

# 세계경영을 위한 해외 터미널 및 물류시설 투자방안

---

Investment method of the global container terminal  
and logistics facility to manage the World

---

2017. 10.

박주동·이주원·김근섭



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

보고서 집필 내역

〈연구책임자〉

박 주 동: 연구총괄, 요점, 제1장, 제4장, 제5장  
일부, 제6장

〈연구진〉

이 주 원: 제2장, 제5장 일부

김 근 섭: 제3장

산·학·연·정 연구자문위원

송 상 화 (인천대학교)

강 준 구 (대외경제정책연구원)

나 승 권 (대외경제정책연구원)

이 창 주 (남북물류포럼)

\* 순서는 산·학·연·정 순임

요약

요 약 · i

제1장

서 론 · 1

|                        |   |
|------------------------|---|
| 제1절 연구의 배경 및 필요성 ..... | 1 |
| 제2절 연구의 목적 및 방법 .....  | 3 |
| 1. 연구의 목적 .....        | 3 |
| 2. 연구 방법 .....         | 3 |
| 제3절 선행연구 검토 .....      | 5 |

제2장

국내 항만·물류 기업 해외진출 현황 및 한계점 · 9

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 제1절 항만·물류시설 해외 투자 및 진출 현황 ..... | 9  |
| 1. 해외항만 투자 현황 .....             | 9  |
| 2. 해외터미널 투자 및 보유 현황 .....       | 10 |
| 3. 물류시설(기업) 투자 및 진출 현황 .....    | 11 |
| 제2절 해외 진출 국내 기업의 한계점 .....      | 19 |
| 1. 해외 진출에 따른 현실적 문제점 .....      | 19 |
| 2. 시사점 .....                    | 20 |

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| <b>제1절 한국의 해외진출 지원제도 운영실태</b>          | <b>21</b> |
| 1. 현황                                  | 21        |
| 2. 국외사례 검토                             | 27        |
| 3. 해외진출 지원제도의 문제점                      | 29        |
| <b>제2절 항만·물류부문의 해외투자 지원제도 운영실태</b>     | <b>32</b> |
| 1. 항만·물류부문 해외진출 지원사업                   | 32        |
| 2. 기타 분야별 해외진출 지원사례                    | 33        |
| 3. 현행 해외진출 지원제도의 활용 가능성                | 35        |
| <b>제3절 국내외 기금운용 사례 및 활용가능성 검토</b>      | <b>37</b> |
| 1. 해외사례                                | 37        |
| 2. 국내사례                                | 39        |
| 3. 기금 제도의 활용가능성                        | 41        |
| <b>제4절 우리나라 항만·물류부문 해외진출 지원제도의 문제점</b> | <b>43</b> |
| 1. 항만·물류 분야 차별적 지원제도 미비                | 43        |
| 2. 통합적 해외진출 지원체계 미흡                    | 44        |
| 3. 지역별 맞춤형 지원 체계 부재                    | 44        |
| 4. 자금지원 체계 미비                          | 45        |
| 5. 기타 문제점(관련기업 및 전문가인터뷰 포함)            | 46        |
| <b>제5절 시사점</b>                         | <b>48</b> |

## 제4장

### 해외사례 검토 · 51

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| 제1절 주요국 해외진출 전략 .....                                       | 51 |
| 1. 중국 일대일로 전략 .....                                         | 51 |
| 2. 일본 인프라파트너십(Partnership for Quality Infrastructure) ..... | 63 |
| 제2절 교통·물류 네트워크 구축 전략 .....                                  | 69 |
| 1. 러시아 교통·물류 네트워크 관련 주요 전략 .....                            | 69 |
| 2. Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 .....             | 74 |
| 3. 유럽연합 Trans-European Transport Network(TEN-T) .....       | 75 |
| 4. 기타 국가 .....                                              | 76 |
| 제3절 주요국 자원 조달 방법 .....                                      | 77 |
| 1. 중국 AIIB .....                                            | 77 |
| 2. 일본 JICA .....                                            | 81 |
| 3. 일본 JOIN .....                                            | 88 |
| 제4절 시사점 .....                                               | 92 |

## 제5장

### 우리나라 해외 항만·물류시설 투자방안 · 93

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| 제1절 우리나라 세계경영 전략 수립 .....   | 93  |
| 1. 배경 및 목적 .....            | 93  |
| 2. 추진 전략 .....              | 94  |
| 3. 추진 대상 .....              | 96  |
| 제2절 항만·물류시설 투자 대상지 선정 ..... | 99  |
| 1. 우선 대상지 선정 .....          | 99  |
| 2. 대상지별 항만·물류시설 개발 현황 ..... | 101 |

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| 3. 대상지별 투자사업 선정(안) .....   | 104        |
| <b>제3절 주요 진출전략 .....</b>   | <b>106</b> |
| 1. 우리기업 간 동반진출 체계 강화 ..... | 106        |
| 2. 국내 물류기업 성장 지원 .....     | 107        |
| 3. 지역특화 진출 지원 .....        | 107        |
| <b>제4절 자원조달 방안 .....</b>   | <b>109</b> |

## 제6장

### 결론 및 정책제언 · 111

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| <b>제1절 결론 .....</b>           | <b>111</b> |
| <b>제2절 정책제언 .....</b>         | <b>113</b> |
| 1. 해외투자 지원 강화를 위한 예산 마련 ..... | 113        |
| 2. 선단형 해외진출을 위한 법·제도 개선 ..... | 113        |
| 3. 해외진출 사업 위원회 구성 .....       | 113        |



### 참고문헌 · 115

|                |     |
|----------------|-----|
| 〈국내 문헌〉 .....  | 115 |
| 〈해외 문헌〉 .....  | 117 |
| 〈인터넷 자료〉 ..... | 119 |

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| 〈표 2-1〉 한국수출입은행 국내 기업 해외진출 현황(2016년) .....        | 9   |
| 〈표 2-2〉 현대상선의 해외터미널 보유 현황(2016년) .....            | 11  |
| 〈표 2-3〉 물류성과지수 LPI 추이(2010년~2016년) .....          | 12  |
| 〈표 2-4〉 국내 물류산업 현황(2014년 기준) .....                | 13  |
| 〈표 2-5〉 글로벌 물류기업과 국내 물류기업 비교 .....                | 13  |
| 〈표 2-6〉 글로벌 물류기업과 국내 물류기업 해외진출 현황(2015년 기준) ..... | 14  |
| 〈표 2-7〉 한국수출입은행 국내 기업 해외진출 현황(2016년) .....        | 14  |
| 〈표 2-8〉 한국수출입은행 운수업 해외진출 현황(2016년) .....          | 16  |
| 〈표 2-9〉 우리나라 물류기업의 권역별 해외진출 현황 .....              | 17  |
| 〈표 3-1〉 한국의 해외진출 지원제도 현황(2017년 기준) .....          | 22  |
| 〈표 3-2〉 국내 해외진출 지원사업 내역(2012~2014년) .....         | 23  |
| 〈표 3-3〉 한국의 해외투자 지원제도 현황(2016년 기준) .....          | 25  |
| 〈표 3-4〉 해외 공동물류센터 설치 지역 .....                     | 32  |
| 〈표 3-5〉 국제물류투자분석센터 지원사업 .....                     | 33  |
| 〈표 3-6〉 해외자원개발사업 지원제도 현황 .....                    | 35  |
| 〈표 3-7〉 중국 CIC의 분야별 투자비중 .....                    | 39  |
| 〈표 4-1〉 AIIB 4대 프로젝트 .....                        | 80  |
| 〈표 5-1〉 대상지역 선정을 위한 우선순위 .....                    | 100 |
| 〈표 5-2〉 우선 대상지역 對한국 수입 규모 및 국내 기업 진출 현황 .....     | 101 |
| 〈표 5-3〉 ASEAN 주요국 항만 및 물류시설 개발 프로젝트 .....         | 103 |

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| 〈그림 1-1〉 ADB 연계성 개발프로젝트 표시도 .....                              | 2  |
| 〈그림 2-1〉 우리나라 물류업체의 해외진출 상위 10개국 .....                         | 17 |
| 〈그림 2-2〉 미주지역 해운·물류기업 거점 확보 현황 .....                           | 18 |
| 〈그림 3-1〉 국제물류투자펀드 운영 개념도 .....                                 | 41 |
| 〈그림 4-1〉 중국 경제적 배경 .....                                       | 53 |
| 〈그림 4-2〉 신 실크로드 경제권 .....                                      | 57 |
| 〈그림 4-3〉 일본 Partnership for Quality Infrastructure 주요 전략 ..... | 65 |
| 〈그림 4-4〉 일본 Partnership for Quality Infrastructure 추진체계 .....  | 66 |
| 〈그림 4-5〉 케냐 몸바사 항만개발 사례 .....                                  | 67 |
| 〈그림 4-6〉 미얀마 딸라와 경제특구 개발 사례 .....                              | 68 |
| 〈그림 4-7〉 자유롭고 개방된 인도-태평양 전략 .....                              | 68 |
| 〈그림 4-8〉 국제남북운송회랑(INSTC) .....                                 | 70 |
| 〈그림 4-9〉 모스크바-카잔 간 고속철도 프로젝트 .....                             | 71 |
| 〈그림 4-10〉 시베리아 파이프라인 계획 .....                                  | 72 |
| 〈그림 4-11〉 러시아 교통·물류 네트워크 구축 전략 .....                           | 73 |
| 〈그림 4-12〉 Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 .....         | 74 |
| 〈그림 4-13〉 유럽연합 TEN-T 프로젝트 .....                                | 75 |
| 〈그림 4-14〉 인도 Act East 전략 .....                                 | 76 |
| 〈그림 4-15〉 JICA 비전 및 전략 .....                                   | 81 |
| 〈그림 4-16〉 JICA 진출 지원 방법 및 사업 분야 .....                          | 82 |
| 〈그림 4-17〉 JICA 기술협력 프로젝트 절차 .....                              | 83 |
| 〈그림 4-18〉 JICA 유상자금협력 절차 .....                                 | 84 |
| 〈그림 4-19〉 JICA 무상자금협력 절차 .....                                 | 85 |
| 〈그림 4-20〉 JICA 사업별 규모 .....                                    | 86 |
| 〈그림 4-21〉 JICA 사업 규모 사업별 지역별 비중 .....                          | 87 |
| 〈그림 4-22〉 JICA 사업 규모 분야별 사업별 비중 .....                          | 87 |
| 〈그림 4-23〉 JOIN 조직도 .....                                       | 88 |
| 〈그림 4-24〉 JOIN 지원 방침 .....                                     | 89 |

|                                                       |     |
|-------------------------------------------------------|-----|
| 〈그림 4-25〉 JOIN 역할 .....                               | 90  |
| 〈그림 4-26〉 JOIN 투자 결정 절차 .....                         | 90  |
| 〈그림 4-27〉 JOIN 사업 분야별 실적(2014년 10월~2015년 3월 기준) ..... | 91  |
| 〈그림 4-28〉 JOIN 사업 지역별 실적(2014년 10월~2015년 3월 기준) ..... | 91  |
| 〈그림 5-1〉 SCM 중심 세계경영 전략 .....                         | 95  |
| 〈그림 5-2〉 대륙간 간선과 역내 항로 컨테이너 물동량 비중 .....              | 96  |
| 〈그림 5-3〉 북방경제 협력분야 및 공간 범위 .....                      | 97  |
| 〈그림 5-4〉 J-노믹스 전략적 투자거점 지역 .....                      | 98  |
| 〈그림 5-5〉 ODA Bridge 모델 .....                          | 109 |
| 〈그림 5-6〉 PEF 투자협력 플랫폼 모델 .....                        | 110 |



## 요약

## SCM 중심 세계경영 전략을 통한 국가 경쟁력 제고

## - 新남방국가(ASEAN+인도)를 중심으로 -

제4차 산업혁명의 인공지능, 무인 통제시스템, 기기 자동화, 재생가능에너지, 가상현실, 바이오기술 발전에 따른 새로운 형태의 물류 네트워크 시대가 도래하고 있다. 생산라인의 내수화 및 시장 밀착화, 상품시장의 글로벌화의 혼합형태로 대륙간 간선 라인과 함께 지역블록 내 물류 네트워크의 밀집화된 형태의 네트워크가 발생하고 있다. 특히, 동북아 역내 서플라이 체인 조정 및 한국 허브형 물류 네트워크 조성과 함께 동남아시아, 남아시아 일대의 남방정책 연계를 통한 유라시아-환인도양 지역 진출 모델 수립이 시급한 상황이다.

연계성(Connectivity)을 통한 지역 경제공동체 건설을 추진하는 ‘공간 베이스의 세계화’는 2009년 아시아개발은행에서 처음 보고서로 채택한 이후 ASEAN, 남아시아, 중앙아시아, APEC까지 연계성 전략을 채택하고 있다.

이에 미국, EU, 일본 등 세계 주요 선진국들은 자국 주도의 지역별 다자간 개발은행을 설립해 지역 개발 연계성의 펀드를 제공하고 있으며, 중국과 BRICS 국가들도 이에 동참하고 자국 기업에 혜택을 제공하고 있다.

최근, 우리 정부도 경제·외교정책의 핵심전략으로 “新북방정책”과 “新남방정책”을 제안하며 글로벌 성장 전략 방향을 제시하고 추진 중이다. 新북방정책의 일환으로 2017년 9월 한국은 러시아 블라디보스토크에서 개최된 동방포럼에서 북방경제 협력을 위한 ‘9개의 다리’를 제시하고 조선, 항만, 전력, 북극항로, 철도, 일자리, 가스, 수산, 농업 등 9개 분야에 걸쳐 러시아, 중국, 중앙아시아, 서아시아 등과의 경제권 연계를 추진할 계획이다. 新남방정책은 미중러일 4강 외교에 준하는 ASEAN 외교의 격상, 한-ASEAN 미래 공동체, ASEAN 기획단 설치 등을 통해 교통, 에너지, 수자원, 디지털 등 4대 핵심 분야 개발 참여 및 협력할 계획이다.

우리나라 해외 항만(터미널) 및 물류시설 투자는 열악한 상황이며 국가 물류 성과지수도 낮은 수준이다. 더불어 국내기업 해외진출 지원제도는 여러 기관에 산발적으로 마련되어 있어 실효성이 낮고, 시대 환경 변화에 부응하지 못하고 있는 실정이다.

반면 전 세계 주요 국가들은 지역 경제공동체 인프라 구축을 통해 새로운 물류네트워크 시대에 선제 대응하고 있다. 특히 중국은 일대일로를 통해 자국 기업의 해외진출을 독려하고 중국 기업들이 해외로 진출할 수 있는 물류, 금융 플랫폼을 구축하여 글로벌 가치사슬의 경쟁력을 제고하고 있다. 일본은 인프라파트너십을 통해 아시아 및 아프리카 지역 인프라 개발 위주의 세계경제 성장을 주요 목표로 기존 동남아시아 지역 중심 인프라의 지속적인 투자와 더불어 서남아시아 및 아프리카 지역 인프라 투자를 확대하고 있다.

우리나라도 SCM 중심 세계경영 전략 수립을 통해 국제사회 변화에 대응하고 국가 경쟁력을 제고시켜야 한다. 본 연구에서는 인도를 포함 ASEAN 10개국을 대상으로 GDP 성장률, 무역규모, 對한국 수입규모, 한국 기업 수 등을 고려하여 투자 우선 국가를 선정하고 해당 국가에서 현재 진행 중이거나 개발을 고려중인 사업에 대해 우선순위를 정하여 투자 우선 국가 및 사업을 선정하였다. 그 결과 베트남, 인도, 인도네시아, 필리핀, 태국 등 5개국이 투자 우선 국가로 선정되었으며 항만·물류 관련 시설 개발 및 네트워크 구축을 중심으로 국가별 투자사업 선정이 이루어졌다.

우리나라 항만(터미널)·물류 기업의 원활하고 지속가능한 해외투자를 위해서는 지원제도의 개선이 가장 필요하다. 첫째, 해외투자 지원 강화를 위한 예산을 마련하여 지속적이고 실효성 있고 안정적인 재원조달이 가능하도록 해야 한다. 둘째, 선단형 해외진출을 위한 법·제도 개선을 통해 해외진출 시 민간 기업의 리스크를 줄이기 위해 국내 항만공사(PA)를 중심으로 주요 거점을 마련하고, 거점별 네트워크 연계에 국내 물류기업을 동반 진출하는 방식으로 국내 PA를 활용하는 것이 가능할 것으로 판단된다. 마지막으로 지속 가능하고 안정적인 국내 기업의 해외진출을 위해 평가 단계에서부터 객관적이고 합리적인 관리가 가능하도록 해외진출 사업 위원회를 구성해야 한다.

## 제4차 산업혁명 및 급변하는 글로벌 물류 환경에 따른 새로운 형태의 물류 네트워크 시대 도래

### ■ 글로벌 가치사슬의 전환과 서플라이 체인의 다변화

- 제4차 산업혁명의 인공지능, 무인 통제시스템, 기기 자동화, 재생가능에너지, 가상현실, 바이오기술 발전에 따른 새로운 형태의 물류 네트워크 시대 도래
- 또한, 생산라인의 내수화 및 시장 밀착화, 상품시장의 글로벌화의 혼합 형태로 대륙 간 간선 라인과 함께 지역블록 내 물류 네트워크의 밀집화된 형태의 네트워크 발생
- 동북아 역내 서플라이 체인 조정 및 한국 허브형 물류 네트워크 조성과 함께 동남아, 남아시아 일대의 남방정책 연계를 통한 유라시아-환인도양 지역 진출 모델 수립이 시급한 상황

## 연계성(Connectivity)을 통한 지역 경제공동체 건설을 추진하는 ‘공간 베이스의 세계화’ 시대 도래

### ■ 연계성, 2009년 아시아개발은행에서 처음 보고서로 채택한 이후 ASEAN, 남아시아, 중앙아시아, APEC까지 연계성 전략 채택

- 연계성은 ‘인프라 연계(Physical Connectivity)’, ‘제도 연계(Institutional Connectivity)’, ‘민간 연계(People-to-people Connectivity)’ 등 3가지 요소를 통한 경제공동체 건설을 목표로 하고 있음
- ‘인프라 연계’는 도로, 철도, 항만, 공항, 파이프라인, 전력라인 등 물리적 인프라 라인을 의미
- ‘제도 연계’는 무역 및 투자 편리화를 위한 제도 개선을 진행하는 것, 인프라 연계를 통해 구축된 물리적 네트워크 위의 흐름을 원활히 하는 것을 의미
- ‘민간 연계’는 인프라와 제도 위로 형성된 공간 네트워크 위에 관광, 체육, 의료, 교육, 문화 분야의 교류 활성화를 통한 민간 교류의 확대를 의미

- 연계성은 이 3가지 요소를 통해 지역 블록 내 경제공동체를 형성하는 것을 의미하는 것으로 ‘공간 베이스의 세계화’의 핵심 운영 기제로 자리매김 함

■ 미국, 유럽, 일본 등 선진국을 비롯해 중국도 이에 대비한 전략 수립

- 미국, EU, 일본 등의 선진국들은 자국 주도의 지역별 다자간 개발은행을 설립해 지역 개발 연계성의 펀드를 제공하고 있으며, 중국과 BRICS 국가들도 이에 동참, 자국 기업에 혜택 제공하고 있음
- 또한, 중국은 2010년 ASEAN+중국 연계성 전략을 통한 ASEAN 연계전략을 강화한 뒤, 2013년부터 ‘일대일로’를 통한 글로벌 단위의 연계성 추진

**최근, 우리 정부도 경제·외교정책의 핵심전략으로 “新북방정책”과 “新남방정책”을 제안하며 글로벌 성장 전략 방향을 제시**

■ 북방경제 연계 위한 대통령 직속 북방경제협력위원회 설립

- 2017년 9월, 한국은 러시아 블라디보스토크에서 개최된 동방포럼에서 북방경제 협력을 위한 ‘9개의 다리’ 제시
- ‘9개의 다리’는 조선, 항만, 수산, 북극항로, 철도, 전력, 가스, 일자리, 농업 등 9개 분야에 걸친 한국 측이 제시한 북방경제협력 방안
- 북방경제협력위원회의 추진 범위는 러시아, 중국, 중앙아시아, 서아시아 등을 포함한 지역으로 유라시아 경제권 연계 추진에 중점

■ 新남방정책 연계를 통한 균형외교 정책 방향 설정

- 2017년 11월, 문재인대통령의 인도네시아·베트남·필리핀 양자방문과 아·태경제협력체(APEC)·아세안(ASEAN) 다자정상회의 참석 기간 신 남방정책 연계 선언
- 미중러일 4강외교에 국한되어있던 대한민국의 외교를 균형외교, 다자간외교, 동아시아 전체로 외연 확대한다는 목적
- 주요 내용은 한반도 4강 외교에 준하는 ASEAN 외교의 격상, 한-ASEAN 미래 공동

체, ASEAN 기획단 설치 등

- 또한, 新남방정책의 4대 핵심 분야는 교통, 에너지, 수자원, 디지털 등으로 ASEAN의 연계성 사업에 호응한 다양한 방식의 참여 및 협력 가능

## 우리나라 해외 항만(터미널) 및 물류시설 투자는 열악한 상황이며 국가 물류성과지수도 낮은 수준

- 실제로 해외 항만개발 투자는 전무하고 터미널 투자 및 보유도 현대상선이 유일
  - 해양수산부는 2009년 이후 2016년까지 개도국(최빈 개도국 포함)을 대상으로 항만 기본계획, 기초자료 조사, 예비타당성 조사 등 20개 해외항만개발협력 사업 추진
  - 그러나 대부분의 기존 사업은 선정 과정에서 투자 가능성을 고려하지는 않아 사업화 실효성이 매우 낮은 상황
  - 국내기업의 해외터미널 보유 현황의 경우에도 2016년 한진해운 사태로 현재 현대상선(선복량 기준 세계 13위 수준)이 총 8개의 해외 터미널을 보유 중
  - 특히, 최근에 인수한 알헤시라스 터미널, 미국 시애틀 터미널, 롱비치 터미널, 한진퍼시픽 가오슝 터미널 등은 모두 기존 한진해운이 운영했던 곳
- 국가 물류경쟁력은 세계 20위권에 머물러 있어 경제규모 대비 낮은 수준
  - 2017년 3분기, 경제협력개발기구 국가 중 성장률 2위를 기록 중이며 2017년 1~3분기 우리나라 수출은 전년 대비 18.5% 증가로 세계 10대 수출국 중 1위
  - 반면, 월드뱅크 국가물류성과지수는 세계 24위(2016년 기준)로 국가 물류경쟁력은 열악한 상황
  - 특히, 아시아의 주요 물류허브 국가/도시인 싱가포르, 일본, 홍콩은 10위권 이내 평가를 받고 있으나, 한국, 대만, 중국은 20위권 중후반 수준
- 또한, 국내 물류기업의 양극화, 영세성 및 과점화가 심각
  - 전체 물류기업의 99.94%가 평균 매출액 177백만원 수준의 중소기업으로 구성되어

있지만, 전체 기업의 0.03%를 차지하는 대기업이 고용의 18.86%, 매출의 47.35%를 차지

- 물류산업은 서비스별 특성의 차이로 기업유형별로 차이가 커서 규모의 경제가 중요한 택배업, 국제특송업, 해상운송업과 달리 화물취급 및 주선업 등은 소규모 영세 기업들이 치열하게 경쟁하는 산업 구조
- 국내 물류기업의 영세성, 기업인 위험부담 회피, 해외시장 진출 경험 부족 등으로 독자적인 글로벌 시장 진출에 한계

## 국내기업 해외진출 지원제도는 여러 기관에 산발적으로 마련되어 있어 실효성이 낮고, 시대 환경 변화에 부응하지 못하고 있어

- **항만·물류 분야를 위한 차별적 지원제도 미비, 통합적 지원체계 미흡, 지역별 맞춤형 지원 체계, 자금지원 체계 미비 등 다양한 문제점**
  - **(항만·물류 분야 차별적 지원제도 미비)** 다양한 기관을 통해 다양한 기업의 해외진출 지원제도가 운영되고 있으나, 항만·물류 분야를 위한 차별적인 해외진출 지원제도는 부족한 상황
  - 반면 건설·플랜트, 환경, 자원개발 등과 같이 투자규모 및 리스크가 큰 분야를 중심으로 현재 개별적인 해외진출 지원 사업이 운영 중
  - 항만·물류 분야의 경우 물류시설 확보 등과 관련하여 건설·플랜트, 자원개발 분야 등과 마찬가지로 대규모 투자와 높은 리스크를 부담할 수 밖에 없다는 점에서 이들 분야와 유사한 형태의 개별적 지원제도 마련 필요
  - **(통합적 해외진출 지원체계 미흡)** 해외진출 지원정책의 경우 기관 간 협업체계 미흡에 따른 정책효율성 문제가 지속적으로 제기
  - 핀란드, 일본 등 주요국들은 기업의 해외진출 지원정책의 효과성 제고를 위해 통합적 지원체계를 구축하기 위한 노력을 전개
  - 국내에서도 ‘국제물류투자분석 지원’과 같이 항만물류 분야를 위한 독립적인 지원 프로그램이 존재하나 다수의 부처 및 지자체, 지원기관에 의해 수행되는 등 복잡화되어 있고 긴밀한 협력체계가 구축 되어 있지 않아 유연한 대응이 어려움

- 통합적 지원체계 구축을 위해서는 항만·물류 분야의 해외진출지원의 Control Tower 기능을 효과적으로 수행할 수 있고 범부처 차원에서 지원정책을 총괄할 수 있는 역량과 권한을 갖춘 조직체계 구축 필요
- **(지역별 맞춤형 지원 체계 부재)** 해외투자의 대상지역이 인접국 또는 협력국에서 여타 국가로 전환되고 있는 상황에서 다양한 지역을 대상으로 투자유망국의 발굴 및 관련정보 제공 등의 지원 수요가 확대됨
- 주요 선진국들은 신흥시장을 중심으로 차별적 해외진출 지원전략 및 프로그램 운영
- 그러나 국내 지원정책의 경우 아직은 중국, 북미, 유럽 등 수출지역 중심으로 편성되어 있는 상황
- 주요 신흥국가들을 대상으로 차별적 지원전략을 수립해야하며 특히 항만·물류 분야의 경우에도 단순히 정보제공 및 컨설팅을 넘어 기업의 요구에 부응하는 맞춤형 지원이 이루어질 수 있도록 지원채널을 정비할 필요가 있음
- **(자금지원 체계 미비)** 항만·물류시설은 수익성 있는 사업으로서 보다 원활한 자금지원이 가능하도록 다양한 자금지원 채널이 마련될 필요가 있음
- 최근 각국 국부펀드의 투자대상으로 인프라 분야가 주목받고 있다는 점에서 항만·물류인프라에 대한 투자지원 수단으로서 각종 기금의 활용 또한 고려될 수 있을 것임
- 항만·물류 분야 자금지원을 위해 도입된 바 있었던 국제물류투자펀드의 경우 대규모 항만물류 분야 프로젝트를 지원하는데 초점이 맞추어져 있는 반면 높은 투지수익률, 경직된 추진절차 등으로 인하여 운영상의 어려움을 겪은 것으로 평가되어 실효성 있는 자금지원 프로그램 마련이 필요
- **(기타 기업 관점에서의 문제점)** 항만·물류부문 해외진출 지원제도 및 지원사업 관련 정보/홍보 부족 등으로 인해 기업들이 해외진출 시 정부의 각종 지원제도 및 사업 등에 대해 활용할 수 있는 기회를 놓치는 경우가 빈번함
- 현지시장 조사 및 분석 등에 많은 시간과 비용이 소요되나 이를 위한 지원비용 등은 매우 부족
- 또한 지원 금액이 50% 이하로 한정되어 있는 사업(화주-물류 동반진출 지원사업 등)의 경우 지원비율의 상향 조정을 희망
- 일부 진출조건(화주-물류 동반진출 지원사업 등)의 경우 지원대상 기업으로 선정된

이후 사전 준비 기간을 3개월로 제한하고 있어 문제점 발생

- 마지막으로 대다수의 지원제도는 애로사항이나 개선사항 등에 대한 의견을 제시할 채널 및 종합적인 사후관리 시스템 체계가 갖추어지지 않아 지속적인 관리를 위해 사후관리 체계 구축이 필요하다고 지적

## **전 세계 여러 국가들은 지역 경제공동체 인프라 구축을 통해 새로운 물류네트워크 시대에 선제 대응하는데**

### **■ 주요국 해외 진출 전략 사례로는 중국의 일대일로와 일본의 인프라 파트너십 검토**

- 중국의 일대일로는 자국 기업의 해외진출을 독려하는 국가전략이자 세계경영전략으로서 중국 기업들이 해외로 진출할 수 있는 물류, 금융 플랫폼을 구축하고 이런 네트워크를 통한 글로벌 가치사슬의 경쟁력 제고
- 일본의 인프라 파트너십은 아시아 및 아프리카 지역 인프라 개발을 통한 세계경제 성장 전략으로 기존 동남아시아 지역 중심 인프라의 지속적인 투자와 더불어 서남아시아 및 아프리카 지역 인프라 투자 확대를 통한 세계경제 성장 도모
- 그러나 인프라 파트너십은 일본의 풍부한 자금력을 바탕으로 동남아 지역 인프라의 지속적인 투자와 서남아 및 아프리카 지역 인프라 확대 투자를 통해 세계 시장에서의 영향력을 선제적으로 확보하기 위한 전략으로 판단

### **■ 교통·물류 네트워크 구축 전략 사례는 러시아, ASEAN, EU 등 검토**

- 러시아는 ASEAN, 이란, 인도 등과 네트워크를 형성하여 남북 관통로 마련, EAEU를 활용한 유라시아 통합 주도 등 전방위적 연결성 강화를 통한 글로벌 육·해상 네트워크 구축
- ASEAN Connectivity 2025 기본계획은 ASEAN 회원국들 간 해상 및 육상 인프라를 통한 연계성을 확보하고 권역 내 대규모 인프라 구축을 주요 목적으로 함
- EU의 TEN-T 프로그램의 궁극적인 목적은 유럽 전역의 운송 네트워크의 결합, 상호 연결 및 운용성을 보완하고 접근성을 제고할 뿐만 아니라 중국 일대일로를 연결하기

위한 EU-China 연결 플랫폼 역할

- 자원 조달 방법 사례는 중국 AIIB, 일본 JAICA, JOIN 등을 검토하였음

#### ■ 해외사례 검토를 통해 세 가지 시사점 도출

- 첫째, 중국과 일본의 해외시장 진출 전략 사례와 같이 우리나라도 해외 물류거점을 선점하고 국내 기업의 해외진출을 촉진하는 항만·물류시설 기반 해외진출 전략 수립이 필요
- 둘째, 경제 협력국가 또는 인접 국가 간 교통·물류 네트워크 구축을 기반으로 출입국 및 세관 절차의 간소화를 통해 인적·물적 국제 교류를 확대하고 향후 한반도 통일 시대에 대비
- 셋째, 현재 전 세계 주요 국가들은 물류거점 확보를 통한 세계경영을 위해 적극적인 투자를 하고 있으며 이에 우리나라도 정부 재정 중심의 실효성 있는 해외투자 자원 조달 방안을 수립하고 체계적으로 운영·관리해야 함

### 우리나라도 SCM 중심 세계경영 전략을 수립, 국제사회 변화에 대응하고 국가 경쟁력 제고

#### ■ J-노믹스 전략적 투자거점 대상 “新북방정책” 및 “新남방정책” 진출전략

- 북방으로는 러시아, 중국, 몽골 등 중앙아시아 및 서아시아 등을 포함한 지역으로 유라시아 경제권 연계 추진에 중점
- 남방으로는 ASEAN을 격상시켜 우리의 새로운 경제성장 협력대상으로 확대하는 것
- 이를 통해 남북은 물론 동서 사방으로 외연 확대하여 균형외교 및 국부창출 기반 마련

#### ■ 우선적으로 베트남, 인도, 인도네시아, 필리핀, 태국 등과의 경제협력 공동체 구축

- 해당국가는 신남방국가 중 경제 성장률 및 무역 수준이 높은 편이고 한국의 수출 비중도 높고 특히 한국 기업이 가장 많이 진출해 있는 지역

## ■ 국가별 투자사업 선정(안)

- 다수의 섬으로 이루어진 지리적 특성으로 인도네시아 전역에 크고 작은 여러 개의 항만이 존재하고 있어 항만개발을 통한 물류네트워크 구축에 중점을 두고 투자
- 베트남은 호치민 중심의 남부지역과 하이퐁 중심의 북부지역으로 구분되어 있지만 공통적으로 내륙컨테이너기지(ICD)에 대한 투자전망이 긍정적인 편
- 인도는 사가르 말라(Sagar Mala) 프로젝트를 통해 기존 항만 확장 및 신항 개발을 추진하고 뭄바이, JNPT, 코친, 첸나이, 콜카타 등 12개 무역항에 대한 대규모 시설 확장 및 엔노르, 투티코린, 바사카파트남 등에 신규 항만건설을 추진하고 있어 이를 주목할 필요가 있음
- 태국 컨테이너 물동량의 80% 이상을 처리하고 있는 람차방항의 제3기 컨테이너부두 (phase 3) 건설이 2020년 완공을 목표로 진행 중이며 람차방항의 꾸준한 물동량 증가추세를 고려해 볼 때 유망한 투자대상
- 필리핀은 무역산업부 주도로 필리핀 최초 국가물류마스터플랜(2017~2022)을 수립 하여 Ro-Ro 항만 연결에 중점을 두고 있으며 기존 항만의 확장 및 현대화 외에 신규 항만 개발도 함께 추진 중이므로 항만 개발에 주목할 필요가 있음

## ■ 주요 진출전략

- **(우리기업 간 동반진출 체계 강화)** 대기업과 중견·중소기업 선단형 동반진출, 공기업 연계 선단형 동반진출, 화주기업과 물류기업의 동반진출, IT기업과 물류기업 융합 및 동반진출 지원 등을 통한 다각화된 동반 진출이 필요
- **(국내 물류기업 성장 지원)** 인수합병 시 금융 리스크를 경감하기 위한 정책적 지원, 신흥시장 내 물류기업에 대한 국내 물류기업 인수합병 촉진 및 투자장벽 철폐 등을 위한 노력 필요
- **(지역특화 진출 지원)** 기간 항로를 중심으로 항만, 배후단지, 내륙거점 간을 잇는 인프라에 점진적으로 한국기업이 참여해 역내 경제협력에 참여할 수 있는 연계성을 고려한 진출 공간구조 마련 필요
- 아울러 정부의 신남·북방정책과 연계하여 아시아 주요 국가(지역) 중 국내 제조기업의 SCM상 핵심 거점을 선정하고 추가적으로 중국의 일대일로 전략 거점 사업이 지

지부진하거나 중국이 참여하지 않은 신규 거점 등에 사업성을 기반으로 거점을 선정하는 것도 필요

## 우리나라 항만(터미널)·물류 기업의 원활하고 지속가능한 해외투자를 위해서는 지원제도의 개선이 가장 필요

### ■ 해외투자 지원 강화를 위한 예산 마련

- 항만·물류 시설 투자는 많은 비용이 소요되므로 지속적이고 실효성 있는 해외투자를 위해서는 안정적인 재원조달이 필수 요건
- 따라서 정부 예산 편성을 통해 지원을 강화할 필요성이 있다고 판단

### ■ 선단형 해외진출을 위한 법·제도 개선

- 해외진출 시 민간 기업의 리스크를 줄이기 위해 국내 항만공사(PA)를 중심으로 주요 거점을 마련하고, 거점별 네트워크 연계에 국내 물류기업을 동반 진출하는 방식으로 국내 PA를 활용한 선단형 해외 진출 지원이 필요
- 그러나 현행 법·제도상에서는 PA가 마중물 역할을 수행하기 어려운 제약 요인들이 존재
- 따라서 항만공사의 기능과 역할 확대를 위한 관련 법·제도 개선이 필요

### ■ 해외진출 사업 위원회 구성

- 지속 가능하고 안정적인 국내 기업의 해외진출을 위해서는 평가 단계에서부터 객관적이고 합리적인 관리가 필요
- 따라서 항만·물류, 금융 등 해외투자 관련분야 학계, 연구계, 산업계 전문가 집단 및 정부 관계자 중심의 위원회를 구성하여 사업 평가뿐만 아니라 체계적이고 효율적인 사후관리를 위한 지속적인 모니터링이 필요할 것으로 판단



## 제1장

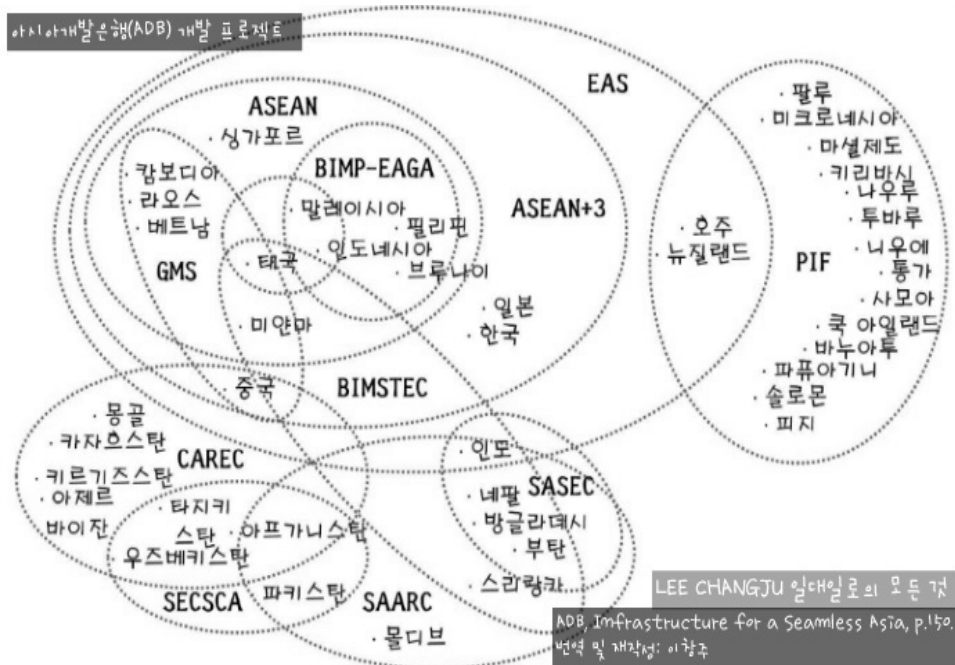
## 서론 ≪

### 제1절 연구의 배경 및 필요성

제4차 산업혁명의 인공지능, 무인 통제시스템, 기기 자동화, 재생가능에너지, 가상현실, 바이오기술 발전에 따른 새로운 형태의 물류 네트워크 시대가 도래하고 있다. 생산라인의 내수화 및 시장 밀착화, 상품시장의 글로벌화의 혼합형태로 대륙간 간선 라인과 함께 지역블록 내 물류 네트워크의 밀집화된 형태의 네트워크가 발생하고 있다. 특히, 동북아 역내 서플라이 체인 조정 및 한국 허브형 물류 네트워크 조성과 함께 동남아시아, 남아시아 일대의 남방정책 연계를 통한 유라시아-환인도양 지역 진출 모델 수립이 시급한 상황이다.

연계성(Connectivity)을 통한 지역 경제공동체 건설을 추진하는 ‘공간 베이스의 세계화’ 시대가 도래하고 있다. 연계성은 2009년 아시아개발은행(ADB)에서 처음 보고서로 채택한 이후 ASEAN, 남아시아, 중앙아시아, APEC까지 연계성 전략을 채택하고 있다. 연계성은 ‘인프라 연계(Physical Connectivity)’, ‘제도 연계(Institutional Connectivity)’, ‘민간 연계(People-to-people Connectivity)’ 등 3가지 요소를 통한 경제공동체 건설을 목표로 하고 있다. ‘인프라 연계’는 도로, 철도, 항만, 공항, 파이프라인, 전력라인 등 물리적 인프라 라인을 의미하고 ‘제도 연계’는 무역 및 투자 편리화를 위한 제도 개선을 진행하는 것과 인프라 연계를 통해 구축된 물리적 네트워크 위의 흐름을 원활히 하는 것을 의미한다. 마지막으로 ‘민간 연계’는 인프라와 제도 위로 형성된 공간 네트워크 위에 관광, 체육, 의료, 교육, 문화 분야의 교류를 활성화를 통한 민간 교류의 확대를 의미하며 연계성은 이 3가지 요소를 통해 지역 블록 내 경제공동체를 형성하는 것을 의미하는 것으로 ‘공간 베이스의 세계화’의 핵심 운영 기제이다.

〈그림 1-1〉 ADB 연계성 개발프로젝트 표시도



자료: ADB, 「Infrastructure for a Seamless Asia」, 2009, p150을 참조하여 이창주(자문보고서) 번역 및 재작성

이에 현재 미국, EU, 일본 등의 선진국들은 자국 주도의 지역별 다자간 개발 은행을 설립해 지역 개발 연계성의 편드를 제공하고 있으며, 중국과 BRICS 국가들도 이에 동참하며 자국 기업에 혜택 제공하기 위해 노력하고 있다. 또한, 중국은 2010년 ASEAN+중국 연계성 전략을 통한 ASEAN 연계전략을 강화한 뒤 2013년부터 ‘일대일로’를 통한 글로벌 단위의 연계성을 추진하고 있다.

우리 정부도 최근 경제·외교정책의 핵심전략으로 “新남방정책” 발표(2017년 11월), 유라시아 협력 강화를 위한 “新북방정책”을 제안하며 북방경제협력위원회 설립(2017년 9월) 등 글로벌 성장 전략 방향을 제시하고 있다. 특히, 아세안, 인도와의 관계 강화를 통해 국가교역의 중국 및 미국 의존도를 줄이고 동남아시아 국가와 연대함으로써 새로운 경제 협력 공동체 구성의 중요성이 강조되고 있다. 더불어 유라시아경제연합과의 전략적 협력관계 구축을 통한 향후 남북·러 협력의 추진기반 마련의 필요성이 대두되고 있다.

## 제2절 연구의 목적 및 방법

### 1. 연구의 목적

본 연구는 시대 흐름에 맞는 세계경영을 위한 해외터미널 및 물류시설 투자방안을 제시하는 것이다.

첫째, 현재 우리나라 항만(터미널)·물류시설 해외진출 현황 및 한계점을 분석한다. 특히, 글로벌 물류기업과 국내 물류기업을 비교 분석하여 문제점을 도출하고 이에 대한 시사점을 제시하고자 한다.

둘째, 우리나라 기업의 해외진출을 지원하는 기존의 제도 및 정책들을 검토하고 한계점과 문제점을 분석한다. 한계점 및 문제점 제시를 통해 새로운 지원제도 적용의 타당성을 검토하고자 한다.

셋째, 해외 선진 사례 검토를 통해 우리나라 사례와 비교 분석하고자 한다. 특히, 최근의 지역 경제공동체 인프라 구축 프로젝트 및 자원 조달의 차이점을 분석하여 우리나라 실정에 맞는 지역 경제공동체 인프라 구축 및 자원 조달 방안을 마련하고자 한다.

넷째, 마지막으로 물류시설 투자 우선대상을 선정하고 해당 국가(경제연합)에 적합한 투자 대상 물류시설을 제안하고자 한다. 또한, 합리적이고 지속가능한 해외투자를 지원하기 위한 자원 조달 방안도 함께 제시하고자 한다.

### 2. 연구 방법

본 연구의 방법은 다음과 같다.

첫째, 우리나라 항만·물류 기업 현황 분석을 위해 World Bank의 Logistics Performance Index(LPI), 대한상공회의소 물류산업현황, 한국수출입은행 2016년 국내기업 해외진출현황, 대한무역투자진흥공사 2016 해외진출 한국기업 디렉토리 등을 이용하였다.

둘째, 기업의 해외진출 지원제도 실태 및 개선방안과 관련한 부분은 무역통상

분야 전문성을 갖춘 대외경제정책연구원 전문가 자문을 통해 제시하였다.

셋째, 해외 선진 사례 조사를 통해 시사점을 도출하였다. 특히 최근에 추진 중인 지역 경제공동체 인프라 투자와 재원 조달 사례로 구분하여 조사하였다.

넷째, 글로벌 물류 전문가의 자문을 통해 해당분야의 전문성과 신뢰성을 높이고 한국형 글로벌 물류기업 육성 전략 및 중소중견기업 글로벌 공급사슬 경쟁력 강화 방안을 마련하고, 외교 전문가의 자문을 통해 전략 수립 시 구체적인 추진 및 정책방안, 진출 방향 등을 구축하여 반영하였다.

### 제3절 선행연구 검토

글로벌 물류거점을 개발하기 위한 기존 연구는 기본계획 수립, 예비타당성 조사 등을 중심으로 사업 대상 국가 평가 방식을 주축으로 추진되어 왔다.

해양수산부(2007)의 “글로벌 물류네트워크 구축 타당성조사 및 기본계획 수립”에서는 우리나라가 추진 중인 허브(Hub)화 정책을 강화하기 위한 최적의 진출 권역과 사업을 선정하는 연구를 실시하였다. 우리나라는 동북아 및 신흥시장의 물류거점과 전략범위를 확대함과 동시에 국내 물류기업이 활발하게 진출함으로써, 글로벌 물류네트워크의 효과적인 구축을 달성하는 정책을 구상할 필요성이 있다. 이 연구에서 제언하는 투자 대상국가는 인도와 슬로베니아이며, 사업범위는 각각 항만터미널 건설과 자동차부품물류센터 개발이다. 두 국가는 모두 해당 산업에서 큰 성장가능성을 보이고 있으며, 국내 다수의 제조업체와 외국의 물류기업들이 진출해 있다. 두 신흥국가로의 투자를 통해서 기(既)진출 및 신규진출기업에게 양질의 물류서비스를 제공하고, 해당 권역의 물류거점화를 통한 물류네트워크 구축을 함께 기대할 수 있다. 이를 효과적으로 확충하기 위해서는 초기 투자시의 민·관·연의 합동지원체계가 필요하며, 신흥시장의 컨트리마케팅 차원을 통한 선점효과와 투자다양성을 확보해야 한다. 마지막으로 해외물류거점의 정착을 위한 전문가 집단의 장기적인 지원과 노하우가 공급되어야 한다.

국토해양부(2008)의 “국제물류전담기구 설립 필요성 및 추진방안에 관한 연구용역”은 국제물류산업의 성장 추세에서 한국의 글로벌 물류네트워크의 원활한 구축과 국내 물류기업의 해외진출에 대한 체계적 지원을 위한 국제물류전담기구의 설립 필요성을 제시한다. 주변국에서는 국가 중심의 물류기업 육성과 글로벌 시장 지배력 강화를 통해 물류경쟁력을 제고하기 위한 노력을 시도하고 있다. 우리나라는 글로벌 물류네트워크 사업 시행으로 국내 물류기업의 해외진출을 장려했으나, 그 성과가 미미한 것으로 나타났다. 이를 해결하기 위해서는 물류기업의 지원을 전담하고 공격적인 물류외교를 수행할 수 있는 주도기관이 필요하며, 국제물류전담기구가 민간물류기업의 지원자 및 관리자로서의 역할을 수

행해야 한다. 해당 기구의 조속한 출범이 필요하나 정책상의 여러 한계점을 감안하여 현존하는 기관들의 정보와 네트워크를 토대로 단계적인 설립 추진이 필요할 것으로 보인다. 또한 글로벌 물류정책의 재정립을 통한 다양한 사업을 발굴하고 경쟁력 강화를 위한 전문인력의 양성이 병행되어야 할 것이다.

해양수산부(2008)의 “글로벌 물류네트워크 투자사업 기초 타당성 조사 연구”의 주요 목적은 글로벌 물류네트워크 구축 전략 차원에서 신규 유망 사업을 발굴하고 현지 기초자료조사 기반 보고서 작성 등을 통해 기업의 해외투자 여부와 의사결정을 지원함에 있다. 사업연구 대상은 해양수산부(2007)과 신규 발굴 및 민간에서 제안한 사업을 합한 총 97개이며, 이 중 사업 가능성과, 물동량, 경제 규모 등을 기준으로 기초타당성 조사가 필요한 15개의 사업을 선정하였다. 조사 결과 수익성 분석 결과 기준에서 우수한 사업으로 4개의 사업을 제시했으며, 그 외 사업들도 국내 물류네트워크 구축이라는 관점에서 필요한 사업으로 판단되었다. 본 사업에 대한 추진 전략으로는 기진출 기업 또는 진출 준비 중인 국내 제조기업과의 연계 진출 모색, 비즈니스 모델 사례 적용 및 신규 개발을 통한 중소형 규모의 물류거점 확보, ODA 사업과의 연계를 고려하고 있다. 본 사업의 성공을 위한 정책적 제언으로 국제물류투자분석센터 조기 안정화와 투자 협의체의 효율적 운영, 사업추진과 조사 권역의 다양화, 투자국 정부와의 협상 지원 등을 제시하고 있다.

김형태(2008) 외 “글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안” 연구는 정부 추진의 글로벌 물류네트워크 구축정책인 해외항만투자사업의 문제점과 해결방안을 논의한다. 현행 해외항만투자사업은 체계적이지 않은 정보 발굴, 이해관계가 상이한 기업들의 동시 참여, 부족한 타당성분석 연구체계, 해소되지 못한 자금조달 문제로 인해 사업의 성과로 연결되지 못하고 있다. 이를 해결하기 위해서는 진출기업들에 대한 정부의 지원정책을 해외항만투자 지원기구가 일임하는 형태로 개선되어야 한다. 해외항만투자 지원기구는 항만 관련 정보 수집, 타당성 분석, 자금지원을 업무내용으로 하며 공기업이나 공사 형태가 아닌 중간적인 성격의 조직으로 구성되어야 한다. 그리고 민간 주도의 항만투자를 고취시킬 수 있도록 민간기업의 항만기획능력 발전과 인재양성, 이차보전방식의 활용 등의 정책적 방안을 함께 고려해야 할 것이다.

이성우(2010) 외 “한국 국제물류산업 선진화 방안 연구”에서는 우리나라 물류산업의 경쟁력 부족 원인을 발굴하고 해외사례분석과 산업연관분석을 통해 물류산업 경쟁력 강화와 선진화 방안을 모색하는 데 그 목적을 두고 있다. 물류산업이 갖는 상호 연계성과 복합성을 고려하여 항만중심의 국제물류산업을 중심으로 연구를 진행했다. 분석 결과 한국 물류산업은 기업의 영세화와 난립, 투명성의 부족, 고비용 저부가가치 구조로 인한 총체적 문제에 봉착해 있으며, 국제경쟁력과 생산성 면에서도 물류 선진국 대비 낮은 수준이다. 이를 해결하기 위한 정부의 정책 방향은 글로벌 물류국가 실현을 통한 물류선진국으로의 약진이며, 구체적인 내용은 물류산업 통계 구비, 물류산업 주체별 역할 정립, 물류거버넌스 체계 구축, 산업과 연계한 동반진출, 국제물류전담기구 설립 등을 제안하고 있다.

해양수산부(2011)의 “항만재개발 및 마리나항만 개발사업의 재원조달 방안 연구”는 항만재개발 및 마리나항만 개발사업 계획 이후 제기되는 우려를 해소하기 위해 재원조달 계획과 전담기구 설립을 통한 운영의 효율성을 제시하고자 한다. 현행 항만재개발사업은 낮은 수익성으로 인한 민간기업의 저조한 참여, 투자 및 지원에 대한 기준의 미확립, 항만 친수공간 개발에 대한 국민의 낮은 인식으로 인해 사업시행에서 여러 차질을 빚어왔다. 항만재개발 및 마리나항만 개발사업은 공공성과 사업성을 함께 내포하고 있기 때문에, (가칭)항만지역발전 전담기구와 기금의 설치를 통한 중·장기적인 계획으로 추진할 필요가 있다. 현행 사업은 재정자립도와 수입성 면에서 매우 낮은 상황이므로 미래 해양산업의 발전이나 국민의 높은 편익을 기대할 수 있는 사업으로 범위를 조정해야 한다. 단기적으로는 사업에 투입되는 비용의 지원 정책, 특별회계, 전담기구 설립과 관련된 법을 개정하고, 민간투자 유치를 위한 분양가 감면과 규제 완화 등의 개발유인 및 지원정책을 함께 추진해야 할 것이다.

해양수산부(2014)의 “해외항만개발협력 기본계획수립연구” 주요 목적은 해외항만개발협력사업 추진 과정에서 국내 민간기업의 낮은 해외진출 원인을 파악하고 이를 체계적으로 지원하기 위한 기본계획을 수립하기 위해 시행되었다. 항만개발협력의 가시적인 성과에도 불구하고, 계획단계에서 국내 및 현지 민간사업자들의 배제로 인해 민간사업자의 요구를 충족하지 못해 사업에서의 한계점

을 드러냈다. 또한 사업평가시스템의 부재로 전략적인 사업관리와 후속관리에도 허점을 드러냈다. 이런 문제에 대한 해결책으로는 항만공사의 사업 참여 유도, Brown Field FDI를 통한 수요리스크 완화, 종합컨설팅과 같은 민간기업 지원 정책 등이 제시되고 있다. 또한 국내외 ODA 전문기관과의 협력을 통한 전략적인 사업선정과 합목적성 평가를 지속하여, 향후 사업의 추진방향을 설정하는 노력도 병행되어야 할 것이다.

## 제2장 국내 항만·물류 기업 해외진출 현황 및 한계점 ≪

### 제1절 항만·물류시설 해외 투자 및 진출 현황

#### 1. 해외항만 투자 현황

해양수산부는 2009년 이후 2016년까지 개도국(최빈 개도국 포함)을 대상으로 항만기본계획, 기초자료 조사, 예비타당성 조사 등 20개 해외항만개발협력 사업을 추진해 왔다. 그러나 대부분의 기존 사업은 선정 과정에서 투자 가능성을 고려하지는 않아 사업화 실효성이 매우 낮은 상황이다.

〈표 2-1〉 한국수출입은행 국내 기업 해외진출 현황(2016년)

| 순서 | 연도   | 제 목                            |
|----|------|--------------------------------|
| 1  | 2016 | 바누아투항만기본계획수립용역                 |
| 2  |      | 피지항만개발기본계획수립용역                 |
| 3  | 2015 | 필리핀마닐라항재개발기초조사및사전타당성조사용역       |
| 4  |      | 러시아극동지역항만기본계획수립용역              |
| 5  | 2014 | 루마니아콘스탄차항만기본계획수립용역             |
| 6  |      | 필리핀항만개발타당성조사용역(General Santos) |
| 7  |      | 미얀마항만기본계획수립및타당성조사용역            |
| 8  |      | 과테말라항만기본계획수립용역                 |
| 9  | 2013 | 리비아항만기본계획수립및타당성조사              |
| 10 |      | 페루항만개발기본계획수립및타당성조사             |
| 11 |      | 적도기니항만개발기본계획수립및타당성조사용역         |

| 순서 | 연도   | 제 목                                      |
|----|------|------------------------------------------|
| 12 | 2012 | 캄보디아항만개발타당성조사용역                          |
| 13 |      | 우루과이항만개발기본계획수립및타당성조사                     |
| 14 |      | 알제리항만기본계획수립및타당성조사용역                      |
| 15 | 2011 | 가나항만개발기본계획수립용역                           |
| 16 |      | 필리핀항만개발타당성조사용역(cagayandePort/IloiloPort) |
| 17 |      | 온두라스항만개발기본계획및수집및타당성조사                    |
| 18 | 2010 | 카메룬림베항개발사업타당성검토및기초자료조사                   |
| 19 | 2009 | DR콩고바나나항개발기초자료조사및타당성검토                   |
| 20 |      | 투르크멘바쉬항현대화사업타당성검토및기초자료조사                 |

자료: 해양수산부 해외항만개발정보서비스 (2017.10.20. 검색)

## 2. 해외터미널 투자 및 보유 현황

국내기업의 해외터미널 보유 현황의 경우 국내 1위이자 세계 7위 해운사였던 한진해운이 파산하면서 현재 국내 유일 국적선사인 현대상선(선복량 기준 세계 13위 수준)만이 최대 8개의 해외 터미널을 보유 중이다.(현재 인수협상 중인 터미널 포함)

현대상선이 보유한 해외 터미널은 대만 카오슝 터미널 2곳, 미국 워싱턴 터미널, 캘리포니아 터미널, 도쿄터미널(협상중), 미국 롱비치 터미널 등이이며, 2017년 5월 스페인 알헤시라스 터미널을 1176억원에 인수하였다. 특히 최근에 인수한 알헤시라스 터미널과 더불어 미국 시애틀 터미널, 롱비치 터미널, 한진 퍼시픽 가오슝 터미널 등은 모두 기존 한진해운이 운영했던 곳이다.

〈표 2-2〉 현대상선의 해외터미널 보유 현황(2016년)

| 구분       | 터미널           | 지분   | 기타  |
|----------|---------------|------|-----|
| TTIA     | 스페인 알헤시라스 터미널 | 100% |     |
| TTI      | 롱비치 터미널       | 20%  |     |
|          | 시애틀 터미널       | 20%  |     |
| 한진퍼시픽    | 카오슝 터미널       | 100% |     |
|          | 도쿄터미널         | 100% | 진행중 |
| 기존보유 터미널 | WUT/미국        | 100% |     |
|          | CUT/미국        | 100% |     |
|          | KHT/대만        | 100% |     |

자료: 현대상선 홈페이지 (2017.11.22 검색)

### 3. 물류시설(기업) 투자 및 진출 현황

#### 1) 국내 물류산업 현황

국가 경제성장에서 물류산업은 기간산업이다. 글로벌 무역을 중심으로 성장해 온 한국의 경쟁력 확보를 위해 물류 역량 강화는 필수적 선택이며, 물류산업은 GDP 대비 2배 이상의 고성장세를 기록하고 있는 국가기간 산업이다. 2%대 성장으로 고전하던 한국경제는 2017년 3분기 수출을 발판으로 경제협력개발기구 국가 중 성장률 2위를 기록 중이며, 2017년 1~3분기 한국의 상품수출은 전년 대비 18.5% 증가로 상위 10개 수출국 중 1위를 기록했다.

수출중심 한국에서 국제물류 및 SCM 관리 역량은 수출 경쟁력 유지의 핵심 성공요인으로 국내 물류산업은 그 자체로 고용유발효과가 큰 서비스 산업으로 글로벌 무역을 뒷받침하는 인프라 역할을 수행한다. 2016년 운수업 조사에 따르면 국내 운수·창고기업은 2015년 36.8만개에서 2016년 37.2만개로 1.0% 증가하였고, 종사자 수는 2015년 대비 1.4% 증가한 111.7만명, 매출액은 140.9조원에서 0.2% 증가한 141.2조원 수준이다.

그러나 국내 물류산업의 글로벌 경쟁력은 아직 미흡한 수준이다. 물류산업의 지속성장에도 불구하고, 국가 물류경쟁력은 세계 20위권에 머물러 있어 경제규

모 대비 낮은 수준의 경쟁력을 갖추고 있다. 특히, 아시아의 주요 물류허브 국가/도시인 싱가포르, 일본, 홍콩은 10위권 이내 평가를 받고 있으나, 한국, 대만, 중국은 20위권 중후반 수준이다.

〈표 2-3〉 물류성과지수 LPI 추이(2010년~2016년)

(단위: 순위)

| 국가명  | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 |
|------|------|------|------|------|
| 독일   | 1    | 4    | 1    | 1    |
| 네덜란드 | 4    | 5    | 2    | 4    |
| 싱가포르 | 2    | 1    | 5    | 5    |
| 홍콩   | 13   | 2    | 15   | 9    |
| 미국   | 15   | 9    | 9    | 10   |
| 일본   | 7    | 8    | 10   | 12   |
| 한국   | 23   | 21   | 21   | 24   |
| 대만   | 20   | 19   | 19   | 25   |
| 중국   | 27   | 26   | 28   | 27   |

자료: World Bank, Logistics Performance Index (2017.11.22 검색)

국내 물류기업의 양극화, 영세성 및 과점화가 심각하다. 전체 물류기업의 99.94%가 평균 매출액 177백만원 수준의 중소기업으로 구성되어 있지만, 전체 기업의 0.03%를 차지하는 대기업이 고용의 18.86%, 매출의 47.35%를 차지하고 있다. 물류산업은 서비스별 특성의 차이로 기업유형별로 차이가 커서 규모의 경제가 중요한 택배업·국제특송업, 해상운송업과 달리 화물취급 및 주선업 등은 소규모 영세 기업들이 치열하게 경쟁하는 산업 구조이다.

〈표 2-4〉 국내 물류산업 현황(2014년 기준)

| 구분                  | 업체수<br>(개) | 종사자수<br>(명) | 매출액<br>(십억원) | 평균매출액<br>(백만원) |
|---------------------|------------|-------------|--------------|----------------|
| 중소기업 (300인 이하)      | 345,865    | 839,532     | 61,204       | 177            |
| 중견기업<br>(300인~499인) | 106        | 40,433      | 10,486       | 98,929         |
| 대기업 (500인 이상)       | 108        | 204,567     | 64,471       | 596,957        |
| 총계                  | 346,079    | 1,084,532   | 136,161      | 393            |

자료: 대한상공회의소 (2017.11.22 검색)

국내 물류기업의 영세성, 기업가 위험부담 회피, 해외시장 진출 경험 부족 등으로 독자적인 글로벌 시장 진출에 한계가 있다. 국내 물류기업들은 outbound 보다 inbound에 주력하고, 현지 투자보다 대리점 형태의 소극적인 해외진출을 하고 있으나 글로벌 물류기업들은 글로벌 전략과 IT정보망을 활용한 효과적인 해외진출 수행하고 있다. 주요 선진국인 미국, 독일, 일본, 영국, 프랑스, 스위스, 홍콩, 싱가포르 등은 다수의 자국기반 글로벌 리더 물류기업을 보유하고 있으며, 세계 50대 3PL 물류기업에 일본은 5개 기업이나 우리나라는 1개 기업뿐(CJ대한통운, 22위)인 실정이다. 2017년 발표된 글로벌 3PL 상위 50대 기업 순위에서 일본은 Nippon Express (3위), Hitachi Transport System (13위), Toll Group (16위), Kintetsu World Express (20위) 등 다수 포진되어 있다.

〈표 2-5〉 글로벌 물류기업과 국내 물류기업 비교

| 구분         | 기업         | 매출액     |       | 영업이익    |      | 영업이익률 |
|------------|------------|---------|-------|---------|------|-------|
|            |            | 규모(조 원) | 비중    | 규모(억 원) | 비중   |       |
| 전문<br>물류기업 | UPS        | 62.1    |       | 44,453  |      | 7.2%  |
|            | 글로벌비스      | 9.5     | 15.3% | 3,360   | 7.6% | 3.5%  |
| 해운기업       | Maersk     | 72.6    |       | 40,509  |      | 5.6%  |
|            | 한진해운       | 9.5     | 13.1% | -5,146  |      |       |
| GTO        | PSA        | 3.9     |       | 1,075   |      | 38.7  |
|            | (주)한진 하역부분 | 0.21    | 5.4%  | 47      | 0.3% | 2.6   |

자료: KMI, 국제물류연구실 내부 자료

국내 물류기업의 해외진출 또한 대기업 계열사인 판토스, 글로비스를 제외한 대부분의 물류기업들은 글로벌 물류기업에 비해 매우 열악한 실정이다. 더불어 글로벌 물류기업과 국내 물류기업의 네트워크 구축 격차가 매우 크다.

〈표 2-6〉 글로벌 물류기업과 국내 물류기업 해외진출 현황(2015년 기준)

| 구분     | 진출국가           | 해외법인(지사, 사무소 포함) |
|--------|----------------|------------------|
| 전문물류기업 | DP DHL         | 220 이상           |
|        | UPS            | 200 이상           |
|        | Nippon Express | 40               |
|        | 글로비스           | 12               |
|        | CJ대한통운         | 16               |
|        | 범한판토스          | 39               |
|        | 동부익스프레스        | 4                |
| 해운기업   | A.P.M-MAERSK   | 130 이상           |
|        | 한진해운           | 70               |
|        | 현대상선           | 28               |
| GTO    | HPH            | 27               |
|        | PSA            | 15               |

자료: KMI, 국제물류연구실 내부 자료

## 2) 국내 물류기업 해외진출 현황(한국수출입은행 기준)

2016년 한국수출입은행의 국내 기업 해외진출 현황 기준으로 물류분야는 운수업에 속하고 총 137개국 19개 분야(한국표준산업분류표 기준)에 걸쳐 총 10,765개 기업이 진출해 있다. 이 중 제조업 40.5%, 도매 및 소매업 18.2%, 출판·영상·방송통신 및 정보서비스 6.5% 등의 순으로 높은 비중을 차지하고 있으며 물류관련 기업(운수업) 진출은 2.5%로 미미한 수준이다.

〈표 2-7〉 한국수출입은행 국내 기업 해외진출 현황(2016년)

| 업종 대분류      | 국가 수(개) | 기업 수(개) | 비중(%) |
|-------------|---------|---------|-------|
| 농업, 임업 및 어업 | 33      | 138     | 1.3   |

| 업종 대분류                   | 국가 수(개) | 기업 수(개) | 비중(%) |
|--------------------------|---------|---------|-------|
| 광업                       | 40      | 212     | 2     |
| 제조업                      | 86      | 4,365   | 40.5  |
| 전기, 가스, 증기 및 수도사업        | 26      | 99      | 0.9   |
| 하수, 폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업 | 7       | 12      | 0.1   |
| 건설업                      | 57      | 520     | 4.8   |
| 도매 및 소매업                 | 75      | 1,956   | 18.2  |
| 운수업                      | 54      | 271     | 2.5   |
| 숙박 및 음식점업                | 27      | 354     | 3.3   |
| 출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업    | 42      | 697     | 6.5   |
| 금융 및 보험업                 | 38      | 457     | 4.2   |
| 부동산 및 임대업                | 38      | 382     | 3.5   |
| 전문, 과학 및 기술 서비스업         | 53      | 598     | 5.6   |
| 사업시설관리 및 사업지원 서비스업       | 44      | 233     | 2.2   |
| 공공행정, 국방 및 사회보장 행정       | 3       | 3       | 0     |
| 교육 서비스업                  | 14      | 86      | 0.8   |
| 보건업 및 사회복지 서비스업          | 10      | 139     | 1.3   |
| 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업      | 16      | 100     | 0.9   |
| 협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업 | 28      | 91      | 0.8   |
| 기타                       | 25      | 52      | 0.5   |
| 합계                       | 137     | 10,765  | 100   |

자료: 한국수출입은행, 2016년 국내 기업 해외 진출 현황 (2017.8.22 검색)

운수업의 세부 업종은 창고 및 운송관련 서비스업, 수상 운송업, 육상운송 및 파이프라인 운송업으로 분류되고 창고 및 운송관련 서비스업 42개국, 175개 기업(74.5%), 수상 운송업은 16개국 42개 기업(17.9%), 육상운송 및 파이프라인 운송업 13개국 18개 기업(7.7%) 순이다.

〈표 2-8〉 한국수출입은행 운수업 해외진출 현황(2016년)

| 업종 중분류           | 국가 수 (개) | 기업 수 (개) | 비중(%) |
|------------------|----------|----------|-------|
| 창고 및 운송관련 서비스업   | 42       | 175      | 74.5  |
| 수상운송업            | 16       | 42       | 17.9  |
| 육상운송 및 파이프라인 운송업 | 13       | 18       | 7.7   |
| 합 계              | 49       | 235      | 100   |

자료: 한국수출입은행, 2016년 국내 기업 해외 진출 현황 (2017.8.22 검색)

### 3) 국내 물류기업 해외진출 현황(대한무역투자진흥공사 기준)

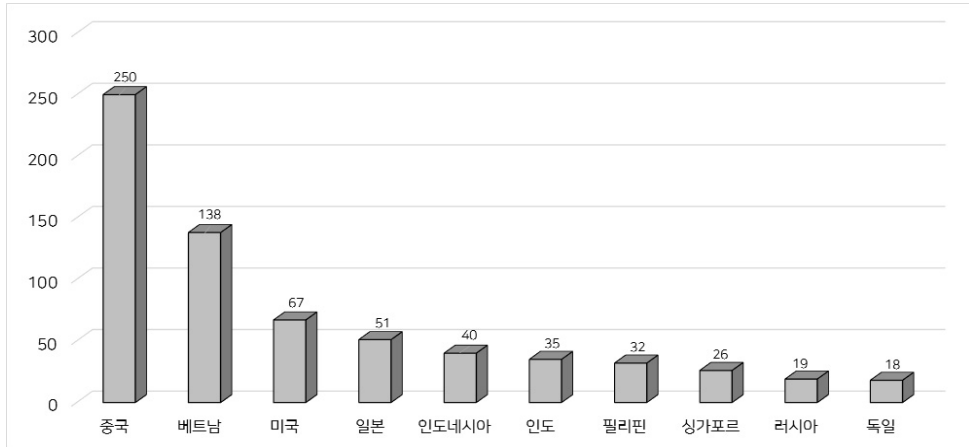
대한무역투자진흥공사(KOTRA)의 해외진출 한국 기업 디렉토리를 기준으로 살펴보면 물류분야는 운송·운수 및 물류 관련 산업으로 구분 할 수 있다.

우리나라 물류기업은 전 세계 약 60개국에 835개의 기업이 진출해 있는 것으로 조사되었다. 상위 10개국을 살펴보면 중국, 베트남, 미국, 일본, 인도네시아, 인도, 필리핀, 싱가포르, 러시아, 독일이다. 이 중 4개국이 ASEAN 국가로 아시아 지역을 중심으로 물류기업의 해외진출이 이루어지고 있는 것으로 분석된다. 중국은 전체 약 30%를 차지하며 우리나라 물류기업이 가장 많이 진출한 국가이다.

진출 형태별로는 단독진출이 가장 많은 것으로 조사되었고, 대기업의 경우 약 89%가 단독진출 형태로 해외에 진출하였으며 합작진출은 10% 이하 수준으로 조사되었다. 중소기업의 경우 83%가 단독진출 형태이고 합작진출은 약 9% 수준이다. 단독진출 형태는 비교적 시장의 변화에 즉각 대응할 수 있는 의사결정이 가능하다는 장점으로 인해 가장 많은 비중을 차지한 것으로 파악된다.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 해양한국, 국내 물류기업의 해외진출 현황 및 시사점, 2015

〈그림 2- 1〉 우리나라 물류업체의 해외진출 상위 10개국



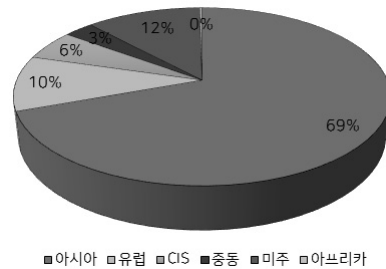
자료: KOTRA, 2016 해외진출 한국기업 디렉토리 DB (2017.10.20. 검색)

### (1) 권역별

권역별로 살펴보면 아시아에 580개의 기업이 진출해 있는 것으로 조사되었다. 이는 전체 약 69%에 해당하는 수준으로 아시아 권역을 중심으로 해외진출이 이루어진 것을 알 수 있다. 다음으로는 미주, 유럽, CIS 순으로 우리나라 물류기업이 진출해 있는 것으로 조사되었다.

〈표 2-9〉 우리나라 물류기업의 권역별 해외진출 현황

| 권역   | 개수  |
|------|-----|
| 아시아  | 580 |
| 유럽   | 84  |
| CIS  | 46  |
| 중동   | 25  |
| 미주   | 98  |
| 아프리카 | 2   |
| 합계   | 835 |



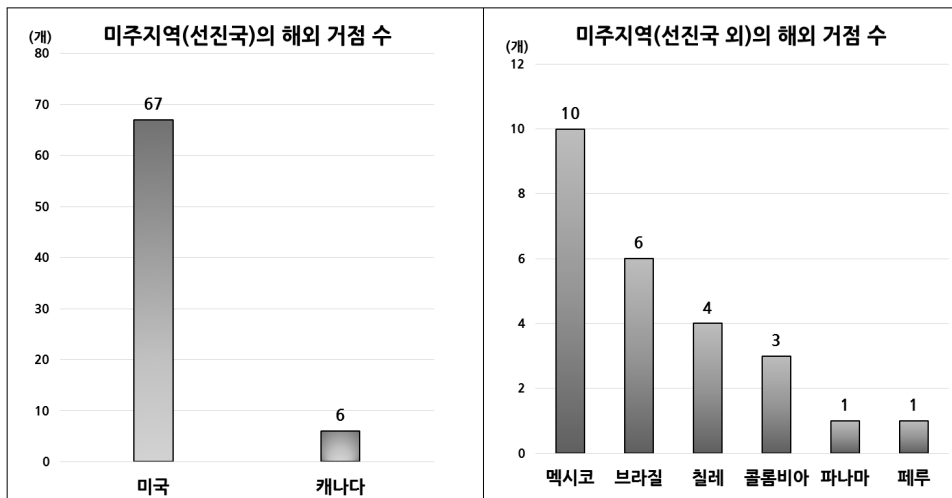
출처: KOTRA, 2016 해외진출 한국기업 디렉토리 DB (2017.10.20. 검색)

## (2) 지역별

아시아지역 현황을 살펴보면 전체 580개 기업 중 중국 250개, 베트남 138개가 진출해 있으며 이는 아시아 전체 약 69%를 차지하는 수준이다. 유럽지역은 독일이 18개로 가장 많이 진출해 있으며 영국 11개, 네덜란드 9개 순이다.

총 98개의 기업이 진출한 미주지역은 미국이 67개로 전체 68%를 차지하고 있으며 멕시코 10개, 브라질 6개 순으로 진출해 있다. CIS지역은 러시아 19개로 가장 많고 중동지역은 아랍에미리트 12개로 가장 많은 국가이다. 반면 가장 적은 기업의 진출이 이루어진 아프리카 권역에서는 남아프리카공화국에 2개의 물류기업만이 진출해 있는 실정이다.

〈그림 2-2〉 미주지역 해운·물류기업 거점 확보 현황



출처 : KOTRA, 2016 해외진출 한국기업 디렉토리 DB (2017.10.20. 검색)

그러나 자료의 출처 및 산업의 분류에 따라 물류시설 투자 및 진출기업 기준 및 결과가 상이하므로 연구의 신뢰도 향상을 위해 해운항만물류산업의 분류 체계 정비 및 자료의 비교 분석이 필요할 것으로 판단된다.

## 제2절 해외 진출 국내 기업의 한계점

### 1. 해외 진출에 따른 현실적 문제점

#### 1) 진출 시장관련 정보에 대한 접근성 부족

기존 문헌연구 및 관련업계 및 전문가 인터뷰 결과 해외진출을 희망하는 대다수의 국내 중소 물류기업은 해외진출을 위한 투자금 부족, 시장 관련 정보에 대한 접근성 부족, 관련국 언어 한계로 인한 기업소개 및 제품 소개를 할 수 있는 역량 부족 등이 대표적인 애로사항인 것으로 조사 되었다.

특히 한국과 해외진출국 사이의 다양한 무역 프로세스 과정에서 관련 진출국의 상품 품목별 각기 다른 인증조건 및 절차, 기준 관련 정보 부족, 품질 인증 스티커 제작 및 부착 비용에 대한 부담, 높은 관세에 따른 부담 등 다양한 애로사항이 존재하는 것으로 나타났다.

#### 2) 전문인력 부족

우리나라 해외진출 국내기업 다수는 중소·중견 물류기업들로 해외 현지 수출 국가에서 책임감 있게 업무를 처리해 주는 전문 물류서비스를 제공받지 못하는 실정이다. 이는 신흥 개발도상국 등에는 아직까지는 현지 언어, 문화, 현지 물류 네트워크 등 전반적인 물류 실무를 수행할 수 있는 국내 물류전문인력이 부족하기 때문이다.

#### 3) 화주 확보의 어려움

국내 중소 물류기업의 경우 화주 확보에 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났다. 이는 대부분의 화주가 대기업으로 쏠리는 현상이 심화되고 있으며 화주 역시 정보 부족 등으로 중소기업보다는 대기업을 선호하고 있기 때문이다. 국내 물류기업 관점에서도 해외진출 시 다양한 화주를 확보하는 문제가 가장 큰 애로사항 중 하나인 것으로 나타났다.

#### 4) 다양한 비즈니스 시스템 제공 등 지원 미흡

국내 기업이 해외진출 시 해당 진출국가의 현지시장 정보 및 기업정보 등 신뢰할 수 있는 다양한 시장진출 정보가 필요하나 아직까지는 국내기업이 신뢰할 만한 해외시장 정보 등은 미흡한 실정이다.

우리나라 정부, 공공기관 등은 국내 기업의 해외진출을 위해 온라인 플랫폼 등 다양한 형태를 통하여 지원하고 있다. 특히, 코트라와 한국무역협회 및 수출입은행과 같은 국내 수출지원 사이트들은 개별 사이트 내 국내기업의 세계시장 진출을 위한 다양한 서비스 및 통계·데이터 등을 구축하여 해당국가에 특화하여 해외진출 정보를 제공하고 있다. 하지만, 국내 수출입 기업들이 해외진출 시 가장 큰 애로사항 중 하나인 해외기업 파트너와의 인증과 같은 신뢰할 만한 해당 국가기업의 정보에 대해서는 여전히 부족함을 겪고 있는 실정이다. 이는 현재 국내 수출입 기업을 지원하는 대부분의 서비스가 주로 정부정책을 지원하기 위한 서비스에 주로 초점이 맞추어 있기 때문이다. 따라서 향후 보다 더 다양한 형태의 수출입기업 지원을 위한 오프라인 또는 온라인을 통한 지원방안의 개발이 필요할 것으로 판단된다.

## 2. 시사점

우리나라 해외진출 국내기업 다수는 중소·중견기업으로 제품 자체의 글로벌 경쟁력 확보 어려움으로 인해 가격 경쟁력에 기반한 수출에 집중하고 있으며, 지역별 특성에 맞는 제품을 적기에 공급하는 글로벌 공급사슬 체계 구축이 되어 있지 않은 상황이다.

해외 시장 진출을 위해 제품 자체 경쟁력 확보도 중요하지만, 가격 경쟁력에 의존하는 수출 전략으로 수익성 확보에 어려움을 겪는 것이 가장 큰 애로요인으로 작용하고 있으며, 전문인력 부족, 비관세장벽, 낮은 브랜드 인지도, 현지 네트워크 미비 등의 시급한 개선이 필요한 것으로 판단된다.

지역별 특성에 맞는 제품을 신속하게 개발하고 생산 및 운송하여 적기에 공급하는 글로벌 공급사슬 체계 구축이 필요하나, 이에 대한 전문성 부족으로 가격 경쟁력에 의존하는 악순환이 심화되고 있다.

## 제3장      우리나라 해외진출 지원제도 및 문제점 검토 <<

### 제1절 한국의 해외진출 지원제도 운영실태

#### 1. 현황

우리나라의 해외진출 지원제도는 산업통상자원부와 중소벤처기업부를 중심으로 수립·시행되고 있으며, 2017년 현재 총 11개 유형의 지원 사업이 있다. 그리고 우리나라의 해외진출 지원제도는 일부 예외는 있으나 주로 중소·중견기업을 대상으로 한다.<sup>2</sup>

우리나라의 해외진출 지원제도는 크게 수출기반 조성사업 등과 같이 수출지원이 중심이 되는 제도와 해외투자진출사업 등과 같이 해외투자를 지원하는 제도로 구분되나, 세부 지원 내용을 근거로 할 때 산업(분야)별 특화사업이나 글로벌 CSR, 해외 전문인력 발굴·공급 등과 같이 일부 지원제도는 수출과 해외투자 모두를 지원하는 사업으로 판단된다. 그리고 해외진출 단계별로 이루어지는 지원제도를 살펴보면 수출의 경우 수출 준비 단계에서는 수출인큐베이터, B2B 온라인마케팅, 신규 수출기업화, 수출초보 R&D, 수출유망 R&D, 글로벌 비즈니스 교육·연수, 해외 전문인력 발굴·공급 등과 같은 지원이 이루어지고 있으며 수출 실행 단계에서는 무역투자상담, 수출 상담회, 해외시장조사, 해외비즈니스 출장지원, 무역 사절단, B2B 온라인마케팅, 해외 전시회, 지사화, 해외규격인증 획득지원, 해외수출마케팅, 글로벌바이어 구매알선 등의 지원이 시행되고 있다. 해외투자는 크게 5가지 단계(투자의 검토 및 결정 단계, 국내 준비 단계, 현지 법인 설립 및 사업 개시 단계, 현지사업 운영 단계, 사업청산 단계)로 구분되는

<sup>2</sup> 산업통상자원부 보도자료, “「2017년 해외진출지원사업계획」 통합 공고”, 2016.12.27.

데, 우리나라의 해외진출 지원이 수출지원을 중심으로 운영되고 있고 해외투자  
에 대한 지원은 상대적으로 많지 않은 상황이다.<sup>3</sup> 우리나라의 해외투자 지원 기  
관은 수출지원 사업은 KOTRA와 중진공, 중소기업수출지원센터, 중소기업중앙  
회, 한국화학융합시험연구원, 중소기업기술정보진흥원 등이 수행하고 있고 해외  
투자지원 사업은 주로 KOTRA가 담당하고 있다.

〈표 3-1〉 한국의 해외진출 지원제도 현황(2017년 기준)

| 사업명             | 주요 사업내용                                                                                                                  | 지원기관                                                                              | 비고          |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 수출기반 조성사업       | 무역투자상담(무역애로상담 지원), 수출<br>상담회, 해외시장조사, 해외비즈니스<br>출장지원, 무역 사절단, B2B 온라인마케팅,<br>해외 전시회, 해외물류네트워크, 글로벌<br>비즈니스 교육/연수         | KOTRA                                                                             | 수출 중심       |
| 중소중견<br>역량강화사업  | 스타트업 해외진출, 신규 수출기업화,<br>지사화                                                                                              | KOTRA                                                                             | 수출&해외<br>투자 |
| 수출바우처 사업        | ※수출지원 서비스 선택적<br>이용(바우처제도)                                                                                               | KOTRA/중진공                                                                         | 수출 중심       |
| 해외시장 진출지원       | 무역촉진단 파견, 수출컨소시엄,<br>대중소기업동반진출, 해외유통망 진출지원,<br>전자상거래 수출시장진출, 온라인<br>수출지원, 수출유망중소기업 지정,<br>수출인큐베이터, GMD(글로벌 시장개척<br>전문기업) | 중진공,<br>중소기업수출지원센<br>터, 중소기업중앙회<br>등 중소벤처기업부<br>산하기관<br>※수출입큐베이터는<br>중진공·KOTRA 공동 | 수출&해외<br>투자 |
| 해외규격인증획득<br>지원  | 고부가가치(해외규격인증획득비용 지원),<br>CFDA·CCC 등 중국인증 지원                                                                              | 한국화학융합시험연<br>구원                                                                   | 수출 중심       |
| 지역중소기업수출<br>마케팅 | 해외수출마케팅, 글로벌바이어 구매알선                                                                                                     | 중진공                                                                               | 수출 중심       |
| 수출기업기술개발<br>지원  | 수출초보 R&D, 수출유망 R&D                                                                                                       | 중소기업기술정보진<br>흥원                                                                   | 수출 중심       |
| 산업(분야)별<br>특화사업 | 건설/플랜트/엔지니어링/친환경/신재생에<br>너지, 소재부품, 자동차부품, 소비재, IT,                                                                       | KOTRA 및 소관 부처                                                                     | 수출&해외<br>투자 |

<sup>3</sup> 2017 우리나라의 해외진출 지원사업 전체 예산(3,729억 원)에서 해외투자지원 성격의 사업(스타트업, 해외투자진  
출사업 5건)과 수출 및 해외투자 지원을 모두 포괄하는 사업(산업(분야)별 특화사업, 글로벌 CSR, 해외 전문인력  
발굴·공급)이 차지하는 비중은 10.4%에 불과하다. (산업통상자원부 보도자료, 2016.12.27. 참고)

|                  |                                                                      |       |             |
|------------------|----------------------------------------------------------------------|-------|-------------|
|                  | 서비스, 의료/바이오, 방산물자, 공공조달                                              |       |             |
| 해외투자진출사업         | 무역투자상담(해외투자진출 상담지원),<br>한국투자기업지원센터, 국내복귀기업 지원,<br>지식재산권보호, 글로벌 M&A지원 | KOTRA | 해외투자<br>중심  |
| 글로벌 CSR          |                                                                      | KOTRA |             |
| 해외 전문인력<br>발굴/공급 |                                                                      | KOTRA | 수출&해외<br>투자 |

자료: 산업통상자원부 보도자료(2016.12.27.), 「2017년 해외진출지원사업계획」 통합 공고」를 참고하여 저자 작성.

한편, 기획재정부(2014)에 따르면 이상의 해외진출 지원제도 외에도 문화부, 미래부, 농림부 등은 소관 분야의 해외진출 지원제도를 수립·시행하고 있는 것으로 확인된다. 이와 같은 지원제도 중 문화부, 미래부, 산업부(플랜트, 에너지 관련), 중기청(현, 중소벤처기업부)이 맡고 있는 지원제도 중 다수는 전술한 해외진출 지원제도의 산업(분야)별 특화사업 등과 관련된 지원자가 많은 것으로 파악되나 일부 지원제도는 소관부처에서 별도로 시행하는 사업으로 판단된다.

〈표 3-2〉 국내 해외진출 지원사업 내역(2012~2014년)

(단위: 억원)

| 부 문                     |                   | 사 업 명              |  | 회 계  | 부 처 | '12년  | '13년  | '14년  |
|-------------------------|-------------------|--------------------|--|------|-----|-------|-------|-------|
| 수출<br>준비<br>지원<br>(13개) | 기반<br>구축<br>(5개)  | 통합무역정보서비스 기반구축     |  | 일반회계 | 산업부 | 12    | 12    | 17    |
|                         |                   | 해외산업협력지원           |  | 중진기금 | 중기청 | 32    | 31    | 32    |
|                         |                   | AEO지원(종합인증지원)      |  | 일반회계 | 관세청 | (9)   | (9)   | (11)  |
|                         |                   | 농산물 수출 확대를 위한 검역지원 |  | 일반회계 | 농림부 | (19)  | (19)  | (19)  |
|                         |                   | 한류잡지 해외진출지원        |  | 일반회계 | 문화부 | 3     | 3     | 3     |
|                         | 인프라<br>지원<br>(5개) | 수출인큐베이터            |  | 중진기금 | 중기청 | 75    | 71    | 82    |
|                         |                   | 중소기업마케팅지원          |  | 일반회계 | 산업부 | (236) | (217) | (271) |
|                         |                   | 할어수출용 컨테이너 제작      |  | 농특회계 | 해수부 | 108   | 108   | 180   |
|                         |                   | 농축산물 판매촉진          |  | 농안기금 | 농림부 | 410   | 412   | 423   |
|                         |                   | 스마트콘텐츠 해외진출지원      |  | 방발기금 | 미래부 | (50)  | (52)  | (51)  |
|                         | 역량<br>강화<br>(3개)  | 중소기업수출역량강화         |  | 일반회계 | 중기청 | 272   | 517   | 514   |
|                         |                   | 해외규격 인증획득지원        |  | 일반회계 |     | 100   | 213   | 133   |
|                         |                   | 해외민간네트워크 활용        |  | 일반회계 |     | 76    | 60    | 56    |
| 해외마케팅<br>지원             |                   | 무역촉진단 파견           |  | 일반회계 | 중기청 | 130   | 190   | 190   |
|                         |                   | 지역중소기업 수출마케팅       |  | 중진기금 |     | 9     | 8     | 10    |

## 24 세계경영을 위한 해외터미널 및 물류시설 투자방안

|                    |                               |          |      |       |       |       |      |
|--------------------|-------------------------------|----------|------|-------|-------|-------|------|
| (26개)              | 온라인 수출지원                      | 중진기금     |      | 23    | 21    | 26    |      |
|                    | 중소중견기업 수출경쟁력 강화               | 일반회계     | 산업부  | 263   | 340   | 406   |      |
|                    | 해외마케팅지원                       | 일반회계     |      | (217) | (131) | (90)  |      |
|                    | 수산물 해외시장개척지원                  | 일반회계     | 해수부  | 44    | 48    | 81    |      |
|                    | 농산물 해외시장개척지원                  | 농안기금     | 농림부  | 314   | 280   | 331   |      |
|                    | 글로벌 K-food 프로젝트               | 농특회계     |      | -     | 154   | 137   |      |
|                    | 문화콘텐츠 국내외마케팅 활성화              | 일반회계     | 문화부  | 45    | 45    | 49    |      |
|                    | 국산애니메이션 해외시장 개척지원             | 일반회계     |      | (10)  | (10)  | (13)  |      |
|                    | 한국패션문화 해외진출지원                 | 일반회계     |      | (10)  | (18)  | (21)  |      |
|                    | 만화 해외수출 및 국내외 마케팅 지원          | 일반회계     |      | (5)   | (7)   | (12)  |      |
|                    | 캐릭터 해외수출 및 국내외 라이선싱<br>활성화 지원 | 일반회계     |      | (13)  | (13)  | (21)  |      |
|                    | 차세대게임 국내외 홍보 및 마케팅 지원         | 일반회계     |      | (7)   | (5)   | (4)   |      |
|                    | 게임 글로벌서비스 플랫폼 해외마케팅<br>지원     | 일반회계     |      | (5)   | (3)   | (5)   |      |
|                    | 모바일게임 글로벌 퍼블리싱                | 일반회계     |      | (43)  | (37)  | (40)  |      |
|                    | 게임수출활성화 지원                    | 일반회계     |      | (6)   | (6)   | (7)   |      |
|                    | 방송영상콘텐츠 해외진출지원                | 일반회계     |      | 53    | 56    | 55    |      |
|                    | 출판콘텐츠 국제교류 및 해외진출지원           | 일반회계     |      | (37)  | (35)  | (41)  |      |
|                    | 인쇄물 수출경쟁력 강화                  | 일반회계     |      | (3)   | (3)   | (3)   |      |
|                    | K-pop 해외진출지원                  | 일반회계     |      | -     | (19)  | (20)  |      |
|                    | 한국도서 해외전파 지원                  | 일반회계     |      | -     | (1)   | (1)   |      |
|                    | 인쇄문화 국제전시회 및 한국관조성            | 일반회계     |      | -     | (2)   | (2)   |      |
|                    | 미술품 해외시장개척지원 등                | 문예기금     |      | (7)   | (11)  | (13)  |      |
|                    | 영화 해외진출지원                     | 영화기금     |      | 63    | 64    | 65    |      |
|                    | 보건의료 해외박람회 참가지원               | 일반회계     | 복지부  | 5     | 5     | 2     |      |
|                    | 해외진출 및<br>수주 지원<br>(14개)      | 해외투자진출   | 일반회계 | 산업부   | (13)  | (68)  | (41) |
|                    |                               | 해외진출기반구축 | 일반회계 |       | 24    | 28    | 28   |
| 해외플랜트 진출확대         |                               | 일반회계     | 43   |       | 38    | 9     |      |
| 해외플랜트 수주경쟁력 강화     |                               | 일반회계     | -    |       | -     | 29    |      |
| 전력해외진출지원           |                               | 전력기금     | 40   |       | 38    | 40    |      |
| 신재생에너지산업 해외진출지원    |                               | 전력기금     |      | 91    | 40    | 45    |      |
| 국내해양플랜트 서비스산업촉진    |                               | 일반회계     | 해수부  | 3     | 2     | 2     |      |
| 해외건설시장개척           |                               | 일반회계     | 국토부  | 60    | 109   | 148   |      |
| 의산업생태계발전형 의료시스템 수출 |                               | 일반회계     | 복지부  | 20    | 60    | 70    |      |
| 환경산업수출기반육성지원       |                               | 환특회계     | 환경부  | 128   | 131   | 141   |      |
| * ( )는 내역사업        | IT산업 해외진출지원                   | 일반회계     | 미래부  | 37    | 31    | 23    |      |
|                    | SW산업 해외지출 역량강화                | 일반회계     |      | 74    | 68    | 65    |      |
|                    | 해외 IT지원센터 운영                  | 방발기금     |      | 56    | 56    | 52    |      |
|                    | 해외CG프로젝트 지원                   | 방발기금     |      | (36)  | (40)  | (40)  |      |
| 합 계 (53개)          |                               |          |      | 3,357 | 3,956 | 4,166 |      |

자료: 기획재정부 보고자료, “해외수출지원사업군 심층평가 결과 및 지출성과 제고방안”, 2014.8. p.2

이처럼 우리나라에서 기업의 해외진출에 대한 지원은 수출지원을 중심으로 이루어지고 있으며, 외국인투자유치에 비해 해외투자에 대한 정책적 관심도가 낮았던 것이 사실이다. 이는 우리나라가 1960년대 수출주도 성장을 추진한 이래로 수출 확대에 정책적 관심이 집중된 것에 기인하며, 다른 한편으로는 해외투자로 인한 국내 고용 감소 등 국내경제에 미치는 부정적인 영향에 대한 우려가 주요한 요인으로 작용한 것으로 판단된다. 그러나 최근 글로벌 가치사슬의 심화에 따라 기업의 해외진출이 국내경제에도 긍정적인 영향을 주는 것으로 평가되고 있으며, 산업구조 개편 과정에서도 그 필요성이 제기되고 있다. 특히 지난 이명박 정부부터는 해외 자원 및 식량 개발을 위한 해외투자를 활성화하기 위한 지원제도가 마련되었으며, 2010년대에 접어들면서 문화콘텐츠, 의료, 신재생에너지 등의 해외진출 지원을 위한 제도가 도입되었다.

산업통상자원부·KOTRA(2016)에 따르면 우리나라의 해외투자지원은 12가지 유형의 지원 서비스와 그 외의 금융 및 보험 제도가 있으며, 이러한 제도는 투자의 검토 및 결정 단계부터 사업청산 단계에 이르기까지 해외투자진출 단계별로 우리 기업들을 지원하고 있다. 대부분의 지원 서비스와 금융·투자 지원은 모든 산업을 대상으로 하고 있으나, 해외 건설·플랜트·환경·물류기업 지원, 해외 자원개발사업 지원, 해외진출 관련 교육과정 등은 특정 산업을 대상으로 하고 있다는 차이를 보인다.

〈표 3-3〉 한국의 해외투자 지원제도 현황(2016년 기준)

| 구분     | 지원 서비스 유형         | 세부 지원 사업                                                                                                                |
|--------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 지원 서비스 | 해외투자진출 정보 제공 및 활용 | - 해외투자진출정보시스템(OIS)<br>- 해외투자진출 설명회                                                                                      |
|        | 상담 및 컨설팅          | - KOTRA 해외진출기업 종합 상담 지원<br>- 인터넷 해외통관 지원센터<br>- 중국교역 투자 상담<br>- 중소기업 경영자문봉사<br>- 중소콘텐츠 기업 수출경쟁력 강화<br>- 해외 한식당 방문컨설팅 사업 |
|        | 해외 현지조사 지원        | - 투자조사단·사절단 파견 지원<br>- 해외 프로젝트 정보수집 및 수주 지원                                                                             |
|        | 해외기업 인수 지원        | - 해외투자 환경조사 출장지원<br>- 글로벌 M&A 지원                                                                                        |

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 해외진출기업 현지지원                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외 한국투자기업지원센터</li> <li>- 해외 공동물류센터</li> <li>- 수출인큐베이터</li> <li>- 해외지식재산센터(IP-Desk)</li> <li>- 중소기업 KOREA DESK</li> <li>- 중국 투자정보 및 경영상담</li> </ul>                                                                                                                                                        |
| 해외 지식재산권 보호                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중소기업 해외지식재산권 보호 비용지원</li> <li>- 지식재산권 소송보험 지원사업</li> <li>- 국제 지재권분쟁 예방컨설팅 지원사업</li> <li>- 산업스파이 신고상담 및 산업기술 보호 지원</li> </ul>                                                                                                                                                                              |
| 해외<br>건설·플랜트·환경·물류기업<br>지원 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외건설종합정보서비스</li> <li>- 해외건설시장개척 지원사업</li> <li>- 해외플랜트 타당성조사 지원</li> <li>- 해외건설 중소기업 진출지원</li> <li>- 해외건설공사 통합리스크관리시스템</li> <li>- 해외건설 현장훈련(OJT) 지원사업</li> <li>- 엔지니어링 테스트베드 및 트랙레코드 확보 지원</li> <li>- 해외환경산업 진출 지원</li> <li>- 국제물류 투자분석 지원</li> <li>- 원자력기술 중소기업 해외진출 지원</li> <li>- 해외조달시장진출 지원</li> </ul> |
| 해외자원개발사업 지원                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외광물자원개발사업 투자여건조사</li> <li>- 해외광물자원개발사업 기초탐사</li> <li>- 해외광물자원개발사업 지분인수타당성조사</li> <li>- 해외농업개발 민간환경조사 지원</li> </ul>                                                                                                                                                                                       |
| 노무관리·해외취업 지원               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 노무관리 지원</li> <li>- 해외전문인력 유치지원</li> <li>- 해외취업 알선</li> <li>- 해외취업 연수과정 운영</li> <li>- 플랜트 전문 인력 양성 지원</li> </ul>                                                                                                                                                                                           |
| 법률 지원                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외진출기업 상사중재제도 활용 지원</li> <li>- 해외진출기업 투자분쟁제도 활용지원</li> <li>- 해외진출기업 OECD 다국적기업 가이드라인<br/>국내연락사무소(NCP) 활용지원 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외 법령정보 지원</li> <li>- 해외 세무정보 지원</li> </ul> </li> <li>- 해외진출 중소기업 법률지원 사업</li> </ul>                                                                  |
| 국내복귀기업 지원 및<br>구조조정 컨설팅 지원 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국내복귀기업지원</li> <li>- 산업단지 임대용지 분양 우대</li> <li>- 항만형 자유무역지역(항만배후단지) 입주 우대</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                        |
| 해외진출 관련 교육과정               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외건설협회 해외건설인력양성 프로그램</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                           |

|                |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 금융<br>보험<br>지원 | 금융 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해외투자자금 대출</li> <li>- 해외사업자금 대출</li> <li>- 현지법인사업자금 대출</li> <li>- 해외자원개발 금융지원</li> <li>- 해외자원개발사업(탐사·개발·생산) 자금 융자</li> <li>- 해외농업개발사업 자금 융자</li> <li>- 해외산림자원개발사업 융자</li> <li>- M&amp;A Financing 및 금융(협조융자) 자문·주선</li> <li>- 대외원조를 활용한 해외진출</li> <li>- 해외사업활성화자금 대출</li> <li>- 해외투자자금</li> <li>- 수출기업 육성자금대출</li> <li>- 수출입기업 유동성지원 자금대출</li> <li>- 수출진흥금융</li> <li>- 국제팩토링</li> <li>- 외화지급보증</li> <li>- 해외기업 신용조사보고서</li> <li>- 현장으로 찾아가는 컨설팅 지원(해외직접투자 및 수출입 컨설팅)</li> <li>- 중소기업 희망컨설팅</li> <li>- 환위험관리 방문컨설팅</li> </ul> |
|                | 보험 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국외기업 신용조사</li> <li>- 해외투자보험</li> <li>- 해외투자보험(투자금융)</li> <li>- 해외사업금융보험</li> <li>- 수출보증보험</li> <li>- 해외채권추심대행 서비스</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

자료: 산업통상자원부·KOTRA(2016), 『2017 해외투자진출 종합가이드』 참고.

## 2. 국외사례 검토

대부분의 국가들이 특히 중소기업을 대상으로 기업의 해외진출을 적극적으로 지원하기 위한 프로그램을 도입 및 운영하고 있다. 이러한 지원 프로그램은 매우 다양한 범위를 포괄하나, 지원의 대상 및 성격에 따라 다음과 같이 구분된다.

첫째는 기업의 해외진출 여부에 대한 결정 및 전략수립 단계에 대한 지원 프로그램이다. 이와 관련한 주요한 사례로 영국의 ‘Passport 프로그램’, 스웨덴의

‘Move or Stay and Improve’, 덴마크의 ‘Vitus Growth’, 노르웨이의 ‘International Growth Program’ 등을 들 수 있다.<sup>4</sup> 이러한 지원 프로그램들은 단순한 정보제공에서부터 컨설팅 활동, 재정지원, 네트워크 제공 등 다양한 수단을 통해 기업에 대한 맞춤형 지원을 제공하는데 초점을 맞추고 있다.

둘째는 기업의 해외진출을 주도할 수 있는 인적자원 강화를 지원하는 프로그램이다. 아일랜드의 경우 기업지원 기관인 Enterprise Ireland를 통해 ‘International selling programme’, ‘Leadership for Growth Programme’ 등 인적자원 개발 프로그램을 추진함으로써 기업의 해외진출 역량 강화를 지원하고 있다. 또한 멕시코의 ‘Practicantes en Negocios Internacionales service’ 혹은 포르투갈의 ‘INOV Contacto’ 등의 프로그램은 기업과 대학생 인력간 고용 매칭 서비스 등을 통해 국제 비즈니스 전문인력의 양성을 지원하고 있다.<sup>5</sup>

셋째는 기업간 혹은 기업과 지원기관간 네트워크 구축을 통해 해외진출 경험에 대한 정보의 공유 및 전수가 활발히 이루어질 수 있도록 지원하는 프로그램이다. 이와 관련한 사례로는 독일의 IHK-Firmenpools<sup>6</sup>, 영국의 Export Club Movement, EU의 Enterprise Europe Network<sup>7</sup> 등을 들 수 있다. 이는 단순한 정보제공 등에 그치는 것이 아니라 경험정보의 공유 혹은 실행학습을 통해 기업들이 실질적으로 해외진출 역량을 갖추도록 유도하는데 목적을 두고 있다.

넷째로는 다양한 지원 프로그램의 중복을 최소화하고 보다 효과적 지원이 가능하도록 지원체계를 효율화하고자 하는 정책사례를 들 수 있다. 일례로 핀란드의 경우는 중소기업에 대한 통합적 지원체계인 ‘Team Finland’를 통해 기업의 해외진출에 대한 지원이 국가전략 차원의 일관된 방향에 따라 효율적으로 이루어질 수 있도록 하였다.<sup>8</sup> 일본의 경우도 ‘중소기업 해외진출지원회의(中小企業海外展開支援会議)’를 발족하여 중소기업의 해외지원 정책에 대한 부처 및 유관기

<sup>4</sup> European Commission(2007), OECD(2013), INNO-Grips(2011)

<sup>5</sup> OECD, “Fostering SMEs’ Participation in Global Markets: Final Report”, 2013

<sup>6</sup> OECD, “Italy: Key Issues and Policies”, 2014

<sup>7</sup> Enterprise Europe Network, <http://een.ec.europa.eu/> (2017.11.14. 검색)

<sup>8</sup> Prime Minister’s Office Publications(2014)

관간 협력 강화를 도모하고자 하였다.<sup>9</sup>

다섯째로 다수의 국가들이 다양한 지원기관 혹은 프로그램간 연계를 통해 맞춤형 지원을 제공하는 등 기업이 필요로 하는 다양한 지원수요에 대응하기 위한 노력 또한 전개되고 있다. 일례로 핀란드는 기술혁신기금청(Tekes), 수출공사(Finnvera), 핀란드무역협회(Finpro)에 의해 공동으로 운영되는 ‘Lets Grow’를 통해 중소기업의 국제화를 위한 맞춤형 지원서비스를 제공하고 있으며<sup>10</sup>, 신생 혁신기업의 인큐베이팅에 초점을 맞춘 지원 프로그램인 ‘VIGO’ 또한 운영 중이다.<sup>11</sup> 덴마크의 경우도 유망 중소기업의 글로벌 시장진출을 위한 지원프로그램인 ‘Accelerance’를 운영 중으로, 본 프로그램의 겨우 특히 5개월 단위의 집중 지원 시스템을 통해서 교육·훈련, 네트워크 확보 등을 지원하고 있다.<sup>12</sup>

### 3. 해외진출 지원제도의 문제점

그동안 박형준 외(2010), 송영관 외(2012), 기획재정부(2014), 전은경(2014) 등 다양한 선행연구를 통해서 국내 해외진출지원제도의 현황과 문제점에 대한 검토가 이루어져왔다. 이러한 기존의 논의를 종합해보면 현행 해외진출지원 제도의 문제점은 다음과 같이 정리해볼 수 있다.

첫째, 국내 해외진출 지원사업이 주로 수출지원에 초점이 맞추어져있으며 해외투자자에 대한 지원사업의 비중은 높지 않다. 과거에는 해외투자가 국내 산업의 공동화를 유발한다는 우려가 많았지만, 우리나라의 대중 및 대동남아 투자에서 나타나듯이 해외투자가 국내 산업과의 연계관계 속에 국내 생산을 확대시키는 효과가 나타나기 때문에 이러한 유형의 해외투자를 지원하는 정책이 요구된다.

둘째, 30여개에 이르는 다양한 기관이 해외진출지원 사업을 추진하고 있으며 기관간 협업체계 미흡으로 전체 지원정책의 효율성이 미흡하다는 지적이다. 전은경(2014)이 지적하고 있는 바와 같이 비효율성의 대표적인 사례는 기관간 유

<sup>9</sup> 중소기업해외展開支援會議(2012)

<sup>10</sup> Team Finland Letsgrow 홈페이지 <http://team.finland.fi/en/>, (2017.11.13. 검색)

<sup>11</sup> INNO-Grips(2011)

<sup>12</sup> INNO-Grips(2011)

사 사업의 중복 문제가 대표적이다. 우리나라의 해외진출 지원제도에서는 특히 KOTRA와 중진공의 업무 중복이 많고, 그 외에도 수출지원센터, 무역협회, 지자체 산하 기관과 중소기업중앙회 등의 지원들도 KOTRA 및 중진공의 지원과 유사하거나 중복되는 경우가 많다. 따라서 지원 기관의 역할 및 역량에 부합하도록 서비스 제공 체계를 정비함으로써 지원의 효율성을 제고할 필요가 있다.

셋째, 다양한 정보 제공 및 지원방안이 마련되어있으나 실제 기업의 해외활동에 필요한 전문적이고 세부적인 정보는 부족하다고 지적되고 있다. 선진국의 지원 사례를 보면 기업의 요구에 부응하는 맞춤형 정보를 제공하는 방향으로 해외진출 지원 서비스가 변화되고 있는바, 우리나라도 이러한 사례를 벤치마킹할 필요가 있다.<sup>13</sup>

넷째, 해외투자의 단계별로 볼 때 투자결정단계와 해외법인 설립 이후의 단계에서 상대적으로 지원이 미흡한 것으로 평가되고 있다. 중소기업들은 해외투자 결정 단계에서 정보수집, 투자전략의 수립, 계획의 타당성 평가 등을 독자적으로 수행하기에 역량이 부족하다. 이러한 문제로 인해 해외투자로 성공이 유망한 기업임에도 불구하고 해외진출을 고려하지 않는 경우도 많으며, 잘못된 해외투자 전략으로 사업 실패를 하는 경우도 많다. 선진국에서는 중소기업의 해외투자가 성공할 수 있도록 투자계획 수립시 평가자문 서비스를 제공하고 있다.<sup>14</sup> 최근 국내에도 상담·컨설팅 서비스와 해외 현지조사 서비스 등이 강화되고 있는데, 앞으로는 이러한 지원 서비스가 보다 확대·강화되어야 할 필요가 있다.

다섯째, 우리나라의 해외진출 지원이 제조업 중심으로 이루어지고 있어 최근 증가하고 있는 서비스업의 해외투자나 여타 특화된 분야의 해외투자를 충분히 지원하지 못하는 문제가 있다는 지적이 제기되고 있다. 환언하면 우리나라의 해외진출 지원제도가 모든 업종이 활용할 수 있는 보편적인 서비스는 많지만 대부분 제조업의 특성이나 필요를 많이 반영하고 있어 최근 우리나라의 해외직접투

<sup>13</sup> 대표적인 선진국의 사례는 영국의 맞춤형 정보 제공 서비스인 Passport 제도, 독일의 기업 특화 정보수집 및 시장조사 대행서비스인 IHK-Firmenpools, 스웨덴의 투자결정 비교자료 서비스인 Move or Stay & Improve 등이 있다.

<sup>14</sup> 선진국의 관련 지원 사례로 덴마크의 Vitus Growth, 아일랜드의 International Selling Programme), 핀란드의 Lets Grow 및 FINN Partnership 등이 있다.

자 패턴에 부응하지 못하고 있다. 따라서 앞으로는 서비스업의 필요를 충족시키는 지원제도의 발굴 및 시행이나 전략 분야의 맞춤형 지원제도가 보다 많이 요구된다.

마지막으로 우리나라의 해외투자 대상국이 다변화되고 있으나 중국 외에 베트남, 미얀마 등 유망 국가에 특화된 지원사업이 부족하다는 지적이 많다. 세계 직접투자가 중국 중심에서 여타 국가로 전환되고 있고, 우리나라의 해외투자도 이러한 흐름을 따르고 있는 상황을 고려할 때 투자유망국의 발굴과 정보제공 기능이 보다 강화될 필요가 있다.

## 제2절 항만 · 물류부문의 해외투자 지원제도 운영실태

### 1. 항만 · 물류부문 해외진출 지원사업

우리나라의 항만 · 물류분야에 특화된 해외진출 지원사업으로는 ‘해외 공동물류센터’ 지원, ‘국제물류 투자분석센터’ 설립 등을 들 수 있다. ‘해외 공동물류센터’ 사업은 현지 물류서비스 업체와의 제휴를 통해 국내수출기업의 해외 현지에서의 물류관련 서비스를 지원하는 사업으로, 2016년 현재 12개국 22개소에 설치 및 운영되고 있다. 다만, 동 지원사업의 경우 물류기업의 진출을 지원하는 것이라기보다는 수출기업을 지원하는 데 그 목적이 있다.

〈표 3- 4〉 해외 공동물류센터 설치 지역

| 지역        | 공동물류센터 설치도시                          |
|-----------|--------------------------------------|
| 북미        | 뉴욕, LA, 시카고, 마이애미, 토론토               |
| 일본        | 도쿄                                   |
| 중국        | 청두, 칭다오, 상하이, 베이징, 광저우, 다롄, 정저우, 항저우 |
| 유럽        | 암스테르담, 런던, 브뤼셀, 프랑크푸르트               |
| 중남미       | 파나마, 상파울루                            |
| 러시아 · CIS | 알마티                                  |
| 아시아 · 대양주 | 호치민                                  |

자료: 산업통상자원부 · KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.12. p73

다음으로 ‘국제물류 투자분석센터’ 사업의 경우 국내 물류기업의 해외진출을 지원하기 위해 현지시장정보 및 정책동향, 유망사업 발굴 및 네트워킹 구축, 해외진출 컨설팅 등 종합적인 서비스를 제공하고 있다. 2008년 해양분야 전문연구기관인 ‘한국해양수산개발원(KMI)’ 산하에 센터가 설립되어 중소 · 중견기업을 대상으로 다양한 지원사업을 수행하고 있다.

〈표 3- 5〉 국제물류투자분석센터 지원사업

| 구분                        | 주요 내용                                               |
|---------------------------|-----------------------------------------------------|
| 해외 동향정보 분석 · 제공           | KMI 국제물류위클리, 글로벌 이슈페이퍼, GLN 동향분석리포트                 |
| 해외 신규 물류사업 소개 및 네트워킹 지원   | 해외물류사업 설명회, 해운 · 물류기업 협의회                           |
| 중소 · 중견 물류기업의 해외진출 컨설팅 지원 | 해외진출 투자 · 컨설팅 지원, 해외 현지시장 공동조사                      |
| 해외물류사업 타당성 분석 조사          | 투자비용, 운영수익, 연도별 물동량, 이용 선사 현황 및 선사별 물동량 등 사업 타당성 분석 |
| 해외물류시장 진출 관련 교육           | 중소중견 물류기업 임직원 대상 유망 진출지역 · 사업 및 현지 법규 · 제도관련 교육 실시  |

자료: 산업통상자원부 · KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.12. p112~113

## 2. 기타 분야별 해외진출 지원사례

산업통상자원부 · KOTRA(2016)에 따르면 물류 분야 외에 건설 · 플랜트, 환경, 자원개발 등 특정분야를 대상으로 별도의 해외투자진출기업 지원 프로그램이 마련되어있다. 이들 분야들은 대체로 해외투자의 규모도 크고 그만큼 높은 리스크를 부담해야 한다는 점에서 유사성을 가지는 것으로 보인다. 이에 따라 일반적인 중소기업의 해외진출 지원정책이 포괄하고 있는 정보제공 및 컨설팅 지원 등과 같은 지원 서비스 외에 기술지원, 직접적인 투자비용 지원 등 보다 다양한 지원 프로그램이 마련되어 있다.

먼저 건설 및 플랜트 분야의 해외진출기업 지원을 위한 서비스로는 해외건설 종합정보서비스, 해외건설시장개척 지원사업, 해외플랜트 타당성조사 지원, 해외건설 중소기업 진출지원, 해외건설공사 통합리스크관리시스템 등을 들 수 있다.<sup>15</sup> 건설 · 플랜트 분야의 경우도 정보제공, 시장개척 지원, 중소기업 지원 등 여타 해외진출 사업과 유사한 지원 프로그램이 마련되어 있다. 그러나 타당성조

<sup>15</sup> 산업통상자원부 · KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.12. p88~97.

사 등과 관련한 투자비용의 일부를 직접적으로 지원하는 프로그램이 마련되어 있다는 점에서 여타 일반적인 해외진출지원제도와 차이를 보인다. 무엇보다 건설 및 플랜트 분야와 관련한 해외진출 프로젝트의 경우 투자규모가 크고 그만큼 높은 위험을 감수해야 한다는 점에서 효과적으로 활용될 경우 유용한 지원수단으로 기능할 것으로 판단된다.

환경 분야의 해외진출 지원과 관련하여 해외환경산업 진출지원, 원자력기술 중소기업 해외진출지원 서비스 등이 운영되고 있다.<sup>16</sup> 환경 분야의 경우도 건설·플랜트 분야와 마찬가지로 해외진출 시 프로젝트의 타당성 조사 자금 및 사업화 자금에 대한 지원제도가 마련되어 있다는 점에서 유사성을 보인다. 해외의 환경 프로젝트는 국가 및 지자체 단위에서 발주하는 대규모 정부조달 사업이 많기 때문에 중소기업 중심의 국내 환경분야 기업들이 이러한 사업에 참여하고자 하여도 사업 정보의 수집, 입찰 제도의 파악, 사업의 요구 조건을 충족하는 기술적·재무적 요건 달성 등에서 어려움을 겪게 된다. 이러한 문제를 해결하기 위해 우리나라는 해외환경산업 진출지원 제도를 도입하여 현지의 사업·입찰 정보를 수집·제공하고 우수한 기업들이 컨소시엄 형태로 환경 프로젝트에 참여할 수 있도록 다양한 지원을 하고 있다.

해외자원개발의 경우 자원안보 측면에서의 중요성을 고려하여 한국광물자원공사, 해외농업개발협회 등 유관기관을 통해 적극적인 지원이 이루어지고 있다. 해외자원개발사업에 대한 지원 프로그램으로는 해외광물자원개발사업 투자여건조사, 해외광물자원개발사업 기초탐사, 해외광물자원개발사업 지분인수타당성조사, 해외농업개발 민간환경 조사 등을 들 수 있다.<sup>17</sup> 해외자원개발 분야의 경우 대체로 직접적인 투자비용 지원보다는 자원개발권을 가지고 있거나 개발 및 업체인수 계획을 가지고 있는 업체에 대한 사업타당성 및 환경 조사 등을 지원하는데 그 초점이 맞추어져 있는 것으로 판단된다.

<sup>16</sup> 산업통상자원부·KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.12. p99~110.

<sup>17</sup> 산업통상자원부·KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.12. p121~129.

〈표 3-6〉 해외자원개발사업 지원제도 현황

| 구분          |                        | 지원내용                            | 지원기관     |
|-------------|------------------------|---------------------------------|----------|
| 광물자원개발사업 지원 | 해외광물자원개발사업 투자여건 조사     | 현지조사 출장비 및 조사비 지원               | 한국광물자원공사 |
|             | 해외광물자원개발사업 기초탐사        | 지질조사 및 탐사 비용 등 지원               |          |
|             | 해외광물자원개발사업 지분인수 타당성 조사 | 인수타당성 파악 및 적정인수가 평가를 위한 조사비용 지원 |          |
| 농업개발사업 지원   | 해외농업개발 민간환경 조사 지원      | 해외농업개발 조사에 소요되는 경비 지원           | 해외농업개발협회 |

자료: 산업통상자원부 · KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.12. p121~129.

### 3. 현행 해외진출 지원제도의 활용 가능성

현재 국내에서는 다양한 기관을 통해서 기업의 해외진출을 지원하고 있으나, 지원의 효과성에 대해서는 다양한 의문이 제기되고 있다. 지원프로그램의 효과성에 대한 문제뿐만 아니라 지원체계의 분산에 따른 효율성 저하 우려 또한 지속적으로 제기되고 있다. 또한 해외진출보다는 주로 기업의 수출에 대한 지원에 초점이 맞추어진 것 또한 문제점으로 지적되고 있다. 분야별 상황이 서로 다르기 때문에 일반화할 수는 없으나, 기존의 선행연구에 따르면 통일성 있는 지원체계를 구축하고 또한 분야별 · 지역별 상황에 따라 차별화된 지원제도의 마련이 필요하다는 데 공감이 형성되어 있다.

특히, 본 연구에서 초점을 맞추고 있는 향만 · 물류 분야에 차별적으로 적용되는 해외진출 지원제도는 많지 않은 상황이다. 국내 해외진출 지원사업 현황에 대한 산업통상자원부 · KOTRA(2016)의 조사결과에 따르면 사실상 향만 · 물류 기업의 해외진출을 위한 독자적인 지원제도는 ‘국제물류 투자분석센터’ 사업 하나에 불과하다. 동 프로그램은 중소 · 중견 물류기업에 한정하여 지원하고 있을 뿐 아니라, 지원내용 또한 정보제공 및 네트워크 구축 등 수출 준비과정에서의

컨설팅 지원에만 초점이 맞추어져 있다. 물론 여타 일반적인 해외진출 지원 사업을 통해 항만·물류 분야를 지원할 수는 있으나, 해외 물류거점 확보 등의 경우 리스크가 큰 사업으로 중소·중견기업이 주도적인 역할을 수행하기 어렵다.

따라서, 글로벌 물류네트워크 구축 등과 관련하여 기존의 일반적인 기업의 해외진출 지원과 차별화된 해외진출 지원계획 수립을 위한 고민이 필요하다. 특히, 건설·인프라, 환경, 해외자원개발 분야와 같이 항만·물류 부문에 대해서도 자금 지원 등을 포함한 보다 다양한 개별지원 프로그램이 마련될 필요가 있다.

### 제3절 국내외 기금운용 사례 및 활용가능성 검토

국내외적으로 기금은 장기적인 시각에서 육성이 필요한 산업 및 분야에 대한 지원을 위한 정책적 수단으로써 널리 활용되고 있으며, 외국인투자유치 및 해외 진출 지원을 위한 수단으로 활용되는 사례 또한 찾아볼 수 있다. 본 절에서는 싱가포르, 영국 등을 중심으로 국외의 각종 기금 운용사례를 검토하는 한편, 국내적으로는 국부펀드인 KIC와 해운항만·물류 분야에서의 기금을 통한 지원 사례를 살펴보고자 한다.

#### 1. 해외사례

싱가포르의 EDBI 및 테마섹 홀딩스는 국제적으로 가장 대표적인 기금 운용 사례로 언급되고 있으며, 영국의 전략적 투자기금과 각국의 국부펀드 및 중소기업 발전기금 등 다양한 형태의 기금 운용사례가 존재한다.

우선 싱가포르의 EDBI의 경우 싱가포르 경제개발청(Economic Development Board, EDB)이 100% 지분을 소유한 투자회사로서 1991년 기업에 대한 금융지원을 목적으로 설립되었다. 특히 EDBI는 바이오, 친환경기술, 미디어 등 지식기반산업을 중심으로 해당 분야 국내외 기업의 싱가포르내 투자 촉진을 위한 지분투자 등의 용도로 활용된다.<sup>18</sup> EDBI는 산하의 자회사를 통해서 기업에 투자하고 있는데, 이중 CDF(Cluster Development Fund)는 EDB가 전략유치분야로 선정한 산업을 발전시킬 수 있다고 판단되는 국내외 기업에 전략적으로 투자하고 있다. 그 밖에도 EDBVM(EDBV Management), Bio One Capital, TIF Ventures, 매칭펀드인 SEEDS(Startup Enterprise Development Scheme) 등을 EDB가 투자목적으로 운영하고 있다. 그 밖에 싱가포르는 싱가포르 투자공사(Government of Singapore Investment Corportaion, GIC)<sup>19</sup>, 테마섹 홀딩스(Temasek Holdings)<sup>20</sup> 등을 통해 국부

<sup>18</sup> <http://www.edbi.com/> (검색일: 2017. 11. 2)

<sup>19</sup> 싱가포르 투자공사는 외환보유액, 국고매각대금, 재정잉여자금, 국민연금 등의 국유 자산을 바탕으로 국내외 상장 주식, 회사채, 부동산, 사모펀드, 비상장 주식 등에 투자하는 등 자국 자산운용업 성장의 주역으로서의 역할을 수행

증대를 위한 다양한 형태의 펀드를 운용하고 있다.

영국 또한 첨단기술 및 친환경 분야 등에 대한 지원을 위해 정부차원에서 다양한 형태의 기금을 운용하고 있다. ‘전략적투자기금(Strategic Investment Fund, SIF)’의 경우 2009년부터 2년간 한시적으로 기술기업을 지원하기 위해 7억 5천만 파운드(약 1조 5천억 원) 규모로 조성한 투자기금으로 첨단제조업, 저탄소 에너지 기술 분야의 혁신과 R&D 활동을 지원하였다. ‘혁신투자기금(Innovation Investment Fund, IIF)’의 경우 디지털 분야, 생명과학, 친환경기술기업에 투자하기 위한 벤처자본 기금으로 조성되었다.<sup>21</sup> 2011년에는 기업의 기술개발 및 인적자원개발을 지원하기 위한 목적으로 ‘성장 및 혁신 기금(Growth and Innovation Fund, GIF)’이 설립되었다.<sup>22</sup>

EU 차원에서는 ‘유럽구조투자펀드(European Structural and Investment Funds, ESI)’를 통해 연구혁신, 디지털 기술, 중소기업 등에 투자할 계획이다. 특히 동 펀드는 5개의 개별 펀드 중 하나로 ‘유럽해양수산업펀드(European maritime and fisheries fund, EMFF)’를 운용하는 등 수산분야를 중점 지원 대상 분야로 설정하고 있다.<sup>23</sup>

러시아는 혁신산업 육성 및 기술 경쟁력 제고를 위해 2007년 벤처기금인 ‘러시아 벤처기업(RVC)’을 설립하였다. RVC의 주요 지원대상 분야는 ① 보안 강화 및 테러리즘 방지, ② IT 및 이동통신 대책, 의학 기술 및 의료 장비, ③ 교통, 항공, 우주 시스템, ④ 전력 및 절전, ⑤ 바이오 기술 ⑥ 나노 시스템 및 자재 등으로 구분된다. 또한 나노기술분야에 특화된 ‘나노기술공사(RUSNANO)’를 설립하여 나노기술산업 프로젝트에 공동 투자하는 등의 인센티브를 제공하

하고 있다.

<sup>20</sup> 싱가포르 정부가 주주인 테마섹 홀딩스는 장기적인 국부 증대를 목표로 설립되었으며, 싱가포르 개발은행, 싱가포르 텔레콤, 싱가포르 항공 등 주요 기업의 대주주이다. 과거에는 자국 기간산업 투자에 주력하였으나, 최근에는 통신, 금융, 의료, 소비재 등에 집중투자하고 있으며, 싱가포르개발은행을 통해 직접적인 해외진출에 나서고 있다. 또한, 금융회사 자회사인 아시아금융지주회사(Asia Financial Holdings)를 통해 아시아 주요 전략국가의 핵심은행에 지분투자를 함으로써 아시아 지역 내 글로벌 금융네트워크 구축을 추진하고 있다.

<sup>21</sup> Department for Business Innovation and Skills(2012) p. 17

<sup>22</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/growth-and-innovation-fund> (검색일: 2017. 11. 2)

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/european-structural-and-investment-funds\\_en](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/european-structural-and-investment-funds_en) (검색일: 2017. 11. 2)

고 있다.

중국의 경우 2007년 설립된 국부펀드인 중국투자공사(China Investment Corporation, CIC)를 통해 적극적인 해외투자를 전개하고 있다. 펀드의 출범 초기에는 주요 선진국 금융시장에 투자가 집중되었으나, 최근에는 자원관련 기업의 지분을 적극적으로 인수하고 있으며, 인프라, 에너지, 부동산 등에 대한 적극적인 투자를 진행하고 있다.<sup>24</sup> 실제 2016년 한 해 동안 UK National Grid의 가스유통망, Nova Transportation do Sudeste<sup>25</sup>, 호주 멜버른항, 호주 철도 및 항만 운영업체인 Asciano 등 각국의 핵심 인프라 자산에 적극적으로 투자하였다.<sup>26</sup>

〈표 3-7〉 중국 CIC의 분야별 투자비중

| 분야    | 비중     | 분야    | 비중    |
|-------|--------|-------|-------|
| 금융    | 19.01% | 에너지   | 6.30% |
| 정보기술  | 16.22% | 소재    | 4.59% |
| 소비재   | 12.39% | 통신서비스 | 3.17% |
| 공업    | 10.68% | 유틸리티  | 2.70% |
| 헬스케어  | 10.58% | 부동산   | 2.65% |
| 필수소비재 | 9.30%  | 기타    | 2.41% |

자료: CIC(China Investment Corporation) 홈페이지, www.china-inv.cn, (2017. 11. 13. 검색)

## 2. 국내사례

한국의 경우도 국민연금 등의 공적 연기금과 한국투자공사(이하 KIC) 등이 주식, 채권 등 자산 운용업 부문을 중심으로 공공 부문의 해외투자를 주도하고 있다. 특히 2005년 설립된 국부펀드인 한국투자공사(KIC)는 해외투자전문기관으로 주식, 채권, 헤지펀드 등 금융자산 뿐만 아니라 부동산 및 인프라스트럭처 등 다양한 분야의 자산을 운용하고 있다. 이와 관련하여 기획재정부(2015)는

<sup>24</sup> 장성열, 「국부펀드의 전략적 운용 방안: 국제비교를 중심으로」, 2016, p12.

<sup>25</sup> 브라질 남동부의 천연가스 운송망

<sup>26</sup> CIC(China Investment Corporation) 홈페이지, www.china-inv.cn, (2017. 11. 13. 검색)

‘해외투자 활성화 방안’의 일환으로 KIC를 활용한 공공부문의 해외투자기반 확충계획을 밝힌바 있다. 먼저, 국내의 중소 연기금이 KIC에 자산운용을 위탁하는 경우 기금운용평가 시에 가산점을 부여하는 등 KIC 활용을 촉진할 수 있는 여건을 조성하였다. 또한, 국내기업의 해외 M&A 시에 KIC가 공동투자하는 방식을 도입함으로써 해외진출을 지원할 수 있도록 하였다. 그 밖에도 「공공기관 해외투자협의회」를 통해 각종 국내 연기금의 투자정보 공유 및 공동투자 기회 발굴을 위한 협력채널을 확보하였다.<sup>27</sup> 다만 해외 국부펀드들이 전통자산(주식, 채권 등)에 비해 부동산, 인프라 등 대체투자자산에 대한 투자를 늘려나가는 데 비해, 한국의 경우 아직 대체자산에 대한 투자비중이 낮은 상황이다.<sup>28</sup>

해양수산분야에 특화된 기금형태의 지원제도는 ‘농림수산물태펀드’, ‘수산물발전기금’ 등 물류 분야보다는 수산분야에 초점이 맞추어져있다. 수산 분야의 경우 상대적으로 중소기업체의 비중이 크다는 점에서 정부차원의 지원 필요성이 보다 높다고 하겠다. ‘농림수산물태펀드’의 경우 민관 공동출자 방식으로 수산분야뿐만 아니라 농업 및 임업 분야의 유망 벤처·스타트업 기업들을 지원하는 정책펀드로 2010년부터 조성 및 운영되고 있다.<sup>29</sup> 또한 2001년 처음 설치된 ‘수산물발전기금’은 해양환경 개선, 수산자원 관리, 수산물 유통 및 가공 분야에 대한 기업 보조금 지급 및 용자사업을 위한 재원으로 활용되고 있다.<sup>30</sup>

한편, 해양수산부는 2007년 물류기업의 해외진출 지원을 위한 ‘국제물류투자펀드’를 조성 및 운영한 바 있으나, 지원 실적 미비 등으로 인하여 2013년 해당펀드는 청산되었다.<sup>31</sup> 동 펀드 도입은 본 연구에서 논의하고 있는 항만·물류 분야의 글로벌 네트워크 강화 및 해외진출 지원 필요성 등과 동일한 배경 하에서 추진되었다는 점에서 의미있는 사례라고 판단된다. 다만, 당시 펀드의 운영 실적 미비는 당시의 세계경기 침체요인뿐만 아니라 높은 투자수익률, 경직된 추진절차 등 펀드 자체에 내재된 한계요인 또한 주요하게 작용한 것으로 평가되고

27 기획재정부 보도자료, 해외투자 활성화 방안, 2015.6.29, pp. 7~8

28 장성열, 「국부펀드의 전략적 운용 방안: 국제비교를 중심으로」, 2016, p17

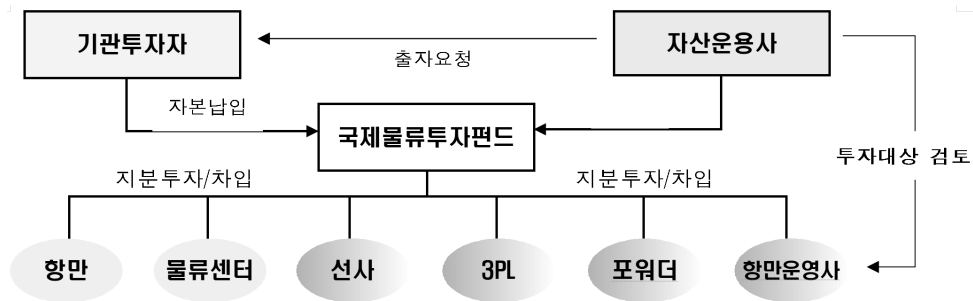
29 <http://fund.moaf.kr/> (검색일: 2017. 11. 2)

30 <http://www.susanfund.com/> (검색일: 2017. 11. 2)

31 「‘외통수’ 1.4조원 국제물류펀드, 올초 슬그머니 청산」(2013. 4. 11), 온라인 기사(검색일: 2017. 11. 2)

있다. 특히, 당시 침체된 국제적인 항만물류 분야의 여건상 국제물류투자펀드의 투자수익률 10%를 충족시키기가 현실적으로 어렵다는 점이 가장 큰 문제로 지적되었다.

〈그림 3-1〉 국제물류투자펀드 운영 개념도



자료: 해양수산부(2007) p.5

### 3. 기금 제도의 활용가능성

기금을 통한 지원 사례는 국내외적으로 다양하게 존재하나, 그 특성에 따라 크게 국부 증대를 위한 자산운용업 중심의 기금과 미래전략산업 육성·지원을 목적으로 하는 기금 등 2가지 영역으로 구분할 수 있다. 이러한 특징을 통해서 판단할 때 항만 및 물류기업에 대한 지원 수단으로서 기금을 활용하는 데는 상당한 제약이 따를 것으로 판단된다. 기금의 경우 대체로 일정 수익률이 담보되는 것이 가장 우선적인 요건이며, 그렇지 않은 경우는 미래 성장동력 확보 등 장기적인 목적을 위한 투자로서 가치가 있는 경우에 한하여 도입이 가능하다. 또한 자산운용을 목적으로 하는 경우 외에는 주로 중소기업 및 스타트업을 대상으로 연구개발 및 혁신 활동 등에 지원되는 것이 일반적이다. 이러한 측면에서 단순히 해외진출지원을 위한 기금운영보다는 항만·물류분야의 중소기업체에 대한 연구개발 및 혁신활동을 위한 기금 도입이 보다 현실적이라고 판단된다.

또한, 항만·물류 분야의 기금으로서 유의미한 선례라고 할 수 있는 ‘국제물류투자펀드’가 근본적인 운영상의 문제를 노출한 만큼, 유사한 형태의 기금을 조성하는 문제는 상당히 신중히 논의될 수밖에 없다고 판단된다. 다만, 당시 편

드의 조성 배경으로 제시되었던 글로벌 물류네트워크 구축, 물류기업의 해외동반진출 등은 현시점에서도 여전히 유의미한 정책적 목표라고 할 수 있다. 따라서 기금의 규모를 축소하고 투자수익률을 낮추되 중소기업 및 스타트업을 중심으로 제한적으로 운용하는 등 효과성을 높이기 위한 고민이 필요할 것으로 판단된다.

더불어 최근 세계 주요 국부펀드의 운용 동향을 살펴보면, 주식 및 채권 등의 전통적인 자산뿐만 아니라 부동산, 인프라 등 대체투자 분야로 투자영역을 확대해나가고 있는 상황이다. 이에 따라 최근 국내에서도 ‘해외투자 활성화 방안’의 일환으로 KIC의 해외 M&A에의 공동투자 등 대체투자 활성화 방안이 제시된 바 있다. KIC의 대체투자 확대 전략과 연계하여 해외의 항만·물류 인프라 분야에 있어서도 KIC의 투자 참여를 유도하는 방안을 고려해볼 수 있을 것이다.

## 제4절 우리나라 항만·물류부문 해외진출 지원제도의 문제점

본 절은 대외경제정책연구원 자문 보고서 및 이성우 외 3명(2011), 조정란 외 1명(2012), 송주미(2012), 윤영미 외 1명(2013) 등의 선행연구에서 조사된 우리나라 항만·물류부문 해외진출 지원제도의 문제점을 종합하여 작성되었다.

### 1. 항만·물류 분야 차별적 지원제도 미비

현재 국내에서는 다양한 기관을 통해 다양한 기업의 해외진출 지원제도가 운영되고 있으나, 항만·물류 분야를 위한 차별적인 해외진출지원제도는 부족한 상황으로 판단된다. 실질적으로 수출 준비과정에서의 컨설팅 지원에 초점을 맞춘 ‘국제물류 투자분석센터’ 사업 외에는 항만·물류 기업의 해외진출을 위한 개별적인 지원제도는 찾아보기 어렵다. 특히 2007년 물류기업의 해외진출을 촉진하기 위한 목적으로 도입하였던 ‘국제물류투자펀드’가 운영실적 미흡으로 청산되면서 활용가능한 지원수단의 폭이 더욱 축소된 상황이다.

반면 건설·플랜트, 환경, 자원개발 등과 같이 투자규모 및 리스크가 큰 분야를 중심으로 현재 개별적인 해외진출 지원사업이 운영되고 있다. 이러한 분야들의 경우 일반적인 해외진출지원제도와 별개로 정보제공, 컨설팅지원, 기술 및 자금지원 등 분야별 특성을 고려한 다양한 지원 프로그램이 단일 채널을 통해 종합적으로 지원되고 있다.

항만·물류 분야의 경우 산업적 특수성, 글로벌 네트워크 확보 등의 필요성을 고려할 때 단순히 기존의 해외진출 지원제도 만으로는 정책의 효과성 측면에서 한계가 있을 수밖에 없다. 특히, 해외 터미널 등 물류시설 확보 등과 관련하여 건설·플랜트, 자원개발 분야 등과 마찬가지로 대규모 투자와 높은 리스크를 부담할 수밖에 없다는 점에서 이들 분야와 유사한 형태의 개별적 지원제도 마련에 대한 고민이 필요하다고 판단된다.

## 2. 통합적 해외진출 지원체계 미흡

기업의 해외진출을 효과적으로 지원하기 위해서는 다양한 지원 프로그램의 중복을 최소화하고 지원체계를 효율화할 필요가 있다. 이를 위해서는 통합적 지원체계를 구축하여 각 지원기관 혹은 지원 프로그램이 상호 연계되고 또한 일관된 전략 하에서 운영될 수 있도록 할 필요가 있다. 그러나 국내 해외진출지원정책의 경우 기관간 협업체계 미흡에 따른 정책효율성 문제가 지속적으로 제기되고 있다.

이러한 문제의식에 따라 핀란드, 일본 등 주요국들은 기업의 해외진출 지원정책의 효과성 제고를 위해 통합적 지원체계를 구축하기 위한 노력을 전개하고 있다. 범부처 차원의 해외진출전략이 일관된 방향으로 전개될 수 있도록 부처 및 유관기관 간 협력 강화를 도모하는 데 정책의 초점이 맞추어져 있다.

국내에서도 ‘국제물류투자분석 지원’과 같이 항만물류 분야를 위한 독립적인 지원 프로그램이 존재하나 그 지원 기능은 상당히 제약적으로 여타의 중소기업 등에 대한 지원 프로그램을 병행적으로 활용하여야 하는 상황이다. 그러나 현재 국내 해외진출지원 제도는 다수의 부처 및 지자체, 지원기관에 의해 수행되는 등 복잡화되어 있고 긴밀한 협력체계가 구축되어 있지 않아 유연한 대응이 어렵다.

통합적 지원체계 구축을 위해서는 항만·물류 분야의 해외진출지원의 Control Tower 기능을 효과적으로 수행할 수 있는 조직이 필요하다. 현재 관련 지원기관으로 ‘국제물류투자 분석센터’가 존재하나, 이러한 종합적 지원기능을 수행하기에는 권한 및 예산 등의 측면에서 부족한 것이 사실이다. 무엇보다 범부처 차원에서 지원정책을 총괄할 수 있는 역량과 권한을 갖춘 조직체계가 구축될 필요가 있다.

## 3. 지역별 맞춤형 지원 체계 부재

최근 우리나라의 해외투자의 대상지역이 중국에서 여타 국가로 전환되고 있는 상황에서 다양한 지역을 대상으로 투자유망국의 발굴 및 관련정보 제공 등의 지원 수요가 확대되고 있다. 더구나 같은 신흥국 혹은 선진국이라고 하더라도 투자환경 및 시장여건은 상당한 차이를 보인다. 실제 아시아권에서 신흥시장으로 주목받고 있는 ASEAN 국가들 내에서도 베트남의 경우 비교적 투자처로서

안정단계에 접어든 것으로 평가되나 미얀마 등의 경우 법제도 미비 및 인프라 취약 등 투자환경 측면에서 불확실성이 큰 것으로 평가되고 있다.

이에 주요 선진국가들은 신흥시장을 중심으로 차별적 해외진출 지원전략 및 프로그램을 운영하고 있다. 일례로 독일은 ‘신시장 이니셔티브(Initiative Neue Zielmärkte)’를 통해 ① 독일기업의 시장진출 잠재력<sup>32</sup>, ② 자유화 잠재력, ③ 시장의 규모, ④ 독일 수출 비중과 최근 수출 증가추세 등을 고려하여 신흥시장을 선정하고, 이에 대하여 차별적 지원전략을 수립하고 있다.<sup>33</sup>

그러나 국내 지원정책의 경우 아직은 중국, 북미, 유럽 등 수출지역 중심으로 편성되어 있는 상황으로, 주요 신흥국가들을 대상으로 차별적 지원전략을 수립하기 위한 노력이 필요하다. 항만·물류 분야의 경우도 마찬가지로, 사실상 ‘국제물류투자분석센터’에서 제공하는 동향정보 및 네트워크 지원 사업 외에 지역별 맞춤형 해외진출지원을 효과적으로 제공하기 위한 수단은 전무한 상황이다. 단순히 정보제공 및 컨설팅을 넘어 기업의 요구에 부응하는 맞춤형 지원이 이루어질 수 있도록 신흥지역을 중심으로 지원채널을 정비할 필요가 있다.

#### 4. 자금지원 체계 미비

현지 진출 특히 물류수요 확보를 목적으로 하는 터미널 및 물류시설관련 해외 투자를 위해서는 상당 규모의 자금이 소요되는 만큼 효과적인 자금지원 체계를 갖추는 것 또한 해외진출 지원정책에 있어 중요한 부분이다. 그러나 현재로서는 항만·물류분야 차원에서 이러한 지원 프로그램은 전무한 상황이다. 무엇보다 2007년 이러한 목적으로 도입된 바 있었던 국제물류투자펀드의 운영이 사실상 별다른 성과 없이 종료되면서, 유사한 형태의 지원프로그램 도입에 대한 우려 또한 클 수밖에 없는 상황으로 판단된다.

그러나 수익성 있는 물류투자 프로젝트에 대하여 보다 원활한 자금지원이 가능하도록 다양한 자금지원 채널이 마련될 필요가 있다. 실제 최근 각국 국부펀드의

<sup>32</sup> 사회인프라, 투자 자유화 수준, 정치적 안정성, 에너지, 상하수도, 교통, 통신 등 독일기업의 진출이 유망한 분야의 발전 잠재력.

<sup>33</sup> BMWi (2012) p1~2를 인용한 김정곤, 김은지(2013), 「주요국의 창조산업 해외진출 전략과 시사점」, p101를 재인용

투자대상으로 인프라 분야가 주목받고 있다는 점에서 항만·물류인프라에 대한 투자지원 수단으로서 각종 기금의 활용 또한 고려될 수 있을 것이다. 또한 앞서 논의된 바와 같이 건설·플랜트, 환경, 해외자원개발 분야 등의 경우 공통적으로 사업타당성조사 등과 관련한 투자비용의 일부를 지원하는 프로그램이 마련되어 있다.

반면 기존에 항만·물류 분야 자금지원을 위해 도입된 바 있었던 국제물류투자펀드의 경우 대규모 해양물류 분야 프로젝트를 지원하는데 초점이 맞추어져 있는 반면 높은 투자수익률, 경직된 추진절차 등으로 인하여 운영상의 어려움을 겪은 것으로 평가되고 있다. 전체적인 지원규모를 줄이더라도 중소기업 지원, 혁신활동 및 사업타당성 조사관련 투자비용 등 특정 활동에 대한 전략적 지원 등 효과성을 높일 수 있는 형태의 자금지원 프로그램 마련이 필요할 것으로 판단된다.

## 5. 기타 문제점(관련기업 및 전문가인터뷰 포함)<sup>34</sup>

### 1) 항만·물류부문 해외진출 지원제도 및 지원사업 관련 정보/홍보 부족

기존 문헌연구 및 국내 물류기업 및 관련 전문가의 관점에서 인터뷰 등을 종합해본 결과 대다수의 국내 중소 물류기업들은 해외진출을 위한 지원제도 및 지원사업 등에 대한 정보가 부족하여 이러한 제도 등이 존재하고 있음에도 불구하고 인지하지 못하고 있는 것으로 조사 되었다. 또한 지원제도 및 지원사업 등에 대한 인지를 하고 있는 경우라도 홍보 등이 부족하여 해당 사업의 소관 부처가 어디인지 모르는 경우가 많았으며, 이로 인해 많은 기업들이 해외진출 시 정부의 각종 지원제도 및 사업 등에 대해 활용할 수 있는 기회를 놓치고 있는 것으로 나타났다.

### 2) 부족한 지원 비용

대다수의 인터뷰 대상 기업들은 자사 기업들이 해외 물류시설 투자 및 물류시장 진출을 위해서는 현지시장 조사 및 분석 등에 많은 시간과 비용이 소요되나 이를 위한 지원비용 등이 매우 부족하다는 의견을 제시하였다. 특히 정부 등의

<sup>34</sup> KMI, 「물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안」, 2017. 10, 발간예정인 현안연구 보고서 내 관련기업·전문가 인터뷰 조사를 인용하여 작성

지원비용 외에 현지시장 분석을 위한 비용(인건비, 현지 출장비 등)이 추가적으로 발생하고 있으며 이 비용을 자체적으로 부담하고 있어 기업들이 비용 조달 등에서 많은 애로사항을 느끼고 있는 것으로 조사되었다.

또한 정부의 지원사업의 경우에도 지원금액이 50% 이하로 한정되어 있는 사업(화주-물류 동반진출 지원사업 등)의 경우 지원비용의 상향 조정을 희망하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 지원비용 한정은 기업들이 물류시설 투자 시 투자지역 및 범위의 선정, 자사 경영진 설득 등에 상당한 제약요인으로 작용하는 것으로 나타났다.

### 3) 시장 진출을 위한 사전 준비 기간 부족

국내 중견 기업의 해외물류시설 투자 및 시장진출의 경우 지원받는 혜택을 위한 사업 수행기간의 부족한 문제도 있는 것으로 조사되었다. 예컨대 현재 해외진출 지원 사업 중 화주-물류 동반진출 지원사업 등의 경우는 해당사업에 선정된 물류기업 및 화주가 대한상공회의소와 계약을 체결하고 컨설팅 조사 등의 결과물을 제출하는 절차를 거치게 되어 있다. 그러나 기업들은 약 3개월 이내에 이러한 절차를 밟아야 신청한 지원금액을 지원받고 있어 사업수행 기간이 현실적으로 매우 부족한 것으로 조사되었다. 따라서 향후 두 개 이상의 컨소시엄이 함께 참여하는 사업의 경우 사업 수행기간을 좀 더 유연하게 완화시킬 필요성이 있는 것으로 판단된다.

### 4) 사후관리 미흡

인터뷰 종합 결과 정부의 해외진출을 위한 지원제도 등을 통하여 기업의 해외진출 지원도 필요하지만 진출 이후의 사후관리 또한 지원이 필요한 것으로 조사되었다. 특히 대다수의 기업들은 해당 지원사업과 제원제도와 관련한 애로사항이나 개선사항 등에 대한 의견을 제시할 채널 및 종합적인 사후관리 시스템 체계가 갖추어지지 않아 해당 사업이 기업이 필요한 방향으로 진행되는 데에 많은 어려움이 있다는 점을 지적하였다. 따라서 향후 기업의 물류시설 투자 및 시장진출 이후에도 정부의 지원 등에 대한 제도적 뒷받침이 필요하며 이를 통해 국내 기업이 해외진출 지원제도를 통한 투자 이후에도 지속적으로 연계되어 활성화될 수 있도록 자금지원이 필요하다고 언급했다.

## 제5절 시사점

본 장에서는 먼저 우리나라 해외진출 지원제도 전체의 운영 실태에 대해 살펴보고, 해외의 주요 지원제도를 검토하여 국내 해외진출 지원제도의 문제점을 도출하였다. 그리고 제2절에서는 본 연구의 주요 관심 분야인 항만·물류부문을 중심으로 해외진출 지원사업의 주요 내용을 검토하고, 여타 분야에 대한 분야별 해외진출 지원 사례의 시사점을 도출하였으며, 항만·물류부문에서 현행 해외진출 지원제도의 활용 가능성을 평가하였다. 다음으로 제3절에서는 해외진출 지원과 관련하여 국내외의 기금 제도 사례를 살펴보고 이러한 제도의 활용 가능성에 대해 평가를 하였다. 이와 같은 검토 내용을 바탕으로 제4절에서는 우리나라 항만·물류부문의 해외진출 지원제도가 가지고 있는 문제점을 도출하였다.

본 장의 연구 내용을 바탕으로 항만·물류 분야의 해외진출 활성화를 위한 시사점은 다음과 같이 요약될 수 있다. 첫째, 우리나라 항만·물류 기업의 해외진출이 활성화되기 위해서는 모든 산업·부문을 포괄하는 보편적인 지원제도 외에 항만·물류 분야의 산업 특성을 고려한 차별적 지원제도가 마련될 필요가 있다. 특히 항만·물류 분야에서는 글로벌 네트워크가 확보·구축될 수 있도록 지원이 이루어져야 하고, 건설·플랜트, 자원개발 분야 등과 마찬가지로 대규모 투자자금 조달과 투자 리스크 감소·제거를 위한 지원제도가 고안될 필요가 있다. 둘째, 항만·물류 기업에 대한 효과적인 해외진출 지원이 이루어지기 위해 유기적인 범정부 협력체계가 마련되어야 하며, 이러한 단일화된 Control Tower를 통해 해외진출 지원사업의 일관성·효율성을 제고하기 위한 제도 개선이 이루어져야 한다. 셋째, 기업의 요구에 부응하는 지역별 맞춤형 지원체계가 마련될 필요가 있다. 특히 최근 항만·물류 기업의 해외진출에 있어 수요가 증가하고 있는 주요 신흥국에 대한 시장 현황, 인프라 현황, 관련 제도, 기회 및 위험요인 분석 등이 강화될 필요가 있으며, 중소기업이 필요로 하는 차별화된 지원을 맞춤형으로 제공하는 것이 요구된다. 넷째, 수익성 있는 중·대규모 물류투자 프로젝트에 대하여 보다 원활한 자금지원이 가능하도록 국제물류투자펀드 채도입 등 다양한 자금지원 채널이 마련될 필요가 있다. 다만, 과거 국제물류투자펀드 운영시 주요 문제점으로 제기되었던 낮은 투자수익률과 투자운영상의 비효율성 등이

발생되지 않도록 프로젝트 발굴 단계부터 엄격한 사업 평가가 이루어져야 하고 효과성을 높일 수 있는 형태의 자금지원 프로그램이 마련되어야 하겠다.

항만·물류 분야의 해외진출 지원제도 수립에 있어 사업의 타당성 평가 및 사업 운영 모니터링·평가 제도가 도입·강화될 필요가 있다. 항만·물류부문의 해외진출은 개별 기업의 진출부터 항만 운영에 이르기까지 다양한 형태와 규모를 포괄한다. 특히 항만 운영과 같은 해외 인프라에 대한 투자를 고려하는 항만·물류부문의 해외진출에는 대규모 자금 조달 지원이 이루어져야 하기 때문에 해외진출 검토 단계에서 엄격한 사업 타당성 평가가 이루어져야 한다. 전술한 바와 같이 국내에 운영 중인 기금은 일정 수준의 수익성과 안정성이 담보되어야만 지원을 시행하기 때문에 해외진출 사업의 계획 수립부터 경제성과 정책적 필요성에 대한 충분한 근거가 마련되어야 한다. 항만·물류부문의 해외 인프라 투자는 직접적인 경제적 효과 외에도 국내 물동량 증대와 같은 간접적인 효과와 국내 산업의 활성화를 위한 해외 진출 교두보 마련 등 정책적 필요성도 중요하므로 산업 특성을 고려한 타당성 평가가 이루어져야 하겠다. 과거에 운영되던 국제물류투자펀드 사례와 같이 10% 수준의 높은 투자수익률을 기준으로 자금의 지원이 이루어질 경우 산업 특성에 따른 간접적인 경제적 효과나 정책적 효과는 간과될 수밖에 없다.

현재 국내에서는 일정 금액의 국고가 지원되는 공공사업은 전문 기관의 타당성 평가를 거쳐 사업 시행 여부가 결정된다. 항만·물류부문의 해외 인프라 투자에 대한 자금 지원 제도가 마련될 경우 사업의 주체가 수립한 투자·운영 계획을 (국가가 지정하거나 자금 지원 기관이 지정한) 제3의 전문 기관이 평가함으로써 객관적인 기준 하에서의 타당성을 검토하고 지원 여부가 결정될 필요가 있다. 다만 평가 과정에 자금 지원 기관과 사업 주관 부처 및 전문가가 참여하는 의견 수렴 단계를 충분하게 포함함으로써 경제성과 함께 산업 특성이나 정책적 필요성을 충분히 고려해야 할 것이다.

그리고 사업 계획이 타당한 것으로 평가되어 본격적인 해외 진출 단계에 진입한 이후에도 사업의 부실화를 예방하고 경제적·정책적 이익 극대화를 도모하기 위해 사업의 추진 과정에 대한 엄격한 모니터링과 평가가 요구된다. 이를 위해 일정 금액 이상으로 정부 예산이나 공공 기금의 지원이 이루어진 해외진출 사업

에 대해 모니터링 및 평가를 수행하면서 해외진출 지원 Control Tower나 정부, 자금 지원 기관 등에 사업 운영 평가 의견을 제공하는 지원체계가 도입되어야 하겠다.

마지막으로 국내 기업의 해외 물류네트워크 확보를 위해서는 해외진출 지원을 위한 제도개선뿐만 아니라 제도에 대한 홍보, 해외시장 진출을 위한 지원비용의 확대, 사후관리시스템 구축 등이 필요할 것으로 사료된다.

이를 위해 현재 정부에서 지원하고 있는 물류기업 지원 비율을 상향 조정해야 할 필요가 있을 것으로 판단된다. 기업 입장에서는 해외진출을 위한 실증분석을 함에 있어 해당국가의 법·제도적 절차, 문화 특성 등 시장 분석을 위한 예상치 못한 시간과 비용이 발생하고 있으며 이는 곧 기업 내부적인 추가 비용으로 이어지고 있기 때문이다.

또한 정부는 기업이 해외진출 지원제도를 통한 해외물류시설 및 시장진출 이후에도 해당사업에 대한 체계적인 모니터링을 통해 기업과 정부 간 연결고리가 단절되지 않도록 사후관리시스템을 구축하여야 하겠다. 이를 통해 해외시장 진출 이후에도 지속적으로 연계되어 활성화될 수 있도록 유도해야 할 것이다.

## 제4장

## 해외사례 검토 ≪

### 제1절 주요국 해외 진출 전략

#### 1. 중국 일대일로 전략

일대일로(One Belt One Road, OBOR)는 ‘육상 실크로드 경제 벨트’와 ‘21세기 해상 실크로드’의 약칭이다. 일대일로는 기존의 중국과 관련 국가 간의 양·다자간 협력 체제 및 기존의 효율성 높은 지역 협력 플랫폼을 기반으로 고대 실크로드의 역사적 의미에 따라 평화 발전을 위해 인접 국가와의 경제협력 파트너로서의 관계를 적극 발전시킴으로써 정치적 상호 신뢰 증진, 경제 융합, 문화 포용 이익 공동체, 운명 공동체, 책임 공동체 구축을 실현하기 위한 전략이다.

2015년 3월 28일, 국가발전개혁위원회와 외교부, 상무부는 《실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설의 비전 및 액션플랜》을 공동 발표했다.<sup>35</sup>

일대일로 경제구 개방 이후, 수주 받은 공사 프로젝트는 3,000건을 넘었고 2015년 기준 일대일로 관련 49개 국가에 대한 중국 기업들의 직접 투자총액은 2014년 대비 18.2% 증가하였다. 또한, 국가 서비스 외주 계약 금액 178.3억 달러, 시행 금액 12.5억 달러로 전년 대비 각각 42.6%와 23.45% 증가하였다.

2016년 6월, 중국-유럽 열차 누적 운행 횟수는 1,881회이며 그중 왕복 운행 횟수는 502회로 수출입 무역 총액 170억 달러 규모이다. 특히, 중국-유럽 간 열차의 디자인은 모두 하나로 통일되었는데, 눈에 띄는 짙은 남색 바탕에 빨간색과 검은색을 메인 색으로 하여 달리는 열차와 휘날리는 실크를 형상화한 브랜드 마크는 실크로드 경제 벨트의 번영을 상징하는 중요한 상징물이 되었다.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> 신화사, 실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진에 대한 비전과 액션플랜, 2015.6.17.

<sup>36</sup> 신화당, 춤추는 날개 풍성한 성과-‘일대일로’건설 반성과 비전, 2017.1.4.

## 1) 배경

### (1) 시대적 배경

중국 경제와 세계 경제는 밀접한 관련을 맺고 있다. 중국은 ‘대외 개방’이라는 기본 정책 방향을 유지하고 전 방위적인 대외 개방 환경을 조성하여 세계 경제 시스템에 융합될 것을 시도하고 있다. 일대일로 공동 건설은 대외 개방을 확대하기 위해, 그리고 아시아-유럽-아프리카 및 세계 각국과의 상호 협력을 강화하기 위해 수립한 전략이다. 중국은 가능한 한 더 많은 국제적 책임과 의무를 이행함으로써 인류의 평화와 발전에 공헌하기 위해 노력하고 있다.<sup>37</sup>

2015년 10월, 일대일로 국가 통계 발전 회의가 섬서성 서안에서 열렸다. 국가통계국 전 국장 왕보안(王保安)은 회의 석상에서 일대일로 인접 국가가 정부 통계 교류와 협력을 더욱 강화해야 하며 각국의 지속 가능한 발전을 위해 정확하고 신뢰할만한 통계 데이터를 제공해야 한다고 강조했다. 더불어 정보 교류는 경제적 상생의 기본이라고 말하며 일대일로는 각국 정부의 통계 협력과 정보 교류를 촉진하여 실무 협력과 경제적 상생 실현을 위한 정책적 근거와 든든한 지원 정책이 되어줄 것이라고 밝혔다. 중국 통계 부서는 적극적으로 지속 가능한 발전 관련 지표의 통계 및 모니터링 작업을 진행할 것이며 선진화된 통계 시스템 구축을 위해 노력할 것이다. 중국 경제 및 사회 발전을 위한 권위 있는 통계 데이터를 제공하기 위해 노력할 것이며 일대일로 관련 국가 통계 자료를 수집 및 정리하여 중국 통계 데이터의 국제적 비교 가능성을 높이고 다른 나라와 중국 통계 개혁 발전 경험을 공유할 계획이다. 일대일로 인접 국가 정부 통계기관과 함께 통계 교류 협력을 강화하기 위해 노력하고 통계 데이터 교환 및 공유 체계를 구축할 것이다.<sup>38</sup>

### (2) 중국 경제적 배경

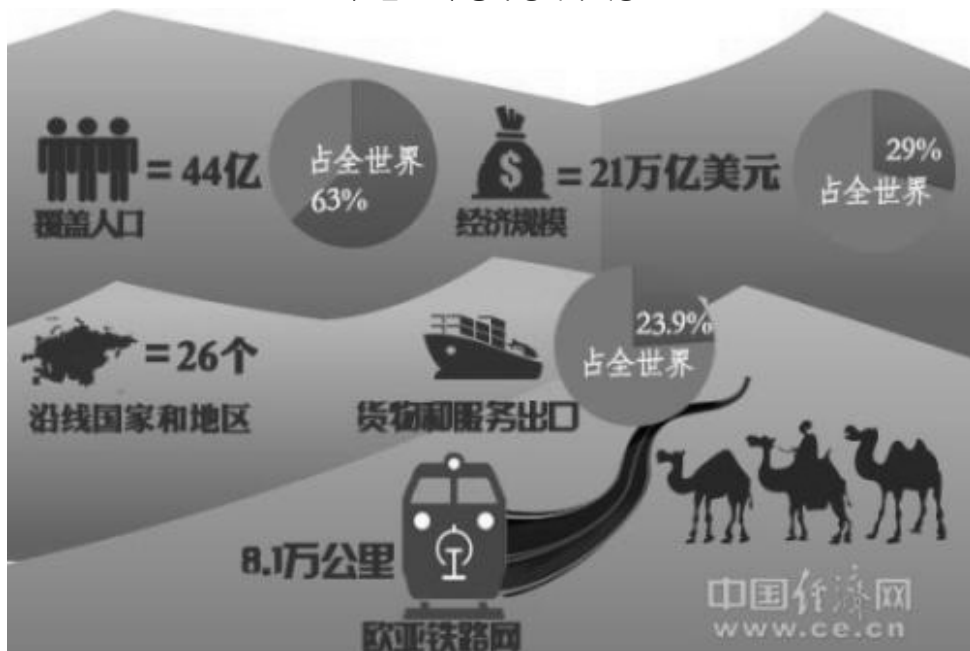
중국은 경제 급성장으로 인해 현재 과잉 생산 능력 및 외화 자산 과잉 문제가

<sup>37</sup> 신화사, 실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진에 대한 비전과 액션플랜, 2015.6.17.

<sup>38</sup> 중국경제망, ‘일대일로’ 국가 통계 발전 회의, 2015.10.20.

발생하고 있다. 또한, 천연 오일가스 자원 및 광산 자원은 해외 의존도가 높으며 공업과 기초 인프라는 연해 지역에 과도하게 집중되어 있어 국가 인프라가 불균형 발전되어 있는 상태이다. 그럼에도 불구하고 변방 지역의 전체적인 경제 상황이 호황기를 맞아 중국과 협력하려는 인근 국가들의 의지가 상승하고 있다. 이러한 경제적 상황에 자국의 문제 해결 및 인접 국가와의 경제 협력 구축을 위해 일대일로 전략을 추진하고 있다.

〈그림 4-1〉 중국 경제적 배경



자료: 중국경제, 中 ‘일대일로 건설에 금융 레버리지 확대’ 지적, 2017.8.21.

## 2) 이론 기초

〈양극 세계 이론〉의 저자는 마르크스주의의 기본 원리, 특히 세계 역사 관련 이론을 계승 및 발전시키고 유물론적 변증법, 지정학적 경제, 지정학적 정치와 사회 형태학의 관점에서 세계 역사 구조를 연구 및 분석한 이 이론이 일대일로 전략의 이론적 기초이자 기본 원칙이라고 밝혔다. 일대일로 이니셔티브는 선경제

후정치의 협력 절차 원칙으로 중앙아시아, 러시아 → 남아시아, 동남아시아 → 중동, 아프리카 지역 → 유럽 순서로 진행되는 지정학적 추진 원칙, 경쟁적 영역 → 자연 독점성 영역 → 공공 제품 영역의 순서로 진행되는 산업 추진 원칙 이론 등 제3세대 양극 세계 과정 이론을 실행하고 있다. 특히 사회주의 기본 원칙을 기초로 한 지식 재산권 협력 추진 원칙은 이미 잠정적인 성과를 거두고 있다.

일대일로 건설의 기본원칙은 공상(함께 논의한다, 공유(함께 나눈다), 공건(함께 건설한다) 이다. 일대일로 건설은 UN 헌장의 취지 및 원칙뿐만 아니라 영토 주권에 대한 상호존중, 상호 내정 불간섭, 상호 불가침, 평화 공존, 호혜평등을 구체적 원칙으로 하는 평화 공존 5원칙을 준수한다. 일대일로 건설은 개방적 협력 방식을 채택한다. 공동 건설의 성과를 더 많은 곳에서 누릴 수 있도록 하기 위해 일대일로 건설의 관련 국가를 고대 실크로드 국가들에 국한하지 않으며, 모든 국가와 국제사회 그리고 역내 기구의 참여가 가능하게 한다.

일대일로 건설은 화합과 포용을 중시한다. 문화 다양성을 존중하고 각국의 경제 성장 모델과 경제 성장 방식을 존중하며 상호 소통을 통해 서로의 다름을 이해하고 받아들이는 동시에 평화 공존과 공동의 번영을 추구한다. 또한, 시장 경제의 운영 원칙을 따른다. 시장 경제의 원칙과 국제 통용 규칙에 따라 시장의 자원 배분 효율성을 극대화시키고 각 분야 기업들이 주체적인 역할을 해나갈 수 있도록 하는 한편 충분한 정부의 역할을 뒷받침한다.

### 3) 기본 구상<sup>39</sup>

일대일로는 공동의 발전과 번영을 실현하고자 하는 협력의 길이자 상호 간의 이해와 신뢰를 증진시키고 각 분야의 교류를 확대하고자 하는 평화의 길이다. 중국 정부는 평화 협력, 개방과 포용, 상호 학습, 호혜 상생의 이념에 따라 각 분야의 실질적 협력을 통해 정치적으로 서로 신뢰하고, 경제적으로 서로 융합되며, 문화적으로 서로를 포용하는 이익 공동체, 운명 공동체, 책임 공동체를 구축을 하고자 하고 있다.

아시아-유럽-아프리카 대륙을 하나로 잇는 일대일로의 양 끝에는 각각 활력

<sup>39</sup> 신화사, 실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진에 대한 비전과 액션플랜, 2015.6.17.

이 넘치는 동아시아 경제권과 선진화된 유럽 경제권이 자리 잡고 있으며 두 경제권 사이에 위치하고 있는 국가들의 성장 잠재력은 매우 크다. 실크로드 주요 경제 벨트로선 첫째, 중국→중앙아시아, 러시아→유럽(波罗的海), 둘째, 중국→중앙아시아, 서아시아→페르시아만, 지중해, 셋째, 중국→동남아시아, 남아시아, 인도양 등이 있다. 또한 21세기 해상 실크로드 주요 교역 통로에는 첫째, 중국 연해 항구→남중국해→인도양→유럽, 둘째, 중국 연해 항구→남중국해→남태평양 등이 있다.

일대일로를 통해 육지 위에는 거대한 국제 교역 통로 및 인접 중점 도시를 기반으로 하고 중점 통상 산업 단지를 협력 플랫폼 삼는 유라시아의 교량이자 중-몽-러, 중국-중앙아시아-서아시아, 중국-인도차이나반도 등의 국제 경제 협력 회랑이 만들어질 것이다. 또 바다 위에는 중점 항만들을 연결한 안전하고 효율성이 높은 해상 운송 통로가 만들어질 것이다.

중국-파키스탄과 방글라데-중국-인도-미얀마 두 개의 경제 회랑은 일대일로 건설과 긴밀한 관련이 있기 때문에 상호 간의 협력을 추진하게 된다면 더 큰 성과를 얻게 될 것이다. 일대일로 건설은 인접 국가들의 개방적 협력을 이끌 거대한 비전이다. 인접 국가들은 일대일로의 실현을 위해 다 같이 손을 잡고 호혜상생, 공동의 안전이라는 목표를 가지고 앞으로 나아가야 한다. 역내 기초 인프라 건설과 안전하며 효율성 높은 육·해·공 교역망의 구축으로 각 국가 간 상호연계 수준이 높아야 한다. 투자 무역 편리화 수준 제고와 높은 수준의 자유 무역지대 네트워크를 구축으로 더욱 더 긴밀한 경제 협력 관계를 맺고 정치적 신뢰를 증진해야 한다. 또한, 인문 교류의 확대와 각기 다른 문화 간의 상호 학습을 통해 서로에 대한 이해를 증진하고 평화롭게 공존하는 법을 모색해야 한다.

#### 4) 발전 과정

##### (1) 실크로드 경제 벨트

실크로드 경제 벨트 전략은 동남아 경제 통합 및 동북아 경제 통합 구상을 포함하고 있으며 이 둘을 융합한 뒤 유럽까지 함께 나아가 유라시아의 경제 통합을 이루게 될 것이다. 21세기 해상 실크로드 경제 벨트 전략은 유럽-아시아-아

프리카 세 개 대륙을 잇는 해상 통로를 마련하여 실크로드 경제 벨트와 함께 각 대륙의 해상과 육지를 잇는 연결 고리가 될 것이다.

## (2) 포함 지역

실크로드 경제 벨트 포함지역은 신강(新疆), 중경, 섬서, 감숙, 영하(宁夏), 청해, 내몽고, 흑룡강, 길림, 요녕, 광서, 운남, 서장13성(직할시)이다. 21세기 해상 실크로드 포함지역은 상해, 복건(福建), 광둥, 절강, 해남5성(직할시)이다. 총 18개의 성 및 자치구, 직할시가 포함된다.

## (3) 지역별 역할<sup>40</sup>

신강(新疆)은 특별한 지리적 우세와 서쪽 지역의 주요 개방 창구로서의 이점을 활용하여 중앙아시아와 남아시아, 서아시아 등 국가와의 협력을 강화함으로써 실크로드 경제 벨트의 주요 교통 허브, 통상 물류 및 문화 과학 교육 중심지 역할을 하는 실크로드 경제 벨트의 핵심 지역이다.

개방도가 높고 경제력이 강하며 영향력이 큰 장강 삼각주, 주강 삼각주, 해협 서안, 환발해 등 지역은 중국(상해) 자유무역시험지구 추진 가속화를 통해 복건(福建)지역 내 21세기 해상 실크로드 핵심구의 구축을 지원한다.

개방적 협력 지역인 심천 전해(前海), 광주 남사(南沙), 주해 횡금(横琴), 복건(福建) 평담(平潭) 등 지역은 홍콩·마카오·대만과의 협력 강화를 통해 홍콩-마카오-대만구를 잇는 경제 걸프지역을 형성한다.

절강 해양 경제발전 시범구, 복건(福建)해협 남색 경제 시험구와 주산(舟山) 군도 신개발 지구 건설 추진을 통해 해남 국제 관광도 개발 개방에 박차를 가한다. 상해, 천진, 영파(宁波) - 주산(舟山), 광주, 심천, 담강(湛江), 산두(汕头), 청도, 연태, 대련, 복주, 하문, 천주(泉州), 해구(海口), 삼아(三亚) 등 연해 도시 항만 건설을 통해 상해, 광주 등 국제 허브의 역할을 강화한다.

<sup>40</sup> 신화사, 실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진에 대한 비전과 액션플랜, 2015.6.17.

〈그림 4-2〉 신 실크로드 경제권



자료: KOTRA, 중국 신실크로드 정책의 명과 암, 2014.11.26.

#### (4) 전략 실행

일대일로 건설을 적극 추진하고 있는 중국 정부는 인접 국가와의 소통 강화 및 인접 국가와의 실질적 협력을 위해 일련의 정책을 내놓았으며 초기 성과 창출을 위해 노력할 것이다.

중국의 국가 지도자 시진핑 국가 주석과, 리커창 총리 등 주요 지도자층은 20여 개 국가를 순방하며 상호 연계 파트너 관계 강화를 위한 대담회, 중국-아프가니스탄 협력 포럼 제6회 장관급 회담에 참석하여 각국의 대통령, 정부 대표들과 양자 관계 및 지역 발전 문제에 관해 여러 차례 회담을 나누고 일대일로에 깊은 함의와 적극적 의미에 대해 심도 있게 이야기함으로써 일대일로 공동 건설에 대한 공감대를 형성하였다.<sup>41</sup>

2015년 3월, 일대일로 전략의 실행을 통해 고대 실크로드에 새로운 활력을 불어넣고 새로운 방식으로 아시아-유럽-아프리카를 긴밀하게 연결하여 상생 협

<sup>41</sup> 중국 정부망, '일대일로' 공동 건설 추진에 대한 비전 및 액션플랜, 2015.6.27.

력의 새로운 역사를 쓰기 위해 중국 정부는《실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진을 위한 비전 및 액션플랜》을 제정 및 발표하였다.

2015년 5월, 유럽-아시아 3개국 순방을 진행한 시진핑은 가장 먼저 카자흐스탄을 방문했다. 카자흐스탄에서 ‘실크로드 경제 벨트 전략 구체화를 위한 여정’으로 불린 이 방문을 통해 그는 일대일로 전략 추진에 한 걸음 더 다가설 것이다. 같은 해 보아오포럼 개막식 기조연설에서 시진핑 국가 주석은 일대일로 건설은 기존의 협력 시스템들을 기반으로 인근 지역의 경제 협력을 강화하기 위함이지 절대 기존의 지역 협력 시스템 및 이니셔티브를 대체하고자 함이 아니라는 것을 밝혔다.

또한, 일부 국가와 일대일로 공동 건설 협력 MOU를 정식 체결하였고, 일부 인접 국가들과는 지역 협력 및 변방 협력에 관한 MOU 및 통상 협력 중장기 발전 계획을 체결하였다. 더불어 일부 인접 국가와의 지역 협력 계획 개요를 작성하였다.

#### (5) 프로젝트 추진<sup>42</sup>

인접 국가들과의 소통 강화를 통해 기초 인프라 연계, 산업 투자, 자원 개발, 통상 협력, 금융 협력, 인문 교류, 생태 보호, 해상 협력 등에 관한 성숙한 조건의 중점 협력 프로젝트들을 다수 추진하였다.

중국은 동북아, 중앙아시아, 남아시아 및 동남아시아 국가들과 13곳의 고속도로, 8곳의 철도를 개통하기 위한 아시아 고속도로망, 범아시아 철도망 프로젝트를 계획 및 진행 중에 있다. 그 밖에 천연 오일 가스 파이프, 교량, 송전 회로, 광케이블 전송 시스템 등 기초 인프라 구축 협력에 있어서도 일정 성과를 이루었다. 이러한 기초 인프라는 일대일로 전략 실행의 든든한 물질적 기반이 되어 줄 것이다. 그중 가장 중요하고 또한 실현 가능성이 높은 프로젝트는 일본-한국-일본해-자루비노항-훈춘(琿春)-길림-장춘-백성(白城)-몽골-러시아-유럽 연맹을 잇는 고속철도와 고속도로 건설 프로젝트이다.

#### (6) 관련 정책 마련

중국 정부는 국내 각종 자원의 통합 관리를 통한 정책적 지원을 강화하였다.

<sup>42</sup> 중국 정부망, ‘일대일로’ 공동 건설 추진에 대한 비전 및 액션플랜, 2015.6.27.

중국-유럽-아시아 경제 협력에 관한 자금 투자 활성화를 위해 AIIB(아시아 기초 인프라 투자 은행) 설립 및 실크로드 펀드 설립을 추진하는 동시에 편리한 투자 환경 조성 및 역내 통관시스템 통합을 위해 은행카드 결제 기관 및 결제 기관의 글로벌 서비스 확대를 추진하였다.

2013년 10월, 시진핑 중국 국가주석이 AIIB 설립을 제안했고, 2014년 10월, 중국, 인도, 싱가포르 등을 포함한 21개국의 재무부 장관 및 대표들이 북경에 모여 AIIB 설립을 결정한 뒤 협약을 체결하였다.

#### (7) 아시아 기초인프라 투자은행(Asia Infrastructure Investment Bank, AIIB)

2015년 4월 기준, 37개의 역내 국가와 20개의 역외 국가를 합친 총 57개 국가가 AIIB 가입 의사를 밝혔다. 미국과 일본을 제외한 주요 서양 국가 및 아시아-유럽 지역의 대부분 국가가 여기에 포함되어 있으며 오대주 국가들이 골고루 포함되어 있다. 이틀 동안 북경에서 열린 AIIB 제4차 협상 대표 회담에서 임시 사무국에 대한 초안 〈아시아 기초 인프라 투자 은행 정관(초안)〉 수정본에 관해 열띤 토론을 벌였다. 각 측은 협의 결정하여 2015년 안에 아시아 기초 인프라 투자은행 정관에 관한 협상 및 채택 절차를 마치고 해를 넘기기 전에 정관의 효력을 발생시키기로 했다.

#### (8) 기초 인프라 연계

기초 인프라 연계는 일대일로 프로젝트의 중점 분야이다. 인접 국가들을 관련 국가 주권 보호와 안전을 중시하며 기초 인프라 건설 계획, 기술 표준 시스템 연계 수준을 높이고, 국제 통상 통로의 건설을 적극 추진하여 아시아 각 지역 및 아시아-유럽-아프리카를 잇는 기초 인프라망을 형성한다. 친환경 저탄소 기초 인프라 건설 및 관리에 힘쓰고 건설 과정에서의 기후 변화를 충분히 고려한다.

교통 기초 인프라 중점 통로들의 주요 지점 및 중점 프로젝트를 파악한 후, 시급히 도로 개설이 필요한 구간, 교통 순환 장애 구간을 우선적으로 선정하여 문제를 해결하고 도로 안전 보호 시설과 교통 관리 시설 설비를 완비한다. 전체 노선 협력 시스템 구축을 통해 국제 통관, 도킹, 복합 운송 시스템을 연계하며,

통용 가능한 수송 규범을 제정해 원활한 국제 운송 환경을 구축한다. 항만 기초 인프라 건설을 통해 원활한 육상-해상 연계 운송 시스템을 구축하고, 해상 노선과 운항 횟수 증가, 정보화 해상 물류 협력 강화 등 항만 간의 협력도 강화한다. 그 밖에, 민간 항공의 협력 플랫폼 및 시스템을 구축하여 항공 기초 인프라 수준도 향상해야 한다.

송유, 가스 운송관 등의 수송 통로 안전 보장, 전력 및 송전 통로 건설, 역내 스마트 그리드 수준 업그레이드 등 에너지 기초 인프라 상호 연계 수준을 높인다.

통신 분야의 상호 연계성을 높이고 실�크로드 내 정보의 흐름을 원활하게 하기 위해 광케이블 등 국가 간 통신 네트워크 건설을 추진한다. 양방향 국제 광케이블 설치, 대륙 간 해저 광케이블 프로젝트의 기획 및 건설을 통해 위성 정보 통로를 완비하고 각 국가 간 정보 교류 및 협력을 강화한다.

#### (9) 자금 유통

자금 유통은 일대일로 건설에 있어 중요한 버팀목이다. 금융 협력을 강화하고 아시아 통화 안정 시스템, 투/융자 시스템과 신용 시스템 구축을 추진한 후 협력의 범위를 인근 국가와의 양자 간 통화 스와프, 결산의 범위 및 규모 확대로 확대한다. 아시아 채권 시장의 개방 및 발전을 추진한다. 아시아 기초 설비 투자 은행, 브릭스 개발은행 설립을 추진하고 관련 측은 상해 협력 조직 융자 기관 설립에 관한 협상을 진행한다. 실�크로드 펀드의 설립 및 운영을 추진한다. 중국-아세안 은행 동맹, 상해 협력 조직 은행 연맹과의 협력을 강화하고 은행 신디케이트 대출, 여신 등 여러 방식으로 다자간 금융 협력을 강화한다. 인근 국가 정부와 신용 등급이 높은 기업 및 금융 기관의 국내 위안화 채권 발행을 지원한다. 조건에 부합하는 중국 국내 금융기관들과 기업들이 국내에서 위안화 채권과 외환 채권을 발행할 수 있도록 하여 인근 국가들이 자금을 사용할 수 있도록 돕는다.<sup>43</sup>

금융 관리감독 협력을 강화하고 양자 간 관리감독 협력 양해 각서 체결을 추진하며 효율성 높은 역내 관리감독 협력 시스템을 구축한다. 위기 상황별 리스

<sup>43</sup> 신화사, 실�크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실�크로드 공동 건설 추진에 대한 비전과 액션플랜, 2015.6.17.

크 관리 제도를 완비하고 지역별 금융 리스크 경고 시스템을 구축하며 리스크 대응 협력 시스템을 구축한다. 신용 관리 부처, 신용조회 기관, 신용 평가 기관 간의 국제 교류와 협력을 강화한다. 실크로드 펀드 및 각국의 펀드 자금을 충분히 활용하여 일대일로 중점 프로젝트 건설에 상업적 투자 자본과 사회적 자금이 함께 활용될 수 있도록 한다.

#### (10) 협력 시스템

다방면의 소통을 통해 양자 간 협력을 강화한다. 협력 양해각서 또는 협력 계획 체결 추진하여 훌륭한 양자 간 협력의 예시를 남긴다. 양자 간 연합 업무 시스템을 완비하고 일대일로 건설 추진 실행 방안, 액션플랜 노선 등을 연구한다. 기존의 연합회(联委会), 혼위회(混委会), 협위회(协委会), 지도위원회, 관리위원회 등 양자 간 협력 시스템을 충분히 활용하여 협력 프로젝트 실행에 협조한다.

다자간 협력 시스템을 적극 활용한다. 상해협력조직(SCO), 중국-아세안 '10+1', APEC, ASEM, ACD, CICA, 중국-아프가니스탄 협력 포럼, 중국-GCC 전략 대화, GMS 경제 협력, 중앙아시아 지역 경제 협력(CAREC) 등 기존의 다자간 협력 시스템을 적극적으로 활용하고 관련 국가 간의 소통을 강화하여 더 많은 국가와 지역이 일대일로 건설에 참여하도록 한다.

인근 국가와 지역, 소지 관련 국제 포럼, 전람회 및 보아오 아시아포럼, 중국-아세안 박람회, 중국-아시아·유럽 박람회, 유럽-아시아 경제 포럼, 중국 국제 투자무역 상담회 및 중국-남아시아 박람회, 중국-아랍 박람회, 중국 서부 국제 박람회, 중국-러시아 박람회, 전해(前海) 협력 포럼 등 협력 플랫폼을 적극적으로 활용한다. 인근 국가의 지역 정부, 민간단체의 일대일로 역사문화 유산 발굴을 지원하고 특별 투자, 무역, 문화 교류 활동을 공동 개최하며 실크로드 국제 문화 박람회, 실크로드 국제 영화제와 도서전을 개최한다. 이 밖에도 일대일로 글로벌 정상 포럼 설립을 추진한다.

#### 5) 영향과 의미

일대일로 목표는 정치적 신뢰 관계를 구축하고, 경제적으로 연계되어 있으며, 서로의 문화를 포용하는 이익 공동체, 운명 공동체, 책임 공동체를 만드는 데

있다. 이는 유럽-아시아 대륙 나아가 전 세계의 호혜 상승을 위한 이익, 문명, 책임 공동체를 만드는 것이다. 일대일로는 중국과 실크로드 인근 국가가 우수한 생산 능력을 공유하고 프로젝트 투자에 대해 함께 상의하며, 함께 기초 인프라 건설에 힘쓰고 그 협력 성과를 공유하는 것이다. 일대일로는 도로 연계, 원활한 무역, 통화 유통, 정책적 소통, 민간 교류 등 다섯 가지 임무를 골자로 하며 다음의 세 가지 사명을 가지고 있다.

### (1) 경제 성장의 길 모색

일대일로 건설을 통해 중국 개혁 발전의 성과와 중국 발전의 경험 및 교훈을 다른 국가들과 함께 공유할 수 있다. 중국은 인근 국가들과의 대화 및 협력을 통해 더욱 평등하고 균형적인 글로벌 협력 파트너 관계를 구축하고 장기적인 글로벌 경제의 성장과 안정을 위한 초석을 다질 것이다.

### (2) 세계화 재균형

전통적인 세계화는 유럽에서 시작되어 미국에서 확대 발전되었고, 그 때문에 국제 질서는 서양 중심론에 따라 돌아가게 되었다. 일대일로는 서쪽 지역의 개방을 통해 서부 개발 및 중앙아시아, 몽골 등 내륙 국가와 지역의 개발을 이끌면서 국제사회에 포용적인 세계화 철학을 전파하고 있다. 그뿐만 아니라 일대일로를 통해 중국은 우수한 생산 능력과 비교 우위 산업을 적극적으로 서쪽 지역에 보급하여 인근 국가, 연안 국가들이 먼저 큰 혜택을 누릴 수 있도록 했고, 이로써 동서양 교역 통로, 문화교류의 통로로서만 사용되던 중앙아시아 등 실크로드 인근 지역이 새로운 경제 성장의 중심지로 거듭나고 있다. 이로써 중국은 유럽에서 불었던 세계화 바람이 만든 거대한 빈부격차와 지역 발전 불균형 문제를 극복하고 평화적이고 안전하며 함께 번영하는 조화로운 세계를 만들기 위해 노력하고 있다.

### (3) 새로운 지역 협력 모델 창조

일대일로는 전방위적 대외 개방 전략으로서 경제 회랑 이론, 경제 벨트 이론, 21세기의 국제 협력 이론 등으로 경제 발전 이론, 지역 협력 이론, 세계화 이론

의 역사를 다시 쓰고 있다. 공상(함께 논의한다, 공유(함께 나눈다), 공건(함께 건설한다)을 강조하고 마셜 플랜, 대외 원조 및 세계화 전략을 넘어선 일대일로 전략은 21세기의 국제 협력을 위한 새로운 철학을 제시하고 있다.

‘실크로드 경제 벨트’ 개념은 역사적으로 등장했던 ‘경제구’와 ‘경제 연맹’과는 다르다. 이 두 가지와 비교하였을 때, 경제 벨트는 더 유연한 시스템이며, 활용성도 더 높기 때문에 각국은 자발적 참여, 공동 추진이라는 원칙에 따라 평등한 참여자가 되어 고대 실크로드 정신을 이어갈 수 있다.

## 2. 일본 인프라파트너십(Partnership for Quality Infrastructure)

### 1) 개요

일본은 남아시아, 중앙아시아 등 아시아 지역의 경제성장 잠재력을 인식하고 이 지역을 21세기 세계 경제를 이끌어가는 성장 센터로 발전시키기 위해서는 대규모 인프라 개발 및 재원 필요하다고 판단하였다. 이에 아베 총리는 2015년 5월 21일 제21회 아시아 미래 국제회의에서 "Partnership for Quality Infrastructure"를 발표했다. 주요 내용은 아시아의 대규모 인프라 수요를 충족시키기 위해 일본은 아시아개발은행(ADB)과 협력하여 2016~2020년까지 5년간 약 1,100억 달러를 투자한다는 것이다. 그러나 2017년 9월, UN General Assembly High-Level Side Event에서 일본은 늘어나는 전 세계 인프라 개선 및 개발 수요에 대응하기 위해 인프라파트너십 예산을 총 2,000억 달러로 증액하고 대상 구역 또한 아시아에서 전 세계로 확대하기로 결정했다.

인프라 개발의 초기비용에 대한 부담으로 인해 대부분의 국가기반시설은 공적자금에 의한 개발이 일반적이었다. 반면, 최근에는 인프라의 양적 개발과 질적 개발 모두를 추구하는 추세이고 이는 인프라 개발이 더 이상 공적자금 만으로는 개발의 한계가 있다는 것을 시사한다. 일본은 인프라파트너십을 통해 아시아 지역 인프라 투자에 대한 민간자금 유치 방안을 마련하고 강화함으로써 인프라 개발을 촉진한다는 계획이다. 더불어 아시아 국가 간의 연결성 향상, 현지 일자리 창출 및 기술 향상, 사람들의 삶의 질 향상을 도모한다.

## 2) 주요 전략

### (1) 아시아 지역 인프라 개발을 위한 지원 확대 및 가속화

일본의 정부 원조를 기술 협력, 무상 원조 등으로 다각화시키고 JICA<sup>44</sup>의 민간 부문 투자를 강화함으로써 일본의 원조 비율을 약 25%까지 인상시킬 계획이다. 또한, 개도국의 PPP(Public Private Partnership)를 통한 기반시설 개발 프로젝트를 지원하기 위해 새로운 형태의 원조(ODA Loans)를 활용하여 민간 자본을 유치할 뿐만 아니라 원조 절차를 보다 신속하게 추진하기 위해 지속적으로 노력할 계획이다.

### (2) 아시아개발은행(ADB) 인프라 개발 사업에 대한 지원 강화

아시아개발은행에서 추진하는 인프라 개발 관련 사업에 대한 대출을 최대 50%까지 확대하고 개발 참여 사업자를 민간 부문까지 확장할 계획이다. JICA의 민간 투자 금융제도를 활용하여 인프라 투자에 PPP 사용을 촉진하며 이를 위해 JICA와 ADB 간의 새로운 협력 체계를 구축하는 등 ADB의 아시아 지역 인프라 개발을 적극적으로 지원할 예정이다.

### (3) 투자 위험도 높은 프로젝트에 대한 지원 강화

비교적 투자 위험이 높은 국가들의 인프라 개발 프로젝트에 대해 일본국제협력은행(JBIC)<sup>45</sup>의 지원을 최대 2배 수준까지 확대할 계획이다. 예를 들어 PPP를 통한 인프라 개발 프로젝트 등에 대해 해당 국가가 보증할 수 없는 프로젝트에 대해서도 투자를 적극 검토할 예정이다. 특히, 해외 교통 및 도시 개발 지원 기구인 해외인프라투자금융회사(JOIN)<sup>46</sup>를 활용하여 지원을 강화할 예정이다.

<sup>44</sup> JICA는 Japan International Cooperation Agency의 약자로 일본 정부개발지원(Official, Development Assistance, ODA) 전담 실시기관임.

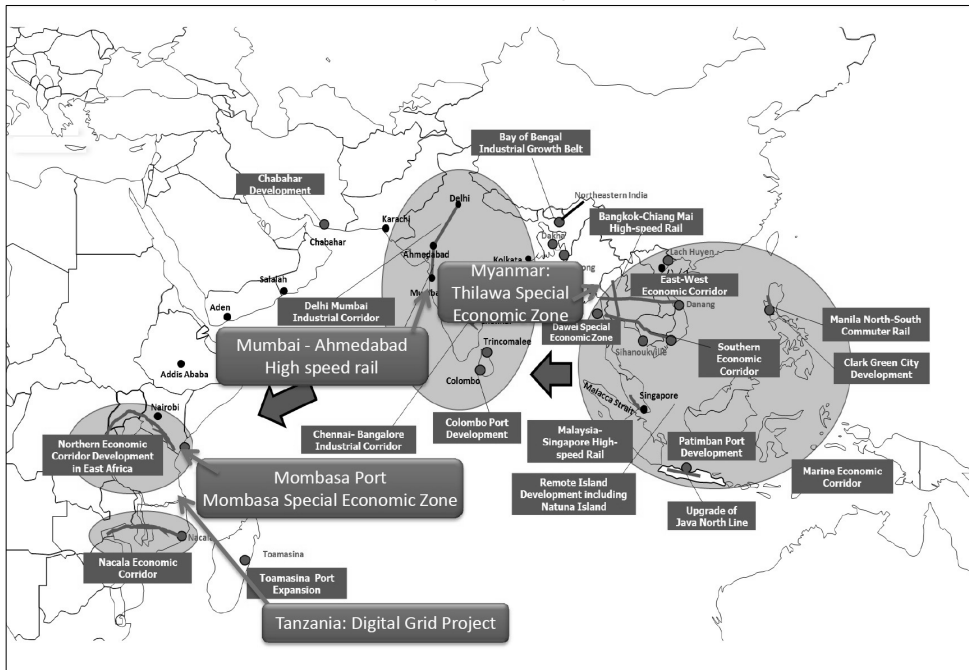
<sup>45</sup> JBIC는 Japan Bank for International Cooperation의 약자로 일본의 정책기반 금융기관으로서 해외 프로젝트에 대한 자금지원 및 개도국 지원임.

<sup>46</sup> JOIN은 Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transportation & Urban Development의 약자로 해외교통 및 도시개발사업 지원기구임.

#### (4) 인프라파트너십(Partnership for Quality Infrastructure)의 국제표준화

책자 발간 등을 통해 전 세계의 인프라파트너십의 우수 사례를 공유, 일본의 첨단 기술을 경험할 수 있는 현장 방문 기회를 제공, 세계은행 및 아시아개발은행과 같은 국제기구 및 다양한 파트너 국가와 협력하여 정기적인 세미나 개최, G20, 유엔 등과 같은 국제 포럼에서 인프라파트너십의 중요성 강조 등을 통해 인프라파트너십의 객관성과 공신력을 확보하고 향후 국제표준화의 기반을 마련할 계획이다.

〈그림 4-3〉 일본 Partnership for Quality Infrastructure 주요 전략



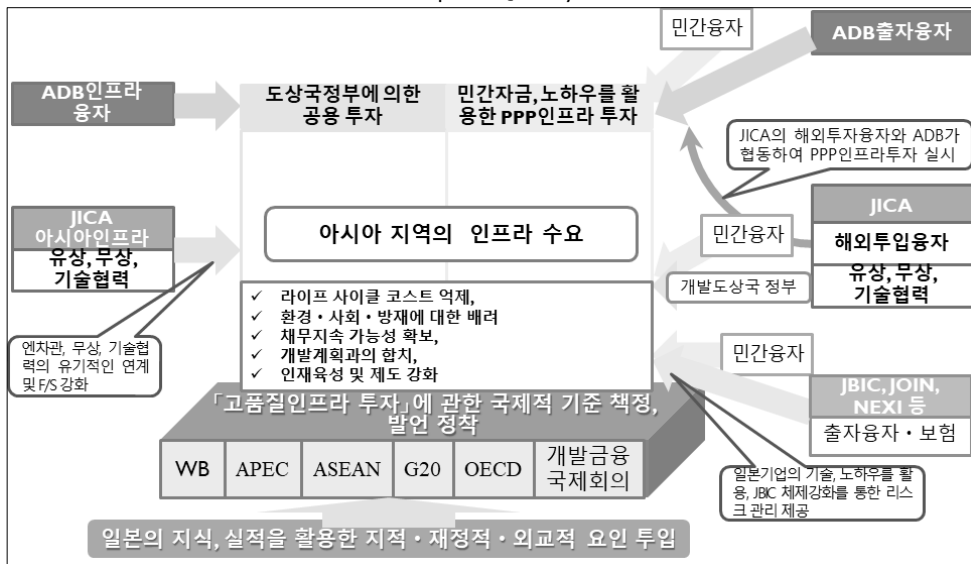
자료: Ministry of Foreign Affairs of Japan, Summary of "Partnership for Quality Infrastructure", 2015.5. 자료 기반 KMI 작성

### 3) 추진 체계

인프라파트너십 추진 체계는 다른 국가 및 국제기구와의 협력을 통해 인프라

수요에 대응하는 것을 기본으로 하고 있다. 공적개발원조(ODA)를 포함한 일본의 경제 협력 수단을 최대한 활용하여 아시아 지역 인프라 개발 및 개선을 도모한다. 더불어 민간 부문의 추가적인 재정 투자, 노하우 등을 통해 인프라의 질과 양적 성장을 추구한다.

〈그림 4-4〉 일본 Partnership for Quality Infrastructure 추진체계



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

#### 4) 주요 추진 사업

##### (1) 케냐 몸바사(Mombasa) 항만 개발 프로젝트

케냐의 몸바사(Mombasa) 항만은 동아프리카 지역의 무역 관문의 역할을 수행하는 최대 규모의 국제항만일 뿐만 아니라 우간다, 르완다 등의 내륙 국가를 잇는 물류네트워크의 허브 역할을 수행할 수 있는 지리적 입지가 우수하다. 또한, Sonoura(2017)는 몸바사항 컨테이너터미널 물동량은 2002년 30만 TEU에 불과했지만 2025년에는 260만 TEU로 약 9배 수준으로 증가할 것으로 예상했다. 이와 같은 몸바사 항만의 발전 가능성에 일본은 인프라파트너십을 통해

항만 기반시설 및 장비, 배후시설 등을 현재 개발 중이다. 본 프로젝트는 케냐 비전 2030과 연계된 지역개발 전략, CO2 배출량 감소를 위한 친환경 크레인 도입 등을 통한 환경적·사회적 기준 향상, 장비에 대한 부식 방지 코팅 등을 통한 수명주기 비용 절감, 약 1,700명 규모의 신규 일자리 창출 및 기술 이전을 통한 지역 경제 발전 도모 등 인프라파트너십 주요 목적인 인프라의 양적·질적 성장 모두를 추진하고 있다.

〈그림 4-5〉 케냐 몸바사 항만개발 사례

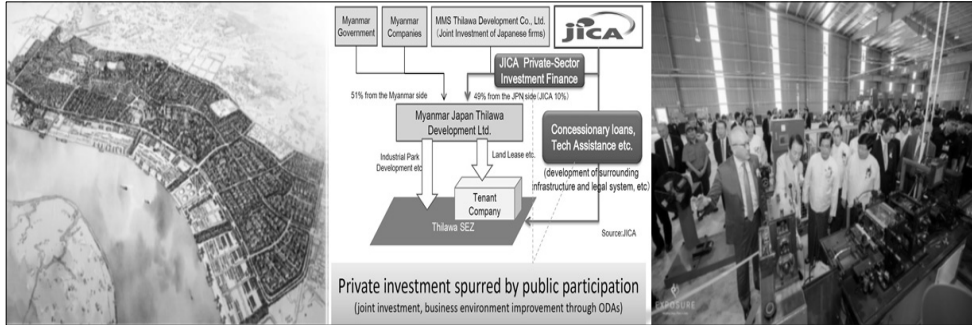


자료: Kentaro Sonoura, Japan's initiatives for promoting "Quality Infrastructure Investment", 2017.9.19.

## (2) 미얀마 필라와 경제특구(Thilawa Special Economic Zone) 개발 프로젝트

필라와 경제특구(Rhilawa Special Economic Zone)는 미얀마의 옛 수도인 양곤(Yangon) 지역에 위치한 경제특구로 2016년 10월 개관식을 하고 공장을 가동하기 시작했다. 일본은 미얀마 정부와 공동으로 "Mynmar Japan Thilawa Development Ltd."를 설립하여 이 지역 산업단지 개발에 공동 투자자로 참여하였다. 미얀마 정부 및 민간 자본 51%와 일본 JICA, 민간자본 등 49%로 개발이 추진되었다. 특히, 민간 투자 유치를 위해 필라와 경제특구 주변 전기, 수도, 도로, 항만 등 기반시설 개발 및 이를 위한 법 개정을 실시하였다.

〈그림 4-6〉 미얀마 딸라와 경제특구 개발 사례

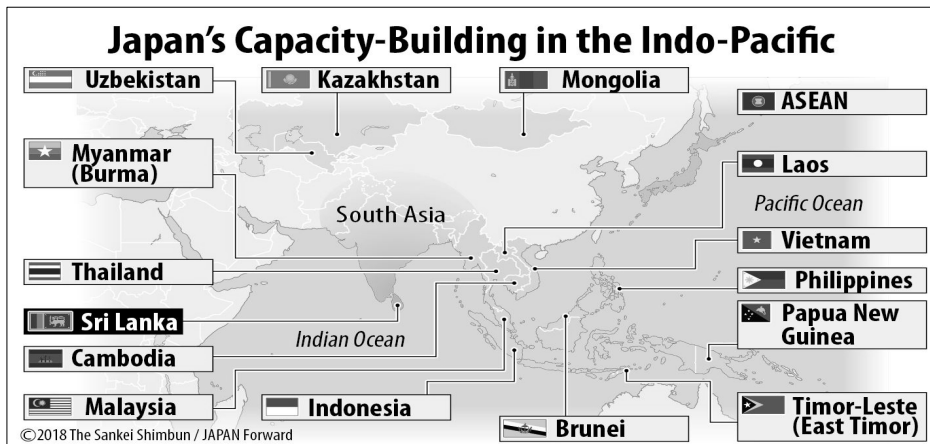


자료: Kentaro Sonoura, Japan's initiatives for promoting "Quality Infrastructure Investment", 2017.9.19.

### (3) 자유롭고 개방된 인도-태평양 전략(Free and Open Indo-Pacific Strategy)

일본은 앞서 제시한 4가지 프로젝트를 포함해 인도·태평양 인접 국가들 간 네트워크 구축을 위한 다양한 프로젝트를 구상하고 있다. 본 전략은 급성장하고 있는 아시아 지역과 성장 잠재력을 가진 아프리카 지역에 대한 일본의 핵심 외교 정책이다. 이를 통해 아시아와 아프리카 간의 연결성(Connectivity)을 향상시키고 지역 전반에 걸친 안전성과 번영을 촉진한다는 계획이다. 더불어 일본은 동아프리카, 미국, 호주, 인도 등과의 전략적 협력을 강화하여 본 전략의 성공적인 실현을 계획하고 있다.

〈그림 4-7〉 자유롭고 개방된 인도-태평양 전략



자료: Sankei Shimbun, Japan Forward "Japan's Capacity-Building in the Indo-Pacific", 2018.4.02.

## 제2절 교통·물류 네트워크 구축 전략

### 1. 러시아 교통·물류 네트워크 관련 주요 전략

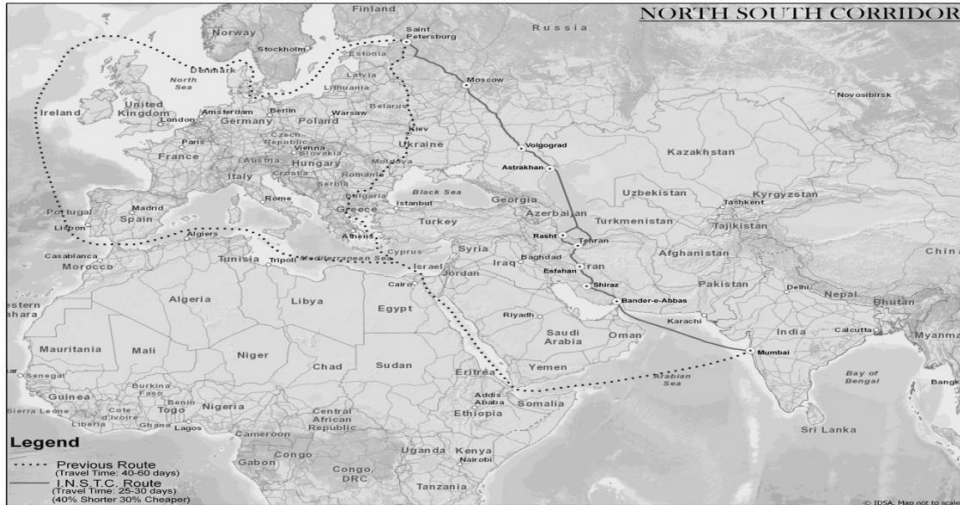
#### 1) 국제남북운송회랑(International North-South Transportation Corridor, INSTC)<sup>47</sup>

국제남북운송회랑(INSTC)은 2000년 9월 12일 러시아 세인트 페테르부르크(Saint Petersburg)에서 이란, 러시아, 인도에 의해 회원국 간 교통 협력을 증진시키기 위해 설립되었다. 이 회랑은 인도양과 페르시아 만을 이슬람 공화국을 통해 카스피해에 연결한 다음 러시아 연방을 통해 세인트 페테르부르크 및 북유럽과 연결된다. 이후 아제르바이잔, 아르메니아, 카자흐스탄, 키르기스, 타지키스탄, 터키, 우크라이나, 벨로루시, 오만, 시리아, 불가리아 등이 회원국으로 참여하고 있다. INSTC의 주요 목적은 회원국 간 화물 및 여객 수송 효율성 증진, 회원국 간 국제 시장 진출 촉진, 화물 및 여객의 국제운송 확대, 국제 기준 적용을 통한 화물 및 여객 안전성 도모, 협정의 이행을 위한 각 회원국별 운송 관련 법·제도 마련, 회원국 동일한 서비스 및 조건 제공 등이다. 이를 위해 모든 회원국은 화물 및 여객 수송 시간과 비용을 절감하기 위해 노력하고 협의에 따른 회원국 간 화물 및 여객의 통과(세관) 절차를 간소화하고 통일하도록 노력하는 것을 기본 원칙으로 하고 있다.

러시아 세인트 페테르부르크에서 인도 뭄바이까지 기존 경로를 이용할 경우, 총 40~60일이 소요되는 반면 INSTC 경로는 약 25~30일이 소요되어 기존 경로 대비 총 소요시간 50%, 총 거리 40%, 총 운송비용 30% 절감이 가능하다.

<sup>47</sup> Shankar Shinde, Global Transport Development Challenges, 2017.9.14. 및 INSTC 공식홈페이지 ([http://www.instc-org.ir/Pages/Home\\_Page.aspx](http://www.instc-org.ir/Pages/Home_Page.aspx)) 자료 참고하여 작성.

〈그림 4-8〉 국제남북운송회랑(INSTC)



자료: Shankar Shinde, Global Transport Development Challenges, 2017.9.14.

## 2) 모스크바(Moscow)-카잔(Kazan) 간 고속철도 프로젝트<sup>48</sup>

러시아 최초의 고속철도인 모스크바(Moscow)와 카잔(Kazan) 구간 개발 사업은 2020년 완공 목표로 2018년 시작될 예정이다. 러시아는 총 사업비 224억 달러를 투자해 총 770km 구간에 총 14개의 역을 건설하여 6개 주의 주요 도시를 연결할 계획이다. 본 프로젝트를 위해 2016년 5월 중국은 60억 달러를 투자하기로 러시아철도와 합의하였으며, 이는 모스크바와 니즈니 노브고로드(Nizhny Novgorod) 구간에 38억 달러, 니즈니 노브고로드-카잔 구간에 22억 달러가 투입될 것이다. 또한, 모스크바-카잔 간 고속철도는 향후 러시아 모스크바와 중국 베이징을 잇는 총 길이 7,000km 고속철도의 첫 구간이 될 것이다. 이 외에도 Deutsche Bank, Siemens, Deutsche Bahn 등의 독일 기업들은 “Berman Initiative”를 설립해 본 프로젝트에 투자를 하고 있으며 이는 독일의 고속철도 기술 수출을 위한 선제적인 노력으로 판단된다.

본 프로젝트가 완료되면 모스크바와 카잔 간 이동 시간은 기존 14시간에서 3

<sup>48</sup> JSC High-Speed Rail Lines 공식 홈페이지(<http://www.eng.hsrail.ru/about/>) 및 Railway Pro 홈페이지(<http://www.railwaypro.com/>) 자료 참고하여 작성.

시간 30분으로 4배 감소하고 특히 니즈니 노브고로드와 카잔 간 이동 시간은 10시간 30분에서 1시간 40분으로 7배 감소할 것으로 예상된다. 더불어 본 프로젝트를 통해 37만개 신규 일자리 창출, 2050년까지 2,500만 여객 수송, 2019~2030년 기간 동안 127억 달러 수준의 경제성장 등이 예상된다.

〈그림 4-9〉 모스크바-카잔 간 고속철도 프로젝트



자료: JSC High-Speed Rail Lines, HSR Project "Moscow-Kazan", 2017.7.

### 3) 천연가스 파이프라인 네트워크 구축<sup>49</sup>

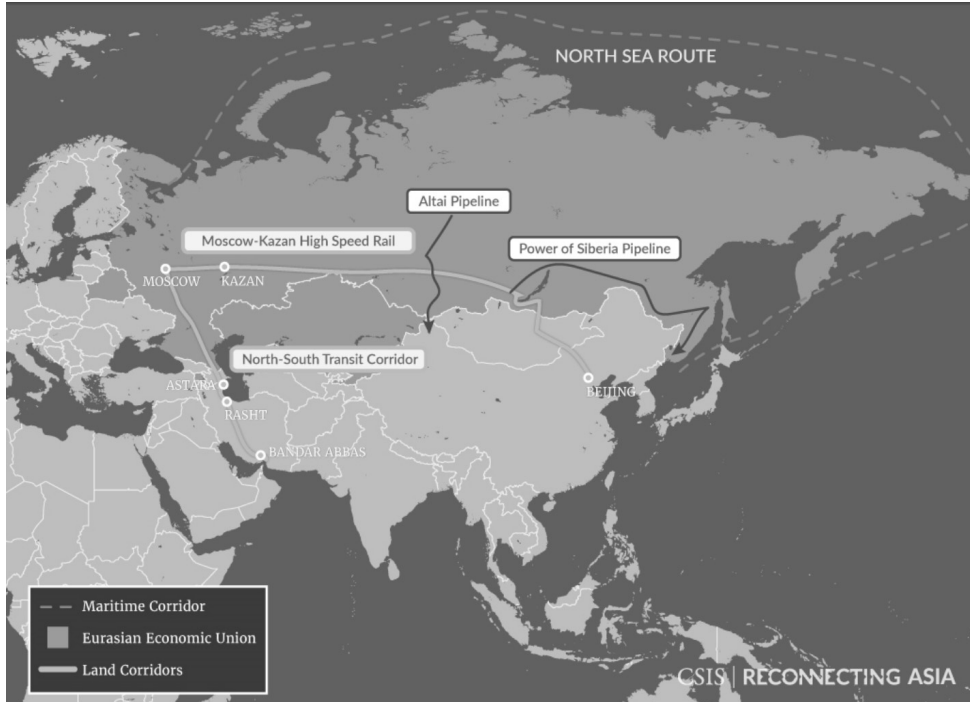
현재 러시아의 천연가스 파이프라인 관련 개발 사업은 알타이 가스 파이프라인(Altai Gas Pipeline)과 시베리아 파이프라인(Power of Siberia Pipeline) 등을 추진되고 있다. 특히 시베리아 파이프라인 개발이 현재 활발하게 추진 중이다. 본 프로젝트는 이르쿠츠크(Irkutsk), 사카 공화국의 야쿠티아(Yakutia), 아무르(Amur), 유대인 자치구, 하바롭스크(Khabarovsk) 지역을 포함한 러시아 5개 지역을 연결하는 총 길이 4,000km 구간에 설계용량 61bcm<sup>50</sup> 규모로 건

<sup>49</sup> Gazprom Export 공식 홈페이지(<http://www.gazpromexport.ru>) 자료 참고하여 작성.



지역에 대한 추가 프로젝트를 계획하고 있다.

〈그림 4-11〉 러시아 교통·물류 네트워크 구축 전략

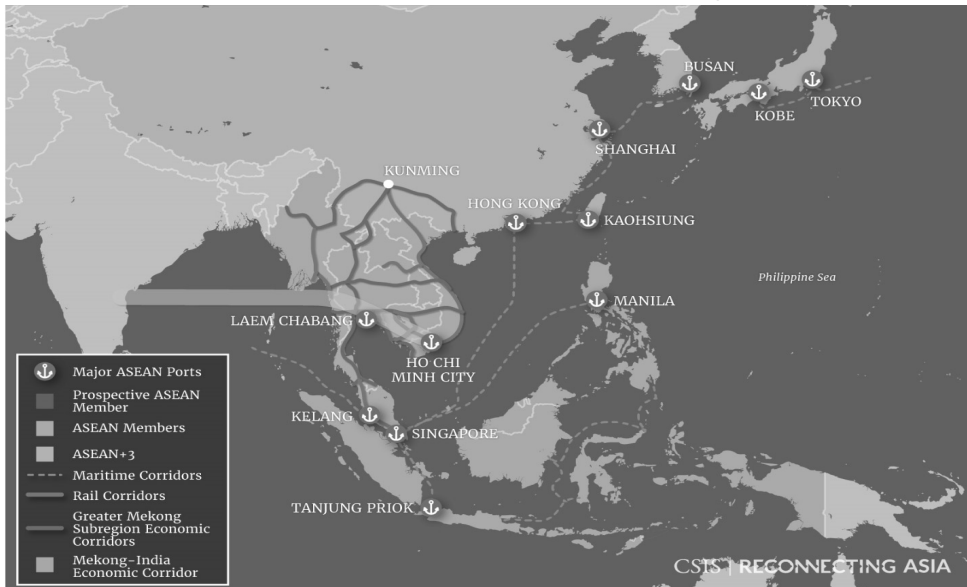


자료: Center for Strategic & International Study(CSIS), Competing Visions, 2017.12.15.

## 2. Master Plan on ASEAN Connectivity 2025

동남아시아 국가연합(ASEAN)은 10개 회원국 간의 물리적, 제도적, 인적 연계에 대한 비전을 가지고 있다. ASEAN Connectivity 2025에 대한 기본계획은 회원국들을 새로운 하드 및 소프트 인프라로 연결하는 것을 주요 사업으로 한다. 해양 국가 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르르는 ASEAN 해양 경제 회랑을 강화하기 위해 항만 중심의 개발을 추진한다. 캄보디아, 라오스, 미얀마, 태국, 베트남 등은 메콩 강 지역 경제 회랑을 활성화하기 위해 고속도로 중심의 개발을 추진할 뿐만 아니라 싱가포르-쿤밍 간 철도 개발을 포함하여 ASEAN 철도 회랑을 구축하고 있다. 이를 통해 회원국 간 물류, 정책, 디지털 혁신을 개선하고 재화, 서비스 및 인적 교류를 제고하여 궁극적으로는 균형적이고 포괄적으로 연결된 ASEAN을 구축하기 위한 것이다.

〈그림 4-12〉 Master Plan on ASEAN Connectivity 2025



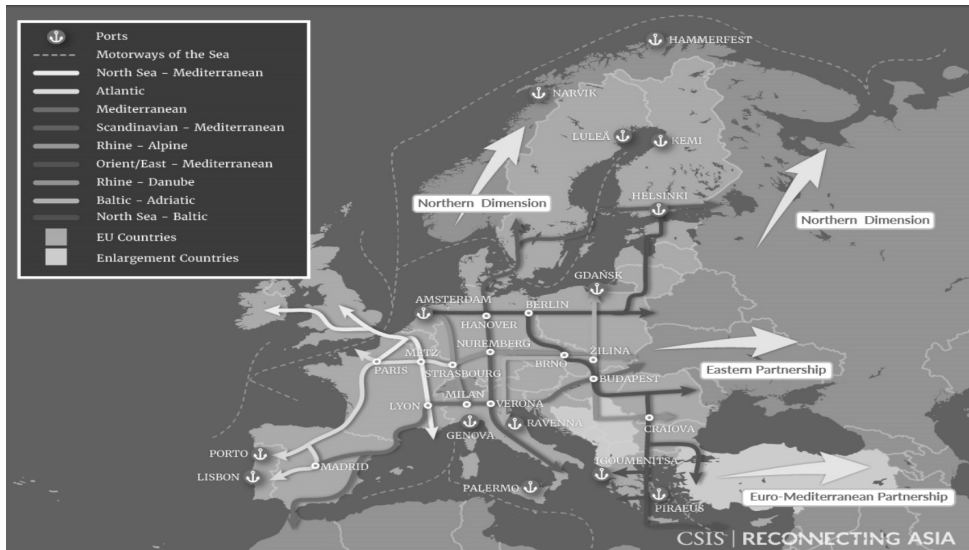
자료: Center for Strategic & International Study(CSIS), Competing Visions, 2017.12.15

### 3. 유럽연합 Trans-European Transport Network(TEN-T)

유럽연합(EU)은 체계적인 운송망 구축을 위해 Trans-European Transport Network(TEN-T) 프로그램을 2000년-2006년과 2007년-2013년 두 기간으로 나누어 진행하였다. TEN-T 프로그램은 유럽 전역에 걸쳐 모든 교통수단에 대해 수백 개의 프로젝트로 구성되어 있으며 이 프로젝트의 궁극적인 목적은 유럽 전역의 운송 네트워크의 결합, 상호 연결 및 운용성을 보완하고 접근성을 제고하는 것이다. 특히, 18개 철도 운송망 관련, 3개 철도-도로 복합 운송망 관련, 2개 내하수로 운송망 관련, 기타 7개 등 총 30개의 우선 프로젝트가 완료되었다.

이 외에도 총 14개의 항만 거점을 중심으로 구축되는 회랑이 있다. 그중 5개는 유라시아 대륙과 해상 주변까지 연결된다. 이 회랑은 유럽-지중해 협력관계, 동방 협력관계 및 각 지역과의 정치적·경제적 유대 강화가 그 목적이다. 이 네트워크는 북극 지역을 포함하도록 확대될 예정이며, 이는 지역 개발에 대한 유럽연합의 의지를 반영한다. 또한, TEN-T는 EU와 중국 일대일로를 연결하기 위한 EU-China 연결 플랫폼 역할도 할 것이다.

〈그림 4-13〉 유럽연합 TEN-T 프로젝트

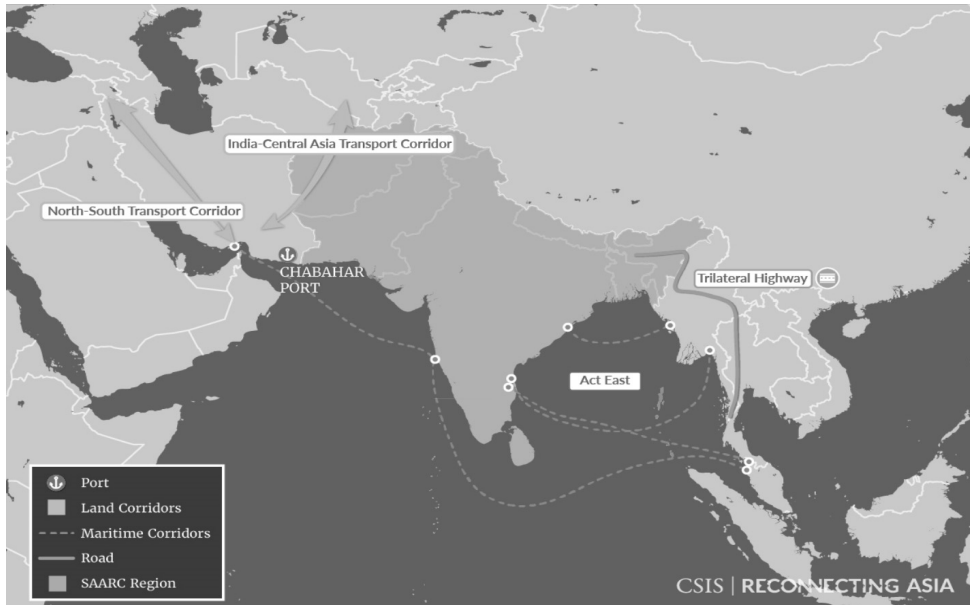


자료: Center for Strategic & International Study(CSIS), Competing Visions, 2017.12.15.

#### 4. 인도 신동방정책(Act East)

인도의 전략은 주로 국경 내에서 연결성을 높이는 데 중점을 두고 있다. 인도는 남아시아지역협력협회(SAARC)<sup>51</sup>가 크게 마비된 것으로 본다. 그러나 Modi 정부는 지역 경제 목표를 지원하기 위해 이웃 국가의 자발적인 동맹을 결성하는데 초점을 맞추고 있다. 예를 들어, 이란에서 Chabahar 항만을 개발함으로써, 인도는 파키스탄을 우회하고 유럽과 중앙아시아에 육로로 접근할 계획이다. 더욱이 Narendra Modi 총리의 "Act East" 정책은 인도와 ASEAN 국가 간의 연계를 강화하여 인도의 내륙 지역에 더 나은 접근성 확보하고 미얀마를 통해 인도와 태국을 연결하는 새로운 육로를 건설하는 것을 목표로 한다.

〈그림 4-14〉 인도 Act East 전략



자료: Center for Strategic & International Study(CSIS), Competing Visions, 2017.12.15.

<sup>51</sup> SAARC는 South Asian Association for Regional Cooperation의 약자로 남아시아지역협력협회로 주요 회원국은 아프가니스탄, 방글라데시, 부탄, 인도, 몰디브, 네팔, 파키스탄, 스리랑카 등이다.

## 제3절 주요국 자원 조달 방법

### 1. 중국 아시아 인프라 투자은행(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)

#### 1) 개요

아시아 인프라 투자은행(AIIB)은 정부 간 성격의 아시아 지역 다자간 개발 기구이다. 인프라 건설을 중점으로 지원하고, 설립 취지는 아시아 지역 상호 연결, 상호 연동 및 경제 일체화를 촉진하고 중국 및 기타 아시아 국가와 지역의 협력을 강화하는 데 있다. 또한, 중국이 최초로 설립을 제안한 다자간 금융 기관으로서 북경에 본부가 있고<sup>52</sup> 법정 자본이 1,000억 달러에 달한다. 2017년 5월 기준, AIIB 정식 회원국 수는 77개이다.<sup>53</sup>

2013년 10월 시진핑(習近平) 주석은 AIIB 건립을 제안하고, 2014년 10월 중국, 인도, 싱가포르 등이 포함된 21개의 창립회원국의 재무장관과 위임 대표가 북경에서 서명하고 투자은행 설립을 공동 결정하였으며, 2015년 12월 아시아 인프라 투자은행이 정식 설립되었다. AIIB은 이사회, 동사회, 관리층으로 구성된다.

#### 2) 설립 취지 및 기능

##### (1) 설립 취지

인프라 및 기타 생산성 영역의 투자를 통해 아시아 경제 지속 가능성 발전을 촉진하고 부를 창조하며 인프라를 개선하여 상호 연결한다. 기타 다자간 및 양자간 개발 기관과 긴밀하게 협력하여 지역 협력과 파트너 관계를 추진하여 발전 도전에 응한다.

<sup>52</sup> 연합뉴스, '중국, AIIB사무국 구성 박차... "중국인이 절반" 전망', 2015.4.8

<sup>53</sup> 연합뉴스, '몸집 커지는 中 주도 AIIB...회원국 77개국으로 늘어', 2017.5.14

## (2) 주요 기능

설립 취지를 이행하기 위해 은행은 다음 네 가지의 기능을 갖추어야 한다. 첫째, 지역 내 발전 영역의 공공 및 민간 자본 투자를 추진한다. 특히 인프라와 기타 생산성 영역의 발전을 추진한다. 둘째, 분배 가능한 자본을 이용하여 해당 지역 발전 사업을 위해 지원한다. 해당 지역 전체 경제를 조화롭게 발전시킬 수 있는 가장 효과적인 프로젝트와 기획을 포함시키고 특히 해당 지역 중 발달에서 소외된 회원국의 수요에 집중한다. 셋째, 민간 자본이 지역 경제 발전에 투자하도록 격려한다. 특히 인프라와 기타 생산성 영역 발전 프로젝트, 기업과 활동, 그리고 합리적인 조건으로는 민간 자본 용자를 얻기 어려울 때에 민간 투자를 보충한다. 넷째, 이러한 기능을 강화할 수 있는 기타 활동과 기타 서비스를 제공한다.

## 3) 주요 회원국

AIIB 창립회원국은 대륙에 따라 아시아 34개국, 유럽 18개국, 오세아니아 2개국, 남미 1개국, 아프리카 2개국 등 총 57개국으로 구성된다. 2017년 5월 기준, AIIB는 77개의 정식 회원국으로 구성되어 있다. 중국, 영국, 프랑스, 러시아 등 유엔 안보리 5대 상임 이사국 4개국, 중국, 영국, 프랑스, 인도, 인도네시아, 사우디아라비아, 독일, 이탈리아, 오스트레일리아, 터키, 한국, 브라질, 남아프리카, 러시아, 캐나다 등 G20 국가 15개국, 영국, 프랑스, 독일, 이탈리아, 캐나다 등 G7 국가 5개국, 중국, 러시아, 인도, 브라질, 남아프리카 등 브릭스(BRICS) 국가 모두 AIIB 가입 국가이다.

2017년 3월 23일, 아시아 인프라 투자은행은 13개 국가의 새로운 회원국이 AIIB에 가입하였음을 선포함으로써 회원국이 총 70개국이 되었다. 새로운 회원국 명단 중에는 역외 회원국이 벨기에, 캐나다, 에티오피아, 헝가리, 아일랜드, 페루, 수단공화국과 베네수엘라까지 8개 국가, 역내 회원국이 아프가니스탄, 아르메니아, 피지, 중국 홍콩과 동티모르까지 5개 국가가 된다. 이는 2016년 AIIB 설립 이후 처음으로 새로운 회원국을 받아들인 것이다.

2017년 5월 13일, 아시아 인프라 투자은행은 7개 국가의 새로운 회원국이 AIIB에 가입하였음을 선포함으로써 회원국 총 수가 77개 국가로 증가했다. 새

로운 회원국은 아태 지역 내 국가와 아태 지역 이외의 4개 국가인 바레인, 키프로스, 사모아, 볼리비아, 칠레, 그리스와 루마니아로 구성된다.

#### 4) 업무 운영

##### (1) 인원 규모

2016년 6월까지 AIIB에는 약 60명의 직원(자문 고문 및 제3자 하청 기관을 통해 고용된 직원 제외)이 있다. 그리고 향후 3~5년 동안 300~400명 또는 400~500명의 직원을 채용할 계획이다.

##### (2) 업무 유형

협정에 근거하여 AIIB의 업무는 일반 업무와 특별 업무로 나뉜다. 일반 업무란 AIIB 일반 자본(법정 주식, 대리 모집한 자금, 대부금 또는 담보 회수한 자금 등 포함)으로 용자를 제공하는 업무를 가리킨다. 특별 업무란 자체적인 취지에 맞게 AIIB가 받아들인 특별 기금으로 전개하는 업무를 가리킨다. 두 가지 업무는 하나의 프로젝트 또는 계획의 각기 다른 부분에 동시에 자금 지원을 제공할 수 있지만 재무제표에는 나누어 기입하여야 한다.

##### (3) 주요 투자

중국이 제안한 지역성 금융 기관으로서 아시아 인프라 투자은행의 주요 업무는 아태 지역 국가의 인프라 건설을 돕는 것이다. 운영에 전면 투입한 뒤, 아시아 인프라 투자은행은 일련의 지원 방식을 운용하여 아시아 각국의 인프라 프로젝트에 용자 지원(대부금, 지분 투자 및 담보 제공 등 포함)을 제공하여 교통, 에너지, 전신, 농업과 도시 발전이 포함된 각 분야를 진흥시킨다.

2016년 6월, AIIB는 방글라데시, 인도네시아, 파키스탄, 타지키스탄 등 4개 지역에 대해 첫 번째 4대 프로젝트를 실시한다고 결정하고 현재 진행 중이다.

〈표 4-1〉 AIIB 4대 프로젝트

| 프로젝트명                 | 투자 국가 | 연합 자금조달                | 투자 금액   |
|-----------------------|-------|------------------------|---------|
| 전력 배송 업그레이드 및 확대 프로젝트 | 방글라데시 | -                      | 165백만달러 |
| 국가 슬럼 지역 업그레이드 프로젝트   | 인도네시아 | 세계은행연합                 | 216백만달러 |
| M-4고속도로 프로젝트          | 파키스탄  | 아시아 개발은행, 영국 무역발전부와 연합 | 237백만달러 |
| 도로 프로젝트               | 타지키스탄 | 유럽 부흥개발은행 연합           | 105백만달러 |

자료: Asian Infrastructure Investment Bank, Projects, 2017.12.15.

## 5) 창립 의의

AIIB는 기존의 다자개발은행과 협력을 전개함으로써 아시아 지역의 장기 거액 인프라 건설 자금 부족 상황을 해결할 수 있을 것으로 판단된다.

인프라 발전을 지원하는 다자간 금융기관으로서 AIIB 설립은 아시아 지역 내 외에 더 많은 필요 자금을 동원하여 아시아 경제주체가 직면한 금융 난관을 해소하고 기존의 다자개발은행과 상호 보완 관계를 형성함으로써 아시아의 지속적이고 안정적인 성장 추진이 가능하다.

중국이 아시아 인프라 투자은행 기획 건립을 제창함으로써 한편으로는 국제 화폐기금 조직(IMF)과 세계은행(WB) 개혁을 지속적으로 추진할 수 있고, 또 한편으로는 현재 아시아 개발은행(ADB)이 아태 지역에서 맡고 있는 투융자와 국제 지원 기능 역시 보완이 가능할 것으로 예상된다.

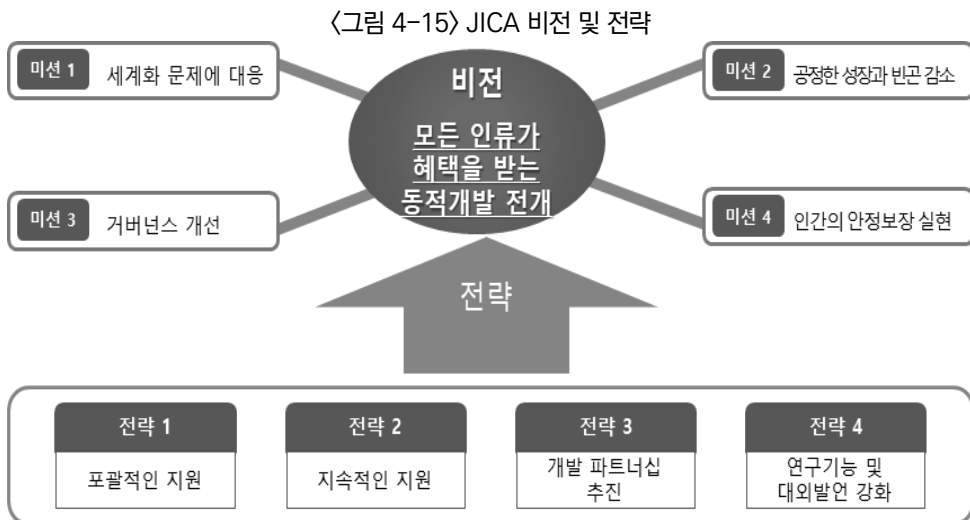
AIIB정식 설립 선포는 국제 경제 거버넌스 체제 개혁 과정 중 기념비적 의의를 지닌 중대한 사건이며 이는 AIIB가 다자개발은행의 법인으로서의 자리를 정식으로 확립하였음을 의미한다.

## 2. 일본 Japan International Cooperation Agency (JICA)

JICA는 1974년 8월 1일 설립된 일본 정부개발지원(Official Development Assistance, ODA) 전담 실시기관이다. 설립목적은 독립행정법인국제협력기구법에 의거하여 개발도상국가의 경제 및 사회 개발, 진흥에 기여하고, 국제협력 촉진 및 국제경제사회 발전을 도모하는 것이다. 2014년 12월 기준, 자본금 7조 8,771 억엔, 종업원 수 1,845명, 국내 15개 사무소, 해외 102개 사무소를 두고 있다. 이후 일본 정부는 ODA 질 향상을 위해 2008년 10월 국제협력은행(Japan Bank for International Cooperation, JBIC)의 해외경제협력업무(유상자금협력)와 외무성 무상자금협력을 JICA에게 승계하면서 새로운 JICA를 설립하였다.

### (1) 비전 및 전략

JICA 비전은 “모든 인류가 혜택을 받는 동적개발 전개”이며 비전 실행을 위해 세계화 문제에 대응, 공정한 성장과 빈곤 감소, 거버넌스 개선, 인간의 안전 보장 실현 등 4개의 미션과 포괄적인 지원, 지속적인 지원, 개발 협력체계 추진, 연구기능 및 대외발언 강화 등 4대 전략을 수립하고 있다.

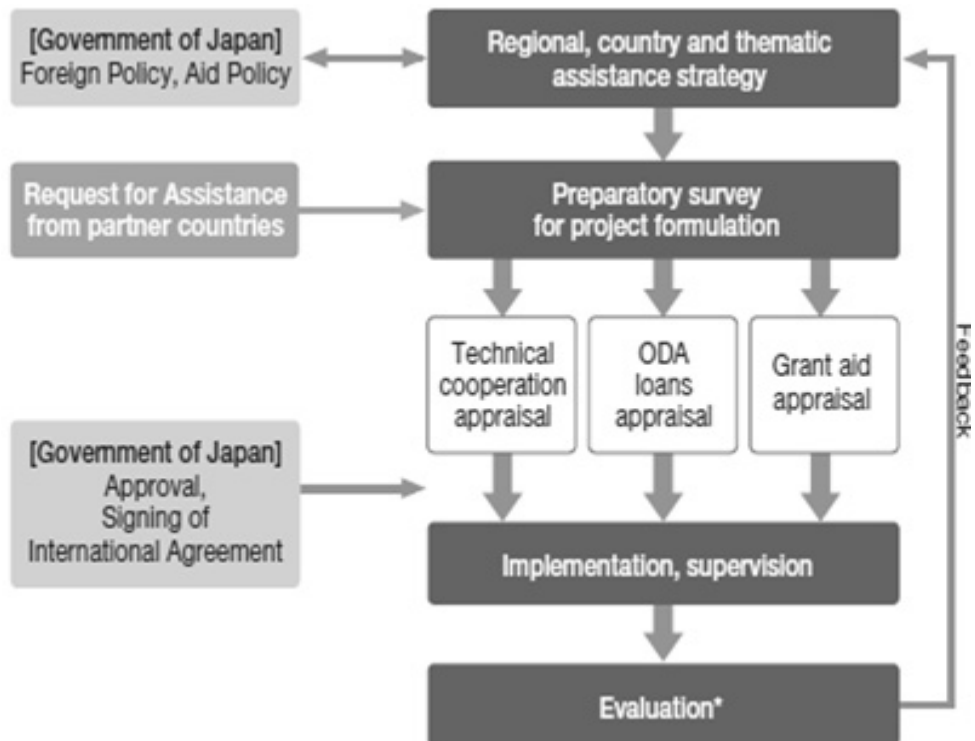


자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

## (2) JICA 진출 지원 방법 및 사업 분야

지원 방법은 지역, 국가, 과제별 지원 실시 방침에 따라 일본 정부의 외교·지원 정책에 따라 대상국의 지원요청을 받아 안전형성을 위한 협력준비 조사를 거쳐 정부의 내각을 통해 결정하고 국제협약을 체결한다. 내각 결정 단계에서는 사업별 안전 심사를 거치게 된다. 이를 통해 선발된 사업에 대해서 실시하고 관리하며 평가까지 한다. 특히, JICA는 기술협력, 유상자금협력, 무상자금협력의 프로젝트 PDCA(Plan-Do-Check-Action) 사이클을 활용한 사업평가를 실시하여 사업의 개선과 국민에 대한 책임을 지는 구조를 도입하고 있다.

〈그림 4-16〉 JICA 진출 지원 방법 및 사업 분야



자료: JICA 홈페이지 (2017.12.10. 검색)

### (3) JICA 사업별 진출 방식

진출 방식은 크게 기술협력, 유상자금협력, 무상자금협력으로 나뉜다. 기술협력은 상대국에 전문가를 파견하여 필요한 기술과 지식을 전수하는 전문가 파견, 해당 분야 중심이 되는 인재를 초청하여 필요한 지식과 기술 연수를 지원하는 연수원 초청, 상대국의 효율적 기술협력을 위해 필요한 기자재를 제공하는 기자재 공급, 사업계획 입안에서 실시, 모니터링, 평가까지 계획적이고 종합적으로 운영·실시하는 기술협력 프로젝트, 섹터·지역개발·복구·부흥계획 실시, 국제기구의 자금조달 계획 실시, 조직개혁 및 제도개선 실시 등 조사형 기술협력, 글로벌 이슈인 환경·에너지·자연재해·전염병·식량문제 등에 대한 새로운 기술개발 및 과학적 지식획득을 위한 공동연구 및 기술협력을 실시하는 글로벌이슈에 관한 과학기술협력 등으로 구분된다.

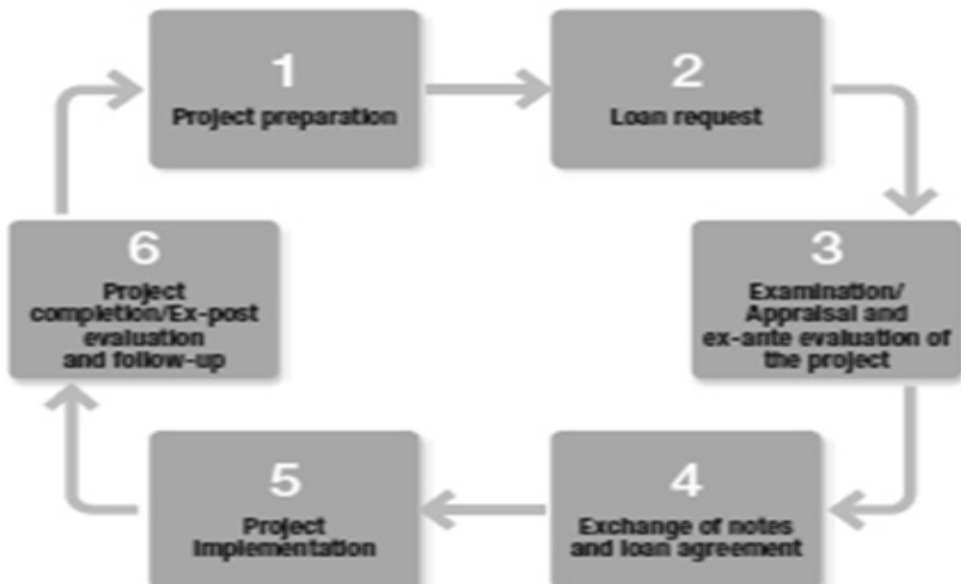
〈그림 4-17〉 JICA 기술협력 프로젝트 절차



자료: JICA 홈페이지 (2017.12.10. 검색)

유상자금협력은 프로젝트형과 비프로젝트형으로 구분된다. 프로젝트형 엔차관은 프로젝트에 다시 4가지로 구분되며 첫째, 필요한 설비, 기자재, 서비스 조달 및 실시를 위한 자금 조달 위한 프로젝트 차관, 둘째, Engineering Service(E/S) 차관은 프로젝트 실시에 필요한 조사·설계단계에서 필요한 E/S 업무를 위한 차관으로 사업전체의 필요성·타당성 인식의 전제가 된다. 셋째, 개발금융차관은 상대국 금융기관을 통한 특정 부문의 진흥과 빈민층의 생활기반정비 등의 정책실시를 위한 자금을 제공하는 목적이며, 넷째, 섹터론은 복수의 서브 프로젝트로 구성된 특정 섹터의 개발계획 실시를 위한 기자재, 역무 및 컨설팅 서비스 비용에 대한 융자이다. 비프로젝트형 차관은 3가지 형태로 구분되며 첫째, 개발정책차관은 정책개선과 제도 전반의 개혁을 위한 상대국의 국가전략, 둘째, 상품차관으로 상대국의 긴급한 물자 수입결제자금을 제공하는 것으로 차입국의 경제안정화를 목적으로 한다. 셋째, 섹터 프로그램 론은 상품차관을 제공하는 동시에 중점 섹터 개발정책을 지원하는 형태이다.

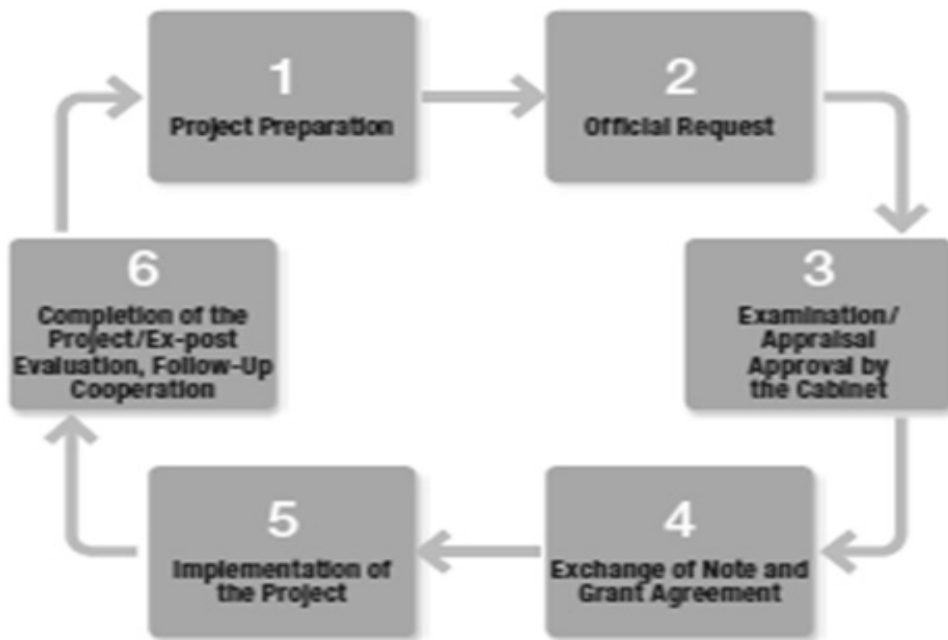
〈그림 4-18〉 JICA 유상자금협력 절차



자료: JICA 홈페이지 (2017.12.10. 검색)

무상자금협력은 4가지로 구분되며 첫째, 프로젝트형 무상자금협력은 상대국 정부가 컨설턴트, 계약자와 계약을 체결하고, 시설 정비와 기자재 조달 등을 실행하는 무상자금협력으로 기초생활분야 정비, 사회기반 등의 인프라 정비에 일반적으로 적용된다. 둘째, 프로그램형 무상자금협력은 분쟁, 재해 등의 복구, 부흥 지원을 목적으로 복수의 서브 프로젝트를 실시하는 형태로 요르단의 시리아 난민, 2013년 11월 필리핀 태풍 재해의 복구 등이 포함된다. 셋째, 국제기관과 연계한 무상자금협력은 국제기구와 공문교환, 증여계약을 체결하고, 상대국 정부에 프로젝트를 실시하는 형태이다. 넷째, 재정지원을 통한 무상자금협력은 빈곤퇴치전략 추진을 위한 정책지원, 자금의 용도 및 지출항목을 특정하지 않는 일반정책지원, 자금의 용도 및 지출항목을 특정분야에 한정하는 섹터 재정지원, 상대국, 지원기관의 특별회계에 대한 재정 지원하는 Common Fund형이 있다. 무상자금협력 절차는 프로젝트 준비-요청-검토/내각 결정-공문교환 및 증여계약-프로젝트 실시-사후평가 및 후속조치 순으로 진행된다.

〈그림 4-19〉 JICA 무상자금협력 절차

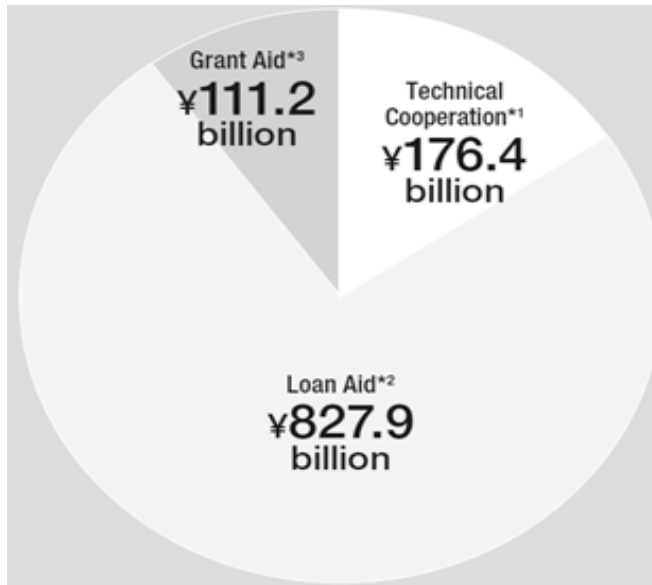


자료: JICA 홈페이지(2017.12.10. 검색)

## (4) JICA 사업규모

2015년 기준, 기술협력은 1,764억엔 수준이며 엔차관은 52개국 2기관 8,279억엔과 해외투입용자 4기관 6억엔 등 유상자금협력은 총 8,279억엔이다.

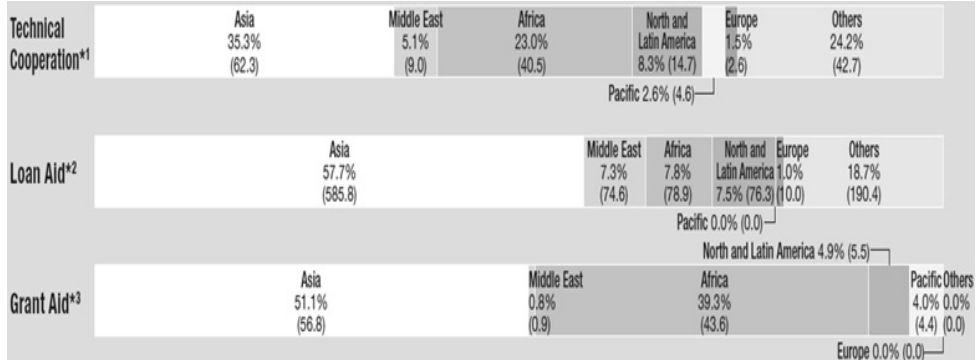
〈그림 4-20〉 JICA 사업별 규모



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

지역별로는 아시아가 가장 높은 비중을 차지하며 기술협력 35.3%, 유상자금협력 57.7%, 무상자금협력 51.1% 수준이다. 다음으로는 아프리카가 기술협력 23%, 유상자금협력 7.8%, 무상자금협력 39.3%이며 북미·중남미는 기술협력 8.3%, 유상자금협력 7.5%, 무상자금협력 4.9% 수준이다.

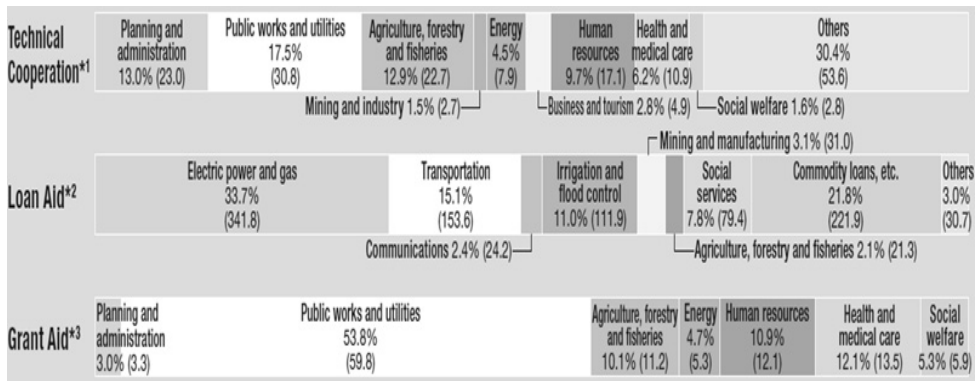
〈그림 4-21〉 JICA 사업 규모 사업별 지역별 비중



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

분야별로는 사업별로 기술협력은 공용·공익사업 17.5%, 계획·행정 13%, 농림수산 12.9% 순이다. 유상자금협력은 전력·가스 33.7%, 상품차관 21.8%, 운송 15.1% 순이며, 무상자금협력은 공용·공익사업 53.8%, 보건·의료 21.1%, 인적자원 10.9% 순이다.

〈그림 4-22〉 JICA 사업 규모 분야별 사업별 비중



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

### 3. 일본 Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transportation & Urban Development (JOIN)

JOIN는 1974년 10월 설립된 주식회사로 해외교통·도시개발사업 지원기구이다. 항만공항종합기술센터, 해외에코시티프로젝트협의회, 해외건설협회, 전국공항빌딩협회, 일본매립준설협회, 일본교량건설협회, 일본항운협회, 일본선주협회, 일본조선협회, 일본도로건설업협회, 일본물류단체연합회, 일본민영철도협회, 프레스트레스트콘크리트건설협회, 일본고속도로인터내셔널, 스미토모신탁은행 등이 공동 출자한 민간출자 기업이다. 주요 사업은 민간 기업과 공동출자를 통해 리스크를 분담하고 자금조성을 원활히 하며 역원 또는 기술자 파견을 통해 현지 사업체에 인재파견을 실시하여 사업리스크를 경감한다. JOIN의 조직도는 아래와 같이 이사회, 위원회 운영 및 이해관계자 조정을 주요 업무로 하는 기획총무부, 지원사업 추진하는 사업추진부, 출자용자 심사·조사, 지원사업 모니터링, 주식·채권 등을 관리하는 조사재무부로 구성되었다.

〈그림 4-23〉 JOIN 조직도



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

### (1) 주요 사업 분야

JOIN 주요 사업 분야는 크게 교통, 도시개발, 교통·도시개발 지원 등 3개 분야로 나뉜다. 첫째, 교통사업은 철도차량, 자동차, 선박, 항공기를 이용하여 여객 및 화물을 수송하는 사업, 국토교통성에서 규정한 교통(철도시설, 도로, 항만, 공항 등)에 관한 시설 운영 및 유지관리 사업을 포함한다. 둘째, 도시개발 사업은 도시의 건축물 및 부지 정비 및 유지관리 사업, 국토교통성에서 규정한 시설(공원, 하수도 및 도시기능 증진에 필요한 시설)의 운영 및 유지 관리 사업을 포함한다. 셋째, 교통·도시개발 지원 사업은 교통·도시개발 사업에 필요한 시설 및 역무를 제공하는 사업, 교통·도시개발 부대사업, 교통·도시개발사업의 운영 및 유지관리 시설에 대한 정비 사업, 교통·도시개발 사업자 통괄 사업, 교통·도시개발사업 자금공급 사업을 포함한다.

### (2) 지원 방침

국토교통성 「지원기준」에 의거하여 지원방침을 설정한다. 정책적 의의, 사업자의 이니셔티브, 장기 수익성 확보 여부, 타 공적기관과의 관계 등을 종합적으로 고려하여 지원하고 그 세부 사항은 다음과 같다.

〈그림 4-24〉 JOIN 지원 방침

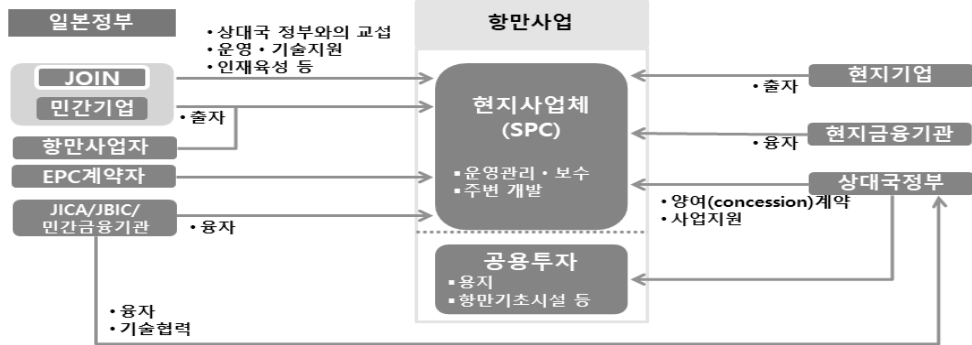
| 정책적 의의                                                                                                                                                                  | 사업자의 이니셔티브                                                                                                                                                                                                                                        | 장기 수익성 확보                                                                                                                                                                                                          | 타 공적기관과의 관계                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 자국의 지식, 기술, 경험 활용, 해외 시장 사업자 참가 촉진</li> <li>• 사업의 수주 및 운영을 위한 지원</li> <li>• 자국의 외교정책, 대외 정책과의 조화</li> <li>• 환경사회 배려</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외진출 사업자의 후방 지원</li> <li>• 민간사업자의 출자에 의한 자금공급 고려</li> <li>• 민간사업자 연계를 통한 기관이 사업계획을 실시, 역원 및 기술자 파견</li> <li>• 민간보완성 배려, 기구는 국가사업자 중 최대출자자가 되지 않을 것 (단, 기구가 국가사업자 중 최대출자자로 일시적으로 승인 받을 경우는 제외)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 대상 사업을 효율적, 효과적으로 실행하는 경영 체제 확보</li> <li>• 객관적 수요예측을 포함한 Due diligence, 적절한 지원을 통한 장기적 수익 확보</li> <li>• 사업종료 시 회수가능한 개연성 확보</li> <li>• 사전에 퇴출에 관한 관계자간의 계약을 실시</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 타 공적기관(JBIC, JICA, NEXI 등)과 연계하여 적절한 역할 분담 실시</li> </ul> |

자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

### (3) JOIN의 역할

해외개발협력사업(PPP)의 상대국 정부와의 교섭력을 가지고 현지사업체에 대한 운용·기술지원, 인재육성 등을 지원하는 역할을 한다.

〈그림 4-25〉 JOIN 역할

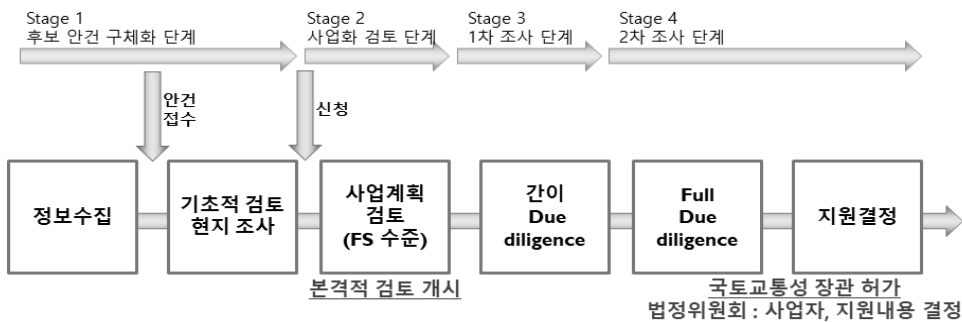


자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

### (4) 투자 결정 절차

JOIN은 지원방침의 적합성을 판단하기 위해 4개 절차(Stage)를 통해 지원안을 검토하고 최종적으로 해외교통도시사업위원회에서 「지원사업자」, 「지원내용」 등을 결정한다.

〈그림 4-26〉 JOIN 투자 결정 절차

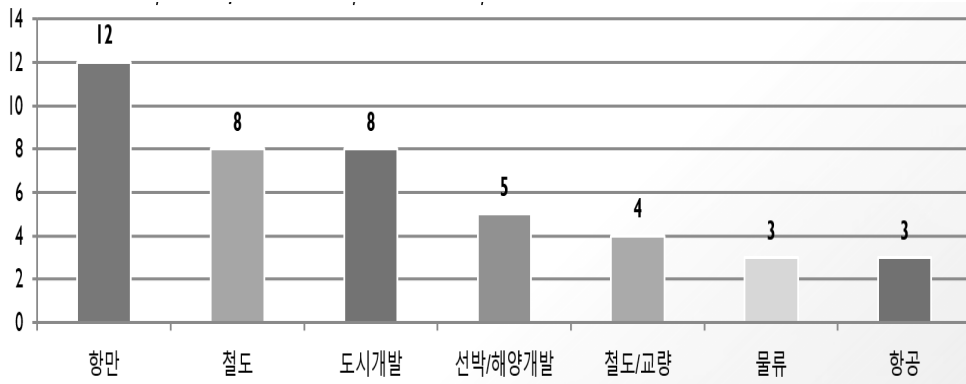


자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

### (5) JOIN 사업 실적

2014년 10월부터 2015년 3월까지 총 43건 중 항만 12건, 철도 8건, 도시개발 8건, 선박/해양개발 5건, 철도/교량 4건, 물류 3건, 항공 3건을 실시하였다.

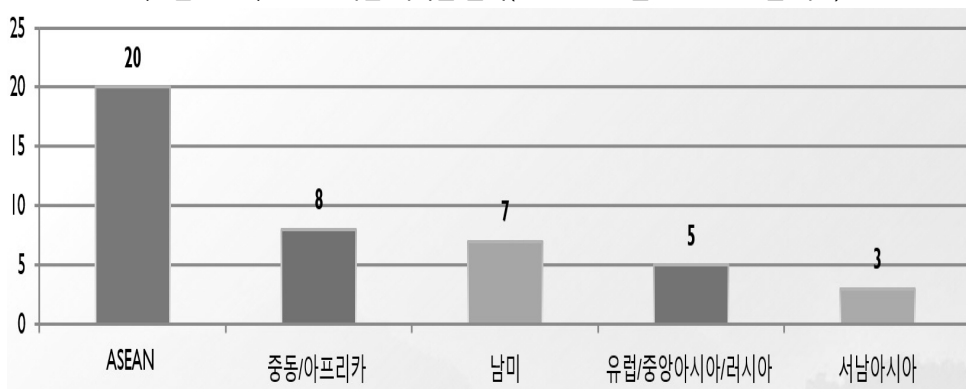
〈그림 4-27〉 JOIN 사업 분야별 실적(2014년 10월~2015년 3월 기준)



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

같은 기간, 지역별로는 ASEAN 20건, 중동/아프리카 8건, 남미 7건, 유럽/중앙아시아/러시아 5건, 서남아시아 3건이 실시되었다.

〈그림 4-28〉 JOIN 사업 지역별 실적(2014년 10월~2015년 3월 기준)



자료: KMI, 해외항만개발협력사업 다변화방안 연구용역 최종보고회 자료, 2016.12.

## 제4절 시사점

본 장에서는 해외 주요 국가들의 해외시장 진출 전략, 교통·물류 네트워크 구축 전략, 자원 조달 방식 등에 대해 살펴보았다. 제1절에서는 현재 가장 주목 받고 있는 중국의 세계 경영 전략인 일대일로와 이에 대응하기 위한 일본의 인프라 파트너십에 대해 검토 하였다. 그리고 제2절에서는 교통·물류 네트워크 구축을 중심으로 하는 ASEAN 회원국 간 연계성 기본계획과 유럽연합의 체계적인 운송망 구축 프로그램을 비롯해 인도 등의 국가 전략의 주요 내용을 검토하였다. 다음으로 제3절에서는 해외진출 지원과 관련하여 자원조달 사례를 살펴보았다.

본 장의 연구 내용을 바탕으로 해외 주요국의 해외 시장 진출 전략, 교통·물류 네트워크 구축 전략, 자원조달 방법 등에 대한 시사점은 다음과 같이 요약될 수 있다. 첫째, 중국과 일본의 해외시장 진출 전략 사례의 경우 물류 거점 지역에 대한 우선적인 투자를 통해 인프라를 확보하고 자국 기업을 진출시키는 방식으로 해외시장 진출뿐만 아니라 자국과의 교역 증진을 도모하고 있다. 이에 우리나라도 해외 물류거점을 선점하고 국내 기업의 해외진출을 촉진하는 전략 수립이 필요하다. 둘째, 경제 협력국가 또는 인접 국가 간 교통·물류 네트워크 구축을 기반으로 출입국 및 세관 절차의 간소화를 통해 인적·물적 국제 교류를 확대해야 한다. 특히 우리나라는 북한과 육지로 연결되어 있어 현재에는 사실상 도서국가와 같은 지리적 여건에 처해 있다. 그럼에도 불구하고 한반도 통일에 대비해 러시아, 중국, 몽고 등 북방지역과의 교통·물류 네트워크를 사전에 구축해 두어야 할 것이다. 셋째, 일본은 다양한 방식의 해외투자 자금 지원 방안을 보유한 대표적인 국가 중 하나이다. 오랜 기간 동안 일본은 지속적으로 아시아 지역의 개발도상국 인프라 개발에 투자해 오고 있으며 최근에는 아프리카 등 전 세계로 확대되고 있다. 중국 또한 일대일로 전략 추진을 위해 정부재원 기반의 투자은행을 설립해 자원조달을 하고 있다. 우리나라도 과거 국제물류투자펀드가 운영 되었으나 운영실적 미비 등으로 청산되었다. 그러나 현재 전 세계 주요 국가들은 물류거점 확보를 통한 세계경영을 위해 적극적인 투자를 하고 있다. 이에 우리나라도 정부 재정 중심의 실효성 있는 해외투자 자원조달 방안을 수립하고 체계적으로 운영·관리해야 한다.

## 제5장 우리나라 해외 항만·물류시설 투자방안 《

본 장은 국내 전문가 자문보고서<sup>54</sup> 및 한국해양수산개발원 연구진<sup>55</sup>의 내부 보고 자료(『글로벌 성장전략 수립 -新남방정책 중심-』)를 기반으로 작성되었다.

### 제1절 우리나라 세계경영 전략 수립

#### 1. 배경 및 목적

최근 급변하고 있는 대외경제 환경과 미국의 보호주의, 중국 사드보복 등 정치쟁점의 경제동기화로 인해 한국경제는 산업경쟁력뿐 아니라 다원화된 리스크에 노출되어 있다. 특히, 중국은 과잉생산 해소를 위한 새로운 해외시장 개척을 위해 2012년 이후 자국 중심의 세계경영 정책인 일대일로 정책을 구체화해 나가고 있으며 미국은 자국보호주의로 ‘한미 FTA’ 폐기, 반덤핑 및 상계관세 조치 강화, 환율조작국 지정 가능성 등 경제제재를 강화해 나가고 있다.

중국의 사드보복으로 대중 수출 감소 및 현지진출 기업 손실이 급증하고 있으며 2017년 상반기 전년대비 대미 수출은 32% 급감하였다.<sup>56</sup> 또한 국내 기업들의 주력 수출 품목은 대부분 성숙기 혹은 쇠퇴기로 향후 수출산업의 활력은 점진적으로 하락하는 추세로 전망된다.<sup>57</sup>

전체 수출기업의 68.1%가 성숙기와 쇠퇴기로 창업기와 확장기 소속 기업은

<sup>54</sup> 인천대학교 송상화교수, (사)남북물류포럼 이창주 연구위원, 대외경제정책연구원 강준구 선임연구원 및 나승권 전문연구원.

<sup>55</sup> 항만·물류연구본부 이성우 연구위원, 김은수 부연구위원, 신수용, 박주동 전문연구원, 김동환 연구원.

<sup>56</sup> KMI 내부 보고자료, 「글로벌 성장전략 수립-新남방정책 중심-」, 2017

<sup>57</sup> KMI 내부 보고자료, 「글로벌 성장전략 수립-新남방정책 중심-」, 2017

31.9%에 불과하다. 특히, 수출제품의 수명주기 기준, 성숙 및 쇠퇴기 제품이 전체 72.9%에 달해 산업 전반에 활력이 크게 떨어진 상태이다. 더불어 중소기업 수출비중은 2000년 48.1%에서 2013년 25%로 감소하여 중소기업의 글로벌 경쟁력 하락은 더욱 심각한 수준이다.<sup>58</sup>

특히, 우리 기업의 해외 진출 확대에 가장 큰 걸림돌인 현지 공급사슬경쟁력은 2017년 기준 전년대비 감소하고 있으며(100 → 85.3으로 감소)<sup>59</sup> 아시아 권역에서도 동남아시아는 87.4, 서남아시아는 88.8로 감소하고 있는 실정이다.

따라서 미국 자국보호주의, 중국 사드보복 등 전 세계적인 정치·경제적 여건 변화에 탄력적으로 대응하고 수출 경쟁력 제고 및 정치 리스크 해소를 위한 해외시장 다변화 등 새로운 글로벌 혁신성장 정책수립이 시급하다.

이를 위해 해외진출 우리나라 제조기업들의 국제경쟁력 강화 및 물류 연계성을 강화하는 공급사슬(SC) 경쟁력 제고 측면의 ‘SCM 중심 세계경영’ 전략 수립이 필요하다. 세계경영 전략 수립을 통해 국내기업의 글로벌 SC경쟁력 강화를 위한 물류네트워크 투자를 확대하고 해외시장 다변화를 추진하여 미국과 중국에 편중된 수출패턴의 탈피 및 국내산업의 저성장을 극복해야 할 시기이다.

## 2. 추진 전략

‘SCM 중심 세계경영’ 전략은 글로벌 범위로 물류라인과 생산라인을 결합하여 현지진출 우리기업들의 경쟁력을 제고하는 전략으로서 대륙간 간선과 역내 지선을 SCM관점에서 연결하여 가치 및 공급사슬이 동시에 작동할 수 있는 물류거점과 생산클러스터를 구축하는 것이다.

글로벌 가치사슬(GVCs)은 세계 교통·통신의 발전으로 기업이 상품 및 서비스를 생산하는 과정에서 글로벌 경영 여건, 생산요소 부존도, 지리적 위치 등을 감안하여 비교우위가 있는 글로벌 생산요소(토지, 원자재, 노동력, 자본 등)를 결합해 글로벌 네트워크 단위의 부가가치를 발생시키는 것이다. 공급사슬

<sup>58</sup> 대외경제정책연구원, 2016.

<sup>59</sup> 해외진출 우리 기업 대상 공급사슬 경쟁력 설문조사 결과(2017.12), 2016년을 100으로 함.

(supply chain)은 기업이 원료 획득 후 원료를 중간재나 최종재로 변환, 최종 제품을 고객에게 유통시키기 위한 사업 프로세스의 네트워크를 뜻한다.

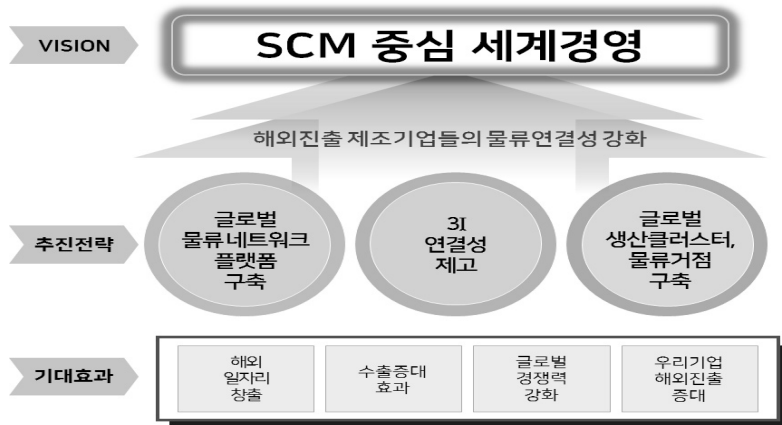
‘SCM 중심 세계경영’의 핵심은 연결성이며, 인프라, 제도, 정보 3I의 연결성 제고를 통한 물류중심 해외시장 진출 전략이다. 3I(Infrastructure, Institutional, Information)를 SCM으로 연결하여 우리기업들의 해외진출 플랫폼을 구축하여 수출 물류의 핵심인 기간항로상의 항만(dry port 포함), 항만 배후단지(물류센터 포함), 산업단지를 SCM공간 개념으로 플랫폼화하는 것이다.

예를 들어 대기업이 해외진출 시 관련 1차 공급(중견), 2차 공급(중소)기업들과 물류기업들이 동반진출 한다면 해당 공간을 현지 플랫폼으로 역외 일자리, 소득주도, 공정경제, 혁신성장 공간 역할이 가능할 것이다.

최근 베트남 생산설비에 투자한 삼성과 동반 진출한 한국 부품공급업체가 50여개에 달하며, 아세안 신고기준 한국 중소기업 법인 건수는 2015년 기준 1,789건, 투자액은 9억 2,000만달러를 기록하고 있다.<sup>60</sup>

SCM 중심의 세계경영 전략을 통해 현지 항만에서 수요지역 물류거점까지 혹은 물류거점에서 항만까지 정부지원 하에 우리 물류 및 화주기업들의 동반진출 기반을 마련할 수 있을 것이다.

〈그림 5-1〉 SCM 중심 세계경영 전략

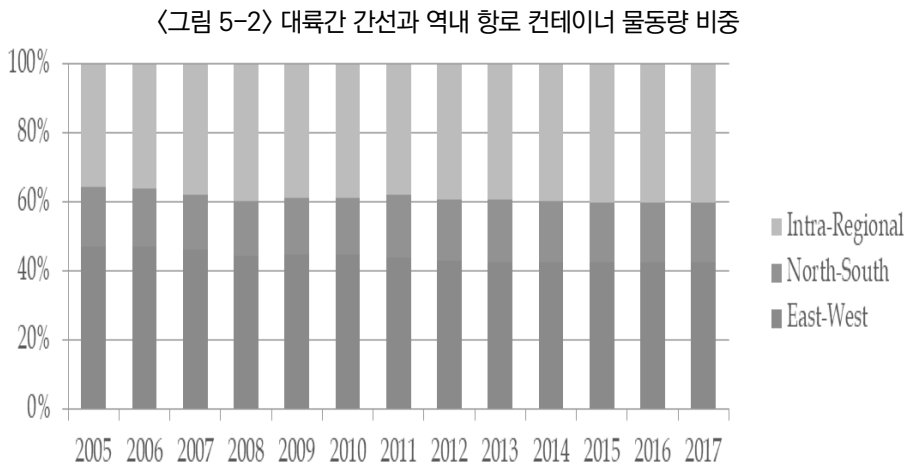


자료: KMI 국제물류연구실 내부자료

<sup>60</sup> 친디아, p.29, 2017.12.

### 3. 추진 대상

글로벌 산업경쟁력 제고 및 정치리스크 탈피를 위한 신(新)남방정책 추진과 연계한 남방 ‘SCM 중심 세계경영’, J노믹스와 한-아세안 미래공동체 구상 발표 등과 연계한 아세안 포함 새로운 남방지역 진출 세계 경영전략 추진이 필요하다. 정부는 ‘포스트 차이나’인 아세안과 2020년까지 교역액을 2,000억 달러까지 높일겠다고 상호 경제협력 증진을 공표하였다. 대아세안 투자는 지난해 대 EU 25억 달러, 대중국 33억 달러를 넘어 51억 달러를 기록했으며 올 상반기 대아세안 투자는 22억 달러로 중국의 2배 수준이다. 또한, 지난 10년간 아세안 포함 역내 물동량이 역외 대비 지속적으로 증가하고 있다.



자료: 상하이국제항운연구센터 자료, 2017.12.

신(新)남방정책 연계를 통한 균형외교 및 국부창출 기반을 마련해야 한다. 핵심내용은 균형·다자간외교, 동아시아로의 외연확대 등이나 아세안을 격상시켜 우리의 새로운 경제성장 협력대상으로 확대하는 것이다. 한-아세안을 사람(People), 번영(Prosperity), 평화(Peace) 중심 ‘3P’ 공동체로 정의하고 신(新)남방정책의 4대 핵심 분야는 교통, 에너지, 수자원, 디지털 등으로 아세안과 서남아시아 관련 사업에 다양한 방식으로 참여 및 협력하는 것이 필요하다.

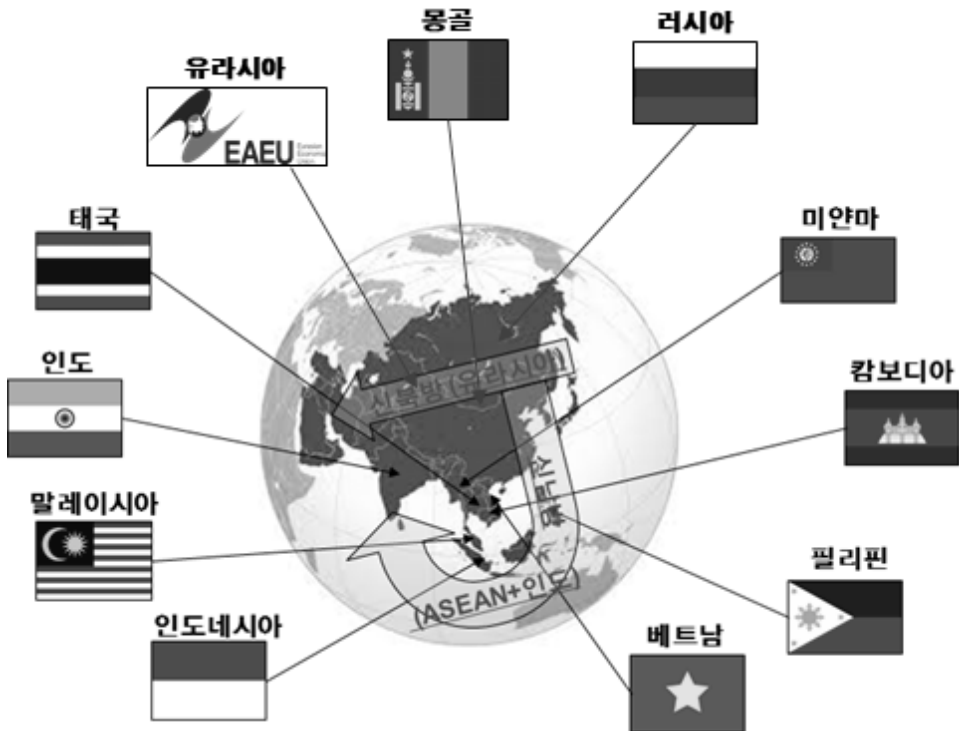
2017년 9월, 러시아 블라디보스토크에서 개최된 동방포럼에서 북방경제 협력을 위한 ‘9개의 다리’를 제시하며 북방경제협력위원회가 설립되었다. ‘9개의 다리’는 조선, 항만, 북극항로, 전력, 일자리, 가스, 철도, 수산, 농업 등 9개 분야에 걸친 한국 측이 제시한 북방경제협력 방안이다. 북방경제협력위원회의 추진 범위는 러시아, 중국, 중앙아시아, 서아시아 등을 포함한 지역으로 유라시아 경제권 연계 추진에 중점을 두고 있다.

〈그림 5-3〉 북방경제 협력분야 및 공간 범위



자료: 북방경제협력위원회, 2017.12.

〈그림 5-4〉 J-노믹스 전략적 투자거점 지역



자료: 이광재, "미래로 연결된 동북아의 길 - 나비프로젝트", 2017, 이성우, "2017 국제물류 투자 CEO포럼" 발표자료, 2017.12. 자료 기반 KMI 재작성

## 제2절 항만·물류시설 투자 대상지 선정

### 1. 우선 대상지 선정

해외 현지 내륙운송 네트워크<sup>61</sup> 구축은 해운·물류기업의 국제물류 경쟁력 확보에 필수적인 요소임에도 그간 관련한 체계적인 지원이 부족한 실정이다. 급변하는 세계 물류시장<sup>62</sup>에서의 선전을 위해서는 해외 내륙운송 네트워크 확보를 통한 안정적인 화물운송의 정확성 및 적시성 보장이 필요하다. 네트워크 미확보 시, 비상사태에서 화물운송 차질 피해가 발생하는 반면, 체계적인 네트워크 확보는 전반적인 물류효율성 제고에 도움이 된다. 지금까지는 주로 개별기업의 초기 시장진출 위주의 해외진출 지원이 이루어져, 종합적인 해외 내륙운송망 구축에는 한계가 있었다. 따라서 국가적 차원에서의 해외 내륙운송 네트워크 구축 추진이 필요하다.

현재 및 향후 전략적으로 내륙운송 네트워크 구축이 필요한 지역을 조사하여 종합적 활용가능성이 큰 지역을 선별하여 구축 대상지로 1차 선정하며, 국가별 경제 성장률 및 무역 수준, 한국 수출 비중 및 진출 기업 수 등을 종합적으로 고려하여 최종 선정하였다.

본 연구에서는 인도 포함 ASEAN 10개국 총 11개국을 대상지로 선정하고 산정한 결과, 1위 인도, 2위 베트남, 3위 인도네시아, 4위 태국과 싱가포르 순으로 나타났다. 인도는 현 인도 정부가 추진하는 ‘Make in India’ 정책의 핵심 선결과제로 종합적인 물류 정책을 추진 중이며 한국과의 교역규모, 진출기업수 고려시 1위 국가로 선정하였다. 베트남은 2016년 기준 해외 진출 한국 기업 수가 2,746개(전세계 23%, ASEAN 60.7%)로 압도적으로 높은 비중을 차지하고, 2017년 한국 수출액 기준 436억달러(전체 8.3%, ASEAN 50.3%) 수준이다. 3위 필리핀은 2016년 GDP성장률 6.92%(전세계 2.49%, ASEAN 4.49%)로 높은 수준이며, 2017년 한국 수출액 약 96억달러로 전체 1.8%(ASEAN 11.1%)

<sup>61</sup> 하역된 화물을 항만 이외의 최종목적지까지 배송하기 위한 운송 인프라.

<sup>62</sup> 생산·판매의 글로벌화, 보호무역주의 확산, 해운동맹 개편 등.

수준, 한국 기업 수 228개로 전체 1.9%(ASEAN 5%)를 차지했다. 3위 인도네시아에 진출한 한국 기업 수는 522개(전 세계 4.6%, ASEAN 12.2%)로 ASEAN 국가 중 필리핀 다음으로 높은 비중을 차지하고, 한국의 주요 수출국으로 약 77억달러로 전체 1.5%(ASEAN 8.9%) 차지, GDP 성장률 또한 5.01%로 전 세계 및 ASEAN 평균을 상회하는 수준이다.

〈표 5-1〉 대상지역 선정에 위한 우선순위

| 국가        | 라오스   | 말레이시아 | 미얀마   | 베트남    | 브루나이   | 싱가포르  | 인도네시아 | 캄보디아  | 태국    | 필리핀   | 인도    | 전체     |
|-----------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| GDP 성장률   | 7.02% | 4.22% | 5.87% | 6.21%  | -2.46% | 1.99% | 5.01% | 6.95% | 3.24% | 6.92% | 7.11% | 4.72%  |
| 무역규모      | 110위  | 23위   | 74위   | 22위    | 120위   | 16위   | 29위   | 75위   | 20위   | 38위   | 14위   | 183개국  |
| 對한국 수입 규모 | 110위  | 15위   | 68위   | 3위     | 124위   | 9위    | 14위   | 67위   | 16위   | 11위   | 7위    | 245개국  |
| 한국 기업 수   | 13개   | 121개  | 197개  | 2,746개 | -      | 148개  | 522개  | 177개  | 372개  | 228개  | 294개  | 4,818개 |
| 종합 판단     | 10위   | 8위    | 9위    | 2위     | 11위    | 6위    | 3위    | 7위    | 5위    | 3위    | 1위    | -      |

주 : 우선순위 산정 기준은 4가지 지표별 순위별 1~11점을 부과하여 최저 점수 순으로 산정

자료 : World Bank, GDP 성장률(2016년), 한국무역협회, 국가별 세계무역(2016년 1~6월 기준), 통계청, 한국 국가별수출입 실적(2017년 11월 누적 기준), KOTRA, 2016 해외진출 한국기업 디렉토리 기반 KMI 작성

따라서 VIIP(인도, 베트남, 인도네시아, 필리핀)을 우선 대상지역으로 선정하여 추진하는 것이 타당한 것으로 판단된다.

〈표 5-2〉 우선 대상지역 對한국 수입 규모 및 국내 기업 진출 현황

| 구분               | 對한국 수입 규모('17년 기준)  |             |       | 한국 기업 진출 현황('16년 기준) |             |       |
|------------------|---------------------|-------------|-------|----------------------|-------------|-------|
|                  | 수입액<br>(전년대비 증가율)   | 비중          |       | 기업 수                 | 비중          |       |
|                  |                     | ASEAN<br>기준 | 전체 기준 |                      | ASEAN<br>기준 | 전체 기준 |
| 인도<br>(1위)       | 139억 달러<br>(+19.8%) | -           | 2.6%  | 294개                 | -           | 2.5%  |
| 베트남<br>(2위)      | 437억 달러<br>(+33.9%) | 50.3%       | 8.3%  | 2,746개               | 60.7%       | 23%   |
| 필리핀<br>(공동 3위)   | 96억 달러<br>(+32.5%)  | 11.1%       | 1.8%  | 228개                 | 5%          | 1.9%  |
| 인도네시아<br>(공동 3위) | 77억 달러<br>(+16.3%)  | 8.8%        | 1.5%  | 522개                 | 11.5%       | 4.4%  |
| 태국<br>(5위)       | 68억 달러<br>(+5.4%)   | 7.9%        | 1.3%  | 372개                 | 8.2%        | 3.1%  |

자료 : 한국무역협회, 국가별 세계무역(2016년 1~6월 기준), 통계청, 한국 국가별수출입실적(2017년 11월 누적 기준), KOTRA, 2016 해외진출 한국기업 디렉토리 기반 KMI 작성

## 2. 대상지별 항만·물류시설 개발 현황

현재 인도네시아, 태국 등 주요 ASEAN 국가들은 항만 및 물류시설 개발 관련 프로젝트를 활발히 진행 중에 있다. 인도네시아는 총 581억 달러를 투자해 항만 개발을 추진 중이고, 태국은 항만 관련 400억달러, 물류시설 관련 53억달러 규모로 총 450억달러 수준의 대규모 투자를 하고 있다. 이 외에도 필리핀, 라오스 등에서도 항만 및 물류시설 관련 개발 프로젝트가 진행 중이다.

특히 베트남, 인도네시아, 인도, 필리핀, 태국 정부의 항만 및 물류시설 관련 프로젝트에 보다 우선적으로 참여할 필요가 있다.

해당 5개국 정부가 계획하는 주요 물류 프로젝트 규모는 약 160억 달러 수준으로 추정되나, 향후 우리 기업 등을 대상으로 심층적 수요 조사가 필요할 것으로 판단된다.

베트남은, 향후 남부 호치민과 북부 하이퐁을 중심으로 한 내륙컨테이너기지(ICD) 개발에 중점을 두고 있다.(2017년 말 기준, ICD 마스트플랜 수정계획 총리 승인 대기 중) 인도네시아는 항만 프로젝트의 추정 사업비는 총 58억 달러

가 소요될 것으로 예상되며 인도는 항만 프로젝트 추정 사업비는 약 58.7억 달러이며, 항만 및 임해 산업단지 포함 시 잠정적으로 100억 달러 내외로 추산된다. 필리핀은 RoRo 항만 개발 중심으로 국내 도서간 연결성에 중점을 두고 개발을 할 것으로 예상된다.

〈표 5-3〉 ASEAN 주요국 항만 및 물류시설 개발 프로젝트

| 구분    |                            | 투자대상 사업                                        | 추정 사업비<br>(백만 달러) |
|-------|----------------------------|------------------------------------------------|-------------------|
| 인도네시아 | 항만                         | - Kuala Tanjung International Hub Port         | 2,800             |
|       |                            | - New Priok Port Development                   | 730               |
|       |                            | - New Deep Port Development in Kijing Phase 1  | 382               |
|       |                            | - Gili Mas New Port                            | 153               |
|       |                            | - Port of Benoa                                | 158               |
|       |                            | - Makassar New Port Phase 1                    | 575               |
|       |                            | - Sorong-Seget Port Development                | 180               |
|       |                            | - Chikarang Bekasi Laut Inland Waterways       | 374               |
| 인도    | 항만                         | - New Deep Port Development in Tanjung Carat   | 462               |
|       |                            | - Vadhawan항(마하라슈트라주) 신규 건설                     | 1,410             |
|       |                            | - Enayam항(타밀 나두주) 신규 건설                        | 1,011             |
|       |                            | - Sagar항(서 벵갈주) 신규 건설                          | 225               |
|       |                            | - Bellekeri(카르나타카주) 신규 건설                      | 769               |
|       |                            | - Paradip항 외곽 부두 건설                            | 652               |
|       | 내륙수로                       | - 투티코린 VOC항 외곽 부두 건설                           | 1,803             |
|       |                            | - 국가 내륙수로 개발 1 단계                              | 461               |
|       |                            | - 국가 내륙수로 개발 2 단계                              | 307               |
|       |                            | - 국가 내륙수로 개발 3·4 단계                            | 154               |
|       | 임해<br>항만도시 및<br>임해<br>산업단지 | - 국가 내륙수로 개발 5 단계                              | 385               |
|       |                            | - Cochin 스마트 항만도시                              | 462               |
|       |                            | - Paradip 스마트 항만 도시                            | (평가중)             |
|       |                            | - Kandla 스마트 산업항만 도시                           | (평가중)             |
|       |                            | - Sanand 자동차 클러스터                              | 708               |
| 태국    | 항만                         | - Cochin항 자유무역지역 개발                            | 92                |
|       |                            | - Kamarajar항 자유무역지역 개발                         | 137               |
|       |                            | - 남 마하라슈트라/고아 철강 클러스터                          | 1,579             |
|       |                            | - Laemchabang Port - Phase 3                   | 2,700             |
|       |                            | - Khlong Yai Port                              | 39                |
|       |                            | - Songkhla Deep-Sea Port                       | 514               |
|       | 물류시설                       | - Chumpon Seaport                              | 122               |
|       |                            | - Pak Bara Seaport                             | 621               |
|       |                            | - Phuket Sea Port Renovation                   | 4.9               |
|       |                            | - Lat Krabang ICD                              | 193               |
| 필리핀   | 항만                         | - Chiang kong Intermodal Facility              | 125               |
|       |                            | - Nakhon Phanom Cross Border Trade Facility    | 48                |
|       |                            | - Provincial Cargo Freight Station Development | 159               |
|       |                            | - San Ramon Newport                            | N/A               |

자료: ASEAN-Korea Centre & KCCI, "Sector-Specific Connectivity-related Infrastructure Projects in ASEAN (Transport)", The 5th ASEAN Connectivity Forum, November 29 2017, Seoul.

### 3. 대상지별 투자사업 선정(안)

#### 1) 인도

현 인도 정부가 추진하는 ‘Make in India’ 정책의 핵심 선결과제로 종합적인 물류 정책을 추진 중이며 소비, 항만, 인재·환경 등 3개 요소를 기준으로 아흐마 다바드, 방갈로르, 첸나이, 델리 광역수도권, 푸네(Pune) 등 상위 8개 도시를 인도의 주요 물류·창고 허브로 지정하여 개발할 계획을 추진 중이다.

또한 해운·항만 산업을 국가발전의 핵심으로 삼겠다는 ‘사가르 말라(Sagar Mala) 프로젝트를 통해 기존 항만 확장 및 신항 개발 추진으로 뭄바이, JNPT, 코친, 첸나이, 콜카타 등 12개 무역항에 대한 대규모 시설 확장 및 엔노르, 투티코린, 바사카파트남 등에 신규 항만건설 추진에 주목할 필요가 있다.

인도 정부는 2017년 1월, 12개 항만개발 프로젝트에 1억 5천만 달러 투자계획을 추가 발표하였다.

#### 2) 베트남

베트남은 호치민 중심의 남부지역과 하이퐁 중심의 북부지역으로 구분되어 있지만 공통적으로 내륙컨테이너기지(ICD)에 대한 투자전망이 긍정적인 편이다. 베트남은 통관절차가 우리나라에 비해 까다롭고 복잡하여 통관문제가 물류 사업을 영위하는데 있어 중요한 장애요인으로 지적되고 있다. 반면, 대부분의 ICD 내 세관이 상주하고 있어 통관이 용이하고 화물처리 시간도 단축 가능하므로 ICD에 대한 투자를 통해 우리 해운·항만·물류기업의 경쟁력 강화에 기여할 것으로 판단된다.

#### 3) 필리핀

필리핀은 무역산업부 주도로 필리핀 최초 국가물류마스터플랜(2017~2022)을 수립하여 Ro-Ro 항만 연결에 중점을 두고 있으며 기존 항만의 확장 및 현대화 외에 신규 항만 개발도 함께 추진 중이다.

특히 바탄가스, 민도로, 카티클란, 로일로, 바톨로드, 두마구에테, 다피탄 등

의 항만들을 연결하여 도서간 항만 네트워크 강화를 목표로 하고 있다.

현대화 우선순위 항만으로는 다바오항, 카가얀 데 오로항, 제너럴 산토스항, 로일로항(ICPC), 잠보안가항 등이 있으며 다바오항(Sasa)에는 2020년까지 잡화선석 확충 및 지원 공간을 건설할 예정이다.

#### 4) 인도네시아

다수의 섬으로 이루어진 지리적 특성으로 인도네시아 전역에 크고 작은 여러 개의 항만이 존재하고 있어 항만개발을 통한 물류네트워크 구축에 중점을 두고 투자가 가능할 것으로 판단된다. 인도네시아 정부가 추진 중인 Sea-Toll Master Plan에 따라 주요 항만개발에 대한 투자가 진행될 것으로 예상되며 탄중 프리옥, 탄중 페락 등 인도네시아 주요 무역항뿐만 아니라 쿠알라 탄중항, 비통항 등 신규 항만개발의 투자에도 관심을 가질 필요가 있다.

#### 5) 태국

태국 정부가 중점적으로 추진 중인 동부경제회랑(EEC)을 내세워 자국의 경쟁력 있는 항만개발을 통해 지역 간 연결성 강화 및 동남아시아 관문으로의 역할을 확대해 나갈 계획이다. 태국 컨테이너 물동량의 80% 이상을 처리하고 있는 랍차방항의 제3기 컨테이너부두(phase 3) 건설이 2020년 완공을 목표로 진행 중이며 랍차방항의 꾸준한 물동량 증가추세를 고려해 볼 때 유망한 투자대상이다. 또한, 방콕항 인근의 라끄라방(Lat krabang) ICD 및 국경지역을 중심으로 추진 중인 물류시설 개발 또한 투자대상으로 고려할 수 있을 것이다.

### 제3절 주요 진출전략

#### 1. 우리기업 간 동반진출 체계 강화

우리나라 제조기업들의 현지 SCM 플랫폼 구축을 위해 다음의 동반진출 체계를 강화할 필요가 있다.

첫째, 국내 대기업 해외진출 시 1차·2차 협력기업 및 물류기업의 체계적 현지 진출 및 정착을 위한 국가차원의 지원 프로그램을 마련하여 대기업과 중견·중소기업 선단형 동반진출을 지원해야 한다.

둘째, SCM플랫폼 분야별 공기업간 투자협력체 구성이 필요하다. 특히 해외 네트워크 구축 시 국내 물류공기업(공·항만공사, 우정본부 등)을 중심으로 현지 진출 컨소시엄을 구축하여 리스크 완화 및 전문성 공유를 위한 물류공기업 연계 선단형 동반진출을 지원해야 한다. 인프라(LH공사, 해건협 등), 운영(공·항만공사), IT(KL-Net, 통신사 등), 제도·정보(국책연, Kotra 등)간 투자협력체를 구성하고 이를 통해 지원체계를 강화하는 전략이 필요하다.

셋째, 화주기업과 물류기업의 동반진출이 필요하다. 건설기업과 물류기업 동반진출 지원을 통해 글로벌 경쟁력을 가지고 있는 국내 건설기업이 현지 인프라 수주 성공시 국내 물류기업의 동반진출을 유도하여 현지 안착 및 SCM 플랫폼 기반을 마련해야 한다.

넷째, 화주기업과 물류기업 동반진출 지원을 통해 국내 화주기업 진출시 물류기업(스타트업 포함) 동반을 통해 화주기업은 SCM서비스, 물류기업은 신규 시장 확보의 상생생태계 구축이 가능하다.

마지막으로 IT기업과 물류기업 융합 및 동반진출 지원을 통해 물류기업의 스마트 물류기술 역량 강화를 위한 지원 및 국내 IT기업과 현지 진출을 위한 하드웨어와 소프트웨어 개발을 지원해야 한다.

## 2. 국내 물류기업 성장 지원

현지 진출 화주기업들의 경우 서비스와 감성지원 측면에서 한국계 SCM물류기업 수요가 매우 높아 해당 기업의 육성 및 진출 지원이 필요하다.

특히 인수합병은 고도의 전문분석 역량을 필요로 하는바, 이를 위해 물류분야 인수합병관련 전문가 집중양성이 필요하다. 인수합병은 대규모 투자가 불가피하고, 인수합병 후의 리스크에 대한 부담이 매우 큰 특성이 있으므로, 국내 물류기업의 해외 물류기업 인수합병시 금융 리스크를 경감하기 위한 정책적 지원이 필요하다.

또한 주요 신흥시장과의 협력 관계 구축을 통해 투자 규모와 리스크를 고려하여 신흥 시장을 중심으로 하는 주요 국가와의 물류 및 SCM 협력 관계를 강화하고, 주요 신흥시장 내 물류기업에 대한 국내 물류기업 인수합병 촉진 및 투자장벽 철폐를 위한 노력이 필요하다.

아울러 정부의 신남·북방정책과 연계하여 아시아 주요 국가(지역) 중 국내 제조기업의 SCM상 핵심 거점을 선정하고 추가적으로 중국의 일대일로 전략 거점 사업이 지지부진하거나 중국이 참여하지 않은 신규 거점 등에 사업성을 기반으로 거점을 선정하는 것도 필요할 것이다. 또한 인프라 개발사업과 기업 진출을 연계한 다양한 진출 비즈니스 모델(예: FTA 연계, 관세회피 등)을 개발하여 활용할 수 있도록 지원해야 할 것이다.

## 3. 지역특화 진출 지원

현지 진출 중소·중견 제조기업의 SCM 경쟁력 제고를 위한 현지 물류 네트워크 구축 지원이 필요하다.

특히 기간 항로를 중심으로 항만 → 항만배후단지(물류센터) → 내륙거점(드라이포트) 혹은 내륙거점(드라이포트) → 항만배후단지(물류센터) → 항만으로 이어지는 인프라에 점진적으로 한국기업이 참여해 역내 경제협력에 참여할 수 있는 연계성을 고려한 진출 공간구조를 마련해야 한다.

또한 주요 인프라 요충지에 위치한 지역 내 자유무역지대(SEZ)를 중심으로 경내관외(境內管外) 지역 진출을 통한 각종 혜택을 확보, 남·북방정책 일대의 SEZ 간 네트워크를 형성해 해운 및 육로 인프라 교통을 통한 주요 시장의 연계가 필요하다. 정부 각 부처의 유기적인 정책 토론 및 종합 전략 체계가 필요하며 전문 태스크포스 팀을 조직해 본 전략을 추진할 수 있는 정책 컨트롤 타워를 구축해야 한다.

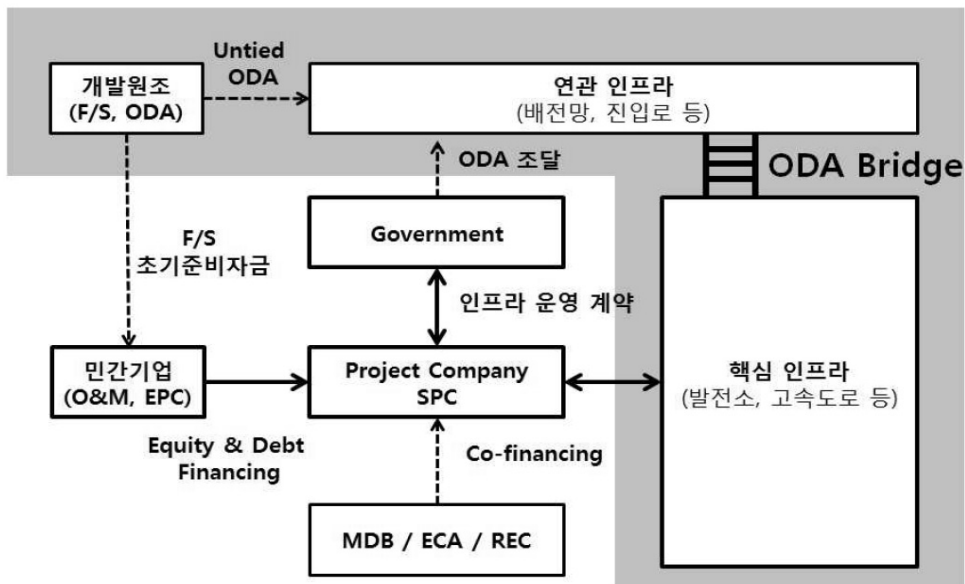
아울러 현지 물류시장 여건과 현지 진출 글로벌 물류기업들을 포함한 경쟁기업에 대한 정보를 분석하고, 국내 기업들의 시장전략 등을 비교 분석하여 국내 기업의 현지 SCM 경쟁력 제고 및 안정적 사업활동 지원도 필요하다. 이외 신규 물류사업 발굴과 현지 투자적지 파악 등의 활동 강화를 위한 국제물류투자분석 센터의 기능 강화도 필요할 것으로 판단된다.

## 제4절 자원조달 방안

기금(펀드), 국책은행, 공적개발원조(ODA), 전담기구 등을 통한 프로젝트 투자재원 조달이 가능할 것으로 판단된다. 新국제물류투자펀드 조성, 국책은행의 저리 장기 용자 및 ODA 자금, 민간 PF, 전담기구 설립 등을 활용한 프로젝트 투자 재원 마련이 필요하다.

첫째, ODA/EDCF 연계 해외진출 지원으로 국내 ODA/EDCF 사업에 물류 분야를 추가하고, 특히, ODA Bridge Model의 적용을 통해 연관 분야 해외진출에 필요한 물류인프라 부분에 물류 산업 진출을 지원해야 한다.<sup>63</sup>

〈그림 5-5〉 ODA Bridge 모델

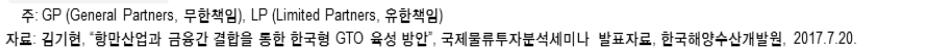


자료: 산업통상자원부, 국제기구 및 국제금융기관과의 연계를 통한 아프리카 경험기반 확대 전략 연구, 2013.12, p220

<sup>63</sup> ODA는 기본적으로 Tied ODA에서 Untied ODA로 변환하고 있어 국내 기업에 대한 독점적 사업 권한을 부여하는데 한계가 있으나, ODA 사업 추진시 해당 사업에 대한 직접 수행 외에 연관 사업에 대한 국내 기업 사업 수행을 지원하는 ODA Bridge 모델 활용 검토 (ODA Bridge 모델이란 Untied ODA를 지렛대로 삼아 대규모 인프라 개발 등의 사업 타당성을 높이고, Untied ODA 자체는 경쟁입찰을 진행하되 본 사업은 국내 기업이 진출할 수 있도록 지원하는 방안)

셋째, 기 소멸된 국제물류투자펀드의 재조성을 통해 신흥시장을 중심으로 항만, 물류단지, 공항 등 물류인프라 조성에 필요한 자금을 국내 자금으로 지원하고, 해당사업 추진 시 적극 지원해야 한다. 글로벌 인프라펀드의 확대 개편 또한 대안이 될 수 있을 것이다.

마지막으로 대규모 자본이 들어가는 항만터미널 개발이나 인수에는 PEF(Private Equity Fund)를 활용하여 민간자본과 공공자본이 결합한 안정적인 투자방안의 모색이 필요할 것이다.



자료: 김기현, "항만산업과 금융간 결합을 통한 한국형 GTO 육성 방안", 국제물류투자분석세미나 발표자료, 한국해양수산개발원, 2017.7.20.

## 제6장

## 결론 및 정책제언 <<

### 제1절 결론

중국 일대일로, 일본 인프라파트너십(Partnership for Quality Infrastructure), 러시아 교통·물류 네트워크 구축 전략, ASEAN Connectivity 2025 기본계획, 유럽 연합 TEN-T, 인도 ACT East 등 전세계는 지금 관련 국가 간의 양·다자간 협력 체제 및 기존의 효율성 높은 지역 협력 플랫폼을 기반으로 인접 국가와의 경제협력 파트너로서의 관계를 적극 발전시키고 정치적 상호 신뢰 증진, 경제 융합 등 공동체 구축을 실현하기 위해 노력하고 있다.

이와 같이 인프라, 제도, 민간 간 연계성 추진을 통한 각 지역별 경제공동체 건설로 ‘공간 베이스의 세계화’ 시대가 도래 하고 있다. 더불어 제4차 산업혁명 시대로 글로벌 가치사슬 및 서플라이체인의 전환, 생산라인의 내수화 및 시장 밀착화, 상품시장의 글로벌화 등 지역 블록 내 물류 네트워크의 밀집화 현상이 심화되고 있다. 특히, 트럼프 시대 미국의 보호무역주의와 중국의 사드 경제보복 등으로 인한 한국 경제의 다원화된 해외 진출은 매우 시급한 실정이다.

이에 우리 정부도 최근 북방경제와 남방정책 협력 방안을 제시하고 있다. 2017년 9월 러시아 블라디보스토크에서 개최된 동방포럼에서 우리나라는 조선, 항만, 북극항로, 전력, 일자리, 가스, 철도, 수산, 농업 등 9개 분야에 걸쳐 러시아, 중국, 중앙아시아, 서아시아 등을 포함하는 유라시아 경제권 연계를 위한 북방경제협력 방안을 제안하며 북방경제협력위원회를 설립하였다. 2017년 11월에는 문재인대통령이 인도네시아, 베트남, 필리핀을 방문하였고 APEC 및 ASEAN 다자정상회의에 참석해 미·중·러·일 4강 외교에 국한되어 있던 우리나라의 외교를 균형외교, 다자간 외교, 동아시아 전체로 외연 확대 한다는 新남방 정책을 선언하였다.

본 연구는 이러한 시대 흐름에 맞는 세계경영을 위한 해외터미널 및 물류시설 투자방안을 제시하고 현정부의 새로운 외교정책에 부합하고 급변하는 글로벌 환경에 선제 대응하여 국가 경쟁력 확보를 도모하고자 한다. 이를 위해 우리나라의 국제물류기본계획, 해외항만개발, 국제물류기업 지원 정책 등을 조사하고 해외항만(터미널) 및 물류시설 투자 현황을 분석하여 현 실태 및 한계점을 파악하였다. 우리나라의 국제물류 허브 개발사업의 한계점으로는 해외 진출 물류기업 지원 제도·법이 미비하고, 물류기업의 영세성, 해외항만개발의 민간참여 유도 및 자금 지원 제도의 부족 등이 지적되었다.

다음으로 우리나라 해외진출 지원제도 및 항만·물류부문의 해외투자 지원제도 운영실태, 기금운용 사례 및 활용가능성 검토 등 우리나라 해외진출 지원제도를 검토하여 항만·물류부문 해외진출 지원제도의 개선방안을 도출하였다. 또한, 주요국의 해외진출 전략 및 자원 조달 방법의 해외 선진사례를 분석하였다. 이러한 분석 결과를 토대로 현재 국내 실정에 맞는 투자방안을 제시하였다.

## 제2절 정책제언

### 1. 해외투자 지원 강화를 위한 예산 마련

항만·물류 시설 투자는 많은 비용이 소요되므로 지속적이고 실효성 있는 해외 투자를 위해서는 안정적인 재원조달이 필수 요건이다. 따라서 이에 대한 정부 예산 편성을 통해 지원을 강화할 필요성이 있다고 판단된다. 또한, 지속적인 검토 및 관리를 통해 급변하는 환경 변화에 대응 가능한 예산 마련 방안이 필요하다.

### 2. 선단형 해외진출을 위한 법·제도 개선

해외 네트워크 구성에 있어 개별 기업이 진출할 경우 현지에서의 경쟁력 확보에 어려움이 높다는 점을 고려하여 국내 기업 간 협력을 통한 해외 진출이 필요한 것으로 판단된다. 이에 해외 네트워크 구축 시 국내 PA를 중심으로 주요 거점을 마련하고, 거점별 네트워크 연계에 국내 물류기업을 동반 진출하는 방식으로 국내 항만공사(PA)를 활용한 선단형 해외 진출 지원이 필요하다. 그러나 현행 법·제도상에서는 항만공사(PA)가 마중물 역할을 할 수 없는 많은 제약 요인들이 존재한다. 따라서 항만공사의 기능과 역할 확대를 위한 관련 법·제도 개선이 필요하다.

### 3. 해외진출 사업 위원회 구성

지속 가능하고 안정적인 국내 기업의 해외진출을 위해서는 평가 단계에서부터 객관적이고 합리적인 관리가 필요하다. 따라서 항만·물류, 금융 등 해외투자 관련분야 학계, 연구계, 산업계 전문가 집단 및 정부 관계자 중심의 위원회를 구성하여 사업 평가뿐만 아니라 체계적이고 효율적인 사후관리를 위한 지속적인 모니터링이 필요한 것으로 판단된다.



## 참고문헌 《

### 〈국내 문헌〉

- 국토해양부, 국가물류기본계획 수정계획(2011~2020), 2011. 4.
- 국토해양부, 「항만재개발 및 마리나항만 개발사업의 재원조달 방안 연구」, 2011.12
- 해양수산부, 「국제물류전담기구 설립 필요성 및 추진방안에 관한 연구용역」, 2008. 9.
- 국토교통부·해양수산부, 국가물류기본계획(2016~2025), 2016. 7.
- 기획재정부, 「해외진출지원사업군 심층평가 결과 및 지출성과 제고방안」, 2014.
- 기획재정부 보도자료, “해외투자 활성화 방안”, 2015. 6. 29.
- 김정곤·김은지, 「주요국의 창조산업 해외진출 전략과 시사점」, 대외경제 정책연구원, 2013.
- 김형태·이성우·고현정·송주미, 「글로벌 항만투자의 실효성 제고 방안」, 한국해양수산개발원, 2008.12.
- 박형준·유민봉·권기현·박성민·이종구·김태진·박신원·양고운, 「중소기업 해외진출을 위한 지원기관 거버넌스 구조 재정립에 관한 연구」, 지식경제부 용역보고서, 2010.
- 산업통상자원부, “「2017년 해외진출지원사업계획」 통합 공고”, 2016.
- 산업통상자원부·KOTRA, 「2017 해외투자진출 종합가이드」, 2016.
- 산업통상자원부, 「국제기구 및 국제금융기관과의 연계를 통한 아프리카 경협기반 확대 전략 연구」, 2013.12
- 산업통상자원부, 「수출의 포용적 성장 실현을 위한 서비스 해외진출 추진전략」, 2017.12
- 아시아경제, “‘외통수’ 1.4조원 국제물류펀드, 올초 슬그머니 청산”, 2013.4.11.

- 이광재, "미래로 연결된 동북아의 길 - 나비프로젝트", 2017,
- 이성우, "2017 국제물류 투자 CEO포럼" 발표자료, 2017.12.
- 이성우·김근섭·송주미, 「한국 국제물류산업 선진화 방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2010.12.
- 이성우·김찬호·송주미·오연선, 「글로벌 시장 점유율 증대를 위한 물류기업 동반 진출 활성화 방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2011.3
- 조정란·정인교, 「중소기업을 위한 KOTRA 지원 해외공동물류센터의 평가 및 발전 방안에 관한 연구」, 한국물류학회지, 2012
- 윤영미·이동현, 「글로벌 시대 한국의 북극정책과 국제협력: 제약점과 과제」, 한국 시베리아연구, 2013.11
- 이주호·김범중·김참호·김근섭·김은수, 「중국 일대일로 전략과 활용방안-항만분야를 중심으로」, 대외경제정책연구원, 한국해양수산개발원, 2015.12.
- 장성렬, 「국부펀드의 전략적 운용 방안: 국제비교를 중심으로」 KERI Brief 16-06, 한국경제연구원, 2016.
- 전은경, 「중소기업 수출지원체계의 문제점과 개선방안」 현안보고서 Vol. 244, 국회입법조사처, 2014.
- 해양수산부, 「글로벌 물류네트워크 구축 타당성 조사 및 기본계획 수립용역」, 2007.1.
- 해양수산부, 「글로벌 물류네트워크 투자사업 기초 타당성 조사」, 2008.7.
- 해양수산부, 「해외항만개발협력 기본계획수립연구」, 2014.12.
- 한국해양수산개발원, 「해외항만개발협력사업 다변화방안 연구」 최종보고 자료, 2016.12.
- 한국해양수산개발원, 「물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안」, 2017. 10,
- KOTRA, 중국 신실크로드 정책의 명과 암, 2014.11.26.

## 〈해외 문헌〉

- ADB, 「Infrastructure for a Seamless Asia」, 2009, p150
- ASEAN-Korea Centre & KCCI, “Sector-Specific Connectivity-related Infrastructure Projects in ASEAN (Transport)”, The 5th ASEAN Connectivity Forum, November 29 2017, Seoul.
- BMW, 「Neue Zielmärkte – neue Wachstumschancen」, 2012.
- Center for Strategic & International Study(CSIS), Competing Visions, 2017.12.15.
- Department for Business Innovation and Skills, “Early Assessment of the UK Innovation Investment Fund”, 2012.
- European Commission, "Final Report of the Export Group on Supporting the International of SMEs.", 2007.
- Sankei Shimbun, Japan Forward “Japan’s Capacity-Building in the Indo-Pacific”, 2018.4.02.
- Shankar Shinde, “Global Transport Development Challenges”, 2017.9.14.
- SONOURA, Kentaro, Japan’s initiatives for promoting “Quality Infrastructure Investment”, 2017.9.19.
- OECD, "Fostering SMEs' Participation in Global Markets: Final Report.", 2013.
- OECD, "Italy: Key Issues and Policies" OECD Studies on SMEs and Entrepreneurship, OECD Publishing, 2014.
- INNO-Grips, "Policies in Support of High Growth Innovative SMEs," INNO-Grips Policy Brief No. 2, 2011.
- Investment Support and Promotion Agency of Turkey, ‘Turkey Vision 2023’, 2016.12
- Prime Minister’s Office Publications, “Team Finland: Strategy Update 2015”, 2014.

- 中国社会科学院, 第一章: 是谁发现了丝绸之路, 2017.5
- 央广[引用日期, 亚投行再添新成员 智利罗马尼亚等7国获批加入, 2017.5
- 新华网[引用日期, 亚投行: 机遇与责任的复合体, 2017.3
- 新华网, 舞动的双翼 丰硕的成果--“一带一路”建设回眸与愿, 2017.1
- 中国干部学习网, “一带一路”应加强基础理论研究, 2016.12
- 网易[引用日期, 亚洲基础设施投资银行总部奠基仪式在北京举行, 2016.9
- 人民网, 人民日报: “海上丝路”的影响与启示, 2016.2
- 人民网, 海上丝绸之路千年兴衰史, 2016.2
- 中国经济网, 亚投行任命5位副行长, 2016.2
- 凤凰网[引用日期, 财政部: 亚投行总部将设在北京, 2015.3
- 人民网, 海上丝绸之路的三大著名港口, 2015.12
- 人民网, 海上丝绸之路促进了世界多元文化的交流, 2015.12
- 中国经济网, “一带一路”国家 统计发展会议召开, 2015.10
- 新华社, 授权发布: 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动, 2015.6
- 中国政府网, 经国务院授权 三部委联合发布推动共建“一带一路”的愿景与行动, 2015.6
- 中华人民共和国财政部, 楼继伟部长就亚投行筹建情况答记者问, 2015.4
- 新华网, 亚投行将给亚洲带来什么?, 2015.4
- 人民网, 西班牙申请成为亚投行创始成员国, 2015.4
- 国际金融报-人民网, 亚投行路线图猜想, 2014.11
- 人民日报, 中国印尼关系提升为全面战略伙伴关系, 2013.10
- 中小企業海外展開支援會議. 「中小企業海外展開支援大綱」, 2012.

## 〈인터넷 자료〉

- 관세청(수출입 무역통계), <https://unipass.customs.go.kr>, 2017.12.13. 검색
- 농림수산물식품 모태펀드, <http://fund.moaf.kr/>, 2017. 11. 2. 검색
- 대한무역투진진흥공사(KOTRA), “2016 해외진출 한국기업 디렉토리 DB”,  
<http://www.kotra.or.kr>, 2017.10.20. 검색
- 대한상공회의소, <http://www.korcham.net/>, 2017.11.22. 검색
- 북방경제협력위원회, <http://www.bukbang.go.kr/>, 2017.12.13. 검색
- 수산발전기금, <http://www.susanfund.com/>, 2017. 11. 2. 검색
- 통계청, <http://kostat.go.kr/>, 2017.12.6. 검색
- 한국무역협회(K-stat), <http://stat.kita.net>, 2017.12.13. 검색
- 한국AEO진흥협회, <http://www.aeo.or.kr>, 2017.12.19. 검색
- 해양한국, “국내 물류기업의 해외진출 현황 및 시사점”, <http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=16582>, 2017.12.13. 검색
- 현대상선, <https://www.hmm21.com/>, 2017.11.22. 검색
- ASEAN up, <https://aseanup.com>, 2017.12.22. 검색
- Asian Infrastructure Investment Bank(AIIB), <https://www.aiib.org>, 2017. 12.13. 검색
- Center for Strategic & International Studies(CSIS), <https://reconnectingasia.csis.org>, 2017.12.8. 검색
- CIC(China Investment Corporation), [http://www.china-inv.cn/wps/portal/!ut/p/a1/jZLBcoIwEIZfpR480iwQCB5poAgrUUYhUsm2KDMYGDE8eDTF2ivpO4pm\\_n-XdnFxVojwrJb\\_WRX-tW8mbMC5t9gA063UIEsfsKrgN-\\_GlG4VtiD0A-CxgBNpT6yPrT08BdY\\_IOANgxIPRe1h5ZxQCh\\_ZgeZsKFx\\_QK4J\\_580FP5gAKJtqiAhU7GrNNiHJ9TGg6mC7hcKol12p5e-ray5U3Szi1Z8GEXELse6E7vTYX0fcsEY3gveiHr7GA7JnSk012\\_CieTXIgZWlUmmWWuoYJNrQSE6GZzrdjkZWjVzZBuYF2Y1nFoJSoSogSBVA7-XMAGqVU-AapfqJgF15yzL9vdUlPeq8xP\\_y10sfgDX](http://www.china-inv.cn/wps/portal/!ut/p/a1/jZLBcoIwEIZfpR480iwQCB5poAgrUUYhUsm2KDMYGDE8eDTF2ivpO4pm_n-XdnFxVojwrJb_WRX-tW8mbMC5t9gA063UIEsfsKrgN-_GlG4VtiD0A-CxgBNpT6yPrT08BdY_IOANgxIPRe1h5ZxQCh_ZgeZsKFx_QK4J_580FP5gAKJtqiAhU7GrNNiHJ9TGg6mC7hcKol12p5e-ray5U3Szi1Z8GEXELse6E7vTYX0fcsEY3gveiHr7GA7JnSk012_CieTXIgZWlUmmWWuoYJNrQSE6GZzrdjkZWjVzZBuYF2Y1nFoJSoSogSBVA7-XMAGqVU-AapfqJgF15yzL9vdUlPeq8xP_y10sfgDX)

aGxO/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/, 2017. 11. 13. 검색

EDBi, <http://www.edbi.com/>, 2017. 11. 2. 검색

European structural and investment funds, [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/european-structural-and-investment-funds\\_en](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/european-structural-and-investment-funds_en), 2017. 11. 2. 검색

European Commission, <https://ec.europa.eu>, 2017.12.6. 검색

Enterprise Europe Network, <http://een.ec.europa.eu/> 2017. 11. 14. 검색

Gazprom Export 공식 홈페이지(<http://www.gazpromexport.ru>), 2017.12.6. 검색

Japan International Cooperation Agency(JICA), <https://www.jica.go.jp>, 2017.12.20. 검색

JSC High-Speed Rail Lines 공식 홈페이지(<http://www.eng.hsrail.ru/about/>), 2017.12.6. 검색

Ministry of Foreign Affairs of Japan, [http://www.mofa.go.jp/policy/oda/page18\\_000076.html](http://www.mofa.go.jp/policy/oda/page18_000076.html), 2017.1.21. 검색

Railway Pro 홈페이지(<http://www.railwaypro.com/>), 2017.12.6. 검색

South Asian Association for Regional Cooperation, <http://saarc-sec.org>, 2017.12.18. 검색

Team Finland Letsgrow, <http://team.finland.fi/en/> , 2017. 11. 13. 검색

UK Government, <https://www.gov.uk/government/publications/growth-and-innovation-fund>, 2017. 11. 13. 검색

UTEC, [https://www.ut-ec.co.jp/english/about\\_utec/firm\\_profile](https://www.ut-ec.co.jp/english/about_utec/firm_profile), 2018.1.25. 검색

WASSHA, [http://www.wassha.com/index\\_en.php](http://www.wassha.com/index_en.php), 2018.1.17. 검색

World Bank Data, <https://data.worldbank.org>, 2017.11.19. 검색

## 세계경영을 위한 해외터미널 및 물류시설 투자방안

|        |                                              |
|--------|----------------------------------------------|
| •인쇄    | 2017년 10월 23일 인쇄                             |
| •발행    | 2017년 10월 25일 발행                             |
| •발행인   | 양창호                                          |
| •발행처   | 한국해양수산개발원<br>49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) |
| •연락처   | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)              |
| •등록    | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호                     |
| •조판·인쇄 | 영진 P&P Tel : 02-734-3713                     |

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337