

GCC 국가들의 물류허브 구축전략과 한국의 협력방안: 사우디아라비아와 UAE를 중심으로

이권형 대외경제정책연구원 구미·유라시아실
아중동팀장
khlee@kiep.go.kr

손성현 대외경제정책연구원 구미·유라시아실
아중동팀 연구원
shson@kiep.go.kr

박재은 대외경제정책연구원 구미·유라시아실
아중동팀 연구원
jepark@kiep.go.kr

장윤희 대외경제정책연구원 구미·유라시아실
아중동팀 연구원
yhjang@kiep.go.kr

1. 연구의 배경 및 목적

- 사우디아라비아를 비롯한 GCC(Gulf Cooperation Council) 6개국은 지난 1970년대부터 국가 인프라 건설 및 새로운 성장산업 육성을 위해 경제다각화(economic diversification) 정책을 추진해 왔음.
 - 이들 국가는 경제적으로 석유 및 가스 수출에 대한 의존도가 과도하여 향후 석유 및 가스 자원이 고갈될 경우 경제성장을 뒷받침할 만한 산업기반이 미흡하다고 판단함.
 - 2010년 말 튀니지에서부터 시작된 ‘아랍의 봄’은 GCC 국가들의 경제다각화 정책을 더욱 강화하는 계기가 됨.
 - 이에 따라 비석유 부문의 제조업 및 서비스업 육성을 위한 산업정책이 지속적으로 실시됨.
- GCC 국가들은 경제다각화 정책의 일환으로 공항, 항만, 철도 등 물류 기반시설을 확충하고 있음.
 - 이는 석유화학산업이나 여타 제조업 육성기반을 확충하는 데 필요한 원자재나 원료, 장비, 부품, 완제품 등의 국내 유입은 물론 생산된 제품의 수출을 원활하게 처리할 수 있도록 하기 위해서임.
 - 이와 함께 물류 기반시설과 연계된 자유무역지대 또는 산업단지 등과 같은 배후단지 조성이 활발해지고 있음.
- 본 연구에서는 물류 기반시설 및 배후단지 건설을 기반으로 관련 산업 및 기업을 육성하고 해외자본 및 기업을 유치하는 경제다각화 정책을 ‘물류허브(logistics hub) 구축전략’으로 명명하고, 이에 대응한 우리나라의 대중동 산업 및 물류협력 고도화 방안을 제시하고자 함.
 - 물류허브 구축전략은 각국마다 상이한 산업 및 지리적 환경에 따라 그 구체적인 내용이 다르기 때문에 본 연구에서는 사우디아라비아와 UAE를 중심으로 물류허브 구축전략의 내용과 국내외 기업의 진출 사례 및 시사점을 분석하고, 이를 좀 더 일반화하여 대중동 협력방안을 도출하고자 함.

2. 조사 및 분석 결과

가. 경제다각화와 물류허브의 경제적 역할

- 1980~1990년대 GCC 국가들의 경제성장률은 한국보다 낮은 성장률을 기록한 반면 2000~10년대에는 반대의 패턴을 보였으며 각국의 상대적인 경제 및 인구 비중도 크게 변화함.
 - 한국은 1980년대와 1990년대에 각각 9.9%와 6.9%의 높은 성장률을 기록한 반면 2000~10년대 GCC 6개국의 경제성장률은 나라마다 차이가 있지만 한국보다 대체적으로 높은 것으로 나타남.
 - 1980년 사우디아라비아 경제규모는 GCC 전체 중 65.5%, 인구는 68.2%를 차지했지만 2014년에는 각각 45.5%, 60.0%로 크게 감소하였으며 UAE와 카타르의 경제규모 비중은 1980년 각각 16.1%, 3.1%에서 2014년에는 각각 24.4%, 12.8%로 증가하여 두 국가의 역내 경제활동이 여타 국가들보다 상대적으로 더 많이 이루어졌음을 알 수 있음.
- GCC 국가들의 산업구조를 살펴보면 대부분 원유 및 가스 부문의 비중이 매우 높다는 특징을 가지고 있음.
 - 사우디아라비아, 카타르, 오만 모두 석유 및 가스 부문이 40% 내외의 비중을 차지하였으며 이는 해당 국가들의 거시경제가 석유 및 가스 생산량과 국제 유가의 변동성에 크게 영향을 받을 수밖에 없음을 보여줌.
 - 제조업은 3개국 모두 10% 내외의 비중을 차지하여 석유 및 가스부문에 비해 상대적으로 크게 위축되어 있음을 알 수 있음.
 - GCC 국가들의 석유 및 가스 부문 의존도는 재정수입 비중에서도 분명하게 나타나고 있는데 UAE 및 카타르는 상대적으로 석유 및 가스 부문 이외의 수수료, 투자 소득 등의 정부 수입 비중이 크지만, 대부분 정부 수입의 80~90%를 석유 및 가스 부문에서 충당하고 있음.
- 석유 및 가스 부문에 대한 의존도가 높은 반면 제조업 부문의 발달이 미미한 경제구조의 특징은 고용구조에도 반영됨.
 - 석유 및 가스 부문은 주로 정부 기관 및 기업에 의해 운영되면서 임금수준이나 근로조건이 양호하기 때문에 내국인 고용의 비중이 상대적으로 큰 반면 제조업 부문은 정유업을 제외하면 대부분 민간 부문의 중소기업이 많아 임금수준도 낮고 근로시간도 길기 때문에 외국인 고용의 비중이 큰 편임.
 - GCC 국가들의 실업률 문제는 단순히 일자리 부족이라기보다는 공공부문과 민간부문 일자리 질의 양극화라는 구조적 성격이 강함.

- 이러한 측면에서 GCC 국가들의 실업 대책으로서 추진되고 있는 자국민 고용우선정책은 민간부문의 근로조건을 개선하지 않는 한 정책 효과를 보기 어려울 것으로 보임.

● GCC 6개국은 다양한 경제 리스크의 근원인 석유 및 가스 부문에 대한 과도한 의존성을 탈피하기 위한 방안으로 경제다각화 정책을 추진 중으로 각국별로 장기 경제비전을 설정하고 그에 따라 5개년 또는 연간 계획을 세부적으로 작성하고 있음.

- 사우디아라비아는 1970년 1차 5개년 개발계획을 수립한 이후 8차 개발계획(2005~09년)부터 사우디 경제 장기전략(Long-term Strategy for the Saudi Economy, 2005~24)의 목표에 맞춰 5개년 계획의 정책과 프로그램 등을 연계시키고 있으며 10차 개발계획에서는 수직적, 수평적, 공간적 다각화 등 다양한 측면의 경제다각화 추진을 강조함.

- UAE는 2010년 UAE의 건국 50주년이 되는 2021년까지 세계 선진국 대열에 올라서겠다는 내용의 UAE 비전 2021을 발표하였으며 7개 토후국(emirates) 중에서 가장 경제가 발달되어 있는 아부다비와 두바이 정부는 UAE 비전 2021이 발표되기 이전인 2006~07년경부터 각각 장기 경제비전을 개발하기 시작함.

- 이밖에 오만은 경제 비전 2020, 카타르는 국가 비전 2030, 바레인은 경제 비전 2030을 발표하고 추진 중임.

● 물류 부문은 기본적으로 화물의 운송과 보관을 담당하는 경제활동 분야로 경제다각화와 관련하여 연계될 수 있는 경제적 역할은 양 방향에서 나타날 수 있음.

- 경제다각화를 위해 제조업 등에 많은 투자가 이루어지고 그 결과 생산과 수출이 원활하게 이루어지면 그에 필요한 원재료, 부품, 기계류, 완제품 등의 운송과 보관 활동도 자연스럽게 증가하게 됨.

- 반대 방향으로 물류 부문이 다른 산업 부문에 영향을 미칠 수도 있는데 물류 부문에 대한 투자가 제대로 이루어지지 않고 물류 활동이 비효율적으로 영위된다면 생산과 수출 활동의 효율성도 떨어질 수밖에 없음.

나. 사우디아라비아의 물류허브 구축전략 분석 및 진출 시사점

1) 물류 경쟁력 평가

● 사우디아라비아의 물류정책은 산업다각화를 위해 자국 내 제조업을 육성하고, 생산된 제품 및 원료의 수출입을 효율적으로 하기 위한 수단으로 산업 및 경제도시와 같은 배후단지를 함께 발전하는 데 중점을 두고 있음.

- 이를 위해 사우디아라비아 정부는 석유화학 및 에너지 집약적 산업 등 비석유 부문의 개발을 주요 목적으로 하는 28개 산업도시와 대규모의 산업단지, 주거 및 비즈니스 인프라가 갖추어진 복합 신도시 개념의 5개 경제도시를 조성하고 있음.
 - 그러나 통관절차, 수출입 규제 등과 같은 제도적인 부분은 아직도 후진적인 면모를 보이고 있어 사우디아라비아에 진출하려는 기업에 주요 장애물로 작용함.
- 세계은행의 물류성과지수(Logistics Performance Index)에 의하면, GCC 6개국의 평균과 사우디아라비아의 물류성과지수를 분야별로 비교했을 때 대부분 평균 수준에 머무르고 있음.
 - 사우디아라비아의 2014년도 지수는 3.15로, 세계 49위이고, GCC 6개국 중에서는 UAE, 카타르에 이어 3위를 기록함.
 - 사우디아라비아의 물류성과지수를 시계열로 살펴봤을 때 물류 인프라와 물류 역량 측면에서 성과가 향상된 것을 확인할 수 있으나 서비스 적인 측면에서는 뚜렷한 개선을 보이지 못해 이를 개선하기 위한 지속적인 노력이 필요할 것으로 보임.
- 사업환경(doing business) 지수 세부 항목 중 납세는 상당히 효율적이지만 도산처리, 신용획득, 계약 이행 등에 소요되는 시간이 오래 걸리고 비용도 많이 들어 비효율적인 것으로 나타남.
 - 2015년 기준 사우디아라비아의 세계 사업환경 순위는 49위로 중동 지역 내에서는 UAE(22위) 다음으로 높은 순위를 차지함.
 - 납세(Paying Taxes) 순위는 세계 3위로, 100점 환산 점수로는 99.23점을 기록하였으며 건설허가 획득(84.07), 전력 수급(88.11), 재산 등록(87.77) 등에서 상대적으로 높은 점수를 획득함.
 - 반면 물류와 관련된 국제 교역 지수의 점수는 73.01, 세계 순위는 92위로 낮은 경쟁력을 보이는 등 물류 관련 인프라는 정부 주도의 투자를 통해 개선을 보이고 있으나, 제도 및 환경적 측면에서는 아직도 경쟁력을 갖추지 못했다고 할 수 있음.
- 글로벌 경쟁력지수(Global Competitiveness Index)에 따르면 사우디아라비아의 전반적인 인프라 수준은 큰 폭의 변화를 보이지 못하고 있음.
 - 2015년 인프라 부문 경쟁력은 5.2로 세계 29위를 차지하였으며 철도, 항만, 공항과 같은 물류 관련 인프라는 각각 50, 40, 41위를 기록하며 UAE에 비해 낮은 경쟁력을 보임.
 - 그러나 현재 공항, 항만, 철도 등 다양한 물류 인프라에 대한 개발이 진행되고 있어 향후 인프라 부문에 경쟁력을 가질 수 있을 것으로 예상됨.

2) 무역구조의 변화 분석

- 사우디아라비아는 산업다각화 전략을 통해 비석유 부문의 비중을 확대하고 해당 제품에 대한 글로벌 경쟁력을 강화하여 수출 규모가 증가하고 있으며 산업다각화를 추진하면서 각종 소비재 및 생산재에 대한 수입도 증가함.
 - 2000년대 이후 막대한 원유 수출과 함께 산업단지에서 생산되는 석유화학 제품 수출로 매년 무역 수지 흑자를 달성하고 있으며 2013년 기준 사우디아라비아의 수출 중 석유 부문 비중은 83.6%로 높게 나타남.
 - 수입은 2000년 이후 연평균 13.7%의 높은 성장률을 보이는 가운데 공무원 임금 상승과 각종 복지 혜택 확대와 함께 사회 인프라 개발에 대한 정부 투자가 늘어나면서 소비재 및 산업재 수입 규모가 급격하게 증가함.
- 총수출 중 석유 부문 비중이 감소하고 차량과 기계 및 장비 수입 증가가 두드러졌으며 아시아 국가와의 교역이 증가하고 있는 것으로 나타남.
 - 2011년 사우디아라비아의 총수출 중 석유 부문 비중은 84.9%였으며, 2013년에는 83.6%로 소폭 감소한 반면 석유화학제품 수출 규모 및 비중이 증가하고 있음.
 - 2000년대 이후 고유가 기조로 얻은 막대한 석유 수입은 항만, 공항 등의 교통 인프라에 대한 개발로 이어져 개발에 필요한 각종 장비, 기계, 원자재 수입이 증가하였으며 가치분 소득 증가로 승용차, 무선전화기 등의 소비재 수입도 급증함.
 - 2000년대 중반까지만 해도 미국, 일본, 독일 등과 같은 선진국에 대한 수출입이 높은 비중을 차지하고 있었으나 중국 및 인도 등에 대한 석유 및 석유화학 제품 수출이 확대되는 가운데 중국, 인도, 한국 등 아시아 국가와의 수출, 수입 규모가 모두 증가하고 있음.

3) 물류허브 구축을 위한 주요 전략

- 사우디아라비아는 최근 항만 시설에 대한 개선을 추진하고 있으나 아직은 세계무대에서 낮은 경쟁력을 보이고 있음.
 - 2014년 기준 젓다 이슬라믹 항만(Jeddah Islamic Port) 확장공사, 킹 압둘라 경제도시(King Abdullah Economic City)의 항만 개발 인프라 투자, 안부 산업도시 (Yanbu Industrial City) 해양 시설 개발 등 300억 달러에 달하는 다양한 인프라 개발 프로젝트가 추진됨.
 - 물동량 증가를 충족시키기 위해 항만 인프라 및 시스템 개선에 대한 대규모 투자가 진행되고 있으며 특히 물동량이 많은 젓다와 담맘 항 등에 대한 투자가 두드러짐.

- 항공 인프라 부문은 UAE, 카타르와 같은 국가에 비해 뒤쳐져 있다고 볼 수 있으나 2000년대 후반부터 사우디아라비아 정부도 공항 확장 및 신공항 건설을 통해 다른 국가들과의 격차를 줄이고 장기적으로 역내 항공 중심지가 되고자 투자를 확대함.
 - 2006년 당시 연간 1,300만 명 규모였던 킹 압둘라 국제공항(King Abdulaziz International)의 이용 가능 승객수를 8,000만 명으로, 화물은 300만 톤으로 늘리는 것을 목표로 공항 확장 공사를 진행하고 있음.
 - 프린스 무함마드 빈 압둘아지즈 공항에 라운지, 상업지구, 터미널 등에 대한 개보수 공사도 진행되고 있어 완성 시에 연간 800만 명의 승객이 이용 가능할 것으로 예상됨.
 - 2038년까지 총 4,000만 명의 승객처리능력을 목표로 킹 칼리드 공항의 터미널 3, 4에 대한 개보수 공사와 신규 터미널 건설 공사를 진행하고 있음.

- 사우디아라비아의 철도는 자국 내 산업단지와 다른 물류 인프라와의 연결을 주요 목적으로 개발되고 있음.
 - 사우디 철도기구는 국가 철도망 건설을 위해 민간 자본을 끌어들이며 PPP 형태의 개발, 경제성장 지원 및 산업다각화를 위한 주변 GCC 국가와의 철도망 연결 등의 내용을 담은 ‘사우디 철도 마스터플랜 2010~40’을 발표함.
 - 대규모 철도 프로젝트와 리야드, 젯다 등의 대도시 교통난을 해결하고자 메트로, 경전철 등의 프로젝트도 함께 진행하고 있으나 더딘 개발속도를 보이고 있음.

- 사우디아라비아의 초기 물류 정책은 자국 내 생산된 원유의 안정적인 수출을 위해 추진되었으나 2000년대 이후에는 주요 배후단지에서 생산된 제품 수출을 위한 인프라 개발 차원에서 이루어지고 있음.
 - 사우디아라비아 정부는 수출이 용이한 주요 항만과 전략적 지역을 중심으로 다양한 종류의 산업도시 및 경제도시를 설립해왔으며, 수송 및 물류 인프라 또한 이러한 배후단지와의 연계성을 바탕으로 개발하고 있음.
 - 산업도시는 1975년 설립된 주베일 및 안부 산업도시 왕립위원회가 운영 및 관리하는 3곳과 2001년 설립된 산업공단관리청(Saudi Industrial Property Authority: MODON)이 운영하는 28개 도시로 분류됨.
 - 사우디아라비아의 경제도시는 대규모의 산업단지와 주거 및 비즈니스 인프라가 갖추어진 복합 신도시로, 민간 기업이 각각의 경제도시를 개발하고 있으며 라비그, 하일, 메디나, 지잔, 타북 등 총 5개 지역에 위치함.

- 사우디아라비아의 물류 관련 제도는 통관 절차가 복잡하고 불투명하다는 단점이 있어 이를 해결하고 외국인 기업 유치 확대를 위한 사우디아라비아 정부의 노력이 이어지고 있으나 개선 속도가 더딘 편임.
 - 사우디아라비아 정부는 수출기업에 대한 감세 및 금융 지원 부문을 강화하고 있으며 통관절차 및 수출입 규제를 점차 효율화하기 위한 시도를 하고 있음.
 - 자국의 산업 발전을 목적으로 현지에 투자 및 인프라 건설에 참여하는 기업과 산업단지에 입주하는 기업에 금융지원과 각종 인센티브를 제공하고 있음.

4) 주요 진출사례 분석 및 시사점

- 우리나라와 글로벌 기업이 사우디아라비아에 진출한 사례를 다음과 같이 배후단지 활용형, 물류거점 활용형, 내수시장 활용형의 형태로 분류할 수 있음.
 - 석유화학, 발전, 천연가스 등의 플랜트에 사용되는 기자재를 주력 제품으로 생산하는 한국의 S&TC는 배후단지가 가지고 있는 다양한 이점을 활용하기 위해 담맘 산업도시에 진출을 결정함.
 - 독일의 종합 생활용품 생산 기업인 헨켈은 생산 시설의 현지화를 통해 물류비를 절감하고 사우디아라비아를 물류 거점으로 활용하여 다른 중동 국가로 시장을 확대하고자 1998년 현지에 법인을 설립하였으며 리야드 제2 산업도시에 제품생산 공장을 건설함.
 - 완구 및 유아 관련 상품을 판매하는 토이저러스(Toys 'R' Us)는 구매력이 높고 GCC 국가 중 가장 큰 내수시장을 보유한 사우디아라비아에 진출을 확대하고자 현지에 유통센터를 설립함.
- 물류허브로서 사우디아라비아의 강점과 약점, 기회 요인과 위협 요인을 분석하면 다음과 같음.
 - 아프리카, 아시아, 유럽과 함께 홍해와 아라비안 걸프 지역 연결이 가능한 입지여건을 비롯해 다른 GCC 국가들에 비해 큰 규모의 내수시장을 가지고 있고 정부의 투자 지원 또한 다양하게 이루어지고 있다는 것이 강점으로 꼽힘.
 - 투자 절차가 복잡하고 UAE나 카타르에 비해 물류 인프라 개발 추진이 늦은 점과 사우디인 의무 고용제도 강화, 공공 부문의 느린 의사 결정과 같은 관료주의적 특성은 약점이라고 할 수 있음.
 - 주요 기회 요인으로는 물류 인프라에 대한 과감한 투자로 향후 물류 관련 산업 성장성이 높다는 것과 산업다각화 추진으로 석유화학, 제조업 분야 물동량 증가가 예상되며, 사우디아라비아 진출 후 역내 시장 확대가 용이한 점이 있음.
 - 역내 국가간 과도한 물류 인프라 개발 경쟁이 심화되고 있는 것과 저유가로 인한 정부 투자 위축 가능성은 주요 위협요인으로 볼 수 있음.

- 우리나라 기업은 사우디아라비아 물류 환경의 장단점 및 위기·기회 요인을 분석하여 진출을 추진할 필요가 있으며, 우리나라 정부도 앞서 살펴본 내용을 바탕으로 기업 지원정책을 고려할 수 있음.
 - 기업 차원에서는 산업도시의 주요 인센티브를 이용하여 석유 및 에너지 집약적 산업 위주의 진출을 고려할 수 있을 것이며 프로젝트 물류 분야에 대한 진출도 유망할 것으로 전망됨.
 - 정부 차원에서는 무엇보다도 현지 민관협력 물류 인프라 개발에 대한 우리나라 기업의 참여를 지원할 필요가 있으며 사우디아라비아 배후단지 진출 중소기업에 대해 PIF, SIDF 등의 현지 개발금융기관과 우리나라 정부기관의 공동 금융 지원방안 마련도 고려할 수 있음.
 - 불경기에 물류기업의 해외 터미널, 선박 등의 자산에 대한 정부의 환매조건부 매입과 같은 금융 지원책도 고려될 수 있음.

다. UAE의 물류허브 구축전략 분석 및 진출 시사점

1) 물류 경쟁력 평가

- UAE는 중동, 아프리카, 유럽을 연결하는 지리적 요충지에 위치하고 있으며, 일찍부터 정부 정책을 통해 물류 인프라에 대한 과감한 투자와 각종 제도 개선으로 중동지역뿐만 아니라 세계적인 물류허브로 성장함.
 - 두바이는 이러한 지리적 강점을 활용하여 제벨알리(Jebel Ali) 항을 세계 9대 컨테이너항으로, 두바이 국제공항을 세계 5대 화물 처리 공항으로 육성함.
 - 항만 및 항공 인프라를 모두 갖춘 두바이는 해상 운송의 경제성과 항공 운송의 신속성을 결합한 해항(sea to air) 복합화물의 기항지로 주목받고 있음.
- UAE가 물류성과지수에서 중동 내 가장 높은 순위를 차지하며 GCC 국가 내 최대 물류허브의 자리를 지키는 가운데 카타르가 빠른 성장세를 보이고 있음.
 - 2014년 UAE의 물류성과지수는 3.54로 세계 27위, 중동 지역에서는 1위를 기록하였으며 통관, 물류 인프라, 물류 추적 부문에서 강점을 보임.
 - 물류성과지수 총점에서는 UAE가 카타르(3.52, 29위)보다 앞서지만, 카타르가 국제 수송과 물류 역량 부문에서 우세를 보임.
- 사업환경지수 순위에서도 UAE는 2015년 세계 22위, 중동 지역 1위를 기록하였으며 전반적인 사업환경에 비해 무역업에 우호적인 환경이 조성되어 있는 것으로 나타남.
 - 2011년 UAE 순위는 35위로 사우디아라비아(10위)와 바레인(33위)보다 뒤쳐져 있었으나 지난 5년간 사업환경이 꾸준히 개선됨.

- 또한 단순한 물류 인프라 개선에만 힘쓴 것이 아니라 물류 및 제조 기업이 현지에서 사업하기 위한 제도적인 부분에서도 혁신을 추구하여 상당한 발전을 이룬 것으로 평가됨.

● UAE는 글로벌 경쟁력지수의 인프라 부문에서도 높은 경쟁력을 인정받았으며 특히 교통 인프라에 대한 대규모 투자를 바탕으로 높은 경쟁력을 보유한 것으로 나타남.

- 인프라 부문에서 UAE의 경쟁력은 6.3으로 조사 대상 144개국 중 3위였으며, 그중 운송 인프라는 세계 1위를 기록함.

- UAE 정부가 지난 2000년 이후 지속해서 추진해온 교통 인프라 개발로 인해 도로, 공항, 항만 인프라의 경쟁력은 각각 세계 1, 2, 3위를 기록함.

- UAE는 아부다비와 두바이를 중심으로 항공과 항만 인프라를 계속 개발하고 있어 앞으로도 지금과 같은 높은 경쟁력을 유지할 수 있을 것으로 예상됨.

2) 무역구조의 변화 분석

● 산업다각화의 일환으로 추진해온 UAE 내 물류 및 제조업 육성 정책으로 인해 비석유 부문을 중심으로 한 수출입이 증가하고 있음.

- 2010년 이후 수입 및 재수출이 꾸준히 증가한 반면 비석유 부문의 수출은 2013년 이후 감소세를 기록하였으나 2014년 비석유 부문 수출 규모는 2010년 대비 1.6배 증가한 1,322억 디르함을 기록함.

- 인프라 및 제도적 발전으로 인해 UAE를 통한 무역 규모가 급증하고 있으며, 물류허브 기능이 강화되자 인근 지역으로의 비석유 제품의 재수출도 증가하고 있음.

● 재수출 비중이 높은 중계무역이 두드러지는 특징을 보이는 UAE의 2014년 주요 수입 대상국은 중국, 미국, 인도이며 비석유 부문 주요 수출대상국은 아랍 국가 및 인도가 차지함.

- UAE로 수입된 많은 상품이 UAE의 지리적 이점과 세금 혜택을 활용하여 이란, 이라크, 오만 등으로 재수출되고 있으며 호르무즈 해협을 두고 마주한 이란은 2014년 UAE 전체 재수출의 16.5%가 집중된 최대 재수출 시장임.

- 중국, 미국, 인도 세 국가로부터 UAE가 수입하는 규모는 총수입의 46.5%에 달했으며 최대 수입 대상국인 중국과 미국에서 기계류·녹음기·음성재생기 등을 주로 수입하였고 비석유 부문 최대 수출품인 금의 상당량을 인도에서 수입함.

- UAE의 비석유 부문 대인도 수출은 20~30%로 가장 높은 비중을 차지해왔으며 최근 들어 사우디 아라비아, 오만, 터키, 이라크 등 인접한 아랍국가로의 수출 비중도 점차 증가하고 있음.

3) 물류허브 구축을 위한 주요 전략

- UAE의 중장기 전략 및 비전에서 구체적인 물류허브 구축전략은 찾아보기 어려우나 물류허브 구축에 대한 지향은 아부다비와 두바이를 중심으로 확인할 수 있음.
 - 아부다비 경제비전 2030(The Abu Dhabi Economic Vision 2030)에서는 효율적인 교통·물류 체계를 유지하고 세계 시장과의 연계성을 제고하는 것이 제조업을 비롯한 비석유 부문의 산업 생산성을 높이는 것이라 보고 있음.
 - 두바이 계획 2021(Dubai Plan 2021)은 두바이가 ‘세계 경제의 주축(A Pivotal Hub in the Global Economy)’이 되기 위해 세계 5대 무역, 물류, 관광, 금융 중심지의 지위를 유지할 필요가 있다는 점을 밝히고 있음.

- 2013년 기준 UAE 항만 물동량은 세계 8위 수준인 1,934만TEU로, 전 세계 물동량의 3.0%, 중동·북아프리카 물동량의 34.7%를 차지함.
 - 제벨알리항은 중동 지역 최대 항구로 2013년 물동량 기준 세계 10대 항구에 포함되었으며 2015년 하반기 터미널 3 확장 공사가 완료되면 초대형 선박 10대를 동시에 처리할 수 있을 뿐만 아니라 물류 처리 능력도 1,900만TEU로 확대될 것으로 기대됨.
 - 제벨알리항이 중동 지역뿐 아니라 세계적인 물류허브로 성장할 수 있었던 원인은 지리적 강점, 대규모 배후단지, 연계 운송수단 확보 등으로 볼 수 있음.
 - UAE는 지리적 이점과 물류 인프라를 바탕으로 아시아에서 출발한 유럽행 화물을 항공기로 환적하는 해항(sea-to-air) 형태의 복합화물 기항지이기 때문에 물동량이 집중되고 있음.

- 2013년 기준 두바이 국제공항의 여객 및 화물 실적은 전 세계 공항 중 7위와 5위를 기록하였으며 세계 10대 공항 가운데 여객과 화물 규모 모두 가장 높은 증가율을 보임.
 - 두바이가 세계적인 허브 공항으로 성장할 수 있었던 요인 중 하나는 두바이 정부의 인프라 확충 노력으로 두바이 민간항공청(Dubai Civil Aviation Authority)은 알 막툼 두바이 월드 센트럴 국제공항(Al Maktoum International at Dubai World Central)을 설립하였으며 ‘두바이 공항 전략 계획 2020’의 일환으로 공항 시설 확장이 진행되고 있음.
 - 더불어 두바이 정부 소유의 항공사인 에미레이트 항공(Emirates Airlines)은 세계적인 항공사와 공동운항(code share) 협정을 통해 세계 항공망에 대한 연계성을 확대함.

- UAE가 물류허브로 성장할 수 있었던 요인 중 하나는 배후단지를 통해 안정적으로 물동량을 확보할 수 있었다는 점으로 UAE 정부는 이러한 점을 활용하여 배후단지와 물류 인프라의 연계성을 더욱 강화하기 위해 노력함.

- 2014년 기준 UAE가 운영하는 자유무역지대 34개 중 25개가 두바이에 집중되어 있으며 UAE의 가장 대표적인 자유무역지대인 제벨알리 자유지대(JAFZA: Jebel Ali Free Zone)에는 100여 개국 이상에서 7,100여 개의 기업이 입주하여 13만 5,000개 이상의 일자리를 창출하고 있음.
- 자유무역지대와 별개로 중소기업을 수용하기 위한 전략적 형태의 특별경제지대(SEZ: Special Economic Zones)가 운영 중으로 산업단지는 개별 토후국이 관리하며 아부다비가 3개, 두바이가 2개, 라스 알 카이마가 1개를 운영하고 있음.

● 수출입 관련 UAE는 관세협정에 따른 비관세, 통관절차 간소화를 위한 ATA Carnet 제도 등을 운영하고 있으며 자유무역지대에 진출 시에 인센티브를 제공함.

- UAE는 2003년 이후부터 GCC 공동 관세협정에 따라 GCC 국가 간은 비관세, 그 이외의 국가에서 수입되는 자국 내 생산이 어려운 제품에는 5%의 관세를 적용하고 있으며, 무선통신기기의 경우 관세를 부과하지 않음.
- UAE는 국제상공회의소의 국제보증제도가 통용되는 곳으로, 최대 1년간 특정 물품의 수출입에 통관서류, 보증금, 관세 등에 대한 적용 없이 통관이 이루어지도록 임시통관증을 발부할 수 있는 ATA Carnet 제도를 운용함.
- UAE 정부는 외국 기업이 자유무역지대에 진출 시 수출입 관세를 100% 면제하고 외국인 소유권과 과실송금을 100% 인정하며 송금에 대한 제한을 두지 않고 있음.

4) 주요 진출사례 분석 및 시사점

● UAE는 작은 내수시장과 높은 인건비 등으로 제조업보다 UAE를 물류 거점으로 활용하여 반제품 조립 후 재수출하는 ‘물류 거점 활용형’ 기업의 진출이 주를 이루고 있으며 이들 기업을 다음과 같이 물류 거점 활용형 제조기업과 물류 거점 활용형 물류기업으로 분류할 수 있음.

- 다국적 기업 캐논은 사업 입지조건이 좋은 두바이에서도 다양한 입주 혜택 및 물류 인프라를 갖춘 제벨알리를 중동 및 아프리카 물류기지로 활용 중으로 제벨알리에서 생산된 캐논 제품은 중동 및 아프리카 45개 지역 캐논 제품의 90%에 달하는 높은 비중을 차지함.
- 우리나라의 종합물류기업인 범한판토스는 우수한 물류 인프라 및 시스템, 다른 지역과의 연결성 등 물류허브로서의 장점을 갖춘 두바이를 중심으로 2005년부터 물류허브 전략인 멜브(MELB: Middle East Logistics Belt, 중동 물류벨트)를 구축하여 중동 진출을 가속화함.

● 물류허브로서 UAE의 강점과 약점, 기회 요인과 위협 요인을 분석하면 다음과 같음.

- 아시아, 유럽, 아프리카를 잇는 지리적 요충지에 위치한 UAE 각 토후국은 이러한 지리적 강점을 활용하여 물류 인프라를 확충하였으며 두바이 정부가 자유무역지대를 적극적으로 개설하고 기업

에 우호적인 조세제도를 도입함.

- 제조업 기반이 취약하고 최대 교역항인 제벨알리항이 지정학적으로 불안정한 호르무즈 해협에 위치한 것은 약점으로 꼽힘.
- 2015년 하반기 제벨알리항 터미널 3 확장 공사가 완료되면 물류 처리능력이 확대될 것으로 기대되며 이란 핵 협상이 타결되면서 UAE를 통한 중계무역 수요가 증가할 것으로 예상됨.
- UAE의 각 토후국과 인근 GCC 국가들이 모두 물류허브를 구축하고자 인프라를 개발하고 있기 때문에 과당경쟁으로 인해 역내 물류 네트워크의 수익성 및 효율성이 저해될 수 있으며 저유가 기조로 인해 재정 수입이 감소하면서 물류 인프라 구축사업이 예정대로 진행되지 않을 경우 물동량 처리 능력에 한계를 보일 수도 있음.

● UAE의 물류 전략 및 개발 현황과 진출 기업의 특성을 토대로 우리나라 기업과 정부 차원에서 얻을 수 있는 시사점은 다음과 같음.

- 기업 차원에서 UAE에 진출을 추진하는 물류기업은 현지 물류기업 인수 및 합작투자를 통한 지역 네트워크 확대, 제조기업과 물류기업의 동반진출, 제조업 분야 중 할랄식품 가공 관련 사업에 대한 합작투자 등을 고려할 수 있음.
- 정부 차원에서는 물류기업간 M&A에 대한 규제 완화 및 우리나라 물류기업의 대형화를 통해 해외 진출 시 인센티브 제공 등의 지원이 필요함.

3. 정책 제언

가. 산업 및 물류협력의 기본방향

- 물류허브 구축전략은 물류산업 자체의 육성을 도모할 뿐만 아니라 석유 및 가스 부문의 의존도를 줄이고 경제다각화를 기반으로 새로운 경제성장 동력을 확보하는 데 있어서 중요한 의미를 가짐.
 - 물류산업 자체의 측면에서는 우리나라와 GCC 국가들 간의 교역 규모가 점차 증가한다는 점에서 국내기업의 진출이 필요함.
 - 또한 UAE 등을 통해 이란, 중앙아시아, 유럽, 아프리카 등으로 재수출되는 물량을 고려하면 GCC 국가들과의 물류 협력은 보다 강화되어야 할 것임.
- 물류허브 구축전략을 GCC 경제의 다각화 차원에서 지속가능한 경제성장을 추진하는 전략의 일환으로 본다면 국내기업의 진출전략도 그에 대응하여 산업협력의 강화라는 전략적 관점이 강조될 필요가 있음.

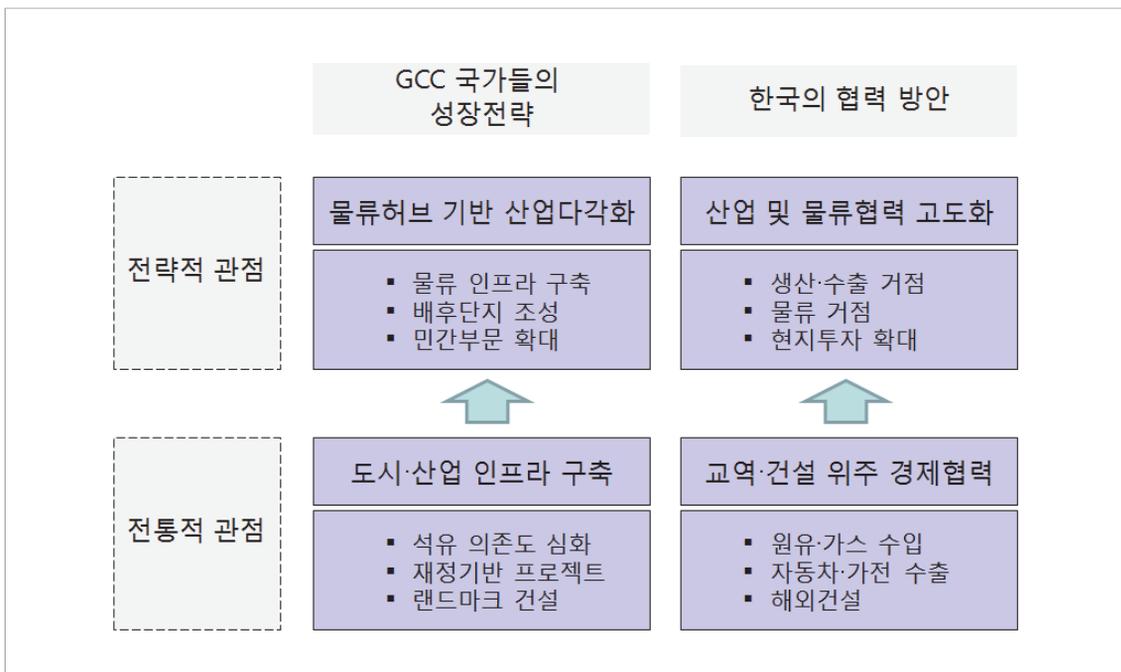
- 국내기업의 대중동 진출이 1970년대부터 지금까지는 주로 해외건설 및 수출 부문을 통해 이루어졌지만, 이제는 GCC 국가들의 물류허브 기반 산업다각화에 근거하여 물류협력과 산업협력을 연계하는 방향으로 실현되어야 할 것임.

● 추가적으로 해외 진출 물류기업이 실질적으로 느끼고 있는 애로사항 및 정부에 대한 요청 사항이 고려되어야 할 것임.

- 대한상공회의소의 해외 진출 물류기업 현황 및 애로 실태조사(2014. 11. 13) 결과 가장 큰 애로사항은 물동량 확보의 불확실성인 것으로 나타남.

- 정부에 대한 지원 요청 부문 첫 번째는 현지 기업과의 파트너십 알선, 두 번째는 국내 화주기업과의 동반 진출체계 구축이었으며 이밖에 자금 지원 요청 비중이 16.0%, 물류 관련 법률, 세제, 현지 시장 동향 등에 대한 정보 제공 요청이 12.8%인 것으로 나타남.

그림 1. 한국의 대중동 물류기반 협력 기본 방향



자료: 저자 작성.

나. GCC 지역 물류허브를 활용한 산업 및 물류협력 고도화 방안

1) 밸류체인 기반 할랄식품 및 자동차 물류 확대

- 물류허브 구축전략은 단순히 물류기능의 확충만이 아니라 석유 및 가스 산업에 대한 의존도를 줄이기 위해 산업을 다각화하는 데 목적이 있으므로 국내기업이 중동지역에 진출하는 경우에도 이러한 산업-물류 간의 연계를 활용할 필요가 있음.
 - 국내기업의 입장에서는 제조업체와 물류기업간의 해외 동반진출은 서로 윈-윈 관계의 비즈니스 모델이라고 볼 수 있음.
- 국내기업들은 단순히 수출로서만이 아니라 현지 국가에서의 밸류체인 활동을 복합적으로 수행하면서 부가가치를 늘릴 수 있을 것임.
 - 산업은 업종마다 상이하겠지만 다단계의 밸류체인으로 구성되어 있는데 GCC 국가들은 비석유 부문의 제조업이나 서비스업이 발전되어 있지 않기 때문에 단순히 원재료 또는 최종재의 수출입 만으로는 현지의 산업이 활성화될 수 없음.
 - 예를 들어 자동차 부문의 경우 완성차 이외에 중고차 판매, 정비(A/S)용 부품 공급, 정비서비스, 할부금융에 이르기까지 밸류체인별로 다양한 업종이 연계되어 있는데 이때 국내기업은 자동차 보유에서 파생될 수 있는 다양한 서비스업과 연계하여 물류 및 자동차 서비스기업이 동반 진출한다면 부가가치를 확대할 수 있을 것임.
 - 또한 샤리아에 부합하도록 가공되어 무슬림들의 섭취가 허용된 할랄 식품은 원재료 선별, 가공, 생산 등의 단계에서 할랄식품에 적합한 엄격한 기준이 적용되지만 국내 및 국제 운송과 관련한 인증 기준도 통과야 하기 때문에 밸류 체인에 기반을 둔 산업-물류 연계 진출형태를 고려할 수 있음.

2) 대이란 제재 해제 이후의 이란 및 중앙아시아로의 중소 물류 확대

- 이란은 인구 8천만 명 규모의 거대 소비시장으로 향후 투자 활성화에 따라 기계류를 비롯한 자본재 수요가 커질 것으로 예측됨.
 - 이란으로의 수출은 직접 수출도 가능하지만 두바이 등지에서 단순 가공 공정이나 포장 공정을 거쳐 재수출될 수도 있어 GCC 국가들의 항만 배후단지는 이란 수출의 전초 기지가 될 수 있음.
 - 이란은 투르크메니스탄, 카자흐스탄 등의 철도 운송망을 통해 중앙아시아 지역으로의 육상 운송이 가능하고, 아제르바이잔을 거쳐 코카서스 지역으로도 물류망이 연결될 수 있기 때문에 물류 네트워크 차원에서 확장성이 크다고 볼 수 있음.

3) 국부펀드 연계 및 금융지원 확대를 통한 물류부문 투자 확대

- 국내 물류기업으로서는 현지의 불투명한 통관절차, 갑작스러운 행정 변화 등에 대한 정보를 습득하기 어려운 상황에서 현지 물류기업과 공동투자를 통해 합작회사(Joint venture)를 설립하거나 현지 기업을 인수하게 되면 이러한 문제를 해소할 수 있음.
 - 현지 소비자의 수요 패턴, 판매망 확보, 분쟁 해결, 원재료 및 부품 조달, 유통문화 등에 대해서도 용이하게 정보를 습득할 수 있을 것임.
 - 또한 중동지역에서는 현지에서의 도심 택배 서비스가 늘어날 것으로 보이는데 현지 운송체계와 도로 교통망에 적응하기 어려운 국내 물류기업은 현지 회사와 합작회사를 설립하면 보다 원활하게 사업을 추진할 수 있을 것임.
- 자유무역지대 내 모듈조립라인 건설과 역내물류를 통합하는 패키지 투자를 고려해볼 수 있음.
 - 자동차 또는 가전제품 등은 현지에서 국내 제품 수요가 많기 때문에 현지 조립을 통해 가격경쟁력을 제고한다면 판매량을 더욱 늘릴 수 있을 것이며 할랄 식품도 현지에서 가공공장을 설립하면 물류비용이나 시간을 단축시킬 수 있음.
 - 밸류체인에 따라 물류기업이 제조업체 또는 서비스업체 등과 함께 동반 진출한다면 동반 진출기업 간 컨소시엄을 구성하여 공동투자도 가능할 것임.
- 중량화물(heavy cargo) 또는 냉장/냉동화물(refrigerating/chilled cargo)에 특화된 물류시설에 투자할 필요가 있음.
 - 중량 화물은 석유시추장비, 건설장비, 담수화설비, 철 구조물 등을 말하는데, 중동지역에는 상대적으로 플랜트 건설 수요와 석유, 가스 개발 프로젝트 등이 많아 중량화물 운송시장이 큰 데다 국내 업체들의 참여 비중도 크기 때문에 검토해볼 필요가 있음.
- 이러한 현지 합작회사 설립 및 물류 패키지 투자를 실현하기 위해서는 다양한 부문에서의 금융조달이 필요하며 정부 지원, 국내 정책금융기관 및 민간상업은행의 지원, 현지 국부펀드의 역내 투자 수요 활용을 고려해볼 수 있음.
 - 현지 물류업 진출은 다른 업종보다 고용 창출규모가 크고 중소 제조업체에 대한 혜택이 많기 때문에 정부의 금융지원 효과도 클 것으로 보임.
 - 물류 업종의 수익은 세계 경기 흐름에 민감하기 때문에 물동량이 급감할 경우 중소 업체들은 일시적으로 금융조달 위기를 겪을 수도 있는데 이때 국내 정책금융기관을 중심으로 지분 인수 등을 통해 금융을 지원하는 방안도 강구할 필요가 있음.

- 2014년 말 기준 GCC 국가들의 국부펀드는 2조 6,745억 달러로, 국내기업과 현지 기업 간 공동투자기업을 설립하여 개발 목적이 강한 국부펀드로부터 지분투자를 받는 방안을 검토할 필요가 있음.

4) GCC 지역 전문 물류정보 플랫폼 구축

- 정부 차원에서 현지 물동량 수급 및 협력업체 동향에 대한 정보를 수집·축적하고 관련 기업들과 공유할 수 있는 물류정보 플랫폼을 구축할 필요가 있음.
 - 물동량 확보 문제는 물류기업의 지속가능한 성장을 위해 가장 우선적으로 해결되어야 하지만 물동량 수요를 예측할 수 없기 때문에 완벽한 해결책을 찾기는 어려움.
 - 현지 협력업체 확보 문제를 해결하기 위해서는 협력업체 동향에 대한 정보와 함께 현지 협력업체들과의 지속적인 네트워크를 구축해야 함.
 - 물류정보 플랫폼은 단기적으로 UAE의 두바이 또는 사우디아라비아의 젓다 등을 중심으로 2~3개의 물류정보 센터를 구축하고, 중장기적으로 물류 정보 중요도의 순서에 따라 물류정보 센터 수를 늘리는 방안을 고려할 수 있음.