

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(6) - 자메이카, 킹스턴항 KCT 민영화 및 신규 항만개발계획

□ 자메이카, 킹스턴항 KCT 민영화 및 신규 항만개발계획

1. 자메이카 경제현황

1) 개황

- 자메이카는 카리브해 북부 서인도 제도에 위치하고 있으며, 카리브해에서 3번째¹⁾로 큰 섬임
 - 1655년 크롬웰 파병 이후 영국의 식민지였으며, 1962년에 독립하여 영국 연방의 일원이 되었음
 - 면적은 한반도의 1/20 수준인 10,991km², 전체 인구는 약 282만 명이며, 수도인 킹스턴에 66만 명, 인근의 스페니쉬 타운에 13만 명, 주요 관광명소인 몬티고 베이에 9만 6,000명이 거주하고 있음
 - 아메리카의 영어권 사용 국가 중 미국, 캐나다에 이어 3번째로 인구가 많음

< 자메이카 위치 >



< 자메이카 국가지도 >



- 자메이카 경제는 2000년대 이후 연평균 경제성장률이 1~2% 정도로 비록 수치는 낮지만 꾸준히 성장해 왔으나, 글로벌 금융위기의 여파로 2008년과 2009년에 마이너스 성장을 기록하여 외채상환능력이 악화되었고, 결국 2010년 2월에 IMF의 구제금융을 받게 되었음
 - 공공부문 개혁과 금융 시스템 개선 등을 조건으로 IMF와 13억 달러 규모의 대기성 차관 협정을 체결하였으며, 세계은행으로부터도 공공부문 개혁지원 명목으로 2억 달러 규모의 대출을 받았음
 - 자메이카는 현재 IMF 프로그램을 성실히 이행하고 있는 것으로 평가받고 있음

(1) 경제규모

- GDP는 2006년~2011년간 연간 4.2% 증가하였으며, 2011년 GDP는 151억 달러임
 - 1인당 GDP는 2011년에 5,562 달러를 보였으며, 2006년~2011년간 연간 4.2% 증가함
 - 경제성장률은 2008년 세계 금융위기의 여파로 마이너스 성장률을 보이다가 2011년에 1.3%로 나타남

1) 1위 쿠바, 2위(아이티/도미니카공화국)

- 실업률은 두자리 수 대의 높은 실업률을 보이고 있으며, 2011년에 가장 높은 12.8%를 기록함
- 소비자물가상승률은 2008년에 22%의 높은 증가율을 보이다가 2011년에 7.5%로 낮아짐
- 자메이카는 2010년 IMF대기성 차관 지원을 받았으며, 현재 IMF관리 하에 공공부문 개혁과 금융시스템 개선 작업이 이루어지고 있음
- 2012년 GDP, 1인당 GDP는 전년대비 각각 3.3%, 1.7% 증가할 것으로 예상되며, 경제성장률은 0.9%를 기록할 것으로 전망됨
 - IMF에 따르면, 2012년 실업률은 13%, 소비자물가상승률은 6.9%로 전망하여 전년대비 각각 0.2%p 증가, 0.6%p 감소할 것으로 예측함

< 자메이카 경제 현황 >

구분	단위	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 f
GDP	억 달러	123	132	134	124	139	151	156
1인당 GDP	달러	4,616	4,949	4,994	4,615	5,133	5,562	5,657
경제성장률	%	3.2	0.6	-1.7	-2.6	-0.6	1.3	0.9
실업률	%	10.3	9.9	10.6	11.4	12.4	12.8	13
소비자물가상승률	%	8.6	9.3	22.0	9.6	12.6	7.5	6.9

자료 : WorldBank(www.data.worldbank.org), 2012

주1 : 2012년 데이터 및 실업률은 IMF(www.imf.org) 자료임

(2) 수출입

- 자메이카 수출입 규모는 2006년부터 2008년까지는 증가세를 보였으나, 글로벌 경제위기의 여파로 2009년에 전년대비 40% 이상 대폭 감소하였으며, 이후 소폭 상승하여 2011년에는 82억 달러를 기록하였음
 - 수출입 규모가 증가하던 2006년에서 2008년까지는 무역적자폭도 같이 증가하다가, 2009년에 잠시 적자 폭이 감소하였으나 이후부터는 다시 적자폭이 확대되고 있음
 - 2009년 경제위기로 수출입 모두 대폭으로 감소한 이후, 수입은 2010년에 바로 2006년 수준을 회복하였으나, 수출은 2011년에도 2006년 수준에 미치지 못하고 있는 상황임

< 자메이카 수출입 현황 >

단위: 백만 달러

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
수출	1,984	2,305	2,496	1,319	1,336	1,624	-3.9%
수입	5,650	6,894	8,163	5,058	5,326	6,615	3.2%
수출입	7,634	9,199	10,659	6,377	6,662	8,239	1.5%
수지	(3,666)	(4,589)	(5,667)	(3,739)	(3,990)	(4,991)	6.4%

자료 : 자메이카 통계청(www.statinja.gov.jm), 2012

주1 : 2012년 데이터 및 실업률은 IMF(www.imf.org) 자료임

- 주요 수출화물은 '천연재료', '천연 연료', '음식', '음료&담배', '기계&운송 장비' 등이며, 2008년 수출액은 25억 달러였으나 2011년 수출액은 16억 달러 수준임
- 전체 수출액의 75%를 담당하고 있던 천연재료, 천연연료 등의 2009년 감소폭이 각각 65%, 51%에 달하였으며, 두 품목의 2011년 수출액은 2008년 대비 58%와 86%에 불과하여 이들 품목의 수출 증가가 시급한 실정임

< 자메이카 주요 수출품 현황 >

단위: 백만 달러

순위	구분	2008	2009	2010	2011	CAGR
1	천연 재료(연료 제외)	1,336	470	556	769	-16.8%
2	천연 연료 등	435	214	291	372	-5.1%
3	음식	246	237	207	232	-1.9%
4	음료&담배	89	102	104	113	8.3%
5	기계&운송 장비	35	41	22	51	13.5%
6	화학	322	204	83	46	-47.6%
7	기타 제조 제품	18	20	28	19	1.1%
8	제조 상품	14	26	34	10	-11.7%
9	동물, 식물성 기름&가축	0	0	3	0	-
10	기타	0	6	7	11	24.2%
합계		2,496	1,319	1,336	1,624	-13.3%

자료 : 자메이카 통계청(www.statinja.gov.jm), 2012

주1: 국제상품무역통계 데이터로서 세관 기반 무역 통계임(주요 교역 상품에 대한 바나나, 설탕, 보크사이트, 알루미늄, 석고, 석유제품 등은 제외됨)

주2: 수출은 국내 수출 혼합과 재수출로 구성되며, 이 중 재수출은 자메이카 내에서 환적 되지 않은 외국에서 수입된 수출품이 포함되어 있음

- 주요 수입품은 '광물 연료 등', '기계&운송장비' 등이며, 수입액 역시 2008년의 81억 달러에 비해 2011년은 66억 달러에 불과한 수준임
- 그러나 상위 2개 품목의 비중은 50% 내외로 수출에 비해서는 특정품목에 대한 의존도가 상대적으로 낮은 것으로 나타남

< 자메이카 주요 수입품 현황 >

단위: 백만 달러

순위	구분	2008	2009	2010	2011	CAGR
1	광물 연료 등	3,150	1,419	1,689	2,442	-8.1%
2	기계&운송 장비	1,264	820	793	940	-9.4%
3	음식	885	802	813	938	2.0%
4	화학	960	739	697	910	-1.8%
5	제조 상품	883	555	587	647	-9.8%
6	기타 제조 제품	681	461	483	471	-11.6%
7	음료&담배	93	80	76	77	-6.1%
8	기타	118	93	95	68	-16.7%
9	천연 재료(연료 제외)	73	55	61	63	-4.9%
10	동물, 식물성 기름&가축	54	34	33	59	2.8%
합계		8,163	5,058	5,326	6,615	-6.8%

자료 : 자메이카 통계청(www.statinja.gov.jm), 2012

- 주요 수출국은 미국(34.6%), 캐나다(14.4%), 영국(8.9%), 네덜란드(8.7%), 프랑스(3.5%), 러시아 연방(3.3%) 등의 순이며, 상위 10개국의 비중이 전체 수출의 84%에 이릅니다
- 주요 수입국은 미국(40.2%), 트리니다드 토바고(18.1%), 베네수엘라(17%), 중국(5.2%), 멕시코(4.1%) 등의 순이며, 상위 10개국의 비중이 전체 수출의 93.8%에 이릅니다
- 특히 무역 의존도는 수출입 모두 미국이 가장 높은 것으로 나타남

< 자메이카 주요 무역 대상국 >

주요 수출국	비중	주요 수입국	비중
미국	34.6%	미국	40.2%
캐나다	14.4%	트리니다드 토바고	18.1%
영국	8.9%	베네수엘라	17.0%
네덜란드	8.7%	중국	5.2%
프랑스	3.5%	멕시코	4.1%
러시아 연방	3.3%	브라질	2.6%
중국	3.0%	일본	2.0%
아이슬란드	3.0%	캐나다	1.8%
독일	2.4%	영국	1.7%
노르웨이	2.3%	필란드	1.2%
상위 10개국 합계	84%	상위 10개국 합계	93.8%

주: 주요 수출국은 2007년, 주요 수입국은 2010년 데이터를 활용함
자료 : 자메이카 통계청(www.statinja.gov.jm), 2012

(3) 외국인 직접투자

- UNCTAD World Investment Report 2011에 따르면, 라틴아메리카와 카리브해지역의 외국인 직접투자는 2011년에 2,170억 달러 규모이며, 이 중 자메이카는 24억 달러를 기록하여 0.5%를 차지하였음
- 자메이카의 외국인 직접투자 추이는 아래와 같으며, 2006년~2011년간 연간 -22.8%로 감소하였음
- 반면 인근의 바하마는 0.5%, 쿠바 33.4%, 도미니카 공화국 16.9%, 아이티 2.5%로 각각 증가하였음

< 자메이카 인근 카리브지역 외국인 직접투자 현황 >

단위: 백만 달러

국가	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
바하마	1,492	1,623	1,512	873	1,142	1,533	0.5%
쿠바	26	64	24	24	86	110	33.4%
도미니카 공화국	1,085	1,667	2,870	2,165	1,896	2,371	16.9%
아이티	160	75	30	38	150	181	2.5%
자메이카	882	867	1,437	541	228	242	-22.8%

주: 쿠바(2006~2011년), 자메이카(2011)는 추정임
자료 : UNCTAD, World Investment Report 2012

2) 우리나라와 교역관계

- 우리나라와 자메이카의 무역규모는 6.7%씩 연간 증가하여 2011년 약 36백만 달러이며, 무역수지는 5백만 달러 흑자를 보이고 있음

< 한-자메이카 교역 현황 >

단위: 만 달러

구분	단위	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
수출액	백만 달러	2,461	2,828	1,580	3,322	2,030	-4.7%
수입액	백만 달러	279	600	194	327	1,526	52.9%
수출입액	억 달러	2,740	3,428	1,774	3,649	3,556	6.7%
무역수지	억 달러	2,182	2,228	1,386	2,995	504	-30.7%

자료 : 한국무역협회(2012)

- 우리나라의 주요 수출품은 2011년 기준 피스톤식 엔진시동용의 연산 축전지(21.8%), 기타(7.9%), 승용자동차용의 것(5.9%) 등이며, 상위 5가지 수출품이 전체 수출액의 51.5%를 차지

< 한-자메이카 주요 수출품 >

단위: 만 달러

순위	구분	2007	2008	2009	2010	2011
1	피스톤식 엔진시동용의 연산 축전지	293	340	258	365	442
2	기타(730890)	89	122	224	165	160
3	승용자동차용의 것(스테이션왜건과 경주 자동차용의 것을 포함한다)	13	197	58	107	119
4	실린더용량이 1,500cc시 초과 3,000cc시 이하인 것	97	42	34	76	211
5	기타(392190)	89	98	83	137	114
합계		581	799	657	850	1,046

자료 : 한국무역협회(2012)

주: 기타는 HSK 6단위 기준임

- 우리나라의 주요 수입품은 2011년 기준 기타 철의 웨이스트와 스크랩(36.9%), 알루미늄의 웨이스트와 스크랩(31.1%), 일차전지 및 축전지의 웨이스트와 스크랩, 수명이 끝난 일차전지 및 축전지(16.3%) 등의 순이며, 상위 5가지 수입품이 전체 수출액의 95.2%를 차지

< 한-자메이카 주요 수입품 >

단위: 만 달러

순위	구분	2007	2008	2009	2010	2011
1	기타 철의 웨이스트와 스크랩	35	259	71	17	563
2	알루미늄의 웨이스트와 스크랩	113	215	69	96	474
3	일차전지 및 축전지의 웨이스트와 스크랩, 수명이 끝난 일차전지 및 축전지	23	0	0	77	248
4	기타 합금강의 웨이스트와 스크랩	0	0	0	8	95
5	커피 (볶지않았으며 카페인제거하지않은것)	29	28	30	56	72
합계		200	502	170	254	1,452

자료 : 한국무역협회(2012)

주: 기타는 HSK 6단위 기준임

- 2012년 6월말까지 우리기업의 자메이카 투자금액은 1,146만 달러이며, 이는 우리나라 전체 투자비 (2,044억 3,032만 달러) 대비 0.0056%, 중남미권 투자비(165억 2,533만 달러)대비 0.07%에 불과함
 - 2012년 6월말 업종별 투자액은 제조업 1,133만 달러, 전문, 과학 및 기술 서비스업 13만 달러임
 - 2011년까지 누적 자메이카 신고건수는 31건, 신규법인수 9개, 신고금액 2,778만 달러, 송금횟수 43건임
 - 기업의 주요투자 규모는 2012년 6월까지 신고건수 기준으로 대기업 7개, 중소기업 24개임

< 2012년 한-자메이카 업종별 투자현황(누적)>

단위: 건, 개, 만 달러

업종	신고건수	신규법인수	신고금액	송금횟수	투자금액
제조업	30	8	2,758	39	1,133
전문, 과학 및 기술서비스업	1	1	20	4	13
전체	31	9	2,778	43	1,146

자료 : 한국수출입은행(2012)

2. 자메이카 물류현황

1) 인프라 현황

- World Economic Forum의 글로벌경쟁력보고서에 따르면, 자메이카 인프라 경쟁력은 142개국 중 39위이며, 글로벌 경쟁력 순위는 도로 75위, 철도 113위, 항공 41위, 항만 30위로 이 중 항만이 가장 높은 순위를 보임
- 인근 국가인 도미니카 공화국, 아이티에 비해 인프라 경쟁력은 비교적 높은 편임

< 자메이카 인프라 경쟁력 비교 >

구분	전체	도로	철도	항만	항공
자메이카	4.2(67)	3.8(75)	1.3(113)	5.3(30)	5.5(41)
도미니카 공화국	3.5(110)	3.9(70)	2.5(72)	4.4(58)	5.2(53)
아이티	1.8(142)	1.7(140)	1.2(117)	1.8(139)	2.1(142)

자료 : World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2011-2012

주1: ()는 순위임

주2: 자메이카 인근 경쟁 현저함은 바하마, 쿠바가 있으나 데이터가 없음

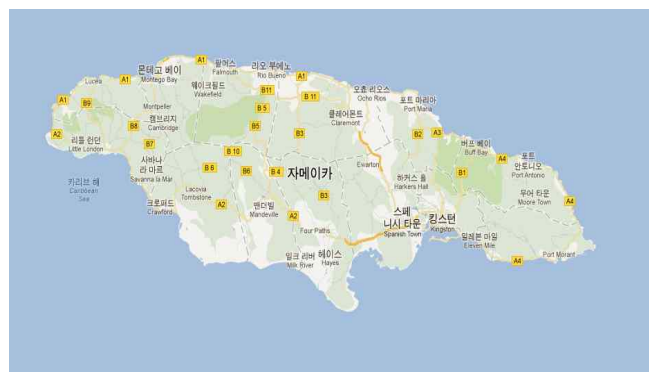
(1) 도로

- 자메이카의 도로는 도로 인프라, 민간 자동차 운송, 공공 운송 시스템(버스 및 공공 승객 시스템 포함)으로 구분되어 교통부(The Ministry of Transport and Works, MTW)²⁾가 도로관련 관리·감독 및 유지보수를 담당하고 있음
- 자메이카 전체 도로 길이는 21,000Km이며, 포장된 도로는 전체 도로의 71.4% 수준인 약 15,000Km임³⁾

< 자메이카 도로 현황 >



< 자메이카 주요 도로 현황 >



- 자메이카는 주요 도로인 A도로(A1~A4) 4개와 보조 도로인 B도로(B1~B15) 15개로 구성됨

< 자메이카 주요 도로 현황 >

구분	구간	길이(Km)
A1	Kingston- Spanish Town - Bog Walk - Linstead - Ewarton - Moneague - Claremont - Saint Ann's Bay - Falmouth - Montego Bay-Lucea	243
A2	Spanish Town- Old Harbour - May Pen - Porus - Mandeville - Santa Cruz - Black River-Savanna-la-Mar	154
A3	Kingston-Castleton - A4 junction west of Annotto Bay - Port Maria - Oracabessa - Ocho Rios-Saint Ann's Bay	101
A4	Kingston-Morant Bay - Port Morant - Golden Grove - Hectors River - Manchioneal - Boston Bay - Port Antonio - Hope Bay - Buff Bay	-

주: A4구간 길이 데이터가 없음

- 최근 진행된 주요 프로젝트로는 Northern Coastal Highway Improvement Project(NCHIP)와 Highway 2000(H2K)가 있음
 - NCHIP 프로젝트는 1단계 사업(Negril~Montego Bay를 2002년에 완공), 2단계 사업(Montego 연안~Ocho Rios를 2007년에 완공, Montego Bay~Greenside를 2008년에 완공) , 3단계 사업(Ocho Rios~Fair Prospect를 2009에 완공)으로 구분되며, Montego Bay~Rose Hall의 4차선 공사도 포함됨
 - 아울러 매년 증가하는 도로 체증을 완화하기 위해 Highway 2000(H2K) 프로젝트를 진행하였으며, 민관합작파트너십(Public-Private-Parttnership)⁴⁾형태로 Kingston~Montego Bay~Ocho Rios을 잇는 최초의 민간통게이트 도로임
 - 이를 통해 킹스턴시와 주요 도시간의 교통 체증을 감소시키며, 도시간 연결성이 확충될 것으로 전망됨
- 현재 계획 중인 프로젝트는 Ferris Cross~Belmont 구간의 도로 개선 사업이 있으며, 497백만 달러를 투입하여 개발할 계획임
- 한편 자메이카 교통부는 미주개발은행(IDB)의 지원을 받고 있으며, 국가도로청(The National Works Agency, NWA)⁵⁾을 통해 인프라 개선 프로그램을 추진하고 있음

4) 자메이카 정부와 국가도로운영·건설 유한회사(The National Road Operation and Constructing Company Limited, NROCC)간에 민관합작으로 35년간 고속도로의 개발, 설계 및 운영을 책임질 계약을 체결함

5) 자메이카 정부기관으로 주요 도로 네트워크 및 건설 등을 관리함

(2) 철도

- 철도는 자메이카 철도 공사(Jameica Railway Corporation, JRC)⁶⁾에 의해 공영으로 운영됨
 - 1999년에 자메이카 정부는 민영화를 추진하여 철도 서비스 활성화를 위해 인도회사와 합작회사⁷⁾를 설립하는 MOU에 서명함
 - 또한 2005년에는 중국정부 공기업과 협정(Agreement)을 맺어 자메이카의 철도 서비스 개선을 위해 예비타당성 조사를 착수한바 있음
 - 이러한 자메이카의 철도 운송 사업을 통해 지역간 교통 체증을 경감시켜 교통을 원활하게 하는 역할을 수행함
- 철도 총 길이는 335Km이며, 14개 군⁸⁾ 중 9개 군⁹⁾을 가로지르는 40개 이상의 철도역이 있음

< 자메이카 주요 철도 현황 >



(3) 공항

- 1974년에 공항공사법(Airport Authority Act)이 제정되어 자메이카공항공사(Airports Authority of Jamaica, AAJ)가 공항을 소유·관리함
 - 국제공항인 Norman Manley International Airport(NMIA), Sangstar International Airport(SIA) 2개와 국내공항인 Boscobel(Ocho Rios), Ken Jones(Port Antonio), Negril(Negril), Tinson Pen(Kingston) 4개로 구성됨
- AAJ는 해외 노선 확장 및 시설 현대화를 목표로 하여 최근 NMIA 이착륙장 시설 개선을 위한 공항 개선 프로그램(Airport Refrom and Improvement Programme, ARIP)이 진행 중임

6) 철도 운영의 민영화를 위해 자메이카 철도 공사법(Jameica Railway Corporation Act)에 의해 설립되어 관리·운영함

7) JRC 40%, Rail India and Economic Services(RITES) 30%, 기타 현지 회사 30%의 지분율로 구성됨

8) 14개 군은 3개 그룹(Cornwall Country, Middlesex Country, Surrey Country)으로 구분됨

9) Clarendon, Kingston, Manchester, Portland, St. Ann, St. Chtherine, St. Elizabeth, St. James, St. Mary

- 또한 2003년부터 민간업체인 MBJ공항유한회사(MBJ Airports Limited)는 AAJ와 민영화협정 (Privatization Agreement)을 체결하여 SIA의 새로운 운영사로서 공항 시설 개발에 주력해옴
- 현재 NMIA는 NMIA자본프로그램(Norman Manley International Airport Capital Development Programme)에 의해 Phase 1B¹⁰⁾ 프로젝트가 진행 중으로 2012년내 완료 예정임
 - Phase 2는 2013년~2023년까지 추진될 계획으로 SIA 확장 프로젝트가 진행될 계획임
- 국제공항 승객처리 인원은 NMIA는 2004년 145만 명에서 2008년 171만 명으로 약 17.9% 증가하였으며, SIA는 2004년 332만 명에서 2008년 338만 명으로 약 1.8% 소폭 증가함
 - 한편 NMIA는 2013년까지 190만 명, 2022년에는 250만 명의 승객을 처리할 것으로 전망됨
 - 국제공항을 통해 주로 북미 및 카리브해 국가 등에 운항을 하며, 주요 운항 항공사는 에어자메이카, 아메리칸 항공, 에어 캐나다 등임
- 자메이카 공항 활주로 포장도로는 길이 2,438m~3,047m 2개, 914m~1,523m 4개, 914m 이하는 6개가 있음

< 자메이카 활주로 포장 현황 >

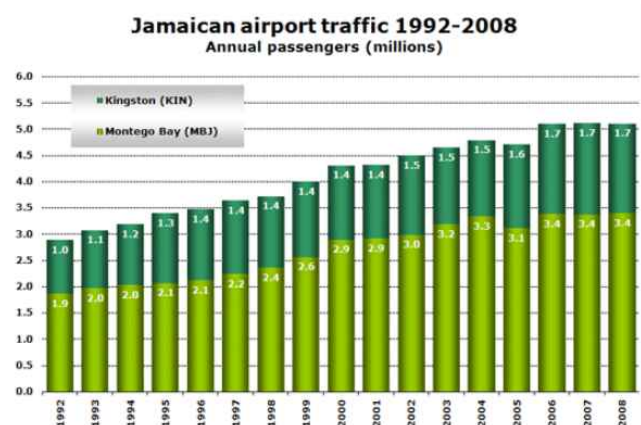
길이	2,438m~3,047m	914~1,523m	914m 이하(공사 중)
개수	2개	4개	6개

자료: CI FactBook(2012)

< 자메이카 공항 위치 >



< 자메이카 국제공항 연간 승객처리 현황 >



자료: ICAO

10) Phase 1A, 1B는 출국장, 화물 및 물류센터 구축 등이 포함되어 있으며, Phase 1A는 2008에 완공, Phase 1B는 2012년 완공을 목표로 현재 진행 중임

(4) 항만

- 자메이카 주요 항만은 킹스턴항, 몬티항, 오초 리오스항 3개가 있으며, 최대 항만은 킹스턴항임
 - 킹스턴항은 카리브해 연안에서 중요한 환적 허브 역할을 수행하고 있음
 - 킹스턴항에는 KCT(Kingston Container Terminal)와 KWT(Kingston Wharves Terminal)의 2개 터미널이 있으며, 각각의 운영회사는 Kingston Container Terminal Services Ltd¹¹⁾와 Kingston Wharves Ltd임
 - KCT는 컨테이너 전용터미널로 다시 북부터미널(North Terminal), 남부터미널/고든케이(South Terminal, Gordon Cay), 서부터미널(West Terminal)로 구분되며, Kingston Wharves Terminal은 총 9개 선석 중 5개가 컨테이너 선석임

< 자메이카 항만 위치 >



< 킹스턴항의 KCT 및 KWT >



- 킹스턴항 물동량은 2006년~2011년간 연간 -3.9% 증감률을 보이며, 2011년에는 176만 TEU를 처리함

< 킹스턴항 컨테이너 물동량 현황 >

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
물동량(만 TEU)	215	202	192	169	189	176	-3.9%

주: 2011년은 www.cepal.org, 2012 데이터임
자료: CI-Online, 2012

< 킹스턴항 터미널 시설 >

구분	선석 수	유형	안벽길이(m)	수심(m)
Kingston Wharves Berth 1~9	9	multipurpose/container berth	1,644	8.9~13
Kingston Container South/West/North Terminal	3	container berths	2,485	12~13.5

자료: Containersation Year book 2011

11) 킹스턴항만당국(The Port Authority of Jamaica, PAJ)은 KCT를 소유하고 있으며, Kingston Container Terminal Services Ltd는 PAJ의 자회사임

- 한편, APM Terminal은¹²⁾ KCT를 2001년~2009년까지 8년간 운영·관리하였음
 - 이는 킹스턴항의 지정학적 유리한 점을 활용하여 미국 동부, 유럽, 미국 중부지역, 파나마, 태평양 연안지역, 남미 서·동부 연안지역의 환적 거점으로 이용하기에 적합한 것에 기인함
 - APM Terminal¹³⁾ 운영기간 중 2007년 환적 물동량과 컨테이너 물동량이 감소하였으나 2003년~2007년간 컨테이너 물동량은 점차 증가 추세였음
 - 또한 이러한 성장 배경에는 고객들과 서비스 및 커뮤니케이션 향상, 터미널 효율성 증대에 대한 노력, 아울러 선박 이동 및 게이트에서 트럭으로 운송되는 시간당 생산성을 크게 향상시켜 고객들에게 좋은 평가를 받아왔음
 - 한편 APM Terminal의 킹스턴항 운영기간 동안 Maersk Line은 환적허브로 이 지역을 활용하였으나 이 지역 허브를 파나마 운하 쪽으로 옮기게 되었는데, 이로 인해 APM Terminal의 계약 종료에 부분적으로 영향을 끼친 것으로 판단됨

< Kingston Container Terminal 물동량 현황 >

구분	2003	2004	2005	2006	2007
Domestic	10	10	12	13	13
환적 물동량(만 TEU)	60	68	85	110	94
총 컨테이너(만 TEU)	70	78	96	122	107

자료: APM Terminals, Kingston: the efficient choice in the Caribbean, 2008

12) APM Terminal은 6개 입찰 기업 중 킹스턴항을 운영하기에 가장 적합한 기업으로 선정

13) APM Terminal은 'APM Terminals (Jameica) Ltd'라는 JV 형태로 운영되었는데, APM Terminal 80%, 현지 파트너인 Amalgamated Stevedors 20%로 지분율을 각각 가짐

3. 카리브해 해운항만 현황

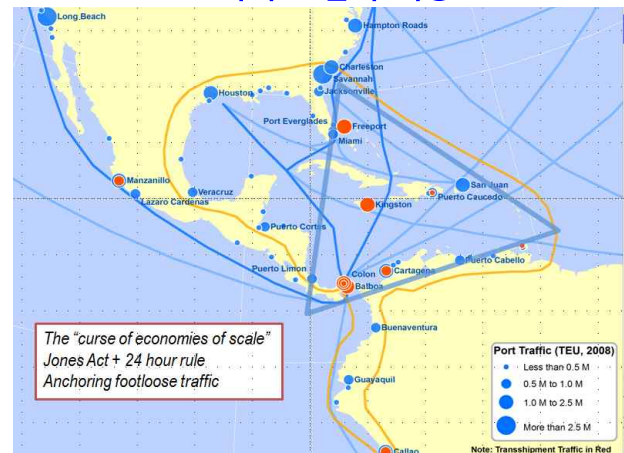
1) 주요 선사 기항현황

- 카리브해 항로 서비스에서 이용되는 주요 환적항만은 바하마(Freeport), 자메이카(Kingston), 파나마(Colon, Puerto Manzanillo) 등이 있으며, 주로 중미 및 카리브해지역 물동량과 남미동안 중심의 남미지역 물동량을 취급하고 있음
 - 이러한 주요 환적항만을 중심으로 카리브해 환적시장이 발전하고 있으며, 주요 운송경로에는 킹스턴항을 기점으로 미국 동부연안 항만(New York, Jacksonville, Tampa), 걸프연안(Houston)이 있음
- 특히 자메이카는 북미와 중남미를 잇는 중요한 운송 경로상에 위치하고 있어 아시아-북미동안, 유럽-북미동안 등 동서항로 등 다양한 서비스를 제공할 수 있어 향후 킹스턴항을 중심으로 물동량이 증가할 것으로 전망됨

< 자메이카 환적 운송 경로 >



< 카리브 환적 시장 >



자료: Global Supply Chains, Maritime Transportation and the Caribbean Transshipment Market: The Challenges of Growth and Rationalization, 2010

2) 주요 항만별 GTO 진출현황

- 현재 GTO(Global Terminal Operator)는 카리브 및 중남미 시장의 성장 가능성을 겨냥하여 진출을 늘리고 있는 가운데, 파나마 확장에 따른 환적 터미널의 수요 증대에 따라 주요 환적터미널이 위치한 바하마(Freeport), 자메이카(Kingston), 파나마(Colon, Puerto Manzanillo)등에 시장을 선점하고 있음

- 2010년에 전 세계 컨테이너의 6.6% 처리실적을 보유한 HPH(Hutchinson Port Holdings)는 Freeport를 미국의 동부연안과 주요 동부 및 서부지역의 횡단화물의 환적항으로 이용하기 위해 1997년부터 Grand Bahamas Development Company와의 합작회사인 Freeport Container Port(FCP, HPH 지분율 60%)를 운영·관리하고 있음
 - 또한 MSC는 Freeport가 미국 걸프만과 가까운 지리적 이점 등에 주목하여 2003년부터 허브항으로 이용함에 따라 Freeport 물동량이 점차 증가함
 - 그러나 2011년에 MSC는 CMA CGM와 북미 동안-남미 서안 항로에서 슬롯공유를 발표하여 Cgema mainline 서비스¹⁴⁾의 WCSA(West Coast South America)항로 발 화물을 킹스턴으로 허브를 이동시킬 계획이 있어 현재 지중해의 허브항으로 사용하는 Freeport에서 Kingston으로 옮기질 것으로 전망됨
 - 한편 현재 추진 중인 2억 5천만 달러 규모의 5개 선석이 완료되면, FCP는 부두 길이 1,536m, 63 헥타르, 수심 15.5m 선석 개발과 파나마급 선박을 처리하는 최신식 하역 설비를 구축할 수 있게 됨
- 2011년 Freeport는 컨테이너 112만 TEU를 처리하였으며, 2006년~2011년간 연간 -5.2% 증감률을 보임

< Freeport 컨테이너 물동량 현황 >

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
물동량(만 TEU)	146	163	170	130	113	112	-5.2%

주: 2011년은 www.cepal.org, 2012 데이터임
자료: CI-Online, 2012

< Freeport 위치 >



< Freeport 개발계획도 >



- 파나마는 파나마운하 확장공사를 통해 주요 항만인 Colon이 라틴아메리카의 핵심항으로 거듭날 것으로 전망되는 가운데, Evergreen Group의 자회사인 Colon Container Terminal S.A는 Colon Container Terminal(CCT)을 운영하고 있음

14) 뉴욕-사바나-잭슨빌-마이애미항 기항

- CCT S.A는 1994년에 파나마의 현대적인 컨테이너 터미널 구축을 제안하여 1995년에 터미널 위치를 선정하고 실행가능성 연구 후, 파나마 정부에 터미널 개발 계획을 제출함
- 아울러 1997년에 환적 화물을 위한 복합운송 허브로 활용하기 위해 CCT 운영을 시작하였으며, 2003년에 55백만 달러를 투자하여 약 12헥타르 규모의 Pier no. 3. 건설, 2008년에 3단계 개발 (Sub-I)인 320m 길이의 신규 선석(Pier no. 4), 수심 15m의 심수항 건설을 시작한바 있음
- Puerto Manzanillo 컨테이너 터미널인 MIT(Manzanillo International Terminal)는 CCT 인근에 위치하여 카리브해와 남미 지역의 화물에 대응하고자 구축되었으며, MIT-Panama, SA¹⁵⁾가 운영 중임
- 최근 SSA Marine은 향후 몇 년간 진행될 확장 공사를 위해 200백만 달러를 투자하여 포스트파나 막스급 선박 입항에 준비하고 있으며, 준설작업 및 화물 환적시설도 구축할 예정임
- 2011년 Colon, Puerto Manzanillo의 컨테이너 처리실적은 각각 49만 TEU, 176만 TEU를 처리하였으며, 2006년~2011년간 연간 각각 -4.3% 5.8% 증감률을 보임

< Colon, Manzanillo 물동량 현황 >

단위: 만 TEU

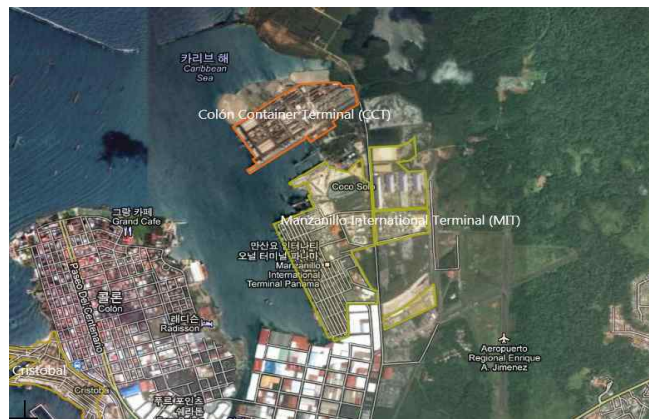
구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
Colon	61	77	110	80	52	49	-4.3%
Manzanillo	133	126	160	142	160	176	5.8%

주: 2012년 colon은 Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center, Manzanillo는 ECLAC-UN, Maritime Bulletin 데이터임
자료: CI-Online, 2012

< CCT, MIT 위치 >



< CCT, MIT 전경 >



15) Carrix, Inc(미국 SSA Marine의 모회사, 세계 최대 해운-철도 운영사), Carrix, Inc 및 Heilbron families(파나마에서 가장 큰 산업 그룹을 형성한 회사)간의 합작회사임

- 도미니카 공화국의 Caucedo는 2003년에 개장하여 DPW에서 운영하고 있으나, 초기에 하역료를 인근 지역보다 높게 설정하여 선사들의 집단 이용거절로 인해 초기 물량 확보에 어려움을 겪은바 있었음
 - 그러나 Caucedo는 2004년부터 점차 물동량이 증가하기 시작하여 2006년 이후 연간 33.1%의 높은 증가 실적을 보임
 - 2011년 Caucedo 2단계 개발을 시작하여 300m 선석길이 심수항 개발 및 모바일 크레인 시설 확충이 완료되어 컨테이너 처리능력이 125만 TEU까지 증대될 것으로 전망됨

< Caucedo 물동량 현황 >

단위: 만 TEU

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
물동량(만 TEU)	23	57	74	91	100	96	33.1%

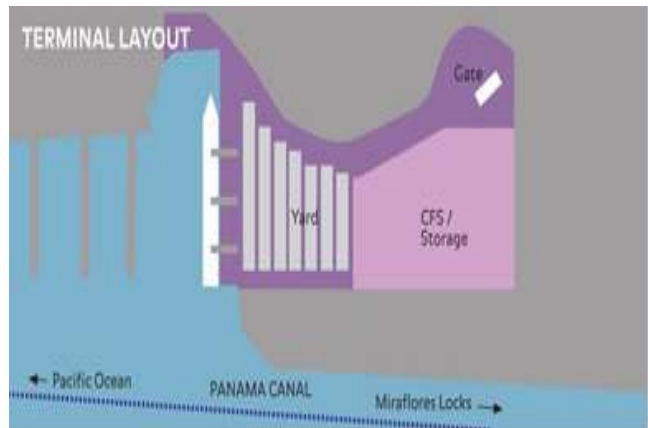
주: 2011년은 Bulletin FAL, issue No. 307-Number3/2012 데이터이며, 잠정적인 수치임
자료: CI-Online, 2012

- PSA Panama International Terminal(PPIT)은 파나마 운하 서부 인근 입구에 구축되어 2010년부터 운영을 시작하였으며, 포스트파나마스급 선박이 입항하는 신규 터미널을 개발하고 6개의 RTGs가 구비되어 있어 파나마 운하 확장개발에 따른 수요증가를 수용할 것으로 보임
 - 현재 330m 선석길이(수심 14.5m) 1개 선석 개발을 통해 컨테이너 45만 TEU를 처리할 수 있음

< PPIT 해운 네트워크 >



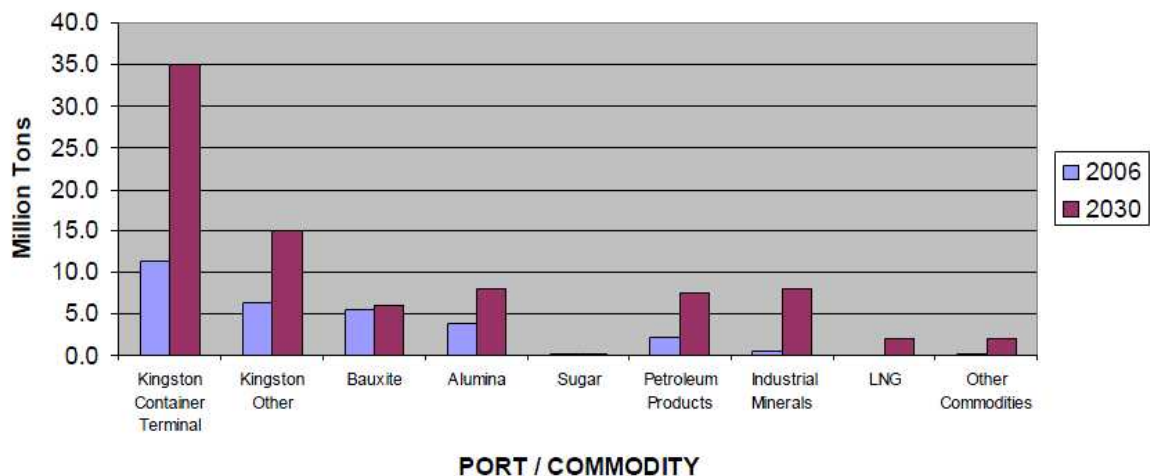
< PPIT 레이아웃 >



4. KCT 민영화 및 신규 항만개발계획

- 자메이카에서 2009년에 발표한 VISION 2030 JAMAICA의 교통부문 계획에는 2006년의 물동량 현황과 2030년 예측치가 나와 있어, 자메이카에서 기대하는 물동량 증가율을 파악할 수 있음
 - VISION 2030 JAMAICA의 목표대로 연간 5%씩 성장하여 1인당 GDP가 2007년 4,817달러에서 2030년 2만 3,567달러로 성장하게 될 경우, 자메이카 정부에서는 킹스턴항의 물동량이 2006년 약 1,700만 톤에서 2030년 5,000만 톤이 될 것으로 전망하고 있음
 - KCT에 국한하여 본다면 2006년 약 1,100만 톤에서 2030년 3,500만 톤으로 실질경제성장률과 유사한 수준인 매년 5%씩 증가할거라고 전망하였음

< 자메이카 정부의 항만물동량 예측 >



자료: Transport Task Force, VISION 2030 JAMACIA-TRANSPORT, 2009.7

- 자메이카 정부는 KCT의 민영화 개발을 발표하여 민간 기업이 Fort Augusta 내 항만 시설 건설 및 운영을 하다가 이후 자메이카항만당국에 귀속시키는 BOT 방식의 민영화 계획을 가지고 있음
 - 이를 위해 2011년에 국가계약위원회(National Contracts Commission, NCC)는 세계적인 컨설팅 기업인 Pricewater houseCoopers(PWC)¹⁶⁾와 약 3백만 달러 규모의 컨설팅 계약을 체결함
- 한편 현재 자메이카에서 추진 중인 3대 프로젝트¹⁷⁾는 2014년 파나마 운하 개통에 따라 자메이카 경제 발전에 전략적으로 중요하게 작용할 것으로 예상됨
 - 자메이카는 지정학적인 전략적 이점을 통해 자메이카를 통과하는 해상운송루트가 활성화 될 것으로 기대하고 있으며, 도로간 연계 강화 및 선진항만개발을 활용한 해양과 운송 부문의 고용 창출과 지역 경제 활성화를 일축할 것으로 전망됨

16) 168개국의 세금 및 자문서비스 등 제공하는 컨설팅업체로 전 세계 회원기업이 있음

17) The North-South Link of Highway 2000, Gordon Cay Container Trans-Shipement Hub Project, Fort Augusta Container Terminal Project

1) 신규 항만개발계획

(1) Gordon Cay Container Trans-Shipment Hub Project

- 자메이카항만당국은 KCT의 남쪽에 해당하는 Gordon Cay 터미널 시설을 개선하여 환적항으로 개발하기 위하여 프랑스의 CMA CGM과 MOU를 2011년 8월에 체결하였음
 - 사업타당성과 실행가능성 평가를 한 후 가능성이 낮다고 판단하여 추진이 중단될 경우에 불이익이 없도록 하는 non-binding MOU이며, 사업타당성이 있다고 판단될 경우 CMA CGM은 약 1억 달러를 투자하여 35년간 Gordon Cay 터미널을 운영하게 될 것으로 알려짐
- 자메이카 교통부(Ministry of Transport and Works)는 올해 1월에 Gordon Cay 프로젝트 진행을 위한 행정적 조치를 취하기로 하여 이에 Gordon Cay 개발을 승인한바 있으며, 곧 타당성 조사가 실시되어 사업 타당성과 실행 가능성 평가를 하게 될 예정임
 - 향후 CMA CGM는 킹스턴항의 선석 처리능력을 증진시키고 Gordon Cay에 슈퍼포스트파나막스급 선박에 적합한 화물 환적 시설을 구축하여 기존 Gordon Cay 시설을 개선하게 될 전망이다
- Gordon Cay 컨테이너 터미널 개발은 기존의 시설을 기반으로 확장될 예정으로 수심 17m 수준의 1,300m, 1,700m 길이의 선석을 추가하여 2013년까지 완료할 예정됨

< KCT를 활용한 CMA CGM의 항로계획 >



(2) KCT 서부터미널 확장 개발계획

- 2014년까지 KCT 서부터미널 인프라 개발 및 포장 계획이 진행될 예정으로 장비 및 인프라 복원 및 비효율적인 장비는 교체되어 KCT의 생산성을 더욱 증대시킬 것으로 예상됨
 - 서부터미널 야드 28.8 헥타르를 추가 건설하여 컨테이너 처리능력 320만 TEU까지 증대시킬 것임

(3) Fort Augusta Container Terminal Project

- 자메이카항만당국(PAJ)은 킹스턴항의 환적물류허브로서의 위상을 공고히 하고자 항만시설 확대를 2000년대 초반부터 계획해 오고 있음
 - 그러나 현재의 KCT 및 KWT는 확장에 한계가 있으므로, Gordon Cay 터미널의 남쪽에 위치한 Fort Augusta에 신규 컨테이너 터미널을 개발할 예정임
- Fort Augusta 컨테이너 터미널 개발에 중국의 건설기업인 China Harbour Engineering Company Limited(CHEC)¹⁸⁾가 관심을 표명함에 따라 CMA CGM과 유사한 형태로 PAJ는 CHEC와 타당성조사 및 개발 등에 대하여 non-binding MOU를 체결하였음
 - 이 MOU에 대해서는 의회의 승인을 2011년 8월에 득하였으며, CHEC는 킹스턴항만 개발, 입출항로, 자메이카의 화물과 승객을 위한 운송시설 및 철도시스템을 개발할 예정임
- 현재 Fort Augusta 컨테이너 터미널은 영국 Mott Macdonald¹⁹⁾가 맡아서 설계를 담당하고 있으며, 12,500TEU 급 선박에 적합한 항로 디자인 설계와 수심 18m 증설, 추가 2,500m 선석 개발, 캔트리 크레인 구축, 70 헥타르 규모의 터미널 야드 추가에 대한 단계별 개선작업이 포함되어 있음
- Fort Augusta 컨테이너 터미널은 그린필드 사업이므로 Gordon Cay 터미널보다 투자비가 더 많이 소요되어 약 4억 달러로 전망되고 있으며, Fort Augusta 컨테이너 터미널이 개발되면 킹스턴항의 연간 처리능력은 200만 TEU에서 총 520만TEU가 될 것임

< 킹스턴항과 Fort Augusta 위치 >



< Fort Augusta 레이아웃 >



18) 중국항만엔지니어링유한회사는 전 세계 40여 군데 이상의 지점과 사무소를 두어 해양공학, 도로, 항공 인프라 관련 엔지니어링 회사임

19) 전 세계 공공 및 민간부문 엔지니어링 및 개발 컨설팅 회사임

5. 자메이카 투자제도

1) 투자법제도

- 자메이카 정부는 외국인에게 투자를 거의 완전 개방하고 여러 가지 특혜를 제공하면서 외국인직접투자(FDI)를 적극 유치하는 정책을 추진
 - 특히 제조, 농업 가공/기업농업, ICT²⁰⁾분야에 외국인 투자를 적극 유치하고 있음

(1) 외국인 투자환경

- 외국인투자를 저해했던 외환관리법과 내국인에게만 투자를 허용했던 분야에 대한 제한이 철폐되었으며, 외국인투자 관련 규정과 절차를 간소화하고 투자친화적인 환경을 조성해 나가는데 주력하고 있음
 - 이에 투자환경이 적극 개선됨에 따라 투자 관련 신청의 처리 및 승인 기간을 줄이는데 관심을 기울이게 되었음
 - 한편 미국제개발처(USAID)는 자메이카 정부와 자메이카민간부문기구(Private Sector Organization of Jamaica, PSOI)의 규정, 입법과 과정 개선 프로젝트를 지원해 주고 있음
- Doing Business Report 2010에 따르면, 라틴아메리카와 카리브해지역의 사업 접근성은 32개국 중 10위로 나타났으며, 특히 사업의 기회는 183개국 국가 중 19위로 나타나 비교적 높은 순위를 보임

(2) 투자관련 법제도

- 외국인의 소유권 또는 관리에 관한 제한은 없으며, 외국인 투자자를 차별하는 경제·산업정책도 시행되지 않음
 - 회사법과 증권법은 공적으로 거래되는 회사의 취득, 합병 등에 관한 사항을 관장하고 있는데, 증권법은 국제적인 규정에 부합하기 위하여 1996년 개정되었으며, 증권시장의 통일성을 확보하고 소액주주의 보호를 강화하기 위하여 취득에 관한 규정이 다시 입안됨
- 외국인 투자자들은 양자투자협정에 따라 일반적으로 내국민 또는 최혜국대우를 받게 되며, 외국인 투자를 심사하는 체제는 없으나, 만일 투자자가 정부의 인센티브를 신청할 경우 몇 가지 기초적인 선결요건을 충족시켜야 하며, 승인관청은 이를 신중히 검토하게 됨

20) Information, Communication&Technology/Knowledge Service

(3) 등록절차

- 사업을 시작하기에 앞서 담당기관에 등록을 완료하여야 하는데, 특히 사업자는 납세자등록번호 (Taxpayer Registration Number, TRN)를 받아야 함
 - 1994년에 발효된 The Revenue Administration(Amendment) Act에 따라 납세자는 등록청 (Registration Authority)에 일정서류²¹⁾를 구비하여 지원서를 접수한 후, 접수가 완료되면 납세자는 TRN을 획득하게 되는데, 일정 거래가 발생할 때마다 납세자등록번호는 이용되고 있음

2) 인센티브제도

- 모든 산업에 적용되는 인센티브는 아래와 같음

구분	주요내용
해운법 (Shipping Act)	- 최대 10년까지 수입관세에 대해 세금 할인 혜택을 제공받음 - 단, “approved Shipping Corporation” 을 받은 기업에 한함
도시 재개발법 (Urban Renewal Act)	- 시설 또는 도시개발을 추진하는 개인 또는 단체가 대상임 - 킹스턴과 몬티고 베이와 같은 대도시의 도시 개발 방향에 맞춰 소득세 및 인지세, 증여세가 주어짐
공장건설법 (Factory Construction Law)	- 공장을 건설하고 임대 또는 생산자에게 판매하는 회사가 대상임 - 상품의 수입관세는 지방에서는 이용할 수 없음
자메이카수출자유무역단지법 (Jamaica Export Free Zone Act)	- 제조업체는 이법에 따른 혜택을 제공받으며, 회사법(Company Act)에 따라 일반회사 및 합자회사는 등록해야함 - 회사는 지정된 자유무역지역(Free Zone)공간 또는 외부에서 활동할 수 있음 - 자유무역단지(Free Zone complex)이외의 회사는 회사법의 규정에 따라 생산의 85%이상을 수출함 - 자유지대(Free-Zone) 제조업체와 서비스제공자는 영구적으로 수익에 대한 소득세 면제, 수입관세 및 라이선스 혜택을 제공받음 - 정부나 모기업에게 해외투자자에 의한 외화 송환 허용은 법 규정에 따름 - 100% 세금 면제 및 상품 가공 및 원재료 등은 무관세 부여
가속 감가상각비/특별자본수당 Accelerated Depreciation/Special Capital Allowance	- 일정 자격을 갖춘 기업은 산업, 상업 및 기술의 교육부 인증을 받아야함 - 데이터 처리/시스템 개발관련 기업의 경우 총소득의 최소 20%가 수출에서 나와야하며, 자격요건에 부합하면 자본지출의 특별 수당을 부여함
국제기술지원프로그램 International Technical Assistance Programme (ITAP)	- 구입한 해에 신규 기계의 전체비용의 50% 지원 - 두 번째 해에 50% 지원
외환관리법 The Exchange Control Act	- 자메이카정부는 외국 투자 또는 투자 목적에 따라 외국 환율에 대한 제한이 없음 - 이법은 투자 또는 외환 송금을 타국가로 편리하게 이동하도록 지원함

자료: www.jamaicatradeandinvest.org, 2011

21) 설립증명서, 구성 문서, NIS 참조카드, NIS 재고정리카드, 회사명 등록증명서

6. 시사점

- 킹스턴항은 카리브해의 대표적인 환적항만으로 현재는 환적비율을 공개하고 있지는 않으나 APM 터미널이 운영할 당시에는 80% 정도가 환적화물이었음
 - APM 터미널과 운영계약이 종료된 이후 경제위기 등과 시기가 겹쳐 물동량이 일시적으로 감소하였으나, 현재는 꾸준한 증가세를 보이고 있음
- 킹스턴항의 입지는 주변의 환적 경쟁항만인 도미니카 공화국의 Caucedo에 비해서는 파나마운하~미국 항로에 보다 지리적으로 인접해있으며, 바하마의 Freeport와 비교해서는 파나마운하~유럽 항로에 보다 지리적으로 인접해있다는 장점이 있음
 - 즉, 내후년인 파나마운하 확장에 따라 카리브해 지역이 새로운 환적허브로 부상할 것으로 전망되고 있는 가운데, Caucedo 및 Freeport보다 킹스턴항이 지리적 우세를 점하고 있으므로 집중적인 수혜를 받을 수 있음
- 다만, 킹스턴항에 기항하고 있는 우리나라 선사는 현재 현대상선이 유일하며, 처리 물량 수준도 다른 지역에 비해 많은 편은 아님
 - 우리나라와 지리적으로 멀리 떨어져 있을 뿐 아니라 교역규모도 작은 편이며, 문화적으로도 생소한 편으로 활용가능한 정보가 많지 않다는 단점이 있음
 - 또한 아직은 Gordon Cay 터미널 및 Fort Augusta 컨테이너 터미널 모두 아직 타당성조사가 진행 중인 단계여서 세부사업계획이나 조건 등을 공개하기 어려운 상황이기도 함
- 또한 환적물동량이 중심이 되므로 물량을 안정적으로 확보하는 것이 어려울 뿐 아니라 경쟁도 치열하다는 리스크가 있음
 - 게다가 자메이카가 정보 및 자료 공개에 개방적인 문화가 아니므로, 필요한 정보를 구하기 위해서는 여타의 국가에 비해서 보다 많은 노력이 소요되어야 함
- 현재 PAJ가 체결한 MOU는 모두 non-binding 상태이며, 특히 Fort Augusta 컨테이너 터미널 사업의 CHEC는 항만설계 및 공사를 전문으로하는 기업이므로 우리나라 물류기업의 진출가능성은 열려 있음
- 파나마운하 확장으로 카리브해 지역에서 신규 환적물량이 대량 발생할 것으로 전망되고 킹스턴항이 주변 경쟁항만보다 경쟁력이 있는 상황이므로, 카리브해 지역에 대한 물류거점 마련 및 항만운영사업에 참여할 수 있는 좋은 기회라고 보임

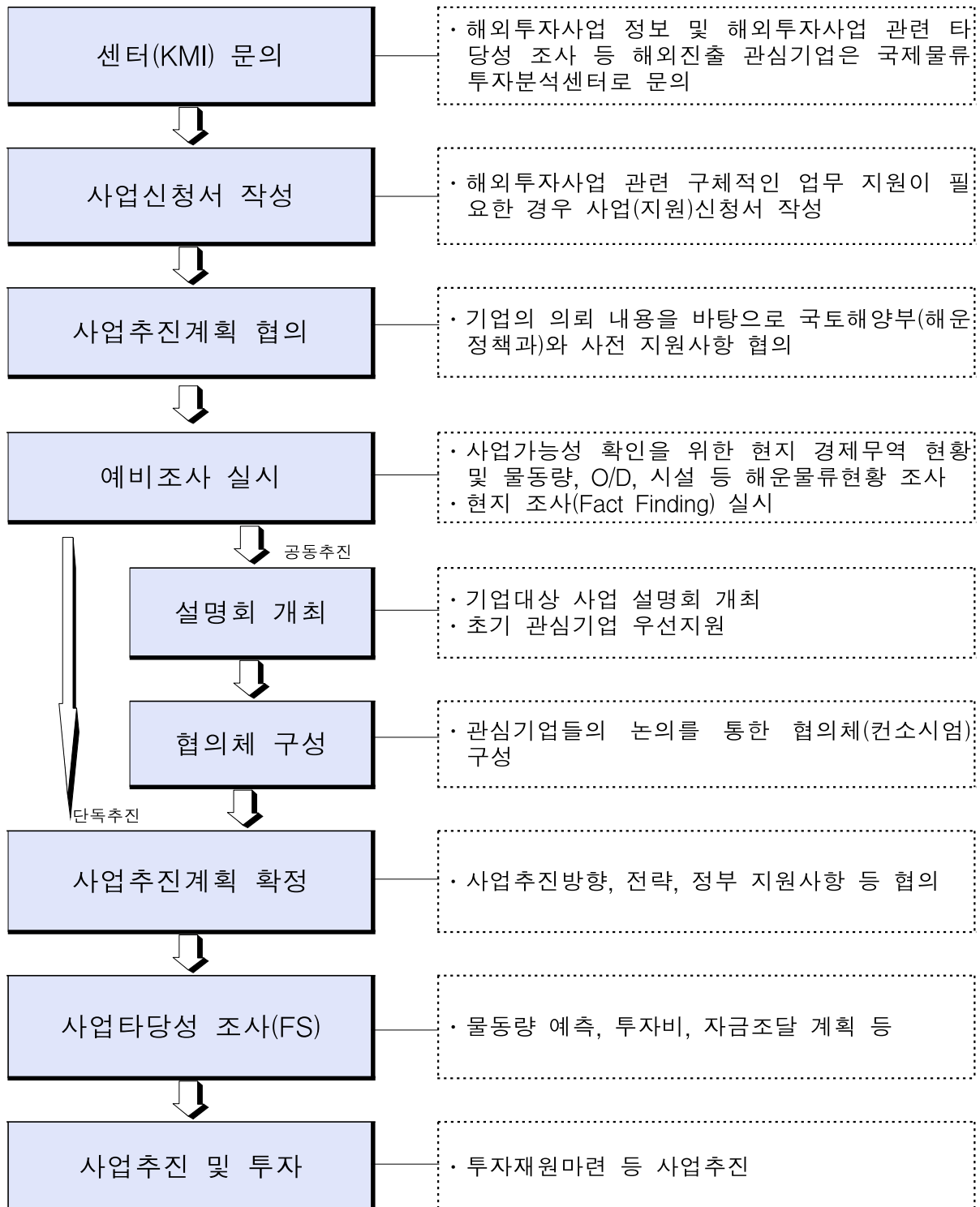
<Contact Point>

- 소속: 자메이카항만청(Port of Jamaica Authority)
- 담당자: Mrs. Beverly Williamson
- 직급: Senior Supervisor
- 이메일: bwilliamson@portjam.com
- 연락처: 1 876 922-0290-9, 1 876 922-7463

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

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

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



* 기초타당성 조사(실비 부담), 정부간 협상, 투자사업 관련 정보 및 기초 자료 제공