

물류환경 분석을 통한 물류시장 진출 방안에 관한 연구*

: 메콩강 유역 4개국을 중심으로

장선미** · 조현숙***

A Study on Entry Strategies Through Analysis of Logistics Environments

: Focused on Mekong River Basin 4 Countries

Sun-mi Chang · Hyun-sook Cho

Abstract

The Mekong River is a river in the south-eastern part of the continent of Asia. It flows through the countries of Thailand, Lao PDR, Cambodia, Myanmar, and Vietnam that are located in Indochina and are members of ASEAN. These countries are growing rapidly and many others have entered into these markets. As the number of manufactures has increased, logistics markets become very attractive to our logistics companies that want to expand their business.

This study focuses on four countries, Lao PDR, Cambodia, Myanmar, and Vietnam, which have potential economic growth and shows the environment of logistics with current logistics infrastructure and related investment law and system. The goal of this study to provide, with strength, weakness, opportunities, and threats(SWOT) analysis, some strategies to enter 4 countries' logistics market with SWOT and the strategies are as follows;

First, foreign direct investment in logistics is linked with logistics infrastructure projects. Our government should strengthen its role to find cooperation programs that make connect with logistics business.

Second, a logistics company is better off in a consortium with other manufacturers or other logistics companies to ensure minimum cargo and reduce entry risks.

Finally, the four countries' roles as a logistics bases need to be divided according to their environments, to benefits of logistics connecting between India and China

Key words: Mekong river, Logistics, Cambodia, Vietnam, Lao PDR, Myanmar

▷ 논문접수: 2016. 11. 11. ▷ 심사완료: 2015. 11. 24. ▷ 게재확정: 2016. 12. 23.

* 『이 논문은 2016학년도 원광대학교의 교비지원에 의해 수행됨』

** 원광대학교 국제통상학부 교수, 제1저자, smchang@wku.ac.kr

*** 원광대학교 국제통상학부 교수, 교신저자, chs1669@wku.ac.kr

I. 서론

메콩강은 4,180km의 동남아시아 최대의 국제 하천으로 인도차이나 반도 5개국 즉 태국, 라오스, 베트남, 캄보디아, 미얀마를 관통한다.

메콩강 유역 경제권은 석유, 가스, 광물, 목재 등 풍부한 자원을 보유하고 있고, 지정학적으로 중국과 인도를 연결하는 요충지이다. 물론 이들 국가들은 동남아시아에서 경제적으로 비교적 낙후되어 있고 정치·사회적으로 아직 안정되어 있지 않다. 그러나 중국을 대신하여 제조업의 신천지로 떠오르고 있는 베트남을 포함하여 특히 저개발국(라오스, 캄보디아, 미얀마)을 중심으로 높은 성장 잠재력을 보이고 차세대 투자 관심지역으로 부상하였다.

이 지역은 최근 봉제업을 중심으로 제조업에 기반을 둔 기업의 활동이 증가하고 있으며 이에 따라 물류시장도 확대되고 있다. 이는 최근의 물류 성과지수(logistics performance index; LPI)의 변화를 통해서도 알 수 있다¹⁾. 2016년 기준 LPI 순위는 평가대상 160개국 중 베트남이 64위, 캄보디아 73위, 미얀마는 113위, 라오스는 152위를 차지하였다. 베트남은 2014년과 비교하여 순위보다 약간 낮아졌으나, 캄보디아는 83위에서 상승하였고, 미얀마는 145위에서 크게 상승하였다.

물론 상위에 있는 다른 아시아 국가들에 비해 아직 물류환경이 열악한 상태에 있으나 주요 선진국들의 투자가 증가하고 있고 국가차원의 물류 개선 노력으로 물류산업의 지속적인 발전이 기대된다.

그러나 메콩강 유역 경제권 국가의 성장에 따라 이들 국가의 물류 중요성이 점차 증가함에도 불구하고 물류시장 및 투자환경에 대한 체계적인 연구는 아직 미흡하다.

따라서 본 논문은 종합물류기업의 해외네트워크 형성을 위해 이들 지역에 진출 하고자 하는 국내 물류기업에 대해 이들 지역 국가들에 대한 물류환경 분석을 통한 진출 전략을 제시 하고자 한다. 다만 물류시장이 충분히 성장하지 않아 물류기업의 진출기회가 높은 국가들을 대상으로 하여 본 논문은 메콩강 유역 4개국(라오스, 베트남, 캄보디아, 미얀마)의 물류환경을 분석하고자 한다.

이를 위해 제2장에서는 물류기업의 진출 방안과 관련한 이론적 배경을 제시한다. 제3장에서는 이들 국가의 경제적 일반현황과 물류인프라를 살펴보고, 우리나라와의 경제관계를 살펴본다. 제4장에서는 이들 국가의 물류시장에 대한 SWOT 분석과 물류시장 진출방안에 대해 제시한다.

II. 선행 연구

1. 물류기업의 해외진출전략

물류는 고객을 만족시키는 고객서비스를 보다 적은 물류비용으로 이루어내고, 그로 인해 제품원가를 낮추면서 시장경쟁 우위를 확보하여, 목표로 하는 매출 증대와 이에 따른 이익을 창출하는데 그 목적이 있다.

Banomyong(2010)은 물류 국가와 지역 경제에서 두 가지 측면에서 중요한 역할을 한다고 하였다. 첫째, 물류는 다른 경제활동에 영향을 주거나 받는 경영에 있어서 주요 지출(expenditure) 중 하나라는 것이다. 둘째, 이는 경제거래에 다수의 변동을 야기한다는 것으로 물류는 모든 물품과 서비스 판매를 촉진하는데 중요한 역할을 하는 것이다.

Goh and Ang(2000)은 효율적인 인프라는 국가 경쟁력을 강화시키고 해외직접투자유입을 가져올 수 있다고 주장하였다.

이재은 외 2인(2013)은 물류비용의 절감은 기업 이익의 증가를 가져오는 데 중요한 요소가 되고

1) LPI는 세계은행이 측정하는 일국의 물류관련지표 통관, 물류인프라, 국제수송, 물류역량, 물류추적, 적시성의 6가지에 대해 국가별 점수를 가중 평균한 수치이다.

운송, 보관, 하역, 포장 등 물류 하부기능별 합리화를 위한 방안이 필요함을 주장하였다. 하부 기능별 합리화라 함은 첫째, 포장은 단계적 모듈화 추진으로 규격을 표준화하고, 포장공정의 자동화, 기계화를 추진한다. 두 번째, 수송은 최적수송수단을 선택하고, 공동배송, 계획배송 등의 수송을 계획화한다. 물류정보 체제를 도입하고, 활용도 제고로 공차, 휴가 발생의 최소화하며, 수송차량, 장비의 현대화를 지원한다. 세 번째, 보관은 창고, 보관시설 자동화·기계화하고 재고관리 방법을 개선한다. 창고부분을 물류 중심화 하고, 단순보관형에서 유통·창고 형으로 보관의 육성과 하역작업의 개선을 통하여 하역작업원의 사기를 향상시키는 원동력이 될 수 있다.

경제규모가 확대됨에 따라 물류의 역할과 중요성이 강조된다. 이는 국가차원에서 인프라를 구축해야 할 뿐만 아니라 물류기업의 글로벌 경쟁력을 가질 수 있도록 해야 한다. 즉 물류기업이 경쟁력을 갖춘 글로벌 물류기업으로 성장하기 위해서는 해외네트워크의 확보가 필수적이다.

글로벌 물류의 핵심적 역할을 담당하고 있는 해운선사, 항공사, 소화물 특송업체, 국제물류주선업 등은 화주의 비용절감 요구를 충족시키기 위해 글로벌 종합물류 네트워크를 확충하여 규모와 범위의 경계를 달성하고 있으며 이러한 능력을 갖추는 것이 물류기업의 경쟁력을 좌우하는 핵심요인으로 작용하고 있다(김호환·신용준; 2015, 70). 그러나 국내 물류기업의 해외네트워크 구축능력은 선진 글로벌 물류기업과 비교해 그 차이가 아직은 큰 편이다.

물류기업의 성장은 서비스 범위 및 네트워크의 확대를 통하여 이루어질 수 있다. 글로벌 물류기업으로 성장을 위한 해외진출 전략에 대한 다양한 연구가 이루어져 왔다.

방희석 외 2인(2008)은 국내 물류기업의 글로벌 물류기업으로 발전하는데 있어서 국제네트워크의

구축이 필요하다고 주장하고 있으며, 이용우(2009)는 물류기업을 대상으로 해외진출 결정요인을 제시하고 결정요인과 성과에 대한 실증분석을 통하여 물류기업의 특성에 따라 해외진출 결정요인 다르게 결정됨을 분석하였다. 이를 바탕으로 물류기업의 해외진출 전략을 단독 법인설립이나 현지물류기업 흡수와 같은 단독 진출 전략을 취할 것인지 또는 현지물류기업과 협력, 국내화주기업 협력, 국내물류기업 협력 등의 협력진출 전략을 취할 것인지를 결정한다고 주장하였다.

김화영·이성우(2010)는 국내 물류기업의 해외진출 전략으로 세계화, 독점화, 전문화, 공공화, 동반화, 현지화 전략 등을 제시하였으며, 신창욱(2013)은 글로벌 물류기업과 국내물류기업의 사례 분석을 통하여 글로벌 물류기업의 성장전략과 형태를 분석하여 국내물류기업의 성장전략을 제안하였다.

물류기업의 해외진출 전략에 대한 일반적인 연구에 더해 특정국가나 지역의 물류시장 진출에 대한 연구가 행해지고 있는데, 많은 연구가 신흥시장 진입에 관한 것이다.

2. 메콩강 유역 4개 국가 물류시장과 투자환경

메콩강 유역 4개 국가의 성장에 따라 이들 국가의 중요성을 인식하고 새로운 시장 진입을 위한 시장 환경에 대한 연구가 행해져 오고 있다. 그러나 물류시장 및 투자환경에 대한 분석보다는 한국 무역협회나 대한무역투자진흥공사와 같은 무역유관기관에서 제공하는 국가정보에 관한 보고서가 대부분이다.

Long and Kim(2014)은 캄보디아 물류관련 인프라를 분석하고 이를 구축하기 위한 전략을 제시하고 있다. 이를 바탕으로 한국의 캄보디아 물류인프라 구축을 확대할 수 있도록 캄보디아 정부와 협력할 것을 제시하고 있다.

한국해양수산개발원(2008)은 ASEAN과의 FTA 체

결을 계기로 동남아 물류시장 진출과 해운물류 협력체제를 구축하기 위하여 대상사업 추진을 위한 조사전담기구 또는 협의체 구성을 제의하고 ASEAN의 국제회의에 적극 참여할 것을 제안하였다. 또한 협력관계를 구축하기 위해 신규사업 발굴이 이루어져야 함을 제시하였다.

한국해양수산개발원(2012)은 미얀마 물류환경과 현황을 제시하였다. 미얀마 물류시장에 진출하기 위해 정부차원의 지원이 필요하며 국가 국제원조사업과 연계하여 종합적인 관점에서 진출이 필요하다고 제안하였다.

전형구·차중곤(2011)은 중소기업의 베트남 진출을 확대하는데 있어서 물류비 감소를 위해 대한 무역투자진흥공사가 운영하고 있는 해외공동물류센터의 활용방안을 제시하고 있다.

요컨대, 이들 국가의 물류시장 진입에 관련한 연구는 제한적으로 이루어지고 있을 뿐만 아니라 최신 정보를 제공하고 있지 못하다. 또한 라오스 물류시장에 대한 연구는 거의 없다. 물론 이들 국가의 중요성이 크지 못한 부분이 있기도 하지만 앞으로의 성장가능성에 비추어볼 때 물류시장 진입은 중요한 의미를 가질 것이며 이에 대한 연구가 꾸준히 이루어져야 할 것이다.

이에 본 논문은 기존의 연구와 달리 메콩강 유역 4개 국가의 물류환경에 대해 인프라 분석뿐만 아니라 투자법과 제도에 대해 제시하고자 한다. 또한 기존의 연구에서 각 국가의 물류시장의 개별적 진입전략을 제시하고 있는 것과는 달리 물류환경 분석을 통해 종합적으로 이들 국가에 대한 SWOT을 하고 이를 바탕으로 메콩강 유역 4개국의 물류시장에 진출하기 위한 방안을 제시한다.

III. 메콩강 유역 4개국의 물류환경에 대한 분석

1. 메콩강 유역 4개국의 경제상황

1) 일반적 경제상황

메콩강 유역 4개 국가는 모두 ASEAN의 가입국이다. 아세안 국가 중에서 경제수준이 낮은 국가에 속하고 있지만 다른 어느 아세안 국가들보다 경제성장률이 높은 국가들에 속한다.

2012년 이후 이들 국가의 평균 GDP 증가율은 아세안 전체 평균증가율을 상회한다. 특히 베트남 이외의 3개국은 7%이상의 높은 증가율을 보이고 있다. 외자 유치를 통한 경제성장 정책을 추진하면서 특히 라오스와 미얀마의 경제성장률은 매년 7-8%의 높은 성장률을 기록하고 있으며, 이는 향후 지속될 것으로 전망한다.

표 1. 연평균 GDP 증가율

| (단위: %) | | | |
|---------|------|------|------|
| 국가 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 캄보디아 | 7.3 | 7.5 | 7.1 |
| 라오스 | 8.0 | 8.5 | 7.5 |
| 미얀마 | 7.3 | 8.4 | 8.5 |
| 베트남 | 5.2 | 5.4 | 6.0 |
| 아세안 | 6.0 | 5.2 | 4.6 |

자료: ASEAN Economic Outlook

이들 국가의 최근 수출입동향을 살펴보면 4국가 모두 전체 무역량은 증가하는 것으로 나타났으나 전반적으로 무역적자를 기록하고 있음을 알 수 있다. 이들 지역의 주 수출원은 광물과 같은 1차산물이기 때문에 국제가격의 변동에 영향을 많이 받으며, 제조업 및 건설투자 확대에 따라 주로 철강재, 건설장비 및 자재, 원단 등의 꾸준한 수입증가가 무역적자의 요인으로 평가된다. 그러나 향후

표 2. 수출입 현황

(단위: 백만달러)

| 국가 | 2014 | | | 2015 | | |
|------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|
| | 수출 | 수입 | 수지 | 수출 | 수입 | 수지 |
| 캄보디아 | 10,861 | 18,973 | -8,112 | 9,826 | 12,934 | -3,108 |
| 라오스 | 2,640 | 2,749 | -109 | 3,714 | 3,049 | 665 |
| 미얀마 | 11,031 | 16,226 | -5,196 | 11,432 | 16,844 | -5,412 |
| 베트남 | 148,092 | 145,686 | 2,406 | 162,014 | 165,730 | -3,716 |

자료: ASEAN 상품무역통계데이터베이스

이들 지역의 무역 적자폭은 줄어들 것으로 예측되고 있으며, 특히 라오스의 경우 수출증가율이 수입증가율을 선회하는 상황으로서 적자폭이 점차 줄어들 것으로 평가된다.

이들 국가들의 물가상승률은 비교적 안정적인 기조를 유지하고 있다. 특히 베트남은 2012년 9%의 높은 물가수준에서 점차 낮아지고 있다. 그러나 반대로 미얀마의 물가상승률은 점차 증가하고 있다. 이는 단기간의 고성장에 기인한다고 할 수 있다. IMF(2015)에 따르면 미얀마 1인당 GDP가 약 1,300달러 수준으로 보통 내구소비재 소비가 나타나는 1천 달러를 상회하여 중산층이 태동하고, 1인당 구매력 또한 꾸준히 증가하고 있어 소비증가에 기인한 것으로 보인다.

표 3. 물가상승률

(단위: %)

| 국가 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------|------|------|------|
| 캄보디아 | 2.9 | 3.0 | 3.9 |
| 라오스 | 4.3 | 6.4 | 4.1 |
| 미얀마 | 2.8 | 5.7 | 5.9 |
| 베트남 | 9.3 | 6.6 | 4.2 |

자료: ASEAN Economic Outlook

이들 국가에 대한 해외직접투자는 꾸준한 증가

세를 보이고 있다. 봉제업을 중심으로 한 제조업 투자가 꾸준히 증가할 뿐만 아니라 천연자원 개발, 교통/통신 등 투자분야는 다양한 분야로 확대되고 있다.

표 4. 해외직접투자현황

(단위: 백만불)

| 국가 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------|---------|---------|----------|
| 캄보디아 | 1,274.9 | 1,726.5 | 1,701.0 |
| 라오스 | 426.7 | 913.2 | 1,079.0 |
| 미얀마 | 2,620.9 | 2,946.2 | 2,824.5 |
| 베트남 | 8,900.0 | 9,200.1 | 11,800.0 |

자료: ASEAN 상품무역통계데이터베이스

2) 한국과의 관계

먼저 한국과 메콩강 유역 4개 국가의 무역동향을 살펴보면 수출입량은 증가추세에 있으나 증가폭이 크지는 않은 것으로 보인다. 베트남을 제외하고는 수출입비중이 1%를 넘지 않아 무역량이 크지 않으며, 이들 국가에 대해 한국은 대체로 무역흑자를 기록하고 있다. 베트남의 경우 2015년 기준 한국 무역대상 국가 중 수출액 기준 4위를 기록하고 있다.

표 5. 한국-메콩강 유역 4개국 무역현황(2015년 기준)

(단위: 천불, %)

| 국가 | 수출 | 수입 | 수지 |
|------|-----------------------|----------------------|------------|
| 캄보디아 | 652,765 (0.12%) | 216,527 (0.05%) | 436,238 |
| 라오스 | 170,369 (0.03%) | 28,418 (0.01%) | 141,951 |
| 미얀마 | 659,895 (0.13%) | 505,679 (0.12%) | 154,216 |
| 베트남 | 27,770,750 (5.27%) | 9,804,831 (2.25%) | 17,965,919 |

자료: 관세청

주: ()는 한국수출입에서 차지하는 비중임

한국의 대 메콩강 유역 4개국 국가 직접투자를 살펴보면, 이들 국가의 성장잠재력에 따라 투자가 꾸준히 증가하고 있음을 알 수 있다. 특히 베트남에 대한 투자의 경우에는 20154년 말 기준국가별 외국인 투자금액(증자포함) 누적 순위 1위를 차지하고 있다(KOTRA, 2015). 2015년 투자를 보더라도 베트남에 대한 투자는 매우 활발하게 이루어지고 있어 한국 총 투자신고건수의 18%를 차지하며, 실투자액 있어서도 5.5%정도를 차지하고 있다. 투자분야 또한 과거 봉제 및 섬유 등 저임금을 활용한 노동집약적 산업 중심에서 고부가가치 산업으로 변화하는 추세를 보이고 있다.

표 6. 한국-메콩강 유역 4개국 직접투자현황(2015년 기준)

(단위: 천불)

| 국가 | 신고건수 | 신규법인수 | 신고금액 | 투자액 |
|------|-------|-------|----------|----------|
| 캄보디아 | 112 | 30 | 174,683 | 41,719 |
| 라오스 | 21 | 6 | 18,857 | 27,314 |
| 미얀마 | 149 | 52 | 70,863 | 24,650 |
| 베트남 | 1,603 | 514 | 2,875,01 | 1,497,19 |

자료: 한국 수출입은행

다음으로 한국의 대 메콩강 유역 4개국 국가 해

외투자 중 물류관련 분야의 투자에 대해 살펴보았다. 2012년부터 2015년 기간 동안 신고건수와 신규법인 수 및 신고금액과 실투자액을 물류업의 세부 분야별-수상운송업, 육상운송 및 파이프라인 운송업, 창고 및 운송관련 서비스업, 항공운송업-로 살펴본 결과 베트남과 미얀마에는 어느 정도 투자가 이루어지고 있으나 나머지 두 나라 라오스와 캄보디아는 투자가 미미한 것으로 나타났다. 라오스의 경우 실제 투자액이 물류 전 분야에 하나도 없었으며, 캄보디아의 경우도 창고 및 운송관련 서비스 없을 제외하고는 투자가 전무하였다. 물류업 가운데 항공운송업의 경우 네 국가 모두 기간 동안 투자액이 없는 것으로 나타났다.

표 7. 한국의 대 메콩강 유역 4개국 물류분야 투자현황(2012년~2015년 합계)

(단위: 천불)

| 업종 | 국가 | 신고건수 | 신규법인수 | 신고금액 | 투자액 |
|---------------|------|------|-------|---------|---------|
| 수상 운송 | 캄보디아 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 라오스 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 미얀마 | 1 | 1 | 150 | 150 |
| | 베트남 | 8 | 1 | 8,530 | 6,907 |
| 육상 및 파이프라인 운송 | 캄보디아 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 라오스 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 미얀마 | 6 | 3 | 441,577 | 194,853 |
| | 베트남 | 3 | 1 | 797 | 95 |
| 창고 및 운송관련 서비스 | 캄보디아 | 4 | 2 | 1,967 | 667 |
| | 라오스 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 미얀마 | 2 | 350 | 326 | 2 |
| | 베트남 | 63 | 29 | 15,339 | 13,957 |
| 항공 운송 | 캄보디아 | 1 | 0 | 287 | 0 |
| | 라오스 | 1 | 0 | 200 | 0 |
| | 미얀마 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 베트남 | 1 | 0 | 0 | 0 |

자료: 한국수출입은행

2. 메콩강 유역 4개국 국가의 물류현황

1) 메콩강 유역 4개국 국가의 물류인프라 시설 현황

국가의 물류현황을 살펴보기 위해 크게 육상, 해상, 항공의 세 부분을 중심으로 항공, 도로, 철도, 내륙수운, 해운 및 항구 및 터미널 현황을 살펴보았다.

캄보디아는 메콩강을 통해 인도차이나 반도 내륙국가의 해상무역 관문의 역할을 하고 있다. 즉 인도차이나 반도의 내륙국가인 라오스는 메콩강을 통해 캄보디아를 거쳐 캄보디아의 시아누쿠빌 또는 프놈펜항에서 해상무역을 수행한다.

라오스는 태국의 북동쪽 베트남의 서쪽에 위치하며 미얀마, 캄보디아, 중국, 태국, 베트남 등과 국경을 접한 인도차이나 반도의 내륙국가로 바다와 접해있지 않아 지리적으로 해상무역이 불가능하다. 따라서 해상무역은 메콩강을 따라 캄보디아를 통해 육상 교통시설을 활용하여 베트남을 통해

해상무역이 가능하다. 즉 캄보디아와 연계된 메콩강을 따라 발달한 총4,600km의 내륙수운을 통해 연계되고 있다.

미얀마는 뱅갈만과 안다만해와 접하고 있으며, 인접국가로는 중국, 태국, 인도 등이 있다. 미얀마는 동서남아시아를 잇는 전략적 물류 요충기로서 잠재력을 보유하고 있다.

미얀마의 톤기준 구간 국내 화물수송 분담률은 수운, 철도, 도로 순으로 나타나고 있다. 도로 분담율은 20%에도 미치지 못하는 반면, 철도는 40%에 육박하여 철도가 전체의 55%이상을 담당하고 도로는 16%에 불과하다.(KIM, 2012).

베트남의 운송체계는 도로, 철도, 해운, 항공으로 구분할 수 있으며, 대부분의 항만들은 남부 호치민 인근지역에 집중되어 있다.

표 8. 메콩강 유역 4개국 물류인프라현황

| 국가 | 캄보디아 | 미얀마 | 라오스 | 베트남 |
|-------------|--|--|--------------------------------|---|
| 항공 | 공항수:16 순위:142 | 공항수:64 순위:76 | 공항수:41 순위:103 | 공항수:44 순위:97 |
| 도로 | 전체:44,709km 포장:3,607km 순위:88 | 전체:34,377 포장:3,200 순위:93 | 전체:39,586 포장:5,415 순위:89 | 전체:180,549 포장:133,549 순위:27 |
| 철도 | 전체:690 순위:108 | 전체:5,031 순위:36 | - | 전체:2,632 순위:62 |
| 내륙수운 | 전체:3,700 순위:28 | 전체:12,800 순위:10 | 전체:4,600 순위:23 | 전체:17,702 순위:7 |
| 해운 | 상선:544척 화물선:459척 컨테이너선:4척 순위:21 | 상선:139척 화물선:22척 컨테이너선:14척 순위:41 | - | 상선:579척 화물선:335척 컨테이너선:19척 순위:20 |
| 주요 항구 및 터미널 | Sihannoukville (Kampong Saom) Phnom enh(Mekong) | Hamilton, Ireland Island, Saint George | - | 항구: Cam Pha, Da Nang, Haiphong, Phu My, Quy Nhou 컨테이너전용항(TEU): Haiphong(1,018,794), Saigon New Port(3,071,777) |

자료: The world Factbook, CIA(2015)

2) 메콩강 유역 4개국 국가의 물류인프라 특징

(1) 도로 및 철도 운송

메콩강 유역 4개국 국가의 도로운송 인프라의 특징은 내륙운송에 있어 도로운송이 차지하는 비중이 높다는 것이다. 예를 들어, 캄보디아 전체 화물운송의 70%를 도로가 담당하고 있다. 특히 국가 고속도로 1번, 5번, 6번은 베트남, 태국과 연결되어 있다. 베트남의 경우에도 승객운송의 84%, 화물운송의 66%를 도로운송이 담당하고 있다는 것이다. 그러나 대부분 도로가 좁고 비포장상태로 낙후되어 있다. 미얀마의 경우 2번 아세안 고속도로가 이웃국가와 연결되어 있으나 70%이상이 비포장 상태이다. 라오스의 경우에도 도로포장율이 15%에 불과하다. 그러나 도로에 대한 공공투자가 증가하고 있는 상태이다.

철도운송의 경우 다른 어느 국가보다 미얀마의 순위가 높은 편이다. 미얀마의 경우 철도운송은 국내 화물운송의 35%정도를 차지하고 있으나 태국이나 중국국경과의 연결이 아직 이루어지지 않아 국경간 철도운송은 제한적으로 이루어지고 있다. 이는 다른 국가도 상황은 마찬가지이다. 베트남의 경우에는 하노이에서 출발하여 라오카이와 동단을 거쳐 중국으로 가는 2개의 철도 노선을 보유하고 있으나 중국과 다른 철도 형태로 인해 국경 간 운송은 원활하지 못하다. 라오스의 경우는 현재 태국 국경과 타나렝간의 철도가 건설 중에 있다.

(2) 해상 및 내수로 운송

캄보디아에서 대부분의 국제화물은 시아누크빌 항과 프놈펜항에서 처리되고 있다. 특히 시아투크빌항은 대형선박과 컨테이너터미널을 보유하고 있으나 대기시간이 길다.

베트남은 북쪽의 하이퐁항과 남쪽의 사이공항이 중심을 이루고 있으며, 특히 최근 급증하는 수

요에 대비하여 EDI 시스템을 비롯한 화물처리 시설 및 운영 시설을 도입하였다.

미얀마는 아직 화물처리 시설이 매우 열악하여 항만 화물 처리 물량은 제한적이다. 라오스는 내륙국가로 해상무역과 수송은 이웃국가의 항만을 이용한다.

(3) 항공운송

항공운송에 대한 수요는 아직 크지 않다. 그러나 점차 항공운송에 대한 수요의 증가로 기존 공항의 확장이 요구되고 있는 실정이다.

캄보디아의 주요 국제공항은 프놈펜 공항이고 베트남은 호치민공항과 하노이공항, 다낭공항이 있다. 미얀마는 양곤공항, 라오스는 비엔티안 공항이 있으나 메콩강 유역 4개국 2개국의 경우 항공운송에 대한 수요가 특히 낮으며 화물운송 시설이 열악하고 부족한 실정이다.

3. 메콩강 유역 4개국 국가의 투자관련 법과 제도

1) 외국인투자법

캄보디아 투자법은 2003년 4월 개정되어 사용되어 오고 있다. 내외국인 불문하고 모든 투자자에 대해 무차별 대우를 원칙으로 규정하고 있다. 투자자의 자산 국유화 조치를 불가와 캄보디아 정부 승인 투자기업이 생산한 제품 및 용역에 대한 가격통제 또한 불가한다.

미얀마는 2012년 11월 신 외국인투자법을 개정하였고 2013년 1월 시행령을 발표하여 외국 기업의 미얀마 투자에 대한 우려를 불식시키기 위해 노력하였다. 외국인투자법은 소수민족의 문화, 풍습등을 해치는 사업, 국민 건강에 해로운 사업, 자원, 자연환경 등에 해로운 사업 등 12개 분야에 대한 외국인 투자 제한 또는 금지분야로 지정하고 있다. 2015년 2월, 미얀마투자위원회는 2015 미얀마 투자법(Myanmar The Invest Law of 2015) 초

안을 발표하였다. 이는 외국인 투자자들이 불편해 하던 송금 등과 관련된 문제를 해결하고자 하는 내용을 포함하고 있다.

라오스에서는 2011년 4월 통합투자 촉진법 시행령이 발효되면서 통합투자촉진법에 따라 외국인 투자가 규율된다. 이는 내외국인 구분없이 인허가 취득절차를 일반 사업분야 투자와 양여계약이 요구되는 투자로 구분하고 있다. 따라서 외국인투자자도 내국인투자자와 동일하게 외국인투자허가증 발급 필요 없이 기업등록증만 발급받으면 된다. 양여계약은 1차적으로 90년을 초과할 수 없는 계약을 말하며 토지, 광물, 전력, 항공, 통신, 보험, 금융업 개발과 관련해 체결된다.

베트남은 20015년 7월1일부터 새로운 투자법과 기업법이 시행되었다. 투자자의 권리와 의무, 투자 형식, 투자분야, 투자지역, 투자 우대 및 지원, 직접투자활동, 해외투자, 투자에 대한 국가관리 등으로 구성되어 있다. 투자법은 외국인뿐만 아니라 베트남인을 포함하여 베트남에서 경제활동을 하기 위해 정부의 허가를 받는 기준 및 절차를 규정하는 법이다. 이번 개정법은 국내 투자자와 외국인 투자자가 동일한 방식으로 기업등록증(ERC)을 신청하여 법인을 설립할 수 있도록 한다. 단 외국인 투자 지분이 51% 이상인 경우 기업등록증과 투자 등록증(IRC)를 모두 신청해야 한다.

베트남 투자분야는 투자 가능분야, 투자금지분야로 나눌 수 있다. 물류와 관련하여 항공 터미널 등 기반 시설의 개발 및 건설 분야와 공공운송 개발사업은 투자장려 분야로 분류되어 있다.

2) 투자인센티브제도

캄보디아는 천연자원, 목재, 원유, 광산, 금, 귀금속 등의 개발에 관한 법인세를 제외한 일반투자에 대해서는 9%의 법인세를 부여하지만 프로젝트 성격과 정부 우선사업분야에 대한 투자시 최장 8년간 법인세를 면제한다. 기업이윤 재투자시 재투자분에

한해 법인세를 면제한다. 또한 이 용도에 쓰이는 건설자재, 생산수단, 장비, 중간재, 새로운 원자재 및 부품에 대하여 수입세를 100% 면제하고 있다.

라오스는 통합투자촉진법에 따라 투자촉진지역과 투자촉진분야에 따라 차별적인 법인세 혜택을 부여받는다. 투자촉진분야는 3단계로 구분하여 1단계는 공업, 2단계는 농업, 3단계는 서비스업으로 규정한다. 투자촉진지역에 따른 법인세 혜택은 다음과 같다.

표 9. 투자촉진지역에 따른 법인세 혜택

| 투자촉진지역 | 투자촉진분야 | 법인세면제 기간(년) |
|----------------------------|--------|-------------|
| 산악고원지대, 경제적 기반이 없는 지역 | 1 | 10 |
| | 2 | 6 |
| | 3 | 4 |
| 산악 고원지대, 경제적 기반이 평균 수준인 지역 | 1 | 6 |
| | 2 | 4 |
| | 3 | 2 |
| 경제적 및 사회적 기반을 갖춘 지역 | 1 | 4 |
| | 2 | 2 |
| | 3 | 1 |

자료: KOTRA(2014)

미얀마는 외국인투자법에 의거하여 3년간 법인세 면제, 소득세, 관세 감면 등 세세부분에 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 특히 경제특구법을 통해 다양한 투자 인센티브를 제공하고 있다. 이는 2011년 제정 이후 2014년 1월 개정 발표되었다. 본법은 경제특구는 자유지역(Free Zone), 진흥지역(Promotion Zone), 기타지역(Other Zone)으로 구분하여 차별화된 혜택을 부여하고 있다.

베트남은 투자법에 의하여 투자자의 자본참여에 의한 소득 등에 대해 우대세율을 적용하고, 투자장려분야의 기술이전 활동 수익에 대해서는 소득세를 면제하고 있다. 또한 투자장려분야 투자시, 투자를 수행하기 위한 설비, 원부자재, 차량 등 교통장비, 기타제품 구입시 수입관세를 면제하고 있다.

표 10. 경제특구 분류 및 특징

| 경제특구 | 특징 |
|------|--|
| 자유지역 | 수출 시장을 대상으로 한 투자지역으로 제품 생산을 위한 원료수입, 생산 장비 및 부품 등에 대해 면세 혜택을 부여 |
| 진흥지역 | 내수용 시장을 대상으로 한 투자지역으로 면세 혜택 없음, 초기 설비 투자 관련 혜택 부여 |
| 기타지역 | 경제특구에 속하나 자유지역 및 진흥지역에 속하지 않는 지역이나 이 지역에 위한 기업도 개별 심사에 의해 수출 지향형 비즈니스 일 경우, 자유지역에서와 동일한 혜택, 내수 지향형의 경우 진흥지역과 동일한 혜택을 받을 수 있음 |

자료: KOTRA(2015)

IV. 메콩강 유역 4개국의 물류시장 진출방안

1. 메콩강 유역 4개국 물류분야 진출의 SWOT 분석

앞에서 본바와 같이 경제적·지리적 특성으로 인하여 4개국의 대내외 물류환경은 유사하다고 할 수 있다. 이에 메콩강 유역 4개국 국가의 물류환경에 대해 다음과 같이 SWOT 분석을 할 수 있다.

표 11. 메콩강 유역 4개국 국가 물류환경에 대한 SWOT 분석

| | |
|---|---|
| <p>강점 정부의 외국인 투자 유치 노력 낮은 인건비 풍부한 천연자원</p> | <p>약점 물류인프라 취약 내수시장의 협소 부정부패</p> |
| <p>기회 높은 경제성장률 인도와 중국을 잇는 물류요충지 해의 원조프로젝트 수주의 증가</p> | <p>위협 경쟁국의 진출 증가</p> |

1) 강점

1) 정부의 외국인 투자 유치 노력

외국인투자법과 제도의 개정을 통해 외국인투자자에 대한 차별을 철폐하는 등 외국인투자 유치정책을 추진하고 있다.

캄보디아는 2015년부터 2017년까지 경제성장을 7% 달성을 위한 프로젝트 투자 프로그램을 진행하고 있다. 투자금 비율은 기반시설에 47.7%, 경제부분에 32.2%, 사회개발부분에 12.4%, 서비스부분에 7.7%의 배분으로 진행되고 있다.

미얀마 정부는 지난 2011년 신정부 출범 직후 경제개발5개년 계획을 수립하여 연평균 10.5%의 성장을 목표로 달성하기 위하여 외국인투자를 중점 분야 중 하나로 삼고 있다.

(1) 낮은 인건비

2015년 기준 메콩강 유역 4개국 국가별 최저임금은 캄보디아 \$122, 라오스 \$42, 미얀마 \$96, 베트남 \$142이다(KOTRA, 2015).

베트남의 경우에는 높은 학구열과 상대적으로 저렴한 학비로 고학력 인력이 많고, 노동생산성도 우수한 것으로 평가받고 있다. 베트남의 최저임금이 다른 여타 메콩강 유역 4개국 국가보다 높으나 질적인 측면에서 상대적으로 저렴한 수준이며, 태국(\$226)과 말레이시아(\$238)과 보다 훨씬 낮은 수준이다.

(2) 풍부한 천연자원

라오스의 주요 수출품목은 광물과 전력이다. 미얀마는 원유와 천연가스는 물론 우리나라 6대 전략광물 자원을 대량 보유하고 있다. 미얀마는 현재 미얀마의 공기업 UMEHL과 중국의 Wanbao사의 합작으로 최대 광산개발 프로젝트 Latpadaung Copper Mine Project를 진행하고 있다. Wanbao사는 이미 6억불을 투자했고, 월 4만톤의 구리를 생산중이고 총 투자규모는 9억9천7백만불이다(Kotra).

맥켈지 보고서(2013)에 따르면, 2010년 미얀마 에너지 광물자원분야 GDP 기여분이 80억불이고, 2030년까지 동분야 GDP는 217억불 기여 가능하며, 동 분야 최고 GDP 기여분은 2,000억불까지 성장 가능할 것이라고 하였다.

2) 약점

(1) 물류인프라 취약

앞서 메콩강 유역 4개국 국가의 물류인프라 현황에서 본 바와 같이 도로, 철도, 항만 등의 시설이 매우 열악한 상태이다.

대군다나 메콩강 유역 4개국 인프라의 구축은 대부분 공적개발원조(Official Development Assistance)로 충당되어 각국 정부 자체의 자금 투입이 적기 때문에, 우선순위에서 뒤쳐진 인프라 구축은 더욱 더 힘들다.

대부분 늘어나는 물동량에 비해 화물 처리 능력이 이에 미치지 못하는 경우가 많아 처리시간이 지연되고 있는 실정이다.

또한 메콩강 유역 4개국 국가간 국경을 통과하는데 있어서도 도로가 협소하여 교통체증이 많이 일어나고 있다. 이러한 실정은 결국 물류비용을 상승시키는 요인이 되는 것이다.

(2) 내수시장의 협소

내수시장이 충분히 성장하지 못한 것은 우리나라 물류기업 진출에 약점이 되고 있다. 비록 소비재에 대한 수요가 증가하고 있으나, 충분한 소비가 일어나기에는 소득수준이 낮은 수준이다. 즉 메콩강 유역 4개국 국가의 1인당 GDP는 캄보디아 \$943, 라오스 \$1,454, 미얀마 \$849, 베트남 \$1,523에 불과하다.

(3) 부정부패

2015년 국가부패인식 지수를 보면 베트남 112

위, 라오스 139위, 미얀마 147위, 캄보디아 150위 등으로 매우 높은 부정정도를 보여주고 있다.

이러한 부정부패는 메콩강 유역 4개국 국가들의 커미션 문화와 복잡한 행정절차에 기인한다. 정당한 절차에 의해 일이 처리되지 못하는 경우 뇌물이나 커미션 등으로 일이 처리되는 경우가 많은 부분을 차지하고 있다. 특히 조건부 투자허가 대상인 경우에는 이러한 커미션이나 뇌물이 필요한 것이 현실이다.

3) 기회

(1) 높은 경제성장율

앞서 언급한 바와 같이 메콩강 유역 4개국 국가의 경제성장율은 다른 ASEAN 국가 평균보다 높다. 높은 경제성장율은 메콩강 유역 4개국 국가의 신용도를 끌어 올리고 있다. 또한 국내적으로 구 매력을 향상 시키는 요인이 되는 것이다.

(2) 중국과 인도를 잇는 물류요충지

인도차이나 반도는 중국과 인도를 잇는 물류요충지로서의 역할을 수행할 수 있다. 또한 메콩강 유역 4개국 국가와 다른 ASEAN을 잇는 요충지이다. 중국과 동남아 대륙부의 국가들이 말라카 해협을 경유하지 않으면 상당한 물류비용의 경감 효과를 유발할 수 있는 것으로 본다.

특히 미얀마는 지리적으로 서남아시아와 동남아시아를 잇는 아시안하이웨이와 철도 운송망의 길목에 위치해 있어 물류 인프라의 요충지로서의 역할을 하게 된다. 예를 들어 중국 내륙화물이 직접 미얀마를 통과할 경우 말라카 해협을 경유하는 경우보다 최소 3,000km 이상의 거리를 단축할 수 있다.

인도 또한 이러한 인도차이나 반도 특히 인도의 동북부 내륙지방의 인도양으로의 통로를 확보하고 식량보급 및 천연자원 기지로서의 미얀마 역할을

인식하고 미얀마 북서부와 인도의 극빈 지역인 동북부 개발을 가속화하고 있다(Kotra, 2015).

(3) 해외원조 프로젝트 수주의 증가

메콩강 유역 4개국 국가는 대부분 개도국 중에서도 최빈개도국에 속한다. 메콩강 유역 4개국 국가는 WB, ADB, WHO 등 36개 이상의 국제 양자원조기구들이 진출해 있다. 해외원조는 저개발국가의 발전을 위한 목적으로 인프라구축도 그 중 하나이다.

라오스는 연간 약 4억 달러 이상의 원조자금 프로젝트 시장이 형성되어 있다.

미얀마의 경우에는 미얀마 경제제재 완화 및 해제에 힘입어 파리클럽은 채무 60억 달러를 면제하였으며, WB와 ADB가 신규대출을 재개하였고 향후 급격히 확대 될 것으로 전망하고 있다.

미얀마는 도로, 항만, 철도 등 물류인프라를 중심으로 차관을 활용하여 본격적인 프로젝트를 발주 하고자 한다. 맥킨지(2013)는 미얀마 경제개발 비용으로 2030년까지 6,500억불 소요할 것으로 전망하였고, 기초 인프라 개발에만 3,200억불 투자가 필요할 것으로 보고 있다.

ADB는 Cambodia Country Partnership Strategy 2014-2018 계획과 관련하여 캄보디아에 8억 달러 지원으로 지역발전, 사회개발 및 공공부분 역량 강화에 목표를 두고 있다. 농업 생산성 향상, 제품 상업화, 지방 및 도심 인프라 개발, 천연자원 관리 향상, 무역 및 운송 시설 지원을 계획하고 있다(Kotra, 2015).

4) 위협

메콩강 유역 4개국 국가 물류시장에 진출하는데 있어서 가장 큰 위협요인은 다른 경쟁국가의 진출이라고 할 수 있다.

캄보디아 개발위원회(CDC)에 따르면 캄보디아의 최대 투자국은 중국으로서 2015년 총 투자액

(46억달러) 중 18.6%를 차지하고 있다. 우리나라는 2013년 이후 투자액이 계속 감소하여 2015년 9위를 차지하고 있고 0.21%를 차지하고 있다.

라오스 기획투자부의 통계에 따르면 라오스의 제1 투자국은 중국이다. 2011-2015년 누적 투자금액은 25.1억 달러이고 그 뒤를 베트남(11.3억 달러), 태국(10.3억 달러)이 따르고 있다. 우리나라는 4위로 2.2억 달러를 차지하고 있다.

미얀마의 경우 2014-2015년 투자액은 싱가포르 43억 달러, 중국 5.1억 달러, 네덜란드 3.0억 달러 등의 순위를 보이고 있다. 중국 투자는 감소하는 반면 싱가포르, 네덜란드, 인도 등은 확대되고 있다. (오윤아, 2015). 우리나라는 2014-2015년 기준 3억 달러, 2015-2016년 기준 1.2억 달러로 7위 투자국으로 미얀마 전체 투자 중 2.0%를 차지하고 있다(DICA).

베트남의 제1의 투자국은 한국이다. 2015 누계 기준으로 429억 달러를 투자하고 있고 그 뒤를 이어 일본은 379억달러, 싱가포르 334억 달러를 차지하고 있다(베트남 기획투자부 MPI).

2. 메콩강 유역 4개국 국가 물류산업 진출방안

SWOT 분석을 통하여, 메콩강 유역의 4개국 물류환경에 대해 분석하였다. 이를 바탕으로 우리나라 물류기업의 메콩강 유역 4개국 지역에 진출하기 위한 방안을 제시 하고자 한다.

1) 취약한 물류인프라 구축사업과의 연계

취약한 물류인프라를 개선하기 위해 메콩강 유역 4개국 국가 정부의 외국인 투자 유치 노력과 해외원조 프로젝트가 증가하고 있는 기회를 적극 활용할 수 있을 것이다. 다시 말해, 메콩강 유역 4개국 지역에 물류기업이 진출하는데 가장 큰 문제점 중 하나가 열악한 물류인프라이기 때문에 이러한 인프라 구축사업과 연계하여 진출할 필요가

있을 것이다. 메콩강 유역 4개국 국가의 강점 중 하나가 정부의 외국투자의 적극적 유치에 있으므로 이를 활용할 필요가 있을 것이다.

이를 위해서는 정부의 해외원조사업 참여가 적극적으로 이루어져야 할 것이다. 예를 들어, 중국과 일본은 메콩 강 유역 인프라 건설에 경쟁적으로 참여하여, 중국은 태국-미얀마-인도를 연결하는 지역별 철도 허브를 구축하기 위해 인프라 개발을 진행하고 있고, 일본도 메콩 강 5개국의 인프라 준비를 위해 6,000억 엔의 해외원조를 결정하였다(SERI, 2012).

특히 해운항만물류를 포함한 물류 협력사업을 강화하여야 할 것이며, 효율적인 지원이 이루어져야 할 것이다. 이를 위해서는 이를 지원하는 조직을 강화할 필요가 있을 것이다. 다시 말해, 우리나라의 원조기관인 KOICA는 일본의 JICA나 미국의 USAID와 비교하여 그 규모가 작다(한국해양수산개발원, 2008). 효율적인 인프라 구축 사업에 참여하기 위해서는 해외사무소 운영을 확대할 필요가 있을 것이다.

또한 전문 인력 양성이 필요하다. 특히 물류협력 사업을 선정하는 데 있어서 사업의 형성 및 타당성 조사에 많은 인력과 시간이 투입되어야 하지만 관련 전문분야의 전문가가 거의 부재한 상태이다.

따라서 물류인프라 협력사업과 연계하여 우리나라 물류기업의 해외진출 기회를 제공하기 위해서는 일본의 JTCA의 사례와 같이 민간업체와의 '협력사업발굴 전담기구 또는 협의체'를 구성하여 메콩강 유역 4개국 국가의 요구를 적절히 파악하고 사전에 타당성 조사를 실시하여 다른 국가보다 한 발 앞서 협력체제 구축을 위한 사업발굴이 필요할 것이다(한국해양수산개발원, 2008).

2) 내수시장 협소에 따른 제조업 및 자원개발관련 기업과의 공동 진출

메콩강 유역 4개국 국가는 아직 내수 시장이 협

소한 약점을 갖고 있다. 우리나라 물류기업이 해외진출에 있어 초기에 물량 확보를 위해서는 제조기업과의 동반 진출이 필요할 것이다. 그러나 이를 위해서는 사전 준비가 철저히 이루어져야 할 것이다.

메콩강 유역 4개국 국가는 인건비가 저렴하여 섬유·의류와 같은 노동집약적 산업에 경쟁력을 가지고 있다. 또한 풍부한 천연자원을 보유하고 있고, 향후 자원개발에 대한 투자가 더욱 증대될 것이다. 따라서 해외진출이 활발한 자원개발 공기업과 국내 물류 기업 간 전략적 동반관계를 구축하여 이에 대한 공동투자를 할 필요가 있을 것이다.

이것이 여의치 않은 경우 단독 진출 보다는 다른 물류기업과 공동으로 진출하는 것이 해외진출에 대한 위험을 공동으로 분담할 수 있을 것이다. 특히 해외진출에 대규모의 투자가 진행됨에 따라 그러한 여력을 갖추지 못한 중소 또는 중견 물류기업은 역량을 합쳐 진출할 필요가 있을 것이다. 따라서 운송기업의 형태보다는 종합물류기업으로 진출하는 것이 바람직하다. 이를 위해 국내외 기업간 M&A, 합작투자, 제휴 등의 기업 전략을 추진할 필요가 있을 것이다.

해외동반진출을 위해서는 화주와 물류기업의 공생발전 협의회체를 활성화할 필요가 있다. 해외동반진출 실무위원회의 적극적인 활용을 통해 국내 물류기업 해외진출이 활발히 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다(KMI, 2010). 또한 화주와 물류기업의 해외시장 동반진출 활성화를 위해 기업간 역량 분석을 하거나 동반진출 기업에 필요 타당성 조사 등에 대한 정부 지원이 이루어져야 할 것이다.

3) 지리적 물류요충지를 활용한 국가별 물류거점 역할의 차별화

물류기업이 진출하는데 있어서 우선 결정되어야 할 것이 진출대상 지역의 어떤 화물을 대상으로 할 것인가에 대한 판단이 필요할 것이다. 즉 메콩

강 유역 4개국 국가는 당장 컨테이너 항만 시설을 확대하는 데는 한계가 있으므로 메콩강 유역 4개국 지역의 농수산물과 천연자원 관련 화물 중심으로 사업을 발굴할 필요가 있을 것이다.

메콩강 유역 4개국 국가의 지리적, 물리적 여건에 따라서 국제물류거점을 결정해야 할 것이다. 물류거점에 대해 내륙에 위치한 라오스의 경우는 내륙물류거점을 구축하는데 초점을 두거나, 메콩강을 중심으로 수운, 철도와 도로를 연결한 복합운송 물류거점에 집중적으로 진출하는 것이다. 또한 메콩강 유역 4개국 국가 간 국경연계를 위한 물류거점, 소비자와 항만을 연계하는 물류거점을 설정할 필요가 있을 것이다. 안정적인 물류거점 확보는 주변 지역의 진출을 용이하게 할 것이다.

한편으로는 공동물류센터를 확대하는 것이다. KOTRA는 물류전문업체와 함께 통관 및 물류지원을 위해 해외공동물류센터를 운영하고 있다. 공동물류센터는 물류비용 절감을 야기할 수 있을 뿐만 아니라 물류기업의 해외진출 기회를 제공하고 있다. 현재 동남아시아 지역은 베트남에 호치민 물류지원센터만 운영하고 있다.

표 12. 베트남 공동물류센터 현황

| 구분 | KOREX-SAIGON CO., Ltd | LOTTE-SEA CO., Ltd |
|------|-----------------------|--------------------|
| 위치 | 호치민시 Thu duc 지역 | 호치민시 Long An 지역 |
| 창고설비 | 일반 및 보세창고 | 일반, 냉장 및 냉동창고 |
| 설립연도 | 2006 | 2009 |
| 업무영역 | 통관, 창고, 운송, 무역대행 | 통관, 창고, 운송, 무역대행 |

자료: 전형구 · 차중곤(2012)

해외공동물류센터를 다른 메콩강 유역 4개국 국가에도 확대할 필요가 있을 것이다. 물론 아직 여타 메콩강 유역 4개국 국가에 대한 충분한 수요가 발생하지 않는다 하더라도 메콩강 유역 4개국 지

역은 누가 시장을 우선 선점하느냐에 따른 이익이 큰 지역이므로 물류시장을 선점하기 위한 투자가 필요할 것이다.

V. 결론

본 논문은 메콩강 유역 4개국 국가의 물류시장 진출을 위한 투자환경과 진출 방안에 대해 살펴보았다.

메콩강 유역 4개국 국가의 물류시장에 대한 SWOT 분석의 결과 강점으로는 해외투자유치에 대한 메콩강 유역 4개국 국가 정부의 노력과 더불어 낮은 인건비와 풍부한 천연자원을 들 수 있다. 약점으로는 물류인프라가 취약하고, 메콩강 유역 4개국 지역의 구매력이 점차 증가하고 있지만 여전히 충분한 내수시장이 형성되어 있지 못하다는 것이다. 그러나 여전히 메콩강 유역 4개국 지역의 높은 경제성장률과 중국과 인도 및 다른 ASEAN 국가를 잇는 물류요충지에 위치하고 있고, 해외원조 프로젝트 수주가 증가하고 있다는 것은 물류시장에 진출 기업에 대한 기회가 되고 있다. 다만 이러한 기회를 얻기 위해 다른 여타 국가의 투자가 확대되고 있기 때문에 시장 선점을 위한 노력이 필요할 것이다.

따라서 메콩강 유역 4개국 국가에 진출하기 위한 방안으로 취약한 물류인프라를 개선하기 위해 인프라 구축사업과 연계해야 할 필요가 있을 것이다. 이는 해외원조 프로젝트를 적극 활용할 필요가 있을 것이다.

내수시장이 아직 충분히 발달하지 못한 약점을 가지고 있으므로 초기 물류기업의 물동량 확보를 위해 낮은 인건비를 활용하여 경쟁력을 가질 수 있는 제조업 또는 풍부한 천연자원 개발에 투자유치를 하고자 하는 메콩강 유역 4개국 국가 정부와의 협력사업을 중심으로 한 자원 개발 공기업 등과 공동으로 진출하거나 해외진출에 대한 위협을

분배할 수 있도록 여타 다른 기업과 공동으로 진출하는 것이 바람직할 것이다.

마지막으로 중국과 인도를 잇는 물류요충지 및 점을 충분히 활용하고, 각 국가가 가진 물류특성에 바탕을 둔 물류거점 구축에 따른 진출이 필요할 것이다. 예를 들어, 물류거점에 대해 내륙에 위치한 라오스의 경우는 내륙물류거점을 구축하는데 초점을 두거나, 메콩강을 중심으로 수운, 철도와 도로를 연결한 복합운송 물류거점에 집중적으로 진출하는 것이다. 또한 메콩강 유역 4개국 국가간 국경연계를 위한 물류거점, 소비자와 항만을 연계하는 물류거점을 설정할 필요가 있을 것이다.

메콩강 유역 4개국 국가는 아직 물류인프라가 갖추어져 있지 못하고 내수시장 및 물동량이 낮지만 지속적으로 성장하고 있는 국가이기 때문에 시장을 조기에 선점할 필요가 있다. 세계 여러 국가의 투자가 활발하게 이루어지고 있는 이 시점에 정부 및 유관기관과의 협조와 제조업 및 물류 기업 간 협의를 통하여 메콩강 유역 4개국 지역에 대한 진출을 적극적으로 추진하여야 할 것이다.

본 논문은 메콩강 유역 4개국의 물류환경에 대한 분석을 통하여 우리나라 물류기업의 진출방안을 제시하고 있으나 각각의 시장에 진출한 물류기업에 대한 실태조사가 이루어지지 못하여 연구의 한계가 있다. 향후 이에 대한 연구를 보완하여 물류산업 진출에 잠재적 가능성을 보여주는 이들 시장에 대한 진출방안을 실질적이고 세부적으로 제시할 수 있도록 할 것이다.

참고문헌

김호환 · 신용존(2015), “국제물류주선업의 해외진출 전략에 관한 연구”, 『항만경제학회지』, 제31권, 69-83.
 김화영 · 이성우(2010), “Imitation Strategy를 이용한 국내 물류기업의 해외진출 전략에 관한 연구”, 『항만경제학회지』, 제26권 제3호, 56-74.

대외경제연구소(2015), 『개혁·개방이후 미얀마에 대한 국제개발원조 현황과 시사점』.
 방희석 · 박근식 · 나정호(2008), “한국물류기업의 국제네트워크 구축요인 및 방안에 관한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 제24권 제2호, 91-112.
 삼성경제연구소(2012), 『글로벌 자본의 관심이 집중되고 있는 미얀마』.
 신창욱(2013), “글로벌 물류기업의 성장전략에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문.
 이용우(2009), “한국 물류기업의 해외진출 요인과 성과에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 박사학위논문.
 이재은 · 고민욱 · 박정섭(2013), “한국과 베트남의 물류현황에 관한 탐색적 연구”, 『물류학회지』, 제23권 제2호, 121-142.
 전형구 · 차중곤(2012), “중소기업의 베트남 진출전략에 관한 연구-KOTRA 해외공동물류센터 활용방안을 중심으로-”, 『기업경영연구』, 제19권 제1호, 153-168.
 한국무역협회(2016), 『미얀마 신정부 출범과 진출유망분야』.
 한국해양수산개발원(2008), 『한-아세안 상품협정 체결에 따른 물류비즈니스모델 개발 용역』.
 _____(2010), 『국가 신성장동력 산업을 위한 글로벌 물류시장 진출전략』.
 _____(2012), 『동향분석 리포트-미얀마 물류시장 진출전략』.
 _____(2012), 『아세안 진출 촉진을 위한 통합물류네트워크 구축방안』.
 _____(2012), 『우리나라 물류기업의 해외진출 과제와 방향』.
 라오스 통합투자촉진법(2011)
 베트남 투자법(2014)
 캄보디아 투자법(2013)
 KOTRA(2009), 『베트남 투자 실무 가이드』.
 _____(2014), 『KOTRA 국가정보-라오스』.
 _____(2015), 『2015년 라오스 진출전략 보고서』.
 _____(2015), 『2015년 미얀마 진출전략 보고서』.
 _____(2015), 『2015년 베트남 진출전략 보고서』.
 _____(2015), 『2015년 캄보디아 진출전략 보고서』.
 _____(2016), 『미얀마 외국인투자법 해설본』.
 Banomyong, R.(2010), “Logistics Challenges in Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Vietnam,” in bano-myong, R. and M. Ishida(eds.), *A Study on Upgrading Industrial Structure of CLMV Countries*. ERIA Research Project Report 2009-7-3, Jakarta: ERIA, 392-420.
 Glostten, L., R. Jaganathan, and D. Runkle(1993), “On

the Relation Between the Expected Value and Volatility of The Nominal Excess Return on Stocks," *Journal of Finance*, Vol,48, 1779-1801.

Goh, M. and A. Ang(2000), "Some Logistics Realities in Indochina," *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol,30, 887-911

Long, Dannsoleilany and Jong-Chill, Kim(2014), "An Exploratory Study on Logistics Infrastructures in Cambodia: Current Issues and Future Solutions," *International Commerce and Information Review*, Vol,16, 333-362.

McKinsey Global Institute(2013), *Myanmar's moment: Unique opportunities, major challenges*, Mckinsey & Company.

물류환경 분석을 통한 물류시장 진출 방안에 관한 연구

: 메콩강 유역 4개국을 중심으로

조현숙 · 장선미

국문요약

메콩강은 동남아시아 최대의 하천으로 인도차이나 반도 5개국(태국, 라오스, 베트남, 캄보디아, 미얀마)을 관통한다. 메콩강 유역 국가들은 모두 ASEAN 회원국으로, 특히 저개발국을 중심으로 급속하게 경제성장이 이루어지고 있다. 외국인 투자의 증가와 해외기업의 진출이 증가하고 있고 이에 따라 물류산업의 발전도 기대되는 곳이다. 우리나라 물류기업의 성장을 위해 해외네트워크를 구축할 필요가 있고, 이들 국가는 좋은 투자지역이 될 것이다.

따라서 본 논문은 우리나라 물류기업이 잠재적 성장력을 가지고 있는 베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마를 중심으로 이들 지역에 진출하는데 있어 물류인프라 및 투자법과 제도를 분석한다. 또한 이들 국가가 물류시장에 대한 SWOT분석을 하고 이에 따른 진출 방안을 제시한다.

결론적으로 이들 지역에 대한 진출방안은 다음과 같다. 첫째, 이들 지역의 물류기업 진출은 인프라 구축사업과 연계하여 이루어질 필요가 있다. 왜냐하면 이들 지역의 물류 인프라가 아직 많이 취약하고 이러한 인프라 구축사업이 해외원조를 통해 이루어지고 있기 때문이다.

둘째, 취약한 내수시장의 약점을 극복하고 풍부한 천연자원 개발과 연계하여, 제조업 또는 자원 개발 기업과 공동으로 진출할 필요가 있다. 또는 해외진출 위험을 분산하기 위해 다른 물류기업과 공동으로 진출하는 것이 바람직하다.

마지막으로 중국과 인도를 잇는 물류요충지 이점을 충분히 활용하고 각 국가가 가진 물류환경에 따른 물류거점 구축에 따른 진출이 필요할 것이다.

주제어: Mekong River, Logistics, Cambodia, Vietnam, Lao PDR, Myanmar