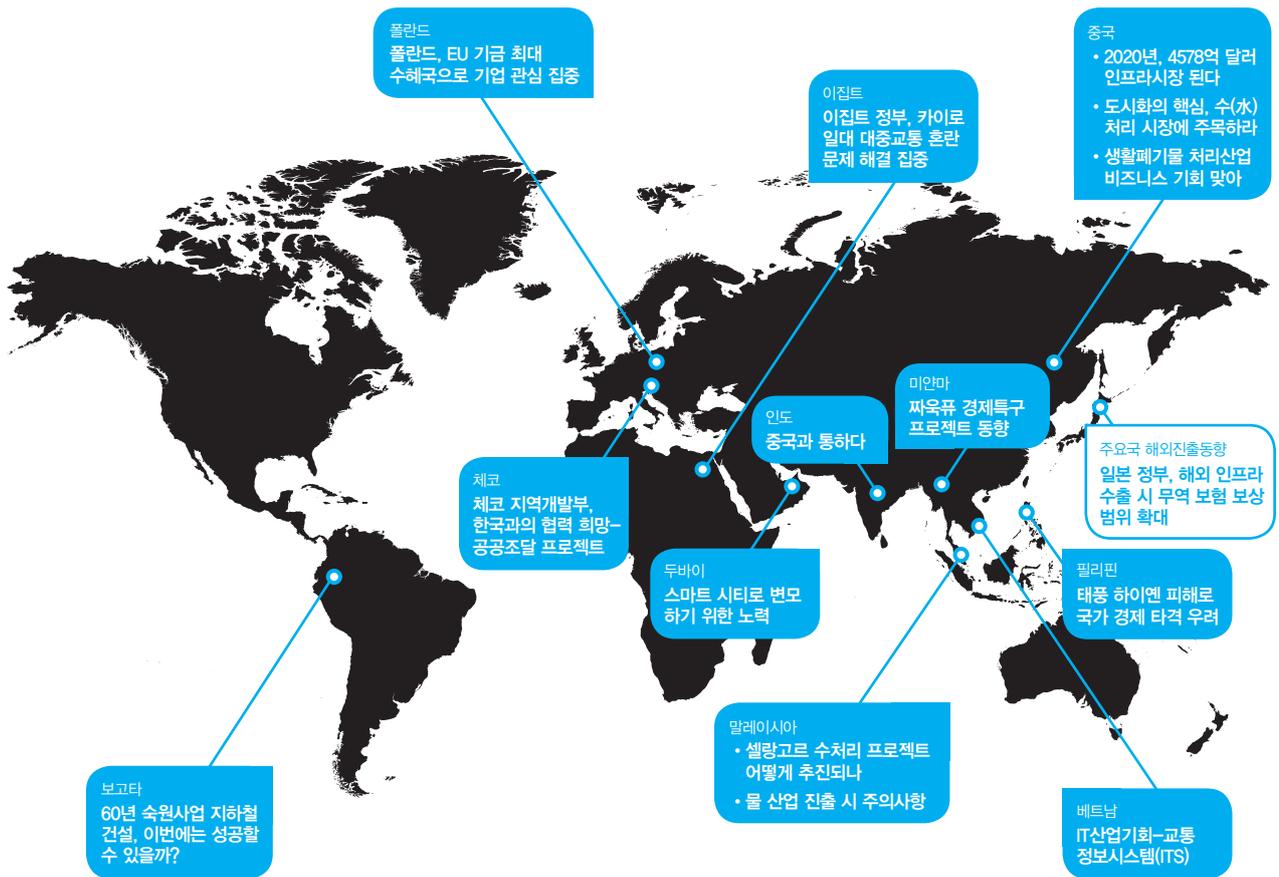


# 세계인프라 시장동향



## 1. 중국, 2020년 4,578억 달러 인프라시장 된다

중국의 인프라 규모는 2010~2020년 연평균 9.5%씩 성장하여 2020년에는 4,578억 달러 규모의 인프라시장이 될 것으로 전망된다. 또한 베이징-톈진-허베이, 창장 삼각주, 주장 삼각주로 구분되는 3대 3대 대형 도시 클러스터에 이은 제4번째 거점인 중삼각(中三角) 개발 계획도 눈여겨 볼 만하다.

중국 국무원은 지난 2013년 7월 도시기초인프라 구축과 관련된 6가지 조치를 발표했다. ①도시 지하배수관 건설과 개선, ②도시 오수 처리와 쓰레기 처리 및 순환 이용, ③도시가스 파이프 개선, ④지하철 등 공공교통건설 강화, ⑤도시 송배·전망 개선, ⑥생태환경 강화 등이 주요 골자이다. 이에 따라 하반기 정부의 인프라 구축에 관한 투자가 더욱 확대될 전망이다. 또한 정보화 인프라 강화를 위해 제4세대(4G) 이동통신을 전국적으로 보급할 것을 밝히고 개인 정보 보호 및 정보 소비시장의 규범을 강화하는 등 인터넷 사용 안전을 보장하는 능력을 제고시키고 안정적인 경제 성장 유지에 힘쓰기로 했다. 정부 계획에 따르면 2015년까지 도시 지하철 건설 규모만 1조2,000억 위안에 달할 것이며, 2020년 지하철 운영 거리를 현재의 4.3배로 확장하는 목표를 세우고 있다. 현재 국가 비준을 받은 도시는 36곳으로, 투자액은 3조~4조 위안으로 예상된다.

각 도시의 기초 인프라 건설 추진과 많은 교통건설이 빠른 속도로 개발되면서 베이징~톈진 간의 도로, 우한~광저우 고속철도, 정저우~시안 고속철도, 푸저우~샤먼 고속철도, 상하이~닝보 고속철도가 건설 및 개통되고 있다. 이에 따라 서로 보완관계를 갖는 여러 도시로 형성된 도시 클러스터는 새로운 경제 협력의 실체로 등장하고 있다.

중국 경제 발전의 가장 대표적인 3대 대형 도시클러스터로는 베이징-톈진-허베이, 창장삼각주, 주장삼각주가 있다. 이중 상하이, 장쑤성 남부, 저장성 북부를 아우르는 창장 삼각주를 시스템 반도체 클러스터로 육성할 계획이다. 중국 과학기술부는 2020년까지 반도체 분야에 55조 원 규모의 자금을 투입하고 파격적인 세계 지원도 할 예정이다.

더불어 중삼각(中三角) 지역을 '4번째 거점'이 되는 새로운 도시클러스터로 개발할 계획도 밝혔다. 중삼각(中三角) 지역은 창장 중류의 난창(南昌), 우한(武漢), 창사(長沙) 등 3개 도시 중심의 경제 단일화를 목적으로 하는 도시 클러스터이다.

이뿐만 아니라 에너지 수요 증가로 발전소 및 파이프라인 건설 투자가 확대되는 등 에너지부문 인프라가 빠르게 성장하면서 중국의 인프라시장 규모는 2010~2020년 사이 연평균 9.5%씩 성장할 예정이며, 2020년에는 2010년 1,308억 달러의 약 2.5배 수준인 3,227억 달러에 달할 것으로 예상된다.

2013-09-08

## 2. 중국 도시화의 핵심, 수(水)처리 시장에 주목하라

중국의 빠른 산업화와 도시화로 생활·산업용 배수량이 해마다 큰 폭으로 증가해 수처리 관련 기술 및 설비의 수요가 급격히 증가하고 있다. 최근 중국 수처리시장이 빠르게 성장하고 있지만 여전히 폐수 배출 및 처리 능력은 타국에 비해 뒤처지고 있다. 중국 국가통계국(国家统计局)에 따르면 현재 중국에는 3,000여 곳의 오·폐수 처리시설이 있으며 1일 처리량은 약 1억4000만 톤에 달하지만, 중국의 660개 도시 폐수처리율은 평균 70%에 불과하고 4만1,635개 현(縣) 등 농촌지역은 평균 20%에도 못미친다.

중국정보사이트(中国情报网)는 2012년 중국 수처리 산업 매출 규모가 총 1,450억 위안(237억3,000만 달러)이며, 2015년에는 2,000억 위안(327억300만 달러)으로 증가할 것으로 전망하고 있다. 사회기반시설의 확충을 목표로 하는 도시화 계획에 따라 중국은 2015년까지 베이징, 상하이 등 36개 대도시는 모든 폐수와 가정쓰레기를 처리할 수 있는 설비를 갖춰야 한다. 그러기 위해서는 매년 100~130개의 오·폐수처리장과 1,000~1,200개의 산업별 오·폐수 처리시설이 설립되어야 한다. 더불어 최근 중국이 오·폐수 처

**중국내 수처리 기업**

현재 중국 내에는 5000여 개 중국 수처리 업체가 있으며 대부분 중소기업이고 민영기업이다. 그릴, 벨브, 배관자재 등 수처리 관련 주요 설비는 중국 자체 제품으로 시장 수요를 충족시키고 있으나 수질 관측 시스템과 솔루션, 관리 시스템 등의 분야는 선진국보다 낙후되어 있다. 따라서 중국 기업은 주로 규모가 작은 프로젝트를 담당하고 분리막 여과와 생물학적 수처리와 같은 고도화 기술이 적용되는 대규모 프로젝트는 외국기업에 의존하고 있다. 중국 내 대표적인 수처리 기업은 프랑스 수에즈, 비올리아, 중국 베이징캐피탈 등이 있다.

**표1** 중국 내 수처리 관련 대표 기업

기업명	국가	기업 소개
수에즈 (GDF Suez)	프랑스	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1975년 수에즈그룹 자회사인 온데오 데그레망(Ondeo degrement)은 중국에 진출해 현재까지 100여 개가 넘는 상수도 처리시설 및 운영 계약을 체결</li> <li>- 소규모 수처리 프로젝트를 여러 지역에서 진행하는 것이 특징</li> <li>- 충칭, 광둥, 허베이, 허난 등 많은 지역에서 프로젝트 계약을 체결</li> </ul>
비올리아 (Veolia)	프랑스	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 비올리아는 OTV라는 자회사를 통해 중국 진출</li> <li>- 그 후 베이징에 중국 사무소를 설립하면서 본격적인 사업 활동 추진</li> <li>- 1997년 텐진링창(天津凌庄)수처리장 확장 프로젝트와 20년 특허 경영 계약을 체결</li> <li>- 1998년 외자 기업중 처음으로 BOT 프로젝트 계약 체결</li> <li>- 상하이, 청두 등 16개 도시에 프로젝트를 진행</li> </ul>
베이징 캐피탈 (北京首创股份)	중국	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 베이징시 정부가 대주주로 있는 그룹이며 베이징배수그룹(北京城市排水集团)과 함께 베이징 수도회사(北京京城责任公司)를 설립해 수처리 관련 프로젝트를 진행</li> <li>- 선전수도그룹(深圳水务集团)의 지분 40%를 확보해 50년 동안 선전에 상수도 공급 및 배관을 책임지는 프로젝트 수주에도 성공</li> <li>- 산둥, 장쑤, 저장 등 여러 지역으로 사업 영역을 확대</li> </ul>

리장이 건설 위주의 단순 자본 서비스산업에서 운영 서비스 산업으로 변화하고 있어 폐수처리장의 운영 노하우를 보유한 우리 기업들의 시장 진출이 유력해 보인다.

2013-10-25

### 3. 중국, 생활폐기물 처리산업 비즈니스 기회 맞아

최근 중국 국무원에서 ‘도시 기초시설 건설에 관한 의견’ (이하 의견이라고 함)을 발표했다. 이 의견에 따라 중국의 도시 생활폐기물 처리 시설건설을 확대, 중대형 도시를 중심으로 생활폐기물 분류 시범도시(지역)건설과 생활폐기물 처리 시범프로젝트 등을 시행할 것이라고 한다.

통계에 의하면, 중국 657개 도시에서 연평균 1억6,400만 톤의 생활폐기물이 발생하고 있으며 현재 도시생활폐기물 중 70%는 주방폐기물, 20%는 폐지, 비닐 폐기물, 4%는 유리폐기물이며, 나머지는 금속, 천 등 폐기물이다. 중국 도시 생활폐기물 처리율은 2011년 기준으로 91.9%이며 무해화(无害化) 처리율은 79.8%이다. 또한 도시 생활폐기물 처리방식에는 주로 적치, 매립, 퇴비, 소각 등이 있다. 도시 생활폐기물 위생 매각처리장 수는 2011년 648개로 하루 처리능력은 145톤이며 매각 후 발생하는 기체로 발전하는 발전소는 총 50개로 발전 설비용량이 약 100MW이다. 2012년 말까지 운행 중인 중국 생활폐기물 소각발전소는 총 142개로 하루 평균 처리능력은 15만4000톤에 달하며 설비용량은 1250MW에 달한다 하지만 중국 도시 생활폐기물 소각발전소는 현재 경제가 비교적 발달된 대형도시, 동부 연해 지역에 집중되어 있다. 중국 도시 생활폐기물 회수 이용률은 선진국에 비해 매우 낮은 수준이다. 이에 따라 중국 정부는 ‘12.5’계획<sup>1</sup>기간 동안 도시생활폐기물 무해화 처리시설 건설에 총 2,636억 위안을 투입하여 무해화 처리설비에 1730억 위안(전체 금액의 65.6%), 폐기물 운반시스템 구축에 351억 위안 투자(전체금액의 13.3%), 보유량 정비공정에 211억

1 중국의 제12차 5개년 경제계획(2011년~2015년)

위안(전체 금액의 8%), 음식폐기물 전문처리공정에 109억 위안(전체 금액의 4.1%), 폐기물분류 시범공정에 210억 위안(전체 금액의 8%), 감독체계 구축에 25억 위안(전체 금액의 1%)을 각각 투자할 것으로 예상된다.

중국은 2015년까지 36개 중점도시의 생활폐기물을 전부 무해화 처리하여 도시생활폐기물 무해화 처리율을 90%(2011년과 2012년 각각 79.8%, 84.8%)로 향상시키고 생활폐기물 무해화 처리능력을 하루당 87만1,000톤(2012년 44만6,000톤/일)으로 향상시킬 것을 목표로하고 있다. 또한 2017년까지는 도시생활폐기물 처리시설을 규범화 운영해 2차 오염을 방지할 것이며 폐기물이 도시를 둘러싸는 현상을 개선할 것으로 계획하고 있다. 2015년부터는 생활폐기물 분류를 본격 추진할 것이며, 50%의 도시에 음식폐기물 분류 운반처리를 실현하고, 성(省)마다 한 개 이상의 생활폐기물 분류 시범도시를 내세울 것이라 한다. 현재의 폐품회수 시스템을 기초로 인센티브 정책을 내세워 폐품 회수업자와 도시 시민의 적극성을 불러일으키고 기존의 수량은 많지만 회수가치가 상대적으로 낮은 물품(예 : 유리)을 회수체계에 포함시킬 예정이다.

중국은 대, 중, 소형 도시의 생활폐기물 처리수준은 차이가 큼에 따라 처리수준의 조화로운 발전이 앞으로 중국 생활폐기물 처리산업의 가장 큰 과제가 될 것으로 보이며 선진적인 생활폐기물 처리 기술, 설비, 전문 인력 등에 수요도 급증할 전망이다.

2013-10-06

#### 4. 말레이시아 셀랑고르 수처리 프로젝트 어떻게 추진되나

말레이시아 셀랑고르주는 지속적인 물부족을 해결하기 위한 대형 프로젝트를 추진 중에 있다. 인근 파항 주에서 물을 끌어오기 위해 터널 사업(Pahang-Selangor Raw Water Transfer, 이하 PPAMPS)이 80% 정도 완료되었고 원수(原水)를 수돗물로 사용 가능하도록 하는 수처리시설 건설(Langat 2)에 대한 사업 입찰이 진행되었으며 8억 링깃 규모의 수도관 사업(Piping Package)도 추진 될 예

정이다. 하지만 수처리시설 건설과 수도관 사업이 원활히 추진되려면 연방정부와 셀랑고 주정부 간에 수처리시설의 자산을 둘러싼 갈등이 해결되어야 할 것으로 보인다.

과거 말레이시아에서 수처리산업은 주정부의 관할이었다. 'Water Service Industry ACT 2006' 시행에 따라 수처리 관련 자산은 모두 연방정부가 설립한 공기업인 PAAB(Water Asset Management Company, 물자산 운영 기업)을 매입해 보유하고 수처리 사업자는 PABB로부터 리스받아 운영하는 구조로 변경되었다. 2008년부터 PAAB는 주정부의 상수처리 기업을 매입하기 시작해 현재 6개주로부터 상수처리 기업을 매입했다.

쿠알라룸푸르를 둘러싸고 있는 셀랑고르주에는 상수처리 기업이 4개가 있다. 셀랑고르주는 이들 4개 상수처리 기업 모두를 주정부에서 설립한 투자회사(investment arm of the Selangor State)인 Kumpulan Darul Ehsan Berhad(KDEB)를 통해 보유하는 것을 추진했다. 셀랑고르 주정부는 최초로 2009년에 57억 링깃으로 위 4개 회사를 인수하려고 했으며, 2011년에는 92억 링깃, 2013년 2월에는 96억5000링깃에 인수하겠다는 의사를 표시했다. 셀랑고르 주정부는 상수처리산업이 4개사에 분산돼 있어 비효율적으로 처리하고 있으므로 효율성을 제고하기 위해 1개 회사로 통합하는 것이 필수적이라는 입장이다. 하지만 이는 물자산 운영기업을 통해 상수처리자산을 보유하겠다는 연방정부의 정책과는 배치되는 것으로 쉽게 갈등이 해결될 것으로 보이지 않는다. 셀랑고르 주정부는 Langat 2 수처리시설 건설프로젝트가 완료되면 관련 자산 역시 셀랑고르 주에서 보유하겠다는 입장이다.

셀랑고르주는 34개의 수처리 플랜트를 보유하고 매일 48억ℓ의 물을 생산해내는 물산업 구조를 운영하고 있어 셀랑고르 주의 상수처리자산을 연방정부가 인수하지 못하면 Water Service Industry ACT 2006의 취지를 살릴 수 없게 된다. 연방정부 및 셀랑고르 주정부 모두 2013년 12월 31일까지는 수처리 자산을 둘러싼 갈등을 해결하기로 노력하기로 함에 따라 귀추를 주목해볼 필요가 있다.

2013-10-20

## 5. 말레이시아 물 산업 진출시 주의사항

말레이시아 물 산업은 물 관련 시설을 PAAB(Water Asset Management Company, 물자산 운영기업)에서 보유하고 SPAN(National Water Services Commission, 국가 수자원 서비스위원회)에서 면허를 받은 운영자가 운영하는 구조이다. 물 산업 관련 시설에 대한 공사 및 납품 역시 SPAN의 허가를 받거나 SPAN에 등록되어 수행할 수 있다. 말레이시아 전 지역의 상하수도산업 관련 사항(사라왁주 및 사바주를 제외)을 규정하는 'Water Service Industry ACT 2006'에 따르면 말레이시아에서 상하수도 산업에 종사하기 위해서는 면허, 허가, 등록이 필요한데 모두 예외를 제외하고는 말레이시아 회사만이 참여가 가능하다. 이에 외국 기업이 제품과 서비스를 공급하기 위해서는 현지 기업을 에이전트로 지정하거나 법인을 현지에 만들어야 한다. 에이전트를 선임하거나 법인을 만들더라도 허가나 등록이 되지 않으면 제품과 서비스를 공급할 수 없기 때문에 허가 및 등록을 받기 위한 준비 사항을 꼼꼼히 확인할 필요가 있다. 따라서 말레이시아 물 시장에 성공적으로 진출하기 위해서는 적정 자격을 갖춘 현지기업과의 협력체계 구축이 중요하다.

### 말레이시아에서 상하수도산업에 종사하기 위한 면허, 허가, 등록 조건

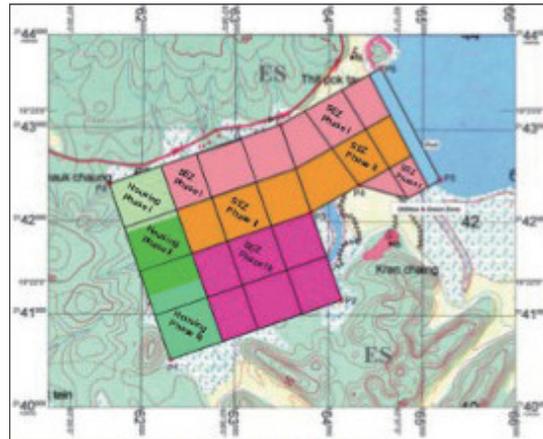
- ① 면허(License) : 말레이시아에서 상하수도 시설을 보유하고 운영에 필요하며 예외가 있을 수 있으나 말레이시아 회사만이 발급받을 수 있으며 'Individual License'는 공공 시스템에 'Class License'는 민간용 시스템에 적용된다.
- ② 허가(PERMIT) : 물 산업 관련 공사 수행하려면 허가 필요하며 예외가 있을 수 있으나 말레이시아에서 설립된 회사이거나 말레이시아 시민이거나 말레이시아 영주권자이어야 발급받을 수 있으며 상하수도 공사 전반을 포괄하는 관한 5가지 종류로 나뉜다.
- ③ 등록(Register) : 물 산업 관련 제품 공급하려면 SPAN에 등록 필수적이다. 하지만 SPAN에 등록 자격은 말레이시아 회사이어야 함. 외국기업이 직접 물 산업 관련 제품을 납품하는 것을 불가능하다. 제품은 equipment, device, material, system, facility 전반을 포함한다. 제품은 크게 인증이 필요한 제품군과 시험테스트가 필요한 제품군 2개 군으로 분류된다. 등록 유효기간 역시 최소 1년, 최대 3년이며 유효기간 만료 전 최소 3개월 전에는 갱신 신청을 해야 한다.

2013-10-7

## 6. 미얀마, 짜옥퓨 경제특구 프로젝트 동향

짜옥퓨(Kyauk Phyu)는 드웨(Dawei), 띨라와(Tilawa) 경제특구와 마찬가지로 현재 미얀마에서 추진하는 경제특구지역(SEZ) 중 한 곳이다. 경제특구가 조성될 짜옥퓨 지구(인구 58만1984명)는 미얀마 북서부의 인도와 접경하는 라카인주에 있으며 짜옥퓨, 얀베이(Yanbye), 만 아웅(Man Aung), 안(Ann) 등 4개의 타운십으로 구성되어 있다. 이 지역은 인도양에 접하여 30m가 넘는 심해를 활용할 수 있어 최대 3만 톤급 선박만 운항이 가능한 양곤 지역과 달리 대형 컨테이너선이 정박

짜옥퓨 SEZ 개발 조감도



Conceptual plan of Kyaunk Phyu SEZ

- 개발 규모
  - 초기 투자금 2억2700만 달러(총 예상투자금 80억 달러)
  - \* 현재 잠정 추정치이며, 마스터플랜 수립 후 구체적인 투자액 확정 예정
- 완공 시기 : 2015~2016년
- 최근 동향
  - 2012년 11월 20일, 짜옥퓨 경제특구 관리위원회에서 경제특구 개발에 대한 공개입찰 초청을 게시
  - 2013년 9월 25일, 짜옥퓨 SEZ를 개발을 위한 투자 설명회를 개최 및 개발 컨설팅을 위한 EOI 제출을 요청
  - 2013년 9월 23일부터 11월 19일까지 컨설팅 입찰기간이며, 현재 관심 있는 기업의 신청을 받아 마스터플랜을 완성할 계획이며 2013년 9월 28일까지 16개국 31개사가 참가 신청(한국 1개사 포함)

할 수 있다는 장점을 보유하고 있다, 또한 중국, 태국, 인도 등을 잇는 삼각형 구도에 위치한 미얀마의 지형적 특성을 가장 잘 나타내고 있다.

짜옥퓌 경제특구는 현재 일본개발연구소(Japan Development Institute)와 협력해 진행 중에 있으며, 현재 심해항구, 산업공단, 오일 및 천연가스 부두(Oil Wharf), 공항, 버스터미널, 도로, 교량, 철도망, 발전 및 용수시설 등이 들어설 예정이다. 더 구체적인 마스터플랜은 짜옥퓌 개발 컨설팅업체를 선정 후 수립될 예정이다.

2013-10-25

## 7. 베트남 IT 산업 기회 - 교통정보 시스템(ITS)

베트남 교통부는 2020년까지 39개 고속도로 총 5753km를 완공하기 위해 주력하고, 호찌민(820만 명), 하노이(650만 명) 등의 대도시 도로체계 현대화를 위해 2015년까지 16억 달러의 예산을 투입할 예정이다.

재원마련을 위해 2011년 1월 베트남 정부는 총리령 71/2010/QD-TTg를 발표, 정부 예산과 ODA뿐만 아니라 민자사업(PPP : Public-Private Partnership)을 통해 도로체계 건설을 가속화하고자 법적 근거를 마련하였다. 이와 더불어 지능형 교통체계를 구축하기 위해 'TTS 비전 2030'을 제시, 3단계에 걸쳐 사업을 추진 중에 있다.

베트남의 경우 현재 고속도로 건설이 활발히 이루어지

표2 ITS 비전 2030

사업기간	주요사업 내용
1단계 2013~2015	ITS 표준 체계 구축, 3개 교통통제센터 구축(하노이, 다낭, 호찌민), 감시카메라, 교통통제장비 등 설비
2단계 2016~2020	신규 고속도로 건립에 맞춰 관제센터, 통행료 징수시스템, 고속도로 모니터링 시스템 등을 설치
3단계 2020~2030	대도시 및 지방 도로체계 및 신규 고속도로 통합 관제시스템 설치

표3 주요 ITS 프로젝트

(단위 : 백만 달러)

고속도로 구간	규모	재원	기간	입찰 예상	현 단계
북부 교통통제센터	50	정부예산, JICA	2013~2016년	2014년	타당성 분석
노이바이-라오까이	50	ADB, EDCF	2013~2014년	2014년	설계건설팅 입찰
탕화-하띵	50	ADB, EDCF	2015~2017년	2015년	설계건설팅 입찰
하노이-랑손	미정	ADB	2015~2017년	2015년	타당성 분석
벤력-퐁타잉	54.7	ADB, JICA	2012~2017년	2014년	세부설계
다낭-팡나이	55	WB, JICA	2012~2017년	2015년	타당성 분석 결과 승인
미유안-껀터	30	ADB	2013~2015년	2013년	설계단계
반콩다리 (메콩델타)	290 (건설포함)	EDCF	2013~2016년	2015년	설계단계
까오랑다리 (메콩델타)	290 (건설포함)	EDCF	2012~2015년	2014년	설계단계
하노이-탕농도로	11	시정부	2013~2014년	2013년	타당성 분석
다우지에-판띠엣	21	WB, PPP	2015~2016년	2015년	기본계획

고 있으며 ITS 도입 초기단계에 있다. 따라서 FTMS, AFC 등 고속도로 분야의 ITS 구축 전문기업은 공격적인 마케팅으로 현지 시장 진출을 모색할 필요가 있다. 또한, 도시부의 교통상황 개선을 위한 대중교통 개선(BRT 도입) 및 교통정보 수집 및 관리 프로젝트가 계획돼 있으므로 BIS, BMS, CCTV, 교통정보센터 구축 등의 프로젝트도 유망한 분야이다. 상당수의 프로젝트 자금이 외국 원조자금으로 추진되고 있어 우리 기업의 초기 사업 참여를 위한 정보 파악, 네트워크 구성을 위한 체계적 접근이 요구된다.

2013-10-31

## 8. 인도, 중국과 통(通)하다

인도와 중국 양국은 오랜 마찰과 외교적 갈등에도 불구하고 경제적인 협력관계를 강화할 것으로 보인다. 인도의 중국 경제에 대한 의존도(아랍에미리트, 미국 다음으로 3위)가 높고 중국과의 무역 불균형이 인도 내의 무역수지 적자의 주요 원인으로 꼽힘에 따라 양국 모두 이 문제를 해결해야 할 필요성을 인지하고 있다.

지난 2013년 5월 리커창 중국 총리의 방문 당시 양국 간 무역 불균형 해소를 위해 인도 제품의 중국 시장 진출에 필요한 편의를 제공할 것이라고 밝혔으며 인도 내 중국기업 전용공단 설립을 제안하였다. 인도정부 또한 고질적인 재정 적자와 경상수지 적자를 해결하기 위해서는 외국인 투자유치(FDI)가 절실하다고 판단하고 있었다. 이에 따라 최근 중국에 방문한 만모한 싱 인도총리는 중국은 인도의 제3위 교역국인 것에 비해 FDI규모는 31위로 교역 규모에 걸맞지 않다며 중국 기업의 FDI 유입을 희망한다고 밝혔다. 중국의 FDI확대는 다른 투자자들에게도 긍정적 신호를 줄 수 있을 것으로 전망하고 있다.

한국은 13대 인도 외국인직접투자국으로, 투자규모는 중국의 약 5배 수준이다. 하지만 인도-중국의 양국관계가 급속도로 발전된다면 중국이 인도 경제에서 차지하는 중요성은 급격히 증가할 것으로 전망된다. 이에 따라, 한국의 대인도 선점 효과 지속을 위한 한-인도 정부 차원의 전략적 접근의 필요성이 대두된다.

2013-11-21

## 9. 폴란드, EU 기금 최대 수혜국으로 기업 관심 집중

EU 각국은 EU 기금을 통해 교통, 통신, 도로 등 각 분야의 프로젝트에 적극 투자 중에 있다. 그 중 2007~2009년 간 EU 기금 운용성과가 우수한 폴란드, 체코, 슬로바키아 3개국에 EU 집행위원회에서 6억3300만 유로의 기금을 추가 배정하면서 폴란드는 2007~2013년 간 EU기금 690억 유로

를 배정받게 되었다. 2014~2020년 EU 예산 중 폴란드는 이 기간에 EU 기금 829억 유로, 농촌발전기금 285억 유로 등 총 1058억 유로를 배정받을 것으로 예상된다. 이는 EU 28개국 중 최대 규모이다.

EU 기금은 운용 프로그램(Operational Program, 이하 OP)을 통해 집행되며, OP는 개략적인 수행 예정 프로젝트, 달성목표, 배정예산 계획을 포함하고 있다. 이에 따라 지난 8월 28일, 폴란드 지역개발부 차관은 2014년~2020년 사회간접자본환경 운영프로그램(이하 OPIE, Operational Program Infrastructure and Environment)에 대한 새로운 계획안을 제시하였다. 프로그램의 총 예산은 240억 유로 이상이며 이중 교통 인프라에 176억 유로가 배정될 예정으로 OPIE의 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 환경보호비용은 35억 유로가 배정되어 비중은 늘어났지만, 2007~2013년보다 15억 유로가 삭감되었다. 폴란드 지역개발부 차관은 이 프로그램이 유럽연합의 가장 큰 개발 프로그램임을 밝혔으나 유럽 전반적인 경기 침체의 영향으로 이 프로그램의 전체 예산은 2007~2013년보다 40억 유로가 삭감되었다. 그러나 폴란드는 앞으로 유럽연계기금에서 40억 유로를 추가 지원받을 수 있을 것으로 기대하고 있다.

폴란드 교통 인프라를 추진함에 있어 이전에는 도로 교통에 180억 유로, 철도에는 48억 유로를 배정했으나 EU 집행위에서는 도로 운송에 비해 철도 운송이 더 환경친화적이라고 판단해 철도시설 투자에 더 힘이 실리게 될 것으로 보인다. 또한 공항건설에 대한 지원은 포함되지 않고 항공 교통 안전부문에 일부 예산이 지원될 예정이다. 2014년 초부터 개발 프로젝트의 시행이 본격화될 것으로 전망됨에 따라 폴란드에 진출하려는 우리 기업들도 앞으로 기금이 투입될 프로젝트에 주목할 필요가 있다.

이밖에도 폴란드 디지털 행정부가 추진하는 '디지털 폴란드 2014~2020 프로그램'에는 약 20억 유로가 투입될 것으로 예상되므로 우리 기업의 관심과 적극적인 참여가 필요하다. 전자정부 구축에 약 8억 유로, 초고속인터넷망 구축에 약 8억 유로, 디지털 교육 훈련 및 하드웨어 지원에 약 3억 유로를 각각 투입할 예정이다.

2013-09-07

## 10. 체코 지역개발부, 한국과의 협력 희망—공공조달 프로젝트

체코 지역개발부, 차기 예산연도(2014~2020)의 유럽 기금 205억에 대한 집행계획 수립 중에 있다. 코트라 프라하 무역관이 체코 지역개발부 차관과 진행한 인터뷰에 따르면 현재 다양한 분야에서 관심 있는 파트너들과 강도 높은 협상이 동시에 진행되고 있으며 2014년에는 계획을 수립하고 시간에 맞춰 기금을 전도받는 것이 무엇보다 중요하며 현재는 EU기금으로 추진되는 프로젝트를 성공시키기 위해 현재 기본 매개 변수들을 정하고 프로젝트 성공에 필요한 기초를 놓는 단계라 설명했다. 중점 지원 분야에 대해 “EU기금이 지원하는 8가지 일반 프로그램에 모든 분야가 포함돼야 하는데, 특히 R & D 지원, 노동 유연성과 교육 시스템의 개선이 우선적입니다”라며 “그 다음으로는 중추 인프라 개발, 전자정부 시스템 향상 등이 지원돼야 합니다.”라고 덧붙였다.

또한 브라운 차관은 “우리는 다른 기관과의 협력을 희망하고 업계나 비영리 및 학술 분야, 무역조합, 전문단체 및 지역기구 등에서 아이디어들을 많이 주시기를 희망하고 있으며 한국의 경제의 큰 성공과 발전에 깊은 관심을 표현하면서 한국의 축적된 이 경험을 체코의 정책 수행에 적용하기를 희망한다”고 했다. 지역개발부는 다양한 관심 있는 파트너들과 협상을 동시에 진행 중이므로 해당 개발 분야에 관련된 한국기업의 적극적인 프로젝트 제안과 마케팅이 필요할 것으로 보인다.

2013-09-13

## 11. 보고타 60년 숙원사업 지하철 건설, 이번에는 성공할 수 있을까?

보고타 개발국(IDU)은 보고타 60년 숙원사업인 지하철 건설 1호선 사업에 착수했다. 보고타 지하철 1호선은 총 28개역 총연장 26.5km로 신설할 계획이다. 지난 10월 2일 보고타 개발국은 보고타 시내 최초의 지하철 노선에 대한

기초 지질학 및 지형적 연구를 진행할 회사로 ‘Integral-Ayesa’ 컨소시엄을 선정하였다. 입찰을 따낸 ‘Integral-Ayesa’ 컨소시엄은 두 개의 회사가 구성한 컨소시엄으로 Integral은 현재 보고타의 주요 도시 중 하나인 메데진에서 지하철 노선을 디자인 및 검수한 바 있고, 또 다른 회사인 Ayesa는 스페인 국적의 회사로 스페인 세비야의 지하철 4호선을 디자인 및 검수했으며 이외에도 인도의 뉴델리, 파나마에서 비슷한 사업을 진행한 경험이 있다. 본 입찰에는 한국(도하-부산교통공사)을 포함한 캐나다, 스웨덴, 스위스 등 다양한 국적의 업체가 참여해 국제적으로 높은 관심을 받았다. 기초조사는 2014년 9월 24일 종료될 예정이며 이후 2014년 연말에 지하철 시공업체를 선정하고 2015년 하반기에 시공을 시작해 2019년 또는 2020년부터 본격적인 운영이 가능할 것으로 보고타시 당국은 기대하고 있다. 보고타시는 지하철 시공예산으로 km당 8000만~1억 20000만 달러, 총 30억 달러 가량이 필요할 것으로 예측하고 있다.

지하철의 필요성에 대한 인식은 60여 년 전에도 있었으나 부패 및 예산부족 등 다양한 이유로 그간 정부주도의 연구가 거의 이루어지지 않아 60여 년간 방치되어 있었다. 그러나 2012년 보고타 시장으로 당선된 구스타보 페트로(Gustavo Petro)는 지하철 프로젝트를 시정 우선과제로 선정하여 강력하게 추진하게 되었다. 현재 계획 중인 것은 1호선에 한정되어 있으나 교통량이 폭발적으로 증가하고 있으므로 추후 추가적인 노선 건설이 예상된다. 이에 따라 장기간에 걸쳐 지하철 관련 산업 운영 노하우를 쌓은 기업은 추후 지하철 확장에 대비한 장기적 시장진출 계획안 수립이 필요할 것으로 예상된다.

2013-10-05

## 12. 스마트 시티로 변모하기 위한 두바이의 노력

UAE 부통령이자 두바이의 통치자인 셰이크 무함마드 빈 라시드 알 막툼은 2013년 10월 19일 그의 공식 트위터

계정(twitter.com/HHShkMohd)을 통해 새로운 프로젝트인 스마트 시티 프로젝트 시작을 공표했다. 이 프로젝트는 두바이의 공공 서비스, 교육, 건강, 보안을 아우르는 모든 정보를 최신기술과 스마트 기기를 활용해 쉽고 빠르게 전달할 수 있는 스마트 시티로 변모시키겠다는 내용을 주요 골자로 한다.

스마트 시티를 통해 빠른 속도의 무선 인터넷 사용이 두바이 도처에서 가능해질 것이며 거주자와 방문객에게 관공서 서비스뿐만 아니라 날씨, 교통상황, 교육 및 엔터테인먼트, 항공 등의 최신정보 제공이 가능할 것이라고 설명하고 있다.

**주요 서비스**

- mDubai : 실시간 뉴스와 행사정보, 1600곳 이상의 약국, 병원, 학교, 경찰서, 관광지 등의 위치정보, 지도와 연락처 등을 얻을 수 있고 피드백과 제안사항을 즉시 보낼 수 있어 정부와 커뮤니케이션에 최적화된 애플리케이션
- Mpay : 교통 범칙금, 전기수도세(DEWA bill) 그리고 유료도로 통행료(Salik) 등을 스마트폰을 통해 손쉽게 지불 할 수 있으며 모든 지불 단계는 인터페이스를 통해 한 단계씩 상세히 안내해 초보자라도 어렵지 않게 이용 가능
- MyID : 사용자가 스마트폰이나 인터넷에서 UAE 정부가 발행한 신분증을 이용해 단 한 번의 로그인으로 모든 서비스를 이용 가능하게 한 간편 로그인 절차. 이미 인증된 통합 아이디는 두바이 각 정부 부처 홈페이지 접근 시 불필요한 복수의 신분확인 및 가입절차를 거칠 필요가 없음. 이 애플리케이션을 통해 모든 사용자는 쉽게 두바이 정부의 각종 서비스(온라인 구직, 제안, 결제) 이용이 가능.
- SMS Dubai : 두바이 정부부처와 이용자 간 쌍방향 의사소통 채널로 크게 SMS Pull과 SMS Push로 나눌 수 있음. 이용자는 자신의 요청사항을 4488번으로 문의하면 Pull 관련 부처는 관련 정보나 공식 사항을 문자로 회신해 줌. 일례로 두바이 민간 항공국(Civil Aviation Authority)의 항공 관련 정보, 경찰국의 교통 관련 문의, 이슬람 종교부의 기도시간 문의 등이 있으며, 두바이를 찾는 많은 방문객에게 유용할 것으로 보임.

2013-10-24

### 13. 이집트 정부, 카이로 일대 대중교통 혼란 문제 해결 집중

교통 체증은 카이로 시내 및 카이로 주변 기자 지역의 심각한 현상으로 나타나고 있다. 이집트 인구의 90%가 카

이로 및 주변 기자 지역에 집중 거주함에 따라 출퇴근 시간 및 주말에 심각한 교통 체증을 보인다. 이집트 관광객도 카이로 일대의 교통 체증에 불편을 느끼고 있다고 한다.

이집트 대중교통은 국영버스, 마이크로버스, 택시, 지하철, 기차와 톡톡이 있다. 국영버스는 국가가 운영하는 버스로 지정된 정류장 및 체계를 가지고 있으나 노선이 부족하고 시설이 노후하다. 마이크로버스는 9인승의 작은 승합차 형태로 저렴한 가격에 통용되나 노후된 시설 및 난폭한 운전으로 승객의 위험 부담이 높다. 지하철은 현재 1, 2호선 및 3호선의 일부 구간이 운영되고 있지만 이집트 정부의 상황에 따라 1, 2호선의 환승 정거장 중 하나인 사다트 역 폐쇄로 출퇴근시 환승 정거장이 매우 붐비며 환승에 불편을 느끼는 것으로 나타나고 있다. 톡톡은 오토바이 형태의 작은 자동차로 택시와 비슷한 방식으로 운영되고 있으며 정해진 요금, 운전자에 대한 규제 및 안전장치가 없어 고객들의 위험이 높다. 도로는 신호등, 횡단보도 및 차선 관련 시설이 미비해 교통 체증으로 인한 혼잡이 악화되고 있으며, 교통사고 또한 빈번하게 발생하고 있다.

이에 따라 이집트 정부는 경기 활성화를 위해 약 25억 이집트 파운드(이하 파운드, 1달러=7파운드) 규모의 기반 시설과 위생시설 투자를 발표했다. 5억5,000만 파운드를 편성해 이미 15개 도로 포장을 마무리했으며, 2억7,000만 파운드는 2구간(Abbasiya-Haroun)의 지하철 3호선 건설 마무리 작업, 6억5,000만 파운드는 새 버스를 구매하는데 쓰일 예정이다. 2014년까지 800대의 새로운 버스를 카이로 내에 투입하되 그 중 400대는 환경오염 문제를 줄이기 위해 천연가스 버스로 할 예정이며 노선별 색깔 지정, 새로운 버스 정류장 신축 등도 계획에 포함된다. 그뿐만 아니라 알 아람(Al Ahram)과 카이로 국제 공항(Cairo International Airport)를 오가는 신규 지하철 노선과 헬리오 폴리스(Heliopolis)와 나스르시티(NasrCity)를 연결하는 트램 건설도 계획 중에 있으며 이집트 고속철도 건설과 관련하여 이탈리아와 철도 프로젝트 협력을 검토 중에 있다.

현재 이집트 정부는 경기활성화 및 경제 재건을 위해 도로, 공항, 철도, 주택 등 인프라 재건에 막대한 예산을 편

성하고 있으며, 세계은행(World Bank)을 중심으로 안정적인 자금 조달원을 지속적으로 확보하고 있는 상태이다. 위생 및 인프라 시설에 97개의 프로젝트를 추진 중에 있어 우리 업체의 참여가 촉구된다. 한국 기업은 기술집약적인 대형 인프라 프로젝트 및 플랜트 공사 수주가 가능하며 고속철도 프로젝트가 그 대상이 될 수 있다.

2013-11-24

## 14. 필리핀, 태풍 하이옌 피해로 국가 경제 타격 우려

최근 필리핀을 강타한 슈퍼태풍 하이옌(HAIYAN)의 여파로 현재까지 1만2000여 명이 사망·실종됐으며 필리핀 전체 인구의 10%인 약 1000만 명이 직·간접적인 피해를 입은 것으로 파악되고 있다. 피해지역인 중남부 타클로반

그림1 태풍피해로 초토화된 타클로반 현장



자료 : Bloomberg

시를 중심으로 상당수 지역의 공항·도로·전력시설 등 주요 기반시설이 마비돼 사회적 혼란이 지속되고 있으며 전력공급이 원활하지 못해 피해지역 일대의 공장을 비롯한 생산시설도 가동을 멈추었다. 대규모 해일 피해로 농경지 약 709km<sup>2</sup>가 완전히 소실되었고 재난당국은 예상되는 피해 규모를 분석 중이다. 정부는 국가재난사태를 선포했으며 피해지역은 전기·통신, 인접로 마비로 식량과 물 공급이 원활하게 이뤄지지 않아 대형 상점은 물론 일부 구호품 차량까지 무차별 약탈되는 등 극심한 혼란이 이어지고 있다. 외신 분석에 의하면 이번 태풍으로 인한 필리핀의 경제적 손실은 최대 140억 달러(15조 원)로 추산되며 이는 필리핀 총 GDP의 3.3%에 달하는 막대한 규모이다. 필리핀 재해관리위원회(NDRRMC)를 통해 공식 집계된 피해액은 농업부문 2억818만 달러(2,214억 원), 인프라부문이 2,863만 달러(304억 원)으로 파악된다.

푸리시마 재무장관은 현지 언론과의 인터뷰에서 피해 복구와 물가통제 등 사회 안정에 모든 힘을 쏟아야 한다며 이를 제대로 대응하지 못할 경우 최근 7%대의 경제성장률이 다시 5%대까지 추락하며 경제에 적지 않은 부담이 될 것이라며 우려를 표명하였다. 사상 최악의 태풍 피해로 필리핀에 대한 국제사회의 관심이 고조면서 각국 정부, 국제기구, 기업, 개인 등 다양한 차원에서 지원이 이어지고 있다. 한국 정부도 500만 달러를 구호기금으로 기부했으며, 삼성, 현대기아차, LG, 한진중공업, 아시아나, 롯데칠성 등 진출기업을 중심으로 지원기업이 빠르게 늘어나고 있다.

필리핀 정부는 우선 4,600억 원 상당의 복구자금을 투입했으나 피해 규모가 확산되면서 필요액이 늘어날 것에 대비해 채권 발행 등 복구자금 조달에 고심하고 있다. 정부 대책만을 중심으로 복구가 본격화됐으나 생필품 가격이 치솟을 조짐까지 보이는 등 피해복구가 장기화될수록 혼란이 심화될 전망이다. 정부도 서비스 및 생활물가 안정을 최우선 과제로 경제적 피해를 최소화하기 위해 정책적인 대안을 마련할 방침이다.

2013-11-17

## 15. 일본 정부, 해외 인프라 수출시 무역보험 보상범위 확대

일본 정부는 자국 기업이 해외 진출시 발생하는 손해 보상 범위를 확대하는 골자로 현행 무역보험 내용의 개정을 검토 중에 있다. 개정안이 통과되면 테러나 폭동으로 인한 손실의 보상 조건이 완화되어 사업을 더 이상 지속할 수 없는 경우뿐만 아니라 일시 중단된 경우에도 해당 손실을 보상을 받을 수 있게 된다. 경제산업성은 올해 가을 임시국회에 무역보험법 개정안 제출을 고려 중에 있으며 산하의 독립 행정법인 일본 무역보험을 통해 내년부터 새로운 보험을 도입한다는 계획이다. 그동안 무역보험제도는 지속적으로 변경되어 왔으나 무역보험법 자체의 개정은 2001년 일본 무역보험(NEXI)이 발족한 이후 처음이다.

이밖에도 이번 개정되는 법안에는 기업의 자금 대출이 더 쉬워지도록 하는 제도 또한 포함될 전망이다. 현재는 대출기간이 1년 이상인 대출 자금을 대한 보상만 실시되지만, 법 개정을 통해 대출기간이 1년 미만인 용자도 보험 대상에 추가로 포함될 가능성이 커지고 있다. 또한 일본 기업이 해외 자회사나 외국과의 합작회사를 통해 제3국으로 수출하는 경우에도 보험 대상으로 포함할 전망이다.

경제산업성에 따르면 일본 기업의 해외 자회사는 2011년도 기준 약 3만6000개사로 10년간 2배 증가했다고 한다. 앞으로도 아프리카와 중동, 중남미 등 지정학적으로 불안정한 지역으로 진출이 늘어날 전망이다. 일본은 6월 발표된 성장 전략에서 현재 10조 엔의 인프라 수출액을 2020년에 30조 엔까지 늘리겠다는 목표를 내걸고 있어 이번 무역보험법 개정은 이러한 전략에 따른 일본 기업의 해외진출 지원 강화의 일환으로 보인다. 

2013-09-06