KMI 현안분석
No. 07

2016. 6. 30.

이란 경제제재 해제에 따른 해운물류시장 변화와 대응방향

해운정책연구실

| 연구책임자 |

• **김태일** 부연구위원. ktizorro@kmi.re.kr 051-797-4613

| 연구진 |

• **박성화** 연구원. shpark83@kmi.re.kr 051-797-4614

| 감리위원 |

• **길광수** 선임연구위원. kskil@kmi.re.kr 051-797-4602

• **목 차**

요약 01
Ⅰ. 서론 03
Ⅱ. 이란 경제제재 해제와 세계경제에 미치는 영향 05
Ⅲ. 이란의 정치경제 및 해운물류시장 특징 11
Ⅳ. 이란과 주변 해운물류시장의 변화 전망 27
Ⅴ. 우리나라 해운물류기업 대응방향 39
Ⅵ. 결론 및 정책제언 47
참고문헌 51

▸ 이 자료는 한국해양수산개발원
홈페이지(http://www.kmi.re.kr)에서도 보실 수 있습니다.

요약

○ 이란 경제제재가 2016년 1월 17일자로 해제되면서 글로벌 경제에 미칠 영향에 대해 세계가 주목하고 있음

– 경제제재 해제로 그간 제한적이던 이란과의 교역이 재개되고, 투자금 송금 등 자본거래가 가능해질 전망임

– 다국적 기업 및 주요국들은 이란과의 교역을 확대하고, 투자 기회를 찾고자 발 빠른 움직임을 보고 있음

○ 제재기간 중 -0.9%이던 이란의 경제성장률이 제재 해제 효과로 인해 2016년 5.1%에 달할 것으로 전망되는 등 가파른 성장이 예상됨

– 경제제재로 2012년 이후 실질적으로 중단되었던 對이란 외국인직접투자액은 2016 ~2017년 연간 30~32억 달러에 달할 것으로 예상됨

– 일일 100만 배럴의 이란산 원유가 생산되고, 공항, 항만, 도로 및 철도 등 교통인프라 개발도 적극 추진될 것으로 예상됨

○ 경제제재 해제 이후 이란의 변화는 이란과 그 주변 해운물류시장에도 영향을 미칠 것으로 예상됨

– 우선 해운물류 분야의 경우 교역규모가 커지면서 이란 해상물동량이 제재 이전인 2011년 수준으로 회복될 가능성이 있음

– 그동안 제재 대상이던 이란의 양대 국영선사인 IRISL과 NITC는 제재 해제를 계기로 자국의 물동량 처리를 위해 선대 발주를 서두를 것으로 예상됨

– 이란은 터키, 중국, 중앙아시아와 유럽을 잇는 내륙물류거점으로 부상할 것으로 예상되는 한편, 서남아시아와의 복합운송도 활성화 될 것으로 예상됨

– 항만 분야에서는 샤히드 라자항의 중동 내 환적기능이 활발해지면서 UAE의 두바이항과 환적 경쟁에 나설 것으로 예상됨

○ 경제제재 해제 이후 이란 해운물류시장은 매력적인 시장으로 변모함과 동시에 국제사회의 선점 경쟁이 치열해질 것으로 전망됨

– 이 같은 경쟁에서 우위를 확보하기 위해서는 우리나라 해운물류기업의 발 빠른 대응이 필요함

- 제재기간 동안 중국 및 인도 등 글로벌 기업이 이란과의 교역 관계를 확대해오면서 이미 이란 해운물류시장의 상당 부분을 선점하고 있기 때문임

○ 본 현안분석은 기업 측면에서 이란과 그 주변 해운물류시장의 변화에 대한 대응방향을 집중전략, 연계전략 및 성장전략 등 3대 전략으로 나누어 제시하였음

- 집중전략은 시장 선점이 요구되는 분야로, 이란 진출 거점 확보를 위해 샤히드 라자항 등 항만 투자 진출, 유망지역에 대한 항만인프라 개발 사업을 제안하였음
- 연계전략은 이란 해운물류시장 전반에 대한 시장 확대가 요구되는 분야로, 이란의 자유무역지역(FEZ) 및 특별경제구역(SEZ)을 활용한 중앙아시아 및 터키 등 주변국을 연계하는 내륙 연계 물류서비스 사업 진출을 제안하였음
- 성장전략은 시장 개척이 요구되는 분야로, 아직 물류 인프라가 구축되지 않았으나 이란 물류시장의 성장 기회를 활용하기 위해 장기적으로 차바하르항을 거점으로 한 중앙아시아 연계 서비스 진출 방안을 제안하였음

○ 정책적인 측면에서 우리나라 기업들의 이란 진출을 활성하기 위한 지원 사항들을 제안하였음

- 첫째, 우리나라 기업들이 가장 큰 애로사항으로 지적하고 있는 부족한 현지 정보에 대응하기 위해 정부 차원에서 해운물류시장 정보 플랫폼을 구축할 필요가 있음을 제안하여 지속적으로 변화하는 해외시장에 대응할 것을 제안하였음
- 둘째, 이란 해운물류시장은 글로벌 기업들의 관심이 집중되고 있는 만큼 정부의 발 빠른 해외진출지원이 요구되므로 이란 진출을 위한 해외지원사업을 조기에 확대할 것을 제안하였음
- 셋째, 이란 해운물류시장에 대한 투자가 적기에 유효하게 이루어지기 위해서는 금융지원이 필요하므로 아시아인프라투자은행(Asian Infrastructure Investment Bank ; AIIB)의 활용을 적극적으로 검토할 것을 제안하였음
- 넷째, 이란 선사의 선박 대량 발주에 대비하여 국책은행을 중심으로 RG발급 및 금융 지원을 통해 우리나라 조선소 수주가 가능하도록 지원할 것을 제안하였음

Ⅰ. 서론

□ 2016년 1월 17일 UN 안보리 및 미국·EU의 對이란 경제제재가 해제되면서 이란시장에 대한 중국, 일본, 프랑스, 러시아 등 주요 투자국의 선점 경쟁이 치열해지고 있음

○ 금년 들어 중국은 시진핑 주석이 이란을 방문하고 인프라 투자협력 논의를 추진하였으며, 지난해 일본도 외교장관 및 기업 대표단이 방문하여 양자 투자협정 및 경제공동위 설립을 합의한 바 있음

○ 지난해 프랑스도 외무부장관이 이란 대통령을 접견, 자동차 진출 등을 협의하고, 러시아 푸틴 대통령은 이란 대통령과 면담 및 경제협력 MOU를 체결하였음

○ 우리나라도 금년 2월 제11차 한·이란 경제공동위원회를 개최하고 이란시장 진출을 위한 경쟁에 뛰어들었음

□ 향후 이란은 그동안 경제제재로 경쟁력이 낮아진 산업과 인프라에 대한 투자를 늘려 나갈 것으로 예상되며, 이에 따라 해운물류분야에서의 투자 및 진출 수요가 확대될 것으로 예상됨

○ 인구 8,000만여 명으로 중동 최대 잠재 소비국인 이란은 농업, 제조업 등 1·2차 산업이 고루 발달한 국가로 물류수요가 급증할 것으로 예상됨

○ 이번 경제제재 해제로 단순히 교역 증가로 인한 물동량 증가 외에 원유 수출 재개로 인한 플랜트 및 건설 프로젝트 증가 등에 따라 해운 물동량 증가와 터미널 건설 및 운영분야의 투자 수요 증가가 예상됨

□ 경쟁국들의 이란 투자가 증가하는 경우 이란 해운물류시장의 선점 경쟁이 치열해질 것으로 예상되므로 우리나라 해운물류업계의 진출 확대를 위한 보다 체계적인 대응방향이 요구됨

○ 최근 저성장 국면에 있는 우리나라 해운물류업계의 신시장 개척이라는 차원에서 이란 시장에 대한 집중적인 검토가 요구됨

○ 또한 이란은 중앙아시아 등 인근 물류시장과의 연계성이 우수하여 주변국 해운물류시장 확대를 위한 중요 거점이 될 것으로 기대되므로 이란과 그 주변 해운물류시장에 대한 포괄적인 검토가 요구됨

□ **본 현안분석은 이란 경제제재 해제에 따른 이란 해운물류시장의 변화를 전망하고, 이란 해운물류시장 진출을 위한 우리나라 기업 및 정부의 대응방향을 제시하는 데 그 목적이 있음**

○ 우선 경제제재 해제 이후 나타날 것으로 예상되는 세계경제의 변화, 이란의 정치경제 및 해운물류시장의 특성을 파악하여 경제제재 해제 이후 이란과 그 주변 해운물류시장의 변화를 전망함

○ 아울러 이와 같은 환경변화를 고려하여 이란 해운물류시장에 대한 투자 가능사업 및 우리나라 정부가 지원해야 할 사항을 제시함

II. 이란 경제제재 해제와 세계경제에 미치는 영향

1. 이란 경제제재와 해제의 내용

1 이란 경제제재 경위

□ 이란 경제제재는 미국을 중심으로 양자제재에서 삼자제재로 확장되고, 삼자제재는 국제적인 합의를 통해 제재를 강화하는 방향으로 전개되었음

○ 미국의 양자제재는 무역·투자·금융 등 전반에 걸친 제재로 1979년 이란의 반미 정권 집권과 1980~1988년 발생한 이란-이라크 전쟁 등이 계기가 됨

– 미국의 주요 제재 내용은 이란 해외자산 동결(1979), 이란으로부터 수입 금지(1987), 미국 기업의 이란 내 석유개발 참여금지(1995), 이란으로 특정 물품 수출 및 투자 제한(1995), 이란과의 모든 교역과 투자 금지(1997) 등임[1)]

○ 한편 미국의 삼자제재는 이란-이라크 무기 비확산법(1992)을 통해 제3국의 對이란 무기 매매와 기술 교류를 금지하고, 이란제재법(Iran Sanctions Act, 1996)에 따라 제3국 기업의 이란 에너지 부문에 대한 투자를 제한하는 데서 시작됨[2)]

– 그러나 이란의 최대 교역 대상지역인 EU는 이 법이 미국 국내법의 해외 적용이란 이유로 1997년 WTO에 제소하였고, 미국은 EU와의 교역분쟁을 막기 위해 일정한 조건[3)] 하에서 법적용을 예외로 하는 예외조항을 1998년에 도입함

□ 현재와 같은 제재 구도는 세계 주요국인 EU, 일본, 한국, 노르웨이, 캐나다 및 인도 등이 독자적으로 對이란 제재안을 발표하고 미국의 제재에 동참하면서 시작됨

○ 이처럼 이란 제재에 대한 국제사회의 공조가 강화된 배경은 2010년 미국이 기존의 이란제재법보다 한층 강화된 포괄적 이란제재법(Comprehensive Iran Sanctions, Accountability and Divestment Act)을 도입한 것임

---

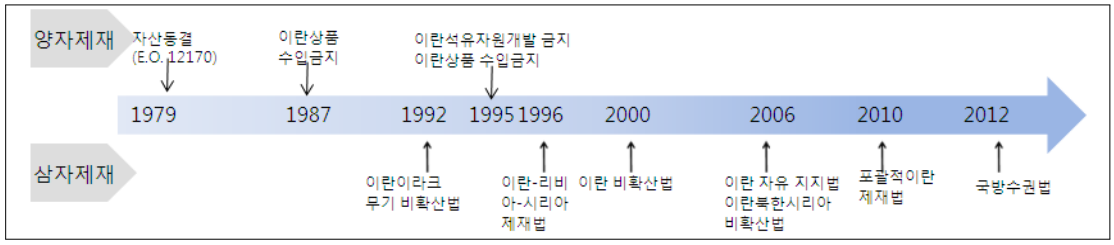
1) KIEP, "국제사회의 이란 경제제재 의미와 영향", 「오늘의 세계경제」, 2012.7.4, p. 5.
2) KIEP, "국제사회의 이란 경제제재 의미와 영향", 「오늘의 세계경제」, 2012.7.4, p. 6.
3) 일정한 조건은 이란제재법의 적용을 보류하는 것이 미국의 국익에 중요하다고 판단하거나, 이란에 이미 경제제재를 부과한 경우임. KIEP, "국제사회의 이란 경제제재 의미와 영향", 「오늘의 세계경제」, 2012.7.4, p. 6.

□ **해운과 관련한 이슈로는 2012년 7월 1일 유럽연합이 이란에 대한 역내의 모든 운송보험을 중단시킨 것으로, 이로 인해 이란의 모든 원유수출이 중단되었음**

○ 다만 미국이 이란산 석유의 주요 수입국 4개국에 대해 예외를 인정해주어 이란 선사가 원유를 운송해 주면 수출입이 가능하였음

○ 한국도 이란산 원유 운송이 중단되었으나 이란의 국영선사 NITC가 원유를 한국까지 운송해 주는 조건으로 원유를 운송하고 있음

〈그림 2-1〉 對이란 제재의 변천 과정



자료 : KIEP, "국제사회의 이란 경제제재 의미와 영향", 「오늘의 세계경제」, 2012.7.4., p. 5.

2 이란 경제제재 해제의 내용

□ **2015년 7월 P5+1(미·중·영·프·러+독)과 이란이 합의한 포괄적 공동행동 계획(Joint Comprehensive Plan of Action ; JCPOA)에 따라 제재 해제 이행일인 2016년 1월 17일[4]부터 교역 및 자본거래 등이 가능하게 됨[5]**

○ 그동안 우리나라 정유사들은 이란산 원유수입량을 지속적으로 축소해야 했으나, 국내수요에 맞추어 수입량을 정유사들이 자율적으로 결정할 수 있게 됨[6]

○ 핵 등 대량살상무기 등을 제외하고 거의 모든 품목에 대한 수출입 제한이 해제되어 우리 기업들의 이란 교역이 자유로워짐[7]

○ 제한적으로 허용되었던 서비스 거래도 거래 상대가 미국과 EU 제재 대상자가 아닌 한 가능하게 되어 우리기업의 SOC 및 건축 사업 등도 수주가 가능하게 됨[8]

4) 한국시간 기준.
5) 외교부, "이란에 대한 국제사회의 경제제재가 해제되어 앞으로 이란과의 무역 및 투자가 자유로워져", 보도자료, 2016.01.17.
6) 외교부, 상기 보도자료 참조.
7) 외교부, 상기 보도자료 참조.
8) 외교부, 상기 보도자료 참조.

〈표 2-1〉 對이란 제재 해제 주요 내용

구분	對이란 제재 해제 주요 내용
미국	○금융 : 은행과의 금융거래, 이란 리알화 거래, 이란 개인·회사가 개입하는 중개무역, 이란의 해외 동결자산 이전
	○교역 : 이란 원유 및 석유화학 제품 수출입, 외국의 이란 에너지 분야 투자, 해운, 조선, 항만 분야 거래, 알루미늄, 철강, 소프트웨어 거래, 자동차 분야 거래
	○우선 제재 예외 : 미국인 또는 미국인 소유 기업의 이란 직거래 미국 재무부 승인 필요
	○제재 유지 : 무기 금수(5년), 탄도미사일(8년), 테러 지원, 반인권 행위
유럽연합	○이란 원유, 석유화학 제품 수출입 ○이란산 원유 및 석유화학 제품 운송보험 ○귀금속 거래 ○이란 중앙은행 동결자산 이전 및 이란 중앙·일반은행과의 거래
UN	○경제제재 해제
한국	○對이란 금융거래를 위한 한은 허가제를 폐지 ○석유화학제품, 자동차, 귀금속 등 對이란 교역금지 내용을 규정한 '이란 교역 및 투자 가이드라인'(무역협회)도 금일부터 폐지(단, 전략물자는 대외무역법에 따라 산업통상자원부 등 관계기관의 허가를 받는 경우에 한해 수출이 가능) ○ '해외건설활동 가이드라인'(해외건설협회)이 폐지됨에 따라 국내기업이 이란의 사업을 수주할 때 필요했던 '비제한 대상 공사확인서' 발급 없이도 건설사업 수주 가능 ○제재 유지 : 달러화 거래 금지, 일부 이란 제재 대상자 및 항만 제재 유지

자료 : 세계일보, "이란 경제제재 해제… '제2 중동특수' 오나", 2016.01.18 ; 외교부, "이란에 대한 국제사회의 경제제재가 해제되어 앞으로 이란과의 무역 및 투자가 자유로워져", 보도자료, 2016.01.17.

2. 이란 경제제재 해제로 인한 세계경제 변화

1 거시 경제

□IMF는 이란 경제제재 해제가 중기적으로 전 세계 GDP를 0.25% 상승시키는 효과를 나타낼 것으로 예상함[9)]

○ 이란산 원유 생산량 증가로 전 세계 원유 생산량은 2020년까지 약 1.5% 상승하고, 원유 가격은 중기적으로 약 5~10% 하락이 예상됨

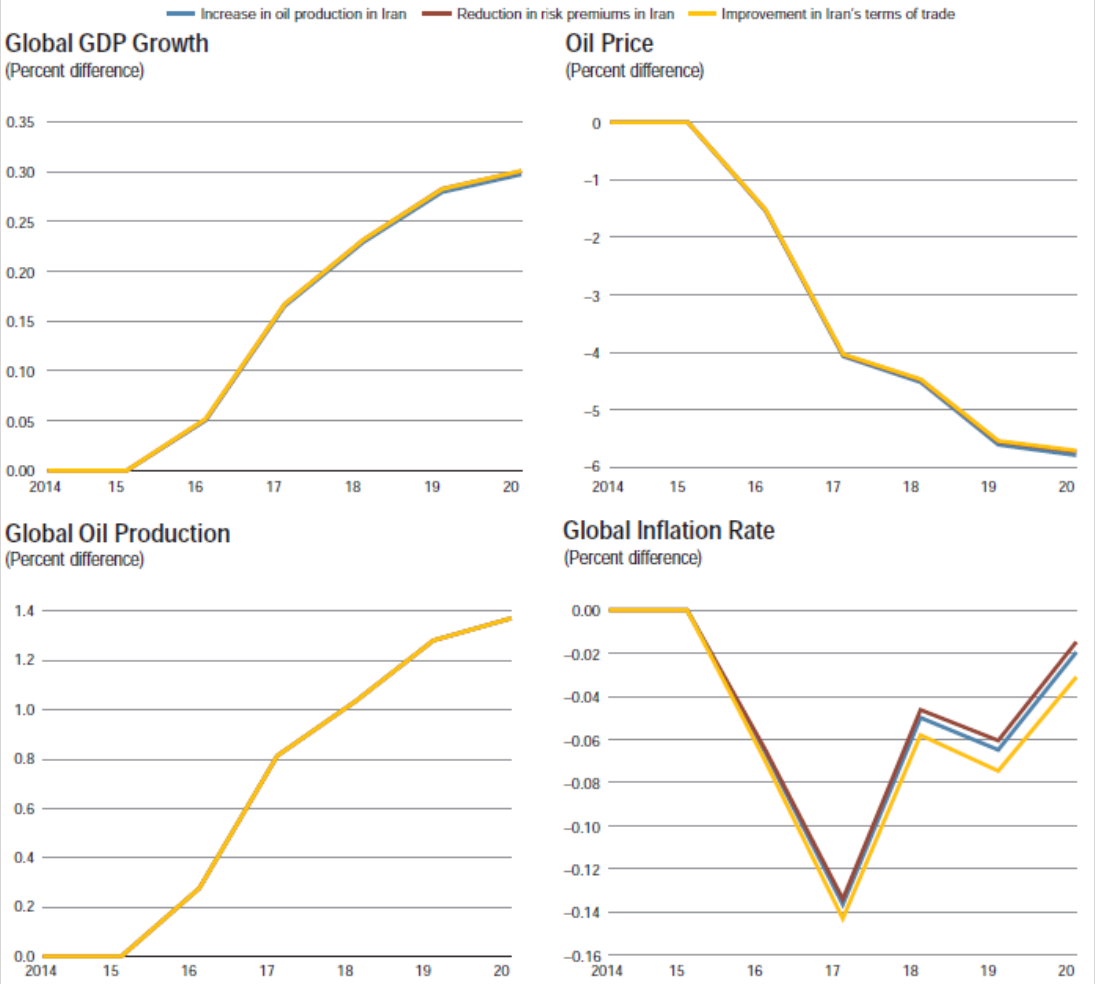
□World Bank는 제재 해제로 인해 금융거래가 가능해지면서 그동안 큰 폭으로 감소했던 이란의 무역거래가 확대될 것으로 전망함[10)]

○ 이란의 수출은 영국, 중국, 인도, 터키, 사우디아라비아 그리고 수입은 미국, 독일, 네덜란드, 한국, 중국, 싱가포르, UAE, 터키를 중심으로 증가가 예상됨

9) IMF, *Middle East and central Asia*, 2015.10.
10) WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5, July 2015.

〈그림 2-2〉 이란의 경제제재 해제에 따른 글로벌 경제 변화 추정치

(단위 : %)



자료 : IMF, *Middle East and central Asia*, 2015.10.

2 원유 시장

□ World Bank[11]는 이란 경제제재 해제로 인해 일일 100만 배럴[12]의 이란산 원유가 시장에 추가 공급되어 공급량이 크게 증가할 것으로 전망하고, 이에 따라 2016년 원유가격이 14% 하락 또는 배럴당 10달러까지 떨어질 것으로 예상함[13]

11) WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5, July 2015.
12) 타 원유 수출국은 정책적 대응이 없다는 가정 하에 분석된 추정치임.
13) 두바이유 2016.7.22. 기준 배럴당 42.77달러를 기록. 6월말 기준 연평균 배럴당 36.81달러임. https://www.quandl.com/data/ODA/POILDUB_USD-Dubai-Crude-Oil-Price. 2016.07.25. 검색.

○ 2011년 7월 280만 배럴에 이르던 이란의 일일 원유 수출량은 1년 만인 2012년 7월 100만 배럴/일까지 감소했음

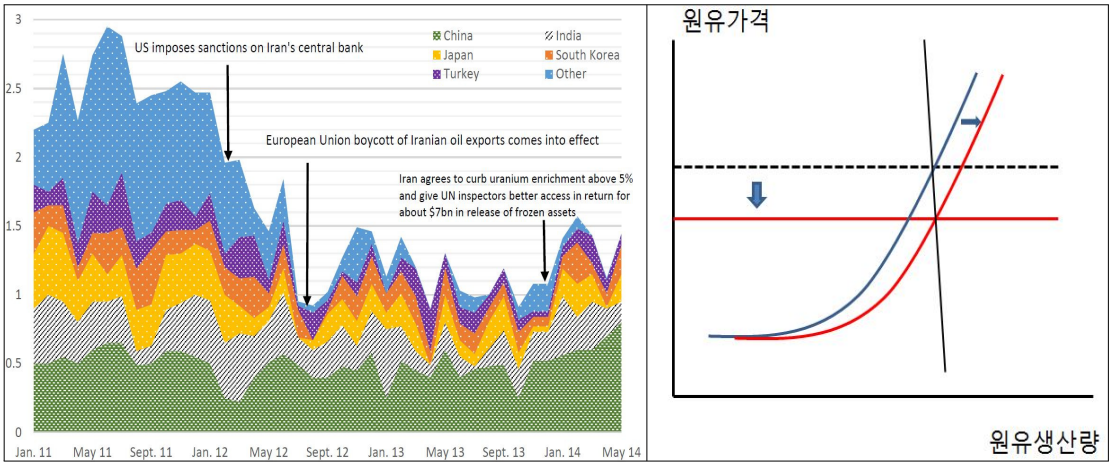
– 원유 수출 감소량의 절반은 유럽 기업의 이란산 원유 수입에 대한 보이콧, 절반은 아시아 국가의 수입량 감소에 따른 것임

○ 한편 이란 제재가 일부 해제된 2014년 이후 일부 아시아 국가들이 이란산 원유와 콘덴세이트[14]를 운송하는 자국 선박에 대해 국가가 보증함으로써 이란의 원유 수출이 재개된 바 있음

– 중국과 인도 역시 이란산 원유 운송 선박에 대해서 이란 정부의 보증을 받고 원유를 운송하였음

〈그림 2-3〉 이란의 원유 및 콘덴세이트 수출량 추이 및 제재 해제 효과

(단위 : mb/d)



자료 : WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5 July 2015.

3 투자 시장

□ World Bank에 따르면, 경제제재 해제 효과로 이란이 2017년에 5.5%의 경제성장률을 달성하는 경우 2016~2017년 연간 30억~32억 달러의 외국인 직접투자가 이뤄질 것으로 전망됨

14) 일부 천연가스에 섞여 나오는 경질 휘발성 액체 탄화수소로, 여러 가지 의미가 혼용되고 있으나 일반적으로 콘덴세이트라 함은 API 40~50도 이상 초경질 원유를 말하며 주성분은 납사이고 소량의 중간유분(등유 유분, 경유 유분) 및 잔사 유분을 함유하고 있음. 산업통상자원부, 「지식경제용어사전」, 2010. 11.

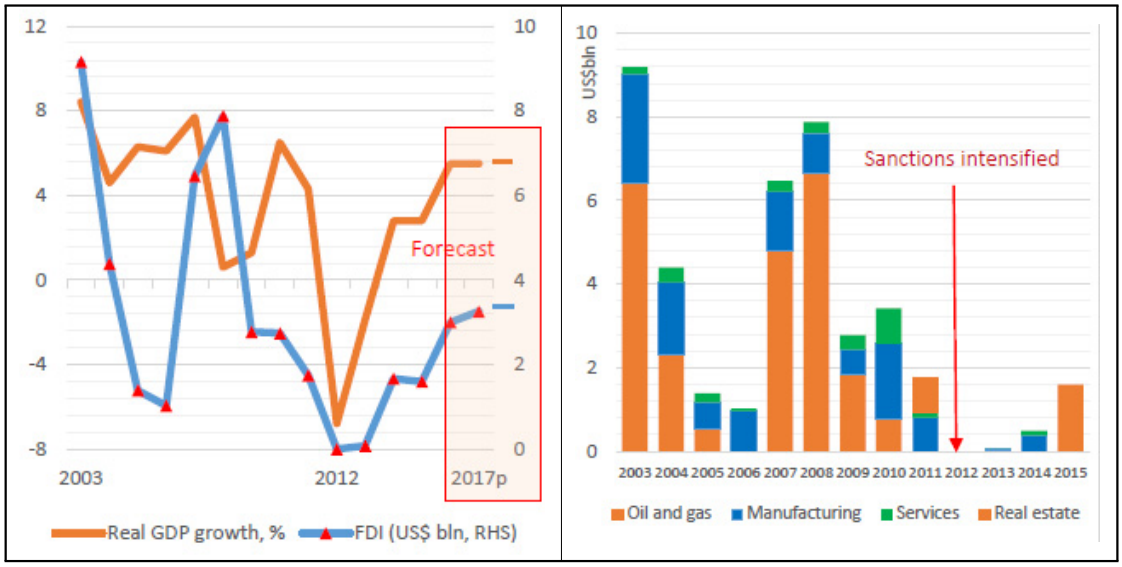
○ 2011년 이전에는 연평균 40억 달러의 對이란 외국인 직접투자가 이뤄졌으나, 경제제재로 인해 2012년 對이란 외국인 직접투자는 실질적으로 전면 중단되었음

– 이란 정부에 따르면, 외국인 직접투자 감소로 이란 원유 생산능력이 감소되어 이를 정상화시키기 위해서는 2020년까지 원유 및 가스 산업 부문에 1,300~1,450억 달러의 신규 투자자금이 필요한 것으로 추정됨

– 그 중 South Pars gas field[15]에 단일 유전으로 가장 큰 규모인 1,000억 달러의 자금이 소요될 것으로 추정됨

○ 한편 이란은 2012년 對이란 외국인직접투자가 전면 중단된 이후 유전개발 뿐만 아니라 제조업, 서비스 및 건설 등 기타 분야의 투자도 저조했으나 제재 해제로 이 분야의 투자가 확대될 것으로 기대하고 있음

〈그림 2-4〉 對이란 외국인 직접투자 현황



주 : Greenfield FDI 현황만 집계, M&A 및 기타 FDI는 제외.
자료 : WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5, July 2015.

15) 걸프만 South Pars 지역의 가스전으로 카타르와 이란 양국 영역으로 구분됨.

Ⅲ. 이란의 정치경제 및 해운물류시장 특징

1. 이란의 인문사회 및 정치경제

1 이란의 인문사회

□ 이란은 세계 최대 시아파 국가라는 매우 독특한 특징을 갖고 있으며, 이는 해운물류 비즈니스가 대면거래가 많은 서비스업이라는 측면에서 이들의 문화와 관습에 대한 충분한 고려가 요구됨

- ○ 이란은 이슬람교도 가운데 90~95%가 시아파로 이루어졌으며, 이는 전 세계 시아파의 37~40%를 차지하는 세계 최대의 시아파 국가임[16)]
- ○ 전 세계 무슬림 16억 명의 대다수는 수니(Sunnis)파로 시아(Shia)파는 약 10~13%에 불과함
- ○ 이란 전체 인구 약 8,000만 명 가운데 83~88%인 6,600~7,000만 명의 인구가 시아파 무슬림교도임

〈그림 3-1〉 무슬림의 분포

자료 : http://www.islam101.com/dawah/muslim_world_map.html, 2016.03.02. 검색.

16) Pew Research Center, "Mapping the Global Muslim Population", 2009.10.07. 인터넷주소 http://www.pewforum.org/2009/10/07/mapping-the-global-muslim-population/, 2016.03.02. 검색.

□ **이란은 중동국가이나 페르시아어를 공용어로 사용하여 아랍국가에 속하지 않는 특징이 있으며, 이에 따라 주변 해운물류시장과의 네트워크 연계 비즈니스 개발 시 문화적 배경이 다를 수 있다는 점을 고려해야 함**

○ 즉 이란은 아랍국가인 사우디아라비아와는 적대적 관계를 견지하고 있으며, 이 국가와 시리아내전 및 원유증산 등과 관련하여 민감한 갈등이 많았음

○ 아랍(Arab)은 아랍어를 공유하는 사람 및 국가의 모임으로서 아랍권 지역기구 아랍연맹(Arab League)이 결성되어 있으며, 이에 따라 기독교인들도 아랍인으로 분류되는 경우가 있음

〈표 3-1〉 중동지역 구분

구분	구분기준	주요 내용
이슬람 (Islam)	종교적 개념	○ 무슬림(Muslim)은 이슬람교도 ○ 이슬람을 국교로 하는 국가들의 모임[57개국 이슬람회의기구(OIC ; Organization of the Islamic Conference)] ○ 인구 16억 명으로 최대 이슬람국가는 2억 명 이상 인구의 인도네시아
아랍 (Arab)	민족적 개념	○ 아랍어를 공유하는 사람과 국가의 모임(기독교인들도 아랍인)
	정치적 개념	○ 아랍권 지역기구 아랍연맹(Arab League) ○ 21개국 1자치정부(팔레스타인) ○ 이스라엘과 이란을 구분하는 정치적 용어

자료 : 필자 정리.

〈표 3-2〉 이란 일반 현황

구분	내용	구분	내용
면적	165만㎢(한반도의 7.5배)	인종	페르시아(51%), 아제르바이잔(24.7%), 길락-마란다(8%), 쿠르드(7%) 등
인구	8,084만 명('14 추정)	종교	이슬람교(98%), 시아파(90~95%)
수도	테헤란(Tehran)	언어	페르시아어(공용어)

자료 : http://www.mofa.go.kr(국가 및 지역 정보), 2016.03.02. 검색.

2 이란의 정치와 대외관계

□ **지금까지도 이란은 이스라엘, 사우디아라비아 등과 적대적 관계를 유지하고 있으며, 이 같은 관계는 1979년 호메이니가 이끄는 이란 혁명 이후에 불거졌음**

○ 이란은 혁명 이후 반미적인 성격의 공화정 정부가 들어섰으며, 이란-이라크 전쟁[17]

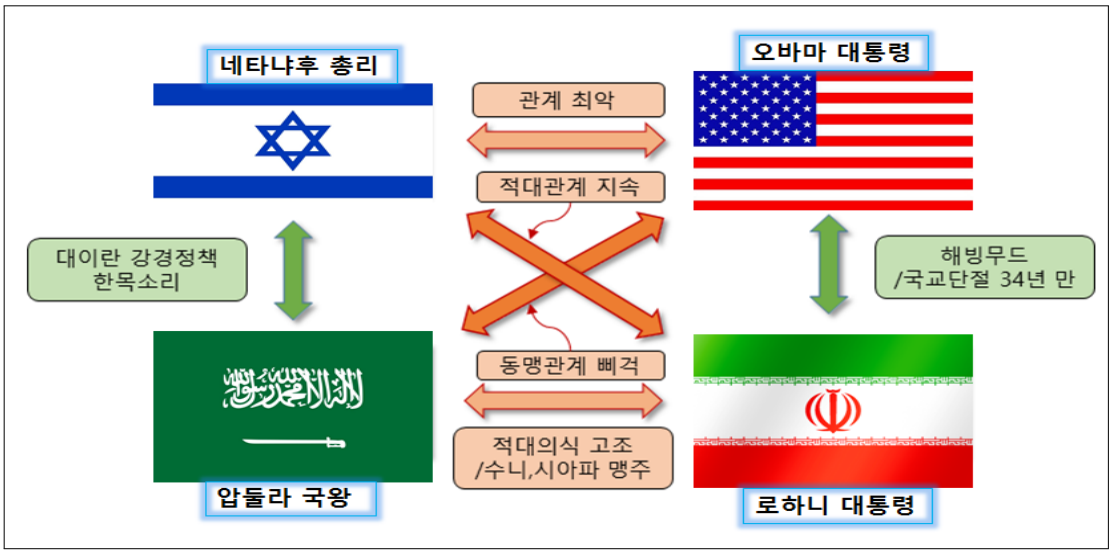
17) http://www.globalsecurity.org/military/world/war/iran-iraq.htm, 2016.03.02. 검색. 이란-이라크 전쟁은 이라크의 사담 후세인이 이란을 침공하면서 발생(1980.9.22). 이라크는 1988년 8월 20일까지 백만여 명의 사상

시 미국은 이라크의 편을 들고, 이를 적극 도운 것이 사우디아라비아임

○ 새로운 정권의 지도자인 아야톨라 호메이니가 이스라엘의 팔레스타인 점령을 거칠게 비난함으로써 이스라엘과의 관계 역시 악화됨[18)]

○ 최근 사우디 주도 걸프 산유국은 셰일가스와의 치킨게임과 더불어 핵 협상 이후 경제재건에 나서면서 역내 패권국가로 부상할 수 있는 이란을 견제하기 위한 치킨게임도 전개하고 있어 원유의 지속 증산에 따라 저유가 기조가 유지될 것으로 보임

〈그림 3-2〉 2013년 이후 중동지역 정세



자료 : 중앙일보, "토라진 중동 우방 … 오바마 딜레마", 2013.11.28. 필자 재작성.

3 이란의 경제 및 무역

□ IMF에 따르면, 이란은 경제제재 해제로 2015년 이후 침체를 벗어나 2016년 이후 4% 대 이상의 성장이 예상됨[19)]

○ 이에 반해 World Bank[20)]는 경제제재 해제 효과를 IMF보다 크게 예상하면서 이란의 경제성장률을 2016년 5.1%, 2017년 5.5%대 이상으로 전망함

– 경제제재가 계속된다는 전제 하에 World Bank는 이란의 경제성장률이 2016년 −0.9%, 2017년 −1.3%의 마이너스 성장률을 기록할 것으로 예상한 바 있음

자를 내며 전쟁을 계속하였음.

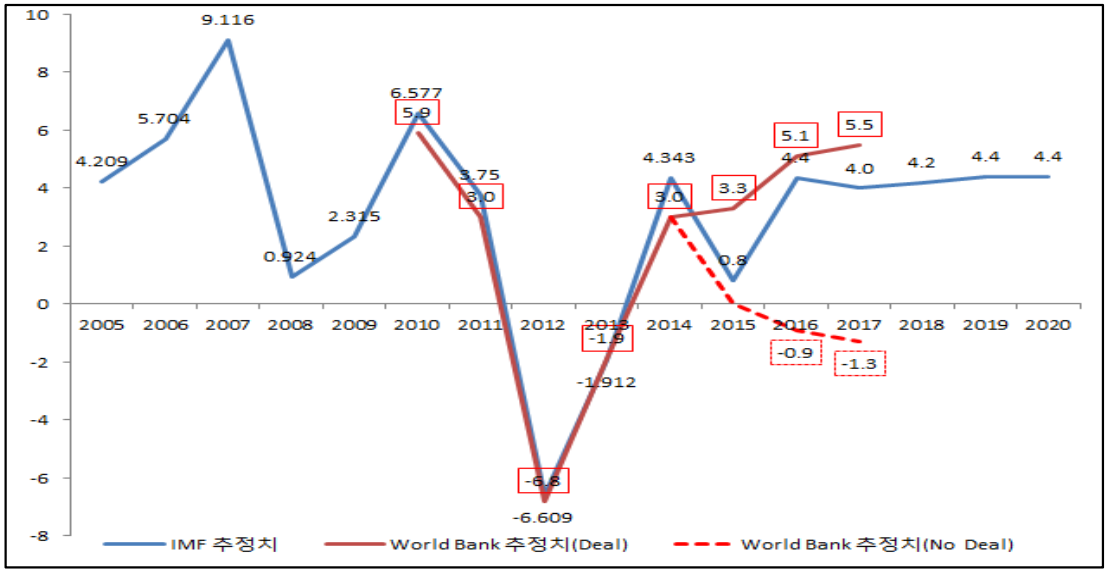
18) 이데일리, "[프리뷰 인 뉴욕] 이란은 사우디가 정말 싫다", 2016.02.21.

19) IMF, *Middle East and central Asia*, 2015.10.

20) WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5, July 2015.

〈그림 3-3〉 이란의 경제성장률 추이 및 전망

(단위 : %)



주 : 각각 추정 시점이 다르기 때문에, 전망치의 차이가 있을 수 있음.
자료 : IMF, World Economic Outlook Database, 2015.10. ; World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, 2015.7. ; World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, 2015.1.

□ 이란의 수출입 또한 경제성장 및 외국인투자 규모 증가 전망에 따라 늘어날 것으로 예상됨

○ 이란은 2014년 수출 333억 달러, 수입 521억 달러 등 총 교역액 853억 달러를 기록하였으며, 무역수지는 188억 달러 적자를 기록함

〈표 3-3〉 이란의 대외무역현황

(단위 : 백만 달러)

구분	2011	2012	2013	2014	2015(-10월)
총수출	30,207	32,553	31,602	33,275	27,632
총수입	56,868	52,802	45,431	52,066	36,321
무역수지	-26,658	-20,249	-13,829	-18,790	-8,689

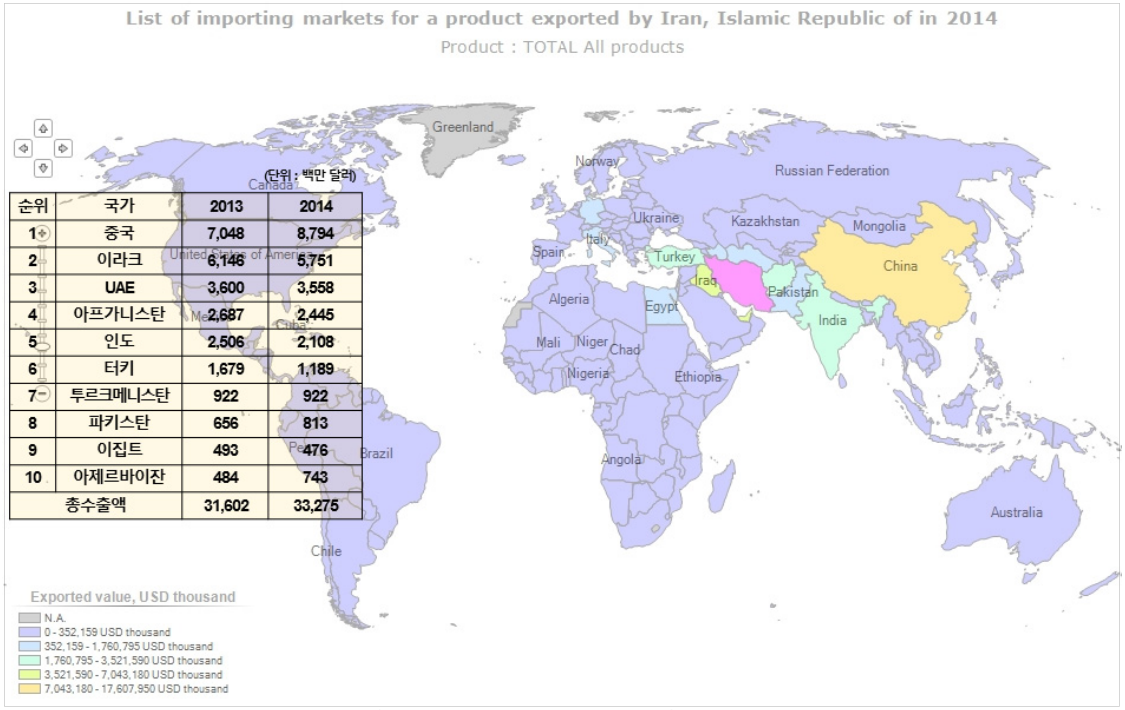
자료 : KOTRA, 글로벌 윈도우(http://www.globalwindow.org/), 국가정보, 2015.12. 원 자료는 World Trade Atlas(https://www.ihs.com).

□ 중국은 2009년 이란의 수출입 대상국 1위를 차지하면서 이란 최대의 경제협력국가로 올라섬

○ 이란의 對중국 수출은 2014년 기준 26%, 수입은 23%를 차지함

○ 중계무역 중심인 UAE가 2위를 차지하고 있으며, 한국은 UAE에 이어 이란 제3의 주요 수입대상국임

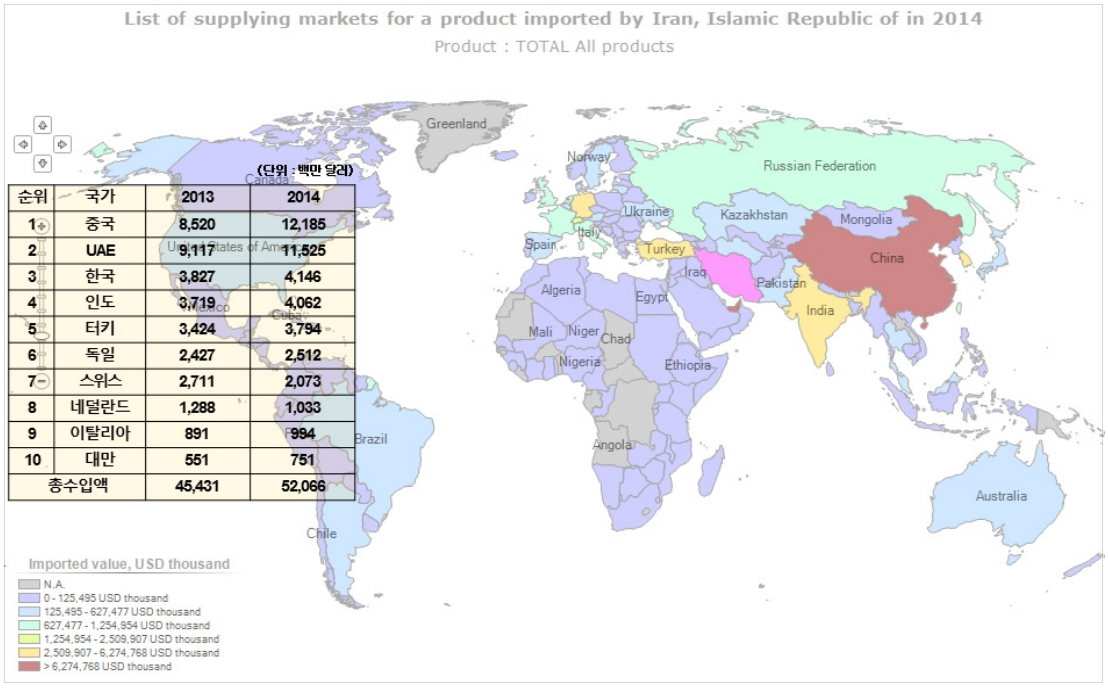
〈그림 3-4〉 이란의 국가별 수출 순위



순위	국가	2013	2014
1	중국	7,048	8,794
2	이라크	6,146	5,751
3	UAE	3,600	3,558
4	아프가니스탄	2,687	2,445
5	인도	2,506	2,108
6	터키	1,679	1,189
7	투르크메니스탄	922	922
8	파키스탄	656	813
9	이집트	493	476
10	아제르바이잔	484	743
총수출액		31,602	33,275

자료 : International Trade Centre(http://www.trademap.org/). 2016.06.29. 검색.

〈그림 3-5〉 이란의 국가별 수입 순위



순위	국가	2013	2014
1	중국	8,520	12,185
2	UAE	9,117	11,525
3	한국	3,827	4,146
4	인도	3,719	4,062
5	터키	3,424	3,794
6	독일	2,427	2,512
7	스위스	2,711	2,073
8	네덜란드	1,288	1,033
9	이탈리아	891	994
10	대만	551	751
총수입액		45,431	52,066

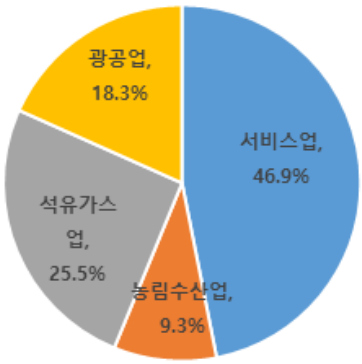
자료 : International Trade Centre(http://www.trademap.org/). 2016.06.29. 검색.

□ **산업 분야별 GDP에서 차지하는 비중은 농림수산업 9.3%, 석유가스산업 27.9%, 광공업 18.3%, 서비스업 46.9%로 중동지역 타 국가에 비해 석유가스산업 비중이 다소 낮은 편임**

○ 이란은 중동 제1의 산업국으로 꼽히고 있으나 산업수준은 단순한 SKD[21] 조립 단계이며, 기업의 70%가 국영으로 운영되는 등 비효율성이 노정된 상태임

○ 이 같은 문제점을 개선하고, 석유 의존적 산업구조를 개선하기 위해 이란은 기계류, 철강 및 석유화학 등 대체산업을 육성하여 수출을 늘릴 계획이며, 이를 위해 외국인 투자를 적극 유치하고 있음

〈그림 3-6〉 이란의 산업구조와 특징



〈이란 산업의 특징〉
- 원유생산량 : 사우디아라비아에 이어 중동지역 2위(전 세계 생산량의 4.2%)
- 석유화학산업 : 2024년까지 3배 확장계획, 세계시장 6%, 중동시장 32% 점유계획
- 섬유의류산업 : 종사자 200만 명 추산, 수요량 대비 30%가 비정상적 수입(수입금지품목)
- 자동차산업 : 중국산 부품이 70% 시장점유
- 건설플랜트 : 1,600억 달러 규모 발주 계획, 한국은 2009년 이후 수주 전무
- 조선해운 : 제재 해제 후 LNG 80척, 유조선 10척 추가 발주 예상

자료 : KOTRA 해외비즈니스정보포털(http://www.globalwindow.org/). 2016.06.29. 검색.

□ **이란은 석유 매장량 4위, 가스 매장량 1위로 에너지산업의 성장 잠재력이 매우 풍부한 것으로 평가되나 유전개발은 해외에 크게 의존하고 있음[22]**

○ 즉 이란 제재로 이란에서 유전개발 사업을 하던 국제회사들이 이란에서 철수하였으며, 중국기업들이 주로 유전개발을 담당하게 됨

– 이란 국영 및 반민영 기업들은 기술력이 낮아 유전사업 추진이 어려운 상황임

○ 또한 정제유 및 천연가스도 매장량이 많으나 수입을 하고 있어 정제시설 및 개발사업을 거의 해외기업들에 의존하고 있음

21) Semi Knock Down으로 반제품을 의미함.
22) BP, *BP statistical Review of World Energy 2015*, 2016.

□ World Bank에 따르면, 이란의 경제제재 해제 영향으로 전 산업에 걸쳐 성장이 예상되며 원유 및 가스 산업 외에 특히 자동차 산업이 비약적으로 성장할 것으로 전망됨

○ 이란의 자동차 산업은 이란 전체 GDP의 10% 이상을 차지하는 주요 산업임

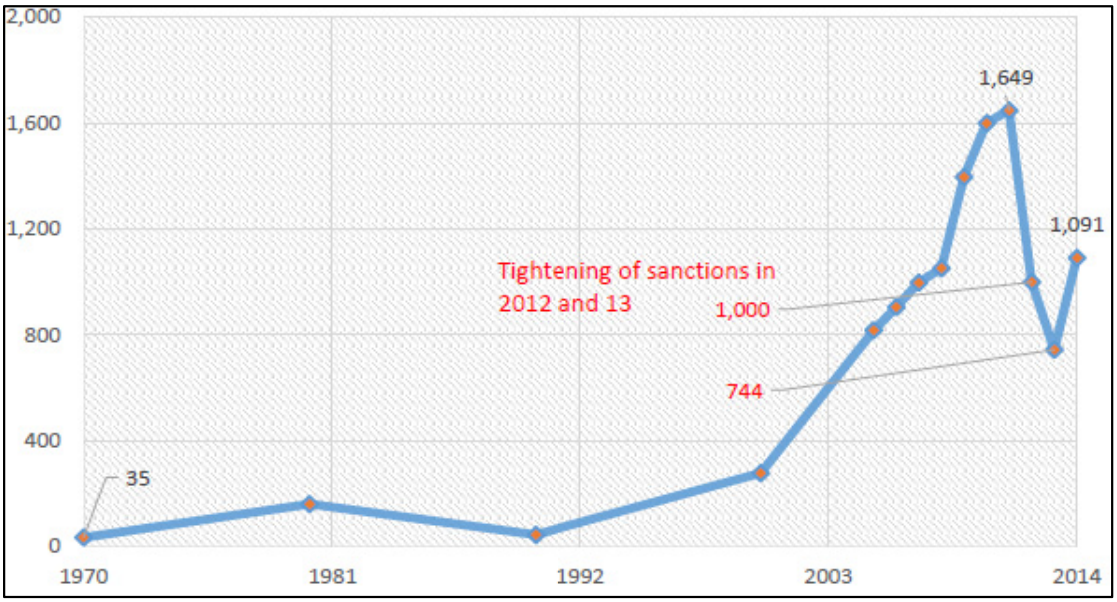
– 경제제재 이전 연간 1,600만대의 자동차 생산량을 기록하였으나, 경제제재로 인해 2012년 생산량이 급감하여 70만대를 생산하는 데 그침

– 이란의 경제제재에 따른 이란 자국화폐 가치 하락이 자동차 부품 수입 비용 상승으로 이어진 것이 자동차 생산량을 급감시킨 주요 원인임[23)]

– 이란의 자동차 산업은 글로벌 기업과의 협력을 통해 향후 2년 내에 제재 이전수준까지 회복할 것으로 기대됨

〈그림 3-7〉 이란의 자동차 생산량 추이

(단위 : 천대)



자료 : World Bank, *Mena Quarterly Economic Brief*, 2015.7.

23) 이란의 자동차 산업은 조립공정 수준으로 자동차 부품 가격의 영향을 많이 받음.

2. 이란과 주변 해운물류시장의 특징

1 해운물류시장

□ 중동 최대 해운국이자 세계 24위의 해운국인 이란은 중동 및 글로벌 해운물류시장에서 협력 및 투자 잠재력이 매우 높다고 할 수 있음

○ 이란의 자국선대 보유량은 2015년 기준 194척·1,001만 GT로 사우디아라비아, UAE 등 인근 아랍 국가들에 비해 우위에 있음

〈표 3-4〉 중동지역 주요국 선대 현황

순위	국가	척수	GT	비중(%)
24	이란	194	10,015,302	0.87
28	사우디아라비아	252	7,877,514	0.69
30	UAE	471	6,361,095	0.55
31	쿠웨이트	81	5,719,098	0.55
32	카타르	93	5,525,723	0.48
세계 합계		49,416	1,146,942,156	100

주 : 1) 1,000GT 이상 선박만 집계.
2) 실소유국별 선박량.
자료 : IHS, Fairplay, *World Fleet Statistics 2014.* 2015.

□ 주요 해운기업으로는 컨테이너 선사인 IRISL(Islamic Republic of Iran Shipping Lines)과 유조선사인 NITC(National Iranian Tanker Company)가 있는데, 제재 해제 이후 이 선사들의 성장이 예상됨

○ IRISL은 2016년 3월 기준 43척·9만 6,160TEU의 선박을 보유하고 있으며, 선박보유량 순위 세계 23위를 기록하고 있음

- 그룹 내 자회사로는 반다르해 안잘리항, 바쿠항 등 카스피 해 인근에서 해운 서비스를 제공하는 Khazar Shipping Lines이 있음
- 이외에 Valfajre-8 Shipping Company는 걸프해 및 오만해 사이의 국가들 간에 화물과 여객 운송을 담당함

○ NITC는 2015년 기준 탱커선 55척·1,342만 DWT를 보유하고 있는 세계 2위의 유조선사로 국영석유회사인 National Iranian Oil Co(NIOC)의 운송부문을 담당하고 있음[24]

24) Clarkson, *Shipping Review & Outlook,* Autumn 2015에 따르면, 1위는 일본의 MOL로 154척·1,412만 DWT를 보유하고 있음.

- 2012년 7월부터 미국의 제재 대상에 오르자 NITC의 선단 소속 선박 중 절반이 이름을 바꾸고 탄자니아나 태평양 지역의 투발루 등 다른 국가로 선적지를 변경한 바 있음
- 이란 주요 해운기업인 IRISL과 터미널 운영 업체 Tidewater도 같은 시기 제재 대상 명단에 올랐으며 IRISL의 수많은 자회사 및 위장 기업도 대상이 됨
- 2010년 초 IRISL는 컨테이너 운송 분야에서 잘 알려지지 않은 기업인 Hafiz Darya Shipping Lines(HDS Lines) 측에 양도하여 경제제재를 피하고자 하였음
- 그러나 제재 해제 후 이란 선사들이 선대 확충에 나설 경우 글로벌 시장 내에서 입지가 강화될 것으로 예상됨

□ 물류측면에서 이란은 중동 최대 인구를 보유한 소비시장으로 부상하고 있는 한편, 중앙아시아, 인도 및 러시아 등으로 연계가 가능한 시장이자 중국의 일대일로 구상에 포함되는 중요 시장이라는 특징이 있음

○ 첫째, 이란과 접해 있는 국가들의 인구는 이란 8,000만 명을 포함 약 4억 명 이상으로 거대 소비시장이 형성되어 있으며, 이들 배후 국가들을 더하는 경우 거대 물류시장의 중심에 이란이 위치하고 있음

○ 둘째, 중동지역 물류시장은 수에즈 지역과 페르시아만 지역으로 구분이 가능한데, 이란은 페르시아만과 중앙아시아, 인도 및 러시아를 잇는 해상 및 내륙물류 통로에 위치하고 있음[25)]

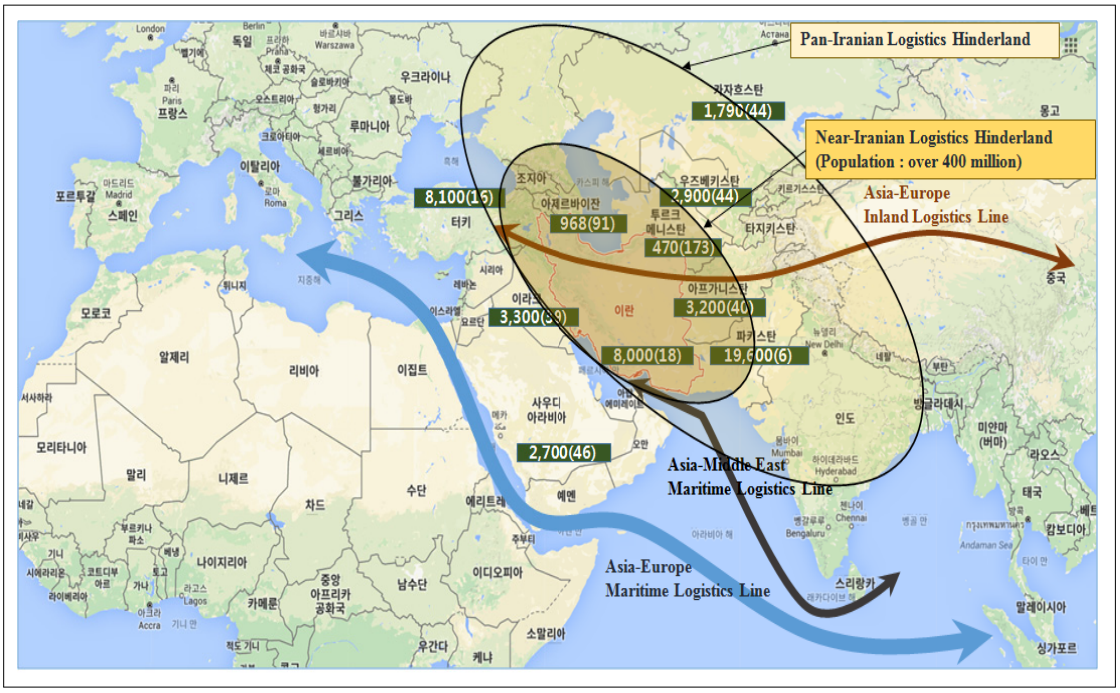
○ 셋째, 중국 일대일로 구상의 육상 실크로드에 이란의 테헤란이 포함되어 있는 등 이란의 물류 이점에 따라 유럽의 글로벌 선사인 Maersk Line, MSC, CMA CGM 등과 중국의 COSCO 등이 이 지역 진출을 위해 발 빠른 움직임을 보이고 있음[26)]

25) 홍해를 지나는 수에즈 지역은 아시아-유럽 간 해상물류 루트이다.
26) 이데일리, “신시장 이란에서 해운과 조선산업 활로 찾자”, 2016.3.3.

〈표 3-5〉 물류 거점으로서의 이란의 중요성과 배후지역

구분	이란 해운물류의 특징
해운규모 측면	○중동 최대 해운국, 세계 24위, 194척, 1,001만 GT 선대보유 ○향후 중동 최대 해운국으로 입지 강화 예상
대표 해운기업	○IRISL, NITC 등 주요기업 제재 대상에서 성장 예상
이란과 배후물류지역	○인구 8,000만 중동최대 소비시장, 접경국 포함 4억 소비시장 부상
네트워크 거점	○중동 외에 중앙아시아, 인도 및 러시아를 잇는 해상 및 내륙물류 통로
해외투자국 관심	○중국의 일대일로 포함 지역 ○Maersk Line, MSC, CMA CGM 등과 중국의 COSCO 등

〈그림 3-8〉 물류 거점으로서의 이란의 중요성과 배후지역



주 : 박스는 인구(순위).
자료 : 구글 지도를 활용하여 필자 작성.

2 항만물류시장

□ 이란 항만은 태평양과 이어지는 주요 6개 항만과 카스피해에 위치한 3대 주요 항만으로 구분됨

○ 페르시아만과 접해 있는 샤히드 라자(Shahid Rajaee)항, 차바하르(Chabahar)항, 호람샤르(Khorramshahr)항, 이맘 코메이니(Imam Khomeihi)항, 부시르(Bushehr)항 등이 있으며, 카스피해와 접해 있는 아미라바드(Amirabad)항, 노우사르(Nowshahr)항 등이 있음

〈그림 3-9〉 이란의 주요 항만

자료 : World Port Source(http://www.worldportsource.com/ports/index/IRN.php), 2015.11.15 검색.

□ 이란 경제제재 해제에 따라 이란의 최대 무역항인 샤히드 라자항은 이란 및 주변 내륙 국가들의 물류 거점항으로 부상할 가능성이 클 것으로 예상됨

○ 샤히드 라자항 컨테이너 물동량은 2011년 276만 TEU(세계 44위), 2012년 232만 TEU(59위), 2013년 176만 TEU에 불과하며 최근까지 컨테이너 물동량은 감소 추세이나 향후 연간 800만 TEU 처리를 목표로 하고 있음

– 샤히드 라자항 컨테이너 터미널은 현재 1단계 사업이 완료되고, 2단계 진행 중에 있으며, 총 9개 선석, 수심 17m로, 1만 2,000TEU 급 선박의 기항이 가능할 전망임

〈표 3-6〉 샤히드 라자항 현황

구 분	1단계	2단계	3단계
총 투자비	$9,600만	$1억 6,900만	$1억 8,500만
처리능력 목표	300만 TEU	600만 TEU	800만 TEU
주요 시설	안벽 850m, 수심 17m 준설 등	안벽 2,020m, 수심 16m 준설, 하역장비 구매 (C/C 18, T/C 45기) 등	안벽 1,500m, 수심 17m 준설, 하역장비 구매 (C/C 8, T/C 20기) 등

자료 : 이란 항만해사청(Ports & Maritime Organization). 인터넷 주소는 http://www.pmo.ir/en/home. 2016.6.22. 검색. 해양수산부, “해운·항만 등 해양산업 이란 시장 진출에 청신호”, 보도자료, 2016.3.1.

□ 차바하르항[27]은 오만만(the Gulf of Oman)에 위치한 항만으로 1990년대 인도가 참여하여 건설한 항만으로 파키스탄을 지나 아프카니스탄 등 중앙아시아로 연계하는 역할을 하고 있음

○ 차바하르항은 연간 처리능력 400만 톤을 목표로 시설확장을 위해 총 131백만 달러를 투자할 계획이며, 현재 방파제 연장을 완료하고, 추가 공사를 진행 중임

〈표 3-7〉 차바하르항 현황

구 분	주요 내용
총 투자비	$1억 3,100만
처리능력 목표	400만 톤
주요 시설	컨테이너부두 2선석(안벽 740m, 수심 16m), 다목적부두 3선석(안벽 450m, 수심 12m), 방파제 연장(1,500m), 하역장비(C/C 4기, T/C 12기 등)

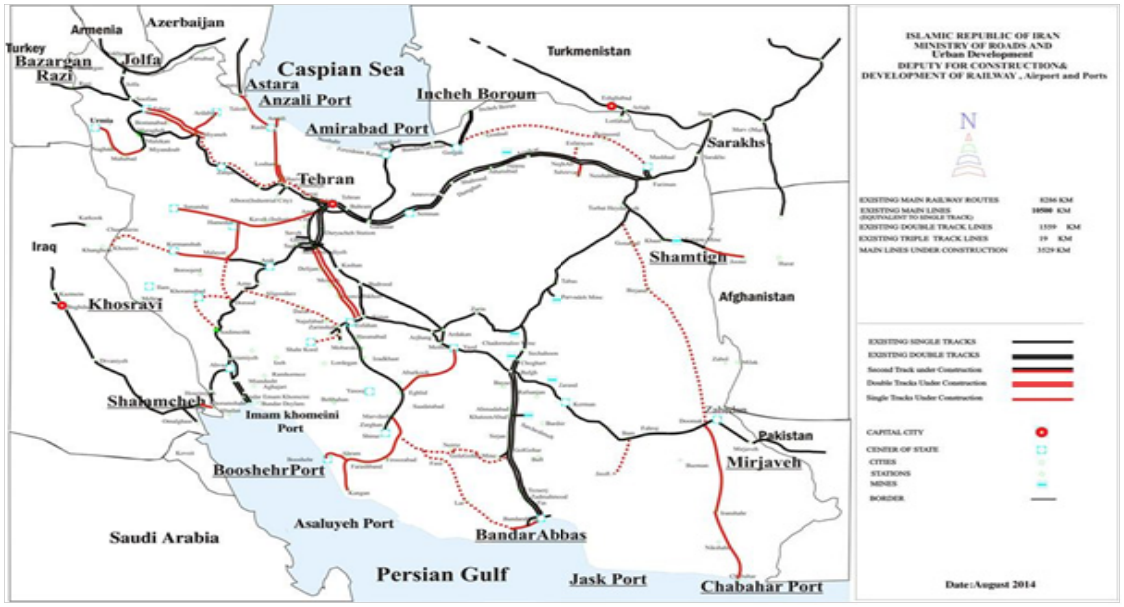
자료 : 이란 항만해사청(Ports & Maritime Organization). 인터넷 주소는 http://www.pmo.ir/en/home. 2016.6.22. 검색. 해양수산부, “해운·항만 등 해양산업 이란 시장 진출에 청신호”, 보도자료, 2016.3.1.

27) 차바하르항 주요 내용은 https://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Chabahar 참조, 2015.12.13 검색.

○ 현재 차바하르항은 케르만-자헤단 철도(Kerman-Zahedan railway)의 완공으로 이 항만에서 이란 횡단철도(Trans-Iranian Railway)로 연결될 전망임

– 이 경우 이란 차바하르항은 이란 내륙을 거쳐 지중해 및 유럽으로 이어지는 복합운송물류 처리가 가능해질 것으로 예상됨

〈그림 3-10〉 이란 횡단철도 현황



자료 : http://www.rai.ir/Dorsapax/userfiles/Sub0/Railway_Map.jpg, 2015.12.16. 검색.

○ 한편 인도가 차바하르항과 INSTC(International North-South Transport Corridor)[28]를 통해 유럽으로 물류통로를 계획하고 있어 차바하르를 INSTC와 통합하는 계획이 추진될 수 있음[29]

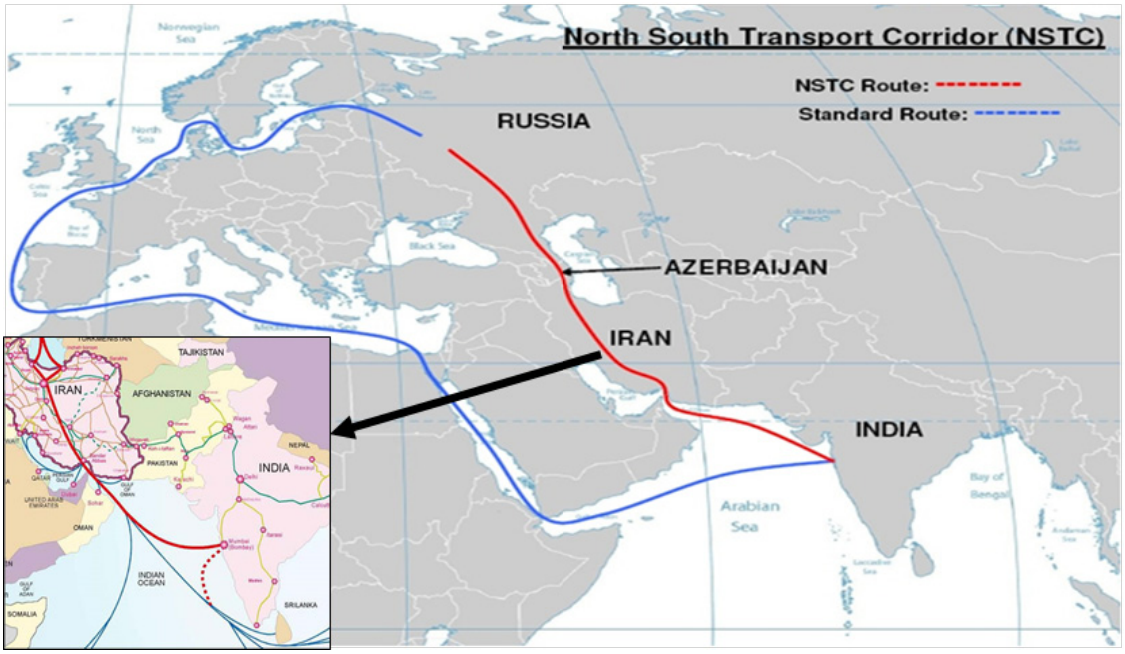
– 이 같은 계획이 실현될 경우 아시아에서 유럽으로 이어지는 해상항로가 이란의 차바하르항을 이용하여 내륙복합운송으로 전환될 가능성도 있으나 INSTC 건설에는 상당한 시일이 소요될 것으로 보임

– 다만 인도가 차바하르항에 투자를 하고 있어 중장기적으로 이 같은 변화 가능성은 높다고 예상되며, 이에 따라 이란 차바하르항의 성장이 예상됨

28) North-South Transport Corridor에 대해서는 다음의 검색주소 참조.
https://en.wikipedia.org/wiki/North%E2%80%93South_Transport_Corridor, 2015.12.13. 검색.

29) http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13099-india-to-invest-in-irans-chabahar-port.html, 2015.12.13 검색. 원문은 The Central Asia-Caucasus Analyst, "India to Invest in Iran's Chabahar Port", 26 November 2014. Retrieved 11 April 2015.

〈그림 3-11〉 INSTC 계획



자료 : The Diplomat, "An Opportunity for India in Central Asia", 2015.05.14. ; http://www.instc-org.ir/Pages/Map1.aspx 2016.07.07 검색 자료 활용하여 필자 작성.

□ 호람샤르항[30]은 경제제재 대상으로 해외기업의 진출이 용이하지 않을 것으로 평가됨

- ○ 이 항만은 이란 국내뿐만 아니라 주변국가인 이라크, 터키 및 조지아 등에 연계되는 이란횡단(Trans-Iranian)철도가 개설되어 있음
- ○ 더욱이 이 항만은 이라크 항만과 매우 가까울 뿐만 아니라 샬람체(Shalamcheh) 국경을 통한 도로, 그리고 해운서비스가 가능하여 이라크로 이어지는 중요한 거점이므로 장기적인 관점에서 접근이 요구됨

□ 카스피해 지역 항만인 안잘리항과 아미라바드항은 폐쇄해[31] 항만으로서 대량의 화물을 처리하지는 않으나 우리나라의 경우 조지아, 아제르바이잔 등과 선원 및 물류 협력 사업을 추진하고 있어 이들 지역에 대한 지속적인 관심이 요구됨

- ○ 안잘리항은 연간 처리능력 1,700만 톤을 목표로 시설확장을 위해 총 1억 3,500만 달러를 투자할 계획이며, 현재 방파제 건설 및 준설을 완료하고 추가 공사를 진행중임

30) 호람샤르항 관련해서는 http://khorramshahrport.pmo.ir/en/home 참조, 201511.19 검색. 호람샤르항은 이라크 인접항으로 여전히 제재 대상임.
31) 카스피해는 해변이 모두 육지로 둘러싸여 있음.

〈표 3-8〉 안잘리항 현황

구 분	주요 내용
총 투자비	$1억 3,500만
처리능력 목표	1,700만 톤
주요 시설	다목적부두 11선석(안벽 2,000m), 방파제 건설(3,015m), 원유 돌핀 3기, 2천톤 규모 조선 및 수리조선소 건설 등

자료 : 이란 항만해사청(Ports & Maritime Organization).인터넷주소는 http://www.pmo.ir/en/home. 2016.6.22. 검색. 해양수산부, “해운항만 등 해양산업 이란 시장 진출에 청신호”, 보도자료, 2016.3.1.

○ 아미라바드항은 연간 처리능력 1,100만 톤을 목표로 시설확장을 위해 7,700만 달러를 투자할 계획이며, 총 20개 선석 중 Ro-Ro부두는 완공했으며, 일반화물 부두 3선석 공사를 진행 중에 있음

〈표 3-9〉 아미라바드항 현황

구 분	주요 내용
총 투자비	$7,700만
처리능력 목표	1,100만 톤
주요 시설	부두 16선석(안벽 2,700m), 방파제 건설(2,630m), 오일부두 4선석 등

자료 : 이란 항만해사청(Ports & Maritime Organization).인터넷주소는 http://www.pmo.ir/en/home. 2016.6.22. 검색. 해양수산부, “해운항만 등 해양산업 이란 시장 진출에 청신호”, 보도자료, 2016.3.1.

〈표 3-10〉 이란 항만의 특징

구분	이란 항만의 특징
샤히드 라자항	○ 이란 및 주변 내륙 국가들의 주요 물류 거점항으로 부상이 예상 ○ 연간 800만 TEU 처리 목표
차바하르항	○ 이란 횡단철도(Trans-Iranian Railway)로 연결, INSTC와 통합하는 계획 추진 등으로 중장기적으로 내륙 연계 항만으로 부상 예상
호람샤르항	○ 이란횡단(Trans-Iranian)철도가 개설되어 있음 ○ 제재대상으로 중장기적 관점 접근
카스피해 지역 항만	○ 조지아, 아제르바이잔 등과 선원 및 물류 협력 사업을 추진

Ⅳ. 이란과 주변 해운물류시장의 변화 전망

1. 이란 항만 처리물동량 변화 전망

□ 이란의 원유생산 및 수출량은 제재로 인해 2012년~2013년 동안 급감했으나, 제재 해제를 계기로 회복세로 돌아설 것으로 예상됨

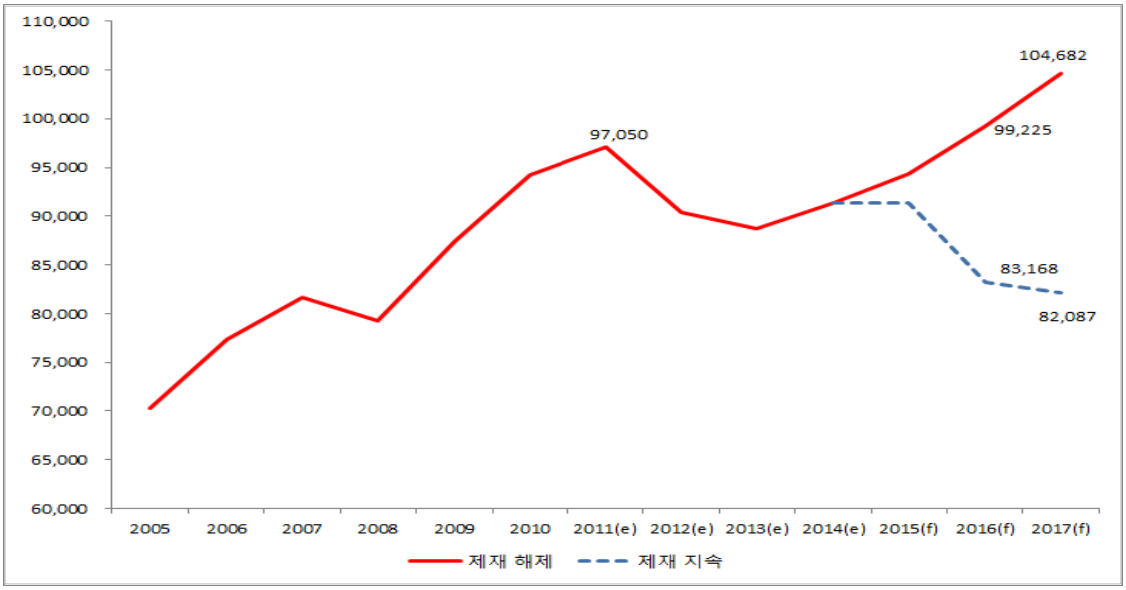
○ World Bank는 제재 해제 영향으로 이란이 2018년까지 5%대의 경제성장률을 기록할 것으로 전망하고 있으며, 이란정부는 8%대 성장률을 전망하고 있음[32)]

○ 또한 원유·가스 개발 확대로 해양플랜트 등 관련 시설·설비 확충을 위한 투자확대가 예상됨에 따라 항만 처리물동량 증가세는 지속될 것으로 전망됨

○ 다만 최근의 낮은 유가로 인해 단기간에 물동량이 급증하기는 어려울 것으로 보임

〈그림 4-1〉 이란 항만 처리물동량 전망

(단위 : 천 Metric tons)



주 : 이란 항만 물동량은 PMO, World Bank의 이란 경제성장률 예측 자료 활용하여 KMI 추정.
자료 : Ports & Maritime Organization, *Iranian Ministry of Roads & Urban Development*, Annual Report. ; World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, 2015.7. ; World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, 2015.1.

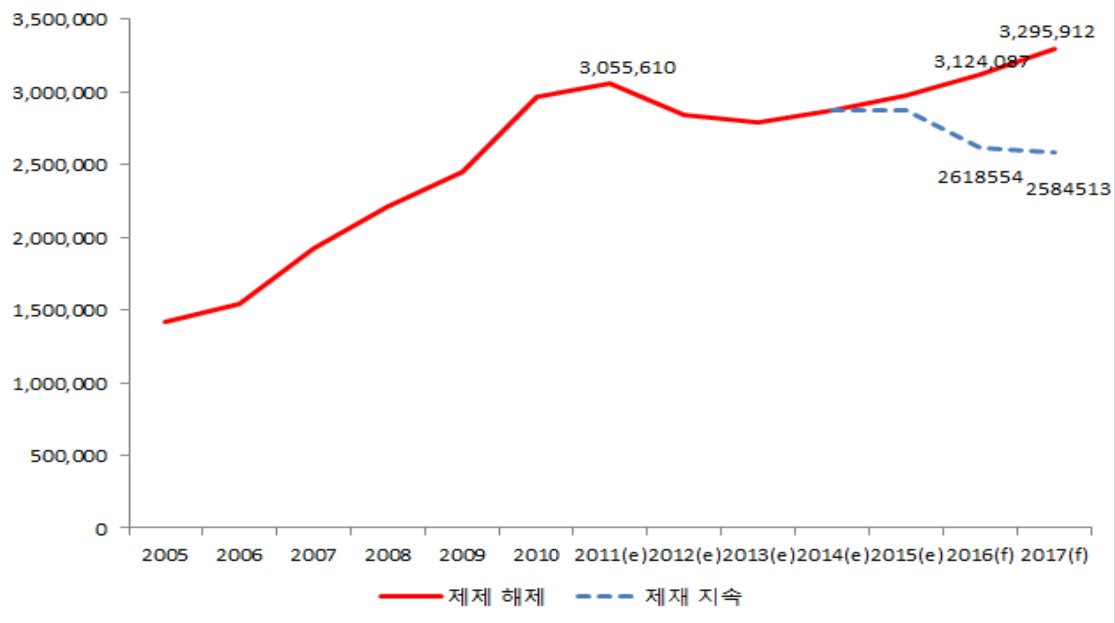
32) WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5, July 2015.

□ 그동안 두바이항에서 환적되던 화물이 제재 해제를 계기로 이란 항만에서 직접 처리됨에 따라 이란 컨테이너 물동량은 제재 이전에 비해 증가할 것으로 예상됨

○ 더욱이 그동안 경제제재로 원활하지 못했던 이란행 화물 운송이 어느 정도 수월해지면서 이란 물동량 증가에 기여할 것으로 예상됨

〈그림 4-2〉 이란 컨테이너 항만물동량 전망

(단위 : TEU)



주 : 이란 항만 물동량은 PMO, World Bank의 이란 경제성장률 예측 자료를 활용하여 KMI 추정.
자료 : Ports & Maritime Organization, *Iranian Ministry of Roads & Urban Development*, Annual Report. ; World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, 2015.7. ; World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, 2015.1.

2. 이란 선사의 변화 전망

□ 이번 경제제재 해제로 가장 큰 수혜를 받을 것으로 예상되는 해운기업은 이란의 컨테이너 선사 IRISL임

○ 이란선사 IRISL은 향후 1만 8,000TEU급 초대형선을 포함하여 총 60만 TEU 규모의 선박을 발주할 계획인 것으로 알려졌음[33)]

33) The Maritime Executive, "Iran to Order 600,000 TEU of Container Newbuilds", 2015.12.11. 이 규모는 한진해운 총 보유 선박량 수준임.

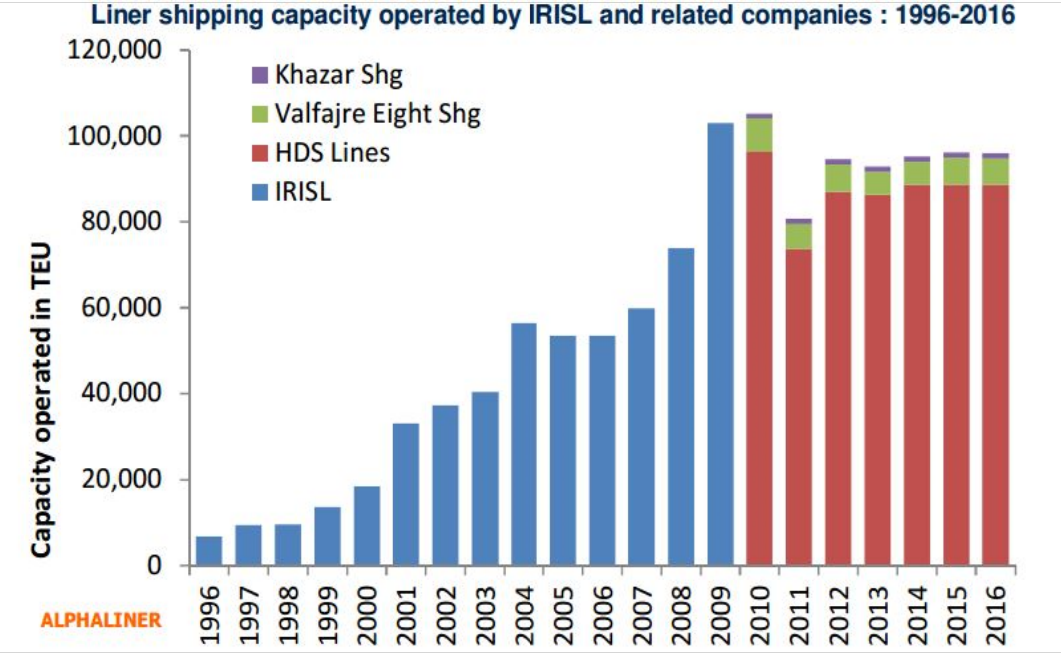
○ 더욱이 제재 해제로 IRISL은 북유럽 및 지중해 서비스를 재개하고, 유럽 선사 MSC와 전략적 협력을 하기로 하는 한편, CMA CGM, COSCO, OOCL, Evergreen 등과는 얼라이언스 구축을 협의하고 있는 것으로 알려짐[34)]

□ IRISL은 2008년 8월 미국으로부터 제재 대상자로 분류되어 2009년 11월 1일 제재 대상인 IRISL의 컨테이너 사업부문을 Hafiz Darya Shipping(HDS)에 이전하여 제재를 피하고자 하였음

○ 아울러 IRISL의 중동지역 서비스는 Valfajr Eight Shipping에, 카스피해 지역 서비스는 Khazar Shipping에 이전하고, 벌크서비스는 Safiran Payam Darya Shipping(SDS)으로 이전하여 운영하였음

○ 이에 따라 IRISL와 HDS는 각각 2010년 6월과 7월에 EU로부터 제재 대상에 포함되어 2010년 말까지 유럽항로 운항을 중단할 것을 요구받았음

〈그림 4-3〉 이란 IRISL 컨테이너 선복량 추이 및 전망



자료 : Alphaliner. "IRISL makes a comeback", *Weekly Review*, 2015.1.27.

□ 한편 이란 국영선사인 NITC는 경제제재를 피하기 위해 2011년 이란 사모펀드 의해 소유되었다고 밝힌 바 있으며, 최근에는 선대 확대를 위한 자금을 유치하고자 국제 증권시장에 상장을

34) JOC, "CMA CGM, China Cosco Shipping in alliance talks with IRISL", 2016.07.30.

준비하고 있는 것으로 알려짐[35]

○ 이 선사는 현재 구형 선대 약 20여척의 VLCC를 대체하기 위해 신조선 발주를 검토하고 있는 것으로 알려졌음[36]

3. 이란 항만의 운영 여건 변화 전망

1 두바이항과 환적 경쟁 심화

□그동안 중동지역 환적항으로서 두바이항이 중요한 역할을 하였으나 이란 제재가 해제되어 샤히드 라자항이 두바이항의 경쟁자로 부상할 것으로 예상됨

○ 그동안 페르시아만 역내 해운은 두바이항에서 환적되어 피더로 역내 시장에 연계되는 구조였으나 샤히드 라자항에서 환적되어 연계되는 루트의 개발이 예상됨

○ MSC, Maersk Line, CMA-CGM 등 글로벌 선사들이 금년 초부터 발 빠르게 이란 시장을 타진하고 있는 상황임

○ 두바이항과 샤히드 라자항과의 직선거리는 약 150마일(240㎞)로 매우 가까운 곳에 위치하고 있으며, 항로상 페르시아만 안쪽에 위치하고 있는 두바이항에 비해 접근성이 좋다고 평가됨

○ 제재 대상 화물이 대부분 해제되는 만큼 이란 물동량 증가에 따른 서비스 개설 가능성도 높아지고 있음

35) SNN쉬핑뉴스넷, "NITC, 기업공개로 자금조달…선대증강, LNG선 참여", 2016.01.25.
36) Reuter, "Exclusive-Iran targets tanker company listing to fund fleet modernisation", 2016.1.22.

〈그림 4-4〉 페르시아만 역내 피더항로 구조

자료 : 구글 지도를 활용하여 필자 작성.

□ 아직까지 이란의 일부 항만이 여전히 제재 대상으로 포함되어 있으나 중동지역 내 중요 거점인 샤히드 랴자항의 제재가 해제되어 이란 항만의 경쟁력이 강화될 전망임

〈표 4-1〉 이란 제재 대상자 운영항만 및 터미널

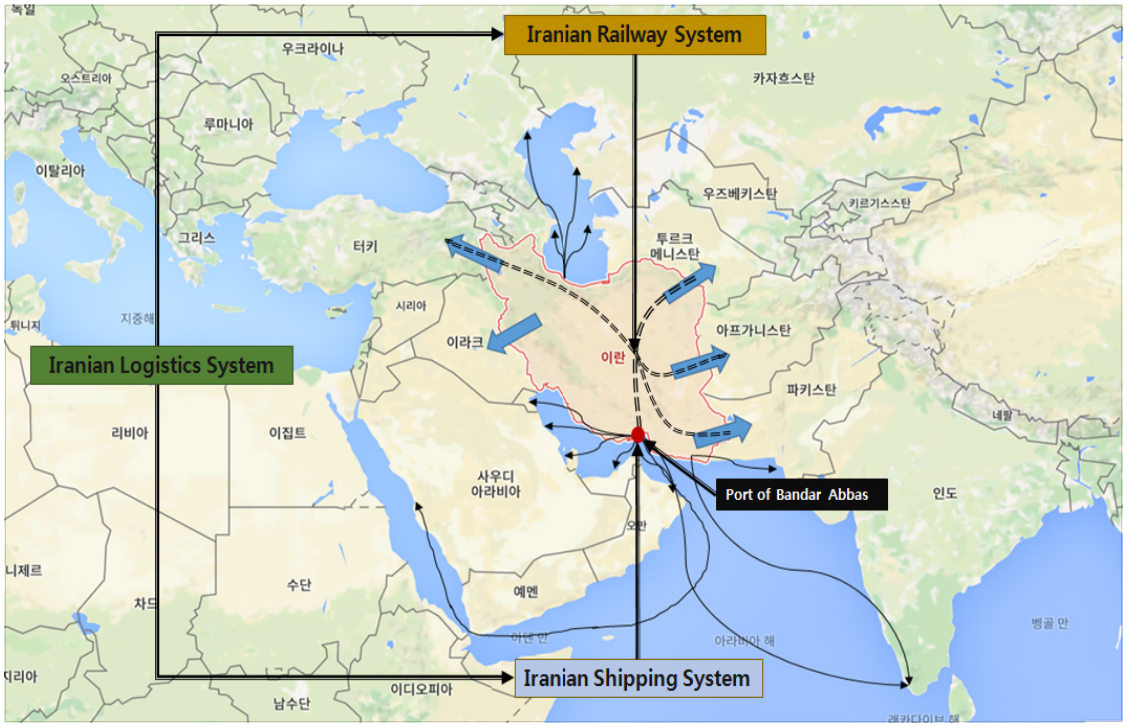
· Bandar Imam Khomeini항 내 Grain 터미널 및 Container 터미널
· Bandar Anzali항
· Khorramshahr항
· Assaluyeh항
· Aprin항
· Amir항
* Bandar Abbas Shahid Rajaee(Bandar Abbas)항은 모든 터미널 이용 가능

자료 : 전략물자관리원(http://www.kosti.or.kr), 2016년 4월 기준, 2016.6.22. 검색.

2 중앙아시아 해륙연계 거점으로의 변화

□ 이란은 유럽으로 이어지는 터키와 연계되고, 중국과 연계되는 중앙아시아와 이어져 있으며, 육상 및 해상으로는 서남아까지 연계되는 국제물류 요충지임

〈그림 4-5〉 이란의 해운 · 항만 · 내륙 물류시스템

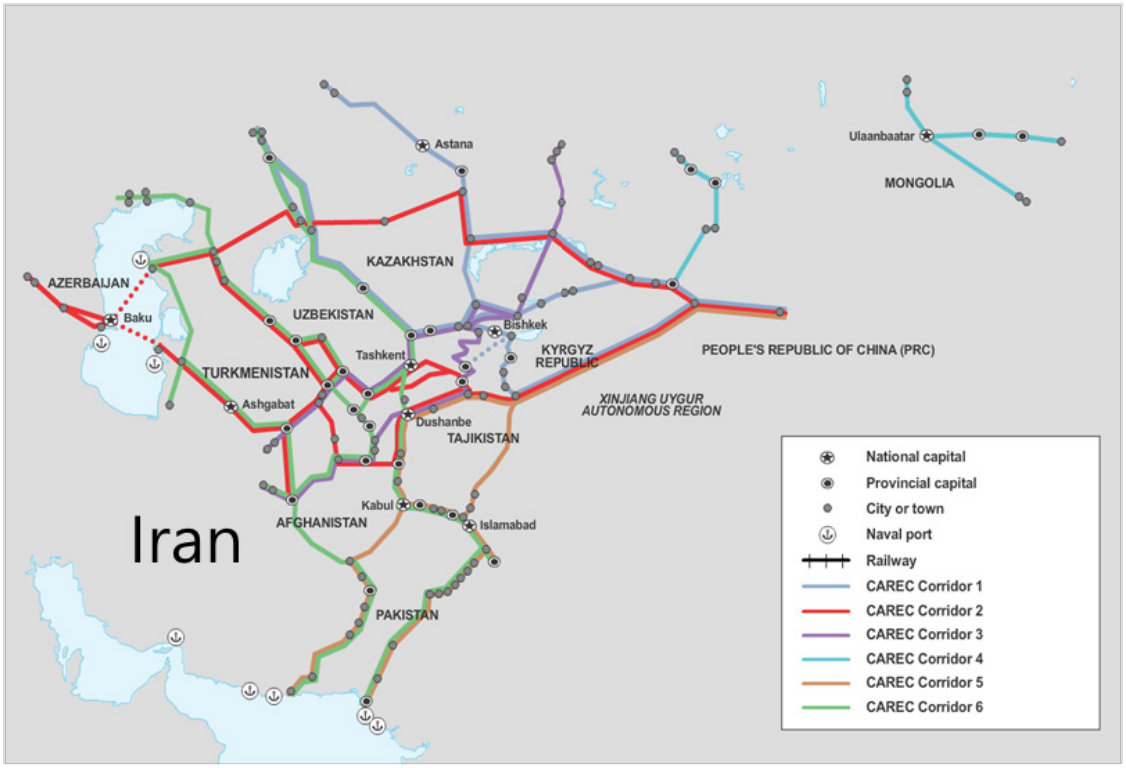


자료 : 구글 지도를 활용하여 필자 작성.

□ 특히 중앙아시아지역경제협력(CAREC)[37]이 추진하고 있는 각종 프로젝트, 그리고 중국이 추진하고 있는 일대일로(一帶一路) 구상과 연계되는 지역에 위치하여 이와 연계된 물류 개발이 촉발될 것으로 예상됨

37) 중앙아시아지역경제협력(CAREC)은 중앙아시아 국가 간의 경제협력을 증진하기 위한 목적으로 아시아개발은행(ADB)의 지원 하에 1997년도에 창설. 회원국은 아제르바이잔, 아프가니스탄, 중국, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 몽골, 타지키스탄, 우즈베키스탄 등이고, 옵서버 국가는 러시아임.

〈그림 4-6〉 CAREC 주요 루트와 프로젝트



자료 : CAREC(http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-corridors), 2016.03.03. 검색.

〈표 4-2〉 CAREC 주요 루트별 상세 프로젝트

구분	세부 프로젝트	구분	세부 프로젝트
Corridor 1	도로 : 13,600㎞ 철도 : 12,000㎞ 물류센터 : 1개소 공항 : 3개소	Corridor 4	도로 : 2,400㎞ 철도 : 1,100㎞ 물류센터 : 1개소
Corridor 2	도로 : 9,900㎞ 철도 : 9,700㎞ 물류센터 : 1개소	Corridor 5	도로 : 3,700㎞ 철도 : 2,000㎞ 물류센터 : 1개소
Corridor 3	도로 : 6,900㎞ 철도 : 4,800㎞ 물류센터 : 1개소	Corridor 6	도로 : 10,600㎞ 철도 : 7,200㎞ 물류센터 : 5개소

자료 : CAREC(http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-corridors), 2016.03.03. 검색.

〈그림 4-7〉 중국 일대일로와 AIIB회원국 현황

자료 : Deutsche Welle, "Xi's delicate balancing act in the Middle East", 2016.01.18.

4. 투자지역으로서 이란의 변화 전망

1 경제제재 전후 이란의 변화

□투자지역으로서 이란의 매력도 평가를 위해 Country attractiveness -Company competence 모델을 활용함[38]

- ○ 해운물류 수요는 제조 및 무역의 파생수요라는 점에 착안하여 무역규모 및 성장률(2014년)의 데이터를 활용하였는데, 이 변수는 Cavusgil, et al(2004)[39]의 연구에서 활용한 변수들, 즉 시장규모, 시장성장률 등의 대리변수로서 가능할 것으로 판단됨
- ○ 이외에 정치적 안정성 등은 중동지역의 특성상 중요한 변수이며, 해외시장평가에서 반드시 활용되는 변수이므로 여기서는 국제투명성기구(Transparency International)에서 발표하는 2015년 Corruption Perceptions Index(CPI)를 활용하여 평가하였음[40]

□평가결과 중동지역 주요국 중 1사분면, 즉 정치적인 안정성이 있으며 성장률도 높은 국가군은 사우디아라비아, UAE, 카타르, 쿠웨이트 및 오만 등 5개국임

- ○ 2사분면, 즉 정치적인 안정성이 있으나 성장률이 낮은 국가군은 바레인으로 나타남
- ○ 3사분면, 즉 정치적으로 불안정하며 성장률도 낮은 국가군은 이란으로 나타남
- ○ 4사분면, 즉 정치적으로 불안정하나 성장률은 높은 국가군은 이라크로 나타남

□이 가운데 이란은 성장률 및 정치적 안정성 등이 낮은 국가로 평가되었는데, 이는 경제제재 이전 데이터를 활용한 결과로 볼 수 있으며, 제재 해제 이후 이보다 높은 성장률과 개방도가 예상됨에 따라 투자 매력도는 상승할 것으로 예상됨

- ○ World Bank의 경제제재 해제 이후 5~6%의 성장률 전망치(이란 정부는 8% 예상)와 정치적 안정성 개선을 반영하는 경우 투자매력도 상승률은 중동지역 국가 중 가장

---

38) 4사분면에 시장매력도와 기업경쟁력을 기준으로 기업의 시장을 구분하는 방법. Harrel, G. D, and R. O, Kierfer(1981) 또는 4사분면을 활용하는 방식은 GE모델 등이 있음

39) ST Cavusgil, T Kiyak, S Yeniyurt, "Complementary approaches to preliminary foreign market opportunity assessment: Country clustering and country ranking", *Industrial Marketing Management*, 2004.

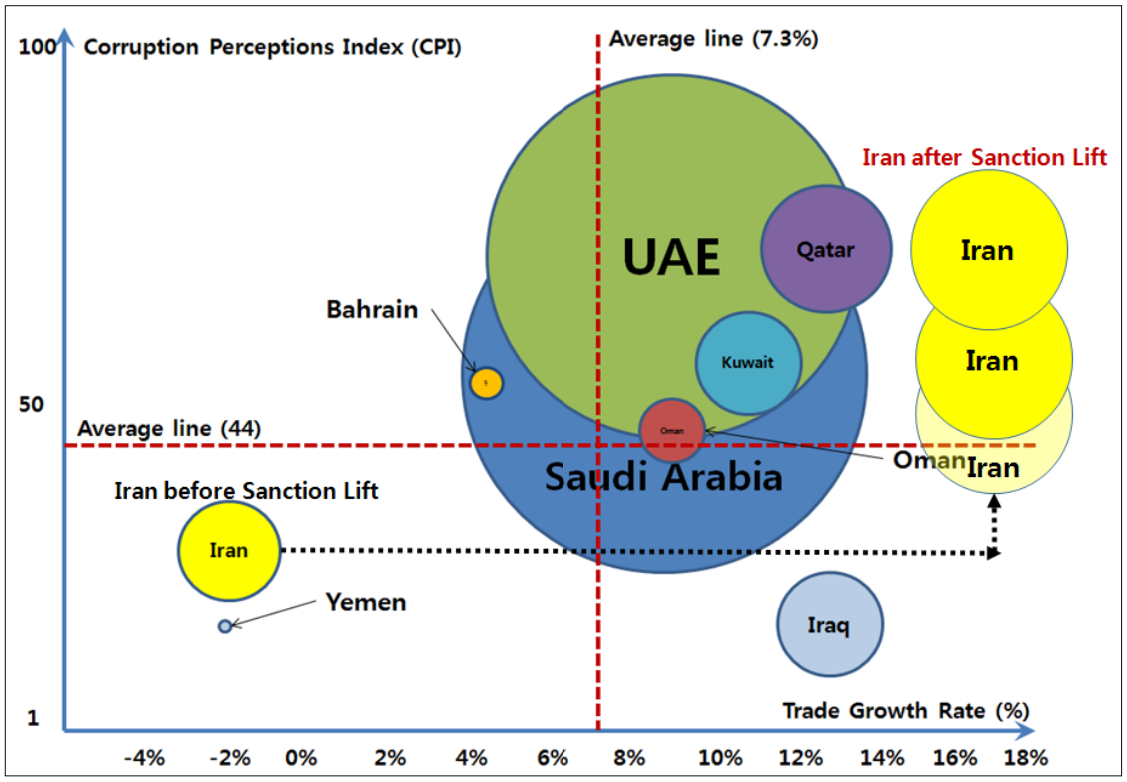
40) Transparency International(https://www.transparency.org/cpi2015), 2016.03.06. 검색. CPI지수는 Global Insight Country Risk Ratings 2014, IMD World Competitiveness Yearbook 등 11개 기관의 12개 발간물의 내용을 데이터로 활용하여 부패지수를 재산정하고 정치, 경제, 사회, 문화 등 다양한 데이터가 포함되어 산정됨.

높을 전망임

○ 더욱이 세계 무역성장률은 1970년 이후 경제성장률의 약 2배 성장한데 반해, 최근 5년간(2010~2014년) 이란의 무역은 경제에 비해 4.3배 빠르게 증가했음[41]

○ 이를 반영하면, 이란의 무역량 증가 및 투명성 제고에 따라 투자매력도는 크게 높아져 UAE, 카타르 등과 함께 1사분면에 위치할 것으로 예상됨

〈그림 4-8〉 이란의 경제제재 해제 전후 투자매력도 변화



주 1 : CPI는 국제투명성 기구에서 매년 발표하는 국가별 부패인식지수로 0~100점까지 점수로 환산하여 국가의 부패정도를 나타냄. 0에 가까울수록 부패정도가 높은 것을 의미함.
주 2 : 국가별 원의 크기는 해당국가의 무역규모를 나타냄.
자료 : Transparency International 및 International Trade Center 자료를 토태로 저자 작성.

2 해운물류기업의 이란 진출 현황 및 계획

□ 중동지역에 진출한 우리나라 해운물류기업은 9개사로 단독 또는 합작투자를 통해 대리점 및 법인을 설치하거나 운송사업을 수행하고 있음

41) 국민경제자문회의, "최근 환경변화에 따른 무역 트렌드 변화 분석-Trade: Into uncharted waters(10.24, FT) 요약-", 보도자료, 2016.03.06.

○ 이 가운데 이란에 진출하거나 서비스를 제공하는 기업은 2015년 말 현재 4개사임

○ 중동지역 서비스를 하고 있는 이들 기업은 향후 우선진출국으로 이란을 꼽고 있는 것으로 파악되었음[42]

〈표 4-3〉 이란 진출 또는 진출계획 중인 우리나라 해운물류기업 현황

회사	對 중동 서비스 현황(노선 등)	운송형태	진출국가
한진해운	FMX 노선 : UAE, Abu Dhabi, Oman, Iran 위주 서비스 PSG 노선 : UAE, Bahrain, Saudi 위주 서비스 PGX 노선 : Qatar, Kuwait, UAE 위주 서비스 UIF 노선 : Iraq 서비스 그 외 지역 Feeder 선박 통해 보완 서비스	해상운송	사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 카타르, **이란** 등 모든 중동 국가
현대상선	전체 3개 노선 중 한국발 1개 노선 운영(KMS) 6,800TEU 4척, 5,500TEU 3척을 투입하여 두바이, 이란 반다르아바스, 아부다비 직항 기타지역 T/S 서비스	해상운송	사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 카타르, **이란**, 바레인, 오만 등
팬오션	2010년부터 해상운송 서비스 시작 운항노선 : 극동아시아→중동(PG) 주요업체 : 국내건설업체(삼성엔지니어링, GS건설, SK건설, 대림산업 등) 주요 운송물량 : 중동 프로젝트 플랜트 기자재 현재 Heavy-lift 선박 1척 정기 운항 중	해상운송	사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 카타르, 오만, 이라크
고려해운	선박 투입 서비스(공동운항) : 고려해운 2척 투입, 공동운항사 한진해운, 에미레이트쉬핑라인, RCL과 총 7척 투입 선복 구매 서비스 : 양밍해운 선복 임차	해상운송	UAE, **이란**
SK해운	AG : KOR/CHN/JPN/TWN(F.EAST) AG-THAI/SPORE(EAST)	해상운송	사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 카타르, 오만, 이라크
현대글로비스	자동차선 서비스(중동 각국) 및 중동 내 포워딩 사업 진행 중	해상,항공, 복합운송	사우디아라비아, UAE, 쿠웨이트, 카타르, **이란**
범한판토스	포워딩 서비스	해상,항공, 복합운송	사우디아라비아, 오만
CJ대한통운	포워딩 서비스 일체(해상/항공) 및 프로젝트(설비 등) 진행(ON SHORE & OFF SHORE)	해상,항공, 복합운송	사우디아라비아, UAE
유니코로지스틱스	아시아발, 쿠웨이트향 프로젝트 물량(정유공장 프로젝트) UAE발, 오만, 사우디아라비아, 쿠웨이트 향 내륙운송 UAE발, CIS 국가 운송서비스(T/S Bandar Abbas) UAE 수출입, 해상운송 포워딩	복합운송	UAE

자료 : KMI 설문조사 결과.

3 경제제재 이후 이란 진출 선결 장애요인

□ 우리나라 해운물류기업들은 이란을 중심으로 한 중동시장 진출 애로사항으로 경쟁구도가 치열하다는 점, 그리고 해당지역의 정치경제적 리스크가 여전히 남아있다는 점을 들고 있음

○ 이 같은 애로사항 해소를 위해 국적선사에 대한 우대정책을 검토하고, 현지 정보에

[42] 중동지역 서비스 및 진출 해운물류기업 설문조사 결과(2015년 11월~12월 수행).

대한 제공을 우선적으로 지원할 것을 요구하고 있음

○ 구체적으로 해운기업들은 경쟁구도가 이미 치열하게 전개되고 있다는 점을 신규진출 또는 사업유지 애로사항으로 들었으며, 물류기업들은 해당지역 정치·경제 리스크를 최대 애로사항으로 제시하였음

〈표 4-4〉 우리나라 해운물류기업의 진출 애로사항 및 지원요구사항

회사		신규진출 또는 사업 유지 시 애로사항(순위)	정책적 지원 방안
해운기업	한진해운	1. 경쟁구도 치열 2. 관습적 진입장벽 3. 해당지역의 네트워크 부재	국적선사 우대정책 세제혜택, 현지정보 제공
	현대상선	1. 경쟁구도 치열 2. 해당지역의 정치 · 경제적 리스크 3. 관습적 진입장벽	해운협정 체결 국적선사 우대정책
	팬오션	1. 물동량 부족 2. 경쟁구도 치열 3. 수익모델 부재 4. 해당지역 정치 · 경제 리스크 5. 해당지역의 네트워크 부재	국적선사 우대정책
	고려해운	1. 해당지역의 정치 · 경제 리스크 2. 경쟁구도 치열, 3. 해당지역의 네트워크 부재	해운협정 체결 국적선사 우대정책
	SK해운	1. 해당지역의 정치 · 경제 리스크, 2. 경쟁구도 치열	현지정보 제공
물류기업	현대글로비스	1. 해당지역의 정치 · 경제 리스크 2. 해당지역의 네트워크 부재 3. 사업의 불확실성 4. 현지정보 부족	현지정보 제공
	범한판토스	1. 해당지역의 정치 · 경제적 리스크, 2. 물동량 부족, 3. 수익모델 부재	수익성 있는 사업 발굴 세제혜택
	CJ대한통운	1. 수익모델 부재 2. 경쟁구도 치열 3. 해당지역의 정치 · 경제 리스크 4. 관습적 진입장벽 5. 현지정보 부족 6. 사업의 불확실성 7. 해당지역의 네트워크 부재 8. 물동량 부족	세제혜택
	유니코로지스틱스	1. 해당지역의 정치 · 경제 리스크 2. 관습적 진입장벽 3. 해당지역의 네트워크 부재 4. 경쟁구도 치열 5. 현지정보 부족 6. 사업의 불확실성 7. 물동량 부족 8. 수익모델 부재 9. 자금조달의 어려움	세제혜택 현지정보 제공

자료 : KMI 설문조사 결과.

□ 이란에서 인근 아랍 지역과 물류연계 사업을 추진할 경우 민족 구성, 상거래 관행 등 독특한 사회문화적 배경이 있다는 점을 유의할 필요가 있다고 판단됨

○ 예를 들어 이란은 이슬람 시아파가 절대다수로서 아랍민족과 동일시하는 것을 싫어하므로 인근 지역과의 해운물류사업 전개 시 유의가 요구됨

○ 이슬람 교리상 여성은 신체를 보여서는 안 되어 각종 책자 등의 반입 시 여성의 노출이 심한 부분이 있는 경우 규제가 될 정도임

○ 또한 상거래 관행이 우리나라와 다른 특수한 사항, 예를 들어 “야보시(Slow)문화” 등 비즈니스에 있어 세심한 사전 학습이 요구됨

Ⅴ. 우리나라 해운물류기업 대응방향

1. 해운물류기업의 투자형태 및 유형

□ **해운물류기업의 사업영역은 크게 해운(Shipping), 터미널 운영(Port/terminal Operating), 포워딩(Freight Forwarding) 등 3개 부문으로 구분됨**

○ 기업형태에 따라 해운물류기업은 이 같은 사업영역의 단일 사업을 운영하거나 중복적으로 수행할 수 있으며, 이란 등 중동지역에 진출해 있거나 진출계획이 있는 우리나라 기업들도 이에 해당함

〈표 5-1〉 해운물류기업과 사업영역

구분	Shipping	Port/terminal Operating	Freight Forwarding
주 기능	항만 간 화물운송	하역, 항만운영, 내륙운송 연계	선박부킹, 해상 및 무역운송 문서처리(화주대행)
보조 기능	문서처리, 컨테이너 추적 및 정보제공, 복합운송서비스	창고, 물류센터, 가공, 수리, 내륙연계	재고관리, 포장, 창고

자료 : Dong-Wook Song, Photis M Panayies, *Maritime Logistics(2nd edition)*, Kogan Page, 2015, p.57.에 의거 필자 재작성.

□ **한편 해운물류기업은 제조업과 달리 수출, 라이센스 등의 형태가 아닌 단독합작투자 또는 전략적 제휴로 해외진출을 추진하며, 이란 등 중동지역 진출 시 우리나라 해운물류기업도 이 같은 유형을 취하게 될 것임**

○ 단독투자에는 신설 및 인수합병, 합작투자는 지분투자(다수, 동등, 소수), 그리고 전략적 제휴는 사업운영 측면의 제휴를 고려할 수 있음

〈표 5-2〉 해운물류기업의 해외진출 유형

구분	유형	세부유형	적용 예
지분형태 (Equity Modes)	단독투자 (Sole venture)	신설	해외 해운물류법인 신설
		인수합병	해외 해운물류기업 인수합병
	합작투자 (Joint venture)	지분 (다수, 동등, 소수)	해운기업(컨테이너·벌크·유조선 등) 간 합작투자 터미널 운영 합작투자 내륙 물류기업 합작투자
비지분형태 (Non-Equity Modes)	전략적 제휴	사업운영 측면의 제휴	해운기업(특히 컨테이너) 전략적 제휴 내륙 물류기업 전략적 제휴

주 : 필자 작성.

2. 이란 투자전략 및 대응방향

□ 이상에서 살펴본 경제제재 이후 이란 해운물류시장의 변화에 맞추어 이란에 대한 투자전략과 대응방향 대안을 집중(Focus)전략, 연계(Connect)전략, 성장(Grow)전략으로 나누어 제시함[43]

- ○ '집중전략' 이 요구되는 사업은 경제제재 해제 이후 이란 시장에 조기 진출 또는 투자해야 하는 분야로 우리나라 해운물류기업의 집중적인 투자 수요가 있을 것으로 예상되는 지역이 그 대상이 될 것임
- ○ '연계전략' 이 요구되는 사업은 이란 내 해운물류시장을 넘어 배후단지 역할을 하는 주변 국가로의 통합물류서비스를 확장해야 하는 분야로 우리나라 해운물류기업이 이란을 교두보로 인근 시장까지 해운물류서비스를 연계하는 지역이 그 대상임
- ○ '성장전략' 이 요구되는 사업은 중장기적으로 이란의 인프라 개발 및 해운물류시장 성장에 따라 점진적으로 개발해야 하는 분야로 중장기적으로 인프라 개발 등이 계획되어 있는 지역이 그 대상임

□ 이 같은 전략은 해운물류기업의 해외 진출 시 명확히 구분되는 것은 아니며, 동시적이고 복합적인 것으로 판단되나 여기서는 편의상 구분·적용하여 시기별, 범위별로 특징을 다음과 같이 정의하고, 투자 가능사업을 제시함

〈표 5-3〉 해운물류기업의 이란 투자 전략과 대응방향

구분	주요 내용	시기	범위
집중전략 (Focus)	시장 선점(Preemption)의 관점에서 집중적인 투자가 요구되는 분야	단기+중장기	이란 내
연계전략 (Connect)	시장 확대(Expansion)의 관점에서 이란을 넘어 주변국으로 연계가 요구되는 분야	중단기	이란과 주변국
성장전략 (Grow)	시장 개척(Finding)의 관점에서 중장기적으로 추진이 요구되는 분야	중장기	이란과 주변국

□ 투자 가능사업은 각 전략별로 제시하되 해운·항만·물류 등 사업영역, 단독·합작투자 및 전략적 제휴 등 투자형태, 그리고 시기 및 범위별로 나누어 검토함

43) DHL, *Strategy 2020 Focus, Connect, Grow*, Press Conference Frankfurt Am Main, April 2, 2014. 본 전략 구분은 글로벌 물류기업인 DHL의 "Strategy 2020"에서 나온 전략으로 기업내부 전략이나 우리나라 해운물류기업을 단일기업으로 가정하고 적용하였음.

3. 전략별 주요 투자사업

1 시장 선점이 요구되는 사업(집중전략)

□ 집중전략 차원에서 시장 선점이 요구되는 사업은 이란 진출 거점 확보를 위한 샤히드 라자항 등 항만투자 진출이 있음

○ 샤히드 라자항은 이란의 대표 항만으로 이란 물류의 핵심 거점 역할을 하고 있으며, 현재 2단계 사업이 진행 중으로 연장 2,020m(수심 16m)의 신규부두를 건설 중임[44]

– 2단계 사업은 총 1억 8,000만 달러가 소요될 것으로 예상되는데, 이 가운데 1억 700백만 달러를 중국이 투자하였음

– 장비도입은 2016년 3월부터 2017년 3월까지 진행되는데, 항만 장비의 80%가 이란에서 제작 예정임

○ 이 사업과 연계되어 민간부문과 환적 및 벙커링 터미널 건설, 석유수출 및 환적을 위한 터미널 건설도 포함되며, 이 터미널은 내륙철도와 연계됨

– 이외에 항만 배후부지 개발에 대한 타당성 조사 및 투자를 Ports and Maritime Organization(PMO)가 진행 중임[45]

□ Evergreen은 2000년 이후 기항을 시작하고, EU 및 미국의 경제제재(8년)로 서비스를 중단했으나 2015년 8월 재기항한 바 있으며, 최근 MESSINA, CMA CGM, PIL, WAN HAI 등 7개 선사가 기항을 재개(한진해운은 2년 전부터 기항)하였음[46]

○ 이란 컨테이너 물동량은 연간 25% 성장이 예상되며, 5년 내에 연간 800만 TEU 처리가 가능할 것으로 전망됨[47]

– 샤히드 라자항이 이란 컨테이너 물동량의 80% 이상을 처리하고 있는데, 2011년 280만 TEU를 정점으로 2014년 182만 TEU 처리, 항만 순위는 세계 44위에서 87위로 추락한 바 있음

– 샤히드 라자항의 2015년 처리 물동량은 전년 대비 10.6% 증가한 245만 TEU로 추정됨

44) 1단계는 2008년 2월 완공, 처리능력 180만 TEU에서 300만 TEU로 증가.
45) Mehr News Agency, "Foreign firms keen to invest in Iranian ports", 2015.12.19.
46) Maritime Activity Reports, "Taiwan's Evergreen Resume Traffic in Iran's Shahid Rajaee Port", 2015.8.5.
47) JOC, "Iran's container trade forecast to grow 25 percent annually", 2015.11.2.

□ **이탈리아 대형 컨테이너 터미널 운영사인 Contship Italia는 이란의 대형 항만운영사인 Sina Port and Marine[48]과 2015년 8월 항만운영에 관한 전략적 MOU를 체결하는 등 주요국들이 이란 항만에 대해 높은 관심을 가지는 만큼 발 빠른 대응이 요구됨[49]**

- 2015년 초 중국 당국도 샤히드 라자항을 포함한 이란 항만 등을 방문, 인프라 개발 동향을 파악한 바 있음
- 2015년 5월에는 인도가 차바하르항의 컨테이너 및 다목적 화물 처리를 위한 항만 운영 MOU를 체결한 바 있음
- 이란은 샤히드 라자항 2-3단계 사업, 차바하르 및 네긴 아일랜드(Negin Island)에 신항만 건설, 파이프라인 확장 프로젝트 등 다수의 프로젝트 계획을 수립한 만큼 항만 건설 및 운영 투자 수요 증가가 예상됨

□ **이 같은 관점에서 샤히드 라자항 등 항만개발 및 운영 등 협력이 필요한 분야에 대해 세부적인 사항을 조속히 파악하고, 유망지역에 대한 항만인프라 개발 사업을 적극 발굴할 필요가 있음**

- 더욱이 페르시아만 인근 지역의 피더서비스망 변화가 예상되므로 역내 피더시장 진출도 검토할 필요가 있음

〈표 5-4〉 집중전략 관점의 주요 투자사업

구분	투자형태	투자시기	범위	사업영역
항만 건설 및 운영 등 협력을 위한 MOU 체결	정부 협력	단기	이란	항만
샤히드 라자항 등 이란 항만 건설 및 운영 투자	합작 투자	중기	이란	항만
역내 피더시장 진출	합작 투자	단기	이란+주변국	해운

2 시장 확대가 요구되는 사업(연계전략)

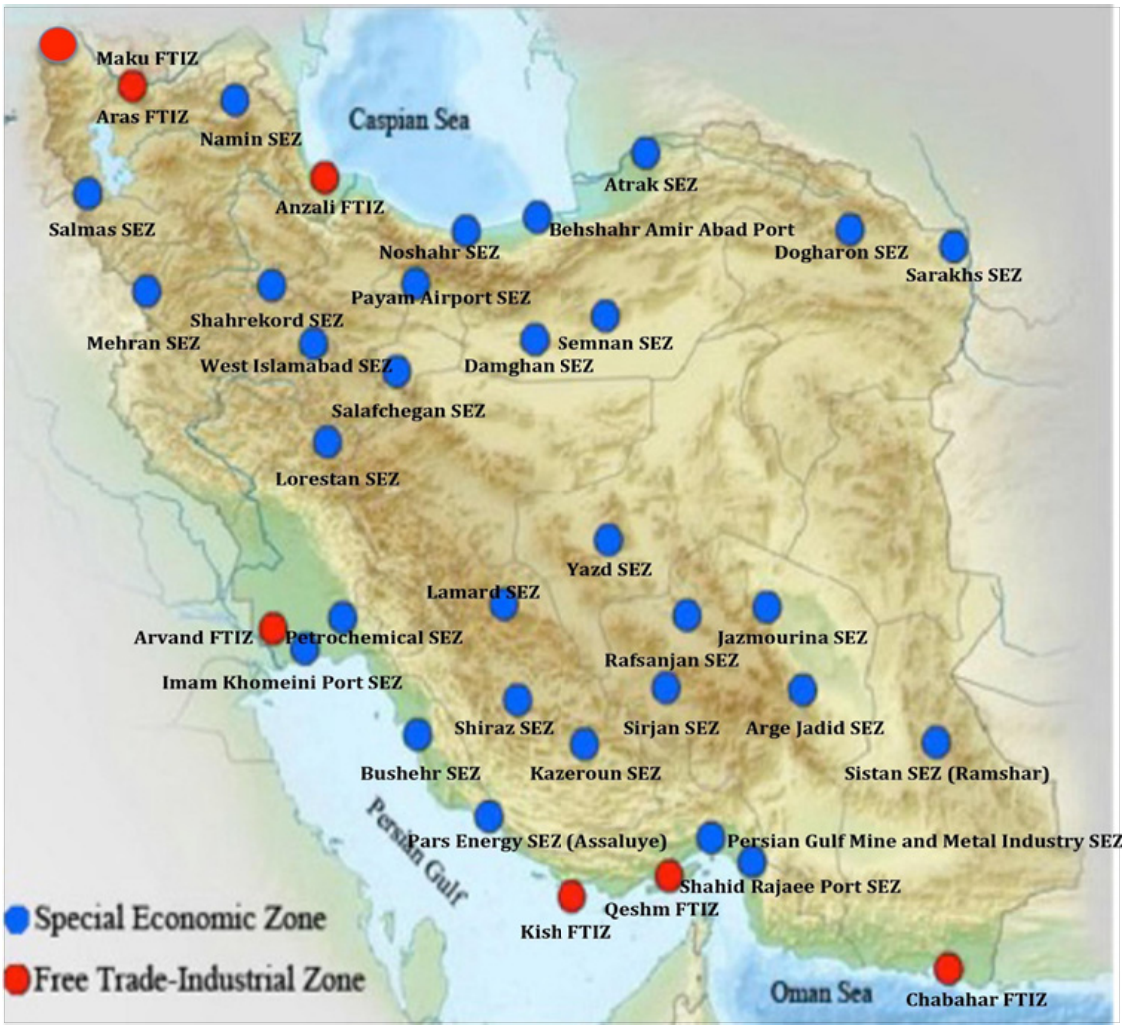
□ **연관전략 차원에서 이란 해운물류시장 전반에 대한 시장 확대가 요구되는 사업은 이란의 자유무역지역(FEZ) 및 특별경제구역(SEZ)에 대한 물류사업 투자가 있음**

- SEZ가 위치한 샤히드 라자, 이맘 코메이니항, 부시르, 마샤르(Mashar), 아스타라(Astara), FEZ가 위치한 차바하르, 안잘리, 호람샤르, 아바단(Abadan) 등에 물류센터 건립·운영 등 물류서비스 사업 투자를 검토할 수 있음

48) 이란 SINA그룹은 헬스케어, 연금, 금융, 물류인프라, 해운항만, 제조업과 보험업 등을 운영하는 거대 그룹이며, Sina Port and Marine은 SINA그룹의 항만사업을 운영하는 계열사임.
49) World Cargo, "Contship Italia signs MOU with Iran's Sina Ports", 2015.8.1.

○ UAE 국영 항만운영사인 DP World도 이란의 3개 자유무역지역(Caspian port of Bandar Anzali, the Qeshm island in the Persian Gulf, Chabahar)에 5억~10억 달러 투자를 타진한 바 있음[50]

〈그림 5-1〉 이란의 FEZ와 SEZ 지정현황



주 : 이란에서는 FTZ를 FTIZ로 명칭.
자료 : http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=137, 2016.03.10 검색.

□ 더욱이 이란 철도시스템과 중앙아시아 연계망 개발, 중국의 일대일로 구상의 일부가 연계됨으로써 이란 주변시장으로의 물류시장 확대 가능성이 매우 높을 것으로 예상됨

50) PRESSTV(http://www.presstv.ir/Detail/2015/08/29/426799/iran-uae-shipping-ports-investment-dp-world), 2016.03.10. 검색

○ 중국은 중국에서 이란까지 연계되는 초고속 철도망 건설을 제안한 바 있음[51)]

– 이 철도의 노선은 우루무치(Urumqi)와 이닝(Yining)~카자흐스탄 알마티(Almaty)~키르키스탄 비슈케크(Bishkek)~우즈베키스탄 타슈켄트(Tashkent)와 사마르칸트(Samarkand)~투르크메니스탄 아시가바트(Ashgabat)~이란 테헤란(Tehran)임

– 이란 또한 아시아와 유럽 및 아프리카를 도로, 철도, 항만 및 항공으로 연계하는 중국의 실크로드 재건 계획에 참여할 계획임

○ 이란은 외국인 직접투자 유인에 적극적이고 석유산업 중심에서 탈피해 산업의 다변화를 추진하고 있으며, 투자 조건도 글로벌 시장과 비교해 불리하지 않은 수준임

– 이 같은 관점에서 중앙아시아 및 터키 등 주변국을 연계하는 내륙 물류서비스 사업으로의 진출이 요구됨

〈표 5-5〉 연계전략 관점의 주요 투자사업

구분	투자형태	투자시기	범위	사업영역
SEZs(Shahid Rajae, Imam Khomeihi Port, Bushehr, Mashar) 물류서비스 투자	단독·합작 투자	중단기	이란	물류
FEZs(Chabahar, Anzali, Khorramshahr, Abadan) 물류서비스 투자	단독·합작 투자	중단기	이란	물류
중앙아시아 및 터키 연계 내륙 연계 물류서비스	단독·합작 투자	단기	이란+주변국	물류

주 : Anzali와 Khorramshahr는 제재 대상으로 투자는 중기적으로 검토.

2 시장 개척이 요구되는 사업(성장전략)

□ 성장전략 차원에서 시장 개척이 요구되는 사업은 아직 물류 인프라가 구축되지는 않았으나 이란 물류시장의 성장 가능성과 기회를 활용하기 위하여 차바하르항을 기반으로 중앙아시아 물류서비스 진출 투자가 있음

○ 인도가 차바하르항과 INSTC를 통해 유럽으로 이어지는 물류통로를 계획하고 있어 차바하르를 INSTC와 통합하는 계획이 추진될 수 있음[52)]

51) Real IRAN, "High-speed rail to link China to Iran", 2015.11.21. 동 내용은 China Railway Corp가 일대일로 구상(One Belt, One Road initiative)의 일환으로 유럽-아시아 간 신실크로드 재건 계획을 발표.

52) The Central Asia-Caucasus Analyst, "India to Invest in Iran's Chabahar Port", 2014.11.26.

- INSTC는 인도, 러시아, 이란, 중앙아시아 및 유럽을 연계하는 해상, 철도 및 도로 물류 루트로, 육상루트 2개는 2014년 개통되었으며, 제1루트는 뭄바이, 반다르 아바스, 바쿠 구간이며, 제2루트는 뭄바이, 아스트라칸, 반다르 아바스, 테헤란, 반다르 안잘리 구간으로, 이란도 이 사업의 회원국으로 활동함

○ 인도가 차바하르항 개발에 참여하고, 내륙물류 루트상 이란 및 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 이어지고 있어 인도 및 유럽 물류업체의 진입이 활발할 것으로 예상됨

- 이란 투자자는 유럽, 중국, 인도 등 주요 투자국들로 구성되어 있어 이들 국가들과 해운물류사업의 협력을 강화해야 하며, 이를 위해 제3자 투자국(중국 및 인도 등)들과 전략적 협력 또는 합작투자 형식이 유리할 것으로 판단됨

〈표 5-6〉 성장전략 관점의 주요 투자사업

구분	투자형태	투자시기	범위	사업영역
차바하르항 내륙물류(도로 및 철도 연계서비스) 진출	합작투자	장기	이란+주변국	물류
차바하르항 물류센터 운영 진출	합작투자	장기	이란	물류

Ⅵ. 결론 및 정책제언

□ **경제제재 해제 이후 경제성장과 교역증가에 따라 이란 해운물류시장은 중동지역의 물류 거점 역할을 할 것으로 예상되며, 더 나아가 중앙아시아 및 유라시아의 새로운 물류 통로 역할도 기대되므로 기업뿐만 아니라 정부, 관련 단체 등의 체계적이고 발 빠른 대응이 요구됨**

○ World Bank에 따르면, 경제제재 해제 이후 이란이 미치는 경제적 효과는 적지 않을 것으로 전망되며, 이에 따른 화물 창출 효과도 클 것으로 예상됨

○ 이란은 일대일로 구상에 포함되어 있는 한편, CAREC과 INSTC 등 역내 내륙철도 연계 계획 등으로 물류인프라 개발이 증가할 전망임

□ **우선, 중동지역 해운물류시장은 정보가 극히 부족한 상황이며, 경제제재가 해제된 이란은 이 같은 정보 부족 현상이 더욱 심한 것으로 판단되므로 이에 대한 대응이 요구됨**

○ 각 항만별 투자, 운영 및 물동량 등과 배후단지에 대한 정보를 파악하기 위해서는 시장 정보 수집에 대한 새로운 툴 마련이 요구됨

– 우리나라에도 해외 시장 정보를 제공하고 있는 대한무역투자진흥공사(KOTRA)의 DB가 있으나 해운물류시장에 대한 정보 수요를 충족시키기는 어려운 것으로 파악됨

– 해외시장의 이슈가 발생하는 경우 정부가 해외시장 정보의 부족으로 대응이 어려운 경우가 많으므로 이러한 정보 DB구축은 유용할 것임

○ 이를 위해 가칭 '해운물류시장 정보 플랫폼'을 구축하고, 해운물류시장의 펀더멘털(fundamental)인 경제 정보로부터 비즈니스 문화에 관한 정보, 해운시장 정보, 항만 정보, 내륙 물류시장 정보 등과 해운물류 관련법 및 제도, 투자 절차와 해당 국가의 정부부처 관련 정보 등을 수집하여 DB화할 필요가 있음

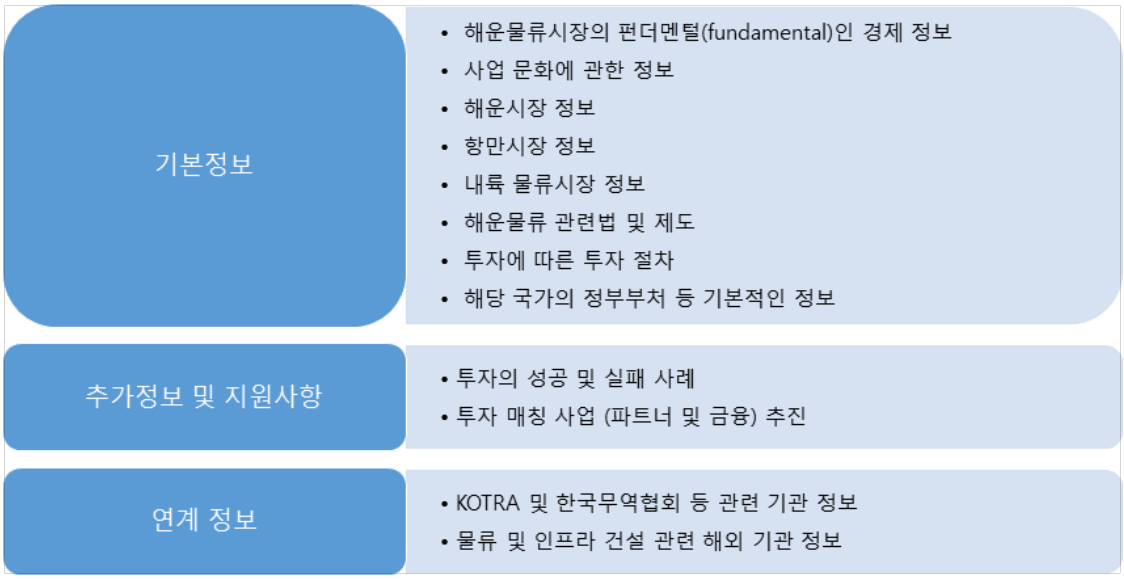
– 이는 해운물류분야의 주무부처인 해양수산부가 주관이 되어 구축하고, 이를 관리 운영할 수 있는 기관을 선정하는 것이 바람직할 것임

– 동 플랫폼은 우선 중동지역을 중심으로 구축하되 향후 아프리카, 중남미 등 신흥국 주요 시장의 정보와 선진국 시장까지 포괄하는 방안을 검토할 필요가 있음

– 이 같은 정보 플랫폼을 통해 우리나라 해운물류기업들의 진출 방식과 정보 등을 축적하고, 체계적인 진출방안을 수립, 지원하는 방안이 필요할 것임

○ 이와 별도로 이란시장은 조속한 시장조사가 요구되므로 정부의 해외물류시장 조사 지원 사업[53]을 확대하여 이란 지역을 대상으로 우선적으로 지원할 필요가 있음

〈그림 6-1〉 가칭 "해운물류시장 정보 플랫폼" 구축(안)



□ 둘째, 이란 해운물류시장의 투자가 적기에 유효하게 이루어지기 위해서는 금융지원책 마련이 필요하므로 최근 중국 주도로 설립된 AIIB 활용을 적극 검토해야 함

○ AIIB는 초기에 추진사업의 소프트랜딩을 위해 실현 가능성이 높은 유망 사업 발굴에 주력할 것이란 평가가 있으며, 이에 따라 기업 차원의 유망사업 발굴이 필요함

– 해운항만 분야의 경우 이란 정부가 관심을 두고 있는 만큼 기업은 유망사업을 우선적으로 발굴하여 추진하고, 정부는 AIIB 활용을 위한 전략을 병행해야 함

– 경제제재 해제로 물동량 창출을 위해 배후단지 개발 등에 있어 이란은 다양한 개발 수요가 있을 것으로 예상됨

○ 기업이 아닌 지원을 받는 국가의 정부가 AIIB에 사업을 제안한다는 점에서 이들 정부를 움직일 수 있는 해운항만물류 분야의 사업을 선제적으로 제안할 필요가 있음

– 이란의 항만개발·운영 분야와 물류인프라 개발에 있어 우리나라 기업들이 선제적으로 사업을 발굴하여 이란 정부에 제안할 필요가 있음

– 정부는 이란 해운항만물류 분야의 인프라 개발사업 발굴을 위한 기획단계에 있어

53) "국토-해수-산업부, 물류기업 지원 손잡았다", 〈연합뉴스〉, 2016.03.30.

우리나라 기업들의 사업타당성 조사를 지원할 필요가 있음

○ 이란은 주변국과 연계되는 물류가 강점이므로 AIIB의 자금을 활용한 투자 진출 사업의 범위를 주변국으로 넓히고, 이들 국가와 협력할 필요가 있음

– 이란 외에 사우디아라비아, UAE, 카타르, 쿠웨이트 등 중동 주요국들은 AIIB 회원국들로서 이들 사업을 공동으로 추진하는 방안 등을 마련하고, 적극적으로 협력하는 경우 이 지역에서 사업의 실현 가능성을 높일 수 있음

– 정부 차원에서 중동지역의 각국별 추진 사업과 AIIB 자금 등 금융 지원을 위한 전략적 접근 방식에 대한 마스터 플랜(Master Plan)을 수립하여 제안할 필요가 있음

□ 셋째, 이란 해운선사들이 발주할 예정인 선박을 우리나라 조선소가 수주할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있음

○ 중국이 이란과 관계를 공고히 하고 있어 이란 선사의 발주 물량이 중국에 치중될 우려가 있으므로 선제적인 접근이 요구됨

– 최근 구조조정 중에 있는 우리나라 조선소의 신규 물량 확보가 중요하다는 점에서 수출입은행 및 산업은행 등 국책은행들을 중심으로 신규 물량 확보 지원을 위한 RG 발급 및 금융지원을 검토할 필요가 있다고 판단됨

참고문헌

<국내 문헌>

대외경제정책연구원, "주요 중동국가들의 정치권력구조 연구" , 2011.12.

대외경제정책연구원, "국제사회의 이란 경제제재 의미와 영향", 「KIEP 오늘의 경제」, Vol 12, 2012.7.4.

한국수출입은행, "Post Sanction, 이란 경제 전망과 우리 기업의 진출전략", 「특별연구과제」, 2016.2.

국민경제자문회의, "최근 환경변화에 따른 무역 트렌드 변화 분석- Trade: Into uncharted waters(10.24, FT) 요약-", 보도자료, 2016.3.6.

세계일보, "이란 경제제재 해제… '제2 중동특수' 오나", 2016.1.18.

외교부, "이란에 대한 국제사회의 경제제재가 해제되어 앞으로 이란과의 무역 및 투자가 자유로워져", 보도자료, 2016.1.17.

이데일리, "[프리뷰 인 뉴욕] 이란은 사우디가 정말 싫다", 2016.2.21.

이데일리, "신시장 이란에서 해운과 조선산업 활로 찾자", 2016.3.3.

연합뉴스, "국토-해수-산업부, 물류기업 지원 손잡았다", 2016.3.30.

중앙일보, "토라진 중동 우방…오바마 딜레마", 2013.11.28

해양수산부, "해운·항만 등 해양산업 이란 시장 진출에 청신호", 보도자료, 2016.3.1.

snn쉬핑뉴스넷, "NITC, 기업공개로 자금조달…선대증강, LNG선 참여", 2106.1.25.

<국외 문헌>

Alphaliner. "IRISL makes a comeback", *Weekly Review*, January 27, 2015.

BP, *BP statistical Review of World Energy 2015*, 2016.

Clarkson, *Shipping Review & Outlook*, Autumn 2015.

DHL, *Strategy 2020 Focus, Connect, Grow*, Press Conference Frankfurt

Am Main, April 2, 2014.

Dong-Wook Song, Photis M Panayies, *Maritime Logistics(2nd edition)*, Kogan Page, 2015.

IHS, Fairplay, *World Fleet Statistics 2014*, 2015.

IMF, *Middle East and central Asia*, October, 2015.

IMF, World Economic Outlook Database, October, 2015.

Ports & Maritime Organization, *Iranian Ministry of Roads & Urban Development*, Annual Report.

ST Cavusgil, T Kiyak, S Yeniyurt, "Complementary approaches to preliminary foreign market opportunity assessment: Country clustering and country ranking", *Industrial Marketing Management*, 2004.

World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, January, 2015.

WORLD BANK, "Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran", *MENA QUARTERLY ECONOMIC BRIEF*, Issue 5, July, 2015.

World Bank, *MENA Quarterly Economic Brief*, July, 2015.

Deutsche Welle, "Xi's delicate balancing act in the Middle East", January 18, 2016.

Journal of Commerce, "CMA CGM, China Cosco Shipping in alliance talks with IRISL", July 30, 2016.

Maritime Activity Reports, "Taiwan's Evergreen Resume Traffic in Iran's Shahid Rajaee Port", August 5, 2015.

Mehr News Agency, "Foreign firms keen to invest in Iranian ports", July 25, 2016.

Moj New, "Iran's NITC to be World's Third Biggest Tanker Company by 2013", January 24, 2011.

Journal of Commerce, "Iran's container trade forecast to grow 25 percent annually", November 2, 2015.

PRESSTV, "Major Port operator may invest in Iran's Anzali", September 29, 2015.

Real IRAN, "High-speed rail to link China to Iran", November 21, 2015.

Reuters, "Exclusive-Iran targets tanker company listing to fund fleet modernisation",

January 22, 2016.

The Central Asis-Caucasus, “India to Invest in Iran’s Chabahar Port”, November 26, 2014.

The Maritime Excutive, “Iran to Order 600,000 of Container Newbuildings”, December 11, 2015.

World Cargo, “Contship Italia signs MoU with Iran's Sina Ports”, August 1, 2015.

<인터넷 사이트>

대한무역투자진흥공사 해외비즈니스정보포털(http://www.globalwindow.org)

외교부(http://www.mofa.go.kr)

전략물자관리원(http://www.kosti.or.kr)

Central Asia Regional Econimic Cooperation(http://www.carecprogram.org)

Global Security(http://www.globalsecurity.org)

Iran Ports & Maritime Organization(http://www.pmo.ir)

Islam 101(http://www.islam101.com)

Islamic Republic of Iran Railways(http://www.rai.ir)

ITC TRADE MAP(http://www.trademap.org)

Journal of Commerce(http://www.joc.com)

KHORRAMSHAHR PORT & Maritime Administration(http://khorramshahrport.pmo.ir/en/home)

PewResarch Center(http://www.pewforum.org)

Quandl(https://www.quandl.com)

Transparency International(https://www.transparency.org)

World Port Source(http://www.worldportsource.com)

World Port Source(http://www.worldportsource.com)

Wikipedia(https://en.wikipedia.org)

※ 본 현안분석은 해양수산부가 발주하고, KMI가 수행한 “중동지역 해운물류시장진출방안 연구(2016)” 의 주요 내용을 발췌·재구성하였습니다.