

글로벌 물류 현지시장 동향

발행인 김종덕 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 신수용 감수 이연경 자료 문의 051-797-4770 Email: shinsy@kmi.re.kr

신(新)수도 이전에 따른 칼리만탄 (Kalimantan) 지역 물류의 과제

Contents

- 01 들어가는 말
- 02 칼리만탄 주요 컨테이너 항만 소개
- 03 칼리만탄 지역 물류의 과제
- 04 결론

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.



신(新)수도 이전에 따른 칼리만탄 (Kalimantan) 지역 물류의 과제

고려해운(주)
인도네시아 자카르타
지사

고려해운은 1995년부터 인도네시아를 대상으로 운송 서비스를 시작하였으며 자카르타 (Jakarta)와 수라바야(Surabaya)를 기점으로 세마랑(Semarang) 및 인도네시아 항만에 국제 해상 컨테이너 운송 서비스를 제공하고 있다. 고려해운은 대한민국 국적 선사로서 현재 인도네시아~한국을 잇는 운송 서비스뿐만 아니라 일본 및 동남아 주요 지역을 연결하는 서비스를 제공 중이다. 또한 2024년 5월부터는 인도네시아~인도 및 중동 직항 서비스를 개시하여 서비스 영역을 지속해서 확대하고 있다.

이번 호는 2024년 8월 인도네시아 신수도 완공을 앞두고 화두가 되는 칼리만탄 지역과 주요 컨테이너 항만을 주제로 한다. 현재 인도네시아 정부는 행정수도 이전을 필두로 다양한 연관 산업을 이전하고 신설하는 것을 목표를 두고 있는 가운데 해당 사업의 평가도 엇갈리는 것이 사실이다. 하지만 현재 포화상태인 자바섬에 대한 대안으로 칼리만탄섬에 인도네시아 행정역량을 집중하고 있는 만큼 해당 지역과 신(新)수도 연계 공급망 연구를 통해 인도네시아 물류 인프라의 현주소를 확인하고자 한다.

01 들어가는 말

인도네시아는 2022년 11월 17일 파푸아주에서 남서 파푸아주(Southwest Papua Province)를 분리하였으며 이를 마지막으로 현재 총 38개의 주(province)로 운영되고 있다. 지역별 인구 증가와 특성에 맞게 행정역량을 집중하고자 행정구역을 꾸준히 분할 및 확장하고 있어 신수도 완공과 함께 칼리만탄 지역 역시 추가적인 확장과 명칭 변경이 예상된다. 아래의 표는 2024년 7월 기준 인도네시아 각 섬의 행정구역과 주요 도시를 정리한 표이다. 이 중 칼리만탄은 인도네시아에 속한 보르네오섬의 남쪽 지역(하단 그림의 3번에 해당)을 부르는 말로 다섯 개의 행정구역으로 구분된다. 2019년 8월 조코위 대통령은 보르네오섬 동칼리만탄주의 한 지역으로 수도를 옮기는 것으로 최종 발표하면서 신(新)수도의 이름을 누산타라(Nusantara)로 명명하였다. 이번 호에서는 칼리만탄 지역의 항만 현황 및 신(新)수도 이전에 따른 물류 과제를 다루고자 한다.



인도네시아 행정구역 및 주요 도시



SUMATRA		JAVA		KALIMANTAN	
PROVINCE	CITY	PROVINCE	CITY	PROVINCE	CITY
Nanggroe Aceh Darussalam	Banda Aceh	Banten	Serang	West Kalimantan	Pontianak
North Sumatra	Medan	DKI Jakarta	Jakarta	East Kalimantan	Samarinda
South Sumatra	Palembang	West Java	Bandung	South Kalimantan	Banjarbaru
West Sumatra	Padang	Central Java	Semarang	Central Kalimantan	Palangkaraya
Bengkulu	Bengkulu	Special Region of Yogyakarta	Yogyakarta	North Kalimantan	Tanjung Selor
Riau	Pekanbaru	East Java	Surabaya	SULAWESI	
Riau islands	Tanjung Pinang	PAPUA		PROVINCE	CITY
Jambi	Jambi	PROVINCE	CITY	Gorontalo	Gorontalo
Lampung	Bandar Lampung	West Papua	Manokwari	West Sulawesi	Mamuju
Bangka Belitung	Pangkal Pinang	Papua	Jayapura	Central Sulawesi	Palu
NUSA TENGGARA ISLANDS		Central Papua	Nabire	North Sulawesi	Manado
PROVINCE	CITY	Papua Mountains	Jayawijaya	Southeast Sulawesi	Kendari
Bali	Denpasar	South Papua	Merauke	South Sulawesi	Makassar
East Nusa Tenggara	Kupang	Southwest Papua	Shove	MALUKU	
West Nusa Tenggara	Mataram			PROVINCE	CITY
				North Maluku	Sofifi
				Maluku	Ambon

자료: <https://www.indonesiawaterportal.com/news/papua-expanded-indonesia-now-officially-has-37-provinces.html> (검색일: 2024.08.05.)

02 칼리만탄 주요 컨테이너 항만 소개

현재 칼리만탄 지역은 각 주도를 중심으로 (1) 폰티아낙(Pontianak, PNK), (2) 반자르마신(Banjarmasin, BDJ), (3) 발릭파판(Balikpapan, BAN), (4) 사마린다(Samarinda, SRI)를 포함해 4개의 컨테이너 항만이 있다. 각 항만은 오래전부터 운영된 지방 항만이며 수출입 물동량 증가로 인해 컨테이너 야적장 및 배후단지를 지속 확장하고 있으며 현재는 아래의 그림과 같이 신(新)수도 개발로 인해 항만을 기준으로 동서를 잇는 도로를 개발하고 있다.



2024년 7월 현재, 칼리만탄 지역으로 컨테이너 운송을 하기 위해서는 인도네시아 역내 서비스를 전문으로 하는 인도네시아 국내(domestic) 선사를 반드시 이용해야 한다. 해외(international) 선사의 경우, 수입과 비용 측면에서 국제 화물의 수요가 작은 지방항까지 기항하기 어려워 자카르타, 수라바야, 세마랑 및 벨라완(Belawan)을 중심으로 기항하고 있으며 중소형 지방항은 해외 선사가 국내 선사와 별도 계약하여 국제 해상운송 서비스를 제공하고 있다.

인도네시아 칼리만탄 도로공사 계획



자료: https://www.instagram.com/p/C9L86NDSx_E/?igsh=MWJuN3A0bzVxd2tjieg== (검색일: 2024.08.05.)

(1) 폰티아낙(Pontianak) 항만

PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL 2 (TPK PONTIANAK)

폰티아낙은 서부 칼리만탄의 주도로서 해당 지역의 관문 역할을 한다. 카푸아스(Kapuas) 강을 통해 모선이 진입하며 다른 인도네시아 지방 항만과 유사하게 다목적 터미널(Multipurpose Terminal)과 컨테이너 터미널(Container Terminal, Wharf : 395m)로 구성되어 있어서 컨테이너 및 벌크 화물 모두 처리가 가능하다.



주요 화물로는 팜유, 합판 및 고무 등 주로 원자재 위주 가공품이며 해당 지역은 생필품 수입보다는 원자재 수출 중심으로 운영 중이다. 해상 운송 관점에서 폰티아낙발 한국향 컨테이너 화물 운송의 경우, 폰티아낙 항만에서 자카르타까지 국내 선사 모선으로 평균 3일가량 소요되었고 일주일 내로 자카르타에서 환적이 이루어졌으며 자카르타에서 광양항까지 약 12일이 걸려 총 20일 정도의 운송 기간이 소요되었다.

(2) 반자르마신(Banjarmasin) 항만

Terminal: PT PELINDO (PERSERO) REGIONAL 3 (TPK BANJARMASIN & PELABUHAN TRISAKTI)

반자르마신(Banjarmasin)은 남부 칼리만탄 지역의 거점 항만으로 폰티아낙 항만과 비교해 수출입 물량이 적은 편이며 지역 특성상 수출이 수입 대비 압도적으로 많은 지역이다.

반자르마신 항에서 처리하는 화물 대부분이 목재 가공품인 합판이며 해당 화물은 주로 한국 및 일본으로 수출되고 있다. 반자르마신발 한국향 컨테이너 화물 운송 사례를 보면 반자르마신 항만에서 자카르타까지 국내 선사 모선으로 4일 소요되었으며 일주일 내로 환적이 이루어졌고 자카르타에서 인천항까지 약 13일이 걸려 총 23일의 운송 기간이 소요되었다.

■ 반자르마신 항만의 인프라

TPK BANJARMASIN



PERALATAN :

- Container Crane 5 unit
- Rubber Tyred Gantry 12 unit
- Reach Stacker 1 unit
- Side Loader 3 unit
- Forklift 2 unit
- Head Truck 24 unit
- Chasis Double Deck 5 Unit

FASILITAS :

- Dermaga 600 meter
- Kedalaman Kolam -7 m LWS
- Kedalaman Alur -5 m LWS
- Automasi Gate 4 unit
- Jembatan Timbang 3 unit
- Refeer Plug 72 unit
- Pelayanan Air Kapal 4 Station (20 Ton/Jam)
- Shore Plug Connection 2 Panel (239 kVA)
- Penerangan dan Power Station 5.540 kVA
- Genset 5 Unit (8 MVA)

SUPPORT IT :

- CCTV 67 unit
- Tab MMT 42 unit
- RFID + Kiosk 4 unit

자료: <https://www.instagram.com/ipcmarine/?locale=ko&hl=bn> (검색일: 2024.08.05.)



(3) 사마린다(Samarinda) 항만

Terminal: PT PELABUHAN SAMUDERA PALARAN

사마린다(Samarinda) 항만은 동부 칼리만탄의 주도로서 신수도와 인접한 두 번째 항만이다. 발릭파판(Balikpapan)이 최근 신수도 개발과 함께 각광받는 지역이지만 전통적으로는 사마린다 해당 지역의 주요 수출입을 담당하였으며 물동량 역시 2023년 컨테이너 처리량 기준 사마린다항이 33만 TEU로 발릭파판항(21만 TEU) 보다 12만 TEU를 더 처리했다.

다만 2024년에는 신수도 개발과 함께 건설 자재 물량으로 발릭파판 항만의 성장이 예상되며 향후 발릭파판 항만이 포화상태가 될 경우, 사마린다 항만으로 추가 물량 확대가 예상된다. 발릭파판과 사마린다는 2021년 8월에 완공된 고속도로로 이미 연결이 되어 있으며 두 도시를 잇는 물동량 역시 꾸준히 증가하고 있다.

■ 발릭파판(Balikpapan)~사마린다(Samarinda) 고속도로 요금소



자료: <https://ptjbs.co.id/> (검색일: 2024.08.05.)



■ 사마린다 항만 터미널 현황



자료: <https://www.instagram.com/ipcmarine/?locale=ko&hl=bn> (검색일: 2024.08.05.)

(4) 발릭과판(Balikpapan) 항만

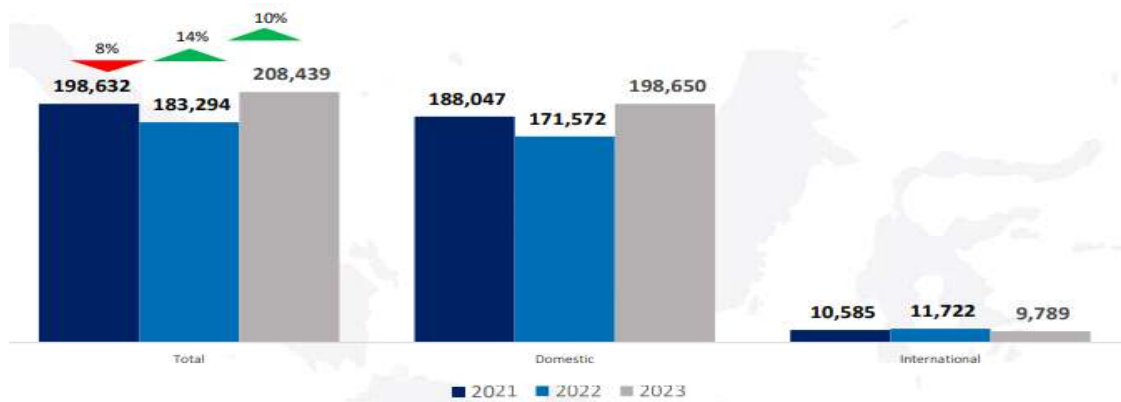
Terminal: PT KALTIM KARIANGAU TERMINAL

해당 지역은 신수도와 가장 인접한 항만으로 향후 발전 가능성이 매우 기대되는 지역이다. 또한 인근의 사마린다 항만과 고속도로로 연결되어 있어 인프라의 추가 확대가 가능하다. 해당 지역은 최근 인프라 개발 공사와 맞물려 건축자재, 타이어 및 굴삭기 부품 등이 많이 수입되고 있다. 한국발 해당 지역 운송의 경우, 부산항에서 자카르타까지 모선으로 15일이 소요되었고 일주일 내로 환적이 이루어졌으며 자카르타에서 발릭과판 항만까지 4일이 걸려 총 24일의 운송 기간이 소요되었다.

아래 표를 보면 해당 지역은 아직 지방 항만으로 국내외 물동량 간 현격한 차이가 있다. 하지만 신수도 개발로 해당 지역의 인구 증가에 따른 수요 증가로 향후 전체 물량의 증가가 예상되고 해외 물량 역시 국내 물량 보다 추가 성장할 것으로 예측이 된다. 다만 해당 항만의 국제 선사의 유치에 위해서는 외국 제조기업의 투자 확대가 절실하게 요구되며 인도네시아 정부의 적극적인 규제 철폐 및 세제 혜택이 있어야 가능할 것으로 예상된다.



PT KALTIM KARIANGAU TERMINAL 소개 자료



자료: <https://www.instagram.com/ipcmarine/?locale=ko&hl=bn> (검색일: 2024.08.05.)

03 칼리만탄 지역 물류의 과제

한국에서 인도네시아 주요 항만인 자카르타 또는 제2의 도시인 수라바야로 화물을 운송하는 일은 어렵지 않다. 한국 및 인도네시아 현지에 축적된 경험을 바탕으로 화물 운송 포워딩을 해줄 수 있는 한국기업이 많이 있을뿐더러 해상운송, 육상운송 및 통관, 창고까지 충분한 자문을 받을 수 있다.

하지만 해당 지역 컨테이너 운송을 위해서는 자문뿐만 아니라 주요 항만과 각 지방항을 연결하는 피더망을 우선 확인하는 것이 필요하다. 인도네시아는 다수의 섬으로 이루어져 있고 모든 섬에 대형 선박의 기항이 가능한 컨테이너 항만 인프라를 확보하는 것은 한계가 있다. 그리고 각 지방 항만은 자카르타 대비 수심이 깊지 않기 때문에 Meratus, Spil, Temas, Tanto & Samudera 등 인도네시아 국적 선사 위주의 소형 모선을 중심으로 한 피더망이 구축되어 있다.



다만 문제는 해당 서비스가 해외 선사의 진입이 불가하며 인도네시아 국적 선사만이 운영하는 과점 구조이기 때문에 해상 운송 비용이 높게 형성되어 있다. 예를 들어 부산항에서 자카르타항까지 해상운임 기준, USD 400~1,100으로 선복 공급 및 화물 수요에 따라 운임 등락이 있으나 자카르타항에서 발릭파판항까지 국내 서비스는 선복 공급량과 화물 수요와 관계없이 USD 700 수준으로 형성이 되어 있다.

화주의 입장에서 해당 화물은 운송을 위해 부산~자카르타는 해외 선사와 계약을 하고 자카르타~발릭파판은 국내 선사와 계약을 하는 것은 번거로운 것이 현실이다. 따라서 해당 국내 선사와의 계약을 국제 선사가 직접 맺고 국제 선사는 한국 화주들에게 부산에서 발릭파판까지 운임을 제공하고 해외 선사의 책임 및 선하 증권 발행으로 서비스를 제공하고 있다. 하지만 번거로운 과정을 줄이고 운임 변동 위험을 회피하는 수준이며, 기본적인 운임 수준이 높은 것이 현실이다.

국제 운송에 있어서 추가적으로 고려해야 할 사항은 수출입 화물의 항만 도착 이후 화물 운송이다. 기본적으로 인도네시아는 물류 인프라가 잘 갖추어져 있지 않기 때문에, 터미널에 컨테이너를 양하한 이후 맞닥뜨릴 리스크는 온전히 화주 부담이다. 예를 들어 전산망 오류로 컨테이너 픽업이 불가하거나 도로 파손 등으로 트럭이 움직이지 못할 경우, 우기에 침수 등으로 도로 운송이 불가할 경우 등으로 발생하는 추가 비용의 부담은 오로지 화주의 몫이다. 특히 칼리만탄 지역은 신수도 개발과 함께 도로, 교통 등 물류 인프라 건설에 박차를 가하고 있으나 운송 서비스 소비자로서 여전히 만족할 만한 수준이 아니기 때문에 화물 수화인과 별도의 분쟁이 발생하지 않도록 충분한 확인이 필요하다.

04 결론

2024년 대통령 선거 완료 후 신수도 건립과 함께 인도네시아는 세수 부족에 시달리고 있다. 이로 인해 해당 프로젝트 공정이 늦어지고 있으며 2024년 8월 17일 독립기념일 행사는 많은 우려 끝에 계획대로 진행되었으나 주요 부처를 누산타라로 이전하려는 계획은 기반 시설의 미비로 지연될 것으로 예상된다.¹⁾ 국가 공식 일정을 변경하는 것뿐만 아니라 그 이유가 확실한 투자처를 확보하지 못하고 있다는 점에서 대내외적으로 우려를 표하는 상황이다. 하지만 외국 기업의 투자를 활성화해야 하는 상황에서 오히려 인도네시아 정부는 외국 기업 대상으로 조세조약(Tax Treaty)에 대한 재해석 및 관세 부분에 매우 보수적인 태도를

1) <https://haninpost.com/archives/95131> (검색일: 2024.08.05.)



견지하고 있다. 또한 내부 산업을 보호한다는 명분으로 중국산 제품에 대해 200% 관세부과를 하는 등 외국 기업에 세금을 부과하여 오히려 외국 기업의 투자 감축이라는 역풍을 맞고 있다.²⁾

인도네시아 정부는 IKN 신수도는 완공을 앞두고 지속해서 홍보에 주력하고 있다. 인도네시아 정부 정책의 신뢰 여부에 대해서는 다시 한번 꼼꼼하게 검토가 필요한 상황이나 해당 지역이 중장기적으로 발전할 것은 분명할 것으로 보인다. 긴 호흡으로 해당 지역 신사업에 접근하는 것이 필요하며 정부에서 제공하는 부분에 대한 투자가 과연 특혜인지 장기간 묶여있게 되는 족쇄인지 현지 전문가로부터 충분한 자문이 필요할 것으로 예상된다.

2) <https://www.scmp.com/week-asia/economics/article/3268919/indonesia-plans-tariffs-200-china-made-products-protect-domestic-industries> (검색일: 2024.08.05.)