

세계 신흥물류시장 투자와 협력 증진을 위한 국가 전략 수립

- 아세안을 중심으로 -

2009. 12.

전찬영 · 김우호 · 김운수 · 김근섭 · 김정현

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 전 찬 영 : 제1장, 제7장 일부, 제8장 일부

● 연구진

- 김 우 호 : 제1장 일부, 제6장, 제7장 일부
- 김 운 수 : 제4장, 제5장
- 김 근 섭 : 제2장 일부, 제3장 일부
- 김 정 현 : 제2장 일부, 제3장 일부

◆ 산·학·연·정 연구자문위원회

● 정 봉 현(전남대학교 교수)

● 김 완 중(국토해양부)

* 연구자문위원회는 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

● 김 형 태 (연구감리단 연구감리역)

머 리 말

BRICs, 아세안, NEXT 11 등 세계 신흥국가는 대규모 교역에 힘입어 빠른 경제성장을 보이고 있다. 글로벌 금융위기로 2009년에 선진국 경제가 마이너스 성장을 보이는 가운데서도 이들 신흥국가는 1.7% 성장할 것으로 전망되고 있다. 신흥국가는 수출입확대로 국제 물류 수요가 크게 증대하고 있으나 물류효율성이 낮아 선진국 글로벌 물류기업에게는 좋은 투자기회가 되고 있다.

우리나라도 2006년 신흥국가의 투자를 목적으로 글로벌물류네트워크 구축 정책을 개발하고 우리나라 해운, 항만 기업의 해외 물류시설 투자를 지원하고 있다. 이와 함께 개도국 성장을 지원하고자 2007년부터 우리 정부와 민간기업의 역량을 활용한 민관협력 프로그램으로서 해외항만개발협력 정책을 개발해 개도국 항만시설 확충 지원 정책을 추진해 왔다.

그러나 이들 정책은 실질적인 효과를 얻지 못하고 있어 개선이 요구되고 있다. 비록 제도의 시작단계라고 하더라도 타당성 조사에 이은 투자 협의가 구체화되지 못하고 있어 제도개선의 필요성을 보여주고 있다.

한편, 컨설팅에서부터 설계, 시공, 운영 등의 전 영역에 대해 우리나라 해운항만 관련기업의 국제경쟁력을 조사한 결과, 시공분야를 제외하고는 전반적으로 경쟁력이 낮은 수준이 지속되고 있는 것으로 나타났다. 최근 들어 프로젝트 개발형 투자가 활성화되고 있는 점을 감안할 때 관련 분야의 해외 투자확대를 위해서는 사업의 기획단계에서부터 참여할 수 있는 타당성조사 등의 개발조사사업이 중요하다. 따라서 국제경쟁력이 일정 수준이 될 때까지는 정부의 지원으로 해외 개발조사사업을 발주해 민간의 경험과 역량을 강화할 필요가 있다.

최근 들어 신흥 물류시장으로서 동남아시아국가연합(ASEAN)이 최근

크게 주목받고 있다. 경제 규모 면에서는 싱가포르와 브루나이를 제외하고는 1인당 국민소득이 1만 달러 미만의 저개발국가이지만 무역 의존도가 매우 높다. 2000년 이후 연평균 5~6%의 경제성장을 시현하고 있고 글로벌 금융위기에도 대부분의 국가가 (+)성장이 예상되고 있다. 물류시장은 2014년에는 2,300억 달러에 이를 것으로 전망돼 성장 잠재력이 큰 것으로 전망된다. 아세안은 우리나라의 3대 교역상대이며 2008년 무역수지가 84억 달러로 중요 시장으로 등장했다. 해외 투자 대상에서도 3번째로 높은 비중을 점유하고 있으며 중국의 대체 투자지로서 관심이 집중되고 있다.

본 연구에서 아세안 해운항만 물류시장의 민간투자와 개발협력 분야를 분석한 결과, 인도네시아와 베트남이 전체적으로 우선 진출국가로 도출됐다. 민간투자의 가능성이 상대적으로 큰 대상국가로서는 말레이시아와 태국이 선정됐고, 개발원조 우선 필요한 국가로는 라오스, 캄보디아, 필리핀으로 분석됐다. 또한 시설별로는 인도네시아, 베트남, 캄보디아, 미얀마가 항만시설 확충이 필요한 것으로 분석됐고, 대부분의 국가에서 Port IT 시스템이 중요한 진출대상 분야로 선정됐다. 즉 항만에서의 정보화와 항만보안 부문의 협력가능성이 높다. 그리고 필리핀과 미얀마와 같이 우리나라의 중점협력국에서는 타당성 조사에 대한 수요가 큰 것으로 나타나 기술협력 위주의 원조가 요구된다.

기업투자와 정부협력의 효과를 제고하기 위해 4가지 국가전략을 제시했다. 첫째는 투자와 협력의 조화전략(Harmonization Strategy)이다. 유사한 정책의 상호 연계성을 강화해 기업투자와 정부협력의 효과를 극대화 하는 것이다. 이를 위해서는 민관합동의 국제물류분야 해외 협력과 투자 조정회의를 구성해 운영하는 것이 필요하다. 둘째는 민관협력의 실효성 제고 전략(Partnership Strategy)이다. 정부의 기술협력형 원조사업을 늘려 경쟁력이 취약한 우리 기업의 해외경험을 확대하는 한편, 민간기업의 국제물류 시장 개척비용을 지원하는 제도를 도입하여 정부간 협력과 관련된 분야의 사업

개발을 활성화할 수 있도록 할 필요가 있다. 세번째는 개발경험의 도구화 전략(Toolkit Strategy)이다. 국제물류 분야의 개발경험을 표준화, 체계화하여 개도국에 전수하는 전략이다. 네번째는 국가별 국제물류 진출전략을 수립하는 것이다(Maritime Transport Cooperation Strategy, MTCS). 이는 대상국별로 중장기 진출전략을 수립하여 포괄적 정책대화를 추진하는 전략이다.

마지막으로 아세안 물류시장의 민간투자와 개발협력 증대에 따른 경제적 효과는 상당한 것으로 분석됐으며, 국가전략의 단계별 추진 로드맵과 정책적 활동을 제안했다.

본 연구는 우리 원의 전찬영 연구위원, 김우호 부연구위원, 김운수 책임연구위원, 김근섭 책임연구위원, 김정현 연구원이 공동으로 수행했다. 인하대학교 이상윤 교수와 이용식 교수는 아세안 국제물류분야 진출의 경제효과를 집필해 주었다. 그리고 전남대학교 정봉현 교수는 모형의 신뢰성과 타당성을 높일 수 있도록 지적해 주었고, 국토해양부 김완중 항만투자협력과장은 국가전략상에서의 필요한 조언을 해 주었다. 또한 우리 원의 김형태 연구심의역은 내용과 정책방안에 관한 폭 넓고 깊이 있는 심의로 보고서의 완성도를 높였고, 정봉민 선임연구부장은 편집 및 연구 방향성을 제시해 주었다. 그리고 보고서가 출판되기까지 지속적으로 도움을 준 홍수진 행정원과 기획조정실 담당자, 그 외 모든 분께 사의를 표하는 바이다.

2009년 12월

한국해양수산개발원

원 장 강 종 희

차 례

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 필요성	1
2. 연구의 목적	3
3. 연구의 범위와 방법	4
1) 연구의 내용 및 범위 / 4	
2) 연구의 방법 / 5	
3) 선행연구 검토 / 8	
제2장 세계 신흥물류시장의 현황	12
1. 신흥시장의 개념과 분류	21
1) 신흥시장 개념 / 12	
2) 신흥시장 분류 / 12	
2. 아세안의 부상	6
1) 아세안 개요 / 16	
2) 아세안의 성장 잠재력 / 17	
3) 우리나라와의 관계 / 20	
3. 신흥시장 경제 현황	32
1) 신흥시장 / 23	
2) 아세안 / 24	
4. 신흥시장 물류 현황	52
1) 신흥시장 / 25	
2) 아세안 / 26	
5. 아세안 국제 물류현황	82

- 1) 아세안 해운현황 / 28
- 2) 아세안 지역의 항만현황 / 35

제3장 국제물류분야 해외진출 현황과 문제점 ————— 64

- 1. 국제물류 투자협력의 유형 46
 - 1) 글로벌 물류네트워크 구축 사업 / 64
 - 2) 해외항만개발협력(IPDCP) 사업 / 65
- 2. 국제물류 투자정책 추이 66
 - 1) GLN 사업 투자 현황 / 66
 - 2) IPDCP 사업 투자 현황 / 69
- 3. 해외 사례 0
 - 1) 일본의 태국 동부 임해 개발원조 / 70
 - 2) 중국 / 75
- 4. 투자 진출의 문제점 및 시사점 67
 - 1) 투자진출의 문제점 / 76
 - 2) 시사점 / 80

제4장 우리 정부 및 기업의 해외진출 역량 분석 ————— 81

- 1. 공공부문의 역량 분석 18
 - 1) 공공기관의 해외투자 및 진출 사례 / 81
- 2. 국내 기업의 역량 분석 78
 - 1) 기존 개발조사사업의 역량 검토 / 87
 - 2) 우리나라 물류기업 역량 분석 / 93
 - 3) ODA시장에서의 우리나라 경쟁력 분석 / 98

제5장 아세안 국제물류시장 투자 및 협력분야 도출 ————— 102

1. 대상국가 선정 102
 - 1) 선정방법 / 102
 - 2) 대상국가 선정 / 104
2. 세부 협력분야의 우선순위 선정 109
 - 1) 선정방법 / 109
 - 2) 세부 협력분야의 우선순위 선정 / 110

제6장 국제물류분야 해외진출을 위한 국가전략 ————— 123

1. 전략의 목표와 수립 방향 124
 - 1) 국가목표의 설정 / 124
 - 2) 전략 수립의 기본방향 / 126
 - 3) 전략의 구성 / 127
2. (국가전략 1) 투자와 협력의 조화(Harmonization) 128
 - 1) 기본개념 / 128
 - 2) 조화전략의 주체와 역할 / 128
 - 3) 조화전략의 추진 / 130
3. (국가전략 2) 민관협력의 실효성 제고(Partnership) 130
 - 1) 기본개념 / 130
 - 2) 파트너십 전략의 주체와 역할 / 132
 - 3) 파트너십 전략의 추진 / 132
4. (국가전략 3) 개발경험의 도구화(Toolkit) 133
 - 1) 기본개념 / 133
 - 2) 툴킷 전략의 주체와 역할 / 135
 - 3) 툴킷 전략의 추진 / 135
5. (국가전략 4) 국가별 국제물류 진출전략 수립(MTCS) 135

- 1) 기본개념 / 135
- 2) MTCS 수립 주체와 역할 / 136
- 3) MTCS 전략의 추진 / 137

제7장 아세안 국제물류분야 진출의 기대효과 ————— 138

- 1. 물류비와 무역에 관한 선행연구 81
- 2. 물류효율성이 무역에 미치는 영향 분석 241
 - 1) 분석모형 / 142
 - 2) 분석자료 / 147
 - 3) 분석결과 / 150
- 3. 아세안 항만인프라 개선의 무역효과 151
 - 1) 아세안의 무역 증진 효과 / 151
 - 2) 결과 종합 / 156

제8장 결론 및 정책제언 ————— 158

- 1. 요약 158
 - 1) 신흥 시장의 경제 성장 지속 / 158
 - 2) 아세안의 부상 / 158
 - 3) 우리나라 해외 투자 정책은 초기 단계로서 문제점 내포 / 159
 - 4) 공공기관의 해외진출의 증가 / 160
 - 5) 국내 물류기업의 규모와 국제 기반시설 기술경쟁력이 낮음 / 160
 - 6) 우선 진출국가 및 세부 협력분야 선정 / 161
 - 7) 기업투자와 정부 협력의 효과를 높이기 위한 국가전략 제시 / 161
 - 8) 아세안 국제물류시장의 투자와 협력 증대에 따른 경제적 효과 / 162
- 2. 결론 163

3. 정책제언	164
---------------	-----

참 고 문 헌	165
---------------	-----

부 록	169
-----------	-----

1. 설문지-01	169
1. 설문지-02	171
1. 설문지-03	175
1. 설문지-04	180

표 차례

표 1-1	선행연구 검토	11
표 2-1	FTSE, MCSI의 신흥시장 분류	51
표 2-2	아세안 FDI 추이	6
표 2-3	아세안 ODA 추이	7
표 2-4	아세안 국가 주요자원 현황	9 1
표 2-5	한-아세안 교역 현황	02
표 2-6	한국의 주요 투자대상국가	1 2
표 2-7	우리나라의 아세안 국가별 해외투자 실적	1 2
표 2-8	한-아세안 교역 현황	22
표 2-9	우리나라 건설 수주추이	22
표 2-10	브릭스(BRICs)와 신흥시장의 부상	3 2

그림 차례

그림 1-1	연구 흐름도	7
그림 2-1	아세안 국가간 선사서비스 분석	3· 3
그림 2-2	아세안 항만 네트워크	73
그림 2-3	탄중 프리옥 항의 확장 계획	8 4

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 필요성

최근 신흥시장(Emerging Market)이 세계 경제의 생산과 유망 소비시장으로서 성장하고 있다.

중국, 인도, 러시아, 브라질(BRICs) 등 신흥 국가들이 구매력 기준 세계 경제성장의 80% 이상을 기여하고 있으며, IBSA(인도, 브라질, 남아프리카공화국), BRICKS(BRICs+카자흐스탄, 남아프리카공화국), NEXT-11(한국, 멕시코, 베트남, 터키, 이집트, 나이지리아, 필리핀, 이란, 파키스탄, 방글라데시 등) 등이 신흥시장으로 부상하고 있다. 신흥시장은 향후에도 개방화, 경제발전 촉진 등으로 인해 상대적으로 빠른 성장세를 보일 것으로 전망된다.

신흥시장은 산업생산의 국제분업화에 따른 제조기지뿐만 아니라 새로운 수요처로서 급격하게 성장하고 있으며 물류산업 진출, 자원 확보, 수출 확대 등 우리나라의 진출 및 협력 대상국가로 중요성이 강조되고 있다.

그러나 대부분의 신흥시장은 개발도상국으로서 독자적 성장에 한계를 보이고 있어 선진국의 원조나 상호협력이 지속적으로 요구되고 있다. 개도국에 대한 국제적 관심은 물자 지원, 구호활동 등 단순한 원조가 아니라 개도국이 독자적으로 성장할 수 있도록 교육 등 역량 강화(capacity building)와 성장을 위한 경제 및 사회 인프라 구축 지원으로 변화되고 있다. 또한 개도국과 선진국의 협력을 통한 지속가능한 경제성장과 발전을 도모하기 위해 민간 부문의 투자와 협력을 적극 활용하고 있다.

우리 정부는 국제사회와 개도국에 대한 역할의 중요성을 인식하고

위상을 제고할 수 있는 대외원조정책을 적극 추진하여 국가 이미지를 개선하는 동시에 민간기업의 신흥시장 진출을 간접적으로 지원하여 실익을 얻고자 노력하고 있다.

한편, 민간기업의 해외직접투자에 대하여 정부는 그간의 소극적인 지원태도에서 벗어나 적극적으로 해외투자 진출을 지원하고 있다. 2007년 발표한 공기업의 해외투자 진출 전략이 대표적인 정책이라고 할 수 있다. 특히 자원 확보와 국제물류시장에서 사업 기회를 확보하기 위한 투자지원 정책이 활발히 추진되고 있다. 2006년 우리 정부는 물류산업의 중요성과 국제물류시장의 급속한 신장세를 감안하여 우리 물류기업의 해외직접투자를 적극적으로 장려하고 지원하는 국제물류투자 사업을 촉진시켜 왔다. 해외투자사업의 발굴에서부터 타당성조사 지원 그리고 사업화 단계에 이르기까지 정부가 적극 참여하여 추진하고 있다.

이와 같이 신흥시장에 대한 원조와 물류산업의 해외진출을 활성화할 수 있는 방안으로서 해외 신흥물류시장에 대한 해운, 항만, 국제물류 투자가 적극 추진되고 있다. 구체적인 정책으로서는 공적개발원조(ODA)를 통한 항만개발협력 프로그램과 물류기업의 해외진출을 지원하는 국제물류투자 프로그램이 대표적이다.

해운항만을 중심으로 한 국제물류 부문은 신흥국가의 무역을 위한 필수 산업 분야이자 지속적 성장을 위한 기간산업이다. 동시에 우리나라 해외진출 제조기업의 물류비 절감, 경쟁력 확보 차원에서 매우 중요하다. 우리나라 제조업의 신흥거점 진출지역 등에 항만 및 물류인프라를 확충함으로써 기업의 경쟁력을 높일 수 있기 때문이다.

글로벌화 시대에 국제협력에 대한 수요는 지속적으로 늘고 있으며 특히 우리나라와 신흥시장 사이의 교역이 대폭 확대되고 있는 시점에서 이들 국가를 중심으로 한 해외시장 진출의 국가적 전략이 더욱 절실히 요구되고 있다. 즉 신흥물류시장 선점과 환경 변화에 대응하여 우리 기

업의 지속적인 경쟁력 강화 및 확보 전략이 요구되고 있다.

그러나 해외항만 개발협력과 국제물류투자에 대한 두 개의 정책이 각각 추진되고 있어 상호 연계 또는 통합추진의 시너지 효과를 얻지 못하고 있다. 해운, 항만, 국제물류 부문의 신흥시장 투자에 대한 실질적 효과와 효율성을 제고하기 위한 국가 전략이 필요한 시점이다.

2. 연구의 목적

이에 본 연구는 신흥시장에 대한 해운, 항만, 국제물류 분야의 개발협력(ODA)과 기업의 투자지원 정책을 종합 연계 추진하기 위한 국가전략을 수립하고자 한다. 이를 통하여 신흥시장에 대한 우리나라의 영향력을 증진하고 관련 기업의 해외투자를 효과적으로 지원하고 대외 부문의 발전에 기여하고자 한다.

이를 위해 첫째, 우리나라의 해외투자 및 협력 역량을 분석한다. 우리 정부 및 기업의 역량이 어떠한 위치이며, 어느 정도인지를 정확히 알아야 수요 대상국에 보다 강점 있는 분야로의 진출을 수월하게 할 수 있다.

둘째, 아세안 국제물류시장 투자 및 협력 분야를 선정한다. 아세안 국가에서 우선진출 대상국에 대한 객관적인 선정과 국가별 수요와 이용만족도 및 평가를 반영한 세부 협력 분야를 설정한다.

셋째, 해외진출을 위한 국가전략을 수립한다. 지금까지 추진되어 온 국제물류사업 및 해외항만사업 등 각기 다른 두 방향의 추진전략을 묶어 국가적인 차원에서 효율적인 지원체계를 수립한다.

넷째, 아세안 국가들에 물류 기반시설을 투자함으로써 한·아세안의 경제효과에 대해 실증적으로 분석한다.

3. 연구의 범위와 방법

1) 연구의 내용 및 범위

본 연구의 내용적 범위는 글로벌 물류네트워크 구축 정책의 실행 사업인 투자 사업과 해외항만개발협력 정책의 공적개발원조 사업을 대상으로 한다. 구체적으로는 개도국 국제물류의 중심시설로서 무역기반시설인 항만시설 배후단지와 연계망 시설의 개발·관리·운영에 관한 사업을 대상으로 한다.

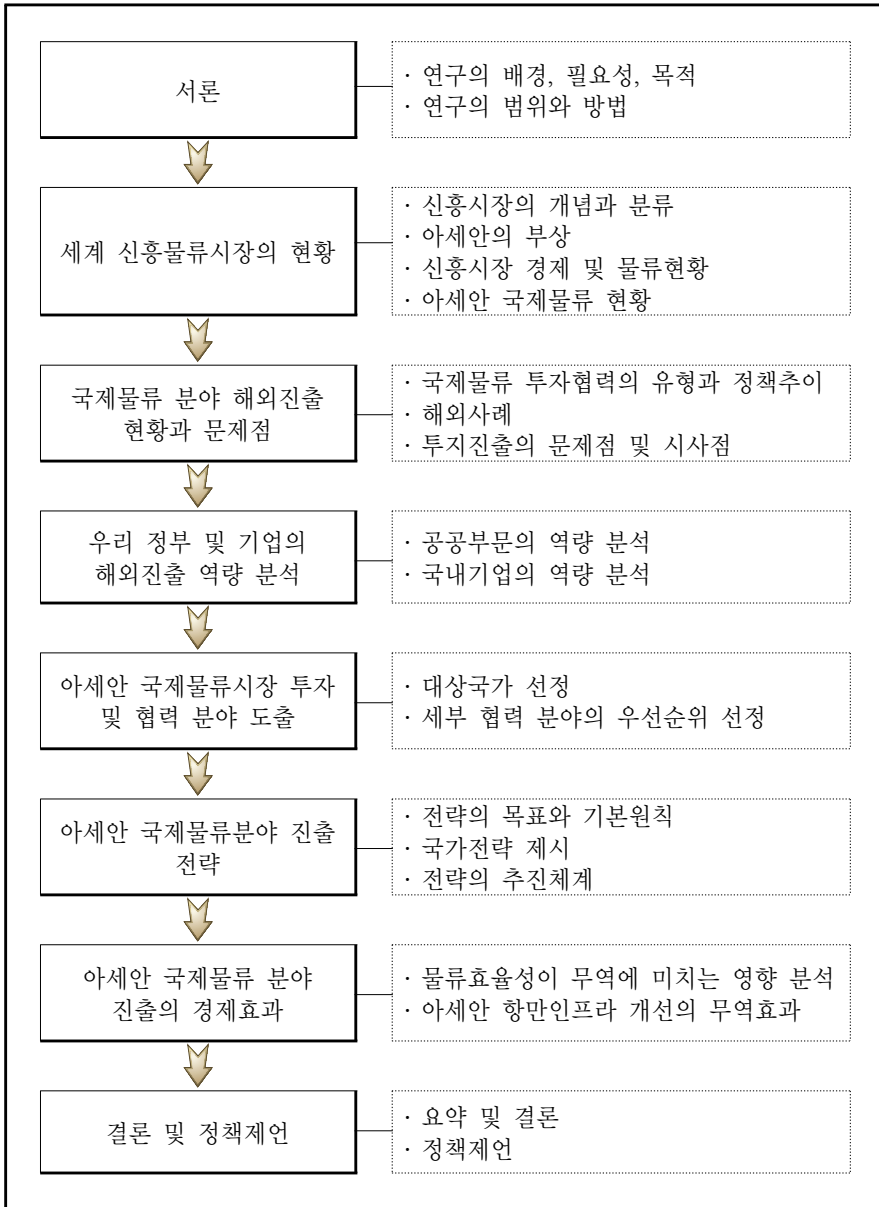
지리적 범위로는 전 세계 신흥물류시장을 기본으로 하고 투자와 협력 분야의 도출은 우리나라의 세 번째 교역상대국이자 투자대상국이며 인구 5억 8,000만 명의 소비시장이자 자원부국인 아세안을 중심으로 한다. 아세안 10개국은 싱가포르를 제외하고 모두 개발도상국으로서 우리나라와 상호 보완적 협력과 투자 가능성이 크다.¹⁾

본 연구는 먼저 제1장에서는 연구배경 및 목적, 그리고 주요 선행연구를 검토하고, 제2장에서는 세계 신흥물류시장의 현황을 통해 신흥시장

1) 최근 우리 정부는 한·아세안 특별정상회의에서 2015년까지 對 아세안 공적개발원조(ODA)를 2008년의 2배인 4억 달러로 증액하기로 하고, 문화·인적 교류 활성화를 위해 한·아세안 협력기금을 2010년 이후 500만 달러 규모로 확대하며, 증액된 200만 달러는 문화·인적 교류 분야에 집중 투입하기로 했다(인터넷 뉴스, 2009. 6. 1).

의 개념과 중요성, 그리고 발전 추이에 대해 검토한다. 아울러 본 연구의 주요 범위인 아세안 경제 현황과 해운항만의 현황에 대해 조사한다. 제3장에서는 국제물류의 해외 진출 유형 중 글로벌 물류네트워크 사업과 공적개발원조에 따른 해외항만개발협력의 추진상의 방법과 추진현황, 문제점에 대해 분석하였다. 제 4장에서는 우리 정부 및 기업의 해외진출을 위해 현재의 역량과 지위를 가늠해 보고, 제 5장에서는 아세안 현지 항만 담당자 대상 설문조사 시행결과를 바탕으로 신흥물류시장으로서 아세안 시장에서의 항만분야 투자 및 협력 분야를 도출한다. 제 6장에서는 아세안 국제물류분야 진출전략의 기본원칙과 전략과제, 전략 추진체계를 도출하며 정책적 활용방안을 제시한다. 제 7장에서는 항만시설 개선의 경제적 영향 분석, 아세안 항만시설 개선의 무역효과 등 두 가지 분야에서 아세안 국제물류분야 진출의 경제 효과를 분석한다.

마지막으로 제 8장에서는 본문의 주요 내용 요약과 아세안 국제물류 시장 진출 활성화를 위한 ‘해외항만 해외 협력 및 투자 전략회의’, ‘국가별 해운항만 진출전략(Maritime Transport Cooperation Strategy : MTCS)’ 등의 정책 방안을 제시한다.



| 그림 1-1 | 연구 흐름도

2) 연구의 방법

기초자료는 문헌조사와 현지조사를 통해 입수하였다. 주요 국가의 해운항만·물류 현황자료를 관련 보고서와 인터넷 자료를 이용하여 조사·분석했다. 연구범위인 아세안 지역 방문을 통해 아세안 항만기반시설의 전반적 현황에 대해 협의하고 회원국별로 항만산업의 전반적 현안사항을 파악하기 위한 설문조사 실시에 대해 협의했다. 아세안 사무국 등의 도움을 받아 설문조사를 실시했다.

본 연구의 연구 방법론으로는 ASEAN 국가의 항만계획 및 운영 담당자를 대상으로 한 설문조사를 통해 각국별로 ASEAN 국제물류 협력과제의 우선순위를 선정했다. 신흥물류시장 진출 대상 국내 선사, 포워더, 수출입화주 및 아세안 현지기업 등 944여 개 기업을 대상으로 항만 이용만족도, 항만별 평가, 주요 개선사항에 대해 설문조사를 실시하였다. 또한 국제물류협의회, 엔지니어링, 학계, 대학 등 200여 명의 항만건설·운영·정보 등의 국제경쟁력 수준을 평가하여 연구에 활용했다.

국제물류 기반시설 확충이 무역량 그리고 경제에 미치는 효과를 분석하기 위한 모델 수립과 결과 도출을 위해 전문가와 협동연구를 실시했다.

특히 공적개발원조와 항만, 물류 분야 해외투자 관련 전문가와 정책당국과의 세미나 및 간담회를 통하여 연구 수요자의 의견을 충분히 수렴했다. 본 연구 결과를 직접적으로 활용하게 될 정책담당자와의 워크숍은 연구의 필요성을 다시 한 번 느끼게 해 줬고 이를 통해 실용적인 연구 결과를 도출해 낼 수 있었다.

| 표 1-1 | 주요 워크숍

일시	주제	주요 내용	발제자
2008.12.29	연구방향 및 전문가 초청 세미나	-연구진 업무분담 및 추진 계획 -한아세안 경제협력 현황 및 전망	-대외경제정책연구원 -KMI 연구진
2009.7.3	항만분야 국제협력 전문가 워크숍	-한아세안 협력부문의 업계·학계·정부 등 이해관계자 간 공감대 마련 -아세안 경제여건 전망과 협력방안에 대한 전문가 세미나 -한아세안 협력부문 및 추진체계 토론 -항만분야 협력사업을 위한 우리나라 경쟁력 수준 조사	-한국수출입은행 -국토해양부 -엔지니어링업체 -학계 및 기타 -KMI 연구진
2009.9.9	한국의 개도국 지원 전략 수립: 부처별 협력사업 전략	-부처별 개도국 협력 사업 진행 경과 및 전략발표를 통해 ASEAN 물류협력 사업 추진의 시사점 도출 -ODA 관련 각 부처별 연구성과를 통해 물류분야 개도국 협력사업을 진행하는데 시사점 도출 -중점 지원 국가 선정 및 지원분야 선정의 논리 접근	-KDI -KOICA -정보통신산업진흥원 -연구진 및 관계 직원
2009.11.12	정책담당자 의견 수렴 워크숍	-신흥 물류시장 투자와 협력증진을 위한 국가전략 수립 연구결과 발표 -신흥 물류시장 진출을 위한 정책방안의 구체화 및 실천가능성 제고 -국가정책 및 추진체계 토론 -정책추진 주체 선정기준에 관한 토론	-국토해양부(7개과 담당자) -BPA, 해외건설협회 -선주협회 -민간투자진출기업 -컨설팅 엔지니어 -KMI 연구진 등 30여명

3) 선행연구 검토

지금까지 항만물류 부분에서 국내기업의 해외 시장 진출을 위한 지원에 관한 연구가 다수 진행돼 왔다. 그러나 신흥시장을 대상으로 국제 물류 분야의 투자와 협력을 위한 여건 분석 등 실질적인 진출 분야를 체계화한 연구는 충분하지 않다.

국토해양부 (2006, 2008a)는 국내 물류기업의 해외진출 대상지역 선

정 및 금융 지원 방안 검토연구를 수행했다. 최근 부상하는 신흥시장 중 해당 권역에서 가장 성장성이나 진출 가능성이 높은 지역, 즉 물류산업의 해외진출 가능 신흥시장을 5개 지역(중국, 인도, 유럽(EU 확대국 포함), 독립국가연합(Commonwealth of Independent States : CIS), 동남아)으로 구분하고, 진출 국가를 선정하기 위해 평가기준을 적용했다. 정량적 평가 지표로는 경제규모(GDP), 경제성장률, 대상국가 인구, 외국인 직접투자액, 물류투자건수, 우리나라와의 교역 현황 등을 사용했다. 글로벌 물류네트워크 관련 전문가와 대상기업을 대상으로 AHP(Analytic Hierarch Process)법을 이용하여 지역을 선정했다. 분석 결과 중국, 인도, 러시아, 카자흐스탄, 베트남, 앙골라, 아제르바이젠 등이 상위에 선정됐다. 권역별로 참여 가능성이 높은 약 100개의 투자개발 사업을 선정하여 글로벌 물류네트워크 구축을 위한 장기 계획을 수립했다. 기업의 해외진출 정보 제공을 목적으로 100개의 투자개발 사업 중에 사업가능성이 높은 15개 사업 중 출장 등을 통해 발굴한 7개 유망사업에 대한 사업타당성 조사를 시행하여 제공했다. 해당국 물류업체, 물류담당 부처 등을 통한 의향조사 확인 등 보완을 통해 사업연계성을 높일 수 있는 방안에 대해서는 충분히 검토되지 못했다.

국토해양부(2008b)는 공적개발원조 자금을 이용하여 해외항만 개발 타당성 조사 등 협력 사업을 진행하기 위한 항만 부문 해외협력사업의 체계화를 제안했다. 공적개발원조 자금을 이용하여 해외항만 개발 타당성 조사 등 협력사업을 진행하는 것을 제시했으며 수요조사를 통해 10여건의 물류협력사업 수요를 파악했다. 설문 수요조사는 현지국의 항만 관리 및 개발 담당 부서를 대상으로 했으며, 현지 대사관, 한국국제협력단(KOICA) 등을 통해 설문서를 발송 및 회수했다. 수요조사 대상국가는 무상원조 지원국과 유상원조 지원국 중 해운·항만 분야의 시장성, 잠재성, 협력성, 성장성을 고려하여 아시아, 아프리카, 중동/CIS, 중남미 등 4개 권역에서 총 18개국을 선정했다. 자원 확보와 상대국의 협력 요청 등도

고려했다. 본 연구에서는 공적개발원조와 민간기업의 해외진출 기회 확대를 연계하는 정책이나 전략 제시가 다소 미흡했다.

국토해양부(2008c)는 국내물류 기업의 해외 물류업 진출을 지원하기 위해 국제물류전담기구 설립을 제안했다. 글로벌 물류네트워크 구축을 위한 연구를 통해 발굴된 7개 유망사업에 대한 타당성 조사연구(국토해양부, 2008a)에도 불구하고 기업의 실제 사업으로 연결된 경우는 미미했다. 국토해양부(2008c)는 국내 물류업계의 해외진출을 활성화시키기 위해 보다 체계적인 지원이 필요하다고 보고 정부가 전담기구를 통해 기업의 해외진출을 체계적으로 지원할 필요성을 제기했다. 싱가포르, 독일 등 대형물류기업의 사례를 들어 정부 차원에서 경쟁력을 가진 물류기업을 대상으로 해외항만을 위시한 물류시설 건설 및 운영을 지원하는 취지에서 전담기구 설립을 주장했다. 전담기구의 업무 범위 명확화와 조직형태에 대한 추후 연구가 필요한 것으로 보인다.

김형태 외(2008)는 글로벌 항만투자정책의 실효성을 제고하기 위한 방안으로 정보 수집 및 분석의 시스템화, 타당성 분석 체제의 강화 및 유리한 자금조달 조건의 강구 등을 제시하고 있다. 그리고 체계적인 정보 발굴 및 타당성 분석을 주요 업무로 하는 ‘해외항만투자 지원기구’의 설립과 유리한 자금조달 방안의 정비 등을 제안하고 있다. 해외항만투자주체인 민간기업으로 하여금 유능한 인재의 양성 및 활용을 통한 기획능력의 제고를 제안하고 있다. 연구방법으로 실효성 제고의 기본방향과 5개의 대안을 제시하고 각 대안별 비교 분석을 통해 최적대안을 제시했다.

권율 외(2007)는 우리나라 공적개발원조 수행체계의 정립과 중장기 비전과 수행체계를 위한 개선 방안을 제시했다. 주요 선진국 사례 분석을 통해 공적개발원조의 원조모델 분석을 시행했다. 우리나라 공적개발원조 추진 실적과 성과를 분석하고 주요 공적개발원조 정책에 대한 평가를 통해 당면한 문제점과 개선 방안을 검토했다. 원조사업의 수행체제와 원조실시체제

개선방안을 종합적으로 검토하고 주요 선진국이 채택하고 있는 중점대상국 선정, 국별 지원계획 수립 등 원조정책의 전략성을 강화하기 위한 정책과제를 도출했다. 개발조사사업의 활성화, 유·무상 공적개발원조의 연계, 민관협력(PPP) 프로그램의 확대 등이 본 연구에서 참고할 만한 정책 대안들이다.

이상의 선행연구는 글로벌 항만투자 정책과 공적개발원조 사업에 대해서 각각 분석했으며 두 개의 정책을 종합하여 분석하지 못했다. 본 연구는 기존 연구와 마찬가지로 신흥물류시장에 대한 현황 분석을 통해 진출 잠재력이 큰 아세안시장을 선택했다. 여기까지는 선행연구와 동일하다. 더불어 본 연구에서는 그간 검토하지 못했던 해외 협력과 투자의 주체인 우리 정부와 기업에 대한 역량 분석을 통해 대안을 제시했다. 또한 선택된 국가의 국제물류 시스템을 점검하고 문제점을 도출하여 협력과 투자 사업의 대상과 분야를 구체적으로 선정했다. 이는 기존 연구에서 대규모 개발사업 위주로 사업을 선택했던 것과 차이가 있으며 상대국과의 협력이나 투자를 위한 정책대화 시에 보다 구체적으로 언급할 수 있는 자료를 제공하게 됐다. 또한 두 개의 정책을 조정, 연계하여 실행할 수 있는 전략을 제시하여 정책의 실효성을 높일 수 있는 방안을 제공했다.

| 표 1-2 | 선행연구 검토

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
주요 선행 연구	1. -과제명: 글로벌 물류네트워크 구축 타당성 조사 및 기본계획 수립 -연구자(년도): 국토해양부(2006) -연구목적: 국내 물류기업의 해외진출 대상지역 선정 및 금융 지원 방안 검토	-관련기관 워크숍 -문헌연구 -기업인터뷰 -설문조사 시행 및 AHP분석	-글로벌 물류환경 동향 분석 -주요 지역별 투자 우선순위 조사 -진출지역별 특성 분석 -글로벌 물류네트워크 진출 방안 -금융과 연계된 진출 방안
	2. -과제명: 우리나라 대외원조정책의 선진화 방안 -연구자(년도): 권율 외(2007) -연구목적: ODA 중장기 비전 및 운용전략 수립, 체계적인 개선 방안 마련	-문헌조사 및 사례조사 -면접 및 인터뷰 조사 -현지 출장 및 실무자 조사	-국제개발협력의 주요 흐름 및 환경 -우리나라 ODA의 현황과 평가 -대외원조정책의 중장기 개선 방안
	3. -과제명: 해외항만개발 협력지원 사업 기본계획 수립 -연구자(년도): 국토해양부(2008b) -연구목적: 공적개발원조를 통한 개도국 항만물류 부문 협력 기본 계획 수립	-서면 수요조사 -현지 출장 및 항만 담당자 인터뷰 -국내 타 부처의 ODA를 통한 국제 협력 담당자 면접	-수요조사를 통한 10개국 가능 사업 발굴과 추진 가능성 검토 -국내외 항만개발 협력사례 분석 -해외항만 개발협력 지원사업 추진 근거 제시 -협력의 체계화, 제도화
	4. -과제명: 글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안 -연구자(년도): 김형태 외(2008) -연구목적: 국내 물류기업의 해외항만 투자 촉진 실효성 제고 방안 제시	-현지 출장조사, 해외 사례조사 -국내 대상 물류기업 대상 협의회 및 세미나를 통한 의견수렴	-세계 항만투자 환경 변화와 국내 정책 대응동향 분석 -국내외 물류기업의 글로벌 항만투자 현황과 문제점 분석 -글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안 제시
	5. -과제명: 국제물류전담기구 설립 필요성 및 추진 방안에 관한 연구 -연구자(년도): 국토해양부(2008c) -연구목적: 국제물류전담기구 필요성 제시	-문헌조사 -국내 물류기업 및 유사 기구 담당자 심층 면접 -해외 사례조사	-국제물류전담기구의 필요성 제시 -관련 국내외 사례 검토 -국제물류전담 기구의 업무 범위, 설립 형태 제안 -법제화 방안
본 연구	-기존 연구는 물류환경의 여건 변화를 진단하는 기초연구인 반면 본 연구는 신흥시장의 국제물류 기반시설을 대상으로, 우리나라의 국제협력사업의 확대를 통한 국제사회에서 영향력 증진과 국내기업의 해외투자를 지원하는 데 중점	-문헌조사 및 면담조사 -전문가 위원회 및 협동연구 -현지 전문가 및 정책실무자 공동연구 -공동워크숍을 통한 연구결과 전파	-신흥물류시장의 여건과 환경 변화 -신흥물류시장 투자 및 협력 증진 현황 -국제협력체계 및 국내기업 진출 방안 -국제물류 해외진출 전략 -기대효과

제2장 세계 신흥물류시장의 현황

1. 신흥시장의 개념과 분류

1) 신흥시장의 개념

신흥시장이라 함은 영어로 이머징 마켓(Emerging Market)²⁾을 의미하며, 의미 그대로 떠오르는 시장을 말한다. 즉, 경제와 산업 분야에서 초기에는 주로 금융시장, 더욱 좁게는 자본시장 부문에서 새로 급성장하는 시장을 의미할 때 사용되었다. 이는 자본시장이 급성장한다는 것은 해당 국가의 경제력이 급성장하고 개방화가 급전되고 있다는 것을 반증하고 있다. 현재 세계적으로 신흥 자본시장으로 관심을 끌고 있는 지역은 한국을 포함한 동남아시아·라틴 아메리카·동유럽 등으로 크게 구분되며, 현재는 중동 및 아프리카의 일부 국가가 포함되고 있다.

2) 신흥시장의 분류

신흥시장은 지역별로 다양한 이름으로 명명되면서 전 세계의 관심을 집중시키고 있다. 신흥시장의 개념은 신흥공업국(Newly Industrializing Countries : NICs)이라는 개념에서부터 출발하였다. NICs는 1960년대 이후로 급속도로 경제가 성장해서 후진국 대열을 탈출하고 선진국에 다가서고 있

2)이머징마켓(Emerging market)이란, 앙트완 반 아그마엘이 1981년 처음으로 사용한 용어로서 주로 금융시장, 자본시장 부문에서 새로 급성장하는 시장을 의미할 때 사용하였으며, 현재는 거의 모든 신흥시장을 일컫는 말로 일반화되었다. 초기에는 의미가 침체되고 진부한 제3세계, 개도국을 의미하였으나, 현재는 새로운 발전, 상승, 그리고 역동적인 느낌을 주는 활기 넘치는 단어로 전환되었다.”

는 나라들을 표현하기 위해 사용되었으며, 한국, 홍콩, 대만, 싱가포르 등 당시 “아시아의 4마리 호랑이(Four Asian Tigers)” 국가들이 여기에 포함되었다. 현재 이들 국가는 모두 신흥공업국 상태를 넘어서 선진국 대열에 들어섰다. 이후 신흥시장이라는 용어가 사용됨에 따라 신흥공업국이라는 표현보다는 신흥시장이라는 용어가 전 세계적으로 통용되면서 큰 반향을 불러왔으며, 선진국 기업들의 투자가 집중되었다.

이후 2003년 미국의 증권회사인 골드먼삭스그룹은 브라질(Brazil)·러시아(Russia)·인도(India)·중국(China)의 첫 글자를 딴 브릭스(BRICs)를 소개하면서 이들 국가에 대한 관심이 그 어느 때보다 집중되었다. 이들 국가는 국가별로 일부 차이가 있지만 1990년대 말부터 급속한 성장을 이룬 나라들로서 풍부한 내수시장이 형성되어 있고, 넓은 영토와 엄청난 인구, 풍부한 천연자원을 갖추고 있기 때문에 성장가능성이 매우 큰 나라로 평가받고 있다.

브릭스의 인구는 세계 인구의 40%가 훨씬 넘는 27억 명 (중국 13억, 인도 11억, 브라질 1억 7000만, 러시아 1억 5000만)으로서 세계에서 가장 큰 내수시장을 가지고 있다. 실제로도 브릭스 4개국은 2000년 이후 수요와 구매력이 빠른 속도로 증가하고, 외국인 투자와 수출 호조로 인해 높은 경제성장을 거듭하고 있다.

또한 IBSA(인도·브라질·남아프리카 공화국), TVT(터키·베트남·태국), E7(브릭스 + 인도네시아·멕시코·터키), 그 외에도 VISTA³⁾(베트남, 인도네시아, 남아프리카공화국, 터키, 아르헨티나), BRICA(BRICs+아랍경제권), NEXT-11⁴⁾(방글라데시, 이집트, 인도네시아, 이란, 멕시코, 나이지리아, 파키스탄, 필리핀, 터키, 베트남, 한국 등 세계 경제를 이끌 새로운 국가군),

3) 일본 브릭스연구소 명명.

4) 매일경제 세계지식포럼, 힘의 이동(다보스포럼), 2007.

아세안에 이르기까지 신흥시장의 개념은 광범위하다.

또한 신흥시장에 포함되는 국가들을 경제성장력, 규모, 거래투명성 등을 기준으로 기관별로 다양하게 분류하고 있기도 하다. 신흥시장에 대한 이러한 분류를 제공하는 기관은 영국의 FTSE, 미국의 MSCI, UN 등이 있으나, 각 기관별로 상이한 기준으로 구분하고 있다. 우선 영국의 주요 주가지수 제공업체인 FTSE⁵⁾는 4가지 요인과 21개 요소를 기준으로 선진시장(Developed), 선진신흥시장(Advanced Emerging), 신흥시장(Secondary Emerging), 개척시장(Frontier) 등 4가지로 분류하고 있다. 4가지 요인은 시장 및 규제환경, 관리 및 결재, 매매여건, 파생상품 등으로 구성되어 있다. 선진시장은 21개 요소 모두를 만족하는 경우이며, 선진신흥시장은 14개, 신흥시장은 8개, 프론티어는 5개를 만족하는 경우로 하였다. FTSE와 MSCI에서 분류하고 있는 신흥시장을 살펴보면 거의 대부분 일치하는 것으로 나타났다. 다만 FTSE는 우리나라를 선진시장으로 구분하고 있으나 MSCI는 아직까지 신흥시장으로 구분하고 있는 큰 차이점을 볼 수 있다.

5) FTSE는 런던증권거래소와 파인셀타임즈가 공동으로 설립한 FTSE 인터내셔널임.

| 표 2-1 | FTSE, MCSI의 신흥시장 분류

구분	선진 신흥시장 (Advanced Emerging)	신흥시장 (Secondary Emerging)	개척시장 (Frontier)	
FTSE	브라질 헝가리 멕시코 폴란드 남아프리카공화국 대만	아르헨티나(2010년 9월 개척시장으로 이동) 칠레 중국 콜롬비아 체코 이집트 인도 인도네시아 말레이시아 모로코 파키스탄 페루 필리핀 러시아 태국 터키 아랍에미리트(2010년 9월부터)	바레인 방글라데시 보스니아 불가리아 코트디부아르 크로아티아 사이프러스 에스토니아 요르단 케냐 리투아니아 마케도니아 몰타 모리셔스 나이지리아 오만 카타르 루마니아	세르비아 슬로바키아 슬로베니아 스리랑카 튀니지 베트남
MSCI	신흥시장(Emerging Market)		개척시장(Frontier Market)	
	브라질 칠레 콜롬비아 멕시코 페루 체코 이집트 헝가리 이스라엘 모로코 폴란드 러시아 남아프리카공화국 터키 중국	인도 인도네시아 한국 말레이시아 필리핀 대만 태국	아르헨티나 자메이카 트리니다드토바고 불가리아 크로아티아 에스토니아 리투아니아 카자흐스탄 루마니아 세르비아 슬로베니아 우크라이나 보츠와나 가나 케냐	모리셔스 나이지리아 튀니지 바레인 요르단 쿠웨이트 레바논 오만 카타르 사우디아라비아 아 아랍에미리트 파키스탄 스리랑카 베트남

자료 : 1. FTSE, *FTSE Global Equity Index Series Country Classification, 2009. 09.*

2. MSCI, *MSCI International Equity Indices-Country & Market Coverage.*

2. 아세안의 부상

1) 아세안 개요

아세안(Association of Southeast Asian Nations : ASEAN)은 1967년 8월 동남아 5개국 외교장관회의의 결과 아세안 선언이 채택되어 결성되었다. 초기에는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등 5개국에서 이후 브루나이(1984), 베트남(1995), 라오스, 미얀마(1997), 캄보디아(1999) 등 총 10개국으로 확대되었다.

아세안은 수출의존도 67%, 수입의존도 60%에 무역의존도가 127%에 이르는 개방 경제권이며, 인구 5억 8,000만 명의 거대 소비시장을 가지고 있어 다른 신흥시장과 함께 세계 선진국 및 기업의 투자처로 각광받고 있다. 아세안으로의 FDI도 꾸준한 증가세를 보이고 있으며, 특히 BCLMV(Brunei, Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam) 국가에 대한 FDI는 2006~2008년 기간 동안 연평균 59.9%의 성장세를 기록했다.

| 표 2-2 | 아세안 FDI 추이

구분	2006	2007	2008	CAGR
브루나이	434	260	239	-25.7%
캄보디아	483	867	815	29.9%
인도네시아	4,914	6,928	7,918	26.9%
라오스	187	324	228	10.2%
말레이시아	6,072	8,401	7,318	9.8%
미얀마	428	258	715	29.3%
필리핀	2,921	2,916	1,520	-27.9%
싱가포르	27,681	31,550	22,802	-9.2%
태국	9,460	11,238	9,835	2.0%
베트남	2,400	6,739	8,050	83.1%
합계	54,980	69,482	59,440	4.0%
아세안-5	51,048	61,034	49,393	-1.6%
BCLMV	3,932	8,448	10,047	59.9%

자료 : 아세안 Secretariat.

또한 경제 규모에서 아세안-5 (Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thailand)와 BCLMV는 국가별로 큰 차이가 있으며 개발에 대한 수요가 아직 많아 공적자금원조(ODA)를 통한 시장 진출도 활발하게 이루어지고 있다. 아세안에 대한 공적자금원조는 2001년 이후 비중이 감소하였으나, 2007년에 다시 증가세로 돌아섰으며, 전체 182개 수원국의 10.2%를 점유하고 있다.

| 표 2-3 | 아세안 ODA 추이

구분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
아세안	4,846	4,623	5,664	5,471	6,564	6,242	6,505
TOTAL	31,503	37,284	47,559	50,920	75,903	69,931	63,549
아세안 비중	15.4%	12.4%	11.9%	10.7%	8.6%	8.9%	10.2%

자료 : OECD, Stat Extracts.

2) 아세안의 성장 잠재력

(1) 거대시장으로서의 구매력

아세안 지역은 인구 규모와 연평균 경제성장률에서 EU(유럽), NAFTA(북미), MERCOSUR(남미)를 능가하는 아시아 거대 경제권역이다. 2007년 기준 전체 인구는 5억 8,000만 명에 GDP는 1조 2,819억 달러에 달한다.

이와 같이 아세안 지역은 아세안 자유무역지대(AFTA), EU형 경제공동체 추진을 통해 세계경제에서 거대시장으로 더욱 부각될 전망이다. 초기 AFTA(2003년 출범) 체결로 선발 6개국은 2010년, 후발 4개국은 2015

년까지 관세를 철폐하기로 합의하였고, 제13차 아세안 연차총회(2008년)에서 아세안을 2015년까지 단일 시장·단일 생산기반(공동시장) 형태로 발전토록 하는 데 합의하여 경제통합의 단계를 한층 높이고 있다.

이처럼 아세안지역의 단일 경제권으로의 형성은 경제통합을 통해 산업의 효율성과 경쟁력의 향상을 도모하고자 한다. 그러나 선발 6개국과 후발 4개국(베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마) 간의 심한 경제격차 등은 통합의 걸림돌로 작용하고 있어 개별국가의 소득수준 향상이 주요 관심사가 되고 있다.

(2) 생산기지로서의 투자처

아세안 주요국들은 1997년 외환위기 이후 지속적으로 우호적인 무역·투자 환경 조성을 위해 관련 법·제도 정비에 끊임없이 노력하였다. 특히 외국인 투자 관련 법령의 제정, 외국인 투자에 대한 우대 조치, FTA·투자협정 추진 등을 통해 외국인 투자의 활성화를 도모하고 있다.

또한 금융 분야의 협력 강화를 위해 최근 아세안+3(한중일)에서의 금융협력 논의를 통한 가시적 성과 도출로 외국인 투자 증대가 예상되고 있다. 아세안+3 재무장관 회의(2009.5.3)를 통하여 치앙마이 이니셔티브 다자간기금(CMIM)에 1,200억 달러 출연을 합의하였다. 3개국 중 중국과 일본이 각각 32%, 한국이 16%, 그리고 아세안 국가가 20%을 분담하기로 합의하였다.

최근 중국의 물가·임금 상승, 위안화 강세 등으로 생산시설을 아세안으로 이전하는 현상이 가속화될 것으로 전망됨에 따라 아세안 지역이 중국의 새로운 대체지역으로 주목받고 있다. 주요 국가별 특징으로는 베트남(저비용 제조업), 필리핀(전자, 소프트웨어, 콜센터 운영 등), 태국(자

동차 조립), 말레이시아(전자, 반도체), 싱가포르(생명공학, 금융) 등으로 대변되며, 이와 같은 현상은 2006년 이후 우리의 해외투자에서 중국 비중은 감소하는 반면, 아세안의 비중은 지속적으로 증가한 이유와 맥을 같이 하고 있다.

(3) 안정적 자원 공급처

아세안은 부존자원이 풍부하고, 우리의 자원개발 진출이 활발하여 안정적 자원 공급처로 그 중요성이 한층 높아지고 있다. 특히 인도네시아와 말레이시아는 석유, 천연가스, 목재, 고무 등이 풍부하여 우리 기업의 주요 자원개발 진출지역으로 가장 적극적인 투자처이다. 최근에는 후발 4개국을 중심으로 지하자원 탐사가 본격화되고 있다. 다음은 아세안 주요국의 석유 및 천연가스의 매장량과 우리나라 기업의 진출 현황을 나타낸 것이다.

표 2-4 | 아세안 국가 주요 자원 현황

	석유 (억 배럴)	천연가스 (Tcf, 兆평방피트)	우리기업 진출 현황
브루나이	12	12.1	
캄보디아	1.2	0.2	GS칼텍스
인도네시아	44	105.9	석유공사, 가스공사, SK에너지
말레이시아	54	87.4	
미얀마	3.3	21.2	석유공사, 대우인터내셔널
필리핀	1.5	7.4	
싱가포르	n.a.	n.a.	
태국	5	19.8	GS 칼텍스
베트남	34	7.8	석유공사, SK에너지, LG상사

자료 : British Petroleum, 2009.

(4) 경제·외교협력의 중심 역할로 부상

아세안은 지정학적 요충지로서 동아시아 경제·외교협력의 중심축

으로 부상할 전망이다. 현재 논의되고 있는 자유무역협정, 경제공동체, 역내 금융협력 등 경제협력 논의의 중심체로 역할을 수행하게 될 것이다. 아세안+3를 중심으로 동아시아 자유무역지대(EAFTA), 동아시아 경제공동체(EAEC), 지역금융협력체제(Regional Financial Architecture) 논의가 진행되고 있다.

또한 아세안지역 안보포럼(ARF), 동남아 우호협력조약(TAC), 동아시아정상회의(EAS), ASEM, APEC 등을 통한 협력도 활발하여 외교·안보의 중심적 협력체로 부상하고 있다. 美 의회조사처의 동아시아 지역협정 관련 보고서에 따르면 6자 회담을 제외하고는 아세안이 모두 포함되어 있다.

3) 우리나라와의 관계

한국의 주요 교역 상대로는 중국이 단연 높은 교역량을 보이고 있으며, EU지역이 뒤를 잇고 아세안지역은 3대 교역대상으로 자리 잡고 있다. 2008년 기준 902억 달러를 달성하였고 무역수지 역시 84억 달러에 달할 만큼 미국 이상의 중요한 교역 상대국가로 등장하였다.

| 표 2-5 | 한-아세안 교역 현황(2008년 기준)

(단위 : 백만 달러)

국가명	수 출	수 입	무역 수지	교역 금액
총 계	422,007	435,275	-13,267	857,282
중 국	91,389	76,930	14,459	168,319
E U	58,375	39,981	18,394	98,356
A S E A N	49,283	40,917	8,365	90,200
일 본	28,252	60,956	-32,704	89,208
미 국	46,377	38,365	8,012	84,742

자료 : 한국무역협회, 2009.

또한 우리나라의 주요 투자대상국가로는 중국, 미국 다음의 3번째로 높은 투자대상국가이며, 40여 년간의 누계 점유율에서도 16.4%, 293억 달러에 달하고 있다. 특히 중국의 대체지역으로 부상함에 따라 2005년부터 큰 폭의 증가추세가 뚜렷이 나타나고 있다.

| 표 2-6 | 한국의 주요 투자대상국가

(단위 : 백만 달러)

	2005년	2006년	2007년	2008년	누계액 (1968~2008)	누계 점유율
총계	9,541	19,631	30,338	36,459	178,702	100.0
중국	3,695	4,607	7,409	4,893	39,080	21.9
미국	1,434	2,228	4,434	6,186	32,002	17.9
아세안	966	3,782	6,398	5,893	29,262	16.4
EU	692	2,728	3,016	3,057	20,027	11.2
홍콩	480	1,251	1,939	3,376	10,459	5.9
일본	219	295	809	645	3,537	2.0
기타	2,055	4,741	6,334	12,408	44,336	24.8

자료 : 한국무역협회, 2009. 신고액 기준.

아세안은 석유, 천연가스, 고무, 목재 등 주요 자원을 보유하고 있는 안정적 자원공급원으로서 우리나라의 주요 투자대상 지역이다. 동 지역은 자원의 공급처와 제조기지로서 우리나라 기업의 많은 투자진출이 이뤄지고 있다. 특히 베트남, 인도네시아, 싱가포르 순으로 아세안 투자 누적액이 많이 나타나고 있다.

| 표 2-7 | 우리나라의 아세안 국가별 해외투자 실적

(단위 : 건, 백만 달러)

	1968~2005		2006		2007		2008		합계	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
브루나이	5	2	2	92	0	0	0	0	7	94
캄보디아	96	88	30	32	54	126	149	473	329	875
인도네시아	734	2,251	122	148	127	253	138	535	1,121	3,187
라오스	17	40	12	3	11	25	7	44	47	112
말레이시아	327	562	37	51	62	158	40	326	466	1,097
미얀마	49	52	1	1	3	1	0	36	53	90
필리핀	719	757	111	61	136	108	104	182	1,070	1,108
싱가포르	201	1,160	35	304	58	515	62	521	356	2,500
태 국	355	735	62	74	62	142	50	88	529	1,039
베트남	739	1,554	277	587	408	1,307	292	1,331	1,716	4,779
합 계	5,210	7,201	2,695	1,353	2,928	2,635	2,850	3,536	5,694	14,881

자료 : 한국수출입은행, 2009.

우리나라의 대아세안 무역 현황은 2000년 이후 증가세가 이어져 2008년의 교역 규모는 전년 대비 25% 증가한 900억 달러 수준이다. 또한 무역수지는 84억 달러로 흑자 규모가 확대되었다.

| 표 2-8 | 한-아세안 교역 현황

(단위 : 백만 달러, %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
총교역량	32,375 (-15.5)	35,157 (8.6)	38,712 (10.1)	46,407 (19.9)	53,496 (15.3)	61,809 (15.5)	71,859 (16.2)	90,200 (25.5)
수 출	16,459 (-18.2)	18,400 (11.8)	20,253 (10.1)	24,024 (18.6)	27,432 (14.2)	32,066 (16.9)	38,749 (20.8)	49,283 (27.2)
수 입	15,916 (-12.4)	16,757 (5.3)	18,459 (10.2)	22,383 (21.3)	26,064 (16.4)	29,743 (14.1)	33,110 (11.3)	40,917 (23.6)
수 지	543	1,644	1,795	1,641	1,368	2,323	5,639	8,366
비 중	11.1	11.2	10.4	9.7	9.8	9.7	9.8	10.5

자료 : 한국무역협회, 2009.

우리나라는 2008년 아시아에서 379건 146억 9,000만 달러의 건설공사를 수주하여 전년대비 14.3%가 증가하였으며, 이 중 아세안이 차지하는 비중이 30.8%로 매우 높다. 주요 수주 지역으로는 싱가포르가 석유화학

플랜트, 호텔, 항만 등의 대형공사 등 15건 29억 2,000만 달러에 달하며, 베트남 25억 1,000만 달러, 중국 22억 5,000만 달러, 카자흐스탄 20억 4,000만 달러, 태국 16억 3,000만 달러 등 주로 플랜트, 부동산개발 대형 공사로 나타났다.

| 표 2-9 | 우리나라 건설 수주 추이

(단위 : 백만 달러)

구 분	2004	2005	2006	2007	2008
아시아(A)	2,275	2,611	4,046	12,855	14,689
전 체(B)	7,498	10,859	16,468	39,788	47,640
A/B(%)	30.3	24.0	24.5	32.3	30.8

자료 : 해외건설협회, 2009.

3. 신흥시장 경제 현황

1) 신흥시장

신흥시장은 앞서 살펴본 바와 같이 국가별·지역별·기관별로 분류가 명확하지 않아 경제 현황을 명확하게 제시하는 것 역시 어려운 실정이다.

Antonie(2007)는 전문 금융·경제 기관의 전망을 참고하여 2050년에는 전체 신흥시장의 경제 규모가 2005년의 8조 9,000억 달러에서 138조 달러로 선진국 전체의 약 1.8배에 달할 것으로 전망했다.

| 표 2-10 | 브릭스(BRICs)와 신흥시장의 부상

(단위 : 1조 달러)

구분	G7	선진국 전체	브릭스	NEXT11	신흥 전체
2005년	27.3	32.4	4.2	2.9	8.9
2015년	33.0	39.6	10.2	5.6	19.0
2030년	43.0	51.6	28.2	12.5	46.8
2050년	64.2	77.0	90.0	35.5	138.0

자료 : Antonie van Agtmael, *The Emerging Markets Century*, 2007.

또한 IMF는 신흥지역의 경제성장이 빠르게 회복되어 2009년에는 1.7% 성장하고 2010년에는 5.1%까지 성장할 것으로 전망했다. 2014년에는 전 세계 경제가 4.5% 성장하는 반면 신흥시장은 6.6%까지 증가할 것으로 전망했다.

| 표 2-11 | 신흥시장 경제성장 전망

구분	2008년	2009년	2010년	2014년
전 세계	3.0%	-1.1%	3.1%	4.5%
신흥시장	6.0%	1.7%	5.1%	6.6%

자료 : IMF, *World Economic Outlook*, 2009. 10.

2) 아세안

아세안은 인구, 경제 규모, 경제정책에서 대표적인 중규모 개방경제권이다. 싱가포르와 브루나이를 제외하고 1인당 국민소득이 1만 달러 미만의 저개발 국가이며, 전반적으로 대외무역 의존도가 매우 높다.

| 표 2-12 | 아세안 국가별 주요 경제지표

구 분	GDP (십억 달러)	1인당 GDP(달러)	경제성장률 (%)		총수출 (십억 달러)	총수입 (십억 달러)
			'08	'09		
캄보디아	10.6	716	5.0	-3.0	n.a	n.a
인도네시아	510.8	2,150	6.1	-1.3	157.5	163.2
라오스	5.2	754	7.5	3.0	n.a	n.a
말레이시아	222.2	8,010	5.1	-1.8	241.4	204.4
미얀마	22.6	434	0.9	0.3	n.a	n.a
싱가포르	181.9	37,600	1.1	-7.5	342.7	309.6
필리핀	168.6	1,819	4.6	-0.6	65.1	75.9
태국	273.2	4,080	2.6	-4.4	214.8	218.9
베트남	86.5	1,000	6.2	0.3	69.4	89.3
브루나이	13.6	35,509	-0.5	n.a	n.a	n.a

자료 : Economist Intelligence Unit, 2009.

아세안은 2000년대 연평균 5~6%의 경제성장률을 시현하였고, 세계 경제 회복 시에는 빠른 성장세가 예상되고 있다. 최근 IMF에서는 신흥아시아 및 아세안 회원국의 경제가 빠르게 회복될 것으로 전망했다. 아세안 회원국은 4개국을 제외하고는 2009년에도 +성장률을 기록하였으며, 2014년에는 브루나이를 제외하고는 세계 경제성장률을 상회하는 성장을

기록할 것으로 전망했다.

| 표 2-13 | 아세안 국가 경제성장률 전망

(단위 : %)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2014년
브루나이	0.6	-1.5	0.2	0.6	1.7
캄보디아	10.2	6.7	-2.7	4.3	6.3
인도네시아	6.3	6.1	4.0	4.8	6.3
라오스	7.5	7.2	4.6	5.4	7.3
말레이시아	6.2	4.6	-3.6	2.5	6.0
미얀마	11.9	4.0	4.3	5.0	5.1
필리핀	7.1	3.8	1.0	3.2	4.5
싱가포르	7.8	1.1	-3.3	4.1	4.6
태국	4.9	2.6	-3.5	3.7	6.0
베트남	8.5	6.2	4.6	5.3	7.0
신흥아시아	10.6	4.6	6.2	7.3	8.5
세계	5.2	3.0	-1.1	3.1	4.5

자료 : IMF, *World Economic Outlook*, 2009. 10.

4. 신흥시장 물류 현황

1) 신흥시장

신흥시장의 물류 규모는 그 분류체계가 다양하기 때문에 정확한 현황과 전망 결과가 없다. 그러나 물류시장은 제조 및 교역 파생 수요로서 발생하는 시장이기 때문에 GDP 규모를 기준으로 간접적인 추정은 가능하다.

세계 전체 물류시장은 2007년 기준 6조 달러를 기록(ALC, Australia Logistics Council)하여 세계 GDP 55조 3,000억 달러(IMF)의 10.9%를 점유했다. Datamonitor(2009)에서는 세계 물류시장이 2012년에 약 7조 달러를 기록할 것으로 전망하기도 하였으나, 세계 GDP 대비 비중이 매우 낮아 물류 분야 전체가 포함되지 않은 것으로 판단된다. GDP 대비 물류시장 규모는

지역별로 차이가 있을 수 있으나 일반적이며 보수적인 추정을 위해 전 세계 GDP 대비 물류시장 비중을 적용했다.

IMF의 GDP 전망치(2009년 10월)를 기준으로 신흥시장⁶⁾의 물류 규모 현황 및 전망치를 살펴보면 2009년에는 1조 9,100억 달러를 기록하고, 2014년에는 2조 9,400억 달러를 기록할 것으로 추정되었다.

| 표 2-14 | 신흥시장 물류 규모

(단위 : 조 달러)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
세계 물류시장 규모	6.21	6.56	6.88	7.25	7.66	8.10
신흥시장 물류 규모	1.91	2.09	2.26	2.46	2.68	2.94
신흥시장 비중	30.7%	31.8%	32.9%	33.9%	35.0%	36.3%

자료 : IMF, ALC, Datamonitor, Worldbank 자료를 활용하여 KMI 추정.

2) 아세안

아세안 물류시장도 그 규모를 직접적으로 산정하는 것은 어려우며 관련 근거 자료도 없으나 간접적인 자료를 통해 확인할 수 있다. 신흥 시장 전체 물류 규모 추정과 동일한 방법을 적용하면 2009년에는 1,400억 달러를 기록하고 2014년에는 2,300억 달러의 물류시장이 형성될 것으로 추정됐다.

| 표 2-15 | 아세안 물류 시장 규모

(단위 : 조달러)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
아세안 물류시장 규모	0.16	0.17	0.18	0.20	0.21	0.23

자료 : IMF, ALC, Datamonitor, Worldbank 자료를 활용하여 KMI 추정.

6) 신흥시장은 IMF에서 분류하는 Emerging and developing economies에 포함된 국가를 기준으로 하였다.

이와 함께 관련 자료를 근거로 아세안 물류시장의 성장 정도를 파악할 수 있다. 첫째, 아시아-태평양 물류시장의 성장이다. 아시아-태평양 물류시장은 2007년 기준 세계 물류시장의 33.80%를 점유하여 미주의 35.20%와 유사한 수준을 기록하였다(Datamonitor, 2008). 특히, 아세안 물류시장은 지난 3~4년 동안 지속적인 상승세를 유지하였으며, 향후 5년 동안에는 더욱 높은 성장세를 기록할 것으로 전망된다(아세안 Initiatives).

둘째, 아시아 역내교역이 활성화되고 있다. 아시아 물류시장에서 역내 교역의 비중은 약 50% 수준을 유지하고 있으며, 2012년에도 유사한 수준을 유지할 것으로 전망되고 있다(TOLL Group, 2009). EU 71%, NAFTA 64%에 비해서는 낮은 수준이지만 FTA 등에 따라 아시아 역내 교역 및 물류시장은 더욱 성장할 것으로 전망된다. 아세안도 역내 교역 활성화를 위한 AFTA(ASEAN Free Trade Area)로 상품관세를 줄이고 Open Sky 협정을 체결(2008년)하여 서비스 분야도 자유화를 추진하고 있어 물류시장 규모도 동반성장할 것이다.

셋째, 아세안은 수출입 증가에 따른 무역의존도가 매우 높다. 무역의존도가 높다는 것은 물류시장의 규모도 증가한다는 것으로 해석 가능하다. 싱가포르와 말레이시아의 무역의존도는 2007년 기준 각각 348%와 173%를 기록했다(ADB, 2008). 반면 인도네시아, 라오스, 필리핀 등은 아직까지 무역 의존도가 낮은 수준이지만 FDI 증가에 따른 무역의존도가 상승하게 되면 거대한 물류시장을 형성할 수 있을 것이다.

5. 아세안 국제물류 현황

1) 아세안 해운 현황

(1) 아세안 해운 개황

아세안 지역은 동북아와 유럽간 선박 운송 이동경로에 위치하여 지정학적 중요성을 갖고 있다. 말레이 반도와 수마트라 섬 사이에 위치한 말라카(Malacca) 해협은 아시아와 유럽 간 전 해운 노선이 통과하는 해운교통의 요충지이다. 2007년 말라카 해협을 통과한 컨테이너물동량은 2,770만 TEU로, 세계 최대의 물동량이 통과한다. 말라카 해협을 통해 서쪽 유럽 방면으로 향한 컨테이너물동량은 1,770만 TEU로 2006년 대비 15.5% 증가하였으며, 동북아 방향으로 향한 물동량은 1,000만 TEU로 9.0% 증가하였다.

2008년 1월 기준 세계 35대 선박 보유국 중 아세안 국가는 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 베트남, 태국 등 5개국이다. 아세안 국가의 선박 보유량은 2007년 대비, 2008년에는 모두 증가하였다. 2008년 상기 5대 아세안 국가의 세계 선박보유량 점유율은 5.37%이다.

싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 베트남 태국 등 5개국이 아세안 국가 중 선박보유 기준으로 중요성을 지니는 국가이다. ASEAN 국가 중 가장 많은 선대를 보유한 국가는 싱가포르로 톤수 기준으로 전 세계 선박 보유량 순위 9위이다. 그 다음으로는 말레이시아가 392척, 1117만 DWT로 세계 순위로 20위를 기록했다. ASEAN 국가 중 환적 물량이 다수 있는 싱가포르, 말레이시아 등에서는 기간항로를 운항하고 있다. 인도네시아, 필리핀은 군도국가로 중소형 벌크 캐리어를 이용한 연안 운송 물량이 있다는 것이 주안점이다. 미얀마는 라오스로의 내륙운송에 중요성이 있다.

| 표 2-16 | 아세안 주요 국가의 선박보유량

국가	세계 순위	척수			톤수 (천 DWT)			세계 점유율 (%)	
		국적선	외국선	합계	국적선	외국선	합계	2007년	2008년
싱가포르	9	536	333	869	16,440	12,192	28,633	2.63	2.76
말레이시아	20	314	78	392	7,399	3,770	11,169	0.68	1.08
인도네시아	25	728	122	850	4,808	2,450	7,258	0.68	0.70
베트남	29	358	50	408	3,192	1,394	4,586	0.31	0.44
태국	33	302	39	341	3,501	501	4,022	0.30	0.39

자료: Review of Maritime Transport 2008, UNCTAD/RMT/2008

주: 1,000 DWT 이상 선박 기준

2005년~2007년 선박보유량 증감률은 베트남과 인도네시아가 20% 이상으로 가장 높다. 싱가포르, 말레이시아 등은 2008년 선박보유 순위가 각각 9위, 20위로 2000년 대비 2008년 선박보유율 연간 증가율은 각각 3.3%, 7.6%를 기록한다.

| 표 2-17 | 아세안 국가별 연도별 선박보유량 변화 주이

국가	선박보유량 (백만 GT)								연간 평균 증감률 (%)			
	1980	1990	1995	2000	2003	2005	2006	2007	95-00	00-03	03-05	05-07
브루나이	0.001	0.36	0.37	0.36	0.48	0.48	0.48	0.33	-0.3	9.9	-0.1	-16.0
캄보디아	0	0	0.06	1.79	2.00	2.00	2.00	2.07	97.3	3.7	0.0	1.6
인도네시아	1.41	2.18	2.77	3.39	3.84	4.31	5.29	5.67	4.1	4.3	5.9	15.8
말레이시아	0.70	1.72	3.28	5.66	5.75	5.76	6.39	6.97	11.5	0.5	0.1	10.5
미얀마	0.09	0.83	0.52	0.51	0.43	0.44	0.40	0.20	-0.4	-5.4	0.3	-26.9
필리핀	1.93	8.52	8.74	7.19	5.12	5.27	5.07	5.03	-3.8	-10.7	1.5	-2.3
싱가포르	7.66	7.93	13.61	23.41	23.24	30.82	32.17	35.94	11.5	-0.2	15.2	8.3
태국	0.39	0.62	1.74	1.96	2.27	3.03	2.88	2.85	2.4	5.0	15.5	-3.0
베트남	0.24	0.47	0.70	0.93	1.25	1.67	2.05	2.54	5.8	10.4	15.6	26.1
아세안 합계	12.43	22.61	31.80	45.21	44.37	53.67	56.73	61.60	7.3	-0.6	10.1	7.4

자료: Lloyd's Register of shipping: Statistical Tables, London, various issues; 2003~2006 data from Review of Maritime Transport, UNCTAD

2000년과 2007년 아세안 주요 해운 5개국의 선종별 선박보유량을 비교하면 유조선의 증가세가 두드러진다. 유조선은 2000년 1,129만 9,000 GT에서 2007년 2172만 GT로 2배 가까이 증가했으며, 컨테이너선은 81.9%, 벌크캐리어는 29.9%가 각각 증가했다. 아세안에서 벌크캐리어 선복량은 컨테이너 선박의 선복량을 2000년 ~ 2007년 동안 지속적으로 상회한다. 아세안 지역에는 두 개의 군도국가가 존재하고 해안선이 넓은 관계로 수천 개에 달하는 군소 항만이 존재한다. 연안운송과 물량부족, 정기선 서비스 미비 등으로 인해 벌크(breakbulk) 선박과 다용도 선박이 고무, 쌀 등의 1차 산업 생산품을 운송한다.

| 표 2-18 | 2000~2006 아세안 주요 국가별 선종별 선박보유량 변화
(단위: 천 GT)

국가	컨테이너			유조선			벌크캐리어		
	2000년	2006년	2007년	2000년	2006년	2007년	2000년	2006년	2007년
싱가포르	3,422	4,639	6,535	9,118	16,120	16,536	4,781	6,492	7,212
말레이시아	696	690	694	869	2,511	2,789	1,568	343	314
인도네시아	92	349	392	812	1,288	1,419	335	486	575
베트남	36	71	90	136	371	576	122	267	420
태국	134	259	255	364	370	397	443	919	892
합계	4,380	6,008	7,966	11,299	20,660	21,717	7,249	8,507	9,413

자료: Review of Maritime Transport, UNCTAD 2001, 2007, 2008.

(2) 아세안의 주요 해운선사

① APL

싱가포르의 APL은 세계 8위의 국제해운선사이며 2008년 컨테이너 선박 117척에 39만 4,804 TEU의 선복량을 보유하고 있다. APL은 싱가포르 NOL(Neptune Orient Lines)의 자회사이며, 2008년 246만 5,000 TEU의 컨테이너를 수송하였다. 2008년 컨테이너 부문 매출액은 70억 4,500만 달

러로 2007년 대비 19% 증가하였다. 2008년 주요항로별 수송실적은 아시아/중동항로가 85만 2,000 TEU로 가장 많고, 다음으로 태평양항로가 82만 5,000 TEU, 아시아-유럽 항로가 44만 2,000 TEU, 중남미 항로가 19만 9,000 TEU, 대서양 항로가 14만 7,000 TEU 순이다.

② PIL(Pacific International Lines)

싱가포르의 PIL은 세계 18위의 국제해운선사이며 2009년 5월 현재 컨테이너 선박 103척에 18만 1,278만 TEU의 용량을 보유하고 있다. PIL은 전통적으로 중국/중동, 아시아 역내 및 호주/ 동남아 항로가 주력 항로였으나 2004년에는 대만의 Wan Hai와 공동운항을 통해 원양항로인 유럽까지 진출하고 있으며, 2008년에는 미주 공동운항을 추진한 바 있다. PIL은 호주항로에 있어서도 APL, 이스라엘의 ZIM 등과 공동운항서비스를 하고 있다.

③ MISC

MISC는 말레이시아의 원유 및 천연가스를 70% 생산하고 있는 Pereonas의 자회사로 최근 미국, 중국, 인도 등에서 원유 및 천연가스에 대한 수요가 급증하고 있어 Petronas의 생산량도 급격히 증가하고 있다. 이에 따라 MISC 운송 수요도 크게 증가하여 LNG 선대 20척을 보유하고 있으며 2009년까지 9척이 추가로 인도될 예정이다. MISC는 지난 2003년 싱가포르 NOL의 자회사인 American Eagle Tankers를 인수함으로써 원유 수송 부문을 확장하고 있으며, 인수합병에 따라 MISC는 세계에서 2번째로 많은 아프리카막스급 유조선을 운항하는 선사로 성장하였다. 에너지 수송 부문의 강화를 위해 MISC는 벌크선대를 매각하는 한편, 정기선과 물류사업 부문에 대한 경영합리화를 추진하고 있다.

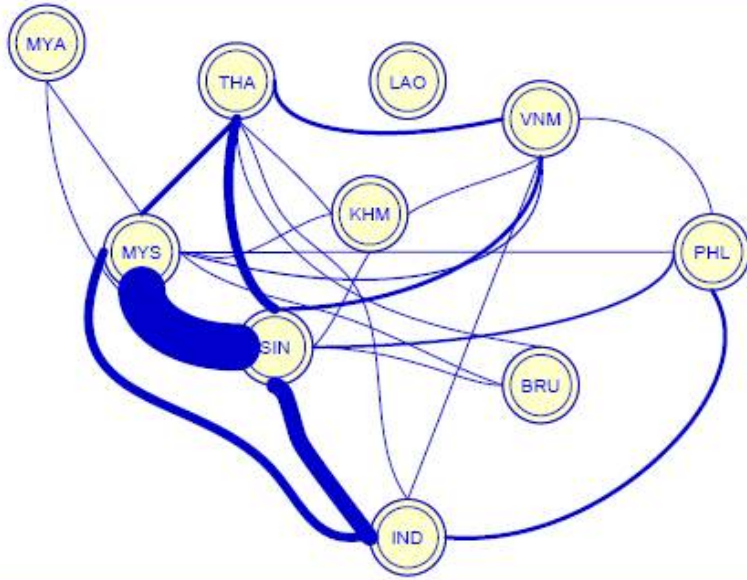
(3) 아세안 역내 선사 서비스

아세안 역내 선사 서비스는 컨테이너, 벌크, 건화물, 탱커, 일반화물 중 break-bulk, 로로 서비스 등 다양한 화물을 취급한다. 또한, 아세안 역내 선사 서비스는 여객서비스, 예인선 등 다양한 서비스 모드를 포괄한다.

① 컨테이너 선 서비스

아세안 역내 일반화물은 대부분 컨테이너로 운송된다. 아세안과 동북아를 포괄하는 아시아 역내 화물운송과 아시아와 중동, 남아시아간 운송 구조는 다수의 운송사가 연계되어 있어 매우 복잡하다. 싱가포르와 말레이시아 항만 간 서비스 제공 편수는 368편에 이른다. 이들 중 대다수는 동일선박에 의한 다기항으로 80여 개의 line이 컨테이너선 서비스를 구성한다. 전반적으로 기간항로 서비스와 일반 피더 서비스 간의 운영이 구분되며, 피더 선박과 연안 운송 선박, 지역 특화 선박 서비스와 주요 선사 간 글로벌 컨소시엄 간의 운영이 구분된다.

원양해운선사 중 아시아에 기반을 둔 선사들은 Evergreen, Cosco, Yangming, China Shipping, APL, NYK, OOCL 등이다. 한국 선사인 한진과 현대, 유럽 선사인 머스크 씨랜드, P&O Nedlloyd 등 역시 아세안 지역 원양해운에 취향하고 있다. 아세안 지역에 기항 중인 근해선사는 Wan Hai Lines, Regional Container Lines, Pacific International Lines feeder offshot, Advance Container Lines 등이다. 아세안 국가 간 선박 서비스의 개괄은 아래 그림과 같다. 컨테이너선의 빈도가 높을수록 국가 간 연결선이 두껍게 표현되어 있다.



자료: Meyrick and Associates, 2005.

| 그림 2-1 | 아세안 국가 간 선사 서비스 분석

현재 컨테이너 서비스의 심각한 불균형 현상을 볼 수 있다. 가늘게 표시된 선은 직항이 없는 것을 표현하고 있다. 동남아 지역의 컨테이너 선 시장은 싱가포르항과 말레이시아의 포트클랑(Port Klang) 항 및 태국의 램차방(Laem Chabang), 인도네시아의 탄중프리옥(Tanjung Priok) 항 등이 기간항로의 가교 역할을 하고 있다고 할 수 있다.

서비스의 편중으로 환적화물 비율이 높은 경우, 선사 간 컨소시엄은 피더와 역내 화물 운송에 집중하며 항만 배후지 발생 화물의 취급을 소홀히 하는 경향이 있다. 이 경우 직기항 서비스가 아세안 지역 성장을 위한 최선택이 될 수 있다.

② 벌크와 액화화물

벌크와 액화화물 서비스는 컨테이너 서비스처럼 기항 현황을 쉽게 파악할 수 없지만 아세안 지역에서 빼놓을 수 없는 중요한 서비스이다. 탱커와 벌크 캐리어 물량은 제조업의 기반이 되는 원자재 운송에 중요하다. 최근의 벌크선의 용선계약 증가로 공급사슬에서 소국의 불리함이 더욱 두드러질 것으로 예상된다.

일부 벌크 캐리어만이 정기선으로 운항되며 대부분은 부정기선이다. 용선계약은 대부분 일회 운송 계약이거나 혹은 서너 번의 다른 항로를 운행하는 단기계약 형태이다.

③ 일반화물

일반화물 선박은 소형화물선, 여객/화물 페리, 냉동화물선을 포함한 로로선으로 구성된다. 캄보디아의 경우 일반화물용 선박은 전체 545척 중 88%를 차지한다. 인도네시아의 경우 1,677개의 상업 화물선 중 77%가 일반화물을 운송한다.

일반화물을 취급하는 선박의 비중은 크지만, 평균 선박 크기는 작고 화물 운송속도 또한 느리다. 다시 말해 선박 생산성(productivity)이 떨어진다. 일반화물용 선박은 주로 국내운송 서비스에 이용된다. 일반화물에 대한 자료화가 부족하여 전체 아세안 역내 운송에 일반화물의 비율을 정확히 측정하기는 어려우나, 대다수의 아세안 국가 간 일반화물 운송도 컨테이너화가 되었다.

그러나 전통적인 breakbulk 선박과 다용도 선박이 여전히 고무, 쌀 등의 아세안 역내운송에서 중요한 역할을 하고 있다. 이들 선박은 현대화 설비가 부족하거나 물량이 부족하여 컨테이너선이 기항하기 힘든 아세

안 소외 지역항만에 선박 서비스를 제공하고 있다.

2) 아세안 지역의 항만현황

아세안 지역의 국제항로는 싱가포르항, 말레이시아의 포트클랑(Port Klang)항 및 탄중팔레파스(Tanjung Palepas)항, 태국의 램차방(Laem Chabang)항, 인도네시아의 탄중프리옥(Tanjung Priok)항 등이 중심이 되어 세계 전 지역을 연결하고 있다. 싱가포르항은 세계 제1위의 컨테이너 항만이며, 아시아/유럽 및 아시아/미주를 연결하는 중심항로에 위치하여 세계 기간항로(Main Trunk)의 경유지로서의 환적항만의 역할을 하고 있다. 싱가포르와의 경쟁을 위해 말레이시아의 포트클랑항과 태국의 램차방항도 항만 개발에 박차를 가하고 있다. 포트클랑항은 수심 15m 의 포스트 파나막스(Post Panamax)급 컨테이너 선박 선석을 건설하여 6,000 TEU 이상의 선박이 접안 가능하게 되었으며 현재 세계 300여 개의 항만을 연결하고 있다.

2006년 아세안 국가의 컨테이너 물동량은 5,678만 9,000 TEU로 세계 전체 물동량의 12.9%를 점유하고 있다. 2008년 영국 Drewry 사의 예측에 의하면 2009년 아세안의 컨테이너물동량 전망은 7,882만 5,000 TEU로 세계 전체 예상물동량 5억 8,692만 6,000 TEU의 13.4%를 차지할 것으로 예측된다. 2000~2006년 아세안 컨테이너물동량 연평균 증가율은 9.6%로 세계 평균인 11.2%보다 낮으며 이는 세계 1위인 싱가포르 연평균 증가율이 6.5%에 머무른 것에서 기인한다(싱가포르의 컨테이너 물동량은 2006년 기준으로 아세안 전체의 44%를 점유한다). 국가별 연평균 증가율은 베트남이 22%로 가장 높은 성장률을 보이며, 다음으로 말레이시아(19.3%), 태국(10.2%) 순이다. 주요 항만별 증가율은 말레이시아의 탄중팔레파스항이

2000년 41만 8,000 TEU에서 2006년 447만 TEU를 기록하여 연평균 50%의 높은 증가율을 보였다. 베트남 호치민항도 동기간 20.6%의 높은 증가율을 기록하였다. 그 외 연평균 증가율 10%가 넘는 항만은 말레이시아 포트클랑항(12.0%)과 태국 램차방항(11.9%) 이다.

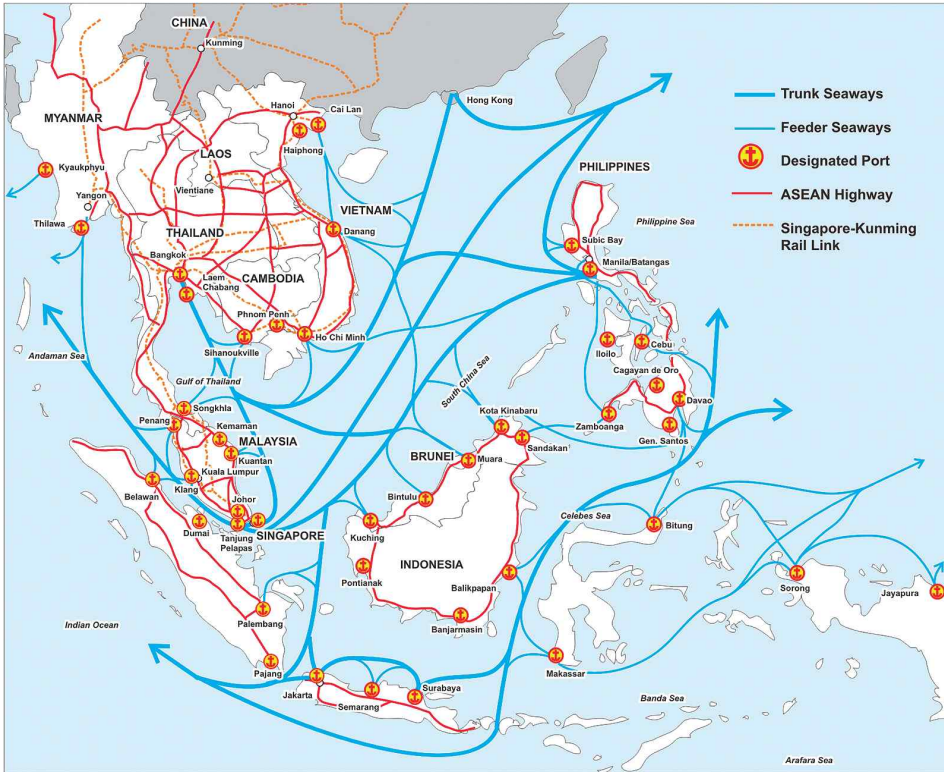
표 2-19 | 1995~2006년 아세안 주요 국가별 컨테이너 물동량 증가 추이

	컨테이너물동량 (천 TEU)				연평균 증감률 (%)			
	1995	2000	2005	2006	95-00	00-06	95-06	05-06
브루나이	71	61	131	-	-3.0	-	-	-
인도네시아	2,048	3,798	5,503	5,783	13.1	7.1	9.8	4.3
Tanjung Priok	1,300	2,476	3,282	3,347	13.8	5.2	9.0	2.0
말레이시아	2,075	4,642	12,027	13,365	17.5	19.3	18.4	11.1
Port Klang	1,134	3,207	5,544	6,326	23.1	12.0	16.9	14.1
Tanjung Pelepas	0	418	4,177	4,770	-	50.0	-	14.2
필리핀	1,892	3,043	3,634	3,974	10.0	4.5	7.0	9.4
Manila	1,668	2,292	2,625	2,638	6.6	2.4	4.3	0.5
싱가포르	11,846	17,096	23,192	24,796	7.6	6.4	6.9	6.9
태국	1,962	3,174	5,115	5,701	10.1	10.2	10.2	11.5
Bangkok	1,433	1,074	1,349	1,451	-5.6	5.2	0.1	7.6
Laem Chabang	529	2,105	3,766	4,123	31.8	11.9	20.5	9.5
베트남	-	977	2,694	3,215	-	22.0	-	19.3
Ho Chi Minh	0	825	1,911	2,532	-	20.6	-	32.5
아세안 합계	19,894	32,976	52,296	56,789	10.5	9.6	10.0	8.6
세계 합계	137,239	235,900	382,622	440,000	11.4	10.9	11.2	15.0
구성비 (%)	14.5	13.9	13.7	12.9	-	-	-	-

자료: Data and Trends, Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2007, ST/ESCAP/2485, UNESCAP.

아세안은 기간항로와 지역항로를 연계하는 역내 항만 네트워크 구축에 주안점을 두고 있다. 아세안 항만 연합(ASEAN Ports Association : APA)은 “지역 중요 항만이 포함된 네트워크 항만 목록 검토” 연구의 일

환으로 아세안 지역 47개 항만을 지정하여 세계 기간항로와(Trunk)와 지역항로(Feeder) 네트워크를 다음과 같이 편성하였다.



자료: 아세안 Maritime Transport Development Study, ALMEC Corp. 2002.11.

| 그림 2-2 | 아세안 항만 네트워크

아세안 9개국의 국제교역 항만이 검토 대상으로, 브루나이, 캄보디아, 인도네시아, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남 등의 47개 항만이며, 인도네시아가 14개로 가장 많다.

| 표 2-20 | 아세안 47개 연구 대상 항만 현황

대상국가	항만 수	대상 항만
Brunei Darussalam	1	Muara
Cambodia	2	Sihanoukville, Phnom Penh
Indonesia	14	Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Belawan (Medan), Makassar (Ujung Pandang), Tanjung Emas (Semarang), Bitung, Balikpapan, Dumai, Pontianak, Panjang, Palembang, Banjarmasin, Sorong, Jayapura
Malaysia	10	Port Klang, Johor, Penang, Kuantan, Kemaman, Kuching, Bintulu (Sarawak), Kota Kinabalu, Sandakan, Tanjung Pelepas
Myanmar	3	Yangon, Thilawa, Kyaukphyu
Philippines	9	Manila, Subic, Batangas, Cebu, Davao, Zamboanga, Cagayan de Oro, Iloilo, General Santos
Singapore	1	Singapore
Thailand	3	Laem Chabang, Bangkok, Songkhla
Viet Nam	4	Saigon, Haiphong, Cailan, Danang
Total	47	

자료: 아세안 Maritime Transport Development Study, ALMEC Corp. 2002. 11.

환적물량이 많은 말레이시아와 최근 물동량이 증가하고 있는 태국, 베트남, 인도네시아 등이 아세안의 주요 신흥물류시장으로 우리나라 기업의 유망 진출 대상국이다. 인도네시아는 부정기 탱커선 서비스가 많은 데 이는 원유, 천연가스 등의 수출 물량이 많은 데서 기인한다. 인도네시아, 필리핀은 군도국가로 중소형 벌크 캐리어를 이용한 연안 운송 물량이 중요하다. 베트남과 미얀마는 인접 내륙국가인 라오스로의 내륙운송에 중요성이 있다.

불충분한 아세안 역내 선사 서비스에 대한 대안으로 철도, 도로 등

배후 수송망을 통해 국가 간 물동량 교역이 이루어지며, 항만 운송/ 내륙 운송 점점 관리가 아세안 역내 선박 서비스 성과 개선을 위해 중요하다.

(1) 베트남

베트남은 아세안의 주요 선박보유국으로 2005~2008년 선박보유 증가율은 20% 이상이다. 주요 항만인 호치민 항만 물동량이 2002~2007년간 연평균 30% 증가하는 등 빠른 항만 물동량 증가세를 보이고 있다. 아세안 신흥시장 중 하나인 베트남 항만은 아세안 유망 신흥시장 중 하나로 글로벌 물류 네트워크 사업의 일환으로 하이퐁 신항에 대한 국내 기업의 투자가 추진된 바 있다. 또한 베트남 라쿠엔항을 대상으로 항만개발 협력 지원사업이 추진되기도 했다.

베트남 항만의 감독기관은 교통부이고 관리는 Vinamarine, Vinalines, 지방정부, 합작회사 등에 의해서 관리·운영되고 있다.

대부분의 항만은 남부 호치민 인근 지역에 집중되어 있으며, 최근 북부 수도 하노이 지역 경제 활성화를 위해 하이퐁항 개발에 박차를 가하고 있다. 하이퐁항 개발은 베트남 북부지역 경제 활성화뿐만 아니라 중국 남부 윈난, 신장위구르 그리고 라오스 지역의 물류거점을 목표로 추진하고 있다.

베트남 정부는 해운산업(해상운송, 연안운송) 육성을 위해 관리·운영, 기반시설 구축, 제도 구축, 자금 조달 부분에 대한 세부 추진 방향을 수립하였다. 특히 베트남 항만시설은 대부분 낙후되어 있으며, 접안시설, 야적장, 창고 시스템이 컨테이너 화물을 처리하기에는 적절하지 못하다. 이에 베트남 정부는 국제적으로 경쟁력 있는 항만 및 베트남 선대를 개발하기 위하여 해운산업 육성 정책을 수립하였다.

2006년 기준 베트남의 컨테이너 화물 처리 실적은 세계 30위인 300만

TEU에 이르고 있으며, 베트남 최대의 호치민항은 세계 42위의 항만으로 약 232만 TEU를 처리했으며, 하이퐁항은 약 45만 TEU를, 퀴논항은 약 8만 TEU를 처리하여 세계 항만에서 각각 147위, 350위를 차지하고 있다.

표 2-21 | 베트남의 주요 항 컨테이너물동량 현황

(단위 : 만TEU)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	연평균 증가율
호치민	117	147	170	216	232	294	-	30.2%
하이퐁	-	-	-	42	46	68	81	-
다낭	-	-	-	3	6	5	70	-
퀴논	-	-	-	4	8	5	7	-

자료 : 베트남 교통부 & CIY(2006, 2007, 2008)

베트남의 국제무역항은 북부, 중부, 남부 그룹으로 관리되고 있다.⁷⁾ 북부항만그룹에는 카이랑항과 하이퐁항이, 중부에는 Nghi Son, Cua Lo, Vung Ang, Lien Chieu, Chan May, Tien Sa, Dung Quat, Quy Nhon, Nha Trang, Van Phong, Cam Ranh의 11개 항만이, 남부에는 Sai Gon, Vung Tau, Thi Vai, Can Tho 4개 항만이 포함된다. 국제무역항 중 Da Nang, Haiphong, 호치민 지역(Ben Nghe, Cat Lai, Tan Cang, Saigon, VICT), Nha Trang, Qui Nhon은 베트남 정부가 직접 관리하고 있다.

베트남은 VICT항을 제외하고는 항만 생산성이 아세안 주요 항만 항만보다 낮은 편이다. 이는 GC(Gantry Crane) 등의 항만시설 장비 및 야적장이 부족하고, 국제 표준에 대한 전문적 기술이 부족하기 때문이다.

7) Nguyen Quang Bau(2006)

| 표 2-22 | 베트남 주요 항만시설 현황

항만명		운영사	선석	용도	면적	장비
			길이(수심)			
Da Nang		Port Authority	760m(7m)	다목적	총면적: 267,456㎡ 시설능력: 12,801TEU	MC(4기), RS(2기), FL(19기), YT(9기)
			897m(11.5m)	다목적		
Haiphong		Port Authority	342m(7m)	컨테이너	총면적: 127,300㎡ 시설능력:n.a.	MC(n.a.), YG(n.a.), FL(n.a.), YT(n.a.)
호치민 지역	Ben Nghe	Ben Nghe Port	88m(9.5m)	컨테이너	총면적: 322,000㎡ 시설능력 : 7,000TEU	MC(3기), RS(2기), FL(17기)
			256m(9.5m)			
			175m(13m)			
			288m(13m)			
	Cat Lai	Saigon New Port Co.	303m(11m)	컨테이너	총면적: 160,000㎡ 시설능력:n.a.	YG(2기), QC(2기), YC(2기), RS(2기), FL(17기), YT(20기)
	Tan Cang (New Port)		704m(9~12m)		총면적: 400,000㎡ 시설능력:n.a.	YG(2기), QC(8기), MC(1기), FC(1기) YC(9기), RS(11기), FL(6기), YT(60기)
	Saigon Port	Saigon Port	160m(10m)	일반화물, 컨테이너	총면적: 500,000㎡ 시설능력: 15,000TEU	YG(2기), QC(6기), MC(18기), YC(2기), RS(3기), YT(15기)
			861m(8.5~10m)	일반화물, 컨테이너		
			713m(9.6~11m)	살화물, 컨테이너, Ro-Ro화물		
	VICT	First Logistics Development(JV) Co.	486m(10m)	컨테이너	총면적: 200,000㎡ 시설능력: 8,500TEU	YG(4기), QC(2기), YC(6기), RS(3기), FL(26기), YT(20기)
Nha Trang		Port Authority	620m (8.5~11.8m)	일반화물, 컨테이너	총면적: 64,000㎡ 시설능력:n.a.	YG(4기), FL(1기)
Qui Nhon		Port Authority	700m (8.5~9.3m)	일반화물, 컨테이너	총면적: 316,373㎡ 시설능력:n.a.	QC(11기), RS(2기), FL(9기), YC((3기)

주 : MC(Mobile Crane), RS(Reachstacker), FL(Forklift), YT(Yard Tractor), QC(Quay Crane),
YG(Yard Gantries), YC(Yard Chassis)

자료 : Containerisation International Yearbook(2006)

베트남은 항만과 항만배후지와의 접근성이 열악하다. 그나마 주요 항인 하이퐁항과 다낭(Da Nang)항만이 도로, 철도, 내륙수로 등 모든 교통망에 의해서 항만배후지와 연결된다. 하이퐁항은 국도 5번과 철도에 의해서 하이퐁 지역 및 하노이 지역과 연결된다.

호치민시에 위치한 Ben Nghe, Saigon, New Port, VICT항과 항만배후 단지는 철도로는 연결되어 있고, 내륙수로가 발달되어 있어 메콩 델타에서 캄보디아까지 연결된다. 호치민시에 위치한 항만들은 도로망이 열악한 관계로 동나이(Dong Nai)와 빈동(Binh Duong)성과는 바지선으로도 연결되고 있다. 바지선은 도로망에 비해 가격 및 환경 측면에서는 유리하나 많은 시간이 소요되고 이용 시간 등의 유연성이 떨어진다.

베트남 정부는 해운산업(해상운송, 연안운송) 육성을 위해 관리운영, 기반시설 구축, 제도 마련, 자금 조달 부분에 대한 세부 추진 방향을 수립하였다. 특히 베트남 항만시설은 대부분 낙후되어 있으며, 접안시설, 야적장, 물류시스템이 컨테이너 화물을 처리하기에는 부적당하여 현재 국제 경쟁력이 없는 편이다.

이에 베트남 정부는 국제적으로 경쟁력 있는 항만 및 베트남 선대를 개발하기 위하여 해운산업육성 정책을 아래와 같이 수립하였다.

| 표 2-23 | 베트남의 해운산업 육성 정책

구분	해상운송분야	연안운송분야
관리 운영	- 해운산업 육성을 위하여 항만 및 지원 서비스 강화 - 해상사고를 최소화하여 유류에 의한 바다오염 최소화	- 연안운송 선대 수송능력 및 연안운송 항만서비스 개선 - 연안 수송비 절감 - 해상사고율 최소화
기반 시설 구축	- 항만별 적정 화물 처리능력에 따른 항만개발 및 항만시스템 개발 - 경쟁력 있는 관문항만 개발	- 국가기간 교통망과 연계되는 수로망 개발
제도 마련	- 관리능력을 강화하기 위해 안전 및 환경표준, 기반시설관리 방안 등을 수립 - 민간부분 참여를 장려하기 위해 시장중심의 항만규정 수립	- 중앙 및 지방정부의 수로 개발 및 관리능력 강화 방안 수립 - 민간자본 참여 촉진 정책 수립 - 안전 항해를 위한 규정집 마련
자금 조달	- 항만기금 마련 - 경쟁력 있는 베트남 선대를 육성하기 위한 기금 조성	- 자족가능한 수로 개발 및 유지보수를 위한 자금 조달 방안 마련

자료: The Study on the National Transport Development Strategy in the Socialist Republic of Vietnam, Final Report Vol, 3, 2000, PP.4~7

(2) 인도네시아

① 항만물류 여건

인도네시아의 항만계획 및 관리는 인도네시아의 교통부(해상교통부)에서 담당하며, 1992년 이후 인도네시아 항만공사 I ~ IV로 4개 주로 나뉘어 개칭한 후 현재에 이르고 있다.

| 표 2-24 | 인도네시아의 항만공사 및 관리 항만 현황

항만공사	주요 항만명	항만 수	
		2003	2007
PT. PELINDO I	Belawan, Dumai, Lhokseumawe, Pekanbaru, Tanjung Pinang	20	28
PT. PELINDO II	Banten, Palembang, Panjang, Pontianak, Tanjung Priok, Teluk Bayur, Jambi, Cirebon, Bengkulu, Pangkal Balam, Tanjung Pandan, Sunda Kelapa	15	17
PT. PELINDO III	Banjarmasin, Benoa, Tenau, Tanjung Emas, Tanjung Perak	18	18
PT. PELINDO IV	Ambon, Balikpapan, Biak, Bitung, Jayapura, Makassar, Samarinda, Sorong	20	24

인도네시아는 500개 이상의 공공항만이 각 군도에 흩어져 있으며, 그중 43개 항만에 국제 정기항로가 개설되어 있고, 나머지는 피더서비스, 한정된 특정항로 운항, 국내 전용항로 등 소규모 운항을 주로 하고 있다. 항만 물동량 중 내수 물량이 약 3억 톤으로 항만 전체 물동량의 약 60%를 차지하고 있다.

가장 대표적인 항만은 자카르타에 있는 탄중프리옥이며, 자바섬에 있는 Surabaya, Semarang, Cirebon항 등이다. 주요 지역항만으로는 수마트라섬에 Belawan, Pandang, Panjangon항 등이 있으며 그 외 칼리만탄에 Balikpapan, Banjarmasin, Samarinda항, 술라웨시주에 Ujung Pandang, Bitung항 등이 중심항 역할을 하고 있다. 인도네시아의 수출입화물의 대부분을 처리하는 컨테이너항은 Jakarta, Surabaya, Belawan, 및 Ujung Pandang항이며, 그 밖에 원유, 가스, 목재, 팜유 등은 일부 지역중심항만에서도 처리되고 있다.

인도네시아 주요 25개 항에서의 입항선박은 1995년 24만 1,625척에서 2005년 33만 5,504척으로 연평균 3.3%가 증가하였다. 그리고 척당 평균

DWT에서도 1995년 1,556톤에서 2005년 1,648톤으로 다소 대형화되었다. 그러나 전체 항만에서의 입항선박 척수는 동 기간 동안 연평균 1.3%가 감소하였으며, 오히려 선박의 대형화는 급격하게 진행되고 있다.

인도네시아 항만물동량은 2003년 6억 톤에서 2007년 7억 5,900만 톤으로 연평균 5.5%가 증가하였다. 특히 국적회사의 외항수송이 동 기간 동안 21%의 높은 증가추세를 기록하였고, 외항화물의 수송은 대부분 외국적 회사에 의해 운송되고 있다.

| 표 2-25 | 인도네시아의 항만물동량

(단위 : 천톤)

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	연평균 증가율 (%)
국적회사	국내수송	90,719	101,292	114,460	135,335	148,741	13.2
	외항수송	15,104	16,277	24,600	29,364	31,382	21.3
	소계	105,823	117,569	139,060	164,699	180,122	14.3
외국적 회사	국내수송	79,806	86,286	91,879	85,444	79,214	0.1
	외항수송	427,817	448,790	468,370	485,790	500,514	4.0
	소계	507,623	535,075	560,249	571,234	579,729	3.4
합계		613,446	652,644	699,309	735,933	759,851	5.5

자료 : 인도네시아 교통부(2008)

인도네시아의 컨테이너물동량은 2003~2007년 동안 연평균 1.6%의 증가율로 성장세가 미미한 수준이며, 2007년 764만 TEU를 처리하였다. 특히 PT. PELINDO II는 2007년 400만 TEU를 돌파하여 인도네시아 전체 물동량의 53%를 점유하고 있다.

| 표 2-26 | 인도네시아 항만의 컨테이너 처리 실적

(단위 : 천TEU)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	연평균증가율(%)
PT. PELINDO I	236	710	281	304	319	7.8
PT. PELINDO II	3,137	3,597	3,733	3,920	4,116	7.0
PT. PELINDO III	3,101	2,333	1,933	2,506	2,632	-4.0
PT. PELINDO IV	693	711	735	544	571	-4.7
합계	7,168	7,352	6,683	7,274	7,638	1.6

자료 : 인도네시아 교통부(2008)

인도네시아의 항만시설은 2003년 이후 연간 7% 이상의 꾸준한 시설 확보가 이루어졌다. 특히 PT. PELINDO III가 관리하는 시설이 3만 8,522m로 가장 많으며, 연간 증가율 면에서는 PT. PELINDO IV가 23% 이상으로 급격히 시설이 확장되고 있다.

| 표 2-27 | 인도네시아의 항만시설 현황

(단위 : m)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	연평균 증가율 (%)
PT. PELINDO I	7,854	7,854	7,904	7,904	8,694	2.7
PT. PELINDO II	20,473	20,473	20,508	20,508	22,559	2.6
PT. PELINDO III	28,526	28,526	30,649	35,020	38,522	5.7
PT. PELINDO IV	10,366	10,366	11,428	19,567	21,524	23.2
합계	69,800	67,219	70,489	82,999	91,299	7.2

자료 : 인도네시아 교통부(2008)

탄중프리옥(Tanjung Priok)은 중요한 수출입항만이며, 인도네시아 제1의 항만이다. 탄중프리옥의 총 선석 수는 79개이며 선석 총연장은 1만 2,958m이다. 이 중 주요 컨테이너 시설 현황은 14개 선석 3,192m에 달하고

있다. 탄중프리옥은 2005~2008년 동안 연평균 3.4%의 총화물량 증가를 보이며 2008년 4,200만 톤을 기록하였고, 컨테이너물동량은 2006년 341만 9천 TEU, 2007년 369만 TEU, 2008년 398만 TEU를 처리하였다. 탄중페락(Tanjung Perak)은 11개 선석 2,370m의 컨테이너 시설을 확보하고 2004년 107만 8,000 TEU, 2005년 107만 3,000 TEU, 2006년 104만 7,000 TEU를 처리하였다.

| 표 2-28 | 탄중프리옥·탄중페락 컨테이너터미널별 시설 현황

구 분		선석 수(개)	선석 길이 (m)	수심 (m)	면적 (천㎡)	C/C (대)	운 영 자
탄중 프리 옥	Jakarta International Container Terminal	10	2,338	9-14	1,280	22	Jakarta International Container Terminal
	KOJA Terminal	2	450	14	306	5	PT Ocean Terminal Petikemas
	Multi Terminal T009	2	404	8	70	4	PT Serbaguna Terminal
	소계	14	3,192	14	1,656	31	-
탄중 페락	Container Terminal	9	1,450	10.5	738	11	PT Terminal Petikemas Surabaya
	Container Terminal I / II	2	920	10.5	362	5	PT Berlian Jasa Terminal Indonesia
	소계	11	2,370	10.5	1,100	16	-

| 표 2-29 | 2005~2008 탄중프리옥 항 물동량 추이

연도	전체화물 (천 톤)	일반화물 (천 톤)		벌크화물 (천 톤)		컨테이너 (TEU)
		컨테이너	일반	건화물	액상화물	
2005	38,154	11,685	5,333	11,791	9,147	3,277,868
2006	38,137	10,365	7,866	11,900	8,614	3,419,541
2007	41,981	10,491	7,890	9,964	6,334	3,689,783
2008	42,050	11,109	9,155	13,799	7,985	3,984,278

자료: 탄중프리옥 웹사이트; <http://www.priokport.co.id>



자료: Linking Urban Revitalization and Port Policy to Climate Change, Fauzi Bowo, Governor of Jakarta, July 2008.

| 그림 2-3 | 탄중프리옥항 확장 계획

탄중프리옥항은 단기(2008~2012), 중기(2013~2017) 및 장기(2018~2027)의 3단계 항만 개발계획을 추진하고 있다. 확장 지역은 비라이 (Birai)-I 지역과 비라이-II 지역으로 비라이-I은 누산트라(Nusantara) Port-I 지역을 포함하며, 비라이-II는 현 항만의 동부와 서부 확장지역이다. 중기계획(2013~2017)은 탄중프리옥 지역의 해상을 매립하여 항만을 건설하며, 컨테이너 선석을 건설할 계획이다. 중기계획 확장 위치는 현 항만의 동부 및 서부지역 해상을 매립하며 현재 동부 지역은 이미 500헥타르(ha)가 매립되었다.

Belawan항은 수마트라주에 위치하며, 국내용 선석길이 350m와 국제 컨테이너터미널의 500m의 컨테이너 전용선석을 보유하고 있다. 2004년 27만 4,000 TEU, 2005년 28만 2,000 TEU, 2006년 30만 9,000 TEU를 처리하였다. 그리고 Makassar항은 PT Makassar Terminal Services에서 운영하는 컨테이너터미널 6선석, 850m를 보유하고 있다.

② 내륙물류 여건

가. 도로·철도 부문

인도네시아의 총 도로연장은 2007년 기준 36만 5,858킬로미터에 이르며, 포장률은 60% 수준에 지나지 않는다. 철도연장은 480만 킬로미터에 달하며, 주로 협궤철도이다. 항공은 인도네시아 도서지역의 주요 이동수단으로, 전체 652개의 공항이 있다.

| 표 2-30 | 인도네시아의 내륙인프라 시설 현황

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	CAGR
도로 연장(km)	328,315	332,730	333,003	333,003	365,858	2.7%
철도 연장(천km)	4,342	4,517	4,517	4,682	4,803	2.6%
활주로 연장(천km)	39,297	53,597	59,054	47,523	50,356	8.3%

자료: 인도네시아 교통부, 2008.

나. 해상 부문

인도네시아는 또한 도서 섬지역을 이동하는 페리선박이 발달되어 있다. 이러한 페리선박은 로로, 트럭, 여객, LCT 등으로 수송량과 인프라는 2003년 이후 2007년까지 꾸준한 증가를 하고 있다. 총 페리부두는 140개이며, 수송량은 동 기간 동안 18.9%가 증가한 3,200만 톤에 달하고 있다.

| 표 2-31 | 인도네시아 페리수송 현황

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	CAGR
인프라	페리선박	181	187	191	191	196	2.0%
	페리부두	132	137	140	140	140	1.5%
수송량	승객(천명)	37,647	27,603	26,502	27,830	40,558	5.0%
	화물(천톤)	17,040	16,607	25,187	25,422	31,937	18.9%

자료: 인도네시아 교통부, 2008.

인도네시아의 국적선박은 2003년 5,333척에서 2007년 7,154척으로 연평균 7.7%가 증가하였다. DWT기준으로는 동 기간 동안 16% 이상이 증가하여 대형선박의 증가 추세가 뚜렷하게 나타나고 있다.

해상운송관련기업으로는 해상운송회사가 1,432개, 하역사 1,077개, 포워딩사 1,186개사가 있다. 부정기 벌크선을 취급하는 소규모 해상 운송회사가 산재해 있으며, 중소규모 하역사와 포워딩사가 산재해 있는 형편이다.

| 표 2-32 | 인도네시아 선박 척수

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	CAGR
국적선	선박 수	5,333	5,539	6,012	6,428	7,154	7.7%
	DWT(천톤)	2,066	2,166	2,313	2,924	3,701	16.2%

자료: 인도네시아 교통부, 2008.

(3) 태국

태국의 주요 항만인 램차방항의 항만 물동량은 2006년 기준으로 570만 TEU로 세계 21위이며, 2008년 기준 태국의 선복기준 세계 순위는 33위로 아세안 지역에서 비중 있는 물류시장이다. 그러나 HPH, APM Terminals, PSA, Evergreen, DP world 등 글로벌 터미널 운영사들이 항만 운영을 하고

있는 상황으로 2009년 계획 및 설계 예정인 램차방 3단계의 경우 국제입찰에 의한 항만 개발 참여가 가능할 것으로 보인다. 이외에 팍파라 신흥만 건설계획 등 국제무역항을 중심으로 협력 가능성이 있다. 자금협력에 앞서 사업가능성을 조사하는 기초조사 및 타당성조사를 위주로 한 기술협력을 적극 추진할 필요가 있다.

| 표 2-33 | 태국 항만 분야 개발협력 전략

대상사업		사업비 (억원)	협력 (원조) 수단				향후계획	
			기술협력		자금협력			민관협력 (PPP)
			IPDCP (국토 해양부)	KOICA	EDCF	OOF		
램차방항 재개발	AO 부두 기능전환	947			✓	✓	✓	사업발굴단계로 2009, 2010에 수요조사서를 바탕으로 협의필요
	배후부지 정비	1,449			✓	✓	✓	
	철송장 정비	67			✓			
램차방항 3단계 사업	타당성조사	30	✓					
팍파라 신흥만	타당성조사	80	✓					

사업발굴단계로
2009, 2010에
수요조사서를
바탕으로
협의필요

태국의 항만당국은 교통부 산하 해양청(Marine Department of Thailand)이며, 운영은 해양청, 공기업, 민간기업이 분담하고 있다. 민간기업이 운영주체인 경우, 항만, 터미널, 방파제 건설 및 관리가 민간기업 책임이며, 차오프라야강 부근에 집중되어 있다.

| 표 2-34 | 태국항만 관리 주체 및 대상항만

관리주체 성격	관리 주체	대상항만 및 내용
국가기관	해양청	· 송크라 항만 · 팍파라 항만 - 해양청이 건설 및 관리
공기업	태국항만공사 (Port Authority of Thailand, PAT)	· 방콕항, 램차방항 - 화물 터미널은 양허권을 소유한 민간기업이 운영 · 라농항, 치앙선항, 치앙콩항(미건설)
	태국 산업자산공사 (Industrial Estate Authority of Thailand, IEAT)	· 마타똥 항 - 양허권을 지닌 사기업 운영자에 의해 터미널 운영됨 - 태국 산업자원공사가 개발 및 관리

자료: 태국 해양청 소개자료, 2007. 12.

태국은 항만을 중심으로 한 국제물류 효율화를 목표로 국가물류 개발 전략을 수립하여, 신규 무역항로 개발, 통합물류네트워크 개발, 에너지 절약형 운송시스템 개발 부문에 집중적으로 투자하고 있다. 구체적으로는 팍파라 대형항만, 송크라 항만, 송크라-새튼 교량시설, 치앙선 항만(2단계), 라농항만, 클롱아이 항만개발계획을 들 수 있다.

수출입 화물을 처리하는 항만은 방콕항과 램차방항이 대표적이며, 2004년부터 치앙선, 치앙콩, 2005년부터는 라농항에서도 수출입 화물을 처리하고 있다. 물동량은 램차방항을 중심으로 계속 증가하는 추세인 데, 특히 2006년과 2007년에 크게 증가했다.

태국 정부는 이 같은 물동량 증가에 대비하여, 치앙선, 치앙콩, 라농항으로의 물량 분산을 꾀하고 있으며, 램차방항 확장 및 재배치 계획을 수립하고 있다. 램차방항의 컨테이너 물동량은 2006년 기준 약 557만 TEU 수준으로 세계19위를 점유했다.

| 표 2-35 | 태국의 주요 항만 물동량 추이

(단위 : 천톤)

항만명	구분	2004	2005	2006	2007	연평균증가율
Bangkok	수입	7,948	8,852	8,986	9,405	
	수출	7,357	7,179	8,044	8,910	
	수출입계	15,305	16,031	17,030	18,315	6.2%
Laem chabang	수입	10,924	12,605	22,892	35,497	
	수출	21,477	22,892	24,907	29,114	
	환적	235	-	-	-	
	합계	32,636	35,497	47,799	64,611	25.6%
Chian Saen	수입	22	400	470	720	
	수출	52	126	127	104	
	수출입계	74	526	597	824	123.3%
Chian Khong	수입	9	9	7	15	
	수출	7	9	8	6	
	수출입계	16	18	15	21	9.5%
Ranong	수입		3	2	3	
	수출		5	6	22	
	수출입계		8	8	25	76.8%

자료 : 태국 항만청 통계

태국의 항만은 일반 화물 터미널이 전체의 47.3%인 35개에 달하며, 컨테이너터미널이 19%인 15개, 유조선 터미널이 18.9%인 14개이다.

| 표 2-36 | 태국 항만의 터미널 현황

터미널 종류	컨테이너	유조선	일반 화물	Bulk 화물	여객
합계 (74)	15	14	35	7	3

자료 : 태국 해양청(2007)

태국 최대의 램차방향은 방콕에서 130km 떨어져 있으며 방콕항의 중심 제약과 시내교통 혼잡을 피하기 위해 계획된 항만이다. 1991년 운영을

시작하여 현재는 7만 DWT급 여객선부두, 5만 톤급 연안부두, 4만 톤급 일반 및 벌크부두, 7만 톤급 로로 및 다목적부두, 컨테이너 전용부두, 조선소를 갖춘 종합항만으로의 입지를 확보하고 있다. 주요 시설로서 1단계 시설은 11선석으로 연간 400만 TEU의 처리 능력으로 수심은 14m이고, 2단계 시설은 컨테이너 6선석(수심 16m)과 1개의 로로(RORO) 선석이며, 장래 수요에 맞추어 3단계 부두를 계획하고 있다. 램차방항의 컨테이너 물동량은 1991년 2만 TEU에서 2006년에는 557만 TEU를 기록하였다.

| 표 2-37 | 태국 램차방항 시설 현황

단계별	1단계 (AO, A1~5, B1~5)	2단계 (C0, C1~3, D1~3)	3단계(예정)
주요시설	-안벽 연장 3,600m, 폭 400m -수심 14m, 방파제: 1,300m -처리능력 400만TEU -대상선박 3만~5만 DWT급	-안벽연장 4,100m, 폭 500m -수심 16m, 방파제: 1,900m -처리능력 680만 TEU -대상선박 8만 DWT급	-2009년 계획 및 설계 -2015년 개장 및 운영

램차방항은 글로벌 터미널 운영사와 선사들이 진출해서 컨테이너물동량 확보를 위해 경쟁하고 있다. 램차방항에 진출한 글로벌 터미널 운영사는 다음과 같다.

| 표 2-38 | 램차방항의 터미널 운영사 현황

운영사	터미널	지분	선석연장 (m)	처리능력 (백만TEU/연간)
HPH	Thai	88%	400	0.75
	Laemchabang T	na	3,250 (예정)	4.50~6.00
APM Terminals	LCB 1	35%	300	0.65
	LCMT	51%	590 (예정)	0.60
PSA	Eastern Sea LCT	50%	600	1.20
Evergreen	Evergreen CT	100%	300	0.60
DP world	LCITC	34.5%	900	1.50

자료 : Ocean Shipping Consultants

(4) 말레이시아

말레이시아는 환적화물이 많고, 대표적인 항만인 포트클랑은 2008년 컨테이너 797만 3,597 TEU를 처리하였으며 총 화물 처리량은 1억 5,200만 톤이다. 그 외의 주요 컨테이너 항만은 탄중펠레파스항으로 2008년 컨테이너 560만 TEU를 처리하였다. 포트클랑과 PTP항의 2003~2008년간 연평균 컨테이너물동량 증가율은 각각 13%, 12%로 지속적인 증가율을 기록함을 알 수 있다.

| 표 2-39 | 말레이시아 주요항 컨테이너물동량 현황

(단위 : 만TEU)

	Port Klang	Tanjung Pelepas	Penang	Kuching	Bintulu	Kuantan	Kota Kinabalu	소계
2003	484	349	69	14	15	11		941
2004	524	402	77	14	15	12	22	1065
2005	572	418	80	14	14	12	21	1130
2006	633	477	85	15	19	12		1241
2007	709	550	93			108		1362
2008	797	560	92	18				1465
연평균 증가율	13%	12%	6%	5%	6%	-1%	0.3%	11.1%

자료 : CI 각년도

| 표 2-40 | 2005~2008년 포트클랑항 물동량 추이

연도	전체화물 (천 톤)	일반화물 (천 톤)		벌크화물 (천 톤)		컨테이너 (TEU)
		컨테이너	일반	건화물	액상화물	
2005	109,659	87,729	7,989	8,649	5,291	5,543,527
2006	122,005	99,974	7,879	8,499	5,652	6,326,295
2007	135,515	113,372	9,048	7,651	5,443	7,118,714
2008	152,349	130,157	9,072	7,501	5,618	7,973,579

자료: 포트클랑 항만청 <http://www.pka.gov.my>

북부 항만, 남부 항만, 서부 항만 3개의 항만으로 구성되어 있으며, 남부 항만은 주로 벌크화물을 취급하고 북부 및 서부 항만은 컨테이너를 취급한다. 특히 북부 항만은 컨테이너 위주의 항만이다.

| 표 2-41 | 포트클랑 항만시설 현황

선석		길이	접안선박(MT)
종류	수		
Container	12	5,279	40,000 - 160,000
Breakbulk	13	2,086	6,000 - 80,000
Dry Bulk	6	1,366	35,000 - 80,000
Liquid	9	2,084	13,000 - 130,000
Passenger	4	690	6,000 - 50,000
Bunker	1	196	10,000

향후 북부 항만 확장계획이 있어 8A 컨테이너 선석 2009년 준공할 예정이며, 15번 및 16번 컨테이너 선석을 2010년 준공할 예정이다. 북쪽으로 컨테이너 선석을 지속적으로 건설할 예정이다.

포트클랑항은 도로, 기차, 항공 등 항만 배후지와의 연계성이 좋다. 남북 고속도로로 Bukit Kayu Hitam 남쪽에서 태국 국경 조호 코즈 웨이와

900km의 거리이다. 반도 서쪽을 따라 이어진 남북 고속도로와 Klang Valley 고속도로, Highway Route 2는 항만과 그 배후지의 수출입화물 운송에 있어 중요한 역할을 한다. 국영 철도회사 Keretapi Tanah Melayu Berhad(KTMB)는 페낭, 방콕과 클랑 사이에 일일 블록 기차를 운행하고 있다. 또한 공항연계로 쿠알라룸푸르 신 공항은 포트클랑에서 75km 거리에 위치한다. Multimeda Super corridor에 근접하여 위치하여 산업단지에서 발생하는 전자제품과 부품 수출입을 처리하고 있다.

탄중팔레파스 항은 2009~2001년 연간처리능력 190만 TEU의 3단계 부두 1,080m를 연장할 계획이며, 2020년 까지 4단계 부두 2,160m 연장으로 연간처리 능력 380만 TEU를 증대할 예정이다.

(5) 캄보디아

① 항만 분야

캄보디아 항만관리는 노동교통부(Ministry of Public Works and Transport) 산하, 해상교통국(Waterway Department)이 담당한다. 공기업인 Sihanoukville Autonomous Port가 시아누크빌 항만을 관리·운영하고 있으며, 내륙수운도 노동교통부 산하 해상교통국에서 관리·운영하고 있다.

캄보디아는 메콩강을 통해 인도차이나 반도 내륙국가의 해상무역 관문 역할을 수행하고 있다. 인도차이나 반도의 내륙국가인 라오스는 메콩강을 통해 캄보디아를 거쳐 캄보디아의 시아누쿠빌 또는 프놈펜항에서 해상무역을 하고 있다.

수출입 화물이 발생하는 항만은 시아누크빌항 밖에 없으며, 2004년 21만 TEU, 2006년 22만 TEU(세계 226위)만을 처리하는 등 교역규모가 작아 항만물동량은 적다. 내륙수운은 Mekong강, Bassac강, Tonlesap강에 걸쳐 약 1,700km의 수로가 있으며, 건기에는 870km로 수로가 축소된다. 이 수로에

7개의 강항이 있으며, 수도인 프놈펜항이 강항 중 유일한 국제무역항이지만 처리량은 극히 적다.

| 표 2-42 | 캄보디아 시아누크빌항 컨테이너물동량 추이

(단위 : 만TEU)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	연평균 증가율
시아누크빌	-	-	-	21	22	4.7%

자료 : 캄보디아 교통부 & CI 연감(2006)

시아누크빌항은 컨테이너 1선석(안벽 400m, 수심9.5m), 다목적 부두 5개 선석으로 총 6개 선석, 총면적 124만 7,000㎡의 터미널을 운영중이다. 2단계시설로서 컨테이너 1선석을 추가로 개발하고 있다. 이는 총 면적 10만 천㎡, 갠트릭크레인 2기, 야드크레인 5기를 설치할 예정이다.

| 표 2-43 | 캄보디아 시아누크빌항 시설 현황

운영사	선석길이 (수심)	용도	면적	장비
Sihanoukville Autonomous Port	760m(7m)	다목적	총 면적 : 267,456㎡ 시설능력 : 12,801TEU	MC(4기), RS(2기), FL(19기), YT(9기)
	897m(11.5m)	다목적		

② 내륙물류 여건

캄보디아의 내륙수운은 총 연장 2,400km로 메콩강을 중심을 발달해 있다. 캄보디아의 육상교통인 철도와 도로 시설의 현황을 살펴보면, 철도는 2006년 현재 총 연장 602km이며, 모두 폭 1m의 협궤열차로 구성되어 있다. 도로시설은 총 연장 3만 8,257km 중 94%가 비포장도로로 매우 낙후된 시설 현황을 보유하고 있다.

캄보디아에는 17개소의 공항이 운영되고 있으나 이중 5개소만이 포장되어 있으며, 나머지는 비포장 활주로로 운영되고 있다.

| 표 2-44 | 캄보디아의 주요 교통시설

항 목	현 황
철도(2006년)	총 연장길이(602km) - 협궤철도(602km)
도로(2003년)	총 연장길이(38,257km) - 포장(2,400km), 비포장(35,851km)
항공(2007년)	17개의 공항 - 포장된 활주로 보유 공항(5개소) - 비포장 활주로 보유 공항(11개소)
해운	총 연장수로(2,400km) 총 등록선박 : 586척(1,889,909GT, 2,682,881DWT) - 선종별 등록 선박 : 벌크선 40척, 화물선 487척, 탱크선 10척, 컨테이너선 9척, 가축선 3척, 여객화물선 5척, 원유탱커 11척, 냉동선 18척, ro-ro선 1척, 특수탱커선 1척, 자동차운반선 1척 등 - 외국인 보유 선박 : 463척 - 주요항만 : 시아누크빌항, 프놈펜항

자료 : The World Fact Book 2007(CIA 출판)

프놈펜과 시아누크빌 사이에는 130km 길이의 도로가 연결되어 있으나, 2차선으로 좁고 교통량이 많아 4차선으로 증설 할 필요가 있다(트랙터, 오토바이 등이 혼재). 현재는 도로 체증으로 편도 3.5시간이 소요되나 4차선 증설시 1.5시간에 연계가 되므로 향후 프놈펜 물량의 시아누크빌 이동이 예상된다. 캄보디아 정부도 도로 확장을 고려 중이나 자금력 등 한계로 구체적 개발계획은 미정 상태이다.

프놈펜항은 Tonle Sap에서 유입된 물길이 Hochimin과 Bassac으로 분기되는 기점에 위치한 항만으로 안벽은 수심 확보를 위해 잔교식으로 건설되어 있고, 길이는 300m이다. 수심은 건기/우기에 따라 5~9m로 변화 폭이 커 바지선만 통항 가능하며 C/C 등 하역장비가 없어 선박에 장치된 크레

인으로 하역작업을 한다. 컨테이너 장치장(CY) 면적이 절대 부족하여, 3열 이상 적재가 불가능하며 공컨테이너가 급격히 증가하여 수입증가에 비해 수출이 적어 공컨테이너가 증가하여 터미널에서 10km 떨어진 곳에 별도의 공컨 장치장을 운영 중이다.

2006년 컨테이너 물동량은 프놈펜 3만 8,000 TEU에 불과하지만 연 50~60%에 달하는 빠른 속도로 증가하는 추세이다. 수입 품목은 전자제품, 전자재, 생필품 등이며, 수출 품목은 벌크(석탄, 곡물, 목재 등), 의류 등으로 구성된다.

메콩강을 이용해서는 호치민까지 바지선을 이용한 수로운송이 직접 연결되고 있다. 호치민까지 수로는 총 320km 이며, 36시간이 소요된다. 호치민의 선박스케줄을 맞추기 위해 프놈펜에는 금/토/일에 주로 기항한다. 바지선은 베트남 국적의 Sovereign Base, Son Dao, Hai Ming 등 5개 선사가 기항중이며 외항 선사들이 선박을 임대하여 사용 중이다.

(6) 미얀마

미얀마는 벵갈만과 안다만해에 접해있는 국가로 태국, 중국, 인도 등에 인접하고 있다. 대표적인 항만은 교통부 산하 미얀마항만청(Myanmar Port Authority)이 관리·운영하는 미얀마국제터미널(Myanmar International Terminals)과 양곤항(Yangon Port)이 있다. 이들 두 항만의 시설 현황을 살펴보면 다음과 같다.

| 표 2-45 | 미얀마의 주요 항만시설

구분	내용
미얀마국제터미널	5개 컨테이너 선석 - 선석길이(수심) : 1,000m(10~12.5m) - 총 면적 : 750,000㎡ - 적재능력 : 3,390TEU, CFS : 20,000㎡ - 적재능력 : 3,390TEU 2단계 개발 사업 진행 중 - 처리능력 1백만 TEU 규모
얀곤항	2개 일반부두 - 선석길이(수심) : 167m(9m) - 총 면적 : 40,000㎡ - 적재능력 : 1,515TEU - CFS : 4,600㎡

자료 : Containerisation International Yearbook, 2008.

(7) 필리핀

① 항만물류 여건

필리핀은 군도 국가이며 포장된 도로가 1만 9,804km로 군소 항만을 통한 연안운송이 중요한 기능을 하고 있다.

필리핀 전체는 2007년 기준 383만 5,000 TEU의 컨테이너 물동량을 처리하며, 세계 28위에 랭크되어 있다.

| 표 2-46 | 필리핀 전체 컨테이너물동량

세계 순위	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
28	3,032	3,091	3,271	3,468	3,673	3,673	3,676	3,835

주 : 순위는 2007년 기준

자료 : Containerisation International Yearbook 각 년호

필리핀의 최대 항만은 마닐라항으로 연간 287만 TEU의 물동량을 처

리하고 있다. 현재 마닐라항은 대부분 DP World와 ICTSI가 지분과 운영권을 가지고 있다.

| 표 2-47 | 필리핀 주요 항만 컨테이너 물동량

(단위 : 천 TEU)

세계 순위	항만	2002	2003	2004	2005	2006	2007
36	Manila	2,462	2,552	2,697	2,665	2,720	2,869
201	Davao	177	202	226	226	258	299

주 : 순위는 2007년 기준이며, 200위권 외 항만은 불포함
 자료 : Containerisation International Yearbook 각 년호

마닐라 항은 시설이 포화 상태에 있어 장래 물동량 증가에 대비하여 신규터미널 개발을 서두르고 있다.

| 표 2-48 | 글로벌 터미널 운영사의 필리핀 컨테이너 터미널 운영 현황

운영사	국가	항만	터미널	지분	선석연장 (m)	처리능력 (백만TEU/연)
DP World	필리핀	마닐라 General Santos	Asian Terminals Inc.	84.1%	1,335	0.83
			Makar Wharf extension	30.0%	152	0.15
ICTSI	필리핀	마닐라 Subic Bay General Santos	Manila Int. CT	100%	1,300	1.50
			Subic Bay Int T.	70.83%	342	0.10
			Makar Wharf extension	35.7%	152	0.15

자료: Ocean Shipping Consultants, East Asian Containerport Markets to 2020, 2006.

필리핀은 마닐라 컨테이너 터미널 운영사인 Asian Terminal Inc.가 South Harbour Terminal의 확장과 기능 향상을 추진하고 있는 데, 2008년까지 3억 달러를 투입하여 총연장 1,200m의 4개 신규선석을 개발할 예정이다. 2005년에 이미 연장 600m의 2개 선석은 완공하였다.

| 표 2-49 | 마닐라항 컨테이너 확장계획

Port	Project	Quay Length (metres)	Annual Capacity (million TEUs a year)	Completion by end
Manila	ATI Terminal: new berths	300	0.20	2008

자료 : Ocean Shipping Consultants (2007)

② 내륙물류

필리핀의 도로 총연장은 2만 9,878km이나 포장율은 60.7%에 불과하며, 아직 도로망 체계가 제대로 정비되어 있지 않다.

| 표 2-50 | 필리핀 도로시설 현황

구 분	총연장(Km)	포장율(%)	단위면적당 밀도(Km/100km ²)
필리핀	29,878	60.7	10.0

자료: Ocean Shipping Consultants, East Asian Containerport Markets to 2020, 2006.

필리핀은 군도국가로 철도망 연결이 용이하지 않아 철도망 인프라 설치가 극히 미약한 상태이다. 필리핀 철도의 총연장은 897km에 불과하다.

| 표 2-51 | 필리핀 철도 인프라 현황

구 분	총연장(Km)	화물량(백만 톤킬로)
필리핀	897	-

자료 : 아세안 Transportation Database

제3장 국제물류 분야 해외진출 현황과 문제점

1. 국제물류 투자협력의 유형

1) 글로벌 물류네트워크 구축 사업

‘글로벌 물류네트워크 구축 사업(Global Logistics Network : GLN)’은 2006년부터 시작하여 2009년 현재 ‘100대 국정과제’로 채택되어 추진되고 있다.

2006년 12월에 전 세계 90개 해외 투자 가능 사업을 발굴하고, 2007년 3월에는 발굴된 사업의 본격적인 추진을 위해 물류회사, 금융회사, 건설사 등이 참여한 ‘글로벌물류투자협의체’를 구성하였다. 이와 함께 영세한 우리 물류기업의 가장 취약한 금융 부문을 지원하기 위해 국민은행, 수협 등을 중심으로 1조 5,000억 규모의 ‘국제물류투자펀드’를 설립하였다. ‘국제물류투자펀드’는 사모펀드로서 일반 대출(Loan)이 아닌 지분(Equity) 참여 형태로 우리 물류기업의 채무 부담을 경감하기 위해 설립되었다.

2008년 2월에는 신정부에서 100대 국정사업으로 ‘화물 창출을 위한 글로벌 물류네트워크 구축 사업’을 채택하였다. 또한 해외투자사업의 타당성 조사 및 정보 수집을 통해 해외 투자에 대한 의사 결정을 지원하기 위해 KMI에 ‘국제물류투자분석센터’를 설립하였다(2008. 7). 2007년 9월에는 사업의 지속적 추진을 위해 7개 주요 가능 사업에 대한 기초 타당성 분석을 수행하였다(KMI).

2009년 현재에는 민간의 수요를 반영한 해외 투자 가능 사업을 발굴하고 기초 타당성조사를 통해 해외 투자에 대한 의사 결정을 지원하는 과제가 추진되고 있다.

| 표 3-1 | 글로벌 물류네트워크 구축 사업 추진 과정

구분	정책 추진 과정
2006년	· 12월 : 글로벌 물류네트워크 구축 사업 기본계획 수립 - 9개 권역, 90개 투자 가능 사업 발굴(KMI)
2007년	· 02월 : 해외 물류시장 진출 전략 수립
	· 03월 : ‘국제물류투자협의체’ 구성 - 2007.04 82개 업체 → 2008.06 123개 업체로 확대
	· 05월 : 1조 5,000억 규모의 ‘국제물류투자펀드’ 설립 - 해양수산부(PA 포함)+수협+국민은행
2008년	· 02월 : 신정부 ‘100대 국정과제’ 채택
	· 07월 : ‘국제물류투자분석센터’ 설립 및 운영
	· 09월 : 7개 사업 기초 타당성 조사 완료(KMI)

2) 해외항만개발협력(IPDCP) 사업

해외항만개발협력 사업 (International Port Development Cooperation Program : IPDCP)은 2007년부터 항만 분야 ODA를 활성화 하기 위해 개발조사사업에 주안점을 두고 국토해양부에서 추진하고 있다. 2009년 연내에 한국이 OECD DAC(개발 원조 위원회) 가입이 예정되어 있는 등 한국의 공적개발원조 비중은 앞으로도 계속 증가할 것으로 예상된다. 2007년 6억 9,906만 달러에서 2008년 7억 9,723만 달러로 14.04% 증가하였다. 기관별 양자 간 ODA 지원 금액은 2008년 전년도 대비 60% 이상 증가하여 한국의 공적개발원조에서 그 비중과 금액이 증가하고 있다.

이러한 추세에 부응하여 2007년 4월 (구)해양수산부(현 국토해양부) 장

관 방침 이후 본 사업을 추진해 왔으며, 2007년 7월에는 제2차 국제개발협력위원회에서 공적개발원조 중기전략(안)에 항만 분야가 포함되었다. EDCF와 KOICA 지원국가 목록과 자원 확보와 같은 전략적 기준과 상대국가의 적극성을 고려하여 의해 4개 권역 18개 국에 대해 설문 조사를 실시하였으며, 개발 필요성이 파악된 10여 개 사업 중 투르크메니스탄, 콩고민주공화국 등의 항만개발 ODA 사업을 발굴하였다.

IPDCP 사업은 상대적으로 짧은 기간에도 불구하고 ASEAN 항만 개선 영역 파악 기술협력 사업이 진행 중에 있다. 또한 콩고민주공화국, 투르크메니스탄의 항만 개발사업 등 몇 건이 되는 사업이 개발사업화 단계에 있는 등 소기의 성과를 거두었다고 할 수 있다. 이는 설문조사 상대선정 및 효율성, 상대국 정부의 적극적인 의지에 기인한다.

한국이 시행하고 있는 ASEAN의 항만 개선영역 파악 기술협력의 경우, 아세안 해상교통실무자회의에서 해외항만 개발계획에 대한 홍보와 설문조사를 실시한 결과 ASEAN 쪽에서 대한민국 국토해양부에 정식으로 요청한 ODA 사업이다. 투르크메니스탄과 콩고민주공화국의 경우도 KMI가 시행한 개발협력사업 수요조사 이후에 정부부처 차원의 적극적인 의지로 사업이 진행되었다. 설문조사는 상대국 항만 국제협력 및 항만 정책 담당자를 대상으로 하였으며, 해외 공관과 KOICA 현지사무소의 도움으로 설문 응답률을 높였다.

ODA 사업으로 현재는 시작 단계이지만 현재까지 사업진행 과정에서 발견된 문제점 등을 보완하여 전담기관 설립과 현지 협력파트너 선정 등 사업을 체계적으로 추진한다면 우리나라 물류기업의 해외진출을 지원하는 강력한 수단이 될 것이다.

| 표 3-2 | 해외항만 개발협력 지원사업의 추진 과정

구분	정책 추진 과정
2007년	04월 : 장관 방침 이후 해외항만 개발협력지원 사업 추진 07월: 제2차 국제개발협력 위원회 공적개발원조 중기 전략(안)에 항만분야 개발원조가 포함됨 12월: 4개 권역, 18개국 대상 수요조사 시행(KMI)
↓	
2008년	관련 업계 해외항만개발협력 사업 공청회 실시 투르크메니스탄 등 항만 협력사업 합의의사록 작성 ASEAN 항만 개선 영역 파악과 ASEAN 항만 DB 구축 기술협력 진행 중
↓	
2009년	투르크메니스탄 정부의 항만 개발 EDCF 자금 신청 콩고민주공화국 광물자원개발, 항만 개발 공적개발원조 MOU 작성 연내 대한민국 OECD DAC 가입 예정 등 ODA 사업 확대가 예상됨

2. 국제물류 투자정책 추이

1) GLN 사업 투자 현황

GLN 사업은 정부 주도 하에서 적극적으로 추진되고 있으나, 실제 가시적 투자와 성과를 도출한 사업은 현재까지 없는 실정이다. 그 이유는 우리나라 물류기업의 해외투자는 초기 수준에 머물고 있으며, 이전에 검토되거나 추진 중인 사업도 해외사업의 특성상 단기간에 가시적인 성과를 달성하기 어렵기 때문이다. 또한 추진을 검토 중이거나 추진 중인 사업도 사업성이 없는 것으로 분석되거나 또는 상대국 사정의 급변으로 사업 자체가

없어지는 사례도 빈번하기 때문이다. 더불어 최근의 글로벌 금융위기는 그나마 추진되던 우리나라 물류기업의 해외투자 사업 추진을 더욱 어렵게 만들고 있는 실정이다.

GLN 사업의 추진 현황을 구체적으로 살펴보면 발굴된 사업 중 현재까지 유효한 사업은 많지 않다. 2009년 8월 말 현재 정부차원에서 6개, 민간 제안 9개, 상대국 정부제안 3개 등 18개 사업을 검토 및 추진하였다.<표 3-2 참조>

정부 차원의 6개 사업에서 대표적인 베트남 봉타우 컨테이너터미널 개발 사업은 그 명맥을 유지하고는 있으나 사업 추진주체 전체가 교체되어 실제 추진 가능성이 매우 낮다. 또한 추진된다고 하더라도 건설사를 중심으로 추진되기 때문에 GLN 사업의 본래 취지인 건설+운영에 맞지 않아 GLN 정책에서 파생된 사업이라 보기 어려운 실정이다. 중국 렌원강항 사업은 글로벌 금융위기에 따라 공동사업자가 탈퇴하여 잠정적 중단상태에 있다. 러시아 자루비노항 사업은 추진 기업 간 이견이 있어 보류 중에 있으며, 보스토치니항은 당초 계획과는 달리 러시아 정부에서 추진하는 것으로 결정되었다. 베트남 하이퐁 사업의 경우 ODA 사업으로 추진이 예정되어 있다.

민간에서 제안되거나 자체적으로 발굴한 9개 사업은 추진이 중지되거나 지연되고 있는 실정이다. 루마니아 콘스탄자항 사업은 금융위기에 따라 현지 정부에서 사업 추진을 중지한 상태이며, 중국 다롄항은 물류기업의 참여 가능성이 낮은 상태이다. 러시아 블라디보스토크항, 베트남 다낭항, 인도 첸나이 ODCY, 오만 두쿰항, 중국 훈춘 공동물류센터, 러시아 노바야가반, 요르단 아카바항 등도 현지국 사정 악화 및 국내 추진 주체의 경영 악화로 인해 사업이 잠정 중단된 상태에 있다. 다만 BPA와 민간에서 공동으로 추진 중인 러시아 나훛카 컨테이너터미널 개발 사업은 예정대로 추진되고 있다. 이 사업에는 약 110억 원의 ‘국제물류투자펀드’가 설립 후 최초

로 활용할 예정에 있어 그 의미가 크다고 할 수 있다.

그리스 팀바키온항, 이탈리아 트리에스테항, 크로아티아 리예카항 등 상대국 정부에서 요청한 3개 사업은 타당성 검토가 추진되었으나 사업성이 없거나 매우 낮은 것으로 분석되었다. 이는 현지국 정부의 요청 사업은 그 특성상 사업 참여자가 없거나 또는 장기간 진행이 되지 않는 사업일 가능성이 높기 때문인 것으로 판단된다.

이와 같이 글로벌 물류네트워크 사업은 순수 민간 수요를 기반으로 한 추진이라기보다는 정부 주도 또는 상대국 정부 요청에 의해 수행되어 왔다. 따라서 사업성 검토가 이루어졌다 하더라도 우리 물류기업의 참여가 없어 사업추진이 안 되는 경우가 빈번하게 발생하고 있는 실정이다.

| 표 3-2 | 글로벌 물류네트워크 구축 사업 추진 현황

발굴	정부 지원	사업	애로요인 및 기타	해결방안
정부 (4)	타당성조사 50% 지원 (3)	베트남 붕타우항	· 협의체 기업간 이견 · 현지 파트너 선정 미흡 · 대정부 협상력 미흡 등	· 기업간 이견 조율 · 충분한 현지 정보 제공 · 대정부 협상 지원
		중국 렌윈강항	· 협의체 기업간 이견	· 기업간 이견 조율
		러시아 자루비노항	· 공개추진방식으로 인한 현지 협상력 약화	· 전략적 접근 및 지원
		루마니아 콘스탄자항	· 협의체 기업간 입찰추진 비용 및 방식 이견 · 입찰 참여 경험 부족	· 기업간 이견 조율 조사 비용 지원
민간 (4)	예비타당성 조사실시 -GLN용역 2차 (5)	중국 다롄항	· 민간 자체 추진 (건설/금융사 주도)	· 물류기업 참여가능성 협상
		러시아 블라디보스토크	· 민간 자체 추진(협상 중)	· 요청시 지원
		베트남 다낭항	· 민간 자체 추진(협상 중)	
		인도 첸나이 ODCY	· 단독기업 자체 추진	
상대 국 정부 (3)	타당성조사 50% 지원 (3)	그리스 팀바키온항	· 그리스 정부 요청으로 검토, 사업성 부족	· 현지사전 조사를 통한 비용 절감
		이탈리아 트리에스테항	· 이태리 정부 요청으로 검토, 사업성 부족	
		크로아티아 리에카항	· 트리에스테 대안으로 검토 · 콘스탄자항 진행에 따라 사업 화 여부 검토 예정에 따른 보 류상태	
민간 (5)	- (5)	오만 두쿰항	· 도시개발 계획과 연관하여 민 간 자체 추진	· 요청 시 조사 및 협상 지원
		러시아 나훗카항	· 부산항만공사 및 민간 자체 추진	
		중국 훈춘 공동물류센터	· 단독 민간 기업 자체 추진	
		러시아 노바야가반	· 민간 자체 추진	
		요르단 아카바항	· 머스크사의 사업권 확보에 따 른 사업기회 상실	-
정부 (2)		러시아 보스토치니항	· 러시아 정부 자체 추진	-
		베트남 하이퐁	· ODA 사업으로 추진	-

자료 : 국토해양부, 국제물류전담기구 설립 필요성 및 추진방안에 관한 연구, 2008, p.32.

2) IPDCP 사업 투자 현황

IPDCP 사업도 추진 초기 단계로서 실제 투자가 이루어진 사업은 없는 실정이다. 실제 해외원조를 위해 추진 중인 사업은 투르크메니스탄의 투르크멘바쉬항 현대화 사업과 한-아세안 항만 분야 협력 과제가 있다.

투르크멘바쉬항 현대화 사업은 유상 원조인 대외경제협력기금(Economic Development Cooperation Fund : EDCF)을 통해 낙후된 일반 부두를 현대화하고 신규 부두 개발을 위한 타당성조사를 추진 중에 있다. 타당성 조사 결과를 바탕으로 사업 추진 여부 확정 및 추진을 계획하고 있다.

한-아세안 항만 분야 협력 과제는 아세안 회원국 항만의 경쟁력 향상을 위해 해상교통 DB 구축⁸⁾과 아세안 항만운영의 개선과제 도출, 물동량 예측 및 항만수급 전망⁹⁾을 자문하는 공적개발원조(ODA) 사업이다. 이 사업은 아세안 해상교통실무그룹회의(Maritime Transport Working Group : MTWG)와 협의하여 진행하고 있으며, 비용은 국토해양부에서 지원하고 있다.

최근에는 자원 확보와 연계한 콩고공화국의 바나나항 개발에 대한 타당성 조사 추진을 예정하고 있어 IPDCP 사업이 신흥시장을 중심으로 활성화 될 것으로 전망된다.

그 외 IPDCP 사업 이전에 추진된 항만 부문 ODA 지원실적은 단 2건으로 매우 미미한 수준이다. 크로아티아 리예카항 장비구매 및 설치 기자재 차관과 미얀마 컨테이너 야적장 및 부대설비 차관사업이 그것이다. 각각 1997년과 1996년부터 차관승인 단계가 진행된 이들 사업은 기자재 차관으

8) 기술 요청 과제명 원문: Develop a database of maritime trade movements to and from within ASEAN

9) 기술 요청 과제명 원문: Identify required improvement areas in ASEAN network port performance and capacity, based among others, on regular forecasts of maritime trade and requirements

로 자금협력 사업으로 분류된다. 따라서 한국의 항만 부문 원조액은 8,970만 달러에 그친다. 이에 반해, 일본의 항만 지원 총액은 아시아 지역에만 50억 달러를 넘어서고 있다.¹⁰⁾ 일본은 137건의 항만 분야 개발조사사업을 진행하였으며, 이에 비해 우리나라 항만 분야의 ODA 사업 추진은 미미하다고 하겠다.

3. 신흥시장 진출 성공 사례

신흥시장 진출 성공 사례 부분에서는 효율적인 지원 접근을 통해 기업의 개도국 시장 진출을 지원하게 된 사례를 살펴보고 이를 통해 신흥물류시장 투자와 협력증진을 위한 시사점을 도출해 보고자 한다.

물류 분야는 아니지만 우리나라에서 개도국 전자정부 지원 사업과 경제개발 경험 공유사업을 시행하여 신흥시장 진출에 성공한 바 있다. 효율적인 사업 추진을 통해 후속사업으로 국내기업이나 공공 분야가 신흥시장 진출의 초석이 된 경우이다. 한편 일본, 중국 등의 경우 지원국 정부의 적극적인 개입으로 항만 교통 등 신흥 물류시장에 성공적으로 진출한 사례가 있어 이를 통한 시사점을 도출하고자 한다.

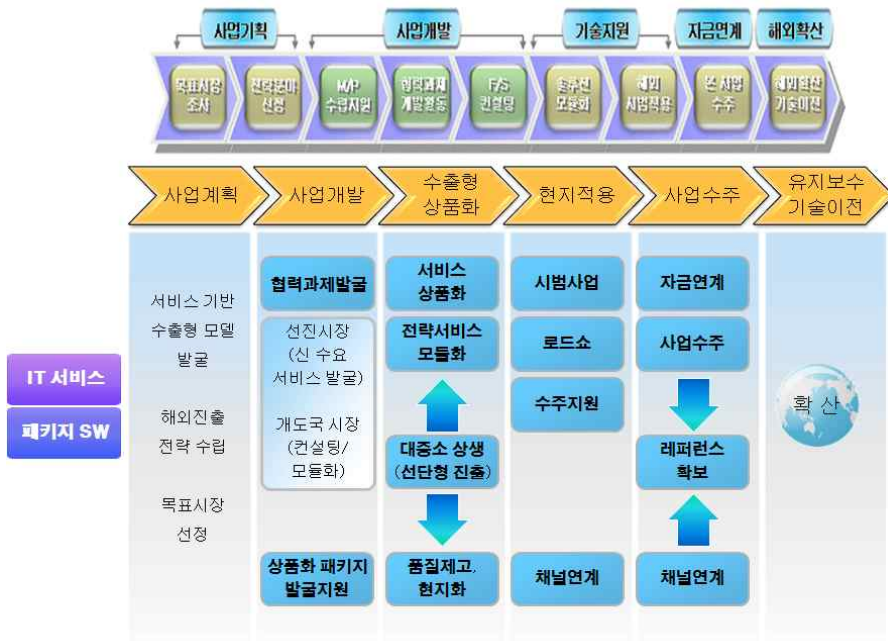
1) 국내 사례

(1) 전자정부 해외진출사업

전자정부 해외진출사업은 우리나라 전자정부 모델의 해외진출 지원을

10) 1950년~2004년 누계, 7,000억 엔, 社團法人 國際臨海開發研究センター 國際港灣政策研究所 (OCDI), 「変化する世界 の港灣とその課題 -OCDI 30年の活動から展望して-」, 2006.11.28

위한 사업이다. 대외적으로는 개도국의 전자정부를 지원함으로써 국가 위상을 제고하며 대내적으로는 국내 IT 산업의 해외진출을 지원하는 것이 본 사업의 목적이다.



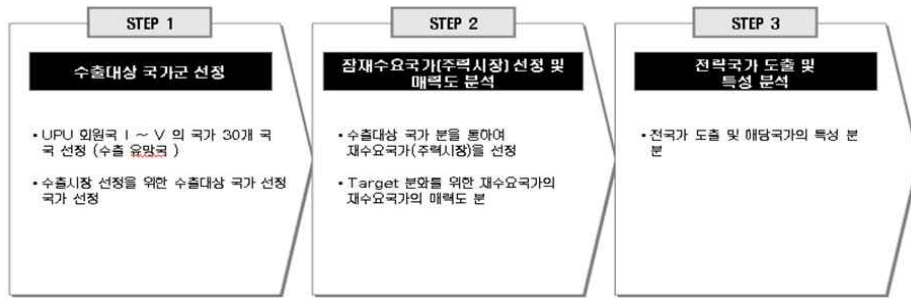
자료 : 정보통신산업진흥원 내부자료

| 그림 3-1 | 전자정부 해외진출사업 추진 과정

사업단계는 목표시장 조사와 전략 분야를 선정하는 사업계획 단계, 해당국 전자정부사업 계획 수립 지원, 협력과제 개발활동, 개별사업 타당성 조사를 시행하는 사업개발 단계, 솔루션 모듈화와 해외 시범적용을 실시하는 기술지원 단계, 자금연계를 통한 본 사업 수주, 본 사업을 통한 기술이전 및 해외 확산의 단계 등이다.

해외진출 전략 수립의 단계와 그 세부 내용은 다음과 같다. 먼저, 30개 수출 유망국을 선정하고 두 번째로, 잠재 수요국가 중 주력시장 선정과 매

력도 분석을 시행한다. 마지막으로 전략국가 도출, 특성 분석을 통해 전략 국가의 진출 계획을 수립한다.



자료: 정보통신산업진흥원 내부자료 (2009)

그림 3-2 | 전자정부 해외진출사업 전략국가 도출 과정

전자정보 해외진출사업은 전자정부법(2009. 5 개정)과 정보통신산업진흥법(2009. 5)에 의해 시행되고 있다. 정보통신산업진흥법에 의해 전담기관으로 정보통신산업진흥원을 지정하여 지원 대상사업의 발굴, 공모, 심사 등의 업무를 위탁하고 있다. 또한 사업수행업체와의 계약을 체결하고, 사업수행을 관리, 감리, 검사, 평가하며, 개발된 서비스의 보급 및 확산, 기본계획(Master Plan)사업 발굴, 벤치마킹을 지원한다. 이외에 행정안전부 산하의 정보산업진흥원에서 대외업무 등을 담당한다.

전자정부 해외진출 사업의 시사점은 현지 연구인력의 사업 참여와 현지국 정부와의 효율적 협조관계이다. 개발도상국이 원하는 타당성 조사는 우리 기업 및 정부가 원하는 사업 내용과는 상이할 수 있다. 또한, 테스트 단계 및 사업 구동 단계에서도 현지과정을 총괄할 주체가 필요하므로, 성공적 사업 관리를 위해서는 능력있는 현지국 파트너(counterpart)를 확보하여야 한다.

(2) 경제개발경험 공유사업

기획재정부가 주관하고 있는 경제개발경험 공유사업(Knowledge Sharing Program : KSP)은 경제협력 전략국의 경제사회적 발전을 체계적이고 지속적으로 지원하고자 하는 목적으로 추진되고 있다. 세부 내용은 다음과 같다. 첫째, 경제정책 개발, 법적·제도적 장치 마련을 지원한다. 둘째, 사업결과를 EDCF 기술협력사업 등과 연계한다. 셋째, 정부, 기업의 세계화 전략 및 국내 기관들의 국제협력 사업과 연계한다. 넷째, 한국적 개발 경험 공유 및 종합적 경제개발 컨설팅을 시행한다.

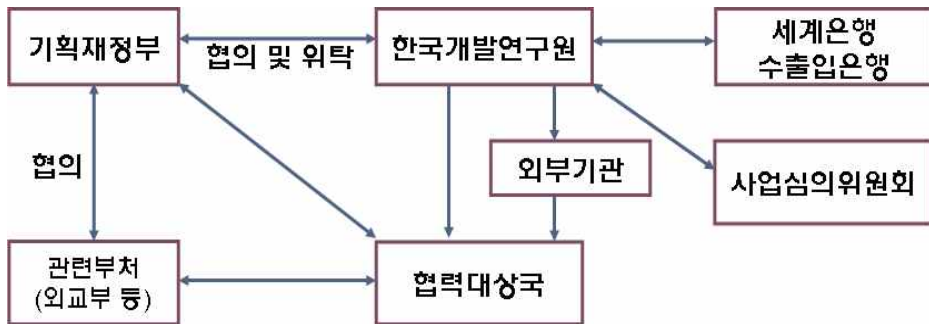
경제개발경험 공유사업의 핵심은 고위층 심층 인터뷰를 통한 top-down 방식의 사업 발굴, 상대국 공무원, 연구인력 등 파트너의 확보, 전파 세미나를 통한 결과 공유 및 후속사업 연결 등이다.

사업 실적은 2004년부터 2007년간 알제리, 인도네시아, 터키, 베트남, 캄보디아, 쿠웨이트, 우즈베키스탄, 아제르바이젠, 가나 등 9개국에 경제발전 관련 컨설팅 제공 등을 들 수 있다.

경제개발경험 공유사업의 성공은 사업 발굴 방식의 효율성과 현지 전파 세미나를 통한 사업 시행 결과의 공유에 기인한다. 또한 국내 관련 부처 기관과의 협조, 세계은행과의 협력을 통해 개도국이 원하는 사업을 발굴하여 개선안을 제시한다.

KSP는 기획재정부, 한국개발연구원(KDI), 한국수출입은행, 세계은행 등 4개 기관이 역할을 분담하여 참여하고 있다. 기획재정부는 용역의 발주, 사업감독 및 사업 결과의 활용을 담당하며, KDI는 사업 기획, 집행 및 사후관리를 담당한다. 한국수출입은행은 대상국 경제실태 파악 및 현지수요조사를 실시한다. 세계은행은 KDI-세계은행 간 Korea Knowledge Partnership Program과 연계하여 대상국 실태파악 및 정책권고안 작성을 지원한다. 각

주체의 협력관계와 외부 관계기관, 협력대상국과의 연락채널은 다음 그림과 같다.



자료 : KDI, 경제개발경험 공유사업(KSP) 추진과정 설명자료(2006)을 활용하여 KMI 작성
 | 그림 3-3 | 경제개발경험 공유사업의 추진 체계도

2) 해외사례

(1) 일본

일본은 항만 개발 원조를 활발히 해 왔는데 특히 아세안 지역에 원조가 집중되었다. 일본으로부터 인도네시아, 필리핀, 태국 등으로의 ODA 지원액은 7억~8억 달러 선으로 높은 편이다. 2003~2004년 평균 일본으로부터의 원조가 1위 또는 2위의 위치를 점하게 된 국가는 30개국 이상이며 아세안 10개국은 싱가포르를 제외하고 일본이 1위 원조국이다. 태국, 말레이시아, 필리핀, 인도네시아는 일본의 원조 비율이 대단히 높다.

| 표 3-3 | 피원조국에 있어서 일본으로부터의 원조 순위

(2003~2004년 평균연간 ODA, 단위 : 백만 달러)

지 역	피공여국	제1위공여국	ODA액	제2공여국	ODA액
ASEAN +6	태국	일본	723	독일	24
	말레이시아	일본	306	덴마크	14
	인도네시아	일본	867	미국	187
	필리핀	일본	801	미국	111
	브루나이	일본	0.3	프랑스	0.2
	싱가폴	프랑스	3	미국	2
후발 ASEAN	캄보디아	일본	107	아시아개발은행(ADF)	78
	라오스	일본	79	아시아개발은행(ADF)	52
	베트남	일본	590	세계은행(IDA)	505
	미얀마	일본	35	영국	12
중·한	중국	일본	1441	독일	396
	한국	일본	64	독일	18
남아시아	인도	세계은행(IDA)	975	일본	704
	파키스탄	미국	590	세계은행(IDA)	450
	아프카니스탄	미국	632	EC	210
	방글라데시	세계은행(IDA)	567	일본	285
	스리랑카	일본	297	아시아개발은행(ADF)	160

자료 : OECD 자료 OCDI 작성

1980년대 초 태국 경제의 심각한 불황으로 세계은행은 마타퓏(Ma Ta Put) 및 램차방항의 투자를 포함한 동부 해안 개발을 반대했지만, JICA(Japan International Cooperation Agency)의 개발조사 이후, 일본으로부터의 엔차관 증대로 이 프로젝트를 시행하였다.

일본은 마타퓏 지구에 있어서 천연가스 이용의 중화학공업, 램차방 지구에 있어서 수출형 경공업의 입지·개발 및 이들 프로젝트를 지원하는 항만·도로·철도·공업용수 등의 인프라 정비 사업에 대규모 기술/자금 원조를 통해 이들 지구의 개발을 촉진하였다.

마타풋 지구 공업단지 개발과 램차방 공업단지 개발 JBIC(Japan Bank of International Cooperation)이 행한 종합 임팩트 평가에 의하면, 1991~1995년 동부임해지역의 1인당 실질 GRP의 성장은 12.1%로 수도권의 6%를 상회하여 태국 전역에서 최고치를 기록했다. 동부해안지역의 1인당 GRP는 1981년에 수도권의 60% 이하였던 것이 1995년에는 수도권의 80% 이상까지 성장하였다. 마타풋 공업단지를 중심으로 한 지구는 전국 생산량에서 폴리에틸렌의 100%, 염화비닐수지의 80%, 폴리프로필렌의 100%, 폴리스틸렌의 70%를 생산하고 있고, 태국의 석유화학 생산기반이 되었다. 램차방 지구에서는 일본 자동차 산업의 진출이 늘어나 현재 램차방 지구는 아시아 자동차 유통기지로써 성장하였다.

① 마타풋 공업항 개발

마타풋 공업항 개발 사업은 마타풋 공업단지 개발 계획의 일부분으로 JBIC의 자금원조로 실시한 프로젝트인 ‘본사업 부분’과 태국산업재산청(IEAT)이 자기자금으로 실시하고 있는 프로젝트인 ‘확장 부분’으로 분류된다.

| 표 3-4 | 마타풋 공업항 개발 진행 경과

연도	진행사항	자금 지원내용
1983년	JICA 개발조사 완료	
1985년	JBIC 차관 수락	
1985~1988년	프로젝트 일시 중지	
1988년	공업단지사업 착공	제12차 엔차관
1989년	공업항 착공	제11차, 12차 엔차관
1990년	공업단지 완공	당해 엔차관부분
1992년	공업항 완공	

자료: OCDI (2006)

공업항의 위치와 시설의 배치는 기본적으로는 JICA 제안의 단기계획에 따라 개발되었다. 항만을 중심으로 공업단지 부분이 개발되어 공업단지 기반시설의 정비가 순조롭게 된 것을 바탕으로 1998년에 800ha의 공업용지가 전부 계약되어 48개 기업이 진출하였다.

<표 3-5>는 JBIC의 원조에 의해 1992년에 완공된 공용선석(다목적부두 1선석, 액체화물부두 2선석)의 이용 현황이다. 공용 개시 후 5년째인 1997년에 415만 톤을 취급했고, 다목적부두에서만 184만 톤을 처리하였다. 민간 기업전용 선석도 정비되어 활발히 이용되고 있다.

| 표 3-5 | 공용 개시 후 5년간 화물량 변화

(단위 : 만톤)

선석종류	1992	1993	1994	1995	1996	1997
다목적부두	10.3	25.4	55.3	111.6	150.1	184.0
액체벌크부두	2.8	10.4	19.0	73.1	123.2	231.4
합계	13.1	35.8	74.3	184.7	273.3	415.4

자료 : 마타뚱 공업항 건설사업·공업단지건설사업 평가보고서, 1999, OECF

② 램차방항 개발

램차방항의 건설 위치는 JICA조사의 제안에 기초하며, 1단계 사업의 A부두와 B부두는 단기계획에 상당하는 부분으로 거의 정비를 완료하여 태국항만공사에 제공하였다.

| 표 3-6 | 램차방 개발 진행 경과

연도	진행 사항	기타
1983년	JICA 개발조사 완료	목표연도 1991년
1986년	JBIC 차관 조인	
1987년	램차방항 건설사업 착공	
1988년	공업단지 사업 착공	
1991년	램차방항 완공(단기계획 부분), 공업단지 완공(제1기:397ha)	
1996년	공업단지 완공(제2기:172ha)	

자료: OCDI (2006)

2단계 사업의 C 부두, D부두는 건설 중이지만 전체의 인프라 공사는 거의 완료되었다. 2단계 사업 중 C3 선석은 2004년 8월부터 사용되고 있으며, 3단계 사업은 목표 연도 2017년의 장래계획이다. 레이아웃상, 컨테이너부두인 B부두 부분은 JICA 조사와 거의 일치하나, 컨테이너화물의 증가 추세를 반영하여, PAT(Port Authority of Thailand)는 자체 재원으로 B 부두 선단에 B5 부두를 추가로 정비하였다.

내항터미널 부분은 당초계획에서 변경해 다목적부두를 정비하고 있으나 매립형태는 마스터플랜에 근접한다. 현재 12선석이 사용되고 있고 컨테이너선, 벌크선, 일반잡화선, 자동차운반선, 여객선 등이 기항한다.

1999년 램차방 공업단지의 기업 입주 현황은 일반공업지구가 전부 입주계약을 완료했고, 수출가공지구도 입주계약을 완료하였다. 1997년을 시점으로 30,402인의 고용 창출 효과를 거두었다. 업종은 일반공업지구에는 자동차 관련, 텔레비전 관련, 식품가공업 등이며, 수출가공구에는 컴퓨터 부품, 섬유 관련, 스포츠용품 관련 기업이 진출해 있다.

램차방항의 화물 취급량은 컨테이너를 중심으로 증가하고 있으며, 개시 후 13년차인 2004년에 컨테이너 화물 3,100만 톤(353만 TEU)을 처리해

세계 20위권 컨테이너 항만으로 성장하였다.

공용중인 12선석 가운데 6개 선석이 수심 14m의 대형 컨테이너터미널이며, JICA의 조사 예측에서는 단기계획으로 전체화물량 520만~620만 톤, 컨테이너화물 230만~330만 톤이었는데 공용 개시 후 5년째인 1995년에 목표치를 달성하였다. 컨테이너 화물의 증가는 예측치를 크게 상회하였다.

| 표 3-7 | 램차방항의 화물 취급량 추이

취급화물	1991	1995	2000	2001	2002	2003	2004
전체화물량(천톤/년)	696	5943	18960	21297	25448	28740	32618
컨테이너량(천톤/년)	15	5030	17904	19996	24137	27326	31059

자료 : OCDI 조사

항만의 운영과 관련해서는 JICA의 효율적인 항만시스템조사(1986~1988)를 통해 민영화를 포함한 운영방법에 대한 기술협력을 수행해 왔다. 이에 따라 램차방항의 운영은 컨테이너터미널을 중심으로 철저히 민간 부문에 맡겨졌고, PAT의 재무상황도 호전되었다.

2004년 9월에 허치슨사가 A3와 합하여 C1, C2, D1, D2, D3, D6 선석을 일괄적으로 계약하였다. JICA에 의한 램차방 항만 개발사업은 적절한 수요 예측을 통해 이루어졌으며, 배후 공업단지 개발과 연계해 개발되어 물동량 창출 성공 사례로 들 수 있다.

(2) 중국

중국의 대표적인 국제물류 인프라투자협력 사업은 2004년말에 완공된 가와다르(Gwadar) 신항 개발이다. 가와다르 신항은 파키스탄 정부가 약 30년간 추진해 왔었지만 자금난으로 착공을 미뤄 오다가 중국정부의 지원으로 2002년 3월 착공했다. 파키스탄 정부는 2000년에 중국정부에 자금 지원을 요청하였으며, 중국정부는 정치적·경제적 목적에 따라 원

조금 및 차관 형태로 지원하였다.

가와다르 신항 1단계 공사는 총 2억 4,800만 달러가 투자됐는데 중국은 그 중 정부지원금, 무이자대부, 특혜차관형태로 1억 9,800만 달러를 출자했으며, 파키스탄 정부는 5,000만 달러를 투자했다. 가와다르 신항 1단계 공사는 중국정부의 투자로 중국 중강그룹이 공사를 맡아서 완공하였다.

3) 국내외 사례의 시사점

국내외 진출 추진과정과 사례를 살펴본 결과 다음의 시사점을 도출할 수 있다.

첫째, 부문별 전문성이 있는 업무 담당부처가 국제협력사업을 직접 추진하여 국내에서 축적된 노하우를 협력 상대국에 효율적으로 지원할 수 있다. 또한 해당 부처 추진으로 양국 간 협력과 합의가 이루어져 적기에 사업을 추진할 수 있다는 강점이 있다.

둘째, 민관협력 체제를 활용함으로써 우리 기업의 해외진출 지원에 용이하다. 전자정부 해외진출사업을 통해 협력 상대국의 전자정부사업 타당성 조사를 시행하고, 향후 사업이 진행될 경우에는 타당성 조사 결과를 바탕으로 국내기업이 실제 전자정부 구축사업을 시행하는 경우가 많았다.¹¹⁾ 이와 유사하게 물류 분야에도 소관 부처의 적극적인 개입으로 우리 기업의 신흥물류시장 진출을 진흥할 수 있을 것으로 보인다.¹²⁾

셋째, 국제협력사업 추진을 위해 전문조직을 활용한 네트워크를 구축하고 있다. KSP의 경우 한국개발연구원(KDI)에 전담인력을 확보하고 있고

11) 전자정부사업 관련 행정안전부 웹사이트.

12) 전자정부해외진출 사업 최종보고서(2007).

세계은행과 네트워크를 구축하고 있으며, 전자정부사업의 경우, 정보통신 산업진흥원에 전담 인력을 두고 지속적으로 사업을 관리하고 있다. 신흥시장 진출을 위해 효율적으로 사업을 발굴하고 발굴한 사업을 지속적으로 관리하고 발전시키기 위해서는 관련기관에서 이를 전담할 수 있는 인력을 확보할 필요가 있다.

넷째, 효율적인 설문조사 등을 통한 상대국의 수요에 맞는 사업의 발굴이다. 지식공유사업의 경우 해당국 관계부처 고위직을 대상으로 한 심층 면접을 통해 필요 사업을 발굴하여 상대국의 만족도를 높인다.

다섯째, 투자사업 지원 시 현지인 참여를 고려해야 한다. 국제 투자협력사업은 상대국 정부의 요구를 충분히 반영할 수 있어야 하는데 이를 위해서는 현지인의 참여가 필수적이다. 현지 인력의 참여는 향후 사업 관리 및 신규사업 개발에도 긍정적 효과를 미칠 것으로 판단된다.

여섯째, 투자협력사업이 당해정부에 미치는 영향에 대한 지속적인 홍보가 필요하다. 이를 통해 사업 추진 당위성을 찾고 향후 대규모 사업 추진이 가능하다.

일곱째, 시간적 여유가 필요하며 많은 시행착오를 겪었다. 신흥시장 진출은 예상치 못한 많은 문제점 발생으로 초기에는 시간이 많이 소요되며 방향 정립이 어려운 실정이다. 그러나 지속성을 유지하며 관리할 경우 효율적 추진체계가 구축되고 사업도 지속적으로 유지해 갈 수 있을 것이다. 이는 단기적 성과에 치중하기보다는 장기적 관점에서의 추진이 필요하다는 것을 시사한다.

여덟째, 학습활동에 주안점을 두어야 한다. 직접적인 타당성조사 지원 등도 중요한 부분이지만 실제 지원사업의 실현, 또는 유사 국내시설의 견학을 통해 사업의 필요성을 인식시키고, 사업을 발굴하는 절차가 필요하다.

4. 투자 진출의 문제점 및 시사점

1) 투자 진출의 문제점

(1) 유사사업의 이원적 추진

우리나라의 국제물류분야 해외진출 사업은 국토해양부를 중심으로 추진하고 있으나, 개별 실, 과별로 유사한 사업을 별도로 추진하고 있다. 즉, ‘해외항만개발협력사업(IPDCP)’과 ‘글로벌물류네트워크 구축 사업(GLN)’은 해외 물류거점을 선점하고 우리나라 물류기업의 해외 진출을 지원하는 동일한 목적 하에 추진되고 있으나 그 추진주체는 다르다.

이는 정책 추진의 효율성을 저하시킬 뿐만 아니라 실제 사업을 추진하는 민간기업에게도 혼선을 가져올 소지가 크다. 사업의 세부적인 추진 방법 및 자본조달 구조 등은 다르지만 대승적인 차원에서의 목적은 동일하다. 또한 동일한 국가, 지역, 대상항만을 다른 개발 방식으로 접근하는 경우도 발생할 소지가 높다.

따라서 국토해양부에서 추진되고 있는 유사사업을 단일사업으로 묶거나 조정주체를 두어 효율적으로 추진할 필요가 있다. 이러한 통합 추진을 통해 사업을 발굴하고 실행 단계에서 대상사업의 특성을 고려하여 GLN, IPDCP 사업으로 구분하여 추진하면 조기에 성과를 올릴 수 있을 것이다.

(2) 전담기관(Control Tower) 부재

해외 물류투자사업은 그 특성상 짧게는 수개월에서 길게는 수년이 소요되는 사업이다. 일반적으로 사업발굴에서 실제 투자까지는 1~2년의 시

간이 소요된다. 또한 법률, 통관, 관행, 문화 등 다양한 분야에 대한 검토가 필요하기 때문에 다른 업무를 병행하면서 수행하는 것은 매우 어렵다. 이와 같이 장기간에 걸쳐 추진되며 다각적 검토가 필요한 해외사업의 경우에는 사업 전체를 관리할 수 있는 전담 기관 및 인력이 필수적이다.

그러나 현재는 정부부처인 국토해양부 중심으로 추진되고 있어 정책 추진에 일관성 및 집중력이 저하되고 있다. 특히, 최근의 해외물류 투자사업은 국가 간 협력사업 형태로 많이 진행되고 있어 전담기관의 필요성이 더욱 절실해지고 있다. 또한 민간투자 형태, 공적자금지원 형태 등 사업형태 및 지역이 다양하기 때문에 전문성의 확보도 필요하다.

(3) 민간의 역할이 부족

우리나라의 국제물류 투자협력사업은 정부 주도로 진행되고 있어 민간의 참여 영역 및 역할이 부족하다. 정부 정책의 궁극적 목표가 국내 기업의 해외 진출을 지원하는 것이지만, 정책 추진 과정에서 민간이 참여하는 시스템이 부족하다. 현재의 추진 과정은 정부, 연구기관 및 민간에서 해외 투자협력사업을 발굴하고, 정부는 이에 대한 타당성 조사 지원을 하고 있다. 따라서 민간은 타당성 조사 결과를 바탕으로 사업의 추진 여부를 결정한다. 그러나 이러한 형태의 정책 추진은 민간을 수동적으로 만들 우려가 있으며, 사업 준비단계에서부터 적극적인 개입이 어렵게 된다. 진정한 민간 지원이 이루어지기 위해서는 사업 발굴, 분석, 준비 등 전 단계에 걸쳐 민관이 합동으로 참여할 수 있는 시스템을 구축하는 것이 필요할 것이다.

(4) 선택과 집중 부족

우리나라에는 소수 몇 개 기업을 제외하고는 해외 물류 분야에 독자

적으로 진출하여 네트워크를 형성할 수 있는 대형 글로벌 기업이 거의 없다. 또한 ODA 지원에 있어서도 중국, 일본 등 경제력이 큰 국가와 같은 수준으로 지원하는 것도 현실적으로 어렵다. 가장 대표적 예로 베트남을 들면 우리나라 물류기업은 법인 설립도 어려워 대표처 수준으로 진출하여 포워딩 사업을 위주로 하고 있는 실정이며, ODA 지원도 우리나라는 2007년에 2,470만 달러이지만 일본은 2006년에 5억 6,000만 달러에 이른다. 따라서 기업의 해외진출 능력 부족과 ODA 지원 규모 등을 고려할 때 진출 가능 국가 및 분야를 선택하여 집중해야 할 것이다.

그러나 현재 진행되고 있는 협력 사업은 이와 같은 현실적 한계의 고려 없이 다각화로 진행되고 있어, 사업이 중복되더라도 시너지 효과가 없으며 부족한 정부 재원을 분산시키고 있어 사업의 실효성이 크게 떨어지고 있다.

(5) 항만 분야 대외원조 체계 미비

유·무상 원조를 통한 IPDCP 운영 체계는 별도의 전담 기관이 없이 국토해양부 자체적으로 추진하고 KMI, 엔지니어링사 등 외부 연구기관에 별도의 프로젝트로 의뢰하는 형태를 운영되고 있다. 이는 일본, 중국 등 타 국가와 달리 사업 발굴 이후 비체계적인 형태로 사업이 추진되는 문제점이 발생한다. 예를 들면 최근 수행되고 있는 한·아세안 항만협력 과제의 경우 일본은 JICA 중심으로 사업을 발굴하고 즉각 자체 재원을 통한 프로젝트를 발주하여 추진하고 있다. 그러나 우리나라의 경우 정부 부처가 주도함에 따라 계약 준비 및 실행에 상당히 시간이 소요되어 과제의 시작이 지연되고 있는 실정이다.

우리나라의 경우 KOICA 등이 설치되어 운영되기는 하지만 항만분야에 대한 관심 및 전문지식이 부족한 실정이다. 또한 항만 분야에 대한 별도

의 전담인력이 없으며 사업 발굴에 대한 의지도 부족하다. 따라서 우리나라에서도 KOICA의 기능을 항만 분야에 까지 확대하거나 또는 전담기관 설립을 통해 GLN 사업과 IPDCP 사업을 통합 추진하도록 해야 할 것이다.

(6) 자금지원체제 미흡

현재 GLN 사업에는 영세한 물류기업의 채무 부담을 최소화하기 위하여 약 1조 5,000억 규모의 국제물류투자펀드를 조성하여 운영하고 있다. 그러나 실제 기업에게 있어 국제물류투자펀드는 그 효용가치가 적다고 할 수 있다. 왜냐하면 국제물류투자펀드는 대출(Loan)형태가 아니라 지분 참여 형태로 출자하고, 요구 수익률도 10% 이상으로 매우 높게 설정되어 있기 때문이다. 현실적으로 민간기업의 입장에서는 높은 수익률이 예상되는 사업의 경우 국내외에서 저리 대출을 받을 수 있기 때문에 펀드에 대한 의존도가 더욱 낮아질 수 밖에 없다. 물론 최근의 글로벌 금융 위기와 같은 특수한 상황에서는 대출이 어렵기 때문에 펀드에 대한 선호도가 높아질 수는 있지만 일반적으로는 그렇지 않다. 따라서 실제 우리나라 물류기업이 해외진출을 할 때 지원받을 수 있는 금융 혜택은 거의 없다고 할 수 있다. 국제물류투자펀드에서도 후순위 대출 형태로 대출을 제공할 계획에 있으나 그 범위는 매우 미미하여 큰 실효성을 거두기 어려운 것으로 평가되고 있다.

제4장 우리 정부 및 기업의 해외진출 역량 분석

1. 공공 부문의 역량 분석

1) 공공기관의 해외진출

해외 주요 국가들은 공기업 등을 설립하여 직접 사업을 추진하거나, 거대 공기업을 민영화하는 등의 방법을 통하여 국가적 차원에서 해외투자자와 진출에 더욱 박차를 가하고 있다. 싱가포르의 PSA, 두바이의 DPW, 중국의 COSCO 등은 항만하역 및 물류 분야에서 정부가 공기업의 최대주주가 되어 직접 사업을 수행하고 있는 전형적인 사례이다. 이와 같이 정부는 민간기업의 사업을 직·간접적으로 지원하여 자국의 물류산업을 육성하고 경쟁력을 강화하고 있다. 국제협력을 통한 해외진출을 지원하는 경우로는 일본의 JICA가 있으며, 이는 자국기업의 해외진출을 직접적으로 지원하기보다는 국제협력을 강화하는 측면에서 정부 차원의 지원을 수행하고 있다.

우리나라 정부는 공공기업의 해외진출을 분야별 또는 기능별로 지원하고 있다. 대한광업진흥공사는 광물 분야에서 민간기업의 해외광산 개발 등을 지원하고 있으며, 사업조사에서부터 타당성조사, 용자 및 지분투자 등을 통한 자금 지원까지 사업의 전 단계를 포괄하여 지원하고 있다.

한국석유공사는 유전개발 등을 직접 수행하고 있으나, 정보 제공 및 민간기업과의 동반진출 그리고 용자 등을 통한 자금 지원으로 민간기업의 해외진출을 지원하고 있다. KOTRA의 경우, 광범위한 해외무역관 네트워크 등을 통하여 주로 중소기업의 해외투자 시 시장조사, 마케팅 등의 지원활동을 펼치고 있다. 해외투자전문기관으로 설립된 한국투자공사

는 금융 부문에만 집중하고 있으며, 최근에 국제적 투자와 M&A의 필요성이 대두되어 다른 산업 분야에 대한 투자정책이 확대되고 있다.

그 밖에 한국수출입은행이 해외사업 시 대출 등을 통해 자금 지원을 하고 있으며, 해외건설협회는 주로 건설사를 위하여 해외 사업을 발굴하고, 동향 등을 조사하며, 타당성 조사 등을 수행하고 있다.

2) 공공기관의 해외투자 현황

공공기관의 해외진출은 자원개발 및 건설을 중심으로 활발하게 진행되었다. 특히 2004년 이후 원자재 가격 급등으로 석유공사, 가스공사, 광업진흥공사 등의 자원개발 분야에 대한 해외투자 및 진출이 크게 증가하였다. 이와 같이 발전소 및 공단건설 등 SOC 투자는 점차 증가하는 추세인 것으로 나타났다.

우리나라 공공기관의 해외진출은 사회간접자본의 국내시장이 성숙 단계에 접어들어 따라 점차 활발히 진행되고 있다. 동시에 공공기관들로서도 국제경쟁력을 제고하고 새로운 수익원을 창출하기 위해 해외투자 및 진출의 필요성이 증대되고 있다.

공공기관의 해외진출 유형으로는 자원개발형, SOC투자형, IT시스템 수출형으로 나눌 수 있다. 자원개발형은 국가적 에너지·자원 확보 차원에서, 현재 가장 활발하게 해외사업을 수행하고 있는 분야로 석유공사, 가스공사, 광업진흥공사, 한국전력이 포함된다. 발전소·항만·공단·공항 건설 및 운영 등 해외(주로 개도국)의 수요와 우리의 기술력을 고려할 때 성장 잠재력이 큰 분야인 SOC 투자형 공공기관에는 한국전력, 한국주택토지공사, 수자원공사, 항만공사(부산, 인천, 울산), 도로공사, 인천국제

공항공사, 한국공항공사, 컨테이너부두공단, 철도공사, 농촌공사(방조제 건설) 등이 있다. IT시스템수출형은 IT산업을 기반으로 해외사업을 추진하는 분야로, 현재 진출 규모는 작지만 향후 진출 확대가 예상되는 분야로 조폐공사(전자주민증), 증권예탁결제원(Repo시스템), 정보통신산업진흥원(전자정부), KOSCOM(채권매매시스템), 환경자원공사(폐기물처리시스템) 등이 활동하고 있다.¹³⁾

| 표 4-1 | 공공기관의 분야별 해외진출 현황

(단위: 억원)

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
자원(에너지)개발	1,611	2,570	3,145	4,972	11,501
SOC 투자	24	33	386	559	1,542
시스템 수출	161	65	183	99	150
합 계	1,796	2,668	3,714	5,630	13,193

출처: 기획재정부의 8개 부처 공동, 공공기관의 해외진출 활성화 전략, 2008.1

공공기관의 해외 진출지역은 과거에는 동남아·중국 등 제조산업이 급속하게 성장되는 지역에 투자가 집중되었지만, 최근에는 러시아·중동·아프리카 등 신흥시장에 대한 투자가 증가하고 있다.

13) 기획예산처, 해외진출을 통해 새로운 성장동력 확보, 2007. 10 보도자료를 발췌 정리함.

| 표 4-2 | 공공기관의 지역별 해외진출 현황

(단위: 억원)

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
동남아	514	1,311	1,736	2,068	3,193
동아시아	14	90	58	226	434
서아시아(중동)	43	33	44	615	1,674
러시아	-	-	-	52	479
아프리카	50	115	185	612	1,339
남미	376	361	424	554	692
북미·호주 등	799	758	1,267	1,503	5,382
합 계	1,796	2,668	3,714	5,630	13,193

출처: 기획재정부의 8개 부처 공동, 공공기관의 해외진출 활성화 전략, 2008.1

3) 공공기관 해외 기반시설 개발사업 추진 문제점

공공기관이 해외 기반시설 개발사업을 수행함에 있어 다음과 같은 문제점이 발생되고 있다

첫째, 진출 지역에 대한 이해 부족이다. 진출 국가에 대한 제도, 금융, 문화, 투자 시 언어장애, 비즈니스 관행, 투자에 대한 이해 부족 등 현지 여건에 대한 정보가 부실하다는 점이다. 또한 사업 진행단계별로 중요한 인적네트워크의 부재로 인해 효과적인 진행이 어렵고, 사업파트너의 신용문제 등 실제 사업진행상 문제점이 노출되고 있다.

둘째, 해외사업 경험 부족, 충분한 타당성조사, 민간기업과의 공동진출 전략 부재, 정보 부재 등으로 유형별, 단계별 진출을 위한 전략적 진출 방안 모색이 미흡하다. 해외사업은 리스크가 높아 방어적 사업 검토로 해외진출의 적시성이 결여될 수 있음은 물론, 해외 프로젝트 파이낸싱에 대한 경험도 부족하고 사업의 수익률을 정확히 예상할 수 있는 전

문성과 해외사업에 대한 리스크를 제대로 관리할 수 있는 기법 또한 부족한 것이 현실이다.

셋째, 해외진출 관련 공공기관의 자율성 부족하다. 자원개발 등의 해외 사업 시 특정 시기에 투자자금이 대규모로 소요되나, 공공기관의 예산은 매년 일정 수준으로 지원되고 있다. 이는 예산, 자금대출 등에 대해 정부의 통제를 받고 있어 투자 기회가 발생하더라도 신중한 의사결정이 어렵기 때문이다. 이처럼 해외사업의 진출 시기를 결정하거나 해외사업에서 발생한 이익의 처분에 대한 공공기관의 자율권이 부족하다.

넷째, 해외진출 관련 법·규정의 미비를 들 수 있다. 공공기관의 해외 투자개발형 기반시설 사업의 진출과 관련한 법·제도로는 공공기관의 운영에 관한 법률을 비롯하여 개별 공공기관의 설립근거와 관련이 있는 한국도로공사법, 한국토지공사법, 인천국제공항공사법 등이 있으며 해외진출을 지원하기 위한 해외건설촉진법, 해외자원개발사업법 등이 있다. 그러나, 최근 공공기관의 해외진출은 자원개발 분야 및 자원개발과 연계한 SOC투자 개발사업을 중심으로 증가하고 있는 추세이나, 개별 공공기관의 설립법상 해외투자 근거 규정이 명시되어 있지 않거나 예산편성 지침상 해외진출을 제약하고 있는 경우가 있어 어려움을 겪고 있다.

한국전력, 한국도로공사, 한국가스공사, 인천국제공항공사¹⁴⁾ 등은 개별 설립법 및 정관에 해외진출에 대한 명시적인 규정이 없으며 해외 기간산업의 운영, 투자프로젝트의 추진, 사업 지분 취득을 위해서는 관련 법·규정의 개정이 필요하다. 한국컨테이너부두공단의 경우에도 해외개발 등에 대한 명시적 규정은 없는 실정이다.

14) 설립법상 “해외공항에 대한 컨설팅 업무”만 가능하여 터키 Antalya 공항 운영권 입찰에 Teknotes사의 참여 요청, 인도 공항 민영화 프로젝트 Gommon Group의 참여 요청, 오만 공항개발 프로젝트 남광토건이 공동참여 요청에도 불구하고 공사법에 국외공항개발 관련 규정이 없어 입찰에 참여할 수 없음을 통보한 사례가 있다.

부산항만공사는 2007년 4월 항만공사법을 개정하여 외국항만의 건설, 관리 및 운영에 참여할 수 있는 법적 근거를 마련하였다. 항만공사법 시행령 제4조에 의하면 “대통령령으로 정하는 사업이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다… 1. 외국 항만의 건설, 2. 외국 항만의 관리 및 운영 3. 항만물류정보와 관련한 인프라의 구축 및 운영” 등으로 변경되었다. 동 법에 근거하여 러시아 극동지역 항만개발사업 투자(나훛카 항만개발사업 참여 → 2009년 9월 법인 설립)와 중국 수분하 지역 ICD 개발·운영사업에 투자할 계획이다.¹⁵⁾

【 표 4-3 】 공공기관의 제도적 해외진출 제약요인

해외진출 근거 규정	해외투자 근거규정은 존재하나 명시적이지 못한 기관	주무부서의 사업시행 승인이 필요한 기관	
		특정사업에 대한 승인 규정을 법률에 명시	주무부서의 지도· 감독 규정을 근거로 사업승인
기 관 명	한국전력, 도로공사, 수자원공사, 가스공사, 인천국제공항공사, 한국공항공사, 환경자원공사 등	조폐공사, 석유공사, 가스공사, 항만공사, 환경자원공사 등	도로공사, 주택공사, 한국공항공사, 인천국제공항공사 등

자료 : 기획재정부의 8개 부처 공동, 공공기관의 해외진출 활성화 전략, 2008. 1

현재 공공기관의 해외진출은 충분한 사업성 검토 결과에 의한 것이 라기보다는 대부분 국가 간 협력 차원 또는 정치적인 고려 결과에 따른 진출이 이루어지고 있다. 또한 해외사업이 필요한 공공기관에 한하여 해외사업 활동 및 성과를 공공기관 경영평가에 반영하여 공공기관 CEO 및 공공기관의 관심을 제고함은 물론 평가반영 수준은 각 기관의 해외사업

15) 그러나 두 사업이 극동러시아와 동북3성의 물동량에 기반을 두고 있어 최근 북중 간 협의 (2009. 10. 7)된 ‘나진항 1호 부두 개발과 전용권’이 중국으로 넘어간 것은 큰 위협요인이 될 것임.

역량에 따라 차등 적용되어야 한다. 그럼에도 불구하고 일률적인 해외사업 진출에 따른 해외사업 성과를 경영평가에 반영하고 있다.

2. 국내 기업의 역량 분석

1) 기존 개발조사사업의 역량 검토

우리나라 기업이 해외건설을 수행하고 있는 기반시설 기술의 대외 경쟁력 분석은 국가별 시장점유율, 기업별 수주 능력, 사업구조, 국제화 수준 등의 분야에 대해 평가할 수 있다. 본 연구에서는 매년 세계 상위 225대 기업을 발표하는 ENR(Engineering News Record)자료를 활용하여 선진업체와의 수준을 비교해 보았다. 2007년 국가별 시장 점유율에서 우리나라는 전체매출액에서는 세계 6위권이지만 해외매출액에서는 13위로 해외 매출액 비중이 상대적으로 낮게 나타나고 있다.¹⁶⁾

기반시설 기술 분야에서 우리나라는 플랜트 사업이 가장 경쟁력이 있으며, 다음으로 신도시 사업, 도로사업 등이 경쟁력이 높고, 철도, 공항 및 항만 부문은 25% 이하로 경쟁이 취약한 것으로 나타났다. 특히 항만 부문에 대한 기반시설 기술의 경쟁력¹⁷⁾은 선진국 간 비교에서 우리나라 경쟁력이 높다는 비율이 15.0%에서 25.0%에 그친 데 반해, 낮다는 응답은 28.3%에서 56.7%로 대체로 낮게 평가되고 있다. 구체적으로는 위험관리능력, 사업관리능력, 금융조달능력, 발주처와의 협상력, 사업타당성분석능력, 인프라시설 운영능력, 사업기획능력, 수주능력 등이 경쟁에서 부족하다고 응답

16) ENR 2008년 8월호, The Top 225 International Contractors.

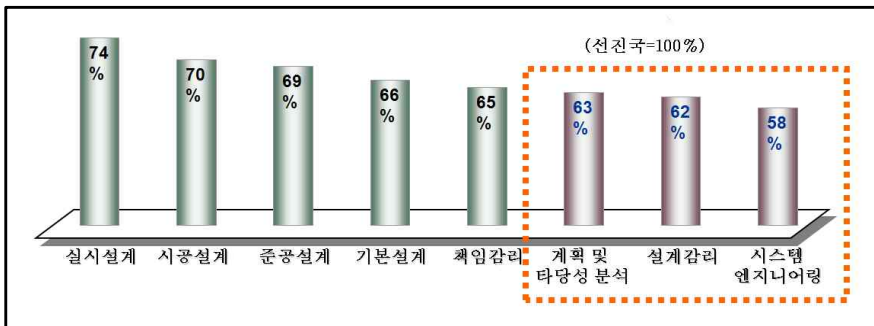
17) 국토해양부, 「투자개발형 해외인프라 개발사업에 대한 민·관 협력 활성화 방안」, 2008. 12. pp. 127~129.

하였다.

반면 신흥경쟁국가의 기업과 비교하여 항만 부문의 경쟁력은 45.0%에서 60.0%가 우리나라 항만 부문 인프라 기술 경쟁력을 높게 평가한다고 하였다. 강점 부문으로는 컨소시엄구성 능력, 수주 능력, 사업정보 접근능력, 발주처와 우호관계 형성, 제안서 작성 능력, 사업기획능력, 인프라시설 운영능력, 사업타당성 분석능력 등을 꼽고 있다.

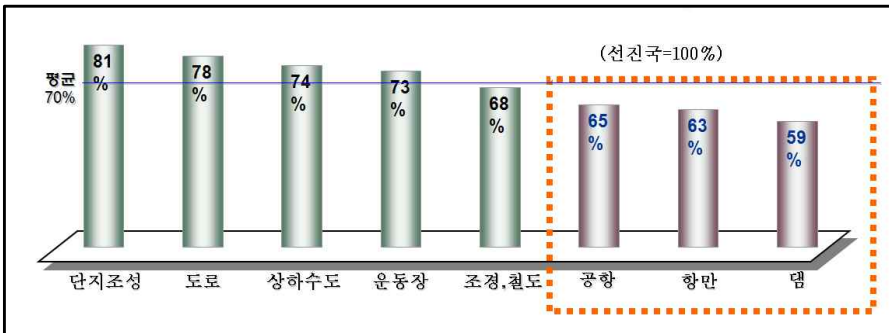
항만개발 및 물류시설 개발사업을 위한 해외진출 시 우리나라 기업의 역량을 정확히 분석하고 활동범위를 명확히 할 필요가 있다. 특히 인프라 개발사업은 건설, 운영 그리고 건설지원과 사전 시장조사를 위한 엔지니어링업체의 능력을 종합적으로 고려해볼 필요가 있다.

건설 분야의 업무단계별 국제경쟁력을 보면 기본설계와 타당성조사부분의 경쟁력이 약하며, 개발조사사업 부문에서도 계획과 타당성조사 설계감리 부분의 경쟁력이 약하다. 토목설계 부분 중에서는 항만과 공항 그리고 댐 부문의 설계기술 경쟁력이 약하여 기업경쟁력 차원에서도 해외항만 개발협력사업의 필요성이 강조되고 있다.



자료 : 권을 외(2006a)

| 그림 4-1 | 우리나라의 개발조사사업 관련 부문 국제경쟁력 수준



자료 : 권율 외(2007), p. 99, 건교부(2004)

| 그림 4-2 | 우리나라의 토목 설계의 부문별 경쟁력 수준

현재까지 알려진 바로는 우리나라 엔지니어링 부문은 플랜트사업에서는 어느 정도 국제경쟁력을 유지하고 있지만, 항만 부문에서는 미약한 것으로 알려졌다. 우리나라는 대기업 위주의 국내 종합토목건설 분야의 엔지니어링 서비스를 하는 탓에 전문엔지니어링의 국제경쟁력은 크게 취약하다.

한편 국내 엔지니어링 기술 분야는 엔지니어링 활동주체 신고 현황에 따르면 기계, 선박, 항만, 건설 등을 포함한 15개 기술 부문에 93개 전문 분야가 있다. 건설엔지니어링 수주 현황에서 주요 부문별 2007년 수주 실적은 국내외 총 9,086건에 1조 2,066억 원에 달하며, 도로 및 공항 부문이 가장 높은 5,054건에 6조 3,087억 원에 이르고 있다. 항만 부문에서는 거의 대부분 국내 수주 건수이며, 해외 수주 건수는 4개, 2,436억 원 정도이다.

| 표 4-4 | 전문분야별 수주 실적(2007년 기준)

(단위 : 건, 백만원)

구분	국내		국외		합계		
	건수	금액	건수	금액	업체수	건수	금액
항만	578	140,879	4	2,436	78	582	143,316
	6.4%	11.9%	6.3%	10.2%	7.2%	6.4%	11.9%
도로·공항	5,012	613,215	42	17,658	513	5,054	630,873
철도	234	144,175	15	964	34	249	145,140
수자원	1,928	189,005	2	2,723	327	1,930	191,727
교통	1,271	95,569	0	0	130	1,271	95,569
소계	9,023	1,182,843	63	23,781	1,082	9,086	1,206,625

자료 : 해외건설협회, 2008.

주 : 항만 부문 중 %는 점유율임

항만 및 해안 부문의 국내외 건설 수주실적은 2007년 기준 1,433억 원에 이르고 있다. 그러나 대부분 국내 수주액이 차지하며, 2001년 이후 해외 수주 건수는 10여 건에 불과한 실정이다. 이처럼 우리나라의 항만 및 해안 부문은 아직까지 국내시장을 기반으로 성장하고 있음을 알 수 있다.

| 표 4-5 | 항만 및 해안 부문 수주 실적 현황

(단위 : 건, 백만원)

전문분야		국내		국외		합계		
		건수	금액	건수	금액	업체수	건수	금액
항만 및 해안	2001	371	83,384	1	179	50	372	83,564
	2002	454	101,491	0	0	56	454	101,491
	2003	619	144,461	0	0	67	619	144,461
	2004	509	147,430	2	743	70	511	148,174
	2005	617	176,961	1	878	82	618	177,840
	2006	607	146,941	3	1,139	97	610	148,080
	2007	578	140,879	4	2,436	78	582	143,316

자료 : 해외건설협회, 2008.

타당성조사, 기본 및 상세설계 등 개발조사사업의 국제경쟁력을 분석하기 위해 우리나라 항만 건설, 엔지니어링 및 운영사를 대상으로 선진국 대비 우리나라 기술 수준에 대해 설문조사를 수행하였다. 설문 응답률을 최대한 높이고 동시에 무효설문의 발생률을 낮추기 위해 전화 및 메일, 팩스 방식으로 조사·수행하였다.

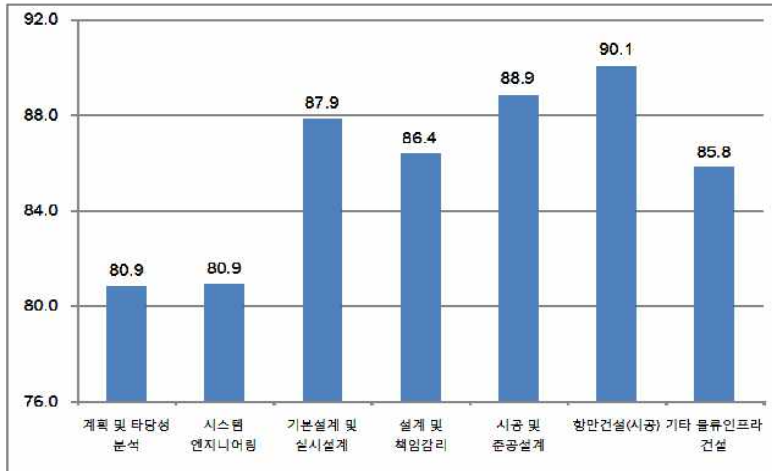
설문조사에 참여한 응답자의 범위는 해외개발 항만개발 및 운영에 직·간접적으로 참여하고 있는 국제물류투자협의체, 엔지니어링, 해외건설담당자 등 우리나라와 해외경쟁력을 비교할 수 있는 단체와 대상자를 대상으로 하였다. 하지만 일부 전반적인 지식이 없는 결과에 대해서는 일관성 및 유효성이 없어 제외하였다.

국내 물류기반시설 계획·건설·운영에 관한 업무 영역에서 조사 및 시공 분야의 전반적인 기술 수준을 비교하면 주로 엔지니어링업체와 건설업체에서 선진국의 80% 정도 수준¹⁸⁾에 이르는 것으로 평가되고 있다. 또한 과학기술부(2002)¹⁹⁾에서는 국내 기술 수준이 분야별로 약간 상이하지만 대체적으로 선진국 대비 60~70% 수준으로 조사되었다.

본 연구에서는 항만 및 물류시설 개발사업을 중심으로 살펴본 결과, 대체적으로 선진국 대비 80% 이상으로 나타났으며, 특히 시공 분야에서는 90% 이상으로 선진국에 거의 근접한 것으로 조사되었다. 우리나라는 전문 컨설팅업체의 미비로 계획단계에서 사업계획 및 타당성 분석이 선진국 대비 80.9%로 상대적으로 열위에 있는 것으로 분석되었다. 현재 개발사업 진행 시에도 한국해양수산개발원을 제외하고는 전문기관이 거의 없는 실정으로 민간부문의 전문 컨설팅 영역 개척이 아쉬운 부분이다.

18) 한국국제협력단, 「개발조사사업 확대발전방안」, 2006. p. 50.

19) 과학기술부, 「엔지니어링기술 진흥방안에 관한 연구」, 2002.



| 그림 4-3 | 계획 및 시공 부문의 선진국 대비 기술 수준

다음은 물류시설의 운영, 정보, 정책 분야에 대해 선진국과의 격차를 종합적으로 살펴본 결과, 정보화 수준은 80~90% 이상에서 다양하게 평가되었고, 평균 86% 수준을 기록하는 것으로 나타났다. 우리나라가 IT강국이라 정보통신에 대한 높은 수준을 기대하였으나 현장에서 느끼는 수준은 서비스까지 포함된 종합적인 부문으로 다소 괴리가 있는 것으로 평가되었다. 더구나 항만 및 물류시설 운영과 관련해서는 78%로 선진국에 비해 많이 뒤처지는 것으로 분석되었다.

| 표 4-6 | 선진국 대비 부문별 국내 기술 수준

분야	업무 범위	선진국 대비
운영	물류시설(창고, CY)	81.8
	항만운영	83.8
정보	정보화 수준	86.0
	구축 기술력	86.2
정책	항만 및 물류시설 개발, 관리운영정책	78.1

2) 우리나라 물류기업 역량 분석

우리 기업의 해외진출은 제조업체의 진출을 기반으로 무역업무를 위한 무역회사, 이를 지원하기 위한 물류회사로서 해운회사 성장으로 이어졌고 현재는 현대상선, 한진해운 등이 글로벌 해운기업으로 발전했다. 하지만 해운·항만하역 분야의 세계 10위권 기업이었던 우리나라 국내 해운회사들은 1990년대 후반과 2000년대 초반의 해외투자 부진으로 글로벌 선두권에서 점차 밀려나고 있는 실정이다.

현재 해외에 진출한 물류기업은 비즈니스 특성상 해외진출이 불가피한 해운회사들을 제외하고 종합물류 분야는 글로비스, 범한 판토스 등 18개(KOTI, 종합물류기업인증센터, 내부자료)에 불과하고 대부분 모회사인 제조업체와 동반 진출한 1자, 2자 물류기업이 대부분이다. 이들 기업을 살펴보면, 종합물류업체는 세계 20위는 물론 세계 50위 안에 단 한 개의 업체도 없으며, 해운업과 하역업을 동시에 하는 선사를 제외한 국내 전문 하역업체는 해외 컨테이너터미널을 한 곳도 확보하지 못하고 있다. 그나마 한진해운과 현대상선은 선대 부문에서 경쟁력을 어느 정도 확보하였다고 하나 해외 터미널 운영 진출은 유사 글로벌 선사들에 비해서는 미흡하다.

우리나라는 선복량 세계 7위, 항만물동량은 5위, 컨테이너 물동량 5위로 세계적인 수준이나 이에 걸맞는 물류기업은 부재한 상황이다. 종합물류분야의 국내 1위와 2위 기업인 글로비스와 대한통운의 매출액은 2007년 2조 9,000억 원, 1조 5,000억 원으로, 글로벌 물류기업인 DPWN 87조 7,000억 원, UPS 46조 6,000억 원의 2~6% 수준에 불과하다.

【표 4-7】 종합물류 분야의 국내기업과 글로벌기업 매출액

(단위 : 조원)

기업	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	연평균 증가율
DPWN	38.83	39.14	49.36	60.13	61.43	53.48	74.00	87.73	9.9%
UPS	37.16	40.21	37.54	40.11	38.18	43.13	44.20	46.62	7.7%
글로벌비스	-	0.20	0.37	0.87	1.15	1.82	2.24	2.94	56.7%
대한통운	1.03	0.99	1.12	1.13	1.16	1.21	1.21	1.46	5.1%
범한판토스	0.10	0.20	0.44	0.65	0.99	1.20	1.34	1.18	42.2%
동부익스프레스	0.20	0.23	0.26	0.26	0.29	0.31	0.35	0.46	13.0%

자료: 1) DPWN과 UPS - 연도별 Annual Report의 연결재무제표

2) 글로벌비스, 대한통운, 범한판토스 - 전자공시시스템의 각 사별 연결재무제표

3) 동부익스프레스 - 전자공시시스템의 동부건설 연결재무제표 중 물류부문 재무 현황
주 : 1) DPWN(유로), UPS(미국달러)는 각 연도별 기준환율(말일자료) 적용2) 글로벌비스의 2001년 자료는 2. 22~12. 31까지의 자료이며, 연평균증가율의 적용기간
은 2001~2007임

3) 동부건설 중 물류 부문은 택배 및 항만사업 등을 포함함

4) 단, DPWN과 UPS의 연평균증가율은 원래의 표시통화 기준으로 산정 (원화표시 금
액의 연평균증가율은 DPWN 12.3%, UPS 3.3%임)

해운 분야에서는 한진해운과 현대상선의 매출액이 2007년 기준 각각 약 7조 7,000억 원과 5조 9,000억 원으로 동일 분야의 세계 1위 기업인 머스크(MAERSK)의 51조 6,000억 원에 비하면 각각 15%와 11.5% 수준이다. 종합물류 분야의 2~6%와 항만 분야의 7~8%에 비하면 해운 분야의 국내기업 규모는 상당한 편이나, 연평균증가율은 세계 1위 기업의 10.3%에 비하여 4.5%와 1.0%로 저조한 편이다. 매출액 증가속도가 머스크사의 증가속도를 따라가지 못하기 때문에, 국내기업과 글로벌기업의 격차는 점점 커지고 있다. 한진해운과 현대상선 이외에 선복량 기준²⁰⁾으로 세계 50위권에 고려해운(세계 31위), 흥아해운(세계 40위), 장금상선(세계 49위)이 있다.

20) AXS-Alphaliner, 2008년 2월 기준.

| 표 4-8 | 해운 분야의 국내기업과 글로벌기업 매출액

(단위: 조원)

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	연평균 증가율
머스크	22.4	23.6	25.8	31.9	30.5	33.6	42.6	51.6	10.3%
한진해운	5.7	6.0	5.6	6.4	7.2	6.8	6.6	7.7	4.5%
현대상선	5.6	6.0	5.1	4.5	5.8	5.8	5.5	5.9	1.0%

자료: 1) A.P.MOLLER-MAERSK GROUP - 연도별 Annual Report의 연결재무제표

2) 한진해운, 현대상선 - 전자공시시스템의 각 사별 연결재무제표

주 : 1) A.P.MOLLER-MAERSK GROUP의 표시통화인 덴마크 크로네는 각 연도별 기준 환율(말일자료) 적용

2) 단, A.P.MOLLER-MAERSK GROUP의 연평균증가율은 원래의 표시통화 기준으로 산정 (원화표시 금액의 연평균증가율은 12.7%임)

항만운영 부문에서는 글로벌기업인 HPH와 PSA의 매출액은 2007년 기준 약 4조 6,000억 원과 3조 9,000억 원을 기록한 가운데, 국내 대한통운의 해운사업 부문은 3,000억 원으로 HPH와 PSA의 약 7%와 8% 수준으로서 매우 영세한 수준이다.

| 표 4-9 | 항만운영의 국내기업과 글로벌기업 매출액

(단위: 조원)

기업	2003	2004	2005	2006	2007	연평균 증가율
HPH	3.57	3.62	3.81	3.95	4.56	13.1%
PSA	4.07	3.74	3.73	3.47	3.89	5.1%
대한통운 해운사업부문	0.24	0.27	0.28	0.26	0.30	5.7%

자료: 1) HPH - 모회사인 HWL의 Annual Report 중 항만 및 관련 서비스 부분 재무실적

2) PSA - Annual Report

3) 대한통운 해운사업부문- 전자공시시스템의 연결재무제표 중 부문별 재무 현황

주 : 1) HPH(홍콩달러), PSA(미국달러)는 각 연도별 기준환율(말일자료) 적용

2) 대한통운의 해운사업부문은 전체 부문에서 육운사업/택배영업/유통영업/렌트카영업/부수영업을 제외한 수치임

3) 단, HPH와 PSA의 연평균증가율은 원래의 표시통화 기준으로 산정 (원화표시 금액의 연평균증가율은 HPH 6.3%, PSA -1.1%임)

3) ODA시장에서의 우리나라 경쟁력 분석

우리나라는 국제적 위상 강화와 소프트파워의 강화를 위해 ODA 규모를 지속적으로 확대할 계획이다. 현재 약 0.7%인 GNI대비 ODA 비율을 2012년에는 0.15%, 2015년에는 0.25%로 확대할 전망이다. 특히 2009년 11월 DAC(Development Assistance Committee) 가입 이후, 2010년에는 전체 ODA의 37% 수준으로 언타이드 원조를 확대할 계획이다²¹⁾. 그동안 ODA 조달시장에서 제한경쟁입찰 방식으로 우리 업체의 수주율이 높았지만, 언타이드 원조가 추진됨에 따라 현지조달이나 국제경쟁입찰이 크게 확대될 경우 가격 및 기술경쟁력에서 불리하게 작용할 것이다. 기획 및 설계, 사업관리 면에서는 선진국의 엔지니어링 분야가 경쟁력이 높아 우리 업체들의 수주율은 낮아질 가능성이 높다. 따라서 현재 우리나라의 수주 실적을 통해 우리 업체의 현재 수준을 가늠해보고 시장 확대에 대비한 새로운 전략 구사가 필요할 것이다.

2003~2007년 기간 동안 5개 다자개발은행(MDB)의 국제조달시장 규모는 총 1,043억 달러이며, 2007년은 236억 달러에 이르고, 그 중 세계은행(World Bank : WB), 아시아개발은행(ADB), 미주개발은행(IDB)이 국제조달시장의 90% 정도를 점유하고 있다. 국제조달시장에서 우리나라가 최근 5년간 수주한 규모는 9억 7,000만 달러로 전체 국제조달시장 발주 규모의 0.9%에 불과하며, 그 중 아시아개발은행에서 7억 8,000만 달러를 수주하였다. 수주 실적의 국가별 순위를 보면 ADB에서는 7위로 가장 높고 세계은행에서는 39위를 점하고 있다.

21) 기획재정부, 2009.

| 표 4-10 | 국제조달시장 규모 및 우리나라 수주 규모

(단위 : 백만 달러)

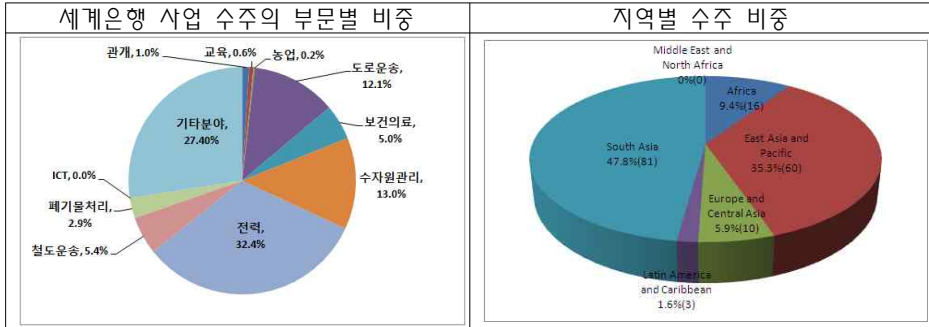
구 분	국제조달시장 규모		우리나라 수주 규모(2007)	
기관명	금액	비중	수주금액	비중
WB	34,941	33.7%	169(39)	0.5%
ADB	26,360	25.4%	782(7)	2.9%
IDB	30,638	29.6%	0.015(53)	0.0%
EBRD	7,197	6.9%	0	0.0%
AFDB	4,447	4.3%	21(40)	0.5%
총합계	103,583	100%	972	0.9%

자료 : 각 MDB별 홈페이지(2008.11) 및 Annual Report.

기획재정부, 「ODA 관련 국내산업의 경쟁력 분석 및 제고방안」, 2008.12 자료 재작성
주 : ()은 국가순위임

특히 우리의 세계은행 출자 비율은 0.99%이지만 수주 비율은 최근 5개년 평균 절반 수준인 0.5%에 머무르고 있으며, 아시아개발은행에도 출자 비율은 4.34%이지만 수주 비율은 2.9%에 그치고 있다. 우리나라 전체 수주액의 81%를 ADB에서 수주하여 국제 ODA 시장 진출이 ADB에 대부분 집중되어 있다.

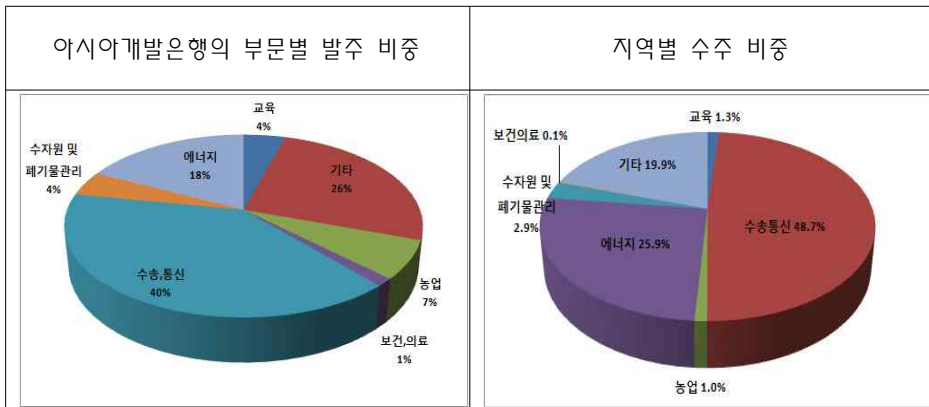
우리나라의 세계은행 ODA사업 수주 실적을 부문별로 보면 전력, 수자원관리, 도로운송 등이 높은 비중을 차지하고 있으며, 지역별로 보면 우리나라는 남아시아에서 가장 높은 실적을 보이고, 동아시아 및 태평양 지역에서도 양호한 실적을 나타냈다.



자료 : 기획재정부, 「ODA 관련 국내산업의 경쟁력 분석 및 제고방안」, 2008. 12, 자료 재작성

| 그림 4-6 | 세계은행사업의 우리나라 부문별·지역별 수주 현황

2002~2007년 ADB 발주사업을 부문별로 보면, 수송 및 통신이 40%, 에너지가 18%로 높은 비중을 차지하고 있다. 부문별로는 수송 및 통신부문이 2억 2,000만 달러로 전체의 절반에 가까운 48%를 차지했으며, 다음은 에너지 부문이 1억 2,000만 달러로 전체의 26%를 차지하였다. 국가별로는 아프가니스탄(34%), 인도(24%), 인도네시아(18%), 몽골(6%), 캄보디아(5%) 등이 높은 비중을 차지하며, 상위 5개국이 전체의 86%를 차지하였다.



자료 : 기획재정부, 「ODA 관련 국내산업의 경쟁력 분석 및 제고방안」, 2008. 12, 자료 재작성

| 그림 4-7 | 아시아개발은행사업의 우리나라 부문별·지역별 수주 현황

이처럼 우리 기업은 ODA시장에서 적정한 수주 실적을 달성하지 못하고 있다. ODA 시장에서 우리나라의 수주 실적은 우리나라의 경제 규모나 수출 실적 등에 비추어 볼 때 경쟁국들에 비해 매우 열위에 있다.

신흥개도국은 계획 및 시공(GW) 분야에서 특히 강세를 보이고, OECD국가는 컨설팅 분야에서 상대적 강세를 보인다. 우리나라는 최근 5년간 세계은행에서 수주 비율 0.5%로 39위를 차지했는데, 계획 및 시공 분야에서는 0.6%로 34위를 기록하여 상대적 강한 반면 컨설팅에서는 거의 0%로 142위에 머물러 최하위 수준에 머물러 있다. 우리나라 ODA산업의 수주경쟁력은 OECD국가 평균의 50~70% 수준에 머무르고 있다

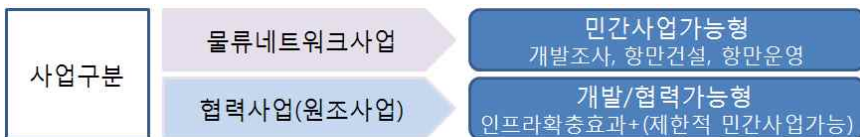
따라서 우리나라의 경제 규모, 수출 비중, 해외건설 수주 비중 등을 감안하면 우리나라의 세계은행에서의 적정 수주 비율은 최근 5년보다 높은 0.6~1.0% 수준이 되어야 할 것으로 판단된다. ODA 관련 산업에서는 도로 및 철도 등의 운송 분야와 전력과 같은 에너지 분야에서 강한 경쟁력을 갖고 있는 반면, 농업, 보건의료, 교육, 환경 등의 분야에서는 경쟁력이 낮은 것으로 전해진다.

제5장 아세안 국제물류시장 투자 및 협력 분야 도출

1. 대상국가 선정

1) 선정 방법

본 연구에서는 사업추진 유형을 크게 물류네트워크형 사업과 협력사업형의 두 가지로 나누어 고려한다. 이에 따라 각 분류기준에 따른 우선순위 선정에 따른 세부 방법론에 설정이 필요하다. 일부 사업에 대해서는 동시에 고려될 수 있겠지만 사업 특성에 따라 각각 전략적 특성을 달리 추구해야 할 것이다.



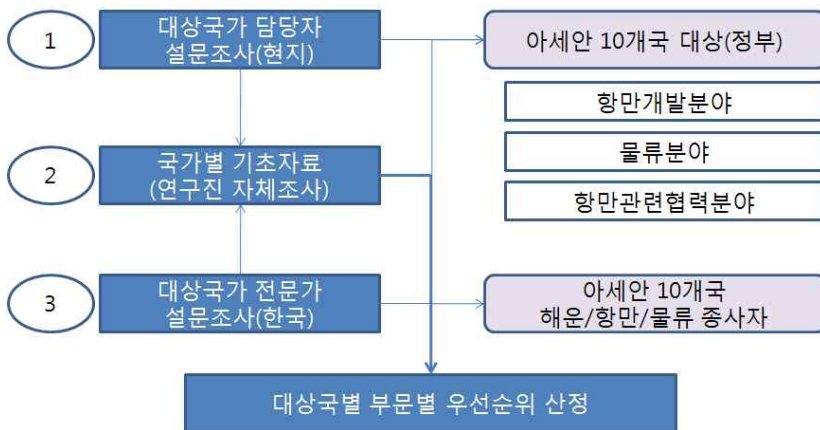
| 그림 5-1 | 사업추진 유형 구분

대상국가는 아세안 10개국 중 내륙국가인 라오스와 본 과업에서 아세안 시장 중 신흥국가를 대상으로 과업범위를 선정한 만큼 이미 물류선진국이라 할 수 있는 싱가포르와 소득 수준이 높고 물류사업과 관련성이 적은 브루나이를 제외하고 7개국을 대상으로 검토한다. 따라서 7개국에 대한 국가별 진출 우선순위와 협력 유형에 대한 선정을 실시한다.

기존 글로벌 네트워크 구축을 위한 대상국가 선정과 관련하여, 기존 해외투자 사례에서 고려되었던 구성요소를 기준으로 선정할 수 있다. 평가기준의 선정은 정성적, 정량적인 요소 중 정량적인 요소에 초점을 맞

추어 계량화하여 산정한다. 이는 일반적으로 글로벌 네트워크사업이 민간 부문의 개발과 운영 참여를 목적으로 하고 있으므로 사업 참여자의 수익성이 어느 정도 확보 가능한지에 판단 기준을 두어야 하기 때문이다.

하지만 협력사업의 경우에는 시설 등 투자에 주안점을 두는 글로벌 사업과는 달리 항만 분야의 전반적인 협력과제 도출을 목적으로 하고 있으며, 때문에 항만분야 협력과제 대상항만 선정 시 협력사업에 대한 대상국가의 수요가 가장 중요한 판단근거가 될 수 있다. 대상국가에서 중요도와 시급성에 따라 협력의 우선순위에 맞는 대응전략을 추구해야 한다.



| 그림 5-2 | 대상국별 부문별 우선순위 산정 과정

해외투자국가의 선정은 정치적 위험, 문화/지리적 거리, 경제환경, 외환위험성, 시장 규모 및 성장성, 사업규제 법령 등 다양한 요인에 의해 검토될 수 있다.²²⁾ 하지만 본 연구에서는 물류시장과 관련하여 투자 국

가를 선정하기 때문에 상기 요인을 조정하여 정량적·정성적 요인에 따라 재선정하기로 한다. 변수의 선정²³⁾은 객관적이고 비교 가능한 자료의 획득이 매우 중요하다.

대상국가의 시장성을 판단할 수 있는 요인으로 GDP 규모 및 수출입 규모를 선정하였으며, 여기에 성장성을 판단할 수 있도록 인구 및 향후 GDP 증가율을 고려하였다. 그리고 FDI 누적액을 통해서 글로벌 기업들의 진출을 통한 물동량 창출 가능성을 분석할 수 있으리라 판단하였다. 마지막 계량적 요인으로는 우리나라와의 수출입 물동량과 해외투자 실적을 통해 대상국가와의 관계를 고려했다. 정성적인 요인으로는 대상국가의 도로, 철도, 항공, 항만 등 인프라 수준을 확인하며, 거시경제 환경의 안정성과 노동 인건비 및 효율성, 국가적 부패지수를 통한 투명한 행정서비스 등 리스크적인 측면을 고려하였다.

2) 대상국가 선정

대상국가의 우선순위 선정 시 아세안 시장은 시장 규모와 특성이 대단히 상이하므로 일률적인 선정 전략을 구사하기가 매우 어렵다. 따라서 각 국가의 시장의 특성에 맞게 접근 전략을 차별화하는 것이 무엇보다 중요하다.

이러한 상황 하에 집중적인 시장개척 또는 개발지원 노력을 기울여야 할 거점시장을 선정, 이를 중점적으로 관리하고, 나아가 단계적으로 인근국가로 확대해 나아가는 전략이 필요하다. 이를 위해 i) 물류시장 진출 전략국가와 ii) 개발원조 전략국가로 나누어 선정하였다.

먼저 ‘물류시장 진출 전략국가’는 글로벌 물류네트워크 사업에서 항

22) 건설교통부, 「신항시장 건설투자 진출 매뉴얼」, 2006. 12.

23) 김운수 외, 「글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신항거점 선정 연구」, 2008. 12.

만시설의 확충, 성장가능성 등 우리기업의 경제 진출 가능성이 큰 국가로, 차세대 BRICs 시장의 자격을 구비한 거점성이 높은 시장을 의미한다. 물류시장진출 전략국가 선정과 관련하여 고려해야할 사항은 물류시장진출 가능성, 자원개발 잠재력, 수출시장으로서의 가치, 미래의 성장 잠재력 등이며, 이에 기초하여 우리나라가 집중적으로 시장개척 노력을 기울여야 할 핵심국가를 선정해야 한다.

기초자료로 항만물동량은 말레이시아가 2005~2007년 3개년 평균 1,341만 TEU로 가장 많고, 다음이 인도네시아가 약 600만 TEU를 처리하였다. 수출입규모 역시 2005~2007년 3개년 평균 말레이시아가 2,896억 달러로 가장 많고, 캄보디아와 미얀마는 100억 달러 미만으로 매우 작은 규모이다.

또한 우리나라는 아세안 국가에 지속적인 투자를 확대하였다. 2006~2008년 동안 베트남이 신고액 기준 65억 달러로 가장 많고, 다음으로 캄보디아 22억 6,000만 달러, 말레이시아 19억 달러 순이다. 반면에 국가체제가 불안정한 미얀마의 경우는 7,000만 달러로 극히 미미한 수준이다. 우리나라와의 수출입액에서는 석유가스와 석탄 등 원료 수입이 많은 인도네시아가 가장 많은 159억 달러를 기록하였고, 캄보디아와 미얀마는 3억 달러 수준을 기록하였다.

그밖에 인프라시설의 수준, 노동력, 인건비 수준, 국가투명도 및 경제자유도에서는 비교적 체제가 안정되어 있고, 경제 규모가 일정 수준에 오른 말레이시아, 태국, 인도네시아 등에서 높게 나타나고 있다.

| 표 5-1 | 대상 국가별 분석자료

(단위 : 백만 달러, %, 천 TEU)

	수출입 규모	GDP 증가	인 구	물 동 량	우리 나라 투자 액	우리 와 무역 액	infrastr ucture	Labor	인 건 비	국가 투명 도	경제 자유 도
Malaysia	289,629	10.4	14.7	13,412	1,909	14,106	5.6	4.86	2.84	5.1	6.46
Thailand	261,089	5.5	234	5,630	491	8,631	4.8	4.98	3.19	3.3	6.3
Indonesia	197,845	5.1	27.0	5,958	1585	15,953	2.8	4.59	3.29	2.3	5.34
Philippines	108,377	4.9	49.2	3,636	767	7,030	2.9	4.08	3.26	2.5	5.68
Vietnam	87,324	5.0	89.7	3,000	6534	7,282	2.7	4.52	3.33	2.5	5.1
Cambodia	7,163	5.0	64.3	1,000	2261	270	3.1	4.05	3.30	2.1	5.66
Myanmar	8,453	7.5	88.5	100	70	317	2.5	4.01	3.30	2	5

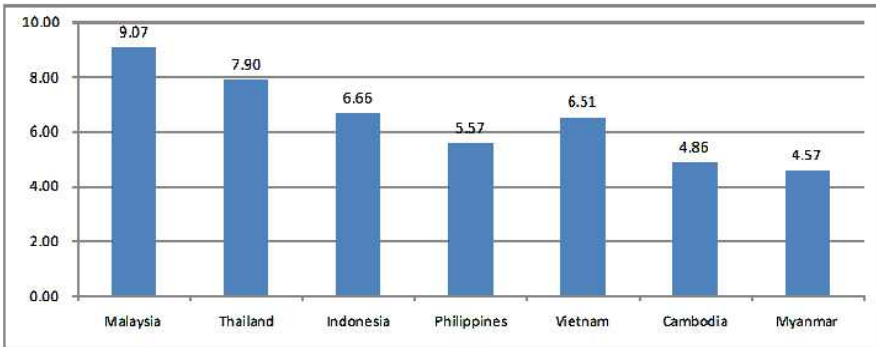
자료 : CI Yearbook(2009), Global insight(2008), IMF(2008), World Bank(2008), 한국수출입은행(2008), WEF(2008), A.T.Kerney(2008), TI(2008).

상기의 각 변수들 간 단순비교가 불가능하기 때문에 변수들 간 비교가 가능하도록 지표를 변환하여 표준화된 점수화를 실시한다.

| 표 5-2 | 대상 국가별 표준화 점수

	수출입 규모	GDP 증가	인 구	물 동 량	우리 나라 투자	우리 와 무역 액	infrastr ucture	Labor	인 건 비	국가 투명 도	경제 자유 도
Malaysia	1.00	1.00	0.06	1.00	0.29	0.88	1.00	0.98	0.85	1.00	1.00
Thailand	0.90	0.53	1.00	0.42	0.08	0.54	0.86	1.00	0.96	0.65	0.98
Indonesia	0.68	0.49	0.12	0.44	0.24	1.00	0.50	0.92	0.99	0.45	0.83
Philippines	0.37	0.47	0.21	0.27	0.12	0.44	0.52	0.82	0.98	0.49	0.88
Vietnam	0.30	0.48	0.38	0.22	1.00	0.46	0.48	0.91	1.00	0.49	0.79
Cambodia	0.02	0.48	0.27	0.07	0.35	0.02	0.55	0.81	0.99	0.41	0.88
Myanmar	0.03	0.72	0.38	0.01	0.01	0.02	0.45	0.81	0.99	0.39	0.77

각 국가별 표준화 점수의 합을 통해 대상국가의 우선순위를 선정한다. 전 부문에서 고르게 점수를 획득한 말레이시아가 가장 높은 9.07를 기록하여 우선순위가 가장 높게 나타났다. 다음으로 태국 7.9, 인도네시아 6.66, 베트남 6.51 순으로 산정되었다.



| 그림 5-3 | 아세안 주요국 순위

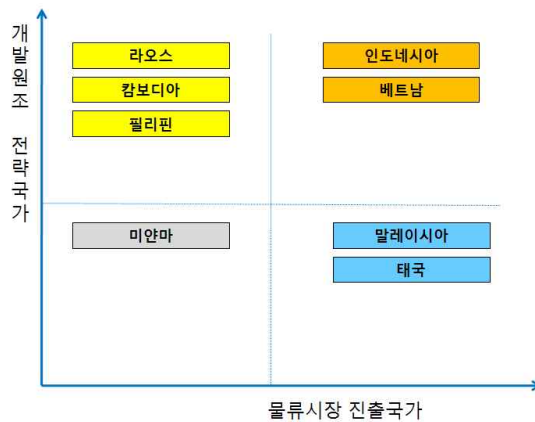
다음으로 ‘개발원조 전략국가’로는 수원국의 개발 잠재력, 경제협력 수준, 외교적 고려, 한국개발경험에 대한 관심 정도 등 여러 요인이 고려될 수 있으며, 빈곤 극복의 의지가 강하고 거버넌스가 양호한 국가 가운데 한국형 ODA 사업에서 중점협력국²⁴⁾과 일반협력국이 주요 포함국가이다. 여기에는 라오스, 베트남, 인도네시아, 캄보디아, 필리핀, 미얀마 등이 포함된다.

24) 중점협력국은 아시아 8국, 중남미 3국, 동국, CIS 2국, 중동 1국, 아프리카 5국 등 19개국이며, 일반협력국은 아시아 8국 등 총 37국임

| 표 5-3 | 아세안 거점국가 선정의 틀(Framework)

	최우선 대상국 (1순위)	우선 대상국 (2순위)
물류시장진출 전략국가	▶ 한국의 경제적 이해 및 시장개척의 여지가 높은 시장 ■ 글로벌물류네트워크, 항만건설 등 산업협력의 가능성이 큰 국가 ■ 차세대 BRICs 시장으로서 자격을 구비하고 거점성이 높은 시장 ▶ 말레이시아, 태국, 인도네시아, 베트남	■ 전략국가 인근의 유망시장 ■ 발전 가능성이 엿보이는 국가 ▶ 필리핀, 캄보디아, 미얀마
개발원조 전략국가	■ 한국 ODA사업의 협력 대상국으로 중점협력국 ■ 거버넌스의 개선이 기대되는 국가 ■ 한국과의 경제 및 외교협력이 높은 국가 ▶ 라오스, 베트남, 인도네시아, 캄보디아, 필리핀	■ 한국 ODA사업의 협력 대상으로 일반협력국 ■ 빈곤 극복의 의지가 강하고 거버넌스가 양호한 국가 ▶ 미얀마

따라서 진출 분야별 우선순위 국가는 인도네시아와 베트남이 최우선 국가로 선정되었다. 물류시장 진출국가로는 말레이시아와 태국이 선정되었고, 개발원조 우선국가로는 라오스, 캄보디아, 필리핀이 포함되었다.



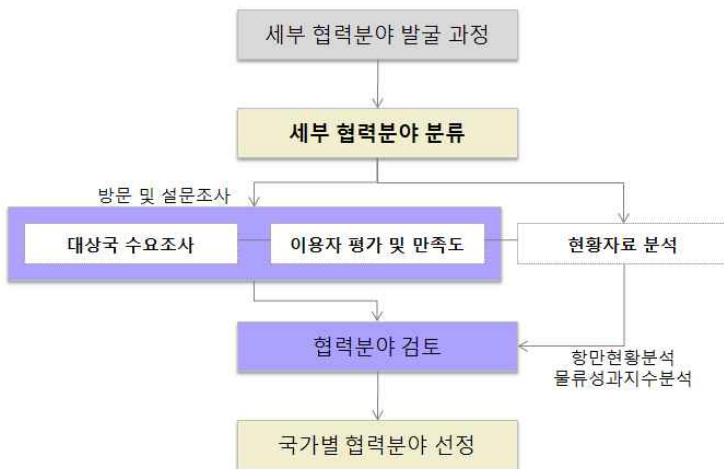
| 그림 5-4 | 진출 분야별 우선순위

2. 세부 협력 분야의 우선순위 선정

1) 선정 방법

세부 협력 분야의 선정은 앞서 여러 차례 설명하였듯이 대상국의 수요가 가장 중요하다. 그리고 항만을 이용하는 선사 및 포워더가 항만 이용시 요구하는 개선되어야 할 점이 있을 수 있겠다. 따라서 협력 분야의 선정은 아세안 대상국의 설문조사(수요조사), 항만이용자의 이용만족도, 개발국가의 현황 자료를 분석·종합하여 구체적인 협력가능 분야를 선정한다.

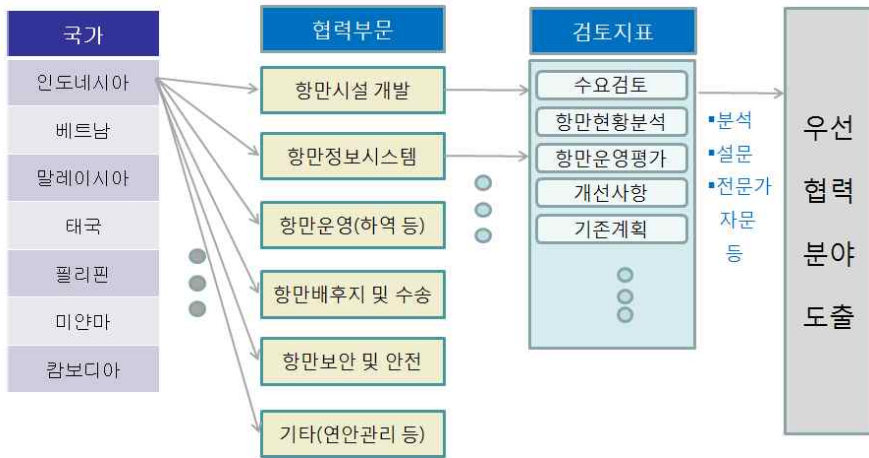
대상국 수요조사와 항만 이용자의 만족도 평가는 아세안국가 담당자에게 방문조사와 이메일조사를 통한 설문조사를 시행한다. 그리고 항만 현황자료의 분석은 CY Yearbook, 설문조사된 기초자료, 물류성과지수 등 국제기관에서 발표된 객관적인 자료와 실제 조사된 자료를 바탕으로 분석한다.



| 그림 5-5 | 세부 협력분야 선정 과정

2) 세부 협력 분야의 우선순위 선정

협력 분야의 선정은 항만개발, 관리운영, 배후단지 및 수송, 정보화, 항만보안 및 안전 등으로 구분될 수 있으며, 검토지표를 활용하여 산정한다.



| 그림 5-6 | 협력 분야 도출 과정

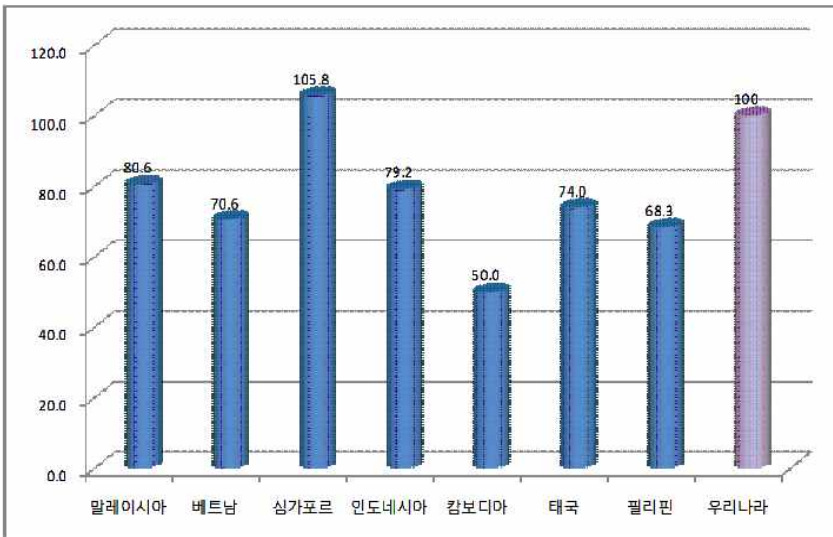
(1) 아세안 항만의 경쟁력 수준

다음은 아세안항만의 전반적 수준을 가늠하기 위해 우리나라의 항만 운영 수준과 비교하였다. 우리나라 수준을 100으로 하였을 때 아세안 주요 항만의 경쟁수준을 조사하였다. 물론 항만시설, 물동량 등 물리적인 비교를 쉽게 할 수 있지만, 직접적인 항만서비스 제공자와 이용자를 통해 전체적인 부문에서 항만 이용 시 느낀 수준을 평가하기 위함이다. 응답자는 선사, 화주, 포워더로 구성되며, 항만에 대한 전반적인 정보를 알고 있는 선사와 포워더가 응답자의 2/3를 차지하고 있다.

우리나라를 100으로 보았을 때, 아세안 국가의 항만시설 및 운영 수

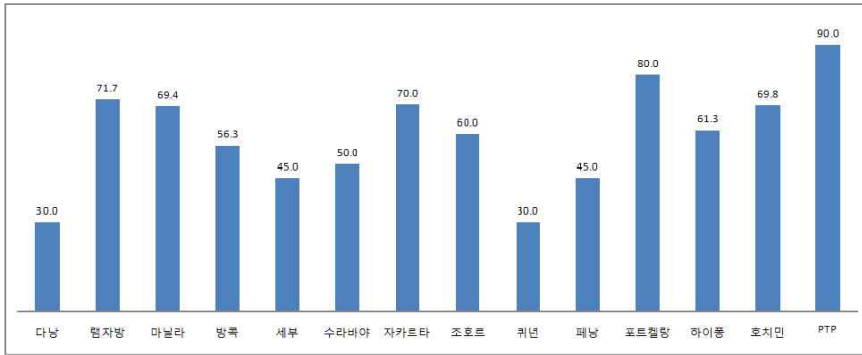
준은 싱가포르항이 105.8로 가장 높고, 다음으로 말레이시아가 80.6, 인도네시아 79.2, 태국 74.0 순으로 나타났다. 하지만 캄보디아의 경우 50.0에 지나지 않아 서비스 수준이 매우 낮게 조사되었다.

한편 우리나라 항만의 수준은 싱가포르를 제외하고 아시아 국가들과 비교하여 매우 높은 경쟁력을 보유하고 있는 것으로 나타났다. 조사 대상업체의 경우 아세안지역 주요 항만에만 서비스되고 있어 전체적인 국가를 대변하기는 어려운 편이지만 아세안 중요 항만의 수준을 통해 비교를 하는 데는 문제가 없을 것으로 판단된다.



〔그림 4-4〕 아세안 국가 항만 수준 비교(우리나라=100)

상기의 국가별 결과에서 세부 항만별로 살펴보면, 싱가포르 항만을 제외하고, 말레이시아의 PTP가 90.0으로 가장 높게 나타나고 있다. 다음으로는 포트클랑 80.0, 램차방 71.7, 자카르타 70.0 등으로 조사되었다. 그 외 대부분의 항만은 우리나라에 비해 매우 낮은 수준임을 알 수 있다.



[그림 4-5] 아세안 이용 항만의 수준 비교(우리나라=100)

(2) 대상국가 수요조사

수요조사 대상국가는 아세안 10개국 중 내륙국가인 라오스를 제외하고 9개국에 한정하였다. 설문에 응답한 국가는 미얀마, 말레이시아, 베트남, 필리핀, 인도네시아, 태국, 캄보디아, 싱가포르, 브루나이 등 9개국 14명이 회신하였다. 본 설문조사는 아세안교통실무회의를 통한 직접 조사와 이메일을 통한 간접조사를 병행하였다. 설문대상자는 항만계획 및 운영을 담당하는 항만책임자급으로 한정하여 국가별로 전체적인 운영 상황을 조사하였다.

먼저 항만의 체계적인 개발과 계획수립을 지원하기 위해 ‘국가항만 계획이 수립되어 있는가’라는 질문에서 7개 국가에서 수립되어 있다고 응답하였고, 그 주기 또한 4년, 10년, 20년 등 다양하게 응답하였다. 개발 계획의 수립절차 역시 베트남, 태국, 인도네시아에서는 중앙정부에서 계획을 수립한 반면, 대부분의 국가는 정부 항만공사 측의 담당 항만을 관할하는 곳에서 수립하고 있다.

그리고 항만 분야에 해외직접투자나 해외원조의 필요성에 대해서는 어느 정도 해외원조나 투자에 대한 지원정책을 가지고 있다고 응답하였

고, 베트남, 말레이시아, 인도네시아, 태국, 캄보디아에서는 해외원조를 희망하는 것으로 분석되었다. 하지만 미얀마와 싱가포르의 해외직접투자나 해외원조가 필요하지 않다고 응답하였다.

다음으로 우리가 협력 부문으로 시사점을 이끌어 낼 수 있는 국가별로 개선이 시급히 이루어져야 할 부문에 대한 의견은 국가별로 다양하게 도출되었다. 항만타당성조사부터 개발 운영 부문 중에서 말레이시아, 필리핀은 타당성조사를 가장 우선순위로, 베트남, 캄보디아, 인도네시아에서는 항만건설 부문을, 미얀마, 태국에서는 항만운영 등이 시급히 개선되어야 할 부문으로 조사되었다.

항만시설의 확충이 제일 개선이 필요하다고 응답한 국가로는 베트남, 미얀마, 캄보디아 등이 1순위로 응답하였고, 그 외 국가에서 1순위를 선택한 항목으로는 항만물류보안, 항만정책 등 운영효율화, 항만개발 자금 조달 문제, 항만 민자유치 등으로 나타났다.

모든 국가에서 전문인력 양성정책을 중요 개선사항으로 꼽고 있으며, 그 외 특이사항으로는 친환경 항만정책도 필요하다는 의견이 말레이시아와 베트남에서 제기되었다. 그러나 아직까지 노무공급 개선, 항만배후단지 및 자유무역지역 도입활성화 등은 정책의 우선순위에서 뒤쳐지고 있다.

| 표 5-4 | 대상국가별 개선 부문의 우선순위 결과

	베트남	미얀마	말레이시아	인도네시아	필리핀	태국	캄보디아
배후수송원활화			4	4		2	
항만시설 확충	1	1	5	3	2		1
항만배후단지및자유무역지역도입·활성화						3	
항만운영 효율화	2	3			4	1	
전문인력양성정책	5	5	2	2	3	4	5
노무공급제도개선		2					
항만개발자금조달	3			5	1		2
항만물류보안 (RFID이용)		4	1		5		4
Public Private Partnership (민자유치)				1		5	3
친환경항만정책	4		3				

다음은 직접방문을 통해 항만의 물류기능별로 개선사항이 필요한 영역에 대한 조사를 실시한 결과, 국가 및 항만별로 약간은 상이하지만 거의 공통적으로 실시간 정보의 연계가 가장 시급히 개선되어야 할 정보화 부문으로 나타났다. 상대적으로 선박입항 부문에서는 일부 수심 문제와 VTS시스템 구축이 필요하다는 의견을 제외하고는 문제가 없는 것으로 조사되었다.

구체적으로 항만별 개선 영역을 보면, 베트남의 호치민항은 외곽 컨테이너야드, 자유무역지역, 항만확장성에 대해 개선 필요성이 높았으며, 하이퐁항은 도선서비스, 철도연계서비스가 가장 필요한 것으로 나타났다. 필리핀 일로일로항은 대형선 접안을 위한 수심확보와 VTS시스템, 다바오항은 VTS시스템, 현대적 하역장비, 게이트 공간, 정보시스템, 마닐라항은 게이트시스템 및 정보화가 가장 시급하다고 조사되었고, 수심 확보

와 장비현대화 등에서 추가적으로 개선이 필요하다는 의견이 나왔다. 바탄가스항은 도선 및 항해지원, VTS시스템, 정보화 부문에서 가장 개선이 시급하였다. 하지만 말레이시아의 탄중팔레파스는 전체 영역에서 개선되어야할 사항이 없는 것으로 나타났다.

표 5-5 | 주요 국가별 항만물류 흐름상 개선사항

구분	베트남		필리핀				말레이시아	
	Hochiminh	Haipong	Iloilo	Davao	manila	batangas	Bintulu	PTP
1. 선박입항	1	2	2	3	3	2	3	3
2. 하역	1	2	1	2	2	2	3	3
3. 보관 및 이송	3	2	2	3	2	2	1	3
4. 게이트	3	2	2	1	1	2	3	3
5. 정보화	1	2	1	1	1	1	1	3
6. 배후단지 및 수송체계	1	2	3	2	2	2	3	3

주 : 1은 가장 시급히 필요, 2는 개선 필요, 3은 개선필요성 없음

(3) 아세안 항만이용자 만족도 및 평가

아세안 국가 항만 이용 현황은 현재 아세안 항만에서 서비스하는 선사, 포워더 및 화주기업을 대상으로 조사하였다. 또한 아세안 현지에서의 항만 이용과 관련하여 현지기업 208개²⁵⁾를 대상업체에 포함하였다. 조사 대상기업에서 선사는 고려해운, 장금상선, 남성해운, 흥아해운, STX 팬오션, 한진해운 및 현대상선 등 7개 업체이며, 현지 담당자는 총 37명에 이른다.

조사 방법 및 기간은 주로 전화 및 이메일을 통해 조사하였고, 조사

25) 현지기업은 인도네시아 48개, 말레이시아 97개, 미얀마 4개, 필리핀 43개, 싱가포르 3개, 태국 6개, 베트남 7개 업체가 포함되었다.

기간은 8월 말부터 15일 동안 수행되었다. 설문응답은 선사에서 85.7%로 가장 높고, 다음으로 포워더 33%이며, 수출입화주는 12.6%에 지나지 않는다. 그러나 현지기업은 회수율이 1%인 단 2개만 응답되어 본 분석에서는 제외하였다. 이처럼 현지기업은 아직까지 동 사업과 같은 협력사업에 대한 이해도와 참여가 부진한 것으로 풀이된다.

| 표 5-6 | 아세안 국가 항만 이용 현황 조사대상

	수출입화주	포워더	선사	현지기업
설문대상	541개	188개	7개(37명)	208개
설문회수	68개	62개	6개(13명)	2개
회수율	12.6%	33.0%	85.7%(35.1%)	1.0%

선사들의 아세안 항만의 이용 만족도에 대해서는 매우 불만족이라 응답한 선사가 2개, 불만족이 17개, 만족한다라고 응답한 선사가 16개, 매우만족이 1개로 전체적으로 만족과 불만족이 절반씩 갈리는 것으로 조사되었다.

화주기업의 경우 컨테이너선을 이용하는 비중이 66.8%, 벌크선 29.3%를 차지하며 기타 자동차선 및 LNG 등이 3.9%를 점유하고 있다. 화주기업의 경우는 운송수단 및 이용항만에 있어 대체로 만족하다는 의견이 다수를 차지하며, 포워더는 화주보다 상대적으로 만족도가 높은 것으로 조사되었다.

| 표 5-7 | 항만 이용 시 운송수단 및 이용항만 만족도

구 분	화주		포워더	
	운송수단	이용항만	운송수단	이용항만
매우불만족	2	1	0	1
불만족	27	22	4	3
만족	125	114	64	66
매우만족	9	1	1	7

아세안 지역에 서비스하고 있는 국내 선사를 대상으로 하여 아세안 항만의 운영 여건에 대한 평가를 실시하였다. 항만의 여건은 입지, 시설, 관리·운영, 물동량, 정보시스템 및 배후수송 등 6개 분야에 대해 18가지 요인에 대해 평가하였다.

개별 선사에서 서비스되는 아세안 항만을 대상으로 평가한 결과, 전체 요인의 평균값은 다음과 같이 산출되었다.

| 표 5-8 | 아세안 항만여건 평가 결과

	다낭항	람차방	마닐라항	방콕항	싱가폴항	조호르항	페낭	포트클랑	프놈펜항	하이퐁항	호찌민항	PIP	평균
1)접근성	1.5	4.3	3.5	2.5	4.7	3.0	3.0	4.5	2.0	2.3	2.3	4.0	3.0
2)다양성	1.5	3.0	2.5	3.0	4.7	2.0	2.0	4.0	2.0	2.0	2.7	4.0	2.7
3)입지여건	1.5	3.7	2.5	2.8	4.7	4.0	3.0	4.0	2.0	2.4	2.6	3.0	2.9
4)선적길이	2.5	4.0	3.5	2.7	4.3	3.0	3.0	4.0	3.0	2.9	2.9	4.0	3.2
5)장치능력	2.5	4.0	3.5	2.5	4.0	3.0	3.0	4.0	2.0	2.6	3.0	4.0	3.2
6)하역장비	2.5	4.0	3.5	2.3	4.3	2.0	3.0	4.0	2.0	2.5	3.1	4.0	3.0
7) 시설수준	2.0	4.3	3.5	2.5	4.3	2.0	3.0	4.0	3.0	2.3	2.6	4.0	2.9
8)노동안전성	4.0	3.0	3.5	2.2	4.0	3.0	3.0	4.0	4.0	3.5	3.4	4.0	3.4
9)ISPS,보안	3.5	4.0	3.5	2.5	4.0	3.0	3.0	3.5	4.0	2.9	3.1	4.0	3.4
10)생산성	2.0	4.0	3.0	2.5	3.7	2.0	3.0	3.5	3.0	2.5	3.0	4.0	2.8
11)전문성	3.0	3.7	3.0	2.8	4.0	2.0	3.0	4.0	3.0	2.8	3.0	4.0	3.1
12)관리운영수준	2.5	4.0	3.0	2.7	3.7	2.0	3.0	3.5	3.0	2.6	3.0	4.0	2.9
13)물동량	1.5	3.0	2.5	3.7	4.0	3.0	3.0	3.5	1.0	2.8	3.0	4.0	2.9
14)잠재력	2.0	3.3	2.5	3.2	3.7	3.0	3.0	4.0	3.0	4.3	4.3	4.0	3.2
15)시스템수준	2.5	3.3	2.5	2.7	4.3	3.0	3.0	3.5	2.0	2.6	3.1	4.0	3.0
16)정보화수준	2.0	3.3	2.5	2.7	4.3	2.0	3.0	3.5	2.0	2.9	3.1	4.0	3.0
17)연계망수준	2.5	3.3	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.5	3.0	2.4	2.4	3.0	2.9
18)배후단지	3.0	4.0	3.0	3.0	3.0	4.0	3.0	3.0	3.0	2.6	2.4	3.0	3.0
평 균	2.4	3.7	3.0	2.7	4.0	2.7	2.9	3.8	2.6	2.7	3.0	3.8	3.0

우리나라 선사가 서비스하고 있는 주요 아세안 항만에 대한 요인별 항만 여건의 평가는 다음 <표 5-9>와 같으며, 우리가 평소 느끼고 인지하는 수준에서 크게 차이가 나지 않고 있다. 싱가포르의 경우는 전 부문에서 고르게 높은 점수를 얻고 있으며, 다음으로 PTP, 포트클랑, 램차방항 등이 상위에 랭크되고 있다. 요인별로 살펴보면 입지요인이 2.7로 상대적으로 타 요인에 비해 낮게 나타나고 있으며, 관리 및 운영부문에서는 3.1로 평균을 상회하는 것으로 분석되었다.

| 표 5-9 | 항만별 여건 평가 결과

	입지	시설	관리및 운영	물동량	정보	배후 수송	평균
다낭항	1.5	2.4	3.0	1.8	2.3	2.8	2.3
램차방	3.7	4.1	3.7	3.2	3.3	3.7	3.6
마닐라항	2.8	3.5	3.2	2.5	2.5	3.0	2.9
방콕항	2.8	2.5	2.5	3.4	2.7	3.0	2.8
싱가포르항	4.7	4.3	3.9	3.8	4.3	3.0	4.0
조호르포트	3.0	2.5	2.4	3.0	2.5	3.5	2.8
퀴년항	1.0	1.5	2.6	1.0	2.0	2.0	1.7
파시르구당	1.0	1.8	1.6	2.0	2.0	3.0	1.9
페낭	2.7	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.9
포트클랑	4.2	4.0	3.7	3.8	3.5	3.3	3.7
프놈펜항	2.0	2.5	3.4	2.0	2.0	3.0	2.5
하이퐁항	2.2	2.6	2.9	3.5	2.8	2.5	2.7
호치민항	2.5	2.9	3.1	3.6	3.1	2.4	3.0
PTP	3.7	4.0	4.0	4.0	4.0	3.0	3.8
평균	2.7	3.0	3.1	2.9	2.9	2.9	

항만의 이용만족도, 서비스 수준 등을 종합적으로 고려하여 아세안 항만지역의 항만 확장이 필요한 지역으로는 방콕, 호치민, 다낭, 조호르포트, 자카르타, 페낭, 캄보디아 등에서 필요성이 높다고 응답하였고, 대형선 접안 문제, 설비 낙후, 열악한 시설, 대기 문제, 직항로 개설이 필요 등

항만이용의 애로점이 제기되고 있다. 또한 시내 혼잡으로 인한 외곽 이전, 잠재수요, 지역개발 문제, 시설부족 등의 이유로 신규 개발이 필요한 지역으로는 호치민, 하이퐁, 파시르구당, 포트클랑, 자카르타, 라오스 등으로 나타났다.

(4) 항만 현황 자료 분석

아세안 대상국가들의 대표항만을 중심으로 한 현황 자료는 <표 5-10>과 같다. 선석 길이당, 선석당 생산성이 높은 항만은 말레이시아 탄중펠레파스이며, 다음으로 인도네시아 탄중프리옥항, 캄보디아의 시아누크빌항이 그 다음에 위치하고 있다. 하지만 마닐라항 및 베트남 항만들은 생산성 면에서 아세안 주요 항의 평균 이하를 기록하고 있다. 그리고 미얀마의 양곤항은 시설 현황 기준으로 생산성이 가장 낮게 나타나고 있다. 그러나 양곤항 컨테이너터미널은 글로벌 운영사인 허치슨(HPH)이 운영하고 있어 생산성에 대한 문제가 아닐 수 있을 것으로 판단된다. 현황 자료가 컨테이너시설 뿐만 아니라 일반부두시설까지를 포함하여 상대적으로 문제가 있는 것처럼 비춰지고 있다.

표 5-10 | 대상국가의 주요 항만별 현황

구분	대표항만	물동량	선석수	안벽 길이	선석당 길이	길이 생산성	선석 생산성
		(천TEU)	(선석)	(m)	(m/선석)	(TEU/m)	(TEU/선석)
브루나이	무아라	134('05)	3	765	255	175	44,667
캄보디아	시아누크빌	1,043('06)	6	1,040	173	1,003	173,833
인도네시아	탄중프리옥	6,630('07)	36	7,262	202	913	184,169
말레이시아	PTP, 포트클랑	14,621('07)	67	13,867	207	1,054	218,219
미얀마	양곤	43('08)	7	1,167	167	37	6,143
필리핀	마닐라	3,680('07)	84	10,188	121	361	43,805
태국	방콕, 램차방	6,200('07)	44	14,934	339	415	140,919
베트남	호치민, 하이퐁	3,462('07)	51	8,821	173	392	67,879

자료 : CI Yearbook(2008) 및 개별항만 홈페이지.

상기의 아세안 주요 항만에서 일부 대형항만을 제외하고, 대부분 컨테이너 전용부두가 부족하여 일반부두에서 처리되고 있다. 이들 항만들은 당초 일반잡화를 취급할 목적으로 건설되었으나, 컨테이너 처리시설의 부족으로 컨테이너 화물 처리항만으로 전환되었다. 이에 따라, 배후 컨테이너 야드 및 CFS 부족으로 인한 장치장 협소, 전용 크레인을 사용하지 못함에 따른 낮은 하역생산성, 중량 제한에 의한 부두의 안전성 문제, 배후 OCDY로 수송을 위한 차량의 도심진입으로 교통체증 및 환경문제 발생 등 많은 문제점이 노출되고 있다. 이처럼 아시아 항만은 컨테이너 전용부두의 부족 및 생산성 문제를 해결하기 위해 부문별 기능 개선과 신규시설 건설이 요구된다 할 수 있다.

다음 <표 5-11>은 전체적으로 우선순위가 높은 인도네시아와 물류진출 국가로 선정된 말레이시아를 중심으로 세부 항만별 현황 자료를 나타낸 것이다. 인도네시아 항만 중 40만 TEU 미만인 항만에서는 수심, 선석길이, 접근차로 수 및 배후연계에 개선사항이 나타나고 있다. 인도네시아의 소형항만들은 도서지역의 화물을 중심으로 처리되는 까닭에 생산성 및 배후수송에 대한 문제를 그리 크게 생각하지 않을 수 있다. 하지만 하역 및 야드장비에 대한 기능 개선은 필요하다는 의견이 제시되었다. 말레이시아도 역시 PTP를 제외하고 인도네시아 항만의 경우와 비슷한 형태의 문제점이 노출되고 있다.

| 표 5-11 | 주요 대상 항만별 현황

(단위 : 수, m, 개수, m², lane, km)

구 분			Container (TEUs)	선석	선석 길이	수심	안벽 크레인	면적	야드 크레인	게이트 수	접근 차로 수	배후 연계
인도네시아	Tanjung Priok	Koja	704,618	3	650	14	6	306	21	6		2
		MTI	175,511	2	404	9	4	70	11	5	2	3
	Pontianak		132,732	2	205	5	2	52	na	2	na	na
	Perak		1,161,974	6	1,450	11	11	930	27	11	na	3
	Panjang		104,142	2	401	13	2	81	5	2	2	na
	palembang		78,469	2	265	9		47	na	na	1	na
	makassar		353,247	4	850	12	5	126	na	2	1	na
	belawan		352,522	4	850	11	6	188	11	4	2	na
말레이시아	kuantan		127,061	3	600	11	4	100	na	2	2	na
	kuching		171,943	5	635	11	2	600	na	na	na	1
	penang		929,639	3	900	12	9	300	26	8	3	10
미얀마	yangon		42,804	5	1,000	10	2	750	na	na	2	20

자료 : 각 항만관리자 설문조사자료.

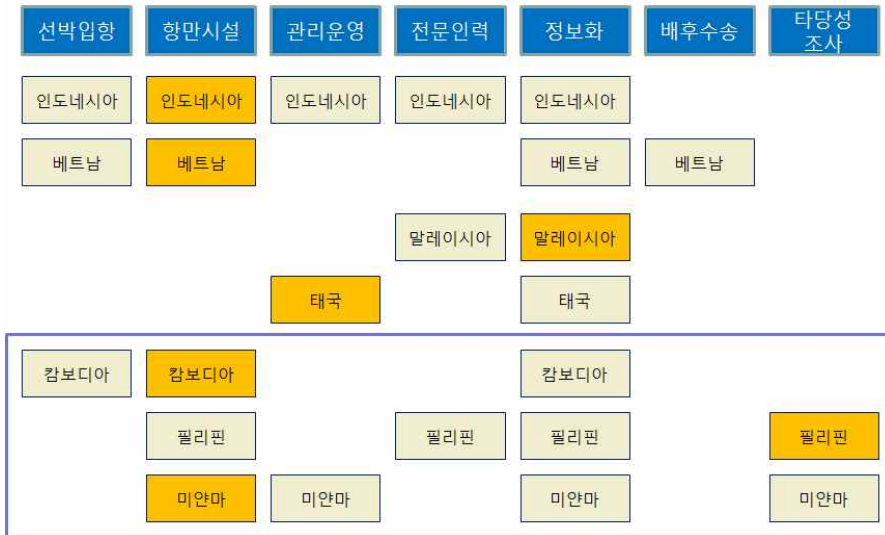
주 : 게이트 수는 in+out lane 수이며, 접근 차로 수는 배후도로의 차선 수임. 또한 배후수송은 고속도로와의 거리를 나타낸 것임

(5) 세부 협력 분야 선정 로드맵

상기의 다양한 조사를 바탕으로 대상국가별 세부 협력 분야를 선정 하면 다음 <그림 5-7>과 같다. 국가별로 진한색으로 표시된 부문이 국가 별로 가장 우선순위가 높은 부문이다. 항만시설 부문에는 인도네시아, 베트남, 캄보디아, 미얀마가 포함되었다. 그리고 대부분의 국가에서 Port IT 시스템을 꼽고 있어 항만에서의 정보화와 항만보안 부문이 협력 대상으로 타 분야보다 접근이 수월하다고 판단된다.

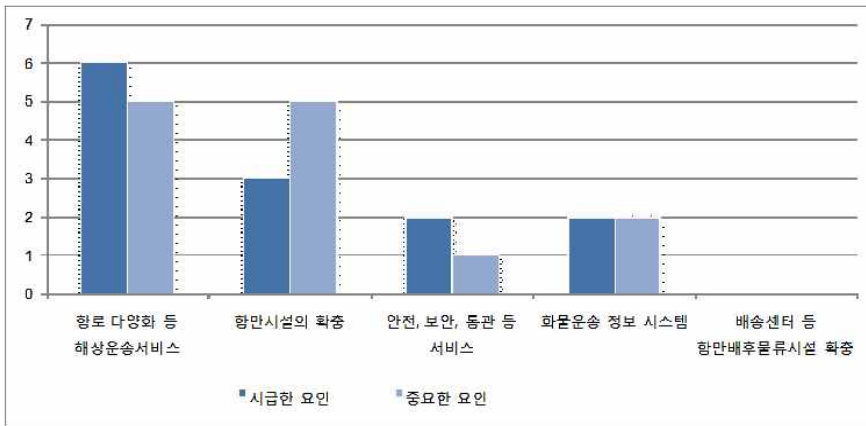
그리고 필리핀과 미얀마와 같이 중점협력국에서는 타당성 조사에 대한 수요가 나타났으므로 원조형태의 협력이 가능할 것이다. 현재 우리

정부는 공적개발원조와 연계한 해외 항만개발 프로그램을 적극 추진 중에 있다. 베트남, 투르크메니스탄, 콩고 등에서 가시적인 성과가 기대되고 있다. 아세안 신흥국가는 경제성장을 위한 항만개발 수요가 높은 만큼 국가 간 협력 파트너십 구축을 더욱 공고히 할 필요가 있다. 특히 항만의 특성을 반영하여 방파제, 항로준설 등 항만 외곽시설, 저수익성 접안시설, 배후교통시설 등은 차관사업 등으로 추진하고 우리나라 기업이 수주하는 형태의 국제협력이 필요하며, 수익성이 있고, 우리가 경쟁력을 보유한 부문에서는 적극적인 투자와 협력지원이 필요하다.



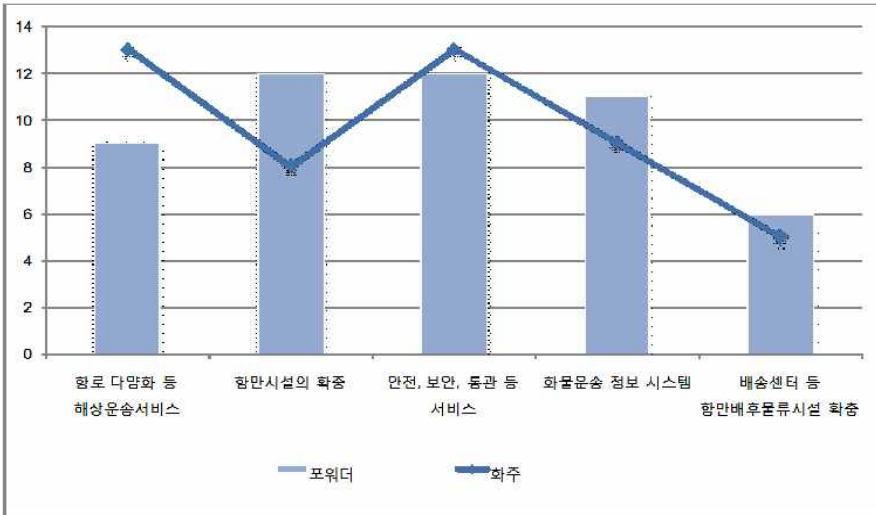
| 그림 5-7 | 대상국가별 세부 분야 선정

아세안 항만의 발전과 성장을 위해서 개선되어야 할 요인에 대해서는 시급하고 중요한 개선 요인으로서는 항로 다양화 등 해상운송서비스를 꼽고 있으며, 다음으로 항만시설의 확충을 들고 있다. 상대적으로 배송센터 등 항만배후 물류시설의 확충은 시급성이나 중요성이 떨어지고 있다.



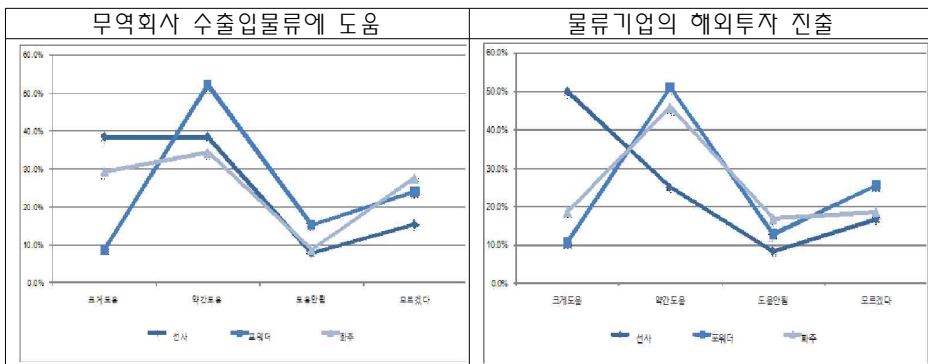
| 그림 5-8 | 아세안 항만 중 개선되어야 할 요인(선사)

화주 의견으로는 항로 다양화 등 해상운송서비스와 안전, 보안, 통관 등의 서비스를 가장 중요하고 시급한 요인으로 들고 있다. 그러나 직접적인 항만이용자의 입장이 아니어서 항만시설의 확충이 3순위로 나타나며, 배후물류시설의 확충 필요성을 제기하고 있다. 포워더는 항로서비스 보다는 항만시설의 확충과 안전, 보안 통관 등 서비스를 가장 중요한 요인으로 꼽고 있으며, 화물운송정보시스템 등 포워더 업무에 필요한 부문이 상위에 랭크되고 있다. 기타 의견으로는 도착지 운송 지연, 자연재해로 폐쇄, 운임 등 운송 관련 서비스에 대한 의견이 나타났다.



[그림 5-9] 아세안 항만 중 개선되어야 할 요인(화주 · 포워더)

아세안 항만과의 협력개발, 이용 개선사항의 개선 등을 통한 지속적인 아세안 항만과의 협력사업은 아세안 항만의 성장과 발전을 도와 향후 제조기업 등 무역회사의 수출입 물류에 도움을 줄 것이라고 나타났다. 또한 선사나 항만, 물류회사 등 국내 물류기업의 해외투자나 진출에도 도움이 될 것으로 판단된다.



[그림 5-10] 아세안 항만 개선에 따른 의견

아세안 항만 투자·협력의 로드맵은 <그림 5-11>과 같다. 주요 협력 분야를 기술협력과 자금협력으로 세분화하여 지원체계를 수립할 수 있으며, 국가별로 장단기 협력전략을 수립하였다.

기술협력에는 전문인력 양성, 타당성조사 및 설계, 일부 관리운영 효율을 향상시킬 수 있는 부문이 있으며, 자금협력에는 소규모의 정보시스템과 관리운영효율에서 대규모 자금이 소요되는 항만시설의 확충까지 광범위하게 논의될 수 있다.

협력분야		우선협력분야	단기	중장기	
인도네시아	기술협력	항만시설 확충	전문인력양성	선박입출항 지원 정보시스템	항만시설 확충
	자금협력		관리운영효율 향상		
베트남	기술협력	항만시설 확충	정보시스템	항만시설 확충 선박입출항 지원	배후수송체계
	자금협력				
말레이시아	기술협력	정보시스템	전문인력 양성	정보시스템	
	자금협력				
태국	기술협력	관리운영효율	정보시스템	관리운영효율	
	자금협력				
캄보디아	기술협력	항만시설 확충	선박입출항 지원	항만시설 확충 정보시스템	
	자금협력				
필리핀	기술협력	타당성 조사 및 설계	타당성 조사 및 설계	전문인력 양성	항만시설 확충
	자금협력				
미얀마	기술협력	항만시설 확충	타당성조사 및 설계	관리운영효율 정보시스템	항만시설 확충
	자금협력				

[그림 5-11]

아세안 항만 투자·협력 로드맵

제6장 아세안 국제물류분야 진출 전략

국가나 단체 또는 기업이 앞으로 나아갈 방향이나 취해야 할 방침을 정책이라고 한다면, 전략²⁶⁾은 행위나 결정을 포함하는 제 수단이 목표 완수를 위해 나아가야 할 계획(plan)이라고 할 수 있다. 즉 정책은 행위나 결정을 규제하는 규칙(rule)이며 전략은 특정한 정책을 수행하는 실천적 의미를 가진다. 이러한 전략이 국가 차원에서 마련될 때 국가전략이라고 하며, 구체적으로는 국가가 국가목표를 달성하기 위하여 한 국가의 정치적·경제적·사회적 역량을 종합적으로 결집하고 이를 효과적으로 운용하는 방식을 말한다(국방대학교, 2001). 본 연구는 우리 정부와 기업이 국제 물류 분야에서 해외진출(정부의 대외협력정책과 기업의 투자사업)을 발전시키고 경쟁력을 확보하기 위한 국가전략을 수립하려는 것이다.

본 장에서는 국제물류 분야의 국가전략이 지향하는 목표와 이를 달성하기 위한 전략을 수립하는 기본원칙을 우선 검토한다. 기본원칙에서는 전략의 목표를 설정하고 전략과제 도출의 기본방향 그리고 과제의 구성 원칙에 대해서 검토한다. 제2절에서는 기본원칙에 부합하는 전략과제를 도출하고 그 내용과 운용에 관해서 구체적으로 살펴본다. 본 절에서는 4개의 전략을 검토할 계획이다. 마지막으로 제3절에서는 국가전략의 실효성을 제고하기 위한 실행 프로세스에 대해서 검토한다.

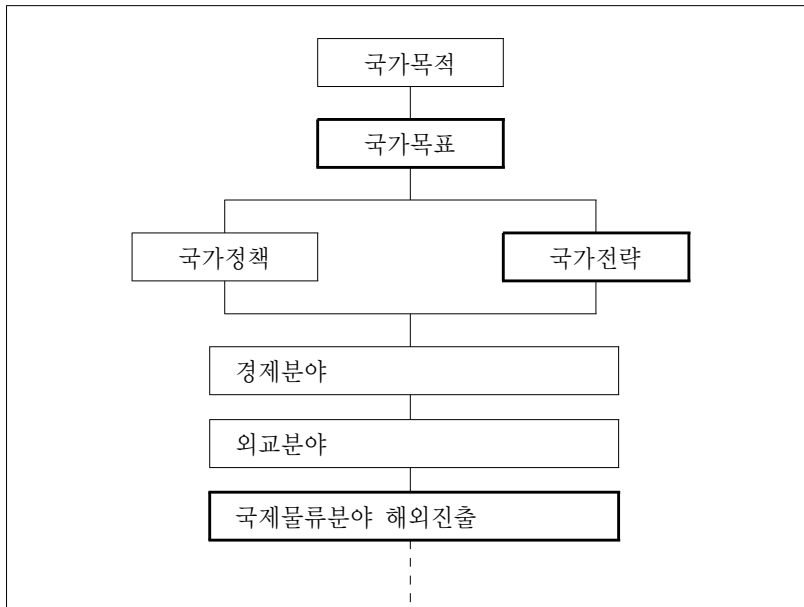
26) 전략이란 군사학에 그 근원을 두고 있는 용어이며, 전략을 의미하는 strategy란 단어는 그리스어 strategos에서 나온 것으로 이는 군대를 뜻하는 stratos와 이끈다(lead)의 의미를 가진 -ag가 합쳐진 용어이다(장세진, 2003, p. 9).

1. 전략의 기본원칙

1) 목표

본 연구가 국가전략을 수립하는 것을 지향점으로 하고 있으므로 전략의 목표도 국가목적을 달성하는 것이라고 할 수 있으며, 국제물류분야 해외진출 부문에서 수립된 국가전략은 경제, 외교 등 다른 부문과 함께 국가목표를 구성하게 된다. 즉, 국제물류분야 해외진출 전략은 국가목적을 달성하기 위해 제 수단을 발전시키고 운용하는 술책이라고 할 수 있다. 이러한 국제물류분야 해외진출 전략의 목표는 다음과 같이 설정할 수 있다.

〈표 6-1〉 국가목표와 국제물류분야 해외진출 전략의 체계



자료 및 주 : 하대덕, 1998, p. 352를 활용하여 재작성

본 연구에서는 국제물류분야 해외진출을 정부의 공적원조를 통한 대외협력과 기업의 투자사업을 포함하는 개념으로 사용하고 있으므로 국제물류분야 해외진출의 목표로서 「상대국의 국제물류 효율화와 국내 기업의 투자확대」로 설정했다. 그 배경은 다음과 같다.

첫째, 상대국의 국제물류 효율화는 우리 정부의 공적개발원조(ODA)의 목적에 부합한다. ODA는 개도국의 빈곤퇴치를 궁극적인 목표로 하고 있다. 빈곤퇴치를 위한 직접적인 원조규모도 상당하지만 최근 국제사회는 경제성장을 통한 빈곤감소를 목표로 다양한 부문에서 개도국을 지원하고 있다. 개도국 인적자원의 육성과 보건, 행정제도, 지역개발, 정보통신, 사회기반시설 건설 등 산업에너지, 환경 등 다양한 분야에서 경제성장을 견인하기 위한 원조프로그램이 추진되고 있다. 개도국들은 시장개방으로 수출입과 해외직접투자 유입이 활발해지면서 경제성장이 가속화된다. 실물 부문의 개방은 수출입 무역량 확대로 이어지고 이를 효율적으로 처리하기 위한 항만 등 해상교통시설과 배후연계수송망과 같은 국제물류시설에 대한 수요가 늘어난다. 대부분의 개도국의 해상교통시설은 늘어나는 물동량을 처리하기에 시설이 부족하거나 효율성이 매우 낮다. 개도국의 시설개발 자금 사정과 개발경험을 감안할 때 수요증가의 속도에 맞추어 시설을 확충하기란 쉽지 않다. 한편, 국제물류의 효율화는 무역을 증대시키고 이로 인해 경제성장이 촉진돼 절대 빈곤이 감소하게 되는 효과로 이어진다. 이와 같이 국제물류 기반시설 확충을 위한 개발협력은 궁극적으로 빈곤 퇴치라는 원조목적에 부합하므로 개발협력의 목표를 개도국의 국제물류 효율화로 설정했다.

둘째, 글로벌 물류네트워크 구축 정책은 해외에 국제물류 관련시설을 투자하고 운영하는 것을 목표로 하고 있어 국제물류분야의 해외진출은 곧 우리 기업의 직간접적인 해외투자 확대를 의미한다. 따라서 국제물류분야 해외진출의 국가목표로 국내기업의 투자확대를 설정했다.

이러한 국가목표를 달성하기 위해서 우리 정부는 ‘글로벌 물류네트워크구축 정책프로그램’과 ‘해외항만개발협력 정책프로그램’을 추진하고 있으며 본 연구는 이들 정책을 수행하는 계획으로서 국가전략을 검토하고 있다.

| 표 6-2 | 국제물류분야 해외진출 전략의 목표

목표	상대국의 국제물류 효율화와 국내 기업의 투자확대
설정배경	■ 정부의 공적개발원조(ODA) 원칙에 부합 (원조)물류분야 진출 → 국제물류 효율화 → 무역증대 → 경제성장 → 빈곤퇴치 ■ 진출지원은 국내기업의 직간접 투자와 연계

2) 기본방향

국제물류분야 해외진출의 실천적 의미를 감안할 때 전략수립은 장기적 차원의 이원적 접근보다는 단기적 변화에 대응할 수 있고 수립과 실천의 일관성과 책임감을 유지하는 시행가능성에 중점을 두는 것이 필요하다.

첫째, 장기전략 수립에 자원을 활용하기보다 변화를 분석하고 대응하는 전략적 사고를 배양할 수 있도록 국가전략을 수립하는 것이 중요하다.²⁷⁾ 급변하는 외부환경에 직면하여 장기전략을 세우고 이를 지켜나가는 것 보다 변화에 보다 민첩하게 대응할 수 있는 능력이 더욱 절실히

27) 현대 전략 부문에서는 장기전략 계획의 의미가 점차 쇠퇴하고 국가와 기업 등 전략 수립 주체의 순발력과 대응력을 키워주는 전략적 사고가 강조되고 있다. 70년대 이전의 안정적 인 경제 여건 하에서는 장기전략 계획이 시대적인 조류였으나, 70년대 두 차례의 오일쇼크로 인해 장기 예측에 대한 유용성이 의심을 받기 시작했다.

요구되기 시작했다(장세진, 2003, pp. 12-13).

세계 물류분야의 변화에 신속하고 효과적으로 대응할 수 있는 전략 과제가 도출되어야 한다. 물류수요의 파생성을 감안하는 경우 국가 정책과 화주의 움직임은 물류분야에 영향을 미치게 된다. 다양한 분야에서 일어나는 환경과 여건의 변화에 대해서 효과적이고 효율적으로 대응하기 위해서는 무엇보다도 관련 당사자가 수집한 정보가 상호 공유되는 것이 중요하다.

둘째, 전략의 수립(formulation)과 실행(implementation)을 일체화 또는 동시화 하는 것이 필요하다. 최고위 관리자나 기획본부에서 일정한 수준의 목표를 세우고 하위부서에서는 그 목표를 달성하는 이분법적 전략에 유의해야 한다. 전략의 수립과정에서 실제 전략 수행자의 의견이 반영되어야 실행가능성이 있고 타당한 전략이 수립될 수 있다(장세진, 2003, p. 21). 이를 위해서는 국제물류분야에서 전략과제 도출과 실행이 하나의 프로세스로 진행되고 일관성이 유지되어야 할 것이다.

| 표 6-3 | 전략과제 도출의 기본방향

기본방향	고려해야 할 사항
전략적 사고능력 배양	■ 단기적 변화에 효과적으로 대응 ■ 물류환경과 여건 관련 자료의 신속한 공유가 가능할 것
일체화 또는 동시화	■ 전략수행자와 수립자가 하나의 프로세스로 진행될 것 ■ 표준화된 절차를 통한 업무의 연속성 확보 필요
선택과 포기	■ 추진로드맵을 통한 시기별 조절 ■ 검토대상사업의 집중적 관리 필요
계층적 전략	■ 진출대상국의 선택(상위전략) 후 대상사업 발굴(하위전략) ■ 국가별 진출 전략 수립으로 효율성 및 효과성 제고

셋째, 전략은 기본적으로 희소한 자원을 배분하여 목표를 달성하고

자 하는 것으로서 ‘선택’과 ‘포기’를 염두에 두어야 한다. 일단 하나의 방향을 선택하게 되면 모든 자원을 배분하며 다른 방향은 포기하는 것이 바람직하다. 이를 위해서는 과제의 추진시기를 전략적으로 결정하는 것이 필요하다. 유사한 분야의 과제가 동일한 지역이나 국가에서 포괄적으로 진행될 수 있는 전략이 필요하다.

넷째, 전략의 실행 주체에 따라 상위전략과 하위전략으로 구분하는 것이 유용하다. 국제물류 해외진출분야의 경우 진출 대상국을 선택하는 단계를 상위전략으로 하고 진출 대상국의 국제물류 기반시설이나 정보 기술, 운영시스템 등의 진출대상을 선택하는 것을 하위전략으로 이해할 수 있다.

3) 전략과제의 구성

본 연구에서 수립하고 제시하는 국제물류 분야의 해외진출을 위한 전략과제의 내용에 대해서 사전적으로 검토한다. 본 절에서 제시하는 국가별 해운항만 진출전략(Maritime Transport Cooperation Strategy; MTCS)에 수록될 내용과는 다른 것임을 미리 언급해 둔다. 즉, 본 연구에서 전략과제를 도출하는 경우 과제의 실현가능성을 확보하기 위해서는 어떠한 내용이 검토되고 수록돼야 하는가에 중점을 둔다.²⁸⁾ 여기서는 국제물류분야의 해외진출과 관련하여 그 간의 현황과 문제점을 해결하고 미래 진출 대상으로 도출된 분야에 대한 투자와 협력을 활성화할 수 있는 전략과제의 내용에 대해서 검토하는 것이다.

먼저, 전략에 대한 기본개념이 명시돼야 한다. 전략의 배경과 목적

28) 본 연구에 이은 다른 연구나 실무적인 전략과제 개발에서도 이러한 구성 원칙이 필요하며 이 때 활용할 수도 있다.

등이 기본적으로 포함돼야 한다. 본 연구에서 도출된 전략과제의 의의에 대한 내용도 포함돼야 한다. 전략을 추진함으로써 기대할 수 있는 기대효과에 대한 검토도 수록돼야 한다. 기대효과를 정량적으로 산출하고 제시하는 것도 필요하지만 전략과제간의 연관성을 중심으로 상호 효과성에 대해서 검토도 중요하게 고려해야 한다.

전략의 수립과 수행주체에 대한 내용이 수록돼야 한다. 전략 수립과 수행 주체를 명시함으로써 현재 또는 잠재적 주체들의 의견이 보다 적극적으로 제시될 것이고 이는 추후 실제 전략수립과 수행에 상당히 유용한 정보가 될 것이다. 주체는 현재의 정책담당자나 조직이 될 수 있고 필요한 경우 신설조직이나 구성원이 될 수도 있다.

전략의 추진방안이 제시돼야 한다. 도출된 전략을 시기별로 방법별로 추진일정을 정해두어야 한다. 본 연구에서 제시된 전략은 현장에서 활용가능한 아이디어로서 필요하다면 전략주체가 실제 전략을 수립하고 수행해야 한다. 그 때 여기서 제시한 전략수립 및 수행에 관한 추진일정을 활용할 수 있을 것이다.

| 표 6-4 | 전략과제의 주요 구성 내용

구성요소	상세 내용
기본개념	전략의 배경과 목적, 기대효과 등
전략주체	전략수행자와 수립자 명시
추진방안	도출과제의 실현가능성을 검토하고 시기별 수행내용을 명시

2. 전략과제

1) 투자와 협력의 조화(Harmonization)

(1) 기본 개념

기업의 해외투자과 정부의 공적개발원조의 대상국 및 진출 분야를 최대한 조화시켜 시너지 효과를 얻는다. 해외투자를 지원한 글로벌 물류 네트워크 구축정책과 ODA형 해외항만개발협력 정책이 상호 다른 목적으로 시행되고 있어 실제로 사업의 중복이나 중첩이 나타난 사례는 드물다. 하지만, 베트남 봉타우 항만 투자사업과 라쿠엔 항만 개발협력 추진은 같은 시기에 서로 다른 프로그램으로 베트남 진출을 위해 접근했다. 2개의 사업 모두 실질적 성과를 얻지 못하고 있지만 사전협의를 준비를 바탕으로 하나의 지역을 선택하고 집중하여 베트남 정부와 협의하는 ‘조화전략’을 전개했을 경우 성과는 달라질 수 있었을 것이다. 조화전략을 통하여 하나를 선택하고 다른 것은 포기하거나 시차를 두고 추진함으로써 정부와 민간의 역량을 집중하여 보다 나은 성과를 얻을 수 있다.

실제로 글로벌 물류네트워크 구축사업의 경우 원활한 사업추진을 위해서 투자 상대국 정부와의 협력을 중요한 성공요인으로 판단하고 정부간 협력관계 구축을 통한 간접지원의 필요성을 강조하고 있다. 투자와 협력이 실질적으로 요구되고 있는 것이다. 그러나 정부로서는 민간기업의 투자에 직접 나서서 지원할 수 없는 입장이다. 협력을 위한 관련 사업이 없기 때문에 실제 사업에서 정부간 협력이 함께 추진된 경우는 거의 없다.

다른 한편으로 해외항만개발협력사업을 추진하는 정부는 협력사업을 추진하면서 민간기업이 사업을 발굴하고 추진하기를 기대하고 있지

만 성공한 사례는 아직 없다. 즉, 민간과 정부가 각각의 주도권을 가지고 추진하는 두 개의 정책의 효과를 얻기 위해서는 상호 협력과 연계가 필요하지만²⁹⁾ 실질적인 성과는 없다.

다음의 표에서 보는 바와 같이 최근 4년간의 정책성과를 보면 두 개의 정책프로그램이 중첩되는 지역은 거의 없다. 정책목적이 다르기 때문에 상대국이 서로 달랐기 때문이다. 그러나 글로벌 투자 대상국가 가운데 베트남과 같이 우리나라의 공적개발원조 대상국에 대해서는 정책적으로 보조를 맞출 가능성이 있다

민간기업이 개도국에서 자체적으로 추진하는 사업 가운데는 우리나라의 공적개발원조 대상국인 경우가 많이 있다. 이러한 국가에 대해서 정부가 해운항만분야의 공적개발원조를 추진해 민간기업의 활동을 간접적으로 지원하고 정보를 공유할 수도 있을 것이다.

또한 항만운영 관련 기술을 해외에 많이 수출할 수 있도록 정부가 대상국의 담당공무원을 초청 교육하는 프로그램을 시행하고 있다. 플랜트나 건설관련 부문에서 대규모 사업수주를 위해서 많이 활용되는 프로그램을 해운항만분야에 처음으로 도입해서 성공적으로 진행되고 있다. 대부분이 개도국으로서 우리나라의 공적개발원조 대상국이다. 특히 아세안 지역은 해외항만개발협력 사업의 하나로 아세안 역내 항만물류 시설의 개선방안에 관해 연구가 진행되고 있다. 이들 국가는 두 개의 프로그램에서 중첩돼 있기 때문에 가능한 한 협력하는 것이 요구된다. 그러나 실상은 그렇게 추진되지 못하고 정책담당자간의 협력이 없었던 것으로 판단된다.

29) 두 개의 정책은 투자와 협력이라는 각각의 목적에 따라 추진하는 것으로서 반드시 상호 협력이 요구되는 것은 아니지만 사업을 성공적으로 추진하고 기대효과를 크게 하기 위해서는 정부와 민간의 협력이 절대적으로 필요한 실정이다.

| 표 6-5 | 해운항만 해외 진출 사업 현황

구분	국가	대상시설	지원형태	예산	비고
2006	베트남	붕타우항만	타당성조사	2.2억	민간+정부
	소계			2.2억	
2007	그리스	팀바키온항만	타당성조사	2.1억	민간+정부
	러시아	자루비노항만	타당성조사	2.0억	민간+정부
	소계			4.1억	
2008	오만	두쿰항만	타당성조사	2.0억	민간
	루마니아	콘스탄자항만	타당성조사	2.8억	정부
	러시아	블라디보스톡항만	타당성조사		
	브라질	산토스항만	타당성조사		
	베트남	다낭항만	타당성조사		
	멕시코	만사니요항만	타당성조사		
	중국	대련항만	타당성조사		
	인도	첸나이ODCY	타당성조사		
	크로아티아	리예카항만	타당성조사	1.9억	민간+정부
	이탈리아	트리에스테항만	타당성조사		
	중국	렌윈강항만	타당성조사	1.8억	민간+정부
	소계			8.5억	
2009	투르크메니스탄	투르크멘바쉬항만	타당성, 기초자료조사 ODA 유형	15억	정부
		투르크멘바쉬수리조선	기본계획	0.4억	민간
	러시아	자루비노항만, 산업단지	수요조사	0.5억	정부
	아세안	아세안 역내 항만물류	타당성, 기초자료조사 ODA 유형	11.5억	정부
	DR 콩고	바나나항만	타당성, 기초자료조사 ODA 유형	11.3억	정부
	인도네시아	남수마트라철도건설	타당성조사	10.0억	정부
		파단-마랑고속도로			
	필리핀	리메이 LNG터미널 및 발전소			
	베트남	빈호아-붕타우철도			
	DR 콩고	간선도로			
소계					

자료 : 국토해양부

| 표 6-6 | 외국 항만관계자 초청 교육 프로그램

구분	주요내용
대상국가 9개국	■ (아시아)베트남, 말레이시아, 필리핀, 미얀마 ■ (중남미) 과테말라 ■ (아프리카) 탄자니아, 가나, 리비아 ■ (중동) 사우디아라비아
주요내용	■ Yes! U-port 시스템 개발경험, 프로그램 구현 및 Single Window System 구축과 운용사례 소개 ■ 우리나라 항만효율화(RFID, GCTS 시스템등) 사업 및 물류정보 표준화사업 추진현황 소개 ■ IMO, UN/CEFACT 등 국제기구에서의 입출항 간소화 추진 상황 및 타국가의 사례 등 소개 ■ EDI, XML 개념 및 우리나라 정보표준화 사업의 추진실태 등 ■ 원조사례와 방법, 절차 등
기간 등	■ 5박 6일, ■ 왕복항공료, 국내체류경비 등 전액부담 (총예산 1.5억원)

자료 : 국토해양부 홈페이지

(2) 조화전략의 주체와 역할

조화전략의 주체는 현재 국토해양부 물류항만실 소속 부서에서 수행하는 것이 바람직하다. 물류항만실의 소속부서는 대부분 해외진출 관련 업무를 수행하고 있다. 총괄 기능을 맡고 있는 물류정책과는 국제물류와 국내물류에 관한 정책을 총괄하고 있어 업무범위가 광범위하므로 국제물류에 중점을 두기 어려울 것으로 판단된다. 국제물류 관련 사무를 수행하고 있는 부서에서 이러한 조화전략을 수립하고 수행하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 현재 해외항만개발협력 정책과 글로벌 물류네트워크 구축 정책을 담당하는 항만투자협력과나 해운정책과에서 담당하는 것도 검토할 수 있다. 하지만 기존의 업무부담을 감안할 때 수행에 어려움은 있을 것이다. 해상교통 기반시설인 항만의 관리와 운영체계에 관한 업무를 수행하고 있는 항만물류기획과가 조화전략을 수립하고 수행하는

것도 검토해 볼 만하다.

국토해양부 내에 국제협력담당관이 있지만 국제협력담당관은 국내 다른 부처, 외국 정부, 기관과의 대외업무를 전담하고 있으며 국제물류에 대한 전문적 업무를 수행하는 데는 한계가 있다.

물류항만실 내 조화전략 담당부서는 국제물류 분야의 해외진출 대상 국과 대상 분야에 관한 부서 내 정보를 수집하고 관련 업무를 분석하여 가능한 한 같은 시기에 동일한 지역과 분야에 역량을 집중시켜 효율성과 효과성을 높일 것이 요구된다.

대외적으로는 아세안과 같은 지역경제통합조직과 외국 정부와의 국제협력 업무를 수행해야 한다. 정례화 된 회의는 물론 부정기적인 협력 행사를 주관하여 특정 해외진출 업무를 수행하는 담당자 간의 업무를 조율해야 할 것이다. 또한 담당자는 특정 진출 업무부서와 국제협력담당관의 대외정책을 연결시켜 조화를 이루는 업무도 담당해야 할 것이다.

정책담당자와 관련기업간의 정보 공유도 매우 중요하다. 국제협력이나 투자사업의 경우 관련 당사자가 매우 다양하고 위험이 크기 때문에 가능한 한 많은 정보를 바탕으로 의사결정이 이뤄져야 한다. 민관의 정보공유와 조화를 위해서는 가칭 ‘해운항만부문 해외 협력 및 투자 전략 회의’의 결성이 필요하다. 구성원은 해운항만 정책담당자와 관련 공공기관과 연구진, 국제물류투자협의체 기업 및 관련기업으로 추진하되 정보 공개 수준을 감안할 때 이원적 회의 체제로 유지하는 것이 필요하다.

회의 운영은 2010년을 시작으로 분기 1회 정도 개최할 필요가 있으며 필요시 수시로 개최할 수 있는 비상설 회의체로 운영한다. 정책회의와 총괄회의로 구분해 총괄회의는 민관합동으로 개최하고 총괄회의에서 제시된 사업 또는 전략아이디어의 후속 추진을 위한 정책회의를 이어서 개최한다. 담당부서가 포괄적이어서 확정되지 않은 정책프로그램으로서 추진력을 확보하기 위해서는 2010년 상반기 KMI와 국토해양부의 정책연

구 협의회에 안전으로 상정해 추진할 필요가 있다. 연구결과의 공개보고를 통해 관련 정책의 필요성을 홍보하고 정책당국의 관심을 촉구할 필요도 있다³⁰⁾.

| 표 6-7 | 해외 협력 및 투자 전략회의의 구성(안)

구 분	주요 내용
회의명	■ ‘해운항만부문 해외 협력 및 투자 전략회의’(비상설 회의체)
구성	■ 총괄분과(민관합동): 정책분과+민간참여자 -간사: 정책담당자 ■ 정책분과(정책담당자): -국토해양부 물류항만실 정책담당자 + 공공기관 + 관련 연구기관 -간사: 공공기관
운영	■ 이원적 운영 : 정보 공개 수준에 따라 회의 소집 -총괄회의 : 분기 1회, 정부 및 민간의 추진현황 정보 공유 -정책회의 : 분기 1회, 총괄회의 개최 2주 후, 정부정책 추진방향 협의
추진일정	■ 2010년 1분기부터 회의체 구성 협의 -국토해양부 정책연구협의회 의제로 상정 추진, 담당부서 결정 -물류항만실 업무보고 또는 연구결과 공개보고시 추진주체 협의

(3) 조화전략의 추진

조화전략이 필요한 것으로 인정되고 주체가 결정되어 추진하는 경우에는 먼저 관련 부서로부터 해외진출 업무 정보를 수집해야 한다. 익년도 사업예산 편성에 앞서서 정보를 수집하고 분석하여 선택한 대상국과 분야를 관련 부서에 통보하고 가능한 한 선택한 곳에 집중할 수 있도록

30) 정책당국과의 간담회에서 본연구에서 제시하는 전략의 필요성에 공감하면서도 현재 업무 분장이 정확하게 구분되지 않아 실제 추진하는 데는 추가적인 협의가 필요하며 부처내에서도 담당부서를 정하는 데 다소 시간이 소요될 것으로 지적된 바 있다.

해야 한다. 또한 실제 정책과정에서도 기능적으로 유사한 해외업무가 수행되는 경우 이를 공유하여 활용할 수 있도록 주기적으로 관련 부서로부터 정보를 수집하고 공유해야 한다. 예를 들면 개도국의 국제물류 관련 사업의 발주 담당자를 초청하여 워크숍을 실시하거나 연수프로그램을 진행하는 경우 유사업무의 담당자와 공동으로 개최하거나 사후적으로 그 프로그램에 참여하여 효율성과 효과성을 제고할 수 있다. 정보의 수집 주기와 공유는 분기별로 시행하는 것이 적절할 것이다.

| 표 6-8 | 조화 전략의 주요 내용

구 분	주요 내용
추진과제	■ ‘해운항만부문 해외 협력 및 투자 전략회의’ 구성 및 운영
개념	■ 글로벌 물류네트워크 구축사업과 해외항만개발협력사업의 추진상황을 정기적으로 점검해 상호협력 가능성 제고
주체와 역할	■ 국토해양부 물류항만실의 사업이 있는 부서가 추진하는 것이 효과적 ■ 해외 진출 사업을 조사·관리하며 협력사항 정례 조사
추진방안	■ 익년도 사업계획의 수집 및 협력부문 요청 및 협의 ■ 매 분기마다 협력 사항 점검

2) 민관협력의 실효성 제고(Partnership)

(1) 기본 개념

국제물류분야의 해외진출을 강화하기 위해서는 해외투자와 공적개발원조형 사업의 수행주체인 민간과 정부의 실질적인 협력체계를 강화해야 한다. 즉 파트너십 전략이 필요하다.

해외진출 분야에서 민관협력의 형태는 첫째, 개발원조 활동에 참여

하는 경우가 있다. 해외봉사활동이나 기부금 원조 등을 예로 들 수 있다. 둘째, 투자사업 및 자금협력형 개발원조사업과 같은 직접적인 투자 또는 유상원조사업 수행 과정에서 역할을 분담하는 형태가 있다. 먼저 투자사업의 경우 정부나 공공부문이 민간과 공동으로 출자하는 경우가 있다. 이를 공동협력형이라고 한다. 그리고 유상원조사업의 경우에는 정부가 기반시설에 원조하고 관련 운영시설은 국내 민간기업이 투자하는 형태가 있는데, 민간의 책임이 상대적으로 크다. 이러한 경우에는 분담협력형이라고 할 수 있다. 방파제와 같은 항만의 기초시설에 대한 공적개발원조를 제공하고 이를 활용하여 민간이 운영시설에 투자하는 것을 분담협력형 사례로 들 수 있다. 또한 유무상 원조사업을 국내 민간기업이 수주하는 경우도 광의로 볼 때 분담협력형 민관협력 유형으로 볼 수 있다. 타당성 조사등 개발조사사업이나 컨설팅 등의 사업을 수주한 경우를 예로 들 수 있다.

| 표 6-9 | 해외진출 민관협력의 유형

유 형	특 징
공동협력형	■ 전통적으로 공공이 제공하던 서비스를 민간이 대체 ■ 민간의 책임 강조 ■ 정부와 민간이 공동시행자
분담협력형	■ 유무상 원조사업의 수주 ■ 해외봉사단 등 원조활동에 참여 ■ 민간은 위험회피 가능 ■ 개발조사사업 지원과 수주 등

자료 : 국토해양부, 2008, p. 22.

이와 같이 다양한 형태의 민관협력은 개발원조와 투자사업에 대한 재원과 긍정적 여론을 확보하는 동시에 개발원조 효과의 지속가능성을 높인다.

(2) 파트너십 전략의 주체와 역할

파트너십 전략은 국제물류 해외진출을 추진하고 있는 담당부서가 전략 주체이다. 글로벌 물류네트워크 구축 사업의 경우 민간과 공공 부문이 공동으로 출자하는 경우 참여하는 공공 부문이 전략 수립과 수행의 주체가 된다.

반면 해외항만개발협력 사업의 경우 정부 측 담당과가 전략의 주체가 된다. 투자사업의 경우에도 적용이 되겠지만 특히 개발조사사업과 같은 기술협력사업의 경우 상대국 민간 부문을 반드시 원조 실시의 파트너로 구성해야 한다. 상대국의 민간 부문을 파트너로 참여시키는 것은 현지 여건을 정확히 반영하여 사업타당성을 판단하는데 목적이 있다. 또한 기술협력사업이 종료된 후에 후속적인 자금협력 사업으로 연계되는 경우 현지 파트너의 역할이 매우 중요하다. 협력프로세스가 종료된 후 우리 정부나 민간은 현지국 정부와 네트워크를 유지하기가 쉽지 않지만 현지국 민간은 상대적으로 쉽게 정책당국과 네트워크를 유지할 수 있으며, 의사결정에 참여하여 후속 자금협력사업의 시행 여부에 중요한 영향을 줄 수 있다. 이 경우 우리 정부와 민간은 구축된 파트너십을 활용하여 관련 정보를 확보하고 간접적으로 지원할 수 있게 된다.

(3) 파트너십 전략의 추진

전략의 실천 가능성을 높여 국가목표를 달성하기 위해서는 민간 부문의 참여를 활성화시키기 위한 방안이 선행돼야 한다. 글로벌 물류네트워크 사업의 경우 민간은 투자주체가 되며 투자의사결정에 이르기까지 민간기업이 비용을 부담해야 한다. 기초조사 수준의 타당성 조사를 실시하는 데 소요되는 예산의 일부를 비록 정부가 부담하고 있으나 민간기업

의 위험은 여전히 크다. 그러나 공공 부문이 사업에 참여하여 투자하는 경우 이러한 위험은 감소되지만 민관협력은 미진하다.

해외항만개발협력 사업의 경우에는 전략 주체가 민간의 참여를 사업 단계별로 다양하게 모집할 수 있다. 먼저 수요조사의 단계에서는 기존의 ‘국제물류투자협의회’ 구성원을 대상으로 설문조사를 실시하거나 정기적인 수요조사 채널로 활용할 수 있다. 파트너십을 강화하기 위해 수요조사에 한정하지 않고 원조사업과 연계할 수 있는 민간사업을 개발할 수 있도록 타당성 조사비를 지원하는 소위 ‘해운항만 해외진출 개발조사 지원사업’ 방안을 검토할 필요가 있다.

| 표 6-10 | 파트너십 전략의 주요 내용

구 분	주요 내용
추진과제	■ “해운항만 해외진출” 개발조사 지원 사업
개념	■ GLN; 정부주도-민간참여형 지원에서 민간주도-정부지원형 지원으로 개선, 타당성 조사비 지원제도 도입
주체와 역할	■ 물류항만실 글로벌 물류네트워크 구축 해당부서에서 실시 ■ 관리자가 현지 전문가 채용여부 조사
추진방안	■ 매년 10억 원 이상의 예산책정 ■ 지원 대상기업 선정기준 등 기타 사항 준비

이러한 타당성 조사 지원 사례는 해외건설시장 개척지원사업과 엔지니어링해외진출기반조성사업, 해외환경프로젝트 타당성조사 지원사업에서는 광범위하게 활용되고 있다. 대상국가나 지역을 선정하고 개발원조사업과 관련한 부문의 사업개발프로젝트를 공모하고 채택되는 경우 타당성 조사비를 민간과 매칭으로 부담하는 것이다. 초기 조사비의 부담이 줄어들어 민간 참여가 활발하게 이뤄질 수 있으며 이를 통해 민관협력이 강화되고 관련 해외진출 사업의 성과를 높일 수 있다.

| 표 6-11 | 정부 지원 사업 비교

구분	신시장 개척 지원	해외플랜트타당성조사 지원사업
담당	국토해양부, 해외건설협회	지식경제부, 한국플랜트산업협회
근거	해외건설촉진법 제16조 및 해외건설 시장개척지원사업 관리지침(2009)	해외플랜트타당성조사지원사업 관리지침
연간사업 예산 및 실적	■ 23억원(2009년 예산) ■ (2008) 55개사 31개국 55건 (전체 예산의 140% 지원) -타당성조사 : 12개사 10건 7.9억 -현지수주교섭 및 조사활동 : 24개사 24건 9억 -발주처 인사 초청 및 수주 교섭 조사활동 ; 21개사, 21건, 8.8억	■ 연간 30억원(2009년 예산) - 2002~2008년 실적: 172건 152억원 - 평균 0.88억원/건
사업개요	■ 신규시장 개척 시 투입되는 비용중 리스크가 큰 초기 비용 일부를 정부가 지원하여 적극적인 해외시장개척을 유도하고, 이를 통해 시장다변화 및 수주확대 실현	■ 해외 유망 플랜트 프로젝트의 개발 초기단계에 우리기업의 참여를 촉진, ‘입찰참여자’에서 ‘개발참여자’로 전환시킴으로서 설계 컨설팅 능력 등 전반적인 플랜트산업의 경쟁력을 향상시키기 위한 지원사업
시장개척 사업 범위	■ 미진출 국가의 프로젝트 ■ 최근 5년간 수주실적이 4억불 미만인 국가 프로젝트 ■ 미개척 다국적기업, 개발업자, 국영석유회사 등이 발주하는 프로젝트 ■ 국토해양부장관이 전략적 참여가 필요하다고 인정하는 프로젝트 ■ 전략적 지원 대상국가 : 나이지리아, 러시아, 브라질, 아제르바이잔, 알제리, 이라크, 인도, 칠레, 카자흐스탄	■ 국내업체가 공개입찰에 참여를 추진 중이거나 추진 예정인 중 타당성조사를 수행할 경우 현저히 높은 해외플랜트 프로젝트 ■ 발주예상기관과 신청기업의 타당성 조사 수행에 관한 양해각서(MOU), ■ 발주 예상기관이 타당성조사 수행을 요청하는 의향서 또는 서한중 1건 이상의 문서 ■ 플랜트 분야 : 석유화학, 오일 & 가스, 해양, 발전, 시멘트, 제철, 운반/하역, 환경, 기타 산업 설비
지원사업 대상	■ 해외건설사업 수주 관련 프로젝트 타당성조사 사업 ■ 기타 지원사업 : 발주처(프로젝트 관련 기관 및 단체를 포함한다) 인사 및 엔지니어의 방한 시찰 또는 방한 연수(초청) 지원 - 기타 업계 공동의 이익이 되는 시장개척 차원의 지원사업	■ 타당성조사사업 - 자체수행 또는 외주용역 가능 - 조사보고서의 활용성을 높이기 위해 외국전문가 및 영문보고서 권장 - 통신, Oil & Gas, 석유화학, 해양, 발전, 담수화, 시멘트, 제철, 운반/하역, 환경, 기타산업설비 등

| 표 6-12 | 신시장개척 지원사업 추진 실적

구 분	합 계	연평균	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
지원금액	72억	13.6	4억	9.5억	9.5억	9.5억	19.5억	20억	23억
업체수	139	45.1	24	32	32	41	61	58	68
지원건수	249	45.1	25	35	34	40	60	58	64
국가수	184	26.3	17	23	21	25	32	31	35

자료 : 해외건설협회(www.icak.or.kr)

3) 개발경험의 도구화(Toolkit)

(1) 기본 개념

우리나라는 반세기만에 수원국에서 원조공여국의 입장으로 성장해 세계 많은 나라 특히 개도국이 많은 관심을 보이고 있다. 우리 정부도 이를 활용하여 원조시장에서 경쟁력을 확보하기 위해 각 분야의 개발경험을 개도국에게 전수하고자 하는 정책을 매우 활발하게 전개하고 있다. 기획재정부의 지식공유사업(Knowledge Sharing Program)이 대표적이다. 그러나 개발경험 전수사업은 한국 ODA가 현지의 특수성을 심도 있게 고려하지 않고 다른 사업 분야보다 우리의 성공사례를 홍보하는 데 치중해서 ODA의 본질적 가치를 희석시킬 수 있기 때문에 신중하게 추진해 나가야 한다. 또한 개발경험 전수사업은 대표적인 무상원조사업으로서 부처 간 중복이 많이 발생하고 있다³¹⁾(손혁상, 2009).

우리나라의 국제물류 분야도 빠른 시간에 큰 발전을 이룬 분야로 개

31) 예를 들어 인도네시아의 경우 KOICA의 기상예보, 국제통상, 관세행정지원 사업이 KSP의 기상 조기경보시스템, 수출, 관세행정개선 사업과 중복됐고, 베트남, 우즈베키스탄, 캄보디아, 알제리에서도 중복된 사례가 있다(손혁상, 2009, p. 44).

도국이 많은 관심을 보이고 있다. 특히 IT를 기반으로 한 항만운영시스템이나 관제시스템, 정보시스템에 관심이 많다. 항만시설의 시공기술과 항만 관리 운영 체계도 비교적 좋은 성과를 보여 개도국으로부터 관심의 대상이 되고 있다. 다만 타당성 조사, 설계와 같은 개발조사사업 부분에서는 경쟁력이 약해 이에 대한 경쟁력 제고가 시급히 요구된다.

따라서 국제물류의 핵심 기반시설로서 항만의 관리운영체계 전반에 대한 개발경험을 체계화하고 표준화하여 이를 하나의 툴킷으로 구성하는 전략이 요구된다. 우리나라의 특징과 단점을 검토하고 이를 보완하여 하나의 툴킷으로 제작하여 개도국에 진출할 수 있도록 한다.

이러한 툴킷 전략은 개도국 항만의 전반적 상황에 대해서 종합적으로 진단하여 다양한 분야에서 협력과 투자진출을 할 수 있는 기회를 확보할 수 있는 장점이 있는 반면, 상당한 준비가 필요하고 현지 특성을 반영하는 것이 어려운 문제이다.

(2) 툴킷 전략의 주체와 역할

툴킷 제작을 위해서는 투자와 협력에 관계된 담당부서보다는 종합조정 부서에서 추진하는 것이 적절하다. 툴킷이 특정한 부분만을 강조하기 보다는 국제물류 전반에 걸친 광범위한 개발 경험이기 때문이다.

| 표 6-13 | 툇킷 전략의 주요내용

구 분	주요 내용
추진과제	■ “해운항만 발전모델”의 체계화
개념	■ 해운항만부문의 발전 경험을 표준화하여 개도국 항만에 대한 종합적 상황 진단
주체와 역할	■ 국토해양부 해운항만 총괄 부서에서 추진 ■ ODA; 전문가, 교수 등 현지국가 정부 자문위원급을 섭외, 하도급 자문 계약체결, 과제 종료 후 모니터링 및 한국기업과 협의
추진방안	■ 표준화 툇킷 제작(2010년)

발전경험을 강조하는 데 집중하는 경우 현지국의 특징을 파악하는 데 소홀하기 쉬운 약점이 있다. 이를 보완하기 위해서는 반드시 현지국 전문가를 진출사업에 포함시켜야 한다. 파트너십 전략에서 언급했듯이 현지국 전문가를 통해서 현지 특성을 보다 구체적으로 분석할 수 있게 되며 사업 추진의 효율성을 기대할 수 있게 된다. 또한 사업이 종료된 이후 현지 전문가와 지속적으로 접촉함으로써 기 추진한 사업을 모니터링 하고 관련 정보를 수집할 수 있게 된다. 이러한 목적으로 볼 때 현지 전문가는 후속 과제에 대한 의사결정에 영향을 미칠 수 있거나 관계자로 구성해야 할 것이다.

(3) 툇킷 전략의 추진

먼저 툇킷의 주요내용은 우리나라 해운항만 제도와 관련해 영역별로 각각 구분해서 전략적으로 작성될 필요가 있다. 전분야에 걸쳐서 총체적으로 작성하는 것은 실제 활용되지 않을 수도 있기 때문이다. 먼저 툇킷 작성을 위한 기본계획이나 방침을 결정하고 특정 협력 프로젝트나 투자 프로젝트가 진행되는 경우와 연계하여 해당 분야의 툇킷을 작성하는 것

이 효율적이다.

툴킷 작성의 기본계획에 수록될 내용은 진출대상 국가의 전반적 해운 항만 수준을 검토해 제도 등의 개선 수요가 있는 부문을 중심으로 추진돼야 한다. 본 연구의 검토결과에 따르면 아세안 국가의 경우 시설확충과 운영시스템 개선을 통한 항만 생산성을 제고하는 것이 요구되고 있다. 아세안 국가와의 협력을 위해서는 항만 생산성 제고를 위한 다양한 정책수단들에 대해서 종합적으로 정리하고 활용할 수 있는 툴킷이 제작돼야 할 것이다. 예를 들어 항만시설 확충을 위한 기본계획으로서 물동량 및 여객수요의 산정, 필요한 시설규모의 결정, 투자재원의 조달 및 투자자 결정, 시설의 관리와 운영에 관한 제도 등에 대해서 모듈별로 하나씩 작성하고 이를 종합하는 형식이 효과적이다.

이러한 모듈별 작성계획을 기본계획에 수록하고 어떤 과제에서 어떤 방법으로 추진할 계획인 지를 결정하고 관련 과제에 해당 업무를 포함시키면 될 것이다. 실제로 한국과 아세안의 협력사업으로 추진되고 있는 아세안 역내 항만물류인프라 개선방안³²⁾ 연구에서는 물동량 예측방법에 관한 내용을 툴킷으로 작성하도록 하고 있다. 현지국에서 활용 가능한 예측방법을 검토하고 이를 워크샵을 통해서 교육함으로써 현지국의 항만수요 예측에 관한 역량을 강화하려는 것이 목적이다. 이렇게 만들어진 툴킷을 계속적으로 수정 보완해 다른 국가와의 협력사업에서도 활용할 수 있을 것이다. 또 한편으로는 시설소요와 개량을 위한 조사도 병행하고 있는데 이러한 조사방법도 툴킷으로 표준화할 수 있다. 툴킷을 활용한 결과를 현지국과 공유함으로써 개발협력사업의 효과가 크게 될 것이다.

32) 국토해양부에서 아세안의 요청으로 말레이시아를 중간국가로 해서 추진하고 있는 사업으로서 2009년-2010년 20여개월에 걸쳐 추진되는 기술협력사업이다.

| 표 6-14 | 톨킷 전략의 추진 방안

구 분	주요 내용
기본방향	■ 해운항만 개발경험의 도구화를 위한 기본계획 수립 필요 ■ 관련 과제를 활용한 톨킷 제작 추진 및 종합화
기본계획의 주요내용	■ 해외진출 대상국의 톨킷 수요 조사 ■ 지역별 또는 국가별 톨킷 수요의 유형과 우선순위 결정 ■ 톨킷 제작 추진 계획(소요예산 및 관련과제와의 협의) ■ 톨킷 활용 효과 극대화를 위한 방안 ■ 기본계획의 일관성을 확보하기 위한 제도화 방안 등
주요 톨킷 유형	■ 항만관리제도(관리주체, 민영화 등) ■ 항만시설 개발 및 투자자원 조달 ■ 항만시설 관리운영 제도(노무제도 등) ■ 정보화 기본계획 ■ 항만시설 수요산정 및 시설 확충 규모 산정 기준 등 ■ 해운산업 발전과 국가물류체계 개선을 위한 정책 방안 ■ 수출입물류 효율화를 위한 제도개선 방안
추진일정	■ 해운항만 개발경험의 도구화를 위한 기본구상(2010년)

4) 국가별 해운항만 진출전략 수립(MTCS)

(1) 기본 개념

국제물류 분야의 해외진출은 여러 부서에서 추진하고 있고 민간투자도 개별기업의 이익을 목표로 추진하고 있어서 정부의 협력정책을 통해 간접지원을 받을 기회를 잃게 된다. 또한 투자와 협력 분야도 분산돼 결집에 의한 시너지 효과를 얻기 어렵다.

공적개발원조 분야에서는 90년대 들어 이전의 개발원조의 효과를 평가한 결과 파편적 방식의 원조로 원조의 효과성에 의문이 제기됐고, 이를 개선하기 위해 세계은행이 1997년 새로운 방식의 개발지원을 위한 전략적 도구로 국가지원전략(Country Assistance Strategy : CAS)을 채택했다.

많은 선진국과 우리나라는 서로 유사한 형태로 CAS를 도입해 원조효과성을 제고하고 있다. CAS는 원조전략의 일관성을 높이고 수원국 정부 또는 공여국의 특정 이익에 원조사업이 영향을 받을 가능성을 약화시키는 효과가 있다. 국가지원전략은 개도국의 정치, 경제, 사회 현황 및 과제에 대한 종합분석과 그에 기초한 원조기관의 지원, 평가계획을 다룰 뿐 아니라 환경, 여성과 같은 범분야적 과제, 원조목표와 사업과의 연계 등에 대해 포괄적으로 수록한 전략보고서이다(정유아, 2009).

해운항만분야에서 진출전략을 국가별로 수립함으로써 포괄적이고 일관된 국제물류 분야의 해외투자와 협력이 가능하게 된다. 해운항만 진출전략(Maritime Transport Cooperation Strategy : MTCS)은 i) 해당국의 해운항만 현황과 거버넌스 분석, ii) 주요 공여국의 협력과 투자 현황 분석, iii) 협력 분야와 투자대상 후보사업 분석, iv) 해당국 정책당국자 의견, v) 중장기 투자와 협력 계획 등의 내용을 포함하는 것이 필요하다.

| 표 6-15 | MTCS 주요 과정과 내용

과정	주요 내용
해당국 해운항만 현황과 거버넌스 분석	■ 해당국 해운항만 발전 패턴 개관 ■ 관리체제와 투자자원 조달 관련 내용 집중 검토
주요 공여국의 협력과 투자 현황 분석	■ 선진국들의 원조와 투자 진출 상황을 분석
협력 분야와 투자대상 후보사업 분석	■ 협력분야의 유형화(원조사업 및 투자진출 사업) ■ 포괄적 협력 추진 체계 구축(관련 및 유사분야를 포괄하되, 추후 포함되는 사업의 경우에도 우선 추진할 수 있도록 체계 구축)
해당국 정책당국자 의견	■ 정책당국자와의 정책대화 채널 구축 및 운용방안
중장기 투자와 협력 계획	■ 수요조사 및 타당성 조사를 활용한 대상 사업 발굴 ■ 사업별 추진 체계 및 민관협력 방안

(2) MTCS 수립 주체와 역할

국가별 진출전략은 투자와 협력에 관계된 담당부서보다는 종합조정 부서에서 추진하는 것을 우선적으로 검토한다. 진출전략이 특정 부분만을 강조하기보다는 국제물류 전반에 걸친 광범위한 내용을 포함하고 있기 때문이다. 그러나 업무내용에 따라 실무부서에서 추진하는 것이 효과적인 경우도 있다. 특히 해운 항만 관련업무의 국제성과 전문성을 감안할 경우 실무에 대한 이해도가 부족할 경우 MTCS의 구체성과 활용도가 제약을 받을 수도 있다. 따라서 부처의 업무분담, 전문성, 해외협력 추진 가능성 등을 종합적으로 감안해 주관부서가 결정돼야 할 것이다.

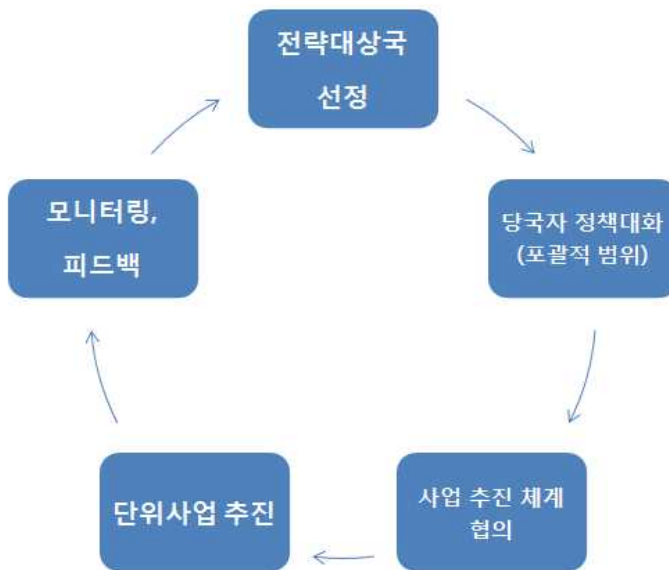
| 표 6-16 | MTCS 전략의 주요 내용

구 분	주요 내용
추진과제	■ 국가별 해운항만 진출전략 수립 (Maritime Transport Cooperation Strategy)
개념	■ 해운항만부문의 진출전략을 사업 단위가 아닌 국가단위로 수립 ■ 포괄적이고 다양한 분야가 연계된 해외투자과 협력 추진 가능
주체와 역할	■ 국토해양부 해운항만 총괄 부서에서 또는 실무부서 추진 ■ 업무분장과 대외협력 가능성, 종합조정 능력 등을 기준으로 판단
추진방안	■ 관계부처 협력, 범부처 원조정책 조정기구와 협의 ■ 대외협력 우선순위에 따라 1개국 시범 추진(예, 아세안국가, 2010년)

(3) MTCS 전략의 추진

국가별 진출전략은 대상국이 많지 않음을 감안할 때 전체적으로 일년에 3~4개 국가씩 약 3년에 걸쳐서 선정된 국가를 대상으로 수립하는 것이 적절할 것으로 판단된다. 전략 수립의 절차는 다음과 같이 수행할

필요가 있다. 먼저 국제개발협력위원회³³⁾와 같은 범부처 원조정책 조정 기구와 국토해양부의 정책 방침에 따라서 전략 대상 후보국가를 선정하고 대상 국가와의 정책대화를 통하여 협의하고 진출전략을 수립한다. 진출전략에 따라 투자와 협력사업을 추진한다. 사업추진 과정과 종료시점에 따라서 모니터링과 평가를 시행하고 그 결과를 진출전략에 반영한다.



| 그림 6-1 | 국가별 해운항만 진출 전략 수립 추진방안

33) OECD/DAC는 2008년 우리나라 원조의 분산화에 대한 문제의 심각성을 지적하며 개발협력의 목적, 정책, 전략을 총괄하는 단일 조직 구성을 권고했다. 정부는 분산된 집행체계를 극복하고 국가 차원의 기획조정이 필요하다는 배경에서 국무총리실 산하에 국제개발협력위원회를 설치했다(손혁상, 2009, p. 41).

3. 전략 추진체계

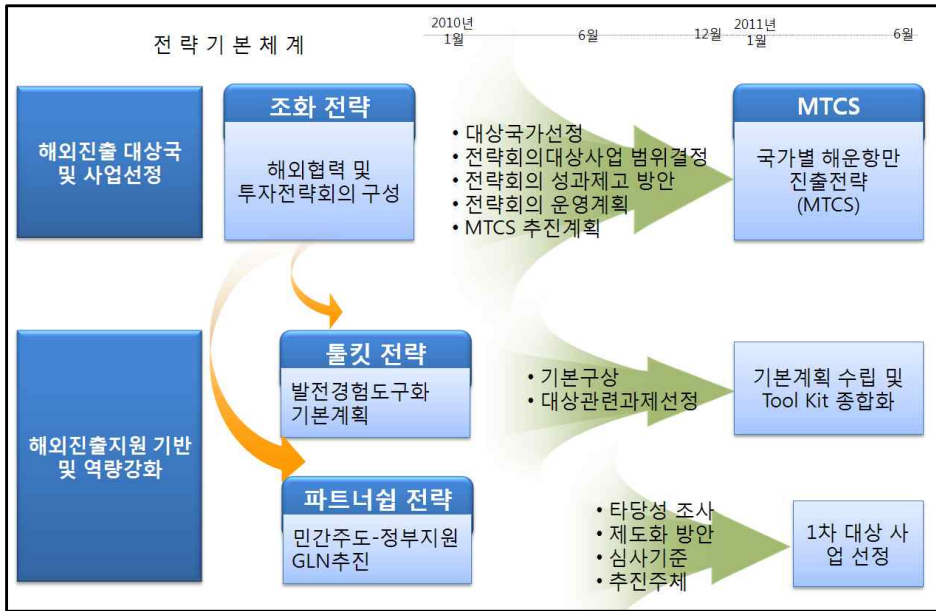
1) 전략간 상호 연계성 강화

본 연구에서 제시한 4대 전략은 상호 독립적으로 추진되기 보다는 강한 연계성을 가지고 있다. 다시 말해 업무의 추진 가능성을 감안해 우선 실천 가능한 전략과 기반이 조성된 이후 추진 가능한 전략이 함께 제시돼 있다. 전략 추진의 효과를 높이기 위해 자기 완성적 전략방안으로 구성했다.

먼저 조화전략으로서 가칭 ‘해외 협력 및 투자 전략회의’를 구성하게 되면 회의체의 운영을 통해서 진출대상 국가를 상호 협의하고, 운영을 통해 우선 정보 공유를 추진한다. 회의체 운영이 원활히 추진돼 국가별 해운항만 진출전략 수립이 제도화되는 시점에서 회의체는 업무를 종료하고 해체하게 된다. 정상적인 스케줄을 가정할 경우 1년 정도 회의체의 운용이 필요할 것으로 판단된다.

이 회의체는 또한 발전경험 도구화 기본계획을 수립하는데 의견을 수렴하게 된다. 톨킷 전략과의 연계가 필요한 것이다. 우선 기본계획의 수립에 앞서 관련부서가 기본구상을 하는 단계가 필요하며 이때 회의체의 의견이 충분히 반영돼야 한다.

파트너십 전략은 민간주도-정부지원 글로벌 물류네트워크 구축사업을 추진하는데 필요한 제도화와 정책의 타당성, 심사기준 등을 수립하는데 지원할 필요가 있다. 가칭 ‘해운항만 해외진출 개발조사 지원사업’의 주관기관이 확정될 때까지 회의체의 지원이 요구된다. 경우에 따라서는 1차 대상사업의 선정 기준과 활용에 대해서도 자문이 필요하다.



| 그림 6-2 | 전략과제별 상호연계성 강화 및 효과적 추진방안

2) 전략과제 추진 로드맵

본 연구에서 제시한 4대 전략은 각각 추진돼야 함에도 불구하고 여건상 시차를 두는 것이 효과적일 것으로 판단된다.

우선 전략과제의 추진방안에 대해서 사전 협의가 필요하다. 연구결과와 실천과제를 발굴하고 이 단계에서 소위 ‘해외 협력 및 투자 전략회의 구성’이 필요하다. 대체로 2010년 상반기에 추진돼야 할 것으로 판단된다. 또한 분기 1회 총괄회의 및 정책회의를 통해 관련 정보를 공유하고 효율적 추진방안에 대해 협의할 필요가 있다.

그리고 민관협력의 실효성 제고 전략은 민간주도-정부지원형 사업추진 체계에 대해서 협의하고 소위 ‘해운항만 해외진출 타당성 조사 지원사업’을 법제화하는 과정이다. 내년 중 법제화 준비를 마치고 2011년 1차로 지원대상기업을 선정하는 과정으로 추진한다. 입법화나 제도화 과정

에서 다소 지연될 가능성도 있다.

톨킷 전략과 관련해서는 과업의 내용이 복잡하고 다양한 내용을 포함하고 있어 기본구상을 내년 말까지 완성하고 2011년에 기본계획을 수립한다. 또한 부분적인 톨킷 과제를 수행하기 위해 관련과제를 결정한다.

국가별 해운항만 진출 전략(MTCS)은 먼저 시범사업 추진을 위한 대상국가를 내년 하반기에 결정하고 예산을 확보한 후 2011년에 실제 추진하게 된다. 국가별 전략은 ‘해외 협력 및 투자 전략회의’에서 사전에 충분히 논의되고 준비되는 과정이 필요하다.

표 6-17 | 전략과제 추진 로드맵 제안

추진과제	주요내용	추진체계	추진시기					
			2010 Q1	Q2	Q3	Q4	2011 Q1	Q2
전략과제 추진방안협의	연구결과의 실천과제 발굴	해외 협력 및 투자 전략회의 구성			분기1회 관련사업 추진 정보공유 및 협의			
민관협력 실효성제고	민간주도 정부지원형 사업추진체계 검토	타당성조사 및 추진방안 연구					제1차 지원대상 기업선정	
툴킷제작	툴킷 기본계획 수립	기본구상 및 관련과제 검토					기본계획 지속협의 및 Tool Kit DB화	
국가별 해운항만진출 전략(MTCS)	시범사업 대상국가 선정 및 전략수립	타당성조사 및 MTCS 수립 (1개국)						

제7장 아세안 국제물류분야 진출의 경제효과

아세안 국제물류 기반시설 투자 확대에 의한 긍정적인 기대효과는 아세안 국가의 국제물류 효율화로 인한 물류비 절감과 이에 따른 무역증진 및 경제성장이라고 할 수 있다. 물론 직접적으로는 우리 기업의 해외 관련 분야 투자기회 확대에 의한 경제적 편익과 아세안 관련 시장의 확대도 예상된다. 또한 경제외적으로는 한-아세안 간의 인적 교류와 사회 전반적 협력 증진의 효과도 기대될 수 있다. 하지만 본 연구에서는 구체적인 투자사업 규모가 산출되지 않고 있기 때문에 직접적인 투자 증대 효과를 산출하기 어려워 경제외적 요인은 본 연구의 범위에서 벗어난 것으로 판단했다.

본 장에서는 아세안의 국제물류 기반시설 투자 확대의 긍정적인 효과를 산출할 수 있는 모형을 개발하고, 국제물류의 효율성이 무역과 성장에 미치는 경제효과를 산출했다.

1. 물류효율성의 경제적 영향 검토

1) 선행연구

다자체제인 WTO의 출범과 FTA 등과 같은 특혜무역협정의 체결이 확대됨에 따라 관세율과 수량제한 등 전통적 관세장벽이 축소되어 왔다. 또한 국가 간 경쟁이 치열해지면서 교역에 따른 비용의 최소화를 통해 자국 기업의 경쟁력 제고는 물론 외국기업을 유치하고자 하는 각국 정부의 정책적 지원이 확대되고 있다. 특히 세계경제의 생산네트워크(production networks)가 가속화되면서 재화의 수출입에 따른 물류비용 절

감에 대한 관심이 더욱 증대되고 있다.

Ando and Kimura(2003)는 국가 간 분업에 주요 역할을 하는 기업의 생산분할은 모기업이 속한 국가와 투자 잠재대상국 간의 서비스 링크비용이 주요 역할을 하는데, 이 중에는 물류비용이 매우 중요한 부분을 차지하고 있음을 밝히고 있다. 아울러 World Bank(2001)에 따르면 운송비용의 실효보호율(the effective rate of protection)은 관세율보다 더 높은 효과를 가지는 것으로 분석된 바 있다.

글로벌 생산체제와 국가 간·기업 간 경쟁이 심화되어 감에 따라 국제 경제학계에서는 무역과 물류인프라 간 혹은 물류비용의 관계에 대해서 주목하기 시작하였다. 이와 관련된 선행연구는 많이 이루어져 왔으며, McCallum(1995), Limao와 Venables(2001), Clark 등(2004), Hausman 등(2005), Prabir De(2006, 2007) 등이 있다.³⁴⁾ 특히 Hausman 등(2005)의 조사에 따르면, 카자흐스탄 및 말리(Mali)의 경우 면제품(cotton apparel)의 수출에 각각 93일과 63일이 소요되는 반면, 스웨덴은 6일 밖에 소요되지 않음으로 인해 엄청난 이익을 가져다주고 있음을 지적하고 있다. 또한 이 조사에 따르면, 나미비아(Namibia) 및 조지아에서 20피트 컨테이너(20' FCL)를 공장에서 해안부두까지 운송하는 데 필요한 비용은 대략 3,000달러 정도인 반면, 독일 및 스웨덴의 경우 대략 500~813 달러의 비용이 드는 것으로 조사되었다. 이들은 물류서비스의 품질 수준과 그 성과가 국가별로 차이가 있음에 주목하고 이러한 차이가 양국 무역 패턴의 변화에 어떤 영향을 미쳤는지 전 세계 80개국을 대상으로 중력모형을 사용하여 실증분석을 시도한 바 있다. 분석 결과, 무역 관련 비용이 1% 감소할 시 양국 무역은 0.2508% 증가하는 것으로 나타났다.

34) 이외에 국가 간 무역에서 운송비용을 명시적으로 고려하고 있는 연구는 Bergstrand(1985, 1989), David(1998), Deardorff(1998), Hummels(1999, 2001), Wilson et al(2003) 등이 있다.

Limao and Venables(2001)는 중력모형을 이용하여 운송비용이 양국 간 무역에 미친 영향을 분석하였다. 연구결과에 의하면, 운송비용은 수출국과 수입국의 운송 및 통신 인프라지수와 통계적으로 유의미한 관계를 가지며, 무역비용이 10% 증가할 때 무역은 20% 이상 감소하는 것으로 추정하였다.

Clark, Dollar, and Micco(2004)도 중력모형을 이용하여 양국 간 무역에서 운송비용의 효과를 추정한 바 있다. 이들의 연구결과에 따르면, 국가별 운송비용에서 항만의 효율성(port efficiency)이 주요 역할을 하며, 이러한 운송비용이 양국 간 무역의 주요 결정요인으로서 負(-)의 효과를 가지는 것으로 분석한 바 있다.

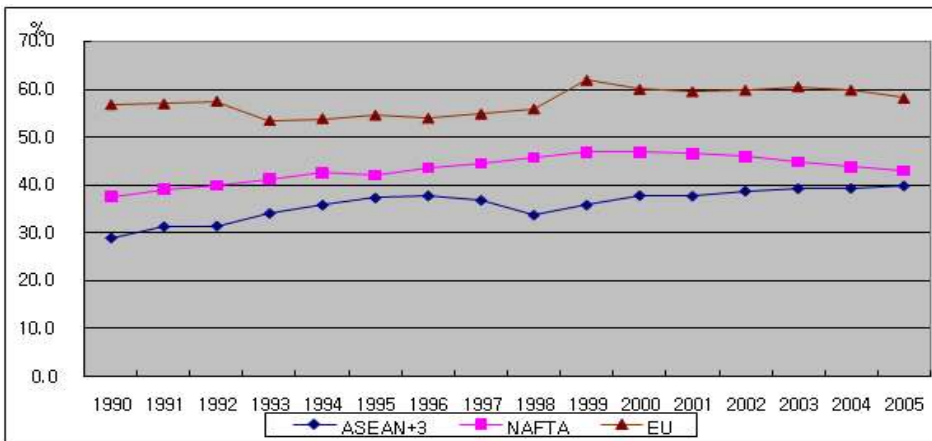
Prabir De(2006, 2007)는 동북아 및 동아시아 국가를 대상으로 무역비용이 양국 무역에 미친 효과를 각각 분석한 바 있다. 특히 2007년 연구에서 무역비용으로 관세, 운송비 및 인프라의 질적 수준을 고려하고 있는데 특히 산업을 HS 4단위 코드별로 구분한 후 OLS 및 2SLS 추정기법을 이용한 실증분석을 시도하고 있다. 분석결과에 따르면 무역비용으로 고려하고 있는 관세, 인프라 및 운송비용 모두 양국 간 무역에 유의한 영향을 미치며 관세 및 무역비용이 10% 감소할 시 양국 간 무역이 각각 약 1.6% 및 5.7% 증가하는 것으로 추정하였다. 결국 그의 연구에 따르면 양국 간 무역에 미치는 효과는 관세를 감소보다 오히려 운송비용의 감소가 더 큰 영향을 주는 것으로 분석되었다.

한편, APEC(2002), OECD(2003), Francois 등(2005)에 따르면, 무역거래비용이 1% 감소할 경우 전세계 소득은 300~400억 달러 증가할 것으로 추정한 바 있다.

2) 물류효율성의 경제적 성과에 대한 영향

기존 연구를 종합할 경우 물류비용이 감소할 경우 국제무역 및 소득에 유의미한 영향을 미치는 것으로 분석된다. 특히 동아시아 지역의 무역상호의존성은 다른 지역에 비해 빠르게 확대되어 왔다. <그림 7-1>에 제시된 바와 같이 아세안과 한국, 중국 및 일본의 역내교역 비중은 1998년을 제외하고는 전반적으로 빠르게 확대되어 왔다. ADB (2006)에 따르면 동아시아 지역의 무역의존성 확대와 기능적 경제통합의 심화는 역내 국가 간 물류인프라의 효율성 제고가 큰 역할을 한 것으로 주장한 바 있다. 특히 동아시아 국가 간 무역비용의 감소로 연결되는 물류효율성 개선은 역내 경제통합을 더욱 가속화할 것임을 제안한 바 있다.

그러나 아세안을 대상으로 물류비용이 무역에 미친 효과를 실증적으로 살펴본 연구는 많지 않은 실정이다. 따라서 아세안 지역의 물류효율성이 양국간 무역에 미치는 효과를 실증적으로 분석하고자 한다.



자료: IMF. 2008. *Direction of Trade Statistics*.

| 그림 7-1 | 주요 경제권의 역내교역비중 추이 (단위: %)

2. 아세안 항만시설 개선의 경제적 영향 분석

본 절에서는 물류효율성의 중요성을 보다 체계적으로 분석하기 위하여 모형을 중심으로 아세안 지역의 물류효율성이 역내 무역의 흐름에 미치는 영향을 분석하고자 한다.

1) 분석모형

아세안 지역의 물류효율성의 중요성을 보다 체계적이고 분석적으로 살펴보기 위하여 간단한 모형을 중심으로 물류효율성이 역내의 무역의 흐름에 미치는 영향을 분석하고자 한다.

이를 위하여 먼저 물류비용의 결정요인을 분석할 필요가 있다. 즉, 각국의 물류효율성이 실제로 물류비용에 얼마나 중요하게 작용하는지를 판별할 필요가 있다. Carruthers & Jitendra(2002)의 연구를 원용하여 ‘물류 효율성’ 즉, 효율적인 물류시스템이 제공하는 ‘신속성’ 과 ‘접근성’의 향상이 운송비의 직접적인 감소와 생산성의 향상을 통해 역내 국가들에게 얼마만큼의 경제적 편익을 가져오는지를 먼저 분석하기로 한다.

분석을 단순화하기 위하여 T_{ij} 를 특정상품에 대한 국가 i 로부터 국가 j 로의 물류비용이라고 하자. 그러면 다음과 같은 모델을 설정할 수 있다.

$$T_{ij} = f(x_{ij}, X_i, X_j, \mu_{ij}) \quad (1)$$

여기서 x_{ij} 는 국가 i 와 j 에 사이에 공통으로 관련된 변수이다. X_i 는 국가 i 의 특성을, X_j 는 국가 j 의 특성을 각각 표시하는 변수이다. 그리고 μ_{ij} 는 우리가 관찰할 수 없는(unobservable variables) 두 국가 사이의

특성을 나타낸다.

물류비용의 결정요인을 분석하는 데 있어서 두 나라 사이에 공통으로 관련된 특성으로 크게 두 변수를 들 수 있다. 첫째는, 두 나라 간의 지리적 거리이며 둘째로는, 두 나라 사이에 국경을 접하고 있느냐의 여부이다. 지리적 거리가 물류비용의 결정에 중요한 요소임은 두말할 필요도 없다. 거리가 짧을수록 수송비용과 각종 부대비용이 절감되기 때문이다.

또한 각 국가의 특성을 나타내는 변수로서 각 국가의 지리적 특성(해안에 접하는지의 여부, 섬나라 여부 등)과 함께 각 국가의 수송 및 통신 인프라 수준, 그리고 물류효율성을 중요한 변수로 사용한다. 각 국가의 수송인프라 수준은 도로밀도(density of the road network), 포장도로율(the paved road network), 그리고 철도밀도(rail network)를 사용하였으며, 통신인프라 수준을 나타내는 변수로서 일인당 전화 회선 수(the number of telephone lines per person)를 사용한다.³⁵⁾ 또한 물류효율성은 단순한 인프라 수준에 더하여 각국의 물류시스템이 얼마나 효율적인지를 나타내는 변수이다. 본 연구에서 사용하고 있는 물류효율성 변수는 세계경제포럼이 제공하고 있는 항만효율성과 철도효율성 지수를 사용하고 있다.

물류비용의 결정요인을 분석하기 위한 정확한 추정방정식을 설정하는 것은 매우 어렵다. 즉, 각종 인프라 및 물류효율성이 수출입업체 모두에게 똑같이 적용된다고 가정하면, 선형방정식이 보다 적절한 모형이 될 것이다. 그러나 변수 간에 상호작용이 존재한다고 하면 비선형방정식이 보다 적절한 추정방정식이 될 것이다.

그러나 여기서 우리는 분석의 단순화를 위해서 방정식 (1)로부터 다

35) 자세한 변수와 자료출처는 부록의 표 참조.

음과 같은 로그선형방정식을 이용하여 물류비용의 결정요인을 추정하기로 한다.

$$\ln T_{ij} = \alpha + \beta x_{ij} + \gamma \ln X_i + \delta \ln X_j + w_j \quad (2)$$

위의 식 (2)에서 각국의 지리적 조건, 인프라 수준, 그리고 물류효율성이 물류비용에 미치는 영향을 분석한 다음, 본 논문에서 추정하고자 하는 각 국가의 인프라 수준, 물류효율성 등 물류비용을 결정하는 변수들과 무역의 흐름과의 관계를 살펴보고자 한다. 이를 통하여 한 나라의 수송, 통신 인프라 수준과 항만효율성 및 철도효율성 등 물류효율성이 양국 간의 무역량에 얼마만큼 중요한 영향을 미치는가를 알 수 있다.

한 나라의 무역과 지리적 조건의 관계에 대해서 그동안 많은 실증적, 이론적 연구들이 행하여져 왔다. 그러나 대부분의 연구들이 물류비용을 모형 속에 명시적으로 다루지 않았을 뿐만 아니라 특히 각국의 물류효율성 수준이 무역의 흐름에 어떠한 영향을 주는지에 대한 연구는 거의 찾아볼 수 없다. 다만, 최근 들어 Bergstrand(1985), Deardorff(1998), 그리고 Bougheas 등(1999) 몇 개의 논문에서 무역에 대한 수송인프라의 중요성을 다루고 있을 뿐이다.

여기에서는 국가 간의 ‘정상적 (normal)’인 무역의 크기를 설명하는 모형인 중력모형(gravity model)을 이용하여 물류효율성과 무역의 관계를 분석하기로 한다. 잘 알려져 있는 바와 같이 중력모형은 두 국가 간 무역량의 크기가 양국 간의 거리에 반비례하고 경제규모에 비례한다는 가정에 기초하여 국가 간의 ‘정상적(normal)’인 무역의 크기를 설명하는 모형이다. 중력모형은 이론적 배경 없이 경험적 분석에서의 유용성 때문에 널리 사용되기 시작했으나 Anderson(1979) 이래 중력모형을 실제로 이론적 모형을 통해 도출하려는 시도가 많이 이루어졌다. 실제로 Ricardian 모형, Heckscher-Ohlin 모형 또는 수확체증(Increasing Returns to Scale) 모형

등 다양한 모형 하에서 중력모형이 도출됨으로써, 중력모형은 이제 그 이론적 기반도 확고해진 편이다.³⁶⁾ 이러한 시도로는 Helpman and Krugman(1985), Bergstrand(1990), Marksen and Wigle(1990), Eaton and Kortum(1997) 그리고 Deardorff(1998) 등을 들 수 있다. 경험적 분석에서도 많이 발전되어, 특히 최근에는 양국의 언어, 접경여부, 식민-피식민지와 같은 역사적 관계 등 많은 추가적 요인까지 고려함으로써 중력 모형은 국가 간 교역량의 변화를 설명하는 대표적인 실증모형으로 자리 잡고 있다.

이러한 중력모형에 기초한 Bougheas 등(1999)의 모형에 따라 다음과 같은 분석모형을 설정한다.

$$M_{ij} = \psi Y_j^{\phi_1} Y_i^{\phi_2} T_{ij}^{\tau} \epsilon_{ij} \quad (3)$$

여기서 M_{ij} 는 양국 간 수입량을 나타내며, Y_i , Y_j 는 각각 국가 i 와 국가 j 의 GDP를 표시한다. T_{ij} 는 앞 장의 분석에서 이용한 각국의 지리적 조건과 물류효율성 수준을 내포하고 있는 물류비용 변수이다.

방정식 (2)와 (3)으로부터 우리는 다음과 같은 추정방정식 (4)를 도출할 수 있다. 즉, 방정식 (3)에 로그(ln)를 취하고 물류비용을 나타내는 방정식 (2)를 방정식 (3)에 대입함으로써 이를 얻게 된다.

$$\ln M_{ij} = \phi_0 + \phi_1 \ln Y_j + \phi_2 \ln Y_i + \tau [\beta x_{ij} + \gamma \ln X_i + \delta \ln X_j] + \eta_{ij} \quad (4)$$

이 방정식 (4)로부터 다음과 같은 실제 추정방정식을 사용하고 있다.

36) 이러한 시도들이 가지고 있는 문제점 중의 하나는 완전특화(perfect specialization)와 같은 강한 가정을 모형에 부과하여야 한다는 점이다. 이러한 이론적 문제점에 대한 논의는 최근 논문 Evenett and Keller(2002) 참조.

$$\begin{aligned}
 \ln(Trade_{ijt}) = & \beta_0 + \beta_1 \ln(GDP_i GDP_j)_t + \beta_2 \ln\left(\frac{GDP_i GDP_j}{Pop_i Pop_j}\right)_t \\
 & + \beta_3 \ln Dist_{ij} + \beta_4 \ln(Area_i Area_j) + \beta_5 Border_{ij} \\
 & + \beta_6 Language_{ijt} + \beta_7 isdummy_i + \beta_8 isdummy_j \\
 & + \beta_9 lninfra_i + \beta_{10} lninfra_j + \gamma_1 lnefficiency_i \\
 & + \gamma_2 lnefficiency_j + \delta YEAR_t + \epsilon_{ijt}
 \end{aligned} \tag{5}$$

식 (5)는 가장 보편적인 형태의 중력모형으로 많은 연구들에 의해 그 유용성이 입증된 바 있다. 식 (5)에서 i 와 j 는 국가를 나타내고, t 는 시간을 나타낸다. 보다 구체적으로 각 변수들은 다음과 같이 정의된다.

- $Trade_{ijt}$: t 시점의 i 국과 j 국간의 평균실질교역량
- GDP : 실질 국내총생산
- Pop : 인구 수
- $Dist$: i 국과 j 국간의 거리
- $Area$: 국토 면적
- $Border$: i 국과 j 국의 영토가 인접해 있는 경우 1의 값을 주고 그렇지 않을 경우 0의 값을 주는 더미변수
- $Language$: i 국과 j 국이 동일한 언어를 사용할 경우 1의 값을 주고 그렇지 않을 경우 0의 값을 주는 더미변수
- $isdummy$: i 국과 j 국이 섬나라인지 아닌지를 나타내는 더미변수
- $infra$: i 국과 j 국가의 인프라 수준을 나타내는 변수
- $efficiency$: i 국과 j 국가의 물류효율성 변수

- *Year* : t 시점에서 1의 값을 갖는 한 쌍의 더미변수

식 (5)의 회귀 결과를 이용하면 물류인프라 및 물류효율성이 무역에 미치는 효과를 측정할 수 있다. 즉 Rail efficiency와 Port efficiency 변수의 계수 값을 활용하면 ‘정상적인’ 쌍무 무역흐름과 비교하여 각국의 내륙 수송인프라 및 국제물류인프라 수준이 무역에 어떠한 영향을 미치고 있는지를 파악할 수 있다.

2) 분석자료

본 연구에서 사용한 자료에 대한 자세한 정의와 출처는 <표 7-1>에 제시되어 있다. 먼저 양국 간 무역자료는 UN의 COMTRADE 데이터베이스를 이용하여 구축하였고, 양국 간 거리와 언어 및 식민지와 같은 더미 변수의 출처는 CEPII 데이터베이스이다. 특히 본 연구에서 주요 관심변수인 항만효율성 및 철도효율성 지표는 세계경제포럼에서 제공하는 것을 직접 구입하여 사용하였다. 세계경제포럼은 1994년부터 전 세계 국가를 대상으로 항만효율성 및 철도효율성 지표를 구하여 발표하고 있다.³⁷⁾ <표 7-2>는 본 연구에 사용된 자료 중 2007년 우리나라와 교역 상대국 간 기초 자료의 일부를 보여주고 있다.

37) Wilson et. al(2004)은 무역원활화에 대한 잠재적 편익에 대한 연구에서 세계경제포럼에서 공표하는 항만효율성 및 철도효율성 지표를 이용하여 횡단면 분석을 시도한 바 있다.

| 표 7-1 | 분석에 사용된 변수의 설명 및 출처

변수	변수 설명	출처
$Trade_{ijt}$	i국과 j국 간 교역량	UN COMTRADE
GDP	각국의 국내총생산	World Bank
Pop	각국의 인구	UN 통계
$Dist_{ij}$	i국과 j국 간 거리	CEPII 데이터베이스/ CIA, The World Factbook
$Border_{ij}$	i국과 j국의 인접 여부	
$Language_{ij}$	i국과 j국의 동일어 사용 여부	
$Isdummy$	도서국 여부	
$Railefficiency$	각국의 철도효율성	세계경제포럼
$Portefficiency$	각국의 항만효율성	

| 표 7-2 | 2007년 한국과 상대국 기초자료 예시

교역상대국	수출액 (억 달러)	수입액 (억 달러)	거리 (km)	한국 GDP (억 달러)	상대국 GDP (억 달러)	한국 인구 (백만 명)	상대국 인구 (백만 명)
중국	819.90	630.30	956	6,555	21,280	48.46	1,330.00
일본	263.70	562.50	1,157	6,555	38,130	48.46	127.76
인도네시아	57.71	91.14	5,292	6,555	2,686	48.46	224.91
말레이시아	57.04	84.42	4,614	6,555	1,288	48.46	26.84
베트남	57.60	13.92	2,740	6,555	226	48.46	85.59
브루나이	0.27	9.35	3,825	6,555	50	48.46	0.39
캄보디아	2.81	0.09	3,629	6,555	52	48.46	14.34
필리핀	44.20	24.38	2,616	6,555	842	48.46	88.57
싱가포르	119.50	68.60	4,677	6,555	1,110	48.46	4.59
태국	44.81	37.69	3,725	6,555	1,863	48.46	65.74

주 : 라오스 및 미얀마는 자료 불충분으로 불포함.

한편 본 연구의 주요 관심변수인 항만효율성 및 철도효율성 지표는 세계경제포럼(World Economic Forum)의 조사 자료를 사용하였다. 세계경제포럼은 1994년부터 전 세계 국가를 대상으로 철도효율성 및 항만효율성 지표를 산출하여 발표하고 있는데, <표 7-3>와 <표 7-4>은 우리나라와 일본, 중국 및 아세안 국가들의 15년에 걸친 7점 척도의 철도 및 항만효율성 지표를 보여주고 있다.³⁸⁾

| 표 7-3 | 철도효율성(7점 척도)

국 가	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
한 국	5.8	5.6	5.2	5.4	5.2	5.4	5.3	5.2	5.0	4.6	3.8	4.0	3.3	5.0	3.4
중 국	4.1	3.9	3.8	3.6	3.9	3.7	3.7	3.9	3.6	3.5	3.1	3.5	2.3	1.9	1.5
일 본	6.5	6.5	6.6	6.7	6.8	6.7	6.7	6.9	6.6	6.4	6.3	6.5	5.2	8.0	8.3
인도네시아	2.8	2.7	2.4	3.1		3.2	2.6	3.2	3.1	3.3	2.7	3.3	2.7	3.6	3.6
말레이시아	5.0	5.1	5.0	5.4	5.0	4.9	4.9	4.2	3.7	4.2	3.7	3.6	3.8	4.5	4.4
베트남	2.4	2.3	2.2	2.3	2.2	2.8	2.5	2.1	2.7	3.2	3.9	3.1	-	-	-
브루나이	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
캄보디아	1.6	1.6	1.5	1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
라오스	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
필리핀	1.8	1.7	1.7	1.3	1.4	1.5	1.6	1.5	1.4	1.6	1.3	2.3	1.4	0.8	0.7
싱가포르	5.6	5.7	5.7	5.8	5.5	5.7	5.6	5.4	5.7	4.9	4.8	4.5	4.6	7.0	7.3
태 국	3.1	3.5	3.6	3.5	3.4	3.7	3.6	3.8	2.8	2.9	2.4	2.4	2.9	2.9	2.2
미얀마	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료: World Economic Forum 각연도

| 표 7-4 | 항만효율성(7점 척도)

국 가	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
한 국	5.2	5.5	5.2	5.3	5.0	5.3	5.2	4.7	4.5	4.1	4.2	3.1	2.6	4.0	4.2
중 국	4.3	4.0	3.7	3.6	3.6	3.7	3.8	3.7	3.5	3.5	3.1	3.1	2.7	3.4	2.8
일 본	5.2	5.5	6.0	6.0	6.0	5.6	5.7	6.1	5.6	5.2	4.9	5.0	4.6	7.7	7.8
인도네시아	3.0	2.7	2.4	3.3	4.4	3.7	2.9	3.1	3.9	3.4	3.0	3.5	-	4.8	4.8
말레이시아	5.7	5.7	5.8	5.9	5.6	6.1	5.7	5.7	5.1	5.0	4.7	4.6	4.0	5.8	7.2
베트남	2.8	2.8	2.7	2.8	2.5	3.1	2.9	2.5	2.9	3.8	4.3	3.5	2.7	-	-
브루나이	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
캄보디아	3.4	3.4	3.3	2.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
라오스	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
필리핀	3.2	2.8	2.7	2.8	2.6	2.4	2.2	2.5	2.9	2.8	2.5	3.0	2.6	3.5	3.7
싱가포르	6.8	6.8	6.9	6.8	6.8	6.8	6.7	6.9	6.8	6.8	6.9	6.7	5.6	9.7	9.6
태 국	4.4	4.7	4.7	4.4	4.2	4.5	4.4	4.4	4.3	4.0	3.9	3.3	3.6	4.0	4.7
미얀마	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

자료: World Economic Forum 각연도

38) Wilson 등(2004)은 무역원활화에 대한 잠재적 편익에 대한 연구에서 세계경제포럼에서 공표하는 항만효율성 및 철도효율성 지표를 이용하여 횡단면 분석을 시도한 바 있다.

본 연구의 분석에 사용된 자료에 대한 통계치는 <표 7-5>에 나타나 있다.

| 표 7-5 | 분석 자료의 기초통계량

변수	평균	표준편차	최소값	최대값
lnEx	16.81	3.72	0	26.53
lnDistance	8.61	0.91	4.09	9.89
lnGDPi	25.05	1.91	19.04	29.87
lnGDPj	24.90	1.95	19.04	29.87
Comlang_off	0.12	0.33	0	1
Railefficiencyi	3.46	1.67	0.44	8.76
Portefficiencyi	4.25	1.44	1.1	9.71
Railefficiencyj	3.32	1.68	0.44	8.76
Portefficiencyj	4.16	1.47	1.1	9.71

3) 분석결과

<표 7-3>은 방정식 (2)에 의한 추정결과를 보여 주고 있다. 표의 첫 번째와 두 번째 행은 양국 간에 공통으로 관련되는 특성을 나타내는 변수이다. 즉, 양국 간의 거리(Distance)와 양국이 국경을 접하고 있는지의 여부를 나타내는 변수(Border)이다. 나머지 변수들은 수입국과 그 상대국의 특성을 표시하는 변수들이다. 즉, 각국의 지리적 조건(예, 섬나라인지 여부; Isldummy), 일인당 국민소득(per capita GDP; PGDP), 그리고 각국의 철도인프라 수준(Railefficiency)과 항만인프라 수준(Portefficiency) 등이 그것이다.

먼저 양국 간의 거리가 물류비용에 어떠한 영향을 미치는가를 알아보기 위하여 거리(distance)만을 추정방정식에 넣은 결과가 첫 번째 열에 나타나 있으며, 각국의 인프라 수준을 나타내는 변수를 제외하고 추정한 결과가 두 번째 열에 표시되어 있다. 표에서 보듯이, 물류비용에 대한 거

리(distance)와 국경(border)의 효과는 우리가 예상했던 추정결과를 나타낼 뿐 아니라 기존의 연구결과와 동일한 결과를 보여주고 있다. 즉, 양국 간의 거리가 멀면 멀수록 그리고 두 나라 간에 국경을 접하고 있지 않은 나라일수록 물류비용은 증가하고 있다. 또한 이 추정결과로부터 우리는 한 나라의 지리적 조건이 물류비용에 절대적인 영향을 가져온다는 것을 알 수 있으며³⁹⁾, 일인당 국민소득 수준(PGDP)과 물류비용과는 음의 관계가 있음을 보여주고 있다. 다시 말해서 일인당 국민소득 수준이 큰 국가일수록 물류비용은 감소한다는 것이다.

3. 아세안 항만시설 개선의 무역효과

1) 아세안의 무역 증진 효과

이제 우리의 관심사항인 각국의 인프라수준(물류효율성)이 물류비용에 과연 얼마만큼의 영향을 미치는가를 알아보기 위하여 철도와 항만인프라수준을 나타내는 변수(Railefficiency와 Portefficiency)를 추정방정식에 도입하여 추정한 결과가 <표 7-6>에 나타나 있다. 추정결과는 한 국가의 물류효율성은 물류비용의 결정에 중요한 요소임을 말해 주고 있다. 여기서 주목해야 할 것은 자국의 물류효율성 수준뿐만 아니라 무역상대국의 물류효율성 수준 또한 물류비용에 지대한 영향을 미친다는 사실이다.

39) 지리적 조건을 나타내는 isldummy 변수의 계수 값이 통계적으로 유의한 수준을 보여 주고 있다.

| 표 7-6 | 물류비용 결정요인

변 수	식 (1)	식 (2)	식 (3)
거리 (lnDistance)	0.2126 (4.78)***	0.2059 (4.73)***	0.1993 (4.82)***
양국 간 접경 여부 (Border)		-1.3711 (-6.86)***	-1.2025 (-6.24)***
섬나라 여부(Isldummyi)		-0.1279 (-1.68)**	-0.0711 (-1.02)
상대국의 섬나라 여부 (Isldummyj)		-0.1324 (-1.83)**	-0.0285 (-1.0.1)
일인당 GDP (lnPGDPi)		-0.3026 (-12.86)***	-0.2529 (-7.12)***
상대국의 일인당 GDP (lnPGDPj)		-0.3365 (-12.36)***	-0.2811 (-10.87)***
철도효율성 (lnRailefficiencyi)			-0.2821 (3.16)***
상대국의 철도효율성 (lnRailefficiencyj)			-0.5249 (8.24)***
항만효율성 (lnPortefficiencyi)			-0.1963 (5.26)***
상대국의 항만효율성 (lnPortefficiencyj)			-0.4832 (8.29)***
R2	0.12	0.56	0.82

주: ***, ** 와 * 는 각각 1%, 5% 와 10%에서의 유의수준을 나타냄.

추정결과 <표 7-6>로부터 우리는 무역의 흐름에 결정적인 역할을 하게 되는 물류비용의 결정에 있어서 각국의 하드웨어적인 인프라 수준뿐만 아니라 소프트웨어적인 물류효율성이 아주 중요하게 작용하고 있음을 알 수 있다. 이제 물류비용 결정요인 방정식(위의 식 2)과 물류비용과 무역과의 관계 식 (위의 식 3) 결합한 식 (5)의 추정결과를 <표 7-7>에서 나타내고 있다.

| 표 7-7 | 중력모형을 이용한 양지역간 무역

변 수	식 (1)	식 (2)	식 (3)
GDP 곱의 로그 값	0.959 (8.89)***	0.921 (8.49)***	0.908 (8.92)***
일인당 GDP 곱의 로그 값	0.056 (0.96)	0.087 (1.88)**	0.058 (1.67)**
거리의 로그 값	-1.598 (-20.47)***	-1.341 (-12.87)***	-1.211 (-18.26)***
국토 면적의 곱의 로그 값	-0.076 (-1.58)*	-0.077 (-1.56)*	-0.069 (-2.01)**
양국 간 접점 더미	0.679 (5.63)***	0.658 (6.56)***	0.592 (7.11)***
공통언어 더미	0.383 (2.01)**	0.259 (1.95)**	0.217 (1.88)**
도서국 더미		0.330 (2.87)***	0.221 (2.29)***
상대국 도서국 더미		0.192 (1.89)**	0.2171 (1.97)**
물류인프라 로그 값			0.467 (7.91)***
상대국 물류인프라 로그 값			0.592 (6.33)***
물류효율성 로그 값			0.379 (5.23)***
상대국 물류효율성 로그 값			0.429 (4.76)***
R2	0.69	0.77	0.82

주: ***, ** 와 * 는 각각 1%, 5% 와 10%에서의 유의수준을 나타냄.

본 중력모형의 추정계수들은 쌍무무역 흐름의 주요 변동을 잘 설명하고 있다. 즉, 사용된 설명 변수들의 추정결과는 이론적으로 모형이 예상하는 것과 부합되고 통계적으로 유의한 것으로 판단된다. 국가 간 거리의 추정 계수와 두 국가 면적의 로그 값에 대한 계수 모두 유의하게 음수로 나타났다. 이는 양국 간의 거리가 늘어날 때, 두 국가 간의 쌍무 무역은 감소하는 것을 의미한다. 설명변수의 계수를 살펴보면 로그로 변환한 실질 국내총생산, 로그로 변환한 일인당 실질 국내총생산, 국경 더미, 동일언어 더미 모두 통계적으로 유의하게 쌍무 무역량과 정의 상관관계를 갖는 것으로 나타났다. 그러므로 본 연구의 추정결과에 의하면 국내총생산이 많고 일인당 국내 총생산이 많을수록 국가 간 쌍무 무역량

이 증가하게 됨을 알 수 있다. <표 7-9>의 (1)열의 추정치에 따르면 국내 총생산의 10%의 증가가 9.59%의 쌍무 무역량의 증가를 불러오는 반면, 일인당 국내총생산의 10% 증가는 0.56%의 무역량의 증가를 가져온다. 동일 국경과 동일 언어를 사용할 경우 그렇지 않은 경우보다 무역량은 각각 97.1%⁴⁰⁾ 와 46.6%씩 증가함을 의미한다.

본 연구의 최대 관심사인 각국의 물류효율성 변수에 대한 추정계수는 양수로 나타났으며 통계적으로도 유의하다. 이러한 추정결과는 각국의 물류효율성이 그 나라의 무역량에 절대적인 영향을 가져온다는 사실을 말해 주고 있는 것이다. 여기서 무역량에 영향을 가져오는 것은 자국의 물류효율성뿐만 아니라 무역상대국의 물류효율성 또한 중요한 영향을 미치는 것으로 나타나고 있다. 이는 한 나라의 무역량의 증가를 위해서 자국의 물류효율성을 개선해야 할 뿐만 아니라 무역상대국의 물류시스템도 함께 개선해야 함을 말해 주고 있다. 추정결과에 의하면 다른 변수들이 일정할 때, 자국의 물류효율성이 10% 증가할 경우 쌍무 무역량은 3.79% 증가함을 나타내고 있다. 아울러 무역상대국의 물류효율성이 10% 증가할 경우 쌍무 무역량은 4.29% 증가함을 보여주고 있다.

이제 기존의 연구결과를 원용하여 물류효율성의 개선이 소득(경제성장)의 변화에 어떤 영향을 미치게 되는지를 분석하기로 한다.⁴¹⁾ 소득에 미치는 영향은 다음과 같은 경로를 통해 소득변화에 영향을 미친다고 가정하고 있다.

물류효율성의 개선 → 무역 증가(=개방도 증가) → 소득증가

40) 예를 들어 $e^{0.679}=1.971$ 을 이용하여 독립변수의 값이 0에서 1로 변할 때의 무역량의 증가 값을 계산한 결과임.

41) 무역의 증가가 소득에 미치는 영향을 추정한 이흥식 외(2004)의 연구결과를 이용하고 있다. 이흥식 외(2004)는 무역 개방도가 변화할 때 소득에 얼마만큼의 영향을 미치게 되는지를 추정하였다. 연구결과에 의하면 무역 개방도가 1% 포인트 증가하면 소득은 25년에 걸쳐 약 0.33%포인트 증가하는 것으로 추정하였다.

다시 말해 자국 및 무역상대국의 물류효율성이 증가하면 무역이 늘어나게 된다는 가설과 GDP 대비 무역비중으로 정의되는 개방도가 높아지면 소득에 양의 효과를 미칠 것이라는 가설을 결합시켜 물류효율성이 소득변화에 미치는 영향을 추정하고자 하는 것이다.

한국의 2008년 현재 총수출은 4,220억 달러, 총수입액은 4,352억 7,400만 달러이며, 총국민소득은 9,286억 6,600만 달러다.⁴²⁾ 따라서 한국의 무역개방도([한국의 총수출+한국의 총수입]/한국의 총소득) 측정치는 92.3%이다. 앞에서 분석한 결과에 의하면 자국 및 무역상대국의 물류효율성이 동시에 10% 증가할 경우 쌍무무역량은 7.9% 증가하게 된다. 이러한 효과가 수출 및 수입에 동일하게 적용된다고 할 때, 한국의 동아시아에 대한 수출과 수입은 각각 333억 3,800만 달러와 343억 8,600만 달러 증가하게 된다.

한국과 동아시아 교역상대국들의 물류효율성이 동시에 10% 개선된다는 가정 하에 무역의 변화에 의한 무역개방도의 변화를 측정한 결과가 <표 7-8>에 나타나 있다. 표에서 볼 수 있듯이 2008년 한국의 무역개방도는 92.3%에서 물류효율성의 개선에 의한 무역의 증가에 따라 99.6%로 증가하게 된다. 이제 이흥식 외(2004)에서 추정한 개방도 변화 결과를 이용해 물류효율성의 증가가 소득에 미치는 영향을 계산하고자 한다. 다음의 <표 7-9>는 개방도 변화가 소득에 미치는 영향을 나타내고 있다. 한국과 아세안 각국이 물류효율성이 동시에 10% 증가할 경우 예상되는 기본적인 변화로 한국의 무역비중, 즉 개방도가 7.3% 포인트 늘어나는 것을 볼 수 있다. 이와 같은 개방도 증가로 인해 한국의 1인당 소득수준은 25년에 걸쳐 2.4% 증가할 것으로 추정된다. 이는 연평균 경제성장률의 0.096%포인트 증가에 해당한다.

42) 자료의 출처는 한국은행임.

| 표 7-8 | 물류효율성이 개방도 변화에 미치는 영향

(단위: 억 달러, %)

구분	2008년	변화추정치
수출	4,220.07	4,553.34
수입	4,352.74	4,696.60
총소득	9,286.66	9,286.66
무역개방도(무역량/GDP, %)	92.3	99.6

| 표 7-9 | 물류효율성에 따른 개방도 변화가 소득에 미치는 영향

무역비중의 변화 (%포인트)	소득의 증가	연평균증가율
7.3	2.4	0.096

2) 결과 종합

양국 간 무역량은 여러 가지 요인들에 의해 직접적인 영향을 받을 뿐만 아니라 이들 요소의 상호 복합적인 작용에 의해서도 영향을 받는다. 즉, 무역상대국의 시장 규모, 여러 가지 무역장벽 및 무역정책, 그리고 각국의 법률 및 행정절차의 선진화 등을 나타내는 개방도 등에 따라 무역은 절대적인 영향을 받게 된다. 그러나 최근 들어 FTA 등과 같은特惠무역협정의 체결로 인해 전통적으로 무역의 가장 큰 장애요인이었던 관세장벽을 비롯한 비관세장벽이 철폐 또는 축소됨에 따라 무역의 흐름에 있어서 물류비용이 가장 중요한 요인으로 등장하고 있다.

특히 세계 경제의 생산네트워크(production networks)가 형성됨에 따라 물류비용을 결정하게 되는 다양한 요인들 중에서 도로 및 철도 수준 등과 같은 단순한 인프라 수준보다는 이들의 효율성 즉, 물류효율성에 더

큰 관심을 갖게 되었다. 따라서 본 논문에서는 이러한 물류효율성이 양국 간 무역에 어떠한 영향을 미치는가에 대해서 실제 자료를 이용하여 분석하였다. 특히 우리나라를 포함한 동아시아를 대상으로 분석함으로써 이 지역의 물류효율성 수준과 역내 무역 간의 관계를 검증하였다.

분석결과는 각국의 지리적 조건이나 경제규모 등이 양국 간 무역에 있어서 중요한 역할을 하지만 이에 못지않게 중요한 요인이 물류효율성을 밝히고 있다. 특히 양국 간 무역량의 증가를 위해서 자국의 물류효율성을 개선해야 할 뿐만 아니라 무역상대국의 물류시스템도 함께 개선해야 됨을 실증분석 결과를 통해서 알 수 있었다. 추정결과에 의하면 다른 변수들이 일정할 때, 자국의 물류효율성이 10% 증가할 경우 쌍무 무역량은 약 3.7% 증가하며, 무역상대국의 물류효율성이 10% 증가할 경우 쌍무 무역량은 약 4.2% 증가함을 보여 주었다.

이와 같은 물류효율성의 개선에 따른 무역의 변화에 의한 무역개방도의 변화를 측정한 결과 2008년 한국의 무역개방도는 92.3%에서 99.6%로 증가하게 되는 것으로 나타났다. 이를 기존의 연구와 결합하여 물류효율성의 개선이 소득에 미치는 영향을 계산한 결과에 의하면 한국을 비롯한 아세안 각국의 물류효율성이 증가할 경우 예상되는 기본적인 변화로 한국의 무역비중, 즉 개방도가 7.3% 포인트 증가하게 되고 이와 같은 개방도 증가로 인해 한국의 소득 수준은 25년에 걸쳐 2.4% 증가할 것으로 추정되었다.

제8장 결론 및 정책제언

1. 연구의 요약

1) 신흥시장은 지속적 성장

BRICs, NEXT 11, 아세안 등 신흥시장은 거대한 내수 시장을 바탕으로 급격한 경제성장을 지속하고 있으며, 공업화의 진전에 따라 교역량도 증가하고 있다. 신흥시장의 경제는 글로벌 금융위기에 따라 2009년에 선진국 경제가 마이너스 성장을 함에도 불구하고 1.7% 성장(IMF, 2009.10.)할 것으로 전망되고, 2050년에 138조 달러를 기록하여 선진국 전체의 약 1.8배에 달할 것으로 전망되고 있다(Antonie, 2007). 이러한 신흥시장은 글로벌 생산 네트워크의 확대와 내수 시장을 바탕으로 거대한 물류 수요를 창출하고 있어 글로벌 물류기업들의 진출이 활발히 진행되고 있다.

2) 아세안의 부상

아세안은 신흥 시장 중에서도 가장 주목받고 있는 대표적인 중규모 개방경제권이다. 경제 규모 면에서는 싱가포르와 브루나이를 제외하고는 1인당 국민소득이 1만 달러 미만의 저개발 국가이며 대외 무역 의존도가 매우 높다.

그러나 경제성장에서는 2000년 이후 연평균 5~6%의 성장률을 실현하였고, 글로벌 금융위기에도 불구하고 대부분의 국가가 (+)성장이 예상되고 있다. 물류시장은 2014년에는 2,300억 달러에 이를 것으로 전망되었으며, 아시아 역내 강화 정책을 추진함에 따라 물류시장 규모의 성장 잠

재력은 더욱 큰 것으로 전망된다.

우리나라와의 관계 측면에서는 3대 교역 대상국이며 2008년 무역수지가 84억 달러에 달할 만큼 미국 이상의 중요 교역국으로 등장했다. 해외 투자 대상국에서도 3번째로 높은 비중을 점유하고 있으며, 중국의 대체 투자지로서 관심이 집중되고 있다.

3) 우리나라 해외투자 정책의 문제점

우리 정부는 신흥시장에 국내 기업의 진출을 지원하기 위해 글로벌 물류네트워크 구축 사업(GLN)과 해외항만개발협력 사업(IPDCP)을 적극적으로 추진하고 있다. 그러나 사업 추진의 초기 단계로서 많은 문제점이 발생하고 있다.

첫째, 유사한 사업의 이원적 추진에 따라 정책 추진의 효율성을 저하시키고 정책의 혼선을 가져올 소지가 크다. 둘째, 장기간이 소요되는 해외 사업을 전담하여 추진할 전담기관이 없어 정책의 일관성 및 집중력이 저하되고 있다. 셋째, 민간 지원 사업임에도 불구하고 민간의 참여 영역 및 역할이 부족하다. 민간은 시작단계에서 적극적인 참여가 어려워 사업 추진에 수동적인 자세를 견지하고 있다. 정부주도-민간참여형 체계를 민간주도-정부지원형 체계로 수정돼야 한다. 넷째, 선택과 집중이 부족하다. 해외에 자력 진출이 가능한 글로벌 기업이 부족하고 ODA 지원 규모도 상대적 적은 상황임에도 불구하고, 선택과 집중보다는 다각화하여 사업을 추진함에 따라 실효성이 저하되고 있다. 다섯째, 항만 분야 대외원조 체계가 미약하다. 우리나라 대외원조를 담당하는 KOICA는 항만 분야에 대한 관심 및 전문지식이 부족하여 대체 기관이 필요한 실정이다. 여섯째, 해외 진출 기업을 지원하기 위한 금융 체계가 갖추어져 있으나, 실수요자 중심의 조건이 미약하다.

4) 공공기관의 해외진출 증가

공공기관의 해외진출은 자원 개발 및 건설을 중심으로 활발하게 진행되었다. 특히 2004년 이후 원자재 가격 급등으로 석유공사, 가스공사, 광업진흥공사 등의 자원개발 분야에 대한 해외투자 및 진출이 크게 증가하였다. 해외진출 지역은 과거 동남아·중국 등 제조산업이 급속하게 성장되는 지역에 투자가 집중되었지만, 최근에는 러시아·중동·아프리카 등 신흥시장에 대한 투자가 증가하고 있다.

5) 국내기업의 기술경쟁력 열위

국내 물류기업 중 그나마 해운기업은 어느 정도 규모가 있으나, 3PL 및 항만운영업체는 세계 최대기업에 비해 10%에도 미치지 못할 정도로 영세하다. 그리고 항만 및 물류시설 기술 수준은 선진국 대비 80% 이상으로 나타났으며, 특히 시공 분야에서는 90% 이상으로 선진국에 거의 근접하였다. 하지만 전문 컨설팅업체의 미비로 계획단계에서 사업계획 및 타당성 분석이 선진국 대비 80.9%로 타 단계보다 열위에 있는 것으로 분석되었고, 물류시설의 운영, 정보, 정책 분야는 선진국 대비 80% 초반 수준이다.

ODA 시장에서 우리나라의 수주 실적은 우리나라의 경제규모나 수출실적 등에 비추어 볼 때 경쟁국들에 비해 매우 열위에 있다. 계획 및 시공분야에서는 0.6%, 34위로 상대적 강한 반면 컨설팅에서는 거의 0% 142위로 최하위 수준이다. 우리나라 ODA산업의 수주경쟁력은 OECD국가 평균의 50~70% 수준에 머무르고 있다

6) 우선 진출국가 및 세부 협력 분야 선정

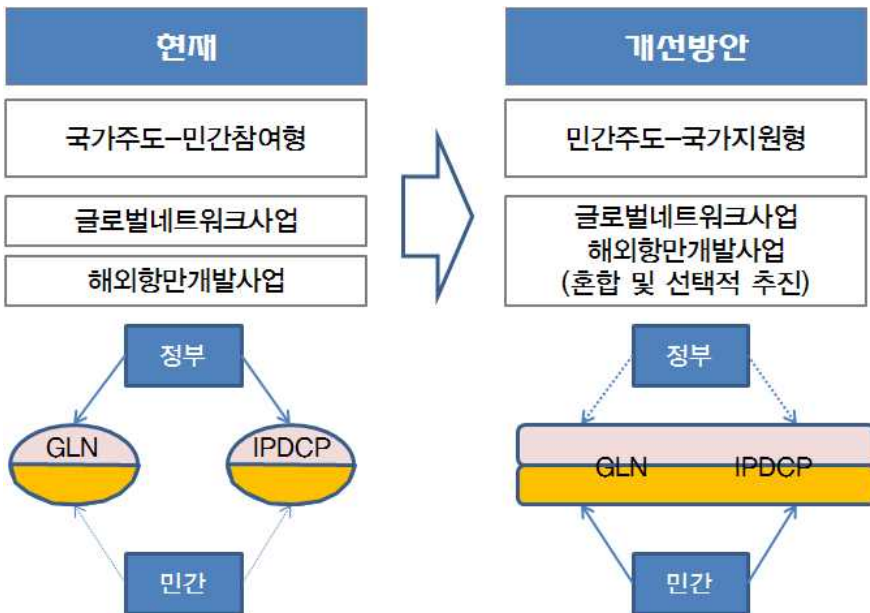
진출 분야별 우선순위 국가는 인도네시아와 베트남이 진출 우선국가로 선정되었다. 물류시장 진출국가로는 말레이시아와 태국이 선정되었고, 개발원조 우선국가로는 라오스, 캄보디아, 필리핀이 포함되었다. 또한 항만시설 부문에는 인도네시아, 베트남, 캄보디아, 미얀마가 포함되었고, 대부분의 국가에서 Port IT 시스템이 대상이 되었다. 즉 항만에서의 정보화와 항만보안 부문에서의 진출이 가장 협력가능성이 높다 하겠다. 그리고 필리핀과 미얀마와 같이 중점협력국에서는 타당성 조사에 대한 수요가 많아 원조형태의 협력이 가능할 것이다.

7) 기업투자와 정부 협력의 효과를 높이기 위한 전략과제 제시

국가목표를 ‘상대국의 국제물류 효율화와 국내기업의 투자확대’로 설정하고 이를 달성하기 위한 실천적 계획으로서 4가지 국가전략을 제시했다. 첫째는 투자와 협력의 조화전략(Harmonization Strategy)이다. 서로 다른 목적으로 추진하더라도 기업의 투자와 정부의 협력 대상국이나 분야를 같은 시기에는 가능한 한 일치시켜 시너지 효과를 최대화한다. 이를 위해서는 소위 ‘해운항만 해외 협력 및 투자 전략회의’를 구성할 필요가 있다. 이를 통해 초기 단계의 조화전략을 추진하고 어느 정도의 성과를 얻은 다음에는 국가별 해운항만 진출전략을 수립해 조화를 이루는 것이 요구된다.

둘째는 민관협력의 실효성 제고 전략(Partnership Strategy)이다. 국가간 협력을 바탕으로 관련 부문에 기업이 투자하는 분담협력형 사업을 활성화하는 전략이다. 정부의 기술협력형 원조사업을 늘려 경쟁력이 취약한 우리 기업의 해외경험을 확대할 필요가 있다. 또한 민간기업의 국제

물류 시장 개척비용을 지원하는 제도를 도입하여 민간의 일정부분 재원을 부담하게 하는 한편, 자율성과 독립성을 부여함으로써 책임있는 사업발굴을 유도해야 할 것이다. 또한 관련내용은 필요시 정부 간 협력과제 개발에 활용될 수도 있다. 특히 이를 위해서는 국제물류분야의 해외사업 지원제도를 개선할 필요가 있다. 즉 기존의 국가주도-민간참여형 제도를 민간주도-국가지원형으로 개선해 민간의 자율성과 책임성을 강화할 필요가 있다. 이를 위한 추진과제로서 민간 기업의 해외 타당성 조사를 지원해주는 ‘해운항만 해외진출 개발조사 지원사업’이 요구된다.



| 그림 8-1 | 해운항만분야 해외사업 지원 개선방안

셋째는 개발경험의 도구화 전략(Toolkit Strategy)이다. 국제물류 분야의 개발경험을 표준화, 체계화하여 개도국에 전수하는 전략이다. 이를 통하여 투자와 협력의 거래비용이 감소되므로 해외진출이 확대될 수 있다.

다만, 실제 사업 추진 시에 현지국의 특성이 제대로 반영되지 않을 경우를 방지하기 위해 반드시 현지국 파트너를 프로젝트에 참여시키는 것이 바람직하다.

톨킷은 광범위해 제작에 상당시간이 소요될 것으로 예상되므로 유사한 관련 과제를 활용하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다. 관련 과제에서 생성된 내용을 톨킷화 하고 이를 발전시키고 종합해 활용하는 것이다. 따라서 우선은 먼저 톨킷 전략에 대한 기본구상을 통해 범위와 제작 내용을 확정하고 기본계획 수립은 그 이후에 추진하는 것이 바람직하다.

넷째는 국가별 해운항만 진출전략을 수립하는 것이다(Maritime Transport Cooperation Strategy : MTCS). 이는 투자와 협력의 대상국별로 i) 국제물류 현황과 거버넌스 분석, ii) 주요 공여국의 협력과 투자 현황 분석, iii) 협력 분야와 투자대상 후보사업 분석, iv) 해당국 정책당국자 의견, v) 중장기 투자와 협력 계획 등의 내용을 중심으로 중장기 진출전략을 수립하여 정책대화를 추진하는 전략이다.

8) 아세안 물류시장의 투자와 협력 증대에 따른 경제적 효과

아세안의 국제물류 기반시설 투자 확대의 긍정적인 효과를 산출할 수 있는 모형을 개발하고, 국제물류의 효율성이 무역과 성장에 미치는 경제효과를 산출했다. 중력모형을 활용하여 분석한 결과 국제물류 기반시설 투자로 자국의 물류효율성이 10% 개선되는 경우 쌍무 무역량은 약 3.7% 증가하는 것으로 나타났다.

또한 아세안 각국의 물류효율성이 증대하는 경우에는 우리나라의 무역 비중, 즉 개방도가 7.3% 포인트 증가하게 되고 이에 따라 소득 수준도 장기간에 걸쳐 2.4% 증가할 것으로 나타났다. 즉 투자와 협력의 효과가 상대국과 우리나라에 함께 나타나는 것으로 분석됐다.

2. 결론

본 연구는 먼저 세계 신흥물류시장이 성장하는 반면 우리 기업과 정부의 신흥물류시장 진출은 상대적으로 부족하다는 점에 착안하여 제안됐다. 우리 정부가 2006년부터 해외 물류시장 투자를 위해 ‘글로벌 물류 네트워크 구축 정책’을 추진하여 타당성 조사를 지원하고 기업의 투자를 촉진했지만 뚜렷한 성과를 보이지 못하고 있다. 이와 달리 한편으로 우리 정부는 공적개발원조를 확대하여 개도국의 국제물류의 효율성을 높이고 민관협력을 통한 해외진출을 확대하고자 ‘해외항만개발협력 정책’을 추진하여 기술협력으로서 기초조사나 타당성조사를 시행하고 있다. 협력사업과 관련하여 민간 부문이 투자사업에 나서는 등 소위 분담협력형 민관협력 형태의 개발원조를 기대하고 있다. 이와 같이 서로 다른 배경에서 출발한 두 개의 정책이 상호 연계되는 경우, 보다 나은 성과를 가져올 수 있을 것이다.

본 연구에서는 신흥물류시장 중에도 최근 우리나라와의 교역이 증가하고 FTA 체결과 국제무역의 분업 등에 따른 무역량 증가로 국제물류시장의 성장잠재력이 큰 아세안 시장을 선택해 투자 잠재력이 있는 국가와 협력 분야를 도출했다.

물류시장 및 개발원조 양 측면에서 가장 우선순위가 높은 국가는 인도네시아와 베트남이 선정됐고, 물류시장 진출국가로는 말레이시아와 태국, 개발원조 우선국가로는 라오스, 캄보디아, 필리핀이 선정됐다. 또한 인도네시아, 베트남, 캄보디아, 미얀마는 항만시설의 확대 부문에 진출이 유리하며, 아세안 국가 대부분에서 항만 정보화와 항만보안 부문의 진출이 가장 협력가능성이 높다 하겠다. 그리고 타당성조사 부문에서는 필리

핀과 미얀마와 원조 형태의 협력 수요가 있는 것으로 조사됐다.

기 수립된 지역에 대한 진출을 활성화하기 위해 두 개의 정책을 상호 연계하여 추진할 수 있는 4개의 국가전략을 제시했다. 이러한 국가전략이 주효하게 수립되고 추진되는 경우 아세안의 무역량이 늘어나고 이로 인해 우리나라의 소득도 증가하는 효과가 나타나는 것으로 조사됐다.

3. 정책제언

아세안 국제물류시장의 진출을 활성화하기 위해서는 제시된 국가전략이 체계적으로 수행되는 것이 중요하다. 이러한 전략이 적절하게 수행되고 양자 모두가 투자진출의 효과를 얻기 위해서는 제반 정책적 지원이 요구된다.

첫째 가치 ‘해운항만 해외 협력 및 투자 전략회의’의 구성하고 운영할 것을 제안한다. 동 회의체는 정부와 공공기관 및 연구소, 민간기업으로 구성하되 정보공개와 회의추진의 효율성을 위해 정책회의와 총괄회의로 이원적으로 운용할 것을 제안한다. 회의체의 구성은 본 연구에서 제안하는 전략방안을 추진할 담당부서가 정해져 있지 않기 때문이다. 즉 본 연구의 제안은 기존의 관련 부서 간 업무를 종합 조정하여 해외진출 효과를 극대화하려는 것이므로 이를 추진할 임시 회의체가 시급한 것이다. 회의체의 구성은 국토해양부와 KMI 간에 정례화된 정책연구협의회의의 안건으로 상정해 추진할 필요가 있다. 또한 본 연구의 결과를 공개 발표하고 정책당국자의 관심을 촉구하는 것도 중요하다.

회의체 형식의 운영은 한계가 있으므로 글로벌 물류네트워크 정책과 해외항만개발협력 정책을 상호 조정 연계할 수 있는 조직 또는 전담자가 국토해양부 물류항만실 내에서 지정돼야 한다. 전담자는 지속적으로 정보를 수집하고 공유할 필요가 있다.

둘째, 민간주도-국가지원형 ‘해운항만 해외진출 개발 조사 지원사업’을 시행할 것을 제안한다. 기존 국제물류사업은 국가주도-민간참여형으로 민간의 해외진출에 대한 동기가 부족한 체계라고 할 수 있다. 글로벌 물류네트워크 구축사업과 해외항만개발협력사업간의 연계가 부족해 실질적인 민관협력이 이루어지지 못했다. 따라서 이러한 국가주도형 사업을 국토해양부의 ‘신시장개척지원’, 지식경제부의 ‘해외플랜트타당성조사 지원사업’과 같은 민간주도형으로 전환해 추진될 필요가 있다. 이는 민간의 책임성이 강화되고 동일한 예산으로 보다 많은 사업을 지원할 수 있는 효과를 얻을 수 있다. 구체적인 제도의 내용을 예시하면 다음의 표와 같다.

| 표 8-1 | 해운항만 해외진출 타당성조사 지원 사업 주요내용(예시안)

구 분	해운항만 해외진출 타당성조사 지원 사업 주요내용 (예시)
추진기관	국토해양부
사업범위	■ 해운항만 관련사업 타당성 및 기초자료 조사 - 터미널, 물류단지, ODCY, CFS, 운영시설 등 기타 관련 시설 ■ 현지 수주교섭 및 조사활동 ■ 업계 공동의 이익이 되는 시장개척 차원의 조사사업 - 정보 제공 및 정보수집 지원, 타당성 조사비지원, 해외시장조사단 파견 ■ 개발협력(원조) 대상사업 발굴
추진체계	■ 총괄부처 : 국토해양부 ■ 주관기관 : 관련 공공기관 또는 연구소(해외건설협회, 항만협회, KMI 국제물류투자분석센터, 국제물류지원단 등)
추진절차	■ 사업기획 및 공고 : 시행계획 수립 및 확정, 사업공고 ■ 사업접수 및 선정평가 : 사업신청, 접수 및 평가 ■ 협약 및 사업추진 : 중간진행 상황보고 및 검토, 최종평가 ■ 사후관리 : 사업수주추진, 사업추진 상황점검
평가방법	■ 평가위원회 구성 및 운영 : 위원장, 민간위원, 국토해양부 공무원 1인 등 ■ 간사 : 주관기관의 지원사업 관리책임자(1명) ■ 심의·의결 - 신청기업이 제출한 지원사업 신청서에 관한 평가 - 지원사업의 선정 및 지원금액의 결정 - 지원사업 수행결과에의 평가 - 지원기업의 의무 또는 이행사항 위반에 대한 제재조치 등에 관한사항 - 그 밖에 지원사업 평가와 관련하여 필요하다고 인정되는 사항

셋째, 해외투자사업 추진 시 대상국가 및 사업 분야가 물류기반시설 인지 또는 국제협력 부문인지 등에 따라 추진전략을 명확히 설정할 것을 제안한다. 본 연구에서처럼 두 방향 모두 진출이 가능한 인도네시아 및 베트남 지역은 공동의 보조를 맞추는 전략을 구사해야 한다.

넷째, 아세안 시장에 대한 국가별 해운항만 진출전략(MTCS)의 시범 사업을 우선적으로 추진할 것을 제안한다. 업무범위가 광범위하고 처음 시도하는 것으로서 담당자와 업무 경험이 축적될 때까지 시범적으로 추진할 필요가 있다. 추후에는 2~3개 국가씩 MTCS를 수립할 필요가 있다.

참 고 문 헌

〈국내문헌〉

- 건설교통부, 「중소건설업체의 해외진출 활성화 방안」, 2006.
- 과학기술부, 「엔지니어링기술 진흥방안에 관한연구」, 2002.6
- 국방대학교, 「안보관계용어집」, 2001.12
- 국토해양부, 「글로벌 물류네트워크 구축 타당성 조사 및 기본계획 수립」, 2006.
- _____, 「글로벌 물류네트워크 투자사업 기초 타당성 조사 연구」, 2008.
- _____, 「해외항만개발 협력지원사업 기본계획 수립용역」, 2008.9
- _____, 「국제물류전담기구 설립 필요성 및 추진방안에 관한 연구」, 2008.9
- _____, 「투자개발형 해외인프라 개발사업에 대한 민·관 협력 활성화 방안」, 2008.12.
- 국회예산정책처, 「해외진출 중소기업 지원정책과 개선방안」, 2007.
- 권을 외, 「우리나라 대외원조정책의 선진화방안」, 2007.
- 김형태 외, 「글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안」, 2008.12
- 김운수, 김찬호, 김근섭, 「글로벌 항만경쟁 구조변화와 해외 신흥거점 선정 연구」, 2008.12
- 대외경제정책연구원, 「개발조사사업 확대발전방안」, 2006.4
- 손혁상, "ODA 기본법 제정 관련 주요 쟁점과 입법 방향 제언", KOICA, 「국제개발협력」, 2009 No.2. pp. 33-49
- 이흥식, 이종화, 신관호, 왕윤종, 「한·중·일 자유무역협정(FTA)의 경제성장 효과」, 대외경제정책연구원. 2004

장세진, 「글로벌경쟁시대의 경영전략」, 제3판, 2003.2

정구현, 「한국기업의 글로벌 경영」, 위즈덤하우스, 2008.

정보통신정책연구원, 「한-아세안 IT 파트너십 강화방안 연구」, 2008.12

정유아, "한국 공적개발원조(ODA)의 '국가지원전략(CAS)' 활용 현황과 과제", KOICA, 「국제개발협력」, 2009 No.2. pp. 9-19

〈해외문헌〉

社團法人 國際臨海開發研究センター 國際港灣政策研究所(OCDI), 「変化する世界の港湾とその課題 -OCDI 30年の活動から展望して-」, 2006.11.28

Agtmael, Antoine van, *The Emerging Markets Century*, 2007.

Asian Development Bank (ADB). *Asian Development Outlook 2006: Routes for Asia's Trade*. Manila. 2006.

Bergstrand, J.H. "The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence." *Review of Economics and Statistics*. Vol. 53, 1985. pp. 1-27.

Bergstrand, J.H. "The Generalized Gravity Equation, Monopolistic Competition, and the Factor-Proportions Theory in International Trade." *Review of Economics and Statistics*, Vol. 71, 1989. pp. 143-53.

Datamonitor, "Logistics: Global Industry Guide", 2009.

David, D. "The Home Market Effect, Trade and Industrial Structure." *American Economic Review*, Vol. 88, No. 5, 1998. pp. 1264-1276.

Deardorff, A. "Determinants of Bilateral Trade: Does Gravity Work in a Neo-Classical World?." in: *Rationalization of the World Economy*, J. Frankel (ed.), University of Chicago Press, Chicago. 1998.

ESCAP. *Statistical Abstract of Transport in Asia and The Pacific 2008*. 2008.

- FTSE, FTSE Global Equity Index Series Country Classification, 2009.09.
- Global Insight, *Global Insight's World Overview*, 2008.
- Hummels, D. "Have International Trade Costs Declined?. *Working Paper*, University of Chicago Business School, Chicago. 1999.
- Hummels, D. "Towards a Geography of Trade Costs," *Working Paper*, Purdue University, West Lafayette. 2001.
- IMF. *International Financial Statistics* (CD), 2008.
- IMF, World Economic Outlook, 2009.10.
- Lloyd's MIU, *Containerisation International Yearbook*, 2008.
- MSCI, MSCI International Equity Indices-Country & Market Coverage.
- OECD, Stat Extracts.
- Prabir De. "Why Trade Costs Matter?." *Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series*, No. 26. 2006.
- Prabir De. "Impact of Trade Costs on Trade: Empirical Evidence from Asian Countries." *Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series*, No. 27. 2007.
- John S. Wilson, Catherine L. Mann and Tsunehiro Otsuki. "Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective." *World Bank Policy Research Working Paper 3224*. Washington, DC. 2004.
- Warren H. Hausman, Hau L. Lee and Uma Subramanian. "Global Logistics Indicators, supply Chain Metrics, and Bilateral Trade Patterns." *World Bank Policy Research Working Paper 3773*. World Bank. 2005.
- Wilson, J.S., Mann, C.L., and Otsuki, T. "Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact." *The World Bank Economic Review*, Vol 17, No. 3, pp. 367-389. 2003.
- World Bank. *Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002: making*

Trade Work for the Poor. Washington, D.C. 2001.

World Bank. *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, D.C. 2007.

ARTNeT GMS, www.artnetontrade.org

UN COMTRADE 데이터베이스 [online].

CEPII 데이터베이스 [online].

부 록

1. 설문지-01

Interview Sheet on ASEAN Port Logistics

This questionnaire aims to collect relevant information that will be used to identify specific areas of improvement on ASEAN Port Logistics. Your completion of this form will aid our study to contribute to ASEAN maritime transport network. Questions below pertain to port logistics area of your country.

A. Respondent Information

1. Country	
2. Full name:	

1. Does your country have national port master plan?

☐ Yea

☐ No

If yes, how long is the time span of the plan? _____

1-a If you checked yes, the master plan is

☐ Legalized

☐ Ad hoc basis

1-b If you checked no, do you think it is needed?

☐ Yes

☐ No

2. Who is in charge of establishing a master plan for individual port?

☐ Central government

☐ Regional government

☐ Governmental Port Authority

☐ Non-governmental Port Authority

3. On national level, do you perceive necessity for foreign direct investment (inflow FDI) or foreign aid in the area of port development?

☐ Yes

☐ No

3-a If yes, please check which is needed (you can double check for this question)

☐ FDI

☐ foreign aid

3-b If yes, please choose the two most urgently needed area of improvement among the followings.

☐ Feasibility Study

☐ Construction

☐ Port management & Operation skills

☐ Port IT system

☐ consulting on port policy

☐ the others (_____)

4. Check the items which you perceive as priorities (On the scale of 1 to 5, check 1 on the most important item)

___ Education and training of professional workforce

___ Improvement of rear transport systems

___ Expansion of port facilities

___ Introduction and development of port hinterland system and free-trade zones

___ Policy making

___ Operation and Management

___ Improvement in institutions involving labor supply

___ Financing

___ Port logistics security (Usage of RFID)

___ Public Private Partnership

___ Environmentally friendly port policies

___ The others (_____)

1. 설문지-02

우리나라 물류인프라 건설,운영 관련 국제경쟁력 수준 조사

먼저 귀사(하)의 무궁한 발전을 기원합니다. 바쁘신 중에도 본 설문에 응해 주셔서 대단히 감사합니다.

본 설문조사는 우리나라 항만관련 물류기업이 해외진출을 수행할 시 기반시설의 설계, 건설, 운영에 이르기까지의 기술수준을 평가하여 우리나라의 현 기술수준을 가능하고자 합니다.

귀사에서 제시하신 의견은 통계법 제8조에 의거 절대 비밀이 보장되며 순수한 연구목적 외에는 결코 사용되지 않음을 알려드립니다. 귀사의 의견은 모두가 귀중한 연구자료로 활용되어지며 우리나라 해외 진출을 통한 글로벌 경쟁력 확보에 크게 기여할 것이므로 성실하게 응답해 주시길 부탁드립니다. 감사합니다.

2009년 6월

한국해양수산개발원(KMI)

□ 설문 담당자 : 서울시 마포구 상암동 1652 KBS미디어센터 16층

한국해양수산개발원 해양물류연구부

김우호 부연구위원, 김운수 책임연구원

E-mail : neoport@kmi.re.kr luck@kmi.re.kr

TEL : (02) 2105-2826, (02)2105-2833

FAX : (02) 2105-2839

응답자특성 조사

1. 기관특성	기 관 명	
	기관분류	항만건설(), 엔지니어링(), 항만운영 (), 항만정보 (), 연구기관 ()기타 ()
2. 응답자 일반현황	성 명	
	담당부서	
	전화번호	

기술수준 조사

국내 물류인프라의 계획, 건설, 운영 관련 업체의 기술수준이 선진국 대비 어느정도 수준에 해당하는 지를 각 항목에 맞게 수치도로 작성하여 주시기 바랍니다.(해당 항목의 선진국 기술 수준을 100으로 보았을 경우)

기술 수준 항목		점수
건설	계획 및 타당성 분석	
	기본 및 실시설계	
	감리	
	건설(항만 및 물류시설)	
운영	물류시설(창고, CY)	
	항만운영	
정보	정보화 수준	
	구축 기술력	

애로요인 조사

귀사가 해외사업을 수행할 시 가장 애로를 느끼는 사항이 무엇인지 우선순위에 따라 3가지만 기입하여 주십시오

- ① 기술능력의 부족(전문기술인력 포함)
- ② 유사한 사업수행의 경험 및 실적 부족
- ③ 해외시장에 대한 정보의 부족
- ④ 행정의 규제 및 복잡한 절차
- ⑤ 재정 및 금융문제
- ⑥ 외교활동 등 정부차원의 지원 부족
- ⑦ 가격경쟁력 부족
- ⑧ 기타 ()

해외 진출 가능지역

귀사가 현재 및 향후 해외진출 가능 지역으로 가장 선호도가 높은 지역은?

- 1순위 지역 ()
- 국가(, ,)
- 2순위 지역 ()
- 국가(, ,)

해외진출 동기 조사

귀사가 해외에 진출(법인설립, M&A 등 현지직접투자)했거나 하려고 계획한 경우 그 가장 중요한 동기 3가지를 기입하여 주십시오

- ① 시장확보
- ② 신기술 및 지식습득
- ③ 무역장벽 대응
- ④ 동반진출

⑤ 신사업 촉진

⑥ 전략적 제휴

⑦ 노동력 확보

⑧ 기타 ()

1. 설문지-03

아세안국가 항만이용현황 설문조사 [선사]

귀하와 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

우리 원(www.kmi.re.kr)은 정부출연 연구기관으로서 한국정부의 지원으로 아세안국가의 해운, 항만 발전을 위한 국제협력과제를 수행하고 있습니다. 연구진은 본 설문조사를 통하여 아세안국가 해운, 항만에 대한 귀사(하)의 이용 경험과 향후 발전전망에 대한 고견을 청취하여 해당국들의 수출입 물류 체계를 개선하는 연구의 소중한 자료로 활용할 계획입니다.

본 조사과정에서 알려진 개인 또는 회사의 비밀에 속하는 사항은 통계법 제13조에 의하여 보호되고 수집된 자료는 통계작성상의 목적에만 활용되며, 응답자에게 피해를 주는 일은 없을 것임을 약속드립니다.

바쁘신 중에도 본 설문에 응해주셔서 심심한 감사를 드리며, 응답하신 설문지는 FAX나 이메일로 보내주시면 감사하겠습니다.

2009. 09.

한국해양수산개발원 원장 강종희

연구책임자 : 전찬영 연구위원

설문담당자 : 김우호 부연구위원

* 아세안 국가 항만 : 브루나이, 캄보디아, 라오스, 인도네시아, 말레이시아, 미얀마, 싱가포르, 필리핀, 태국, 베트남 10개국과의 수출입을 위해 이용한 아세안 지역 항만

설문서 보내실 곳 : jang88132@naver.com, neoport@kmi.re.kr,
jh-kim@kmi.re.kr (또는) FAX : 02) 2105-2839

업 체 명		부 서 명	
1) 귀하의 직위는 무엇입니까 ?	()		
2) 귀하께서 이 분야에 종사하신 지는 얼마나 되십니까?	① 5년 미만 ② 5 - 10년 ③ 10 - 15년 ④ 15 - 20년 ⑤ 20 - 25년 ⑥ 25년 이상		

1) 귀사의 화물운송과 관련해 최근 2~3년간 주로 이용한 아세안 항만현황과 이용만족도에 관한 문의입니다.

이용한 아세안 항만	주요 운송화물	운송서비스	항만이용 만족도
		운송수단 컨테이너선(가) 부정기벌크선(나)	매우불만족(1) 불만족(2) 만족(3) 매우만족(4)

2) 귀사에서 주로 서비스하는 아세안 항만여건에 대하여 평가해 주십시오.(주로 이용하시는 항만을 적어주시고 만족도에 따라 점수(5~1)를 ()에 매겨 주시면 됩니다)

매우만족	만족	보통	불만족	매우불만족
← ⑤	④	③	②	① →

작성예시		하이퐁 항	마닐 라	방콕항	다낭항	프놈펜 항
입지	1) 항만접근성(수심, 입항항로 등)	5	4	4	2	2
	2) 항로의 다양성	4	5	2	2	1

구 분 \ 이용 항만						
입지	1) 항만접근성(수심, 입항항로 등)					
	2) 항로의 다양성					
	3) 전반적 입지 여건					
시설	4) 선석 길이					
	5) 화물 장치 능력					
	6) 하역 장비					
	7) 전반적인 항만시설 수준					
관리 및 운영	8) 항만노동의 안정성(항만노조)					
	9) 항만안전도(ISPS) 및 보안					
	10) 터미널의 생산성					
	11) 항만운영 기관과 인력의 전문성					
물동 량	12) 관리운영에 대한 전반적인 수준					
	13) 현재의 항만물동량					
정보	14) 도시발전등 물동량 증가 잠재력					
	15) 터미널운영정보시스템 수준					
배후 수송	16) 화물 정보화 수준					
	17) 배후수송망 등 육송 연계수준					
	18) 물류센타 등 항만배후단지					

3) 아세안에서 항만확장이나 신규개발이 필요한 지역과 선정이유에 대한 문의입니다.

전 망	항만 또는 지역	이 유
확장이 필요한 항만		
신규 항만개발이 필요한 지역		
신규 해상경로 개설이 필요한 항만 / 지역		

- 크게 도움이 될 것이다 ()
- 약간 도움이 될 것이다 ()
- 도움이 안 될 것이다 ()
- 모르겠다 ()

② 또한 선사나 항만, 물류회사 등 국내 물류기업의 해외투자나 진출
에 도움이 된다고 보십니까?

- 크게 도움이 될 것이다 ()
- 약간 도움이 될 것이다 ()
- 도움이 안 될 것이다 ()
- 모르겠다 ()

③ 기타 아세안과의 수출입 물류에서 겪고 있는 애로사항, 문제점, 개선방안을 적어주시고, 또한 이와 관련한 한국 정부의 역할에 대한 의견을 적어주십시오

[illegible]

1. 설문지-04

아세안국가 항만이용현황 설문조사 [화주,포워더]

귀하와 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

우리 원(www.kmi.re.kr)은 정부출연 연구기관으로서 한국정부의 지원으로 아세안국가의 해운, 항만 발전을 위한 국제협력과제를 수행하고 있습니다. 연구진은 본 설문조사를 통하여 아세안국가 해운, 항만에 대한 귀사(하)의 이용 경험과 향후 발전전망에 대한 고견을 청취하여 해당국들의 수출입 물류 체계를 개선하는 연구의 소중한 자료로 활용할 계획입니다.

본 조사과정에서 알려진 개인 또는 회사의 비밀에 속하는 사항은 통계법 제13조에 의하여 보호되고 수집된 자료는 통계작성상의 목적에만 활용되며, 응답자에게 피해를 주는 일은 없을 것임을 약속드립니다.

바쁘신 중에도 본 설문에 응해주셔서 심심한 감사를 드리며, 응답하신 설문지는 FAX나 이메일로 보내주시면 감사하겠습니다.

2009. 09.

한국해양수산개발원 원장 강종희

연구책임자 : 전찬영 연구위원

설문담당자 : 김우호 부연구위원

* 아세안 국가 항만 : 브루나이, 캄보디아, 라오스, 인도네시아, 말레이시아, 미얀마, 싱가포르, 필리핀, 태국, 베트남 10개국과의 수출입을 위해 이용한 아세안 지역 항만

설문서 보내실 곳 : jang88132@naver.com, neoport@kmi.re.kr,
jh-kim@kmi.re.kr (또는) FAX : (02) 2105-2839

- 1) 귀사의 아세안 국가와의 수출입 물류현황과 만족도에 관한 문의입니다. 최근 2~3년간 실적을 기준으로 주요품목과 이용항만을 기재해 주시고 이용 만족도를 작성해 주십시오

수출입 구분	주요 품목	아세안항만이용		운송서비스	
		이용 항만명 (아세안 항만)	만족도 매우불만족(1) 불만족(2) 만족(3) 매우만족(4)	운송수단 컨테이너선(가) 부정기벌크선(나)	만족도 매우불만족(1) 불만족(2) 만족(3) 매우만족(4)
수출 (한국→아세 안)					
수입 (아세안→한 국)					

- 2) 아세안에서 항만확장이나 신규개발이 필요한 지역과 선정이유에 대한 문의입니다.

전 망	항만 또는 지역	이 유
확장이 필요한 항만		
신규 항만개발이 필요한 지역		
신규 해상경로 개설이 필요한 항만 / 지역		

- 3) 아세안항만의 발전과 성장을 위해 중요하거나 시급하게 개선돼야 할 사항을 2개지만 선택하여 주십시오.

항 목	<u>2개만 체크</u> 해 주십시오.
· 항로 다양화 등 해상운송서비스	
· 항만시설의 확충과 운영체제	
· 안전, 보안, 통관 등 서비스	
· 화물운송 정보 시스템	
· 배송센터 등 항만배후물류시설 확충	
· 기타()	

- 4) 한국의 항만을 100으로 하여 비교할 때 이용 중인 아세안항만의 전반적 수준은 어느 정도입니까?

(이용항_____, ____점) (이용항_____, ____점)
 (이용항_____, ____점) (이용항_____, ____점)

- 5) 한국정부의 정책 및 관련 연구에 관해 귀사의 의견에 대해 말씀해 주십시오.

- ① 한국 정부가 연구나 관련기술을 지원하여 아세안항만의 성장과 발전을 돕는 것이 향후 귀사의 수출입물류에 도움이 된다고 보십니까?

- 크게 도움이 될 것이다 ()
- 약간 도움이 될 것이다 ()

- 도움이 안 될 것이다 ()
- 모르겠다 ()

② 또한 선사나 향만, 물류회사 등 국내 물류기업의 해외투자나 진출에 도움이 된다고 보십니까?

- 크게 도움이 될 것이다 ()
- 약간 도움이 될 것이다 ()
- 도움이 안 될 것이다 ()
- 모르겠다 ()

③ 기타 아세안과의 수출입 물류에서 겪고 있는 애로사항, 문제점, 개선방안을 적어주시고, 또한 이와 관련한 한국 정부의 역할에 대한 의견을 적어주십시오

<별지 사용 가능합니다>

설문서 보내실 곳 : jang88132@naver.com, neoport@kmi.re.kr,
jh-kim@kmi.re.kr (또는) FAX : 02) 2105-2839

대 단 히 감 사 합 니 다.