이윤추구를 목적으로 국내의 자본, 생산기술, 경영능력 등 생산요소를 해외로 이전시키는 것을 말한다.

국내간접투자는 직접투자와는 달리 경영지배의 통제가 목적이 아니라 단순히 배당금이나 이자수입을 목적으로 외국의 주식이나 채권을 취득하는 것으로, 증권투자(portfolio investment)라고도 한다. 국제증권회사, 국제은행 뿐만 아니라 일반기업이나 투자자 입장에서 국제간접투자는 자본을 유리하게 활용할 수 있는 중요한 투자수단으로서의 역할을 하고 있다. 국제간접투자는 형성되는 포트폴리오나 각 국가의 체계적 위험과 수익률에 의해 평가되고 있다. 그런데 국가마다 투자여건과 시장상황이 다르기 때문에 각 국가의 체계적 위험수준은 일치하지 않는다. 따라서 기대수익율을 극대화시키고 위험을 최소화시킬 수 있는 글로벌 포트폴리오를 구성하여 분산투자하는 것이 최적의 국제간접투자전략이 될 것이다.

2) 우리나라 물류기업의 해외진출 필요성과 비교우위

물류기업의 해외직접투자는 우리나라 경제의 특수여건과 대외여건의 변화에서도 찾을 수 있다. 우리나라 경제의 특수여건은 높은 대외의존도와 산업구조의 고도화를 의미한다. 특히 산업구조의 고도화와 생산공장의 해외이전으로 수출입화물의 증가추세가 둔화되고 있어 국내 물류시장의 성장세도 둔화되고 있다. 이에 비해 해외 개발도상국의 물류시장은 급속한 성장을 보이고 있다. 이른 바 BRICs 국가로 비롯하여 중남미 국가, 아프리카 국가 등이 새로운 물류시장으로 급부상하고 있다.

개발도상국의 물류시장은 부족한 자본, 자국 물류기업 부재 또는 저성장, 열악한 인프라, 운송수단의 부족, 물류운영 노하우 부족 등을 특징으로 한다. 특히 인프라는 중남미, 아프리카 국가의 넓은 영토에 비해 매우 열악하고 향후 외국인투자를 통해 외국기업의 진출이 예상되는 부분이다. 현재 물류시장에서 단순한 운송이나 물류서비스는 현지 기업이나 다국적 기업이 다양하게 활동을 하고 있어 국내기업의 신규진출이 쉽지 않다는 것도 인프라 부분에 관심을 가져야 하는 이유이다.

한편 우리나라 물류기업이 보유하고 있는 우위요소는 선진국의 물류기업과 비교해 볼 때, 고도의 독점적 우위를 향유할 수 있는 우위요소라고는 할 수는 없지만, 다음과 같은 몇 가지 우위를 가지고 있다.

첫째, 우리나라는 다른 개도국들과 경제발전단계가 비슷하거나 앞서고 있어 물류기업의 물류경험과 서비스 노하우를 쉽게 이전할 수 있다는 특징을 가지고 있다. 즉 우리나라 물류기업의 서비스와 기술은 개도국에 이전할 경우 선진국 기업에 비해 현지적응이 용이하다는 것이

다. 선진국 물류기업의 경영기법이 개도국의 기술수준이나 산업구조에 부적합할 수 있고, 생활습관과 문화에 맞지 않아 이질감을 줄 수 있기 때문이다.

둘째, 선진국의 글로벌 물류기업은 주로 세계적 조직망에 바탕을 둔 대규모 해외직접투자를 통하여 독점적 이익을 누리려고 하는 경향이 있다. 따라서 현지시장의 규모가 작을 경우에는 직접투자를 통한 현지시장 진입을 꺼리게 된다. 그러므로 선진국에 비해 소규모 조직을 가진 우리나라 물류기업이 고도의 서비스혁신을 바탕으로 한 해외투자기회가 진취적인 우리나라 물류기업에 주어지는 것이다.

셋째, 우리나라는 인적자원이 풍부하며 노동생산성이 비교적 높을 뿐만 아니라 임금은 선진국이 비해 낮은 편이다. 이러한 요소가 그 동안 축적된 노동집약적 서비스기술과 표준화된 서비스 생산에 결합된다면 선진국과 개도국의 기업이 누리지 못한 비교우위를 누릴 수 있다.

넷째, 개도국 물류시장에는 글로벌 기업들이 이미 많이 진출해 있으므로 경제적 내지 정치적 종속감을 느낀다. 따라서 이들은 외국기업의 투자를 다각적으로 유치하려고 하므로, 우리나라 기업은 상대적으로 호의적인 대우를 받을 수 있다. 그리고 선진국의 글로벌 기업은 본국의 경제적 내지 정치적 힘이 강하기 때문에 개도국에 주는 영향이 클 뿐만 아니라, 유사시 글로벌 기업을 다루는 데에도 어려움이 있다. 이에 비해 한국과 같은 중소국가와 개도국의 글로벌 기업은 상대적으로 다루기 쉽다는 점이 개도국이 해외투자를 유치하려는 동기가 된다.

3) 물류기업의 해외진출 방안

이상과 같은 이론적 분석결과와 현장실사 조사결과를 바탕으로 이하에서는 물류기업이 선택할 수 있는 전략을 중심으로 기업의 대응방안을 제시한다. 우리나라 물류기업이 해외시장을 진출하는 방안은 해운선사의 신규항로 개척, 컨테이너터미널을 비롯한 ODCY/CFS 등 항만시설 운영 참여, 포워더 등 복합운송업 진출, 트럭운송 등 내륙물류업 진출 등을 들 수 있다.

(1) 해운선사의 신규항로 개척

가. 현황과 문제점

중남미, 대양주, 아프리카 지역의 컨테이너 물동량이 급증하고 있다. 이들 지역의 컨테이너 물동량은 다른 지역에 비해 수량은 많지 않지만, 경제성장과 컨테이너화 진전에 따라 물동량 증가세가 타 지역보다 높게 나타나고 있다.

중남미로 연결하는 북미-중남미 항로와 유럽-중남미 항로, 그리고 아시아-중남미 항로 물량이 계속 증가하고 있다. 북미-중남미 항로의 경우 연간 물동량은 2007년 기준으로 513만TEU (남향/북미-중남미 187만 TEU, 북향/중남미-북미 326만 TEU)에서 2009년에 총 585만TEU(남향

201만 TEU, 북향 384만 TEU)로 증가할 전망이다. 즉 북미-중남미 항로는 2005년 이후 2009년까지 매년 5%씩 증가할 것으로 보인다. 유럽-중남미 항로의 경우 연간 컨테이너 물량은 2007년 106만 TEU에서 2009년에 총 374만 TEU로 2009년까지 매년 5.0%씩 증가할 것으로 보인다. 그리고 중남미 자체의 항만 물동량도 매년 10% 정도 증가하는 것으로 나타나고 있다. 중남미 항만 물동량은 2006년에 312만TEU에서 2012년에는 507만 TEU로 급증할 것으로 전망되고 있다.

대양주로 연결되는 컨테이너 물동량도 높은 증가세가 예상된다. 극동-대양주 항로의 경우 2007년 163만 TEU에서 2009년까지 매년 8%씩 증가하여 2009년에 총 188만 TEU로 증가할 것으로 보인다. 유럽-대양주는 2007년 65만 TEU에서 2009년에 총 71만 TEU로 증가할 전망이다. 그리고 북미-대양주 항로의 경우 같은 기간에 44만 TEU에서 총 50만 TEU로 증가할 전망이다. 그리고 아프리카 지역도 향후 물동량 증가세가 높게 예상되는 지역이다. 유럽-서 아프리카 항로는 현재 92만 TEU에서 2009년에 총 103만 TEU로 증가할 전망이다.

그러나 컨테이너 해상운송시장에서 신흥 시장으로 부상하고 있는 이들 지역에 대한 컨테이너 운송서비스는 아직 미흡한 편이다. 현재 우리나라와 중남미, 대양주, 아프리카 지역을 연결하는 항로는 대부분 외국계 선사가 주도하고 있고 한국선사의 참여는 매우 저조하다. 그리고 외국계 선사의 일반적 서비스 제공형태는 국내에 대리점을 두고 영업을 하고 있다. 특히 중남미 지역의 경우 중남미 지역의 경제성장에 따른 물동량 증가와 미국항만에서의 정체 및 보안강화에 따른 파나마 및 멕시코로의 우회물량이 발생하고 있음에도 불구하고 여전히 이들 지역에 대한 서비스는 부족한 실정이다. 이로 인해 우리나라 제조업 및 무역업체들이 높은 운임을 주고 외국계의 선사를 이용하고 있는 것으로 나타났다.[159)]

먼저, 한국과 중미 지역을 연계하는 서비스를 운영하는 선사는 APL, CCNI, CMA CGM, CSAV, Eastern Car Liner, Evergreen, Hamburg SÜD, Hapag_Lloyd, HMM(현대상선), Maersk-Line, Maruba & Clan S.A., MOL, MSC, NYK, OOCL, ZIM 등이 있다. 한국에서 남미지역을 연결하는 서비스는 전적으로 외국계 선사에 의존하고 있다. 그리고 이들 선사가 제공하는 서비스는 아시아 극동과 파나마 항만을 연결하는 형태로 제공되고 있다

남미지역은 남미서안과 남미동안으로 구분하여 서비스가 제공되고 있다. 즉 APL의 경우 부산 - 고베 - 동경 - 파나마 콜론/만자리노 - 미국 마이애미 - 사바나 - 찰스톤 - 노포크 - 뉴욕 - USEC - Sanpedro - Oakland 등을 기항하고 있다. 현재 극동과 남미서안 지역을 연계하는 서비스는 APL, CCNI, CMA CGM, CSAV, K-Line, Hamburg SÜD, Maersk-Line, Maruba & Clan S.A., MOL, MSC, NYK, SAFMARINE, TBS 등의 선사가 제공하고 있다. 그리고 남미동안은 CSCL, CMA CGM, COSCO, CSCL, Evergreen, Hamburg SÜD, Hapag-Lloyd, Maersk-Line, Maruba & Clan S.A., MOL, MSC, NYK, PIL, Pro Lines, SAFMARINE, ZIM 등의 선사가 참여하고 있다.

159) 한국무역협회와 한국선주협회가 주관한 “선하주 협력과 공생을 위한 선상 워크숍”(2007. 10월)에서는 이러한 문제를 해결하기 위해 2008년 첫 사업으로 중남미 시장 진출을 위한 신규항로 개척방안을 연구하기로 결정했음.

호주항로는 국적선사의 서비스가 제공되고 있다. 한진해운은 컨테이너 선박 4척을 투입하여 주간 서비스를 제공하고 있으며, 현대상선은 아시아-호주 항로에 2개의 주간서비스를 제공하고 있다. 주요 기항지는 부산-상하이-홍콩-카우슝-시드니-메브론/벨베이/프레멘틸-브리스베인 등이다.

아프리카항로도 국적선사의 서비스가 없이 외국선사가 주류를 차지한다. 현재 이 항로는 CMA CGM, CSCL, HAMBURG SÜD, MAERSK-LINE, MOL, MSC, NILE DUTCH AFRICA LINE, NYK, PIL, GSL, SAFMARINE 등이 참가하고 있다.

<표 3-20> 극동과 중남미, 대양주, 아프리카 지역 선대취항 현황

구분	서비스 제공 선사	주요항로
극동-중미	APL, CCNI, CMA CGM, CSAV, EASTERN CAR LINER, EVERGREEN, HAMBURG SÜD, HAPAG_LLOYD, HMM(현대상선), MAERSK-LINE, MARUBA & CLAN S.A., MOL, MSC, NYK, OOCL, ZIM	부산 - 고베 - 동경 - 파나마 콜론/만자리노 - 미국 마이애미 - 사바나 - 찰스톤 - 노포크 - 뉴욕 - USEC - SANPEDRO - OAKLAND
극동-남미 (서안)	APL, CCNI, CMA CGM, CSAV, K-LINE, HAMBURG SÜD, MAERSK-LINE, MARUBA & CLAN S.A., MOL, MSC, NYK, SAFMARINE, TBS	YOKOHAMA-BUSAN-SHANGHAI-NINGBO-HONGKONG-MANZANILLO-PUERTO QUETZAL-IQUIQUE-MEJILLONESVALPRAISO-LIRQUEN
극동-남미 (동안)	CSCL, CMA CGM, COSCO, CSCL, EVERGREEN, HAMBURG SÜD, HAPAG-LLOYD, MAERSK-LINE, MARUBA & CLAN S.A., MOL, MSC, NYK, PIL, PRO LINES, SAFMARINE, ZIM	BUSAN-DURBAN-SEPETIBA-SANTOS-BUENOS AIRES-RIO GRANDE-ITAJAI- PARANAGUA-MONTEVIDEO- ASUNCION
대양주	ANL, APL, AUSTRAL ASIA LINE, COSCO, CSCL, EVERGREEN, HAMBURG SÜD, HAPAG-LLOYD, HMM, HANJIN SHIPPING, K-LINE, MAERSK-LINE, MISC, MOL, MSC, NYK, OOCL, PIL, SAFMARINE, SYMS LINE	BUSAN-KWANGYANG-MELBOURNE-SYDNEY-ADELAIDE-BRISBANE-FREMANTLE
아프리카 (서안)	CMA CGM, CSCL, HAMBURG SÜD, MAERSK-LINE, MOL, MSC, NILE DUTCH AFRICA LINE, NYK, PIL, GSL, SAFMARINE	BUSAN-HONGKONG-SINGAPORE-SANTOS-ITAJAI-PARANAGUA-BUENOS AIRES -RIO GRANDE -NONTE VIDEO- DURBAN-JOHANAESBURG -CAPETOWN - LAGOS - TEMA - LUA NDA - MENBOURNES - SYDNEY - BRISBANE - ADELAIDE - TAURANGA- AUCKLAND-LYTTETON
아프리카 (동,남,북 지역)	CSAV, EVERGREEN, HAMBURG SÜD, ISCONT LINE, K-LINE, MAERSK-LINE, MISC, MOL, MSC, NYK, PARKROAD, PIL, PRO LINES, SAFMARINE	BUSAN-DURBAN-VITORIA-SANTOS-BUENOS-AIREA-MONTEVIDEO-RIOGRANDE-PARANGUA-ITAJAI

자료 : 쉬핑가제트, 「'07 SHIPPER'S GUIDE」, 2007. ; The Japan Press, 「週刊 Shipping GAZETTE」, 2007. 10. 1.

나. 신규항로 개설 조건

이상에서 보는 바와 같이 이들 지역은 최근 물동량이 급격히 증가하고 있으나 한국을 비롯한 극동지역과의 해상운송망은 아직 부족한 실정이다. 특히 국적선사의 서비스가 거의 이루어지지 않고 있어 국내 제조업체 및 무역업체의 애로도 많은 실정이다. 따라서 우리나라 선사의 직항서비스 개설이 조속히 개설되어야 한다. 그러나 신규항로 개설을 위해서는 다음과 같은 조건이 맞아야 가능하다.

첫째, 신규항로 개설을 위해서는 물동량이 있어야 한다. 물동량이 있어야 선사에서 선박 운항에 따른 수지타산을 맞출 수 있기 때문이다. 현재 이들 지역은 국적선사의 서비스가 없지만 유럽계 선사를 비롯하여 타국 선사의 서비스는 진행되고 있다. 예를 들어 5,000TEU급 선박이 주간 서비스를 하면 연간 수송능력이 25만 TEU(왕복 50만 TEU) 정도 추가로 늘어나는데 현실적으로 이와 같은 물동량의 증가가 없다면 타사가 수송하는 기존 물량을 가져와야 한다. 이 문제를 해결하기 위해서는 물동량에 대한 정확한 조사와 기존 물동량 확보를 위한 전략이 필요하다.

둘째, 운항 채산성이 확보되어야 한다. 선박을 신규로 확보했을 경우 운항을 통해 금융비를 비롯한 제반 경비와 이윤 등이 나와야 하고, 용선을 했을 경우에도 용선료 이상의 운임이 창출되어야 한다. 최근 컨테이너 선박의 1일 용선료는 3만 달러에 달한다(2007년 2월, 4,400TEU 기준). 채산성은 기본적으로 적절한 운임과 물동량에서 비롯된다. 이 문제를 해결하기 위해서는 장기수송물량을 확보해야 한다.

셋째, 원양항로의 서비스를 개설하기 위해서는 막대한 자본이 필요하다. 현재 극동에서 구주지역으로 신규항로를 구축하는데 1조 5천억원 이상의 자본이 필요하다. 극동-구주항로에서 주간 서비스를 제공하기 위해서는 컨테이너 선박이 8~9척이 필요하다. 현재의 선가를 기준으로 6,200TEU급 선박 9척 확보에만 1조원이 소요된다. 그리고 현지 영업망과 정보통신 네트워크 구축에 2,000~3,000억원이 쉽게 들어가기 때문이다. 중남미항로와 아프리카 항로의 경우 항만체선과 거리증대로 구주항로에 비해 선박이 2~3척은 더 필요할 것으로 보여 선대편성에 필요한 자금도 더욱 더 많아진다.

이와 같이 국적선사가 중남미를 비롯한 신규항로 서비스를 개설하기 위해서는 선박과 물동량이 있어야 하고 적절한 운임도 보장되어야 하는데 현실적으로 쉬운 문제가 아니다. 이를 해결하기 위해서는 다음과 같은 전략이 필요하다.

다. 진출 유망 국가

중남미・대양주・아프리카 지역의 각 국가는 경제성장정도, 정치적 안정성, 해상물동량, 시장개방정도, 인프라 실태, 정보화 수준 등에서 상당한 차이가 존재하고 있다. 따라서 각 국가별로 진출 여부를 구분하여 진출 전략을 구체적으로 해야 한다.

일반적으로 해운기업의 진출에 가장 중요한 영향을 미치는 요인은 해상물동량과 시장 개방성이다. 단순히 화물만 선적하고 하역하는 정도의 선박 입출항은 물동량과 인프라 정도만 고려하여 평가할 수 있으나, 해운기업의 자유로운 기업활동을 위해서는 현지의 시장개방 정도가 매우 정도하다. 따라서 진출 유망국가는 해운기업의 기본적 사업기회라고 할 수 있는 물동량과 시장개방 정도를 기준으로 진출 여부를 구분한다.

이와 같은 기준으로 중남미 국가 중에서 해운기업의 진출이 가장 유망한 국가는 다음 표에서와 같이 브라질, 파나마, 칠레 등이 해당된다.

<표 3-21> 중남미 · 대양주 · 아프리카 국가 중 해운물류기업의 진출유망국가 분류

사업기회(물동량) / 진출환경(시장개방)	충분	불충분
민간참여	브라질, 파나마, 칠레, 멕시코, 호주, 나이지리아, 남아공	콜롬비아, 페루, 뉴질랜드
국가주도	베네수엘라, 아르헨티나	볼리비아, 에콰도르,

라. 진출전략 : 선화주의 해외시장 공동진출

제조업체나 무역업체가 신흥시장으로 제품을 수출하거나 현지 생산을 하게 되면 기본적으로 수송망이 필요하다. 특히 전자제품, 의류 등은 유행과 계절에 민감한 제품으로 수송시간이 매우 중요하다. 그러나 이들 제품은 항공 수송에 의존할 만큼 제품 가격이 높지 않아 해상 컨테이너 수송을 주로 하게 된다. 따라서 화주기업이 생산 및 수출 제품의 적기배송을 위해서는 컨테이너 선박을 비롯한 수송망을 확보해야 하는데 현실적으로 결코 쉬운 문제가 아니다. 특히 중남미, 아프리카 등과 같이 현지 선사가 거의 없고 국적선사의 영업망도 없을 경우 현지의 우리나라 기업체는 물류망 확보에 많은 어려움을 가질 수밖에 없다.

특히 최근에는 SCM 경영체제의 도입으로 제조업체와 운송업체의 협력도가 높아 신규로 진입하는 제조업체가 새로운 물류망을 구축하기도 쉽지 않다. 과거처럼 화주가 '갑'의 위치에서 선사를 이용하던 시대가 지났기 때문이다.

따라서 우리나라 물류기업이 신규시장을 진출할 경우에는 선사를 비롯한 물류기업과 동반진출해야 한다. 일본 무역상사의 경우 해외시장 진출시 물류기업과 동반하는 사례는 쉽게 찾을 수 있다.

물류기업과 제조기업의 동반진출을 통해 현지에서 발생하는 물류수요를 우리나라 물류기업이 제공하도록 하고, 물류합리화와 물류비 절감을 위한 각종 컨설팅도 받아야 한다. 즉 제조업체의 핵심역량이 아닌 물류부문을 국내 물류업체에게 아웃소싱하여 전문성을 확보하고 경쟁력을 높여야 한다.

국내 물류기업이 화주기업과 동반진출을 하기 위해서는 제조업체의 물류부문 경영을 지원하고 개선할 수 있는 능력을 갖고 현지 물류기업과의 네트웍도 확보하고 있어야 한다. 국내 물류기업은 국내 제조업체의 물류역량 및 현지 물류기업보다 우수한 역량을 가지고 있어야 한다.

한편 선화주의 해외시장의 진출을 안정화하기 위해서는 선화주간 MOU를 맺는 등 적극적인 협력시스템 구축도 필요하다. MOU 체결시에는 기본물량, 운임, 유가 및 환율 변동 등 대한 부담 등의 내용이 포함되어야 한다.

참고로 중남미 주요국의 시장진출 유망분야를 정리하면 다음과 같다.

<표 3-22> 중남미 주요국가의 우리나라 화주기업 진출 유망분야

국가명	진출형태	주요 업종
브라질	현지시장진출	- IT 산업(광케이블 및 ADL, 컴퓨터 부품, 휴대폰) - 자동차 및 부품산업 - 전기전자, 엘리베이트 제조업 - 원자재 가공산업 - 보안 산업
칠레	수출유망품목	- 자동차 및 자동차 부품 - 스테인레스 스틸 및 주방용품 - 볼 베이링, 전기기타 - 가정용 전기 히터
	시장개척 가능 품목	- 환경오염 방지설비 - 수중 펌프
	자원개발 관련 투자	- 광산자원 개발 - 임산자원 개발
아르헨티나	수출유망품목	- 가전제품 - 휴대폰 - 디지털 카메라, LCD 모니터 등 정보기기
	투자진출	- 자원개발분야 - 인프라 건설분야

(2) 항만운영 참여 및 인프라 시장 진출

가. 진출방식

우리나라 물류기업이 중남미, 대양주, 아프리카 등의 지역으로 진출하는 또 하나의 방법은 현지 항만 운영에 참가하는 것이다. 우리 물류기업이 항만운영에 참가하는 방식은 국내기업 단독적 진출, 현지 기업과의 합작 또는 컨소시엄 구성 등을 들 수 있다.

우선 국내기업만의 단독진출에 대해 살펴보자. 국내기업만의 단독진출은 1개 기업에 의한 독자적 진출과 국내 컨소시엄에 의한 진출로 구분할 수 있다. 독자적으로 진출할 수 있는 기업으로는 해외 항만터미널에 대한 충분한 경험과 지식이 축적된 대형 외항운송업체인 한진해운, 현대상선, 국내에서 컨테이너터미널을 운영하고 있는 (주)한진, 대한통운 등을 고려할 수 있다. 외항 운송업체들은 해상운송과 연계하여 자체 물량을 확보할 수 있는 장점과 그 동안

신규시장에서 얻은 경험을 활용할 수 있는 장점이 있다. 반면 국내 물류기업은 우리나라에서 항만하역과 내륙물류서비스에 대한 경험축적이라는 강점을 보유하지만, 해외시장에 대한 경험은 미천한 실정이다. 그러나 단독으로 법인을 설립할 경우, 항만요율에 대한 규제 등으로 일정 규모이상의 물량을 확보해야 이윤이 발생되는 경영상 애로를 고려해야 한다.

반면 컨소시엄을 구성할 경우 자본 비용은 감소하지만 역시 여러 가지 문제가 예상된다. 외항운송업체들의 컨소시엄 방식은 물량을 대량으로 확보할 수 있는 장점을 갖지만, 해운분야의 경쟁업체들이 컨소시엄을 구성해야 하는 어려움을 해결해야 한다. 외항운송업체와 종합물류기업간 컨소시엄은 외항운송업체가 갖는 물량을 활용할 수 있고, 종합물류기업의 물류부문에 대한 경험을 활용할 수 있는 장점을 지니고 있다. 그러나 외항운송업체와 종합물류기업들이 갖는 다양한 이해관계를 고려하여 경영과 인사를 해야 하는 단점이 예상된다.

신흥시장 항만운영에 대한 기회요인인 성장가능성과 제약요소인 항만요율에 대한 현지 정부의 개입 등을 고려할 때, 외항운송업체와 종합물류기업들이 복수로 참여한 컨소시엄 방식의 진출을 적극 검토해야 할 것으로 판단된다.

다음으로 국내기업과 현지기업과의 합작 및 컨소시엄을 통한 진출이다. 합작법인 설립의 장점은 현지항만 터미널에 대한 관리・운영경험의 활용, 항만과 배후권간 연계운송의 효율화 증대, 현지 물류기업의 노하우 전수 등을 들 수 있다. 그러나 현지 기업이 참여할 경우, 경영의사결정이 복잡해지며 장기간이 소요될 수 있는 단점을 갖는다.

그리고 현지 컨테이너터미널 운영업체의 인수도 고려할 수 있으나 중남미의 경우 현지업체와의 관계가 비즈니스의 성공을 좌우할 정도로 전근대적인 영업요소가 많다는 점을 고려하면 인수합병보다 컨소시엄의 구성이 현지적응에 유리할 수 있다고 판단된다.

즉 한국계 해운・항만 물류기업의 현지 물류시장에 대한 전문지식 미비 등을 고려하여, 현지물류기업과 합작이나 컨소시엄 구송을 통한 컨테이너터미널 운영에 참여하는 것이 바람직한 것으로 판단된다. 합작방식은 한국계 기업들의 투자지분을 경영권을 안정화할 수 있을 정도로, 충분히 확보하는 것을 전제해야 한다.

나. 진출시기와 진출방안

한편 국내기업의 현지진출 시기는 충분한 시간을 갖고 검토해야 할 것으로 보인다. 현재 중남미의 경우 글로벌 물류기업의 진출이 상당부분 진행되었고, 사회주의 성격을 갖는 정권의 등장에 따른 인프라 사업에 대한 정부의 통제도 강화되고 있기 때문이다.

우리나라 기업이 중남미, 대양주, 아프리카 지역 등의 인프라 시장 진출을 위해 고려할 수 있는 방안은 다음과 같다.

① 현지 협력업체 개발

중남미, 대양주, 아프리카 지역을 비롯하여 전세계적으로 저임금을 바탕으로 진출하고 있는 중국 업체와 경쟁하기 위해서는 현지 유능한 업체를 발굴하여 전략적인 협력업체로 구축, 비용절감에 노력할 필요가 있다.

② 독자적인 파이낸싱 능력배양

자체 자금이 부족한 아프리카와 중남미 일부 국가는 외국 원조를 활용하여 인프라 건설을 추진해 왔으나, 원조자금으로는 인프라 건설에 한계가 있음을 인식하여 최근에는 BOO나 BOT 등 공급자 금융조달을 선호하고 있다. 특히 최근 개발되고 있는 중남미, 아프리카 지역의 항만개발은 민자 방식으로도 추진되고 있어 자체 파이낸싱 능력이 수주의 중요한 요건이 되고 있다.

그리고 중미 국가들은 IDB, IBRD, CABEI 등의 국제금융기관이나 외국 정부의 지원하에 도로 보수, 통신망 보수, 의료부문 현대화 등의 인프라 구축사업을 실시하고 있다. 특히 DR-CAFTA 발효로 우리 기업의 정부조달사업 및 인프라구축 사업의 참가가 용이해질 전망이기에 이에 대한 사전 준비가 필요하다.

한편 정부에서 추진중인 국제물류투자펀드를 활용하는 방안도 적극 모색해야 한다.

③ 현지 무역관 및 관련기업과의 정보 공유

각국 공사 정보에 대한 수집은 개별 회사로서는 벅차고 한계점이 있다. 협회나 정부가 해외채널을 가동하여 정기적으로 각 나라의 발주 예정 프로젝트 정보를 모니터링 할 필요가 있다. 그리고 현지 무역관(KOTRA)도 적극 활용할 필요가 있다.

다. 진출시 유의사항

① 지정학적·정치적 리스크 등 투자환경 철저히 조사

중남미와 아프리카 지역의 국가는 정치적인 안정성이 서방국가에 비해 낮은 편이다. 정치적 불안정이 계속되는 국가는 외국인 기업의 투자가 위축되고 국민들의 정치적 시위 참가 등으로 국민들의 구매활동과 기업경영이 왜곡될 수 있다. 이에 따라 외국계 기업은 투자 보장에 우려를 갖는 경우가 발생하고 심지어 시장 철수까지 고려하게 된다.

그리고 최근 중남미 국가에서는 사회주의적 정책 노선을 가진 좌파성향의 정부도 많이 등장하였다. 좌파 정부의 등장은 외국계 기업의 경영활동 측면에서는 긍정적·부정적 측면을 함께 가진다. 좌파정권의 등장으로 국민들에 대한 다양한 사회보장 확대와 복지정책 등으로 창출되는 국민들의 실질적인 구매력 증가는 소비재 산업의 발전을 가져올 수 있다는 것은 긍

정적인 측면이다. 그러나 중남미의 좌파정부는 국가기간산업인 인프라 뿐만 아니라 민간영역으로 인식되는 해운항만물류산업에도 통제를 가하고 있어 자유로운 기업경영을 침해하고 있다. 특히 베네수엘라의 경우 최근 해운과 항만부문의 국가 개입을 강화하는 제도를 발표했다. 베네수엘라는 최근 화물유보제도를 도입하고 지방으로 이양된 항만개발권한을 중앙정부에서 다시 회수했다.

이와 같이 중남미와 아프리카는 경제 부문에 정치적인 영향력이 많고 정치가 불안정하다는 단점이 있기 때문에 많은 유의가 필요하다. 특히 장기 대규모 투자를 필요로 하는 항만 등 인프라 투자시에는 이와 같은 정치적 리스크를 철저히 검토해야 한다. 이들 국가는 다른 선진국에 비해 국가위험이 높기 때문에 투자시행 이전에 투자환경을 철저히 조사하고 투자시행 이후에도 관리에 유의해야 한다.

투자시행 이후 대기업의 경우에는 컨설팅사를 통해 위험을 조사하지만 중소기업의 경우 비용상의 문제로 전문적이고 과학적인 조사를 못하고 있는 실정이다. 투자위험을 줄여 나가기 위해서는 위험에 대한 정기적인 조사가 필요한 바 투자위험의 관리를 전담하는 전담팀을 둘 수 없는 경우 현지 전문가 혹은 컨설팅 회사를 통해 정기적인 투자 리스크를 조사해야 한다.

② 현지 진출기업의 애로사항 사전 파악 및 대책 마련

현재 중남미 및 아프리카 국가는 경제 시스템이 낙후하고 인프라도 저개발 상태인 국가가 많다. 그러나 이런 기업의 애로사항을 사전에 파악하지 못한 상태에서 기업이 진출하는 경우 기대했던 수익이 발생하지 않아 정상적인 기업 경영이 어려울 수 있다. 따라서 중남미 및 아프리카 지역으로 진출하는 물류기업은 이 지역에 대한 먼저 진출한 기업의 애로사항을 파악하고 대책을 수립한 후 진출해야 한

5. 시장조사 및 정보체계 구축

1) 현지시장조사 실시

우리나라 해운물류기업의 신흥시장 진출을 위해서는 무엇보다 현지시장조사가 철저히 진행되어야 하고, 무엇보다도 빨리 유용한 정보를 획득하여 사업의 기회로 활용하는 것이 중요하다. 해운물류기업의 진출을 위한 현지 물동량, 화물집하 등 영업여건, 대리점 및 법인 설립 여건, 해운기업에 대한 조세정책, 해운기업의 영업 가능범위 등에 대한 정보는 공개적인 형태로 게시되기 않아 현지 조사가 필요하다.

그러나 중소 해운기업의 경우 현지조사가 예산, 인력, 현지 네트워크 등의 부족으로 매우 어려운 문제이기에 관련기관이 참여하는 '해외 해운물류시장 공동 조사단'을 구성할 것을 제

안한다. 여기에는 한국선주협회, 한국무역협회 등의 선화주 단체와 한국해양수산개발원, 해양계 대학 등 학계가 참여하고, 현지 한국대사관, 대한무역진흥공사 현지무역관 등의 지원도 필요하다.

2) 정보 네트워크 구축

해외 항만 투자 등에 있어서 가장 중요한 것으로 체계적인 조사와 이에 따른 각국 정부와의 사전 접촉이다. 왜냐하면, 재원과 인력이 풍부하더라도 이러한 조사가 체계적으로 이루어지지 않는 경우 경쟁에서 밀려날 것이 분명하기 때문이다. 따라서 우리나라 업체들의 투자처를 발굴하는 조사 체계를 일원화할 필요가 있다. 대표적인 예가 일본의 조사 체계이다. 일본의 경우에도 우리나라의 KOTRA와 같은 투자처 및 해외 지역 조사를 위한 조직이 있는데, 이러한 조직에 근무하는 전문가들은 베트남의 경우 약 10여명 이상에 달하고 있다. 우리나라 KOTRA의 경우 1~2명의 파견자와 현지인으로 구성된 것과는 매우 다른 구조이다. 특히, 이들은 수년에 걸쳐 자체 보고서를 발간하고, 여기서 근무하는 사람은 대개 이 권역을 중심으로 상당 기간을 근무하게 된다. 현재 베트남에 근무하는 일본인 가운데 20년 가까이 동남아 지역을 중심으로 조사 연구를 수행한 인력도 있는 것으로 알려졌다. 이렇게 되는 경우 해외 지역에 대한 조사의 폭과 깊이가 달라질 수밖에 없다. 아무리 국내 자금을 확충하더라도 이러한 체계적인 조사가 이루어지지 않는 경우 투자는 어렵다.

<표 3-23> 체계적인 정보 네트워크 구축

추진 계획	내용
조사기관, 연구기관, 업계 간 네트워크 구축	• 각 지역별, 기능별 네트워크 구축 - 네트워크 중계 조직 필요 • 조사 내용의 BD화 체계화(인터넷 및 BD 구축) (국내 조사기관, 연구기관, 업계 협의)
조사 네트워크 구축을 위한 정부의 지원	• 네트워크 구축 계획 수립 조사 네트워크 구축 사업 시행 * 예산의 경우 각 참여자들의 기존 조사 예산을 투자하는 경우 예산의 절감 효과가 있을 것임

현재 우리나라는 기업은 기업대로, 정부는 정부대로, 조사 업무를 하는 조직은 이들대로 각기 같은 조사를 추진하는 예가 빈번하다. 이러한 문제는 상당한 조사비용이 매몰되는 경우가 많으며, 동일한 조사를 다른 주체가 반복하는 문제가 있다. 따라서 이러한 조사 체계를 일원화하는 방안이 필요하다. 이는 기존에 네트워크를 활용하여 네트워크를 더욱 견고히 하고, 연계를 강화하는 방안이 현실적으로 가능할 것으로 판단된다. 예를 들어 KOTRA를 중심으로 연구 기능을 갖는 연구기관과의 연계 강화를 통해 해외 조사시 공동조사 등을 추진할 수도 있

으며, 현지 진출 기업들과 공동으로 추진할 수도 있다. 이러한 3자가 참여하는 조사는 정부 정책 및 기업들이 동시에 이루어지며, 이렇게 되는 경우 해외 시장 조사의 폭과 질이 개선될 것으로 판단된다. 이를 위해 정부도 해외 조사 업무에 있어서는 재정적 지원을 아끼지 말아야 할 것이다.

6. 중점 추진사업

1) 거점별 항만 투자 추진

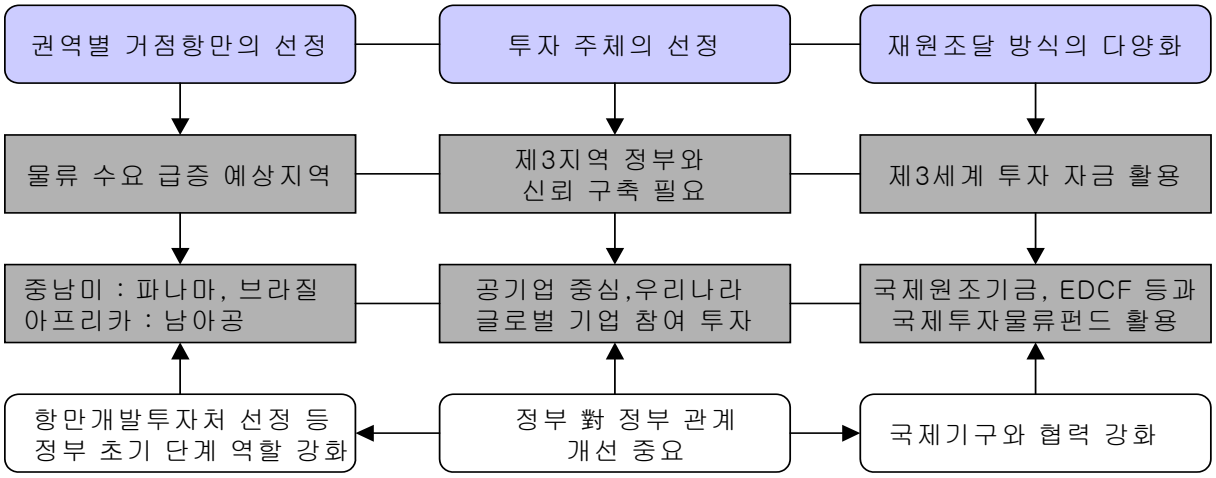
중남미, 대양주, 아프리카 3대 권역 가운데 주요 항만에 대한 거점별 투자 전략을 수립할 필요가 있다. 거점 항만에 대한 투자가 이루어지는 경우 그 주변 항만에 대한 투자 및 물류 투자는 한층 수월하기 때문이다. 그리고 수익적인 측면에서도 물류 수요가 폭발적으로 늘 것으로 예상되는 지역이 투자처로서 유망하다고 할 것이다. 또한 이러한 거점 투자는 물류 네트워크의 선점 효과도 클 것으로 예상된다.

중남미의 파나마 운하 및 항만 확장, 브라질의 산토스항, 남아공의 더반항 등이 주요 거점 항만으로 역할을 하고 있으며, 이들 지역에 대한 투자 수요가 늘 것으로 예상된다. 따라서 이들 지역을 중심으로 거점 항만 투자를 단기적으로 추진하고, 중장기적으로 인근 항만에 대한 투자를 추진함으로써 이들 지역에 대한 네트워크 확장을 추진할 필요가 있다.

다만, 우리나라의 해외 항만 진출 사업은 지금까지 한진해운, 현대상선 등 일부 글로벌 선사에 국한되어 있는데, 이 같은 점에서 오히려 해외 진출 사업을 정부 주도하에 추진하는 경우 중남미 및 아프리카 등 저성장국에 대한 투자는 용이할 수 있다. 왜냐하면, 이들 국가의 대부분이 정부 對 정부의 공식적인 계약을 중시하는 경향이 매우 강하기 때문이다. 실제로 계약은 민간 기업이 하더라도 정부의 투자 보증 및 MOU 체결이 이들 지역 투자에 있어서 매우 중요한 것이 이런 측면이다. 따라서 이들 지역에 대한 투자는 향후 항만공사의 기능을 확대하는 차원에서라도 항만공사의 해외 투자 시험장으로 활용할 필요가 있다. 다만, 우리나라 항만공사가 아직 항만 운영을 시작한지 얼마 되지 않았다는 점을 고려하여 단기적으로는 글로벌 물류 및 건설업과 컨소시엄을 통한 투자 및 지분 투자 등을 고려할 필요가 있다. 이 같은 초기 투자가 이루어진 후 직접투자 등을 차후에 고려할 수 있을 것이다.

특히, 파나마 운하 확장 사업은 막대한 자본금이 소요되는 사업으로 전문가들 사이에서 자본 조달의 어려움을 제시하는 의견이 많다. 이는 그 만큼 투자 수요가 많다는 말로 해석된다. 따라서 파나마 운하 확장 사업에 대한 투자가 매우 면밀하게 사전에 검토해야 될 과제가 될 것이다.

<그림 3-19> 주요 권역별 거점 항만 투자 전략



다음으로 이들 지역에 대한 투자 재원조달은 기존의 재원조달 패턴에서 벗어나 이들 지역이 주로 국제 원조자금이 상당부분 사용되고 있는 점을 감안하여, 향후 국제기구와의 밀접한 관계를 유지하는 것이 필요하다. 대표적인 성공 사례가 일본의 국제 원조자금을 활용한 저성장국에 대한 투자이다. 특히, 베트남 등지에 대한 일본의 투자는 매우 성공적인 것으로 평가된다. 따라서 중남미 및 아프리카 등 우리나라의 해외투자는 이러한 국제원조 자금의 적극적인 활용과 최근에 설립된 국제물류투자펀드를 적극 활용해야 할 것이다.

2) 남미대륙 연안물류 참여

남미지역은 넓은 대륙, 긴 해안선, 풍부한 물동량 등을 갖추고 있어 해운이 발달하기 좋은 여건을 가지고 있다. 현재 중남미 지역에서 발생하는 컨테이너 물동량은 911만 TEU에 달한다. 남미지역내 컨테이너 물동량만 해도 100만 TEU를 상회하고 있다. 그리고 최근 남미지역은 남미경제통합과 경제성장이 지속됨에 따라 대륙의 역내 물동량이 크게 증가하고 있다.

그러나 남미지역은 자체 상선대가 매우 부족하다. 현재 남미에서 선박을 가진 국가는 브라질, 베네수엘라, 멕시코, 아르헨티나, 칠레 등 비교적 규모가 큰 일부 국가에 국한된다.[160] 그리고 칠레선사인 CSAV 그룹을 제외하면 국제적인 해운기업도 없다. 이로 인해 대부분의 화물도 FOB 조건으로 판매하여 수입국에서 운송권을 가지고 자국선사로 하여금 물량 수송에 참가토록 하고 있다. 그 결과 중남미에서는 자체 물류산업은 정체상태에 머문 대신 외국선사들의 진출은 매년 증가하는 모습을 보였다.

160) 남미에서 선박을 많이 가진 국가는 다음과 같다. 브라질은 120척, 210만 GT, 칠레 65척, 124만 GT, 아르헨티나 48척, 68만 GT, 멕시코 61척, 76만 GT, 베네수엘라 48척, 106만 GT. 이에 대한 자세한 통계는 본 보고서 제2부 제2장 제1절 중남미 물류시장의 변화와 전망을 참조할 것.

따라서 남미지역의 연안해운시장은 물류기업에게 새로운 시장 참여의 기회가 될 것으로 보인다. 남미지역은 자체 물동량은 풍부하지만 자체 선대가 부족하여 외국선사의 참여가 많은 지역이다. 남미 대륙내 국가간 해상운송은 국제항로 성격을 가지고 있어 카보티지(Cabotage) 문제도 회피할 수 있다. 브라질의 경우 자국 연안해운시장은 외국선사의 참여를 제한하고 있으나, 현지에서 설립한 해운기업은 외국계라도 시장 진입이 가능하다. 머스크의 경우 브라질 시장 침투를 위해 현지에서 기업을 설립하고 선박을 등록하여 해운에 참가하고 있다.

특히 브라질의 물류정책관계자들은 연안해운의 활성화를 위한 방안을 모색하고 있다. 이 과제와 관련하여 우리 연구진이 브라질 현지 물류담당자들을 면담한 결과 그들은 연안해운 활성화를 위해 많은 관심을 갖고 정책대안을 모색하고 있었다.[161] 그리고 브라질에서는 우리나라와 같은 조선강국에서 브라질 물류시장에 참가하기를 기대하고 가능한 방법도 설명을 했다. 그들이 밝힌 방법은 다음과 같다. “모든 투자방식이 PPP를 통해 이뤄지므로 한국 민간기업의 공개입찰 참여가 가능하다. 현재 브라질 고속도로 건설사업과 관련해 한국과 협의 중이다. 현재 한국의 탑헤드 비전 등 한국기업이 브라질 대륙횡단 사업에 참여하고 있다. 한편 브라질이 현재 조선공업을 육성하고 있는데, 세계 제1의 조선국인 한국과의 기술협력이 필요하다고 생각한다.”

우리나라 기업이 남미지역의 연안해운시장에 참가하기 위해서는 다음과 같은 절차가 필요하다.

(1) 현지시장 조사

외국선사의 시장참여 가능여부, 물동량, 항만시설 현황, 항로현황, 대리점 및 법인 영업가능성 조사, 해운기업에 대한 조세정책, 선원 및 노동환경, 환경규제 등에 대한 면밀한 조사가 필요하다. 특히 투자시의 리스크에 대한 분석과 리스크 회피방안도 조사가 필요하다.

현지시장조사는 개별기업이 독자적으로 수행하는 것보다 국내관련기관과 해운기업 등이 공동으로 참가하는 것이 예산, 전문성, 지속성 등에서 유리할 것으로 판단된다.

(2) 대상국가 및 영업방식 결정

연안해운시장 진출을 위한 현지조사가 마무리되면 시장진출국가를 결정해야 한다. 이 때 기

161) ‘연안수송이 도로 및 철도에 비해 수송효율성이 높다는 것을 인식하고 있고, 또한 해안에 대도시가 집중적으로 몰려 있어 연안운송의 효율은 더욱 높아질 수 있을 것으로 기대하고 있다. 그러나 피더선과 같은 연안운송 여건이 마련되어 있지 않아 여건마련이 시급한 과제로 떠오르고 있다. 특히 원양운송과 관련해서는 국적선사 및 국적선이 전무한 실정이어서 외국적 선사에 의존하고 있는 실정이다. 그렇다하더라도 해운육성정책을 고려하고 있지는 않다.’ KMI 출장복명서_ (20070511-0527) 브라질, 아르헨티나, 뉴질랜드-양창호, 김민수.hwp 참조(KMI 홈페이지).

준은 물동량, 시장 개방성, 외국기업에 대한 혜택 등이 중요하고, 정치적 안정성 및 한국과의 관계, 경쟁기업의 진출여부 등도 중요한 고려요소이다.

그리고 현지진출국가가 결정되면 현지에서의 경영방식, 즉 대리점 체제, 법인설립, 현지합작경영, M&A 등을 판단해야 한다. 영업방식에 따라 실제 준비나 투자규모 등이 매우 달라지기 때문에 치밀한 분석 후에 결정을 내리고 번복을 하는 경우가 없어야 한다.

(3) 현지인을 통한 영업망 구축

남미지역은 대부분 스페인어를 사용하고 관계를 중시한다. 멕시코에서는 '비즈니스를 하기 위해서는 먼저 친구(amigo)가 되어야 한다'는 격언이 있을 정도이다. 이와 같이 멕시코를 비롯한 남미사람들은 인간적 유대관계나 친밀감을 느끼게 되면 그것을 솔직히 상대방에게 표현할 뿐 아니라 한번 호감을 주면 아주 오래도록 그 우정이 지속될 수 있으며, 영리보다도 친분관계가 우선시되는 경향이 있으므로 비즈니스 이전에 먼저 인간적 유대관계를 쌓아야 한다.

따라서 우리 기업이 남미 현지의 영업망 구축시에는 현지인과의 인간적인 유대관계를 강화한 후 영업을 전개해야 한다.

한편 남미 각국에서는 자체 해운물류산업의 중요성에 대해 새로운 인식을 갖게 되었다. 최근 남미 각국에서 등장한 좌파 정부는 자원민족주의와 더불어 경제자주화를 중시하고 있어 각 부문별 자국산업 육성을 강화하게 되었다.

이에 따라 각 국가별로 항만과 배후 물류단지, 연계 교통망 구축을 위해 다양한 정책을 구사하고 되었다. 남미 대륙이 가진 지리적 특성과 자체의 물동량을 결합하여 물류산업을 새롭게 육성시키기 위해 노력하고 있다. 아르헨티나, 베네수엘라, 멕시코 등에서 해운정책에 관심을 갖게 된 것도 이런 연유 때문이다.

이와 별도로 남미 국가들은 자국 해운산업의 육성을 위해 조선산업에도 관심을 갖고 있다. 브라질의 경우 철강산업도 발달하여 조선산업 육성의 좋은 조건을 갖고 있다.

3) 지역별 인프라거점 투자

중남미, 아프리카의 자원개발은 이제 항만과 연계된 철도 및 도로운송수단의 개발 및 투자로 이어지고 있다. 지역기구 차원에서 국가차원으로 폭넓게 이뤄지고 있는 많은 중장기 계획들은 물류라는 큰 테두리 안에서 각 모드를 연계하는 큰 그림으로 나타나고 있다. 여기서 핵심은 항만과 연계된 내륙 인프라 투자이다. 따라서 우리의 투자도 이에 초점이 맞춰질 필요가 있다. 하지만 여기서 간과해서는 안 되는 것이 바로 중국이라는 변수이다. 이미 중국이 지역별, 국가별로 항만과 내륙물류 및 자원개발 분야에 문어발식 투자확대를 보이고 있는데, 우리나라는 이와 비교해 한 발짝, 아니 그 이상 뒤쳐져 따라가고 있는 것이 사실이다. 따라서 이

시점에서 우리나라가 중점적으로 모색해야 하는 것은 잠재력 높은 지역에 집중 투자하는 전략이다.

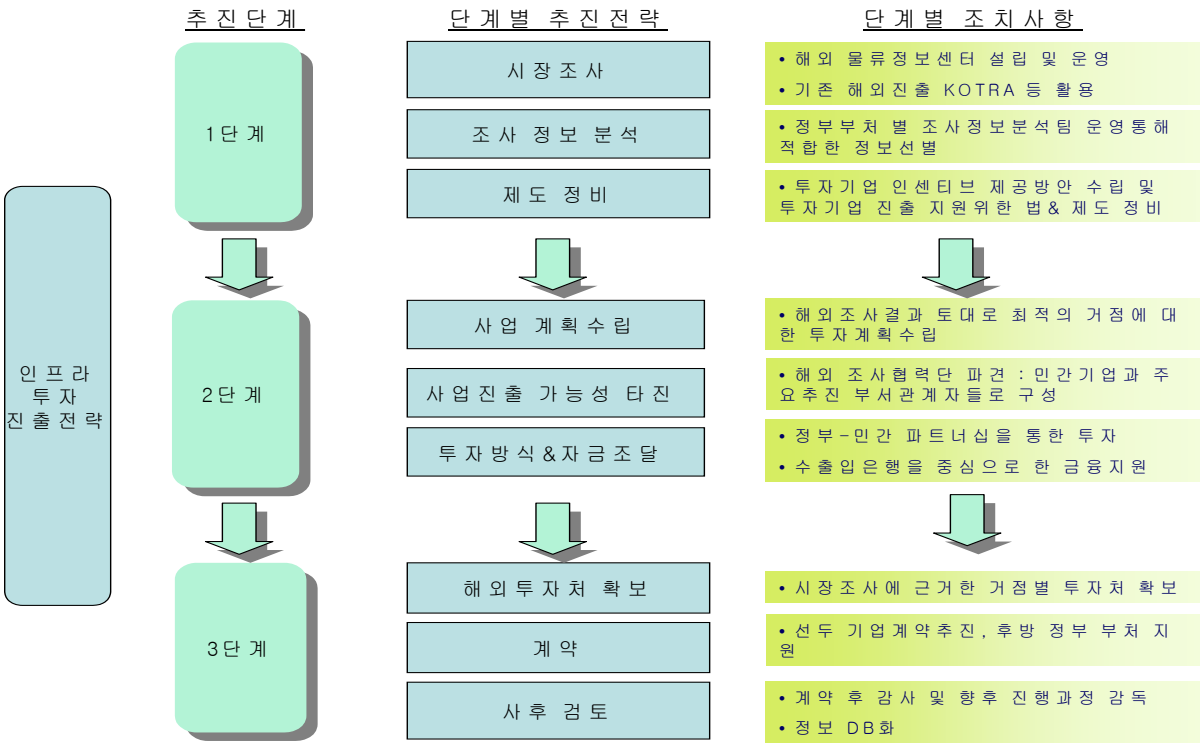
아프리카의 경우 현재 주목받고 있는 지역은 남아프리카공화국이며, 특히 더반항이 아프리카 최대 항만의 지위를 고수하고 늘어나는 물동량으로 인한 체선을 완화하기 위한 항만개발을 진행하고 있다. 이와 더불어 더반 항과 인근 항만 간의 통합된 철도 운송을 위한 계획이 검토 중에 있다. 계획이 확정되면 남아프리카공화국 국영철도 회사인 Spoonet의 주도하에 향후 5년 간 44억 달러 상당의 투자가 이뤄질 전망이다. 이는 곧 우리나라가 더반항을 거점으로 투자 진출할 수 있는 여건이 마련되고 있음을 의미한다. 지난 3월 28~29일 이틀 동안 남아프리카공화국 더반에서 개최된 제5차 아프리카 복합운송회의 주제 역시 민영화와 외국자본 유치방안에 초점이 맞춰 진행되었다. 그리고 현재 BPA와 남아공 항만공사가 협력의향서를 체결하였고 정부 부처에서도 투자가능성을 타진하기 위해 남아공을 방문하는 등 과거보다 적극적인 아프리카 정책을 모색하고 있다.

더반항이 현재의 인프라 투자진출 거점이라면 장기적인 측면에서 아프리카 동부 항만을 거점으로 진출하는 방안이 고려되어야 한다. 현재 동부 지역 항만개발은 케냐의 몸바사항을 중심으로 아프리카 균형적 발전 차원에서 이뤄지고 있다. 즉 동부 아프리카 국가들은 경쟁을 통해 항만 및 내륙 철도 운송망을 개발하고, 이를 통해 아프리카 내륙 지역 국가 간 화물 연계성을 높여 아프리카 경제성장을 이끈다는 비전을 제시하고 있다. 이를 토대로 동남 아프리카 공동시장(COMESA) 국가인 케냐, 우간다, 탄자니아 등이 중심으로 되어 몸바사, 다르에스살람, 베이라 항만을 개발하기 위한 계획을 추진 중에 있다. 한편 이러한 동부 아프리카 항만 경쟁은 외국의 터미널 운영사의 진출을 촉진하고 있다. 디피 월드는 지부티의 도랄레(Doraleh) 컨테이너터미널을 건설하기 위해 현재 3억 달러를 투자하는 등 아프리카 진출을 서두르고 있다. 하지만 아프리카 동부 국가로의 진출은 정치적 불안정성, 개발자산의 국유화 위험 등 적지 않은 위험요소들이 존재하므로 정치적 리스크를 최소화하면서 시의적절하게 진출하기 위해서는 케냐를 거점국가로 하여 진출하는 방안이 현실적이라고 보여 진다.

중남미의 경우 브라질을 거점으로 투자하는 방안이 필요하다. 브라질은 해상물동량과 시장 개방성, 철광석 매장량 및 투자환경 등에 있어서 가장 매력적인 투자처이다. 특히 최근 대서양의 산토스항과 태평양의 칠레 아리카항을 연결하는 약 4,500km의 대륙 횡단철도 사업이 진행되고 있으며, 브라질과 페루를 잇는 대륙 횡단 고속도로 건설이 진행되고 있다. 이는 바로 브라질에 대한 거점투자가 곧 중남미 인근 국가로의 파급효과를 가지는 시너지 효과를 낳을 수 있다는 것을 의미한다. 또한 이러한 내륙운송망 계획이 대서양~태평양 항만개발과 연계되면서 이에 대한 투자가 곧 해운기업들의 진출확대에 따른 터미널 확보로 이어질 수 있는 이점도 가질 수 있다. 특히 대륙 횡단철도 사업의 경우 한국 기업이 이미 건설을 수주한 상황이어서 한국 기업진출을 위한 교두보는 어느 정도 마련되었다고 보인다.

이처럼 인프라 거점 투자 필요성이 확대되고 있음에도 불구하고 누가, 언제, 어떻게 투자해야 하느냐에 대해서는 구체적으로 제시되지 못하고 있다. 단지 분야별, 부처별로 산재되어 이뤄지고 있는데, 이는 향후 중남미와 아프리카의 중요성에 비해 추진력이 부족한 실정이다. 따라서 이를 염두에 두고 인프라 거점 투자 전략을 3단계로 나눠 진행하는 것을 제안한다.

<그림 3-20> 인프라 거점 별 투자진출 전략



<표 3-24> 중남미 · 대양주 · 아프리카지역 물류시장 진출정책 종합이정표

정책 건의	추진전략	단기	중기	장기
해외물류 투자정책 강화	해외투자 확대 및 지원	━	━	━
	물류거점 구축 및 자원개발 연계 투자	━	━	━
	다양한 투자진출을 위한 민 · 관 파트너쉽 구축	━		
	투자 확대를 위한 공사기능 강화	━	━	
물류외교 및 역량 강화	글로벌 물류네트워크 구축을 위한 정책전환	━		
	중남미 · 대양주 및 아프리카 물류외교 강화	━	━	━
	물류관련법 제도 개선 및 추진체계 확립	━		
	중남미 · 대양주 및 아프리카 지역전문가 육성	━	━	━
	대외원조 및 기업지원 확대	━	━	━
투자재원 확보방안	다양한 국내투자재원 조달방안 확립	━	━	
	해외투자재원 조달체계 구축	━	·····	·····
시장조사 및 정보체계 구축	해외물류시장 공동조사단 구성	━		
	체계적인 해외물류시장 정보 네트워크 구축	━	·····	
중점 추진사업	3개 권역 거점별 항만투자 사업	━	━	━
	남미 연안물류시장 진출		━	
	지역별 물류인프라 거점에 대한 투자	━	━	·····

참고문헌

〔국내문헌〕

강선주, '중국의 대아프리카 원조 : 기회와 위험, 한국 대외원조에의 시사점',「주요 국제문제 분석」, 외교안보연구원, 2007. 4.

건설교통부, "중남미 건설・플랜트시장 동향과 참여확대방안", 2004. 12.

국민경제자문회의, "대아프리카 경제협력의 전략적 추진방안", 2007. 7.

김영석, "남미인프라통합구상(IIRSA)추진 현황과 시사점".

김한성, "호주 자원개발 확대에 따른 전략적 중요성",「KIEP 오늘의 세계경제」, 2006. 2.

대외경제정책연구원,「2007 세계 경제 지역별 10대 이슈」, 2007.

_____, "호주 자원개발 현황과 한국의 진출전략", 2007. 8. 23.

산업자원부, 외국인투자통계.

세계은행, "Result of Railway Privatization in Latin America", 2005. 9.

쉬핑가제트,「'07 SHIPPER'S GUIDE」, 2007.

이장호,「국제경영전략」, (제2판), 박영사, 2001.

임진수 외 4인,「아・태지역 물류환경변화의 영향과 대응방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2006. 12.

재정경제부・건설교통부・해양수산부・국민경제자문회의, 2007년 물류회의 보고 자료, 2007. 5. 29.

중남미/카리브해 경제사회이사회,「Recursos naturales e infraestructura 94」, 2005.

최용국,「해외투자론」, 박영사, 1996.

최재선, "원양 어선 납치사건을 계기로 본 해적 문제",「해양수산동향」, (1216호), 2006. 4. 21.

_____, '파나마 운하의 확장과 시사점', 한국해양수산개발원, 2006. 2.

한국무역협회, 한국무역통계 및 세계무역통계.

한국수출입은행, 해외직접투자통계.

_____,「아프리카 에너지 및 광물자원 현황」, 2006. 12.

_____, '중남미 에너지・광물자원 현황과 우리나라 진출 확대방안', 2006. 12.

한국은행, '중국 대외직접투자의 최근 동향과 향후 전망', 2006.

한국해양수산개발원,「2008 KMI 세계해운전망」, 2007. 12.

_____,「지구촌 해양수산」, 2005. 3. 7.

_____,「지구촌해양수산」, 제331호, 2006. 7. 31.

[국외문헌]

ADB, Asia Development Outlook, 2006.

African Centre for Development and Strategic Studies.

ALPHA Research Consortium, “Characteristics, Strategies and Trends for 3PL/4PL in Australia”, 2004, 3.

American Shipper., 각 호.

Australia Bureau of Statistics, National Rail Strategy to 2015, 2002

Australian Rail Track Coperation, Annual Report, 2002.

Australian System of National Accounts, 2004. 05.

BID, Integración Energética en el Mercosur Ampliado, 2001.

BP, *Statistical Review of World Energy* 2006, 2007.

BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2007. 6.

BP, *Worldwide Look at Reserves and Production*, 2006.

Booz Allen&Hamilton, *Interstate Rail Network Audit*, 2001.

British Petroleum, *BP Statistical Review of World Energy*, 2006. 6.

Bureau of Transport and Regional Economics, 2002.

Cargo Systems, 각 호.

Centro de Navegacion, *River Plate Shipping Guide*, 2007.

CIA, *The World Factbook* 2007.

Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006, 2007.

Containerisation International Yearbook 2007.

Containerisation International Monthly, 각호.

Container Management, 2007. 11.

CSIR, State of Logistics, 2005.

Daniels, John D. & Lee H. Radebaugh, *International Business Environments and Operations*, Ninth Edition, Prentic-Hall, 2001.

David Simchi-Levi ; Philip kaminsky ; Edith Simchi-Levi, *Designing and Managing the Supply Chain*, McGrar-Hill, 2000.

Department of Foreign Affairs and Trad, Australia, “Closer Economic Relations - Background Guide to the Australia New Zealand Economic Relationship”, 1997. 2.

Department of Transport and Regional Services, “Green Paper : Towards the National Land Transport Plan”, 2002.

Drewry Shipping Consultants Ltd., *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2005/2006, 2006/07, 2007/2008*.

Drewry, *Annual Review of Global Container Terminal Operators*, 2005, 2006.

EIA, *International Energy Outlook*, 2005.
EIU, Country Profile, 2007.
EIU, Viewswire and Luisa Palacios, 2002.
Ernst & Young, North-South Rail Corridor Study Executive Report, 2006. 6.
Eyefortransport , The North American 3PL Market, 2004. 3.
Fairplay, 각 호.
Economist, 2007. 7.
Global Insight, 2006. 1. 13.
Global Insight, Canada, 2006. 7.
Global Insight, Mexico-Summary of Detailed Forecast Annual Numbers, 2006. 4.
IFC, Business Index, 2006.
IMF, *World Economic Outlook*, 각 연도.
IMF, Direction of Trade Statistics, 2007. 3.
IIRSA, Eacilitacion del Transporte en los Paso de Frontera de Sudamerica.
ISL, *Shipping Statistics Yearbook*, 각 연도.
Jane's Information Group Inc, Jane's world railways 2004～2005, 2004.
Kingston Ports Authority, *Containerisation International Yearbook*, 2007.
Lloyds, Lloyd's Shipping Economists, 각 호.
Land Transport New Zealand Research Report, 2005.
Lloyd's Register Fairplay Ltd, *World Fleet Statistics*, 각 연도.
Manzanillo Ports Authority, Containerisation International Yearbook, 2007.
Mineral Commodity Summaries, 2006.
National Association of Realtors, 2006.
OECD, *International Investment Perspectives*, OECD Publishing, 2005.
Office of Management and Budget, *Fiscal Year 2007 Mid-Session Review*, 2006. 7.
Oil & Gas Joural, 2005. 12. 19.
Port of Melbourne Corporation Port Development Plan 2006～2035, 2006. 8.
Port of Melbourne Corporation Port Development Plan 2006～2035, 2006. 8.
Puerto Rico Ports Authority, Containerisation International Yearbook 2007.
PWCS, *World Maritime Analysis Weekly Report*, 2007. 5. 11.
RIA Novosti, "Development of motor should help double GDP", 2004. 5. 8.
Ricardo J. Sanchez and Gordon Wilmsmeier, 'Short-sea shipping potentials in Central America to bridge infrastructural gaps', *Maritime Policy & Management*, Vol. 32, No.3, 2005.
Rodrigues, A.M., Bowersox, D.J. and Calantone, R.J., "Estimation of Global and National Logistics. Expenditures", *Journal of Business Logistics*, Vol. 26, No. 2, 2005.

SIECA, *Estudio Centroamericano de Transporte*, 2001.
Strategic design + Development Pty Ltd., “Market Power and Logistics Chains : An Integrated Logistics Network Discussion Paper”, 2004. 9.
The Environmental Planning and Assessment Amendment - Infrastructure and other Planning Reform Act 2005.
The Journal of Commerce, 2007. 5. 7.
The Africa Report, 2006.
The CRB Commodity Yearbook, 2005.
The Japan Press,「週刊 Shipping GAZETTE」, 2007. 10. 1.
The National Magazine, *Containerization International Yearbook*, 2004.
UNCTAD, Transnational Corporations and the Internationalization of R&D, *World Investment Report*, 2005.
_____, Investment Brief and FDI Statistics, 2006.
_____, Development of Africa Section(1980～2000); Global Insight, Country Report(2001～2003).
Warwick Institute of Employment Research, BIMCO/ISF Manpower 2005 Update, 2005.
World Bank, Global Development Finance, 1998. 3.
_____, “Result of Railway Privatization in Australia and New Zealand”, 2005.
_____, The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy, 1993.
_____, World Development Indicators, 2005/2006.
_____, World Development Report.
WTO, International Trade Statistics 2006.
____, World Trade 2005, Prospect for 2006.
南部アフリカ地域經濟圈の交通インフラ整備.
非洲鐵路特許經營分析, 中國對外工程協會, ‘國際工程與勞務’, 2006. 6.
日本國際協力銀行(JBIC), 國際協力便覽 2005/2006, Selected Statistics on African Countries 2007.
日本國際協力銀行(JBIC), 國際協力便覽 2005/2006, Selected Statistics on African Countries 2007.

[기타 웹사이트 자료 및 언론자료]

www.americanshipper.com
www.ci-online.com
www.compairdata.com
www.coag.gov.au
www.fairplay.co.uk
www.gulfnews.com

www.joc.com
www.kita.net
www.lloydslist.com
www.mintrans.ru
www.reuters.com
www.rzd.ru
www.topheadvision.co.kr
www.tradewinds.no
www.transportintelligence.com
www.unescap.org
www.wto.org

동아일보, 2007. 6. 16.
매일경제, 2007. 10. 9.
매일경제, 2007. 6. 13.
산업자원부 보도자료, 2006. 6. 27.
연합뉴스, 2007. 11. 7.
중앙일보, 10. 22.
중앙일보, 2007. 10. 22.
파이낸셜뉴스, 2006. 11. 7.
해사프레스, 2007. 6. 25.

세계 물류 환경변화와 대응방안(IV)
중남미・대양주・아프리카 편

2007年 12月 27日 印刷
2007年 12月 31日 發行

編輯兼發行人 李 正 煥
發行處 韓國海洋水産開發院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800
등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷/서울기획문화사 2272-1533 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337