

K O R E A M A R I T I M E I N S T I T U T E

해양을 따라서 대한민국을 세계에 알린다

● Contents



□ Issue Paper(2) - 방글라데시, 치타공항만 확장개발 사업

2

□ 방글라데시, 치타공항만 확장개발사업

1. 방글라데시 경제현황

1) 개 황

- 인도 아대륙과 인도차이나반도 사이에 위치고 있으며, 인도 및 미얀마와 국경을 접하고 있음
 - 1947년 서 파키스탄과 함께 인도에서 분리 독립하여 파키스탄을 건립하였으나, 1971년 파키스탄에서 탈퇴하여 방글라데시로 국명을 변경
 - 면적은 14만 km²(대한민국 1.5배), 인구는 2010년 기준 1억 4,700만 명 (대한민국 3배)으로, 세계 1위의 인구밀도 1,032명/km²를 기록하고 있음
 - 수도는 다카(Dhaka)이며 인구는 1천만 명, 제2의 도시는 치타공으로 인구 약 4백만 명 수준임

< 방글라데시 위치 >



< 방글라데시 국가지도 >



2) 경제 현황

- 방글라데시는 의류부문 수출 호조, 해외근로자 송금 등에 따른 민간소비 증가, 대외원조자금에 의한 투자 증가 등에 힘입어 2004년 이후 연평균 6% 근처의 안정적인 성장을 기록하고 있음
- 2009년 세계 경기 침체의 영향으로 상품수출이 전년 대비 약 3% 감소하는 등 경제성장률이 다소 둔화되었으나, 2010년 농업부문 성장, 양허성 차관의 지속적 유입으로 인한 투자활성화, 세계 경제 회복 추세 등으로 전년 대비 경제성장률이 상승하였음
- 2011년에는 농업 부문의 증가, 해외근로자들의 송금증가로 6%대의 경제성장률을 회복하였으며, 2012년은 유럽 주요국의 재정위기에 따른 의류 수출 둔화로 경제성장률이 소폭 하락할 것으로 전망됨

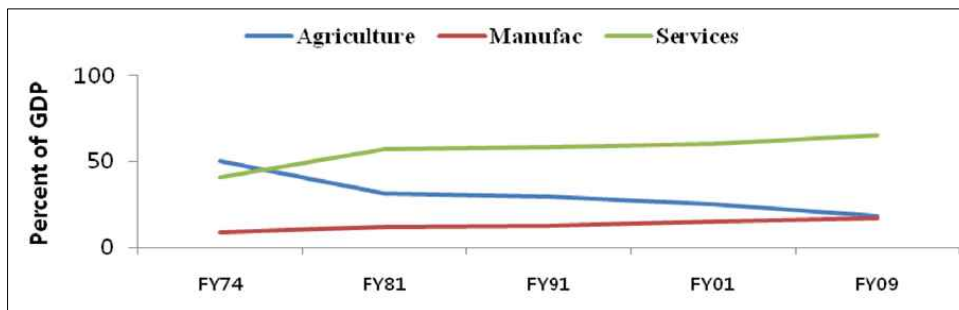
< 방글라데시 경제 현황 >

구분	단위	2007	2008	2009	2010 ^e	2011 ^f
GDP	억 달러	685	796	894	998	1,106
1인당 GDP	달러	434	497	551	606	661
경제성장률	%	6.4	6.2	5.7	5.8	6.0
실업률	%	4.2	4.2	5.1	5.1	5.0
소비자물가상승률	%	9.1	8.9	5.4	8.1	8.2

자료 : 수출입은행 방글라데시 국가정보, 2011

- 전통적인 농업위주의 산업구조에서 공업 중심으로 전환과정에 있음
 - 1970년 55%에 육박하였던 농림수산업은 2010년 회계연도 기준 20.2%로 감소하였으며, 광업, 제조업, 전기/가스업, 건설업 등 2차 산업과 3차 산업은 점점 비율이 증가하고 있음

< 방글라데시 산업구조 변화 >



주 : 방글라데시의 회계연도는 전년도 7월 1일부터 다음해 6월 30일까지임

자료 : KOTRA 방글라데시 국가정보, Bangladesh Bureau of Statistics, 2012

- 방글라데시는 제조업을 크게 '중규모 이상'과 '소규모'의 2가지 이상으로 구분하고 있으며, 의류/직물업이 주요 산업으로 그 비중이 완만하게 증가하고 있음

< 방글라데시 제조업 업종구성 >

구분	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
중규모 이상	71%	71%	71%	71%	71%	71%	71%	71%	71%
식품가공업	19%	20%	19%	18%	17%	17%	16%	15%	15%
의류/직물업	30%	29%	30%	31%	32%	31%	34%	36%	34%
기타	22%	22%	22%	22%	21%	23%	21%	21%	21%
소규모	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%
small	21%	22%	22%	22%	23%	23%	23%	23%	24%
cottage	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
handloom	5%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	4%

주 : 기타 업종에는 가구, 화학, 의약품, 고무, 전기전자, 철광석, 금속 등이 포함됨

자료 : Bangladesh Bureau of Statistics, Statistical Yearbook of Bangladesh-2010, 2011

- 2010년 기준 수출입 규모는 약 47조 원이며, 연간 17.6%의 증가속도를 보임
 - 다만 수입이 수출을 크게 상회하여 무역적자가 매년 발생하고 있는데, 적자폭이 점차 커지는 추세이며 2010년 약 10.5조 원의 적자가 발생하였음

< 방글라데시 무역규모 및 수지 >

단위 : 조 원

구분	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	CAGR
수출	8.5	11.0	13.5	15.7	17.1	18.0	16.3%
수입	12.2	15.3	17.8	23.8	25.1	28.5	18.4%
수출입	20.7	26.3	31.3	39.5	42.2	46.6	17.6%
수지	(3.8)	(4.3)	(4.3)	(8.1)	(8.0)	(10.5)	22.7%

주 : 방글라데시의 화폐단위인 '타카' 기준으로 작성되어 있었으나, 2010년 말 환율인 15.9원을 적용하여 원화로 변경

자료 : Bangladesh Bureau of Statistics, Statistical Yearbook of Bangladesh-2010, 2011

- 방글라데시의 주요산업인 의류업의 무역규모는 매년 17%씩 성장하여 2010년 22조 원을 기록하였으며, 전체 수지와 달리 의류업에서는 흑자를 기록하고 있음
 - 수출에서는 의류의 비중이 2010년 87%로 대다수를 차지하고 있으며, 수입에서는 가장 비중이 높긴 하지만 비중은 20% 대에 그치고 있음
 - 기타 주요 수입 품목으로는 기계류 및 전기기기(15.3%), 광물성 생상품(11%) 등이 있음

< 의류업 무역규모 >

단위 : 조 원

구분	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	CAGR
수출	7.1	9.3	11.3	13.1	14.9	15.6	17.2%
수입	3.2	2.6	2.5	5.0	5.5	6.6	15.5%
수출입	10.3	11.9	13.8	18.1	20.4	22.2	16.7%
수출비중	83.5%	84.2%	83.4%	83.3%	87.1%	86.6%	-
수입비중	26.3%	17.1%	14.2%	21.1%	21.8%	23.2%	-

주 : HS코드 기준 11부 '방직용 섬유와 그 제품'

자료 : Bangladesh Bureau of Statistics, Statistical Yearbook of Bangladesh-2010, 2011

- 주요 수출국은 미국, 캐나다 등 북미권 국가와 독일, 영국, 프랑스, 네덜란드, 이탈리아 등 유럽권 국가가 주를 이루며 상위 10개국의 비중은 77%에 이룸
 - EU 회원국 및 영국에 대한 수출이 많은 이유로는 북미지역과 함께 대표적인 소비지라는 특성도 있지만, 방글라데시의 의류 품목 등에 대해 GSP(Generalized System of Preferences; 특혜관세)를 부여하고 있어 가격 경쟁력 확보가 비교적 용이하기 때문임

- 주요 수입국으로는 중국, 인도 등이 있으며, 특히 인도에서는 섬유 및 의류 원단 등을 주로 수입하는 것으로 알려지고 있음

< 방글라데시 주요 무역 대상국 >

주요 수출국	비중	주요 수입국	비중
미국	23%	중국	18%
독일	15%	인도	15%
영국	9%	싱가포르	6%
프랑스	7%	말레이시아	5%
네덜란드	6%	일본	4%
이탈리아	4%	한국	4%
캐나다	4%	홍콩	3%
스페인	4%	쿠웨이트	3%
터키	3%	태국	3%
벨기에	2%	인도네시아	3%
상위 10개국 합계	77%	상위 10개국 합계	64%

자료 : Bangladesh Bureau of Statistics, Statistical Yearbook of Bangladesh-2010, 2011

3) 우리나라와의 관계

(1) 교역현황

- 우리나라의 대 방글라데시 투자는 1978년 (주)대우가 방글라데시 정부와 봉제 합작투자에서 시작되었으며, 이로 인해 방글라데시에서 섬유산업이 태동되었다고 볼 수 있음
 - 이후 영원무역의 합작투자 진출에 힘입어 방글라데시는 의류생산기지화 되었으나,
 - 1997년 방글라데시 정부가 섬유쿼타 확보목적의 단순가공분야에 대해서는 투자를 일부 제한하고, 자국내 섬유 산업을 보호하고자 조건부 투자를 허용하면서 우리나라의 방글라데시 투자는 감소하는 추세를 보여왔음
 - 그러나 2010년부터 중국, 베트남 등의 임금 등의 비용 상승에 따라 방글라데시의 저임금 국가에 대한 진출 수요가 증가하고 있음
- 우리나라의 방글라데시 투자는 2011년 954만 달러를 기록하였으며, 특히 2010년에 4,483만 달러로 가장 많은 투자를 하였음
- 우리나라와 방글라데시의 무역규모는 2007년 이후 매년 25.7%씩 성장하여 2011년 18.7억 달러에 이르며, 무역수지는 약 14억 달러 흑자를 보이고 있음
 - 수출액은 2011년 기준 162,762만 달러(전년대비 4.7% 증가), 수입액은 24,421만 달러(전년대비 57% 증가)임

< 한-방글라데시 투자 현황 >

구분	단위	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
신고건수	건	45	34	32	57	54	4.7%
신규법인수	개	22	10	10	12	10	-17.9%
투자금액	만 달러	111	732	567	4,483	954	71.2%
수출액	억 달러	6.1	11.0	10.6	15.5	16.3	27.9%
수입액	억 달러	1.4	1.7	1.2	1.4	2.4	14.4%
수출입액	억 달러	7.5	12.6	11.9	16.9	18.7	25.7%
무역수지	억 달러	4.7	9.3	9.4	14.2	13.8	30.9%

자료 : 한국수출입은행(2012), 한국무역협회(2012)

- 우리나라의 주요 수출품은 빌레트(13.1%), 경유(11.7%), 철및비합금강열연강판(6.1%), 아연괴(5.6%), 시멘트크링커(4.3%)이며, 전체 수출액의 40.8%를 차지

<한-방글라데시 주요 수출품 >

단위: 만 달러

순위	구분	2007	2008	2009	2010	2011
1	빌레트	-	1,646	5,373	13,200	21,323
2	경유	-	18,822	7,081	26,156	19,012
3	철및비합금강열연강판	5,531	8,208	146,52	13,272	9,888
4	아연괴	3,437	3,291	3,145	4,629	9,136
5	시멘트크링커	334	2,267	3,145	4,847	7,058
합계		9,302	34,234	18,744	62,104	66,417

주 : 빌레트는 철강 반제품의 일종임

자료 : 한국무역협회(2012)

- 우리나라의 주요 수입품은 기타가죽(25.8%), 코트및자켓(19.2%), 동스크랩(13.5%), 원유(7.1%), 기타신발(4.1%)이며, 전체 수입액의 69.9%를 차지

<한-방글라데시 주요 수입품 >

단위: 만 달러

순위	구분	2007	2008	2009	2010	2011
1	기타가죽	420	670	2,225	4,114	6,322
2	코트 및 자켓	212	264	722	2,108	4,700
3	동스크랩	943	668	567	1,644	3,301
4	원유	-	-	-	-	17,38
5	기타신발	334	2,267	3,145	480	1,000
합계		1,909	3,869	6,659	8,346	15,323

자료 : 한국무역협회(2012)

(2) 우리나라 기업 진출현황

- 2011년까지 우리기업의 방글라데시 총 누적 투자금액은 25,911만 달러이며, 업종중 제조업이 17,324만 달러로 가장 높음
 - 누적기준으로 신고건수는 533건, 신규법인수는 207,188개, 신고금액 55,934만 달러, 송금횟수 703건, 투자금액 25,911만 달러임
 - 기업의 주요투자 규모는 대기업 58개(10.9%), 중소기업 355개(66.6%), 개인기업 54개(10.1%), 개인 59개(11.1%), 기타(비영리단체 등) 7개(1.3%)임(2011년 기준)

<2011년 한-방글라데시 업종별 투자현황(누적) >

단위: 건, 개, 만 달러

구분	신고건수	신규법인수	신고금액	송금횟수	투자금액
전체	533	207,188	55,934	703	25,911
농업, 임업 및 어업	1	1	20	1	8
광업	2	1	10,000	16	4,319
제조업	399	158	39,723	522	17,324
건설업	13	4	1,059	5	120
도매 및	77	23	1,391	124	641
운수업	7	3	110	7	72
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	4	2	148	7	130
금융 및 보험업	5	2	2,355	5	2,332
부동산업 및 임대업	3	3	1,055	3	1,023
전문, 과학 및 기술서비스업	1	1	10	1	10
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	15	7	40	7	28
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	2	1	10	4	9
기타	4	1	14	1	4

자료 : 한국수출입은행(2012)

- 전체 투자액 대비 의류 분야에 대한 투자가 40%에 이를 정도로 의류제조에 집중되어 있으며, 기타섬유제품(모자 등)까지 포함하면 54%에 달함¹⁾
 - 국내 기업들의 방글라데시 주요 투자 지역은 다카, 치타공의 수출가공공단(EPZ, Export Processing Zone)²⁾에 집중되어 있으며, 섬유·의류 분야를 중심으로 약 155개사가 입주해 있음
 - 그 중 대기업은 삼성전자, 대우인터내셔널, KT, 한진해운 등 9개사이며, 중견·중소기업은 영원무역³⁾, 신원 등 섬유·의류 제조업체 96개사, 기타 50개사 등임(2011.7. 기준)
- 물류기업 중 맥스피드(MAXPEED CARGO (BD) LTD)가 제조업체인 영원무역과 동반 진출하여, 치타공에서 포워딩으로 해상업무를 주로 처리하고 다카에서 항공 업무를 담당⁴⁾
- 치타공항 인근의 카나폴리(Kanaphuli)강 연안의 2,492ha 규모의 부지에 1996년부터 한국 수출가공공단(KEPZ, Korea Export Processing Zone) 건립, 운영 중인데, 민간 기업이 수출가공공간을 운영하는 유일한 사례임

1) www.globaldwindows.org (2011. 7. 기준)

2) 방글라데시 정부가 외국인투자 유치를 통한 수출 진흥을 위해 설립한 산업공단으로 각종 인프라시설 및 조세 혜택 등을 제공하여 사업여건이 좋음

3) 1997년 치타공 법인운동을 시작하여 신발, 노스페이스, 팀버랜드 등 주로 유명 산악용품 등을 취급하며 한국, 대만 등에서 원자재를 수입하여 치타공에서 가공한 후 유럽 및 미국에 수출(수출 비중 : 유럽 30%, 미국 70%)

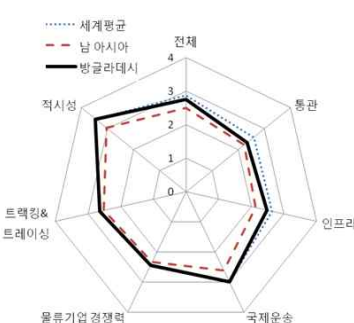
4) 연간 해상화물 약 2,000TEU, 항공화물 약 300톤을 처리함

2. 방글라데시 물류현황

1) LPI

- 세계은행이 발표한 2010 LPI(Logistics Performance Index, 물류성과지수)에서 방글라데시는 전체 155개국 중 73위로 나타나고 있음
 - 6개의 하위 분야 중 국제운송 분야가 61위로 가장 순위가 높으며, 다음으로 적시성, 인프라가 전체 순위보다 높게 나타나며, 트래킹&트레이싱, 통관 및 물류기업 경쟁력은 전체 순위보다 낮게 나타남
 - 방글라데시가 속한 남아시아 권역의 평균보다는 전체적으로 나은 모습을 보이고 있으며, 인도보다는 지수가 낮으나 미얀마보다는 우월한 성과를 보이고 있음
- 즉, 국제적인 기준에서 방글라데시의 물류환경은 좋은 편이라고 말하기는 어려우나, 인근 지역 및 국가들에 비추어서는 비교적 좋은 편이라고 할 수 있음

< 방글라데시 LPI 현황 >



구분	전체	통관	인프라	국제운송	물류기업 경쟁력	트래킹&트레이싱	적시성
세계평균	2.87	2.59	2.64	2.99	2.44	2.64	3.46
남아시아	2.49	2.22	2.13	2.61	2.33	2.53	3.04
방글라데시 (73위)	2.74	2.33	2.49	2.99	2.44	2.64	3.46
		90 위	72 위	61 위	96 위	92 위	70 위
인도(47위)	3.12	2.7	2.91	3.13	3.16	3.14	3.61
미얀마(133위)	2.33	1.94	1.92	2.37	2.01	2.36	3.29

2) 주요 인프라 현황

- 세계경제포럼이 발표하는 글로벌 경쟁력 순위 중 인프라 분야에 대한 평가는 전체 142개 국가 중 방글라데시는 129위로 매우 낮게 평가되고 있음
 - 글로벌 경쟁력 순위는 LPI와 달리 세부 인프라 별로 경쟁력을 보여주고 있는데, 방글라데시의 도로는 111위, 철도 73위, 공항 117위, 항만 113위로, 철도 부문의 순위가 가장 높게 나타나고 있음

< 방글라데시 인프라 수준 >

단위 : 순위

국가	인프라 전반	도로	철도	공항	항만	전기공급
방글라데시	129	111	73	117	113	135
인도	86	85	24	67	82	112

주 : 미얀마는 조사대상 국가에서 제외되어 있음

자료 : WEF, The Global Competitiveness Report 2011-2012, 2011

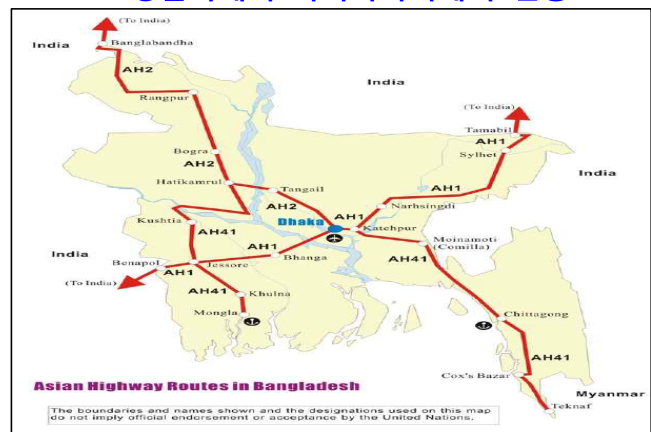
(1) 도로현황

- 방글라데시는 운송수단의 80%, 전체 승객의 88%¹⁾를 육상으로 이용하기 때문에 정체가 심각하며, 주요 도시를 제외하고는 도로 포장률이 낮아 교통 체증을 더욱 심각하게 하는 요인으로 작용
- 아울러 방글라데시는 아시아하이웨이로 인도와 미얀마와 연결되어 있으며, AH1²⁾, AH2, AH41의 3개 루트가 통과하여 치타공항, 몽라항과 연결됨

< 방글라데시 주요 도로 네트워크 >



< 방글라데시 아시아하이웨이 현황 >



- 한편 항만과 연결된 고속도로는 통신부(Ministry of Communications)에서 관할하며, 현재 2개의 프로젝트가 준비 중(Dhaka-Chittagong Access Controlled Highway project, 215km, 사업비 1,585백만 달러), (Development of Jhenaidah-jessore-Khulna-Mongla Highway Road-4 Lane, 160km, 사업비 234.2백만 달러)
- 현재 Dhaka-Chittagong 프로젝트는 예비타당성 조사 중이며, 2015년에 완료 예정으로 방글라데시 통신부에서 PPP 형태의 BOOT(Build-Own-Operate-Transfer)사업 모델로 참여할 업체를 모집할 계획임³⁾

1) Application of GIS, Transportation Infrastructure Management in Bangladesh

2) AH1(Tamabil-Sylhet-Katchpur-Dhaka-Jessore-Benapol), AH2(Tamabil-Sylhet-Katchpur-Dhaka-Hatikamrul- Banglabandha), AH41(Teknaf-Cox's Bazar-Chittagong-Katchpur-Dhaka-Hatikamrul-Jessore-Mongla)

3) 방글라데시 통신부와 사업비 협상 가능

(2) 철도현황

- 방글라데시 철도는 화물운송 보다는 주로 승객용으로 이용되며, 전국의 여객 및 화물운송의 약 7%¹⁾ 처리
 - 주요 무역도시인 치타공, 다카의 운송수단으로 중요한 역할을 하고 있으며, 현재 영국식민지 시대에 구축된 철도 인프라 및 네트워크 개선을 추진 중임
 - 이에 방글라데시 정부는 5개년 철도수송부문 개발계획의 일환으로 방글라데시 철도운행의 효율성에 기여하고자 2002년부터 철도현대화사업을 추진하고 있으며, 철도 확장 및 개선을 위한 43개 프로젝트가 시행(2011년 기준) 중임²⁾
 - 한편 세계은행(World Bank), 아시아개발은행(Asia Development Bank), 일본국제협력기구(JICA)는 방글라데시 철도 서비스 제고를 위해 철도 개선사업에 6억 달러를 제공하기로 합의
- 방글라데시는 인도와 양국간 무역 및 투자 증대를 위해 인도와 방글라데시 동부·서부지역을 연결하는 네트워크 구축사업을 계획 중이며, 이를 통해 네팔과 부탄까지 철도로 연결하는 신규 사업을 계획³⁾
 - 또한 방글라데시 정부는 인도와 치타공항, 몽라항을 통해 제3국으로 수출입 되는 화물에 대해 인도에 세금을 부과하지 않기로 합의(인도-방글라데시 협정 "Protocol between India and Bangladesh"에 의거)⁴⁾하여 향후 양국간 교역량은 더욱 증대될 전망이다
 - 인도-방글라데시 협정서에는 치타공항, 몽라항을 연결하는 15개의 도로 및 철도 노선 확충 사업이 제안⁵⁾되어 있음
- 방글라데시 철도 재원은 2011년 기준으로 총 440개역에 286개의 기관차를 보유하고 있으며, 총 44개 지역을 연결하는 2,835km 네트워크로 구성⁶⁾

1) World Bank, 2012년 기준

2) 방글라데시 정부는 철도 현대화 사업을 위해 25개 프로젝트에 대해 승인한바 있음

3) 북부지역은 방글라데시 자체적으로 시설물 구축을 해결할 계획임

4) 제3국에서 치타공항, 몽라항을 통해 인도로 수입되는 화물의 경우 인도 정부에서 발급한 면허증이나 신용장(LC)으로 허용되며, 방글라데시는 치타공항과 몽라항으로 입항되는 화물에 대해 인도에게 우선적으로 창고 및 및 보관을 위한 공간을 제공해 주고 있음

5) Akhaura-Agartala (철도, 도로), Sabroom-Ramgarh, Demagiri-Thegamukh, Bibir Bazar-Srimantpur, Belonia-Belonia, Betuli-Old Raghna Bazar, Chatlapur-Manu, Tamabil-Dawki, Borosora-Borosora, Haluaghat-Ghasuapara, Sunamganj-Shellbazar, Darshana-Gede (철도), Rohanpur-Singhabad (철도), Birol-Radhikapur (철도), and Benapole-Petrapole.

6) 현지 지역디지털신문(www.guruma.com, 2011.5.5 게재)

< 방글라데시 주요 철도 네트워크(2011년) >



< 치타공항, 몽라항 연결 철도 계획도 >

**(3) 공항현황**

- 방글라데시는 현재 국제공항 3개, 국내공항 7개, 이착륙장(STOL, Short Take-off and Landing) 2개가 운영 중이며, 추가로 국내선 공항(Khan Jahan Ali)이 건설 중임¹⁾
 - 방글라데시 공항은 방글라데시공항당국(CCAB, Civil Aviation Authority Bangladesh)²⁾에 의해 관리·운영 되고 있으며, 방글라데시 허브공항은 Hazrat Shahjalal 국제공항³⁾임
 - 한편 방글라데시 정부는 Hazrat Shahjalal 국제공항의 토지 부족문제로 활주로 확충을 위해 신규 국제공항(Sheikh Mujibur Rahman)을 건설할 계획으로 2010년에 사업비 72억 달러 규모의 프로젝트를 승인하였으며, 민관합작투자 형태로 2013년 건설을 완공할 예정임
 - 이 국제공항은 예비타당성 검토에 따라 다카에서 51km 떨어진 지역에 6,000 Acre 규모로 개발될 계획이며, 연계교통망으로 고속도로와 모노레일을 연계하여 지역간 접근성을 높일 전망이다
- Hazrat Shahjalal 국제공항의 상위 12개 노선은 2010년 기준 두바이, 말레이시아, 방글라데시(치타공)⁴⁾, 인도(첼커타), 네팔, 카타르, 사우디아라비아, 방콕, 싱가포르, 방글라데시(실레트), 바레인, 인도(뭄바이) 순위
 - 현재 방글라데시에서 세계 27개 도시에 직항으로 운행 중이며, 현지 항공사는 Biman Bangladesh, GMG Airlines, United Airway's freights가 활동 중임

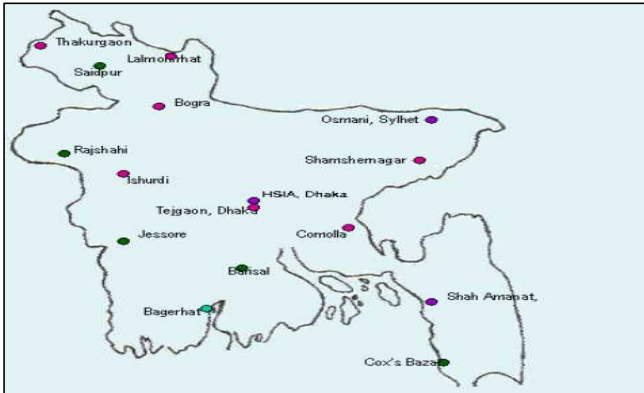
1) 국제선(Hazrat Shahjalal-다카, Shah Amanat-치타공, Shah Amanat- Shah Amanat), 국내선(Saidpur, Shah Makhdum, Jessore, Barisal, Cox's Bazar, Tejgaon, Ishurdi), 이착륙장(Shamshernagar, Comilla)

2) 공공서비스 및 규제기관으로 국제민간항공기구(ICAO)의 권고를 따르며, 방글라데시 정부의 규칙 및 지침을 구현함

3) 2010년 Zia 국제공항으로 개칭

4) 주로 다카에서 치타공 노선으로 이용

< 방글라데시 공항 위치도 >



< Hazrat Shahjalal 공항 상위 12개 노선 승객 처리량 >

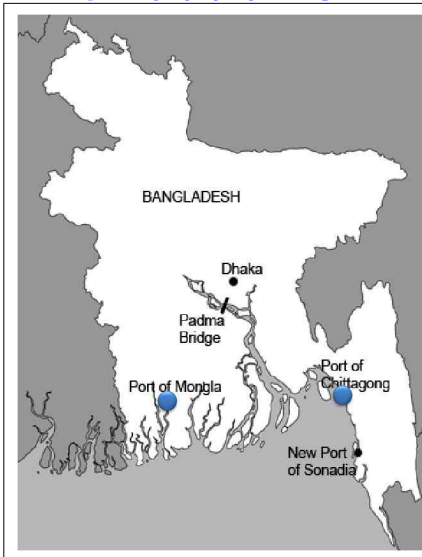


자료 : 우측 그래프(OAG Max Online for w/c 2010. 4)

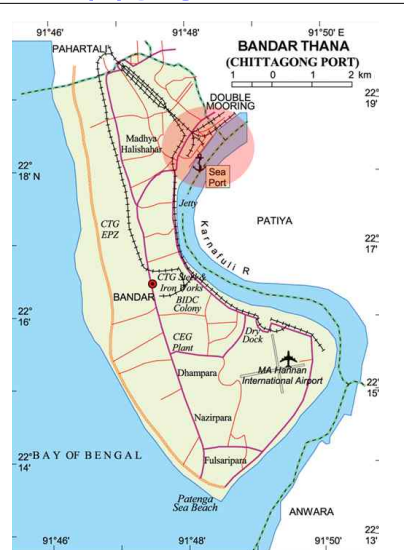
3) 항만현황

- 방글라데시에는 치타공(Chittagong) 및 몽라(Mongla) 등 2개 항만이 있는데 두 항만 모두 River port이며, 치타공 남쪽의 소나디아(Sonadia) 섬에 신항만 건설을 추진하고 있음

< 방글라데시 주요 항만 >



< 치타공 항만 진입로 >



< 몽라 항만 진입로 >



(1) 치타공(Chittagong)

- 2004년 약 2,200만 톤에서 연평균 10% 이상 성장하여 2011년에는 약 4,500만 톤을 처리 - 다만, 전체 물량 대비 수입 물량이 90% 가까이 차지하여 imbalance 현상이 있음

< 치타공 항만 전체 물동량 >

단위 : 톤

회계 연도	수입	수출	수출입	수입비율
2004	19,413,460	2,458,972	21,872,432	89%
2005	22,989,122	2,895,769	25,884,891	89%
2006	23,936,103	3,089,550	27,025,653	89%
2007	24,236,261	3,392,974	27,629,235	88%
2008	24,492,707	3,704,862	28,197,569	87%
2009	26,718,834	3,763,747	30,482,581	88%
2010	32,813,208	4,187,968	37,001,176	89%
2011	39,914,145	4,980,375	44,894,520	89%
연평균 성장률	10.8%	10.6%	10.8%	-

- 컨테이너 물동량은 2004년 약 69만 TEU에서, 2008년 처음으로 100만 TEU를 돌파하였으며 2011년엔 약 150만 TEU를 처리
 - 전체 물동량 대비 컨테이너 물동량의 비율은 2004년 약 30%에서 지속적으로 증가하여 2008년에는 약 38%를 차지하였으나 2011년에는 약 35% 수준을 유지하고 있음

< 치타공 항만 컨테이너 물동량 >

회계 연도	TEU 단위	톤 단위	전체 대비 컨테이너 비율 (톤기준)
2004	688,771	6,555,885	30.0%
2005	783,353	7,695,431	29.7%
2006	876,186	8,517,130	31.5%
2007	913,704	8,912,779	32.3%
2008	1,027,745	10,643,214	37.7%
2009	1,108,056	11,396,751	37.4%
2010	1,212,652	12,940,249	35.0%
2011	1,468,914	15,583,099	34.7%
연평균 성장률	11.4%	13.2%	-

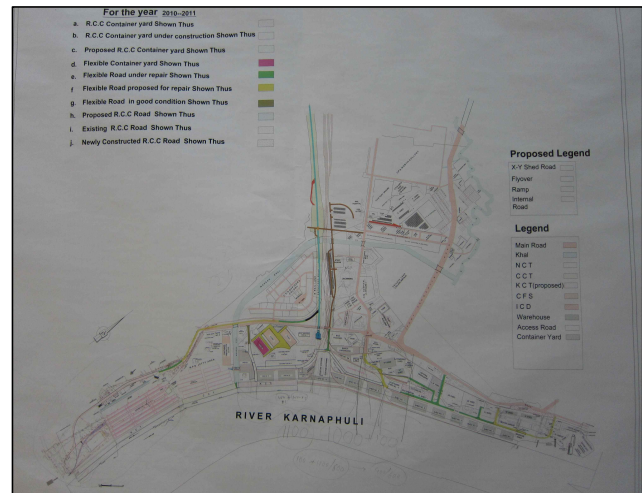
- 현재 GCB(General Cargo Berth)와 CCT(Chittagong Container Terminal)를 CPA(Chittagong Port Authority, 치타공항만공사)에서 직접 운영 중임
- NCT(New mooring Container Terminal)는 공사는 완료되었으며, 항만운영사를 선정하기 위한 입찰 절차를 밟고 있음

- 하부공사는 CPA에서 담당하고 상부공사 및 운영을 GTO에서 담당하는 구조
- 현재 1차 자격심사를 통과한 PSA, APL, DPW, 중국기업 2개, 방글라데시 현지 기업 1개 등 6개 업체에 대해 최종 입찰제안요청서가 발부된 상태

<치타공항만 구성>



<치타공항만 도면>



- 각 터미널의 시설은 다음과 같음
 - GCB는 13개 선석, CCT는 3개 선석이며, NCT는 총 5개 선석으로 개발될 예정이나 현재는 2개 선석이 개발되어 있음
 - 현재 치타공 항만의 연간 컨테이너 처리능력은 약 140만 TEU 수준으로 포화상태에 도달해 있으며, 신규 터미널 개발이 시급함

< 치타공 항만 시설현황 >

터미널	선석 수	길이(m)	수심(m)
GCB	13	1,212	7.9~9.2
CCT	3	450	7.9~8.6
NCT	5 (현재 2개 선석)	1,000	7.9~9.2

- 치타공 항만이 포화상태에 이르러 확장이 필요하나 몇가지 애로사항이 존재함
 - 먼저, 최대 수심이 9.15m에 불과하여 모선의 기항이 불가하다는 점을 들 수 있음
 - 치타공 항만의 배후지에는 바로 시가지가 존재하며, 카나폴리 강변을 따라 공장 및 물류시설들이 이미 개발되어 있어 항만의 물리적 확장이 쉽지 않음

- 또한 방글라데시의 주요 수출 품목이 의류이므로 계절에 따른 변동폭이 상당한 편이며, 선사들이 balance를 확보하기가 쉽지 않은 상황임
- 현재 치타공 항만은 싱가포르 및 콜롬보 항과의 피더항로가 주를 이루고 있으며, 싱가포르의 PIL사에서 2011년 9에 치타공~상하이를 연결하는 직항로를 개설하였으나 수출입 불균형으로 인해 3개월 만에 폐쇄한 바도 있음

(2) 몽라(Mongla)

- 2004년 약 150만 톤에서 연평균 8% 이상 성장하여 2011년에 약 270만 톤을 처리
 - 수입은 2000년대 중후반 이후 성장세인 반면 수출은 감소하고 있으며, 치타공 항만과 마찬가지로 수출보다 수입물량이 훨씬 많이 나타남
 - 치타공 항만 대비 물동량 처리 비율은 2011년 기준으로 약 6%에 불과한 실정임
 - 주요 처리 품목은 농산물, 비료 및 클링커 등임

< 몽라 항만 전체 물동량 >

단위 : 톤

회계 연도	수입	수출	수출입	수입비율	치타공 항만 대비 비율
2004	1,178,544	315,687	1,494,231	79%	7%
2005	1,254,374	221,798	1,476,172	85%	6%
2006	1,215,072	267,572	1,482,644	82%	5%
2007	662,263	252,112	914,375	72%	3%
2008	518,309	204,525	722,834	72%	3%
2009	929,714	208,112	1,137,826	82%	4%
2010	1,502,050	147,233	1,649,283	91%	4%
2011	2,529,853	166,418	2,696,271	94%	6%
연평균 성장률	11.5%	-8.7%	8.8%	-	-

- 몽라 항만은 연간 약 2만 ~ 3만 TEU 정도의 컨테이너를 꾸준히 처리하고 있음
 - 전체 물동량 대비 컨테이너 물동량의 비율은 1% 미만임

< 몽라 항만 컨테이너 물동량 >

회계 연도	TEU 단위	톤 단위	전체 대비 컨테이너 비율 (톤기준)
2004	27,148	9,473	0.6%
2005	25,649	9,219	0.6%
2006	25,571	9,230	0.6%
2007	25,342	9,039	1.0%
2008	20,885	7,501	1.0%
2009	21,201	7,300	0.6%
2010	20,651	7,105	0.4%
2011	27,123	9,748	0.4%
연평균 성장률	0.0%	0.4%	-

- 일반 부두 5선식 규모이며, 19,630m² 규모의 물류창고 2동이 있음

< 몽라 항만 구성 >



< 치타공 항만 부두 >



- 몽라항은 부탄, 네팔 등 내륙국가, 인도 북부 일부지역 등의 물량을 처리하여 성장할 가능성이 있으나, 이들 배후지의 물동량 증가 및 내륙 운송 인프라 등이 선결되어야 하므로 현재로서는 잠재력에 그치는 수준이라고 판단됨

3. 치타공항만 확장 개발계획

1) Laldia 벌크 터미널 및 카나푸리 컨테이너 터미널

(1) Laldia 벌크 터미널

- 치타공 항에서 남쪽으로 2km 떨어진 Laldia에 벌크 터미널을 개발할 예정이며, 선석길이 1km, 4개 선석 동시접안 가능한 규모로 계획하고 있음
- 공사단계에서부터 민간기업이 참여할 수 있으며, 2012년 하반기에 입찰 등을 실시할 계획임

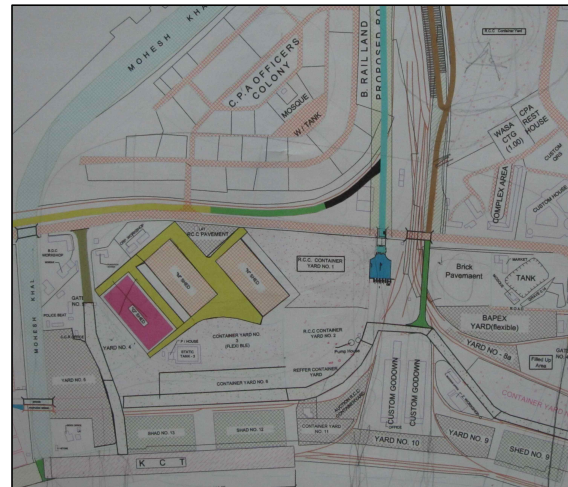
(2) KCT(Karnaphulli Container Terminal)

- 현재 운영되고 있는 GCB의 2개 선석을 컨테이너 전용 터미널로 전환하기 위해 기술적 타당성 조사를 실시하고 있는 중임
 - CPA 내 자체적으로는 향후 10년간 연 10 ~ 15% 수준으로 물동량이 성장할 것이라고 전망하고 있으며, 이를 위해 NCT 확장 및 KCT 개발을 추진 중임
 - KCT 개발에 대한 안건이 정부 장관회의에 의제로 올라가 심의 단계에 있으며, 장관회의 및 기술적 타당성 조사 결과가 나오는데로 공사에 착공할 예정
- NCT 개발과 유사한 방식으로 공사는 CPA에서 담당하고, 운영사만 국제입찰로 선정할 예정
 - 처리능력은 약 100만 TEU 예상하고 있으며, 운영기간은 10년 예정이며 추후 연장 가능
- 운영사 입찰은 2~3년 이후에 가능할 것으로 전망되며, CPA에 지불하는 임대료 및 물동량 창출 가능성 등을 위주로 선정할 예정

<Laldia 벌크 터미널 위치>



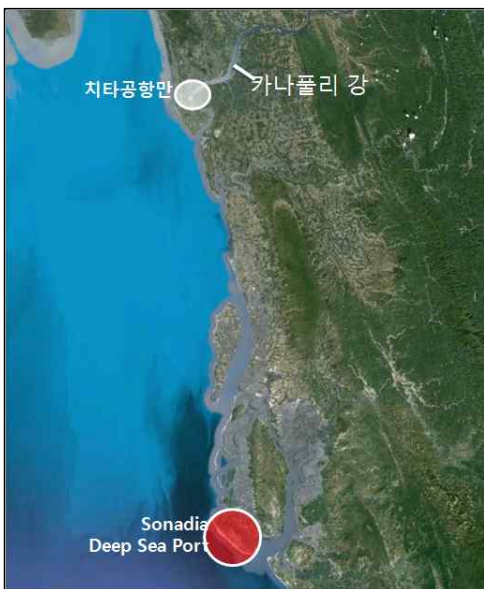
<KCT 예정 도면>



2) Sonadia Deep Seaport

- 치타공항만에서 100km 떨어진 소나디아(Sonadia) 섬에 심해항구(Deep Seaport) 개발 계획
- 총 3단계로 구성되어 2055년에 완공될 Sonadia 항구는 기존 치타공 항구를 대신할 최대규모의 화물처리 능력을 갖추 것으로 기대 되고 있음
 - 1단계 사업의 경우 당초 기한보다 4년 앞당김 2016년에 완공할 계획임
- 화물 처리능력관련 해양선박을 처리할 부두 (총 56개)와 수로를 통해 내륙으로 운송할 부두 (총 57개)가 건설될 계획
 - 내륙운송을 위한 수로 정비를 위해 준설기가 50여대 필요한 상황으로 현재 관련 당국은 8개만 보유, 공개입찰을 통해 필요수량을 연차적으로 충당기로 함
 - 참고로 주재국은 수로를 통한 내륙수송 길이가 과거 24,000km에 해당되었으나 홍수 등으로 현재 4,000km에 달해 수로개발 사업을 위해 준설기 구입비용을 포함 총 16억불 사업을 확정하 바 있음
- 총 사업비는 80억불 상당으로 주요 재원은 외국정부의 차관(Loan)으로 충당되며 관련 내용은 다음과 같음

<심수항 위치>



<심수항 주요사항>

처리능력	○ 해양선박 부문 (Seagoing Vessel) - 일반화물 부두 (General Cargo Berths) : 23 - 컨테이너 화물 부두 (Container Berths) : 33 ○ 내륙 수송용 선박 부문 (Inland Waterway Vessel) - 일반화물 부두 (General Cargo Berths) : 18 - 컨테이너 화물 부두 (Container Berths) : 39
연 결 망	40km에 해당하는 주요 도로 및 철도와 연결
건설기간	1단계 : 2020년 (2016년 조기 착공 계획) 2단계 : 2035년 3단계 : 2055년
총사업비	TK 55,000 Crore (US\$ 8billion 상당)

- 심해항구 개발을 위해 주재국 해운부 산하에 특별조직 (Deep Seaport Cell)을 신설하였으며 관련 법안이 오는 12월 국회심의를 통해 통과될 전망

- 사전 타당성 조사 (Pre F/S) 마치고 주재국 정부는 외국정부의 차관 신청을 위해 사업제안서 (PDPP : Preliminary Development Project Proposal) 기획위원회에 (Planning Commission)에 제출한 상태
- 기획위원회의 승인후 외무부 산하 경제협력부서가 (Economic Relations Divisions) 정식으로 자원공여희망국가에 차관을 신청할 예정
 - 그 동안 중국에서 적극적으로 관심을 표명하여 진행상황이 빠른 편이었으나 최근들어 추진속도가 늦어지고 있는 상황

4. 방글라데시 투자제도

1) 투자법 제도

- 방글라데시는 1980년 '외국인 투자법'(Foreign Private Investment Promotion & Protect Act)를 제정 및 시행
 - 주요 투자관련 법규로는 방글라데시 경제구역법(Bangladesh Economic Zone Act, 2010년), 방글라데시 수출가공공단관리청법(Bangladesh Export Processing Zone Authority Act, 1980) 등임¹⁾
 - 투자의 주요 분야는 농업, 세라믹, 전자, 냉동식품, 의류·섬유, ICT 및 비즈니스 서비스, 가축 및 가축 잡화, 생명과학 경공업, 전력산업으로 구성됨
- 방글라데시는 매년 경제무역투자 운영에 대한 정책을 발표하고 있으며, 투자 장려부문은 수출지향 산업, 수출가공공단(EPZ)내 산업, 농업 기반산업, 하이테크 제품 제조산업(수입대체형 또는 수출지향형)임
 - 투자 제한부문은 무기, 군수 및 기타 군사장비와 기계, 원자력 생산, 보호지역 내에서의 조림 및 벌목, 증권발행(지폐) 및 주화, 항공운송 및 철도임

2) 투자형태

- 방글라데시 외국인 투자는 100% 외국인 소유 또는 방글라데시 현지 기업과 조인트벤처로 투자하는 합작투자(외국인 자본 49%, 현지자본 51%)의 2가지 형태로 구분
 - 일부 주요 업종을 제외한 대부분의 분야에 투자가 가능하며, 외국인의 100% 단독 투자도 가능함
- 아울러 방글라데시 내 회사의 형태는 유한책임회사(Limited Companies)와 무한책임회사(Unlimited Companies)²⁾로 구분
 - 유한회사는 주식회사(Company Limite by Shares)³⁾와 보증유한회사(Company Limited by Guarantee)⁴⁾로 구분됨
 - 또한 투자형태별로 현지법인⁵⁾, 지사⁶⁾, 연락사무소 및 대표사무소⁷⁾ 형태로 구분됨

1) 그 외에 방글라데시 민간수출가공공단관리법(Bangladesh Export Private Processing Zone Authority Act 1996), 방글라데시 중소·소규모산업주식회사법(Bangladesh Small and Cottage Industries Corporation Act, 1957년), 외국인개입투자(유치 및 보호)법(Foreign Private Investment(Promotion and Protect) Act, 1980년), 투자위원회법(Investment Board Act, 1989년)이 있음

2) 합자회사로 채무에 대해 대표나 사원이 무한한 책임을 지는 회사임(일반적으로 개인기업으로 알려져 있음)

3) 공개주식회사(Public Limited Company), 비공개주식회사(Private Limited Company)로 구성됨

4) 주식을 발행하지 않고 투자자의 보증한도 내에서 책임을 지는 것으로 지주회사 등에서 특수목적의 법인 설립시 이용

5) 투자법규상의 주식회사(공개·비공개), 보증유한회사 등임

6) 법인격은 부여되지 않으나, 본사의 영업범위 내에서 영업활동을 수행 할 수 있음

7) 지사와 마찬가지로 법인격은 부여되지 않으나, 활동의 범위는 본사와의 연락, 광고 및 프로모션 등으로 제한됨

- 한편 국내 기업이 방글라데시 해운·항만분야에 투자시 민간합작투자(PPP, Public-Private Partnership)형태 또는 투자위원회법(Investment Board Act)에 의거한 방글라데시 투자청(BOI, Board Of Investment)의 심의를 받아 진행
 - 항만관련 투자시 기본적으로 방글라데시 정부(해운부)의 승인을 받아야 하며, 치타공항의 경우 치타공항만청(CPA)와 정부의 승인을 수득한 후 개발 가능
 - PPP와 투자청의 인센티브는 동일하나, 항만 개발의 경우 PPP가 인센티브 면에서 유리하게 적용될 수 있음
 - 또한 정부와 정부간(GtoG) 협의를 통해 EPZ내 투자시 협상이 가능하며, 특히 우리나라 조선업 기업이 방글라데시에 진출시 적극적인 지원 혜택 제공 가능
- 한편 최근 방글라데시 정부는 인도, 중국, 네팔, 미얀마와 회담을 통해 치타공항을 이용하도록 국가간 협력한바 있으며, 몽라항의 경우 중국이 거의 독점적으로 개발토록 진행 중

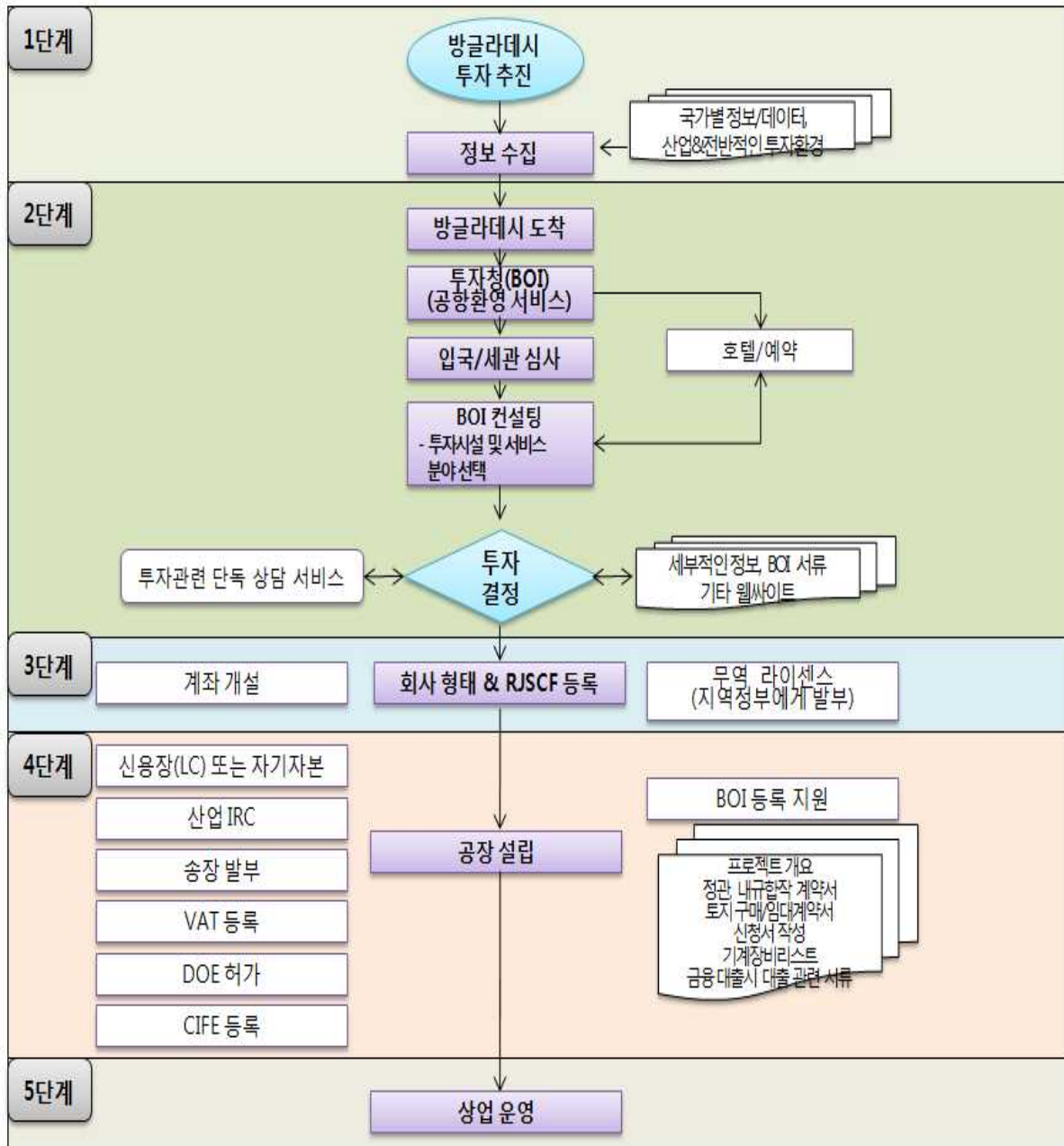
2) 투자절차

- 방글라데시 투자 절차는 5단계로 이루어지며, 1단계 정보 검색 및 등록, 2단계 실태조사(방문), 3단계 사업 시작, 4단계 비즈니스/공장 설정, 5단계 상업적 운영으로 구성
- 단계별 세부적인 내용은 아래와 같음

구분	주요 내용
1단계	기업의 투자 신청시 기업이 최적의 비즈니스 영역을 구축할 수 있도록 정부, 수출가공공단관리청(BEPZA), 수출가공지역(EPZ) 등의 유관 기관 및 세계은행, 아시아개발은행 등 협력단체에 링크시켜 줌
2단계	투자하려는 기업이 방글라데시 투자를 위해 방문시 투자청(BOI)또는 방글라데시 외교사절단의 컨설팅 또는 방글라데시투자청(BOI)의 심층 상담을 통한 조언 및 실질적인 도움을 제공 받음
3단계	투자형태(해외법인, 방글라데시 등록 법인회사, 지점/연락 대표사무소 등)별 일정양식으로 서류신청을 해야 하며, 등록기관인 RJSCF의 등록을 거쳐야 설립 가능함 ※ 설립자본금 등 등록 자금 관련 사항은 방글라데시 은행(Bangladesh Bank)의 취득 허가 필요
4단계	외국인 용자, 공급업체의 신용, 상수도, 전기 등 유틸리티 연결, 반기별 생산 및 외국인 고용에 대한 허가가 필요하며, 어떠한 변화가 있을시 투자청에 등록 변경이 요구됨
5단계	생산 및 고용에 대한 반기별 연간 실적 보고서 제출이 필요

- 방글라데시에 투자하려는 기업은 기본적으로 다음의 비즈니스 프로세스로 방글라데시 투자 청(BOI)에 등록 필요

< 외국인 비즈니스 프로세스 >



주1 : RJSCF(Registrar of the Joint Stock Company and Firm), DOE(Department of Environment), CIFE(Chief Inspector of factories & Establishments)

자료 : Investment in Bangladesh Handbook&Guidelines, BOI

3) 인센티브제도

- 방글라데시는 비전 2021(Bangladesh Vision 2021)의 중장기 전략을 통해 경제성장을 꾀함
 - 2013년 중기 경제성장, 2021년 장기 경제성장 추진의 일환으로 적극적인 외국인 투자제고를 도모하고 있음
 - 방글라데시는 외국인투자법규에 의거하여 아래와 같은 인센티브를 제공함

< 외국인 인센티브제도 주요내용 >

- 법적으로 외국인투자 보장 및 이익, 자본, 배당금의 반출 및 철수 보장
- 100% 외국인 투자 및 외국인과 현지인의 합작투자 가능
- 수출가공공단(EPZ) 조성을 통한 수출산업용 외국인투자기업 유치
- 이중과세방지협정(한국 등 20여개국) 및 Tax Holiday 부여(지역에 따라 5년~7년, 10년)
 - 다카, 치타공지역(5년), Khulna, sylhet, Barisal & Rajshahi, 치타공 일부지역(7년), 민간전력회사(15년)
- 비거주 외국인의 주식발행, 배당금의 해외송금 시 중앙은행의 사전 주식투자 가능
- 신규 투자 및 정상적인 송금경로를 거쳐 반입되는 자금에 대해 소득세 면제

< 외국인 주요 인센티브제도 >

- 최고 LIBOR + 4%의 금리조건과 상환기관이 7년 이하의 조건을 구비한 경우 외국기업도 시중은행을 통한 차입, 신용장 개설, 공급자신용, 이자 및 원리금 상환 등에 있어 중앙은행 승인 불요
- 기술 이전료, 로열티 등을 지급할 경우 투자청이 정한 규정 내 중앙은행의 사전승인 불요
- 시중은행은 중앙은행의 사전승인 없이 방글라데시에서 영업 중인 외국 업체에 대한 대출 및 상환 기간 연장 가능
- 시중은행은 외국인이 다시 본국으로 돌아갈 경우에 투자청이 승인한 고용계약서상의 급여금액 내에서는 중앙은행의 사전승인이 없이도 자금을 외국으로 송금 가능
- 외국인이 방글라데시 증권거래소를 통해 증권취득으로 생긴 자본소득이나 배당금은 세금을 납부한 후 중앙은행의 사전승인 없이도 해외로 반출 가능

- 한편 EPZ 내 입주기업의 경우 10년간 Tax Holiday(2012년 1월부로 신규 법인은 5년)혜택 제공
 - 세금면제 비율을 첫째 2년간 100%, 다음해 2년간 50%, 다음 1년간 25% 면제 제공
 - 또한 비재정적 인센티브로는 건축자재의 면세 수입, 기계의 면세 수입, 사무 장비 및 예비부품 등, 원료 및 완성된 제품의 면세 수출입, 이중과세 구제, 100% 외국인 소유 허용 등이 있음

5. 시사점

- 방글라데시는 최근 급부상하고 있는 인도와 미얀마 시장의 중간에 위치하고 있고 중국의 서부지역으로 진입할 수 있는 단축 물류루트를 가지고 있는 지경학적 요충지역
 - 지난 10년간 견고한 경제 성장률을 유지하고 있으며, 포스트 차이나 지역인 베트남, 인도네시아 등의 인건비 상승으로 인해 봉제, 신발류 등 소비재 제조업체들의 투자가 두드러짐
 - 현지 저렴한 인건비를 기반으로 생산된 수출품들을 미국, 유럽, 동아시아지역에 수출하는 가공무역 형태의 비즈니스가 활성화 되고 있음
 - 국내 관련 제조기업들도 현지 진출을 강화하고 있으며, 이외 자원개발, 서비스 수출 등 한국의 대 방글라데시 투자가 증가하고 있는 상황임
- 방글라데시의 경제 성장과 외국인 투자 호조로 인해 항만관련 물류인프라 개발 및 운영수요가 급증하고 있음
 - 특히 치타공, 몽라, 소나디아 항만은 방글라데시의 수출입 산업을 지원할 수 있는 주요 물류 인프라도 지속적인 개발과 확장이 예상되고 있음
 - 치타공 항만은 방글라데시 관문항 역할을 수행할 것으로 보이며, 몽라항은 내륙거점들과 연결 요충지로 복합물류의 거점, 소나디아 항만은 대수심 확보를 통한 대형 선박의 기항이 가능하여 미래 국가의 중요 기간항만으로 성장할 것으로 보임
- 방글라데시 항만물류시장 역시 다국적 물류기업들이 많은 관심을 가지고 있으나 다른 시장에 비해 그 진출 정도가 미흡한 상황이므로 국내 물류기업들의 빠른 진출이 필요
 - 항만을 중심으로 한 항만인프라 개발 및 운영 분야에 국내 항만물류기업들의 진출이 필요한 시점이며, 내륙물류거점 확보 및 관련 물류서비스를 위해 전문물류기업의 진출도 필요한 상황임
 - 또한 해당 지역은 물류인프라 개발과 운영 관점에서 접근도 필요하나 물류 표준화, 정보화 등이 아직 미흡한 상태에 있으므로 정부차원에서 종합적인 물류시장 진출이 필요함
 - 특히 급증하는 항만 수요에 대응하기 위해 항만시설 및 관련 물류시설을 확충하고 있으나 이를 운영하거나 관리할 수 있는 인력이 부족한 상황이며 시스템 구축도 미흡한 상황임
 - 국가 차원이나 KMI 등 연구기관에서 현지 항만물류 및 전문물류분야 인력 양성을 위한 교육 프로그램 지원 및 인력 파견 등을 통해 물류분야의 상호 인적 교류가 활성화 될 필요가 있음
 - 인력 양성 지원과 함께 국내 항만물류관련 정보 및 시스템 업체들의 진출을 통해 현지 시스템의 국내 기업들의 표준화 주도를 통해 향후 국내 항만 및 물류기업들이 진출 할 수 있는 환경을 사전에 조성해 두는 것도 본격적인 현지 진출을 위한 중요한 전략이 될 수 있을 것임

송주미 전문연구원(☎ 02-2105-2872, jmsong@kmi.re.kr)

황현주 연구원(☎ 02-2105-2982, julya7@kmi.re.kr)

< 해외진출 예비타당성 무료조사 지원신청 안내 >

- ☐ 국제물류투자분석센터에서 물류기업의 해외진출을 지원하기 위하여 **예비타당성조사를 무료로 지원**하고자 합니다. 관심 있는 기업들의 많은 참여를 부탁드립니다.
- ☐ 지원 기업
 - 물류정책기본법에 의한 물류업을 영위하는 자
 - 주된 사무소가 해외에 소재하는 경우 대한민국 국민의 지분이 50% 이상인 기업 포함
- ☐ 지원 사업
 - 해외 물류센터, CY 및 항만 터미널 등 물류시설의 개발·투자·운영권 확보와 관련된 사업
 - 자원개발과 연계한 운송 및 자원물류시설 건설·운영
 - 해외파트너사와의 JV 설립 및 해외물류기업(해운선사, 3PL, 터미널 운영사 등)의 인수·합병 등
- ☐ 지원 범위
 - 본 예비타당성조사에 선행하는 현지 물류여건, 물동량 전망, 개략적인 수익 및 운영비 등 **예비타당성조사 4건 내외** 지원 예정(단, 기업당 1건 지원)
- ☐ 지원 기간 및 방법
 - 지원 기간 : 2012.4.26~ 2012. 5. 11(금) 24:00
 - 지원 방법 : '해외진출 예비타당성 무료조사 지원신청서'를 작성하여 이메일로 접수
 - 황현주 연구원(julya7@kmi.re.kr) 및 전해경 연구원(saeii@kmi.re.kr)
- ☐ 지원신청서 평가 및 기타
 - 평가결과의 세부내용은 공개하지 아니하며, 대상사업 선정 평가기준 60점 이상 획득 기업을 대상으로 고득점 순으로 선정
 - 평가결과 공개 : 2012년 5월 중 KMI 홈페이지 또는 선정기업에게 개별연락
 - 제출서류를 허위로 작성하는 경우 등은 사업선정을 취소할 수 있음
 - 필요 시 현지출장 및 체재비 등 실비 등의 부담 요청 가능. 단, 선정 시 사전협의 예정
 - 기타 사항은 국제물류투자분석센터(02-2105-2897/2982)로 문의

해외진출 예비타당성 무료조사 지원신청서

업체 개요	기업명			업 종	
	소재지				
	매출액 (전년도)			당기순이익 (최근3년)	
프로젝트 개요	사업명				
	국가/지역				
	주요사업 내용				
	프로젝트 담당자	부서		Tel	
		직위		Fax	
		성명		E-mail	
프로젝트 주요내용	개략적 기술 (사업의 목적과 요약 내용 및 예상 규모, 5~10줄 이내 기술) ※ 별첨 자료요청 신청기업의 평가를 위하여 프로젝트의 주요 내용을 아래 항목을 포함하여 5~10쪽 이내로 작성하여 별첨으로 송부(사업 배경·목적, 세부사업내용, 사업기간, 추진경위, 예상규모, 합작 파트너 및 특이사항 등)				
국제물류투자분석센터에 기초타당성조사 지원신청서를 제출합니다. 년 월 일 신청기업 : _____ 대 표 자 : _____ (인) 국제물류투자분석센터장 귀하					
첨부서류 목 록					