

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(9) - 마다가스카르, 타마타브항 민영화 및 신규 개발계획	2
☐ [공지] 2012년 2차 해외물류사업 설명회	22

□ 마다가스카르, 타마타브항 민영화 및 신규 개발계획

1. 마다가스카르 경제현황

1) 개황

- 마다가스카르는 아프리카 남동부 인도양에 위치하고 있으며, 면적은 594,180km²로 한반도의 2.7배임
 - 전체 인구는 2,128만 명으로 수도인 안타나나리보에 약 180만 명, 제2도시인 토아마시나(타마타브)¹⁾에 약 23만 명이 거주하고 있으며, 북부와 해안지역은 열대성, 중부 고원지대는 아열대 및 온대 기후로 지역별로 기후 차이가 심한 편임
 - 말레이-폴리네시아인, 아프리카 흑인, 아랍인들 사이에 혼혈이 이루어져 통상 18개 종족으로 구분되고 있으나, 대외적으로 문화적 통일성과 단일국가의 민족주의적 성향을 보이고 있음
 - 공식어로는 말라가시어(Malagasy)와 프랑스어가 병용되고 있음
- 1960년 프랑스로부터 독립하였으나, 정치적 안정성을 보이지 못하고 있음
 - 1970년대에 사회주의를 추진하다 1980년대의 경제위기로 1992년에 시장경제로 전환하였음
 - 2009년 쿠데타 이후 과도정부 체제²⁾에 있지만 2011년 11월에 통합정부 구성을 위한 4개 정파간 정치협상이 타결되었으며, UN 등 국제기구와 공조하여 2013년에 대통령 선거를 실시할 예정임

< 마다가스카르 위치 >



< 마다가스카르 국가지도 >



- 1) 토아마시나는 말라가시어의 명칭이며 프랑스어 명칭은 타마타브로, 혼재하여 사용됨
 2) 라졸리나(Rajoelina)가 이끄는 반정부세력이 군부의 지지를 얻어 대통령궁을 장악하는 쿠데타가 발생하여 2009년 3월 라졸리나(Rajoelina) 과도정부 수립

2) 경제규모

- 마다가스카르는 세계 최빈국 중의 하나로서 과거 오랫동안 정치적 불안정, 사회주의 경제체제 유지, 지리적 고립 등으로 경제는 크게 낙후되었음
 - 그러나 최근 몇 년간 IMF 및 World Bank에서 시행한 프로그램³⁾과 IMF의 차관을 통해 빈곤퇴치 및 경제계획을 꾀하고 있음
- 마다가스카르는 국제적인 원조 및 외국인투자 확대에 의해 2003년~2008년간 평균 6.3%의 경제성장률을 보였으나, 2009년 세계 경제위기 및 쿠데타와 과도정부 수립 등으로 경제성장이 크게 둔화됨
- IMF에 따르면, 2012년 GDP, 1인당 GDP는 전년대비 각각 1.1% 증가, 3.9% 감소할 것으로 예상되며, 경제성장률은 전년대비 1%p 증가한 1.9%를 기록할 것으로 전망됨
 - 소비자물가상승률은 2012년에 6.4%로 전망하여 전년대비 3.1%p 감소할 것으로 예측함
- GDP는 2006년~2011년간 연간 12.5% 증가하였으며, 2011년 GDP는 99.4억 달러임
 - 1인당 GDP는 2011년에 466.7 달러를 보였으며, 2006년~2011년간 연간 9.3% 증가함
 - 경제성장률은 2006년~2008년간 평균 6.1%를 보이다가 2011년에 0.9%의 경제성장률을 나타냄
 - 소비자물가상승률은 2006년~2011년간 평균 9.7%로 나타났으며, 2011년에 9.5%를 기록함

< 마다가스카르 경제 현황 >

구분	단위	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 f
GDP	억 달러	55.1	73.4	93.9	84.8	87.2	99.4	100.5
1인당 GDP	달러	299.3	386.9	480.6	421.8	421.0	466.7	448.6
경제성장률	%	5.0	6.2	7.1	-4.5	1.5	0.9	1.9
소비자물가상승률	%	10.8	10.3	9.2	9.0	9.2	9.5	6.4

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

주1 : 2012년 데이터는 IMF(www.imf.org) 자료임

3) 수출입

- 마다가스카르 수출입 규모는 2006년~2008년간 증가세를 보였으나, 2009년 내부 정치불안 및 세계 경제위기로 무역규모가 전년대비 12.7% 감소하였으며, 지속적으로 적자를 보고 있음

3) PRGF(Poverty Reduction and Growth Facility) 프로그램

< 마다가스카르 수출입 현황 >

단위: 백만 달러

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
수출	966	1,151	1,310	981	1,027	1,159	3.7%
수입	1,703	2,070	2,986	2,830	2,425	2,425	7.3%
수출입	2,669	3,221	4,296	3,811	3,452	3,584	6.1%
수지	(737)	(919)	(1,676)	(1,849)	(1,398)	(1,266)	11.4%

자료 : 마다가스카르 통계연구소(www.instat.mg), 2012

주1 : 수출은 FOB, 수입은 CAF 기준임

- 주요 수출화물은 '섬유 재료', '기타 제품', '정향', '광물 제품', '석유 제품' 등이며, 2006년 수출액은 562백만 달러였으나 2011년 수출액은 935백만 달러로 66.4% 증가함
- '섬유 재료'와 '새우'를 제외하고는 전부 증가 추세이며, 특히 광물 제품이 가장 급격히 증가 하였는데, 이는 2010년에 주요 자원개발 프로젝트 추진 및 광업 생산증가에 기인함

< 마다가스카르 주요 수출품 현황 >

단위: 백만 달러

순위	구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
1	섬유 재료	272	298	376	377	266	246	-2.0%
2	기타 제품	85	104	206	122	239	193	17.8%
3	정향	16	26	32	43	30	142	54.8%
4	광물 제품	4	3	10	4	44	90	86.4%
5	석유 제품	41	76	48	43	59	75	12.8%
6	새우	93	117	106	70	57	62	-7.8%
7	식료품	22	47	40	24	42	43	14.3%
8	정향 향료	5	7	8	10	20	30	43.1%
9	면직물	8	15	17	16	10	27	27.5%
10	산업용 돌	16	20	14	8	14	27	11.0%
	합계	562	713	858	717	781	935	10.7%

자료 : 마다가스카르 통계연구소(www.instat.mg), 2012

주1 : FOB 기준임

- 주요 수입화물은 '디젤 및 연료', '섬유 재료', '기계 및 장치', '금속 및 조립 금속제품' 등의 순이며, 2006년 수입액은 825백만 달러였으나 2011년 수입액은 1,285백만 달러로 55.8% 증가함
- '섬유 재료'를 제외하고는 전부 증가 추세이며, 특히 '전기설비공사'가 2006년~2011년간 연간 21.3% 로 가장 높게 증가한 것으로 나타남

< 마다가스카르 주요 수입품 현황 >

단위: 백만 달러

순위	구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
1	디젤 및 연료	205	217	248	191	221	349	11.2%
2	섬유 재료	217	242	282	177	146	171	-4.7%
3	기계 및 장치	104	162	407	425	352	169	10.2%
4	금속 및 조립 금속제품	52	93	262	574	176	116	17.4%
5	전기설비공사	35	97	157	118	136	92	21.3%
6	등유	41	54	68	37	56	85	15.7%
7	가솔린	51	53	50	46	65	81	9.7%
8	쌀	39	52	58	42	51	79	15.2%
9	설탕	38	34	37	48	48	72	13.6%
10	화학 물질 및 관련 산업	43	45	71	56	66	70	10.2%
	합계	825	1,049	1,640	1,716	1,317	1,285	9.3%

자료 : 마다가스카르 통계연구소(www.instat.mg), 2012

주1 : CAF 기준임

- 주요 수출국은 프랑스(33.7%), 싱가포르(7.2%), 중국(6.9%), 독일(5.9%), 캐나다(5.7%), 인도(4.5%) 등의 순이며, 상위 10개국의 비중이 전체 수출의 72.6%에 이르며, 이 중 유럽이 45.7%를 차지함
- 주요 수입국은 아랍에미리트(17.4%), 프랑스(12%), 중국(11.3%), 남아프리카공화국(6.5%) 등의 순이며, 상위 10개국의 비중이 전체 수입의 64.3%에 이르며, 수출입 모두 프랑스 무역에 의존적인 구조를 보임

< 마다가스카르 주요 무역 대상국 >

주요 수출국	비중	주요 수입국	비중
프랑스	33.7%	아랍에미리트	17.4%
싱가포르	7.2%	프랑스	12.0%
중국	6.9%	중국	11.3%
독일	5.9%	남아프리카공화국	6.5%
캐나다	5.7%	모리셔스	5.0%
인도	4.5%	인도	3.7%
미국	2.8%	벨기에	2.9%
이탈리아	2.2%	미국	2.5%
영국	2.1%	태국	1.8%
스페인	1.8%	바레인	1.3%
상위 10개국 합계	72.6%	상위 10개국 합계	64.3%

자료 : 마다가스카르 통계연구소(www.instat.mg), 2012

주 : 비중은 2011년 기준임

4) 외국인 투자

- 마다가스카르 외국인 투자는 2006년~2011년간 연간 25.2%의 증가를 보이고 있으며, 2011년에 907백만 달러를 기록함

< 마다가스카르 외국인 직접투자 현황 >

단위: 백만 달러

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR
FDI	295	773	1,169	1,066	860	907	25.2%

자료 : UNCTAD, World Investment Report 2012

- 우리나라는 2010년 누적기준으로 광업 분야에 7억 2,300만 달러를 투자하고 있는데, 한국광물자원공사의 암바토비 니켈 프로젝트가 대부분을 차지함
 - 암바토비 광산은 2006년에 한국광물자원공사가 지분 27.5%를 획득하여 참여한⁴⁾ 세계 4위의 니켈광산으로, 2012년 10월부터 니켈 생산을 시작하였음
 - 암바토비는 수도 안타나나리보와 제2의 도시이자 제1항만이 위치한 토아마시나(타마타브) 사이에 위치하고 있으며, 암바토비에서 타마타브의 플랜트까지는 고도 차이를 이용하여 파이프라인으로 광물을 보낸 후, 타마타브항에 전용부두를 건설하여 수출할 예정임

< 암바토비 니켈 프로젝트 위치 및 구성 >



4) 이후 국내 기업에 지분을 양도하여 현재는 한국광물자원공사 17.5%, 대우인터내셔널 4%, 삼성물산 3% 등으로 한국컨소시엄이 구성되어 있음

2. 마다가스카르 물류인프라 현황

1) 도로

- 도로는 마다가스카르에서 승객과 화물의 90%를 담당하는 중요한 교통수단임
 - 마다가스카르 도로는 주요 도시를 중심으로 도로망이 구축되어 있어 수도인 안타나나리보와 대도시에 포장도로가 주로 분포되어 있음
- 총 도로 길이는 65,663km이며, 그 중 포장된 도로는 전체 도로의 11.6% 수준인 7,617km임
 - 지방도로는 포장상태가 열악하여 고중량 화물운송에는 다소 제한이 있음
- 마다가스카르 주요도로는 Antananarivo~Mahajang, Antsiranana, Toamasina, Finarantsoa 및 Ihosy와 지선으로 연결된 Toliara, Tolänaro임
- 마다가스카르는 2002년부터 기존 도로 네트워크를 유지하고 새로운 도로를 구축하여 2005년에 8,983km가 개선되었으며, 정부가 경제부흥 및 인프라개선 사업을 위해 2007년~2007년간 수행 중인 마다가스카르 액션 플랜(Madagascar Action Plan) 사업이 추진 중임
 - 이에 신규 도로 건설 및 보수공사, 도로포장을 위해 49,800km의 도로가 2012년까지 신규 확충 및 개선될 것으로 보임

< 마다가스카르 도로 현황 >



< 마다가스카르 주요 도로 현황 >



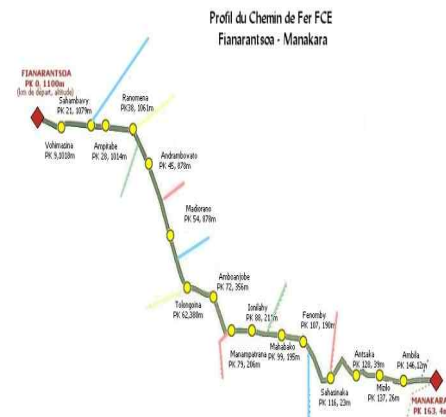
2) 철도

- 철도 전체 길이는 895km이며, Northern Line과 Southern Line 2개로 구성됨
 - Northern Line(673km)⁵⁾은 다리 300개, 터널 35개로 구성되며, Tamatave, Ambatosotra, Antananarivo를 연결하는 주요 철도 라인으로 총 8개 도시를 경유함
 - Southern Line(163km)은 Manakara와 Fianarantsoa를 연결하는 총 18개 도시를 경유함
- 2011년에 철도로 422천 ton을 처리하여 전체 화물운송 점유율 중 21%를 차지하였으며, 주요 화물의 종류는 드라이 제품(쌀, 밀가루), 컨테이너 화물, 광물, 석유, 건축자재 등임

< 마다가스카르 주요 철도 현황 >



< Southern Line 주요 철도 현황 >



3) 공항

- 마다가스카르에는 총 51개의 공항이 있으며, Ivato 국제공항이 마다가스카르의 허브 공항으로 역할을 수행함
 - 마다가스카르를 운영하는 6개 항공사(Air Madagascar⁶⁾, Air France, Alitalia, Aeroflot, Air Mauritius, Air Tanzania)가 국제선 서비스를 제공하며, Air Madagascar는 국내선 서비스도 운영함
 - 현재 Ivato 국제공항은 2020년까지 인프라 개선사업을 목표로 활주로 확장 및 주차장 등 구축을 추진 중임
- Ivato 국제공항을 포함한 주요 12개 공항⁷⁾은 마다가스카르공항당국(Airports of Madagascar, ADEMA)에 의해 관리되며, Air France가 33%의 지분율 소유하고 있음

5) Northern Line은 Madarail이 운영하고 있으며, 마다가스카르 정부가 25년간 운영권을 수여하여 2003년부터 운영을 시작함

6) 주로 유럽, 아시아, 아프리카, 인도양 국가에 운영함

7) Toliara Airport, Arrachart Airport, Sambava Airport, Fascene Airport, Amborovy Airport, Manakara Airport, Sainte Marie Airport, Morondava Airport, Tôlanaro Airport, Antsirabato Airport, Toamasina Airport

- 포장된 활주로는 26개이며, 그 중 3,047m 이상은 1개, 2,438m~3,047m 2개, 1,524m~2,437m 6개, 914m~1,523m 16개, 914m 이하 1개로 구성됨
- 비포장된 활주로는 총 56개이며, 그 중 1,524m~2,437m 2개, 914m~1,523m 36개, 914m 이하 18개로 구성됨

< 마다가스카르 주요 공항 위치 >



4) 항만

- 마다가스카르의 항만은 모두 17개이며, 프랑스 식민지 시대에 대부분 건설되었음
- 항만의 종류는 Self Administration Port, Non-independent Port 및 Regional Interest Port 등 3가지로 구분됨
 - 타마타브, 안티시라나나, 마하장가, 툴레아 등 4개 항만이 주요항만으로 Self Administration Port로 항만별로 각각 SPA(SOCIETE DU PORT A GESTION AUTONOME)를 설립하여 운영하도록 되어 있으며, 현재로는 제1항만인 타마타브항에 SPA가 설립되어 있음
 - 나머지 13개 항만들은 교통부 산하기관으로 항만운영의 민영화를 추진하기 위하여 2000년대에 설립된 APMF(AGENCE PORTUAIRE MARITIME ET FLUVIALE)에서 관리함
- 마다가스카르 동해는 밀물과 썰물의 차이가 크지 않고 수심확보가 쉬운 편이나, 서해의 경우에는 밀물과 썰물의 차이가 크고 수심이 얕아, 우리나라와 유사한 형태를 보임
- 주요항만인 안티시라나나의 경우 수심이 8.5m이나, 마하장가의 경우 선석수심은 2m 미만으로 anchorage에 정박해 있는 모선에 바지선(컨 6개)을 활용하여 하역하고 있는 실정임
 - 선석길이는 200~300m 정도를 유지하고 있으나 대부분 수심이 낮아 대형선 접안이 불가능함

- 외국과의 수출입을 위해서는 제1항만인 타마타브항에서 환적을 해야 함
- 타마타브항이 제1항만으로서 2011년 약 290만 톤을 처리하였으며, 안티시라나나와 마하장가가 약 25만 톤, 툴레아가 약 10만 톤을 처리하였음
 - 기타 항만들은 처리실적이 1만 톤 이하인 경우가 많음

< 마다가스카르 주요항만 처리 물동량 >

단위: 톤

주요항만	2006	2007	2008	2009	2010	2011
타마타브	1,854,304	2,433,659	3,250,024	2,374,457	2,257,372	2,865,475
안티시라나나(디에고 수레즈)	204,586	236,185	242,130	282,785	250,829	249,756
마하장가	232,789	279,285	237,454	205,716	235,946	246,968
툴레아	88,056	132,654	137,577	129,160	141,957	108,390
합계	2,379,735	3,081,783	3,867,185	2,992,118	2,886,104	3,470,589

자료 : APMF

< 마다가스카르 주요 항만 위치 >



< 타마타브항 터미널 구성 >



(1) 타마타브항

- 타마타브항은 마다가스카르의 제1항만으로, 마다가스카르 화물의 80% 이상, 컨테이너 화물의 90% 이상을 처리하고 있으며, 수도인 안타나나리보와 도로, 철도로 연결되어 있음
- 타마타브항은 Self Administration Port로 SPAT(SOCIETE DU PORT A GESTION AUTONOME DE TOAMASINA)에서 개발계획 등을 관장하며, 민영화도 담당함
- 타마타브항에는 컨테이너터미널(MITCL)과 벌크터미널(SMMC)이 있음
 - 민영화가 완료된 MITCL은 업무범위가 명확하여 SPAT와의 역할분담이 확실하나 SMMC의 업무 범위는 아직 확실하지가 않은 실정임
- MITCL은 필리핀 ICTSI의 100% 자회사이며, 2005년에 민영화되었음
 - 마다가스카르는 타마타브항의 낮은 생산성(시간당 5~6TEU 처리), 컨테이너 환적을 위한 체증(평균 정체시간 20일) 악화, 장비 노후화로 인해 글로벌 항만과 비교해 경쟁력에서 뒤처진다는 판단 하에 민영화를 추진하였음
 - 2004년 11월에 약 16개 컨소시엄이 EOI(Expressions of Interest)를 제출하였으나, 2005년 1월에 사전자격심사를 통해 ICTSI, Maersk A.P. Moller, Hutchison Whampoa Ltd, Malta Freeport Terminals Ltd 등 4개 컨소시엄으로 경쟁이 좁혀졌음
 - 이후 2005년 5월 본 입찰을 시작하여 같은 해 6월 ICTSI가 선정되었는데, 개발계획 부분에서 높은 점수를 받은 것으로 알려짐
 - 이 때 입찰 조건은 타마타브항 개선 및 최초 2년 이상의 건설기간을 지속해야하며, 선금 및 매년 Concession Fee를 제공해야하는 것 등이 있었음
- ICTSI는 2005년 10월 계약서에 사인하였는데, 자산인수 비용을 포함한 선금으로 1,000만 유로를 지급하고, Concession Fee는 고정금액과 변동금액을 합산하여 지불하기로 되어 있음
 - 이로서 ICTSI는 타마타브항의 2025년까지 운영권을 획득하였으며, 이 기간 중 컨테이너 처리량이 40만 TEU에 이를 때까지는 독점권을 보유한다는 내용이 계약에 포함되어 있음
 - ICTSI는 하루에 최대 2,500 ton, 시간당 23 TEU 처리 등으로 항만운영 효율화를 실현하고 있으며, 이를 위해 3,600만 달러를 투입하여 각종 장비 및 IT 시스템(Navis's 'SPARCS' 터미널 자동화 소프트웨어)을 도입하여 43개 아프리카 항만 중 5번째로 생산성이 높은 항만이 되었음
- MITCL은 길이 135m, 수심 10m의 C2 선석, 길이 172m, 수심 12m의 C3 선석 등 총 307m의 2개 선석을 운영하고 있음
 - 크레인 3기가 있는데 컨테이너 전용 크레인이 아니라 모두 일반 크레인이며, 야드 점유율이 75%에 이르고 있음

< 타마타브항 컨테이너 처리실적 >

단위: TEU

2006	2007	2008	2009	2010	2011
92,496	112,427	143,371	132,278	141,093	146,224

(2) 해운 네트워크

- 마다가스카르는 아프리카와 아시아를 잇는 교차로인 인도양의 주요 항만이기 때문에 주로 인도양, 동남아시아에서 발생하는 물동량을 취급함
 - 마다가스카르 이용 선사는 아래와 같으며, 주로 인도양, 동남아시아 물동량을 취급함

< 마다가스카르 이용선사 현황 >

선사	서비스 명	운송 경로	기항 항만
CMA CGM	MascareignesExpress	아프리카-인도양	Louis-Tamatave-Nacala-Longoni-Victoria-Khor-Mundra
DAL	MascareignesExpress	아프리카-인도양	Louis-Tamatave-Nacala-Longoni-Victoria-Khor-Mundra
Delmas	MascareignesExpress	아프리카-인도양	Louis-Tamatave-Nacala-Longoni-Victoria-Khor-Mundra
Maersk	Safari3	아프리카-인도양-동아시아	Beira-Maputo-Nacala-Toamasina-Louis-Reuino-TanjungPelepas-Klang
Maersk	IOI	오만-인도양	Salalah-Victoria-Ponte des Galets-Louis-Toamasina
MSC	Ind Oc Relay	아프리카-인도양	Louis-Longoni-Majunga-Toamasina
PIL	IOM	아프리카-인도양-동남아시아	Louis-Tamatave-Maputo-Beira-Singapore-PasirGudang
Safmarine	Safari3	아프리카-인도양-동아시아	Beira-Maputo-Nacala-Toamasina-Louis-Reuino-TanjungPelepas-Klang
	IOI	오만-인도양	Salalah-Victoria-Ponte des Galets-Louis-Toamasina
UAFL	MadagascarExpress	아프리카-인도양	Louis-Pointe des Galets-Diego suarez-Longoni Mutsamudu-Majunga-Tulear-Maputo-Durban-Tulear-Ehoala-Tamatave-Louis

3. 타마타브항 민영화 및 신규 개발계획

1) 벌크터미널 운영회사(SMMC) 민영화 추진

- SMMC 벌크터미널은 2008년부터 타마타브항에서 자동차, 광물, 금속, 유류, 시멘트 및 곡물 등 비컨테이너 화물을 처리하고 있으며, 곡물부두에는 언로더가 1기 설치되어 있으며 곡물 사이로까지 컨베이어 벨트로 연결되어 있음
 - 이 곡물 사이로는 2009년 쿠데타로 해외에 망명한 전임 대통령의 회사인 TIKO 소유이나, 현재는 가동하지 않고 있으며 저장능력은 25,000톤임
- SMMC는 국영기업으로 현재 임대료를 면제받고 있으며, 내년도 선거 이후에 민영화를 본격적으로 추진할 예정임
 - 현재 마다가스카르는 과도정부 상태라 본격적인 정책을 추진하기는 곤란한 상황이며, 컨테이너 터미널의 민영화 과정과 유사한 절차를 밟게 될 것으로 전망됨
 - 구체적인 방침이나 일정 등이 수립된 것은 아니나, 향후 개발계획 등이 수립될 것으로 보이며 고용창출 또한 중요한 요인이 될 것으로 보임
 - 2009년 글로벌 경제위기 이후 입항선박 척수가 감소하였고, 기계화, 자동화 등의 추진으로 인해 필요고용인원이 감소하고 있는 실정이나, 정부 방침이 고용유지이므로 이 부분이 중요한 요인이 될 것으로 전망되고 있음
- 마다가스카르의 하역료는 APMF의 상한선 이하에서 민간이 자율성을 갖는 구조인데, 상당히 높은 수준에서 하역료가 형성되고 있음
 - 포장화물의 경우 상한이 RT당 12유로, 비포장 화물일 경우 화물의 종류에 따라 6.6유로~13유로가 상한으로 설정되어 있음
 - 컨테이너의 경우 TEU당 132 유로가 상한인데, 적용 수준이 약 125 유로 수준으로 매우 높은 편이며, 수출입 등을 타마타브항이 사실상 독점하고 있으므로 벌크화물 또한 하역료가 높은 수준에서 형성되고 있음을 짐작할 수 있음
- 높은 하역료에 비해 항만노동자의 임금은 매월 약 12만 아리아리⁸⁾정도로 낮은 수준이므로, 보다 세부적인 검토가 필요하나 수익성은 일정 수준 확보될 수 있을 것으로 보임

< 타마타브항 재래 화물 처리실적 >

단위: 톤

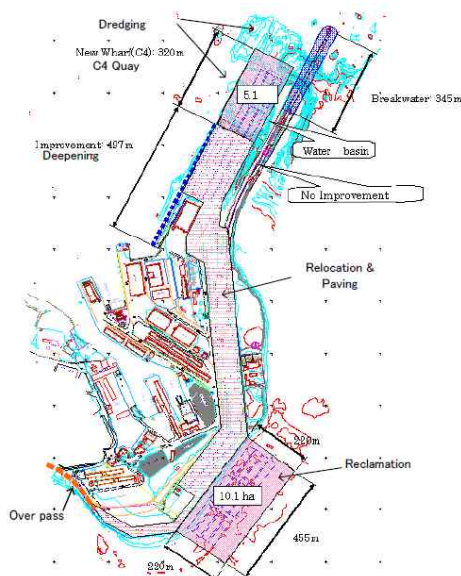
2006	2007	2008	2009	2010	2011
456,538	437,276	1,508,764	495,966	345,975	517,638

8) 아리아리는 마다가스카르의 화폐단위이며, 1달러=2,257.8 아리아리(2012.11.26.)을 적용하면, 약 53달러 수준임

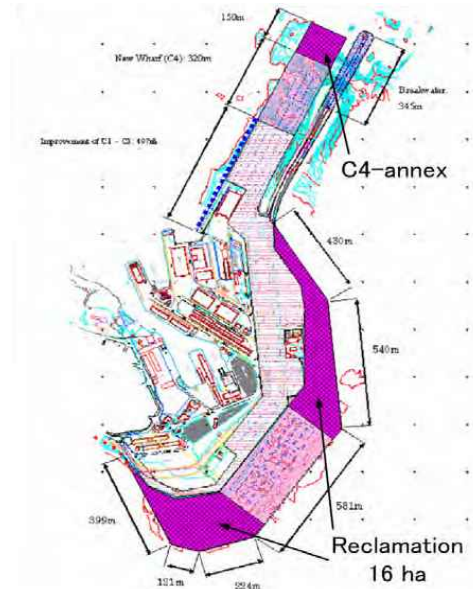
2) 타마타브항 신규 개발계획

- 타마타브항의 개발계획은 2008년에 JICA가 1년 동안 타마타브항 개발 타당성 조사를 수행하기로 APMF 및 SPAT와 협정을 체결하며 시작되어, 2009년에 완료되었음
- JICA는 타마타브항의 컨테이너 물동량이 매년 10%씩 증가하여 2020년에는 426,079TEU로 증가하고, 재래 화물은 매년 3%씩 증가하여 2020년 983,685톤에 이를 것으로 예측하였음⁹⁾
 - 이를 바탕으로 2017년의 긴급계획과 2020년의 중장기계획으로 개발계획을 수립하였음
- 2017년에는 현재 497m의 Mole C의 수심을 14m로 준설하고, 선석길이 320m의 신규 컨테이너 선석을 개발할 계획임
 - 또한 방파제를 345m 확장하고, 약 10.1ha 규모의 장치공간을 확보하며, 항만 출입구 등의 도로를 개선할 계획임
- 2020년에는 컨테이너 선석을 150m 더 연장하고, 장치공간을 26ha로 증가할 예정임
- 공사비용은 2017년 긴급계획에는 2억 2,010만 유로, 이후 2020년 중기계획까지 추가로 9,490만 유로가 소요되어 총 3억 1,500만 유로가 소요될 것으로 전망되었음
 - MTCL이 2025년까지 40만 TEU의 컨테이너 처리에 대한 독점권을 보유하고 있으므로, 신규 컨테이너 선석의 운영권 협상에 대해 우선순위를 보유하고 있으며, MTCL 또한 사업참여에 적극적인 편으로 알려지고 있음

< 2017년 긴급계획 >



< 2020년 중기 계획 >



9) 재래 화물에는 암바토비 광산에서 나오는 물량은 제외되어 있음

- 또한 SPAT는 컨테이너 물동량 증가추세에 따라 2020년 이후에는 도시에서 약 5km 떨어진 곳에 위치한 Tsarakofafa에 Dry Port를 건설하여 항만 적체 현상을 해결할 예정임
- 그러나 현재 과도정부의 한계로 인해 개발계획이 일정대로 진행되고 있지 않으며 MITCL은 시설능력을 초과하여 컨테이너 물동량을 처리하고 있어, ODCY 등에 대한 수요가 매우 높은 편임
- ODCY, ICD 등은 SPAT의 항만개발계획에 포함되어 있지 않으나, 비교적 적은 투자금액으로 높은 수익성을 낼 수 있는 기회가 될 수 있음
- SPAT의 항만개발계획이 진행된다고 할지라도 MITCL과 SPAT간의 Concession fee 등에 따라 장치 공간 이용료 등이 산정될 가능성이 높는데, 매립되는 장치공간의 위치가 컨테이너 터미널과 떨어져 있으므로, ODCY 또는 ICD 등의 위치에 따라 항만 내의 장치공간과 가격 및 시간 경쟁력 차이를 줄일 수 있음

4. 마다가스카르 투자제도

1) 투자법 제도

- 마다가스카르는 1961년에 투자법(Investment Act 61-027, October 09, 1961)을 제정하여 외국인 투자자 인센티브 등에 대한 기반을 마련함
 - 2008년에 새로운 투자법이 공표되었는데, 이로 인해 마다가스카르의 지속 가능한 개발을 민간투자로 시행하기 위한 초안이 작성되었음
 - 또한 2008년 이후 외국인 투자 활성화를 위해 투자 기회를 부여하는 제도 변화 및 개선에 주력함
- 투자법에 의거하여 각종 투자 허가 및 라이선스, 비자 및 프로젝트 승인 등에 대한 역할은 EDBM(Economic Development Board of Madagascar)에서 시행함
 - 그 외에 무역 및 회사 등록, 법률 및 세무 개선 업무 등을 담당하며, 마다가스카르 정부의 감독하에 업무 집행은 자율적으로 수행함
 - 아울러 EDBM은 국가간 자유무역지역내 이중과세 방지 및 투자 보호를 위한 협상 및 처리, 회사간 분쟁조정 뿐만 아니라 외국인 투자자의 토지 취득을 위한 승인 등을 지원함
- 마다가스카르에서 외국인이 회사를 설립하는 유형은 일반적으로 유한회사(Limited Company), 주식합명회사(Joint Stock Company)¹⁰⁾로 구분됨
 - 외국인 투자에 대한 법률적 규제 및 기업의 통제는 별도로 없으며, 수출가공지역(Export Processing Zone, EPZ)과 같은 특수한 지역을 제외하고는 외국인 투자자에게 동등한 세금을 부과함
- 마다가스카르에서 우선시 되는 투자분야는 농업, 광물 프로젝트¹¹⁾, 통신·정보기술(CIT), 말라가시 ID카드(스마트 카드), 관광, 에너지부문, 산업, 병원 프로젝트, 부동산 개발, 금융임
 - 외국 기업 및 자국 기업은 마다가스카르의 모든 분야에 종사 가능하며, 회사 설립, 인수, 사업 이익처분 등에 대해 자유로움
- 외국인 투자시 투자 자본을 외국에서 송금을 할 경우 자국 환율로 환전 하거나 제한이 별도로 없는 장점이 있으며, 수익금 및 부채상환 등의 송금을 위한 제한도 없어 편리함

10) 주식회사와 합명회사의 특징을 혼합한 회사조직, 미국법에 의하면 이사회는 주주들이 무한책임을 지는 주식회사로 인정함(전통적인 주식회사처럼 주식합명회사에 투자하는 사람들은 주식을 자유로이 매매할 수 있고 이사회도 선임할 수 있으나 유한책임 주식회사와 달리 주주들은 법적으로 기업의 모든 부채에 대해 책임을 짐)

11) 현재 진행 중인 가장 큰 광물 프로젝트는 QMM mineral sands operation(Rio Tinto)와 Ambatovy Project가 있음

2) 투자 인센티브

- 마다가스카르는 수출을 장려하기 위해 EPZ를 설치, 운영하고 있음
 - EPZ내 입주 가능 회사는 개발촉진회사(Promotion Development Companies, PDC), 산업가공회사(Industrial Processing Companies, IPC), 서비스 회사(Service Companies, SC), 인센티브생산회사(Basic Intensive Production Companies, BIPC)임
 - 현재 EPZ내 유치된 회사는 유럽 50%, 모리셔스 20%, 아시아 20%, 말라가시 공화국 5%, 미국 5%임
- 2007년에 승인된 EPZ법(EPZ Law)에 의거하여 EPZ내 기업들에게 세금 인센티브를 제공하며, EDBM은 EPZ내 기업을 승인함
- 마다가스카르의 주요 투자는 광물부문(LGIM)이며, 외국인의 광물 투자시 아래의 인센티브를 제공함
 - 광물부(Minister for Mine)의 자격요건에 의거하여 투자계획, 예비타당성 조사, 광물 승인, 환경 영향평가 등에 준하여 승인을 득해야함

< 마다가스카르 EPZ, LGIM 인센티브 현황 >

구분	주요 내용
EPZ	- 수입세 10% 감면 ※ 서비스 회사는 2년, 산업가공회사는 5년, 민간개발회사(Private Development Companies)는 15년간 감면됨 - 배당금 10% 세금 감면 - 전문가(입국비자) 세금 공제(민간개발회사, 산업가공회사) - 세관, 수입세금 공제 - 수출세금 공제 - 소득세 평가 세金的 35% - 부가세 환급 가능 - 외국인 근로자 허가권 제공
LGIM	- 수입세 10% 감면(회사는 내부수익률(IRR) 20% 이하 수준일 경우) ※ IRR이 20% 초과시 35%까지 증가, IRR 25% 초과시 40%까지 증가 - 최초 5년간 운영시 최소수입세 면제 - 조사비 및 환경 영향 연구 등 지원 - 이자 원천징수세, 보험 공제, 보험 수수료 공제 - 전문가(입국비자) 세금 감면 - 토지 및 건물 세금 1% 감면 - 이자 및 기타 특수 자본 이자 비용 부가세 - 투자를 위한 수입 장비 및 상품 부가세 공제 - 배당금 및 직접비용 10% 감면

3) 투자 절차

- 마다가스카르에서 회사 설립 등록을 위해서는 상업·회사등록소(Register of Commerce and Companies)에 설립 후 3개월 내에 등록해야함
 - 아울러 기간 연장, 회사 종목 전환 및 해체, 자본 감소 등에 대해서도 상업·회사등록소에 신청함
- 마다가스카르에서 유한회사와 일반회사 설립 시 프로세스는 아래와 같음

< 마다가스카르 유한회사 설립 프로세스 >

프로세스	필요 서류	처리 비용
회사 등록	- 자격 요건을 갖춘 등록(합자 결정) 현황(8부), 면세 스탬프 - 관리자가 서명한 신고서(5부) - 신분증명서 - 거주 인증	- 자본금 10백만 달러 이상: 2% - 자본금 10~100백만 달러 이상: 1%
입국비자 신고	- 등록 현황 사본(1부) - 세금이 계산된 라이선스 신고 사본(1부) - 관리자의 거주 인증(1부) - 관리자의 인증된 서류(1부) - 국가 ID카드(CIN)	-
입국비자 세금 지불 및 영수	- 등록이 발행된 라이선스(2부) - 서명된 라이선스 신고서	-
일간지 삽입 등록 지원	- 관리자, 회사명/법적 양식 - 자본금, 회사 목적, 등록 사무실, 회사 기간 - RCS, STAT 넘버	Ariary 20,000~25,000
무역 등록	- B1 양식 사본(3부) - 등록 현황/합자 결정 사본(2부) - 라이선스 신고 영수증 및 사진 - 외국인 관리자를 위한 관리자 카드/체류 동의 사진 사본 - 무기명 채권의 국가 ID카드(CIN)	Ariary 47,177/25.65 달러
통계 등록	- 등록 현황 사본 - 관리자의 국가 ID카드(CIN) 자격 사진 사본 - 서명된 라이선스 신고 사진 사본(1부)/라이선스 지불 영수증 - RCS 넘버 - 투자 자본금 양식 작성 및 서명	-
입국비자 배송	- 회계 현황 양식(2부) - 통계 카드 - 등록된 라이선스 양식 - 라이선스 지불영수증 - NIF	-

주: RCS(Register of Companies)

< 마다가스카르 일반회사 설립 프로세스 >

프로세스	필요 서류	처리 비용
등록, 신고, 사전 입국비자 세금 결정	- 소유자 거주 증명 - 소유자의 국가 ID카드 - 사용 증명	-
사전 입국비자 세금 지불(PTA)	- 서명된 PTA 사본 - 소유자 거주 증명	-
통계 등록	- 소유자의 국가 ID카드 - PTA 지불영수증	약 Ariary 37,362/20,25달러
세금 등록	- 통계 카드 - 작성된 회계 신분 양식 - PTA 지불영수증	-
입국비자 카드 배송	- 통계 카드 - 회계 신분 넘버(NIF) - PTA 지불영수증	약 Ariary 7,473/4.05달러
일간지 발표	-	-
무역 등록	- A1 양식 사본(3부) - 국가 ID카드 사본 - 입국비자 카드 - 소유자의 부부상황 관련 서류(결혼/이혼) - 일간지 발표	-
은행계좌 개방	- 통계 넘버 - 회계 ID 넘버 - 무역 등록 넘버	-

5. 시사점

- 마다가스카르는 제1항만인 타마타브항이 국가 화물의 80% 이상, 컨테이너의 90% 이상을 처리할 정도로 타마타브항에 대한 의존도가 매우 높음
 - 타마타브항은 마다가스카르의 중심지이자 수도인 안타나나리보와 도로 및 철도 접근성 뿐 아니라 수심 및 항만시설 등에서도 다른 항만을 압도하고 있음
 - 그리고 타마타브항은 벌크터미널과 컨테이너터미널로 구분되고 있는데, 각각은 수출입 물동량에서 사실상 독점 상태에 있는 상황임
 - 전반적으로 하역료가 높으나, 임금은 낮은 수준에서 형성되어 있어 항만운영의 수익성이 높을 것으로 기대됨
- 컨테이너 터미널은 민영화가 완료되었으나 벌크터미널을 운영하고 있는 SMMC사는 국영기업으로 내년 대선이후에 민영화를 추진할 것으로 보여짐
 - 내년 대선 이후 정부가 안정화되면 구체적인 민영화 절차 및 일정 등이 수립될 예정이며, 전체적인 흐름은 2005년 컨테이너 터미널 민영화의 사례를 준용할 것으로 전망됨
- 벌크터미널 운영사 민영화 이외에도 컨테이너 터미널 내 장치공간 부족으로 인한, ODCY 및 ICD 조성, 운영에 대한 사업기회도 있는 것으로 판단됨
 - MITCL의 40만 TEU 컨테이너 처리 독점권 보유로 인해 2020년까지는 사실상 컨테이너 터미널 운영에 대한 참여기회는 없다고 보아야 함
 - 그러나 타마타브항의 구조 상 컨테이너 터미널의 야드공간 부족 및 장치공간 괴리 등이 발생할 수 밖에 없으므로 ODCY 및 ICD 등 조성, 운영 사업의 전망이 밝다고 판단됨
 - 다만 ODCY 및 ICD 등은 SPAT 등의 개발계획에 포함되어 있지 않으므로, 사업자가 위치 등을 선정하고 개발계획을 수립하는 등 세부적인 검토가 필요함
- 노동자의 임금 수준 자체는 높은 편이 아니나, 사회주의 시절의 분위기 및 관례 등으로 인하여 필요하지 않거나 원치 않는 고용을 유지해야 하는 경우가 발생할 수 있음
 - 해고가 자유롭지 못하여 기존 인원을 유지하면서 신규 고용을 해야 하는 경우가 발생할 수 있으며, 시설 운영인력의 생산성이 높지 않은 편임
- 정치적 불안정성 등의 국가 리스크는 반드시 진지하게 검토되어야 하며, 암바토비 플랜트 설치 등으로 인해 타마타브시의 물가 및 지가가 상승하고 있는 점 또한 고려하여야 함

<Contact Point>

- 기관명 : 타마타브 항만당국 Societe d'Exploitation du Port de Toamasina
- 담당자 : AVELLIN, Christian E. General Director
- 주 소 : BP 492 Toamasina Madagascar 501
- 이메일 : spat@port-toamasina.com
- 연락처 : +261 (20) 533-2155/2994
- 팩 스 : +261 (20) 533-3558

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

황현주 연구원(☎ 02-2105-2897, julya7@kmi.re.kr)

□ [공지] 2012년 2차 해외물류사업 설명회

- 일시 : 2012. 12. 4(화) 14:00 ~ 18:00
- 장소 : 대한상공회의소 중회의실A
- 주최 : 국토해양부
- 주관 : 한국해양수산개발원
- 프로그램

14:00~14:10	등록 및 자료 배포
	개회행사
14:10~14:15	개회사 임종관 한국해양수산개발원 부원장
14:15~14:20	환영사 전기정 국토해양부 해운정책관
	제1부 해외물류사업 설명회
14:20~15:00	노르웨이 키르케네스항 개발사업 Felix H. Tschudi 쉐디그룹 해운회사 사장
15:00~15:10	질의 응답
15:10~15:40	에콰도르 만타 심수항 개발사업 Marcelo Pazos H. 주한 에콰도르 상무관
15:40~15:50	질의 응답
15:50~16:20	우루과이 및 필리핀 항만 개발사업
16:20~16:30	질의 응답
16:30~16:50	Coffee Break
	제2부 해외물류사업 지원사업 안내
16:50~17:20	국제물류투자펀드 사업 안내 윤승준 KB은행 부장
17:20~17:40	KOTRA 해외공동물류센터 사업 안내 김동묘 KOTRA 과장
17:40~17:50	질의 응답

- 참가신청 : 2012년 12월 3일(월) 18:00까지
 - 신청방법 : 별첨 신청서를 이메일(saeii@kmi.re.kr, choeeunhye@kmi.re.kr)로 송부
- 참가문의 : 전해경 연구원(☎ 02-2105-2982, saeii@kmi.re.kr)
최은혜 연구원(☎ 02-2105-2838, choeeunhye@kmi.re.kr)

※ 본 사업 설명회는 좌석이 한정된 관계로 선착순 참가접수를 받을 예정이므로, 관심 기업은 위의 이메일로 반드시 참가신청을 해주시기 바랍니다.

『2차 해외물류사업 설명회』 참가신청서

■ 참가자 정보

회 사 명	
-------	--

참가자명(1)		직 위	
부 서		이 메 일	
전화(사무실)		전화(휴대폰)	

참가자명(2)		직 위	
부 서		이 메 일	
전화(사무실)		전화(휴대폰)	

※ 참가자가 더 있을 경우 칸을 만드셔서 참가자 정보를 기재 바랍니다.

※ 기타 : 참가비 무료, 선착순 접수

※ 참가를 희망하실 경우 동 신청서를 작성하시어 이메일로 송부하여주시기 바랍니다.

- 기 한 : 2012.12.3(월) 18:00까지

- 신청서 송부방법 : E-mail (saeii@kmi.re.kr, choeeunhye@kmi.re.kr)

※ 문 의 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석센터

(전혜경 연구원 : 02-2105-2982 / 최은혜 연구원 : 02-2105-2838)

한 국 해 양 수 산 개 발 원