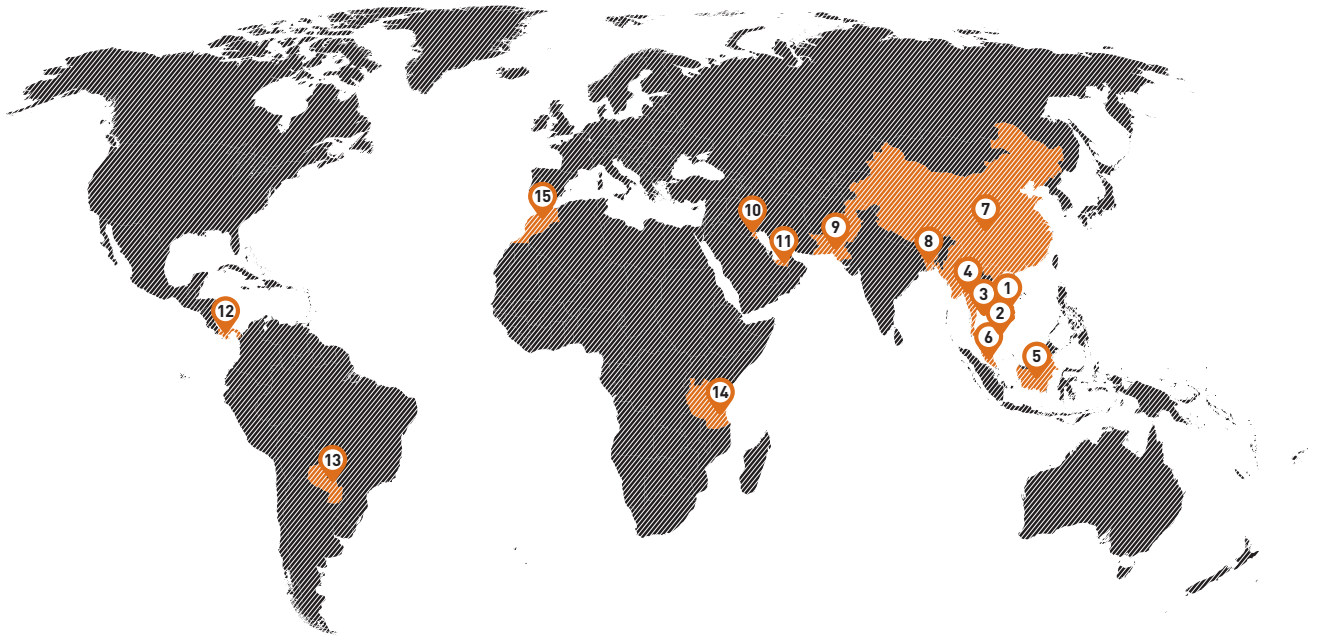




세계 인프라시장 동향

- 1 베트남**
베트남 메콩델타 지역을 가다
베트남 정부, 폐기물 처리사업 위한 인프라 늘린다
- 2 캄보디아**
변화하는 캄보디아 프놈펜의 스카이라인
- 3 태국**
아세안 물류허브로 발돋움하는 태국
태국 정부가 새로 내놓은 동부경제화랑(EEC) 개발 계획
- 4 미얀마**
기회의 땅 미얀마, 2017년 경제 전망
- 5 인도네시아**
인도네시아 수처리 시장, 지역별 프로젝트 쏟아진다
- 6 말레이시아, 싱가포르**
싱가포르-말레이시아 고속철도 개발 준비 박차
말레이시아, 우기에 수도권 단수 등 상수도난 심각
싱가포르 미래경제위원회, 싱가포르 장기 성장전략 발표
- 7 중국**
중국 PPP 사업의 핵심지역으로 부상한 허난성
- 8 방글라데시**
방글라데시 다카 교통난 해소 프로젝트
- 9 파키스탄**
파키스탄, 중국과의 경제회랑 구축 본격화
- 10 쿠웨이트**
한국과 손잡은 쿠웨이트, 스마트시티 건설에 박차
- 11 UAE**
UAE, 2017년 역대 최대 규모의 리테일 프로젝트 줄이어
- 12 파나마**
파나마 공공프로젝트 부패 스캔들로 한국 건설사 진출 확대 전망
- 13 파라과이**
파라과이, 2017년 프로젝트 둔화 전망
- 14 탄자니아**
탄자니아, 68억 달러 규모 철도노선 현대화 박차
- 15 모로코**
중국, 모로코 유럽-중동-아프리카 진출 플랫폼화 계획

베트남 메콩델타 지역을 가다

베트남 대도시를 중심으로 투자가 활성화되면서 국내 기업들 사이에서 대체 투자지에 대한 수요가 증가하는 중이다. 2009년 이후 베트남의 외국인 투자는 정체현상을 빚어왔으나 2011년부터 증액투자가 늘어나면서 꾸준히 자금이 유입되고 있다. 1988~2016년 11월 누계 기준으로 보면, 대베트남 외국인 투자건수는 2만 2,280건(총 투자금액 2,927억 달러 규모)이다. 하지만 호찌민, 하노이 등 일부 대도시의 인근 지역에 투자가 집중되어 인건비와 지가가 상승하는 등의 불균형 현상이 발생하고 있다.

표1 베트남 외국인 투자(2011~2016)

(단위: 건, 백만 달러)

구분	2011	2012	2013	2014	2015	2016.1~11
신규 투자건수	1,191	1,287	1,530	1,588	2,013	2,240
총 투자금액	15,619	16,348	22,352	20,231	22,760	18,103

주 총 투자금액은 증액투자 금액을 포함한 수치임

자료 베트남 통계청(2016년 12월 작성 기준)

이에 KOTRA 호치민 무역관은 2016년 초 베트남 중부지역(다낭, 광남성, 광나이성)의 투자환경 조사보고서를 발간하였고, 2017년 초에 메콩삼각주 지역에 대한 투자안내서를 발간할 계획이다. 메콩강 삼각주는 미얀마, 라오스, 캄보디아 등을 거쳐 남중국해로 흐르는 메콩강 하류로, 메콩델타, 메콩리버델타(Mekong River Delta, MRD)라고도 불린다. 메콩강 삼각주의 전체 면적은 4만 576km²이고, 2015년 총인구는 1,759만 400명이며, 킨터(Cần Thơ)라는 1개의 중앙직할시와 롱안성(tỉnh Long An), 티엔지양성(tỉnh Tiền Giang)을 비롯한 12개의 성이 있다.

자료원 : 베트남 성 정부 인터뷰, 현지 언론 보도 및 KOTRA 호치민 무역관
자료 종합
작성자 : 이동현(베트남 호치민무역관)

2017-01-09

베트남 정부, 폐기물 처리사업 위한 인프라 늘린다

베트남은 경제성장 및 도시화에 따라 쓰레기 배출량도 급증하고 있다. 베트남 환경행정국 산하 환경모니터링센터에 따르면, 베트남 전체 인구의 약 35%가 거주하는 주요 도시지역(호찌민, 하노이, 다낭 등)에서 매일 약 3만 2,000톤의 고형 폐기물이 발생하고 있으며, 전국적으로는 연간 약 2,800만 톤의 쓰레기가 배출되고 있다. 이 중 일반 가정에서 발생하는 생활쓰레기가 약 81%를 차지하고, 나머지 19%는 공업단지에서 발생하는 산업 쓰레기이다. 더 큰 문제는 베트남 경제 회복세 및 도시화가 빠르게 진행되면서 향후 5년 내에 베트남의 쓰레기 배출량이 두 배로 증가할 것으로 예측되는 점이다. 현재 베트남에는 195개의 쓰레기 매립장이 있지만 환경 관련 기준을 충족하는 시설은 10개 뿐으로, 쓰레기를 소각해 전기를 생산하는 폐자원 재활용산업 및 에너지화 시설들이 매우 부족하다.

이에 따라 응 우엔 쑤언 폭 베트남 총리는 2016년 10월, 2030년까지 주요 도시 내에 고형 폐기물 처리시설을 위한 계획을 마련하여 핵심 경제구역 내에 시설 건립을 승인하였다. 하노이, 박닌, 홍이엔, 하이즈엉, 빈푹, 하이퐁, 광린성이 여기에 포함된다. 이 계획에 따르면 하노이에는 하루 최대 6,000톤의 폐기물을 처리할 수 있는 시설이 들어설 예정이며, 다른 지방성에도 각 지역에 적합한 쓰레기 처리시설 및 관련 서비스들이 제공될 예정이다. 모든 폐기물 처리 시설들은 입지 선정 단계부터 환경에 미치는 영향까지 환경 관련 기준을 반드시 충족해야 한다.

호찌민시 역시 환경오염 방지 및 감소를 위해 2020년까지 54개 프로젝트, 총 29억 달러 규모의 폐기물관리 관련 프로젝트(대부분 PPP 및 ODA 형태)를 시행할 예정이며, 이와 동시에 민간기업들의 관련 투자를

적극 요청하고 있다. 쓰레기 수거 및 처리를 위한 임시 확보, 관련시설 구축 등은 대형 자본이 요구되므로 베트남 중앙·지방정부는 대개 민간업체 및 외국업체에 해당 사업을 위임하는 방식으로 진행될 것이다. 예컨대 중국계 Everbright 회사는 2017년 2월부터 베트남 남부 컨터시에 BOO(Build-Operate-Own) 형태로 4,700만 달러 규모의 폐기물처리 공장을 설립하기로 하였다. 2018년부터 운영될 이 시설은 하루에 400톤에 해당하는 가정용 쓰레기를 처리하고, 이를 활용해 매년 6,000만kWh의 전기를 생산할 예정이다.

이 밖에도 베트남 정부는 총리 결의안 Decision No 2149/QĐ-TTG(2025 베트남 통합 고형 폐기물 처리에 관한 국가전략 및 비전 2050, 이하 ISWM)을 통해 폐기물 감소 및 재활용 산업에 관한 로드맵 및 프로그램을 발표했다. 폐기물 수거 및 재활용산업에 투자하는 민간기업에게 투자 인센티브를 제공하는 안을 골자로 하는데, 일본의 폐기물 처리 전문기업은 토지 임대료 50% 감면, 11년간 법인세 면제 등의 혜택을 제공받았다.

베트남에서 특히 수요가 높은 분야로는 쓰레기 처리장비·기술, 폐기물과 매립지에서 발생하는 가스 처리기술, 재활용 및 비료화 전문지식, 위생적 매립지 건설 및 운영기술, 오염부지의 환경 정화, 토양오염 테스트 및 모니터링 장비 등이 있다. 이처럼 베트남은 폐기물 처리와 관련한 선진기술 도입에 대한 수요가 매우 높아 이 분야의 전문 기술력과 솔루션을 갖춘 우리 기업들도 주목할 필요가 있다.

자료원 : 베트남 천연자원환경부, 베트남 산업무역부, 베트남 과학기술부,
현지 언론 보도 및 KOTRA 호치민 무역관 자료 종합
작성자 : 이주현(베트남 호치민무역관)

2017-02-16

변화하는 캄보디아 프놈펜의 스카이라인

캄보디아 건설업은 봉제수출, 관광 등과 함께 캄보디아 경제성장을 견인하는 주요 동력으로 자리매김하였다. 캄보디아 건설부가 최근 발표한 자료에 따르면 2013년 이래로 캄보디아 건설 프로젝트가 계속 증가하고 있으며, 2016년에만 총 2,636건(총 면적 약 1,400만㎡, 금액 기준 약 85억 달러 규모)의 건설 프로젝트가 승인되었다. 이 수치는 2015년에 승인된 2,305건의 프로젝트(총 면적 768만 6,112㎡, 금액 기준 약 33억 달러) 대비 155.6%에 해당한다. 프로젝트의 수에 비해 사업규모가 급증한 원인은 대형 빌딩, 쇼핑몰 및 거주단지 개발이 늘어났기 때문이다. 현재 건설 중인 고층 빌딩들은 2017~2019년 완공 예정으로, 상업용 건물이 많은 비중을 차지한다.

캄보디아 건설투자의 대부분은 해외투자에 의존하고 있다. 전체 해외투자 대비 건설 및 부동산 투자액의 비중은 2015년에 크게 증가하여 62%에 달한다.(세계은행, 2016) 2010년부터 2015년간 외국인이 빌딩 소유권을 획득한 건물은 총 2,429개를 기록했으며, 2015년 한 해 480채의 건물이 외국인 소유로 이전되었다. 해외 건설사 및 건축 디자인 업체들도 다수 직접 진출한 상태로, 건설부 등록된 953개 업체 중 약 283개(30%)는 외국계 업체이다.

캄보디아 정부는 건설경기의 호황으로 더 많은 일자리, 세수 창출과 경제성장을 예상하고 있다. 하지만 일부 업계 관계자는 기존에 계획된 건설 프로젝트가 완공되는 시점에 들어서면 공급 과다로 건설 경기가 하락할 수 있으므로 내장재나 인테리어 디자인 등 부수적인 사업 분야로 시선을 돌릴 것을 권하고 있다. 또한 건설 허가는 쉬워졌지만 승인 이후 바로 시공을 하지 않는 업체들도 있어서 캄보디아 정부가 건설 규

그림1 프놈펜 시내 대형 건설 프로젝트 현황



프놈펜 시내 대형 빌딩 프로젝트



프놈펜 쇼핑몰 프로젝트

자료 CBRE

제를 강화할 우려도 있다. 한국계 건설 및 프로젝트는 2008년 금융위기 이후 캄보디아 시장에서 어려움을 겪고 있어 충분한 시장조사를 통해 시장 진출의 가능성을 확인해야 한다.

자료원 : Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction, World Bank, The Phnom Penh Post, The Cambodia Daily, The Khmer Times, CBRE 및 KOTRA
프놈펜 무역관 자료 종합
작성자 : 서정아(캄보디아 프놈펜무역관)

2017-02-20

아세안 물류허브로 발돋움하는 태국

2016년 세계은행 물류성과지수(LPI)에 따르면, 태국은 160개국 중 45위로 아세안 국가 중 싱가포르(세계 5위), 말레이시아(세계 32위)에 이어 3위를 차지한다. 2015년 기준 태국 국내 화물 수송량은 4억 9,400만 톤에 달하며, 육상운송의 비중은 97.68%, 철도운송 2.3%, 항공운송 0.02% 수준이다. 국제화물 수송량은 2억 3,500만 톤으로, 해상운송이 86%로 가장 큰 비중을 차지하고 육상운송 13%, 철도 및 항공운송 1% 수준이다.

특히 아세안경제공동체(ASEAN Economic community) 출범에 따른 국경무역 기회 증대로 2015년 국경무역 거래액은 전년대비 30% 증가한 120억 바트(3억 4,400만 달러)를 기록하는 등 육상운송이 더욱 활발해지고 있다. 2012~2016년 동안 태국의 대아세안 수출은 9.4% 성장했으며 같은 기간 대CLMV(캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남) 수출은 48.4% 증가하였다. 태국은 인도차이나 반도의 정중앙에 위치한 지리적 특성상 육상운송의 이점이 높다. 전국 77개 주 중 32개 주(짙쑤)가 말레이시아, 캄보디아, 미얀마, 라오스와의 접경지역이며 국경 인접지역의 길이는 5,582km에 달한다. 아세안 고속도로망 13개(길이는 총 6,693km)가 태국의 동서남북을 관통하며, 메콩경제권(GMS 국가들)과의 주된 연결도로는 동서경제도로(미얀마-태국-라오스-베트남, 1,320km), 남북경제도로(태국-라오스-중국, 2,000km), 남부경제도로(태국-캄보디아-베트남, 1,020km)가 있다. 이 중 가장 많이 이용되는 도로는 태국 및 라오스로부터 베트남 항구까지의 최단경로인 동서경제도로인데, 도로·항만

복합운송을 통한 운송비용 절감 효과가 크기 때문이다. 또한 태국을 아시아의 물류허브로 구축하려는 태국정부 의지와 태국투자청(BOI)의 투자지원 혜택, 각종 전자상거래의 확대도 태국 물류산업 발달을 가속화할 전망이다.

그림2 태국의 국경도로 인프라



자료 Solidiance

자료원 : 방콕포스트, 세계은행(WB), 솔리디언스, 태국 상무부(MOC), 태국투자청(BOI) 투자보고서(TIR), 테크소스 및 KOTRA 방콕무역관 자료 종합
 작성자 : 김민수(태국 방콕무역관)

2017-03-6

태국 정부가 새로 내놓은 동부경제회랑(EEC) 개발 계획

동부경제회랑(East Economic Corridor, ECC)은 차청사오 · 촌부리 · 라용주의 1만 3,285km²에 해

당하는 프로젝트로, 2017년부터 5년간 총 1조 5,000억 바트(430억 달러) 규모의 투자가 진행될 예정이며 2017~2018년도 EEC개발 관련 70억 바트의 예산 승인이 이루어졌다. 이 회랑은 동서경제회랑(미얀마 · 태국 · 라오스 · 베트남 연결)과 남북경제회랑(태국 · 라오스 · 중국 연결)의 중심으로 인도양과 태평양, CLMV 지역 및 중국 남부 연결이 가능한 최고의 전략적 요충지이며, 소요 예산 및 면적 측면에서 아세안 최대 규모의 개발프로젝트라 할 수 있다.

태국 정부는 동부경제회랑 내에 신성장동력으로서 10대 집중육성 산업을 유치하고, 중진국 탈피를 위한 ‘태국 4.0’ 실현을 위한 계획을 마련하였다. 태국 4.0은 경제 및 사회 전반에 ICT 기술을 적용해 스마트 산업 · 스마트시티 · 스마트피플을 달성하기 위한 전략이며, 10대 집중산업을 스마트 산업의 기반이라 할 수 있다. ‘방콕포스트’지가 인터뷰한 재무부 민간투자진흥위원장 카닛 생수반(Kanit Sangsubhan)의 발언에 따르면, 태국 정부는 당초 국경 부근 10개 특별경제구역(SEZ)에 지역기반 인센티브 혜택을 부여한 투자산업을 유치하고자 했으나, 실제 투자가 저조함에 따라 이미 주력산업이 발달한 이스턴 시보드 지역을 ‘동부경제회랑(EEC)’으로 확장 발달시켜 집중 육성하게 되었다. 이스턴 시보드는 태국 내 최초의 섬유 · 전기전자 · 자동차 수출산업단지이며, 맵타푃(Map Ta Phut) 지역에는 태국 최초의 종합 에너지 및 석유화학단지가 위치한다. 이 지역은 해외직접투자(FDI) 선호지역으로 1980년대 개발 이후 20년 동안 연평균 수출 12%, 산업발달률 12%, 경제성장률 7%을 보이며 성장해왔다. 또한 램차방 항구, 고속도로, 복선철도 등으로의 접근이 가능한 만큼 이스턴 시보드 지역을 통해 종합적인 산업 및 관광 수요에 대응할 계획이라 한다.

이 밖에도 2017년 2분기 중 EEC법이 발효될 예정

그림3 동부경제회랑 개발 청사진



자료 태국투자청(BOI) 개최 세미나(2017년 2월 15일)

그림4 태국의 집중 육성산업



자료 태국투자청(BOI) 개최 세미나(2017년 2월 15일)

인데, 이 법안의 주요 골자는 민간 주도 투자 및 개발, 장기 토지 임차허용(50년+49년), EEC 특별기금 조성, 특별 민관 파트너십(Special PPP), 세제 및 비세제 혜택 등이 있다. 동부경제회랑 개발은 민관 합작형태(PPP)로 인프라, 산업 및 혁신단지, 관광산업, 신도시 및 지역개발의 4대 분야에 집중될 예정이며 2017년 중 U-Tapao 국제공항(1단계사업), 램차방(Laem Chabang) 항구(3단계사업), 고속철도 및 복선철도 공사, EEC내 타깃사업, 신에코도시 개발사업 등 5개 프로젝트 개발에 착수할 예정이다.

자료원 : 방콕포스트, 세계은행(WB), 솔리디언스, 태국 상무부(MOC), 태국투자청(BOI) 투자보고서(TIR), 테크소스 및 KOTRA 방콕무역관 자료 종합
 작성자 : 김민수(태국 방콕무역관)

2017-03-10

기회의 땅 미얀마, 2017년 경제 전망

IMF, 세계은행 등 주요 경제기관의 분석에 따르면 2017년도 미얀마의 경제 성장률이 약 7%대를 보일 것으로 예상된다. 2016년 미얀마의 실질 경제성장률은 전년 대비 1% 감소한 6.3%로, 주요 수출품이었던 천연가스의 국제가격이 크게 떨어지면서 경상수지 적자가 확대되어 평년보다 낮은 경제성장률을 보였다. 일시 중단되었던 양곤시의 건축 프로젝트가 2016년 하반기부터 재개되면서 대내적으로 경제성장에 활력을 불어넣었으나, 2015년 홍수로 인해 미얀마의 주요 수출품인 농산물 생산을 회복이 더딘 점과 급격한 경제성장에 따른 물가 상승과 재정 적자 등이 경제 성장을 저하 요소가 될 수 있다.

올해 미얀마 경제성장의 핵심은 신정부의 경제정책과 사회 인프라의 개선 등 사회 안정성을 확보하는 것이다. 2015년 정권 교체 이후 2016년이 기존 정부의 정책을 검토하고 수정하는 과정이었다면, 2017년부터는 대형 및 장기 프로젝트가 본격화될 전망이다. 2017년에는 신투자법 시행령 발효, 회사법 및 노동법 개정 등의 정책적 변화를 통해 투자와 기업 운영의 필수요소들이 바뀌면서 미얀마 경제에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 전망된다. 통신산업의 지속적인 성장, 양곤 건설시장의 재호황, 인프라 개선을 위한 개발협력기금 유입 등 사회 인프라 개선에도 많은 노력이 투입될 예정이다.

2016년 미얀마 신정부는 신중한 자세로 경제 정책을 수립하였으나 2017년도부터는 기초 인프라 구축에 기반을 둔 프로젝트가 증가할 것으로 예상하며, 이에 따라 우리 기업들은 개발협력기금 및 정부 부처별 프로젝트에 대한 관심을 기울일 필요가 있다. 또한 2017 회계연도 국회 개회에 따라 외국인 투자 및 기업 진출

에 대한 법률 개정에 대한 논의가 활발해지면서 투자 진출 및 자본이전 관련 법률에 대한 꼼꼼한 검토가 필요할 것으로 보인다.

자료원 : IMF Country report, 세계은행, 아시아개발은행 및 KOTRA
양곤 무역관 자료 종합
작성자 : Thu Thu Aung(미얀마 양곤무역관)

2017-02-24

인도네시아 수처리 시장, 지역별 프로젝트 쏟아진다

인도네시아는 풍부한 담수자원을 보유하고 있으나 강물의 오염도가 심하고 수처리 시설이 부족하여 실제 사용 가능한 상수 및 식수원은 부족한 상태다. 인도네시아 전 지역의 식수 이용은 포장 생수 및 현대식 우물 이용률이 가장 높으며, 상수관 이용률은 10.9%에 불과하다.

현재 상수도관 부족 및 시설 노후로 인해 대도시에서는 민영기업의 투자 및 합작으로 상수 서비스를 운영하고 있다. 예컨대 자카르타의 경우 서부지역은 PALYJA사, 동부지역은 Aetra사가 상수도를 공급하고 있는데, 두 기업은 지난 1998년부터 시영 상수도회

사인 PAM Jaya측과 25년 계약을 체결했다. 반면 상수도관 설비가 부족한 지방은 지방 상수도청에 의존하고 있으나, 상수도관 설치 비율이 현저히 낮고 기존의 상수도관은 노후했고 불법 양수기 사용 등으로 인한 물 유실률이 높다. 또한 인도네시아는 무단 투기되는 폐기물이 많은 편으로 고체 폐기물로부터 발생된 침출수, 무단 방류되는 공장 폐수 등으로 인한 강의 오염이 심각한 수준임에도 불구하고 처리시설에 대한 관리가 제대로 이루어지지 않고 있다.

정부의 자금투자가 미흡하여 원활한 상수 공급을 위해서는 민영기업과의 협업이 절실하지만, 현재의 부실한 상수도 인프라를 개선할 막대한 투자비용 지출 문제로 민영기업과 지방 상수도청과의 협력이 원활하지 않은 상황이다. 하지만 최근 아시안게임 개최 등 외부적인 환경 정비 필요성이 고조되면서 카리안담 건설 프로젝트 등 대규모 프로젝트가 다수 발주되고 있어 관련 우리 기업의 참여가 유망할 것으로 보인다. 앞으로 전개될 주요 상수 프로젝트 입찰 상황은 <표2>와 같다.

자료원 : KOTRA 자카르타 무역관
작성자 : 이경석(인도네시아 자카르타무역관)

2017-02-20

표2 인도네시아 주요 수처리 프로젝트 현황

순서	프로젝트명	기업명	규모(USD\$)	입찰방식	투자방식	상태	입찰일
1	카리안 수공급 프로젝트	공공사업 및 공공주택부	5억 5500만	공개입찰	민관협력제도(PPP)	입찰 준비	2017
2	반다르람퐁 수공급 프로젝트	PT Sarana Multi Infrastruktur	8천만~1억	공개입찰	민관협력제도(PPP)	입찰 준비 완료	2017
3	뽀독 게데 및 자띠 아시 수공급 프로젝트	브카시(Bekasi) 시 당국	2470만	공개입찰	지방정부예산(APBD) 지방수도청(PDAM) 시중은행 및 투자자(PPP)	2017년 공고 예정	하반기공고 예정
4	동 세랑 산업 수처리 프로젝트	PT Nusantara Infrastructure	1100만	내부협의를	30% 기업자본 70% 은행	계획 중	2017

자료 KOTRA 자카르타 무역관

싱가포르-말레이시아 고속철도 개발 준비 박차

2017년 1월 4일, 싱가포르 국토청(Singapore Land Authority, SLA)은 싱-말 고속철도 개발을 위해 싱가포르 서쪽에 위치한 레플즈 컨트리클럽(Raffles Country Club) 부지를 매입하기로 했다. 이에 따라 30년 토지임대 계약에 따라 2028년 10월 만료 예정이었던 레플즈 컨트리클럽은 2018년 7월까지 토지를 정부에 반환하게 된다. 143ha 규모의 해당 부지에는 선로뿐만 아니라 열차 주차공간, 열차 테스트 시설 등이 함께 개발되며, 또한 2030년 완공 예정인 지하철 신규 노선 'Cross Island MRT line'의 차고지로도 활용될 예정이다. 선로는 해상 25m 높이의 철도용 다리를 개발해 조호 해협(Strait of Johor)을 건너 아여 라자 고속도로(Ayer Rajah Expressway)를 따라 고가도로 형태로 이어지며, 고속철도의 종착역인 주롱 이스트(Jurong East) 부근에서 지하로 내려가게 된다. 싱가포르 정부에서 2015년 매입한 67ha 규모의 주롱 컨트리클럽(Jurong Country Club) 부지에는 고속철도 터미널과 주거·상업시설이 개발될 예정이다.

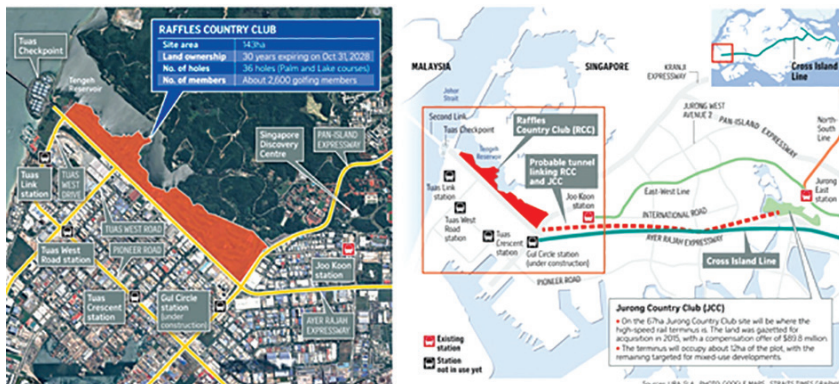
이 사업은 2010년 말레이시아의 나지브 라자크(Najib Razak) 총리가 제안한 고속철도 프로젝트로, 2017년에 첫 입찰이 계획되어 있다. 2026년 말 운행한다는 목표 아래 2018년부터 2025년까지 공사를 진행하기로 되어 있다. 고속철도 개발 프로젝트는 크게 인프라기업(Infra Co.), 자산기업(Asset Co.) 및 운영기업(Op Co.)으로 구성하여 진행할 예정이다.

고속철도 개발 프로젝트의 예상규모는 170억 달러로, 수주를 위한 한·중·일 간 경쟁이 치열해질 전망이다. 일본은 싱가포르 및 말레이시아 정부 관계자에게 일본 신칸센 모델을 내세워 깊은 관심과 의지를 피력한 바 있으며, 중국은 말레이시아에 대한 대규모의 투자현황으로 어필하고 있다. 중국은 2015년 12월 쿠알라룸푸르 재개발에 74억 링깃(한화 약 2조 원) 투자를 약속한 바 있으며, 최근 말레이시아 내 또 다른 고속철도 프로젝트인 'East Coast Rail Link' 수주를 성공적으로 따낸 바 있다. 말레이시아는 중국의 일대일로 정책에 핵심적인 역할을 하는 전략지인 만큼 이번 프로젝트에 대한 중국의 관심이 적지 않다.

자료원 : The Straits Times, Today, Channel News Asia,
싱가포르 육상교통청(LTA) 및 KOTRA 싱가포르 무역관 자료 종합
작성자 : 임정연(싱가포르 싱가포르무역관)

2017-01-17

그림5 레플즈 컨트리 클럽 인근 고속철도 예상루트



자료 Straits Times

말레이시아, 우기에도 수도권 단수 등 상수도난 심각

말레이시아의 12~2월은 매일 스콜이 내리는 우기이지만 지난해 말 수도권에서 단수 사태가 몇 차례 빚어졌다. 장마 기간에 단수가 발생하는 이러한 역설적인 상황은 말레이시아 상수처리장의 잠재처리용량 부족과 상수도관의 누수로 인한 상수 손실이 큰 문제가 되었음을 반증하는 것이다. 특히 우리나라 경기도처럼 수도 쿠알라룸푸르를 둘러싼 수도권 지역인 셀랑고르(Selangor)주에서도 수도 예비율이 급격히 낮아지면서 최근 단수 현상을 빚었다.

펄리스(Perlis), 페낭(Penang), 셀랑고르(Selangor), 말라카(Malacca), 네그리셈빌란(Negri Sembilan) 등 5개 주는 수자원이 부족한 물부족 주로 손꼽히고 있다. 또한 셀랑고르주와 케다(Kedah)주의 경우, 대부분의 수처리장들이 설계용량을 초과해 운영되고 있어 다른 주보다 더 심각한 상황으로 나타났다. 셀랑고르주의 상수처리는 셀랑고르강 상수처리시설 1, 2, 3호기로 수도권인 켈랑 밸리(Kelang Valley) 지역에서 사용되는 상수도의 70%를 이곳에서 처리하고 있으며, 랑앗(Langat) 처리장과 세메니(Semenyih) 처리장 등에서 처리 중이다. 390만 명이 거주하는 수도권에 며칠 동안 물 공급이 이루어지지 않았던 셀랑고르의 단수 사태는 부킷바동(Bukit Badong) 처리장을 긴급 보수정비하느라 16시간 가동이 중단되어 발생한 것이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 셀랑고르 주정부는 현재 세메니 제2 상수처리장과 라보한 다강(Labohan Dagang) 상수처리장을 건설할 예정이다.

그러나 2019년에 랑앗 제2수처리시설이 완료되기 전까지 셀랑고르주의 수도 예비율을 획기적으로 끌어 올리는 어렵다는 견해가 지배적이다.

현재 물부족 사태를 해결하기 위해 수도 예비율을 높이려면 수처리 시설을 증설하거나 업그레이드해야 하고, 누수 또는 물(水) 절도를 차단해야 하는 상황이다. 말레이시아 수자원협회(Malaysian Water Association, MWA)는 누수를 방지하기 위해 4만 4,890km에 달하는 현재의 낡은 석면시멘트 상수관(Asbestos-Cement Pipes, AC)이 서둘러 교체돼야 한다고 주장하고 있고, 말레이시아 국가물환경서비스위원회(National Water Services Commission, SPAN)는 2013년에 이미 정수장(상수처리장)에서 퍼올린 물 15억 5,000만 ℓ 중에서 36.6%에 달하는 하루 5억 6,900만 ℓ가 유실되고 있다고 밝혔다. 따라서 모든 파이프를 일시에 교체할 수는 없는 만큼 20년 장기계획을 세워서 교체작업을 해나가야 하며, 석면시멘트관 대신 연강(Mild Steel), 덕타일주철관(Ductile Iron or Steel Pipe)을 사용하여 수명과 설치비용 및 시간을 절감해야 한다고 발표했다.

말레이시아는 연방정부 차원에서 재무부 산하에 수자산관리공사(Pengurusan Aset Air Berhad, PAAB)라는 물자산 관리기관을 설치하여 수자원의 효율성과 품질 개선에 노력 중이다. 상수도관을 교체하거나 수처리 시설 건설이 필요한 상황이지만 재원이 부족한 주정부 산하 수처리 회사들은 PAAB에 투자수익 배분을 담보로 걸고 장기저리 융자를 받으면 무수수량(non-revenue water) 개선이 가능하다는 입장이다. 아직까지 지방정부들이 적극적으로 PAAB와 협력에 나서고 있지는 않지만, 건기가 도래하고 물부족 사태가 심각한 국면으로 접어들면 개선이 불가피할 것으로 전망된다. 이미 일부 지자체에서는 덕타일주철관과 같은 옵션을 가지고 상수도관 교체 프로젝트에 관심을 갖기 시작한 상태다.

최근 사바(Sabah)주 주정부 수처리국의 국장의 뇌

물죄가 드러나면서 50명에 가까운 수처리 관련 공무원들이 무더기로 부패방지청(MACC)에 구속되는 일이 있었다. 이를 계기로 좀더 투명한 입찰과 프로젝트 진행이 이루어질 가능성이 높아졌고, 이는 한국 상하수도 처리시설 관련 기업들이 진출하기에 우호적인 여건이라 할 수 있다. 말레이시아 상하수도 시장 진출을 위해서는 관련 제품에 대한 현지 수자원관리위원회(SPAN)의 인증 취득이 필수적이고, 인증 취득과 프로젝트 참여를 도와줄 에이전트 섭외와 프로젝트 정보 입수가 필수적이다. 기존 프로젝트 정보나 참여업체 정보 등은 KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관에서 제공하므로, 현지 시장 진출에 관심이 있는 기업들은 무역관의 지원을 받을 수 있다.

자료원 : 현지 언론 보도 및 KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관 자료 종합
 작성자 : 복덕규(말레이시아 쿠알라룸푸르무역관)

2017-01-17

싱가포르 미래경제위원회, 싱가포르 장기 성장 전략 발표

싱가포르는 세계 경제의 불확실성이 높아질 때면 장기전략 수립 및 도입으로 대응해왔다. 1985년 세계불황 이후 경제위원회(Economic Committee, 1986), 2001년 닷컴버블 붕괴 이후 경제보고위원회(Economic Review Committee, 2001), 2007~2009년 세계 금융위기 이후 경제전략위원회(Economic Strategies Committee, 2009)를 구성한바 있다. 하지만 싱가포르 미래경제위원회(Committee on Future Economies, CFE)는 경제위기 사태에 즉각적인 대응 차원에서 구성되었던 과거와는 달리, 전 세계적으로 다양한 구조적 변화가 이루어지는 가운데 싱가포르가 어떠한 위상으로써 경쟁력을 갖출 것인가 하는 전략

수립을 위해 구성되었다.

2016년 1월, 싱가포르 리센룽 총리의 요청으로 소집된 CFE는 총 5개의 분과위원회(미래 기업 및 산업 내 혁신역량 개발, 미래 성장산업 및 시장, 미래 도시, 미래 일자리와 기술)를 두고 전략을 마련하였으며, 2017년 2월 ‘차세대 개척자(Pioneers of the Next Generation)’라는 부제 아래 결과보고서를 발표하였다. 이 보고서는 글로벌 경제성장 둔화, 대부분의 선진국이 겪고 있는 고령화, 글로벌 생산성 둔화, 세계 금융위기 전 수준으로 회복하지 못하고 있는 미국, 구조적 문제점을 겪고 있는 유럽, 글로벌 가치사슬 가운데 상향 이동 중인 중국 등 전 세계적으로 많은 어려움과 변화가 심화되고 있는 상황에서 매우 작고 개방된 도시국가 싱가포르가 어떻게 대비해야 할지 7가지 전략 및 세부 제안사항이 담겨 있다.

이러한 전략을 바탕으로 한 싱가포르 발전방향의 키워드는 ‘아시아, 기술(skill), 사회정책, 파트너십, 연계성’으로 집약된다. 그 내용을 살펴보면 첫째, 미국 및 유럽 등 세계 주요 국가들 사이에 경기침체와 구조적 변화가 나타나면서 보호주의가 팽배해지는 가운데 아시아 국가는 지속적으로 높은 성장과 개방적인 양태를 나타냄에 따라 향후 다양한 기회가 제기될 아시아 시장이 주목받을 것으로 보인다. 이는 싱가포르를 동남아시아 시장 교두보로 활용하고 있는 우리 기업들에게도 기회요인으로 작용할 것이다. 둘째, 시장의 변화에 대응해 기업의 사내 교육프로그램을 장려하고, 변화에 뒤처질 수 있는 취약층을 위한 사회적 안전망도 구축할 예정이다. 셋째, 혁신 생태계 강화를 위해 싱가포르 내 정부·기업·연구기관·학계 간의 파트너십을 넘어서 글로벌 혁신 동맹(Global Innovation Alliance, GIA)을 추진해 해외 혁신 주체들과도 협력할 수 있는 플랫폼을 구축할 예정이다. 우리 기업들도 싱가포르의

표3 미래경제위원회(CFE)의 7가지 전략

구분	주요전략	추진과제
전략 1	국제적 연계성 강화 및 다양화 (Deepen and diversify our international connections)	- 국제 무역 및 투자 협력 강화 - 글로벌 혁신 동맹(Global Innovation Alliance, GIA) 추진 - 시장에 대한 이해 심화
전략 2	심도 있는 기술 습득 및 활용 (Acquire and utilize deep skills)	- 심도 있는 기술 습득 지원 - 기술 습득과 활용의 연계성 강화
전략 3	기업의 혁신 및 성장 역량 강화 (Strengthen enterprise capabilities to innovate and scale up)	- 싱가포르의 혁신 생태계(innovation ecosystem) 강화 - 기업 성장 지원 - 민간분야의 성장자본 투자 장려
전략 4	디지털 역량 강화 (Build strong digital capabilities)	- 중소기업의 디지털 기술 도입 지원 - 데이터 분석 및 사이버보안 역량 강화 - 데이터 자산화 지원
전략 5	역동적이고 연계성 높은 기회의 도시 개발 (Develop a vibrant and connected city of opportunity)	- 싱가포르의 국제 연계성 강화를 위해 투자 - 활력 있는 성장도시로 거듭나기 위해 대담한 계획 수립 지속 - 역동적 도시로 거듭나기 위해 파트너십 강화 - 수출 가능 역량 강화
전략 6	산업변환프로그램 개발 및 도입 (Develop and implement Industry Transformation Maps)	- 산업별 맞춤형 프로그램 개발 - 산업 간 시너지효과 극대화를 위해 군집화 전략 도입
전략 7	혁신과 성장 도모를 위한 협력 강화 (Partner each other to enable innovation and growth)	- 상공회의소(TACs), 조합(unions) 등의 역할 강화 - 혁신과 도전(risk-taking)을 장려하는 규제환경 조성 - 유망산업 발전 지원을 위해 정부 수요 활용 - 싱가포르 조세제도 검토 및 개편 - 지속가능한 환경 조성

자료 Straits Times

이러한 혁신 인프라 활용을 통해 공동 연구개발 등의 기회를 모색할 수 있을 것이다. 마지막으로, 싱가포르는 내외부적 연계성 강화를 위한 노력을 지속하고 있다. 외부적으로는 창이(Changi) 공항 및 투아스(Tuas) 항만 확장개발을 통해 세계를 잇는 허브로서의 역할을 강화하고, 아세안경제공동체(ASEAN Economic Community, AEC)나 역내 포괄적 경제 동반자 협정(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP) 등과의 협정을 통해 타 국가들과의 연계성을 강화할 예정이다. 내부적으로는 지하 인프라 개발을

통해 국토 면적의 한계를 넘어서고 산업 및 비즈니스 군집화를 통해 산업 내 및 산업 간 연계성을 강화하여 시너지 효과 창출을 도모하고 있다. 이러한 변화에 발맞추어 우리 기업들도 싱가포르 내에서 진행되는 다양한 도시 개발 프로젝트 기회에 참여할 수 있으며, 무역 허브로서 싱가포르가 주도적으로 시장개방에 앞장서고 있는 만큼 다양한 혜택을 기대할 수 있을 것이다.

자료원 : The Straits Times, Business Times, Today, Channel News Asia, 싱가포르 미래경제위원회(CFE), KOTRA 싱가포르 무역관
자료 종합
작성자 : 임정연(싱가포르 싱가포르무역관)

2017-03-6

중국 PPP 사업의 핵심지역으로 부상한 허난성

2015년 6월 1일, 중국 ‘기초시설 및 공용사업특허경영관리방법(基础设施和公用事业特许经营管理办法)’이 정식으로 실행되면서 에너지·교통·수리·환경보호·시정 등 인프라 및 공공사업영역에서 특허경영 진행이 가능해졌다. 이에 중국 현지 기업은 물론 외국기업이나 조직이 공개경쟁을 통해 투자 및 건설에 참여함으로써 수익을 취득할 수 있게 되었다.

이러한 시행에 맞춰 허난성은 2017년 1월 3일 ‘허난성 2017년 PPP 프로젝트설명회 및 체결의식(河南省 2017年政府和社会资本合作项目推介会暨签约仪式)’을 개최하고 2017년 사회자본 투입이 필요한 PPP 프로젝트 200여 개를 발표하였다. 허난성 PPP 프로젝트는 주로 시정공정, 교통운수, 수리공정, 환경보호, 에너지, 공공서비스 등 분야에 집중되어 있고, 총 투자 규모는 2,724억 위안에 달한다. 허난성은 13.5 계획의 도시화 프로젝트 수행의 핵심지역이자 신흥 프로젝트가 활발히 전개되는 지역이지만 현지 정부의 대외개방 및 정보공개 수준이 낮고 관시(关系经济) 위주의 일처리 방식이 빈번한 편이다. 따라서 공개 프로젝트가 미미하고 공개된 프로젝트의 대부분은 협력 파트너가 지정된 상황이다.

한국이 허난성과 협력 가능한 분야는 한국의 경험

및 자본금을 활용한 PPP 프로젝트로, 과거 새마을운동이나 실버산업 확대모형을 중국 현실에 적용하여 시범모형을 개발하는 것 등이다. 이 밖에도 한국의 기술 및 설비역량을 활용한 PPP 프로젝트 참여가 가능하다. 한국의 오수처리, 환경오염도 검측기술, 발전소 대기오염처리 기술, 농업폐기물 처리 등은 중국에 비해 기술력이 뛰어날 뿐만 아니라 선진국과 비교하더라도 충분한 경쟁력을 갖추고 있다. 또한 환경문제는 중국 전체의 사회적 문제인 만큼 중국은 정부 차원의 자금 지원이 이루어지고 있어 한국 기업도 적극적으로 참여할 만하다. 2016년 4월 한국 기업이 중국 PPP 프로젝트 참여하여 성공한 사례도 있다. 중국 샤오싱수처리 유한공사와 대구 (주)우진이가 40억 원 상당의 교반기 납품계약을 체결한 것으로, 일일 100만 톤의 염색폐수와 생활하수를 처리하는 샤오싱 하수처리장에 입찰하여 독일, 미국 기업을 제치고 납품 권한을 취득했다.

중국의 PPP 사업은 땅이 넓고 인프라 구축에 큰 자금을 투자하는 중국지역에 적합한 사업모델로서, 기술력 있는 한국 기업에게 기회와 문이 열려 있다. 특히 대구의 수처리 기술로 입찰을 따낸 것처럼 한국은 지방별로 특화된 사업을 갖추고 있어 각 지자체는 특화사업 수요에 대응되는 중국 지역을 찾아 공조체제를 구축할 수 있다. 다만 중국은 지역별로 개방 수준이 다르고 문화가 달라 PPP 사업 공조체계 구축을 위한 차별화된 대응전략을 마련해야 한다.

자료원 : 허난성발전개혁위원회, 바이두 및 KOTRA 정저우 무역관 자료 종합
작성자 : 장수혜(중국 정저우무역관)

2017-01-18

표4 허난성PPP 프로젝트

분야	프로젝트 수	투자액(억 위안)
교통운수	51	1,348
시정공정	91	879.3
수리공정	35	305.4
환경보호	13	112.5

자료 허난성 발전개혁위원회

방글라데시 다카 교통난 해소 프로젝트

최근 방글라데시 현지 언론은 간선급행버스 시스템

(BRT) 프로젝트가 지연되자 정부 당국을 강력 비난하고 있다. 문제가 된 BRT-1 프로젝트는 2016년 말 완공을 목표로 2012년 승인됐으나 시공업체 선정조차 완료하지 못한 채 2018년 말로 기한이 연장되었고, 이마저도 현실적 추가 연장이 불가피한 상황이다.

프로젝트가 지연되는 가장 큰 원인은 사업 시행을 위한 토지 수용이 전혀 이루어지지 않았기 때문이다. 방글라데시는 대형 국책사업 수행에서 관계부처 간 협력이 이뤄지지 않기로 유명하며, 이 프로젝트에서도 그러한 현상이 여실히 나타나고 있다. 시공업체가 선정된다 하더라도 토지 수용이 이뤄지지 않은 상태에서는 시공이 진행될 수 없기 때문에 비용만 증가하는 결과를 낳았던 것이다. 10년 이상 계획 상태에 있는 다카 지상철(MRT-6) 사업의 경우에도 토지 수용 문제로 실제 진척이 매우 더딘 점을 감안할 때, 이 프로젝트는 아무리 낙관적으로 보아도 2020년 말에 완료될 것으로 전망된다.

도시 교통난 해소를 위한 다수 프로젝트가 진행 또는 계획 중인 방글라데시에 대한 우리 기업의 관심은

표5 BRT-1 프로젝트 개요 및 입찰진행현황

구분	주요내용
사업 개요	- 공항~Gazipur 구간 21km 급행버스 도로, 요금소 등 설치 - 도로및고속도로부(RHD): 주도로 및 정류장, 7개 Flyover - 방글라데시교량청(BBA): Tongi Bridge 및 4.5km 고가도로
발주처 및 컴퍼넌트	- 지방정부엔지니어링국(LGED): 진입로, 버스차고 등 - 다카 BRT Co. Ltd: 버스 조달, ICT 시스템 구축(사업 완료 후 운영)
재원/예산	- 총 2억 5,500만 달러 - 아시아개발은행(ADB) 1억 6,000만, 프랑스개발기구(AFD) 4,500만, 지구환경기금(GEF) 4,600만, 방글라데시 정부 4540만
입찰 현황	- RHD 컴퍼넌트(8,100만 달러): 2016년 1월 입찰 개시, 한국 기업 포함 10개사 참가해 중국 China Gezhouba Group Corporation이 수주(2016년 11월) - BBA 컴퍼넌트(1억 4,400만 달러): 2016년 7월 입찰 개시, 현재 심사 중(한국 기업 참가) - LGED 컴퍼넌트(2,900만 달러): 2016년 6월 입찰 개시, 심사 진행 중(한국 기업 참가 중)

자료 현지 언론 및 KOTRA 다카 무역관 자료 종합

높으나, 도시 지역에서 진행되는 사업은 대체로 토지 수용 문제에 발목이 잡힐 가능성이 크기 때문에 주의

표6 방글라데시의 주요 도시 교통난 해소 프로젝트

사업명	주요내용
다카 유료 고가도로 (Dhaka Elevated Expressway)	- 방글라데시 최초의 PPP 프로젝트로 다카 국제공항과 도심 지역을 연결하는 유료 고가도로 - 중국 건설사의 참여(중국개발은행 및 현지은행 대출)를 통해 자금조달 문제를 해소 후 2016년 중 착수될 것으로 기대됐으나 여전히 지연상태
다카 유료 고가도로 시외 구간 (Dhaka-Ashulia Elevated Expressway)	PPP 프로젝트로서 다카 국제공항과 공장이 밀집한 이슬리아 지역을 연결하는 유료 고가도로 건설
간선급행버스시스템(BRT-3)	- 다카 국제공항과 올드 다카지역(부리강가 강 남단 Jhilmil 주택단지)을 연결하는 BRT 노선 건설 - 설계는 한국의 선진엔지니어링 컨소시엄이 수행 - 본 공사를 위한 자원 조달은 미확정 상태
지상철 건설(MRT-6 노선)	- 공항 인근 주택지역과 시내 중심지를 연결하는 지상철(약 20km) 28억 달러에 이르는 사업비의 대부분을 JICA가 지원
지상철 건설(추가 노선)	MRT-6에 이어 MRT-4, 5노선 건설이 추진되고 있으며, MRT-5 노선의 북부 구간(Mirpur-Badda)이 우선 건설될 가능성이 있음.

자료 현지 언론 및 KOTRA 다카 무역관 자료 종합

할 필요가 있다. 방글라데시에서 현재 진행 또는 계획 중인 주요 도시 교통난 해소 프로젝트는 다음과 같다.

자료원 : 현지 언론 및 KOTRA 다카 무역관 자료 종합
 작성자 : 최원석(방글라데시 다카무역관)

2017-01-31

파키스탄, 중국과의 경제회랑 구축 본격화

2016년 11월 13일, 파키스탄 나와즈 샤리프 총리, 주파키스탄 중국대사 등 주요 인사들이 대거 참석한 가운데 파키스탄 남서부 과다르항에서 중국 화물선의 출항식이 개최되었다. 현지 관계자들의 이목을 집중시킨 이 출항식은 중국-파키스탄 경제회랑(China Pakistan Economic Corridor) 프로젝트의 본격적인 개시를 알리는 상징적인 행사였다. 당시 화물선에 실린 화물은 중국에서부터 파키스탄 내륙을 거쳐 육상으로 운송된 최초의 화물이었다. 운송경로는 바로 중국-파키스탄 경제회랑의 주요 경로로 꼽히는 중국 신장과 파키스탄 과다르항을 잇는 3,200km에 달하는 구간이며, 이번 운송규모는 컨테이너 340대 분량에 달한다. 화물의 주요 품목은 중동과 아프리카 지역으로 수출할 중국산 기계류와 곡물 등이었다.

앞서 2015년 4월, 시진핑 주석의 파키스탄 방문을 계기로 중국은 460억 달러 규모의 중국-파키스탄 경제회랑 프로젝트에 대한 투자계획을 발표하였다. 골자가 되는 내용은 중국 신장 위구르 자치구에서 파키스탄 과다르항까지의 3,200km 구간을 중심으로 도로, 철도, 파이프라인, 광케이블, 항만, 공항, 자유무역지구 등 기반시설을 건설하는 것이었다. 이에 따라 2016년 12월 현재 180억 달러 규모의 건설공사가 진행 중이며, 추가로 170억 달러 규모 사업도 준비단계에 있는 것으로 알려졌다.

파키스탄 정부는 2018년까지 경제회랑 1단계 완료를 목표로 하고 있으며, 다수의 중국 기업들이 현지에서 공사를 수행 중이다. 또한 파키스탄은 경제회랑 사업의 일환으로, 신규 공업단지와 자유무역지구에 전력을 공급할 20개 이상의 화력(석탄), 풍력, 수력발전소 건설 프로젝트를 추진할 예정이다. 중국-파키스탄 경제회랑 프로젝트는 중국의 일대일로(一帶一路) 전략의 일환으로 풀이되며, 이미 과다르항 운영권을 확보한 중국은 향후 중동국가와 교역이 훨씬 용이해질 것으로 기대하고 있다. 또한 과다르항과 이란을 파이프를 연결하면 이란산 원유와 가스를 해상이 아닌 육로로 직접 운송할 수 있어 중국으로서는 에너지 조달경로를 확보하는 이점이 있다. 파키스탄 입장에서는 전통적인 우방국 중국이 자국에 대규모 인프라 투자를 함으로써 단기적인 경기부양은 물론 향후의 경제성장과 고용창출을 견인할 국가적 사업이라 할 수 있다.

이번 경제회랑 프로젝트는 중국과의 독점적인 계약으로 이루어지는 만큼 우리 기업이 직접적으로 참여하기는 어려운 상황이다. 그러나 전반적인 건설 붐으로 인해 인프라 구축 수요가 증가하면서 한국을 비롯한 여러 국가들의 진출 기회가 확대될 것으로 전망된다. 파키스탄 통계청에 따르면 현지 건설시장 규모는 2015/16 회계연도에 전년대비 13.1% 증가한 것으로 나타났다. 특히 주목할 만한 부문은 인프라 건설을 위한 관련 중장비 품목이다. 건설 중장비는 이미 한국의 대파키스탄 주요 수출품목으로, 2015년 기준 5,100만 달러 규모를 수출한 바 있다. 이는 전년대비 86.6% 증가한 수치로, 향후 경제회랑 건설이 본격화될 경우 중장비 수요도 계속 확대될 전망이다.

자료원 : Express Tribune, Dawn News, Planning Commission of Pakistan 및 KOTRA 카라치 무역관 자료 종합
 작성자 : 이동훈(파키스탄 카라치무역관)

2016-12-15

한국과 손잡은 쿠웨이트, 스마트시티 건설에 박차

쿠웨이트에서는 법적으로 결혼한 쿠웨이트 부부에 게 정부가 주택을 의무적으로 공급하게 돼있다. 하지만 정부의 주택 공급량은 신청자에 비해 턱없이 부족한 상황이다. 쿠웨이트 주거복지청(Public Authority for Housing Welfare, PAHW)은 현재 주택신청 대기자가 10만 7,000명이며, 주택을 공급받는 데 평균 7~18년이 소요되며, 향후 10년 동안 10만 명의 주택 신청자가 더 추가될 것으로 추정하고 있다. 그 대책으로 신도시를 건설하여 주택난을 해소하겠다고 밝혔다.

IMF 연구에 따르면 쿠웨이트 인구는 460만 명으로, 대부분 쿠웨이트 시티 주변에 밀집되어 있다. 신도시가 건설되어 40만 명이 신도시로 이주한다면 쿠웨이트 인구의 10%가 이주하는 것이므로 인구밀집 문제도 해소될 것으로 전망된다.

현재 쿠웨이트 정부는 여러 신도시 프로젝트를 진행하고 있으나, 가장 눈에 띄는 것은 ‘사드 알 압둘라 신도시(Saad Al-Abdullah City)’이다. 약 40억 달러 규모의 이 프로젝트는 쿠웨이트 및 중동 최초의 국제 기준에 따른 환경친화적인 스마트시티 프로젝트이다. 쿠웨이트시티로부터 30km 떨어진 자흐라(Zahra)주의 사드 알 압둘라 남쪽에 위치한 이 지역에 총 64.4km² 면적, 약 3만 5,000채의 주택을 건설할 예정이며, 40만 명을 수용할 수 있는 도시로 발전시킬 계획이다.

사드 알 압둘라 신도시는 한국의 스마트시티 수출 1호로도 의미가 있다. 2016년 3월 인천의 송도국제도시를 방문한 야세르(Yasser Hassan Abul) 쿠웨이트 주택부 장관이 인천경제청과 벤치마킹을 의논하면서 양국의 협력이 시작되었다. 이후 2016년 5월 쿠웨이트 총리가 공식 방한했을 때 야세르 주택부 장관과 국토교통부 장관이 동행하여 사드 알 압둘라 신도시 개

발협력 양해각서(MOU)에 서명함으로써 본격적으로 한·쿠 스마트시티 건설 협력이 전개되었다. 주거복지청 계획국장 나세르(Naser Khraibut)는 5월에 한 언론과 인터뷰를 통해 “쿠웨이트 정부는 일처리가 느린 것으로 유명하지만, 주택문제 해결을 위해 주택복지청은 다른 정부기관과 다르게 빠르게 움직이고 있다”고 강조하였고, 2016년 8월 16일 LH가 주최하는 쿠웨이트 신도시 마스터플랜 및 설계 실시 용역 설명회에 참석해 쿠웨이트 정부의 입장을 전달하였다. LH공사는 사업타당성 조사를 거쳐 가능성이 타진되면 2017년 이후 도시 설계, 건축설계 등을 담당할 특수목적회사(Special Purpose Vehicle, SPV)를 쿠웨이트 주택복지청(PAHW)과 합작해 설립할 예정이다.

쿠웨이트 내 전문가들은 ‘사우스 사드 알 압둘라(South Saad Al-Abdullah)’ 스마트시티의 전력 공급은 태양광 발전(솔라셀) 이용과 수자원 관리 시스템 이용을 검토 중이며, 쿠웨이트 정부는 주택 건축 시 사용 가능한 디자인 및 건축자재에 제한을 둘 것으로 밝혔다. 이에 따라 태양광 모듈과 같은 친환경 에너지 관련 기기와 친환경 건축자재의 수요가 급증할 것으로 바이어는 밝혔다. 또한 스마트시티가 사물인터넷(IT)을 기반으로 하는 만큼 한국 IT기업의 쿠웨이트 시장 도전 가능성도 커졌다. 통신망, 보안시스템, 발전소, 도시 관리 제어센터와 같은 IT기술 기반시설 건설 및 E-Government 서비스, 교통관리 시스템, 스마트 그리드 등을 적용할 것으로 예상되며 스마트시티 건설 및 서비스가 성공하면, 한국 IT기업의 쿠웨이트 진출 호기가 찾아올 것으로 전망된다.

사드 알 압둘라 스마트시티 프로젝트 이외에도 사우스 사바 알 아메드(South Sabah Al-Ahmed) 프로젝트, 알 카이란(Al-Khiran) 프로젝트, 나와프 알 아메드(Nawaf Al-Ahmed) 프로젝트, 사브리야

(Sabriya) 프로젝트 등의 대형 신도시 건설 프로젝트를 앞두고 있어, 한국 건설업체는 이러한 신도시 프로젝트 진출 가능성을 타진할 필요가 있다.

자료원 : BMI(Business Monitor International), Kuwait Times, KUNA(Kuwait News Agency), 바이어 인터뷰 종합, 주쿠웨이트 한국대사관, 쿠웨이트 주거복지청(PAHW) 및 KOTRA 쿠웨이트 무역관 자료 종합

작성자 : 방재희(쿠웨이트 쿠웨이트무역관)

2016-12-30

UAE, 2017년 역대 최대 규모의 리테일 프로젝트 줄이어

2016년 UAE 건설시장 규모는 442억 달러로 추정되며, 2020년에는 626억 달러 규모로 성장할 전망이다. 시장조사기관인 BMI는 2017~2025년 동안 두바이의 엑스포 준비 및 아부다비의 산업다각화 노력으로 UAE 건설시장의 성장이 지속될 예정이라 예고하였다.

표7 2016~2020년 UAE 건설시장 규모 (단위: 십억 달러, %)

분야	2016	2017	2018	2019	2020
산업규모	44.2	49.4	54.1	59.1	62.6
증감률	6.6	8.7	6.5	6.2	2.8

주 2016년은 추정치, 2017년 이후는 전망치
자료 BMI

UAE 경제성장의 원동력인 석유산업 역시 2016년 하반기부터 차츰 회복세를 보이기 시작했으며, 주요 조사기관에서 발표한 유가 예측치를 볼 때 2017년 3분기에는 50달러 후반대까지 회복할 것으로 기대되면서 UAE 프로젝트 발주에도 긍정적인 효과가 있을 전망이다.

UAE에서 2017년 발주 예정인 리테일(Retail) 프로젝트만 40억 달러 이상이며, 과잉공급에 대한 우려와 저유가로 인한 시장상황에도 불구하고 발주 규모는 역대 최고가 될 전망이다. UAE의 2015년 발주 리테일

프로젝트는 8억 1,200만 달러, 2016년은 5억 200만 달러 규모였다. 과거에는 석유&가스 프로젝트가 주를 이루었던 아부다비는 저유가로 인해 관련 프로젝트의 신규 발주가 급감한 대신, 산업 다각화로 발주 프로젝트 다양화되면서 거주 및 상업용 빌딩 및 리테일 프로젝트의 발주가 이어지고 있다. 일찍이 쇼핑 관광지로 자리매김한 두바이는 쇼핑 외에도 종합관광지로의 도약을 준비 중이며, 엑스포 2020 준비와 맞물려 굵직한 프로젝트가 쏟아지고 있다.

두바이는 버즈칼리파의 개발사로 유명한 이마르(Emaar)의 두바이 수로공원(Dubai Creek Harbour)을 중심으로, 몰 오브 더 월드(Mall of the World), 데이라몰(Deira Mall), 두바이힐(Dubai Hills) 등이 2017년 발주될 예정이다. 이마르의 두바이 수로공원에는 세계 최고층 빌딩인 버즈칼리파를 넘어서는 더타워(The Tower)가 들어설 전망으로, 완공시 1,008m 이상의 높이가 될 것으로 추정된다. 한편 두바이 주요 리테일 프로젝트 중 더타워 및 데이라 몰 프로젝트 입찰에 우리 기업도 참가했으며, 현지 기업과 컨소시엄을 구성, 수주 가능성을 높였다. 아부다비는 두바이를 방문하는 관광객들을 아부다비로 유치하고자 일찍이 페라리월드, 워터파크 등을 개발했으며, 최근에는 쇼핑몰 개발에 주력하고 있다.

건설 및 토목 프로젝트는 현지 기업 및 중국 기업이 강세를 보이고 있으므로 EPC기업이라면 현지 기업과의 협업을 통해 프로젝트 수주 기회를 높여야 하며, 수출기업은 이들 기업으로의 제품 혹은 기자재 납품으로 프로젝트에 참여할 수 있을 것이다.

자료원 : 겔프뉴스, BMI, Khaleej Times, Construction week online 및 KOTRA 두바이 무역관 자료 종합
작성자 : 박하얀(아랍에미리트 두바이무역관)

2017-2-24

파나마 공공프로젝트 부패 스캔들로 한국 건설사 진출 확대 전망

후안 카를로스 바렐라(Juan Carlos Varela) 파나마 대통령은 최근 각료회의에서 파나마 최대 공공프로젝트 수주기업인 브라질의 오데브레시(Odebrecht)사가 프로젝트에 참여하지 못하도록 할 것을 관계부처 장관들에게 지시했다. 브라질의 오데브레시사는 스페인 건설회사인 FCC, Sacyr 등과 함께 파나마의 주요 인프라 프로젝트 수주를 주도해왔다. 2006년부터 2016년까지 지하철 1호선(21억 달러), 지하철 2호선(18억 6,000만 달러), 신타 코스테라(Cinta costera) 해안도로(1억 9,000만 달러), 토구멘(Tocumen) 국제공항 확장공사(8억 달러), 찬(Chan II) 수력발전소(10억 5,000만 달러), 제3송전선(2억 8,000만 달러), 콜론도심재개발사업(5억 7,000만 달러), 파나마-콜론고속도로(2억 2,000만 달러) 등 약 90억 달러에 달하는 프로젝트를 따냈다. 하지만 2009년부터 2014년까지 파나마 공공 프로젝트 수주에 대한 대가로 파나마 정부 공무원들에게 5,900만 달러의 뇌물을 준 사실이 밝혀져 파나마 검찰청의 조사가 진행 중이다. 바렐라 대통령은 정부 발주 프로젝트뿐만 아니라 제4교량, 지하철 3호선 건설 등 신규 건설프로젝트에도 오데브레시사를 배제하도록 했다. 파나마 정부가 추진 예정인 공공프로젝트에 파나마 최대 공공프로젝트 수주기업인 브라질의 오데브레시사가 제외됨에 따라 한국 건설기업의 수주 가능성이 높아질 것으로 보인다. 태평양 연한 파나마 운하 위에 건설될 제4교량은 10억 달러 이상 규모의 대사업으로, 파나마 서부주의 교통체증 완화는 물론 지하철 3호선 통과 기반을 마련하는 계획이다. 제4교량 건설의 사전 입찰 참가자격 심사(PQ)를 통과한 컨소시엄은 브라질의 오데브레시 컨소시엄, 한국의 대

림건설 컨소시엄과 현대건설 컨소시엄, 스페인의 드라가도스(Dragados) 컨소시엄, 중국 교통건설유한회사(China Communications Construction Company) 컨소시엄, 중국건축엔지니어링유한회사(China State Construction Engineering) 컨소시엄 등 6개 컨소시엄이었다. 그러나 오데브레시 컨소시엄이 배제됨에 따라 5개 컨소시엄이 올해 4월 12일로 예정된 본 입찰에 참여할 전망이다. 20억 달러 이상이 소요될 것으로 예상되는 지하철 3호선 공사 입찰도 올해 2월 중 사전 입찰 참가자격 심사(PQ)를 거쳐 올해 2분기에 본 입찰이 추진될 전망이다. 이 밖에도 오데브레시사에 의해 진행 중인 지하철 2호선과 찬(Chan II) 수력발전소 건설도 재검토에 들어갈 예정이다.

한국 건설사들은 브라질, 스페인, 미국 기업들에 비해 중남미 건설시장 진출 역사는 짧으나, 최근 몇 년간 칠레·페루·파나마·멕시코·브라질·콜롬비아 등을 중심으로 프로젝트 수주를 확대하고 있어 중남미가 새로운 대체 건설시장으로 부상하고 있다. 또한 바렐라 정부가 2014년 7월 출범하면서부터 공공프로젝트 추진 시 뇌물 공여 등 부패문제에 엄격히 대응하겠다는 의지를 지속적으로 밝혀왔다는 점에서 향후 신규 프로젝트의 투명성 제고 가능성도 주목되고 있다. 파나마 공공프로젝트 진출 확대를 위해서는 현지 건설사들과의 협력 강화와 함께 서반어어 구사가 가능한 전문인력 양성, 발주기관과의 유대 강화, 기업의 사회적 책임(CSR) 활동 강화 등 현지화 및 건설시장 확대를 위한 다각적인 노력이 필요한 시점이다.

자료원 : La Prensa 및 KOTRA 파나마 무역관 자료 종합
작성자 : 황기성(아랍파나마 파나마무역관)

2017-01-31

파라과이, 2017년 프로젝트 둔화 전망

파라과이의 카르테스 정부는 임기 내에 낙후된 인프라를 최대한 개선한다는 목표 아래 과거 정부와는 달리 사회간접자본(SOC) 사업 투자에 적극적인 의지를 밝혀왔다. 부족한 재정 문제를 대체하기 위해 2013~2016년까지 국제시장에 23억 8,000만 달러 상당의 국채를 발행하였고, 제도적으로는 프로젝트 파이낸싱(PF)과 민관합작(PPP) 제도 도입으로 공공사업에 대한 민간자본 참여를 적극 유도함으로써 2016년까지 인프라 관련 전체 43억 달러 규모의 프로젝트를 발주하였다. 반면 지난 정권 10년간 인프라 투자액은 연평균 2억 달러에 불과했다.

이 밖에도 카르테스 정부는 프로젝트 발주 과정에서 외국기업들에게도 공정한 기회를 제공해 국내기업 간의 입찰가 담합 등의 병폐를 제거해왔다. 대표적인 사례가 카르테스 정부의 첫 대형 프로젝트인 '8번국도 건설'사업으로, 당시 외국기업으로는 최초로 우리나라 기업이 파라과이 도로건설 사업을 수주했으며, 이후 파라과이 현지 건설사들이 과도하게 부풀렸던 도로건설비 거품을 제거하는 효과로 이어지고 있다.

이러한 정부의 노력에도 파라과이 국내에서는 프로젝트 추진에 대한 부정적 여론이 점차 높아지는 분위기이다. 발주한 사업은 많으나 실제 계약 또는 착공단계까지 진행되지 못하고 연기되는 사례가 많기 때문이다. 실제로 정부의 재정 부족에 대한 최고의 대안이자 희망으로 여겨졌던 PPP와 PF 제도는 파라과이 정부 자체의 행정역량 부족으로 아무런 성과를 거두지 못하고 있다. 처음 도입하는 PPP와 PF에 대한 정부 관료들의 이해도가 낮아 이 제도를 통해 추진한 주요 국책 사업들이 계속 연기되면서 성약 단계까지 이른 사업이 아직 없을 뿐만 아니라, 이 프로젝트 참여에 관심을 보

였던 외국기업들이 포기하거나 사업의 재원 조달방식을 세계은행, 미주개발은행, 중남미개발은행 차관 등 전통적인 재원 마련 방식으로 급히 변경하기도 하였다. 인프라 구축으로 국가채무가 50% 증가하고, 이 중 76.5%가 외채인 점도 많은 비판을 받고 있다.

이에 따라 카르테스 정부가 들어선 2013년부터 2015년까지 지속적으로 성장세를 보였던 프로젝트 입찰 규모가 집권 4년차인 2016년에는 소폭 하락하며 주춤세를 보이고 있다. 게다가 2017년 하반기부터 각 정당의 대선후보 선출 등 선거운동이 본격화됨에 따라 프로젝트 추진력이 둔화될 것으로 전망된다. 이에 신규 프로젝트 개발은 어려울 것으로 예상되며, 기존에 계획돼 있었으나 발주하지 못한 프로젝트 또는 입찰은 되었으나 계약 및 착공 단계까지 진행하지 못한 프로젝트를 최대한 선거 전에 추진할 것으로 전망된다.

따라서 우리 기업은 2017년 상반기 프로젝트 추이에 주목하고, 무역관을 활용한 업데이트된 정보를 취득해 입찰 준비를 할 필요가 있다. 특히 대형 프로젝트가 발주되면서 관련 설계, 감리 등 엔지니어링 사업 발주도 예상되므로 파라과이 진출을 위해 지속적인 노력을 기울였던 우리 엔지니어링 기업들이 올해에는 일정 부분 구체적인 수주 성과를 거둘 것으로 기대되고 있다. 대형 프로젝트 외에도 이와 관련된 전력기자재 구매 입찰이 꾸준히 진행되고 있으므로, 유력 밴더를 통한 제품 수출 등의 간접조달 시장에도 지속적인 관심이 필요하다. 제조업이 전무하다시피 한 파라과이는 전력기자재 99% 이상을 수입에 의존하고 있으며, 한국 브랜드에 대한 인지도가 높은 상황이다. 그러나 물품 구매 입찰의 경우 입찰기한이 짧은 편이기 때문에 현지 밴더들과의 긴밀한 커뮤니케이션이 중요하다. 실질적인 수주 가능성을 높이기 위해서는 스페인어 구사가 가능한 인력을 확보하고 지사화 사업 등 무역관의

밀착 지원서비스를 활용할 필요가 있다.

파라과이 정부의 주요 인프라 프로젝트(도로, 철도, BRT, 공항, 고가도로, 수처리, 전력)의 추진현황과 전망은 코트라 무역관 정보를 자세히 참고하길 바란다.

자료원 : 파라과이조달청(DNCP), 파라과이건설교통부(MOPC),
파라과이전력청(ANDE), 파라과이수자원공사(ESSAP) 및
KOTRA 아순시온 무역관 자료 종합
작성자 : 김대현(파라과이 아순시온무역관)

2017-02-06

탄자니아, 68억 달러 규모 철도노선 현대화 박차

탄자니아는 탄자니아-잠비아 철도(TAZARA)를 포함해서 총 3,676km 철도구간을 보유하고 있으나 평균속도가 30km/h로 느리고 그 수가 부족하여 이용률이 지속적으로 하락하였다. 그 결과 1970년대 물류유통의 60%를 담당했던 철도시설은 1980년대부터 7%로 급감하였다. 이에 탄자니아 정부는 표준궤 철도(standard-gauge railway, SGR) 건설과 고속열차 도입으로 국가 교통인프라를 확충할 계획이다.

SGR은 표준궤철도로 철로 폭은 1,435mm이며, 전 세계 철도의 55%가 이 표준궤 철도로 구성되며, 모든 고속열차철도는 표준궤 철도를 사용(러시아, 우즈베키스탄, 핀란드 제외)하고 있다. 해당 고속열차의 최고 속도는 160km/h로, 모로코를 제외한 아프리카 국가 중 최고 시속이다. SRG 프로젝트 예상 공사비용은 68억 달러로, 역대 탄자니아 인프라 사업 중 최대 규모이며, 1,219km의 다르에스살람~므완자 이동시간을 7시간으로 단축하고, 연간 170만 톤의 화물 운송이 기대되고 있다. 또한 철도 건설을 통한 일자리 창출과 관련 산업 발전도 예상된다. 탄자니아 정부는 부족한 예산을 확보하기 위해 2016년 1월 터키 대통령의 탄자니아 방문

시 철도 건설 프로젝트 참여 및 자금 지원을 요청하였고, 2016년 7월에는 철도건설 목적 76억 달러 양허차관을 중국수출입은행으로부터 약속받았으나 아직 구체적인 계약이 체결되지는 않은 것으로 파악된다.

이에 따라 철도시설공사(RAHCO)는 (1공구) 다르에스살람-모로코 구간 프로젝트를 위해 2017년 2월 3일 터키-포르투갈 합작투자사와 12억 1,500만 달러 규모의 계약을 체결하였고, 2~5공구 프로젝트들도 4월 중에 공구 시공사를 선정할 계획이라 한다.

우리나라는 건설감리 부문에서 설계감리 및 시공감리 입찰에서 제일엔지니어링, 동명기술공단 포함된 코레일컨소시엄이 우선협상 대상자로 선정되었다. 사업비는 약 630억 원(5,500만 달러) 규모이며 사업기간은 40개월이다. 현재 가격협상이 진행 중이며, 해당 컨소시엄은 철도운영, 철도차량 유지보수, 통신·전력시스템, 정보기술 분야 기술진을 탄자니아에 파견하여 사업에 착수할 예정이다. SGR 프로젝트는 선로뿐만 아니라 열차와 철도에 관련된 부수적인 사업이 뒤따를 것으로 전망되므로 설계, 감리 등 엔지니어링 분야의 강점을 활용하여 진출을 시도할 필요가 있다. 다만 탄자니아 정부의 재원 부족이 사업 추진의 위험부담으로 작용할 가능성도 있으므로 현지 투자진출, 현지기업과의 합작투자, PPP(민관합동투자)와 같은 다양한 사업 방식을 추진할 필요가 있다.

자료원 : RAHCO, TRL, Guardian, Citizen, Korail 및 KOTRA 다르에스
살람 무역관 자료 종합
작성자 : 전우형(탄자니아 다르에스살람무역관)

2017-02-16

중국, 모로코 유럽-중동-아프리카 진출 플랫폼화 계획

2016년 5월 중국을 방문한 모로코 국왕 모하메드 6세는 모로코-중국 정상회담에 참여하여 모로코-중국 15개 합의를 조인하였다. 정상회담에서 논의된 사항들은 기존 중국 시진핑 주석이 2013년 발표한 유럽-중동-아프리카 연계 진출의 연장선상으로서 해당 합의서는 인력, 문화, 경제, 정치 관련 양국 간의 교류 활성화를 위한 항목으로 구성돼 있다. 이에 따라 중국의 대모로코 투자 확대 및 아프리카 본격 진출이 이루어질 것으로 예상되었다.

모로코-중국 정상회담 후 2016년 말, 중국은 모로코 탕헤르메드(Tanger Med) 항구 인근의 아인달리아(Ain Dalia) 지역에 중국 경제산업단지를 개발하기로 발표했다. 아인달리아 지역은 탕헤르-테투안(Tanger-Tetouan) 지방에 속한 지역으로, 탕헤르 지역 개발 프로젝트(Tanger Metropole) 해당 지역 중 하나이다. 중국 기업 Haite Group이 해당 지역에 진출해 1차적으로 약 1,200ha의 전용부지를 개발할 예정이며, 2차로 2,000ha를 추가 개발할 예정이다. 해당 지역에 차량·항공·철강·섬유 관련 생산공장 건설이 예정돼 있으며, 특히 중국 양쯔(Yangtze) 자동차의 전기차 동차(VE) 생산공장 또한 건설될 예정이다. 이 밖에도 생산공장 및 산업단지에 근무할 인력을 위한 거주단지도 함께 지을 예정이며, 해당 지역 개발을 통해 약 30만 명의 고용 효과를 기대하고 있다.

중국철도총공사의 대표단도 모로코 마라케시-아가딜(Marrakech-Agadir) 구간 고속철도(LGV) 건설을 위한 기술을 논의하고 현장을 방문하기 위해 2016년 6월 및 12월에 2차에 걸쳐 모로코 라바트를 방문, 모로코 철도청과 해당 사항을 논의하였다. 중국철도총공사

는 우선적으로 마라케시-아가딜 구간 고속철도 개발 및 투자 이후, 2018년 상반기에도 카사블랑카-탕헤르 구간의 고속철도에 추가적으로 참여할 예정이다. 모로코-중국 정상회담에서 체결된 제7합의서에 따라 중국 철도총공사와 모로코 철도청은 모로코 국내 고속철도 건설 투자 및 개발에 협력을 지속할 것으로 보인다.

자료원 : L'Economiste, Le Matin, 모로코 투자청, 탕헤르 자유무역지구 및 KOTRA 카사블랑카 무역관 자료 종합
작성자 : 장도혜(모로코 카사블랑카 무역관)

2017-01-11