

해운·물류기업 해외진출 신규사업 1차 설명회

- 인도네시아, 베트남 -



2011. 10.

KMI 국제물류연구실 이성우 실장
(waterfront@kmi.re.kr)

목 차

I

동남아 물류시장 동향

II

인도네시아 신규사업

III

베트남 신규사업

IV

해외 물류시장 진출방안

동남아 물류시장 동향

- √ 자유무역 증진 및 지역화 강화
- √ 물류산업 중요성 대두
- √ 물류시장 통합
- √ 물류시장 경쟁력 제고

1. 자유무역 증진 및 지역화 강화

■ 아세안은 '92년부터 AFTA를 통해 지역통합 및 교역 촉진유도, 이외 다양한 국가들과 FTA체결

- ASEAN/인도 등 동서남아 지역의 FTA는 현재 80여개, 100여개 이상의 FTA가 협상/계획 중임
- ASEAN FTA의 최근 경향은 "글로벌화"로 현재 ASEAN+3, EU, APEC을 포함한 보다 글로벌화된 FTA 논의 시장
- 우리나라와는 2006년 5월에 필리핀 마닐라에서 개최된 한-ASEAN 통상장관회의에서 최종 합의
 - ✓ '07.6 발효된 본 FTA는 총 품목 중 99.2%인 1.3만개 품목에 대한 관세가 '16년까지 단계 철폐/인하 예정
- 현대 경제성장은 한 국가가 단독적 발전이 아니라 공동성장이며, 성장이 미흡한 동남아 국가들이 더욱 절실
 - ✓ 세계 주요 경제주체들과의 경쟁을 위해 역내통합을 통한 규모의 경제실현(Regionalism), ASEAN이라는 통합기구를 통한 Global 자유무역 촉진(Globalization)
- 동남아 국가들간 정치/경제/사회/문화 통합을 위해 아세안 외 GMS, IMT, EAGA 등 권역협력체 강화
 - ✓ GMS(Great Mekong Subregion)는 메콩강을 중심으로 중국(윈난, 광시), 베트남, 미얀마, 라오스, 태국, 캄보디아 등 인구 3억 3천만명, 면적 260만km²의 대규모 공동체로 중국, 태국을 제외하고는 아세안 후발주자로 그 경제적 가치로 인해 중국, 일본 등의 대규모 투자가 이루어지고 있는 지역
 - ✓ IMT-GT(Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle)는 수자원 및 사회간접자본 공동개발 및 협력
 - ✓ IMS-GT(Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle)는 사회간접자본과 자본 및 기술 + 저임 노동력 + 천연자원과 저렴한 토지 및 노동력 ⇒ 외국인투자자에 양호한 투자환경 제공
 - ✓ EAGA(East ASEAN Growth Area)는 필리핀의 민다나오 섬(숙련된 인적자원) + 인도네시아의 북술라웨시(농산물, 상업) 및 동부·서부 칼리만탄(석유, 목재, 토지) + 말레이시아의 사바(석유) + 브루나이(천연가스, 자본) ⇒ ASEAN 최대의 농수산업 개발 및 관광단지 조성

2. 물류산업 중요성 대두

- 동남아 국가들은 1차 산업 발전의 한계를 인지하고 2차 산업 활성화를 위해
- 물류인프라 개선을 통한 물류산업 성장에 노력 중

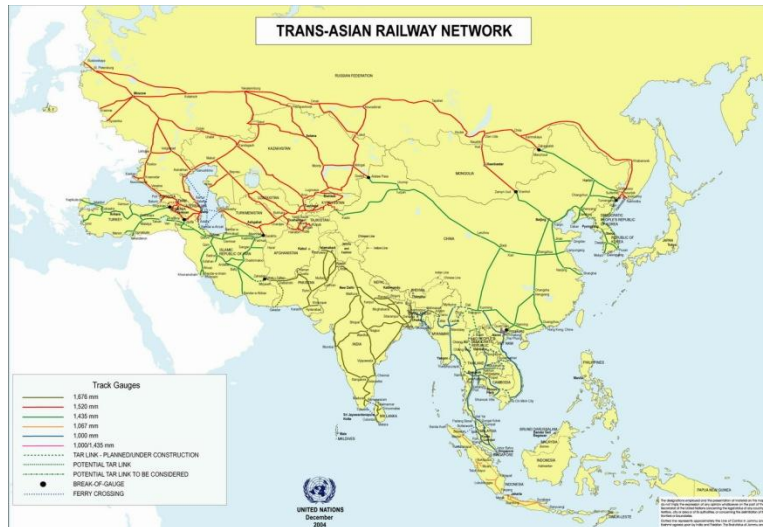
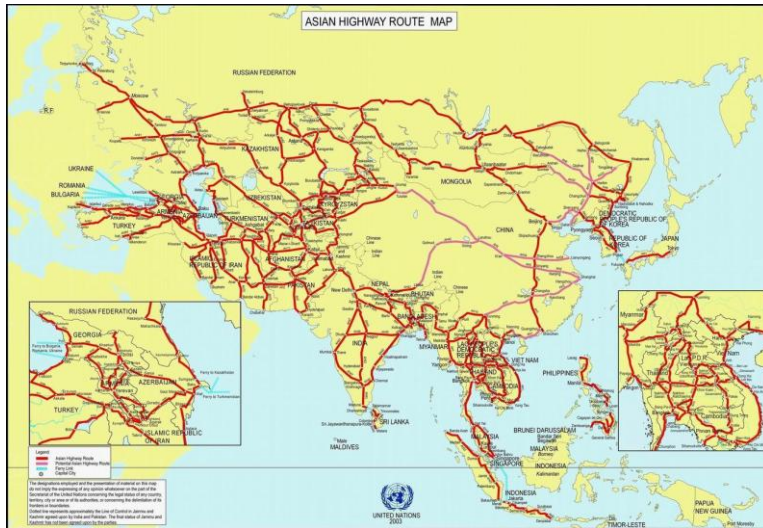
- 풍부한 자원, 노동력 등은 있으나 물류 경쟁력 저하로 인한 글로벌 경쟁력 미흡 인지
- 동북아(한중일)의 사회간접자본 투자를 통한 경제발전 모델 지향

- 동남아 국가들은 물류산업 경쟁력 강화를 통한 비용절감이 국가 경제성장의 원동력 인지
- 다국적 기업들의 생산거점 유치 및 수출 증대를 위해서는 물류산업 경쟁력 강화가 절실
 - ✓ 현재 동남아의 물류비용 구조로는 동아시아 경제권과 경쟁 불가
 - ✓ 컨테이너당 수출단가(동아시아 885US달러, 동남아 1,236US달러), World Bank, 2008
 - ✓ 10%의 운송비용 절감시 교역량 20% 증대, 교역비용의 20% 이상이 물류비 차지, World Bank, 2008

- **ASEAN은 2013년까지 물류분야 자유화 선언**
 - ✓ 특히 싱가포르, 말레이시아는 국가적 차원에서 물류산업을 포함한 서비스 분야의 확장을 기조로 국가발전 목표 수립
 - ✓ 최근 베트남, 인도네시아 등은 경쟁국 대비 열악했던 항만 및 물류시설 확대를 통해 최근
 - ✓ 항만개발과 글로벌 선사 유치를 통해 직기항을 강화, 수출경쟁력 제고 추진

3. 물류시장 통합

- 아시안 고속도로 및 철도 구축을 통한 도로 교통물류망 통합연계 추진
- GMS국가간 8개 물류회랑(logistics corridors)을 구축하여 경제 통합 강화



4. 물류시장 경쟁력 제고(1/2)

- 2007년 8월 제39차 아세안 경제장관회의(AEM)에서 아세안 물류서비스 통합 로드맵 결정
- 2015년 아세안 단일시장 출범을 위한 물류서비스 협력, 지역생산경쟁력 제고를 위한 물류환경 조성

- 아세안 물류서비스 통합 로드맵의 주요 내용은 물류서비스 규제완화, 무역 및 세관부문 개선, 물류제도 개선, 물류서비스 공급자 능력 강화와 물류인력 양성, 복합운송 인프라 투자 강화 등임

■ 물류서비스 규제 완화

- ✓ '13년까지 ASEAN 내의 항만하역, 창고보관, 화물포워딩, 물류부대서비스, 택배, 포장, 통관 등 모든 물류서비스 부분의 규제완화/시장개방, 해상운송은 연안운송을 제외한 시장 개방
- ✓ 철도, 도로부분은 2008년 이후부터 2013년까지 점진적으로 규제 및 시장 개방
- ✓ 추진기관은 ASEAN의 CCS(Coordinating Committee on Service)와 CCC(Customs Coordination Committee)가 주관

■ 물류제도 개선

- ✓ 민간부문 물류시설 투자에 대한 각국 정부의 관련규정 정비
- ✓ ASEAN 역내 국가간 수송 및 일관수송에 관한 기본합의 서명 : 2008년
- ✓ 일관수송을 위한 각종 메커니즘 개선

4. 물류시장 경쟁력 제고(2/2)

■ 무역 및 세관부문 개선

- ✓ 세계무역기구(WTO), 세계세관기구(WCO)의 관련 규정과 표준화에 대해 역내 각 국가별로 추진
- ✓ 전자서류(e-Doc)와 IT기반 표준화는 2009년까지 시행
- ✓ 통관에 관한 WCO와 UN TDED(Trade Data Elements Directory)의 국제표준은 ASEAN-6 (브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국)은 2008년, CLMV(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남)는 2012년까지 시행

■ 물류서비스 공급자 능력 확대와 물류인력 개발

- ✓ 2007년까지 물류서비스에 대한 최적화 규정도입 및 물류부문 중소기업 네트워크 조직 및 지원
- ✓ CLMV 등 저개발국가의 지역간 협조 촉진
- ✓ ASEAN 물류 데이터 베이스 개발 및 업데이트
- ✓ 물류기술에 관한 공동 워크샵 및 교육훈련, 물류공급자에 대한 국가 기술 증명시스템 개발
- ✓ ASEAN 공동의 물류관리 교육프로그램 개발 및 국가 및 지역 훈련센터 설립

■ 복합운송 인프라와 투자 강화

- ✓ ASEAN의 교통물류 회랑 네트워크 개발 및 인프라 개발 계획 수립
- ✓ 내륙수송 네트워크 인프라, 물류수단간 일관수송 시스템 구축
- ✓ 내륙수로 운송과 해상수송간 연결 및 ASEAN 물류 Gateway간 연결성 개선
- ✓ 복합운송관련 INCOTERMS(International Commercial Terms)를 포함한 무역조건 및 관례 촉진

인도네시아 신규사업

- √ 시장 잠재력
- √ 물류시장 현황
- √ Maloy International Port
- √ Gedebage Integrated Terminal
- √ Kuala Enok Bulk Port

인도네시아 신규사업

시장 잠재력

1. 인도네시아 개황

국명	인도네시아 공화국(Republic of Indonesia)
위치	동남아시아
면적	190만km ² (세계 15위, 한반도 9배)
기후	열대성 몬순기후, 고온 무풍다습
수도	자카르타 (인구 약 1,200만명, 면적 661km ² (서울면적 605km ²))
인구	총 2억 3,000만명 (세계 4위)
주요도시	자와섬 : 자카르타, 수라바야, 반둥, 족자카르타, 스마랑 수마트라섬 : 메단, 빨렘방, 빠당 갈리만탄 : 뽀띠아낙 발리섬 : 덴빠사르
민족(인종)	자바족(35%), 순다족(13.6%), 아체족, 바딱족, 발리족 등 300여 종족
언어	인니어 (Bahasa Indonesia)
종교	이슬람교(86%), 기독교 (6%), 가톨릭(3%), 불교(2%), 힌두교(1.8%)
건국 (독립)일	1945년 8월 17일
정부형태	대통령 중심제
국가원수	수실로 밤방 유도요노 대통령 집권 1기 : 2004.10 ~ 2009. 10 (임기 5년) 집권 2기 2009.10 ~ 2014.10 (취임 10월 20일) (2009년 7월 실시된 대선에서 재선에 성공)

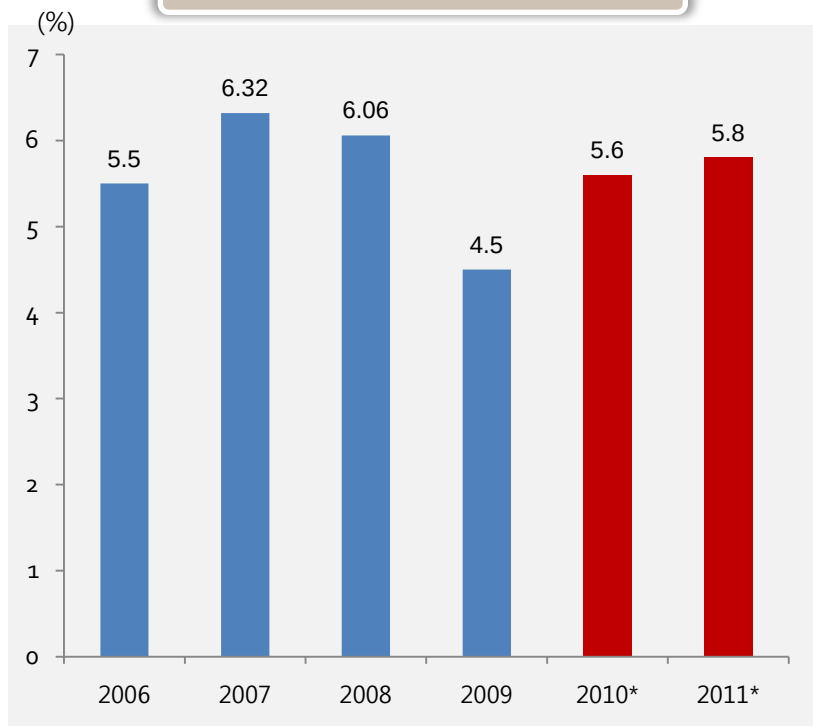


자료 : 인니 통계청, 인니 정부, KOTRA

2. 경제현황

- 글로벌 경제위기로 인해 경제성장률이 주춤했으나, '10년 경제성장률 5.6% 예상
- ASEAN 5개 국가 중 베트남에 이어 두번째로 높은 경제성장률인 5.8%(2011년)를 기록할 것으로 예상

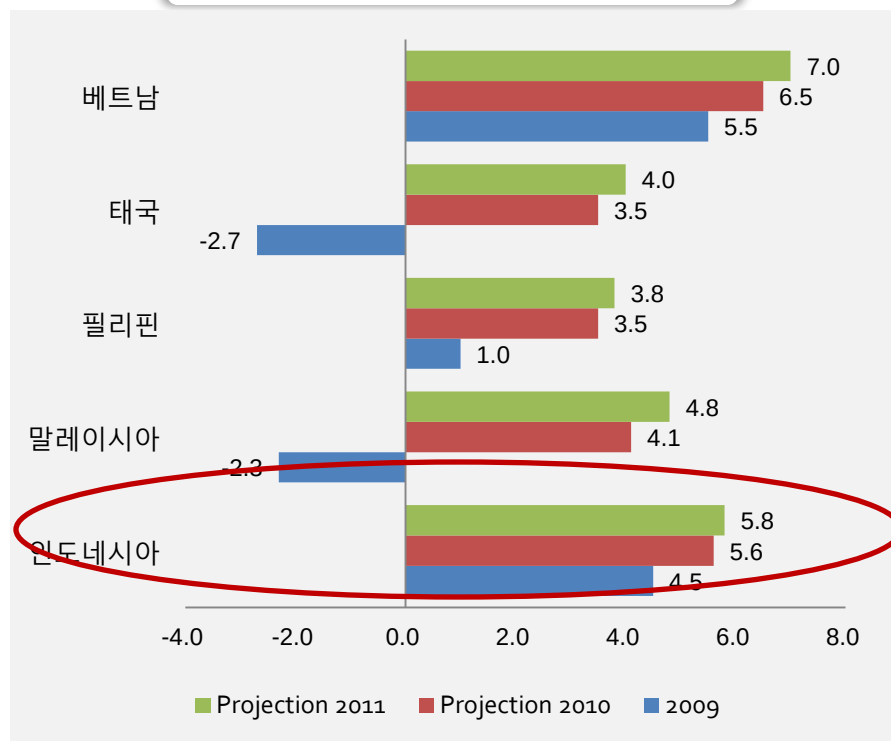
인도네시아 GDP 현황 및 전망



주 : * 예측치

자료 : 실적치('06~'09) - 인도네시아 중앙은행
예측치('10~'11) - World Economic Outlook

ASEAN 5개국 경제성장률 전망



자료 : World Economic Outlook

3. 교역현황(1/2)

- 인도네시아와 가장 많은 교역 거래국은 일본, 중국, 미국, 싱가포르 등
- 우리나라는 **5번째 수출국, 6번째 수입국**

주요 대상국별 수출현황

단위: 백만불

순위	구 분	2007	2008	2009	2010
1	일본	23,633	27,744	18,575	25,782
2	중국	9,676	11,637	11,499	15,693
3	미국	11,614	13,037	10,850	14,302
4	싱가포르	10,502	12,862	10,263	13,723
5	한국	7,583	9,117	8,145	12,575
6	인도	4,944	7,163	7,433	9,915
7	말레이시아	5,096	6,433	6,812	9,362
8	네델란드	2,749	3,926	2,909	3,722
9	호주	3,395	4,111	3,264	4,244
10	태국	3,054	3,661	3,234	4,567
	기타	25,886	37,331	33,526	43,906
합 계		114,112	137,022	116,510	15,7791

주요 대상국별 수입현황

단위: 백만불

순위	구 분	2007	2008	2009	2010
1	싱가포르	9,840	21,790	15,550	20,241
2	중국	8,558	15,247	14,002	20,424
3	일본	6,526	15,128	9,844	16,966
4	미국	4,787	7,880	7,084	9,416
5	말레이시아	6,412	8,922	5,688	8,649
6	한국	3,197	6,920	4,742	7,703
6	태국	4,287	6,334	4,613	7,471
8	호주	3,004	3,998	3,436	4,099
9	사우디	3,373	4,805	3,136	4,361
10	독일	3,004	4,005	3,436	3,007
	기타	22,994	35,323	26,341	33,354
합 계		74,473	129,197	96,829	135,691

3. 교역현황(2/2)

한국-인도네시아간 교역현황

<한 → 인니 전체 교역현황>

단위 : 백만불

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
수출	5,046	4,874	5,771	7,934	6,000	8,897
수입	8,184	8,849	9,114	11,320	9,264	13,986
수지	-3,138	-3,975	-3,343	-3,386	-3,264	-5,089

자료 : 한국무역협회 통계, 2011

<한 → 인니 품목별 교역현황(2010)>

단위 : 백만불, %

구분	수 출		구분	수 입	
	품목명	금액(비중 %)		품목명	금액(비중 %)
1	경유	2240 (25.1)	1	유연탄	2,822 (20.1)
2	휘발유	953 (10.7)	2	LNG	100.5 (0.7)
3	편직물	597 (6.7)	3	원유	101.7 (0.7)
4	음향기기	161 (1.8)	4	동광	1,210 (8.6)
5	액정디바이스	132 (1.4)	5	펄프	366 (2.6)
총액		8,897 (100)	총액		13,986 (100)

자료 : 한국무역협회 통계, 2011

한 → 인도네시아 투자현황

- ▶ 인도네시아 투자진출 한국기업은 약 1,300개 정도
- 이중 섬유관련 업체 250개사, 전기 및 전자관련 업체 160개사로 주종을 이루고 있음
- 최근 국제유가 상승에 따라서 칼리만탄, 수마트라지역의 석탄개발 등 자원분야에 투자관심이 높아지고 있음

한 → 인도네시아 투자실적

단위 : 백만불

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
건수	101	140	164	182	186	356
금액	429.5	475.7	627.7	301.1	624.6	328.5

자료 : 인도네시아 투자조정원 (BKPM), 2011

인도네시아 신규사업

물류시장 현황

1. 물류인프라 환경(1/3)

■ 핵심 물류인프라는 열악

분류	항 만	공 항	철 도	도 로
현 황	• 111 개 국제무역항만 • 614 개 연안항만 • 1,162 민간항만 • Pelindo I, II, III & IV 국영운행사	• 187 공항 & ~700 특수 공항 • Angkask Pura I, II 국영 운행사	• 현 철도 총 길이는 6.8km • 4.7km PTKA(국영)에서 운영	• 총 도로 길이는 472.4km • 총 유료도로 길이는 742km
효율성	• 1992년 79시간의 평균 하역시간이 2007년, 82시간으로 증가함	• 높은 순위인 4개의 국제공항들은 100% 가 넘는 처리능력을 가짐	• 철도는 주로 낮은 축으로 단선으로 됨	전체도로 중 59%가 포장도로
현 지출('09)	7억 달러(0.1% of GDP)	6억 달러(0.1%)	1억 달러(0.03%)	62억 달러(1.1%)
주요정책개정	2008 해양운송법	2009 항공운송법	2007 철도법	2004 도로법
주요 사업	Maloy 국제무역항 개발 Bojonegara항 개발	국제 Kertajati 공항	국가 철도 계획	국가도로계획
예산('15)	38억 달러 (0.3% of GDP)	36억 달러 (0.3%)	37억 달러%)	182억 달러(1.6%)

Source : Morgan Stanley Research, 2011. May

1. 물류인프라 환경(2/3)

■ 충분한 잠재력에도 불구하고 물류인프라 상황 열악

주요 경쟁국 인프라 수준 비교

단위: 순위

2010-2011	Indonesia	Malaysia	Philippines	Thailand	Brazil	Russia	India	China
전체인프라 수준	90	27	113	46	84	94	91	72
도로 수준	84	21	114	36	105	125	90	53
철도 수준	56	20	97	57	87	31	23	27
항만 수준	96	19	131	43	123	93	83	67
공항 수준	69	29	112	28	93	104	71	79
전기 공급	97	40	101	42	63	80	110	52
유무선 전화선	82	80	106	93	62	39	110	57
이동전화 가입	98	47	88	32	76	8	118	111

Source : Global Competitiveness Report 2010-2011 & Morgan Stanley Research Lower is better

1. 물류인프라 환경(3/3)

■ 물류분야 투자수요 증가

- ◆ 인도네시아의 전반적 물류 인프라 시설이 부족하여 개발이 절실
 - ◆ 특히 간선도로, 고속도로, 철도, 항만, 내륙물류기지 등 물류인프라 시설이 부족하거나 열악
 - ◆ WB 발표 인도네시아 물류서비스 수준(LPI 지수)은 **세계 134개국 중 75위(2.76)** 기록
 - 통관 2.43, 인프라 2.54, 국제수송 2.82, 물류역량 2.47, 물류추적 2.77, 정시성 3.46
- ➡ **LPI 지수 중 통관, 인프라, 물류역량 부분이 특히 취약함**

인도네시아 물류비 실태

구분	인도네시아	인근 국가	비고
제반 화물비용	30%	10~15%	전체 생산비 중 차지하는 비율
운송물류 비용	US\$ 0.35/Km	US\$ 0.22/Km	말레이시아, 태국과 비교시 60% 더 높음
컨테이너 비용	싱가포르, 말레이시아와 비교하여 30~40% 더 높음		

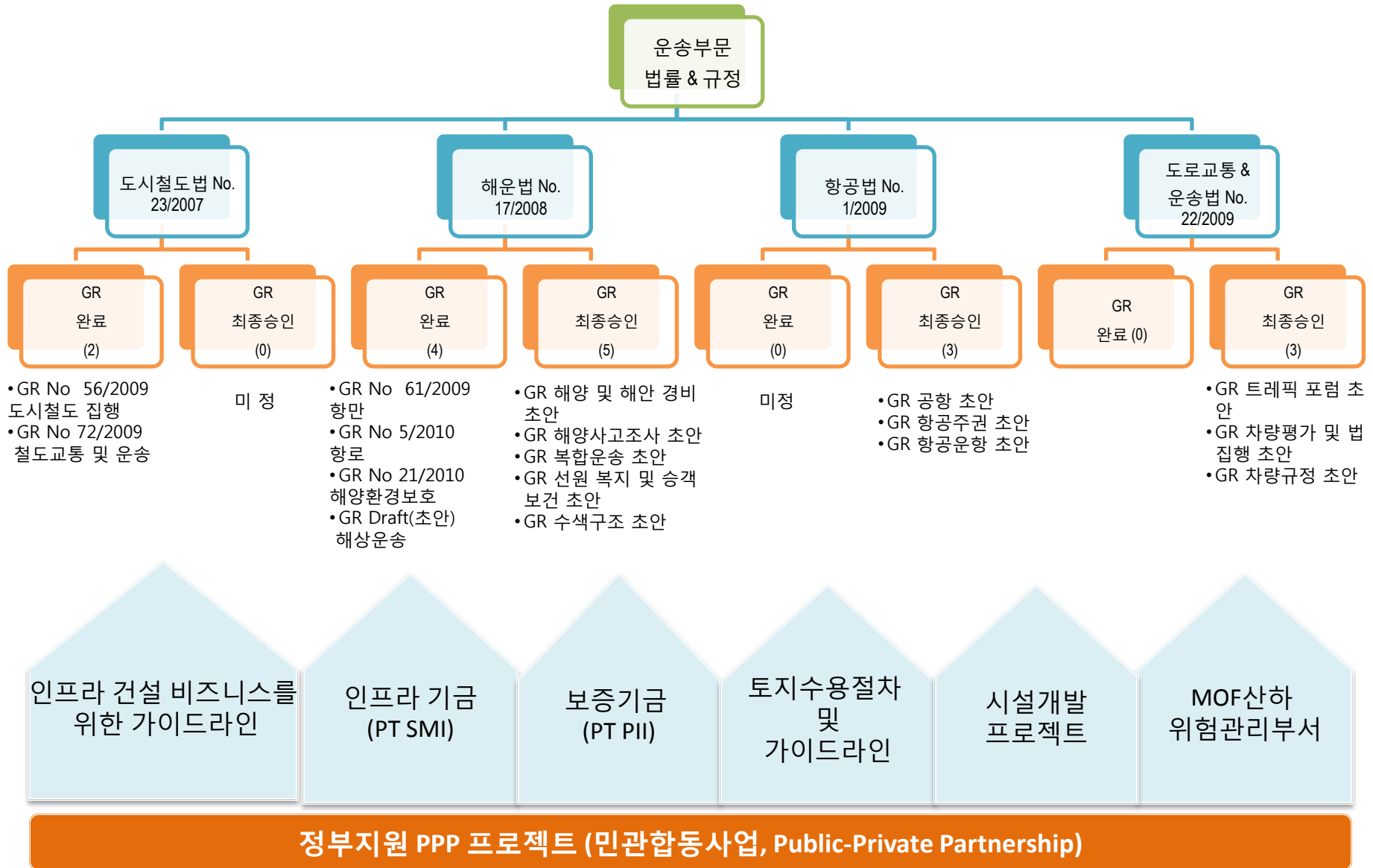
자료 : KOTRA 자체 조사 (2009)

2. 물류투자 환경

■ 시장규모 증가 및 역내 물류환경 개선

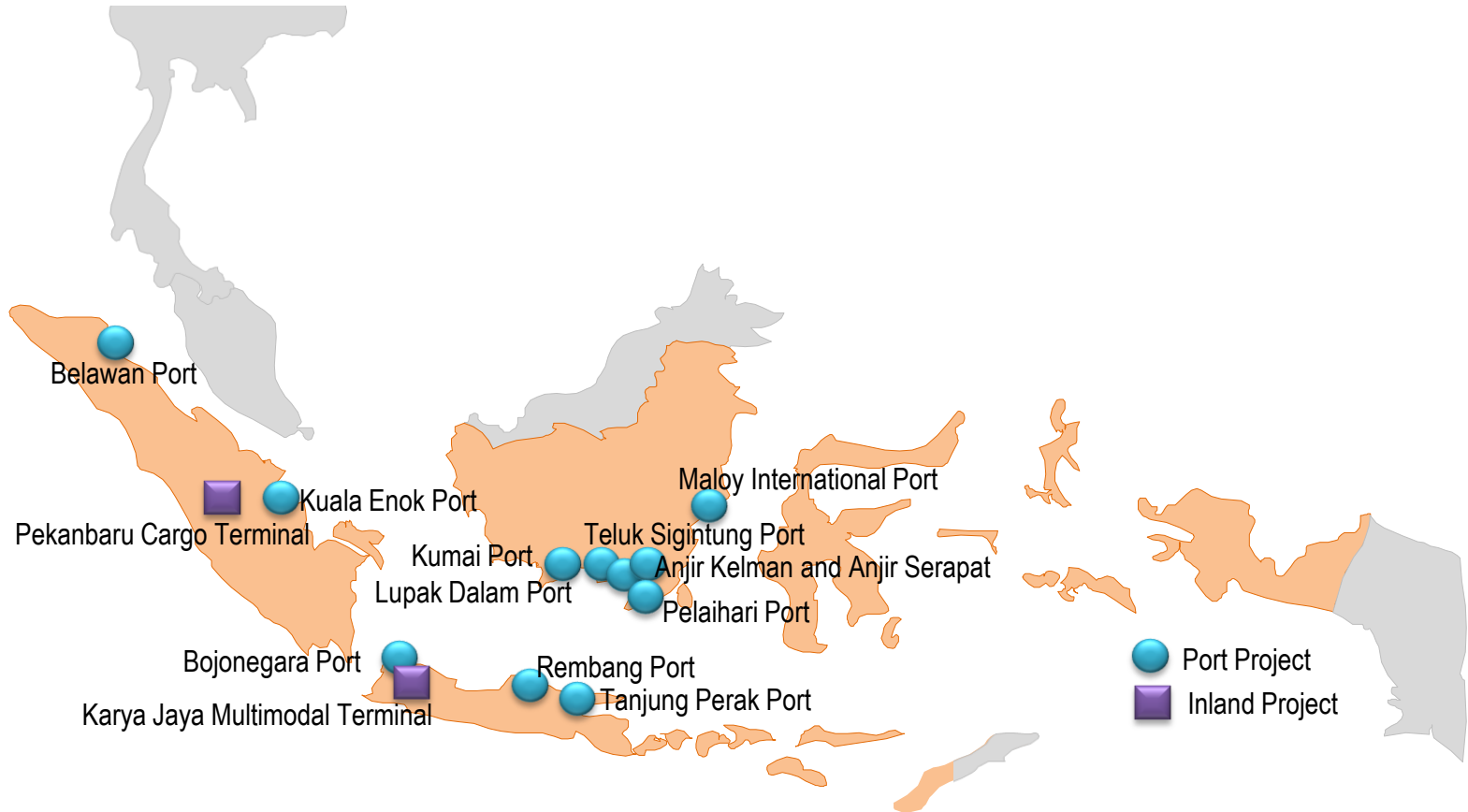
- 현재 인도네시아 물류시장은 1980~90년대 우리나라 물류시장과 유사
 - ✓ 인도네시아 물류시장 전체 규모는 약 10억 달러 정도로 추정됨
 - ✓ Morgan Stanley는 인도네시아 물류시장이 연간 5% 이상 성장할 것으로 전망
 - ✓ 현지 물류비가 전체 생산비용의 14%, 인도네시아 GDP의 25~30% 차지
 - ✓ 일부 다국적 물류기업들이 주도하는 분야도 있으나 대부분 영세한 다수 물류기업들이 난립
- **내륙물류기지 중요성 대두** : 산업단지 인근, 물류요충지, 항만배후 등의 물류기지 부족으로 교통체증 심각
- **Express Courier 서비스 시장 성장 예상** : 도시인구 증가, 소득 향상 등으로 소비재 시장 확대
- **첨단 물류장비 시장 성장 전망** : 현지 창고관리, EDI 시스템, Tracker에 대한 수요가 증가 중임
- 2000년대 들어 오일달러 유입과 중동 경제권 급성장
 - ✓ 이슬람 금융(약 1조 달러 이상) 급성장하여 세계 최대의 이슬람 국가인 인도네시아가 주요 투자처
- 역내 무관세화 추진으로 제조 및 물류활동 증대 예상
 - ✓ 2010년 기존 ASEAN 회원국들은 역내 무관세화 실행
 - ✓ 2015년까지 신규 ASEAN 회원국(CLMV)도 역내 무관세화 실행
 - ✓ ASEAN 회원국간의 관세장벽 철폐를 통한 역내 무역촉진, 물류네트워크 강화 등으로 ASEAN 역내국가들의 공동 경제성장을 주도하며, 특히 ASEAN 최대 국가인 인도네시아의 역할 및 이익 증대

3. 운송부문 주요개혁



4. 주요 물류사업 소개(1/2)

- 인도네시아 정부는 물류인프라 개선을 위해 해외자본에 PPP사업 제안(2010~2014)



4. 주요 물류사업 소개(2/2)

■ 한국기업들이 진출 가능한 13개 물류관련 프로젝트(인프라 중심)

분류	사업 이름	규모 (백만 달러)	준비연도	입찰	계약	완공연도	운영연도
항만 (11)	Belawan 항로개발 사업	47.77	2010	2011	2012	By 2013	2014
	벌크 터미널 개발(Kuala Enok Port)	21.10	2010	2011	2011	2014	2015
	Bojonegara 항만 개발	364.60	2010	2011	2012	2016	2016
	Sendang Mulyo 항만 개발	346.75	2011	2012	2013	2014	2015
	Tanjung Perak 항만 인입 철도 개발	5.31	2010	2011	2012	n.a.	2014
	Kumai 항만 확대	56.00	2010	2011	2012	2013	2014
	Lupak Dalam 항만 확대	33.00	2010	2011	2012	2013	2014
	Teluk Sigintung 항만 확대	89.00	2010	2011	2012	2014	2014
	Anjir Kelampan & Anjir Serapat 운하 확대	89.00	2010	2011	2012	2013	2014
	Pelaihari 항만 개발	26.76	2010	2011	2012	2015	2016
	Maloy International 국제항만 개발	1,780.00	2012	2012	2011	2014	2015
내륙 (2)	Pekanbaru 화물 터미널 개발	140.00	-	-	-	-	-
	Karya Jaya Multimodal 터미널 개발	134.00	-	-	-	-	-

5. 투자절차 및 방법(1/2)

■ 법인설립

- ✓ 외국인투자법에서 외국자본에 의해 설립된 회사를 PMA(Penanaman Modal Asing)라 하며, 국내기업(PMDN)과 다른 자격을 부여함
- ✓ 법인설립에 소요되는 시간은 약 2~3개월 정도임

No.	Company Document	Process
1	회사상호 조회	
2	Foreign Investment Approval Letter 투자청 승인 (임시허가)	1-2weeks
3	회사정관(Articles of Association)	2 working days
4	소재지 증명서(Company Domicile Letter)	3 working days
5	세적등록(납세번호)Tax Registered Code Number	2 working days
6	부가세 발급허가 (Number of validation of taxable company)	1 week
7	사업장 승인 허가 (위치 적합성) Nuisance Act-based Permit	1 week
8	자본금 납입 (관련 은행) Paid-up Capital Slip	
9	법원고시(Announcement in the state Gazette)	
10	법무부등제(Approval of the Department of Justice)	2 - 3 weeks
11	사업장 등록증 (Company Registration Certificate)	1 - 2 weeks
12	수입업자 번호(Limited Importer Identification Number)	2 - 3 weeks
13	세관 수입업체 등록 (Importer Registration)	
14	투자청 장기투자 최종 승인서(투자 자본금 50% 투자시 진행)	2 - 3 weeks

5. 투자절차 및 방법(2/2)

▪ Negative List 확인

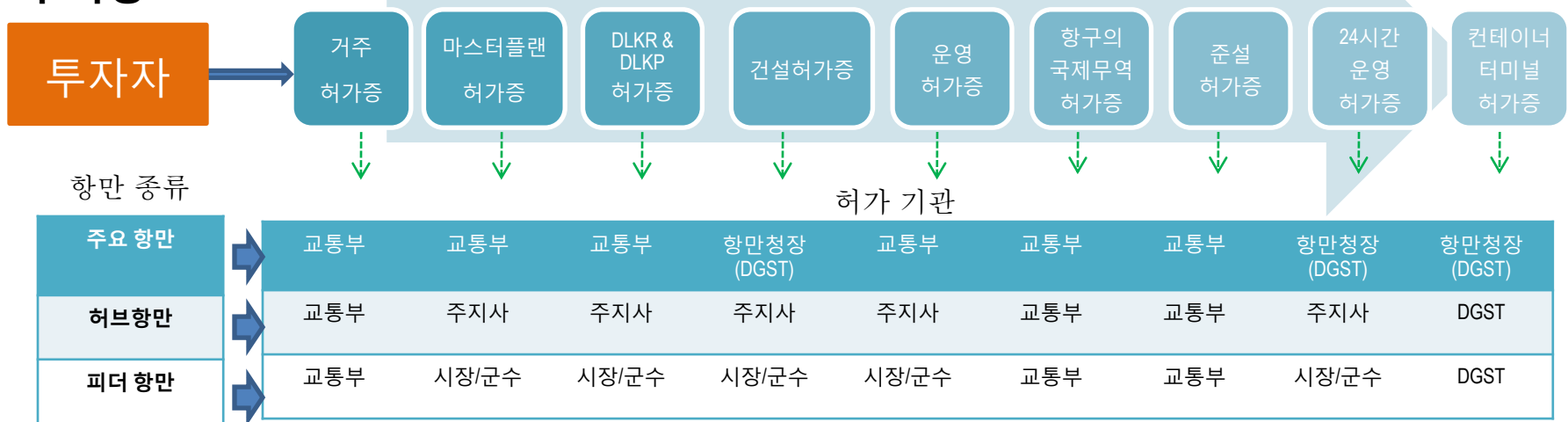
- ✓ 물류, 운송서비스업은 대부분 49% 지분 제한(2013년 이후 개방 예정)
- ✓ 창고업은 100% 투자 가능

10. Transportation Sector

No.	Business fields	KBLI	Conditions										Details of Conditions			Remark
			a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	c	d	e	
1.	Container Transportation	49431	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	Maximum 49%			a. Reserved for, Micro, Small, Medium Enterprises, and Cooperatives
2.	General Cargo Transportation	49431	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	Maximum 49%			b. Partnership
3.	Dangerous Cargo Transportation	49432	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	Maximum 49%			c. Foreign Capital Ownership
4.	Special Cargo Transportation	49432	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	Maximum 49%			d. Certain location
5.	Heavy Equipment Transportation	49432	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	Maximum 49%			e. Special license
6.	Sea Transportation: - Domestic	50111	-	-	√	-	-	-	-	-	-	-	Maximum 49%	-	-	f. 100% local capital
		50112														g. Foreign Capital and Location Ownership
		50113														h. Special license and foreign capital
		50131														i. ownership 100%

6. 항만 투자 및 인허가 절차

무역항



특수 터미널



인도네시아 신규사업

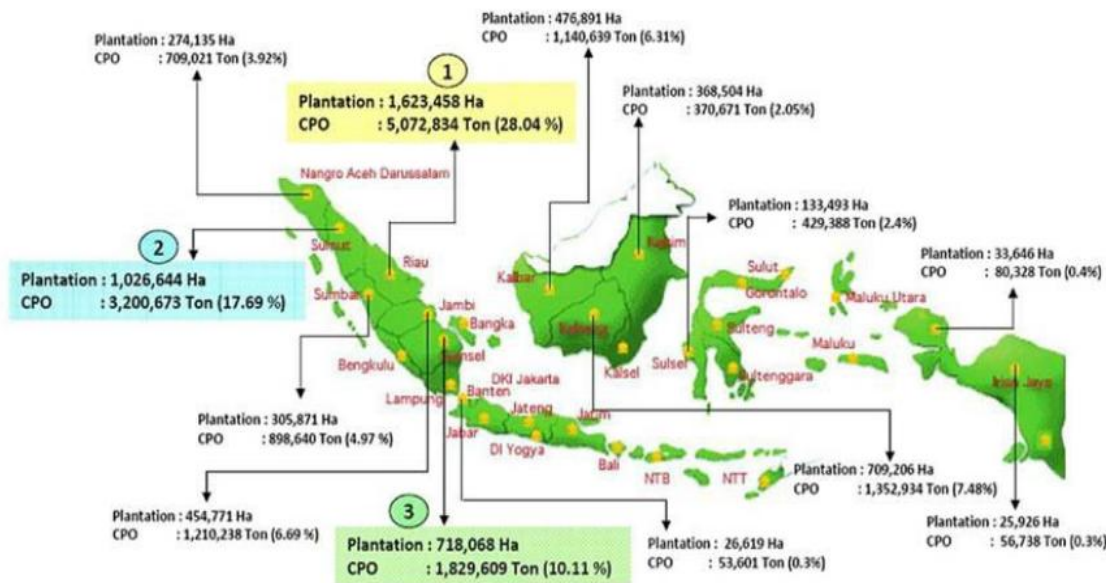
Maloy International Port

1. 사업 배경(1/3)

- 인도네시아는 세계 최대 CPO(Crude Palm Oil) 생산국이자 수출국임
 - ✓ 연간 2,000만 톤을 생산하며 그 중 70% 정도가 수출됨
- 정부는 2020년까지 CPO 생산량을 기존 생산량의 두 배(2010)인 4,000만 MT까지 늘린다는 목표를 설정
 - ✓ 이에 따라 기존 약 800만 ha의 생산지역은 1,500만 ha 늘어나게 됨

인도네시아 팜오일 재배농장 분포도

- Plantation Area : ± 7 Mio Hectare
- CPO Production : ± 18 Mio Ton

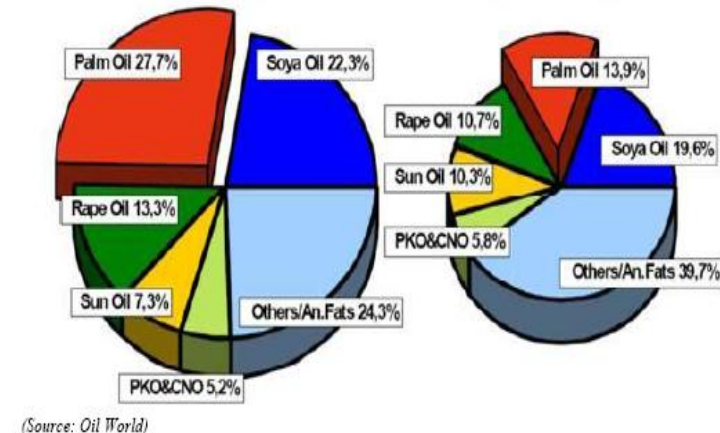


Source: Ministry of Agriculture, Bakrie Sumatera Plantations, MPOB

World Consumption of 17 Oils & Fats

2009/10 – 169 Mn T

1990/91 -- 82 Mn T



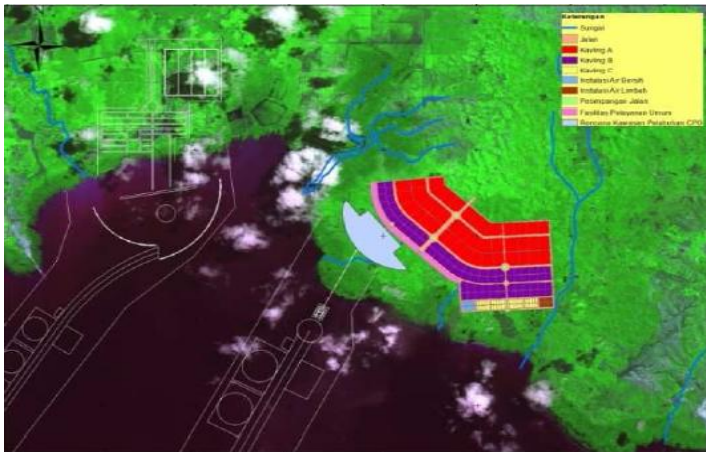
(Source: Oil World)

1. 사업 배경(2/3)

- 인도네시아는 팜오일(Palm Oil)산업클러스터를 육성 중이며, 그 중 동칼리만탄 말로이가 포함됨
- 경제활동을 지원하는 차원에서 정부는 경제특구로 지정하여 국제적 규모의 항구로 발전시킬 예정



- East Kalimantan Province(동칼리만탄 성)
 - 보르네오(Borneo)섬에 위치하며 인도네시아 두 번째 큰 성
 - 성도는 Samarinda
 - 목재, 석유 등 자연자원 풍부
- 2008년 기준 동칼리만탄의 팜오일 생산량은 동칼리만탄 전체 재배생산(plantation production)의 81.6%를 차지
 - 생산면적 기준 팜오일이 전체 재배농지의 53.2%를 차지함



- 동칼리만탄 성정부는 말로이 지역(Kutai 동부군)에 이미 약 4,000ha 규모의 팜오일 센터와 가공단지 개발계획을 수립
- 동 산업지역에는 10,000ha에 이르는 주요 지역과 30,000ha에 이르는 주변 지역이 있음

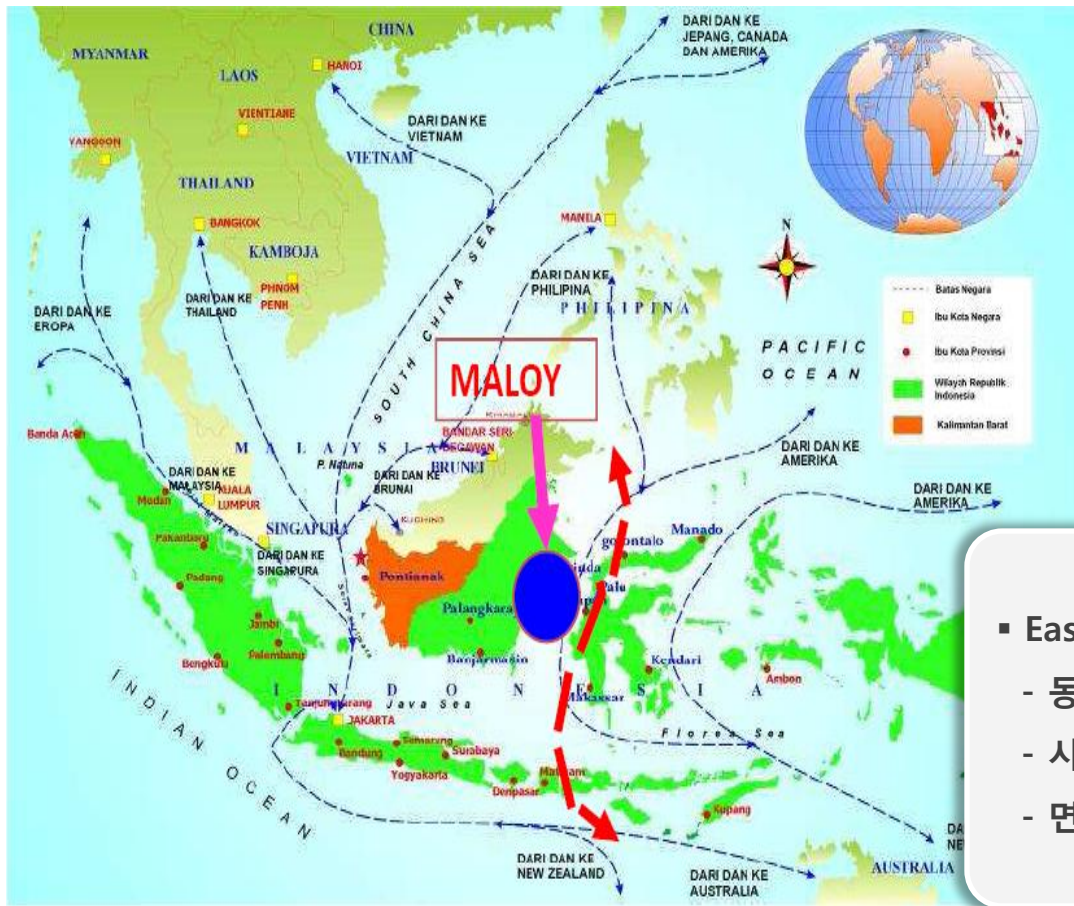
1. 사업 배경(3/3)

■ 인도네시아 정부의 말로이 지역 발전 관련 정부정책

- 국가산업 정책 관련 2008년 제28호 대통령령
 - ✓ 칼리만탄동부지역은 농업 분야에 큰 잠재력을 가지고 있음
 - ✓ 팜나무, 카카오, 후추, 해산물, 등나무(라탄), 고무
- 2010년도 국가개발 우선분야 시행촉진 관련 제1/2010호 대통령 지침
 - ✓ 동칼리만탄 정부는 2010년도 말로이(Maloy)농업과 올레오케미칼을 바탕으로 한 산업단지 계획과 가능성 연구 및 환경분석(Amdal) 완료
- 칼리만탄 동부개발 전략프로그램 : 팜오일 플랜테이션 1,000,000ha (2013년)
 - ✓ 말로이 지역을 쿠타이(Kutai) 동부지역의 경제개발중심지로 선정
 - ✓ 말로이지역을 농림관련산업(Agro-industry)에서 고속 성장하는 지역으로 개발함
 - ✓ 말로이 지역을 팜오일 특수항구, 화물항구, 석탄항구로 개발함
 - ✓ 말로이 지역을 자립형복합도시(KTM)로 개발함

2. 사업 대상지(1/2)

- 위 치 : District Kaliorang, East Kutai Regency, East Kalimantan Province
- 인도네시아의 국제무역 해상항로인 ALKI II(Archipelago Sea Line Channel II)에 위치하며, 인도양 남북을 연결하는 전략적 요충지에 위치



- East Kutai Regency(인도네시아어로는 Kutai Timur)
 - 동칼리만탄 성에 속한 regency
 - 시도 : Sangatta
 - 면적 : 357.5만km²; 인구(2010) : 253,904명

2. 사업 대상지(2/2)

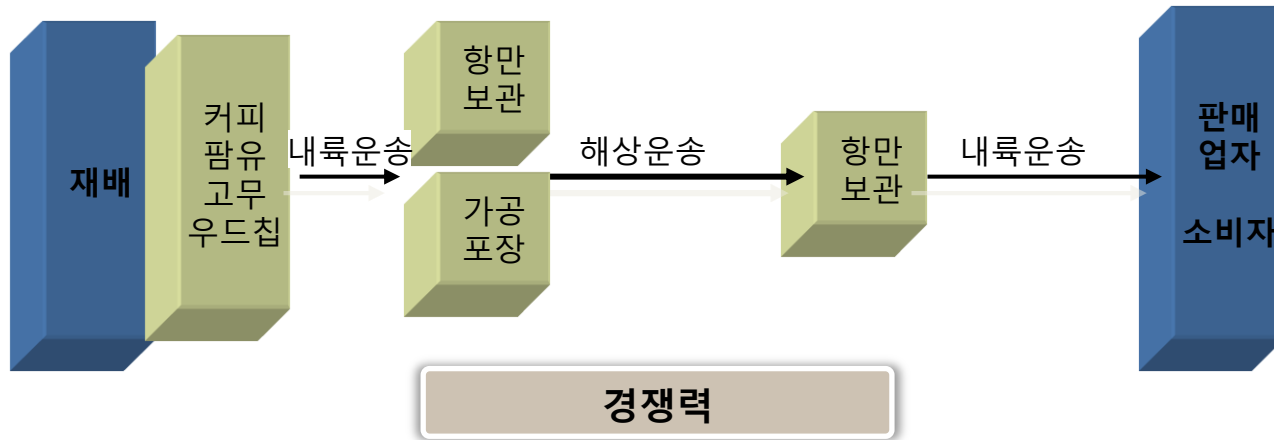
국제항만 및 산업지역 - Maloy

칼리만탄 교통의 축에 위치함
- 사바, 사라왁, 부르네이



3. 사업 규모(1/3)

- 인도네시아 정부는 말로이 지역을 국가 팜유 수출 거점으로 추진하고 있으며, 해당 제품의 현지 관리, 수집, 가공, 포장 등의 물류서비스 시설 및 활동이 필요



구분	커피	팜유	고무
환경변화	•한국을 포함한 동북아 수요 급증 •고급화 및 다양화	•바이오 에너지 생산량 '04년 이래 3배 증가(2백억 갤런) •2012년 부터 비화석연료 사용 의무화(10% 이상)	•동북아 고무소비량 급증
경쟁력	커피 생산량 아시아 2위	팜유 생산량 세계 1위	세계 2위 생산국

3. 사업 규모(2/3)

항만 인프라



- 전체 개발면적 : 874ha
 - 항만 및 안벽 : 34ha
 - CPO 야드 & 액체탱크 부지 : 51ha
 - 화물 및 컨테이너 야드 : 205ha
 - 지원시설 : 81ha
 - 완충지역 : 86.1ha
 - 망그로브 및 산호지역 : 450.9ha

CPO 재배산업 및 그 하방산업을 지원하기 위하여 CPO 항만으로 설계됨

3. 사업 규모(3/3)

CPO 터미널 주변시설 조감도



CPO 터미널 개발규모

- 간선(Causeway) 1,050X6m
- 가대(Trestle) 501X6m
- 계선돌핀(Mooring Dolphin) 4대
- 접안돌핀(Mooring Breasting) 4대
- 싱글부이계류시설(Single Point Mooring) 2대
- 항구 수심 - 19m LWS
- 해로 - ALKI 2
- 수용량 - 70,000DWT

전체 투자규모 - 4억 8,420억 달러

번호	시설	투자금액(Rp.)
A	일반시설 - 변전시설 등	34,334,000.-
B	내륙시설 - 창고, 정비소, 탱크 등	508,532,715.-
C	해안시설 - 안벽, 돌핀 등	346,115,510.-
합 계		888,982,225.-

4. 추진 현황 및 계획

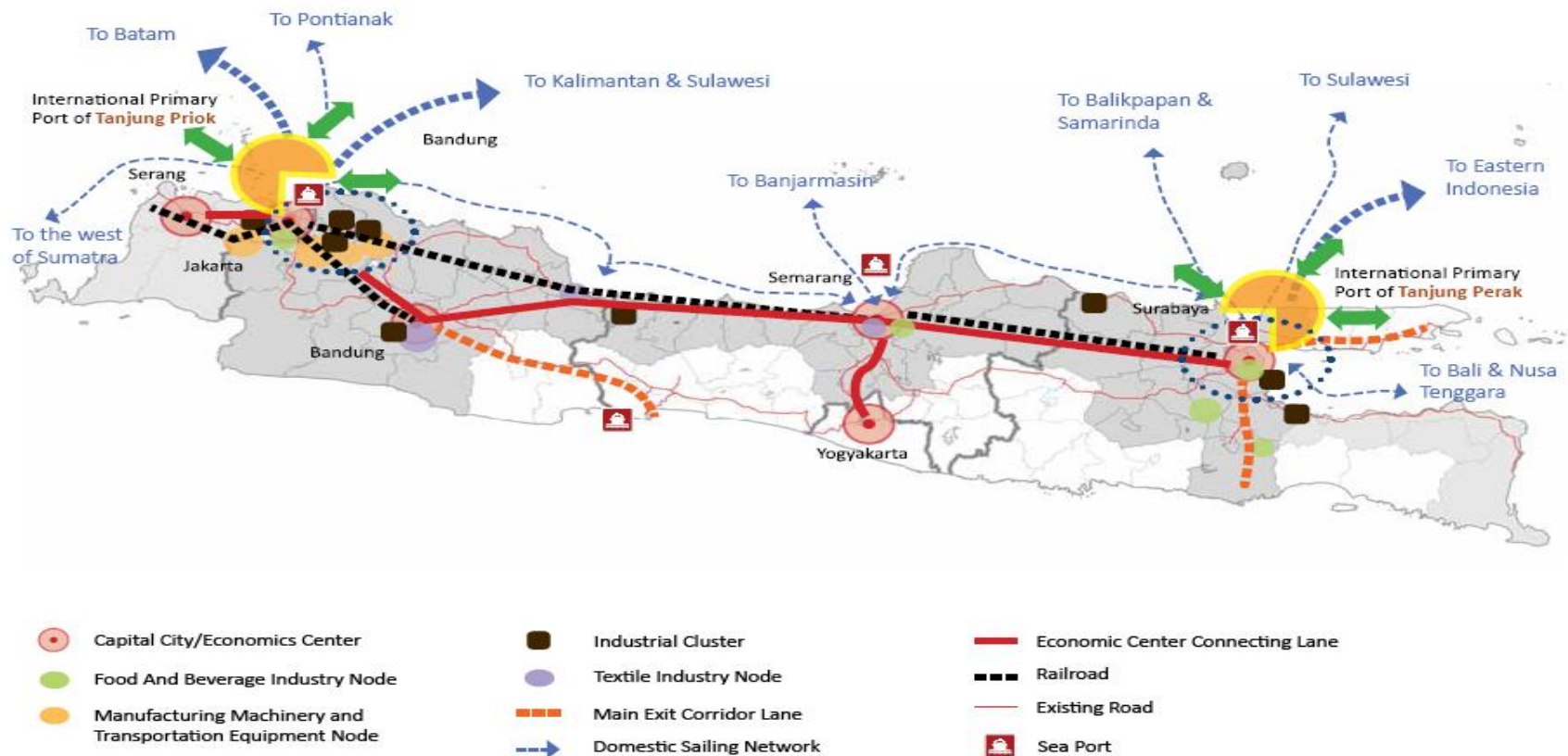
- 국제항구 및 산업지역(KIPI) 면적 1,000Ha, 쿠타이(Kutai) 동부지역 군수 허가서 제641/6/K.945/2010호
- 2009년 칼리만탄동부 주지사 허가서를 통하여 KIPI 건설추진 운영기구 결성
- 2010년 말로이 지역 국제항구 및 산업지역(KIPI) 계획 관련 비즈니스/마스터플랜 타당성 검토
- 2011년 말로이지역 KIPI 환경분석 및 KLHS 연구 준비
- 2010년 쿠타이(Kutai) 동부지역 지방예산을 통하여 항구 접근로 건설을 위한 시설 준비
- 2011년 칼리만탄동부 주예산(APBD-P)을 통하여 항구접근로 건설을 위한 기금 배분
- 2012년 주정부 예산(APBD)에서 1,000억 루피를 할당하여 단계적으로 12km 길이 항구 접근로 건설할 예정이며, 완공하기까지 3,000억 루피가 추가로 필요
- 2012년 주정부 예산(ABPD)에서 항구주변 내륙 시설을 만들기 위한 기금 배분 예정

인도네시아 신규사업

Gedebage Integrated Terminal

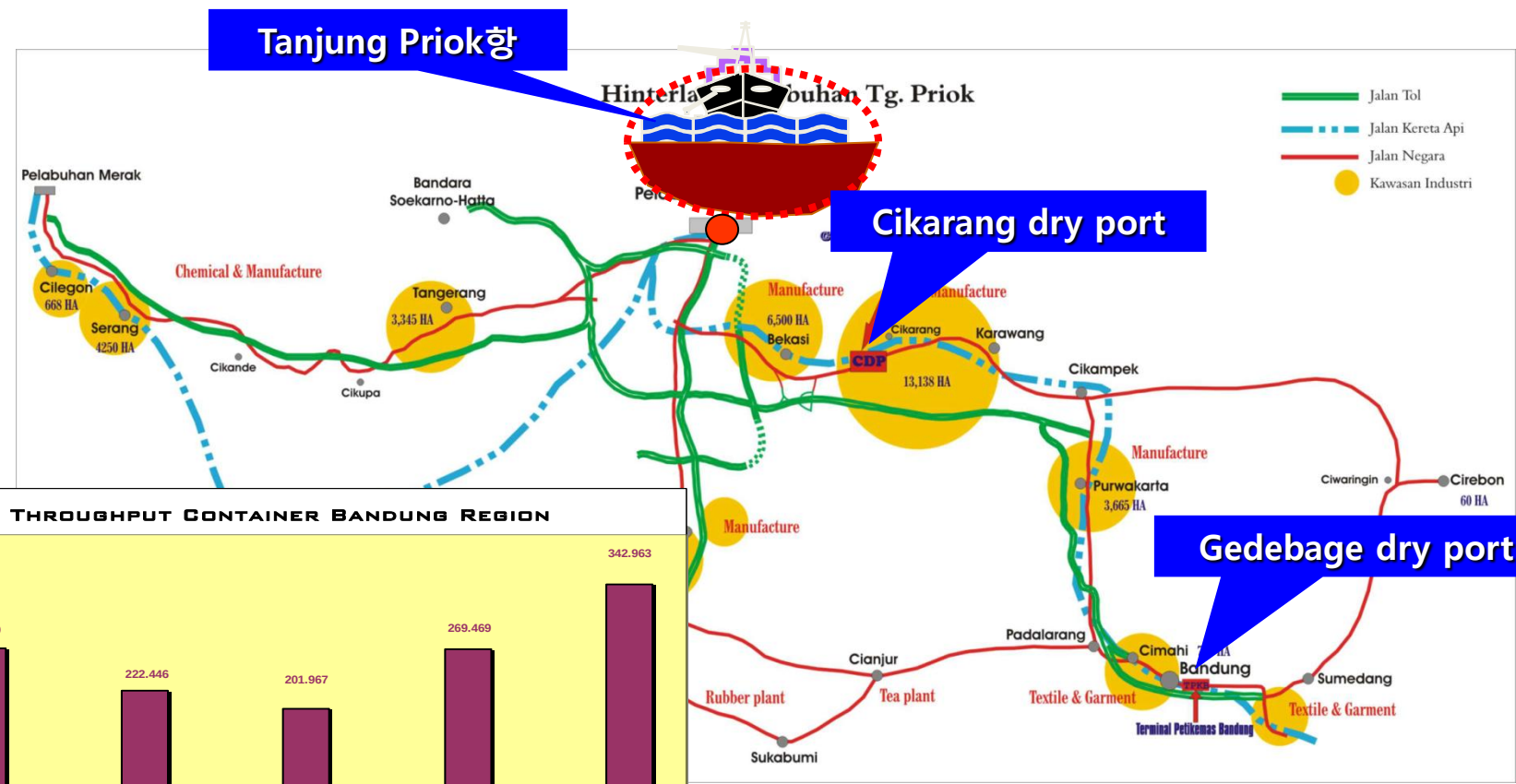
1. 사업 배경(1/3)

- West Java Province의 성도인 반둥은 섬유산업 거점임
 - ✓ Cilacap을 기준으로 서부지역의 화물은 탄중프리옥항을 이용
 - ✓ 주요 화물은 섬유, 고무, 석탄, 석유 등 천연자원임

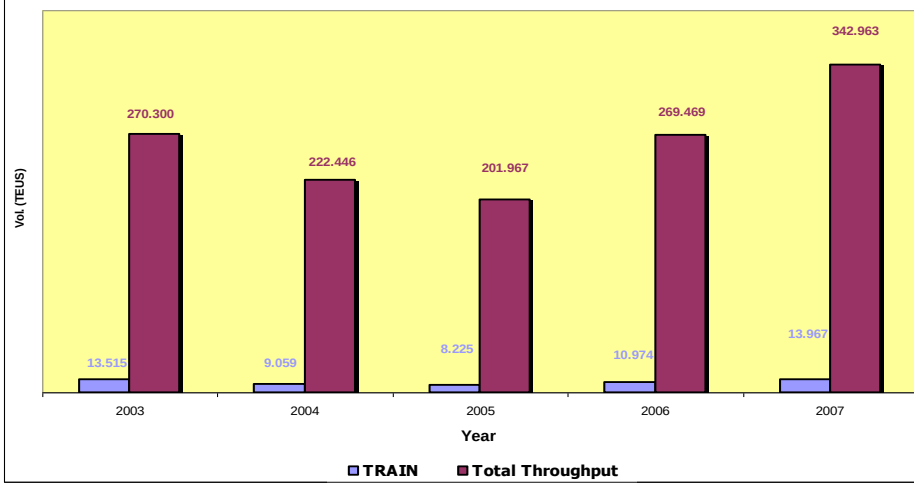


1. 사업 배경(2/3)

- West Java Province는 외자유치로 물동량이 폭증하고 있으나 내륙복합터미널 부재로 정시성 저하, 물류비 증가 등으로 고통을 겪고 있어 주요 진출 대상



THROUGHPUT CONTAINER BANDUNG REGION



1. 사업 배경(3/3)

- 반둥(Bandung)시 교통시설 및 인프라 부족으로 교통체증 심각
 - ✓ 특히 반둥에서 탄중 프리옥항까지 도로 적체가 심각
- 또한 반둥시에는 통합 물류터미널이 없음

- Gedebage 컨테이너 터미널은 컨테이너 터미널(TPK) 관련 1987년 9월 22일 제52/87호 대통령령 및 반둥 Gedebage 컨테이너터미널을 수출품 적재항으로 지정하는 내용의 제 KEP-54/BC/2004호 관세청장 규정을 근거로 하여 건설됨
- 또한 서자바 특히 반둥의 수출품을 탄중 프리옥(Tanjung Priok)으로 운송하기 위한 일환으로 건설됨
 - ✓ 현재 (2010년) 서자바는 면적 3만5천km² 지역에 약 4천3백만 인구가 거주
- Gedebage터미널을 통과하는 컨테이너 화물량은 설립 초기부터 지속적으로 증가하여 1996년에 최고 기록(출발 화물량이 514.826톤, 도착 화물량이 123.339톤) 달성
 - ✓ 그후 출발 화물량과 도착 화물량은 2010년까지 계속 감소하여 출발 화물량은 45,249톤, 도착 화물량은 85,743톤에 그침
- Gedebage 통합물류터미널 건설을 통해 화물 집적 및 중개기능 강화로 1996년 기록한 물동량 처리량 이상으로 증대시킬 계획

2. 사업 규모

- 위치 : Gedebage, Bandung, West Java (반둥 남부에 위치)
- 개발 규모 : 60ha
- 기능 : 컨테이너 터미널, 여객 터미널 등

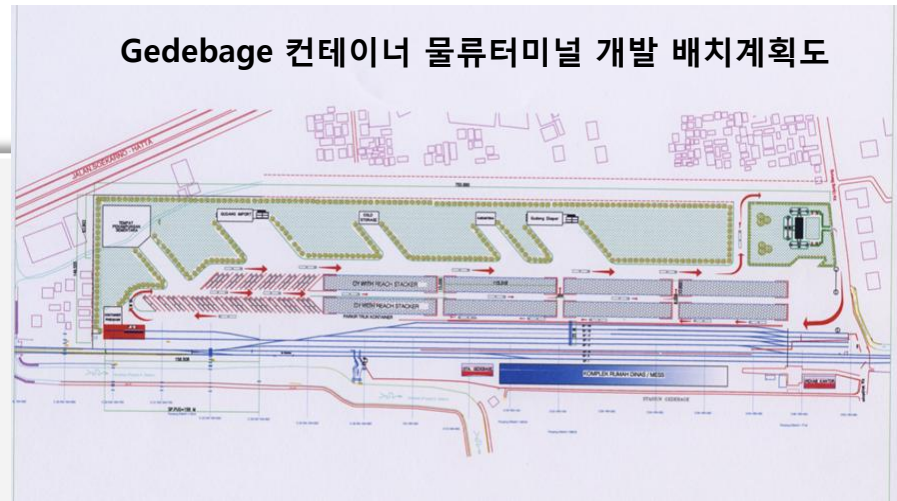
■ 개발면적

- ✓ 지역 버스 터미널 개발 15ha
- ✓ 통근 열차역 개발 15ha
- ✓ 다목적용 토지 약 30ha 제공

■ 기능

- ✓ 열차를 이용하여 탄중프리옥으로 수출화물을 운반하는 컨테이너 터미널이자 통합 세관 서비스 구역으로서 역할을 담당
- ✓ 버스를 이용한 도시 간 승객 수송 및 열차를 이용한 동부지역으로의 승객 수송 터미널의 역할을 담당
- ✓ 미니버스와 버스, 열차, 모노레일 및 MRT로 여객수송 터미널의 역할을 담당

Gedebage 컨테이너 물류터미널 개발 배치계획도



3. 투자규모 및 추진 일정

- 전체 투자규모는 1억 2,100만 달러로 현재 예비타당성 검토 중

투자규모 - 1억 2,100만 달러

- 토지 구매 : 3,330만 달러
- 건설 : 8,780만 달러

진행사항 및 향후 일정

- 현재 : 토지확보 및 예비타당성 조사 준비 중
- 2012년 3월 예비 타당성 조사 예정
- 2012년 6~8월 입찰 예정

* 향후 주변지역에 산재된 터미널을 Gedebage 터미널로 통합할 예정

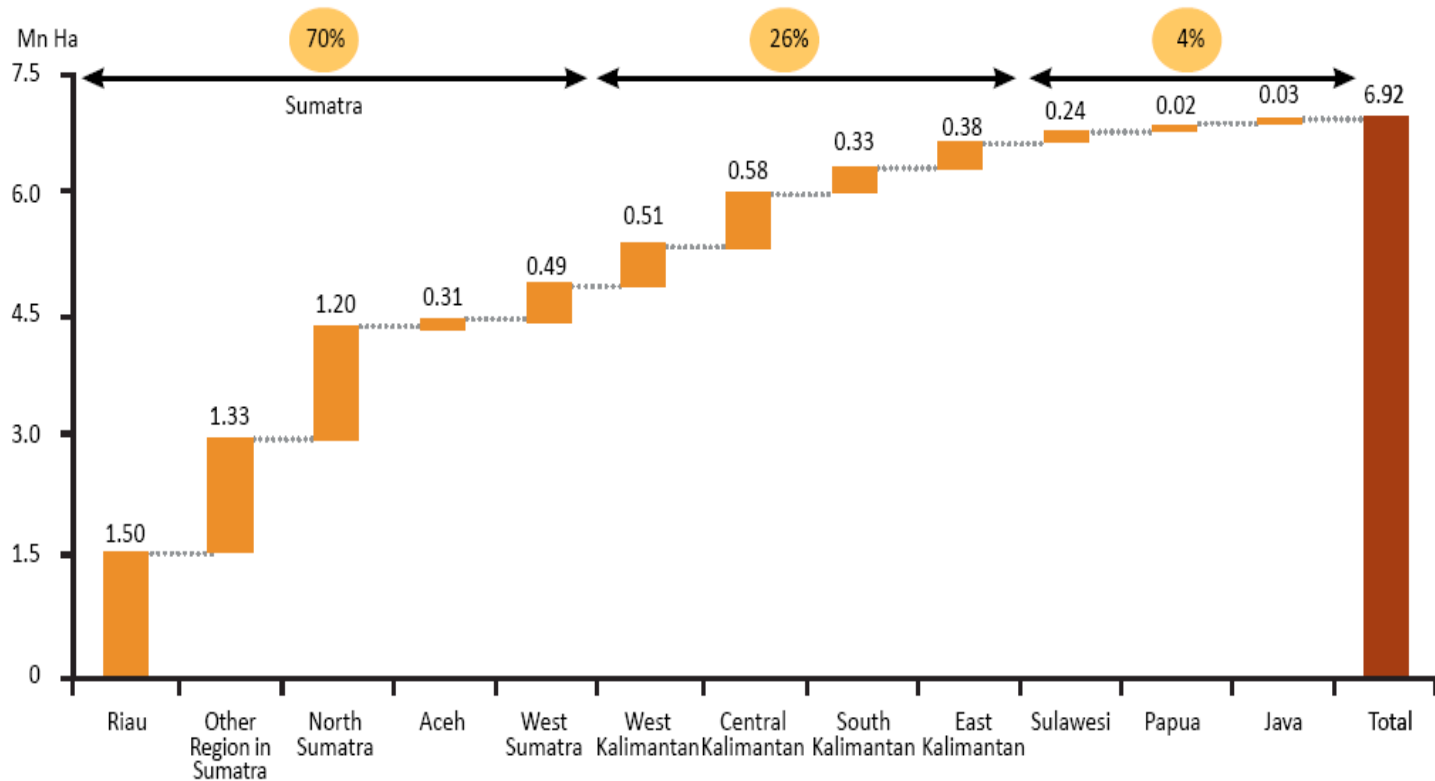
인도네시아 신규사업

KUALA ENOK Bulk PORT

1. 사업 배경(1/2)

- Kuala Enok항이 위치한 Riau주는 인도네시아에서 팜오일 생산지가 가장 많이 분포된 지역

인도네시아의 팜오일 생산지



Source: Indonesia Palm Oil Statistic, 2009

1. 사업 배경(2/2)

- Kuala Enok항이 위치한 Riau주는 인도네시아에서 팜오일 생산지가 가장 많이 분포된 지역

Riau주 재배면적

단위:천ha

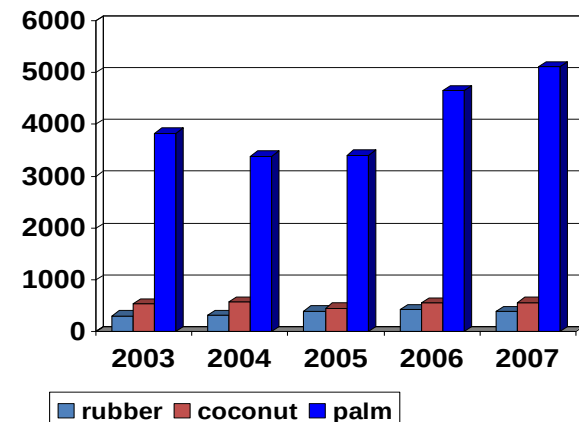
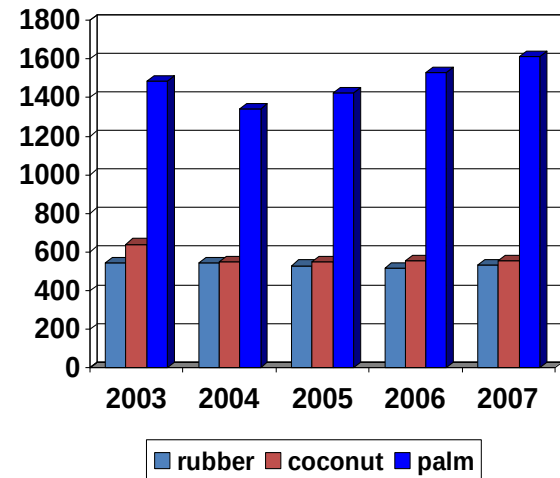
순서	품목	2003	2004	2005	2006	2007
1	rubber	544	543	528	514	533
2	coconut	639	550	547	552	552
3	palm	1486	1340	1425	1530	1611

Riau주 재배량

단위:천톤

순서	품목	2003	2004	2005	2006	2007
1	rubber	304	306	396	416	392
2	coconut	535	573	451	555	563
3	palm	3832	3387	3406	4659	5111

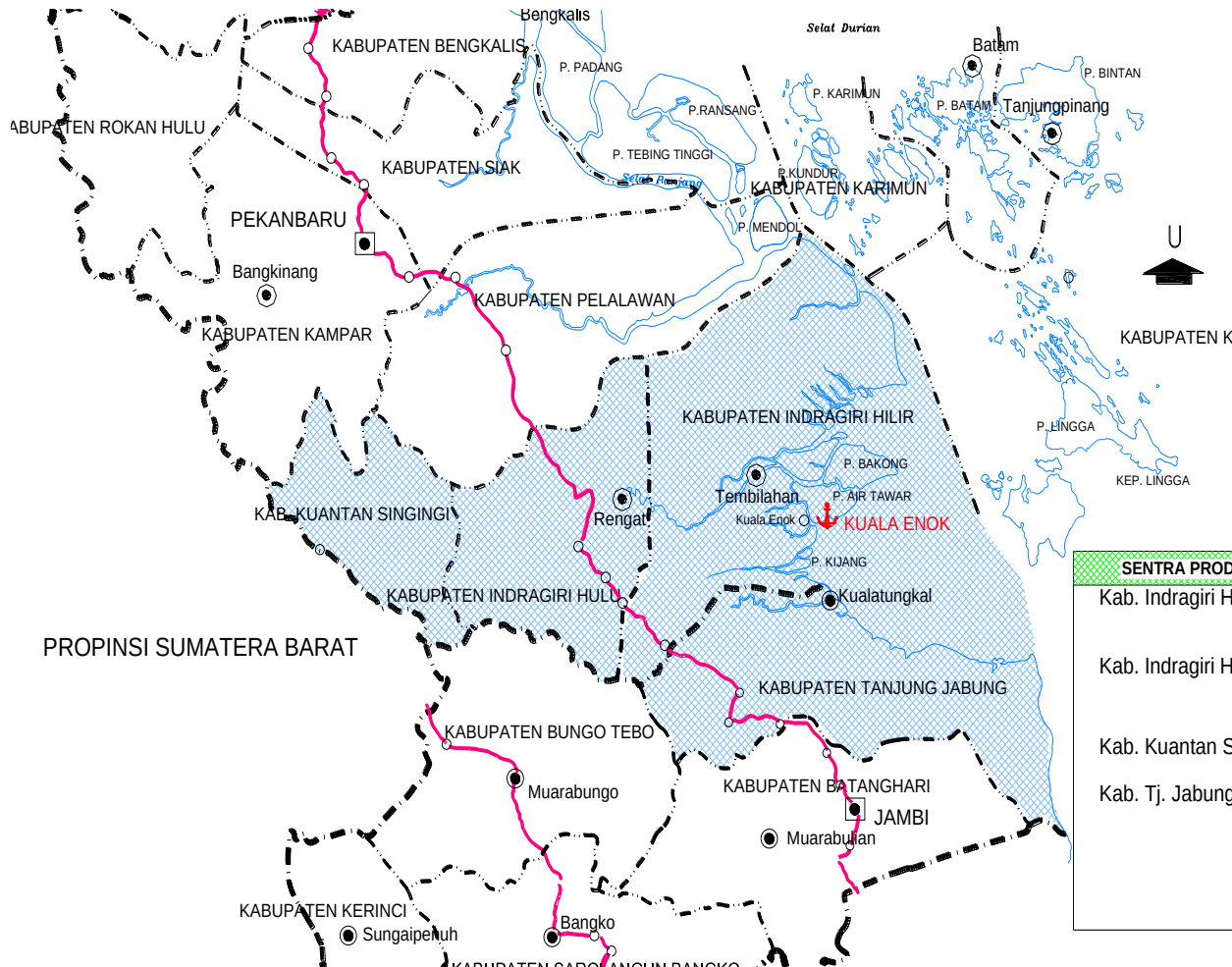
Source : Riau in Numbers 2008



2. 배후지 현황

- 인도네시아 정부가 육성계획을 가지고 있는 팜오일(Palm Oil) 산업클러스터 중 한 곳

Kuala Enok 배후지 CPO 생산현황(2005)

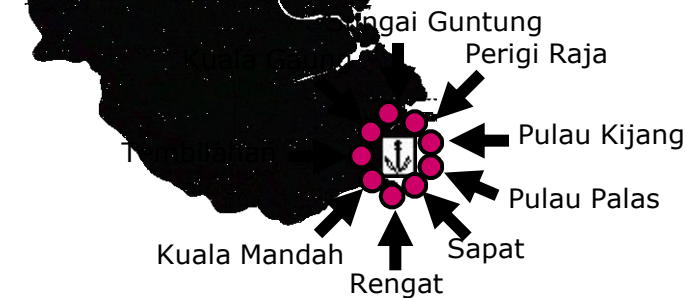
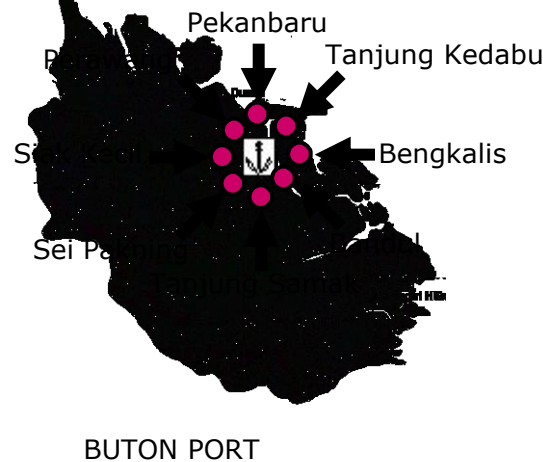
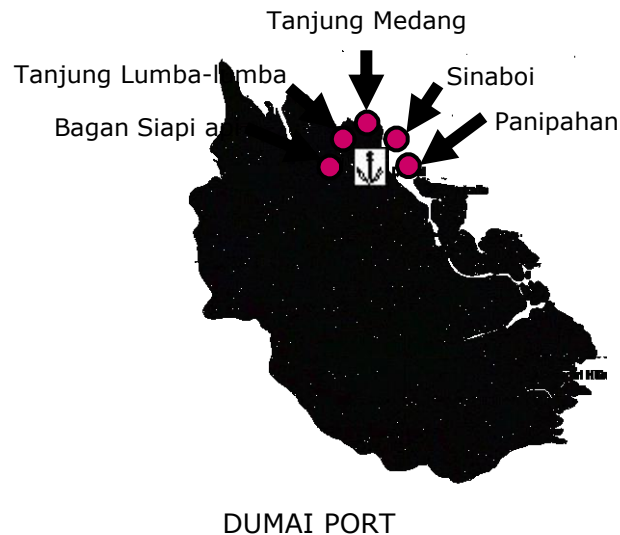


No.	배후도시	생산량 (1,000ton)
1	Kuantan Singingi	966
2	Indragiri Hulu	226
3	Indragiri Hilir	98
4	Tj. Jabung Barat	565
Total		1,854

SENTRA PRODUKSI	KOMODITI
Kab. Indragiri Hilir	BBM Kelapa Bulat Kopra
Kab. Indragiri Hulu	CPO BBM CNO Kayu Log
Kab. Kuantan Singingi	Kelapa Bulat Kopra
Kab. Tj. Jabung (Jambi)	Chipwood Moulding Karet Kayu Gergajian Arang Tempurung Gencar

3. 사업 대상지

- Riau주 남부에 위치하며, Riau 남부는 팜 농장이 많은 Jambi Province에 인접해 있음
- Kuala Enok항은 Riau주 중심항이자 피더항 역할



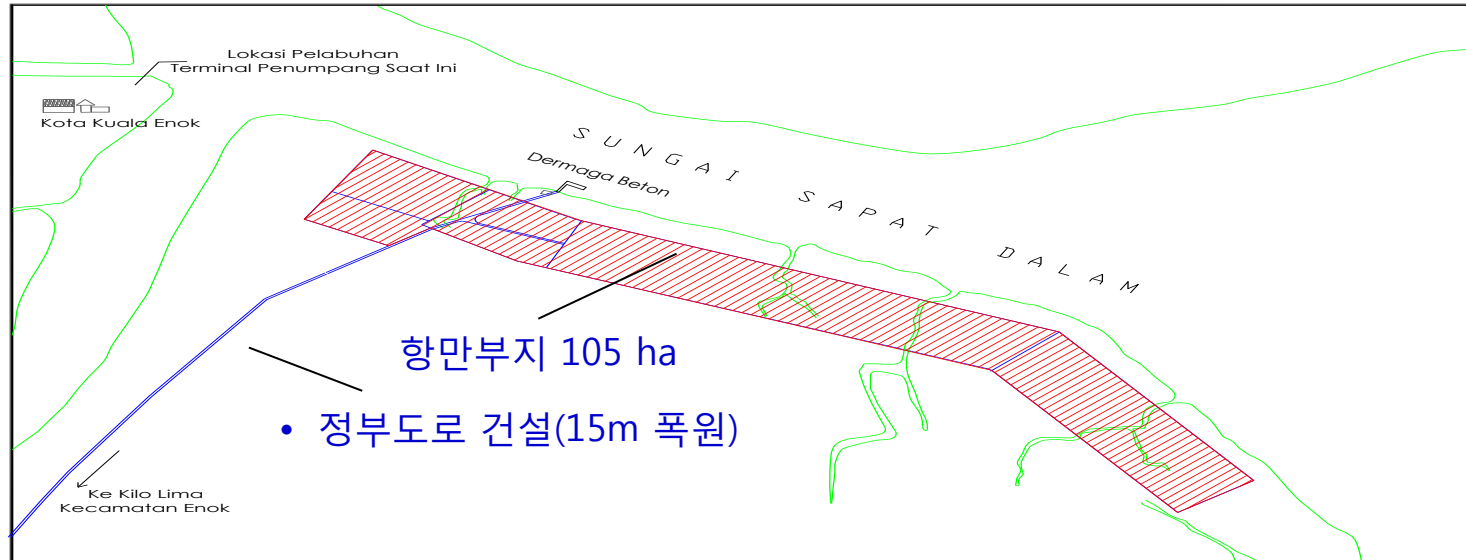
KUALA ENOK PORT

- Sapat Dalam 강 하구에 위치
- 말라카 Selat와 항로 접근성을 가진 전략적 입지에 위치
- 현재 항로의 선박 수용능력은 25,000DWT
- 수심 -12MLWS
- 개발공간 충분



4. Kuala Enok항 시설현황 및 사업 규모

■ 사업타당성조사 진행 중



사업 규모

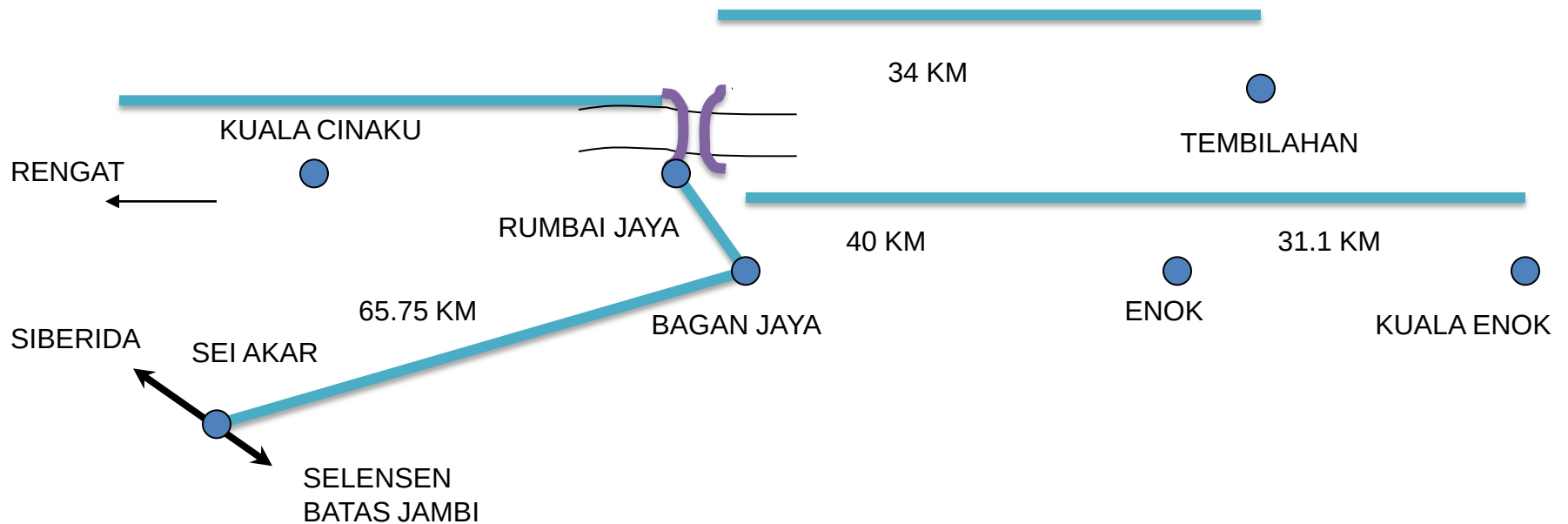
순서	구분	금액(만달러)
1	안벽	471
2	파이프라인	130
3	매립저장고	1511
합 계		2,112

추진일정

- 현재 : 타당성 조사 중
- 입찰 : 2012년
- 계약체결 : 2013년
- 토지수용 : 2013-2014
- 건설 : 2013년-2015
- 운영 : 2016년

5. 주변 연계성

- RIAU 정부는 Kuala Enok까지의 연계 교통망을 개발해옴
 - ✓ SEI AKAR – BAGAN JAYA; 길이 65,75 KM
 - ✓ BAGAN JAYA – KUALA ENOK; 길이 71,1 KM



베트남 신규사업

- √ 시장 잠재력
- √ 물류시장 현황
- √ Hai Phong International Port
- √ Vung Tau International Port
- √ Da Nang International Port

베트남 신규사업

시장 잠재력

1. 베트남 개황

국 명	베트남 사회주의 공화국(The Social Republic of Vietnam)
위 치	인도차이나반도 동부
면 적	330만km ² (세계 66위, 한반도의 약 1.5배)
기 후	북구 아열대, 남부 열대몬순 기후
수 도	하노이 (인구 약 647만명, 면적 3,344km ² (서울면적 605km ²))
인 구	총 8천 600만 명
주요도시	호치민, 하이퐁, 다낭시
민족(인종)	비엣족(깁족, 전 인구의 85.7%), 타이족, 화교(약 82만명), 크메르족 등 54개 민족
언 어	베트남어
종 교	신앙인 1,565만 명, 불교(43.5%), 카톨릭(36.6%), 카오다이교(유교, 불교, 도교의 혼합종교) 등
건국 (독립)일	1945년 9월 2일
정부형태	사회주의 공화국
국가원수	쯔엉떤상(Mr. Truong Tan Sang) 대통령 2011년 7월 선출 당 서기장 : 응우옌푸쫑 총리 : 응우옌떤중

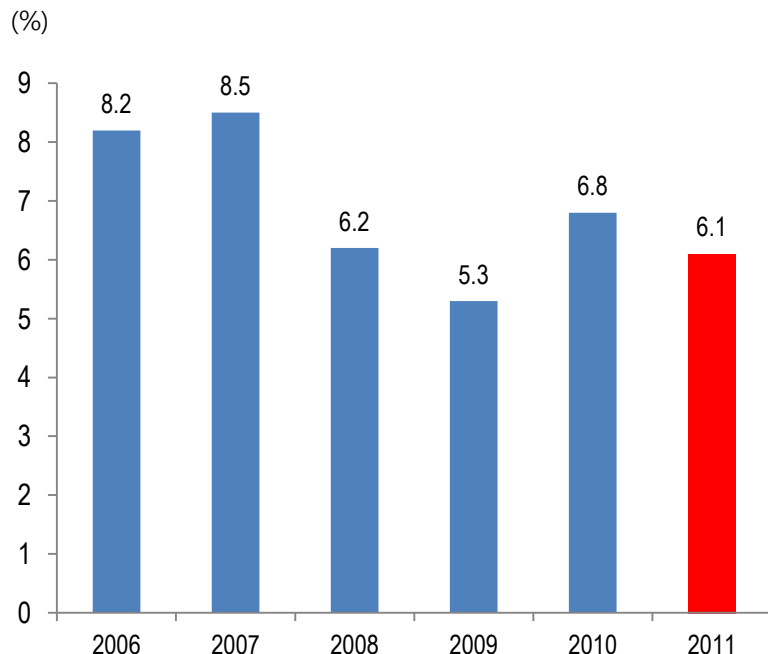


자료 : 베트남 통계청, KOTRA

2. 경제현황

- 베트남은 글로벌 금융위기로 경제성장이 주춤했으나, '10년 경제성장률 6.8% 달성
- '10년 들어 글로벌 경제가 회복되며 1인당 GDP는 1,203달러를 기록하였으며, 성장률은 6.8% 기록
- ASEAN 국가 중 '11년 베트남이 가장 높은 경제성장률 전망

베트남 GDP 현황 및 전망

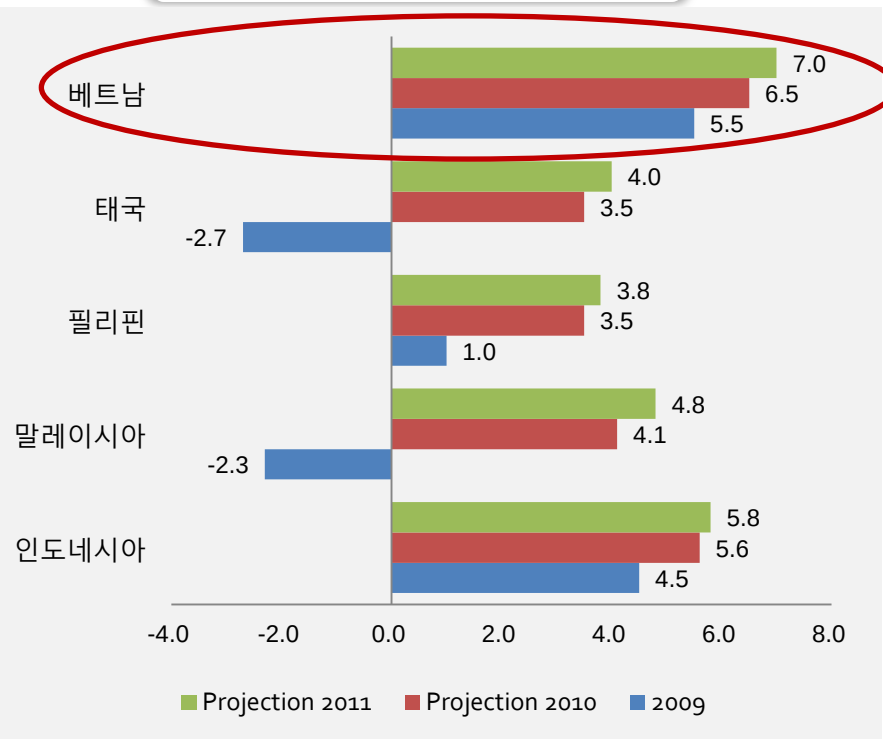


주 : * 예측치

자료 : 실적치('06~'10) - 수출입은행

예측치('10~'11) - ASIAN Development Outlook

ASEAN 5개국 경제성장률 전망



자료 : World Economic Outlook

3. 교역현황(1/2)

- 베트남과 가장 많은 교역 거래국은 중국, 일본, 미국, 대만 등
- 우리나라는 4번째 수출국, 2번째 수입국

주요 대상국별 수출현황

단위: 백만불

순위	구 분	2008	2009	2010
1	미국	11,869	11,356	14,238
2	중국	4,536	4,909	7,309
3	일본	8,538	6,292	7,728
4	한국	1,784	2,064	3,092
5	독일	2,073	1,885	2,373
6	말레이시아	1,955	1,682	2,093
7	싱가포르	2,660	2,076	2,121
8	캄보디아	1,430	1,146	1,551
9	영국	1,581	1,329	1,681
10	호주	517	2,486	2,704
합 계		36,943	35,225	44,890

주요 대상국별 수입현황

단위: 백만불

순위	구 분	2008	2009	2010
1	중국	15,652	16,441	20,019
2	한국	7,066	6,976	9,761
3	일본	8,241	7,468	9,016
4	대만	8,363	6,253	6,977
5	싱가포르	9,393	4,248	4,101
6	태국	4,906	4,514	5,602
7	미국	2,635	3,009	3,767
8	말레이시아	2,596	2,508	3,413
9	인도	2,094	1,635	1,762
10	인도네시아	1,729	1,546	1,909
합 계		62,675	54,598	66,327

자료 : General Statistics Office

3. 교역현황(2/2)

한국-베트남간 교역현황

<한 → 베트남 전체 교역현황>

단위 : 백만불

구분	2008	2009	2010
수출	7,804	7,149	9,652
수입	2,037	2,369	3,331
수지	5,767	4,780	6,321

자료 : 한국무역협회 통계

<한 → 베트남 품목별 교역현황(2010)>

단위 : 백만불, %

구분	수 출	
	품목명	금액(비중 %)
1	철강제품	1,431(18.7)
2	직물	1,144(14.9)
3	석유화학제품	962(12.6)
4	수송기계	943(12.3)
5	산업전자제품	878(11.5)
총액		7,660(100)

자료 : 한국무역협회 통계

단위 : 백만불, %

구분	수 입	
	품목명	금액(비중 %)
1	광물성연료	797(28.2)
2	섬유제품	491(18.0)
3	수산물	376(13.8)
4	섬유사	270(9.9)
5	임산물	186(6.9)
총액		2,722(100)

한 → 베트남간 투자현황

- ▶ 2011년 상반기까지 베트남 투자진출 한국기업은 약 2,810개 정도
- 상위 5개 분야는 제조가공, 부동산경영, 건설, 예술 오락, 물류운송 임
 - 합작투자에 비해 100% 단독 투자의 편리성으로 인해 우리 기업 들은 단독 투자를 선호

단위 : 백만불

구분	2006	2007	2008	2009	2010
건수	207	406	293	204	256
자본	2,683	4,462	1,804	1,598	2,038

자료 : 베트남 기획투자부(MPI)

베트남 신규사업

물류현황

1. 물류인프라 환경

- 충분한 잠재력에도 불구하고 물류인프라 상황 열악

주요 경쟁국 인프라 수준 비교

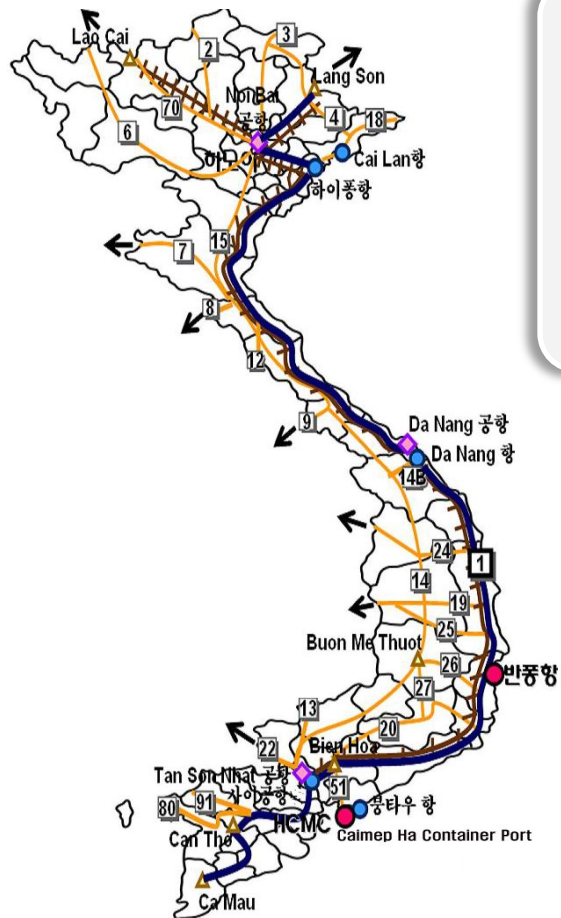
단위: 순위

2010-2011	Vietnam	Indonesia	Malaysia	Philippines	Thailand	Brazil	Russia	India	China
전체인프라 수준	123	90	27	113	46	84	94	91	72
도로 수준	117	84	21	114	36	105	125	90	53
철도 수준	59	56	20	97	57	87	31	23	27
항만 수준	97	96	19	131	43	123	93	83	67
공항 수준	88	69	29	112	28	93	104	71	79
전기 공급	98	97	40	101	42	63	80	110	52
유무선 전화선	35	82	80	106	93	62	39	110	57
이동전화 가입	58	98	47	88	32	76	8	118	111

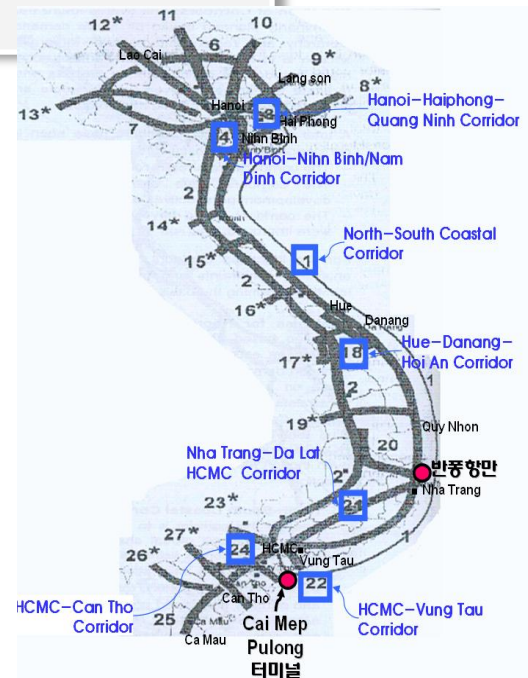
Source : Global Competitiveness Report 2010-2011 & Morgan Stanley Research Lower is better

2. 국가교통망 현황

- 국가 및 지역개발 측면에서 전략적으로 중요하거나 개발 잠재력이 높은 27개 수송루트를 우선 개발

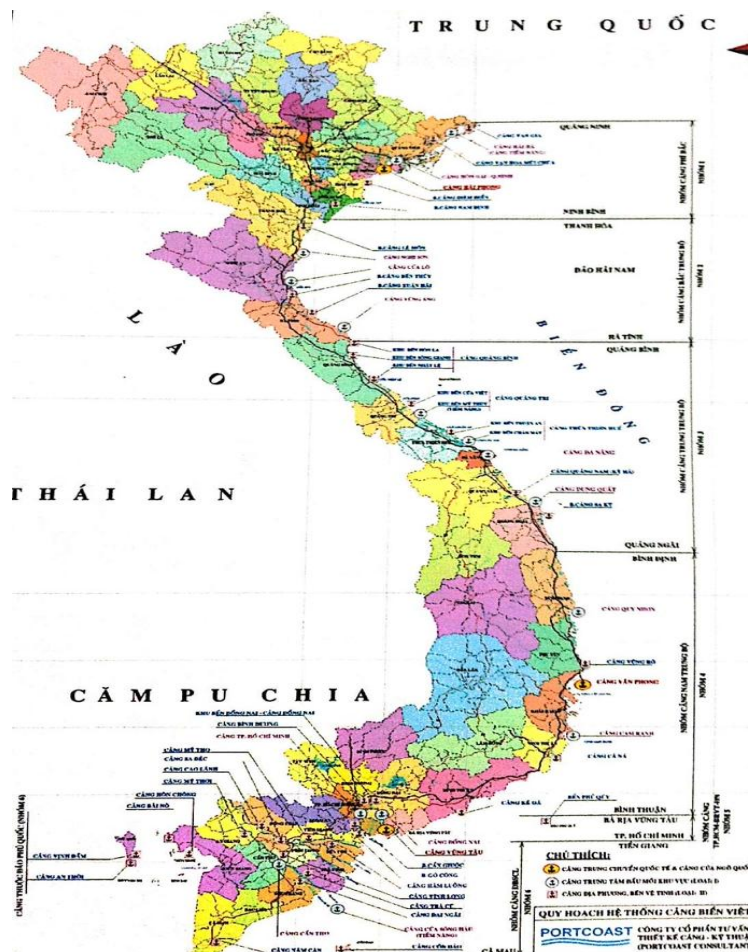


- 베트남은 북부 지역은 홍강 델타지역 중심에 위치한 수도 하노이와 하이퐁항을 중심으로, 남부 지역은 동부평지와 메콩강 지역 중간에 위치한 호치민시를 중심으로 교통망이 발달
- 베트남의 남북은 해안선을 따라 건설된 국도 1번(NR1: National Road No.1)을 통하여 연계되며, 이 도로는 국경통과 도로망을 통해 중국, 라오스, 캄보디아와 연결됨



3. 2010~2020년 항만개발 기본계획

- 2009년 12월, 베트남 정부는 2020년까지의 항만개발 기본계획을 발표하였으며, 기존의 항만개발 기본계획(1999~2010)을 수정함
- 지역별 항만그룹은 종전의 8개에서 6개로 단순화하여 구분함



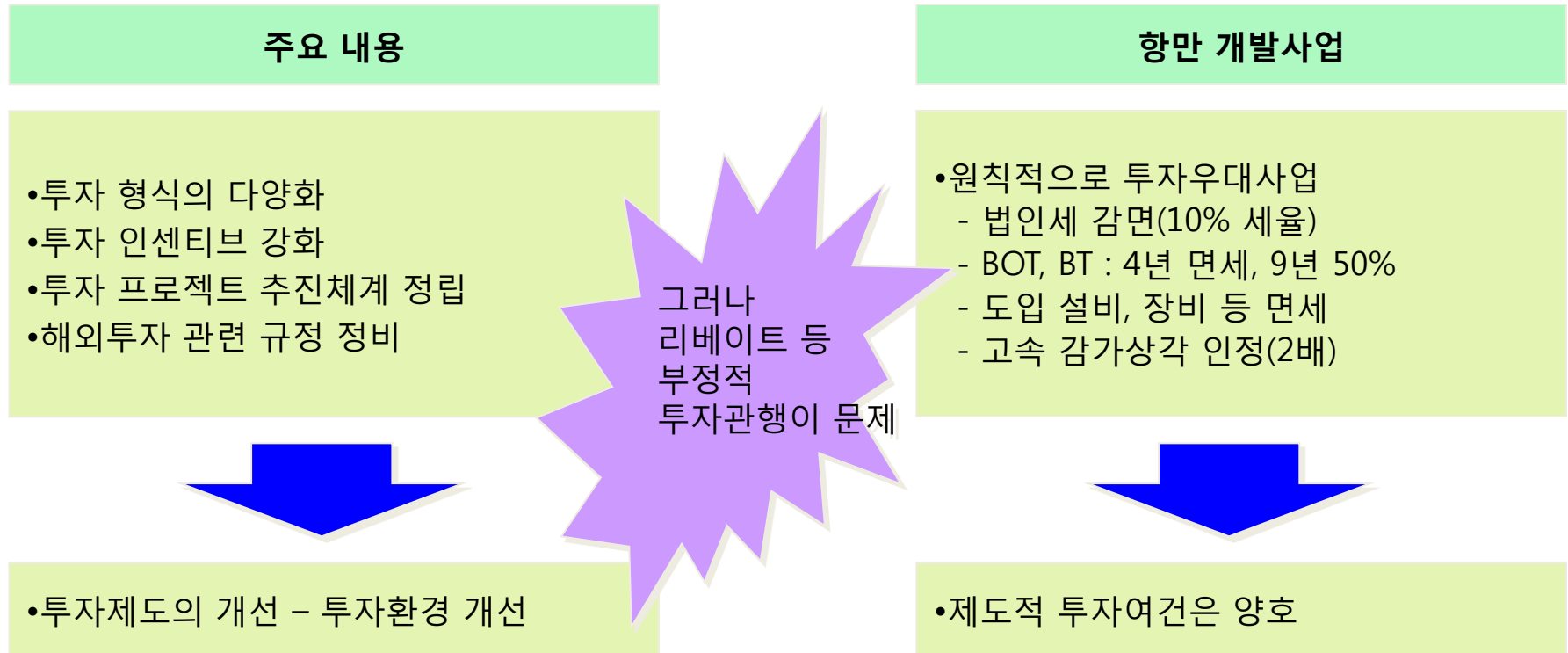
구분	범위
1권역	· 북부 베트남 Quang Ninh ~ Ninh Binh 지역
2권역	· 중북부 베트남 Thanh Hoa ~ Ha Tinh 지역
3권역	· 중앙 베트남 Quang Binh ~ Quang Nai 지역
4권역	· 중남부 베트남 Binh Dinh ~ Binh Thuan 지역
5권역	· 동남부 베트남 Ho Chi Minh시, Dong Nai, Ba Ria-Vung Tau 지역
6권역	· Mekong River Delta 지역

4. 주요 물류사업 소개

순서	프로젝트명	위치,범위	예상 실행 기간	예상 총투자금 (10억동)
1	Van Phong, Trung 국제항만 개발 연구 프로젝트	Khanh Hoa	2012 - 2015	-
2	베트남 항만 관리 정보통신 시스템 현대화 프로젝트	전국	2012	
3	하이퐁 국제 관문항 프로젝트	Hai Phong	2011-2015	18,600
4	대형 선박 Hau강 선석을 위한 항로 프로젝트	Tra Vinh	2009-2013	3,149
5	Vung Ang 3번 터미널 건설	Ha Tinh	-	805
6	Quy Nhon 항구부터 Nhon Hoi 경제단지 까지 30,000 DWT 대형선박 항로 건설	Binh Dinh		400
7	중부지방 국제항만 건설	Da Nang	2015-2020	3,000
8	Quang Ninh – Hai Phong VTS(<i>Vessel Traffic System</i>) 항로 건설	Hai Phong- Qung Ninh	-	60

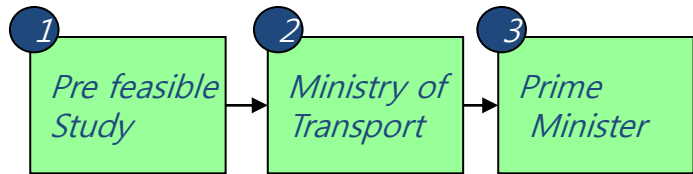
5. 베트남 투자법

- 베트남 투자법, 2006년 7월 1일부터 시행
- 국내외 기업에 대한 공정한 투자환경 조성이 목적 : WTO 기준에 부합
- 외국인 투자유치 확대를 위한 제도적 기반 마련, 그러나 부정적 관행 존재



5. 항만 개발사업 인허가 절차

베트남 항만 개발사업은 9단계에 걸친 인허가 절차로 진행



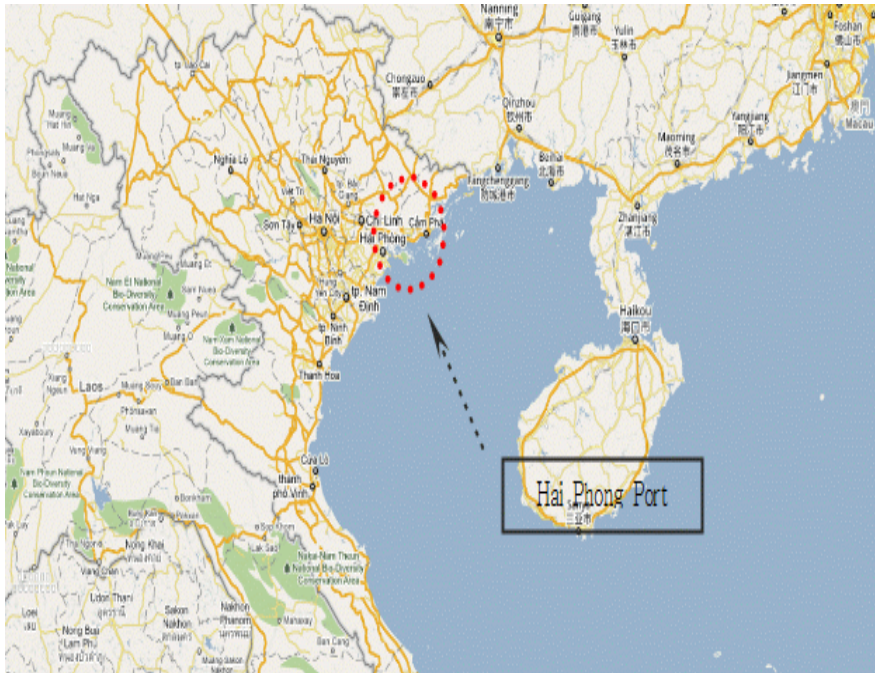
기본계획 작성	•기본 개발계획 작성 •항만개발계획 포함 요청- MOT 제출
MOT 승인	•승인 시 국가 항만계획에 포함
수상(MPI) 승인	•사업추진 승인(개발 이용권)
Master Plan 작성	•MP(개발 및 운영계획) 작성 •투자계획 확정(JV) - MOT 제출
MOT 승인	•MP 및 외국인투자 승인
수상(MPI) 승인	•MP 및 외국인투자 확정 / 대외 발표(공시)
상세 설계 제출	•상세설계서 작성(환경 부분 포함) •세부건설 계획-건설관련 세부내용 확정(하도급, 감리 등)
설계 승인	•상세설계 및 건설계획 승인
수상(MPI) 승인	•상세설계 및 건설계획 확정
건설 및 개장	•건설 개시 / 개장 및 운영

베트남 신규사업

Hai Phong International Gateway Port

1. 사업 배경

- 베트남 북부 홍강(Cam River)의 하류에 위치하며, 베트남의 수도인 하노이의 관문항 역할
- 하이퐁시의 발달 및 항만시설 부족으로 하구 지역으로 항만시설을 지속적으로 확장하고 있음



- 주요 수출화물 : 쌀, 옥수수, 주석, 광석, 시멘트, 목재 등
- 주요 수입화물 : 기계, 석유제품, 와인 등
- 시설현황 : 컨테이너 터미널 750m(5선석, C/C 2기, M/C 2기), 일반부두 290m(1선석)
- 연간 화물 1,200만 톤, 컨테이너 68만 TEU 처리가능

2. 배후 경제현황

- 하이퐁항이 위치한 하이퐁시의 산업별 총생산액은 2004~2008년 연평균 15.2% 증가
- 하이퐁항의 주요 배후지인 하노이시의 산업별 총생산액은 2004~2008년 연평균 22% 증가

하이퐁시 산업별 총생산액

단위 : 십억 Dong

구분	2004	2005	2006	2007	2008
농업	1,944	1,997	2,082	2,166	2,269
어업	499	544	570	585	617
임업	23	24	23	24	24
공업	14,920	17,625	20,776	24,323	28,336
소매업 및 서비스업	4,695	5,411	5,999	7,156	7,623
합계	22,081	25,601	29,450	34,254	38,869

자료 : 베트남 통계청

하노이시 산업별 총생산액

단위 : 십억 Dong

구분	2004	2005	2006	2007	2008
농업	1,219	1,249	1,270	1,302	5,845
어업	81	82	85	89	298
임업	8	7	6	5	34
공업	30,153	34,560	41,694	50,213	63,903
소매업 및 서비스업	18,767	20,994	24,375	27,426	41,084
합계	50,228	56,892	67,430	79,035	111,164

3. 시설 현황 및 배후 수송망

선석 현황

터미널	선석수	길이	수심	선박/화물
Hoang Dieu	11개	1,717 m	-8.4 m	Break bulk/bulk/bag/Container
Chua Ve	5개	848 m	-8.5 m	Break bulk/container

자료 : VPA

보관 시설 현황

- 전체 면적 : 527,020 m²
 - ✓ 창고 : 34,620 m², 이 중 CFS 6,620 m²
 - ✓ 야적장 : 392,400 m², 이 중 CY 242,400 m²

배후 수송망

도로

- 하노이로부터 5번 국도로 약 100km가량 떨어져 있으며, 북측의 18번 도로와 연결됨
- 하이퐁항에서 하노이까지 승용차로 약 2.5시간, 화물차로는 약 4~6시간 소요됨
- 하이퐁항으로부터 하노이시를 연결하는 5번 국도가 있으나 교통정체가 극심하여 컨테이너 화물 차량의 운행이 1일 1왕복에 한정되는 상황임.
- 이러한 문제점에 대응하기 위하여 하이퐁항의 딘부(Dinh Vu) 터미널로부터 하이퐁 남부를 통과하여 하노이를 연결하는 고속도로 노선이 계획되어 착공됨

철도

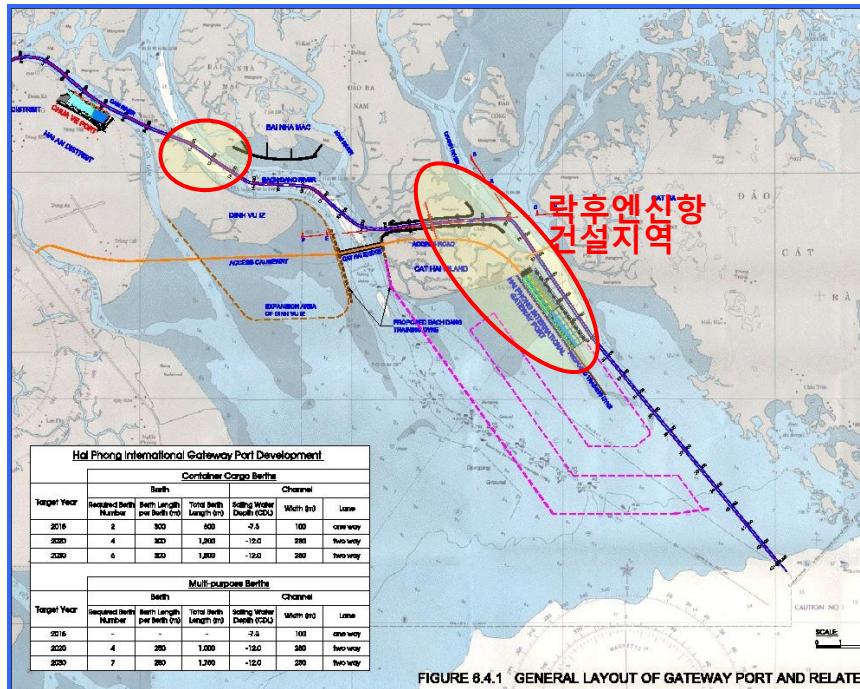
- 하노이와는 철도로 연결되어 있으며 길이는 약 100km 정도임

수로

- 홍강 수로로 베트남 수도 하노이와 연결되어 있음

4. 사업 규모 및 개발방식

- 하이퐁 국제 관문항 : 락후엔(Lach Huyen) 신항
- 1단계 공사 (2011-2015) : 컨테이너 선석 2개
 - 길이 600m, 50,000DWT(4,000TEU) 수용
- 2단계 공사 (2015-2020) : 컨테이너 선석 2개, 일반화물 선석 4개
 - 컨테이너 선석 : 길이 1,200m; 일반화물 선석 : 길이 1,000m
- 개발방식 : PPP(Public-Private Partnership) 방식



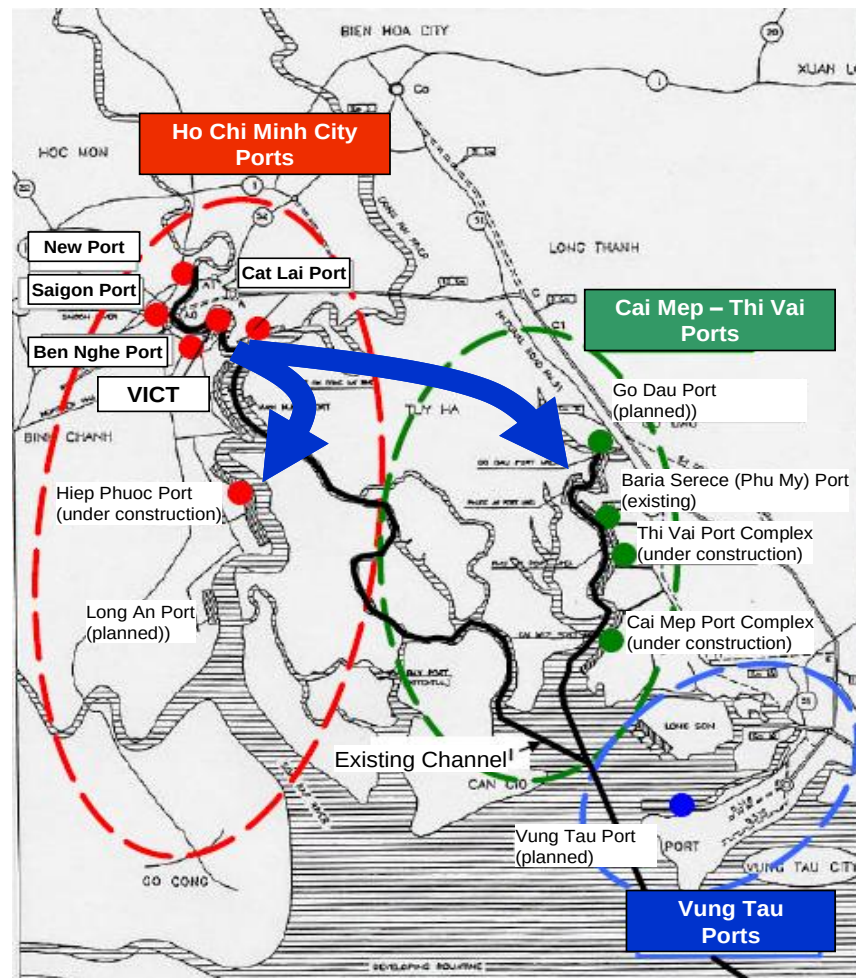
- 1단계 공사
 - ✓ Vietnam National Shipping Lines와 일본 Molnykit Corp.가 51:49로 공동건설
 - ✓ 2016년 완공 예정
- 2015년 하이퐁항의 물동량은 6,000만톤, 2020년에 1억 톤으로 증가할 것으로 전망

베트남 신규사업

Vung Tau International Gateway Port

1. 사업 배경

- 베트남 경제수도 호치민시의 확장으로 기존 항만이 도심에 위치하게 되어 심각한 교통난 유발
- 이에 베트남 정부는 호치민항 '컨'터미널을 단계적으로 Cai Mep 지역으로 이전하기로 함
- 봉타우항은 호치민과 Thi Vai 및 Dinh강 하구 외해에 입지하며, 컨테이너 3선석을 개발할 예정
- 주요 취급화물은 컨테이너, 원유, 석유제품, 유류화물 등임



2. 배후 경제 및 배후교통망 현황

- 호치민시의 산업별 총생산액은 2004~2008년 연평균 12.4% 증가

호치민시 산업별 총생산액

단위 : 십억 Dong

구분	2004	2005	2006	2007	2008
농업	1,506	1,493	1,550	1,796	1,842
어업	569	585	644	603	516
임업	34	35	42	32	35
공업	85,713	98,404	110,928	125,113	138,262
소매업 및 서비스업	48,629	50,575	59,610	67,743	77,113
합계	136,451	151,092	172,774	195,287	217,768

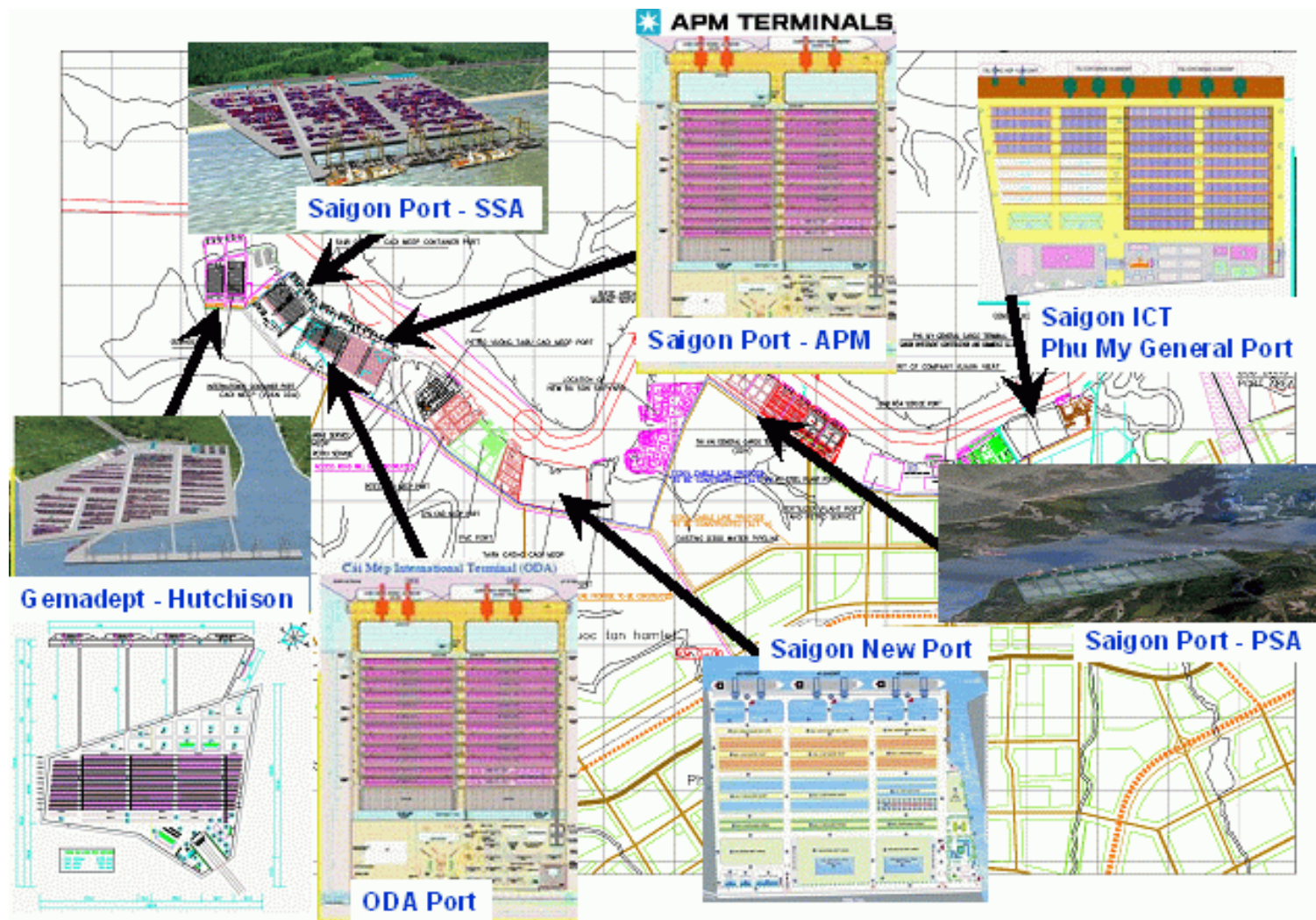
배후교통망 확장계획

자료 : 베트남 통계청

- 호치민시와 붕타우간 철도 건설 계획이 예정됨
 - ✓ 연장 100km의 복선 철로를 국도 51번 노선을 따라 건설
 - ✓ 2010년 타당성 검토 후, 2011년~2015년까지 건설될 예정
- 신규 고속도로 건설 계획이 예정됨
 - ✓ 총연장 72km, 1단계 48km×24m, 4차로; 2단계 24km×34m, 6차로
 - ✓ 2006년 타당성 검토 후, 2008년 9월 교통부에 최종 보고서가 제출됨
- 51번 국도 전체 구간(73.6km)에 대해 기존 4차선을 8차선으로 확장할 예정
 - ✓ 2009년 8월 착공, 2012년 초에 완공 예정
- 965번 도로(8.48km)의 폭을 32m로 확장
 - ✓ 2008년 10월 착공하여 2010년 10월 완공

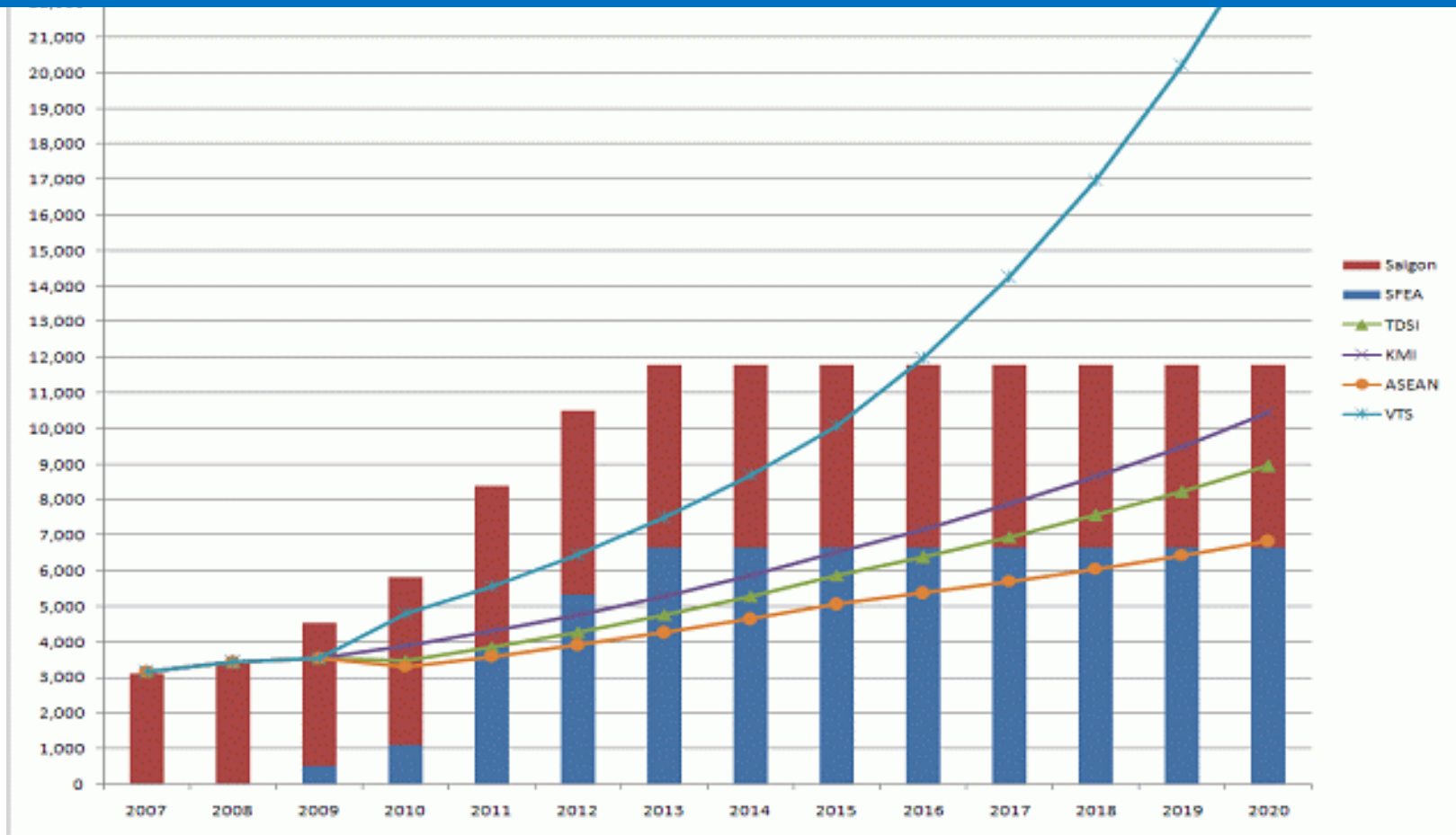
3. 봉타우 항만개발계획

봉타우 지역 배후의 물동량 증가가 예상되어 현재 17선석 개발 중이며, 다수의 '컨, 일반부두 개발 예상



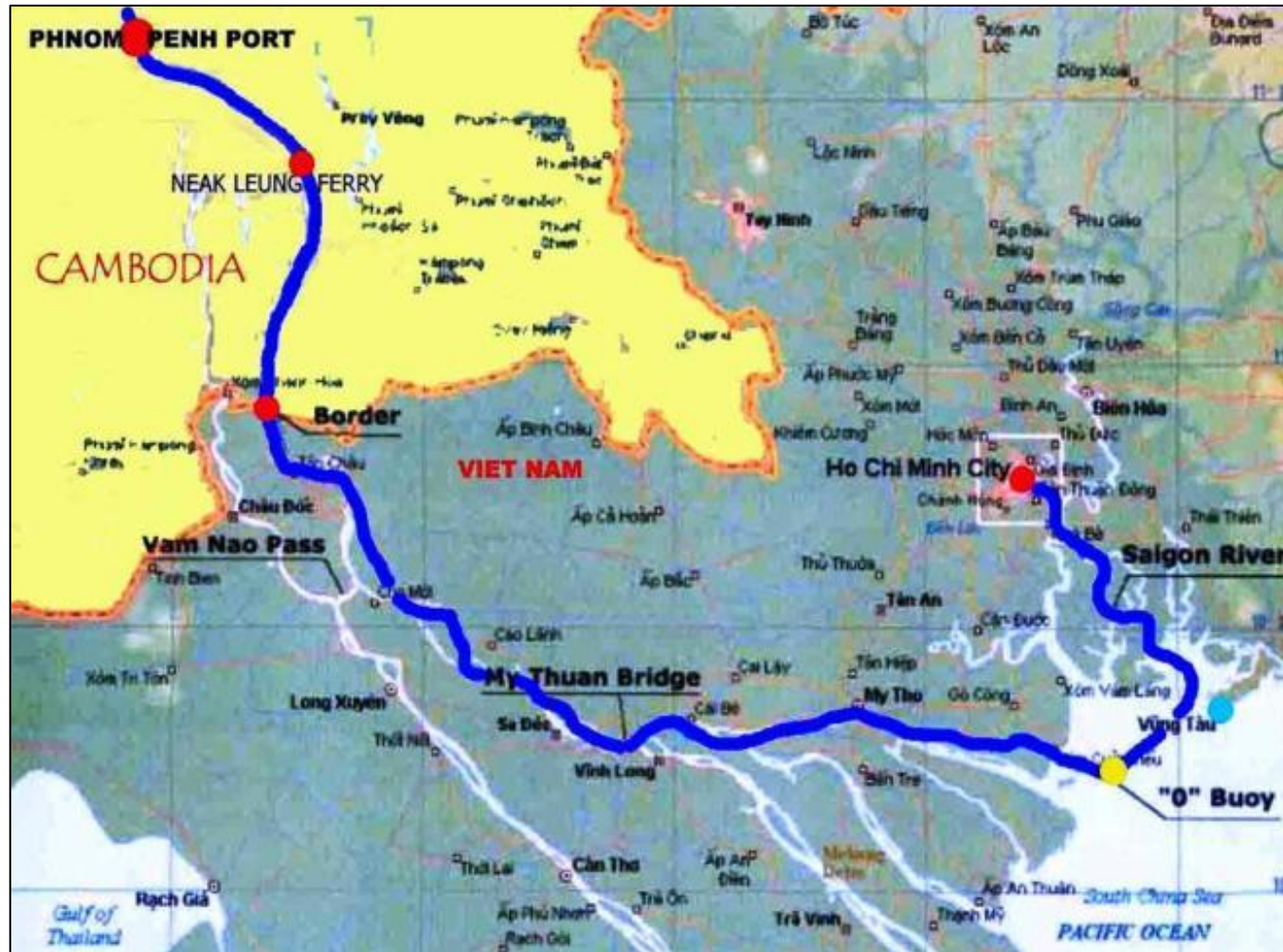
4. 물동량 수급 결과

- '09년 VTS에서 전망한 봉타우항의 '컨' 물동량은 '12년 50만TEU, '15년 100만TEU, '18년 150만TEU, '20년 180만TEU를 처리하는 것으로 전망
- 봉타우항 개발사업은 '컨 터미널 3선석을 개발하는 것으로 2012년 30만TEU(1선석), 2015년 60만TEU(2선석), 2018년 90만 TEU(3선석) 처리시설할 경우 시설 과잉 우려



5. 환경변화 요인(1/3)

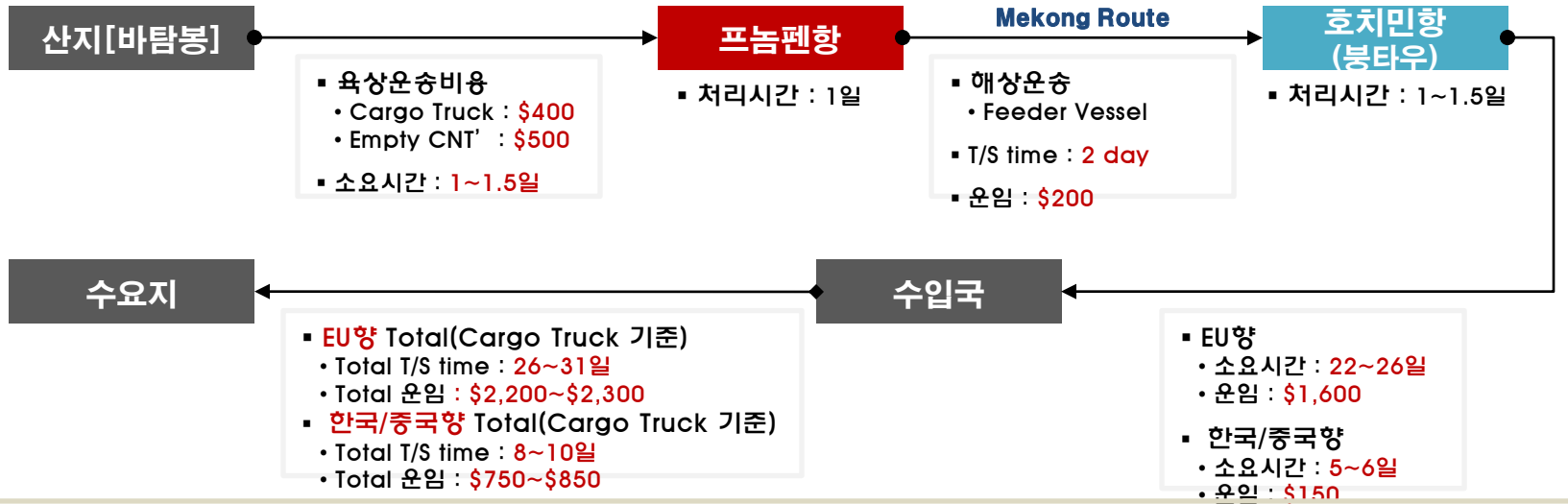
- 캄보디아의 경제 성장으로 인한 물동량 증가 및 메콩강 지류를 통한 캄보디아에서 호치민 항만으로 신규 물동량 유입 가능성 상승으로 봉타우항 개발 타당성 재고려 필요



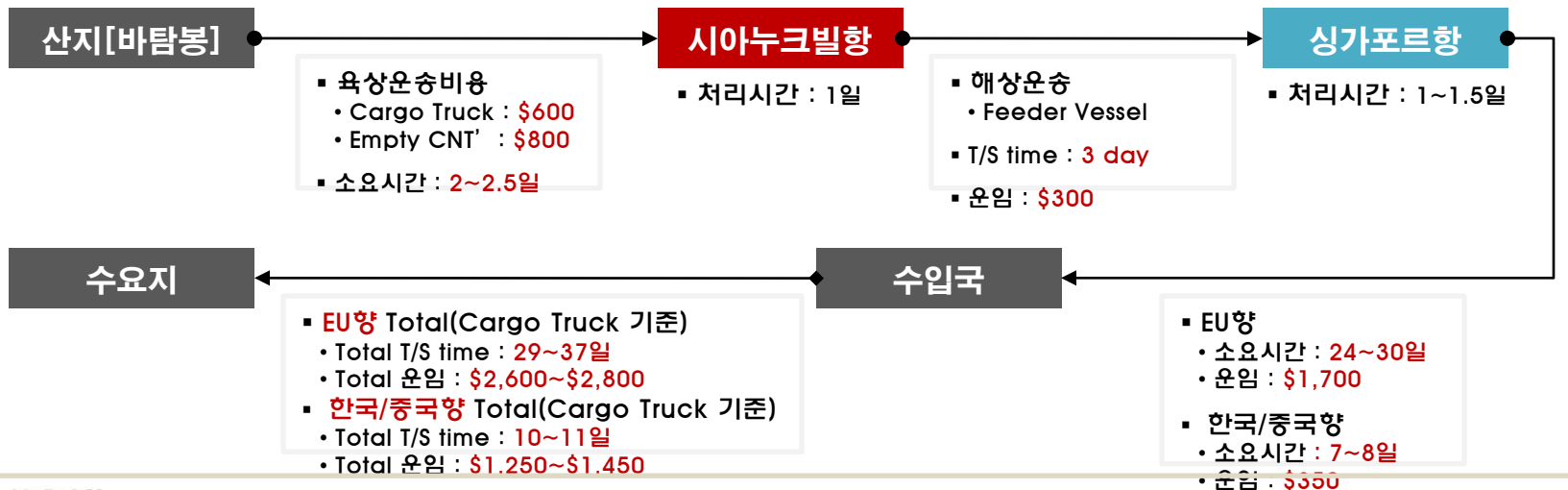
5. 환경변화 요인(2/3)

- 현재 캄보디아 북부 농산물 집산지와 중부 제조단지에서 베트남 호치민항 루트와 싱가포르항 루트를 비교할 경우 메콩강 루트가 훨씬 경쟁력 있는 것으로 나타남

Route 1 :



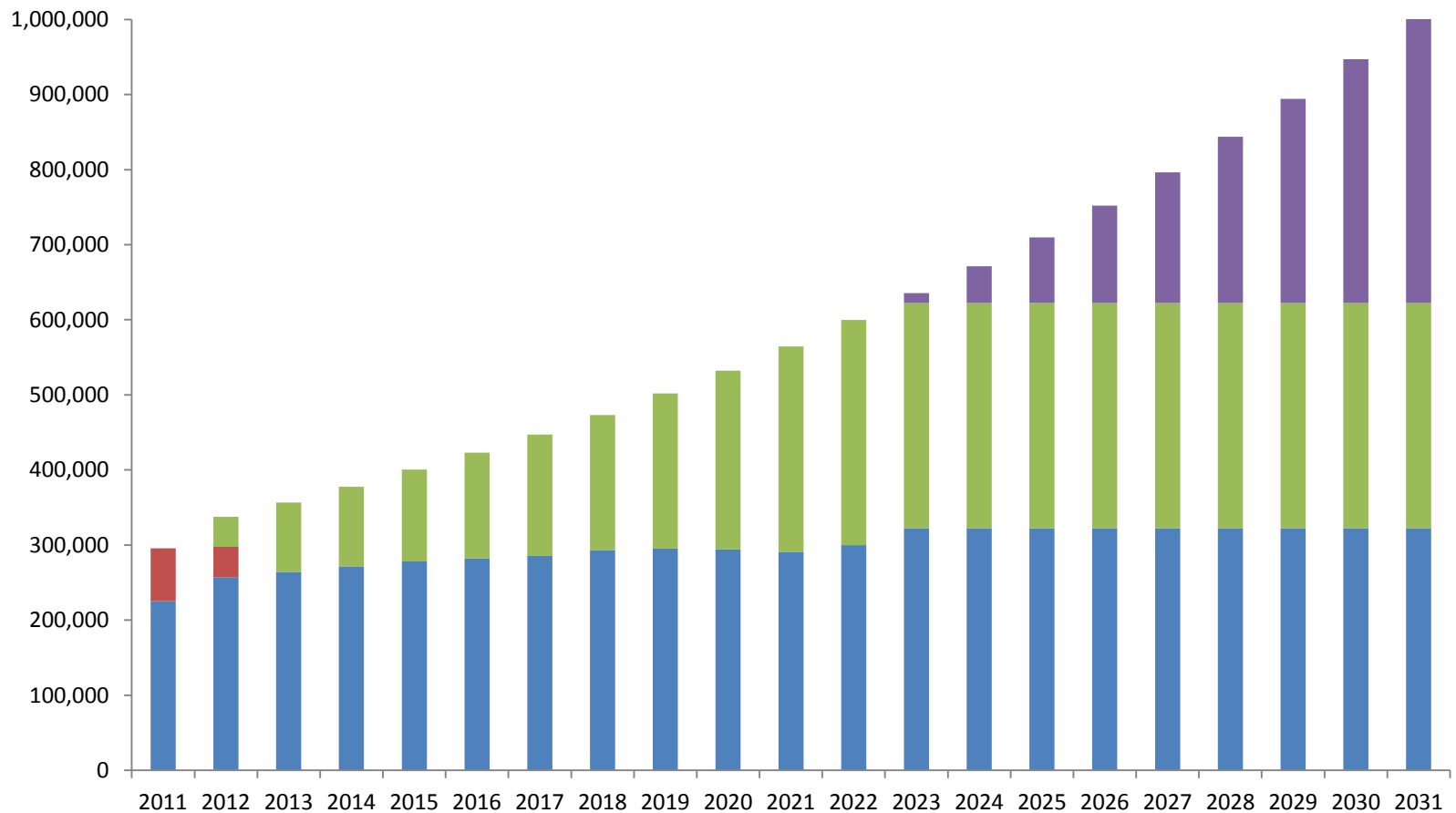
Route 2 :



5. 환경변화 요인(3/3)

- 캄보디아의 컨테이너 물동량 및 벌크 물동량 증가율이 매우 빨라서 베트남 봉타우항을 환적 항만으로 이용할 가능성이 매우 높음

Cambodia container forecast

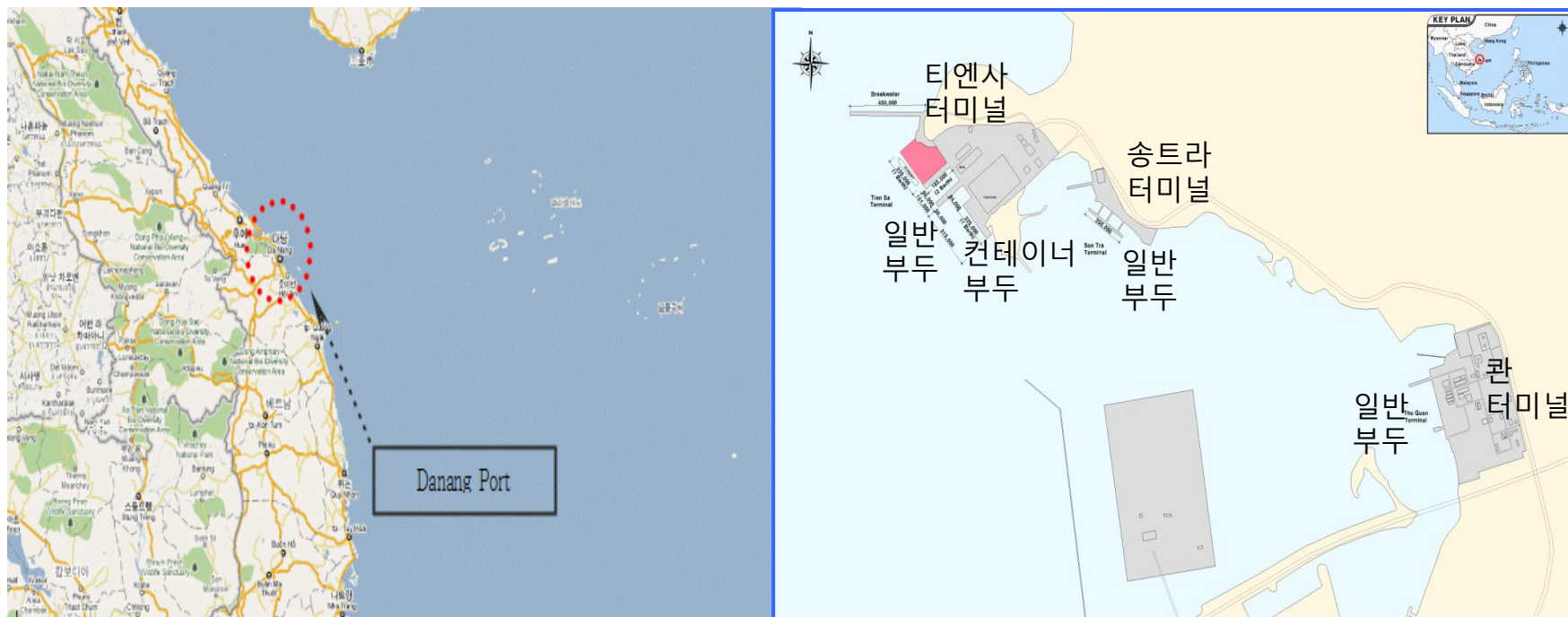


베트남 신규사업

Da Nang International Gateway Port

1. 사업 배경

- 베트남 중부 다낭만에 위치하며 동서 횡단거리가 가장 짧은 지역적 특징을 가짐
- 인도차이나 반도 동서 경제회랑 계획의 동측 종점이며, 인도차이나 반도의 내륙 관문역할 수행



- 주요 화물 : 전체 물동량의 60% 이상이 건화물, 벌크, 유류 등 일반 화물
- 배후자원 : 석탄, 석유, 철광석 등 베트남 주요 생산품
- 컨테이너 선석 : 최대 수심 12m, 최대 45,000DWT 수용

2. 배후 경제현황

- 다낭시의 산업별 총생산액은 2004~2008년 연평균 8.66% 증가
- 다낭시 산업 중 공업 부문의 생산액이 가장 큰 비중을 차지

다낭시 산업별 총생산액

단위 : 십억 Dong

구분	2004	2005	2006	2007	2008
농업	233	219	206	199	184
어업	405	410	422	394	343
임업	23	23	24	23	24
공업	5,795	6,664	6,877	7,775	8,251
소매업 및 서비스업	4,242	4,516	4,817	5,977	6,109
합계	10,698	11,832	12,346	14,368	14,911

자료 : 베트남 통계청

3. 배후 수송체계 및 배후단지

배후 수송체계

- 다낭항에서 다낭 국제공항, 철도역, 주변 산업단지 등과는 24시간 이용 가능한 왕복 6차로 도로로 연결됨
- 이들 연계 도로는 선로가 불규칙하고 오토바이의 통행이 혼재되어 있어 컨테이너 트레일러나 대형화물차의 통행이 불편한 상황

항만 배후단지

- 다낭항은 충분한 배후 산업단지와 배후도시를 확보하고 있음
- 다낭시에는 총 면적 약 1,300만m²에 달하는 6곳의 산업단지(Industrial Parks)가 위치함
- 앞으로 1,500만m² 규모의 첨단산업단지(Hi-tech Park)도 추가로 조성될 예정
- 또한 다낭시는 남부 교외지역으로의 도시 확장(면적 : 3,500만m²)을 계획하고 있음

4. 시설현황

선석 현황

터미널	선석	길이	수심	선박/화물
Tien Sa	No.1	185 m	- 11 m	≤45.000DWT
	No.2	185 m	- 10 m	≤40.000DWT
	No.3	185 m	- 10 m	≤40.000DWT
	No.4	185 m	- 11 m	≤40.000DWT
	No.5	225 m	- 12 m	2000 TEUS & 45,000 DWT
Song Han	No.1	140 m	- 7m	일반화물 최대 5,000 DWT
	No.2	100 m	- 7m	상동
	No.3	100 m	- 7m	상동
	No.4	92 m	- 7m	상동
	No.5	93 m	- 7m	상동

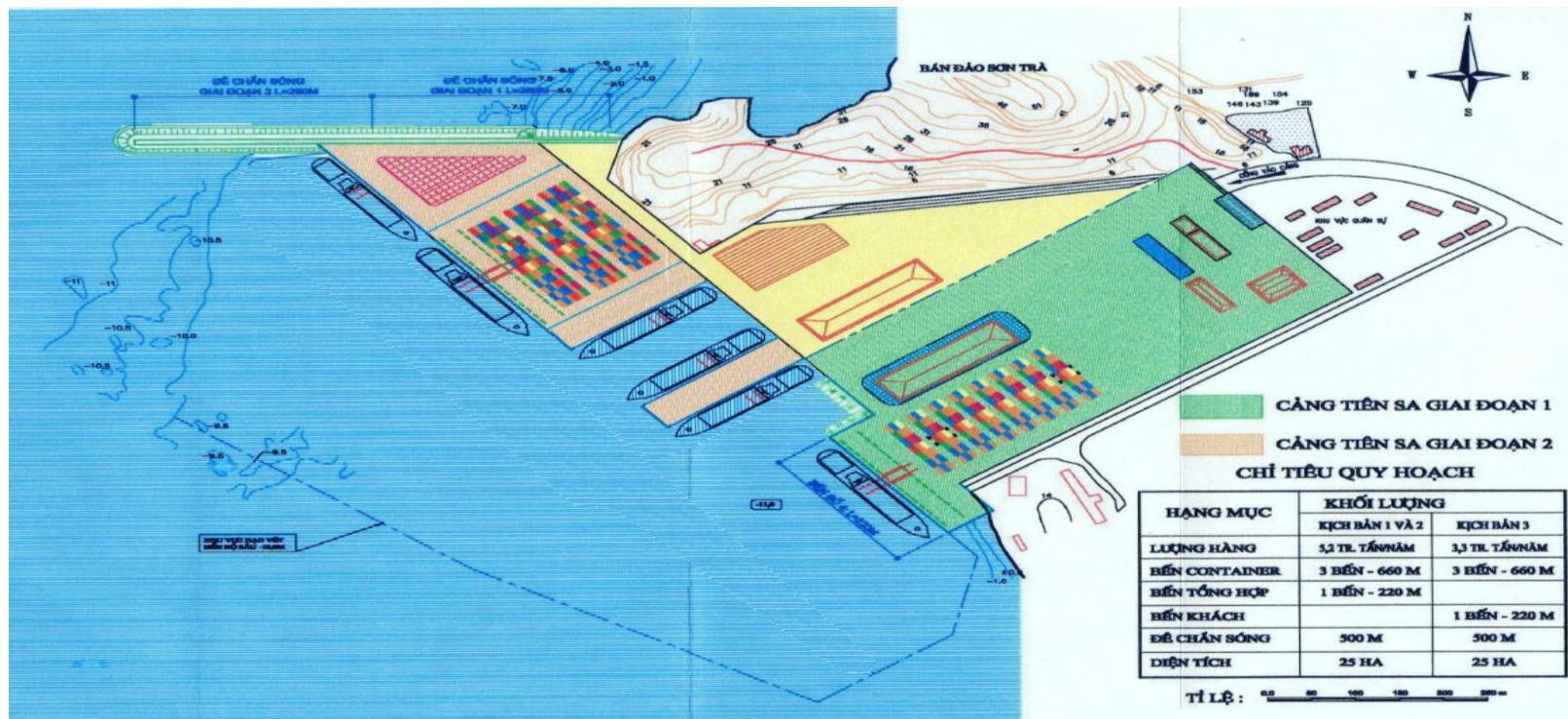
자료 : VPA

보관시설 현황

- 전체 면적 : 299,265 m²
 - ✓ 창고 : 29,204 m², 이 중 CFS 2,014 m²
 - ✓ 야적장 : 183,722 m², 이 중 CY 82,400 m²

5. 항만 개발계획

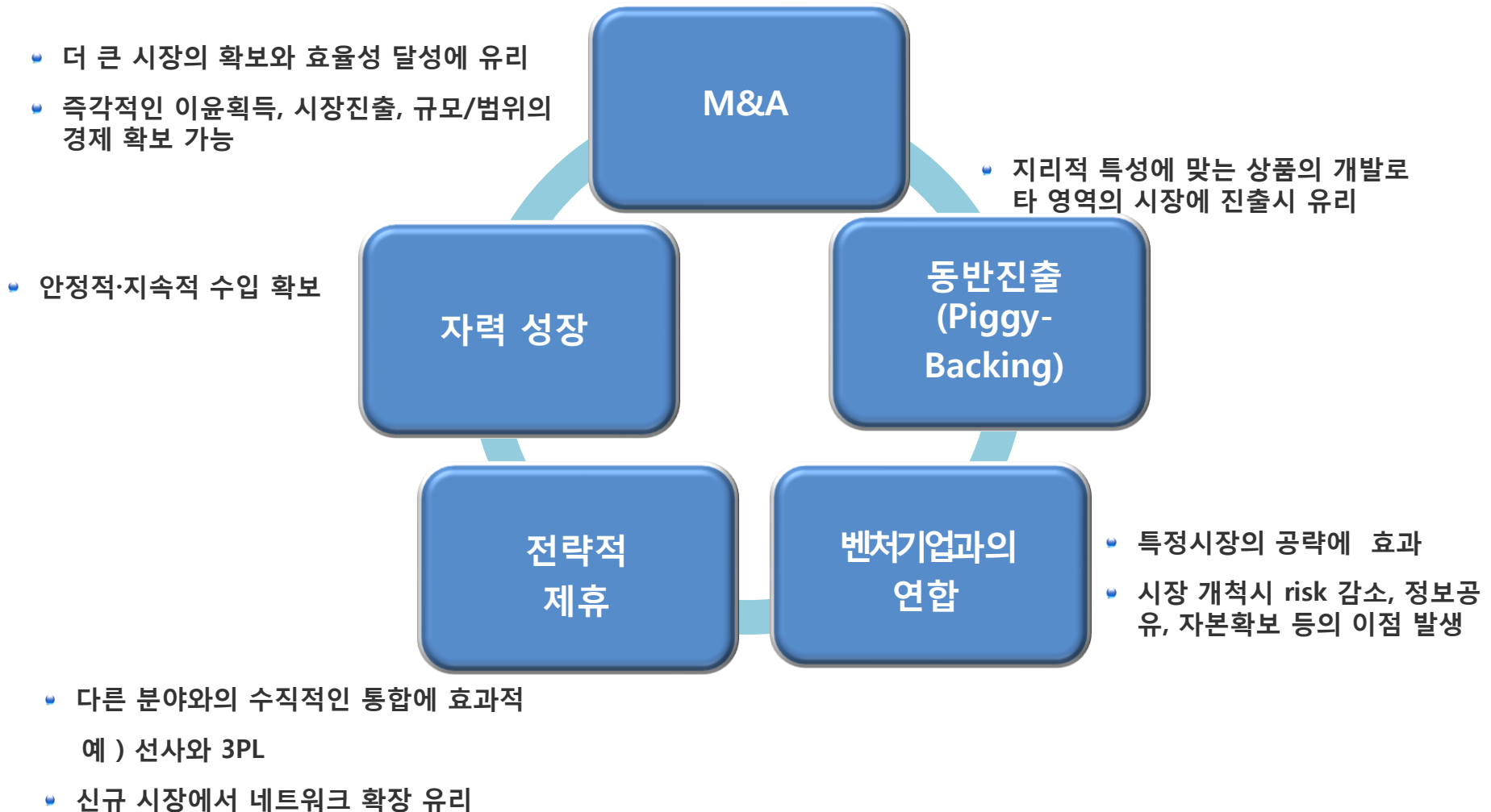
개발 프로젝트	투자금액	시행기간	비고
Son Tra항 건설	4500억 동	2009-2014	진행중
컨테이너 처리설비 구입	250억 동	2011	진행중
Tien Sa항 2단계	5,000억 동	2013-2015	준비중
물류서비스센터(20ha)	5,000억 동	2012-2015	준비중



해외물류시장 진출방안

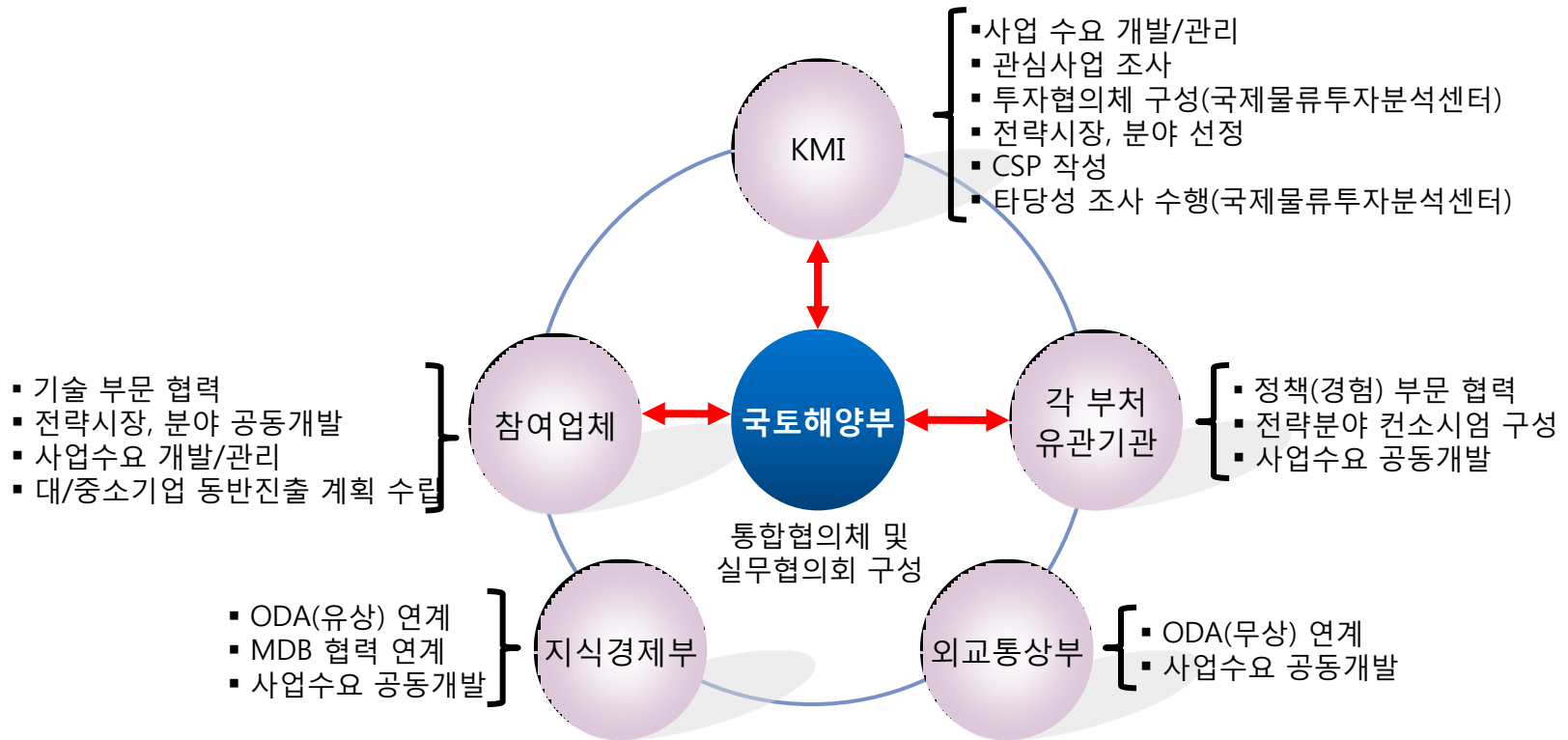
- √ 해외 물류시장 진출전략
- √ 국제개발원조 연계 진출
- √ 정부지원 연계 진출
- √ 활용가능 자금
- √ 투자절차 및 방법

1. 해외 물류시장 진출전략



2. 국제개발원조 연계 진출

- 국제개발원조(ODA)란 개발도상국의 경제사회 개발을 증진할 목적으로 이루어지는 국제자금의 흐름으로써 일본, 유럽국가들이 아세안 지역에 ODA 사업을 활발히 진행
- 최근 우리나라는 ODA 자금 확대('12년까지 ODA/GNI비율 0.15%, '15년 0.25%로 확대)를 통해 아세안 등 주요 원조지역에 물류인프라 개발을 착수하고 있어 국내 기업들과 동반진출의 기회 제공 가능



3. 정부지원 연계 진출(1/2)

국제물류투자분석센터(KMI)
기업진출 지원체계

<사전단계>

해외투자사업 정보 제공



센터(KMI) 문의

<준비단계>

사업신청서 작성



사업추진계획 협의



협의체 구성 기업 모집



협의체 구성

<실행단계>

현지조사



사업추진계획 확정



사업타당성 조사



사업추진 결정



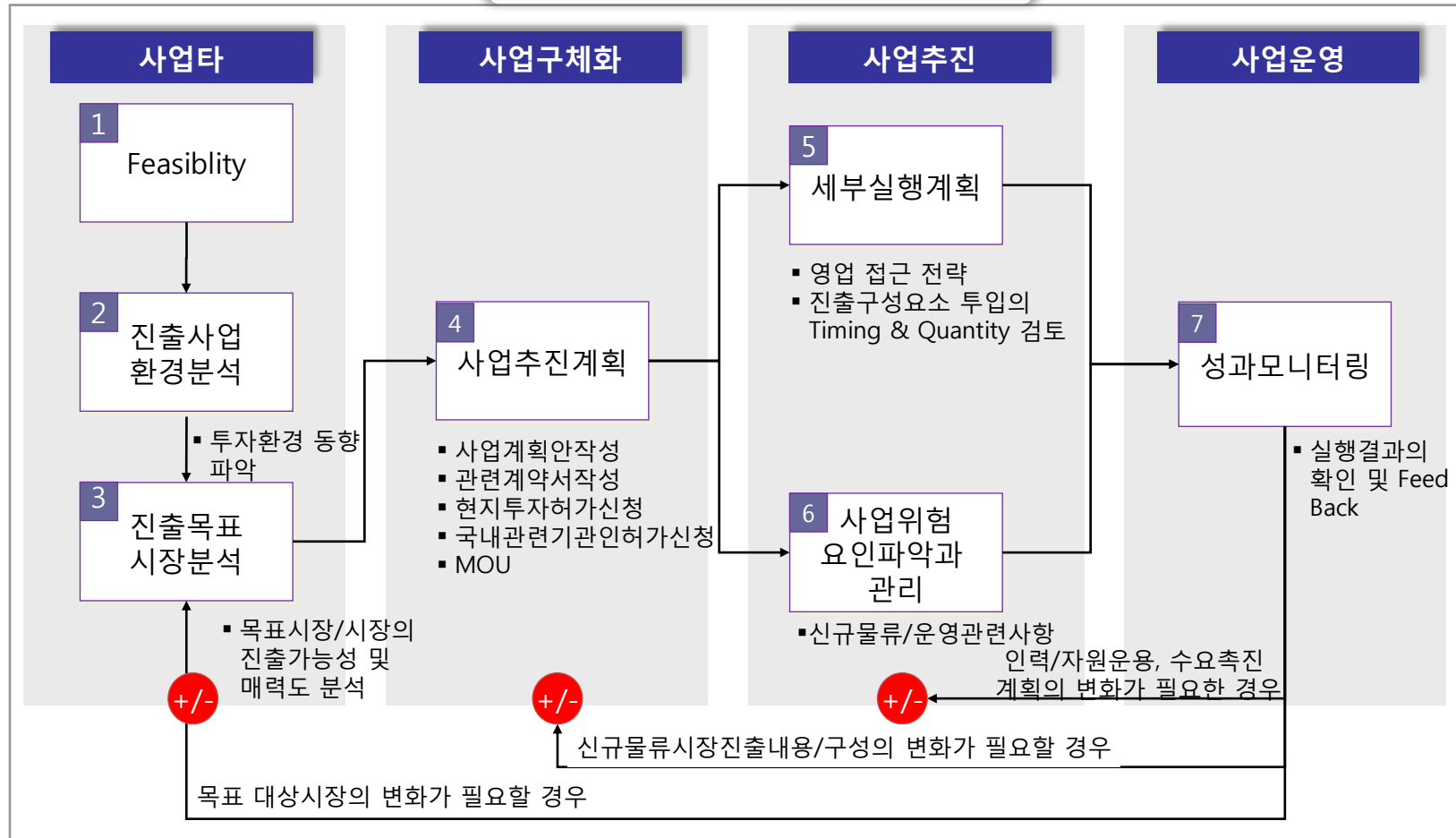
사업추진 및 투자

참여 대상 기업

- 운영 - 물류기업
- 건설 - 건설업
- 운송 - 선사
- 물량확보 - 화주
- 자본 - 금융사

3. 정부지원 연계 진출(2/2)

국제물류투자분석센터(KMI) 사업추진 지원체계



4. 활용가능 자금

◆ 펀드 활용

- 국제물류투자펀드 : 해외 물류시설 개발 및 운영, 현지 물류기업 M&A시 활용 가능(1.4조원)
- 글로벌인프라펀드 : 해외도로, 공항, 물류시설 등 인프라관련 시설 조성시(4천억원)

◆ 공공자금 활용

- '해외자원개발사업 자금융자'시 부대사업으로 물류기업의 해외진출시 활용

◆ 자금대출 및 투자리스크 담보

- 산업은행 등 시중은행은 정부정책에 적합한 기업에 자체 조성한 자금 대출(시중 금리보다 1%이내 ↓)
 - * 특히 녹색산업, 성장동력확충, 서비스산업의 경우 금리우대(원화/외화 0.3%)
- 수출보험공사는 서비스기업의 해외매출채권 미회수 위험을 담보하기 위한 '서비스종합보험' 운용

◆ 조세지원 방안

- 기존 3자 물류기업에 대해 일부 조세혜택이 있었으나 '09년으로 일몰
 - * 현재 정부에서 글로벌화 촉진을 위한 조세지원 방안 검토 중
- (예: 해외자원 수송시 투자금액 일부의 세액 공제 및 해외물류인프라 진출시 투자비 공제 등)

5. 투자절차 및 방법

◆ 시장상황 및 기회분석

- 통신, 소매유통업, 사치상품, 자동차(오토바이), 노동집약 산업 유망
- 광업, 플랜테이션, 조림 등 자원관련 산업 유망

◆ 업종별 지분제한 확인 필요

◆ 진출방법 검토

- 단독투자, 단독경영(신규법인 설립 vs. 현지회사 인수)
- 합작투자, 단독경영
- 합작투자, 합작경영

◆ 파트너 발굴 : 실질파트너 vs Sleeping 파트너

- 현재 49%의 조항 때문에 많은 기업들이 sleeping 파트너와 업무협약을 맺고 단독경영 형태로 운영
- * 슬리핑 파트너 선택에 따른 안전장치를 마련하기 위해서는 전문가의 조언 필수

◆ JV계약 체결

- 영문과 현지언어로 공증을 받아 보관
- 상호 협력에 대한 부분 뿐 아니라, 분쟁이 생기거나 문제가 생길 경우에도 사전 대비
- 회사법에 따른 이사회, 감사회 등을 구성하는 데에 주의

감사합니다