세계 물류 환경변화와 대응방안(II)

유라시아 편

2005. 12.

최재선 최중희
우종균 고현정
김태일 양은주

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

□ 보고서 집필 및 연구참여 내역

◈ 연구책임자
- 최재선 : 기획, 연구내용 구성, 총괄 수정

◈ 연구진
- 최재선 : 제1부 서론, 제2부 정책적 시사점, 제3부 유럽권 대응방안
- 최중희 : 제2부 에너지 물류, 제3부 동남아권 대응방안
- 우종균 : 제2부 항만 물류, 제3부 100대 트렌드 평가, 중국 대응방안, 정책건의
- 고현정 : 제2부 항공 물류 및 3PL, 제3부 러시아/CIS 대응방안
- 김태일 : 제2부 해운 물류, 제3부 중동권 대응방안
- 양은주 : 제2부 내륙 물류, 제3부 인도권 대응방안

◈ 외부 연구진
- Ru Yihong(Beijing Jiao Tong University) : The Characteristics and Strategy of Chinese Logistics and Transportation Policy and its Implication
- V. Timofeev(UN ESCAP) : Current Logistics and Transportation Industry and Future Porspects in the Russian Federation and Central Asia
- Mr. R. Abeywickrema(Sea Consortium Lanka, Sri Lanka) : Logistics Industry South Asia
- Song Dong-Wook(The University of Hong Kong : Current and Future Logistics and Transportation in southeast Asia
- 신승식(국립여수대학교) : 중동권의 물류정책
- 문성혁・류동근(한국해양대학교) : 유럽권의 물류정책
- 조찬혁(부경대학교) : 제2부 제6장 유럽권
- 김홍종 외 5명(대외경제정책연구원) : 제2부 경제현황과 전망

머 리 말

세계 문명의 시원인 유라시아 대륙은 광활합니다. 세계 전체 인구의 72%에 달하는 45억 명이 살고 있는 거대한 지역인 동시에 아시아, 유럽, 인도 등 3개 대륙에 걸쳐 88개 국가가 자리잡고 있는 세계 물류의 핵심지역이기도 합니다. 더욱이 이 지역은 세계 신흥 경제권으로 떠오르고 있는 BRICs 가운데, 3개국이 들어 있습니다. 러시아와 인도, 중국은 현재뿐만 아니라 앞으로의 성장 동력이 워낙 커 생산과 판매시장으로서의 가치도 더욱 증대되고 있습니다.

이 같은 유라시아 대륙이 최근 들어 엄청난 변화를 겪고 있습니다. 유럽연합(EU)과 중국, 인도, 러시아 등을 중심으로 국경을 초월하여 동서남북 각 방향에서 산업 및 물류분야의 대대적인 지각 변동이 일어나고 있기 때문입니다. 유럽 지역은 2005년 5월 동유럽 등 10개국의 유럽연합(EU) 가입으로 폴란드, 체코 등 생산비용이 저렴하고, 지리적 입지가 좋은 지역으로 다국적 제조 및 물류기업들이 생산과 물류 기지를 이전하고 있습니다.

아시아 지역도 중국의 양산 심수항구 개장 등 대대적인 항만 개발과 서부 대개발 사업, 뉴실크로드(New Silk Road) 정책과 같은 대형 사업의 추진과 함께 우리나라·러시아·중국 간 TKR-TSR-TCR 연계 등 새로운 물류 변화가 일어나고 있습니다. 포스트 차이나로 부각되고 있는 인도의 성장세도 괄목할만합니다. 인도는 자국의 경제 성장을 견인하고, 지원하기 위해 항만시설을 대폭 확충하고, 내륙 물류 시스템을 개선하고 있습니다. 이에 따라 세계의 제조 및 물류 기업들의 인도 진출이 눈에 띌 정도로 늘어나고 있습니다.

유라시아 물류환경 변화는 이것으로 그치지 않습니다. 최근 들어 선박이 더욱 대형화되고, 글로벌 선사와 항만운영업체들이 인수·합병을 통해 규모를 더욱 키우고 있습니다. 메가 캐리어(Mega Carrier)의 등장과 메카 포트(Mega Port)의 성장은 해상운송 서비스는 물론 컨테이너 터미널의 운영방식에 변화를 초래하고 있습니다. 앞으로도 선박이 더 커지고, 항만들이 규모를 더욱 확장하게 됨에 따라 선사는 선사대로, 터미널은 터미널대로 치열한 화물 집화 경쟁에 나설 것이 분명합니다.

이와 같은 유라시아 대륙의 물류환경 변화는 우리에게 새로운 기회와 도전을 가져다 줄 것입니다. 이에 따라 격변기에 있는 유라시아의 물류 변화를 적절히 활용하는 전략이 필요하다고 봅니다. 우리 원을 현재의 물류 환경변화 양상과 전개 방향이 종전과 크게 다르다는 점에 주목하고 있습니다. 2004년부터 KMI가 5개년 중장기 프로젝트로 '세계 물류 환경변화와 대응방안'을 연구하고 있는 것도 이 같은 배경에서 비롯된 것입니다.

지난해 연구에서는 세계 전역의 물류 환경 변화를 총론적인 틀에서 조망하였습니다. 연구 2차년도인 올해부터는 세계를 주요 권역으로 나눈, 세부 연구를 진행하고 있습니다. 2005년 연구는 유라시아 지역 전체를 6개 권역으로 구분하고, 각 권역의 경제와 물류 환경변화에 초점

을 맞춰 연구를 진행하였습니다. 그런 다음 각 권역의 핵심 이슈를 분석하고, '유라시아 물류 100대 트렌드'를 집약하여 정부와 기업의 대응방안을 제시하였습니다.

이 연구는 우리원의 정책동향연구실 국제물류연구팀이 주도하였으며, 많은 국내외 교수와 전문가 분들도 원고 집필과 자문 형태로 이 연구에 참여하였습니다. 대외경제정책연구원(KIEP)에서는 유라시아 6개 권역의 경제 현황과 전망부문을 중점적으로 집필하였습니다. 별책 부록으로 발간되는 주요 국가의 물류 정책과 제도는 북경 교통대의 루이홍 교수 등 6분의 교수님들이 옥고를 보내주었습니다. 2005년 12월에 개최된 유라시아 물류 국제 심포지엄에서 논의된 의견들도 이 연구에 소중하게 반영되었습니다.

이 연구보고서가 나오기까지 많은 분들이 자문회의와 연구심의회의, 그리고 여러 차례에 걸친 워크샵 등을 통해 조언을 보내주셨습니다. 특히 한진해운의 최건식 상무, 해양수산부의 어재혁 팀장, 부경대의 조찬혁 교수, 국립 여수대의 박병인 교수, 그리고 우리 원의 김형태 연구위원 등이 거듭된 연구심의회와 자문 등을 통해 많은 검토의견을 제시하였습니다. 연구가 진행되는 동안 참여와 조언을 아끼지 않은 국내외 자문위원 여러분께 연구진과 함께 진심어린 감사의 말씀을 드립니다. 아울러 이 연구가 우리나라 물류기업의 해외 진출에 도움이 되고, 우리나라가 유라시아 물류 강국으로 성장하는데 초석이 되기를 기대합니다.

2005년 12월

韓國海洋水産開發院
院 長 李 正 煥

목 차

【제1부 : 서론 】

제1절 연구의 배경과 목적 ····· 3
1. 연구의 배경과 필요성 ····· 3
2. 연구의 목적 ····· 5

제2절 연구 주요 내용과 방법 ····· 7
1. 주요 연구 내용 ····· 7
2. 주요 연구 방법 ····· 8

【제2부 : 유라시아 경제 및 물류환경 변화】

제1장 중 국 ····· 15

제1절 경제의 특징과 주요 이슈 ····· 15
1. 경제 현황 및 전망 ····· 15
2. 대외경제협력 ····· 24
3. 주요 경제이슈 및 전망 ····· 35

제2절 물류환경변화와 특징 ····· 41
1. 중국의 해운 물류 ····· 41
2. 중국의 항만 물류 ····· 56
3. 중국의 내륙 물류 ····· 69
4. 중국의 항공 물류 ····· 79
5. 중국의 에너지 물류 ····· 86

제3절 정책 시사점 ····· 97

제2장 러시아 및 중앙아시아 ····· 99

제1절 경제의 특징과 주요 이슈 ····· 99

1. 경제 현황과 전망 ····· 99
2. 대외경제협력 ····· 105
3. 주요 경제이슈 및 전망 ····· 123

제2절 물류환경변화와 특징 ····· 125

1. 러시아 해운 물류 ····· 125
2. 러시아 항만 물류 ····· 137
3. 러시아 내륙 물류 ····· 147
4. 러시아 항공 물류 ····· 158
5. 러시아 에너지 물류 ····· 164

제3절 정책 시사점 ····· 174

제3장 인도권 ····· 177

제1절 경제의 특징과 주요 이슈 ····· 177

1. 경제 현황 및 전망 ····· 177
2. 대외 경제협력 ····· 184
3. 주요 경제이슈 및 전망 ····· 192

제2절 물류환경변화와 특징 ····· 196

1. 인도의 해운 물류 ····· 196
2. 인도의 항만 물류 ····· 205
3. 인도의 내륙 물류 ····· 213
4. 인도의 항공 물류 ····· 221
5. 인도의 에너지 물류 ····· 230

제3절 정책 시사점 ····· 239

제4장 동남아권 ····· 240

제1절 경제의 특징과 주요 이슈 ····· 240

1. 경제 현황 및 전망 ····· 240

2. 대외경제협력 ····· 245
3. 주요 경제이슈 및 전망 ····· 265

제2절 물류환경변화와 특징 ····· 268
1. 동남아의 해운 물류 ····· 268
2. 동남아의 항만 물류 ····· 273
3. 동남아의 내륙 물류 ····· 280
4. 동남아의 항공 물류 ····· 288
5. 동남아의 에너지 물류 ····· 293

제3절 정책 시사점 ····· 301

제5장 중동권 ····· 302

제1절 경제의 특징과 주요 이슈 ····· 302
1. 경제 현황 및 전망 ····· 302
2. 대외경제협력 ····· 310
3. 주요 경제이슈 및 전망 ····· 322

제2절 물류환경변화와 특징 ····· 325
1. 중동의 해운 물류 ····· 325
2. 중동의 항만 물류 ····· 332
3. 중동의 내륙 물류 ····· 345
4. 중동의 항공 물류 ····· 352
5. 중동의 에너지 물류 ····· 356

제3절 정책 시사점 ····· 365

제6장 유럽권 ····· 367

제1절 경제의 특징과 주요 이슈 ····· 367
1. 경제 현황 및 전망 ····· 367
2. 대외경제협력 ····· 372
3. 주요 경제이슈 및 전망 ····· 389

제2절 물류환경변화와 특징 ····· 392

1. 유럽의 해운 물류 ····· 392
2. 유럽의 항만 물류 ····· 403
3. 유럽의 내륙 물류 ····· 410
4. 유럽의 항공물류와 3PL ····· 418
5. 유럽의 에너지 물류 ····· 424

제3절 정책 시사점 ····· 432

【제3부 : 유라시아 물류변화와 대응전략】

제1장 유라시아 물류 100대 트렌드 ····· 435
1. 100대 트렌드 선정 과정 ····· 435
2. 100대 트렌드 평가 방법 ····· 436

제1절 6대 권역별 핵심 이슈 ····· 445
1. 중국 ····· 445
2. 러시아/CIS ····· 447
3. 인도 ····· 449
4. 동남아 ····· 451
5. 중동 ····· 453
6. 유럽 ····· 455

제2절 분야별 핵심이슈 선정 ····· 457
1. 분야별 우선순위 선정 ····· 457
2. 분야별 평가 결과 ····· 462

제2장 대응방향 및 정책건의 ····· 473

제1절 권역별 대응방향 ····· 473
1. 중국 ····· 473
2. 러시아/CIS ····· 476
3. 인도 ····· 480
4. 동남아 ····· 484

5. 중동 ····· 489
6. 유럽 ····· 493

제2절 분야별 대응방안 ····· 498
1. 해운 부문 ····· 498
2. 항만 부문 ····· 501
3. 물류 부문 ····· 505

제3절 정책건의 ····· 508
1. 국가 물류정책 전환 필요 ····· 508
2. 해외 시장 투자 확대 ····· 509
3. 해외 물류투자 지원정책 추진 ····· 512
4. 지역 물류 전문가 육성 ····· 513
5. 유라시아 물류외교 강화 ····· 514

참고문헌 ····· 516

표 목 차

<표 1-1> 연도별 주요 연구 내용 및 목적 ····· 7
<표 1-2> 주요 해외 현장조사 현황 ····· 10
<표 2-1> 최근 거시경제 동향 ····· 15
<표 2-2> 향후 거시경제 전망 ····· 16
<표 2-3> 중국의 자동차 관련 현황 ····· 18
<표 2-4> 주요 수요산업 전망 ····· 20
<표 2-5> 발전단계별 중국 석유화학 기업 동향 및 전망 ····· 21
<표 2-6> 중국 반도체 수급 현황 및 전망 ····· 22
<표 2-7> 중국 통신서비스 시장 현황 ····· 23
<표 2-8> 중국 통신기기산업의 SWOT 분석 ····· 23
<표 2-9> 중국 FTA 추진 중인 국가 목록 ····· 25
<표 2-10> 중국 주요 가전업체의 해외직접투자 현황 ····· 27
<표 2-11> 중국 해외직접투자 현황 및 전망 ····· 28
<표 2-12> 미국의 대중 무역수지 현황 ····· 29
<표 2-13> 중국 물류산업의 특징 ····· 30
<표 2-14> 한국의 해외투자 추이(신고 기준) ····· 32
<표 2-15> 對韓 외국인직접투자(FDI) 추이 ····· 32
<표 2-16> 서비스 분야 투자 비중 추이 ····· 34
<표 2-17> 위안화 절상에 대한 주요국 입장 ····· 36
<표 2-18> 중국의 시장경제지위 인정국가 ····· 37
<표 2-19> 중국의 석유수요 장래예측 ····· 38
<표 2-20> 전 세계 선박량 추이(2004년 1월말 기준) ····· 45
<표 2-21> 중국의 선박발주량 현황(2005년 6월 기준) ····· 47
<표 2-22> 세계 10위권 컨테이너선사의 선박보유량 및 발주량 현황(2005년 6월 기준) ····· 48
<표 2-23> 아시아 주요국의 기간항로 서비스 현황 ····· 51
<표 2-24> 중국 주요 항만의 기항 서비스 현황 ····· 52
<표 2-25> 중국의 주요 자원·원자재 수출입 해상물동량 추이 및 전망 ····· 53
<표 2-26> 중국 항만 물동량의 동북아 및 세계 비중 추이 ····· 56
<표 2-27> 장강삼각주, 주강삼각주, 발해만 3개 지역 연해항구건설계획 ····· 58

<표 2-28> 중국 경제특구 현황 및 지정지역 ····· 60
<표 2-29> 환발해군 3개 항만의 시설 현황 및 개발계획 ····· 62
<표 2-30> 장강삼각주 항구군 항만의 시설 현황 및 개발계획 ····· 64
<표 2-31> 장강삼각주 항구군 항만의 시설 현황 및 개발계획 ····· 66
<표 2-32> 중국 운송수단별 비중(2003년 기준) ····· 69
<표 2-33> 중국 내륙운송망 발전 추이 ····· 70
<표 2-34> '十五 계획' 중 도로인프라 확충 계획 ····· 74
<표 2-35> '7918' 고속도로망 개요 ····· 75
<표 2-36> 도로·수로 교통 발전 3단계 전략목표 ····· 75
<표 2-37> '十五 계획' 중 철도 네트워크 확충 개요 ····· 77
<표 2-38> 중국의 내륙운송 관련 주요 개방내용 ····· 78
<표 2-39> 중국 물류기업 ····· 84
<표 2-40> 외국계 3PL 업체 ····· 85
<표 2-41> 중국의 원유 수급전망 ····· 88
<표 2-42> 중국의 천연가스 수급전망 ····· 89
<표 2-43> 중국의 해외 유전 및 LNG생산기지 현황 ····· 89
<표 2-44> 다롄항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 90
<표 2-45> 닝보항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 91
<표 2-46> 상하이항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 91
<표 2-47> 조우샨항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 91
<표 2-48> 난통항의 LNG부두 및 선석 현황 ····· 92
<표 2-49> 중국의 파이프라인 보유현황(2004년) ····· 93
<표 2-50> 러시아/CIS의 경상수지와 총 통화량 증가율 ····· 102
<표 2-51> 러시아/CIS 주요국의 국내 거시경제지표 전망 ····· 104
<표 2-52> 러시아/CIS 주요국의 주요 수출입 품목 현황 ····· 107
<표 2-53> 러시아/CIS 주요국의 주요 수출입 대상국 현황 ····· 108
<표 2-54> 러시아/CIS 국별 외국인직접투자 유치실적 동향 ····· 111
<표 2-55> 러시아/CIS 에너지부국의 에너지 수출의존도 ····· 112
<표 2-56> 러시아/CIS 역내무역 비중의 변화 ····· 114
<표 2-57> CIS 주요국 무역에서 對러시아 무역이 차지하는 비중(2004년) ····· 115
<표 2-58> 국가간 수출입 실적 Matrix(1994년) ····· 116
<표 2-59> 국가간 수출입 실적 Matrix(2004년) ····· 117
<표 2-60> 러시아/CIS 주요국의 대외경제지표 전망 ····· 119

<표 2-64> 유라시아 대륙횡단 철도망 현황 ····· 120
<표 2-65> 한반도종단철도 연계 운송수단의 효율성 비교 ····· 120
<표 2-63> 전 세계 선박량 대비 러시아의 비중 (2004. 1.) ····· 125
<표 2-64> 러시아의 주요 선종별 선대 변화 추이 ····· 127
<표 2-65> 러시아의 선박발주량 순위(2005. 6.) ····· 127
<표 2-66> 러시아 주요 선사별 선박발주량 현황(2005. 6월 기준) ····· 128
<표 2-67> 해상운송 거리, 시간 및 운임 비교 ····· 130
<표 2-68> 내빙유조선 주요 항로(2003) ····· 135
<표 2-69> 러시아 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율 ····· 138
<표 2-70> 러시아 4대 항만의 컨테이너 처리실적, 순위 및 물동량 증가율 ····· 138
<표 2-71> 러시아 지역별 주요 항만 개발계획 ····· 140
<표 2-72> 유럽지역 러시아 컨테이너 터미널 현황 ····· 142
<표 2-73> 극동지역 러시아 컨테이너 터미널 현황 ····· 145
<표 2-74> 러시아 운송모드별 비중 ····· 146
<표 2-75> 시베리아 횡단철도 및 남북회랑 주요 노선 ····· 152
<표 2-76> 러시아 철도 단계별 개혁추진 경과 ····· 156
<표 2-77> 활주로 길이 및 포장 상태에 따른 공항 개수 ····· 159
<표 2-78> 러시아 및 주요 CIS 국가의 원유 수급현황(1994～2004년) ····· 165
<표 2-79> 러시아 및 주요 CIS 국가의 천연가스 수급현황(1994～2004년) ····· 166
<표 2-80> 러시아 및 구소련 국가들의 파이프라인 현황(2004년) ····· 168
<표 2-81> 투압세(Tuapse)항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 169
<표 2-82> 노보로시스크(Novorossiysk)항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 170
<표 2-83> 칼리닌그라드(Kaliningrad)항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 170
<표 2-84> 프리모스크(Primorsk)항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 171
<표 2-85> 페테르부르크(St. Petersburg)항의 원유부두 및 선석 현황 ····· 171
<표 2-86> 나호드카(Nakhodka)의 유조선 부두 및 선석 현황 ····· 171
<표 2-87> 코르사코프(Korsakov)항의 유조선 부두 및 선석 현황 ····· 171
<표 2-88> 인도 경제의 분야별 성장 추이 ····· 178
<표 2-89> 주요기관의 인도 경제성장 전망 ····· 183
<표 2-90> 인도의 對중국 교역규모 추이 ····· 185
<표 2-91> 업종별 FDI 현황(실투자액 기준 : 1991.8～2004.12.31 누계) ····· 186
<표 2-92> 한국의 대인도 수출입 추이 ····· 189
<표 2-93> 한・인도 업종별 수출입 내역(2004. 8) ····· 189

<표 2-94> 한・인도 직접투자 추이(총투자 기준) ····· 190
<표 2-95> 업종별 대인도 직접투자 현황(2004년 8월말 기준 누적치) ····· 191
<표 2-96> 전 세계 선박량 대비 인도의 비중 (2004. 1.) ····· 196
<표 2-97> 인도의 선박발주량 순위(2005. 6.) ····· 197
<표 2-98> 인도 주요 선사별 선박발주량 현황(2005. 6.) ····· 198
<표 2-99> 주요 글로벌 선사의 인도 서비스 확대・개편 현황 ····· 201
<표 2-100> 주요 피더 선사의 인도 서비스 확대・개편 현황 ····· 203
<표 2-101> 인도 항만에 진출한 글로벌 터미널운영업체 현황 ····· 207
<표 2-102> 인도 주요 항만의 컨테이너 처리시설 ····· 208
<표 2-103> 도로 인프라 현황 ····· 214
<표 2-104> 철도 인프라 현황 ····· 215
<표 2-105> 철도 운송량 증가 추이 ····· 215
<표 2-106> NHDP 구축 현황 (2005. 3.) ····· 216
<표 2-107> 인도의 내륙인프라 개발 관련 지원정책 ····· 218
<표 2-108> 인도의 철도인프라 개발 계획 ····· 219
<표 2-109> 인도 항공 시장 현황 ····· 221
<표 2-110> 인도 진출 주요 항공업체 ····· 222
<표 2-111> 매출액 기준 인도 10대 항공화물 운송회사 ····· 223
<표 2-112> 인도의 공항 형태 구분 ····· 224
<표 2-113> 공항 건립 계획 ····· 224
<표 2-114> 인도 물류 기업 현황 ····· 227
<표 2-115> 인도 산업의 재정 분포 ····· 229
<표 2-116> 인도 및 주요 주변국의 원유 수급현황(1994～2004년) ····· 231
<표 2-117> 인도 및 주요 주변국의 천연가스 수급현황(1994～2004년) ····· 232
<표 2-118> 인도 및 주요 주변국의 파이프라인 현황(2004년) ····· 233
<표 2-119> 인도의 해외 천연가스도입 프로젝트 현황 ····· 233
<표 2-120> 인도 주요 항만의 유류부두 및 선석 현황 ····· 236
<표 2-121> 파키스탄 항만의 유류부두 및 선석 현황 ····· 237
<표 2-122> 방글라데시 항만의 유류부두 및 선석 현황 ····· 237
<표 2-123> 스리랑카 항만의 유류부두 및 선석 현황 ····· 237
<표 2-124> ASEAN 회원국의 주요 거시경제지표(2003년) ····· 241
<표 2-125> 동남아의 최근 경제성장 추이(2000~2004년) ····· 242
<표 2-126> ASEAN의 FDI 유치 현황(BOP 기준, 1995~2004. 1/4) ····· 243

<표 2-127> ASEAN에 대한 FDI의 국별 비중 추이(BOP 기준, 1995~2003년) ····· 243
<표 2-128> ASEAN에 대한 FDI의 업종별 추이(BOP 기준, 1999~2003년) ····· 244
<표 2-129> 동남아 국가의 산업별 GDP구성 변화추이(1980~2003년) ····· 244
<표 2-130> 동남아의 경제성장 추이 및 중장기전망(1996~2025년) ····· 245
<표 2-131> ASEAN의 경제협력 프로그램(AFTA 플러스) 추진현황 ····· 247
<표 2-132> ASEAN의 역내 산업협력프로그램의 개요 ····· 248
<표 2-133> 최근 추진 중인 ASEAN 역내 개발격차해소 프로그램 현황(2004년) ····· 250
<표 2-134> AICO의 자동차산업 거점 및 메이커별 인가 현황(2005. 4.) ····· 253
<표 2-135> 동남아의 역내외 FTA 추진 동향(2005. 6.) ····· 254
<표 2-136> 중국의 ASEAN에 대한 해외투자(인가기준) 추이 ····· 258
<표 2-137> 한국의 對ASEAN 국별 총교역 현황(1995~2004년) ····· 259
<표 2-138> 한국의 對ASEAN 투자추이(신고기준, 1991~2004년) ····· 261
<표 2-139> 한국 제조업의 對ASEAN 투자현황(2005. 4.) ····· 262
<표 2-140> 한국 운수창고업의 對ASEAN 투자현황(2005. 4.) ····· 262
<표 2-141> 싱가포르와 말레이시아의 對한 투자추이(신고기준, 2005년 1/4) ····· 263
<표 2-142> ASEAN에 대한 국별 무상원조 지원실적(1992～2003년, 신고기준) ····· 263
<표 2-143> ASEAN 지역에 대한 한국의 EDCF 공여현황(~2004년) ····· 264
<표 2-144> 전 세계 선박량 대비 동남아의 비중 (2004년 1월 기준) ····· 268
<표 2-145> 동남아 주요국 선박발주량 순위(2005년 6월 기준) ····· 269
<표 2-146> PIL의 아시아/유럽 및 아시아/미주 신규항로 서비스 ····· 270
<표 2-147> 동남아 주요 선사 ····· 271
<표 2-148> 동남아 경제권의 항만 처리 물동량 및 세계 물동량 비중 추이 ····· 274
<표 2-149> 동남아 주요 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율 추이 ····· 276
<표 2-150> 동남아 국별 도로 인프라 현황(2003년) ····· 281
<표 2-151> GMS 개발사업 중 내륙운송 분야 주요 투자 현황 ····· 282
<표 2-152> Asian Highway의 동남아 구간 현황 ····· 282
<표 2-153> 동남아 국별 철도 인프라 현황(2001년) ····· 283
<표 2-154> 동남아 주요국의 GDP 대비 운송부문 비중 ····· 286
<표 2-155> '2005～2010 Transport Action Plan' 중 내륙운송 행동계획 ····· 287
<표 2-156> ASEAN 국가의 항공수송망 및 화물수송 현황 ····· 288
<표 2-157> 동남아 주요국의 원유 수급현황(1994～2004년) ····· 293
<표 2-158> 동남아 주요국의 천연가스 수급현황(1994～2004년) ····· 295
<표 2-159> 동남아 주요국의 파이프라인 현황(2004년) ····· 296

<표 2-160> 두마이항의 유조선 부두 및 선석 현황 ····· 298
<표 2-161> 세리아항의 유조선 부두 및 선석 현황 ····· 299
<표 2-162> 중동 주요국의 주요 경제지표(2004년) ····· 303
<표 2-163> 중동지역 석유산업 현황(2004년) ····· 305
<표 2-164> 중동지역의 연도별 석유 수출 추이 (1994~2004년) ····· 305
<표 2-165> 전 세계 석유 수출·입 (2004년) ····· 306
<표 2-166> 중동지역 천연가스산업 현황(2004년) ····· 307
<표 2-167> 연도별 제조업(경제활동) 투자금액 추이(누적) ····· 308
<표 2-168> 국가별 제조업부문 공장 수·투자액·노동력(2002년) ····· 308
<표 2-169> 중동 지역의 장·단기 경제성장률 전망 (2000년 기준 실질 GDP) ····· 309
<표 2-170> GCC 국가들의 지역별 수출·입 동향(2004년) ····· 310
<표 2-171> 중동지역의 지역별 석유 수출(2004년) ····· 311
<표 2-172> 중동지역의 국가별 LNG 수출 (2004년) ····· 311
<표 2-173> GCC-EU FTA가 경제적 후생에 미치는 효과 ····· 314
<표 2-174> 중동지역의 외국인직접투자 유치 추이 (1999~2003년) ····· 315
<표 2-175> 중동지역의 해외직접투자 현황 (1999~2003년) ····· 315
<표 2-176> 한국의 對중동 교역 현황 ····· 316
<표 2-177> 우리나라의 對중동 투자 ····· 317
<표 2-178> 우리나라의 對중동 원유수입 ····· 319
<표 2-179> 우리나라의 LNG 수입 ····· 319
<표 2-180> 국산 자동차의 對중동 수출 ····· 320
<표 2-181> 중동지역의 지역별 석유 수출전망 (2025년) ····· 323
<표 2-182> 중동 주요국의 인도 예정 선박량 현황(2008년 이전) ····· 327
<표 2-183> 4,300TEU급 이상 선박의 중동항로 서비스 현황 ····· 328
<표 2-184> 중동항로의 선대 배치 현황 ····· 329
<표 2-185> 중동지역 및 전 세계 유조선 시장의 주요 선주 ····· 330
<표 2-186> 중동 주요국의 LNG 수출량 현황 및 전망 ····· 331
<표 2-187> 세계 주요 경제권 항만의 컨테이너 물동량 추이 ····· 333
<표 2-188> 중동지역 12대 항만의 물동량 추이 ····· 335
<표 2-189> 중동지역의 경제정책 변화 추이 ····· 337
<표 2-190> 중동 주요 국가의 경제정책 ····· 337
<표 2-191> 중동 주요 항만당국 현황과 운영 터미널 현황 ····· 338
<표 2-192> 두바이항만 시설 현황 및 개발계획 ····· 340

<표 2-193> 제다항의 항만시설 현황 ····· 341
<표 2-194> 제다항의 화물별 처리실적 추이 ····· 341
<표 2-195> 중동지역 국별 내륙운송망 현황 ····· 345
<표 2-196> 사우디아라비아 철도망 구축사업 ····· 347
<표 2-197> 이란 신규노선 건설사업(2004년 기준) ····· 349
<표 2-198> UAE 항공인프라 개발 계획 ····· 353
<표 2-199> 이란 항공인프라 개발 계획 ····· 355
<표 2-200> 중동지역의 주요국 원유생산 및 수출 추이 ····· 358
<표 2-201> 중동지역 원유의 주요국 및 지역별 수출 현황(2003년) ····· 359
<표 2-202> 중동 주요국의 송유관 및 가스관 ····· 361
<표 2-203> 중동지역 주요국의 파이프라인 보유현황 ····· 362
<표 2-204> EU의 경제성장률 추이 ····· 367
<표 2-205> EU의 분기별 GDP 증가율 ····· 368
<표 2-206> 예측기관별 EU의 경제성장률 전망 ····· 369
<표 2-207> 유로권 경제 중장기 전망(평균 성장률) ····· 369
<표 2-208> EU의 산업별 총 부가 가치액(2004년) ····· 370
<표 2-209> 핵심 서비스분야에 대한 EU의 정책 ····· 371
<표 2-210> EU의 지역 협력체 ····· 375
<표 2-211> Krugman 특화지수 ····· 377
<표 2-212> 국가별 해외직접투자 구성비(1999년) ····· 380
<표 2-213> 한국의 주요 교역대상국(2004년) ····· 382
<표 2-214> EU의 주요 교역대상국(2004년) ····· 382
<표 2-215> EU의 對韓 투자 추이 ····· 384
<표 2-216> 전 세계 선박량 대비 EU의 비중 (2004년 1월 기준) ····· 392
<표 2-217> 30위권 내 EU 주요국 선박량 현황 (2004년 1월 기준) ····· 393
<표 2-218> EU 15개국 선박발주량 순위(2005년 6월 기준) ····· 394
<표 2-219> 세계 상위 20대 정기선사 선박량 현황 ····· 395
<표 2-220> 세계 20대 정기선사의 신조발주량 및 향후 선박량 추정 ····· 396
<표 2-221> EU 주요 항로별 컨테이너 물동량(2004) ····· 398
<표 2-222> EU의 해상고속도로 루트 ····· 400
<표 2-223> 유럽 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율 ····· 403
<표 2-224> EU와 미국・일본의 경제규모 비교 ····· 404
<표 2-225> 유럽 주요 항만의 컨테이너 처리실적, 순위 및 물동량 증가율 추이 ····· 405

<표 2-226> 유럽 항만의 지역별 물동량 추이 ····· 408
<표 2-227> 아시아~유럽, 아시아~지중해 항로의 수송 물동량 추이 ····· 408
<표 2-228> EU의 수출입 화물물동량과 도로운송실적(2003) ····· 410
<표 2-229> EU 15국 운송비중 변화 ····· 411
<표 2-230> EU 15국의 내륙운송 분담률 변화 추이 ····· 413
<표 2-231> 범유럽 운송네트워크(TEN-T) 개요 ····· 416
<표 2-232> 주요 유럽 공항 ····· 419
<표 2-233> 유럽 상위 10대 3PL 업체(2003) ····· 421
<표 2-234> 유럽 주요국의 원유 수급현황(1994～2004년) ····· 425
<표 2-235> 유럽 주요국의 천연가스 수급현황(1994～2004년) ····· 426
<표 2-236> 유럽지역 국가들의 파이프라인 현황(2004년) ····· 427
<표 2-237> 술롬보항의 유조선 부두 및 선석 현황 ····· 429
<표 3-1> AHP(Analysis Hierarchy Process)모델 분석 프로세스 ····· 437
<표 3-2> 설문조사 개요 및 결과 ····· 440
<표 3-3> 유라시아 물류 100대 트렌드 평가구조 ····· 440
<표 3-4> 중국의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 446
<표 3-5> 러시아/CIS의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 448
<표 3-6> 인도의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 450
<표 3-7> 동남아의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 452
<표 3-8> 중동의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 454
<표 3-9> 유럽의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 456
<표 3-10> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수 ····· 457
<표 3-11> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수 ····· 458
<표 3-12> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수 ····· 459
<표 3-13> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수 ····· 461
<표 3-14> 유라시아 물류 트렌드 분야별 중요도 판단 ····· 462
<표 3-15> 유라시아 대륙의 분야별 트렌드 ····· 462
<표 3-16> 지역별 경제성장 전망 ····· 473
<표 3-17> 해운 부문 대응방향 ····· 474
<표 3-18> 항만 부문 대응방향 ····· 475
<표 3-19> 물류부문 대응방향 ····· 476
<표 3-20> 러시아 주요 지역 성장 가능 여부 ····· 477
<표 3-21> 권역 해운 부문 대응방향 ····· 478

<표 3-22> 항만 부문 대응방향 ····· 479
<표 3-23> 내륙물류 및 항공 부문 대응전략 ····· 480
<표 3-24> 인도 주요 지역의 성장 가능성 ····· 481
<표 3-25> 해운 부문 대응방향 ····· 482
<표 3-26> 항만 부문 대응방향 ····· 483
<표 3-27> 물류 부문 대응방향 ····· 484
<표 3-28> 동남아권의 지역별 성장가능 여부 ····· 485
<표 3-29> 해운 부문의 대응방향 ····· 486
<표 3-30> 항만 부분의 대응방향 ····· 487
<표 3-31> 물류 부문의 대응방향 ····· 488
<표 3-32> 중동권의 주요 지역 성장 가능 여부 ····· 489
<표 3-33> 해운 부문 대응방향 ····· 490
<표 3-34> 항만 부문 대응방향 ····· 491
<표 3-35> 물류 부문 대응방향 ····· 492
<표 3-36> 유럽권의 주요 지역 성장 가능 여부 ····· 493
<표 3-37> 유럽 권역 해운 부문 대응방향 ····· 494
<표 3-38> 유럽 권역 항만 부문 대응방향 ····· 495
<표 3-39> 유럽 권역 물류 부문 대응방향 ····· 496
<표 3-40> 해운부문 정책 로드맵 ····· 500
<표 3-41> 항만사업 진출 우선순위 ····· 501
<표 3-42> 해외 항만사업 진출 형태 분류 ····· 503
<표 3-43> 유라시아 항만분야 추진 로드맵 ····· 504
<표 3-44> 유라시아 물류분야 추진 로드맵 ····· 507
<표 3-45> 대륙별 컨테이너 물동량 규모 ····· 508
<표 3-46> 해외물류지원정책 추진 방안 ····· 512
<표 3-47> 해외물류지원센터 설립 방안 ····· 513
<표 3-48> 유라시아 지역 물류전문가 육성 방안 ····· 513
<표 3-49> 유라시아 물류 외교 강화 방안 ····· 514
<표 3-50> 유라시아 물류 활용을 위한 정책 추진 방안 ····· 515

그림목차

<그림 2-1> 중국 철강산업의 세계 비중 ····· 19
<그림 2-2> 중국의 철강투자 추이 ····· 19
<그림 2-3> 對중국 FDI 추세 ····· 26
<그림 2-4> 중국의 대외투자 추이 ····· 27
<그림 2-5> 중국의 대외무역 추세 ····· 28
<그림 2-6> 중국 물류시장 확대 배경 ····· 30
<그림 2-7> 연도별 對中 수출입 추이 ····· 31
<그림 2-8> 한국의 對中 투자 추이(2005. 4.) ····· 33
<그림 2-9> 중국의 석탄 및 석유 소비추이 ····· 38
<그림 2-10> 최근 HR 용선료 지수 추이 ····· 42
<그림 2-11> 최근 BDI지수 변화 추이 ····· 43
<그림 2-12> WS변화 추이 ····· 44
<그림 2-13> 중국의 선대 변화 추이 ····· 46
<그림 2-14> 북미 동향항로의 주요 국가별 물동량 추이 ····· 49
<그림 2-15> 북미 서향항로의 주요 국가별 물동량 추이 ····· 50
<그림 2-16> 중국 8대 항만의 컨테이너 처리실적 추이 ····· 57
<그림 2-17> 2005년 1~5월간 중국 8대 항만의 컨테이너 처리실적 ····· 58
<그림 2-18> 중국 교통부의 전국연해항구발전전략 ····· 59
<그림 2-19> 중국 3대 항구군의 항만 현황 및 개발계획 ····· 67
<그림 2-20> 운송수단별 화물운송(톤킬로) 비중 변화 ····· 71
<그림 2-21> 주요 철도화물 비중(2003년) ····· 72
<그림 2-22> 중국 주요 철도 네트워크 및 철도화물수송량 밀집도 ····· 73
<그림 2-23> 항공승객 및 항공화물 운송 추이 ····· 80
<그림 2-24> 중국의 주요 원유 및 LNG 취급항 현황 ····· 92
<그림 2-25> 중국의 파이프라인 현황 및 건설계획 ····· 93
<그림 2-26> 세계 주요 지역별 실질 GDP 증가율(1997~2004년) ····· 99
<그림 2-27> CIS 주요국별 실질 GDP 증가율(1997~2004년) ····· 100
<그림 2-28> 세계 주요 지역별 연간 인플레이션 ····· 101
<그림 2-29> 러시아/CIS 대외무역 동향 ····· 105

<그림 2-30> 러시아/CIS 외국인직접투자 유치실적 동향 ····· 109
<그림 2-31> 러시아 컨테이너선 시장의 물동량 분배 구조 ····· 130
<그림 2-32> 주요국의 내빙유조선 기항횟수 현황(2003년) ····· 135
<그림 2-33> 러시아 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율 ····· 138
<그림 2-34> 유럽지역 러시아 항만 위치도 ····· 142
<그림 2-35> 유럽지역 러시아 항만의 물류네트워크 변화 ····· 143
<그림 2-36> 극동지역 러시아항만 위치도 ····· 144
<그림 2-37> 국가별 도로 밀집도 (㎞/㎢) ····· 148
<그림 2-38> 운송모드별 비중 (2003년) ····· 149
<그림 2-39> 러시아의 철도운송량 변화 추이 ····· 150
<그림 2-40> Asian Highway와 러시아 구간 ····· 151
<그림 2-41> CIS 지역에서의 러시아 항공물동량 ····· 158
<그림 2-42> CIS 국내 및 국제 화물물동량 추이 ····· 160
<그림 2-43> 러시아의 항공화물 교역지역 분포 ····· 160
<그림 2-44> 유럽-CIS 국가간 항공화물 거래량 분포 ····· 160
<그림 2-45> CIS-유럽간 수입항공물동량 전망 ····· 163
<그림 2-46> CIS-유럽간 수출항공물동량 전망 ····· 163
<그림 2-47> 러시아의 석유 파이프라인 네트워크 개념 및 개발방향 ····· 168
<그림 2-48> 인도의 산업구조 변화(1970/71～2001/02) ····· 179
<그림 2-49> 산업부문별 성장률 ····· 180
<그림 2-50> 주요 국가별 수출입 추이 ····· 185
<그림 2-51> 외국인직접투자 추이 ····· 186
<그림 2-52> 인도의 수출입물동량 증가현황 및 전망 ····· 199
<그림 2-53> 인도 항만의 컨테이너 물동량 추이 ····· 205
<그림 2-54> 인도 6대 컨테이너 터미널의 처리실적 추이 ····· 206
<그림 2-55> 인도의 주요 도로망 구축도 ····· 217
<그림 2-56> 2008년 인도의 물류 시장 규모 전망 ····· 226
<그림 2-57> 인도의 파이프라인(가스) 인프라 현황 및 개념도 ····· 234
<그림 2-58> ASEAN의 역내교역 추이(1993~2003년) ····· 252
<그림 2-59> ASEAN의 역내 FDI 유치 추이(1993~2003년) ····· 253
<그림 2-60> 중국의 對ASEAN 수출입추이(ASEAN 통계) ····· 257
<그림 2-61> GMS 프로그램의 주요 경제회랑 구분 ····· 267
<그림 2-62> 동남아 지역의 물동량 추이 ····· 272

<그림 2-63> 동남아 경제권의 항만 처리 물동량 추이 및 전망 ····· 274
<그림 2-64> 세계 항만 처리실적에서 주요 경제권이 차지하는 비중(2004년) ····· 275
<그림 2-65> 호치민항, 방콕항의 처리실적 추이 ····· 279
<그림 2-66> 싱가포르~쿤밍 연결철도 노선도 ····· 284
<그림 2-67> 메콩강 유역 현황 ····· 285
<그림 2-68> ASEAN의 가스 파이프라인 연결 및 개발방향 ····· 296
<그림 2-69> ASEAN의 역내 에너지교류 추진방향 ····· 297
<그림 2-70> 한국가스공사의 천연가스사업 진출지역 ····· 318
<그림 2-71> 주요 중동지역 국가들의 선대변화 추이 ····· 326
<그림 2-72> 중동 3개국의 컨테이너 처리실적 추이(1990~2004년) ····· 334
<그림 2-73> 중동지역 항만의 총 처리실적에서 3개국이 차지하는 비중 추이(2000~2004년) ··· 334
<그림 2-74> 사라라항의 개황 ····· 343
<그림 2-75> 사라라항의 신 터미널 개발계획도 ····· 343
<그림 2-76> 남북 회랑 노선 및 이란 연결 구간 ····· 351
<그림 2-77> 중동지역 유조선항로, 주요 원유수출항 및 파이프라인 현황 ····· 357
<그림 2-78> 돌핀 가스 파이프라인 ····· 361
<그림 2-79> 아시아/북유럽 항로의 물동량 증가 추이 및 전망 ····· 397
<그림 2-80> 대서양 항로의 물동량 증가 추이 및 전망 ····· 398
<그림 2-81> 주요 정기선사의 아시아/유럽 항로 시장점유율 비율 ····· 399
<그림 2-82> ELAA가 제시한 대안체제(Information Exchange System) ····· 402
<그림 2-83> 유럽~아시아 항로의 수송 물동량 및 증가율 추이 ····· 405
<그림 2-84> 유럽의 주요 터미널 개발사업 ····· 407
<그림 2-85> EU 15국의 내륙운송 비중(톤킬로 기준) 변화 ····· 411
<그림 2-86> 유럽 항공 시장 추이 (매출액/톤-킬로미터) ····· 418
<그림 2-87> 유럽 14개국의 3PL 시장 규모 (2003년 기준) ····· 420
<그림 2-88> 유럽 3PL 시장 점유율 ····· 421
<그림 2-89> 유럽권역의 파이프라인 네트워크 ····· 428
<그림 3-1> 유라시아 물류 100대 트렌드 선정 과정(Ⅰ) ····· 435
<그림 3-2> 유라시아 물류 100대 트렌드 선정 과정(Ⅱ) ····· 436
<그림 3-3> 중국의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 446
<그림 3-4> 러시아/CIS의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 448
<그림 3-5> 인도의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 450
<그림 3-6> 동남아의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 452

<그림 3-7> 중동의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 454
<그림 3-8> 유럽의 뉴 트렌드 평가 결과 ····· 456
<그림 3-9> 해외 항만/물류사업 추진 단계 및 필요 조치사항 ····· 504
<그림 3-10> 유라시아 물류시장 구분 : 성장정도에 따른 중요도 판단 ····· 509
<그림 3-11> 유라시아 물류의 성장점 ····· 509
<그림 3-12> 유라시아 물류의 특징과 과제 ····· 510

제1부

서 론

제1부 서 론

제1절 연구의 배경과 목적

1. 연구의 배경과 필요성

1) 세계 물류 환경의 구조 변화 진단

세계 물류 환경이 급변하고 있다. 무역장벽의 철폐와 자본 자유화 진전 등으로 기업의 세계화가 가속화되고, 생산 공장의 재배치로 물류 흐름이 변하고 있기 때문이다. 특히 세계 무역기구(WTO)와 같은 다자간 국제 무역규범이 국가간 교역 장벽을 낮추고, 새로운 세계 교역질서를 형성하고 있는 가운데, 양자간 또는 다자간 자유무역협정(FTA)도 급속도로 확산되고 있어 화물의 이동경로도 크게 변하고 있다. 이에 따라 세계교역구조는 북미자유무역협정(NAFTA), 유럽연합(EU), 동북아 경제권 중심의 3극 체제에서 중국, NAFTA, EU를 중심으로 인도, 일본, 한국, 아세안, 동유럽, 남미경제공동체(MERCOSUR)가 연계된 다극체제로 전환되고 있다.

또한 다자간 교역 규범의 확산과 정착은 상품, 자본, 기술, 노동의 국가간 이동을 촉진하는 효과도 가져왔다. 이에 따라 각국들은 외국인 투자를 유치하기 위해 국경 진입장벽을 경쟁적으로 낮추었다. 자본의 국경 간 이동이 원활해지고 보다 유연해짐에 따라 기업 경영의 세계화가 촉진되었다. 즉, 기업경영의 글로벌화가 진행되어 국제적인 물류 네트워크가 확장되었다. 각국의 수많은 기업들이 제품의 생산 코스트를 낮추고, 새로운 시장을 찾아 자국에 있던 제조업체를 외국에 이전하는 이른바 '생산 공장의 글로벌 재배치'가 일반화되고 있다. 글로벌 조달, 글로벌 생산, 글로벌 판매, 글로벌 통합관리가 심화되고 외연이 더욱 확장되고 있다.

이 같은 글로벌 물류 네트워크의 확대는 운송수단에서도 큰 변혁을 초래하고 있다. 글로벌 생산기지가 된 중국의 화물을 실어 나르기 위해 이 지역에 직 기항하는 선박이 크게 증가하고 있는 것은 물론 다국적 물류기업들도 경쟁적으로 진출하고 있다. 선박의 크기도 대형화되고 있다. 태평양항로와 유럽항로에 7,500 TEU 이상 되는 초대형 컨테이너 선박이 취항하기 시작하였다. 2005년 6월말 현재 발주된 158척의 초대형 컨테이너 선박이 본격적으로 인도되는 2005년 하반기부터는 기존의 4,000~6,000 TEU 급 선박의 교체작업이 활발하게 이루어질 것으로 보인다. 또한 이 같은 초대형 컨 선의 기항이 이른바 메가 항만을 중심으로 선사의 서비스 체제는 물론 터미널 운영기업의 경영전략도 크게 바뀌고 있기 때문이다. 세계 주요 항만에

거점을 형성하는 이른바 서비스 통합화 전략을 추진하고 있다. 글로벌 터미널 운영기업의 시장 장악력이 커지는 것도 이 같은 이유 때문이다.

정보기술(IT)을 바탕으로 하는 물류관리시스템에서도 변화가 일어나고 있다. 제품의 생산과 판매에 이르는 공급사슬관리(SCM) 전 과정에 IT 시스템이 개입됨에 따라 제조업과 유통업의 물류수요와 공급 패턴이 송두리째 뒤바뀌고 있다. 물류 서비스 공급 측면에서도 포장, 보관, 하역, 통관, 수송과 배송, 물류 단지별로 개별적·독자적으로 구축된 시장이 점차 통합·운영되는 형태로 변모하고 있다. 이 같은 기능 변화가 촉발되고 있는 가운데, 공급 사슬 전반을 관리하는 이른바 제3자 물류업체(3PL)들이 대거 물류시장에 진입하였다. TNT, 페덱스, 도이체 포스트 등 다국적 물류 업체들이 주도권을 장악해가고 있는 것도 이 같은 물류 환경변화와 무관하지 않다.

이와 같이 세계 물류 환경은 전방위적으로, 그리고 포괄적으로 진행되고 있어 이에 대한 정확한 진단과 평가가 필요하다.

2) 유라시아 물류 변화 재평가 필요

이 같은 물류변화의 진앙지는 세계 인구의 72%(약 45억 명)를 차지하고 있는 유라시아 대륙이다. 유라시아는 아시아, 인도, 유럽 등 3개 대륙에 걸쳐 88개 국가가 자리 잡고 있는 세계 물류의 핵심권역이다. 향후 세계 신흥경제권으로 부각되고 있는 이른바 브릭스(BRICs) 국가 가운데 브라질을 제외한 3개국이 이 지역에 포함되어 있다. 특히 유라시아는 아시아와 유럽을 잇는 세계 최대 대륙이자 EU와 동북아시아, 그리고 BRICs 3개국이 입지해 있는 세계 최대의 생산 및 판매 시장으로서 우리나라 기업들로서도 활용가치가 매우 높은 곳이다.

최근 들어 유라시아 대륙은 EU, 중국, 러시아, 인도 등을 중심으로 국경을 초월하여 동서남북 각 방향에서 산업 및 물류분야의 대대적인 지각변동이 일어나고 있다. 유럽지역의 경우 지난해 5월 동유럽 등 10개국의 EU 가입에 따라 폴란드, 체코 등 생산비용이 저렴하고 지리적 입지가 탁월한 국가들로 다국적기업의 생산 및 물류기지가 이전하고 있는 등 東進物流(logistics eastwards)가 활발히 진행되고 있다. 아시아 지역에 있어서는 중국의 서부 대개발과 New Silk Road 정책, 그리고 한국·러시아·중국 간 TKR-TSR-TCR 연계문제 등 西進物流(logistics westwards)가 새로운 물류구도를 형성하고 있는 가운데, 남아시아 지역에서도 인도가 중앙아시아 국가들과의 연계 운송망 확충에 노력하고 있는 등 北進物流 현상까지 나타나고 있다.

이처럼 유라시아의 물류구도는 운송모드별로 보더라도 과거와는 전혀 새로운 양상으로 전개되고 있다. 해상운송부문의 경우 기존 동유럽 국가들의 EU 가입에 따른 아드리아 해역(Adrian Sea)의 물동량 증가, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아의 가세에 따른 발트 해(Baltic

Sea) 연안의 해상운송 활성화, 그리고 오는 2007년 루마니아와 우크라이나 등의 EU 가입에 따른 흑해(Black Sea) 지역의 부상 등 유럽지역 해상물류 전반에 큰 변화를 일어날 것으로 예상되고 있다.

또한 시베리아 횡단 철도(TSR)가 보다 활성화될 경우 아시아/유럽 간의 육·해·공 국제물류체계는 획기적인 전환기를 맞이할 것으로 예상된다. 육상운송부문의 경우 기존 EU의 Trans-European Network(TEN), High Speed Train Network, Combined Transport 정책들과 더불어 동유럽 국가들의 EU 가입으로 독일, 프랑스 등 서유럽국가 및 러시아와의 도로 및 철도수송망이 획기적으로 개선될 것으로 전망되는 가운데, 현재 UN ESCAP의 주도로 아시아횡단철도(TAR) 사업이 추진되고 있는 등 유라시아 대륙의 육상 운송망이 새롭게 재편되고 있는 실정이다.

특히 우리나라 입장에서는 한반도 종단철도(TKR)와 시베리아 횡단철도(TSR)가 연계되는 유라시아 횡단철도사업은 21세기 통일한국의 새로운 물류전략이라는 차원에서 매우 중요한 과제로 부각되고 있다. 유라시아 횡단철도는 기업 측면에서 운송시간과 물류비를 획기적으로 절감할 수 있다는 이점이 있다. 이 뿐만 아니라 국내 항만 및 공항의 경우 배후경제권 확대라는 부수적 효과까지 거두게 되어 동북아 물류중심지 경쟁에서 우리나라의 경쟁력을 한 차원 높일 수 있을 것으로 기대되고 있다.

이 같은 유라시아 대륙의 산업 및 물류변화는 우리나라에게 기회이자 도전으로 받아들여져 그 변화의 실상을 정확히 파악하고, 향후를 예측하는 것이 시급하다.

2. 연구의 목적

우리 원은 지난해부터 '세계 물류환경 변화'를 진단하고 있다. 2008년까지 5년 계획으로 진행되고 있는 이 같은 연구사업을 통해 과거와 현재, 그리고 미래의 세계 물류 시장이 어떤 과정을 거쳐 어떠한 모습으로 변화할 것인지 분석한 다음, 정부와 기업이 이에 중장기적으로 대처할 수 있는 메시지를 전달하는데 목적이 있다. 우리가 전하고자 하는 메시지는 정부와 기업의 대응방안뿐만 아니라 생존전략까지 포함한다. 현재 급속도로 추진되고 있는 FTA로 촉발되고 있는 세계 교역장벽의 철폐와 유럽연합의 영토 확장전략, 전 세계 외국인 직접투자(FDA) 금액의 50% 이상을 빨아들이고 있는 중국의 부상, 제2의 중국으로 평가받고 있는 인도의 약진 등이 초래하는 세계 물류 지도의 변화를 정확하게 읽어 국가의 장기적인 물류 비전을 제공하는 것이 이 연구의 최종 지향점이다.

우리 원이 이 같은 연구에 착수한 데는 두 가지 이유가 있다. 최근의 물류환경이 예측 이상으로 급변하고 있다는 점과 국가에서 국정과제로 추진하고 있는 '동북아 물류 중심화 전략'이

그것이다. 동북아 물류 중심화 전략이 착실하게 뿌리를 내려 지금은 물론 앞으로도 국가의 물류 성장 동력으로 자리 잡기 위해서는 현재의 물류변화를 기반으로 한 향후 물류 환경에 대한 정확한 이해와 예측이 필요하다. 2004년 제1차 연구에서 우리 연구원은 향후의 물류 비즈니스가 물류 영역의 통합과 특화 경향이 더욱 강화될 것으로 전망하였다. 즉, 향후 물류 비즈니스는 종합물류업과 특화 물류업으로 구분되고, 자산 기준으로는 자산 중심형 물류 비즈니스와 지식 중심형 물류 비즈니스 등으로 분화되어 세계 물류 산업의 합종연횡 현상이 지속적으로 나타날 것으로 예상하였다.

이 같은 제1차 연구를 바탕으로 올해는 유라시아 지역의 물류 변화를 중점적으로 분석하여 정부는 물론 기업의 대응전략을 제시할 계획이다.

제2절 연구 주요 내용과 방법

1. 주요 연구 내용

유라시아 물류 환경변화를 중점적으로 다루게 되는 제2차 연구에서는 각 권역을 중심으로 연구를 진행한 것이 특징이다. 연구 대상 지역이 워낙 광범위할 뿐만 아니라 각 지역별 특색이 각각 다르게 나타나는 점을 고려한 것이다. 이에 따라 유라시아 대륙을 중국과 동남아, 인도, 러시아, 중동, 그리고 유럽 권으로 구분한 다음 각 권역의 경제 전반과 물류 정책과 제도, 그리고 각 운송 부문별 변화를 분석하였다.

제1부 서론을 제외한 제2부에서 이 같은 사항을 주로 언급하였다. 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 제3부는 유라시아 대륙에서 전개되고 있는 물류변화 양상에 대한 진단을 통해 정책적 시사점과 대응방안을 모색하는데 중점을 두었다. 특히 제3부는 각 권역에서 나타나는 물류변화와 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 마련하는데 매우 중요한 것으로 판단되었기 때문이다.

<표 1-1> 연도별 주요 연구 내용 및 목적

연차	연구과제	목적
제1차 연구 (2004년)	세계 물류환경변화와 대응방안	물류환경변화에 대한 총론적 점검을 통하여 정부정책과 기업전략에 주는 시사점 제시
제2차 연구 (2005년)	유라시아의 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)	아프리카·남미 물류환경 변화와 대응방안	발전이 느린 남미·아프리카의 물류환경을 진단하고 대응방안 제시
제5차 연구 (2008년)	중장기 글로벌 물류지도 변화와 대응방안	중장기 물류지도 변화내용을 진단하여 종합적인 대응방안 제시

2. 주요 연구 방법

세계 물류환경 변화를 올바르게 진단하고, 정책적으로 활용 가능한 대안을 제시하기 위해서는 다양한 시각을 반영하는 것이 바람직하다는 의견이 제시되었다. 이에 따라 제2차 연구에서는 해외 협동연구와 자문가 시스템 도입, 연구 단계별 워크숍 및 국내외 출장조사와 전문가 면담 조사 등 여러 가지 연구방법을 활용하였다.

1) 국내외 협동 연구체제 구축

맨 먼저 들 수 있는 것이 협동연구체제를 구축한 점이다. 관련되어 있는 연구기관 사이의 협동연구와 해외 연구기관 및 대학 교수, 국제기구 전문가들과의 공동연구 네트워크를 구축하여 연구를 진행하였다.

첫째, 중국과 인도 등 유라시아 6개 권역에 대한 경제적인 현황 분석과 주요 이슈 도출, 우리나라와의 관계 및 발전 전망 등에 대해서는 대외경제정책연구원(KIEP)의 연구진 6명이 참여하였다.

둘째, 이 연구를 위해 한국해양수산개발원은 국내외 협동연구체제를 마련하였다. 각 권역의 물류 정책과 제도를 중점적으로 분석하기 위해 해당지역에 있는 교수나 각 연구소 연구진들이 참여하였다. 중국 북경 교통대, 아시아·태평양 경제사회위원회(ESCAP)의 전문가와 주요국의 관련 대학교 교수 등 6명의 전문가 그룹이 이 연구에 참여하였다. 또한 일부 권역에 대한 연구는 국내 대학 교수 등이 연구에 참여하였다.

2) 산·학·연·정 공동 자문 의뢰

또한 이 연구에서는 연구 결과가 업계는 물론 정부 등 관련 기관에서 활용되는 점을 고려하여 산·학·연·정 공동 자문체제를 구축하였다. 특히 이 연구에서는 각계의 의견을 종합적·균형적으로 보고서에서 담는다는 방침에 따라 각 분야 전문가들이 중간보고회와 최종보고회, 그리고 연구 결과 평가회의에 참여하여 의견을 개진하도록 하였다.

중간보고회에는 정부 측에서 해양수산부의 어재혁 팀장(동북아 물류 중심 국가 추진기획단), 업계에서는 최건식 상무(한진해운), 학계에서는 조찬혁 교수(부경대)가 참석하였으며, 한국해양수산개발원에서는 김형태 박사가 자문위원으로 참여하였다. 그리고 최종보고회와 최종보고서를 보완하는 과정에서는 중간보고회 자문위원뿐만 아니라 산·학·연·정 자문위원을 추가하여 다양한 의견을 수렴하는 한편, 연구보고서의 품질을 제고할 수 있도록 노력하였다.

3) 연구 단계별 워크숍 개최

유라시아 물류 연구는 지역적으로 그 내용이 방대하다. 또한 포함하는 내용도 해운, 항만, 물류 등 다양한 것이 특징이다. 특히 이 연구에서는 각 지역별·운송수단별 연계방안과 상호 영향을 분석하는 일도 중요한 것으로 연구진 간에 의견이 모아졌다. 또한 참여하는 연구진의 집필 분야도 각각 달라 서로 연결하는 작업도 쉬운 일이 아닌 것으로 판단되었다. 이에 따라 연구 내용에 대한 충분한 이해가 전제되지 않는 경우 당초 의도한 연구 결론을 도출하는 것이 쉽지 않을 수도 있다는 우려가 제기되었다. 이에 따라 이 연구에서는 추진 단계별로 연구진은 물론 외부 전문가들을 중심으로 한 워크숍을 개최하여 아이디어를 공유하고, 내용을 보완하는 방식으로 연구를 진행하였다.

첫째, 연구 착수단계에서 연구의 배경, 목적, 기본구도 공유를 위한 워크숍을 가졌다. 이 연구의 핵심조직인 KMI 정책동향연구실 국제물류팀은 세계물류 환경변화를 연구하는 배경·목적·연구내용 등을 공유하기 위한 워크숍을 2005년 2월과 3월에 두 차례 가졌다. 그리고 2005년 6월에는 KMI 연구진과 대외경제정책연구원이 유라시아 경제 분야 여건 변화와 물류 부문 연계를 위한 공동 워크숍을 개최하였다.

둘째, 중간보고서 작성 전에는 유라시아 전체와 권역별 물류 변화 향후 트렌드, 주요 현안을 도출하기 위한 워크숍을 7월 말에 개최하였다. 이 같은 워크숍을 통해 모두 300여 건의 권역별·분야별 경제·물류 트렌드를 분석하고, 정리하였다. 이 때 정리된 주요 트렌드는 전문가들의 추가 검토를 거쳐 '유라시아 물류 100대 트렌드'로 다시 엄선한 다음 정부와 기업의 대응전략 수립에 반영하였다.

셋째, 연구 마지막 단계에서는 유라시아 물류 주요 이슈를 대상으로 자문위원이 참여하는 워크숍을 개최하는 한편, 중국 및 러시아, 인도 등 물류 전문가가 다수가 참여하는 유라시아 물류 국제 심포지엄을 2005년 12월 7일 서울에서 개최하여 급변하고 있는 세계 물류 환경을 다시 한번 점검할 수 있는 기회를 가졌다.

4) 해외 출장 및 전문가 면담

이 연구를 진행하기 위해 연구진들은 외국의 관련 심포지엄에 참석하는 한편, 해외 출장을 통해 다양한 정보와 전문가 의견을 수렴하였다. 특히 중국이 새로운 물류 중심시장으로 부상하고 있는 점을 고려, 이 지역에 대한 자료수집과 전문가 면담에 치중하였다. 미국에서 지난 4월에 열린 China Shipping Conference 등에 연구진을 보내 자료를 수집하고, 장강(양쯔강) 유역에 대한 출장조사를 실시한 것도 이 같은 이유 때문이다. 또한 상해에 진출해 있는 해운선사 등을 대상으로 한 면담조사도 같은 맥락에서 이루어졌다.

또한 KMI 연구진은 8월과 11월 사이에 터키와 러시아·동유럽 지역에 대한 출장조사를 실시하였다. 브릭스 국가의 하나로 최근 들어 물류 인프라에 대한 투자를 강화하고 있는 러시아의 물류 변화를 살펴보고, 유럽연합 확대 이후 동 유럽 물류시장이 어떠한 양상으로 변모하고 있는지 파악하기 위한 것이다. 또한 새로운 물류시장으로 부상하고 있는 중동과 지중해 지역과 함께 인도 등에 대해서는 KOTRA 등을 통해 입수한 자료를 분석·활용하였다. 최근 들어 에너지 수출을 위해 파이프라인을 증설하고 있고, 새로운 실크로드로 떠오르고 있는 중앙아시아와 흑해 지역에 대한 출장조사도 동시에 진행하였다.

이 같은 출장조사를 통해 현지에 진출해 있는 국내 기업의 물류 애로점을 파악하고, 현지 정부의 물류 정책이 어떤 방향으로 구도가 잡혀 있는지 파악하는데 중점을 두었다. 출장 연구자료와 면담결과 등은 각 권역별 물류 변화와 제3부에 언급되어 있는 우리나라 대응방안을 수립하는데 하나하나 녹아들어 반영되었다.

<표 1-2> 주요 해외 현장조사 현황

출장지	출장일	방문지
터키, 흑해 지역	4. 30~5. 12	터키 교통부, 해운국, 철도국, 항공국, 반 호수 Ferry-Train 방문, 이스탄불 항만청 및 국내 진출기업 등
중국 충칭, 삼협댐	6. 28~7. 3	충칭 교통위원회, 충칭 터미널, 이창시 정부, 삼협 댐 갑문관리소
중국 우한, 난징	6. 19~6. 25	우한시 계획관리위원회, 우한시 장강항무관리국, 상해항무관리국, 난징 항무관리국 등
벨기에, 오스트리아 독일	11. 6~11. 14	EU 집행위원회, 다뉴브 수로관리청, 다뉴브 유역 내륙 항만 및 물류시설 시찰, 마인-라인 운하 및 수로 관리청 등
러시아, 체코	11. 13~11. 20	러시아 철도교통부, TSR 사무국, 체코 교통부 등
네덜란드, 프랑스 등	11. 9~11. 17	로테르담 항만당국, 유로게이트 터미널, 르 하브르항, 사우스햄튼항 등

5) 연구의 한계

2005년 연구는 유라시아 지역 전체를 6개 권역으로 구분하고, 각 권역의 경제와 물류 환경 변화에 초점을 맞춰 연구를 진행하고, 각 권역의 핵심 이슈를 분석한 다음 '유라시아 물류 100대 트렌드'를 정리하는 방식으로 연구를 진행하였다.

이 같은 연구를 진행하는 과정에서 단기간 내에 유라시아 전체를 조감한 탓에 일부 권역에

대해서는 세밀한 자료조사와 연구를 수행하지 하지 못한 한계가 있었고, 또한 향후의 정책 대응방안을 권역별과 부문별로 구분해 정리한 결과, 일부 권역의 대응방안이 서로 중첩되는 사례가 나타났다. 그리고 제3부에서 제시한 유라시아 물류 100대 트렌드에 대해 각 아이템마다 개별적으로 정책적 시사점을 도출·적시할 경우 향후 활용도를 높이고, 연구의 품질을 제고할 수 있으나 시간적인 제한으로 이를 진행하지 못한 아쉬움이 있다.

이상과 같이 2005년 연구에서 제시된 한계점들은 앞으로 연구진들과 자문그룹 간의 워크샵 등을 거쳐 차후 연구에서 지속적으로 개선할 예정이다.

6) 연구추진조직

한편, 이 연구에 참여하는 모든 연구진 현황을 그림으로 표시하면 아래와 같다.

제2부

유라시아 경제 및 물류환경 변화

제1장 중 국

제1절 경제의 특징과 주요 이슈[1)]

1. 경제 현황 및 전망

1) 거시경제 동향 및 전망

중국의 경제성장률이 2004년에 9.5%를 달성한 데 이어 2005년 1/4분기에 9.4%를 기록함에 따라 2004년 4월부터 중앙 정부가 추진한 경기 진정책은 아직까지 실효를 거두지 못하고 있다. 2004년 부동산 등 일부 산업부문에서 급격히 팽창하기 시작한 고정자산 투자와 은행대출에 따른 경기과열에 대처하기 위한 중국 정부의 노력에도 불구하고 예상보다 높은 경제성장을 시현함으로써 경기연착륙은 가시화되지 않은 것이다.

<표 2-1> 최근 거시경제 동향

단위 : %

구분	2004										2005			
	2/4 분기	7월	8월	9월	3/4 분기	10월	11월	12월	4/4 분기	2004 최종	1월	2월	3월	**1/4 분기**
GDP 성장률	9.6	9.1				9.5				9.5	9.4			
공업생산	**17.7**	15.5	15.9	16.1	**15.8**	15.7	14.8	14.4	**14.9**	**16.3**	20.9 *(8.9)	7.6	15.1	**10.5**
소매판매	**12.8**	13.2	13.1	14.0	**13.4**	14.2	13.9	14.5	**14.2**	**13.3**	11.5	15.8	13.9	**13.7**
**고정자산투자	**28.6**	27.7				25.8				**25.8**	22.8			
수 출	**37.2**	33.9	37.5	33.1	**34.8**	28.5	45.9	32.7	**35.7**	**35.4**	42.2	30.8	32.8	**35.3**
수 입	**42.9**	34.2	35.6	22.1	**30.6**	29.3	38.5	24.6	**30.8**	**36.0**	24.0	-0.5	18.6	**14.0**
환율(元/달러)	**8.28**	8.28	8.28	8.28	**8.28**	8.28	8.28	8.28	**8.28**	**8.28**	8.28	8.28	8.28	**8.28**
소비자물가	**4.4**	5.3	5.3	5.2	**5.2**	4.3	2.8	2.4	**3.2**	**3.9**	1.9	3.9	2.7	**2.8**
총통화(M2)	17.5	15.3	13.6	13.9	**14.3**	13.5	14.0	14.6	**14.0**	**14.6**	14.1	13.9	14.0	**14.0**

자료 : 中國國家統計局(NBS), Global Insight, KOTIS, 한국은행 북경사무소
*괄호 안은 조정 후 데이터값
**고정자산투자 분기별 데이터는 누계치임.

1) 대외경제정책연구원 김은국 연구원의 원고를 바탕으로 재작성하였으며, 제1절을 포함한 각 권역 경제의 특징과 주요 이슈의 작성 시기는 2005년 6월을 기준으로 하였음.

이러한 추세는 2004년 하반기부터 연착륙에 대한 성공을 확신했던 중국 정부에게 예상치 못한 결과로, 향후 중국 경제는 연착륙 목표인 GDP 8%대를 목표로 경기 진정책에 대한 적극적 추진 가능성과 현재의 고성장을 안정적으로 계속 유도해 나갈 수 있다는 측면에서 전망할 수 있다. 그러나 2003년 9.1% 경제성장률과 2004년 중반 이후 인플레이션 압박이 완화된 점을 고려할 때, 향후 중국경제는 연착륙 기조보다는 안정적 성장에 좀 더 무게를 둘 것으로 보인다. 특히 중국정부는 2005년 전국인민대표대회에서 경제운영방식을 과거의 성장위주에서 질적 성장을 도모하는 방향으로 전환하기로 결정했다.[2] 이 결정에서는 과거 일부지역을 중심으로 하는 경제성장 중시정책에서 지역간 및 도시와 농촌간의 균형발전을 도모하는 방향으로 정책을 전환하기로 하고, 경기과열 방지를 위한 투자억제정책을 지속적으로 실시하여 현실을 반영한 경제성장률 목표를 8%(기존 7%)로 상향조정했다. 이코노미스트 인텔리전스 유닛(EIU)에서도 비록 2005년 경제성장률이 9%대를 계속 유지할 것으로 보고 있으나 이후 계속해서 낮아져 2007년 8%의 성장을 기록할 것으로 전망했다.

<표 2-2> 향후 거시경제 전망

단위 : %

구 분	2005	2006	2007	2008	2009
GDP 성장률	9.1	8.1	8	7.7	7.7
환율(元/달러)	8.19	8.05	8.00	8.00	8.00
소비자물가	2.2	2.0	2.2	2.4	3.0
총통화(M2)	12.6	11.3	12.7	10.8	11.9

자료 : EIU (2005. 6 검색)

무엇보다도 향후 중국 거시경제를 긍정적으로 전망할 수 있는 이유는 고정자산투자 성장이 둔화되었다는 점이다. 2005년 1/4분기 고정자산투자는 전년 동기대비 22.8% 증가한 1조 998억 위안을 기록하였으나 성장 폭은 전년 동기대비 43%에서 20.2% 포인트 하락했다. 이는 중국 정부의 거시경제 과열 억제를 위한 정책이 실효를 거두기 시작하였기 때문으로 볼 수 있다.

2) 경제정책

2005년 3월 14일 全國人民代表大會(이하 全人大)에서는 경제정책 방향에 있어서 과거 경제성장위주의 방식에서 분배와 균형성장 그리고 질적 성장을 중시하는 방향으로의 전환을 강조했다. 이번 全人大에서 논의된 주요 내용은 ▲공산당의 새로운 집정 이념노선 천명 ▲지역 균

2) KDI 경제전망, 2004. 4. p. 94.

형발전의 강조 ▲경기과열 방지를 위한 경기 진정책 지속 실시 ▲경제개혁의 지속적 추진으로 정리할 수 있다.[3)]

먼저 공산당의 새로운 집정 이념노선과 관련하여 국정운영 기본목표로 조화로운 사회(和諧社會)의 건설을 강조함으로써 덩샤오핑 체제의 先富論과 장쩌민 체제의 3個代表論이 표방하던 선도부문・지역의 집중개발과 양적 경제성장 중시의 경제운영방식에서 분배와 균형성장을 중시하는 방식으로의 전환을 보다 분명하게 밝히고 있다.

둘째, 지역간 균형발전을 위하여 기존의 서부 대개발 및 동북3省 지역뿐 아니라 중부지역의 개발도 추진할 계획을 밝히고 있다. 즉 서부 대개발(2000년부터 추진), 동북3성 진흥정책(2003년부터 추진) 등도 지속적으로 추진과 함께 동부에 비해 낙후되어 있으며 발전 속도 면에서는 서부지역에 미치지 못하고 있는 중부 6개 省(山西, 安徽, 江西, 河南, 湖北, 湖南)에 대한 개발에 나서겠다는 것이다.

셋째, 앞서 언급한 바와 같이 경기진정책 시행 지속과 관련하여 2004년 GDP가 예상보다 높은 9.5%의 성장을 기록함에 따라, 후진타오 주석은 올해도 경기진정책에 대한 지속적 시행을 밝혔다. 지난해 예상했던 경기연착륙과는 달리 높은 성장률을 나타남에 따라 2005년도 GDP 성장률 목표를 지난해보다 1% 포인트 높은 8%로 상향 조정하였다. 그러나 작년과 같이 긴축기조보다는 안정적 성장을 기반으로 하는 균형적 발전을 모색할 것으로 보인다.

넷째, 2005년 한해도 경제개혁 성과를 확고히 하는 시기로 정하고 각종 금융시스템, 국유기업, 조세제도 등 경제개혁을 적극적으로 추진할 것이라 밝히고 있다. 그러나 위안화 환율제도 개혁은 먼저 거시경제와 금융의 안정이 선행되어야 하고, 중국 뿐 아니라 여타 국가에 미칠 영향도 고려해야 한다는 신중한 입장을 표명하고 있다.

3) 주요 산업별 동향 및 전망

중국 내 주요 산업별 동향을 살펴보면 중국경제가 매년 9% 이상의 고성장을 지속하면서 자동차, IT 등에서 소비 붐이 일어나는 등 내수시장이 빠르게 확대되고 있다. 동시에 시장개방에 따른 외자기업의 진출, 중국 로컬기업의 경쟁력 강화 등으로 인해 경쟁이 격화되는 중이다. 한국기업들은 경쟁강도가 높은 중국시장의 특성을 고려하여 공략 가능한 지역과 소비자층을 명확히 하여 역량을 집중할 필요가 있다.

(1) 자동차 산업

중국은 자동차의 대중소비 시대에 진입하였으며, 자동차 산업은 대규모 시장을 바탕으로 규

3) 김은국, 2005.4.『全人大, 2005년 중국경제 균형성장에 집중 』경기 Economy, p. 32.

모의 경제를 달성하면서 주력기간산업으로 급성장하고 있다. 중국 자동차 산업이 연 100만대 생산을 달성하는데 1953년부터 1992년까지 근 40년의 시간이 소요되었으나, 200만대 생산 달성에는 8년, 300만대를 생산하는 데는 단지 2년이 소요되었고 2003년에는 440만대를 생산했다. 이는 미국 등 자동차 소비대국(大國)의 경험을 비추어 볼 때 자동차 대중소비 단계에 들어선 후 빠른 성장세를 유지하고 있다.[4)]

<표 2-3> 중국의 자동차 관련 현황

구 분	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
자동차 생산대수	1475	1582	1629	1830	2069	2348	3289	4444
승용차 생산대수	391	488	507	656	605	704	1102	2019
자동차 판매대수	1600	1733	1753	1896	2164	2376	3271	4391
승용차 판매대수	479	589	600	607	666	721	1125	1972
자동차 보유대수	11000	12190	13093	14529	16089	18020	20582	23260
승용차 보유대수	4880	5807	6448	7402	8537	9940	12023	-

주 : 대한상공회의소(2004. 10)

최근 중국자동차 판매가격은 연평균 10%씩 하락하고 있으며, 2006년 까지 30%의 가격 하락이 예상된다. 중국 자체 자동차업체들이 생산한 중저급 자동차의 절대 판매가격은 세계시장 가격에 근접하고 있다. 그러나 이와 같이 자동차 산업의 급성장에도 불구하고 중소 자동차 업체들의 난립으로 구조조정이 필요한 실정이다. 현재 중국에서 가동 중인 123개 완성차 공장 가운데 70여 곳은 연간 생산능력이 1천대 미만이다.

2004년 6월 발표한 '신자동차산업 발전정책'에서는 외국 업체의 현지 영업을 제한할 수 있는 조항들이 삭제되고, 자국 자동차산업의 구조조정에 외국 업체의 역할을 강조하고 있다. 특히 동 정책은 2010년까지 중국 대형자동차그룹이 세계 500대 기업 안에 진입하는 것을 목표로 하고 있다. 만일 중국 자동차업체의 대형화가 추진될 경우 세계 자동차업체간 경쟁구도에 변화를 초래할 전망이다.

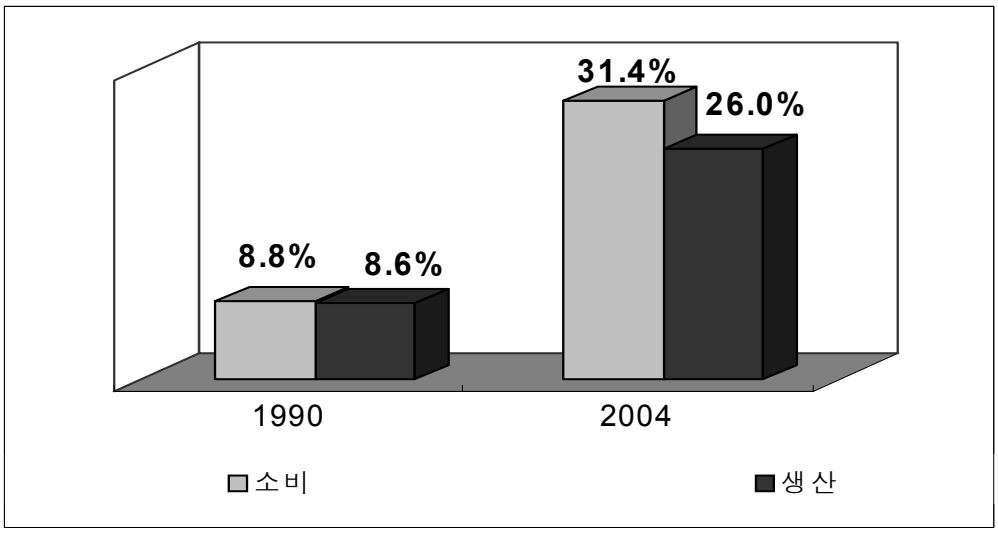
(2) 철강산업

중국은 주요 수요산업의 급성장과 함께 철강 집약적 경제발전에 진입, 2001년 이후 경제성장률의 3배에 달하는 철강소비 증가율을 기록했다. 특히 중국은 BRICs 수요 증가의 90%를 차지하며 세계 철강산업 성장의 핵심 역할을 담당하고 있다. 조강생산량은 2000년~2004년 2배로 급증하였고, 철강투자는 연평균 50%의 높은 증가세를 기록했다. 2004년 현재 중국은 세계

4) 대한상공회의소(2004. 10)『중국경제의 부상과 한국의 정책대응』p. 423.

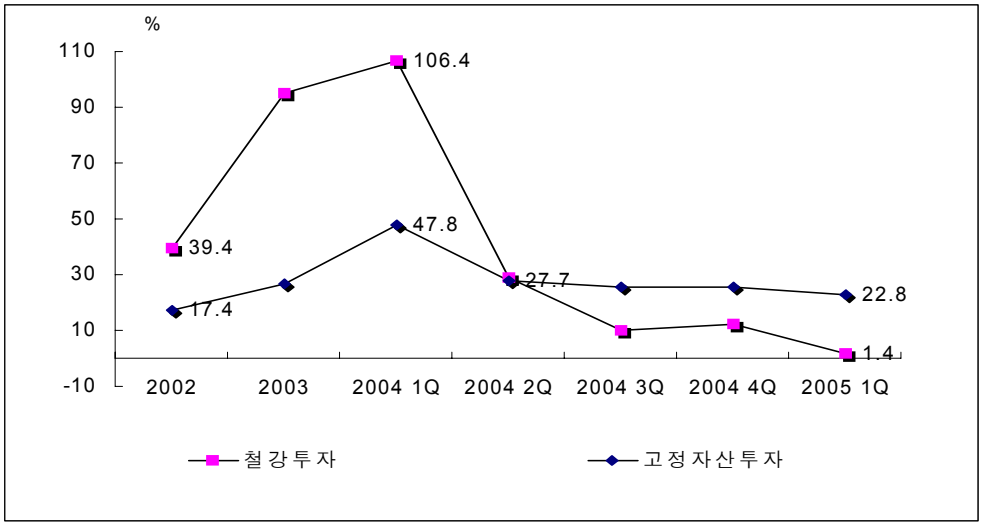
철강소비의 31%, 생산의 26%를 차지하는 철강대국으로 성장했다.[5)]

<그림 2-1> 중국 철강산업의 세계 비중



자료 : 중국강철공업협회, 국가통계국, 포스코 경영연구소 중국연구센터(2005. 6) 재인용

<그림 2-2> 중국의 철강투자 추이



자료 : 포스코경영연구소 중국연구센터(2005. 6)

그러나 중국 철강산업은 전국적으로 영세규모 업체가 산재해 있고, 내륙에 입지한 업체들이

5) 포스코 경영연구소 중국연구센터(2005. 6), KIEP 간담회 자료

많이 있어 원료수입 및 제품 수출 측면에서 경쟁력 확보에 한계가 있다. 또한 설비노후와 환경오염 그리고 에너지 사용의 비효율성이 심각한 상태에 놓여 있는 것도 해결해야 할 문제이다.

무엇보다도 최근 철강경기가 호조를 보이면서 투자과열, 중복과잉설비 우려가 발생하여 사회적 고비용을 유발하고 있다. 이에 따라 중국정부는 2004년 4월 철강산업을 경기과열업종으로 지목하여 관련 규제를 강화함으로써 철강투자의 둔화세가 지속되고 있다.

이러한 여건을 감안할 때 장기적으로 중국의 철강산업 수요산업 가운데 자동차, 가전 등 제조업은 고성장을 예상할 수 있는 반면, 건설 분야는 상대적으로 저성장을 보일 것으로 예상된다.[6)]

<표 2-4> 주요 수요산업 전망

구 분	GDP (2000년 불변, 백억 위안)	고정투자 (2000년 불변, 백억 위안)	건설투자 (2000년 불변, 백억 위안)	자동차 (백만 대)	조선 (만GT)	가전 (백만 대)
2003	1138	540	375	4.4	372	33
2004	1246	632	435	5.1	470	44
2005	1345	690	479	5.2	512	65
2010	1957	961	653	8.8	760	167
2004~2010	7.8%	7.2%	7.0%	9.7%	8.3%	24.9%

자료 : 포스코 경영연구소 중국연구센터(2005. 6)

(3) 석유화학산업

중국의 석유화학산업은 지난 1961년 난주화학공업의 연간 5천 톤 규모 에틸렌 생산설비 신설로 시작되어 1980년대까지 총 68만 1,000톤 규모로 증대되었다. 1990년도에는 중국 정부의 적극적인 해외기술 도입 노력으로 연간 에틸렌 생산능력이 200만 톤으로 확대되었고, 1990년대에는 에틸렌 설비 증설이 대대적으로 이루어진 결과, 2002년 5억 4,000만 톤의 세계 6위 생산능력을 보유하게 되었다. 중국은 "10.5"계획을 통해 화학공업의 성장률을 2005년까지 연평균 7%, 생산액 4,600만 위안 규모를 달성한다는 목표를 세우고 있다.

6) 포스코 경영연구소 중국연구센터(2005. 6), KIEP 간담회 자료

<표 2-5> **발전단계별 중국 석유화학 기업 동향 및 전망**

단계	시기	내용
1단계	1993	행정기능 갖춘 정부기관형태, CNOOC(중국해양석유총공사, 1982.2 설립), SINPEC(중국석유화공집단공사, 1983.7 설립), CNPC(중국석유천연가스총공사, 1988.9 설립) 등
2단계	1994～1997	정부 산하 우량공사의 주식회사 추진, 국제주식시장 상장 선도, 기업의 공적·행정적 부담 줄여나감.
3단계	1997～1998	행정과 기업 분리를 통한 기업경영 자주권 양도, 일괄생산 및 판매 체제 실현을 위해 총공사에서 집단공사 형태로 전환
4단계	1998～2000	CNPC와 SINOPEC 등 집단공사의 자회사 설립, 2000년 국제 주식시장 상장, 기업 국제화 전기 마련
5단계	2000～2004	WTO 가입에 따른 경쟁심화, 생산능력 제고, 대규모 합작 프로젝트 추진, 자금 확보 및 기술이전 주력
6단계	2005	BASF, Shell, BP 등과 대형 합작프로젝트 완공 및 설비가동으로 에틸렌 생산능력 세계 선두권 진입 전망

자료 : 대한상공회의소(2004. 10) 내용 정리

중국의 석유화학산업은 발전단계별로 볼 때 공정간 분업이 시작되는 성장단계에 진입해 있다고 볼 수 있다. 특히 국내수요에 비해 생산능력이 크게 부족하여 향후 대규모 생산능력 증대를 통해 생산이 크게 증가할 것으로 전망된다.

또한 향후 중국 석유화학산업은 그 증가폭이 둔화되기는 하겠지만 성장단계에서 있는 관계로 높은 성장세를 지속할 것으로 전망되며 현재 50% 수준에서 머물러 있는 자급률도 활발한 신·증설 투자로 인해 점차 향상될 것으로 전망된다.

(4) 반도체 산업

중국의 반도체 제조기술은 이미 90nm의 실험실 수준은 달성한 것으로 보이며, 중국 내 응용제품 시장의 확대에 따라 디지털 TV, DVD, 휴대폰 등 고급기술분야로 점차 영역을 확대하고 있다. 중국시장에서 반도체 응용제품은 통신, 컴퓨터, 가전의 분야가 시장을 견인하고 있으나, 장기적으로는 통신 또는 디스플레이 분야에 이용되는 IC 수요가 크게 성장할 것으로 전망된다. 특히 중국의 반도체 시장 형성에는 중국 자본계와 가전업계 대두에 따른 반도체 소비 급증, 대만 PC업계들의 대륙내 생산기지 이전, 그리고 다국적 기업들의 중국내 생산 활동 활성화가 크게 기여했다.

<표 2-6> 중국 반도체 수급 현황 및 전망

단위 : 백만 달러, %

구 분	1998	2000	2002	2005	2010	연평균 증가율	
						02~05	05~10
생산	607	1,270	18,598	25,630	40,460	11.3	9.6
수입	6,579	17,394	32,320	44,890	46,130*	11.6	0.5
내수	5,294	14,174	44,767	58,060	58,910	9.1	0.3
수출	1,892	4,490	6,151	12,460	27,680	26.5	17.3

주 : *의 2010년 수입 전망치는 하이닉스 등 메모리업계의 현지생산을 전제로 추정.
자료 : 대한상공회의소(2004. 10)

중국 반도체산업 성장요인으로는 중국 거시경제가 지속적인 성장을 보이고 있다는 점과 중국 정부의 정책이 성장을 우선으로 하여 기술개발을 견인하고, 새로운 응용분야나 해외로부터의 투자를 적극 유인하고 있다는 점을 들 수 있다. 그러나 고급기술의 설계 및 제조기술을 가진 인재가 절대적으로 부족하고, 첨단산업분야로의 산업구조가 전체적으로 취약하다는 점은 해결해야 할 과제로 남아 있다.[7)]

(5) 통신기기산업

일반적으로 통신기기산업이 통신서비스의 시장형성에 따라 성장이 좌우되는 바와 같이 내수시장을 기반으로 성장하고 있는 중국의 경우 특히 중국 내 통신시장의 영향력은 크다. 여타 후발국의 경우와 마찬가지로 취약했던 중국 통신인프라는 90년대 중반 이후 이동통신서비스를 기반으로 빠르게 성장하고 있다. 그 결과 일반전화와 이동전화의 보급률은 1990년 각각 1.11%, 0.002%에서 2004년 4월 21.2%, 20.9%로 급격히 확대되고 있으며, 특히 이동전화가입자수는 2억 9,600만 명으로 가장 많은 사용자를 보유하고 있다.

통신 산업에 대한 기술력이 취약했던 80~90년대에는 선진기업의 첨단 제품 수입과 함께 '중외 합작 경영기업법 실시조례(1983. 9 국무원),' '통신장비 감가상각 촉진정책(1993. 7)' 실시 등 선진기술을 도입하기 위한 다양한 정책지원들이 중국정부에 의해 이루어 졌다. 90년대 중반 이후부터는 통신시장 확대로 관련 장비, 단말기에 대한 수요가 급증하면서, 중국정부는 경쟁력이 취약한 통신 산업에서 기술력을 확보하기 위해 산업육성 및 행정수단 등 다양한 정책들을 실시하고 있다.

7) 대한상공회의소(2004. 10)『중국경제의 부상과 한국의 정책대응』pp. 545~547.

<표 2-7> 중국 통신서비스 시장 현황

구분	1980	1990	2000	2004*
일반전화가입자(만 명)	214	658	14,512	28,500
일반전화 보급률(%)	0.43	1.11	14.7	21.2
전화교환기 용량(만대)	443.2	1,232	17,912	-
자동교환기 비중(장거리 전화, %)	10.8	27.8	100	100
이동전화 가입자(만 명)	n.a	1.84	8,526	29,600
이동전화 보급률(%)	n.a	0.002	6.77	20.9

주 : * 2004년 4월 기준
자료 :「中國統計年鑑」, 信息産業部

중국정부의 적극적인 육성책에 따라 중국 통신기기산업은 성장세를 계속 이어가고 있다. 1998년 129억 달러에 불과하던 중국의 통신기기 총 시장가치는 연평균 14.1% 증가율을 기록, 2002년에는 대략 220억 달러로 확대되었다. 또한 수출도 1998~2003년 동안 연평균 40.5%의 높은 증가율을 기록하였으며, 특히 통신장비와 부분품의 비중이 확대되는 것을 볼 수 있다.

그러나 여전히 취약한 원천기술과 생산 공정 등 기술적인 어려움을 안고 있으며, 향후 세계시장에서 선진기업들과의 경쟁이 격화될 것이라는 점은 위협요인으로 작용할 수 있다. 또한 중국기업의 생산은 대부분 내수시장에 의존, 수출시장 개척이 부족한 상황이다.[8)]

<표 2-8> 중국 통신기기산업의 SWOT 분석

강 점	단 점
정부의 강력한 전략적 지원 지속적인 통신인프라 구축 막대한 수요층 보유	원천 및 생산기술 취약 브랜드이미지 취약 관련 산업 취약
기 회	위 협
통신서비스 시장 확대 FDI 증가 및 전략적 제휴 증가	가격경쟁 심화 선진기업과의 경쟁 급격한 임금인상

자료 : 대한상공회의소(2004. 10)

8) 대한상공회의소(2004. 10)『중국경제의 부상과 한국의 정책대응』p. 643.

2. 대외경제협력

1) 지역 및 국가간 협력

(1) WTO 가입에 따른 개방 확대

중국이 2004년 12월로 WTO 가입한 지 3년이 된 시점에서 WTO 가입 양허안 이행과 관련한 평가는 대체적으로 긍정적이라 할 수 있다.[9] WTO 가입 당시의 중요한 양허내용은 관세인하와 서비스 분야에 대한 개방이었다. 이 가운데 관세는 WTO 가입에 따라 향후 관세인하를 계속하여 평균관세율이 2001년 1월 15.3%에서 2004년 1월 10.4%로 인하되었으며, 2005년 10% 및 2010년 5% 수준으로 인하될 전망이다.[10]

주요 분야별로는 은행업의 경우 국유상업은행의 주식제 전환, 외자은행의 위안화 업무 확대 등 금융개혁의 성과를 제시하고 있다. 보험업 분야에서는 전 보험업종에 대한 지역제한이 폐지되고 중국인에 대한 생명보험사의 특수보험상품(건강, 단체, 양로, 연금보험 등) 판매를 허용했다는 점을 들고 있다. 농업부문의 농산품쿼터 감소와 소매업 분야에서 외자소매기업들이 중국내 모든 지역에서 합법적으로 점포를 설립할 수 있게 되었다는 점을 강조하고 있다. 자동차 산업의 경우 관세와 비관세 장벽 모두 양허안 일정에 따라 낮추었고, 수입쿼터의 경우도 단계적으로 폐지했다고 밝히고 있다. 정보통신 분야 양허안에서는 외자허용 범위를 점차 확대해 나가고 있음을 들고 있다. 운송업도 고속도로 운송기업 설립과 외자확대를 긍정적으로 평가하고 있다. 그러나 국유기업 개혁 지연과 정부간섭, 지적재산권 보호 문제 등 여전히 부정적인 요인들이 지적되고 있다.[11]

(2) FTA 본격화

중국의 FTA에 대한 기본입장은 쌍무적 경제협력, 무역확대, 그리고 외교안보 측면에서 시작된다고 볼 수 있다. 특히 중국은 2020년까지 전면적 샤오캉(小康)사회 건설을 목표로 다자간 무역자유화와 함께 지역간 자유무역협정(FTA)을 추진하고 있다.

현재 중국이 공식적으로 FTA를 체결한 지역/국가는 CEPA(마카오, 홍콩)와 ASEAN 10개국이며, 이중 선발 6개국인 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 싱가포르, 태국과는 2010년까지, 후발 4개국 캄보디아, 미얀마, 라오스, 베트남과는 2015년까지 완전 무관세를 실현할 예정이다. 이외에도 FTA 협상이 적극적으로 진행 중인 국가(지역)는 뉴질랜드, 호주, 칠레,

9) 김은국, 2005. 3.『중국 WTO 가입 3주년의 평가와 전망』KIEP 세계경제, p. 48.
10) 외교통상부, 2004.『외국의 통상환경』pp. 327~328.
11) 김은국, 2005. 3.『중국 WTO 가입 3주년의 평가와 전망』KIEP 세계경제, pp. 48~49.

파키스탄 및 GCC 국가들이 있다.

<표 2-9> 중국 FTA 추진 중인 국가 목록

체결여부	대상지역	국가	
기체결	ASEAN 10개국	6개 선발국	말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 싱가포르, 태국
		4개 후발국	캄보디아, 미얀마, 라오스, 베트남
	*CEPA	홍콩, 마카오	
추진 중	ASEAN+3, 동북아	한국, 일본	
	남아시아, 인도차이나	인도, 방글라데시, 스리랑카	
	중앙아시아 (상하이협력기구)	러시아, 카자흐스탄, 키르키즈스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄	
	GCC (페르시아만 협력회의)	사우디아라비아, 아랍에미리트연방, 쿠웨이트, 오만, 카타르, 바레인	
	양자협정	칠레, 뉴질랜드, 호주, 파키스탄, 남아프리카공화국, 아이슬란드	

주 : *Closer Economic Partnership Agreement
자료 : 김은국, 2004.12.『최근 중국의 FTA 추진 현황』KIEP 주간초점 재구성

특히 최근 선진국가 중 최초로 중국의 완전시장경제지위(Market Economy Status)를 인정한 뉴질랜드와 가장 활발한 FTA 논의가 진행되고 있으며, 조기 협상 가능성이 높은 것으로 전망되고 있다. 호주 역시 2005년 5월 중국과 FTA 협상을 개시했다.

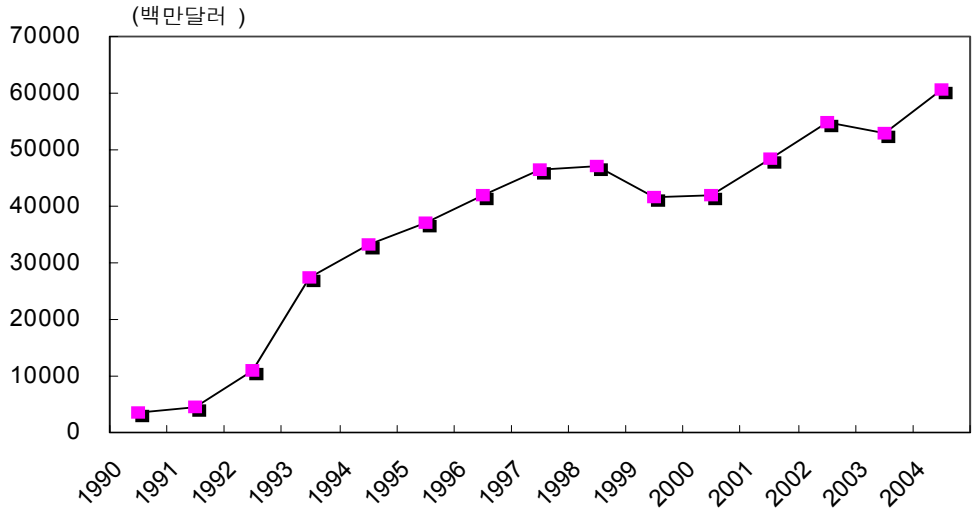
(3) FDI 유치 지속과 해외투자 확대

중국은 1996년 이래 매년 400억 달러 이상의 FDI를 유치하였고, 2001년과 2002년에는 전 세계 FDI가 각각 -40.2%, -27.0%로 감소한 가운데 중국의 유치액은 각각 15.1%, 12.5% 증가를 기록했고, 이후 2004년 현재까지 꾸준한 상승세를 이어갔다.

2002년 중국은 對개도국 FDI의 33%, 對아시아 FDI의 55%를 흡수하여 FDI의 소위 '블랙홀'로 불릴 정도가 되었다. 2003년에도 이라크 전쟁과 SARS(중증급성호흡기증후군) 등 대내외 불안요인에도 불구하고 FDI 유치액이 1.5% 증가한 535억 달러에 달했다. 세계 FDI에서 중국이 점하는 비중은 2000년 3.2%에서 2003년 9.8%로 급상승했다. 중국은 2003년 미국을 제치고 세계 1위의 FDI 유입국이 되었다.[12)]

12) UNCTAD, World Investment Report 2004. (2004 中國經濟年報 재인용)

<그림 2-3> 對중국 FDI 추세



자료 : CEIC database

이처럼 전 세계의 FDI 규모가 감소하는 가운데 중국의 유치액이 계속 증가하는 원인은 글로벌화와 다국적 투자경영의 활성화 및 이에 따른 세계분업구조의 변화 속에서 다국적기업이 중국의 저비용 경쟁력과 거대한 시장잠재력을 추구하는 투자를 계속 확대하고 있는 데다가 중국의 WTO 가입 이후 시장개방 확대 및 제도개혁으로 투자환경이 개선되고 있기 때문이다.[13)]

한편 중국의 해외투자(소위 쩌우추취'走出去')는 1990년대 후반 및 2000년대에 들어서면서 본격화되었다. 중국정부는 2003년부터 기업들의 해외투자 행정절차를 간소화하고 해외진출을 용이하게 하기 위하여 '境外投資綜合適效評價辦法' 등 해외투자관련 법안을 시행하고 있다.

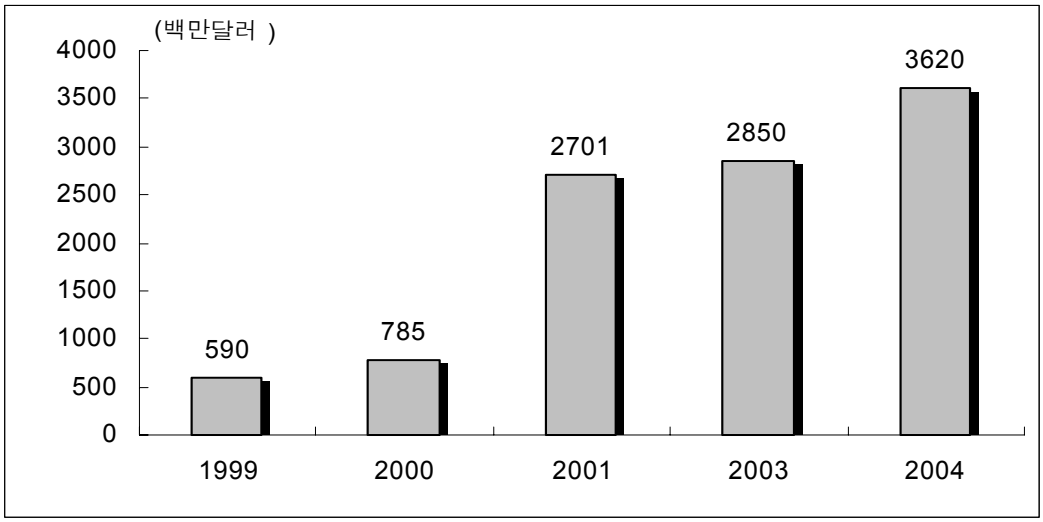
중국 해외투자의 특징 중 하나는 지역별 분포에 있어서 아시아 지역에 집중되어 있다는 것이다. 홍콩, 마카오, 및 ASEAN 지역 등이 주요 투자대상지역인데 이들 지역에 거주하는 화교들의 자본력과 연계하여 투자가 이루어지기 때문으로 보인다. 그러나 최근 글로벌화 된 중국 기업들이 증가하면서 선진국에 대한 투자에도 적극적인 자세를 보이고 있다. 대표적으로 중국 최고의 IT기업인 하이얼(海爾)은 미국, 이탈리아 등 해외선진국에 13개 지사를 설립하였고,

13) 2005년 1~3월 對中 외국인투자는 신규 투자건수의 경우 전년 동기대비 9.2% 하락한 9,305건, 투자금액은 계약 및 실행액 기준으로 전년 동기대비 각각 4.5%와 9.48% 증가한 352억 1,800만 달러와 133억 8,800만 달러를 기록했다. 이 가운데 동 기간 한국은 15억 7,900만 달러(실행액 기준)로 홍콩(35억 6,100만 달러)과 버진아일랜드(17억 1,600만 달러) 뒤를 이었다. 그러나 두 지역의 경제적 특수성을 감안한 국가별 순위에서는 한국이 계속해서 1위를 유지하고 있다. 그 뒤로 일본(15억 7,300만 달러), 미국(7억 8,000만 달러), 대만(7억 1,900만 달러), 케이만 군도(5억 9,300만 달러), 싱가포르(4억 2,300만 달러), 서사모아(3억 5,600만 달러), 영국(3억 600만 달러) 순으로 나타나고 있다. 출처: 중국 상무부 사이트 2005.4.13. "News Release of National Assimilation of FDI From January to March 2005"

KONKA와 하이신(海信)도 미국, 일본 등에 생산기지를 두고 있다.

<그림 2-4> 중국의 대외투자 추이

(허가기준)



자료 : CEIC database

<표 2-10> 중국 주요 가전업체의 해외직접투자 현황

기업명	투자지역
하이얼(海爾)	미국, 이탈리아, 파키스탄, 이란, 나이지리아 등
TCL	미국, 베트남, 인도 등
KONKA	미국, 멕시코, 인도네시아, 호주 등
창훙(長虹)	러시아, 멕시코, 인도네시아 등
하이신(海信)	미국, 일본, 브라질, 남아공 등

자료 : China21(2004.9.1)

중국의 해외직접투자 목적은 개도국에서는 주로 시장 방어, 선진국에서는 시장개척 및 우수 경영자원 확보에 있으며 당분간 이러한 투자목적은 변하지 않을 것으로 보인다. 그러나 향후 중국이 지속적인 성장과 산업구조조정이 진행되면서 시장방어에서 생산비용 절감 및 R&D 센터 설립을 통한 투자가 증가할 것으로 전망된다. 또한 중국 경제의 시장화에 따라 당초 국유기업 중심의 해외투자에서 효율성 있는 민간기업들의 비중이 높아질 것으로 보인다.[14]

14) 박혜리, 2004. 10『중국의 해외투자 방향과 시사점』월간 KIEP, 대외경제정책연구원

<표 2-11> 중국 해외직접투자 현황 및 전망

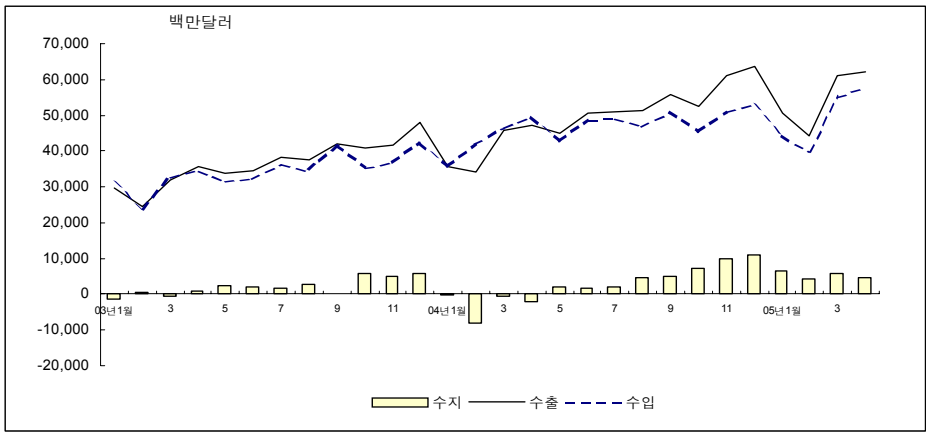
구 분	현 황	전 망
규 모	소규모에서 점차 확대	당분간 규모 확대 제약 없을 것
분 야	대외무역사무소 또는 요식업에 주로 투자, 에너지 및 자원개발, 제조업으로 다원화	제조업(부품 및 중간재) 비중 증대, 자원개발 투자 지속
기업소유	국유기업 중심	민간기업 투자참여 활성화
형 태	대외무역사무소, 생산라인 건설	M&A 형태의 투자 증가 예상
투자목적	개도국 시장방어, 선진국 시장개척, 자원개발	첨단 기술 확보

자료 : 박혜리(2004. 10)

(4) 교역 확대와 무역수지 흑자 지속

세계경기의 호조 및 弱달러에 페그된 위안화에 따른 중국산 제품의 가격경쟁력 향상 등에 힘입어 중국의 대외 상품수출은 2004년 한해 전년 동기대비 35.4%의 증가세를 시현했다. 한편 고정자산투자의 급증 등 대내외 수요 증가와 유가 및 원자재 가격 상승에 따라 동 기간 수입도 35.8% 신장세를 기록, 2004년 상반기 무역수지 적자 이후 지속적인 흑자를 달성했다.

<그림 2-5> 중국의 대외무역 추세



자료 : KOTIS 중국통계 정리

그러나 최근 중국의 대외무역 호조 속에 대중 무역적자를 보이고 있는 국가 가운데, 특히 미국과 무역마찰이 심화되고 있다. 전체 무역적자 가운데 중국이 차지하는 비중이 점차 증가하고 있으며, 이는 중국의 고정환율제에 따른 결과로 보고 중국에 대해 위안화 절상 압력 강도를 높여 왔다. 또한 WTO 회원국간 섬유 및 의류 교역을 제한하는 쿼터가 2004년 12월 31일 폐지됨으로써 중국의 동 제품에 대한 對美 수출이 대폭 상승함에 따라 추가적인 위안화 평가절상 문제와 함께 중·미 양국간 통상마찰은 더욱 심화될 것으로 보인다.

<표 2-12> **미국의 대중 무역수지 현황**

단위 : 백만 달러

구 분	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
대중수출	11,742	16,253	19,235	22,053	28,418	34,721	5,692
대중수입	45,555	100,063	102,280	125,168	152,379	196,699	34,817
무역수지(a)	-33,813	-83,810	-83,045	-103,115	-123,961	-161,978	-29,1251
전세계 수출	582,077	780,419	731,026	693,257	723,743	817,936	134,707
전세계 수입	743,500	1,216,888	1,141,959	1,163,549	1,259,396	1,469,671	245,495
무역수지(b)	-161,423	-436,469	-410,933	-470,292	-535,653	-651,735	-110,788
비중(a/b)	20.9%	19.2%	20.2%	21.9%	23.1%	24.9%	26.3%

자료 : KOTIS 미국통계 정리

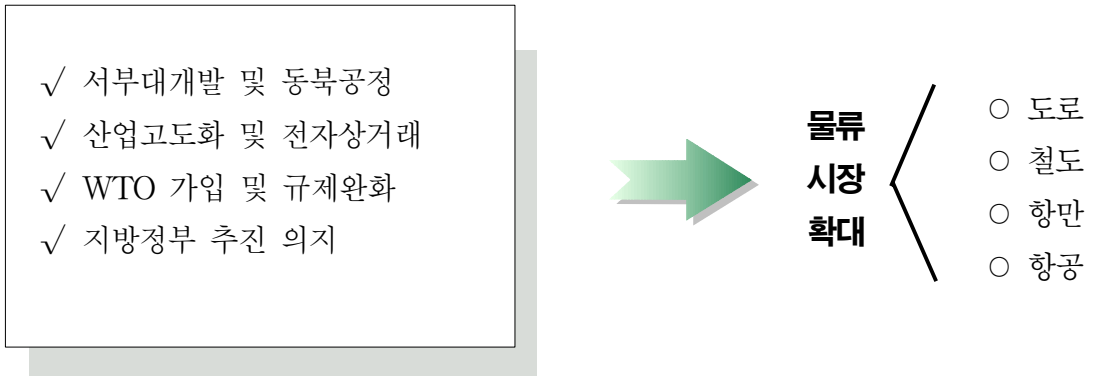
(5) 물류시장 확대

글로벌 제조업체의 지속적인 중국 이전과 중국 내수시장 개방의 확대에 따라 중국의 수출입 물동량이 급격히 늘어나고 있다. 중국은 2004년 교역규모 1조 달러를 돌파하여 미국, 독일에 이어 세계3위의 무역대국으로 부상하였으며, 앞서 수입 증가율이 전년대비 35.8%로 동아시아 주변국가 뿐 아니라 세계경제에 성장 동력을 제공해주고 있는 것으로 평가되고 있다.

또한 서부 대개발 및 동북공정 진행으로 경제발전이 연해개방도시 중심에서 내륙지역으로 확대됨에 따라 항만간 거리가 멀어져 육상운송구간이 길어지고 산업이 고도화되면서 항공물류 비중이 크게 증가하였다. 또한 현재 중국 물류시장은 총량에서나 물류 인프라 면에서 큰 성장을 이루어 장기적으로 존재하던 물류의 수급불균형 문제에서 서서히 벗어나기 시작했다. 또한 전자상거래의 발달과 WTO 가입과 그에 따른 개방화의 요구에 따라 물류산업의 제반 규제를 완화하고 있으며, 중앙정부의 정책적 주도와 각 지방정부의 강력한 추진 하에 물류부문에 대한 투자를 강화하고 있다.[15)]

15) 원동욱, 2005. 3,『중국의 물류전략과 동북아 물류중심지론의 재검토』한국과 국제정치: 경남대학교 극동문제연구소, pp. 161~163.

<그림 2-6> 중국 물류시장 확대 배경



이러한 상황에서 현재 나타나고 있는 중국 물류산업의 특성을 살펴보면 첫째, 최근 중국은 수요자 시장의 형성에 따라 물류영역 가운데 존재하는 '제3의 이윤 원천'에 대한 기업의 인식이 심화되고 있으며, 기업 내부의 물류비용을 절감하려는 노력이 중국 내 많은 기업들에서 나타나고 있다.

둘째, 지속적인 시장체제로의 전환과 대외개방의 확대로 중국은 국유제 이외에 민영 또는 주식제 등 각종 소유제의 물류기업이 출현하였으며, 이로 인해 경쟁적 물류시장구조가 초보적이나마 형성된 것으로 보인다.

셋째, 중국은 물류기초설비 및 장비 등의 경우에서도 초보적이나마 '규모의 발전'을 보이고 있다. 여러 해에 걸쳐 중국은 교통운수, 창고설비, 정보통신, 화물포장 및 운송 등의 물류기초설비와 장비 면에서 이미 상당한 발전을 이루어 왔다.

<표 2-13> 중국 물류산업의 특징

특징	내용
1. 기업의 인식 변화	- 이윤 창출 영역으로써의 물류에 대한 기업의 인식 심화 - 물류비용을 절감하려는 기업 출현
2. 경쟁적 물류시장구조 형성	- 국영 外 민영, 주식제 등 각종 소유제 물류기업 출현
3. 규모의 발전	- 교통운수, 창고설비, 정보통신, 화물포자 및 운송 등 물류기초설비와 장비 발전

자료 : 원동욱(2005. 3) 재정리

그러나 중국 물류산업이 직면하고 있는 문제로 과거 계획경제시대의 관성과 관료주의적 병폐가 아직까지 해결되지 못한 상황으로 시장주도의 물류관련 정책 및 법규 환경이 미비한 실정을 들 수 있다. 또한 국토가 매우 광활하고, 자연자원이 내륙에 분포되어 있는 반면 인구

및 교통인프라가 연해지역에 집중되어 있는 특수한 환경 때문에 물류산업이 불균형하게 발전하였으며, 도시-농촌 간, 내륙-연해지역간에 상당한 격차를 보이고 있다. 더구나 정부와 기업 간 비분리, 지방보호주의 등이 가세하여 중국은 전국적으로 통일적이고 공정한 물류시장의 형성이 가로막혀 있는 상황이다.

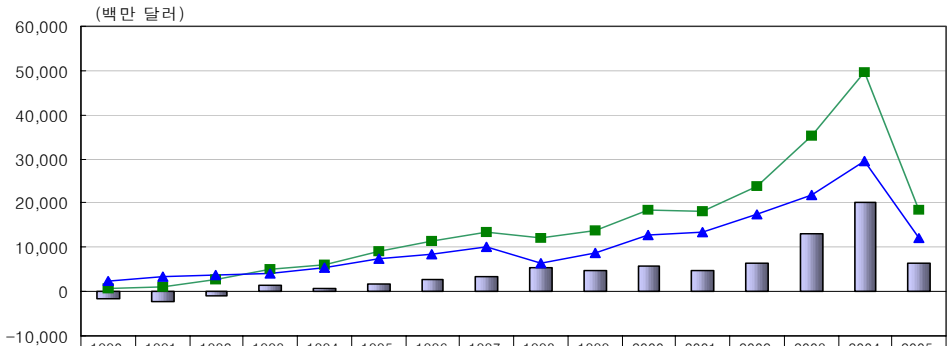
2) 한국과의 협력관계 및 발전 방향

한·중 수교 이후 중국은 우리나라의 최대 수출시장이자 제1위의 해외직접투자 대상지로 부상했다. 그러나 한국의 중국 의존도가 급속히 증가하면서, 중국의 고성장에 따른 기회의 측면이 얼마나 지속될 것인가에 대한 우려도 높아지고 있다. 특히 중국의 산업이 고도화됨에 따라 양국간 상호보완적 관계가 점차 경쟁적 관계로 전환되어 한국경제에 부담을 주고 있는 것이 사실이다. 더욱이 중국이 기존의 해외직접투자 유치 위주에서 이른바 '쩌우추취(走出去)' 전략에 따라 해외투자 진출을 시작함으로써 경제대국의 면모를 보이기 시작했다. 이러한 여건 속에서 한·중 양국이 경제적으로 상생(Win-win)할 수 있는 방안들이 모색되어야 한다.

(1) 대 중국 무역 확대

중국은 한국의 교역대상국 가운데 총 교역액, 수출, 무역수지에서 모두 1위를 차지하고 있을 정도로 한국의 무역에 있어서 가장 중요한 국가로 부상했다.

<그림 2-7> **연도별 對中 수출입 추이**



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
무역수지	-1,684	-2,438	-1,071	1,222	740	1,742	2,839	3,456	5,460	4,818	5,656	4,888	6,354	13,201	20,178	6482
수출	584	1,002	2,653	5,150	6,202	9,143	11,377	13,572	11,943	13,684	18,454	18,190	23,754	35,110	49,763	18,607
수입	2,268	3,440	3,724	3,928	5,462	7,401	8,538	10,116	6,483	8,866	12,798	13,302	17,400	21,909	29,585	12,125

자료 : KOTIS, 한국측 통계 *2005년은 1~4월 기준임.

(2) 대중국 투자 다변화 필요성

한국의 對中 투자는 2002년 미국을 추월하여 2004년 기준으로 전체 해외투자의 약 절반을 차지하고 있으며, 중국의 입장에서도 한국은 실질적인 최대 외국인직접투자 국가이다. 2004년 기준으로 對中 투자는 36.3억 달러로 전체 투자 대상국 가운데 45.8%를 차지하였다. 2004년까지 누계 기준으로도 對中 투자는 총 178.7억 달러(비중 22.6%)로 미국의 171.1억 달러(비중 21.7%) 보다 많은 것으로 집계되고 있다.

<표 2-14> 한국의 해외투자 추이(신고 기준)

단위 : 억 달러

구분	2001	2002	2003	2004	누계
전체	63.5	63.0	58.1	79.4	790.0
중국	10.0 (15.7%)	20.8 (33.0%)	27.5 (47.3%)	36.3 (45.8%)	178.7 (22.6%)
미국	18.4 (29.0%)	14.2 (22.6%)	7.6 (13.1%)	14.2 (17.9%)	171.1 (21.7%)

주 : 괄호 안은 전체 투자에 대한 비중이며, 누계는 1968년 이후 합계임.
자료 : 산업자원부

중국의 對韓 투자는 최근 중국 정부의 해외투자 장려책에 따라 2003년 5천만 달러에서 2004년에는 11.7억 달러로 23배 이상 증가했다.[16] 2004년 하반기 중국 정부는 막대한 외환 보유액을 활용하기 위해, 전략 산업에 대한 적극적인 해외투자를 장려하는 정책을 시행했다. 중국의 외환보유액은 2004년 말 기준으로 6,099억 달러이며, 이는 일본의 8,377억 달러(2004년 3월 기준)에 이어 세계에서 두 번째로 많은 규모이다.

<표 2-15> 對韓 외국인직접투자(FDI) 추이

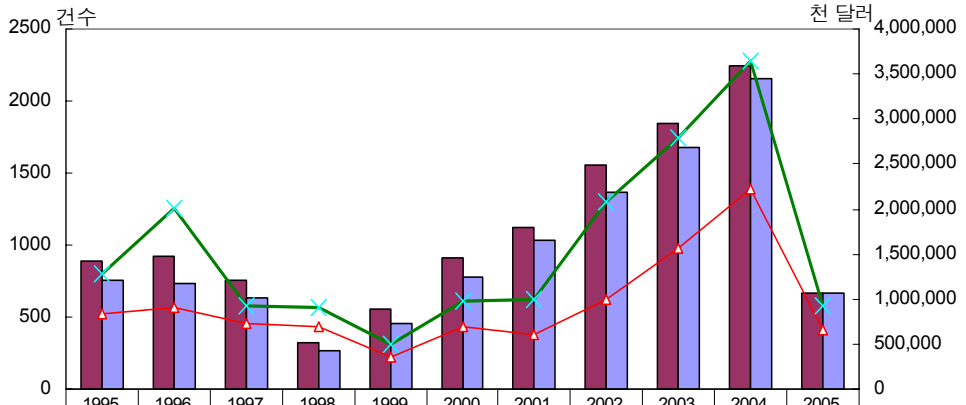
순위	구분	투자금액			총 FDI 대비 비중	
		2003	2004	누계	2003	2004
1	미 국	12.4	47.2	324.2	19.2%	36.9%
2	일 본	5.4	22.6	156.9	8.3%	17.7%
3	네덜란드	1.6	13.1	121.5	2.5%	10.2%
4	중 국	0.5	11.7	17.0	0.8%	9.1%
합 계		64.7	127.9	1,070.3	-	-

주 : 1) 신고기준이며, 괄호 안은 전체 투자에 대한 비중
2) 누계는 1962년 이후 2005년 3월까지의 잠정 합계임.
자료 : 산업자원부

16) 주원, 2005. 5.『韓·中 경제교류의 새로운 패러다임』현대경제연구원 主要 經濟 懸案, p. 4.

그러나 한국의 對中 투자확대는 한국에서 제조업 공동화(industrial hollowing-out)에 대한 우려를 낳고 있다. 특히 가전, 섬유, 신발, 피혁 등의 업종에서 이미 제조업공동화 현상이 많이 진전되었고 앞으로 공동화 현상이 가속화될 것으로 전망되고 있다. 반면 반도체, 평판디스플레이, 조선, 석유화학 등은 공동화 가능성이 낮은 것으로 전망된다. 이러한 전망은 전반적인 제조업 공동화라기보다는 산업고도화의 방향으로 대중투자가 이루어지고 있다는 것을 제시하고 있으나, 향후 국내와 해외의 투자환경 변화에 따라 핵심공정도 해외로 이전될 가능성이 상존하기 때문에 지속적인 관찰이 필요하다.[17]

<그림 2-8> 한국의 對中 투자 추이(2005. 4.)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
신고건수	884	927	751	318	554	912	1,127	1,551	1,839	2,240	665
투자건수	751	735	631	262	460	773	1,036	1,371	1,673	2,156	665
신고금액	1,280,58	2,009,04	915,721	904,218	489,874	979,895	1,000,62	2,083,39	2,788,28	3,642,28	926,053
투자금액	841,647	907,480	730,200	691,507	354,880	686,127	596,566	999,137	1,558,54	2,217,01	664,305

자료 : 한국수출입은행(2005년 6월 9일 검색) *2005년은 4월말까지 통계

투자 유형 면에서 볼 때, 미국 등 선진국과는 달리 제조업에 편중되어 있다. 한국의 對中 제조업 투자가 2002년 88.7%에서 2004년 89.8%의 점유율을 보인 반면, 서비스 분야에 대한 투자는 각각 10.9%와 9.6%에 불과하다. 특히 중국의 WTO 가입에 따른 서비스 시장 개방에도 불구하고 2001~2004년 기간 동안 전체 해외투자에서는 제조업과 서비스 분야가 각각 59.0%와 36.1%를 점한 반면, 對中 투자는 각각 89.6%와 9.8%를 나타내어 對中 투자에서 서비스 분야가 차지하는 비중은 전체 해외투자에서 서비스 분야가 점하는 비중과는 상당한 격차를 보이고 있다.[18]

17) 대외경제정책연구원, 2004. 12.『2004 中國經濟年報, 제5부 중국의 부상과 동아시아의 대응』pp. 377~ 379.

18) 김은국, 2005.4. 12.『중국 WTO 가입 3주년 평가와 전망: 서비스 분야 양허안을 중심으로』오늘의 세계경제, 대외경제정책연구원.

<표 2-16> 서비스 분야 투자 비중 추이

단위 : %

구 분		2001	2002	2003	2004	2001~2004
해외투자	제조업	74.26	47.47	53.32	56.64	59.03
	서비스 분야	24.45	47.45	38.91	37.53	36.14
對中투자	제조업	92.75	88.68	88.67	89.78	89.59
	서비스 분야	6.87	10.88	10.48	9.55	9.77

자료 : 한국수출입은행, 김은국(2005.4. 12) 재인용

한국은 중국의 WTO 가입에 따른 서비스 시장 개방에 대해 효율적 활용이 미흡했다고 할 수 있다. 이는 제조업 중심의 물류시장에서도 예외가 될 수 없다. 지금은 제조업 일변도의 對中 투자에서 벗어나 서비스 분야에 대한 적극적인 진출 방안들이 모색되어야 할 시기이다. 제조업에 대한 전문지식서비스, 첨단 IT 관련 뉴비즈니스, 기존 서비스업의 지식집약화·IT화 등을 통해 제조업과 서비스업간 상호 상승작용이 발생할 수 있도록 유도해야 한다. 특별히 중국 서비스 시장 기회를 지속적으로 활용하기 위해서는 중국경제에 대해 일정한 산업경쟁력을 유지하면서, 한국을 중국진출 교두보나 중간재 공급기지로 활용하려는 외국기업의 對韓 투자 증대를 촉진시켜야 할 것이다. 향후 한국이 동아시아 물류 중심지를 추구하는 방향 설정에 있어서도 이런 측면에서 외국기업의 對韓투자를 유도해 나가야 할 것이다.

(3) 韓·中 양국간 주요 경제 현안 및 전망

현 시점에서 한중 양국간 주요 경제 현안으로 통관, 관세 등 무역관련 제도의 차이로 인한 교역 차질, 중국의 지적재산권 침해로 인한 기업 피해, 중국의 對韓 무역역조에 따른 통상마찰 가능성을 들 수가 있다. 또한 대중 수출 의존도 심화와 대중투자 확대에 따른 부작용도 향후 해결해야 할 과제로 대두되고 있다.

특히 중국의 주력 생산품목들이 저가 범용 제품들에 한정되어 있기 때문에 이러한 제품의 중간투입재로 사용되는 우리나라의 대중 수출 품목들도 낮은 기술 수준을 요구하는 저부가가치 품목이 주종을 이루고 있다. 따라서 국내기업들이 근시안적인 이익을 쫓을 경우 이러한 분업적인 구조가 고착화될 우려도 존재한다.[19] 투자분야에 있어서도 한국에 비해 저렴한 생산비용, 적극적인 투자 유인책 등으로 국내 자본의 대중 투자 지속이 예상됨에 따라 국내 제조업 공동화에 따른 한국경제의 자본 축적 둔화로 성장잠재력 약화가 우려된다. 또한 기술이전이 가속화됨에 따라 중국 내수 단계를 넘어선 많은 제품들이 우리나라로 역수출되고 있는 상

19) 주원, 2005. 5.『韓·中 경제교류의 새로운 패러다임』현대경제연구원 主要 經濟 懸案, p. 11.

황이다.

이러한 문제들이 해결되기 위해 향후 양국간 경제협력은 지금까지의 양적확대에서 벗어나, 양국 모두의 지속 가능한 성장에 도움이 될 수 있는 단계로 전환되어야 할 것이다. 즉 한중간 제도적 차이, 지적재산권 침해, 통상마찰 문제에 있어 양국간 FTA 체결을 통한 해결방안이 모색될 필요가 있으며, 대중 수출품목의 고부가가치 완제품 중심의 전환, 그리고 제조업 일변도의 대중 투자에서 서비스 분야 등 투자 다변화를 추구해야 할 것이다.

3. 주요 경제이슈 및 전망

1) 경기 진정책 지속 여부

당초 목표인 연착륙에는 미치지 못했으나 중국정부는 2004년 초 시행된 거시경제조정 강화와 투자과열 억제를 목적으로 추진된 경기 진정책은 일단 성공적인 것으로 평가하고 있다. 특히 경기과열의 주된 원인이었던 고정자산투자의 경우 2004년 1/4분기의 43% 증가를 기록한 이후 점차 하락하여 2004년 말 25.8%, 2005년 1/4분기 22.8%의 실질적인 효과를 보였다. 그러나 지금과 같은 안정적 고속 경제성장세를 유지하기 위해서는 중국정부로서는 현재의 경기 진정책을 견지하면서 고정자산 반등세 방지, 물가상승압력의 완화라는 두 가지 거시 경제적 문제를 해결해야 한다.[20]

중국은 지난 1985～86년, 1988～89년, 1993～96년의 3차례에 걸쳐 경기과열 진정조치를 취한바 있으나, 모두 고정자산투자 급증으로 인해 통제 불능 현상이 나타났다. 상기 언급한 바와 같이 2004년 중반 이후 점차 고정자산투자가 하락세를 보이고는 있으나 GDP 및 소비지출 성장률과 비교하면 여전히 높은 수준이라 할 수 있다. 특히 현재 재건 중이거나 신규 프로젝트가 너무 많고 각 지역의 투자충동이 여전히 강하게 나타나고 있다. 여기에는 투자구조의 합리성 결여, 맹목투자, 지방정부의 독자적인 추진, 재정정책 불안정 등이 주된 요인으로 지적되고 있으며, 향후 중국 경제의 안정적 성장을 위해 동 분야에 대한 정부의 대응이 중요시 되고 있다.

물가상승 압력 요인으로는 식량부족, 전력공급 부문 병목현상 등이 2003년 하반기 이후부터 계속 존재하고 있다. 또한 부동산 가격 상승, 노동력(민공) 부족에 따른 임금인상 등이 새롭게 물가 인상요인으로 등장하여 주의가 요망되고 있다. 특히 부동산 가격의 상승이 가속화 되고, 일부 지역의 부동산 거품현상이 확대되고 있다. 이는 철강, 시멘트 등 원자재 가격의 상승과 토지매매가격의 지속적 상승에 따른 것이다.

---

20) 중국경제 현안브리핑, 2005. 6. 9,『중국 거시경제정책의 두 가지 과제』KIEP 북경사무소

2) 위안화 평가절상 압력

2003년 이후 2년 이상 지속된 위안화 평가절상의 원인은 최근 2년간 달러가치가 지속적으로 하락하여 중국의 고정환율제가 결과적으로 위안화의 사실상 평가절하로 나타나고 있기 때문이다. 실제로 미국의 대중 무역수지 적자가 2004년 1,620억 달러에 이르러 중국에 대한 평가절상 압력이 지속적으로 가해왔다. 또한 2005년 4월 초 美 상원에서는 중국이 향후 6개월 이내에 위안화 평가절상을 이행하지 않을 경우 모든 중국산 수입품에 27.5%의 보복관세를 부과하는 법안을 제출했다.

이에 대해 중국은 국제수지 흑자에도 불구하고 인플레이션 압력이 높지 않고, 통화량도 적절히 통제되고 있어 평가절상에 대한 국내적 필요성은 크지 않은 상황이며, 중국 정부 역시 일회적인 평가절상보다는 점진적인 변동환율제로의 이행을 선호하고 있다. 또한 중국정부 관계자들은 수차례에 걸쳐 중국 환율문제는 국내문제임을 강조하고 있다.

그러나 미국을 비롯한 유럽연합을 중심으로 위안화 평가 절상 압력이 계속되자 중국은 2005년 7월 위안화를 2.1% 절상했다. 전문가은 이 같은 절상 폭이 당초 예상했던 폭 보다 낮은 것으로 보고 있어 앞으로 추가 절상 문제가 주요 이슈로 등장할 가능성이 크다.

<표 2-17> 위안화 절상에 대한 주요국 입장

국가	내용
미 국	대중무역적자 확대로 제조업 기반 약화, 실업률 확대 등을 주장. 위안화 절상을 위한 변동환율제 도입 촉구
일 본	국제적인 엔화절상 압력을 분산하고 대중 수출 확대를 위해 위안화 절상을 요구
E U	유로화 강세에 따른 수출둔화를 해소하고 급증하는 대중무역적자에 대응하여 중국의 환율제도 변화를 요구
아시아 각국	중국경제 위축에 따른 대중 수출둔화를 우려하여 위안화 절상에 소극적

자료 : 전경련(2005. 5.)『위안화 절상 논의와 우리경제에 미치는 영향』

3) 시장경제지위(MES) 인정

중국은 세계무역기구(WTO)에 가입한 2001년 당시 15년(2001년~2015년) 동안 시장경제국가지위(Market Economy Status, 이하 MES)를 유예하는 것에 동의했으나, 회원국과의 협의를 통해 시장경제지위를 인정받을 수 있음을 규정했다. 이에 근거하여 중국은 개별 국가와의 접촉을 통해 시장경제 지위를 부여받는데 총력을 기울이고 있다.

중국이 시장경제지위를 요구하는 것은 반덤핑과 관련한 경제적 효과만을 고려한 것이 아니

라, 중국의 세계경제 내에서의 지위(세계 6위의 경제규모, 3위의 교역국)에 합당한 위상을 정립하기 위한 국가 전략적 목표도 갖고 있다. 중국 상무부는 2005년 3월까지 총 38개국이 중국의 시장경제지위를 인정하였다고 발표했다.

<표 2-18> 중국의 시장경제지위 인정국가

지 역	국 가
대양주	뉴질랜드(호주)
서아시아	파키스탄, 네팔
남미	칠레
	베네수엘라, 브라질, 아르헨티나, 페루, 안티구아 바부다, 바베이도스, 세인트루시아, 가이아나
	그레나다, 자메이카, 트리니다드 토바고, 도미니크, 수리남
아프리카	남아프리카공화국, 나이지리아, 지부티, 베냉, 토고, 콩고
CIS	러시아, 아르메니아, 키르기즈스탄, 그루지야, 몰도바
ASEAN 10국	말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 태국, 베트남, 브루나이, 라오스, 미얀마, 캄보디아, 싱가포르

자료 : 중국 商務部 보도자료

그러나 미국, 유럽연합(EU), 일본은 시장경제 지위의 인정을 거부하고 있는 상황이다. 미국은 중국 시장경제지위와 관련 2004년 6월 美 상무부에서 working group 공청회를 개최한 바 있으나, 아직까지 중국정부가 공식적으로 시장경제지위 인정을 요구한 바 없으며, 공식적인 시장경제지위 검토는 개시되지 않았다는 입장이다. EU의 경우 이후 2003년 6월 중국이 공식적으로 시장경제지위 부여 요청을 함에 따라, 공식기구를 통해 중국 측이 제출한 자료에 대해 5개 항목의 시장경제 평가기준을 근거로 하여 2004년 2월 1차 평가를 수행한 후, 중국 측의 소명을 받아 이를 종합한 최종평가를 2004년 6월 제출한 상태이다. 일본은 중국의 시장경제지위 문제를 검토할 의사가 없으며, 동 문제는 기술적으로 다루어가야 할 사안이라는 입장이다.

우리나라도 중국 정부가 2004년 4월 16일 시장경제지위 인정을 공식 요청함으로써 시장경제지위 인정문제가 한·중 경제통상협력의 중요한 이슈로 부각된 상태이다. 우리나라는 지난 11월 중국에 대해 이 같은 지위를 부여하기로 결정했다.

4) 에너지 자원 확보

급속한 경제성장에 따른 중국의 에너지 소비 급증은 이미 세계 자원시장의 판도에 변화를 초래하고 있다. 특히 국민생활의 여유로움 추구는 필연적으로 생활부문의 에너지 소비 급증

으로 연결 향후 이 분야에 대한 에너지 소비가 비약적으로 증가할 것으로 보인다. 중국 국가발전계획위원회는 2004년 중국의 원유수입량이 1억 톤을 넘어섬으로써 원유에 대한 중국의 해외의존도가 40%에 이를 것으로 분석했다. 또한 OECD 전망에 따르면 중국의 원유수입의존도는 2020년 62%에 이를 것으로 전망했다.

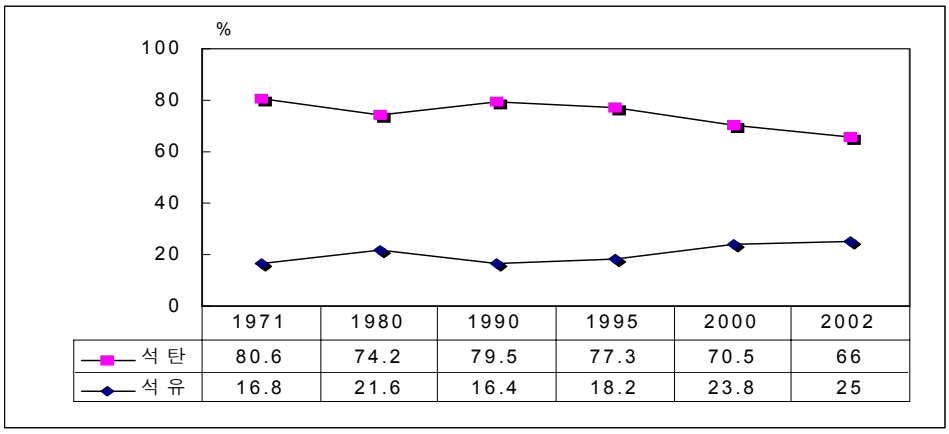
<표 2-19> 중국의 석유수요 장래예측

구 분	1995	2010	2020	연평균 증가율	
				1995~2010	1995~2020
석유총수요	163.9	355.5	505.7	5.3%	4.6%
운수부문	52.2	122.8	182.4	5.9%	5.1%
발전부문	13.4	36.1	55.1	6.8%	5.8%
민생·산업부문	79.8	157.4	212.9	4.6%	4.0%

자료 : OECD/IEA편『2020년 세계 에너지 전망』, 삼성경제연구소 2004.6 재인용

무엇보다도 중국이 주 에너지원을 석탄에서 석유로 전환할 경우 석유가격 급등이 불가피할 것으로 예상된다. 중국이 비록 온실가스 배출감축 대상국이 아니더라도 배출권 거래제 등이 실행될 경우 상대적으로 청정에너지인 석유로의 전환이 이루어질 가능성이 높다. 특히 자동차 사회로의 급변하는 과정에서 자동차 주 원료인 원유 소비의 급증이 예상된다.[21]

<그림 2-9> 중국의 석탄 및 석유 소비추이



자료 : IEA 통계, 삼성경제연구소 2004.6 재인용

이에 중국은 걸프지역의 경제통합기구인 GCC(Gulf Cooperation Council)과 FTA를 추진하거나 러시아 등 주요 국가들과 에너지 협력을 모색하는 한편, 국내에서는 새로운 유전발굴을 비롯해 기존 유전에 대한 추가적인 탐사도 진행하고 있다. 이러한 중국의 에너지 확보 노력은 2005년 한 해도 계속 되고 있으며, 앞으로도 보다 다각화되고 적극적인 모습을 보일 것이다.

21) 삼성경제연구소, 2004. 6. 7,『중국發 에너지 위기 가능성과 에너지 안전보장』p. 13.

5) FTA 추진 강화

중국의 FTA는 2004년 11월 ASEAN과 관세인하협약에 서명함으로써 중요한 진전을 이루었다. FTA는 기본적으로 '참여국가의 경제적 편익을 증진시키기 위한 국제경제제도'[22]이므로, 중국은 인접국과의 FTA를 추진하면서 상당한 경제적 이익을 기대하고 있다. 중·ASEAN FTA 추진의 경우, 비록 쌍방은 경제적 편익을 함께 도모할 것이지만, 특히 중국은 자국의 경제적 이익을 도모하는 데 철저하다.

한편, 중국의 FTA 추진에 변화가 예상되고 있다. 협상대상이 기존의 인접국가 위주에서 호주, 브라질, GCC(Gulf Cooperation Council) 회원국(사우디아라비아, 아랍에미리트연방, 쿠웨이트, 오만, 카타르, 바레인) 등과의 FTA 협상이 추진되고 있는데, 이들은 공통적으로 자원이 풍부한 지역/국가로 중국의 FTA 추진이 자원보유전략과 연계되어 있는 것으로 볼 수 있다. 또한 미국, 유럽, 일본 등 선진국들은 중국의 3대 무역파트너이며 중국과 이들 국가간에 무역마찰이 지속되고 있어 이들 국가와의 FTA 필요성도 증대되는 추세이다.[23]

그러나 중국이 주도하고 있는 FTA는 본질적으로 동아시아를 비롯한 지역별 FTA의 주도권 확보를 위한 포석으로 볼 수 있다. 특히 중국이 추진하는 FTA에는 대국적인 의식이 강하게 나타나고 있으며[24] 이는 ASEAN 국가들에 포진해 있는 화교들의 연대가 중요한 역할을 할 수 있다는 점에서 알 수 있다. NAFTA, EU와 함께 「三足鼎立」의 국면을 형성할 것이며, 중국은 이를 통해 동남아의 구미시장에 대한 의존도를 저하시키고 역내에서 미국, 일본을 능가하는 정치·경제적 영향력을 확보하게 될 것이다.[25]

6) 미국·EU 섬유/의류 무역 마찰

2005년 1월 1일부터 다자간 섬유협정(Multi Fiber Agreement : 이하 MFA) 체제의 섬유쿼터제가 폐지되었다. 이로 인해 세계의 섬유, 의류제품은 수입할당량을 정하는 쿼터제의 물량제한이 없는 자유무역시기로 접어들게 되었다. 특히 저가의 중국산 섬유 의류 제품 수입 급증으로 미국과 EU 등이 자국산업보호와 무역불균형 해소를 내세워 섬유제품에 대한 사실상 쿼터제의 부활 움직임을 보이고 있다.

중국은 2001년 11월 세계무역기구(WTO)에 가입하면서 양허 조건으로 중국제품이 수출 대상국의 시장을 교란하거나 교란할 위협이 있다고 인정되는 경우, 수입제한을 위한 세이프가드를 발동할 수 있도록 하는 조항에 합의한 바 있다. 미국과 EU는 동 양허안의 내용에 의거

22) 안충영·이창재 편. 2002,『동북아 경제협력: 통합의 첫걸음』서울: 박영사, p. i.
23) 여수옥, 2005.6. Country Profile(중국, 2005년 1/4분기) 대외경제정책연구원.
24) 대외경제정책연구원, 2004. 12.『2004 中國經濟年報, 제5부 중국의 부상과 동아시아의 대응』p. 136.
25) 대외경제정책연구원, 2004. 12.『2004 中國經濟年報, 제5부 중국의 부상과 동아시아의 대응』pp. 377~ 379.

하여 중국산 섬유제품 수입에 대한 조사를 개시하고, 조사 결과를 토대로 사실상의 쿼터 재부과 조치를 결정했다.

이에 대하여 중국은 자국의 2005년 1/4분기 섬유제품 수출급증은 세계 섬유의류제품이 자유무역단계에 진입하는 과정에서 일시적으로 발생하는 정상적인 현상이라고 주장하고 있다. 또한 중국 정부는 중국산 섬유제품의 수출량을 제한하기 위하여 수출관세를 부과하였고, 2005년 6월 1일부터 동 관세를 재인상하도록 하는 등 자체적인 해결책을 내놓기도 했다. 그러나 미국과 EU가 강경자세를 견지함에 따라 2005년 5월 말 수출관세 부과 취소를 발표함으로써 이에 대응했다.

이러한 대립 양상 속에서 2005년 6월 10일 중국과 EU는 중국산 2개 섬유제품에 대한 수입량 제한 상한선을 EU측이 제시한 7.5%에서 8～12.5%까지로 상향조정하는데 합의함으로써 향후 섬유분쟁을 해결하는 선례를 남긴 것으로 볼 수 있다.

중국산 섬유제품에 쿼터가 다시 부과될 경우, WTO 양허안에 따라 2008년까지는 계속하여 수입량을 제한할 수 있으므로 동 문제는 향후에도 지속적으로 무역 분쟁의 현안으로 존재할 것으로 전망된다.

제2절 물류환경변화와 특징

1. 중국의 해운 물류

1) 해운시장에 대한 중국의 영향력

(1) 정기선 시장에 대한 중국의 영향력

최근 몇 년 동안 중국은 글로벌 해운시장의 충격으로 다가왔다. 컨테이너선 시장뿐만 아니라 건화물선, 유조선 등 전 해운시장에 걸쳐 중국의 영향력이 미치고 있기 때문이다. 이와 같은 해운시장의 충격은 중국의 급속한 경제성장을 그 배경으로 하고 있다. 중국은 개혁과 개방정책을 시행한 이후 지난 25년 동안 연평균 9.4%의 고속성장을 기록하였으며, 올해도 8~8.5%대의 성장세를 보일 것으로 예상된다.[26] 더 나아가 이 같은 추세는 장기적으로 지속될 전망이다. 세계경제전망 전문기관인 글로벌 인사이트(Global Insight)는 현재 미국의 8분의 1에 불과한 중국의 경제규모가 2025년에 미국의 3분의 1을 넘어설 것으로 전망한 바 있다.[27]

중국은 이 같은 급속한 경제성장을 배경으로 해운의 수요창출에 막대한 영향력을 미치고 있을 뿐만 아니라 자국의 화물을 기반으로 해운의 규모 또한 급성장을 거듭하고 있다. 이에 따라 중국은 해운시장의 수요와 공급을 주도하는 국가로 변모하고 있다.

중국의 영향력이 지속적으로 나타나고 있는 시장은 컨테이너선 시장이다. 최근 몇 년간 중국의 경제성장에 따라 컨테이너 물동량이 급증하였으며, 이에 따라 선박 수요의 폭증, 운임 인상, 용선료 및 선가 상승 등 연쇄적인 효과를 창출하면서 중국은 세계 컨테이너선 시장의 호황세를 주도한 주된 변수로 작용했다. 이에 따라 컨테이너선 종합용선지수(HR지수)는 2005년 6월에 2,092포인트까지 상승하면서 사상 최고치를 기록하였으며, 2005년 1~5월 평균치는 2004년 대비 49%, 2003년에 비해서는 무려 168% 증가했다. 또한 컨테이너선 운임도 아시아/미주, 아시아/유럽항로 등 원양항로를 중심으로 상승세를 나타냈다.[28]

---

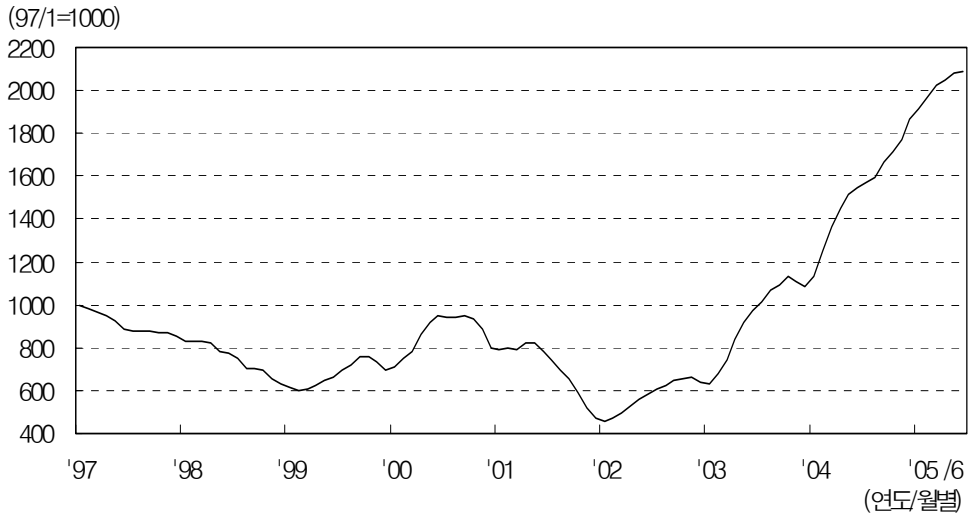
26) China Daily, Asian Development Bank, 2005.4.6., 중국정부는 2005년 경제성장목표를 8~8.5%로 정하고 있으며, 물가는 4% 내에서 유지할 것이라고 밝힘. 한편, 아시아개발은행(ADB)이 지난 4월 6일 발표한 보고서에서 중국경제는 올해 8.5%의 안정적인 성장을 보일 것이며, 2006~2007년에는 투자증가로 인해 성장률이 더 높아질 것이라고 전망함. ADB의 이번 전망은 올해 초 제시한 8%보다 더 높아진 것이며, 현재 계획 중인 건설프로젝트 투자로 2006년과 2007년에는 각각 8.7%와 8.9%의 성장률을 보이면서 중국 경제가 연착륙할 것으로 전망함.

27) 김태일, "중국의 원자재 수급정책이 세계 해운에 미치는 영향",「해양한국」, 2005. 5.

28) KMI, 분기별 시황전망, 2004년 각 분기 자료.

이와 함께 전 세계 주요 정기 선사들은 중국의 컨테이너화물 급증에 대응하기 위해 동북아 정기항로의 서비스체계를 중국 항만 중심으로 재편하는 한편, 운항선대의 규모를 확충하는 전략을 추진하고 있다. 뿐만 아니라 이 같은 중국화물의 운송수요에 대응하기 위해 컨테이너 신조선 발주량이 크게 확대되었다. 이와 같이 중국 컨테이너 물동량의 급증이 야기한 중국효과가 세계 컨테이너 정기선시장의 구조적인 변화를 주도하고 있는 것이다. 이 같은 컨테이너 시장의 중국효과는 단기적으로는 운임상승과 용선료 상승으로 나타나고 있으며, 중장기적으로는 정기선사의 경영전략 변화를 야기하면서 다양한 파급효과를 창출할 것으로 보인다. 즉 주요 정기 선사들이 아시아 기점 기간항로의 수송 수요 급증에 대응하여 선대를 확충하는 한편, 동북아 정기선항로를 중국 항만 기점으로 재편함에 따라 급속한 물류 네트워크의 변화를 초래했으며, 이러한 추세는 당분간 이어질 것으로 전망된다.

<그림 2-10> 최근 HR 용선료 지수 추이



자료 : Howe Robinson.

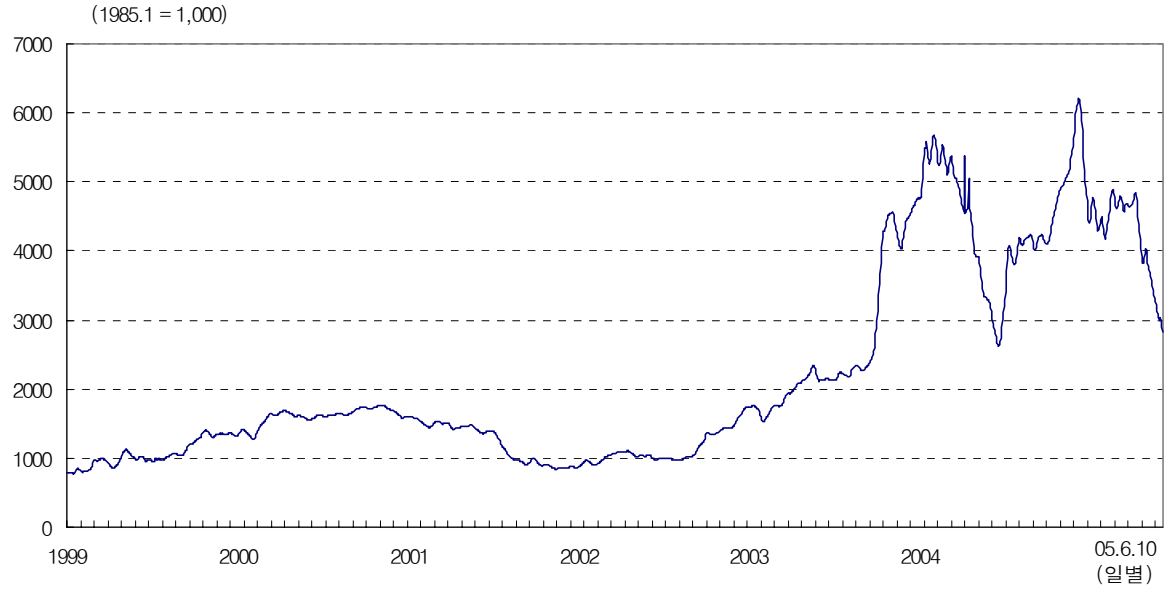
(2) 건화물선 시장에 대한 중국의 영향력

중국의 영향력은 건화물선 시장에도 여지없이 작용했다. 이 같은 점은 건화물선 종합운임지수인 BDI(Baltic Dry Index)지수의 최근 변화추이에서 볼 수 있다. 중국이 원자재 수요를 크게 늘리기 시작한 2002년 10월 이후 BDI지수는 상승세에 접어들어 2003~2004년 건화물선 해운경기는 사상 최고의 호황기에 돌입했으며, 이 같은 추세가 금년에도 이어졌다.[29]

29) 최근 6월 기준 BDI가 3,000 포인트 이하로 하락해 향후 변화추세에 관련 업계의 관심이 집중되고 있음.

이 같은 점을 재확인할 수 있는 것은 중국이 경기과열을 완화하기 위해 지난해 4월 긴축조치를 취한 시점의 건화물선 해운경기의 변동이다. 즉 중국의 경기조절에 대한 우려가 제기되던 3월 BDI지수가 하락세로 변동하기 시작했으며, 긴축조치가 현실화되자 2004년 6월 22일 저점까지 하락했다. 그러나 중국의 긴축기조에도 불구하고, 경제발전의 속도에 그리 큰 제동이 걸리지 않았다. 이에 따라 중국의 원자재 수요가 2004년 중순 이후 재개됨으로써 건화물선 해운경기가 재상승하는 계기를 맞게 되었다. 이 같은 중국의 수요재개로 2004년 12월 BDI지수는 6,208포인트까지 상승했다. 그러나 중국이 다시 경기조절을 강력히 추진하기 위해 2005년 4월 및 5월 철광석 수입면허제를 실시하는 한편, 수입업체의 수까지 제한하면서 철광석 수요를 줄이자 이는 BDI에 상당한 영향을 미쳤다. 금년 4월 중순까지 4,000포인트 이상에서 상향 안정세를 보이며 등락하던 BDI는 4월 말 하락세로 돌아서 5월 말에 3,219포인트, 그리고 6월 초에는 3,000포인트 이하로 하락했다. 이상에서 보듯이 중국은 건화물선 시장의 주요한 등락변수로 작용하고 있는 것이다. 중국의 경제성장 과정에서 당분간 원자재 수요가 증가하는 한 이 같은 상황은 지속될 것으로 보인다.

<그림 2-11> 최근 BDI지수 변화 추이



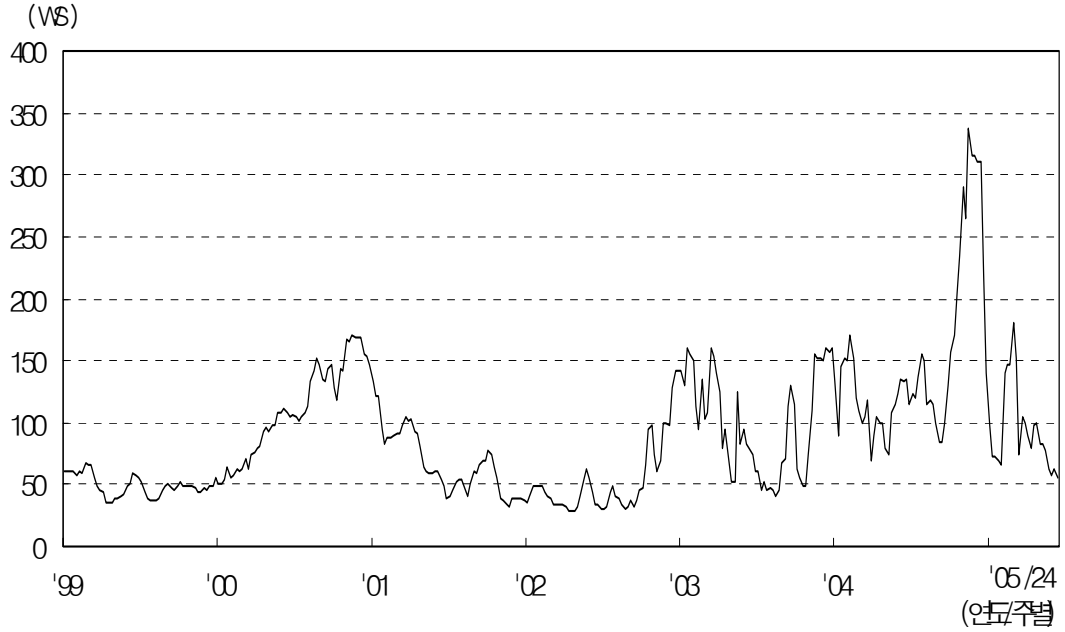
자료 : Baltic Exchange.

(3) 유조선 시장에 대한 중국의 영향력

중국은 유조선 시장에서도 그 영향력을 발휘하고 있다. 특히 원유소비가 크게 늘어난 2003

년 세계 유조선 시장은 대부분의 항로와 선형들에 있어서 지난 2000년에 이어 사상 두 번째의 높은 운임을 기록하였다. 중국은 세계 5위 산유국임에도 불구하고 최근 세계의 공장에 이어 세계의 소비시장으로 부상함으로써 원유수요가 급증하였는데 이것이 바로 2003년 이후 세계 유조선 시장을 초호황으로 이끈 주 요인이었다. 전 세계 5위의 산유국이면서도 중국의 원유수입량은 2000년 이후 연간 6,000만 톤 이상을 기록하고 있다. 특히 2003년의 경우 급속한 경제성장과 이에 따른 석유비축 등에 따라 중국의 원유수입량은 전년대비 30% 증가한 9,000만 톤으로 사상 최고치를 기록했으며, 이 같은 추세는 지속될 것으로 전망되고 있다.[30] 이에 따라 중동/극동(중국, 한국, 일본)향 VLCC 운임은 2003년 WS 99.6, 2004년 WS 149.6을 기록했으며, 2005년 1~5월에는 WS 112.3포인트에 달해 지난 2000년의 WS 112.5포인트에 근접하거나 또는 상회하는 모습을 보였다.[31]

<그림 2-12> **WS변화 추이**



자료 : *Fearnleys Weekly*, 각호.

30) 지난해 중국의 원유수요는 1일 638만 배럴로 향후 10년간 연평균 10% 이상의 증가율을 보일 것으로 예측되고 있다. IEA, *Oil Market Report*, 2005. 3 및 에너지경제연구원,「중국의 원유수입급증과 우리의 대응」, *CEO Energy Brief*, 2003. 1. 참조.

31) Poten & Partner, *China Beware?*, 2003. 10. 중국향 유조선 선형별 성약건수는 VLCC가 2001년 97건에서 2003년 152건으로, Suezmax가 86건에서 104건, Aframax가 133건에서 199건으로 크게 증가했음.

2) 해운 대국을 향한 중국의 도약

(1) 중국의 해운규모, 전 세계 5위권

중국의 해운규모는 전 세계 5위권으로 자리 잡고 있다. 중국의 전체 선박량은 4,555만 2,000 DWT로 그리스, 일본, 노르웨이, 독일에 이어 5위를 차지하고 있다. 이는 전 세계 선박량의 5.5%에 해당하며, 이 가운데 컨테이너선은 42만 4,000TEU로 전 세계 컨테이너선 선박량의 5%를 차지하고 있다. 특히 중국의 선박량 규모는 아시아 국가들 가운데 일본에 이어 2위를 차지하고 있어 전 세계와 아시아 지역의 해운 수요뿐만 아니라 공급측면에서도 상당한 영향력을 행사하고 있다.

<표 2-20> 전 세계 선박량 추이(2004년 1월말 기준)

2004순위	2003순위	국가	척수	천DWT1)	천TEU2)	평균선령	2004/2003
1	1	그리스	3,089	156,385	677	18.2	5
2	2	일본	2,871	109,540	599	8.9	6.2
3	3	노르웨이	1,285	50,788	258	16.8	-10.1
4	6	독일	2,425	48,335	2,264	9.7	18.7
5	4	중국	2,156	45,552	424	20.3	6.6
6	5	미국	1,037	45,347	309	22.1	9
7	7	홍콩	496	31,378	137	12.6	-16.5
8	8	한국	800	25,354	165	14.8	-0.9
9	10	싱가포르	705	23,043	241	15.5	20.4
10	9	대만	528	22,678	487	13	0.9
10위권 소계			15,392	558,400	5,561	151.9	39.3
30위권 소계			26,486	779,714	8,084	16.6	3.9
11-30위권			11,094	221,314	2,523		
전세계			30,603	832,228	8,547	17.5	3

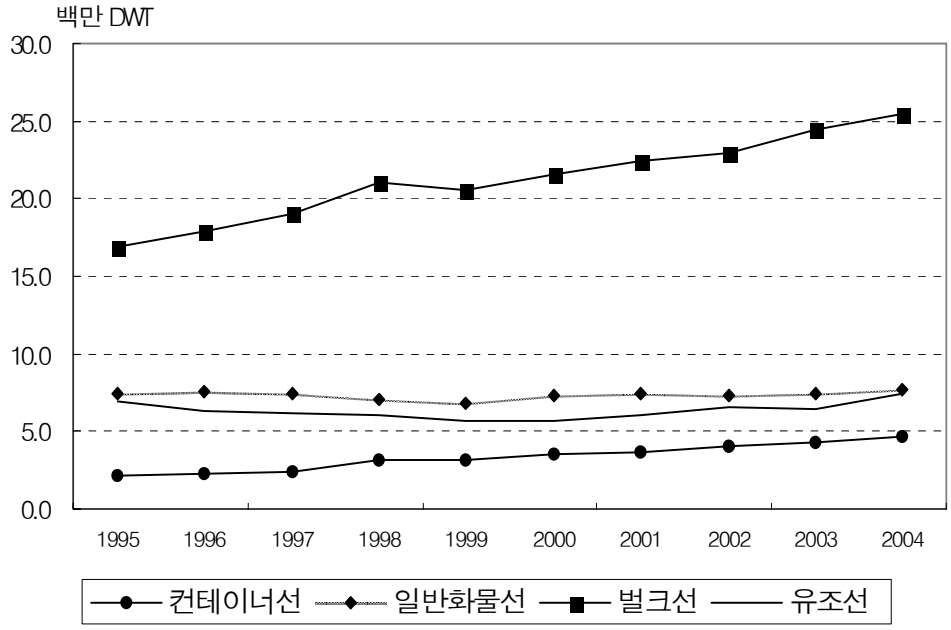
(2) 중국 선대, 연평균 3.5% 성장

이를 선형별로 살펴보면, 유조선이 744만 DWT, 벌크선 2,548만 DWT, 일반화물선 772만 DWT, 컨테이너선이 473만 DWT로 벌크선의 규모가 전체의 79%를 차지하고 있다. 특히 중국의 총선대의 50.9%가 국적선으로 파나마, 미얀마 등 개방등록국에 선박을 등록하는 편의치적선에 비해 국적선 비율이 상위 10위권 국가들 가운데 가장 높게 나타났다. 이는 해운산업에

대한 중국의 제도권 권한이 기타 국가들에 비해 상대적으로 크게 미치고 있기 때문인 것으로 보인다.

중국 선대 규모는 2000년 이후 높은 성장세를 보이고 있다. 1995~2000년 중 연평균 2%대의 증가세를 보이던 중국의 선대 규모는 2000년 이후 연평균 3.5% 성장세를 나타내고 있다. 이는 아시아권 최대 선박 보유국인 일본(2.8%)에 비해 높은 성장세이다. 특히 이 가운데 컨테이너선 선대가 연평균 6%로 가장 높은 증가세를 보이고 있으며, 유조선은 지난 한 해 동안 15.6%의 급성장세를 보였다.

<그림 2-13> 중국의 선대 변화 추이



주 : 2004년 1월말 기준임.
자료 : *Shipping Statistics Yearbook 2004*, 2004. 12.

(3) 선박 발주량 순위 전 세계 4위

중국의 이 같은 선대 확충 추세는 당분간 지속될 전망이다. 이는 2005년 6월 기준 중국의 선박발주량은 1,122만 DWT로 일본, 그리스, 독일에 이어 전 세계 4위를 차지하고 있다는 점에서 알 수 있다. 이에 따라 중국이 6월 현재 발주한 선박들이 모두 인도되는 2008년에 가서는 중국의 선복량은 현 운항선대의 25%가 증가할 것으로 보인다. 이 같은 발주량은 전 세계 선박발주량의 5.2%에 해당하는 규모이다.

<표 2-21> 중국의 선박발주량 현황(2005년 6월 기준)

구분	건화물선		컨테이너선		유조선		잡화선		로로선		합계	
	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
일본	17	308	48	3,628	107	10,954	248	23,259	44	753	464	38,903
그리스	3	32	4	50	193	14,635	83	7,709	15	194	298	22,619
미상	108	889	54	1,206	149	5,185	135	10,054	10	103	456	17,437
독일	70	529	307	9,432	43	1,688	44	2,363	-	-	464	14,012
중국	10	56	76	5,390	63	4,809	17	963	-	-	166	11,218
덴마크	-	-	81	5,551	88	5,239	7	288	4	75	180	11,152
전세계	427	3541	1078	52,389	1,464	93,734	799	64,396	16	2612	3941	216,673

주 : 건화물선에는 냉동선 포함.
자료 : *Fairplay, Fairplay Newbuildings*, 2005. 6.

이를 선종별로 살펴보면, 컨테이너선이 전체의 48%를 차지하여 가장 많은 비중을 나타내고 있으며, 다음으로 유조선이 42.9%, 잡화선과 건화물선이 각각 8.6%와 0.5%를 차지하고 있다. 이 같은 발주량 증가 추세는 중국의 대표적 선사인 COSCO Group과 China Shipping Group 등의 계열 선사들이 선박 확충을 지속적으로 추진하고 있기 때문인 것으로 풀이된다.

(4) COSCO와 China Shipping의 약진

중국의 가장 대표적인 선사는 COSCO와 China Shipping을 꼽을 수 있다. COSCO의 경우 정기선 사업은 자회사인 COSCON(COSCO Container Lines Co. Ltd.)사를 위주로 이루어지고 있다. COSCO는 컨테이너선 121척, 선복량 30만 194 TEU로 운항 선복량 규모에서 세계 7위의 정기선사이며, 금년 6월 현재 컨테이너선 23척(17만 9,273TEU)을 신조 발주 중에 있다. 또한 COSCO는 1,200만 DWT의 벌크선대(200 여척)를 운항중인 중국 최대의 벌크선사로 벌크선 사업을 담당하는 자회사 COSCO Hong Kong Shipping Co.와 COSCO Bulk Carriers Co.는 500만 DWT 이상의 선대를 보유한 세계 3위권의 벌크선사이다. 이외에도 COSCO는 유조선 사업에도 사업의 역량을 확대하고 있다. COSCO의 유조선 사업은 자회사인 Dalian Ocean Shipping Com.를 위주로 운영되며, 총 180만 DWT의 유조선대를 운영하고 있다. 현재 5척의 VLCC를 보유하고 있는 COSCO는 2008년 중국의 석유 수입량이 1억 7,000만 톤에 이를 것으로 예상하고, VLCC급 유조선 35척을 신조 발주할 계획을 가지고 있다.

<표 2-22> 세계 10위권 컨테이너선사의 선박보유량 및 발주량 현황(2005년 6월 기준)

순위			선사	합계		자사선		용선		선박 발주량		
1996	2000	2005		TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	현선대대비(%)
1	1	1	Maersk-SL+Safmarine	1,059,488	392	546,017	126	513,471	266	540,602	109	51.0
12	5	2	Mediterranean Shg Co	695,541	259	480,045	180	215,496	79	319,994	43	46.0
8	3	3	P & O Nedlloyd	470,329	161	141,124	38	329,205	123	210,416	40	44.7
3	2	4	Evergreen Group	449,389	151	348,358	112	101,031	39	204,506	38	45.5
-	12	5	CMA-CGM Group	411,332	188	130,253	45	281,079	143	326,179	75	79.3
10	6	6	APL	324,010	101	127,270	36	196,740	65	84,540	24	26.1
4	**7**	**7**	**COSCO Container L.**	**302,194**	**121**	**226,657**	**102**	**75,537**	**19**	**179,273**	**23**	**59.3**
-	**18**	**8**	**CSCL**	**297,541**	**112**	**129,791**	**67**	**167,750**	**45**	**175,948**	**27**	**59.1**
9	4	9	Hanjin / Senator	295,653	79	69,951	18	225,702	61	90,476	13	30.6
5	8	10	NYK	288,940	109	167,650	40	121,290	69	151,744	25	52.5
100위권합계				8,083,786	3,966	4,097,138	1,783	3,986,648	2,183	3,606,292	748	44.6
전 세계				8,433,375	5,198	-	-	-	-	-	-	-

주 : Maersk는 SeaLand와 Safmarine 1999년 인수, Hanjin은 Senator 1997년 인수, CMA는 CGM 1996년 인수 (1996년 기준 각각 20위와 28위), China Shipping Group은 1997년 설립.
자료 : BRS-Alphaliner.

또 다른 중국의 대표주자는 차이나 쉬핑(China Shipping)이다. China Shipping은 1997년 설립되어 꾸준히 선대를 확충하는 등 주력 사업인 해운 부문의 경쟁력 강화에 힘쓰고 있는 글로벌 물류업체이다. China Shipping의 컨테이너 부문 자회사인 China Shipping Container Lines(CSCL)사는 설립 이후 급성장세를 이어가 현재 운항 선복량 기준 세계 10위(29만 7,541TEU)를 기록하고 있으며, 여기에 40척의 컨테이너선(17만 5,948TEU)을 신조 발주중이어서 COSCO에 버금가는 정기선사로 부상하고 있다. 이는 CSCL사의 2000년 선복량 기준이 전 세계 18위였으나 단지 4년 만에 8위로 등극한데서도 알 수 있다. 이러한 성장세에 따라 CSCL사의 리 켈린(Li Kelin)회장은 앞으로 6년 동안 운송능력을 3배로 끌어올려 2010년까지 세계 3대 선사로 도약하겠다는 포부도 밝힌 바 있다. 한편, CSCL사는 2004년 6월 중순 중국 국영선사로는 처음으로 홍콩 증시에 상장하여 9억 8,500만 달러를 조달함으로써 선박 인수와 대출상환을 통해 자산 대비 부채비율을 2004년 현재 178%에서 크게 줄이는 등 재무개선을 적극적으로 추진하고 있다.

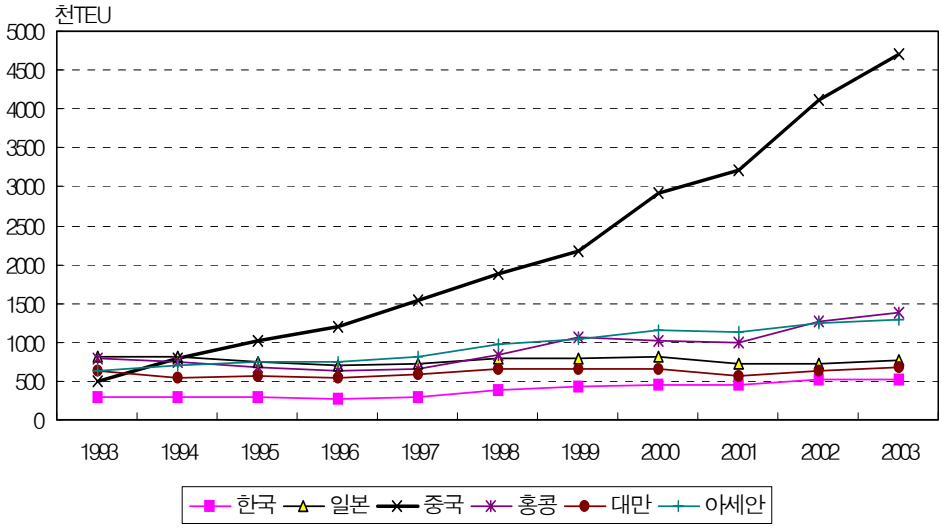
3) 중국 글로벌 네트워크 확대와 해운 수요

(1) 중국/북미 컨물동량, 20%대 증가

컨테이너선 시장에 대한 중국의 영향력은 물동량의 변화로 이어지고 있다. 1993년 아시아

/북미 동향항로(E/B)의 물동량은 3,673천 TEU이었으나 2003년에는 9,352천 TEU를 기록하여 동 기간 중 연평균 8.9% 증가했다. 이러한 성장세는 중국의 물동량 증가에 따른 것으로, 이는 동 기간 중 아시아/북미 동향항로에서 중국의 물동량이 연평균 23% 증가한 반면, 기타 국가들의 경우 증가세가 상대적으로 저조한 데에서 알 수 있다.[32] 특히 중국 물동량이 아시아/북미 동향항로에서 차지하는 비중은 1993년 13.6%로 일본(22%)에 비해 작았으나 2003년에는 중국의 북미향 물동량이 4,700천 TEU를 기록하면서 전체 물량의 50% 이상을 넘어섰다.

<그림 2-14> 북미 동향항로의 주요 국가별 물동량 추이



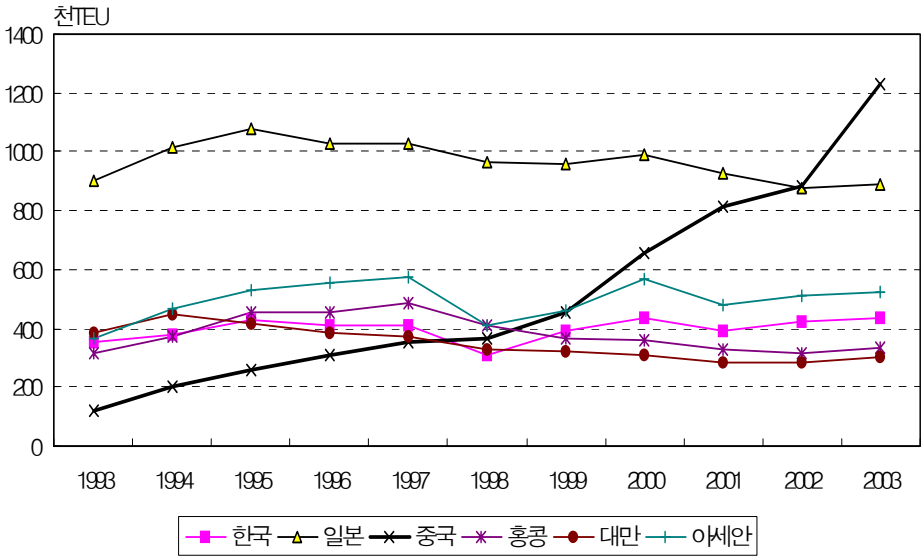
자료 : 일본해사산업연구소, 「일본・아시아/미국 컨테이너 정기선 물동량 조사」, 각 연도.

또한 아시아/북미 서향항로(W/B)의 경우에도 중국의 물동량 증가가 두드러지게 나타나고 있다. 1993년~2003년 아시아/북미 서향항로에서 중국의 물동량은 연평균 24% 증가한 반면, 기타 국들의 경우 증가세가 상대적으로 저조했다.[33] 특히 중국 물동량이 아시아/북미 서향항로에서 차지하는 비중은 1993~2001년 중에는 일본에 비해 작았으나 2002년 앞서기 시작하면서 2003년에는 중국의 북미향 물동량이 1,230천 TEU를 기록하면서 전체 물량의 33%를 넘어섰다. 이러한 변화는 중국의 지속적인 경제성장을 기반으로 한 것이며, 중국 경제의 고속 성장과정에서 이 같은 중국 화물의 증가세가 더욱 가속될 것으로 보인다.

32) 1993~2003년 아시아/북미 동향항로의 각 국별 연평균 물동량 증가율은 한국 5.0%, 일본 0.5%, 홍콩 5.0%, 대만 0.6%, 아세안 6.8%임.

33) 1993~2003년 아시아/북미 서향항로의 각 국별 연평균 물동량 증가율은 한국 1.9%, 일본 -0.1%, 홍콩 0.6%, 대만 -2.2%, 아세안 3.4%임.

<그림 2-15> 북미 서향항로의 주요 국가별 물동량 추이



자료 : 일본해사산업연구소,「일본·아시아/미국 컨테이너 정기선 물동량 조사」, 각 연도.

(2) 중국 중심으로 운송 네트워크 변화

중국의 물동량 증가에 따른 가장 큰 변화는 글로벌 해상운송서비스 체계를 크게 변화시키고 있다는 것이다. 전 세계 주요 정기선사들이 전통적인 아시아 정기선 서비스 항로였던 '일본-한국-대만-홍콩' 루트에서 탈피, 중국 항만을 기종점으로 하는 새로운 서비스 루트 개발에 박차를 가하고 있기 때문이다.

이외에도 정기선사들은 선박공급의 확대를 위해 선대를 개편하는 한편, 신조선 발주를 확대하는 등 적극적인 서비스 체계 개편을 단행하고 있다. 이 같은 중국 물동량의 증가에 따른 글로벌 컨테이너선 시장의 네트워크의 변화는 북미, 유럽 등 주요 기간항로에서 이루어지고 있다. 2004년 8월 기준 아시아지역 북미항로 서비스의 각 국별 기항 수는 293회로 이 가운데 중국이 전체의 38.9%를 차지하고 있다. 또한 유럽항로 서비스에서도 중국이 전체의 33.9%를 차지하여 가장 많은 서비스 횟수를 나타내고 있으며, 기타항로를 포함한 전체 항로에서는 33.9%를 차지하여 중국이 글로벌 해운네트워크의 중심국으로 변모했다는 것을 알 수 있다.

<표 2-23> 아시아 주요국의 기간항로 서비스 현황

구 분		서비스 수 1)	기항수(number of calls)									
			말레이시아	싱가포르	인도네시아	태국	중국	홍콩	대만	한국	일본	합계
동서 항로	북미	58	3	9		5	114	44	27	37	54	293
	유럽	36	37	48	2	1	94	46	14	19	16	277
	기타	11	9	8			26	15	9	7	25	99
	소계	105	49	65	2	6	234	105	50	63	95	669
중동/서남아		18	26	34		2	44	26	8	10		150
계		123	75	99	2	8	278	131	58	73	95	819

주 : 1) 아시아역내서비스도 제공하면서 기간항로서비스를 제공하는 경우임(싱가포르 및 말레이시아 직항서비스는 제외, 직기항서비스 제외).
2) 기타는 일주서비스임.
자료 : *LSE*, 2004. 8.

이 같이 아시아/북미항로, 아시아/유럽항로의 정기선 서비스는 중국 항만을 기종점으로 하는 패턴으로 빠르게 변화하면서 중국 항만에 대한 기항수를 확대되고 있다. 특히 중국 항만 기항지 추가는 가장 빈번하게 나타나고 있는 서비스 개편 전략으로 상하이, 선전 등 대규모 항만은 물론 칭다오, 톈진, 다롄, 샤먼 등 중국 중소형 항만도 주요 대상이 되고 있다. 이러한 추세의 배경은 이들 중소형 항만의 컨테이너물동량 증가율이 연간 20~40% 대를 기록하고 있으며, 배후경제권의 성장 잠재력이 매우 큰 것으로 평가되고 있기 때문이다. 주요 사례를 살펴보면, China Shipping은 2004년 2월 말부터 태평양항로 서비스인 'Asia-America South Loop 1'의 기항지에 샤먼항을 추가했으며, CMA CGM도 China Shipping과 공동으로 운영하고 있는 'Jade Express/AAN' 서비스에 칭다오항과 롄윈강을 추가했다. 또한 Maersk Sealand는 유럽항로 서비스인 'AE 6'를 개편, 2004년 5월부터 아시아 기항지에 다롄항과 칭다오항을 포함시켰다.[34]

그 결과 아시아/북미 및 유럽항로 서비스의 동북아 기항지 중 중국 항만이 차지하는 비중이 급속히 증가하고 있는 추세이다. 중국 항만을 기종점으로 하는 주요 서비스는 Evergreen의 Shanghai -CCT Express (SCX), China Shipping의 Far East/US Coast South Loop1(AAS1), 그리고 Lloyd Triestino의 China-Pacific-USA(CPU) 등이 있다.

34) 한철환,「북중국 항만발전이 우리나라 항만에 미치는 영향」, KMI, 2004. 12.

<표 2-24> 중국 주요 항만의 기항 서비스 현황

구 분	chiwan	Dalian	Huangpu	Ningbo	Qingdao	Shanghai	Shekou	Tianjin	Xiamen	Yantian	계
태평양	6	4	1	14	10	23	3	6	12	25	104
유럽/극동/유럽	3	3	-	6	6	11	4	5	13	13	52
지중해/극동/지중해	4	1		6	3	13	2	1	7	10	47
계	13	8	1	26	19	47	9	12	32	48	203

주 : Direct Call 서비스이며, 일주서비스가 포함되어 있음.
자료 : *Drewry Shipping Consultants Ltd.*, 2003.4 및 *American Shipper*, 2004.3을 바탕으로 재작성.

(3) 중국, 부정기선 해운수요 촉발

또한 중국은 급속한 경제성장에 따른 원자재 및 에너지에 대한 수요가 크게 증가하고 있다. 이는 전 세계 건화물선, 유조선 등 부정기선 시장의 주된 변화요인으로 작용하고 있다. 특히 중국의 강재 소비량 증가에 따라 원료가 되는 철광석 해상물동량이 크게 증가했다. 2000~2004년 중국의 철광석 해상물동량은 연평균 29% 증가해 기타 주요국의 해상물동량에 비해 높은 증가세를 보였다. Clarkson사에 따르면, 2005년 전 세계 철광석 수입물동량은 올해 보다 5% 늘어난 6억 3,000만 톤에 이를 것으로 예상했는데, 이 가운데 중국이 39.5%의 해상물동량을 발생시킬 것으로 전망했다. 이렇게 급증하는 중국의 철광석 수요는 2002년 이후 건화물선 시황이 폭등하는 원인이 되었다. 이 밖에 중국은 석탄, 곡물 등 주요 건화물의 수요도 급속히 증가하고 있다. 석탄의 경우는 원료탄의 수출을 줄이는 대신 수입을 크게 늘리고 있다. 곡물의 경우도 마찬가지이다. 중국의 소비량이 급격히 늘면서 미주지역으로부터 곡물 수입량을 크게 늘리고 있다. 이에 따지라 2004년 중국의 곡물해상물동량은 전년대비 100% 이상 증가했으며, 금년에도 80% 증가가 예상된다.

이와 함께 중국은 석유에 대한 소비도 급격히 증가하면서 유조선 시장에 대한 영향력도 확대되고 있다. 지난해 중국의 석유수요는 1일 638만 배럴로 전년대비 11.0% 증가해 전 세계 석유수요 평균 2.4%에 비해 매우 높은 증가세를 보였다. 이러한 추세는 지속될 것으로 보여 중국의 석유수요는 2005년에 전년대비 7.9%의 증가율을 보일 것으로 전망된다.[35)]

35) International Energy Agency, *Oil Market Report,* 2005.3.11.

<표 2-25> 중국의 주요 자원·원자재 수출입 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, 백만 배럴/일

구 분		철광석	석 탄			곡물	원유
			연료탄	원료탄			
		수입	수출	수입	수출	수입	수입
중 국	2000	70.0	6.5	1.8	48.6	3.5	-
	2001	92.4	11.5	2.4	78.7	2.4	1.2
	2002	111.5	13.3	11.0	70.6	3.3	1.4
	2003	148.2	13.1	8.0	80.8	2.3	1.8
	2004	208.1	5.7	7.5	81.0	4.9	2.5
	2005(A)	248.6	4.9	10.5	79.0	9.0	2.8
전세계	2005(B)	630.0	193.0	488.0	488.0	204.0	36.7
A/B	13	39.5%	2.5%	2.2%	16.2%	4.4%	7.6%

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook* 및 *Oil & Tanker Trade Outlook*, 2005. 3.

(4) 부정기선 해상운송의 변화 초래

이와 같은 중국의 원자재 및 석유 수요는 건화물선 및 유조선 시장에 중요한 변화요인으로 작용하고 있으며, 이 같은 추세는 지속될 것으로 전망되고 있다. 먼저 주요 건화물인 철광석, 석탄, 곡물에 대해 살펴보면, 철광석의 경우 중국은 모자란 공급량을 채우기 위해 수입선을 다변화하고 있다. 중국의 최대 철광석 공급처가 호주와 브라질이나 최근 들어서는 인도와 남아프리카 등에 대한 철광석 수입을 크게 늘리고 있다.[36] 이 같은 요인은 인도 등에서 운송하는 철광석은 파나막스급 선박이 투입될 예정이어서 케이프사이즈 시황에는 큰 영향이 없을 것으로 보이나 새로운 항로의 건화물선 수요가 증가할 것으로 예상된다. 그리고 최근에는 중국이 북한의 무순탄광에서 철광석 도입을 검토하고 있는 것으로 알려졌는데, 이 같은 변화가 생기는 경우 톤/마일 수요의 감소에 따라 건화물선 시황에는 오히려 악재로 작용할 가능성도 크다.

이와 함께 중국은 전통적으로 석탄 수출국이나 전력부족과 광산 재해 등으로 국내수요가 급증하면서 수입국으로 변모하고 있다. 이 같은 점은 기존에 중국에서 석탄을 수입하던 국가들의 수입선을 변화시킬 것이다.[37] 또한 이러한 수입선 변화는 해상루트의 변화를 초래할 것으로 보인다. 이와 함께 중국의 주요 교역국들과 중국은 가장 최대의 수입선으로 호주를 꼽고 있는데,[38] 이는 톤/마일 수요의 증가로 이어져 케이프 사이즈급 선박의 해상수요가 늘어난다

36) 금년 중국의 인도 및 남아프리카 철광석 수입량은 전년대비 각각 19%와 13% 증가할 것을 전망되며, 2006년에는 14%와 6% 증가할 전망임(*Lloyd's Shipping Economists*, 2005. 2).

37) Global Insight는 향후 2년 동안 중국의 석탄수출물동량 증가세가 약 0.5%씩 둔화될 것으로 보고 있음.

38) 이미 일본은 호주가 최대 석탄수입국으로 자리 잡았으며, 금년 호주로부터 수입하는 일본의 석탄물동량은 전년대비 8%, 2005년과 2006년에는 각각 2.5%와 5.5% 증가할 것으로 전망하고 있음.

는 것을 의미한다.

한편 중국은 농지와 물 부족으로 지난 해 식량수입국으로 변모했다.[39] 이에 따라 최근 중국은 농촌경제의 붕괴는 물론 13억 인구의 식량안보 우려가 점차 커지고 있는 실정이다. 중국 당국이 농업문제를 올해 가장 중요한 정책과제로 삼고, 정책역량을 집중키로 한 것도 이런 이유이며, 식량부족 현상은 쉽게 해결되지 않을 것으로 보인다. 특히 지난 1998년 이후 곡물수확이 해마다 감소하면서 지난해의 경우 11월 말까지 중국은 전년 동기보다 3.7배 늘어난 895만 톤을 수입하는 등 곡물수급에 가장 큰 변화가 나타났다.[40] 이러한 중국의 식량부족은 해상물동량의 상승으로 이어지고 있는데, 이 같은 추세는 중국의 도시화와 이에 따른 농촌 인구의 이농현상이 심화되면서 당분간 지속될 것으로 보인다.[41]

4) 시사점

이상에서 보듯이 중국은 수요와 공급 측면에서 글로벌 해운시장에 주요한 변수로 작용하고 있다. 수요 측면에서는 고도성장을 배경으로 글로벌 컨테이너 물동량의 증가와 함께 전 세계 원자재 및 석유 수요의 증가로 전 세계 해운시장의 변화에 상당한 영향을 미치고 있으며, 공급측면에서는 자국의 화물을 기반으로 해운산업 또한 비약적으로 발전하고 있다. 이 같은 점은 전 세계 해운시장의 움직임을 보기 위해선 중국의 변화에 촉각을 세워야 한다는 것을 의미한다.

먼저 수요 측면에서 가장 큰 변화를 나타내고 있는 것은 컨테이너선 항로 변화이다. 즉 기존 기간항로는 이미 중국 항만을 기종점으로 하는 항로로 빠르게 재편되고 있으며, 이에 따라 주요 정기선사들은 중국 항만을 중심으로 동북아 정기선 항로의 기항지를 축소하면서 운항비용과 시간을 단축하는 전략을 강화해 나갈 것으로 예상된다. 이 같은 점은 동북아 지역의 물류중심지화를 지향하는 우리나라에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 보인다. 이는 우리나라 항만 물동량에 대한 영향뿐만 아니라 선사들의 기항서비스 전략의 변화로 기간항로는 물론 아시아 역내항로도 그 변화가 커질 것이기 때문이다. 일례로 최근 기간항로는 기항지 수가 크게 줄고 있는 반면, 아시아 역내 항로는 점차 확대되는 추세를 보이고 있는데, 기존의 한중일 3국간 항로가 점차로 중동, 서남아 지역으로 확대되는 것이 그 예이다.[42]

이외에도 중국의 폭증하고 있는 원자재 및 에너지 수요는 부정기선의 항로 변화도 초래하

39) 중국은 지난 1997년부터 2003년까지 농산물 수출액이 수입액을 초과하는 순수출국으로 연평균 43억 달러의 흑자를 기록했지만 지난해 55억 달러의 적자를 내면서 수입국으로 변모했음.

40) 지난해의 경우 식량수요예측은 4억 9,000만 톤에 달하지만 생산목표는 4억 5,500만 톤으로서 3,500만 톤의 곡물이 부족한 상황임.

41) 이에 따라 중국 정부도 지난해에 이어 올해도 농촌 살리기에 나서고 있지만 중국의 식량부족은 중국 당국의 의지와는 달리 상당기간 이어질 것이란 우려가 제기되고 있음.

42) *LSE*, 2004. 8.

고 있다. 먼저 유조선 시장의 경우 기존 중동/일본 중심의 유조선 항로는 중국의 원유수요가 급증하면서 점차 중동/중국 항로로 변화하는 추세이다. 더 나아가 중동 원유에 대한 중국의 의존도는 당분간 높아질 것으로 전망되지만 최근 중국이 에너지 확보를 위해 자원외교를 강화하고 있어, 향후 원유도입선이 변화하는 경우 유조선 시장의 변화요인으로 작용할 소지가 클 것으로 보인다.[43]

이 같은 중국의 영향력은 상기에서 언급한 컨테이너선 및 유조선 시장에 비해 건화물선 시장에서 더 크게 작용하고 있다고 볼 수 있다. 이는 중국의 철강경기 억제조치가 곧 바로 해운시황에 반영되고 있다는 점에서 그렇다. 금년 5월 1일 중국 정부는 철광석 무역에 대한 강력한 제한조치를 마련해 500여 제철소들 가운데 118개 업체들에게만 수입을 허가한 바 있는데, 이 같은 조치로 중국내 철강생산 가격이 급격히 하락하고, 제철소들은 브라질과 호주로부터 들여오는 철광석의 선적을 연기하는 모습을 보였다. 이에 따라 선적 연기가 즉각적으로 운임하락으로 이어져 브라질 및 호주→중국 항로의 케이프 사이즈급 선박의 1일 평균 용선료는 5월 중 1,800달러 이상 하락한 경우도 있었다.[44]

중국은 해운수요에 대한 영향력을 발휘하는 데 그치지 않고, 공급에 까지 그 파급효과를 가져오고 있다. 즉 자국 화물을 기반으로 중국의 해운산업이 비약적으로 발전하고 있는 것이다. 대표적인 선사는 COSCO와 China Shipping이다. 최근 COSCO의 자회사인 COSCO Holdings는 COSCO의 정기선 운영부문인 COSCON과 터미널 운영부문인 COSCO Pacific으로 구성되어 있는데, 2005년 7월 공개상장을 통해 약 17억 달러를 조달하는 등 자금 확보를 통해 사업의 확장을 적극 추진하고 있다. 이를 통해 현재 30만 3,197TEU인 컨테이너 수송능력을 2010년까지 80만 TEU로 늘릴 계획이다.

또한 최근 들어 비약적인 성장세를 보이고 있는 중국의 CSCL도 2004년 기업공개(IPO)를 통해 자본 확대를 꾀하는 한편, 항로서비스도 적극적으로 개설할 계획으로 있다. 이와 관련 최근 CSCL은 신조선박 21척을 투입하여 올해 안에 모두 8개의 컨테이너 정기선 서비스를 새로 개설할 계획인 것으로 알려졌다. 이에 따라 CSCL은 아시아/북미 서안, 아시아/남미, 동남아시아/유럽, 아시아/지중해, 동남아시아/호주 노선 등 모두 8개 항로에 대한 서비스를 점차적으로 개설할 방침이다. 이 같은 중국 선대의 확충과 서비스의 확대는 글로벌 선사뿐만 아니라 우리나라 선사들에게도 치열한 경쟁요인으로 작용할 전망이다.

결론적으로 중국은 글로벌 해운의 수요와 공급에 있어서 중요한 변수이며, 이 변수는 일시적인 시황에 영향을 주는 임시변수가 아닌 항시변수라고 할 수 있다. 이러한 점에서 화물이 급증하는 중국시장 진출 전략을 적극적으로 모색하는 한편, 다양한 서비스 전략을 추진할 필요가 있다. 즉 폭증하고 있는 중국의 수요를 활용하고, 거세지고 있는 공급능력에 대응하기 위한 전략이 필요한 것이다.

---

43) 중국의 중동산 원유 의존도는 2003년 기준 67%였음.
44) *Lloyd's List*, 2005. 6. 8.

2. 중국의 항만 물류

1) 중국, 아시아 허브항만으로 도약

중국 항만이 무서운 속도로 성장하고 있다. 2004년 중국 항만은 7,703만 TEU를 처리하여 전년대비 20%의 물동량 증가율을 기록하였다. 이는 동북아 경제권 항만에서 처리한 컨테이너 물동량의 63.5%인 동시에 세계 총 물동량의 21.7%에 해당된다. 중국 항만의 물동량 처리 비중은 2003년에 소폭 감소하였으나 중국 정부의 적극적인 시장 개방과 산업 및 경제의 고도화 추세[45]에 힘입어 2004년에 사상 최고치를 기록한 것이다.

<표 2-26> 중국 항만 물동량의 동북아 및 세계 비중 추이

단위 : 천 TEU, %

구 분	2000	2001	2002	2003	2004
중국항만 물동량	35,483	44,762	55,717	61,621	77,026
동북아 물동량	71,096	75,126	87,541	103,285	121,254
중국 비중	49.9	59.6	63.6	59.7	63.6
세계 물동량	235,571	272,364	275,850	311,709	355,612
중국 비중	15.1	16.4	20.2	19.8	21.7

주 : 동북아 및 세계 물동량은 2003년까지는 실적, 2004년은 예상치.
자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd., *Annual Container Market Review and Forecast*, 2004.5.
2) *Containerisation International*, 2005. 3.
3) 중국 교통부 자료.

중국 항만의 성장을 주도하고 있는 8대 항만[46]은 2004년에 중국 총 항만물동량의 64.1%인 4,937만 TEU를 처리하여 전년대비 21.7%의 높은 성장률을 달성하였다. 중국 최대의 항만인 상하이항은 전년대비 22.5% 증가한 1,456만 TEU를 처리하면서 세계 3위 항만의 입지를 확고히 하였으며, 선전항은 전년대비 22.3% 증가한 1,365만 TEU를 기록하여 세계 4위를 유지하였다. 한편 칭다오항은 514만 TEU를 처리하여 세계 14위를 차지했으며 톈진항은 381만 TEU를 처리하여 세계 18위로 뛰어올랐다. 괄목할만한 성장세를 보이고 있는 닝보항은 전년대비 30.7% 증가한 400만 TEU를 기록하면서 세계 17위로 부상하였으며 이외에도 꽝조우항이 331만 TEU, 셔먼항이 287만 TEU을 처리하면서 각각 세계 24위, 26위를 기록하였다. 이에 따라

45) 중국의 산업은 면직, 의복 등 노동집약산업뿐만 아니라 PDP, IT 및 통신 등 지식, 자본집약형 제품 및 부품산업의 비중도 큰 폭으로 늘어나는 등 산업구조의 고도화가 빠르게 진행되고 있음. 특히 미국의 MPI(Manufacturing Performance Institute)와 Industry Week지가 공동으로 조사한 2004년 제조업 센서스에 따르면 미국 제조공장의 41% 정도가 중국으로부터 부품 및 소재를 공급받고 있는 것으로 나타남.

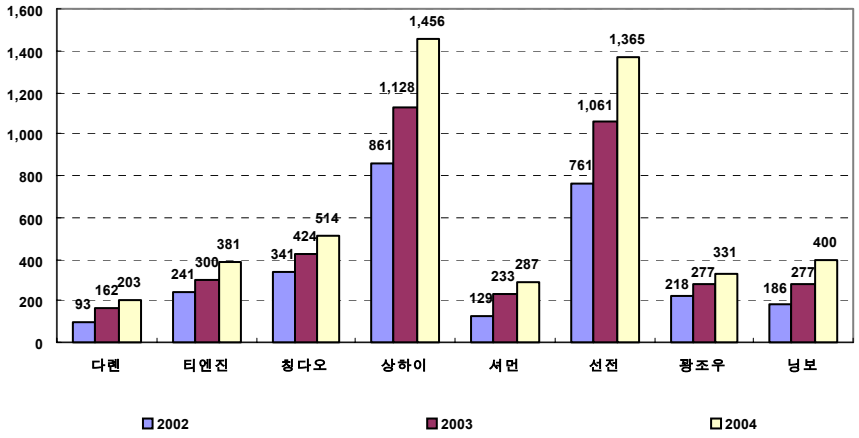
46) 중국의 8대 항만은 상하이, 선전, 다롄, 칭다오, 톈진, 셔먼, 광조우, 닝보항 등임.

다롄항을 제외한 중국의 7대 항만이 세계 20위권으로 대거 진입하게 되었다.

중국 항만의 이러한 성장추세는 중국 정부의 경제성장 억제정책에도 불구하고 금년에 더욱 강하게 나타나고 있다. 중국 8대 항만의 2005년 1~5월간 컨테이너 처리실적은 2,333만 TEU로 전년 동기 대비 26.4%라는 높은 증가율을 기록하고 있다. 상하이항과 선전항은 각각 699만 TEU, 611만 TEU를 처리하여 전년 동기 대비 27.2%, 24.3%씩 증가하였다. 또한 광조우항이 전년 동기 대비 42.7% 증가한 167만 TEU를 처리하여 중국 항만 중 가장 높은 증가추세를 기록하였고 칭다오, 톈진, 닝보, 다리엔항 등도 전년 동기 대비 25%를 상회하는 높은 물동량 증가율을 보이고 있다. 이러한 중국 항만의 높은 물동량 증가추세는 다자간 섬유협정(Agreement on Textile & Clothing) 철폐에 따른 중국산 섬유·의류 제품의 폭발적인 수출 증가가 주도[22]했으며, 이외에 가구류, 가전, 전자제품 등의[47]꾸준한 수출 증가도 한몫하였다. 이러한 물동량 증가 추세가 금년 말까지 이어지는 경우, 상하이와 선전항의 금년 물동량은 1,600만 TEU를 넘어설 것으로 보이며 중국 8대 항만의 물동량은 6,500만 TEU를 상회할 것으로 예상된다. 또한 칭다오, 톈진, 닝보, 다리엔, 광조우항 등 중대형 항만들이 세계 10위권에 대거 진입하게 될 것으로 보여 동북아 경제권의 항만구도 변화를 촉진할 것으로 전망된다.

<그림 2-16> 중국 8대 항만의 컨테이너 처리실적 추이

단위 : 만 TEU

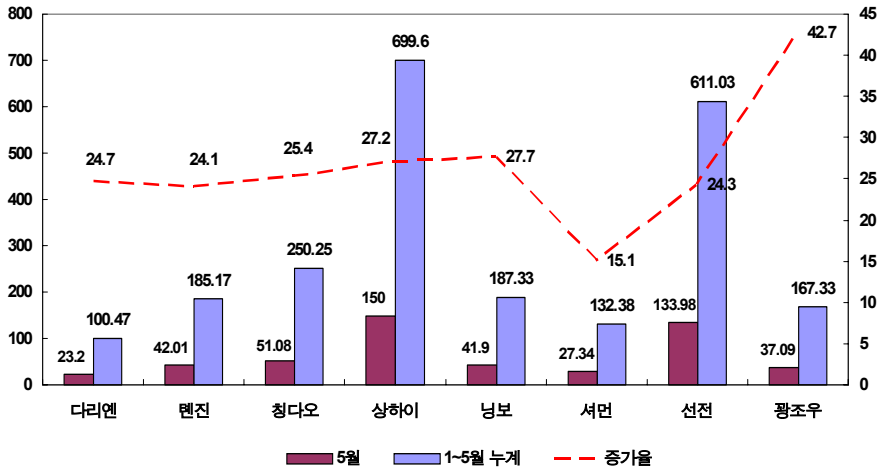


자료 : 중국 교통부.

47) 중국산 편직제 의류(Knitted Apparel)의 대 EU 수출은 금년 1~3월간 전년 동기 대비 28.1% 증가했으며 직물제 의류(Woven Apparel)는 80% 증가하였음. 중국 의류수출업협회는 금년 중국의 섬유·의류제품 수출은 전년대비 2배 이상 증가할 것으로 예상하고 있음(*People's Daily*, 2005. 4. 5).

<그림 2-17> 2005년 1~5월간 중국 8대 항만의 컨테이너 처리실적

단위 : 만 TEU



자료 : 중국 교통부.

2) 중국 항만정책 기조의 변화

최근 중국 교통부는 '전국연해항구발전전략(全國沿海港口發展戰略)'과 '장강삼각주, 주강삼각주, 발해만 3개 지역 연해항구건설계획'을 발표했다. 이에 따르면 교통부는 선전, 광조우항을 포함한 주강삼각주 지역을 '주강삼각주 항구군'으로, 상하이, 닝보항을 포함한 장강삼각주 지역을 '장강삼각주 항구군'으로, 또한, 다리엔, 티옌진, 칭다오항 등을 '환발해만 항구군'으로 지정하고 이 지역에 컨테이너 터미널과 대량화물 전용터미널 등 대형 항만을 집중적으로 건설할 계획이다. 중국 항만의 급속한 물동량 증가와 경제성장에 따라 항만건설의 필요성이 증대되고 있어 중국 정부가 항만정책의 기조를 바꾸고 충분한 인프라 개발에 박차를 가하게 된 것이다. 특히 각 항만의 개발은 대규모의 배후단지와 산업단지 개발을 병행함으로써 물류기능을 강화하는 한편, 지역 산업과의 연계성을 확대할 계획이다.

<표 2-27> 장강삼각주, 주강삼각주, 발해만 3개 지역 연해항구건설계획

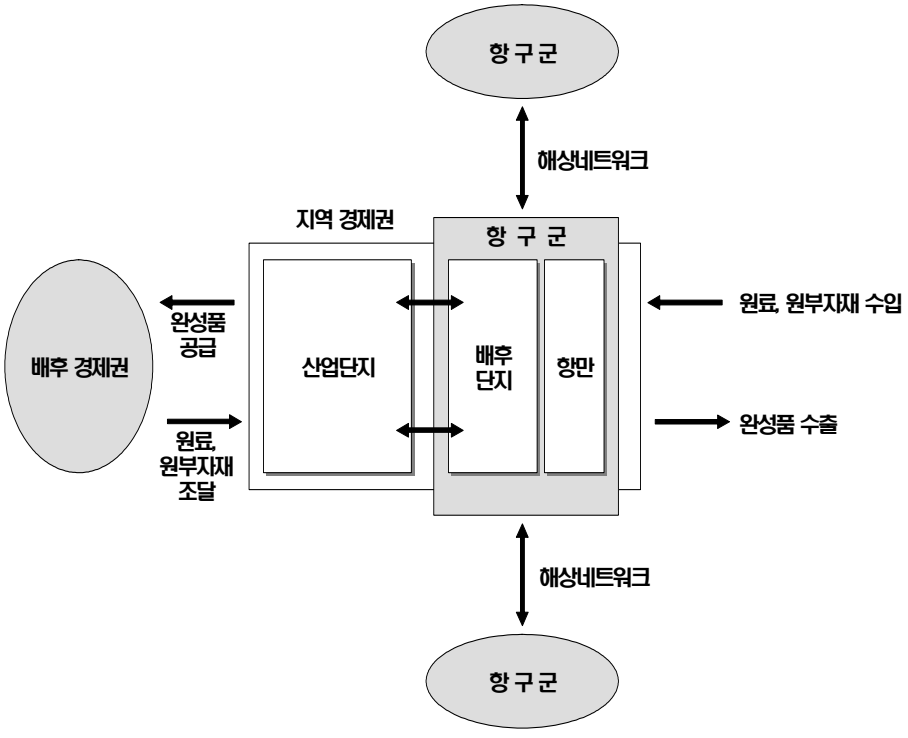
구 분	항 구 군	기 능	비 고
화남지역	주강삼각주 항구군	남중국 국제해운센터	• 항만, 배후단지 개발 및 연계 • 연해항만 클러스터 육성 • 지역산업단지 연계
화동지역	장강삼각주 항구군	상하이 국제해운센터	
북방지역	환발해만 항구군	동북아 국제해운센터	

자료 : 중국 교통부.

교통부의 이러한 정책은 중국 경제와 물류가 직면하고 있는 세 가지 문제에 기인하고 있다.

첫째, 중국 수출입 물동량의 급속한 증가추세가 지속되면서 항만 인프라의 부족 가능성이 심각하게 대두되고 있다는 점이다. 이미 일반부두의 경우, 철광석, 석탄, 유류 등 대량화물의 수입이 크게 증가하면서 항만적체가 심각한 문제로 대두되고 있으며, 컨테이너 터미널 역시 주요 대형항만을 중심으로 시설부족에 따른 적체의 가능성이 제시되고 있다. 교통부는 현재 계획되어 있는 항만개발 사업에도 불구하고 일반부두는 2010년에 석탄 3억 3,000만 톤, 원유 8,000만 톤, 광석류 3억 5,000만 톤 규모의 항만시설 부족현상이 나타날 것으로 예상하고 있다. 또한 컨테이너 터미널은 2010년에 8,200만 TEU 규모의 시설부족이 발생할 것으로 전망하고 있다. 이에 따라 교통부는 3개 항구군을 중심으로 기존에 계획된 항만개발사업은 물론 신규 항만개발사업을 적극 추진하여 항만시설 확충에 박차를 가할 계획이다. 특히 컨테이너 터미널과 대량화물 전용터미널 건설에 투자를 집중할 계획이다.

<그림 2-18> 중국 교통부의 전국연해항구발전전략



주 : 중국 교통부자료를 기준으로 KMI 작성.

둘째, 중국의 국토개발계획을 중국의 글로벌 물류체계를 감안하여 재편해야한다는 주장이 정부와 학계를 중심으로 강하게 제기되고 있다는 점이다. 교통부는 중국 경제가 글로벌 차원에서 자원을 조달하고 완성품을 중국 국내와 해외로 공급하는 임해형 산업체계로 발전했으나 기존 중국의 국토개발계획이 이러한 체계를 반영하지 못해 비효율성이 증가하고 있다고 판단

하고 있다. 즉 중국 정부는 1980년대 초 '연해대개발전략(沿海大開發戰略)[48]'을 채택하고 특정 개방구(開放區) 지역에 수출입을 지원하기 위한 항만건설을 촉진해 왔다. 그러나 현재 중국은 석유화학, 철강 등 대형 원자재 공업과 발전시설이 내륙지역에 주로 분포되어 있어 수입 자원의 수송을 위한 교통망 건설에 막대한 비용이 투입되는 등 비효율성이 증가되고 있으며 더욱이 수송능력 부족으로 항만 야드 보관물량이 증가하면서 항만능력이 떨어지는 등 부정적인 효과가 심화되고 있다. 이에 교통부는 대량화물 전용터미널 개발에 박차를 가하는 동시에 이들 전용터미널 배후지역에 중화학공업 시설을 집중적으로 개발함으로써 중국의 산업 및 수출입 물류체계를 발전시킬 수 있는 새로운 임해 산업클러스터를 구축해 나갈 계획이다. 또한 교통부는 이러한 임해 산업클러스터와 배후 경제권과의 체계적인 연계를 통해 지역경제권의 물류거점으로 육성시킬 방침이다.

<표 2-28> 중국 경제특구 현황 및 지정지역

구 분	영문명칭	도입목적	지정지역
국가경제기술 개발구	National Economic and Technological Development Zone	개방초기에 지정된 지역으로 외자도입, 시장개방, 자국 산업개발이 목적	상하이 푸동 등 57개 지역
자유무역지역	National Free Trade Zone	수출입, 항만물류의 발전을 위해 도입	상하이 외고교 자유무역지역 등 16개 지역
국가 국경경제협력구	National Border and Economic Cooperation Zone	수출입, 가공 및 재수출산업 육성을 위해 도입	선전 HIDZ 등 54개 지역
국가 가공조립구	National Export Processing Zone	국가산업, 가공조립산업의 발전을 위해 도입	다롄 EPZ 등 15개 지역
대만 투자구	Taiwanese Investment Zone	대만의 투자기업을 위해 별도로 지정한 지역	Qingdao Shilaoren 등 14개 지역

주 : 대만 투자구는 중국의 경제특구에 포함되지 않으나 일반지역과는 달리 다른 특구와 유사한 수준의 인센티브가 부여되고 있음.
자료 : 중국 교통부, 국토자원부, 상무부 자료를 기준으로 KMI 재작성

셋째, 항만의 물류기능 약화가 항만의 기능은 물론 배후 산업과의 연계성을 떨어뜨리는 원인이 되고 있다는 점이다. 그간 중국은 항만배후지역에 국가경제기술개발구(National Economic and Technological Development Zone), 자유무역지역(National Free Trade Zone), 국가국경경제협력구(National Border and Economic Cooperation Zone), 국가 가공조립구(National Export Processing Zone) 등 4가지의 경제특구를 운영해 왔다. 그러나 이들 지역은 중국의 대외개방의 창구인 동시에 경공업, 가공조립, 재수출산업의 육성을 위한 목적으로 운영되고 있어 물류기

48) 연해대개발전략은 1980년대 초 중국 정부가 특정지역을 개방구(開放區) 또는 경제특구(經濟特區)로 지정하고 이 지역을 중심으로 수출입을 담당할 항만과 관련 산업단지를 구축하려는 목적으로 채택한 전략임. 이 시기 중국 정부의 전략은 자원의 자력갱생이라는 기본 원리에 의해 내륙 자원산지에서 자원을 생산하고 인근 산업단지에 이를 공급하며 그 생산품은 국내로 공급하거나 개방구의 항만을 활용하여 수출하는 것이었음.

능보다는 산업기능이 강조되어 왔다. 이러한 현상은 중국 항만이 넓은 항만배후단지를 보유하고 있음에도 불구하고 물류기능이 발달하지 못한 주요 원인이 되어 왔다.[49] 이에 중국 교통부는 항만 배후지역에 대규모의 물류단지를 개발하고 이를 항만과 산업단지를 연결하는 고부가가치 공간으로 육성할 계획이다. 이 정책의 핵심은 산업지역과 물류지역을 분리하고 이를 비즈니스 기능과 연결하여 클러스터화한다는 것으로, 향후 중국 항만이 선진형 물류구조를 갖출 수 있는 중요한 계기가 될 수 있을 것으로 보인다.

3) 3대 항구군의 항만개발계획

(1) 환발해 항구군

환발해 항구군은 다롄, 티옌진, 칭다오 등 3개 중대형항만으로 구성되어 있다. 환발해 항구군은 크게 2개 직할시(북경시, 천진시), 10개성(흑룡강성, 길림성, 요녕성, 산동성, 하북성, 하남성, 산서성, 섬서성, 감숙성, 청해성) 그리고 3개 자치구(내몽고자치구, 녕하자치구, 신강자치구)를 그 배후경제권으로 삼고 있다. 2004년 이들 배후경제권의 경제규모는 중국 총 GDP의 35%(약 6,283억 달러), 총 수출입규모의 20%(약 2,000억 달러) 수준인데 이는 우리나라의 경제규모(GDP : 6,283억 달러, 무역규모 3,719억 달러)와 유사한 수준이다.

환발해권 항구군의 각 항만들은 급속한 물동량 증가추세에 대응하여 대규모의 항만개발에 박차를 가하고 있다. 칭다오항[50]은 2002년 11월 칭다오항집단유한공사(Qingdao Port Group Co.)의 주도로 구항에서 교주만 서측에 위치하고 있는 전만 신항(前灣新港)으로 터미널을 이동시키고 집중적인 항만개발을 추진하고 있다. 현재 전만 신항은 총 8개 선석(피더부두 1개 선석 포함)으로 구성되어 있으며 QQCT(Qingdao Qianwan Container Terminal)[51]를 비롯한 AP Moller 그룹의 APM Terminals사, COSCO Pacific사가 공동으로 운영[52]하고 있다. 전만신항은 2006년에 '3단계 B' 터미널이 개장되면 안벽길이 3,686m의 11개 선석을 갖추게 되며, 특히 초대형선 입항에 대비한 장비 확충으로 향후 10,000 TEU급 초대형 컨테이너선박의 기항이 가능할 것으로 보인다. 이를 통해 칭다오항은 오는 2010년에 항만능력이 910만 TEU에 달할 것으로 추정되는데 실질적인 처리능력은 1,000만 TEU 이상이 될 것으로 보인다. 또한 칭다오항은 제3기 공사가 완료되는 대로 연이어 제4기와 제5기 터미널 개발사업을 추진할 계획인데 이는

49) 교통부 발표자료 및 XinHua(2004. 12. 18) 참조.
50) 칭다오항은 크게 구항(舊港), 황도(黃島)유류항, 전만신항(前灣新港) 등 3개 항만으로 구성되어 있음.
51) 청도항만집단유한공사와 P&O Ports사가 합작으로 설립.
52) 2003년 '3단계 A' 터미널 개장과 동시에 명항공사(明港公司, Ming Gang)가 QQCT에 합병됨에 따라 현재 전만 신항 컨테이너 터미널은 QQCT가 단독으로 운영하고 있음. 이후 2003년 7월, 글로벌 터미널운영업체인 APM Terminals사와 COSCO Pacific사가 전만항 제2기 및 3기 컨테이너 터미널을 공동 운영하는 데 합의하여 현재 공동 운영하고 있음(전만 신항에 대한 출자총액은 8억 8,700만 달러이고, 출자비율은 칭다오항 집단유한공사(QPG) 31%, P&O Ports 29%, APM Terminals 20%, COSCO Pacific 20%).

중국 교통부의 '전국연해항구발전전략' 발표에 힘입어 가속도가 붙을 것으로 예상된다.

톈진항은 현재 컨테이너 처리실적에서 칭다오항에 뒤지고 있지만 하북성, 수도 북경 등 광활한 배후지역을 가지고 있으며, 2008년 북경올림픽을 앞두고 이 지역의 경제개발이 급속히 추진될 것으로 예상되고 있어 발전 가능성이 큰 것으로 평가되고 있다. 이에 따라 톈진항도 항만개발을 통한 항만능력 확충에 박차를 가하고 있다. 톈진항의 항만개발전략은 남산북집(南散北集)전략으로 요약된다. 즉 북강(北疆)지역에는 컨테이너부두를, 그리고 남강(南疆)지역에는 일반부두와 대량화물 전용부두를 집중적으로 개발한다는 것이다. 현재 컨테이너 터미널은 총 8개 선석으로 구성되어 있으며, CTT(CT Terminal)와 CSXT(CSX Terminal) 등 2개의 터미널[53]이 운영되고 있다. 또한 톈진항은 2010년까지 10개 선석 규모의 톈진 신항 개발과 CTT 터미널 확장사업을 추진하고 있는데, 이 개발사업이 완료되면 톈진항의 총 처리능력은 1,000만 TEU에 달할 전망이다. 뿐만 아니라 톈진항은 중장기적으로 북강(北疆) 외측에 인공섬을 건설하고 이 지역에 대규모의 컨테이너 터미널을 개발한다는 계획을 추진하고 있다.[54] 한편 남강(南疆)에는 철광석터미널, 원유터미널 등 대형화물 전용터미널을 집중적으로 개발할 계획이다.

<표 2-29> 환발해군 3개 항만의 시설 현황 및 개발계획

구 분	현 황					개발계획	2010년 목표	
	터미널명	선석수 (개)	안벽길이 (m)	면적 (㎡)	처리 능력 (만 TEU)	선석수 (개)	총선석수 (개)	처리 능력 (만 TEU)
칭다오	QQCT	5(피더 3)	2,686	1,317,000	460	-	5	460
	신 항	-	-	-	-	10	10	450
	계	5(피더 3)	2,686	1,317,000	460	-	15	910
톈 진	CTT	3	1,224	248,731	200	3	6	425
	CSXT	5	1,136	327,661	220	-	5	220
	톈진 신항	-	-	-	-	10	10	450
	계	8	2,360	576,392	420	13	21	1,095
다 롄	DCT	5(피더 1)	1,500	473,171	180	-	5	200
	DCT 3기	-	-	-	-	10	10	450
	DTC 2기	-	-	-	-	5	5	225
	계	5	1,500	473,171	180	15	20	875
합 계		29	8,906	2,366,563	1,480	28	56	2,880

주 : 1) 면적 : 칭다오항은 터미널 전체면적이며 톈진, 다롄항은 야드면적임.
2) 칭다오항의 4, 5단계 터미널 개발사업은 제외하였음.
3) 톈진항의 인공섬 터미널개발 계획은 제외하였음.
4) 다롄항의 DCT 2기는 2006년, DCT 3기는 2009년에 완공 예정임.

자료 : 각 항만 및 터미널 홈페이지, 중국 교통부.

53) CTT는 CT 유한공사가, CSXT는 CSX Orient가 운영하고 있음.

54) 다롄항은 이미 2004년 하반기부터 방파제 공사를 진행하고 있으며 투자자 선정을 위한 기본계획을 마련하고 있는 것으로 알려져 있음 (*JOC*, 2005. 3. 10).

다롄항은 현재 다른 항만에 비해 물동량과 규모가 작지만 중국 정부는 다롄항을 동북아 지역의 허브로 육성시킨다는 계획 하에 집중적인 투자를 계획하고 있다. 현재 다롄항에는 대요만(大窯灣) 다롄 진조우 경제개발구역(Dalian Jinzhou Economic Development Zone)에 위치한 DCT(Dalian Container Terminal)가 운영되고 있다. DCT는 현재 5개 선석으로 구성되어 있으나 다롄항은 5개 선석 규모인 DCT 2기를 2006년까지, 그리고 10개 선석으로 구성되어 있는 DCT 3기는 2009년까지 개발 완료할 계획이다. 이 경우, 다롄항은 연간 실질 처리능력은 1,000만 TEU에 육박할 것으로 예상된다.[55]

이상과 같이 환발해 항구군의 3개 항만은 대규모의 항만개발 계획을 추진하면서 대규모 항만군으로 발전할 전망이다. 즉 환발해 항구군은 2010년에 칭다오항이 15개 선석, 톈진항이 21개 선석 그리고 다롄항이 20개 선석을 확보하게 되어 총 56개 선석, 연간 하역능력 3,000만 TEU 규모로 성장하게 되는 것이다. 더욱이 이들 항만들은 초대형선의 기항에 대비하여 장비의 대형화, 운영체계 개선에 박차를 가하고 있어 항만의 효율성이 크게 향상될 것으로 예상되며 이는 주요 정기선사의 직기항 서비스를 확대시키는 중요한 요인이 될 것으로 보인다.

(2) 장강삼각주 항구군

장강삼각주 항구군은 상하이, 닝보항으로 구성되어 있다. 장강삼각주 항구군의 배후경제권은 장강삼각주 즉, 상하이특별시(上海特別市)와 저장(浙江), 장쑤(江蘇), 안후이(安徽) 등 3개 성(省)을 포함하는 중국 최대의 경제권이라 할 수 있다. 장강삼각주 항구군의 항만 및 물류정책의 기조는 크게 세 가지로 구분할 수 있다.

첫째, 중국 정부는 장강삼각주 지역의 경제·물류 벨트 구축을 목표로 지역 산업·교통·물류 부문에 대한 통합 개발 및 운영체계 구축에 박차를 가하고 있다는 점이다. 이를 위해 중앙정부는 장강삼각주 16개 도시[56]가 경제, 산업, 물류계획을 상호 협의하여 수립하도록 독려하고 있으며, 이에 따라 이들 16개 도시들은 상하이와 장강을 중심으로 하는 물류체계 구축을 위해 공동의 계획을 수립하고 단계적인 개발사업을 추진하고 있다.

둘째, 장강삼각주지역 항만의 기능을 통합적 관점에서 재조정하고 이를 기준으로 산업·물류체계를 개선하는 전략을 추진하고 있다는 점이다. 즉 화동지역에는 장강을 중심으로 900여 개의 항만이 있는데 이들 항만은 상하이를 중심으로 장쑤성, 저장성 등에 분포되어 있다. 따

55) 리 완카이(Li Wancai) 리아오닝성 부성장은 다롄항을 동북아의 허브로 육성한다는 중장기 계획을 발표했는데, 이 계획에 따르면 2010년까지 62억 8,000만 달러를 투자하여 다롄항을 총 116개 선석 규모로 확장하는 한편, 자유무역지역의 확대, 물류기업 육성 등 활성화 정책을 적극 추진할 계획임. 이 중 컨테이너 터미널은 15개 선석임(JOC, 2005. 6. 2.).

56) 16개 도시군은 상하이특별시를 비롯하여 준성급(準省級) 도시인 난징(南京), 항저우(杭州), 닝보(寧波), 그리고 장쑤(江蘇)성의 쑤저우(蘇州), 우시(無錫), 창저우(常州), 쩐장(鎭江), 난통(南通), 양저우(揚州), 타이저우(泰州), 저장(浙江)성의 자싱(嘉興), 샤오싱(紹興), 후저우(湖州), 저우산(舟山), 타이저우(泰州) 등임.

라서 이들 항만의 경쟁적인 개발보다는 상하이항을 중심으로 기능을 조정함으로써 자원의 낭비를 막고 물류체계의 효율성을 향상시킨다는 것이다.

셋째, 상하이를 아시아의 물류·비즈니스 거점으로 육성하기 위해 투자를 집중하는 한편, 이를 위한 다각적인 정책을 추진하고 있다는 점이다. 특히, 외고교 터미널과 양산심수항의 지속적인 개발을 통해 상하이항을 국제적인 허브항만으로 육성하는 한편, 닝보항은 장강유역의 물류를 지원하는 지역거점으로 육성할 계획이다. 이러한 계획은 이번에 교통부가 발표한 '전국연해항구발전전략(全國沿海港口發展戰略)', '장강삼각주, 주강삼각주, 발해만 3개 지역 연해항구건설계획'과 부합하는 것으로 향후 장강삼각주 항구군은 상하이항과 닝보항을 중심으로 보다 체계적인 물류시스템을 갖출 것으로 예상된다.

상하이항은 현재 NO 9, 10 14 터미널에 8개 선석, 그리고 외고교 터미널에 13개 선석 등 총 21개 선석(안벽길이 5,982m, 면적 459만 ㎡)이 운영되고 있다. 그러나 상하이항은 외고교 터미널 5기와 양산 심수항의 개발에 박차를 가하면서 항만능력을 대폭 확충하고 있다. 외고교 터미널 5기는 4만~5만 톤급 다용도 선석 4개와 장강 바지선 선석 2개를 포함해 총 6개 선석, 안벽길이 1,320m 규모로 개발되고 있다. 컨테이너 터미널의 총면적은 약 160만 ㎡이며 대형 컨테이너 크레인 6기와 육상장비 30여대를 배치할 계획이다. 한편 양산 심수항은 오는 2020년까지 50개 이상의 선석을 건설할 계획으로 우선 소양산 1단계 터미널 5개 선석이 금년 11월에 개장할 예정이며, 소양산 2기 터미널(4개 선석), 소양산 동 터미널(6개 선석) 등이 각각 2007년과 2009년에 완공될 계획[57]이다.

<표 2-30> 장강삼각주 항구군 항만의 시설 현황 및 개발계획

구 분	운영 현황						개발계획	2010년 목표	
	터미널명		운영자	선석수 (개)	안벽길이 (m)	면 적 (㎡)	선석수 (개)	총선석수 (개)	처리 능력 (만 TEU)
상하이	No. 9, 10, 14		SCT	8	2,276	828,000	-	8	344
	No.16 外高橋	1기	SPIT	3	900	498,200	-	3	129
		2기	SWICT	3	900	987,000	-	3	129
		3기	SWICT	3	656	647,000	-	3	129
		4기	SECT	4	1,250	1,630,000	-	4	172
		5기	-	-	-	-	6	6	258
		계		13	3,706	3,762,200	6	19	817
	양산 심수항	1기	-	-	-	-	5	5	215
		2기	-	-	-	-	4	4	172
		동	-	-	-	-	6	6	258
		계	-	-	-	-	15	15	645

57) 2005년 6월초, 상하이와 양산 심수항을 연결하는 동하이대교가 완공되었음. 동하이대교는 총 연장 32.5㎞로 왕복 8차선 규모이며 주행속도는 80㎞/h임. 또한 배후지원도시인 루차오항 배투포조작업구(配套鋪助作業區) 개발사업은 지반공사가 이미 완료되었음.

장강삼각주 항구군 항만의 시설 현황 및 개발계획(계속)

구 분	운영 현황					개발계획	2010년 목표	
	터미널명	운영자	선석수 (개)	안벽길이 (m)	면 적 (㎡)	선석수 (개)	총선석수 (개)	처리 능력 (만 TEU)
닝 보	합 계		21	5,982	4,590,200	21	42	1,806
	BCT	닝보 BCT	3	900	757,000	-	3	129
	BL2	닝보 PA	4	1,238	-	-	4	172
	Beilun 4단계	닝보 PA	5	1,700	-	-	5	215
	신 항	-	-	-	-	18	18	774
	소 계		12	3,838	-	18	30	1,290
합 계			33	8,120	-	39	72	3,096

주 : 중국 교통부, 성·시정부, 각 터미널 홈페이지 자료를 기준으로 KMI 재작성.
자료 : 중국 교통부, 성·시정부 및 각 터미널 홈페이지.

한편 닝보항은 베이룬(北侖)항, 쩐하이(鎭海)항, 닝보(寧波)항, 따씨에(大榭), 추안산(穿山)항으로 구성되어 있는 다기능의 종합 심수 항만이다. 닝보항은 현재 총 선석 198개로 구성되어 있으며, 이 중 컨테이너 터미널은 12개 선석, 안벽길이 3,838m 규모로 운영되고 있다. 닝보항은 오는 2007년까지 18개 선석 규모의 대형 컨테이너 전용터미널(수심 17m)을 개발하는 한편, 장강삼각주 지역과의 연계성을 강화하기 위해 2009년까지 장쑤(江蘇)성과 연결되는 총연장 36km, 6차선 규모의 항저우만 대교(杭州灣大橋)를 건설하고 있다.

또 한 가지 장강삼각주 항구군에서 주목해야 할 것은 바로 장강 유역에 위치하고 있는 중소형 항만의 개발이다. 장강은 중국 최장의 하천으로 서부의 청장고원에서 시작하여 11개 성과 시를 거쳐 중국동해로 연결되는데 그 총 연장은 6,300km이며, 선박의 운항이 가능한 운송거리는 3,638.5km에 이른다. 장강 유역에는 총 2,400여개 정박시설(항구포함)이 있고, 그 중 1,000톤급 이상 터미널이 1,500여 개에 이른다.

중국 정부는 국가사업으로 진행되고 있는 서부대개발사업의 조기 실현을 위해 항만개발, 해상 운송망 확충 등 장강 물류체계의 개선사업에 막대한 규모를 투자하고 있다. 항만 개발사업은 난징(南京), 난창(南昌) 등 하류지역은 물론 서부지역의 거점도시인 무한(武漢), 청뚜(成都) 지역에 이르기까지 광범위하게 이루어지고 있다. 또한 삼협댐 건설은 장강 상류의 수위를 9~10m 끌어올려 충칭(重慶)까지 1만 Dwt급 선박의 운항이 가능하게 될 것으로 예상되는데 이 경우, 장강은 중국의 동-서를 가로지르는 중요한 물류네트워크 역할을 수행하게 될 전망이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 장강삼각주 항구군의 상하이항과 닝보항은 2010년에 총 72개 선석을 갖추면서 연간 처리능력도 3,000만 TEU를 넘어설 전망이다. 장강삼각주 항구군의 2010년 컨테이너 물동량이 상하이항 2,500만 TEU, 닝보항 700만 TEU로 총 3,200만 TEU 규모

가 될 것으로 예상되고 있어 장강 유역의 추가 물동량 발생 가능성을 고려하더라도 항만능력은 이를 처리하는데 충분할 것으로 예상[58]된다.

(3) 주강삼각주 항구군

주강삼각주 항구군은 선전항과 난샤항, 그리고 개발계획이 확정된 다찬만항 등으로 구성되어 있다. 이들 항만들은 홍콩, 심천, 동완, 혜주, 광주, 중산, 주해, 마카오 등으로 연결된 중국 최대의 공업지역을 배경으로 급속한 물동량 증가추세를 기록하고 있다. 특히 주강삼각주 항구군의 대표항만인 선전항은 2004년에 전년대비 22.3%의 높은 물동량 증가율을 기록하며 1,365만 TEU를 처리하여 2003년에 이어 세계 4위 항만의 위상을 확고히 하였다. 중국 정부와 광동성 정부는 주강삼각주의 급속한 물동량 증가추세에 따라 선전항의 터미널 확장은 물론, 50개 선석을 계획하고 있는 난샤항과 20개 선석 규모인 다찬만항의 개발도 서두르고 있다. 중국 교통부는 2004년 주강삼각주 지역의 항만개발이 과도하다고 판단하고 개발사업 승인을 연기한 바 있으나 금년에는 이들 항만의 단계적 개발을 승인[59]한 바 있다. 이러한 추세를 반영하듯 세계 주요 컨설팅업체들은 선전항이 2010년에 세계 1위의 항만으로 부상할 수 있다고 주장하고 있다. 특히 모건스탠리 사는 주강삼각주 지역의 물동량이 지속적으로 증가하는 가운데 선전항이 대규모의 항만개발, 운영시스템 개선 등을 추진하고 있어 2010년에 세계 1위(물동량 3,350만 TEU) 항만으로 부상할 가능성이 높다.[60]

<표 2-31> 장강삼각주 항구군 항만의 시설 현황 및 개발계획

구 분		운영 현황				개발계획	2010년 목표	
		선석수 (개)	안벽길이 (m)	야드면적 (m^2)	처리 능력 (만 TEU)	선석수 (개)	총선석수 (개)	처리 능력 (만 TEU)
선전항	YICT	9	3,750	50,000	387	7	16	757
	CCT	5	2,030	-	215	2	7	300
	SCT	4	1,350	50,000	172	3	7	300
	계	18	7,130	-	774	12	30	1,357
다찬만		-	-	-	-	5	5	220
난샤항		4	1,400	900,000	180	4	8	360
합 계		22	8,530	-	954	21	43	1,937

주 : 중국 교통부, 성·시정부, 각 터미널 홈페이지 자료를 기준으로 KMI 재작성.
자료 : 중국 교통부, 성·시정부, 각 터미널 홈페이지 자료.

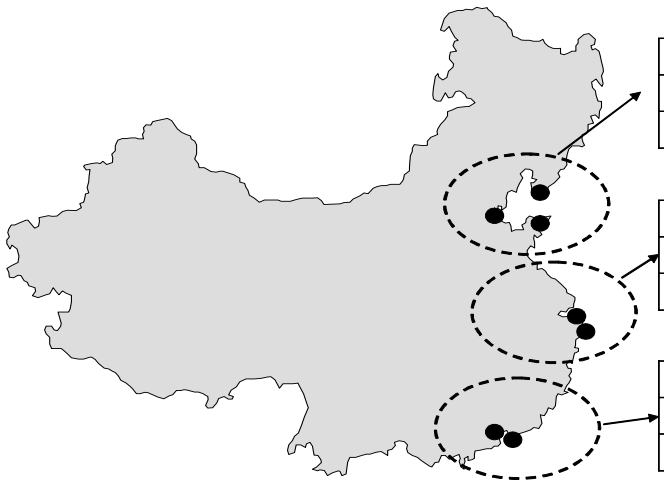
58) 중국 교통부는 장강삼각주 항구군이 장강 물류체계 개선과 서부, 중부지역의 경제성장 그리고 아시아 허브 성장에 따른 환적 물동량 증가에 따라 항만시설 부족 현상이 나타날 수 있다고 예상하고 있음.
59) *World Cargo News* (2004. 3).
60) *Lloyd List* (2005. 4. 27).

주강삼각주 항구군의 대표항만인 선전항에는 YICT(Yantian Container Terminal), CCT(Chiwan Container Terminal), SCT(Shekou Container Ter- minal) 등 3개 터미널이 운영되고 있다. 이들 터미널은 현재 총 18개 선석, 안벽길이 7,130m 규모로 운영되고 있으며, 연간 처리능력은 770만 TEU에 달하고 있다. 그러나 물동량의 급속한 증가 추세에 따라 선전항 항무관리국은 물동량 증가추세에 비해 항만의 공식 컨테이너 처리능력이 크게 부족하기 때문에 지속적인 투자를 통해 항만시설을 확충해 나갈 계획이라고 발표[61]한 바 있다. 또한 중국 교통부 역시 주강 삼각주 항구군의 지속적인 항만개발을 지지하고 있다.

선전항의 터미널 확충계획을 살펴보면 YICT가 2007년까지 13억 4,000만 달러를 투자하여 7개의 선석을 개발하고, SCT는 4,600만 달러를 투자[62]하여 3개 선석을 추가 개발하며 CCT는 2007년까지 2개 선석을 확장할 계획이다. 이에 따라 선전항은 2010년에 총 30개 선석으로 확대되며 하역능력은 1,400만 TEU 규모가 될 것으로 추정된다.

한편 2004년 9월 개장한 난샤항 1단계 터미널은 4개 선석, 안벽길이 1,400m 규모로 운영되고 있으며 2009년까지 2단계 4개 선석을 추가로 개발할 계획[63]이다. 또한 다찬만항은 최근 교통부가 개발사업자로 Modern Terminals를 선정함에 따라 개발사업이 빠르게 진행될 전망이다. 교통부의 발표에 따르면 다찬만항은 2007년까지 8억 5,000만 달러를 투자하여 5개 선석을 우선 개발할 계획이며, 이후 5개 선석 규모의 2단계 사업이 추진될 예정이다. 이러한 개발계획을 고려할 때 주강삼각주 항구군은 2010년에 총 43개 선석 규모로 성장하며 연간 처리능력도 2,000만 TEU를 넘어설 것으로 추정된다.

<그림 2-19> 중국 3대 항구군의 항만 현황 및 개발계획



환발해권 항구군 : 다롄, 칭다오, 티엔진

구 분	현재	개발	2010년
선 석	29개	28개	56개
처리능력	1,400만 TEU → 2,900만 TEU		

장강삼각주 항구군 : 상하이, 닝보

구 분	현재	개발	2010년
선 석	33개	39개	72개
처리능력	1,500만 TEU → 3,100만 TEU		

주강삼각주 항구군 : 선전, 다찬만, 난샤

구 분	현재	개발	2010년
선 석	22개	21개	43개
처리능력	1,000만 TEU → 2,000만 TEU		

자료 : 중국 교통부, 각 항만 및 터미널 홈페이지를 참조하여 KMI 재작성

61) China News, *Eyefortransport* (2005. 4. 7~8).
62) 중국 투자회사인 Voctor Investment Ltd.가 51%, P&O Ports가 20%, Swire Pacific Ltd.가 9.6%, 그리고 Mordern Terminal이 19.4%가 투자(SCT 홈페이지).
63) 난샤항은 2009년까지 8개 선석 규모로 개발되며, 이후 개발계획은 발표된 바 없음.

4) 시사점

중국 정부는 자국 경제정책의 일환으로 항만정책을 전면 수정하였다. 그 주요 내용은 첫째, 중국의 항만을 3대 항구군으로 구분하고, 이 지역을 중심으로 항만개발을 대폭 확대하는 한편, 둘째, 대량화물 전용터미널의 집중 개발과 중화학공업의 연안배치를 통해 항만을 중심으로 하는 산업 및 수출입 구조를 재편하는 것이다. 또한 항만 배후지역에 대규모의 물류단지를 개발하여 항만을 기존의 산업 중심에서 물류중심으로 그 기능을 개편하는 동시에 항만의 물류기능을 크게 강화한다는 것이다. 이러한 정책 변화의 원인은 중국 정부가 자국의 경제성장과 산업구조 변화에 따라 항만이 이를 지원할 수 있는 충분한 능력과 기능을 갖추어야 한다고 판단하고 있기 때문이다. 또한 더 나아가 각 경제권이 독자적인 산업, 물류체계를 구축하여 완전한 중국 물류체계를 구축하는 것을 목표로 하고 있기 때문이다.

중국 3대 항구군의 항만개발 계획을 살펴보면 2010년 기준으로 환발해권 항구군은 화물처리능력이 2,900만 TEU를 초과하며, 장강삼각주 항구군은 3,100만 TEU를 넘어서게 된다. 또한 주강삼각주 항구군은 2,000만 TEU에 달하게 되는데 만일, 난샤항의 개발이 전격적으로 추진된다면 2,500만 TEU를 훌쩍 뛰어넘을 수도 있다. 더욱이 각 항구군의 화물처리능력이 공식 처리능력이라는 점을 감안하면 이들 각 항구군의 실질 화물처리능력은 최소 30% 이상 높게 보는 것이 타당하다.

이러한 중국 항만의 대규모 개발계획은 동북아 항만의 구도변화를 주도하는 한편, 우리 항만에도 막대한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

첫째, 중국은 대규모의 항만 개발을 통해 메가 물류체계(Mega-ship Logistics System)를 주도하게 될 것으로 예상된다. 중국의 개발항만들은 대부분 초대형선의 기항에 대비하여 설계되었으며 기존 항만 역시 장비의 현대화에 박차를 가하고 있다. 또한 각 항만개발계획을 살펴보면 대부분의 항만들은 외항선기항을 위한 선석과 피더선석을 동시에 개발하고 있다. 이는 중국 정부가 초대형선 서비스 체계의 확산을 대비하여 치밀하게 항만 개발 및 운영전략을 마련해 온 결과라 할 수 있다. 이러한 중국 항만의 변화는 중국의 급증하는 물동량과 함께 정기선사들이 중국 항만을 중심으로 서비스를 개편해 나갈 수 있는 중요한 계기가 될 것으로 예상된다.

둘째, 중국 교통부가 발표한 3대 항구군 지정과 항만 개발 확대 조치는 궁극적으로 각 지역경제권이 독자적인 국제물류 네트워크를 구축하기 위한 전략이라는 점이다. 대규모의 항만개발을 통해 향후 장강삼각주와 주강삼각주 지역은 물론 환발해권 지역 역시 각 지역경제권의 수출입 물동량을 처리할 수 있는 충분한 시설과 기능을 확보하게 될 것으로 예상된다. 이러한 움직임은 북중국 화물의 환적을 통한 동북아 허브성장 전략을 추진하고 있는 우리 항만에 큰 영향을 줄 것으로 보인다. 더욱이 다롄은 총 116개 선석 규모로 항만을 확장하고, 톈진 항은 항만 여건을 고려하여 인공섬 조성을 통한 컨테이너 터미널 개발을 서두르고 있어 더 이상

수심이나 항만 시설부족에 따른 환적화물 유치는 기대하기 어려울 전망이다.

셋째, 중국 정부가 항만 배후지역에 대규모의 물류단지를 건설하고 물류산업을 집중적으로 육성하여 항만 지역을 고도화된 산업 및 물류센터로 육성한다는 점이다. 그간 중국 항만 배후지역은 물류기능보다는 산업기능이 강조되어 왔으며 이는 중국 항만 물류체계의 비효율성으로 비추어져 왔다. 그러나 중국 정부의 정책 변화는 중국 항만의 물류체계를 개선시키는 데 중요한 역할을 할 것으로 보인다. 특히 중국 정부가 2007년을 기점으로 항만개발, 배후단지 개발 및 운영 등 각종 항만분야에 대한 시장개방을 확대할 계획이어서 기업유치를 위한 우리 항만과의 치열한 경쟁이 불가피할 전망이다.

3. 중국의 내륙 물류

1) 내륙운송 인프라 현황

(1) 도로, 여객의 92%, 화물의 74% 수송

중국[64]의 도로 총연장은 2003년 말 기준으로 180만 9,800km에 달하며, 이 중 고속도로는 2만 9,700km로 미국에 이어 세계 두 번째로 길다. 중국정부의 대대적인 도로 인프라 확충정책으로 1990년 이후 약 2,430억 달러가 신규도로 건설에 투입되었고, 지난 5년간 도로는 약 39%, 고속도로는 150% 가량 증설되었다.

<표 2-32> 중국 운송수단별 비중(2003년 기준)

	여객수송량(백만 명)		여객수송거리 (억인킬로)		화물수송량(만 톤)		화물수송거리 (억톤킬로)	
계	1,587,497		13,812		1,561,422		53,859	
철 도	97,260	(6.1%)	4,789	(34.7%)	221,178	(14.2%)	17,247	(32.0%)
도 로	1,464,335	(92.2%)	7,696	(55.7%)	1,159,957	(74.3%)	7,099	(13.2%)
수 운	17,142	(1.1%)	63	(0.5%)	158,070	(10.1%)	28,716	(53.3%)
항 공	8,759	(0.6%)	1,263	(9.1%)	219	(0.01%)	58	(0.1%)
파이프라인	—		—		21,997	(1.4%)	739	(1.4%)

자료 : *2004 China Statistical Yearbook*

64) 홍콩, 마카오 제외.

도로는 중국 국내 여객수송의 핵심수단으로 2003년 전체 여객의 92.2%를 수송한 것으로 나타났으며, 단거리 위주의 수송에도 불구하고 수송거리 기준으로도 55% 이상을 차지했다. 또한 화물운송 부문에서도 전체 화물량의 74.3%인 116억 톤 가량이 도로를 이용해 수송되었으며, 수송거리(톤킬로)에서도 도로의 비중은 지난 20년간 두 배 이상 확대되었다. 지역별로는 화동과 화북 지역의 화물수송량이 전체의 각각 30% 가량을 차지하고 있는데, 특히 베이징, 톈진, 허베이성 등 북부 연해 지역과 상하이, 산동성, 장쑤성, 저장성 등 동부 연해 지역의 화물량이 전체의 35%로 주도적 비중을 점하고 있다.

도로수송은 철도·해상수송보다 운임이 고가지만 문전까지 신속하게 수송한다는 점에서 최종제품의 수송에 널리 이용되고 있다. 특히 외국인 투자기업들이 수송시간과 화물파손 등이 적고 탄력적으로 운영할 수 있다는 점에서 도로수송을 선호하고 있는 것으로 나타났다.[65]

그러나 도로 수송 분야의 괄목할만한 성장에도 불구하고 도로 인프라는 여전히 충분하지 못하다. 자동차로 접근할 수 없는 도시가 184개에 달하고, 2급[66] 이상의 도로가 전체의 약 15%에 불과한 실정이다. 또한 동부 지역과 서부 지역 간 불균형이 매우 심각한 상황이다. 서부 지역 대부분의 간선도로가 낮은 등급의 포장도로이며, 2급 이상 도로는 동부의 28% 미만에 불과하다. 반면 비포장 지방도로는 동부 지역의 두 배, 등급 외 도로는 세 배에 달할 정도로 낙후되어 있다.

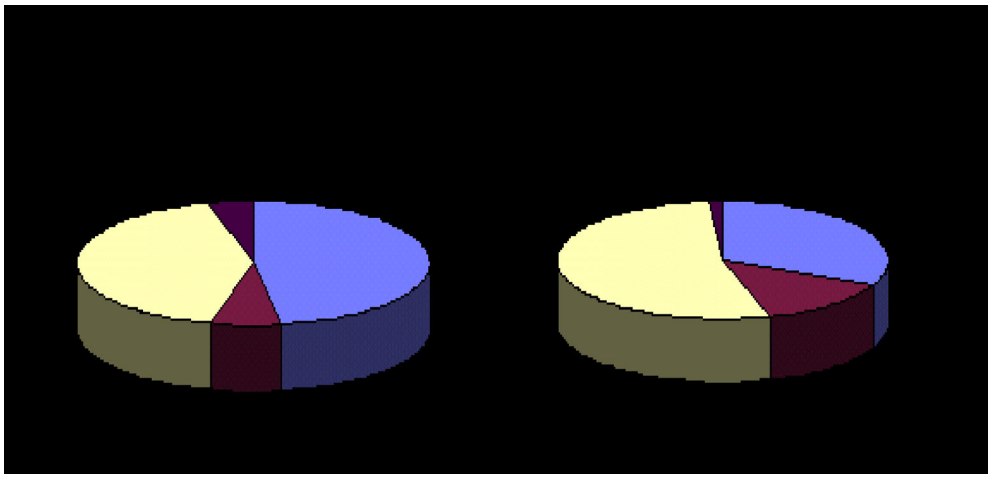
<표 2-33> 중국 내륙운송망 발전 추이

	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년	2003년
철도 총연장(만 km)	5.33	5.50	5.78	5.97	6.87	7.30
(연평균 철로확장률)		(0.6%)	(1.0%)	(0.6%)	(2.8%)	(1.2%)
(연평균 화물증가율)		(7.3%)	(5.5%)	(4.2%)	(1.1%)	(4.6%)
도로 총연장(만 km)	88.33	94.24	102.83	115.70	140.27	180.98
(연평균 도로확장률)		(1.3%)	(1.8%)	(2.4%)	(3.9%)	(5.2%)
(연평균 화물증가율)		(20.0%)	(12.0%)	6.9%	(5.5%)	(3.0%)

주 : 화물량은 톤킬로 기준임.
자료 : *2004 China Statistical Yearbook* 참고로 재작성

65) 백종실, "국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출방안" 「해양정책연구」, 제18권 2호, 2004. 8.
66) 중국의 도로는 기술구조 규격 분류에 따라 고속도로, 1~4급 도로, 등급외 도로 등으로 구분되는데, 이중 2급 이상이 양호한 도로로 분류됨.

<그림 2-20> 운송수단별 화물운송(톤킬로) 비중 변화



자료 : *2004 China Statistical Yearbook.*

기반 인프라 부족 이외에 중국의 도로운송시장도 개선할 사항이 많은 것으로 지적되고 있다. 중국의 도로운송시장은 200만 개 이상의 트럭수송업체가 약 540만 대의 차량을 운행할 만큼 영세한 업체가 많으며, 공차운행비율이 50% 이상으로 효율적인 도로수송이 이루어지지 않고 있다. 또한 각 성, 직할시 등 지방정부별로 '지방도로운수관리조례'를 지정하여 운영하고 있어 각 지방별로 별도의 면허를 취득해야 하며, 외부지역의 차량에 대한 규제 때문에 환적작업이 필요한 경우도 많다. 게다가 도로수송비 중 통행료가 20%를 차지할 만큼 비싸며, 외부지역 차량에 대해서는 추가적인 통행료를 징수하는 등 비합리적인 관행이 유지되고 있다.[67]

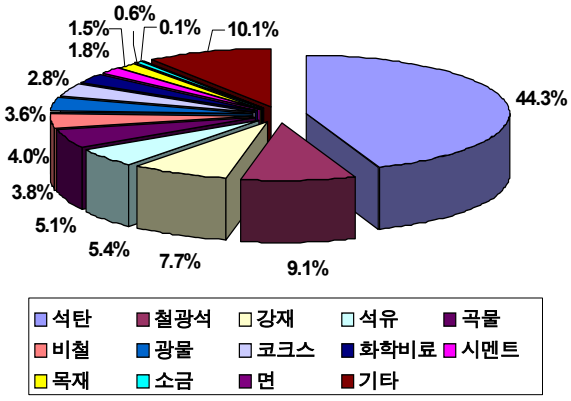
(2) 철도인프라, 심각한 공급부족 상태

중국은 미국, 러시아에 이어 세 번째로 긴 총 7만 3,000km의 철도망(2003년 기준)을 보유하고 있으며, 이 중 복선 구간은 2만 4,000km, 전철 구간은 1만 8,000km이다. 2003년 중국의 철도화물수송량은 22억 톤에 달했으며, 수송거리 기준으로는 중국 전체 화물의 32%인 1조 7,247억 톤킬로를 수송했다. 화물별 비중을 살펴보면 석탄이 약 9억 톤으로 전체물의 44%에 달하며, 그 다음으로 철광석과 강재가 17%를 차지하여 원자재와 벌크화물이 주를 이루고 있다. 지난해 화물량은 2003년 대비 9% 가량 증가했는데, 석탄 운송량이 15.6%, 특히 전력용 석탄의 운송량이 35% 가량 늘어난 반면, 중국정부의 경기조절정책의 영향으로 철강재, 광물, 시멘트 등의 수송량은 전체 운송량 증가율 9%보다 낮은 수준에서 통제된 것으로 나타났다.[68] 지역별

67) 65)와 같음.
68) 「중국산업정보」, Weekly-No. 22, 전경련 중국산업연구센터.

로는 주요 석탄 산지인 산시성과 허베이성이 위치해 있는 화북 지역의 철도화물량이 약 49%를 차지하고 있다. 특히 광물과 농산물이 풍부한 동북지방과 화동지방은 일찍이 철도가 발달한 지역으로 동북지역은 전국에서 가장 높은 단위면적당 철도 밀도를 기록하고 있다.[69]

<그림 2-21> 주요 철도화물 비중(2003년)



자료 : *2004 China Statistical Yearbook.*

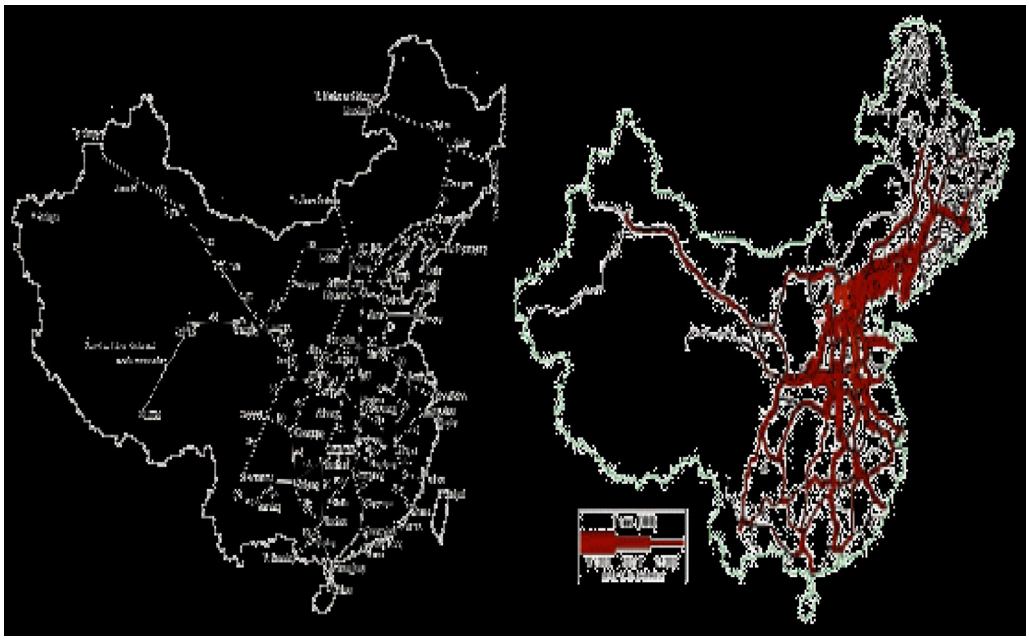
그러나 현재의 철도 인프라로는 급증하는 중국 국내외 화물운송수요를 감당하기가 턱없이 부족한데, 실제로 지난해 초부터 중국이 석탄, 곡물, 비료, 석유 등 주요 물자의 원활한 수송에 어려움을 겪고 있다는 보도가 흘러나오고 있다. 일례로 주요 석탄 운송로인 다통(Datong)~친황다오(Qinhuangdao) 노선은 연간 1억 톤을 수송할 수 있도록 설계되었는데, 2003년 1억 2,000만 톤을 수송하여 적정운송능력을 초과한데 이어 지난해 물량도 1억 5,300만 톤으로 극심한 공급 부족에 시달렸다. 또한 2004년 5월 이후 운송 화차가 하루 평균 10만대를 넘어 사상 최고치를 기록했지만, 원활한 화물 운송을 위해서는 하루 30만대의 화차가 필요해 수요의 약 35% 정도를 충족시키고 있는 실정이다. 이러한 철도 인프라 부족은 배후 운송망의 병목으로 이어져 주요 항만에서의 하역작업을 지연시키고 항만적체를 야기, 항만기능을 떨어뜨리는 주요 원인이 되었는데, 선박들의 항만대기시간이 길어짐에 따라 지난해 전 세계적인 선박부족사태를 더욱 악화시키는 원인이 되기도 했다.

중국 정부가 이러한 철도 수송난 완화를 위해 '철도중장기 발전계획'을 수립하는 등 발 벗고 나서고 있지만, 신규 철도망의 구축은 장시간이 소요되기 때문에 앞으로 수년 간 철도의 공급부족 현상은 해결되기 어려울 것으로 전망된다. 반면 도로 운송망이 빠른 속도로 정비되고 내륙수로의 효율성이 증대되면서 철도의 화물운송 점유율은 점점 줄어들고 있는 추세이다.

---

69) 중국의 평균 철도밀도(mile/100mile2는 세계 평균 1.92 보다 약간 낮은 1.23임. 이 중 동북과 화동 지역의 철도밀도가 2.96,중부 지역의 밀도가 2.45인데 비해 서부 지역의 밀도는 0.62에 불과함.

<그림 2-22> 중국 주요 철도 네트워크 및 철도화물수송량 밀집도



자료 : 중국 교통부 및 OECD

2) 내륙운송 인프라 확충계획

(1) 도로, '5종 7횡'과 '7918' 네트워크 건설

중국 정부는 열악한 물류환경이 경제성장을 저해한다는 인식 하에 十五(제10차 5개년, 2001~2005) 계획의 일부로 인프라 구축에 막대한 예산을 투입하기 시작했다. 십오 계획 중 도로 부문은 5개의 남북 종단고속도로와 7개의 동서 횡단고속도로를 건설하는 '5종 7횡' 계획을 근간으로 하는 간선도로망 확충과 서부 지역 도로건설이 중점적으로 추진되고 있다.

5종 7횡의 간선도로망은 2008년 베이징 올림픽 개최 이전 최종 완공을 목표로 건설되고 있는데, 중국 교통부는 올해 초 계획 구간의 80% 이상이 이미 완료되었다고 발표한 바 있다. 이 중 헤이룽장성 통지앙~하이난성 산야, 베이징 ~ 광둥성 주하이, 충칭~광둥성 잔지장 등 세 개의 남북 노선과 장쑤성 롄윈강~신장 후어얼구어쓰, 베이징 ~쓰촨성 청두에 이르는 두 개의 동서 노선이 이미 완공되어 핵심적인 동서남북 관통노선인 '3종 2횡'은 이미 구축이 끝난 상태이다.

<표 2-34> '十五 계획' 중 도로인프라 확충 계획

구분	노 선
5종 7횡 노선	<5개 남북 종단도로> • 통지앙 ~ 산야 • 베이징 ~ 푸저우 • 베이징 ~ 주하이 • 얼롄호터(Erlianhot, 몽고자치구) ~ 허커우 • 충칭 ~ 잔지앙 <7개 동서 횡단도로> • 수이펀허 ~ 만저우리 • 단동 ~ 라사 • 칭다오 ~ 인추안 • 롄윈강 ~ 후어얼구어쓰 • 상하이 ~ 청두 • 상하이 ~ 루이리 • 헝양 ~ 쿤밍
서부 도로건설	• 란저우~윈난 • 아롱치~베이하이 • 아친타이~홍기라푸 • 인주~무한 • 서안~허페이 • 장샤~충칭 • 청두~티베트 * 특히 시닝~따치 구간, 둔황~꺼얼무 구간, 아라타이~우루무치 구간, 란저우~핑렁 구간, 청두~나취 구간, 란저우~충칭 구간 등 주요 도시를 연결하는 국도 건설사업이 중점적으로 추진되고 있음

1999년 발표된 서부 대개발 전략과 궤를 같이 하여 십오 계획에서는 중서부 8개 성 간을 연결하는 도로 건설도 추진되고 있다. 즉 낙후된 서부 지역의 사회경제적인 발전을 위해서는 도로 교통 시스템 개선이 필수적이기 때문이다. 중국 교통부는 서부 지역에 1만 7,000km에 달하는 성 간 도로망을 건설할 계획인데, 현재까지 6600km가 완공되어 총 계획길이의 38% 가량이 진행된 상태이다. 이 사업은 2010년 완공을 목표로 하고 있으며, 전체 도로망 중 고속도로로 건설되는 구간은 6000km 가량이다. 상하이, 장쑤, 안휘, 쓰촨성을 잇는 2,000km 길이의 상하이~청두 간 고속도로 건설사업과 중국횡단철도(TCR)의 출발지인 롄윈항에서 신장 최대의 개방지역인 후어얼구어쓰(霍爾果斯)를 연결하는 도로, 서부내륙의 거점도시인 충칭과 광둥성의 잔지장(湛江) 간 도로 건설 등 동부 연안에 집중되어 있던 육상교통망이 서부내륙으로 점차 확산되고 있다.

한편, 중국교통부는 십오 계획과 별도로 신속하고 안전하며, 현대적인 종합교통체계 건설을 목표로 하는 '국가고속도로망계획'을 세워 올해 초 국무원 심의를 마친 바 있다.[70] 계획에 따르면 중국은 향후 30년간 총 2조 위안을 들여 현재 3만 여 km인 고속도로망을 8만 5,000km로 확장할 계획이며, 베이징과 주요 성의 성도를 잇는 7개 노선의 수도권 방사선 도로망, 9개 노선의 남북 도로망, 18개 노선의 동서도로망 등 이른바 '7918' 고속도로망을 건설한다는 구상이다. 이미 1만 5,000km가 건 설중이며 추가로 승인된 4만 km의 건설이 완료되면, 중국은 내세우고 있는'東部加密, 中部成網, 西部聯痛'의 구호처럼 동부 지역에서는 평균 30분 이내, 중부 지역에서는 1시간 이내, 서부 지역에서는 2시간 이내에 고속도로 진입이 가능한 광범위한

70) 인민일보, 2005. 1. 14.

고속도로망을 구축하게 될 전망이다.

<표 2-35> '7918' 고속도로망 개요

구분	노 선		
7개 수도권 방사선 노선	• 베이징~ 상하이 / 홍콩, 마카오/ 타이베이 / 쿤밍 / 라사/ 우루무치 / 하얼빈 	9개 남북 노선	• 허강~다리엔 • 지난~광저우 • 셴양~하이코우 • 다칭~광저우 • 장춘~셴젠 • 얼롄호터~광저우 • 바오토우~마오밍 • 충칭~쿤밍 • 난주~하이코우
		18개 동서 노선	• 투판허~만저우리 • 후이춘~울란하오터 • 단동~시란하오터 • 롱첸~우하이 • 칭다오~인추안 • 칭다오~란저우 • 롄윈강~후어얼구어쓰 • 난징~뤄양 • 상하이~시안 • 상하이~청두 • 상하이~충칭 • 항저우~루이리 • 상하이~쿤밍 • 푸저우~인추안 • 취안저우~난닝 • 샤먼~청두 • 산토우~쿤밍 • 광저우~쿤밍

<표 2-36> 도로 · 수로 교통 발전 3단계 전략목표

구분	목표	주요 내용
1단계 사업 (~2010년)	도로 및 수로교통의 병목현상과 기타 제약요건 개선	• 국가 간선도로체계 완성 - 고속도로 3만 5,000km, 2급 이상 도로 36만 km(20% • 총 200개 도시와 6억 인구 연결 : 베이징과 직할시, 성도 등 20만 이상 도시 90% 이상 고속도로 연결
2단계 사업 (~2020년)	주요 기간도로망/거점항의 현대화, 시장공정경쟁 확보	• 도로 총연장 230만 km - 고속도로 5만 5,000km, 2급 이상 도로 55만 km • 2급 이상 도로로 전체 도로교통망 골격 구성 • 전국을 3시간에 주파할 수 있는 도로망 구축
3단계 사업 (~2040년)	운송망의 효율성, 경제성, 신속성 확보	• 종합적 운송망 발전 • 고도의 화물운송물류체계, 신속한 여객운송

또한 중국은 2003년 '도로 · 수로 교통 발전 3단계 전략목표'를 수립하고 2010년, 2020년, 2040년까지 3단계로 나누어 중장기적인 도로교통 현대화 전략을 추진하고 있다. 2010년까지 국가 간선도로 체계를 완성하는 현재 인구 20만 이상인 도시의 90% 이상이 고속도로에 연결되도록 한다는 구상이다.

(2) 철도, 생산성 향상과 중장기 대규모 투자

점차 심화되고 있는 철도 운송난을 해결하기 위한 단기방편으로 중국정부는 기존 철도노선의 개축을 통해 열차속도를 증강시키는 방법을 취하고 있다. 지난해 4월 '제5차 속도증강' 계획을 통해 일부 여객열차의 속력을 160km/h 이상으로 끌어올린 데 이어, 올해에도 6차 계획을 추진할 계획이다. 지난해에는 국내 최초로 베이징~상하이 간 4,100km 구간에 국제화물운송용 이단적(Double-stack) 열차가 도입되는 등 서비스가 세분화되고 있으며, 오정열차[71]의 운행과 노선 확대도 추진되고 있다. 또한 단계적으로 고속여객열차 운행을 늘리고 중적재(重積載) 화물 전용 열차를 개발하여 여객열차와 별도로 운영한다는 방침이어서 운송능력은 점진적으로 개선될 것으로 예상된다.

이러한 생산성 향상 노력과 함께 중국 정부는 철도 인프라 확충을 위해 대규모 투자를 계속하고 있다. 십오 계획에 따른 철도 인프라 확충은 총 3,500억 위안을 투자하여 전반적인 철도 네트워크 확장을 이루고, 동시에 서부지역 철로 건설 촉진과 동부 핵심 철도노선(베이징~상하이)의 운송능력 증강을 골자로 하고 있다. '동서 8개 노선, 남북 8개 노선(8종 8횡)'을 기본 구상으로 5년 안에 총 6000km 철로 신설과 복선구간 3000km, 전철구간 5000km, 지방철도 1000km 건설을 목표로 하고 있어 십오 계획이 완료되는 올해 말까지 중국 철도 총 연장은 7만 5,000km, 1만 4,000km의 고속철도망, 복선구간 2만 5,000km, 전철구간 총 2만km에 이를 전망이다.

지역별로는 동북 지역의 경우 생산성 향상을 위해 간선철도의 속도개선, 안전성 향상, 시설개선이 중점적으로 진행되고 있으며, 운송량이 많은 간선철로는 여객과 화물 노선을 구분하여 여객전용선 도입이 추진된다. 중부 지역에서는 서부대개발 전략을 뒷받침하고 주요 에너지원 수송을 위한 간선철도 건설이 중점사업으로 추진되고 있다. 그리고 서부 지역에서는 중부 및 동부지역으로 연결되는 수송로를 완성하여 전국적인 내륙운송 네트워크를 구축하는 한편, 칭하이~티베트 간 총연장 1,142km의 철도가 2007년 개통 예정[72]으로 건설되고 있는 등 서부 내륙 거점 간 노선 구축도 활발하게 이루어지고 있다.

중국 철도 인프라 확충 역시 도로망과 유사하게 종전의 동부 연안에 집중되어 있던 육상교통망을 서부내륙으로 점차 확산된다는 특징을 보이고 있다. 유라시아 랜드브리지(TCR) 노선의 복선화 및 전철화 사업, 상하이~충칭 장강 강변철도 건설, 상하이~쿤밍 등 동부 연안과 서부내륙을 잇는 동서노선 개발 등이 대표적인 예이다. 특히 동서노선의 경우에는 서부 내륙의 잠재된 자원을 동부 연안으로 운송하겠다는 의지가 엿보이는데, 중국 최대의 석탄매장지인 산시성의 다통(大同)에서 친황다오항(秦黃島)과 황화(黃華)항까지 연결되는 북부 노선과, 산시성 타이위엔(太原)지역에서 르짜오(日照)항까지 연결되는 남부 노선 등 두 개의 석탄 운송망이 구축되고 있다.

---

71) 五定列車, 발착역, 노선, 차량번호, 출발시간, 운임 등 5가지 요소의 정확성을 확보하는 것을 말함.
72) 청해신문 및 중국내외신 종합.

<표 2-37> '十五 계획' 중 철도 네트워크 확충 개요

구분	노선 개요
8종 8횡 구축	• 남북 8개 노선 : 베이징~하얼빈, 동부 연안 노선, 베이징~상하이, 베이징~구강, 베이징~광저우, 다통~잔지앙, 바오터우~려저우, 란저우~쿤밍 • 동서 8개 노선 : 베이징~란저우, 석탄운송 북부노선, 석탄운송 남부노선, 닝보~시안, 유라시아 랜드브리지 노선, 닝보~시안, 강변철도 노선, 상하이~쿤밍, 서남지역 해안연결 노선
서부지역 철도망 건설	• 8횡축의 일부인 랜드브리지, 베이징~란저우, 상하이~쿤밍 노선 건설과 병행하여 칭하이~티베트, 충칭~화이화 노선 건설 진행

십오 계획의 추진과 함께 중국 정부는 장기적으로는 2020년까지 2조 위안을 투자하여 철도연장을 10만 km로 확장하고, 복선화율과 전철화율을 50%까지 높인다는 전략을 세우고 있다. 동서, 남북으로 인구 20만 이상의 도시 대부분과 주요 자원개발지역, 주요 항만 및 개방구를 연결하는 철도망을 구축한다는 계획이다. 또한 급증하는 여객운송 수요에 부합하기 위해 각 성도와 중대형 도시 간의 고속여객철도 건설과 환발해 지역, 장강삼각주, 주강삼각주 등 3개 경제권의 도시 간 고속여객 철도망 구축을 통해 여객전용선 길이를 1.2만 km 이상으로 높인다는 계획도 추진 중이다. 화물 부분에서는 석탄 산지인 산시성과 허베이성의 철도수송능력 강화를 위해 2008년까지 1천억 위안을 투자하여 현재 연간 1억 5,000만 톤인 운송능력을 4억 톤까지 늘릴 계획이며, 18개 컨테이너기지를 연결하는 컨테이너 운송망도 구축할 예정이다.

한편, 중국 정부는 철도관리 체계 개혁을 통해 운송효율을 제고하고 있다. 철도관리 체계 개혁은 2000년대 들어 관련 기업의 분리가 시작되면서 본격적으로 시작되었는데,[73] 과거 철도부가 철도기업을 직접 경영했던 데 반해, 점차 철도기업의 경영 자주권이 강화되는 추세이다. 수송 품질에 대한 인식이 높아지고, 특히 중국의 WTO 가입 이후 외국기업의 시장 참여가 늘면서 수송 서비스의 품질이 점차 향상되고 있다. 지난해부터는 철도부-철로국-철로분국-구역 4단계의 철도운송 관리체제를 철도부-철로국-구역 3단계로 단순화하는 등 철도운영의 효율화를 위한 개혁은 가속화될 전망이다.[74]

73) 중국철도공정총공사, 중국철도건축총공사, 기관차차량공업총공사, 물자총공사, 통신신호총공사 등 5대 총공사 분리가 추진되었음.
74) 「중국산업정보」, Weekly-No.21, 전경련 중국산업연구센터.

(3) 개방정책을 통한 적극적인 외자유치

중국 정부는 이와 같이 광대한 내륙운송 인프라 구축을 위한 자금을 다양한 경로를 통해 조달하고 있다. 우선 재정을 통한 투자를 대폭 늘리고 있는데, 2002년 도로 건설에 투입된 정부 예산은 3,211억 위안(388억 달러)으로 1989년의 20배에 해당하는 금액이다. 세계은행, 아시아개발은행 등 국제금융기관의 자금도 적극 활용하고 있다. 세계은행이 중국 운송 인프라 개발에 지원한 금액은 단일분야 세계 최대 수준으로 지난 20년간 세계은행이 승인한 중국 운송분야 프로젝트는 2003년 말 기준 총 61건(34건 완료, 27건 진행 중), 금액으로는 107억 달러에 이르며, 이 중 철도부문의 투자는 22%, 도로부분의 투자가 54%를 차지하고 있다.

<표 2-38> 중국의 내륙운송 관련 주요 개방내용

구 분	주 요 내 용
도로 운송	• 합자, 합작, 독자 형태의 기업 설립 가능 • 경영기한은 12년을 넘지 못함
철도 운송	• 합자, 합작 형태의 기업 설립 가능 • 외국인투자기업의 주식의 49%를 소유 가능(2006년부터 지분한도 폐지) • 경영기한 제한 없음

자료 : 탁세령, "중국물류시장의 개방과 우리의 진출방안", 「수은해외경제」, 한국수출입은행, 2005. 3.

한편, 중국은 WTO 가입에 따른 개방의무 이행과 선진물류기술 도입, 내륙운송시장의 활성화를 위해 2001년부터 '외국인투자 도로운수업 관리규정', '철도화물운송업에 대한 외국인투자 허가심사와 관리시행법' 등 관련 법규의 개정 및 제정을 통해 외국기업들의 내륙운송 시장 진출을 장려하고 있다. 또한 '중국 외국인투자 산업 목록'[75]을 통해 도로와 철도 인프라 정비사업과 도로 화물운송 사업을 적극적인 외자유치 대상인 '장려'에 해당하는 사업으로 분류하고 있다.

이러한 중국 정부의 방침에 따라 유수한 외국 물류기업들의 중국 진출이 매년 빠른 속도로 늘고 있으며, 2003년 외국기업의 중국 도로운수업에 대한 투자 금액은 전년대비 2배 이상 늘어난 3억 7,870만 달러를 기록했다. 전략물자의 주 수송수단인 철도운송시장이 안전 보장 차원에서 한정된 분야에 한해 개방이 더디게 진전되는 반면, 도로운송사업은 중국 물류시장의 개방수준을 가늠하는 사업으로 향후 규제 완화에 따라 더욱 활발한 투자가 이루어질 것이다.

75) 중국정부는 각 산업을 장려, 제한, 금지로 분류한 '중국 외국인투자 산업 목록(外商投資産業目錄)'을 발표하고 있음. 물류관련 산업 중에는 도로화물 운수회사, 철도 주간선망의 건설 및 경영(중국기업이 50% 이상 지분), 항구내 공동부두시설의 건설 및 경영, 항공운수회사(중국기업이 50% 이상 지분)를 장려하고 있으며, 도로 여객운수, 국경출입 자동차 운수, 수상운수(중국기업 50% 이상 지분), 철도 여객 운수(중국기업이 50% 이상 지분)는 제한, 항공 교통관제 회사에 대한 투자는 금지하고 있음.

3) 시사점

중국의 내륙운송 인프라 개발정책의 장기 목표는 시장경제 체제로의 이전과 지속가능한 발전을 위해 신속하고 안전한 여객 운송망을 완비하고 기능적 종합물류망을 구축하는 데 있다. 중국 정부는 비효율적인 내륙 물류망이 경제발전을 저해하고 있다고 인식하고 대대적인 인프라 투자는 물론 관련 법률, 관리·운영 시스템을 개선하고 있다. 그럼에도 불구하고 인프라 구축에 장시간이 소요된다는 점을 감안할 때 중국의 도로와 철도망은 상당기간 시설능력 부족상태일 것으로 예상된다.

그러나 속도증강사업 등 생산성 향상 노력과 함께 인프라 투자 및 관리가 단계적으로 민간에 개방되고 있으며, 운영업체들의 기업화, 상업화도 빠르게 진전되고 있다. 특히 2007년부터는 도로와 철도 화물운송에 대한 외국인투자지분 제한이 완전히 철폐되어 외국기업 진출이 가속화될 전망이다. 이러한 새로운 물류시장 활성화 동력을 통해 중국 내륙운송시장이 비약적으로 성장할 가능성도 충분하다.

한편, 중국의 내륙운송망 확충은 일차적으로 국토 전역의 균형발전과 급증하는 국내 운송수요를 충당하기 위한 것이지만, 동시에 중국은 ASEAN 및 중앙아시아 접경국가들과의 내륙운송망 연계도 적극 추진하고 있다. 일례로 윈난성 쿤밍시에서부터 버마를 경유해 인도양까지 연결되는 총연장 1,200km의 도로 재건사업이 추진되고 있는데, 이 노선은 현재 말라카 해협을 통과하는 중국 동안~인도 간 해상항로의 6,000㎞에 비해 운송기간을 상당히 단축시키는 것으로 알려져 있다. 또한 베이징에서 신장자치구를 거쳐 파키스탄 서북의 페샤와르(Peshawar)까지를 연결되는 중국~파키스탄 간 철도건설도 추진하고 있다. 중국의 적극적인 내륙운송망 확장이 장기적으로 유라시아 내륙물류의 핵심 변수로 작용할 수도 있음을 가늠할 수 있는 대목이다.

4. 중국의 항공 물류

1) 항공물류 부문

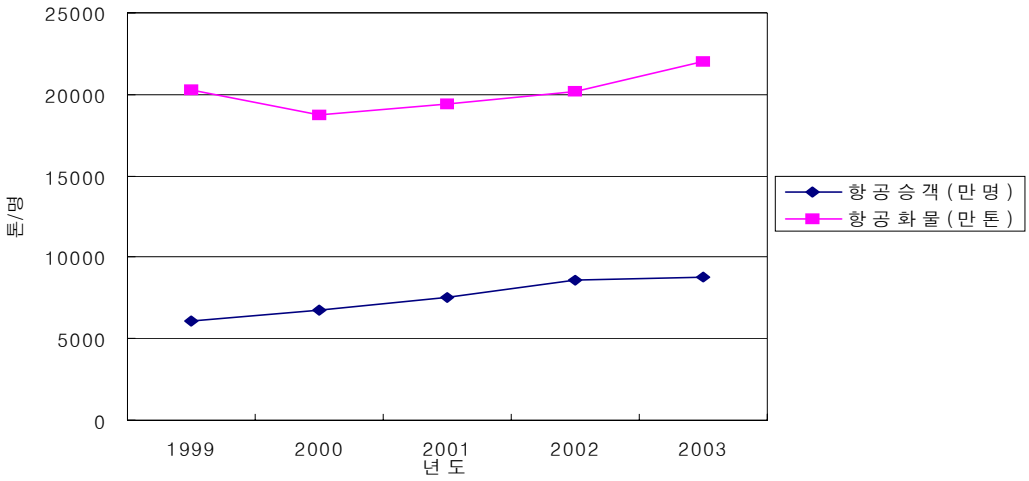
(1) 항공운송 현황 및 정책 변화

중국은 매년 외국인 직접투자액이 증가하는 등 많은 다국적 기업들이 진출한 세계 공장인 동시에 거대 시장으로 성장하고 있으며, 중국기업들도 동남아 시장 등 해외 진출을 확대하고 있는 추세로 항공 승객 및 화물 수요 모두가 꾸준히 증가하고 있다. 2004년 중국 민영항공업이 달성한 이윤은 약 12억 달러, 탑승률 70% 이상을 기록하면서 화물 운송량이 200억 톤, 승

객수송량이 1억 명을 돌파하였다. 현재 중국의 항공수요 증가율은 약 10% 내외로 세계 평균치인 약 5%를 크게 상회하는 수준으로 분석되었다. 또한 상하이 푸동 공항이 2004년 중국에서 화물처리량이 가장 많았으며, 다음이 베이징 공항이 차지하였다.

과거 10년 동안 중국은 항공 운송 인프라 개발에 많은 노력을 기울여 왔다. 그 결과 수십 개의 새로운 공항을 건설하였고 기존의 공항을 수리하였다. 중국의 항공운송 인프라 투자는 상하이, 베이징, 광저우를 중심으로 이루어졌으며 중국전역에 143개의 공항이 있으며 2015년까지 111개의 지방공항이 추가로 건립될 예정이다.[76] 특히 2001년 11월 WTO 가입과 함께 기존 국제항공정책으로는 자국의 항공산업 보호와 육성에 한계를 인식하면서 구조조정 일환으로 2002년 10월에는 9개의 국영항공사를 Air China, China Eastern, 그리고 China Southern 등 3개의 그룹으로 개편하여 대형화를 추진하였다. Air China 그룹에는 Air China, China Southwest, China National Aviation, Corporation, Zhejiang Airlines, Dragonair로 구성되고, China Eastern 그룹은 China Eastern Airlines, Yunan Airlines, China Northwest, Great Wall Airlines, 마지막으로 China Southern 그룹은 China Southern Airlines, China Northern Airliners, Xinjiang Airlines로 구성되었다.

<그림 2-23> 항공승객 및 항공화물 운송 추이



자료 : *National Bureau of Statistics of China.*

또한 2003년 이후 공항투자자금 대부분을 중국서안, 선양지역으로 확대하면서 항공시장개방에 박차를 가하고 있다. 2004년에 중국은 SARS로 인한 항공운수 산업의 침체를 극복하고자 항공사지원과 공항인프라 건설을 강화하였다. 그 일환으로 첫째, 항공운송의 안전기준 준수 및 전담책임제 실시에 관한 안전 확보에 노력하였다. 둘째, 항공시장 진입 허용확대 및 규제

76) Transportation Intelligence, *China Logistics Report 2004*.

완화 등 시장경제원칙을 확대 적용하였다. 셋째, 이용률 증진, 항공통계 DB 구축 및 정보수집 등 거시적 조정과 개선을 시도하였다. 넷째, 공항확장 및 건설, 항로 개방 등 공항시설의 유지관리를 추진하였다. 다섯째, 법령제정 및 제도적 보안 등 소비자 권익보호에 노력하였다. 더불어 2004년 7월 24일 미국-중국 간 항공협정을 체결함으로써 앞으로 6년간 단계적으로 중-미 노선을 확대할 수 있게 하였다. 이 협정에 따르면 현재 주당 운항편수 54편에서 2010년까지 단계적으로 269편까지 증편하고 상대국의 취항지역에 대한 규제를 완전 철폐하여 어느 도시나 취항 가능하게 되었다. 이는 우리나라에도 상당한 영향을 미칠 것으로 판단된다.

결과적으로 중국은 항공운송 생산성 향상을 위해 관리 및 운영체제를 정비하는 것을 목표로 정책을 추진해 오고 있다. 따라서 항공사는 서비스 개선과 경영혁신을 통한 경쟁력을 확보하고, 공항은 안전관리 체계를 정비하고자 하는 것이다. 특히 특정지역을 통한 항공자유화와 항공화물부문 자유화를 정책적으로 추진할 것으로 판단된다. 또한 2008년 베이징 올림픽의 성공적인 유치를 통해 항공운송 산업 발전의 계기를 마련하고자 하고 있으며, 더불어 아시아 지역 내에서의 주도권 확보를 위해서도 적극적인 활동이 예상된다.

(2) 항공업체 현황

중국은 국가적으로 큰 경제성장을 하고 있으며, 이에 따라 항공화물수요의 급격한 증가로 공항과 기초시설의 부족으로 여전히 운송력이 부족한 실정이다. 현재 국내외 60개 항공업체가 중국 항공화물시장에서 경쟁하고 있으며 대표적인 외국 항공업체로는 FedEx, UPS, DHL, Lufthansa Cargo 등이 진출해 있다. 또한 중국 항공사업체는 Air China, China Eastern, China Southern Airlines, Dragonair, China Airline, Cathay Pacific Airways 등이 있다.

FedEx는 현재 중국 20여 도시에 서비스를 제공하고 있으며, 2004년 12월 상해에 지역본사를 설립했으며 앞으로 100여 개 도시에 추가로 취항할 것을 목표로 하고 있다. DHL도 중국시장에 2억 달러를 투자하는 5개년 계획을 세워 현재 42개 지점에 75개의 거점을 증설하고 2000여명의 직원을 신규 채용할 계획이다. 독일 Lufthansa Cargo는 현재 상해/푸랑크프루트 간에 747형 화물기를 사용하여 주 5편의 화물기를 운항하고 있다. 또한 2004년 5월 13일 심천공항과의 합작으로 회사를 설립하여 심천공항에서 항공화물 운반, 중계운송, 창고, 보관, 하역, 입출고관리, 포장 등의 작업, 통관업무 대행 등의 업무를 수행하고 있다.

Air China는 베이징에 본부를 둔 주정부 소유의 항공사로서 승객과 화물 운송에 참여하고 있다. 60개의 중국 내 도시와 세계 19개국에 29개 도시를 대상으로 운항하고 있다. 현재 아시아와 오스트리아 항로가 주 운항노선이다. China Eastern은 1995년에 설립되어 중국의 동부와 북부지역을 대상으로 40개 사무실을 두고 있다. 1998년 Cosco와 합작하여 상하이의 두 공항을 이용하여 중국에서 화물과 메일 운송서비스를 처음 시작한 업체이다. China Eastern은 2003년

에 16,435명의 종업원을 고용하고 166 국내노선과 44 국제 노선을 운영하고 있다. 그 중 화물 노선은 11개를 가지고 있다. China Southern Airlines는 현재 중국에서 가장 큰 항공사로서 중국 남부의 교통의 중심지인 광저우(Guangzhou)에 본사를 두고 있다. 현재 승객, 화물, 메일 서비스를 제공하고 있으며 자국내 65개 도시를 포함하여 총 87 개 지역을 대상으로 운항하고 있다. 국제노선은 유럽, 미국, 아시아 등지에 서비스를 제공하고 있으며 현재 17,569명의 종업을 두고 있다.

Dragonair는 홍콩기업으로 1985년 설립되어 아시아를 대상으로 30개 지역을 대상으로 운항하고 있다. 화물 서비스는 유럽, 중동, 일본, 남동아시아, 중국을 대상으로 사업을 운영하고 있으며 1997년에 회사 자체의 사무실을 건립하기도 하였다. Cathay Pacific Airways는 홍콩기업으로 홍콩에 기반을 둔 항공회사로서 승객 및 화물운송 서비스를 제공하고 있다. 현재 약 21,000명의 종업원을 두고 있으며 세계 80여 지역에 노선을 운항하고 있다. China Airlines는 1959년 설립되어 현재 타이완에 본사를 두고 약 9,397명의 종업원을 두고 있다. 유럽, 미국, 아시아, 오스트리아 등 21개국을 대상으로 44 지역에 서비스를 제공하고 있으며 세계에서 100번째로 큰 화물운송업체이다.

(3) 시사점

중국내 항공화물수요가 2021까지 매년 10.3% 증가할 것으로 예측되고 있어 중국 항공화물 시장은 매력적인 사업기회를 제공하고 있다. 또한 급격한 항공화물 수요증가로 공항과 기초시설의 부족으로 여전히 운송력이 부족한 것으로 분석되고 있다. 그러나 2004년 7월 중국-미국간 항공협정 이후, 우리나라의 중국발 미주항공화물 유치에 위협으로 작용할 전망이다. 현재까지는 중국내 급증한 항공화물 수요에 따른 수급 불균형과 항공운임 인상 등으로 인해, 중국에서 해상으로 우리나라에 들어와 공항을 통해 제 3국으로 수송되는 중국발 해상-항공 화물이 증가하는 추세였다. 하지만 앞으로 미국계 화물 항공업체인 FedEx, UPS 등이 많은 이점을 누릴 것으로 예상된다. 한국 공항에서의 중국발 화물의 최종 도착지 분포를 보면 미주지역이 50%(18,096톤), 구주지역 32.5% (11,694톤), 아시아 및 중동지역 16.9%(6,079톤)를 차지하고 있다.

따라서 중국이 현재 항공산업 발전에 박차를 가하고 항공시장 진입장벽을 낮추어 경쟁이 가속화 되는 상황에서 우리나라의 부가가치가 높은 해상-항공 화물유치 방안이 요구된다. 이것은 진행 중인 인천공항의 동북아 허브공항으로서의 위상과도 직결되어 있다. 이를 위하여 국내 보세 운송과 공항 보세구역 반입에 관한 복합화물 처리 절차를 간소화해야 하며, 공항과 항만의 연계성을 개발하는 것이 필요하다고 본다. 또한 외국항공사 유치 확대를 통한 항공화물 수송 네트워크를 지속적으로 확충해 가야할 것으로 판단된다.

2) 중국의 3PL 시장

(1) 3PL 시장 현황 개방 정책

중국은 1인당 GDP가 1천 달러를 넘어서고 소비수준도 증가함에 따라 발전 초기 단계인 물류시장에서도 새로운 사업기회를 제공하고 있다. 2004년 물류시장 규모는 약 4조 6,000억 달러로 전년대비 29.7% 상승하였다.[77] 하지만 중국의 GDP 대비 물류비중은 약 20%로서 미국, 유럽 등의 선진국이 각각 10.5%, 10.1%인 것과 비교해 볼 때 물류비 비중이 높은 편이다. 이러한 중국의 물류비 과다 현상은 물류 인프라 부족, 차량노후화, 관리 능력부족에서 비롯되는 것으로 분석되고 있다. 중국정부는 물류비 비중을 낮추기 위해 국제적인 물류 센터를 설립, 물류전문 대기업 육성 개발계획을 세워 열악한 물류업 발전을 위해 노력하고 있다. 또한 WTO가입에 따른 개방의무 이행으로 선진 물류기술의 유입과 함께 국내 물류업의 경쟁력 제고를 위해 물류관련 기관들은 각종 법안과 제도 개선을 추진하여 선진 외국기업을 유치하는 노력을 하고 있다.

이러한 추세에 따라 중국에서의 3PL기업이 급격히 증가하고 있는 추세로 영업규모는 매년 30%씩 증가하고 있다. 중국 물류학회에 따르면, 2001년 3PL 영업규모는 48억 달러, 2002년 72억 달러, 2003년 96억 달러를 기록했다. 또한 물류업 발전을 위해 선진 물류설비 및 노하우의 유입을 위해 중국정부는 중국계 3PL기업들에게 외국계기업과의 합작을 적극적으로 권유하고 외국계 3PL기업들을 유치하고자 법률적 규제도 완화했다. 이러한 노력에도 불구하고 중국의 3PL 시장은 여전히 정부의 규제, 화물보안 인식 부족, 낮은 물류서비스 질, 열악한 도로와 철도 운송망, 화물추적을 위한 IT 시스템부족 등으로 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났다[78]

현재 중국에 진출한 3PL 기업은 크게 중국계기업과 외국계 기업으로 나눌 수 있는데 이 두 그룹들은 중국에서 성장하기 위해서 극복해야 할 점은 서로 다르게 분석됐다. 먼저 중국계 기업은 자질을 갖춘 전문물류인력 확보, 정부 정책의 모호성, 정부의 규제, IT 개발비용 순으로 어려움을 지적했다. 반면 외국계기업은 정부의 규제가 가장 큰 어려움으로 지적하고 다음으로 자질을 갖춘 전문물류인력, 정부정책의 모호성 등을 지적했다.

이에 따라 현재 대부분 3PL기업들은 전략적 협력관계를 이용해서 성장하고 있는 추세이다. 중국계기업이 선호하는 협력업체는 국제물류망을 갖추고 있으며, 재정적인 지원 가능, 사업경험이 있으며, 상호보완적인 부분을 갖고 있는 기업을 선택한다. 한편 외국계기업은 중국내 고객관계를 형성해줄 수 있으며, 자원이나 전략적인 면과 실무적인 경험, 중국내 물류망을 형성하고 있는 기업과 제휴하고자 하고 있다.

---

77) 한국수출입은행, 2005.

78) Eyefortransport, 3PL's *View on the Logistics Land- scape in China*, May, 2005.

중국의 외국인에 대한 3PL 시장진출과 관계된 정책을 보면 정부의 규제가 여전히 어려움이 있다. 첫째, 복합운송과 관련된 일관수송서비스를 제공할 수 있는 면허를 외국인에게는 부여하지 않고 있다. 둘째, 특정분야의 시장진입에 대해서는 중국기업과 합작투자 형태를 요구하고 있다. 셋째, 각 성이나 시별로 정책이나 제도가 상이하다. 예를 들면, 트럭 운송시 지방별로 다른 면허를 취득해야 하거나, 다른 지방 이동시 그 지방의 트럭으로 환적을 해야 하는 점을 들 수 있다. 넷째, 세제제도 또한 지역별로 다르며 특정 산업단지 내에서만 여러 가지 혜택을 받을 수 있다.

(2) 업체 현황

현재 중국에 활동 중인 3PL 기업은 크게 중국물류기업과 외국물류기업으로 나눌 수 있다. 중국물류기업은 중국기업의 자회사와 전문 3PL기업으로 세분될 수 있다.[79] 중국 국영물류기업인 COSCO, Sinotrans, Chian Post, China Air Express 등은 중국 전역에 물류망을 구축하고, 지방 및 중앙정부와의 관계를 유지하면서 중국물류시장에 직접적인 영향을 끼치고 있다. COSCO는 자체적으로 수송장비 및 창고를 보유하고 적극적으로 물류시장을 공략하고 있으며 중국기업 자회사 물류기업인 Haier Logistics와 제휴하고 있다. 하지만 인원과잉, 고객서비스 마인드 부족, 낮은 물류서비스 수준 등으로 효율적인 물류시스템 운영에 어려움을 겪고 있다. 이에 따라 현재 구조조정을 실시중이며 특히 열악한 IT 역량강화에 노력하고 있다. Sinotrans는 특송, 포워딩, 선박대리업 등의 물류서비스를 제공하고 있으며 외국계기업인 Excel, UPS, DHL, OCS 등과 합작법인을 설립하여 국제 물류망을 구축하고 있다.

<표 2-39> 중국 물류기업

구분	업체명
국영기업	COSCO, Sinotrans, China Post, China Air Express 등
자회사 물류기업	Annto Logistics, China Resource Enterprise, Hair Logistics, Chang'an Minsheng Logistics, Anji Automotive Logistics
3PL	PG Logistics, ST-Anda, Shenzhen Gongsuda Logisitics, Jiuchuan Logistics, China Post Logistics, EAS International, Da Tian W Group, Express Mail Service, China Air Express

중국기업의 자회사 물류기업으로는 Annto Logistics, China Resource Enterprise, Hair Logistics, Anji Automotive Logistics 등이 활동하고 있다. 이들 기업들은 주로 모기업의 수송과 창고부문을 지원하는 형태로 주로 국내 네트워크를 기반으로 하고 있다. 현재 이들 모회사들은 기업내 물류부문을 독립시키거나 매각하고 있는 추세이다. 중국 3PL기업으로는 PG Logistics,

79) Transportation Intelligence, *China Logistics Report 2004*.

China Merchants Logistics(ST-Anda), Jiuchuan Logistics, EAS International 등이 활발히 활동하고 있다. 이 가운데 PG Logistics, EAS, ST-Anda 등이 물류수요에 발빠르게 대응하며 급성장하고 있는 기업이다. 이들은 중간 규모의 업체들이며 민간기업으로서 물류의 특정부분을 전문화하여 서비스를 제공하고 있다. 이 기업들의 장점은 자본투자가 적어 효율적인 운영이 가능하기 때문에, 시장에서 급속한 성장이 가능하고 물류서비스 영역도 다양하게 제공할 수 있다.

외국계 물류업체는 미국, 독일, 일본, 스위스 등의 종합 물류솔류션을 제공하는 대규모 전문 물류업체로 선진물류관리시스템과 최신 IT 장비를 보유하고 있다. 주로 항공운송을 바탕으로 하는 UPS, DHL, FedEx 물류업체, Maersk Logistics, APL, NYK, 등 선사계열 물류업체, Kuehne&Nagael, Schenker 등의 유럽 대형 포워드, 네덜란드의 TNT 등 Express 업계의 진출도 활발하다. 현재 이들 외국계 3PL업체들은 중국에서 생산을 하고 있는 많은 다국적 기업들을 대상으로 중국시장 시장 진출하는 것을 목적으로 하고 있다.

<표 2-40> **외국계 3PL 업체**

국가	업체명
미국	UPS, DHL, FedEx, APL Logistics, Bax Global, GeoLogistics, Expeditors 등
스위스	Kuehne&Nagel, Panalpina 등
독일	DHL Danzas, BLG Logistics, Schenker 등
일본	Nippon Express, Kintetsu World Express, NYK Logistics, 등
영국	Excel, Tibbett&Britten등
네덜란드	TNT Logistics 등
덴마크	Maersk Logistics 등
프랑스	Gefco 등
홍콩	BALtrans 등
한국	한진, CJ GLS, 현대택배

(3) 시사점

중국은 외국기업의 중국진출에 따른 수출입 무역규모 증가세, 고정자산 투자 증가폭 확대 등을 보이면서 지속적이고 안정적인 발전추세를 유지하고 있으며, 소비수준 향상과 내수 활성화에 따라 3PL 시장도 계속 확대될 것으로 전망된다. 이에 따라 3PL시장에서의 경쟁은 가속될 것이며 다음과 같은 특색을 가질 것으로 예상된다. 첫째, 중국의 WTO 가입으로 물류시장 개방에 따른 물류업체간 치열한 각축전이 될 것으로 판단된다. 둘째, 중국화주는 물류비용에 대한 개념을 인식하면서 양질의 물류 서비스 요구가 증대될 것이다. 셋째, 시장 경쟁으로

물류업체간 분업이 빨라져 제품별 특성 (자동차 물류, 의약물류, 곡물물류, 가전물류 등)에 따라 더욱 세분화 될 것으로 기대된다. 넷째, 화물추적과 같은 IT 시스템의 요구가 더욱 증가될 것으로 판단된다.

전반적으로 물류관리 효율화를 높이기 위한 물류서비스의 아웃소싱 확대는 불가피한 상황이므로 우리나라 물류업체의 중국진출 확대 방안이 필요하다고 판단된다. 특히, 우리나라 기업의 중국 내수시장 진출이 확대되면서 우리나라 기업을 위한 물류서비스 요구도 증가할 것으로 전망된다.

그러나 3PL기업이 중국에서 이익을 창출하는 시장으로서는 아직도 어려운 점이 많은 것으로 분석되고 있다. 그 이유로는 중국계 많은 제조기업들은 3PL기업의 물류서비스를 이용하는 중요성을 인식하지 못하고 있는 실정이다. 또한 대부분 기업들이 수송과 같은 단순 부문에서 아웃 소싱을 하고 토탈 솔루션과 같은 고부가 가치 서비스에 대한 수요가 부족한 점을 지적하고 있다. 따라서 현재 우리나라에는 대형 종합물류업체가 없는 상황에서 중국진출은 세밀한 분석이 요구된다.

앞으로 중국에 진출하는 경우에는 현재의 영세한 우리 물류업체 상황을 고려할 때, 우리가 갖고 있는 IT분야의 전문성을 확보하면서 진출 분야(창고 관리, 운송관리, 등)에 대한 철저한 조사를 바탕으로 중국내 기업과의 제휴형태가 바람직하다고 본다. 중국계 기업 선정 시, 산업별 특화된 운영 경험 유무, 물류업체의 중국내 지명도, 업체가 보유한 네트워크 범위, 타 업체와의 물류비용 비교 등이 고려해 볼 사항이라고 판단된다.

5. 중국의 에너지 물류

1) 중국의 원유 및 LNG 물동량

1980년대 이후 중국의 에너지 수요는 지속되는 고도성장과 함께 급증세를 유지해 왔다. 이에 따라 중국은 원유의 수입을 크게 확대해 왔으며, 1993년을 기해 원유 순수출국에서 순수입국으로 전환되었다. 또한 2000년대 들어서는 천연가스(LNG)의 수입을 시작하는 등 중국의 에너지 해외의존도가 빠른 속도로 확대되는 추세이다.

중국은 중앙정부 차원에서 국가 에너지정책을 총괄하는 한편, 해외 에너지자원 확보 및 개발에 총력을 기울이고 있으며, 이를 국내로 반입 및 공급하기 위한 물류인프라에 대한 투자를 아끼지 않고 있다. 초대형 VLCC급 원유유조선 및 LNG선의 접안이 가능한 항만개발을 적극 추진하고 있으며, 러시아, 중앙아시아 및 국내의 주요 원유 및 가스 생산기지와 정유공장 및 소비지역 등을 연결하는 파이프라인 건설에 주력하고 있다.

그 결과 중국의 에너지물류는 기술이나 규모 측면에서 눈부시게 발전하는 단계에 진입했으며, 특히 인접한 주요 에너지생산국 및 해외 에너지 생산기지와의 물류체계를 확보하는 데 심혈을 기울이고 있다. 중앙정부 차원에서 추진하고 있는 항만개발 장기계획에 의하여 대형 신해항만의 개발에 주력하는 한편, 카자흐스탄을 중심으로 중앙아시아 및 중동지역과의 파이프라인 연결과 러시아 주요지역으로의 에너지물류체계 구축을 적극 추진하고 있다.

이에 따라 중국은 세계 에너지수급 및 물류에 있어서 막대한 영향력을 가진 국가로 부상하고 있다. 원유 및 천연가스 수송과 관련하여 엄청난 규모의 해운 및 물류수요를 발생시키는 중요한 국가로 등장했으며, 세계 탱커 해운시장에서의 영향력도 빠르게 증대되고 있는 새로운 중심 국가로 등장하고 있다.

중국은 지속되는 고도성장과 함께 국가 에너지의 수요가 급증하면서 에너지수급 불안정이 심각하게 야기됨에 따라 21세기 들어 5년 단위 경제개발계획 'FYP(Five-Year Plan)'의 중요한 부분으로 국가에너지 수급계획을 채택했다. 2003년 3월에는 국가발전개혁위원회(NDRC : the National Development and Reform Commission)에 에너지청(Energy Bureau)을 설치함으로써 중앙정부 차원에서의 에너지정책을 본격적으로 추진하기 위한 조직을 확보했다.

이미 1993년 원유 순수입국으로 전환된 중국은 2005년 원유의 수입의존도가 43.3%에 이르는 것으로 추정된다. 21세기 들어서면서 비로소 수입이 본격화된 천연가스의 경우에도 전체 수요에 대한 수입의 비중이 4.8%에 이르는 등 에너지 부분의 해외의존도가 급격히 확대되는 추세이다.

(1) 원유 물동량

근본적으로 중국은 국내에서의 원유 총생산은 증가세가 크게 둔화되어 있는 상황이다. 이에 따라 국내 수요의 상당부분을 국외로부터의 수입에 의존하고 있으며, 수입의존도는 빠른 속도로 증대되는 추세이다. 중국의 원유 수입수요는 금년 들어 이미 하루 260만 배럴에 이르는 수준까지 도달했다. 이는 VLCC급 초대형 원유유조선 1척이 수송하는 물량을 초과하는 규모이며, 우리나라 원유 수입량을 크게 상회하는 것이다.

중국의 국내 석유소비량은 향후 연평균 4.7%의 증가율을 유지하여 2020년에는 하루 1,140만 배럴에 이를 것으로 예상된다. 2020년 중국의 국내 원유생산량은 하루 380만 배럴에 불과할 것으로 예상되어 원유 수입수요는 하루 760만 배럴에 이를 전망이다. 이와 같은 중국의 원유 수입수요 증가세는 연평균증가율 9.0%에 해당하는 것이다. 그 결과 중국의 원유 수입의존도는 2002년 32.0%에서 2005년에는 43.3%까지 급상승했으며, 오는 2020년에는 66.7%에 이르는 등 상승세가 지속될 전망이다. 이에 따라 해상운송 및 항만하역을 포함한 중국의 원유 국제물류수요는 빠른 속도로 팽창하고 있으며, 결국 세계 원유물류의 구도를 역시 빠른 속도로

변화시키는 요인으로 작용하고 있다.

<표 2-41> 중국의 원유 수급전망

단위 : 백만 배럴/일, %

구 분	2002년	2005년	2010년	2015년	2020년	연평균증가율
총 소 비	5.0	6.0	7.6	9.4	11.4	4.7
총 생 산	3.4	3.4	3.6	3.8	3.8	0.6
수입수요	1.6	2.6	4.0	5.6	7.6	9.0
수입의존도	32.0	43.3	52.6	59.6	66.7	-

주 : 연평균증가율은 2002~2020년의 18년간임.
자료 : OPEC, *Oil Outlook to 2005*, 2004.

(2) LNG 물동량

중국의 천연가스 소비량은 2005년 현재 연간 420억 입방미터(㎥)에 이르는 것으로 추정되며, 이는 하루 약 1,150만 입방미터로 주로 국내생산에 의존하고 있다. 따라서 이를 위한 물류체계도 국내의 파이프라인 및 육상운송체계에 의존하는 상대적으로 단순한 구조를 유지했다.

그러나 최근 들어서는 근본적으로 청정에너지에 대한 수요가 빠른 속도로 증가함에 따라 우선 중동 및 동남아로부터 LNG 수입을 적극 실시하고 있다. 그리고 러시아, 카자흐스탄 등 인접국가로부터의 LNG 수입을 계획하고 있으며, 파이프라인을 포함한 물류인프라 구축을 위한 투자 및 건설프로젝트를 적극 추진 중이다. 또한 국내적으로는 기존 주요 LNG 생산지의 생산을 확대하기 위한 계획을 수립하는 한편, 이를 위하여 파이프라인을 중심으로 장기적인 물류인프라 구축 및 투자계획을 추진하고 있다.

이에 따라 중국은 우선 상당기간 해상수송 및 파이프라인에 의한 LNG 수입을 확대할 것이며, 특히 초기에는 해상운송에 의한 국제물류체계에 상당부분 의존할 수밖에 없을 것으로 판단된다. 장기적으로 국내 LNG 생산 및 이를 위한 물류인프라 확충이 가시화될 것으로 예상되는 2015년 이후에는 점차 인접국가 및 중동지역으로부터 파이프라인에 의한 수입 물류의 비중이 지속적으로 증대될 것으로 예상된다. 또한 이와 함께 국내에서의 LNG 생산도 본격적인 증가가 실현되면서 국내물류의 비중도 지속적으로 확대될 전망이다.

중국의 LNG 소비량은 현재 연간 40억 입방미터에서 오는 2020년에는 1,770억 입방미터로 연평균 10.3%의 증가세가 예상된다. 이에 반해 국내생산은 2020년까지 연평균증가율 8.9%로 연간 1,370억 입방미터 규모에 그칠 전망이다. 따라서 외국으로부터의 수입수요는 약 400억 입방미터 수준을 유지할 것으로 추정된다. 이를 단계적으로 살펴보면, 현재 연간 20억 입방미

터에 불과한 중국의 LNG 수입은 연평균 36.7%의 높은 증가세를 유지하여 2020년에는 455억 입방미터에 이를 것으로 전망된다. 그러나 국내 생산량의 증가가 본격화되는 2015년 이후에는 오히려 수입물량이 점차 감소하여 5년 후인 2020년에는 400억 입방미터까지 감소할 것으로 예상된다.

<표 2-42> 중국의 천연가스 수급전망

단위 : 10억 입방미터/년, %

구 분	2000년	2005년	2010년	2015년	2020년	증가율
총 소 비	25.0	42.0	74.0	135.0	177.0	10.3
총 생 산	25.0	40.0	53.5	89.5	137.0	8.9
수입수요	0.0	2.0	20.5	45.5	40.0	36.7
수입의존도	0.0	4.8	27.7	33.7	22.6	-

주 : 연평균증가율은 2000~2020년의 20년간임. 단, 수입수요는 2005~2015년의 10년간임.
자료 : IEA, *Developing China's Natural Gas Market*, 2002.

(3) 중국의 해외 유전 및 LNG 생산기지

해외 에너지자원 확보를 위한 중국의 전략은 그 범위가 러시아, 중앙아시아, 중동, 동남아 등 인접지역을 벗어나 전 세계로 확대되고 있다. 이에 따라 중남미 및 아프리카는 물론 호주로까지 에너지자원 확보를 추진하고 있으며, 이미 전 세계에 걸쳐 16개국에서 유전 및 LNG 생산기지를 확보했거나 투자를 추진하고 있다.

<표 2-43> 중국의 해외 유전 및 LNG생산기지 현황

구 분	북미/중남미	동남아/호주	중동/중앙아시아	아프리카	합 계
중국해양석유총공사 (CNOOC)	캐나다, 미국	인도네시아, 호주	-		4개
중국석유천연가스총공사 (CNPC)	베네수엘라, 페루, 에콰도르	-	이란, 이라크, 카자흐스탄, 아제르바이잔	수단	7개
중국석유화학총공사 (SINOPEC)	-	미얀마	사우디아라비아, 이란	알제리, 나이지리아	5개
합 계	5개	3개	5개	3개	16개

자료 : 이란은 CNPC 및 SINOPEC의 합작투자 진출임.

이와 같은 중국의 해외 자원에너지 확보계획은, 중국해양석유총공사(CNOOC), 중국석유천연가스총공사(CNPC), 중국석유화학총공사(SINOPEC) 등 3개 국영기업에 의하여 실현시키고

있다. 장기적인 고도성장으로 이미 세계 제2의 석유소비국으로 성장한 중국은, 세계 주요 석유수출지역 및 국가에서 세계 최대 석유소비국인 미국과 심각한 경쟁관계를 형성하고 있다.

CNOOC사는 캐나다에서 앨버타주의 오일샌드 채굴권을 보유한 MEG사의 지분(약 16.7%)을 인수한 바 있으며, CNPC 및 SINOPEC사도 캐나다 에너지자원 확보를 위한 투자를 적극적으로 추진하고 있다. 더욱이 CNOOC사는 미국의 정유업체인 유노칼(Unocal Co.)의 인수와 관련하여 셰브론 텍사코(ChevronTexaco Co.)와 경쟁하고 있는 것으로 파악되는 등 에너지자원 확보와 관련 중국과 미국의 갈등구조가 드러나고 있다.

<표 2-44> 다롄항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Siergou	1	원유/디젤	210.0	9.0	20,000	CBM	1,050
	2	원유/디젤	210.0	8.6	20,000	CBM	1,050
	3	석유제품	210.0	9.0	20,000	CBM	-
Xingang	0	원유	-	24.0	-	-	11,000
	1	원유	324.0	17.5	100,000	Pier	6,000
	2	원유	-	13.8	-	Pier	6,000
	3	원유/석유제품	346.0	12.6	-	-	1,400~2,000

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3*, 2004. 12.

중국의 이와 같은 전략은 더욱 가속화될 것으로 예상되며, 세계 에너지물류의 근간을 변화하게 하는 핵심요인이 되고 있는 것이다. 이미 전 세계의 주요 유전 및 LNG 생산기지로부터 중국으로 에너지 물류수요가 빠른 속도로 증가하고 있으며, 유라시아 지역에서 새로운 파이프라인 건설과 항만개발이 추진되는 등 세계 에너지 물류인프라의 구도를 빠르게 변화시키고 있다.

2) 탱커 항만시설 현황

중국의 액체 및 가스화물을 취급할 수 있는 항만은 70개에 이르며, 이 중 17개 항만이 원양유조선 및 가스운반선의 접안이 가능하다. 이 중에서 원유의 하역이 가능한 항만은 15개이며, LNG의 취급이 명시적으로 확인되는 항만은 난통(Nantong)항이 유일하다.[80]

원유를 취급할 수 있는 항만으로는 다롄(Dalian), 닝보(Ningbo), 상하이(Shanghai), 조우샨

80) Fairplay, *'Ports & Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3'*, 2004. 12. 참조.

(Zhoushan) 등 4개 항이 본격적인 원유 취급항으로 판단된다. 다롄항은 2개 부두 6개 선석에서 원유의 하역이 가능하며, 닝보항은 2개 부두 4개 선석에서 가능하다. 또한 상하이항은 3개 부두 4개 선석에서, 그리고 쩌우샨항은 1개 부두 2개 선석에서 원유의 하역이 가능하다.

<표 2-45> 닝보항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Suanshan	1	원유	450.0	19.1	275,000	Jetty	4×2,000
	2	원유	305.0	12.6	50,000	Jetty	-
	3	원유	305.0	12.6	50,000	Jetty	4×2,000
Daxie	Daxie	원유	-	35.0	-	Jetty	4×13,000

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3*, 2004. 12

<표 2-46> 상하이항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Haibin	-	원유	250.0	14.0	3,000	CBM	-
Chenshan	1	원유	-	8.5	30,000	Jetty	-
Wai Gao Qiao	1	원유/석유제품	-	10.5	-	Jetty	-
	Oil WGQ	-	-	9.5	15,000	Jetty	-

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3*, 2004. 12.

<표 2-47> 조우샨항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Xingzhong	Aoshan No 1	원유	555.0	20.0	270,000	-	-
	Aoshan No 2	원유	260.0	14.0	100,000	-	-

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3*, 2004. 12.

그러나 공식적으로 확인되는 범위에서 VLCC급 초대형 유조선의 접안 및 하역이 가능한 대형 원유선석은 총 4~5개에 불과한 것으로 나타났으며, 따라서 현재 급증하는 수입원유의 수송에 VLCC를 투입하는 데는 한계가 있는 것으로 판단된다. 이에 따라 중국의 원유수입에는 상당한 규모의 수에즈막스(Suezmax) 또는 아프라막스(Aframax)급의 중·소형 선박을 투입할

수밖에 없는 상황이다.

한편 가스의 하역이 가능한 중국 항만은 총 6개에 불과한 가운데, 유일하게 LNG의 하역이 명시적으로 가능한 것으로 확인되는 난통항의 경우 후아양(Huayang)부두 전용선석(180미터)에서 LNG의 하역이 이루어지고 있는 것으로 나타났다.

이 밖에 최근에는 칭다오(Qingdao), 상하이, 푸조우(Fuzhou), 광조우(Guangzhou)항 등에서도 LNG 하역이 실시되는 것으로 파악되는 등 대상 항만이 빠른 속도로 증가하고 있다. 이와 함께 홍콩(Hong Kong)항에 새로운 LNG 부두가 건설되고 있으며, 거대한 LNG 부존지역으로 확인된 남중국해와 인접한 광동(Guangdong)성에 전용부두 건설이 추진되고 있다.

<표 2-48> 난통항의 LNG부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Huayang	Huayang LNG	LNG	180.0	9.0	-	-	-

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006*, Version 8.4.3, 2004. 12.

<그림 2-24> 중국의 주요 원유 및 LNG 취급항 현황



자료 : IEA, *China s Worldwide Quest for Energy Security*, 2000.

3) 파이프라인 현황

2004년 현재 중국에는 총 3만 3,648 ㎞의 파이프라인이 운영되고 있다. 이 중 1만 4,478 ㎞는 원유 수송용이며, 1만 5,890 ㎞는 LNG 등 가스 수송용이다. 또한 나머지 3,280 ㎞는 정제유를 포함한 석유제품을 수송하는 용도로 운영되고 있다.

<표 2-49> 중국의 파이프라인 보유현황(2004년)

단위 : ㎞

구 분	원유 (Crude Oil)	가스 (Gas)	정제유 (refined products)	합 계
연장(Km)	14,478	15,890	3,280	33,648

자료 : CIA(http : //www.cia.gov/).

<그림 2-25> 중국의 파이프라인 현황 및 건설계획



자료 : IEA, *China s Worldwide Quest for Energy Security*, 2000.

현재 장기적으로 러시아의 극동 및 시베리아와 카자흐스탄 등 중앙아시아 주요국 및 중동 지역으로부터 원유 및 LNG의 도입을 추진하고 있는 중국은 이들 국가와의 파이프라인 건설을 적극 추진하고 있다. 이와 같이 인접국가로부터 도입되는 에너지자원의 효율적인 수송은 물론 국내의 주요 생산기지로부터 소비지역까지 에너지자원의 물류체계를 확보하기 위하여 신장(Xinjiang)성 지역에서 상하이 지역에 이르는 동-서 루트, 러시아 사할린 및 동 시베리아 지역에서 동북 3성과 베이징(Beijing) 지역에 이르는 루트, 그리고 서시베리아 지역에서 신장

지역의 동-서 루트까지를 연결하는 보조루트 등 다양한 파이프라인 건설계획을 추진하고 있다. 이에 따라 유라시아 지역에서의 파이프라인 물류는 중동 및 유럽중심에서 중앙아시아 및 중국을 포함한 동쪽 지역으로 이동할 전망이다.

4) 시사점

(1) 중국의 원유 및 LNG 수입 확대

향후 아시아 및 세계 에너지물류에 영향을 미칠 수 있는 중요한 변수로는 중국의 원유 및 LNG 수입 확대에 따른 해상물동량의 증가 가능성을 들 수 있다. 1980년대 이후 지속되고 있는 고도성장과 함께 에너지의 수요가 급증하는 중국은 거대한 에너지 순수입국으로 전환되었다. 2000년 이후 중국의 원유 순수입은 연평균 15% 이상의 높은 증가율을 나타내고 있으며, LNG의 수입은 연평균 35%를 초과하는 상상을 초월하는 수준의 급증세를 보이고 있다.

중국의 원유 및 LNG 수입이 이와 같이 빠른 속도로 확대됨에 따라 전 세계 유조선 해운물류 시장의 급격한 변화를 초래하고 있다. 우선 중국의 고도성장이 향후 상당기간 지속되는 것으로 가정할 경우 중국은 원유 및 LNG를 중심으로 에너지 수입을 지속적으로 확대할 수밖에 없다. 따라서 페르시아만-중국 항로는 물론 전 세계로부터 중국으로의 원유 해상물동량은 계속 증가할 것이며, 세계 원유 해상물류체계 및 환경을 지속적으로 변화시킬 것이다. 이에 대비하여 중국은 이미 선대 및 항만시설 확충에 착수했으며, 중앙아시아와 중국을 연결하는 파이프라인의 건설을 추진하고 있다. 그 결과 이미 세계 에너지 물류시장의 중심축이 극동으로 이동하고 있으며, 특히 동북아 해운·물류시장에 있어서는 일본 및 한국을 중심으로 형성되어 있던 탱커물류가 빠르게 중국으로 이동하고 있는 것이다.

(2) 유조선 수요의 지속적인 증가

중국의 에너지수요 증가는 특히 원유 및 LNG 해상수송수요의 증가로 연결되고 있으며, 이는 또한 원유유조선 및 LNG운반선의 수요를 직접적으로 확대시키고 있다. 중국의 기존 항만시설을 고려할 때 VLCC급 초대형 원유유조선의 접안 및 하역이 가능한 항만은 극히 부족한 상태이다. 더욱이 항만개방을 위한 시간적인 한계를 감안하면 중국의 원유 및 LNG 수입물량의 해상운송은 상당기간 중·소형 선박에 의존할 수밖에 없다. 따라서 세계 원유유조선 해운시장에서는 향후 상당기간 수에즈막스(Suezmax)와 아프라막스(Aframax)급, 심지어는 핸디(Handy)급 선박의 수요 증가 추세가 예상된다. 그리고 중국의 주요 항만에서 대형 유조선부두

개발이 상당히 진전될 것으로 예상되는 2010년 이후에는 VLCC급 유조선의 수요가 크게 증가할 전망이다.

(3) 동북아 3국의 에너지물류 협력

중국의 에너지수요 증가에 따른 세계 및 극동지역 에너지 물류체계의 변화는 세계 및 동북아 에너지물류와 관련하여 동북아 3국의 역할변화와 이에 따른 새로운 협력관계 형성의 가능성을 고려하게 하고 있다. 원유 및 LNG를 중심으로 에너지물류의 수요가 집중적으로 증가하고 있는 중국의 입장에서는 필요한 물류인프라가 확보되는 시기까지 이를 보완할 수 있는 일본 및 한국 에너지물류체계의 활용이 불가피할 것이다. 즉 중국으로서는 VLCC 선박에 의해 극동해역까지 운반된 원유 및 대형 전용선에 의해 반입되는 LNG 화물을 중국항만에서 입항 및 하역이 가능한 중·소형 선박으로 환적하거나 일시적으로 비축할 수 있는 기지가 필요할 것이다.

따라서 국가 에너지수요의 증가세가 크게 둔화되고 있는 일본 및 한국으로서는 기존의 에너지 비축기지 및 하역시설의 이용을 활성화시킬 수 있을 것이며, 중국은 자국의 에너지 물류시설이 상당부분 확충될 때까지 이를 보완할 가능성이 제공되는 것이다. 이 경우 일본보다는 중국과 근거리에 있는 우리나라 에너지 물류산업의 역할이 보다 중요하게 이용될 가능성이 크다.

한편, 지속되는 고도성장으로 에너지수요가 팽창하고 있는 중국의 원유 및 LNG 수입이 급증하면서 이에 따른 세계 및 동북아 물류체계의 변화가 필연적으로 수반되고 있다. 또한 기존 항만시설 및 파이프라인을 포함하여 에너지물류의 한계에 직면하고 있는 중국은 VLCC급 초대형 원유유조선 및 LNG 전용선박의 접안 및 하역이 가능한 심해부두의 개발을 적극 추진하는 한편, 파이프라인 중심의 국내 및 대외 에너지 물류시설 확충을 적극 추진하고 있다.

그럼에도 불구하고 중국의 원유 및 LNG를 포함한 에너지 물류산업은 상당기간 시설부족 및 비효율을 피할 수 없을 것이다. 따라서 중·단기적으로 중국은 인접국가인 일본 및 한국은 물론 주요 에너지물류 선진국의 물류시설 및 체계를 이용하는 전환기적 대응이 예상된다. 장기적으로 중국의 항만시설 및 파이프라인 등 원유 및 LNG 물류시설 확충이 실현될 때까지 세계 및 동북아 에너지물류체계는 지속적인 변화를 경험할 수밖에 없다. 즉 중국의 원유 및 LNG 수입 증가는 세계 유조선 해운 및 에너지시장에서 물류수요와 구도의 근본적인 변화를 초래하고 있다. 결국 세계 에너지 물류수요의 증가는 중국을 중심으로 한 극동지역에 집중되고 있으며, 특히 동북아 에너지물류의 중심축도 기존의 일본 및 한국에서 중국으로 빠르게 이동하고 있다.

중국에서 비롯된 전 세계적인 에너지수요의 증가는 원유 및 LNG를 포함한 에너지 가격 상

승과 해상수송수요의 증가에 따른 해운운임의 인상으로 에너지 물류비용의 상승도 초래한다. 중국의 에너지수요 확대는 세계 에너지물류의 변화를 야기하는 중요한 변수의 하나로 작용하고 있으며, 이와 같은 추세는 상당기간 지속될 것이다. 즉 지속되는 고도성장으로 에너지 소비가 급증하고 있는 중국이 자국과 동북아는 물론 세계 에너지 물류체계의 변화도 주도하고 있다.

제3절 정책 시사점

세계 물류 시장에서 중국이 차지하는 비중이 점차 커져가고 있다. 제조업체의 중국이전 가속화와 3자 물류 업체의 경쟁적인 중국 진출, 세계 굴지 선사들의 중국 직 기항 증대와 기항지 추가 등 현재 중국의 물류 쏠림 현상을 단적으로 설명할 수 있는 사례는 많다. 이 같은 외부적인 요인 외에 중국의 내부 변화 움직임도 보폭이 더욱 빨라지고 있다. 중국이 의욕적으로 추진하고 있는 서부 대 개발 사업이나, 장강 유역 물류 시스템 개선, 철도와 도로 운송 시스템의 변화 등이 현저하기 때문이다.

일례로 중국이 올해 초 확정한 국가 고속 도로망 확충계획에 따르면, 중국의 향후 30년 동안 2조 위안을 투자하여 도로망을 8만 5,000Km 늘릴 계획으로 있다. 이 계획에는 자국의 도로시설을 확충하는 데 그치지 않고, 인근 국가와의 내륙 수송망과의 연계방안도 포함되어 있어 앞으로 중국의 물류는 한 단계 도약하게 될 것이 분명하다. 이 같은 중국의 변화를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 중국이 해상물동량 흐름을 좌우하고 있다. 이에 따라 중국의 정책 변화 하나 하나가 해운경기에 직간접적으로 영향을 미치고 있다. 지난해 중국 쇼크나 최근에 나타난 건화물선 해운경기 하락은 이 같은 중국 변수를 특징적으로 설명하고 있다. 2002년 말부터 촉발된 해운경기 활황세나 작년에 겪은 세계항만의 적체 현상은 모두 중국 변수에 따른 것이다. 이와 함께 중국의 2대 선사의 영향력도 점차 커지고 있다. 중국의 COSCO가 세계 선사로 발돋움하기 위해 대대적인 선대 확보계획에 나서고 지금까지 취항하지 않던 중남미 항로나 아시아 역내 항로에 선박을 배치한 것도 이와 무관하지 않다. 차이나 쉬핑도 공격적인 경영을 바탕으로 COSCO의 뒤를 바짝 쫓고 있다.

둘째, 항만부문의 도약도 현저하다. 중국 상하이 항만의 컨테이너 취급량이 우리나라의 부산항을 제치고 세계 3대 항만으로 등극한 데 이어 지난 12월에는 관심을 모으던 상하이 1단계 양산 컨테이너 터미널도 개장하였다. 1단계 양산 터미널에서 처리하는 물동량이 220만 TEU에 불과하지만 공사가 완전히 끝나는 2020년까지 모두 52개 선석이 들어서 총 2,000만 TEU를 처리할 전망이다. 이 같은 양산 심수항 공사 이외에도 중국은 최근 화물과 지역적 특성을 고려한 3대 항구군 개발 계획을 확정 발표하였다. 환발해 항구군과 장강 삼각주 항구군, 주강 삼각주 항구군 등이 그것이다. 이런 중국의 3대 항구군 개발사업이 끝나면, 중국의 항만은 아시아 허브에서 세계 중심항만으로 자리 잡을 것이 거의 확실하다.

셋째, 내륙 교통부문의 인프라 개발에도 적극 나서고 있다. 향후 30년 동안 2조 위안을 투자하여 국가 고속도로망을 확충하는 것 이 외에도 남북 및 동서 연계 도로 시스템의 개발에도 총력을 기울이고 있다. 자국의 내륙 운송망 뿐만 아니라 인근국가와의 연결 도로망과 함께 TCR 등 다른 대륙과 연결되는 철도 시스템 개발에도 적극적이다. 지난 3월 내몽구 자치구에

서 독일 등으로 시험 운항하는 데 성공한 화물 철도 시스템도 이 같은 철도 변화를 대변하고 있다. 유엔이 중심이 되어 중국과 중앙아시아 국가 사이에 신 실크로드 개설 방안이 적극 검토되고 있는 점도 향후 중국의 물류 인프라 변화에 큰 영향을 미칠 것이다. 또한 중국은 아직 낙후되어 있는 철도 시설을 개선하기 위해 민간 및 외국 자본을 유치하여 이 부문에 대한 대대적인 개선에도 노력을 경주하고 있다. 다만, 중국의 경우 도로 운송시장의 경우 매우 영세한 것이 특징이다. 전체 운송업체가 200만 개에 달하고 있으나 이들 업체가 보유하고 있는 차량 대수는 540만 대에 불과하고, 공차율이 50%에 이를 정도로 화물의 지역간 불균형이 심각한 실정이다.

넷째, 항공 물류와 3PL 시장 역시 크게 변모하고 있다. 중국 항공시장의 경우 지난해 10% 대의 성장세를 시현했는데, 이 같은 수치는 세계 전체 성장률 5%를 크게 웃도는 것이다. 중국의 항공시장이 이와 같이 급성장세를 보이고 있는 것은 중국이 항공시장의 대외개방을 적극 추진하고 있기 때문인데, 중국의 경우 최근 특히 항공화물시장에 대한 개방의 속도와 폭을 빨리하고 있다. 이에 따라 중국항공시장에는 거의 모든 특송화물 운송업체가 진출해 있는 실정인데, 시장 확대를 위해 중국 내에서 네트워크 구축에 적극 나서고 있다. 한편 중국의 3PL 시장의 규모도 점차 확대되고 있다. 외국 업체와 중국계 업체 간의 제휴관계가 늘어나는 등 외국 업체의 진출이 가속화되고 있고, 중국이 자국의 물류비 단가를 낮추기 위해 각종 유인책을 시행하고 있기 때문이다. 특히 중국이 WTO 가입 확대 정책을 추진하면서 외국의 3PL업체의 진출이 급증하고 있어 진출업체간의 시장 쟁탈전도 치열하게 전개되고 있다.

다섯째, 중국의 에너지 물류도 변화의 흐름을 타고 있다. 중국이 최근 들어 빨아들일 정도로 석유와 LNG 등의 수입을 크게 늘리고 있기 때문이다. 중국은 그 동안 중동 위주로 되어 있는 에너지 수입선을 중남미, 아프리카와 러시아 등으로 다변화한 데 이어 최근에는 중앙아시아 국가로 더욱 넓히고 있다. 특히 중앙아시아를 포함한 러시아 등지로부터의 수입은 철도와 파이프라인의 가설을 통한 형태로 전환하고 있어 유조선 수요 부문에도 상당한 영향을 줄 것으로 판단된다. 그러나 기본적으로 중국의 에너지 수입 증가는 수송 수요에도 변화를 초래할 것이 분명하지만, 향후 에너지 수급에도 적지 않은 영향을 미칠 것이 확실하다. 중국의 에너지 수요가 늘어나면서 곳곳에서 미국과 경쟁할 것이 틀림없고, 차후에는 최근 들어 중동과 중앙아시아 지역에서 석유와 가스 수입을 늘리고 있는 인도와도 경쟁이 불가피하다. 이는 향후 우리나라 에너지 안보는 물론 세계 에너지 정세에 큰 영향을 미칠 것이다.

이와 같이 중국의 부상은 우리나라는 물론 세계 물류 전반에 큰 영향을 미치고 있는 것이 현실이다. 중국의 양산 심수항 개발이 부산항 등 동북아 항만의 경쟁에서 우위를 확보하려는 전략에서 추진되고 있는 점은 주지의 사실이다. 중국의 항만 부상이 우리나라에 직접적인 영향을 미칠 뿐만 아니라 중국의 선사 확대 전략과 내륙 물류 시스템 구축 하나하나가 우리에게 주는 파급효과는 매우 크다. 과거에도 그러했듯이 앞으로도 중국과의 관계는 더욱 깊어질 것이 분명하다. 한국과 중국이 상호 공존하면서 상생의 길을 찾는 묘수가 필요하다.

제2장 러시아 및 중앙아시아

제1절 경제의 특징과 주요 이슈[81]

1. 경제 현황과 전망

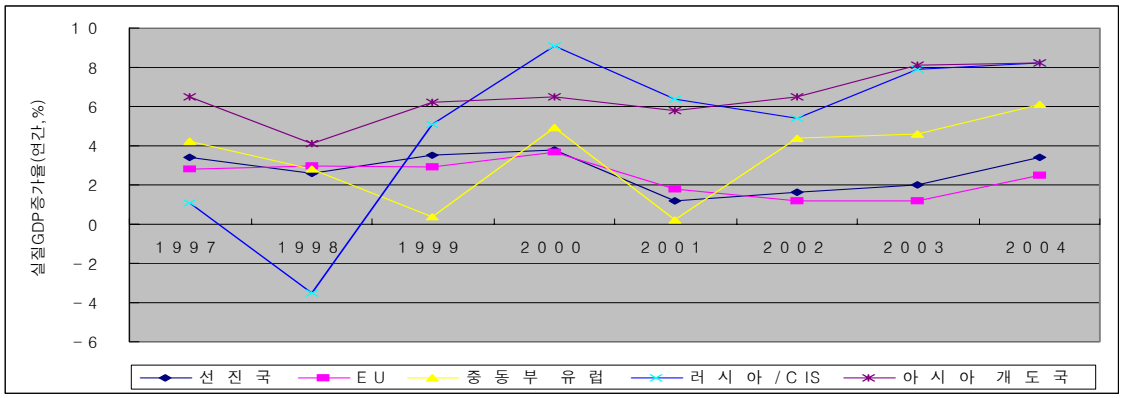
1) 거시경제 동향

(1) 경제성장

러시아/CIS의 경제는 1998년 외환위기를 겪으면서 -3.5%의 마이너스 성장을 기록한 이래, 2000년 전 세계적인 경제호황과 에너지 가격의 상승으로 9.1%의 높은 성장률을 기록하며 회생하였다. 2004년에도 8.2%의 높은 경제성장률을 기록하여, 6년 연속 강한 성장세를 이어가고 있다. 아래 그림에서 보면, 최근 러시아/CIS의 경제성장률은 중국과 인도를 포함한 아시아 개도국 경제성장률(2004년 8.2%)과 어깨를 나란히 하고 있다. 또한 같은 체제전환지역인 중동부 유럽에 비해 2% 이상 높은 성장률을 보이고 있다.

이러한 높은 경제성장은 지역 내 최대 경제국인 러시아가 주도하고 있다. 러시아의 GDP는 러시아/CIS 12개국 전체 GDP의 3/4를 차지하고 있으며, 성장 원동력은 최근 지속되고 있는 석유 및 천연가스 등의 국제 원자재 가격 상승에 있다. 석유 및 가스 수출이 증가하면서 경제 및 산업 전반에 걸쳐 파급효과(spillover effect)가 발생하고 있으며, 이로 인한 건전한 정부재정, 소비 및 고정투자의 증가, 건설경기의 회복 등이 성장을 뒷받침하고 있다.

<그림 2-26> 세계 주요 지역별 실질 GDP 증가율(1997~2004년)



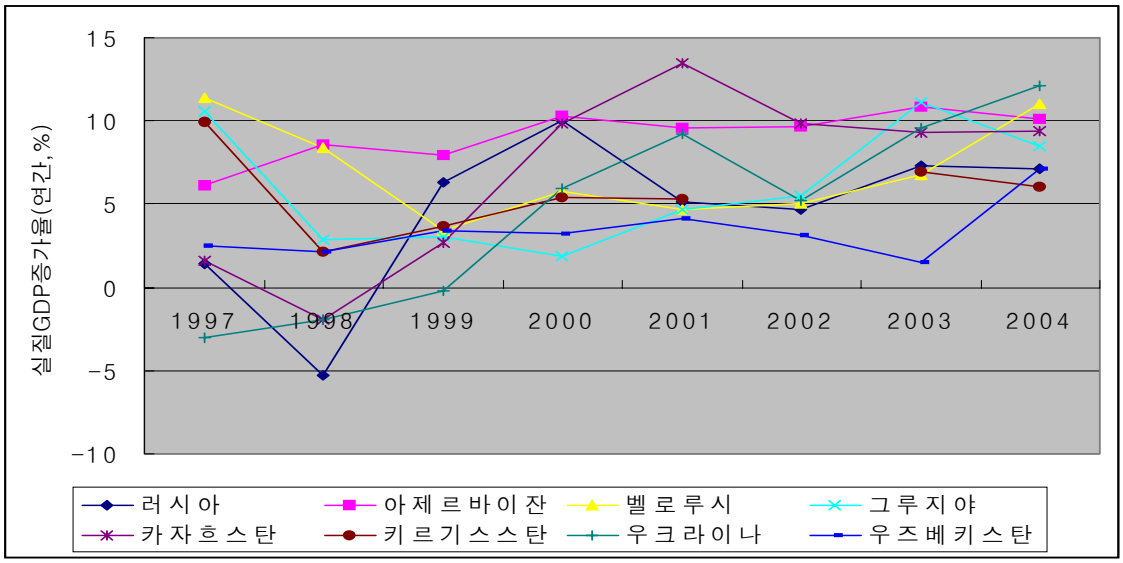
주 : 아시아 개도국에는 중국과 인도가 포함된다.
자료 : IMF, *World Economic Outlook. Statistical Appendix, 2005*

81) 대외경제정책연구원 이재영 부연구위원의 원고를 바탕으로 재작성

다른 CIS 국가들에 비해 석유 및 가스가 풍부한 카자흐스탄과 아제르바이잔은 러시아와 마찬가지로 국제유가의 지속적인 상승으로 인해 2004년 각각 9.4%와 10.1%의 높은 성장률을 기록하였다. 에너지부국 이외 CIS 국가의 성장 원동력은 최근 對러시아 수출의 호조로 평가되고 있다. 러시아의 석유 및 가스수출 증가와 미 달러화의 약세에 의한 러시아 루블화의 절상은 對러시아 수출의존도가 높은 대부분 CIS 국가들의 자국 화폐를 상대적으로 절하시켜 수출경쟁력을 높이고 있다. 이로 인해 對러시아 수출의존도가 상대적으로 높은 벨로루시, 우크라이나, 우즈베키스탄은 2004년 각각 11.0%, 12.1%, 7.1%의 높은 성장을 보였다.

IMF에서 발표한 단기 경제성장 전망 지표에 따르면, 2005년과 2006년의 러시아/CIS 경제성장률은 각각 6.5%와 6.0%로 소폭 하락할 것으로 전망된다. 이는 최근 에너지수출 인프라에 대한 투자가 부족하여 에너지수출의 병목현상이 강해지고 있으며, 최근 지속되고 있는 루블화 강세에 따른 제조업 부문의 고전이 예상되기 때문이다. 따라서 러시아/CIS가 지속가능한 경제성장을 이룩하기 위해서는 에너지자원 수출수익을 적극적으로 재투자하는 한편, 제조업 및 서비스 산업에 대한 투자를 늘려 산업구조를 다각화하는 것이 필요하다.

<그림 2-27> CIS 주요국별 실질 GDP 증가율(1997~2004년)



자료 : IMF, *World Economic Outlook. Statistical Appendix, 2005*

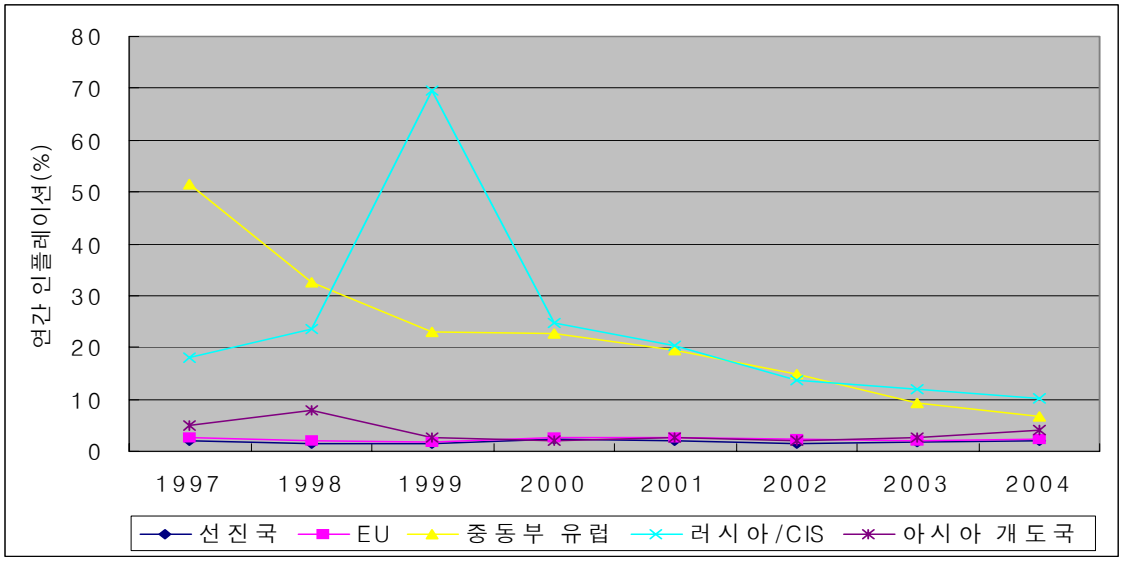
(2) 인플레이션 문제

대부분의 체제전환국들에서 체제전환 초기에 나타나는 가장 심각한 문제가 인플레이션에 의한 거시경제 불안정이다. 1990년대 초 체제전환을 겪은 중동부 유럽과 러시아/CIS 국가들의 대부분은 초인플레이션(hyperinflation)을 경험하였다. 특히 CIS 국가들은 구소련 붕괴 후 러시

아 정부가 CIS 국가들의 무분별한 루블화 신용발행으로 인한 인플레이션 효과를 차단하고 CIS 경제권 내에서의 경제적 우위를 강화하기 위해 舊루블화의 유통을 전면 금지하고 新루블화를 발행함에 따라 자국의 독자통화를 도입하였다.

그러나 갑작스런 독자통화의 도입은 자국의 통화가치 하락과 통화금융정책의 불안정으로 이어져 인플레이션 압력을 가속화시켰다. 1998년 러시아 외환위기의 여파로 인해 1999년 다시 한번 69.6%의 하이퍼인플레이션을 기록한 이후, 2004년에는 10.3%로 낮아졌으나 여전히 타 지역에 비해 높은 인플레이션을 보이고 있다. 또한 최근에 다시 인플레이션 압력이 높아지고 있어 IMF는 2005년 러시아/CIS 인플레이션을 11.4%로 예상하고 있다.

<그림 2-28> 세계 주요 지역별 연간 인플레이션



주 : 아시아 개도국에는 중국과 인도가 포함됨.
자료 : IMF, *World Economic Outlook. Statistical Appendix, 2005*

최근 인플레이션 압력의 가장 큰 원인은 오일 머니의 대량 유입과 지속적인 경상수지 흑자에 의한 통화량 증가이다. 에너지자원 수출의 증가로 유입되는 막대한 외화로 인해 환율의 절상압력이 계속되고 있다. 2004년 러시아의 실질실효환율은 4.9% 절상되었다. 이는 기타 제조업 부문의 수출경쟁력을 떨어뜨리며, 수출 호조로 인한 에너지부문의 임금 상승은 타 부문의 임금 상승압력을 유도한다. 따라서 환율의 절상으로 인한 수입 가격의 하락과 실질 임금의 증가는 소비의 급증으로 이어져 경제전반에 걸친 강한 인플레이션 압력을 야기하고 있다. 또한 러시아의 경우는 최근 사회지출을 위한 예산 증액 등 지속적으로 증가하고 있는 정부지출도 통화량의 급격한 증가에 한 몫을 담당했다.

<표 2-50> 러시아/CIS의 경상수지와 총 통화량 증가율

지역/연도	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
경상수지(십억 달러)	-8.8	-9.6	20.7	46.3	40.8	72.2	85.8	103.3
총통화 증가율(%)	31.8	20.9	60.2	61.2	40.9	64.0	38.7	31.4

자료 : IMF, *World Economic Outlook. Statistical Appendix, 2005*

(3) 재정정책 및 통화정책

러시아/CIS 국가들은 대부분 긴축재정정책의 기조를 유지하고 있으나, 전반적으로 낮은 생활수준 때문에 국가의 사회지출이 늘어나면서 소폭의 재정적자를 기록하고 있다. 2004년 우크라이나와 카자흐스탄은 각각 GDP의 2.7%와 1.5%의 재정적자를 기록하였다.

러시아/CIS 국가들 중에서 에너지자원 수출국인 러시아, 카자흐스탄, 아제르바이잔은 막대한 오일 머니로 인한 세수의 증가로 인해 비교적 건전한 재정을 유지하고 있다. 2004년 러시아의 연방재정수입은 목표치를 4.6% 초과한 3조 4,260억 루블(약 1,223억 달러)로 GDP의 20.4%를 차지하였으며, 이 중 조세수입은 2조 7,120억 루블로 전체 재정수입의 79%에 이르렀다. 연방재정지출은 2조 6,960억 루블(약 960억 달러)로, 재정수지 흑자규모는 7,300억 루블(약 260억 달러)을 기록하였다.

주요 에너지 수출국인 러시아, 카자흐스탄, 아제르바이잔 재정정책의 가장 큰 특징은 에너지 수출로 인한 수입의 일정부분을 축적하는 형태인 안정화기금(Stabilization Fund)을 운영한다는 것이다. 안정화기금 운영의 가장 큰 목적은 막대한 오일 머니의 유입으로 발생하는 통화량 증가와 인플레이션 압력을 차단하고 국제 에너지가격의 하락에 대비하기 위함이다. 아제르바이잔은 3개국 중에서 가장 이른 1999년에, 카자흐스탄은 이듬해인 2000년, 러시아는 2003년에 각각 안정화기금을 설립하였다.[82] 러시아는 2005년 5월 1일 기준으로 8,580억 루블(2005년 5월 평균 對달러 환율 27.9 루블 기준 약 307억 달러)의 기금을 조성하고 있다. 안정화기금 조성을 통한 건전한 재정은 국가신용등급에 영향을 주어, S&P는 러시아와 카자흐스탄 국가신용등급을 투자적격으로 상향조정하였다.

최근 러시아에서는 안정화펀드를 대외부채 조기상환과 공공부문 지출에 사용하고 있다. 지난 1월말 러시아는 IMF의 부채 33억 달러를 조기 상환했으며, 5월에는 파리클럽과 150억 달러의 부채를 조기상환하기로 합의한 상태이다. 또한 안정화기금을 추가예산으로 편성하여 연금지급액 증가와 사회간접자본 확충을 위한 정부투자로 사용할 계획을 가지고 있다.

82) 아제르바이잔의 안정화기금은 '아제르바이잔공화국 국가 석유기금(SOFAR)'이란 명칭으로 1999년 12월에 설립되었다. 카자흐스탄은 2000년 8월에 '카자흐스탄공화국 국가기금(NFRK)'을 설치하여 카자흐스탄 중앙은행이 기금의 관리를 맡고 있음.

러시아/CIS 국가들은 1998년 외환위기 이후 금융부문의 구조조정을 지속적으로 실행하며 긴축통화정책을 추진해왔으나, 오일 머니의 대량 유입으로 인해 러시아를 중심으로 지속적으로 통화량이 증가하고 있다. 러시아의 경우, 2005년 1월 현재 통화량(M1)은 전년 동기대비 28.4% 증가했으며, 총통화(M2)는 무려 57.4%의 높은 증가율을 보였다. 급속도로 증가하는 통화량의 증가로 인해 발생하는 인플레이션 압력을 차단하기 위해 중앙은행은 외환시장에 적극적으로 개입하고 있다. 또한 달러화의 강세와 자본유출의 증가로 인해 통화량의 증가세는 점차 감소하고 있다.

2) 경제 전망

IMF에서 발표한 단기 경제성장 전망 지표에 따르면, 2005년과 2006년의 러시아/CIS 경제성장률은 각각 6.5%와 6.0%로 소폭 둔화될 것으로 예상된다. 또한 아래 표에 나타난 주요 6개국의 실질 GDP 성장률은 2005년 이후로 지속적인 하향곡선을 보여주고 있다. 에너지부국으로 비교적 초기 성장잠재력을 유지하고 있는 카자흐스탄과 아제르바이잔은 향후 5년간 9% 내외의 고성장을 유지할 것으로 보인다. 러시아는 향후 5년간 서구 선진국과 비교하여 높은 성장률을 유지할 전망이나, 2000년대 초반과 같은 고성장은 힘들 전망이다. 이는 최근 에너지 수출 인프라에 대한 투자가 부족하여 에너지수출의 병목현상이 강해지고 있으며, 최근 지속되고 있는 루블화 강세에 따른 제조업 부문의 고전이 예상되기 때문이다. 아제르바이잔과 카자흐스탄의 경우도 초기 에너지 수출중심의 성장잠재력이 고갈된다면, 경제성장의 경착륙을 피하기 어려울 것이다. 따라서 러시아/CIS가 경제성장의 연착륙과 지속가능한 경제성장을 이룩하기 위해서는 에너지자원 수출수익을 적극적으로 재투자하는 한편, 제조업 및 서비스 산업에 대한 투자를 늘려 산업구조를 다각화하는 것이 필요하다.

향후 5년간 러시아/CIS의 인플레이션은 점차 안정화될 전망이다. 그러나 여전히 인플레이션 압력의 변수는 잔존하고 있다. 아래 표의 전망치에 따르면, 기존 러시아/CIS 인플레이션 압력의 가장 큰 원인이었던 에너지부국의 오일머니와 경상수지 흑자에 의한 통화량 증가는 안정화기금과 긴축통화정책 등으로 그 비중이 줄어들 전망이다.

그러나 여전히 대외개방의 정도가 부진한 벨로루시나 우즈베키스탄의 인플레이션 압력은 지속될 것으로 보인다. 벨로루시의 인플레이션은 1999년에 251%에서 2002년에 35%로 급격하게 하락하였다. 또한 2004년 벨로루시 중앙은행은 인플레이션 목표치를 14~18%로 설정하여 실제로 14.3%의 인플레이션을 기록하기도 하였다. 우즈베키스탄의 인플레이션은 1991년부터 2002년까지 연평균 20%대를 기록하였다. 이에 우즈베키스탄 중앙은행은 2002년부터 긴축통화정책을 실시하고 있다. 그러나 Global Insight는 향후 5년간의 벨로루시와 우즈베키스탄의 인플레이션을 두 자릿수로 전망하고 있다. 이는 여전히 타 CIS 국가들에 비해 가격자유화의 정도가 낮은 벨로루시와 우즈베키스탄의 경제구조에 기인한다. 특히 석유 및 가스 등 에너지를 수

입에 의존하고 있는 벨로루시는 국내 에너지가격을 정부가 낮게 통제하고 있기 때문에, 향후 에너지가격의 상승으로 발생하는 정부의 잠재적 보조금 증가가 인플레이션 압력의 주요 변수가 될 전망이다. 우즈베키스탄 정부도 구소련으로부터의 독립 이후 가격안정화에 중점을 두지 않았다. 수입대체산업화전략을 추진하면서 정부지급보증차관을 지속적으로 도입한 결과 국내에 통화량이 급증하였으며, 생필품과 기초 서비스에 지속적으로 보조금을 지급하여 사회지출이 정부지출의 50% 이상을 차지하고 있다. 또한 최근 전력가격의 인상과 공공부문 임금상승이 예정되어 있어 인플레이션 압력은 지속될 전망이다.

향후 GDP 대비 정부의 재정수지는 에너지부국인 러시아의 경우 지속적인 수지균형을 유지하여 흑자를 기록할 전망이며, 아제르바이잔도 수지균형이 점차 개선될 것으로 보인다. 그러나 여전히 사회지출이 정부지출의 대부분을 차지하는 에너지빈국의 경우에는 향후 5년간 지속적인 마이너스 재정수지를 기록할 전망이다.

<표 2-51> 러시아/CIS 주요국의 국내 거시경제지표 전망

구분		2005	2006	2007	2008	2009
실질GDP 증가율(%)	러시아	5.7	5.3	4.7	4.2	4.2
	우크라이나	8.0	6.4	5.3	4.7	4.5
	벨로루시	5.4	2.6	3.4	4.4	4.9
	카자흐스탄	9.8	10.5	10.3	9.8	9.4
	우즈베키스탄	6.2	4.3	4.0	4.4	4.4
	아제르바이잔	11.2	15.3	11.2	9.0	9.0
소비자물가 상승률(%)	러시아	12.2	10.3	8.8	7.2	6.2
	우크라이나	8.7	5.5	5.3	5.2	4.5
	벨로루시	22.1	23.2	24.4	20.7	13.5
	카자흐스탄	7.0	5.0	5.1	5.0	4.9
	우즈베키스탄	4.6	6.9	10.4	11.9	10.7
	아제르바이잔	9.6	10.4	9.7	7.7	6.7
재정수지 (%/GDP)	러시아	2.2	1.4	1.4	1.4	1.4
	우크라이나	-2.5	-1.5	-1.0	-1.1	-1.2
	벨로루시	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	카자흐스탄	-1.4	-1.0	-0.8	-0.8	-0.8
	우즈베키스탄	-1.4	-2.0	-1.5	-1.1	-0.6
	아제르바이잔	-0.4	-0.1	1.2	1.5	1.1

자료 : Global Insight. *PlanEcon Review and Outlook-Former Soviet Union, 2005*

2. 대외경제협력

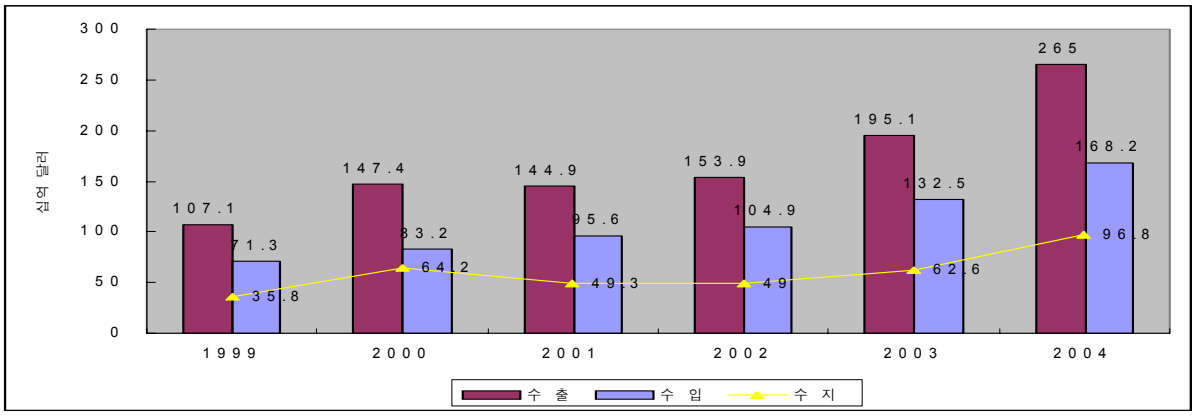
1) 대외무역

러시아/CIS의 대외무역은 주요 경제국들의 수출호조에 힘입어 지속적인 무역수지 흑자를 기록하고 있다. 아래 그림은 러시아 금융위기 직후인 1999년부터 2004년까지의 러시아/CIS 수출입 및 무역수지 동향을 보여준다. CIS의 수출은 1999년부터 연평균 19.9% 증가세를 보이며 2004년에 2,650억 달러, 무역수지는 968억 달러의 흑자를 기록하였다. 특히 러시아는 연평균 19.3%의 수출 증가율을 기록하며, 2004년 러시아/CIS 총수출의 69%를 차지하고 있다.

수출호조의 주된 이유는 2001년 이후 국제 에너지가격의 상승과 이에 따른 러시아, 카자흐스탄, 아제르바이잔 등 에너지부국의 에너지 수출증가이다. 에너지부국들은 석유 및 가스를 EU, 미국, 일본을 비롯한 선진공업국에 주로 수출하여 막대한 오일머니를 거두어들이고 있다. 또한 러시아에 대한 무역의존도가 높은 에너지빈국들은 최근 러시아로의 막대한 오일머니 유입과 미 달러화의 약세에 따른 러시아 루블화의 평가절상으로 인한 자국 환율의 평가절하로 수출경쟁력이 상승하여 수출증가의 효과를 보고 있다.

수입 또한 1999년 이후 연평균 18.7%의 높은 증가율을 보이고 있으며, 특히 러시아의 연평균 수입증가율은 18.9%를 기록하고 있다. 러시아를 비롯한 에너지 수출국들은 벌어들인 외화로 선진공업국으로부터 소비재 및 자본재를 수입하는 구조를 가지고 있다. 최근 지속적인 경제성장으로 소득이 증가하면서 수입소비재의 수요가 증가하고 있으며, 산업구조의 다각화를 위해 제조업을 육성하면서 이에 필요한 자본재의 수입 또한 급증하고 있다. 게다가 최근 지속되고 있는 러시아 루블화의 강세가 수입가격을 낮추고 있어서 향후 수입은 지속적으로 증가할 전망이다.

<그림 2-29> 러시아/CIS 대외무역 동향



자료 : Global Insight, *PlanEcon Review and Outlook-Former Soviet Union, 2005*

<그림 2-29>를 통해 러시아/CIS의 수출입 구조를 분석해보면 위 사실들은 더욱 명확해진다. 아제르바이잔, 카자흐스탄, 러시아 등 에너지부국들의 주요 수출품목은 기타 광물자원을 포함하는 에너지자원이다. 러시아는 석유 및 가스의 수출이 전체 수출의 54.6%를 차지하며, 아제르바이잔은 원유 및 석유제품 수출이 82.2%를 차지한다. 반면 수입에서는 기계류가 각국 수입 품목 중 1~2위를 차지하고 있다. 이는 러시아/CIS가 자본재 위주의 수입구조를 가지고 있다는 것을 단적으로 보여준다. 또한 에너지자원 수출국의 주요 수출대상국은 EU 국가이다. 이는 석유 및 가스의 특성상 고정된 운송수단인 파이프라인을 통해 근린국가인 EU 국가로 수출되기 때문이다. 주요 수입국 역시 낡은 물류 및 운송 인프라로 인해 러시아/CIS 국가 및 EU 근린국가들로 제한되어 있으며, 이로 인해 러시아/CIS의 무역구조는 역내무역 중심으로 이루어지는 특징을 가지고 있다.

앞에서 지적한 바와 같이 현재 러시아/CIS의 에너지수출은 기존의 수출인프라의 수용능력을 벗어나고 있다. 따라서 에너지수출 인프라에 대한 재투자가 이루어지지 않는다면 병목현상이 발생하여 수출이 급격히 감소될 가능성이 있다. 따라서 에너지수출 인프라에 대한 지속적인 투자가 대외무역증진의 선결과제이다. 또한 향후 지속적인 경제성장을 바탕으로 산업구조의 다각화에 성공하고 물류·운송 등의 사회 인프라에 대한 투자를 아끼지 않는다면, 러시아/CIS 지역은 유라시아 물류의 중심이 됨과 동시에 수출입선의 다양화도 달성할 수 있을 것으로 전망된다.

현재 러시아/CIS 대외무역의 또 하나의 걸림돌은 여전히 높은 무역장벽 과 국제 표준에 부합하는 무역제도의 부재이다. 러시아/CIS가 유라시아 물류 및 경제의 중심으로 거듭나기 위해서는 무역장벽 및 규제를 점진적으로 폐지하고, 각종 무역제도를 국제적인 수준에 맞게 보완하는 등 세계경제 편입에 박차를 가해야 한다. 최근 러시아는 2006년 초를 목표로 WTO 가입을 위한 양자 및 다자간 협상을 지속하고 있다. 러시아가 WTO에 가입하고 국제적 표준에 맞게 무역제도를 개선한다면, 단기적으로는 경쟁력이 취약한 국내산업의 구조조정 등 혼란을 겪겠지만, 장기적으로 전략산업의 국제경쟁력이 강화되어 무역증진의 효과를 기대할 수 있을 것이다.

<표 2-52> **러시아/CIS 주요국의 주요 수출입 품목 현황**

1) 수출 품목

아제르바이잔		벨로루시		카자흐스탄		러시아		우크라이나		우즈베키스탄	
품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)
석유제품	82.2	기계류	24.4	광물자원	65.0	석유・가스	54.6	금속	39.9	면화	19.8
식료품	4.3	광물자원	22.6	금속	20.0	금속	15.8	기계류	17.3	에너지	9.8
운송수단	4.0	화학제품	16.9	식료품	6.0	기계류	6.8	금속・에너지	12.4	기계류	9.6
금속	2.7	금속	8.6	화학제품	4.0	화학제품	6.0	식료・농산물	10.6	-	
화학제품	2.1	농산물	8.6	기계류	2.0	-	-	화학제품	8.5	-	
-	-	섬유	7.7	-	-	-	-	-	-	-	

2) 수입 품목

아제르바이잔		벨로루시		카자흐스탄		러시아		우크라이나		우즈베키스탄	
품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)	품목	비율(%)
기계류	30.6	광물자원	27.0	기계류	43.0	기계류	38.0	에너지	36.8	기계류	44.4
금속	17.4	기계류	24.0	화학제품	15.0	농산물	17.0	기계류	26.9	플라스틱	12.8
식료품	11.8	화학제품	13.7	광물자원	12.0	화학제품	15.1	화학제품	7.8	식료품	9.9
석유제품	11.5	금속	11.9	금속	12.0	금속	6.8	농산물	6.6		
운송수단	6.9	농산물	11.8	식료품	8.0	-	-	금속	6.0		
-	-	섬유	4.5	-	-	-	-	-	-		

주 : 벨라루스・카자흐스탄・우즈베키스탄은 2003년 기준
아제르바이잔・러시아・우크라이나는 2004년 기준

자료 : Economic Intelligence Unit. *Country Report,* 각년도

<표 2-53> 러시아/CIS 주요국의 주요 수출입 대상국 현황

1) 수출 대상국

아제르바이잔		벨로루시		카자흐스탄		러시아		우크라이나		우즈베키스탄	
국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)
이탈리아	44.7	러시아	49.2	이탈리아	18.2	네덜란드	8.4	러시아	18.0	러시아	22.4
러시아	5.8	영국	9.4	러시아	12.1	독일	7.3	독일	5.8	중국	9.3
그루지야	5.8	폴란드	4.4	스위스	7.4	이탈리아	6.7	터키	5.7	우크라이나	7.5
터키	5.1	독일	4.2	중국	4.1	벨로루시	6.1	이탈리아	5.0	타지키스탄	6.2
프랑스	1.8	네덜란드	4.2	프랑스	3.6	우크라이나	5.9	중국	2.5	방글라데시	4.7
-	-	라트비아	3.5	-	-	중국	5.6	-	-	터키	4.6

2) 수입 대상국

아제르바이잔		벨로루시		카자흐스탄		러시아		우크라이나		우즈베키스탄	
국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)	국가	비율(%)
러시아	16.2	러시아	65.7	러시아	39.2	독일	14.0	러시아	39.8	러시아	22.3
영국	12.0	독일	7.1	중국	20.7	벨로루시	8.6	독일	9.2	미국	11.4
터키	6.4	우크라이나	3.4	독일	10.1	우크라이나	8.1	투르크메니스탄	6.6	한국	11
독일	5.7	폴란드	3.0	미국	5.7	중국	6.3	이탈리아	2.7	독일	9.5
이란	5.4	이탈리아	2.5	우크라이나	3.2	일본	5.2	미국	2.2	중국	6.5
-	-	리투아니아	1.3	-	-	카자흐스탄	4.6	-	-	터키	6.1

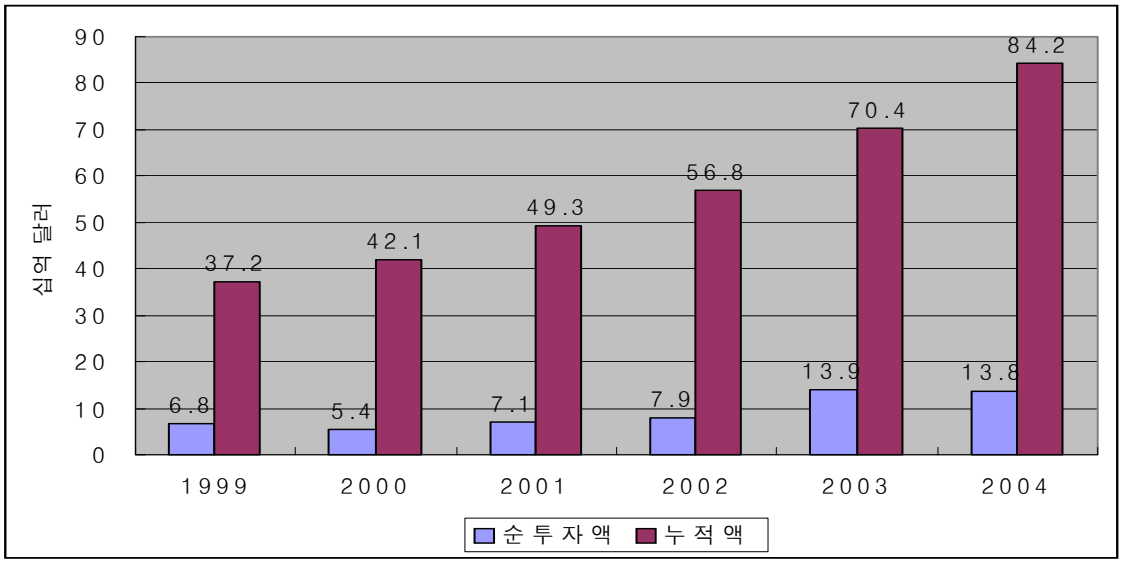
주 : 벨라루스·카자흐스탄·우즈베키스탄은 2003년 기준
아제르바이잔·러시아·우크라이나는 2004년 기준
자료 : Economic Intelligence Unit. *Country Report,* 각년도

2) 외국인 직접투자

외국인 직접투자(FDI)는 체제전환국들의 가장 중요한 성장 동력 중 하나이다. 체제전환과정에서 FDI는 체제전환국들의 낙후된 산업기반을 복구하고 신규 고용을 창출하는 등의 중요한 역할을 담당한다. 또한 FDI를 통해 금융자본, 플랜트 등 하드웨어뿐만 아니라, 투자국의 신기술, 각종 정보 및 서비스 등 소프트웨어가 동시에 유입되기 때문에 체제전환국들은 근본적인 경제의 체질을 개선하고 국제경쟁력을 높일 수 있다.

아래 그림과 표에 나타난 1999년에서 2004년까지의 러시아 및 CIS의 외국인직접투자 유치실적 동향을 살펴보면, 2004년 말 기준 총 투자 누적액은 842억 달러를 기록하며 최근 들어 연간 17.7%의 비교적 높은 증가율을 보이고 있다. 그러나 러시아/CIS 국가의 FDI 유치실적은 잠재적인 거대한 시장을 보유하고 있음에도 불구하고 타 체제전환국에 비해 저조한 상태이다. EBRD에서 조사한 자료에 따르면, 1996년부터 2002년까지의 체제전환국 FDI 누적액의 78%는 중동부 유럽 및 발트해 연안국가로 집중되었으며, 러시아/CIS 지역의 FDI는 전체의 27%에 불과했다.

<그림 2-30> 러시아/CIS 외국인직접투자 유치실적 동향



자료 : Global Insight, *PlanEcon Review and Outlook-Former Soviet Union,* 2005

특히 표에서 주목해야 할 부분은 러시아 및 CIS의 FDI 누적액 국별 비율이다. 2004년 말을 기준으로 러시아가 전체 FDI의 절반에 가까운 47.1%를 기록하고 있으며, 카자흐스탄과 아제르바이잔이 각각 21.0%와 11.3%로 그 뒤를 잇고 있다. 러시아, 카자흐스탄, 아제르바이잔은 이미 앞에서 언급한 대로 러시아/CIS 국가 중 석유·가스 등 에너지자원이 가장 풍부한 국가들이다. 이는 FDI 실적 대부분이 에너지산업을 중심으로 이루어지고 있음을 단적으로 보여

준다.

상대적으로 저조한 FDI 실적의 원인은 정치적 불안, 부정부패, 법제도의 미비 등 소프트웨어적인 투자환경의 부재와 불확실성의 증가를 들 수 있다. 대부분의 러시아/CIS 국가들은 지속적인 개혁 작업에도 불구하고 여전히 국가의 경제통제가 심한 상태이며, 러시아의 경우에는 최근 유코스 사태, 대규모 테러사태 등으로 인해 투자자들의 불안요소가 증가하고 있다. 그럼에도 불구하고 FDI가 꾸준히 증가하는 데는 앞에서 언급한 바대로 에너지시장에 대한 다국적기업들의 관심이 점차 높아지고 있기 때문이다. 최근 Ernst & Young사가 유럽 국가들을 대상으로 실시한 투자매력도에서 러시아는 독일에 이어 2위를 차지하였다. Ernst & Young사는 최근 러시아의 경제성장 동력이 국내 소비 및 에너지 수출의 증가이지만, 많은 다국적기업들은 러시아가 전 유라시아 대륙의 생산기지가 될 것을 의심치 않는다고 밝히고 있다.[83]

Joel I. Deichmann 등.(2003)은 유라시아 체제전환국의 FDI 패턴을 계량적으로 분석하여, FDI의 실적을 증가시키는 데 중요한 4가지 요인을 밝혀냈다. 가장 중요한 요인으로는 풍부한 인적 및 사회적 자원으로 나타났다. 즉 경제활동이 원활하게 이루어질 수 있는 사회적 기반이 우수하며 뛰어난 인적자원을 보유한 국가들이 높은 FDI 실적을 가지고 있음이 나타났다. 두 번째 요인은 풍부한 천연자원이다. 러시아를 비롯한 CIS 에너지부국의 경우가 이 범주에 속한다. 세 번째 요인은 유리한 투자환경을 만드는 소프트웨어의 개혁 정도, 즉 무역장벽의 완화와 제도적 개혁 등이며, 네 번째는 금융 산업의 건전성이다. 러시아/CIS의 경우에는 풍부한 천연자원과 뛰어난 인적자원을 보유하고 있지만 여전히 원활한 경제활동을 수행할 수 있는 사회제도적 장치가 미비할 뿐 아니라 각종 규제가 경제활동의 비효율성을 높이고 있으며 전반적인 경제활동을 뒷받침하는 금융부문의 개혁이 부진한 상태이다. 따라서 국가경제의 전반에 걸친 다양한 개혁 작업을 통해 유리한 투자환경을 조성하고 불확실성을 제거하려는 노력이 절실하다.

83) Ernst & Young사가 실시한 'Attractiveness of Europe-2004'는 지난 3~4월에 전 세계 650명의 국제경영 전문가의 설문을 통해 실시되었으며, 전체 응답자의 9%가 향후 러시아에 반드시 투자하겠다는 계획을 밝혔음.

<표 2-54> 러시아/CIS 국별 외국인직접투자 유치실적 동향

단위 : 십억 달러

	1999년		2000년		2001년		2002년		2003년		2004년		국별 비율 (누적액, %)
	순투자액	누적액	순투자액	누적액	순투자액	누적액	순투자액	누적액	순투자액	누적액	순투자액	누적액	
러시아	3.3	20.4	2.7	23.2	2.5	25.6	2.6	28.2	6.7	34.9	5.4	40.3	**47.1**
우크라이나	0.5	3.2	0.6	3.8	0.8	4.6	0.7	5.3	1.4	6.7	1.5	8.2	9.6
벨로루시	0.4	1.1	0.1	1.3	0.1	1.4	0.5	1.8	0.2	2.0	0.1	2.1	2.5
카자흐스탄	1.5	6.7	1.3	8.0	2.9	10.9	2.2	13.0	2.2	15.2	2.6	18.0	**21.0**
키르기스스탄	0	0.4	0	0.4	0	0.4	0	0.4	0.1	0.5	0.1	0.7	0.8
타지키스탄	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.3	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	0.6	0.7
투르크메니스탄	0.1	0.1	0.2	0.3	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	0.6	0.2	0.8	0.9
우즈베키스탄	0.1	0.6	0.1	0.7	0.1	0.8	0.2	1.0	0.2	1.2	0.3	1.5	1.8
아르메니아	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	0.6	0.1	0.7	0.2	0.8	0.2	1.0	1.2
아제르바이잔	0.4	3.3	0	3.3	0.2	3.5	1.1	4.6	2.3	6.9	2.8	9.7	**11.3**
그루지야	0.2	0.8	0.1	0.9	0.1	1.0	0.2	1.2	0.3	1.5	0.4	1.9	2.2
몰도바	0	0.3	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	0.6	0.1	0.7	0.1	0.8	0.9
합계	6.8	37.4	5.4	43.0	7.1	50.0	7.9	57.7	13.9	71.5	13.8	85.6	100.0

자료 : Global Insight. *PlanEcon Review and Outlook-Former Soviet Union,* 2005

3) 대외경제구조의 특징

(1) 에너지 수출 의존도

러시아/CIS 경제성장의 가장 큰 특징은 에너지자원 수출 의존형 성장이다. 특히 타 CIS 국가들보다 에너지자원의 매장량이 풍부한 러시아, 카자흐스탄, 아제르바이잔에서 이러한 경향이 강하게 나타난다. 일반적으로 학계에서 정의하는 에너지자원 의존형 경제는 GDP의 10%, 총수출의 40% 이상을 에너지 자원 수출이 차지하는 경우를 일컫는다.[84]

표에 나타난 에너지부국 3개국의 2002년 에너지 수출의존도를 살펴보면, 아제르바이잔의 석유 및 가스수출은 총수출 대비 88.8%, GDP 대비 33.6%로 가장 높았다. 러시아와 카자흐스탄도 에너지자원 의존형 경제를 정의하는 기준치를 초과하고 있으며, 3개국 모두 1999년에 비해 2002년에 의존도가 높아졌음을 알 수 있다. 세계은행의 조사에 따르면, 2003년 에너지수출과 에너지 관련 산업생산이 러시아 GDP에서 차지하는 비중은 25%를 넘어섰으나, 고용된 노동력은 전체의 1%에 불과하였다. 이는 에너지 관련 산업의 자본집약적인 특성상 고용창출의 능력이 타 산업에 비해 떨어지기 때문이다.

<표 2-55> 러시아/CIS 에너지부국의 에너지 수출의존도

연도	러시아		카자흐스탄		아제르바이잔	
	1999	2002	1999	2002	1999	2002
석유 및 가스수출 /총 수출(%)	41.0	52.5	35.5	50.6	78.1	88.8
석유 및 가스수출 /GDP(%)	16.0	16.3	12.9	21.1	17.5	33.6
석유 및 가스수출소득 /정부소득(%)	24.3	24.9	5.4	19.5	23.2	55.8

자료 : EBRD, *Transition Report*, 2003

에너지자원 수출중심의 경제는 구소련 붕괴 이후 러시아/CIS권 국가들의 경제성장에 강한 원동력으로 작용했다. 구소련의 경제는 각 공화국간 국경의 구분이 없는 단일경제권으로 특정 지역 및 공화국별로 특화된 지역분업구조를 가지고 있었으며, 구소련의 붕괴 이후 러시아/CIS 국가들은 개별 국가로 독립하면서 독자적인 국민경제를 운영해야만 했다. 그러나 이러한 경험이 전혀 없었을 뿐 아니라 기존 모스크바를 중심으로 하던 경제 및 사회 인프라가 단절되었고, 기존 제조업의 기반이 무너지면서 생필품의 수입가가 급등하는 등 국민경제가 총체적으로 붕괴하였다. 이러한 경제혼란기에 석유, 가스를 비롯한 에너지자원의 수출은 경제성장

84) Rudiger Ahrend(2004), p. 3.

을 위한 유일한 수단이자, 경제 및 사회 인프라의 재건과 국민 복지수준의 향상을 위한 재원이었다. 2002년 아제르바이잔의 경우, 정부의 재정정책 수단인 정부소득의 55.8%가 국영 에너지기업의 수출소득과 세금으로 구성되었다.

그러나 에너지자원 수출 중심의 경제성장은 중요한 위험요소를 내포하고 있다. 우선 외부적 충격에 취약한 단점을 가지고 있다. 주요 수출품목인 석유 및 가스의 국제가격은 일반 제조업 상품에 비해 그 변동이 심하다. 따라서 국제가격에 따라 경제성장과 정부소득의 심한 변동이 발생하면서 정부는 안정적이고 일관적인 재정정책을 사용하기가 어려워진다. 배럴 당 원유가가 1 달러 하락하면 러시아 정부의 수입이 약 14억 달러 감소한다는 연구결과가 나와 있다.[85]

또한 '네덜란드 병(Dutch Disease)'[86] 현상이 나타나기 쉽다. 에너지자원 수출의 증가로 유입되는 외화는 환율의 절상압력으로 이어져 타 부문의 수출경쟁력을 하락시킨다. 또한 수출 호조로 인한 에너지부문의 임금 상승은 타 부문의 임금 상승압력을 유도하며, 급격한 경제성장으로 인해 소비 또한 급증하여 경제전반에 걸쳐 강한 인플레이션 압력이 발생하게 된다. 2005년 6월 3일 IMF는 보고서를 통해 러시아의 소비가 경제성장보다 빠르게 증가하고 있다고 지적하면서 2005년 말 러시아의 인플레이션은 정부의 인플레이션 타깃인 13.7%를 초과할 것이라고 진단하였다. 러시아는 외환위기 이후 석유 및 가스의 수출이 급증하면서 高인플레이션이 재발하여 2002년에 15.1%를 기록한 이후, 지속적으로 10%를 초과하는 인플레이션을 겪고 있다. 이에 지난 2월 17일 S&P社는 러시아에 네덜란드 병의 징후가 있다고 경고하면서 거시경제 안정화에 주력할 것을 지적한 바 있다.

(2) 역내무역 의존도

단일경제권이었던 구소련의 경제는 지역별로 특성에 맞는 산업을 집중 육성하는 지역분업 구조를 가지고 있었다. 이로 인해 지하자원이 풍부하고 농업에 적당한 기후를 가진 카스피해 연안과 카프카즈 산맥 지역에는 에너지산업을 비롯한 1차 산업이 집중 육성되어, 농산물 및 지하자원을 구소련 내의 공업지역에 공급하고 공업지역에서 생산된 공산품을 공급받는 소련 경제권 역내무역이 형성되었다. 이는 각 지역 및 공화국 상호간의 높은 경제적 연관성과 보완성을 형성하는 계기가 되었다. 구소련의 붕괴 직전인 1991년 구소련 공화국들의 역내교역 비중은 약 80%에 달했다.

구소련 단일경제권의 경제적 특성으로 인해 독립 이후 구소련 공화국들은 극심한 경제침체

85) Energy Information Administration(2005), p. 1.

86) 네덜란드병(Dutch Disease)이란 1970년대 네덜란드에서 관찰되어 보편화된 거시경제현상으로, 에너지자원 수출로 인한 경제호황기에 소비가 급증하고 임금이 급상승하며, 환율의 평가절상으로 인해 기타 제조업의 붕괴하여 경제가 전반적인 침체에 빠지는 것을 의미한다. 이 용어는 영국의 Economist紙에서 최초로 사용되었으며, 실제로 네덜란드는 1970년대 네덜란드병의 위기를 적절하게 극복하였음.

를 경험했다. 과거 산업간·공화국간 분업체계가 일시에 붕괴됨에 따라 역내무역은 급감하였고, 이에 따라 국내산업도 극심한 생산 감소를 겪게 되었다. 독립 초기 러시아/CIS는 독자적인 경제개혁 추진으로 개혁 초반의 혼란을 진정시키고 경제성장과 산업다각화를 이룩할 수 있을 것이며, 그 과정에서 자국에 필요한 자금과 기술은 서방의 도움으로 해결될 수 있을 것으로 생각하였다. 그러나 지속적인 경제침체로 서방의 경제원조 및 투자가 부진하였고, 국제시장에서 러시아/CIS産 상품의 경쟁력이 떨어짐에 따라 결국 대부분의 러시아/CIS 국가들은 역내국가간 협력을 통한 역내무역에 중점을 두게 되었다. 개혁 초기 세계무역에서 차지하는 러시아/CIS 무역의 비중은 1994년 1.6%에 불과하였다. 이후 지속적인 개혁 작업과 국제 에너지가격의 상승으로 인해 경제가 회복되면서 2004년에 그 비중은 2.1%로 상승하였다. 또한 세계경제로의 편입을 위한 노력과 무역선의 다변화로 인해 역내무역의 비중은 꾸준히 감소하고 있다.

아래 표에서 제시된 국가간 수출입 실적 Matrix를 바탕으로 계산된 러시아/CIS 전체 및 CIS 주요국별 역내무역 비중의 변화[87]를 보여주고 있다.

<표 2-56> 러시아/CIS 역내무역 비중의 변화

단위 : %

		1994년			2004년		
		무역	수출	수입	무역	수출	수입
러시아/CIS		30.8	26.8	36.1	20.0	15.7	26.8
에너지부국	러시아	21.8	19.9	24.8	13.8	12.5	16.3
	아제르바이잔	35.1	35.8	34.6	18.1	7.5	23.5
	카자흐스탄	52.7	56.8	48.5	27.1	18.6	40.7
에너지빈국	벨로루시	64.8	58.8	69.7	52.5	45.8	58.2
	키르기스스탄	62.8	62.8	62.7	43.1	31.1	51.6
	우크라이나	54.4	48.7	59.3	29.1	21.0	36.6
	우즈베키스탄	46.7	44.8	48.3	40.0	34.1	37.5

자료 : 저자 계산

개혁 초기이던 1994년 러시아/CIS 전체의 역내무역 비중은 30.8%를 기록하였다. 이는 1991년 구소련 공화국 말기의 80%와 비교하면 낮은 수치이나, 러시아를 제외한 나머지 국가들의 역내무역 비중은 54.1%로 대외무역의 역내의존도가 높았음을 알 수 있다. 10년 후인 2004년의 역내무역 비중은 20.0%로 매우 낮아졌다. 이는 지속적인 대외경제의 개방노력을 통한 무역선의 다변화에 따른 결과라고 볼 수 있다.

국가별 역내무역 비중의 변화를 세부적으로 관찰하기 위해 러시아/CIS 국가를 에너지부국과 에너지빈국으로 구분하였다. 전반적으로 모든 국가에서 역내무역의 의존도는 1994년에 비

87) 표는 기술적인 문제로 인하여 러시아/CIS 12개국 중 주요 7개국을 대상으로 도출하였음. 그러나 제외된 5개국은 무역실적이 미약하여 전체적인 글의 내용 및 진행에 문제가 되지 않음을 밝혀둠.

해 2004년에 하락한 것을 알 수 있다. 그러나 하락의 정도는 에너지빈국에 비해서 에너지부국이 더욱 크게 나타났다. 이는 앞에서 언급한 바와 같이 에너지부국의 주요 수출품목인 석유 및 가스의 수출상대국은 유럽을 비롯한 역외 선진국인 반면, 에너지빈국은 운송 인프라의 부족과 제품의 낮은 국제경쟁력으로 인해 시장이 역내로 제한되어 있기 때문이다. 특히 에너지빈국의 경우는 역내에서 가장 넓은 시장인 러시아와의 무역 의존도가 높다.

<표 2-57> CIS 주요국 무역에서 對러시아 무역이 차지하는 비중(2004년)

	총 무역액[1]	對러시아 무역액[2]				對러시아 무역비중[3]
		총액	수출	수입	수지	
아제르바이잔	6,201	698	125	573	-448	11.3
벨로루시	19,018	8,891	3,409	5,482	-2,073	46.8
카자흐스탄	34,486	7,500	2,841	4,659	-1,818	21.7
키르기스스탄	1,877	389	130	259	-129	20.7
우크라이나	67,474	17,171	5,652	11,519	-5867	25.4
우즈베키스탄	5,819	1,350	564	786	-222	23.2

주 : 1) 2) 백만 달러, 3) %
자료 : 한국무역협회. KOTIS www.kita.net

위 표는 CIS 주요 6개국의 2004년 무역현황과 이를 바탕으로 도출한 對러시아 무역비중이다. 아제르바이잔이나 카자흐스탄 같은 에너지가 풍부한 국가들은 전체 무역에서 對러시아 무역이 차지하는 비중이 비교적 낮은 것을 알 수 있다. 특히 최근 카스피 해 연안 석유개발의 최대 수혜국인 아제르바이잔의 對러시아 무역 비중은 11.3%로 비교 국가 중 가장 낮다. 반면에 벨로루시 46.8%, 우크라이나 25.4%, 우즈베키스탄 23.2% 등 비교적 에너지가 부족한 국가의 對러시아 무역 비중은 높은 수치를 기록하였다. 또한 모든 국가의 對러시아 무역수지는 적자를 보이고 있다. 이는 석유·천연가스 등 에너지자원과 전력의 수입을 러시아에 의존하고 있기 때문이다. 에너지빈국인 우크라이나, 타지키스탄, 투르크메니스탄의 경우에는 거의 대부분을 러시아로부터의 수입에 의존하고 있다. 아제르바이잔, 카자흐스탄 등 에너지자원이 풍부한 국가에서도 러시아로부터 천연가스를 수입하고 있다. 이 국가들의 석유 생산량은 국내 수요를 초과하지만, 천연가스 생산량은 국내 수요를 밑돌고 있다. 따라서 부족한 천연가스를 세계 최대의 가스 수출국인 러시아로부터 수입할 수밖에 없다.

최근 역내무역비중의 감소에도 불구하고 對러시아 무역비중 증가의 경향은 더욱 심화되고 있는데, 이는 최근 지속되는 고유가로 인한 러시아 석유의 수출호조와 미국 달러화의 약세로 인한 러시아 루블화의 절상이 CIS 국가의 對러시아 수출경쟁력을 강화시키고 있기 때문이다.

<표 2-58> 국가간 수출입 실적 Matrix(1994년)

1) 수출

단위 : 백만 달러

기준국 \ 상대국	아제르바이잔	벨로루시	카자흐스탄	키르기스스탄	러시아	우크라이나	우즈베키스탄	기타	세계
아제르바이잔		8	17	2	140	58	3	409	637
벨로루시	5		25	2	1,158	244	12	1,013	2,459
카자흐스탄	46	44		60	1,438	128	117	1,394	3,227
키르기스스탄	2	4	95		59	9	44	126	339
러시아	147	3,111	1,662	104		6,709	834	50,511	63,078
우크라이나	79	536	110	6	3,837		69	4,894	9,531
우즈베키스탄	2	13	-	58	774	45		1,099	1,991
기타	749	1,388	1,962	175	33,906	4,157	1,155		4,173,788
세계	1,030	5,104	3,871	407	41,311	11,350	2,234	4,189,743	4,255,050

2) 수입

단위 : 백만 달러

기준국 \ 상대국	아제르바이잔	벨로루시	카자흐스탄	키르기스스탄	러시아	우크라이나	우즈베키스탄	기타	세계
아제르바이잔		8	52	2	118	86	3	509	778
벨로루시	3		33	3	1,874	149	14	902	2,978
카자흐스탄	12	64		104	1,293	120	-	1,692	3,285
키르기스스탄	1	3	58		69	3	64	118	316
러시아	141	2,093	1,996	98		4,400	851	29,021	38,600
우크라이나	41	334	145	6	5,998		49	4,509	11,082
우즈베키스탄	3	13	129	48	917	76		1,269	2,455
기타	511	1,221	1,083	138	54,270	5,775	1,306		4,259,116
세계	711	3,735	3,496	400	64,539	10,610	2,287	4,232,832	4,318,610

자료 : 한국무역협회. 세계무역통계 www.kita.net

<표 2-59> 국가간 수출입 실적 Matrix(2004년)

1) 수출

단위 : 백만 달러

기준국 \ 상대국	아제르바이잔	벨로루시	카자흐스탄	키르기스스탄	러시아	우크라이나	우즈베키스탄	기타	세계
아제르바이잔		2	16	-	125	10	6	1,953	2,112
벨로루시	11		89	6	3,409	451	29	4,721	8,716
카자흐스탄	149	17		191	2,841	560	181	17,238	21,177
키르기스스탄	3	2	78		130	8	22	538	781
러시아	521	5,324	4,488	227		10,040	714	149,431	170,745
우크라이나	187	447	403	15	5,652		110	25,586	32,400
우즈베키스탄	2	13	107	46	564	192		1,784	2,708
기타	2,823	3,553	7,847	725	82,951	19,659	1,766		8,863,562
세계	3,697	9,357	13,029	1,210	95,673	30,919	2,828	8,945,487	9,102,200

2) 수입

단위 : 백만 달러

기준국 \ 상대국	아제르바이잔	벨로루시	카자흐스탄	키르기스스탄	러시아	우크라이나	우즈베키스탄	기타	세계
아제르바이잔		13	164	3	573	206	2	3,128	4,089
벨로루시	2		17	4	5,482	476	14	4,307	10,302
카자흐스탄	18	125		73	4,659	426	118	7,890	13,309
키르기스스탄	-	8	230		259	18	51	530	1,096
러시아	138	3,622	3,512	138		6,079	621	72,268	86,378
우크라이나	11	451	647	6	11,519		211	22,229	35,074
우즈베키스탄	7	31	199	24	786	121		1,943	3,111
기타	2,118	4,239	16,776	528	169,446	23,979	1,962		9,408,461
세계	2,294	8,489	21,545	776	192,724	31,304	2,979	9,301,709	9,561,820

자료 : 한국무역협회. 세계무역통계 www.kita.net

4) 대외경제 전망

향후 5년간 러시아/CIS의 수출입 실적은 세계경제로의 점진적인 편입과 에너지 수출의 호조로 인해 지속적인 증가를 보일 것으로 예상할 수 있다. 이 과정에서 중요한 변수 중의 하나가 각국의 환율변화이다. 러시아/CIS 국가 대부분의 환율은 여전히 국가의 통제 하에 있으며 환율변동의 유연성이 부족한 실정이어서 고평가되어 있는 경우가 많다. 러시아도 최근 완전한 변동환율제로 나아가기 위한 과정으로 달러와 유로화의 바스켓을 통한 일종의 부분변동환율제를 채택하였으며, 우즈베키스탄의 경우 2000년부터 환율제도의 개혁에 착수하여 고평가되어있던 환율의 대대적인 평가절하를 단행하였다. 이 과정에서 러시아와 CIS 국가들의 환율변동이 역내 및 역외무역의 동향에 커다란 영향을 미칠 것으로 전망된다.

러시아 루블화는 2004년 말부터 2005년 초까지 미 달러화의 약세와 국제 유가의 상승으로 인해 외화가 다량 유입됨으로써 지속적인 강세를 보여주었다. 이로 인해 에너지산업을 제외한 러시아 제조업은 커다란 타격을 받았으며 네덜란드 병의 징후를 보이기도 하였다. 그러나 이는 러시아와의 무역에 의존하는 CIS 국가들에는 호조로 작용하여 對러시아 수출이 급증하는 결과를 낳았다. 표에서 Global Insight가 전망한 향후 5년간 러시아/CIS 주요국의 환율변화를 살펴보면, 러시아는 2005년 초의 강세 이후 장기적으로 절하 움직임을 보일 것으로 예상된다. 이 경우 對러시아 무역에 의존적인 CIS 국가들은 수출에 적지 않은 타격을 입을 것으로 예상된다. 그러나 최근 중국이 소폭의 위안화 평가절상과 함께 고정환율제에서 연동제(Peg System)로 환율제도를 변경함에 따라 러시아 루블화의 강세가 다시 나타날 조짐을 보이고 있어 향후 러시아 루블화 환율변동에 주목할 필요가 있다.

수출입 실적을 바탕으로 계산된 향후 5년간 러시아/CIS 주요국의 역내무역의존도를 보면, 러시아의 경우는 오히려 증가하는 반면, CIS 국가들은 점차적으로 낮아지는 경향을 보이고 있다. 러시아/CIS 경제권에서 주도적인 역할을 하는 러시아는 역내 경제통합의 실질적인 주체로서 향후 인접국인 CIS 국가들과의 경제교류를 확대할 것으로 보인다. 또한 CIS 국가들은 점차 대외개방적인 경제구조로 나아감에 따라 점차적으로 무역선의 다변화를 추진할 것이라는 긍정적인 전망으로 해석할 수 있다. 결국 러시아를 중심으로 어느 정도 CIS 역내 경제교류가 유지되고 유럽, 아시아를 비롯한 다양한 국가들과의 경제교류가 증가한다면, 궁극적으로 러시아/CIS는 역내 경제통합을 바탕으로 유라시아 경제통합의 중심축이 될 것으로 전망할 수 있다.

<표 2-60> 러시아/CIS 주요국의 대외경제지표 전망

구분		2005	2006	2007	2008	2009
수출/수입 (십억 달러)	러시아	196.0/111.0	203.8/127.6	218.8/140.7	233.9/154.3	248.3/167.6
	우크라이나	37.8/35.8	41.2/39.6	44.7/43.4	48.3/46.9	51.7/50.7
	벨로루시	16.2/18.6	17.8/20.6	n/a	n/a	n/a
	카자흐스탄	2.3/1.5	2.7/1.8	3.2/2.1	3.6/2.5	4.1/2.8
	우즈베키스탄	5.7/4.1	6.2/4.4	6.7/4.8	7.3/5.3	7.8/5.7
	아제르바이잔	4.6/4.4	6.2/5.2	7.8/6.1	8.8/7.0	9.7/8.0
역내무역 의존도(%)	러시아	16.3	16.5	17.1	17.5	17.9
	우크라이나	34.1	32.8	31.7	31.3	31.2
	벨로루시	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	카자흐스탄	30.4	29.0	27.8	26.7	25.6
	우즈베키스탄	28.5	27.8	27.1	26.9	27.3
	아제르바이잔	25.1	23.9	23.0	22.8	23.0
환율 (기간평균, 자국화폐 /$)	러시아	27.94	28.63	29.34	29.85	30.19
	우크라이나	5.32	5.38	5.31	5.28	5.26
	벨로루시	2,310	2,540	n/a	n/a	n/a
	카자흐스탄	130.2	128.4	127.1	125.9	124.6
	우즈베키스탄	1106.7	1225.8	1381.1	1511.4	1572.2
	아제르바이잔	4880	4877	4910	4923	4923
외국인 직접투자 (십억 달러)	러시아	5.8	5.2	4.7	4.2	4.7
	우크라이나	1.8	1.8	1.9	1.7	1.6
	벨로루시	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	카자흐스탄	3.2	2.9	2.3	1.9	1.5
	우즈베키스탄	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
	아제르바이잔	2.9	2.2	1.8	1.6	1.5

자료 : Global Insight. PlanEcon Review and Outlook-Former Soviet Union, 2005 ; EIU. Country Report-Belarus 및 필자 계산

5) 한국-러시아 협력과 과제

(1) 동북아 철도네트워크

현재 동북아시아에는 7개의 국제철도망이 운영되고 있으며, 이중 핵심적인 국제철도망은 시베리아횡단철도(TSR), 중국철도(TCR), 몽골철도(TMGR), 한반도종단철도(TKR) 등 4개이다. 그러나 상기 철도망들은 그동안 상호간의 연계성 부족으로 인하여 그 효용이 개별 국가 및 인접국으로 제한되어 있었으며, 효율적인 교통물류체계를 위한 기반 인프라도 체계적으로 정비되지 못했다. 특히 각각의 철도가 궤간 등의 하드웨어적인 측면에서 상호간 표준화를 이루지 못했기 때문에 동북아 철도네트워크의 추진과정에서 많은 문제점이 나타나게 되었다. 그

러나 기존의 해운에 비해서 철도운송이 효율성이 높을 뿐 아니라 철도가 지나가는 주요 역을 중심으로 새로운 상업의 거점도시들이 성장할 수 있다는 이점을 가지고 있어 동북아 철도네트워크는 구상의 차원을 넘어 실행의 차원으로 접어들고 있다.

<표 2-64> 유라시아 대륙횡단 철도망 현황

구분	구간	거리(km)	궤간
TSR	블라디보스톡-울란우데-모스크바	9,297	광궤
TCR	연운-아라산쿠-자우랄리에	8,613	표준궤
TMR	도문-만주리-카림스카야	7,721	중국 표준궤
TMGR	천진-울란바토르-울란우데	7,753	몽골 광궤

기존 해운중심의 유럽行 물류수송은 유라시아 철도망을 통한 물류수송에 비해서 효율성과 경쟁력이 떨어지는 것으로 조사되었다. 한국해양수산개발원과 러시아 철도부에서 분석한 해운과 철도수송의 효율성 비교에서 한국發 유럽行 화물은 한반도종단철도와 시베리아횡단철도가 연계된 철도노선이 시간적·금전적인 면에서 가장 효율적인 것으로 나타났다.

<표 2-65> 한반도종단철도 연계 운송수단의 효율성 비교

o 해양수산개발원 분석

구분	구간	운송일수	운임(20″)
해운중심	수도권-부산-수에즈운하-로테르담-브레스트	28~30일	$2.280
철도+해운	수도권-부산항-보스토치니(연운항)-브레스트	28~30일 (33~36일)	$2,980 ($3,080)
철도중심	수도권-두만강-TSR-브레스트	24~26일	$2,020
	수도권-신의주-TCR-브레스트	35~37일	$2,970
	수도권-신의주-TMGR-브레스트	25~27일	$2,070

o 러시아 철도부 분석

노선별	거리(km)	비용(20″)	운송시간
부산-보스토치니-브레스트-함부르크-베를린	12,047	$1,285	18일
부산-연운항-브레스트-함부르크-베를린	12,248	$2,459	26일
부산-함부르크-베를린(수에즈운하 경유)	19,500	$2,290	35일

자료 : 러시아철도부(2003)

따라서 앞서 지적한 바와 같이 한국은 단기적으로는 러시아 및 CIS 시장 진출과 자원의 안정적인 확보를, 중장기적으로는 對유럽 및 러시아/CIS와의 효율적인 물류운송의 노선 구축을 위해서 상기 동북아 국제철도망을 통한 동북아 철도네트워크에 적극적으로 동참해야 한다. 특히 최근 對러시아 관계 논의의 핵심 주제인 한반도종단철도와 시베리아횡단철도와의 연결이 최우선 과제이다. 양국간의 철도가 연결되면 남북간의 경제협력 뿐 아니라 수송비용 절감 및 시간 단축 등으로 동북아 경제협력 확대에 크게 기여할 것이다. 또한 이를 통해 양국간의 경제교류가 더욱 활발해지면 현재 중국·일본에 뒤쳐져있는 극동 러시아 에너지자원의 안정적인 확보에도 간접적인 기여를 할 것으로 보인다.

최근 남북한은 2002년 9월에 경의선과 동해선의 남북철도 연결공사를 착공하여 2005년 말 완공예정이다. 그러나 여전히 북한 철도의 현대화가 선결과제로 남아있다. 북한의 사정상 자체 해결이 어려운 만큼 최근 물꼬가 트인 남북 경협과 6자 회담을 통한 북핵 문제의 원만한 해결을 통해 북한 철도에 대한 다자간 지원을 아끼지 말아야 한다. 또한 러시아-북한-한국의 각각 다른 궤간의 문제는 환적, 대차교환, 가변대차 등 여러 궤간극복방법의 타당성을 조사한 후 상호 조율을 통한 해결이 필요하다.

한반도종단철도와 시베리아횡단철도가 연결될 시 러시아·중앙아시아·유럽행 물동량이 크게 증가할 것으로 기대하고 있다. 현재 해상으로 부산-보스토치니를 거쳐 시베리아횡단철도로 수송되는 컨테이너는 연간 7~8만 TEU에 이르며 매년 20%씩 증가추세이다. 한국의 컨테이너업계가 조사한 바에 따르면, 동북아 국가들의 TSR 이용 물동량은 한국, 중국, 일본의 비율이 60 : 30 : 10으로 한국이 가장 적극적으로 이용하고 있는 것으로 나타났다.[88] 유럽행 화물의 대부분은 러시아를 최종 목적지로 하며, 이들 물동량의 증가추세는 최근 러시아 및 CIS의 경제성장 추세와 맥을 같이 한다. 그러나 여전히 유럽行 화물과 아시아行 화물의 불균형으로 인한 공컨테이너 문제가 걸림돌이 되고 있다. 이는 근본적으로 동북아 국가들의 수입구조가 동북아 역내 및 미주 지역으로 집중되어 있기 때문이다. 따라서 단기간에 근본적인 해결책을 찾는 것을 불가능하며 유라시아 경제 및 물류 통합과정에서 지속적으로 유럽 및 러시아/CIS와의 교역을 확대하는 장기적인 방안을 고민해야 한다.

유럽철도망(TERN)이 교통망으로서의 역할 뿐 아니라 유럽의 경제·사회·문화를 통합하여 EU결성을 앞당겼듯이, 현재 진행 중인 동북아 철도네트워크는 동북아지역에 협력 인프라를 마련함으로써 동북아 통합의 신호탄이 될 것이다. 또한 동북아 철도네트워크가 기존의 유럽철도망과 협력한다면 장기적으로 유라시아 철도네트워크가 형성될 수 있다. 이는 궁극적인 유라시아 경제통합의 핵심적인 네트워크가 될 것이다.

---

88) 성원용(2005). p. 7

(2) 동 시베리아 파이프라인 건설

동북아는 북미, 유럽과 함께 세계 3대 에너지 시장으로, 최근 중국의 에너지 소비 급증으로 인해 동북아의 에너지 수요는 빠른 증가세를 보이고 있다. IEA에서 발표한 2004년 세계 에너지 전망(IEA World Energy Outlook 2004)에 따르면 동북아의 에너지 소비는 2020년에 북미를 앞지를 전망이다. 그러나 동북아의 개별 국가 차원에서 본다면, 중국의 소비는 더욱 급속도로 증가하는 반면, 한국과 일본의 소비는 정체될 것이라는 예상이다. 특히 석유의 경우, 한국은 대부분의 수요를 중동산 두바이유에 의존하고 있고, 운송수단은 대부분 해운을 이용하고 있다. 이는 운반비가 많이 들 뿐 아니라 안정적인 수급이 어려워서 국제유가의 심한 변동에 크게 영향을 받는 불안정한 경제구조를 야기하고 있다. 이에 한국은 효율적이고 안정적인 에너지 수요를 위한 새로운 공급처를 확보할 필요가 있다. 현재 이의 가장 현실적인 대안은 러시아의 동시베리아에 매장되어 있는 석유 및 천연가스이다.

러시아는 2004년에 사우디아라비아를 추월하여 세계 1위의 석유생산을 기록하였다. 그러나 유코스 사태를 비롯한 석유산업의 구조조정, 파이프라인을 비롯한 석유수출 인프라의 부족 등으로 인해 2004년 9월 이후에 생산량이 점차 감소하고 있는 추세이다. 특히 동시베리아의 석유 및 가스자원은 잠재력은 풍부한 것으로 추정되지만, 현존 운송시설 부족으로 개발이 부진하다. 따라서 최근 러시아는 석유 생산 및 수출 인프라에 많은 자본을 투자하고 있으며, 파이프라인을 신규 건설 또는 보수하는 작업을 지속적으로 추진하고 있다. 동시베리아 파이프라인은 러시아가 기존 유럽 위주의 수출구조에서 벗어나 동북아와 북미 지역을 겨냥하여 추진하는 중요한 프로젝트이다. 동시베리아 파이프라인 건설이 예정대로 완공되면 2010년부터 동북아에 시베리아 석유가 공급될 예정이다.

동시베리아 파이프라인 프로젝트는 여러 면에서 한국에 있어서도 중요한 의미를 갖는다. 우선 지리적 근접성과 경제적 효율성 면에서 중동산 원유에 비해 에너지안보의 확보가 수월하다는 점을 들 수 있다. 파이프라인이 원안대로 태평양 연안의 페레보즈나야까지 연결된다면 일본과 한국에도 안정적인 원유공급이 이루어질 전망이다. 뿐만 아니라, 최근 러시아/CIS 국가들이 서시베리아와 카스피해 연안 지역의 파이프라인에 대한 보수 및 증설공사를 하고 있기 때문에, 장기적으로 러시아/CIS 전역에 걸친 파이프라인에 대한 접근성이 개선될 것이다.

더욱 중요한 것은 동시베리아 파이프라인 개통 이후의 이익보다는 건설과정에 직접 참여하여 얻는 이익이 장기적인 면에서 더욱 클 수 있다는 점이다. 현재 한국은 산업자원부와 석유공사를 중심으로 강관·건설·금융 부문에 적극 참여하려는 계획을 가지고 있다. 특히 강관의 경우 러시아 내의 자체 생산물량이 부족하여 한국이 참여할 수 있는 가능성이 높다. 러시아 물류·교통부문에 직접적으로 투자를 하게 되면 투자를 통해 얻어지는 단기적인 이익 뿐 아니라, 장기적으로 러시아 에너지물류에 대한 노하우를 습득할 수 있으며, 상호간 신뢰가 높아져 에너지의 안정적인 수급에 도움이 될 것이다. 또한 이러한 러시아 국책사업에 대한 투자

를 통해 얻어진 신뢰는 파이프라인 이외의 기타 교통물류부문의 투자로도 이어질 수 있으며, 나아가 유라시아 물류통합의 밑거름이 될 것이다.

3. 주요 경제이슈 및 전망

1991년 12월 구소련이 해체된 이후 발트 3개국을 제외한 12개 구소련 공화국들은 독립국가연합(CIS)을 창설하였다. 러시아/CIS[89]는 막대한 잠재력을 가진 시장임에도 불구하고 체제전환 초기의 경제침체와 정치적 혼란으로 인해 많은 사람들의 관심 밖에 위치해 있었다. 그러나 최근 BRICs 신흥공업국이라는 화두가 인구에 회자되고 있고, 무한한 에너지 자원과 넓은 시장으로 인해 새로이 각광을 받고 있다. 이제 러시아/CIS는 더 이상 세계경제에서 소외된 지역이 아니며 최근 논의되고 있는 유라시아 경제통합의 중심지역으로 거듭나고 있으며, 유라시아 대륙의 지정·지경학적 역학관계를 결정짓는 전략적 요충지로 인식되고 있다.

특히 러시아는 풍부한 에너지자원을 바탕으로 높은 경제성장을 구가하고 있으며, 2006년으로 예정된 WTO 가입이 성사되면 가입 초기의 진통 이후 세계무역의 새로운 강자로 부각될 전망이다. 또한 유라시아 대륙을 연결하는 지경학적 가치로 인해 러시아는 유럽-러시아와 극동-러시아의 러시아 내 2개 경제권이 각각 유럽과 동북아의 새로운 경제파트너로 부상하고 있다. 러시아 서부인 유럽-러시아는 최근 EU와 '공동구역(Common Space)'를 구상 중에 있으며, 이는 양 지역간 생산요소의 자유로운 이동이 보장되는 경제공동체로 나아가는 과정이다. 극동-러시아는 東시베리아에서 사할린에 이르는 풍부한 자원을 바탕으로 한·중·일 3국과 활발한 경제교류를 추진하고 있으며, 특히 인프라 및 제조업 부문의 투자유치를 통해 동북아 경제의 중심으로 거듭나고 있다.

아제르바이잔과 카자흐스탄은 중앙아시아와 카스피해 지역의 중심국가로 러시아 다음의 풍부한 에너지자원을 바탕으로 지속적인 경제성장을 이룩하고 있다. 특히 최근 바쿠-트빌리시-제이한(BTC) 파이프라인이 개통되면서 러시아의 경제적 그늘에서 벗어나 親서구적인 국민경제 운용에 점차 가속도가 붙게 되었다. 또한 우크라이나는 오렌지 혁명을 통해 유쉔코 대통령이 집권하면서 親러시아 정책 대신 EU 가입을 준비하면서 親EU 정책으로 급선회를 하고 있다.

이러한 최근 일련의 급속한 변화들은 러시아/CIS 지역을 구소련의 산물로서가 아니라 새로이 급부상하는 시장이자, 지경학적으로 유라시아 대륙의 경제적 중심지로 인식하게 하는 원

89) 원칙적으로 CIS는 발트 3국을 제외한 구소련 12개국의 연합체이며 러시아를 포함. 그러나 경제규모와 국제사회에서의 위치로 볼 때, 통상 러시아를 분리하여 '러시아/CIS'라는 용어를 사용하므로 본고에서는 CIS 12개국을 총칭할 때는 '러시아/CIS'라는 용어를 사용하며, 러시아를 제외한 CIS 11개국을 칭할 때는 'CIS'라는 용어를 사용함.

동력이 되었다. 이처럼 국제사회에서 러시아/CIS 지역의 지경학적 역할이 부각되면서 한국이 이 지역에 대한 관심을 가져야 하는 이유를 정리하면 아래와 같다.

첫째, 러시아/CIS는 유라시아 대륙에서 아시아와 유럽의 가교역할을 하는 중앙에 위치함으로써 군사·안보적 차원에서 뿐 아니라 경제적 요충지로서의 지경학적 입지조건을 가지고 있다. 특히 물류 및 운송의 차원에서 본다면, 러시아/CIS는 광대한 면적을 관통하는 철도망을 통해 유라시아 주변의 모든 물류시장을 연결시켜주는 유라시아대륙 물류의 중심 역할을 하게 될 것이다.

둘째, 러시아/CIS는 제 2의 중동이라 불릴 정도로 세계적인 석유·가스 자원을 보유하고 있는 지역이기 때문에 새로운 원유와 가스의 공급지로서 경제적 가치가 한층 높아지고 있다는 사실이다. 특히 러시아와 중앙아시아를 기점으로 동북아와 유럽으로 뻗어가는 파이프라인은 전 세계 에너지물류의 핵심 역할을 담당하게 될 것이다.

셋째, 특히 CIS 지역은 내륙국가라는 제약으로 인해 상호간의 긴밀한 협력 없이는 지역의 경제발전에 한계가 있다는 점을 명확히 인식하고 있다. 따라서 앞으로 중앙아시아 역내 국가들 간의 협력이 더욱 긴밀해질 것이며 이에 따라 그 위상은 한층 더 높아지게 될 것으로 예상된다.

이러한 점에서 러시아/CIS는 우리 한국에 있어서도 중요한 의미를 갖는 지역이며 유망한 협력 대상지역으로 부각되고 있다. 러시아/CIS는 향후 확대 가능성이 높은 한국의 상품판매 시장일 뿐만 아니라 에너지 공급지로서 중요한 역할을 할 수 있을 것이다. 또한 현재 진행되고 있는 유라시아 경제통합 논의의 중심에는 물류 및 교통의 통합을 통한 상품 및 생산요소의 자유로운 이동이 바탕이 된다. 통합 유라시아 물류시장의 서쪽 종착지가 서유럽이고 동쪽 출발지가 한국이라면, 그 사이에 동북아와 유럽의 경제적 역량을 흡수할 수 있는 러시아/CIS가 있다.

제2절 물류환경변화와 특징

1. 러시아 해운 물류

1) 해운 현황 및 전망

(1) 선대구성, 노후화된 소형선 중심

러시아의 선박보유량은 1,525만 8,000 DWT로 전 세계 13위를 차지하고 있다. 선박량 기준으로 전 세계 선박량의 1.8%이나 척수 기준으로는 5.6%를 차지하고 있어 전 세계 5위를 차지하고 있으며, 이에 따라 러시아는 상대적으로 주요 해운국에 비해 소형선 중심의 해운구조를 취하고 있다고 할 수 있다. 또한 이들 선박의 평균선령도 22.5년에 달하고 있어 13위권 국가들 가운데 선대가 가장 노후화되어 있다.

이에 따라 러시아 정부는 노후화된 선박들을 신조로 대체하는 장기적인 계획을 수립하고, 선박의 현대화 작업을 지속적으로 추진할 방침이다. 이 같은 배경에는 러시아가 발틱해와 카스피해 지역에서 원유생산을 크게 늘리면서 이를 수송할 선대를 확충하는 것이 시급하기 때문이다. 러시아는 2010년까지 3억 3,000만 톤에 달하는 원유 화물의 수송수요가 발생할 것으로 전망하고 있다.

<표 2-63> 전 세계 선박량 대비 러시아의 비중 (2004. 1.)

2004순위	2003순위	국가	척수	천DWT[1)]	천TEU[2)]	평균선령	2004/2003
1	1	그리스	3,089	156,385	677	18.2	5.0
2	2	일본	2,871	109,540	599	8.9	6.2
3	3	노르웨이	1,285	50,788	258	16.8	-10.1
4	6	독일	2,425	48,335	2,264	9.7	18.7
5	4	중국	2,156	45,552	424	20.3	6.6
6	5	미국	1,037	45,347	309	22.1	9.0
7	7	홍콩	496	31,378	137	12.6	-16.5
8	8	한국	800	25,354	165	14.8	-0.9
9	10	싱가포르	705	23,043	241	15.5	20.4
10	9	대만	528	22,678	487	13	0.9
11	11	영국	601	18,637	341	13.8	9.3
12	12	덴마크	561	16,373	472	12.8	-0.5
13	13	러시아	1,712	15,258	95	22.5	2.9
10위권 소계			15,392	558,400	5,561	15.9	39.3
30위권 소계			26,486	779,714	8,084	16.6	3.9
11-30위권			11,094	221,314	2,523	-	-
전 세계			30,603	832,228	8,547	17.5	3.0

주 : 1) 컨테이너선, 여객선을 포함한 것임.
2) 일반화물선을 포함한 것임.
자료 : *Shipping Statistics Yearbook*, 2004. 12.

(2) 선대 규모, 유조선 비중 56%

이를 선형별로 살펴보면, 유조선이 856만 3,000DWT, 건화물선이 176만 DWT, 일반화물선 456만 2,000DWT, 컨테이너선이 32만 9,000DWT로 유조선의 규모가 전체의 56%를 차지하고 있다. 이 같은 선대구조는 러시아가 원유 수출국이라는 경제적인 배경에 따른 것으로 보인다.

러시아의 선박량 규모는 2002년 이후 연평균 3%의 증가세를 보이고 있다. 이 가운데 유조선 선대가 2001~2004년 중 연평균 6%로 가장 높은 증가세를 보이고 있는 반면, 건화물선과 컨테이너선의 경우는 각각 10%와 20%의 감소세를 보이고 있어 이 같은 러시아의 선박량 증가는 유조선 선대의 순증가에 따른 것이다. 이에 따라 러시아의 유조선 선박량 규모는 전 세계 유조선의 5.7%이며, 전 세계 8위를 기록하고 있다. 이에 반해 건화물선과 컨테이너선의 규모는 매우 작아 선박량 기준으로 각각 전 세계 26위와 20위에 그치고 있다.

(3) 선박발주량, 전 세계 10위권

러시아의 선대는 점진적인 증가를 지속할 전망이다. 이는 2005년 6월 기준 러시아의 선박발주량은 516만 9,000DWT로 영국, 대만, 스위스에 이어 전 세계 10위를 차지하고 있기 때문이다. 이에 따라 러시아가 6월 현재 발주한 선박들이 모두 인도되는 2008년에 가서는 러시아의 선복량은 현 운항선대의 34%가 증가한 2,042만 7,000DWT에 달할 것으로 보인다.[90] 이 같은 발주량은 전 세계 선박발주량의 2%에 해당하는 규모이다.

이를 선종별로 살펴보면, 유조선이 전체의 96%를 차지하여 가장 많은 비중을 나타내고 있으며, 건화물선과 컨테이너선은 각각 1.3%와 2.7%에 그치고 있다. 이 같은 유조선 위주의 선박 발주량 증가 추세는 러시아가 사할린 Ⅰ, Ⅱ, Ⅲ 등 원유 및 가스 생산 프로젝트를 지속적으로 추진하고 있어 계속될 것으로 보인다. 2010년 러시아의 산유량은 연간 3억 3,500만 톤에 이를 것으로 전망되며, 2010년 이후 티만, 페초라, 카스피 해, 북극해, 동시베리아 등에서 원유생산을 늘릴 계획이어서 2020년에는 연간 3억 5,000만 톤에 이를 것으로 전망되고 있다.

이러한 원유 생산기반을 근거로 2001년 러시아 연방정부는 120억 달러를 투자하는 '2002~2010년 러시아수송인프라 현대화 계획'을 발표했다. 이에 따르면, 러시아 주요 지역의 항만개발과 함께 226척의 선박건조 계획이 포함되어 있으며, 건화물선 230만 DWT, 유조선 400만 DWT 등을 신조할 계획이다.

90) 이 수치는 해체량이 없다고 가정한 것임.

<표 2-64> 러시아의 주요 선종별 선대 변화 추이

구분		유조선		건화물선		컨테이너선		일반화물선		여객선		계	
		척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
러시아	2001	343	6,263	127	2,737	35	806	1,113	4,386	26	46	1,644	14,238
	2002	360	6,693	116	1,884	33	793	1,146	4,557	24	43	1,679	13,970
	2003	409	7,535	115	1,855	33	793	1,144	4,595	24	43	1,725	14,821
	2004	419	8,563	114	1,760	24	329	1,131	4,562	24	44	1,712	15,258
전세계 대비 비중(%)		5.7	2.5	2.0	0.6	0.8	0.4	9.2	5.0	1.1	0.8	5.6	1.8
전 세계 순위		-	8	-	26	-	20	-	6	-	21	-	13

주 : 매 년도 1월 기준임. 전 세계 대비 비중(%) 및 순위는 2004년 1월 기준임.
자료 : *Shipping Statistics Yearbook*, 2004. 12.

<표 2-65> 러시아의 선박발주량 순위(2005. 6.)

구분		건화물선		컨테이너선		유조선		잡화선		로로선		합계	
순위	국가	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
1	일본	17	308	48	3,628	107	10,954	248	23,259	44	753	464	38,903
2	그리스	3	32	4	50	193	14,635	83	7,709	15	194	298	22,619
-	미상	108	889	54	1,206	149	5,185	135	10,054	10	103	456	17,437
3	독일	70	529	307	9,432	43	1,688	44	2,363	-	-	464	14,012
4	중국	10	56	76	5,390	63	4,809	17	963	-	-	166	11,218
5	덴마크	-	-	81	5,551	88	5,239	7	288	4	75	180	11,152
6	홍콩	3	15	25	1,327	40	3,156	53	5,067	16	244	137	9,809
7	영국	9	100	53	3,603	64	2,567	3	254	2	11	131	6,535
8	대만	-	-	68	3,626	8	829	14	1,521	-	-	90	5,976
9	스위스	-	-	50	4,323	13	777	2	75	-	-	65	5,175
10	러시아	15	69	8	139	62	4,961	-	-	-	-	85	5,169
11	싱가포르	4	80	29	907	44	3,525	8	407	2	2	87	4,921
12	한국	2	18	36	2,702	22	1,040	9	849	6	129	75	4,738
13	파나마	5	52	4	138	18	2,739	28	1,685	6	117	61	4,731
14	터키	18	116	4	88	70	2,979	18	1,505	3	34	113	4,723
15	프랑스	1	1	54	3,403	20	712	4	570	-	-	79	4,687
전 세계		427	3,541	1,078	52,389	1,464	93,734	799	64,396	16	2,612	3,941	216,673

주 : 건화물선에는 냉동선 포함, 유조선은 화학제품운반선 및 석유제품운반선 포함.
자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005.

(4) 러시아의 주요 해운 회사

Sovomflot, Novoship(Novorossiysk Sea Shipping Company), PRISCO(Primorsk Ship- ping) 등 주요 3대 선사가 현재 러시아 유조선 선대의 80%를 보유하고 있는 대표적인 유조선 선사들이다. 그리고 극동항로에서 컨테이너선, 일반화물선 및 로로선 등을 운항하고 있는 FESCO(Far-Eastern Shipping Company)와 남북항로에서 건화물선 운영을 주로 하고 있는 North-Western Fleet가 있다. 이 가운데 국영선사인 Sovomflot의 선대규모는 2005년 3월 기준 선박량은 34척, 331만 9,702DWT로 러시아 제 1의 선사이며, Novoship이 그 다음으로 51척, 329만 1,933DWT을, PRISCO가 34척, 92만 7,911DWT을 보유하고 있다.

Sovomflot는 전 세계 유조선사들 가운데 선복량 기준으로 17위, 그 다음으로 Novoship이 18위를 차지하고 있으며, PRISCO는 50위권 이하이다. 다만 척수기준으로 볼 때 Sovomflot와 PRISCO가 공동으로 18위를 기록하고 있으며, Novoship은 전 세계 8위에 위치하고 있다. 이러한 점에서 러시아의 유조선 선사들은 중소형선을 중심으로 선대를 운영하고 있는 것으로 보인다.

이들 선사들은 장기적으로 선복량 확대를 가속화할 계획이다. 이러한 신조프로그램은 노후화된 선박들을 대체하는 신조발주가 주를 이룰 것으로 보이나 러시아의 원유 및 천연가스 시장의 확대에 따른 추가 발주량도 늘어날 것으로 전망된다. Novoship의 금년 6월 기준 유조선 발주량은 22척, 186만 134DWT로 러시아 최대 발주를 하고 있으며, 그 다음으로 Sovomflot가 19척, 171만 7,774DWT, PRISCO가 7척, 83만 4,600DWT를 발주해 놓은 상태이다. 이에 따라 유조선 발주량을 포함한 러시아 해운업계의 전체 발주량은 85척, 516만 8,597DWT에 이르고 있다.

<표 2-66> 러시아 주요 선사별 선박발주량 현황(2005. 6월 기준)

구 분	건화물선		컨테이너선		유조선		기타		합계	
	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT
Novoship	-	-	-	-	22	1,860,134			22	1,860,134
Sovomflot	-	-			19	1,717,774	3	9,550	22	1,727,324
Primorsk Shipping	-	-			7	834,600			7	834,600
FESCO	2	10,590	7	124,040					9	134,630
North-Western Fleet	6	30,060							6	30,060
소계	8	40,650	7	124,040	48	4,412,508	3	9,550	66	4,586,748
기타	7	28,164	1	14,500	14	548,735			19	581,849
러시아 전체	15	68,814	8	138,540	62	4,961,243			85	5,168,597

주 : 1) 기타는 쇄빙선, 예인선 등임.
2) NOVOSHIP : Novorossiysk Sea Shipping Company, FESCO : Far-Eastern Shipping Company.
자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005. 6.

특히 국영선사인 Sovomflot는 급증하고 있는 천연가스 수요에 대비해 이에 대한 수송시장 진출확대를 계획하고 있다. 먼저, 북해 야말(Yamal), 쉬토크만(Shtockman) 천연가스전 개발에 따른 수송 대책으로서 야말에서 유럽간의 파이프라인 수송을 대체할 LNG선 투입을 고려하고 있으며, 미국으로 수송하는 천연가스 시장도 진출할 계획이다. 둘째는 노르웨이 멜코야(Melkoya) 천연가스전에 대한 수송시장에 참여하는 것이며, 이외에도 북유럽 주역 지역에서 개발되고 있는 천연가스전 개발 시기인 2007~2009년에 맞추어 천연가스 수송에 참여할 계획이다.[91]

2) 러시아 컨테이너선 시장

(1) 발틱해 중심의 컨테이너선 항로 구조

러시아 컨테이너선 시장은 철도와 파이프라인 등 기타 운송수단에 비해 상대적으로 매우 적은 규모이다. 이는 러시아의 교역량 대부분이 철도로 운송되고 있으며, 항만을 통한 해상운송의 경우 컨테이너화물보다는 주로 원유, 원자재 등을 취급하는 비중이 매우 크기 때문이다.

지난해 전 세계 컨테이너 해상화물은 전체 물동량의 55%에 달하고 있으며, 2010년에는 70%까지 육박할 것으로 전망되고 있다. 이에 반해 러시아 전체 물동량 가운데 컨테이너 해상화물은 수입이 31%, 수출이 단지 6%에 그치고 있다.[92] 그러나 이 같은 추세가 지난해 크게 변화하는 모습을 보이고 있다. 이는 지난해 9월까지 러시아의 주요 항만의 물동량이 전년 동기 대비 26.2% 증가한 145만 TEU로 급격한 증가세를 보였기 때문이다. 이 같은 증가세는 유럽에서 생산되어 러시아로 수입되는 화물이 중국의 저렴한 화물들로 대체되기 때문인 것으로 분석되고 있다. 또한 러시아의 경제가 최근 6%대의 성장세를 보이고 있는 것도 그 요인으로 풀이된다.

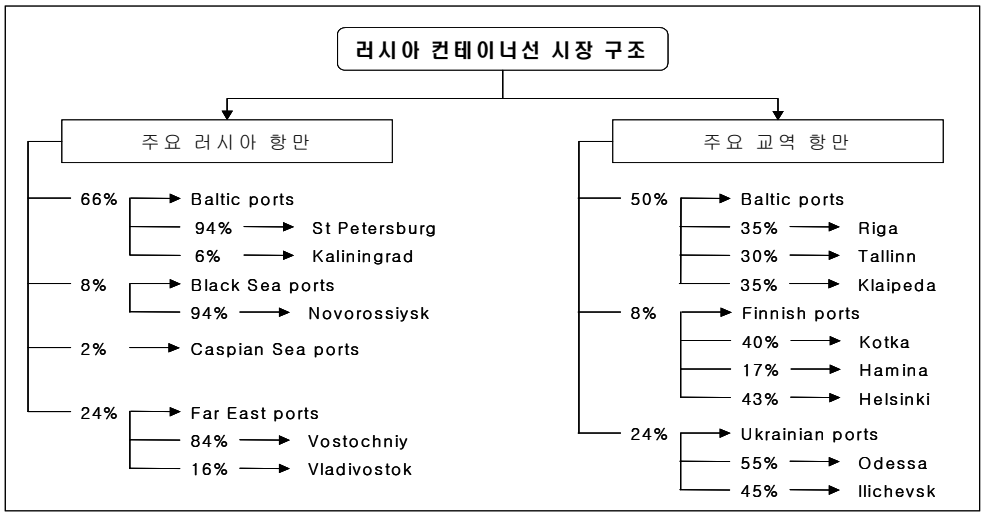
러시아 컨테이너선 시장의 구조는 ⅰ)상테스부르크항(St Petersburg)을 중심으로 한 발틱해(Baltic Sea) 항만들을 통한 루트, ⅱ)노보르시스크(Novorossiysk)항의 흑해(Black Sea) 항만을 통한 루트, ⅲ)보스토니치(vostochniy)항, 블라디보스톡(Vladivostock)항을 중심으로 한 극동(Far East) 항만들을 통한 루트, ⅳ)기타 카스피해(Caspian Sea) 항만을 통한 루트 등 크게 4개로 구분할 수 있다. 이 가운데 발틱해 항만을 통한 컨테이너 처리가 66%로 가장 많으며, 주요 교역항만들도 주로 발틱해에 위치하고 있다.

---

91) Sovomflot, *New Projects*, 2005. 4.

92) *Containerisation International*, 2005. 1.

<그림 2-31> 러시아 컨테이너선 시장의 물동량 분배 구조



주 : 주요 교역 항만은 러시아 항만과 직항 루트.
자료 : *Containerisation International*, 2005. 1.

러시아 항만들의 최대 수용 컨테이너선은 3,000 TEU로 아시아/유럽간 항로의 평균 운항선박인 5,500~6,000 TEU에 크게 미치지 못하고 있다. 따라서 이들 선박들은 러시아 항만에 기항이 어려운 실정이다. 지난해 러시아 전체 컨테이너물동량의 40% 이상을 처리한 최대 항만인 상테스부르크항의 경우도 마찬가지이다.

이 같은 문제와 함께 상테스부르크항은 동절기 결빙항으로서 지난해 동절기에는 쇄빙선을 통해 이 항만에 기항하는 데 10일이나 걸렸으며, 이에 따라 구주운임동맹(Far East Freight Conference)의 경우 지난 12월 1일부터 금년 3월 31일까지 TEU당 50달러의 동절기 할증료(winter surcharge)를 부과한 바 있다. 또한 러시아 시장에서 크게 활약하고 있는 Team Lines도 금년 TEU당 65달러 상당의 동절기 할증료를 부과할 방침이다. 그러나 이 항만은 아직까지 주요 글로벌 선사들이 러시아로 통하는 최적의 항만으로 평가되고 있다.[93]

<표 2-67> 해상운송 거리, 시간 및 운임 비교

항로	선형(TEU)	시간(일)	거리(km)	운임
홍콩→Halifa	5,600	16~17	12,300	-
Halifa→Novorossiysk	1,000	4	2,350	-
홍콩→Halifa→Novorossiysk	-	21~23	14,650	1,900달러/20ft, 3,700달러/40ft
홍콩→함부르크	5,600	22~29	18,450	
함부르크→St.Petersburg	1,000~1,200	7~8	2,150	
홍콩→함부르크→St.Petersburg	-	30~36	20,600	2,100달러/20ft, 3,800달러/40ft

자료 : *Transcare*, 2005. 1.

93) 이 항만의 최대 터미널인 First Container Terminal은 러시아 터미널 가운데 가장 급성장을 하고 있음.

(2) 흑해 지역 노보르시스크항 서비스 증가

이에 따라 최근 상테스부르크항의 대안으로서 흑해지역 노보르시스크항이 각광을 받고 있다. 이 항만은 러시아에서 몇 안돼는 동절기 부동항인 동시에 흑해에 위치하고 있어 아시아로부터 수에즈 운하를 통해 운송하는 시간이 상테스부르크항에 비해 유리하기 때문이다. 이 항만은 수출입화물보다는 주로 환적화물에 대한 수요가 크게 나타나고 있다. 이 때문에 글로벌 주요 선사들이 이 항만에 대한 서비스 개설을 늘리고 있다. CMA CGM과 MSC는 지난해 이 항만을 이용하는 서비스를 개설한 바 있으며, ZIM(ZIM Integrated Shipping Services)와 CSCL (China Shipping Container Lines) 등도 금년 들어 노보르시스크항에 기항하는 아시아/동지중해/흑해 지역 서비스를 개설했다.

그러나 이 항만의 경우도 여전히 컨테이너처리시설이 부족하며, 이 항만에서 모스크바까지 수입화물을 운송하는 철도의 수송능력이 매우 모자란 실정이다. 이에 따라 아직까지 상테스부르크항은 러시아 최대의 해상운송루트가 이어지는 항만으로 자리 잡고 있다. 이는 이 항만이 지리적으로 모스크바와 가장 인접하고, 러시아에서 가장 많은 피더서비스가 제공되고 있으며, 러시아 정부가 정책적으로 화주들이 이 항만을 이용하도록 유도하기 때문인 것으로 보인다. 이에 따라 현재 이 항만은 Maersk Sealand, MSC, OOCL, CMA CGM 등 주요 글로벌 선사들의 유럽 내 서비스가 제공되고 있다.

따라서 러시아의 항로는 최대 항만인 발틱해 지역의 상테스부르크항을 중심으로 흑해 지역의 노보르시스크항이 주요 유럽항만들과 서비스를 구축하고 있으며, 이들 항만이 유럽지역의 주요 항 서비스의 연결점으로 성장하고 있다.

(3) 글로벌 선사들의 러시아 서비스 전략

CMA CGM의 경우 2003년 러시아 상테스부르크항에서 운송한 물동량이 전년대비 50% 증가하였고, 이 같은 추세가 지속되면서 발틱해 지역 서비스를 재편한 바 있다. 지난해 상테스부르크항에 800~850TEU급 컨테이너선 3척을 투입했었으나 금년 들어 선형을 850 TEU로 통일하는 한편, 선박 1척을 추가로 투입했다. 그리고 CMA CGM은 2003년 7월, 400 TEU급 선박을 투입하여 노보르스크항을 기항하는 주간서비스를 개설하는 한편, 지난해 1월에는 극동지역의 보스토니치항에서 400 TEU급 컨선을 투입하여 주간서비스를 시작했다.

이러한 러시아 항로 서비스는 OOCL도 개설하고 있는데, OOCL이 개설한 이 서비스(Scan Baltic Express)는 7년 전에 개설한 것으로 상테스부르크항을 기항지로 하는 2개의 서비스로 이루어져 있다. 이 서비스에는 내빙(ice- strengthened) 컨테이너선 선박 4척이 투입되고 있어 동절기 운항에도 큰 차질이 없는 것으로 알려졌다.

이외에 Maersk Sealand도 러시아 항로의 주요한 글로벌 운항선사이다. 현재 Maersk Sealand

는 상테스부르크항을 기항지로 하면서 브레머하벤항과 로테르담항 등 주요 유럽항을 연결하는 서비스 2개를 개설하고 있다. 이와 함께 이 선사는 노보르스크항과 보스토니치항에도 서비스를 개설하고 있다. 이에 따라 Maersk Sealand는 발틱해뿐만 아니라 극동 및 흑해 지역의 컨테이너선 시장이 크게 발전할 것으로 보고, 서비스 체제를 강화하고 있다.

이러한 선사들과 달리 PONL(P&O Nedlloyd)은 공동운항서비스를 제공하면서 러시아 시장을 공략하고 있다. PONL은 발틱해 지역의 피더선사인 Unifeeder와 Northern Shipping Company와 공동운항하고 있으며, 흑해지역에 대한 서비스도 개설하고 있다. 이에 따라 현재 노보르시스크항과 몰타항 및 사이프러스항 등을 연계하는 Baltic Container Lines의 서비스를 공동 운항하고 있다. 이러한 공동운항서비스에 이어 PONL은 장기적으로 이 지역에 대한 직항서비스를 개설할 방침인 것으로 알려졌다. 이는 PONL의 계열사이자 항만운영업체인 P&O Port의 항만시설 투자와 함께 이루어질 가능성이 클 것으로 보인다.

특히 글로벌 선사들의 이 같은 서비스 확대가 이루어지는 것은 러시아 지역 피더 선사들의 서비스 확장과 함께 시너지 효과를 나타나고 있다. 예를 들어 지난 2003년 러시아의 피터선사인 Eurosib Lines는 상테스부르크항과 함부르크항 및 루벡(Lubeck)항을 연결하는 서비스를 개설하면서 글로벌 선사인 COSCO, 한진, Lykes, Senator, Norasia, NYK, ZIM, Evergreen, China Shipping 등과 피더운항서비스의 공동운항 협정을 체결한 바 있다.

이와 함께 피더선사들의 시장 진입도 이루어지고 있다. 새로 등장한 피더 선사인 Swan Container Lines는 2003년에 개설한 상테스부르크항과 함부르크항 및 브레머하벤항간의 서비스에서 이 지역의 주요 피더선사인 Eurogate, NCC, FESCO 등과 공동운항서비스를 제공하고 있다. 이외에도 지난해 Team Lines은 동 항로에 700TEU급 컨테이너선 1척을 추가로 투입해 기존에 운항하던 684TEU급 컨테이너선 2척을 더해 모두 3척의 선박을 투입하고 있다.

이 같은 글로벌 정기선사들의 서비스는 물동량의 규모가 크지는 않으나 유럽 역내 항로와 극동 지역 항로에서 점진적인 변화가 진행되고 있다. 그러나 러시아의 경제성장에 따른 컨테이너화물의 증가가 예상됨에 따라 향후 이들 지역의 컨테이너선 시장이 새로운 전기를 맞을 것으로 보인다. 이러한 전망은 EU가 발틱해 등 주변지역간의 교역에 있어서 육상운송을 해상운송으로 전환하려는 정책적 배경도 한 몫 할 것으로 기대된다.

(4) 남북복합운송 루트 개발에 따른 영향

한편, 러시아 정부는 러시아를 경유하는 서아시아/유럽간 컨테이너 화물의 운송수단을 대체하기 위해 해륙 복합운송로를 이용한 일명 '남북수송루트(South North Transport Corridor)'를 적극적으로 개발하고 있다.[94] 이는 인도의 뭄바이항에서 카스피 해 지역의 러시아 올야(Olya)

94) 이 루트는 복합운송로이며, 해상운송구간이 포함됨.

항으로 연결되는 것으로 상당량의 물동량이 해상운송에서 육상운송으로 전환될 것으로 전망된다.[95] 이 루트를 통한 화물 운송에 관심을 가지고 있는 국가들은 지난 2002년 협의기구인 다국적 협력위원회(Multi-country Co-ordination Council)를 설립한 바 있다. 이 협의체의 설립 회원국은 러시아, 이란, 인도 등이며, 그 이후 벨라루스, 타지키스탄이 참여했으며, 현재 아르메니아, 아제르바이잔, 불가리아, 오만 등의 참여를 추진 중이다.

그러나 이 같은 대체루트의 개발에는 장애요인도 많은 것으로 나타나고 있다. 예를 들어 러시아로 들어온 화물이 반입된 후 서유럽으로 수송되기 위해서는 러시아의 남북 수송루트를 활용해야 하나 현재 러시아의 수송체계가 상당 부분 완비되지 않은 상태이다. 즉 러시아 볼가강을 통한 내륙수로 운송에는 외국의 물류업체의 진입이 허용되지 않고 있으며, 러시아 국내 운송업체들의 경우 서비스 수준이 낮은 것으로 알려져 있다. 이와 함께 이 프로젝트가 진행되기 위해서는 상당한 규모의 투자금액이 소요되며, 국경을 초월한 협력이 요구된다는 점에서 이 계획이 추진되더라도 현재의 서아시아/유럽간 항로를 짧은 시일 내에 대체하기는 어려울 것으로 보인다.[96]

3) 내빙 유조선 시장

(1) 북극해상수송루트 개발

러시아는 그 동안 원유 및 석유정제품을 포함한 대부분의 액체화물 수송을 주로 파이프라인 네트워크에 의존해 왔다. 2000년대 들어 러시아의 운송수단별 화물운송 분담률은 파이프라인이 32~33%를 차지하여 특히, 액체화물 수송에 있어서는 절대적인 비중을 차지하는 등 중요한 물류체계를 형성하고 있다. 그러나 최근 들어 러시아의 원유 생산 및 수출이 지속적으로 증가하면서 이와 같은 기존 물류체계를 이용한 원유의 수출물류가 한계에 이르고 있다. 이에 따라 러시아는 막대한 투자 및 기간이 소요되는 새로운 파이프라인 건설보다는 해상수송체계 확충을 추진하고 있으며, 특히 기술적 한계로 인해 추진이 용이하지 않은 것으로 평가되던 북극항로를 이용한 원유 수출 수송을 적극 고려하고 있다.

시베리아와 북러시아 유전지역에서 생산되는 원유를 북해 및 흑해연안 항만에서 선적하는 데는 한계가 있을 수밖에 없으며, 더욱이 파이프라인을 통한 육상수송능력 확충에 따른 막대한 투자재정이나 건설기간에 따른 어려움이 북해항로를 새로운 대안으로 고려하게 하는 요인으로 작용하고 있는 것이다. 러시아의 이 같은 움직임은 그 동안 구소련의 붕괴와 함께 침체

95) 컨테이너화물은 인도양(뭄바이항)에서 출발해 중동걸프(Mid East Gulf)를 지나 이란으로 운송한 후 카스피해(올라항)를 통해 해상 운송되거나 일부 트럭을 통해 러시아로 운송된 후 서유럽으로 운송됨.

96) *Containerisational International*, 2003. 8.

된 해운산업을 부흥시키기 위한 전략의 하나로도 분석되고 있는데, 특히 이는 동 시베리아 및 사할린 지역 천연가스의 생산 및 수출과 관련해서도 계획 중인 파이프라인 건설 이외에 적극적인 해운력 회복도 필요하다는 판단에 따른 것으로 평가되고 있다.[97]

이에 따라 장기적으로 러시아는 북극해 항로인 일명 '북극해상로(Northern Maritime Corridor)'를 적극 개발할 계획이다. 러시아 북극해는 러시아와 전 세계 주요국들을 잇는 주요 항로이며, 특히 러시아는 북극의 유럽 방면의 항로를 정기화하는 것을 주된 목표로 하고 있다. 주요 개발 방향은 첫째 원유, 천연가스, 철광석, 원목 등 에너지 및 원자재를 개발하고, 둘째 북부 지역을 산업의 중심지로 통합화하여 궁극적으로는 이들 자원을 수송할 수 있도록 외국의 해운업체에 이 항로를 점진적으로 개방할 방침이다. 이에 따라 러시아는 2015년까지 북극해상로의 물동량이 3,500만~4,000만 톤에 이를 것으로 전망하고 있다.

(2) 북극해상로, 내빙유조선 증가 전망

이렇게 러시아의 원유자원 개발이 급속히 진행되면서 북극해 항만들은 겨울철 빙해역을 통해 원유를 수송하는 내빙유조선(ice strengthened tankers)의 기항지로 성장하고 있다. 이 같은 성장이 가능한 것은 북극해상로 확대를 통해 흑해를 통한 원유수송 부담을 일부 덜자는 의도가 있으며, 특히 북극해 항로가 러시아와 북유럽 및 미국을 잇는 최단거리 해상항로라는 점이다.

현재 러시아 북부 항만들 가운데 최대 원유 수출항은 핀란드 만(Gulf of Finland)에 위치하고 있는 프리모르스크(Primorsk)항이다. 이 항만의 원유수출물동량은 2003년과 2004년에 각각 1일 25만 배럴과 46만 배럴로 증가했으며, 금년에는 65만 배럴, 2006년에는 84만 배럴에 달할 것으로 전망되고 있다. 이 같은 전망에 따르면, 로테르담까지 항해용선을 기준으로 할 경우 이 항만의 원유수송을 위해서는 모두 26척의 아프라막스급 유조선이 추가로 필요하게 될 것으로 보인다.

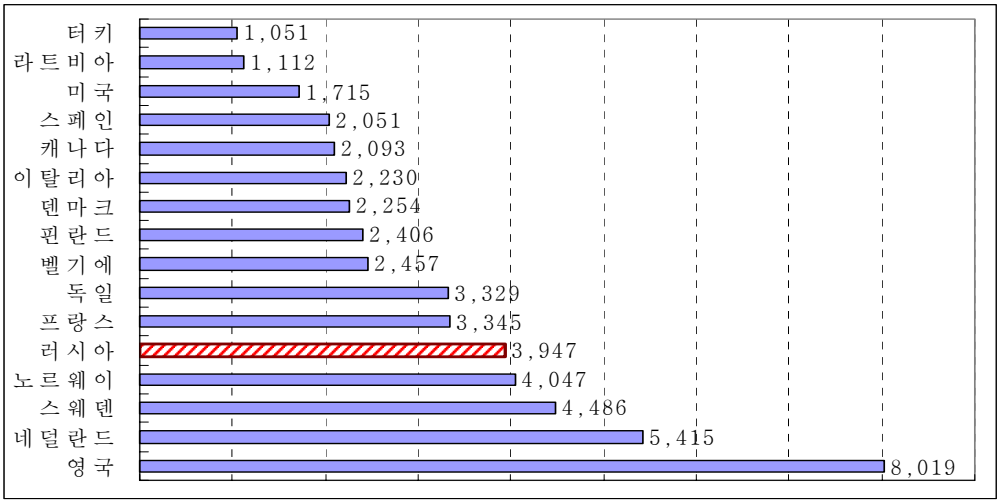
이와 함께 현재 러시아 북부 항만들에서 출발하는 유조선들은 대부분이 유럽항만을 종점으로 하고 있으나 최근 미국으로 수출량이 증가함에 따라 유조선 항로의 확대가 예상되고 있다. 이 같은 항로의 확대에 따라 톤/마일 수요가 증가할 뿐만 아니라 대서양항로에 투입되는 선박량도 크게 증가할 것으로 전망된다.

특히 바렌츠 해(Barents Sea) 무르만스크(Mumansk)항은 부동항이나 러시아 북부까지 이어지는 파이프라인 건설 계획이 완성되기 이전에는 소형 내빙선들이 기항할 것으로 보인다. 이는 무르만스크항이 이 지역의 주요 수출항으로서 러시아 기타 항만들로부터 원유를 결집하는 역할을 하고 있기 때문이다. 무르만스크항은 지난해 초 ULCC급 초대형 유조선이 기항한 바 있다.

---

97) *Lloyd's List*, 2005. 7. 15.

<그림 2-32> 주요국의 내빙유조선 기항횟수 현황(2003년)



자료 : *Lloyd's Shipping Economics*, 2004. 6.

<표 2-68> 내빙유조선 주요 항로(2003)

항로	노르웨이 → 노르웨이	러시아 → 러시아	스웨덴 → 스웨덴	캐나다 → 캐나다	미국 → 미국	핀란드 → 핀란드	덴마크 → 스웨덴	러시아 → 네덜란드
항해수	2,277	1,967	1,837	1,792	1,046	1041	607	569
항로	스웨덴 → 덴마크	네덜란드 → 러시아	스웨덴 → 핀란드	노르웨이 → 스웨덴	스웨덴 → 노르웨이	네덜란드 → 노르웨이	노르웨이 → 영국	핀란드 → 스웨덴
항해수	518	407	404	400	388	331	307	305

자료 : *Lloyd's Shipping Economics*, 2004. 6.

이와 함께 러시아/중국 간 북 태평양 지역의 항로에도 이 같은 내빙 유조선의 운항이 늘어날 것으로 전망된다. 이는 러시아가 최근까지 사할린(Sakhalin) 프로젝트를 진행 중에 있어 물동량 수송 수요가 그 만큼 증가할 것으로 보이기 때문이다. 이에 따라 러시아의 PRISCO와 Sovomflot 등은 이 지역 원유수송을 위해 아프라막스급 내빙유조선 5척을 발주 중에 있다.[98]

이러한 수송수요의 증가에 따라 북극해에서 원유를 수송하는 내빙유조선들의 증가가 지속될 것으로 보인다. 2004년 4월 기준 전 세계 내빙유조선은 1,157척, 1,960만 DWT로 전 세계 유조선 선박량의 약 6%를 차지하고 있다. 2만 DWT급 이상 내빙유조선은 233척에 불과하며, 나머지 선박들은 주로 소형선으로서 빙해역인 연안항로나 근해항로에 투입되고 있다. 그러나 북극해 항로의 원유수송 수요 증가에 따라 2007년까지 2만 DWT급 이상 유조선이 70척이 추가로 인도될 예정이며, 핸디사이즈급 선박도 40여척이 인도될 것으로 보인다.

98) 2004년 6월 현재 기준.

4) 시사점

세계적인 투자회사인 골드만삭스는 천연가스 매장량 세계 1위, 석유 매장량 세계 3위인 러시아가 2030년경에 세계 5위의 경제대국으로 부상할 것이라고 전망하고 있다. 이에 따라 러시아의 에너지 수송수요는 크게 증가할 전망이며, 이를 운송하는 유조선 해운시장의 성장도 가속화될 것으로 전망된다. 또한 러시아의 WTO 가입이 실현되는 경우 점진적으로 이루어지고 있는 글로벌 제조업체들의 공장 재배치 추세가 중국에 이어 재현될 가능성이 크다. 따라서 이 같은 전망에 따라 러시아가 글로벌 해운시장에서 LNG, 유조선 등 탱커시장뿐만 아니라 컨테이너선 시장에도 적지 않은 변화요인으로 작용할 소지가 클 것으로 예상된다.

먼저, 러시아는 유조선 해운시장에 있어서 충격으로 다가올 수 있다. 현재 동북아 지역의 한국, 중국, 일본 등은 모두 중동산 석유에 대한 의존도가 70~80%에 달하고 있으나 최근 이들 국가의 러시아산 원유에 대한 관심이 고조되고 있기 때문이다. 최근 러시아의 에너지 자원에 가장 관심을 보이는 국가는 일본이다. 일본은 동시베리아 앙가르스크 유전의 극동 송유관 설치계획에 70억 달러를 투자하기로 했으며, 사할린의 천연가스에 대한 장기 도입 계약을 체결하기로 했다. 세계의 공장 중국도 이에 뒤질세라 러시아와 에너지 외교를 강화하고 있다. 동북아 3국의 이 같은 움직임에 대해 러시아는 지난해 5월에 채택한 '2020 에너지 전략'에서 "동시베리아와 극동 지역 가스·원유 자원을 동북아 국가들과의 지정학적·전략적 관계 설정을 위한 수단"으로 활용할 것임을 밝히고 있다. 이 같은 점을 감안할 때 러시아가 동북아 3국에 새로운 에너지 공급원으로 부상하는 경우 이들의 수입원이 전환될 수 있는 것이다. 따라서 이 같은 추세는 동북아 지역의 중동산 원유 감소로 이어져 톤/마일 감소를 초래할 것이며, 이에 따라 유조선 해운경기에는 오히려 악재로 작용할 소지도 있다. 다만 미국 등도 이 같은 변화에 관심을 두는 동시에 안보차원에서 중동산 원유에 대한 수요를 줄이고는 있기 때문에 러시아의 원유생산 증가가 유조선 해운경기에 미치는 영향은 복합적인 요인이 작용할 여지도 있어 보인다. 이외에 러시아의 북극해 항로 확대 계획에 따른 유조선 시장의 변화도 그 폭에 따라 다르게 나타날 것으로 예상된다.

다음으로 러시아는 전 세계 주요국들의 제조업체 투자가 진행되면서 컨테이너 물동량도 크게 증가될 것으로 예상된다. 이는 러시아가 그 동안 WTO 가입을 적극적으로 추진하여 왔으며, 머지않아 이 같은 목적이 실현될 것으로 예상되기 때문이다. 이에 따라 러시아는 글로벌 경제권과의 교역이 활성화되면서 유럽, 중앙아시아, 중동지역과의 공고한 경제권 통합도 추진될 것으로 보인다. 또한 유라시아를 연결하는 교역의 대상루트로서 극동/유럽간 교역활성화에도 크게 기여할 것으로 예상된다.

이에 따라 러시아는 인접하고 있는 발틱해, 흑해, 극동지역 등 주요 항만들의 발전과 함께 컨테이너선 시장의 급속한 성장 잠재력이 매우 크다고 할 수 있다. 이 같은 변화와 함께 러시아의 최대 항만인 상테스부르크항이 위치한 발틱해를 중심으로 EU가 추진하고 있는 운송전

환정책(modal shift)도 이 같은 변화를 촉진할 것으로 보인다. 즉 EU는 범유럽운송네트워크(TEN-T : Trans-european Transport Network)에 따라 유럽과 발틱해 연안국들 간의 운송정책을 육상운송에서 해상운송으로 전환하려는 정책을 추진하고 있다. 이는 EU 주변 지역간의 교역 활성화를 위해 지체가 발생하고 있는 육상구간을 피해, 해상루트를 적극적으로 개발하는 것으로, 향후 러시아의 경제성장과 함께 이 같은 EU의 정책적 공조는 컨테이너선 시장에 적지 않은 정(+)의 효과를 나타낼 것으로 보인다.

이상에서 보듯 러시아는 급성장하고 있는 브릭스(BRICs) 국가들 가운데 하나로 글로벌 해운시장에 있어서 빼놓을 수 없는 변수가 될 것으로 예상되며, 최근 한/러간 경제관계도 급진전되고 있어 러시아의 경제성장에 따른 해운시장 변화를 놓치지 말아야 할 것으로 보인다. 이는 그 동안우랄산맥 서쪽을 중심으로 발전을 이루던 러시아가 사할린 유전 개발 등 극동지역에 대한 투자도 크게 늘리고 있기 때문에 더욱 그러하다.

2. 러시아 항만 물류

1) 러시아 항만 성장 속도

러시아 항만이 빠르게 성장하고 있다. 러시아 항만의 컨테이너 처리실적은 1995년에 16만 7,000 TEU에 불과했으나 2003년에는 94만 7,000 TEU를 기록하여 1995년에 비해 8배 이상 증가하였다. 2003년 러시아 항만의 처리실적은 세계 총 물동량의 0.3% 수준에 불과했지만, 2001년 이후 3년간 평균 물동량 증가율이 30.1%를 기록하는 등 물동량 증가율만큼은 세계에서 가장 높은 수준을 보이고 있다.[99]

항만별로는 상트 페테르부르크(ST. Peters- burg), 보스토치니(Vostochniy), 노보로시스크(Novorossiysk), 칼리닌그라드(Kaliningrad) 등 러시아 4대 항만의 성장이 두드러지게 나타났다. 러시아 최대 항만인 상트 페테르부르크항은 2003년에 64만 9,812 TEU를 처리하여 세계항만 중 89위, 그리고 유럽항만 중에는 10위를 차지하였다. 또한 보스토치니항은 20만 4,650TEU를 처리하여 세계 182위로 부상했으며, 노보로시스크항과 칼리닌그라드항은 각각 4만 7,000 TEU, 4만 5,000TEU를 처리하면서 세계 312위와 323위를 차지하였다. 물동량 증가율은 상트 페테르부르크항이 10.6%를 기록한 데 반해, 보스토치니항을 비롯한 3개 항만은 평균 35%에 이르는 높은 성장세를 기록하였다.

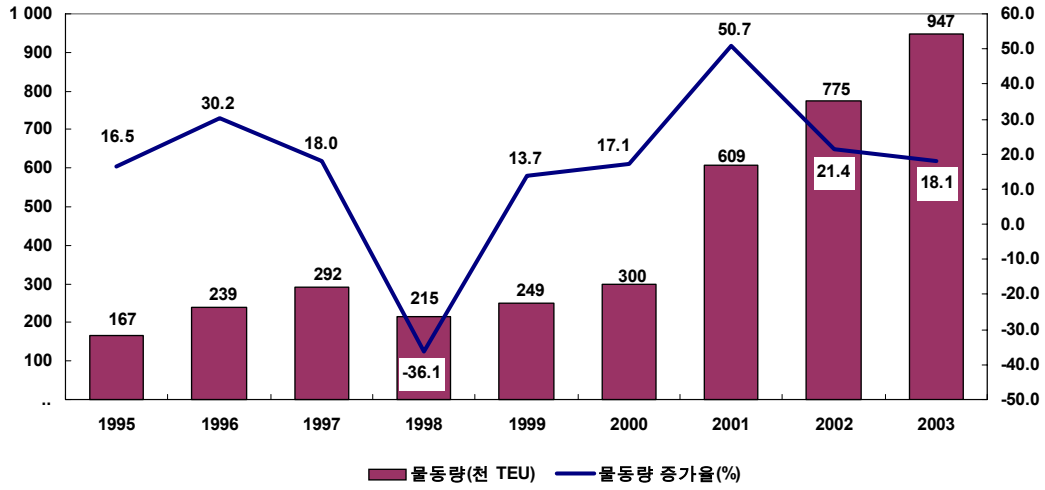
99) 러시아는 지리적·경제적 특성상 철도, 도로, 파이프라인 등 내륙운송 모드 중심의 물류체계가 발달한 국가로 해상운송의 비중은 1% 수준에 머무르고 있음. 특히 유류와 천연가스를 수송하는 파이프라인을 제외하면 벌크와 일반화물의 60% 이상이 철도를 통해 운송되고 있는데 이러한 추세를 고려할 때 최근 항만 물동량의 증가추세는 상당히 높은 수준인 것으로 평가되고 있음.

<표 2-69> 러시아 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율

구 분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
물동량(천 TEU)	167	239	292	215	249	300	609	775	947
물동량 증가율(%)	16.5	30.2	18.0	-36.1	13.7	17.1	50.7	21.4	18.1
세계 물동량 (천 TEU)	137,239	150,753	160,721	174,880	203,207	231,689	243,815	276,442	303,109
세계 물동량 비중(%)	0.12	0.16	0.18	0.12	0.12	0.13	0.25	0.28	0.31

<그림 2-33> 러시아 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율

단위 : 천 TEU, %



자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd., *Annual Container Market Review and Forecast 2004/05*.
2) *Containerisation International*, 2005. 3.

<표 2-70> 러시아 4대 항만의 컨테이너 처리실적, 순위 및 물동량 증가율

단위 : TEU, %

구 분	2002년			2003년		
	물동량	순 위	증가율	물동량	순 위	증가율
ST. Petersburg	580,639	87	10.5	649,812	89	10.6
Vostochniy	133,804	216	28.7	204,650	182	34.6
Novorossiysk	32,660	355	25.4	47,417	312	31.1
Kaliningrad	27,871	369	27.9	44,687	323	37.6

주 : 순위는 컨테이너 처리실적 기준임.
자료 : *Containerisation International*, 2005. 3.

2) 러시아 항만정책의 특징

러시아 항만의 급속한 성장추세는 러시아 정부가 강력하게 추진하고 있는 경제개혁과 밀접한 관계가 있다. 첫째, 러시아가 경제개혁에 어느 정도 성공하면서 소득증가에 따른 소비수요 증가가 높게 나타나고 있다는 점이다. 러시아는 금융위기 이후 국제유가의 상승, 루블화 평가절하의 효과, 경제구조개혁 추진 등으로 2001년 이후 연평균 6.7%의 높은 GDP 성장률을 기록해 왔다. 이에 따라 특히, 중산층의 소득증가가 두드러지게 나타나고 있는데, 이것이 소비수요 증가로 이어지면서 전체 수출입 규모 확대는 물론 항만 물동량 증가로까지 이어지고 있는 것이다.[100]

둘째, 러시아 정부가 지속적인 경제성장을 위해 산업구조 다변화 정책을 추진하고 있다는 점이다. 즉 러시아는 2007년까지 GDP에서 석유·가스부문이 차지하는 비중을 현재의 27%에서 22%까지 낮추고 첨단산업, 제조업의 비중을 20% 수준까지 끌어올릴 계획이다. 이에 따라 대량화물 중심으로 구축·운영되던 국제 운송망을 개선하여 일반화물, 컨테이너 수송 확대를 위한 시설 및 장비 확충에 박차를 가하고 있다.[101] 이에 따라 항만 및 관련 시설의 개발과 확충 역시 빠르게 진행되고 있는데, 이것은 최근 러시아의 컨테이너 물동량이 높은 증가추세를 보이고 있는 중요한 요인이 되고 있다.

셋째, 파이프라인의 원유수송 능력이 한계에 직면함에 따라 대량화물 수송을 위한 운송모드로 항만의 중요성이 부각되고 있다는 점이다. 러시아는 금융위기 이후 원유생산을 50% 이상 증가시킴에 따라 파이프라인의 수송능력 부족이 심각한 수준에 다다르고 있다. 더욱이 러시아는 파이프라인 개설을 통한 수송능력 확대에 박차를 가하고 있으나, 2010년까지 추가적인 개설이 어려운 상황이다. 이에 따라 러시아 정부는 항만을 이용한 대량운송체계 개선을 중요 정책으로 채택하고 시설 개발에 투자를 확대하고 있다.[102]

넷째, 물류비용 절감을 위한 전략으로 러시아 항만 개발이 추진되고 있다는 점이다. 러시아는 구 소련시절 발틱해, 흑해 등 해양으로 연결되는 다양한 수송망을 갖추고 있었으나 체제붕괴이후 주요 수송망이 단절되었다. 예를 들어 발틱해의 경우, 에스토니아의 탈린항(Tallinn), 라트비아의 리가항(Riga), 벤츠필스항(Ventspills), 리투아니아의 클라이페다항(Klaipeda) 등 5~6개 항만이 자국 항만에서 제3국 항만으로 전환되었다. 이에 따라 러시아 수출입 화물은 통관, 수송 등에 많은 시간과 비용을 추가로 부담해야 하는 상황에 직면했는데, 이러한 현상은 1980년 이후 러시아가 해상운송망을 확대하지 못해온 원인 중 하나로 지적되고 있다. 이에 러시아 정부는 발틱해, 흑해 지역에 위치하고 있는 자국 항만의 개발을 서두르고 제3국에서 처리되던 화물을 자국 항만에서 처리함으로써 물류비용을 절감하는 데 박차를 가하고 있다.[103]

---

100) 러시아 연방의 정치·경제 동향, 한국수출입은행, 2004. 6.

101) 게르만 그레프 러시아 경제부장관의 경제정책 발표내용(*The Russia Journal*, 2004. 8. 19).

102) 수은해외경제, "경제성장의 견인차였던 석유산업 구조적인 생산력 저하에 직면해", 2005. 6.

103) Growing Concerns, *Containerisation International*, 2004. 4.

다섯째, 개방정책의 일환으로 항만의 개발과 활성화를 촉진하고 있다는 점이다. 러시아는 1990년 이후 개혁정책을 추진하면서 인접해 있는 유럽 및 극동지역과 활발한 경제협력체계를 구축해 왔다. 또한 WTO 가입이 2006년으로 예정되어 있으며 유럽연합(EU)과는 FTA에 준하는 'EU-러시아간 공동구역(Common Space)'의 창설을 준비하고 있다. 이에 따라 러시아 정부는 제3국과의 연계성이 용이하고 투자유치에 유리한 항만 및 그 배후지역을 개발하여 제조업, IT산업, 중화학공업 등을 유치하는 전략을 추진하고 있다.[104] 이러한 대표적인 항만으로는 유럽지역에 위치하고 있는 상트 페테르부르크항과 칼리닌그라드항, 그리고 극동지역의 블라디보스토크항, 보스토치니항, 나호드카항 등이 있다.

여섯째, 러시아 정부가 자국 교통정책의 초점을 글로벌 교통망과의 연계를 강화하는 데 두고 있다는 점이다. 러시아는 2025년까지 자국의 내륙교통망과 항만을 중심으로 글로벌 교통망과 연결하고 자국을 유럽과 아시아를 연결하는 물류거점으로 육성할 계획이다.[105] 이 계획의 주요 내용은 러시아의 철도망, 도로망을 유럽, 극동의 항만과 연결하는 것인데, 특히 주목해야 할 것은 컨테이너, 일반화물 수송을 위한 대형 항만개발 계획이 포함되어 있다는 점이다. 또한 대형 항만의 개발은 푸틴대통령이 경제정책의 핵심으로 강조하고 있는 지역간 균형발전 차원에서도 강조되고 있어 향후 러시아 항만의 대형화 정책은 상당한 탄력을 받을 것으로 예상된다.

<표 2-71> 러시아 지역별 주요 항만 개발계획

구 분	주 요 항 만	세 부 내 용
발틱해	St Petersburg항 Kaliningrad항 Ust-Luga항 Primorsk항	• St Petersburg항 : 시설 확장 (컨터미널, 벌크터미널 확장) • Kaliningrad항 : 벌크터미널 개발 • Ust-luga항, Primorsk항 : 액체화물 터미널 개발 • Vysotsk항 : 유류전용터미널 개발
흑 해	Novorossisysk항 Tuapse항	• Novorossiysk항 : 컨테이너, 로로화물, 곡물 등 벌크화물 터미널 개발 • Tuapse항 : 일반화물 선석 2개와 유류전용부두 1개 개발 • Temruk항 Kavkaz항 : 액체화물 터미널 개발 • Sochi항, Taganrog항 : 시항만 개발
카스피해	Olya항 Makhackhala항	• Makhachkala항, Olya 신항만 개발 : 볼가강 수로운송망 확대
극 동	Vostochniy항 Vladivostok항 Nakhodka항	• 보스토치니, 나호드카, 바니노항 선석 확대 - 컨테이너 전용부두 확장, TSR과의 연계 강화

104) 러시아는 수차례에 걸쳐 수정한 끝에 2003년 8월에 외국인투자의 범위와 규모 확대 그리고 이에 대한 지원방안을 담은 외국인투자법(연방법 No 160-FL)을 제정하는 한편, 생산물공유협약(Product Sharing Agreement)을 개정하여 외국인투자 유치 확대를 도모하고 있음.

105) Vjacheslav Arsenov, *Transport Infrastructure Develop- ment for Wider Europe*, 2003. 11.

이러한 러시아의 개혁정책과 항만정책에 따라 러시아 정부는 항만개발에 박차를 가하고 있다. 특히 러시아 정부는 이를 위해 2001년에 '2002~2010년 러시아 수송인프라 현대화 프로그램'을 마련하고 이에 근거하여 단계별로 항만개발사업을 추진하고 있다. 지역별로는 발틱해 지역에서는 상트 페테르부르크항과 칼리닌그라드항의 시설 개발계획이 추진되고 있으며, 남유럽, 중동 지역과의 연계가 용이한 흑해지역에서는 노보로시스크항 개발계획이 빠르게 진행되고 있다. 뿐만 아니라 극동지역에서는 블라디보스토크, 보스토치니 그리고 나호드카항의 컨테이너 터미널 및 벌크터미널 개발계획이 추진되고 있다.

3) 지역별 주요 항만 현황

(1) 유럽지역

유럽에 위치하고 있는 러시아의 항만은 상트 페테르부르크항, 칼리닌그라드항, 노보로시스크항등이 대표적이다. 이들 항만들은 발틱해와 흑해 지역에 위치하고 있으며, 러시아와 유럽을 연결하는 해상운송의 거점으로 활용되고 있다.

러시아 최대의 항만인 상트 페테르부르크항은 발틱해와 러시아를 연계하는 물류거점으로 네바(Neva)만을 중심으로 상트 페테르부르크항(SPb port), 크론쉬타드트항(Kronshtadt port), 로모노소브항(Lomonosov port) 등 3개 항만이 하나의 항만군(港灣群)을 형성하고 있다. 총 선석규모는 45개 선석이며 벌크부두, 유류부두, 컨테이너부두 그리고 여객부두 등으로 구성되어 있다. 컨테이너 터미널은 First Container Terminal, Forth Container Terminal, Grebenka Island Terminal 등 3개 터미널이 운영되고 있는데 선석은 총 12개이며 안벽길이는 총 2,313m이다. 물동량 처리실적은 2002년에 58만 TEU, 그리고 2003년에는 10.6% 증가한 65만 TEU를 기록했는데 이는 세계 89위 수준이며 유럽 지역에서는 10위에 해당된다. 상트 페테르부르크항은 러시아와 유럽을 연결하는 물류거점으로 항만개발 사업이 꾸준하게 진행되고 있으며 배후지역을 중심으로 제조업이 크게 발달하고 있어 향후 발전가능성이 매우 높은 지역으로 주목받고 있다.

또한 칼리닌그라드항은 총 19개 선석으로 구성되어 있는데 이 중 벌크부두가 12개, 유류부두가 4개, RO/RO 부두가 2개 선석이며 1개 선석이 컨테이너 전용부두로 운영되고 있다. 칼리닌그라드항은 상트 페테르부르크항에 비해 규모는 작지만 유럽 주요 항만과의 거리가 가깝고 항만 시설이 우수해 해상운송망이 크게 증가하는 추세를 보이고 있다. 컨테이너 터미널은 연방정부 산하의 Sea Commercial Port of Kaliningrad가 담당하고 있으며, 향후 3개 선석으로 확장할 계획이다.

<그림 2-34> 유럽지역 러시아 항만 위치도



<표 2-72> 유럽지역 러시아 컨테이너 터미널 현황

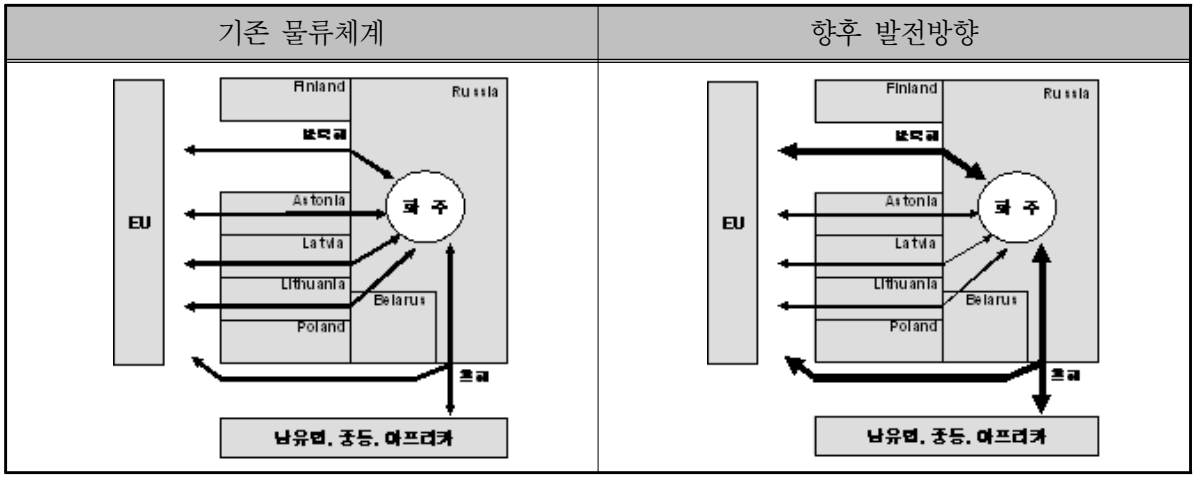
지 역	항만명	컨테이너 터미널					처리실적(천 TEU)	
		터미널명	운영자	선석(개)	안벽길이(m)	수심(m)	'02	'03
발틱해	상트 페테르부르크	First CT	First Container Terminal	5	890	10~11.5	580	650
		Forth CT	Forth Stevedoring	3	666	10~11.5		
		Grebenka Island	JSC Petrolesport	4	757	9~11		
	칼리닌그라드	Kaliningrad CT	Sea Commercial Port of Kaliningrad	1	425	10.3	28	45
흑 해	노보로시스크	JSC CT	JSC Novorossiysk Commercial Sea Port	4	865	8.5~11.5	33	48
		JSC NUTEP	JSC Novorossiyskoe NUTEP	3	577	10.5~11		

주 : 러시아 컨테이너 터미널은 대부분 컨테이너와 RO/RO 하역을 병행하고 있음.
자료 : 각 항만 홈페이지 및 *Containerisation International*, 2005. 3.

한편 흑해 지역의 거점항인 노보로시스크항은 러시아 최대의 유류수출항이며 지중해, 흑해 지역과 러시아의 교역을 담당하는 최대의 상업항이다. 노보로시스크항은 서측부두, 동측부두,

중앙부두, 유류터미널, 여객부두 등으로 구성되어 있다. 우선 노보로시스크 유류터미널은 러시아 유류 수출 물동량의 60%를 담당하고 있는 핵심거점으로 배후지역으로 파이프라인이 연결되어 있으며 대규모의 저장시설이 운영되고 있다. 터미널 규모는 총 8개 선석, 안벽길이 1,883m이며, 2,500만 톤을 동시에 처리할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 서측부두는 벌크, RO/RO, 컨테이너 터미널 등 총 10개 선석(안벽길이 2,425m)으로 구성되어 있으며 배후지역에는 9만 8,000㎡ 규모의 물류단지가 배치되어 있다. 동측부두는 벌크 전용터미널로 총 6개 선석(안벽길이 1,103m)이며 배후 물류단지 규모는 4만 3,000평 규모로 운영되고 있다. 중앙부두도 6개 선석(안벽길이 1,552m)으로 구성되어 있으며 철광석, 금속, 양곡 부두 등이 배치되어 있다. 노보로시스크항은 향후 컨테이너 및 일반부두 시설을 확대하여 상업기능을 확대할 계획이다.

<그림 2-35> **유럽지역 러시아 항만의 물류네트워크 변화**

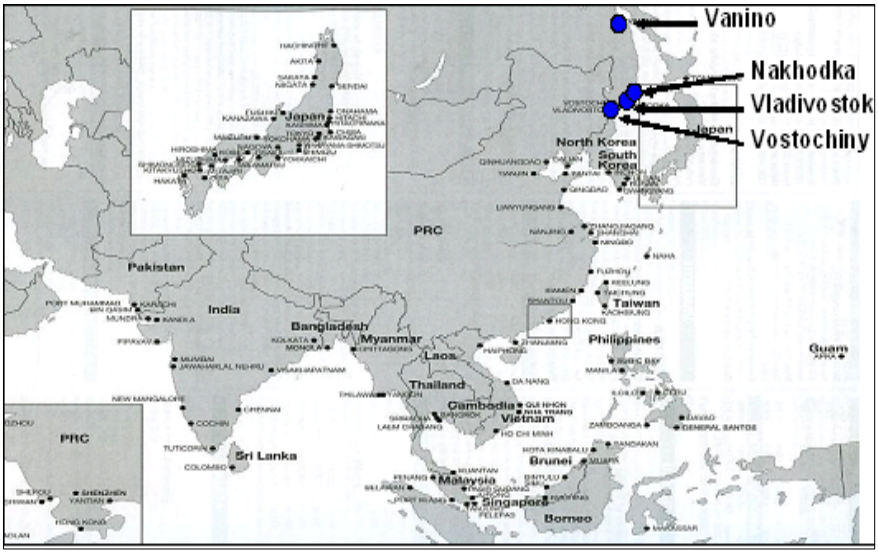


이상에서 살펴본 바와 같이, 러시아 정부는 유럽 지역 항만을 적극 개발하는 한편, 외국인 투자 유치 확대, 컨테이너 및 일반화물 전용터미널 확대 등을 통해 이들 항만을 에너지 수출입 기지에서 비즈니스항으로 전환하는 정책을 적극 추진하고 있다. 그런데 특히 러시아의 유럽 항만정책에서 눈여겨 보아야할 것은 이들 항만을 중심으로 하는 러시아/유럽 물류체계의 개편을 서두르고 있다는 점이다. 그간 러시아의 대유럽 수송망은 에스토니아, 라트비아, 리투아니아 등 발틱 3국의 항만과 발틱해, 흑해 지역에 위치하고 있는 러시아 항만으로 분산 운영되어 왔다. 그러나 러시아 정부는 러시아 항만을 중심으로 하는 유럽 연계 수송망을 강화하여 이를 주 수송망으로 활용할 계획이다. 이는 글로벌 교통망과의 연계를 강화하는 것을 목적으로 하는 러시아의 물류정책에 기반을 두고 있으며, 더 나아가 자국 항만의 대형화를 통해 경쟁력을 강화하고 물류비를 절감하는 데 그 목적이 있다.

(2) 극동지역

극동지역에 위치하고 있는 러시아의 항만은 러시아 제2의 항만인 보스토치니항과 블라디보스토크, 나호드카, 바니노항 등이 있다. 이들 항만들은 1980년대 이전까지 대부분 군사기지로 활용되었으나 현재는 아시아와 러시아를 연계하는 물류거점의 역할을 담당하고 있다.

<그림 2-36> 극동지역 러시아항만 위치도



보스토치니항은 일반화물 터미널, 컨테이너 터미널 그리고 석탄부두 등으로 구성되어 있다. 전체 항만규모는 작지만 2개 선석 규모의 컨테이너 전용터미널이 운영됨에 따라 러시아 극동항만 중 가장 많은 컨테이너를 처리하고 있다. 2002년 컨테이너 처리실적은 13만 3,804TEU, 그리고 2003년에는 전년대비 34.6% 증가한 20만 4,650TEU를 처리한 바 있다. 이에 따라 보스토치니항은 세계 182위를 기록하고 있다. 이러한 컨테이너 화물의 급속한 증가는 러시아와 중앙아시아 국가들의 경제성장과 이에 따른 가전, 잡화류 수입이 크게 증가했기 때문이다.

바니노항은 United Complex No 1, Complex No 3, Ferry Complex 등 3개 항만으로 구성되어 있으며 총 선석 수는 17개이다. 이 중 페리선석이 2개, 컨테이너 선석이 1개, 수산물 전용부두가 1개이며 나머지 선석은 벌크, 금속, 일반화물 부두로 활용되고 있다. 바니노항은 러시아철도망(TSR)과의 연계가 용이한 항만으로, 러시아 정부는 1980년대 초 일본의 TSR 이용화물이 증가추세를 보임에 따라 그간 시설부족에 시달리던 블라디보스토크항을 보완하는 항만으로 컨테이너부두를 개발하기 시작했다. 그러나 현재는 시설개발이 꾸준하게 진행되고 있는 보스토치니항을 중심으로 TSR 화물이 집중되고 있어 컨테이너 물동량은 그리 많지 않다. 그러나 극동지역의 경제개발계획이 꾸준하게 추진됨에 따라 지역 산업항으로서의 역할이 점차 강화될 것으로 예상되고 있다.

한편 나호드카항은 총 22개 선석으로 구성되어 있으며 총 선석길이는 3,500m이다. 나호드카항 역시 대부분 벌크, 일반화물 등을 처리하는 산업항으로 운영되고 있으며 별도의 컨테이너 터미널을 운영하고 있으나 물동량 증가율은 높지 않은 편이다. 또한 블라디보스토크항은 2개 선석 규모의 컨테이너 터미널이 운영되고 있으며 아시아 TSR 이용화물의 기종점 항만으로 활용되고 있다.

러시아 정부는 악화되고 있는 극동 지역의 경제 재건을 위해 경제발전 계획을 마련하는 한편, 이를 지원하기 위한 목적으로 이 지역의 산업 및 항만개발을 서두르고 있다. 즉, 러시아 정부는 1996년 '1996~2005년 극동・바이칼 지역의 경제・사회 연방 프로그램'을 마련한데 이어, 2000년 7월에는 이를 개선한 '1996~2010년 극동・바이칼 지역의 경제・사회 연방 프로그램'을 시행하고 있다. 그 주요 내용은 ⅰ) 대외 경제의 확대 및 러시아의 세계 수송시스템에서의 역할 강화를 위한 수송네트워크 시스템 정비, ⅱ) 석유 및 천연가스 생산 확대 및 간선 파이프라인망 정비, ⅲ) 연료・에너지 산업 및 어업의 근대화, ⅳ) 중소기업 개발 및 사회 인프라 정비 등이다. 이 계획에서 나타난 바와 같이 러시아 정부는 극동지역의 산업개발과 함께 수송망 및 물류 인프라 확충을 중요한 과제로 선정하고 있다. 이러한 계획의 일환으로 보스토치니, 나호드카, 바니노항의 컨테이너 부두 개발사업이 계획되어 있으며 TSR과의 연계를 용이하게 하기 위한 배후 수송망, 간선개발사업 등도 활발하게 진행되고 있다. 이러한 러시아 정부의 극동지역 항만정책은 향후 이 지역 항만의 지속적인 성장과 활성화를 촉진할 것으로 예상된다.

<표 2-73> 극동지역 러시아 컨테이너 터미널 현황

항만명	컨테이너 터미널				처리실적(천 TEU)	
	운영자	선석(개)	안벽길이(m)	수심(m)	'02	'03
나호드카	Port Nakhodka	1	195	9.7	-	-
바니노	JSC Vanino Commercial Sea Port	1	210	11.3	-	-
블라디보스토크	Vladivostok Sea Commercial Port	2	320	11.6	-	-
보스토치니	JSC Vostochny	2	675	13.5	13.4	20.5

주 : 러시아 컨테이너 터미널은 대부분 컨테이너와 RO/RO 하역을 병행하고 있음.
자료 : 각 항만 홈페이지 및 *Containerisation International*, 2005. 3.

4) 시사점

러시아 항만은 현재 해상물동량과 운송망, 그리고 항만시설의 부족으로 세계 무대에서 중요한 위치를 차지하고 있지는 못하나 성장 잠재력은 매우 큰 데 이는 다음과 같은 점에 근거하고 있다.

첫째, 러시아의 경제개혁이 성공적으로 진행됨에 따라 향후 세계 경제를 주도할 신흥세력으로 부상할 가능성이 높기 때문이다. 2003년 골드만삭스는 'BRICs 보고서'에서 러시아의 GDP가 2000~2010년에 4.1~10%, 2011~2020년에 3.3~4.0%, 그리고 2021~2030년에는 3.3~3.4% 수준으로 성장하고 2027년에는 영국 그리고 2028년에는 독일을 능가하는 경제대국이 될 것이라고 예상하였다. 이러한 예상의 근거는 러시아의 풍부한 지하자원과 인적자원, 그리고 고도의 과학기술 등이었다. 실제로 러시아의 GDP 성장률은 2003년에 7.3% 증가한 데 이어 2004년에는 6% 대를 기록하고 있다. 이러한 경제성장 추세에 따라 향후 러시아는 중국과 같이 세계 경제와 물류산업에 막대한 영향을 끼칠 가능성이 높다. 이러한 경우 러시아의 항만은 급속한 성장세를 기록하면서 새로운 지역 거점항으로 성장할 가능성도 배제할 수 없다.

둘째, 러시아가 강력한 물류정책을 추진함에 따라 러시아 항만도 지속적으로 성장할 수 있는 여건을 갖추었다는 점이다. 전술한 바와 같이, 러시아 정부는 2025년까지 자국의 내륙교통망과 항만을 중심으로, 글로벌 교통망과 연결하고 자국을 유럽과 아시아를 연결하는 물류거점으로 육성한다는 중장기 계획을 적극 추진하고 있다. 이러한 정책의 초점은 내륙운송망을 개선하는 것은 물론 지역 중추항만을 개발하는 것에 있다. 따라서 러시아의 항만개발 정책은 유럽의 발틱해와 흑해를 중심으로 그리고 극동지역은 극동 4개 항만을 중심으로 추진될 가능성이 높다. 이러한 항만정책은 글로벌 네트워크와의 연계성을 강화하여 러시아 항만이 빠르게 성장할 수 있는 기반을 제공할 전망이다.

셋째, 극동 지역의 경우, '1996~2010년 극동·바이칼 지역의 경제·사회 연방 프로그램'에 의거 석유·가스 산업과 제조업이 중점적으로 육성될 계획이며 이는 대규모의 개발 프로젝트로 연결되기 때문에 새로운 경제성장의 모멘텀이 형성될 가능성이 높다는 점이다. 최근 우리나라를 비롯한 세계 각국들이 러시아의 극동 개발사업에 큰 관심을 가지는 것도 바로 이 때문이다. 이러한 움직임은 러시아 극동항만의 성장가능성을 더욱 높이고 있다.

<표 2-74> 러시아 운송모드별 비중

구 분	여객수송량(백만명)		여객수송거리(억인킬로)		화물수송량(백만톤)		화물수송거리(억톤킬로)	
계	42,017		4,726		2,600		35,886	
철 도	5,504	(13.1%)	2,049	(43.4%)	1,057	(40.7%)	14,340	(40.0%)
도 로	36,460	(86.8%)	2,062	(43.6%)	553	(21.3%)	220	(0.6%)
수 운	27	(0.1%)	9	(0.2%)	136	(5.2%)	1,680	(4.7%)
항 공	26	(0.1%)	606	(12.8%)	1	(0.03%)	26	(0.1%)
파이프라인	—		—		853	(32.8%)	19,620	(54.7%)

주 : 2001년 말 기준임.
자료 : *Russia Federal Statistics Service.*

따라서 우리 기업들은 향후 러시아 경제와 항만의 움직임을 면밀히 관찰하고 필요한 경우, 적극적인 투자를 통해 해운·물류 및 항만산업에 참여하는 방안도 적극 고려해야 할 것이다. 또한, 정부는 우리나라의 지경학적 우위를 살려 향후 동북아 경제권의 항만구도 변화에 대비하는 중장기정책을 수립해야 할 필요성도 있다. 중국 항만의 급성장을 미리 예상하지 못해 경험했던 우리 항만정책의 실기(失機)가 재현되어서는 안 되기 때문이다.

3. 러시아 내륙 물류

1) 국내 내륙운송 현황

(1) 도로운송, 수요 증가 추세

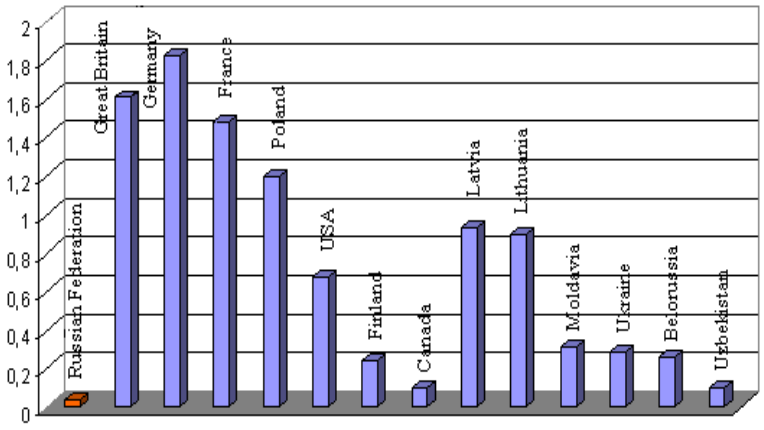
러시아의 내륙운송체계는 철도 위주의 국가관리시스템이라고 요약될 수 있다. 그러나 1990년 이후 시장경제체제로의 전환이 가속화되면서 러시아 내 운송수요는 빠른 속도로 변모하기 시작했다. 보다 다양해진 시장의 수요에 대응하기 위해 단위당 운송량은 줄어들고 화물의 출발지와 목적지가 다변화되어 운송 강도(transport intensity)는 과거의 절반 이하로 떨어졌다.[106] 이러한 변화와 함께 정시운송개념이 확산되면서 도로운송에 대한 수요는 증가하는 추세에 있다. 지역별로 편차가 있기는 하지만,[107] 지난 20년간 전체 운송시장 중 도로의 점유율은 50% 이상 높아진 것으로 나타났다. 2001년 말 기준 도로의 운송비중은 화물의 경우 21%, 여객의 경우 87%에 이른다.

러시아의 도로 총연장은 53만 7,290km에 이르며, 포장률은 67% 수준이다. 이는 세계 10위 규모이지만, 러시아가 세계 전체의 12% 이상에 해당하는 광대한 영토를 보유하고 있다는 점을 감안할 때 현 수준의 도로망과 인프라로는 수요를 충족시키지 못하고 있다. 도로의 밀집도를 나타내는 단위 면적(1,000㎢) 당 도로 연장(㎞)이 1990년 23에서 2001년 31.2로 35% 이상 늘어났음에도 불구하고 이는 인근 우크라이나의 1/3 수준이며, 라트비아의 1/7, 에스토니아의 1/5에 지나지 않는다. 이 때문에 현재 모스크바와 유럽 국경 및 흑해와 카스피해 연안을 잇는 간선 도로망은 심각한 적체에 시달리고 있다. 일부 도로의 경우 하루 수용능력 5,000대로 설계되었으나, 현재 통행 수요는 3배인 1만 5,000대에 이르는 것으로 나타났다. 또한 주요 간선 도로망을 제외한 지방도로는 더욱 낙후되어 있는데, 전체 1,860여개의 중소형 지역거점 중 약 20%인 150 곳으로 연결되는 도로가 비포장 상태이다.

106) 운송 강도란 GDP 일정 단위를 생산하기 위해 소요되는 거리당 화물량(톤/㎞)을 말함("*Russia : The Transport Sector*", The World Bank Policy Note, 2004. 8).

107) 러시아 북서부지역 대도시 주변과 유럽 대륙이 연결되는 기간 도로망을 중심으로 도로 운송량이 가장 높은 증가율을 보인 반면, 중앙아시아와 시베리아의 농업지대에서는 증가속도가 비교적 느림.

<그림 2-37> 국가별 도로 밀집도 (㎞/㎢)



자료 : *World Development Indicators*, 2002.

그러나 러시아는 에너지가 전체 수출액의 40% 이상을 차지하는 교역 구조를 뒷받침하기 위해 벌크화물 및 에너지 수송에 용이한 철도와 파이프라인 중심의 물류 인프라 개발정책을 추진하고 있어 도로 인프라 개발은 상대적으로 우선순위에서 제외될 수밖에 없는 현실이다. 또한 지형적으로 우랄산맥이 북서부 러시아와 극동 지역을 분리하고 있어 전국을 관통하는 도로망 구축이 불가능할 뿐만 아니라 중부에 위치한 시베리아의 동토지대가 여름이면 늪지대로 변하고 인구밀도가 매우 희박하다는 사실도 도로 인프라 확충을 어렵게 하고 있다.

(2) 철도운송, 국가전략 차원의 육성

러시아는 철도, 도로, 해운, 항공, 파이프라인 등 다양한 운송수단을 활용하는 물류 시스템을 추구하고 있으나, 철도의존율이 매우 높다. 특히 유류와 천연가스를 주로 수송하는 파이프라인을 제외하면 벌크화물과 공산품의 60% 이상이 철도를 통해 수송되며, 톤킬로 기준으로는 80% 이상을 차지한다. 활용도도 매우 높아 중국에 이어 두 번째로 운송밀도(traffic density)[108]가 크며, 평균 화물운송거리도 미국에 이어 두 번째로 높은 수준이다. 2003년 말 현재 러시아의 철도 총연장은 8만 7,157km로 미국에 이어 단일 국가로서는 두 번째로 길다. 이 중 46%인 4만 km가 전철화 되어 있으며, 사할린 지역의 일부 구간을 제외하고는 99%가 1.52m의 광궤를 사용하고 있다.

1990년대 계속된 사회 불안 및 경기침제로 러시아의 철도화물량은 1988년 최고점을 기록한 이후 하락 추세를 보여 2002년 철도화물량은 1998년의 60% 수준에 불과하다. 그러나 1999년

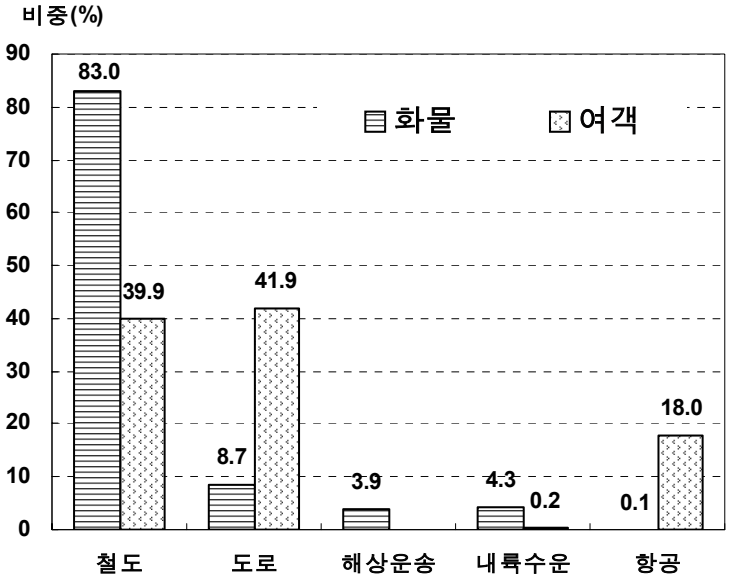
108) 운송밀도는 (톤킬로+인킬로/철도 연장)을 말함.

을 기점으로 GDP가 증가세로 돌아서면서 철도화물량도 1998년부터 연평균 10% 이상씩 늘고 있다. 특히 1997년부터 1999년 간 러시아 내 철도운임 인상은 거의 없었던 반면, 다른 운송모드의 운임은 계속 인상되어 상대적으로 철도의 가격 경쟁력을 높이는 결과를 낳았다. 그 결과 1998년~2003년 간 철도 화물량은 64% 늘었으며, 현재까지 지속적으로 늘고 있는 추세이다.

한편, 러시아의 철도 물류는 유럽과 국경을 마주하고 있는 북서부 지역에서 특히 전략적 중요성을 가지고 있다. 러시아 북서지역의 면적은 전체 국토의 30%에 지나지 않지만, 기계제조, 선박건조, 에너지, 제지업, 화학 등과 관련된 총 20만 개의 대규모 생산 공장이 위치하고 있으며, 러시아 전체 석유매장량의 18%, 천연가스 매장량의 8%, 전체 임업자원의 60%가 이 지역에서 생산된다. 이 지역과 맞닿아 있는 유럽연합은 러시아의 가장 중요한 무역파트너이자 최대의 투자국으로 유럽연합과의 교역량이 전체의 절반에 육박한다. 러시아 전체 국제화물 물동량의 20%인 2억 5,000만 톤가량이 이 지역을 통해 수송되는데, 이 가운데 65%가 철도를 통해 수송되고 있다. 즉 러시아 북서부 지역의 철도망은 북서유럽 수송 인프라와 직접 연결됨으로써 러시아 경제발전에 견인차 역할을 하고 있다.

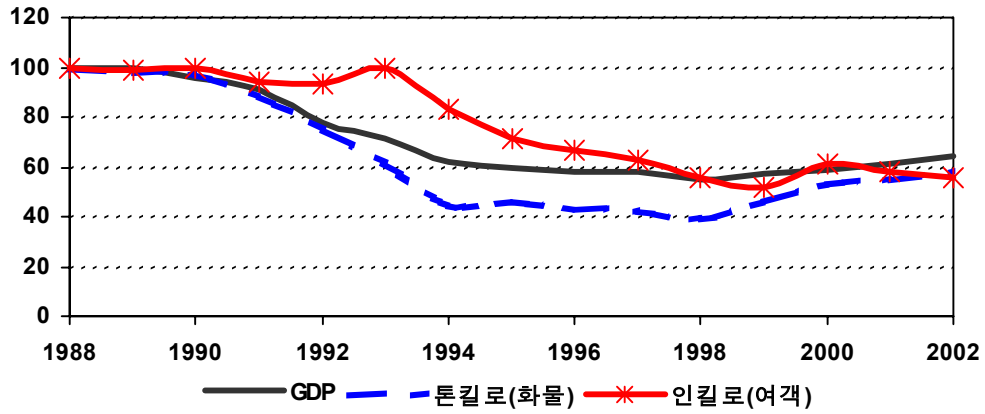
그러나 러시아 물류의 철도 의존도가 높은 수준임에도 불구하고 철도 인프라의 노후화는 우려할 만한 수준인 것으로 드러났다. 2002년 말 실시된 공공부문 인프라 현황 조사에 따르면 전동차와 화차 등 기본 장비들의 55~70%가량이 노후화되어 2010년에 이르면 전동차의 76%, 디젤기관차의 87%, 화차의 79%가 더 이상 작동이 불가능할 것이라는 결과가 도출되어 인프라 투자가 시급한 상황이다.

<그림 2-38> 운송모드별 비중 (2003년)



주 : 각각 톤킬로, 인킬로 기준이며, 파이프라인을 제외한 비중임.

<그림 2-39> 러시아의 철도운송량 변화 추이



	1998	1999 (증감)	2000 (증감)	2001 (증감)	2002 (증감)	2003 (증감)
철도화물량 (십억톤킬로)	1,020	1,205 18.1%	1,373 13.9%	1,434 4.4%	1,510 5.3%	1,669 10.5%

주 : 그래프는 1988년=100 기준임.
자료 : 1) "*Russia : The Transport Sector*", The World Bank Policy Note, 2004. 8.
2) European Conference of Ministers of Transport 통계자료 참고로 재작성

2) 범유라시안 내륙운송로 현황

(1) 아시안 하이웨이

아시안 하이웨이(Asian Highway)는 역내 협력강화와 교역증진을 목표로 1959년 유엔 아시아 태평양경제사회이사회(UNESCAP)를 주축으로 처음 제안되어 현재 아시아 지역 32개국이 회원국으로 가입되어 있다. 기존 인프라를 최대한 활용하여 각국 수도 및 농공업 중심지, 주요 공항만과 내륙 물류기지, 관광지를 연결하는 55개 노선, 총연장 14만 1,204km의 범아시아 도로망을 구축하는 프로젝트로 현재 거의 완성단계이다.[109] 러시아에는 11개 노선, 16,869km의 도로가 아시안 하이웨이에 포함되어 그루지야, 아제르바이잔, 카자흐스탄, 몽고, 중국, 북한, 핀란드, 노르웨이, 에스토니아 등으로 연결되고 있다. 아시안 하이웨이는 지난해 4월 UNESCAP 총회에서 회원국들이 정부간 협약에 약식 서명한 이후 올해 7월부터 발효에 들어갔는데, 회원국들은 협약내용에 따라 해당 도로를 정비하고 앞으로 5년 내에 아시안 하이웨이를 나타내는 표지판을 설치하게 된다.

109) 전체 14만km 중 미연결 구간이 62km에 불과함.

(2) 시베리아 횡단철도와 남북 회랑

러시아는 유럽과 극동아시아, 서남아시아를 연결하는 지정학적 이점을 바탕으로 유라시아 철도물류시스템의 경제적 파급효과에 큰 기대를 걸고 있다.

당초 유럽과 아시아를 내륙운송망으로 연결하기 위한 노력은 UN 유럽경제위원회(UN Economic Commission for Europe, UNECE)와 UNESCAP을 중심으로 이루어져 왔는데, 지금까지 구축된 유럽~아시아 연결노선은 시베리아 횡단철도(TSR)로 알려진 아시아횡단철도(TAR) 북부노선과 남동유럽에서 터키와 이란을 거쳐 동남아/남중국으로 연결되는 아시아횡단철도 남부노선, 남북 회랑(North-South Corridor), 동유럽에서 출발해 흑해와 코카서스, 카스피해를 횡단하여 중앙아시아까지 연결되는 TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) 등 4노선이다. 이 중 시베리아 횡단철도와 남북 회랑이 러시아를 통과하면서 유럽~러시아~아시아 간 무역 및 통과화물을 수송하고 있으며, 러시아 인구와 생산능력의 80% 이상이 이 두 노선 주변에 집중되어 있다.

이러한 배경에서 러시아 정부는 지난 2003년 '러시아연방 운송전략 2020'을 수립하고, 이 두 노선의 현대화와 서비스 개선을 물류정책의 선결과제로 추진하고 있는 것이다. 즉 러시아 철도 네트워크의 중심축인 시베리아횡단철도(TSR)의 부흥과 주변국 철도와의 연계를 적극적으로 추진하는 한편, 남북 회랑(North Corridor)의 활성화에도 적극 나서고 있다.

<그림 2-40> Asian Highway와 러시아 구간



자료 : UNESCAP.

<표 2-75> 시베리아 횡단철도 및 남북회랑 주요 노선

구분	주요 노선	비 고
Trans Siberian Railway (TSR)	• 보스토치니~러시아~벨라루스~폴란드 - 총연장 11,600km, 전 구간 전철화·이단적화 - 일반적인 의미의 TSR • 롄윈강~중국~카자흐스탄~러시아~벨라루스~폴란드 - 총연장 10,200km • 톈진~중국~몽고~러시아~벨라루스~폴란드 - 총연장 9,500km	- 1992년 최초 제안 - 향후 한반도 종단 철도와 연계 추진
North-South Corridor	• 코카서스 노선 (6,501km) - 헬싱키(핀란드)~러시아~아르메니아~아제르바이잔~이란(반다 압바스) • 중앙아시아 노선 (7,549km) - 헬싱키(핀란드)~러시아~카자흐스탄~우즈베키스탄~투르크메니스탄~이란(반다 압바스) • 카스피해 노선 (5,842km) - 헬싱키(핀란드)~러시아~카스피해 횡단~이란(반다 압바스)	- 1993년 제안 - 러시아, 이란, 인도 주도로 진행 중

시베리아 횡단철도의 활성화를 위해 러시아 정부는 시베리아횡단운송국제협의회(CCTST)[110]를 주축으로 서비스 개선을 추진하고 있다. 2002년 말 보스토치니~폴란드 간 전 구간 전철화가 이미 완료되었으며, 2000년 모스크바~베이징 컨테이너 운송서비스 협약을 체결함으로써 중국과의 물류협력을 강화한 한편, 2003년에는 독일의 국영철도와 러시아 철도(Russian Rail- ways)간 협약을 통해 베를린~모스크바 간 운행일수를 절반 가까이 줄이는 등 네트워크를 강화하고 있다. 또한 철로 정비 등을 통해 일일 평균 열차 속도를 1,000km 이상으로 개선하고, 통관절차를 간소화하여 운행일수도 점진적으로 단축시키고 있다. 현재 보스토치니~벨라루스 브레스트(Brest) 간에는 8~9일이 소요되며, 나호드카/보스토치니~카자흐스탄 알마티 간에도 종전 소요일수의 반인 10일에 주파가 가능한 컨테이너 열차를 운행 중이다. 이러한 서비스 개선노력의 결과 TSR의 컨테이너 수송실적은 지속적으로 증가하고 있다. 지난해 TSR을 통해 수송된 화물은 전년대비 30% 가량 늘어나 30만 TEU를 초과했으며, 물동량의 큰 비중을 차지하는 통과화물도 26% 증가한 12만 5,000TEU를 기록했다.[111]

중장기적으로는 TSR을 중국횡단철도(TCR), 몽골횡단철도(TMR)와 한반도종단철도(TKR) 등 동북아 철도와 연계하는 방안도 추진되고 있다. 러시아는 동북아발 유럽행 물류의 철도운송

110) 1993년 11월 창설된 이 협의회는 러시아 철도부 장관이 의장을 맡고 있으며, 철도부 이외에 92개 기관이 회원으로 가입하였음. 주요 활동목표는 TSR 운송 활성화, 회원사간 협조체제 구축, TSR 관련 복합운송 및 철도운송의 규범화, 서류간소화 등임.

111) *Containerisation International*, 2005. 1.

이 해상운송보다 운송시간을 줄이고 운임을 절감할 수 있는 이점이 있기 때문에 일정한 조건이 충족되면 TSR의 활성화를 통해 유럽-아시아간의 물류를 흡수할 수 있다고 판단하고 있다. 특히 TSR이 중국을 횡단하는 TCR(Trans China Railway)과 연결될 경우, 컨테이너 물동량이 연간 60만~80만 TEU까지 늘어날 수 있을 것으로 기대하고 있다. 실제로 러시아 교통부 장관은 지난 6월 중국과 유럽을 잇는 새로운 철도노선을 건설한다고 공식 발표한 바 있다. 新 실크로드로 표현되는 새로운 철도노선은 중국과 유럽 간의 화물운송이 주된 목적이며, 구간은 중국에서 출발하여 카자흐스탄~러시아~우크라이나를 경유한 후 유럽 철도와 연결된다. 이번 신노선의 건설이 실현되면 유럽과 중국간의 물동량이 급속히 증가할 뿐 아니라 러시아를 중심으로 하는 유라시아 물류통합이 가시적으로 급물살을 탈 것으로 전망된다.

한편, 남북 회랑은 동서 횡단노선인 다른 세 루트와 달리 남북을 연결하는 종단노선이다. 1993년 UNECE 교통장관회의에서 처음 제안되어 2000년 이란, 러시아, 인도 정부 간 협약서를 체결하고 협의회를 구성함으로써 공식적으로 활성화를 위한 논의가 이루어지기 시작했다. 이란, 러시아, 인도 3국간 협약 체결 후 벨라루스, 카자흐스탄, 타지키스탄, 오만, 아르메니아, 아제르바이잔, 시리아 등이 남북 회랑 연결에 동참했으며, 현재 불가리아와 우크라이나, 터키, 키르키즈스탄 등이 협의 중이다. 러시아, 중앙아시아, 북유럽에서 페르시아만이나 인도양 연안으로 화물을 수송해야 할 경우 기존의 해상수송루트를 이용하면 흑해 연안까지 내륙운송망을 이용한 후 오데사(Odesa)항에서 선적하거나 헬싱키나 상 페테스부르그항을 통하는 우회노선을 이용해야 했기 때문에 운송기간이 길어질 뿐만 아니라 운송비도 매우 고가였다. 그러나 남북 회랑 노선은 러시아와 북유럽의 화물을 내륙운송을 이용해 이란의 반다 압바스항까지 수송한 후 해상운송을 통해 인도의 뭄바이 항으로 수송하도록 구상되었다. 이 수송루트를 이용할 경우 기존 해상운송로보다 기간과 비용 측면에서 30% 가량 절감되는 것으로 알려지고 있다. 즉 미연결 구간이 일부 남아있지만 남북 노선이 활성화될 경우 향후 인도에서 북유럽까지 수에즈 운하를 경유하는 해상운송 네트워크와 경쟁관계를 형성할 가능성도 충분하다.

3) 주요 내륙운송정책

(1) 도로 인프라 확충에 1,500억 달러 소요

전술한 바와 같이 러시아 정부의 내륙물류 정책은 주로 철도 물류 발전에 초점이 맞춰져 있다. 이에 따라 러시아의 도로 인프라 개선은 북서부 지역에 비해 상대적으로 낙후된 동시베리아 지역의 운송 시스템 개선이 주로 추진되고 있다. 극동러시아의 나호드카와 동시베리아의 치타주를 연결하는 도로 건설이 올해 안에 개통될 예정인데, 이 도로가 완성되면 극동에서 모스크바까지 도로로 연결되게 된다. 그 외 시베리아 지역에서는 Tyumen~Salekhard, Tomsk~

Perm 간 약 5,000km의 도로 건설도 추진 중이다. 또한 사할린 지역 등 에너지 자원 개발 프로젝트는 부대장비 이송 등을 위한 도로 인프라 건설을 촉진시키는 계기로 작용할 수도 있을 전망이다.

한편 도로망 및 인프라 부족에도 불구하고 지난 수년간 러시아의 도로 인프라 투자액은 GDP 대비 비율과 투자액 규모 모두 감소추세에 있는 것으로 나타났다. 러시아의 경우 기존 도로망의 유지·보수를 위해서는 최소한 GDP 의 1%, 연간 30억 달러 이상이 필요한 것으로 추산되고 있으나, 2002년 러시아의 도로 인프라 투자비는 GDP 대비 0.51%, 18억 달러에 불과했다.

세계은행에서는 도로 인프라에 대한 투자가 확대되지 않을 경우 향후 러시아의 경제발전을 저해하는 요소가 될 수 있다고 경고하고, 운송수요가 많은 지역을 우선하여 단계적으로 도로 네트워크를 확장할 것을 제안하고 있다. 즉 인구 100만 이상의 대도시는 4차선 이상의 간선도로를 건설해 연결하고, 인구 5만 이상의 소도시 진입도로는 모두 10m 이상의 포장도로로 교체하며, 인구 1,000명 이상의 마을은 우천시 통행이 가능한 포장도로를 건설하여 연결하는 방안이다. 이러한 계획을 실현하기 위해서는 약 1,000억~1,500억 달러의 자금이 소요되어 앞으로 25년간 연 60억 달러가 추가로 필요하다는 계산이 나온다. 2002년 연간 투자예산의 3배 규모이다. 세계은행에서는 재원마련 방안으로 러시아 정부로 하여금 재정지출을 현재 유럽연합 평균수준인 GDP의 2% 수준으로 올리고, 유류세 및 면허세를 도입하는 한편, 민간업체의 도로 건설 및 운영 참여를 확대하고, 유럽부흥개발은행(EBRD) 등 국제 차관을 적극 활용할 것을 권고하고 있다.

(2) 철도운송, 생산성 향상과 구조개혁에 초점

러시아는 TSR 등 대륙횡단노선을 중심으로 지속적인 인프라 정비와 서비스 개선 노력을 기울이고 있다. 이와 동시에 지속적인 물동량 증가에 대비하고 운송의 효율성을 제고하기 위해 주요 철도구간의 전철화 및 고속화 사업 등 생산성 향상을 위한 노력도 병행하고 있다. 현재 러시아는 약 42,300km 구간이 이미 전철화가 되어 있어 독일 19,200km, 중국 16,900km, 인도 14,200km 등에 비해 높은 수준이지만, 총연장 대비 여전히 낮은 비율을 보여 향후 추가적인 전철화 사업이 필요하다. 일례로 2005년 1월 러시아 교통부는 러시아의 2대 도시인 모스크바와 페테르부르크 간의 철도노선 2/3를 고속화할 계획이라고 밝혔으며, 이와 동시에 러시아철도회사는 독일의 Siemens AG와 2007년까지 고속철을 도입키로 하는 차량 도입계약을 체결하였다. 이 구간에 시속 300km의 철도 고속화가 추진되면 기존에 7시간 이상 소요되던 것이 3시간으로 단축될 전망이다.

또한 주요 산업기지가 위치해 있는 러시아 북서부 지역에서는 i) 민간업체에 화차 소유를

허용하는 내용의 운영체제 개혁 단행, ii) 주요 철도 노선의 처리능력 증대 및 대륙횡단 수송 인프라와의 연계성 개선, iii) 대규모 산업단지와 항만 간 철도 접근성 강화, iv) 철도 노선 전철화 등이 주요 철도 물류 개선전략으로 추진되고 있다.

한편 러시아 정부는 비용효율성 제고와 경쟁력 강화, 시장의 수요변화에 적극 대응하기 위해 지난 1998년 러시아 철도운영 개혁 추진을 승인하고 2001년부터 2010년까지 3단계에 걸친 구조개혁을 단행 중이다. 러시아 정부는 이와 같은 대대적인 철도운영 개혁의 목표를 i) 국가적인 화물 철도운송비용 절감 ii) 증가하는 운송 수요 충족 iii) 열차 운행의 안정성 제고와 이용 저변 확대 iv) 통합적인 국가 운송시스템 개발 v) 범 유라시아 운송시스템과의 통합 등 5가지로 천명한 바 있다.

2001~2003년에 걸친 1단계 개혁에서는 철도 개혁을 위한 법적·제도적 기반 마련이 중점적으로 추진되었다. 2003년 9월 철도의 운영 및 상업적 기능을 연방 철도부에서 분리하고 980여개 관련 업체 및 기관을 통합하여 자산규모 500억 달러의 '러시아 철도회사(Russian Railways : RZD)'[112]가 설립되었다. 러시아는 핵심 운송인프라인 철도와 파이프라인을 국가가 직접 관리한다는 원칙을 세우고 있기 때문에 RZD의 지분은 100% 정부가 소유하고 있다. RZD는 열차 운행 및 철로 유지·보수, 러시아 전역에 걸친 철도 네트워크 관리, 예산 수립 및 집행, IT 도입 등 기술 혁신 등 철도 운영과 관련된 모든 기능을 수행하고 있다. 반면 철도 운영 및 마케팅 기능을 RZD에 넘긴 러시아 연방 철도부의 역할은 국가 경제발전에 부합하는 철도 정책의 입안과 실행, 안전 및 환경 관련 규정 마련, 면허 및 허가 업무, 국제 협력, 인력 훈련 등에 한정되고 있다. 2003년 말 현재 RZD는 64만 여대의 화차를 보유하고 전체 철도 화물의 39% 가량을 수송하고 있다.[113] 지난 3년간의 추세대로 연 5%씩 물동량이 증가할 경우 RZD는 2007년에 연간 2조 톤킬로의 화물을 수송할 전망이다.

현재 진행 중인 2단계(2003~2006년) 개혁 기간에는 RZD 내에 화물 운송, 여객 운송, 장비 유지·보수 및 부품 생산 등 각 운영부문별 자회사 설립이 추진되고 있다. 특히 특수화물 운송업체를 RZD와 독립하여 설립하는 방안이 추진 중이며, 운임자유화를 통해 화물 및 여객 수송 분야의 민간 참여와 경쟁을 활성화시킬 계획이다. 그 첫 번째 단계로 트랜스컨테이너(Transcontainer)와 리프서비스(Refservice)라는 두 회사가 RZD로부터 분리되어 자회사로 설립되었다. 또한 중장기적으로 철도 운영을 시속 200㎞의 여객 특송열차와 1회에 1만 2,000톤 적재가 가능한 중량화물 전용열차, 여객 열차 및 화물 열차 등 4가지 모델로 분리하여 효율성을 높이는 방안도 추진하고 있다.

---

112) 공식 명칭은 Joint Stock Company "Russian Railways"(JSC JZD)임.

113) 그러나 국영철도 RZD는 주로 석탄, 목재, 건축자재와 같은 수익성이 낮은 화물을 주로 수송하고 있음. 반면 84개 민간업체가 러시아 철도부로부터 면허를 취득하여 화물운송서비스를 제공하고 있음. 이들이 운영하고 있는 화차는 21만 8,000대에 이르며, 전체 철도화물의 21%를 수송함. 특히 운송단위당 수익이 높은 석유제품의 40%, 화학비료의 25%, 자동차의 22%를 점유하고 있음.

<표 2-76> 러시아 철도 단계별 개혁추진 경과

주요 내용	2003년	2004년	2005년
1. 핵심 기본조치			
- JSC RZD 설립 결정	———		
- 연방 철도부 기능 및 역할 조정	———		
- JSC RZD에 통합되지 않은 철도 관련 기관 민영화	———		
2. 여객 수송 분야 개혁			
- JSC RZD 산하 연방 여객수송부문 분리	———	———	
- JSC RZD 산하 통근여객수송부문 분리	———	———	———
- 지역별 장거리 여객수송부분 분리 또는 자회사 설립	———	———	———
3. 화물 운송 분야 개혁			
- 특별화물 수송을 위한 자회사 설립	———	———	———
- 전동차 민간 보유·운영 근거 마련	———	———	
4. 경제예산분야 개혁			
- 철도 요율제 개선	———		
- 직무별 보수 체계 다양화 및 정비	———		
5. 기타			
- 철도 관련 장비 생산 자회사 설립	———	———	———
- 설계·기술개발·건설 등 관련 자회사 설립	———	———	———
- 설계·기술개발 관련 연구소 설립	———	———	

자료 : Rail International, "*Reforming Russia's Railways*", 2004. 3.

3단계(2006~2010년) 개혁 기간에는 RZD 내 자회사에 대한 민간의 지분참여를 일정 부문 허용하고, 이를 통해 조성된 자금은 인프라 개발에 재투자한다는 계획이다. RZD는 개혁 프로그램이 완료되는 2010년에는 현재 보유하고 있는 화차와 전동차 중 50%의 소유와 운영권을 민간업체에 이양할 수 있을 것으로 예측하고 있다. 러시아 정부는 철도 분야의 경쟁력 강화를 위해서뿐만 아니라 노후한 장비 교체를 위해 소요될 막대한 자본을 민간을 통해 조달하기 위해 철도 운영의 민영화 및 장비 사유화를 서두르고 있다.

4) 시사점

러시아는 EU 25국, 인도, 중국 등의 면적을 합한 것과 비슷한 광대한 면적을 보유하고 있다. 또한 러시아는 유라시아 대륙을 관통하는 철도망을 통해 유럽, 중동, 서남아시아, 동남아시아, 동북아시아 등 유라시아 모든 물류시장을 연결시켜주는 유라시아대륙물류의 중앙무대를 차지하고 있다. 이러한 지리적 입지조건을 바탕으로 유럽과 아시아의 성장에너지를 흡수하여 경제발전을 꾀하려는 전략을 추구하고 있다. 러시아의 유라시아 물류통합 전략은 주변

여건에 의해 보다 더 탄력을 받을 전망이다. 즉 러시아와 국경을 접한 동유럽 10개국의 유럽연합 가입으로 유럽 전체 운송망과의 연결이 보다 용이해지고, 중국이 서부개발정책을 통해 중앙아시아 쪽으로의 진출을 꾀하고 있으며, 인도가 내륙운송망을 북부로 확장하려는 정책을 펴고 있어 이를 러시아 철도물류 활성화로 연결시킬 수 있기 때문이다

러시아는 국가전략 차원뿐만 아니라 전체 운송시스템에서 철도가 차지하는 비중이 80%를 넘을 정도로 철도의존도가 높기 때문에 철도 물류의 개선과 발전을 국가에서 직접 관장하고 있다. 시베리아횡단운송국제협의회를 구성하여 TSR의 서비스개선을 추진하고 적극적인 마케팅 활동을 펴는 한편, 인근 중국 및 유럽 국가들과의 협력을 통해 철도 물류서비스를 강화하고 있다. 또한 핀란드의 헬싱키에서 시작하여 모스크바를 거쳐 이란, 인도까지 연결하는 유라시아 남북 종단서비스 노선을 개발하여 활성화시키기 위한 노력도 기울이고 있다.

이와 함께 러시아 정부는 철도 운송의 비용효율성을 제고하고 증가하는 운송수요를 충족시키는 한편, 경쟁력 강화를 위해 10년에 걸친 철도운영분야 구조개혁을 진행하고 있다. 2003년 9월 철도 운영 및 마케팅 기능을 철도부에서 분리하여 국영 러시아 철도회사(RZD)를 설립했으며, 부문별 자회사 설립과 민영화 등을 단계적으로 추진하고 있다. 즉 경쟁력 있는 국가 운송시스템의 구축과 이를 유라시아 물류 체계와 통합하기 위한 제도적 기반 마련에 박차를 가하고 있는 것이다.

한편, 도로운송 부문은 지형적 제약과 국가전략 차원에서 철도에 비해 발전이 더딘 편이다. 현재 도로 인프라에 대한 투자는 상대적으로 낙후된 동시베리아 지역을 중심으로 증가하고 있다. 지속적으로 증가하고 있는 수요에 비해 인프라 부족이 심각한 실정인데, 세계은행은 러시아 내 기본적인 수준의 국가도로망 구축을 위해 향후 1,500억 달러가 소요될 것으로 추산한 바 있다. 유럽부흥개발은행 등에서 러시아 도로인프라 개선을 위한 자금을 지원할 예정이며, 올해부터 발효되는 아시안 하이웨이 협약에 러시아도 회원국으로 가입하고 있어 도로 운송망도 점진적으로 개선될 전망이다.

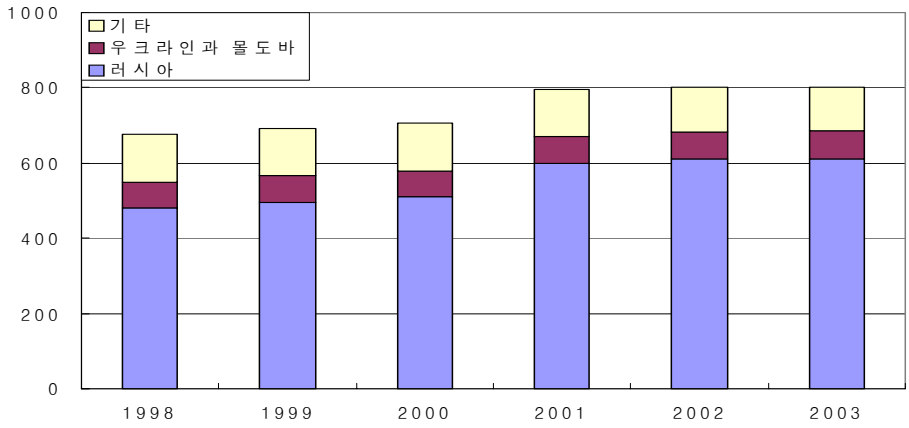
향후 러시아 내륙물류, 특히 철도물류의 발전은 유라시아 물류의 향방과 직결된다고 해도 과언이 아니다. 러시아 철도물류의 직접적인 수요자이자 잠재적인 공급자의 입장에서 우리나라는 앞으로 러시아 철도운송이 어떤 양상으로 발전하는지 예의 주시해야 할 필요가 있다. 동시에 이러한 변화가 기존 해상운송네트워크와 어떠한 상호보완 및 경쟁관계를 형성하는지 주목하여 적극 대응해야 할 것이다.

4. 러시아 항공 물류

1) 항공운송 현황

구 소련연방이 해체된 후 성립된 개별 독립공화국들의 연합체인 독립국가연합(Commonwealth of Independent States : CIS)은 12개국으로 구성되어 있다. CIS에 속한 국가들은 러시아를 비롯하여 우크라이나, 몰도바, 벨로루시(Belarus), 아르메니아, 아르제바이잔, 그루지아(Georgia), 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄(Turkmenistan), 키르기스탄(Kyrgyzstan), 타지키스탄(Tajikistan) 등이다. 러시아는 CIS의 구성원들 중 지리적으로 광대한 지역을 차지하고 상대적으로 경제발전 수준이 높은 나라로서 이 지역의 항공운송물동량의 78%를 차지하고 있다.

<그림 2-41> CIS 지역에서의 러시아 항공물동량



자료 : *World Air Cargo Forecast 2004/2005.*

CIS지역의 국내 및 국제 항공화물 전체 물동량은 전 세계 물동량의 약 2~3%를 차지하는 규모로서 2003년에는 총 800,000 톤이 거래되었으며, 이 가운데 90% 이상이 CIS 소속 항공사들에 의해 수송되었다. CIS 소속 항공사들은 CIS 지역 항공시장 이외에 다국적 기업과 외국 정부들을 대상으로 항공기 임대(charter) 서비스를 제공하는 형태로 약 150,000톤을 수송하기도 하였다. 한편 러시아는 유럽과 아시아 사이에 위치한 지리적 이점을 이용하여 빠르게 성장하고 있는 유럽-아시아 항로 물동량 운송에 많은 이익을 남기기도 하였다. 이러한 러시아는 지리적으로 광대한 지역을 차지하고 있고, 상대적으로 시베리아, 러시아 북부지역 등에는 내륙운송 인프라가 갖추어 지지 않아 항공기를 이용한 화물 운송 수요가 증가하고 있다. 2003년 러시아는 279,000톤의 국내항공화물을 처리하였다.

러시아에는 2,517여개의 공항이 있으며, 이 가운데 포장된 활주로가 있는 공항은 전체의 25% 이다. 반면 나머지 대부분 공항에서는 활주로가 비에 젖을 경우 항공기 이착륙에 어려움을 겪고 있다. 주요한 국제공항은 모스크바의 세르베쩨보공항, 쌍뜨 빼쩨르부르그의 뿔꼬보공항 등이며, 1990년 이후 많은 민영항공사가 설립되었다. 아에로플로트 항공사는 구 소련 당시 유일한 국영항공사였지만 현재는 정부가 대주주인 합작회사로 되었다.

<표 2-77> **활주로 길이 및 포장 상태에 따른 공항 개수**

구 분	914m 이하	914m~1,523m	1,524m~2,437m	2,438m~3,047m	3,047m 이상	소 계
포장 활주로	151	115	108	202	54	630
비포장 활주로	1,392	291	134	45	25	1,887
소 계	1,543	406	242	247	79	2,517

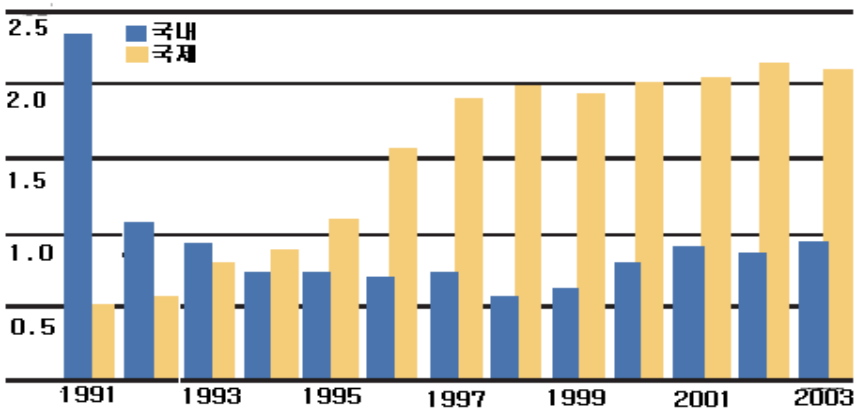
자료 : 러시아 교통부.2. 러시아-유럽 및 아시아가 항공화물 주요 교역 지역

2) 러시아의 주요 항공 교역 국가

1992년 구 소련연방이 해체되면서 많은 기업들이 파산하여 러시아 국내 및 CIS 국가간 항공화물 거래액이 전년대비 72%나 감소하였다. 반면 국제항공화물 거래액은 러시아 소비자들의 외국 상품, 특히 전기, 전자, 의류 등에 관한 강한 소비 욕구로 오히려 증가했다. 그리고 1992년에서 1997년까지 국제 항공화물 물동량은 4배 정도 증가하는 추세를 보였으나, 1998년 금융위기 이후 외국제품 수요가 줄어드는 양상을 보였다. 이는 금융위기로 인한 외국상품에 대한 수요보다 내국산 제품에 대한 선호 현상으로 해석되었다. 1998년 이후로 CIS 국가들의 에너지 및 광물자원 수출이 증가함에 따라 수익이 늘면서 CIS 지역 내의 항공화물 물동량은 매년 11.1% 증가하고 국제화물 물동량도 매년 1%씩 증가하는 추세를 보였다. 국제항공화물이 증가한 시점의 화물 품목을 살펴보면 외국의 소비재 제품, 즉 전기 및 전자 제품과 의류가 대부분을 차지했다.

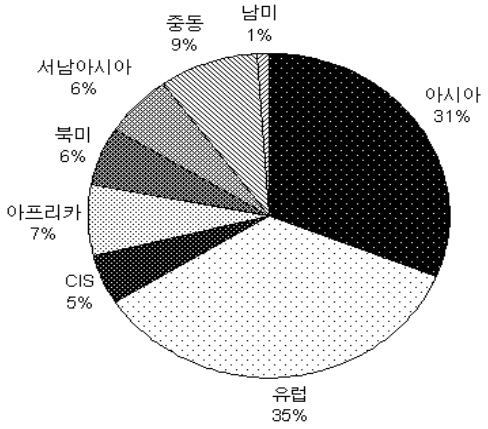
러시아와의 항공화물 교역지역은 아시아, 유럽, 아프리카, 북미, 서남아시아, 중동, 남미 등이며, 특히 아시아와 유럽 지역이 전체 교역량의 66%를 차지하고 있다. 러시아 항공화물량은 CIS지역 물동량의 대부분을 차지하는데, 러시아를 제외한 CIS 화물운송은 연간 25,000 톤으로 전체 화물량의 5%를 겨우 차지하는 수준이다.

<그림 2-42> CIS 국내 및 국제 화물물동량 추이



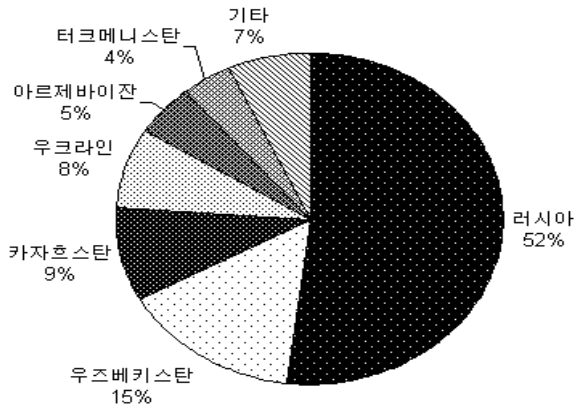
자료 : *World Air Cargo Forecast 2004/2005.*

<그림 2-43> 러시아의 항공화물 교역지역 분포



자료 : *World Air Cargo Forecast 2004/2005.*

<그림 2-44> 유럽-CIS 국가간 항공화물 거래량 분포



자료 : *World Air Cargo Forecast 2004/2005.*

CIS와 가장 많은 항공화물 교역지역은 유럽으로 2003년 138,000톤 규모를 처리하면서 전체 물동량의 35%를 차지했다. 유럽으로부터의 수입물량이 99,000 톤으로 전체 물량의 72%를 차지하여 수입이 수출보다 많은 양을 차지했다. 주요 수입품목은 고가 제품이 주류를 이루었으며, 특히 의류, 의약품, 의료장비, 컴퓨터 및 통신 장비, 유류 및 가스 추출 장비 등이 차지했다. 또한 러시아, 우즈베키스탄, 카자흐스탄, 우크라이나 등 4개국이 유럽으로부터의 주 수입 거래 대상국이었다. 반면 1993년 이후 유럽지역으로 수출한 물량은 평균 39,000톤이며, 이는 상대적으로 낮은 수준이지만 매년 15%정도 성장하고 있다. 주요 수출 품목은 고가의 금속, 과학기구, 국방제조장비, 항공우주제조장비, 화학제품 등이 주류를 이루었다.

아시아 지역은 전체 CIS 물동량의 31%를 차지했으며, 특히 북중국에서 러시아로 수입되는 전자제품과 의류 등의 소비재 제품이 대부분을 차지했다. 2002년 말까지 러시아-중국 화물의 80%가 부정기적으로 운항되는 임대 항공기에 의해서 운송되었다. 그러나 2003년에 새로운 양국간 관세규정에 의해 30%의 물동량 감소를 가져오기도 하였다. 이를 극복하고자 러시아는 관세규정과 민항항공정책 등을 수정함으로써 부정기적으로 운항되는 항공기를 정기운항으로 전환하는 노력을 시도하기도 하였다.

3) 항공화물 수송에 군용기 주로 이용

CIS 지역에서 항공화물 운송에 사용된 항공기를 보면 구 소련연방에서 사용된 터보프로펠러와 제트 엔진을 이용하는 군용기가 대부분 이용되고 있다. 이러한 군용기는 뒤에서 짐을 싣는 구조로 되어 있어 상대적으로 화물을 싣는 장비를 최소화 할 수 있는 장점이 있다. 이러한 장점은 CIS 대부분 국가들이 낙후된 공항 인프라를 갖추고 있고, 중고 군용기를 낮은 취득 비용으로 쉽게 구할 수 있어 항공화물 운송에 군용기 사용을 선호하는 현상을 낳고 있다. 현재 CIS 지역에 460대 화물기가 있으며, 이 중 340대가 화물운송에 투입되고 있다.

그러나 앞으로 군용기에 대한 민간화물기 대체 현상은 불가피 할 것으로 본다. 왜냐하면 첫째, 구 소련연방 시기에 생산된 대부분 군용기는 ICAO 3장에 명시된 소음규정과 CAEP 배기가스기준에 위배되기 때문이다. 둘째, 군용기 생산율은 늘어나는 물동량수요에 부응하기에는 역부족으로 분석되고 있다. 마지막으로 군용기는 국제운송시장에서 경제적으로 운행되기에는 적절하지 않는 것으로 분석되고 있다.

현재 군용기는 세계 항공화물 시장에서 일반화물기를 이용할 수 없는 화물에 대해서 특화된 운송서비스를 제공하고 있다. 이러한 종류의 화물은 일반화물기 이용시 부피나 무게가 초과하는 화물이다. 특히 러시아와 우크라이나 화물운송업체는 유럽업체들과 제휴하여 전 세계 지역을 대상으로 130,000톤가량의 화물을 수송했다. 주요 시장은 유럽, 북미, 아시아 지역에 있는 유류 및 가스 추출 기업, 항공제조 기업, 전기발전용 제품생산 기업, 인프라 개발 기업

등을 대상으로 서비스가 제공되었다. 그리고 중동과 아프가니스탄 지역에 미군의 물자를 실어 나르는 서비스도 제공하였다. 또한 러시아의 최대 화물운송업체는 이스트 라인 항공(East Line Airlines)이며, 중국-러시아 화물을 주로 운송하는 업체로는 시버(Sibir) 항공이 있다.

4) 시사점

현재 러시아 항공인프라를 살펴보면 대부분 공항들이 낙후되어 있고 기본적인 서비스도 고객에게 제공할 수 없는 수준이다. 공항들은 활주로, 승객 및 화물 터미널, 항공통제시스템, 통신장비 등 모든 분야에 현대화 작업이 필요하다. 이러한 낙후한 항공인프라 개발을 위해 러시아 정부는 모든 노력을 기울이고 있지만 투자 자본을 끌어들이는 데는 어려움을 겪고 있다. 왜냐하면 아직도 러시아는 투자환경이 우호적이지 못하고 진입장벽이 높은 편이기 때문이다. 하지만 최근 오일 달러 유입으로 경제 성장의 발판을 마련하였고 풍부해진 유동성을 바탕으로 일반 제조업 분야의 설비투자가 경기 선순환 구조로 이루어지고 있어 장기적으로 항공인프라 확충은 계속 성장할 것으로 전망된다.

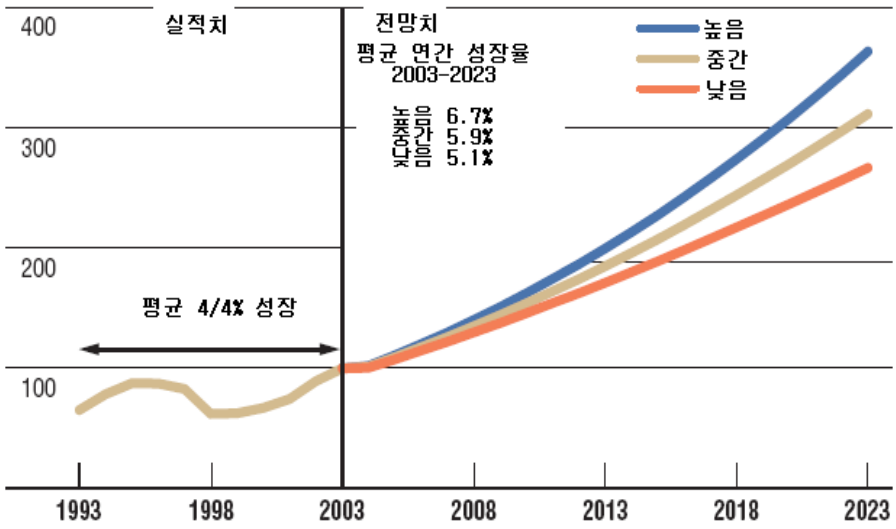
최근 러시아 교통부는 현재 비효율적으로 운영되고 있는 항공 운송망을 개편하기 위해 전국에 산재해 있는 국제공항의 수를 조절하겠다는 계획을 발표하였다. 구체적으로 현재 70개 국제공항들이 서로 근접해 있어 효율성이 떨어지므로 500km 반경 이내에 하나의 공항을 운영하자는 것이 핵심이다. 이를 위해 러시아 교통부는 이미 초안 작업을 마무리 했다. 이 초안은 허브 앤드 스포크(Hub & Spok) 시스템을 구축하는 것으로, 허브 공항 8개를 선정하여 국제공항으로 이용하고, 이 허브공항을 연결하는 국내공항 20개를 건설하는 것이다. 중심공항들은 예카터린버그(Yekaterinburg), 카바로브스크(Khabarovsk), 노보시버스크(Novosibirsk), 크라스야스크(Krasno- yarsk), 크라스노다(Krasnodar), 극동러시아(Far East), 모스크바(Moscow) 등에 세워질 것으로 알려졌다.

다음으로 러시아 중장기 경제정책의 하나인 '지역균형 발전을 위한 시베리아와 극동지역 개발'의 일환으로 극동러시아 지역의 항공인프라 확충사업이다. 이 지역은 미국이 2/3에 해당하는 광대한 면적을 차지하고 있고 도로, 철도 등 육상 교통수단이 미흡해 경제발전에 어려움을 겪고 있다. 따라서 항공운송수단은 이 지역의 발전에 중요한 영향을 끼치는 수단으로 여겨지고 있으며, 이를 위해 러시아는 외국 투자 자본을 유치하기 위해 노력하고 있고 특히 미국은 러시아 항공시장 진출에 많은 관심을 보이고 있다.

현재 이 지역은 러시아 전체 항공물동량의 38%를 차지하고 있으며, 매년 승객 200만 명과 3만 톤의 화물을 운송하고 있다. 극동러시아 지역에는 200여개의 공항이 있으며 대부분이 남부지역에 위치하고 있다. 하지만 대형 화물 운송기나 여객기가 이용할 수 있는 포장된 활주를 구비한 공항은 겨우 13개 공항뿐이다. 반면 다른 공항들은 활주로가 비포장으로 봄과 가을에 활

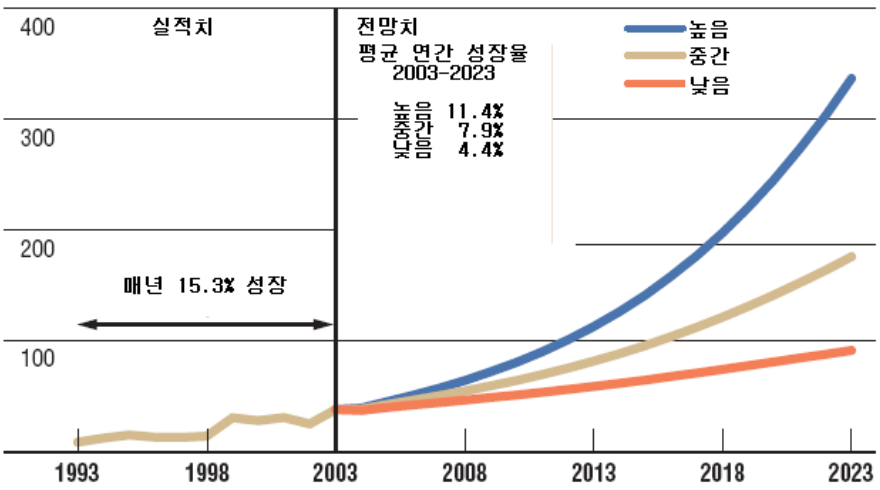
주로가 자주 젖어 이용하는데 제약을 갖고 있다. 현재 주요 항공운송 거점 공항들은 카하바브로스크(Khabarovsk), 블라디보스톡(Vladivostok), 유즈흐노-삭할인스크(Yuzhno-Sakhalinsk), 비라고베스첸(Blagoveshchen), 마가단(Magadan), 피트로파브로-캄찻스키(Petropavlo-Kamchatski), 야쿠트스크(Yakutsk)에 위치하고 있다.

<그림 2-45> CIS-유럽간 수입항공물동량 전망



자료 : *World Air Cargo Forecast 2004/2005.*

<그림 2-46> CIS-유럽간 수출항공물동량 전망



자료 : World Air Cargo Forecast 2004/2005.

보잉사의 분석에 따르면, CIS-유럽간 항공화물 시장은 향후 20년간 6.5%의 연평균 성장률을 보일 것으로 전망했다. 유럽으로부터의 수입화물은 매년 5.9% 성장하며, 2003년 99,000톤에서

2023년까지 312,000톤으로 늘어날 것으로 내다봤다. 비록 1998년 금융위기 이후 유럽 수입품은 국내 생산품, 아시아 제품과 비교해 가격에서 비싼 편이지만, 독일의 러시아 투자는 러시아인들이 유럽소비재 수요증가를 유도하고 있어 장기적으로는 증가할 것으로 전망했다.

또한, 유럽으로의 수출은 수입보다 많은 매년 7.9% 성장할 것으로 예상하며, 2023년까지 177,000톤으로 늘어날 것으로 내다봤다. 주요 수출품은 의류, 특수화공품, 금속, 특수과학장비, 우주항공장비 등이 성장의 주력 상품으로 등장할 것으로 내다봤다. 더불어 WTO 가입과 안정적 외국투자 환경조성 등은 러시아가 공산품 수출국으로 거듭나는 기회를 줄 것으로 보고 있다. 반대로, 정치적 불안정, 아시아 제품과의 가격경쟁력, 지역갈등 등과 같은 요소는 앞으로 항공화물 성장에 걸림돌이 될 것으로 전망된다.

5. 러시아 에너지 물류

1) 원유 및 천연가스 물동량

러시아를 포함한 구소련권 국가들의 최근 경제성장은 에너지자원 수출 의존형이 중요한 부분을 차지하고 있다. 특히 원유 및 천연가스를 포함한 에너지자원의 매장량이 상대적으로 풍부한 러시아, 카자흐스탄 및 아제르바이잔 등에서 이와 같은 특성이 강하게 나타나고 있다.

러시아의 경우 원유 및 가스를 중심으로 한 적극적인 에너지 개발 및 수출정책이 2000년대 들어서면서 본격화되었다. 이 같은 에너지정책에 따라 24만 ㎞에 이르는 기존 파이프라인 네트워크의 성능개선 및 활성화가 적극 추진되어 왔으며, 대외 에너지물류 효율화를 위한 새로운 파이프라인의 건설과 이를 위한 외자유치에도 적극적인 자세를 나타내고 있다. 한편 이와 같은 러시아의 파이프라인 네트워크는 기타 구소련권 국가들의 파이프라인과 함께 35만 ㎞에 이르는 거대한 석유 및 가스물류체계를 형성하고 있으며, 이를 활용한 광역 에너지 물류체계의 활성화도 체계적으로 추진되고 있다.

러시아 정부는 기존 파이프라인 네트워크를 보완하는 방안으로 새로운 유전 및 가스전 개발이 집중적으로 추진되고 있는 동시베리아와 중앙아시아 등에서 새로운 파이프라인 건설을 계획하고 있다. 또한 흑해(Black Sea) 및 발트해(Baltic Sea)연안의 항만들에 의하여 제한적으로 형성되어 있는 해운부문의 에너지물류체계를 북극해와 극동러시아 등으로 확대하기 위한 방안도 적극 고려되고 있다. 즉 파이프라인 네트워크를 중심으로 형성되어 있던 러시아 및 구소련권의 에너지물류는 기존시설을 개선 및 활용하는 단계에서 이미 벗어나 파이프라인 및 항만을 포함한 새로운 물류인프라가 확충되는 한편, 해운 등으로 물류체계가 다변화되는 팽창의 단계에 진입하고 있는 것이다.

소련(Soviet Union)이 붕괴되면서 러시아를 중심으로 유지되던 모든 구소련 국가들의 경제 및 사회 인프라는 단절되었다. 또한 개별국가로 독립한 구소련 국가들은 국민경제적 측면에서 독자적인 단위경제권으로서 독립적으로 운영될 수밖에 없는 상황을 맞이하게 되었다. 제조업 및 산업에 있어서 긴밀하게 유지되어 오던 동맹국가들 간의 연계성이 일시에 상실되었으며, 생필품 품귀현상과 함께 물가가 급등하는 등 국민경제가 총체적으로 붕괴되는 최악의 상황으로 발전하였다.

<표 2-78> 러시아 및 주요 CIS 국가의 원유 수급현황(1994~2004년)

단위 : 백만 배럴/일, %, 10억 배럴

구 분	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율1)
소 비 량[2)]	4.68	3.45	3.42	3.44	3.53	3.70	-2.3
생 산 량[3)]	7.25	7.88	8.53	9.38	10.34	11.25	4.5
수 출 량	2.57	4.43	5.11	5.94	6.81	7.55	11.4
수출비중	35.4	56.2	59.9	63.3	65.9	67.1	-
매 장 량[3)]	-	-	-	-	120.0	120.0	-

주 : 1) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
2) 소비량은 아제르바이잔, 벨라루스, 카자흐스탄, 리투아니아, 러시아, 슬로바키아, 투르크메니스탄, 우크라이나, 우즈베키스탄 기준임.
3) 생산 및 매장량은 아제르바이잔, 카자흐스탄, 러시아, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄 기준임.
자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

이와 같은 경제혼란을 극복하기 위한 유효한 수단으로 석유 및 천연가스 등 에너지자원의 수출이 주요 자원국을 중심으로 적극 추진되었으며, 이를 통한 외화획득은 붕괴된 사회 및 경제 인프라의 재건과 국민경제의 활성화 및 성장을 가능하게 하는 중요한 재원으로 활용되고 있다. 이와 같은 에너지수출 확대정책에 의하여 러시아를 중심으로 한 구소련권의 원유 및 가스 역내교역과 대외 수출물동량이 지속적으로 증가하고 있으며, 이를 위한 물류인프라 구축이 중요한 과제로 등장하고 있다.

(1) 원유 물동량

러시아 및 구소련권 산유국의 원유생산은 특히 2000년대 들어 본격적인 증가 추세를 보이고 있다. 그 결과 러시아와 아제르바이잔, 카자흐스탄, 투르크메니스탄 및 우즈베키스탄 등 구소련권 산유국에서 생산되는 원유의 물동량은 1990년대 말 구소련 경제권의 붕괴 이전과 비슷한 수준까지 회복했으며, 빠른 속도로 증가하는 추세이다. 이에 반해 구소련권의 원유소비량은 점진적인 경제활성화에도 불구하고 10년 전인 1994년 수준에도 미치지 못하고 있다. 이에 따라 이들 구소련 산유국들은 원유의 대외 수출을 적극 확대할 수 있었으며, 이를 통하여

축적되는 외화보유액은 경제재건 및 활성화의 원동력이 되고 있다.

러시아 및 구소련권의 원유소비량은 2000년대 들어 점차 증가하고 있으나, 과거 10년을 기준으로는 연평균 2.3%의 감소율을 기록했다. 이에 반해, 생산량은 10년 간 연평균 4.5%의 증가율을 기록했으며, 특히 2000년대 들어 급증하는 추세를 보이고 있다. 이에 따라 구소련권의 대외 원유 수출물동량은 연평균 11.4%의 증가율을 기록했다. 하루에 평균 775만 배럴을 수출한 것으로 추정되는 2004년에는 세계 원유 교역물동량에 대한 러시아 및 구소련권의 비중이 15.7%에 이르렀다. 러시아 및 구소련 산유국에서 생산되는 원유 중 역외 국가로 수출되는 물동량은 더욱 빠른 속도로 증가했다. 1994년 35.4%에 불과하던 수출비중이 2000년에는 59.9%까지 급증했으며, 2004년에는 67.1%에 이르렀다. 한편 러시아를 포함한 구소련권의 원유 매장량은 2004년 말 현재 약 1,200억 배럴로 추정되며, 이는 2004년의 연간 생산량을 기준으로 할 경우 약 30년에 걸쳐 생산이 가능한 물량에 해당한다.

러시아 및 구소련 산유국의 원유생산 및 수출이 급증함에 따라 세계 에너지물류에 대한 이들 국가의 비중이 팽창하고 있으며, 특히 역내 물류에 있어서 중요도가 증대되고 있다.

<표 2-79> 러시아 및 주요 CIS 국가의 천연가스 수급현황(1994~2004년)

단위 : 10억 입방미터, %

구 분	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[1)]
소 비 량[2)]	557.7	544.0	544.4	557.9	567.2	582.9	0.4
생 산 량[3)]	670.9	674.2	677.0	691.9	722.7	740.9	1.0
수 출 량	113.2	130.2	132.6	134.0	155.5	158.0	3.4
수출비중	16.9	19.3	19.6	19.4	21.5	21.3	-
매 장 량[3)]	-	-	-	-	58,240.0	58,240.0	-

주 : 1) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
2) 총소비는 아제르바이잔, 벨라루스, 카자흐스탄, 리투아니아, 러시아, 투르크메니스탄, 우크라이나, 우즈베키스탄 기준임.
3) 생산 및 매장량은 아제르바이잔, 카자흐스탄, 러시아, 투르크메니스탄, 우크라이나, 우즈베키스탄 기준임.
자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

(2) 천연가스 물동량

1994년 5,577억 입방미터를 기록한 러시아 및 구소련권 국가들의 천연가스 소비량은 10년 후인 2004년 5,829억 입방미터로 연평균 0.4%씩 증가했으며, 최근 들어 이들 국가의 경제안정이 점차 가시화되면서 증가폭이 커지고 있다. 또한 이들 국가의 천연가스 소비량은 지난 10년 간 연평균 1.0%씩 증가한 것으로 나타났으며, 2000년대 들어서는 증가폭이 역시 커지고 있다.

그 결과 러시아 및 구소련권 국가들로부터 역외국가로 수출이 가능한 천연가스의 양도 지난 10년간 연평균 3.4%씩 증가한 것으로 나타났으며, 이러한 추세는 향후에도 상당기간 이어질 것으로 전망된다. 2004년 현재 러시아 및 구소련 주요국의 천연가스 생산량은 총 7,409억 입방미터이며, 역내 소비량은 5,829억 입방미터이다. 이에 따라 2004년 1년간 러시아 및 구소련 주요국에서 역외로 수출된 천연가스의 양은 약 1,580억 입방미터에 이른 것으로 추정된다. 따라서 러시아 및 구소련 주요국에서 생산되는 천연가스 중에서 역외로 수출되는 물동량의 비중은 1994년 16.9%에 불과했으나 2000년에 19.6%에 이르렀으며, 2004년에는 21.3%를 기록한 것으로 추정되는 지속적으로 증대되었다. 한편 러시아를 포함한 구소련 경제권의 천연가스 매장량은 2004년 말 현재 58조 2,400억 입방미터인 것으로 추정되며, 이는 2004년 연간 생산량을 기준으로 할 경우 약 80년에 걸쳐 생산이 가능한 엄청난 물량에 해당한다.

러시아 및 중앙아시아의 카자흐스탄 등은 인접국가로의 천연가스 수출을 계획하고 있으며, 파이프라인을 포함한 물류인프라 구축을 위한 투자 및 건설프로젝트를 적극 추진 중이다. 특히 에너지수요가 급증하고 있는 중국과 관련하여 본격적인 국제 천연가스 물류체계의 구축과 파이프라인을 중심으로 한 육상의 액체물류 인프라건설이 최우선 과제로 등장하고 있다.

2) 에너지 물류시설 현황

(1) 파이프라인

2004년 현재 러시아는 총 23만 9,439㎞의 파이프라인 네트워크를 보유하고 있으며, 이 중에는 원유 수송용 파이프라인이 15만 7㎞로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 다음은 7만 5,539㎞의 천연가스를 포함한 가스 수송용과 1만 3,771㎞의 정제유 수송용이 있으며, 이외에도 기타 용도의 122㎞의 파이프라인으로 구성되어 있다. 이와 같은 러시아의 파이프라인 네트워크는 10만 9,186㎞인 구소련 및 동구권 주요국 파이프라인과 연계되어 34만 8,625㎞의 거대한 네트워크를 형성하고 있다. 러시아는 또한 주요 인접국가 및 지역으로의 원활한 원유 및 천연가스의 수출을 위하여 적어도 9,000㎞에 이르는 새로운 노선의 파이프라인의 건설을 계획하고 있다.

원유 수송용 파이프라인과 관련해서는, 우선 동시베리아에서 집중적으로 개발되고 있는 바이칼호 주변 유전지역의 앙가르스크(Angarsk)에서 중국의 다칭(Daqing) 및 연해주 나호드카(Nakhodka)까지의 노선과 서시베리아 유전지역에서 북극 바렌츠해(Barents Sea)의 무르만스크(Murmansk)항까지의 노선이 건설될 예정이다. 또한 기존 파이프라인 네트워크와 발트해(Baltic Sea) 연안의 프리모스크(Primorsk)항을 연결하는 노선과 흑해(Back Sea)의 노보로씨스크

(Novorossiysk)항을 중심으로 중앙아시아의 파이프라인 네트워크를 적극 확충한다는 계획이다.

천연가스 파이프라인은, 동시베리아의 코빅타(Kovykta) 및 이르쿠르츠크(Irkurtsk)를 기점으로 몽골을 경유하여 중국 베이징(Beijing)을 연결하는 노선과 다칭(Daqing)을 직접 연결하는 노선이 확실시되고 있다. 또한 사할린(Sakhalin) 북부 유전지역에서 사할린 남쪽 해안에 건설되는 LNG 항만 및 일본의 홋카이도 등까지 연결되는 노선도 추진되고 있다.

<표 2-80> 러시아 및 구소련 국가들의 파이프라인 현황(2004년)

단위 : km

구 분	원유 (Crude Oil)	가스 (Gas)	정제유 (refined products)	기 타	합 계
Russia	150,007	75,539	13,771	122	239,439
Ukraine	20,069	4,540	4,169	-	28,778
Kazakhstan	10,370	10,158	1,187	18	21,733
Uzbekistan	9,149	869	33	-	10,051
Belarus	5,223	2,443	1,686	-	9,352
Turkmenistan	6,549	1,395	-	-	7,944
Slovakia	6,769	449	-	-	7,218
Azerbaijan	4,451	1,518	-	-	5,969
Romania	3,508	2,427	-	-	5,935
기 타	10,297	1,385	524	-	12,206
합 계	226,392	100,723	21,370	140	348,625

자료 : CIA(http : //www.cia.gov/)

<그림 2-47> 러시아의 석유 파이프라인 네트워크 개념 및 개발방향



자료 : 앞 그림과 동일.

유코스 사태 이후 러시아에서는 석유산업을 다시 국유화하는 정책이 추진되고 있으며, 특히 새로운 지하자원법을 통해 석유 및 천연가스를 대상으로 에너지주권이 강화되었다. 이와 관련된 핵심적인 정책수단은 석유 및 천연가스의 물류를 국가가 독점하는 것이다. 이에 따라 러시아 파이프라인 네트워크는 세계 최대의 파이프라인 국영기업인 트란스네프트(Transneft)사가

독점하고 있다. 이 기업의 독점권은 파이프라인 건설, 유지 및 보수는 물론 이를 통한 석유 및 천연가스 운송권 전체를 포괄하고 있다.

러시아 전역의 파이프라인은 지역간 공급용, 지역내 공급용 및 수출용 등 3가지로 구분된다. 지역간 및 지역 내 공급용 파이프라인의 가동률은 56%에 불과하지만, 수출용은 수출 물동량이 지속적으로 증가함에 따라 가동률이 100%를 상회하는 과포화 상태에 있다. 지역간 공급용은 유라시아 에너지물류의 근간이 되며, 국경지역의 수출용 파이프라인과 연결된다. 그리고 러시아 전 지역의 생산지로부터 국경지역으로 석유 및 천연가스를 공급하는 역할을 하며, 동서를 가로질러 러시아 전 지역에 걸쳐 매설되어 있다. 한편 지역내 공급용은 주로 생산지로부터 국내의 정유업자 및 소비지역으로 에너지자원을 공급하는 역할을 하며, 유전과 인구가 밀집된 지역 주변에 집중되어 있다.

(2) 탱커 항만시설 현황

러시아에서 액체 및 천연가스 화물을 취급할 수 있는 탱커 항만은 약 30개 정도이며, 이 중 8개 항만에서 원양유조선의 접안이 가능하다.

<표 2-81> 투압세(Tuapse)항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Oil Mole	1	원유	230.0	13.0	-	Jetty	2,000
	2	원유/제품	170.0	11.5	-	Jetty	1,700 / 1,200
Oil Terminal	3	제품	188.0	9.7	-	Jetty	1,700
	4	제품	195.0	11.5	-	Jetty	1,200
	5	제품	213.0	12.0	-	Jetty	1,200 / 2,000
	6	제품	167.0	9.7	-	Jetty	1,700

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide* 2005~2006, Version 8.4.3, 2004. 12.

이들 항만은 대부분 원유의 하역이 가능하지만 명시적으로 천연가스의 선적이 가능한 항만은 거의 없는 상태이다.[114] 원유 취급이 가능한 러시아 탱커항만은 흑해(Back Sea)의 투압세(Tuapse) 및 노보로시스크(Novorossiysk)항, 발트해(Baltic Sea)의 칼리닌그라드(Kaliningrad), 프리모스크(Primorsk) 및 페테르부르크(St. Petersburg)항, 그리고 극동의 나호드카(Nakhodka) 및 코르사코프(Korsakov)항 등 7개 항만이다. 최근 파이프라인 및 항만건설계획에 따르면 북극 바렌츠해(Barents Sea)의 무르만스크(Murmansk)항도 원유취급 항만으로 개발이 추진되고 있는 것으로 추정된다.

흑해연안에 위치한 투압세항은 오일몰(Oil Mole)부두의 2개 선석에서 원유 선적이 가능하며,

114) Fairplay, *Ports & Terminals Guide 2005~2006*, Version 8.4.3, 2004. 12.

노보로시스크항에서는 4개 선석에서 가능하다. 그리고 발트해의 칼리닌그라드항은 3개 부두의 4개 선석에서, 프리모스크항은 별도의 전용부두 2개 선석에서 원유의 취급이 가능하다. 극동에서는 나호드카항이 2개 부두의 2개 선석에서 원유의 취급이 가능하며, 사할린의 코르사코프항은 비챠즈(Vityaz)부두 오카(Okha)선석에서 원유의 선적이 가능하다. 현재 각종 석유제품의 하역을 위한 1개의 유류부두만을 운영하고 있는 무르만스크항은 서시베리아를 기점으로 한 파이프라인의 건설과 함께 원유의 선적이 가능한 항만개발이 추진되고 있다. 또한 흑해 연안 오데싸(Odessa) 지역에도 새로운 항만의 개발이 예상된다.

<표 2-82> 노보로시스크(Novorossiysk)항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Sheskharis Oil Terminal	1	원유/디젤	-	24.0	169,317	Jetty	5,000 / 1,200
	2	원유/벙커	-	8.6	90,000	Pier	-
	3	원유/제품	205.0	9.0	-	Jetty	-
	4	제품	162.5	3.5	-	Jetty	-
	5	원유/제품	-	9.75	12,000	Jetty	-
	6	원유/제품	250.0	12.9	79,000	Jetty	-
	7	원유/제품	250.0	12.7	79,000	Pier	-
	8	원유/제품	-	9.75	-	Jetty	-

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-83> 칼리닌그라드(Kaliningrad)항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Baltijsk	1	원유/제품	140.0	7.5	-	-	450 / 800
	2	원유/응축가스	-	6.5	-	-	450 / 800
Lukoil	1	원유/제품	120.0	4.5	20,000	-	2,000
Oil Base	1	원유/제품	140.0	7.5	-	-	250
Svetly	1	석유제품	140.0	7.9	-	-	-

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-84> 프리모스크(Primorsk)항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Other Berths	1	원유	368.0	17.8	-	-	12,000
	2	원유	368.0	17.8	-	-	12,000

<표 2-85> 페테르부르크(St. Petersburg)항의 원유부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Petersburg Oil Terminal	105	액체벌크	-	6.0	-	Jetty	-
	112-B	액체벌크	-	11.0	-	Jetty	-
	112-A	석유제품	190.0	12.0	-	Jetty	1,200 / 1,000
	112-N	석유제품	210.0	12.0	40,000	Jetty	8000 / 1,000
	HT 1	액체벌크	250.0	4.5	-	Jetty	-
	HT 2	액체벌크	-	4.5	-	Jetty	-
	Oil Inner	원유/제품	-	11.0	-	Jetty	-

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-86> 나호드카(Nakhodka)의 유조선 부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Nakhodka	Oil	원유/석유제품	-	10.5	60,000	Jetty	-
기타	1/10a	원유	165	11.5	-	-	-
	2	석유제품	-	11.5	-	-	-

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-87> 코르사코프(Korsakov)항의 유조선 부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (dwt)	시설	하역능력 (tph)
Nothern	7	벙커	150	-	-	-	-
Vityaz	Okha	원유	-	30.0	160,000	-	6,500

자료 : 앞 표와 동일.

3) 시사점

(1) CIS 에너지 물류체계의 통합

러시아 및 구소련 산유국의 원유생산 및 수출이 지속적으로 증가함에 따라 세계 에너지물류에 있어서 이들 국가의 비중이 역시 빠른 속도로 증대되고 있다. 또한 역내 국가간 경제적 의존도가 재건됨에 따라 역내물류에 있어서도 파이프라인을 중심으로 한 에너지부문 물류체계의 중요도가 지속적으로 상승하고 있다. 특히 원유의 수출과 관련하여 흑해, 발트해 및 극동 연해주 연안 등을 중심으로 대외물류 수요가 급증하면서 새로운 원유 물류체계가 형성되고 있다. 또한 중앙아시아, 중국 및 극동지역 등 인접국가와의 에너지교류가 확대되면서 이를 위한 국제 에너지 물류체계 확충이 추진되고 있다. 이와 같이 러시아 및 구소련권 산유국들에서 새로이 형성되거나 재건되는 물류체계는 결국 CIS 경제권을 포괄하는 통합된 에너지 물류체계를 형성시키고 있으며, 장기적으로는 동유럽, 중국, 중동 및 동남아지역의 에너지 물류체계와의 연계성이 증대되면서 이들 지역을 포괄하는 거대한 유라시아 에너지 물류체계로 발전할 전망이다.

(2) 효율적인 인프라건설이 관건

러시아 및 구소련권 산유국의 원유 및 천연가스 생산과 수출이 빠른 속도로 증가하면서 이에 따른 에너지물류에 대한 수요가 급증하고 있으며, 이를 위한 물류인프라 확충이 중요한 정책으로 등장하고 있다. 항만 및 해운 부문에서 적극적인 원유물류 인프라의 구축이 예견되고 있으며, 중앙아시아, 시베리아 남부 및 극동지역에서 수출용 파이프라인의 수요가 급팽창하고 있다.

러시아 및 중앙아시아의 카자흐스탄 등에서 인접국가로의 천연가스 수출을 위한 파이프라인 투자 및 건설프로젝트가 적극 추진되고 있다. 또한 최근 러시아의 최대 이슈는 동시베리아 파이프라인 건설이다. 상당기간의 논의과정을 거친 동시베리아 파이프라인의 건설은 2005년 4월 러시아 정부가 2단계로 나누어 추진하기로 결정했으며, 특히 1단계로는 중국과의 접경도시 스코보로디노(Skovorodino)까지의 건설이 우선 추진될 예정이다. 원유 및 천연가스의 생산규모를 크게 확대하고 있는 러시아의 입장에서는 에너지 수요가 급증하는 중국이 확실한 고객이 될 것이며, 엄청난 규모로 축적되고 있는 중국의 외화보유고 및 외국인투자도 중요한 결정요인으로 작용했을 것으로 예상된다. 이와 같은 상황을 고려하여 확실한 개발 가능성을 확보하고 효율적인 에너지물류 인프라건설을 추진하는 것이 중요한 핵심과제로 등장한 것이다. 또한 러시아 국내 에너지물류체계에서 CIS 경제권 전체로, 그리고 유라시아 전역으로 팽창하고 있는 거대한 에너지 물류체계를 염두에 둔 효율적인 인프라건설도 중요한 과제로 인식되고 있다.

(3) 동북아 에너지물류 협력 가능성

중국의 에너지수요 증가와 러시아 및 중앙아시아 주요 산유국의 에너지공급 확대에 따른 세계 및 극동지역 에너지 물류체계의 변화는 에너지물류와 관련하여 한국, 중국 및 일본의 동북아 3국과 러시아의 역할변화 및 이에 따른 새로운 협력의 필요성을 인식하게 한다.

원유 및 천연가스를 중심으로 에너지물류의 수요가 집중적으로 증가하고 있는 중국은 이를 위한 물류인프라의 확충과 해외의 충분한 에너지자원의 확보가 가장 중요한 과제가 되고 있다. 그리고 풍부한 에너지자원을 보유한 러시아는 이들 자원의 개발과 수출을 위한 물류체계의 확보가 핵심적인 과제이다. 일본과 한국의 경우에는 자원 빈국으로서 에너지수요가 지속적으로 증가하지는 않지만 안정적인 자원의 확보를 포기할 수 없으며, 이를 위한 투자여력도 보유하고 있는 자본국에 해당한다.

따라서 이들 동북아 국가들은 동북아 및 유라시아 지역의 에너지물류와 관련하여 자국의 역할 및 기능을 고려한 협력 가능성을 심각하게 검토할 필요가 있다.

제3절 정책 시사점

러시아의 경우 세계 경제와 정치·외교적인 측면에서 차지하는 비중이 크다. 구체제의 와해와 1998년 외환 위기 등으로 경제가 부분적으로 침체의 늪에 빠진 적도 있으나 최근 들어서는 6년 연속 고 성장을 이어 가고 있고, 석유와 천연자원 등의 수출 호조로 당분간 이 같은 추세가 지속될 것으로 예측되고 있기 때문이다.

그 동안 러시아 정부는 상품 수출입 증가에 따른 물류 시스템을 개선하기 위해 상당한 금액의 재정투자를 진행하고 있다. 유라시아 중심권에 위치한 지리적인 이점을 살리는 동시에 자국의 뒤처진 물류 기반을 반석에 올려 세계물류 중심 국가로 발돋움하려는 포석으로 풀이되고 있다.

러시아가 2002년부터 야심 차게 추진하고 있는 수송 인프라 현대화 계획은 러시아가 유라시아를 넘어 세계물류 강국으로 성장하는 기틀을 제공할 것으로 보인다. 러시아에서 비중이 높은 내륙 인프라를 확대하고, 발트와 흑해, 그리고 극동 러시아 항만을 집중 개발하는 한편, 항만과 내륙 간의 연계 시스템 구축에 정이 초점이 맞춰져 있기 때문이다. 이와 함께 러시아는 유라시아 대륙을 아우르는 범세계 철도망 구축에도 적극 나서는 등 자국의 물류 인프라 개선에 심혈을 기울이고 있다. 이 같은 러시아 물류정책이 주는 시사점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 항만 개발로 해운부문이 활성화되고 있는 점에 주목할 필요가 있다. 물류 시장 전체를 놓고 볼 때 러시아에서 해운부문이 차지하는 비중은 상대적으로 낮은 것이 사실이다. 철도, 도로, 항공 및 에너지 파이프라인 등 여러 종류의 운송 모드가 가동되고 있으나, 지역적인 특성상 철도 의존율이 높기 때문이다. 국내화물에서 항공부문과 해상운송이 차지하는 비중은 각각 0.03%와 0.9%에 불과한 반면, 파이프라인과 철도의 비중은 32.8%와 40.7%로 상당히 높다. 그러나 러시아는 최근 들어 발트 해와 흑해지역 및 극동 아시아에 있는 항만을 집중적으로 개발하고 있다. 이와 함께 지금까지 거의 이용되지 않던 북극 항로도 본격 개발에 나서고 있다. 철도와 파이프라인을 통한 화물흐름이 한계상황에 직면해 있기 때문에 해운부문을 활성화하지 않고서는 더 이상 물류발전을 도모할 수 없다는 판단에 따른 것이다.

러시아의 성장 잠재력이 커지면서 최근 들어서는 이 지역으로 기항하는 선박도 늘고 있는 것으로 분석되었다. 발트 해에 있는 항만에 대한 서비스가 증가하고 있는 것은 물론 흑해지역의 노브로시스크 항만에 투입되는 정기선 서비스도 늘고 있기 때문이다. 그러나 이 같은 항만 개발과 서비스 증가보다 더욱 관심을 기울여야 하는 점은 향후 러시아 해운시장에 대한 성장 잠재력이다. 2006년으로 예정되어 있는 세계무역기구 가입이 성사되는 경우 세계 제조업체들의 이전에 따른 물동량증가가 예상된다. 또한 러시아는 석유와 가스 등 천연자원 수출을 지속적으로 확대할 계획으로 있어 유조선 수요 또한 늘어날 것으로 보인다. 러시아 해운시장에 관심을 두어야 하는 이유가 바로 여기에 있다.

둘째, 러시아 항만은 강한 성장잠재력을 가지고 있다는 점이다. 러시아는 향후 중국, 인도, 브라질과 함께 세계 경제를 이끌어갈 핵심국가가 될 가능성이 높기 때문에 그 잠재력은 예상보다 훨씬 크게 나타날 수 있다. 특히 러시아 정부가 경제개혁을 위한 중장기 전략으로 항만의 개발과 해상운송망의 확충을 우선적으로 추진하고 있는 것도 그 가능성을 높게 평가할 수 있는 근거가 된다. 러시아 항만에서 주목해야 할 것은 러시아 정부가 자국 항만을 중심으로 글로벌 물류 네트워크를 구축하고 있다는 점이다. 유럽에서는 발틱 해와 흑해에 위치하고 있는 러시아 항만을 중심으로 집중적인 인프라 및 수송망 개발을 서두르고 있는데, 이는 향후 유럽 물류체계의 변화를 주도할 것으로 예상된다. 극동에서는 석유 및 천연가스의 생산시설 개발과 간선 파이프라인 정비 사업 등 대규모의 개발프로젝트가 진행되면서 항만 개발 및 수송망 확충사업이 동시에 이루어지고 있어 이 지역 러시아 항만의 급성장이 예상된다. 따라서 우리 기업들은 향후 러시아 해운, 항만 및 물류산업에 적극 참여할 수 있는 방안을 찾아야 할 것으로 보이며, 정부는 러시아 항만의 성장이 동북아 항만 구도에 미칠 영향을 면밀히 검토하고, 이에 대비한 중장기 정책을 추진해야 할 필요가 있다.

셋째, 범 세계 철도망 구축에 역점을 두고 있는 점을 주시해야 한다. 러시아에서 철도운송부문은 물류의 핵심 망으로 자리 잡고 있다. 동으로는 아시아와 태평양, 그리고 서로는 유럽으로 연결되는 지리적인 특성이 러시아가 세계에서 가장 길고, 발전된 철도 시스템을 구축하고 있는 원동력이 된 것으로 풀이되고 있다. 이와 같이 철도 시스템이 물류의 기간산업으로 등장하면서 러시아는 최근 들어 철도부문에 대한 대대적인 투자와 구조 개혁을 시도하고 있다. 우선 러시아는 2003년 9월에 철도 시스템의 재도약과 서비스 개선을 도모하기 위해 정부 소유의 철도회사인 러시아 레일웨이즈(RZD)를 설립하여 철도 서비스 부문의 현대화 기틀을 다지고 있다.

이와 같은 구조개혁과 함께 러시아는 기존의 베를린과 모스크바- 블라디보스톡을 잇는 시베리아 횡단 철도(TSR)를 통해 동서를 연결하는 철도물류 시스템을 강화하는 동시에 최근에는 유라시아 대륙 남북을 관통하는 철도 물류에도 적극 나서고 있다. 핀란드와 세인트 페데르브르크, 모스크바, 아스트라칸, 카스피해, 이란, 페르시안 걸프를 연결하는 남북 회랑 철도 시스템을 통해 내륙 복합운송시스템을 구축하는 한편, 유라시아 물류뿐만 아니라 세계 물류시장을 자국에 편입하려는 계획이다. 이 같은 러시아의 철도 물류 시스템이 제 자리를 잡은 경우 동북아는 물론 세계 물류 시장에 지각변동이 초래될 것으로 예상된다.

넷째, 항공부문 현대화에 따른 시장 진입도 가능하다. 러시아의 항공인프라는 대부분이 낙후되어 있다 이에 따라 러시아는 현재 활주로, 승객 및 화물 터미널, 항공통제 시스템, 통신장비, 운송장비 등 모든 분야에 현대화 사업을 추진하고 있다. 최근 에너지와 광물자원 부문에서의 수출 증가세에 힘입어 러시아 물류인프라 개발은 가속화 될 것으로 전망된다. 현재 여러 나라들이 적극적으로 항공 인프라 개발에 참여하고 있으며, 특히 항공통제 시스템 분야에는 미국, 항공장비 분야는 독일, 핀란드 등의 유럽 국가들이 진출하고 있다. 이와 더불어 지리적

으로 인접한 우리나라도 러시아 진출 전략을 준비하는 것이 필요하다고 판단된다. 먼저 러시아가 추진하고 있는 극동러시아 개발 사업에서 이 지역의 육상 교통수단이 미흡해 항공망 확충을 우선적으로 고려하고 있다. 따라서 이 지역에 활주로 및 터미널 건설, 운송장비 판매 등 기술적으로 우월한 분야로의 진출 가능성도 고려해 볼 만하다. 또한 진출한 기업들의 수출입 화물을 대상으로 항공을 이용한 복합운송 비즈니스 모델을 개발하는 방안도 요구된다. 마지막으로 최근 증가하고 있는 러시아/CIS-유럽과 아시아 물동량을 대상으로 항공화물 및 여객 수송 네크워크를 지속적으로 확충해 나가야할 것으로 판단된다.

다섯째, 에너지 파이프라인의 지속적인 증설로 에너지 흐름에 변화가 오는 점에 주목할 필요가 있다. 러시아는 2000년대 들어 원유 및 가스를 중심으로 적극적인 에너지 개발 및 수출 정책을 본격화하였다. 이와 같은 에너지정책에 따라 24만 ㎞에 이르는 기존의 파이프라인 네트워크의 성능개선 및 활성화가 적극 추진되어 왔다. 한편 러시아의 파이프라인 네트워크는 구소련 국가들의 파이프라인과 함께 총 35만 ㎞에 이르는 거대한 석유 및 가스 물류체계를 형성하고 있다. 이에 따라 이를 적극 활용한 에너지 물류체계의 활성화가 진행되고 있으며, 특히 대외 에너지 물류의 효율화를 위한 새로운 파이프라인의 건설과 이를 위한 외자유치에도 적극적인 자세를 나타내고 있다.

러시아 정부는 기존 파이프라인 네트워크를 보완하는 방안으로 새로운 유전 및 가스전 개발이 집중적으로 추진되고 있는 중앙 및 동 시베리아와 중앙아시아 등에서 새로운 파이프라인 건설을 계획하고 있다. 또한 흑해 및 발트해 연안의 항만들에 의하여 제한적으로 형성되어 있는 해운부문의 에너지 물류체계를 북극해와 극동러시아 등으로 확대하기 위한 방안이 적극 고려되고 있다. 파이프라인 네트워크를 중심으로 형성되어 있던 러시아 및 구소련권의 에너지 물류는 기존시설을 개선 및 활용하는 단계에서 이미 벗어나 파이프라인 및 항만을 포함한 새로운 물류인프라를 확충하고 해운 등으로 물류체계를 다변화하는 팽창단계에 있다.

여섯째, 기회와 함께 물류 시장에 대한 리스크도 많다. 러시아 물류 시장이 밝은 면만 갖고 있는 것은 아니다. 현재 예정되어 있는 인프라투자가 제때 이루어지지 않는 경우 성장에 걸림돌로 작용할 가능성이 큰 것으로 분석된다. 특히 러시아 수출에서 상당 비중을 점유하고 있는 에너지 수출 인프라에 대한 투자가 이루어지지 않으면 병목현상이 발생하여 수출에 상당한 차질을 빚을 것으로 예상된다. 또한 최근 유코스 사태에서 보듯 러시아의 경우 아직 구체제의 경제 통제 시스템에서 벗어나지 못한 인상을 심어주고 있다. 더욱이 테러가 빈발하고 있는 것도 외국인 투자에 부담이 되고 있다. 이와 함께 러시아의 경우 여전이 무역장벽이 높고, 규제와 제도 인프라가 완비되지 않은 문제점도 안고 있다. 러시아가 이 같은 문제점을 제거하기 위해 30개국이 넘는 국가와 양자협상을 진행하고 있으나 완전한 시장경제국으로 탈바꿈하기 위해서는 여전히 거쳐야 할 관문이 많은 것도 부인할 수 없는 사실이다.

제3장 인도권

제1절 경제의 특징과 주요 이슈[115]

1. 경제 현황 및 전망

1) 인도 경제 개요

인도는 1947년 독립 이후 1990년대 초반까지 폐쇄적 자립경제정책을 고수했다. 1991년 외환위기를 기점으로 경제개혁을 단행한 인도는 대외개방을 통한 경제성장을 추구하였고, 이후 인도 경제는 평균 5～7%대의 빠른 성장을 거듭해오고 있다. 인도 경제는 1990년대 후반 이후 △5% 이내의 물가상승률 유지, △2000년 이후 경상수지 흑자구조 정착, △GDP 대비 5% 수준을 유지하고 있는 재정적자, △외환보유고 1,000억 달러 초과 등 매우 안정적인 모습을 보이고 있다.

1990년대 후반부터 인도경제에 나타나는 두드러진 특징 중 하나는 인도 경제의 농업의존도가 낮아지면서 몬순에 의한 성장률의 진폭이 축소되고 있다는 점이다. 인도 경제는 2003/04 회계연도[116](이하 년도로 표기)에 전년도(4.2% 성장)의 두 배가 넘는 8.5%의 성장을 달성했다. 2005년 3월에 마감한 2004년도에는 몬순이 저조하여 농업생산이 부진(전년대비 1.1% 성장)했음에도 불구하고 전체적으로 6.9%의 높은 성장률을 기록했다. 이처럼 농업에 대한 의존도가 낮아지는 한편 제조업, 서비스업이 빠르게 발전하여 차세대 성장 동력으로 부상했다.

인도 경제가 빠른 성장을 기록할 수 있었던 배경으로는 1991년부터 꾸준히 추진해온 경제개혁의 효과, IT서비스산업을 바탕으로 한 생산성 향상과 중산층 증가 등의 구조적 변화를 들 수 있다. 1991년 인도정부가 경제개혁을 실시하면서 제조업과 서비스업 발전을 위한 다양한 장려책을 실시하고 시장경쟁 원리를 도입하여 경쟁력을 제고시킨 결과, 최근에는 GDP에서 서비스업과 제조업의 비중이 점차 높아지고 있다. 이처럼 최근 인도 경제의 성장은 산업부문별, 그리고 생산과 소비의 균형성장에 기초하고 있다는 점에 의미가 있다. 특히 호텔, 운송, 통신, 금융, 보험 등의 서비스산업이 빠르게 성장하면서 인도 경제성장에서 차지하는 비중이 51%로 절반을 넘어섰다.

---

115) 대외경제정책연구원 최윤정 전문연구원의 원고를 바탕으로 재작성

116) 인도의 회계연도는 4월 1일부터 다음해 3월 31일이고, 주요지표의 연도는 회계연도 기준임.

<표 2-88> 인도 경제의 분야별 성장 추이

단위 : %

분 야	2003/04	2004/05
농업 (임업 및 수산업 포함)	9.6	1.1
광공업		
광업 및 채굴업	6.4	4.5
제조업	6.9	9.2
전기, 가스 및 용수공급	3.7	5.5
건설	7.0	5.2
서비스업		
교역, 호텔, 운송, 통신	11.8	11.4
금융, 보험, 부동산 및 기타 영업서비스	7.1	7.1
단체 및 개인서비스	5.8	5.9
GDP 증가율	8.5	6.9

자료 : 인도 통계청(CSO)

현재 인도 GDP의 51%를 차지하고 있는 서비스산업을 주도하고 있는 IT소프트웨어 서비스는 세계적인 수준이다. 여기에 최근 부상하고 있는 생명공학(Biotechnology)까지 포함하여 서비스 산업은 인도 경제성장을 이끌고 있다고 할 수 있다. 최근 견고한 성장의 결과로 지난해부터 증가한 가계소득은 수요부문을 자극하여 경제성장을 촉진시키는 동력으로 작용하고 있다.

2) 인도 경제성장의 제약요인과 극복 가능성

인도가 최근의 눈부신 성장을 이어가기 위해서는 필수적으로 해결해야 할 선결과제가 있다. 이는 크게 대외·정치부문과 경제, 사회부문으로 구분할 수 있다. 대외·정치부문에서는 파키스탄과의 국경분쟁, 강력한 리더십의 부재로 인한 국내 정치의 불안 고조 가능성, 개혁조치를 둘러싼 중앙정부와 지방정부 사이의 의견 불일치, 부의 편중 문제와 관련한 계층 및 지방정부간의 갈등이다. 경제적으로는 경제개혁의 정치논리화, 재정적자의 급증과 열악한 사회간접자본, 과도한 농업부문과 몬순 의존성, 제조업 부문의 지체와 서비스 부문의 팽창으로 인한 경제성장의 불균형 등이 있다. 또한 사회적으로는 지역간·계층간 갈등의 심화 가능성이 높다는 사실을 들 수 있다. 이하에서는 경제적 요인에 대해서만 살펴보고자 한다.

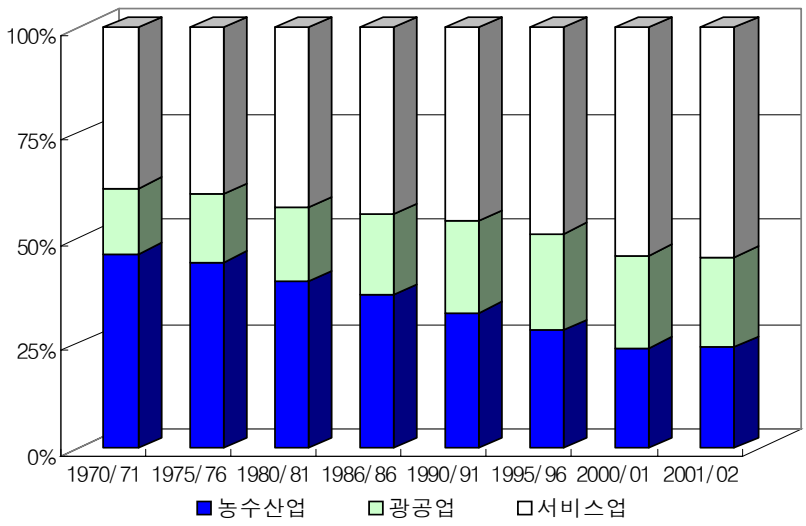
1980년대 중반 이후 인도의 경제적 성장은 공공투자의 확대에 의하여 지속될 수 있었으나 이는 재정적자 급증으로 인한 외채위기를 초래하였으며 재정적자 누적과 투자부진 또한 인도의 경제성장을 위협하는 중요한 요인으로 작용하고 있다. 1986/87년 GDP의 11.2%에 이르렀던

공공투자는 1993/94년 8.2%, 1997/98년 6.6%, 2002/03년 6.3% 수준으로 하락하였고 동시에 GDP의 25%에 이르는 높은 수준의 민간저축도 재정적자 보전을 위하여 정부의 재정으로 흡수되고 있다. 특히 1990년대 후반부터는 정부보조와 GDP의 약 70%에 이르는 정부채무의 상환부담이 가중됨으로써 공공투자의 확대에 의한 성장이 불가능하게 되었다. 이와 같은 GDP 대비 공공투자와 민간투자 비율의 감소는 사회간접자본의 미비와 더불어 경제성장의 심각한 제약요인으로 작용하고 있다.

2004년 총선에서 좌파연합이 집권함으로써 저소득층과 공공부문 지원에 따른 재정적자 확대 가능성은 더욱 커지고 있으며, 재정적자 축소와 투자 촉진을 위한 정책 대안도 미흡한 상태이다. 적극적인 해외자본의 유치 노력에 따라 투자의 애로는 일정 정도 해소될 것으로 보이나 재정 건전성 확보와 동시에 사회간접자본을 확충할 수 있는 정책대안이 시급한 실정이다. 그러나 지난 2004년 총선을 치루면서 과다한 경비지출로 재정적자의 폭은 더욱 확대되었으며, 농민 및 빈곤계층에 대한 지원을 강화한다는 신정부의 정책에 따라 재정적자 규모는 더욱 확대될 가능성이 높다. 지난 8월 1일 인도 정부의 발표에 따르면 2005년도 2사분기 예산적자는 125억 4,000만 달러로 이미 동 회계연도 목표치의 36.1%에 달한 것으로 나타났다.

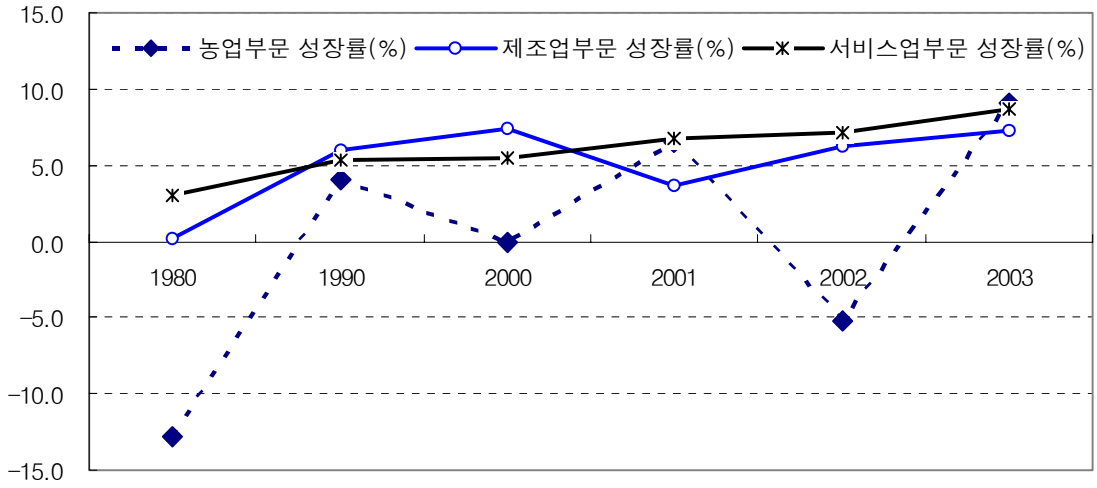
인도의 산업부문별 성장률을 살펴보면 뚜렷한 두 가지 경향을 볼 수 있다. 우선 농업부문의 성장률 진폭이 너무 커서 인도 경제의 안정적 성장에 장애요인으로 작용하고 있다는 점이다. 또 하나는 제조업과 서비스업부문은 1990년대 이후 6~8%대의 안정적 성장경로를 따르고 있다는 점이다.

<그림 2-48> 인도의 산업구조 변화(1970/71~2001/02)



자료 : Reserve Bank of India. 2003. Handbook of Statistics on Indian Economy 2002. India.

<그림 2-49> 산업부문별 성장률



주 : 2003년 성장률은 2003/04 회계연도 인도 정부의 발표치.
자료 : Central Statistical Organization. National Account Statistics. 각년호.
World Development Indicator 2004.

먼저 농업부문에 대한 높은 의존도와 동시에 농업생산이 기후의 영향에 따라 지극히 불안정하다는 점이다. 이를테면 2002년의 몬순은 농업생산에 많은 피해를 가져와 농업부문의 성장률을 하락(2001년 5.7%→2002년 3.1%)시켰고 이는 2001년 5.5%를 기록했던 경제성장률을 2002년 4.3%로 하락시키는 주요한 요인이 되었다. 반면 인도가 2003년에 기록한 8.3%의 높은 경제성장은 온화한 몬순의 영향으로 농업부문의 생산량이 약 15% 증가한 것에 큰 도움을 받았다. 특히 분기성장률로는 사상 최고치를 기록한 2003년 4/4분기(전년 동기대비 10.4%) 경제성장의 토대는 농업부문의 성장(전년 동기대비 16.9%)이 제공했다고 할 수 있다.

그러나 최근 인도의 경제구조는 농업 중심에서 광공업, 특히 서비스업 중심의 선진적인 구조로 빠르게 변화함으로써 농업부문의 비중이 점차 감소하고 경제성장의 진폭도 완화되고 있다. GDP에서 차지하는 농수산업의 비중이 1970/71년 46.3%에서 2002/03년 23.9%로 하락했고, 동기간 광공업의 비중은 15.6%에서 21.5%로, 제조업의 비중은 12.6%에서 16.8%로 증가하였다. 그러나 전체 경제활동인구의 40% 이상이 여전히 농업부문에 종사하면서 극빈층을 형성하고 있다는 점은 인도의 균형발전에 장애요인으로 작용하고 있다.

제조업부문은 지난 30여 년 동안 자동차, 철강 및 비철금속, 섬유산업 등에서 성장세를 지속하고 있지만 전체산업에서 차지하는 비중은 약 5% 증가하는 것에 그쳤다. 그러나 건설, 금융, 통신, 소프트웨어, 도·소매업 등을 중심으로 한 서비스업분야는 1970/71년 38.1%에서 2002/03년 54.6%로 급격하게 팽창함으로써 제조업보다는 서비스업부문이

경제성장의 동력을 제공하고 있는 것으로 보인다. 이와 같은 분석에 비추어 볼 때 인도의 산업화는 동아시아 신흥개도국이나 신흥시장국가(BEMs: Big Emerging Markets)들과는 달리 1차 산업에서 3차 산업으로 직행하는 경로를 밟고 있는 것으로 이해할 수 있다.

개방도가 높아질수록 대외 요인들이 인도 경제에 미치는 악영향은 심화될 가능성이 높으며 따라서 국가경제의 자율성을 확보하는 방안을 강구해야 한다. 고유가는 해외 석유자원의 수입에 크게 의존하고 있는 인도 석유화학산업의 침체와 더불어 인도 경제의 성장에 악영향을 끼치고 있다. 2000년부터 3년간 지속된 인도 경제의 성장률 둔화에는 2001년 9. 11 테러 사건과 이에 따른 세계경제의 침체가 적지 않은 영향을 미쳤다. 따라서 개방에 따른 국내 경제의 대외의존도를 감소시키기 위하여 국가경제의 자율성을 보존·강화하려는 노력이 요구된다.

3) 경제 전망

여러 가지 장애요인에도 불구하고 인도의 경제적 성장에 대한 장기전망은 낙관적이다. 인도의 지속적 경제성장의 동력으로는 개혁·개방으로 세계경제와의 연계를 강화하려는 정부의 강력한 의지, 산업화 후발자로서의 이점 등을 들 수 있다. 동아시아 NICs를 포함한 신흥개도국의 경제성장에는 선진국의 벤치마킹을 통한 제조업부문에서의 재빠른 추격자(Fast Follower) 전략이 큰 역할을 하였다. 즉 일반화된 생산기술을 이용하여 시장에서 검증된 상품을 대량생산함으로써 연구개발이나 마케팅 비용부담을 최소화하였고 나아가 자국산업 보호정책을 지속하면서 세계시장에 진출하여 수출을 통한 경제성장을 달성하였다.

그러나 최근에는 다자간 무역협정의 도입에 따라 자국산업에 대한 보호수단이 축소되었고 중국을 포함한 저개발국가들이 요소투입형 성장전략을 택함으로써 개도국간 경쟁이 격화되고 있는 실정이다. 따라서 제조업부문에서 중국의 압도적 경쟁우위를 회피하면서 서비스업부문을 경제성장의 축으로 활용하려는 인도의 차별화된 성장전략은 새로운 실험이자 성공 확률이 높은 전략이라고 할 수 있다. 특히 비교적 높은 수준의 국내저축과 투자, 양질의 노동력 인구의 증가와 생산성 향상 등의 요인이 제조업부문과 서비스업부문에서의 차별화된 산업발전 전략과 결합하면 시너지 효과를 얻을 수 있을 것으로 보인다.

인도의 경제발전에 대하여 비교적 낙관적인 전망을 내릴 수 있는 요인 중 하나가 서비스업과 IT 관련 산업의 급격한 성장이다. 즉 강력한 경쟁자의 등장과 선진국의 보호무역주의 강화에 치명적인 약점을 갖고 있는 제조업 중심의 요소투입형 성장전략이 인도에서는 소프트웨어 산업의 발전과 서비스업 분야의 시장창출이라는 질적인 성장모델에 의하여 적절히 뒷받침되

고 있는 것이다.[117] 나아가 민주주의에 대한 오랜 경험으로 민주적 절차에 따른 의사결정 방식에 익숙해 있다는 점, 경제성장 뿐만 아니라 동시에 사회안전망 구축에 대한 국민적 합의가 이루어져 있다는 사실도 안정적인 경제성장에 기여할 것으로 보인다. 따라서 인도의 경제성장을 위한 제약요인과 성장의 동인들을 비교해보면 인도 경제는 완만하지만 매우 안정적인 성장경로를 밟을 것으로 예상된다. 위에서 언급한 경제성장의 제약요인들은 완화되거나 또는 대응방안이 마련되고 있으며 성장 동인들의 기여는 점차 활성화되고 있음을 확인할 수 있다.

인도에서는 2005년 4월 제 16대 총선 결과 국민의회당(National Congress)이 공산당 등 소수당과 함께 구성한 통일진보연합(United Progressive Alliance) 신정부가 출범했다. 인도 신정부의 경제정책 기조는 기존 성장 위주의 경제정책보다는 분배의 공정성을 추구하며 사회적 소외계층과 특히 인도 인구의 67%를 차지하는 농촌지역에 대한 배려를 특징으로 하고 있다. 따라서 인도 경제성장의 속도가 다소 늦추어질 가능성도 있다. 그러나 이는 장기적인 성장의 토대를 다지는 과정으로 이해할 수 있다. 현재 인도 내에서 경제개혁과 자유화의 필요성에 대한 공감대가 충분히 형성되어 있는 상황이어서, 신정부가 좌파 정당들과의 의견조율을 통해 지속적인 개혁을 실행한다면 인도경제는 다시 안정을 회복할 것으로 보인다.

한편, 국제적 고유가는 해외 석유자원의 수입에 크게 의존하고 있는 인도경제의 성장에 악영향을 미치면서 인플레이션 압력을 가중시킬 것으로 보인다. 동시에 세계경제 성장의 둔화는 연평균 25~30%씩 증가하고 있는 인도의 수출입 증가율을 낮출 것으로 보인다. 이러한 대외여건의 불안정성에도 불구하고 1970년대 이래 가장 낮은 수준을 기록하고 있는 인도의 이자율과 5% 이내로 억제될 인플레이션은 내수를 확대시킴으로써 인도의 성장에 기여할 것으로 보인다. 한편 달러화 약세에 따라 루피 대 달러화 환율은 Rs 47: US $1 수준으로 2004년에 비하여 2% 정도 상승할 것이나 급격한 환율변동은 없을 것으로 보인다. 따라서 심각한 공급부문의 충격이 발생하지 않는 한 인도경제는 안정적인 성장경로를 따라 약 7% 내외의 성장률을 기록할 것으로 예상된다.

인도 재무장관은 지난 4월 30일 인도의 중기 경제성장률 전망과 관련하여 2006년 4월부터 시작되는 제11차 5개년 경제계획 기간 중 인도는 연평균 8%의 성장을 달성할 수 있을 것이라고 전망한 바 있다. 기간 중 분야별로 각각 농업 4%, 제조업 8.9% 및 서비스업 9.3%의 성장을 바탕으로 연평균 8%의 경제성장을 달성할 수 있을 것이라는 예상이다. 인도 경제는 2003~2004 회계연도 8.5% 성장에 이어 2004~2005 회계연도에는 몬순 불순에 따른 농업분야의 침체로 6.9% 성장한 바 있으며, 금번 회계연도에는 7~7.5% 성장이 전망되고 있다.

---

117) Michael E. Porter는 한 국가의 발전과정을 요소주도→투자주도→혁신주도→富주도라는 단계적 개념으로 설명하고 있다. 혁신주도형 성장모델은 제조업부문에서 기존 제품의 모방에서 탈피, 연구개발을 통하여 혁신제품을 생산하고 시장을 창출한다는 의미를 갖고 있으며 따라서 혁신주도형 성장모델은 제조업부문에서 고도의 경쟁력을 갖춘 선진국의 발전모델이라고 할 수 있다. 그러나 인도에서는 소프트웨어와 back-office 아웃소싱 등을 통한 IT 및 IT 서비스산업의 성장으로 서비스업부문을 중심으로 한 혁신주도형 경제가 실현되고 있다.

<표 2-89> 주요기관의 인도 경제성장 전망

실질 GDP 성장률 (%)		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ~2020
EIU		6.4	7.2	6.2	7.3	6.6	7.1	-
Goldman Sachs		5.9	6.2	6.2	6.1	6.1	6.1	5.8
Global Insight		5.7	6.4	5.6	5.6	5.7	5.6	5.4
인도 정부	기본 성장률	6.5	6.5	6.6	6.6	-	-	6.5 ~8.0
	목표 성장률	7.3	8.1	8.7	9.2	-	-	
평균		6.63	6.63	6.61	6.80	6.27	5.85	6.15

주 : 평균 성장률 전망을 위하여 인도 정부의 성장률 예상치는 기본 성장률과 목표 성장률의 단순평균값을 이용.
자료 : Dominic and Purushothaman. 2004.
EIU. 2004.
Global Insight. 2004.
Mathur and Verma. 2002.

주요 국제기구를 포함한 여러 기관들의 인도 경제의 성장 가능성에 대한 전망은 대체로 긍정적이며, 인도는 향후 10여 년 간 연평균 6%대 중반의 경제성장을 이룰 것으로 보인다. 인도 정부를 포함, 골드만 삭스 등 주요 기관들의 추정에 따르면 인도는 중장기적으로 평균 5~8%의 경제성장을 달성할 것으로 예상되고 있다.

골드만 삭스의 보고서[118]에 따르면, 인도는 2040년 까지 연평균 6%의 경제성장을 지속하면서 2032년에는 미국, 중국에 이어 세계 3대 경제대국의 지위를 차지할 것으로 예상된다. 구체적으로 인도는 2040년 까지는 약 6%, 그리고 이후에는 5%대의 경제성장을 달성함으로써 2016년에 G6 국가 중 이탈리아, 2019년에 프랑스, 2022년에 영국, 2023년에 독일, 2032년에는 일본을 추월할 것으로 예상되었다. 즉 2032~2040년까지는 미국-중국-인도-일본의 순서로, 2041년 이후에는 중국-미국-인도-일본의 순서로 각국의 경제규모가 안정화될 것이다. 다만 1인당 GDP는 2014년에 미화 1,000달러, 2043년에 미화 10,000달러 수준에 이를 것이며 2050년에도 17,000달러 수준에 그칠 것으로 추정되었다.

한 가지 특기할 점은 한국을 포함한 동아시아 신흥개도국과 중국의 경제성장 경험에서 보듯이 산업화 초기 단계의 국가들이 경험하는 두 자릿수의 경제성장이 인도에는 적용되지 않을 것이라는 점이다. 이는 인도 정부가 강력한 성장드라이브 정책보다 사회 제부문의 균형 발전을 도모함으로써 지속적이며 안정적인 경제성장을 추진하고 있다는 사실에 따른 당연한 논리적 귀결이라 할 수 있다.

118) Wilson, Dominic and Roopa Purushothaman. 2003. “Dreamig With BRICs: The Path to 2050.” Goldman Sachs. Global Economics Paper No. 99.

2. 대외 경제협력

1) 대외경제정책

인도 정부의 대외경제정책을 가장 잘 보여주고 있는 것이 국가대외무역정책(NFTP)이다. 인도 상공부는 지난 2002년부터 추진해온 '수출입정책5개년계획(Exim Policy 2002～07'에 자유무역협정(FTA), 지역간무역협정(RTA), WTO 이행사항 등을 포괄하는 종합적인 '국가대외무역정책 5개년계획(NFTP: National Foreign Trade Policy, 2004-2009)'을 발표했다. 동 무역정책은 수출촉진 및 고용창출에 중점을 둔 것이다. 인도 정부는 2009년까지 세계상품무역시장에서 인도가 차지하는 비중을 두 배로 늘리는 한편 노동인력을 최대한 활용하여 경제발전에 효과적인 도구로 사용하는 것을 대외정책의 목표로 정했다.

목표 달성을 위해 NFTP는 ▲규제 완화, ▲신뢰와 투명성 제고, ▲절차 간소화 및 거래비용 감소, ▲인도를 제조, 무역 및 서비스 hub로 육성하기 위한 특별 분야 양성 등의 전략을 제시하고 있다. 최근 세계경제의 성장세에 힘입어 인도의 수출이 급속히 증가함에 따라, 기존 수출입정책 5개년계획에서 설정한 2007년까지 세계교역량의 1% 달성목표는 조기에 실현될 것이 확실하다. 나아가 NFTP는 인도의 교역량을 2009년까지 전 세계 교역량의 2% 수준으로 상향조정할 수 있을 것이라고 예상하고 있다.

그 밖에 수출 확대를 위해 인도 정부는 관세환급제도(DEPB), 자본재수출촉진제도(EPCG) 등 현행 수출촉진제도의 유지, 관광 등 서비스업종에 대한 특별경제구역(SEZ) 적용확대 등과 함께, 농업, 섬유류, 수공예품 및 수공의류, 가죽, 보석류 등 고용창출효과가 큰 영세산업분야에 대한 지원 강화방안 등을 강구하고 있다.

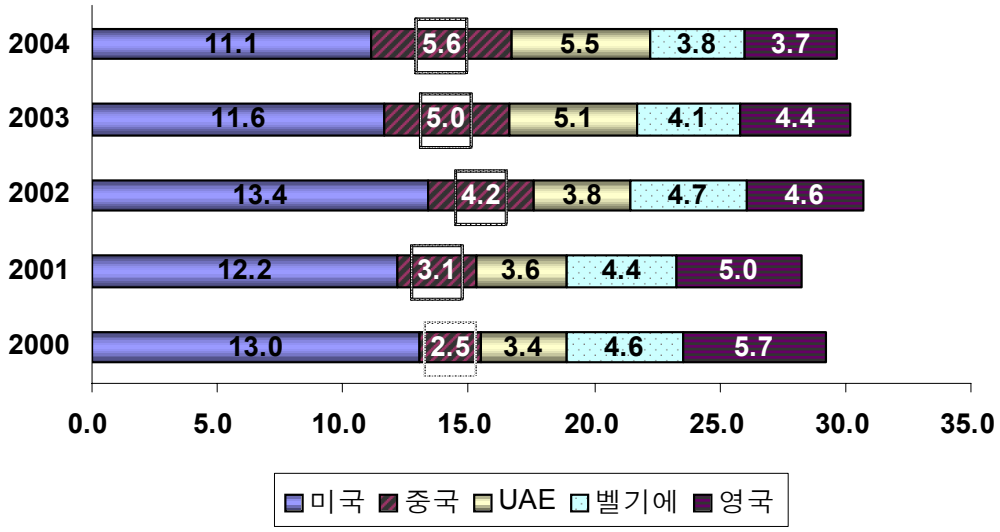
2) 주요 대외경제관계

최근 인도의 교역에서 가장 두드러진 변화는 주요 교역 대상국이 미국, 영국을 비롯한 서방 선진국에서 중국과 UAE 등 빠르게 부상하고 있는 개도국으로 옮겨가고 있다는 것이다. 또한 인도가 태국, 싱가포르 등 아시아 국가들과의 FTA를 체결하면서 이들 국가들과의 교역량 또한 서서히 증가하고 있다.

특히 중국과 교역은 매년 두 자리 수 증가율을 기록하고 있어 중국이 인도의 주요 교역상대국으로 급부상하고 있음을 알 수 있다. 인도와 중국의 경제관계는 1990년대 초반 인도가 본격적인 경제개혁 조치를 추진한 이후부터 확대되어왔다. 최근 몇 년간 양국간 교역 규모는 꾸준히 증가하여 2004년도에는 136억 1,000만 달러로 2003년도의 76억 달러에 비해 두 배 가까운 증가율을 기록하면서 중국은 인도 제2의 무역상대국으로 부상했다. 2004년도 인도의 對중

국 수출은 80.5% 증가한 76억 8,000만 달러였고, 수입은 77% 증가한 59억 3,000만 달러로 17억 5,000만 달러의 흑자를 기록하였다. 이는 중국이 빠르게 성장하면서 인도의 對중국 수출 중 40%를 차지하는 철광석, 플라스틱 재료, 철강, 화학제품 및 콩기름 등과 같은 원자재, 중간재 및 부품에 대한 수요가 급증한데 기인하는 것으로 분석된다. 전통적으로 천연자원과 기타 일차산품이 주류를 이루던 인도의 對중국 수출은 최근 몇 년간 자동차 부품, 의약품 및 기계류 등의 비중이 빠르게 증가하면서 수출품목의 다변화를 보여주고 있다. 현재와 같은 증가세를 유지한다면 향후 2, 3년내 중국은 인도 최대의 교역상대국이 될 것이다.

<그림 2-50> 주요 국가별 수출입 추이



자료 : Ministry of Finance, *Economic Survey 2004/2005*. 2005. 5.

반면 중국의 對인도 수출은 반면 천연자원, 제조업 제품, 기초 및 중간 수준의 기술 제품 등 다양한 품목에 걸쳐 이루어지고 있다. 전자제품과 유기 화학물이 2003년도 중국의 對인도 수출의 46%를 차지하고 있음. 견사 및 직물, 전기·전자를 제외한 일반기계류, 전자제품, 무기화학물 등이 50%가 넘는 증가세를 보였다.

<표 2-90> 인도의 對중국 교역규모 추이

단위 : 백만 달러

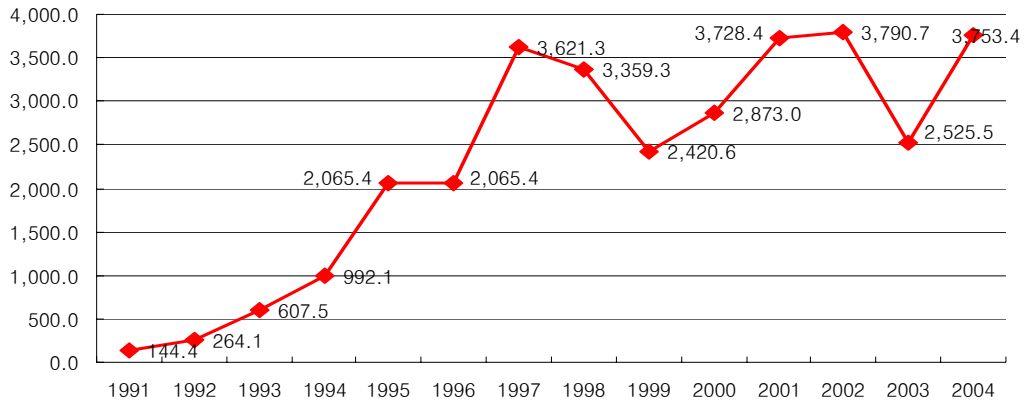
연 도	1999	2000	2001	2002	2003	2004
교역규모	1,822	2,334	2,988	4,768	7,008	13,610
수 출	539	831	952	1,975	2,955	7,680
수 입	1,283	1,502	2,036	2,792	4,053	5,930
무역수지	-744	-671	-1,083	-817	-1,098	1,750

주 : 연도는 인도의 회계연도 기준. 2004년도는 2004년 4월 1일부터 2005년 3월 31일 까지임.
자료 : 인도수출입통계은행(Export Import Data Bank, Department of Commerce)

인도에 대한 외국인투자는 빠른 경제성장률과 높은 시장잠재력에도 불구하고, 1991년 시장개방 이후 1997년 아시아 외환위기 때까지 빠르게 치솟던 외국인투자가 외환위기 당시와 비슷한 수준에서 해마다 증감을 반복하고 있다. 외국인투자가 저조한 가장 큰 원인은 아직까지 인프라 설비 수준이 낮고 관료주의가 팽배해 있는 등 기업 운영에 필요한 조건을 갖추지 못한데서 찾을 수 있을 것이다. 또한 2004년 집권한 신정부의 한 축을 이루고 있는 공산당의 시장자유화 저지 및 파키스탄과의 정치적 갈등 등 정국불안이 투자의 걸림돌이 되고 있기 때문이다.

<그림 2-51> 외국인직접투자 추이

단위 : 미화 백만 달러



자료 : Ministry of Commerce and Industry, SIA, SIA Newsletter, January 2005.

외국인의 투자가 가장 활발하게 이루어지고 있는 분야는 전기·전자·소프트웨어 등 저렴한 비용으로 양질의 노동인력을 제공할 수 있는 분야이며, 단일 산업으로 운송산업, 통신 등이 뒤를 잇고 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 2-91> 업종별 FDI 현황(실투자액 기준 : 1991.8~2004.12.31 누계)

단위 : 백만 루피

구 분	건 수	누 계 액	비 중
전기·전자·소프트웨어	993	164,125	28.47
기타 산업	922	157,980	17.16
운송산업	1,759	121,961	8.49
통신	5,843	112,355	7.80
연료(전력, 석유정제 등)	779	104,341	6.25
서비스산업(금융 등)	1,175	91,298	5.59
화학(비료 제외)	1,908	65,520	4.86
식품가공산업	936	44,995	3.90

자료 : Ministry of Commerce and Industry, SIA, SIA Newsletter, January 2005.

한편 인도와 중국은 교역규모 증가에 비해 투자는 미미한 수준이다. 양국은 2003년 기준 전 세계의 FDI를 540억 달러 및 43억 달러를 유치하는 FDI 대상국이나, 서로에 대한 투자는 아직까지 미미한 수준이다. 인도 상공부 자료에 따르면 중국의 對인도 투자는 1991년부터 2004년 3월까지 인도 정부가 승인한 2억 3,160만 달러 중 실제 유입된 금액은 63만 달러에 그쳤으며, 2004년 하반기 투자가 크게 증가하여 동년 9월까지의 누적 투자금액은 87만 달러인 것으로 나타났다. 중국의 對인도 투자는 가전제품 생산업체인 하이얼 그룹(Haier Group) 등 제조업 부문의 對인도 진출이 주류를 이루고 있다. 중국 상무부 통계에 따르면 2003년까지 중국의 對인도 투자는 통신, 운송, 전기기기, 금융 부문 등을 중심으로 2,060만 달러를 기록하였다. 한편 인도 재무부는 인도의 對중국 투자규모가 1996년부터 2004년 6월까지 인도 정부의 승인 기준으로 9,650만 달러를 넘은 것으로 집계하였다. 중국 상무부에 따르면, 2003년 말 기준으로 인도의 對중국 투자사업은 101개이며 실투자금액은 7,910만 달러인 것으로 나타나고 있다.

투자 규모는 작지만 중국에 진출한 인도 기업은 철 및 강철, 섬유, 화학, 자동차 부품, 의약품 분야를 중심으로 빠르게 증가하고 있으며, 식당, 오락, 문화산업, 금융 등의 서비스 부문에서 활발할 활동을 펼치고 있다. 중국에 합작회사나 자회사를 설립한 인도 기업은 Aptech, NIIT, Tata Consultancy Services, Infosys와 같은 IT 소프트웨어 기업을 포함하여 Ranbaxy, Aurobindo Pharmaceuticals, Dr. Reddy's Laboratories, Sundram Fasteners Ltd., Aditya Birla Group 등이 있으며, 대부분의 기업들은 중국에서의 사업을 확장하려는 계획을 갖고 있다. 이처럼 양국간의 투자가 부진한 이유는 기본적으로 이들 국가의 해외투자(ODI) 규모가 크지 않은데다, 아직까지 서로에 대한 신뢰가 부족하고 양국간 외교가 비정상적이었기 때문인 것으로 분석된다.

3) 인도의 지역경제협력 추진현황

인도 정부는 1991년부터 경제개혁을 추진함으로써 시장의 점진적 개방을 통해 성장의 잠재력을 시현하는 한편 국제사회와의 연대 강화에 나서면서 FTA에 주목하고 있다. 인도는 세계적인 지역 경제통합으로 인해 블록화 현상이 심화됨에 따라 여기서 소외됨으로써 발생할 수 있는 불이익을 최소화하고 오히려 적극적인 통합의 주체가 되는 것을 고려하고 있다. 또한 높은 성장률을 보이고 있는 인도 경제의 안정적이고 지속적인 발전을 위해서는 주변국뿐만 아니라 주요 파트너 국가 및 지역과의 협력관계를 강화하는 것이 매우 중요하다는 것이 인도 정부의 판단이다. 여기에는 중국이 개방을 통해 이룩한 정치, 경제적 발전과 파트너 국가 및 지역과의 경제협력과 투자유치 등의 레버리지 효과에 대한 인도 정부의 인식도 작용했다.

인도의 FTA 정책을 구체적으로 살펴보면 기존의 소극적·정치적 고려에서 최근 적극적·경제적 고려로 빠르게 변화하고 있다는 사실을 확인할 수 있다. 인도는 최근까지 FTA 체결에

대하여 적극적이지 않았으나, 2000년 이후 FTA에 대한 입장을 수정하였다. 2000년 이전 인도의 자유무역협정은 스리랑카와의 FTA가 유일하며, 방글라데시, 네팔, 부탄 등 주변 최빈국에 대한 특혜무역협정이 경제협력의 중요한 부분이었다. 그러나 각국이 FTA 확대 움직임을 보이고 있는데다, 특히 2003년부터 중국이 아세안 등과의 FTA에 적극 나서고 있는 것에 큰 자극을 받은 것으로 보인다.

한편 ASEAN과 한·중·일, 그리고 호주, 뉴질랜드를 포함하는 FTA가 논의됨에 따라 인도가 소외당할 위험도 커졌다. 이에 따라 인도는 ASEAN과의 FTA를 논의하면서 태국, 싱가포르, 말레이시아와도 개별적으로 FTA를 검토·추진하고 있다. 2004년 5월에 집권한 UPA 정부는 FTA 체결에 대한 종합적인 전략을 세우고 이에 따라 부가가치 기준, 원산지 규정, FTA 대상품목 선정 등을 보다 신중하게 검토한다는 입장이다. 이는 이전 집권여당인 국민민주연합(NDA: National Democratic Alliance)이 각국과의 FTA/PTA 협상을 적극 추진했던데 비해 속도를 늦추고 국내산업에 미치는 영향을 우선적으로 고려할 필요성에 따른 것이다.

지금까지 인도가 체결한 FTA는 스리랑카, 태국과의 FTA가 있으며 ASEAN, 싱가포르, 방글라데시, SAFTA와는 FTA 체결 협상이 진행 중이거나 곧 발효를 앞두고 있다. 그리고 중국, 일본 및 한국과는 FTA 체결을 위한 타당성 연구가 진행하고 있다.

4) 한국과의 협력관계 및 발전 방향

(1) 교역 및 투자

한국과 인도의 교역은 지난 10여 년간 20~30억 달러 수준이었으나, 지난 2003년 처음으로 40억 달러를 넘어섰고, 2004년에도 55억 달러를 기록하여 34%의 높은 성장세를 유지하고 있다. 2004년 한국의 對인도 수출은 휴대폰 등의 무선통신기기, 자동차와 자동차부품, 합성수지, 해양구조물 등을 중심으로 전년 동기대비 27.3% 증가한 36억 3,000만 달러를 기록했다. 특히 철강·금속제품과 화학공업제품의 대인도 수출이 각각 119.7%, 36.1% 증가하여 전자·전기 및 기계류(대인도 수출의 66% 차지)에 이은 주력수출상품으로 비중을 높이고 있다. 이에 따라 인도가 한국 전체 수출시장에서 차지하는 비중은 0.9%에서 1.5%로 높아졌으며, 국가별 수출비중 순위도 24위에서 11위로 급상승했다.

그러나 인도 정부가 발표한 통계자료에 따르면 2003년도 인도의 총교역에서 한국이 차지하는 비중은 2.28%로 1997년도 1.92% 보다는 높아졌으나, 인도의 대한국 수출은 오히려 1.33%에서 1.20%로 다소 줄어드는 등 아직까지 양국의 잠재력이 충분히 발휘되지 못하고 있는 것을 알 수 있다.

<표 2-92> 한국의 대인도 수출입 추이

단위 : 백만 달러, %

구 분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
수 출	1,150 (-2.3)	1,668 (45.0)	1,362 (-18.3)	1,326 (-2.7)	1,407 (6.2)	1,384 (-1.7)	2,853 (106.1)	3,632 (27.3)	967 (17.8)
수 입	936 (-4.1)	606 (-35.4)	768 (26.6)	985 (28.2)	1,106 (12.3)	1,249 (13)	1,233 (-1.3)	1,850 (50.1)	400 (-18.8)
총교역	2,086	2,274	2,130	2,311	2,514	2,633	4,086	5,482	1,367
무역수지	214	1,062	594	341	302	135	1,620	1,782	567

주 : ( )는 증감률. 2005년은 1월부터 3월까지의 수치
자료 : 한국무역협회, 종합무역정보 세계무역통계 (http://www.kita.net)

한국의 대인도 수출은 제조업 제품에, 인도의 대한국 수출은 농수산물과 원부자재에 집중되어 있다. 한국의 對인도 수출을 산업별로 살펴보면 농산물, 임산물, 수산물의 비중은 극히 미미하며 제조업 제품이 전체 수출의 약 96%를 차지한다. 특히 수출품목은 송수신기기, 자동차용 부분품과 부속품, 기타 수송수단 등에 집중되어 있다.

<표 2-93> 한 · 인도 업종별 수출입 내역(2004. 8)

단위 : 백만 달러, %

	수출					수입				
	품목	2004		2005.1～3월		품목	2004		2005.1～3월	
		금액	증감률	금액	증감률		금액	증감률	금액	증감률
	전 체	3,632	27.3	967	17.8	전 체	1,850	50.1	400	-18.8
1	무선통신기기	835	6.2	232	37.7	석유제품	435	55.5	80	-11.1
2	자동차부품	373	41.3	89	5.4	천연섬유사	278	22.3	55	-47.2
3	선박, 해양 구조물및부품	373	41.3	57	13.4	식물성물질	358	185.9	40	-50.7
4	철강판	201	119.9	66	104.9	합금철, 선철및고철	74	56.9	21	109.1
5	합성수지	128	46.3	46	107.7	철광	78	44.7	20	5.2
6	석유제품	114	55.6	36	35.7	정밀화학원료	57	22.6	18	26.1
7	원동기및펌프	83	29.7	24	3.3	기타금속광물	46	-12.9	15	-6.4
8	전자관	93	55.9	20	6.0	동제품	27	49.7	12	60.8
9	섬유및화학기계	51	11.2	20	155.2	철강판	72	77.6	11	-72.4
10	아연제품	53	83.67	17	18.5	원동기및펌프	19	589.4	10	48.2

주 : 품목분류는 MTI 1단위 기준
( )는 증감률. 2004년은 1월부터 8월까지의 수치
자료 : 한국무역협회, 종합무역정보 세계무역통계 (http://www.kita.net)

인도의 對한국 수출은 농산물(3.4%)과 수산물(2.3%)이 약 6%를 차지하는 등 농수산물과 섬유 및 원부자재 등을 중심으로 이루어지고 있다. 품목별로 보면, 인도의 對한국 주요 수출품목은 경질석유 및 조제품, 광산물, 섬유류, 화공품과 항생물질 등이다.

한국의 對인도 수출이 특정 품목으로 집중되는 현상을 완화할 필요가 있으며, 선박 등 연도별로 큰 차이를 보이고 있는 수출품을 지속적으로 공급하고 관련 서비스 수출과 연계하는 방안을 모색해보는 것도 바람직할 것이다.

한편 한국과 인도는 방콕협정[119] 및 GSTP[120] 회원국으로서 양국간 관세양허 프로그램에 따라 양허 품목 및 범위를 조정하고 있다. 이에 한국은 방콕협정과 GSTP의 양허품목을 확대하여 인도로부터의 수입을 증가시키고 對인도 무역수지 흑자규모를 줄임으로써 안정적인 교역구조를 확립할 수 있다.

한국의 對인도 무역수지는 1992년 이후 11년 연속 흑자를 기록하고 있으며 무역수지의 불균형은 인도정부의 중요 관심사가 되고 있다. 방콕협정과 GSTP(Global System of Trade Preferences among Developing Countries)의 양허품목을 확대함으로써 對인도 수입을 확대할 수 있다. 현재 방콕협정을 통해 인도는 의류, 녹차, 제지류 등 HS 10단위 기준 한국의 1,204개 일반양허 품목에 대하여 평균 30%의 특혜관세를 부여받고 있으며, 한국은 HS 6단위 기준 인도의 396개 일반양허품목에 대하여 평균 20%의 특혜관세를 적용받고 있다.

2004년 기준으로 한국은 인도의 5대 해외투자국이며, 인도는 한국의 18대 해외투자국이다. 한국의 對인도 투자액은 2004년 2월말 기준 인도 정부가 발표한 누계액이 989억 달러를 기록하여 인도의 해외 투자국 중에서 다섯 번째에 해당할 만큼 높은 비중을 차지했다. 한국의 대인도 투자는 제조업, 도소매업, 서비스업 등을 중심으로 2004년까지 투자건수 및 금액(신고기준)의 누적 합계가 각각 174건, 13억 8,700만 달러를 기록했다.

<표 2-94> 한·인도 직접투자 추이(총투자 기준)

단위 : 미화 백만 달러, 건

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	Total
한국의 대인도 투자	12 (6)	35 (11)	43 (8)	21 (10)	48 (29)	1,387 (174)
인도의 대한국 투자	0.7 (11)	0.9 (18)	0.8 (14)	0.7 (16)	52.6 (30)	58.9 (132)

자료 : 한국수출입은행 및 산업자원부

119) 방콕협정은 UN산하의 아시아·태평양 경제사회이사회(ESCAP: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)의 개발도상국 회원국간의 지역협정이다. 본 협정은 1975년 5개국(한국, 인도, 스리랑카, 방글라데시, 라오스)을 회원국으로 하여 1976년 발효하였으며, 회원국간 관세 및 비관세 장벽 제거를 목적으로 설립된 특혜 무역협정이다.

120) GSTP는 UN 산하기구인 UNCTAD에서 한국, 인도를 포함한 44개 개도국간 특정품목에 대해 양허를 하고 있는 관세협정이다.

한국 기업들의 주력 진출분야는 자동차 및 전자제품 등의 제조업이 85%를 차지하고 있으며, 도소매업과 건설업 투자도 꾸준히 증가하고 있다.

<표 2-95> 업종별 대인도 직접투자 현황(2004년 8월말 기준 누적치)

단위 : 건, 천 달러

구분	농림어업	광업	제조업	건설업	도소매업	숙박음식업	부동산 및 서비스업	합 계
건 수	2	0	98	6	7	2	12	127
금 액	1,043	0	638,694	1,134	96,670	57	15,150	752,748

자료 : 한국수출입은행.

인도에 투자한 한국 기업들이 현지에서 우수한 성과를 거두면서 인도에서 한국 기업과 제품에 대한 선호도가 높아졌을 뿐만 아니라 향후 한국제품 판매에도 유리한 여건이 형성되어 한국 기업의 인도 진출 전망은 밝은 것으로 평가된다. 따라서 기진출한 기업들의 연구, 생산기지 확대 등 투자규모 확대와 더불어 사업영역의 확장, 신규 투자의 증가 등으로 한국의 대인도 투자는 당분간 꾸준한 증가세를 보일 것으로 예상된다. 최근 POSCO가 오리사州에 1,200만톤의 철강 생산능력을 갖춘 산업단지 건설을 위해 100억 달러 규모의 투자를 추진하고 있는 등 외환위기 이후 다소 주춤했던 한국 기업들의 인도 투자는 빠르게 회복될 가능성이 높다.

한편, 인도의 대한국 투자는 2000~2003년 기간 중 70~90만 달러에 불과했으나, 2004년 3월 TATA 그룹의 대우 상용차 인수를 기점으로 크게 증가하였다. 특히 2004년 1월부터 8월 기간 중 인도의 대한국 투자는 5,200만 달러의 사상최고 규모를 기록하여 인도는 한국의 12대 해외투자국으로 부상하였다. 이와 같은 인도의 對한국 투자규모 확대는 2004년 3월 인도 TATA 자동차의 대우상용차 인수계약이 최종 체결된 것이 결정적인 역할을 했다. 지난 2003년 3월 29일 인도의 타타그룹(Tata Group) 계열사인 타타모터스(Tata Motors)가 대우상용차(Daewoo Commercial Vehicle Co, DWCV)를 1억 200만 달러에 인수했고, 기타 계열사들의 철강, 금융 분야 한국시장 진출도 추진되고 있다. 이처럼 최근 인도의 빠른 성장을 견인하고 있는 대기업뿐만 아니라, 최근 IT서비스 분야를 중심으로 인도 기업들의 한국시장 진출이 빠르게 이루어짐으로써 양국간 투자 전망을 밝게 하고 있다. 2004년 기준 인도의 대한국 투자는 업종별로 무역업 6건, 서비스업 1건, 숙박・음식업 7건 그리고 제조업 1건 등이다.

(2) 한-인도 FTA를 포괄하는 경제협력파트너십 구축

경제적 기준, 정치·외교적 기준, 지리적 기준과 실현 가능성 등 전반적인 측면에서 인도는 한국의 FTA 체결 상대국으로서 매우 좋은 조건을 갖추고 있다. 경제적 기준에 따르면, 양국

상호간의 교역 증진효과가 매우 높은 것으로 나타났고, 정치·외교적 기준에서는 정치적 우호관계 형성, 경제관계의 전략적 활용 가능성, 아시아 역내(남아시아 및 ASEAN)와의 관계강화 측면에서 높이 평가할 수 있다. 특히, “China Plus One” 전략에 따른 인도와의 경제협력 강화는 대중경제의존도를 줄이면서 우리경제의 토대를 강화시킬 수 있는 또 하나의 대안으로 부상하고 있다.

한·인도 양국은 경제협력 강화를 통해 win-win할 수 있는 가능성이 높으며, FTA 체결에 따른 경제적 효과는 클 것으로 전망되므로 적극적인 추진이 요구된다고 할 수 있다. 즉, 양국간 통상관계, 상호보완적 산업구조, 정치적 협력 등 전략적 중요성 등을 감안할 때, 인도는 한국의 가장 유망한 FTA 체결 대상국 중 하나로 판단되며, 이에 적극적인 대응이 필요하다.

현재 한국과 인도는 양국 산학연으로 구성된 공동연구그룹(Joint Study Group: JSG)을 발족하고 FTA 타당성연구를 실시하고 있다. 동 연구 결과는 금년 말 발표될 것이다. 그러나 한-인도 FTA 발효에는 다소 시간이 소요될 가능성이 높은 것으로 판단된다. 따라서 한-인도 FTA 체결이 신속하게 진행되지 못하는 경우 전략적 파트너십을 구축하는 방안도 고려해볼 수 있다. 인도는 원산지 규정이나 국내 산업에 미칠 정치·경제적 파장을 최소화하기 위하여 FTA 상대국과 완전한 무역자유화를 달성하기 이전에 부분적인 무역자유화와 교역 외 기타 경제협력을 추진하는 전략적 파트너십 결성을 적극 활용하고 있는바,[121] 한국도 이를 참고하는 것이 바람직할 것으로 보인다.

3. 주요 경제이슈 및 전망

인도는 중국과 함께 거대한 신흥시장이자 향후 세계경제의 성장을 이끌어나갈 차세대 주자로 주목받고 있다. 인도는 IT서비스와 생명공학 등 우수한 기술력을 지닌 인적자원과 풍부한 천연자원을 지니고 있으며, 유럽·중동·아프리카 3대륙으로 이어지는 전략적 요충지이기도 하다.

한국과 인도는 1997~98년 위환 위기 이후 투자가 다소 위축되었으나, 2004년 POSCO를 비롯한 한국 대기업들의 인도 현지 설비투자 신설 및 확장과 인도 TATA 그룹의 대우 상용차 인수 등이 이루어지면서 투자 회복의 전기를 마련했다. 양국의 주요산업에 대한 대규모 투자가 이루어지면 본격적인 시장연구가 진행되면서 그 파급효과는 대부분 산업으로 확대될 수 있다.

인도는 아직까지 국내산업을 보호하기 위해 높은 관세장벽 및 여러 가지 비관세장벽을 두고 있어 오히려 경쟁업체보다 먼저 현지에 진출한 투자기업들의 인도 시장 점유율 유지를 지

121) 인도는 EU와의 전략적 파트너십 구축을 위한 장관급 협의(2004. 9.13~14)를 개최하는 등 양 지역간의 경제협력을 단계적으로 추진하고 있다.

지하는 역할을 수행하고 있다. 따라서 인도에 생산시설을 갖추고 있는 삼성과 LG, 완성차를 현지에서 생산하는 현대자동차 등이 인도 시장에서 뛰어난 실적을 달성하고 있는 것에 대한 설명이 가능해지는 것이다.

인도가 놀라운 성장잠재력을 지닌 기회의 땅이며 그 문이 한국 기업에게 서서히 열리고 있지만, 아직까지 한국 기업의 대인도 진출에는 여러 가지 어려움이 존재한다. 현재 인도의 기업 환경을 열악하게 만들고 경제성장의 발목을 잡는 가장 큰 문제 중의 하나가 바로 도로, 항만, 철도, 전력, 통신 등 제반 인프라 시설이 열악하다는 것이다. 인도가 현재와 같은 높은 경제성장률을 유지하면서 경제발전의 혜택을 고루 배분하는 정부의 시책을 실현하기 위해서는 인프라 구축이 선결과제이다. 인도 정부도 인프라 구축의 필요성을 절감하고 보유 외환 활용, 민간자본 유치 등을 통해 적극적으로 인프라 건설을 추진하고 있다.

한국의 건설업체들은 1978년 인도 건설시장에 진출한 이후 총 58건 56억 달러의 공사를 수주했으며, 현재도 24건 11억 달러의 공사를 진행하고 있으나 과거에 비해 공사수주가 줄어들고 있는 실정이다. 다만 최근 한국기업의 기술력에 기초한 건설·인프라 진출이 늘어나고 있다는 점은 고무적이다. 인도는 대중교통수단의 선진화를 위하여 지하철 설치를 추진하고 있는 바, 2004년 한국의 로템社가 남아시아 최초의 지하철 사업인 인도 델리시의 지하철 사업에 전동차를 납품하기도 했다.[122]

그러나 건설·플랜트 분야 진출을 고려하고 있는 한국의 관련업체들은 인도 정부가 외국기업의 지사로 지점 또는 지사(Branch Office), 현장사무소(Project Office)와 연락사무소(Liaison Office)를 설립할 수 있도록 하고 있는 반면 건설업체의 경우 복수현장을 통합·관리할 수 있는 통합지사 설립을 허용하지 않고 있음을 고려해야 한다.[123] 이에 따라 한국 건설업체가 다수의 프로젝트를 수행하기 위해서는 각 건마다 중앙은행의 승인을 받아 현장사무소를 설치해야 하며, 현장사무소간 자금을 전용하기 위해서는 중앙은행으로부터 별도의 승인을 받아야 하는 등 사업수행에 불편이 뒤따르고 있다. 이 문제의 해결을 위하여 정부차원의 논의를 진행함으로써 건설업체들이 각 공사현장 간 원활한 자금전용을 위해 통합지사 설립이 가능하도록 해야 할 것으로 보인다. 한편 한국은 토목공사와 같이 가격 경쟁력 면에서 다소 열위에 있는 분야보다는 저가 수주 공세를 펼치고 있는 외국 업체들이 진출하지 못하는 분야를 공략하는 전략이 필요하다. 이런 맥락에서 터널, 고가도로 등 난공사 위주의 틈새 프로젝트 참여 확대

122) 한국의 로템社는 남아시아 최초의 지하철 사업인 인도 델리시의 2호선 전동차 첫 편성(4대)을 지난 2004년 6월 창원 공장에서 출고했다. 로템社는 2001년 6월 인도 델리 지하철공사와 약 3억 3,000만 달러 규모의 전동차 240량 공급 계약을 체결한 바 있으며 2004년 3월 개통한 1호선 92량 사업에 이어 2, 3호선 148량의 공급사업을 진행 중이다. 동 사업 중 1호선 60량은 국내에서 생산했으나 나머지 180량은 2005년까지 현지화 프로그램에 따라 인도 현지에서 단계별로 조립·생산될 예정으로 있으며 양국 협력사업의 좋은 사례가 되고 있다.

123) Branch Office는 제조활동 이외 대부분의 영업활동이 가능한 반면 Project Office는 특정 프로젝트를 수행하기 위하여 한시적으로 설립 가능하고 Liaison Office는 정보수집 및 업무연락 이외에는 영업활동이 불가능하다는 차이점이 있다.

가 바람직한 것으로 판단된다.

그러나 한국정부는 자원 수입규모가 압도적인 對호주 교역 수지 개선을 위해서도 인도와의 광물 교역 확대와 투자진출을 적극 검토해야 한다. 인도산 광물은 품질불량, 도로·항만 등 인프라시설 미비로 인한 공급상의 어려움 등으로 2003년 한국의 금속류/비금속류 수입액(67억 달러) 중에 1.9%(1억 3,000만 달러)를 차지하고 있다. 한국은 자원안보와 수입다변화를 위해 인도 관련 기업 및 공사와 합작으로 광산개발사업을 추진하고 있으며, 향후 자원개발을 위한 양국간 협력사업은 보다 확대되어해야 할 것이다. 이미 포스코는 10억 톤 규모(연간 3,000만 톤)의 철광석 광구 개발권을 확보했으며, 대우인터내셔널과 한국가스공사는 인도국영석유가스공사, 인도국영가스사와 함께 미얀마 A-1 가스전을 공동으로 개발하기 위한 양해각서를 체결하였다. 이에 따라 한국과 인도, 인도와 제3국을 연결하는 자원의 물동량이 지속적으로 증가하면서 양국간 물류환경이 개선될 뿐만 아니라 한국이 인도 물류사업에 참여할 수 있는 기회도 보다 확대될 것으로 예상된다.

최근 산업자원부는 민간업체의 해외자원개발 시 정부에서 채무를 보증하는 제도 도입 등 민간 자원개발업체의 해외진출 지원 방안을 다각적으로 검토하고 있다.[124] 정부가 현재 도입을 검토하고 있는 채무보증제도는 해외에서 자원 탐사를 마치고 본격적인 유전·가스전 개발에 나서는 기업들의 자금 부담을 덜어주기 위한 것으로 민·관 해외자원개발협의회의 검토를 거쳐 도입여부를 결정할 예정으로 있다. 정부는 이와 함께 에너지 및 자원사업 특별회계 중 자원개발 지원 비중을 현재 15% 수준에서 향후 2~3년 내 20% 수준까지 확대하고 해외자원개발 전문인력 양성 프로그램을 운영하기로 했다. 자원개발에 따르는 막대한 리스크를 정부와 민간기업이 공동으로 부담하는 채무보증제도의 도입은 관련기업의 해외진출을 활성화시킬 것이며 대인도 자원개발 진출도 더욱 활발해질 것으로 보인다.

아직까지 인도에 진출한 한국기업들은 인도 정부의 공기업 우대정책, 공사 입찰시 복보증 요구, 사업승인 지연, 상용비자 취득의 어려움과 같은 차별적 정책으로 영업활동에 많은 불편을 겪고 있다. 인도는 공기업 우대정책에 따라 공공기관에서 발주하는 경쟁 입찰 프로젝트에 대하여 인도 공기업(Public Sector Enterprise)에게 10% Purchase Price Preference를 부여하고 있다. 또한 공사입찰 및 계약과정에서 한국의 은행이 보증한 사항에 대하여 인도 내 은행의 복보증을 요구하고 있어 한국 기업의 추가 금융부담 및 업무처리 지연이 발생하고 있다. 잦은 세무조사로 인해 사업 수행에 불편을 초래하고 정상적 기업활동을 통한 영업이익의 본국 송금에도 제약이 따른다. 복잡한 인도의 조세제도와 불투명한 행정도 문제이다. 인도는 조세제도가 복잡한데다 세무공무원들의 재량권이 많아 담당 세무공무원에 따라 세액상 차이가 크며, 담당 공무원 변경시 2차, 3차 세무조사를 실시하고 추가 추징금을 부과하는 경우도 발생한다.

---

124) 산업자원부는 제 2차 해외자원개발 기본계획(2004~2013)을 통해 자원의 안정적 수급체제 구축과 에너지 안보 확립을 목표로, 구체적으로 2008년까지 원유의 자주 개발률 10% 달성을 추진하고 있다.

이에 한국 정부는 한국의 은행이 발행한 모든 보증서에 대하여 인정하기 곤란하다면 최소한 국책은행(산업은행, 수출입은행 등)이 발행한 보증에 대해서는 인도 내에서도 인정토록 하는 방안을 인도 정부와 논의하고 있다. 나아가 한국 정부는 제반 기업활동의 애로사항의 해결뿐만 아니라 한-인 경제협력을 강화하기 위하여 인도와 포괄적 경제협력협정(Comprehensive Economic Cooperation Agreement) 체결을 추진 중이다. 따라서 한국기업의 인도 진출여건은 분명히 개선될 것이며, 무한한 기회를 제공하는 인도시장으로의 진출은 제3의 활로를 개척하려는 한국 기업들이 필수적으로 고려해 보아야 할 것으로 판단된다.

제2절 물류환경변화와 특징

1. 인도의 해운 물류

1) 해운선대 현황 및 전망

(1) 선대규모, 전 세계 14위권

인도의 선박보유량은 1,066만 4,000DWT로 전 세계 14위를 차지하고 있다. 선박량 기준으로 전 세계 선박량의 0.8%이나 척수 기준으로는 1.3%를 차지하고 있어 인도는 상대적으로 주요 해운국들에 비해 대형선 중심의 해운구조를 취하고 있다. 또한 이들 선박의 평균선령도 16.5년으로 10위권 주요국들에 비해서 그리 낮지 않은 수준이다.

또한 전년대비 17.7%의 선대 확장이 이루어지면서 인도의 선대규모는 2003년 16위에서 2004년 14위로 뛰어 올랐다. 이 같은 배경에는 인도가 급속한 경제성장을 거듭하면서 컨테이너 물동량뿐만 아니라 에너지와 원자재 등 주요 벌크화물의 증가도 빠르게 진행되고 있기 때문인 것으로 보인다.

<표 2-96> 전 세계 선박량 대비 인도의 비중 (2004. 1.)

2004순위	2003순위	국가	척수	천DWT[1)]	천TEU[2)]	평균선령	2004/2003
1	1	그리스	3,089	156,385	677	18.2	5
2	2	일본	2,871	109,540	599	8.9	6.2
3	3	노르웨이	1,285	50,788	258	16.8	-10.1
4	6	독일	2,425	48,335	2,264	9.7	18.7
5	4	중국	2,156	45,552	424	20.3	6.6
6	5	미국	1,037	45,347	309	22.1	9
7	7	홍콩	496	31,378	137	12.6	-16.5
8	8	한국	800	25,354	165	14.8	-0.9
9	10	싱가폴	705	23,043	241	15.5	20.4
10	9	대만	528	22,678	487	13	0.9
11	11	영국	601	18,637	341	13.8	9.3
12	12	덴마크	561	16,373	472	12.8	-0.5
13	13	러시아	1,712	15,258	95	22.5	2.9
14	**16**	**인도**	**256**	**10,664**	**12**	**16.5**	**17.7**
10위권 소계			15,392	558,400	5,561	15.9	39.3
30위권 소계			26,486	779,714	8,084	16.6	3.9
11-30위권			11,094	221,314	2,523	-	-
전 세계			30,603	832,228	8,547	17.5	3

주 : 1) 컨테이너선, 여객선을 포함한 것임; 2) 일반화물선을 포함한 것임
자료 : *Shipping Statistics Yearbook 2004*, 2004. 12

(2) 선박발주량, 전 세계 30위권

인도의 선대 증가는 최근 글로벌 선사들의 대량발주와는 달리 선대규모에 비해 낮은 수준을 기록하고 있다. 2005년 6월 기준 인도의 선박발주량은 113만 8,000DWT로 전 세계 30위에 그치고 있다. 이에 따라 인도가 6월 현재 발주한 선박들이 모두 인도되는 2008년에 가서는 인도의 선복량은 현 운항선대의 10.7% 증가한 1,180만 200DWT에 그칠 것으로 보인다.[125)]

이를 선종별로 살펴보면, 유조선이 전체의 61%를 차지하여 가장 많은 비중을 나타내고 있으며, 건화물선은 0.7%, 컨테이너선의 발주는 없는 것으로 나타났다. 이 같은 유조선 위주의 선박 발주량 증가 추세는 최근 인도가 원유 및 천연가스 도입을 서두르고 있는 것과 무관하지 않은 것으로 보인다. 즉 인도 정부는 최근 국영 석유회사 오일 & 네이처가스(Oil & Natural Gas: ONGC)를 내세워 세계 에너지 자원 확보에 나설 계획이며, 이에 따라 해외 시장에서 중국, 인도간의 에너지 확보를 위한 경쟁과 충돌은 불가피할 것으로 전망된다.

<표 2-97> 인도의 선박발주량 순위(2005. 6.)

순위	구 분	건화물선		컨테이너선		유조선		잡화선		로로선		합계	
		척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT
1	일본	17	308	48	3,628	107	10,954	248	23,259	44	753	464	38,903
2	그리스	3	32	4	50	193	14,635	83	7,709	15	194	298	22,619
-	미상	108	889	54	1,206	149	5,185	135	10,054	10	103	456	17,437
3	독일	70	529	307	9,432	43	1,688	44	2,363	-	-	464	14,012
4	중국	10	56	76	5,390	63	4,809	17	963	-	-	166	11,218
5	덴마크	-	-	81	5,551	88	5,239	7	288	4	75	180	11,152
6	홍콩	3	15	25	1,327	40	3,156	53	5,067	16	244	137	9,809
7	영국	9	100	53	3,603	64	2,567	3	254	2	11	131	6,535
8	대만	-	-	68	3,626	8	829	14	1,521	-	-	90	5,976
9	스위스	-	-	50	4,323	13	777	2	75	-	-	65	5,175
10	러시아	15	69	8	139	62	4,961	-	-	-	-	85	5,169
30	**인도**	**3**	**8**	**-**	**-**	**8**	**692**	**10**	**438**	**-**	**-**	**-**	**1,138**
1~10위		235	1,996	774	38,274	830	54,802	606	51,553	91	1,380	2536	148,005
11~20위		51	650	153	8,350	349	21,859	119	8,450	49	866	721	40,175
21~30위		43	289	120	4,598	157	9,801	46	2,855	11	140	356	17,683
1~30위		329	2,935	1,047	51,223	1,336	86,462	771	62,858	151	2,386	3613	205,863
기 타		98	606	31	1,166	128	7,273	28	1,538	22	227	328	10,810
전세계		427	3,541	1,078	52,389	1,464	93,734	799	64,396	173	2,612	3941	216,673

주 : 건화물선에는 냉동선 포함, 유조선은 화학제품운반선 및 석유제품운반선 포함.
자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005. 6

인도의 대표적인 선사는 국영선사인 SCI(Shipping Corp of India)를 비롯한 Good Earth Maritime, Great Eastern Shipping 등이 있다. 가장 빠른 성장을 하고 있는 선사는 SCI로 최근 10억 달러를 투자해 선대를 확충할 계획을 밝혔다. 이에 따라 금년 SCI는 4,250TEU급 컨테이너

125) 이 수치는 선박 해체량이 없다고 가정한 것임

선 2척, 핸디막스급 벌크선 6척, 석유제품운반선 6척 등 선대를 크게 확충할 계획임을 밝혔다.[126]

SCI는 지분 15%를 주식시장에 상장하는 등 민영화를 지속적으로 추진하고 있으며, 그 동안 LNG수송에 있어서 연안수송을 위주로 하였으나 인도의 적극적인 LNG 유전 개발에 따라 이의 수송에 참여할 계획이다. 즉 SCI는 지난해 Petronet LNG의 2개 프로젝트인 다헤(Dahej)유전의 생산량 증대 계획에 따라 LNG수송시장에 참여했을 뿐만 아니라 금년 들어 인도/이란간 LNG, 원유, 석유제품 수송에 참여할 합작선사를 설립했다.[127]

<표 2-98> 인도 주요 선사별 선박발주량 현황(2005. 6.)

구 분	건화물선		컨테이너선		유조선		잡화선		합계	
	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT
Good Earth Maritime	-	-	-	-	-	-	10	438,000	10	438,000
Great Eastern Shipping	-	-	-	-	6	375,200	-	-	6	375,200
SCI	1	542	-	-	1	316,000	-	-	1	316,000
소 계	1	542	-	-	7	691,200	10	438,000	17	1,129,200
기 타	2	7,000	-	-	1	1,100	-	-	4	8,642
인도 전체	3	7,542	-	-	8	692,300	10	438,000	21	1,137,842

주 : 건화물선에는 냉동선 포함.
자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005. 6

2) 글로벌 선사들의 인도 진출 러시

(1) 수출입 물동량 연평균 10.5% 성장

최근 글로벌 선사와 피더선사들의 인도 서비스 개설이 러시(rush)를 이루고 있다. 이처럼 글로벌 선사들의 항로개설이 증가하고 있는 것은 인도의 최대 교역국인 미국과 유럽으로 수출물동량이 크게 증가하고 있기 때문이다.[128] 이와 관련 인도정부는 2007년에 수출입물동량이 5억 톤에 이를 것으로 전망하고 있다(<그림> 참조).[129] 실제로 1995-2001년 기간 동안 인도의 수출입물동량은 연평균 9.3% 증가해왔다.[130] 따라서 이러한 추세가 지속될 경우 향후 인도에 글로벌/피더선사들의 신규 항로와 서비스가 더욱 확대될 것으로 예상된다.

---

126) *Fairplay*, 2005. 2. 1

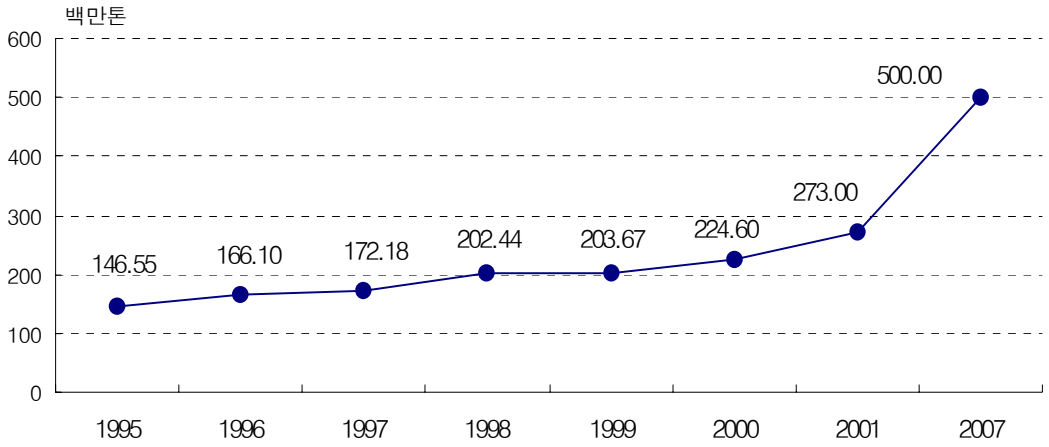
127) *Fairplay*, 2004. 11. 24 및 Fairplay, 2005. 1. 28, 인도의 LNG 연안수송시장에 참여하기 위해서는 적어도 26%의 지분을 투자하여 인도의 국적선사와 합작사 설립을 통해야만 함.

128) *Containerisation International*, 2004. 1

129) 주인도대사관, 투자진출안내서, 2003. 6

130) Indian Shipowner's Association, *Annual Review*, 2000-2001.

<그림 2-52> 인도의 수출입물동량 증가현황 및 전망



자료 : 1) 주인도대사관, 투자진출안내서, 2003. 6
2) Indian Shipowner's Association, *Annual Review*, 2000-2001

(2) 인도 현지사무소 경쟁적 개설

인도는 10년 전만 하더라도 주요 선사들의 주간 서비스(weekly service)가 제공되지 않았으나 현재는 16개 주요선사들이 서비스를 제공하고 있다. 특히 최근 들어서는 전 세계 20위권 선사들의 대부분이 현지사무소 또는 대리점을 개설하고 경쟁적으로 서비스를 제공함으로써 인도가 신흥 해운시장으로 급부상하고 있다. 한편, 글로벌 선사들은 주로 대리점보다는 현지사무소를 통해 진출하는 경향이 크다. OOCL사는 2003년 8월에 인도 현지사무소인 OOCL(India) Pvt Ltd를 개설하고, 그 이후 Contship Containerlines사가 뭄바이(Mumbai)[131]에 현지사무소를 개설하는 등 인도에 대한 글로벌 선사들의 관심이 이어지고 있다.

(3) 대형선박 기항지 확산 추세

인도 해운시장은 글로벌선사와 피더선사의 시장으로 나누어지는데, 이는 항만이 불균형적으로 개발되었기 때문에 초래된 것이다. 즉 인도 항만들은 1990년대 중반 이후부터 민영화를 추진하였기 때문에 상업적 항만개발이 미진하여 현재 자와하랄(Jawaharlal)항 등 소수 항만에만 글로벌 선사의 모선기항이 가능한 실정이다. 특히 최초로 민영화된 자와하랄 항만의 나바쉐바(Nhava Sheva) 국제컨테이너터미널(NSICT)에 대부분의 글로벌 선사들이 기항하고 있다. 그러나 지난해 문드라항의 문드라 국제컨테이너터미널(MICT)이 개장함에 따라 MSC사가 처녀 기항하는 등 글로벌 선사의 기항이 여타 항만들로 점차 확대될 전망이다.

131) 인도지명의 경우 봄베이(Bombay), 켈커타(Calcutta)는 뭄바이(Mumbai), 콜카타(Kolkata)로 각각 변경되었음.

(4) 인도/북미·유럽 항로 개편

이와 함께 APL사는 Bengal Tiger Liner(BTL)사와 함께 제공하고 있던 첸나이/포트클랑/싱가포르간 항로에 인도의 비사카파트남(Visakhapatnam)항을 추가하여 공동운항서비스체계를 확대·개편하였다. 또한 APL사는 인도의 소규모 항만인 포르반다(Porbandar)항에 기항하는 유일한 글로벌 선사인데, 이 항만을 기항지로 하여 APL사가 운영하고 있는 WIX(West India Gulf Express)서비스의 주요기항지는 칸들라(Kandla)항, 포르반다(Porbandar)항, 푸자이라(Fujaiah)항 등이다.

한편, 인도의 최대 교역국인 미국과 인도간 무역량의 급성장으로 인도/미국간 운항서비스인 Indamex서비스(India-America Express Service)가 확대되고 있다. Contship Containerlines사가 CMA CGM사와 공동으로 정요일 서비스를 제공하고 있는 이 서비스의 주요 기항지는 종전에 투티코린항, 뉴욕항, 노포크항, 찰스톤항, 포트세이드항, 콜롬보항, 투티코린항이었으나 최근 인도의 나바쉐바(Nava Sheva)항이 추가되었다. 또한 이 서비스에 APL사가 새로이 참여하여 2,468TEU급 선박 2척을 추가로 투입하였다. 그리고 참여선사들은 이 서비스에 투입하고 있는 평균선형인 1,700TEU급 선박을 2,474～2,890TEU급 선박으로 교체 투입하였다. 이러한 서비스의 개선에 따라 이 항로의 운항일수는 자와하랄항에서 뉴욕항/뉴저지항까지 기존에 22일이 걸렸으나 19일로 단축되었다.

이와 함께 지중해·북유럽/인도간 물동량이 증가되어 기존에 운항되던 EPIC서비스(Europe Pakistan India Consortium)가 2003년 7월 EPIC3와 PRIME EXPRESS로 확대, 재편되었다. 이에 따라 EPIC 참여선사 중 Safmarine사는 Maersk Sealand사가 운영하고 있던 AE-3 서비스에 공동참여함으로써 PRIME EXPRESS서비스를 제공하게 되었다. 그리고 EPIC은 EPIC3로 그 서비스 명칭을 바꾸어 종전과 동일한 서비스를 제공하고 있다.

이러한 서비스 재편에 따라 운항선박의 대형화도 이루어졌다. Maersk Sealand사는 단독으로 운영하던 AE-3서비스를 Safmarine사와 공동으로 PRIME EXPRESS서비스로 확대하고, 운항선박을 3,700TEU급에서 6,420TEU급으로 교체하였다. 이러한 서비스의 재편효과에 따라 인도/유럽간 총 운항선박량은 연간 17만 2,000TEU에 달하고 있다. 이에 따라 기항일수도 단축되어 자와할라항에서 브레머하벤(Bremerhaven)항까지 현재 17일이 소요되고 있다.

또한 콜롬보항과 자와하랄항에서 유럽으로 가는 ISES서비스(Indian Subconinent Europe)를 제공하고 있는 선사들도 현재 운항 중인 3,000TEU급 선박 7척에 대해 선대 대형화를 추진할 계획이다. Evergreen사, K Line사, MISC사, SCI사, Yang Ming사, Zim사 등 참여선사들은 우선적으로 현재 운항 중인 3,000TEU급 선박을 3,500TEU급 선박으로 대체하고, 오는 2006년부터는 5,000TEU급 선박을 투입할 예정이다.

이 밖에 MOL사와 Norasia사는 지난해 인도/유럽간 서비스인 Euro-Galex 서비스를 시작했다. 이 서비스의 운항일수는 콜롬보항에서 출발하는 경우 펠렉스토우항까지 16일, 자와하랄항에

서 출발하는 경우는 19일이 소요되고 있으며, 현재 1,250～1,728TEU급 선박 6척이 투입되고 있다.

<표 2-99> 주요 글로벌 선사의 인도 서비스 확대·개편 현황

서비스	주요 참여선사	주요 기항지	비고
WIX(West India Gulf Express)	APL	칸들라,포르반다, 재벨 알리 등	신규개설
Indamex(India/America Express Service)	Contship Containerlines, CMA CGM	투티코린, 뉴욕, 노포크, 찰스톤, 포트세이드, 콜롬보, 투티코린, 나바쉐바	○인도의 나바쉐바항 추가 ○1,600TEU급 선박 8척 투입
EPIC(Europe Pakistan India Consortium)	Contship Containerlines, CMA CGM, PNOL	카라치, 문드라, 나바쉐바, 포그세이드, 말타, 함브르크, 앤트워프 등	○EPIC3로 개칭, 참여선사 Safmarine사가 Maersk Sealand사의 AE-3에 참여하여 PRIME EEPRESS로 확대
PRIME EXPRESS	Maersk Sealand, Safmarine	재벨 알리, 자와하랄, 살알라, 제다, 알헤시라스, 로테르담, 펠렉스토우, 브레머하벤, 엔트웨프	위 참조
ISCES(Indian Subcontinent Europe)	Evergreen, K Line, MISC, SCI, Yang Ming, Zim	나바쉐바, 포트세이드, 바르셀로나, 펠렉스토우, 로테르담, 함브르크, 콜롬보 등	○3,000TEU급 선박을 3,500TEU급 선박으로 교체 투입예정 ○2006년부터 5,000TEU급 선박으로 재 교체 투입
Euro-Galex Service	MOl, Norasia	재벨 알리, 카라치, 문드라, 나바쉐바, 투티코린, 콜롬보, 펠렉스토우, 함브르크, 로테르담 등	○1,250～1,728TEU급 선박 6척 투입

자료 : 각사 홈페이지.

3) 중소선사들도 진출 경쟁

이처럼 글로벌 선사들의 인도 진출이 러시를 이루고 있는 가운데, 신규 피더서비스도 급속히 늘어나고 있다. 이렇게 신규 피더서비스가 증가하고 있는 것은 인도에서 미국과 유럽으로 대륙간 수출물동량이 크게 증가하여 그로부터 환적물량이 파생되고 있는 한편, 인도와 아시아 국가들 간 역내 교역 증대에 기인한 바도 크다.[132)]

(1) 역내 피더 항로의 지속적 개설

China Shipping사는 지난해 유럽/인도간 AEX(Asia/Europe Express)서비스를 개설하고, 중동의 살알라(Salalah)항과 인도의 자와할라항 및 뭄바이항 항로에 피더서비스를 제공하고 있다.

132) *Containerisational International*, 2003. 5 p37～41.

이 밖에도 인도항만과 콜롬보항, 싱가포르항, 탄중펠레파스항, 홍콩항, 중동의 두바이(Dubai)항, 살알라항간에 피더서비스들이 지속적으로 개설되고 있다. 이 서비스를 제공하는 피더선사들은 주로 글로벌선사들의 모선 기항이 어려운 인도 동서안 지역 항만에 기항하고 있는데, 콜카타항, 할디아(Haldia)항, 투티코린항, 코친항, 피파바브(Pipavav)항 등이 대표적인 기항지들이다.

특히 2003년에는 아시아/인도 동안간 신규 피더항로 개설이 크게 늘었다. Regional Container Lines(RCL)사는 Samadera사와 공동으로 RSI(RCl's Singapore India)서비스를 시작했다. 이 서비스의 주요기항지는 뭄바이항, 나바쉐바항, 포트클랑항, 싱가포르항의 순이다. 또한 K Line사, MISC사, PIL사 등은 CSI(China Strait India)서비스를 개설하였다.[133]

이와 함께 작년 말 Simatech Shipping사가 GIS(Gulf India Strait)서비스를 시작해 중동, 인도, 싱가포르를 연결하는 서비스를 제공하고, Gold Star Line사는 IBX(Indonesia Bombay Express)를 개시했다. 또한 RCL사, Wan Hai사, Sea Consortium사 등은 KSI(Korea Straits India)서비스를 시작했는데, 이 서비스의 기항지는 부산항, 상해항, 싱가폴항, 포트클랑항, 나바쉐바항 등이며, 1,700TEU급 선박 5척이 투입되었다.[134]

또한 인도와 중동간 항로에도 피더서비스 개설이 이어지고 있다. TCGS(Tuticorin-Colombo Gulf)서비스를 제공하고 있는 Simatech Shipping사는 Orient Express Lines사와 선박공유협정에 따라 현재 922TEU급 선박 1척을 투입하고 있으며, BTL사는 인도동안/콜롬보/아시아간 항로에 서비스를 확대하고 있다. 특히 BTL사는 인도/유럽간 Euro-Galex서비스의 기항지인 재벨알리(Jebel Ali)항, 카라치(Karachi)항, 자와하랄항, 콜롬보항 등에 기항하여 콜카타와 할리다 지역 피더화물의 약 70%를 운송하고 있다.[135]

(2) 선사의 인도시장 선점경쟁 치열

이렇게 글로벌/피더 선사들의 인도 해운시장 진출이 급속히 늘어남에 따라 선사간 경쟁도 치열해지고 있다. 특히 인도의 해운시장 물동량이 증가하면서 주요 대형선사들이 모선 투입 증대에 이어 인도지역에 대한 피더시장에도 참여하려는 움직임을 보이고 있어 역내 피더 선사들에게는 큰 부담으로 작용하고 있다.[136] 최근 들어 피더선형인 1,000~1,500TEU급 선박의 용선료가 급등함에 따라 피더선사들은 선박 확보 면에서도 상당한 어려움을 겪고 있다.[137]

---

133) *Containerisation International*, 2003. 10. p10.

134) *Containerisation International*, 2003. 11. p11. p13. p19.

135) C*ontainerisation International*, 2003. 12 p10.

136) *Containerisation International*, 2003. 12. p3.

137) 2003년에 1,000~1,500TEU급 선박의 용선료가 2배 이상 상승했음(*Containerisation International*, 2003. 12).

<표 2-100> 주요 피더 선사의 인도 서비스 확대 · 개편 현황

서비스	주요 참여선사	주요 기항지	비고
RSI(RCl's Singapore India)	RCL, Samadera	뭄바이, 나바쉐바, 포트클랑, 싱가포르	신규개설
CSI(China Strait India)	K Line사, MISC사, PIL사	콜롬보, 가라치, 문드라, 나바쉐바	〃
GIS(Gulf India Strait)	Simatech Shipping	바레인, 두바이, 나바쉐바 등	〃
IBX(Indonesia Bombay Express)	Gold Star Line	수라바야, 세마랑(Semarang), 자카르타, 싱가포르, 포트클랑, 코친, 나바쉐바, 뭄바이	신규개설로 864～1,012TEU급 선박 4척 투입
KSI(Korea Straits India)	RCL, Wan Hai, Sea Consortium	부산, 상해, 닝보, 홍콩, 싱가포르, 나바쉐바	신규개설
RCGS (Tuticorin-Colombo Gulf)	Simatech Shipping, Orient Express Lines	투티코린, 뭄바이, 자와하랄, 콜롬보 등	선박공유

자료 : 각사 홈페이지.

3) 해운투자 여건 개선

(1) 해운산업 투자환경 대폭 개선

인도는 외국인 직접투자(FDI)를 100% 인정하고 있기 때문에 다국적 선사들의 해운업 투자가 확대될 것으로 예상된다. 또한 인도 정부는 2003년 8월 선박 톤세제 법률안에 대해 상원(Rajya Sabha)의 승인을 얻고, 2004년부터 톤세제 시행에 들어갔다. 인도 정부의 이러한 톤세제 도입은 국적선대의 감소에 대한 대책의 일환으로 나온 것이나 외국선사들의 해운업 투자를 유인할 수 있는 부수적 효과도 기대되고 있다.[138] 즉, 톤세제가 도입되면, 선사들은 현재 연간 35%의 법인세 부담을 크게 줄일 수 있게 된다. 또한 해운부문에 대한 외국인 직접투자가 100% 허용되고 있기 때문에 법인세 부담을 절감하려는 외국 선사들의 인도투자가 예상되는 것이다.[139]

그 밖에 인도는 중고선 수입자유화 정책, 선박에 대한 감가상각률 인상, 신조선 취득을 위해 특별적립금(special reserve)으로 계상한 이윤에 대해서는 100% 조세공제 허용 등 해운산업의 활성화 정책을 적극적으로 실시하고 있다.

(2) 인도 해운산업 보호정책도 시행

인도는 개혁정책으로 외국인 투자를 인정하는 등 시장 개방을 확대하고 있으나 해운분야에 있어서는 여전히 자국해운업의 보호를 위한 다양한 조치들을 취하고 있다. 이와 같은 인도 정

138) Maritime Monitor Research, "*Pre-Budget Analysis : The Indian Maritime Sector*", 2002. 2. p1

139) *Lloyd's list,* 2003. 8. 14.

부의 대표적인 보호조치는 자국선우선적취권을 인정하는 것이다. 즉 인도는 국제 해상운송에 있어 정기선사가 운송하는 화물의 최소 40%는 인도 국적선에 의해 수송되어야 하며, 정부화물에 대해서는 인도 국적선에 우선적취권을 부여하고 있다. 이외에도 인도정부는 모든 수출품은 C.I.F 기준으로, 수입품은 F.O.B 기준으로 운송하도록 규정한 'Export CIF/Import FOB 정책'을 실시하고 있다.[140] 이러한 보호정책으로 인해 인도의 CIF기준 총수입가격에서 해운비용이 차지하는 비율은 10.3%로 세계평균 5.24%와 개도국평균 8.04%에 비해 매우 높은 수준이다.[141]

이외에도 원유 및 석유제품 수송은 인도국적선박에 의해 운송되어야 하며, 외국 해운기업들은 해운대리점 서비스를 제공하기 위해 총대리인으로서 인도기업을 선정할 의무가 있다. 이러한 자국산업의 보호조치는 외국선사들의 인도 해운시장 진출 여건을 가로막는 장애요인으로 작용하고 있다.

4) 주요 현안 및 향후 과제

최근 인도 해운시장은 아시아역내 물동량 증가와 함께 유럽, 미국 등으로 수출이 증가하면서 외국선사들의 진출이 러시를 이루고 있다. 이러한 운항서비스를 신규로 개설 또는 확대하고 있는 글로벌·피더선사들의 선점경쟁이 가열되는 실정이다. 인도는 1990년대 들어와 사회주의 경제체제를 시장경제로 전환하면서 경제부문, 특히 해운부문에 대해 많은 개혁을 추진해 오고 있다. 그럼에도 불구하고 인도는 여전히 외국 해운기업에 대해 많은 차별정책을 유지하고 있는 것도 사실이다. 그러나 향후 인도는 경제발전과 더불어 해운분야의 개방폭을 확대할 것으로 보인다. 따라서 톤세제가 도입되면, 외국인의 인도 해운시장투자도 증가할 것으로 예상된다.

이상과 같은 인도해운시장의 환경변화를 감안할 때 우리나라의 근해선사들도 인도 진출 가능성을 적극 검토해 볼 필요가 있다. 이를 위해 작년 10월 인도 상공장관의 우리나라 방문을 계기로 다시 거론되고 있는 양국간 해운협정을 조기에 체결할 필요가 있다.[142] 그 동안 한·인도간 해운협정의 체결이 미루어져 온 것은 인도측이 해운협정에 양국간 화물의 균등적취(50:50)를 주장해 왔기 때문이다. 즉 인도는 우리나라가 인도로부터 수입하는 제철원료에 대한 인도선사의 수송권 보장을 요구해 왔다.[143] 그러나 향후 인도 해운시장의 개방화가 촉진되는 경우 사실상 이러한 요구는 인도로서도 그 타당성을 유지하기 어려울 것으로 판단된다.[144] 따

140) 인도 해운부(Ministry of Shipping) 홈페이지(http://shipping.nic.in/)

141) 주인도대사관, 투자진출안내서, 2003. 6

142) 지난 2003년 8월 19일 우리나라를 방문한 샤트루간 신하(Shatrughan Sinha) 인도 해운부장관은 해운협정의 조속한 체결을 희망하였음(산업자원부 홈페이지, http://www.mocie.go.kr).

143) 해양수산부, 한·인도 공동위 관련 의제 검토의견

144) 예를 들어 현재 인도는 국영선사인 SCI 등 주요 국영기업의 지분 51%를 해외에 매각하기 위해 노력하는 등 다양한 개방화 정책을 추진하고 있음(인도 해운부(Ministry of Shipping) 홈페이지(http://shipping.nic.in/)).

라서 우리선사들의 인도 해운시장진출 확대, 항만개발 등 다각적인 양국간 협력을 추진하기 위해서는 한·인도간 해운협정 체결이 조속히 이루어져야 할 것이다.

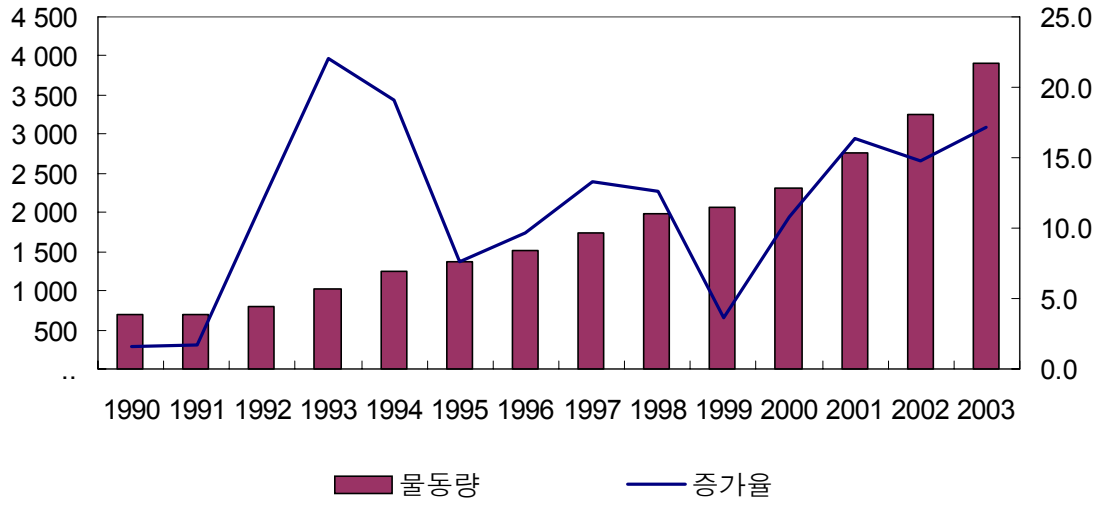
2. 인도의 항만 물류

1) 인도 항만, 연간 18%의 고성장 지속

인도 항만이 빠르게 성장하고 있다. 2003년 인도의 컨테이너 처리실적은 전년대비 18.1% 증가한 391만 6,000 TEU를 기록하였다. 이는 세계 항만 컨테이너 실적의 1.5%에 해당하는 것으로, 현재 그 비중은 작지만 2000년 이후 매년 0.2~0.3%씩 증가시키고 있다는데 의미가 있다. 인도 항만의 성장을 주도하는 것은 자와하랄네루항(Jawaharlal Nehru Port Trust:: JNPT)과 첸나이(Chennai)항이다. 인도 최대 컨테이너항만인 자와하랄네루항은 2003년에 전년대비 14.9% 증가한 226만 8,989TEU를 처리하여 처리실적 기준으로 세계 30위를 차지하였다. 뭄바이항(Mumbai)의 위성항만(satellite port)으로 개발되었던 자와하랄네루항은 1997년에 뭄바이항을 제치고 인도 최대 컨테이너항만으로 부상했다. 또한 2002년에는 서남아 지역의 최대 항만이었던 스리랑카의 콜롬보항을 제치고 이 지역 최대 항만으로 부상하였다. 이 같은 자와하랄네루항의 성장은 현재 진행하고 있는 3단계와 4단계 컨테이너 터미널 개발사업이 완료되면 더욱 빠르게 진행될 전망이다.

<그림 2-53> 인도 항만의 컨테이너 물동량 추이

단위 : 천 TEU

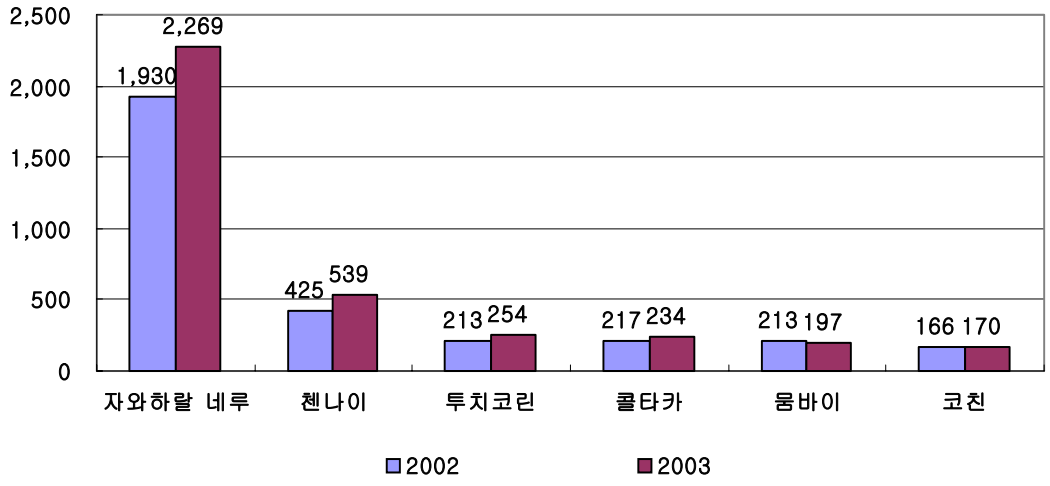


자료 : *Containerisation International Yearbook*, 2005를 근거로 작성

인도 제2의 항만인 첸나이항(Chennai)은 2003년에 전년대비 21.6% 증가한 53만 9,265TEU를 처리하여 세계 110위를 기록하였다. 또한 투치코린항(Tuticorin)은 전년대비 16.1% 증가한 25만 3,880TEU를 처리했으며 콜카타항(Kolkata)은 전년대비 7% 증가한 23만 3,695TEU를 기록하였다. 이외에 뭄바이항(Mumbai)은 19만 6,500TEU, 칸들라항(Kandla)은 17만 TEU, 그리고 코친항(Cochin)은 16만 9,965TEU를 처리하였다.

<그림 2-54> 인도 6대 컨테이너 터미널의 처리실적 추이

단위 : 천 TEU



자료 : *Containerisation International Yearbook*, 2005를 근거로 작성.

최근 인도 항만의 물동량 증가와 향후 발전 잠재력을 간파한 글로벌 터미널운영업체들은 앞 다투어 인도 항만에 진출하고 있다. 이 같은 글로벌 터미널운영업체들의 인도 진출 확대 배경에는 인도정부가 항만건설 재원확보 및 터미널 운영노하우 습득을 목적으로 추진하고 있는 항만민영화도 크게 작용하고 있다.

현재 인도 항만에 진출해 있는 글로벌 터미널업체로는 P&O Ports, PSA, APM Terminals, Dubai Port Authority 등이 있다. 최근 들어서는 인도정부의 적극적인 외국인투자 유치정책에 따라 홍콩의 허치슨포트홀딩스(Hutchison Port Holdings), 미국의 SSA(Stevedoring Service of America), DPI는 물론 Maersk, CMA-CGM 등 글로벌 선사들까지 가세하여 인도 항만은 그야말로 글로벌 터미널운영업체들과 선사들의 각축장이 되고 있다.

한편, 글로벌 터미널운영업체들의 진출에 따라 인도 항만들은 하드웨어 측면에서 신규 항만건설, 장비현대화 및 대형선박의 접안을 위한 준설 공사들을 진행하고 있으며, 소프트웨어 측면에서는 터미널 생산성 향상, 선박의 체항시간 단축 등 터미널 효율성이 크게 증가하는 일석

이조의 효과를 거두고 있다.[145]

<표 2-101> 인도 항만에 진출한 글로벌 터미널운영업체 현황

업체	진출항만	비고
P&O Ports	자와하랄네루항, 코친항, 첸나이항, 칸들라항, 문드라항	첸나이항에서 자와하랄네루항으로 중심 이동
PSA	투티코린, 피파바브(Pipavav)	Pipavav항은 지분에만 참여
APM Terminals	피파바브(Pipavav), 자와하랄네루항	APM Terminals는 인도 국영철도회사 자회사인 Concor와 공동투자를 통해자와하랄네루항 터미널 개발사업을 진행하고 있음
DPI	비사카파트남(Visakhapatnam)	지분참여

자료 : Drewry, *Global Container Terminals*, 2003. 10을 참조하여 재작성

인도는 6천km에 달하는 긴 해안선에 12개의 주요 항만과 148개에 달하는 중소형 항만들이 산재해 있다.[146] 이 가운데 12개 주요 항만은 중앙정부 산하의 개별 항만신탁공사(Port Trust)의 책임 하에 개발·관리되고 있으며, 중소형 항만은 주정부가 관리운영권을 가지고 있다.

컨테이너항만의 경우 JNPT가 국제규격을 갖춘 컨테이너항만으로서 최신 하역설비를 보유하고 있는 반면, 그 이외 항만들은 갠트리 크레인 등 컨테이너 하역설비가 부족하고 수심도 얕아 대형선의 입항이 곤란한 상황이어서 아직까지 처리물량이 적은 편이다. 또한 터미널운영 시스템도 전근대적인 수준을 벗어나지 못해 컨테이너 적양하에 4~10일이 소요되고 있는 상황이다.[147]

종전 인도화물은 주로 콜롬보, 싱가포르, 살라라(Salalah) 등 인접국 중심항만을 통해 환적됨으로써 화주들은 비용과 운송시간 면에서 불리하였다. 이 같은 문제점을 해결하기 위해 인도정부는 서안의 JNPT와 동안의 첸나이를 각각 지역중심항만으로 육성한다는 계획을 추진하고 있다.[148] 또한 인도정부는 항만민영화 추진을 위해 지난 2000년「주요항만신탁법(Major Port Trusts Act)」을 개정하여 합작투자의 가이드라인을 마련하는 등 자국항만의 경쟁력 강화를 위해 다각도의 노력을 경주하고 있다.

---

145) 인도의 주요 항만으로는 동쪽해안에 위치한 콜카타(Kolkata), 파라디프(Paradip), 비사카파트남(Visakhapatnam), 엔노오(Ennore), 첸나이(Chennai), 투티코린(Tuticorin) 6개항이 있으며, 서안에 위치한 칸들라(Kandla), 뭄바이(Mumbai), 자와하랄네루(Jawaharlal Nehru Port Trust), 모르무가오(Mormugao), 뉴망갈로어(New Mangalore), 코친(Cochin) 등 6개항으로 구성되어 있음.

146) *Journal of Commerce*, 2003. 4. 4.

147) *Fairplay*, 2002. 7. 26.

148) *Fairplay*, 2002. 7. 18.

<표 2-102> 인도 주요 항만의 컨테이너 처리시설

구 분	자와하랄네루항		첸나이	투티코린
	JNPCT	NSICT		
운영회사	인도정부	P&O Ports	P&O Ports	PSA
총면적	471,000㎡	28,000㎡	211,000㎡	58,436㎡
야드면적	35ha	30ha	-	-
안벽길이	680m	600m	890m	370m
선석수	3	2	3	2
수 심	13.5m	13.5m	13.4m	11.9m
하역장비	Q/C 8기, RMQC 8기 RTGC 14기, RMGC 3기	Q/C 8기, RMGC 3기 RTGC 29기	Q/C 4기 RTGC 8기	Q/C 2기 RTGC 4기
처리실적 (2002년, TEU)	765,460	1,201,119	424,665	214,238

2) 인도의 중심항만 개발계획

(1) 자와하랄네루항, 신규 컨테이너 터미널 개발

현재 인도정부는 인도 서안의 자와하랄네루항과 동안의 첸나이항을 인접 국가들의 환적화물을 처리하는 지역 중심항으로 육성한다는 방침을 정하고 적극 개발에 나서고 있다.[149]

인도 최대의 컨테이너 거점인 자와하랄네루항은 두 개의 컨테이너 터미널로 운영되고 있는데, P&O Ports사가 운영하고 있는 NSICT와 인도정부가 운영하고 있는 자와하랄네루 컨테이너 터미널(Jawaharlal Nehru Port Container Terminal: JNPCT)이 그것이다. 나바쉐바 국제 컨테이너 터미널(Nhava Sheva International Container Terminal: NSICT)은 인도 최초의 항만민영화 사례로서 지난 1997년 BOT방식으로 30년 양허계약을 체결하여 2000년부터 운영에 들어갔다. 2002년 NSICT는 120만TEU의 컨테이너를 처리하였고, 인도정부가 운영하고 있는 JNPCT는 76만TEU를 각각 처리하였다.[150]

현재 자와하랄네루항은 급증하는 물동량에 대비하기 위해 컨테이너 터미널 시설확장을 적극 추진 중이다. 먼저 기존에 사용하지 않고 있던 벌크터미널을 총 90억 루피(1억 9,500만 달러)를 투입하여 오는 2005/2006 회계 연도 내에 세 번째 컨테이너 터미널로 전환하는 사업을 추진하고 있다. 이와 함께 자와하랄네루 항만이사회는 오는 2008/2009년까지 네 번째 컨테이너 터미널을 건설한다는 계획 하에 현재 국내외 터미널운영업체들을 대상으로 입찰조건인 수

149) *Fairplay,* 2002. 6. 11.

150) *Singapore Shipping Times*, 2004. 3. 16.

익분담과 최소물량보장(minimum guaranteed throughput) 조건을 검토 중이다. 또한 JNPT는 현재 11m에 불과한 수로를 대형선의 운항이 가능한 14m로 확장하는 준설공사를 위해 70억 루피를 투자할 계획이다. 그리고 오는 2005년까지 기존 철도를 두 배로 확장하고, 2차선 도로를 4차선으로 확장하는 배후수송망 확장계획을 추진하고 있다.

현재 자와하랄네루항에서 하역된 화물의 70%는 도로운송을 통해 이루어지고 있으며, 나머지는 인도 국영철도회사의 자회사인 CONCOR(Container Corporation of India)사가 운영하고 있는 철도망을 통해 전국 내륙 ICD (Inland Container Depot)로 운송되고 있다.

(2) 첸나이항, 자동차 물동량 증가 예상

1983년 인도 최초의 컨테이너 터미널로 운영을 개시한 첸나이항은 1997년 인도정부가 민영화하기로 결정함에 따라 국내외 터미널운영업체들을 대상으로 입찰에 붙여졌다. 이에 따라 HPH, PSA, P&O Ports 등 세 개 글로벌 터미널운영업체들이 입찰경쟁에 나섰으나 인도정부의 과도한 입찰조건과 항운노조의 항만민영화에 반대하는 법정투쟁으로 4년이 지난 2001년에 가서야 P&O Ports사로 낙찰되었다.

P&O Ports사는 첸나이 컨테이너 터미널을 인수한 이후 터미널 이름을 첸나이 컨테이너 터미널(Chennai Container Terminal Ltd : CCTL)로 변경하였고, 하역장비 및 수심 확장을 통해 선사유치에 적극적으로 나섰다. 그러나 인근에 코친, 투티코린 등 경쟁항만들이 다수 존재하고, 선박관련 비용이 높아 대형선사들은 기항을 회피하였다. 이에 최근 들어 P&O Ports사는 주요 선사의 유치확대를 위해 첸나이항만신탁공사(Chennai Port Trust)와 선박관련비용의 인하에 합의하여 첸나이항에 정기적으로 기항하는 선사에 대해서는 선박관련 요금의 인하 또는 리베이트를 제공할 방침이다. 첸나이항의 환적비용은 컨테이너당 32달러로 콜롬보항의 74달러, 싱가포르항의 120달러에 비해 저렴하나 선박관련비용이 경쟁항만들에 비해 높아 그 동안 선사유치에 상당한 지장을 주어 왔다.[151]

한편, 최근 첸나이항은 인근에 위치한 현대자동차의 생산공장 확장계획에 따라 자동차 수출물량이 크게 나고 있다. 현대자동차 인도법인은 작년 자동차 수출목표를 2002년 8,500대에서 3배나 증가한 2만 5천대로 설정하였으며, 이에 따라 첸나이항만당국은 기존 3개 석탄부두를 자동차전용터미널로 전환하였다.[152]

---

151) Asian Development Bank, *Country Operational Strategy Study : India*, 1996. 7

152) *Fairplay*, 2003. 5. 20.

3) 인도 항만의 문제점

(1) 항만 인프라 낙후·부족

현재 인도 항만은 자와하랄네루항, 첸나이, 뭄바이 등 몇몇 주요 항만들을 제외하고는 컨테이너 처리시설이 크게 부족할 뿐만 아니라 노후화된 하역설비로 국제수준에 못 미치는 항만서비스를 제공하고 있는 실정이다. 또한 도로, 철도 등 항만과 배후경제권을 연결하는 배후운송망이 제대로 갖추어져 있지 않아 신속한 화물처리가 이루어지지 못하고 있다. 따라서 향후 경제발전 및 컨테이너화에 따른 컨테이너화물의 증대에 대응하기 위해서는 항만 및 관련 시설의 현대화가 인도 항만산업의 최우선 과제로 꼽히고 있다.

(2) 관료주의적 항만 운영

인도정부는 여타 인프라부문과 마찬가지로 항만산업에 있어서도 전통적으로 막강한 권한을 행사하여 왔다. 과거 항만개발은 전적으로 정부 및 정부산하기관에 의해 추진되어 온 관계로 정부가 정책입안자, 규제자, 개발자, 운영자의 역할을 동시에 수행함으로써 항만관리운영상에 있어서 많은 비효율성을 노정하였다. 특히 인도 항만은 1963년 제정된 「주요항만신탁법」에 근거하여 항만관리운영 주체로서 항만신탁공사를 두고 있으며, 각 항만신탁공사는 그 밑에 이사회를 두고 항만관리업무를 담당하게 하고 있다. 주요 항만들은 중앙정부에 의해 임명된 신탁이사회(Board of Trustees)에 의해 실질적으로 관리되고 있어 항만운영에 있어서 지방정부의 자율성이 보장받지 못하고 있는 실정이다. 특히 항만개발 및 투자시 개별 항만들은 중앙정부의 승인을 받도록 규정되어 있어 환경변화에 따른 탄력적인 항만개발이 이루어지지 못하고 있다는 평가를 받고 있다.

최근 들어서는 인도정부가 항만민영화의 일환으로 외국 터미널운영업체들의 진출을 위해 적극 나서고 있으나 과도한 관료주의적 행정절차로 인해 입찰자 선정과정이 2~3년씩 소요되어 외국투자자들의 발길을 돌리게 하는 주요 원인으로 작용하고 있다. 실제로 지난 2002년 미국 터미널운영업체인 SSA사는 콜카타항 개발계획에 입찰하였으나 인도정부의 신속하지 못한 업무처리로 사업철수를 결정한 바 있으며,[153] 금년 들어서는 JNPT 신규 컨테이너 터미널 개발사업 입찰에 참여했던 홍콩 HPH사도 인도정부의 중국에 대한 견제로 사업철수를 결정한 바 있다.[154] 이 같은 인도정부의 지나친 관료주의적 항만정책이 외국인들의 인도항만에 대한

153) 한국해양수산개발원, 「서남아시아 지역의 해운시장 발전전망」, 2002. 11.

154) 최근 인도 해운부는 "Sagar Mala(바다의 목걸이)"계획을 수립하여 항만에서 취급하는 화물 1톤당 1달러를 부과하는 일종의 항만개발세를 추진하고 있음. 연간 약 3억 달러에 이를 것으로 예상되는 이 자금을 통해 신규 항만개발 및 시설확충, 내륙수로 및 연안해운 발전에 투입할 예정으로 있음(일본해사산업연구소, 「해외해사정보」, No. 1188, 2003. 12. 25.).

투자를 저해하는 한 요인으로 작용하고 있다.

(3) 항만 생산성과 항만도 문제

인도 항만의 생산성은 항만배치가 비효율적이고 부두시설의 관리와 유지가 제대로 이루어지지 않아 국제적 기준에 크게 못 미치는 수준이다. 이는 비단 항만시설뿐만 아니라 낮은 수심, 신축성 있는 하역활동을 저해하는 협소한 에이프런(apron), 창고 및 화물통관시설과 내륙운송 인프라의 부족 등에 기인하는 바 크다. 이 같은 낮은 항만생산성이 인도 수출입화물의 높은 물류비 부담을 초래하는 주요 원인 중 하나이다.

한편, 대부분의 항만들은 낮은 항만요율로 인해 열악한 재정상태에 처해 있음에도 불구하고 선박의 대기시간과 하역시간을 고려한 인도항만들의 실질적인 항만비용 및 화물처리비용은 다른 나라 항만들보다 높은 실정이다. 한 조사결과에 따르면 인도 4대 주요 항만(뭄바이, 콜카타, JNPT, 첸나이)의 총 항만비용은 방콕, 싱가포르, 콜롬보항 등 경쟁항만들보다 45～50% 더 높은 것으로 나타났다.

(4) 노조, 항만 민영화에 반대

현재 대부분의 인도 주요 항만들은 과잉 노동력과 항운노조 조직의 경직화로 항만민영화 추진에 상당한 어려움을 겪고 있다. 뉴망갈로어 항의 경우 하역노동자들의 실제 근무일수는 13일에 불과하나 임금은 27일분을 받고 있다. 특히 최근 인도 정부가 항만민영화를 적극적으로 추진하고 있는 과정에서 항만노조는 자신들의 고용유지를 위해 파업을 빈번하게 강행하여 극심한 항만적체와 외국인들의 항만투자 기피를 초래하고 있다. 이에 따라 인도정부는 주요 항만들의 과도한 인력을 감축하기 위해 '자발적 퇴직제도(voluntary retirement scheme)'를 도입하였으나, 사회주의 전통에 따른 강성노조의 반발로 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다. 실제로 지난 2003년 5월 10만 명이 넘는 인도 항만노동자들은 정부의 항만민영화 정책에 반대하는 사상 최대 규모의 24시간 항만파업에 돌입하여 인도 항만의 대외 신인도에 큰 타격을 입힌 바 있다.

4) 주요 현안 및 향후 과제

인도정부가 발표한 제10차 5개년 계획(2002～2007)에 따르면 향후 인도 항만의 물동량은 연간 7%대의 성장률을 지속하여 오는 2007년에 가서는 4억 1,500만～4억 2,800만 톤에 달할 것으로 예상되고 있으며, 컨테이너 물동량은 오는 2011년 600만TEU를 상회할 것으로 전망되고 있다. 이 같은 수치는 제2의 중국으로 평가받고 있는 인도경제의 잠재력을 감안할 때 실현 가

능성이 충분하며 오히려 그 시기가 앞당겨질 가능성도 매우 높다. 다만 인도 항만의 경우 인근국가들에 비해 시기적으로 항만개발에 있어서 후발주자라는 점과 최근 들어서야 항만민영화를 본격적으로 추진하고 있다는 점에서 향후 주변 경쟁항만들에 어떻게 대응하여 자신만의 경쟁우위를 확보해 나가느냐가 남아시아 지역에 있어서 인도 항만의 위상을 결정하는 주요 요인이 될 것으로 판단된다. 앞서 언급한 내용들을 토대로 향후 인도 항만산업에 주어진 과제를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 항만시설의 조기 확충 및 현대화가 우선적으로 이루어져야 한다. 이는 현재 인도 항만 중 2~3개의 주요 항만을 제외하고는 항만시설이 턱없이 부족한 상황이기 때문이다. 특히 최근의 컨테이너선 대형화 추세에 대응하기 위해서도 현대적인 하역시설 및 충분한 수심 확보는 불가결한 요소이다. 나아가 항만과 배후경제권 간 효율적인 운송망 구축도 빼 놓을 수 없는 사항이다.

둘째, 항만운영 및 관리에 있어서 전근대성을 탈피해야 한다는 점을 지적하지 않을 수 없다. 현재 대부분의 인도 항만들은 항만소유 및 화물처리를 비롯한 제반 항만서비스를 항만당국이 담당하는 서비스항만(service port) 체제로 운영되고 있다. 그러나 항만생산성 제고를 위해서는 항만서비스 활동을 민간에 이양하고 항만당국은 안전, 항해 등 전반적인 조정기능만을 담당하는 지주형항만(landlord port) 체제로 전환되어야 할 것이다. 이와 관련 현재 인도정부는 2005년까지 모든 주요 항만을 지주형항만 체제로 전환한다는 방침을 정하고 주요 항만의 민영화를 적극 추진하고 있다. 이를 위한 구체적인 시책으로 인도정부는 항만관리를 위한 전문 항만경영인의 확보, 항만신탁공사에 대한 정부지분 매각 그리고 주요 항만신탁공사에 기존시설 개선과 신규시설 투자를 위한 의사결정권의 이양 및 이를 위한 금융시장에서의 직접적인 자금조달을 허용하는 방안 등을 검토 중에 있다.

셋째, 적극적인 항만민영화의 추진이다. 인도 정부는 항만개발에 필요한 재원마련과 항만의 효율성 제고를 위해 지난 1996년부터 항만민영화를 본격적으로 추진해 오고 있다. 그러나 인도정부의 뿌리 깊은 관료주의로 인해 해외항만투자가들의 발길을 돌리게 하는 사례가 종종 발생하고 있어 항만관련 행정절차의 투명성 및 간소화가 절실히 요구되고 있는 상황이다.

끝으로 안정적인 노사관계의 확립이다. 현재 대부분의 인도 항만들은 노동공급과잉과 항운노조 조직의 경직화로 항만민영화에 상당한 어려움을 겪고 있는 상황이다. 이에 따라 인도정부는 '자발적 퇴직제도'를 통해 항만노동자의 인력감축에 나서고 있으나 만족할 만한 성과를 거두지 못하고 있는 상황이다. 실제로 뭄바이항의 경우 2001년 이 제도를 통해 6,400명의 항만노동자를 정리하였으나 현재까지 소요인력의 10배에 해당하는 2만 3천명의 항만노동자들이 근무하고 있는 실정이다. 게다가 이들은 정부가 추진하고 있는 항만민영화 정책에 공공연히 반대 투쟁을 벌이고 있어서 외국 터미널운영업체들의 투

자를 가로막는 요인으로 작용하고 있다. 따라서 인도정부가 향후 항만민영화를 성공적으로 추진하기 위해서는 노동개혁을 통한 항운노조의 관행을 개선하는 것이 무엇보다 중요하다. 이를 위해서는 기존의 경직된 임금체계를 개선하여 생산성향상에 기여한 부분에 대해서는 인센티브를 지급하는 성과급제도를 도입한다든가, 새로운 하역기술의 도입과 벌크화물의 컨테이너화에 대비하여 항만노동인력의 재교육 및 재배치 등을 시행할 필요가 있을 것으로 판단된다.

3. 인도의 내륙 물류

1) 내륙운송 현황

(1) 도로운송, 산업거점 간 기간망 구축

인프라 부족이 경제성장에 미치는 부정적인 영향을 파악한 인도 정부는 적극적인 인프라 개발정책을 통해 인프라 개발에 적극 나서고 있다. 인도는 크게 북부 뉴델리권, 서부 뭄바이권, 동부 콜카타권, 남부 첸나이권 등 4대 산업권으로 구분할 수 있는데, 도로운송망도 이 4대 산업권을 연결하는 기간망 건설이 우선적으로 추진되고 있다.

2005년 현재 인도의 도로 총연장은 약 330만 km이며, 기능에 따라 국가도로(National Highway), 주(州)도로(State Highway)와 지방도로(District Road), 기타도로(Rural Road) 등 세 가지로 분류된다. 이 중 총연장의 6%에 불과한 국가도로와 주도로에 대한 화물수송 의존도가 80% 이상에 달하고 있다. 또한 50% 이상이 비포장도로이며, 4차선 구간은 2%에 불과한 수준인데, 이는 과거 도로개발이 5~10년 후를 대비한 근시안적인 것인데다가, 경제발전에 따른 교통량 확대에 맞추어 도로망이 확충되지 못했기 때문이다. 이와 함께 중앙정부의 투자가 지속적으로 이루어지지 않아 유지 및 보수 등 관리상태도 매우 열악하여 교통체증을 심화시키고 있다. 주 간선망 외에도 거주지 진입도로 건설도 시급한 상황인데, 인도 내 82만 여 거주 마을 중 약 40%인 33만 마을이 사계절 내내 사용할 수 있는 진입도로가 갖춰져 있지 않은 것으로 알려지고 있다.

인도의 도로운송시장은 아직 미성숙 단계이다. 먼저 여객운송은 각 주정부가 운영하는 운송회사(State Road Transport Corporations: SRTC)가 주로 담당하며, 사전허가를 전제로 민간업체의 운송서비스 제공도 일부 이루어지고 있다. 화물운송업체는 트럭 5대 미만인 업체가 75%이고 20대 이상의 차량을 보유한 업체는 전체의 6%에 불과할 정도로 규모가 영세하다. 다수의 차량을 보유한 업체인 경우에도 세금 및 고용관련 규정을 피하기 위해 다른 명의로 등록되는

경우가 많다. 또한 대부분의 인도 화물운송업체들은 관행에 따라 대화주 영업을 직접 수행하지 않고, 중개업자를 통해 화물을 수집하고 단순 운송업무만 수행하고 있다.

한편 인도에서는 국내 화물의 67%가 도로를 이용해 수송되고 있다. 2000년대 초까지만 해도 철도가 내륙화물수송의 50%를 점유하였으나, 철도중심의 내륙운송체계를 도로중심으로 전환시키려는 인도정부의 노력으로 도로운송의 시장점유율은 점차 확대되고 있다.

<표 2-103> **도로 인프라 현황**

현 황	특 징
• 총연장 : 3,315,231㎞ (화물운송의존도) - National Highways : 65,569㎞ (40%) - State Highways : 131,899㎞ (45%) - 주요 지방도 : 467,763㎞ (15%) - 기타 : 2,650,000㎞ (5%) • 포장율 : 45.7%(1999)	• 국내 화물운송의 67% 담당 (여객운송의 8% 점유) • 100% 외국인투자 허용분야 : 투자유인책으로 인센티브, 감세 및 건설관련 수입품 면세 등의 혜택을 주고 있음

자료 : 인도 교통부 및 CIA *The World Factbook,* 각년도

(2) 철도운송, 국가 기간 산업으로 지정

인도의 철도망은 국가기간산업으로 지정되어 국가에서 직접 운영하고 있다. 인도 철도네트워크의 대부분을 관장하는 인도철도(Indian Railways)는 단일 운영체제로는 세계에서 두 번째로 긴 철도망을 운영하고 있다. 인도철도는 인도 철도부 산하 국영기업으로 Container Corporation of India Ltd.(Concor), Konkan Railway Corporation(DRC), Indian Railway Catering & Tourism Corporation Ltd.(IRCTC) 등 다수의 자회를 거느린 방대한 조직이다.

인도의 총 철도연장은 8만 1,511km에 달하며, 전국적으로 약 6,900여개의 화물 및 여객 터미널이 있다. 광궤가 전체의 65%를 차지하며 화물량의 96%를 수송하고 있고, 약 20%의 노선이 전철화 되어 있다.

한편, 인도의 주 기간철도망은 델리와 콜카타, 첸나이, 뭄바이 등 4대 산업거점을 연결하는 High Density Network(HDN 또는 High Density Corridors)을 중심으로 구축되고 있다. 이 4각 네트워크는 인도철도 총연장의 16%에 불과하지만, 전체 화물량의 65%와 총 여객의 55%가 이 노선에 집중되어 있어 이미 수송능력이 포화상태에 이른 것으로 알려지고 있다.

<표 2-104> 철도 인프라 현황

현 황	특 징
• 총연장 : 63,140㎞ (미국에 이어 세계 2위) - Central Railway : 7,047 - Eastern Railway : 4,318 - Northern Railway : 11,004 - North Eastern Railway : 5,107 - North East Frontier Railway : 3,816 - Southern Railway : 7,049 - South Central Railway : 7,203 - South Eastern Railway : 7,351 - Western Railway : 10,020 • 전철화 구간 : 15,994㎞	• 운송물량의 48%가 석탄 • 에너지부문과 함께 공공부문으로 지정되어 외국인 투자제한 • 정부의 도로우선 투자정책으로 투자부진

자료 : 인도 철도부

그러나 인도철도는 시설이 노후화되고 수송능력도 이미 포화상태인데도 불구하고 외국인투자가 허용되지 않기 때문에 인프라 확충을 위한 신규투자 및 자본조달이 어려웠다. 또한 생산성이 낮아 도로운송에 비해 일반화물 운송에 대한 경쟁력을 점차 잃어가고 있으며,[155] 철도화물량 증가추이도 주춤한 상태이다. 이에 따라 철도는 장거리 여객 운송 및 석탄, 시멘트 등 벌크 화물 수송에 집중하고 있다. 현재 석탄, 비료, 시멘트, 석유제품, 철강재, 철광석, 강판 원료, 곡물 등 8개 품목이 차지하는 비중이 전체 철도화물의 89%에 달한다.

<표 2-105> 철도 운송량 증가 추이

구 분		2003	2004	2005
화물수송량	(백만 톤)	519	557	600
	(백만 톤킬로)	353,194	381,241	410,883
여객수송량	(백만 명)	5,048	5,203	5,488
	(백만 명킬로)	515,772	542,052	570,752

자료 : 인도 철도부

155) 1980년대 초반 도로의 1/4에 불과하던 철도운임은 90년대 들어 도로운임의 60% 수준으로 올랐고, 2000년 이후부터는 거의 비슷한 수준임(Rail International, *"A Growth Strategy for Indian Railways"*, 2003. 12).

2) 내륙운송 정책

(1) 도로, 국가도로개발계획 적극 추진

2004년에 집권한 신정부는 지난 5월 민간투자 및 FDI 유치를 6대 경제원칙의 하나로 설정했다. 그리고 인프라 투자 없이는 8%대의 고성장을 유지할 수 없을 것이라는 판단 하에 2014년까지 인프라 개발에 1,500억 달러를 유치할 계획이라고 발표한 바 있다.[156)]

인도정부는 GDP 성장률 8%대 유지를 전제로 2020년 화물운송 수요가 약 5조 5,000억 톤킬로까지 증가할 것으로 전망하고 있다. 이에 따라 인도정부는 대대적인 국가도로개발계획을 추진하고 있다. 인도 도로 건설을 총괄하는 것은 교통부(the Ministry of Surface Transportation)로 기획, 정책, 예산 및 회계 등을 담당한다. 이에 따른 도로사업의 시행은 인도도로공사(National Highway Authority of India, NHAI)와 지방정부로 이분되어 있다. NHAI는 국도개발 및 유지운영을 총괄하고 국제차관공사 및 연방단위 민자프로젝트 시행을 주관하며, 각 지방정부의 Public Works Department(PWD)는 주에 소속된 국도를 운영하고 도로개발 시에는 교통부와 협의를 거쳐 시행하도록 하고 있다.

경제성장을 가속화하기 위해 도로망을 대폭 확충하기로 결정한 정부는 1998년 인프라 개발 전담팀(infrastructure task force)을 구성하여 10년 동안 약 13,000km의 도로망을 구축하는 국가도로개발계획(National Highway Development Plan, NHDP)을 준비하고, 인도도로공사에게 시행을 전담토록 하였다. 교통부는 이 '10개년 도로개발계획'의 시행을 위해 연 9～10%의 교통량 증가를 전제로 2005년까지 329억 달러, 2006년에서 2015년까지는 추가로 400억 달러(1995년 불변가격)의 투자가 필요한 것으로 추산한 바 있다.

<표 2-106> NHDP 구축 현황 (2005. 3.)

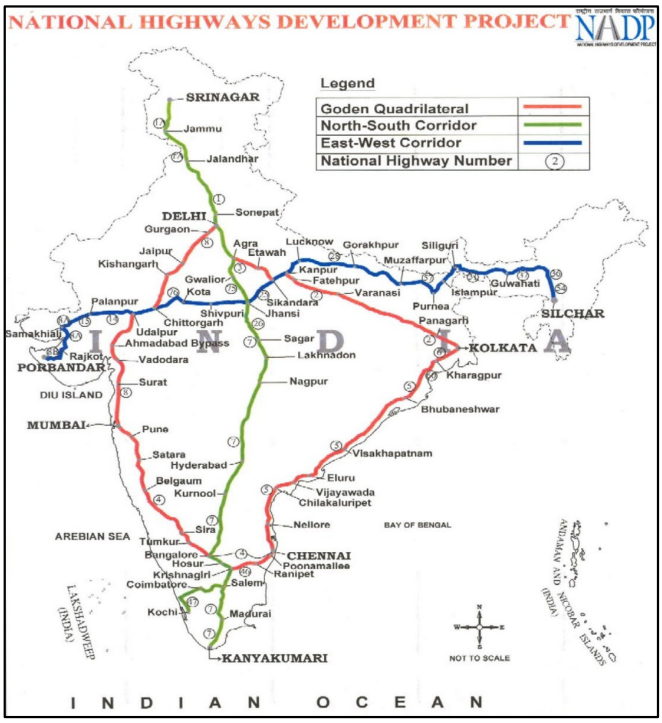
	Golden Quadrilateral	남북종단 / 동서횡단	항만연계철도	기타	계
목표 총연장 (㎞)	5,846	7,300	356	777	14,279
4차선 구간 (㎞)	4,697	707	69	287	5,760
건설 진행구간 (㎞)	1,149	854	243	120	2,475
계약 진행 (건)	60	25	7	4	96
추가 구축구간 (㎞)	-	5,616	44	358	6,018

자료 : 인도도로공사

NHDP는 크게 델리, 뭄바이, 첸나이, 콜카타 등 4대 도시를 연결하는 4각 도로망(Golden Quadrilateral, GQ) 건설과 스리나가르(Srinagar)～칸야쿠마리(Kanyakumari) 간 남북 종단도로 건설, 실차르(Silchar)～포르반다르(Porbandar) 간 동서 횡단도로 건설사업으로 나뉜다.

156) 1,500억 달러 중 통신에 250억 달러, 운송 인프라에 550억 달러, 전력분야에 750억 달러를 투자할 계획임(제3차 인도-아세안 컨퍼런스<2004.10.19>.에서 싱(Manmohan Singh) 총리 발언).

<그림 2-55> 인도의 주요 도로망 구축도



그러나 1998년 1단계로 시작한 (GQ) 프로젝트는 진행이 부진하여 당초 계획되었던 완공일(2004. 3. 31)을 3개월이나 지난 2004년 7월 기준으로 3,000km만이 완공되었다. 이는 동 프로젝트 시공에 참여한 업체들이 경쟁적으로 적정수준 이하의 낮은 가격에 공사를 수주한 이후 실제 시공 과정에서 발생하는 손해를 감당할 적절한 대응책을 찾지 못해 공사를 수행하지 못하고 있기 때문인 것으로 알려지고 있다. 이에 대하여 프로젝트 시행기관인 인도도로공사는 공사 진행이 너무 느린 2건에 대해 계약을 취소하였고, 공사가 진행되지 않고 있는 15건에 대해서는 취소를 고려하고 있다. 부분적으로 진행되고 있는 NHDP의 2단계인 남북 종단도로와 동서 횡단도로의 건설도 현재 목표 연장의 10%인 707km가 4차선으로 확장된 상태이다. 이 프로젝트 역시 목표 완공시점인 2007년까지 완료되기는 쉽지 않을 것으로 예측되고 있다.

한편, 인도 교통부는 이 외에도 3, 4 단계 국가고속도로 개발 및 북동지역 도로개발 등을 통해 국도까지 전국을 연결한다는 계획을 추진하고 있다. 이를 위해 필요한 막대한 자본을 조달하기 위해 인도 정부는 민간의 참여를 유도하기 위한 다양한 방안을 모색 중이다. 도로건설에는 이미 1994년부터 BOT 방식이 도입되었으나, 민간도로사업의 핵심인 수익성 확보가 어려워 실적이 저조한 형편이다. 이는 인도 경제수준에 비추어 국제수준의 통행료 징수가 어려워 근본적으로 통행료 수입만으로는 수익창출을 기대하기 어렵기 때문이다. 인도 교통부도 이와 같은 문제점을 인지하여 부동산개발 등 부대사업 허용범위의 확대, 공공부문의 지분투자, 프로젝트에 대한 무상공여와 아울러 최소교통량보장제 도입 등을 고려하고 있는 것으로 알려지고 있다.

인도정부는 또한 인프라 개발을 위한 재원마련을 위해 외국인직접투자 확대를 위한 법·제도를 지속적으로 개선하고 있다. 그 주요 내용은 물류 인프라 개발사업에 대한 투자범위의 확대, 외국인투자지분 한도 상향 그리고 투자자에 대한 인센티브 제공 등으로 구분할 수 있다. 먼저 인도 정부는 철도를 제외한 항만, 공항, 도로, 내륙 물류시설 등에 대한 투자제한조치를 철폐하고 이에 대한 외국인투자자의 직접투자를 허용했다. 또한 각 분야에 대한 외국인투자 지분 한도를 상향조정하고 투자자의 자유로운 운영권 확보를 보장하고 있다. 도로의 경우 중앙정부의 승인을 받는 조건으로 100% 투자가 허용된다. 또한, 투자자에 대한 다양한 인센티브 제공이 법제화되었다. 즉 인프라에 투자하는 기업에 대해서는 일정기간 동안 법인세 비과세 조치(Tax holiday)를 적용시키고, 투자자의 금융에 대해서도 우선 지원 및 이자율 인하 등의 인센티브를 부여하고 있다.

이에 따라 외국 민간기업의 투자가 점차 늘고 있는 추세인데, 현재까지 도로 인프라 부문에 이루어진 약 80여건의 민간투자 중 26건에 외국인 투자자가 참여했다. 이 중 17건이 합작투자 형식이며 9건은 외국인 기업이 단독으로 투자했다. 또한 세계은행 및 아시아개발은행 등 국제기구는 인도의 인프라 확충 필요성과 인도경제에 대한 확신으로 대인도 인프라시설 지원액을 향후 4년 간 종전 지원금의 2배에 해당하는 20억 달러 수준으로 확대한다고 발표한 바 있다.

<표 2-107> 인도의 내륙인프라 개발 관련 지원정책

구 분	투 자 지 원 제 도
도 로	• 개방여부 :외국인 지분참여 75% 허용 • 법인세 : 5년 비과세, 이후 5년 30% 감면 • 양허기간 30년 • 조달 건설장비 면세 • 건설자금의 40%까지 정부 금융 지원 • 토지 무상 공여 및 부동산 관련 세제 지원
철 도	• 미개방 - 발전 산업 등과 함께 국가기간산업으로 선정 • 컨테이너 철송 시장 일부 개방 발표(2005.3. 현재)

주 : 도로는 중앙정부(외국투자촉진위원회, FIPB)의 승인을 받으면 100% 가능

이외에 인도정부는 국토의 균형발전은 물론 교육·보건 등 삶의 질 향상과 직결되는 거주지 진입도로 확충을 위한 Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana(PMGST) 프로젝트를 진행하고 있다. 지난 2003년까지 거주자 1,000명 이상인 마을을 목표로 진입도로 건설이 추진되었으며, 2007년까지는 거주자 500명 이상인 마을까지 확대될 계획이다. 인도정부는 이 프로젝트에 소요되는 약 130억 달러의 절반가량을 유류세로부터 충당하고 있으며, 세계은행, 아시아개발은행 등의 기금도 적극 활용하고 있다.

(2) 철도, 생산성 향상에 역점

철도 분야는 주요 도시와 산업거점을 중심으로 철도노선 중 노후시설의 교체와 주요 거점 철도역의 확충을 계획하고 있다. 또한 항만기능의 활성화를 위해 주요 항만배후 연계철로 건설을 적극적으로 추진하고 있으며, 속도 증강, 이단적 컨테이너열차 도입 등 생산성 향상 사업도 병행하고 있다. 특히 철도의 물류기능 확대를 위해 철도역을 중심으로 물류시설을 개발[157]할 계획이다.

그러나 인도 정부는 화물 수송에 대한 철도의 수송분담율을 축소시켜 도로운송의 비율을 높인다는 정책을 추진하고 있는데, 이 계획에 따르면 철도의 화물 수송분담율은 2002년 50.3%에서 2007년에는 37.4%로 감소될 것으로 보인다. 이는 첫째, 철도시설의 노후와 수송체계의 비효율성으로 도로운송에 대한 수요가 크게 증가하고 있으며, 둘째, 철도부문은 인도의 기간산업으로 외국인직접투자가 허용되지 않는 부문이기 때문에 외국인직접투자가 용이한 도로부문의 개발을 우선적으로 추진한다는 정책방향에 기인하는 것이며, 셋째, 철도 인프라 개발이 상대적으로 많은 시간과 비용이 소요되기 때문인 것으로 풀이된다.

<표 2-108> 인도의 철도인프라 개발 계획

주 요 내 용
• 2002년 말 철도 경쟁력 강화를 위한 National Rail Vikas Yojana 발표 - 4대 도시 연결철도망(High Density Network) 시설 확충 - 주요 항만 배후연계 철로 건설 - 갠지스강, 부라마푸트라강 등 주요 하천에 철교 건설 • 100㎞/h까지 화물열차 속도 제고 • 5,000㎞ 철로 신설 및 복선화, 궤도 교체

한편 철도는 발전 산업과 함께 국가기간산업으로 지정되어 외국인 지분투자가 금지되어 있지만, 민영화된 항만의 인입철로 건설에 민간기업의 참여를 허용하는 사례가 늘고 있다. 머스크(Maersk India)사가 다수 지분을 보유하고 있는 피파바브(Pipavav)항과 P&O Ports가 운영사로 참여하고 있는 문드라(Mundra)항의 인입철도 건설이 그 예이다. 또한 컨테이너 철송시장을 단계적으로 개방하고 있는데, 인도 철도부는 올해 초 인도철도의 자회사인 Concor사가 독점해왔던 컨테이너 철송 시장에 민간기업 참여를 허용하는 것을 공식화했다. 정부의 발표 후 머스크사는 인도 국내 화물운송업체인 Transport Corp. of India(TCP)와 공동으로 컨테이너 철송 시장에 진출한다는 계획을 밝혔으며, 인도의 다른 국영기업인 Central Warehousing Corporation(CWC)사 또한 컨테이너 철송 서비스에 참여하기 위해 물류창고 건설 등 관련 인프라 구축에 나서

157) 인도 철도부

고 있다.[158]

(3) 주변 지역과의 연계

인접 경제권과의 경제협력과 교역이 확대되면서 주변 지역과의 내륙물류망 연계도 활발히 추진되고 있다. 인도는 아시아 국가들과의 제휴를 통해 동반성장을 이루는 'Look East 전략'을 추진하고 있다. 우선 인도는 아세안(ASEAN)과 자유무역협정을 체결함으로써 관세인하는 물론 서비스, 투자 분야까지 망라하는 포괄적인 경제협력을 도모하고 있다. 이를 통해 2003년 48억 달러에 지나지 않았던 대아시아 교역을 2005년에는 150억 달러, 2007년에는 300억 달러 규모로 확대한다는 목표다. 인도는 이러한 목표를 달성하기 위해 동남아 국가들과의 내륙물류망 연계도 적극적으로 추진하고 있다.

또한 아시아 하이웨이(Asian Highway)의 회원국으로 가입하여 자국의 도로망을 범 아시아 도로망에 편입시키고 있으며, 아시아 횡단철도망(Trans Asian Railway)을 통해 중앙아시아 및 북유럽과의 물류네트워크 구축도 꾀하고 있다. 한편 철도부분에서는 타지키스탄, 키르키스탄 등 중앙아시아 국가들과 러시아 등과의 철도망 연계를 위해 인접국 및 관련 국가와의 협조체계를 강화해 나가고 있다.

3) 주요 현안 및 향후 과제

인도의 성장잠재력에 대해, 모건스탠리의 스티븐 로치 수석이코노미스트는 인도가 중국과 같은 막강한 제조업 기반은 없지만 우수한 인력자원과 세계 일류의 IT 기술을 보유한 서비스업을 바탕으로 중국의 경제성장을 따라잡을 유일한 나라라고 주장한 바 있다.[159] 인도정부는 이와 같은 경제성장을 달성하기 위해서는 기반 물류인프라 확충이 필수적이라는 것을 인지하고 대대적인 개발계획을 발표하고 있다. 이러한 측면에서 볼 때, 인도의 물류정책은 경제성장을 촉진하기 위한 경제정책의 일환이라 평가할 수 있다. 인도정부의 이러한 노력으로 주요 산업거점을 연결하는 도로망이 비교적 빠른 속도로 정비되고 있으나, 아직 인도의 내륙물류 인프라는 낙후되어 있는 형편이다.

여타 신흥경제국의 경우와 같이 인도의 내륙물류 인프라 확충은 일차적으로 국토 균형발전과 급증하는 국내 운송수요를 중당하기 위한 것이지만, 인도는 주변 경제권과의 연계도 지속적으로 추진하고 있다. 'Look East' 전략에서 나타나는 것처럼 주변 신흥경제권과의 동반성장을 추진하고 있는 것이다. 또한 인도 물류정책은 인도의 경제성장과 더불어 인도를 세계적인

158) *Fairplay* 및 *Containerisation International*, 2005. 3. 3

159) "... As China is to manufacturing, India is to services...they both may work....India's awakening is equally impressive." 2004.4.2

물류시장으로 부각시키는 중요한 원동력이 되고 있다. 주요 물류업체들은 인도시장을 중국에 이어 가장 매력적인 투자처로 파악하고 있으며, 이를 반영하듯 최근 인도의 항만, 공항, 특별경제구역에 대한 외국인직접투자가 크게 증가하고 있다. 또한 주요 선사, 항공사, 특송업체들은 인도를 연계하는 글로벌 물류 네트워크 구축에 박차를 가하고 있다. 인도 시장 선점경쟁은 이미 본격화되었으며, 향후 인도를 중심으로 하는 물류망이 유라시아 내륙물류의 중요한 축으로 자리 잡을 수도 있음을 예상할 수 있는 대목이다.

4. 인도의 항공 물류

1) 항공물류 부문

(1) 인도 항공 인프라 현황

인도 항공시장 규모는 225억 달러로 추정되고 있으며 항공 민영화, 낮아지고 있는 항공운임 등은 항공시장을 더욱 확대시키는 요인으로 작용하고 있다. 2004년 4월부터 2005년 1월까지 승객수 4,900만 명, 화물 1백만 5만 6천 톤을 처리하였고, 전년 동기대비 23.3%, 21.4% 높은 증가세를 각각 보였다.

인도에는 499개의 공항이 있으며 이 가운데 인도 항공정책을 담당하는 인도공항공사(Airport Authority of India: AAI)가 관리·운영하는 공항들은 11개 국제선 공항, 92개 국내선 공항, 28개 군사지역 내의 민간공항 등이 있다. 하지만 현재 61개 공항들을 통해서 항공기가 운행되고 있으며 AAI가 인도 전역의 항공교통 통제시스템을 관리하고 있다.

<표 2-109> 인도 항공 시장 현황

구분	2003년 4월 ~2004년 1월	2004년 4월 ~ 2005년 1월	전년대비(%)
운항수(천)			
국제선	108.36	132.21	22.0
국내선	415.90	465.41	11.9
합 계	524.26	597.62	14.0
승객수(백만 명)			
국제선	13.53	15.95	17.9
국내선	26.32	33.13	25.9
합 계	39.85	49.08	23.2
화물(천 톤)			
국제선	563.93	675.91	19.9
국내선	306.47	380.61	24.2
합 계	870.40	1056.52	21.4

자료 : 인도공항공사(AAI)

인도의 항공 서비스는 1932년 민간 항공사 JRD Tata에 의해서 처음 시작되었고 계속해서 에어인디아(Air India: AI)와 많은 항공사들이 설립되었다. 그 후 1950년대에는 인도에서 운영되고 있는 많은 항공사들이 재정적자를 겪자, 인도 정부는 항공운송산업 국영화를 추진하였다. 1953년에 항공사법(Air Corporation Act)을 제정하고, 국내 8개 항공사들을 합병하여 인디안 항공(Indian Airline: IA)을 설립하여 국내노선 항공 서비스를 담당하는 하는 한편, 국제선 서비스는 AI가 제공하게 되었다. 이 항공사법이 40년간 유지되다가 1994년에 항공시장을 개방하고 민영화하게 되었다.

<표 2-110> 인도 진출 주요 항공업체

구분	항공 업체
국영 항공사	에어인디아(Air India), 인디아항공(India Airline)
민간 항공사	젯에어웨이(Jet Airways), 사하라항공(Sagara Airlines) 에어디칸(Air Deccan), 킹피셔항공(Kingfisher Airlines), 인드어캐리어(Indair Carriers), 유티인디아 월드와이드(UT India Worldwide), 에어링크(Air Link), 콘티넨탈 캐리어(Continental Carriers) 등
외국계 항공사	루프트한자(Lufthansa), 케이엘엠(KLM), 브리티시 에어웨이(British Airways) 대한항공(Korea Airline), 싱가포르항공, 에어프랑스, 에미레이트항공, 스위스에어(Swissair), DHL, FedEx, Skypark, XPS, Blue Dart, 백스글로벌(Bax Blobal), 콘티넨탈 캐리어(Continental Carriers) 등

(2) 항공화물 운송 시장

인도의 항공 수출 화물량은 전체 수출물량의 5% 내외를 차지하지만 고가의 물품을 운송하는 중요한 역할을 하고 있다. 인도 항공화물 시장은 매년 15~20%의 성장률을 보이고 있지만, 화물의 양적인 측면에서는 아직도 중국에 비해서는 적은 수준이다. 항공화물의 품목은 고가제품이 대부분이며 특히 전자제품, 꽃, 의약품 등이 주류를 이루고 있다. 현재 인도의 국제 항공화물 대부분은 대형 항공화물 수송 능력과 국제 항공망을 갖춘 외국인 항공사에 의해서 운송되고 있다. 그러나 최근 에어인디어가 화물운송에 참여하여 국제 항공화물 시장의 10%를 점유하고 있으며, 향후 25%까지 확대할 것을 목표로 하고 있다. 정규적인 서비스를 제공하는 국제 화물업체들로는 루프트한자, KLM, 싱가포르항공, 에어 프랑스, 대한항공, 브리티시 에어웨이, 에밀레이트, 스위스에어 등이 진출해 있다.

인도에서 매출액 기준으로 상위 10대 항공사를 보면, 10개 업체 중 7개 업체가 인도 소유 회사로서 이는 인도 항공 시장에 외국 업체들의 진출이 수월하지 않은 것을 보여준다. 한편 외국 운송업체들 가운데 백스글로벌이 가장 많은 매출액을 기록했다.

<표 2-111> 매출액 기준 인도 10대 항공화물 운송회사

순위	회사명	매출액 (백만 달러)
1	인드어 캐리어즈	32.74
2	백스글로벌	31.62
3	유티인디아 월드와이드	27.48
4	에어링크	27.32
5	콘티넨탈 캐리어	21.03
6	엑스페디터스	20.72
7	헐메스트래블 앤 카고	19.41
8	엑셀	19.08
9	지나	16.51
10	엑스포 프레이트	16.05

자료 : IATA

또한 항공화물 수요는 주요 대 도시에 위치한 뭄바이(Mumbai)공항, 델리(Delhi)공항, 첸나이(Chennai)공항, 콜카타(Calcutta)공항, 트리밴드름(Thiruvananthapuram)공항 등지에서 발생하였으며, 최근에는 방갈로(Bangalore)공항, 하이드라바드(Hyderabad)공항 등에서도 항공 물동량이 증가하는 추세를 보이고 있다. 특히 IT 산업의 허브 도시인 방갈로는 꽃과 의류 수출로 인한 항공화물 허브로 부상하고 있다.

(3) 항공 인프라 개발 계획

인도의 교통시설은 국제 기준에 못 미치고 있으며 자국의 경제 발전에 병목현상을 야기하는 원인으로 작용하고 있다. 이에 따라 인도 정부는 수출을 가로막는 걸림돌을 없애기 위해 기반 시설을 확충하고 특히 교통 인프라 개발에 주안점을 두는 정책을 추진하고 있다. 이에 따라 항공 인프라 개발에서도 정부는 공항을 개발하고 항공기 수를 증가시켜 항공수송 능력을 확대시키는 방향으로 계획을 추진하고 있다.

인도의 공항들은 국제선공항, 세관공항, 모델공항, 국내선공항, 군사지역내의 민간공항 등 5가지로 구분되어 있다. 이러한 현재의 구분 형태를 공항 인프라 계획에 따라 국제공항, 지방공항, 지역 허브공항으로 개편하려는 안을 고려 중이다. 특히 2005년 까지 늘어나는 여객과 화물 운송에 대비하여 델리, 뭄바이, 첸나이, 콜카타 등 4개의 공항을 국제적 수준으로 발전시키고 델리와 뭄바이 국제공항은 서남아 경제권의 항공물류거점으로 육성한다는 계획을 추진하였다.

<표 2-112> 인도의 공항 형태 구분

구분	정의
국제선 공항 (International Airport)	· 인도/외국 항공사가 제공하는 정규적인 국제노선 서비스를 제공하는 공항 · 뭄바이(Mumbai)공항, 델리(Delhi)공항, 첸나이(Chennai)공항, 콜카다(Calcutta)공항, 트리밴드름(Thiruvananthapuram)공항
세관 공항 (Custom Airport)	· 항공사의 국제 업무와 외국 관광객 및 전세화물기의 관세 및 출입국 관리를 위한 시설을 갖춘 공항 · 방가로(Bangalore)공항, 하이드라바드(Hyderabad)공항, 아메다바드(Ahmedabad)공항, 카리컷(Calicut)공항, 가오(Goa)공항, 바라나시(Varanasi)공항, 파트나(Patna)공항, 아그라(Agra)공항, 자이푸(Jaipur)공항, 암릿사(Amritsar)공항, 티루치라파리(Tiruchirapally)공항
모델 공항 (Model Airport)	· 최소 활주로 길이가 5500 피트 와 에어버스 320 항공기를 수용할 수 있는 시설이 있는 공항
국내선 공항 (Domestic Airport)	· 위에서 포함되지 않는 공항
군사지역의 민간공항 (Civil Enclaves)	· 군사지역에서의 28개의 민간공항

또한 미개발 지역의 공항 건립을 위해 방갈로공항과 인접한 데바나할리(Devanahalli)지역에 정부와 민간이 공동 참여하여 새로운 공항을 건립할 계획이다. 또한 이더베드공항과 인접한 삼샤바드(Shamshabad)에 안드라프라데쉬 주 정부(GoAP)와 컨소시엄을 구성하여 새로운 공항을 건립할 계획이다.

<표 2-113> 공항 건립 계획

지역	내 용
데바나할리 (Devanahalli)	· 카나타카(Karnataka)주 정부, 산업개발주식회사(KSSIIDC), 인도공항공사 등이 지분 25%를 소유하고 나머지 74%에 대해서는 컨소시엄을 구성하여 참여 · 이 컨소시엄은 시멘스(Siemens), 독일의 유니크주리치(Unique Zurich), 스위스/란센(Larsen)&터보인디아 주식회사 등으로 구성되어 있다.
삼샤바드 (Shamshabad)	· 이 컨소시엄에는 M/s GMR 인프라 주식회사, 말레지아 공항 홀딩 버하드(Malaysian Airport Holding Berhard)가 참여 · GoAP는 컨소시엄 업체들과 이미 부지 매입에 관한 협상을 마친 상태다

공항 개발과 더불어 지상 통신과 항공 운항 시스템에 대한 교체 사업을 추진하고 있다. 새로운 시스템으로는 인공위성을 이용한 통신, 운항, 감시, 항공 교통관리 체제를 구축하는 것이며, 이를 위해 인도공항공사는 인도우주항공연구소(ISRO)와 협력하여 '세틀라이트 베이스 오그멘태이션 시스템'(Statellite-Based Augmentation System: SBAS)을 개발하여 2006년에 우주로

발사할 계획이다. 또한 미국의 레이디온(Raytheon)사와 ISRO는 인도 항공기가 미국의 GPS(Global Positioning System)를 사용할 수 있는 시스템도 개발 중에 있다.

(4) 시사점

인도는 서남아시아에서 연평균 6%의 경제 성장률을 보이면서, 서남아시아 파키스탄 4.8%, 방글라데시 5.2%, 스리랑카 4.5% 등과 비교할 때 이 지역에서 가장 빠른 경제 성장을 하고 있는 국가이다. 특히 빠르게 성장하고 있는 산업분야는 IT 및 전자제품, 의류 등으로 향후 항공화물의 수요가 예견되는 품목들이다. 또한 인구가 11억 명에 달하고 이 중 중산층이 2억 명, 국토가 320만 ㎢의 광대한 지역으로 국내 항공화물 시장 가치로도 중요하게 인식되고 있다.

이러한 변화에 대처하기 위해서 인도는 공항 수용 능력을 증대키면서 항공 서비스를 국제 수준으로 높이는 작업을 하고 있지만, 여전히 민간기업이나 외국인이 투자하기에는 여러 가지 한계를 가지고 있다. 예를 들면, 인도 정부는 막대한 자본이 요구되는 항공 인프라 확충에 한계점을 인식하고 재정적인 한계점을 극복하고자 항공 인프라 개발에 민간투자와 외국인 투자를 허용하는 방향으로 법안을 수정하고 있다. 하지만 여전히 공항 건설, 관리, 운영 등의 핵심 분야에서는 제한적으로 개발을 허용하고 있다. 또한 국내 항공화물 운송부문에서는 외국 항공업체는 참여하지 못하는 실정이다.

비록 인도 항공 시장이 초기 단계에 있지만 우리나라도 잠재력이 있는 시장으로 인식하고 장단점을 파악하여 진출 전략을 세워야 한다고 판단된다. 늘어나는 승객과 화물수송을 처리하기 위해 이미 국영 항공사인 에어인디아는 항공기 구입에 70억 달러를 투자하였고, 인디고를 포함한 인도 내 8개 항공사는 신형 항공기를 320대나 주문했다. 이는 인도의 항공 시장의 성장가능성을 간접적으로 말하는 것이다. 실제로 최근 인도에서 많은 신생 항공사들이 생겨나고 외국계 항공업체들의 진출도 증가하고 있는 추세이다. 따라서 우리나라도 인도의 신규 항공시장의 선점효과를 기대하면서 지속적으로 물류망을 구축해 나가는 것이 필요하다고 판단된다.

2) 인도의 3PL 시장

(1) 3PL 시장 현황

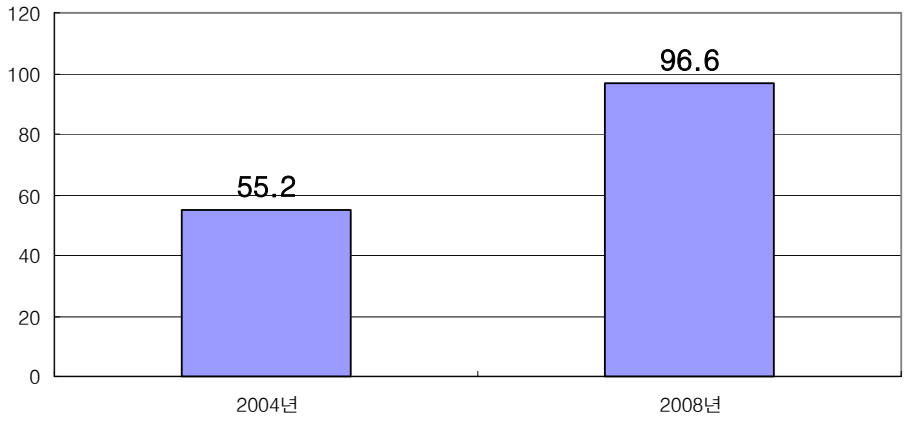
최근 인도가 제2의 중국으로 인식되면서 인도 3PL 시장에 외국계 대형 물류업체들의 관심이 증가되고 있다. DHL은 이미 인도 시장에 뛰어 들었으며, FedEx는 중국 다음으로 인도를 중요한 시장으로 인식하고 있다. 발표된 자료에 의하면 향후 15년 이내에 세계에서 가장 많은 인구를 가진 국가가 되면서 거대한 물류 시장을 형성할 것 이라는 예측이 지배적이다. 또한

경제 성장도 빠르게 이루어지고 있다. 최근에 인도의 GDP 성장률은 7.4%로써 중국의 9.1%와 비교할 때 차이는 미비하다. 더불어 인도 정부도 2010년 까지 경제 발전을 위해 물류 인프라 확충에 179억 달러를 투자하겠다고 발표하였다. 왜냐하면 정부는 경제 성장과 외국인 직접 투자(FDI)의 장애 요소가 현재의 열악한 물류 인프라에 기인한다고 인식하고 있기 때문이다. 최근 인도는 외국인 투자를 확대하고자 외국인 소유 지분 한도를 기존의 40%에서 49%로 증가시켰다.

인도의 물류시장은 GDP의 13%를 차지하고 있고, 지금까지는 운송, 보관, 포워딩 등과 같은 단순 물류서비스 수요가 대부분을 차지하고 있지만 점차로 제조나 소매업 부문에서는 물류를 아웃소싱하는 추세가 나타나고 있다. 인도의 운송 및 물류 시장 규모는 향후 연평균 15% 이상 성장할 것으로 전망하였다. 특히 해운 운송에서 컨테이너 물동량이 점차 늘어나면서 선사계/항만 터미널 물류 업체들인 Maersk, P&O Ports, APL 등이 인도의 항만 개발, 창고, 내륙 물류 부분에서도 투자를 확대하고 있다. 인도는 또한 남아시아 경제권에서 동-서 항로의 환적 화물을 유치하면서 발라파담(Vallarpadam)항이 물동량은 급속히 증가하고 있다.

<그림 2-56>　　2008년 인도의 물류 시장 규모 전망

단위 : 10억 파운드



자료 : *Transport Intelligence*

한편, 글로벌 물류 업체인 DHL, Panalpina, Kuehne+Nagel, Excel, GeoLogistics, TNT 등이 인도에 진출해 있으며, 국제운송 뿐만 아니라 인도 내륙 물류시장으로도 영업을 확장하고 있다. 아직은 3PL 시장이 활성화 되지 않고 있지만 특히 자동차, 전자제품, 소비재 제품, 건강제품 등의 산업군이 인도 3PL 시장의 성장을 뒷받침하고 있다. 현재 인도 기업의 약 55% 정도가 물류 서비스를 아웃소싱하고 있는 것으로 추정되며 대부분 단순 수송 서비스 분야이다. 이는 국제 평균인 75%와 비교할 때 낮은 수준이다.

<표 2-114> 인도 물류 기업 현황

구분	업체명
인도물류업체	Transport Corporation of India Ltd, South Eastern Roadways Corporation Limited, Patel Roadway Limited, Associated Road Cariers Ltd, ABC India Ltd, Gati Limited, Dynamic Logistics, Container Corporation of India Ltd, Safexpress, Trs Logistics Limited
국제물류업체	엑셀(Excel), DHL Danzas, Armamex India SembCorp Logistics
특송업체	Express Industry, DHL, FedEx, UPS Jet Express Private Limited, TNT India Pvt Limited, AFL Ltd, DTDC Worldwide Express, Elbee Service Ltd, First Flight Couriers Ltd, Blue Dart, Overnight Express Ltd

(2) 인도 3PL 시장 특징

인도의 3PL 시장은 아직 초기 형성 단계이며 인도 내 3PL 기업들은 독자적으로 물류 서비스를 제공하는 능력을 가지지 못하고 있다. 또한 인도의 기업들도 3PL 기업이 제공하는 물류서비스 이용에 관한 중요성을 인식하지 못하고 있는 실정이다. 현재는 IT, 휴대폰, 의료품, 자동차 부품 과 같은 제한된 업종에서 3PL의 물류 서비스 수요가 발생하고 있는 상황이다. 향후 3PL 시장 발달에 영향을 끼치는 요소들로는 글로벌 생산체제에 따른 기업경영의 복잡성 증가, 다수의 소규모 영세한 물류업체들, 발달된 IT 기술, 물류 전문가 부족, 제도적인 제약 등으로 요약될 수 있다.

먼저, 글로벌 생산 체제하에서 기업 경영의 복잡성이 증가하고 경쟁이 더욱 치열해 지면서 기업은 핵심 사업 부문에 주력하고 그렇지 않은 분야에서는 아웃소싱하는 기업 환경은 인도 3PL 시장을 성장시키는 긍정적인 요소로 작용할 것으로 판단된다. 둘째, 다수의 소규모 영세한 물류업체로 이루어진 인도 3PL 시장의 특징은 경쟁을 심화시켜 낮은 수익률과 낮은 서비스 수준으로 인식되고 있다. 또한 특정 수송 및 물류 부문에서의 시장 독점은 기형적인 물류 산업 발전을 야기 시키고 있다. 결과적으로 수송 및 물류 산업에서의 높은 고정비 비율이 물류망 확대의 장애요인으로 작용하여 시장 성장에 부정적인 영향을 끼치고 있다. 셋째, 상대적으로 발달된 IT 기술을 응용한 물류 정보화 부문에 큰 장점으로 작용할 것으로 판단된다. 넷째, 늘어나는 물류 인력 수요에 비해 부족한 물류 전문 인력과 물류 전문 교육기관의 부족은 시장 발전에 부정적 요인을 작용하고 있다. 마지막으로 인도 정부는 1990대 중반부터 외국인 투자, 민영화, 공항・항만・도로 개발에 장애로 작용하는 각종 규제를 폐지하기 시작하였지만 여전히 핵심적 사항에 대해서는 시장의 요구를 충분히 반영하고 있지 못한다는 것이 지론이다. 따라서 이러한 법적 혹은 제도적 제한 요인들이 3PL 시장에 부정적인 영향을 끼치고 있다.

(3) 인도 3PL 업체의 성장 전략

인도 3PL 시장은 중장기적으로 물류 서비스의 다양화 추진, 물류 서비스의 특화 가속, 국제 물류망 확대, 아웃소싱 확대 등과 같은 방향으로 변화할 것으로 전망된다. 먼저, 물류 서비스의 다양화 추진은 현재 인도의 3PL은 수송, 보관 등과 같은 단일 물류 서비스만으로는 기업의 이익을 증대하는데 한계를 느끼면서 기업의 생존 전략으로 피할 수 없는 추세로 해석된다. 즉 자본 수익률을 높이기 위해서 자사의 단순 서비스를 기본으로 하고 문전(door-to-door)서비스, 통관서비스, 실시간 화물추적 서비스 등과 같은 부가가치를 높일 수 있는 서비스를 추가하여 투자 대비 수익률을 높이는 것이다. 예를 들면, 인도운송 기업인 TCIL은 트럭운송 서비스를 기본적으로 제공하는 업체에서 기존의 운송망을 바탕으로 종합 물류 서비스를 제공하는 3PL 업체로 성장한 좋은 예가 될 수 있다. 또한 인도 물류업체 Gati는 특송 서비스를 제공하는 업체인데 인디안 항공과 제휴하여 국내 물류망을 확대하였고, CONCOR(Container Corporation of India Ltd)는 철도를 이용한 컨테이너 운송업체로 최근 APL과 합작회사를 설립하여 사업을 확장하였다.

둘째, 물류 서비스의 특화 현상은 현재 인도에서 3PL의 물류 서비스 수요가 몇몇 산업 분야에서만 집중되어 불균형한 3PL 시장을 형성하고 있기 때문에 일어나는 현상으로 판단된다. 특히, 자동차 운송 부문에서 두드러지게 나타나고 있는데, 예를 들면 TCIL은 일본의 미쯔이(Mitsui of Japan)와 합작하여 Transystem Logistics International(TLI)회사를 설립하여 인도에서 전문적으로 도요다 자동차 운송을 하고 있다.

셋째, 국제 물류망 확대는 최근 급격히 증가한 대 중국 물동량과 전반적인 인도 경제 성장으로 인도 3PL에게 국제적 물류망 구축의 필요성이 증가한 것으로 기인된다. 예로서, TCIL의 자회사인 XPS Global은 중국의 종합물류 기업인 Zhenhua Logistics Croup과 협력하여 인도의 고객에게 화물, 통관, IT 서비스를 제공하고 있다. 또한 Gati는 베이징과 상하이에 사무소를 개설하여 중국, ASEAN, SAARC 등의 시장을 대상으로 물류 서비스를 제공하고 있다.

마지막으로 아웃소싱 확대는 현재 인도의 제조업체들도 글로벌 생산 체제하에서 기업운영 프로세스가 복잡해져 가는 추세에 기인한다. 하지만 단기적으로 아웃소싱하는 추세가 확대되기 보다는 중장기적으로 이루어 질 것으로 판단된다. 가장 주된 이유는 대부분 인도 기업들의 경영 추세가 아웃소싱보다는 기업 내에서 자체적으로 해결하는 특색을 보이기 때문이다. 비록 물류 서비스를 3PL에게 아웃소싱 하더라도 현재 까지는 계약 관계의 안정성이나 영속성이 결여한 것으로 분석되기 때문이다. 하지만 월마트, 까르푸(Carrefour) 등과 같은 대형 유통업체의 진출로 말미암아 아웃소싱에도 큰 변화가 있을 것으로 예상된다.

(4) 시사점

인도의 전반적인 산업구조, 제품 개발, 고객 서비스 수준들을 고려할 때, 인도 3PL 시장은 아직 초기 성장 단계에 있다고 분석된다. 하지만 최근 보여준 연평균 8% 경제 성장률과 국제 교역량을 감안할 때 성장 잠재력은 크게 평가되고 있다. 인도의 3PL 시장은 지리적으로 광대한 대륙을 차지하고 있으면서 사회·문화적 다양성, 불균형한 지역 경제 발전 등과 같은 독특한 특색을 지니고 있다. 이러한 특색들은 3PL 시장이 성장하는데 장애요인으로 작용할 것으로 분석되고 있다.

인도 3PL 시장이 성숙되기 위해서 해결해야 하는 과제는 두 가지로 요약될 수 있다. 가장 먼저 해결해야 할 문제는 현재 열악한 물류 인프라 수준을 높이는 것으로 공항, 항만, 도로, 철도 등 모든 부문에서 현대화 작업이 필요하다. 다음으로, 인도의 3PL 업체는 통합 물류 서비스를 제공할 수 있는 능력을 개발해야 하며 특히 물류 서비스의 질을 높이는 방법을 모색해야 한다.

최근 1,800 개가 넘는 3PL업체들을 대상으로 한 설문조사에 의하면, 인도 기업들이 3PL 업체에게 요구하는 핵심 사항은 평균 재고량을 낮추면서 원자재 구매 비용을 줄이고 부품 조달 시 지연을 없애는 것으로 분석되고 있다. 이는 기업 이윤과 직접적인 영향을 끼치며 국제 시장에서의 경쟁력과도 밀접한 관계를 갖고 있기 때문이다. 예컨대 대부분의 기업들이 전년대비 원자재 구입 비용이 30% 상승한 반면 매출은 22% 증가했다는 결과가 나왔다. 특히 철강, 자동차 부품, 페인트, 전기 제품 등을 생산하는 업체들이 증가한 원자재 구입비용으로 기업 이윤에 많은 어려움이 있었다고 분석되었다.

<표 2-115> 인도 산업의 재정 분포

단위 : Rs Crore

	2004	2005	전년대비(%)
매출액	850,591	1,087,236	27
총 비용	709,525	878,767	24
원자재 비용	329,872	437,795	33
순이익	72,547	92,421	27

자료 : *Economic Times*, 2005. 6

결론적으로 초기 단계에 있는 인도 3PL 시장 공략을 위해 우리나라의 3PL 업체들도 진출 방안을 마련하는 것이 필요하다고 판단된다. 특히 중국-인도 노선에서 늘어나고 있는 물동량 확보차원에서도 다양한 비즈니스 모델을 개발하는 것도 고려해 볼 만하다. 또한 인도 국내 물류시장의 진입에 외국계 업체가 많은 어려움이 있다고 분석되고 있으므로 인도 물류업체와의

합작 형태로 진출하는 것이 바람직하다고 판단된다.

5. 인도의 에너지 물류

IT 및 통신 등 서비스 산업을 중심으로 7~8%의 고도성장을 지속해 온 인도는 1990년대 중반 이후 외국인직접투자(FDI)가 급증했으며, 최근에는 제조업으로 투자 및 성장세가 확산되고 있다. 그 결과 국내 에너지 수요가 매우 빠른 속도로 증가하고 있으며, 석유 및 천연가스 등을 포함한 에너지자원의 부존량이 충분하지 못한 인도로서는 이들 에너지의 수입을 적극 확대할 수밖에 없는 실정이다.

이에 따라 원유 및 천연가스를 중심으로 한 인도의 에너지물류는 주요 대도시에 인접한 해안지역에 비축시설, 정유공장 및 공급시설을 확보하는 한편, 이를 위한 항만시설을 개발함으로써 국제부문의 물류체계가 구축되고 있다. 또한 이들 주요 에너지시설로부터 내륙의 주요 인구밀집지역인 소비지로의 석유제품 및 천연가스를 공급하는 국내 에너지물류는 파이프라인 네트워크에 주로 의존하고 있다. 따라서 인도의 에너지물류는 주로 해상운송을 중심으로 형성되고 있는 국제물류와 파이프라인을 중심으로 형성되고 있는 국내 물류가 공존하는 체계이다.

인도는 원유 수입은 2000년대 들어 크게 확대되었으며, 2004년부터는 천연가스가 본격적으로 수입되는 등 에너지 부문의 국제물류가 국가물류체계의 중요한 부분으로 등장하고 있다. 더욱이 거대한 인구에 비해 극히 부족한 원유 및 천연가스 부존량과 고도성장에 따른 빠른 에너지수요 증가 추세를 고려할 때 역내 에너지 공급과 국외로부터의 에너지 수입을 위한 적극적인 인프라 확충이 중요한 과제로 등장하고 있다. 대외 에너지물류체계 구축을 위해서는 본격적인 해운 및 항만산업의 육성도 절실한 실정이다

1) 원유 및 천연가스 물동량

(1) 원유 물동량

인도와 파키스탄, 방글라데시 등 주변국의 소비규모를 기준으로 한 원유 물동량은 일일 294만 배럴 수준이며(2004년), 이는 1994년 이후 10년간 평균 5.3%씩 증가한 것이다. 현재 기술적으로 확인되는 인도의 원유 매장량은 약 56억 배럴이다. 이는 2004년 생산량을 기준으로 할 경우 약 18년간 생산이 가능한 규모이며, 연간소비량을 기준으로 할 경우에는 최대 5년 정도 사용이 가능한 규모에 불과한 것이다. 즉, 국내에서 생산에 의한 원유 확보는 한계에 도달했으며, 보다 적극적인 해외에너지의 개발 및 확보와 수입을 체계적으로 추진할 수밖에 없는 상

황이다.

그 결과 1990년대 중반에는 일일 100만 배럴에 불과하던 인도, 파키스탄 및 방글라데시의 원유 수입량이 2000년대 들어서는 일일 200만 배럴을 상회하는 수준까지 증가했으며, 원유와 관련한 이들 3국의 해외의존도는 이미 70%를 넘어서고 있다.

서남아 지역 주요국의 에너지 해외의존도가 원유를 중심으로 이 같이 높은 수준까지 상승함에 따라 이 지역에서는 국제 에너지물류의 중요성이 증대되고 있다. 특히 지속적으로 증가하고 있는 원유 수입물동량의 원활한 수송을 위한 정부의 적극적인 노력과 에너지안보 차원에서 정책적인 조치가 수반되고 있다.

<표 2-116> 인도 및 주요 주변국의 원유 수급현황(1994~2004년)

단위 : 백만 배럴/일, %, 10억 배럴

구 분[1]	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[2]
소 비 량	1.75	2.69	2.73	2.81	2.82	2.94	5.3
생 산 량	0.71	0.78	0.71	0.80	0.80	0.82	1.5
수 입 량	1.04	1.91	2.02	2.01	2.02	2.12	7.4
수입비중	59.4	71.0	74.0	71.5	71.6	72.1	-
매 장 량	-	-	-	-	5.7	5.6	-

주 : 1) 소비량은 인도, 파키스탄 및 방글라데시 기준이며, 생산 및 매장량은 인도 기준임.
2) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임,
자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy,* 2005. 6

(2) 천연가스 물동량

인도 및 서남아 지역의 천연가스 소비량은 1994년 365억 입방미터에서 10년 후인 2004년 710억 입방미터로 연평균 3.8%씩 증가했으며, 2000년대 들어 증가폭이 특히 커졌다. 한편 인도, 파키스탄 및 방글라데시 등 3국의 천연가스 생산량은 같은 기간 동안 연평균 3.3%씩 증가했다. 적극적인 공급확대 노력에도 불구하고 생산량을 크게 증대시키지는 못했으며, 2003년 이후에는 일부 지역에서 심각한 천연가스 공급부족 현상이 가시화되었다.

이에 따라 2003년에는 천연가스의 소비가 급증한 파키스탄이 서남아 지역에서는 최초로 23억 입방미터의 천연가스를 해외로부터 수입했다. 2004년에는 인도가 최초로 27억 입방미터의 천연가스를 수입했으며, 파키스탄의 연간 수입량은 25억 입방미터로 확대되었다. 이에 따라 서남아 지역 3국은 2003년에 최초로 천연가스를 수입하는 지역으로 전환되었으며, 2004년에는 천연가스 수입량이 전년에 비해 2.26배로 증가하는 등 급증했다.

2004년 기술적으로 확인되는 서남아 지역 3국의 천연가스 부존량은 약 2조 1,600억 입방미터로 이들 3국의 2004년 연간 소비량을 기준으로 할 경우에는 약 30년 동안 사용이 가능하지만, 매년 소비량이 급증하고 있음을 고려할 때 그 기간은 크게 단축될 수밖에 없다.

서남아 지역 주요국은 가스용 파이프라인 등 역내물류 인프라를 중심으로 구축되어 있던 천연가스 물류체계를 벗어나 천연가스 전용항만 및 전용선박 등을 중심으로 한 새로운 국제 물류체계 구축을 적극 추진하고 있다.

<표 2-117> 인도 및 주요 주변국의 천연가스 수급현황(1994~2004년)

단위 : 10억 입방미터, %

구 분[1)]	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[2)]
소 비 량	36.5	55.6	57.8	60.7	65.6	71.0	3.8
생 산 량	36.5	55.8	57.8	60.7	63.3	65.8	3.3
수 입 량	-	-	-	-	2.3	5.2	(2.26배)
수입비중	-	-	-	-	3.5	7.3	-
매 장 량	-	-	-	-	2,080.0	2,160.0	-

주 : 1) 소비, 생산 및 매장량은 인도, 파키스탄 및 방글라데시 기준이며, 수입량은 2003년은 파키스탄, 2004년은 인도 및 파키스탄 기준임.
2) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

2) 에너지 물류시설 현황

(1) 파이프라인

2004년 현재 인도 등 서남아 3국은 총 3만 2,324㎞의 파이프라인 네트워크를 보유하고 있으며, 이 중에는 천연가스 수송용 파이프라인이 1만 9,323㎞로 최대의 비중을 차지하고 있다. 다음은 7,434㎞의 원유 수송용과 5,567㎞의 정제유 수송용 등으로 구성되어 있다.

국가별로는, 인도가 1만 8,546㎞에 이르는 파이프라인 네트워크를 확보하여 최대이다. 다음은 1만 1,766㎞의 파키스탄이며, 방글라데시는 2,012㎞의 가스용 파이프라인 네트워크를 운영하고 있다. 인도의 경우에는 원유, 가스 및 정제유용 파이프라인을 비교적 균형 있게 확보되어 있으나, 전체적인 규모에 있어서는 향후 예상되는 에너지수요 증가추세를 고려할 때 엄청난 개발 및 건설수요가 예상된다.

인도의 천연가스 파이프라인 네트워크는 접경 및 연안지역을 중심으로 형성된 7개의 가스전 지역과 수도인 델리(Delhi)나 아그라(Agra)를 포함한 서북부 내륙 및 천연가스 생산지역에 인접한 인구밀집지역들을 연결하는 구조를 갖추고 있다. 특히 항만도시 뭄바이(Mumbai) 및 구자라트(Gujarat)주를 중심으로 형성된 가스 공급지에서 주요 도시를 거쳐 수도인 델리의 주변지역까지 연결되는 파이프라인 네트워크가 국내에서 가장 중요한 에너지 물류체계에 해당한다.

인도 정부는 또한 경제성장과 함께 지속적으로 증가할 수밖에 없는 에너지수요를 충족시키

기 위하여 최소한 9개의 천연가스 도입 프로젝트를 추진하고 있다. 구자라트주의 다헤즈(Dahej) 및 하지라(Hazira)지역을 대상으로 한 2개의 프로젝트가 이미 본격 가동되고 있으며, 마하라슈트라(Maharashtra)주의 다볼(Dabhol) 프로젝트가 시험가동에 들어간 상태다. 이들 프로젝트를 포함한 9개의 프로젝트가 가동될 경우 인도의 천연가스 수입물동량은 연간 3,620만 톤에 이를 전망이며, 인도의 새로운 에너지물류체계로서 중요한 비중을 차지하게 될 전망이다.

<표 2-118> 인도 및 주요 주변국의 파이프라인 현황(2004년)

단위 : ㎞

구 분	원유 (Crude Oil)	가스 (Gas)	정제유 (Refined Products)	합 계
인도	5,613	7,366	5,567	18,546
파키스탄	1,821	9,945	-	11,766
방글라데시	-	2,012	-	2,012
합 계	7,434	19,323	5,567	32,324

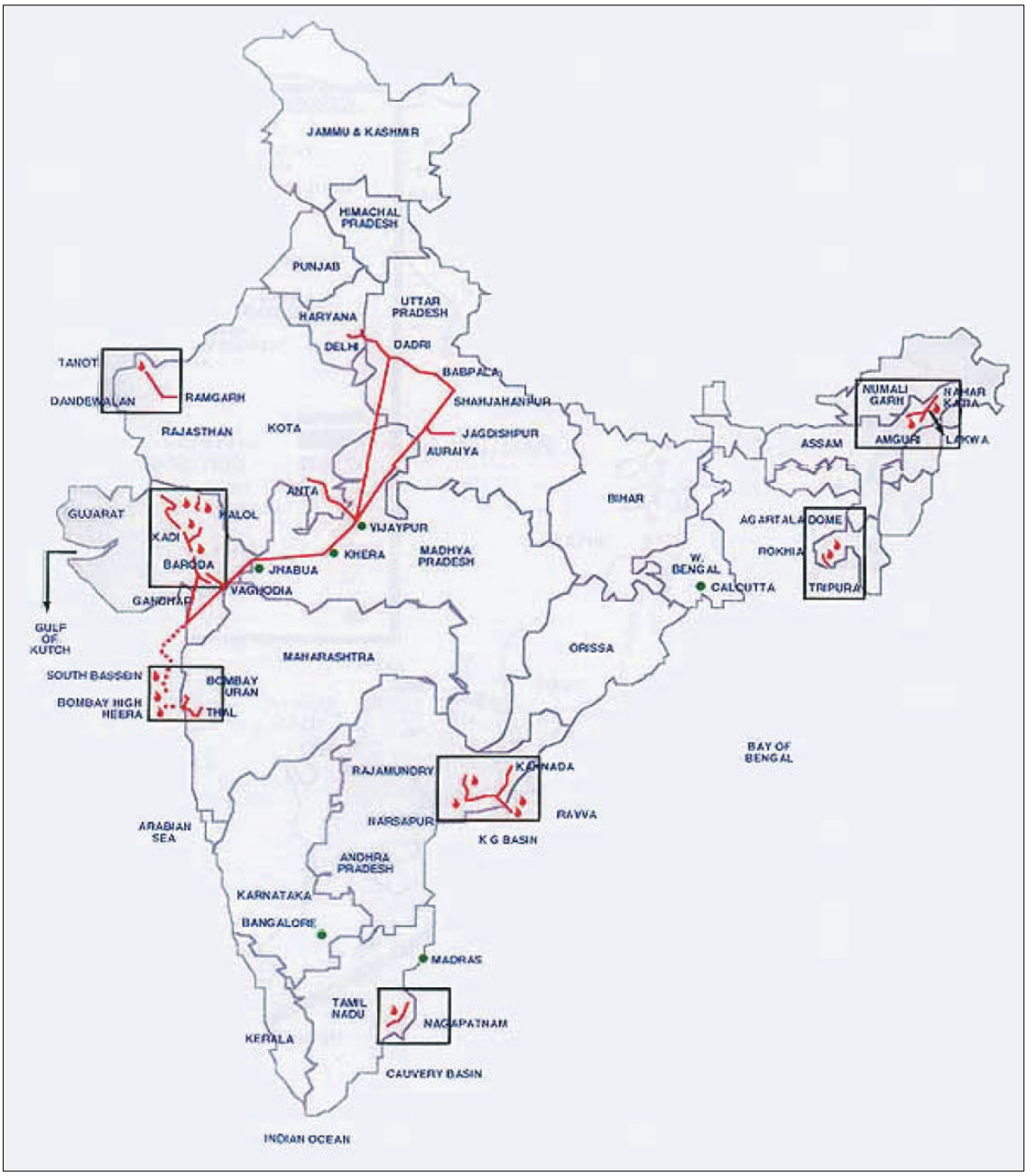
자료 : CIA(http://www.cia.gov/)

<표 2-119> 인도의 해외 천연가스도입 프로젝트 현황

구 분	공 급 선	공 급 지 역	연간처리능력(만톤)	비 고
Petronet LNG	Qatar	Dahej(Gujarat)	500	2004년 4월 가동
Metropolis Gas	Oman, Abu Dhabi	Dabhol(Maharashtra)	500	완공/시험가동
Shell Hazira LNG	Shell Portfolio	Hazira(Gujarat)	250	2004년 말 가동
Petronet LNG	Qatar	Koch(Kerala)	250	계획
Dakshin Bharat Energy	Qatar	Ennore(Tamil Nabu)	250	계획
Gujarat Pipavav LNG	Yemen	Pipavav(Gujarat)	260	계획
Kakinda Indian Oil LNG	Malaysia	Kakinda(Andhra Pradesh)	250	계획
Gopalpur LNG	Australia	Gopalpur(Orissa)	500	계획
Reliance LNG	-	Jamnagar(Gujarat)	500	가스전 개발 추진
합 계	-	-	3,260	(약 3,620만 ㎥)

자료 : IEA, *World Energy Outlook 2004* 및 IEA 데이터 베이스

<그림 2-57> 인도의 파이프라인(가스) 인프라 현황 및 개념도



자료 : TERI(http://www.teriin.org/)

(2) 탱커 항만시설 현황

인도, 파키스탄, 방글라데시 및 스리랑카 등 서남아 지역 주요국의 탱커 항만시설은 전통적으로 원유, 식용유, 석유 및 화학제품을 중심으로 선석이 운영되어 왔다. 그러나 2003년 파키스탄 및 2004년 인도의 천연가스 수입이 본격화되면서 이를 위한 항만개발이 본격화되었다.

인도에서 탱커의 접안 및 하역이 가능한 항만시설은 10개 항만 및 44개 선석에 이른다. 그러나 이 중에서 원유의 취급이 가능한 경우는 7개 항만 및 15개 선석이며, 천연가스의 취급이 가능한 항만은 2개 항만의 2개 선석에 불과하다. 2005년 말까지는 적어도 천연가스 전용선석이 3개로 증가할 전망이며, 인도 정부는 국가 에너지수요를 충족시키기 위하여 이 분야에서의 항만개발을 보다 적극 추진할 계획이다.

인도에서 탱커의 접안 및 하역이 가능한 항만시설은 10개 항만 및 44개 선석에 이른다. 그러나 이 중에서 원유 취급이 가능한 경우는 7개 항만 및 15개 선석이며, 천연가스 취급이 가능한 항만은 2개 항만의 2개 선석에 불과하다. 2005년 말까지는 천연가스 전용선석이 3개로 증가할 것이며, 인도 정부는 국가 에너지수요 충족을 위하여 이 분야의 항만개발을 보다 적극 추진할 계획이다.

파키스탄에서 탱커의 접안 및 하역이 가능한 항만시설은 2개 항만의 9개 선석이다. 이 중에서 원유 취급이 가능한 경우는 공식적으로 5개 선석이며, 천연가스 취급이 가능한 항만시설은 1개 선석에 불과한 것으로 확인되고 있다. 2003년 이후 천연가스의 수입이 지속적으로 증가하고 있음을 고려할 때 추가적인 항만개발이 진행되고 있는 것으로 추정된다.

방글라데시에서 탱커의 접안 및 하역이 가능한 항만시설은 치타공(Chittagong)항의 9개 선석 등이다. 이 중에서 원유 취급이 가능한 경우는 공식적으로 1개 선석에 불과하며, 천연가스 취급이 가능한 항만시설은 없는 것으로 확인되고 있다.

스리랑카에서 탱커의 접안 및 하역이 가능한 항만시설은 2개 항만 및 8개 선석이다. 이 중에서 원유 취급이 가능한 경우는 콜롬보(Colombo)항의 3개 선석이며, 천연가스를 취급할 수 있는 항만시설은 1개 선석에서 제한적이나마 가능한 것으로 파악된다.

<표 2-120> 인도 주요 항만의 유류부두 및 선석 현황

항만	터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (DWT)	시설	하역능력 (tph)
Chennai	Bharathi Dock/ Korukkupet	1	원유/기타	-	16.0	100,000	Jetty	750/2,500/3,000
		2	원유/기타	304.0	16.2	-	Jetty	750/2,500/3,000
Cochin	Ernakulam	Oil T.	원유/기타	250.0	12.0	124,000	Jetty	3,000
		New Fert.	화학제품	207.0	10.37	-	Pier	-
		Oil North	석유제품	213.0	9.7	30,000	Jetty	250
		Oil South	석유제품	170.0	9.7	20,000	Jetty	-
Dabhol	Dabhol	SPM	유류	-	17.0	-	SPM	1,800
Dahej	Gujarat Chem.	GCPTCL	석유제품/LPG	-	16.0	60,000	Jetty	300～2,000
	Petronet LNG	LNG	LNG	-	-	-	-	-
Haldia	Iron Ore T.	3	석유제품	232.0	8.53	85,000	Quay	
	Tanker T.	6 & 7	유류	234.0	-	-	Jetty	-
		HOJ 3	원유	197.0	-	150,000	Jetty	-
		SSOJ 1	원유/기타	238.0	9.8	-	Jetty	-
		SSOJ 2	원유/제품	250.0	9.8	-	Jetty	-
Jawaharlal Nehru	Bulk Terminal	BB-3	화학제품/유류	225.0	12.5	85,000	Jetty	200/400/600
		BB-4	-	225.0	9.0	85,000	Jetty	-
	New Liquid Terminal	LB 02	원유/기타	-	12.5	45,000	-	-
		LB01	원유/기타	250.0	12.5	-	-	-
Magdalla	Essar Jetties	LPG	LPG	14.0	-	-	Jetty	-
		Main	-	-	-	-	Jetty	-
	Hazira Anchor.	Anchorage	화학/석유제품	-	23.0	-	SBM	-
	Hazira Offshore	Reliance	나프타/기타	-	13.0	70,107	SPM	-
	RIL Jetties	2nd Gas	가스(LNG)	20.0	-	-	Jetty	-
		EDC	-	9.5	-	-	Jetty	-
		Ethylene	에틸렌	38.0	-	-	Jetty	-
Mumbai	Butcher Island	JD No 3	원유/기타	-	10.96	70,000	Jetty	500/600/3,000
		OB No 1	원유/기타	-	10.96	70,000	Jetty	500/600/3,000
		OB No 2	원유/기타	-	9.23	48,000	Jetty	500/600/3,000
		OB No 4	원유	-	14.38	-	Jetty	3,000/4,000
	Indira Dock	Jetty End	윤활유	137.2	9.2	-	Quay	-
		Oil 9~12B	석유제품/기타	-	25.91	-	Quay	-
	JNPT South O.	OB No 3	석유제품/가스	-	15.0	85,000	Pier	-
		OB No 4	석유제품/화학	-	8.0	15,000	Pier	-
	Pirpau Island	Pirpau Old	석유제품/기타	170.7	5.9	-	Jetty	-
		Pirpau New	석유체품/LPG	197.0	10.6	-	Jetty	300/400/500/800
	Victoria Dock	Victoria D.	석유제품	-	6.7	-	Quay	-
		Princess D.	석유제품	-	5.2	-	-	-
New Magalore	New Port	Jetty No 11	원유/POL	-	14.0	-	Jetty	-
		Jetty No 4	화학제품	198.0	9.5	-	Jetty	600
		Jetty No 10	원유/POL	275.0	15.0	100,000	Jetty	-
		Jetty No 9	유류/제품/LPG	235.0	10.5	35,000	Jetty	250/300/1,000
		Jetty No 5	식용유	-	10.0	-	Jetty	400
Vandinar	Vandinar T.	SBM No 1	원유	-	30.0	325,000	SBM	10,000
		SBM No 2	원유	-	30.0	325,000	SBM	10,000

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3*, 2004. 12.

<표 2-121> 파키스탄 항만의 유류부두 및 선석 현황

항만	터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (DWT)	시설	하역능력 (tph)
Karachi	International Tank Terminal	26/27	수지/윤활유	182.88	10.6	-	Jetty	450/500
	Keamari Oil Terminal	Oil Pier 1	유류/액체화물	196.0	10.67	50,000	Jetty	200~1,800
		Oil Pier 2	원유/휘발유	304.0	13.4	75,000	Pier	2,000/3,000
		Oil Pier 3	원유/석유제품	321.56	11.89	95,000	Pier	450/2,000/3,000
		Oil Pier 4	원유/석유제품	259.0	11.28	75,000	Jetty	-
		Oil Pier 5	원유/제품	228.5	11.27	65,000	Jetty	-
Muhammad Bin Qasim	EVTL Berth	EVTL-13	화학제품/LPG	325.0	10.0	45,000	Jetty	300/900
	FOTCO	QP-01	휘발유	-	12.8	78,000	Jetty	4,000
	Port Qasim Oil	MW-1	원유/기타	-	10.5	25,000	Jetty	300~1,800

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-122> 방글라데시 항만의 유류부두 및 선석 현황

항만	터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (DWT)	시설	하역능력 (tph)
Chittagong	Lighter Jetties	No 3	유류	76.0	-	-	Jetty	-
		No 4	유류	75.0	-	-	Jetty	-
		No 5	식용유	75.0	-	-	Jetty	-
		No 6	유류/윤활유	70.0	-	-	Jetty	-
	River Mooring	Dolphin Oil	원유/기타	185.9	9.14	40,000	Jetty	1,500
		RM-3	액체화물/화학	182.87	7.6	-	CBM	200
		RM-4	액체화물/화학	170.67	9.14	-	Jetty	200/800
		RM-5	액체화물/화학	185.9	10.67	40,000	Jetty	1,000
		RM-6	액체화물/화학	485.9	9.2	29,998	Jetty	1,000

자료 : 앞 표와 동일.

<표 2-123> 스리랑카 항만의 유류부두 및 선석 현황

항만	터미널/부두	선석	품목	선석길이 (m)	수심 (m)	최대선박 (DWT)	시설	하역능력 (tph)
Colombo	Colombo Terminal	New Oil	석유제품	-	14.0	-	Jetty	-
		North Prod.	석유제품	-	10.96	-	Jetty	-
		Pr. Vijaya	압축가스	152.0	9.45	18,000	Pier	-
	Kolonnawa	Oil/Gas	원유/제품/가스	-	11.8	-	Jetty	-
	Shell Kerawal	CBM(LPG)	압축가스	-	7.0	-	CBM	-
		Dolphin	원유/석유제품	210.0	11.8	40,000	-	312/435
		SBM	원유	297.0	18.8	180,000	SBM	3,125
Trincomalee	Oil China Bay	No. 1	유류	200.0	11.0	29,999	Jetty	450

자료 : 앞 표와 동일.

3) 시사점

석유 및 천연가스와 관련해서는 에너지빈국에 해당하는 인도 등 서남아 지역 국가들은 중·장기적으로 이들 에너지자원의 지속적인 확대가 불가피하다. 따라서 이를 위한 대외 에너지 물류체계의 적극적인 구축이 이들 국가의 주요한 과제 및 이슈로 등장하고 있다.

연안 및 에너지 수출국가와 인접한 주요 국경지역을 중심으로 전용항만, 파이프라인, 비축기지 및 정유시설 등을 포함한 에너지물류 인프라를 확충하고 기존의 물류시설과 함께 연계되는 종합물류체계의 구축이 추진되어야 한다. 또한 새로운 에너지자원의 개발을 위하여 국가적인 노력이 수반되고, 이를 위한 추가적인 물류체계의 구축 가능성도 검토되어야 한다.

지속되는 고도성장으로 에너지수요가 급증할 수밖에 없는 서남아 지역에서는 국내의 부족한 에너지 자원을 원활하게 도입하기 위한 방안으로 적극적인 해외에너지의 개발이 추진될 것이다. 그리고 이를 위한 대외 에너지 물류체계의 구축이 지속적인 물류인프라의 확충과 함께 중요한 국가과제로 채택되어 추진될 것이다.

서남아 주요국의 원유 및 천연가스 소비 및 수입이 큰 폭으로 증가함에 따라 이에 따른 에너지물류에 대한 수요도 급증하고 있으며, 이를 위한 물류인프라 확충이 중요한 정책으로 등장하고 있다. 특히 항만 및 해운 부문에서 보다 적극적인 원유 및 천연가스 물류인프라 구축이 예견되며, 이를 내륙으로 공급하기 위한 파이프라인의 수요도 지속적으로 확대될 전망이다.

이 과정에서 증가하는 에너지수요의 규모 및 집중지역을 정확하게 예측하고 예상되는 에너지 수입선 및 해외에너지 개발 가능성을 고려하여 효과적인 물류체계를 계획해야 한다. 특히 항만, 전용부두, 하역시설, 비축시설, 정유시설, 파이프라인 등을 포함한 에너지물류 인프라의 효율적인 건설이 핵심과제로 인식되고 있다.

이에 따라 인도 정부는 국가계획에 의하여 해외에너지 프로젝트를 국가종합계획으로 수립하여 추진하고 있으며, 특히 천연가스 도입계획과 관련해서는 지역별 배치 및 시설계획과 함께 정확한 처리능력을 산정하여 단계적으로 시행하는 방법을 적용하고 있다. 그렇게 함으로써 국가 에너지 물류체계의 효율성을 극대화하고 물류비용은 극소화하는 등 국가 에너지산업 정책을 합리적으로 추진하는 것이다.

제3절 정책 시사점

인도의 경우 제조업 기반은 아직 미약하다. 그러나 우수한 인력자원과 세계 일류의 IT 기술을 바탕으로 향후 성장잠재력이 매우 큰 것으로 전문가들은 내다보고 있다. 중국의 경제성장을 따라잡을 유일한 나라라는 데 의견을 같이하고 있는 것도 이 같은 인도의 저력을 높이 평가하고 있기 때문이다. 인도 정부는 이와 같은 경제성장을 달성하기 위해서는 기반 물류인프라 확충과 물류산업 발전이 필수적이라는 점을 인지하고, 국가종합개발계획을 수립함과 동시에 민간 및 외국인 참여의 폭을 넓히고 있다.

이에 따라 인도 물류시장을 선점하기 위한 글로벌 물류기업들의 진출도 가속화되고 있는 것으로 나타났다. 이들 물류기업들은 거대 소비인구를 기반으로 한 인도 물류시장의 자체적인 성장뿐만 아니라 향후 인도의 글로벌 생산기지화에 따른 운송수요 급증 가능성을 주목하고 있다. 특히 남아시아 자유무역협정(SAFTA)의 발효와 함께 인도와 주변 경제권과의 경제협력이 공고해지면서 인도를 중심으로 한 물류수요는 더욱 확대되고 있는 점에 주목할 필요가 있다.

우리나라도 중국에 이어 차세대 물류시장으로 부상하고 있는 인도시장에 진출하기 위한 효율적인 전략을 마련해야 할 것이다. 인도 물류시장에 대한 진출은 기존 물류네트워크 확대·강화와 신규 인프라 투자 및 시장진출 등 두 가지 측면에서 동시에 진행되는 것이 바람직하다. 특히 인도의 경우 최근 들어 인도 남부와 스리랑카 북서부 지역을 가로 지르는 해협에 세수사무드람이라는 해상 운하를 건설하는 사업을 추진하고 있다. 이 사업이 완공되는 2008년 이후에는 지금까지 스리랑카로 우회하던 인도 서안 및 중동, 유럽항로 서비스가 크게 변할 것으로 전망되고 있다. 인도의 해운 및 항만 물류 시장의 변화에 관심을 가져야 할 이유가 여기에 있다.

제4장 동남아권

제1절 경제의 특징과 주요 이슈[160]

1. 경제 현황 및 전망

1) 동남아의 경제성장 개관

동남아는 1980년대 수출주도형 공업화 전략, 투자 및 무역자유화 등 대외지향형 성장전략을 추진하여 고도성장을 이룩한 선발 ASEAN[161] 국가(브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국)와 1980년대 말부터 시장경제체제로 전환을 추구하여 빠른 경제성장을 시현하고 있는 후발 국가(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남)[162]로 구성되어 있다. 또한 동남아는 경제규모나 발전단계가 상이한 국가로 구성되어 있다. 인구 2억 명이 넘는 인도네시아가 있는가 하면 인구 40만 명의 브루나이와 인구 400만 명의 도시국가 싱가포르도 있다. 1인당 GDP가 2만 달러가 넘는 싱가포르가 있는 반면 300달러 수준에 머무르고 있는 라오스, 미얀마, 캄보디아도 있다.

동남아 경제는 지난 30~40년간 다른 지역에 비해 비교적 빠른 성장세를 보여 왔다. 이에 따라 ASEAN은 2003년 현재 평균 1인당 GDP가 1,266달러로 추정되는 가운데, 인구는 5억 4,200만 명(세계 총인구의 8.6%) 정도이며, 역내 GDP는 6,760억 달러(세계 총GDP의 1.86%), 교역규모는 9,206억 달러(세계 총교역의 5.99%)인 단일 경제권으로 성장하였다.(표 Ⅱ-1 참고)

당초 동남아는 1960~70년대 풍부한 천연자원을 활용한 수입대체형 공업화정책을 추진하였다. 가장 먼저 공업화를 추진한 국가는 싱가포르로, 1967년 경제확대장려법(The Economic Expansion Incentives Act)을 통해서였다. 이는 제조업 육성과 관련하여 다양한 인센티브를 제공하는 기초가 되었는데, 이를 통해 싱가포르는 미국의 텍사스 인스트루먼트社를 비롯 많은 전자업체를 유치할 수 있었다. 말레이시아는 1968년 투자인센티브법(Investment Incentives Act) 제정을 계기로 공업화에 관심을 가졌다. 이후 페낭섬 자유무역지대 등을 개발하고 섬유 및 전자산업을 육성하기 시작하였다. 반면, 태국은 1960년대의 제1, 2차 국가개발계획 기간동안 수

160) 대외경제정책연구원 정재완 전문연구원의 원고를 바탕으로 재작성

161) 동남아국가연합(Association of South East Asian Nations)이며, 1967년 발족되었으며, 창설멤버로는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국이며, 브루나이는 1984년, 베트남은 1995년, 라오스와 미얀마는 1997년, 캄보디아는 1999년 가입하였음.

162) 이들 국가들은 CLMV 국가(영문 이니셜로 구성)라고도 불리고 있음.

입대체정책을 추진하다가 1970년대 말 투자장려법을 개정하고 수출지향적 투자를 장려하였다. 인도네시아는 1967년부터 외국인투자법을 제정하고 외자도입을 추진하였지만, 본격적인 산업화는 1973년 이후 국제유가의 상승으로 교역조건이 개선되면서부터였다. 동남아는 또 외국인투자나 금융개방에 대한 개방이 다른 지역보다 앞서 있었다는 점이 특징이다.[163]

<표 2-124> ASEAN 회원국의 주요 거시경제지표(2003년)

비 고	면 적	인 구	GDP	1인당GDP	상품수출	상품수입
	천km^2	백만명	십억 달러	달 러	억 달러	억 달러
싱가포르	0.65	4.4	91.4	20,987	1,579	1,285
태 국	513	62.6	143.3	2,291	784	742
말레이시아	330	24.7	103.2	4,198	1,050	793
인도네시아	1,920	214.5	208.5	973	390	390
필 리 핀	300	81.5	80.4	973	348	361
브루나이	5.8	0.4	4.7	12,971	44	13
베 트 남	327	81.1	39.0	481	195	216
라 오 스	237	5.6	2.0	362	4	5
미 얀 마	680	53.5	9.6[1)]	179	25	19
캄보디아	180	13.6	4.2	310	20	28

주 : 1) IMF에 의한 시장환율 평가
자료 : ASEAN Secretariat과 EIU를 토대로 작성

동남아 경제는 1980년대 중반이후에는 역동적인 고성장을 구가하여 세계가 인정한 '고도성장지역'에 편입되었다. 이는 자원에 기반을 둔 수입대체형 공업화에서 수출주도형 공업화로 전략을 수정한 것에서 비롯된 것으로 보인다. 특히 고도의 자본축적,[164] 확장기에 놓인 세계경제의 활용, 1985년 플라자 합의이후 본격화된 일본기업의 투자진출 확대 등으로 동남아 경제는 산업 및 무역구조에 있어서 큰 변화를 겪었다. 그리고 이 시기 동남아 경제는 일본과 ANIEs가 형성해 놓은 동아시아 전체의 분업구조에서 하위그룹을 차지하는 양상을 보였다. 인도차이나 반도의 후발 ASEAN 가입국들은 1980년대 후반에서 1990년대 초반까지 인프라의 미정비, 수입대체 또는 미성숙 산업구조, 국내자본의 부족, 시장메커니즘 부재 등으로 경제개발이 본격화되지 않았다. 1986년 추진된 베트남의 '도이머이(刷新, Doi Moi)'를 필두로 라오스 등에서 체제전환이 시작되고, 이후 이들 국가들은 풍부한 자원, 활발한 외자 등을 통해 경제도약을 시작하였다.

163) 박번순(2004), pp 31~34 및 pp 43~46.

164) 실제 고도성장기 동남아의 저축률과 투자율은 상당히 높은 것으로 나타났으며, ADB에 의하면, 외환위기 직전인 1996년 ASEAN 5개국의 저축률(저축/GDP)은 싱가포르 51.2%, 말레이시아 42.6%, 태국 33.7%, 인도네시아 27.3%, 필리핀 18.5% 이었다. 당시 한국의 저축률은 33.7%였다. 투자율은 평균적으로 저축률보다 더 높은 것으로 나타났음.

이러한 와중에 발생한 외환위기는 위기의 직접적인 당사국인 태국과 인도네시아를 비롯 동남아 전체에 큰 타격을 주었다. 특히 통화가치 하락, 경기침체, 대량실업 발생 등은 2000년대 초까지 이어졌다.

2) 최근 경제 및 산업 동향

2000년대 들어 동남아 경제는 위기 이후 본격화된 강도 높은 경제개혁과 산업 구조조정 덕분으로 빠른 속도의 회복세를 보여 왔다. 9.11 테러 이후 세계경제가 침체되었고 이라크 전쟁, 중증급성호흡기증후군(SARS) 여파와 같은 악재가 복합적으로 나타났음에도 불구하고 최근 동남아의 경제여건은 크게 호전되고 있다. 특히 외환위기는 그동안 지연되어 왔던 각종 개혁조치와 산업 구조조정의 추진을 통해 동 지역 경제의 내실화를 기할 수 있는 기회로 작용한 것으로 보인다. 그리고 1990년대 이후 장기불황을 겪어 오던 일본 경제가 최근 회복세를 보이고 있는 것과 그동안 고도성장을 지속한 중국 경제가 경기조절움직임 속에서도 높은 성장률을 기록하고 있는 것도 동남아 경제의 대외여건을 크게 개선시켰다. 동남아는 이외에도 AFTA 효과에 의한 역내 교역증가, 농업부문 호황, 전 세계 정보통신(IT) 업종에 대한 수요 증가 등으로 인해 2001년을 제외하고는 성장세를 유지하고 있다.

<표 2-125> 동남아의 최근 경제성장 추이(2000~2004년)

	2000	2001	2002	2003	2004
캄보디아	7.0	5.6	5.5	5.2	6.0
인도네시아	5.4	3.8	4.3	5.0	5.1
라 오 스	5.8	5.8	5.9	5.9	6.5
말레이시아	8.9	0.3	4.1	5.3	7.1
미 얀 마	13.7	11.3	12.0	13.8	12.6
필 리 핀	4.4	1.8	4.3	4.7	6.1
싱가포르	9.7	-1.8	3.2	1.4	8.4
태 국	4.8	2.2	5.3	6.9	6.1
베 트 남	6.1	5.8	6.4	7.1	7.5
동남아평균	6.7	1.8	4.5	5.0	6.3

자료 : ADB, 2005. 4

동남아에 있어서 외국인직접투자(FDI)는 그동안 무역을 촉진하고 성장의 엔진으로 작용하면서 직접투자 증가→수출증대→경제성장률 증가라는 메커니즘을 통해 직접투자와 수출의 선순환을 지속, 높은 경제성장률을 달성케 했다. 1990년대 초반까지 꾸준히 증가하던 FDI는 외환위기를 겪으면서 다소 축소되기 시작했고 특히 중국의 블랙홀 역할로 인해 그 규모가 2000년대 들어 점점 적어지고 있다.

<표 2-126> ASEAN의 FDI 유치 현황(BOP 기준, 1995~2004. 1/4)

단위 : 백만 달러

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1995~2003
브루나이	583	654	702	573	748	549	526	1,035	3,123	8,493
캄보디아	151	294	168	243	232	149	149	145	87	1,618
인도네시아	4,346	6,194	4,678	-356	-2,745	-4,550	-3,279	145	-596	3,838
라 오 스	88	128	86	45	52	34	24	25	19	502
말레이시아	5,815	7,297	6,323	2,714	3,895	3,788	554	3,203	2,473	36,062
미 얀 마	318	581	879	684	304	208	192	191	128	3,484
필 리 핀	1,577	1,618	1,261	1,718	1,725	1,345	982	1,111	319	11,656
싱가포르	11,503	9,303	13,533	7,594	16,067	17,218	15,038	5,730	11,431	107,416
태 국	2,070	2,338	3,882	7,491	6,091	3,350	3,886	947	1,869	31,924
베 트 남	1,780	1,803	2,587	1,700	1,484	1,289	1,300	1,200	1,450	14,594
합 계	28,231	30,209	34,099	22,406	27,853	23,379	19,373	13,733	20,304	219,587

자료 : ASEAN Secretariat. 2004.

<표 2-127> ASEAN에 대한 FDI의 국별 비중 추이(BOP 기준, 1995~2003년)

단위 : %

투자국/지역	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1995~2003
ASEAN	16.58	14.28	15.43	12.32	6.57	5.11	12.36	26.41	10.69	12.86
非ASEAN	83.42	85.72	84.57	87.68	93.43	94.89	87.64	73.59	89.31	87.14
ANIEs	10.13	7.49	10.38	8.71	5.98	7.82	0.36	0.77	5.12	6.99
홍 콩	4.53	3.10	5.55	5.24	2.56	5.54	-1.52	-2.62	2.49	3.26
한 국	2.35	1.69	2.13	0.41	1.94	-0.13	-1.39	0.50	1.46	1.18
대 만	3.25	2.71	2.69	3.06	1.48	2.42	3.27	2.88	1.17	2.55
중 국	0.49	0.39	0.18	1.31	0.23	0.19	0.31	-1.16	0..07	0.29
일 본	20.12	17.66	15.41	17.77	6.19	4.03	7.35	13.06	10.65	12.90
EU-15	17.98	24.61	18.67	25.06	35.98	35.83	47.43	28.15	36.61	28.83
EFTA	4.17	7.09	5.87	5.90	8.23	4.70	-0.24	5.04	8.29	5.61
캐나다	2.17	0.68	3.27	-0.93	-0.05	0.26	-2.50	2.09	-1.92	0.55
미 국	15.38	17.31	14.59	14.54	21.77	22.79	25.23	-7.56	15.09	16.47
호 주	1.90	1.09	0.72	-1.36	-3.43	-0.18	-2.02	5.54	0.24	0.10

자료 : ASEAN Secretariat. 2004.

ASEAN에 대한 주요 투자국은 EU-15, 미국, 일본, ASEAN, ANIEs(싱가포르 제외) 등이다. 2003년 말 현재까지는 EU-15가 전체의 1/4이 넘는 28.8%를 차지하고 있으며, 미국은 16.8%, 일본은 12.9%, ASEAN 역내로부터 13%, 싱가포르를 제외한 ANIEs가 7% 등을 투자하고 있다. 일본과 ANIEs의 투자는 동아시아 외환위기를 겪으면서 큰 폭으로 줄어든 것이 특징이다. 업종별로는 제조업과 금융, 상업 부문에 가장 많이 투자되었다. 제조업 가운데는 라디오와 TV

등 통신장비 및 기기 부문에 가장 많이 투자되고 있으며, 그 다음으로 화학 및 화학제품, 고무 및 플라스틱 제품, 인쇄·출판 및 미디어 등의 분야에 많이 투자되고 있다.

<표 2-128> ASEAN에 대한 FDI의 업종별 추이(BOP 기준, 1999~2003년)

단위 : 백만 달러

업 종 구 분	1999	2000	2001	2002	2003	1995~2003
농림수산업	-16.7	130.6	8.5	481.1	178.0	791.5
광업 및 채석업	2,085.9	1,164.2	2,115.5	1,759.6	4,081.3	11,206.5
제조업	6,578.2	7,820.3	6,539.9	5,430.1	4,630.8	30,999.3
건설업	-70.9	-152.2	1,509.2	-912.8	109.8	483.0
교역/상업	4,331.6	2,016.4	1,366.1	2,371.8	2,237.7	12,323.7
금융 중개·서비스업 (보험 포함)	6,530.0	6,513.9	-8,337.9	6,676.2	5,395.4	16,777.6
부동산	624.3	702.9	1,360.6	329.8	697.2	3,714.8
서비스업	2,125.8	1,404.1	329.7	1,459.8	-275.2	5,044.2
기 타	5,062.6	3,804.9	14,459.0	-4,137.5	2,291.3	21,480.3
합 계	27,250.7	23,405.0	19,350.6	13,468.2	19,346.4	102,820.9

자료 : ASEAN Secretariat. 2004.

동남아는 급속한 경제성장과 공업화를 통해 산업구조 역시 많이 변화되었다. 도시 국가인 싱가포르와 국제사회의 경제제재로 경제개발이 지연되고 있는 미얀마를 제외하면 모든 국가들의 산업구조가 고도화되고 있음을 알 수 있다. 산업구조가 제조업과 서비스업 중심으로 전환되면서 많은 국가의 수출구조도 공산품의 비중, 특히 전기전자제품의 비중이 크게 높아지고 있다.

<표 2-129> 동남아 국가의 산업별 GDP구성 변화추이(1980~2003년)

	1980			1990			2003		
	농 업	공 업	서비스	농 업	공 업	서비스	농 업	공 업	서비스
캄보디아	n.a.	n.a.	n.a.	55.6	11.2	33.2	37.2	26.8	36.0
인도네시아	24.8	43.4	31.8	19.4	39.1	41.5	16.6	43.6	39.9
라 오 스	n.a.	n.a.	n.a.	61.2	14.5	24.3	48.6	25.9	25.5
말레이시아	22.9	19.6	41.3	15.2	42.2	44.2	9.5	48.6	45.5
미 얀 마	46.5	12.7	40.8	57.3	10.5	32.2	57.21)	10.51)	32.41)
필 리 핀	25.1	38.8	36.1	21.9	34.5	43.6	14.5	32.6	53.5
싱가포르	1.3	38.1	60.6	0.4	33.0	67.8	0.1	32.7	66.4
태 국	23.2	28.7	48.1	12.5	37.2	50.3	9.8	44.0	46.3
베 트 남	50.0	23.1	26.9	38.7	22.7	38.6	21.8	40.0	38.2

주 : 미얀마는 2001년 기준임.
자료 : ADB.

3) 중장기 경제전망

동남아의 성장기조는 향후에도 지속될 것으로 보인다. 2025년까지의 중장기 전망에 의하면, 국별 차이가 있음에도 불구하고 동남아는 세계 평균보다 높은 4% 이상의 성장을 계속 시현할 수 있을 것으로 보인다. 특히 향후 10년 동안 CLMV 국가들은 5% 이상의 성장세를 이어갈 전망이다. 풍부한 자연자원, 저임의 노동력, FTA Hub 구축 및 동아시아와의 통합을 통한 성장잠재력 확충 등이 그 배경으로 보인다. 다만, 최근과 같은 국제고유가 기조가 지속될 경우 물가 불안, 기업비용 증가, 영업 이익 감소, 세수 불안 등의 영향으로 성장세가 둔화될 수도 있다.

<표 2-130> 동남아의 경제성장 추이 및 중장기전망(1996~2025년)

구 분	1996~00	2001~05	2006~10	2011~15	2016~20	2021~25
브루나이	1.2	2.7	1.3	1.5	1.6	1.8
캄보디아	6.7	5.0	5.1	5.0	4.7	4.4
인도네시아	0.8	4.7	4.8	4.6	4.4	4.4
라 오 스	6.2	6.1	6.4	6.1	5.6	5.2
말레이시아	4.8	4.5	5.2	4.9	4.7	4.5
미 얀 마	7.0	2.3	4.7	4.9	4.6	4.2
필 리 핀	3.9	4.3	4.5	4.1	4.1	4.1
싱가포르	6.4	3.0	4.3	3.8	3.7	3.6
태 국	0.4	5.0	5.2	5.4	4.9	4.1
베 트 남	7.0	7.4	6.9	6.5	6.1	5.7
세계평균	3.3	2.6	3.1	3.0	3.0	2.9

자료 : Global Insight.

2. 대외경제협력

1) 역내 경제통합 노력

(1) 경제통합 확대 및 심화와 역내 산업협력

1990년대 접어들면서 ASEAN은 외국인투자 유치 확대와 역내 분업 촉진에 목적을 두고, 단일시장으로서 AFTA를 확대·발전시켜 왔다. 특히 외환위기 이후에는 ASEAN 국가들의 경제력이 취약해지면서 시장통합 노력이 약화될 것이라는 우려에도 불구하고, 오히려 ASEAN은

관세인하계획을 보다 앞당기고, 투자, 서비스 등 경제통합수준을 보다 심화시키면서 동남아 단일시장을 목표로 경제통합을 가속화하였다.

ASEAN의 통합노력은 사실상 1990년대 이후 본격화되었다고 할 수 있다. 동남아 각국은 1980년대 FDI 주도의 수출공업화 정책을 통해 성장기반을 확충하였고, 인도차이나 국가들이 개혁·개방체제로 전환하면서 투자여건이 급격히 개선됨에 따라 동남아지역은 신흥시장(emerging market)으로 급부상하였기 때문이다. 특히 경제성장에 의한 시장확대와 규모의 경제 실현으로 생산비용을 절감할 수 있는 시장여건을 마련하여 최적지 조달과 생산을 실현할 수 있는 입지적 요인을 보다 강화함으로써 동남아 경제의 성장잠재력이 크게 신장되는 계기를 마련하였기 때문이다.

ASEAN 경제통합의 가장 결정적인 계기가 되었던 것은 1991년 6월 태국의 아난 수상이 10년 이내에 ASEAN 자유무역지대를 창설해야 한다고 제안했던 것이며, 이를 계기로 AFTA 창설이 공론화되기 시작하였다. 그 후 1992년 1월 싱가포르에서 개최된 제4차 ASEAN정상회담에서 회원국들은 정식으로 AFTA 설립에 관한 합의, '싱가포르선언(Singapore Declaration of 1992)'를 채택하고 'ASEAN 경제협력증진을 위한 기본협정(Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation)'에 서명하였다. 이에 따라 1993년 1월부터 AFTA가 정식 출발하게 되었다.

그 후 ASEAN은 당초 합의한 관세인하 일정을 상당기간 앞당긴 바 있다. 특히 1998년 12월 ASEAN 정상회의에서는 역내 관세를 5%로 낮추는 공동유효특혜관세(CEPT) 실행일정을 2003년에서 2002년으로 앞당기고, 역내 협력을 강화하기 위한 하노이 실행계획(Hanoi Action Plan)을 채택하였다. 또한 1999년 11월 필리핀에서 개최되었던 제3차 ASEAN 비공식정상회의에서는 기존 6개 회원국은 최종적으로 2010년까지, 후발가입국은 2018년에서 2015년까지 앞당겨 역내관세를 완전 철폐하기로 결정하였다. 이러한 가운데 지난 2004년 10월 인도네시아 발리에서 개최된 제9차 ASEAN정상회담에서는 2020년을 목표로 ASEAN공동체(ASEAN Community) 달성을 위한 'ASEAN 협력선언 Ⅱ(Declaration of ASEAN Concord Ⅱ, 이하 발리협약 Ⅱ)'에 합의함으로써 ASEAN 경제통합에 새로운 전기를 마련하였다.

ASEAN의 경제통합정책의 핵심은 첫째, CEPT 인하계획을 중심으로 한 무역자유화 조치로서 역내관세철폐를 목표로 AFTA가 추진되고 있다는 것이다. 둘째로는 산업협력을 위한 한정적인 관세인하조치로서 AICO가 실시되어 왔다는 점이다. 셋째로는 투자자유화조치로서 AIA가 실행단계에 있다는 점이다. 그 외에 비관세장벽 철폐를 통한 무역원활화 조치, 지적재산권 보호, 규격·표준의 상호인증, 관세협정, 정책협조 등도 다각적으로 추진되고 있다. 이는 중국경제 부상에 대응하기 위한 동남아의 단일시장 통합노력으로서 FDI 유치환경 개선에 초점을 두고 있지만, 중장기적으로는 경제적 효율성 제고 및 산업구조 고도화를 위한 것이다.

<표 2-131> ASEAN의 경제협력 프로그램(AFTA 플러스) 추진현황

협력내용	프로그램	대상	특 징	비 고
무역자유화	AFTA (1993년 개시)	포괄적 자유화 (원칙적으로 전제품)	단계적 관세 인하 (CEPT)	CEPT 적용품목 이행후 관세인하: →20%→5%→0%, 2015년 완료
			비관세장벽 철폐	수량규제의 철폐 등
	AICO (1996년 개시)	한정적 관세 인하(제조업 부품 및 자재)	즉시관세 인하	관세 0～5%
	AISP (2002년 개시)	전업종 대상	CLMV에 대한 특혜관세조치	
투자자유화	AIA (1998년 개시)	전업종 대상	내국인 우대조치 자본 및 노동이동 자유화	
서비스자유화	AFAS (1995년 개시)	서비스 분야	공통하위분야, ASEAN-X 방식, 3차 협상중	
기타 원활화 조치	지적소유권 보호	지적소유권 보호, 공통 상표제도 확립		
	규격・표준의 상호인증	국제규격・기준 적용, 시험・증명기관의 정비, 정보교환, 인재육성		
	관세협정	관세분류, 통관수속, 관세평가의 통일・간소화		
	경제정책의 협조	거시경제정책에 관한 정보교환, 재정정책・규칙의 투명성 향상, 금융부문의 인재육성 등		
정보격차 완화	E-ASEAN (2000년 개시)	정보・통신	IT관련 정책 및 규제완화, 인적자원 공동개발, 정보통신 네트워크 구축	

자료 : KIEP 원내 자료.

기존 ASEAN 6개국은 역내 자동차산업을 육성하기 위하여 지난 1988년부터 ASEAN 자동차 부품상호보완(BBC) 프로그램을 실시해 왔다. 그 주요내용은 ASEAN 역내 조달률이 50%를 넘어서는 자동차메이커가 부품을 수입할 경우 관세를 50% 감면하고, 해당메이커에서 생산하는 제품을 국산화 품목으로 인정하는 것이다. ASEAN 주요국에 진출한 도요타(豊田), 미쓰비시(三菱) 등의 일본 메이커를 중심으로 한 외국 메이커들은 BBC의 혜택을 받기 위하여 ASEAN 역내 국가들로부터 부품 조달을 확대하였다.

1990년대 초반, 북미지역과 유럽지역에서 블럭화 경향이 심화되자 이에 대응하기 위하여 ASEAN 국가들은 AFTA를 창설하기로 합의하였고, 과도기적인 조치로 CEPT의 혜택을 미리 부여하는 AICO를 도입하였다. AICO는 역내의 산업협력(수평분업)을 추진하기 위해 ASEAN 공업합작(AIJV) 계획과 BBC 계획을 대체한 것이다. 1996년 9월의 ASEAN

경제각료회의에서 1996년 11월 1일부터 발효키로 합의한 것으로서 역내의 수출입품목에 대해서는 현지자본이 최소한 30%가 되어야 하고, 이 조건을 만족하면 0~5%의 역내 우대관세가 부여된다.

AICO는 기본적으로 제조업의 부품산업 발전을 위한 산업협력 프로그램으로서 외국인투자 유치 및 역내교역을 증대시키고, 역내 투자의 집적을 통한 생산에 있어서 규모의 경제를 활용하여 ASEAN 역내 제조업 부문의 경쟁력을 향상시키는 것을 목적으로 하고 있다. CEPT가 전 제품에 대해서 포괄적 무역자유화를 규정하고 있다면 AICO는 제조업 부품산업 육성을 위해 역내에 투자한 기업들에게 주는 인센티브라고 할 수 있고, 현지기업과 합작투자 비율이 30% 이상이면 혜택을 받게 된다.

<표 2-132> ASEAN의 역내 산업협력프로그램의 개요

프로그램명		BBC	AICO	CEPT
특혜	수입관세	기존수입관세의 50% 감면	0~5%	2003년 이후 0~5%
	국산화율	수입국에서 국산품목으로 취급	수입국에서 국산품목으로 취급	각국의 국산화 의무제도 폐지
	비관세장벽	없음	있음	비관세특혜제도 철폐
조건	ASEAN역내 원산지비율	50%	40%	40%
	현지자본 참가	조건 없음	현지자본이 30% 이상 출자된 기업	조건 없음
대상분야		자동차업체(브랜드 보유)에 의한 부품상호 공급	전체 제조업 대상 (자동차산업은 완성차, 부품, 반제품, 재료 등 모두)	전제품 (자동차 부품은 1993년 AFTA 발효시 제외)
시작연도		1988~96년	1996~2003년	1993~2003 순차실시

자료 : 藤本 隆宏・下川 浩一 (2004年 2月).

또한 ASEAN 경제의 고속 성장은 국가적인 한계를 초월, 국내경제에 의해 취해진 규제를 풀고 지역내 다른 경제로부터 제공되는 기회들을 이용할 수 있도록 하기 위한 발전과정을 필요로 하였다. 이에 ASEAN은 생산기지 및 투자적격지로서의 통합된 경쟁력을 향상시키기 위해 역내경제협력의 선택적인 형태로서 국가를 초월하는 성장삼각지대를 창설하였다. 이러한 성장삼각지대는 자원을 최대한 활용하고 각국들의 지리적인 인접성을 조합함으로써 투자를 유치하는데 목적이 있으며, 유리한 경쟁력, 규모와 집중의 경제를 활용하고 생산과 분배네트워크 구축을 용이하게 하고 있다.

그동안 ASEAN은 IMT-GT, IMS-GT와 EAGA 등의 성장삼각지대 개발을 추진해 왔다. IMT-GT(Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle)는 말레이시아의 페낭(Penang)섬을 중심으로 태국 남부(5개 지방)와 인도네시아 수마트라(Sumatra)섬을 연결하여 공동 개발하는 계획인데, 역내 수자원을 공동개발하고 사회간접자본을 확충하며 상호 보완적 협력을 도모하는 데 그 취지가 있다. IMS-GT(Indonesia- Malaysia-Singapore Growth Triangle) 계획은 싱가포르의 양호한 사회간접자본과 자본 및 기술, 말레이시아 남부 조호루州의 저임 노동력 그리고 인도네시아 리아우州 바탐섬의 천연자원과 저렴한 토지 및 노동력을 결합하여 외국인투자자에 양호한 투자환경을 제공한다는 목적 하에 추진되었다. EAGA(East ASEAN Growth Area)는 ASEAN의 공동지역개발프로그램 중 하나로, 필리핀의 민다나오 섬(숙련된 인적자원), 인도네시아의 北술라웨시(농산물, 상업) 및 동부·서부 칼리만탄(석유, 목재, 토지), 말레이시아의 사바 및 사라와크(석유), 브루나이(천연가스, 자본) 등을 포함한 4개국을 연결하여 ASEAN 최대의 농수산업 개발 및 관광단지를 조성하는 것을 목적으로 하고 있다.

(2) 역내격차 해소 노력: Mekong River 유역개발[165]

인도차이나 지역의 젖줄이자 세계에서 12번째로 큰 강인 메콩(Mekong)강은 중국 윈난성(雲南省)과 태국 및 인도차이나 지역 국가들의 경제, 사회·문화, 정치 등의 면에 있어서 지대한 영향을 끼쳐왔다. 반면에 메콩강 유역은 지속적인 경제개발과 본격적인 외국인투자 유치, 지역격차 해소 등을 위해 도로나 철도, 에너지, 통신 등 각종 인프라의 확충이 시급한 실정이었다.

한반도 면적의 10배와 남한 인구의 5배가 넘는 규모를 가진 이러한 메콩강 유역을 개발하자는 움직임은 19세기 후반부터 제기되었으나, 구체화되고 본격화된 것은 1992년 아시아개발은행(ADB)이 주도가 된 확대메콩유역(Greater Mekong Subregion) 개발사업(GMS Program)이 시작되면서부터이다. 이를 전후하여 메콩강 유역을 개발하자는 움직임은 메콩강위원회(MRC)가 주도가 되는 사업, ASEAN·메콩강유역개발협력(AMBDC) 사업, ASEAN 통합 이니셔티브(IAI), 인도차이나 종합개발포럼(FCDI) 사업 등으로 나타났다. 이들 사업들은 주로 메콩강 유역의 수송망 정비, 에너지 개발, 통신망 정비, 관광 개발 등 인프라전반에 걸친 대규모 개발프로젝트로 구성되어 있다. 그리고 이들 개발사업들은 동 유역의 사회간접자본 확충과 풍부한 자연자원 발굴을 통해 유역국가들의 경제개발과 경제체제전환을 지원한다는 목적으로 출발하였다. 무엇보다도 메콩강 유역개발은 ASEAN, 더 나아가 동아시아의 역내 개발격차 해소를 위한 노력의 일환이다.

---

165) 메콩강 유역 개발과 관련한 자세한 내용은 정재완·권경덕(2003) 참조하기 바람.

<표 2-133> 최근 추진 중인 ASEAN 역내 개발격차해소 프로그램 현황(2004년)

프로젝트 구분	해당 분야												참가국·기구						
	운수	에너지	정보·통신	무역	투자	농업·관개	어업·수산	수운개발	수자원관리	환경	인재육성	관광	태국	베트남	라오스	캄보디아	미얀마	중국	기타
GMS 프로그램	○	○	○	○	○					○	○	○	○	○	○	○	○	○	ADB
메콩강위원회(MRC) 사업						○	○	○	○			○	○	○	○	○	△	△	
ASEAN·메콩강유역개발 협력사업(AMBDC)	○	○	○								○		○	○	○	○	○	○	아세안
ASEAN 통합 이니셔티브(IAI)	○	○	○								○			○	○	○	○		〃
하이파이 계획(Hi-Fi Plan)				○	○								○	○	○	○			〃
인도차이나종합개발포럼(FCDI)	○	○	○	○	○						○		○	○	○	○			일본
일본·ASEAN 경제산업협력회의(AMECCI)			○	○						○		○	○	○	○	○			일본, 아세안
e-Mekong			○								○		○	○	○	○	○	○	일본

주 : △는 옵저버 자격으로 참여함을 의미
자료 : 정재완·권경덕(2003)에서 재인용

이중 GMS 프로그램은 메콩강 유역개발의 핵심사업이자 ADB 주도로 가장 활발히 진행되고 있다. 또한 개발가능성과 상징성 등으로 많은 국제사회의 주목을 받아왔다. 초기 GMS 프로그램은 운송, 에너지, 환경, 천연자원 개발, 인적자원 개발, 관광, 교역 및 투자, 통신부문 등 8개 분야 100여 개 프로젝트로 추진되었다. GMS 프로그램을 포함한 대부분의 메콩강 유역개발은 동아시아 외환위기 여파, 개발자금 동원의 한계, 유역 국가들의 능력 한계, 국제사회의 관심 부족 등으로 어려움을 겪고 지연된 적도 있으나, 2000년대 들어 동아시아 경제의 회복과 유역 국가들의 경제개발 본격화, 역내 협력의 강화, ADB의 지원 확대 등으로 다시 활발히 추진되고 있다.

특히 GMS 프로그램은 최근 무역과 투자를 연계한 '하나의 소규모 경제권'화, ESCAP 등의 적극적인 관심, GMS 각료회의 정례화, 성공적인 1, 2차 GMS 정상회의(GMS Summit)[166] 개최 등을 통해 더욱 활성화되고 있고 국제사회의 주목을 받고 있다. 메콩강 유역개발은 성장잠재력이 높은 지역의 개발가능성을 높이는 종합인프라 프로젝트라는 점, 메콩강 유역국의 ASEAN과의 연계성 및 우리 경제와의 상호보완성 등으로 인해 그 중요성이 더해가고 있다. 이에 따라 메콩강 유역개발은 그 잠재력과 상징성으로 인해 향후에도 많은 관심과 정책적 이

166) GMS Program 참가국인 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남, 태국, 중국과 ADB가 참가하는 것으로 제1회는 2002년 11월 캄보디아 프놈펜에서 그리고 제2회는 2005년 7월 중국 쿤밍에서 개최되었음.

슈가 지속될 것으로 예상된다.

ASEAN·메콩강유역개발협력(ASEAN Mekong Basin Development Forum) 사업은 1995년 제5회 방콕 ASEAN 정상회담에서 확정된 것으로, 목적은 메콩강 유역 ASEAN 신규가입국의 경제개발을 지원하고 이를 통해 역내 통합을 가속화하는 것이다. 현재 인프라, 무역·투자, 농업, 임업·광업, 공업, 관광, 인재 육성, 과학기술 등 8개 협력부문에 걸쳐 많은 프로젝트가 추진되고 있으며, 이중 싱가포르-쿤밍(Kunming, 昆明) 철도 연결(SKRL, Singapore-Kunming Rail Link) 사업이 가장 중요한 프로젝트이다. ASEAN 통합 이니셔티브(Initiative for ASEAN Integration)는 2000년 제4회 ASEAN 비공식 정상회담에서 고촉통 싱가포르 총리에 의해 제안되어 합의한 것으로, ASEAN의 기존 회원국과 신규 회원국의 발전 격차 축소를 통해 신규가입국의 ASEAN으로의 통합을 촉진하고 동시에 ASEAN 전체의 경쟁력을 높이기 위해 추진하고 있다. 2002년 7월부터 2008년 6월까지 추진될 이 이니셔티브는 인프라 확충(수송과 에너지), 인재 육성(역량 개발, 고용, 고등교육), 정보통신기술 육성, 지역경제통합 강화(재화 및 서비스 교역, 관세, 투자, 표준화) 등 4개 분야 44개 프로젝트가 핵심 사업이다. 하이파이 계획(Hi-Fi Plan for Private Sector Development in the Greater Mekong Subregion)[167]은 ESCAP에 의해 추진되고 있는 메콩강유역 민간부문 개발을 촉진하기 위한 사업이다. 인도차이나 종합개발포럼(FCDI), 수출 진흥을 위한 산업자문지원(Advisory Assistance to Industry for Export Promotion), GMS 무역원활화 작업반(GMS Trade Facilitation Working Group) 등 현재 추진되고 있는 3개 프로그램에서 무역과 투자 등 민간분야에 관한 것을 ESCAP이 총괄 주도하고 있다. 인도차이나 종합개발포럼(FCDI, Forum for Comprehensive Development in Indochina)은 1993년 이후 일본 정부의 이니셔티브와 지원에 의해 추진되고 있는 것으로, 이는 사회경제개발에 있어서 지역 차원의 협력의 필요성과 기회를 확보하기 위한 것이다. 주요 사업으로는 인재 육성, 인프라 확충, 민간분야 자문그룹(Private Sector Advisory Group)의 설치를 통한 무역과 투자의 촉진 등이 포함되어 있다. e-Mekong은 메콩강 유역국의 경제발전 수준에 맞는 IT 산업을 발전시켜 디지털 디바이드(digital divide)를 극복하고자 하는 프로그램이며, 일본의 지원으로 3년 예정으로 추진되고 있다. 이는 관련 기관이나 비즈니스 공동체의 IT 인식 고취, 고급 IT 관리를 위한 인적자원 개발, 역내 민간부문 발전을 위한 주요 기관들(정부기관, 비즈니스 협회, 수출입업자, 중소기업, 금융 및 교육기관 등)의 역량 구축 등을 통해 추진되고 있다.

167) HI-FI는 Human Resources Development at the Enterprise Level, Institutional Capacity Building, Facilitation Measures, Investment Promotion을 가리킴.

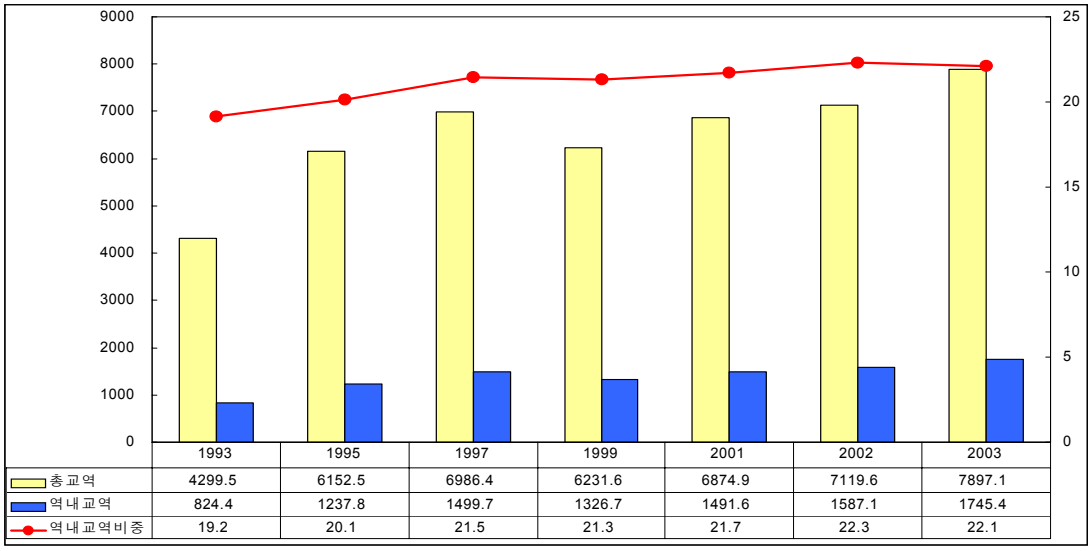
2) 역내 교역·투자 및 산업협력 현황

(1) 역내교역

ASEAN은 이와 같은 의욕적인 경제통합 및 역내협력 노력에도 불구하고 역내 경제협력은 그다지 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 역내 교역의 경우 1993년 AFTA 추진 직전의 경우 19.2%였고 2003년 현재 소폭 높아졌지만 22%에 머물고 있다. 이는 EU의 60%대에는 물론 NAFTA의 50%에 훨씬 못 미치는 수치이다. 그 원인으로는 우선, 역내 국가들의 산업구조가 상호 경쟁적이어서 무역창출효과보다는 역외로의 무역전환효과가 더 크게 나타나고 있는 것을 들 수 있다. 대부분의 주요 교역대상국이 미국, 일본, 중국, 한국을 비롯한 ANIEs 등에 편중되어 있기 때문이다. 둘째로는 수출입 품목 역시 전자제품 등에 치우쳐 있기 때문이다.

<그림 2-58> ASEAN의 역내교역 추이(1993~2003년)

단위 : 억 달러, %



	1993	1995	1997	1999	2001	2002	2003
총교역	4299.5	6152.5	6986.4	6231.6	6874.9	7119.6	7897.1
역내교역	824.4	1237.8	1499.7	1326.7	1491.6	1587.1	1745.4
역내교역비중	19.2	20.1	21.5	21.3	21.7	22.3	22.1

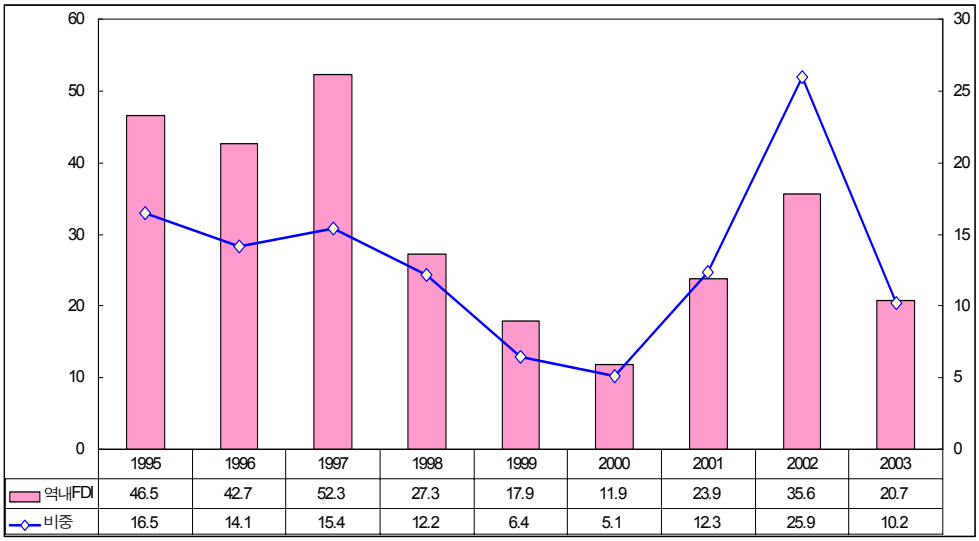
주 : 베트남과 라오스는 제외
자료 : *ASEAN Secretariat. 2004*

(2) 역내투자

투자 역시 역내교역과 비슷한 원인으로 인해 역내투자 비중이 상당히 낮다. 1993년 16.5%였던 비중은 지속적으로 낮아져 2003년 현재 10%를 기록하고 있다. 가장 중요한 원인으로는 역내 경제력 차이가 크고 또 ASEAN이 남-남 협력의 성격을 띠고 있다는 점을 들 수 있다. 역내 투자가 한정되어 있기 때문이다. 두 번째 원인으로는 1990년대 중반이후 중국의 급부상과 이에 따른 FDI의 중국흡수를 들 수 있다. 이에 따라 상대적으로 또 규모면에서 ASEAN에 대한 FDI 자체가 줄어들고 있기 때문이다.

<그림 2-59> ASEAN의 역내 FDI 유치 추이(1993~2003년)

단위 : 억 달러, %



자료 : *ASEAN Secretariat. 2004*

(3) AICO에 의한 자동차산업 협력

AICO의 실시 이후 실질적인 혜택은 자동차(주로 CKD)와 부품이 받고 있다. 2005년 4월 현재 AICO 인가 건수는 총 129건에 달하는 데 이중 완성차, CKD 및 부품 등 자동차 관련이 총 116건(2중 인가 1건 포함), 기타 14건으로 자동차관련 인가가 전체의 89%를 차지하고 있다. AICO 규약의 자동차 관련 인가건수를 거점간·기업별로 살펴보면 말레이시아를 상대국으로 하는 경우가 58건(말레이시아-태국 20건, 말레이시아-인도네시아 13건, 말레이시아-필리핀 15건), 64%로 가장 많고 다음에 태국을 상대편으로 하는 경우가 54건(태국-인도네시아 16건, 태국-필리핀 18건, 태국-말레이시아 20건) 60%를 차지하고 있다.

<표 2-134> AICO의 자동차산업 거점 및 메이커별 인가 현황(2005. 4.)

	도요타	혼 다	닛 산	볼 보	포 드	미쓰비시	이스즈	다이하쓰	합 계
태국-인도네시아	4	9	2				1		16
태국-필리핀	5	7	2		2	1	1		18
태국-말레이시아	7	7	2	4					20
인도네시아-필리핀	3	4				1			8
인도네시아-말레이시아	5	7						1	13
필리핀-말레이시아	6	8	1						15
합 계	30	42	7	4	2	2	2	1	90

주 : 기타 메이커중 태국-필리핀 1건, 태국-말레이시아 7건, 말레이시아-인도네시아 1건이 더 있음.
자료 : www.aseansec.org에서 계산

3) 역외 경제협력

(1) 역외국과의 FTA 활발

ASEAN은 성장잠재력과 역내 시장통합의 조기실현 노력에도 불구하고 EU와 NAFTA 등에 비해 상대적으로 경제규모가 작고 남-남협력(South-South Cooperation)제라는 구조적 한계점을 가지고 있다. 즉, AFTA가 개발도상국간의 수평적 통합(horizontal integration)의 성격을 띠고 있고 역내에 중심국가(leading country)의 역할을 수행할 만한 나라가 없어 AFTA의 진로와 향후 추진력에 있어서 많은 문제점을 갖고 있다.

이러한 구조적 취약성 때문에 ASEAN은 산업연관관계가 높은 동북아 3국(한·중·일)은 물론 인도, 오세아니아 등과의 경제협력 확대를 위해 적극 노력하고 있다. 특히 1998년 하노이 정상회담을 계기로 ASEAN+3(한·중·일) 체제가 급속히 발전됨에 따라 ASEAN 시장통합에 대응하여 한국을 비롯 중국, 일본, 인도 등이 경쟁적으로 ASEAN과 자유무역협정(FTA) 체결을 서두르고 있다. 중국과는 이미 발효되고 있는 가운데, 나머지 국가와는 2005년 들어 협상이 진행되고 있다. ASEAN은 현재 미국 및 EU와도 FTA 체결을 위해 협의 중에 있어, 'FTA Hub'로 급부상하고 있다.

ASEAN내 개별국들의 움직임 또한 활발해지고 있다. 특히 싱가포르는 현재 뉴질랜드 등 6개국과 협정이 발효되었고 한국 등 4개국과는 서명한 가운데, 캐나다, 바레인 등 13개 국가 및 지역과 추가로 FTA 체결을 위해 노력하고 있다. 그 외 태국과 말레이시아 등도 적극적인 FTA 정책을 추진하고 있다.

<표 2-135> 동남아의 역내외 FTA 추진 동향(2005. 6.)

FTA		추진단계				
		협의	공동연구	교섭	서명	발효
ASEAN	ASEAN FTA					X
	ASEAN-China (CEC)					X
	ASEAN-Korea			X		
	ASEAN-Japan (CEP)			X		
	ASEAN-India			X		
	ASEAN-U.S (EAI)	X				
	ASEAN-CER			X		
	ASEAN-3		X			
	ASEAN-EU	X				

동남아의 역내외 FTA 추진 동향(2005. 6.)(계속)

FTA		추진단계				
		협 의	공동연구	교 섭	서 명	발 효
Singapore	Singapore-New Zealand					X
	Singapore-US[1)]					X
	Singapore-EFTA[2)]					X
	Singapore-Japan (EPA)					X
	Singapore-Australia					X
	Singapore-Jordan					X
	Singapore-Korea				X	
	Singapore-India (CECA)				X	
	Singapore-Bahrain	X				
	Singapore-Canada			X		
	Singapore-Egypt			X		
	Singapore-Mexico			X		
	Trans-Pacific Strategic EPA[3)]				X	
	Singapore-Panama				X	
	Singapore-Peru			X		
	Singapore-Sri Lanka(CEPA)			X		
	Singapore-Kuwait			X		
	Singapore-Qatar			X		
	Singapore-UAE			X		
	Singapore-Taiwan	X				
	Singapore-Pakistan			X		
	Singapore-Saudi Arabia	X				
	Singapore-SACU[4)]	X				
Malaysia	Malaysia-China			X		
	Malaysia-Japan			X		
	Malaysia-India			X		
	Malaysia-US	X				
Thailand	Thailand-Bahrain			X		
	Thailand-Peru			X		
	Thailand-India					X
	Thailand-China			X		
	Thailand-BIMSTEC[5)]			X		
	Thailand-Australia					X
	Thailand-US1)			X		
	Thailand-Japan			X		
	Thailand-Korea		X			
	Thailand-New Zealand					X
	Thailand-EFTA			X		
Philippines	Philippines-China			X		
	Philippines-Japan			X		
	Philippines-US[1)]	X				
Indonesia	Indonesia-Japan			X		
Brunei	Trans-Pacific Strategic EPA				X	

주 : 1) 미국과 무역투자기본협정(TIFA) 체결
2) 스위스, 아일랜드, 리히텐슈타인, 노르웨이로 구성
3) 싱가포르, 칠레, 브루나이, 뉴질랜드로 구성된 '범태평양 전략적 경제공동체협약'
4) '남부아프리카 관세동맹'으로 남아공, 보츠나와, 레소토, 나미비아, 스와질랜드 등으로 구성
5) 방글라데시, 인도, 미얀마, 스리랑카, 태국, 네팔, 부탄으로 구성된 경제협력체

자료 : 필자 작성

(2) ASEAN+3 Summit의 East Asian Summit으로의 전환[168]

1980년대 이후 선진국의 개방 압력과 통상마찰이 점차 심화되고 동시에 세계적인 지역화 추세가 확산되자 새로운 세계경제환경에 대처하기 위한 국가나 지역경제권의 노력이 확대되어 왔다. 비약적인 경제성장과 상호의존성의 증대에도 불구하고 제도적 측면에서 경제통합이 추진되지 못했던 동아시아에서는 1990년대 들어 경제적 이슈를 우선시하는 새로운 패러다임으로의 변화, 중국 및 베트남 등 사회주의 국가들의 개혁·개방체제로의 전환, 독자적인 역내 경제권 구축 분위기 확산 등이 이어졌다. 특히 1997년 발생한 동아시아 외환위기는 지역협력에 대한 수많은 논의를 촉발시키는 계기가 되었고, 지역협력차원에서 역내 위기 극복을 위한 다양한 방안이 본격적으로 제기됨으로써 동아시아 차원의 지역적 동질성을 확인할 수 있었다.

그 후 1997년 ASEAN 창설 30주년을 맞이하여 콸라룸푸르에서 개최된 ASEAN 비공식 정상회담에 한국을 포함, 중국과 일본 정상이 초청됨으로써 ASEAN+3 정상회담이 태동하게 되었고 ASEAN+3은 정상회담을 필두로 외무장관회담, 경제장관회담, 재무장관회담 등 주요 장관회담을 정례화하는 등 짧은 기간임에도 불구하고 정치·경제 등 역내 주요 현안과 협력방안이 체계적으로 논의되는 협력체제로 발전하고 있다. 특히, 1999년 필리핀 회의에서의 'ASEAN+3의 동아시아 협력에 관한 공동 성명(Joint Statement on East Asia Cooperation)' 채택과 ASEAN+3 정상회담의 정례화 선언 이후 ASEAN+3 정상회담은 동아시아에 있어서 제도적 통합에 대한 논의를 강화하는데 크게 기여하고 있다. 그리고 9개 분야의 장관(경제, 재무, 외교 등) 회담은 실질적인 통합을 실현하는 계기를 제공하고 있다.

ASEAN+3은 2004년 11월 라오스 비엔티엔에서 개최된 제8차 정상회의를 통해 2005년 12월 콸라룸푸르에서 제1차 동아시아 정상회의(EAS, East Asia Summit)를 개최하기로 합의하였다. 아직 ASEAN+3 협력체제와 EAS의 관계설정 문제, EAS의 의제 및 개최주기, 참여국 확대문제 등 EAS의 운영방안과 관련하여 많은 불확실성이 남아 있지만, EAS는 ASEAN+3과는 달리 한·중·일 3국이 ASEAN과 동등하게 역내정상회의를 개최할 수 있는 새로운 정상회의체제로서 동아시아 협력의 궁극적 목표인 동아시아 공동체(EAC) 형성을 본격화하려는 가시적 조치로 평가된다. 그리고 향후 지역주의 추세는 가속화되어 장기적으로는 EU, 미주 및 동아시아 경제권의 3극 체제 형성이 불가피할 것으로 보이며, 이에 따라 동아시아내 경제협력관계에서 나타나는 기능적 통합의 필요성이 증대되고, 역내 경제통합 움직임은 보다 구체화될 것으로 전망된다.

(3) 중국과의 교류 급증

중국의 ASEAN에 대한 경제협력강화 전략은 2000년을 전후하여 명확히 구분되는 특징을 가지고 있다. 첫 번째는 중국의 FTA 추진전략으로, 중국은 2001년 11월 ASEAN과의 FTA를 2010년까

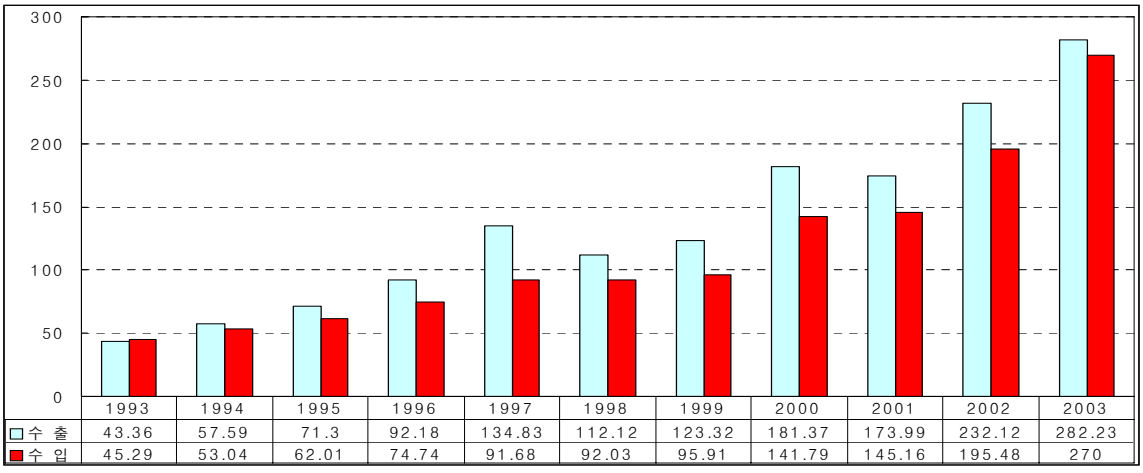
168) 정재완·김완중·권경덕(2004. 11), pp 39~48 요약

지 실현하겠다고 발표한 점이다. 두 번째는 중국이 1998년 해외투자촉진전략으로 "出走去(저우추취: 해외투자)"를 추진함에 중국기업의 ASEAN에 대한 투자가 증가하고 있다는 점이다. 세 번째로는 중국은 이러한 전략을 통해 ASEAN 시장과 풍부한 자원을 확보코자 하고 있다는 것이다.

이러한 배경으로 인해 최근 ASEAN에 대한 중국의 교역이 급증하고 있다. 1993년 중국의 對ASEAN 수출입은 각각 43억 및 45억 달러였으나, 2003년 현재는 각각 282억 달러와 270억 달러로 증가하였다. 이에 수반하여 1993년 ASEAN의 총수출입에서 중국이 차지하는 비중은 2.19%와 1.94%에서 2003년에는 6.27%와 7.85%로 높아졌다. ASEAN 주요국의 총수출에서 중국이 차지하는 비중 역시 크게 높아졌다. 태국 1993년 3%대에서 2003년 7%대, 싱가포르 4%대에서 7%대, 필리핀 1%대에서 12%대, 말레이시아 2%대에서 10%대, 인도네시아 4%대에서 7%대로 높아졌다. 중국의 수출에서 ASEAN 5(인, 말, 필, 싱, 태)가 차지하는 비중은 1995년 6.0%에서 2004년 6.3%로 조금 높아졌으나, 수입은 같은 기간 7.1%에서 10.7%로 크게 높아졌다.

<그림 2-60> 중국의 對ASEAN 수출입추이(ASEAN 통계)

단위 : 억 달러



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
수 출	43.36	57.59	71.3	92.18	134.83	112.12	123.32	181.37	173.99	232.12	282.23
수 입	45.29	53.04	62.01	74.74	91.68	92.03	95.91	141.79	145.16	195.48	270

자료 : ASEAN Secretariat. 2004.

중국의 對ASEAN 5(인, 말, 필, 싱, 태) 교역의 특징으로는 전기·전자기기, 기계, 광학기기, 유기화학제품, 플라스틱제품 등 같은 산업내무역이 이루어지는 업종이 많다는 점이 있다. 산업내무역중 전기·전자기기 및 기계의 비중이 매우 큰데, 인도네시아를 제외하면 각국마다 50~70%를 차지하고 있다. 산업내무역이 활발한 분야 이외는 중국은 주로 철강, 수송기기(오토바이와 자동차부품 등), 섬유제품 등을, ASEAN은 주로 고무와 목재제품 등을 수출하고 있다. FTA 협상이 진전됨에 따라, 특히 2004년부터의 선자유화 조치(Early Harvest Program)[169] 이행,

169) 선자유화조치는 2002년 9월 체결된, 중국과 ASEAN의 FTA 기본합의안에 포함된 것으로 중국이 ASEAN측을 포용한다는 취지에서 동물, 식용육류와 내장, 생선, 낙농제품, 기타 동물제품, 살아있는 나무, 식용채소, 식용과일 및 건과류 등 대부분의 농산물 550여개 품목(HS 01류-08류)에 대해 2004년 1월부터 무관세화를 단계적으로 실시한다는 것을 나타냄.

점진적인 관세인하 및 철폐 등을 계기로 중국과 ASEAN의 상호교역은 빠르게 증가할 것으로 전망된다.

중국의 對ASEAN 투자는 2000년 이후 급증하는 특징을 보이고 있다. 투자의 주요 목적 역시 ASEAN 시장 및 자원의 확보, 중국 기업의 국제화 진전 등으로 분석된다. 2001년 ASEAN 주요국의 대형프로젝트 추진으로 인해 중국기업의 투자가 눈에 띄게 증가한 것이 투자급증의 배경으로 보인다.

중국이 대외전략으로서 해외투자를 촉진하자 ASEAN이 타켓으로 등장하였고 또 ASEAN 주요국 역시 중국의 투자를 적극적으로 유치하기 시작한 것도 그 배경으로 들 수 있다. 중국의 투자는 주로 고무가공 등 천연자원 가공, 중국제품의 수입판매 등에 많이 진출하였고 업종으로는 기계 및 금속부문에 많이 진출하였다. 또한 에너지 등 자원 확보를 위한 투자도 많이 하고 있다.

<표 2-136> 중국의 ASEAN에 대한 해외투자(인가기준) 추이

단위 : 100만 달러

	~1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
인도네시아	0	0.12	6.28	4.18	3.60	1.97	1.53
말레이시아	9.41	0.87	2.80	6.50	1.18	3.02	1.32
필 리 핀	4.34	1.13	0.32	1.46	1.97	0.10	0.68
싱가포르	6.90	1.62	2.19	2.72	1.93	3.47	1.05
태 국	34.45	3.90	7.00	3.11	6.19	8.21	3.53
베 트 남				0.30		0.94	1.00
미 얀 마	0	0.46			0.32	1.24	1.43
라 오 스	0	1.20	0.09		0.44	0.75	
캄보디아				0.54	1.98		16.31
합 계	55.10	9.30	18.68	18.81	17.61	19.70	26.85
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	누 계
인도네시아	1.79	10.86	18.95	8.00	0.64	3.71	64.95
말레이시아	0.89	5.62		0.48	0.44	0.99	35.69
필 리 핀		0.83		3.63	0.23	0.92	15.91
싱가포르	2.42	11.12	2.94	0.97	0.38	2.09	71.65
태 국		0.80	2.04	3.26	121.29	3.95	214.71
베 트 남	0.58	2.22	6.62	17.61	26.79	27.19	84.97
미 얀 마		2.53	6.63	32.87	1.78	15.78	66.14
라 오 스			2.00	24.40	1.16	6.10	36.63
캄보디아	10.02	5.88	32.77	17.23	34.87	64.95	125.03
합 계	15.70	39.86	71.95	108.45	187.58	125.68	715.68

자료 : 石川 幸一(2005).

4) 한국과의 협력관계 및 발전 방향

(1) 한국과의 경제협력 현황

가. 무 역

동남아의 대외지향적 성장전략(outward-oriented development strategy) 추진과 인도차이나 국가의 시장경제체제 전환 등으로 인해 동남아는 1980년대 후반 이후 신흥시장으로 급부상하였고, 외국인투자와 대외교역은 동남아 경제성장의 두 축으로서 큰 폭으로 증가하였다.

<표 2-137> 한국의 對ASEAN 국별 총교역 현황(1995~2004년)

단위 : 백만 달러, %

국가 \ 연도	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
인도네시아	6,283.1 (16.7)	7,211.1 (14.8)	7,648.0 (6.1)	4,841.9 (-36.7)	6,525.6 (34.7)	8,790.9 (34.7)	7,753.3 (-11.8)	7,868 (1.5)	8,590 (9.2)	10,046 (16.9)
말레이시아	5,466.1 (54.9)	7,339.5 (34.3)	7,639.0 (4.1)	5,812.5 (-23.9)	6,802.8 (17.0)	8,392.7 (23.4)	6,754.0 (-19.5)	7,259 (7.5)	8,101 (11.6)	10,159 (25.4)
싱가포르	8,857.5 (52.4)	8,966.1 (1.2)	8,213.7 (-8.4)	5,777.7 (-29.7)	7,233.5 (25.2)	9,371.1 (29.6)	7.091.1 (-24.3)	7,652 (7.9)	8,726 (14.0)	10,115 (15.9)
필리핀	2,103.9 (29.5)	2,487.3 (18.2)	3,313.6 (33.2)	3,639.5 (9.8)	4,287.4 (17.8)	5,174.5 (20.7)	4,354.4 (-15.8)	4,817 (10.6)	4,939 (2.5)	5,499 (11.3)
태 국	3,363.0 (37.0)	3,882.9 (15.5)	3,526.4 (-9.2)	2,258.4 (-36.0)	2,802.4 (24.1)	3,646.1 (30.1)	3,437.4 (-5.7)	4,038 (17.5)	4,422 (9.5)	5,600 (26.6)
베트남	1,544.6 (35.3)	1,831.1 (18.5)	1,841.7 (0.6)	1,545.2 (-16.1)	1,709.4 (10.6)	2,008.5 (17.5)	2,117.4 (5.4)	2,710 (28.0)	3,072 (13.4)	3,929 (27.9)
브루나이	398.6 (23.0)	508.1 (27.5)	515.7 (1.5)	358.2 (-30.5)	296.4 (-17.3)	508.2 (71.5)	468.9 (-7.7)	489 (4.3)	531 (8.6)	725 (36.5)
라오스	-	9.9 (-)	8.7 (-12.1)	5.6 (-35.6)	12.2 (117.9)	5.1 (-58.8)	6.7 (33.9)	4 (-40.3)	8 (74.4)	10 (25.0)
미얀마	99.6 (-)	148.5 (49.1)	153.4 (3.3)	160.7 (4.8)	202.4 (25.9)	312.0 (54.2)	282.7 (-9.4)	199 (-29.6)	213 (7.0)	192 (-9.8)
캄보디아	29.3 (-)	36.8 (25.6)	54.0 (46.7)	63.1 (16.9)	85.3 (35.2)	98.2 (15.2)	108.6 (10.6)	118 (8.6)	110 (-6.7)	133 (20.9)
對ASEAN 총교역	28,116 (38.7)	32,385 (15.2)	32,914 (1.6)	24,463 (-25.7)	29,957 (22.5)	38.307 (27.9)	32,375 (-15.5)	35,157 (8.6)	38,711 (10.1)	46,407 (19.9)
ASEAN 교역 비중	10.8	11.6	11.7	10.8	11.4	11.5	11.1	11.2	10.4	9.7

주 : ()는 증가율.
자료 : KOTIS.

한국의 ASEAN에 대한 교역은 동아시아 외환위기 직후와 세계경제 침체기인 2001년을 제외하고는 꾸준히 증가하고 있다. 2004년 현재 464억 달러를 기록, ASEAN은 한국의 5대 교역국(전체의 9.7% 차지)으로 자리 잡고 있다. 1990년대 중반 80억 달러에 이르던 무역수지는 2004년 16억 달러로 축소되었는데, 이는 위기 이후 동남아국가들의 수출증대를 위한 적극적인 정책과 이 지역에 대한 우리나라 기업들의 투자 감소로 중간재 및 자본재의 수출유발효과가 크게 떨어졌기 때문인 것으로 보인다. 국별로 보면, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아와의 교역이 100억 달러를 넘어섰으며, 최근 베트남과의 교역이 급증세를 보이고 있다.

품목별 교역구조를 살펴보면, 가장 큰 특징은 전기전자제품의 산업 내 무역이 급격히 증가한 것과 농림수산물과 광산물 등 1차산품의 비중이 크게 줄어들고 있다는 점이다. MTI 4단위 기준으로는 집적회로반도체, 무선전화기, 합성수지, 컴퓨터부품, 경유 등이 주요 수출품이고 집적회로반도체, 천연가스, 원유, 유연탄, 천연고무, 보조기억장치 등이 주요 수입품이다.

나. 투 자

동남아 국가들이 고도경제성장의 궤도에 진입할 수 있었던 것은 외국인직접투자를 통한 공업화 전략이 주효했기 때문이라고 평가할 수 있다. 공업화를 위한 자본과 기술이 절대적으로 부족한 상태에서 동남아는 1980년대 들어 개발재원 조달 방법으로서 외국인직접투자의 유치에 적극적으로 나섰기 때문이다. 특히 1985년 플라자 합의에 의한 엔화의 급격한 평가절상 이후 ASEAN 국가에의 외국인직접투자 유입은 급격히 확대되었다.

한국의 해외직접투자는 1968년 한국남방개발주식회사가 인도네시아 산림개발을 위해 투자한 것이 최초이다. 그러나 한국의 해외직접투자가 본격화되기 시작한 것은 1980년대 들어서이고 동남아에 대한 투자 역시 1980년대부터 활성화되었다. ASEAN에 대한 투자는 1980년대 중반 이후 지속적으로 확대되는 추세를 보이다가 외환위기 이후 2002년까지 감소추세로 반전되었다. 2003년에는 크게 늘어난 것으로 나타났다. 이에 따라 ASEAN에 대한 투자 비중은 지속적으로 낮아져, 10% 초반(신고기준)에 머무르고 있다. 한국과 중국의 국교정상화 이후 중국으로의 투자집중이 그 원인으로 분석된다. 인도네시아와 베트남이 ASEAN내에서 한국의 주 투자대상국이다. 베트남의 경우 1992년부터 한국의 직접투자가 이루어지기 시작했음에도 불구하고 태국이나 말레이시아, 필리핀을 능가하는 유망투자지역으로 부상하고 있다. 신고기준으로는 베트남이 인도네시아보다 많은 것으로 나타났다.

업종별로는 제조업이 총투자의 60% 정도를 차지하여 압도적으로 많으며, 도소매업, 광업, 부동산 및 서비스업, 통신업, 건설업 등의 순으로 많이 이루어지고 있다. 제조업 중에서는 섬유의복, 전자통신장비, 석유화학, 신발가죽 등 분야에 가장 많이 투자(실투자 기준)되고 있다.

운수창고업종에 대한 투자는 많지 않은 것으로 나타났다. 동남아 경제의 특성상 화교계가 유통망을 장악하고 있는 데다가 수송인프라 역시 크게 발달하지 않은 것이 그 이유로 분석된

다. 실투자 기준으로 2005년 4월 현재 약 2,770만 달러가 투자되었는데, 베트남에 1,050만 달러가 투자되어 최고를 기록하고 있다. 그 다음으로는 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 순으로 많이 투자되었다. 세부 업종별로는 여행알선 및 운수관련 서비스 분야와 항공운송 분야에 많이 투자하고 있다.

<표 2-138> **한국의 對ASEAN 투자추이(신고기준, 1991~2004년)**

단위 : 백만 달러, %

	전세계	인도네시아	태국	말레이시아	필리핀	싱가포르	베트남	미얀마	캄보디아	라오스	브루나이	**ASEAN 전체**	**비중**
1991	1,800	210.2	33.7	32.4	47.4	14.6	0	64.0	0	0	0	**402.3**	**22.4**
1992	2,027	71.7	33.9	33.1	23.4	6.1	101.2	0.2	1.9	0.3	0	**271.8**	**13.4**
1993	1,998	63.6	12.2	10.2	43.6	3.8	115.9	2.0	0	0.2	0	**251.5**	**12.6**
1994	4,079	81.1	26.6	170.0	91.9	3.6	178.8	2.0	2.3	2.9	0	**559.2**	**13.7**
1995	5,221	373.9	38.0	80.2	32.0	28.6	216.1	1.5	0.5	9.9	1.8	**782.5**	**15.0**
1996	7,068	218.2	73.0	66.4	90.5	108.5	200.8	5.3	10.2	31.1	0.5	**804.5**	**11.4**
1997	5,952	394.9	224.0	85.6	82.7	58.0	183.5	13.2	18.1	27.5	0	**1,087.5**	**18.3**
1998	5,829	95.2	113.2	24.2	96.6	291.0	107.6	3.8	2.2	5.3	0	**739.1**	**12.7**
1999	5,083	182.9	11.5	16.8	98.8	78.3	62.9	5.5	8.9	0.7	0	**466.3**	**9.2**
2000	6,049	111.0	44.9	12.2	185.8	209.8	98.2	19.2	9.3	3.0	0	**693.4**	**11.5**
2001	6,367	196.9	65.3	33.2	70.4	32.5	98.6	3.2	8.3	0	0	**508.4**	**8.0**
2002	6,310	91.0	44.6	11.8	47.5	50.4	381.6	2.4	8.3	1.3	0	**638.9**	**10.1**
2003	5,900	214.8	52.6	10.9	16.8	202.8	724.4	2.6	33.1	1.2	0	**1,259.2**	**21.3**
2004	7,988	65.0	60.2	33.6	25.8	144.3	351.1	0.5	7.7	2.0	0	**690.2**	**8.6**

자료 : 수출입은행.

<표 2-139> 한국 제조업의 對ASEAN 투자현황(2005. 4.)

단위 : 실투자기준, 백만 달러

	인도네시아	태 국	말레이시아	필리핀	싱가포르	베트남	미얀마	캄보디아	라오스	합 계
음식료품	174.5	7.2	0.9	5.6		23.1	0.3	3.8		**215.4**
섬유의복	251.4	2.1	1.7	40.2	53.0	250.1	10.8	9.4	0.6	**619.3**
신발가죽	43.1	11.9	0.1	17.9		130.0	1.5	1.1	0.1	**205.7**
목재가구	46.5		10.6	2.9		1.9	0.7	0.2		**62.8**
종이인쇄	9.5	49.2	4.0	2.8	0.7	5.6			0.6	**72.4**
석유화학	102.0	15.5	41.7	37.3	11.5	47.8	1.0	0.6		**257.4**
비금속광물	27.2	13.3	14.8	9.8	-15.8	7.1		1.7		**58.1**
1차 금속	42.2	40.1	23.7	4.7	0.4	34.1	2.2			**147.4**
조립금속	26.9	2.1	5.1	5.6	0.5	24.3				**64.5**
기계장비	29.7	26.6	21.4	23.2	2.6	19.5	1.3	0.2		**124.5**
전자통신장비	-153.8	122.6	169.3	17.9	44.9	174.7	2.5		0.1	**378.2**
수송기계	61.5	7.9	5.0	8.8		37.6	1.3		0.5	**122.6**
기 타	48.1	24.2	3.3	9.9	48.0	28.3				**161.8**
총 계	708.9	322.9	301.5	347.5	145.8	783.9	21.6	17.0	1.9	**2,651**

자료 : 수출입은행.

<표 2-140> 한국 운수창고업의 對ASEAN 투자현황(2005. 4.)

단위 : 실투자기준, 천 달러

	인도네시아	태 국	말레이시아	필리핀	싱가포르	베트남	캄보디아	합 계
육상·파이프라인 운송	1,200	90	100	355	72	1,637	460	3,914
수상운송	4,159	47	57	85	2,067			6,415
항공운송		46		192	17	8,115		8,370
여행알선/운수관련 서비스(보관·창고제외)	822	192	4,549	1,067	1,491	752	7	8,880
보관·창고				110				110
총 계	6,181	375	4,706	1,809	3,647	10,504	467	27,689

자료 : 수출입은행.

반면, 동남아 국가 가운데 한국에 투자하고 있는 국가로는 싱가포르와 말레이시아뿐이다. 동아시아 외환위기 이후 활발한 싱가포르의 투자는 제조업, 도·소매업, 무역업 등에 집중되고 있다. 싱가포르의 對한 투자는 2005년 3월말 현재 누계기준(신고기준)으로 553건, 33억 달러를 기록, 금액기준으로는 한국의 對싱가포르 투자보다 2배 이상 많다. 말레이시아의 경우 1996년 이후 금융업을 중심으로 한국에 대한 투자가 급속하게 확대되고 있다. 이는 1990년대 중반이후 활발해지고 있는 라부안 역외금융센터(Labuan IOFC)를 경유한 투자가 크게 확대되

고 있기 때문이다.

<표 2-141> 싱가포르와 말레이시아의 對한 투자추이(신고기준, 2005년 1/4)

단위 : 건, 백만 달러

		2001	2002	2003	2004	2005. 1/4	누 계 (1962~2005. 1/4)
싱가포르	건 수	60	48	45	76	21	553
	금 액	205.4	146.2	235.9	376.0	176.7	3,298.8
말레이시아	건 수	117	70	36	42	4	614
	금 액	784.8	210.0	417.3	167.0	8.4	6,670.1

자료 : 산업자원부.

다. ODA

ASEAN 국가들은 한국의 주요 무상원조 지원대상국으로, 한국은 1991~2003년간 총 1억 1,471만 달러를 지원하였다. 이는 한국의 전체 지원규모의 21%를 차지하는 규모이다. 특히 베트남의 경우 1992년 양국 수교이후 경제협력이 본격화되면서 원조사업은 크게 확대되어 왔는데, 1997년까지는 중국에 이어 제2위의 수원대상국이었고 1998년부터는 최대 수원대상국으로 부상하였다.

<표 2-142> ASEAN에 대한 국별 무상원조 지원실적(1992~2003년, 신고기준)

단위 : 천 달러

국 가	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
베트남	316	995	2,281	3,361	3,472	2,662	3,127	6,193	4,880	4,814	4,700	3,515
인도네시아	1,240	1,143	1,564	1,232	1,690	2,162	1,526	1,903	1,984	1,939	2,544	2,613
필리핀	688	930	759	914	850	655	509	539	2,224	3,038	1,729	5,964
태 국	508	316	445	648	1,148	730	827	379	651	599	869	904
미얀마	203	290	393	627	890	379	551	466	730	651	1,406	1,460
캄보디아	-	30	8	11	241	1,803	301	297	637	1,057	1,467	2,341
라오스	6	11	1	67	437	825	216	297	629	681	1,262	2,048
브루나이	-	-	18	-	-	38	13	16	49	10	18.0	26
싱가포르	-	-	11	-	5	-	3	4	-	-	-	-
말레이시아	137	193	160	89	130	144	74	103	259	128	83	139
ASEAN	**3,098**	**3,908**	**5,640**	**6,949**	**8,863**	**9,398**	**7,147**	**10,197**	**12,043**	**12,917**	**14,078**	**19,010**
비중(%)	16.6	18.1	19.8	18.9	21.5	21	23.2	33.1	31.4	27.5	23	15.3

자료 : KOICA.

1987년 대외경제협력기금(EDCF)의 지원이 개시된 이후 2004년까지 ASEAN 지역에 대한 지원은 총 33건 6억 4,125만 달러로, 총 EDCF 21억 4,671만 달러의 30%를 차지하고 있다. 금액 기준으로 인도네시아 3위, 베트남 4위, 필리핀 6위, 캄보디아 8위, 미얀마 10위이며, 주요 지원 분야로는 통신망 구축, 도로 및 상하수도 건설, 직업훈련원 개설, 병원 건설 등이다.

<표 2-143> ASEAN 지역에 대한 한국의 EDCF 공여현황(~2004년)

국 가	사 업 명	금액(백만 달러)	추진단계
필리핀	전화통신망확충	5.4	사업완료
	2차 전화통신망 확충	10.2	사업완료
	민다나오 송변전설비 확충	10.7	-
	루손 송변전설비 확충	14.0	-
	라귄딩간 공항개발	25.0	-
	남부 마닐라 통근철도(혼합신용)	35.0	-
	라귄딩간 공항개발(추가)	8.2	-
	7건	108.0	
인도네시아	파당시우회도로건설	13.5	사업완료
	이동식직업훈련	25.0	사업완료
	실업교육개선	10.0	사업완료
	마나도우회도로건설	10.0	-
	칼리만탄지방병원개선	30.0	사업완료
	병원폐수처리시설	40.0	-
	동자바지방병원개선	30.0	-
	국가범죄정보센터 개발	20.2	-
	8건	178.7	
베트남	Thien-Tan 상수도	26.0	사업완료
	Thien-Tan 상수도(보충)	7.0	-
	18번국도 개량사업	24.0	사업완료
	바리아 발전설비 구매	49.0	사업완료
	바리아 발전설비구매(보충)	7.4	사업완료
	백신생산공장 건설	28.5	-
	고체폐기물 처리	19.6	-
	닌빈 고체폐기물 처리	20.97	-
	8건	182.43	
미얀마	전화통신망확충	7.8	사업완료
	송배전망확충	16.8	사업완료
	콘테이너야적장건설	15.0	사업완료
	철도차량구매	20.0	사업완료
	B형 간염백신공장 건립	12.6	-
	전자정부 구축	12.5	-
	6건	84.7	
캄보디아	행정전산망구축	20.0	-
	직업훈련원 건립	26.67	-
	도로개보수사업	17.05	-
	3건	64.72	
라오스	루앙프라방 국립대학 건설	22.7	
	1건	22.7	
합 계	33건	641.25	

자료 : 수출입은행.

(2) 對동남아 경제협력 방향

글로벌화 시대를 맞아 동남아의 중요성은 커가고 있다. 더욱이 한·싱가포르 FTA가 체결되고 한·ASEAN FTA가 협상중에 있으며, 교역이나 투자 및 ODA 등에서 동남아가 우리의 최대 파트너중 하나로 부상한 요즈음은 중요성이 더욱 커졌다. 이러한 동남아와 경제협력을 강화하기 위해서는 우선, 중장기적인 차원에서 경제협력 로드맵을 만들고 현재 활발하게 논의되고 있는 지역통합 문제에도 보다 적극적으로 참여하여 할 것이다. 특히 동아시아 경제통합이 논의되고 있고 ASEAN이 FTA Hub가 되고 있는 것을 감안, 보다 전략적인 입장에서 대외통상정책을 추진하여야 할 것이며, 중장기적으로는 '동아시아 FTA(가칭)', 단기적으로는 현재 진행 중인 한·ASEAN FTA 협상의 가속화는 물론 태국, 말레이시아 등과의 양자간 FTA 체결도 검토해 보아야 한다. 그 다음으로는 對ASEAN 통상외교를 강화하는 것이다. 동남아가 한국에게 있어 대단히 중요한 시장임에도 불구하고 통상·외교적 측면에서는 상대적으로 중요도가 낮은 실정이다. 그리고 최근 중·일 뿐만 아니라 인도, 호주 등의 적극적인 對동남아 정책을 고려한다면, 늦은 것이라 할 수 있다. 특히 동남아의 통상현안(무역수지 적자 누적, 농수산물에 대한 시장개방 요구 등)에 대한 적극적인 해결방안 모색이 필요하다. 단일경제권으로 부상한 ASEAN의 위상에 걸맞는 'ASEAN 무역대표부'의 설치도 고려할만한 사항이다. 마지막으로는 저개발국에 대한 협력을 강화해야 할 것이다. 그동안 ASEAN이 한국의 유·무상지원의 최대대상국임을 고려, 對ASEAN 협력사업을 효율적이고 효과적으로 추진해 나가기 위해서는 유망지원 사업을 패키지화하여 국별 차별화 전략을 추진할 필요가 있다. 즉, 국별 차별화 전략을 추진하여 경제적 지원을 저개발국으로 구성된 인도차이나 국가에 집중해야 한다. 그리고 빈곤퇴치 문제가 국제협력의 최대 이슈로 부각하고 있음을 감안한다면 효과적인 유·무상원조를 상호 연계하여 빈곤퇴치에 직접적으로 기여하는 것도 좋은 방법이 될 것이다.

3. 주요 경제이슈 및 전망

동남아의 중장기적 전망에서 가장 두드러지는 특징은 역내 경제통합의 가속화와 역외권과의 FTA 추진이다. ASEAN은 후발가입국을 포함한 전체가 2015년까지 역내 관세를 완전히 철폐키로 했으며, 2020년까지는 EU와 같은 ASEAN 공동체를 탄생시킬 계획으로 있다. EU와 같은 완전한 통합체가 탄생할 수 있을지는 논외로 하더라도 역내 경제통합은 많이 진전될 것으로 전망된다. 또한 동남아는 적극적인 FTA 정책을 추진한 결과, 2010년경에는 동아시아의 FTA Hub로 부상할 것으로 보인다. 2005년 들어 한국, 일본, 인도, 호주 등 다자간 협상 뿐 아니라 일-말레이시아 등 양자간 협상이 본격화되거나 종료되었기 때문이다. 2004년 이후 급진

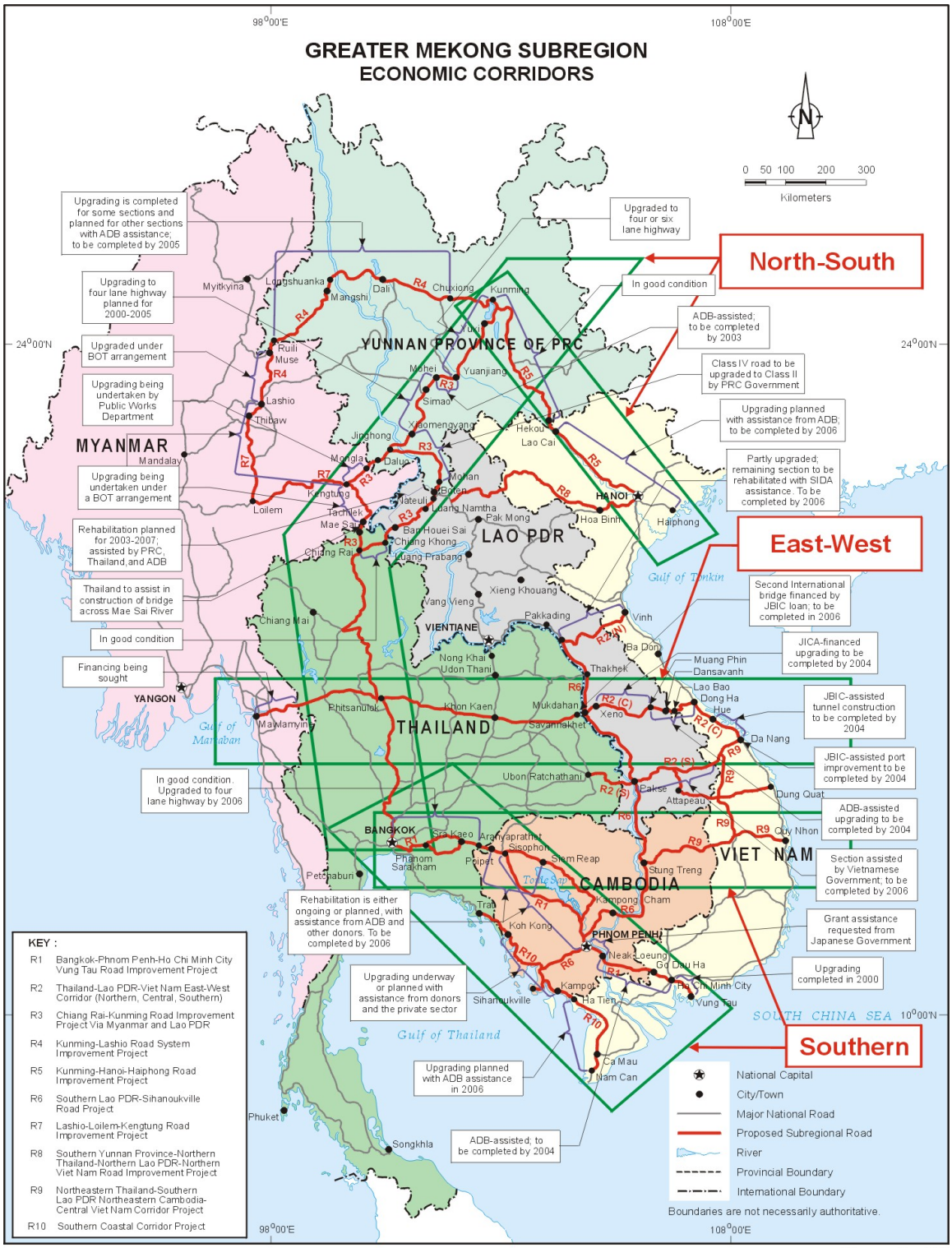
전되고 있는 East Asian Summit은 동아시아 경제통합을 위한 하나의 기폭제가 될 것으로 보이나, 인도와 호주 등이 가입한다면 정체성 논란 및 Modality 측면에서 다소 어려운 점이 있을 것으로 보인다.

그 다음으로는 동남아 지역 가운데 메콩강 유역이 크게 발전할 것으로 보인다는 점이다. 역내외의 활발한 지원으로 많은 프로젝트나 프로그램들이 추진되고 있고, 1990년대 이후 본격화된 메콩강 유역개발 프로그램들이 그 성과를 보일 것으로 기대되기 때문이다. 무엇보다도 2010년 이후에는 수송인프라 프로젝트들이 대부분 완료될 것으로 보여 물류기반이 급격히 개선될 뿐만 아니라 2000년대 들어 중점 추진되고 있는 11개 핵심선도 이니셔티브(Flagship Initiatives)로 경제 환경이 급변할 것으로 예상되기 때문이다. 11개 이니셔티브 가운데 중국의 집중지원을 받는 남북 경제회랑(North-South Economic Corridor) 2개와 일본의 집중 지원을 받는 동서(East-West)경제회랑 2개는 벌써 가시화되고 있을 정도로 빠르게 개발되고 있다. 이러한 경제회랑을 따라 산업 및 물류기반이 크게 변화될 것으로 전망되나, 메콩강 유역개발의 초기부터 집중 지원해오면서 유역 내 시장장악을 추구하고 있는 일본보다는 최근 남북연계를 강조하면서 유역개발에 적극 참여하고 있는 중국이 혜택을 가장 많이 향유할 것으로 분석된다.(그림 Ⅳ-1 참고)

수하르토 대통령과 마하티르 총리가 물러난 이후 동남아는 뚜렷한 주도 국가가 부상하지 않고 있는 상황이다. 경제가 가장 발달한 싱가포르는 도시국가로서 한계가 있는 가운데 ASEAN의 헤게모니는 당분간 인도네시아와 태국이 주도할 것으로 보인다. 다만 정치사회적 안정과 지속적인 경제성장이 뒷받침되지 않으면 실현가능성이 낮아질 수밖에 없을 것이다. 인도차이나 반도에서는 베트남이 맹주역할을 지속하고 더 나아가 급성장하는 경제와 역내 최강의 군사력을 발판으로 동남아의 새로운 호랑이로 부상할 것으로 전망된다. 이에 반해, 이제까지와는 달리 ASEAN 전체의 이니셔티브나 헤게모니는 상당히 약화될 가능성이 크다. 특히 동아시아와의 통합이 진전되고 East Asian Summit이 정례화 된다면, ASEAN만의 Identity는 상실되고 동북아에 비해 파워가 상대적으로 크게 약화될 것이기 때문이다.

다른 한편으로는 가장 먼저 다자간 FTA를 체결한 중국과 ASEAN의 관계는 긴밀화되고 있으며, 중장기적으로 양 지역의 경제교류는 더욱 확대될 것으로 보인다. 특히 메콩강유역 개발을 통한 중국의 남진전략은 동남아 진출의 가교역할을 할 것이며, 중국의 인도양 접근도 용이하게 할 것으로 분석된다. 신흥 거대국가로 부상하고 있는 인도와의 경제교류도 급증할 것으로 전망된다.

<그림 2-61> GMS 프로그램의 주요 경제회랑 구분



자료 : ADB. September 23-25, 2002.

제2절 물류환경변화와 특징

1. 동남아의 해운 물류

1) 해운 현황

(1) 선대 규모

동남아 지역은 모두 10개국으로 구성되어 있다. 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등 1980년대 고도성장을 이룩한 국가들과 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 등 1980년대 말부터 시장경제로 전환하여 경제성장을 추진하고 있는 국가들이다.

이 지역의 해운산업은 싱가포르와 말레이시아 등 중대형 선사들과 세계적인 항만을 보유한 국가들이 있는 한편, 기타 지역의 경우 상대적으로 해운항만 산업의 발달이 늦은 편이다. 동남아시아 국가들 가운데 최대 선박량을 보유한 국가는 싱가포르이다. 이 국가는 705척, 2,304만 3,000DWT의 선박량을 보유하고 있으며, 지난해에는 세계 선박량 순위 9위를 차지했다. 다음으로는 말레이시아가 288척, 956만 8,000DWT, 필리핀이 336척, 559만 DWT, 인도네시아가 576척, 460만 4,000DWT를 각각 보유하고 있다. 그 이외에 태국과 미얀마는 세계 선박량 순위 30위권 이하이며, 라오스, 캄보디아, 브루나이 등은 극소수의 선박만을 소유한 것으로 판단된다. 또한 싱가포르와 말레이시아를 제외한 나머지 국가들의 경우는 선박이 많이 노후화되어 세계 평균선령 17.5년을 넘어서고 있다.

<표 2-144> 전 세계 선박량 대비 동남아의 비중 (2004년 1월 기준)

2004순위	2003순위	국가	척수	천DWT[1)]	천TEU[2)]	평균선령	2004/2003
9	10	싱가포르	705	23,043	241	15.5	20.4
17	20	말레이시아	288	9,568	54	13.8	46.8
23	26	필리핀	336	5,590	18	20.8	15.8
28	27	인도네시아	576	4,604	34	22.0	8.6
30위권 이하	30위권 이하	태국	236	2,009	33	24.3	15.1
〃	〃	베트남	151	1,403	10	21.1	5.8
〃	〃	미얀마	22	238	3	19.0	-
동남아 전체			2,314	46,455	393	20	-
전 세계			30,603	832,228	8,547	17.5	3
세계 대비 동남아 비중(%)			7.6	5.6	4.6	-	-

주 : 1) 컨테이너선, 여객선을 포함한 것임.
2) 일반화물선을 포함한 것임.
3) 라오스, 캄보디아, 브루나이는 자료가 제시되지 않고 있으며, 브루나이의 경우 등록선박이 4척이 있는 것으로 파악됨.
4) 순위는 세계 순위임
자료 : *Shipping Statistics Yearbook*, 2004

한편, 동남아 전체 국가들이 보유한 선박량은 2,314척, 4,645만 5,000DWT로 세계 선박량의 7.6%로 유럽이나 극동아시아 국가들에 비해서는 상대적으로 적은 편이다. 또한 컨테이너선이 세계에서 차지하는 비중은 4.6%로 전체 보유 선박량에 대비해 적은 편이다.

(2) 선박 발주량

동남아 주요 국가들의 선박발주량에 있어서도 싱가포르와 말레이시아가 가장 많은 것으로 나타났다. 2005년 6월 기준 싱가포르의 선박발주량은 87척, 492만 1,000DWT로 세계 11위를 차지하고 있으며, 말레이시아는 25척, 257만 8,000DWT로 세계 20위를 차지하고 있다. 그 외에 필리핀 8척, 33만 7,000DWT, 베트남 50척, 24만 8,000 DWT, 태국 7척, 12만 3,000DWT, 인도네시아 7척, 5만 DWT를 각각 발주한 것으로 나타났다. 특히, 싱가포르와 말레이시아의 경우 유조선의 발주량이 각각 44척, 352만 5,000DWT와 18척 203만 6,000DWT로 가장 많았으며, 필리핀의 경우는 건화물선의 발주량이 46척, 22만 7,000DWT로 최대 발주 선형으로 기록되었다.

<표 2-145> 동남아 주요국 선박발주량 순위(2005년 6월 기준)

순위	국가	건화물선		컨테이너선		유조선		잡화선		로로선		합계	
		척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
11	싱가포르	4	80	29	907	44	3,525	8	407	2	2	87	4,921
20	말레이시아	1	-	2	194	18	2,036	4	348	-	-	25	2,578
41	필리핀	-	-	-	-	-	-	6	313	2	24	8	337
46	베트남	46	227	-	-	4	21	-	-	-	-	50	248
52	태국	3	8	4	115	-	-	-	-	-	-	7	123
59	인도네시아	-	-	1	4	3	40	-	-	3	6	7	50
동남아		54	315	36	1,220	69	5,622	18	1,068	7	32	184	8,257
전세계		427	3,541	1078	52,389	1,464	93,734	799	64,396	16	2,612	3941	216,673

주 : 1) 건화물선에는 냉동선 포함, 유조선은 화학제품운반선 및 석유제품운반선 포함
2) 순위는 전 세계 순위임
자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005. 6

(3) 주요 선사

동남아 선사들 가운데 최대 컨테이너선사는 싱가포르의 APL로서 세계 순위 5위로 2005년 9월 기준 102척, 32만 5,325TEU를 소유하고 있으며, 평균 선형은 3,190TEU에 이르고 있다. 또한

이미 발주된 선박량이 24척, 8만 2,792TEU에 달해 동남아시아에서 뿐만 아니라 세계 주요 대형 선사로서 위치를 공고히 할 것으로 보인다. 그 다음으로는 싱가포르의 PIL(Pacific International Lines)사가 100척, 13만 3,354TEU를 보유하고 있으며, 말레이시아의 MISC(Malaysia International Shipping Corp)가 17척, 3만 7,074TEU로 그 뒤를 잇고 있다. 또한 인도네시아의 Samudera가 28척, 2만 3,420TEU로 중소형 선사로 자리 잡고 있다.

APL은 NOL의 컨테이너선 사업부문을 담당하고 있는데, NOL은 컨테이너선과 물류사업에 역점을 두고 있다. 지난해 NOL은 석유제품운반선 부문과 벙커사업부문을 담당하던 Neptune Associated Shipping을 매각했으며, American Eagle Tankers를 MISC에 4억 4,500만 달러에 매각한 바 있다. 이에 따라 NOL 매출액의 대부분은 APL로부터 창출되고 있다. 그러나 NOL의 경영진은 컨테이너선 시황에 대해 낙관적이나 대형선 발주에 대해서는 관망세를 하고 있다는 점을 언급한 바 있어 대형선 발주에는 다소 소극적인 것으로 보인다.[170]

PIL은 전통적으로 중국/중동, 아시아역내 및 호주/동남아 항로가 주력 항로였으나 지난해에는 대만의 Wan Hai와 공동운항을 통해 원양항로인 유럽까지 진출하고 있으며, 금년에는 미주 공동운항을 추진한 바 있다. 이 선사는 호주항로에 있어서도 APL, 이스라엘의 ZIM 등과 공동운항서비스를 하고 있다.

<표 2-146> PIL의 아시아/유럽 및 아시아/미주 신규항로 서비스

구분	서비스명	주기	주요 기항지	투입선박	파트너
아시아/유럽	Far East Europe Service (FES)	주간	상하이, 닝보, 홍콩, 셔쿠, 싱가포르, 로테르담, 함부르크, 앤트워프, 포트클랑, 싱가포르, 상하이	2,500TEU×8척	Wan Hai
아시아/미주	Canada Express (CAX)	주간	동경, 칭다오, 홍콩, 얀티안, 벵쿠버, 동경	1,250TEU×10척	CP Ship Lykes Line

자료 : PIL 홈페이지(www.pilship.com)

MISC는 말레이시아의 원유 및 천연가스의 70%를 생산하고 있는 Petronas의 자회사이다. 최근 미국, 중국, 인도 등에서 원유 및 천연가스에 대한 수요가 급증하고 있어 Petronas의 생산량도 급격히 증가하고 있다. 이에 따라 MISC의 운송수요도 크게 증가하고 있고, LNG 선대규모로 볼 때 LNG선 20척을 보유하고 있으며, 2009년까지 9척이 추가로 인도될 예정이다. 또한 MISC는 지난 2003년 NOL의 자회사인 American Eagle Tankers를 인수함으로써 원유수송부문을 확장한 바 있다. 인수합병에 따라 MISC는 세계에서 2번째로 많은 아프라막스급 유조선을 운항하는 선사로 발돋움하였다. 한편, 이러한 에너지 수송부문의 강화를 위해 MISC는 벌크선대를 매각하는 한편, 정기선과 물류사업부문에 대한 경영합리화를 추진하고 있다. 이에 따라

170) *Fairplay*, 2004.7.29

정기선 부문의 경우는 경쟁이 치열한 아시아 역내 시장에서 탈피하여 현재 소속되어 있는 그랜드 얼라이언스의 회원사로서 그 역할을 강화할 방침인 것으로 알려졌다.

한편, 인도네시아의 Samudera Shipping Line은 피더선사로서 아시아 역내서비스에 참여하기 위해 서비스를 확충할 계획이다. 특히 물동량이 늘어나고 있는 중국/동남아 간 항로에 관심을 두고 있다. 향후 1,000TEU급 선박을 이 항로에 투입할 계획인 것으로 알려졌다. 그러나 이 선사는 지난해 용선료의 급등에 따라 중동에서 운항 중인 자사선 7척 가운데 5척을 매각한 바 있는데, 이에 따라 선박을 매각한 항로에서는 공동운항을 통해 비용절감을 도모하는 등 경영개선을 추진하고 있다.

<표 2-147> 동남아 주요 선사

순위	선사	국가	컨테이너선 규모			발주량	
			TEU	척수	평균선형	TEU	척수
5	APL	싱가포르	325,345	102	3,190	82,792	24
20	PIL	싱가포르	133,354	100	1,334	58,896	23
27	MISC	말레이시아	37,074	17	2,181	15,840	2
39	Samudera	인도네시아	23,420	28	836	-	-

주 : 선복량 기준 100위 이내 선사임.
자료 : BRS-Alphaliner, 2005. 9

2) 동남아 해운시장의 특징

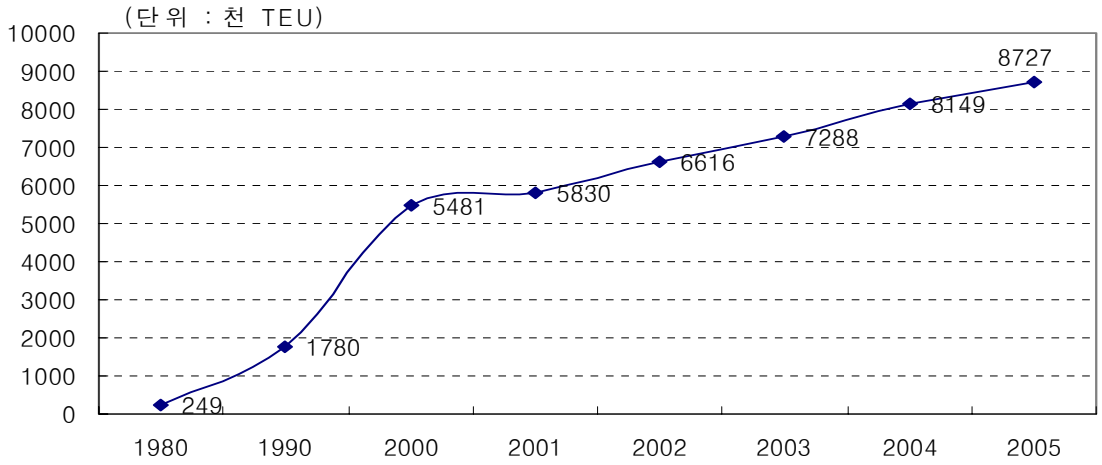
동남아 지역의 컨테이너선 시장은 싱가포르항과 말레이시아의 포트클랑(Port Klang)항 및 탄중펠레파스항(Tanjung Pelepas)을 중심으로 태국의 램차방(Laem Chabang), 인도네시아의 탄중프리옥(Tanjung Priok)항 등이 3대륙을 연결하는 기간항로의 가교 역할을 하고 있다고 할 수 있다. 이에 따라 동남아 지역의 물동량 증가 추이는 주로 환적화물의 증가에 따른 것으로 분석된다. 이 지역의 물동량은 1980년 24만 9,000TEU에 불과하였으나 1990년 178만 TEU, 2000년 548만 1,000TEU로 증가했으며, 금년에는 872만 7,000TEU로 증가할 전망이다. 2000년 이후 이 지역의 물동량은 연평균 8.9%의 성장을 했다. 향후 아시아/유럽 및 아시아/미주간 물동량은 중국 등 아시아 지역의 경제성장에 따라 증가할 것으로 예상되며, 이에 따라 동남아 지역을 경유하는 환적수요도 그 만큼 증가할 것으로 보인다.

싱가포르항은 아시아/유럽 및 아시아/미주를 연결하는 중심항로에 위치하여 세계 기간항로의 경유지로서 최대 환적항만으로서의 역할을 하고 있으며, 전 세계 600여개의 선사가 싱가포르항을 중심으로 800여개의 항과 연결 되어 있다. 이 지역은 또한 주요 선사들의 금융메카로 자리 잡고 있다. 싱가포르 증권거래소는 주요 선사들의 기업공개소로 자리 잡고 있다. 지난 7

월 상장한 우리나라의 STX 범양이 대표적이며, NOL, COSCO 등이 이미 기업공개를 마쳤다. 또한 싱가포르의 우수한 경영환경에 따라 세계 주요 선박대리점들도 입점하고 있다. GAC와 Inchcape가 대표적인데, 이들은 싱가포르가 최대 해운센터로서의 역할에 적합하다는 점을 강조하고 있다.[171]

또한 말레이시아의 탄중팔레파스(Tanjung Pelepas)항이 싱가포르항의 강력한 경쟁자로 부상하고 있다. 타이완의 에버그린(Evergreen)은 지난해 동남아 중계 기지를 싱가포르에서 탄중펠레파스로 옮겼으며, 세계 1위사인 덴마크의 머스크 시랜드는 이미 2년 전부터 이곳을 이용하고 있다. 또한 최근에는 중국의 China Shipping이 지역본부를 말레이시아로 옮김에 따라 싱가포르항에 위협 요인으로 작용하고 있다. 이에 따라 동남아 지역의 해운시장은 우수한 경영환경이 조성되어 있는 싱가포르항과 급부상하고 있는 탄중팔레파스항이 중심이 되고 있으며, 이 지역은 세계 기간항로서비스의 환적 중심지로서 역할을 하고 있다고 할 수 있다.

<그림 2-62> 동남아 지역의 물동량 추이



주 : 공 컨테이너와 환적컨테이너 포함.
자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *The Drewry Annual Container Market Review and Forecast* 2005/06

3) 시사점

이상에서 살펴본 ASEAN 10개국이 입지하고 있는 동남아 지역의 해운시장의 시사점은 다음과 같이 지적될 수 있다.

첫째, 동남아 지역은 싱가포르를 중심으로 한 발달된 해운산업의 경영환경을 기반으로 이들 지역으로 화물이 모여들 것으로 예상된다. 이에 따라 이러한 물동량을 자국 항만에서 처리하기 위한 동남아 지역 내 그리고 극동지역 항만과의 경쟁이 확산될 것으로 보여 이 지역의 기회와 위협 요인으로 작용하고 있다. 그러나 지역적으로 볼 때 향후 싱가포르항 및 말레이시아

171) *Fairplay*, 2005. 7. 27

의 포트클랑항. 탄중펠레파스항, 태국의 램차방항 등을 경유하는 환적화물의 수요는 적지 않을 것으로 보인다. 이 같은 점에서 동남아 지역 주요 항만들의 해운센터화 전략의 성공여부가 이 지역 물류수요 창출의 폭에 영향을 줄 것으로 예상된다.

둘째, 동남아시아는 중국의 해외투자지로 부상함에 따라 이들 지역의 물동량도 증가가 예상된다. 특히, 제조업뿐만 아니라 에너지 및 원자재 산업의 진출이 크게 이루어지는 경우 컨테이너선 이외에 벌크선 및 유조선 시장도 확대될 것으로 예상된다. 이 같은 점은 글로벌 선사들에게는 기회의 요인으로 작용할 것으로 보인다.

셋째, 동남아시아는 지역 경제통합 노력, 그리고 주요국들과의 FTA 추진 등으로 차기 성장 지역으로 지적되고 있다. 따라서 이 지역의 물동량은 현재 보다 빠르게 증가할 것으로 예상된다. 환적물동량이 아닌 이러한 자국 물동량 증가 요인은 이들 지역의 선사들의 성장의 기반이 될 뿐만 아니라 해운관련 산업의 성장에도 도움이 될 것으로 보인다.

넷째, 글로벌 선사인 APL을 중심으로 그랜드 얼라이언스 회원사인 MISC, 그리고 PIL, Samudera 등 주요 선사들의 성장도 눈여겨보아야 한다. 특이한 점은 이 선사들의 경영전략이 좀 다르게 나타나고 있다는 점이다. APL은 컨테이너선 사업부문에 치중하는 반면, MISC는 에너지 해상운송에 집중할 것으로 예상된다. 그리고 PIL, Samudera 등은 시장 확대를 추진하고 있다. 즉, 아시아 역내 선사인 PIL은 원양항로에, 피더선사인 Samudera는 아시아 역내시장에 눈을 돌리고 있다.

다섯째, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 등 동남아시아 주요국들은 세계 선원공급국들로서 영향력을 확대할 것으로 보인다. 특히, 이들 지역의 선원들은 인도 선원들에 비해 상대적으로 저렴하고, 필리핀 선원의 경우 영어 소통이 원활하여 중국 선원에 비해 이점이 있는 것으로 평가받고 있다.

2. 동남아의 항만 물류

1) 동남아 항만, 지속적인 성장세 기록

동남아 경제권의 항만들이 빠르게 성장하고 있다. 세계 2위의 컨테이너 항만인 싱가포르항을 비롯하여 포트클랑, 탄중 펠레파스항 등 말레이시아 항만들이 연간 15% 이상의 높은 물동량 증가율을 기록하면서 동남아 경제권 항만들의 성장을 주도하고 있기 때문이다. 뿐만 아니라 렘차방, 탄중 프리오크, 마닐라 등 태국, 인도네시아, 필리핀의 항만들도 국가 및 지역 경제성장세에 힘입어 지역 경제권에서 가장 높은 20%대의 물동량 증가율을 기록하면서 중대형 항만으로 부상하고 있다.

<표 2-148> 동남아 경제권의 항만 처리 물동량 및 세계 물동량 비중 추이

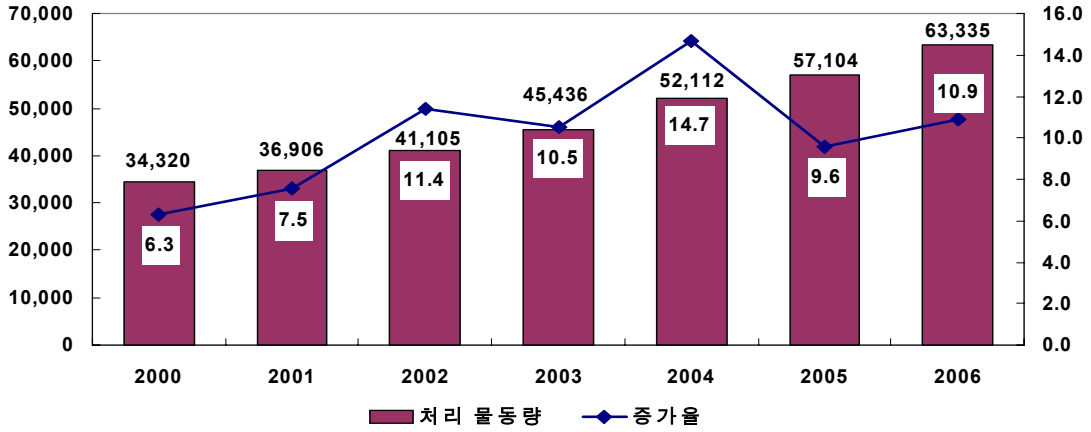
단위 : 천 TEU

구 분		2000	2001	2002	2003	2004	2005
동남아 물동량		34,320	36,906	41,105	45,436	52,112	57,104
	증가율	6.3	7.5	11.4	10.5	14.7	9.6
	세계 비중	14.6	17.8	14.9	14.6	14.7	14.3
세계 물동량		235,571	247,364	275,850	311,709	355,612	400007
	증가율	4.3	5.0	11.5	13.0	14.1	12.5

자료 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2005/06*, 2005. 9.
2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, 각호

<그림 2-63> 동남아 경제권의 항만 처리 물동량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

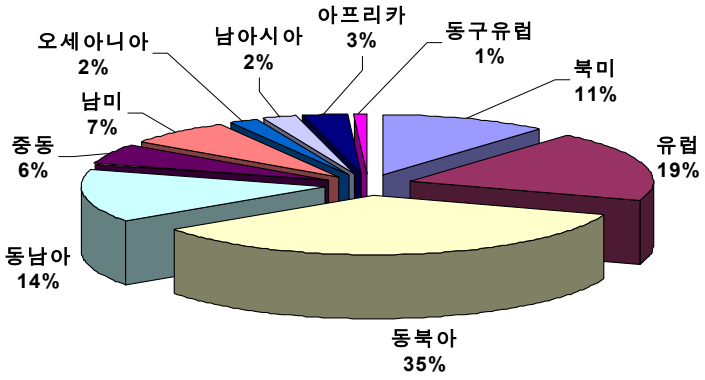


자료 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2005/06*, 2005. 9.
2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

이러한 주요 항만들의 강한 성장세에 힘입어 동남아 경제권 항만의 처리실적도 크게 증가하고 있다. 동남아 경제권 항만의 총 처리실적은 2000년에 3,432만 TEU 수준이었으나 2004년에는 5,211만 TEU를 처리하여 3년 만에 52%라는 높은 처리실적 증가를 실현하였다. 또한 2005년에는 5,710만 TEU를 처리하면서 전년대비 9.1% 성장하는 한편, 2006년에도 10.9% 증가한 6,334만 TEU를 기록할 것으로 전망된다.[172] 이에 따라 세계 총 항만처리 물동량에서 차지하는 동남아 경제권 항만의 비중도 크게 증가하고 있다. 2000년 동남아 경제권 항만의 비중은 4.3%에 불과했으나 2002년에는 11.5%로 증가한데 이어 2004년에는 14.1%로 증가하였다. 그 결과 동남아 경제권 항만은 북미를 제치고 동북아, 유럽에 이어 3번째로 높은 비중을 차지하게 되었다.

172) KMI, 2006년 KMI 세계 해운전망, 2005. 12. 5

<그림 2-64> 세계 항만 처리실적에서 주요 경제권이 차지하는 비중(2004년)



자료 : *Containerisation International 2005*

2) 동남아 항만의 특징

(1) 허브경쟁 심화

동남아 경제권은 동남아 최대 항만인 싱가포르항의 독주가 지속되고 있는 가운데 포트클랑, 탄중 펠레파스, 렘차방 등 중대형 항만이 15% 대의 높은 성장세를 기록하는 등 다른 지역보다 치열한 허브항만 경쟁이 전개되고 있다.

싱가포르항은 홍콩항에 이어 두 번째로 처리실적 2,000만 TEU를 넘어선 세계 최대 규모의 항만으로 2004년에는 2,062만 TEU를 처리하면서 전년대비 13.8%라는 높은 성장세를 기록하였다. 이에 따라 싱가포르항은 지속적인 물동량 증가추세에 대응하고자 컨테이너화물 처리능력을 연간 2,000만 TEU에서 3,000만 TEU로 확충하기 위해 향후 5~7년 동안 15개 선석을 건설할 계획이라고 발표하였다. 또한 중국 항만을 중심으로 하는 직항 서비스가 크게 증가함에 따라 이들 항로를 유치하기 위한 적극적인 전략을 추진하고 있다. 이에 대해 주요 항만 전문가들은 싱가포르항이 최근 물동량 증가율이 둔화되고 있는 홍콩항을 제치고 세계 1위항으로 올라설 것으로 예상하고 있다.[173]

그러나 싱가포르항은 포트클랑, 탄중 펠레파스, 렘차방 등 중대형 항만의 강한 도전에 직면해 있다. 탄중 펠레파스항은 개장하던 2000년 싱가포르항을 거점으로 운영하던 머스크 시랜드를 유치[174]하면서 동남아 경제권의 새로운 허브항으로 부상했다. 이후 탄중 펠레파스항은

173) 노무라인터내셔널사의 항만분석가인 K.Y. Ng 연구원은 홍콩의 2005년 화물처리량 증가율이 2.3%로 둔화될 것으로 예상되기 때문에 싱가포르항이 홍콩항을 추월할 가능성이 높다고 주장하였음(China Daily, 2005. 1. 23)

174) Maersk Sealand사는 탄중 펠레파스항의 최대 주주인 Seaport Terminal사의 지분 중 50%를 매입하고 동남아 허브를 싱가포르에서 탄중 펠레파스항으로 이동하였음(*JOC*, 2000. 5).

동남아 항만 중 가장 높은 성장세를 유지하고 있는데 특히, 2002년에는 29.8% 그리고 2003년에는 31.1%라는 기록적인 성장률을 기록한 바 있다[175]. 또한 2004년에는 전년대비 15.3% 증가한 402만 TEU를 처리함으로써 처리실적 기준으로 동남아 항만 중 3위, 그리고 세계 항만 중 17위를 기록하고 있다. 탄중 펠레파스항은 말레이시아 정부의 적극적인 지원정책에 힘입어 지속적인 항만 개발사업을 추진하고 있으며 특히 강력한 마케팅전략을 추진하고 있다.[176] 또한 탄중 펠레파스항은 배후지역에 대규모의 물류단지를 건설, 자유무역지역으로 지정·운영하고 있으며 통관제도, 관련 행정절차의 간소화 박차를 가하고 있다. 말레이시아 정부는 포트 클랑과 탄중 펠레파스항을 싱가포르항을 대체할 수 있는 동남아 허브항으로 육성하기 위해 주요 선사에 대해서는 비용을 대폭 할인하는 등 적극적인 정책을 추진하고 있다. 또한 2006년까지 컨테이너 부두 2개 선석을 추가로 개발함으로써 터미널 능력을 확대해 나갈 계획이다. 이러한 전략에 따라 향후 싱가포르항과 말레이시아 항만 간 허브 경쟁은 더욱 치열하게 전개될 것으로 예상된다.

<표 2-149> 동남아 주요 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율 추이

단위 : 천 TEU, %

구 분		2004		2003		2002	
		물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율
싱가포르	싱가포르	20,620	13.8	18,100	7.7	16,800	8.2
포트 클랑	말레이시아	5,243	8.3	4,840	6.8	4,533	20.6
탄중 펠레파스	말레이시아	4,020	15.3	3,487	31.1	2,660	29.8
렘차방	태국	3,624	13.9	3,181	19.7	2,657	14.9
탄중 프리오크	인도네시아	3,248	17.8	2,758	2.9	2,680	20.6
마닐라	필리핀	2,629	3.0	2,552	3.7	2,462	7.2
탄중 페라크	인도네시아	900	-42.9	1,575	11.1	1,418	11.0
호치민 시티	베트남	1,765	20.0	1,471	25.6	1,171	18.8
방콕	태국	1,346	10.6	1,217	7.1	1,136	18.9
파자르 구당	말레이시아	806	7.4	750	9.7	684	11.7
페낭	말레이시아	371	-46.1	688	8.5	634	6.0

주 : 순위는 컨테이너 처리실적 기준임.
자료 : *Containerisation International,* 2005. 3

175) 이에 위기를 느낀 싱가포르 해운항만청(MPA)은 2001년 1월부터 싱가포르항에 입항하는 컨테이너선에 대해 항만시설사용료(port dues)의 감면비율을 20%로 확대, 시행한 바 있음.

176) 마케팅 전략의 주요 내용은 탄중 펠레파스항이 머스크 시랜드의 전용항만이라는 고정관념을 불식시키는 한편, 싱가포르항 보다 저렴하고 우수한 서비스를 제공할 수 있는 시설과 능력을 확보하고 있다는 것임(탄중 펠레파스항 홈페이지 자료).

또한 동남아 항만 중 주목해야 할 것은 태국의 렘차방항과 탄중 프리옥항이다. 이들 항만은 물동량 처리기준으로 동남아 경제권 4위와 5위를 달리는 항만으로 2002년 이후 연 평균 15% 대의 높은 성장세를 유지하고 있다. 특히, 렘차방항은 태국 정부가 동남아 허브항으로 육성하기 위해 국가 역량을 집중하고 있는 항만이다. 렘차방항은 2000년 싱가포르항에 기항하던 에버그린과 로이즈 트리에스티노(Lloyd Triestino)사를 유치하면서 본격적인 성장세를 기록하기 시작했는데 이후 아시아-유럽항로 서비스와 아시아 피더선사 유치에 매진하면서 매년 18% 이상의 고도성장을 지속해 왔다.

특히, 2004년에는 전년대비 13.9% 증가한 362만 4,000TEU를 처리하면서 세계 20위권으로 부상하였다. 태국 정부는 2002년 렘차방항을 동남아의 새로운 허브항만으로 육성한다는 전략을 발표한 바 있는데 특히, 주목해야 할 점은 향후 메콩강 개발계획[177]과 연계함으로써 동남아 경제권의 산업, 물류거점으로 성장시킨다는 전략을 추진하고 있다는 점이다. 이러한 전략은 렘차방항의 투자가치를 크게 향상시키면서 항만 인프라는 물론 내륙 물류시설에 대한 외국인 투자를 크게 증가시키는 원인이 되고 있다. 한편, 인도네시아는 탄중 프리오크항의 육성을 위해 항만비용을 대폭 낮추는 등 적극적인 비용인하 전략을 추진하고 있다. 이에 대해 인도네시아 교통부는 인도네시아의 항만 비용을 싱가포르, 말레이시아와 유사한 수준으로 조정하는 것이라고 밝히고 향후 인프라 투자 및 수송망 확대를 위한 투자에 대해 큰 폭의 조세 인센티브를 부여할 계획이라고 발표하였다.[178]

이러한 동남아 항만 간 허브화 경쟁은 동남아 경제권 항만들의 규모와 서비스 질 향상에 중요한 역할을 하고 있는 것으로 평가되고 있다.[179] 특히 항만 및 배후 물류단지 등 인프라 확충과 통관, 물류서비스 등 운영체계 개선이 가시화되면서 주요 대형 정기선사와 얼라이언스들의 주요 투자 대상지역으로 부상되고 있으며 주요 글로벌 터미널 운영업체들도 이 지역 항만 개발사업에 적극 참여하고 있다. 뿐만 아니라 동남아 경제권 항만의 시설능력은 향후 물동량 증가 추세에 비해 낮은 수준인 것으로 분석[180]되고 있어 향후에도 이 지역 항만 및 물류분야에 대한 투자는 크게 증가할 것으로 예상된다.

---

177) 메콩강 개발사업(GMS Program)은 1992년 아시아개발은행(ADB)이 주도하고 있는 사업으로 메콩강 유역(Greater Mekong Subregion) 개발을 통해 동남아 경제권의 성장동력을 확보한다는 사업임. 그 주요 사업은 ASEAN·메콩강유역개발협력(AMBDC) 사업, ASEAN 통합 이니셔티브(IAI), 인도차이나 종합개발포럼(FCDI) 사업 등이며 그 주요 내용은 메콩강 유역의 수송망 정비, 에너지 개발, 통신망 정비, 관광 개발 등 인프라 전반에 걸친 대규모 개발프로젝트임.

178) 인도네시아의 하타(Hatta) 교통부장관은 2005년 11월 1일부터 20피트 컨테이너의 터미널 핸들링차지(THC)를 36.7% 인하한다고 발표하였음. 이에 따라 20피트 컨테이너의 항만 터미널 핸들링차지는 현재 150달러에서 95달러로 인하되었음. 이번 조치에 따라 인도네시아의 항만 비용 수준은 태국, 말레이시아 등 경쟁국들에 비해 여전히 높기는 하나 상당히 근접한 수준에 이르렀으며, 싱가포르항 보다는 낮은 수준을 유지하게 되었음

179) *JOC*, 2004. 10.

180) OSC, *Marketing of Container Terminals*, 2004

(2) 인도차이나 반도 중소형 항만의 부상

동남아 경제권 항만의 경쟁구도 변화에서 특히 주목해야 할 것은 바로 인도차이나 반도에 위치하고 있는 중소형 항만의 부상이다. 이러한 항만으로는 베트남의 호치민 시티항, 태국의 방콕항 등을 들 수 있다. 특히 베트남의 호치민 시티항은 최근 3년간 동남아 경제권 항만들 중 가장 높은 19% 이상의 성장률을 기록하면서 급성장하고 있다. 이에 따라 호치민 시티항은 2002년 처리물동량 100만 TEU를 넘어서면서 동남아 항만 중 처리실적 기준으로 10위권에 진입했으며 2004년에는 176만 5,000TEU를 처리하면서 동남 경제권 항만 중 8위를 기록했다. 세계 항만 순위도 2002년 60위에서 2004년에는 55위로 뛰어 올랐다.

이러한 성장은 베트남의 급속한 경제성장 추세에 기인하고 있다. 글로벌 인사이트사는 베트남이 2015년까지 동남아 경제권에서 가장 높은 6.5~7%의 경제성장률을 기록할 것으로 전망하였으며 아시아개발은행(ADB)도 2006년 베트남이 동남아 국가들의 평균 경제성장률인 5%보다 높은 7.6%의 고성장을 유지할 것으로 전망했다. 외국인 기업의 투자도 크게 증가하여 세계 최대 반도체업체인 인텔은 최근 베트남 호치민시 인근에 반도체 공장을 설립한다고 밝힌 바 있으며 인텔도 6억 500만 달러를 투자해 반도체 공장을 설립할 계획이다. 국내 기업도 베트남에 대한 투자를 적극 확대하고 있는 것으로 알려져 있다.[181]

베트남은 이러한 경제성장을 배경으로 호치민 시티항의 육성에 박차를 가하는 한편, 최근 P&O Ports를 인수한 DP World와 합작으로 연간 150만 TEU를 처리할 수 있는 사이공 프리미어 컨테이너 터미널 개발사업을 추진[182]하고 있다. 이러한 베트남의 적극적인 항만정책에 따라 호치민 시티항은 동남아 경제권의 중대형 항만으로 성장할 수 있는 충분한 잠재력을 갖춘 것으로 평가할 수 있다. 한편, 방콕항은 2002년 이후 높은 물동량 증가율을 기록하면서 중위권 항만 중 높은 성장세를 보이고 있다. 2004년에는 134만 6,000TEU를 처리하면서 동남아 항만 중 9위를 기록했으며 향후 인도네시아의 탄중 페라크항을 제치고 7~8위 수준까지 성장할 것으로 예상되고 있다. 이러한 인도차이나 반도 중소형 항만의 성장은 향후 동남아 경제권 항만구도의 변화를 주도할 것으로 예상된다. 특히, 메콩강 개발사업이 계획대로 추진되는 경우, 막대한 수송수요의 발생으로 이 지역 항만이 급성장할 가능성이 높다는 점도 이러한 예상을 뒷받침하고 있다. 따라서 향후 인도차이나 반도 항만의 변화를 주의 깊게 살펴볼 필요가 있다.

---

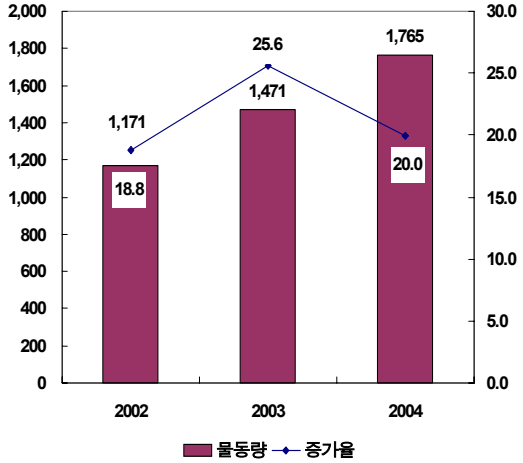
181) 롯데그룹은 글로벌 전략의 슬로건을 베트남, 러시아, 인도 중국, 즉 브릭스(VRICs)로 변경한 바 있음(머니투데이, 2006. 1. 11)

182) 2008년 2선석 규모의 1단계 사업이 추진될 계획임

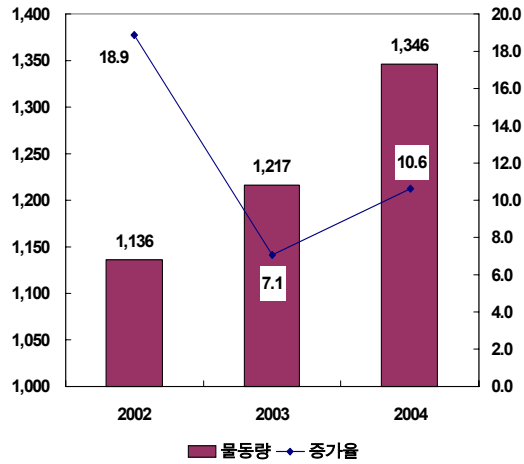
<그림 2-65> 호치민항, 방콕항의 처리실적 추이

단위 : 천 TEU, %

< 호치민 시티항 >



< 방 콕 항 >



자료 1) *Containerisation International*, 2005. 3
2) 각 항만 홈페이지 자료

3) 시사점

동남아 경제권 항만은 역동적인 성장세에 힘입어 향후 글로벌 물류체계에서 그 중요성이 더욱 강조될 것으로 예상된다. 특히 ASEAN 경제권의 통합, 그리고 타 경제권과의 FTA를 확대해 나감에 따라 교역규모가 크게 확대되면서 높은 성장세를 이어갈 것으로 예상된다. 이러한 측면에서 동남아 경제권 항만이 주는 시사점은 다음과 같다.

우선 동남아 경제권과 동북아 경제권간 교역 확대를 효과적으로 활용할 수 있는 방안을 찾아야 한다는 점이다. 최근 아시아의 생산거점은 2가지 방향으로 이동하고 있다. 즉, 중국 연안지역에서 중국 내륙 지역으로의 이동과 동남아 특히, 베트남, 태국 등 인도차이나 반도 국가로의 이동이 그것이다. 최근 중국 기업이 중국과 인접해 있는 베트남에 투자를 확대하고 있는 것도 주목해야할 사항이다. 최근 중국~동남아 항로의 서비스가 크게 증가하고 있는 것도 이러한 추세를 반영한 것이라 볼 수 있다. 따라서 우리 물류기업들은 베트남 등 인도차이나 항만과의 네트워크를 확대함으로써 향후 시장 확대에 대비할 필요가 있다. 또한 우리 항만은 동남아 신흥 항만과의 네트워크를 조기에 개발하여 동남아 경제권과 동북아 경제권을 연결하는 거점 역할을 강화할 필요가 있다.

또한, 향후 성장지역에 대한 인프라 투자를 통해 시장을 선점하는 전략을 추진할 필요가 있다는 점이다. 동남아 경제권 항만은 주요 선사와 글로벌 항만 운영업체의 우선 투자지역이며 향후 2015년까지 약 25~30% 수준의 항만 처리능력 부족현상이 나타날 것으로 예상[183]되고

있다. 특히 베트남 등 인도차이나 반도 지역은 높은 성장 가능성에도 불구하고 항만 개발사업이 미진한 것으로 평가되고 있다. 따라서 우리 선사와 물류기업들은 이 지역에 대한 투자 가능성을 면밀히 검토하고 타당한 경우, 투자를 통한 시장선점을 추진해 볼 필요가 있다. 또한 이 지역에 대한 원활한 투자 확대를 위해 정부는 이 지역 국가들과의 물류외교를 강화해 나가야 할 것으로 보인다.

또한 우리 항만이 주목해야 할 또 다른 점은 동남아 경제권 항만 간 허브화 경쟁 추세이다. 판정 펠레파스항은 세계 최대 항만인 싱가포르항과 인접해 있음에도 불구하고 2000년 개장과 함께 머스크 시랜드를 유치하면서 고도성장 추세를 이어나가고 있다. 또한 렘차방항도 싱가포르항에 기항하던 에버그린과 로이즈 트리에스티노사를 유치하면서 본격적인 성장세를 기록했다. 즉, 대형 선사와의 적극적인 전략적 제휴와 최적의 항만 운영자 선정이 물동량 증가로 이어지면서 이들 후발 항만의 성장 동력이 되었던 것이다. 이러한 점은 상하이항과 인접해 있는 우리 항만에게 많은 것을 시사해 주고 있다. 특히 부산 신항과 광양항은 적극적인 마케팅과 최적의 항만 운영체계 그리고 최적의 운영사 선정을 통해 성장 동력을 강화해야 할 필요가 있다.

3. 동남아의 내륙 물류

1) 동남아 내륙운송 인프라 현황

(1) 도로인프라 개선에 박차

동남아 지역 국가들은 전통적으로 도로를 주요 화물수송수단으로 인식해왔다. 그러나 싱가포르, 말레이시아, 태국, 브루나이를 제외한 나머지 나라들의 도로 인프라는 매우 열악한 실정이다. 경제력이나 영토 규모에 비해 도로분포[184]가 적으며, 도로 포장율도 낮다. 특히 라오스, 캄보디아, 베트남 등 인도차이나 3국과 미얀마의 좁은 비포장도로들은 1940~1960년대에 건설되어 대형 트럭의 통행이 불가능하며, 우기에는 상황이 더욱 심각해진다.

183) OSC, *Marketing of Container Terminals*, 2004

184) 세계 평균 단위면적당 도로밀집도(㎞/㎢)는 21.7임

<표 2-150> 동남아 국별 도로 인프라 현황(2003년)

구 분	브루나이	캄보디아	인도네시아	라오스	말레이시아	미얀마	필리핀	싱가포르	태국	베트남
총연장 (km)	2,398	34,000	355,951	3,016	71,818	28,790	29,878	3,164	51,544	15,571
포장률 (%)	81.7	4.4	57.1	66.5	77.9	80.5	60.7	100	97.5	72.3
단위면적당 밀도 (㎞/100㎢)	45.5	19.3	19.5	1.3	21.9	4.3	10.0	465.3	10.1	4.8

자료 : *ASEAN Statistical Yearbook 2004* 및 CIA, *World Factbook* 참고로 재작성

그러나 1990년대 중반부터 메콩강 유역 개발사업(Greater Mekong Subregional Program, GMS 프로그램)[185]을 중심으로 도로 인프라 개선사업이 적극적으로 추진되고 있다. GMS 프로그램을 주도하고 있는 아시아개발은행의 지원자금도 도로 인프라 개발사업에 최우선적으로 투입되고 있는데, GMS 프로그램에 투입되는 총 재원 중 도로와 철도 등 육상운송 인프라 개선에 전체 자금의 45%가 집중되고 있다. GMS 프로그램은 동남아 지역에서 중요하게 추진되는 인프라 확충프로그램의 핵심으로 메콩강 유역 6개국의 교통, 전력, 통신망 등 사회간접자본을 상호 연결하여 유럽대륙과 같은 하나의 경제권으로 발전시킨다는 구상에 기초하고 있다. 특히 운송 인프라 확충이 핵심사업으로 추진되고 있어 동남아 지역 물류환경 개선에 직접적인 영향을 미치고 있다.

도로분야 세부 추진현황을 살펴보면, 방콕~프놈펜~호치민~붕타우를 연결하는 R1 프로젝트와 중국 쿤밍~미얀마 라쉬오 간 R4 프로젝트가 이미 완료되었으며, 태국과 라오스, 베트남을 연결하는 동서회랑도 올해 안에 완공 예정이다. 또한 쿤밍~하노이 간 도로(R5)와 쿤밍~치앙라이 간 도로(R3)도 각각 2006년, 2007년 완공 예정이며, 기타 계획된 도로 개보수 프로젝트도 공사 중이거나 자금조달 단계에 있다. 즉 동남아 국가들은 교역 확대에 대비해 효율적인 도로운송 네트워크 구축에 박차를 가하고 있다.

185) GMS 프로그램 추진사업은 각 분야별 영문 이니셜에 따라 도로분야 프로젝트는 R, 철도분야 프로젝트는 RW, 내륙수로 및 해운분야 프로젝트는 W, 항공분야 프로젝트는 A 등으로 구분하여 사용하고 있음

<표 2-151> GMS 개발사업 중 내륙운송 분야 주요 투자 현황

프로젝트	국가	착공시기	총비용 (백만 달러)	재원		
				ADB	해당국정부	외부 투자
참파삭 도로보수	라오스	1995. 8.	60.1	48.0	12.1	
프놈펜~호치민 고속도로	캄보디아	1998.12.	52.7	40.0	12.7	
프놈펜~호치민 고속도로	베트남	1998.12.	144.8	100.0	44.8	
동서회랑 프로젝트	라오스	1999.12.	205.0	32.0	28.0	JICA, JBC
동서회랑 프로젝트	베트남	1999.12	387.0	25.0	72.0	JBIC, 세계은행
GMS 도로개선	캄보디아	2002.11.	77.5	50.0	17.5	OPEC 기금
북부회랑 프로젝트	라오스	2002.12.	95.8	30.0	7.3	중국, 태국

주 : 2005. 5. 기준
자료 : 제2차 메콩강유역 정상회의(GMS Summit)의 주요 내용과 성과, KIEP 세계경제(2005.8.)

한편, UN ESCAP을 중심으로 추진되어 온 아시안 하이웨이(Asian Highway)도 동남아 지역 도로운송의 한 축을 이루고 있다. 아시안 하이웨이 구상은 아시아 지역의 무역과 관광을 촉진하여 역내 경제개발에 이바지하기 위한 국제육상수송망 구축사업의 일환이며, 1959년 ECAFE에 의해 제안되었다. 총 14만 1,204km중 동남아 구간은 2만 3,695km가 분포되어 있는데, 2차선 이상의 구간이 2만 1,869km이고 나머지는 1차선이다. 특히 2003년 11월에는 Asian Highway Network에 관한 정부간 협정이 체결되었고, 아시아지역 총 32개 국 중 26개국이 서명한 협정이 2005년 7월 4일부로 공식 발효되었다. 동 협정에 최종 서명한 국가들은 효력발효일로부터 5년 이내 아시안 하이웨이 노선을 나타내는 표지를 설치해야 한다.

<표 2-152> Asian Highway의 동남아 구간 현황

단위 : km

	총길이	노선구성		포장도로	비포장도로	페리	단절구간
		2차선이상	1차선				
캄보디아	1,339	1,337	0	1,337	0	2.2	0
인도네시아	4,115	4,081	0	4,081	0	34.0	0
라 오 스	2,317	2,274	32	1,961	345	2.5	8
말레이시아	1,595	1,595	0	1,595	0	0.0	0
미 얀 마	3,003	1,472	1,531	2,829	174	0.0	0
필 리 핀	3,517	3,367	0	2,979	388	150.0	0
싱가포르	19	19	0	19	0	0.0	0
태 국	5,112	5,111	0	5,111	0	1.5	0
베 트 남	2,678	2,613	65	2,678	0	0.0	0
동남아 합계	23,695	21,869	1,628	22,590	907	190.2	8
전체 합계	141,204	131,425	8,197	130,905	8,717	201	62

자료 : UN ESCAP.

(2) 철도, 국가간 연계에 초점

동남아에는 라오스와 브루나이 등 철도가 부설되지 않은 국가가 있으며, 싱가포르는 도시국가로서 철도의 역할이 미미하다. 국가 간 화물의 철도 수송도 싱가포르, 말레이시아, 태국 간을 제외하고는 아직 활성화되지 못한 상황이다.

<표 2-153> 동남아 국별 철도 인프라 현황(2001년)

구 분	캄보디아	인도네시아	말레이시아	미얀마	필리핀	태국	베트남
총연장 (km)	632	4,616	1,949	4,759	472	4,044	2,600
화물량 (백만 톤킬로)	76	5,035	1,095	1,171	-	3,775	2000

자료 : ASEAN Transportation Database

한편, GMS 프로그램에서는 철도인프라 개발은 도로에 비해 상대적으로 진척이 더딘 상황인데, 이는 철도 네트워크 구축이 대규모의 자본이 소요되는 사업이기 때문이다. 현재 대부분의 타당성 조사가 완료된 가운데 자본조달방안이 논의되고 있는데, 태국과 중국 내 구간은 2010년까지 완공될 예정이며, 베트남 구간도 실현 가능성이 높다.

세부 사업내용을 살펴보면 윈난성과 태국을 연결하는 RW1 구간은 타당성 조사가 완료되어 태국이 이미 공사에 착수했으며, 태국~라오스(RW4) 구간도 올해부터 건설 중이다. 윈난성~베트남 구간(RW2), 태국~캄보디아~베트남 구간(RW3), 태국 동북부~라오스(RW6), 태국~미얀마 구간(RW8) 등도 타당성 조사를 마쳤으나, 윈난성~미얀마 구간(RW5) 및 태국~라오스 구간(RW4)은 아직 계획 단계이다.

GMS 프로그램과 별도로 싱가포르~쿤밍 철도망(Singapore-Kunming Rail Link, SKRL) 구축도 적극 추진되고 있다. SKRL은 1995년 아세안 정상회담에서 제안된 프로젝트로 싱가포르에서 출발하여 말레이시아, 태국, 캄보디아, 라오스, 베트남, 미얀마를 지나 중국 쿤밍까지 연결되는 총연장 3,000km의 철도망구축사업이다. 노선 연결은 기존 철도의 개보수를 중심으로 이루어지고 있으며, 현재 단절 구간인 캄보디아 포이펫~시소폰(Poipet~Sisophon) 구간과 베트남 호치민~록닌(Ho Chi Minh~Loc Ninh) 구간을 중심으로 사전조사가 진행 중이다. 또한 SKRL 네트워크를 확장하고 인접 국가에서의 접근성을 보다 높이기 위해 미얀마와 태국, 라오스, 베트남 등으로 연결되는 지선도 건설될 예정이다. 총 25억 달러가 투입될 것으로 예상되는 SKRL 프로젝트는 2003~2005년 기간동안 신설이나 손실 구간 등에 대한 세부 설계 작업, 2005~2007년 동안의 자금 모집을 거쳐 2008~2009년경 본격적인 공사가 시작될 계획이다.

이외에 UN ESCAP의 주도로 추진되는 범아시아 횡단철도(Trans Asian Railway: TAR) 중 일부 구간이 동남아 지역을 지나고 있다. TAR은 메콩강 유역 등 아세안을 포함한 아시아 지역에 총 1만 4,320km의 철도를 개보수하여 이를 유럽 및 시베리아와 연결하려는 대규모 철도망 정비사업이다.

<그림 2-66> 싱가포르~쿤밍 연결철도 노선도



자료 : ASEAN Secretariat

(3) 내륙수로, 초기개발단계

동남아 지역에는 중국남부와 인도차이나 지역을 관통하는 국제하천으로 총 4,800km에 달한다. 1992년부터 유역국을 중심으로 메콩강유역 개발사업(GMS 프로그램)이 시작되어 인프라 개발을 최우선 과제로 활발한 개발 프로그램이 진행되고 있다. GMS 프로그램은 메콩강의 성장 잠재력과 역내 개발격차 해소를 위한 동남아 지역의 대표적인 협력 프로그램이라는 상징성으로 큰 주목을 받고 있다.

아직 메콩강 수로를 이용한 내륙수송이 본격적으로 이루어지지는 않고 있다. 그러나 지난 2000년 중국, 미얀마, 태국, 라오스 등 메콩강 상류지역 국가들을 중심으로 상업용 수운협정을 체결하였으며, 도로 및 철도 등 연계 인프라 개발이 적극적으로 이루어지고 있어 장기적으로는 내륙수운도 동남아 지역 국가간, 그리고 인접 경제권으로의 주요 화물 운송수단으로 이용될 수 있을 것이다.

GMS 프로그램 중 내륙수로운송과 관련해서는 란창강 상류/메콩강 수로개선(W1), 메콩델타 수로개선 연구(W2), 홍강(Red River) 수로개선(W3), 남부 라오스-캄보디아 메콩강 수로개선(W4) 프로젝트가 진행 중이다. 이 중 W1은 메콩강 상류지역의 무역과 관관 등을 활성화하기 위해 중국윈난성과 미얀마, 라오스, 태국의 수로를 개선하여 100~300톤급 선박의 운항을 가능하게 하는 데 목적이 있다. 현재 영향평가가 완료된 상황이며, 계획대로 추진될 경우 라오스는 중국과 미얀마, 태국 접경지역인 반 싸이(Ban Sai)에 내륙 항구를 건설할 계획이다. W2는 메콩강을 국제적 운항루트로 개발하고 남중국해로의 연결을 용이하게 하기 위한 것으로 운항 개선과 항만개발에 대한 타당성 연구가 진행 중이다. 나머지 두 프로젝트는 아직 타당성 조사가 완료되지 않은 상황이다.

<그림 2-67> 메콩강 유역 현황



자료 : 메콩강유역 개발현황과 한국의 참여방안, 정재완・권경덕, 대외경제정책연구원(1997)

2) 동남아 내륙운송 정책

아세안을 중심으로 한 동남아 국가들은 1996년부터 교통장관회의를 정례화하고 역내 운송산업 발전을 위해 공동의 노력을 기울이고 있다. 지난해 교통장관회의에서는 '2005~2010 운

송분야 행동계획(2002~2010 ASEAN Transport Action Plan)'을 채택하여 올해부터 추진하고 있다. 행동계획 수립의 목적은 지속적으로 늘어나는 아세안 국가간 화물이동을 원활히 하고 인접 경제권과의 접근성을 높이고, 이를 통해 궁극적으로는 아세안 단일 경제권 형성을 촉진하기 위한 것이다.

이미 운송부문은 동남아 지역 경제발전에 상당한 기여를 해 왔다. 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등 5개 국가의 2003년 총생산 중 운송부문의 비중은 평균 11%를 차지한 바 있다. 동남아 국가간 역내 교역규모가 꾸준히 늘고 있는 추세이기 때문에 운송부문의 비중은 더욱 확대되어 갈 것으로 예상된다. 아세안 자유무역협정(AFTA)이 타결된 1993년부터 2001년까지 아세안의 대외 교역량이 연 7.6% 증가한 데 비해 역내 교역량은 연평균 9.4%씩 증가했다. 또한 전체교역에서 역내 교역이 차지하는 비중도 1993년 19.3%에서 2002년에는 22.6%로 높아졌다.

<표 2-154> 동남아 주요국의 GDP 대비 운송부문 비중

단위 : %

국 가	2002년	2003년
인도네시아	16.1	16.3
말레이시아	6.8	6.7
필 리 핀	6.9	7.2
싱가포르	11.5	11.0
태 국	8.1	7.8
(평균)	11.18	11.20

자료 : ASEAN Finance and Macroeconomic surveillance Unit Database

'2005~2010 행동계획' 중 내륙운송과 관련한 정책은 운송 인프라 개선과 다른 운송모드와의 연계성을 강화하는 방향으로 추진되고 있다. 이 행동계획에서는 운송 인프라 및 물류시스템 확충을 위한 48개 공동협력과제를 선정하였다. 이 중 도로 및 철도, 내륙수로 운송과 관련에서는 총 13개의 세부 행동계획이 추진될 예정이다. 이 계획의 실행과 조정, 점검은 아세안 회원국의 고위 운송실무자 회의(ASEAN Senior Transport Officials Meeting : STOM)에서 맡아 수행하며, 매년 회원국간 교통장관회의 추진경과를 보고하게 된다.

<표 2-155> '2005~2010 Transport Action Plan' 중 내륙운송 행동계획

목 표	구 분	세부내용
• 주요 물류기지 간 연계 개선을 통한 통합 육상운송 네트워크 개발 • 아세안 내륙운송 회랑 건설을 위한 공동노력	도 로	1. 아세안 하이웨이 구축을 위한 우선순위 도로 건설사업 시행 - 미얀마 Mawalamyine~Thanbyuzayat, 라오스 Attapeu~Phia Fai, 베트남 Quang Ngai~Kon Tum
		2. 아세안 하이웨이 노선번호 부여
		3. 아세안 하이웨이 도로표지시스템 통합
		4. 아세안 도로운송안전전략 마련 시행
	철 도	1. 싱가포르~쿤밍 연결철도망(SKRL) 구축 - 캄보디아 Poipet~Sisophon, 베트남 Ho Chi Minh City~Loc Ninh, 미얀마 Three Pagoda Pass~Thanbyuzayat 간 지선, 라오스/베트남 Vientiane~Mu Gia~Tan Ap~Vung Ang
	내륙수로	1. 아세안 역내 기간 고속도로/회랑을 연결하는 페리 네트워크 구축을 위한 사전연구 수행
		2. 역내 내륙수로 운송 발전을 위한 공동정책 구상
	공 동	1. 효율적인 정책수립과 의사결정을 위한 역내 내륙운송 정보시스템(Intelligent Transport System) 채택 및 시행
		2. 국가간 여객운송 촉진을 위한 역내 기술 및 안전관련 규정 표준화
		3. 내륙운송 관련 기술 및 인력자원 개발
		4. 기존 내륙운송 관련 협약 및 의정서의 조속 시행
		5. 내륙운송 관련 민관 협력, 상업화, 인프라 및 시설 건설과 운영 등에 관한 우수사례 발굴, 공유
		6. 친환경 수송수단 개발을 위한 역내 공동노력

자료 : ASEAN Secretariat

한편, 동남아 국가들은 운송분야 국제협력에도 적극 나서고 있다. 아세안은 2003년 10월 일본과의 아세안-일본 운송분야 파트너 협약에 서명하고 지난해까지 16개 협력사업을 수행하였다. 또한 인도는 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남에 철도운영 관련 인력훈련을 지원하는 형식으로 동남아 국가들과 협력관계를 다지고 있다. 우리나라의 경우 현재 동남아 국가들을 대상으로 고속도로 및 철로 건설 타당성 조사 등에 자금 및 기술 지원 중이다.

특히 중국의 동남아 역내 영향력 확대가 두드러지는데, 아세안과 중국은 2004년 양해각서를

체결하고 운송 인프라 공동 개발, 인력 및 정보 교류 등을 추진하고 있다. 중국은 메콩강 개발사업에 적극적으로 참여하여 주변국과의 접근성을 높이고 한편, 동남아 국가들로부터 수입되는 상품에 특혜관세 적용범위를 넓히는 등 우호적인 정책을 펴고 있다. 이러한 중국의 행보는 경제적인 측면뿐만 아니라 정치적 면에서도 동남아 지역에서의 영향력을 높이려는 의도로 풀이된다. 따라서 동남아 국가들의 입장에서는 중국의 이러한 영향력을 어떻게 활용하고 또 제어하는가가 하나의 중요한 변수가 될 것으로 보인다.

4. 동남아의 항공 물류

1) 동남아의 항공물류

국제 항공화물은 경제 규모가 비교적 크고 동남아에서 허브 공항 역할을 수행하고 있는 정도로 항공 운송망이 발달한 싱가포르, 태국, 말레이시아가 많은 실적을 기록하고 있다. 주요 항공사는 싱가포르항공, 말레이시아항공, 그리고 타이항공이다. 올 상반기에는 이들 항공사들은 유가 상승으로 인해 모두가 두 자리 수의 이익 감소를 가져왔으나 새로운 국제노선을 개발하는 등 자구책을 강구하고 있다.

<표 2-156> ASEAN 국가의 항공수송망 및 화물수송 현황

	년 도	브루나이	캄보디아	인도네시아	라오스	말레이시아	미얀마	필리핀	싱가포르[1)]	태 국	베트남
< 국내 항공 수송 >											
공항수 (개)	1999	-	6	31	11	14	21	93	na	29	-
	2000	-	-	-	-	14	21	87	na	33	-
	2001	-	-	-	-	14	21	87	na	33	-
국내화물 (천 톤)	1999	-	0.04	232	0.81	17	3	652	na	907	-
	2000	-	-	-	-	18	1	427	na	-	-
	2001	-	-	-	-	19	3	260	na	-	-
< 국제 항공 수송 >											
공항수 (개)	1999	1	1	18	2	6	1	-	2	29	2
	2000	1	-	-	-	5	1	4	1	5	-
	2001	1	-	-	-	5	2	4	1	5	-
Cargo loaded (천 톤)	1999	0.83	7.34	160.8	35.8	274.8	5.45	-	743.6	532.6	93.8
	2000	14.82	-	146.3	-	284.5	6.52	172	884.2	511.0	-
	2001	14.61	-	147.0	-	310.5	6.06	144	726.4	509.0	-
Cargo unloaded (천 톤)	1999	9.07	2.87	80.1	515.5	260.6	5.74	-	756.8	374.6	-
	2000	10.73	-	94.7	-	359.9	7.53	137	848.3	315.0	-
	2001	9.70	-	95.5	-	246.0	5.41	111	780.6	301.0	-

주 : 1) 2002년과 2003년 싱가포르의 Cargo loaded는 각각 80.3만 톤과 80.8만 톤이며, Cargo unloaded는 각각 83.5만 톤과 80.3만 톤임.

자료 : ASEAN Secretariat. 2004.

(1) 싱가포르

싱가포르는 2003년 80만 톤의 항공화물을 처리하였고 인도네시아와 말레이시아 두 강대국 사이에서 70년대부터 항공 허브 전략을 추진하여 대성공을 거둔 나라이다. 특히 창이(Changi) 공항은 항공화물 운송 부문에서 세계에서 주요한 공항중의 하나이면서 오랫동안 아시아에서 최고의 공항으로 자리매김하고 있다. 이는 창이 공항이 다양한 항공노선 제공, 효과적인 화물처리 서비스, 그리고 항공자유화 정책을 추진했기 때문으로 분석되고 있다.

창이항공화물센터(Changi Airfreight Center: CAC)는 항공사, 물류업체, 화주들에게 24시간 일괄 서비스를 제공하고 있다. 또한 CAC는 자유무역지역(Free Trade Zone)의 역할을 하고 있어 센터 내에서 화물의 이동이나 집하, 보관, 포장 등은 서류나 관세 없이 자유롭게 이루어진다. CAC는 8개의 항공화물 터미널, 5개의 화물 에이전트 건물, 그리고 10개의 화물기가 주차할 수 있는 시설을 보유하고 있다. 8개의 항공화물 터미널은 창이국제공항서비스(CIAS)와 싱가포르공항터미널서비스(SATS)가 공동으로 운영하고 있는데 SATS가 지분의 80%를 소유하고 있다.

STAS는 싱가포르항공의 자회사로써 창이공항에서 화물 운송의 85%를 차지하고 있으며 세계에서 화물을 가장 많이 처리하는 업체 중의 하나이다. STAS는 국내외 200개의 포워딩 업체의 항공화물 운송에 참여하고 있다. 첨단 IT 기술을 활용하여 130,000㎡ 규모 시설에서 연간 2백 2십만 톤의 화물을 처리할 수 있다. 한편 CIAS는 싱가포르항만국과 5개의 국제 항공사들로 구성된 합작 컨소시엄으로 구성되었고, 5개의 항공사들은 에어프랑스(Air France), 중국항공(China Airlines), 가루다인도네시아에어웨이즈(Garuda Indonesia Airways), 케이엘엠로열네덜란드항공(KLM Royal Dutch Airlines), 그리고 루프트한자항공(Lufthansa Airlines)이다. CIAS는 창이공항에서의 지상서비스를 제공하고 있으며, 서비스 종류는 화물 취급, 격납고 광장 관리, 기내음식, 보안 서비스, 그리고 활주로 보수서 등을 포함한다. 그리고 5개의 화물 에이전트 건물은 싱가포르 민간항공국(Civil Aviation Authority of Singapore)에 의해서 운영되고 있으며 국내외 200여개의 포워딩 업체에게 창고와 사무실을 제공하고 있다.

(2) 태국

태국은 3개의 국제 공항을 운영하고 있다. 돈무앙(Don Muang)국제공항은 방콕의 북쪽에 위치하여 태국의 중심부를 대상으로 항공서비스를 제공하고 있다. 태국의 북쪽에는 치앙마이(Chiang Mai)국제공항과 남쪽에는 푸켓(Phuket)국제공항이 위치하고 있다. 태국의 국영항공사는 타이항공(Thai Airways)으로 국내외 노선에 서비스를 제공하고 있으며 국내에는 19개의 공항과 연계망을 갖추고 있다.

Commercial Transport International(CTI)은 1977년에 설립되어 화물운송, 세관업무, 그리고 화

물보관 등 다양한 물류서비스를 제공하면서 태국에서 주요 화물운송 업체로 부상하였다. CTI는 오스트레일리아의 가장 규모가 큰 항공사인 콴타스에어웨이즈(Qntas Airways)와 합작으로 타이에어카고(Thai Air Cargo)를 설립하였다. 이 합작 기업은 본사를 방콕에 두고 있으며 지분은 CTI가 51%, 콴타스가 49%소유하고 있다.

2005년 중반부터 본격적으로 취항할 예정인 타이 에어 카고는 86톤 정도 적재할 수 있는 'MD11' 기종을 투입해 방콕에서 5~6시간 정도 항로거리인 일본, 중국, 인도, 유럽에 일단 취항한 다음, 추후 취항지역을 확대해 나갈 예정이다. 이러한 타이에어카고의 설립으로 태국의 수출입 업체들에게 항공 물류 효율성을 크게 높일 수 있는 기회를 제공하는 계기를 마련하였다.

(3) 말레이시아

말레이시아는 동남아에서 중심부에 위치하고 있어 지리적으로 환적 센터의 역할을 하고 있다. 말레이시아에는 5개의 국제공항이 있으며, 모두 첨단 시설을 구비하고 있다. 특히 시란고(Selangor)의 세팡(Sepang)에 위치한 콸라룸푸르국제공항(Kuala Lumpur International Airport)은 최첨단 장비를 갖춘 현대식 공항으로써 연간 승객 2천 5백만 명을 수용할 수 있고 화물 650,000톤을 처리할 수 있는 규모를 가지고 있다. 그러나 늘어나는 항공 시장 규모를 감안하여 2020년까지 이 공항을 연간 승객 6천만 명, 화물 3백만 톤을 처리할 수 있는 규모로 확장할 계획이다. 더욱이 2020년 이후에도 승객 1억 명과 화물 5~6백만 톤을 처리 할 수 있는 규모로 만들겠다는 야심 찬 계획을 가지고 있다. 다른 국제공항으로는 페낭국제공항(Penang International Airport), 페닌술라의 랑카위국제공항(Langkawi International Airport), 사바의 코타키나바루국제공항(Kota Kinabalu International Airport), 사라웩의 쿠칭국제공항(Kuching International Airport)등이다.

말레이시아의 국영항공사인 말레이시아 항공(Malaysia Airlines)은 자회사인 MASkargo를 통해 항공화물 운송서비스를 제공하고 있다. MASkargo는 Advanced Cargo Center(ACC)를 콸라룸푸르국제공항의 자유무역지역에서 운영하고 있다. ACC는 최첨단 현대식 보안 장비를 비롯하여 실시간으로 정보를 추적할 수 있을 뿐만 아니라 완전 자동화된 화물처리 시스템을 운영하고 있다. 이 외에도 주요 포워딩 업체를 위해 에니멀(Animal) 호텔, One-stop Perishable Center, 그리고 Priority Business Center등도 운영하고 있다. 또한 국내에서는 공항 간 트럭킹 운송 서비스도 제공하고 있으며, 국제 화물 운송은 두바이, 암스테르담, 프랑크푸르트, 오사카, 대만의 타이베이, 상하이 푸동, 홍콩, 방글라데시의 다카(Dhaka), 오스트레일리아의 퍼스(Perth)와 멜버른, 그리고 자카르타 등지에 서비스를 운영하고 있다. 최근에 이 회사는 항만에서 화물을 하역하여 항공으로 실어 나르는 Sea-Air서비스를 위해 I-Port 시스템을 구축하였다.

2) 동남아 3PL

(1) 글로벌 3PL업체

동남아 지역 및 인접한 중국이 새로운 글로벌 제조 기지로 부상하면서 글로벌 3PL 업체들의 적극적으로 진출하고 있다. TNT의 경우 필리핀의 마닐라에 있던 지역 본부를 싱가포르로 이전하고 동남아에서 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 태국 등을 연계하고 있다. UPS는 싱가포르와 홍콩에 아시아 태평양 거점을 운영하고 있으며, 과거 미공군이 사용하던 필리핀의 Clark 공군기지에 아시아 지역 허브를 설치하기도 하였다. 이 허브는 약 7백평 규모에 시간당 3,500개의 화물을 처리할 수 있으며 인천을 비롯하여 홍콩, 싱가포르, 대만, 동경, 오사카, 상하이, 그리고 베이징 등의 도시를 연계하고 있다.

FedEx는 1995년 이후 과거 미해군이 사용하던 필리핀 수빅만에 아태지역 허브를 설립하고 아시아 지역 내에서의 익일 서비스를 제공하고 있다. 또한 싱가포르에는 아시아-태평양 데이터 센터를 운영하여 IT와 전자상거래 비즈니스 모델을 개발하고 있다. 필리핀의 수빅 허브는 2007년까지 2만2천 평의 부지를 임차하여 316,00㎡의 시설을 갖추어 시간당 1,600건의 화물을 처리할 수 있는 시설을 확보할 계획이다. DHL은 1996년에 필리핀 마닐라 공항에 아시아 지역 허브와 화물분류 시설을 운영하다가 2000년 3월에 허브를 마닐라에서 홍공으로 이전하였다. 또한 2001년에는 싱가포르 창이 공항에 878평 규모의 특송허브를 설치하여 서남아와 중동 및 유럽으로 향하는 특송화물 환적센터로 활용하고 있다.

(2) 주요 지역 3PL 업체

동남아 지역에서 특히 싱가포르에 많은 3PL업체들이 활동을 하고 있다. 이들 가운데 SembCorp Logistics, YCH Group, G&U Logistics, Trans-Link Group, 그리고 GKE International Logistics등이 주요 업체들이다. SembCorp Logistics사는 SCM과 근해 물류(offshore logistics) 부문에서 서비스를 제공하고 있다. SCM 부문에서는 소비재 제품, 부품 및 반제품, 위험물, 의약 및 제약 품, 그리고 전자 제품을 대상으로 통합 물류 서비스를 제공하고 있다. 또한 근해 물류에서는 아시아 지역의 유전과 가스 개발사업을 지원하는데 필요한 물류 서비스를 제공하고 있다. YCH Group은 국제적으로 일괄적인(end-to-end) SCM 서비스를 제공하고 있다. 공급자로부터 제조기업에게 부품과 반제품을 공급하는 자재관리 서비스를 비롯하여 완제품 공급 서비스로도 확장하고 있다. 또한 전자제품, 일반화물, 그리고 소비재 제품을 대상으로 회수물류(reverse logistics)서비스도 운영하고 있다.

G&U Logistics은 아시아와 유럽 지역에서 다양한 화학제품을 대상으로 포워딩, 운송, 그리고 보관 서비스를 제공하는 업체이다. 싱가포르에 지역 허브를 두고 있으며, 이 허브는 싱가

포르에서 화학 산업을 대상으로 재고관리와 분배를 일괄(one-stop)적으로 처리할 수 있는 특수 목적으로 설립된 시설로써는 최초이다. Trans-Link Group은 특별히 전시 및 이벤트 물류와 SCM 부문에서 일괄(one-stop)물류 서비스를 제공하는 업체이다. 또한 온라인 판매와 예술품 등 부서지기 쉽거나 고가의 물품을 운송하는 서비스도 운영하고 있다.

GKE International Logistics는 LME와 같은 금속 제품을 대상으로 물류서비스를 제공하고 있는 업체이다.

3) 시사점

동남아 국가들은 개별적인 경제 발전 전략을 추진하면서도 동남아국가연합(ASEAN)을 중심으로 동반성장을 또한 추구하고 있다. ASEAN은 6억의 인구로 구성되어 있고 저렴한 원료와 인력을 공급할 수 있어 제조 기지로 부상하면서 거대 물류시장으로 부상할 잠재력을 가지고 있다.

그러나 올해의 전반적인 경기 침체로 동남아의 항공사들은 중국과 인도 등 해외 물류 시장에 관심을 보이고 있다. 말레이시아는 2004년 전년대비 무역 거래량이 22.9%로 경이적인 성장을 기록하였으나 올해는 5.4~5.1정도에 그칠 것으로 전망하고 있고, 싱가포르에서도 산업 생산율이 감소 추세를 보이는 것으로 나타났다. 이에 따라 싱가포르의 경우, 상하이에 거점을 둔 화물운송항공사인 Great Wall Airlines의 지분을 싱가포르항공이 25%, 싱가포르의 투자 회사인 Temasek가 24%, CIS 국가에게 화물 임대 사업을 하고 있는 싱가포르 국영기업은 CGWIC가 51%를 소유하고 있다. 이 합작회사를 통해 유럽, 미국, 아시아 지역에 2~3대의 화물기를 투입할 계획이다. 한편, 라이벌 업체인 말레이시아의 MASkargo도 중국과 인도 항공시장에 뛰어들 준비를 하고 있다.

반면, 베트남은 현재 신발 및 의류 수출이 증가하고 있어 동남아 지역 가운데 경제가 성장 가능성이 클 것으로 판단된다. 또한 일본의 제조업체인 캐논(Canon)과 도시바(Toshiba)등이 진출하고 있어 전자제품도 생산할 것으로 예상된다. 그리고 베트남의 수출품 가운데 해산물이 1/3을 차지하고 있어 이에 대한 차별화된 물류 서비스를 개발하는 것도 필요하다고 판단된다. 따라서 우리나라의 3PL업체도 변화하고 있는 동남아 시장에 적절한 대책을 세워야 한다. 먼저 베트남을 대상으로 화물 유치 방안과 및 항공 시장 진입을 고려해야 할 것으로 본다. 베트남의 경우 일본 기업뿐만 아니라 최근에는 미국, 한국, 대만, 그리고 홍콩 기업들이 진출하고 있어 이에 마케팅 전략을 강화하는 방안도 고려해야 한다.

5. 동남아의 에너지 물류

1) 원유 및 천연가스 물동량

동남아 국가들은 역내 산유국과 석유 소비국 간의 교역에 의해 상당부분의 수요를 충족시키고 있는 것으로 추정된다. 그러나 싱가포르가 역내는 물론 중동 등 주요 산유국으로부터 많은 양의 원유를 수입하고 있으며, 이를 역외의 주요 석유 소비국에 재수출하거나 제품의 형태로 수출하는 등 아시아를 대상으로 하는 중요한 에너지 물류국가로서의 지위를 확고히 하고 있다.

또한 동남아지역은 특히 말라카 및 싱가포르해협을 통하여 세계 원유 해상물동량의 약 50%가 통과하고 있다. 그리고 한국, 중국, 일본 및 대만을 포함한 동북아지역 에너지물류와 관련해서는 원유, 석유제품, 천연가스 등 모든 에너지자원 해상물동량이 최대 90%까지 동남아 해역을 거쳐서 운송되고 있다. 역외 물동량을 제외한 동남아지역 원유 및 천연가스 물동량은 다음과 같다.

(1) 원유 물동량

동남아지역에서는 그 동안의 지속적인 탐사 및 개발에도 불구하고 여전히 석유 및 천연가스를 포함한 에너지자원의 부존 가능성이 매우 높은 풍부한 해양구조 및 해저지형을 보유하고 있다. 현재 동남아지역에 알려진 원유 부존량 및 개발이 가능한 매장량은 약 136억 배럴이다.

<표 2-157> 동남아 주요국의 원유 수급현황(1994~2004년)

단위 : 백만 배럴/일, %, 10억 배럴

구 분	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[1)]
소 비 량[2)]	2.66	3.22	3.30	3.40	3.45	3.65	3.2
생 산 량[3)]	2.67	2.93	2.90	2.87	2.86	2.89	0.8
매 장 량[3)]	12.2	-	-	-	13.9	13.6	-

주 : 1) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
2) 소비량은 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등임.
3) 생산 및 매장량은 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 태국, 베트남 등임.

자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

동남아지역에서 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 태국, 베트남 등 5개 산유국이 생산하는 원유의 양은 2000년대 들어 일시적으로 감소하는 추세를 보였다. 그 결과 지난 10년 동안 동북아 주요국의 원유 생산량은 연평균 0.8%로 소폭 증가하는 추세를 유지한 것으로 나타났으나 2004년에는 하루에 289만 배럴의 생산규모를 기록했다. 이에 반해 주요국 경제안정 등으로 석유소비가 지속적으로 증가하면서 원유 소비량은 1994년 이후 10년 동안 연평균 3.2%의 비교적 높은 증가 추세를 나타냈으며, 2004년에는 하루에 평균 365만 배럴을 기록했다. 그 결과 역내 석유 소비량에 대한 생산량의 비중은 79.2%로 역내에서 생산되는 원유를 모두 역내에 공급하더라도 실제로는 자체적으로 수요를 충족시키기 어려운 실정이다.

(2) 천연가스 물동량

1994년 519억 입방미터를 기록한 동남아지역 천연가스 소비량은 10년 후인 2004년 1,059억 입방미터로 연평균 7.4%씩 증가했으며, 연평균 3.2%에 불과한 석유 소비량 증가율을 크게 앞지르고 있다. 이는 전 세계적으로 원유 유전의 개발이 다소 부진한 가운데, 친환경적인 천연가스의 개발 및 소비가 확대되면서 동남아지역에서도 자연적으로 이와 같은 현상이 전반적으로 확산된 때문이다.

동남아지역 천연가스 생산량도 1994년 이후 10년 동안 연평균 4.5%로 비교적 높은 증가율을 유지해 왔으며, 2004년에는 브루나이, 인도네시아, 미얀마, 말레이시아, 태국, 베트남 등 동남아 주요국이 연간 총 1,580억 입방미터를 생산했다.

한편 동남아지역의 천연가스 부존량은 확인된 매장량을 기준으로 2004년 현재 약 6조 5,600억 입방미터이며, 지속적인 탐사 및 개발에 의하여 지속적인 생산에도 불구하고 오히려 증가추세가 유지되고 있다. 동남아 주요국의 천연가스 대외수출량은 1994년 1,132억 입방미터에서 10년 후인 2004년에는 1,580억 입방미터로 증가하여 연평균 3.4%의 상대적으로 낮은 증가율을 나타냈다.

이에 따라 동남아 주요국이 역외로부터 수출하는 천연가스 물동량은 어느 정도의 증가 추세를 유지하고는 있으나 역내 소비량의 높은 증가 추세에 따라 큰 폭으로 확대되지는 않을 전망이며, 2004년 92.3%로 높은 수준을 유지하던 역내 생산량에 대한 수출비중은 장기적으로 점차 하락하는 추세를 나타낼 전망이다.

2004년 동남아지역의 천연가스 교역 및 이에 따른 물동량 현황을 살펴보면, 역내국가간 교역을 중심으로 한 파이프라인 물동량은 연간 152억 5,000만 입방미터를 기록했다. 역내 수출은 미얀마 75억 입방미터, 인도네시아 61억 5,000만 입방미터 및 말레이시아 16억 입방미터 등이며, 수입은 싱가포르 77억 5,000만 입방미터 및 태국 75억 입방미터 등이다.

<표 2-158> 동남아 주요국의 천연가스 수급현황(1994~2004년)

단위 : 10억 입방미터, %

구 분	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[1)]
소 비 량[2)]	51.9	78.8	86.4	92.4	100.7	105.9	7.4
생 산 량[3)]	110.0	149.7	150.8	158.0	165.9	171.2	4.5
수 출 량	113.2	130.2	132.6	134.0	155.5	158.0	3.4
수출비중	102.9	87.0	88.0	84.8	93.7	92.3	-
매 장 량[3)]	4,730.0	-	-	-	6,490.0	6,560.0	-

주 : 1) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
2) 소비량은 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등임.
3) 생산 및 매장량은 브루나이, 인도네시아, 미얀마, 말레이시아, 태국, 베트남 등임.

자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

2004년 동남아 주요국이 역외로 수출한 천연가스 물동량은 총 706억 7,000만 입방미터로 인도네시아 334억 9,000만 입방미터, 말레이시아 276억 8,000만 입방미터 및 브루나이 95억 입방미터 등이다. 한편 동남아지역으로부터 천연가스를 수입한 국가는 일본 461억 1,000만 입방미터, 한국 147억 6,000만 입방미터, 대만 90억 5,000만 입방미터, 미국 5억 7,000만 입방미터 및 스페인 1억 8,000만 입방미터이다.

2) 에너지 물류시설 현황

(1) 파이프라인

2004년 현재 동남아지역의 파이프라인 네트워크는 총 3만 5,057㎞이다. 이 중에는 천연가스를 포함한 가스 수송용이 2만 300㎞로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 다음은 1만 448㎞의 원유 수송용과 2,554㎞의 정제유 수송용이 있으며, 이외에도 기타 용도의 파이프라인 1,755㎞ 등으로 구성되어 있다.

이러한 동남아지역 파이프라인 네트워크는 역외로의 연결체계를 갖추지 못한 것으로 알려져 있으며, ASEAN 차원에서 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 등 도서 국가는 물론 태국을 포함한 인도차이나 반도를 연결하는 역내 가스 파이프라인 네트워크 건설이 추진되고 있다. 이와 같은 계획은 ASEAN 회원국간의 포괄적인 에너지 교류계획의 일환으로 추진되는 것이다.

이에 따라 동남아지역에서는 천연가스를 중심으로 한 파이프라인 물류체계가 특히 활성화될 것으로 전망되며, 당분간은 이를 위한 파이프라인 건설공사가 활발히 진행되는 등 에너지 물류를 위한 인프라 투자가 확대될 것으로 전망된다.

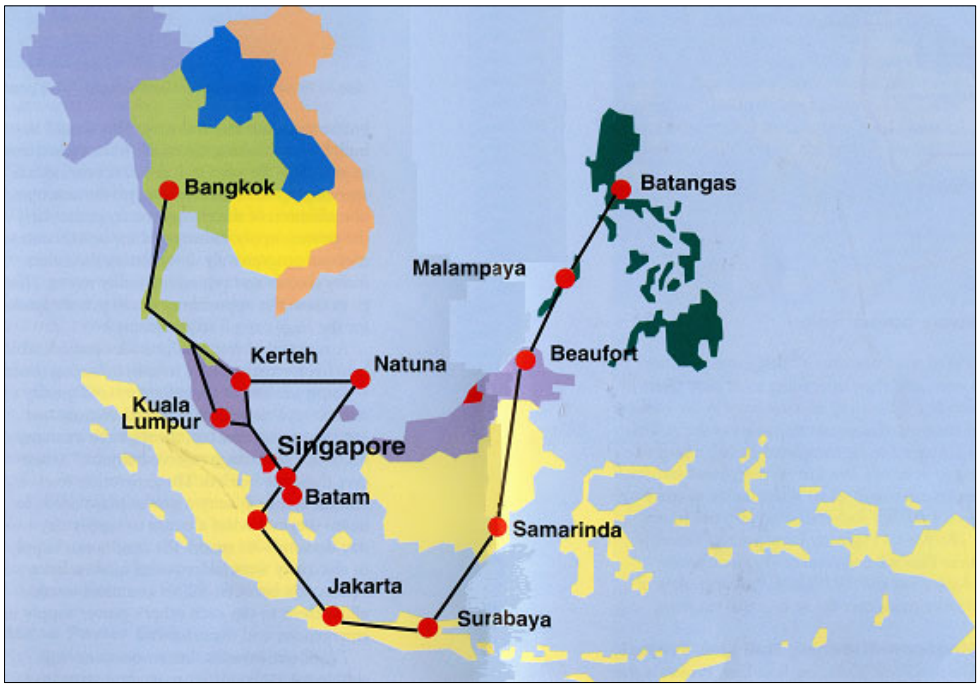
<표 2-159> 동남아 주요국의 파이프라인 현황(2004년)

단위 : ㎞

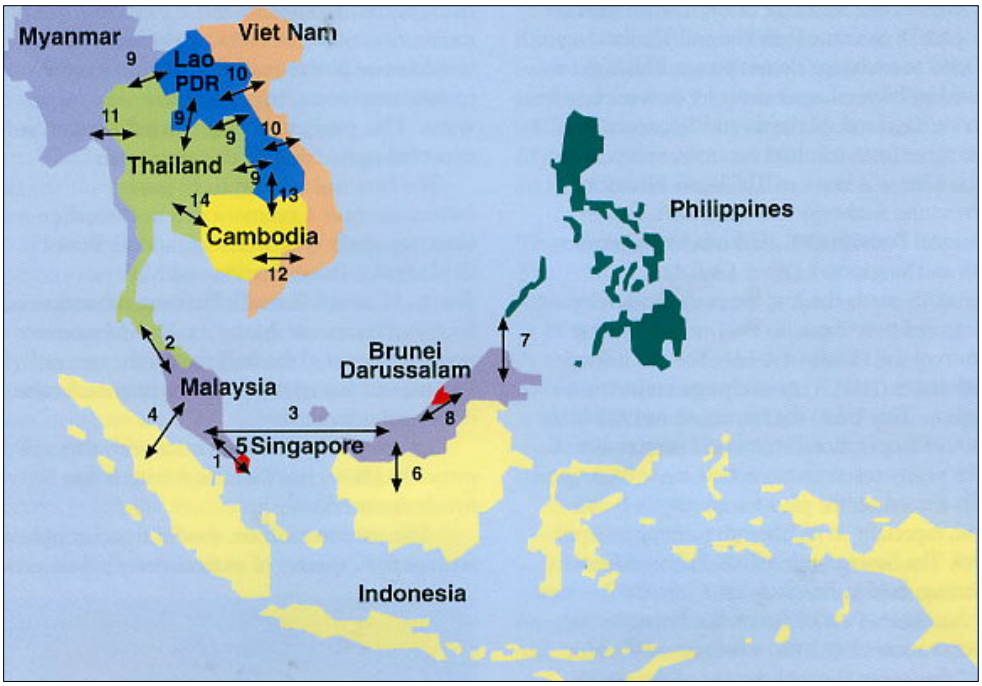
구 분	원유 (Crude Oil)	가스 (Gas)	정제유 (Refined Products)	기 타	합 계
브루나이	439	665	-	-	1,104
미얀마	558	2,056	-	-	2,614
인도네시아	7,472	8,506	1,329	1,044	18,351
라오스	-	-	540	-	540
말레이시아	1,841	5,047	114	279	7,281
필리핀	135	565	100	-	800
싱가포르	-	139	-	-	139
태국	-	3,112	265	-	3,377
베트남	3	210	206	432	851
합 계	10,448	20,300	2,554	1,755	35,057

자료 : CIA(http://www.cia.gov/)

<그림 2-68> ASEAN의 가스 파이프라인 연결 및 개발방향



<그림 2-69> ASEAN의 역내 에너지교류 추진방향



자료 : 앞 그림과 동일

(2) 탱커 항만시설 현황

동남아지역 탱커항만은 약 300여 개로 경제규모를 고려할 경우에도 상당히 많은 것이다. 그러나 이들 동남아지역 탱커항만 중에서 석유제품의 공급을 위한 소규모의 복합터미널 및 유류부두에 불과한 것으로 본격적인 탱커항만으로 인정하기에 부족한 경우가 대부분이다. 이 중에서 본격적인 중·대형 원유유조선의 접안 및 하역이 가능한 경우는 4~개에 불과한 것으로 판단된다. 이에 따라 동남아지역 탱커항만은 일반적으로 근거리를 운항하는 소형 유조선이 취항하는 것이 일반적이며, 특히 역내 및 주변지역에 석유제품 등을 공급하기 위한 석유제품운반선의 운항이 매우 활발하게 전개되고 있다.

원유 선적항으로는 인도네시아 두마이(Dumai)항 및 브루나이 세리아(Seria)항이 대표적이며, 정유 및 석유화학단지와 함께 대형 유조선 접안시설을 갖춘 본격적인 원유 하역항으로는 필리핀 바탕가스(Batangas)항, 싱가포르(Singapore)항 및 태국 스리라차(Sriracha)항 등이 대표적이다.

동남아지역의 대표적인 원유 선적항인 두마이항은 수마트라(Sumatra)섬 남쪽에 위치한 전용항만으로 'PT Caltex Pacific Indonesia'사에 의하여 운영된다. 두마이항에는 모두 10개 선석이 운영되고 있으며, 'PT Caltex Pacific Indonesia'사의 소유인 4개 선석이 수출원유 선적을 위한 전용부두로 이용되고 있다. 또 다른 4개 선석은 'Pertamina'사의 소유로 석유제품 및 화학제품 수출을 위한 전용부두로 활용되며, 나머지 2개 선석은 다용도로 이용되고 있다.

원유선적용으로 건설되어 'PT Caltex Pacific Indonesia'사가 소유하고 있는 부두에는 최대 150,000DWT급 유조선의 접안이 가능하고 개별 선석의 접안가능 최대선박길이도 210~350m에 이른다. 두마이항 유조선 터미널의 유류 수출입 관련 선석별 주요 하역시설 및 하역능력은 다음 <표 2-160>과 같다.

<표 2-160> 두마이항의 유조선 부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	길이(m)	수심(m)	최대선박(DWT)	시설	하역능력(bbs/hr)
CPI Caltex	1	원유	285.0	18.3	150,000	Jetty	35,000/50,000
	2	원유	350.0	17.7	150,000	Jetty	40,000/75,000
	3	원유	260.0	17.7	100,000	Jetty	35,000/50,000
	4	원유	210.0	15.3	55,000	Jetty	15,000/25,000
Pertamina Inner	6	LPG	-	11.0	25,000	Jetty	-
Pertamina Refinery	1	석유제품	275.0	16.1	100,500	Jetty	450~1,200
	2	화학제품	135.0	11.0	10,500	Jetty	150~500
	3	석유제품	200.0	12.3	36,500	Jetty	1,360~1,400
	4	Coke	190.0	15.3	25,000	Jetty	600
	5	LPG	200.0	12.3	36,500	Jetty	120
	6	LPG	90.0	12.3	3,000	Jetty	280

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide* 2005~2006, Version 8.4.3, 2004. 12.

세리아항은 브루나이 쿠알라벨라이트(Kuala Belait)시 동남동쪽 해상에 위치한 수출원유 선적 전용의 심해항만으로 2개의 SBM(single buoy mooring)으로 구성되어 있다. 양 선석에는 최대 320,000DWT급 VLCC가 접안이 가능하도록 건설되어 있으며, 접안지점 수심이 각각 23.8m 및 20.4m로 접안이 가능한 최대 선박흘수는 17.4m와 15.85m이지만 안정적인 기상조건에 따라 다소 증가될 수 있다.

주요 원유선적 시설로는 제1선석의 10,180m 및 800밀리미터급, 그리고 제2선석의 9,854m 및 600밀리미터급 해저파이프라인이 설치되어 있으며, 제1선석에는 길이 292m의 28개 호스, 그리고 제2선석은 271m의 26개 호스가 확보되어 있다. 세리아항 터미널의 유조선 선석별 주요 하역시설 및 하역능력은 다음 <표 2-161>과 같다.

<표 2-161> 세리아항의 유조선 부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	길이(m)	수심(m)	최대선박(DWT)	시설	하역능력(m^3/hr)
Crude Oil Loading	1	원유	-	23.8	320,000	SBM	4,300
	2	원유	-	20.4	320,000	SBM	2,500

자료 : 앞 표와 동일

필리핀 바탕가스, 싱가포르 및 태국 스리라차항 등이 동남아지역에서 석유 및 석유제품의 소비 및 수출량이 비교적 많은 국가들의 대표적인 원유 하역항에 속한다. 이들 항만은 주로 VLCC급 초대형 원유 유조선의 입항이 가능하며, 대부분 정유시설 및 석유화학단지 또는 인구밀집지역을 배후에 확보하고 있다.

필리핀 바탕가스항은 총 6개 부두/터미널에 10개의 유조선 및 액체벌크화물운반선 전용선석을 운영하고 있다. 최대 수심이 24.4m인 'Caltex Refinery' 유류터미널이 최대 28만DWT급 VLCC 유조선의 접안 및 하역이 가능하며, 최대 수심이 23.0m로 4개 제티(Jetty)로 구성되어 있는 'Shell Refinery Tabangao' 유류터미널은 26만 톤급 VLCC 유조선의 입항이 가능하다.

대규모의 정유시설, 저유시설 및 화학공업단지 등을 확보하고 있는 싱가포르항은 25개 부두/터미널에 109개 선석의 탱커전용 항만시설을 보유하고 있다. 동남아 최대의 항만으로서 모든 선형 및 선종의 유조선이 입항하고 있으며, 특히 적어도 7~8개 부두에서는 VLCC 유조선의 입항 및 하역이 가능하다.

배후에 상당한 규모의 정유시설 및 석유화학단지를 보유하고 있으며, 수도인 방콕과 근거리에 위치한 태국 스리라차항은 4개 부두에 22개 탱커 전용선석을 확보하고 있다. 원유 취급이 가능한 선석은 4개에 불과하지만, 'Bangchak' 및 'Thai Oil'부두에서는 VLCC급 유조선 접안이 가능하다. 또한 소득수준의 향상으로 석유소비가 지속적으로 증가함에 따라 탱커항만에 대한 시설수요도 계속 증가하고 있으며, 이에 따라 다양한 석유 및 화학제품 전용부두를 이미 확보한 있는 것으로 평가된다.

3) 시사점

(1) 역내 에너지 물류체계의 확립

ASEAN이 동남아지역 10개국을 전부를 망라한 지역공동체로 발전함에 따라 역내시장의 완전 통합을 위한 기반이 조성되었으며, 이에 따라 에너지교류 및 자원물류 네트워크의 역내 통

합을 위한 노력이 ASEAN의 차원에서 추진되고 있다. 이는 역내 개별 10개국의 에너지물류를 하나의 체계로 결합시킴으로써 지역 전체의 균형발전 및 공동번영을 이룩하는 중요한 기반으로 활용할 수 있다는 판단에서 비롯된 것이다. 이에 따라 ASEAN은 해상운송 네트워크에 의하여 통합할 수 있는 원유물류의 경우에는 각국의 탱커항만 및 정유시설을 연결하기 위한 노력을 기울이는 한편, 천연가스와 관련해서는 주요 산유국과 비산유국인 소비국을 연결하는 물류인프라로서 육상 및 해상의 파이프라인 네트워크의 구축을 추진하고 있는 것이다. 즉, 균형 있는 통합된 역내 에너지 물류체계를 확립하는 것이 동남아지역의 핵심이슈로 인식되고 이를 실현시키기 위한 적극적인 협력 및 인프라개발이 ASEAN 10개국의 목표이다.

(2) 대아시아 에너지수출 물류체계의 효율화

동남아 10개국에는 인도네시아, 말레이시아 및 브루나이를 포함한 주요 산유국과 싱가포르와 같이 막대한 정유시설을 보유하고 역내 및 아시아 전역을 대상으로 석유제품 및 석유화학원료를 공급하는 국가가 포함되어 있다. 또한 말라카 및 싱가포르 해협을 포함한 동남아 해역은 전 세계 원유물동량의 약 50% 및 극동 에너지물동량의 대부분이 운송되는 중요한 항로가 통과하고 있는 지역이다. 이에 따라 동남아지역은 세계 에너지물류의 중요한 중심축으로서 특히 자체적으로는 원유 및 석유제품을 포함한 에너지수출 물류체계가 중요한 부분을 차지하고 있다. 그 결과 역내 물류체계와 함께 대아시아 에너지수출 물류체계를 효율화하는 문제가 중요한 과제로 등장하고 있는 것이다. 이를 위해 ASEAN 주요국은 역내를 통과하는 국제 해상항로의 안전을 핵심과제로 인식하고 주요 역외국과의 협력관계를 구축하는 등 적극적인 공조관계를 확립하고 있다.

제3절 정책 시사점

동남아는 AFTA(ASEAN 자유무역지대)가 본격적으로 출범함에 따라 동남아지역 물류시장의 통합도 가속화되고 있다. 이에 따라 동남아는 새로운 거대 물류시장으로 부상할 전망이며, 특히 인도차이나 지역의 메콩강 유역 광역개발이 본격화됨에 따라 중국 등 주변국과의 남북 물류축이 강화될 것으로 예상되고 있다. 메콩강 유역 광역개발계획(GMS-프로그램)은 2000년대 들어 운송, 에너지, 교역, 투자 등 8개 분야 100여 개 프로젝트가 추진된 바 있으며, 이와 함께 유역 국가들의 경제개발이 본격화되고 있어 이 지역의 소비 시장과 물류 시장도 그 만큼 확대될 것으로 예상되고 있다.

이 같은 동남아의 물류 환경 변화 가운데, 관심 있게 지켜볼 곳은 베트남이다. 베트남은 2002년 이후 7%를 상회하는 고도성장을 유지하고 있으며, 글로벌 제조기업의 이전이 촉진되면서 새로운 물류시장으로 부상하고 있다. 베트남의 핵심적 성장 동인은 FDI 확대로 2004년 FDI 증가율은 30%에 육박했으며, 2005년에도 FDI 규모는 총 수출액의 55%를 차지하는 것으로 추정되고 있다. 이에 따라 베트남에서는 대규모의 물류수요 창출이 지속될 것으로 전망되고 있는데, 이 같은 베트남의 성장세에 관심을 갖고 있는 일본의 경우 이 지역에 대한 투자를 늘리고 있는 것으로 나타났다. 세계적인 항만 터미널 운영업체인 영국의 P&O Ports도 베트남의 항만 개발 사업에 참여하는 등 시장 선점 전략에 돌입하였다.

한편, 역내 및 역외물류시장이 급성장이 예상됨에 따라 동남아지역 주요 항만의 성장도 더욱 가속화될 것으로 보인다. 싱가포르 항이 이미 세계 1~2위 컨테이너항만의 지위를 확보하고 있는 가운데, 말레이시아 포트켈랑 및 탄중펠레파스 등이 새로운 글로벌 항만으로 부상하고 있기 때문이다. 이 밖에도 태국 램차방항, 인도네시아 탄중프리옥항, 필리핀 마닐라항 등이 성장을 거듭하면서 동남아 항만 간 경쟁도 심화될 것으로 예상되고 있다. 특히 이 지역의 항만 간의 경쟁은 싱가포르와 말레이시아의 자존심 대결로 불릴 정도로 치열하다. 싱가포르의 PSA가 자국 항만을 세계 물류 허브화 전략을 구사하는 가운데, 말레이시아가 항비 감면 등 파격적인 조건을 내걸고 외국 선사와 화물 유치에 적극 나서고 있기 때문이다.

동남아 지역의 물류 변화 가운데, 우리나라에서 앞으로 관심을 가져야 할 점은 아세안의 영향력이 확대되는 것이다. 중국의 경우 이미 아세안과 FTA를 체결한 것을 지렛대로 이용, 이 지역 진출을 확대하고 있다. 우리나라의 경우 아직 여러 가지 이해관계가 타결되지 않아 아직 협상이 본격화되지 않고 있다. 2005년 말에 기본 협정을 체결했기 때문에 아직 거쳐야 할 과정이 많다. 국내 기업의 이 지역 진출과 상품 교역이 보다 원활화되어 해상 교역량이 늘어나고, 실질적인 물류 협력이 이루어질 수 있는 대안을 도출할 필요가 있는 것으로 보인다.

제5장 중동권

제1절 경제의 특징과 주요 이슈[186]

1. 경제 현황 및 전망

1) 경제 현황

중동지역은 우리에게 1·2차 이라크 전쟁(1991년, 2003년)과 테러 다발지역으로 잘 알려져 있으며, 석유와 천연가스 자원의 보고로도 널리 알려져 있다. 또한 최근에는 이라크 신정부 수립, 이란 핵문제와 강경 보수파인 아마디네자드 대통령 선출 등으로 더욱 관심을 끌고 있다. 그러나 정치적인 이슈 외에도 중동지역 경제 내부를 자세히 들여다보면, 역동적인 경제활동을 찾아 볼 수 있다. 기존에 단순한 역내안보 및 경제공동체 수준이었던 걸프만 협력회의[187](Gulf Cooperation Council: GCC, 이하 GCC로 표기) 국가들은 2003년부터 관세동맹을 실시하고 있으며, 더 나아가 단일경제공동체를 향한 추가경제통합 움직임을 보이고 있다. 또한 GCC는 EU, 인도, 중국 등과 자유무역협정(FTA)을 추진하고 있으며, 개별국가 차원에서도 세계 주요국과의 적극적인 자유무역협정을 체결하려 하고 있다.

GCC 6개국(사우디아라비아, 바레인, 쿠웨이트, 카타르, 오만, UAE)은 모두 석유 또는 천연가스 생산국(수출국)이며, 아랍어를 사용하고 이슬람교를 국교로 하는 한편, 세습왕정체제를 유지하는 단일 민족국가라는 공통점을 지니고 있다. 또한 이란과 이라크의 경우도 정치체제가 다를 뿐 GCC 국가들과 대부분 공통점을 지니고 있다.

GCC 국가들의 경제규모를 살펴보면, 사우디의 GDP 규모가 2004년 2,153억 $로 GCC 6개국 GDP(3,962억 $)의 절반 이상을 차지하고 있으며, 그 뒤를 UAE, 쿠웨이트, 오만, 카타르, 바레인이 잇고 있다. 고유가가 지속되었던 2003년과 2004년의 경우, GCC 회원국이자 OPEC 회원국인 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르, UAE 모두 각각 7%와 5%가 넘는 높은 성장률을 기록하였다. 1인당 GDP는, 상대적으로 소국이면서도 천연가스 산업이 발달한 카타르가 3만 달러 이상을 기록하고 있으며, 인구가 많은 사우디아라비아, 이란, 이라크와 석유·가스 자원이 상대적으로 적은 오만이 낮은 수준을 보이고 있다. 교역량은 최대 산유국이자 석유 수출국인

186) 대외경제정책연구원 배희연 연구원의 원고를 바탕으로 재작성

187) 걸프만 협력회의(Gulf Cooperation Council: GCC, 이하 GCC로 표기)는 1981년 5월 페르시아 만 연안의 6개 아랍국가들(바레인, 쿠웨이트, 오만, 카타르, 사우디아라비아, 아랍에미리트)이 역내 안전보장 협력을 강화하기 위한 목적으로 결성한 지역협력기구임.

사우디아라비아와 역내 중계무역 중심지인 UAE가 높은 교역량을 보이고 있으며, 그 뒤를 이란과 쿠웨이트가 잇고 있다.

<표 2-162> 중동 주요국의 주요 경제지표(2004년)

구 분	바레인	이란	이라크	쿠웨이트	오만	카타르	사우디	UAE
실질 GDP (십억 $)	9.9	89.9	27.1	41.7	23.1	21.4	215.3	84.8
실질GDP 성장률(%)	5.7	4.8	53.9	5.7	4.8	7.0	5.2	7.4
1인당 GDP ($)	14,820	2,287	2,527	19,703	8,504	38,344	10,880	24,407
제조업생산 증가율(%)	3.2	5.9	67.6	9.1	-2.2	7.3	2.8	5.6
소비자물가 상승률(%)	4.4	14.7	14.9	2.4	0.3	6.7	0.2	4.7
수 출 (십억 $)	7.5	40.1	19.5	28.4	13.3	17.9	125.7	77.8
수 입 (십억 $)	6.1	34.6	17.5	12.0	8.2	4.8	40.8	59.6
인 구 (백만 명)	0.7	70.2	25.3	2.6	2.9	0.7	23.1	4.2

주 : GDP는 2000년 기준임.
자료 : Global Insight, *Interim Forecast Analysis,* 2005. 6

GCC 국가들은 사막 지리 및 기후의 영향으로 넓은 면적에 비해 인구는 불과 3천만 명(3,122만 명) 수준에 불과하며, 사우디아라비아가 전체인구 중 ⅔를 차지하고 있다. 또한 전체인구 중 ⅓ 가량은 외국인이 차지하고 있으며 카타르, 쿠웨이트, UAE의 경우 전체인구 중 외국인의 비율이 무려 70~80%에 이른다. 게다가 GCC 국가 내에서 15세 이하의 유소년 층이 전체인구에서 차지하는 비중은 약 40%(2000년)으로 청년층의 실업이 심각한 상태이다.

GCC 6개국을 비롯한 걸프만 8개국은 모두 경제적으로 천연자원, 특히 석유와 천연가스에 크게 의존하고 있으며, 이란, 이라크, 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르, UAE는 석유수출국기구(OPEC)의 회원국이다. GCC 국가에서 석유·가스부문은 역내 GDP의 1/3가량을 차지하고 있으며, 정부 재정 수입과 총 수출의 3/4이상을 담당하고 있다. 특히, 쿠웨이트는 경제활동이 석유산업에 집중되어 있고, 카타르는 천연가스 산업에 집중되어 있다. 이렇듯 GCC 경제 전체가 석유·가스 산업에 크게 의존하고 있기 때문에 국제유가의 변동에 따라 경제상황이 크게

좌우되고 있고, 국제 유가가 급락할 경우[188] 막대한 타격을 받을 수밖에 없는 취약성을 지니고 있다.

중동지역은 풍부한 석유자원을 보유하고 있음에도 불구하고 지난 이십년간 여타 신흥시장으로 부상하고 있는 개발 도상국가들에 비해 낮은 경제성장률을 기록하여 왔다. 이와 같은 저조한 경제성장률에 대한 원인은 여러 가지로 복잡하게 얽혀있겠지만, 가장 큰 원인은 이 지역의 정치적 불안정 지속에서 찾을 수 있다. 제2차 이라크 전쟁, 팔레스타인 무장 봉기, 이란 핵문제, 레바논의 시리아군 철수문제 등 최근에 벌어졌던 수많은 지역 내 갈등과 분쟁은 중동지역 경제의 안정적인 성장을 가로막고 있으며, 이에 따라 중동지역의 정치체제 개혁과 민주화에 대한 국민들의 요구도 거세지고 있는 실정이다.

한편, 지나치게 내부 지향적인 경제체제의 지속 역시 낮은 성장률을 초래하는 요인이 되고 있다. 비효율적인 국내 산업을 보호하기 위해 각국은 높은 무역장벽을 쌓아놓고 과도한 정부개입 하에 지나친 규율과 규제로 경제를 운영하여 왔다.

중동지역 국가들, 특히 걸프만 국가들의 경우 공식적으로는 실업률이 낮게 나타나는 국가도 있지만, 전반적으로 매우 심각한 자국민 실업문제에 봉착해 있다. 특히 청년층의 실업은 매우 심각한 사회문제로 대두되고 있다. 광범위한 청년 실업은 반미심리와 함께 사회 불안요인을 증폭시키고 있으며, 더 나아가 사회전반에 정치·경제적인 악영향을 미치고 있다. 쿠웨이트, 카타르, UAE의 경우 공식적인 실업률은 2~3%대에 불과하지만, 실제 실업률은 이보다 더 높은 것으로 추정되고 있으며, 사우디아라비아와 바레인의 경우 정부에서 발표하는 실업률 통계치 자체가 각각 25%와 15%로 매우 높은 수준이다.

2) 주요 산업 현황

(1) 석유산업

중동지역은 전 세계 원유 확인매장량의 약 2/3(61.7%)인 7,339억 배럴(2004년 말 기준)을 보유하고 있다. 국가별 원유매장량 순위를 살펴보면, 사우디아라비아가 세계 1위를 차지하고 있으며, 이란, 이라크, 아랍에미리트, 쿠웨이트 등의 페르시아 만 연안 국가들이 모두 상위권을 차지하는 등 대부분의 국가가 풍부한 원유매장량을 보유하고 있다. 특히, 이들 중동지역 국가들의 석유 可採년수(석유 매장량/연간 생산량)는 전 세계 평균(40.5년)보다 2배가량 많은 약 81.6년 정도로 추정되고 있다. 그러나 원유생산량은 원유 매장량의 세계 점유율에 못 미치는 1/4(2004년 하루 24.6백만 배럴)수준이다. 국제에너지기구(Monthly Oil Market Report)에 따르면, 2005년 5월 현재, 중동지역의 원유(NGL 제외)생산량은 하루 22.59백만 배럴이다.

188) 중동산 원유의 기준가격이 되는 Dubai유의 연평균 가격은 1991년부터 1999년까지 배럴당 20달러를 하회했으며, 1998년의 12.2달러는 1980년 이래 최저가였다.

중동지역의 산업은 정부의 각종 지원정책에 힘입어 원유개발과 연관성이 높은 원유정제 및 석유화학공업이 주로 발달했는 바, 중동전체의 석유 정제능력은 약 7,109천b/d로 상대적으로 양호한 수준을 보이고 있으며, 특히 사우디아라비아와 이란에 집중되어 있다. 또한, 중동지역의 석유소비량은 2004년 5,289천b/d로 사우디아라비아와 이란이 이 지역 석유수요의 60%상당을 차지하고 있다.

중동지역의 석유 수출은 지난 1991년 걸프전 이래 꾸준한 상승세를 보이고 있으며, 2004년의 경우 19,630천b/d를 수출하여 1994년 16,513천b/d 대비 18.9% 늘어났다.

<표 2-163> 중동지역 석유산업 현황(2004년)

구분	매장량		생산량		소비량 (천b/d)	정제능력 (천b/d)
	(십억 배럴)	세계비중 (%)	(천b/d)	세계비중 (%)		
이란	132.5	11.1	4,081	5.2	1,551	1,624
이라크	115.0	9.7	2,027	2.6	-	644
쿠웨이트	99.0	8.3	2,424	3.1	266	905
오만	5.6	0.5	785	1.0	-	-
카타르	15.2	1.3	990	1.2	84	-
사우디아라비아	262.7	22.1	10,584	13.1	1,728	2,061
시리아	3.2	0.3	536	0.7	-	-
UAE	97.8	8.2	2,667	3.3	306	620
예멘	2.9	0.2	429	0.5	-	-
기타	0.1	-	48	0.1	1,354	1,255
중동	733.9	61.7	24,571	30.7	5,289	7,109
전세계	1188.6	100.0	80,260	100.0	80,757	84,592

자료 : BP, *Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

<표 2-164> 중동지역의 연도별 석유 수출 추이 (1994~2004년)

년도	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
천b/d	16,513	16,651	17,170	18,184	18,702	18,341	18,944	19,098	18,062	18,943	19,630

또한 중동지역은 2004년 기준 전 세계 원유수출의 46.0%인 하루 17,099천 배럴의 원유를 수출하고 있으며, 23.1%인 하루 2,531천 배럴의 석유제품을 수출하고 있다. 특히 사우디아라비아의 경우 우수한 정제능력을 바탕으로 많은 석유제품을 수출하고 있는 실정이다.

<표 2-165> 전 세계 석유 수출·입 (2004년)

단위 : 천b/d

	원유수입	제품수입	원유수출	제품수출
미국	10,038	2,860	38	953
캐나다	933	238	1,612	536
멕시코	-	231	2,001	69
중남미	757	331	2,137	1,097
유럽	10,170	2,368	913	1,080
구소련	6	90	5,093	1,347
중동	184	131	17,099	2,531
북아프리카	174	138	2,319	598
서아프리카	54	181	3,939	108
동남부 아프리카	509	115	230	15
호주	471	223	156	67
중국	2,457	953	114	271
일본	4,184	1,019	-	79
기타 아시아 태평양	7,212	2,083	975	1,426
불명	-	-	521	786
전 세계	37,149	10,961	37,149	10,961

자료 : BP, *Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

(2) 천연가스산업

중동지역은 전 세계 천연가스 확인매장량의 40.6%인 72.83조 입방미터를 보유하고 있으며, 전 세계 천연가스 생산량의 10.4%인 279.9백만 입방미터의 천연가스를 생산하고 있다. 특히, 카타르의 경우 매장량이 10년 전에 비해 3.6배 늘어난 25.78조 입방미터를 보유해 이란의 27.50조 입방미터에 이어 세계 2위를 차지하고 있다.

최근 청정연료에 대한 수요가 급격히 늘어나면서 천연가스, 특히 LNG(Liquefied Natural Gas)에 대한 관심이 높아지고 있다. 천연가스의 환경 친화성과 기술 발전을 통한 비용 절감 및 효율성 증가로 인해 세계 천연가스 소비가 꾸준하게 증가함에 따라 2004년 2,689.3백만 입방미터(Cubic meters)의 천연가스가 전 세계적으로 소비되었다. 파이프라인을 통해 502.06백만 입방미터가 수출·입 되었으며, 177.95백만 입방미터의 LNG가 거래되었다.

<표 2-166> 중동지역 천연가스산업 현황(2004년)

구 분	매장량 (조 입방미터)			생산량 (십억 입방미터)		
	'04년	세계비중 (%)	`94년	'04년	세계비중 (%)	`94년
바레인	0.09	0.1	0.15	9.8	0.4	7.1
이란	27.50	15.3	20.76	85.5	3.2	31.8
이라크	3.17	1.8	3.12			
쿠웨이트	1.57	0.9	1.50	9.7	0.4	6.0
오만	1.00	0.6	0.26	17.6	0.7	2.9
카타르	**25.78**	**14.4**	**7.07**	**39.2**	**1.5**	**13.5**
사우디아라비아	6.75	3.8	5.26	64.0	2.4	42.8
시리아	0.37	0.2	0.24	5.2	0.2	1.5
UAE	6.06	3.4	6.78	45.8	1.7	25.8
예멘	0.48	0.3	0.43			
기타	0.05	-	-	3.2	0.1	3.4
중동	72.83	40.6	45.56	279.9	10.4	134.8
전세계	179.53	100.0	179.21	2691.6	100.0	2101.3

자료 : BP, *Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

(3) 기타 제조업

GCC의 제조업 부문을 살펴보면, 2003년 누적기준으로 가장 많은 총투자가 이루어진 분야는 석유화학 및 플라스틱 제품 산업이었고, 그 다음이 비철금속, 금속가공분야이다. 또한 2002년의 제조업 부문별 고용 1인당 총투자금액을 살펴보면, 석유화학산업이 419,559달러로 가장 많아 제조업 역시 GCC의 주력산업인 석유산업의 2차 가공 산업 비중이 가장 큰 것으로 나타났다. 그 밖에 철강 산업 투자액이 326,728달러, 비철금속산업 109,962달러이며, 1억 달러 이상 투자한 기업의 수도 석유화학산업, 비철금속, 철강 산업의 순으로 나타났다.[189)]

189) 단, 고용인원은 금속가공, 석유화학산업, 식・음료, 비철금속, 의류・직물 산업의 순서로 나타났음.

<표 2-167> 연도별 제조업(경제활동) 투자금액 추이(누적)

단위 : 백만 달러

제조업 분야	2001년	2002년			2003년
		투자금액	고용인력 (명)	1억$ 이상 기업 (개)	
금속 가공	7,937	8,392	170,116	9	8,901
제철공업	6,677	6,645	20,338	10	6,770
비철금속	**9,714**	**10,009**	**91,022**	**22**	**11,072**
석유화학 · 플라스틱 제품	**52,926**	**57,952**	**138,126**	**39**	**61,033**
제지, 출판, 인쇄	2,114	2,190	34,813	2	2,392
제재, 목재, 가구	796	843	30,397	0	918
의류, 직물, 가죽제품	1,384	1,461	77,370	1	1,587
식 · 음료	7,258	7,572	95,302	6	7,980
기타	350	358	12,451	0	377
제조업 전체	89,156	95,422	669,935	89	101,030

자료 : Industrial Market Intelligence Department, Gulf Organization for Industrial Consulting(GOIC), *Gulf Industrial Bulletin* (Volume 5, Issue 52 & 48)

국가별로 살펴보면, 제조업 부문의 공장 개수, 고용인원, 투자금액 모두 경제규모가 큰 사우디아라비아와 UAE가 압도적으로 많은 것으로 나타났다.

<표 2-168> 국가별 제조업부문 공장 수 · 투자액 · 노동력(2002년)

구 분	UAE	바레인	사우디	오만	카타르	쿠웨이트
공장 수(개)	2,428	363	3,415	860	459	713
투자금액(백만 달러)	11,052	5,377	62,972	2,467	6,585	8,065
노 동 력(명)	193,346	28,950	338,110	40,182	28,774	52,608

자료 : Industrial Market Intelligence Department, Gulf Organization for Industrial Consulting(GOIC), *Gulf Industrial Bulletin* (Volume 5, Issue 51)

3) 중장기 경제전망

2000년 이후 중동지역은 국제유가 상승과 함께 비교적 높은 경제성장률을 지속하고 있다. 2004년 평균 국제유가는 두바이유를 기준으로 배럴당 33.7달러를 기록, 2003년의 배럴당 26.8달러에 비해 무려 25.7%나 급등하였다. 이러한 상황에서 걸프만 연안국의 산유량은 1977년 이래 최고 수준을 기록하면서 2004년 중동 경제는 당초 예상치를 상회하는 6.9%의 높은 경제

성장률을 기록하였다. 게다가 지난 한 해 지속된 저금리 기조와 아랍 주식시장의 강세, 부동산 가격의 회복 추세, 중동 각국 정부의 재정확대 정책 등은 이러한 경제성장을 부추긴 것으로 분석된다.

유가 강세는 산유국뿐만 아니라, 이집트, 요르단, 레바논, 시리아 등 인근 국가에게도 여러 경제적 혜택을 가져다주었다. 석유 수출국들의 경제 성장에 힘입어 이들 주변국들은 GCC 회원국들에 대한 수출 증가, GCC 회원국들로부터의 투자 유입 증대, 해외 근로자들로부터의 송금 증가 및 관광산업 활성화 등 다양한 혜택을 누리게 되었다.

중동 국가들의 호황은 2005년에도 지속될 것으로 보인다. Global Insight의 전망치에 따르면, 중동 국가들의 2005년 경제성장률은 6.6%로 지난해에 비해서는 소폭 하락하겠으나 여전히 높은 성장세를 나타낼 것으로 예상된다. 무엇보다 기대 이상의 유가 강세가 2005년 상반기동안 지속되었으며, 남은 하반기에도 이러한 추세가 지속될 것으로 보이기 때문이다. 한편, 원유와 함께 천연가스의 생산 및 수출도 증가세를 나타내고 있다. 이에 따라 GDP에서 무역수지 흑자가 차지하는 비중은 지난해에 이어 금년에도 10%를 초과할 것으로 전망된다.

2005년 중동 지역의 경제 성장에 영향을 미치게 될 주요 변수로는 국제유가 이외에 지정학적인 위험 요인이 있다. 종전 이후 저항세력의 각종 테러가 끊이지 않고 있는 이라크의 경우, 심각한 종족 및 종파 간 대립구도로 인해 평화 정착은 요원한 실정이다.

한편, 이스라엘과 팔레스타인간의 대치상황 역시 역내 불안 요소로 작용할 가능성이 높다. 또한 이란 대통령에 강경파가 당선됨으로써 이란 핵문제가 어느 방향으로 향하게 될 지 가늠할 수 없는 상황이다. 따라서 이와 같은 중동지역의 높은 지정학적 위험이 현실화 될 경우, 경제성장률이 당초 전망보다 낮아질 가능성을 배제하기 어렵다.

<표 2-169> 중동 지역의 장·단기 경제성장률 전망 (2000년 기준 실질 GDP)

국가	단기 경제성장률			장기 경제성장률 전망				
	2004 실적	2005 전망	2006 전망	2001 -2005	2006 -2010	2011 -2015	2016 -2020	2021 -2025
바레인	5.7	5.3	4.0	5.5	3.7	3.5	3.4	3.3
이란	4.8	5.5	4.7	5.9	4.5	4.2	4.0	4.0
이라크	53.9	33.9	16.2	11.9	9.6	4.5	3.5	3.0
쿠웨이트	5.7	5.8	4.7	3.6	4.3	3.9	3.7	3.6
오만	4.8	4.2	3.9	4.0	3.8	3.7	3.6	3.5
카타르	7.0	6.7	4.7	5.1	5.4	4.5	4.0	3.8
사우디아라비아	5.2	5.6	4.7	3.8	4.3	4.1	4.0	3.8
UAE	7.4	6.7	5.1	5.2	4.7	4.5	4.2	3.7
중동 전체	6.9	6.6	5.2	4.2	4.6	4.0	3.7	3.4
전 세계	4.1	3.2	3.0	2.6	3.1	3.0	3.0	2.9

자료 : Global Insight, *Interim Monthly Forecast Bank (all countries)* (2005.6).

장기적으로도 중동지역의 높은 경제성장률은 유지될 전망이다. Global Insight에 따르면, 중동지역은 2015년까지는 4.0% 이상의 높은 경제성장률을 기록할 전망이며, 2015년 이후에도 전 세계 실질 GDP 성장률 3.0% 전후 보다 높은 3.5% 전후를 기록할 전망이다. 특히 걸프만 산유국인 이란, 이라크, 쿠웨이트, 사우디아라비아, UAE 등이 높은 경제성장률을 기록할 전망이다. 이는 석유와 천연가스의 개발 및 생산이 꾸준히 증가함과 더불어 전 세계 시장점유율이 증가할 것으로 기대되기 때문이다.

2. 대외경제협력

1) 대외 교역

GCC 6개국의 지역별 수출입 동향을 살펴보면, 대부분의 GCC 국가들에서 역외 수출·수입액이 전체 수출·수입액의 90% 이상을 차지하고 있는 것으로 나타났다. GCC 국가들의 유사한 부존자원을 고려할 때, 역내 교역보다 역외 교역규모가 압도적 우위를 차지하고 있는 현실은 매우 자연스러운 일이다.

<표 2-170> GCC 국가들의 지역별 수출·입 동향(2004년)

단위 : 십억 달러

구 분	바레인	쿠웨이트	오만	카타르	사우디	UAE	GCC	비중
총 수입	5.7	12.6	7.7	7.5	60.3	70.9	164.7	100.0%
GCC 역내	2.4	1.0	1.6	0.7	1.3	2.5	9.5	5.8%
EU	1.6	4.6	2.2	4.4	16.4	24.2	53.4	32.4%
US	0.3	1.7	0.4	0.5	5.6	4.2	12.7	7.7%
일본	0.4	1.0	1.3	0.7	4.0	5.1	12.5	7.6%
기타 전 세계	1.0	4.3	2.2	1.2	33	34.9	76.6	46.5%
총 수출	12.7	23.1	11.6	16.4	102.8	58.4	225.0	100.0%
GCC 역내	0.8	0.3	1.1	0.7	4.1	2.5	9.5	4.2%
EU	0.4	2.9	0.5	1.3	20.9	6.9	32.9	14.6%
US	0.4	3.1	0.4	0.3	19.9	1.1	25.2	11.2%
일본	0.3	5.2	1.5	7.2	16.8	16.7	47.7	21.2%
기타 전 세계	10.8	11.6	8.1	6.9	41.1	31.2	109.7	48.8%
총 교역액	18.4	35.7	19.3	23.9	163.1	129.3	389.7	

주 : 비중은 총 수출과 총 수입 대비 권역(GCC 역내, EU 등)별 비중임.
자료 : IMF, *Direction of Trade Statistics 2005*.

2004년 GCC 국가들의 역외 수입액은 1,552억 달러를 기록하였다. 이는 전체 수입액(1,647억 달러)의 94.2%에 해당하며, 수출의 경우 역외 수출액이 2,155억 달러를 기록하여 전체 수출액(2,250억 달러)의 95.8%를 차지하고 있다. 국가별로 살펴보면, 수입의 경우 EU로부터의 수입이 32.4%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 미국과 일본이 각각 7.7%와 7.6%로 비슷한 비중을 차지하고 있다. 한편, 수출은 일본이 GCC 전체 수출액의 21.2%를 차지하여 가장 높게 나타났으며, EU와 미국은 각각 14.6%와 11.2%의 비중을 차지하고 있다. 석유 의존적인 경제구조의 특성상 수출은 석유 소비국(한·중·일, EU, 미국)에 집중되어 있으며, 수입은 인접국가와 제조업이 발달한 선진국에 집중되어 있는 것으로 볼 수 있다.

<표 2-171> 중동지역의 지역별 석유 수출(2004년)

단위 : 천b/d

북미	캐나다	멕시코	중남미	유럽	아프리카
2,505	152	13	164	3,203	725
호주	중국	일본	기타 아시아	기타	합계
135	1,264	4,194	7,213	63	19,630

자료 : BP, *Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

<표 2-172> 중동지역의 국가별 LNG 수출 (2004년)

단위 : 십억 입방미터

수입국 / 수출국	미국	프랑스	스페인	인도	일본	한국	총수출
오만	0.27	0.08	1.20		1.48	6.00	9.03
카타르	0.34		3.91	2.63	9.22	7.96	24.06
UAE	-		0.20		7.10	0.08	7.38
총수입	18.47	7.63	17.51	2.63	76.95	29.89	-

자료 : BP, *Statistical Review of World Energy*, 2005. 6

GCC 국가들은 역내 국가의 산업구조와 비교우위산업이 극히 유사하여 품목별 교역구조가 동질적이며, 주력 수출품목과 수입품목도 유사하다. GCC 국가들은 석유, 가스, 석유화학제품 등의 몇몇 상품을 역외로 수출하고, 대부분의 공산품을 역외에서 수입하고 있다. 2003년의 경우, 자유무역지대로부터의 재수출 비중이 높은 UAE를 제외한 GCC 5개국의 광물제품 수출은 전체의 74.3%~91.5%를 차지하고 있다. 석유 이외의 주력수출 품목은 석유화학제품이며, 알루미늄제품의 수출이 일부 국가(바레인, UAE)에서 많고, 플라스틱 제품의 수출도 카타르, 사우디, 쿠웨이트에서 나타나고 있다. 한편, GCC의 주요 수입 품목은 식음료, 기호품, 기계류 및 부품, 석유화학제품, 수송 장비(자동차 등), 각종 전자제품 등으로 이들 품목이 전체 수입액의 70% 이상을 차지하고 있다. 특히 기계류와 수송 장비의 수입액은 전체의 23.3~44.8%로 큰 비

중을 차지하고 있다. 이들 품목의 대부분은 앞서 설명한 대로 역외 지역으로부터 수입되고 있다.

특히 UAE의 경우 경제규모에 비해 교역이 활성화되어 있는데, 그 배경에는 UAE의 가장 성공적인 경제정책 중 하나인 자유무역지대가 자리하고 있다. 가장 성공적이며 큰 규모를 자랑하는 Dubai의 Jebel Ali Free Zone(JAFZ)의 경우 1985년에 설립되어 각종 혜택과 최적의 인프라(Jebel Ali항) 등을 바탕으로 2004년 현재까지 전 세계 100여 개국으로부터 유니 레버, 다임러크라이슬러, 소니 등 약 3,000여개의 다국적 회사 등을 유치하여 중동지역 물류거점으로 성장했다. 두바이는 JAFZ의 성공을 발판으로 인터넷 시티(2000년 설립, 2.5억 달러 투자, 마이크로소프트, 오라클, 휴렛팩커드 등의 기업이 진출해 있으며, 중동지역 전자상거래의 중심지가 되고 있음)와 미디어 시티(미디어, 문화, 오락산업 유치, CNN, 로이터, 다우존스 등 활동) 등의 사업도 추진하고 있다. 두바이의 성공에 자극 받아 UAE의 다른 에미리트나 다른 GCC국가들도 벤치마킹에 나섰으나, JAFZ와 같은 성공을 거두고 있지는 못하고 있는 실정이다.

JAFZ의 성공에 힘입어 두바이는 중동지역의 명실상부한 무역 허브 및 서비스 센터로서 중요한 역할을 담당하고 있으며, 최근에는 그 영향력을 동부 아프리카와 구소련 남부 공화국들에게까지 넓혀나가고 있다. 2003년 UAE의 재수출(중계무역)액은 UAE 총수출의 32.9%를 차지하고 있으며, 특정 부문에서는 40%를 상회하기도 하는 등 그 중요성이 날로 커져가고 있다. 한편, UAE의 중계무역에서 두바이가 차지하는 비중은 85%에 이르고 있다.

2) 역내 관세동맹 및 GCC-EU FTA

GCC는 역내 경제협력방안의 일환으로 1983년 3월부터 역내 자유무역조치들[190](FTA 단계; 역내 관세장벽 철폐, 여행제한의 해제 등)을 실시했으며, 2003년 1월부터 2006년 완전시행을 목표로 하는 단계적인 관세동맹을 실시하고 있다. 또한 2005년까지 단일통화에 대한 기초체계를 구축하고 2007년까지 단일통화위원회를 설립하여 2010년에는 '단일통화'를 도입하겠다는 계획도 가지고 있다. 최종적으로는 유럽연합(EU)과 같은 GCC 단일 경제공동체를 지향하고 있다.

그러나 이러한 경제통합계획은 오랜 논의에도 불구하고 국가마다 상이한 발전전략의 채택, 산업의 일부부문 또는 전체에서 경제통합에 따른 이득보다 손실이 많을 것이라는 두려움, 단일통화 채택에 따른 경제주권 상실에 대한 두려움, 경제적 충격에 대한 대응책 미비 등의 이유로 인해 계속 미루어져 왔다.

관세동맹의 경우 1993년 관세 단일화에 관한 원칙이 이미 수립되었으나, 관세의 보상·분배 등에 관한 이견으로 인해 오랜 시간동안 진전을 이루지 못했다. 1999년 9월 GCC 국가들은

190) FTA 시행에도 불구하고, GCC 국가들의 역내 교역비중은 1982년 5%에서 2000년 7%로 매우 낮은 증가세를 기록했음.

2005년부터 관세동맹을 시행하기로 합의했으나, 2001년 12월 GCC 정상회담에서 이 계획을 변경하여 EU와의 FTA 협상을 위해 2003년부터 단계적인 관세동맹 실행에 들어가기로 전격 결정하였다. GCC 회원국은 관세동맹을 통해 역외 관세를 무관세 품목과 5% 관세품목으로 단일화하였다.[191] 또한 역내국가 간 상품·노동·자본의 이동에 대한 모든 장벽을 제거했으며, 역내 개인과 법인에 대한 세금을 내국인과 동일하게 부과하기로 결정하였다. 최근에는 회원국 간 지적재산권 문제, 표준 정립 및 역내 투자 등에 관한 협력도 실시하고 있다.

1989년 EU-GCC 협정상의 'FTA 협상 약속'에서 비롯된 GCC-EU FTA 협상은 1990년에 시작되었으나, 제1차 이라크 전쟁 등으로 인해 곧바로 답보상태에 빠졌으며, 지난 1990년대 동안 이렇다 할 진전을 보지 못하였다. 그러나 1999년 GCC가 '2005년까지 관세동맹 창설' 약속을 공표함과 동시에 EU와의 협상에 임하겠다는 의사를 표명함으로써 다시금 FTA 협상이 개시되었다.

EU 이사회가 2001년 7월 16일 GCC의 관세동맹 설립을 조건으로 FTA 협상 추진을 승인하였고, 2002년 3월부터 협상이 재개되었다. FTA 체결에 대한 공동연구결과가 2004년 5월 말에 발표되었으며, 양측은 금년 말 이내에 협상을 마무리할 계획이다. FTA협정 안에는 상품 교역에 관한 무관세 약속 외에도 인권, 이민, 대테러 공조, 대량살상무기(WMD) 확산 금지 등에 관한 긴밀한 협력체제 구축 등이 포함될 것이다.

일반적인 무역패턴과 관세율 구조 등을 통해 GCC 관세동맹과 GCC-EU FTA에 따른 경제적 기대효과를 예상해 볼 때, EU의 평균 관세율은 3.8%로 낮은 편이며, GCC의 주요 수출품인 석유와 천연가스는 무관세이므로, GCC-EU FTA 체결시 GCC의 對EU 수출 증가량은 제한적일 것으로 예상할 수 있다. 그러나 EU 수입품에 대해 GCC 국가들은 그동안 전반적으로 높은 관세율을 부과하고 있었기 때문에 FTA 체결시 EU의 對GCC 수출량은 늘어날 것으로 예상할 수 있으며, GCC에 비해 EU가 보다 큰 경제적 이득을 누릴 것으로 기대할 수 있다.

그러나 공동연구결과는 이러한 예상과는 다른 결과를 도출했다. 대체로 GCC에 상당한 경제적 이익이 발생할 것으로 기대되는 반면, EU의 경우 이익이 전혀 발생치 않을 수도 있다는 설명이다. 발표된 공동연구결과에 따르면 GCC-EU FTA 체결시 GCC의 경제적 후생은 장기적으로 GDP의 2.7%(관세동맹 효과 포함)만큼 증가할 것이며, EU의 경제적 후생은 GDP의 0.2%만큼 줄어들 것이라고 분석했다. 또한 GCC 관세동맹 체결에 따른 GCC의 경제적 후생은 GDP의 1.5%만큼 늘어날 것이라고 분석했다.

관세동맹에 따른 경제적 후생변화를 국가별로 살펴보면, 평균관세율이 현 관세동맹의 역외관세율 5%보다 낮은 쿠웨이트(3.4%)와 카타르(4.4%)의 경우에는 관세동맹으로 인한 무역전환효과가 무역창출효과보다 크기 때문에 경제적 후생이 각각 GDP의 0.3%와 0.6% 감소할 것이

191) 이외에 '특별상품'과 '금지상품' 범주를 두고 있는데, 와인 등의 주류 및 담배가 이에 해당된다. 주류의 경우 일부 국가에서 수입금지 제품이므로, 이를 수입하는 국가에서는 고율의 관세를 부과하기로 했으며, 담배 등 인체 유해 제품에 대해서도 5% 이상의 관세를 부과하기로 하였음.

라고 분석했다. 이에 반해 평균관세율이 역외관세율 5%보다 높은 바레인(16.3%)과 UAE(14.3%)의 경우, 경제적 후생이 각각 GDP의 5.0%와 2.1%로 상대적으로 많이 증가할 것으로 분석했다. 관세동맹을 시행하게 되면 역외국으로부터의 수입 증가로 인해 GCC의 환율이 평균 3~4% 평가 절하된다. 그 결과 GCC는 석유·가스 부문뿐만 아니라 화학제품, 금속제품, 직물 및 의류 등 노동집약적인 제조업 부문에서도 수출을 증대시킬 수 있게 된다. 이를 금액으로 환산하면, GCC 관세동맹 시행시 23.3억 달러 만큼의 무역창출효과가 발생하게 되고, 10.5억 달러 만큼의 무역전환효과가 발생하여 GCC 전체로는 GDP의 1.5%만큼 경제적 후생이 증가하게 된다.

한편, GCC-EU FTA에 따른 경제적 후생변화를 살펴보면, GCC 환율은 평균 6.5% 하락하여 관세동맹 하에서보다 더 큰 폭의 평가 절하가 발생하게 되고, 무역전환 효과는 6.2억 달러로 관세동맹 하(10.5억 달러)에서보다 현저히 감소하게 된다. 또한 무역창출효과는 23.3억 달러에서 29.3억 달러로 증가하게 된다. PWC는 GCC 수출업자들이 EU라는 매력적인 거대한 시장에 무관세로 진입할 수 있게 됨과 동시에 GCC 소비자들이 기계류, 운송장비 등 국제적으로 경쟁력이 있는 EU 수출품에 대해 면세 혜택을 누리게 됨에 따라 발생하는 결과라고 설명하고 있다. 이에 반해 EU는 GCC-EU FTA에 따라 무역전환효과가 무역창출효과보다 많으며, 소비자잉여 및 생산자잉여의 증가분보다 관세수입 포기분이 많아서, 오히려 경제적 후생이 GDP의 0.2%만큼 감소하는 것으로 나타났다.

<표 2-173> GCC-EU FTA가 경제적 후생에 미치는 효과

단위 : GDP의 % 증가분

구 분	(A) GCC 관세동맹 (CET 5.0%)	(B) GCC-EU FTA (CET 5.0%)	(B-A) FTA로 인한 추가효과
바레인	5.0	7.0	2.0
쿠웨이트	-0.3	0.8	1.1
오만	1.2	2.8	1.6
카타르	-0.6	1.7	2.3
사우디아라비아	1.8	3.0	1.2
아랍에미리트	2.1	2.9	0.8
GCC 전체	1.5	2.7	1.2
EU 전체	0.0	-0.2	-0.2

주 : CET는 역외관세임.(Common External Tariff)
자료 : PWC, SIA of the negotiations of the GCC-EU FTA.

3) 투자 동향

중동지역의 외국인투자와 해외직접투자 동향을 살펴보면, 외국인투자의 경우 연도별 전 세

계 외국인투자 대비 비중이 1999년 0.09%에서 2003년 0.74%로 대폭 늘어났으나, 2003년 현재 중동지역 전체 외국인투자가 전 세계의 0.95%이므로, 과거에 비해서는 많이 줄어든 상태임을 알 수 있다. 국가별로는 카타르가 최근 가스전 개발 등에 힘입어 크게 증가하고 있으며, 전통적으로 사우디아라비아에 외국인 투자가 집중되었음을 알 수 있다.

<표 2-174> 중동지역의 외국인직접투자 유치 추이 (1999~2003년)

단위 : 백만 달러

구 분	Flow					Stock
	1999	2000	2001	2002	2003	(2003년)
전 세계	1,086,750	1,387,953	817,574	678,751	559,576	8,245,074
선진국	828,352	1,107,987	571,483	489,907	366,573	5,701,633
개발도상국	231,880	252,459	219,721	157,612	172,033	2,280,171
서아시아	961	1,494	6,099	3,544	4,132	78,072
이란	35	39	55	276	120	2,925
카타르	113	252	296	631	400	3,247
사우디아라비아	-780	-1,884	20	-615	208	25,576
UAE	-985	-515	1,184	834	480	3,560

주 : 서아시아에 터키, 이스라엘, 사이프러스는 포함, 이집트는 제외
자료 : UNCTAD, *World Investment Report 2004: The Shift Towards Services*

반면, 해외직접투자의 경우 전 세계 해외직접투자 대비 비중이 1999년 0.19%에서 2003년 -0.11%로 줄어들었으며, 개도국 대비 비중도 같은 기간 2.8%에서 -1.9%로 줄어들었다. 2003년 현재 중동지역 전체 해외직접투자가 전 세계 대비 0.3%, 개도국 대비 3.0%이므로, 과거에 비해 많이 줄어든 상태이다. 국가별로는 최근 이란과 UAE의 해외직접투자가 늘어나고 있음을 알 수 있다.

<표 2-175> 중동지역의 해외직접투자 현황 (1999~2003년)

단위 : 백만 달러

구 분	Flow					Stock
	1999	2000	2001	2002	2003	(2003년)
전 세계	1,092,279	1,186,838	721,501	596,487	612,201	8,196,863
선진국	1,014,331	1,083,885	658,094	547,603	569,577	7,272,319
개발도상국	75,488	98,929	59,861	44,009	35,591	858,681
서아시아	2,093	3,757	5,096	2,460	-701	25,641
이란	738	348	2,812	1,299	1,486	6,844
카타르	30	41	112	61	71	424
사우디아라비아	50	155	-44	50	54	2,180
UAE	115	2,094	441	442	992	4,129

주 : 서아시아에 터키, 이스라엘, 사이프러스는 포함, 이집트는 제외
자료 : UNCTAD, *World Investment Report 2004: The Shift Towards Services*

4) 한국과의 협력관계 및 발전 방향

(1) 우리나라와의 경제협력 현황

가. 교역

우리나라의 2004년 대중동 수출액은 총 수출액 253,845백만 달러의 4.3%인 11,006백만 달러이며, 대중동 수입액은 총 수입액 224,463백만 달러의 15.0%인 33,665백만 달러였다. 에너지(원유, 석유제품, LNG)수입이 수입에서 높은 비중을 차지하고 있어서, 만성적인 적자 무역구조를 보이고 있다.

우리나라의 대중동 수입액은 1998년 외환위기 직후에 33.9% 감소한 것을 제외하고는 대체로 증가세에 있으며, 이는 경제성장에 따른 에너지소비 및 수입증가와 국제유가의 상승에 기인한다. 특히 2000년 이후 석유소비가 계속 정체상태에 있음에도 불구하고, 2003년과 2004년의 경우 국제유가 급등에 따라 대중동 수입액이 큰 폭으로 상승했다.

우리나라의 대중동 주요 수출 품목은 자동차(2004년 21.4억 달러), 무선통신기기(11.0억 달러), 선박해양구조물 및 부품(5.8억 달러), 합성수지, 자동차부품, 철강판, 선풍기 및 에어컨, 섬유직물, 영상기기 등이며, 주요 수입 품목은 원유(23.5억 달러), 석유제품(4.1억 달러), 천연가스(3.1억 달러), LPG, 석유화학원료, 알루미늄 등의 원자재이다.

<표 2-176> **한국의 對중동 교역 현황**

연도	한국의 대중동 수출		한국의 대중동 수입	
	금액(천 달러)	증감률(%)	금액(천 달러)	증감률(%)
1994	3,868,870	4.4	9,264,449	5.4
1995	4,880,488	26.2	11,837,126	27.8
1996	5,718,465	17.2	15,079,883	27.4
1997	5,104,386	-10.7	17,278,798	14.6
1998	6,585,566	29.0	11,417,299	-33.9
1999	6,398,154	-2.8	14,695,660	28.7
2000	7,586,472	18.6	25,792,837	75.5
2001	7,138,183	-5.9	23,386,875	-9.3
2002	7,498,646	5.1	20,881,230	-10.7
2003	8,591,770	14.6	26,929,181	29.0
2004	11,005,758	28.1	33,665,305	25.0

자료 : 한국무역협회, www.kita.net.

나. 투자

우리기업의 對중동 투자는 순 투자건수로 볼 때, 경제규모가 가장 큰 사우디아라비아와 중계무역을 하고 있는 UAE에 집중되어 있으며, 순 투자금액으로 볼 때는 오만과 예멘에 집중되어 있다. 업종별로는 광업이 4건 215,368천 달러로 제일 많고, 제조업 22건, 51,550천 달러, 숙박 음식업, 건설업, 서비스업 순이다. 한국가스공사는 민간회사(KORAS 지분: 가스공사 60%, 삼성 10%, 현대, SK 각 8%, LG 5.6%, 대성 5.4%, 한화 3%)와 함께 별도법인(KORAS)을 설립하여 카타르 RasGas 사업(카타르 북부 Ras Laffan에 위치, 1999년부터 연간 660만톤 생산)에 지분 5%를 보유하여 참여하고 있으며, 오만에서는 민간회사(KOLNG 지분: 가스공사 24%, 삼성 20%, 현대 20%, 대우인터내셔널 20%, SK 16%)와 함께 별도법인(KOLNG)을 설립하여 오만LNG 사업(오만 남동쪽 Al Ghalilah에 위치, 2000년부터 연간 640만톤 생산)에 지분 5%를 보유하여 참여하고 있다.

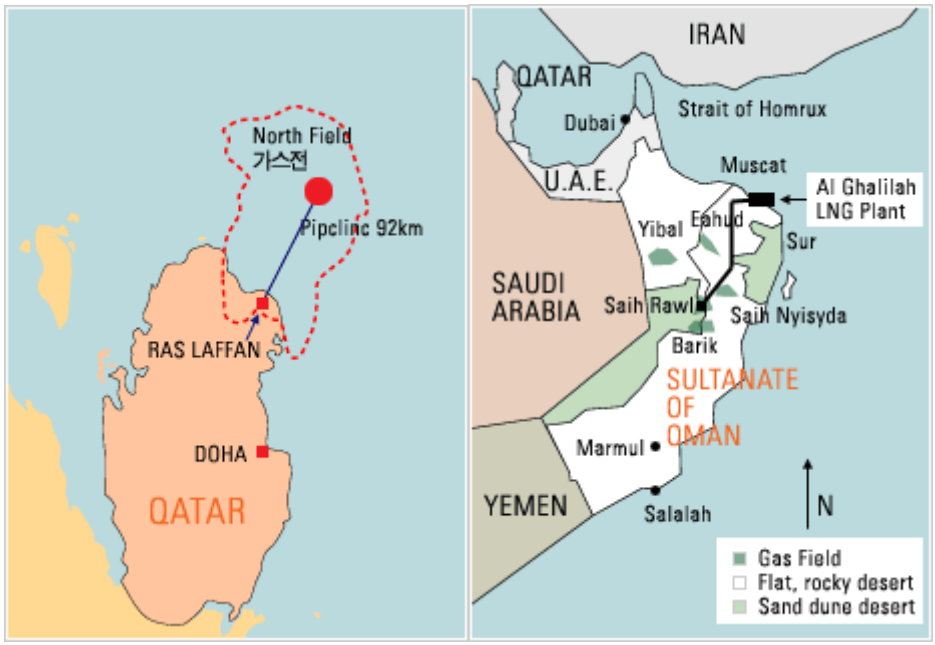
반면, 중동기업의 對한국 투자는 사우디 Aramco사의 S-Oil 지분투자(1991년 8월, 35%, 4억 달러)와 UAE IPIC사의 현대오일뱅크 지분투자(1999년 12월, 50%, 5억 달러)가 대표적이다.

<표 2-177> 우리나라의 對중동 투자

국가	신고		투자		회수		순 투자	
	건수	천 달러	건수	천 달러	건수	천 달러	건수	천 달러
레바논	1	397	1	397	0	0	1	397
바레인	5	3,665	3	526	2	393	1	133
사우디아라비아	69	101,652	54	58,239	27	23,909	27	34,330
시리아	2	2,869	2	2,669	0	0	2	2,669
아랍에미리트	24	30,289	18	19,573	6	3,882	12	15,691
예멘	**1**	**674,808**	**1**	**625,882**	**0**	**477,476**	**1**	**148,406**
오만	**4**	**120,571**	**4**	**74,195**	**0**	**0**	**4**	**74,195**
요르단	6	16,596	5	7,154	1	288	4	6,866
이라크	1	70	1	70	1	70	0	0
이란	9	74,985	7	26,029	0	12,510	7	13,519
이스라엘	4	17,881	4	17,881	0	0	4	17,881
카타르	6	1,493	5	697	0	0	5	697
쿠웨이트	7	3,394	5	1,950	3	1,436	2	514
합계	139	1,048,670	110	835,262	40	519,964	70	315,298

주 : 1980년 이후, 2005년 5월 말 누적 기준임.
자료 : 한국수출입은행, 해외투자통계

<그림 2-70> 한국가스공사의 천연가스사업 진출지역



(2) 에너지 수입

2004년도 에너지 수입액은 전년 대비 29.5% 증가한 496.0억 달러로 총 수입액의 22.1% 차지했다. 사실, 석유수입량은 1,026백만 배럴로 전년 대비 0.6% 감소하였으나 중동지역의 정정불안, 투기자금의 석유시장 유입, 러시아 유코스 사태, 멕시코만의 허리케인 내습 등으로 인한 국제유가 상승으로 수입액은 전년 대비 25.5% 증가된 377.7억 달러를 기록했다. 또한 지역난방 보급 확대 및 발전량 증가에 따른 수요 증가로 LNG 수입량은 전년 대비 13.7% 증가된 22,097천 톤을 기록했으며, 수입액은 65.5억 달러로서 전년 대비 28.9% 증가했다.

지역별 원유수입 구성비는 중동지역 78.1%, 아시아 14.1%, 아프리카 5.2%, 미주 등 기타지역이 5.2%로 미주지역을 제외한 나머지 지역에서 원유수입 물량이 증가했다. 중동지역으로부터의 수입물량도 증가했으나 중동산원유 의존도는 2003년도 보다 1.4%p 감소한 것으로 나타났는데, 이는 아시아 및 아프리카 지역으로부터의 수입량 증대에 따른 상대적 감소의 결과로 볼 수 있다.

<표 2-178> 우리나라의 對중동 원유수입

단위 : 천 배럴, %

구분	2002년		2003년(a)		2004년(b)		증감률
	수입량	비중	수입량	비중	수입량	비중	(b/a)
사우디아라비아	240,765	30.4	250,473	31.1	253,849	30.7	1.3
UAE	105,905	13.4	138,869	17.3	145,598	17.6	4.8
이란	51,512	6.5	63,682	7.9	64,974	7.9	2.0
쿠웨이트	56,996	7.2	65,885	8.2	64,659	7.8	-1.9
오만	42,053	5.3	40,927	5.1	32,832	3.9	-19.8
카타르	35,330	4.5	46,780	5.8	45,581	5.5	-2.6
기타 중동	47,304	6.0	32,837	4.1	37,690	4.7	14.8
중동	**579,865**	**73.3**	**639,453**	**79.5**	**645,183**	**78.1**	**0.9**
아시아	136,756	17.3	100,721	12.5	116,287	14.1	15.4
아프리카	35,877	4.5	34,156	4.2	42,874	5.2	25.5
미주 등	38,494	4.9	30,479	3.8	21,447	5.2	-29.6
전 세계	790,992	100.0	804,809	100.0	825,790	100.0	2.6

자료 : 한국석유공사

한편, 우리나라의 LNG 수입량을 살펴보면, 2004년의 경우 총 22,153천 톤을 수입하여 전년대비 14.0% 늘어났으나, 중동산 LNG의 수입량은 전년대비 2.9% 감소한 10,339천 톤에 그쳤다. 하지만 중동지역의 대규모 LNG 프로젝트 등에 힘입어 장기적으로 중동산 LNG에 대한 수입 의존도는 늘어날 전망이다.

<표 2-179> 우리나라의 LNG 수입

단위 : 천 톤, %

구 분	2002년		2003년(a)		2004년(b)		증감률
	수입량	비중	수입량	비중	수입량	비중	
인도네시아	5,020	28.2	5,137	26.4	5,410	24.4	5.3
말레이시아	2,301	12.9	2,808	14.4	4,594	20.7	63.6
브루나이	769	4.3	548	2.8	899	4.1	64.1
비 중동	8,615	48.3	8,786	45.2	11,814	53.3	34.5
오만	4,061	22.8	4,810	24.8	4,443	20.1	-7.6
카타르	5,151	28.9	5,838	30.0	5,896	26.6	1.0
중동	9,212	51.7	10,648	54.8	10,339	46.7	-2.9
총 수입량	17,827	100.0	19,434	100.0	22,153	100.0	14.0

주 : 증감률은 2003년 대비 2004년 증감률임.
자료 : 한국가스공사

(3) 對중동 경제협력 방향

가. 우리기업의 진출 유망분야

2003년 제2차 이라크전쟁 이후 지속되고 있는 고유가 현상은 중동지역 산유국 경제구조에 큰 변화를 가져오고 있다. 고유가로 막대한 수출수입과 재정수입을 올리고 있으며, 높은 외환보유고, 주가상승 및 전반적인 경기호황을 보이고 있다. 또한 중동지역 국가들은 늘어난 재정수입을 각종 사회간접자본시설의 확충 및 제조업 기반시설 구축에 투입하고 있으며, 그 일환으로 석유·가스 플랜트, 담수·발전 설비, 도로, 항만건설, 호텔리조트 등 대규모 프로젝트를 발주하고 있거나 계획하고 있다.

또한 재정수입 증대에 따른 사회보장 및 공공지출의 확대로 개인소득 및 소비가 증가하고 있어, 소비재 수입도 큰 폭으로 증가하고 있는 추세이다. 이에 힘입어, 국산 자동차의 대중동 수출은 2003년 104,199대에서 2004년 205,795대로 전년 대비 97.5% 대폭 증가하였다. 이외에도 우리의 주력 수출상품인 핸드폰, TV, 에어컨 등 무선통신기기와 가전제품에 대한 중동지역의 소비가 증가하고 있는 추세이다.

<표 2-180> **국산 자동차의 對중동 수출**

단위 : 대

연도 / 지역·국가	2001	2002	2003	2004	2004.1-5	2005.1-5
중동 전체	**84,169**	**77,588**	**104,199**	**205,795**	**74,623**	**96,092**
사우디아라비아	**30,585**	**25,780**	**31,857**	**54,812**	**15,696**	**24,962**
쿠웨이트	2,559	2,000	4,477	6,443	1,541	1,714
오만	9,908	3,218	5,846	8,973	2,177	4,888
시리아	15,406	14,160	7,239	11,491	1,332	7,621
UAE	7,106	5,084	13,091	14,157	3,817	6,845

주 : 중동 전체 통계에 이집트와 터키가 포함됨.
자료 : 한국자동차공업협회, 자동차통계월보, 2005. 5

최근 중동지역 국가들이 석유판매수입을 바탕으로 국제자금의 헤게모니를 보유하게 된 바, 경기 침체상황에서 벗어나지 못하고 있는 우리나라로서는 수 천 억 달러에 달하는 오일달러를 확보하려는 노력이 절실히 필요하다. 우리 기업의 진출 유망분야를 살펴보면, 첫째, 각종 건설·플랜트 프로젝트의 수주가 유망하다. 중동지역 국가들의 재정수입 증가로 인해 대형 건설 및 플랜트 프로젝트 발주가 크게 확대되고 있는 바, 우리 기업은 담수·발전, 대수로 공사 등 그간 성공적인 실적과 좋은 이미지로 향후 진출 전망이 밝다. 다만, 대부분의 발주처가 파이낸싱(Financing)을 요구하고 있으나, 파이낸싱 능력이 부족한 점은 한계이다. 따라서 해외

플랜트 수주경쟁력 확대를 위한 금융 지원을 강화할 필요가 있으며, 산유국을 대상으로 한 적극적인 해외플랜트 마케팅 활동을 전개해야 한다.

둘째, 중동지역 각국들의 전자정부 구축과 관련된 IT제품을 들 수 있다. 이란 정부는 제4차 개발계획기간(2005.3~2010.3) 중 전자정부 정책과 유·무선 통신라인 보급 추진 계획을 갖고 있는 바, 세계적 경쟁력을 보유한 우리나라 초고속인터넷 통신망, 유·무선 전화기 및 기지국 장비, 콘텐츠 등이 진출 유망분야이다. 그러나 높은 시장점유율을 자랑하는 핸드폰 등의 첨단 제품에서 지속적인 우위를 강화하기 위해서는 보다 현지 정서를 적절히 반영한 다양한 형태의 마케팅 전략이 필요하다.

셋째, 전통적인 주력수출상품의 시장 확대가 가능하다. 재정지출 확대로 인해 국민들의 실질 구매력이 높아지고 소비재 수입이 늘어날 것이므로, 자동차, 백색가전, 석유화학 등 우리의 경쟁력 있는 일류상품이 진출 유망분야이다. 이를 위해서 해외 무역관 또는 정부가 현지 소비자 동향 등 시장정보를 수집하여 우리 수출기업에 전파하고, 국가이미지 제고 및 한국 상품 붐 조성을 위해 일류상품을 위주로 한 한국종합상품전을 개최하는 등의 다양한 방안을 수립하여 실천하는 것이 필요하다.

넷째, 앞으로 중동 북부지역(이란·이라크) 및 카스피 해 연안국가 등을 겨냥해 기존에 UAE에 설치된 중동 영업망 거점 외에 쿠웨이트를 거점으로 활용하는 방안을 모색해 볼 필요가 있다. 비록 이라크의 내정이 준 내전상태이기에 활성화되고 있지는 않지만, 향후 쿠웨이트가 이라크로의 중계무역기지이자 이라크 전후복구사업의 거점이 될 것이라는 점 외에도 자유무역지대 설치, 외국인 투자법 시행 등을 고려할 때, 현 시점에서의 거점 구축 효과가 클 것으로 기대된다.

나. 에너지 협력

석유·천연가스 매장량의 지리적 분포 및 생산동향을 볼 때, 향후 중동의 생산비중과 아시아 지역의 중동의존도는 계속 증가할 것으로 전망되므로 중동과의 에너지 협력외교는 현재보다 더욱 강화될 필요가 있다. 위험 분산의 차원에서 도입선을 중동 이외의 다른 지역으로 확대한다고 하더라도 중동에 대한 압도적 의존은 불가피하므로 에너지 외교의 중심은 중동이 될 수밖에 없음을 잘 인식해야 한다.

중동 산유국과의 경제협력관계에서 에너지 도입이 차지하는 비중이 높다는 점을 고려할 때, 에너지 수급위기시를 대비한 다양한 고위급 채널의 유지와 석유업계의 현안으로 대두되고 있는 아시아 프리미엄을 해결하기 위한 다각적 노력이 정부차원에서 이루어져야 할 것이다.

미국, 중국, ASEAN 등 대규모 석유소비국이 중동 산유국과의 관계강화에 주력하고 있는데 비해, 우리나라의 중동 외교는 매우 소홀한 실정이다. 미국은 전쟁을 불사하며 이라크를 중심으로 한 중동 산유국과의 관계 재편을 시도했으며, 중국도 중동지역 정상방문을 통해 중동과의 관계 강화에 노력하고 있으며, 특히 이란 진출을 위해 집중적인 외교적 노력을 기울이고

있다. 따라서 우리나라도 중동 산유국과의 관계 강화를 위해 대통령의 중동 순방, 에너지 안보를 위한 전략적 차원에서의 중동국가와의 FTA 체결 등을 검토할 필요가 있다.

다. 자유무역협정

중국, 인도 및 ASEAN 국가들은 장래 중동으로부터의 석유수입 증가에 대비하여 GCC(Gulf Cooperation Council, 걸프협력협의회)와 같은 중동 국가와의 FTA 체결을 추진하고 있다. 우리나라는 석유·석유제품 및 천연가스에 대한 GCC 의존도가 EU나 중국, 인도보다 훨씬 높아[192] 에너지 안보를 위한 FTA 체결의 필요성은 EU나 중국보다 더 크다고 볼 수 있다. 현재 에너지 안보를 확보하기 위한 국제사회의 경쟁, 특히 중국과 일본의 경쟁이 매우 치열하다는 점을 고려할 때, 더 이상 경쟁에서 뒤떨어지는 일이 없도록 빠른 시일 내에 에너지 안보 확보 방안으로서의 FTA 추진을 검토할 필요가 있다.

2004년 우리나라는 GCC에 51.8억 달러를 수출하고, 293.3억 달러를 수입하여 240억 달러상당의 무역적자를 기록했다.[193] 품목별로 살펴보면, 승용차, 무선전화, 카메라, 비디오카메라, TV, 합성섬유, 에어컨, 철강제품, 고무제품, 선박 등을 주로 수출했고, GCC로부터 원유, 석유제품, 천연가스, 석유화학 제품, 알루미늄 제품을 수입했다. 한-GCC 교역구조는 GCC-EU의 교역구조와 상당부분 일치하고 있는 것이다.

따라서 우리나라도 GCC 국가들과 FTA를 추진하려 할 경우, 먼저 '원유' 및 '석유 제품'을 무관세로 개방할 수 있는가를 살펴보고, 그 다음에 '석유화학 산업'과 '알루미늄 산업'에 대한 추가 검토를 해야 할 것이다. 장기적으로 석유를 포함한 원자재에 부과되고 있는 관세를 삭감, 폐지하는 것이 바람직한 정책방향이라고 생각되는 바, 한-GCC FTA는 이를 위한 좋은 계기가 될 수 있다.

3. 주요 경제이슈 및 전망

1) 에너지 주도권 강화

막대한 매장량 및 생산 잠재력에 따른 그 중요성에도 불구하고 중동지역 산유국들은 기존 유전의 성숙 및 노후화, 신기술 발전 지체 등으로 최근 생산량 증가율이 둔화되고 있는 실정이다. 또한 현재까지 중동지역 산유국들은 상류부문을 외국회사에 개방하고 있지 않다. 예멘 등 일부 신흥 산유국들이 국제석유회사들이 선호하는 생산 분배 계약조건 개선을 통해 투자

192) 2004년 우리나라는 수입량의 65.7%, 수입액의 65.2%에 해당하는 원유를 GCC 국가에서 수입했음.

193) 수입은 석유·석유제품과 천연가스가 풍부한 사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 카타르에서 주로 이루어졌으며, 수출은 교역규모와 경제규모가 상대적으로 큰 UAE와 사우디아라비아에 집중되어 있음.

를 유치하고 있으나, 대부분의 석유가 부존되어 있는 걸프지역 산유국들은 아직도 기존의 서비스계약 형태를 유지하고 있다. 그러나 최근에는 이들 산유국들이 의욕적인 장기투자계획 발표, 부분적인 개방을 통한 외국 선진기술·자본유치 등 생산량 증대에 안간힘을 쏟고 있다.

한편, 1차 에너지원 중 석유의 비중은 2025년까지는 거의 변화가 없을 것으로 전망되어, 석유는 앞으로도 세계의 가장 중요한 에너지원으로 남을 것이다. 미국 에너지 정보청(Energy Information Agency)에 따르면, 에너지원별 비중이 현재와 비슷한 39%를 유지할 것으로 보이며, 세계전체 석유소비량은 매년 1.9% 상당 증가하여 2025년 121백만b/d에 이를 것으로 전망된다. 이 중 선진국은 1.2%, 체제전환국은 2.0%, 개도국은 2.8%에 이를 것으로 전망되며, 특히 최근 고속성장을 하고 있는 경제대국인 중국과 인도의 석유소비가 급증할 것으로 전망되는데, 양국의 연평균 증가율은 4.0%에 이를 것으로 전망된다.

석유수요의 지속적인 증가에 힘입어 2025년 세계 석유교역량은 현재보다 약 60% 증가한 89.4백만b/d에 이를 것으로 전망되며 OPEC, 특히 걸프만 연안국가(사우디아라비아, 이란, 이라크 등)의 수출 비중이 크게 증가할 것으로 예상되고 있다.

<표 2-181> 중동지역의 지역별 석유 수출전망 (2025년)

단위 : 백만b/d

수출 \ 수입		선진국				개도국				총 수출 (전체대비 비중)
		북미	유럽	아시아	합계	태평양	중국	기타	합계	
걸프만	2001	2.9	2.7	4.1	9.7	4.8	0.9	1.5	7.2	16.9 (30.0%)
	2025	5.8	4.5	5.9	16.3	9.4	5.7	4.9	20.1	36.4 (40.7%)
전체	2001	13.0	17.3	6.2	36.5	10.0	2.0	7.8	19.7	56.3
	2025	21.4	20.4	8.1	49.9	19.5	8.6	11.4	39.5	89.4

자료 : EIA, *International Energy Outlook 2004.*

이에 따라 향후 중동지역이 세계 에너지부문에서 차지하는 역할은 더욱 증가할 것으로 보인다. 또한 중국의 걸프지역으로부터의 석유수입은 2001년 0.9백만b/d에 불과했지만, 2025년 5.9백만b/d로 늘어날 전망이어서, 향후 걸프지역에서 아시아 국가(한·중·일, 인도)간 석유 확보 전쟁이 치열해질 것으로 예상된다.

또한 천연가스 수요도 천연가스 채굴기술의 발달과 교토의정서(기후변화협약)의 발효 및 대기환경규제 강화 등으로 인해 2030년까지 2배 이상 증가할 것으로 전망되고 있다. 천연가스 매장 역시 중동지역에 주로 편재해 있어 이를 무기로 한 중동 GCC 국가들의 세계 에너지 시장 주도권은 더욱 강화될 전망이다.

2) 지속적인 경제 발전 여부

석유와 천연가스의 수요 확대에 따라 이를 바탕으로 한 중동지역의 경제성장률은 세계 평균치를 상회할 것으로 전망되고 있다. 그러나 중동지역 경제가 지속 발전하기 위해서는 해결해야 할 몇 가지 중요한 과제가 있다. 그 중 일부는 태생적인 것으로 볼 수 있다. 우선 첫째는 중동지역 내 정정 불안이다. GCC는 같은 이슬람 국가이자 인접국이면서도 GCC 회원국이 아닌 이란·이라크가 전쟁을 하고 있을 무렵에 창설되어 제1차(1990년), 제2차(2003년) 걸프전을 경험했으며, 지금도 테러의 위험에 항상 노출되어 있다. 여기에 내부적으로는 이슬람 원리주의로의 회귀와 왕정에 대한 불만이 팽배해 있고, 외부적으로는 민주주의의 도입이라는 거센 압력에 직면해 있다.

둘째, 몇몇 예외적인 분야를 제외하고는 중동지역 국가 간의 경제구조에 거의 차별성이 없다. 그 결과, GCC 역내교역 자유화를 1983년부터 시행했지만 기대치 이하의 성과만을 나타내고 있다. GCC 국가들은 유사한 교역구조로 인해 원유, 가스, 석유화학 이외의 교역은 매우 저조한 실정이다. 따라서 역내 분업화가 효율적으로 이뤄져야 한다.

셋째는 중동지역 경제가 내부지향적 경제라는 점이며, 비효율적인 국내 산업을 보호하기 위한 높은 수입 장벽, 낮은 국내투자 및 외국인직접투자(FDI), 과다한 정부규제 및 정부계획 등이 경제발전을 저해하고 있는 것으로 지적되고 있다. 특히 중동지역 국가들의 외국인투자 유치는 주로 관련 산업의 발전이나 고용 창출과는 거리가 먼 석유와 천연가스 사업부문에 집중되어 있다. 따라서 수입 장벽을 제거하고, 외국인직접투자를 활성화시키기 위한 제도적 기반을 확충하고, 국영기업을 민영화시키는 등의 조치가 필요하다.

제2절 물류환경변화와 특징

1. 중동의 해운 물류

1) 중동지역 해운 중심 5국

석유, LNG 등 풍부한 자원을 기반으로 중동의 해운 수요가 증가하고 있으며, 이 같은 추세가 가속화될 전망이다. 특히 최근 중국의 해운 수요가 크게 늘고 있다는 점을 감안하면, 이 지역의 해운수요가 더욱 늘어날 것이란 전망이 지배적이다. 이러한 해운수요 증가와 함께 이 지역 국가들의 국적선대 규모도 경제력에 비해 적지 않은 성장을 해왔다. 특히 사우디아라비아, 터키, 이란, 아랍에미리트, 쿠웨이트 등 중동 주요 5개국의 선대보유량은 GDP 기준 경제규모에 비해 많다.[194] 즉, 2003년 기준 전 세계 국가별 선대보유량 순위에서 사우디아라비아가 18위, 터키가 19위, 이란이 22위를 차지하고 있으며, 아랍에미리트와 쿠웨이트가 각각 30위와 33위인 반면, GDP 기준 경제규모는 사우디아라비아와 터키가 각각 26위와 21위이며, 그 뒤를 이어 이란 34위, 아랍에미리트 47위, 그리고 쿠웨이트가 58위의 순위를 차지하고 있다.[195]

특히 중동지역 최대의 선대 보유국은 사우디아라비아로서 이 국가의 선대보유량은 2001년을 기점으로 증가하기 시작해 2003년 기준 669만 GT를 기록하고 있다. 그 뒤를 이어 터키, 이란, 아랍에미리트, 쿠웨이트 등이 위치하고 있다.[196] 2003년 기준 중동지역 주요 5개 국가의 선대보유량은 전 세계 선대의 3.8% 수준으로 이는 전 세계 6위를 차지하고 있는 중국의 선대보유량의 약 73%에 해당한다. 이렇게 중동 국가들의 선대규모가 경제규모에 비해 작지 않은 것은 석유, 천연가스 등 풍부한 자원을 기반으로 교역의 증대에 따라 늘어나는 해운수요에 대응하기 위한 것으로 볼 수 있다.

---

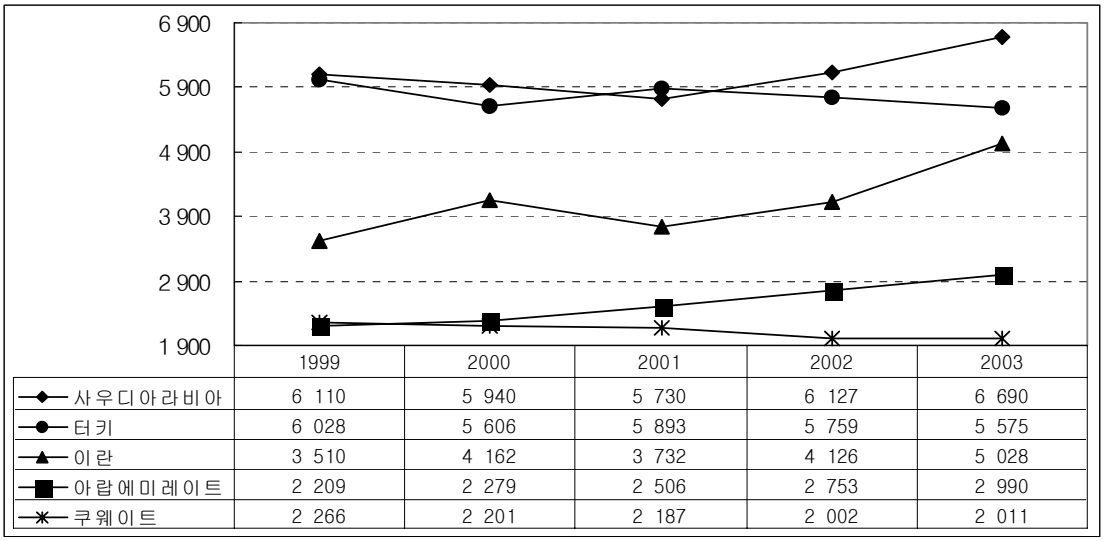
194) World Bank, *World Development Indicators Database*, 2004. 9

195) 2003년 선대보유량의 국가별 순위는 1위가 그리스, 그 뒤를 이어 일본, 노르웨이, 독일, 미국, 중국, 홍콩, 한국, 대만, 영국, 싱가포르, 러시아, 덴마크, 이탈리아, 인도, 말레이시아 등이 차지하고 있으며, 스위스가 17위를 기록하고 있음.

196) Lloyd's Register of Shipping, *World Fleet Statistics*, 2004. 다만, 나머지 중동 국가들의 선대보유량은 미미한 수준임.

<그림 2-71> 주요 중동지역 국가들의 선대변화 추이

단위 : 천 GT



	1999	2000	2001	2002	2003
사우디아라비아	6 110	5 940	5 730	6 127	6 690
터키	6 028	5 606	5 893	5 759	5 575
이란	3 510	4 162	3 732	4 126	5 028
아랍에미레이트	2 209	2 279	2 506	2 753	2 990
쿠웨이트	2 266	2 201	2 187	2 002	2 011

자료 : Lloyd's Register of Shipping, *World Fleet Statistics,* 2004

특히 중동지역 국가들 가운데 아랍권의 사우디아라비아, 그리고 비 아랍권 국가인 터키, 이란 등을 중심으로 선대 확충이 이루어질 전망이다.[197] 이는 2003년 이라크 전쟁에도 불구하고, 중국의 경제성장에 따른 화물의 증가, 그리고 전 세계 원유수요 증가에 따른 것으로 풀이된다. 그 예로 이란의 국영선사인 IRISL(Islamic Republic of Iran Shipping Lines)사는 330만 DWT의 현재 선대규모를 2007년까지 400만 DWT로 증강할 계획이며, NITC(National Iranian Tanker Co)사는 2008년까지 205만 DWT의 선박을 추가로 확보해 모두 800만 DWT의 선대를 보유할 계획이다. 이와 함께 민간선사인 Bonyad Shipping사도 2007년까지 현재 운항선대 300만 DWT를 1,000만 DWT로 확대할 방침이다.

특히 유조선 확대가 크게 늘어날 전망이다. 2008년 이전 중동 국가들의 유조선 인도량은 전체 선박 가운데 64%로 가장 크며, 이는 전 세계 인도예정 선박의 약 7.9%에 해당한다. 이를 국가별로 살펴보면, 이란과 이스라엘을 제외한 모든 중동 국가들의 유조선 인도량이 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 중동 국가들 가운데 이란, 이스라엘 등의 컨테이너선 비중이 다른 중동 국가들에 비해 큰 것은 이 지역의 대표적인 컨테이너선 선사인 IRISL, Zim 등이 컨테이너선 확충에 주력하기 때문인 것으로 보인다.[198]

---

197) 중동 국가를 아랍권과 비아랍권으로 구분할 수 있음. 아랍권 국가는 레바논, 리비아, 모로코, 바레인, 사우디아라비아, 수단, 시리아, 아랍에미리트연합, 알제리, 예멘, 오만, 요르단, 이라크, 이집트, 지부티, 카타르, 쿠웨이트, 튀니지, 팔레스타인 등 19개국이며, 비아랍권 국가는 이란, 이스라엘, 터키 등 3개국임.

198) BRS-Alphaliner, *Liner Shipping Report*, 2004.1. 2004년 1월 1일 기준 전 세계 컨테이너선 보유량 순위는 이스라엘의 Zim이 15위, IRISL이 25위, 다국적기업인 UASC가 22위를 차지하고 있음.

<표 2-182> 중동 주요국의 인도 예정 선박량 현황(2008년 이전)

구 분	일반화물선		컨테이너선		유조선		벌크선		로로선		총 척수	총 DWT
	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT	척수	DWT		
터키	21	125,534	4	88,400	67	3,074,952	18	1,504,611	4	45,600	114	4,839,097
사우디 아라비아	-	-	-	-	27	2,311,600	-	-	-	-	27	2,311,600
이란	-	-	9	417,600	4	75,800	21	1,345,599		-	34	1,838,999
쿠웨이트	-	-	-	-	9	1,013,620	-	-	1	321	10	1,013,941
이스라엘	-	-	12	736,000	-	-	-	-	2	24,000	14	760,000
카타르	-	-	-	-	6	646,000	-	-	-	-	6	646,000
아랍에미 리트	1	900	5	89,150	14	534,786	-	-	-	-	20	624,836
이집트	-	-	-	-	1	1,200	-	-	2	12,000	3	13,200
합계	22	126,434	30	1,331,150	128	7,657,958	39	2,850,210	9	81,921	228	12,047,673
전 세계	401	2,939,466	980	47,655,065	1,474	96,620,359	840	66,542,574	163	2,442,546	3,858	216,200,010

주 : 1) 일반화물선에는 냉동선 포함, 벌크선에는 겸용선 포함.
2) 이스라엘 컨테이너선 4척은 2009년 6월 인도 예정
자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005. 4. 7

2) 중동의 컨테이너선 시장 구조

중동지역의 컨테이너선 시장은 연계구조라고 할 수 있다. 즉 중동지역의 해운수요 증가는 자국화물의 수송수요뿐만 아니라 중국의 경제성장에 따른 아시아, 유럽지역 간 화물의 수송수요가 크게 증가한 데 기인한다고 할 수 있다. 이에 따라 중동지역의 주요 선사들도 이 같이 양 대륙을 연계하는 역할에 중심을 두고 있다.[199] 그 대표적인 예가 지난해 이루어진 이란의 IRISL사의 컨테이너선 신규항로의 개설이다. 이는 이란 등 중동지역 국가들이 동서남북 주요 항로로 이어지는 경유지점에 위치하는 지리적 이점과 무관하지 않다.[200] IRISL사의 운항선대는 2003년 56만 6,000TEU로서 2004년 중동/오스트레일리아, 뉴질랜드 항로를 추가로 개설하는 한편, 중동/아시아 및 중동/유럽항로에 1만 TEU의 선복을 추가로 투입할 예정이다.[201] 또

199) *Cargosystem*, 2004. 3. 이 같은 점은 중동 최대의 항만인 두바이(Dubai)항의 처리화물 중 56%가 환적화물이며, 나머지 44%가 수출입화물이라는 점에서도 알 수 있음.

200) *Fairplay*, 2004. 4. 22.

201) *Fairplay*, 2005. 3. 10. 이외에도 IRISL사는 지난 달 4,900~6,500TEU급 선형의 컨테이너선 8척을 추가로 발주했음.

한 UASC사도 항로개설을 늘렸다. 지난해 초에 개설된 유럽/중동/동북아를 잇는 AGX(Asia Gulf Express) 서비스가 대표적인 예이다.[202]

이 밖에 글로벌 선사들의 서비스도 개설되고 있는데 Norasia사의 AEX(유럽/중동/극동)서비스가 대표적인 예이다.[203] 이와 같이 중동항로가 기간항로에서 유럽항로의 경유지로서 역할을 한다는 점은 극동/유럽 항로를 운항하는 4,300TEU 파나막스급 이상 컨테이너선 가운데 약 51%가 중동항로를 경유하고 있다는 것에서도 알 수 있다.[204]

<표 2-183> 4,300TEU급 이상 선박의 중동항로 서비스 현황

선사	서비스명	루 트	선형(TEU)	척수
Hapag Lloyd	AEX	아시아/인도/중동/지중해/북미/지중해/중동/인도/아시아	4,890	1
APL	CEX	유럽/중동/아시아/인도/유럽/아시아	5,020-5,500	7
	SCX	아시아/중동/유럽/아시아	5,020	4
MOL	WAX(CMI)	아시아/중동/아시아	4,990	4
CMA CGM	FAL	유럽/지중해/중동/아시아/지중해/유럽	6,251	7
	EPIC3	유럽/지중해/중동/인도/지중해/유럽	4,253	2
	NCX	유럽/지중해/중동/아시아/지중해/유럽	5,762	6
	SCX	아시아/중동/유럽/아시아	5,762	3
PONL	AEX	아시아/인도/중동/지중해/북미/지중해/중동/인도/아시아	4,224	5
CP Ships	-	유럽/인도/파키스탄, 유럽/지중해/중동/인도/지중해/유럽	4,100	1
Maersk Sealand	AE5/TP6	지중해/중동/아시아/북미/아시아/지중해	6,600	10
	TP5	중동/인도/아시아/북미/아시아/인도/중동	4,306	7
	AE3	유럽/중동/인도/중동/지중해/유럽	4,338	2
	AE6	지중해/중동/아시아/지중해	4,338	7
	MECL/AE4	북미/지중해/중동/인도/중동/북미	4,338	6
	AE7	유럽/중동/아시아/중동/유럽	6,000	6
COSCO	CO-CNEU2	아시아/중동/지중해/유럽/아시아	5,200	2
MSC	Drago Express	지중해/중동/아시아/지중해	6,724	8
Safmarine	PEX7(AE7)	유럽/중동/아시아/중동/유럽	6,414	2

자료 : *Containerisation International Yearbook*, 2005.

이외에 중동항로의 특징으로는 기간항로상에서 중동항로를 경유하여 운항하는 선사들은 전 세계 글로벌 선사들이 주축을 이루고 있으며, 중동지역 선사들은 근해항로에 집중되어 있다는 점이다. 즉, 극동/유럽항로에서 중동항로를 경유하여 운항하는 선사들은 Hapag Lloyd, APL, MOL, CMA CGM, PONL, CP Ships, Maersk Sealand, COSCO, MSC, Safmarine 등 글로벌 선사

202) *Containerisation International*, 2004. 3. 그러나 UASC사는 대형선 투입에 대한 경영진의 확신 부족과 일부 주주들의 반대로 기간항로보다는 중동역내 시장에 집중하고 있음. 한편 이라크 재건을 위한 물량이 늘어나면서 두바이항뿐만 아니라 사우디아라비아, 쿠웨이트, 요르단 등의 항만 물동량도 증가하고 있음.

203) *Lloyd's Shipping Economist*, 2005. 3.

204) *Lloyd's Shipping Economist*, 2005. 3, *Containerisation International Yearbook*, 2005. 척수 기준이며, 이는 전 세계 파나막스급 이상 컨테이너선대의 약 19.4%에 해당함.

들이다. 이에 반해 중동국가들의 대표적인 선사인 이스라엘의 Zim, 이란의 IRISL, 중동지역 다국적 기업인 UASC[205] 등은 주로 근해항로에 치중하고 있으며, 원양항로를 운항하더라도 파나막스급 이하의 중형선을 운항선대로 하고 있다. 이러한 점은 기간항로인 극동/유럽항로를 제외한 중동항로에서 4,299TEU 이하 선박들이 89%를 차지하고 있으며, 글로벌 선사들의 파나막스급 이상 선박들은 주로 기간항로에 투입되고 있다는 것에서 알 수 있다.

이상에서 보았듯이 중동의 컨테이너선 항로는 극동/유럽항로의 연계기능을 하는 항로로서 기능하고 있으며, 이러한 기간항로는 특히 중국의 물동량이 크게 증가하고 있는 데 따른 해운수요에 의해 주로 글로벌 선사들이 중심이 되고 있다. 한편 중동 근해지역항로는 중동뿐만 아니라 인도, 파키스탄 등 주변국들 사이에 물동량이 증가하는 데 기인한 것으로 중동지역 선사들이 그 역할을 강화하고 있다고 볼 수 있다.

<표 2-184> 중동항로의 선대 배치 현황

주요 항로		척수	2,499TEU 이하	2,500～3,299 TEU	3,300～4,299 TEU	4,300TEU	4,300～7,299 TEU	7,300TEU 이상
중동 항로	북미서안/극동/중동	9	-	-	2	7	-	-
	중동/남아시아/북미서안	25	10	2	6	7	-	-
	북유럽/중동/남아시아	30	6	12	7	5	-	-
	지중해/중동/남아시아	8	3	-	5	-	-	-
	극동/중동/남아시아	144	109	26	4	-	5	-
소 계(A) (%)		216 (100)	128 (59)	40 (19)	24 (11)	19 (9)	5 (2)	-
전 세계 항로(B)		-	-	306	280	134	281	49
A/B		-	-	13.1	8.6	14.2	1.8	-

주 : 극동/유럽항로에서 중동을 경유하는 경우는 제외
자료 : *LSE*, 2005. 3.

3) 중동의 유조선·가스선 시장

이와 함께 중동은 원유 및 천연가스의 최대 시장으로서 이에 따른 해운 수요가 폭증하는 지역이다. 국제에너지기구(International Energy Administration: IEA)에 따르면, 금년 전 세계 원유수요는 1일 8,390만 배럴이며, OPEC의 산유량은 1일 3,000만 배럴로 중동지역의 원유해상물동량은 2,350만 배럴에 이를 것으로 전망된다. 이에 따라 중동은 Frontline사 등 전 세계 주요 유조선 선사들의 대표적인 활동 무대가 되고 있다. 특히 중동지역 유조선 시장의 특징은 중동지역 국가들 중 사우디아라비아의 Vela International사와 이란의 NITC사 등이 원유 수송시장에서 적극적으로 활동하고 있으나 기타 국가들은 저조한 편이라는 점이다. 이는 노르웨이, 홍콩, 그리스, 싱가포르 등 대부분 해운선진국들과 주요 화주국의 선주들이 중동지역의 원

205) UASC는 1976년 설립되어 바레인(Bahrain), 이라크(Iraq), 쿠웨이트(Kuwait), 카타르(Qatar), 사우디아라비아(Saudi Arabia), 아랍에미리트(U.A.E) 등 중동 6개국의 다국적 기업이며, 본사는 쿠웨이트에 있음.

유수송시장에 참여하고 있기 때문인 것으로 풀이된다.

<표 2-185> 중동지역 및 전 세계 유조선 시장의 주요 선주

중동지역 주요 10대 용선주			전 세계 주요 VLCC 운영선사		
1	선주	국가	선주	국가	선박량 (백만 DWT)
2	Frontline	노르웨이	Frontline	노르웨이	11.0
3	Chinese P.C.	중국	Vela I.	사우디아라비아	10.6
4	Associated M.C.	홍콩	MOL	일본	8.2
5	Dynacom	그리스	NYK	일본	7.7
6	Kuwait O.T	쿠웨이트	World-Wide	홍콩	6.6
7	LG-Caltex	한국	Kristen	그리스	5.2
8	Idemitsu M.	일본	OSG	미국	4.5
9	AP Moller	덴마크	NITC	이란	4.2
10	Vela I.	사우디아라비아	Tanker Pacific	싱가포르	3.4
11	World-Wide	홍콩	AP Moller	덴마크	2.8

자료 : *Lloyd's Shipping Economist*, 2004. 5 및 2004. 11.

이외에도 중동은 천연가스 개발에 따른 해운수요도 크게 증가하고 있는 지역이다. 특히 카타르는 '96년 및 '99년 중반부터 Qatar Gas와 Ras Gas의 LNG 공장을 설립하고, 아시아 및 유럽 등 주요 국가들과 장기 판매계약을 체결하는 등 가스 생산 및 판매를 크게 늘리고 있다. 이에 따라 카타르는 현재 2,000만 톤에 달하는 LNG 수출물량을 오는 2012년까지 7,700만 톤으로 늘린다는 계획이다.

한편, 이러한 LNG 수출물량의 증가가 예상되는 가운데 최근 Shell사가 새로이 Qatar LNG 생산 프로젝트에 참여해 개발에 나서게 되면서 2010년까지 카타르 프로젝트에 필요한 LNG선은 70여 척으로 늘어날 것으로 전망되고 있다. 이는 당초 예상한 척수보다 크게 늘어난 것으로 이미 지난해 카타르는 일반선형 8척, 21만 입방미터급 8척을 발주했으며, 현재 12척의 초대형 LNG선 발주를 위해 QSAT(Qatar Ship Acquisition Team)을 통해 입찰을 실시하고 있는 상태이다. 이를 위해 한국 조선소들로부터 95척의 LNG 선박을 건조할 수 있는 도크를 사전에 확보해 둔 상태이며, 향후 18개월~2년 사이에 대부분 20만 입방미터급 LNG선 50척이 발주될 것으로 보인다.[206]

또한 이란의 경우에도 지난해 생산량이 580만 톤이었으나 2010년에 가서는 이를 2,475만 톤까지 늘린다는 계획이다. 이에 따라 이란의 국영선사인 NITC사는 2008년까지 22척의 LNG선 수요가 있을 것으로 전망하고 있다.

206) *TradeWinds*, 2005. 3. 24.

<표 2-186> 중동 주요국의 LNG 수출량 현황 및 전망

단위 : 천만 톤

국가	2003	2004	2005	2006	2007
사우디아라비아	11.7	12.1	13.4	14.8	16.6
이란	1.0	1.6	3.6	5.7	6.8
카타르	1.8	1.8	1.8	3.0	3.0
쿠웨이트	0.5	0.5	0.5	0.5	1.6
아랍에미리트	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
바레인	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
오만	-	-	-	-	1.0
총계	15.9	16.9	20.2	24.9	30.1

자료 : *Fairplay*, 2004. 4.

4) 시사점

그 동안 이라크 전쟁 등 정치적 불안으로 혼란이 거듭되던 중동 지역은 최근 중국, 인도 등 세계 경제의 성장세에 따라 새로운 해운수요가 창출되고 있다. 이 같은 해운수요는 컨테이너선 분야와 유조선 분야, LNG 분야 크게 3가지로 요약될 수 있다. 먼저 컨테이너선 분야에서는 지정학적 위치의 이점으로 글로벌 경제의 성장에 따른 수혜적 해운수요가 발생하고 있다. 즉, 극동/유럽의 기간항로의 중간에 위치하여 중동지역의 해상운송로가 점진적으로 개설되고 있으며, 이외에도 중동지역과 타지역 간의 교역물동량 증가에 따른 해운수요도 점증하고 있다. 이와 같이 중동지역을 중심으로 예상되는 컨테이너선 시장의 발전은 인도, 파키스탄 등 주변국의 교역 증가에 따라 더욱 가속화할 것으로 전망된다.[207] 이러한 점에서 극심한 과당경쟁 상태에 있는 우리나라의 근해선사들에게 중동지역은 향후 3국 간 시장진출의 기회가 될 수 있을 것으로 판단된다.

또한 유조선 분야에 있어서 중동 지역은 글로벌 경제에 상당한 영향을 미치는 시장이다. 특히 일본, 한국, 중국 등 극동지역의 원유수요는 지속적으로 증가할 것으로 예상되며, 이외에 미국도 고유가에 따라 원유 도입선을 바꾸려는 시도를 하고 있으나 여전히 중동산 원유수요는 지속될 것으로 전망되고 있다. 또한 이 같은 원유수요의 증가와 함께 최근 급증하고 있는 LNG에 대한 수요 증가로 유조선 및 가스선 시장의 선박수요가 크게 늘어날 것으로 예상된다.

특히 IMO의 단일선체 유조선 퇴출계획에 따라 선복이 부족할 것이란 전망이 중동지역 유조선 해운수요 증가에 대한 타당성을 더하고 있다. 이와 함께 최근 중동지역의 국제금융이 선박금융(shipping finance)에 커다란 관심을 보이고 있는 점도 특이한 사항이다.[208] 이는 우리나

207) *Containerisation International*, 2004. 3.

208) Dubai Islamic Bank의 아랍에미리트사와 Tuton Oceanic사가 합작으로 2003년에 선박펀드회사를 설립하는 등 전 세계 주요 이슬람 금융기관들의 관심이 고조되고 있음.

라의 선박펀드도 시작단계라는 점에서 선박금융의 비교 대상으로 적당한 예가 될 수 있을 것으로 보인다.

결론적으로 중동지역은 최근 급성장하고 있는 중국, 인도, 브라질, 러시아 등 소위 브릭스(BRICs) 주요국들에 비해 그 성장이 빠르지는 않으나 새롭게 떠오르는 해운수요의 진원지가 될 가능성이 크다고 할 수 있다. 이러한 점에서 향후 50년간 세계 경제의 성장은 인도와 중국에 달려 있으나 이러한 성장을 가능케 하는 것은 중동의 석유자원이라는 한 외신의 지적은 시사하는 바가 크다.

2. 중동의 항만 물류

1) 중동 지역 항만의 현주소

중동지역 항만들이 빠르게 성장하고 있다. 2004년 643만 TEU를 처리한 두바이항이 아시아와 유럽, 아프리카를 연계하는 중동의 물류거점으로 부상하면서 중동 최초로 세계 10위 항만으로 올라섰다. 사우디아라비아의 제다(Jeddah)항과 오만의 사라라(Salalah)항도 각각 242만 TEU, 221만 TEU를 처리하면서 세계 30위권에 진입하였다. 이러한 주요 항만들의 성장세에 힘입어 중동지역 항만들의 총 컨테이너 처리실적도 크게 증가하고 있다. 중동지역 항만의 총 컨테이너 처리실적은 1990년에 358만 TEU에 불과했으나 2000년에 1,110만 TEU를 처리한 데 이어 2004년에는 1,910만 TEU를 기록[209]하였다.

물동량 증가율 측면에서도 중동항만은 2004년에 세계 주요 경제권 중 가장 높은 수준을 기록하였다. 중동지역 항만들의 물동량 증가율은 1990~2004년까지 매년 10~11%대를 기록했으나 2003년 이후에는 대 중국 교역 물동량 증가추세에 힘입어 18%대의 높은 성장세를 기록하고 있다. 2003년에는 24%라는 경이적인 성장을 실현한 동북아 경제권에 이어 2위를 기록했으나 2004년에는 18.5%를 기록하면서 16.6%를 기록한 동북아 경제권을 추월하였다.[210]

이러한 추세에 힘입어 세계 컨테이너 시장에서 중동지역 항만이 차지하는 비중도 점차 커지고 있다. 세계 총 컨테이너 처리실적 중 중동지역 항만이 처리한 물동량 비율은 1990년에는 4.1%에 불과했으나 2004년에는 1.2% 포인트 증가한 5.3%를 기록하였다. 중동지역 항만들의 물동량 규모는 동북아 경제권의 15%, EU의 28% 수준으로 아직은 작은 수준이지만 중동지역의 경제성장과 이에 따른 수출입 물동량 증가, 그리고 아프리카와 지중해지역 환적물동량 증가추세가 뚜렷하게 나타남에 따라 지속적인 성장세를 보일 것으로 예상되고 있다.

---

209) 2004년 실적은 추정치임(Drewy, *Annual Container Market Review & Forecasting 2004/05*, 2004.).

210) 위와 같음.

<표 2-187> 세계 주요 경제권 항만의 컨테이너 물동량 추이

단위 : 천 TEU

구 분	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004
북 미	9,531	16,659	30,824	31,212	34,212	37,469	40,000
서유럽	11,750	22,539	51,707	52,805	57,350	62,702	68,400
동북아	7,662	23,001	71,096	75,126	87,541	108,543	126,500
서남아	1,871	9,679	34,320	36,906	41,105	45,436	52,251
중 동	1,943	3,583	11,092	12,328	13,642	16,125	19,100
기 타	6,037	12,440	36,532	38,987	42,000	46,692	80,200
세 계	38,794	87,901	235,571	247,364	275,850	316,967	359,400
중동항만 비중	5.0%	4.1%	4.7%	5.0%	4.9%	5.1%	5.3%

주 : 2004년은 예상치임.
자료 : Drewry, *Annual Container Market Review & Forecasting*, 2004. 5.

중동지역 항만의 성장은 아랍에미리트, 사우디아라비아, 오만 등 3개국이 주도하고 있다. 아랍에미리트는 1990년 이후, 두바이항, 푸자이라(Fujairah)항, 코 파칸(Khor Fakkan)항 등 주요 항만의 성장세에 힘입어 중동의 물류거점으로 부상하고 있다. 아랍에미리트의 총 컨테이너 처리실적은 1990년 156만 TEU에 불과했으나 연평균 11.3%의 증가율을 기록하면서 2000년에 500만 TEU, 그리고 2004년에는 770만 TEU까지 증가하였다.[211] 특히 2001년 이후에는 대 중국 교역 물동량의 급증세에 힘입어 연평균 14.5%의 높은 물동량 증가율을 기록하고 있다.[212]

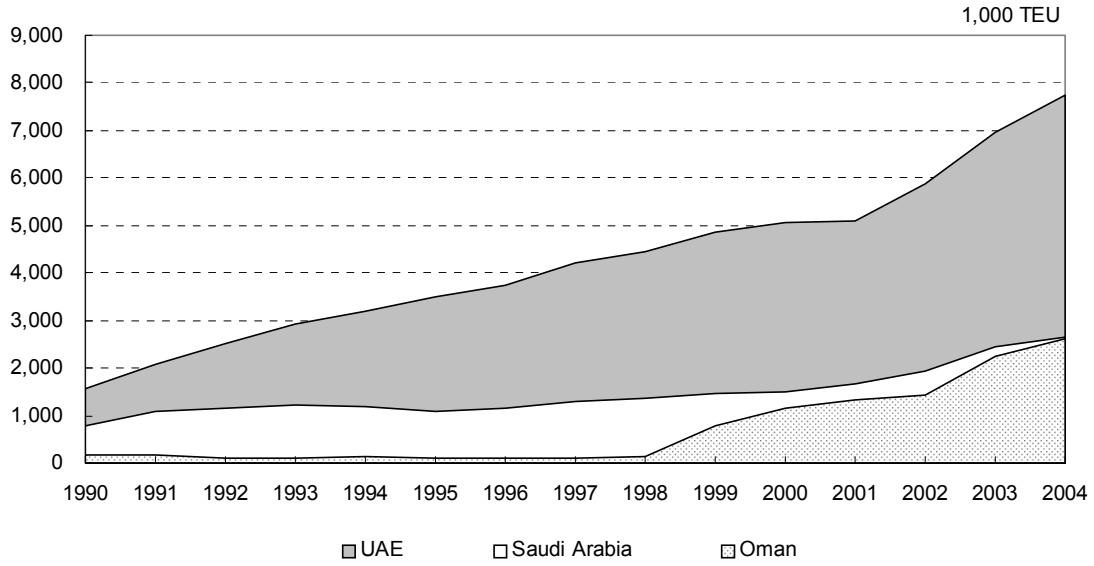
중동의 강국인 사우디아라비아는 1990년 이후 제다항과 담맘(Dammam)항을 중심으로 연평균 6%대의 물동량 증가율을 기록하고 있다. 사우디아라비아 전체 항만의 컨테이너 처리실적은 2000년에 150만 TEU를 넘어선 데 이어 높은 증가추세를 보이면서 2003년에 244만 TEU, 그리고 2004년에는 264만 TEU를 기록하였다.

한편, 오만은 1999년 중동 제3의 항만인 사라라항을 개장하면서 새로운 중동의 물류거점으로 부상하고 있다. 오만의 컨테이너 처리실적은 1998년까지 아랍에미리트의 30% 그리고 사우디아라비아의 10%에 불과했다. 그러나 1999년 사라라 컨테이너 터미널을 개장한 이후 급속한 성장추세를 보이면서 항만 총 처리물동량이 2004년에 아랍에미리트의 35% 그리고 사우디아라비아의 99%까지 증가하였다. 이들 3개국의 총 컨테이너 처리실적은 중동지역 전체의 약 70%에 달하고 있다. 아랍에미리트는 중동지역 총 물동량의 약 43%를 처리하고 있으며, 사우

211) 각 항만의 2004년 처리물동량은 추정치임(Drewry, *Annual Container Market Review & Forecasting*, 2004. 5).
212) 물동량 증가율은 1990년부터 2001년까지 4~10% 수준의 완만한 증가세를 보였으나 2002년 이후 대 중국 교역 물동량이 크게 증가하면서 13~16% 수준으로 크게 상승하였음.

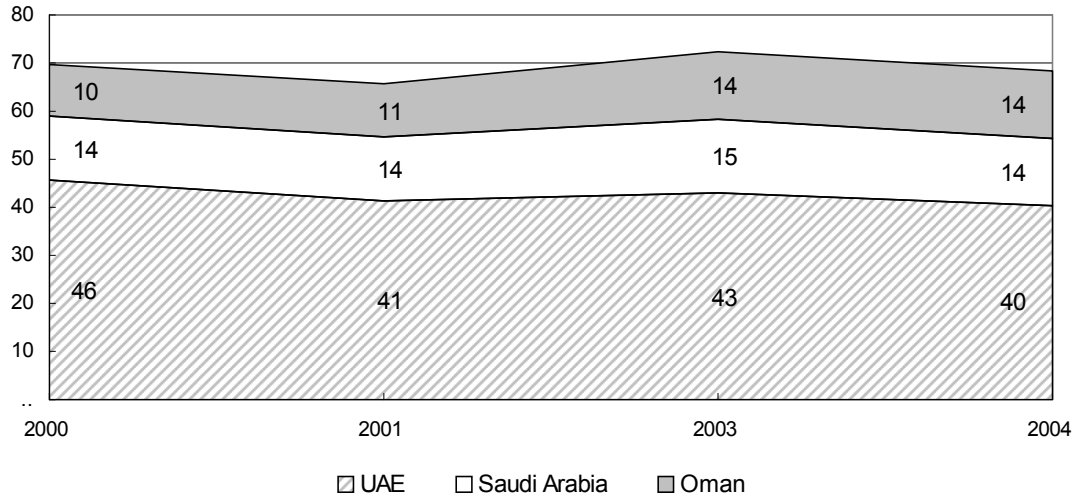
디아라비아와 오만은 각각 약 14% 수준을 보이고 있다.[213)]

<그림 2-72> 중동 3개국의 컨테이너 처리실적 추이(1990~2004년)



자료 : *Containerisation International Yearbook 2005*.

<그림 2-73> 중동지역 항만의 총 처리실적에서 3개국이 차지하는 비중 추이(2000~2004년)



자료 : *Containerisation International Yearbook*, 각호.

중동지역 항만의 특징은 두바이 항만이 두드러진 성장세를 보이면서 중동지역의 허브로 자리 잡은 가운데, 처리실적 200만 TEU급 중형 항만들의 성장도 빠르게 진행되고 있다는 점이

213) 국별 변화를 살펴보면 오만은 처리 비중이 점진적인 증가추세를 보이고 있는 반면 아랍에미리트는 감소추세를 보이고 있음. 아랍에미리트의 비중이 감소하고 있는 것은 물동량 감소보다는 오만, 이집트, 이란, 바레인 등 주변 국가들의 항만시설 확충에 따라 물동량이 분산되고 있기 때문인 것으로 풀이됨.

다. 중동지역 12대 항만의 컨테이너 처리실적을 살펴보면, 두바이항은 2004년에는 전년 대비 19.6% 증가한 642만 8,883TEU를 처리하면서 중동 지역 최대 항만의 지위를 확고히 했다. 이어 제다항은 2004년에 전년 대비 26.7% 증가한 242만 5,930TEU를 처리하면서 중동지역 2위 항만으로 부상했으며 사라라항과 코 파칸항은 각각 221만 TEU, 160만 TEU를 처리하면서 3위와 4위를 차지하였다. 제다항을 비롯한 이들 3개 항만들은 2000년 이후 10% 이상의 높은 성장률을 기록하면서 두바이항의 아성에 도전하고 있다.[214]

<표 2-188> 중동지역 12대 항만의 물동량 추이

항만	국가	2002		2003		2004	
		처리량(TEU)	세계 순위	처리량(TEU)	세계 순위	처리량(TEU)	세계 순위
Dubai	UAE	4,194,264	13	5,151,958	11	6,428,883	10
Jeddah	Saudi Arabia	1,366,902	50	1,777,165	39	2,425,930	30
Salalah	Oman	1,211,634	58	2,000,000	34	2,210,000	33~35
Khor Fakkan	UAE	1,266,131	55	1,449,451	56	1,600,000	54~57
Shahid Rajaee	Iran	746,796	77	1,023,606	71	-	-
Dammam	Saudi Arabia	563,149	95	632,776	91	-	-
Aqaba	Jordan	277,307	151	281,215	163	-	-
Port Sultan Qaboos	Oman	203,864	180	264,826	168	-	-
Fujaiah	UAE	286,336	185	202,156	149	-	-
Mina Sulman	Barain	155,037	200	165,700	202	-	-
Doha/Meaieed	Qatar	118,183	227	164,137	203	-	-
Port Sudan	Sudan	129,093	221	156,607	211	-	-

주 : Salalah항의 2004년 처리실적은 Saudi Port Authority 발표 자료이며, 순위는 예상치임.
자료 : *Containerisation International Year Book 2005*, 2005. 2.

특히 제다항은 사우디아라비아 항만당국(Saudi Port Authority)의 적극적인 마케팅과 지속적인 서비스 제고전략을 통해 중동 제2의 환적항으로 부상하고 있다. 이러한 추세는 제다항이 홍해지역에 위치하고 있어 걸프만 지역에 위치하고 있는 두바이항보다 유럽, 지중해 및 아프리카 지역과의 물류 네트워크 연계가 용이한 것으로 평가되고 있기 때문이다.[215] 제다항의 환적화물 처리실적은 2004년에 117만 8,000TEU를 기록했는데 이는 전년대비 89% 증가한 것이다. 한편, 오만의 사라라항 역시 지리적 이점을 살려 중동의 허브항으로 부상한다는 전략을

214) 이들 4개 항만의 물동량 처리실적은 중동지역 12개항만의 78%에 해당되는데 이러한 현상은 향후 더욱 심화될 것으로 예상됨(*Containerisation International*, 2005. 1).

215) *JOC*, 2004. 1. 8.

추진하고 있는데 이러한 중형 항만들의 성장은 향후 중동지역 항만의 경쟁구도를 변화시키는 주요한 요인이 될 것으로 예상된다. 이외에 이란의 샤히드 라자에(Shahid Rajaee)항, 사우디아라비아의 담맘항, 요르단의 아카바(Aqaba)항 등도 주목할 만한 성장세를 보이고 있다. 그러나 시설과 서비스 능력이 부족한 이들 항만들이 당분간 상위 항만 수준의 급속한 성장세를 보이기는 어려울 것으로 예상된다.

2) 중동항만의 성장 동력

중동지역 항만의 부상은 중동국가들의 지속적인 경제개혁에 힘입은 바 크다. 세계 전체 석유생산의 35%, 전체 수출량의 약 45%를 차지하는 중동국가들은 석유산업에 대한 높은 의존도를 탈피하기 위해 적극적인 경제정책을 추진하고 있다. 중동국가들의 경제정책을 살펴보면 1970년대에는 석유파동의 영향으로 유입된 막대한 오일머니를 활용하여 경제성장을 위한 기본 인프라 개발을 촉진하는 데 정책의 초점이 맞추어져 있었다. 또한 1980년대에는 경제의 질적 발전을 촉진하기 위해 중화학공업과 인적자원 개발을 촉진하는 정책을 추진하였다. 그러나 이러한 경제정책은 석유부문에 대한 과도한 의존도와 중앙정부 중심의 관리경제체계라는 벽에 가로막혀 실질적인 효과가 나타나지 않았으며, 더욱이 유가변동에 따라 거시경제의 불안정이 확대되는 현상이 나타나기 시작하였다. 이에 중동국가들은 1990년대 초부터 민간부문의 경제적 역할을 확대하고 대외개방을 촉진하는 것으로 정책의 기조를 변경하였다.

중동국가들 중 경제개혁을 빠르게 진행하고 있는 국가는 사우디아라비아, 아랍에미리트, 이란, 오만 등이다. 이들 국가들은 석유 의존적 경제구조에서 탈피하고자 중화학공업, 제조업 및 농업 부문을 집중적으로 육성하는 한편, 대외개방을 확대하고 사회간접자본을 확충하는 적극적인 정책을 추진하고 있다. 또한 국영기업의 민영화, 정부독점 축소, 정부규제 완화 등 경제시스템의 개선도 병행하고 있는데 이러한 정책은 중동지역 국가들의 경제성장을 촉진하였을 뿐만 아니라 중동지역 항만의 부상에도 적지 않은 영향을 미쳤다.[216]

특히 아랍에미리트는 1996년 WTO에 가입한 이후, 적극적인 시장자유화 정책을 추진하면서 자국을 중동의 물류거점으로 육성한다는 목표 하에 자유무역지역(Free Trade Zone) 제도를 도입하였다. 그 결과 중동 및 아프리카 시장을 확보하려는 주요 글로벌기업의 투자를 성공적으로 흡수하고 있는데 이는 두바이항이 중동 최대의 외국인투자 유치지역일 뿐만 아니라 중동의 물류허브로 성장하는 데 중요한 역할을 하였다. 사우디아라비아와 오만은 자유무역지역 제도를 도입하지는 않았지만 물류인프라 부문에 대한 외국인투자 유치를 확대하기 위해 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 이러한 정책은 글로벌 터미널 운영업체의 투자로 이어져 이들

216) 중동의 경제는 지금도 유가변동과 밀접한 관계를 가지고 있으나 1980년대 이후 비석유 부문의 발전에 힘입어 4~6%대의 성장률을 기록하고 있음(대외경제정책연구원, 「2005년 지역별 경제전망」, 2004).

국가 항만의 성장을 주도하고 있다.

<표 2-189> 중동지역의 경제정책 변화 추이

구 분	주요 경제정책
1970년대	• 경제 기본 인프라 개발에 초점 - 국방, 사회 서비스, 교통과 통신, 도시개발 및 공공사업 등 인프라 개발에 중점
1980 ~ 1980년대 말	• 국가 경제의 질적 발전 추진 - 중화학공업 육성, 인프라 개발 촉진 - 인적자원 육성과 보건 및 사회개발에 대한 투자 확대
1990년대 초 이후	• 석유 의존적 경제구조 탈피 촉진 - 비석유 부문 육성, 공기업 민영화정책, 자국화정책, 수출확대, 인력개발 및 교육 강화 등에 초점 - 석유 고갈에 대비한 경제개발계획 추진

<표 2-190> 중동 주요 국가의 경제정책

구 분	경제정책명	주요내용
사우디아라비아	7차5개년경제개발계획 (2000～2005)	• 목표 : 지속적인 경제성장 및 경제구조 다변화 • 민간 부문의 역할증대, 비석유 제조업 및 농업 부문 육성 • 자유무역 및 공정경쟁체계 도입 : 대외 개방 확대
아랍에미리트	Dubai Strategic Development Plan (1996-2000 into the 21st Century)	• 민간 투자여건 개선 - 교통·통신 등 사회간접자본에 대한 투자 확대 • 대외개방 확대 / 자유무역지역 제도 도입 • 정보, IT산업 육성(Dubai Internet City(DIC) 계획 발표)
이 란	5개년 경제개발계획	• 연평균 경제성장률 6% 달성 • 실업난 해소, 비석유산업의 육성 및 민영화 • 대외개방 확대, 자유무역지역 제도 도입
오 만	VISION FOR OMAN'S ECONOMY	• 중소기업육성, 정부지출 축소 및 민영화 확대 • 대외개방 확대

자료 : 1) 각국 경제부처 홈페이지
2) 대외경제정책연구원,「1990년대 이후 중동의 경제정책」, 2004. 1.

중동항만의 성장을 주도하고 있는 또 다른 요인은 막대한 자본능력을 갖춘 항만공사(Port Authority)이다. 사우디아라비아, 아랍에미리트, 오만, 이란, 예멘 등은 1970년대에 경제정책의 일환으로 항만의 개발 및 발전을 촉진하기 위해 항만공사를 설립하였다. 항만공사는 막대한 자금능력을 바탕으로 항만개발을 추진하는 한편, 관련제도의 개선, 물류센터 설립, 외국인 투자유치 등 다양한 전략을 추진해 왔다. 중동 지역의 대표적인 항만공사는 두바이 항만공사

(Dubai Port Authority), 사우디 항만공사(Saudi Ports Authority), 그리고 사라라 항만공사(Port of Salalah) 등이다. 이 중 가장 두드러진 성장세를 보이는 것은 두바이 항만공사이다. 두바이 항만공사는 1972년 설립된 이후, 두바이항과 라쉬드(Rashid)항의 개발과 자유무역지역 제도의 도입·운영을 담당하면서 항만개발 및 운영에 대한 국제적인 노하우를 확보하였다. 또한 최근에는 글로벌 항만 네트워크를 구축하기 위해 적극적인 투자를 아끼지 않고 있다. 이러한 전략에 따라 두바이 항만공사는 2004년 말, 미국의 세계적인 터미널운영업체인 CSX World Terminals사를 11억 5,000만 달러에 인수했는데 그 결과, 두바이 항만공사는 세계 6대 터미널 운영업체로 부상하였다. 또한 금년 초에는 인도 남부의 코친(Cochin)항에 연간 처리능력 300만 TEU 규모의 컨테이너 터미널을 개발한다는 계획을 발표하는 등 아시아 지역에 대한 공격적인 투자전략을 추진하고 있다.[217)]

또한 제다항, 담맘항 등 9개 터미널을 운영하고 있는 사우디 항만공사는 지리적 이점을 활용하여 운영 항만을 중동의 물류거점으로 육성한다는 적극적인 전략을 추진하고 있다. 사우디 항만공사 역시 막대한 자금능력을 통해 지속적인 항만개발과 산업, 물류단지 개발사업을 추진하고 있으며, 아시아, 아프리카 등에 대한 해외터미널 사업에도 적극 참여한다는 계획을 가지고 있다. 이러한 중동지역 항만공사의 적극적인 전략은 상대적으로 제조업의 비중이 낮은 중동지역의 항만을 성장시키는 핵심적인 역할을 하였으며, 더 나아가 이들 항만이 지중해, 아프리카를 대상으로 하는 지역 물류거점으로 성장하는 계기를 마련한 것으로 평가되고 있다.

<표 2-191> 중동 주요 항만당국 현황과 운영 터미널 현황

구분	모국	설립연도	보유 터미널			
			지 역	터미널 명	선석수	안벽길이
Dubai Port Authority	UAE	1972	아시아	CSX World Terminals Hong Kong	1	350m
				Asia Container Terminals Ltd	2	740m
				CSX Orient (Tianjin) Container Terminals	4	1,150m
				CSX World Terminals Yantai	2	573m
				Vostochny International Container Services	2	672m
			호주	CSX World Terminals Adelaide	2	510m
			유럽	CSX World Terminals Germersheim	2	315m
			남미	CSX World Terminals Puerto Cabello	2	350m
				CSX World Terminals Caucedo	1	600m
			중동	Port of Dubai	5	1,536m
				Port of Rashid	5	1,402m

217) 두바이 항만공사는 최근 영국의 P&O Ports를 59억 달러에 인수하겠다는 제안을 한 바 있는데, 최종적인 결정을 2006년 2월 이후에 나올 것으로 예상되고 있음.

중동 주요 항만당국 현황과 운영 터미널 현황(계속)

구분	모국	설립 연도	보유 터미널				
			지 역	터미널 명	선석수	안벽길이	
Saudi ports Authority	Saudi Arabia	1976	중동	Jeddah Islamic Port	North terminal	4	1,000m
					South terminal	4	1,000m
				King Abdulaziz Port, Dammam		4	1,200m
				King Fahad Industrial Port, Yanbu		2	1,420m
				Yanbu Commercial Port		2	500m
				King Fahad Industrial Port, Jubail		1(다목적)	300m
				Jubail Commercial Port		2(다목적)	1,500m
				Jizan Port		1(다목적)	300m
				Dhiba Port		1(다목적)	300m
Port of Salalah	Oman	1970	중동	Port of Salalah		4	1,236m

3) 주요 중동항만의 경쟁전략

(1) 중동의 허브를 지향하는 두바이항

1990~2004년간 연평균 13.9%라는 높은 성장률을 기록하고 있는 두바이항은 2004년에는 642만 8,883TEU를 처리하면서 세계 10대 항만으로 부상했다. 중동 지역의 명실상부한 허브항인 두바이항은 중동 최대의 산업항인 동시에 비즈니스항으로 컨테이너부두, 유류부두 등 총 22개 선석으로 구성되어 있다. 두바이 항만은 지속적인 컨테이너 물동량 증가에 대응하여 연간 처리능력 250만 TEU 규모의 컨테이너부두(3개 선석) 개발을 진행하고 있다. 이 부두는 초대형 컨테이너선의 입항에 대비하여 안면수심 18m로 계획되어 있으며 초대형 크레인의 도입이 예정되어 있다.

한편, 두바이 항만공사는 두바이항의 생산성 향상을 위해 2004년 대형 컨테이너 크레인 20기와 트랜스로더 크레인 70기를 발주하는 등 기존 부두의 컨테이너 크레인 교체작업도 추진하고 있다.

아랍에미리트 정부는 1992년 두바이 항만공사를 설립한 후, 항만 전 지역을 자유무역지역으로 지정하였다. 지정 초기에는 중동의 정치적 불안정과 인프라 및 인력의 부족을 이유로 투자가 크게 부족했으나 1990년대 중반부터 주요 글로벌기업의 투자가 크게 증가하면서 중동지역의 대표적인 비즈니스 거점으로 성장하였다.

<표 2-192> 두바이항만 시설 현황 및 개발계획

구 분		선석 수	수심
시설 현황	컨테이너 터미널	7	15m
	LPG & 유류부두	8	14m
	화학제품 전용부두	1	11m
	벌크부두	4	13m
	Ro-Ro 부두	2	11m
	합 계	22	
개발계획	컨테이너부두	3	18m

자료 : Dubai Port Authority.

아랍에미리트의 자유무역지역 제도는 다른 국가들보다 큰 폭의 인센티브와 저렴한 임대료로 유명한데, 두바이 항만공사의 발표 자료에 따르면 두바이항 자유무역지역의 임대료는 세계 150여 개국의 자유무역지역 중 가장 저렴한 수준이다. 두바이 항만공사는 두바이항 자유무역지역이 아시아와 유럽, 아프리카, 지중해를 연결하는 중동의 싱가포르로 성장하는 것을 목표로 삼고 있다. 따라서 두바이 항만공사와 아랍 에미리트 정부는 물류뿐만 아니라 금융, 정보, 관광 등 전 비즈니스 분야의 투자에 박차를 가하고 있다.[218]

(2) 중동 제2의 항만, 제다항

사우디아라비아의 제다항은 2004년에 242만 5,930TEU를 처리하여 오만의 사라라항을 제치고 중동 제2의 항만으로 부상하였다. 1976년 10개 선석으로 개장한 제다항은 현재 컨테이너 터미널, Ro-Ro 터미널, 벌크터미널 등 총 58개 선석이 운영되고 있다. 일반화물 터미널이 22개 선석으로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 벌크터미널이 9개, Ro-Ro 터미널이 10개 선석으로 운영되고 있다. 한편, 컨테이너 터미널은 총 11개 선석이 운영되고 있으며 수심은 16m이다. 제다항의 총 면적은 10.5㎢인데 이 중 물류단지의 규모는 2.5㎢를 차지하고 있다. 배후단지는 일반 야적장과 현대식 물류창고 단지로 구분되어 있으며 대부분 글로벌기업과 물류기업들이 입주해 있다.

제다항의 화물처리 실적을 살펴보면, 수출입 컨테이너 화물이 가장 큰 비중을 차지하고 있는 가운데 벌크, 일반화물의 수입도 크게 증가하고 있다. 2004년 총 수입물동량은 2,270만 톤, 수출물동량은 1,081만 톤으로 총 항만처리 물동량은 3,351만 톤이었는데 이는 2003년 대비

218) UAE는 최근 금융시장의 활성화에 따라 UAE내 금융거래 건수 및 금액이 크게 증가하고 있음. UAE 중앙은행의 발표에 따르면 2004년 금융거래 건수는 2003년의 1,600만 건에 비해 13.1% 증가한 1,813만 건을 기록하였고, 금액 또한 139.5억 디램(37.7억 달러)으로 2003년의 115.3억 디램(31.2억 달러)에 비해 21% 증가하였음(The Emirates 1/12).

16% 증가한 것이다.

<표 2-193> 제다항의 항만시설 현황

구 분	선석 수
Container Terminal (South)	7
Container Terminal (North)	4
Ro-Ro and Passenger Terminal	10
Bulk Grain Terminal	7
Bulk Edible oil & Bulk Sugar Terminal	2
General Cargo Terminal (South)	12
General Cargo Terminal (North)	10
Chilled and Frozen Cargo Terminal	4
Livestock Terminal	2
합 계	56

자료 : Saudi Ports Authority 홈페이지.

<표 2-194> 제다항의 화물별 처리실적 추이

단위 : DWT

구 분		2004		2003		2002	
		수입	수출	수입	수출	수입	수출
벌크화물	벌크화물	4,462,063	-	5,807,956	-	4,363,949	-
	액체화물	213,724	-	234,774	-	203,994	-
일반화물		2,926,506	359,650	3,101,196	279,246	3,614,834	179,255
컨테이너		14,240,886	10,376,876	10,755,162	7,052,639	8,214,261	5,098,119
Ro-Ro 및 자동차		755,450	68,576	734,097	61,031	699,729	59,306
농・축산물		101,412	190	115,869	-	164,136	962
합 계		22,700,041	10,805,292	20,749,054	7,392,916	17,260,903	5,337,642

주 : 액체 화물은 원유 및 관련 제품 제외
자료 : Saudi Ports Authority 홈페이지

사우디 항만공사는 지속적인 투자를 통해 제다항을 자국의 수출입 물류기지로 육성하는 한편, 컨테이너 터미널은 중동의 허브로 육성한다는 전략이다. 이를 위해 사우디 항만공사는 향

후 일반부두, 컨테이너부두를 포함하여 183개 선석으로 확대해 나갈 계획이다. 뿐만 아니라 항만 배후지역에 대규모의 산업단지와 물류단지를 추가로 개발할 계획인데 사우디아라비아 정부는 이를 자유무역지역으로 지정하기 위한 계획을 추진하고 있다.

또한 항만시스템 고도화 사업에도 적극적인 투자를 실시하고 있다. 선석당 연간 생산성을 향상시키기 위해 장비 확충에 적극 투자함으로써 선석당 생산성을 현재 489톤/선석에서 1,550톤/선석으로 확대해 나갈 계획이다. 또한 항만자동화를 통해 톤당 하역비용을 현재의 40달러/톤에서 1.6달러/톤으로 낮춘다는 계획이다. 뿐만 아니라 주요 물류관련 IT업체와의 전략적 제휴를 통해 고도의 항만운영시스템을 개발하고 하역, 보관, 반출입 등 항만의 운영체계를 전산화하고 있다. 이러한 전략들은 향후 제다항의 경쟁력을 강화하는 중요한 요인이 될 것으로 보인다.

(3) 중동의 허브를 꿈꾸는 사라라항

사라라항은 2003년에 200만 TEU를 처리한 데 이어 2004년에는 221만 TEU를 처리하면서 세계 30위권으로 부상하였다. 사라라항의 이러한 급부상은 전략적 입지를 활용한 사라라 항만공사와 하역전담기업인 사라라 항만서비스(Salalah Port Service Co.)의 적극적인 마케팅에 의한 것으로 평가되고 있다.[219] 특히 2004년에는 적극적인 선사 마케팅에 나선 결과, Maersk Sealand, Safmarine, CMA-CGM, APL 등을 유치하는 데 성공했으며, 최근에는 China Shipping Container Lines와 3년 계약을 체결하였다. 이에 따라 사라라항은 주요 선사들의 아시아와 유럽을 연결하는 중동의 거점 역할이 보다 강화되었는데 이것이 바로 물동량의 증가로 이어진 것이다.

사라라 컨테이너 터미널은 4개 선석으로 구성되어 있으며 총 안벽길이는 1,236m 이다. 그러나 2000년 이후 지속적인 물동량 증가 추세가 나타남에 따라 하역능력 부족현상이 심화되고 있어 오만 정부는 2007년까지 2개 선석을 추가로 개발할 계획이다. 이에 따라 오만 컨테이너 터미널의 하역능력은 현재의 240만 TEU에서 2007년에는 640만 TEU로 증가할 예정이다. 또한 오만 정부는 2006년까지 터미널 배후지역에 대규모의 물류단지를 조성하고 산업, 물류, 서비스 기능을 집중시킨다는 전략을 추진하고 있다. 뿐만 아니라 오만 정부는 사라라항의 물류기능을 강화하기 위해 금년 중에 사라라항 전역을 자유무역지역으로 지정할 계획이어서 향후 사라라항의 성장에 큰 도움이 될 것으로 예상되고 있다.

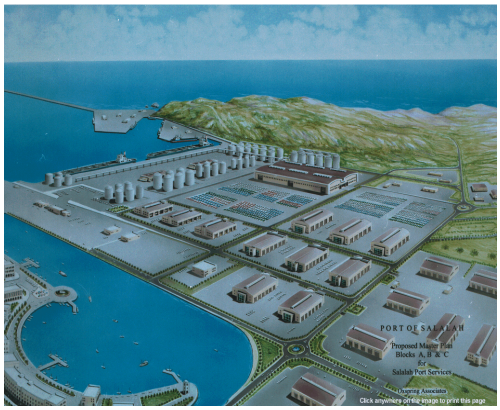
---

219) *JOC*, 2003. 7. 20.

<그림 2-74> 사라라항의 개황




<그림 2-75> 사라라항의 신 터미널 개발계획도





한편, 오만정부는 향후 항만과 물류단지의 발전을 위해서는 물류 전문 인력의 육성이 필수적이라고 판단하고 적극적인 인력육성 정책을 추진하고 있다. 이에 따라 오만 정부는 2000년 물류인력 육성센터를 설립하고 총 10개 부문의 189개 프로그램을 운영하고 있다. 이 사업에는 항만 장비기사, 운송기사, 창고관리자 등은 물론 물류전략, 기획 전문가 과정도 포함되어 있는데 오만 정부는 이 프로그램 졸업자들이 본격적으로 투입되는 2005년부터 고도화된 물류 전문 인력이 항만에 배치되어 보다 편리하고 안정적인 서비스가 가능할 것으로 기대하고 있다.

4) 시사점

중동의 항만은 이미 중동의 허브로 자리 잡은 두바이항을 비롯하여 사라라, 코파칸항 등 200만 TEU급 중형 항만이 빠른 성장세를 기록하면서 세계 어느 지역보다 급속한 성장을 거듭하고 있다. 이러한 성장의 근본적인 원인은 막대한 오일머니를 기반으로 경제개혁을 추진하고 있는 중동의 경제구조 변화와 이를 통한 경제규모의 성장이라 할 수 있다. 이미 중동 지역은 세계 경제에서 주목받는 소비시장으로 부각되고 있으며 세계 주요 제조기업들은 중동 지역에 대부분 투자하고 있다.

그러나 보다 직접적인 원인은 주요 중동 국가들이 자국 경제의 성장 동력으로 국제물류산업을 선택한 것에 기인한다. 특히 아랍에미리트는 막대한 오일머니를 활용하여 항만, 공항 등 물류 인프라를 확대, 개발함으로써 자국을 중심으로 하는 중동 물류 네트워크 구축 및 선점에 박차를 가해 왔다. 뿐만 아니라 이러한 주요 물류 인프라를 자유무역지역으로 지정하고 외국인기업이 자유롭게 투자할 수 있는 최적의 제도적 조건을 제공함으로써 자국의 물류거점화 전략을 성공적으로 진행시켜 왔다. 또한 인프라 개발 및 운영을 통해 축적한 노하우를 풍부한 자본과 결합시켜 두바이항만공사를 세계적인 항만운영업체로 육성하는데 성공하면서 중동의 물류 강국이라는 위상을 더욱 강화시키고 있다.

이러한 사례에서 나타난 바와 같이 중동 항만의 성장은 중동 국가들의 산업정책 변화 → 인프라 투자 확대 → 제도개선(외국인투자 확대 조치) → 자국 제조 및 물류산업 육성 → 물류 네트워크 확대 등 정책 프로세스의 결과라 할 수 있다. 또한 이러한 프로세스는 지금도 계속 진행되고 있는데 바로 사우디아라비아, 오만 등이 바로 이런 국가이다. 이들 국가들은 아랍에미리트의 성공 전략을 적극 활용하여 항만 등 물류인프라 개발은 물론, 제조 및 물류기업의 투자 유치에 박차를 가하고 있다. 또한 항만 배후지역에 산업, 물류, 금융, 서비스 등의 기능을 집중시키면서 중동의 새로운 물류거점으로 성장하기 위한 다각적인 전략을 추진하고 있는데 이러한 전략이 바로 사우디아라비아와 오만의 항만이 고속 성장을 지속하고 있는 가장 중요한 이유가 되고 있다.

향후 중동 항만은 안정적인 경제 성장과 적극적인 물류정책에 힘입어 급속한 성장세를 유지해 나갈 것으로 예상된다. 특히 차세대 성장축으로 인식되고 있는 서남아, 아프리카 등과 인접해 있으며 또 주요 물류기업을 통해 이 지역의 항만, 산업단지 등 인프라와 주요 연결 항로 등 물류 네트워크를 선점해 나가고 있어 중장기적 관점에서 막강한 성장잠재력을 확보하고 있는 것으로 평가된다.

이러한 측면에서 이제 중동 지역 항만을 새로운 시각에서 바라보아야 할 필요성이 높아지고 있다. 즉, 이 지역은 단순한 수출입 대상지역 또는 물류 네트워크상의 한 거점이 아니라 서남아, 아프리카 등 차세대 시장으로 향하는 중요한 교두보인 것이다. 따라서 중장기적 차원에서 중동 지역 항만, 물류기업과의 전략적 제휴를 강화하고 이들과 공동으로 중동 지역은 물론 서남아, 아프리카 지역에 대한 투자를 확대해 나가는 방안을 적극 모색해 볼 필요가 있다.

3. 중동의 내륙 물류

1) 국가별 내륙운송망 현황

중동지역은 러시아, 유럽과 아시아를 잇는 전략적인 입지에도 불구하고 높은 기온과 국토의 상당 부분이 사막인 지형적인 특징, 역내 정치적 불안정 때문에 다른 지역에 비해 도로・철도 등 내륙운송 인프라 발달이 매우 더딘 편이다. 그러나 90년대 중반부터 유엔 아시아태평양경제사회위원회(UNESCAP) 등 국제기구를 중심으로 아시아횡단철도 남부노선, 남북 회랑(North-South Corridor) 등 내륙운송망 구축이 추진되면서 현재 이란이 중국에 이어 두 번째로 큰 철도망 건설 사업을 진행하고 있는 등 활발히 내륙운송 인프라 확충사업이 진행되고 있다. 이러한 광역 횡단노선들이 완전 개통되면 내륙운송망은 물론 기존의 해상운송망과 함께 유럽-아시아 간 물류체계에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상된다. 한편 사우디아라비아가 올해부터 랜드브리지 건설사업을 시작하는 등 중동 국가들은 국내 내륙물류체계 효율화에도 만전을 기하고 있다.

<표 2-195> 중동지역 국별 내륙운송망 현황

구분	도로	철도	구분	도로	철도
바레인	• 총연장 3,261km (포장률 78%)		사우디 아라비아	• 총연장 151,470km (포장률 30%)	• 총연장 1,392km • 표준궤
시리아	• 총연장 43,381km (포장률 23%) • 고속도로 877km	• 총연장 2,711km • 표준궤, 협궤	예멘	• 총연장 67,000km (포장률 12%)	
요르단	• 총연장 7,245km (포장률 100%)	• 총연장 505km • 협궤	오만	• 총연장 34,695km (포장률 28%)	
이라크	• 총연장 45,550km (포장률 84%)	• 총연장 1,963km • 표준궤	UAE	• 총연장 1,088km (포장률 100%)	
이 란	• 총연장 167,151km (포장률 56%) • 고속도로 890km	• 총연장 7,203km • 표준궤, 광궤 • 전철화율 2.6%	쿠웨이트	• 총연장 4,450km (포장률 81%)	
이집트	• 총연장 64,000km (포장률 78%)	• 총연장 5,063km • 표준궤	카타르	• 총연장 1,230km (포장률 90%)	

자료 : CIA, *The World Factbook*.

2) 국별 철도 인프라 확충 계획

(1) 사우디, 랜드브리지 건설

사우디아라비아의 관문항은 제다항이다. 홍해에 위치해 있는 제다항은 수에즈 운하를 통해 지중해로 직접 연결되기 때문에 유럽과 미주 동안으로 향하는 화물의 선적에 용이하다. 반면 페르시아만에 위치하여 인근 중동국가와 아시아, 인도차이나 반도의 국가들과의 교역화물이 주를 차지하는 담맘항은 유럽·미주향 수출입화물을 제다항까지 피더로 운송할 경우 10일이 더 소요될 뿐만 아니라 수용 가능한 선형이 최대 2,500TEU급에 불과하다.

그러나 많은 화주들은 이러한 약점에도 불구하고 여전히 담맘항을 선호해 왔는데, 그 이유는 담맘항에서 수도 리야드(Riyadh)까지 잘 정비된 철도운송망 때문이다. 담맘항에서 리야드까지는 460km로 제다항~리야드 간 1,000km의 절반에 불과할 뿐만 아니라 선박에서 적하한 화물을 철도를 통해 보세로 리야드 물류기지(Riyadh Dry Dock)로 운송하는 것이 가능하기 때문에 운송시간 면에서 훨씬 유리하다. 반면 제다항을 이용할 경우 항만 내에서 검색 및 통관, 도로운송을 위한 재포장을 위해 시일이 더 소요될 뿐만 아니라 항만 야드 공간이 충분치 않을 경우 추가로 시일이 더 소요되는 경우가 종종 발생했다.[220] 제다항으로 들어오는 수입화물의 60% 이상이 리야드향 화물임을 감안할 때 제다항~리야드 간 내륙물류체계 개선은 시급한 과제의 하나로 떠올랐다.

이에 따라 사우디아라비아 정부는 지난 2003년 민간업체가 BOT 방식으로 참여하는 제다항~리야드 철도노선 건설안을 승인했다. 이어 지난 1월 사우디아리비아 철도청(Saudi Railways Organization: SRO)이 런던에서 해외자본 유치를 위한 투자설명회를 개최함으로써 총 연장 2,900km의 철도 노선을 건설하는 대대적인 철도 인프라 구축사업이 본격적으로 시작되었다. 프로젝트는 크게 세 단계로 나뉘어서 진행되는데, 1단계는 수도 리야드에서 홍해 관문항인 제다항에 이르는 950km의 랜드브리지(Land-bridge) 건설, 2단계는 제다항과 주요 성지를 잇는 서부 노선(Western Railway) 건설, 3단계는 리야드와 주요 광물매장지를 잇는 광물수송 노선 건설이다. 1단계 사업에만 13억 달러가 투입될 예정으로 프로젝트 소요자금은 민간 및 해외자본 유치를 통해 조달할 계획이다. SRO는 올해 3분기 중 랜드브리지 사업에 대한 의향서를 접수하고, 내년 초 입찰 및 평가를 통해 양허계약을 체결한 후 공사에 착수하여 2010년까지 완공할 계획이라고 밝혔다.

---

220) 2002년 기준으로 담맘항으로부터 철도를 이용해 리야드로 수송할 경우 12시간이 소요되고 운임은 TEU당 173달러인 반면, 제다항에서 트럭운송을 이용할 경우 운송시간은 24시간, 운임은 TEU당 507달러임(*Containerisation International*, 2003. 1).

<표 2-196> 사우디아라비아 철도망 구축사업

구 분	내 용
1단계 : 사우디 랜드브리지 (Saudi Landbridge)	• 리야드~제다항 950km 담맘항~쥬발리 115km 리야드~담맘항 시설 개선 • 화물수송용
2단계 : 서부 노선 (Western Railway)	• 제다항~메카(Mecca) 제다항~메디나(Medina) /얀부(Yanbu) • 성지순례용 고속열차망
3단계 : 광물수송 노선 (Mineral Railway)	• 리야드~Hazm Al-Jalamid 1,300km • 인산, 보크사이트 광물수송용



1단계 랜드브리지는 기본적으로 화물수송용으로 건설되는데, 특히 연간 물동량 75만 TEU인 담맘항에 비해 제다항은 240만 TEU에 이르기 때문에 랜드브리지를 이용하는 화물의 70~75%가 컨테이너 화물이 될 것으로 예측되고 있다. 또한 제다항 인근과 리야드는 사우디 전체 인구의 ⅔가 밀집되어 있어 랜드브리지 개통 후 연간 총 화물량은 1,500만 톤에 이를 전망이다. 랜드브리지를 이용할 경우 제다항~리야드 간 수송시간은 12시간 정도이며, 제다항~담맘항도 18시간에 수송이 가능해 기존의 담맘항에서 제다항까지 해로를 통한 수송기간 5~7일에 비해 현저한 수송기간 단축효과를 볼 수 있을 것으로 기대되고 있다.

(2) 이집트, 수에즈 운하 횡단 철도 검토

총연장 약 5,000km에 이르는 이집트 철도망은 수도인 카이로 주변의 나일강 삼각주와 여기서 나일 계곡을 따라 아스완(Aswan)으로 이어지는 구간에 전체의 57.6%인 2,920km가 밀집되어 있다. 이집트는 1856년에 중동 최초의 철도노선인 카이로(Cairo)~카바리(Kabary) 노선을 건설하고 뒤이어 카이로~수에즈(Suez) 노선을 개통하는 등 매우 오랜 역사를 가지고 있다. 그러나 복선화율 28%(1,446km), 전기 신호시스템(Elec-Trical Signalling)을 갖춘 구간은 전체의 11.5%에 불과하며, 화물열차의 평균 운행속도도 시간당 50~70km 정도에 그쳐 시설개선과 철도 인프라 확충이 시급한 실정이다.

이에 따라 지난해 이집트국영철도(Egyptian National Railways, ENR)사는 수에즈운하 인근의 이스마일리아(Ismailia)에서 가자(Gaza)지구 라파(Rafah)까지 이어지는 225km의 신규노선을 건

설한다는 계획을 발표했다. 이 노선은 나일강 삼각주와 시나이 반도, 인근 국가들 간의 화물량 증대를 바탕으로 구상되어 추진되고 있다. 특징적으로 이스마일리아~라파 노선은 수에즈 운하를 가로질러 건설되는데, 운하를 이용하는 선박들의 통항에 장애가 되지 않도록 세계 최장의 640m 선개교(旋開橋, swing bridge)로 만들어질 예정이다.

(3) 이란, 세계 2위의 철도 인프라 확장 추진

이란은 현재 3,300km에 이르는 철로를 건설 중이며 이는 중국에 이어 세계에서 두 번째로 큰 규모의 철도 인프라 확장사업이다. 1980년대 후반까지만 해도 이란의 철도망은 164만 8,000㎢에 이르는 국토면적과 6,000만 명의 인구, 유럽과 아시아를 잇는 지리적 입지에 비해 절대적으로 부족한 수준이었다. 그러나 1991년부터 추진된 철도 인프라 구축사업으로 1,640km의 신규노선이 건설되어 이란의 철도망은 현재 표준궤 기준으로 총연장 7,300km에 이르며, 앞으로 10년 동안 10,600km까지 확장할 계획이다. 이러한 이란의 철도 인프라 확충 계획은 ⅰ)주요 항만과 도시 간 원활한 네트워크 구축, ⅱ)광물자원의 효율적인 채굴, ⅲ)유럽과 아시아를 잇는 철도망 거점국가(Rail Transit Country)로서의 이란의 역할 극대화라는 목표 하에 진행되고 있다.

이란은 대대적인 인프라 확충과 동시에 시설 및 시스템 개선에도 노력을 기울이고 있으며,[221] 화차 공급부족 해결과 미래 수요증가[222]에 대비해 5,000여 대의 화차제작을 발주한 데 이어 약 100대의 전동차와 13,000대의 화차도 추가로 도입할 예정이다.

한편, 이란철도(Iranian Islamic Republic Rail ways: RAI)는 효율적인 철도인프라 확충과 자본조달을 위해 1990년대 초부터 부분적인 민영화와 민간기업과의 합작사업을 추진해 왔다. RAI의 민영화는 철로 유지관리 사업, 여객 수송 사업 등 특정 사업의 일부를 분리하여 자회사를 설립하고 이 자회사를 민영화하는 방법으로 이루어지고 있으며, 그 범위를 점점 확대해 나갈 방침이다. 또한 RAI는 국가가 운영하는 철도 네트워크를 민간 운송업체들이 자유롭게 이용할 수 있도록 허용하여 민간 철도운송업체의 성장도 적극 지원하고 있다.

---

221) 1990년대 완성된 중부내륙거점 Bafq에서 반다 아바스(Bandar Abbas)항에 이르는 626km의 철도망에 지난해 중앙 집중 제어(Centralized Traffic Control, CTC) 시스템을 도입하여 운영하고 있음.

222) 신규 철도 노선 건설과 시설 개선이 예정대로 진행될 경우 2009년 연간 철도 화물량은 7,000만 톤으로 2004년(2,600만 톤) 대비 270% 증가할 것으로 예측됨(*International Railway Journal*, 2004. 5).

<표 2-197> 이란 신규노선 건설사업(2004년 기준)

노선명	사업내용
마슈하드(Mashhad)～Bafq	‣ 총연장 805km Sangan/Parvadeh 지선 200km ‣ 2004년 개통 ‣ 투입예산 4억 5,000만 달러 ‣ 반다아바스항↔투르크메니스탄/이란 북동부 수송루트 단축 ‣ 아프가니스탄으로 노선 연장 검토 중
이스파한(Esfahan)～쉬라즈(Shiraz)	‣ 총연장 506km ‣ 2009년 완공예정 ‣ 이란 중부 기간 노선
안자일(Anzail)～카즈빈(Qazvin)	‣ 총연장 225km ‣ 2014년 완공예정 ‣ 안자일항 노선 개통 후 카스피해 통과 물류 개선
케르만(Kerman)～밤(Bam) ～자헤단(Zahedan)	‣ 총연장 539km ‣ 2006년 완공예정 ‣ 파키스탄 연결 노선의 일부임
Arak～Kermanshan～이라크 국경	‣ 총연장 556km ‣ 2007년 이후 완공예정
Miyaneh～Tabriz	‣ 총연장 200km ‣ 2006년 완공예정 ‣ 터키, 아제르바이잔 연결 노선의 일부
Maragheh～Orumiyeh	‣ 총연장 180km ‣ 2007～2008년 완공예정
기타	‣ 103km
계	‣ 총연장 3,314km

자료 : *International Railway Journal*, 2004. 5.

3) 국제기구의 중동 내륙 운송망 확충

(1) 이란, 유럽-아시아 철도물류의 핵심 역할

유럽과 아시아를 내륙운송망으로 연결하기 위한 노력은 UN 유럽경제위원회(UN Economic Commission for Europe: UNECE)와 UNESCAP을 중심으로 이루어져 왔다. 지금까지 시베리아 횡단철도(TSR)로 알려진 아시아횡단철도(TAR) 북부노선,[223] 아시아 횡단철도 남부노선,[224]

223) 유럽-러시아-극동/유럽-러시아-카자흐스탄-중국-극동/유럽-러시아-몽고-중국-극동 등 3개 노선

224) 남동유럽-터키-이란-중앙아시아-중국/남동유럽-터키-이란-남아시아-동남아/남중국 등 2개 노선

남북 회랑,[225] TRACECA[226] (Transport Corridor Europe- Caucasus-Asia) 등 4개의 유럽-아시아 연결노선이 추진되어 왔다. 철도 노선망을 살펴보면 이 중 TAR 남부노선과 남북 회랑이 이란을 통과하면서 이란이 유럽과 아시아를 연결하는 내륙운송망의 핵심 연계국가 역할을 하고 있음을 알 수 있다.

TAR 남부노선은 유럽과 동남아시아/남중국을 연결하는 노선으로서 '아시아 내륙운송인프라 개발계획(Asian Land Transport Infrastructure Development Plan)'의 일부로 1992년 UNESCAP 회의에서 제기된 이후 1995년부터 지속적으로 추진돼 오고 있다. 이 노선에서 이란은 유럽의 터키와 서남아시아의 파키스탄을 연결하는 핵심입지에 위치해 있다. 이란은 현재 건설 중인 파키스탄 연결노선(Kerman～Bam～Zahedan)을 2006년까지 완성할 예정인데, 이 노선이 개통되면 사상 최초로 인도차이나 반도에서 유럽으로 철도를 통한 일주가 가능해지게 된다.

(2) 유라시아 내륙운송과 해상운송의 결절점

이란은 또한 남북 회랑 노선의 핵심국가이다. 남북 회랑은 동서 횡단노선인 다른 세 루트와 달리 남북을 연결하는 종단노선이다. 1993년 UNECE 교통장관회의에서 처음 제안되어 2000년 이란, 러시아, 인도 정부 간 협약서[227]를 체결하고, 협의회를 구성함으로써 공식적으로 활성화되기 시작했다. 이란, 러시아, 인도 3국 간 협약 체결 후 벨라루스, 카자흐스탄, 타지키스탄, 오만, 아르메니아, 아제르바이잔, 시리아 등이 남북 회랑 연결에 동참했으며, 현재 불가리아와 우크라이나, 터키, 키르키스스탄 등이 협의 중이다.

러시아, 중앙아시아, 북유럽에서 페르시아 만이나 인도양 연안으로 화물을 수송해야 할 경우 기존의 해상수송루트를 이용하면 흑해 연안까지 내륙운송망을 이용한 후 오데사(Odesa)항에서 선적하거나 헬싱키나 상 페테스부르그항을 통하는 우회노선을 이용해야 했기 때문에 운송기간이 길어질 뿐만 아니라 운송비도 매우 비쌌다. 그러나 남북 회랑 노선은 러시아와 북유럽의 화물을 내륙운송을 이용해 이란의 반다아바스항까지 수송한 후 해상운송을 통해 인도의 뭄바이 항으로 수송하도록 구상되었다. 이 수송루트를 이용할 경우 기존 해상운송로보다 기간과 비용 측면에서 30% 가량 절감되는 것으로 알려지고 있다. 또한 남북 회랑은 TRACECA 및 아시아 횡단철도 등과 연결되어 있어 운송루트의 다각화를 꾀할 수 있다는 장점도 있다.

이러한 맥락에서 남북 회랑에서 육상과 해상운송을 연결하는 결절점으로서 이란은 지난 수년간 남부와 북부의 항만시설을 정비하는 한편, 적극적인 합작투자 유치를 통해 철도와 도로

---

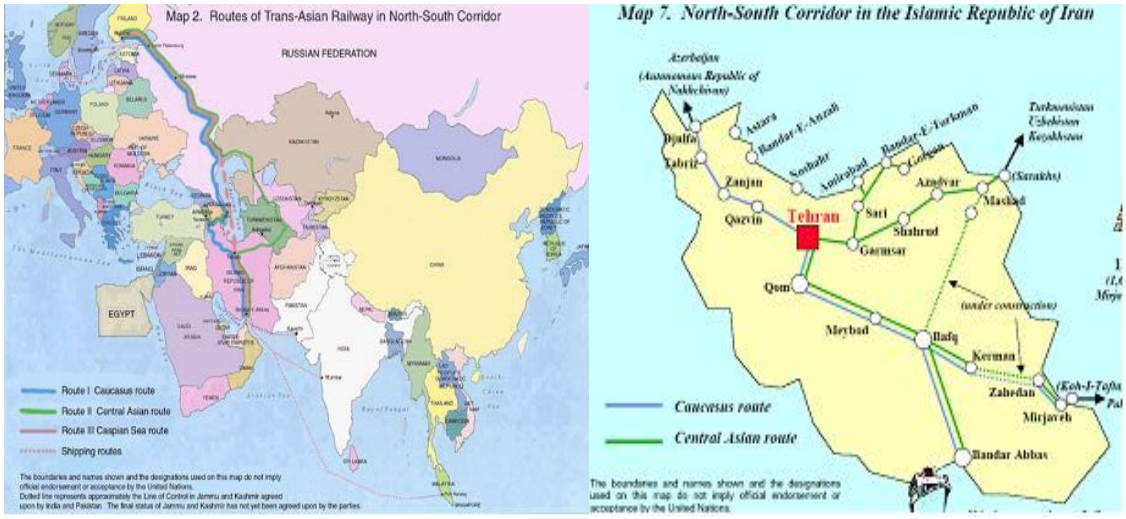
225) 북유럽-러시아-코카서스-이란-페르시아 만/ 북유럽-러시아-중앙아시아-이란-페르시아 만/북유럽-러시아-카스피 해 횡단-이란-페르시아 만 등 3개 노선

226) 동유럽-흑해 횡단-코카서스-카스피 해 횡단-중앙아시아 노선

227) 러시아와 인도는 3국의 협약 당시 이란의 지리적 입지를 고려하여 이란의 물류 거점(depository status) 역할을 강조한 바 있음.

인프라를 확충해왔다.

<그림 2-76> 남북 회랑 노선 및 이란 연결 구간



자료 : UNESCAP, *Development of the Trans Asian Railway*, 2004. 12

4) 시사점

이상에서 살펴본 바와 같이 중동지역 주요국들은 지형적인 특성으로 인한 개발과 유지의 어려움에도 불구하고 대대적인 철도 인프라 확충에 적극 나서고 있다. 민간 및 해외자본 유치를 통해 재원을 마련하는 한편, 인프라 개발을 주도하는 정부조직을 민영화하고 운송모드 간 통합 관리[228]를 추진하는 등 효율적인 물류정책 수립에도 노력을 기울이고 있다. 이러한 노력은 일차적으로는 증가하는 국내 내륙운송 수요를 충당하고 물류효율화를 통해 운송기간 단축과 운송비 절감을 이루려는 것이다. 결과적으로 이는 중동 역내 물류체계에 상당한 변화를 가져올 것으로 전망된다. 사우디아라비아의 랜드브리지, 이집트의 수에즈 횡단 노선, 이란의 인접국 연결 노선 등 각국에서 추진하고 있는 대대적인 철도운송 네트워크 확장이 완료되면 기존의 내륙 운송 네트워크는 물론 역내 해상운송 서비스 패턴에도 변화를 미칠 것이기 때문이다.

한편, 이러한 중동지역 내륙운송망의 변화는 전반적인 유라시아 물류체계에 핵심변수로 작용할 전망이다. 유럽과 아시아를 연결하는 내륙운송망의 완성은 이 지역 운송 인프라의 확충 여부와 상당부분 직결되어 있다. 현재 추진 중인 유럽-아시아 내륙 운송망이 완전 개통될 경우 아시아-유럽 간 물류체계에는 운송경로 단축과 다각화, 시장의 접근성 향상, 운송모드의 비중 변화 등 혁신적인 변화가 나타날 것으로 보인다. 기타 기술적, 제도적인 문제점들은 부

228) 사우디아라비아 정부는 2003년 구조조정을 통해 철도청과 항만청을 통합 관리하는 조직구조로 개편했음(*International Railway Journal*, 2005. 4).

차적인 것으로 변화의 속도를 결정할 뿐이다. 따라서 우리나라도 이 지역 내륙운송체계의 구조변화에 주목하여 운송경로의 다각화를 꾀하는 한편, 새로운 변화를 이용해 기존에 구축된 물류체계의 경쟁력을 강화하는 시너지 효과를 낼 수 있는 방향으로 전략을 수립해 나가야 할 것이다.

4. 중동의 항공 물류

1) 항공운송 현황

중동 지역은 걸프만협력회의 6개국(GCC), 이란, 이라크, 이스라엘, 요르단, 레바논, 시리아, 가자지구(West Bank), 예멘 등의 국가들로 구성되어 있으며, 전 세계 항공물동량의 5.7%를 차지하고 있다. 석유 수출은 이 지역 경제 성장의 견인차 역할을 하고 있으며, 최근 유가 급등은 경제 성장뿐만 아니라 항공화물 증가에도 많은 영향을 끼치고 있다. 중동의 국제 항공물동량은 2003년 177만 톤을 처리하면서 전년 동기대비 10% 증가하였다. 거래 지역별로 보면 유럽이 42%, 아시아 23%, 중동국가간 16%, 북미 11%, 아프리카 8%를 차지하여 유럽이 중동과 가장 많은 교역을 하고 있는 지역으로 나타났다. 이는 유럽이 중동과 인접해 있으며, 역사적으로 유럽 국가들이 중동에 많은 투자 자본을 유치한 이유로 분석되고 있다. 중동 지역의 공항들은 동/서남 아시아로부터의 해상화물이 항공기로 환적되어 유럽, 북미 등으로 보내는 해상-항공 복합운송 거점으로 자리매김하고 있다.

유럽은 중동의 최대 교역지역으로써 1993년 연간교역량 571,000톤에서 2003년에는 744,000톤을 처리하면서 30%나 증가하였다. 유럽으로의 수입화물은 통신장비, 의약품, 특수기계류, 특송 우편, 컴퓨터, 의류, 고가소비품 등이 주류를 이루었다. 반면 중동의 수출화물은 과일 및 채소, 의류, 특송 우편, 컴퓨터, 잡화 등의 품목이 차지하였다.

북미와의 교역량은 1993년 이후 매년 6.1%의 성장세를 보이고 있으며, 이 성장은 수출 증가가 주 원인으로 작용하였다. 2003년에는 189,000톤을 처리하면서 전년대비 15.2% 증가하였고 주요 교역국은 이스라엘, UAE, 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르(Qatar) 등 4개국이 차지했다. 특히 중동의 북미 수출 항공화물은 의류 제품에서의 해상-항공 환적화물이 주류를 이루고 있다. 또한 수출 품목으로는 과일 및 채소, 특송 우편, 전기 제품, 의약품, 잡화 등이며 수입 품목은 특송 우편, 특수 및 일반 기계류, 잡화 등이 주류를 이루었다.

2) 항공 인프라 확충 계획

(1) UAE, 유라시아의 허브 공항으로

걸프만에 위치한 아부다비, 두바이, 샤르자, 라스알카이마, 아즈만, 옴무 알쿠와인, 푸자이라 등 7개의 토후국이 독립되면서 만든 나라가 UAE이다. 현재 UAE의 여러 관할 지역에서 항공 인프라 개발 사업을 추진하고 있으며 국제공항의 확장과 새로운 공항 건설 등은 UAE의 경제 발전의 중요한 요소로 인식되고 있다. 특히 아부다비는 UAE의 수도로써 항공인프라 개발에 많은 투자를 계획하고 있으며 아부다비 국제공항은 세계의 주요 공항들 중의 하나로 이미 인정받고 있다.

<표 2-198> UAE 항공인프라 개발 계획

지역	내용
아부다비	· 아무다비 국제공항 - 신규 터미널 건설(기존 터미널과 연계) - 메가-수퍼 항공기 에어버스 A380 수용 가능 (에시에드항공(Etihad Airways)는 70억 달러 가치의 에어버스를 주문했음) · 화물기 전용 고급 터미널 구축 - 임대 화물기 기업 로얄 젯(Royal Jet) 전용 - 총 4천만 달러를 투자 · 알에인(Al Ain) 공항(UAE 제2공항) - 기존 시설 보완 및 확충
아지맨	· 신규 공항 건설 - 8억 달러 투자
두바이	· 두바이 국제공항 확장 사업 - 세 번째 터미널 건설(2018년까지 연간 500만 톤 처리 목표) - 41억 달러를 투자 · 신규 공항 건실(제벨 알리 공항 남부 지역) - 두바이 민간항공국 주도, 2006년 완공 예정 - 1단계 2억 7천 2백만 달러 투입
푸자이라	· 기존 공항 확장 - 약 4,000㎡ (하루 수용능력 250명 → 1,500명) - 컨베이어, 항공장비 등 추가 도입
라스알카이마	· 국제공항 현대화 및 서비스 수준 국제화 추진 · 항공학교, 공항면세지역, 화물집하장, 공항호텔 등 신규 건립 및 확장 추진
샤르자	· 공항 내부 시설 개선 - 5천만 달러 투입 예정

아지맨(Ajman)은 UAE의 가장 작은 도시로서 자유무역지역이 있어 UAE의 경제 성장에 중요한 역할을 하고 있다. 앞으로 성장 잠재력을 고려하여 아지맨 정부는 8,000만 달러를 투자하여 새로운 공항을 2단계로 건립할 계획이다. 각 단계마다 연간 200만 명을 수용할 수 있는 규모로 진행될 예정이다. 또한 두바이(Dubai)는 중동의 최대 상업도시이며 UAE를 찾는 관광객과 무역업자를 위한 허브 역할을 하고 있다. 두바이 정부는 두바이 국제 공항 확장 및 새로운 공항 건설이 UAE 발전의 중요한 요소로 인식되고 있다.

푸자이라(Fujairah)는 UAE의 동쪽 해안에 위치하며 여러 도시들과 도로망이 잘 연결되어 있다. 그리고 지리적으로도 해안에 위치하고 있어 해상-항공 화물 처리 요충지로 발전시킬 계획을 가지고 있다. 푸자이라 정부는 이 지역에 항공자유화, 저렴한 화물처리 비용, 저렴한 항공기유 가격 등을 제공하여 외국 항공업체들을 유치하는 전략을 추진하고 있다.

라스알카이마는 UAE의 북쪽에 위치한 토후국으로 UAE에서 4번째로 큰 지역이며, 공항 인프라를 현대화하는 작업이 진행 중이다. 샤르자는 UAE의 산업기지로서 GDP의 48%를 차지하고 있으며, 샤르자공항 국제자유지역은 샤르자가 비약적인 경제 발달을 하는데 주도적인 역할을 하였다.

(2) 사우디 아라비아, 항공 인프라 현대화

사우디 아라비아는 중동에서 국토가 제일 넓으며, 석유 매장량이 가장 풍부한 나라이다. 석유 자원을 바탕으로 한 강력한 정부 지도하에 의한 경제정책이 추진되고 있으며, OPEC에서도 큰 영향력을 끼치는 나라이다. 현재 사우디 정부는 도로, 철도, 공항 등의 물류 인프라 확충 및 개선 개획을 추진 중이다. 먼저, 15억 달러를 투자하여 제다(Jeddah)에 있는 킹 에비들 아지즈(King Abdul Aziz) 국제공항 확장 공사가 진행 중이며 2010에 완공될 예정이다. 둘째, 사우디 정부는 사우디 아라비안 항공(Saudi Arabian Airlines)과 협력하여 마딘아(Madinah)주의 해안 도시인 두바(Dhuba)에 새로운 공항 건설을 고려 중이다. 마지막으로 프린스 무하메드 빈 애비들-아지즈(Prince Muhammad Bin Abdul-Aziz) 공항에 새로운 항공통제센터를 설립하는 것이다.

(3) 이란, 항공 인프라 첨단화 추진

이란은 이라크와 파키스탄의 국경에 접하고 있으며 석유 의존형 경제구조를 가지고 있다. 이란의 물류 인프라 구축은 대체로 효율적으로 잘 이루어져 있지만, 특히 항공 인프라 현대화를 위해 이란 민간항공국(Civil Aviation Organization)은 공항 개발 계획을 발표하였다.

<표 2-199> 이란 항공인프라 개발 계획

공항	내용
이맘코메이니(Imam Khomeini) 국제공항	· 신규 화물터미널 건설 - 2억 달러 투자
키쉬공항(Kish Airport)	· 활주로, 택시 전용도로 등 포함 100,000㎡ 면적 확장
밤공항(Bam Airport)	· VOR과 VCAG 운항 시스템 구축
메하베드공항(Mehrabad Airport)	· 신규 화물터미널 및 여객터미널 건설
이즈파하공항(Isfaha Airport), 아하즈공항(Ahwaz Airport), 코라마베드공항(Khooramabad Airport)	· 여객 터미널 확장
메하라베드공항(Mehrabad Airport), 타브리즈 공항(Tabriz Airport), 마쉬해드 공항(Mashhad Airport)	· 항공자유화 정책(Open Sky Policy) 추진

(4) 중동 3PL 업체 글로벌화 추진

PWC Logistics사는 쿠웨이트에 본사를 두고 공급망 솔루션을 제공하는 물류업체로서 중동 지역을 위주로 물류 서비스를 제공하고 있다. PWC는 현재 의복, 신발, 자동차, 소비제품, 산업기기 등 다양한 분야의 제품군을 상대로 물류서비스를 제공하고 있는데, 최근 미국의 글로벌 3PL 기업인 GeoLogistics사를 454백만 달러에 인수했다. GeoLogistics사는 100여 개국, 즉 아시아, 유럽, 북미 등에 10,000명이 넘는 직원을 가지고 있는 대형 3PL 업체이며, 특히 150년이 넘는 기업 역사를 갖고 있어 IT 및 물류 서비스에서도 많은 노하우를 갖고 있는 것으로 알려지고 있다. 또한 PWC는 해운 물류업체인 미국의 Transoceanic Shipping Co.과 홍콩의 Trans-Link Group을 이미 인수한 바 있다. 이 같은 합병 전략을 통해 PWC는 글로벌 기업으로 성장하기 위한 전략을 추진 중이며, 30억 달러의 매출액을 예상하고 있다.

또한 PWC는 두바이의 항공화물 운송업체인 Dnate와 합작회사를 설립할 계획이다. 이는 최근 늘어나고 있는 걸프지역의 공항 간 화물 물동량을 효율적으로 처리하기 위한 것으로 두 회사가 50-50의 지분을 갖는 것으로 알려졌다. 이 합작회사 Dnate-PWC Airport Logistics(DPAL)는 두바이 카고 빌리지(Dubai Cargo Village)에 본부를 두고 걸프지역의 공항 간 항공화물 도로 피더 서비스를 제공하는 한편, 공항을 이용하는 항공기에게 다양한 지상 운송 서비스와 함께 저렴한 가격의 질 높은 서비스를 제공할 계획이다. 초기에는 걸프만협력회의(GCC) 국가들에 주력하고, 점차 레바논, 요르단 등으로 지역을 확대하여 중동 전역과 전 세계로 영업망을 넓혀갈 계획이다. 이와 같이 중동에서도 점차로 3PL 업체가 전 세계 3PL 시장을 대상으로 사업망을 확대하고 있는 추세이다.

3) 시사점

중동 항공시장 성장은 중동지역이 현재 풀어야 할 과제들과 밀접한 관계가 있다. 먼저 중동지역 내 정정 불안이다. 내부적으로 이슬람 원리주의 희귀와 왕정에 대한 불만이 팽배해 있으며, 외부적으로는 민주주의 도입이라는 문제와 직면해 있다. 둘째, 중동지역 경제가 내부지향적이라는 점이다. 비효율적인 국내산업을 보호하기 위해 높은 수입 장벽, 낮은 국내투자 및 외국인직접투자, 과다한 정부규제 등이 경제 발전을 저해하고 있다.

이러한 상황에 비추어 볼 때, 먼저 우리나라의 중동 항공시장 및 3PL 진출 방향은 현재 증가하고 있는 중동-유럽간의 물동량을 대상으로 항공화물 및 여객 수송 네트워크를 지속적으로 확충해 나가야할 것으로 판단된다. 왜냐하면 유럽이 중동과 인접해 있고 중동에 많은 투자자본을 유치한 결과, 두바이를 비롯한 중동 지역의 공항들이 유럽으로 향하는 새로운 화물기지로 부상하고 있기 때문이다. 보잉사의 분석에 따르면 향후 중동에서 유럽으로 향하는 화물이 연평균 3.3~5.6% 성장률을 보일 것이고, 유럽에서 중동으로 향하는 화물도 3.8~6.0%로 계속적인 증가세를 보일 것으로 전망했다.

또한 UAE의 수도 두바이에만 43개 한국기업이 진출해 약 1,500여 명의 주재원이 근무하고 있다. 따라서 진출한 기업들의 수출입 화물을 대상으로 항공을 이용한 운송 비즈니스 모델을 개발하는 방안도 요구된다.

5. 중동의 에너지 물류

1) 중동의 원유 수송 패턴

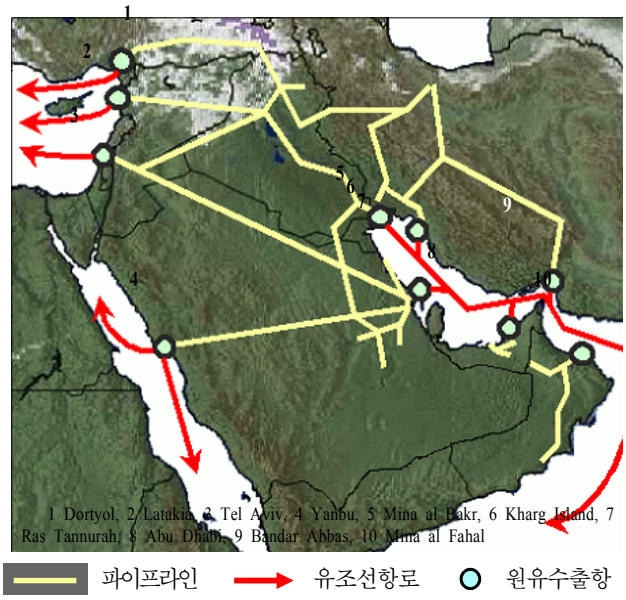
원유의 국제물류 수요는 40% 이상이 중동지역에서 특히 페르시아만을 중심으로 집중적으로 발생하고 있다. 중동지역에서 생산되는 원유의 양은 전 세계 생산량의 약 30%에 이르는 수준이며, 80% 이상이 전 세계로 수출되고 있다. 그리고 페르시아만을 중심으로 한 중동지역으로부터 전 세계로 수출되는 원유의 물동량이 전 세계 원유교역량의 40% 이상을 차지하고 있다.

대부분 산유국으로 구성된 중동지역은 대부분의 국가는 물론 지역 전체의 경제 및 국제교역이 원유의 수출과 외국으로부터의 공산품 수입에 크게 의존하고 있다. 이에 따라 공산품을 중심으로 한 컨테이너화물의 수입물류와 원유를 포함한 석유류의 수출물류가 중동지역 물류산업의 매우 중요한 부분을 차지한다. 특히 중동지역의 부를 창출하는 근원으로서 원유의 수출을 지원하는 데 필수적인 원유물류가 중동지역 물류산업의 핵심이다.

중동지역에서 원유물류의 수요를 결정하는 근본적인 요소는 페르시아만 해상 및 연안 육상에 집중되어 있는 유전지역에서 생산되거나 수출되는 원유의 물동량이다. 중동지역에서 전

세계로 수출되는 원유 물동량은 또한 세계 원유물류 및 유조선 해운시장에도 직접적인 영향을 미치는 가장 중요한 요소에 해당한다.

<그림 2-77> 중동지역 유조선항로, 주요 원유수출항 및 파이프라인 현황



이와 같은 중동지역의 원유물류는 크게 파이프라인을 중심으로 한 역내물류와 유조선에 의한 대외물류로 크게 구분할 수 있다. 파이프라인 중심의 역내물류는 육상 및 해상의 주요 유전에서 생산된 원유를 역내 주요 정유공장 및 저장시설이나 원유수출항까지 수송하는 체계에 해당한다. 그리고 대외물류는 주요 수출항에서 원유를 선적하여 전 세계 원유수입국으로 수송하는 유조선 해운 네트워크를 의미한다. 이와 같은 중동지역 원유물류 체계는 중동지역 전체 물류네트워크의 핵심이며, 세계 에너지안보 및 국제정세 등과 관련하여 국제적인 관심의 대상이 되고 있다.

2) 중동지역 원유 물동량

중동지역에서 발생하는 원유물류의 수요는 중동지역의 모든 유전에서 생산되는 물량과 역외로 수출되는 물량에 의하여 창출되며, 각각 역내물류와 대외물류의 대상이 된다. 육상 및 해상의 각 유전에서 생산된 원유는 역내 정유소, 저장소 및 수출항 등으로 수송되는 역내물류의 대상이며, 주요 수출항에서 유조선에 선적되는 수출용 원유는 대외물류의 대상이 된다.

중동지역에서 생산되는 원유 물동량은 일일평균 2,261만 배럴(2003년 기준)이며, 1993년 이

후 10년간 평균 1.4%씩 증가했다 개별국가별로는 사우디아라비아가 일일평균 982만 배럴로 전체의 43.4%를 차지하였으며, 다음은 이란 17.0%, 아랍에미리트 11.1% 및 쿠웨이트 9.9%의 순서이다. 이라크의 경우 1990년대 들어 그동안 동결되었던 생산시설을 적극 가동함에 따라 원유생산량이 1993년 이후 연평균 28.2%의 경이적인 증가율을 기록했으며, 2000년에는 일일평균 258만 배럴의 생산 수준에 도달한 바 있다. 그러나 이후 이라크 전쟁을 겪는 등 크게 위축되었으며, 2003년에는 일일평균 134만 배럴의 수준까지 감소했다. 1993년에 일일평균 46만 배럴의 원유를 생산하는 데 그쳤던 카타르의 경우에는 이후 10년간 평균 7.1%로 비교적 높은 증가세를 유지했으며, 그 결과 2003년에는 원유생산량이 일일평균 92만 배럴 수준으로 2배 증가했다.

한편, 이와 같이 중동지역에서 생산되는 원유 중에서 역외로 수출되는 물량은 일일평균 1,894만 배럴(2003년 기준)로 세계 원유교역량의 41.4%를 차지하는 수준이다. 이와 같은 중동산 원유의 수출물동량은 1993년 이후 10년간 연평균 1.4%의 증가세를 유지하였으며, 중동산 원유의 수출물류는 전 세계에 걸쳐 네트워크를 형성하고 있다.

중동산 원유의 수출시장을 지역 및 주요 국가별로 살펴보면, 호주 및 아시아·태평양을 포함한 아시아권이 일일평균 1,214만 배럴의 중동산 원유를 수입함으로써 64.1%를 차지했다. 다음으로는 일일평균 311만 배럴로 16.4%를 차지한 유럽과 268만 배럴로 14.1%를 차지한 북미의 순서이다. 개별 국가로는 일본이 22.2%로 최대이며, 다음은 13.4%인 미국과 5.5%인 중국의 순서이다.

<표 2-200> 중동지역의 주요국 원유생산 및 수출 추이

단위 : 1,000배럴/일, %

구 분		1993년	1997년	2000년	2001년	2002년	2003년	연평균 증가율
원유 생산	사우디아라비아	8,962	9,361	9,297	8,992	8,664	9,817	0.9
	이란	3,712	3,776	3,818	3,734	3,420	3,852	0.4
	아랍에미리트	2,443	2,493	2,499	2,430	2,159	2,520	0.3
	쿠웨이트	1,945	2,137	2,105	2,069	1,871	2,238	1.4
	이라크	455	1,166	2,583	2,371	2,030	1,344	11.4
	카타르	460	719	855	854	783	917	7.1
	오만	785	909	959	961	900	823	0.5
	시리아	566	577	550	583	572	594	0.5
	기타	263	426	497	518	510	502	6.7
	합 계	19,591	21,564	23,163	22,512	20,909	22,607	1.4
원유 수출		16,456	18,184	18,944	19,098	18,062	18,943	1.4

주 : 연평균증가율은 1993~2003년의 10년간 기준임.
자료 : BP, *Statistical Review of World Energy*, June 2004.

<표 2-201> 중동지역 원유의 주요국 및 지역별 수출 현황(2003년)

단위 : 1,000배럴/일, %

구 분	북미 (미국)	중남미	유럽	아프리카	아시아 (일본) (중국)	기타	합계
수출 물동량	2,676 (2,536)	267	3,105	715	12,141 (4,204) (1,045)	42	18,943

자료 : 위 표와 동일.

3) 유조선 해운물류 환경

전 세계 원유물류 수요의 40% 이상을 차지하는 중동산 원유의 국제물류는 주로 유조선 해운에 의존하고 있다. 중동지역의 주요 원유수출항에서 원유를 선적하여 전 세계 수입국으로 수송하는 유조선 해운 네트워크는 페르시아만에 위치한 원유수출항을 기점으로 한 항로, 홍해를 기점으로 한 항로 및 지중해의 원유수출항을 기점으로 한 항로 등으로 구분할 수 있다.

주로 23만 톤(DWT)급 VLCC 선박에 의존하고 있는 페르시아만 유조선항로의 원유 물동량은 일일평균 약 1,500만 배럴이다. 이는 VLCC 선박 7~8척이 수송할 수 있는 물량에 해당하며, 이 중에서 3분의 2 이상은 말라카(Malacca) 해협 등 동남아 해역을 통과하여 극동지역으로 수송된다. 나머지는 인도 및 호주를 포함한 기타 아시아권으로 향하거나 아프리카 남측의 희망봉 항로를 경유하여 대서양 연안의 유럽 및 북미지역으로 운송된다.

일반적으로 13만 DWT급 수에즈막스(Suezmax) 유조선의 투입이 가능한 홍해 항로의 원유 물동량은 일일평균 약 300만 배럴의 수준이다. 이는 수에즈막스 유조선 3~4척이 수송할 수 있는 규모이며, 홍해 내에서 선적되는 물량 이외에 페르시아만에서 선적된 물량도 상당부분 포함되어 있다. 홍해 항로를 경유하여 수송되는 원유는 대부분이 유럽지역으로 수송되고 있지만, 일부가 북미지역으로 수송된다.

7~8만 DWT급 아프라막스(Aframax) 유조선이 비교적 빈번하게 투입되는 지중해 항로의 원유 물동량은 일일평균 200만 배럴 내외의 수준을 유지하고 있다. 지중해연안에 있는 중동지역 주요항에서 선적되는 물량 이외에 흑해 연안의 중앙아시아로부터 수출되는 물동량이 포함되어 있으며, 그 규모는 아프라막스 유조선 4~5척이 수송할 수 있는 물량에 해당한다. 지중해 항로의 원유 물동량은 유럽지역으로 수송되는 것이 일반적이지만, 최근 들어 상당부분이 북미를 포함한 기타지역으로도 수송되고 있다.

중동 해역에는 페르시아만 입구의 호르무즈(Hormuz) 해협과 홍해 입구의 바브엘만다브(Bab el-mandab) 해협이 있으며, 이들 해협을 피할 수 있는 대체항로가 거의 없다는 점에서 인접국 및 국제기구에 의하여 철저히 관리되고 있다.

페르시아만의 유일한 해상통로인 호르무즈 해협은 전 세계에서 원유 유조선이 가장 빈번하

게 왕래하는 항로이다. 호르무즈 해협의 길이는 96 해리(nm)이며, 폭은 최소 29 및 최대 51 해리에 불과하다. 해협의 항로는 우측의 선박진행항로, 중앙의 안전구역 및 좌측의 회항항로로 분리되어 있으며, 통과하는 개별선박의 운항에 허용되는 범위는 크게 제한되고 있다. 이에 따라 운항하는 유조선의 작은 실수가 큰 사고로 연결될 수 있으며, 이 경우 운항선박 자체는 물론 환경피해와 항로폐쇄 등 세계 유조선해운 및 원유물류의 심각한 장애로 연결될 수 있다. 또한 이라크 사태 이후에는 호르무즈 해협을 포함한 페르시아만 항로에서 증대되는 해상테러 위협으로 다국적군의 안전점검 및 동행운항이 수시로 실시되고 있으며, 선박에 대한 자동인식장치 장착이 의무화되는 등 안전조치가 강화되고 있다.

홍해 항로는 중동지역 수출원유의 수송은 물론 지중해 연안 및 유럽지역 화물 운송의 중요한 통로에 해당한다. 그리고 홍해 항로의 대체항로는 아프리카 남측의 희망봉 항로를 경유하는 것이 유일한 대안이다. 바브엘만다브 해협과 수에즈 운하를 통과하는 선박은 연간 약 1만 4,000척이며, 유조선도 약 2,500척에 이르는 것으로 나타났다. 특히 바브엘만다브 해협과 관련해서는 연안국인 예멘(the Republic of Yemen), 에리테리아(Eriterea) 및 지부티(Republic of Djibouti)의 3개국에서 정치적인 불안이 계속되고 있으며, 특히 해협 남측 소말리아의 해적이 조직화되는 등 불안요소가 존재한다.

4) 파이프라인 물류 환경

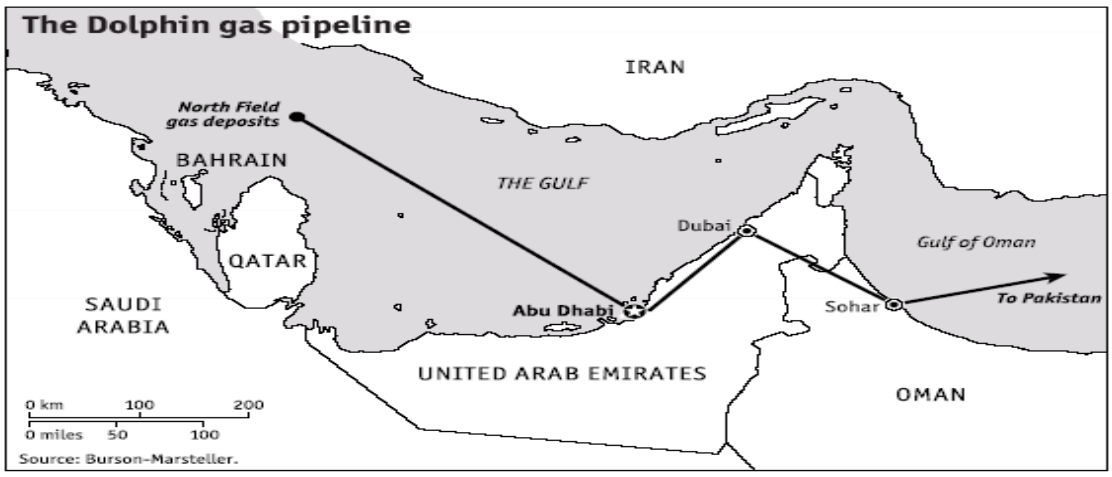
중동지역 물류산업에 있어서 파이프라인은 원유 등 석유류를 위한 중요한 물류시설이다. 특히 중동지역에 산재해 있는 유전에서 생산되는 원유를 주요 정유시설, 저장시설 및 원유수출항까지 운반하는 핵심시설에 해당한다. 중동지역 13개국이 보유하고 있는 파이프라인 총연장 8만 3,331㎞의 42.6%인 3만 5,512㎞가 원유를 수송하는 용도로 건설되는 등 원유물류가 큰 비중을 차지하고 있다.

중동지역 주요 국가별 파이프라인 보유현황을 살펴보면, 이란이 3만 3,844㎞로 가장 긴 것으로 나타났으며, 다음은 9,413㎞의 사우디아라비아 및 8,500㎞의 이라크 등의 순서이다. 원유수송용 파이프라인의 경우에도 이들 3개국이 8,256㎞, 5,068㎞ 및 5,418㎞로 가장 많이 보유하고 있다. 다만 이라크의 경우 전쟁을 겪으면서 테러공격 등에 의해 상당부분이 파괴되었거나 사용이 불가능한 상태이다.

파이프라인에 의한 중동지역 원유수송 주요 루트에는, ⅰ) 사우디아라비아 동안의 라스타누라(Ras Tannurah)에서 서안의 얀부(Yanbu)를 연결하는 루트, ⅱ) 라스타누라에서 사우디아라비아 및 요르단을 거쳐 이스라엘의 텔아비브(Tel Aviv)까지 연결하는 루트, ⅲ) 이라크 남부 및 페르시아만 연안에서 시리아 또는 레바논을 거쳐 지중해 연안의 라타키아(Latakia) 등을 연결하는 루트, ⅳ) 이란의 페르시아만 해상 및 내륙 유전에서 반다아바스(Bandar Abbas)를 포함한 페르시아만 연안의 주요 원유수출항이나 이라크를 거쳐 터키의 도르티올(Dortyol)까지 연결하

는 루트 등이 있다. 이외에도 아부다비(Abu Dhabi)를 중심으로 아랍에미리트의 네트워크와 미나알파알(Mina al Fahal)을 중심으로 한 오만의 네트워크가 운영되고 있다. 또한 카타르-UAE-오만을 연결하는 돌핀 가스파이프라인(자금소요 80~100억 $, 카타르 Ras Laffan 항에서 48인치 관으로 출발해 오만 Sohargkd에는 30인치 관으로 연결, 전 세계 물동량의 1/10인 하루 3조 입방피트 수송 가능)이 2006년 이후 가동될 예정이다.

<그림 2-78> 돌핀 가스 파이프라인



자료 : EIU, Country Profile 2004: UAE.

특히 페르시아만 해상 및 내륙의 유전들과 홍해 및 지중해 연안을 연결하고 있는 파이프라인 루트들은 원유수송과 관련하여 페르시아만 항로에 대한 중요한 대체수송로의 역할이 가능하다. 이들 파이프라인 네트워크는 일상적인 원유수송 루트로 이용될 뿐만 아니라 호르무즈 해협 등을 포함한 페르시아만 항로에 심각한 장해가 발생할 경우 제한적이나마 대체수송수단으로 가동될 수 있는 것이다.

<표 2-202> 중동 주요국의 송유관 및 가스관

국가	주요 송유관 및 가스관
바레인	· Abu Safa - Bahrain 해저 송유관 (사우디의 對바레인 원유공급)
이란	· Neka - Tehran (17만b/d, 테헤란 원유공급, 50만b/d로 증설 계획) * 카스피해연안 - 이란내륙간 석유수송로, 카스피해 BTC 송유관과 경쟁 가능 · IGAT-1 (40/42인치, 780마일, Khuzestan유전지대로부터 내륙으로 가스 수송) · IGAT-2 (56인치, 880마일, 15억$ 투자, 걸프만 Kangan/Nar로부터 가스 수송) · IGAT-3 (56인치, 300마일, 5억$ 투자, South Pars에서 내륙으로 가스 수송) · IGAT-4 (계획중, South Pars에서 북부 공업지대로 가스 수송) · IGAT-5 (계획중, South Pars에서 Agha Jari 유전지대로 가스 수송)

중동 주요국의 송유관 및 가스관(계속)

국가	주요 송유관 및 가스관
이라크	· Kirkuk-Ceyhan (당초 1.5-1.6백만b/d 수송가능, 현재 0.6백만b/d 수송 가능) · IPSA1, 2 (Iraq-Saudi Arabia 송유관, 1.65백만b/d 수송가능, 1990년 폐쇄, 현재 이라크 국내 가스 수송) · Banias-Tripoli Pipeline (0.3백만b/d 수송가능, 현재 폐쇄) · Iraq Strategic Pipeline (1.4백만b/d 수송가능, 이라크 국내 수송용)
쿠웨이트	· Raudhatain-Ahmadi, Minagish-Ahmadi, Umm Gudair-Shuaiba · Wafra-Mina Abdullah, Burgan-Ahmadi * 내륙 유전지대에서 선적항(Ahmadi, Mina Abdullah 등)으로 수송 · 카타르 Ras Laffan항과 쿠웨이트 Al-Zour간 가스 파이프라인 건설 중(20억 $)
카타르	· 돌핀 프로젝트 (카타르-UAE-오만간 가스 파이프라인) · Dukhan-Umm Said, Halul Island, Das Island 연결 파이프라인 등 * 해상유전과 항구간 연결
사우디	※ 주요 선적항 · Ras Tanura (세계최대, 6백만b/d 선적가능), Yanbu (5백만b/d 선적가능, Petro -line에 의해서 수송된 원유 선적), Ras al-Ju'aymah (3백만b/d 선적가능) 등 ※ 파이프라인 · Petroline (4.8백만b/d 수송가능), IPSA (90년 폐쇄), Tapline (84년 폐쇄) 등
UAE	· 돌핀 프로젝트

자료 : 미국 에너지정보청(EIA), *Country Analysis*(바레인 등).

<표 2-203> 중동지역 주요국의 파이프라인 보유현황

단위 : ㎞

구 분	원유	가스	정제품	LPG	기타	합 계
이란	8,256	16,998	7,808	570	212	33,844
사우디아라비아	5,068	1,780	1,162	1,191	212	9,413
이라크	5,418	1,739	1,343	-	-	8,500
오만	3,212	3,754	-	-	-	6,966
터키	3,562	3,177	-	-	-	6,739
아랍에미리트	2,936	2,655	-	300	474	6,365
시리아	2,183	2,300	-	-	-	4,483
카타르	702	1,024	-	87	569	2,382
기타	4,175	407	57	-	-	4,639
합 계	35,512	33,834	10,370	2,148	1,467	83,331

주 : 기타는 예멘, 이스라엘, 요르단, 쿠웨이트 및 레바논임.
자료 : CIA(http : //www.cia.gov/)

5) 시사점

(1) 중국의 원유 수입 확대

향후 중동지역 원유물류의 환경변화에 영향을 미칠 수 있는 중요한 변수로는 중동지역 원유 물동량의 증가 가능성을 들 수 있다. 1980년대 이후 지속되는 고도성장과 함께 에너지의 수요가 급증하고 있는 중국은 1993년을 기해 원유 순수출국에서 순수입국으로 전환되었다. 2000년 이후 중국의 원유 순수입은 연평균 15% 이상의 높은 증가율을 나타내고 있으며, 중동산 원유에 대한 의존도도 지속적으로 상승하는 추세이다.

중국의 고도성장이 향후에도 유지되는 것으로 가정할 경우 중국은 원유를 중심으로 에너지의 수입을 지속적으로 확대할 수밖에 없다. 따라서 페르시아만-중국 항로를 중심으로 중동지역의 원유 수출물량은 계속 증가할 것이며, 이는 중동지역 원유물류체계 및 환경을 변화시키는 요인으로 작용한다. 이에 대비하여 중국은 이미 중앙아시아와 중국을 연결하는 파이프라인의 건설을 추진하고 있으며, 이를 중동지역 파이프라인 네트워크와 연계시킬 가능성이 증대되는 등 중동지역 파이프라인 물류체계의 변화가 예상되고 있다.

(2) 해적·테러위험의 증가

중동 해역에서의 해적 및 해상강도 발생건수가 연간 20건 수준으로 유지되고 있으며, 유조선 및 원유선적항 등에 대한 테러행위가 발생하고 있다. 2003년 중동 해역에서의 해적피해 사례는 총 23건으로 홍해 해협 18건, 소말리아 연안 3건 및 페르시아만 2건 등이며, 2004년은 총 14건으로 홍해 해협 9건, 소말리아 연안 2건 및 페르시아만 3건 등이 발생했다. 또한 중동해역에서 발생한 구체적인 해상테러는 2002년 10월 아덴만에서 발생한 프랑스 유조선 림버그호에 대한 소형선박의 자살공격과 이라크 전쟁의 과정에서 수시로 발생한 유조선 및 원유선적항에 대한 육상 및 소형선박으로부터의 미사일 공격 등을 들 수 있다.

테러와 관련해서는 알 카에다 조직을 포함한 이슬람 과격단체의 위협이 이어지고 있다. 예를 들어 2004년 7월에는 우리나라 한진해운을 비롯한 주요 해운업체 및 운항선박에 대한 테러위협이 공개된 바 있다. 2005년 4월 초에는 싱가포르 해협에서 수에즈 막스급 유조선(15만톤)에 대한 공격이 시도되는 등 대형 유조선에 대한 해적 및 테러공격 가능성이 확대되고 있다.

이와 같은 추세는 선박 및 선주의 일시적인 운항기피 등을 야기할 수 있으며, 결국 중동지역 원유물류비용을 증가시키는 요인으로 작용한다. 항로 및 선박에 대한 위험의 증가와 운항기피에 따른 일시적인 선복량 감소는 안전비용의 확대와 운임 및 용선료의 상승을 야기하며, 이는 결국 전반적인 물류비용의 상승을 초래한다.

(3) 이라크 사태추이도 변수

미국을 중심으로 한 다국적군의 공격으로 이라크 사태가 시작되었으며, 이에 따라 중동지역의 원유생산은 크게 위축되었다. 이라크 사태를 거치면서 중동지역의 유전 및 물류시설이 상당부분 파손되었기 때문이며, 지속되는 테러 등으로 단기간에 회복할 수도 없는 상태인 것으로 평가되고 있다.

따라서 이라크 사태의 추이가 이와 같은 상황을 변화시킬 수 있는 중요한 요인으로 작용하고 있으며, 결국 전 세계의 원유 및 석유수급과 유조선 해운시장의 중요한 변수가 된 것이다. 이라크 사태가 조기에 해결되어 이라크를 중심으로 한 중동지역의 원유생산시설 확충이 조기에 실현될 경우 세계 원유시장 및 유조선 해운시장은 안정을 회복할 수 있을 것으로 예상된다.

이에 반해 이라크 사태가 예상외로 장기화될 경우 현재와 같은 불안한 상태도 함께 장기화될 것이며, 중동지역 원유물류체계도 고운임 지속 및 위험 상승에 의한 고비용구조가 고착화되는 상황이 이어질 수밖에 없을 것이다.

결국 이라크 사태의 추이는 중동지역 원유물류의 안정은 물론 장기적으로 세계 유조선 해운시장의 안정을 결정하는 중요한 변수에 해당하는 것이며, 중동지역과 세계경제의 안정을 위해서도 이라크 사태를 조기에 종결시키기 위한 다양한 국제적 노력이 절대적으로 필요한 것이다.

한편, 중동지역 물류산업의 중요한 부분을 차지하고 있는 원유수송 분야는 파이프라인을 중심으로 한 대내물류 체계와 유조선 해운을 중심으로 한 대외물류 체계로 구분된다. 파이프라인 중심의 대내물류 체계는 중동지역 전체의 유전, 원유저장시설, 정유시설 및 석유수출항을 연결하는 물류 네트워크를 구성하는 핵심요소이다. 특히 중동산 원유의 수출과 관련해서는 페르시아만 항로를 일부 대체할 수 있는 중요한 기반시설이다. 유조선 중심의 대외물류 체계는 중동산 원유의 수출물류를 유지하는 수단으로서 중동지역 물류의 중요한 축에 해당한다.

이와 같은 중동지역의 원유물류체계에는 중국을 중심으로 한 세계 석유수요의 증가와 해적 및 테러위험의 증가 등이 직접적인 외생변수로 작용하고 있으며, 이라크 사태에 따른 물류시설 부족 및 안전비용의 증가는 내생변수로 작용한다.

이러한 변수들은 중동지역 원유물류체계에 있어서 파이프라인의 역할이 더욱 증대될 것이라는 예측과 안전비용이 상승하고 고운임이 지속될 것이라는 전망이 가능하게 한다. 또한 중국의 원유수입 확대는 중동산 원유의 대외물류가 페르시아만-극동 항로에 더욱 집중될 것이라는 판단까지 가능하게 한다.

그러나 현재와 같은 상황이 계속될 경우 중동지역에서 원유생산 및 수출능력의 확대는 한계가 있을 수밖에 없다. 이에 반해 러시아 등 비OPEC 국가들은 지속적인 유전개발로 원유 생산 및 수출을 확대할 것이며, 전 세계에 걸친 새로운 유조선항로 개발과 원유물류수요 발생을 유발한다. 이에 따른 전 세계 원유수송 및 물류체계의 변화가 예상되며, 이는 또한 세계 유조선 해운물류의 점진적인 변화를 가져오는 요인으로 작용할 전망이다.

제3절 정책 시사점

중동지역이 지금까지 변방의 틈새시장에서 벗어나 주변지역과 인접 국가를 포괄적으로 아우르는 방대한 시장으로 탈바꿈하고 있다. 유럽과 아시아를 연결하는 관문으로서의 지위와 역할을 수행하는 것은 물론 새로운 해운시장의 핵심세력으로 등장하려는 장기적인 희망도 다지고 있다. 중동 곳곳에서 나타나고 있는 선대 확충과 항만 시설 확대, 내륙 인프라 건설 등이 이 같은 움직임을 대변하고 있다. 부문별로 나타난 특징적인 현상과 앞으로의 전개방향, 시사점을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 국영 선사 중심의 선박 확보전이 가열되고 있다는 점이다. 최근 들어 중동지역에서 나타나고 있는 특징의 하나는 이른바 국영선사의 비약적인 발전이다. 사우디아라비아와 터키, 이란, 아랍 에미리트와 쿠웨이트 등 중동 5개국이 보유하고 있는 선대 보유국은 이들 국가의 GDP 기준 경제 규모보다 큰 것으로 분석되었다. 중동 국가 가운데 사우디아라비아가 선대 보유량 면에서는 규모가 가장 크다. 그러나 정부의 강력한 선대 증강정책을 배경으로 공격적인 마케팅을 전개하고 있는 이란의 국영선사 IRISL과 NITC의 선대 확충과 서비스 확대도 눈여겨 볼만하다. IRISL의 경우 현재 330만 DWT의 선복량을 2007년까지 400만 DWT로 확대할 방침이다. 이란의 원유 수송을 담당하고 있는 NITC도 이 지역의 늘어나는 석유 수출 수요에 대응하기 위해 2008년까지 선대를 현재보다 205만 DWT 정도 늘려 800만 DWT로 확충한다는 계획을 세워두고 있다. 그런데 이들 선사의 경우 최근 신조선 가격의 앙등과 우리나라를 비롯한 중국 조선소의 일감이 2008년까지 거의 꽉 차 추가적인 선박 발주가 어렵게 되자 자체적으로 자국 조선소를 활용한 선박 확보에 나서고 있는 실정이다. 이란 정부도 선박을 건조하는 경우 선사의 90%까지 금융을 제공하는 등 적극 지원하고 있다.

둘째, 두바이 항의 독주와 인근 항만간의 경쟁이 격화되고 있다. 중동 국가 사이의 항만 경쟁도 치열하다. 이집트의 경우 지중해와 북아프리카를 아우르고, 스에즈 운하를 갖고 있다는 지리적 이점을 통해 이 지역 항만 허브로서의 자리를 굳히고 있는 가운데, 최근 들어 지중해의 알렉산드리아 항만의 추가 개발하는 한편, 인근의 엘데케일라 항만을 개발하는 계획을 추진하고 있다. 이집트는 이 지역의 항만 개발뿐만 아니라 최근에는 스에즈 운하 컨테이너 터미널의 개장하는 등 선두 자리 고수에 박차를 가하고 있다.

이집트가 스에즈 운하의 이점을 이용한 항만 개발에 적극 나서고 있는 반면, 아랍 에미레이트는 두바이 항만공사를 중심으로 걸프만 지역의 허브 항만으로서의 입지를 굳히고 있다. 특히 DP World의 경우 최근 미국의 CSXWT의 인수를 통해 외국의 컨테이너 터미널 운영사업에 적극 참여하는 한편, 두바이 해운도시 건설이라는 장기 비전을 통해 지역 허브화 전략을 추구하고 있다. 특히 두바이 항만의 경우 인접하고 있는 항만의 추적을 따돌리기 위해 이란은 물

론 인도지역 등으로 피더 망과 환적 화물 유치에 심혈을 기울이고 있다.

셋째, 원유와 LNG 등이 새로운 시장을 창출하고 있다는 점이다. 오늘날 중동의 해운 붐을 가져온 요인은 이른바 중국효과와 고유가이다. 특히 중국과 미국 등이 석유를 빨아들이고, 인도와 중국, 한국, 일본의 LNG라는 청정연료 수입을 대폭 늘리면서 이 같은 탄화 수소계 에너지 수요에 맞추기 위한 선박도 크게 늘고 있다. 석유 수입을 늘이고 있는 중국이 2003년에 하루에 180만 배럴의 석유를 이 지역에서 수입한 반면, 2025년까지는 이를 660만 배럴까지 확대할 것으로 전망되고 있고, 미국도 라틴 아메리카나 서 아프리카 지역으로 석유 수입원을 다변화하고 있지만, 여전히 이 지역에서 하루에 575만 배럴의 석유를 추가적으로 가져가야 하기 때문이다. 또한 최근 들어 LNG 수출을 늘리고 있는 카타르나 이란의 경우도 지금보다 많은 선박을 확보한다는 계획을 추진하고 있어 조선소의 발주 수요도 증가할 것으로 전망되고 있다. 특히 현재 70여 척의 LNG 운반선을 보유하고 있는 카타르는 물론 이란도 한국과 중국, 일본 등 동아시의 가스 수요가 늘어나면서 선박을 추가적으로 확보한다는 계획이다.

넷째, 향후 내륙철도 증설이 물류 변화를 주도할 것으로 보인다. 해운이나 항만부문의 비약적인 성장에도 불구하고, 내륙운송의 인프라는 성장이 아직 더딘 편이다. 일부 국가를 제외하고 도로 교통 사정이 지극히 열악한 것으로 평가되고 있다. 시리아와 예멘, 오만 등의 도로 포장율은 30% 대에 머물고 있다. 이 지역의 도로 인프라 발전이 지제된 것은 내륙지역의 대부분이 사막으로 되어 있다는 점 외에도 그 동안 역내의 정치적 불안정이 장기간 지속되었기 때문이다. 그러나 최근 들어 유엔 기구(ESCAP)를 중심으로 이 지역의 철도 운송망 건설 사업이 활기를 보이면서 새로운 물류지도가 그려지고 있다. 특히 철도를 운영하는 정부 기관들이 과감한 개혁과 함께 외국 자본을 적극 유치하여 철도망 확충에 나서고 있어 조만간 틈틈이 짜여진 철도망 운영이 가능할 것으로 판단된다. 특히 이집트의 수에즈 횡단 철도 계획과 사우디아라비아의 동서 횡단 랜드 브리지 건설, 이란의 대대적인 철도망 확충은 해당 국가의 기간시설이 늘어나는 것뿐만 아니라 유럽이나 아시아로 통하는 유라시아 철도와도 연결되어 이 지역의 물류 변화는 물론 세계 물류 변화에 기폭제가 될 보인다.

한편, 이 지역의 이 같은 변화가 새로운 물류변화의 원동력으로 작용할 것은 확실하다. 다만, 한 가지 문제는 중동지역의 경우 해운제도의 투명성이 아직 확보되어 있지 않다는 점이다. 이에 따라 해사분쟁의 경우 최종 해결에 이르기까지 소요되는 시간이 많이 걸리고, 법적 절차가 애매하다는 일부 변호사들의 비판도 나오고 있다. 또한 이라크 전쟁이 종식되기는 했으나 아직 교파 간의 분쟁과 테러가 빈발하고 있는 점, 정치적으로도 이 지역이 아직 안정되지 못했다는 점, 현재 미국이 주도하는 것으로 알려지고 있는 중동지역의 '민주 도미노 현상'의 끝이 모호하다는 점, 그리고 중국효과와 오일 머니에 편승한 개발 붐도 있다는 점이 향후 이 지역의 발전 전망을 예측하는데 또 다른 변수가 될 것으로 보인다.

제6장 유럽권

제1절 경제의 특징과 주요 이슈[229]

1. 경제 현황 및 전망

1) 경제 동향 및 전망

2001년 이후 경기 침체에 빠진 유럽연합(EU) 경제는 2003년에도 0.9%(유로지역(Euro-zone)[230]은 0.5%) 성장에 그쳤다. 2004년 한때 세계경기 호조에 따른 수출확대에 힘입어 EU-25국가와 유로지역이 각각 2.3%, 2.0%의 경제성장을 기록하기도 하였다. 그러나 2004년 하반기 들면서 EU-25의 2004년도 전기대비 분기별 성장률은 0.8%(1/4분기) → 0.5%(2/4분기) → 0.3%(3/4분기) → 0.3%(4/4분기)로, 유로지역의 2004년도 전기대비 분기별 성장률도 0.7%(1/4분기) → 0.4%(2/4분기) → 0.3%(3/4분기) → 0.2%(4/4분기)로 둔화되었다. 특히 2004년 4/4분기에 EU의 경제대국인 독일과 이탈리아가 각각 -0.1%, -0.4% 등의 마이너스 성장을 기록하였고, 네덜란드도 0.0% 성장으로 정체현상을 보이며 유럽경제의 경기하강 추세를 주도하였다.

<표 2-204> EU의 경제성장률 추이

단위 : %

	2001	2002	2003	2004	2004				2005
					1/4	2/4	3/4	4/4	1/4
유로지역	1.6	0.9	0.5	2.0	0.7	0.4	0.3	0.2	0.5
EU-25	1.7	1.1	0.9	2.3	0.8	0.5	0.3	0.3	0.5
독 일	0.8	0.1	-0.1	1.6	0.5	0.2	0.0	-0.1	1.0
프 랑 스	2.1	1.2	0.5	2.5	0.7	0.6	0.2	0.7	0.2
이탈리아	1.8	0.4	0.3	1.1	0.5	0.4	0.4	-0.4	-0.5
스 페 인	2.8	2.2	2.5	2.7	0.8	0.8	0.7	0.9	0.9
네덜란드	1.4	0.6	-0.9	1.3	0.9	-0.1	0.3	0.0	-0.1
영 국	2.3	1.8	2.2	3.0	0.6	1.0	0.6	0.7	0.5

주 : 분기별 증가율은 전기대비 증가율임.
자료 : 유럽통계청(Eurostat)

---

229) 대외경제정책연구원 김홍종 유럽팀장의 원고를 바탕으로 재작성

230) 유로지역(Euro-zone)은 경제통화동맹(EMU: European Monetary Union)에 가입된 국가들로 구성되어 있으며, 단일통화(유로화)를 사용함. 회원국은 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 네덜란드, 룩셈부르크, 오스트리아, 아일랜드, 스페인, 포르투갈, 핀란드, 그리스 등 12개국임.

2005년 1/4분기 들어서도 경기회복세는 미약한 실정이다. EU-25 및 유로지역 경제가 1/4분기에 전기대비 0.5% 성장을 기록하며 2004년 하반기 경기하락 후 반등하였으나, 이는 내수위축에 따른 수입 감소로 순 수출이 상대적으로 크게 반영된 현상에 불과한 것이다. 즉, 2005년 1/4분기 EU-25의 투자 증가율이 전기대비 -0.6%를 기록하며 감소세를 나타냈고, 정부소비 증가율도 0.0%로 정체, 민간소비만이 0.3% 증가하는 등 내수위축 현상이 더욱 깊어지고 있다. 또한 2004년 상반기 EU의 경제성장을 주도했던 수출부문도 하반기부터 증가율이 급격히 둔화되면서 2005년 1/4분기에는 0.0% 증가에 그쳤다. 회원국별로 보면, 독일, 스페인, 영국 등의 경기가 호조를 보인 반면, 프랑스는 0.2% 성장으로 정체되었고, 이탈리아 및 네덜란드는 각각 -0.5%, -0.1%로 마이너스 성장을 기록하며 침체에서 벗어나지 못하고 있다.

2005년 하반기에도 유럽경제의 내수부문은 회복되기 어려울 것으로 예상되었다. 독일, 프랑스 등 주요국에서 추진되고 있는 경제개혁으로 복지혜택 축소에 대한 우려가 높아가고 있고, 실업률도 떨어지지 않고 있어, 민간소비 지출 확대는 당분간 기대하기 어려운 상황이다. 또한 주요국들이 과도한 재정적자로 부담을 안고 있는 상황에서 정부지출 확대도 기대할 수 없다. EU 헌법조약의 부결로 인한 정치적 혼란과 고유가 및 유로화 강세 현상, 그리고 해외경기 불안 등은 기업들의 경제활동을 위축시켜 투자와 고용에 부정적인 영향을 줄 것이다.

<표 2-205> EU의 분기별 GDP 증가율

단위 : %, 전기대비 증가율

	2003				2004				2005
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4
내수	0.4	0.2	0.2	1.1	0.2	0.5	0.9	0.4	0.0
가계소비	0.1	0.3	0.5	0.2	0.7	0.2	0.4	0.6	0.3
정부소비	0.1	0.6	0.8	1.1	0.3	0.6	0.8	0.3	0.0
투자	-0.6	-0.1	0.5	1.7	-0.4	0.9	0.7	0.8	-0.6
수출	0.1	-1.5	2.2	1.1	1.5	2.9	0.8	0.6	0.0
수입	0.8	-1.0	1.3	2.4	0.4	2.9	2.2	1.1	-1.3
GDP	0.1	0.0	0.6	0.6	0.7	0.5	0.3	0.3	0.5

자료 : 유럽통계청(Eurostat)

수출부문도 고유가 및 유로화 강세, 그리고 최근 세계경기 둔화의 영향을 받을 것이다. 2004년 세계경기 호황에 따른 독일 등의 수출확대로 EU 경제는 2003년의 경기침체에서 벗어났으나, 2005년에 다시 세계경기가 하락세를 보임에 따라 EU 경제성장의 강력한 견인차였던 수출부문이 다소 힘을 잃게 될 것으로 전망된다.

따라서 2005년 EU 경제는 내수부진 및 수출둔화 등으로 2004년의 회복세를 이어가지 못하고 2004년보다 다소 경기가 하락할 것으로 보인다. 2005년 유로지역 경제는 1.2~1.6%, EU-25

경제는 유로지역보다 다소 높은 수준인 1.7~2.0% 성장할 것으로 예상되며, 2006년에는 유럽중앙은행의 저금리[231] 정책의 결과로 기업들의 투자 의욕이 살아나면서 투자가 확대되어 EU 경제는 2005년보다는 다소 높은 성장세를 보일 것으로 전망된다.

<표 2-206> 예측기관별 EU의 경제성장률 전망

단위 : %

예측기관	IMF		OECD		EU집행위		EIU		Global Insight	
연 도	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
유로지역	1.6	2.3	1.2	2.0	1.6	2.1	1.6	1.9	1.3	1.8
EU - 25	-	-	-	-	2.0	2.3	1.8	2.0	1.7	2.1

자료 : IMF, *World Economic Outlook*, April 2005 ;.OECD, *OECD Economic Outlook*, May 2005; European Commission, *Economic Forecasts*, Spring 2005; EIU, *Country Report*: European Union, June 2005; Global Insight, *Online Analysis*, May 2005.

유로권 경제는 중장기적으로 성장률이 지속적으로 하락할 것으로 예측된다. 이는 경제개혁이 성공한다고 하더라도 경제통합으로 인해 정책 적용의 유연성이 부족하고 고령사회로 진입함에 따른 성장잠재력이 하락하기 때문이다. 따라서 2020년경까지 경제 성장률은 1% 내외가 될 것으로 전망된다. 이러한 성장 전망에 따라 미국과의 성장률 격차는 더 확대될 것으로 보인다.

<표 2-207> 유로권 경제 중장기 전망(평균 성장률)

	1995~2000	2000~05	2005~10	2010~20	2020~30
GDP 성장률	2	2	1.9	1.3	0.9
1인당 GDP 성장률	1.8	1.6	1.7	1.2	0.9
인구 증가율	0.3	0.3	0.2	0.1	0
고용 증가율	0.7	0.8	0.3	-0.3	-0.7
노동생산성 증가율	1.2	1.2	1.6	1.6	1.6

자료 : OECD(2005), *Economic Survey of the Euro Area*, 2005.

2) 산업구조

EU 경제는 3차 산업이 압도적인 비중을 차지하는 전형적인 선진국형 산업구조이다. 아래

231) 유럽중앙은행(ECB)는 2003년 6월 이후 기준금리를 2%로 유지하고 있음.

표는 2004년 EU 25개국과 EU 15개국의 GDP를 각 산업이 차지하는 부가 가치 금액으로 환산한 수치를 보여준다. 무역, 수송 및 통신서비스업(21.2%), 비즈니스 및 금융서비스(27.0%), 기타 서비스(22.3%) 등 유통・서비스업으로 분류될 수 있는 3차 산업 비중이 전체 산업의 70.5%에 달하고 있음을 보여 준다.[232]

<표 2-208> EU의 산업별 총 부가 가치액(2004년)

단위 : 백만 유로

산업별분류	농업 및 어업	산업 (에너지포함)	건 설	무역,수송 및 통신서비스	비즈니스 및 금융서비스	기타 서비스	총 액
총부가가치액	48,482.1 (44,978.1)	500,778.1 (473,466.1)	137,057.0 (130,171.0)	508,943.6 (480,118.1)	637,234.6 (618,242.6)	524,640.1 (502,523.1)	2,357,136.3 (2,249,499.8)
산업별비중(%)	2.1 (2.0)	21.2 (21.1)	5.8 (5.8)	21.6 (21.3)	27.0 (27.5)	22.3 (22.3)	100.0 (100.0)

주 : ( )는 EU-15의 경우임.
자료 : Eurostat

이처럼 서비스업이 전체 산업에서 차지하는 비중이 압도적이지만, EU의 서비스업종의 자유화 정도는 미국, 일본에 비해 상당히 뒤지는 편이다. 특히 공공 서비스 분야에 있어서는 정부 소유의 비중이 상당한 수준이다.[233] 그 결과, 통신, 항공 등의 공공서비스 분야는 물론이고 금융 분야 등 핵심적인 서비스 분야의 경우에도 오랫동안 내외부로부터의 경쟁에 노출되지 않았다.

그러나 경제의 글로벌화가 급속하게 진행되고 국영기업의 만성적인 비효율성을 철폐하기 위해 민영화 등을 통한 시장 메커니즘을 도입해야 한다는 시대적인 조류에 따라 EU의 서비스 업종 역시 상당한 개방의 압력을 받고 있고, 상당한 정도로 민영화가 추진되어 왔다. 통신서비스, 전력, 에너지 등 공공설비 분야에서 기한을 정한 점진적인 자유화 일정을 제시하고 있는 것은 좋은 예가 될 수 있다. 핵심 서비스업종에 대한 EU의 정책 방향은 아래 표와 같다.

232) EU-15만을 보면, 3차 산업의 비중이 약간 늘어나, 70.9%를 차지하고 있음.

233) 유럽의 주요 국가들은 20세기 초반부터 소련공산주의에 영향 받은 유로코뮤니즘의 활동과 케인즈 주의에 입각한 사회민주주의 정당의 집권기를 거치면서 국가 기간산업 및 공공서비스 분야를 국유화한 바 있다. 1980년대 이후 신자유주의적 경제 개혁기를 거쳤음에도 국가 소유의 공공서비스 비중은 상당한 수준임.

<표 2-209> 핵심 서비스분야에 대한 EU의 정책

서비스분야	내부시장 통합여부	공동외부정책시행 여부	무역정책의 지향성	다자규범
금융서비스	통합되었으나 전역적이지 않음	시행, 그러나 세부분야별로 국별인가 및 감독주의	진입 자유이나 상호주의	GATS
통신서비스	통합되었으나, 독점에 따른 차이 상존	시행, 그러나 접근조건은 국별 독점에 따라 상이	자유화된 분야는 진입자유이나 상호주의 채택을 고려중	GATS
항공서비스	통합	시행, 회원국별로 양자간 항공협정 시행	비차별주의(항공관련 서비스), 상호주의	GATS
해운	통합	시행, 몇몇 회원국은 제3국과 수화물협정시행	진입자유	아직 없음
시청각서비스	유럽산 창작품에 관한한 통합	시행, 그러나 관련 EU법규의 해석은 회원국별로 엄청난 차이상존	유럽산 제품 선호, 비구속적인 쿼타	없음, 유럽산 창작품에 관한한 최혜국대우 예외

자료 : OECD, WTO의 각종 자료에서 재정리

EU 25개국은 미국과 함께 최대 규모의 내수 시장을 보유하고 있으며, 민간소비는 전통적으로 EU 경제성장의 견인차 역할을 담당해 오고 있다. 예컨대, 2003년 EU의 경상GDP는 9.7조 유로에 이르고, 그 중 59%가 민간소비지출이 차지하여 5.7조 유로를 기록하고 있는바, 이러한 EU의 민간소비지출 규모는 미국의 6.6조 유로에는 못 미치지만 일본의 2.2조 유로에 비해 2.5배를 넘어서고 있는 실정이다.

한편, 역외무역 기준으로 EU는 세계 전체무역의 약 19.2%를 차지, 미국의 18.4%를 넘어서는 세계 최고의 무역국이다. 또한 일본의 7.6%에 대해 약 2.5배 규모를 유지하고 있다. 중·동구권 19개국까지 EU에 가입하게 됨에 따라 세계 총 교역규모의 약 22% 수준을 점유하게 될 것으로 전망되고 있기 때문에 명실상부한 세계 최대시장으로 볼 수 있다.

주요 EU 회원국들의 민간소비지출 비중이 GDP의 약 56~67%[234]로 GDP의 가장 중요한 비중을 차지하고 있으며, 민간소비지출의 크기에 따라 살펴보면 대체적으로 서비스, 내구소비재, 비내구 소비재 등의 순으로 구성되어 있는 것을 알 수 있다. 즉, 의류, 식료품 등의 비내구 소비재는 비중이 점차 줄어드는 추세인 반면, 자동차, 가전 등의 내구소비재 및 서비스 분야는 점차 비중이 늘어나고 있는 전형적인 선진국형 패턴을 띠고 있다.

234) 2003년 기준으로 프랑스 56%, 독일 57%, 이탈리아 60%, 스페인 60%, 영국 67%임.

2. 대외경제협력

1) 역내 시장 통합의 심화

(1) 단일시장의 완성

1957년에 체결된 로마조약은 상품과 서비스, 자본 및 인력의 자유이동과 관세동맹 등 유럽 단일시장의 핵심적 내용을 포함하고 있었으나 그간 운용되어 온 관세율의 조화만으로는 이러한 목표를 달성하는데 한계가 있었다. 1980년대 접어들면서 역내에 현실적으로 존재하는 경제적 장벽을 제거하기 위한 과감한 조치의 필요성이 절실해졌다. 이에 따라 EC집행위원회는 1985년에 단일시장 완성을 위한 백서(White Paper, 'Completing the Internal Market')를 제안하였다. 1985년 말에 이 백서를 기초로 로마조약이 개정되어 단일 유럽법(SEA)이 제정되었고, 1987년 7월부터 발효되었다. 단일 유럽법에서는 역내 단일시장의 완성을 1992년 12월로 목표 설정하였다.

단일 유럽법은 시장의 실질적인 통합을 실현하고, 역내 시장왜곡을 제거하기 위하여 회원국간 법적·제도적 측면에 있어 조화를 추구하는 한편, 공동체의 초국가적 결정권한을 강화함으로써 회원국의 주권에 제약을 가할 수 있는 것이 특징이다. 즉 역내 시장통합을 비롯한 중요한 안건에 있어서 각료이사회 내 만장일치제 대신 가중다수결로 확대함으로써 일부 회원국의 거부권을 배제할 수 있게 되었다.

1988년 '비유럽의 비용(cost of non-Europe)'에 관한 체치니 보고서(Cecchini Report)에 따르면, 국가간 관세 행정의 투명성 및 제도의 상이성에 따른 비용이 여전히 크며, 이러한 국가간 상이성이 더 큰 도약을 막고 있었다. 이 때 도입된 단일 행정서류(Single Administrative Document: SAD)는 중요한 전환점이 되어 세관절차는 대폭 간소화되었으며, 회원국에서 사용되던 150개의 문서를 대체하는 효과가 나타났다.

단일 유럽법에 따라 1993년부터 EC는 EU로 거듭남과 동시에 공동시장을 형성하게 되었는데 이러한 단일시장의 형성으로 유럽관세동맹은 큰 진전을 이루었다. 1993년 1월 1일부터 공동시장이 형성됨에 따라 EU는 역내 상품의 자유로운 이동이 보장되는 실질적인 단일시장이 되어 역내의 잔존 비관세방벽을 거의 완전히 제거하게 되었다. 기존 역내의 상품의 자유로운 이동에 더하여 자본 및 서비스, 그리고 사람의 자유로운 이동도 가능해졌다. 모든 세관절차가 대폭 간소화되어 실질적인 단일시장이 형성되었으며 대외관세가 중심이 되었다. 단일시장의 형성으로 하나의 일관된 공동체 대외 정책이 가능하게 되었다.[235]

---

235) 유럽 역내의 13,500개 기업을 대상으로 한 설문조사에서 62%의 기업들이 단일시장의 완성으로 혜택을 보았다고 응답한 바 있음.

또한 EU 회원국들의 통관관련 법규를 단일의 text로 통합하고 회원국들의 모든 통관절차가 실제적으로 통합되었다. 1993년 1월 1일부터 역내 국경에서의 모든 세관검사는 폐지되었다. 단일시장 이전에는 회원국간 통관절차가 상당히 조화를 이루고는 있었으나, 수출입거래와 관련된 통관절차들에서 여전히 수많은 형식적인 절차들과 상이한 관련 서류 작성법이 존재하는 등 단일의 방법으로 적용되지 않았으나, 이러한 문제는 1991년 이후 모두 사라지게 되었으며 VAT도 origin based로 일원화되었다. 이외에도 1994년부터는 EU의 모든 관세법이 Community Customs Code로 통합되었다.

(2) 공동 통화 유로화의 도입

단일시장의 완성 이후에도 단일 통화의 도입 및 유럽중앙은행의 운용(1999년)과 실물 화폐 통용(2002년)으로 EU 시장은 현재 급속한 심화과정을 밟고 있다. 1999년 장부상의 화폐로만 유로화가 도입될 당시에는 유로지역 내 기업 중 유로화를 가격표시에 사용하거나 대금청구에 사용하는 기업은 약 30% 정도에 불과하였다. 그러나 2002년 1월 유로화가 공식적인 유일한 법화로 등장하게 되면서 유로화 사용이 급속히 늘어나게 되었다. 이 결과 유로권은 물론 비유로권 유럽국가들조차 종래 국별 통화 결제시 발생하던 환차손이 없어짐에 따라 거래비용의 절감, 가격의 투명성 제고에 따르는 경쟁격화 등 시장 통합의 이점이 증가되었다. EU의 확대 이후 아직 비유로권인 신규가입국과 EU의 주변국인 터키, 루마니아, 불가리아, 발칸국가, 북아프리카 등지에서 유로화가 광범위하게 사용됨에 따라 시장통합의 효과는 더욱 커지고 있다.[236]

시장통합은 종래 국영기업이 독과점 해왔던 공공서비스 시장을 지속적으로 개방하여 경쟁에 노출되도록 하고 있다. 한편, 단일시장의 완성으로 인해 경쟁이 격화함에 따라, 상당 분야의 산업에서 M&A 등을 통한 대형화・과점화가 진행되고 있는바, 특히 도소매 시장에서의 유통업체의 대형화, 국제화가 특히 두드러지고 있다.

2) 시장 외연의 확대

(1) EU 회원국 수의 확대

단일시장의 형성과 공동통화의 도입이 EU 경제의 심화과정이라면 EU의 회원국 수 증가는 EU 외연의 확대로 평가된다. EU는 1950년대 로마조약을 체결한 최초 6개국(독일, 프랑스, 이탈리아, 베네룩스 3국) 이래 지속적으로 회원국 수를 확대해 왔다. 이 당시 관세동맹의 형성에

236) EU회원국 중 유로화 미 도입국과 EFTA, 동구, 지중해 연안국가, 유로권 아프리카들은 총교역의 50% 이상이 유로권과의 교역임.

반대한 영국을 중심으로 형성된 유럽자유무역연합(EFTA) 7개국은 1973년 EFTA 주도국이었던 영국의 EC(EU의 전신) 가입으로 사실상 유명무실해졌다. 1973년 영국의 EC 가입때 덴마크와 아일랜드가 동시 가입함으로써 EU의 1차 확대가 이루어졌다. 이후 1980년대는 EU의 남진이 두드러진다. 1981년 그리스의 EU가입이 이루어졌으며, 민주화를 달성한 스페인과 포르투갈은 1986년 EU에 가입하였다. EU의 4차 확대는 1995년에 오스트리아, 핀란드, 스웨덴이 가입함으로써 이루어졌다. 그리고 2004년 4월, 마침내 중·동구 10개국이 EU에 가입함으로써 EU의 회원국 수는 25개국으로 늘어나게 되었다.

EU의 5차 확대를 좀 더 자세히 살펴보자. 1990년대 이래 유럽협정(Europe Agreement)에 따라 중·동구 및 터키 등의 국가들과 준회원국 협정을 맺어 온 EU는 이 국가들과 자유무역지대 또는 관세동맹의 관계를 유지해 왔다. 암스테르담 조약을 통해 신규 회원국들과 가입협상을 벌여 온 EU는 협상 대상국 12개국 중 루마니아와 불가리아를 제외한 중·동구 및 남구 10개국을 2004년 5월을 기점으로 신규 회원으로 맞이함에 따라 25개 회원국으로 확대 개편되었다. 확대로 말미암아 EU의 단일경제권은 중부유럽까지 확대되게 되었다.

EU확대로 EU는 4억 5천5 백만의 인구를 가진 총 25개 회원국으로 10조 달러에 이르는 거대 단일시장이 되었다. 그러나 EU 확대는 중·동구에만 국한된 것이 아니다. 2007년경이면 발칸의 일부 국가 및 루마니아, 불가리아가 EU의 신규회원국으로 가입할 전망이다. 또한 지리적으로 인접한 지중해 연안국 및 북아프리카국가들과 특별한 지역무역협정을 추진 중인 점을 감안하면, 향후 2010년경에는 유럽을 중심으로 동구, 아프리카에 이르는 거대한 유럽경제권이 형성될 것으로 보인다.

(2) 활발한 지역협력 정책

무역자유화를 추구하는 EU의 기본적인 입장은 일차적으로 다자주의를 선호하고 이와 아울러 지역 및 양자주의를 병행하는 이원적인 추진(two-track approach)을 취하고 있다. UR협상에서는 물론 WTO DDA 출범에 EU가 적극적인 것은 다자무역 자유화를 선호하기 때문이기도 하다. 그러나 EU는 지역 및 양자협력관계에 있어서 매우 적극적이다. EU는 특히 유럽 주변국과의 지역협력체제의 확립에 노력해 왔다. EU는 이미 1995년 12월 31일부터 터키와 관세동맹을 맺고 있으며, 스위스를 제외한 EFTA의 3개국과는 EEA(European Economic Area)를 통해 자유무역지대를 형성하고 있다. 또한 스위스와도 FTA를 체결하였다. EU는 2004년 EU 신규가입국을 포함한 대부분의 중·동구 유럽 국가들과 1980년대 중후반 무역 및 협력에 관한 기본협정(Framework Agreement on Trade and Cooperation)을 체결한 바 있고, 그로부터 약 10년 이후 이들 중·동구 국가들과 자유무역을 지향하는 유럽협정(Europe Agreement)을 체결한 바 있다. 현재 가입협상중인 루마니아 및 불가리아, 그리고 크로아티아와도 자유무역협정을 체결하였다.

<표 2-210> EU의 지역 협력체

협력 형태	상대국	협정	발효 일시
CU	안도라	Exchange of Letters	1991년
CU	터키	EC-Turkey Association Council	1995년
FTA	불가리아	Europe Agreement	1993년
FTA	루마니아	Europe Agreement	1993년
FTA	덴마크 (Faroe 섬)	Free Trade Agreement	1997년
FTA	아이슬란드	Agreement on the European Economic Area	1994년
FTA	노르웨이	Agreement on the European Economic Area	1994년
FTA	리히텐슈타인	Agreement on the European Economic Area	1994년
FTA	스위스	Free Trade Agreement	1973년
FTA	마케도니아	Free Trade Agreement(Interim Agreement)	2001년
FTA	크로아티아	Free Trade Agreement(Interim Agreement)	2002년
FTA	팔레스타인	Association Agreement(Interim base)	1997년
FTA	튀니지	Association Agreement	1998년
FTA	모로코	Cooperation Agreement→Association Agreement	1976년→2000년
FTA	이스라엘	Cooperation Agreement→Association Agreement	1975년→2000년
FTA	요르단	Cooperation Agreement→Association Agreement	1977년→2002년
FTA	이집트	Cooperation Agreement→Association Agreement	1977년→2004년
FTA	알제리	Cooperation Agreement→Association Agreement	1976→2002(비준단계)
FTA	레바논	Cooperation Agreement→Association Agreement	1977년→2003년
	시리아	Cooperation Agreement	1977년
	GCC	Cooperation and Free Trade	1990년 협상시작
	인도	Cooperation Agreement	1993년
	아세안	Cooperation Agreement	1980년
	러시아	Partnership and Cooperation Agreement	1997년
	카자흐스탄	Partnership and Cooperation Agreement	1999년
	몰도바	Partnership and Cooperation Agreement	1998년
	우크라이나	Partnership and Cooperation Agreement	1998년
	알바니아	Stabilization and Association Agreement(SAA)	2003년 협상시작
FTA	멕시코	Global Agreement(Association Agreement 포함)	2000년
FTA	칠레	Association Agreement	2003년
	메르꼬수르	Association Agreement	FTA 협상 중
	남아프리카	Trade, Development and Cooperation Agreement	2000년(FTA 협상 중)
	ACP	Economic Partnership Agreement	2003~04년 협상 시작

주 : 신규가입 10개국은 과거 EU와 유럽협정을 맺은 바 있음. 유럽협정을 맺은 시기는 헝가리와 폴란드(1994년), 체크와 슬로바키아(1995년), 슬로베니아(1997년), 발트3국(1998년), 몰타(1971년), 그리고 사이프러스(1973년)임.
자료 : 유럽집행위원회 (http://europa.eu.int)

한편, EU는 지중해 국가들과 쌍무적인 지중해연안국 제휴협정을 체결하기 위해 협상을 계속하고 있다. 1995년 바르셀로나 선언(Barcelona Declaration)을 통해 EU와 지중해 국가들은 2010년까지 유럽-지중해 FTA (Euro-Mediterranean Free Trade Area)를 형성할 계획이라고 발표한 바 있다. 이 협정의 중간단계로서 지중해 연안 국가들과 양자간 무역협정을 체결해 왔는데, 지금까지 튀니지(협정 발효일시: 1998년), 이스라엘(2000년), 모로코(2000년), 요르단(2002년), 이집트(2004년), 알제리와 협상을 마치고 팔레스타인과의 제휴협정(Association Agreements)이 체결되었으며, 레바논, 시리아 등과도 협상이 진행 중이다.[237] 또 중남미 국가 중에서는 멕시코 및 칠레와 FTA를 체결하였으며 메르코수르(아르헨티나, 브라질, 파라과이, 우루과이)와는 FTA의 성격을 지닌 제휴협정의 전단계로서 지역간협력협정(Interregional Framework Cooperation Agreement)을 체결한 상황에서, FTA 협정을 체결하기 위해 협상을 진행하고 있다.

아울러 EU는 아직 제휴협정을 체결하지 않은 국가들과 기본협력협정(Cooperation Agreements)을 체결하여 협력의 심화와 확대를 위한 기반을 구축하고 있다. 특히 러시아 및 CIS 국가들과는 1990년대 말 FTA의 전단계인 PCA 협정을 체결하였으며 인도와도 기본협력협정을 체결한 상태에서 보다 진전된 지역무역협정을 체결하기 위해 협상 중에 있다.

이와 같이 EU는 비록 회원국은 아니지만 EFTA, 동부유럽, 북아프리카, 그리고 CIS 국가들과 자유무역협정 등으로 쌍무적 무역자유화로 시장의 안정적 확대를 꾀하고 있다. 이러한 지역협력정책을 통하여 EU는 주변지역과의 경제적 결속을 통해서 정치적 안정과 경제적 번영을 추구하고 있으며 유로화의 통용 범위를 확대하고 있다.

3) 유럽경제의 지형 변화

(1) 서유럽 산업배치의 변화

경제 통합이 진전되면 국경 통과비용을 포함한 교역장벽이 낮아지고 교통 및 통신 수단의 발달로 운송비가 절감됨에 따라 산업이 집중화되는 경향이 나타난다. 이는 통합이 심화되면서 발생하는 불가피한 상황으로 볼 수도 있는데 교역장벽이 점차 낮아지면 기업들이 모든 국가에 다 생산 시설을 다 갖추어야 할 필요성이 줄어들기 때문이다.[238][239]

---

237) 알제리의 경우 국내 비준이 아직 이루어지지 않았다. 레바논 및 시리아와는 FTA의 성격을 지닌 협력협정을 협상하고 있음.

238) 만약 교역장벽이 완전히 사라지고 운송료가 0에 접근하면 산업의 집중도는 오히려 약화될 것이다. 어느 곳에서 생산해도 시장접근 비용이 동일하다면 산업의 집중을 위한 구심력보다 원심력, 즉 높은 지가와 혼잡 비용 등을 고려한 탈출 욕구가 더 커질 것이기 때문이다. 이와 같은 논의에 대해서는 Baldwin(1992)과 Martin and Ottaviano(1999)를 참조하기 바람.

239) 물론 이러한 국가별 특화(country specialization)의 정도는 산업의 특성에 따라 달라질 것임. 규모의 수익체증을 보이는 산업의 경우 산업의 집중은 더욱 가속화될 것으로 예상할 수 있으며, 전후방연쇄효과가 큰 산업도 산업의 집중이 심화될 것으로 예상됨. 반면, 이러한 특성을 갖고 있지 않거나 지역적 특성이 중시되는 산업의 경우 반드시 산업이 집중할 이유는 없을 것임.

서유럽에서 산업의 지리적 배치도 이와 유사한 경향을 보이면서 변모해 왔다. 유럽 산업의 지리적 배치와 관련한 실증 분석에 따르면, 1980년대 이후 서유럽 국가들의 산업구조가 국가별로 점차 특화되는 경향을 보이는 것으로 나타났다.[240] 이는 경제통합에 따라 산업의 집중이 심화되고 이에 따라 국가단위로 본 산업 구조의 차이가 커진다는 이론적 예측과 부합하는 측면이 있다. 하지만 이러한 경향이 모든 산업에서 공통적으로 일어나는 것은 아니며, 시기적으로도 항상 한 방향으로 진행된 것도 아니었다.

<표 2-211> Krugman 특화지수

	80/83	88/91	94/97	94/97 80/83	94/97 PROJ
오스트리아	0.275	0.281	0.348	0.073	0.057
벨기에	0.353	0.380	0.451	0.099	0.088
덴마크	0.553	0.585	0.586	0.033	0.026
스페인	0.289	0.333	0.338	0.049	0.043
핀란드	0.510	0.528	0.592	0.083	0.034
프랑스	0.188	0.207	0.201	0.013	0.019
영국	0.190	0.221	0.206	0.017	0.016
독일	0.309	0.354	0.370	0.061	0.055
그리스	0.580	0.661	0.703	0.123	0.105
아일랜드	0.623	0.659	0.779	0.156	0.197
이탈리아	0.353	0.357	0.442	0.089	0.119
네덜란드	0.567	0.547	0.517	-0.050	-0.046
포르투갈	0.478	0.588	0.566	0.088	0.088
스웨덴	0.393	0.402	0.497	0.103	0.110
평균	0.404	0.436	0.471		
가중평균	0.302	0.330	0.354		

자료 : Midelfart-Knarvik, et als. (2003), p. 6.

<표 2-211>은 서유럽 지역의 국가별 특화 정도를 Krugman index를 이용하여 계산한 결과를 보여 준다.[241] 자료는 4년 동안의 평균 생산액을 기준으로 국가별 특화의 정도를 수치화한 것이다. 표에서 확인할 수 있는 것은 첫째, 전반적으로 소국이 대국에 비해 특화지수가 더 높다는 사실이다. 그리스, 아일랜드, 핀란드, 포르투갈, 덴마크 등 소국의 특화지수는 프랑스나 영

240) Brulhart and Torstensson(1996), Amiti(1999), OECD(1999), 그리고 Midelfart-Knarvik et al. (2003) 참고

241) Midelfart-Knarvik, et al. (2003), pp. 4-17.

국, 스페인, 독일 등 대국의 특화지수보다 훨씬 높은 수준을 나타내고 있다. 이러한 사실은 특화지수의 단순평균이 경제규모를 고려한 가중평균보다 더 높다는 사실에서도 확인된다. 이는 대국의 경우 국내시장의 규모 때문에 다양한 산업이 공존할 수 있지만 소국의 경우에는 주력산업 이외에는 산업 구조를 단순화하여 해외로부터의 수입으로 충당하기 때문일 것이다. 이러한 결과는 또한 유럽 통합에도 불구하고 국가 경계가 여전히 시장의 크기에 영향을 미침을 보여준다.

둘째, 1980/83년과 1988/91년, 그리고 1994/97년의 세 시점에서 국가별 특화는 네덜란드를 제외한 모든 국가에서 증가하는 추세를 보여준다. 이에 따라 평균 특화지수도 시간이 지남에 따라 증가하는 모습을 보여준다. 이러한 사실은 서유럽에서 경제통합이 진전되면서 국가별 산업 특화가 점차 확실하게 진행됨을 보여준다.[242] 위 표의 맨 마지막 열은 이러한 산업 구성의 특화가 기존의 산업 구성에서의 변화 없이 생산량(액)의 변화에 의한 것인지 아니면 산업 구조 자체의 변화 때문인지를 말해 주고 있는데, 수치에 의하면 80%이상의 특화지수의 변화는 산업 구조 자체의 변화 때문임을 보여 준다.

다음은 산업의 지리적 집중도(Industry concentration)를 살펴본다. 일반적으로 볼 때 1970년대부터 80년대 중반까지 유럽의 제조업 분포에서는 상당한 분산(disperse)이 일어난다. 이는 산업별로 볼 때 제조업의 남유럽 비중이 현저하게 증가하였기 때문이다. 그런데 이러한 경향은 1990년대에 들어와 제조업의 남유럽 비중이 상대적으로 줄어들면서 뒤바뀌게 된다. 산업의 지리적 집중이 다시 가속화되는 것으로 나타나기 때문이다.

산업의 지역적 분포는 산업의 성격에 따라서도 편차가 크게 나타난다. 자동차, 비행기, 화공산업 등 규모수익체증을 보이고 고도의 자본과 기술을 요하는 산업들은 원래 지리적 집중이 심하였던바 산업의 집중이 지속되는데, 약간의 변화가 있다면 독일의 압도적 지위가 계속되는 가운데 영국과 프랑스의 상대적 비중이 약화되고 있다는 점이다. 또, 섬유, 의복, 가죽, 가구 산업 등 규모수익체증의 효과가 작고 저기술 수준 산업들은 1970년대 지역별로 산재되어 있었지만 1990년 무렵까지 지속적으로 산업의 집중이 일어났고, 이는 남유럽으로 동 산업들이 집중화되는 것으로 나타났다. 특히 프랑스, 독일, 영국 등 전통적인 대국들에서 동 산업들의 입지가 약화되는 것으로 나타나고 있다. 그러나 이러한 산업의 집중화경향은 1990년대 들어오면서 다시 약화되는 것으로 나타난다. 적어도 EU 국가 내에서만 볼 때에는 동 산업들이 더 이상 집중되는 현상은 없어지게 된 것이다. 이는 동 산업의 중·동구 유럽으로의 재배치에 영향 받은 바 크다.

---

242) 네덜란드의 경우 지속적으로 특화지수가 작아져 평균적 산업구조로 수렴하고 있으며, 프랑스, 영국 그리고 포르투갈의 경우 1990년대 지수가 1980년대 말 지수보다 작아져 특화의 정도가 약화됨을 보여주고 있으며, 덴마크와 스페인의 경우에도 같은 시기에 특화지수가 거의 제자리걸음을 하고 있음. 이러한 사실은 1990년대에 와서 이들 국가에서 산업 생산의 구성이 변화하는 요인이 발생했다는 사실을 암시하는데 동 유럽으로의 생산 기지의 이전이 하나의 변화요인으로 작용했을 수 있음.

반대로, 음료, 담배, 사무용품, 기계 장비 산업 등에서는 집중화가 완화되는 것으로 나타난다. 그런데 이러한 산업에서 집중화의 완화는 면밀히 검토해 보면 핀란드와 아일랜드가 동 산업들을 급격히 발전시키면서 나타난 현상임을 알 수 있다. 이 산업들의 특징은 규모수익체증의 효과가 작고 전후방연쇄효과가 작으며 빠르게 성장하는 산업들이다. 따라서 이 산업들에서는 중·동구 요인이 거의 작용하지 않은 것으로 보인다. 마지막으로 조선, 식음료산업 등은 계속적으로 지역적으로 분산된 형태를 유지하고 있다. 이는 식음료 산업같이 국가별로 취향이 다르거나 문화적 차이가 큰 경우, 또 조선 산업같이 국가적 산업정책에 영향 받은 바 크기 때문이다.

일반적으로 R&D 특화 산업의 경우 1990년대 동유럽 경제의 편입에 따른 영향을 덜 받고 있으며, 해당 국가의 고학력 인적자본에 더욱 좌우되는 경향을 보여 왔다. 전후방 연쇄효과가 큰 산업의 경우에도 경제활동의 중심/주변부의 기존 여건에 많은 영향을 받은 것으로 보인다. 반면에 규모수익체증을 보이는 산업에서는 새로운 생산 기지의 발현이 현저하며 이러한 산업의 동유럽으로의 이전이 상당수 일어났다. 남유럽 제조업의 동유럽으로의 이동도 1990년대 이후 상당히 일어난 것으로 관측된다.

요약하면, 1980년대 이후 서유럽에서는 국가별 산업구조의 특화와 산업의 집중이 일어났으나 1990년대 들어와 이러한 경향은 약화된다. 먼저 국가별 특화에 있어 남유럽 일부국가 및 네덜란드 등에서 국가별 특화의 양상이 크게 완화되는 형태로 나타나며, 산업의 집중화 경향도 남유럽 국가로의 집중이 완화되는 경향을 보이게 된다. 이러한 산업의 재배치는 동유럽 경제의 개방과 관련이 있는 것으로 추측된다. 하지만 서유럽 주요국 경제의 규모가 남유럽이나 동유럽 경제보다 훨씬 크기 때문에 이러한 산업의 재배치가 서유럽 핵심 지역에서의 커다란 산업 구조의 변화로 나타나지는 않고 있으며 다만 남유럽에서의 변화와 동유럽 경제의 개방에 대한 연결고리를 추론케 한다.

(2) 서유럽 기업의 중·동구 진출 형태

1990년대 초반부터 서유럽 국가들은 중·동구 국가들에 대한 활발한 투자를 해 왔다. EU 국가들의 투자 행태는 지역적으로 차별화되어 있는데 예를 들어 이탈리아와 프랑스 등은 포르투갈과 그리스에 상대적으로 더 많은 투자를 하는 반면, 중·동구 국가들의 최대 투자국은 독일이었다. 해외투자의 대국인 네덜란드는 남유럽과 중·동구 국가들에 비교적 고루 투자를 하는 경향을 보여 왔다. 반면, 영국은 해외투자에 매우 적극적인 국가이면서도 중·동구에 대해서는 상대적으로 낮은 투자 실적을 보여주었다.

<표 2-212> 국가별 해외직접투자 구성비(1999년)

단위 : %

국가	체크	헝가리	폴란드	슬로바키아	슬로베니아	불가리아	루마니아
EU	82.7	76.9	63.8	74.5	81.2	60.2	56.8
오스트리아	11.5	11.7	2.3	16.9	37.5	4.5	5.1
프랑스	4.7	6.1	11.0	4.2	12.8	3.0	7.1
독일	29.6	28.0	17.3	22.0	12.3	15.3	10.2
이탈리아	0.9	3.2	9.1	1.6	6.6	1.2	7.6
네덜란드	27.1	15.5	9.2	15.0	3.8	6.0	11.6
영국	4.7	6.4	5.9	9.1	4.8	5.7	5.1
기타	4.2	6.0	9	5.7	3.4	24.5	10.1
미국	8.2	12.2	14.7	13.0	4.4	7.1	7.7

자료 : UNCTAD(2001)

EU 국가들의 중·동구 투자의 구성비를 살펴보자. 위 표는 1999년까지 스톡기준 투자액의 구성비를 보여주고 있다. 표에서 확인하는 바와 같이 EU는 신규 가입국에 대한 최대의 투자자이다. 체크나 슬로베니아에 대한 투자액의 80% 이상은 EU 기업들에 의해 행해졌고 다른 국가들의 경우에도 EU 국가로부터의 투자 비중은 2/3을 넘는 수준이다. 개별 국가별로 보면, 중·동구 신규 가입국의 최대 투자자는 독일이다. 독일은 슬로베니아를 제외한 거의 모든 국가들에 대해 최대의 투자국으로 자리매김하고 있다. 체크와 헝가리에서 독일의 지위는 압도적이다. 독일과 함께 네덜란드와 오스트리아는 중·동구 주요 투자국인 반면, 미국은 폴란드에서 독일에 이어 두 번째 투자국이며 헝가리와 슬로바키아에서 중요한 투자국이지만 독일 등 주요 유럽 투자국보다는 적은 규모의 투자를 행해 왔다.

EU의 중·동구 투자 때문에 남유럽 국가들이 크게 영향을 받았는지는 투자 현황에서는 분명히 나타나지 않는다. 예를 들어 스페인의 경우 매년 EU국가들로부터 50만 달러 내외의 투자를 유치하고 있으며 2000년에는 무려 236만 달러를 유치하였다.[243] 반면, 그리스나 포르투갈의 경우에는 투자액이 연평균 10억 달러 아래로 떨어져 1980년대와 같은 호황은 기대하지 못하고 있는 상황이다. 이는 중·동구 국가가 스페인보다는 상황이 더 열악한 포르투갈과 그리스의 대체 투자대상국으로 기능한다는 것을 보여준다.

다음은 유럽 주요국인 독일과 프랑스의 기업들을 중심으로 중·동구 투자 형태를 살펴보기로 한다. 먼저, 독일은 중·동구 최대의 투자국으로서 1996~1999년 사이에 2,328개 독일 모기

243) OECD International Direct Investment Statistics Yearbook 2001, CD-ROM

업이 3,660개의 동유럽 지사를 두고 있었다. 이는 1990년에 불과 100개의 지사만을 동유럽에 둔 것과 비교해 볼 때 엄청난 증가세라고 할 수 있다. 독일의 다른 해외지사의 수가 1990년에 17,000개에서 2000년에 23,000개로 증가한 것과 비교해 보면 독일이 이 기간 중 중·동구 유럽에 매우 적극적으로 진출했음을 알 수 있다. 그런데, 독일의 중·동구 진출 기업들은 독일의 여타 지역 진출과는 약간 다른 형태를 보여준다. 즉, 투자액의 규모나 매출 규모가 여타 지역 자회사보다 작은 반면 피고용인의 수에 있어서는 훨씬 능가하는 모습을 보여준다. 이는 이 지역의 낮은 인건비를 반영하기도 하지만, 독일의 이 지역에 대한 투자가 판매보다는 생산에 더 치중하고 있음을 보여준다.

Toubal(2003)은 중·동구 국가에서 시장잠재력과 낮은 노동비용이 투자결정에 매우 중요함을 보였다. 하지만 시장 잠재력과 함께, 낮은 관세율도 투자에 중요한 역할을 한 것으로 나타났는데, 투자가 관세율에 영향 받는다는 것은 이 지역에 대한 투자가 투자모국과 수직적 분업체계의 형태를 이루고 있음을 보여준다고 하겠다. 또한 이는 나날이 강화되는 투자와 교역간의 관계를 보여준다. 특히 교역관계가 활발한 국가에 있어 직접투자가 활성화됨을 알 수 있다.

Disdier and Mayer(2003)는 프랑스 기업들이 1980년부터 1999년 사이에 동·서 유럽에 대한 투자행태를 조사한 결과, 독일 기업과 유사한 투자 행태를 보였음을 밝혔다. 프랑스 기업들은 동유럽 투자의 경우 집적 효과를 덜 중요시 하는데 이는 동유럽 투자가 서유럽과의 수직적 분업체계 속에서 이루어진 것이지 동유럽 자체의 집적 효과를 염두에 둔 것이 아니라는 점을 보여준다. 또 동유럽 투자에서 중요한 요소는 동유럽 국가별 GDP 수준과 제도적 요인이었다. 이러한 요인은 서유럽에 투자할 때 보다 훨씬 더 예민하게 프랑스 기업의 투자 결정에 영향을 미친 것으로 드러난다. 이는 투자 대상 국가의 국내 시장 규모 및 제도적 요인의 완비가 서유럽에서 보다는 동유럽에서 매우 중요한 투자 결정 요인임을 보여준다. 이미 서유럽 기업들은 서유럽 투자 대상국에 대해 제도적 차이에도 불구하고 상당히 익숙한 것으로 나타났다.

자동차 산업의 경우를 보면 서유럽 기업의 중·동구 진출은 매우 활발하였다. 하지만 그 형태는 수직적 분업 구조를 완성하는 차원에서 이루어졌으며, 산업의 핵심 부분은 그대로 서유럽에 남아 있는 형태로 이루어졌다. 이러한 투자가 교역의 증대를 가져와 산업 내 무역을 증가시키는 긍정적 효과도 가져 왔으나, 중·동구 지역에 대한 투자는 생산 공정에서 가장 부가가치가 낮은 중간 조립단계에 치중해 있었다는 특징을 갖고 있다. 향후 중·동구 국가들이 투자 산업의 부가가치를 높이기 위한 고기술 투자를 유치해야 할 시점에 이르렀다고 할 것이다.

4) 한국과의 협력관계 및 발전 방향

(1) 무역 관계

2004년 현재 EU는 중국, 미국에 이어 한국의 3대 수출대상국이며, 미국, 중국, 일본에 이어 한국의 4대 교역대상국으로 자리매김하고 있다. 한국과 EU와의 교역규모는 전 세계적으로 교역량이 감소했던 2001년에 345억 달러로 다소 주춤했으나 2004년 현재 620억 달러를 기록하는 등 폭발적으로 증가하고 있는 추세이다. 한국의 수출시장으로서 EU의 비중은 1997년 12.4%, 1998년 13.7%, 1999년 14.1%, 2000년 14.0% 2001년 13.0% 2002년, 13.4%, 2003년, 13.9%, 그리고 2004년에는 14.9%를 차지함으로써 아세안과 일본을 능가하고 있다.

<표 2-213> 한국의 주요 교역대상국(2004년)

단위 : 백만 달러, %

수출				수입			
순위	대상국	금액	비중	순위	대상국	금액	비중
1	중국	49,763	19.6	1	일본	46,144	20.6
2	미국	42,849	16.9	2	중국	29,589	13.2
3	EU	37,830	14.9	3	미국	28,783	12.8
4	ASEAN	24,024	9.5	4	EU	24,187	10.8
총 수 출		253,845	100	총 수 입		178,827	100

자료 : 산업자원부, 산업자원통계(2005.6)

반면, EU의 대외교역에 있어 한국이 차지하는 비중은 2% 내외에 불과하다. EU는 2004년 기준으로 전체 교역 중 역내교역이 66.4%, 역외 교역은 33.6% 정도를 차지하여 대부분의 교역이 역내에서 이루어지고 있다. 역외 수출 중 미국이 가장 큰 비중을 차지하며, 그 다음이 스위스, 중국, 러시아 순이다. 이중 한국은 1.8%의 비중으로 14위의 수출 대상국이다. EU의 역외수입에서도 한국은 2.9%로 8위의 수입 대상국에 해당한다.

<표 2-214> EU의 주요 교역대상국(2004년)

단위 : 십억 유로, %

수출				수입			
순위	대상국	금액	비중	순위	대상국	금액	비중
1	미국	234.0	24.2	1	미국	157.5	15.3
2	스위스	75.0	7.8	2	중국	126.8	12.3
3	중국	48.0	5.0	3	러시아	80.5	7.8
4	러시아	45.7	4.7	4	일본	73.7	7.2
14	한국	17.8	1.8	8	한국	30.2	2.9
총 역외수출		967.2	100	총 역외수입		1,028.4	100

자료 : Eurostat. *External and Intra-European Union Trade.* 2005.

한국과 EU간 품목별 교역을 살펴보면 자동차, 무선통신기기, 선박, 컴퓨터, 반도체 등의 품목이 對EU 수출의 60% 이상을 차지하고 있다. 반면, 對EU 수입은 금, 반도체, 자동차 부품, 기계류, 섬유, 화학, 의류 등 다양하게 구성되어 있다. 특히 자동차와 선박은 한국과 EU간 교역 불균형으로 인한 지속적인 통상마찰의 요인이 되고 있다. 선박부문의 경우 對EU 수출은 2003년 26억 달러인 반면 수입은 2억 3천만 달러에 불과해 한국에 대한 EU의 불만이 상당하다. 자동차 부문에서도 對EU 수출은 2003년 42억 달러가 이루어진 반면, 수입은 8억 달러에 그쳐 한국의 자동차시장 개방에 대한 EU의 압력은 더욱 거세질 것으로 전망된다.

한국은 對EU 교역에서 전자전기제품, 섬유류, 플라스틱 고무 및 가죽제품, 기계류의 순으로 상대적인 우위가 있지만, 농림수산물, 광산물, 화학공업제품, 철강금속제품, 및 생활용품 순으로 상대적 열위에 있는 것으로 파악된다. 양자간 무역구조는 산업내무역이 상당히 높은 비중을 차지하고 있다.

(2) 투자관계

2004년 10월 우리나라의 누적 해외직접투자 유치액은 1962년 이후 신고기준으로 1,000억 달러를 넘어서게 되었다. 1962~2005년 1/4분기까지 EU로부터의 투자는 약 332억 달러로서 전체의 약 31%를 점하고 있다. 최근 EU의 對한국 투자 규모를 살펴보면, 1998년 29억 달러에서 1999년에 63억 달러로 급증한 다음, 2000년 44억 달러, 2001년 31억 달러, 2002년 17억 달러로 감소하다가 2003년과 2004년에는 각각 30억 달러 이상의 투자가 이루어졌다. 투자 형태는 매우 다양하여 법인설립을 통한 Greenfield형 투자와 M&A형 투자가 주종을 이루고 있으며 장기차관의 형태로 도입되기도 한다. 최근에 와서는 M&A형 투자가 증가하는 경향을 보이고 있다.

EU의 對한국투자가 1999년을 정점으로 다소 감소하였으나 미국, 일본 등과 비교해 볼 때 매우 중요한 투자국의 위치를 차지하고 있다. 對한국 외국인투자의 최대 투자자는 그 동안 미국이었으나 1999년, 2000년, 2003년, 2005년 1/4분기의 경우 EU가 미국을 제치고 한국에 대해 가장 많은 외국인투자를 기록하는 국가로 기록되었다. 현재 1962년 이후 2005년 1/4분기까지 누적액 기준으로 볼 때 EU는 332억 달러를, 미국은 324억 달러를 투자하여 EU는 對한국 최대 투자국으로 자리매김하고 있다. EU의 對한국 투자는 주로 에너지, 전자 및 전기, 통신사업, 도·소매업 중심으로 투자가 이루어지고 있다. EU 내에서 볼 때에는 네덜란드가 한국에 대한 최대 투자국이며, 독일이 그 뒤를 잇고 있다.

EU의 對한국투자는 향후에도 지속적으로 확대될 것으로 보인다. 무엇보다도 EU는 한국의 금융위기 때에도 직접투자를 늘림으로써 한국이 금융위기를 극복하는데 결과적으로 도움이 되었다. EU는 그 동안 한국의 기업 및 금융구조조정 노력에 대해 비교적 우호적인 반응을 보

여 왔으며, 이는 또한 한국에 대한 투자 촉진의 요인으로 작용했다. EU는 역동적인 동아시아에 대해 많은 관심을 갖고 있으며 동아시아의 주요 투자처로서 한국에 대한 전략적 투자를 지속할 것으로 보인다.

<표 2-215> EU의 對韓 투자 추이

단위 : 건, 백만 달러

국가	2002년		2003년		2004년		누계(1962-2005.1/4)	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
EU	266	1,680	283	3,062	366	3,009	3,896	33,151
네덜란드	43	451	40	161	60	1,309	713	12,153
독일	68	284	68	370	95	487	1,049	6,404
영국	36	115	55	871	62	642	657	5,244
프랑스	39	111	43	150	54	180	536	3,455
벨기에	9	73	13	1,347	17	179	121	2,501
아일랜드	10	23	14	15	15	30	665	1,973

자료 : 산업자원부

한편, 한국의 對EU 투자는 1998년 이후 감소하는 추세를 보였으나 최근 다시 살아나고 있다. 한국의 對EU투자는 2002년과 2003년에는 각각 7억 6천만 달러와 2억 2천만 달러로 감소하였으나 2004년에는 7억 3천만 달러로 회복되고 있다.

(3) 주요 통상 현안

가. 기본 입장

기본적으로 한-EU 양 측은 공통적으로 상대 지역에 대한 시장접근을 극대화한다는 전략에는 변함이 없다. 그러나 한국의 對EU 통상이슈는 주로 반덤핑, 수량제한 등 교역에서 외부적으로 드러나는 이른바, 외부적 교역장벽(external barriers to trade)인 반면 EU의 對韓 통상장벽은 교역에 영향을 미치는 국내법규 관행 등의 내적인 교역장벽(internal barriers to trade)이다.

이 같은 양자간 통상장벽의 기본 속성의 차이에도 불구하고 한국과 EU의 산업구조는 미국, 일본, 중국 등 여타 거대경제권과 비교해 볼 때 기본적으로 보완성이 강한 편이다. 자동차·화학 등의 일부 산업에서 경쟁적인 관계가 있는 것은 사실이나 그밖에 산업의 경우 상호보완성이 더 높은 편이므로 이들 분야에서의 협력의 잠재성은 상당하다는 사실에 주목할 필요가 있다. 예컨대, 한국의 경우 가전·정보통신 등에서는 우위가 있는 반면 EU의 경우, 금융·내구소비재·항공산업·환경 분야 등에서 우위가 뚜렷한 편이다. 따라서 이들 상호 보완성이 높은 산업분야에서의 기업간 전략적 제휴, Joint Venture 등을 통한 시너지 효과를 극대화하는

것은 양자가 윈 윈(win-win)하는 유효한 전략일 수 있을 것이다. 또한 첨단산업을 중심으로 산업협력의 가능성이 높다.

한국을 비롯한 동아시아의 경제적 위상강화에 대한 EU의 대응전략의 핵심은 상호 대등한 관계에서 동아시아 지역에 대한 무역·투자를 확대 하고 동 지역에 대한 시장개방 및 비차별적인 영업환경의 확보를 통한 포괄적인 경제협력관계를 지향한다는 것이다.[244] 따라서 중장기적인 관점에서 양자간 경제협력의 확대가능성은 상당히 높은 편이며, 이 같은 경제협력의 심화와 확대는 중장기적으로 한-EU 경제관계의 획기적인 발전을 위한 훌륭한 토양을 제공한다고 볼 수 있을 것이다.

나. 관세

EU의 공동통상정책(Common Commercial Policy)의 핵심은 공동관세의 부과라 할 수 있다. 1968년 관세동맹을 체결한 이래 EU의 공동관세수준은 꾸준히 축소되어 현재 평균관세율 수준은 6.3%에 이른다. 이 가운데 공산품에 대한 평균 관세율은 1995년 6%, 1997년 4.9%, 1999년 4.2%, 그리고 현재 3.6%로 인하되어 왔다. EU는 많은 국가들과 특혜무역협정을 체결하고 있기 때문에 공산품의 경우 관세는 더 이상 중요한 무역정책수단이라고 할 수 없다. 그러나 그럼에도 불구하고 섬유 및 의류, 가전용 전기제품, 자동차 등 우리나라의 일부 주력 수출품에 대해서 10%이상의 고관세율이 적용되는 경우가 있어서 추가적인 관세인하가 요청된다.

농산물의 경우 EU는 1958년에 채택된 공동농업정책(CAP: Common Agricultural Policy)에 따라 역내 농산물 교역의 자유와 안정적인 가격을 보장하고 수입과징금 징수와 수출보조금 지급을 통해 자급자족을 넘어서 농산물을 수출하는 상황에 이르렀다. EU의 농산물 평균관세율은 16%, 수산물에 대한 평균관세율은 12%로 공산품 평균관세율 3.6%보다 월등히 높은 편이다. 소고기, 설탕 및 담배 등에 대한 관세는 50%를 상회하는 반면 오일 종자, 과일, 채소 등은 무관세인 소위 품목별 불균등관세 (tariff peak and valley) 정책을 사용하였다. 또한 EU는 가공도별 경사관세 (tariff escalation)제도, 즉 수입되는 재화의 완성도 수준에 따라 관세율이 상승하는 관세정책을 유지하고 있다. 이처럼 농업보호정책으로 인해 바나나, 호르몬쇠고기, 가금류, 곡물류 등의 농산물 분야에서 주요 농상물 수출국들과 통상마찰 사례가 빚어지고 있다.

한국과의 교역에 있어서 가격 및 품질 경쟁력이 높을 것으로 여겨지는 EU산 농산품으로는 버터, 치즈 등의 유제 가공품, 쇠고기 등의 육류, 그리고 오렌지 등 일부 과일 품목이다. 이들 중 일부 품목의 경우 이미 양자간 통상마찰 사례가 되고 있는 데, 향후에도 농산물 관련 협상의 쟁점으로 등장할 수 있다. 다만, 우리의 주식인 쌀 등 주곡에 대해서 EU 농산물의 경쟁력이 그다지 높지 않고, 현재 문제가 되는 농업 부문 통상마찰도 위생 및 검역기준과 관련된 문

244) 이와 같은 EU의 동아시아에 대한 전략은 EU집행위가 1994년에 발표한 아시아신전략(New Asia Strategy)에서 비롯되었고, 이어서 2001년 EU집행위가 발표한 Europe and Asia: A Strategic Framework for Enhanced Partnership에서 구체화되었다. 보다 자세한 내용은 Andreosso-O'Callaghan(2003) 참조.

제이기 때문에 중국 등 동아시아 농업국가나 케언즈그룹 내 국가들이 속한 지역협력체와 비교해서는 통상 문제가 그다지 심각하지는 않을 것으로 예상된다.

섬유류의 경우 2005년부터 섬유류 관련 수입 쿼터가 완전히 폐지됨에 따라 EU의 섬유 및 의류 시장도 완전히 자유화되었다. 이는 한국산 제품에게는 기회로 작용할 수도 있지만 현재 터키 등 인접국가의 섬유류 제품의 경쟁력을 고려해 볼 때 새로운 위기로 작용하고 있다. EU는 현재 우리나라의 주력 수출품목인 섬유 및 의류 등에 대해 10%이상의 고관세율을 적용하고 있는바, EU의 고관세가 문제가 되고 있기 때문이다. 특히 유럽 섬유시장을 중국 및 인접국가의 제품이 장악해 나가고 있는 현실에서 이러한 고관세율은 한국 측에 부담으로 작용하고 있다.

조선의 경우 한국은 상대적인 경쟁력 우위를 바탕으로 공세적인 시장 접근 정책을 구사해 왔다. 그동안 제기되었던 한-EU 조선분쟁과 관련해서는 2004년 12월 WTO 패널이 한국정부의 보조금 지급 사안이 수출입은행의 선수금 지급 보증과 선박제작금융 부문을 제외한다면 WTO가 금지하는 보조금이 아니라는 판결을 내림으로써 이 사안에 대한 시비를 종결시켰다. 비록 WTO 패널절차에서는 한국이 승리하였지만, 조선분야는 양자간의 입장과 이익이 첨예하게 대립될 수 있는 분야이므로 상대방 시장 접근 분야와 관련하여 향후에도 중요한 이슈로 다루어질 가능성이 높다.

자동차와 관련해서 우리의 대EU 자동차 부문 흑자는 26억 달러에 달해 수출/수입의 불균형이 심한 품목 중의 하나이다. 자동차에 대한 EU의 관세율은 10%로서 공산품에 대한 평균 관세율 4.9%에 비해 상당히 높은 수준인바, 이는 자동차 교역불균형에 대한 우려감의 표현이라 볼 수 있을 것이다. EU는 지속적으로 자동차 교역 불균형 문제를 시정할 수 있는 조치를 계속 요구해 왔다. 즉, 우리나라의 자동차 수입관세가 8%로서 EU의 수입관세보다 낮다는 측면에서 볼 때 관세철폐와 함께 특별소비세와 여타 부가비용의 조정 등 관세 이외의 조세체계에 대한 조정을 요구하고 있다.

다. 비관세장벽

EU는 가장 적극적으로 반덤핑조치를 무역정책수단으로 활용하고 있는 국가이다. 2003년 6월말 현재 총 162건의 반덤핑 조치와 17건의 상계관세조치를 시행하고 있어 세계에서 두 번째로 많은 수입규제조치를 유지하고 있다. EU의 반덤핑법은 94년 12월 UR협상의 타결시 WTO 반덤핑협정의 발효로 1994년 전면적으로 개정되었으며, 그 후에도 부분적인 개정이 있었으나, 여전히 제도자체 및 운영전반에 걸쳐 비합리적이고 불투명한 부분이 존재하기 때문에 아직도 민감한 무역이슈의 하나로 간주되고 있다.

1990년대 중반까지 우리 제품에 대한 반덤핑 제소는 연평균 2건이었으나, 세이프가드, 상계관세 포함 2004년 7월 기준 11건이 수입규제 중인바, 이는 2004년에도 여전히 136억 달러의 무역수지 흑자를 보이는 등 우리의 對 EU 무역수지가 지속적으로 흑자를 시현함에 따른 EU

측 우려감의 표현으로 해석된다.

상계관세와 관련해서 EU는 주로 WTO의 규정에 부합되도록 기존의 규정을 수정・보완하면서, 자신의 적극적인 보조금 활용정책을 고려하여 상계관세조치의 부과를 매우 제한적으로 사용하여 왔으나, 1997년부터 제소가 증가하기 시작하여 1999년 6건이 제소된 바 있다. 이처럼 EU가 꾸준히 상계조치를 제소한 것은 적어도 반덤핑이나 상계관세중 하나에 의해서라도 역외국 제품의 수입을 규제하려는 경향을 드러내고 있는 것으로 파악된다. 이와 같이 반덤핑관세나 상계관세 또는 세이프가드 조치 등 직접적인 수입규제 조치는 특정국가의 특정품목에 한해서 제한적으로 부과된다는 측면에서 타국 또는 타기업과의 경쟁조건을 상대적으로 약화시키는 결과를 가져오게 된다.

현재 EU는 2004년 7월말 현재 우리에 대해 총 9개 품목에 대하여 반덤핑 관세를 부과하고 있으며, 두 품목에 대해 덤핑 조사 중에 있다. 아울러 철강제품에 대해서는 7개 품목에 대하여 세이프가드 조치를 발동중이며, D램 반도체에 대해서는 2002년 7월부터 조사를 개시하여 2003년 4월 33%의 예비판정을 하였고 8월에는 34.8%의 최종 상계 관세율을 확정하였다. 2003년 상반기 중에도 EU는 3건의 반덤핑, 상계조사의 신규조사를 시행한 바 있다.

이러한 직접적인 수입규제조치뿐만 아니라 EU의 각종 규제는 우리에게 기술적 장벽으로 기능하고 있다. EU는 지난 50년간 경제통합의 과정을 경험하면서 역내 교역의 활성화를 위하여 역내국간의 기술적 조화 및 표준화관련 규정에 대해 상당히 정밀한 규범을 발전시켜 왔다. WTO 체제 출범으로 수량제한 등을 통한 수입규제가 불가능해지자, 상대적으로 우위인 기술력을 바탕으로 한 이들 기술표준을 강화하면서 기술적 무역 장벽을 구사하고 있는 것으로 해석할 수 있다. 특히, 유럽의 제품 기준인 CE(Communaute Europeenne) 마크 제도나 EU의 환경마크제도인 Eco-Label의 부착 의무화로 인한 어려움도 가중되고 있다. 한편, 양국간 교역이 확대된다면 산업 내 교역이 많은 품목 가운데 상호인정협정(MRA) 체결을 서두르게 될 것으로 보인다. 이 경우 우리 업계의 생산 및 수출 제품에 대한 규격 및 품질의 선진화를 앞당길 수 있는 중요한 계기가 마련될 것이다.

한편, EU확대와 관련하여 새로운 비관세장벽이 문제가 될 수 있다. 우선 통관절차와 관련해서 유의할 부분이 있다. EU의 확대로 EU의 공동통상정책이 확대되었다는 것은 이제 신규회원국에서의 통관절차가 EU의 공동체 관세법(Community Customs Code)에 의해 통제된다는 의미이다. 이는 곧 통관절차의 선진화를 의미한다. 하지만 이러한 선진화된 통관절차가 실제 운용되고 있는지는 또 다른 문제이다. 무엇보다도 EU가 현재 단일한 세관당국에 의해 운영되고 있는 것은 아니라는 점을 특히 유의할 필요가 있다. 즉 회원국의 개별 세관당국이 공통의 관세법의 지침을 위임받아 운용하고 있기 때문에, 비록 공동체 관세법을 준수하고 적용하는 것이 개별 회원국 세관 당국의 책임이지만 이것이 동일한 방식으로 운영된다는 보장이 없으며 다른 회원국 세관당국의 결정을 그대로 따를 의무도 없다는 점이다. 회원국별 통관제도의 차

이는 원산지 증명 자료, 급행 선적의 처리에서의 차이뿐만 아니라 상품을 검사하는 시기, VAT 수준, 식품 통관에 요구되는 허가 등을 결정하기 위해 세관당국이 사용하는 자동화시스템과 위험기준에서도 나타난다. 따라서 신규 회원국이 비록 EU 회원국이지만, 예를 들어 네덜란드에서의 통관 절차와 관행이 그대로 신규회원국에서 적용될 것이라고 안이하게 생각해서는 안 된다.

한편, 통관과 관련하여 문제가 발생했을 때 이를 재심하는 절차도 복잡하다. 현재로서는 GATT 1994의 10장 3(b)에서 요구하고 있는 신속한 재검을 위한 절차나 통관과 관련된 행정행위를 공동체 차원에서 개정하는 절차가 없는 상황이다. 문제가 발생할 경우 유럽사법재판소가 개입할 수 있지만 유럽사법재판소의 심사 영역은 각국의 결정에 대한 검토이므로 당연히 국가별로 심사가 행해진 후 이루어지기 때문에 보통 몇 년이 걸릴 정도로 오랜 시간이 소요된다. 예를 들어 통관평가와 관세분류의 경우에도 EU집행위원회의 지도에 따라 해당위원회가 결정하는데 이는 회원국 세관당국에 공통된 지침으로 작용하기 위해서이다.

그러나 실제로는 특정 이슈에 대해 회원국들이 합의를 이루기 위해서는 오랜 시간이 걸리고 이는 수출업자에게 불확실성으로 작용한다. 더욱이 어느 위원회의 결정들이 개별 수출업자의 경우에 적용되는 모든 사항을 망라하고 있지도 않은 경우가 많다. 결과적으로 동일한 회사의 동일한 물품이 서로 다른 세관당국에서는 다르게 취급되는 경우가 종종 발생하고 있다. 물론 무역업자에게 신속한 검토가 이루어지지 않고 EU차원의 법률이 잘 적용되지 않는 것은 새로운 현상은 아니다. 하지만 이러한 위험은 EU확대 이후 더욱 커졌다. 더구나 신규가입국의 세관은 기존 회원국의 세관보다 여러 가지 면에서 아직 후진성을 면치 못하고 있다는 점에서 유의를 요하는 부분이라고 할 것이다. 이러한 문제는 추후 WTO DDA의 무역원활화 패널에서 보다 심도 있게 다루어질 필요가 있다.

통관 분야이외에도 주목할 부분이 많이 있다. EU확대이후 EU가 이미 합의한 기존 GATS 규정을 준수하기 위해 신규회원국이 이전에 개별적으로 약속한 서비스시장 접근 협정을 개정하거나 철회할 위험이 있다. 따라서 이러한 부분이 어떤 영향을 받는지 개별 회원국 당국에 미리 확인할 필요가 있다. GATS MFN 예외조항이 변경될 수도 있으며, 위생검역기준이나 기술 장벽 등 EU의 대표적인 비관세장벽이 신규 가입국과의 교역에 비관세 장벽으로 새로이 도입되고 있다는 점도 고려되어야 할 것이다.

한편, 앞에서도 언급하였듯이 EU는 현재 9개 한국산 품목에 대해 반덤핑 조치를 취하는 등 상당한 무역구제조치를 취하고 있다. 그런데 한국산제품에 대해 반덤핑조치를 취한 적이 없는 중·동구 국가들이 EU에 가입하게 되면서 중·동구 시장에서 한국산 제품의 반덤핑 여부를 분석하지 않고 기존 EU의 반덤핑조치가 중·동구 국가에도 단순 확대되는 것은 문제가 될 수 있다. 기존 조치의 단순 확대 및 연장뿐만 아니라 신규회원국들은 자신의 취약한 산업을 보호하기 위하여 EU의 반덤핑 조치 등 무역구제조치를 적극적으로 활용할 가능성이 높다.

예를 들어 화학제품과 철강 분야에 대한 무역구제조치의 가능성에 유의해야 할 것이다. 과거의 예를 보면 EU의 4차 확대로 오스트리아, 스웨덴, 핀란드가 가입한 이후 EU의 반덤핑 조치가 증가된 바 있다. 정부조달협정과 관련해서는 신규회원국이 WTO 정부조달 협정 등과 같이 EU가 기존에 유지하고 있는 협정을 잘 준수하는지를 확인할 필요가 있다. 또 다른 비관세장벽으로 이중으로 검사를 요구하거나, 제품을 재도안(redesign)하라는 요구가 있을 수 있다.

EU확대는 신규회원국과 역외국 그리고 EU 기존회원국 모두에게 후생의 증진을 가져다 줄 수 있는 사안이다. 그러나 EU 규정이 EU확대로 변화하는 과정에서 전반적으로 불확실성과 복잡성이 증가하고 있으며 신규 회원국이 EU에 가입하는 순간부터 신규 가입국은 EU의 기능과 역할에 상당한 영향을 미치고 있다.[245] EU 규정의 변화가 역외국과의 경제관계에 미치는 영향이 상당함에도 불구하고 EU 규정과 표준에 대한 비EU 관계자들의 의견제시의 통로가 없다는 점은 한국과 같은 역외국으로서는 우려가 되는 부분이다. 이러한 체계적 우려를 전달하기 위해서는 한-EU간 규정에 관한 협의의 기회가 필요하며 EU 규정체계의 투명성이 증대되어야 한다.

3. 주요 경제이슈 및 전망

유럽은 EU를 중심으로 공동체 차원에서 역내에서 일어나는 여러 경제적 문제를 해결하려고 해 왔다. 최근 일어나고 있는 EU 경제통합의 심화와 확대과정은 이러한 공동체적 접근의 필요성을 더욱 높이고 있다. 공동체 차원의 접근방식은 개별 국가가 풀 수 없거나 풀기 어려운 문제를 해결하는데 특히 효과적이다. 따라서 한국의 입장에서는 이러한 유럽의 심화된 경제통합이 역외국으로서의 한국의 입지를 약화시키지 않도록 노력해야 할 것이다.

이러한 노력의 일환으로 고려해 볼 수 있는 것이 한-EU FTA이다. 이미 지난 7월 한-EFTA FTA의 정부간 교섭이 타결된 상황에서 한-EU 간 경제관계를 심화시키고 유럽에서 한국의 경제적 이익을 확보하기 위해서 유럽국가와의 FTA는 매우 중요한 사안으로 제기된다고 할 수 있다. FTA의 일차적인 목표가 무역자유화를 통한 이익 극대화에 있고 EU 역시 무역자유화를 적극 추진하고 있으므로 양자간 FTA의 경제적 이익이 상당한 것으로 판명된다면 EU가 이에 반대할 이유가 없을 것이다. 또한 최근 EU의 동아시아 정책은 동아시아에서 EU의 위상을 제고시키겠다는 것이다.

이러한 맥락에서 한국과 EU는 1996년 '韓·EU 기본협력협정(Framework Agreement for Trade and Cooperation)'을 체결하였고, 이 협정은 2001년 4월 1일자로 발효되었는데 향후 한

245) 회원국 가입으로 인해 EU가 변화한 한 가지 예를 들자면, 스페인의 EU 가입이후 EU-중남미 간 경제협력이 매우 활발해진 것임.

-EU 양자관계는 상기 협정을 토대로 발전될 가능성이 높다. 이 협정의 발효로 제1차 공동위원회가 2001년 서울에서 개최된 바 있고 제2차, 3차 공동위원회가 2003년 7월과 2004년 7월, 브뤼셀과 서울에서 개최되어 양자간 통상 및 경제협력 분야에 대한 광범위한 논의가 이루어졌다.[246] 향후 이 협정의 발효와 이에 따른 공동위의 개최로 양자간 경제협력 전반에 걸쳐 상당한 긍정적인 변화가 초래될 것인 바, 비차별적 시장접근·직접투자의 촉진·한·EU 업계의 협력강화·제품기준조화 촉진 등의 구체적인 효과를 가져 올 것으로 전망된다. EU의 타국가들과의 협정을 고려해 볼 때 양자간 무역협력기본협정 (Framework Agreement on Trade and Cooperation) 체결 및 발효 이후, 자유무역협정 단계로 발전하는 데에는 통상 10～15년이 걸리는 오랜 시간이 필요하였다는 점에서 볼 때, 한-EU간 기본협력협정 및 공동위원회의 활성화가 필요한 시점이다.

한-EU FTA는 상기한 바와 같이 한-EU 기본협력협정을 통해 양자간의 협력이 강화 확대되는 과정에서 자연스럽게 부각될 것이다. 양 지역간 산업의 상호보완성은 여타 지역에 비해 비교적 높은 편이므로 양자간의 FTA의 잠재적인 경제적 실익은 상당히 크다고 볼 수 있다. 이미 EFTA가 한국 및 싱가포르와 FTA를 체결하였다는 사실에서 볼 때 EU측에서는 동아시아에 대한 EU의 협력 강화에 특히 관심을 가질 필요가 증가하고 있다. 한편, 한국의 입장에서도 단일통화의 유통, 중동구로의 확대로 말미암아 범유럽 경제권의 형성이 구체화되고 있는 현 시점에서 양자간 FTA를 구상하는 것은 높은 소비수준을 가진 거대 소비시장의 확보라는 점에서 상당한 매력이 있다고 판단된다. 특히 EU의 동구권 확대로 말미암아 보다 다양한 구성원을 갖게 된 EU 시장의 역동성을 생각해 볼 때 확대된 EU와의 FTA 추진은 과거보다 한층 더 시급한 과제로 다가서고 있다.

이와 함께 향후 중요한 변화는 일부 개발도상국의 부상이다. 현재 선진국 경제는 인구고령화와 노동력 증가의 둔화에 따른 자체 성장동력 소진 및 사회복지비 지출증대 등의 요인으로 난관에 봉착하고 있다. 세계 경제의 상호의존도가 증대되고 경쟁이 심화되는 가운데 세계 총 인구의 80% 이상, 총면적의 76%를 차지하고 있는 일부 개도국들은 향후 세계 경제의 중요한 요인으로 부상할 것이다. 지속적인 성장이 예상되는 개도국 경제는 21세기에 세계경제의 견인차 역할을 하게 될 것이 확실시되므로 이 국가들과의 경제협력의 필요성은 보다 중요해 질 것이다.[247]

특히 경제적 잠재력이 크고, 견실한 성장세를 유지하고 있는 BRICs(브라질, 러시아, 인도, 중국)는 유망 신흥시장으로 급부상하고 있다. Goldman Sachs는 2003년 10월 발간한 ‘Dreaming With BRICs : The Path to 2050’ 제하의 보고서에서 BRICs 4국이 세계인구의 42.6%, 면적의 28.7%를 차지하고 있으며, 2050년에 이르면 세계경제규모의 순위가 중국, 미국, 인도,

246) 제2차 한-EU 공동위의 주요내용은 김홍종(2003)을 참조할 것.

247) 예를 들어 우리나라의 경우 1987년에 78.2%까지 상승하였던 對선진국 수출비중은 2003년에 47.2%로 감소한 반면 對개도국 수출비중은 21.8%에서 52.8%로 상승하였음.

일본, 브라질, 러시아 순으로 될 것으로 전망하고 있다.[248] BRICs가 성장정책을 지속적으로 유지한다는 가정 아래 경제 규모와 경제 성장을 추정한 Goldman Sachs에 따르면, BRICs의 경제규모는 40년 이내에 선진 주요국인 G6(미국, 영국, 일본, 프랑스, 독일, 이태리)를 상회할 것으로 전망된다. 현재 G6의 15% 수준인 BRICs의 경제규모는 2025년까지 G6 경제의 절반규모를 상회할 것으로 전망되고, 2039년 무렵에는 G6보다 경제규모가 커져 2050년에는 미국, 일본과 함께 G6를 구성하게 될 것으로 추정된다.

이러한 일부 개도국의 부상은 EU의 대외경제정책에도 큰 영향을 미칠 것이다. EU의 가장 중요한 경제 파트너인 미국 등 북미와의 관계는 지속되는 반면, 기존의 우방이었던 구 식민지 국가들, 즉 ACP(아프리카, 캐러비안, 태평양)와의 경제 관계가 상대적으로 정체되는 반면, 중국, 인도와의 경제관계는 급격히 확대될 것이다. 중국, 인도와의 관계가 통상관계에 집중되는 반면, 러시아 및 브라질과의 관계는 자원외교와 관련하여 더욱 중요성을 더할 것이다. 현재 유럽 내 에너지 자원의 수급상황을 보면, 유럽 자체 내의 에너지 자급률이 50% 미만으로 떨어지고 있는 바, 나머지 부족분을 중동 및 러시아에서 수입해 오고 있는 형편이다. 향후 유럽 내 북해 유전 등이 20~30년내로 바닥이 날 것으로 예상되며, 중동과 러시아에 대한 EU의 에너지 의존도는 더욱 증가할 전망이다. 이 때문에 EU는 현재 중동에 대한 기존의 에너지 교역관계를 유지하는 가운데, 러시아와 에너지협정(energy charter)을 통한 안정적 공급을 확보하려고 하고 있다. 이와 더불어 나이지리아 등 아프리카 국가들의 에너지 교역 상대국으로서의 중요성은 증가할 것이다.

248) Goldman Sachs. 2003. *Dreaming With BRICs : The Path to 2050.*

제2절 물류환경변확와 특징

1. 유럽의 해운 물류

1) 해운 현황

(1) 세계 선대의 34% 집중

EU는 관세동맹(1968), 공동시장(1993), 경제통합동맹(1999)을 차례로 거치면서 서유럽은 물론 동유럽까지 포함하는 4억 5,000만 명의 거대한 단일시장을 형성하고 있다.[249] 이러한 통합 경제권을 바탕으로 EU는 견고한 성장을 지속하고 있다. 동유럽 주요국들까지 이러한 경제권에 포함됨으로써 시장이 크게 확대되었으며, 이에 따라 물류 수요 또한 크게 증가할 전망이다.

이러한 거대 경제권을 형성하고 있는 EU는 주요 해운국들이 포진하고 있는 지역이다. EU의 선대 규모는 세계 전체의 34%로 거대 해운력이 집중되어 있다. 특히 컨테이너선의 규모는 4,557만 DWT로 세계 컨테이너선의 절반 이상을 차지하고 있다. 이외에도 EU의 선종별 규모는 유조선이 세계 대비 31.7%, 건화물선 33.5%, 일반화물선 27% 등으로 이러한 선대규모를 바탕으로 이 지역의 주요국들은 세계 해운에 있어 주도적인 역할을 하고 있다.

<표 2-216> 전 세계 선박량 대비 EU의 비중 (2004년 1월 기준)

구분	전체		유조선		건화물선		컨테이너선		일반화물선	
	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
OECD	14,963	536,042	4,140	225,905	3,351	194,857	2,028	65,586	5,444	49,694
EU	8,295	280,053	2,001	109,220	1,742	100,727	1,417	45,572	3,135	24,534
개방치적국	152	4,280	33	2,079	27	911	10	236	82	1,054
개도국	5,218	126,938	1,420	56,535	1,106	45,711	364	6,928	2,328	17,764
기타	8,093	159,426	1,810	59,815	1,222	59,643	623	17,449	4,438	22,519
세계	28,426	826,686	7,403	344,334	5,706	301,122	3,025	90,199	12,292	91,031
EU 비중(%)	29.2	33.9	27.0	31.7	30.5	33.5	46.8	50.5	25.5	27.0

자료 : *Shipping Statistics Yearbook 2004*

249) 2004년 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아, 리투아니아, 라트비아, 에스토니아, 키프로스, 몰타 등 10개국이 새로 가입하여 가맹국 수가 총 25개국으로 늘어났음.

(2) EU 주요국의 선박량 현황

EU 회원국 가운데 그리스는 3,089척, 1억 5,638만 5,000DWT의 선박을 보유한 세계 1위의 국가이다. 그리스는 EU 회원국 선대규모의 55.4%, 세계의 18.8%를 차지하고 있다. 다음으로는 세계 4위를 차지하고 있는 독일이 EU 회원국 가운데 2위를 차지하고 있다. 특히, 독일의 컨테이너선 규모는 226만 4,000TEU로 컨테이너선 순위에 있어 세계 1위를 차지하고 있는데, 이는 EU 회원국 규모의 53.9%, 세계의 26.5%에 해당한다.

한편, 세계 선대 보유량 기준 30위권 내 EU 회원국들은 1위와 4위의 그리스와 독일 외에 11위 영국, 12위 덴마크, 16위 이탈리아, 21위 벨기에, 22위 스웨덴, 24위 네덜란드, 26위 스페인, 27위 프랑스 등 주요 서유럽 국가들이 차지하고 있다. 동유럽 국가들의 경우 내륙 국가들이 대부분으로 해운산업의 발달이 미진한 상태이다.

<표 2-217> 30위권 내 EU 주요국 선박량 현황 (2004년 1월 기준)

2004순위	2003순위	국가	척수	천DWT[1)]	천TEU[2)]	평균선령	2004/2003
1	1	그리스	3,089	156,385	677	18.2	5.0
4	6	독일	2,425	48,335	2,264	9.7	18.7
11	11	영국	601	18,637	341	13.8	9.3
12	12	덴마크	561	16,373	472	12.8	-0.5
16	14	이탈리아	581	11,941	109	15.5	0.8
21	22	벨기에	122	5,863	13	14.0	-9.2
22	19	스웨덴	292	5,731	20	16.0	-16.4
24	25	네덜란드	627	5,045	135	11.4	-9.3
26	29	스페인	240	4,795	21	17.5	25.8
27	24	프랑스	190	4,641	118	12.5	-16.9
EU 전체			8,966	282,172	4,200	14.3	3.9
10위권 소계			15,392	558,400	5,561		
30위권 소계			23,396	728,770	7,650	15.9	4.1
11-30위권			11,094	221,314	2,523		
기타			26,486	779,714	8,084	16.6	3.9
전세계			30,603	832,228	8,547	17.5	3

주 : 1) 컨테이너선, 여객선을 포함한 것임.
2) 일반화물선을 포함한 것임.
3) EU 15개국 가운데 표에서 나타난 10개국을 제외한 5개국은 30위권 이하임.

자료 : *Shipping Statistics Yearbook 2004*

(3) 선박 발주량

2005년 6월 기준 EU 회원국들의 선박 발주량은 7,281만 1,000DWT로 세계 전체 발주량 2억 1,667만 3,000DWT의 33.6%를 차지하고 있다. 선종별 발주량을 살펴보면, 컨테이너선이 565척, 2,702만 7,000DWT로 EU 전체의 37.1%, 세계의 51.6%를 차지하여 최대 발주 선종이다. 다음으

로는 유조선이 540척, 3,162만 8,000DWT로 EU 전체의 33.7%, 세계의 43.4%를 차지해 2위를 차지하고 있으며, 그 뒤를 이어 건화물선, 잡화선, 로로선 등의 순이다. 특히, EU는 선박 보유량뿐만 아니라 발주량에 있어서도 컨테이너선이 가장 많아 세계 컨테이너선 선주들이 EU에 집중되어 있다고 할 수 있다.

<표 2-218> EU 15개국 선박발주량 순위(2005년 6월 기준)

세계 순위	EU 주요국	건화물선		컨테이너선		유조선		잡화선		로로선		합계	
		척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT	척수	천DWT
2	그리스	3	32	4	50	193	14,635	83	7,709	15	194	298	22,619
3	독일	70	529	307	9,432	43	1,688	44	2,363	-	-	464	14,012
5	덴마크	-	-	81	5,551	88	5,239	7	288	4	75	180	11,152
7	영국	9	100	53	3,603	64	2,567	3	254	2	11	131	6,535
9	스위스	-	-	50	4,323	13	777	2	75	-	-	65	5,175
15	프랑스	1	1	54	3,403	20	712	4	570	-	-	79	4,687
18	이탈리아	4	55	10	432	56	2,455	4	298	6	120	80	3,360
26	스웨덴	-	-	-	-	30	1,349	2	18	5	70	37	1,437
27	벨기에	2	25	4	202	10	552	5	575	2	33	23	1,387
29	네덜란드	35	232	-	-	8	692	10	438	-	-	53	1,363
40	스페인	-	-	2	32	9	449	-	-	-	-	11	481
43	포르투갈	-	-	-	-	2	283	1	52	-	-	3	336
49	오스트리아	1	4	-	-	4	229	-	-	-	-	5	233
63	아일랜드	8	36	-	-	-	-	-	-	-	-	8	36
EU 합계		133	1,015	565	27,027	540	31,628	165	12,640	34	502	1,437	72,811
전세계		427	3,541	1,078	52,389	1,464	93,734	799	64,396	16	2,612	3,941	216,673

주 : 1) 건화물선에는 냉동선 포함, 유조선은 화학제품운반선 및 석유제품운반선 포함.
2) EU 15개국 가운데 룩셈부르크는 발주량이 없음.

자료 : Fairplay, *Fairplay Newbuildings*, 2005. 6

(4) 세계 컨테이너선사의 선두 주자 포진

EU는 대형 컨테이너 선사들이 포진해 있는 지역이다. 특히 20대 선사들 가운데 EU 회원국의 선사들은 모두 6개사이며, 5위권 내 선사가 3개사나 된다.[250] 덴마크의 머스크 시랜드(Maersk Sealand)가 106만 8,000TEU로 세계 1위를 차지하고 있다. 특히, 금년 7월 머스크 시랜드는 세계 3위의 네덜란드 선사인 피엔오 네들로이드(P&O Nedlloyd)를 인수함으로써 세계 1위

250) 덴마크의 머스크 시랜드가 세계 3위 네덜란드의 피엔오 네들로이드 인수합병 이후 20위권 및 5위권 선사 가운데 1개사가 줄었음.

자리를 더욱 공고히 하였다. 인수합병 이후 머스크 시랜드의 선대규모는 156만 1,162TEU에 달한다. 그 다음으로 2위를 차지하고 있는 선사는 스위스의 MSC로 선대규모는 70만 5,841 TEU이며, 프랑스의 CMA CGM이 44만 4,908TEU로 5위를 차지하고 있다.

<표 2-219> 세계 상위 20대 정기선사 선박량 현황

순위	선사/그룹	국별	총 수송능력(TEU)		증감률 (%)	자선척수 (TEU)	용선척수 (TEU)
			2005	2004			
1. (1)	**A. P. Moller group**	덴마크	1,067,788	932,804	14	126(546,071)	271(521,771)
-	***A. P. Moller group (P&ONL 인수이후)***		*1,561,162*	*932,804*	*67*	*164(687,141)*	*398(874,021)*
2. (2)	**Mediterranean Shipping Co.**	스위스	705,841	622,759	13	n/a	n/a
3. (4)	**P&O Nedlloyd**	네덜란드	493,374	423,101	17	38(141,124)	127(352,250)
4. (3)	Evergreen group	타이완	457,025	460,040	(1)	104(332,151)	52(124,874)
5. (5)	**CMA CGM group**	프랑스	444,908	370,639	20	49(136,137)	151(308,771)
6. (11)	China Shipping Container Lines	중국	436,641	221,379	97	44(261,761)	81(174,880)
7. (6)	한진해운	한국	331,145	304,246	9	15(69,384)	64(261,761)
8. (7)	APL	싱가포르	315,452	278,025	13	n/a	n/a
9. (9)	COSCO Container Lines	중국	305,618	263,874	16	100(226,441)	22(79,177)
10. (8)	NYK	일본	295,063	272,060	8	39(167,528)	74(127,535)
11. (10)	MOL	일본	275,010	232,718	18	n/a	n/a
12. (12)	OOCL	홍콩	234,512	215,202	9	n/a	n/a
13. (18)	CSAV group	칠레	224,152	174,000	29	6(25,300)	79(198,852)
14. (13)	Zim group	이스라엘	216,657	206,469	5	24(64,000)	71(152,657)
15. (15)	"K" Line	일본	215,901	193,440	12	n/a	n/a
16. (17)	**Hapag-Lloyd**	독일	212,454	185,857	14	34(176,356)	21(36,087)
17. (14)	**CP Ships**	영국/캐나다	194,800	194,100	0	40(109,000)	41(85,800)
18. (20)	**Hamburg Sud group**	독일	193,476	138,596	40	24(79,028)	64(114,448)
19. (16)	Yang Ming Line	타이완	163,527	190,403	(14)	n/a	n/a
20. (19)	현대상선	한국	148,681	147,165	1	16(55,254)	23(93,427)
20대 선사 합계			6932,025	6,026,877	15		
20대 선사 평균			346,601	301,344	15		
세계 총 선대			8,650,136	7,689,264	12		

주 : ( )안은 지난해 순위, 자료는 2005년 7월 기준
자료 : 각 선사 및 BRS Alphaliner

세계 20대 선사가 보유·운항하고 있는 선박량은 2005년 7월 기준 전 세계 컨테이너 선박의 80%에 해당하는 693만 2,025TEU이다. 특히 이 선사들의 경우 지난해 선박량이 평균적으로 15% 증가한 것으로 나타났는데, 이 같은 수치는 2000년 들어 가장 높은 것이다. 또한 20대 선사들이 현재와 같은 추세로 선박을 확보하는 경우 4년 후에는 총 운항 선박량이 거의 1,000만 TEU에 육박할 것으로 보인다. 즉 20대 선사가 현재 발주한 선박량은 총 289만 TEU에 달하는데, 4년 이후에는 지금보다 42%가 늘어나 총 운항선대는 982만 TEU에 이를 것으로 추정된

다.[251] 4년 전에 20대 선사가 보유한 선박량은 365만 TEU에 지나지 않았으나 2004년 7월 현재에는 693만 TEU로 거의 100% 가량 불어났다.

20대 정기선사들의 선박량이 이와 같이 급격하게 증가한 것은 최근 해운경기 호황을 타고, 선사들이 앞 다투어 컨테이너선의 신조 발주에 적극 나섰기 때문이다. 발주량 기준으로 볼 때 A.P. Moller그룹, MSC, CMA CGM 등 EU 주요 회원국 선사들이 1~3위를 차지하고 있다. 특히, 보유량 기준에서도 이 선사들이 수위를 차지하고 있어 이 선사들과 여타 선사들과의 향후 선대 보유량 격차는 더욱 커질 것으로 보인다.

또한 이 선사들의 몸집불리기 추세는 정기선 시장의 구도도 크게 바꾸고 있다. 특히, 세계 주요 지역에서 운영되고 있는 자사의 컨테이너 터미널을 보유하고 있는 선사들은 이를 기반으로 노선을 확충하는 등 공격적인 경영을 할 것으로 보인다. 또한 독립 선사들의 대형화에 따라 상대적으로 얼라이언스 체제의 약화가 진행되면서 그랜드 얼라이언스(Grand Alliance)와 뉴 월드 얼라이언스(New World Alliance) 간에 공동운항 등 협력을 강화하고 있다.

<표 2-220> 세계 20대 정기선사의 신조발주량 및 향후 선박량 추정

선사/그룹	총 발주량(TEU)	향후 수송능력(TEU)	증감률(%)
A. P. Moller group	749,021	2,310,183	208%
Maersk Sealand	560,361	1,628,149	191%
P&O Nedlloyd	188,660	682,034	262%
Mediterranean Shipping co.	314,075	1,019,916	225%
CMA CGM group	261,218	706,126	170%
COSCO Container Lines	179,273	484,891	170%
China Shipping Container Lines	170,260	606,901	256%
NYK	150,800	445,863	196%
MOL	128,841	403,851	213%
현대상선	126,400	275,081	118%
Yang Ming Line	125,262	288,789	131%
Evergreen group	118,678	575,703	385%
한진해운	89,500	420,645	370%
OOCL	82,304	316,816	285%
CSAV group	80,643	304,795	278%
Hapag-Lloyd	61,250	273,704	347%
"K" Line	59,820	275,721	361%
Zim group	59,400	276,057	365%
Hamburg Sud group	55,600	249,076	348%
APL	47,013	362,465	671%
CP Ships	38,250	233,050	509%
전체합계	2,897,608	9,829,633	239%
선사평균	144,880	491,482	239%

주 : CP Ships사는 하파그 로이드(Hapag-Lloyd)에 2005년 10월에 인수되었음.
자료 : 각 선사 및 BRS Alphaliner

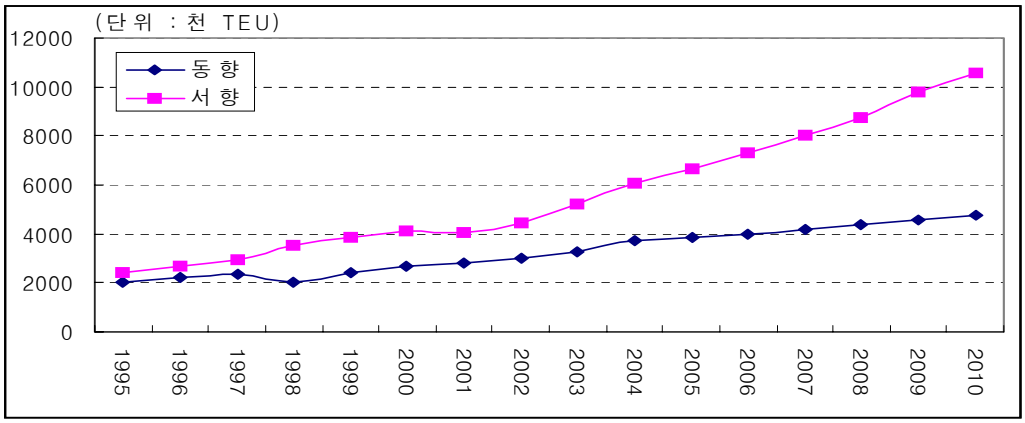
251) *American Shipper*, 2005. 9

2) 아시아/유럽항로 컨테이너선 시장

(1) 물동량 증가 추이

유럽에 있어서 가장 중요한 항로는 아시아/유럽 항로이다. 이는 중국을 중심으로 한 아시아 경제의 성장에 따라 이 항로의 물동량은 급속히 증가하고 있기 때문이다. 최대 호황기였던 2004년의 경우 아시아/북유럽 항로의 물동량은 동향항로가 전년대비 13.7%, 서향항로가 16.5% 증가해 최근 5년 동안 가장 큰 성장세를 보였다. 특히, 동향항로의 물동량은 1995~2004년 기간 중 연평균 6.1%의 성장세를 보인 반면, 서향항로는 9.8%의 고도 증가세를 보였다. 이러한 항로 불균형은 아시아의 급속한 경제성장과 유럽 선진국 경제의 안정적인 성장에 따라 향후에도 지속될 것으로 보인다. 이에 따라 2004~2010년 기간 중 아시아/북유럽 항로에 있어서 동향항로는 연평균 3.7%에 그칠 것으로 전망되며, 서향항로는 9.5%에 이를 것으로 예상된다. 따라서 동향 및 서향항로간의 불균형 성장에 따라 향후 왕항 항로간 물동량 격차는 더욱 커질 것으로 전망된다.[252]

<그림 2-79> 아시아/북유럽 항로의 물동량 증가 추이 및 전망



자료 : Drewy Shipping Consultants Ltd, *The Drewry Container Market Review*, 2005/06

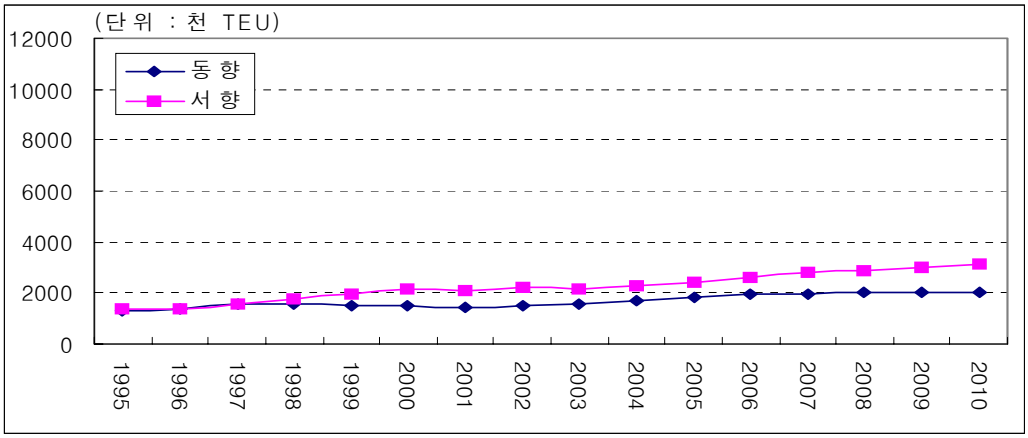
한편, 대서양 항로의 물동량 증가율은 1995~2004년 기간 중 동향항로는 2.7%, 서향항로는 5.2%의 성장세를 보였다. 이는 아시아/유럽 항로에 비해 완만한 성장세이다. 이렇게 대서양 항로의 물동량 증가율이 아시아/유럽 항로에 비해 낮은 이유는 선진국 경제의 성장이 급격한 발전단계를 이미 거쳐 안정적인 성장단계로 돌입했기 때문에 물동량 증가 폭이 크지 않은 것으로 분석된다.[253]

---

252) Drewy Shipping Consultants Ltd, *The Drewry Container Market Review*, 2005/06

253) 김동석, 산업부문별 성장요인분석 및 국제비교, 2004. 여기서는 경제성장에 있어 선진국과 개도국간의 국가간 비교를 통해 선진국은 안정적인 성장을, 개도국은 급속한 경제성장을 하게 되며, 이의 주요 요인에 대해 분석하고 있음.

<그림 2-80> 대서양 항로의 물동량 증가 추이 및 전망



자료 : Drewy Shipping Consultants Ltd, *The Drewry Container Market Review*, 2005/06

구체적으로 EU지역 물동량 현황을 살펴보면, 2004년 기준 EU의 물동량은 전 세계 물동량의 44%를 차지하고 있으며, 이 가운데 동서항로가 세계 물동량 대비 53%, 서향항로가 38%에 이르고 있다. 한편, EU지역 항로에 있어서는 동서항로의 물동량이 EU 전체의 81%를 차지하고 있어 남북항로보다 많으며, 동서항로에 있어서는 유럽/극동 항로가 58%로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 이외에도 EU 역내 항로의 물동량은 767만 5,000TEU로 세계 전체 역내 물동량 4,038만 5,000 TEU의 19%를 차지하고 있다.

<표 2-221> EU 주요 항로별 컨테이너 물동량(2004)

단위 : 천 TEU

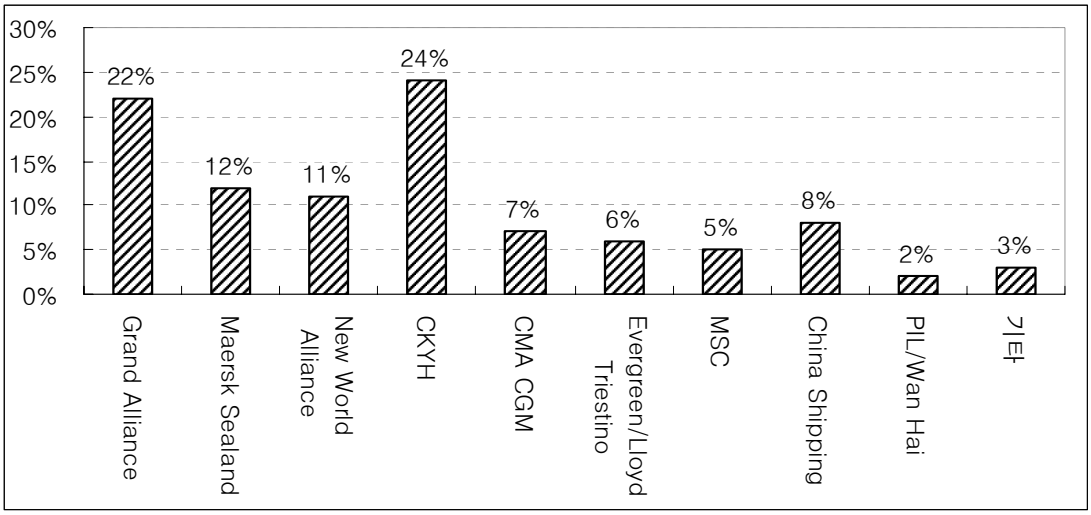
구 분		동향항로	서향항로	합계
동서항로	세계	22,346	22,745	45,092
	EU 소계	9,130	13,015	22,145
	대서양 항로	2,249	3,403	5,652
	유럽/극동	4,606	8,177	12,783
	유럽/중동	1,675	525	2,200
	유럽/남아시아	600	910	1,510
남북항로	세계	9,337	6,465	17,802
	EU 소계	2,837	2,420	5,257
	유럽/중남미	950	1,500	2,450
	유럽/아프리카	1,487	770	2,257
	유럽/호주	400	150	550
EU 역내항로		-	-	7,675

자료 : Drewy Shipping Consultants Ltd, *The Drewry Container Market Review*, 2005/06

(2) 시장 점유율

EU 항로에 있어서 가장 많은 물동량이 운송되고 있는 아시아/유럽 항로에서 시장점유율이 가장 높은 선사는 CKYH[254]로서 이 항로의 24%를 차지하고 있다. 다음으로는 22%를 차지하고 있는 그랜드 얼라이언스(Grand Alliance)[255]이며, 뉴월드 얼라이언스(New World Alliance)[256]는 11%로 오히려 독립선사인 머스크 시랜드(Maersk Sealand)보다 1% 낮다. 이외에 10% 이하를 점하고 있는 독립선사들로는 CMA CGM, Evergreen/Lloyd Triestino, MSC, China Shipping, PIL/Wan Hai 등이 있다.

<그림 2-81> 주요 정기선사의 아시아/유럽 항로 시장점유율 비율



자료 : Drewy Shipping Consultants Ltd, *The Drewry Container Market Review*, 2005/06

3) 유럽연합의 주요 해운정책

(1) 근해운송 지원 정책

근해운송시스템(Short Sea Shipping Ststem)은 EU 차원에서 유럽의 내륙수송 물류시스템의 문제점을 해결하기 위한 대안으로 책택되어 이미 지난 10년 전부터 정책과제로 추진하고 있다. 이러한 근해운송시스템은 해상고속도로 건설 계획으로서 다음 4가지 목적으로 수행된다. 첫째, 정기적이며, 서비스 빈도가 잦은 해상운송망의 건설을 위해 기존의 시스템을 개선하고, 새로운 시설을 건설한다. 둘째, 공로와 철도로 이루어진 육상의 범유럽 운송 네트워크

254) Cosco, K Line, Yang Ming, 한진해운

255) Hapag Lloyd, MISC, NYK, OOCL, P&O Nedlloyd

256) APL, 현대상선, MOL

(Trans-European Network)와 버금가는 수준의 초국가적 해상운송망(Transnational Maritime Link)을 건설한다. 셋째, 해상고속도로의 건설을 통해 지리적 장벽에 의해 고립된 회원국과의 연계망을 개선한다. 넷째, 도서 및 주변국가와의 연계를 통해 해상 인프라에 대한 보안기능을 확대한다. 발틱 지역 국가들은 이러한 개념을 발전시키는 데 주도적인 역할을 해왔으며, 유럽위원회에서는 이러한 개념을 유럽순환네트워크(TEN-T) 안에서 작동될 수 있도록 EU 집행부와 EU 의회 사이에 활발한 논의를 진행하고 있다. EU는 해상 하이웨이의 건설이란 새로운 개념을 도입함으로써 역내 물류의 효율성을 증가시킬 계획이다. 이와 관련 2004년 7월 EC는 근해운송 촉진방안을 수립했는데, 내용은 다음과 같다.[257]

첫째는 근해운송의 잠재력에 대한 평가이다. EC는 이 보고서를 통해 근해운송의 잠재력을 분석하고, 기대치보다 많은 잠재력을 가지고 있는 것으로 평가하고 있다. 1995~2002년 근해운송과 도로운송의 성장은 톤-km 기준으로 연간 25%씩 성장했다고 밝히고, 2001년 근해운송은 유럽 전체 물동량(톤-km)의 40%를 차지하고 있는 것으로 분석하고 있다. 둘째는 근해운송이 도로에 비해 에너지 효율이 높고, 친환경적 수송 모드라고 지적하고 있다. 셋째, 해상고속도로 건설을 추진하고 있다.[258] 2003년 10월 EC는 TEN-T 개발을 위해 EC의 가이드라인을 제시하고, 이를 수행하기 위해 최종 2020년에 완료되는 29개의 사업을 제시하고 있다. 이 가운데 21번째 사업이 해상고속도로의 개발이며, 이는 4개로 구분된다.

<표 2-222> EU의 해상고속도로 루트

해상고속도로	루트
Motorway of the Baltic Sea	발틱해 국가들과 중앙/서유럽 국가를 연결하며, North Sea/Baltic Sea 운하 루트도 포함
Motorway of the Sea of western Europe	대서양을 경유, North Sea와 Irish Sea에서 포루트갈, 스페인에 이름
Motorway of the Sea of south-east Europe	Adriatic Sea에서 Ionian Sea와 Cyprus를 포함한 동 지중해를 연결
Motorway of the Sea of south-west Europe	서 지중해와 스페인, 프랑스, 이탈리아 및 몰타를 연결하고, Motorway of the Sea of south-east Europe 및 흑해를 연결

자료 : EU 홈페이지

257) EC, *Short Sea Shipping, Communication from the Commission to the Council, the European Paliament, the European Economic and Social Committee and Committee of the Regions*, Brissels, 2004. 7. 2 한편, 2001년의 백서에서는 '역내 연안해운 활성화제도(Programme for the Promotion of Short Sea Shipping)'를 제시하고 있음.

258) 이 같은 개념은 2001년 백서에서 마련됨.

마지막으로 유럽의 교통정책의 핵심인 마르코 폴로(Marco Polo) 사업이다. 이 사업은 1단계인 2003-2006년 기간 중 1억 유로를 투입하여 120억 톤-km의 물동량을 도로운송에서 다른 운송모드로 전화시키며, 2단계인 2007-2013년 8년 동안 7억 4천만 유로를 투입하여 총 1,440억 톤-km의 물동량을 전환시키는 전략이다. 이를 통해 이산화탄소(CO2)를 크게 절감시킬 계획이다.

(2) 정기선 해운동맹의 폐지 검토

지난해 10월 유럽집행위원회(European Commission:EC)가 1986년부터 해상운송에 있어서 공동가격설정(collective price fixing) 및 선복량 규제(capacity regulation)를 예외적으로 인정하고 있는 이사회 규칙(Council Regulation) 4056/86[259]을 개폐하겠다는 백서(White paper)를 발간하고, 구체적인 입법 작업에 들어갈 예정이다. 이로써 지난 영국/인도 항로에 취항 중인 P&O, British India Co., T&J Harrison 등이 과당경쟁을 방지하기 위하여 1875년 8월 켈커타 동맹(Calcutta Conference)을 결성한 이래 유지되고 있는 해운동맹의 공동가격설정 및 선복량 규제 행위에 제동이 걸릴 것으로 보인다.[260]

이 같은 EC의 방침에 대한 선화주의 반응은 상이하다. 이를 반대하고 있는 유럽정기선사협의회(European Liner Affairs Association:ELAA)는 화주와 팽팽한 의견 대립을 보이고 있다. 그러나 지난해 8월 EC의 검토내용을 수용하고, 그 대신 정기선 시장의 정보 교환(information exchange)을 주 내용으로 하는 대안(alternatives)을 제시해 한발 물러선 태도를 보였다. 이에 대해 글로벌 인사이트는 ELAA의 대안체제는 일부만 긍정적으로 받아들일 수 있으며, 전체를 인정하기는 어렵다고 말했다. 즉, ELAA의 대안체제는 정기선사들의 담합행위를 유인할 수 있는 과정이 제공된다는 것이며, 특히 정기선사간 위원회 조직은 경쟁조건을 담보하기 어렵다는 입장이다.[261]

이 같은 EU의 검토가 현재 진행 중인 가운데 미국, 호주 등 주요국에서도 검토가 진행되고 있어 정기선사의 경쟁 환경이 크게 변화할 것으로 예상된다.

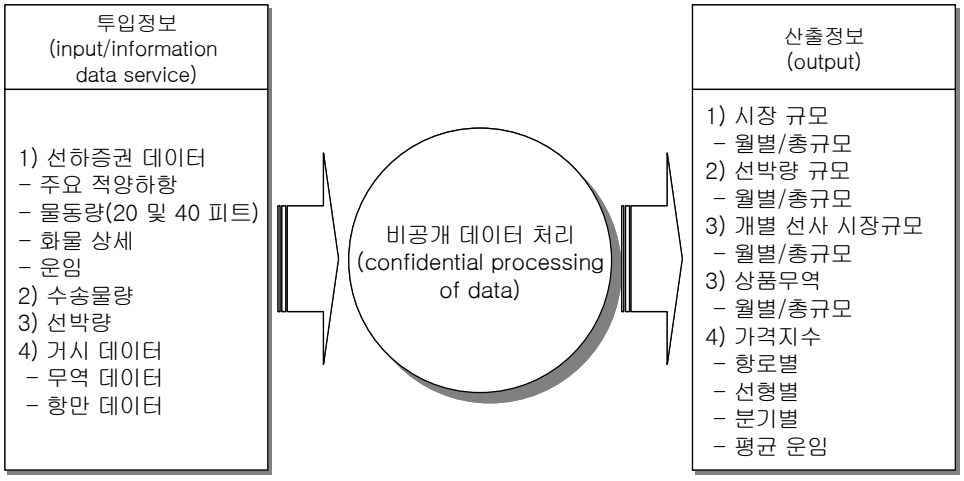
---

259) EU의 일반적 경쟁규칙(competition regulation)의 적용을 배제한다는 의미에서 반카르텔 면제(antitrust immunity), 블록면제(bloc exemption)라고 함.

260) 켈커타 동맹 이후 1879년 차이나동맹(China Conference), 1884년 호주동맹(Australia Conference), 1886년 남아프리카 동맹(South African Conference), 1895년 서아프리카동맹(West African Conference) 및 북 브라질 동맹(North Brazil Conference) 등이 조직되었는데, 해운동맹의 효시인 켈커타 동맹은 운임환급제(deferred rate system)를 채택하여 화주와 동맹외선을 구속할 수 있었음.

261) EC, *Application of Competition rule to the liner shipping*, 2005.10

<그림 2-82> ELAA가 제시한 대안체제(Information Exchange System)



자료 : ELAA, *'Proposal for a new Regulatory Structure'*, 2004. 8. 6

4) 시사점

동유럽 10개국이 가입함으로써 더욱 확대된 EU는 해운물류시장에 있어서 몇 가지 특징을 보이고 있다. 첫째는 유럽의 해운물류시장이 EU의 통합정책에 따라 회원국들의 강력한 결속력을 바탕으로 완전한 공동해운시장을 형성할 것이라는 것이다. 특히, 동유럽 10개국의 EU 가입은 이러한 추세를 더욱 촉발할 것으로 보인다. 즉, 더욱 커진 경제권을 토대로 유럽은 지속적인 성장이 가능할 것으로 예상되며, 이에 따른 물류수요도 크게 증가할 전망이다. 이에 따라 EU는 회원국간의 물류흐름을 원활하게 하기 위해 그 동안 병목현상을 보이던 도로운송에서 연안운송으로 전환하기 위한 정책들(modal shift policy)을 마련하고 있다. 따라서 이러한 경제통합화와 물류개선 정책을 통해 EU역내시장의 성장이 촉진될 것으로 전망된다.

둘째, 중국의 부상, 인도·러시아의 성장 그리고 아시아 주요국들의 교역규모가 크게 늘면서 아시아/유럽간 항로의 해상운송 수요는 더욱 크게 증가할 전망이다. 이 같은 추세는 이미 지난 2년 동안 확인된 바 있으며, 이 항로는 초대형선이 가장 많이 운항하고 있는 항로로서 이에 따른 해상물류 패턴도 변화될 것으로 예상된다. 즉, 초대형선 운항이 증가함에 따라 서비스 패턴의 변화 등은 선사들의 집화경쟁에 있어 변화를 초래할 것이며, 항만의 대응체계도 달라질 것으로 보인다.

셋째, 유럽의 주요 선사들의 영향력이 더욱 강화될 여지가 있다는 것이다. EU는 머스크 시랜드, MSC, CMA CGM 등 이미 주요 글로벌 선사들이 포진한 지역이며, 세계 해운시장에 있어서 이들의 영향력이 더욱 강해질 것으로 보인다. 이는 이들 글로벌 선사를 중심으로 최근

인수합병을 통한 몸집불리기 경쟁이 더욱 치열해지고 있기 때문이다. 또한 이들은 세계 주요 지역의 터미널들을 보유하고, 이를 바탕으로 공격적인 마케팅을 전개하고 있어 정기선 시장의 구도에도 적지 않은 영향력을 미칠 것으로 보인다.

넷째, 경쟁정책의 영향력이 국제적인 이슈로 공론화될 가능성이 크다는 점이다. EU는 지난 2003년부터 정기선 해운동맹에 대해 경쟁법을 적용하기 위한 공식적인 논의를 진행 중에 있다. 그리고 지난 2004년 입법화를 목적으로 하는 백서를 이미 발간한 바 있으며, 입법화를 추진 중이다. 따라서 EU 지역의 정기선 해운동맹에 대해 그 동안 인정되고 있던 공동가격설정 및 선복량 규제 행위가 더 이상 인정되기는 어려워 보인다. 또한 이 같은 논의가 이미 주요 대륙 지역인 미국 및 호주 등에서도 진행되고 있어 국제적인 논의로 확산될 것으로 보인다. 이에 대한 우리나라를 포함한 주요 선주국들은 이에 대한 면밀한 검토가 필요할 것으로 예상된다. 특히, 우리나라의 경우 한/중, 한/일, 한/동남아 등 주요 항로에 있어 이 같은 해운동맹 체제를 유지하고 있고, 해운법에도 이를 인정하고 있기 때문에 국제적인 논의 확산 및 해운동맹의 경쟁법 적용에 따른 영향에 대비해야 할 것으로 보인다.

2. 유럽의 항만 물류

1) 유럽항만, 높은 성장세로 전환

2000년에 5,170만 TEU를 처리했던 유럽 항만이 2004년에는 27% 증가한 7,065만 TEU를 처리하는 등 최근 4년간 급속한 성장세를 기록하고 있다. 유럽 항만의 처리실적이 세계 실적에서 차지하는 비중은 2000년 21.9%에서 2004년에는 19.6%로 2.3% 포인트 감소했으나 이는 중국을 비롯한 동북아 항만의 급속한 물동량 증가에 의한 상대적인 비중 감소인 것으로 풀이된다.

<표 2-223> 유럽 항만의 컨테이너 처리실적 및 물동량 증가율

단위 : 천 TEU

구 분		2000	2001	2002	2003	2004
물동량 (천 TEU)		51,701	52,797	57,713	63,326	70,648
	물동량 증가율(%)	1.4	2.1	8.5	8.9	10.4
세계 물동량 (천 TEU)		235,608	247,447	276,454	314,918	359,651
	세계 물동량 비중(%)	21.9	21.3	20.9	20.1	19.6

자료 : 1) Drewy Shipping Consultants Ltd., *Annual Container Market Review and Forecast*, 2004/05
2) *Containerisation International,* 2005. 3

이러한 유럽 항만 성장의 주요 원인은 유럽 경제의 회복추세와 중국효과에 의한 수송수요 급증 등으로 요약된다. 유럽 경제는 2000년 초까지 계속되던 경제 침체에서 벗어나 2002년 이후 2~2.5%대의 점진적인 성장세를 기록하고 있다. 이는 유럽 경제를 주도하고 있는 EU가 유로화 도입 등을 통해 실질적인 단일시장을 형성해 나감에 따라 경제·사회 부문의 효율성이 크게 향상되고 있는 것에 기인한다. 또한 2004년 5월 발표된 폴란드, 헝가리, 체코 등 동구 10개국의 편입에 따른 시장 규모의 확대도 중요한 성장 동력의 역할[262]을 하고 있는 것으로 보인다. 특히 편입된 동구 국가들에 대한 서유럽 기업들의 투자가 크게 증가하면서 생산기지가 대규모로 이동하고 있는데 이러한 현상은 유럽 물류수요를 크게 증가시키는 원인이 되고 있다.

<표 2-224> EU와 미국·일본의 경제규모 비교

단위 : 천 TEU

구 분	면적(천㎢)	인구(백만명)	GDP(억유로)	1인당GDP(유로)	교역액(억유로)
일본	378	128	31,692	24,840	7,388
미국	9,373	291	98,494	33,770	19,566
EU	4,317	482	103,568	20,847	53,747

주 : 1) GDP : 구매력 기준(purchase power standards)
2) 환율 : 1Euro=1.1312$, 1Euro=130.97Yen 적용
자료 : WTO, *International Trade Statistics,* 2005, IMF, *Direction of Trade Statistics Yearbook,* 2005, EU 홈페이지

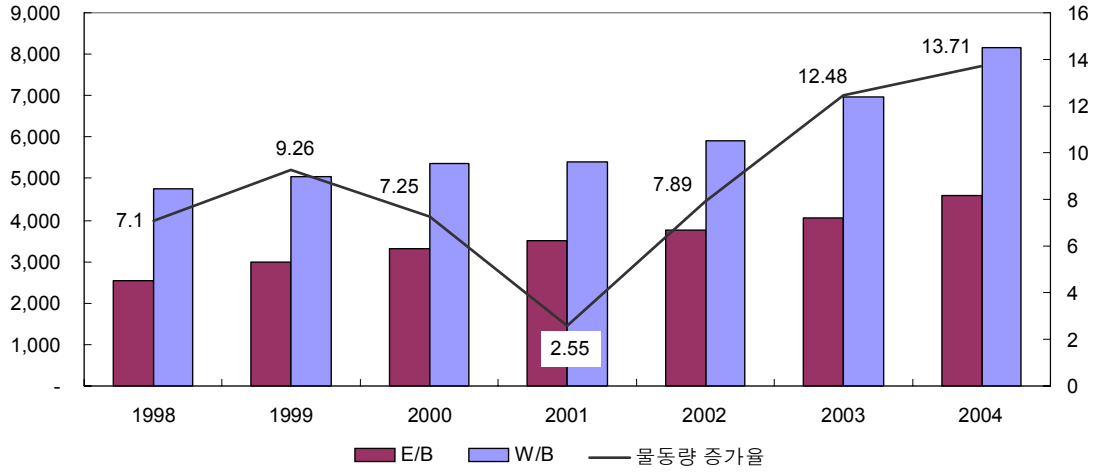
그러나 유럽 항만의 성장을 주도한 가장 중요한 요인은 바로 중국효과에 따른 유럽~아시아 항로의 수송규모 확대이다. 유럽~아시아 항로의 총 수송물동량은 2000년에 867.5만 TEU였으나 2004년에는 32.2% 증가한 1,279.5만 TEU를 기록하였다. 또한, 상대적으로 성장율이 낮았던 서향항로(W/B)도 1998~2001년까지 연평균 5% 대의 성장에 머물렀으나 2003년에는 15.2%, 2004년에는 14.8% 수준을 기록하는 등 그 성장세가 높게 나타나고 있다.

항만별로는 로테르담, 함부르크, 앤트워프 등 유럽 3대 항만의 성장이 두드러지게 나타났다. 유럽 최대의 컨테이너 항만인 로테르담 항이 2003년에 8.5% 증가한 711만 TEU를 처리한데 이어, 2004년에는 전년대비 14.2% 증가한 828만 TEU를 처리하면서 비 아시아 항만 중 가장 높은 처리실적을 기록하였다. 이에 따라 2003년 중국 항만의 부상에 따라 8위로 한 계단 떨어졌던 세계 항만 순위도 7위로 복귀하였다.

262) EU는 동구 10개국 편입을 통해 미국 교역규모의 2.7배에 해당되는 세계 최대의 단일 시장으로 재탄생하였음.

<그림 2-83> 유럽~아시아 항로의 수송 물동량 및 증가율 추이

단위 : 천 TEU, %



주 : 물동량 증가율은

자료 : 1) Drewy Shipping Consultants Ltd., *Annual Container Market Review and Forecast,* 2004/05
2) *Containerisation International,* 2005. 3

<표 2-225> 유럽 주요 항만의 컨테이너 처리실적, 순위 및 물동량 증가율 추이

단위 : 천 TEU, %

	2002			2003			2004		
	물동량	순 위	증가율	물동량	순 위	증가율	물동량	순 위	증가율
Rotterdam	6,506	7	-0.1	7,107	8	8.5	8,281	7	14.2
Hamburg	4,274	9	-25.7	6,138	9	30.4	7,003	9	12.4
Antwerp	4,777	10	0.0	5,445	10	12.3	6,064	11	10.2
Bremen	3,032	16	0.0	3,190	18	5.0	3,469	21	8.0
Gioia Tauro	2,744	17	-7.7	3,149	20	12.9	3,261	24	3.4
Algciras	2,229	26	-0.2	2,516	26	11.4	2,937	25	14.3
Felixstowe	2,750	18	0.0	2,500	28	-10.0	2,675	27	6.5
Valencia	1,821	33	0.0	1,993	35	8.6	2,145	35	7.1
Le Havre	1,720	36	0.0	1,977	36	13.0	2,150	36	8.0
Barcelona	1,461	43	0.0	1,652	45	11.6	1,916	44	13.8
Genoa	1,531	40	1.1	1,606	48	4.7	1,629	48	1.4
Piraeus	1,405	48	0.8	1,605	49	12.5	1,625	49	1.2

주 : 순위는 컨테이너 처리실적 기준임

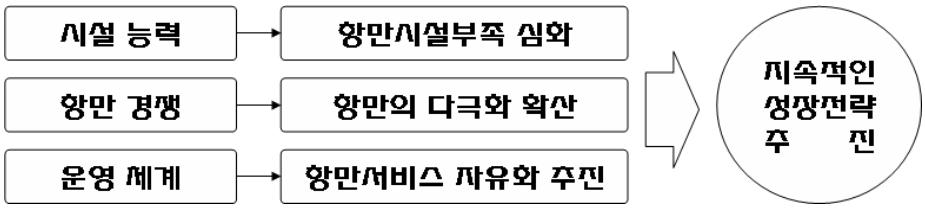
자료 1) *Containerisation International,* 2005. 3

2) Port of Rotterdam, *Throughput - Major European Container Ports*, 2005. 7

2002년 세계 해운시장의 경기악화로 26%의 물동량 감소를 기록했던 함부르크항도 2004년에 700만 TEU를 처리하면서 세계 9위 항만으로서의 지위를 유지하였다. 물동량 증가율도 2003년에 30.4% 그리고 2004년에는 12.4%를 기록하는 등 높은 수준을 보이고 있다. 앤트워프항은 3년 연속 10~11% 대의 높은 물동량 증가율을 유지하고 있는 가운데 2004년에는 606만 TEU를 처리하여 유럽 항만 중 3위, 그리고 세계 항만 중 11위를 차지하였다. 또한 브래멘·브래머하벤 항은 2004년에 345만 TEU를 처리하면서 세계 21위를 차지했으며, 지오이아 타우루항은 전년대비 3.4% 증가한 326만 TEU를 처리하여 세계 24위를 기록하였다.

2) 유럽항만의 특징과 전략

유럽 항만은 급속한 성장추세를 기록하면서 다양한 문제에 직면하게 되었다. 이러한 특징은 시설능력, 항만경쟁 그리고 항만운영 등 3개 부문으로 구분할 수 있다.



(1) 항만 시설능력 부족 심화

2002년 이후, 유럽 항만은 예상을 초과하는 급속한 물동량 증가[263]에 따라 심각한 항만시설 부족 현상을 경험하고 있다. 특히, 2004년에 극심한 항만적체 현상이 나타났는데 로테르담항, 함부르크, 앤트워프항과 사우스햄프턴항은 입항대기 시간이 2~3일, 그리고 바지운송을 포함한 내륙운송 모드로의 환적도 2~3일 이상 소요된 바 있다. 이에 대해 로테르담 항만당국(Port of Rotterdam)의 윌리엄 스콜튼(William Scholten) 사장은 유럽 항만들의 심각한 적체의 원인은 급속한 물동량 증가를 고려한 체계적인 항만개발이 이루어지지 못했기 때문이라고 지적하고, 이에 대한 적절한 조치가 취해지지 않을 경우 항만적체 현상은 장기화될 가능성이 높다고 주장[264]하였다. 또한 그는 유럽의 환경규제[265]가 터미널 개발을 저해하는 중요한 요인이 되고

263) 로테르담항 라인컨테이너(Rhinecontainer)사의 조스 헬머(Jos Helmer) 이사는 최근 유럽항만의 적체는 매우 다각적인 요인에 기인하고 있지만, 가장 근본적인 요인은 아무도 이러한 급속한 물동량 증가를 예측하지 못했던 것이라고 지적함(*Fairplay*, 2004. 9. 30)

264) *Cargosystem*, 2004. 11

265) 로테르담의 막스브락테 2(Maasvlakte 2) 개발사업은 유럽 환경연합의 환경운동에 의해 3~4년 지연된 바 있음(*JOC*, 2003. 9)

있다고 지적하고, EU의 적극적인 항만개발 정책을 촉구하였다. 한편, Cargo System의 브라이언 로빈슨(Brian Robinson)은 초대형선이 기항하기 위해서는 충분한 수심과 항만능력(장비, 인력, 야적장 등)이 요구되나 이를 충족하고 있는 유럽 항만은 크게 부족한 실정[266]이라고 지적하고 유럽 항만의 시설부족이 현재 심화되고 있는 유럽 항만적체의 주요 원인이라고 주장하였다.

이에 따라 유럽 항만들은 터미널 개발과 항만운영체계 개선을 통한 항만능력 향상에 박차를 가하고 있다. 우선 유럽 주요 항만들은 중장기 계획으로 마련했던 터미널 개발사업을 조기에 시행한다는 발표를 경쟁적으로 발표하고 있다. 그 대표적인 사례로는 로테르담의 '막스브락테 2'터미널과 브래머 하벤의 CT4터미널, 그리고 함부르크항의 신 터미널 개발사업 등이 있다. 로테르담의 '막스브락테 2'터미널은 심각한 터미널 시설부족에 따라 오랜 환경논란을 접고 국가 차원에서 개발을 승인한 사업으로 중앙정부 5개 부처, 주정부, 범 로테르담 자체단체 등이 29억 유로를 투자하여 건설할 계획이다. 터미널의 총 면적은 2,000ha이며, 이 중 컨테이너 터미널과 배후시설은 625만 ha 규모로 개발될 계획이다. 로테르담항은 이 계획을 통해 로테르담항의 처리능력을 20% 이상 늘릴 수 있을 것으로 예상하고 있다.

한편, 브레머하벤의 CT4 터미널은 5억 유로가 투자되는 사업으로 총 90ha(4개 선석, 안벽길이 1,700m) 규모로 개발되며, 연간 최대 300만 TEU를 처리할 것으로 예상된다. 이러한 유럽 주요 항만들의 터미널 개발사업은 대부분 2010년을 전후하여 완공[267]될 예정이며, 이 시기까지 유럽 항만의 적체는 지속될 것으로 예상되고 있다. 이에 따라 주요 유럽 항만들은 터미널의 생산성을 향상시키기 위해 항만 노무인력의 확충, 내륙 연계운송체계의 합리화, 터미널 운영체계의 정보화 등을 적극 추진하고 있다.

<그림 2-84> 유럽의 주요 터미널 개발사업

로테르담 막스브락테 2 개발사업



브래머하벤의 CT4 개발사업



266) *Cargo System*, 2004. 11

267) 로테르담 막스브락테 2 터미널은 2010년까지 1단계 5개 선석을 개발할 계획임(Port of Rotterdam).

2) 항만의 다극화 확산

유럽 항만의 또 다른 특징은 로테르담, 앤트워프, 함부르크 등 북부유럽의 대형 항만을 중심으로 운영되던 기존체계에서 벗어나 항만의 다극화가 빠르게 진행되고 있다는 점이다. 이러한 현상의 원인은 북부 유럽 대형항만의 적체가 지속됨에 따라 주요 선사들이 남부 유럽 항만으로의 기항을 늘리고 있다는 점, 그리고 시리아, 그리스 등 남부 유럽 국가들의 빠른 경제성장과 동구권 국가들의 수출입 물동량 증가에 따라 이 지역 항만의 성장이 두드러지게 나타나고 있다는 점 등으로 볼 수 있다.

1980년 북부 유럽 항만은 유럽 총 항만 처리물동량의 73.6%를 처리했으나 2004년에는 그 비중이 59.2%로 떨어졌다. 또한, 수송 물동량 증가율도 아시아~지중해항로가 북 유럽 지역을 대상으로 하는 아시아~유럽항로보다 높게 나타나고 있다. 즉, 2004년 유럽항로의 수송 물동량은 아시아~북유럽 항로가 총 유럽항로 물동량의 76%, 그리고 아시아~지중해 항로가 24% 수준을 보이고 있으나 물동량 증가율은 아시아~지중해 항로가 더 높은 14.9%를 기록하고 있다. 이에 따라 스페인의 알제시라스항, 바르세로나항, 이탈리아의 제노아항, 지오이아 타오르항 등이 남유럽 지역의 거점항으로 빠르게 성장하고 있다.

<표 2-226> 유럽 항만의 지역별 물동량 추이

단위 : 천 TEU, %

구 분	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004
북부유럽	8,644	15,983	31,655	31,983	34,458	37,410	41,820
비율(%)	73.6	70.9	61.2	60.6	59.7	59.1	59.2
남부유럽	3,106	6,556	20,047	20,814	23,255	25,916	28,828
비율(%)	26.4	29.1	38.8	39.4	40.3	40.9	40.8
합 계	11,750	22,539	51,701	52,797	57,713	63,326	70,648

자료 : 1) Drewy Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast,* 2005/06, 2005. 9.
2) *Containerisation International 2005*, 2005. 3

<표 2-227> 아시아~유럽, 아시아~지중해 항로의 수송 물동량 추이

단위 : 천 TEU, %

구 분	아시아~북유럽 항로		아시아~지중해 항로		합 계	
	물동량	증가율	물동량	증가율	합계	증가율
1998	5,541	4.26	1,752	1.20	7,293	2.73
1999	6,269	11.61	1,768	0.90	8,037	9.26
2000	6,755	7.19	1,910	7.43	8,665	7.25
2001	6,897	2.06	1,995	4.26	8,892	2.55
2002	7,419	7.04	2,235	10.74	9,654	7.89
2003	8,461	12.32	2,569	13.00	11,030	12.48
2004	9,765	13.35	3,018	14.88	12,783	13.71

자료 : Drewy Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast, 2005/06*, 2005. 9.

3) 항만 운영체계의 개선

최근 EU는 역내 항만의 운영체계 개선을 위한 적극적인 정책을 추진하고 있다. 이 정책의 핵심사항은 항만 운영체계의 표준화, 서비스의 자유화라고 할 수 있다. 이에 대해 유럽의회는 유럽 경제가 지속적으로 성장하기 위해서는 경제시스템의 변화를 맞는 물류체계의 구축이 필수적이라고 전제하고, 이러한 체계를 구축하기 위해서는 EU 통합에 따라 유럽 역내 항만도 공통의 운영체계를 구축할 필요가 있다고 주장한 바 있다. 이를 위해 유럽의회는 2003년 5월 '항만 서비스 자유화에 대한 유럽 의회 및 유럽위원회 권고안[268]을 마련하고 입법을 예고하였다.

'항만서비스 자유화정책'의 목표는 EU 역내 항만의 운영체계와 서비스에 대한 기본원칙을 정립하고, 항만산업의 자유화를 촉진하여 항만의 생산성과 효율성을 향상시키는 데 있다. 즉, 유럽 항만들은 오랜 관습에 따라 각각 상이한 제도로 운영되면서 EU 전체의 이익증대에 부정적 영향을 주고 있는 것으로 인식하고 있는 것이다. '항만서비스 자유화정책'의 주요 정책은 민간의 자유로운 항만, 운송서비스 참여기회 제공이라 할 수 있다. 즉, 터미널 운영업체가 스스로 하역작업을 수행하거나 자유롭게 항만하역 및 운송 관련 노동주체를 선정하여 운영할 수 있도록 하며 특히, 역외 지역의 기업 및 기타 노동 주체도 자유롭게 항만서비스 시장에 진입할 수 있는 제도적 기반을 마련하는 것이다. 또한 도선서비스 개방, 터미널 임대 운영체계의 통일화, 항만노동자에 대한 교육·훈련 강화 등도 이 법안에 포함되어 있다.

그러나 이 법안은 유럽 항만·운송노조연맹(European Transport Workers' Federation)의 강력한 반대에 부딪혀 2004년과 2005년에 유럽의회에서 부결되었다. 그러나 유럽의회는 법안의 수정을 통해 2006년 다시 상정할 계획이다. 유럽의회는 우선 도선서비스 개방, 터미널 임대 운영체계의 통일화 등을 우선 추진하고 항만노동공급체계의 개선은 재협상을 통해 타결해 나갈 방침이다. 이러한 EU의 항만정책은 비용절감, 효율성 향상 등을 통해 유럽 항만의 경쟁력을 강화하는 전략이라 할 수 있다. 따라서 EU의 항만자유화 정책은 향후 EU 항만의 변화를 주도하는 중요한 변수인 것으로 판단된다.

---

268) Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on market access to port services

3. 유럽의 내륙 물류

1) EU의 내륙운송 시장 현황

(1) 도로운송 의존도 과다

도로운송은 운송의 유연성과 문전수송이 가능하다는 장점 때문에 유럽 내 국가간 운송에서도 널리 이용되고 있다. 2002년 말 기준 EU 25국의 도로 총연장은 5만 5,776km에 이른다. 국별 도로운송의 수출입화물 운송실적(톤 기준)을 살펴보면 유럽연합 전체 평균 도로운송비중이 22.7%에 이른다. 특히 프랑스, 오스트리아, 룩셈부르크, 포르투갈 등의 도로운송비중이 전체 평균보다 높은데, 이는 이들 국가들의 대외 교역 중 역내 교역비중이 상대적으로 높다는 것을 의미한다.

<표 2-228> EU의 수출입 화물물동량과 도로운송실적(2003)

단위 : 백만톤

국가명	수입			수출			전체		
	합계	도로	비중(%)	합계	도로	비중(%)	합계	도로	비중(%)
벨기에	260.7	38.9	14.9	203.6	68.2	33.5	464.3	107.1	23.1
덴마크	49.9	3.4	6.8	44.0	3.7	8.4	93.9	7.1	7.6
독일	535.7	102.8	19.2	311.5	93.2	29.9	847.2	196.0	23.1
스페인	241.0	43.6	18.1	103.2	45.2	43.8	344.2	88.8	25.8
프랑스	335.6	93.5	27.9	197.4	91.3	46.3	533.0	184.8	34.7
아일랜드	29.7	2.1	7.1	12.2	1.4	11.5	41.9	3.5	8.4
이탈리아	340.4	53.8	15.8	119.7	49.3	41.2	460.1	103.1	22.4
룩셈부르크	18.9	10.4	55.0	9.4	6.7	71.3	28.3	17.1	60.4
네덜란드	332.1	62.8	18.9	255.6	73.7	28.8	587.7	136.5	23.2
오스트리아	75.2	30.3	40.3	47.1	31.1	66.0	122.3	61.4	50.2
그리스	51.6	7.7	14.9	17.7	5.0	28.2	69.3	12.7	18.3
포르투갈	49.7	12.3	24.7	18.2	10.2	56.0	67.9	22.5	33.1
핀란드	68.0	4.5	6.6	40.0	2.8	7.0	108.0	7.3	6.8
스웨덴	74.0	3.6	4.9	76.4	5.2	6.8	150.4	8.8	5.9
영국	240.7	0.0	0.0	188.4	0.0	0.0	429.1	0.0	0.0
EU25국	2961.8	534.5	18.0	1850.0	557.5	30.1	4811.8	1092.0	22.7
EU15국	2703.3	469.7	17.4	1644.3	487.0	29.6	4347.6	956.7	22.0

자료 : Eurostat

유럽의 도로운송은 대표적인 수출입화물 운송수단인 해상운송과 비교해서도 약간 높은 비중을 차지하고 있다. 1995년 이후 EU 15국의 전체화물량(톤킬로 기준)이 연평균 17%씩 늘어난 데 비해 도로화물량은 연평균 22%씩 증가해왔다. 2002년 기준 도로의 운송 분담비중은 44.7%에 달한다. 해상운송을 제외한 내륙운송 4개 운송수단 중 도로운송 의존도 역시 지속적으로 확대되어 왔으며 현재 75% 이상을 차지하고 있다.

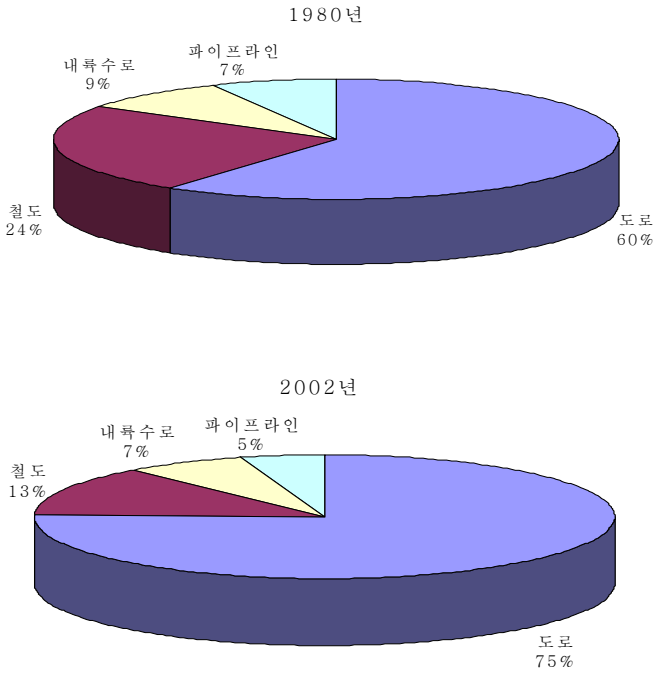
<표 2-229> EU 15국 운송비중 변화

단위 : %, 톤킬로 기준

년도	트 럭	철 도	내륙수로	파이프라인	해상운송
1970	34.7	20.0	7.3	4.5	33.5
1980	36.3	14.6	5.3	4.3	39.4
1990	41.9	10.9	4.6	3.0	39.6
2002	44.7	7.7	4.1	2.8	40.8

자료 : *Statistical Pocket Book 2004*

<그림 2-85> EU 15국의 내륙운송 비중(톤킬로 기준) 변화



자료 : *Statistical Pocket Book 2004*

이와 같은 도로운송 의존도 심화는 환경오염과 주요 물류망의 병목현상을 초래하여 이를 해결하는 방안이 유럽 물류정책의 핵심이 되고 있다. 즉 물류 거점 간 연계 수송수단인 도로운송이 과도한 병목현상을 나타냄에 따라 물류효율이 크게 저하되고 있다. 또한 도로운송 비중 과다는 유럽에서 중시하고 있는 환경친화정책에도 상당히 위배되는 상황을 맞고 있는데, 적체로 인해 낭비되는 에너지와 환경오염, 소음, 공해 등은 유럽의 친환경정책과 상반되는 것이다. 이러한 문제들은 유럽연합으로 하여금 도로운송 비중 축소와 다른 운송수단의 균형발전을 골자로 하는 거시적 물류정책 수립과 시행을 서두르도록 있다. 한편, 도로화물운송부문은 치열한 경쟁에 직면하고 있는데 일부 운송업자들은 시장점유율을 제고하기 위하여 불법적으로 낮은 가격을 제시하거나 안전 법령을 무시하는 경향도 일부 나타나고 있다.

(2) 철도운송, 경쟁력 강화 노력

유럽은 여객 운송에 있어서 전통적으로 철도가 발달한 지역이다. 유럽공동체가 성립되어 국가간의 경계가 무너지면서 철도를 통한 여객운송은 더욱 그 역할이 증대되었다. 하지만 화물의 운송에 있어서는 철도의 역할이 큰 비중을 차지하지는 못하고 있다. 특히 20세기 자동차의 본격적인 보급 이후 철도의 운송 분담률은 지속적으로 감소하였다. 1970년 이래 승객 운송 시장점유율은 10%에서 6%로 감소하였으며, 화물 운송시장(톤 기준) 점유율은 20%에서 7%로 크게 줄어들었다. 게다가 EU를 관통하는 국제 철도 운송의 평균 속도는 18km에 불과할 정도로 운송효율이 낮은 상황이다.

철도운송의 가장 큰 문제점은 도로 운송과 경쟁에서 뒤지고 있다는 점이다. 속도가 더 늦을 뿐만 아니라 예정 도착 시간조차도 맞추지 못할 때가 많다. 또한 국가별 국철 네트워크는 나라마다 기준이 달라 통합해서 운용되기가 어렵게 되어 있다. 하지만, 철도 운송은 안전하고 공해가 없다는 점에서 도로나 항공 운송에 비해서 확실한 비교우위를 갖고 있다. 이러한 점 때문에 EU는 철도 운송이 활성화될 경우 도로운송의 혼잡성을 획기적으로 완화시킬 수 있을 것으로 판단하고 있다. EU는 2003년 3월 화물운송에서 민간 철도업자가 국철과 경쟁할 수 있도록 새로운 법을 도입함으로써 경쟁을 유도하고 있다. 경쟁하는 운송로는 5만km의 간선인데, 이는 전체 철도 운송의 70~80%에 해당하는 구간이다. 2008년까지 민간 참여 폭은 더욱 확대될 예정이다. 즉 EU는 철도운송 활성화를 적극 추진하고 있다.

EU 15개국의 철도운송 분담률 추이를 살펴보면, 1970년 20%를 차지하였던 철도의 운송분담률은 1980년에 들어서면서 하락하기 시작하여 2000년까지 지속적으로 하락하였다. 수송량 또한 전체 수송량이 증가한 반면에 철도운송 수송량은 오히려 감소하여 철도운송이 유럽지역에서 화물운송수단으로서의 중요한 역할은 하지 못해 온 것으로 파악된다.

<표 2-230> EU 15국의 내륙운송 분담률 변화 추이

연도	10억톤 킬로		분담률(%)
	철도	합계	
1970	282	1,410	20.0
1980	290	1,982	14.6
1990	255	2,332	10.9
1991	234	2,386	9.8
1995	222	2,613	8.5
1997	239	2,744	8.7
1998	239	2,837	8.4
1999	236	2,927	8.1
2000	250	3,052	8.2
2001	241	3,051	7.9
2002	236	3,076	7.7

자료 : Eurostat

EU의 적극적인 철도운송 활송화 정책에도 불구하고, 교통백서에 의하여 추진되고 있는 철도운송관련 14개의 프로젝트 중 완공이 된 것은 3개에 불과하다. 일부는 프로젝트 기간이 종료되는데도 불구하고 아직 착수도 못한 상황이다. 이와 같은 인프라 확충의 어려움은 철도 인프라 확충이 대규모 투자를 필요로 한다는 점과 회원국 간 정치적·행정적 제반 문제의 조율이 쉽지 않다는 점 때문이다. 철도운송 활성화와 인프라 확충이 유럽 내륙물류 효율화를 위한 수단일 뿐만 아니라 EU 확대로 인해 대륙철도를 이용한 아시아와의 교역 가능성이 더욱 높아지고 있는 시점에서 적극적으로 수행되어야 한다는 사실에는 모두 동의하고 있다. 그러나 그 시행이 쉽지만은 않은 상황이다.

2) EU의 내륙운송 정책

EU에서 도로운송 부담을 다른 운송수단으로 분산하는 정책을 추진하고 있다. 2010년까지 도로수송의 점유율을 38%로 줄이는 것을 목표로 하고 있으며, 이는 결국 기존의 도로 인프라나 혹은 향후 건설 계획이 크게 축소된다는 것을 의미한다. 따라서 인프라의 확장 없이 기존의 도로 수송수요가 유지된다면 체증에 따른 수송지연 현상은 보다 심화될 것이다. EU는 회원국의 후생이 감소하지 않는 범위 내에서 운송 합리화를 추진할 방침인데, 즉 도로수송에 대한 대체 운송수단의 이용을 최대한 유도하는 방향으로 정책을 추진할 계획이다. 이는 결국 유럽 역내에서 복합운송(intermodal policy)을 크게 확대하는 방향으로 정책 방향이 제시된다는 것을 의미한다.

EU는 복합운송의 능률을 크게 개선하기 위해 최대한의 노력을 경주할 계획이다. 이를 위해서 유럽연합은 i) 경쟁적이고 효율적인 운송 네트워크의 구성 ii) 철도수송의 확대 iii) 연안해상수송의 잠재성 현실화 iv) 정보통신 시스템의 개선 v) 마르코폴로 프로그램(Marco Polo Program) 수행 등을 핵심정책으로 구상하고 있다.

(1) 도로정책, 역내 운송인프라 확충

도로운송과 관련된 정책은 사실상 유럽의 모든 물류정책과 관련성이 있다고 볼 수 있다. 도로운송의 병목현상으로 인하여 발생한 물류의 적체와 환경문제를 해결하기 위한 방향으로 거시적인 복합운송 정책이 수립되고 있기 때문이다. EU 내 도로운송 관련 제도는 i) 안전하고 경쟁적인 양질의 역내 도로운송 시스템 구축 제도화[269] ii) 과적화물차량에 대한 중과세("Eurovignette" 훈령)[270] iii) 과적화물통과 허용제 등 주로 도로 운송 환경 개선과 운송 분담률 축소에 초점을 맞추고 있다.

도로 인프라와 관련해서는 도로 수송수요의 분산을 위해 철도와 해운으로 운송수요를 전환하고 있으며, 이에 따라 도로 건설에는 상대적으로 투자가 줄어들 것으로 전망된다. 그러나 동유럽의 EU 가입에 따른 지역간 화물 흐름에 대한 형평성을 제고하기 위해 새로 편입되는 지역에 대한 도로건설계획은 해당 국가와의 협의를 통해 지속적으로 확대할 계획이다. 특히 헝가리의 경우 동유럽과 서유럽의 가교 역할을 한다는 측면에서 고속도로 확장사업이 적극 추진되고 있다. 헝가리 정부는 2006년까지 총 800km에 달하는 고속도로 확충계획을 세우고 이를 추진 중이다. 지정학적으로 중심적 위치를 차지하고 있는 헝가리의 도로 확충이 계획대로 완료 될 경우 EU 확대 출범과 더불어 점차 중요성을 더해가고 있는 중부와 동부 유럽의 물류속도가 개선됨으로써 서구 및 아시아 다국적 기업들의 중·동부 유럽 러시아가 한층 가속화 될 전망이다.

한편, 유럽연합의 도로운송 시장은 1994년부터 시작된 단계적인 절차에 의해 1998년부터 유럽연합 회원국 간 모든 화물운송이 자유화되었다. 즉 현재 제도상으로는 독일의 운송업체가 프랑스 파리와 리용 간, 혹은 프랑스 파리에서 이탈리아 로마 간 화물을 운송하는 데 전혀 제약이 없다. 지난해 유럽연합의 회국으로 가입한 10개국의 경우 슬로베니아와 사이프러스, 말타를 제외한 나머지 7개국은 2~5년의 과도기를 거친 후 도로운송을 완전 자유화하게 된다.

---

269) 2000년 6월 21일에 EU 의회가 공표한 것으로 원명은 'Towards a safer and more competitive high-quality road transport system in the Community'임.

270) 1999년 6월 17일에 「유럽의회 훈령 1999/62/EC」에 의해 제정된 것으로 유럽내 특정 교통시설을 이용하는 과적차량에 대해 무거운 세금을 부과토록 하고 있으며, 도로에 12톤 이상의 화물이 지나지 못하도록 하고 있음.

(2) 철도운송 활성화정책 추진

EU의 철도수송 관련 정책은 도로수송의 과중한 부담을 철도로 유인하기 위한 제도와 인프라 확보로 요약된다. 먼저 철도 운송사업자에 대한 면허제도(Licensing of Railway Undertaking)가 시행되고 있는데, 이 제도는 EU 철도 화물수송시장의 진입에 대한 공통의 요건을 명시함으로써 철도 운송사업 진입절차를 단순화하고 차별 요소를 극소화하였다. 또한 역내 철도수송의 재도약을 위한 각종 정책을 추진되어 왔다. 1996년에는 유럽 위원회의 백서를 통해 철도산업의 재도약을 위한 전략(A strategy for revitalising the Community's railways)을 수립하였으며, 2001년 운송백서에서도 이 전략의 강력한 추진을 강조하고 있다. 철도운송 부흥정책은 크게 철도에 대한 재정지원(finances), 시장제도의 도입(introducing market forces), 공공 서비스(public service)의 강화, 국가철도시스템의 통합(integration of national systems)이라는 방향으로 추진되고 있다.

또한 EU는 역내의 기존 범유럽철도망의 공동운영을 위해 다각적인 제도를 추진하고 있는데, 2001년 공표한 '기존 범유럽철도망의 공동운영에 관한 훈령(Interoperability of the trans-European conventional rail system)'을 통해 철도의 규격, 철로의 건설, 서비스 시행, 갱신, 유지보수 등에 대한 조건들을 규정함으로써 기존 철도망의 효율적 운용과 연계를 위해 노력하고 있다.

(3) 범유럽 운송네트워크 구축

EU의 운송 및 교통정책은 EU의 경제통합이 진전됨에 따라 공동체적 접근이 필요한 분야로 떠올랐다. 이는 개별국가별로 해결할 수 없는 국경 간 문제가 부각되었기 때문이다. 특히 EU가 핵심과제로 추진하고 있는 도로운송 분담율 축소는 개별국가의 노력에 의해서만 해결될 수 없는 부분이다. 공동체 차원에서 운송 분야의 과제는 다음과 같다. 첫째, 도로, 철도, 항공, 해운, 내륙 수운 등 여러 종류의 운송 수단사이에서 어떻게 균형을 맞추고 기존의 연결망을 완전히 활용할 수 있는가, 둘째, 국가별, 지역별로 발전해 온 교통망을 EU차원에서 어떻게 잘 통합시키는가, 셋째, 서로 다른 운송수단을 어떻게 하면 효율적으로 잘 연결하는가, 그리고 최근 진행되고 있는 범유럽 교통망(Trans-European Networks : TENs)을 효과적으로 구축하는 문제 등이다.

이러한 문제점을 극복하기 위한 공동체 차원의 종합 대책이 바로 범유럽 교통망(Trans-European Networks : TENs)의 구축이다. 1980년대부터 논의가 시작된 바 있는 교통 및 에너지를 위한 범유럽 교통망은 마스트리히트 조약의 주요 정책 목표가 되었다. TENs는 개별국가별로 분절되어 있는 교통망을 통합하여 모든 종류의 교통수단에 대한 범유럽 교통망을 창출하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 2010년까지 총 14개의 프로젝트를 완성하기로 예정

되어 있다. 2003년까지 덴마크와 스웨덴을 연결하는 다리 및 터널 공사, 그리고 이태리의 말펜사 공항 프로젝트 등 3개가 종결된 상태이다. 사업추진이 다소 지연되는 이유는 소요재원 부족 때문인데 TENs의 첫 번째 단계에서 투입되는 비용만도 4천만 유로로 추정되는 등 재원 확보가 향후 가장 큰 걸림돌이 될 전망이다. 남부독일과 비엔나를 연결하는 도로~철도 결합 교통망, 이태리와 스페인을 연결하는 고속철도, 라인~마인~다뉴브 내륙수로 프로젝트, 갈릴레오 라디오-내비게이션 프로젝트 등이 모두 TENs 사업에 속한다.

TENs와 함께 EU의 교통문제를 해결하기 위한 해법으로 마르코폴로(Marco Polo) 프로그램이 추진되고 있다. 이 프로그램은 운송수단 전환정책(modal shift)의 하나로써 연간 600억 톤킬로씩 증가하는 유럽지역의 도로화물수송수요를 완화하는 것을 목표로 하고 있다. 2004년 정식 출범한 이 프로그램은 2010년까지 약 1억 유로를 투입하여 연간 600억 톤킬로의 도로의 화물수송 증가분 가운데 120억 톤킬로를 철도와 해운 등 타 운송수단으로 전환하도록 유도할 계획이다. EU는 이 과제를 통해 1970년대 이후 대부분의 수송을 점유해왔던 도로 수송의 증가추세가 역전될 것으로 기대하고 있다. 이에 따라 정책의 영향이 국지적인 과제보다는 유럽 전역에 동시에 영향을 줄 수 있는 프로그램을 집중적으로 추진해 나갈 계획이다.

<표 2-231> 범유럽 운송네트워크(TEN-T) 개요

구분	주요 내용
추진 목표	• 2020년 범유럽 운송네트워크 개요 - 도로 89,500km - 철도 94,000km(고속철도 20,000km 포함) - 내륙수로 11,250km(내륙항만 210개) - 항만 294개, 공항 266개 • 추진 방향 - 단절 구간 우선 연결 - 네트워크 연장 : 도로 4,800km, 철도 12,500km - 시설 개선 : 도로 3,500km, 철도 12,300km, 내륙수로 1,740km • 추진 효과 - 운송시간 절감 및 도로혼잡 14% 감소 - 연 80억 유로 절감 효과
소요 재원	• 총사업비 6,000억 유로 예상 - 2020년까지 30개 핵심 복합운송망 구축에 2,250억 유로 소요 → GDP의 0.16% 투자하여 GDO 0.23% 증가 효과 예상 • 회원국 분담 및 펀드, 유럽개발은행 등 차관 이용
주요 사업	• 30개 핵심축 - 철도 : 북유럽~(알프스)~이탈리아 철도망(베를린~베로나/밀란~볼로냐~나폴리~메시나~팔레르모) 및 파리~브뤼셀~퀼른~암스테르담~런던 고속철도망 등 20개 축 - 도로 : 그리스~불가리아 도로망 등 3개 축 - 내륙수로 : 라인~마인~다뉴브 네트워크 등 2개 축 - 기타 : 갈릴레오 프로젝트, 해상고속도로(Motorways of the Sea), 교량 및 공항 건설

자료 : EU, TEN-T Priority Axis and Project 2005

3) 시사점

현재 유럽의 교통정책은 전환점에 서 있다. 각 운송모드의 경쟁력을 강화하여 도로에 집중되어 있던 운송 분담률을 배분하는 한편, 운송의 효율성은 더욱 높이고, 시장진입은 보다 자유화하는 방향으로 정책이 추진되고 있다. 이러한 정책방향은 EU 회원국간 더욱 공고한 정책공조를 필요로 하고 있다.

특히 EU의 확대에 따른 물류환경의 변화는 EU가 추진하고 있던 기존의 물류정책을 활성화시키는 계기가 될 것으로 보인다. EU에 신규 가입한 10개국은 기존 EU 회원국에 비하여 노동비용과 토지임대료가 상대적으로 크게 낮은 국가들이다. 따라서 신규 가입국들은 기존 회원국에게 많은 신규투자 기회를 제공할 것으로 예상된다. 생산거점이 동유럽으로 이동함으로써 유럽 동서지역 간 화물이동이 증가할 것이며, 이러한 물동량의 증가는 지속적인 내륙물류 인프라의 확충을 요구할 것이다. 특히 EU가 추진하고 있는 도로운송의 분담률 축소정책에 따라 유럽내륙 철도 운송망의 개발 및 활성화가 더욱 가속화될 것으로 예상된다. 또한 유럽 내 내륙 물류기지도 재배치 과정을 거칠 것으로 예상된다.

이와 함께 유럽과 러시아간의 내륙운송이 발달할 경우 철도의 중요성은 보다 높아질 것이다. 이미 독일과 폴란드, 벨라루스, 러시아의 대표적인 철도운송업체들은 내년부터 베를린~모스크바 간 컨테이너 급행열차를 공동으로 운행[271]할 계획이다. 시험운행 결과 운행시스템을 통일하고 통관절차를 간소화하여 운행시간을 크게 단축시킨 것으로 평가받고 있다. 이러한 서비스를 시작으로 장기적으로 보다 확장된 형태의 대륙철도 이용도 활성화될 전망이다. 향후 유럽~아시아 간 해상운송의 보완재로서의 유라시아횡단 철도 이용 확대도 적극 대비해야 할 것이다.

한편, 유럽의 복합운송망은 러시아로 연결되는 북부 축(Northern axis) 이외에도 중부유럽과 우크라이나, 흑해 연안을 연결하는 중부 축(Central axis), 유럽 중심부에서 발칸 지역과 터키를 지나 코카서스(Caucasus) 및 홍해, 페르시아만으로 연결되는 남동부 축(South Eastern axis) 등 전방위 확장이 추진[272]되고 있다. 유럽 지역을 서비스하고 있는 물류업체는 물론 생산기반을 이미 두고 있거나 진출을 계획하는 제조업체 모두 이러한 물류 지형변화에 지속적인 관심을 기울여야 할 것이다.

---

271) 독일의 도이체반(DB), 폴란드 PKP, 러시아의 RZhD, 벨로루시 철도(Belarussian Railways) 등 4개국 철도회사는 협약을 통해 'Eurotransit 2005'로 명명된 철도 서비스를 내년부터 공식 운영할 예정임. 컨테이너와 자동차, 일반화물 운송을 주목적으로 하고 있으며, 운송시간은 기존 10일에서 75시간으로 대폭 줄였음. *Containerisation International 2005. 11. 21*

272) EU 운송위원회는 이상의 세 개의 축과 해상고속도로(Sea Motor Way)와 모로코 등 아프리카로 연결되는 두 개의 축을 포함한 5개의 축은 핵심 복합운송확장사업으로 선정하고 추진할 계획임. *Containerisation International 2005. 9. 22*

4. 유럽의 항공물류와 3PL

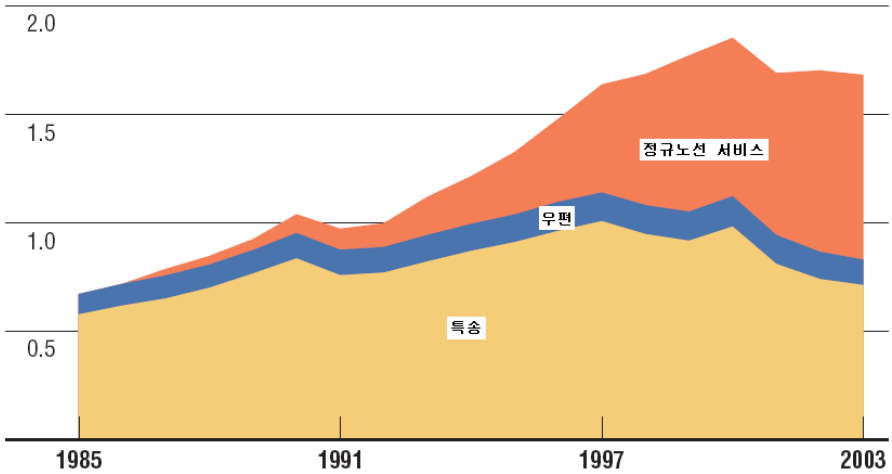
1) 유럽의 항공물류

(1) 항공시장 현황

유럽의 운송시장은 도로, 철도, 해상, 항공, 그리고 기타로 나눌 때 항공 시장 규모는 전체의 12.9%로 도로 33.3%에 이어 두 번째를 차지하고 있다. 철도와 해상 운송은 각각 6.6%, 5.8%로 낮은 점유율을 보이고 있다. 특히 유럽에서는 화물처리, 저장, 포워딩 등 기타로 분류되는 운송시장이 41.4%를 차지하는 특색을 보이고 있다. 이러한 유럽 항공화물 시장 규모는 톤수 기준으로 세계시장의 4.2%를 차지하고 있으나 지리적으로 광대한 지역이 아니므로 톤-킬로미터 기준으로는 단지 1.0%에 지나지 않는다.

유럽의 항공시장 규모는 감소하는 추세를 보이고 있다. 2001년에는 전년대비 8.8% 감소했고 2002년은 비록 1% 성장했지만 2003년에는 다시 1.2% 감소하였다. 이는 EU가 통합되면서 국경통관과 운송에 관한 법제도가 완화되면서 트럭 운송이 확대되었기 때문이다. 그러나 이러한 트럭 운송은 항공노선과 연계되어 항공 운송망을 확대하면서 운항시간의 유연성을 제공하는 역할을 하고 있다. 예로써, 주당 3,316회를 운송하는 Air-Road 노선은 전 구간 항공 운송체계를 지원하는 역할을 하고 있다. 이러한 Air-Road 서비스는 유럽의 중부와 동부를 연결하는 노선에서 고가 제품과 가공 제품을 대상으로 정규노선을 형성하고 있다.

<그림 2-86> 유럽 항공 시장 추이 (매출액/톤-킬로미터)



(2) 주요 공항

유럽에서 런던의 히스로 공항(London Heathrow)이 연간 6,450만 명의 탑승객을 기록하면서 선두자리를 차지하고 있다. 그 다음으로 독일의 프랑크푸르트공항(Frankfurt)이 4,940만 명, 프랑스 파리의 드골공항(Charles de Gaulle)이 4,820만 명을 각각 차지했다. 반면 화물 및 우편 처리량 측면에서는 프랑크푸르트공항이 171만 톤을 처리하면서 선두를 차지했다. 특히 10위권 가운데 규모가 작은 공항들도 포함되어 있는데, 이는 UPS나 DHL이 지리적 이점을 이용해서 거점공항으로 이용하고 있기 때문이다. 예컨대 Cologne/Bonn공항은 UPS, 브뤼셀(Brussels) 공항은 DHL, 룩셈부르크 핀델(Luxemborug Findel) 공항은 Cargolux 항공사의 항공 허브로 이용되고 있다.

<표 2-232> **주요 유럽 공항**

순위	승객수 (백만)	공항	화물및우편 (천톤)	공항
1	64.5	런던 히스로(영국)	1,710	프랑크푸르트(독일)
2	49.4	프랑크푸르트(독일)	1,402	런던 히스로(영국)
3	48.2	파리 드골(프랑스)	1,380	파리 드골(프랑스)
4	39.6	암스테르담(네덜란드)	1,267	암스테르담(네덜란드)
5	32.8	마드리드(스페인)	634	브뤼셀(벨기에)
6	32.1	가트윅(영국)	448	룩셈부르크 핀델(룩셈부르크)
7	25.9	퓨미치노(이탈리아)	442	Cologne/Bonn(독일)
8	25.4	오를리(프랑스)	419	코펜하겐(덴마크)
9	23.1	무니치 스트라우스(독일)	338	가트윅(영국)
10	21.6	브뤼셀(벨기에)	331	마드리드(스페인)

자료 : Eurostat 2003

2) 유럽의 3PL

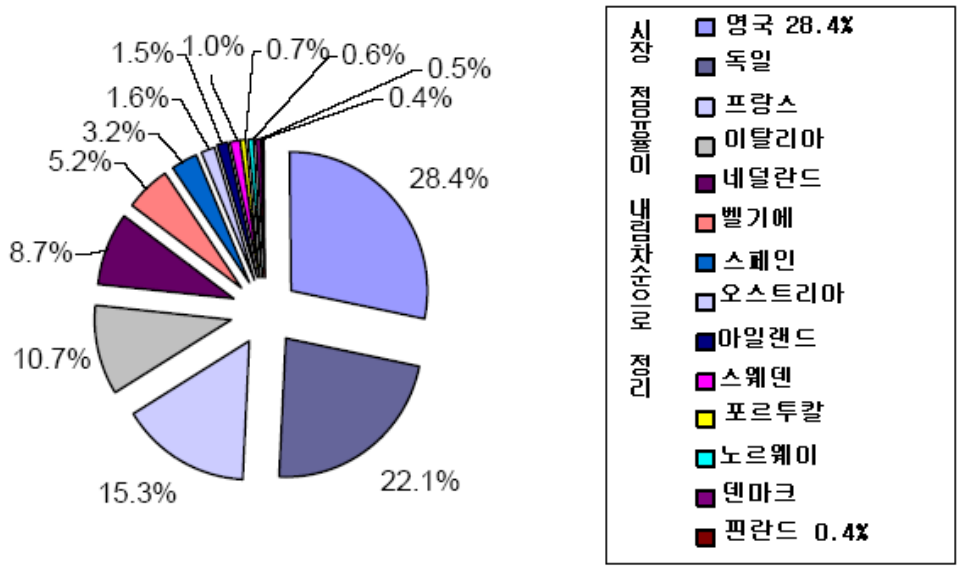
(1) 3PL 시장 현황

현재 유럽의 3PL시장은 제조업의 글로벌 생산 및 판매 전략, 물류업체들의 인수 및 합병, IT중요성 부각 등으로 인하여 새로운 전기를 맞이하고 있다. 기업들의 물류 아웃소싱 비율은

유럽 국가들의 개별적 경제상황에 따라 다르게 나타나고 있다. 비율이 40%인 영국이 가장 성숙한 국가로 인식되고 있으며, 다음이 프랑스와 독일이 20~30%, 그리고 이탈리아와 스페인이 15~20%를 차지하는 것으로 분석되고 있다. 유럽의 3PL 시장 규모는 2003년에 3천8백억 3천6백만 유로로 추정되었고 전년대비 7.7% 성장률을 기록하였다.

유럽 3PL 시장에서 영국이 28.4%를 차지하면서 가장 큰 시장을 형성하고 있다. 이는 영국에 주요 대형 유통업체들이 진출해 있고 상대적으로 시장 개방 역사가 오래되었기 때문으로 분석된다. 영국 물류 시장의 특징은 소수의 대형 3PL업체들이 활동하는 것으로 표현될 수 있다. 다음은 22.1%를 차지한 독일 3PL 시장이 차지하고 있으며, 중간 규모의 업체들이 도로 운송을 중심으로 활동하고 있다.

<그림 2-87> 유럽 14개국의 3PL 시장 규모 (2003년 기준)



(2) 주요 3PL 업체

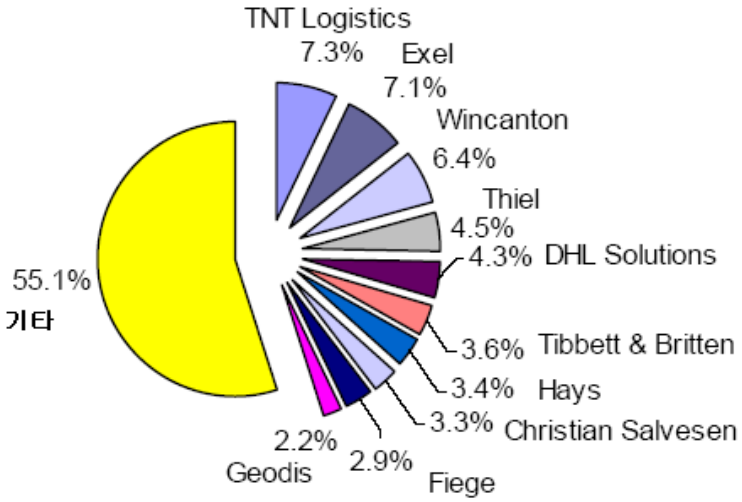
유럽의 3PL 시장에서 매출액 기준으로 2003년 27억 9,400만 유로를 기록한 TNT가 순위 1위를 차지했다. 그리고 10위권에 있는 업체의 절반이 영국 소유 기업으로 나타났으며, Thiel 이나 Fiege가 최근에 빠른 성장세를 보이고 있다. 또한 Excel의 Tibbett & Britten인수는 총 매출액이 40억 4,500만 유로를 기록하면서 시장의 선두 역할을 할 것으로 분석된다.

<표 2-233> 유럽 상위 10대 3PL 업체(2003)

순위	회사명	매출액(유로)	국적
1	TNT Logistics	2794	네덜란드
2	Exel	2683	독일
3	Wincanton	2453	영국
4	Thiel	1700	룩셈부르크
5	DHL Solutions	1640	독일
6	Tibbett & Britten	1362	영국
7	Hays	1281	영국
8	Christian Salvesen	1235	영국
9	Fiege	1100	독일
10	Geodis	820	프랑스

유럽 시장에서 3PL업체의 시장 점유율을 보면 향후 인수 및 합병이 계속될 것으로 분석된다. 왜냐하면 매출액이 1위인 TNT가 겨우 시장 점유율 7.3%를 차지하고 있으며, 매출액 10위권에 있는 업체들이 유럽시장의 45%만 점유하기 때문이다. 이 가운데 영국이 또한 25%의 시장을 확보하고 있다.

<그림 2-88> 유럽 3PL 시장 점유율



TNT는 세계에서 2번째로 큰 3PL업체이며 유럽 시장에서 가장 많은 매출액을 기록하고 있다. 특히 자동차 및 타이어 운송부문에서 경쟁력을 발휘하고 있고 기업매출의 47%를 차지하고 있다. TNT의 기업 전략은 특정한 산업부문에서 규모의 경제를 달성하고 영업망을 최대한

확대하는 것으로 분석되고 있다. 기업에서 주력하고 있는 특정 사업 부문은 자동차 및 타이어, 하이테크 전자제품, 긴급 운송 소비제품 등이다.

또한 TNT는 시장 변화가 큰 자동차 부문에서의 비중을 줄이고 긴급 운송 소비 제품 시장 진출에 주안점을 두고 있다. 2003년 상반기에는 독일, 중국에서의 Volkswagen, Pirelli사의 타이어, Hagemeyerd의 전자제품 운송 계약을 체결했으며, 영국에서는 Rabofacet와 Relecom Italia, KPN, NHS사의 창고관리 부문에 계약을 체결했다. 특히 최근에는 일본 우정공사와 전략적 제휴를 통해 아태지역 물류시장 공략의 밑거름을 될 합작회사를 설립하기로 결정했으며, 다시 세계 2위 선사인 중국 해운업체 COSCO와도 전략적 제휴를 체결하여 이 지역에서의 공략을 더욱 강화하고 있다.

Excel사는 총매출액 24억 유로를 기록하면서 세계에서 선두 3PL업체 중의 하나로 활동하고 있다. 이 회사는 유럽시장에서 가장 많은 매출액을 기록하고 있고 기업 매출액의 35%~40%를 차지한다. 주요 서비스 산업 분야는 자동차, 화학, 소비제품, 의료부분, 유통, IT산업 등이다. 또한 Excel은 북유럽지역의 고객들에게 특화된 통합물류서비스를 제공하고자 'Nordic'팀을 구성하여 기업의 운송관리 구조를 개편하였다. Excel의 기업 전략은 글로벌 네크워크망 구축과 통합 물류서비스 제공 그리고 고객 만족 이라는 세 가지 영역에서의 집중투자로 분석된다. 2003년에는 Marks & Spencer, Hitachi Europe's Digital Media Group(DMG)와 계약을 연장하였고 벨기에의 모빌 운영사인 BASE, 영국의 국영 개스 긴급 서비스회사인 Transco, Sia, First Drinks 등과도 신규 계약을 체결했다. 또한 아일랜드 시장 확대를 위해 Kenny Shipping Limited사를 인수하기도 하였다. 최근에 독일 우체국인 DPWN이 Excel을 인수함에 따라 향후 유럽뿐만 아니라 세계 물류 시장에 새로운 지각변동이 일어날 전망이다.

(3) 유럽 3PL 시장 특징

현재 유럽의 3PL 시장에는 단순 수송 및 창고 기능을 제공하는 형태의 물류 비즈니스 모델에 변화가 예상되고 있다. 다양한 고객의 요구에 부응하는 end-to-end 물류 서비스에 주안점을 둔 통합 물류 서비스의 요구가 증가하고 있다. 또한 현재까지 유지해온 3PL업체와 제조업체 간의 인간적인 면에 바탕을 둔 거래 관계가 전문적인 서비스를 요구하는 객관적인 거래관계가 형성될 것으로 해석된다. 이는 유럽 시장에서 3PL 업체는 질 높은 물류 서비스를 제공할 수 있는 자질을 갖추어야 한다는 의미이다.

또한 3PL 업체들 간의 인수 합병은 가속될 것으로 예상되며 이와 더불어 국가간 물류 서비스 가격 격차가 줄어들 것으로 판단된다. 더불어 유럽의 제조기업들이 유통 및 판매물류 전 과정을 아웃소싱하는 추세에 따라 이를 관리해 줄 수 있는 LLP(Lead Logistics Providers)의 요구가 증가되고 있다. LLP란 제조기업이 현재 아웃소싱하고 있는 3PL업체가 될 수도 있고, 이

3PL과 기업의 물류 업무를 함께 관리해 줄 수 있는 다른 개체가 될 수 있다. 특히 일부 제조기업들은 오직 제품 생산에만 집중하고, 운송, 보관, 재고관리 등의 3PL업체의 서비스뿐만 아니라 컨설팅, IT시스템 구축 등을 포함한 통합 물류 서비스를 제공하는 4PL업체의 필요성도 증가하고 있는 추세이다.

더불어 2004년을 기점으로 EU가 25개국으로 확대되어 유럽의 중부와 동부가 EU시장으로 포함되었다. 이에 그치지 않고 2007년경에는 발칸의 일부 국가 및 루마니아, 불가리아가 EU의 신규회원국으로 가입할 전망이다. 또한 지리적으로 인접한 지중해 연안국 및 북아프리카 국가들과 특별한 지역무역 협정을 추진 중인 점을 감안하면 향후 2010에는 유럽을 중심으로 동구, 아프리카에 이르는 거대한 유럽 경제권을 형성할 것으로 예상된다. 따라서 3PL에게 무한한 물류시장으로서의 잠재력을 제공하고 있다.

3) 시사점

유럽의 경제 성장률은 2001년 이후 연 평균 1.8%로 점진적인 성장을 보이고 있다. 또한 북유럽 지역에는 경직한 노동시장, 생산연령 노후화, 값비싼 연금제도, 점진적 경제 개혁 등으로 인하여 급격한 항공 물동량 증가는 보이지 않을 것으로 전망된다. 다만 EU에 가입한 신규 10개국 지역에 향후 빠른 경제성장이 예상되므로 유럽의 동부와 남부를 중심으로 항공 시장이 성장할 것으로 전망된다.

현재 유럽의 물류시장 추세를 살펴보면 제조기업들은 제조 및 유통 업무를 통합하여 관리하는 방법에서 기업은 생산에 주안점을 두고 물류 업무는 아웃소싱하는 특징이 두드러지게 나타나고 있다. 이는 기업의 글로벌 생산화 및 판매 전략과 더불어 고객 요구 수준이 증가되었기 때문으로 풀이된다. 즉 기업의 효율적인 공급망 관리가 기업의 이익뿐만 아니라 고객 만족에도 중요한 요소로 등장했기 때문이다. 또한 화주나 유통업체들이 기업 자체의 운송 및 창고 물류망을 구축하는 경우도 나타나고 있으며, Spiegel 과 J.C Penney 와 같은 업체들이 그 예가 될 수 있다. 한편 물류 전 과정을 아웃소싱하는 요구도 증가하고 있어 4PL 업체의 수요도 점차 증가할 것으로 전망된다.

따라서 우리나라의 3PL 업체는 변화하고 있는 유럽 시장에 적절한 대책을 세워야 한다. 먼저 동유럽 지역을 중심으로 제조업체의 진출 방안과 및 항공 시장 진입을 고려해야 할 것으로 본다. 또한 유럽 3PL 시장에서는 4PL의 요구가 더욱 가속화 될 것으로 전망됨에 따라 국내 3PL 업체들도 글로벌 네트워크를 가진 4PL로서 서비스를 제공할 수 있는 능력을 키워야 할 것으로 판단된다.

5. 유럽의 에너지 물류

EU를 중심으로 한 유럽경제권은 에너지수요의 증가 추세가 둔화되고 있는 선진경제권에 해당한다. 다만 EU 확대에 따른 신규회원국을 포함한 동구권의 경제회복에 따른 에너지 수요 증가가 향후 중요한 변수로 작용할 전망이다. 이들 동유럽 지역 에너지물류체계의 개선 및 시설확충과 이를 서유럽 에너지물류체계와 연계시켜 유럽 전체의 통합된 에너지물류체계를 형성하는 방향으로 발전하고 있다.

이러한 상황에서 중동, 서아프리카, 북해 등 기존의 원유수입원보다는 러시아 및 중앙아시아를 포함한 새로운 산유국과의 교역 가능성이 커지고 있다. 이에 따라 일부 동유럽의 주요 국가에서 항만시설의 확충 및 신규개발이 예상되고 있다. 특히 육상의 통합된 역내 에너지물류체계를 확립하기 위해서는 기존 서유럽과 동유럽은 물론 러시아 및 중앙아시아 주요국간의 파이프라인 네트워크화와 시설개선이 적극 추진되고 있다.

2000년대 들어 원유 및 가스를 중심으로 적극적인 에너지 개발 및 수출정책을 추진하고 있는 러시아의 경우 이미 약 24만 ㎞에 달하는 기존 파이프라인 네트워크의 성능을 개선하고 있다. 그리고 대외 에너지물류 효율화를 위하여 발트해 및 북극해 연안에서 원유수출항의 개발을 계획하고 있다. 이에 따라 유럽지역에서는 EU 및 서유럽 중심의 기존 에너지 물류 체계가 동유럽으로 확대되고 러시아 및 CIS 국가들의 에너지물류체계와 점진적으로 결합하는 방향으로 발전하고 있다.

1) 원유 및 천연가스 물동량

유럽 국가들은 북해 및 지중해 해역에서 일부 생산되는 경우를 제외하고는 대부분의 원유를 수입해야 한다. 이에 따라 유럽지역의 원유물류는 전 유럽 해안에 산재해 있는 다양한 정유화학단지를 중심으로 건설되어 있는 수많은 탱커항만을 이용한 해운에 의존하는 물류체계가 중심을 이루고 있다. 또한 내륙에 위치한 정유 및 화학단지를 대상으로는 원유수송용의 파이프라인 네트워크가 구축되어 있다. 천연가스의 경우에도 북해, 지중해 및 발트해와 흑해 해역에서 생산되는 것을 제외하고는 중동 산유국으로부터 상당량을 수입하고 있는 실정이다. 이에 따라 유럽지역의 원유 및 천연가스 물동량은 역내국가간의 교역 및 이동이 활발하게 진행되고 있는 가운데, 특히 중동 및 대서양 해역의 산유국으로부터 수입하는 에너지물동량이 큰 부분을 차지하고 있다.

(1) 원유 물동량

유럽지역에서는 그 동안의 끊임없는 탐사 및 개발에 의하여 모든 원유 부존량이 알려져 있

는 상황이며, 그 결과 특히 2000년대 들어서는 알려진 매장량이 감소하는 추세이다. 이와 함께 유럽 역내에서 생산되는 원유의 양도 2000년대 들어서는 점차 감소하는 추세를 보이고 있다. 그 결과 지난 10년 동안 유럽 주요국의 원유 소비량은 연평균 0.8%로 소폭 증가하는 추세를 보였음에도 불구하고 수입량은 연평균 1.6%의 상대적으로 높은 증가 추세를 유지한 것으로 나타났다. 이에 따라 유럽 주요국의 원유 수요 및 소비량에서 수입량이 차지하는 비중은 지속적으로 상승하여 80%대에 육박하고 있다.

2004년 현재 유럽지역의 원유 매장량은 167억 배럴이며, 이는 현재의 생산규모가 유지될 경우 불과 7~8년이면 고갈될 수밖에 없는 수준이다. 이에 따라 역내 주요 해역의 유전에서 생산되어 유입되는 원유 물동량은 지속적으로 감소할 것이며, 역외 주요 산유국으로부터의 원유 수입량은 지속적으로 증가할 전망이다. 즉, 유럽 지역 원유물류는 장기적으로 역외물류의 비중이 증대되는 방향으로 발전할 것이라는 판단이다.

<표 2-234> 유럽 주요국의 원유 수급현황(1994~2004년)

단위 : 백만 배럴/일, %, 10억 배럴

구 분	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[1)]
소 비 량[2)]	14.68	15.57	15.73	15.62	15.70	15.82	0.8
생 산 량[3)]	5.79	6.60	6.45	6.40	6.12	5.83	0.1
수 입 량	10.74	11.07	11.53	11.90	11.99	12.54	1.6
수입비중	73.2	71.1	73.3	76.2	76.4	79.3	-
매 장 량[3)]	16.4	-	-	-	17.2	16.7	-

주 : 1) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
2) 소비량은 오스트리아, 벨기에, 룩셈부르크, 불가리아, 체크, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아이슬란드, 아일랜드, 이탈리아, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 포르투갈, 루마니아, 스페인, 스웨덴, 스위스, 터키, 영국 등임.
3) 생산 및 매장량은 덴마크, 이탈리아, 노르웨이, 루마니아, 영국 등임.

자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, June 2005

(2) 천연가스 물동량

1994년 3,464억 입방미터를 기록한 유럽지역 주요국의 천연가스 소비량은 10년 후인 2004년 5,051억 입방미터로 연평균 3.8%씩 증가했으며, 연평균 0.8%에 불과한 석유소비량의 증가율을 크게 앞지르고 있다. 이는 원유 유전의 개발이 한계에 이른 가운데, 상대적으로 친환경적인 천연가스의 개발이 전 세계적으로 확대됨에 따라 유럽지역의 주요 선진국들이 역내 및 역외의 주요 생산지역을 대상으로 개발 및 도입에 집중해 왔기 때문이다.

유럽 역내에서의 천연가스 생산량도 1994년 이후 10년 동안 연평균 3.1%로 비교적 높은 증가율을 유지해 왔으며, 2004년에는 덴마크, 독일, 이탈리아, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 루마

니아, 영국 등 유럽 주요국이 연간 총 2,996억 입방미터를 생산했다.

한편 유럽지역의 천연가스 부존량은 확인된 매장량을 기준으로 2004년 현재 5조 3,500억 입방미터이며, 지속적인 탐사 및 개발에 의하여 거의 일정수준을 유지하고 있다. 그러나 점차 새로운 가스 유전을 개발하는 데는 한계가 있을 것으로 예상되는 등 장기적으로는 유럽 역내 천연가스 부존량의 고갈이 예상된다.

이에 따라 유럽지역 국가들이 역외로부터 수입하는 천연가스 물동량이 지속적으로 증가하고 있으며, 기존의 수입원인 중동지역 주요 산유국으로부터의 수입량이 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. 더욱이 적극적인 에너지자원 개발을 추진하는 러시아 및 중앙아시아의 카자흐스탄 등 동유럽 국가들로부터의 수입도 점차 확대될 전망이다.

<표 2-235> 유럽 주요국의 천연가스 수급현황(1994~2004년)

단위 : 10억 입방미터, %

구 분	1994년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	증가율[1)]
소 비 량[2)]	346.4	449.0	459.3	462.2	486.4	505.1	3.8
생 산 량[3)]	221.0	274.1	279.7	286.2	290.8	299.6	3.1
매 장 량[3)]	5,470	-	-	-	5,460	5,350	-

주 : 1) 증가율은 1994~2004년의 10년간 연평균 증가율임.
2) 소비량은 오스트리아, 벨기에, 룩셈부르크, 불가리아, 체크, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아이슬란드, 아일랜드, 이탈리아, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 포르투갈, 루마니아, 스페인, 스웨덴, 스위스, 터키, 영국 등임.
3) 생산 및 매장량은 덴마크, 독일, 이탈리아, 네덜란드, 노르웨이, 폴란드, 루마니아, 영국 등임.

자료 : BP, *BP Statistical Review of World Energy*, June 2005.

2004년 유럽지역의 천연가스 교역 및 이에 따른 물동량 현황을 살펴보면, 역내국가간 교역을 포함한 파이프라인에 의한 수출 물동량은 연간 1,542억 입방미터를, 그리고 수입 물동량은 연간 3,237억 입방미터를 기록했다. 따라서 중앙아시아 및 러시아 등을 포함한 역외의 국가들로부터 파이프라인을 통해 수입된 천연가스 물동량이 1,695 입방미터에 이른 것으로 추정된다.

또한 2004년 오만, 카타르, 아랍에미리트, 알제리아, 리비아, 나이지리아, 말레이시아 등 주요 산유국으로부터 벨기에, 프랑스, 그리스, 이탈리아, 포르투갈, 스페인, 터키 등 유럽지역 주요국이 수입한 천연가스 물동량은 연간 약 400억 입방미터이다. 이에 따라 유럽지역 국가들이 연간 역외국가로부터 수입한 천연가스 물동량은 약 2,100억 입방미터에 이르는 것으로 추정할 수 있다.

2) 에너지 물류시설 현황

(1) 파이프라인

2004년 현재 EU 및 기타 주요국을 포함한 유럽지역의 파이프라인 네트워크는 총 21만

5,164㎞에 이른다. 이 중에는 천연가스를 포함한 가스 수송용이 16만 2,871㎞로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 다음은 3만 545㎞의 원유 수송용과 1만 3,771㎞의 정제유 수송용이 있으며, 이외에도 기타 용도의 파이프라인 2,356㎞로 구성되어 있다. 이와 같은 유럽지역의 파이프라인 네트워크는 이미 북아프리카 및 동유럽의 네트워크와 연결되어 있으며, 중동, 중앙아시아 및 러시아의 네트워크와 연결시키는 사업이 체계적으로 추진되고 있다.

특히 이와 같은 유럽지역의 파이프라인 네트워크가 34만 8,625㎞에 달하는 러시아 및 CIS 국가들의 네트워크와 효율적으로 연계될 경우 총연장이 56만 ㎞를 초과하는 거대한 파이프라인 네트워크가 형성될 가능성이 크다. 그리고 이와 같은 상황이 현실화되면 에너지자원 부국이 밀집되어 있는 북아프리카, 중동, 러시아 및 중앙아시아와 유럽을 포함한 거대한 지역에 파이프라인에 의한 에너지물류 네트워크가 형성될 것이다.

이는 또한 러시아, 중국 및 동남아 주요국들의 적극적인 석유와 천연가스 수출 및 파이프라인 건설계획과 함께 거대한 유라시아 에너지물류체계 구축을 촉진시킬 전망이다.

<표 2-236> 유럽지역 국가들의 파이프라인 현황(2004년)

단위 : ㎞

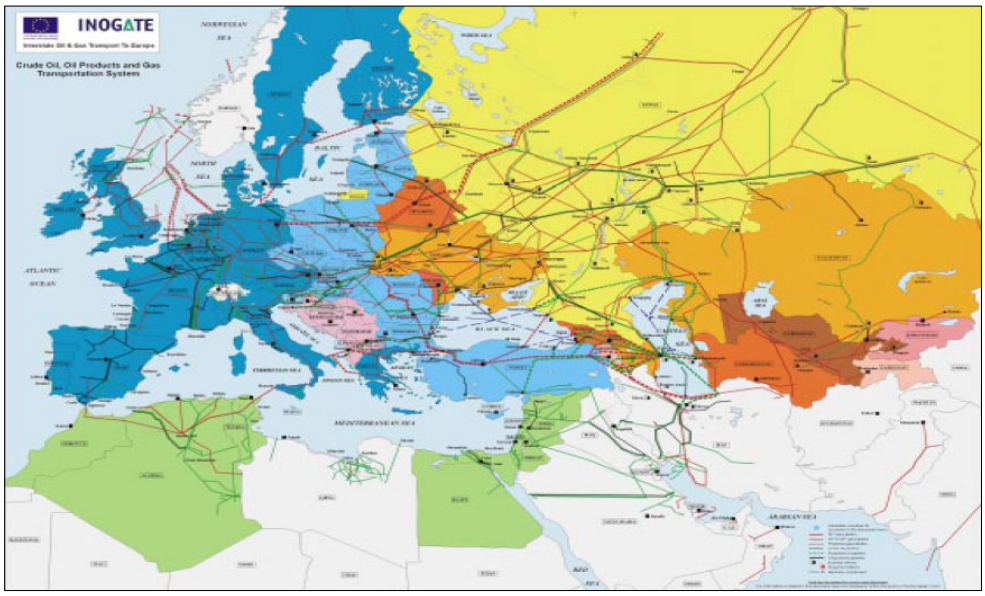
구 분		원유 (Crude Oil)	가스 (Gas)	정제유 (refined products)	기 타	합 계
EU	오스트리아	663	2,722	149	-	3,534
	벨기에	158	1,485	535	-	2,178
	체코	547	7,020	94	-	7,661
	덴마크	455	3,892	-	78	4,425
	에스토니아	-	859	-	-	859
	핀란드	-	694	-	-	694
	프랑스	3,024	14,232	4,889	-	22,145
	독일	3,540	25,293	3,827	325	32,985
	그리스	94	1,166	-	-	1,260
	헝가리	990	4,397	335	-	5,722
	아일랜드	-	1,795	-	-	1,795
	이탈리아	1,136	17,335	-	-	18,471
	라트비아	409	1,097	415	-	1,921
	리투아니아	331	1,696	109	-	2,136
	룩셈부르크	-	155	-	-	155
	네덜란드	590	6,998	716	325	8,629
	폴란드	1,772	13,552	-	-	15,324
	포르투갈	8	1,099	174	-	1,281
	슬로바키아	449	6,769	-	-	7,218
	슬로베니아	11	2,526	-	-	2,537
	스페인	730	7,306	3,512	-	11,548
	스웨덴	-	798	-	-	798
	영국	6,420	21,505	4,474	433	32,832
	소 계	21,327	144,391	19,229	1,161	186,108

유럽지역 국가들의 파이프라인 현황(2004년)(계속)

구 분		원유 (Crude Oil)	가스 (Gas)	정제유 (refined products)	기 타	합 계
기타	불가리아	339	2,425	156	-	2,920
	크로아티아	583	1,340	-	-	1,923
	루마니아	2,427	3,508	-	-	5,935
	터키	3,562	3,177	-	-	6,739
	노르웨이	2,213	6,199	-	1,195	9,607
	스위스	94	1,831	7	-	1,932
	소 계	9,218	18,480	163	1,195	29,056
합 계		30,545	162,871	19,392	2,356	215,164

자료 : CIA(http://www.cia.gov/)

<그림 2-89> **유럽권역의 파이프라인 네트워크**



자료 : Commission of The European Communities, Towards a European Strategy for the Security of Energy Supply (Green Paper), Brussels, 2000. 11., p.73.

(2) 탱커 항만

유럽지역 탱커항만은 러시아 및 CIS 주요국을 제외하더라도 약 300개에 이른다. 이들 유럽지역 탱커항만 중에서 수송능력 7만~8만 DWT의 아프라막스(aframax)급 및 12만~13만 DWT의 수에즈막스(suezmax)급 이상 대형 유조선의 입항과 본격적인 원유물류가 가능한 전용항만이 60~70개에 이르며, 특히 23만~26만 DWT 이상 VLCC급 유조선의 통상적인 입항과

하역이 가능한 초대형 항만은 약 20개인 것으로 추정된다. 이에 따라 유럽지역 탱커항만은 일반적으로 근거리를 운항하는 소형 유조선이 취항하는 것이 일반적이며, 특히 북해, 발트해 및 지중해 연안의 항만들이 그렇다.

원유 선적항으로는 영국 셔틀랜드섬(Shetland Islands)에 위치한 술롬보(Sullom Voe)항이 대표적이며, 정유 및 석유화학단지와 함께 대형 유조선 접안시설을 갖춘 본격적인 원유 하역항으로는 스페인 빌바오(Bilbao), 네덜란드 로테르담(Rotterdam), 독일 함부르크(Hamburg), 프랑스 르아브르(Le Havre) 및 영국 티스포트(Teesport)항 등이 대표적이다.

유럽지역의 대표적인 원유 선적항인 영국 술롬보항은 영국 북단에서 북동쪽 120마일에 위치한 셔틀랜드섬(Shetland Islands)에 있으며, 수출용 원유 및 천연가스가 주로 선적되는 원양항이다. 술롬보항의 선석은 4개로, 모두 제티(Jetty)타입이다. 접안가능 선박의 최대 선측길이가 286m인 제1선석은 LPG와 원유를 취급하며, 그리고 원유만 취급하는 나머지 3개 선석은 접안가능 선박의 최대 선측길이가 365m이다.

술롬보항에서 수출 또는 선적되는 원유 및 천연가스는 북해 주요 해상유전에서 생산되어 해저 파이프라인을 통해 술롬보항 유류터미널로 운송되며, 술롬보항은 결국 북해 해역 원유 물류 중심항의 역할을 수행한다. 이와 같은 술롬보항에서는 최대 35만 DWT급 ULCC 유조선의 접안도 가능하다.

<표 2-237> 술롬보항의 유조선 부두 및 선석 현황

터미널/부두	선석	품목	길이(m)	수심(m)	최대선박 (DWT)	시설	하역능력(tph)
Malongo	1	LPG/원유	300.0	16.9	140,000	Jetty	900~2,500
	2	원유	400.0	23.1	350,000	Jetty	5,000
	3	원유	400.0	23.6	350,000	Jetty	5,000
	4	원유	400.0	23.6	350,000	Jetty	5,000

자료 : Fairplay, *Ports and Terminals Guide 2005~2006, Version 8.4.3*, 2004. 12.

스페인 빌바오, 네덜란드 로테르담, 독일 함부르크, 프랑스 르아브르 및 영국 티스포트항 등이 유럽지역에서 비교적 석유 소비량이 많은 국가들의 대표적인 원유 하역항에 속한다. 이들 항만은 주로 VLCC급 초대형 원유 유조선의 입항이 가능하며, 대부분 정유시설 및 석유화학단지는 물론 대규모의 인구밀집지역을 배후에 확보하고 있다.

스페인 빌바오항은 총 9개 부두/터미널에 15개의 유조선 및 액체벌크화물운반선 전용선석을 확보하고 있다. 최대 수심 31mm의 Punta Lucero 원유부두는 이론적으로 50만 톤급 유조선의 접안 및 하역이 가능하다.

네덜란드 로테르담항은 총 27개 부두/터미널에 111개 선석의 전용선석을 확보하고 있다. 유

럽 최대의 항만으로서 모든 선형 및 선종의 유조선의 접안이 가능하며, 적어도 4~7개 전용부두에서 원유를 취급한다. Europoort-5, Maasvlakte Olie, Maatschap Europoort 및 Nerefco Europoort 등 4개 터미널은 VLCC급 이상 초대형 원유 유조선의 접안 및 하역이 가능하다.

독일 함부르크항은 총 17개 부두에 39개의 전용선석을 확보하고 있다. 원유의 취급이 가능한 부두는 3개에 불과하며, 접안 가능한 최대 유조선 선형도 수에즈막스급이다. 그러나 수입원유에 크게 의존하는 국가적 특성에 의해 다양한 석유 및 화학제품 전용부두를 확보하고 있다.

프랑스 르아브르항은 총 11개 부두에 29개의 전용선석을 확보하고 있다. 특히 최대 수심이 29.5m인 Antifer 부두는 55만 톤급 유조선까지 접안이 가능하며, 최대 수심 25m의 CIM 부두는 42만 톤급 유조선의 접안이 가능하다.

영국 티스포트항은 총 5개 부두 25개 선석의 유조선 및 액체벌크화물운반선 전용선석을 확보하고 있다. 특히 정유공장 및 다양한 석유저장시설을 확보하고 있어서 이를 위한 전용부두 각기 운영하고 있다. North Tees 및 Tees Storage 부두에서 원유 취급이 가능하며, 수심 16.5m의 Tees Storage 부두의 경우 8개 중 5개 제티에서 15만 톤급 유조선의 접안 및 하역이 가능하다.

3) 시사점

(1) EU 확대 및 동구권 재건에 따른 인프라 확충

EU 확대 이전에도 유럽지역은 꾸준히 유럽 전체를 대상으로 단일운송시장의 형성을 추진해 왔다. 그럼에도 불구하고 EU 확대 및 동구권의 재건 추세에 따라 물류시장이 더욱 빠른 속도로 확대되고 있으며, 특히 동유럽이 새로운 생산기지 및 성장지역으로 부상하면서 물류수요가 빠른 속도로 팽창하고 있다. 특히 서유럽을 위한 새로운 에너지자원 공급처로 부상하고 있는 동유럽 및 중앙러시아 지역과의 에너지물류 수요를 충족하기 위해 새로운 EU 회원국을 포함한 동유럽 국가들을 인프라 확충이 시급한 이슈로 등장하고 있다.

이에 따라 EU 차원에서 동유럽을 거쳐 러시아의 서시베리아 및 중동지역의 산유국까지 연결하는 파이프라인 네트워크의 확충이 추진되고 있으며, 흑해 및 다뉴브강 등을 중심으로 항만의 시설확충과 해운 및 내륙수운 네트워크의 확보가 역내물류의 중요한 목표로 등장하고 있다.

(2) 효율적인 유럽 통합물류체계 구축이 핵심과제

새로운 EU 회원국을 포함한 동유럽 지역에서 적극적인 물류인프라 확충이 추진되는 가운데, 서유럽 및 동유럽을 망라한 효율적인 통합물류체계의 구축이 핵심과제로 등장하고 있다.

더욱이 에너지물류와 관련해서는 러시아 및 CIS 국가들을 중심으로 구축되어 있는 동유럽 파이프라인 네트워크와 기존의 서유럽 네트워크를 연계시키고 운영체제를 통합하는 문제가 중요한 이슈로 등장하고 있다. 이 과정에서 제도적 인프라 구축이 관건으로 인식되고 있으며, 이를 위한 공동의 노력이 추진되고 있다. 특히 EU의 신규회원국에 대해서는 EU 차원에서 개발계획 등이 수립되고 재정지원이 따르는 등 체계적으로 진행되고 있으나, 기타 동유럽 국가들은 전적으로 외국인 투자 및 국내자본의 축적에 의존하고 있어 불균형이 문제가 되고 있다.

(3) 러시아 및 CIS와의 에너지물류 협력 가능성

동유럽 주요국의 경제재건이 진전됨에 따라 이들 국가를 중심으로 원유 및 천연가스를 포함한 에너지물류 수요가 집중적으로 발생하고 있다. 이들 국가들은 지리적으로 러시아, 중앙아시아 및 중동지역 등으로부터 에너지자원 수입이 상대적으로 유리하며, 이에 따른 지역간 협력의 확보가 중요한 이슈로 등장하고 있다. 이에 대한 가능성을 증대시키기 위해서는 무엇보다도 상호 투자 및 이를 통한 에너지물류 인프라의 구축이 필수적이다. 즉, 에너지물류와 관련하여 에너지자원 빈국이 집중되어 있는 유럽지역과 풍부한 자원을 확보하고 있는 러시아 및 CIS 국가들의 협력이 필수적인 과제로 등장하고 있으며, 이에 대한 가능성을 제고시키기 위해서는 에너지물류 인프라 구축이 역시 핵심과제로 인식되고 있다.

제3절 정책 시사점

2004년 5월 가입 국가 확대 등으로 유럽 물류시장은 지평선이 더욱 확대되고, 새로운 전환기를 맞이하고 있다. 영토적 범위가 넓어짐에 따라 제조업체 및 글로벌 물류업체들이 이 지역으로 급속한 속도로 진입하고 있고, 국경이 통합됨에 따라 물류 흐름을 막고 있던 장벽들도 제거되는 등 물류 환경이 급속도로 변하고 있기 때문이다. 이 같은 유럽지역의 물류 환경변화를 토대로 향후 정책적 시사점을 뽑아보면 다음과 같다.

첫째, 유럽연합 해운시장의 경우 회원국의 강력한 결속력을 토대로 보다 완전한 형태의 공동해운시장을 형성할 가능성이 매우 커졌다는 점이다. 특히 동유럽 국가들이 대거 유럽연합에 가입하고 앞으로도 새로운 국가들이 유럽연합에 추가적으로 가입할 것으로 예정되어 있어 EU 공동해운시장은 그 규모가 더욱 커질 것이 확실하다. 이에 따라 공정한 경쟁과 공정한 거래규범의 적용이 확산됨에 따라 자유로운 해운서비스 질서가 보편화된 해운 규범으로 자리잡을 것으로 보인다. 또한 유럽연합의 이 같은 움직임은 다른 세계로 더욱 확산될 것으로 전망되는데, EU의 해운동맹 독점금지법 적용면제 폐지와 같은 경우가 대표적인 사례로 분석되고 있다.

둘째, 항만 부문에서도 하드웨어와 소프트웨어 모든 부문에서 적지 않은 변화가 예상되고 있다. 2004년에 미증유의 항만체증을 겪은 유럽의 주요 항만들이 시설확장과 함께 운영 효율을 개선하는 데도 적극 나서고 있고, 특히 유럽 각국은 항만 시설의 확장이 단기간 내에 이루어질 수 없고, 환경문제 등으로 인해 추진과정에서도 적지 않은 애로가 있어 시설의 효율성 확보에 매진하고 있기 때문이다. 또한 남 지중해나 흑해 항만 지역의 성장세가 워낙 현저하기 나타나고 있으므로 이 부문에 대한 관심도 필요하다.

셋째, 도로교통의 경우 각 지역간 연계성이 더욱 강화되고, 러시아 등으로 연계되는 이른바 '동진물류현상'이 진행되고 있는 점도 주목해야 한다. 또한 유럽을 기종점으로 하는 TSR과 TCR 등이 더욱 활성화되고, 중동에서 러시아를 거쳐 유럽 중앙으로 이어지는 남북철도 회랑 등 다양한 사업이 진행되고 있는 점도 관심사이다. 이에 따라 해운과 철도 등을 중심으로 하는 '유럽연합 복합운송 비즈니스 모델'을 개발할 필요성이 부각되고 있다.

넷째, 유럽 지역의 경우 완전한 고도성장기에 진입한 서유럽 지역보다는 경제적인 역동성이 크고 잠재적인 성장 가능성이 부각되고 있는 지역에 대한 관심을 더욱 제고해야 할 것으로 분석되고 있다. 그리고 또한 글로벌 물류기업 간에 경쟁이 치열한 동유럽보다는 향후 성장 잠재력이 큰 터키와 남유럽 발칸 지역 국가에 대한 시장 선점 전략도 검토할 필요가 있다.

제3부

유라시아 물류변화와 대응전략

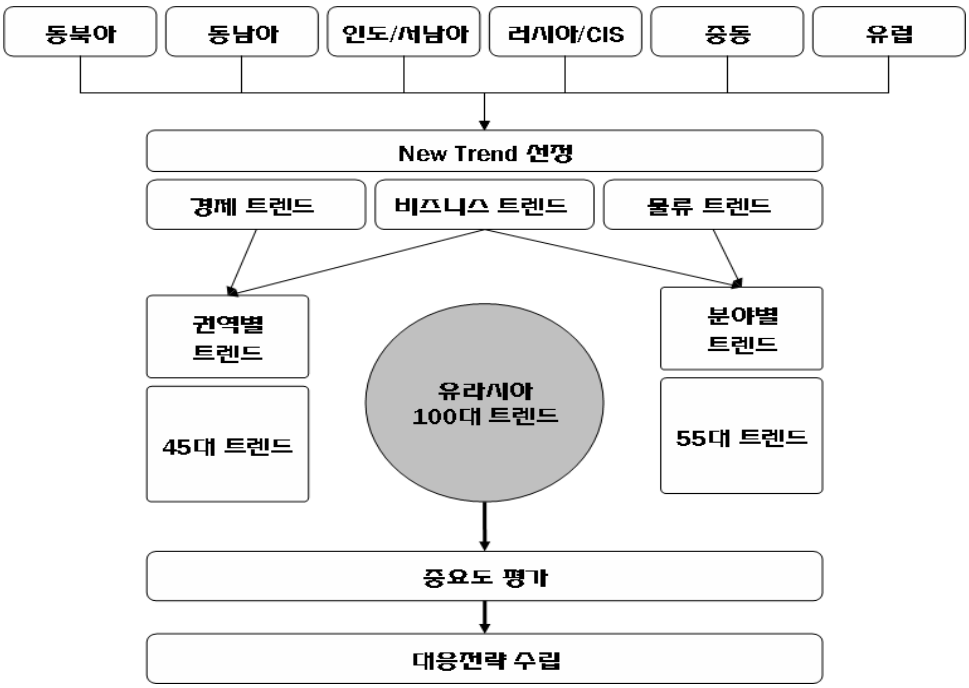
제1장 유라시아 물류 100대 트렌드

1. 100대 트렌드 선정 과정

유라시아는 동북아, 러시아/CIS, 동남아, 중동, 유럽, 인도 등 6개 권역으로 구성된 대륙으로 면적은 총 5,492만 ㎢로 세계의 40%, 그리고 인구는 45억으로 세계의 75%를 차지하는 지역이다. 또한 전통적인 거대 경제권인 유럽을 비롯하여 새로운 경제권으로 부상하고 있는 동북아 지역이 포함되어 있고 인도, 동남아, 동유럽, 극동러시아 등 강한 성장잠재력을 갖춘 지역이 다수 포함되어 있어 향후 세계 경제의 성장을 주도하는 새로운 동력이 될 것으로 평가되고 있다.

이러한 측면에서 유라시아 대륙은 우리나라에게 기회의 땅이라 할 수 있다. 유럽과 같은 거대 시장은 물론 중국, 인도, 동남아, 러시아 등과 같은 새로운 성장시장은 우리나라가 진출하여 막대한 시장을 창출할 수 있는 충분한 가치를 제공하고 있기 때문이다. 이에 따라 이 연구는 우리나라가 유라시아의 변화를 체계적으로 인식하고 이에 대한 대응방안을 마련할 수 있는 기반을 제공하기 위해 유라시아 경제와 물류 변화를 100대 트렌드로 선정·집약하였다.

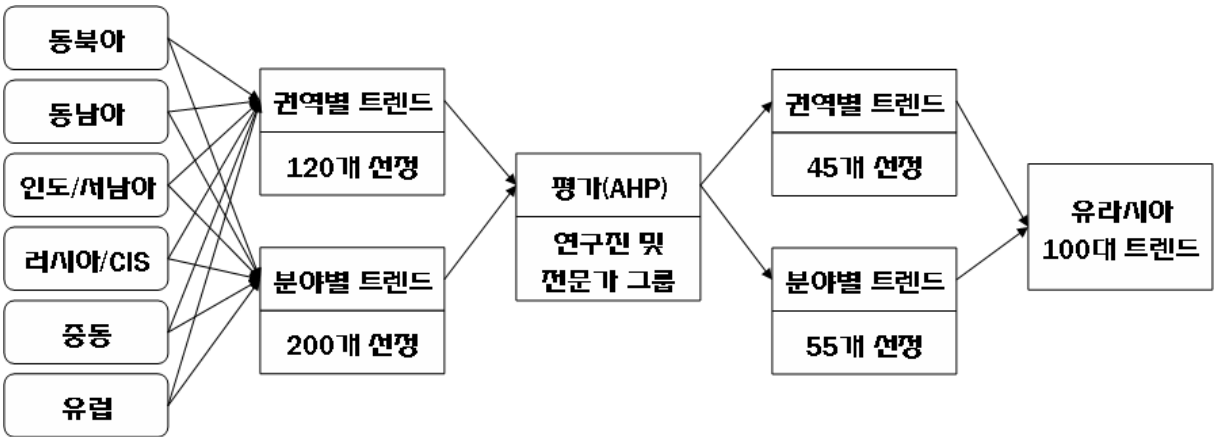
<그림 3-1> 유라시아 물류 100대 트렌드 선정 과정(Ⅰ)



유라시아 경제·물류의 100대 트렌드는 각 권역별 트렌드와 분야별 트렌드로 구분, 선정하였다. 트렌드 선정은 경제 전문가 집단, 해외 연구진, 그리고 KMI 연구진이 다수의 설문조사와 워크숍을 통해 실행했으며, 선정된 트렌드를 대상으로 그 중요도 평가를 실시하여 대응방안을 수립하는 지표로 삼을 수 있도록 하였다.

권역별 트렌드는 유라시아 권역별로 120개의 핵심 이슈를 선정한 후 연구진 및 전문가 집단 설문조사를 통해 평가(AHP 분석)한 후, 이를 45개 핵심 트렌드로 압축·요약했다. 또한 분야별 트렌드 역시 경제, 해운, 항만, 철도, 도로, 내륙수로, 항공, 에너지, 자원, 국제규범 등 10개 분야에 대해 각각 20개의 트렌드를 선정한 후, 이를 평가를 통해 55개 트렌드로 정리하였다.

<그림 3-2> 유라시아 물류 100대 트렌드 선정 과정(II)



2. 100대 트렌드 평가 방법

유라시아 물류 100대 트렌드는 유라시아 물류분야의 특징과 향후 전개방향을 보여주는 중요한 지표라 할 수 있다. 따라서 이러한 100대 트렌드는 향후 정부와 기업이 유라시아에 대한 정책, 전략을 수립하기 위한 핵심자료로 활용되어야 할 필요가 있다. 그러나 이를 효과적으로 판단하고 활용하기 위해서는 각 트렌드의 특성을 고려한 중요도 평가가 필수적이다.

이에 따라 이 연구에서는 유라시아 물류 100대 트렌드의 중요도를 판단하기 위해 해운, 항만, 제3자 물류 등 물류업체와 제조업체, 그리고 정부 및 학계 전문가를 대상으로 실시한 면접 및 설문조사 결과를 바탕으로 AHP(Analysis Hierarchy Process) 분석을 실시하였다. AHP는 다기준 의사결정을 위해 가장 많이 활용되고 있는 모델로 최종목표, 평가기준, 대체안을 각각

해당되는 곳을 연결하여 계층구조로 나타낸 뒤 계층도에서 최종목표를 달성하기 위해서 어떤 대체안을 선택할 것인가를 결정하는 방법[273]이다. AHP는 OR 모델로 대처하기가 명확하지 않은 문제의 해결을 위해 개발되었다. 즉, 정량적 지표와 정성적 지표를 모두 반영한 평가가 가능한 의사결정방법론으로 인간의 사고와 유사한 방법으로 문제를 분석하고 분해하여 구조화하며 상대적 중요도 또는 선호도를 체계적으로 비율척도(Ratio Scale)화하여 정량적인 형태로 결과를 얻을 수 있다.

<표 3-1> AHP(Analysis Hierarchy Process)모델 분석 프로세스

구 분	분 석 내 용
단계 1	• 문제의 정의 및 요구사항 파악
단계 2	• 평가항목 선정 및 배치 : 계층구조 구성
단계 3	• 평가항목의 이원비교 및 이원비교행렬 작성
단계 4	• 고유팩터(eigenvector)와 고유치(eigenvalue) 계산 • 평가항목간 가중치 산정 및 일관성 평가
단계 5	• 모든 계층구조 평가항목에 대한 2~4단계 반복 계산
단계 6	• 대안별 평가치 산정 및 최적 대안 선정
단계 7	• 일관성 검토 및 재검토

1) AHP 분석과정 및 이론적 배경

AHP 분석은 위의 표와 같이 7단계의 과정을 통해 실시된다. 이를 간단하게 4개 과정으로 정리하면 문제정의 단계(단계 1) → 계층구조의 설정(Structuring)(단계 2) → 가중치의 설정(Weighting)(단계 2~5) → 검토(단계 7)로 구분할 수 있다. AHP 분석의 방법은 다음과 같이 정의 할 수 있다.

○ n개의 평가항목에 대해 nC2 회의 의원비교를 수행하면 아래 이원비교행렬 A를 구성할 수 있음. 이 때 행렬 A를 구성하는 aij는 wi/wj의 추정치임. 행렬 A는 aji=1/aij, 주대각선의 원들이 모두 1이 되는 성질을 가짐

$$A = \begin{bmatrix} w1/w1 & w1/w2 & \cdots w1/wn \\ w2/w1 & w2/w2 & \cdots w2/wn \\ wn/w1 & wn/w2 & \cdots wn/wn \end{bmatrix}$$

273) T. L. Saaty, The Analytic Hierachy Process, McGraw-Hill, 1980.

- A와 평가항목간 가중치 행렬 w는 식(1)의 관계를 가짐

$$\begin{bmatrix} w1/w1 & w1/w2 & \cdots w1/wn \\ w2/w1 & w2/w2 & \cdots w2/wn \\ wn/w1 & wn/w2 & \cdots wn/wn \end{bmatrix} \cdot \begin{bmatrix} w1 \\ w2 \\ wn \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} nw1 \\ nw2 \\ wn \end{bmatrix} \quad \cdots\cdots (1)$$

즉, $A \cdot w = n \cdot w$ ····· (2)

○ 식(2)는 n개의 연립방적식 체계에서 non-zero 해를 구하는 고유치 문제(eigenvalue problem)임

○ 식(3)은 일반적인 고유치 문제를 표현하는 식으로서 이원비교행렬 A의 특성방정식(characteristic equation)의 특성근(characteristic root) 또는 고유치(eigenvalue)를 산출하는 과정에서 w를 유도할 수 있음

$A \cdot w = \lambda \cdot w$ ····· (3)

단, λ : eigenvalue : w : λ에 상응하는 eigenvector

- 식 (3)은

$(A-\lambda 1)w = 0$, 단 0은 (n×1) 열벡터 ····· (4)

로 표현할 수 있음

○ 식(4)는 n개의 선형연립방적식이며 w에 대한 non- trivial에 해를 얻기 위해서는

$|A-\lambda 1| = O$ ····· (5)

가 성립하여야 한다.

○ Laplace 전개에 의해 식(5)를 전개하면 λ에 대한 n차 연립방적식을 얻을 수 있음

- 이 전개식으로부터 λ에 대한 n개의 해를 구할 수 있음
- λ값을 식(4)에 대입하면 wi와 wj는 상대적 비율만을 가지므로 λ에 상응하는 eigenvector를 그 합이 1이 되도록 정규화(normalization)하여 wi값을 구함
- 이렇게 구한 w가 고유치 λ에 상응하는 eigenvector이며, λmax에 상응하는 eigenvector를 평가항목간 가중치로 사용함

○ 일관성 검증(consistency test)방법은 다음과 같음

- 이원비교행렬 A가 완전한 기수적 일관성(cardinal consistency)를 갖는 경우 특성방정식의 근거 λmax만이 n의 값을 갖고 나머지 근들은 모두 0임. 즉,

$\lambda max = n : \lambda i = 0$, (단, $\lambda i \neq \lambda max$) ..... (6)

- 이 성립함. 왜냐하면, 다음 (7)식과 같은 결과가 나타나기 때문임

$$\sum_{i=1}^{\infty} \lambda i = \text{trace(A)} \quad \text{..... (7)}$$

- 즉, 'eigenvalue의 합 = 행렬 A의 대각행력의 합'의 관계가 성립하는데, 식(1)에서 보는 바와 같이 이원비교가 완전한 일관성을 가진 행렬 A의 대각행렬의 합은 n이 되고 식(6)의 관계가 성립함.

○ 쌍체비교에 대한 응답이 완전한 일관성을 가지고 있지 않은 경우

$\lambda max > n$ ..... (8)

- (8)식과 같은 관계가 성립함

○ 따라서, λmax가 n에 가까울수록 평가자가 쌍체비교에서 일관성 있는 판단을 내렸음을 알 수 있다는데 착안하여 일관성지수(consistency index : CI를 식(8)로 정의할 수 있음

$$CI = \frac{\lambda max - n}{n-1} \quad \text{..... (9)}$$

○ 식(6)과 식(7)에서 일관성지수는 λmax를 제외한 나머지 고유치의 평균값을 나타내는 것으로 해석할 수 있으며, 그 수치가 작을수록 일관성이 높은 것을 의미함

○ 비일관성 비율(inconsistency ratio : IR)을 측정하는 방식은 Saaty가 개발한 Expert Choice법을 주로 사용하는데 이는 식(9)와 같이 정의함

$$IR = \frac{CI}{RI} \quad \text{..... (10)}$$

- IR = 비일관성 비율, CI = 일관성 지수, RI = 일관성지수의 평균값

2) 설문조사 개요

이 연구에서는 유라시아 물류 트렌드의 중요도를 평가하기 위해 연구진과 물류부문, 제조부문, 정부부문, 연구부문 등 4개 집단의 전문가를 대상으로 면담조사를 실시하였다. 또한 자문단과 연구진 간의 워크숍을 통해 중요도 설문결과를 작성하였다.

<표 3-2> 설문조사 개요 및 결과

구 분	대상자수	설문지 회수	회수율(%)
연구진 집단	18(6)	18	100
전문가 집단	80	62	77.5
합 계	98	80	81.6

주 : 전문가 집단은 물류부문, 제조부문, 정부부문, 연구부문 등 4개 집단을 대상으로 각각 20매의 설문조사를 실시(설문조사 시 전화를 통한 면담조사를 병행하였음)

3) 중요도 평가구조

유라시아 물류 100대 트렌드의 중요도 평가는 분야별 평가, 권역별 평가 등 2개 분야로 구분하여 실시하였다. 분야별 평가는 해운, 항만, 물류 등 3개 부분으로 구분했는데, 특히 물류분야는 제3자 물류시장, 항공시장 및 내륙운송 인프라 부문을 포괄하였다. 한편, 권역별 평가는 선정된 권역별 트렌드의 중요도를 평가하여 각 권역의 우선순위를 판단하는 기준으로 활용하였다.

<표 3-3> 유라시아 물류 100대 트렌드 평가구조

구 분	평가대상	평가대상
분야별 평가	물류부문별 중요도 평가	• 해운부문, 항만부문, 물류부문
권역별 평가	유라시아 6개 권역별 평가	• 6개 권역의 경제, 물류 이슈

유라시아 물류 100대 트렌드

1. 부문별 트렌드

유라시아, 세계해운시장 주도

- **선박** 대형화로 서비스 패턴 주도
- **선사** 대형화로 과점 · 경쟁 강화
- **역내** 피더서비스 재편
- **흑해**, 서남아, 북극해 중심의 신서비스 부상
- **중동**, 에너지 해상운송 지배력 확대
- **권역**별 근해해운서비스(Short Sea) 활성화
  : 유럽, 동아시아, 극동

유라시아가 세계 경제성장 견인

- 중국변수(China Effect) 영향력 지속
- 유라시아 역내 권역별 시장통합 가속화
- **인도**, 포스트 차이나로 입지 강화
- **동유럽**, 새로운 생산거점으로 정착
- 러시아/CIS 산업다각화 정책 구체화
- **인도 · 중동 · 러시아**, 거대 소비시장으로 부상

국제규범과 물류정책이 주요변수로 등장

- **환경** 기준 강화
- **보안** 기준 강화
- **해적**문제, 국제공조 강화
- **물류**시장 자유화 진전
- **FTA** 확산과 지역별 공동물류정책 추진
- **물류**전문인력 이동 확산 및 수요 증대
- **물류**기술수준 균등화 · 균질화
- **물류**정보의 중요성 확대
- **물류**지원서비스 부상

유라시아 국가간 자원확보경쟁 심화

- **인도 · 중국**, 최대 자원 소비국으로 부상
- 러시아/CIS 역내 최대수출국으로 부상
- **인도 · 중국** 부정기선 해운시장 영향력 증대
- 벌크전용터미널 개발 확대
- 러시아/CIS 자원수출 내륙물류망 확충



유라시아 항만구도 재편 촉진

- **중국**항만 성장으로 동북아 항만구도의 재편
- **부상**하는 항만 : 인도, 중동, 지중해, 극동러시아
- **유라**시아 항만 다극화 진전
- GTO의 유라시아 항만지배력 강화
- **항만**의 대형화 및 고도화
- **항만**의 토탈물류서비스 센터화

에너지 물류 네트워크 강화

- LNG 물류시장 팽창
- 석유제품 해운시장 성장
- 파이프라인 물류네트워크 확대
- 권역별 에너지 물류연계 강화
- 에너지 물류거점 다극화

유라시아 철도가 대체물류망으로 정착

- **유라**시아 대륙철도 운송망 활성화
- **철도** 복합운송시장 발전 : 러시아, 동유럽
- **신철**도 네트워크 구축 : 중국, 중동, 중앙아시아
- **철도** 민영화 및 개방경영체제 확대
- **투자** 및 물류기능개선 진전(지역별 물류거점)

도로망 연계 시스템 강화 예상

- **유**라시아 대륙 도로운송망 활성화
  : 아시안 하이웨이, 신실크로드
- 도로 물류네트워크 확충
  : 중국, 인도, 동남아
- 도로운송 효율화 추진(modal shift)
  : 유럽, 극동
- **지**역간 도로개방 가속화

내륙수로가 새로운 운송수단으로 정착

- **장강** · 주강 내륙수로 활성화
- **메콩**강 내륙수로, 동남아와 중국 연결
- RMD(라인-마인-다뉴브) 내륙수로,
  유럽 내륙물류 관통
- **내륙**수로 물류의 글로벌 서비스 연계 확대

유라시아 항공물류시장 확대

- 저가항공물류 활성화
- 유라시아 항공물류거점 구도 개편
  : 거점강화 – 중국, 유럽, 중동
  : 신거점 – 러시아, 동유럽, 인도
- 항공시장 개방 확대
- 지역별 항공물류거점 다극화
- 항공운송 비중 확대

유라시아 물류 100대 트렌드

2. 권역별 트렌드



러시아/CIS : 동서 유라시아 물류연계망 구축

- 러시아/중앙아시아 통합경제권 구축
- WTO 가입과 물류시장 개방 확대 : 국영기업 민영화
- 자국항만 개발 박차 : 발트, 흑해, 극동
- TSR 운영활성화로 유라시아 내륙물류 확대
- 러시아, 에너지 물류 다각화
- 러시아 항공시장 확대
- 중동 · 유럽 · 극동 지역으로 물류네트워크 확대

유럽 : EU 확대로 물류 지평 확장

- EU 확대와 역내 생산기지 재배치
- 물류제도 통합이 경제발전 가속화(EU 공동물류정책)
- 유럽선사의 시장지배력 강화
- 항만구도 변화와 물류네트워크 변화
- 유럽 역내 복합운송네트워크 재편
- 발트해 · 흑해 · 지중해, 새로운 물류시장으로 부상
- 물류네트워크 동진

중국 : 세계 물류시장 영향력 확대

- 중국경제의 고도성장
- 지역균형발전 : 서부대개발, 동북 3성 개발
- 화교경제권(화상)의 부상
- 물류시장 개방과 급성장
- 중국 물류기업의 급부상
- 중국항만의 성장과 직기항 확대
- 물류장비산업 성장
- 신 실크로드 건설
- 중국~중앙아시아 에너지 물류축 구축
- 남서 방향 물류네트워크 확장

중동 : 오일머니로 세계물류시장 진입

- 신 소비물류 시장으로 부상
- 대규모 항만개발과 환적센터화
- DP월드의 유라시아 항만 지배력 강화
- 항공 거점 기능강화 : Sea & Air 포함
- 중동물류업체의 거대화(선사, 항공, 3PL)
- 세계 에너지 물류 메카
- 중동지역 범철도망 개설 본격화
- 물류네트워크 북진

인도 : 'Post China'로 부상

- 제조업 생산기지 이전 가시화
- 유라시아 주요 소비지로 부상
- 물류시장 성장과 개방
- 지속적인 물류 인프라 개발
- 새로운 에너지 물류체계 구축
- 동북 방향 물류네트워크 확장

동남아 : 차세대 성장동력 확보

- 아세안 경제통합과 물류시장 통합
- 메콩강 유역 물류활성화로 지역 연계 강화
- 제조물류시장으로 떠오르는 베트남
- 역내 항만간 허브경쟁 심화
- 내륙운송 남북 물류축 강화
- 역내 파이프라인 및 에너지물류체계 구축
- 북 · 북서 방향 물류네트워크 확장

제1절 6대 권역별 핵심 이슈

1. 중국

1) 변화 트렌드

세계 주요 물류전문가들은 중국이 세계 물류를 움직이는 핵심국가이며, 또 향후 세계 최대의 물류강국이 될 것이라는데 의견을 같이 하고 있다. 그만큼 중국이 세계 물류시장에서 차지하는 비중과 영향력은 막강하다. 이는 중국효과(China Effect)로 대변된다. 최근 3~4년간 세계 물류시장은 중국 경제의 변화에 의해 좌우(左之右之) 되어왔다 해도 과언이 아니며, 이러한 현상은 향후에도 지속될 가능성이 높다. 따라서 '중국이 향후 어떻게 변화할 것인가'라는 문제는 향후 '세계 물류시장이 어떻게 변화할 것인가'라는 문제와 맥을 같이 한다. 바로 이것이 우리가 중국 물류의 변화에 관심을 가져야 하는 이유이다.

중국 물류의 큰 트렌드는 대내적으로는 경제·물류의 성장 동력을 현재의 성장축인 연안지역에서 내륙지역으로 이동시키고 있으며, 대외적으로는 물류 네트워크를 중국 중심에서 아시아 그리고 글로벌 차원으로 확대하고 있다는 점이다. 성장의 기지개를 켜고 있는 중·서부지역과 동북 3성 지역의 성장을 중국 경제의 새로운 성장 엔진으로 삼겠다는 중국의 전략은 막대한 물류수요를 창출하면서 다시 세계 물류시장에 엄청난 영향을 미칠 것으로 예상된다. 또한 중국은 동남아, 중앙아시아 등 인접 경제권역은 물론 중남미, 인도 등으로 자국의 자원 및 물류 네트워크를 적극 확대하면서 세계 물류시장에 대한 영향력을 강화하는데 박차를 가하고 있다. 이러한 중국 물류의 변화는 향후 유라시아 물류의 변화를 주도하는 중요한 변수로 계속 작용할 전망이다.

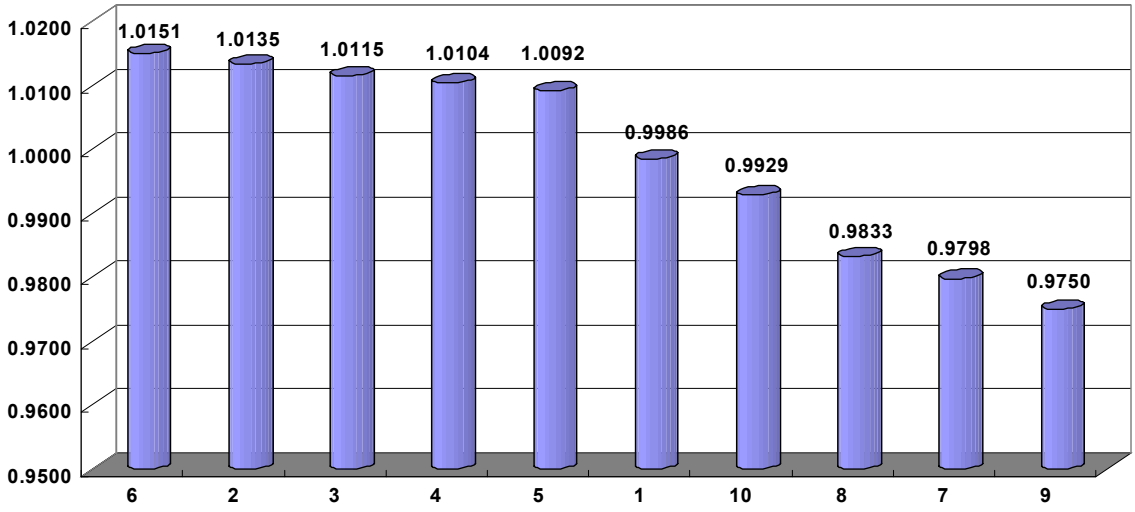
2) 평가결과

중국의 핵심 이슈는 총 20개가 선정되었으며, 연구진 및 분야별 전문가 집단을 대상으로 실시한 설문조사 및 AHP 분석 결과, 10개의 물류 트렌드가 선정되었다. 선정 결과, 중국 항만의 성장과 직기항, 지역 균형발전 정책에 따른 장강 유역과 동북 3성의 발전, 화교경제권의 부상 등이 중요한 변화인 것으로 평가되었다. 뿐만 아니라 물류시장의 개방과 성장, 내륙 운송 측면에서는 남서방향 물류네트워크의 발전 등도 중요한 변수인 것으로 평가되었다.

<표 3-4> 중국의 뉴 트렌드 평가 결과

구분	트 렌 드	점수
선정	중국항만의 성장과 직기항 확대	1.0151
	지역균형발전	1.0135
	화교경제권(화상)의 부상	1.0115
	물류시장 개방과 급성장	1.0104
	중국 물류기업의 급부상	1.0092
	중국경제의 고도성장	0.9986
	남서방향 물류네트워크 확장	0.9929
	신 실크로드 건설	0.9833
	물류장비산업 성장	0.9798
	중국~중앙아시아 에너지 물류축 구축	0.9750
기각	통관제도 개선	-
	내륙물류시장 진입장벽 강화	-
	바지 운송망 강화	-
일관성지수 : 0.19892, CI/RI : 0.06154		

<그림 3-3> 중국의 뉴 트렌드 평가 결과



1	중국항만의 성장과 직기항 확대	6	중국경제의 고도성장
2	지역균형발전	7	남서방향 물류네트워크 확장
3	화교경제권(화상)의 부상	8	신 실크로드 건설
4	물류시장 개방과 급성장	9	물류장비산업 성장
5	중국 물류기업의 급부상	10	중국~중앙아시아 에너지 물류축 구축

2. 러시아/CIS

1) 변화 트렌드

러시아/CIS는 무한한 에너지 자원과 넓은 시장으로 인해 세계의 주목을 받고 있다. 현재 이 지역 국가들은 에너지 산업을 통한 경제발전 정책을 추진하는 한편, 에너지로 벌어들인 외화로 산업다각화를 계속 추진하여 산업의 균형발전을 계획하고 있다. 또한 CIS 국가들은 내륙국가라는 제약을 극복하고자 상호간의 긴밀한 협력과 러시아와도 경제 통합을 추진하고 있다. 이에 따라 지리적으로 인접한 유럽, 중동 등과도 물류네트워크 연계성은 더욱 확대될 것으로 전망된다.

특히 러시아/CIS는 유라시아 대륙에서 유럽과 아시아의 가교역할을 하는 중앙에 위치함으로써 지리적 이점을 적극 활용하는 정책을 추진하고 있다. 먼저 발트해 및 흑해지역, 그리고 극동 러시아 지역에 대대적인 에너지 수출을 위한 항만 개발과 함께 선박 발주량도 늘이고 있다. 또한 시베리아와 북러시아 유전지역에서 생산되는 원유, 천연가스 등을 선적하는 새로운 북극항로를 개발하고 있다. 이는 침체된 러시아의 해운 산업을 부흥시키는 전략으로도 인식되고 있다.

내륙에서는 광대한 면적을 관통하는 철도망(TSR)을 통해 러시아는 유라시아 주변의 모든 물류시장을 연결시켜주는 유라시아 내륙 물류 중심 역할을 하겠다는 정책을 추진하고 있다. 또한 핀란드의 헬싱키에서 시작하여 모스크바를 거쳐 이란, 인도까지 연결하는 유라시아 남북 종단 노선(North-South Corridor) 개발도 계획하고 있다. 항공물류 부문도 현재 산적해 있는 공항들을 Hub&Spoke 시스템으로 재편하여 효율성을 높이는 정책을 추진하고 있다. 공항 인프라 확충사업에는 정부가 지속적으로 지원하고 있다. 러시아는 2006년 초 WTO 가입을 목표로 각국과 양자 및 다자간 협상을 진행하고 있다. 가입이 실현되는 경우 글로벌 제조기업의 생산거점으로도 더욱 탄력을 받는 것은 물론 3PL 시장도 더욱 활성화되어 유라시아 물류 흐름에도 큰 영향을 끼칠 것으로 전망된다.

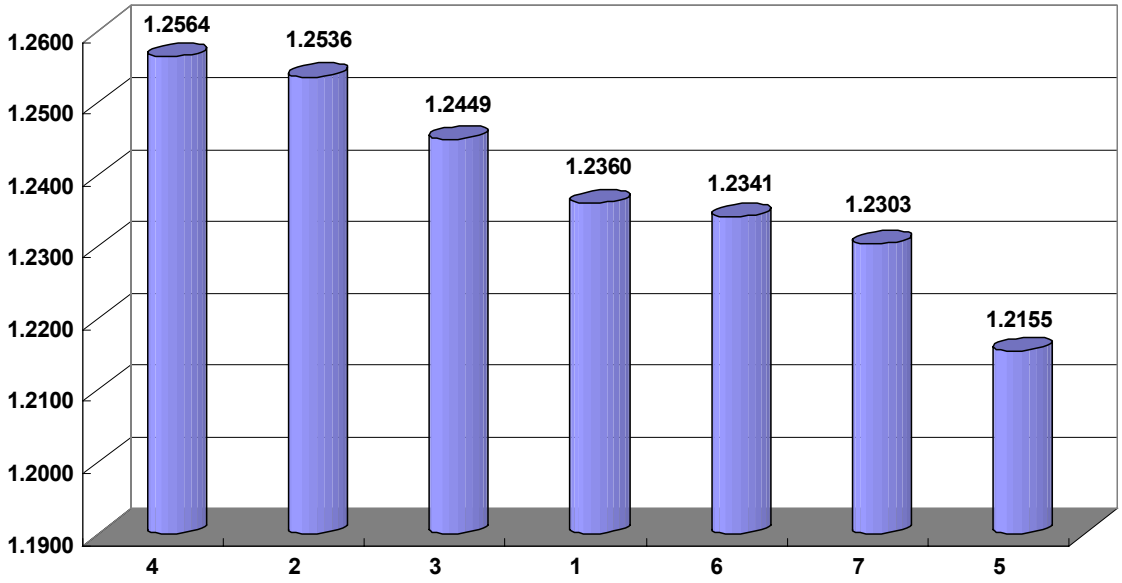
2) 평가결과

러시아/CIS의 핵심 이슈는 총 20개가 선정되었으며, 연구진 및 분야별 전문가 집단을 대상으로 실시한 설문조사 및 AHP 분석 결과, 7개의 물류 트렌드가 선정되었다. 선정 결과, TSR 운영활성화, WTO 가입과 물류시장 개방 확대, 자국항만 개발 박차, 러시아/중앙아시아 통합경제권 구축 등이 중요한 변화인 것으로 평가되었다. 뿐만 아니라 러시아, 항공시장 확대, 중동/유럽/극동 지역으로 물류네트워크 확대, 러시아, 에너지 물류 다각화 등도 중요한 변수인 것으로 평가되었다.

<표 3-5> 러시아/CIS의 뉴 트렌드 평가 결과

구분	트 렌 드	점수
선정	TSR 운영활성화	1.2564
	WTO 가입과 물류시장 개방 확대	1.2536
	자국항만 개발 박차	1.2449
	러시아/중앙아시아 통합경제권 구축	1.2360
	러시아, 항공시장 확대	1.2341
	중동/유럽/극동 지역으로 물류네트워크 확대	1.2303
	러시아, 에너지 물류 다각화	1.2155
기각	시장 개방 여부	-
	동구 지역과의 정치적 갈등	-
일관성지수 : 0.8249, CI/RI : 0.04592		

<그림 3-4> 러시아/CIS의 뉴 트렌드 평가 결과



1	러시아/중앙아시아 통합경제권 구축	5	러시아, 에너지 물류 다각화
2	WTO 가입과 물류시장 개방 확대	6	러시아, 항공시장 확대
3	자국항만 개발 박차	7	중동/유럽/극동 지역으로 물류네트워크 확대
4	TSR 운영활성화		

3. 인도

1) 변화 트렌드

인도가 거대한 내수시장과 안정적인 경제성장을 바탕으로 중국의 뒤를 이어 유라시아 대륙의 차기 경제성장 동력으로 부상할 전망이다. 인도는 이미 실질구매력 기준으로 미국, 일본, 중국에 이어 세계 4위 경제대국이다. 또한 인도는 제조업 성장을 기반으로 경제성장을 이뤘던 과거 아시아 개발도상국이나 중국과 달리 IT 등 서비스업 주도에 의한 차별화된 경제성장 전략을 추구하고 있다. 이에 따라 인도는 중국과 같은 폭발적인 성장세는 아니지만 완만하고 안정적인 성장을 통해 유럽, 중국과 함께 유라시아 3대 소비지를 형성하게 될 것으로 예측된다.

인도는 서비스업 주도의 경제성장을 추진하고 있지만, 제조업 발전 없이는 장기적으로 균형있는 경제발전이 어렵다는 인식 하에 제조업에 대한 투자 및 시장개방도 서두르고 있다. 적극적인 개혁·개방정책과 양질의 노동력, 소비시장 확대를 바탕으로 거대한 내수시장을 바탕으로 제조업 생산기지 인도 이전도 본격화될 전망이다. 또한 제조업 성장의 본격화는 인도의 자원수요 및 에너지 수요의 급증으로 연결된다. 이러한 수요 증가는 인도 중심의 새로운 자원수송 물류체계 구축을 촉진하고, 원유, 천연가스 수출입 등 대외 에너지 물류체계의 다변화에도 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

인도시장의 개방 확대에 따라 물류부문의 외국인 투자도 지속적으로 늘고 있다. 인도의 가능성을 본 세계 주요 물류기업들은 벌써 시장 선점 경쟁에 뛰어들고 있다. 인도 정부는 물류인프라의 미비가 지속적인 경제성장과 외국인 투자유인에 가장 큰 장애가 된다고 판단하고 항만과 공항 등 장기개발계획을 세우고 대대적인 기반 인프라 확충에 나서고 있다. 또한 중국, 동남아 등 인접 경제권과의 동반성장을 도모하기 위해 철도, 도로 등 내륙운송망 확장도 적극적으로 추진하고 있다. 인도경제권의 부상은 유라시아 물류부문 핵심 트렌드의 주요 변수이다.

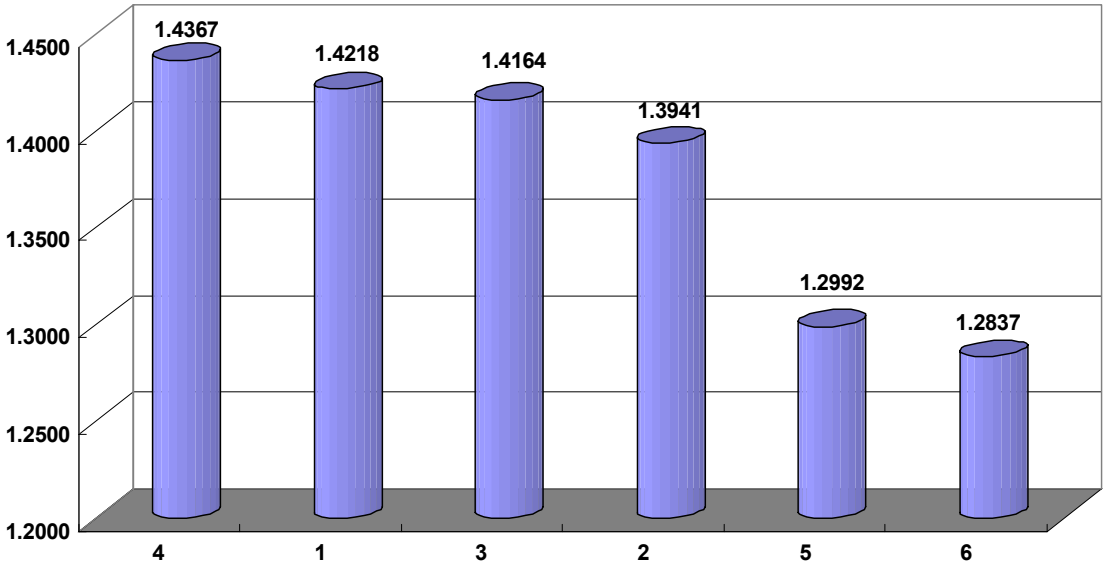
2) 평가결과

인도의 핵심 이슈는 총 20개가 선정되었으며, 연구진 및 분야별 전문가 집단을 대상으로 실시한 설문조사 및 AHP 분석 결과, 8개의 물류 트렌드가 선정되었다. 선정 결과, 지속적인 물류 인프라 개발, 제조업 생산기지 이전 가시화, 물류시장 성장과 개방, 유라시아 주요 소비지로 부상 등이 중요한 변화인 것으로 평가되었다. 뿐만 아니라 새로운 에너지 물류체계 구축, 동북 방향 물류네트워크 확장 등도 중요한 변수인 것으로 평가되었다.

<표 3-6> 인도의 뉴 트렌드 평가 결과

구분	트 렌 드	점수
선정	지속적인 물류 인프라 개발	1.4367
	제조업 생산기지 이전 가시화	1.4218
	물류시장 성장과 개방	1.4164
	유라시아 주요 소비지로 부상	1.3941
	새로운 에너지 물류체계 구축	1.2992
	동북 방향 물류네트워크 확장	1.2837
기각	중국과의 협력강화	-
	지역 경제 균형 성장	-
	외국인투자유치 확대	-
일관성지수 : 0.8249, CI/RI : 0.04592		

<그림 3-5> 인도의 뉴 트렌드 평가 결과



1	제조업 생산기지 이전 가시화	4	지속적인 물류 인프라 개발
2	유라시아 주요 소비지로 부상	5	새로운 에너지 물류체계 구축
3	물류시장 성장과 개방	6	동북 방향 물류네트워크 확장

4. 동남아

1) 변화 트렌드

동남아는 1997년 이후 동아시아 외환위기를 계기로 경제통합을 가속화하고 있다. 지난 2002년에는 동남아 10개국을 회원국으로 하는 'ASEAN 10'을 실현하고, 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등 기존 6개 회원국은 역내 관세를 5% 이하로 인하하는 등 경제통합의 새로운 전기를 마련하였다. 이에 따라 ASEAN 자유무역지대(AFTA: ASEAN Free Trade Area)가 본격 가동되면서 물류시장의 통합도 가속화되고 있다.

이 같은 배경으로 동남아는 새로운 물류시장으로 거듭날 것으로 전망된다. 특히 인도차이나 지역의 젖줄인 메콩(Mekong)강 유역을 중심으로 개발이 확대됨에 따라 중국 등 주변국과의 남북 물류축이 강화될 것으로 예상된다. 그 동안 메콩강 유역 개발은 운송, 에너지, 교역 및 투자 등 8개 분야 100여 개 프로젝트가 추진된 바 있다. 2000년대 이후 이와 같은 유역 국가들의 경제개발이 본격화되면서 더욱 국제사회의 주목을 받고 있다.

특히 동남아 국가들 가운데 베트남은 2002년 이후 7% 이상의 경제 성장세를 견지하고 있으며, 글로벌 제조업체의 이전이 촉진되면서 새로운 물류시장으로 부상할 것으로 보인다. 베트남 경제의 가장 중요한 성장 동인은 FDI 확대다. 작년의 경우 FDI 성장률이 30%에 육박하고, 금년에도 외국인 투자는 베트남 총수출의 55% 정도를 차지할 것으로 전망된다. 이러한 지속적인 FDI 확대는 국제투자가들의 베트남 경제에 대한 전반적인 낙관론을 반영한 것으로 베트남은 상당한 물류수요를 창출할 것으로 전망된다.

이외에도 동남아 지역은 주요 항만의 성장도 빠른 지역이다. 싱가포르항, 홍콩항 등이 세계 1~2위의 컨테이너항만으로 자리 잡고 있으며, 말레이시아의 클랑(Klang)항, 탄중펠레파스(Tanjung Pelepas)항 등이 새로운 강자로 부상하고 있다. 이밖에도 태국의 램 차방(Laem Chabang)항, 인도네시아의 탄중 프리옥(Tanjung Priok)항, 필리핀의 마닐라(Manila)항 등이 발전을 거듭하면서 동남아 항만 간 경쟁이 심화될 것으로 예상된다. 동남아 지역은 역내뿐만 아니라 유라시아에 있어서 물류시장을 더욱 팽창시키는 역할을 할 것으로 기대되고 있다.

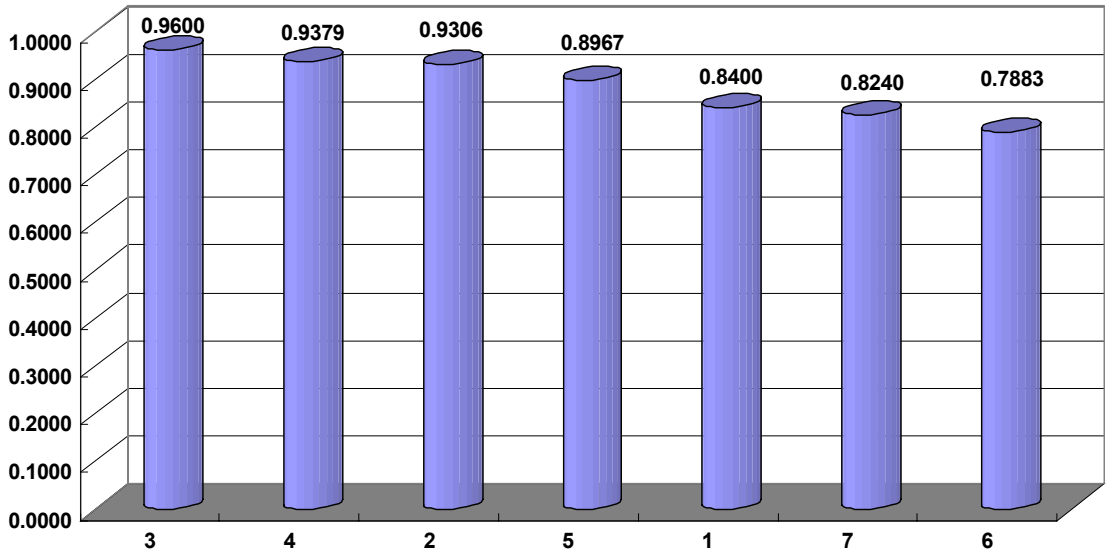
2) 평가결과

동남아의 핵심 이슈는 총 20개가 선정되었으며, 연구진 및 분야별 전문가 집단을 대상으로 실시한 설문조사 및 AHP 분석 결과, 7개의 물류 트렌드가 선정되었다. 선정 결과, 제조·물류시장으로 떠오르는 베트남, 역내 항만간 허브경쟁 심화, 메콩강 유역 물류활성화로 지역 연계 강화 등이 중요한 변화인 것으로 평가되었다. 뿐만 아니라 내륙운송 남북 물류축 강화, 아세안 경제통합과 물류시장 통합 등도 중요한 변수인 것으로 평가되었다.

<표 3-7> 동남아의 뉴 트렌드 평가 결과

구분	트 렌 드	점수
선정	제조물류시장으로 떠오르는 베트남	0.9600
	역내 항만간 허브경쟁 심화	0.9379
	메콩강 유역 물류활성화로 지역 연계 강화	0.9306
	내륙운송 남북 물류축 강화	0.8967
	아세안 경제통합과 물류시장 통합	0.8400
	북북서 방향 물류네트워크 확장	0.8240
	역내 파이프라인 및 에너지물류체계 구축	0.7883
기각	신 항만 개발	-
	비즈니스 중심화 전략	-
	신 생산거점화	-
일관성지수 : 0.57931, CI/RI : 0.06469		

<그림 3-6> 동남아의 뉴 트렌드 평가 결과



1	아세안 경제통합과 물류시장 통합	5	내륙운송 남북 물류축 강화
2	메콩강 유역 물류활성화	6	역내 파이프라인 및 에너지 물류체계 구축
3	제조물류시장으로 떠오르는 베트남	7	북·북서 방향 물류네트워크 확장
4	역내 항만간 허브경쟁 심화		

5. 중동

1) 변화 트렌드

중동은 아시아와 유럽을 연결하는 관문이라는 지리적 이점을 이용, 물류 거점으로서의 입지를 강화하고 있다. 최근 몇 년 동안 폭등한 원유 가격과 천연가스 수출로 벌어드린 오일머니로 중동 경제를 성장시키면서 항만, 공항, 철도 등의 물류 인프라 개발에도 투자를 확대하고 있다. 더불어 증가된 국민소득은 이 지역을 신 소비시장으로 변모시키고 있다.

최근 중동지역의 해운 물동량과 Sea&Air 화물이 급격히 증가하고 있는 것은 자국화물의 수송 수요뿐만 아니라 중국의 경제 성장에 따른 아시아, 유럽지역 간 화물 운송 수요가 크게 증가한데 따른 것이다. 이에 따라 현재 대규모 항만 개발을 추진하여 환적 센터 화 하는 한편, 해운 발전을 촉진하기 위해 관련제도 개선, 물류센터 설립, 외국인 투자 유치 등 다양한 전략도 추진하고 있다. 내륙 운송에서도 주요국들은 유럽과 아시아를 연결하는 대대적인 철도 인프라 확충, 즉 사우디아라비아의 랜드브리지, 이집트의 수에즈 횡단노선, 이란의 인접국 연결노선 등이 추진되고 있다. 철도 운송 네트워크가 완성되면 전반적인 유라시아 물류체계에 변화를 줄 것으로 전망되고 있다.

또한 중동은 세계물류시장 진입을 위한 여러 가지 정책을 내놓고 있다. DP World나 이란선사 IRISL, 유나이티드 아랍 쉬핑 컴퍼니(UASC) 등이 오일 달러 붐을 등에 업고 중동 물류 질서 재편을 주도하고 있다. 특히 DP World는 글로벌 항만 네트워크를 구축하기 위해 미국, 인도 등지에 적극적으로 항만 개발에 참여하고 있다. 자국에서 생산된 원유를 자국 선박으로 운송하는 중동국가들이 에너지 물류 지배력도 더욱 강화되는 추세를 보이고 있다. 최근에 쿠웨이트의 PWC Logistics사가 미국의 해운업체 Transoceanic Shipping사와 글로벌 3PL 업체인 GeoLogistics사, 홍콩의 Trans-Link 그룹을 인수하여 물류네트워크를 확대한 것도 세계 물류시장으로 도약하겠다는 중동 국가의 강한 의지를 보이는 것으로 해석되고 있다.

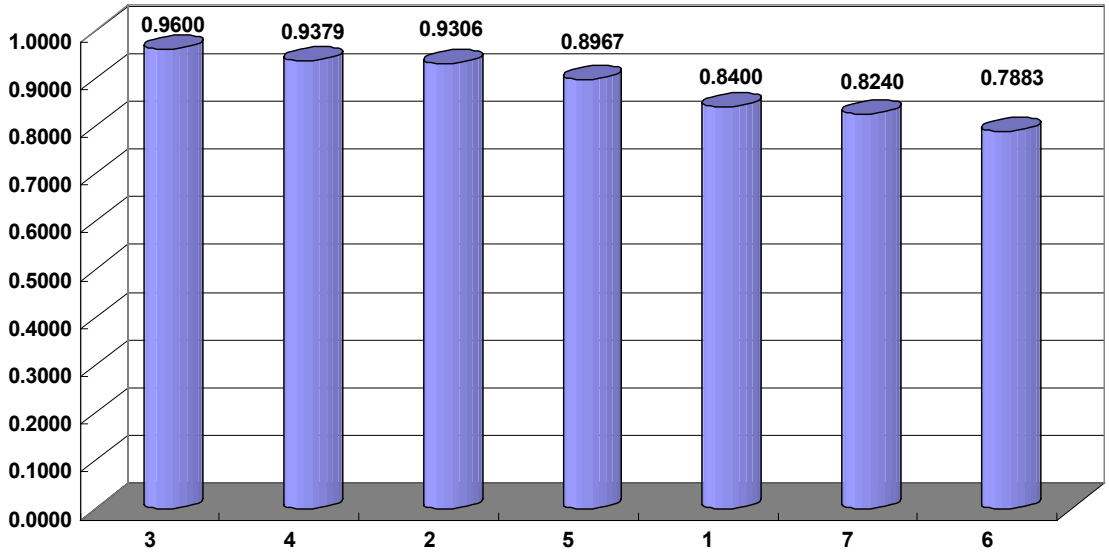
2) 평가결과

중동의 핵심 이슈는 총 20개가 선정되었으며, 연구진 및 분야별 전문가 집단을 대상으로 실시한 설문조사 및 AHP 분석 결과, 8개의 물류 트렌드가 선정되었다. 선정 결과, DP월드의 유라시아 항만 지배력 강화, 세계 에너지 물류 메카, 대규모 항만개발과 환적센터 화, 중동물류업체의 거대화 등이 중요한 변화인 것으로 평가되었다. 뿐만 아니라 항공 거점 기능강화, 신 소비물류 시장으로 부상, 중동지역 범 철도망 개설 본격화, 물류네트워크 북진 등도 중요한 변수인 것으로 평가되었다.

<표 3-8> 중동의 뉴 트렌드 평가 결과

구분	트 렌 드	점수
선정	DP월드의 유라시아 항만 지배력 강화	7.4551
	세계 에너지 물류 메카	7.4096
	대규모 항만개발과 환적센터 화	7.4086
	중동물류업체의 거대화	7.3977
	신 소비물류 시장으로 부상	7.3844
	항공 거점 기능강화	7.3814
	중동지역 범철도망 개설 본격화	7.0019
	물류네트워크 북진	6.9934
기각	아프라카 물류거점	-
	FTZ 경쟁력 강화	-
	유라시아 중계물류 거점	-
일관성지수 : 0.4413, CI/RI : 0.01822		

<그림 3-7> 중동의 뉴 트렌드 평가 결과



1	신 소비물류 시장으로 부상	5	중동물류업체의 거대화
2	대규모 항만개발과 환적센터화	6	세계 에너지 물류 메카
3	DP World의 유라시아 항만 지배력 강화	7	중동지역 범 철도망 개설 본격화
4	항공 거점 기능강화	8	물류네트워크 북진

6. 유럽

1) 변화 트렌드

유럽이 EU 확대를 통해 유라시아 물류의 주도권을 확보하는데 박차를 가하고 있다. 2004년 5월 동유럽 등 10개국을 EU에 편입함으로써 회원국 수가 총 25개국으로 늘어난 EU는 이미 인구나 경제규모 측면에서 미국을 능가하는 세계 최대 경제권으로 부상하였다. 그러나 EU는 이에 멈추지 않고 러시아/CIS 국가들과의 경제·물류 협력을 강화하면서 이 지역에 대한 영향력을 강화해 나가고 있다.

유럽 물류의 가장 중요한 트렌드는 물류의 중심이 기존의 서유럽 지역에서 동유럽 지역과 지중해 지역으로 확산되고 있다는 점이다. 우선 동유럽 지역은 유럽의 새로운 생산거점으로 부상하면서 유럽의 새로운 경제·물류 성장 동력이 되고 있다. 이에 따라 유럽은 통합교통망 개발을 위한 마르코 폴로 및 TENs 프로그램을 통해 이 지역에 대한 물류 인프라 개발과 네트워크 구축에 박차를 가하고 있다. 특히 유럽·동구·러시아/CIS가 접하고 있는 발틱해 지역은 유럽 물류의 동진(東進) 정책과 러시아/CIS 물류의 서진(西進) 정책이 만나는 지역으로 그 성장 잠재력을 눈 여겨 보아야 할 필요가 있다.

또한 지중해·흑해 지역은 서유럽 지역에 이어 세계와 유럽 내륙지역을 연결하는 새로운 물류 축으로 부상할 전망이다. 이 지역도 발틱해 지역과 마찬가지로 최근 높은 경제성장률을 기록하고 있는 남유럽 국가와 폴란드, 헝가리 등 남동구 국가, 그리고 러시아/CIS가 접하고 있는 지역으로 막대한 성장 잠재력을 가지고 있기 때문이다. 최근 이 지역은 연평균 10% 대의 물동량 증가율이 나타나면서 주요 항만의 거점화 경쟁이 치열하게 전개되고 있다. 또한 이들 항만을 중심으로 유럽 내륙지역으로 향하는 내륙운송망의 개발도 빠르게 진행되고 있다.

유럽 물류의 핵심 트렌드는 새로운 성장축이 형성되고 있다는 점이다. 또 이는 향후 유라시아 물류의 변화를 촉발할 수 있는 중요한 변수로 작용할 가능성이 높다. 우리가 유럽 물류의 트렌드에 특히 관심을 가져야 하는 이유는 바로 여기에 있다.

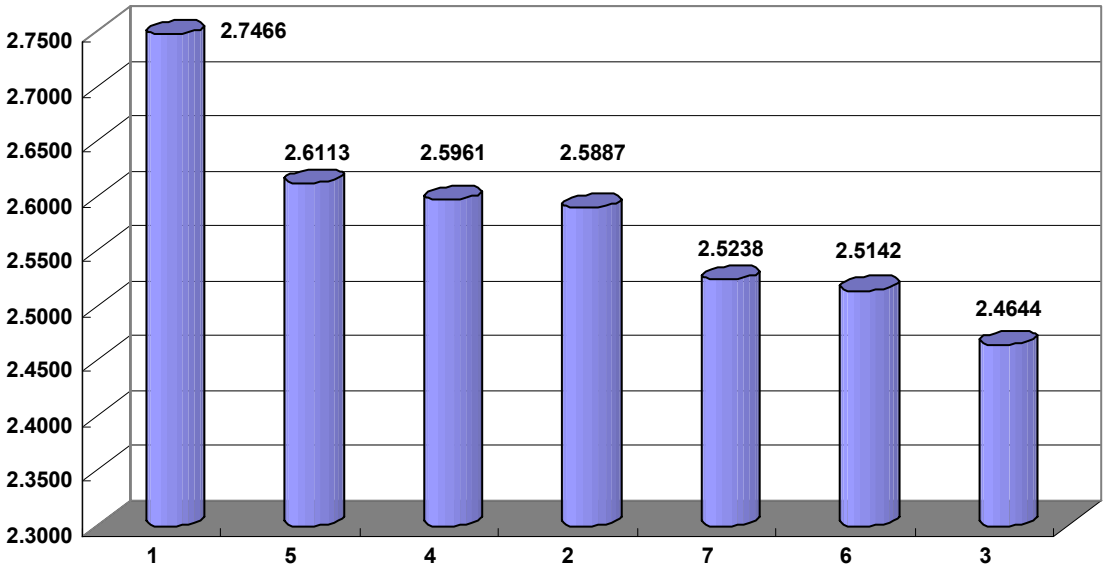
2) 평가결과

유럽의 핵심 이슈는 총 20개가 선정되었으며, 연구진 및 분야별 전문가 집단을 대상으로 실시한 설문조사 및 AHP 분석 결과, 7개의 물류 트렌드가 선정되었다. 선정 결과, EU 확대와 역내 생산기지 재배치, 유럽 역내 복합운송네트워크 재편, 항만구도 변화와 물류네트워크 변화, EU 공동물류정책 등이 중요한 변화인 것으로 평가되었다. 뿐만 아니라 물류네트워크 동진, 발트해, 흑해, 지중해 새로운 물류시장으로 부상, 유럽선사의 시장지배력 강화 등도 중요한 변수인 것으로 평가되었다.

<표 3-9> 유럽의 뉴 트렌드 평가 결과

구분	트 렌 드	점수
선정	EU 확대와 역내 생산기지 재배치	2.7466
	유럽 역내 복합운송네트워크 재편	2.6113
	항만구도 변화와 물류네트워크 변화	2.5961
	EU 공동물류정책	2.5887
	물류네트워크 동진	2.5238
	발트해, 흑해, 지중해 새로운 물류시장으로 부상	2.5142
	유럽선사의 시장지배력 강화	2.4644
기각	항만자유화정책	-
	제조업 이동	-
일관성지수 : 0.7370, CI/RI : 0.05835		

<그림 3-8> 유럽의 뉴 트렌드 평가 결과



1	EU 확대와 역내 생산기지 재배치	5	유럽 역내 복합운송네트워크 재편
2	EU 공동물류정책	6	발트해, 흑해, 지중해의 물류시장 부상
3	유럽선사의 시장지배력 강화	7	물류네트워크 동진
4	항만구도 변화와 물류네트워크 변화		

제2절 분야별 핵심이슈 선정

1. 분야별 우선순위 선정

1) 해운부문 평가

해운부문 평가결과 중국이 유라시아 대륙에서 가장 중요한 권역인 것으로 평가되었다. 이 결과는 중국 해운이 세계 해운시장에 막대한 영향을 미치고 있으며, 우리 해운과도 밀접한 관계를 가지고 있다는 점에서 가장 높게 평가된 것으로 풀이된다. 이어 유럽과 인도권이 중요한 지역인 것으로 나타났는데, 특히 인도는 향후 가장 발전가능성이 높다는 측면에서 높은 평가를 받은 것으로 분석된다. 한편, 분석 결과는 평가지표 간 계층구조 분석, 중요도 평가 결과 일관성지수, CI/IR 지수가 매우 유효한 수준인 것으로 나타났다.

<표 3-10> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수

▫ 쌍대비교

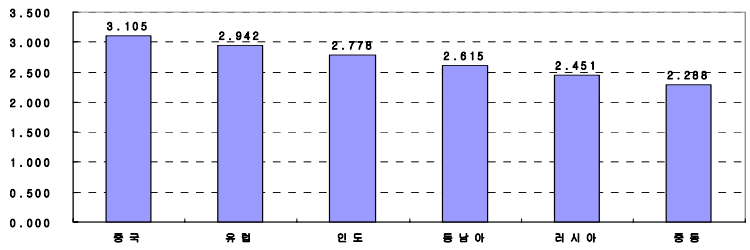
구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아
유 럽	1.00	0.70	1.10	1.20	1.74	0.90
중 동	0.70	1.00	1.50	1.10	1.68	1.26
인 도	1.10	1.50	1.00	0.90	1.34	0.90
동남아	1.20	1.10	0.90	1.00	1.50	1.08
중 국	1.74	1.68	1.34	1.50	1.00	0.80
러시아	0.90	1.26	0.90	1.08	0.80	1.00

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아	가중치	가중치곱	비율
유 럽	0.151	0.097	0.163	0.177	0.216	0.152	0.159	0.160	1.0081
중 동	0.105	0.138	0.223	0.162	0.208	0.212	0.175	0.175	1.0011
인 도	0.166	0.207	0.148	0.133	0.166	0.152	0.162	0.163	1.0052
동남아	0.181	0.152	0.134	0.147	0.186	0.182	0.164	0.164	1.0014
중 국	0.262	0.232	0.199	0.221	0.124	0.135	0.195	0.194	0.9947
러시아	0.136	0.174	0.134	0.159	0.099	0.168	0.145	0.143	0.9896
일관성지수 : 0.99412, CI/RI : 0.75757									

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

순위	권역	평가치
1	중국	3.105
2	유럽	2.942
3	인도	2.778
4	동남아	2.615
5	러시아	2.451
6	중동	2.288



2) 항만부문 평가

항만부문 평가결과 역시 중국이 향후 유라시아 대륙에서 가장 중요한 지역인 것으로 평가되었다. 중국 항만은 최근 3~4년간 연간 30%의 성장률을 기록하면서 급속한 성장을 지속하고 있다. 특히 우리 기업이 중국에 대규모로 진출하면서 중국 항만의 중요성이 부각되고 있으며 또한 중국 항만의 부상이 우리 항만의 경쟁력에 미치는 영향도 매우 큰 것으로 평가된다. 이러한 추세가 중국 항만부문의 중요도가 높게 평가된 근거라 풀이된다. 이어 유럽과 인도권이 중요한 지역인 것으로 나타났는데, 특히 인도는 세계 주요 물류기업들이 터미널 개발에 박차를 가하고 있는 지역으로 이 지역에 대한 투자와 시장선점의 중요성이 부각된 것으로 보인다.

한편, 항만부문에서도 분석 결과는 일관성지수, CI/IR 지수 등이 유효한 것으로 나타났다.

<표 3-11> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수

▫ 쌍대비교

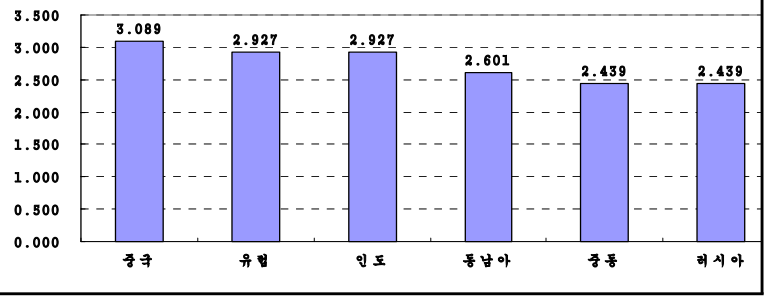
구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아
유 럽	1.00	0.80	1.30	1.00	1.50	0.70
중 동	0.70	1.00	1.30	1.10	1.64	0.90
인 도	1.40	1.34	1.00	0.88	1.00	0.70
동남아	1.10	1.14	0.86	1.00	1.50	0.74
중 국	1.30	1.40	1.10	1.28	1.00	0.64
러시아	0.70	0.94	0.72	0.72	0.72	1.00

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아	가중치	가중치곱	비율
유 럽	0.1818	0.1290	0.2083	0.1506	0.2187	0.1434	0.1720	0.1772	1.0301
중 동	0.1273	0.1613	0.2083	0.1657	0.2391	0.1844	0.1810	0.1856	1.0251
인 도	0.2545	0.2161	0.1603	0.1325	0.1458	0.1434	0.1754	0.1804	1.0282
동남아	0.2000	0.1839	0.1378	0.1506	0.2187	0.1516	0.1738	0.1789	1.0298
중 국	0.2364	0.2258	0.1763	0.1928	0.1458	0.1311	0.1847	0.1906	1.0322
러시아	0.1273	0.1516	0.1154	0.1084	0.1050	0.2049	0.1354	0.1356	1.0009
일관성지수 : 0.99513, CI/RI : 0.75388									

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

순위	권역	평가치
1	중국	3.089
2	유럽	2.927
3	인도	2.927
4	동남아	2.601
5	중동	2.439
6	러시아	2.439



3) 물류부문 평가

물류부문 평가에서는 유럽, 인도, 중국이 가장 중요한 지역인 것으로 평가되었다. 유럽은 세계에서 가장 큰 물류시장인 동시에 EU 확대에 따라 지속적으로 물류수요가 증가하고 있는 지역으로 시장 진입은 물론 신규 시장에 대한 투자확대가 요구된다는 점이 부각되었다. 또한 중국과 인도 역시 물류시장의 성장잠재력이 매우 높고 경제성장의 잠재력이 높은 신규 지역에 대한 투자수요도 크다는 점이 부각된 것으로 풀이된다. 한편, 중동과 러시아 권역은 단기적으로 그 상대적 중요도가 낮은 것으로 평가되었다. 분석 결과는 일관성지수, CI/IR 지수 등이 유효한 것으로 나타났다.

<표 3-12> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수

▫ 쌍대비교

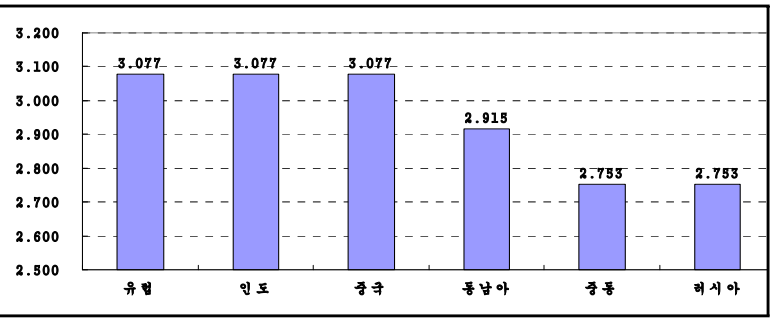
구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아
유 럽	1.00	0.74	0.94	0.96	1.26	0.90
중 동	0.66	1.00	1.26	1.36	1.66	1.08
인 도	1.10	1.30	1.00	0.76	1.26	0.64
동남아	1.04	1.14	0.90	1.00	1.14	1.04
중 국	1.08	1.56	1.30	1.26	1.00	1.00
러시아	0.80	1.12	0.80	0.90	0.80	1.00

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아	가중치	가중치곱	비율
유 럽	0.1818	0.1194	0.1506	0.1446	0.1837	0.1844	0.1607	0.1671	1.0395
중 동	0.1200	0.1613	0.2019	0.2048	0.2420	0.2213	0.1919	0.2015	1.0501
인 도	0.2000	0.2097	0.1603	0.1145	0.1837	0.1311	0.1665	0.1756	1.0545
동남아	0.1891	0.1839	0.1442	0.1506	0.1662	0.2131	0.1745	0.1815	1.0400
중 국	0.1964	0.2516	0.2083	0.1898	0.1458	0.2049	0.1995	0.2079	1.0421
러시아	0.1455	0.1806	0.1282	0.1355	0.1166	0.2049	0.1519	0.1574	1.0365
일관성지수 : 0.99125, CI/RI : 0.75094									

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

순위	권역	평가치
1	유럽	3.077
2	인도	3.077
3	중국	3.077
4	동남아	2.915
5	중동	2.753
6	러시아	2.753



4) 투자부문 평가

투자부문 평가에서는 중국이 가장 높은 평가를 받은데 이어 유럽과 인도가 높게 평가되었다. 이에 따라 우선 투자대상지역은 중국, 유럽, 인도권이며, 중장기 투자대상지역은 동남아, 러시아, 중동권인 것으로 나타났다. 특히, 투자우선순위 평가에서 중국이 압도적으로 높게 평가되었는데, 특히 전문가들은 장강지역, 동북3성 지역 등 성장잠재력이 높은 지역에 대한 투자와 이를 통한 시장선점이 필요하다는 의견을 제시하였다. 한편, 유럽지역은 EU로 편입된 동구 10개국에 대한 투자가 필요하다고 지적하였다. 이는 EU 제조업체들이 이 지역으로 산업거점을 이동하면서 EU의 산업구조, 특히 생산구조가 변화할 것이라는 전망에 무게를 두었기 때문인 것으로 풀이된다. 투자분야의 분석 결과도 일관성지수, CI/IR 지수 등이 유효한 것으로 나타났다.

<표 3-13> 평가지표의 쌍대비교 및 일관성지수, CI/IR 지수

▫ 쌍대비교

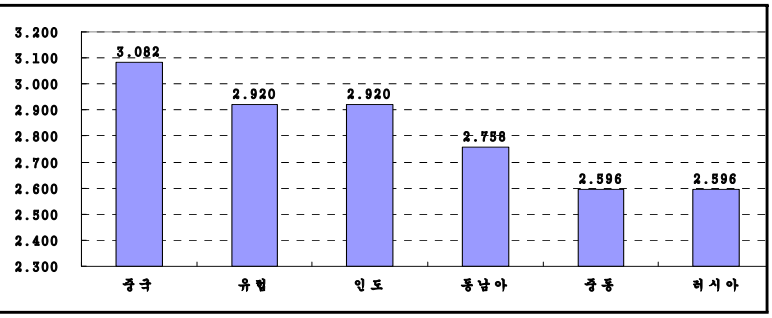
구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아
유 럽	1.00	0.86	1.30	0.90	1.16	0.70
중 동	0.68	1.00	1.38	1.20	1.36	1.30
인 도	1.20	1.30	1.00	0.90	1.06	0.90
동남아	0.70	1.04	0.90	1.00	1.20	1.00
중 국	1.40	1.40	1.06	1.24	1.00	0.92
러시아	0.80	1.12	0.80	0.90	0.72	1.00

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

구 분	유럽	중동	인도	동남아	중국	러시아	가중치	가중치곱	비율
유 럽	0.1818	0.1387	0.2083	0.1355	0.1691	0.1434	0.1628	0.1695	1.0413
중 동	0.1236	0.1613	0.2212	0.1807	0.1983	0.2664	0.1919	0.1981	1.0323
인 도	0.2182	0.2097	0.1603	0.1355	0.1545	0.1844	0.1771	0.1839	1.0382
동남아	0.1273	0.1677	0.1442	0.1506	0.1749	0.2049	0.1616	0.1677	1.0375
중 국	0.2545	0.2258	0.1699	0.1867	0.1458	0.1885	0.1952	0.2018	1.0336
러시아	0.1455	0.1806	0.1282	0.1355	0.1050	0.2049	0.1500	0.1542	1.0282
일관성지수 : 0.99296, CI/RI : 0.75225									

▫ 가중치 평가 및 일관성지수, CI/RI 지수

순위	권역	평가치
1	중국	3.082
2	유럽	2.920
3	인도	2.920
4	동남아	2.758
5	중동	2.596
6	러시아	2.596



5) 부문별 평가 종합

유라시아 물류 트렌드의 분야별 평가에서 각 부분별로 중국이 가장 중요한 지역인 것으로 평가되었으며, 또한 유럽과 인도의 중요성이 강조되었다. 이 지역 모두 현재의 시장규모와 향후 성장 잠재력이 고려된 결과라는 점에서 이들 지역에 대한 체계적인 대응방안 마련이 필요

하다고 판단된다. 한편, 동남아와 중동 지역은 중장기적 관점에서 물류분야에 대한 투자와 시장 참여가 필요한 것으로 평가되었으며, 러시아의 경우 극동지역과 중앙아시아 지역에 대한 장기 관점의 관리와 준비가 필요한 것으로 지적되었다.

<표 3-14> 유라시아 물류 트렌드 분야별 중요도 판단

구분	해운부문		항만부문		물류부문		투자부문	
	평가치	권역	평가치	권역	평가치	권역	평가치	권역
1	3.105	중국	3.089	중국	3.077	유럽	3.082	중국
2	2.942	유럽	2.927	유럽	3.077	인도	2.920	유럽
3	2.778	인도	2.927	인도	3.077	중국	2.920	인도
4	2.615	동남아	2.601	동남아	2.915	동남아	2.758	동남아
5	2.451	러시아	2.439	중동	2.753	중동	2.596	중동
6	2.288	중동	2.439	러시아	2.753	러시아	2.596	러시아

2. 분야별 평가 결과

유라시아 대륙의 분야별 핵심이슈는 분야별 평가에 따라 경제, 해운, 항만, 철도, 도로, 내륙수로, 항공, 에너지, 자원, 국제규범 등 10개 분야에서 55개로 압축하였다. 분야별 트렌드 선정 결과와 내용은 다음과 같다.

<표 3-15> 유라시아 대륙의 분야별 트렌드

구분	해운	항만	철도	도로	내륙수로	항공물류	에너지	자원	물류정책	계
트렌드	7	7	6	5	5	6	5	5	9	55

1) 유라시아 경제, 세계 정장 견인

향후 유라시아 대륙은 견고한 경제성장세를 시현할 것으로 전망되고 있다. 유럽연합이 탄탄한 내수시장과 수출을 바탕으로 연간 2%대의 안정된 경제성장을 도모할 것으로 예측되는 가운데, 이 권역에 속해 있는 브릭스(BRICs) 3개국(중국, 러시아, 인도)이 착실한 성장세를 유지할 것으로 예측되기 때문이다.

세계 경제의 핵심변수로 등장한 중국의 경우 앞으로 지금과 같은 연간 9%대의 고도성장을 달성하기는 어려울 것으로 예상되고 있으나 비교적 높은 수준의 안정적인 성장을 이룩할 것으로 점쳐지고 있다. 1999년의 경제 위기를 슬기롭게 극복한 러시아도 석유 수출로 벌어들인 오일머니를 바탕으로 착실한 경제 성장을 구가할 것으로 예상되고 있다. 포스트 차이나(Post China)로 부상하고 있는 인도 또한 IT를 중심으로 한 서비스 산업의 성장에 힘입어 앞으로 7% 대의 경제성장을 달성한 것으로 보인다. 사우디와 아랍에미리트 등 GCC 6개국도 향후 5~7% 대의 성장을 이룰 것으로 예상되는 등 유라시아 주요 지역이 모두 견실한 경제성장을 이룩할 것으로 전망되고 있다.

이들 국가들은 이 같은 경제성장을 바탕으로 새로운 물류시장 변화를 촉발할 것으로 보인다. 특히 세계물류의 중심변수로 등장한 차이나 효과의 위세가 당분간 지속되고, 인도 등으로의 제조업 이전도 가속화될 것으로 예상되고 있다. 또한 석유와 천연자원이 풍부한 중앙아시아 국가들이 내륙 수송 인프라 구축에 힘입어 세계 물류 시장에 새롭게 등장하는 계기를 마련하는 등 향후 유라시아 대륙은 거대한 물류 변혁이 일어날 것으로 보인다.

유라시아 경제 핵심 트렌드

- 중국변수(China Effect) 영향력 지속
- 유라시아 역내 권역별 시장통합 가속화
- 인도, 포스트 차이나로 입지 강화
- 동유럽, 새로운 생산거점으로 정착
- 러시아/CIS 산업 다각화 정책 구체화
- 인도, 중동, 러시아, 거대 판매시장으로 부상

2) 유라시아, 세계해운시장 주도

유라시아가 세계 해운시장이 집중되는 지역으로 부상하고 있다. 가장 특징적인 현상은 선박의 대형화이다. 유럽항로에는 세계 포스트 파나막스급 컨테이너선의 48% 이상(2004년 기준)이 배치되어 있다. 이에 따라 유라시아 지역의 글로벌 해상운송은 초대형선 물류라는 특징을 보이고 있으며, 이러한 물류수요는 지속적으로 창출될 것으로 보인다.

이외에도 유럽에서 시작된 선사 대형화 트렌드가 자리 잡을 것으로 예상된다. 대표적인 예가 세계 최대선사인 머스크 시랜드의 P&O 네들로이드 인수이다. 이로 인해 세계 전체 컨테이너 선대의 19%를 운영하는 사상 최대의 메가 캐리어(Mega Carrier)가 탄생할 전망이다. 이러한 추세는 유라시아뿐만 아니라 전 세계 글로벌 해운시장에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 보인다.

또한 유라시아의 물류시장은 글로벌 네트워크뿐만 아니라 역내 네트워크의 확대가 이루어지면서 피더서비스도 세분화되고 있으며, 이 같은 추세는 역내 국가들의 성장에 따라 더욱 가속화될 것으로 전망된다. 특히 유럽지역의 흑해 지역과 유럽과 극동을 아우르는 북극해상로, 그리고 서남아 지역이 급속한 발전을 이룰 것으로 보인다. 이는 흑해지역의 경우 러시아뿐만 아니라 주변국들의 성장이 빠르게 나타나고 있으며, 북극해의 경우 러시아의 중요한 원유수출항로로, 그리고 서남아는 인도를 위시한 주요국의 성장이 예상되기 때문이다.

이외에도 유라시아 지역 해운시장에서 새로운 강자로 부상할 여지가 있는 지역이 중동이다. 전 세계 주요 지역의 중동산 원유, 천연가스 등 에너지 수요가 급증하면서 이에 대한 물류수요도 그 만큼 증가하고 있기 때문이다. 특히 중동의 UASC, Vela International, NITC 등이 지역의 에너지 자원을 기반으로 원유수송시장 확대에 주력하고 있어 이 지역 선사들의 에너지 해운시장 점유율이 더욱 커질 것으로 전망된다.

유라시아 지역은 글로벌 해운의 성장을 주도하고 있을 뿐만 아니라 흑해, 북극해, 서남아, 중동 등 새로운 지역이 해운물류의 수요처로 새롭게 부상하면서 세계 해운세력이 집중되는 양상을 보일 것으로 예상된다.

유라시아 해운물류 트렌드

- 선박 대형화로 서비스 패턴 주도
- 선사 대형화로 과점·경쟁 강화
- 역내 피더서비스 재편
- 흑해, 서남아, 북극해 중심의 신서비스 부상
- 중동, 에너지 해상운송 지배력 확대
- 권역별 근해해운서비스(Short Sea) 활성화 : 유럽, 동아시아, 극동

3) 유라시아 항만구도 재편 촉진

유라시아의 항만 구도가 빠르게 재편되고 있다. 그동안 유라시아 항만은 대륙의 양쪽 끝에 위치하고 있는 유럽과 동북아 지역을 중심으로 발전해 왔다. 그러나 최근 인도, 러시아, 동남아, 지중해 및 흑해 등이 신흥경제권으로 부상하면서 이 지역 항만이 괄목할만한 성장세를 보이고 있다. 또한 이러한 추세가 이어지면서 향후 유라시아의 항만은 6개 경제권역을 중심으로 재편될 전망이다.

동북아 경제권에서는 중국 항만이 지속적인 경제성장과 항만개발에 힘입어 세계 물류의 중심으로 부상할 것으로 예상된다. 또한 이러한 현상은 동북아 경제권의 항만구도를 중국 항만 중심으로 빠르게 재편해 갈 것으로 보인다. 유럽 지역은 서유럽 항만이 지속적인 성장세를 유지하는 가운데 높은 경제성장세를 기록하고 있는 지중해·흑해지역 항만의 성장이 두드러질 것으로 예상된다. 또한 유럽과 러시아·중앙아시아를 연결하는 발틱해 항만의 성장도 눈여겨 볼 필요가 있다.

또 한 가지 주목해야 할 것은 인도, 러시아 항만의 부상이다. 인도와 러시아는 '포스트 차이나' 국가로 주목받는 국가로, 세계 주요 경제 관련 기관들은 이들 국가들이 향후 세계 경제성장을 주도할 것으로 전망하고 있다. 이는 막대한 수출입 물동량 증가로 이어지면서 이들 국가의 항만이 급속하게 성장하는 계기가 될 전망이다.

이렇게 유라시아 항만의 급성장이 예상됨에 따라 유라시아 6개 경제권역의 주요 항만들은 글로벌 터미널 운영업체(GTO: Global Terminal Operator)의 각축장이 되고 있다. 특히 GTO들은 중국, 유럽항만은 물론 막강한 성장잠재력을 가지고 있는 인도, 러시아, 동남아 항만에 대한 투자를 확대하면서 이들 지역에 대한 지배력을 강화하는 데 박차를 가하고 있다.

이러한 유라시아 항만구도의 재편은 글로벌 물류체계의 변화를 주도하는 중요한 변수이다. 우리가 유라시아 항만구도의 변화에 관심을 기울여야 하는 이유가 바로 여기에 있다.

유라시아 항만물류 트렌드

- 중국항만 성장으로 동북아 항만구도의 재편
- 부상하는 항만 : 인도, 중동, 지중해, 극동러시아
- 유라시아 항만 다극화 진전
- GTO의 유라시아 항만지배력 강화
- 항만의 대형화 및 고도화
- 항만의 토탈 물류서비스 센터화

4) 유라시아 철도가 대체물류망으로 부상

유라시아 대륙철도망은 시베리아횡단철도(TSR)를 중심으로 이미 오래 전부터 활용되어 왔으며, 아시아~유럽 간 해상물류망을 대체할 수 있는 물류망으로 발전이 가능하다는 논의가 상당 기간 진행돼 왔다. 그러나 대륙철도망은 구소련 붕괴 이후 통일된 운영기관이 없었을 뿐만 아니라 관리유지도 미비하여 점차 경쟁력을 잃어 온 것이 사실이다. 그럼에도 불구하고 전 세계의 42%에 달하는 광대한 면적을 포괄하는 유라시아 대륙의 경제성장을 위해서는 효과적인 역내 내륙운송망, 특히 장거리 철도운송망 구축이 필수적이다. 이미 러시아 등 내륙 국가를 중심으로 철도물류 육성을 위한 정책이 적극 추진되고 있다. 중·장기적으로 철도물류는 유라시아 대륙의 핵심 물류망의 하나로 정착할 전망이다.

먼저 러시아는 국가전략 차원에서 철도물류를 적극 육성하고 있다. 즉 러시아는 유럽과 극동아시아, 서남아시아를 연결하는 지정학적 이점을 바탕으로 유라시아 철도물류 활성화의 경제적 파급효과에 큰 기대를 걸고 있다. 러시아의 경제발전과 적극적인 철도물류 육성에 따라 TSR 등 대륙횡단 철도 및 북유럽~러시아/중앙아시아~중동을 연결하는 종단철도가 중요한 물류 축으로 자리 잡게 될 것으로 예상된다. 또한 중앙아시아 국가들도 중동 및 서남아시아 철도와의 연계를 적극적으로 추진하고 있다. 이는 철도운송을 통해 지중해 및 인도양의 해운서비스와 연결되는 새로운 물류네트워크를 구축하려는 노력의 일환이다. 한편 중국 철도망의 서진·남진 및 대륙철도망과의 연계를 위한 노력과 유럽 철도망의 동진도 전략적으로 추진되고 있어 유라시아 대륙의 유기적인 철도망 연계는 머지않아 가시화될 전망이다.

철도 시장이 개방되면서 물류기업들의 신 시장 선점경쟁도 더욱 본격화될 것으로 예상된다. 즉 인프라 건설 및 운영에 민간 투자의 폭이 단계적으로 확대되고 있으며, 최대 철도물류시장인 러시아 시장 진출도 러시아의 WTO 가입과 함께 가능해 질 전망이다.

유라시아 철도물류 트렌드

- 유라시아 대륙철도 운송망 활성화
- 철도 복합운송시장 발전 : 러시아, 동유럽
- 신철도 네트워크 구축 : 중국, 중동, 중앙아시아
- 철도 민영화 및 개방경영체제 확대
- 투자 및 물류기능개선 진전(지역별 물류거점)

5) 도로망 연계 시스템 강화 예상

유라시아에서는 역내 통합도로망 구축이 빠르게 진행되고 있다. 유럽에서는 범 유럽 통합교통망(Trans-European Networks: TENs) 구축사업이 2010년 1차 완료를 목표로 진행되고 있고, 중국은 수도권 중심의 방사선망과 다수의 종횡 노선망을 건설하고 있다. 또한 중국과 러시아 및 중앙아시아, 동·서남아 전역을 포괄하는 아시아 하이웨이(Asian Highway) 건설이 추진되어 올해부터 본격적으로 운영에 들어간다. 총 32개국의 수도 및 농공업 중심지, 주요 공항만과 내륙물류기지를 연결하는 이 노선이 활성화되면 유라시아 도로물류망은 획기적으로 개선될 것으로 예상되고 있다.

중국과 인도의 도로 네트워크 확장과 같이 인접 경제권과의 도로망 연계도 적극적으로 추진되고 있다. 중국은 미얀마를 경유해 인도양까지 연결되는 도로 재건사업과 중앙아시아 연결도로 건설을 추진하고 있으며, 인도 역시 동남아와 중앙아시아까지 도로망을 확장하고 있다. 또한 유럽연합이 동유럽 지역까지 통합경제권을 확장함에 따라 이미 구축된 동유럽~러시아 간 도로망을 활용해 유럽 전역과 러시아를 포괄하는 복합운송시장이 활성화될 전망이다. 도로운송은 핵심 여객수송수단이며, 단거리 화물운송에 강점이 있고, 인프라 구축이 비교적 단기에 가능하기 때문에 각 권역 간 도로망 연계 시스템은 보다 강화될 것으로 예상된다.

도로운송시장의 개방도 가속화되고 있다. 도로시장은 전략물자를 수송하는 철도에 비해 개방 정도가 빠르며, 시장진입도 용이한 편이라 할 수 있다. 현재 인도가 100% 외국인 투자를 허용하고 있으며, 중국도 도로화물운송업을 투자권장 산업으로 분류하여 적극적으로 민간자본을 유치하고 있다. 앞으로 WTO 가입에 따른 러시아 도로운송시장의 개방도 주목받고 있다. 시장개방 가속화와 함께 시장 선점을 위한 업체간 경쟁도 보다 심화될 것으로 예상된다. 핵심 성장시장의 선점과 진출에 대한 전략적인 접근이 필요할 것으로 판단된다.

유라시아 도로물류 트렌드

- 유라시아 대륙 도로운송망(아시안 하이웨이, 신실크로드) 활성화
- 도로 물류네트워크 확충 : 중국, 인도, 동남아
- 도로운송 효율화 추진(modal shift) : 유럽, 극동
- 지역간 도로개방 가속화

6) 내륙수로가 새로운 운송수단으로 부각

앞으로 유라시아 물류시장에서는 내륙 수로도 새로운 운송수단으로 크게 각광을 받을 것으로 보인다. 현재 이 지역에서 부분적으로 가동되고 있는 수로 운송 시스템이 대대적인 개선사업을 거쳐 새로운 물류 인프라로 기능할 것이 확실시되기 때문이다. 특히 이 지역에 있는 내륙 수로는 내륙 항만 배후지와 연안지역의 항만과 연결하는 물류 거점으로 중점 개발되고 있어 향후 활용 가치가 더욱 커질 것으로 보인다.

특히 중국에서 야심 차게 추진하고 있는 3대 내륙 수로 개선 사업은 이 지역의 물류 지도를 크게 바꾸어 놓을 것으로 보인다. 남중국 물류 거점에 자리 잡고 있는 주강 내륙 수로의 개발이 본격화되고 있는 가운데, 중국은 동서와 남북을 관통하는 내륙 수로 개선사업도 아울러 진행하고 있다. 장강 내륙 수로의 경우 동중국 해 상하이에서 운남 쉬이부에 이르는 2,800Km 구간이 중국 동서 물류 '실크로드'로 부상될 전망이다. 특히 이 수로는 중국이 추진하고 있는 서부 대개발 사업과 맞물려 있어 향후 물류 측면에서 많은 변화를 초래할 것으로 예상되고 있다. 중국이 장강 유역 물류 개선사업에 향후 160억 위안 이상을 투입할 계획으로 있어 물류 인프라가 크게 개선된다. 장장 유역의 내륙 항만을 관할하는 각 성과 시정부에서도 항만 터미널 개발에 본격 착수하고 있어 이 지역의 물동량 처리 능력도 대폭 향상될 것으로 보인다.

메콩강과 RMD(라인-마인-다뉴브) 내륙 수로 역시 개선작업이 추진되고 있다. 전자의 경우 유엔이 주도하는 대형 수로 개선 프로젝트로 이 권역에 들어 있는 베트남, 캄보디아 등 인도차이나 반도는 물론 중국·동남아 등의 물류 사정이 크게 달라질 것으로 평가되고 있다. RMD(다뉴브) 내륙 수로는 최근 들어 흑해 지역 항만의 발달이 가시화되면서 다시 각광을 받고 있다. 수로 준설과 항해 장애물 제거작업, 습지 보전사업이 마무리되는 2008년부터는 내륙 화물 운송루트로 본격 가동될 것으로 판단된다.

유라시아 내륙 수운 트렌드

- 장강·주강 내륙수로 활성화
- 메콩강 내륙수로, 동남아와 중국 연결
- RMD(라인-마인-다뉴브) 내륙수로, 유럽 내륙물류 관통
- 내륙수로 물류의 글로벌 서비스 연계 확대

7) 유라시아 항공물류시장 확대

유라시아 항공화물 시장이 지속적으로 확대될 전망이다. 인도, 동유럽, 러시아 등이 중국 다음으로 세계의 제조공장으로 주목을 받으면서 유라시아 항공시장 규모는 이들 국가의 발전정도에 따라 변화가 상당할 것으로 판단된다. 세계 생산 공장으로 부상한 중국이 세계 3대 항공시장으로 성장하여 물동량이 급격이 증가하고 있다. 이 거대시장을 선점하고자 UPS, DHL, FedEx 등 대형 3PL 업체들이 지역 물류 업체들과의 인수·합병을 통하여 공격적으로 물류네트워크를 확대해 나가고 있으며, 경쟁 또한 더욱 심화되고 있다.

인도와 러시아는 각각 IT 서비스 수출과 석유 수출로 벌어들인 외화를 산업 다각화, 항공인프라 구축 등에 투자하는 정책을 추진함에 따라 항공화물 물동량이 급격히 증가할 것으로 전망되고 있다. 동유럽 또한 서유럽 국가들의 활발한 투자를 바탕으로 산업 발전과 항공화물 물동량이 증가할 것으로 예상된다.

최근 인도, 러시아/CIS, 그리고 동유럽 등의 국가들이 자국 시장 개방을 위해 관련제도 개선을 추진하면서 글로벌 기업들을 유치하기 위해 물류 인프라 확충, 외국인 투자 유치 등 다양한 전략을 구상하고 있다. 이에 따라 대형 글로벌 3PL 업체들이 이 지역의 항공시장 선점을 위해 공항 인프라 건설, 항공 협정 등을 통하여 적극적으로 진출 전략을 모색하고 있다. 더불어 증가하고 있는 저가 항공사들의 출현은 항공시장 경쟁을 더욱 가열시킬 것으로 분석되고 있다. 최근 이들 항공사들은 단거리 운송뿐만 아니라 대형 공항 이용과 장거리 노선까지 확장하는 'Hybrid Carrier'로 변모하는 추세를 보이고 있다.

전반적으로 유라시아의 항공물류 구도는 두 가지의 특징을 보일 것으로 판단된다. 첫째, 중국, 유럽, 그리고 중동에서의 기존 공항들의 거점 강화다. 현재 중국에는 상해, 광저우 등이 그리고 중동에는 두바이가 Sea&Air 거점 공항으로서의 입지를 강화하고 있다. 둘째, 러시아, 동유럽, 그리고 인도에서의 공항 인프라 확충 및 현대화를 통해 새로운 거점 공항으로 떠오를 전망이다.

유라시아 항공물류 트렌드

- 저가항공물류 활성화
- 유라시아 항공물류거점 구도 개편
  : 거점강화 - 중국, 유럽, 중동
  : 신거점 - 러시아, 동유럽, 인도
- 항공시장 개방 확대
- 지역별 항공물류거점 다극화
- 항공운송 비중 확대

8) 에너지 물류 네트워크 강화

유라시아에서는 중국에 이어 인도의 에너지 수요가 급증하면서 이들 국가의 석유 및 LNG 수입이 급증하는 추세다. 에너지 자원 개발이 활발하게 진행되고 있는 러시아 및 중앙아시아 주요국에서는 석유 및 LNG 수출이 지속적으로 확대되고 있다. 세계 최대 에너지 수출지역인 중동에서 인도 및 중국으로의 원유 및 LNG 수출도 지속적으로 증대되고 있다. 그 결과 이들 지역 간 새로운 에너지 물류체계가 형성되고 있으며, 항만, 파이프라인, 선대 등 인프라 투자가 빠르게 확대되고 있다.

러시아는 발트해, 흑해, 사할린 등에서의 원활한 에너지 수출을 위하여 탱커항만 및 항로의 개발을 적극 추진하고 있으며, 장기적인 북극항로 개발도 예상된다. 중국과 인도도 적극적인 항만개발과 함께 전용선대의 육성 및 해운시장 개방을 추진함으로써 에너지 물류체계 개발에 적극적이다. 또한 중국~CIS, 서유럽~CIS, 러시아~중국 및 동남아~중국 등 파이프라인 건설을 통해 권역 간 에너지물류 네트워크화가 실현되고 있다.

동남아는 역내 도서 국가를 연결하는 파이프라인 네트워크를 ASEAN 차원에서 건설하고, 특히 태국은 'SELB-프로젝트'에 의해 말라카 해협 에너지물류의 대체함으로써 에너지물류의 구도변화를 계획하고 있다. 중동 산유국은 자국선대를 확충하고 석유제품 중심의 가공수출을 확대함으로써 에너지물류 다각화와 지배력확대를 추진하고 있다.

에너지물류와 관련한 유라시아에서의 이와 같은 역동적인 변화들은 역내에 형성된 권역별 물류체계를 지속적으로 통합하고 물류패턴을 다양화하게 발전시킬 전망이다. 이 같은 현상은 유라시아 전체를 하나의 거대한 에너지물류체계로 발전시키는 원동력이 되고 있다.

유라시아 에너지물류 트렌드

- LNG 물류시장 팽창
- 석유제품 해운시장 성장
- 파이프라인 물류네트워크 확대
- 권역별 에너지 물류연계 강화
- 에너지 물류거점 다극화

9) 유라시아 국가간 자원 확보경쟁 심화

아시아 지역은 전 세계 에너지 자원의 최대 수요처로 변모하고 있다. 이는 연평균 8~9%의 빠른 경제성장을 배경으로 한 인도, 중국 등의 자원 수요가 폭증하고 있기 때문이다. 중국의 경우 에너지 자원외교 강화차원에서 후진타오 국가주석이 2003년 3월 취임 이후 방문한 국가는 18개국에 달해 전 세계 자원 보유국을 아우르는 전방위적인 성격을 지니고 있다. 중국은 원유, 천연가스, 철광석, 석탄 등 다양한 에너지 자원을 받아들이고 있다.

제2의 중국으로 불리면서 빠른 경제성장을 하고 있는 인도의 경우도 최근 베네수엘라, 이란, 중앙아시아, 터키 등 주요국들과 자원외교를 강화하고 있어 중국, 인도, 미국 사이의 자원 확보전은 더욱 치열해질 것으로 전망된다. 이에 따라 급속한 경제성장을 배경으로 한 중국 및 인도의 자원외교는 유조선 및 건화물선 시장의 지속적인 물류수요를 창출할 것으로 전망된다.

이러한 자원의 수요에 따른 파급효과는 여기서 그치지 않을 전망이다. 즉 중국 및 인도의 벌크 항만 인프라 개발 확대뿐만 아니라 주요 에너지 공급국들의 벌크 항만 개발을 촉진할 것으로 전망되기 때문이다. 최근 철광석, 석탄 수요 급증에 따라 중국, 호주, 브라질 등은 벌크 항만을 크게 확충하고 있다.

이러한 수요국 물류 외에 유라시아 지역의 에너지 자원의 새로운 공급처로 대두하고 있는 러시아/CIS의 에너지 공급물류 영향력이 크게 확대될 것으로 전망된다. 러시아는 최근 석유, 천연가스 등 에너지 가격의 상승에 따라 보유 자원을 기반으로 2004년 8.2%의 높은 성장률을 기록하면서 급성장하고 있다. 또한 CIS 국가들 가운데 석유 및 천연가스가 풍부한 카자흐스탄, 아제르바이잔 등 주요국들도 9% 이상 성장률을 기록하고 있다. 이는 주요 에너지 수요국들의 에너지 다변화 정책과 맞물려 이들 지역의 에너지 물류수요는 더욱 커질 것으로 예상된다. 이에 따른 파이프라인 등 물류인프라의 확충도 지속적으로 이루어질 전망이다.

유라시아 지역은 중국, 인도 등의 에너지 확보경쟁에 따른 물류수요와 함께 러시아/CIS를 중심으로 한 새로운 에너지 공급 물류 네트워크가 확산될 것으로 전망된다.

유라시아 자원경쟁 트렌드

- 인도·중국, 최대 자원 소비국으로 부상
- 러시아/CIS 역내 최대수출국으로 부상
- 인도·중국 부정기선 해운시장 영향력 증대
- 벌크전용터미널 개발 확대
- 러시아/CIS 자원수출 내륙 물류망 확충

10) 국제규범이 물류 주요변수로 등장

앞으로 다자간 또는 양자간 기구 등에서 새로 제정하는 국제규범이 유라시아 물류정책의 주요 변수로 등장하는 것도 관심 있게 지켜볼 일이다. 현재 환경과 안전 및 보안 분야는 물론 양자 협상 등을 통해 다양한 규범이 만들어지고 있는 것이 일반적인 추세로 자리 잡고 있다. 이 같은 규범은 선박의 운항에서 화물의 처리, 물류업체의 시장 진입 등 물류 전반에 상당한 영향력을 미칠 것이 거의 확실하다.

예컨대, 환경기준의 강화만 해도 그렇다. 2002년 스페인에서 발생한 프레스티지 호 침몰사고 이후 국제적으로 단일선체 유조선이 당초 예상보다 빨리 운항을 금지되고 있다. 이 제도 도입은 유조선 건조시장은 물론 선박 해체산업에도 상당한 영향을 주고 있다. 또 이 사고로 도입된 유류오염보상제도로 인해 화주인 정유사의 부담이 커질 것으로 보인다.

2001년 미국에서 발생한 항공기 테러 사건 이후 전 세계적으로 강화된 보안제도로 물류 부문의 부담요인으로 작용하고 있다. 선박과 항만 터미널의 보안제도 강화에 따른 비용 지출이 증가하는 것은 물론 화물의 신속한 흐름을 저해할 우려가 크기 때문이다. 동남아시아 해적 문제도 골치 거리다. 특히 유라시아 물류 기간 항로에 자리 잡은 말라카 해협의 해적문제는 국제적인 공조시스템이 구축되지 않는 한 장기 불안요인으로 등장할 가능성이 크다.

WTO 가입과 자유무역협정(FTA) 확산 등도 큰 변수로 작용할 가능성이 크다. 중국이 WTO 가입 이후 외국 제조 및 물류 업체의 진출이 가속화되어 물류시장의 중요 변수로 등장한 것은 널리 알려진 일이다. 조만간 예정되어 있는 러시아의 WTO 가입이 이루어지는 유라시아 물류시장을 또 한 차례 지각 변동을 초래할 것으로 보인다. 양자 및 다자 협상 결과에 따라 시장 개방이 더욱 촉진되어 국가 사이의 교역 장벽이 점진적으로 폐지되고 교역 활성화를 도모할 것이기 때문이다.

유라시아 물류 정책 트렌드

- 환경 기준 강화
- 보안 기준 강화
- 해적문제, 국제공조 강화
- 물류시장 자유화 진전
- FTA 확산과 지역별 공동물류정책 추진
- 물류전문인력 이동 확산 및 수요 증대
- 물류기술수준 균등화·균질화
- 물류정보의 중요성 확대
- 물류지원서비스 부상

제2장 대응방향 및 정책건의

제1절 권역별 대응방향

1. 중국

1) 경제 트렌드와 대응방향

세계 경제의 성장 동력으로 부상한 중국은 향후 2015년까지 GDP 8%대의 안정적 성장을 지속해 나갈 것으로 예상된다. 중국의 공업생산 규모는 2015년까지 연간 10%대의 성장율을 보이는 한편, 소비시장 규모도 연간 13%대의 성장세를 유지할 것으로 예상된다. 또한 수출입 규모도 연간 15~18% 수준의 성장세를 이어갈 것으로 전망된다.

향후 중국의 경제정책은 경제성장 위주의 정책에서 분배와 균형성장, 그리고 질적 성장을 중시하는 정책으로 전환될 전망이다. 이에 따라 중국 경제는 보하이 경제권, 장강경제권, 주강 경제권 등 3개 경제권을 중심으로 성장하되, 중장기적으로 중국 중·서부 및 동북지역이 차기 성장지역으로 성장할 전망이다. 특히, 동북 3성과 중부지역은 3대 경제권과 인접해 있으며 산업 및 인프라 부문에 대한 대규모 투자가 이어지고 있어 중단기적으로 새로운 경제성장지역으로 부상할 가능성이 높은 것으로 평가된다.

<표 3-16> 지역별 경제성장 전망

구 분		지 역 명	비 고
고도성장지역	장강 경제권	상하이, 쟝수성, 저쟝성	서부, 동북3성, 중부지역 등과 연계성 강화
	주강 경제권	광둥성, 홍콩, 마카오	
	보하이 경제권	허베이성, 산동성	
잠재성장지역	서부지역	쓰촨성, 칭하이성 등	중장기 성장 예상
	동북 3성	라오닝성, 지린성, 해이룽성	중단기 성장 예상
	중부지역	허난성, 후베이성, 후난성, 안후이성	

주 : 중단기 - 현재~2015년, 중장기 - 2015년 이후

이에 따라 현재 3대 경제권에 집중되어 있는 외국인투자와 산업기능도 점차 중부 및 동북 3성 지역으로 확산될 것으로 예상된다. 특히 주목해야 할 지역은 장강삼각주의 배후 경제권인 중부지역이다. 이 지역은 장강을 활용한 물류 네트워크가 발달되어 있고 막대한 규모의 시장이 형성되어 있어 경제성장 잠재력이 매우 높은 것으로 평가된다. 최근 우한지역에 프랑스 산업단지가 구축된 것이나 우한, 충칭, 후베이성 등에 유럽 및 일본계 기업의 투자가 급증하는 것도 이 지역에 대한 성장잠재력이 높다는 것을 보여주는 좋은 사례이다.

2) 물류 트렌드와 대응방향

(1) 해운 부문

중국이 세계 해운의 중심으로 부상하고 있다. 수송수요의 폭증으로 촉발된 중국효과(China Effect)는 세계 해운시장의 근간을 흔들며 시장의 변화를 주도하였다. 컨테이너 시장은 사상 최대의 호황기를 맞이하면서 신조선 발주 급증, 선박의 대형화, 선사의 대형화, 글로벌 서비스 패턴의 변화 등의 시장변화를 경험하였다. 또한 건화물선 시장과 유조선 시장도 운임지수가 사상 최고치까지 상승하는 등 유래 없는 호황세를 기록하였다. 이러한 중국 해운시장의 급성장 추세에 따라 중국 선사들도 빠른 성장을 거듭하고 있다. 중국의 양대 선사인 China Shipping과 COSCO는 중국의 막대한 수송수요를 등에 업고 각각 세계 6위와 8위 선사로 부상했다.

중국 해운시장에서 주목해야 할 것은 중국 근해 및 연안 선사들의 급성장 추세이다. 산동국제항운그룹(SITC) 등 중국의 근해선사들은 급속한 성장세를 기록하며 아시아 역내시장에서 시장점유율을 확대하고 있다. 뿐만 아니라 중국 정부의 지원정책에 힘입어 항만운영과 물류사업 등으로 사업범위를 확대하며 종합 물류기업으로 성장해 나가고 있다. 이러한 추세는 우리 근해선사에게 큰 위협 요인이 되고 있다. 특히, 2009년 한중항로 개방이 계획되어 있어 이에 대한 근해선사들의 체계적인 대응이 요구된다.

<표 3-17> 해운 부문 대응방향

구분	정책명	세부 정책
1	• 근해시장 참여 확대	• 근해선사 육성
		• 중국 연근해, 피더서비스 시장 진출
2	• 한중 원양선사 전략적 제휴 강화	• 공동서비스 개설 및 운영
		• 공동 물류인프라 개발

(2) 항만 부문

중국 항만은 연 평균 20%대의 성장추세를 기록하며 무서운 속도로 성장하고 있다. 2004년 중국 항만이 처리한 컨테이너 물동량은 총 7,703만 TEU였는데, 이는 동북아 항만에서 처리한 총 물동량의 63.5%에 해당된다. 중국 항만의 성장을 주도하고 있는 것은 상하이, 선전, 칭다오, 톈진 등 8대 항만이다. 이들 8대 항만은 중국 총 항만 물동량의 65%를 처리하고 있으며 다롄항을 제외한 7대 항만이 세계 30권에 포함되어 있다. 이러한 중국 항만의 급성장 추세는 2005년 초, 중국 교통부가 발표한 '전국연해항구발전전략(全國沿海港口發展戰略)'에 따라 더욱 탄력을 받을 것으로 예상된다.

중국 항만의 전략변화는 동북아 항만구도의 변화는 물론, 우리 항만에도 중대한 영향을 미칠 것으로 예상된다. 특히 중국 내부 환적체계 구축을 목표로 하고 있는 상하이 양산터미널이 개장됨에 따라 부산항과의 허브 경쟁이 더욱 치열하게 전개될 것으로 예상된다. 또한 톈진항(50개 선석)과 다롄항(30개 선석)의 대규모 터미널 개발계획은 화북지역 환적화물 유치를 성장 동력으로 삼고 있는 우리 항만에게 큰 위협이 될 것으로 보인다.

따라서 우리 항만은 운영체계의 개선, 마케팅 강화 등을 통해 자체 경쟁력을 강화하는 한편, 환적체계를 획기적으로 개선하는 적극적인 전략을 추진해야 할 것으로 보인다. 특히 환적체계 개선을 위해서는 피더전용부두의 개발, 환적화물 이동경로의 합리화, 한중 항만간 셔틀서비스 운영 등이 필요하며, 제도적으로는 자유무역지역제도와 통관체계의 개선이 요구된다.

<표 3-18> 항만 부문 대응방향

구분	정책명	세부 정책
1	· 중국 항만사업 참여	• 항만개발사업(투자 및 운영) 참여
		• 배후 물류단지 확보
		• 투자컨소시엄 구축 및 지원방안 마련
		• 주요 GTO와 전략적 제휴 강화
2	· 중국 항만 네트워크 강화	• 중국-한국 항만간 상호 연계체계 구축
		• 선사, 물류기업간 전략적 제휴 강화

(3) 물류 부문

중국 물류시장은 2000년 이후 연평균 30% 대의 성장률을 기록하고 있으며, 향후에도 이러한 성장세가 지속될 것으로 예상된다. 2004년 중국 물류시장의 규모는 4조 6,000천억 달러였으며 2010년에는 약 10조 달러 규모로 성장할 전망이다. 이에 따라 중국은 세계 물류기업의 각축장이 되고 있다. 이미 세계 대형 물류기업의 대부분이 중국시장에 투자하고 있으며 창고, 운송 등 물류 인프라는 물론 도로, 철도 등 국가 수송인프라에 대한 투자도 확대하고 있다.

한편, 중국의 내륙 운송망은 도로, 철도 인프라의 부족으로 그 효율성이 매우 낮다. 특히 철도수송망은 에너지, 벌크화물 등 대량화물과 국가필수화물의 수송에 우선 활용되고 있어 민간기업의 이용은 어려가지 어려움이 있다. 이에 중국 정부는 '5종 7횡', '7918' 네트워크 구축 전략을 발표하고 내륙 운송망 개발에 박차를 가하고 있으나 2010년 이후에나 내륙운송망의 개선효과가 나타날 것으로 보인다.

중국 항공물류 시장은 2020년까지 연간 10.3%라는 높은 성장세를 기록할 것으로 예상된다. 이에 따라 중국 정부는 각 지역 거점공항 개발에 박차를 가하고 있으며 중국항공, 동방항공 등 민영항공사 역시 항공기 도입, 서비스 확대 등을 통해 높은 성장세를 유지하고 있다. 또한 Fedex, UPS, DHL 등 항공특송업체들도 높은 성장률을 기록하며 물류인프라 개발과 서비스 확장에 전력을 투구하고 있다.

이러한 중국 물류시장의 급성장은 우리 물류기업과 항공사에게 중요한 기회가 될 수 있다. 반면, 국제 물류거점화를 지향하고 있는 우리 항만과 공항에는 큰 위협요인이 될 수 있다. 따라서 중국 물류시장에 대한 적극적인 투자와 물류네트워크 확대 등을 통한 새로운 시장개척과 비즈니스 모델을 개발하는 전략이 요구된다.

<표 3-19> **물류부문 대응방향**

구분	정책명	세부정책
1	중국 물류시장 진출 확대	내륙 물류거점 개발 참여, 제조업 공동진출
		물류외교 강화(라이센스 확보 등)
		물류기업 대형화 유도
2	오픈 스카이	공동항공시장 구축
3	한중 대형 합작 물류기업 설립	선사, 물류업체, 항공업체, 제조업체 공동 참여

2. 러시아/CIS

1) 경제 트렌드와 대응방향

러시아/CIS의 경제는 2000년 세계적인 호황과 석유 및 천연가스 등의 에너지 가격의 상승으로 높은 성장률을 보이고 있다. 러시아/CIS 지역에서 광대한 지리적 규모와 상대적으로 경제발전 수준이 높은 국가는 러시아, 우크라인, 몰도바, 벨로루시, 아르메니아, 아제르바이잔, 그루지아(Georgia), 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄(Turkmenistan), 키르기즈스탄(Kyrgyzstan), 타지키스탄(Tajikistan)등이다.

특히 러시아는 풍부한 지하자원을 바탕으로 높은 경제 성장을 보일 것을 전망되며, 2006년

으로 예정된 WTO 가입이 성사되면 세계무역의 주요국가로 부각될 것으로 평가되고 있다. 유라시아 대륙을 연결하는 지정학적 위치로 인해 유럽-러시아는 EU와 공동구역(Common Space)를 구상해 양 지역간 생산요소의 자유로운 이동이 보장되는 경제 공동체를 구상하고 있다. 또한 극동-러시아는 동 시베리아에서 사할린에 이르는 풍부한 자원을 바탕으로 한·중·일 3국과 활발한 경제교류를 추진하고 있다.

러시아는 러시아/CIS 12개국 전체 GDP의 3/4을 차지하고 있어 이지역의 성장원동력의 역할을 하고 있으며, 최근 지속되고 있는 석유 및 천연가스 등의 국제 원자재 가격 상승으로 인해 건전한 정부재정, 소비 및 고정 투자의 증가, 건설경기의 회복 등이 성장 잠재력을 뒷받침하고 있다. 다음으로 중앙아시아와 카스피 해 지역의 중심국가인 카자흐스탄과 아제르바이잔이 풍부한 에너지 자원을 바탕으로 지속적인 성장을 보이고 있다. 그러나 아직도 대외 개방의 정도가 낮은 벨로루시나 우즈베키스탄에서의 경제 발전은 점진적으로 진행될 것으로 전망된다.

<표 3-20> **러시아 주요 지역 성장 가능 여부**

구분	지 역 명	비고
고도성장지역	러시아, 카자흐스탄	외국인 투자 증가
잠재성장지역	우크라이나, 몰도바, 아르메니아, 그루지아, 투르크메니스탄, 키르기즈스탄, 타지키스탄 등	역내 국가간 협력으로 지역경제 발전 추진
성장소외지역	벨로루시, 우즈베키스탄	대외개방도 낮음, 에너지 빈국

2) 물류 트렌드와 대응방향

(1) 해운 부문

러시아/CIS에서의 해운 환경은 풍부한 천연 자원, 천연가스, 그리고 석유 매장량을 보유한 에너지 강국으로 구성되어 있어 지속적으로 에너지 수송수요가 크게 증가할 전망이다. 더불어 러시아/CIS가 지속가능한 경제 성장을 위해 에너지 자원 수출 수익을 재투자 하는 한편, 제조업 및 서비스 산업에 대한 투자를 늘려 산업 구조를 다각화하는 정책이 성공으로 이어지면 컨테이너 물동량 늘어날 것으로 전망된다. 또한 2006년 WTO 가입이 성사되면 점진적으로 글로벌 제조업체의 진출이 늘어나면서 LNG, 유조선 등 탱커시장뿐만 아니라 컨테이너 시장도 더욱 확대될 것으로 예상된다.

이에 따라 러시아는 글로벌 경제권과의 교역이 활성화 되면서 유럽, 중앙아시아, 중동 지역

과의 경제권 통합도 추진 될 것으로 전망됨에 따라 유라시아를 연결하는 교역의 루트로써 극동 및 유럽간 교역이 활성화 될 것으로 전망된다. 또한 시베리아와 북 러시아 유전지역에서 생산되는 원유를 수송하고자 북극해상수송루트를 개발하고 있으며 이는 구 소련의 붕괴와 함께 침체된 해운산업을 부흥시키기 위한 전략의 하나로도 분석되고 있다.

이 같은 러시아/CIS 권역의 해운물류 트렌드 변화와 관련하여 우리나라의 경우 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다. 중·단기적으로 에너지 수송수요 증대에 대비하여 유조선 해운시장에 적극 진출하는 것이 필요하다고 판단된다. 장기적으로는 컨테이너선에 대한 시장변화의 분석이 지속적으로 이루어 져야 한며, 마지막으로 북극항로개발에 따른 신항로 서비스가 부상함에 따라 내빙유조선에 대한 준비가 필요하다고 판단된다.

<표 3-21> 권역 해운 부문 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부정책
1	유조선 신규 서비스 참여	신규시장 개척	• 발틱해 및 흑해 신항로 개발 및 공동운영
		북극항로 참여	• 시베리아/북러시아 유전 지역 신항로 개발, 공동운영
2	컨테이너 신규 서비스 참여	근해선사 전략적 제휴 추진	• 극동 러시아 지역 근해 선사간 서비스 공동운영 체계 • 항로 조정
		내륙 물류 시설 공동투자	• 극동 러시아 및 흑해 지역 공동물류체계 구축
		동북아 공동서비스 개설	• 한/러 정기선사간 서비스 연계 확대 • 아시아 역내서비스 공동 운항

(2) 항만 부문

러시아는 늘어나는 해상물동량과 항만을 이용한 에너지 대량 운송체계를 마련하는 항만 정책을 추진하고 있다. 이 항만정책은 자국의 내륙교통망을 항만을 중심으로 글로벌 교통망과 연결하고, 자국을 유럽과 아시아를 연결하는 물류거점으로 육성한다는 중장기 계획에 따라 중추 항만을 개발하는 것이다. 이들 항만들은 발틱해의 상트 페테르부르크와 칼리닝그라드, 흑해의 노보로시스크항만, 극동의 나호드카, 바니노, 블라디보스토그, 보스토치니 등으로 이다.

따라서 이들 항만에 대한 진출 전략을 마련해야 것으로 판단된다. 특히, 러시아 정부는 악화되고 있는 극동지역의 경제 재건을 위해 산업 및 항만개발에 박차를 가하고 있으며, 이 지역에 석유 가스 산업과 제조업을 중점적으로 육성할 계획에 있어 새로운 경제성장 지역으로 형성될 가능성이 높은 지역으로 평가되고 있다. 더불어 TSR과의 연계를 용이하게 하기 위한 배후 수송망, 간선개발 사업 등도 진행하고 있다.

이 같은 항만물류 트렌드 변화에 대비하여 우리나라의 경우 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다. 먼저 유럽과 러시아를 연결하고 있으며 빠르게 성장하고 있는 발틱해와 흑해 항만 사업에 적극적으로 참여할 필요가 있다. 또한 우리나라와 인접한 극동 지역 항만에서는 장기적으로 TSR을 연계한 수송 시스템에 대한 투자를 확대할 필요가 있다고 판단된다.

<표 3-22> **항만 부문 대응방향**

구분	정책명	주요 내용	세부정책
1	발틱해와 흑해항만 개발 참여	• 개발기술 및 장비 수출	• 터미널 개발 상업 진출
		• 개발 투자 및 지분참여	• 운영권 및 이용권확보 강화 • 항만 투자수익 창출
2	극동 개발 사업 참여	• 개발 투자 및 지분참여	• 아시아 TSR 이용 화물의 기종점 항만으로 활용 • TSR과 연계한 토탈 물류서비스 센터화

(3) 물류부문 및 항공 부문

러시아/CIS 지역에서 철도운송 부문은 물류의 핵심망으로 자리 잡고 있다. 유라시아 대륙을 관통하는 철도망을 통해 유럽, 중동, 서남아시아, 동남아시아, 동북아시아 등 유라시아 모든 물류 시장을 연결시켜 주는 역할을 담당하는 전략을 추진하고 있다. 이와 같이 철도 시스템이 물류의 기간사업으로 등장하면서 대대적인 철도 투자와 구조개혁을 시도하고 있으며, 정부소유의 철도회사인 러시아 레일 웨이즈(RZD)를 설립하여 철도 서비스 부문의 현대화를 추진하고 있다.

특히, 유라시아 지역에 핵심적인 국제 철도망으로써 시베리아횡단철도(TSR), 중국철도(TCR), 몽골철도(TMGR), 그리고 한반도 종단철도(TKR)등이 있다. 이 가운데 TSR과 TCR은 현재 경쟁상태에 있으며, 내년부터 TSR의 운송비를 인상한다는 발표를 하는 등 향후 이들 철도의 화물 유치경쟁은 더욱 치열할 것으로 전망된다. 또한 유라시아 대륙 남북을 관통하는 남북회랑 철도 시스템을 통해 내륙 복합운송 망을 구축함으로써 유라시아 물류뿐만 아니라 세계 물류시장을 자국에 편입하는 전략도 추진 중에 있다. 이 같은 철도 무류 시스템이 안정적으로 운영 될 경우 유라시아 물류시장에 큰 변화가 예상된다.

한편, 러시아/CIS의 항공인프라는 낙후되어 있어 활주로, 화물 터미널, 항공통제 시스템, 통신장비, 운송장비등 모든 분야에서 현대화를 추진하고 있다. 이에 여러 나라들이 적극적으로 항공 인프라 개발에 참여하고 있다. 항공통제 시스템 분야는 미국, 항공 장비 분야는 독일, 핀란드 등의 유럽 국가들이 진출하고 있다. 특히 극동 러시아 지역은 육상교통 수단이 미흡해 개발 사업에서 항공망 확충을 우선적으로 고려하고 있다.

이 같은 내륙 및 항공물류 트렌드 변화에 대비하여 우리나라의 경우 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다. 먼저 철도 부문에는 TSR 및 TCR과 연계한 비즈니스 모델을 해운 운송과 비교하고, 새로운 화물운송 루트 개발 가능성에 대한 분석을 통해 화주의 화물 유치 경쟁에 준비할 필요가 있다. 또한 항공 분야에서는 노후한 장비를 교체하고 항공 인프라를 확충하는 사업에 적극 진출하는 것도 필요하다고 판단된다.

<표 3-23> **내륙물류 및 항공 부문 대응전략**

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	TSR 연계 수송망 개발	• TKR 활성화 방안	• TSR과 TKR 연계망 구축 검토
		• Sea-Rail 복합운송 활성화	• TSR과 TCR 비교 검토
2	항공 인프라 개발 참여	• 건설 및 장비 수출 마케팅 강화	• 극동 러시아 지역 공항 투자 확대
		• Open Sky	• 한러 공동항공물류 시장 형성 촉진

3. 인도

1) 경제 트렌드와 대응방향

인도는 2003년(2003/2004 회계연도) 8.5%의 경제성장을 달성한 데 이어 지난해에도 6.9% GDP 성장을 기록함으로써 견실한 성장세를 이어가고 있다. 특히 IT와 서비스 수출증가를 바탕으로 한 민간소비가 전체 GDP의 64%로 경제성장을 주도하고 있다. 일부에서는 이러한 인도 내부소비의 역동성을 가장 큰 매력요인으로 평가하고 있다. 주요 투자은행들은 2010년까지 인도경제가 5~6%대의 완만한 경제성장을 구현해 나갈 것으로 전망하고 있다.

인도의 경제성장은 단기적으로 상당한 진폭을 나타낼 것으로 전망된다. 그 이유는 인도정부의 재정수지 적자폭이 커 경기변동 대응에 취약할 뿐만 아니라 인도의 경제성장은 세계 IT 경기, 몬순, 국제금리 및 유가 등 대외적인 요소에 의한 변동성이 크기 때문이다. 따라서 인도의 경제의 도약은 제조업 기반이 완성되어 서비스업과 균형발전을 이루는 2010년 중반 이후가 될 것이라는 전망이 지배적이다. 즉, 인도는 중국과 함께 세계 경제성장을 주도할 것이라는 평가를 받고 있지만, 단기적으로는 물류시장 측면에서 중국효과와 같은 파괴력은 없을 것으로 예상된다.

그러나 인도의 장기적 성장가능성은 중국보다 더 큰 것으로 평가되고 있다. 제조업 비중이 확대되면서 본격적인 고용창출과 수출이 이루어지면 인도는 거대한 소비인구를 기반으로 보

다 안정적인 경제성장을 구현해 나갈 것이다. 또한 인도는 인구 3억 명에 이르는 서남아 경제권의 중심이며, 이 지역의 점진적인 발전과 함께 지역거점의 역할을 수행할 가능성이 높다. 이와 함께 인도는 우수한 저임금 근로자의 안정적인 공급처로서 노동집약적 산업에서 중국 및 동남아와의 산업분업도 활발하게 전개해 나갈 것으로 예상된다.

따라서 글로벌 기업들은 소득수준이 높은 북부 수도권과 종합 공업지대인 서부 뭄바이권, IT산업 중심지인 남부 첸나이권 등 수도권과 연해 공업중심지를 중심으로 속속 진출하고 있다. 특히 인도는 이 4대 산업권내 사회간접자본 및 각 산업권을 연결하는 운송 인프라를 최우선적으로 구축하고 있기 때문에 초기 관련 투자비용을 줄일 수 있는 이점이 있다. 동부 콜카타권의 경우 현재는 정체된 구 중화학공업지대이나 장기적으로 인접국인 방글라데시, 부탄, 네팔을 연결하는 지역거점으로의 활용을 고려해 볼 만 하다.

<표 3-24> 인도 주요 지역의 성장 가능성

구 분	지 역 명	비 고
고도성장지역	북부 뉴델리권, 서부 뭄바이권, 남부 첸나이권	주요 소비시장 종합공업지대 및 첨단산업기지
잠재성장지역	동부 콜카타권	서남아 경제권과의 연결 거점

2) 물류 트렌드와 대응방향

(1) 해운 부문

인도의 수출입 해상물동량은 2000년 이후 연 10%대의 증가율을 보이고 있으며, 특히 컨테이너 화물은 지난 5년간 연평균 15% 이상의 고속성장을 이루어 왔다. 인도 정부는 지속적인 수송수요 증가에 대비해 자국선대 확충, 톤 세제 도입 등 대대적인 해운산업 육성정책을 펴고 있다. 또한 해운시장 개방에 따라 외국 선사들의 현지사무소 및 신규항로 개설도 경쟁적으로 이뤄지고 있다.

외국 선사들도 인도해운시장 진출은 앞으로도 계속될 것으로 판단된다. 즉 인도의 경제성장 및 대외교역 확대에 따라 북미와 유럽지역을 연결하는 원양항로뿐만 아니라 아시아 역내항로의 수송수요가 급팽창할 것으로 예상되기 때문이다. 특히 인도는 유럽과 아프리카를 아시아 및 대양주와 연결하는 해상항로의 연계점이라는 점에서 매우 높은 전략적 입지가치를 보유하고 있다. 인도해운시장이 커지면 동서 물동량 불균형 해소에도 크게 기여할 수 있을 것으로 전망된다.

<표 3-25> **해운 부문 대응방향**

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	해운협정 체결	• 한·인도 해운협정 조속 체결	• 해운소득 비과세 실현
2	인도 해운시장 선점	• 원양선사 서비스 확대	• 인도 거점 신항로 개설 • 현지선사 M&A 및 지분참여 통해 피더망 강화
		• 근해선사 신규 서비스 개설	• 중국/일본/동남아~인도 서비스 개설
		• 자원수송시장 참여	• 철강/전력업체 동반진출 • 인도의 에너지 해상운송 시장 적기 활용

주 : 중단기 - 현재~2015년, 중장기 - 2015년 이후

중·단기적으로 우리나라 원양선사들의 인도 해운시장 선점에 적극 나서야 할 것이다. 인도는 자국 정기선대 성장이 더디기 때문에 시장을 선점하려는 글로벌 선사들의 각축장이 되고 있다. 단기적으로는 인도를 중심으로 하는 북미/유럽항로, 아시아 항로의 개편 및 서비스 개선을 통해 마케팅을 강화해나가야 한다. 장기적으로는 인도를 중동 지역 및 페르시아 만을 통해 북부 유럽 및 중앙아시아까지 수송되는 화물의 중계거점으로 활용할 수도 있을 것이다.

둘째 근해선사들의 인도 서비스 확대도 중단기적으로 검토해 볼 필요가 있다. 현재 세계 전체의 27%에 달하는 아시아 역내 물동량은 점진적으로 상승할 것으로 예상되며, 인도의 비중 또한 보다 높아질 것으로 예상된다. 인도 최대의 교역국으로 부상하고 있는 중국을 비롯해 일본, 동남아 등 역내 주요 경제권과 인도를 연계하는 서비스 확대를 고려해 볼 수 있을 것이다.

(2) 항만 부문

현재 인도 항만에서는 연간 3억 톤의 화물이 처리되지만, 컨테이너 전용터미널과 관련 배후 물류시설이 크게 부족한 실정이다. 인도 정부는 경제성장과 수출입 물동량 증가에 따라 항만 수요 또한 급증할 것으로 예상하고 뭄바이항, 첸나이항 등 거점 항만 개발을 서두르고 있다. 그러나 인도의 경우 정부의 재정수지 악화로 사회간접자본(SOC) 투자재원이 매우 부족한 실정이기 때문에 민간업체의 항만개발 참여를 독려하고 있다. 또한 항만운영관련 제도 개선을 통해 글로벌 터미널 운영업체의 투자를 지원하고 있다. 이에 따라 P&O Ports, APM 터미널, PSA, DW 등 글로벌 터미널 운영업체뿐만 아니라 머스크, CMA CGM, 에버그린 등 선사들도 터미널 확보에 적극 나서고 있다.

인도는 종전까지 콜롬보, 싱가포르, 살라라(Salalah) 등 인접 항만을 통해 환적 되던 수출입 화물을 자국 항만을 통해 처리한다는 전략을 추진하고 있다. 따라서 현재 동안과 서안의 지역

거점항만으로 육성되고 있는 자와하랄네루항과 첸나이항 외에도 동시다발적인 항만 개발이 예상된다. 특히 운항선대가 대형화되면서 이들 선박을 수용할 수 있는 대형 항만 수요는 더욱 증가할 전망이다.

<표 3-26> **항만 부문 대응방향**

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	거점 터미널 확보	• 터미널 개발 및 지분참여	• 주요 성장지역 거점터미널 확보・운영 • 물류기업 컨소시엄 공동투자
		• 항만배후 물류시설 확보・운영 참여	• 배후물류시설 투자 운영 • 연계 내륙물류서비스 강화

따라서 선사와 물류기업들은 중단기적으로 인도 내 거점항만과 물류센터 확보에 적극 나서야 한다. 또한 항만 연계 물류서비스 효율화를 위해 항만배후 물류시설 운영에 참여하는 방안도 고려되어야 할 것이다. 인도의 글로벌 생산기지화가 상당부분 진전되어 경쟁이 심화된 시점에서 진출을 고려하는 우를 범해서는 안 될 것이다. 정부는 해외 물류사업 투자에 소요되는 대규모 자본 조달이 용이하도록 제도적 기반을 마련해야 하며, 물류외교를 통해 우리나라 기업들이 해외 인프라 개발과 운영 참여 촉진할 수 있도록 외교력을 발휘할 필요가 있다.

(3) 물류 부문

인도정부는 운송 인프라 확충을 지속적인 경제성장을 위한 핵심 선결조건으로 인식하고 대대적인 개발 계획을 추진하고 있다. 특히 주요 산업거점을 연결하는 도로망은 비교적 빠른 속도로 정비되고 있다. 또한 지난 수년간 단계적인 산업개방을 추진한 결과 현재는 항만, 공항, 도로 등 주요 인프라 사업에 100% 외국인 투자지분가 허용되고 있다. 2004년 950억 달러 규모였으나, 2008년 1,670억 달러 규모로 성장할 것으로 전망되고 있다.

물류시장 개방 진전과 함께 글로벌 물류기업들의 인도 진출이 확대되고 있다. 이들 업체들은 국제운송뿐만 아니라 인도 내륙물류시장까지 마케팅을 강화하고 있다. 일차적으로 인도의 잠재적인 소비시장 공략을 목표로 하고 있으며, 중장기적으로는 인도의 제조업 기반이 확대되어 글로벌 생산기지로서의 역할을 본격화할 것에 대비해 인도 물류시장을 선점하겠다는 전략이다.

<표 3-27> 물류 부문 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	인프라 개발 참여	• 산업거점별 물류기지 확보	• 물류시설 공동투자 및 운영
			• 중부내륙 물류기지 확보
		• 항만연계서비스 강화	• 내륙물류체계 구축 • 현지 기업과 전략적 제휴
2	인도 물류시장 개척	• 대형물류기업 조기진출	• 종합물류기업 육성
		• 항공물류시장 선점	• 항공물류 거점 구축 • 마케팅 강화
		• 서남아 물류거점화	• 서남아권 광역 물류서비스 구축

따라서 우리 물류기업들도 물류서비스 효율화와 신흥시장 선점이라는 두 가지 측면에서 인도 물류시장 진출을 서둘러야 한다. 먼저 기존 해운 및 항공서비스를 효율화하기 위해 중단기적으로는 현지물류기업과의 전략적 제휴를 통해 연계 서비스를 강화하고, 산업거점별 물류기지를 확보하여 운영하는 방안이 추진되어야 할 것이다. 장기적으로 현재 미개발 지역인 중부내륙 물류기지 건설 및 항공물류 거점 구축, 서남아권 광역 물류네트워크 구축도 고려될 수 있다.

4. 동남아

1) 경제 트렌드와 대응방향

동남아는 선발 ASEAN 6개국(브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국)이 1980년대 수출주도형 공업화 전략, 투자 및 무역자유화 등 대외 지향형 성장전략을 추진하여 고도성장을 이룩하였다. 이후 시장경제체제로 전환한 후발 4개국(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남)이 가세하였다. 1990년대에는 외국인투자 확대 및 역내분업 촉진을 목적으로 AFTA를 확대·발전시키는 한편 단일시장을 목표로 경제통합을 가속화하는 데 주력했다.

현재 동남아 경제의 특징은 전반적으로 5%대 이상의 비교적 높은 성장이 유지되고 있으며, 이와 같은 추세가 향후에도 상당기간 이어지는 가운데, 특히 부존자원이 풍부하거나 우수한 인력에 의하여 성장잠재력을 가지고 있는 후발 4개국, 특히 베트남과 라오스는 장기적으로도 5~6%대의 고도성장이 가능할 것으로 전망된다. 이에 반해 단기적으로 브루나이와 싱가포르,

장기적으로는 점차 상당한 경제규모에 도달할 태국 및 말레이시아와 뚜렷한 성장 동력이 없는 캄보디아 등의 성장둔화가 예상된다.

그럼에도 불구하고 ASEAN 10개국으로 구성된 동남아지역은 이미 아시아권에서 유일하게 떠오르는 FTA 허브(hub)로서, 그리고 풍부한 자원, 저렴한 노동력, 거대단일시장 형성 등으로 투자 매력이 풍부한 경제권으로 부상하고 있다. 특히 메콩강 대개발계획(GMS)에 의해 다양한 수송 및 물류인프라 프로젝트가 완성되는 2010년 이후에는 메콩강 주변국가의 경제 및 물류 환경이 크게 개선되면서 핵심투자지역으로 부상할 전망이다.

<표 3-28> **동남아권의 지역별 성장가능 여부**

구 분	지 역 명	비 고
경제성숙 지역	싱가포르, 브루나이	높은 소득수준, 성장률 둔화
고도성장 지역	태국, 베트남, 말레이시아	성장촉진, 저임금, 풍부한 인력
잠재성장 지역	캄보디아, 라오스, 인도네시아	메콩강 유역, 인프라 확충, 자원부국

2) 물류 트렌드와 대응방향

(1) 해운 부문

세계 해상수송 화물의 절반이 동남아 해역을 통과하고, 특히 우리나라를 포함하는 석유 및 천연가스를 포함한 극동 4개국의 에너지물류는 90% 가량이 이 지역을 경유한다. 동남아지역 해운의 중요한 입지적 특성은 역내 국가 간 연근해 네트워크와 국제 네트워크가 말라카 해협 및 싱가포르 해역에서 교차함으로써 많은 도서로 이루어진 동남아 역내의 복잡한 역내 해운시장과 국제 해운시장이 공존한다는 것이다.

동남아권 해운시장의 특징으로는, 양호한 해운경영환경을 제공하는 싱가포르를 중심으로 해운산업의 지속적인 발전이 예상되며, 싱가포르, 램 차방 및 탄중 펠라파스 등 주요항의 허브경쟁이 심화되는 가운데 해운센터화 전략이 물류수요 창출의 관건이 될 것이다. 에너지 및 원자재 수출의 증가와 경제통합 및 FTA 허브의 진전은 이를 가속화시킬 것으로 예상된다. 또한 APL, MISC 등 원양선사와 PIL, Samudera 등 근해 및 피더선사가 국제 및 역내 해운시장을 주도하는 가운데 인도네시아, 말레이시아 및 필리핀 등은 세계 선원공급국으로서의 영향력이 확대되고 있다.

그리고 동남아 해운산업의 향후 발전전망으로는 아시아 및 세계 해운 허브와 크루즈산업의 중심으로서 싱가포르의 역할이 유지되는 가운데 동남아 역내 연안 및 메콩강 유역 내륙수운

이 지속적으로 활성화될 것으로 예상되며, 말라카 해협 주변국을 중심으로 해상안전과 관련한 국제공조체제가 단계적으로 확립될 전망이다.

이 같이 중요성을 더해가고 있는 동남아권 해운시장에 우리나라 해운산업이 진출함으로써 교두보를 확보하고 지속적으로 증가하는 경제교류 및 국내기업의 진출을 측면에서 지원하는 적극적인 전략이 필요하다.

<표 3-29> 해운 부문의 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	신규서비스 참여	• 역내 피더서비스 진출	• 역내 해상물류 네트워크 • 지역선사와 공동운항
		• 내륙수운 연계서비스 확립	• 메콩강 유역서비스 개발 • 지역물류업체와 제휴 또는 조인트벤처 설립
2	역내외 광역서비스 구축	• 서남아 해운서비스 진출	• 서비스통합/광역화 대응 • 인도양 피더서비스 연계
		• 호주 해운서비스 연계	• 지역선사와의 공동진 출

(2) 항만 부문

동남아 항만산업의 주요 허브항만의 경쟁이 심화되는 가운데, 베트남 및 인도네시아 등을 중심으로 주요국의 거점항만 개발이 진전하는 것으로 예상된다. 허브항만 경쟁과 관련해서는 기존 싱가포르항에 거세게 도전하고 있는 인도네시아 탄중 펠라파스항이 있으며, 말레이시아 포트 켈랑, 태국 램 차방, 인도네시아 탄중 프리옥, 베트남 사이공항 등이 지역 거점항만으로서 항만개발과 선사 및 물동량 유치에 전력하고 있다.

특히 메콩강 유역으로의 연계수송체계에 있어서 입지적으로 유리한 사이공항이 장기적으로는 메콩강 주변국을 대상으로 한 핵심적인 거점항으로 성장할 가능성이 매우 크다. 이에 따라 이들 항만을 중심으로 항만개발 및 서비스 네트워크의 증가가 확실시되며, 균형발전 및 역내·외 교역의 활성화를 목표로 한 ASEAN의 경제정책이 이를 뒷받침할 것으로 예상된다.

이에 따라 동남아권의 항만구도는 2~3개 허브항만과 주요 성장지역 및 국가별 거점항만이 공존하는 방향으로 발전할 전망이며, 역내 시장통합과 중국, 한국 및 일본을 포함한 동아시아 경제권과의 전반적인 경제교류 확대에 의하여 그 시기가 앞당겨질 것으로 예상된다.

동남아권에서 인접항만간 개발경쟁이 심화되는 가운데 주요선사와 글로벌 항만운영업체의 거점항만 확보를 위한 경쟁도 지속될 것이며, 그 결과 항만 간에는 부가가치 환적센터로서의 기능을 선사에 제공하기 위한 노력이 역시 확대될 것으로 전망된다.

이와 같은 동남아 항만의 개발 및 구도변화의 추세에 따라 다음과 같은 적극적인 투자 및 진출 전략이 요구된다.

상대적으로 재원 및 개발기술의 확보에 어려움을 겪는 주요 항만을 대상으로 항만투자 및 운영참여를 추진할 필요가 있다. 이를 통해 성장가능 지역의 물류거점을 선점하는 긍정적인 성과를 달성할 수 있으며, 역내물류체계에 대한 접근성을 확보함으로써 제조 및 물류업체를 포함한 우리나라 기업의 진출을 위한 교두보로서의 역할도 가능하다.

<표 3-30> 항만 부분의 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	동남아 항만개발 참여	• 개발투자 및 지분참여	• 운영권 및 이용권 확보 • 역내물류 교두보 확보
		• 개발기술 및 장비 수출	• 국내항만기술 부가가치 창출 및 수익성 증대 • 항만 투자수익 극대화
2	선사의 항만운영 참여	• 역내 내륙물류 거점 확보	• 배후물류시설 확보 • 역내 물류네트워크 구축
		• 피더/지역물류 거점 구축	• 서비스 네트워크 확보

(3) 물류 부문

ASEAN 10개국의 경제통합을 위한 본격적인 역내물류 인프라확충이 체계적으로 추진됨에 따라 동남아권 전체 물류시장의 근본적인 변화가 예상되고 있다. 특히 역내국가간의 도로 및 철도망 확충이 적극 추진되고 있으며, 중국과 연계된 국제 네트워크 구축이 가시화되고 있다. 항공물류업체들의 거점화가 진전되고 있으며, 파이프라인 및 해운에 의한 통합 에너지물류 네트워크의 형성이 단계적으로 추진된다.

ASEAN의 차원에서 추진되는 물류정책은 우선 역내 통합물류체계를 구축하고 이를 중국의 물류체계와 연계시키는 것이며, 세계 및 아시아권 물류의 중심축으로서 연계성을 유지하는 것이다.

동남아 내륙물류는 특히 메콩강 유역 대개발계획인 GMS-프로그램에 의해 도로 및 철도에 이어 내륙수로와 관련한 인프라가 단계적으로 개발된다. 도로부문은 UN ESCAP이 추진하는 'Asian Highway' 계획과 연계하여 메콩강 주변 낙후지역 및 동·서 도로 기간망을 구축하도록 추진되고 있으며, 철도는 다소 미진한 가운데 인도차이나 해안선을 따라 국제철도 인프라의 건설계획이 역시 UN ESCAP의 'TAR(Trans Asian Railway)' 계획에 포함되어 있다. 내륙수로의 경우에는 초기개발의 단계에 있으며, 특히 총연장이 4,800㎞에 이르는 메콩강을 본격적인 수

운이 가능한 물류인프라로 개발하기 위한 방안이 구체적으로 검토되고 있다. 항공의 경우에는 도서 국가는 물론 밀림지역이 존재하는 역내 주요국간의 저가항공 네트워크 구축이 확산되고 있으며, 항공물류 및 3PL 업체들에 의하여 싱가포르 및 방콕의 항공거점화와 필리핀, 말레이시아 및 싱가포르 등을 대상으로 3PL 거점화가 가시화되고 있다.

또한 역내국가간의 균형발전을 위하여 ASEAN 차원에서 추진하는 에너지 교류정책에 의해 이를 위한 물류인프라의 하나로 역내 도서국가 및 산유국간의 파이프라인 네트워크 건설이 추진되고 있다. 그리고 싱가포르의 석유제품 수출기지화 전략과 주요 산유국의 원유 및 천연가스 수출과 관련한 국제 에너지 물류체계가 활성화되어 있다.

이에 따라 동남아권에서는 적극적인 경제개발 및 물류인프라 확충에 의해 신규 물류수요가 집중적으로 발생하는 지역 및 국가를 중심으로 개발투자 및 진출이 필요하다. 이 경우 해운 및 항만 부문과 제조업 부문의 진출 상황을 고려하여 동반하여 진출하는 방안 등이 효율적일 것으로 판단되며, 최근 제조업 부문의 진출이 활성화되고 있는 베트남 지역의 경우 단기적인 진출 및 투자가 요구된다.

싱가포르, 태국, 필리핀, 말레이시아, 인도네시아 등 비교적 개발여건이 갖추어진 국가들과 캄보디아, 라오스, 미얀마 등 저개발국이 공존하고 있는 동남아권에서의 투자 및 기업진출은, 국가별로 다소 차별화된 전략이 필요하다. 즉 개발여건을 갖추고 있는 국가들과 관련해서는 기존 시설을 활용하고 거점을 구축하는 방안이 유효할 것이며, 저개발국가와 관련해서는 개발투자 및 합작진출에 의하여 독자적으로 여건을 조성하고 활용하는 전략이 필요하다.

<표 3-31> 물류 부문의 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부정책
1	CLMV 국가 진출	• 동남아 저개발국 거점확보 (베트남/캄보디아/라오스)	• 제조업과 동반진출 • 물류인프라 개발투자 • 인프라건설 원조/지원
		• 메콩강 GMS 계획 참여	• 내륙수로/항만개발 지원 • 물류산업 진출 교두보
2	동남아 물류거점 확보	• 지역 내륙물류체계 활용	• 종합물류시설 확보 • 지역물류업체와 제휴
		• 복합운송 네트워크 구축	• 모드별 업체 협력진출
3	동남아 에너지물류 진출	• 원유/석유제품/LNG 등 동남아 수출물류 참여	• 에너지자원 개발과 연계 • 지역개발업체와 제휴

주 : CLMV 국가는 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남임.

5. 중동

1) 경제 트렌드와 대응방향

중동지역은 풍부한 석유자원을 보유하고 있음에도 불구하고, 지난 20년간 여타 신흥시장으로 부상하고 있는 개발 도상국가들에 비해 낮은 경제성장률을 기록하였다. 이 같은 저조한 경제성장률에 대한 원인은 여러 가지로 복잡하게 얽혀있겠으나 가장 큰 원인은 이 지역의 정치적 불안정 지속에서 찾을 수 있다. 제2차 이라크 전쟁, 팔레스타인 무장 봉기, 이란 핵문제, 레바논의 시리아군 철수 문제 등 최근에 벌어졌던 수많은 지역 내 갈등과 분쟁은 중동지역 경제의 안정적인 성장을 가로막는 문제였다.

이에 따라 중동지역의 향후 성장 가능여부는 다음과 같은 몇 가지 문제를 해결해야 가능할 것으로 보인다. 첫째, 중동지역의 정정 불안해소이다. 지금도 테러의 위협에 항상 노출되어 있으며, 이러한 정정불안은 경제성장의 발목을 잡는 요인이 될 것이다. 둘째, 중동국가 내 원유, 천연가스, 석유화학 등 역내 분업화가 미약한 실정이다. 셋째, 이 같은 이유로 외국인의 투자가 저조한 실정이다.

그럼에도 불구하고, 중동지역은 기존에 단순한 역내안보 및 경제공동체 수준이었던 걸프만 협력회의(GCC) 국가들은 2003년부터 관세동맹을 실시하고 있으며, 더 나아가 단일경제공동체를 향한 추가적인 경제통합의 움직임을 보이고 있다. 또한 GCC는 EU, 인도, 중국 등과 자유무역협정을 추진하고 있으며, 개별국가 차원에서도 세계 주요국과의 적극적인 자유무역협정 체결을 추진 중이다. 이에 따라 걸프만 산유국들인 이란, 이라크, 쿠웨이트, 사우디아라비아, UAE 등은 천연자원을 바탕으로 높은 경제성장률을 기록할 것으로 전망되고 있다.

특히 앞으로 주목해야 할 지역은 GCC 회원국이자 OPEC 회원국인 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르, UAE 등이다. 이 국가들은 모두 5~7%의 경제성장을 달성하고 있으며, 상대적으로 기타 국가들에 비해 교역량도 크게 증가하고 있다. 이 가운데 UAE의 경우 자유무역지대를 운영함으로써 성공적인 경제정책으로 자리 잡고 있다. 또한 상대적으로 소국이나 카타르의 경우 천연가스 산업을 중심으로 성장이 예상된다.

<표 3-32> **중동권의 주요 지역 성장 가능 여부**

구분	지 역 명	비고
성장 가능 지역	UAE, 카타르, 사우디	무역 및 교역의 성장
잠재 성장 지역	바레인, 오만, 이란, 이라크, 쿠웨이트	정정 불안 등 내부문제 해결을 추진

2) 물류 트렌드와 대응방향

(1) 해운 부문

중동지역의 해운의 가장 큰 변화는 GCC를 중심으로 한 중동지역 경제 성장에 따라 이란의 IRISL, UAE의 UASC 등 역내 우위를 점하는 선사들의 성장이 두드러진다는 것이다. 특히 사우디, 이란, UAE 등이 천연자원을 바탕으로 역내 해운에 있어서 강자로 부상하고 있다.

또한 기존의 석유 의존형 경제발전 모델에서 벗어나 새로운 활로를 모색하려는 움직임이 나타나고 있다. 예컨대, UAE의 경우 외국 자본을 유치하여 두바이를 세계 최대의 해운도시(maritime city)로 성장시키려는 계획을 추진 중이다. 이에 따라 중동지역의 컨테이너선 시장은 아시아 및 유럽지역으로 이어지는 지리적 이점을 살려 새로운 항로가 추가적으로 개설되고 있다.

이와 함께 중동은 원유 및 천연가스의 최대 시장으로서 이에 따른 해운수요가 폭증하고 있다. 특히, 천연가스의 경우 카타르는 90년대 중반 이후 LNG 공장을 설립하여 아시아 및 유럽 등 주요 국가들과 장기 판매계약을 체결하는 등 가스 생산 및 판매를 크게 늘리고 있다. 이러한 중동 의존적인 에너지 수요는 향후에도 지속될 것으로 보인다.

이 같은 중동지역의 해운물류 트렌트 변화와 관련하여 우리나라의 경우 중·장기적으로 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다.

첫째, GCC를 중심으로 활발해지고 있는 역내 해운시장의 진출이 필요하다. 특히, 경쟁이 치열해지고 있는 동북아 3국간 항로에서 벗어나 새로운 항로 진출을 모색할 필요가 있을 것으로 보인다. 기존 모선항로와 연계하는 중동지역 선사들과의 공동운항 등을 추진할 필요가 있을 것이다.

둘째, 에너지 수송시장에 적극적인 참여를 고려해 볼 필요가 있다. 최근 에너지 수요의 폭증에 따라 현물시장이 활발해지고 있다는 점을 고려해 장기적으로 에너지 수송시장의 참여를 늘리는 방안을 모색할 필요가 있다.

<표 3-33> 해운 부문 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	역내 시장 진출	• 중동지역 해운시장 진출	• 중동지역 선사와 공동운항 및 항로개설
2	에너지운송 분야 확대·참여	• 에너지운송 분야 확대	• 사업모델 개발

(3) 항만 부문

중동지역 항만의 특징은 두바이 항만이 지난 2004년 643만 TEU를 처리하여 세계 10위 항만으로 올라서면서 중동지역의 허브로 자리 잡은 가운데, 사우디의 제다항, 오만의 사라라항 등 기타 중형항만들의 성장도 2000년 이후 10% 이상의 높은 성장률을 보이고 있다는 점이다. 이러한 중동항만의 성장에 따라 세계 컨테이너 처리실적 중 중동지역 항만이 처리한 물동량 비율도 지난 1990년 4%에서 2004년 5.3%로 높아졌다.

이와 함께 중동지역 항만을 주도하고 있는 또 다른 요인은 막대한 자본을 갖춘 항만공사(Port Authority)의 적극적인 사업 확장이 이루어지고 있다는 점이다. 중동 지역의 대표적인 항만공사로는 두바이 항만공사, 사우디 항만공사, 사라라 항만공사 등이 있으며, 이 가운데 가장 두드러진 성장세를 보이고 있는 것은 두바이 항만공사이다. 두바이 항만공사는 2004년 말 미국의 세계적인 터미널운영사인 CSX World Terminals을 인수, 세계 6대 터미널운영사로 부상했다.

이 같은 중동지역의 항만물류 트렌트 변화와 관련하여 우리나라의 경우 중·장기적으로 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다.

첫째, 항만 개발 및 운영에 대한 참여를 검토할 필요가 있다. 최근 중동지역은 대륙을 연결하는 기간항로의 물동량이 급속히 늘고 있을 뿐만 아니라 경제의 성장에 따라 역내 물동량이 크게 늘고 있기 때문이다.

둘째, 급부상하고 있는 터미널 운영사인 DP World와의 세계 주요 지역 터미널 공동 지분투자를 통해 사업의 결속을 강화할 필요가 있다. 이들의 네트워크를 활용하는 전략을 통해 항만 사업뿐만 아니라 해운 네트워크의 확장에도 시너지 효과를 거둘 수 있을 것으로 판단된다.

<표 3-34> **항만 부문 대응방향**

구분	정책	주요 내용	세부 정책
1	항만 개발 및 운영	• 중동지역 항만 개발 및 운영권 확보	• 선사 및 건설업체, 항만 운영사 참여방안 강구
2	DW와 합작투자 사업 추진	• DW의 네트워크 활용	• DW와 항만사업 MOU 체결

(4) 물류부문

중동지역의 물류시장도 새로운 조짐이 나타나고 있다. 세계 항공운송시장 물동량의 5.7%를 차지하고 있는 중동지역은 최근 물동량의 증가에 따라 급속한 항공화물 증가세를 보이고 있다. 이는 중동지역이 유럽과 인접해 있으며, 전통적으로 유럽 국가들의 전략적 투자처로서 중동이 많은 자본을 유치한 결과가 나타나고 있는 것이다. 중동지역 공항들은 동/서남 아시아로부터 수출되는 해상화물이 항공기로 환적되어 유럽 및 북미 지역을 보내지는 형태를 보이고 있다.

이러한 물동량 증가에 따라 중동지역은 물류기업의 성장도 빠르게 진행되고 있다. 최근에 쿠웨이트의 PWC Logistics가 미국의 해운업체 Transoceanic shipping과 글로벌 3PL 업체인 GeoLogistics, 홍콩의 Trans-Link 그룹을 인수하여 물류네트워크를 크게 확대하였다.

다만, 중동지역의 경우 아직까지 정정이 불안할 뿐만 아니라 국내산업 보호하기 위한 높은 수입 장벽, 그리고 낮은 외국인투자, 과다한 정부규제 등 물류시장 진출에 있어 장애요인도 적지 않은 것으로 보인다.

이 같은 중동지역의 물류 트렌트 변화와 관련하여 우리나라의 경우 중·장기적으로 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다.

첫째, 중동지역 항공 운송 시장에 항공물류 사업에 물류기업의 진출을 확대할 필요가 있다. 다만, 물동량은 늘어나는데 반해, 중동지역의 규제가 물류기업들의 진출에 있어서 장애요인으로 작용할 것으로 보인다.

둘째, 향후 중동지역은 UAE의 자유무역지대 설치를 기회로 기타 국가에서도 이 같은 교역 증대를 위한 제도 개선이 이루어질 전망이다. 따라서 철저한 시장조사를 통해 중장기적으로 이곳을 거점으로 하는 물류센터를 제조업체와 공동운영하는 방안이 필요할 것으로 보인다.

<표 3-35> 물류 부문 대응방향

구분	정책	주요 내용	세부 정책
1	물류기업 진출	• 중동지역 항공화물 물동량에 대비, 사업 확장	• 현지 업체와의 전략적 제휴 검토
2	물류센터 설립	• 중동지역 검토 물류센터 설립	• 물류기업 진출 및 제조업 지원을 위한 물류센터 설립

6. 유럽

1) 경제 트렌드와 대응방향

유럽의 경제는 다른 유라시아 지역에 비해 성장률이 크게 않는 것이 특징이다. 2001년 이후 침체기에 들어선 경기가 좀처럼 회복될 기미를 보이기 않기 때문이다. 전문가들은 1~2%대의 성장률을 보이고 있는 유로권 경제가 앞으로도 크게 나아질 것으로 보지 않고 있다. 현재 추진하고 있는 각국의 경제 개혁 조치가 성공하는 경우에도 경제 통합으로 인해 정책 적용에 대한 유연성이 떨어지고, 고령사회로 진입함에 따라 성장 잠재력이 하락할 것이 분명하기 때문이다.

2005년 OECD가 예측한 자료에 따르면, 유럽 경제는 2005년에 2%의 성장률을 보인 뒤 2010년까지는 1.9%대, 그리고 2020년까지는 대체적으로 1.3%의 완만한 성장세를 구현할 것으로 전망되고 있다. 다만, 이 같은 유럽 경제에 희망을 줄 수 있는 것이 2004년 5월 유럽 연합(EU)에 가입한 10개국의 GDP 성장률이 상당히 높다는 점이다. 이들 국가 가운데 독일과 밀접한 관계를 맺고 있는 폴란드를 제외한 나머지 국가들의 성장률이 4~6% 대를 기록하고 있다.

이와 같이 동일한 유럽인 경우에도 서부 유럽의 경우 사회적 시스템이 비교적 안정되어 있고, 이미 고령화 사회에 진입하고 있어 성장 동력이 떨어지고 있다. 따라서 이들 국가에 대한 투자 매력은 그렇게 크지 않는 것이 사실이다. 이에 비해 신규 유럽 연합 가입국은 제조 기업의 재배치와 다국적 물류 기업의 진입, EU 확대 등으로 인한 교역 장벽의 철폐 등으로 투자 및 진출 가능성이 비교적 큰 지역이라 할 수 있다.

특히 앞으로 주목해야 할 지역은 기존의 신규 EU 가입국 가운데, 체코와 슬로바키아 등 중유럽 지역 국가와 유라시아를 연결하는 길목에 있는 터키, 그리고 향후 유럽연합 가입이 확실시 되고 있는 발칸반도 국가들인 것으로 평가되고 있다. 발칸 반도 국가의 경우 자체 소비시장 규모가 확대되고 있고, 터키와 그리스를 연결하는 중계·교통요지라는 점, 위쪽으로 동·서 유럽으로 연결되는 지리적 장점 등을 고루 갖추고 있다. 지중해와 아드리아 해·에게 해로 이어지는 해상 교통로도 확보하고 있는 이점도 아울러 갖고 있다.

<표 3-36> 유럽권의 주요 지역 성장 가능 여부

구분	지 역 명	비고
경제 성장 지역	기존 서유럽 국가	성장률 둔화, 고령사회 진입
고도 성장 지역	신규 유럽연합 가입 국가	성장률 현저, 제조 및 물류 기업 진입 러시
잠재 성장 지역	터키 및 발칸반도 국가	유럽연합 추가 가입 및 자체 소비 시장 확대, 물류 거점

2) 물류 트렌드와 대응방향

(1) 해운 부문

유럽 지역의 가장 큰 해운환경 변화는 유럽선사의 지배력이 강화되고 있는 점이다. 2005년 8월 머스크 시랜드가 P&O 네들로이드를 인수·합병한 이후 선사의 몸짓 불리기가 가속화되고 있다. 또한 합파그 로이드가 시피 쉽(CP Ships)를 인수한 데 이어 프랑스 선사 시엠에이 시지엠(CAM CGM)이 아프리카 전용 선사 델마스를 전격 인수하는데 성공하였다. 전문가들은 이 같은 인수·합병이 향후에도 지속적으로 추진되어 대형선사 중심의 해운서비스 과점화 현상이 앞으로도 더욱 강화될 것으로 전망하고 있다.

또 다른 변화는 동지중해와 흑해 중심의 환적 물류 네트워크가 강화되고 있고, 이 지역에 기항하는 선박 수가 점차 증가하고 있다는 점이다. 중앙 및 동유럽 등의 경제 성장에 따른 현상으로 이 같은 추세는 앞으로도 지속될 것으로 판단되고 있다. 세 번째 특징은 유럽 국가들이 해운산업 진흥정책을 다시 추진하기 시작하였다는 점이다. 선박 등록 제도를 개편하여 외국에 편의 치적된 자국선박의 재등록을 촉진하는 한편, 선박 톤 세 제도 등을 도입하여 선사의 경쟁력을 높이고 있다. 화물의 도로 편중 운송에 따른 체증 현상과 대기오염 등을 줄이기 위해 유럽 국가들은 연근해 해상운송(short sea) 활성화 방안도 지속적으로 추진하고 있다.

<표 3-37> **유럽 권역 해운 부문 대응방향**

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	선사 대형화 대책	• 선사대형화로 국내선사 입지 위축	• 근해선사 및 국적선사 대형화 필요
2	신규 서비스 참여	• 동지중해 및 흑해 해운서비스 확대	• 얼라이언스간 공동참여 모색, • 지역 선사간 전략적 제휴 및 지분 확보
3	원양 항로 서비스 확대	• 기항지 다변화 추진	• 거점 확대 및 피더망 강화

이 같은 유럽권역의 해운물류 트렌드 변화와 관련하여 우리나라의 경우 중·장기적으로 다음과 같은 정책을 추진해야 할 것으로 판단된다.

첫째, 선사의 대형화와 해운서비스 과점체제에 대한 대책이 필요하다. 특히 선대 규모가 적은 근해선사의 입지가 좁아질 가능성이 크므로 이에 대한 대책이 있어야 한다. 장기적으로 대형선사에 의한 서비스 독과점 현상이 야기될 가능성이 크므로 화주의 대비도 있어야 한다.

둘째, 신흥시장으로 부상하고 있는 동 지중해와 흑해에 대한 서비스를 강화할 필요가 있다. 발칸 지역에 대한 서비스를 강화하면서 장기적으로 흑해 연안 국가의 경제성장과 다뉴브 강 내륙 수로가 활성화되는 점을 고려, 이 지역에 대한 투자도 지속적으로 확대할 필요가 있다.

(2) 항만 부문

유럽 지역의 항만도 현저한 변화가 감지되고 있다. 지난해 항만 적체로 심한 몸살을 겼었던 유럽 항만의 경우 기존이 개발 계획에 덧붙여 추가적인 항만 개발에 박차를 가하고 있다. 세계 경제의 성장세가 지속되는 가운데, 8,000 TEU가 넘는 대형선의 취항이 늘어나는데 따른 시설 확충이 절대적으로 필요하기 때문이다. 전문가들은 항만시설의 대대적인 확충이 이루어지지 않는 한 항만적체는 계속 발생할 것으로 경고하고 있어 프랑스와 영국, 독일 등 주요 항만의 개발은 향후에도 지속될 것이 확실하다.

기존의 초대형 항만의 개발과 함께 중소 규모의 항만 개발도 적극적으로 이루어지고 있다. 터키와 흑해 지역은 물론 지중해와 흑해 항만의 성장 속도도 매우 큰 것으로 나타나고 있다. EU 확대와 이 지역의 경제 성장에 따른 필연적인 추세로 분석되고 있다. 이 같은 변화와 함께 앞으로는 지중해 항만 사이의 화물 유치 경쟁도 격화될 것으로 보인다. 지중해 연안 국가들이 앞 다투어 항만 개발에 나서고 있기 때문이다. 특히 러시사의 경우 발트 해와 흑해 지역에 있는 항만의 대대적인 개발을 추진하고 있어 유럽 지역의 항만 개발과 경쟁은 더욱 심화될 가능성이 큰 것으로 점쳐지고 있다.

<표 3-38> 유럽 권역 항만 부문 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	외국 항만개발·운영	• 유럽 지역 항만 개발·운영권 확보	• 선사와 항만업체, 건설사 공동참여 방안 지원책 강구 • 해외 항만 개발 투자 시스템 구축
2	유럽 항만 적체 대책	• 예상되는 적체에 대한 준비 필요	• 선사의 터미널 확보 및 지원 • 항만 배후 시설확보 • 대체 항만 기항 및 리드타임 장기화

이 같은 유럽 지역의 항만 개발 추세와 관련하여 다음과 같은 정책 대안이 필요한 것으로 판단된다.

첫째, 항만 개발 및 운영에 대한 참여를 검토할 필요가 있다. 최근 유럽 지역의 항만은 항만 터미널 운영업체의 지배력이 확대되고 있는 가운데, 선사의 터미널 확보 또한 늘어나고 있다. 향후 화주에 대한 안정적인 서비스 제공이 중요한 경쟁 요소로 부각될 것이기 때문이다.

둘째, 항만 체증에 대한 사전 대비가 필요하다. 지난해 항만 체증을 겪은 주요 유럽항만의 경우 올해 터미널 생산성 향상과 24시간 터미널 개방, 트럭의 운항시간 사전 예약제 등으로 체증이 재발되는 것을 피할 수 있었다. 그러나 전문가들은 항만 개발이 제한되어 있어 이 같은 현상이 재발할 가능성이 큰 것으로 보고 있는 점에 유의할 필요가 있다.

(3) 물류 부문

유럽 지역의 물류 시장도 큰 변화를 겪고 있다. EU 확대 등으로 물류 장벽이 철폐된 이후 유럽 연합이 TENS 구축과 복합운송을 강화하는 이른바 마르코 폴로(modal shift) 계획 등 통합 물류정책을 추진하면서 물류 여건이 크게 개선되고 있기 때문이다. 특히 EU가 앞으로도 지속적으로 경쟁 촉진과 공정한 경쟁 여건을 조성하는 것을 핵심으로 하는 공동물류정책을 시행할 계획으로 있어 유럽 권역의 물류 변화 트렌드는 다른 지역에 비해 더욱 현저하게 나타날 것으로 보인다.

또 다른 변화는 중앙 및 동유럽 국가 물류시장에서도 일어나고 있다. EU 확대 이후 이 지역에 값싼 지가와 인건비, 소비시장을 겨냥한 제조업체들의 공장 이전이 늘어나면서 글로벌 물류기업의 이전 또한 가속화되고 있기 때문이다. 특히 이 지역에 진출한 대형 3PL 업체들의 경우 토탈 물류서비스를 제공하면서 활동범위를 더욱 넓혀가고 있는 특징을 보이고 있다. 항공시장의 경우도 저가항공시장의 규모가 확대되고 있는 가운데, 폴란드 등으로 항공물류 거점 또한 늘어나고 있다.

<표 3-39> 유럽 권역 물류 부문 대응방향

구분	정책명	주요 내용	세부 정책
1	중앙·동유럽 물류시장 진출	• 중앙 및 동유럽 물류서비스 참여	• 제조업체와 동반진출, 현지 기업 합작
2	유럽 내륙 운송망 활용 전략	• 복합운송 비즈니스 모델 개발	• 유럽과 러시아, 중국 운송망 연결 • 각국 물류기업 전략적 제휴
3	신흥 물류 시장 선점	• 터키 및 발칸지역 물류 시장 참여	• 항만 배후 단지 등 물류 시설 확보
4	항공 화물 거점 확대	• 신 EU 국가 및 발칸 지역 국가	• 항공화물 거점 다각화 및 연계

앞으로 이 같은 유럽 지역의 물류 환경 변화에 대응하기 위해서는 다음과 같은 정책 대안이 필요한 것으로 판단된다.

첫째, 중앙 및 동유럽 물류 시장에 대한 진출은 신규 투자 또는 생산시설 재배치 기업과 동반 진출하는 것이 바람직한 것으로 판단된다. 글로벌 물류업체들이 이미 시장을 상당부문을 장악·잠식한 상태이기 때문이다. 신흥 유럽연합 국가에 진출하는 경우에도 조세와 비즈니스 관행을 정확하게 이해하고 있는 현지 업체와 합작형태로 현지 법인을 설립하는 것이 초기 손실을 피하는 방안의 하나다.

둘째, 유럽 지역의 물류망을 적절히 활용하는 전략을 추진할 필요가 있다. 유럽의 경우 자

체적으로 운송망을 정비하는 한편, 러시아와 중국 사이의 철도 및 도로 운송시스템의 연계 운영을 지속적으로 추진하고 있다. 이 같은 내륙 복합운송시스템은 향후에도 더욱 확대될 것이 분명하므로 이를 적절하게 활용한 비즈니스 모델 개발이 가능하다.

제2절 분야별 대응방안

1. 해운 부문

1) 근해 해상운송 서비스시장 참여

중국 러시아 유럽 지역에 있어서는 근해 해상 운송 서비스에 참여하는 것이 바람직한 것으로 나타났다. 특히 이 같은 근해 운송 시장 참여 확대 방안 가운데, 가장 시급하게는 중국의 연근해를 중심으로 하는 피더 서비스 시장에 조속하게 진출하는 것이 필요한 것으로 분석되었다. 중국의 경우 최근 들어 상하이 양산 컨테이너 터미널의 개장과 대형선 투입 증가 등으로 피더 서비스 체제가 크게 개편되고 있고, 근해선사의 선대와 서비스 범위도 지속적으로 확대되고 있어 국적선사의 적극적인 대응이 필요한 지역으로 평가되고 있기 때문이다.

또한 유럽의 경우 신흥시장으로 떠오르고 있는 동 지중해 지역과 터키 지역 등을 연계하는 해상 운송 서비스 개발도 검토되어야 한다. 러시아는 현재 시장이 포화 상태에 있는 극동 지역보다는 향후 성장 가능성이 큰 것으로 전망되고 있는 발트 해 지역과 현재 대대적인 개발이 진행되고 있는 흑해 지역의 서비스 참여가 바람직한 것으로 나타났다. 다만, 문제는 이 지역에 참여하는 경우에도 국내 선사의 단독 서비스 참여보다는 현지 사정에 정통한 지역 선사간 전략적 제휴나 국적선사의 지역 선사 지분 참여 방식으로 진출하는 것이 바람직하다.

2) 원양 항로 서비스 네트워크 확대

또한 근해 지역 서비스뿐만 아니라 현재 이루어지고 있는 원양 항로 해상운송 서비스를 넓히는 이른바 '서비스 거점 확대 전략' 도 필요한 것으로 분석되었다. 유라시아 해상운송서비스는 북미 항로에 이어 우리나라 선사의 황금 노선이기 때문에 선사의 지속적인 서비스 확대가 요구되는 지역의 하나다. 유라시아 가운데, 중국의 경우 한국과 중국 선사(COSCO 또는 China Shipping) 사이의 전략적 제휴 등을 통해 한국과 중국 등을 거쳐 유럽지역으로 나가는 물량을 공동으로 운송하거나 공동 서비스 항로를 개설하는 방안을 검토한다. 이 같은 과정에서 컨테이너 터미널뿐만 아니라 항만 배후 단지 등 물류 시설이나 내륙으로 이어지는 인프라를 공동으로 확보하는 적극적인 노력도 필요하다.

유럽 지역의 경우는 현재 이루어지고 있는 서비스 지역을 중심으로 새로운 서비스 거점을 확대하고, 피더 망을 더욱 강화할 필요가 있는 것으로 분석되었다. 이 방안을 앞에서 언급한 근해 해상서비스 시장 참여 방안과 연계하는 경우 더욱 강력한 시너지 효과가 날 것으로 파악되었다.

3) 권역 거점 해상 물류망 구축 검토

이 같은 전략에 덧붙여 동남아와 인도 지역을 거점으로 하는 해상물류망의 구축도 필요한 것으로 파악되었다. 동남아 지역의 경우 장기적인 측면에서 우리나라 근해선사를 중심으로 역내 피더를 전문으로 하는 선사를 설립하거나 기존 선사의 서비스를 개편하는 방식으로 시장참여를 강화할 필요가 있다.

또한 인도권에 있어서는 동북아 - 인도 셔틀 서비스를 개발하는 한편, 이 지역을 중심으로 하는 새로운 해상운송 서비스를 지속적으로 확대하는 것이 바람직한 것으로 평가되고 있다. 인도의 경우 최근 들어 높은 경제 성장률을 바탕으로 항만개발과 철도와 도로 등 내륙 물류 인프라도 크게 확충되고 있어 향후 발전 잠재력이 매우 큰 것으로 나타났다. 인도가 '포스트 차이나' 로서 부각되고 있는 것도 이 같은 이유 때문이다. 특히 인도의 경우 동남아 항로는 물론 중동과 유럽을 연결되는 해상 교통로에 위치하고 있는 지리적 이점도 갖추고 있어 이 지역을 기반으로 하는 해상 물류 거점을 확보하는 것이 유리하다. 인도의 경우 중동과의 연계성이 특히 강하기 때문에 이 곳에 거점을 확보하는 경우 다양한 해상서비스 루트를 개발할 수 있는 이점도 있다.

4) 한-인도간 해운 협정 체결도 필요

이 밖에도 국적선사의 인도 진출을 지원하기 위해서는 우리나라와 인도 간 해운협정도 체결해야 할 필요가 있는 것으로 검토되었다. 이 같은 협정이 체결되는 경우 이 지역을 기반으로 하는 서비스를 확대할 수 있다. 특히 인도의 경우 화물 운송을 자국 선박에 우선적으로 적취하도록 하는 해운산업 보호제도를 시행하고 있어 국적선사와 물류 기업의 인도 시장 진출을 확대하기 위해서는 이 같은 협정 체결이 선결되어야 할 과제로 분석되었다.

우리나라와 인도 사이에 이 협정에 체결되는 경우 장기적으로 국적선대에 인도 선원을 승선할 수 있는 기반을 마련할 수 도 있으며, 이를 바탕으로 이 지역으로 진출하는 우리나라 물류기업과의 통합 물류서비스를 제공할 수 있을 것으로 판단된다.

5) 에너지 수송시장 참여도 바람직

한편, 벌크 선대 운영과 관련해서는 이미 에너지 운송 주력시장으로 부상해 있는 중동 지역에 대한 서비스 확대도 필요한 것으로 예측되었다. 최근 들어 카타르를 비롯한 중동 주요국의 경우 석유 정제품과 천연액화가스(LNG) 수출을 대폭 늘이고 있고, 조만간 석유 현물 시장도 개설될 가능성이 있는 것으로 판단되고 있어 이에 대비하는 전략도 필요하다. 또한 최근 들어 에너지 공급 시장이 중동에서 러시아와 카스피 해 주변국, 그리고 중남미 베네수엘라 등으로 다각화되고 있는 점을 고려, 이 지역에 대한 에너지 수송 사업에 참여도 검토할 필요가 있다.

일본 3대 선사의 하나인 NYK 사는 최근 사할린에서 선적되는 LNG를 수송하기 위해 도쿄 전력 등과 합작 수송회사를 설립한 바 있는데, 향후 우리나라가 에너지 수송 시장에 참여하는 경우 좋은 선례가 될 것으로 보인다. 또한 이와 관련해서는 현재 인도의 경우 석유는 물론 석탄 등 산업 기초 원자재의 수입 수요가 매우 커지고 있다. 이 같은 시장에 참여하는 방안도 고려해야 한다.

<표 3-40> 해운부문 정책 로드맵

구분	정책명	세부 정책	단기	중기	장기
			06-10	11-15	16-
중국	근해시장 참여 확대	근해선사 육성			
		중국 연근해, 피더서비스 시장 진출			
	한중 원양선사 전략적 제휴 강화	공동서비스 개설 및 운영			
		공동 물류인프라 개발			
유럽	지역 근해서비스 신규 참여	지역 선사간 전략적 제휴			
		국적선사 지역 근해선사 지분 확보			
	원양항로 서비스네트워크 확대	거점 확대 및 피더망 강화			
러시아	에너지 운송시장 참여	발틱, 흑해, 시베리아 신항로 개발 및 공동운영			
	러시아 근해 운송망 확대	발틱, 흑해 근해운송시장 진출			
동남아	동남아 거점 해상 물류망 구축	역내 피더선사 설립(동남아-한국 셔틀서비스)			
	메콩강 수운서비스 개발	내륙물류 거점 확보			
		지역물류업체와 제휴			
인도	한인 해운협정 체결	해운 소득 비과세 실현			
		시장참여 기반 마련			
	인도권 거점 해상 물류망 구축	신항로, 지역 피더망 개발, 신 거점구축			
		동북아-인도 셔틀서비스 개발			
	자원수송시장 참여	국내화주 공동참여, 현지 시장 개척			
중동	에너지 수송시장 참여 확대	지역 투자 및 물류외교 확대			
		LNG선 발주 확대			

2. 항만 부문

1) 해외 항만개발 · 투자 우선순위 평가

유라시아 대륙은 유럽과 동북아 경제권이 유라시아 대륙 물류시장의 성장을 주도하고 있는 가운데 중국, 인도 등 새로운 물류시장이 급속하게 부상하고 있는 기회의 땅이다. 글로벌 터미널운영업체와 주요 정기선사들이 경쟁적으로 유라시아 항만에 대한 투자를 확대해 나가고 있는 것도 바로 이 때문이다. 유라시아 항만 중 특히 주목해야 할 지역은 중국, 인도 그리고 지중해 지역이다.

전문가 우선순위 평가에서는 중국이 최우선 투자지역인 것으로 평가되었으며, 이어 유럽과 인도 지역이 높게 나타났다. 중국 항만 중에서는 화동지역의 닝보항과 연운강항, 그리고 장강 내륙지역의 난징, 우한, 충칭항 등이 유력한 지역으로 지적되었다. 이 중 연운강항은 중국대륙 철도망의 기종점이라는 점이 높게 평가되었으며 장강 내륙 항만들은 향후 발전 잠재력이 높은 것으로 나타났다. 한편, 화북 지역에서는 칭다오와 톈진항이 투자대상으로 선정되었는데 이는 이들 지역에 대 중국 투자 우리 기업이 집중되어 있으며 우리나라 환적화물의 많은 부분이 이 지역에서 발생되기 때문에 전략적 차원에서 그 중요성이 부각된 것으로 보인다.

<표 3-41> **항만사업 진출 우선순위**

우선순위	권 역	핵심 투자 지역	진출 방향
1	중 국	• 화동지역 - 닝보항, 연운강항 등 - 장강내륙 항만(난징, 우한, 충칭 등)	운영권 획득 (건설 참여 추진)
		• 화북지역 - 칭다오, 톈진 신항	
2	유 럽	• 북유럽 지역 - 대형 항만(로테르담, 함부르크, 앤트워프 등) - 유럽-러시아 연계지역(발틱 지역 항만) 등	운영권 획득 (건설 참여 추진)
		• 지중해 지역 - 그리스, 스페인, 시리아 등	개발 및 운영 참여
3	인 도	• 자와하랄 네루, 뭄바이, 코친항 신 터미널	개발 및 운영 참여
4	동남아	• 베트남 및 메콩강 유역 내륙 항만	개발 및 운영 참여
5	중 동	• 두바이, 사라라항 신터미널	운영권 획득
6	러시아	• 유럽지역 : 칼린드라드, 노보로시스크 신항	개발 및 운영 참여
		• 극동지역 : 보스토치니, 나호드카, 블라디보스톡크항	

유럽 지역에서는 기존 북유럽의 대형항만과 지중해 지역 항만이 투자대상인 것으로 나타났다. 북유럽 지역 대형항만의 경우, 최근 시설부족에 따라 신 터미널 개발사업이 연속적으로 발표되고 있는 점이 높게 평가되었다. 그러나 특히 정기선사의 경우 초대형선 서비스 확대에 따라 북유럽 지역에 안정적인 서비스 거점을 마련해야할 필요성이 증가하고 있다는 점이 반영된 것으로 보인다. 한편, 지중해 및 발틱해 지역은 최근 높은 경제성장률을 기록하면서 물류시장의 규모가 크게 증가하고 있는 지역으로 향후 항만의 발전 잠재력이 높다고 판단된다. 특히 EU와 러시아, CIS 국가가 인접하는 발틱해 지역은 컨테이너 전용부두 개발의 필요성이 대두되고 있음에도 본격적인 개발사업이 진행되지 못하고 있어 개발과 운영참여를 위한 기회가 충분할 것으로 예상된다.

인도는 자와하랄 네루, 뭄바이, 코친항 등이 계속 개발되고 있으나 항만시설 부족현상이 지속되고 있어 개발수요가 크게 높은 것으로 판단된다. 글로벌 터미널 운영업체와 주요 선사들도 인도항만의 성장가능성을 고려하여 이에 대한 투자를 확대하고 있다. 또한 인도 정부도 항만투자에 대해 다양한 인센티브를 부여하고 있어 정확한 정보와 비즈니스 모델이 개발되는 경우, 투자를 적극 고려할 필요가 있다고 판단된다.

동남아의 경우, 싱가포르, 탄중펠레파스 등 지역 거점항만들이 강력한 경쟁력을 확보하고 있는 시장으로 투자 대상지역은 그리 많지 않은 실정이다. 그러나 동북아 경제권에서 주목해야할 지역은 베트남이다. 베트남은 최근 외국인 투자가 크게 증가하고 있으며 메콩강 유역 개발사업을 통해 동남아 최대의 산업지역을 개발하고 있다는 점도 유리한 요인이라 판단된다. 베트남은 대규모 컨테이너 터미널 개발사업을 국가 중점사업으로 추진하고 있어 우리 기업이 참여하는데 유리한 조건을 갖추고 있다.

2) 해외 항만개발사업 비즈니스 모델

해외 항만사업은 해외 항만에 관한 사업을 의미하며, 그 종류는 컨설팅, 운영권 인수, 장기임차, 시설개발·운영, 기존기업 지분 인수 등으로 구분할 수 있다. 컨설팅은 부두 설계·건설, 부두운영에 대한 컨설팅 업무와 부두운영 인력에 대한 교육·훈련 등을 담당하는 것으로 현재 우리나라는 베트남 등의 항만 컨설팅 사업에 참여한 경험이 있다. 한편, 운영권을 확보하는 방식은 운영권 인수, 장기임차, 시설개발 및 운영 그리고 기존기업의 지분 참여 등이 있다. 세계 주요 글로벌 터미널운영업체와 선사들은 이러한 방식을 통합적으로 활용하고 있으며 국가별로, 터미널별로 사업의 조건도 일반적으로 이러한 범위에서 결정되고 있다.

<표 3-42> 해외 항만사업 진출 형태 분류

진출형태	내 용
컨설팅	- 현지국의 요청에 의하여 부두 설계・건설, 부두운영에 대한 컨설팅 업무수행 - 부두운영 인력에 대한 교육・훈련
운영권 인수	- 기존시설(하부・상부시설)을 임대받아 일정기간 운영 - 기초인력의 고용승계 / 시설의 확충 및 신규시설 설치
장기임차	- 부두시설(하부시설)의 장기임차(투자시설의 내구년한 까지) - 상부시설 신설
시설개발・운영	- BOT 방식으로 수행 / 개발자금을 확보하여 시설 개발 - 개발된 시설은 일정기간 보유・운영 - 계약기간 만료 후에는 소유권 이전 - 소유권 이전 이후에는 재계약하며 연장사용
기존기업에 지분참여・인수	- 기존기업에 일정지분 참여 / 지분참여를 통해 인력・장비・자금 제공 - 일정기간 경과 후 기존기업 인수

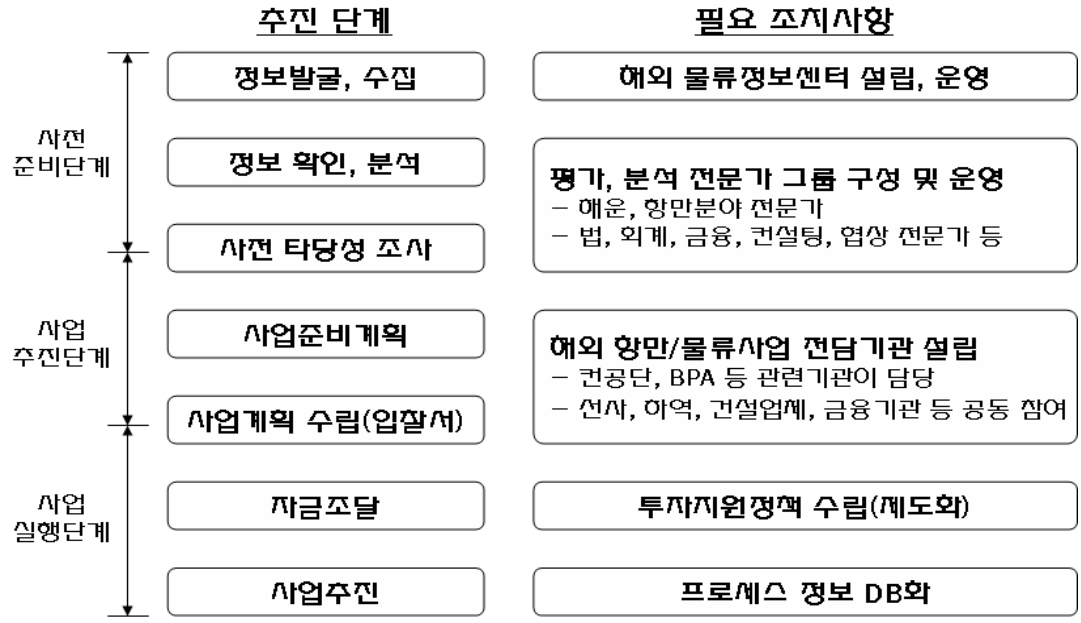
3) 해외 항만사업 진출기반 조성방안

항만사업 진출은 사업 대상지역, 사업의 특성, 규모 등에 따라 다소 상이한 프로세스가 요구된다. 일반적으로 해외 항만사업은 사전 준비단계, 사업 추진단계, 사업 실행단계 등 3단계로 진행된다. 우선 사전 준비단계는 사업 대상을 선정하기 위한 정보의 발굴 및 수집과 정보의 확인 및 분석 절차로 구성된다. 충분한 사전 정보를 확보하고 목적에 맞는 대상을 선정하는 작업으로 이러한 작업을 위해서는 지속적으로 정보를 수집하고 분석, 판단할 수 있는 기능을 확보되어야 한다. 이를 위해 물류정보센터를 설립하고 이를 통해 해외 항만정보를 지속적으로 수집, 분석할 필요가 있다. 물류정보센터는 해외 항만사업은 물론 해외 물류시설 투자에 관한 정보도 함께 수집, 분석함으로써 해외 물류사업 진출도 촉진하는 역할을 담당해야 할 것으로 보인다.

두 번째 단계는 사업 추진단계이다. 사업 추진단계는 사전 타당성 조사를 통해 경제성을 판단하고 투자대상 항만을 선정하는 작업이다. 또한 사업 참여를 위해 준비계획을 수립하고 사업계획서를 작성하며 사업에 입찰하는 전 과정이다. 이러한 작업을 수행하기 위해서는 이를 수행할 수 있는 전문지식을 갖춘 평가・분석 전문가 그룹을 구성해야 할 필요가 있다. 특히 전문가 그룹은 해운・항만 분야는 물론 법, 회계, 국제관계, 건설, 협상 등 각 분야의 전문가로 구성되어야 할 필요가 있다. 뿐만 아니라 해외 항만사업을 추진하기 위해서는 해외 항만사업을 전담할 수 있는 기관의 설립이 요구된다. 컨테이너부두공단, 부산항만공사(BPA) 등이 그

대상이 될 수 있으며 전담기관은 선사, 하역회사, 물류기업, 건설업체, 금융기관 등 관련 주체와 사안 마다 컨소시엄을 구성하고 이를 지원하는 역할을 담당해야 할 것으로 보인다.

<그림 3-9> 해외 항만/물류사업 추진 단계 및 필요 조치사항



<표 3-43> 유라시아 항만분야 추진 로드맵

구 분	정책명	세부 정책	단기 06-10	중기 11-15	장기 16-
중 국	중국 항만사업 참여	항만개발사업(투자 및 운영) 참여			
		배후 물류단지 확보			
	중국 항만 네트워크 강화	중국-한국 항만간 상호 연계체계 구축			
		선사, 물류기업간 전략적제휴 강화			
유 럽	항만사업 참여 확대	항만개발사업(투자 및 운영) 참여			
		배후 물류단지 확보			
	유럽항만 적체 대책	기항지, 서비스 다각화			
동남아	동남아 항만사업 참여	항만개발사업(투자 및 운영) 참여			
		배후 물류단지 확보			
		투자컨소시엄 구축 및 지원방안 마련			
인 도	인도항만사업 참여 - 거점터미널 선점	항만개발사업(투자 및 운영) 참여			
		배후 물류단지 확보			

사업 실행단계에서는 자금조달과 사업추진체계를 구성하는 것이 필요하다. 이 단계에서는 효과적인 금융조달을 위한 정부의 지원정책 수립이 요구된다. 특히 해외항만 사업에 대한 금융지원과 대상 국가에 대한 물류외교 강화와 필수적이다. 또한 실행단계에서는 사업 전 과정에 대한 프로세스와 관련 정보를 데이터베이스화하여 이를 다음 사업에서 활용할 수 있는 기반을 마련할 필요가 있다.

3. 물류 부문

1) 핵심지역 물류시장 진출 확대

각 권역별 물류 환경변화를 고려할 때 주요 지역의 물류 시장에 대한 진출도 확대할 필요가 있는 것으로 검토되었다. 중국과 인도, 유럽 지역의 경우 특히 시장 진출 확대가 요구되는 지역으로 평가되었다. 중국의 경우 글로벌 물류기업의 진출이 늘어나고 있는 가운데, 2006년부터 완전한 시장 개방이 예정되어 있어 각축전이 더욱 치열할 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 우리나라 업계의 경우 단독 진출 방안보다는 중국의 내륙 물류 거점 개발에 참여하는 방식으로 진출하되, 이 지역으로 공장을 이전하는 국내외 기업과 동반 진출하는 것이 바람직하다. 중국이 글로벌 물류 업체 간의 경쟁이 격화되고 있는 점을 고려하여 국내 업체간 컨소시엄을 통해 진입하는 방안도 검토할 만하다. 또한 중국의 경우 포워딩 업무 등과 관련해서는 일부 중국 물류기업이 독점하고 있어 허가권(라이센스) 획득에 어려움이 있는 것으로 파악되고 있다. 한 중간의 물류 외교를 통해 이 같은 문제점을 해결하는 노력도 필요하다.

중국 이외에 신흥시장으로 부각되고 있는 중앙 및 동 유럽 물류 시장에 대한 진출도 적극 검토할 필요가 있다. 최근 이 지역에 대한 국내 제조업 진출이 늘고 있어 기본적인 수요 창출이 가능한 것으로 보인다. 유럽 물류 시장 진출과 관련해서는 최근 들어 각광을 받고 있는 발칸 지역에 대한 시장 선점 전략도 필요하다.

다만, 이 지역의 경우 아직 국내 제조업체가 입지하지 않아 단독으로 진출하는 방안은 단기적으로는 적합하지 않은 것으로 보인다. 현지 업체와 합작형태나 지사 또는 지역 본부 형태로 진출한 후 규모를 확대하는 전략을 강구한다. 일본의 물류업체가 주로 이 같은 방식을 택하고 있다. 또한 신흥시장에 진입할 때는 항만 배후 단지에 대한 물류 시설도 동시에 확보하도록 하여 향후에 토털 물류 서비스를 제공할 수 있도록 여건을 마련하는 것도 중요하다.

2) 물류 인프라 건설사업 참여

유라시아 가운데, 서유럽 등 일부 지역을 제외하고는 향후 물류시장의 규모가 더욱 커질 것

으로 예측되고 있다. 중국, 인도, 러시아 등 브릭스 국가뿐만 아니라 아세안을 통해 완전한 교역 자유화를 실현하고 있는 동남아 국가와 GCC를 중심축으로 하는 중동 6개국도 물류 시설에 대한 투자를 강화하고 있다. 이들 국가들은 기본적으로 항만 시설에 대한 투자와 함께 항만에서 내륙으로 연계되는 도로와 철도 등에 대한 투자를 확대하면서 외자를 적극 유치하고 있다.

특히 인도와 동남아의 경우 아직 물류 인프라가 열악하기 때문에 향후 투자 수요가 많은 것으로 평가되고 있다. 이 가운데, 동남아는 유엔이 주도하는 대형 물류 인프라 프로젝트가 많은 것이 특징이다. 예컨대 동남아 대륙의 물류 체계의 대변혁을 초래할 것으로 예상되고 있는 '대 메콩강 개발 사업(GMS)' 과 같은 대형 물류 인프라 건설 사업이 많이 추진되고 있다. 인프라 개발에 대한 원조를 제공하는 한편, 국내 건설업체와 물류기업도 동시에 이 사업에 참여하는 경우 우리나라의 대외 이미지를 제고할 수 있는 것은 물론 시장을 선점하는데 유리한 것으로 분석된다.

3) 복합 운송망 활용 모델 개발

앞으로 유라시아 내륙 운송망이 기존의 해상 운송망을 보완하는 중요한 기능을 수행할 것이 확실하다. 철도 운송과 관련하여 TSR이 더욱 활성화되고, TCR과 TMR의 기능도 더욱 확대될 것이 분명하다. 범 아시아 대륙을 아우르는 TAR 노선 작업도 본격화되고 있다. 사우디 아라비아 랜드 브리지 뿐만 아니라 중동에서 이란 - 터키, 중앙아시아 - 러시아 등지로 연결되는 유라시아 남북 철도 회랑 사업도 진행되고 있다.

육상 도로망 개선사업도 본격적으로 진행되고 있다. 유엔 주도로 이루어지고 있는 아시안 하이웨이 건설사업도 이제 본 궤도에 진입했다. 중국 운남성에서 베트남 등으로 연결되는 국가간 도로 시스템뿐만 아니라 중국에서 카자흐스탄을 거쳐 유럽으로 통하는 '신 실크로도' 개설도 추진되고 있다. 중앙아시아에서 터키를 거쳐 중앙 및 동유럽 등으로 이어지는 트럭 운송 시스템은 이미 가동되고 있다. 항공 거점도 신흥 경제국을 중심으로 확대되고 있다. 또한 각 나라가 '오픈 스카이' 정책을 추진하면서 항공물류장벽도 허물어지고 있다.

이 같은 물류 환경 변화는 포워더를 중심으로 한 다양한 비즈니스 모델 개발이 가능하다는 점을 의미한다. 제조업에 해외 이전과 함께 현지에서 필요로 하는 물량을 신속하고, 저렴하게 보낼 수 있는 환경이 구축되는 셈이다. 국적선사와 해외에 진출한 제조업체 및 물류 업체, 포워더가 활용할 수 있는 '범 유라시아 통합 물류 네트워크'를 구축하는 것이 필요하다. 이와 함께 북한의 나진항의 이용을 활성화하는 방안을 정책적으로 적극 검토할 필요가 있다. 북한의 참여를 전제로 TKR을 TKR로 연결하는 작업을 촉진하는 것은 물론 해운합의서 발효 이후 남북간의 협력을 확대할 수 있는 모델이 될 수 있기 때문이다.

<표 3-44> **유라시아 물류분야 추진 로드맵**

구 분	정책명	세부 정책	단기	중기	장기
			06-10	11-15	16-
중국	중국 물류시장 진출 확대	내륙 물류거점 개발 참여(제조업 공동진출)			
		물류외교 강화(라이센스 확보 등)			
		물류기업 대형화 유도			
	오픈 스카이	공동항공시장 구축			
	한중 대형 합작 물류기업 설립	선사, 물류·항공업체, 제조업체 공동 참여			
유럽	중앙, 동유럽 물류시장 진출	제조업체와 공동진출, 현지기업 합작			
	유럽 내륙운송망 활용	각국 물류기업과 전략적 제휴			
	신흥 물류시장 선점	항만 배후단지 및 물류시설 확보			
	항공물류거점 확대	취항항로 다각화, 신시장 선점			
러시아	유라시아 복합운송망 활용	철도 및 내륙운송시설 합작투자			
		TKR 연계 및 활성화			
		북한 나진항로 이용 활성화			
	항공물류시장 개발 참여	인프라, 물류시장 참여 확대방안 마련			
동남아	CLMV 국가 물류거점 확보 (인도차이나)	제조업체와 공동 진출			
		인프라 개발 원조 참여			
		메콩강 GMS 계획 참여			
	동남아 에너지 물류 참여	에너지 자원 개발과 연계			
		에너지 및 자원 수출물류 참여			
인도	인도 물류인프라 개발참여	4대 산업 거점별 물류기지 확보			
		항만 연계 내륙물류체계 구축			
		물류외교 강화			
	인도 물류시장 진출 확대	종합물류업체 조기 진출 및 시장선점			
중동	재건 및 건설 물류 참여	건설물류지원센터 공동 개발			
	중동 내륙복합운송서비스 개발	물류업체 공동 참여, 지역업체와 전략적 제휴			

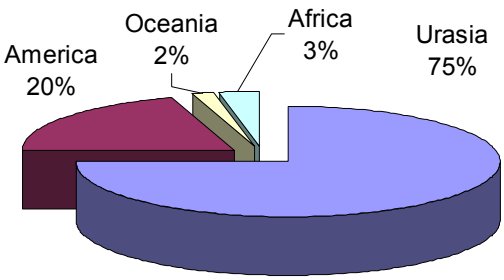
제3절 정책건의

1. 국가 물류정책 전환 필요

유라시아 대륙은 세계 경제의 60% 이상을 차지하는 최대의 시장인 동시에 새로운 성장축이 형성되고 있는 기회의 장이다. 특히 향후 세계 경제를 주도할 것으로 예상되는 BRICs 국가 중 중국, 인도, 러시아 등 3개 국가가 집중되어 있는 가운데 동남아, 남유럽, 중동 등 성장잠재력이 높은 지역도 포진되어 있다. 국제물류 측면에서도 유라시아는 세계 컨테이너 물동량의 75%가 처리되는 세계 최대의 시장인 동시에 성장률도 가장 높게 나타나고 있다.

<표 3-45> 대륙별 컨테이너 물동량 규모

구 분	2004
URASIA	284,852
America	77,023
Oceania	7,037
Africa	11,271
World	355,612



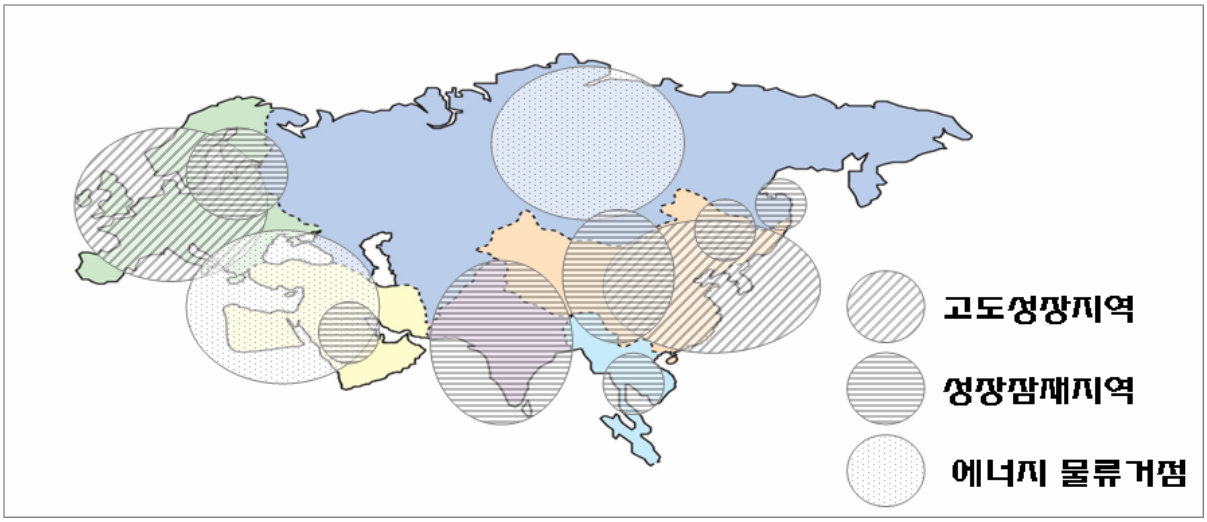
자료 : 1) Drewy Shipping Consultants Ltd., Annual Container Market Review and Forecast 2004/05
2) Containerisation International, 2005. 3

그러나 그간 우리나라는 동북아 경제권을 기반으로 하는 경제 및 물류정책을 추진해 왔다. 특히 물류부문에서는 동북아 물류 중심화 전략을 국가정책으로 채택하고 동북아 경제권에서 물류 주도권을 확보하는데 박차를 가해 왔다. 그러나 이러한 정책은 한중일 3국을 대상으로 하고 있어 그 정책의 범위가 좁고 상대국의 변화에 따라 정책의 방향이 전환되어야 하는 중단기적 전략이라 할 수 있다. 이제는 유라시아 대륙 전체를 대상으로 하는 물류정책을 추진해야 할 필요가 있다. 즉, 국가물류정책을 동북아 물류중심지화에서 유라시아 물류센터화로 전환해야 할 필요가 있다.

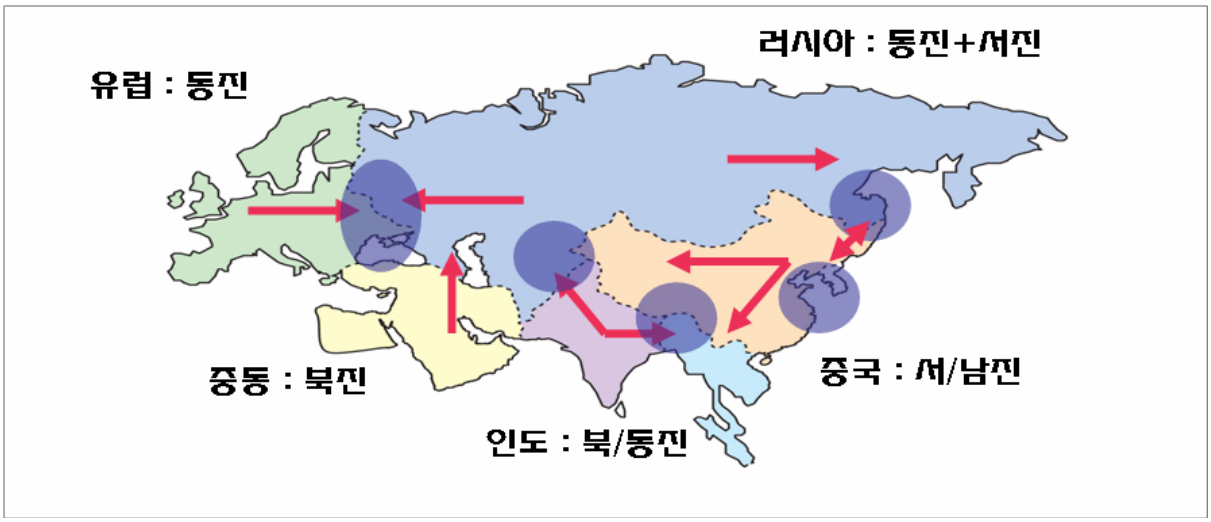
유라시아 물류이제 동북아를 넘어 유라시아 대륙 전체를 아우르는 새로운 물류정책이 필요한 시기이다. 이를 위해서는 우리 기업이 유라시아 물류에 참여하고 이를 주도할 수 있는 기반을 마련하는 것이 중요하다. 특히 고도성장지역과 성장잠재지역을 중심으로 적극적인 투자와 서비스 네트워크를 확대하는 전략이 요구된다. 유라시아 물류 센터화 전략은 중장기적으

로 유라시아와 환태평양 경제권을 연계하는 대륙간 물류정책이며, 산업과 물류 부문이 공동으로 진출하여 우리나라를 기점으로 하는 글로벌 네트워크를 강화하는 전략이다.

<그림 3-10> 유라시아 물류시장 구분 : 성장정도에 따른 중요도 판단



<그림 3-11> 유라시아 물류의 성장점

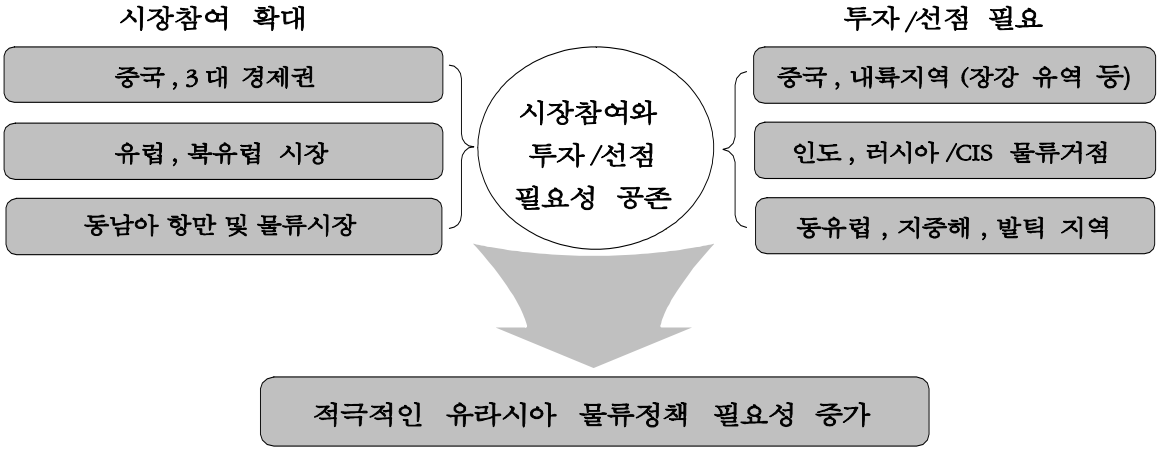


2. 해외 시장 투자 확대

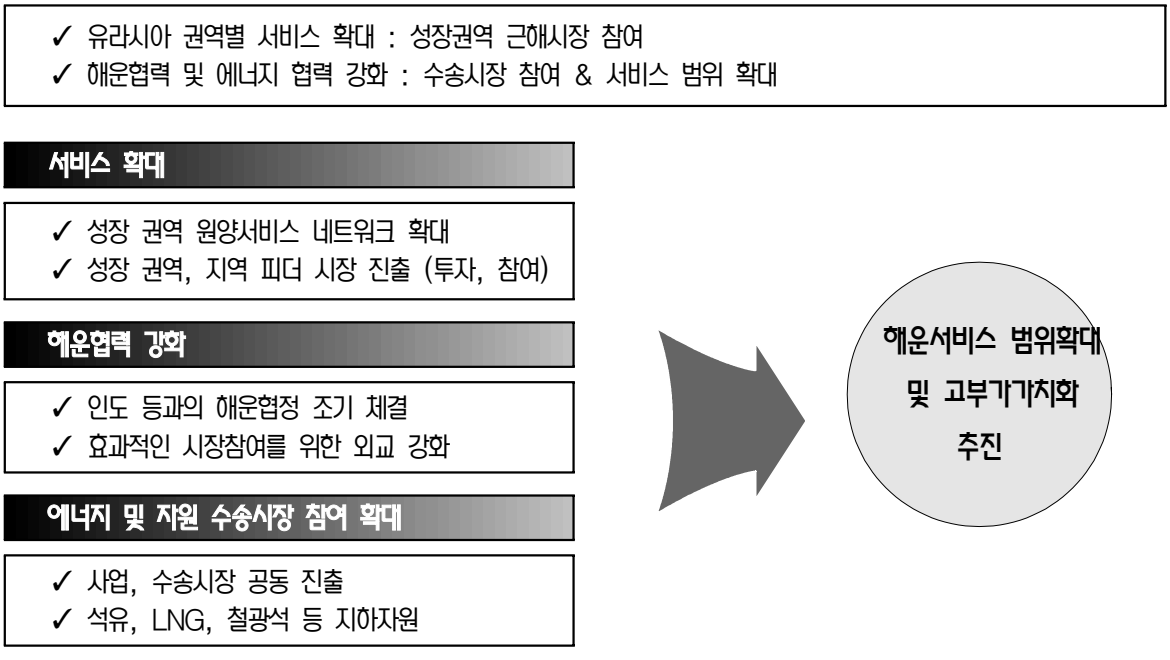
유라시아 물류시장은 급속한 변화를 겪으면서 빠르게 성장하고 있다. 유라시아 물류시장은 이미 세계적인 물류시장으로 성장하여 시장참여의 확대가 요구되는 지역이 있는가 하면, 성장잠재력은 높으나 시장투자 부족으로 신속한 투자를 통해 시장을 선점해 나가야할 지역이

있다. 시장참여의 확대가 요구되는 지역은 중국의 3대 경제권, 북유럽 시장, 동남아 시장 등으로 이 지역은 지속적인 성장세를 기록하고 있어 글로벌 네트워크 확대라는 측면에서 투자의 확대가 요구된다. 한편, 투자 선점 필요지역은 중국의 내륙시장, 인도, 러시아시장과 동유럽 지중해 시장 등이다. 이 지역은 경제성장에 힘입어 물류시장의 규모가 빠르게 성장하고 있으나 전술한 바와 같이 물류 인프라나 서비스가 크게 부족한 지역이다. 따라서 이 지역에 대한 신속한 투자를 통해 조기에 시장을 장악해 나가는 적극적인 전략이 요구된다.

<그림 3-12> 유라시아 물류의 특징과 과제



1) 해운분야 투자확대 방안



2) 항만분야 투자확대 방안

✓ 해외 항만사업 진출
✺ 컨설팅, 운영권 확보, 개발 + 운영 등 다양한 형태의 진출방안 모색

사업 진출을 위한 기반조성

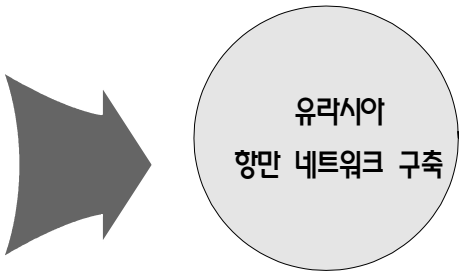
✓ 정보발굴, 평가 등을 위한 정보센터 설립
✓ 사업 평가를 위한 전문가 그룹 구성

해외 항만사업 전담기구 설립

✓ 사업 추진을 위한 전담기구 설립
✺ 관련 기관, 제조, 건설, 금융 등 공동 추진

투자기반 조성

✓ 유라시아 주요국과의 물류외교 강화
✓ 지원 정책 마련(금융지원 등)



3) 물류분야 투자확대 방안

✓ 해외 물류거점 확산
✺ 제조업과 동반진출, 권역별 물류네트워크 확산
✺ 한국과 연계

거점 물류망 구축

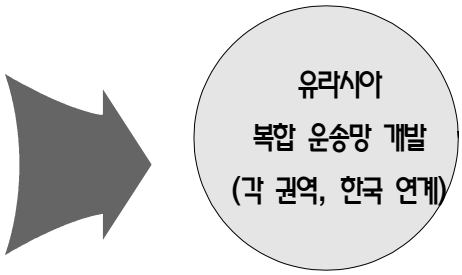
✓ 성숙지역에 대한 시장 참여확대
✓ 신시장에 대한 투자/선점 강화

해외 인프라 투자

✓ 신시장 물류인프라 개발사업 참여
✺ 건설사, 물류업체, 금융기관 공동 진출

항공, 복합운송 시장 개척

✓ 대륙 복합 운송망 개발사업 참여
✓ 뜨는 지역 항공 인프라, 시장 참여 확대



3. 해외 물류투자 지원정책 추진

유라시아 물류의 특징은 새롭게 뜨는 물류시장이 많고 이러한 시장이 향후 새로운 물류 축으로 성장할 가능성이 높다는 점이다. 따라서 이러한 신 시장에 대한 투자확대를 통한 시장선점이 필요하다. 이를 통해 우리 기업과 물류기업이 동반진출을 통해 소비시장과 물류시장을 동시에 선점하는 발 빠른 전략이 시급하다. 이러한 전략은 우리 기업의 경쟁력을 강화하는 동시에 이 지역의 동북아 수출입 화물을 우리나라 항만과 공항에 집중시켜 국가 물류경쟁력을 강화하는 방안으로 활용될 수 있기 때문이다. 삼성과 LG전자가 경쟁사 보다 과감한 해외진출을 시도하여 글로벌 기업으로 성장한 사례를 물류분야에도 적용시킬 필요가 있다.

<표 3-46> **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, 물류업체 및 관련 업체(금융, 건설 등)
발전방안	• 향후 에너지, 자원 투자와 연계 • 건설업체와의 공동투자(플랜트 수출 등)

해외 물류투자사업은 항만, 공항과 내륙 물류사업으로 구분할 수 있다. 해외 물류투자사업은 대규모의 자본과 관련 전문인력, 그리고 정확한 정보수집 능력과 충분한 기업경쟁력을 바탕으로 실현될 수 있다. 또한 이를 지원할 수 있는 효과적인 제도적 기반이 필수적이다. 따라서 정부는 해외 물류에 대한 정확한 정보를 실시간으로 수집하고 이를 정확히 분석, 판단하여 기업에게 제공할 수 있는 해외물류정보센터를 설립·운영할 필요가 있다. 또한 투자 대상목표를 설정하고 타당성을 검토하는 동시에 사업을 직접 추진할 수 있는 전문가 그룹을 만들어야 할 필요가 있다. 전문가 그룹은 해운·항만 전문가는 물론 법, 회계, 금융, 건설 등 각 관련분야 전문가로 구성되어야 한다.

또한 정부는 해외 물류투자사업을 추진할 전담기관을 지정·운영해야 할 필요가 있다. 전담기관은 각 사업에 따라 투자 컨소시엄을 구성하고 사업을 추진하는 주체로서의 역할을 담당해야 한다. 또한 컨소시엄을 대표하여 대상 국가 정부와의 협상을 진행하는 역할을 담당해야 한다. 이에 더불어 정부는 해외 물류투자 사업에 대한 정책적 지원을 강화해야 하는데 특히 금융지원체계를 정비하고 관련 외교 루트를 통해 물류외교를 강화하는 정책이 요구된다.

<표 3-47> 해외물류지원센터 설립 방안

구 분	내 용
기 능	• 해외 항만, 물류인프라 투자 실무지원 • 투자 컨소시엄 구성 및 사업 추진 지원
구성방안	• 주체 : 관련기관 컨소시엄 (컨테이너 관리공단, BPA, 인천공항공사 등) - 물류기업(선사, 물류기업, 포워더 등) - 제조업체(대기업, 중소기업 등) - 기타(금융, 건설, 컨설팅, 법제, 지역전문가 등
발전방안	• 사업계획 및 실무 대행 • 해외 투자지원센터, 업체와의 전략적 제휴 강화

4. 지역 물류 전문가 육성

유라시아 대륙은 전 세계 국가의 47%인 91개 국가가 집중되어 있으며, 세계에서 가장 많은 문화와 언어권이 산재해 있다. 특히 새롭게 뜨는 물류시장은 대부분 새롭게 시장경제를 도입한 지역으로 경제구조와 시장구조가 상이한 경우가 많다. 따라서 유라시아 물류를 적극 활용하기 위해서는 지역 물류전문가를 적극 육성해야 할 필요가 있다.

<표 3-48> 유라시아 지역 물류전문가 육성 방안

구 분	내 용
필요성	• 유라시아는 세계 국가의 50%인 91개 국가가 집중 • 지역 경제, 법률, 물류를 이해하는 전문인력 필요성 증대
추진방안	• 육성 프로그램 개발 및 지원 • 지역 물류전문가 라이센스 제도 도입 • 범 부처 공동 지원체계 구축(장기 주재, 사업 추진 등)
발전방향	• 유라시아 지역별 물류지원센터 설립, 운영 • 진출 기업, 컨소시엄 지원(공동 사업추진) • 현지인력 활용방안 마련

지역 물류전문가는 물류에 대한 전문지식을 보유하고 있으면서 지역의 경제, 사회, 문화를 이해하고 있는 인력으로 이를 육성하기 위해서는 충분한 예산과 시간이 요구된다. 따라서 정부는 지역 물류전문가를 육성하기 위해 육성 프로그램을 구축하고 지속적으로 예산을 지원해야 할 필요가 있다. 특히 육성 프로그램은 주요 대학과 전문 연구기관을 선정, 운영하는 방안을 고려할 수 있다. 주요 대상지역으로는 중국, 인도 및 서남아, 베트남 등 동남아, 동구지역

등으로 전문가 평가에서는 중국, 유럽 및 동구권, 인도 및 서남아 지역의 순으로 평가된 바 있다.

5. 유라시아 물류외교 강화

유라시아 물류를 적극 활용하기 위해서는 정부의 물류외교가 매우 중요하다. 특히 물류인프라 및 시장에 투자를 확대하기 위해서는 국가간 투자협력이 필수적이며, 상호 이를 지원할 수 있는 정책적 합의가 요구된다. 물류외교능력 강화가 요구되는 지역은 중국, 인도, 동유럽 및 러시아 지역이라 할 수 있다.

특히 중국은 외국인 기업에 대해 물류시장을 점진적으로 개방할 계획이나 실질적으로는 매우 폐쇄적으로 운영되고 있다. 따라서 우리 기업이 중국 기업과 동일하게 경쟁할 수 있는 여건을 제공해 줄 필요가 있다. 특히 물류기업 라이센스 취득, 인프라 투자 등을 자유롭게 추진할 수 있는 제도적 여건을 조성해야 한다. 또한 인도는 보다 자유로운 투자환경을 제공하고 있으나 폐쇄적인 거래관행으로 시장진입이 용이하지 않은 것으로 평가되고 있다. 따라서 상호 투자협정을 강화하여 우리 기업이 시장에 효과적으로 진출할 수 있는 여건을 만들 필요가 있다.

<표 3-49> **유라시아 물류 외교 강화 방안**

구 분	내 용
필요성	● 시장 진출 및 선점을 위한 외교기반 마련 시급 ● 특히 중국, 인도, 러시아/CIS 등에 대한 외교 강화 절실
추진방안	● 동북아 물류공동시장 구축 ● 현지 시장 투자, 진출 기반 조성에 초점 ● 현지 기업과 우리기업간 전략적 제휴 확대 추진
발전방향	● 동북아 + ASEAN + 러시아 협력 모델 개발 ● 범 유라시아 물류협력 모델 개발 ● 에너지 분야 물류협력 방안 모색 - 사업 참여 확대

최근 해양수산부는 한중일 공동 물류시장 구축을 위해 각국 물류 관련 부서와 매년 한중일 장관회의를 개최하기로 합의한 바 있다. 또한 상호 물류시장 개방을 확대하기로 합의한 바 있다. 이러한 사례는 우리 기업이 중국 물류시장에서 효과적으로 비즈니스 활동을 수행할 수 있는 기반을 제공한 것으로 평가된다. 따라서 정부는 이러한 사례를 바탕으로 유라시아 주요 성장거점과의 물류외교를 강화해 나가야 할 것으로 판단된다.

이와 덧붙여 최근에는 중국과 인도가 에너지 수입을 늘리는 가운데, 주요 에너지 강대국이

자원을 무기화하는 경향이 더욱 강해지고 있다. 우리나라의 경우 이 같은 국제적 에너지 물류 변화에 대응해야 한다. 기본적으로는 해외 유전 확보가 시급하나, 이 같은 노력에 덧붙여 에너지 부존국과의 다각적인 협력 틀을 구축하는 것도 필요하다.

<표 3-50> 유라시아 물류 활용을 위한 정책 추진 방안

정책명	세부정책	단기	중기	장기
		06-10	11-15	16-
해외 물류정보센터 구축	• 수집, 관리, 분석, 제공 - 해외 물류정보센터 구축(법제화) - 해외 항만, 물류사업 지원 • 정보 관리, 운영체계 구축(분석-공유)			
	• 해외 물류인력 네트워킹			
물류전문인력 육성	• 해외 권역별 국가별 물류전문가 육성 - 라이센스 제도 도입			
해외물류투자지원정책	• 해외 물류투자 지원 기본 계획 수립 • 해외 물류투자 주체선정 및 지원방안 마련 • 해외 물류인프라 개발 및 운영 촉진			
물류외교 강화	• 동북아 공동물류시장 형성			
에너지 물류정책의 재정립	• 에너지 부문 투자와 물류사업 공동 진출			

참고문헌

국내문헌

강문성 외,「거대경제권과의 FTA 평가 및 정책과제」, 대외경제정책연구원, 2004.

권 율 외,「ASEAN 주요국의 교역·산업구조 분석」, 대외경제정책연구원, 2002.

교통개발연구원,「아시아 육상교통 인프라 개발사업의 의미와 전망」, 2003. 5.

권오경, "3PL의 이해",「Logistics Evolution 2002」, 대한상공회의소, 2002.

김갑득, "동구의 EU 가입과 기업의 대응전략", 삼성경제연구소, 2003. 12.

김성수 외,「물류정보시스템」, 대영사, 2001.

김 신,「국제경영학」, 박영사, 2003.

김영준, "세계적 FTA 체결 동향과 중장기 FTA 추진동향",「나라경제」, 삼성경제연구원, 2003. 12.

김은국, "중국 WTO 가입 3주년의 평가와 전망",「KIEP 세계경제」, 대외경제정책연구원, 2005. 3.

_____, "최근 중국의 FTA 추진 현황",「KIEP 주간초점」, 대외경제정책연구원, 2004. 12.

김제철, "21세기 항공운송 환경변화와 항공정책 방향", 교통개발연구원, 2003. 11.

김태일, "중국의 원자재 수급정책이 세계 해운에 미치는 영향",「해양한국」, 해사문제연구소, 2005. 5.

김홍종, "EU의 동구권 확대: 유럽경제의 변화와 한국 기업에 대한 시사점", 국제지역학회 학술대회 발표논문, 2004. 10.

_____,「2004년 EU확대와 유럽경제의 변화」, 대외경제정책연구원, 2003.

나희승,「동북아 철도네트워크 현황과 동북아 철도협력」, 2005년 KIEP-한국시베리아학회 공동학술회의: 시베리아 개발과 한반도, 2005.

박번순, "동남아 경제의 발전요인과 특성",「동남아의 경제성장과 발전전략: 회고적 재평가」, 서강대학교 동아연구소, 2004.

박태원·정봉민,「컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석」, 한국해양수산개발원, 2002.

백종실, "주요국 전문물류기업시장의 동향과 시사점",「월간 해양수산」, 2004. 3.

_____, "국내 물류기업(3PL)의 중국 물류시장 진출방안",「해양정책연구」제18권 2호, 2004. 8.

대외경제정책연구원,「2004 中國經濟情報」, 2004. 12.

_____,「BRICs와의 경제협력 증진방안」, 2004.

_____,「1990년대 이후 중동의 경제정책」, 2004. 1.
대한상공회의소,「제3자물류업체의 경영실태조사」, 1999. 8.
_____,「중국경제의 부상과 한국의 정책대응」, 2004. 10.
박명섭,「국제물류의 이해」, 법문사, 2003.
박혜리, "중국의 해외투자 방향과 시사점",「월간 KIEP」, 대외경제정책연구원, 2004. 10.
삼성경제연구소, "중국發 에너지 위기 가능성과 에너지 안전보장", 2004. 6.
성원용,「한・러 복합운송의 현황 및 발전방향」, 2005년 KIEP-한국시베리아학회 공동학술회의: 시베리아 개발과 한반도, 2005.
신건철 외,「국제물류 : 글로벌 공급사슬의 개념적 이해와 실제」, 무역경영사, 2004.
안충영 외,「동북아 경제협력 : 통합의 첫걸음」, 박영사, 2002.
에너지경제연구원, "중국의 원유수입급증과 우리의 대응",「CEO Energy Brief」, 2003. 1.
여수옥, "Country Profile(중국, 2005년 1/4분기)", 대외경제정책연구원, 2005. 6.
오승구 외,「글로벌 산업 시프트」, 삼성경제연구소, 2002. 9.
오원석,「국제운송론(제3개정판)」, 박영사, 2004.
외교통상부,「EU 정책브리핑」, 2004. 4.
_____,「외국의 통상환경(2004년판)」, 2004. 12.
원동욱, "중국의 물류전략과 동북아 물류중심지론의 재검토",「한국과 국제정치」, 경남대학교 국동문제연구소, 2005. 3.
이성규 외,「CIS 경제통합의 추진현황과 전망」, 대외경제정책연구원, 1997.
이준범,「러시아 동시베리아・극동의 석유개발과 파이프라인」, 2005년 KIEP-한국시베리아학회 공동학술회의: 시베리아 개발과 한반도, 2005.
임종관, "인도에 주목해야 하는 이유",「월간 해양수산」, 2004. 3.
_____・김태일,「우리기업의 한/중 공급사슬 확대가 해운・항만부문에 미치는 영향과 대응방향 」, 한국해양수산개발원, 2003. 12.
전국경제인연합회, "위안화 절상 논의와 우리경제에 미치는 영향", 2005. 5.
전경련 중국산업연구센터,「중국산업정보」Weekly-No.21~22, 전국경제인연합회
전준수,「종합물류의 이해」, 박영사, 2004.
_____, *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, 2002.
_____, "Changes in the World Shipping Environment And Counter-Strategies of Korea toward the Year 2000", International Maritime Seminar, 1988.
정재완・권경덕,「메콩강 유역개발: GMS 프로그램 10년의 평가와 시사점」, 대외경제정책연구원, 2003.
_____・김완중・권경덕,「ASEAN+3(한・중・일) 경제동향 및 한국과의 경협 현황」, 대외경

제정책연구원, 2004. 11.
주 원, “韓·中 경제교류의 새로운 패러다임”,「主要 經濟 懸案」, 현대경제연구원, 2005. 5.
지만수, “위안화 평가절상 가능성과 대응방향”,「KIEP 오늘의 세계경제」, 대외경제정책연구소, 2005. 5.
탁세령, “중국물류시장의 개방과 우리의 진출방안”,「수은해외경제」, 한국수출입은행, 2005. 3.
하영석,「국제물류」, 두남, 2005.
한국개발연구원,「KDI 경제전망」, 2004. 4.
한국수출입은행,「해외직접투자 통계연보」, 2005. 3.
_____,「BRICs 국가현황 및 우리의 진출 방안」, 2004. 1.
한국컨테이너부두공단,「한반도의 글로벌 물류중심화 방안 및 추진전략 연구」, 2003. 10.
한국해양수산개발원, “BRICs 물류시장 부상과 대응방향”,「KMI 현안분석」, 2004. 12.
_____,「서남아시아 지역의 해운시장 발전전망」, 2002. 11.
_____, “EU 가입 동유럽 물류시장의 특징과 시사점”,「KMI 현안분석」, 2004. 5.
한철환,「북중국 항만발전이 우리나라 항만에 미치는 영향」, 한국해양수산개발원, 2004. 12.
_____, “아시아 항만의 경쟁입지 변화와 중국·일본의 항만전략”,「KMI 현안분석」, 한국해양수산개발원, 2002. 2.
해양수산부,「2004년도 OECD 해운위원회 의제 검토 및 대응방안」, 2004. 11
KIEP 북경사무소, “중국 거시경제정책의 두 가지 과제”,「중국경제 현안브리핑」, 대외경제정책연구소, 2005. 6.
LG경제연구원,「2010 대한민국 트렌드」, 한국경제신문사, 2005.
_____,「글로벌3극체제와 기업의 대응방안」, 2004. 3.

국외문헌

Andreosso-O'Callaghan, “The EU New Strategy towards the Asia-Pacific Region” Presented at a conference on European Integration and the Asia-Pacific Region Seoul, Korea, 2003. 5.
Asian Development Bank, *Country Operational Strategy Study : India*, 1996. 7.
_____, “Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program”, Eleventh Ministerial Conference, Phnom Penh, Cambodia, 2002. 9. 23~25.
_____, *Asian Development Outlook 2005*, 2005. 4.
_____, *The Mekong Region: Economic and Social Impact of Projects*, 2005. 6.
_____, *Key Indicators of Developing Asian and Pacific Countries*, 각년도.
ASEAN Secretariat, *ASEAN Statistical Yearbook 2004*, 2004.
Baldwin, *Towards an Integrated Europe*, London: CEPR, 1993.

Boeing, *World Air Cargo Forecast 2004/2005*, 2004.

BP, *BP Statistical Review of World Energy*, 2005. 6.

Central Statistical Organization, India, *National Account Statistics*, 각 년도

Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2005. 3.

_____, *Oil & Tanker Outlook*, 2005. 3.

_____, *World Shipyard Monitor*, 2005. 6.

Commission of The European Communities, *Towards a European Strategy for the Security of Energy Supply(Green Paper)*, Brussels, 2000. 11.

Donald J. Bowersox, Patrica J. Daugherty, Cornelia L. Droge, Dale S. Wardlow, *Leading Edge Logistics : Competitive Positioning for the 1990's, Osk Brook, Ⅲ*, Council of Logistics Management, 1990.

Drewry Shipping Consultants Ltd., *Annual Container Market Review and Forecast 2004/05*, 2004. 5.

_____, *Global Terminal Operator*, 2003. 10.

EBRD, *Transition Report 2003*, 2003.

_____, *Transition Report 2004*, 2004.

Economic Intelligence Unit, *Country Report*, 2005.

Ernst & Young, *Trucking and Logistics Industry*, Transaction Advisory Service, 2004.

EUCCK, *Trade Issues and Recommendations 2005*, 2005. 3.

European Commission, *White Paper - European Transport Policy for 2010 : Time to Decide*, 2001.

_____, *Application of Competition Rule to the Liner Shipping*, 2005. 10.

_____, *Statistical Pocket Book 2004*, 2004.

European Union, *Europe at a Crossroads, the need for sustainable transport*, 2003.

Eyefortransport, *3PL's View on the Logistics Landscape in China*, 2005. 5.

Fairplay, *Port & Terminals Guide 2005~2006*, Version 8.4.3, 2004. 12.

Food and Agricultural Policy Research Institute(FAPRI), *World Agricultural Outlook*, 2001.

Global Insight, *PlanEcon Review and Outlook - Former Soviet Union*, 2005.

_____, *Interim Forecast Analysis*, 2005. 6.

_____, *World Overview: Second-Quarter 2005*, 2005.

ICAO, *Outlook for Air Transport to the Year 2010*, Circular 281, 2001.

Igor Azovskiy, “Railroads in the Central Asian Countries: Problems and Prospects”, Central Asia and the Caucasus, University of Michigan, 2004.

IMF, *World Economic Outlook*, 2005.

_____, *Direction of Trade Statistics Yearbook*, 2005.

_____, *IMD World Competitiveness Yearbook 2005*, 2005.

Indian Shipowner's Association, *Annual Review*, 2000/2001.

Informa UK Ltd., *Containerisation International Yearbook*, 각년도.

International Energy Agency, *Oil Market Report*, 2005. 3.

_____, *Developing China's Natural Gas Market*, 2002.

Joel I. Deichmann et al, "Foreign Direct Investment in the Eurasian Transition States", *Eastern European Economics*, Vol. 41, No. 1, 2003.

John D. Kasarda, *Air cargo : Engine for Economic Development*, 2004.

Kensuke Kanekiyo, "Siberian Oil Pipeline and Its Implication for Northeast Asia", Paper Presented at ICEED 32nd Annual International Energy Conference, Boulder Colorado, 2005. 4.

Langley, C. J., Allen, G.R., Colombo, M.J., *Third-Party Logistics Study Results and Findings of the 2003 Eighth Annual Study*, 2003. 9.

Lieb, R. C. & B. Schwarz, "The Use of Third Party Logistics Services by Large American Manufacturers : The 2001 Survey", *Annual Fortune 500 Survey*, 2002.

Maritime Monitor Research, *Pre-Budget Analysis : The Indian Maritime Sector*, 2002. 2.

Martin Christopher, *Logistics and Supply Chain Management*, Financial Times, London, 1992.

Maurice Schiff and Allan Winter, *Regional Integration and Development*, World Bank. 2003.

Ministry of Finance, India, *Economic Survey 2004/2005*, 2005. 5.

Ocean Shipping Consultants, *World Container Outlook to 2015*, 2003.

OECD, "Economic Survey of the euro area 2005", Policy Brief, 2005.

OPEC, *Oil Outlook to 2005*, 2004.

Philippe-Pierre, *Global Operation and Logistics*, John Wiley & Sons, 1998.

R. Stenvert et al., Markeint of Container Terminals, *Ocean Shipping Consultants*, 2004.

Rail International, *N.E.W Corridor*, 2003. 3.

Reserve Bank of India, *Handbook of Statistics on Indian Economy 2002*, 2003.

Robert B. Handfield, Ernest L. Nichols, Jr., *Introduction to Supply Chain Management*, 1999.

T. L. Saaty, *The Analytic Hierarchy Process*, McGraw-Hill, 1980.

Theo E. Notteboom, *Container Shipping and Ports : An Overview, Review of Network Economics*, Vol. 3, Issue 2, 2004. 6.

Transport Intelligence, *China Logistics Report 2004*, 2004.

_____, *India Transport & Logistics 2005*, 2005.

UNCAD, *World Investment Report 2004*, 2004.

Vyacheslav I. Arsenov. “Current Status, Problems and Prospects of Transport Cooperation of the CIS Countries”, Speech presented at 8th St. Petersburg International Economic Forum, St-Petersburg, 2005. 4.

Wison, Dominic and Roopa Purushothaman, “Dreaming With BRICs: The Path to 2050”, Global *Economics Paper No. 99*, Goldman Sachs, 2003.

World Bank, “Russia : The Transport Sector”, *The World Bank Policy Note*, 2004. 8.

_____, *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*, Oxford University Press, 1993.

_____, Global Economic Prospects, 2005.

WTO, *Annual Report*, 2004.

_____, *Regional Trade Agreement : FACTS AND FIGURES*, 2004.

石川 幸一. “活發化する中國企業のASEAN投資”.「國際貿易と投資: Spring 2005」No. 59, (財)國際貿易投資研究所.

伊藤隆敏 編著,「ASEANの經濟發展と日本」. 日本評論社, 2004.

今井 宏・高安健一・坂東達郎・三島一夫 著,「Text Book 21世紀 アジア經濟」, 勁草書房, 2003.

安場保吉 編著,「東南アジア社會経濟發展論: 30年の進歩と今後の課題」, 勁草書房.

藤本 隆宏・下川 浩一, “ASEANにおける二輪と四輪産業の近況: 中國との比較研究の視點から”.「赤門マネジメント・レビュー」, 第3卷 第2号, 2004. 2.

日本政策投資銀行 メコン經濟研究會 編著,「メコン流域國の經濟發展戰略: 市場經濟化の可能性と限界」, 日本評論社, 2005. 3.

일본해사산업연구소,「일본・아시아/미국 컨테이너 정기선 물동량 조사」, 각년도.

일본해사산업연구소보,「컨테이너선의 대형화에 대한 고찰」, 2004. 4.

青山幹雄, “IT에 의한 항공의 혁명”,「JAL seasonal currents」, No. 91, 봄호, 2003.

石川 幸一.「활발화 된 중국기업의 ASEAN 투자」.『국제무역과 투자 : Spring 2005』No. 59, (재) 국제무역투자연구소.

伊藤隆敏 편저,「ASEAN의 경제발전과 일본」, 일본평론사, 2004

今井 宏 ・ 高安健一 ・ 坂東達郎 ・ 三島一夫,「Text Book 21세기 아시아 경제」, 경초서방, 2003.

安場保吉 편저.「동남아시아 사회경제발전론 : 30년의 진보와 이후의 과제」, 경초서방.

藤本 隆宏・下川 浩一, “ASEAN의 2륜과 4륜 산업의 근황 : 중국과의 비교연구의 시점에서”.「적문 관리・리뷰」제3권 제2호, 2004. 2.

일본정책투자은행 메콩 경제연구회 편저,「메콩 유역국의 경제발전전략 : 시장경제화의 가능성과 한계」. 일본평론사, 2005. 3.

<기타 웹사이트 자료>

www.alphaliner.com
www.americanshipper.com
www.aseansec.org
www.businessweek.com
www.chinaview.cn
www.chinayearbook.com
www.ci-online.com
www.cia.gov
www.customs.or.kr
www.dot.gov
www.dpa.co.ae
www.eiu.com
www.europa.eu.int
www.eyefortransport.com
www.globalinsight.com
www.joc.com
www.kita.net
www.lloydslist.com
www.maf.go.kr
www.mintrans.ru
www.mlit.go.jp
www.moc.gov.cn
www.mofat.go.kr
www.mofcom.gov.cn
www.oecd.org/cem
www.peopledaily.com.cn
www.planningcommission.nic.in
www.port.rotterdam.nl
www.rzd.ru
www.scmp.com
www.transneft.ru

www.unescap.org

www.wcoomd.org

www.wto.org

세계 물류 환경변화와 대응방안(II) 유라시아 편

2005年 12月 28日 印刷
2005年 12月 30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
수암빌딩
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, 734-6818