

[ 인도 · 남아시아 비즈니스 정보 ]

# 스리랑카, 국제 물류 거점으로서 높은 잠재력과 남은 과제

전 세계가 스리랑카의 국제 물류 허브로서의 잠재력에 주목하고 있다. 스리랑카는 지리적 이점을 살려 동남아시아 물류 허브 자리를 노리고 있지만, 스리랑카의 벤치마킹 대상이었던 싱가포르와 비교하면 아직 취급 화물량이 크게 뒤쳐져 있다. 비용 면에서는 싱가포르에 우위를 갖고 있지만, 환적 허브로 발돋움하기 위해서 아직 해결해야 할 과제가 많다. 스리랑카의 주요 물류 거점인 콜롬보 항구를 중심으로 과제와 행정 계획을 소개한다.

## 스리랑카, 지역적 우위가 이점

스리랑카 물류 분야에는 해외 기업들이 지점 설립이나 현지 대기업의 자본 참여 등 다양한 형태로 진출하고 있다. 스리랑카가 가지는 물류 허브로서의 매력은 지리적 이점이다. 인도양을 가로 지르는 주요 해상 교통로에 근접하고 있고 아시아와 중동 아프리카, 유럽 지역을 연결하는 위치에 있다. 그리고 북쪽으로는 인도, 방글라데시, 파키스탄 등 향후 상당한 시장 성장이 전망되는 서남 아시아 국가들이 늘어서 있다.

스리랑카의 주요 항구는 3개이다. 서부에 있는 콜롬보 항구가 스리랑카 최대의 항구이다. 수심도 깊고 물동량은 해마다 증가하고 있다. 항만 확장 계획도 진행 중이다. 남부의 함반토타 항은 이전 정권 하에서 중국 자본에 의해 건설된 항구로 2017년부터 중국의 국영 기업이 운영권을 취득한 바 있다. 현재 자동차 수입 시 이 항만이 이용이 의무화되어 있지만, 그 이외의 상업적 이용은 아직 제한적 편이다. 주위에 EPZ(수출 가공 구역) 건설이 진행될 예정이다. 북동부에 있는 트링코 말리 항구는 수심 23m의 항구이지만, 내전의 영향으로 근대화가 늦어지고 있다. 갠트리 크레인 등의 시설이 없고, 컨테이너 선박은 항만을 이용할 수 없는 상황이다. 현재 싱가포르 기업이 항만을 설계하는 단계이며 향후 항만 공사의 입찰이 실시될 예정이다.

콜롬보 항구는 각지를 연결하는 항구로서의 존재감을 점차 늘리고 있다. 글로벌 항만의 연결성 랭킹(2017년 4분기)에서 콜롬보 항구는 13위를 차지해 이전(2017년 3분기) 순위 대비 5계단 상승했다. 실크로드 시대부터 교역의 요충지였던 스리랑카였기에, 스리랑카 정부는 국제적인 물류 허브 역할을 강화하려는 전략을 세우고 있으며 발전 모델로 싱가포르를 벤치마킹하고 있다. 그러나 실제 항만 물동량을 비교하면, 스리랑카 콜롬보 항구는 싱가포르(글로벌 항만 연결성 랭킹 2017년 4분기 3위)에 크게 뒤져 있다.

## 환적 + $\alpha$ 가 관건

스리랑카는 인구 약 2,000만 명으로 국내 시장 규모는 한정되어 있어 물류 허브로 자리 매김하기 위해서는 환적 화물 수용 능력의 향상이 관건이다. 스리랑카 최대 항구인 콜롬보 항구는 현재 환적 화물이 전체 물동량의 70% 정도를 차지하고 있으며, 앞으로도 환적 화물 취급이 증가할 것으로 예상되고 있다. 이러한 환적 화물의 대부분이 이웃 나라 인도와 방글라데시로 향한다. 인도와 방글라데시는 수심이 깊은 항구가 적고, 대형 화물선의 입항이 어렵다. 이 때문에 깊은 수심을 자랑하는 스리랑카 콜롬보 항구에서 대형 선박의 화물을 운송하여, 중소형 선박에 환적하여 보낼 수 있다.

이처럼 스리랑카는 지리적 이점을 살려 환적을 많이 받아들이고 있지만, 그것은 어디까지나 다른 지역의 경제 발전의 혜택을 누리고 있는 것에 지나지 않는다. 스리랑카가 국제 물류 거점으로서 우선적으로 선정되어 치열한 물류 거점 간 경쟁을 이겨 나가기 위해서는 간단한 환적 작업장 이상의 가치를 제공할 필요가 있다. 해결해야 할 중요한 과제로 주로 MCC 물류(Multi country Consolidation, 여러 원산지 상품의 혼재 수송) 시스템을 갖추는 것, 그리고 부가가치가 높은 물류 수요에 대한 대응을 충실히 할 것 등을 들 수 있다.

## MCC 물류 증가를 위해 항내 서비스 향상이 급선무

MCC 물류는 여러 원산지에서 수입한 상품을 보세 구내에서 분류하여 발송지에 보다 효율적으로 수송하는 운송 수법이다. 지리적으로 ASEAN 국가와 서남아시아 국가 등 동쪽, 북쪽의 나라와 서양과 중동 아프리카 등 서쪽 나라의 중간 지점이 될 수 있는 콜롬보가 MCC 물류의 주요 거점이 될 가능성이 높다.

그러나 현재 이 지리적 가능성이 충분히 활용되지 않고 있고, 실제 운용량이 스리랑카 MCC 물류 전체 운용 기능량의 10% 정도에 머무르고 있다고 한다. 그 주된 이유는 콜롬보 항구의 화물 운영 현황에 기인한다. 콜롬보 항구의 운영은 정부 기관인 스리랑카 항만청(SLPA)이 담당하고있고 민간기업에 개방되어 있지 않다. SLPA은 서비스 수준이 낮고, 작업 시간이 보통 이상으로 걸리며 특히 비오는 날 등은 화물이 젖고 얼룩도 쉽게 생긴다고 한다. 보세 구역에서 환적 작업을 요하는 MCC 서비스는 항내에서의 고급 작업이 필요하지만, 이 요구에 대응할 수 있는 충분한 체제가 갖추어지지 않은 것이다. 예를 들어 싱가포르의 항구 운영을 민간에 개방함으로써 질 높은 서비스를 제공하고 있다. SLPA도 민간 출신을 경영진에 참여시키는 등 서비스 개선을 위한 노력은 하고 있지만 큰 진전은 아직 보이지 않는다.

항만의 개발과 운영 면에서는 향후 민관 협력(PPP)을 활용하는 것도 논의되고 있다. 이 외에도, 스리랑카 정부는 2016년에 발표한 '서부지역 메가폴리스 마스터플랜(WRMMP)'에서는 콜롬보 항구와 트링코 말리 항구의 확장 계획과 콜롬보 항구와 반다라나 이케 국제 공항을 잇는 물류 회랑 설치 계획 등을 고려하고 있다. 그러나 이러한 원대한 계획을 실현하기 위해서는 향후 재정 확보가 필요하고, 어느 정도 계획이 실현될지 그 실현 가능성에 대해 신중하게 검토할 필요가 있다.

자료정리: EMERiCs, 자료감수: 권기철 부산외국어대학교 교수

## ※ 출처

일본무역진흥기구, 스리랑카, 국제 물류 거점으로서 높은 잠재력과 남은 과제, 2018.06.07

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2018/d301839b909cc27b.html>