

오만 물류 허브 전략의 주요 내용과 시사점

- 오만은 최근 저유가 기조로 인한 정부 재정 수입 감소에도 불구하고 중동지역 내 물류 허브가 되고자 정책 수립 및 인프라 개발에 박차를 가하고 있음.
 - 오만 정부는 지난 4월 개최된 GCC 공급망 및 물류 콘퍼런스(GCC Supply chain and Logistics Conference)에서 SOLS(Sultanate of Oman Logistics Strategy 2040)를 발표하면서 향후 25년간 GDP 대비 물류 산업 비중을 3%(2014년 기준)에서 10%로 확대하겠다는 계획을 발표하였음.¹⁾²⁾
 - 지난 5월 총 길이가 2,444km에 달하는 150억 달러 규모의 오만 국가 철도 프로젝트 입찰자 격심사가 진행되었으며, 6월에는 2020년까지 첫 번째 단계 완성을 목표로 한 두قم 자유지대(Duqm Free Zone)에 대해 52억 달러를 예정대로 투자할 것이라는 정부 발표가 있었음.³⁾
 - o 오만 정부는 유가 하락으로 재정 적자 폭이 확대되고 있음에도 불구하고 산업다각화 및 지속 가능한 성장을 위해 공항, 항만 등의 물류 인프라에 대한 투자를 계획대로 진행하기로 하였음.
- 오만은 항공 및 항만 인프라 개발, 종합물류단지 및 배후산업단지 조성, 물류 및 투자 제도 개선 등을 중심으로 물류 허브 전략을 추진하고 있음.
 - 오만은 무스카트 술탄 카부스 항(Muscat Sultan Qaboos Port)을 관광 항으로 개발하고, 소하르(Sohar) 항에 무역 기능을 집중시켜 아라비아 반도를 연결하는 해상-육상 연결 물류의 중심으로 성장시키고자 함.⁴⁾
 - o 소하르 항만에는 자유무역지대, 산업단지 등의 배후단지가 조성되어 있어 향후 제조업을 기반으로 한 산업다각화의 중심지가 될 것으로 예상됨.⁵⁾
 - 오만 정부는 48억 달러를 투자하여 무스카트 국제공항을 확장하고, 6개의 신공항을 추가로 건설하는 항공 물류 인프라 확장 사업을 추진하고 있음.⁶⁾
 - 또한 항공, 철도, 항만 등의 교통 중심지인 알 바티나(Al-Batinah) 지역에서 종합물류단지 건설 프로젝트도 진행하고 있음.
 - o 이곳에 물류서비스 센터 및 창고 등의 다양한 시설이 건설되고 있으며, 소하르와 무스카트를

1) 2013년부터 정부, 민간, 학계 전문가들로 구성된 T/F는 Sultanate of Oman Logistics Strategy 2040 관련 전략을 개발해왔으며, 현재 비전, 주요 목표 등의 내용이 발표되었음.

2) EIU. 2015. "Oman proceeds with logistics hub developments." (April 29th)

3) EIU. 2015. "Oman Rail launches further pre-qualification tenders." (May 26th); EIU. 2015. "Progress in free zone development." (June 9).

4) 한석우. 2015. 「GCC 물류 허브로 도약하는 오만」. 『Global Window 해외시장 뉴스』. (5월 28일)

5) 한석우. 2015. 「GCC 물류 허브로 도약하는 오만」. 『Global Window 해외시장 뉴스』. (5월 28일)

6) 임지혜. 2015. 「다양한 투자계획으로 주목받는 오만」. 『건설경제신문』. (5월 21일)

연결하는 고속도로도 건설 중에 있음.⁷⁾

- 소하르 항만의 경우 원스톱 샵 운영을 통해 통관절차를 간소화하고 있으며, 항만 자유지역 내 기업에 대해서는 25년간 법인세 면제, 수입 및 재수출 시 관세 면제, 외국인 지분 100% 인정 등의 외국인 투자유치를 위한 인센티브를 제공하고 있음.⁸⁾

■ 오만은 중동 내에서 향후 물류 및 각종 인프라 개발 관련 진출이 유망한 국가로 주목되고 있으나, 현지 진출 시에 낙후된 사업 및 물류 환경, GCC 국가 간 물류 허브화에 대한 지나친 경쟁 등을 고려한 충분한 검토가 요구됨.

- 오만은 지리적 이점을 활용해 역내 물류 중심지가 되고자 정부 주도의 과감한 투자를 진행하고 있음. 이에 따라 중동지역에서 우리나라의 진출 확대가 가능한 유망 지역으로 관심이 높아지고 있음.
- 그러나 세계은행의 2014년 기업환경평가(Ease of Doing Business)에서 오만은 189개 국가 중 66위를 차지했으며, 2014년 물류성과지수(Logistics Performance Index)에서도 160개 국가 중 59위에 올라 GCC 지역에서 가장 낮은 것으로 평가되고 있음.⁹⁾
- UAE, 사우디아라비아 등의 다른 GCC 국가들도 오만보다 앞서 역내 물류 허브가 되고자 인프라에 대한 막대한 투자를 진행하고 있어 GCC 국가의 물류 부문 과잉 투자에 대한 우려가 제기되고 있음.
- 이에 따라 오만에 대한 물류 관련 건설 수주 및 기업 진출 시 각종 리스크 및 사업성 평가를 바탕으로 신중한 접근이 필요함.



자료: Worldatlas.com. World Map/Asia/Middle East/Oman
<http://www.worldatlas.com/webimage/countrys/asia/om.htm> (검색일: 2015. 7. 2).

손성현(KIEP 아시아태평양실 아중동팀 연구원)

7) 한석우. 2015. 「GCC 물류 허브로 도약하는 오만」. 『Global Window 해외시장 뉴스』. (5월 28일)

8) Sohar Port/Freezone Setting Up Business. Incentives.
<http://www.soharportandfreezone.com/en/setting-up-business/incentives> (검색일: 2015. 7. 2).

9) The World Bank. data. Logistics Performance Index. Global Rankings 2014.
<http://lpi.worldbank.org/international/global> (검색일: 2015. 7. 2); The World Bank. data. Ease of doing business index <http://data.worldbank.org/indicator/IC.BUS.EASE.XQ> (검색일: 2015. 7. 2).

EMERiCs의 사전 동의 없이, 상업 상 또는 다른 목적으로 본 동향세미나의 내용을 전재하거나 제 3자에게 배포하는 것을 금합니다. 본 동향세미나에 대한 저작권 책임은 연구진 본인에게 있으며 KIEP 및 EMERiCs의 공식적인 입장을 대변하고 있지 않습니다.