

필리핀 항만물류시설 투자환경 및 투자유망지역 분석 연구

김동환* · 김보경*

*한국해양수산개발원 연구원

요 약 : 우리나라 해운·항만·물류기업의 국제물류 서비스 향상 및 글로벌 경쟁력 강화를 위한 방안 가운데 하나는 해외 현지 물류네트워크 구축이며 이를 통해 고객이 원하는 물류서비스 제공 및 글로벌 시장 내 경쟁력 확보 차원에서 필수적이다. 그러나 아직까지 필리핀 물류시장에 대한 우리나라의 해운·항만·물류기업 진출 및 투자 지원에 관한 체계적인 연구는 미흡한 실정이다. 따라서 인도에 진출하는 우리나라 화주기업 및 물류기업의 물류 애로사항 해소 지원, 해운·물류기업의 경쟁력 강화 등 정부차원의 다양한 정책과 지원 사업에 관한 연구가 필요하다. 이에 본 연구는 필리핀 항만물류시장의 현황을 분석한 후 향후 우리나라 해운·항만·물류기업들이 물류 네트워크 구축 방안을 수립하는데 있어 투자대상 시설 및 투자 유망지역 등 다양한 정보를 제공하는데 그 목적이 있다. 필리핀 물류시장을 면밀히 파악하는 것뿐만 아니라 필리핀 경제, 인프라 현황, 기업 분포 등 다양한 지표 분석을 통해 물류서비스 경쟁력 제고에 기여할 수 있는 투자 유망지역을 제시하였다.

핵심용어 : 필리핀, 항만물류시설, 투자유망지역

1. 연구배경 및 목적

- 우리나라 해운·항만·물류기업의 국제물류 서비스 향상 및 글로벌 경쟁력 강화를 위해서는 해외 현지 물류 네트워크 구축이 필수
 - 현지 물류 네트워크를 통해 고객이 원하는 물류서비스를 제공할 수 있으며 글로벌 시장 내 경쟁력 확보 차원에서 반드시 요구
 - 네트워크 미확보 시 비상사태에서 화물운송 차질 피해가 발생하는 반면, 체계적인 네트워크 확보 시 전반적인 물류효율성 제고 가능
- 해외 현지 운송 네트워크 구축은 해운·물류기업의 국제물류 경쟁력 확보에 필수적인 요소임에도 체계적 지원이 부족한 실정
 - 현지 급변하는 세계 물류시장에서 선전하기 위해서는 해외 물류 네트워크 확보를 통해 화물운송에 대한 정확성·안정성·적시성 보장이 필요함
 - 네트워크 그럼에도 해외에 진출한 우리 해운·항만·물류기업들의 현지 물류 네트워크 구축 체계는 미흡한 수준이며 경쟁력 있는 물류기업 육성을 위한 정부의 체계적인 지원 방안도 부족한 실정
- 지금까지는 주로 개별기업을 대상으로 한 초기 시장진출 위주의 해외진출 지원이 이루어져 종합적인 해외 물류네트워크 구축에 한계 발생

1. 연구배경 및 목적

- 필리핀 주요 지표, 물류시장, 인프라 현황 등을 파악한 후 정량적 및 정성적 분석을 통해 항만물류시설의 투자 유망지역 제시
- 필리핀의 경제지표, 수출입 현황, 주요 수출입 품목, 우리나라와 필리핀의 수출입 현황 등 다양한 자료를 통해 필리핀 시장에 대한 기초조사
- 필리핀 물류시장의 특성 파악을 위해 필리핀 현지 진출 업계 전문가 자문, 인터뷰 등을 통해 시장을 이해하고 관련 인프라 계획 등을 토대로 투자 대상 시설(항만시설, 개발, ICD, Depot, 물류센터 등) 선정
- 정량적 지표(지역별 GDP, 인구, 인구성장률, 면적 등)를 바탕으로 AHP 분석을 통해 투자가 유망한 대상지역을 선정하고, 선정된 지역을 대상으로 정성적 분석을 통해 세부 투자 유망지역을 제시

● 필리핀 기본 현황 파악 (경제, 산업, 수출입, 투자 현황)

● 필리핀 물류시장 특성 파악 (수출입 현황 및 주요 품목 (항만, ICD 등 물류시설))

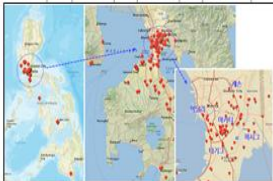
● 투자 대상지역 선정 (AHP 방법 및 정량적 분석)

● 세부 투자 유망지역 선정 (정성적 분석)

● 결론 및 정책제언

2. 필리핀 항만물류 현황

항만명	기업 수	항만명	기업 수	항만명	기업 수	항만명	기업 수
다와고 (Davao)	39	콜리냐노 (Cebu)	8	세부 (Cebu)	4	마닐라 (Manila)	3
바나위 (Bacolod)	42	세부 (Cebu)	6	콜리냐노 (Cebu)	4	안타카 (Antaca)	3
파나오 (Panay)	21	세부 (Cebu)	5	마닐라 (Manila)	4	마닐라 (Manila)	2
델탈라 (Dela Salada)	14	콜리냐노 (Cebu)	4	콜리냐노 (Cebu)	3	콜리냐노 (Cebu)	2
타라소 (Tarlac)	9	마닐라 (Manila)	4	마닐라 (Manila)	3	7개사	3



항만명	2016		2016		2017	
	처리량	비율%	처리량	비율%	처리량	비율%
국립 선박 처리 시설	2,887	1.9%	1,100	0.7%	5,000	2.3%
제1항	40,830	28.8%	28,138	19.8%	114,831	52.8%
선박 및 화물 기항	97	0.7%	39,688	47.8%	4,000	2.1%
연평균	39,710	29.2%	11,866	7.2%	39,309	17.9%
국제 및 국내항	4,861	3.2%	2,380	1.4%	2,014	0.9%
국제 및 국내항	60	0.0%	501	0.4%	400	0.2%
국외 및 국내항	7,510	4.9%	4,326	2.8%	6,016	2.8%
국제항	6,500	4.2%	1,907	0.7%	300	0.1%
국제 및 국내항	81,360	53.7%	20,034	12.1%	3,000	1.3%
국외항	6,880	4.4%	13,308	8.3%	17,800	8.2%
국외항	2,810	1.8%	4,702	2.8%	21,100	11.4%
합계	154,321	100%	186,127	100%	217,123	100%

출처: 한국해양수산개발원, 필리핀항만공사, 필리핀 항만공사 제공

2. 필리핀 항만물류 현황

- 필리핀은 7,000여개 섬으로 이루어진 대표적인 도서국으로서 지리적 특성으로 인해 물류산업에 있어 해상운송의 비중이 큼
 - 현지 필리핀은 민간소비가 활발하고 원유, 식료품, 공산품을 비롯한 소비재에 대한 수입의존도가 높음
 - 특히 반도체, 전기전자제품의 원자재 수입과 제품 수출 형태의 가공무역 비중이 높아 대외무역이 매우 중요함
 - 이로 인해 일부 항목을 제외하고 대부분의 국제무역은 해상운송에 의지하고 있음
- 필리핀의 해상물동량 증가세는 상당히 높으며, 특히 컨테이너 부문의 해상물동량 증가세가 두드러짐
 - 2017년 기준 항만물동량은 2억 5,407만 TEU로 2010년 이후 연평균 6.6% 수준의 높은 증가세를 보이고 있음
 - 항만의 컨테이너 물동량 또한 2017년 706만 TEU를 처리하는 등 2010년 이후 6.7% 높은 증가세를 보였으며 전년 대비 약 8.3% 증가한 수준임

(필리핀 항만물동량 처리 현황(2010~2017))

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	연평균 성장률
합계	192,914	133,807	188,949	198,303	207,732	214,834	243,768	261,989	6.6%
컨테이너	4,688	4,822	5,213	5,328	5,526	5,982	6,500	7,040	6.7%

출처: 필리핀 항만공사(MARPO) (Maritime Port Authority), <http://www.gpa.gov.ph>

3. 항만물류시설 투자유망지역 선정 및 분석

- AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 활용하여 필리핀에 투자 시 고려되는 각 평가지표 별 우선순위를 선정하고 이를 바탕으로 각 지역별 지표를 활용하여 지역 우선순위를 평가함
- 필리핀 항만물류시설 투자지역 결정 시 영향을 미칠 수 있는 요인을 아래 표와 같이 사회·지리적 요인, 투자요인, 물류요인 3가지로 구분하여 총 8가지 평가지표를 마련함
- 3가지 대분류 요인에는 각 지역별 총 인구, 인구 성장률, 면적, 지역총생산(GRDP), 투자금액, 우리나라 기업 진출 수, 항만물동량, 운송부문 부가가치 요인이 포함되어 있음

대분류	중분류	설명
사회·지리 요인	총 인구	- 지역 별 서민수요 및 근로 생산/판매 지역 규모
	인구 성장률	- 각 지역의 사람 늘고 감소의 생산/판매 지역 규모
	면적	- 지역에 대한 교통/물류의 용이성/편리성/규모의 정도
투자 요인	지역 총생산(GRDP)	- 연도 지역 내 재화 및 서비스 총 생산액(내수+수출+수입)의 규모
	투자 금액	- 외국인 투자(FDI) 금액으로 각 지역을 투자유망 지역으로 평가
	기업 진출	- 필리핀 지역별 우리나라 기업이 진출해 있는 우리나라 기업 진출 수를 파악
물류 요인	항만 물동량	- 지역 내 수송항목(수출입 품목)에 대한 컨테이너 및 화물물동량(수출입)의 규모
	운송부문 부가가치	- 지역 별 운송부문의 부가가치(물동량) (항구별 운송물류물동량)의 규모(물류부가가치액 기준)

3. 항만물류시설 투자유망지역 선정 및 분석

- 설문 종합 결과, 대분류 중 투자요인이 가장 중요한 축으로 도출되었으며, 중분류에서는 항만물동량, 지역총생산, 투자금액 등이 중요한 요인임을 알 수 있음
- 필리핀 대분류 3가지 항목에 대해서는 CI가 0.001로 도출되었으며, 중분류 중 사회·지리적 요인은 0.056, 투자요인은 0.029로 도출됨
- 결과적으로, 필리핀 항만물류시설 투자유망지역 선정을 위해서는 지역 내 항만에서 처리하는 물동량, 지역 총생산을 통한 시장규모 및 가치 파악, 외국인 투자 규모, 국내기업 진출 현황 등을 중점적으로 살펴볼 필요가 있음

대분류	중분류		중분류	중분류	
	가중치	순위		가중치	순위
사회·지리 요인	0.166	3	총 인구	0.004	5
			인구 성장률	0.005	6
			면적	0.017	8
투자 요인	0.519	1	지역 총생산 (GRDP)	0.208	2
			투자 금액	0.168	3
			기업 진출	0.147	4
물류 요인	0.315	2	항만 물동량	0.267	1
			운송부문 부가가치	0.048	7

3. 항만물류시설 투자유망지역 선정 및 분석



4. 결론 및 정책제언

- 아세안 타 국가 대비 필리핀 내 항만물류 관련 국내기업의 진출이 미미한 이유는 국가 수출입 불균형 및 수출입 방식에 기인한 것으로 이러한 여건을 정확하게 파악하고 이에 적합한 사업을 발굴할 필요가 있음
- 필리핀정부는 기업들의 해외진출을 적극적으로 지원함으로써 우리나라 수출입 화주를 위한 양질의 물류서비스 제공 뿐만 아니라 화주와 물류기업 간 동반성장을 위한 기반을 제공할 필요가 있음
- 무조건적인 항만개발 사업이 아닌 우리나라와 필리핀 간 무역 구조 및 현지 물류수요를 정확히 파악함으로써 실제 현지 진출 기업의 애로사항을 해소하고 동시에 국내 기업이 진출할 수 있는 여건을 마련하는 것이 선행되어야 함

