

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(7) - 라오스, 루앙 남타(Luang Namtha)지방 Dry Port 개발계획

2

□ 라오스, 루앙 남타(Luang Namtha)지방 Dry Port 개발계획

1. 라오스 경제현황

1) 개황

- 라오스는 인도차이나 반도의 중심부에 위치하고 있으며, 중국, 미얀마, 태국, 베트남, 캄보디아와 국경을 접한 내륙국임
 - 면적은 236.8만 km²(한반도의 약 1.1배)이며, 전체 인구는 2011년 기준으로 약 628만 명임
 - 수도는 비엔티안(Vientiane)으로 약 72.6만 명(전체의 11.5%)이 거주하고 있음

< 라오스 위치 >



< 라오스 국가지도 >



2) 경제 현황

(1) 개요

- 2011년 라오스의 GDP는 82억 9천만 달러로 2006년 이후 연평균 19.2%의 높은 증가 추세를 보이며, 2011년 1인당 GDP는 1,320달러로 2006년 대비 연평균 17.4% 증가
- 2011년 경제성장률은 8%로 2010년 9%보다 1% 낮은 수준이며, 2011년 소비자 물가 상승률은 13.7%로 2006년 이후 연평균 12.05% 상승

< 라오스 경제 현황 >

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011
GDP(억 달러)	34.5	42.2	54.4	58.3	71.8	82.9
1인당 GDP(달러)	591	721	904	954	1,158	1,320
경제성장률(%)	9	8	8	8	9	8
소비자 물가 상승률(%)	10.7	11.2	12.0	12.0	12.7	13.7

자료 : WorldBank (<http://databank.worldbank.org>), 2012.9

(2) 수출입

- 2010년 라오스의 총 수출액은 20억 8,780만 달러로 2009년 총 수출액 15억 2,100만 달러 대비 37.3%가 증가하였으며, 동기간 라오스의 총 수입액은 34억 9,970만 달러로 2009년 28억 9,260만 달러 대비 21.0%가 증가

< 라오스 수출입 현황 >

단위 : 백만 달러

구분	2006	2007	2008	2009	2010
수출	1,177.9	1,323.9	1,608.7	1,521.0	2,087.8
수입	1,652.4	2,107.8	2,836.8	2,892.6	3,499.7

자료 : 아시아개발은행 (www.adb.org), 2012.9

- 2010년 기준 라오스의 최대 수출입국은 대만으로 전체 수출의 33.03%, 전체 수입의 67.10%를 차지
 - 주요 수출국은 대만(33.03%), 중국(24.47%), 베트남(11.12%)의 순으로 상위 10개국의 비중이 전체 수출의 80.39%를 차지함
 - 주요 수입국 역시 대만(67.10%), 중국(14.98%), 베트남(5.47%)의 순으로 상위 10개국의 비중이 전체 수입의 94.65%를 차지함
 - 한편 우리나라는 라오스 전체 수출의 7위(0.78%), 전체 수입의 5위(1.80%)임

< 라오스 주요 무역 대상국 (2010) >

단위 : 백만 달러, %

주요 수출국	금액	비중	주요 수입국	금액	비중
1 대만	689.7	33.03%	1 대만	2348.4	67.10%
2 중국	510.9	24.47%	2 중국	524.1	14.98%
3 베트남	232.1	11.12%	3 베트남	191.4	5.47%
4 영국	69.9	3.35%	4 일본	68.3	1.95%
5 독일	53.3	2.56%	5 한국	63.0	1.80%
6 미국	56.3	2.70%	6 홍콩	30.0	0.86%
7 일본	34.2	1.64%	7 싱가포르	25.3	0.72%
8 한국	16.4	0.78%	8 호주	24.8	0.71%
9 프랑스	15.6	0.75%	9 독일	21.4	0.61%
10 말레이시아	0.1	0.01%	10 프랑스	15.7	0.45%
상위 10개국 합계	2087.8	80.39%	상위 10개국 합계	3499.7	94.65%

자료 : 아시아개발은행 (www.adb.org), 2012.9

- 라오스의 주요 수출 품목은 광물, 농산물/목재, 의류, 전기 순이며, 2010년 기준 상위 7개 품목은 전체 품목의 83.65%를 차지
 - 2010년 제1수출품은 광물로 수출액은 6억 2,540만 달러이며 전체 수출액의 38.90%를 차지함
 - 한편 제1, 2수출품인 광물과 농산물/목재는 각각 연평균 13.08%, 48.23% 증가하였으나, 기타 다른 품목은 연평균 마이너스(-) 증가율을 보이고 있음

< 라오스 주요 수출 품목 >

단위 : 백만 달러, %

품목	2008	2009	2010	2011	연평균성장률
1 광물	561.68	446.58	625.4	812.21	13.08 %
2 농산물/목재	52.66	91.41	169.02	171.5	48.23 %
3 의류	256.03	127.09	171.07	161.3	-14.27 %
4 전기	107.99	100.62	113.18	75.97	-11.06 %
5 목공품	65.7	41.74	37.4	27.6	-25.11 %
6 커피	18.49	21.71	26.09	17.8	-1.26 %
7 기타	35.04	28.41	25.74	24.38	-11.39 %
합계	1,091.90	1,052.70	1,746.40	1,853.98	19.30 %

자료 : Bank of the Lao PDR(<http://www.bol.gov.la>), 2012.9

- 라오스의 주요 수입 품목은 자본재, 소비재, 금/은, 전기 순이며, 2010년 기준 상위 6개 품목은 전체 품목의 36.86%를 차지
 - 2010년 제1수입품은 자본재로 수입액은 9억 2,000만 달러이며 전체 수입액의 26.29%를 차지함
 - 한편 제3수입품인 금/은은 연평균 101.89%의 높은 증가율을 보이고 있으며, 제6수입품인 의류 자재는 연평균 -23.96%로 마이너스(-) 증가율을 보이고 있음

< 라오스 주요 수입 품목 >

단위 : 백만 달러, %

품목	2008	2009	2010	2011	연평균성장률
1 자본재	567.63	920.2	1,066.30	1,221.30	29.10%
2 소비재	611.42	373.22	670.42	901.27	13.81%
3 금/은	20.2	59.74	209.76	166.23	101.89%
4 전기	26.9	39.2	50.76	50.96	23.73%
5 의류 자재	175.16	67.04	60.28	77	-23.96%
6 기타	1.87	1.69	2.9	6.1	48.31%
합계	1,403.17	1,461.10	2,060.40	2,422.86	19.97%

자료 : Bank of the Lao PDR(<http://www.bol.gov.la>), 2012.9

(3) 외국인 직접투자

- 라오스의 외국인직접투자액은 2009년 43억 1,289만 달러로 급격히 증가하였으나, 2010년 다시 평균치로 감소하였고, 2011년 다시 증가하는 추세
 - 2011년 외국인 직접투자액은 27억 3,446만 달러로 전년 대비 13억 3,226만 달러 증가였으며, 연평균 24.53%의 증가율을 보임

< 라오스 외국인 직접투자 현황 >

단위 : 백만 달러, %

구분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균성장률
FDI	1,136.91	1,215.54	4,312.89	1,402.20	2,734.46	24.53%

자료 : Bank of the Lao PDR(<http://www.bol.gov.la>), 2012.9

3) 우리나라와의 교역 관계

- 우리나라의 대(對) 라오스 수출액은 2011년 1억 5,440만 달러로 2006년 이후 연평균 45.97% 증가율을 보이고 있으며, 수입액은 430만 달러로 동기간 연평균 -24.65%의 마이너스(-) 증가율을 보임

< 한-라오스 교역 현황 >

단위 : 백만 달러, %

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	연평균성장률
수출	23.3	55.6	53.1	55.7	112.2	154.4	45.97%
수입	17.7	70.3	52.9	17.5	19.9	4.3	-24.65%
무역수지	5.5	14.6	222.0	38.2	92.2	150.1	93.73%

자료 : 한국무역협회 (<http://stat.kita.net>), 2012.9

- 2011년 기준, 대(對)라오스 제1수출품은 철도 또는 궤도용 이외의 차량 및 그 부분품과 부속품으로 수출액은 1억 3,600만 달러임
 - 그 다음은 원자로, 보일러와 기계류 및 이들의 부분품(700만 달러), 전기기기과 그 부분품(200만 달러), 의약품(200만 달러)의 순임
 - 또한 주요 10개 품목이 전체 수출액의 98.45%를 차지함
- 반면, 2011년 기준, 대(對)라오스 제1수입품은 목재와 그 제품 및 목탄으로 수입액은 300만 달러이며 제2수입품목은 광, 슬랙, 회로 수입액은 100만 달러임
 - 또한 주요 10개 품목이 전체 수입액의 93.02%를 차지함

< 한-라오스 주요 수출입 품목 (2011) >

품목	수출		품목	수입	
	금액(백만 달러)	중량(백만 톤)		금액(백만 달러)	중량(백만 톤)
철도 또는 궤도용 이외의 차량 및 그 부분품과 부속품	136	39,935	목재와 그 제품 및 목탄	3	3,321
원자로, 보일러와 기계류 및 이들의 부분품	7	1,205	광, 슬랙, 회	1	232
전기기기와 그 부분품	2	732	커피, 차, 마태, 향신료	0	72
의료용품	2	10	메리야스 및 뜨게질편물의 의류와 그 부품	0	4
고무와 그 제품	1	232	의류와 그 부속품 (메리야스 및 뜨게질편물의 것은 제외)	0	4
철강	1	691	비금속제의 각종제품	0	57
플라스틱 및 그 제품	1	382	채유용 종자, 과일, 각종 종자, 과일, 공업용 .의약품식물, 짚, 사료식물	0	12
광학기기, 사진용 기기, 영화용기기, 측정기기, 검사기기, 정밀기기와 의료용기기 및 이들의부분품과 부속품	1	36	기타 방직용섬유제품, 세트, 중고의류, 중고 방직용섬유제품, 냄마	0	-
철강의 제품	1	365	음료, 알코올, 식초	0	13
정유와 레지노이드, 조제향료, 화장품류, 화장용품류	0	23	가구와 침구, 램프와 조명기구, 조명용 사인, 조립식 건물	0	8

자료 : 한국무역협회 (http://stat.kita.net), 2012.9

주 : 주요 10대 수출입 품목으로 1위부터 10위 순서로 정리함(HSK 2단위)

- 라오스에 대한 우리나라의 해외투자는 2008년 4,375만 달러로 가장 많은 금액이 투자되었고 2006년부터 2011년까지 연평균성장률은 37.74%로 증가하였으나, 2008년 이후 라오스에 대한 해외투자가 점차 감소하는 추세

< 한-라오스 해외투자 현황 >

구분	단위	2006	2007	2008	2009	2010	2011
투자금액	백만 달러	2,81	24,57	43,75	31,32	15,12	13,93
신규 법인 수	개	12	12	7	8	7	5
신고건수	건	13	27	21	25	26	23

자료 : 한국수출입은행 (www.koreaexim.go.kr), 2012.9

2. 라오스 인프라 현황

- 라오스는 중국, 미얀마, 태국, 베트남, 캄보디아와 국경을 접한 내륙국가로 바다와 접해있지 않아 지리적으로 해상무역이 불가능한 국가
 - 라오스의 해상무역은 메콩강을 따라 캄보디아를 통하는 방법과 육상운송을 활용하여 베트남의 다낭항(Danang port)이나 태국의 방콕항(Bangkok port)과 람차방항(Laem Chabang port)을 이용하는 방법이 있음
 - 그러나 총 도로 길이 39,546km 중 84.6%는 비포장 도로이며, 철도 시설은 4km 미만으로 라오스의 육상운송시설은 매우 열악한 상태임
 - 또한 라오스에 42개의 공항이 운영되고 있으나 이들 대부분이 군사목적으로 운영되고 있으며, 42개 공항 중 9개 공항만이 포장된 활주로를 보유함
 - 라오스의 운송분담율은 도로 90%, 항공 8%, 항만 2%, 철도 0%임

1) 도로

- 라오스의 전체 도로 길이는 39,546km이며, 국도는 전체 도로의 19% 수준인 약 7,235km임
 - 또한 지방도로 길이는 7,923km로 가장 비율이 높으며, 지구도로는 5,129km, 도시도로는 1,915km, 농로는 16,440km, 기타 도로는 904km임

< 라오스 도로 현황 >

구분	국도	지방도로	지구도로	도시도로	농로	기타	합계
길이(km)	7,235	7,923	5,129	1,915	16,440	904	39,546
비율(%)	19	20	14	4	41	2	100

자료 : Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR, 2012.9.16

- 한편 라오스는 흙 도로가 19,596km로 가장 비율이 높으며, 자갈 도로가 13,874km, 포장 도로가 6,116km임

< 라오스 도로 유형 >

단위 : km

구분	국도	지방도로	지구도로	도시도로	농로	기타	합계
포장	4,433	697	183	575	85	143	6,116
자갈	2,191	4,165	2,633	895	3,666	324	13,874
흙	611	3,101	2,313	445	12,689	437	19,596
합계	7,235	7,923	5,129	1,915	16,440	904	39,546

자료 : Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR, 2012.9.16

- 라오스의 주요 고속도로는 AH3(NR 3), AH11(NR 13S), AH12(NR 13N), AH13(NR 2), AH13(NR 2), AH15(NR 8), AH16(NR 9)임
- AH3(NR 3)은 중국 국경과 연결되며, AH15(NR 8)와 AH16(NR 9)는 베트남 국경과 연결됨
- 또한 추후 AH131(NR 12)와 AH132(NR 18B)를 건설할 계획임

< 라오스 고속도로 현황 및 개발 계획 >

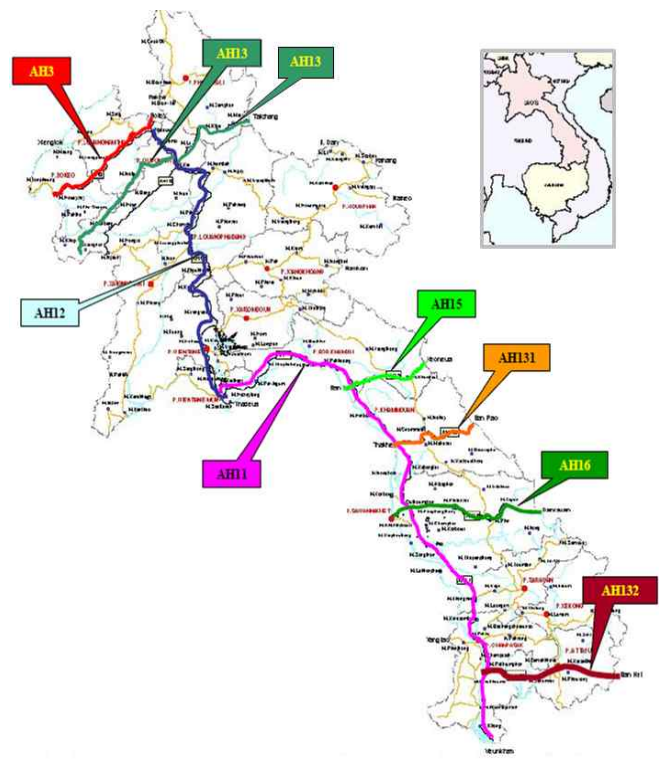
시기	구분	구간	길이(km)
현황	AH 3 (NR 3)	HuaiXay-BoTen (Lao/Thai- Lao/Chinese bdr)	251
	AH 11 (NR 13S)	Vientiane-Ban Lao-Thakhek-Savannakhet-Pakse-Veunkham	861
	AH 12 (NR 13N)	Nateuy -Oudomxai-Luang Prabang -Vientiane- Thanaleng	682
	AH 13 (NR 2)	HuaiKon-MuangNgeun-Oudomxai	391
	AH 13 (NR 2)	HuaiKon-MuangNgeun-Oudomxai-MuangKhoua-TaiChang	
	AH 15 (NR 8)	Ban Lao-Nam Phao (Lao-Viet bdr)	236
	AH 16 (NR 9)	Savannakhet-Densavanh (Lao/Thai-Lao/Viet bdr)	240
개발 계획	AH 131 (NR 12)	Thakhek-Mugia (Lao/Thai- Lao/Viet bdr)	149
	AH 132 (NR 18B)	Vang Tao- Ban Het (Lao/Thai- Lao/Viet bdr)	309

자료 : 4th Meeting of the Working Group on the Asian Highway, 2011.9

< 라오스 및 인근 국가 도로 현황 >



< 라오스 도로 현황 및 개발 계획 >



자료 : Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR, 2012.9.16
4th Meeting of the Working Group on the Asian Highway, 2011.9

2) 철도

- 현재 라오스의 철도 시설은 4km 미만으로 라오스 운송 인프라 중 철도의 비중은 0%임
- 태국 재무부 산하 경제개발협력청(NEDA)은 2009년 태국의 농카이(Nong Khai)와 라오스의 국경에 위치한 타나랭(Thanalaeng)지역을 연결하는 3.5km 구간을 개통
 - 주행시간은 15분으로 하루 2차례 운행하며, 2011년에는 3만명 이상의 여행객이 이 철도를 이용하여 라오스로 입국하였음
 - 또한 2012년 7월 태국정부는 농카이-타나랭노선에 비엔티안(Vientiane)까지 7.75km를 추가로 연장하기 위해 16억 바트(THB)* 예산을 승인하였으며, 2년 내에 완공할 예정임
- 라오스정부는 2011년에서 2015년까지 국가경제개발계획의 핵심이 되는 프로젝트의 일환으로 비엔티안과 중국의 운남성을 연결하는 421km의 고속철도를 건설할 계획
 - 본 프로젝트는 70억 달러의 비용이 소요되는데, 중국은 이에 드는 비용의 70%를 제공할 예정이며 나머지는 라오스-중국 합작회사가 부담하고, 철도운영을 책임질 예정임

< 라오스-태국 철도 네트워크 >



< 라오스-중국 철도 네트워크 >



자료 : <http://www.railway-technology.com>, 2012.7.24
<http://jclao.com/archives>, 2012.4.19

* 1,600,000,000THB = 51,915,883.67USD (약, 5,200만 달러), 2012.9.17일 기준

- MPWT(Ministry of Public Work and Transport)는 2011년부터 2015년까지 5개년 운송 개발 계획(Five-Year Transport Development Plan)의 일환으로 다음과 같이 철도를 개발할 예정
 - 2010년부터 2020년까지 비엔티안-루앙프라방-보텐(Boten)지역을 연결하는 493km의 철도와 비엔티안-다켄(Thakhek)지역을 연결하는 325km의 철도, 다켄과 베트남 Mugia 지역을 연결하는 135km의 철도를 건설할 계획임

< 라오스 철도 개발 계획 >

구분	구간	거리(km)	비용(10억 달러)	기간
1	Thanaleng-Vientiane	3.5	3.5	2008-2010
2	Vientiane-Luangprabang-Boten	493	2,500	2010-2020
3	Vientiane-Thakhek	325	1,400	2010-2020
4	Thakhek-Mugia(Vietnam)	135	614	2010-2020

자료 : Ministry of Planning and Investment, Lao PDR, 2012.6

3) 공항

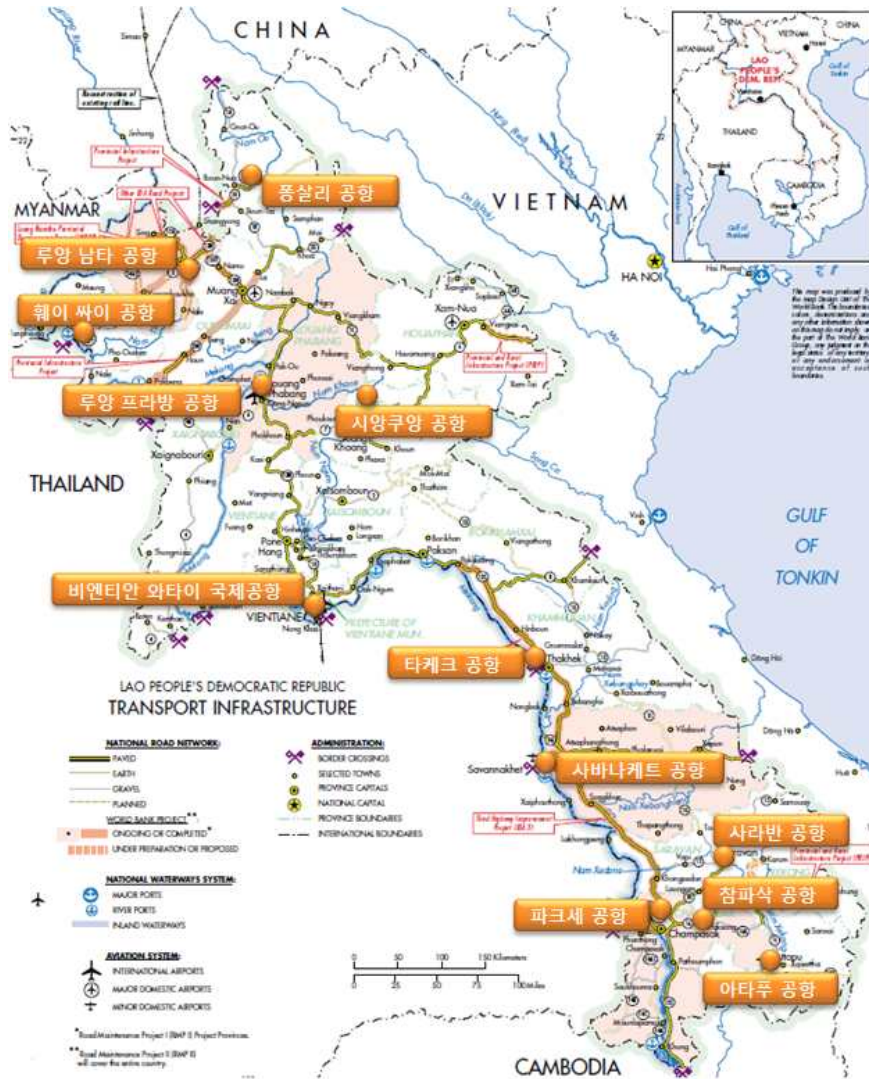
- 라오스 공항 당국(Lao Airport Authority, LAA)은 비엔티안 와타이 국제공항(Vientiane Wattay International Airport)을 운영하고 있으며, 현재 비엔티안(Vientiane), 루앙 프라방(Luang Prabang), 파크세(Pakse), 사바나케트(Savannakhet), 루앙 남타(Luang Namtha) 공항을 관리
 - 국제공항은 비엔티안 와타이(Vientiane Wattay), 루앙 프라방(Luang Prabang), 사바나케트(Savannakhet)가 있음
 - 지방공항은 보케오(Bokeo), 우돔싸이(Oudomxay), 시앙 쿠앙(Xieng khouang), 루앙 남타(Luang Namtha)가 있으며 중앙정부로부터 매년 보조금을 제공받지만 지방정부가 관리함
- 라오스 공항은 총 42개(2012년 기준)로 포장된 활주로를 보유한 공항 9개와 비포장 활주로를 보유한 공항 33개를 포함

< 라오스 공항 활주로 포장 현황 >

길이	포장 활주로	길이	비포장 활주로
2,438~3,047m	3	-	-
1,524~2,437m	3	1,524~2,437m	2
914~1,523m	3	914~1,523m	9
-	-	914m 이하	22
합계	9개	합계	33개

자료 : Central Intelligence Agency(www.cia.gov), 2012.9

< 라오스 주요 공항 현황 >

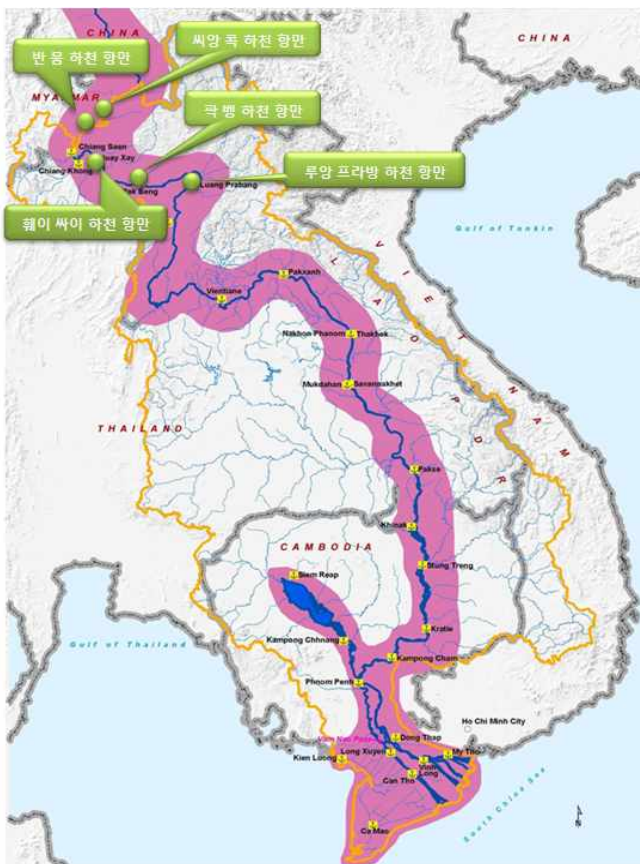


자료 : Lao PDR, National Statistical Center

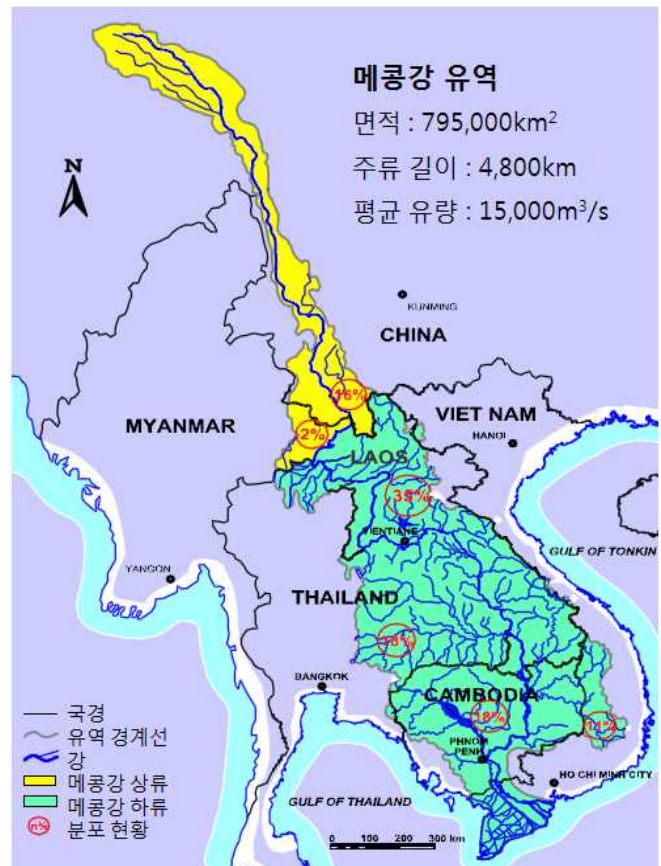
4) 항만

- 라오스는 내륙국가로 바다와 연결된 항만은 전혀 없으며, 메콩강과 연결된 하천 항만(River Port) 29개를 보유
 - 그러나 하천 항만의 미흡한 개발로 인해 컨테이너 화물을 처리하기가 적합하지 않음
- 라오스는 메콩강 상류 3개국(중국, 미얀마, 태국)과 상업적 운항 협정을 체결하였으며, 북쪽에 위치한 지방 하천 항만 5개를 국제항과 관광지로 개발할 계획
 - 개발 예정인 지방 하천 항만은 씨앙 콕(Xieng Kok), 반 뎀(Ban Mom), 웨이 싸이(Huay Sai), 루앙 프라방(Louang Prabang), 팍 뱅(Pak Bang)임
- 메콩강은 총 4,800km로 중국, 미얀마, 라오스, 태국, 베트남, 캄보디아와 연결된 강이며 라오스 내의 메콩강 길이는 1,898km임
 - 메콩강은 중국 16%, 미얀마 2%, 라오스 35%, 태국 18%, 베트남 11%, 캄보디아 18%로 분포되어 있음

< 라오스 하천 항만 현황 >



< 메콩강 분포 비율 >



자료 : Seminar on Promotion of Cruise in Mekong River, 2010. 9

International Seminar on Inland and Costal Waterborne Transport and Regional Development, 2010.9

- 메콩강에 위치한 하천 항만은 라오스 화물수송의 31%를 담당하며, 여객운송의 5%를 담당
 - 라오스는 처리능력 50T인 바지선 71척과 처리능력 50T이하의 바지선 902척을 보유하고 있으며, 페리선 33척을 보유함
 - 또한 50명 이상을 수용할 수 있는 여객선 84척과 15~50명을 수용할 수 있는 여객선 303척, 15명 이하를 수용할 수 있는 여객선 5,812척을 보유하고 있음

3. GMS 현황

1) 개황

- GMS(The Greater Mekong Subregion)는 중국, 미얀마, 라오스, 태국, 베트남, 캄보디아로 구성
 - 라오스는 각각 중국 505km, 미얀마 236km, 태국 1,835km, 베트남 2,069km, 캄보디아 435km의 국경을 접하고 있음
 - GMS 국가 간 주요 국경은 라오스-중국 3개, 라오스-태국 7개, 라오스-베트남 7개, 라오스-캄보디아 2개가 있음

< GMS 국가 간 국경 위치 >



< GMS 국가 간 주요 국경 현황 >

국가	위치
라오스 - 중국	Mohan - Boten
	Xiengkong riverport
	Sobhun checkpoint
라오스 - 태국	Chiang Khong - Houy Xai
	Nakaxeng - Kaenthao
	Nong Khai - Vientiane
	Bungkan - Pakx
	Nakon Phanom - Thakhaek
	Mukdaharn - Savannakhet
	Chong Mek - Vangtao
라오스 - 베트남	Tay Trang- Sobboun
	Nameo - Banteui
	Namkan - NamCan
	Keoneua - Namphao
	Chalo - Napao
	Lao Bao - Dansavanh
	Bo Y - Phuqueua
라오스 - 캄보디아	Stung Treng - Veun Kham
	Dong Kralor - Veun Kham

자료 : Seminar on Promotion of Cruise in Mekong River, 2010. 9

2) 경제현황

(1) 개황

- GMS 국가 중 면적은 중국(윈남, 광시지역)이 699km²로 가장 넓으며 미얀마 677km², 태국 513km²순임
 - 또한 인구는 베트남이 9,794만 명으로 제일 많으며, 그 다음으로 중국(윈남, 광시지역) 9,761만 명, 태국 6,951만 명임
 - 1인당 GDP는 중국이 5,062달러로 제일 높으며, 그 다음으로 태국 4,972달러, 베트남 1,411달러 순임
 - GMS 국가의 총 면적은 2,640km²이며 총 인구는 3억 3,399만 명이고 평균 1인당 GDP는 2,320달러임

< GMS 국가 현황 >

구분	라오스	윈남,광시(중국)	미얀마	태국	베트남	캄보디아	GMS
면적(천km ²)	238	699	677	513	332	181	2,640*
인구(백만명)	6.28	97.61	48.34	69.51	97.94	14.31	333.99*
1인당GDP(달러)	1,320	5,062	255	4,972	1,411	900	2,320**

자료 : WorldBank (<http://databank.worldbank.org>), 2012.9

GMS Environment Operations Center (www.gms-eoc.org), 2012.9

주 : * 총합, ** 평균

(2) 수출입

- 라오스는 전체 수출 중 GMS 국가 간의 수출이 차지하는 비중이 82.5%로 다른 국가보다 GMS 국가 간의 수출 비중이 가장 높으며, 수입 역시 전체 수입 중 GMS 국가 간의 수입이 69.5%로 다른 GMS 국가보다 가장 높음
 - GMS 국가 간 수출비중은 라오스, 캄보디아, 미얀마, 베트남, 태국, 중국 순으로 높으며, 수입 비중은 라오스, 미얀마, 태국, 베트남, 캄보디아, 중국 순으로 높음

< GMS 국가 간 수출입 현황 (2011) >

단위 : 백만 달러, %

수출국 \ 수입국	라오스	중국	미얀마	태국	베트남	캄보디아	GMS	전체	GMS 비중
라오스		729	-	1,029	297	2	2,057	2,958	69.5%
중국	519		4,825	25,700	29,088	2,319	62,451	1,901,480	3.3%
미얀마	-	1,677		2,975	105	-	4,757	7,964	59.7%
태국	3,035	39,040	3,095		6,985	2,874	55,029	226,380	24.3%
베트남	244	11,108	61	2,031		1,738	15,182	87,847	17.3%
캄보디아	1	185	-	176	310		672	6,174	10.9%
GMS	3,799	52,739	7,981	31,911	36,785	6,933		-	-
전체	4,603	1,741,450	13,637	228,878	126,546	10,732	-	-	-
GMS 비중	82.5%	3.0%	58.5%	13.9%	29.1%	64.6%	-	-	-

자료 : 한국무역협회 (<http://stat.kita.net>), 2012.9

3) GMS 회랑 현황

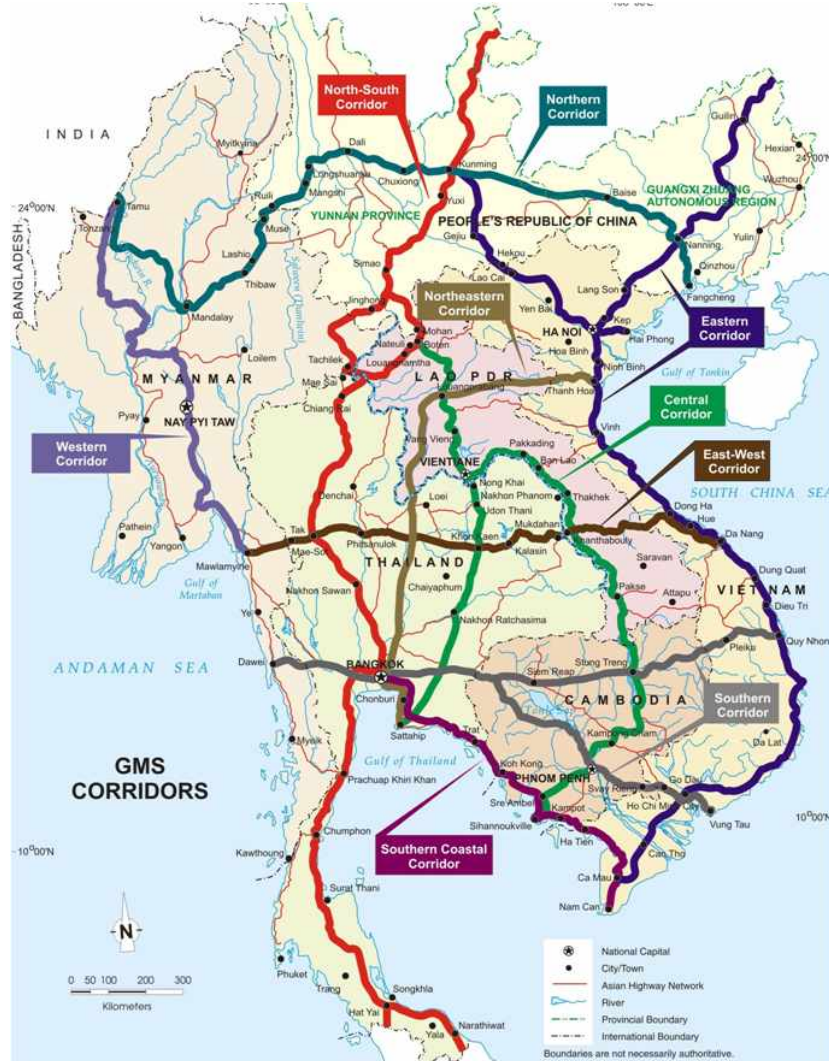
- 라오스는 GMS(The Greater Mekong Subregion) 교통부문 개발사업 시행계획에 근거하여 인근 국가들과 물류망을 개선 중
 - GMS 국가의 상품교역, 서비스교역, 금융협조, 교통, 정보통신, 과학기술, 에너지, 식량 및 농업/임업, 제도강화, 경제협력 등 10개 부문에 대한 시행계획의 일환으로 교통부문 우선사업 25개를 선정하여 물류체계를 구축할 예정임
 - GMS 회랑은 Eastern Economic Corridor, Western Economic Corridor, Northern Economic Corridor, Northeastern Economic Corridor, North-South Economic Corridor, Central Economic Corridor 등이 있음

< GMS 회랑 현황 >

구분	구간
Eastern Economic Corridor	Guilin - Nanning - Hanoi - Danang - Ho Chi Minh - Camau
Western Economic Corridor	Tam - Naypydaw - Mawlamyaine
Northern Economic Corridor	Fangcheng - Nanning - Kunming - Mandalay - Tamu
Northeastern Economic Corridor	Bangkok - Lom Sak - Luang Phrabang - Thanh Hoa
North-South Economic Corridor	Kunming - Tak - Bangkok - Narathiwat
Central Economic Corridor	Boten - Muang Xai - Luang Phrabang - Vientiane - Pakse - Stung Treng - Phnompenh - Sihanouk Ville
Other Economic Corridors:	Sattahip - Chonburi - Bangkok - Dawei
	Bangkok - Nakhon Ratchasima - Khon Kaen - Vientiane

자료 : GMS Economic Cooperation and ITS Impact on CLMV Development

< GMS 회랑 현황 >



자료 : International Seminar on Inland and Costal Waterborne Transport and Regional Development, 2010.9

4. 루앙 남타(Luang Namtha) 지역 개요

1) 루앙 남타 지역 개황

- 루앙 남타 지역은 라오스의 북서쪽에 위치한 지역으로, 라오스의 17개 지방 중 가장 가난한 지역 중 하나임
 - 중국과 미얀마 국경으로부터 각각 140km, 130km 떨어져 있음
 - 지역의 전체 크기는 약 9,300m²이고, 전체 인구는 162,000명임
 - Namtha, Nale, Vieng Phoukha, Long, Muang Sing의 5개 구역으로 구성되어 있음

< 라오스 북부 및 루앙 남타 지역 지도 >



자료 : Luangnamtha travel guide

- 라오스에서도 산업이 낙후된 지역으로 2005년 기준으로 1인당 소득은 280달러를 기록
 - 주요 산업: 농업, 목재업, 갈탄 및 구리 광산업, 수공업, 관광업
 - 주요 농업 생산물: 쌀, 옥수수, 카사바, 땅콩 및 채소류
 - 주요 생산품: 소, 생선, 닭, 고무, 티크재, 사탕수수, 후추, 카르다몸, 생강 등 향신료
 - 주요 관광자원: Namtha National Forest Conservation Area
- 주요 교역국가는 중국이며 주 교역품은 농업생산물과 고무 등임

2) 루앙 남타 지역 주변 교역량 현황

- 루앙 남타 지역은 중국, 라오스, 미얀마와 국경을 맞대고 있는 지역으로, 중국 운남-라오스 간 교역량과 중국 운남-태국 교역량의 환적 물동량 증가에 따라 지역 물동량이 급증할 것으로 예상되고 있음
 - 특히 루앙 남타 지역은 GMS의 핵심 중 하나인 North-South Economic Corridor를 관통하는 곳에 위치하여 라오스 국내 뿐 아니라 아세안 물류에 있어서도 핵심적인 지역임
- 라오스와 중국 운남과의 교역량은 2005~2010년 동안 매년 38%씩 증가하고 있음
 - 2010년 현재 라오스에서 운남으로 수출액은 100,580천 달러이고, 수입액은 95,080천 달러임
 - 전체 무역량은 195,660천 달러이며 라오스와 운남 간의 수출입량은 비슷한 수준을 기록하고 있어 무역의 불균형이 심하지 않음

< 중국 운남-라오스 간 무역액 현황 >

단위 : 십만 달러, %

연도	운남→라오스	라오스→운남	전체무역량	연평균성장률
2005	26.08	14.14	40.22	-
2006	34.69	34.63	69.32	72.4
2007	35.91	47.48	83.39	20.3
2008	57.12	53.34	110.46	32.5
2009	74.34	80.67	155.01	40.3
2010	95.08	100.58	195.66	26.2
평균	53.87	55.14	109.01	38.3

자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

- 중국 운남과 태국과의 교역량은 2005~2010년 동안 매년 29.5%씩 증가하고 있음
 - 2010년 현재 태국에서 운남으로 수출액은 113,840천 달러이고, 수입액은 322,560천 달러임
 - 전체 무역량은 237,470천 달러이나 운남에서 태국으로의 수입량이 많아 양 국가 간의 교역량의 불균형을 나타내고 있음

< 중국 운남-태국 간 무역액 현황 >

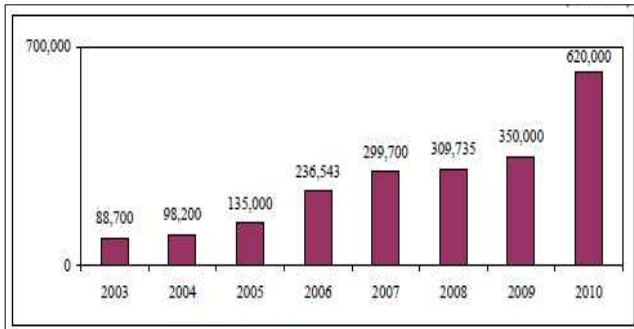
단위 : 십만 달러, %

연도	운남→태국	태국→운남	전체무역량	연평균성장률
2005	131.82	20.11	151.93	-
2006	109.19	21.50	130.69	-14.0
2007	156.80	63.41	220.21	68.5
2008	228.88	20.87	249.75	13.4
2009	202.65	33.20	235.85	-5.6
2010	322.56	113.84	436.40	85.0
평균	191.98	45.49	237.47	29.5

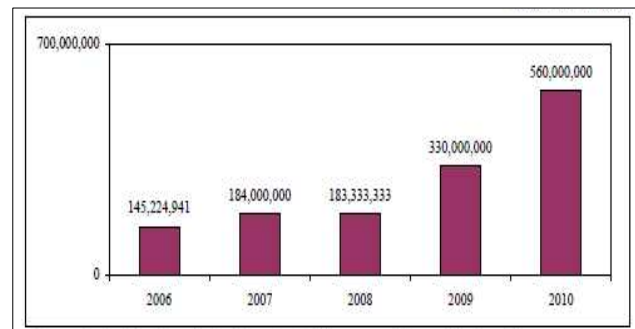
자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

- 루앙 남타 지역에 위치한 중국과 라오스의 국경지대는 운남지역과 라오스, 태국으로의 화물 대부분이 통과하는 지역임
- 중국과의 교역량이 늘어남에 따라 이 지역의 화물 통행량과 교역량이 2003~2010년 동안 매년 평균 각각 35%와 44% 증가추세에 있음
- 2010년 루앙 남타 국경지대의 전체 화물 물동량은 620천 톤이며, 교역액은 560백만 달러로 나타났음

< 루앙 남타 국경지대 물동량 추이 >



< 루앙 남타 국경지대 교역량 추이 >



자료 : the department of commerce of Yunnan Province, China

- 또한 2010년 기준으로 운남과 라오스·태국 사이 화물의 약 90%가 이 지역에서 처리되고 있으며, 2006~2010년 교역량의 약 70% 이상이 이 지역을 통과하였음

< 루앙 남타 국경지역 교역량 비중(운남-라오스-태국) >

단위 : 십만 달러, %

연도	(A) 운남-라오스·태국 간 전체 교역량	(B) 라오남타 국경지역 교역량	(B)/(A)
2006	200.01	145	72.61
2007	303.60	184	60.61
2008	360.21	183	50.90
2009	390.86	330	84.43
2010	632.06	560	88.60
평균	377.35	280.4	71.43

자료 : the department of commerce of Yunnan Province, China

- 중국에서 루앙 남타 국경 지역으로 들어온 주요 화물로는 채소류와 전기부품, 전자장비 등이며, 루앙 남타 국경 지역에서 중국으로 넘어간 주요 화물은 목재, 구리, 철광석, 쌀, 옥수수 등이었음
- 라오스와 중국 양 국은 2002년부터 국경에 위치한 Boten시와 Mohan시를 중심으로 국경으로부터 2km 지역을 Special Economic Zone으로 지정하여 운영 중에 있음

5. 루앙 남타(Luang Namtha) 지역 Dry Port 개발 계획

1) 주요 개발 방향

- 라오스의 물류시설 개발의 목적은 타 국가와 마찬가지로 전체 국가 물류의 효율을 높이고 물류비용을 줄이는 것에 있으나, 구체적 개발 목표는 아래와 같음
 - 효율적이고 신뢰있는 교통 인프라를 구축하여 화물 운송 루트의 효율성을 제고
 - 국경을 통과하는 인적 · 물적 자원에게 편리하고 안전한 물류 체계 구축
 - 내륙국의 한계를 극복하고 아세안 국가들을 연결고리로서의 국가적 물류 위상 수립
- 라오스는 "GMS의 지역 물류 서비스 허브"를 목표로 다음과 같은 물류 전략을 수립하여 추진 중에 있음
 - 전략 1: 화물 흐름의 통합
 - 전략 2: 비즈니스 촉진
 - 전략 3: 시장 확대

< 라오스 Dry Port 개발 정책 전략 >

전략	전략 1: 화물 흐름의 통합	전략 2: 비즈니스 촉진	전략 3: 시장 확대
대상 지역	- 물류 허브 개발 - 주요 물류 루트의 개선 - 교통 효율의 개선 - 부가가치 물류 창출	- 외국 물류 비즈니스 유치 - 국내 기업 경쟁력 강화 - 물류관련 정부기관 강화	- GMS 국경 통행 조약 실행 - 국경간 통관절차 개선 - 물류시장의 자유시장화

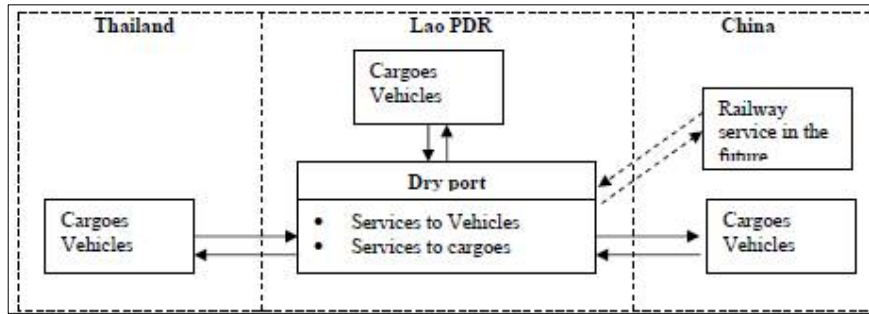
자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

- Dry Port 개발과 관련하여 재정부, 공공안전부, 농림부가 관련하고 있으며, 국토법·교통법·관세법·내외국인 투자 촉진법 등을 토대로 개발계획을 수립하였음

2) 루앙 남타 지역 Dry Port 화물 수요량 예측

- 라오스-중국 국경지대의 물류량을 수용할 수 있는 규모의 Dry Port를 계획
 - 기본 개발 컨셉은 라오스 국내와 태국으로 가는 환적 물류를 처리하는 것임
 - Dry Port 기본 기능 외에도 화물의 집하와 분배, 저장, 수출입 통관작업, 벌크 화물 처리시설, 컨테이너 창고, 운송수단의 다변화, 환적 시설 등 포함

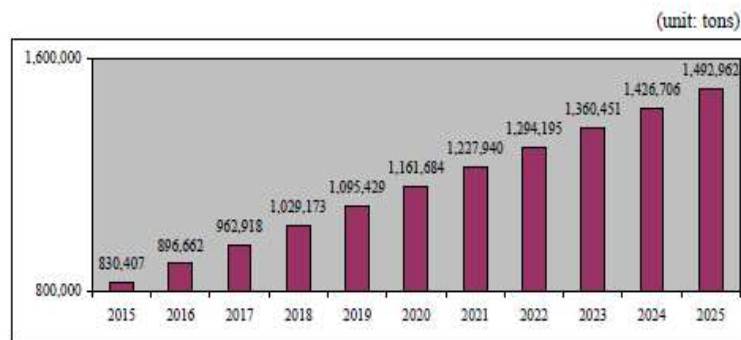
< 루앙 남타 Dry Port 기본 기능 >



자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

- 루앙 남타 지역의 물동량은 2025년까지 꾸준히 늘어날 것으로 예상
 - 2003~2010년 루앙 남타 지역의 물동량을 토대로 분석한 결과 2025년에는 약 1,493천톤 이상의 물동량이 발생할 것으로 예측됨

< 루앙 남타 지역 물동량 예측 >



자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

3) 루앙 남타 지역 Dry Port 개발 계획

- 루앙 남타 지역 Dry Port의 위치는 국경지대에 위치한 Nateuy 지역임
 - Nateuy는 운남-태국을 연결하는 NR-3 도로와 Luang Probang-Vientiane을 연결하는 NR-13 도로와 연결되어 있음
 - 철도와연 연결이 편하고, 루앙 남타 지역의 미래 물동량을 수용할 만한 면적을 제공해 줄 수 있는 지역임
- Dry Port 규모는 기본적으로 2025년 루앙 남타 지역의 물동량 예측 결과를 토대로 계획되었음
 - 2025년 루앙 남타 지역 예상 물동량은 연간 약 1,493천 톤이며, 화물의 원활한 처리를 위해 필요한 Dry Port 처리 용량 규모는 전체 153천톤, 컨테이너 용량은 122천톤으로 계산됨

< 루앙 남타 국경지역 2025년 무역량 예상 >

기능	필요 용량 (톤)	비 컨테이너 화물 (톤)	컨테이너 화물 (톤)
보세창고	29,860	5,973	23,887
라오스 · 태국→중국	95,788	19,157	76,631
중국→라오스 · 태국	27,352	5,470	21,882
전체 계획 용량	153,000	30,600	122,400

자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

- 실제 Dry Port 설계 용량에 사용된 일일 수요량은 2025년 예측치와 20%의 예측불가능한 요소를 고려하여 아래 표와 같이 추정하였음
- 철도와 트럭 수요로 나누었으며, 보세창고, 국경 간 수출입량과 공실된 컨테이너 통행량 수요를 모두 고려하였음

< Dry Port 일일 수요 >

기능	철 도			트럭		
	컨테이너 (TEU)	벌크화물 (톤)	전체 (TEU)	컨테이너 (TEU)	벌크화물 (톤)	전체 (TEU)
보세창고	5	2	7	2	1	3
수출	11	4	15	11	6	17
수입	3	1	4	3	1	4
빈 컨테이너	8	3	11	8	5	13
전체 계획 용량	27	10	37	24	13	37

자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

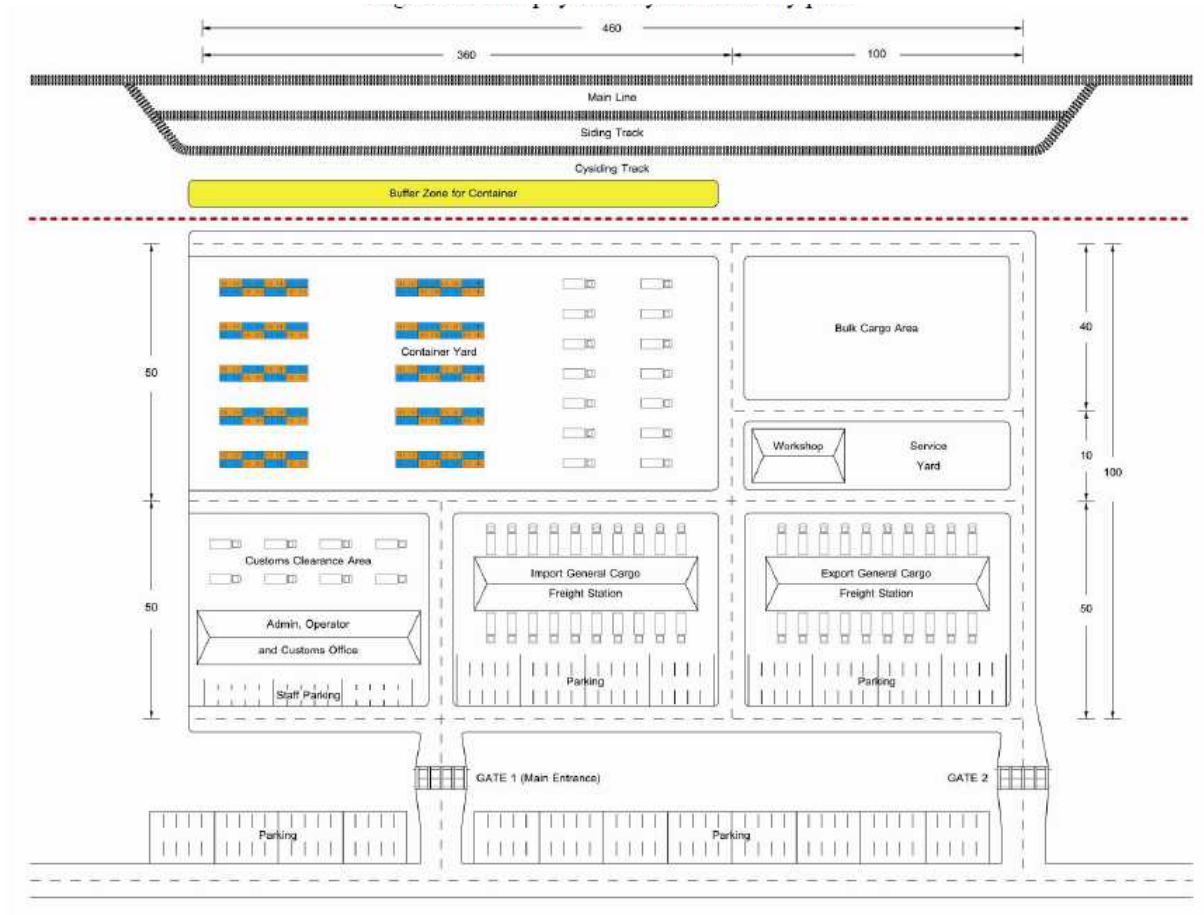
- 본 수요를 토대로 전체 36,468m²(약 4.6헥타르)의 크기 규모로 Dry Port를 설계하였음
- 컨테이너 야적장(CY), 벌크 화물 야적장, 컨테이너 창고, 관세 면제 구역, 관세청, 관리사무소, 주차장 등의 시설을 고려하였음
- 컨테이너 수요 증가에 대비하여 컨테이너 시설에 공간 계획을 대다수 할당하였음

< 루앙 남타 Nateuy Dry Port 개발 규모 >

기능	면적 규모(m ²)
컨테이너 야적장(CY)	17,712
벌크 화물 야적장	4,860
컨테이너 적체시설(CFS)	6,192
관세 면제 구역	3,510
관세청	269
관리사무소	896
기타 작업 공간	1,229
주차장	1,800
전체 계획 용량	36,468

자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

< 루앙 남타 Nateuy Dry Port 시설 계획 도면 >



자료 : Prefeasibility study of establishing a dry port in Luangnamtha Province, Lao PDR, 2012, UNESCAP

6. 라오스 외국인 투자제도*

- 라오스의 외국인 투자제도는 라오스의 산업화와 근대화의 진전을 목표로 하고 있으며, 이를 통한 라오스 국민들의 삶의 질을 개선하고 국가 경제 개발을 촉진하는데 목적을 두고 있음
 - 외국인은 개인과 법인 자격으로 투자가 가능하며, 라오스의 모든 산업 분야에 외국인 투자를 개방하고 있음
 - 단, 라오스 치안과 국내 안보에 심각한 영향을 미치거나 사회·자연 환경에 위해를 가하는 투자자에 대하여는 국가 재량으로 제한을 할 수 있음

1) 외국인 투자 형태

- 외국인 투자는 '계약에 의한 비즈니스 협력', '조인트벤처 설립', '독자 기업 설립' 등 세 가지 형태로 가능함
 - 계약에 의한 비즈니스 협력 조약을 통한 투자: 라오스 국내 기업과의 협력 조약을 통하여 라오스에 간접적으로 투자하는 방식으로, 비즈니스 기간, 권리 및 의무, 이윤분배 등은 두 기업 간 조약에 의거하여 집행됨
 - 조인트 벤처 설립을 통한 투자: 라오스 국내 기업과 조인트 벤처 형식의 합자 법인을 설립하는 것으로 기업의 소유권은 라오스 국내 기업과 외국 기업이 공동 소유하게 됨
 - 외국 투자자는 조인트 벤처 설립시 조인트 벤처 자본금의 최소 30% 이상을 투자해야 함
 - 독자 기업 설립을 통한 투자: 전체 출자금의 100%를 투자하여 설립하는 것으로 신규 법인이나 외국 투자 기업의 자회사 형태로 진출이 가능함
 - 독자 투자 기업의 경우 초기 전체 자본금에서 30%이상을 언제나 유지해야 하며, 사업 도중 자본금이 초기 투자금의 30% 이하로 떨어질 경우 사업 면허가 취소될 수 있음
- 외국인 투자자는 Committee for Promotion and Management of Investment(CPMI)의 관리·감독을 받음
 - 외국인 기업의 투자 진출시 사업계획과 함께 여권, 투자자의 이력서, 사업 타당성 조사 결과 보고서 등을 제출해야 함
 - 조인트 벤처나 계약에 의한 투자의 경우 관련 협정조약을 CPMI에 제출해야 함
 - 외국인 투자에 필요한 투자 면허는 문제가 없을 경우, 신청 후 90일이 걸리며 외국인 투자자의 라오스 내의 사업행위는 라오스 국내법과 동일한 적용을 받게 됨

* 자료 : Law on the promotion of foreign investment, the Law Committee of the National Assembly of the Lao PDR

2) 투자 인센티브

- 라오스 정부는 외국인이 투자한 지역을 3단계로 분류(경제 인프라 시설에 따라 구분)하여 각 단계마다 다른 인센티브를 제공하고 있음
 - 1지역(경제 인프라 시설이 전무한 지역): 최대 7년간 법인세를 면제해주며 면제기간 이후에 법인세 비율은 10%임
 - 2지역(평범한 수준의 경제 인프라 시설을 갖춘 지역): 최대 5년간 법인세를 면제해주며 면제기간 이후 법인세 비율은 첫 3년은 7.5%, 그 이후는 15%임
 - 3지역(높은 수준의 경제 인프라 시설을 갖춘 지역): 최대 2년간 법인세를 면제해주며 면제기간 이후 법인세 비율은 첫 2년은 10%, 그 이후는 20%임
- 지역별 인센티브 이외에도 아래와 같은 인센티브를 제공함
 - 라이선스 기간을 연장하기 위해 사용된 행정비용은 법인세에서 감면 가능함
 - 제조업의 경우, 제품 생산에 사용되는 중간재와 원료에 대하여 라오스 국내 생산이 여의치 않을 경우 수입 관세 및 관련 세금을 면제 받을 수 있음
 - 수출 상품에 대하여 수출 관세 면제

3) 외국인 투자자의 권리 및 의무

- 외국인 투자자는 아래와 같은 권리를 가짐
 - 비즈니스 활동과 관련하여 라오스 정부의 보호를 받을 수 있고, 고유 자산을 소유할 수 있음
 - 외국인을 기업 내 고용자의 10%까지 고용할 수 있음
 - 외국인 투자자와 가족, 외국인 기업 내에서 일하는 외국인 노동자들은 장기 거주가 가능한 다목적 비자를 발급받을 수 있음
 - 라오스 기업 활동 중에 창출된 지적재산권에 대해서는 외국 투자자에게 그 권리가 주어짐
- 외국인 투자자의 의무는 아래와 같음
 - 사업 활동을 위하여 사업 승인 면허를 받아야 하며, 이를 위해 사업계획과 타당성 검토 결과를 제출해야 함
 - 세금과 각종 공과금은 납부기한을 초과할 수 없음
 - 같은 조건이라면 라오스 노동자를 우선 고용해야 함
 - 고용한 라오스 노동자에 대하여 직업 교육과 관련 기술을 전수해야 할 의무가 있음
 - 사회 보장, 의료 보험, 고용 보험 등을 제공해야 함
 - 비즈니스 활동에 대한 리포트를 작성하여 주기적으로 CPMI에 보고해야 함

4) 투자 관련 절차 및 등록

- 투자신청서 구성
 - 투자신청서(중심부와 지방차원 CPMI에서 얻을 수 있음)
 - 사업계획
 - 합작회사계약서(두 명 이상의 지분소유주가 있을 경우)
 - 라오인민민주주의공화국에 설립될 기업의 협회초안조항
 - 실재물에 의해 제안된 투자의 경우 소급된 지난 3년간 납부한 법인소득세 증명서류들
 - 투자자의 다른 증명서류들(인명정보, 여권사본, 주민등록증과 범죄기록부 등)
- 투자신청의뢰
 - USD3,000,000보다 적은 투자가치를 가진, 투자유형 1의 활동범위 하의 투자 프로젝트신청은 지역이나 중앙수준 CPMI 모두에 제출할 수 있음
 - 투자유형 1외의 투자활동범위의 투자신청은 오직 중앙수준의 CPMI에만 제출해야 함
- 투자허가증을 받은 후에 IPD의 원스탑서비스단위(One-Stop Service Unit)는 투자자들을 위해 아래와 같은 등록절차를 취하며, 사업운영 시작 전 투자기업은 아래와 같은 사업운영을 위한 기타 필수운영 허가증을 받아야 함
 - 범주1 (컨설팅 또는 통상용 성향의 투자활동): 법인인감을 사용하기 위한 승인을 받아야 함
 - 범주2 (새로운 건물이나 공장의 건축 이외의 투자활동): 법인인감과 관련부문으로부터 운영 허가를 위한 승인을 받아야 함
 - 범주3 (새로운 건물이나 공장건축의 투자활동): 법인인감, 건축허가, 운영허가를 위한 승인을 받아야 함

5) 물류사업 투자 시 조건사항*

- GMS 국가 간의 조약에 의거, 자국 물류사업 투자시는 외국인 100% 투자가 가능
 - 국제물류사업의 경우는 자국기업이 51%, 해외투자기업이 49%의 투자 비율을 지켜야 함
- 10만불 이상 물류단지에 투자하는 외국기업에는 2010년부터 10년간 세금혜택을 부여할 예정임

* 자료 : Investment Guide Book For Lao PDR, 2008, Second Edition, Ministry of Planning and Investment(MPI)

7. 시사점

- 라오스의 경우 내륙고립국가(land-lock country)에서 내륙연결국가(land-link country)로 국가 정책을 전환하여 인도차이나 반도의 물류거점 국가로 성장하고자 많은 노력을 기울이고 있음
 - 특히 태국과 접경한 비엔티안 지역과 함께 중국과 접경한 루앙 남타 지방은 라오스-중국간 교역급증으로 인하여 중요한 물류거점으로 그 잠재력이 매우 높은 지역임
- 본 사업지역인 라오스 루앙 남타는 중국 운남-라오스, 중국 운남-라오스-태국을 연결하는 중요한 물류 루트로 인도차이나 반도 북부지역의 중요한 내륙물류거점으로 성장할 것으로 예상됨
 - UNECSAP의 추정에 따르면, 루앙 남타 지역의 국제 물동량은 2010년 630천톤에서 2025년 1,493천톤으로 2배 이상 증가할 것으로 보임
 - 이러한 물동량 증가세를 고려해 볼 때 해당 지역의 내륙물류기지(Dry Port)의 필요성이 대두되고 있으며, 3국을 연결할 수 있는 국제적 기준의 내륙물류기지 개발이 필요함
- 이러한 수요에 근거하여 중국-라오스, 라오스-태국을 연결하는 국경지역에 Dry Port 개발이 필요
 - 2025년 수요에 근거하여 총 36,468m²의 Dry Port가 필요한 것으로 추정되었으며, 컨테이너 야적장, 벌크화물 야적장, 컨테이너 창고, 관세면제 구역 등 관련 시설이 포함되어야 하는 것으로 제안함
 - 특히 지속적인 컨테이너 화물 증가를 고려하여 컨테이너 화물 처리시설 면적이 크게 할당
- 대상사업은 GMS 주도국인 중국의 자본 투자가 예상되고 있으며, 최근 중국의 아세안 영향권 확대를 견제하고 있는 일본의 관심도 높을 것으로 보여짐
 - 이러한 환경 하에 우리나라 기업들이 해당 사업 혹은 관련 사업에 참여하기 위해서는 충분한 시장조사와 함께 우리의 강점을 부각시키며 진출을 도모해야 할 것임
 - 예를 들면, Dry Port 운영시 필요한 Single Window 시스템, EDI 시스템, WMS 등과 같은 IT기술과 의왕, 양산 ICD 운영 경험 등을 살린 우리나라 강점 기술을 앞세워 현지 진출이 필요함
 - 단, 현지 투자법상 국제물류사업은 현지 법인이 51%, 외국 법인이 49%의 지분을 보유하고 있어야 하므로 이에 대한 고려와 대처 방안이 필요함
- 본 사업은 아직 예비타당성 검토를 완료한 단계에 불과하나, 추후 타당성 검토 단계에 들어갈 것으로 예상
 - 또한 조사 결과가 타당성이 있는 것으로 판명될 경우에는 투자자 모집이 이루어질 것으로 예상되므로 우리 기업들의 관심 및 적극적인 참여가 요구됨

<Contact Point>

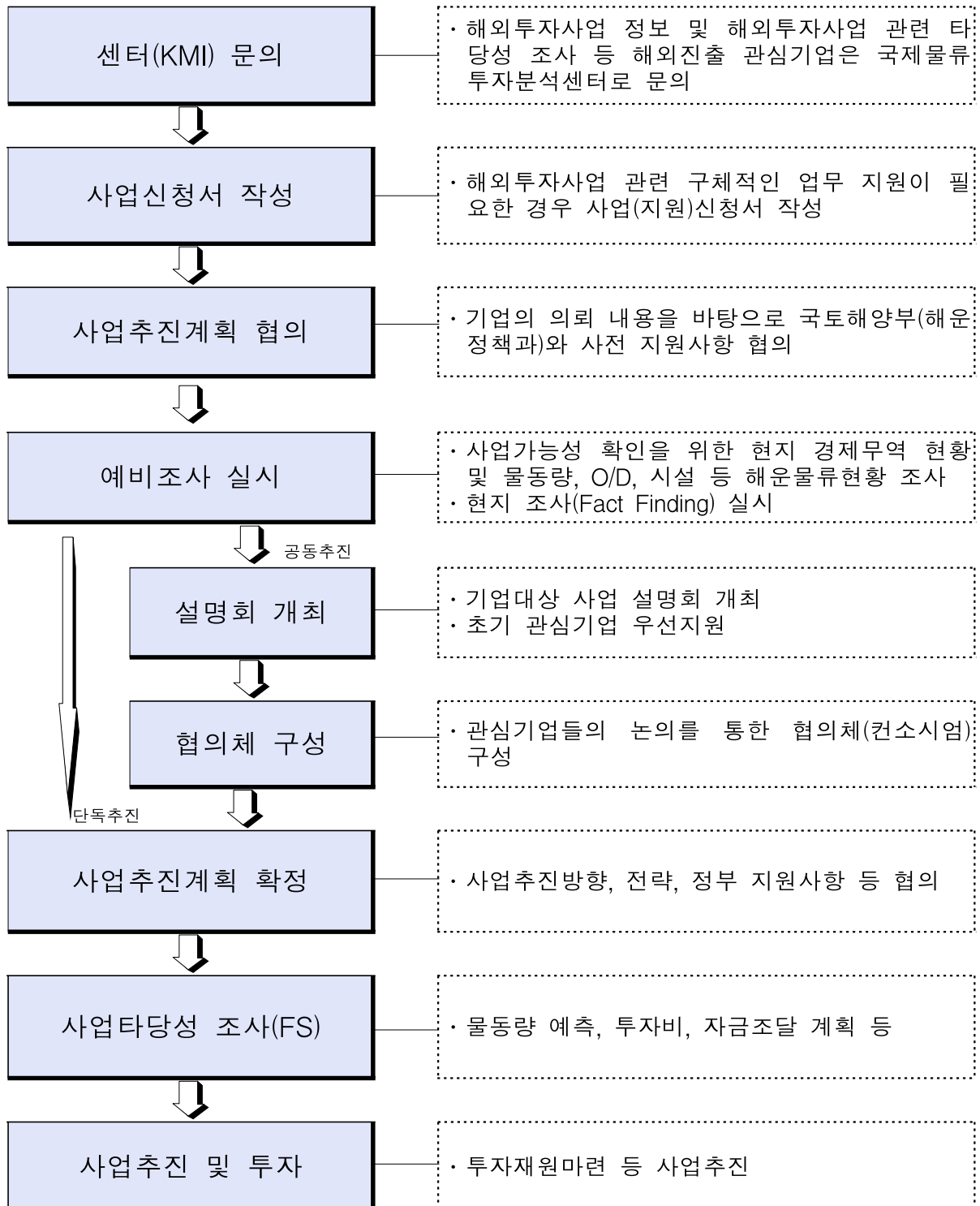
- 기관명 : Ministry of Planning and Investment, Investment Promotion Department
- 이메일 : investinlaos@gmail.com
- 연락처 : 856-21-217014, 223002

이성우 연구위원 (☎ 02-2105-2830, waterfront@kmi.re.kr)

김일현 연구원 (☎ 02-2105-2914, blaze28@kmi.re.kr)

최은혜 연구원 (☎ 02-2105-2838, choeeunhye@kmi.re.kr)

[해외투자사업 추진절차 및 센터 이용문의]



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