

KOREA MARITIME INSTITUTE

해양을 따라서 대한민국을 세계에 알린다

## ● Contents

### □ Issue Paper(11) – 미얀마, 항만 및 드라이 포트 개발사업

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 1. 미얀마 경제현황             | 2  |
| 2. 미얀마 물류인프라 현황         | 9  |
| 3. 미얀마 항만 및 드라이 포트 개발사업 | 17 |
| 4. 미얀마 투자제도             | 26 |
| 5. 시사점                  | 29 |

## □ 미얀마, 항만 및 드라이 포트 개발사업

### 1. 미얀마 경제현황

#### 1) 개황

- 미얀마는 인도차이나 반도 서북부에 위치하며 면적은 676,578km<sup>2</sup>(세계 40위)으로 한반도의 약 3.5배, 남한의 약 6배 수준임
- 전체 인구는 5,913만 명으로 수도인 네피도에 99만 명이 거주하고 있으며, 주요 도시인 양곤시에 685만 명, 만달레이에 785만 명, 바고에 580만 명이 거주함
- 주요 민족은 버마족 70%, 소수족 25%<sup>1)</sup>, 중국·인도계 등이 5%를 차지함
- 언어는 공용어인 미얀마어, 통용가능어인 영어(양곤 일부), 중국어(만달레이, 중국 접경지역), 태국어(태국 접경 일부 지역)로 구성됨
- 1948년에 영국으로부터 독립하여 영국 연방에서 탈퇴하였으며, 1988년 이후 버마<sup>2)</sup>식 사회주의 (Burmese Way to Socialism) 경제체제를 버리고 신경제정책을 통해 개혁·개방과 시장경제 체제로 전환됨
- 아울러 미얀마 민주화의 상징인 아웅산 수치 여사가 2012년 4월 보궐선거 당선 등의 정치적 움직임은 지난 50여년간의 군부 통치를 마치는 기대감으로 작용함
- 이에 그동안 인권과 정치적 이유로 미얀마에 대한 국제적 경제제재를 주도한 미국이 2012년에 제재를 완화하여 무기수출 등을 제외한 모든 분야에 투자가 열리게 되었음

#### < 미얀마 주요 도시 >



1) 카친, 카렌, 친, 산, 꺼야, 몬, 라카인

2) 1989년 이전 미얀마의 국명은 버마였음

## 2) 경제현황

- 미얀마는 폐쇄정책으로 동아시아 경제발전에서 소외되었으나 1988년 시장경제를 도입하여 점차 경제 활성화가 일어남
  - 이에 민간부문이 확대되고 있으며, 최근 미국과 유럽 등의 서방세력을 중심으로 미얀마 제재 완화 조치가 실행되어 외국인 투자가 점차 허용되고 있는 실정임
  - 2012년에 미국이 미얀마 제재를 완화하면서 1997년부터 시행된 미얀마에 대한 투자 금지 조치가 풀려 서방세력의 미얀마 시장 진출 등의 투자 확대에 의해 산업이 활성화 되어 경제 활동이 활발히 일어날 전망
- 미얀마 경제성장률은 2000년~2006년간 평균 13%로 나타났으나, 2008년 금융위기에 따른 국영부문의 산업생산 침체로 2008년에 3.6%로 하락한 후 2012년에 6.2%로 나타남
  - 소비자물가상승률은 2000년~2006년간 평균 22.4%, 2007년~2011년간 평균 15.2%의 높은 증가세를 보였으나 2009년 이후 점차 안정세를 보이면서 2012년에 5.8%를 기록함<sup>3)</sup>
  - GDP는 2007년~2012년간 연평균 21.8% 증가하였으며, 2012년 GDP는 540.5억 달러임
  - 1인당 GDP는 2012년에 848.9달러를 보였으며, 2007년~2012년간 19.4% 증가함
- IMF에 따르면, 2013년 경제성장률은 6.3%로 전망되며, 이후에도 점차 증가세를 보일 것으로 예상
  - 2013년 GDP는 593.4억 달러, 1인당 GDP는 913.7달러로 예상되어 전년대비 각각 9.8%, 7.6% 증가할 것으로 전망됨
  - 또한 2013년 소비자물가상승률은 6.5%로 예상되어 전년대비 0.7%p 증가할 것으로 예상됨

### < 미얀마 경제 현황 >

| 구분       | 단위   | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013 e |
|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| GDP      | 억 달러 | 201.8 | 313.7 | 352.2 | 453.8 | 514.4 | 540.5 | 593.4  |
| 1인당 GDP  | 달러   | 350.1 | 533.5 | 587.2 | 741.6 | 824.2 | 848.9 | 913.7  |
| 경제성장률    | %    | 12.0  | 3.6   | 5.1   | 5.3   | 5.5   | 6.2   | 6.3    |
| 소비자물가상승률 | %    | 32.9  | 22.5  | 8.2   | 8.2   | 4.0   | 5.8   | 6.5    |

자료 : IMF(www.imf.org), 2013.1.

3) 2007년~2008년간 평균 27.7%의 높은 소비자물가상승률을 보이다가 2009년 식료품 가격의 안정세에 힘입어 8.2%로 대폭 감소함

### 3) 수출입

- 미얀마의 수출입은 2009년 이후 꾸준히 증가하는 가운데 수출은 광물자원 등에 의한 영향으로 증가 추세이며, 이러한 추세는 지속될 전망이다
  - 과거 미얀마는 수입 억제정책으로 수입이 자유롭지 못했으나, 2010년 신도시 네피도 건설과 전력, 에너지 부문의 외국인 투자 등으로 인해 시멘트 수입이 증가함에 따라 증가 추세임
- 미얀마 수출입 규모는 2009년 세계경제위기로 인해 소폭 하락하였으나, 2010년 이후 태국, 홍콩, 중국 등의 수요가 증가함에 따라 점차 증가 추세를 보임
  - 수출은 2008년~2012년간 연평균 7.7%로 증가하였으며, 2012년은 전년대비 3.1% 증가할 전망이다
  - 수입은 2008년~2012년간 연평균 23.6%로 증가하였으며, 2012년은 전년대비 40.9% 대폭 증가할 전망이다

#### < 미얀마 수출입 현황 >

단위: 백만 달러

| 구분  | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012 f | CAGR   |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 수출  | 6,780  | 6,779  | 7,587  | 8,861  | 9,136  | 7.7%   |
| 수입  | 3,866  | 4,543  | 4,181  | 6,413  | 9,035  | 23.6%  |
| 수출입 | 11,064 | 10,659 | 12,207 | 14,188 | 15,670 | 9.1%   |
| 수지  | 3,332  | 2,741  | 3,455  | 2,224  | 1,552  | -17.4% |

주: 미얀마 회계연도는 4.1~3.31일까지임

자료 : 미얀마중앙통계청(www.csostat.gov.mm), 2012.4. (2008년 데이터는 한국수출입은행 국가개황 자료임)

- 주요 수출품은 2012년에 가스(38.3%), 의류(5.4%), 검은콩(5.2%), 생선 및 관련제품(3.8%), 티크(3.4%), 견목재(3.2%), 쌀(2.9%) 등의 순으로 나타났으며, 상위 10개 품목이 전체의 68%를 차지함

#### < 미얀마 주요 수출품 현황 >

단위: 백만 달러

| 순위 | 구분        | 2011           | 2012           |
|----|-----------|----------------|----------------|
| 1  | 가스        | 2,522.5(28.5%) | 3,502.5(38.3%) |
| 2  | 의류        | 379.1(4.3%)    | 497.5(5.4%)    |
| 3  | 검은콩       | 450.6(5.1%)    | 471.7(5.2%)    |
| 4  | 생선 및 관련제품 | 210.2(2.4%)    | 349.4(3.8%)    |
| 5  | 티크        | 307(3.5%)      | 309.6(3.4%)    |
| 6  | 견목재       | 286.9(3.2%)    | 295(3.2%)      |
| 7  | 쌀         | 198.1(2.2%)    | 267.2(2.9%)    |
| 8  | 녹색콩       | 181.2(2.0%)    | 202.4(2.2%)    |
| 9  | 나무콩       | 121.8(1.4%)    | 190.5(2.1%)    |
| 10 | 생고무       | 153.5(1.7%)    | 130.4(1.4%)    |
|    | 합계        | 4,810.9(54.3%) | 6,216.2(68%)   |

주: 미얀마 회계연도는 4.1~3.31일까지임

자료 : 미얀마중앙통계청(www.csostat.gov.mm), 2012.4.

- 주요 수입품은 2012년에 정제된 오일(21.3%), 전자기기가 아닌 기계 및 운송수단(20.2%), 비천금속 및 제조품(10.5%), 전자기기 및 기구(5.2%) 등의 순이며, 상위 10개 품목이 전체의 72.9%를 차지함

### < 미얀마 주요 수입품 현황 >

단위: 백만 달러

| 순위 | 구분                 | 2011         | 2012         |
|----|--------------------|--------------|--------------|
| 1  | 정제된 오일             | 1,391(21.7%) | 1,927(21.3%) |
| 2  | 전자기기가 아닌 기계 및 운송수단 | 1,201(18.7%) | 1,824(20.2%) |
| 3  | 비천금속 및 제조품         | 553(8.6%)    | 947(10.5%)   |
| 4  | 전자기기 및 기구          | 348(5.4%)    | 466(5.2%)    |
| 5  | 식용 식물성 기름 및 기타 경화유 | 202(3.1%)    | 395(4.4%)    |
| 6  | 플라스틱               | 247(3.9%)    | 312(3.5%)    |
| 7  | 인조 섬유 및 화학 섬유      | 208(3.2%)    | 254(2.8%)    |
| 8  | 의약품                | 181(2.8%)    | 218(2.4%)    |
| 9  | 시멘트                | 140(2.2%)    | 150(1.7%)    |
| 10 | 종이, 판자 및 제조품       | 70(1.1%)     | 98(1.1%)     |
|    | 합계                 | 4,541(70.8%) | 6,590(72.9%) |

주: 미얀마 회계연도는 4.1~3.31일까지임

자료 : 미얀마중앙통계청(www.csostat.gov.mm), 2012.4.

- 2011년 미얀마의 주요 수출국은 태국, 중국, 인도, 싱가포르 등의 순으로 나타났음
  - 2009년~2012년간 싱가포르, 말레이시아, 독일은 연평균 감소세를 보이고 있으나, 중국은 89.4%의 가장 큰 폭으로 증가함
  - 수출국 중 가장 의존적인 국가는 태국으로 2012년에 38억 2,380만 달러를 수출하였음

### < 미얀마 주요 수출 대상국 >

단위: 백만 달러

| 순위 | 국가    | 2010           | 2011           | 2012           | CAGR   |
|----|-------|----------------|----------------|----------------|--------|
| 1  | 태국    | 3,215.7(42.4%) | 2,905.2(32.8%) | 3,823.8(41.9%) | 9.0%   |
| 2  | 중국    | 617.1(8.1%)    | 1,203.5(13.6%) | 2,214.3(24.2%) | 89.4%  |
| 3  | 인도    | 1,013.1(13.4%) | 871.6(9.8%)    | 1,046(11.4%)   | 1.6%   |
| 4  | 싱가포르  | 670.4(8.8%)    | 457.0(5.2%)    | 542.8(5.9%)    | -10.0% |
| 5  | 일본    | 177.4(2.3%)    | 237.4(2.7%)    | 320.2(3.5%)    | 34.3%  |
| 6  | 한국    | 75.6(1.0%)     | 148.4(1.7%)    | 214.8(2.4%)    | 68.6%  |
| 7  | 말레이시아 | 152.6(2.0%)    | 437.8(4.9%)    | 152(1.7%)      | -0.2%  |
| 8  | 독일    | 40.9(0.5%)     | 38.3(0.4%)     | 42.3(0.5%)     | 1.7%   |
| 9  | 홍콩    | 947.7(12.5%)   | 1,894.7(21.4%) | 41.5(0.5%)     | -79.1% |
| 10 | 인도네시아 | 37.4(0.5%)     | 41.1(0.5%)     | 40.9(0.4%)     | 4.6%   |
|    | 합계    | 6,947.9(91.6%) | 8,235(92.9%)   | 8,438.6(92.4%) | 10.2%  |

주: 미얀마 회계연도는 4.1~3.31일까지임

자료 : 미얀마중앙통계청(www.csostat.gov.mm), 2012. 4.

- 2011년 미얀마의 주요 수입국은 중국, 싱가포르, 태국, 일본 등의 순으로 나타남
  - 2009년~2012년간 상위 10개 수입국은 모두 증가추세이며, 그 중 미국이 2009년~2012년간 277.5%의 가장 큰 폭으로 증가함
  - 특히, 중국은 2009~2012년간 연평균 48.8%로 증가하여 2011년~2012년간 27억 8,680만 달러를 수입하여 수입국 중 가장 의존적인 것을 나타냄

#### < 미얀마 주요 수입 대상국 >

단위: 백만 달러

| 순위 | 국가    | 2010           | 2011            | 2012           | CAGR   |
|----|-------|----------------|-----------------|----------------|--------|
| 1  | 중국    | 1,258.2(30.1%) | 2,168.5 (33.8%) | 2,786.8(30.8%) | 48.8%  |
| 2  | 싱가포르  | 1,202.1(28.8%) | 1,645.3(25.7%)  | 2,516.1(27.8%) | 44.7%  |
| 3  | 태국    | 378.7(9.1%)    | 709.1(11.1%)    | 691.2(7.7%)    | 35.1%  |
| 4  | 일본    | 259.1(6.2%)    | 256.4(4%)       | 502.2(5.6%)    | 39.2%  |
| 5  | 한국    | 224.1(5.4%)    | 304.2(4.7%)     | 451.9(5%)      | 42.0%  |
| 6  | 인도네시아 | 140.7(3.4%)    | 275.5(4.3%)     | 431.8(4.8%)    | 75.2%  |
| 7  | 인도    | 193.5(4.6%)    | 195.5(3%)       | 325.4(3.6%)    | 29.7%  |
| 8  | 말레이시아 | 159.5(3.8%)    | 145.3(2.3%)     | 303.4(3.4%)    | 37.9%  |
| 9  | 미국    | 18.5(0.4%)     | 59.5(0.9%)      | 263.6(22.9%)   | 277.5% |
| 10 | 독일    | 33.4(0.8%)     | 52.1(0.8%)      | 95.1(1.1%)     | 68.7%  |
| 합계 |       | 3,867.8(92.5%) | 5,811.4(90.6%)  | 8,367.5(92.6%) | 47.1%  |

주: 미얀마 회계연도는 4.1~3.31일까지임

자료 : 미얀마중앙통계청(www.csostat.gov.mm), 2012.4.

#### 4) 외국인 투자

- 미얀마 외국인 직접투자는 2007년~2011년간 연평균 9%로 성장하였고 2011년에 10억 5,000만 달러로 나타남
  - 대 미얀마 경제제재가 완화되고 2012년<sup>4)</sup>에 새로운 외국인투자법이 마련됨으로서 점차 외국인 투자가 증가 추세임
  - 특히 다수의 서방 국가들이 대규모 투자를 계획 중인 상황으로 향후 외국인 투자는 더욱 급증할 전망이다

#### < 미얀마 외국인 직접투자 현황 >

단위: 백만 달러

| 구분  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011    | CAGR |
|-----|-------|-------|-------|-------|---------|------|
| FDI | 709.9 | 863.9 | 1,079 | 901.1 | 1,000.5 | 9%   |

자료 : World Bank(2013.1.)

- 최근 5년간 미얀마의 외국인 투자는 전력, 석유가스, 광업 개발부문에 집중됐으나, 제조업 등 기타분야의 투자는 미비한 실정임

4) 2012. 11. 1 미얀마 연방의회에서 통과되어 11.2 발효됨

- 미얀마의 주요 투자분야는 2012년 누적기준으로 전력 188억 7,400만 달러(46.4%), 석유·가스 140억 6,300만 달러(34.6%), 광업 28억 1,400만 달러(6.9%)로 나타나 이 3개 분야의 외국인 투자가 전체의 87.9%를 차지함
- 아울러 미얀마의 주요 투자국은 2012년 누적기준으로 중국, 태국, 홍콩, 한국, 영국 등의 순으로 나타났으며, 이 중 상위 3개국인 전체 투자국가의 73.3%를 차지함
  - 우리나라는 4위로 29억 4,100만 달러를 투자하여 전체 투자 중 7.2%를 차지함

< 미얀마 주요 투자분야 및 투자국 현황 >

단위: 백만 달러

| 투자분야      | 투자액    | 비중    | 국가        | 투자액    | 비중    |
|-----------|--------|-------|-----------|--------|-------|
| 1. 전력     | 18,874 | 46.4% | 1. 중국     | 13,949 | 34.3% |
| 2. 석유·가스  | 14,063 | 34.5% | 2. 태국     | 9,568  | 23.5% |
| 3. 광업     | 2,814  | 6.9%  | 3. 홍콩     | 6,308  | 15.5% |
| 4. 제조업    | 1,761  | 4.3%  | 4. 한국     | 2,941  | 7.2%  |
| 5. 호텔·관광업 | 1,065  | 2.6%  | 5. 영국     | 2,760  | 6.8%  |
| 6. 부동산    | 1,056  | 2.6%  | 6. 싱가포르   | 1,804  | 4.4%  |
| 7. 축산·어업  | 324    | 0.8%  | 7. 말레이시아  | 1,027  | 2.5%  |
| 8. 교통/통신  | 314    | 0.8%  | 8. 프랑스    | 469    | 1.2%  |
| 9. 공업단지건설 | 193    | 0.5%  | 9. 미국     | 244    | 0.6%  |
| 10. 농업    | 173    | 0.4%  | 10. 인도네시아 | 241    | 0.6%  |
| 합계        | 40,637 | 100%  | 합계        | 39,311 | 97%   |

주1: 미얀마 회계연도는 4월~3월까지임

주2: 투자허가기준(2012. 3월말 기준) 누적치

자료 : 미얀마투자위원회(Myanmar Investment Commission), 2012.4.

- 우리나라의 대 미얀마 투자 실적은 2012년에 신고건수 168건, 신규법인수 71건, 신고금액 41억 6,900만 달러, 송금횟수 470건, 총 투자금액 13억 1,700만 달러임
  - 신고건수 기준으로 의류 봉제업이 대다수인 제조업이며, 주요 기업으로 대우 봉제, 오판, 미얀스타 등의 약 60여개 기업이 활동하고 있음
  - 또한 투자금액 기준으로 대우E&P의 미얀마 가스전 투자<sup>5)</sup>가 투자금액이 대부분을 차지하고 있으며, 현재 A-1, A-3광구의 천연가스 매장량이 약 4조 5,000억 평방피트로 확인되고 있는데 상업생산은 2013년부터 이루어질 예정임
- 봉제업 외의 제조업 진출기업은 대우목재(합판), 더원(등나무 가구 및 소품), 머큐리레이스(pvc호스), 삼공(고무보트), 미원쉐타진(PVC 파이프, 플라스틱 연포장재) 등이 있음
  - 이 외에도 소규모 개인 무역업체 및 다수의 기업이 미얀마 투자에 참여 하고 있으며, 이들 대부분은 정식 외국인 투자 소속을 밟지 않고 미얀마의 명의로 기업 활동 중

5) 한국가스공사 8.5%, 한국 59.5%, 중국 17%, 미얀마 15%, 인도가 8.5%의 지분을 갖고 있음

< 우리나라의 미얀마 업종별 투자현황 >

단위: 건, 개, 천만 달러

| 업종별 분류             | 신고건수 | 신규법인수 | 신고금액      | 송금횟수 | 투자금액      |
|--------------------|------|-------|-----------|------|-----------|
| 농업, 임업 및 어업        | 8    | 3     | 11,918    | 30   | 5,465     |
| 광업                 | 11   | 6     | 3,648,280 | 124  | 1,066,198 |
| 제조업                | 107  | 41    | 174,460   | 222  | 67,363    |
| 도매 및 소매업           | 27   | 12    | 14,547    | 28   | 13,135    |
| 운수업                | 2    | 2     | 252,100   | 43   | 162,594   |
| 숙박 및 음식점업          | 2    | -     | 60,000    | -    | -         |
| 전문, 과학 및 기술 서비스업   | 3    | 2     | 409       | 2    | 249       |
| 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스 | 6    | 3     | 4,171     | 18   | 1,570     |
| 협회 및 단체 관련         | 1    | 1     | 480       | 1    | 480       |
| 기타                 | 1    | 1     | 2,550     | 2    | 215       |
| 합계                 | 168  | 71    | 4,168,915 | 470  | 1,317,269 |

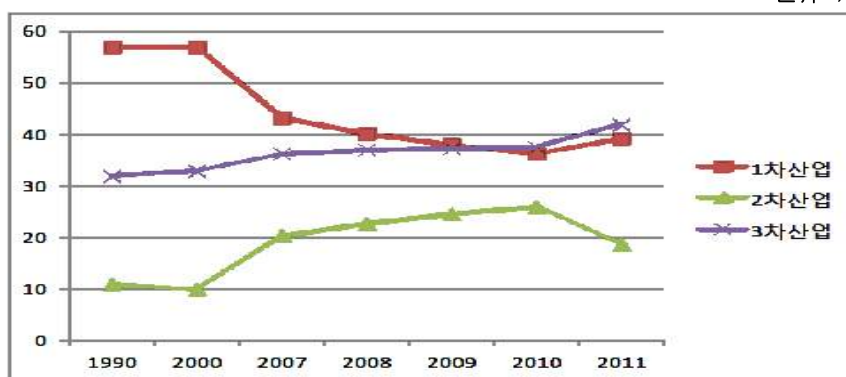
자료 :한국수출입은행(해외투자통계), 2012.9.

5) 산업 현황

- 1990년의 주력산업은 1차산업 이였으나, 점차 2차, 3차 산업이 증가하여 2011년에는 3차산업이 가장 높은 것으로 나타남
- 이는 과거 대형 공장과 주요 산업을 정부가 독점하여 기업 및 투자자들이 산업 및 서비스업을 성장시킬 수 없는 구조였으나, 점차 민간투자를 중심으로 투자 및 개발이 추진되면서 제조 및 서비스산업이 성장한 것에서 기인함

< 미얀마 산업 추이 >

단위: %



자료 : ADB(Asia Development Bank), 2012, CIA-Fact book, 2013

## 2. 미얀마 물류인프라 현황

### 1) 도로

- 미얀마의 간선도로는 2007년 기준 31,083km이며, 이 중 68%인 포장도로가 21,241km이며, 나머지 32%인 비포장도로는 9,741km임

#### < 미얀마 간선도로 포장현황 >

단위: km

| 구분  | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 포장  | 17,735 | 18,205 | 18,715 | 19,462 | 19,846 | 20,572 | 21,026 | 21,241 |
| 비포장 | 11,030 | 10,756 | 10,433 | 10,208 | 10,151 | 10,039 | 9,865  | 9,841  |
| 합계  | 28,765 | 28,960 | 29,148 | 29,670 | 29,998 | 30,611 | 30,891 | 31,083 |

자료: 미얀마 중앙통계청(www.csostat.gov.mm), Statistical Yearbook 2009

- 아울러 미얀마의 도로는 대부분 영국 식민지 시대에 건설된 것으로 노후화된 도로가 많아 시속 60km 이상의 속도를 내기가 어려운 실정임
  - 이러한 도로 개선을 위해 최근 민간이 BOT방식으로 도로의 건설 및 유지보수에 참여토록 함
  - 또한 미얀마 정부는 신규 도로망 확충에 총력을 가하고 있으며, 네피도와 미얀마 제2경제도시 만달레이를 잇는 고속도로가 2010년에 개통되어 운행 중임
  - 2011년에는 미얀마의 Commercial Hub로 불리는 양곤-만달레이 고속도로도 개통되어 인근 지역과의 접근성이 강화될 전망이다
- 한편 UNESCAP이 1959년부터 추진 중인 아시안 하이웨이(Asian Highway, 총 길이 약 14만km) 네트워크 정부간 협정이 2004년에 발효되어 아시아 32개국을 연결하는 도로망이 미얀마를 통과함
  - 이 중 AH1, AH2, AH3, AH14가 미얀마를 통과하며, 총 길이는 3,003km임

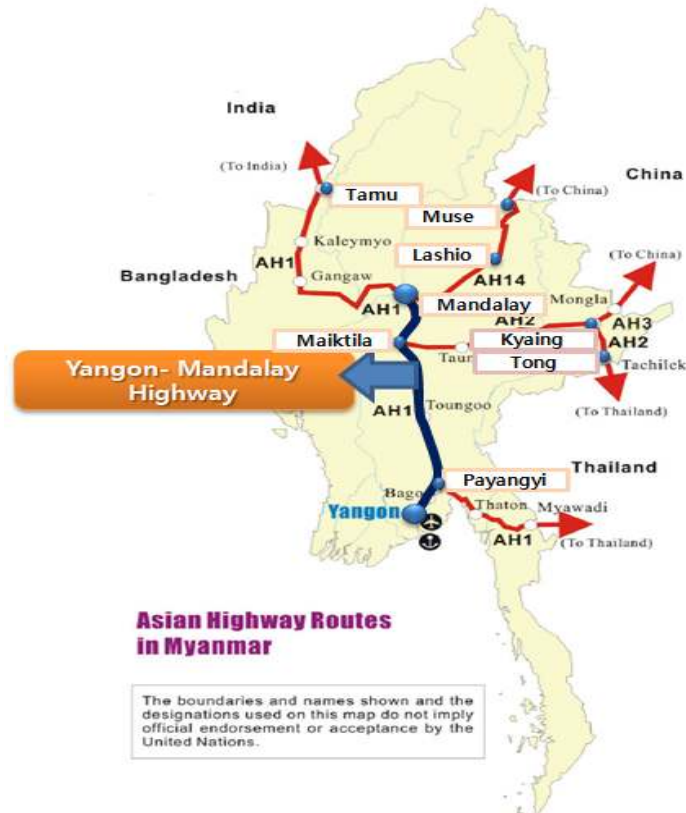
#### < 아시안 하이웨이 자원현황 >

단위: km

| 구분   | 구간                                            | 길이    | 포장길이  |        | 비포장 |
|------|-----------------------------------------------|-------|-------|--------|-----|
|      |                                               |       | 1차선   | 2차선 이상 |     |
| AH1  | Myanmar-Pyangyi-Yangon-Meiktila-Mandalay-Tamu | 1,650 | 467   | 969    | 214 |
| AH2  | Tachilek-Kyanning-Tong-Meiktila-Mandalay-Tamu | 807   | 541   | 50     | 216 |
| AH3  | Mongla-Kyanning-Tong                          | 93    | 5     | -      | 88  |
| AH14 | Muse-Lashio-Mandalay                          | 453   | -     | 453    | -   |
| 합계   | 합 계                                           | 3,003 | 1,013 | 1,472  | 518 |

자료: UNESCAP(www.unescap.org), 2011.1.

## < 미얀마 도로 현황 >



## 2) 철도

- 미얀마 철도는 2010년 기준으로 단선 4,962km, 복선 664km으로 총 길이는 5,623km이며, 전체 철도역은 858개임
  - 주요역은 Kachin, Kayah, Chin, Shane, Rakhine, Mon, Kayin, Yangon, Bago, Mandalay, Sagain, Magway, Ayeyawaddy, Taninthayi임
  - 미얀마 철도 운송량의 대부분을 차지하는 Yangon-pyay, Yangon-Mandalay 구간은 복선이지만 나머지는 단선임
  - 철도폭은 1,000mm 협궤로 충분한 속도를 내기에는 어려움이 있으며, 더불어 철도시설 부족 및 노후화로 인해 최대속도 24km, 구간별 12~14km로 속도제한을 받는 실정임
- 미얀마 철도는 교통부 산하 철도청(Myanmar Railway, MR)에서 총괄하며, 국가철도망구축(National Railway Network) 프로젝트를 확대 추진 중임
  - 미얀마 철도청은 2010년부터 1,909km 규모의 철도 건설 프로젝트를 진행 중이며 향후 BOT방식으로 철도를 민영화하도록 추진함
  - 그러나 1988년~2010년간 철도 네트워크는 크게 증가하였으나 아직까지 철도에 대한 정부와 민간의 투자는 미비한 실정임

- 한편 중국은 치앙마이에서 미얀마, 인도와 연결하는 철도 구축 사업을 위한 인프라를 계획 중임
  - 미얀마 남서부에 위치한 항만과 동남아시아 지역을 연결하도록 여러 노선을 구축할 예정이며, 주요 철도노선은 중국의 쿤밍과 현재 건설 중인 짜옥퓨(Kyaukpyu)항의 특별산업경제지구(SIEZ)와 연결될 예정임
  - 그 외에 미얀마 동부지역 Shan지역과 태국 철도 네트워크를 연결하는 노선은 중국, 캄보디아, 태국, 싱가포르를 철도로 연결하는 환적거점으로 구축될 전망임
- 아울러 중국철도그룹(China Railway Group Limited)은 2011년에 미얀마 철도운송 프로젝트 건설을 위해 MOU를 체결함
  - 중국 남서지역인 Ruili에서부터 미얀마 Muse의 국경도시를 경유하여 Rakhine항과 Kyauphyu항에서 종결되는 프로젝트로 810km 규모의 공사가 진행될 예정임

#### < 미얀마 철도확장 계획 >

단위: km

| 구간                                      | 길이    |
|-----------------------------------------|-------|
| Motagi-Bhamo                            | 130   |
| Mongnai-Kyaingtong                      | 346   |
| Minbu-An-Yechanpyin                     | 395   |
| Dawei-Myeik                             | 213   |
| Patheingyi-Nyaungdon-Yangon Hlaingthaya | 143   |
| Pyaw - Taungtha - Naypyidaw             | 193   |
| Hinthada - Nyaungdon                    | 77    |
| Thayet - Kyaukse                        | 307   |
| Ywataw - Kanpya                         | 105   |
| 합계                                      | 1,909 |

자료: 미얀마 중앙통계청(www.csostat.gov.mm), Statistical Yearbook 2009

#### < 미얀마 철도 현황 >



### 3) 공항

- 미얀마 공항<sup>6)</sup>은 모두 국가 소유이며 국제공항인 양곤 국제공항, 만달레이 국제공항과 국내선 공항으로 47개를 보유함
  - 이중 국내선 정기노선은 yangon, Bagan, Myitkyina 등 8개에 불과함
- 양곤 국제공항은 국제노선 서비스 26개, 국내 노선 서비스 19개를 제공하고 있으며, 만달레이 국제공항은 6개 노선을 제공함
  - 양곤 국제공항은 2002년 터미널 확장공사를 시작하여 2007년 신공항 청사 운영을 통해 연간 공항 이용가능 승객이 50만 명에서 270만 명으로 증가
  - 만달레이 국제공항은 2009년 시설 확장을 통해 연간 이용가능 승객은 300만 명임
- 한편 현재 네피도에 신공항을 건설 중인데 향후 국제공항 수준으로 운영할 계획임

### 4) 내륙수로

- 미얀마의 많은 하천과 운하가 주요 내륙 교통수단으로 이용되고 있음
  - 여객 및 화물의 총 운송구간은 14,643km이며, 운송 지역별로 특급, 보통, 페리로 나뉘어 운행 중임
- 내륙 수로는 미얀마 교통부 산하 국영기업인 IWT(The Inland Water Transport)가 담당하고 있는데 Delta, Ayeyarwady, Chindwin, Mon, Karean, Rakhine 지역의 강에 여객 및 화물 운송을 주로 수행함

#### < 미얀마 여객 및 화물운송 서비스 >

단위: 개수

| 구분         | Express | Ordinary | Ferry | 합계 | 운송구간(km) |
|------------|---------|----------|-------|----|----------|
| Delta      | 9       | 8        | 4     | 21 | 4,065    |
| Ayeyarwady | 5       | 1        | 1     | 7  | 3,524    |
| Chindwin   | 3       | 1        | -     | 4  | 2,461    |
| Thanlwin   | -       | 10       | 1     | 11 | 372      |
| Rakhine    | 7       | -        | -     | 7  | 1,974    |
| Cargo      | -       | 1        | -     | 1  | 2,247    |
| 합계         | 24      | 21       | 6     | 51 | 14,643   |

주1 : 처리능력 화물(66,877ton), 승객(단거리 수송 60,093, 장거리 수송 42,386)

주2 : 개수는 지역별 운송구간 개수를 말함

자료 : 미얀마 내륙수로운송(www.iwt.gov.mm), 2011. 12. 기준

6) 1948년 Union of Burma Airways (UBA)로 설립되었으며, 1972년에 새로운 국가 관리 시스템이 도입되어 Burma Airways Corporation(BAC)로 개편됨

< 미얀마 내륙수로 및 인근 국가간 국경무역 위치 >



## 5) 항만

- 미얀마는 1,760km에 이르는 해안선에 벵골만과 안다만해가 접하고 있어 지정학적인 유리한 위치에 선점해 있음
- 미얀마의 교역은 해상으로는 싱가포르, 내륙수로를 통해 국경무역<sup>7)</sup>으로 태국, 중국, 인도 등과 교역을 하는데, 이를 통해 2011년에 수입 192천 TEU, 수출 189천 TEU를 처리함
  - 2000년~2010년간 컨테이너 연평균 수입은 8.5%, 수출은 8.4% 증가하였고 일반화물은 수입 7.6%, 수출 7.7%로 각각 증가함
- 미얀마의 모든 항만은 1989년에 설립된 미얀마 항만당국(MPA, Myanmar Port Authority)에 의해 관리를 받음
  - MPA는 터미널 시설, 항만의 선박 입출항 및 기타 서비스(하역, 저장, 환적화물의 운송) 등을 관리하고 있음
- 미얀마 최다 물동량 처리항만은 양곤항(Yangon Port)으로 미얀마 전체 수출입 물동량의 90% 정도를 처리하며, 나머지는 뿔라와항(Thilawa Port)과 짜옥퓨항(Kyaukpyu Port) 등에서 처리함

7) 미얀마는 인근의 중국(Muse, Lweje, Chin Shwe Haw), 태국(Tachileik, Myawaddy, Myeik, Kwathaung), 인도(Tamu, Reed(인도)) 등과 국경무역을 하고 있으며, 국경을 통한 양국간 수출입이 크게 증가하고 있는데 이는 해상무역보다 수입허가, 통관이 용이하기 때문임

< 미얀마 항만 물동량 추이(2000~2011) >

단위 : 척, TEU, 천톤

| 구간   | 입출항 선박 | 수입      |        | 수출      |       | 합계      |        |
|------|--------|---------|--------|---------|-------|---------|--------|
|      |        | 컨       | 일반화물   | 컨       | 일반화물  | 컨       | 일반화물   |
| 2000 | 957    | 78,508  | 5,066  | 77,840  | 3,253 | 156,348 | 8,319  |
| 2005 | 1,228  | 83,030  | 4,689  | 79,330  | 4,482 | 162,360 | 9,171  |
| 2006 | 1,310  | 93,962  | 4,650  | 95,782  | 4,380 | 189,744 | 9,030  |
| 2007 | 1,336  | 113,059 | 5,280  | 109,953 | 4,370 | 223,012 | 9,651  |
| 2008 | 1,459  | 125,364 | 4,867  | 121,348 | 5,902 | 246,712 | 10,769 |
| 2009 | 1,556  | 149,472 | 6,713  | 148,482 | 9,840 | 297,954 | 16,553 |
| 2010 | 1,899  | 168,335 | 9,853  | 167,011 | 8,029 | 335,346 | 17,839 |
| 2011 | 1,946  | 192,102 | 11,301 | 188,573 | 7,333 | 380,675 | 18,634 |
| CAGR | 6.7%   | 8.5%    | 7.6%   | 8.4%    | 7.7%  | 8.4%    | 7.6%   |

주: 입출항 선박은 컨테이너선 기준임

자료: 미얀마 항만청(www.mpa.gov.mm), 2012.

< 미얀마 주요 항만 위치 >



## (1) 양곤항

- 안다만해 마타반만의 양곤강 하구에 위치한 양곤항은 Elephant Point로부터 16km 상류에 위치함
  - 미얀마 수출입화물의 90%를 차지하는 제1의 무역항으로 River항이기 때문에 수심이 낮은 단점이 있음(수심 최대 5.85m, 최소 2.55m)
- 양곤항은 다목적부두로 MIT(Myanmar International Terminals), AWPT(Asia World Port Terminal), BAGW(Bo Aung Gyaw Wharf)의 3개 터미널로 구성됨
  - 주요 취급화물은 원목, 쌀, 컨테이너, 일반화물 등을 처리하며, 컨테이너 화물은 2005년~2008년 간 연평균 18.4%로 증가하였고 2008년에 22만 6,000 TEU를 처리함
- 양곤항 관리주체 및 소유권은 MPA(Myanmar Port Authority)가 보유하고 있으며, MPA는 8개 선석을 관리함
  - 주요 터미널 운영주체는 MASC(Myanmar Unnawar Swanarr Shin Group Co., Ltd)와 Asia World Port Management Co., Ltd.임<sup>8)</sup>
- 양곤항의 선석과 항만들은 주 소유투자 프로그램 및 지역 입찰 및 외국투자자에 의해 개발되었음
  - 미얀마 정부는 양곤항에 43척의 선박이 동시에 정박할 수 있도록 선석 및 하역장을 추가로 건설할 예정이며, 현재 뿔라와항을 포함하여 연간 2천만 톤의 물동량을 장기적으로 1억 톤까지 처리할 계획임

### < 양곤항 부두별 시설현황 >

| 구분                                      | 선석 | 선석연장(m) | 최대대상선박(DWT) | 소유자  | 취급 화물      |
|-----------------------------------------|----|---------|-------------|------|------------|
| Hteedan Berth                           | -  | 180     | -           | MEC  | 일반화물       |
| Hteedan Rice Berth                      | -  | 139     | -           | MPA  | 쌀 및 관련제품   |
| Asia World Port Terminal (Ahlone Wharf) | 3  | 614     | 15,000      | AWPA | 컨테이너, 일반화물 |
| Myanmar Industrial Port(MIP)            | 2  | 310     | 12,000      | MIP  | 컨테이너, 일반화물 |
| SPW(Sule Pagoda Wharf)                  | 7  | 1,040   | 15,000      | MPA  | 일반화물       |
| Port Health Jetty                       | -  | 91      | -           | MPA  | 일반화물       |
| Bo Aung Gyaw Wharf                      | 3  | 457     | 15,000      | MPA  | 일반화물, 컨테이너 |
| Thaketa Wharf                           | 2  | 214     | -           | MFSL | -          |

자료: Myanmar Port Authority, 국토부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역 보고서, 2010

8) 미얀마 최초의 민간 운영터미널이며, Asia World Company 100% 투자

## (2) 땔라와항

- 땔라와항은 양곤항 내부에 위치하고 있으며 MITT(Myanmar International Terminal Thilawa)<sup>9)</sup>, 일반화물부두인 MIPL(Myanmar Integrated Port Limited)로 구성됨
  - 항만 개장 시 컨테이너터미널 전용부두였으나 현재는 목재, 쌀, 철강재 등의 일반화물도 취급함
  - 주요 취급화물은 산화물, 목재, 컨테이너, 일반화물, 액체화물 등을 처리하며, 컨테이너 화물은 2005년~2008년간 연평균 1.8%로 증가하였고 2008년에 3.8만 TEU를 처리함
- 땔라와항의 주요 항로는 인도 첸나이, 방글라데시 치타공, 싱가포르 등의 인접 항만으로 운송됨
  - MIPL은 주로 산화물, 목재를 인도, 방글라데시, 중국으로 수출하고 있으며, UAE로부터 비료를 수입하고, 액체화물 취급을 위해 석유 저장탱크 시설을 갖추고 있으며, 용수공급 서비스도 시행 중임

### < 땔라와항 부두별 시설현황 >

| 구분   | 선석 | 선석연장(m) | 선석수심(m) | 주요 설비            |
|------|----|---------|---------|------------------|
| MITT | 5  | 1,000   | (-)10   | Gantry Crane 27기 |
| MIPL | 1  | 200     | (-)9    | -                |

자료: Myanmar Port Authority, 국토부, ASEAN 해상교통 통합 로드맵 수립지원용역 보고서, 2010

## (3) 짜옥퓨항

- 양곤에서 약 400km 미얀마 서북측에 위치한 Rakhine주 짜옥퓨 지역에 위치함
  - 과거에는 주로 방글라데시로 가는 화물의 중계항이었으나 현재는 주로 연안화물 위주로 처리하고 있으며, 북측으로 100km에 위치한 Sittwe항과의 정기여객 항로를 보유하고 있음
- 현재 Jetty NO.1(수심 24m)이 있으며, 주로 이용되는 선박은 화물선과 어선, 소금 운반선임
- 한편, 짜옥퓨항 서측 해상에서 천연가스가 대량 매장되어 있어 천연가스 광구를 개발 중이며, 이중 A-1, A-3 광구의 경우 대우인터내셔널<sup>10)</sup>에서 개발 중으로 2013년에 육상 가스터미널이 완공 예정임
  - 대우인터내셔널은 Shwe, Phyu, Mya 3개 지역의 가스전에서 파이프라인을 통해 하루 5억 평방피트를 생산할 예정이며, 중국석유천연가스유한공사(CNPC)의 자회사인 CNUOC 등에 판매할 계획임<sup>11)</sup>

9) 현재 HPH가 100% 투자하여 운영 중이며, 선석길이 200m LOA(Length of All), 최대수심 9m(우기철), 20,000톤(DWT)임

10) 2012년 상업생산을 목표로 인도기업과 공동으로 A-1, A-3 해상광구에서 천연가스를 개발함

11) 추가 유망지역에서 가스 발견 시, 생산기간 연장하거나 별도의 2차 개발 가능

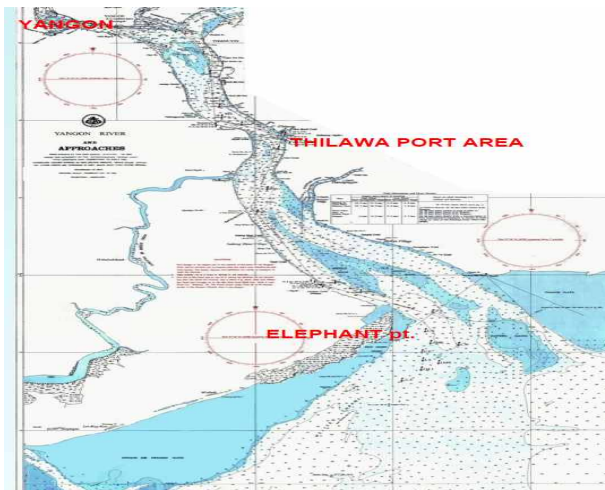
### 3. 미얀마 항만 및 드라이 포트 개발사업

#### 1) 미얀마 항만 개발사업

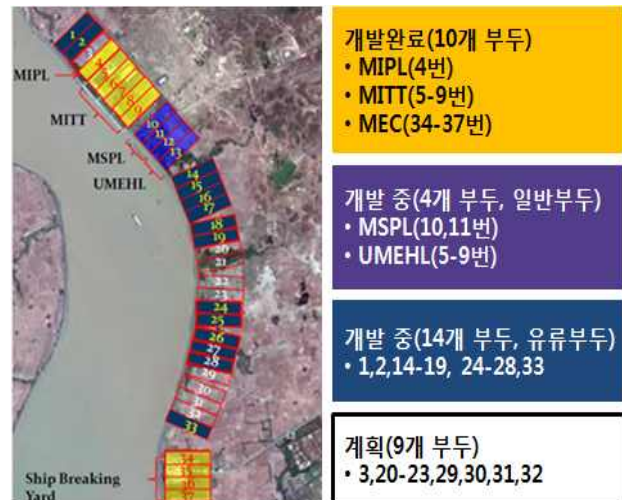
##### (1) 양곤 내항 및 필라와항 개발계획

- 미얀마 내수시장 및 대외교역이 점차 활발해짐에 따라 미얀마항만청은 2012년에 양곤 내항 개발 계획을 수립하여 증가하는 화물량을 대비하기 위해 양곤 내항을 개발 중임
  - 현재 필라와항에 개발이 진행되고 있는데 기존 10개 선석이 완료되었고 향후 일반부두 4개 선석, 유류부두 14개 선석이 개발될 예정이며, 추가로 9개 선석을 개발할 예정임
  - 현재 양곤 내항은 사업자가 정해졌으나 인근의 필라와 경제특구(SEZ) 물류단지에는 국내 기업의 참여가 가능함

< 양곤항, 필라와항 위치 >



< 양곤내항 및 필라와항 개발계획도 >

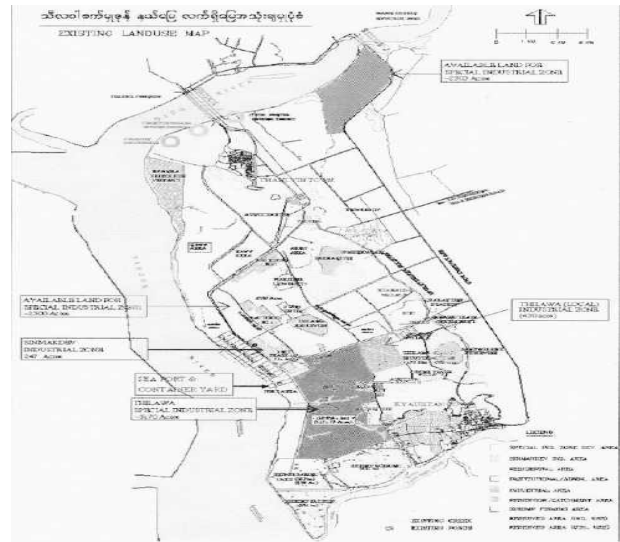
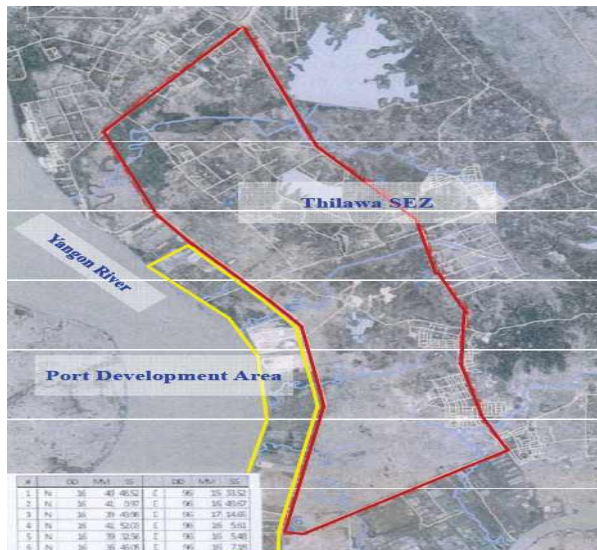


##### (2) 필라와 개발계획

- 2012년 4월, 일본 외무성과 경제산업성은 미얀마의 국가계획 및 경제발전부와 필라와(Thilawa)항 개발 기본계획 수립에 관한 의향각서(MOI)를 체결함
  - 의향각서에 따라 일본정부는 2012년 말까지 필라와항 개발기본계획 수립 및 타당성분석을 위한 연구를 수행할 예정임
- 아울러 일본정부는 미얀마와의 경제협력을 위한 프로젝트로 필라와를 포함한 양곤의 도시개발기본계획, 필라와항 확장계획, 양곤시의 상하수도 및 빗물처리시설에 대한 개발기본계획 등을 수행 할 계획임

- 여기에는 국가교통시스템 발전기본계획, 공항안전 및 보안 향상방안, 양곤교통시스템발전방안, 철도 현대화 계획 등을 마련할 계획임
- 한편, 당초 띠라와는 중국에서 3,200 에이커 규모의 미얀마 최초의 경제특구(Special Economic Zone)<sup>12)</sup>으로 추진되었으나, 관련 입법의 미비로 인해 2010년까지 지연되다가 2011년에 미얀마 경제특구법(Special Economic Zone Law)에 의해 본격적으로 추진될 수 있는 근거가 마련됨
  - 이에 미얀마 정부는 개발이 지연되었던 띠라와 경제특구 조성을 당초 국제입찰을 통해 특구 개발 사업자를 선정할 계획이었으나, 계획을 수정해 일본계 컨소시엄에 사업권을 주는 것으로 확정함
  - 이에 일본의 미쓰비시상사(三菱商事), 스미토모상사(住友商事), 마루베니(丸紅)로 구성된 컨소시엄이 지분율 49%를 갖게 되며, 나머지 51%는 UMFCI의 주도하에 미얀마 측이 갖게 될 예정임
  - 개발 규모는 5,900 에이커로 조성되며, 총 사업비 3,000억 엔(약 37억 달러)에 이르고 초기 투자액은 4억 5,000만~5억 달러 사이로 예상됨
- 띠라와 경제특구 개발 진행일정은 2013년부터 착공하여 2015년에 전체 면적의 20%를 가동할 계획임
  - 도로와 항만, 전력, 상하수도 등 띠라와 주변 인프라 정비는 일본의 공적개발원조(ODA) 자금을 통해 지원받을 방침임
  - 자금조달은 미얀마-일본 기업 컨소시엄의 자체 투자와 국제협력은행(JBIC) 등의 용자로 확보할 전망이며, 특구 산업부지의 매각·운영을 통해 자금을 회수할 계획임

#### < 띠라와항 및 경제특구 개발위치 및 개발계획도 >



12) 자유지대와 프로모션 존으로 나뉘며, 구역에 따라 각각 과세 대상이 달라지는 특징을 나타냄. 즉, 자유지대에서는 해외에의 수출에 대해 무과세이지만 국내 판매에는 과세되지만 프로모션 지대에서는 반대로 국내에는 무관세로, 해외는 과세 대상이 됨

### (3) 짜옥류 신항 및 심해항만 개발계획

- 현재 미얀마 정부는 짜옥류 동쪽 마데섬(Made' Island)에 전체 길이 2,350m의 총 91개 선석(수심 30m)의 개발할 신항을 건설할 계획임
- 짜옥류 인근에 개발 중인 가스전 개발 사업과 연계하여 에너지 수출 전용항만의 필요성이 부각 되면서, 중국 CITIC 그룹의 주도하에 짜옥류 심해항 건설 사업이 추진되기 시작하였음
- 북측 터미널과 남측 터미널로 구분되는데 원유 및 가스터미널, 컨테이너 터미널, 일반화물 터미널 등이 개발될 예정임
- 아울러 짜옥류 신항 개발과 연계하여 짜옥류 경제특구를 개발할 계획으로 총 투자비 82억 7,000 만 달러의 대규모 투자를 투입하여 개발할 예정임
- 세부적인 내용은 다음과 같음

#### < 짜옥류 신항 개발계획 >

| 구분       | 주요내용                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 개발 규모    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부두길이 : 2,350m(91개 선석)</li> <li>- 남측 터미널(Petro-China Oil Terminal) : 800m                             <ul style="list-style-type: none"> <li>· 원유 및 가스 터미널(39개 선석)</li> </ul> </li> <li>- 북측 터미널 : 1,550m                             <ul style="list-style-type: none"> <li>· 컨테이너(11개 선석), 일반화물(19개 선석), 수리조선소(8개 선석), 크루즈터미널(2개 선석), 기타(12개 선석)</li> </ul> </li> <li>○ 전체 면적 : 18km<sup>2</sup></li> <li>○ 항로수심 : 32~48m</li> <li>○ 안벽수심 : 30m</li> </ul> |
| 사업 추진 현황 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개발주체 : 중국 CITIC 그룹</li> <li>- 짜옥류 심해항 포함 짜옥류 특별경제구역(SEZ) 개발</li> <li>○ 총 투자비 : 82억 7천만 달러</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

자료: Ishida, Masami의 Emerging Economic Corridors in the Mekong Region, BRC Research Report No. 8, Bangkok Research Center, IDE-JETRO, Bangkok, Thailand를 재인용한 Min, Aung, Kudoo, Toshihiro. (2012). "Newly Emerging Industrial Development Nodes in Myanmar : Ports, Roads, Industrial Zones along economic Corridors"를 KMI가 발췌 정리

#### < 짜옥류 신항 개발위치 및 조감도 >



- 한편, 짜옥류 신항은 중국 Yunnan지역의 남부지역인 Kuming시와 연결하여 짜옥류와 마데섬을 연결하는 가스 파이프라인<sup>13)</sup>의 시작점으로 가스 파이프라인은 1,700km, 석유 파이프라인은 1,500km 이상이 될 것으로 예상되며, 미얀마를 가로지르는 길이만 800km인 대규모 파이프 프로젝트임
- 파이프라인 운영은 2013년 6월부터 시행할 예정이며, 중동오일의 운송경로를 바꾸는 획기적인 프로젝트가 될 것으로 전망됨

## 2) 심해항 개발계획

### (1) 다웨이

- 1996년에 태국의 대형 건설사인 IDT(Italian-Thai Development Public Co. Ltd.)<sup>14)</sup>가 다웨이(Dawei) 지역을 태국의 지역거점으로 이용하기 위한 목적으로 미얀마항만청과 심해항 개발 타당성 조사 및 개발에 대한 MOU를 체결함
- 미얀마 정부는 당초 심해항 개발과 관련된 논의는 꾸준히 하여 왔으나 민간기업이 사업을 추진하는 데는 리스크가 높다는 판단에 따라 태국 정부와 MOU를 체결하는 것으로 결정함
- 2008년에 ASEAN 정상회담을 계기로 태국, 미얀마, 캄보디아, 라오스간의 경제협력을 위한 일환으로 시작된 다웨이 개발계획은 2010년 이후 본격화되어 추진됨
- 다웨이 심해항 개발계획은 BIMSTEC<sup>15)</sup>의 7개국(인도, 미얀마, 태국, 스리랑카, 방글라데시, 부탄, 네팔)의 중요한 미래 프로그램 중 하나로 부상함
- 2010년에 미얀마항만청과 IDT간에 다웨이 심해항을 포함한 특별경제구역 개발에 대한 협정서가 체결됨에 따라 심해항 개발이 본격적으로 추진되기 시작
- 다웨이 심해항 개발계획은 BOT방식으로 60년간 IDT가 운영하며, 개발 공사는 10년간 3단계로 추진될 예정임
- 현재 IDT는 Dawei 지역을 대상으로 지형 및 토지조사를 광범위하게 실시했으며, 초기 환경검사와 예비 구상계획(Conceptional plan)을 완료한 상태임
- 다웨이 개발계획 일정은 2012년부터 착공하여 2020년에 완공될 것으로 예상됨

13) 1990년대에 미얀마 정부와 미얀마 최대기업인 Hltoo기업이 짜옥류 심해 프로젝트의 파이프라인 수송 계약을 체결함

14) 1958년에 태국에 건립한 태국(Chaijudh Karnasuta)과 이탈리아(Giorgio Berlingieri) 간의 합작사로 태국 Suvarnabhumi 공항, 대만 고속철도 건설 등을 수행함

15) Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation

< 다웨이 단계별 개발계획 >

| 구분       | 1단계                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 2단계                                                                                                                                                              | 3단계                                                                                                                             |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 개발<br>기간 | 5년<br>(2012~2016)                                                                                                                                                                                                                                                                              | 5년<br>(2014~2018)                                                                                                                                                | 5년<br>(2016~2020)                                                                                                               |
| 주요<br>내용 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 북부항구 건설 및 여타 항구 관련 시설</li> <li>- 태국과의 도로 연결</li> <li>- Dawei 항구 ↔ 공항 도로 건설</li> <li>- 석탄화력 발전소(400MW) 건설</li> <li>- 저수지, 하수 처리, 배수시설 설치</li> <li>- 폐기물 처리 시설 건설</li> <li>- 변전소 및 송배전시설 건설</li> <li>- 단지 조성(Township)</li> <li>- 기타 기간시설 건설</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 산업구역 내 도로 확장(2차선→4차선)</li> <li>- 태국과의 도로 추가 연결</li> <li>- 채석장-컨테이너 항구 간 접근도로 완성</li> <li>- 산업단지 내 배수시설 추가 설치</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 남부항구 건설</li> <li>- 산업단지 및 배수시설 추가 설치</li> <li>- 태국과의 철도, 파이프라인, 트랜스 미션라인 연결</li> </ul> |

자료: 미얀마항만청 자료

- 주요 심해항 개발은 북부항(Liquid Cargo Terminal, 연간 처리능력: 105MT), 중부항(General & Container Cargo Terminal, 연간 처리능력: 120MT), 남부항(Bulk Terminal, 연간 처리능력: 220MT)으로 구성됨
  - 이에 총 22개 부두에 2만 톤~5만 톤급 25척의 선박이 접안할 수 있는 시설이 구축될 예정임
  - 또한 다웨이 인근에 중공업 산업단지 건설, 석유화학 시설 및 철강공장이 건설될 계획임
  - 심해항을 포함하여 특별경제특구 총 개발비는 500억 달러 규모로 추정되며, 이에 일환으로 IDT는 태국 서부 kanchan abui를 연결하는 도로와 철도건설을 포함하여 현재까지 약 130억 달러를 투자함
- 한편, IDT는 다웨이 심해항 및 특별경제구역 개발을 위한 DDC(Dawei Development Corporation)이라는 SPC를 설립하였는데 DDC에 대한 ITD사의 지분은 51%이며, 나머지 49%에 대한 파트너사를 찾고 있어 국내 기업은 지분참여로 참여가 가능한 것으로 판단됨
  - 그러나 다웨이 심해항 및 특별경제구역 개발은 ITD사가 DDC를 통해 100% 개발할 예정으로 항만을 포함한 물류시설 개발에 대한 우리나라 기업의 참여는 사실상 어렵지만 항만 운영 및 경제특구의 물류단지에 대한 운영 참여는 가능함
- 다웨이 경제특구는 총면적 250km<sup>2</sup>로 5개 구역으로 구분되어 개발될 예정
  - Zone A : 중공업 구역(38.3km<sup>2</sup>)으로 석탄발전소, 제철소, 비료공장, 조선소, CY 및 다웨이 심해항 등이 포함
  - Zone B : 원유 및 가스 저장탱크, 정유시설, 가스처리시설, 복합발전시설 등이 포함
  - Zone C : 중경공업(44.7km<sup>2</sup>) 구역으로 원유의 상류 및 하류시설을 포함
  - Zone D : 중경공업(58.6km<sup>2</sup>) 구역
  - Zone E : 경공업(43km<sup>2</sup>) 구역

- 기타 : 상업시설, 특별경제구역청 건물 및 기타 공공시설(13.5km<sup>2</sup>) 등 포함

### < 다웨이 심해항 및 SEZ 개발 조감도 >



## (2) 칼르가옥

- 칼르가옥항은 Mon지역의 Mawlamyine와 Ye township 사이에 위치하고 있으며, 칼르가옥 섬에서 24km 떨어져 있음
  - 미얀마 중부의 Mon 주에는 태국-미얀마 간 제디삼웅(Three Pagodas Pass)<sup>16)</sup>이라는 길을 통해 고대부터 지역 간 무역이 발달함
- 미얀마항만청은 1990년대 초경에 Mawlamyine 항의 수심문제<sup>17)</sup>를 해결하고 향후 경제발전에 따른 수출입물량을 처리할 수 있는 심해항을 개발하기 위한 칼르가옥(Kalegauk)심해항 개발 계획을 수립함
  - 이에 미얀마항만청은 1995년에 Mawlamyine항과 칼르가옥 심해항 건설 예정지 간 120km의 고속도로 건설을 포함하여 심해항 건설 사업을 위해 태국 Power P. Co사와 건설계약을 체결
  - Power P. Co사는 심해항과 고속도로 개발비용으로 2억 달러를 투입할 예정이었으나, 1997년 금융위기로 인해 칼르가옥 심해항 개발 사업에 대한 논의가 중단됨
  - 이후 2011년에 Mon주와 미얀마의 Tala Mon사 간에 칼르가옥 심해항 개발을 포함한 칼르가옥 섬 개발 계획을 수립 및 발표하여 Tala Mon사는 10억 달러 규모의 개발비용을 투입하여 칼르가옥 심해항 및 제디삼웅 인근의 경제특구를 개발할 계획임
- 현재 칼르가옥 심해항 및 경제특구 개발은 Tala Mon사가 진행하고 있어 참여는 불가하나, 경제

16) 1992년 10월 아시아개발은행(ADB)가 제안한 메콩강 주변 국가의 경제협력을 촉진하기 위한 3대 경제회랑 건설사업 중 동서경제회랑(EWEC)에 포함됨

17) River 항으로서 수심 4.5m

특구의 물류단지에 대한 운영은 참여가 가능함

- 그러나 아직 칼르가옥 경제특구 개발에 대한 세부적인 개발계획은 나오지 않고 있음

#### < 칼르가옥 개발위치 및 심해항 개발계획도(1990년대 초 기준) >



### 3) Dry Port 개발계획

- 드라이 포트는 1993년에 양곤항의 증가하는 화물에 부흥하고 화물 처리의 효율성을 증대하기 위해 도입되었으며, 미얀마의 첫 번째 드라이 포트는 1999년부터 운영된 ICD-2(Inland Container Depot No. 218)임
  - ICD-2는 EDCF 차관과 우리나라 삼성물산의 금융 지원 및 협력으로 추진되었으며, 양곤항내에 60,419 평방미터 부지 규모에 컨테이너 2,822TEU를 처리하는 저장 공간을 갖추고 있음
  - 드라이 포트 운영은 양곤의 무역 시장 구조를 변화시켰으나 컨테이너 시장의 상황은 오랜 군사 정부 정책으로 인한 경기침체로 효율적으로 운영되지 않았음
  - 그러나 현재는 인근의 국경 무역을 통해 무역량이 크게 증가하여 점차 드라이 포트 사업이 호전됨
- 아울러 UNESCAP<sup>19)</sup>은 현재 아시아 무역 허브로써 성장 중인 미얀마에 드라이 포트를 개발 하도록 지원하고 있음
  - 이에 미얀마 정부는 2012년 6월에 방콕에서 열린 드라이 포트에 대한 정부 간 회의에서 Bago, Mandalay, Mawlamyine, Monywa, Muse, Pyay, Tamu 지역의 7곳의 드라이 포트를 제안함

18) ICD-1은 ICD-2 개발 1996년 이전에 구축 되었으며, 공컨테이너 야드로 이용됨

19) 2012년 10월 10일 태국 방콕에서 개최된 UNESCAP 교통위원회 회의에서 Dry Ports 개발에 대한 국가간 협정을 체결하면서 ASEAN 국가의 Dry Ports 개발 사업이 본격적으로 시작됨

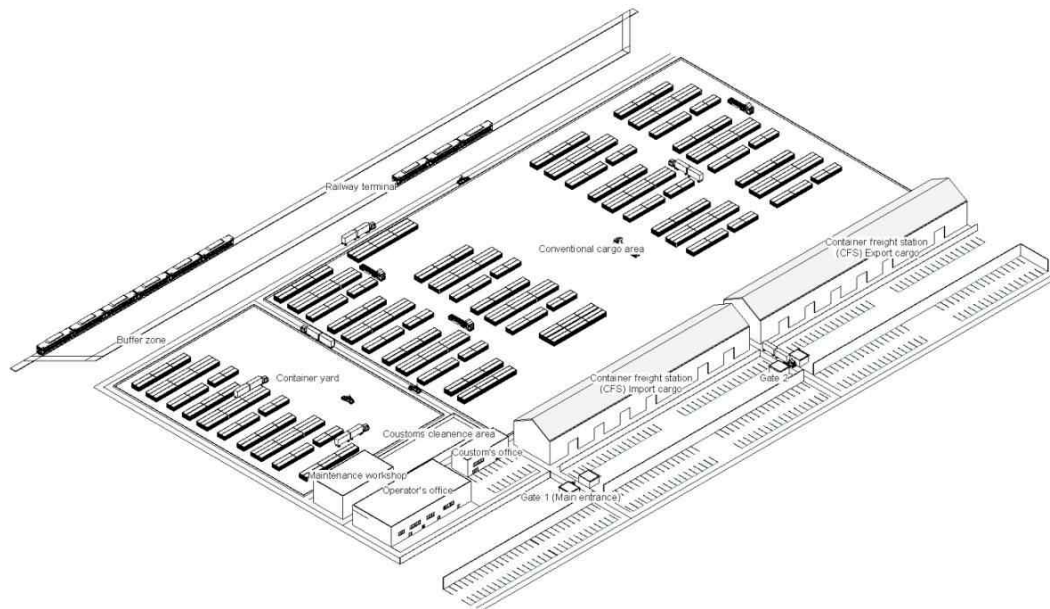
< Dry Port 개발 예정지역 >



- 7개 지역 중 만달레이 지역의 드라이 포트에 대한 기초 타당성 조사가 실시된 바 있으며, 미얀마 철도청에서는 세부 타당성 조사를 실시할 예정이나 구체적인 계획은 미정인 상태임
  - 만달레이는 미얀마의 주요 경제도시 중 하나로, 중부지역에서 생산되는 농산물의 집산지이자 중국으로부터의 수입물품이 집하되는 곳임
  - 또한 만달레이는 미얀마 내 도로 네트워크가 교차할 뿐 아니라 내륙 수로와도 연결되는 교통의 요지이기도 함
- 만달레이 드라이 포트는 2016년 개장할 예정이며, 기초 타당성 조사의 주요 결과는 다음과 같음
  - 컨테이너 물동량은 2016년 약 13,000TEU에서 2035년 48,000TEU로, 일반화물은 2016년 약 50만 톤에서 2035년 약 190만 톤으로 증가할 것으로 전망되었음
  - CFS, 컨테이너 야드, 철도터미널, 일반화물 처리장, 세관, 운영동 등의 시설을 설치할 예정으로 전체 부지는 약 85,000m<sup>2</sup>가 필요하며, 토지 수용비, 토목비 및 건축비, 장비구입 등에 소요되는 총 사업비는 약 1,100만 달러가 소요될 것으로 전망됨
  - 컨테이너의 CFS 저장비용으로는 2달러(TEU/일), 스택핑 작업에는 30달러(TEU/일), 상하차 비용으로는 16달러(TEU), 일반화물의 저장비용으로는 톤당 2달러 등의 가정을 바탕으로, 재무 수익률(FIRR)은 8.31% 정도가 나오는 것으로 계산되었음

- 미얀마의 경제개방 등으로 인한 발전가능성, 중국과의 교역 증가 수혜 예정 지역이라는 점 등에서 만달레이 드라이 포트의 매력도는 높은 편이나 아직 구체적인 사업추진 절차는 나오고 있지 않음

< 만달레이 드라이 포트 Layout >



## 4. 미얀마 투자제도

### 1) 투자법제도

- 2012년에 외국인 투자법(Foreign Investment Law)을 개정하여 외국인 투자절차, 토지임대, 세제혜택 등을 통해 외국인 투자를 적극 유치하도록 장려함
  - 개정된 주요 내용으로 외국인투자 제한 또는 금지 분야를 지난 2012년 8월 연방의회가 통과시킨 개정안상의 13개 분야에서 11개 분야로 축소(1988년 외국인 투자법은 14개 분야 규정)함
  - 또한 외국인투자자와 내국인간 합작 투자시 외국인 투자자 지분 제한 비율을 법에 규정하지 않고, 당사자간 상호 합의하에 결정토록 위임<sup>20)</sup>하는 행위 등에 대한 투자관련 사항 등을 재정함

#### < 미얀마 외국인 투자제한 분야 >

| 외국인 투자제한 또는 금지 사업분야(11개)                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① 소수민족들의 문화 및 전통에 해롭거나 부정적인 영향을 주는 사업<br>② 국민건강에 해로운 사업<br>③ 환경 및 생태계에 해로운 사업<br>④ 공동체에 해로운 산업 또는 유독성 산업<br>⑤ 국제규범에 의해 해로운 것으로 인정된 화학품을 사용 또는 생산하는 산업<br>⑥ 법에 의해 내국인에게만 허용되어 있는 제조업 및 서비스업<br>⑦ 시험단계에 있거나 국제규범에 의해 안전하지 않은 것으로 인정된 기술, 약품, 유틸리티를 사용하는 산업<br>⑧ 법에 의해 내국인에게만 허용되어 있는 장·단기 (농업) 플랜테이션 | ⑨ 법에 의해 내국인에게만 허용되어 있는 축산업<br>⑩ 법에 의해 내국인에게만 허용되어 있는 해양어업<br>⑪ 국경지내 10마일 이내에서의 모든 사업(단, 정부가 허용한 사업단지는 제외)<br>- (상기와 같이 제한 또는 금지 사업분야라 하더라도, 미얀마 국가 또는 내국인, 특히 소수민족에게 이익이 있는 경우는 연방정부 승인하에 투자위원회가 허가 가능<br>- 안보, 환경, 사회생활에 영향을 미치는 투자사업의 경우 투자위원회는 연방정부를 거쳐 연방의회에 제출 의무<br>- 석유, 천연가스, 광물 등 대규모 프로젝트의 경우 투자위원회는 외국인투자자와 미얀마 연방정부/정부기관간 합작투자 형태로 일정 조건하에 투자사업 승인 가능 |

자료: 미얀마 외국인 투자법 재정리, 2013.1.

- 투자위원회(MIC)<sup>21)</sup>의 지시에 따른 100% 외국인 투자가 가능하며, 내국인, 정부기관 등과의 합작투자 시 외국인투자자와 내국인간 지분비율은 당사자 간에 상호 합의하여 결정 가능
  - 연방정부 승인을 받아 투자사업 분야별로 외국인의 최소투자금액이 결정되며, 제한 또는 금지사업 분야의 경우, 외국인투자자는 동 법 하위규정에 따라 외국인투자지분 비율 제안이 가능함
  - 미얀마 외국인 투자형태는 100% 외국인 투자기업 또는 현지 파트너사와 조인트벤처(Joint Venture)로 구분되며, 이것은 100% 자기자본을 투입하여 소유주가 되는 경우 또는 미얀마 정부기업이나 민간업체와 합작회사를 설립하는 경우가 있음

20) 분야별 외국인 최소투자금액을 법에 규정하지 않고, 투자위원회(민간분야 전문가를 위원에 포함)가 결정토록 위임

21) 신 정부가 출범(4월 1일) 후 4월 20일부터 테인 세인(Thein Sein) 대통령의 주도로 미얀마 투자위원회를 재구성

## 2) 투자 인센티브

- 미얀마의 주요 외국인 투자 인센티브 혜택은 아래와 같이 제공함

### < 미얀마 외국인 투자 주요 인센티브 내용 (2012년 개정) >

| 구분     | 주요 내용                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 소득세    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 제조업 및 서비스 사업 개시 연도를 포함한 5년간 소득세 면제</li> <li>- 미얀마 국가경제 발전에 유익할 경우 사업체의 성공정도에 따라 소득세 면제 또는 감면 기간 추가 연장 가능</li> <li>○ 투자사업에서 발생한 이익금을 1년내 재투자 하여 발생한 소득에 대해서는 소득세 면제 또는 감면</li> <li>○ 과세소득 산정시 기계, 장비, 건물, 기타 자본재 등에 대한 감가상각 인정</li> <li>○ 제조업의 경우 생산품 수출을 통해 발생한 소득에 대해서는 소득세 50% 감면</li> <li>○ 외국인투자자 소득에 대해서도 내국인과 동일한 소득세율 적용</li> <li>○ 투자사업체의 사업활동과 관련하여 국내에서 발생한 연구개발 비용은 과세소득에서 공제</li> <li>○ 소득세 면제 또는 감면 혜택을 받기 시작한 후 2년내에 발생한 손실에 대해서는 손실발생 연도로부터 최대 3년까지 손실분 인정</li> </ul> |
| 관세     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ (공장) 건설에 실제로 소요되어 수입하는 기계, 장비, 부품, 용품, 자재 등에 대한 관세(customs duty) 또는 기타 내국세 (또는 관세 및 기타 내국세 모두) 면제 또는 감면</li> <li>○ (공장) 건설 후 최초 3년간 상업생산을 위해 수입하는 원자재에 대한 관세 또는 기타 내국세 (또는 관세 및 기타 내국세 모두) 면제 또는 감면</li> <li>○ 투자사업 활동 연장기간중 사용을 위해 실제로 수입하는 기계, 장비, 부품, 용품, 자재 등에 대한 관세 또는 기타 내국세 (또는 관세 및 기타 내국세 모두) 면제 또는 감면</li> </ul>                                                                                                                                                           |
| 상업세    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 수출을 목적으로 생산된 상품의 경우에는 상업세(commercial tax) 면제 또는 감면</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 토지 임대차 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 투자형태 및 투자금액에 따라 최초 50년까지 임대하고, 이후 10년씩 2회 연장 가능</li> <li>○ 정부소유 부동산의 경우 투자위원회는 연방정부의 승인을 받아 임대 가격 설정</li> <li>○ 내국인에게만 허용된 농업 및 축산업 분야의 경우 외국인투자자는 내국인과의 합작투자 형태로 투자 가능</li> <li>○ 경제적으로 낙후된 지역 등에 대해서는 투자위원회가 연방정부의 승인을 받아 보다 장기의 토지 임차 기간 설정 가능</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                         |

자료: 미얀마 외국인 투자법 재정리, 2013.1.

- 또한 투자위원회는 외국인투자자의 투자 자본을 평가하여 자본의 형태 및 외환의 형태를 표시하여 투자자의 명의로 은행에 등록하게 됨
  - 투자사업 종료시 외국인투자자는 투자위원회의 지침에 따라 정해진 기간내에 반출이 허용된 자본을 반출할 수 있음
- 아울러 미얀마는 외국인 투자유치를 위해 2011년에 경제특구법(Special Economic Zone Law, SEZ)을 공포하여 현재 다웨이, 짜옥푸, 띠라와 등에 경제특구를 지정하여 운영 중임
  - 동 법은 12개장으로 구성되어 투자자의 실질적인 소득세 감면을 포함하여 특구 내 투자가에 대한 특권 및 의무, 토지이용, 은행, 재정 및 보험사업 운영 등에 대한 내용으로 구성됨

- 미얀마 경제특구 주요 인센티브 내용은 다음과 같음

< 미얀마 경제특구 주요 인센티브 내용 >

| 구분     | 주요 내용                                                                                                                                                       |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 토지임대   | ○ 기본 30년 + 30년 + 15년 연장 가능(대규모 투자 기준)                                                                                                                       |
| 소득세 면제 | ○ 첫 5년간 소득세 면제, 두 번째 5년간 소득세 50% 감면 신청 가능<br>○ 미얀마에서 생산, 수출할 경우 첫 5년간 수출액의 수입세 면제 가능함<br>- 두 번째 5년간 정해진 수입세의 30%의 절반만 부과함<br>- 수출품에 대한 상업세 및 부가가치세 면제 신청 가능 |
| 외환송금   | ○ 상품의 생산과 사업의 운영 기간 내에는 중앙조직에 의해서 결정된 통화에 따라 평가하고 지불할 수 있음<br>○ 투자자 외화로 경제특구 내 또는 해외로 환전 및 송금할 수 있음                                                         |

자료: 대외경제정책연구원, 미얀마 사회문화 정치와 발전잠재력, 2011.11

### 3) 투자절차

- 법인이나 지점, 연락사무소 등 진출 형태별 투자 승인 절차는 동일하며, 지점의 경우 외국인투자법에 별도의 언급이 없어 미얀마 회사법에 따른 투자가 가능함
  - 그러나 2002년부터 외국계 무역 법인의 신규 투자를 허용하지 않고 있고 지점 및 연락사무소 또한 무역 법인으로 간주되어 신규 진출이 어려운 실정임
- 투자를 위한 사전 준비를 마쳤다면, 투자위원회로부터 승인을 받고 회사를 등록하면 됨
  - 투자위원회 투자 허가 단계에서 법인 설립을 처리절차는 다음과 같음

< 미얀마 투자 허가 기관 및 등록 절차도 >

| 허가 기관                    | 처리 절차                                     |
|--------------------------|-------------------------------------------|
| 투자위원회<br>(MIC)           | 투자 신청(서류 제출)<br>↓<br>투자 허가(투자경제성 및 영향 검토) |
| 기획경제개발부<br>산하 CRO        | ↓<br>무역 허가 신청<br>↓                        |
| 기획경제개발부<br>산하 CRO, DIOCA | 무역 허가 승인<br>↓                             |
| 상업부 산하<br>무역업 등록국        | 무역업 등록 신청(신청서류, 회사등록증 제출)<br>↓<br>무역업 허가  |

자료: KOTRA(www.globalwindows.or.kr), 2011.1

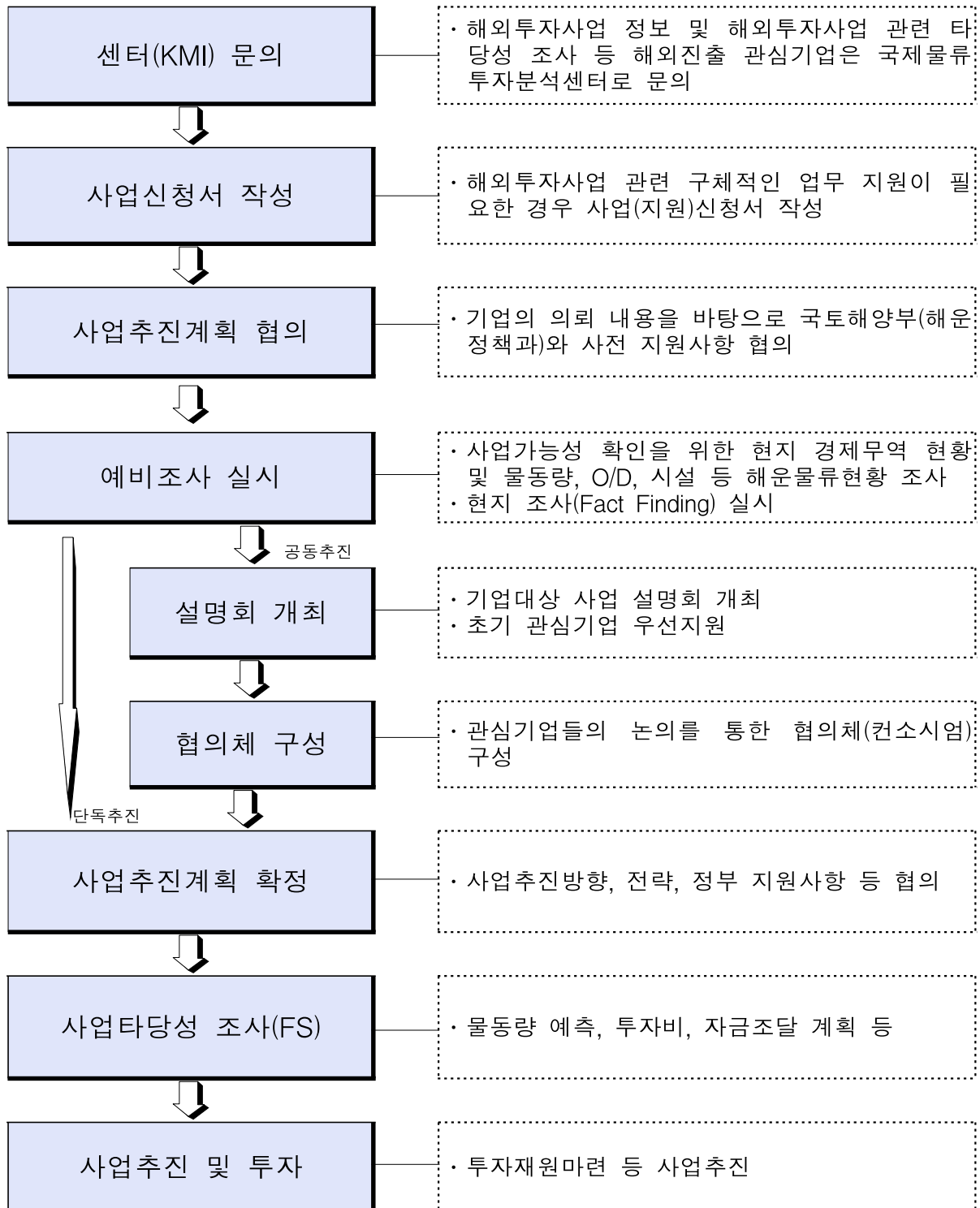
## 5. 시사점

- 미얀마는 1960년대까지 동남아의 강국이었으나, 군부독재로 인한 서방세계의 경제제재로 성장이 정체되어 현재는 세계 최빈국 중 하나로 1인당 GDP가 1,000달러 미만임
- 2011년부터 경제제재가 완화되면서 중국, 베트남 등에 비해 인건비가 저렴하여, 캄보디아 등과 함께 노동집약 산업의 신규 투자처로 주목받고 있음
  - 뿐만 아니라 삼림, 천연가스 등의 천연자원이 풍부하며, 인구대국인 중국, 인도 등과 국경을 접하고 있어 소비시장에 접근이 용이하다는 점도 장점으로 지적됨
- 말라카 해협을 거치지 않고도 중국이 유럽, 중동, 아프리카 등과 교역할 수 있는 최단거리를 제공한다는 점에서 중국의 서부대개발 등과 연계되어 미얀마의 물류 인프라가 개발될 가능성이 높음
- 현재 미얀마의 주요 항만시설에 대한 투자는 일본 등에서 선점하고 있어 사실상 우리나라 정부 및 기업이 참여할 수 있는 사업은 많지 않음
  - 델라와항은 일본에서, 짜욱류는 중국에서 국가 간 협력사업으로 추진하고 있으며, 다웨이와 칼르가옥은 태국의 민간기업이 사업을 추진하고 있음
- 다만, 항만 인근의 특별경제구역 입주 또는 내륙의 드라이 포트 등 비교적 소규모로 진행되는 사업에는 아직 사업자가 정해지지 않고 있어 참여가 가능함
  - 그러나 재정이 열악한 다른 국가들과 마찬가지로 미얀마 또한 개발계획 및 타당성 조사 단계에서부터 기업들이 참여할 필요가 있으며, 완벽한 계획이 발표된 이후에는 사업에 접근하기가 사실상 쉽지 않은 편임
- 만달레이 드라이 포트 또한 현재 사전 타당성 조사만 실시된 단계로, 본격 개발 타당성 조사를 실시할 예정이며 현재까지 사업추진 방식 등은 정해지지 않은 상황임
  - 만달레이는 교통의 요지이자, 농산물의 집결지, 중국과의 교역 전진기지로서 물동량이 향후 증가할 것으로 전망되고 있으며, 사업자가 정해지지 않아 우리나라 기업의 참여가능성이 있는 것으로 판단되고 있음
- 그러나 여전한 정치적 불안정성 등으로 인해 미얀마의 국가 신용등급이 투자부적격에 해당하며, 대외송금 등의 절차가 까다로운 점 등의 리스크가 상존하고 있음을 감안해야 함

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