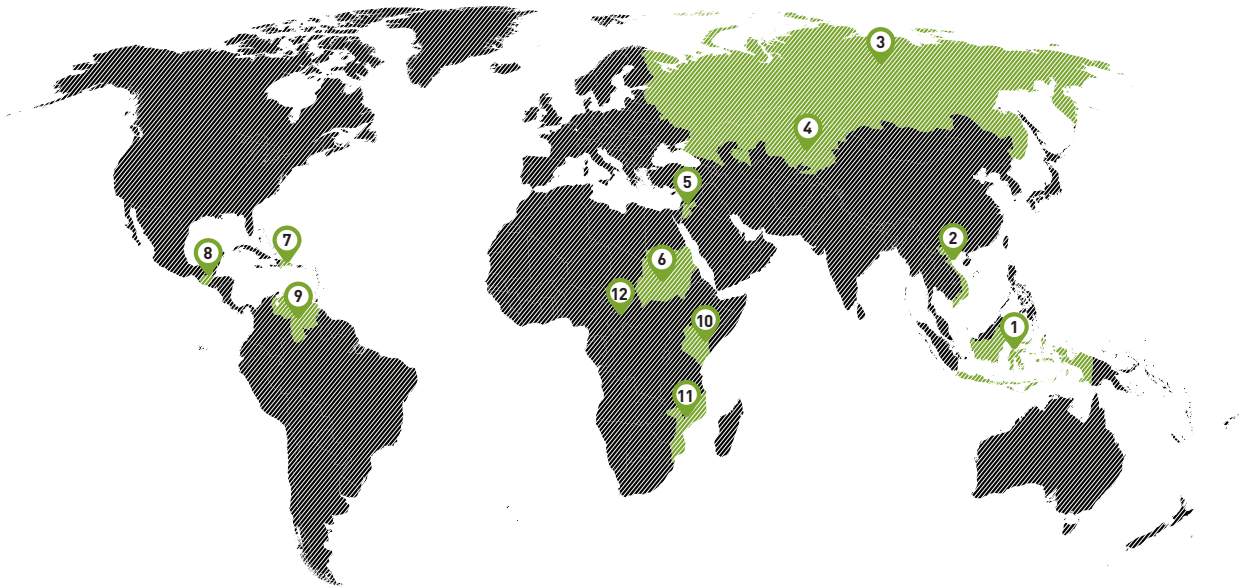




세계 인프라시장 동향

1 인도네시아

- 인도네시아 정부 인프라 사업 참여, 민간기업도 가능
- [전문가 기고] 인도네시아 정부의 외국인 고용허가 제도 개정

2 베트남

- 베트남 정부, '디지털 옷 갈아입기'에 본격 박차
- 베트남, 인프라 개발 위해 PPP 투자 유치 희망

3 러시아

- 연해주 항만개발 어떤 프로젝트가 있나
- 스마트 시티에 눈 뜨기 시작한 시베리아

4 중앙아시아-카자흐스탄, 우즈베키스탄, 키르기스스탄

- [전문가 기고] 유라시아 철의 실크로드, 현황과 전망은?

5 요르단

- 늘어만 가는 폐기물로 골치 아픈 요르단

6 수단

- 수단 SOC 인프라 현황과 기회

7 도미니카 공화국

- 도미니카 공화국 케이블카 시장동향

8 과테말라

- 과테말라 경전철사업(METRO RIEL) 추진현황 인터뷰

9 베네수엘라

- 베네수엘라 정부, 한국산 쓰레기 수거 트럭 및 부품에 관심

10 케냐

- 콘자 테크노폴리스 개발 현장을 가다

11 모잠비크

- 한-모잠비크 공간정보 분야 협력 확대

12 아프리카

- 이 기관들을 알면 아프리카 프로젝트가 보인다
- 한-아프리카 협력 확대의 신호탄이 된 아프리카개발은행 연차총회

인도네시아 정부 인프라 사업 참여, 민간기업도 가능

인도네시아 국가개발기획부(BAPPENAS)는 2018년 3월 말 ‘2018년 인도네시아 민관협력사업(PPP, Public Private Partnership)계획’을 발표하였다. 그간 인도네시아 정부는 인프라 프로젝트에 민간업체의 참여를 독려했다. 2005년부터 국영기업이 중심이 되어 민관협력사업을 국제 입찰경쟁 체제로 전환해 적극적인 외국인 투자 유치를 시도해왔고, 2015년 조코 위 정권이 들어서자 실질적인 민간기업의 참여가 활발해졌다. ‘블룸버그’지에 따르면, 인도네시아에서 2016년부터 2020년까지 진행되는 프로젝트의 자금 조달규모는 총 1,697억 달러로, 이 중 정부 예산이 151억 달러, 국영기업(SOE) 예산이 448억 달러, 민간기업 조달 자금이 1,098억 달러를 차지한다. 전체 조달 자금의 64.7%가 민간 자금이다.

인도네시아 정부의 PPP 사업은 크게 정부 제안사업(Solicited Proposal)과 민간 제안사업(Unsolicited Proposal)으로 나뉜다. 정부 제안사업의 경우 계획-준비-처리 단계로 추진되며 18~36개월이 소요된다. 계획 단계에서 3~8개월, 준비 단계에서 6~8개월, 그리고 처리 단계에서 약 4~8개월이 소요된다. 민간 제안사업은 참여 및 처리 과정이 정부 제안사업과 비슷하지만 사업 승인-경쟁입찰-PPP 협약서 서명 단계로 추진되며, 승인 및 경쟁입찰 단계를 민간이 주도적으로 준비해야 한다는 점이 특징적이다. 수익과 관련한 사업방식은 공공서비스에 대한 수익자 부담금(user fee), 정부가 확정 수입을 지급하는 AP(Availability Payment), 기타 합법적인 지급방식 등으로 진행된다.

인도네시아 국가개발기획부가 발표한 2018년 인도네시아 민관협력사업계획(PPP Book 2018)으로는 총

14개 프로젝트로 채택되어 검토 중에 있으며, 이 가운데 1개 프로젝트는 입찰 중에 있다.

표1 '2018년 인도네시아 민관협력사업계획'의 주요 프로젝트

2018년 준비 단계의 프로젝트	- 스마랑-데막 고속도로(Semarang-Demak Toll Road) - 수라바야-마두라 유료교(Surabaya-Madura Toll Bridge) - 족자카르타-바웬 고속도로(Yogjakarta-Bawen Toll Road) - 메단 시 시내 교통 사업(Medan Municipal Transport) - 쁘간baru 물 공급 사업(Pekanbaru Water Supply) - 시도아르조 종합 병원(Sidoarjo General Hospital) - 메단시 빠른가디 병원 개발(Development of Pirngadi Hospital in Medan) - 인도네시아 다르마이스 병원 국립 암센터(Indonesia National Cancer Center Dharmais Hospital) - 다기능 위성 사업(Multi Function Satellite) - 국가 통합 복지 시스템(National Integrated Welfare System) - 삼 라뚜랑이 의과대학 부속병원 사업(University of Sam Ratulangi Teaching Hospital) - 수라카르타 가로등 사업(Surakarta Street Lighting) - 누사캄방안 산업 교정 시설(Nusakambangan Industrial Correctional Facility) - 살렘바 교정시설 이전 프로젝트(Relocation of Salemba Correctional Facility to Ciangir)
2018년 준비 완료 프로젝트 (입찰자 6월 발표)	스마랑 물공급 사업(Semarang Water Supply)

자료 PPP Book 2018, 동명의 코트라 원문기사에 각 사업별 상세정보 제공

또한 미래에 시행 계획 가능성이 높은 프로젝트 70개도 PPP Book 2018 사업에 포함되어 있다. 공항 및 항만 분야의 교통 시설은 17개, 도로는 11개, 물공급 시설 7개, 하수처리시설 1개, 폐기물 처리 5개, 정보통신 분야 1개, 전력발전소 2개, 에너지 보존 2개, 도시 시설 2개, 교육·조사·개발 9개, 스포츠시설 1개, 보건 의료 11개, 석유·가스·신재생에너지 1개로 구성된다.

인도네시아 정부는 인프라 육성 개발을 매우 중요

하게 생각하고 있으며, 특히 물류·교통·보건의료·교육 인프라 개선에 집중하고 있다. 한편 해외건설협회 아시아인프라협력센터 이준 센터장은 인도네시아 정부의 PPP사업에 대한 법적 근거 설정 및 지원 노력에도 불구하고 현재까지 대부분의 PPP사업은 인도네시아 기업이 수행하고 있다고 설명한다. 외국기업의 경우 투자자금은 달러 등 경화로 조달되고 있지만 투자비용 회수는 대부분 현지화로 이루어져 환 리스크 등에 대한 부담감으로 사업 참여율이 저조한 편이고, PPP 사업보다 전력요금을 환율과 연동시키는 계약조건이 가능한 민자 발전사업(IPP, Independent Power Producer)을 선호한다고 한다. 게다가 프로젝트를 발주하는 정부기관과 민간 간의 오래된 네트워크 때문에 외국인으로서 인도네시아 민관협력사업에 참가하기는 어려운 상황이다.

그럼에도 인도네시아 정부는 예산 확보 및 기술 이전을 고려하여 외국기업의 참가를 긍정적으로 생각하고 있다. 따라서 외국기업이 PPP 사업에 참여하려면 매년 정부에서 발표하는 PPP Book의 프로젝트 내용 및 등록 절차와 관련 법규를 면밀히 파악해야 하고, 인도네시아 국가개발기획부(BAPPENAS)와 GCA(정부 계약 기관)와의 사전협의도 거쳐야 한다.

자료원 : BAPPENAS, Bloomberg, PPP Book 2018, 데일리해외건설, 해외건설협회 아시아인프라센터, The Jakarta Post 등, KOTRA 자카르타 무역관 자료 종합
 작성자 : 하유진(인도네시아 자카르타 무역관)

2018-06-06

[전문가 기고] 인도네시아 정부의 외국인 고용허가 제도 개정

조코위 대통령은 2018년 1월 내각회의에서 외국인

노동자 취업 허가 관련 규정을 간소화한다고 밝혔다. 인도네시아 정부는 이를 반영하여 2018년 3월 29일자로 외국인 근로자의 고용을 규정하는 대통령령 2018년 제20호(Peraturan Presiden No.20 Tahun 2018)를 발표하였다. 이는 외국인 근로자 고용에 대한 대통령령 2014년 제 72호를 개정한 법으로, 6월 29일부터 정식 시행될 예정이다.

개정된 법이 발효되면 외국인 고용허가 신청 절차가 간소화되며 인니에 진출한 글로벌 기업들에게 편의가 제공될 것으로 보인다. 그러나 자국민의 취업을 제고 역시 시급한 상황이어서 인도네시아 노동조합협회는 외국인 노동자의 현지 취업에 대해 크게 반발하고 있다. 이에 대해 외국인의 고용허가를 철저히 관리하겠다는 것이 정부의 기본적인 입장이다. 한 예로 2018년 5월 3일 노동부가 외국인 근로자 인니어 시험 의무화를 재추진하고 관련 법안을 준비하겠다고 발표한 사실은 외국인 근로자 유입에 대한 인도네시아 정부의 보수적인 입장을 보여준다. 즉 인도네시아 정부가 외국인 직원 고용허가 조건과 고용허가 발급 절차를 통해서 외국인 고용을 엄격하게 규제하는 것은 ASEAN 공동시장 발효 이후 인도네시아보다 인건비가 낮은 ASEAN 회원국가로부터의 저가 인력 유입을 막기 위한 것이다.

결론적으로 인도네시아 외국인 고용허가법은 개정되었으나 외국인에 대한 감독이 심해질 것으로 예상되며, 인도네시아에 진출한 우리 기업에도 피해가 우려된다. 이러한 점을 유념하여 새로 도입될 외국인 고용허가법 및 외국인 고용에 대한 노동부 등 정부의 움직임에 발 빠른 대처가 필요해 보인다.

작성者: 이승민 인도네시아 변호사(YSM&PARTNERS 법률사무소)

2018-06-06

베트남 정부, ‘디지털 옷 갈아입기’에 본격 박차

베트남 현지 언론에 따르면 폭 총리는 지난 5월 14일 중앙 및 지방정부 관료의 무관심과 관료주의적 태도 때문에 전자정부 구축 사업이 지지부진한 상태임을 지적하고, 전자정부의 조속한 구현과 정부 구성원의 적극적인 참여를 독려하는 차원에서 전자정부 구축 국가위원회를 설립키로 결정하였다.

현 정부의 핵심 과제 중 하나인 행정개혁 측면에서도 전자정부 구축은 중요한 이슈로, 2015년 10월 베트남 정부는 온라인 행정서비스 시스템 도입과 전자정부 구축 가속화를 위한 전자정부 결의안(Resolution 36a/NQ-CP)을 발표한 바 있다. 그 목표는 향후 3년간(2015~2017년) 정보기술(IT)을 활용한 행정개혁에 집중하고, 2016년까지 모든 중앙 부처의 3단계 온라인 행정 시스템 도입과 4단계 수준의 일반 대민 행정서비스 시스템을 구축하는 것이다. 더불어 UN의 전자정부 평가지표에서 2016년 ASEAN 4위, 2017년 ASEAN 3위에 도달하는 것을 계량 목표로 설정했다.

하지만 전자정부 구축에 대한 정부의 의지와 노력은 가시적 성과로 연결되지 못했다. 일례로 2016년까지 완료하기로 한 온라인 행정 시스템은 부처 간에 큰 수준 차이를 나타내고 있다. KOTRA 하노이 무역관이 자체적으로 파악한 바에 의하면, 2018년 6월 현재 18개 중앙 부처는 모두 자체 포털사이트를 운영 중이지만 3개 부처의 경우 온라인 서비스 수준이 2단계 수준에 머물러 있으며, 일부 부처에 한해서만 4단계 수준의 서비스가 제공되고 있다. 베트남의 전자정부 발전 지수도 목표치를 밑돌아 UN의 2016년 전자정부 평가 지표에서 베트남은 ASEAN 회원국 가운데 6위에 머물러 있다.

베트남 행정절차감사국의 응오 하이 판(Ngo Hai

Phan) 국장은 베트남의 전자정부 구축을 가로막는 가장 큰 장애로 시스템의 표준화 부재를 꼽았다. 지방정부는 물론 베트남 중앙정부와 각 부처마저도 저마다 다른 S/W의 전산망을 구축해온 탓에 시스템 간 연계 및 호환이 거의 이루어지지 않아 부서 간 데이터 공유가 거의 불가능하며, 오프라인을 통한 공문 송달 및 보고 결재가 여전히 큰 비중을 차지하고 있다는 것이다. 이러한 문제들을 개선하기 위해 데이터를 집중·연계하는 기능의 정부데이터센터 설립, 기존 프로그램들의 전면 재구축 등의 다양한 방안들이 내부적으로 검토되고 있다고 했다.

이러한 와중에 올해 3월, 문재인 대통령의 베트남 국민 방문 기간 중 응우웬 쉐언 폭(Nguyen Xuan Phuc) 총리가 한국 정부에 전자정부 구축 지원을 요청하면서 한국-베트남 양국 간 전자정부 협력사업의 물꼬가 트였다. 양국 정상은 전자정부 협력을 합의하면서 후속조치로써 3월 30일 하노이에서 한-베 전자정부 협력 포럼을 개최하기로 했다. 이에 따라 한국의 행정안전부는 관계 정부 부처 및 산하기관으로 구성된 전자정부 협력 사절단을 하노이에 파견하였다. 이때 진행된 고위급 회의에서 베트남 정부는 우리 정부에게 전자정부 관련 법·제도 정비, 국가데이터센터 구축, 전문가 역량개발, 효율적인 정부행정 시스템 마련, 표준화된 전자정부 시스템 구현 지원 등을 요청하였다.

5월 말에는 베트남 총리실 마이 띠엔 중(Mai Tien Dung) 장관이 5명의 국장급 관료와 민간기업 대표로 구성된 대표단과 함께 한국을 방문, 양국 간 전자정부 협력 양해각서(이하 MOU)를 체결하고 한-베 전자정부 협력포럼을 개최하였다. 앞서 2015년 베트남 정보통신부와 전자정부 협력 MOU가 한 차례 체결된 바 있으나, 베트남의 전자정부 주관기관이 정보통신부에서 총리실로 전환됨에 따라 이번 양국 간 협력 MOU가 다

시 체결되면서 협력 관계도 격상되었다고 할 수 있다.

베트남 전자정부 구축에 참여할 민간 파트너사는 현지 대형 통신사인 VNPT, Viettel, FTP 3사가 물망에 오른 상태이며, 이들 3사 모두 양국 간 협력포럼과 고위급 회의에 배석해왔다. 현지 주요 통신사(VNPT, Viettel, FTP)들과의 접촉을 시도해온 무역관 관계자에 따르면, 이들 기업들은 전반적으로 전자정부에 대한 전문적 지식과 경험, 기술이 부재한 상황으로 사업 수행을 함께할 해외 파트너사를 찾고 있고, 특히 한-베 양국 간 전자정부 협력 합의가 이루어지면서 이 분야에 성공 경험이 있는 한국 기업들과의 관계 구축을 희망하고 있다. 이는 한국이 보유한 선진 정보기술과 전자정부 개발 경험을 수출·전수할 수 있는 중요한 기회로, 우리의 관련 기업들의 적극적인 참여 노력과 기술 지원 및 홍보 노력이 요구된다.

자료원 : 한국행정안전부, WB(세계은행), UNPAN(유엔행정네트워크),
현지 언론 및 KOTRA 하노이 무역관 종합
작성자 : 신선영(베트남 하노이 무역관)

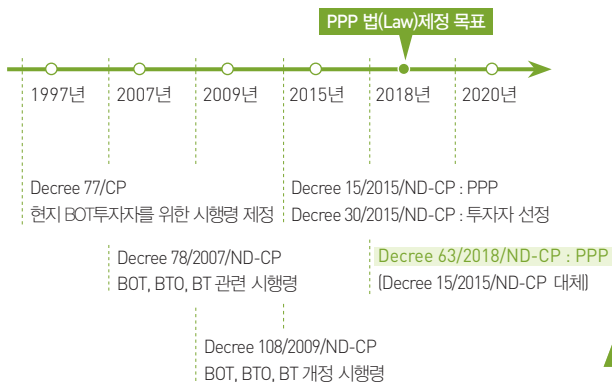
2018-06-12

베트남, 인프라 개발 위해 PPP 투자 유치 희망

2018년 5월 4일, 베트남 정부는 민관합작투자사업(이하 PPP) 관리 시행령 ‘Decree 63/2018/ND-CP(이하 Decree 63)’를 공포했다. 해당 시행령은 6월 19일부터 발효 예정이다. Decree 63은 Decree 15/2015/ND-CP(발효일 2015년 4월 10일)를 대체하는 것으로, 베트남 내 PPP 프로젝트 투자 방법·조건·분야를 명시하고 있다. 베트남 정부는 이번 개정 시행령을 통해 외국인 투자자들의 BOT 프로젝트 참여를 확대할 계획이다.

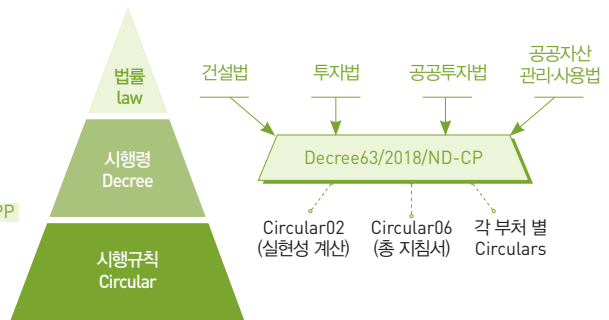
새로운 PPP 투자 시행령인 Decree 63의 주요한 개정 사항은 크게 7가지로 나누어볼 수 있다. 첫째, 1조 5,000억 동(2018년 5월 24일 기준 고시환율: 6,585만 달러) 이하 규모의 PPP 프로젝트에서 투자자의 자기자본 비율이 최소 15%에서 최소 20%로 확대되었다. 둘째, 투자자의 자기자본에 포함하지 않는 국가자본 범위가 규정되었다. PPP 프로젝트에서 국가의 참여 범위는 국가의 프로젝트 기여 자본, 국가가 투자자

그림1 베트남의 PPP 관련 법문 제정 연대표



자료 호치민 무역관

그림2 Decree 63 관련 법문



자료 호치민 무역관

에게 지불한 비용, 부지 및 사무실 공간 양도를 포함하는데, 이 중 국가의 프로젝트 지원 자금, 보조공사 지원 자금, 부지정리 및 이전 비용, 피해 보상금 지출은 총 투자 자본에 포함되지 않는다고 명시되어 투자자의 자기자본 비중 계산 시 제외된다. 그리고 BP(Build-Transfer) 계약에서 비즈니스 라이선스를 허가하는 것 또한 국가의 참여로 간주된다. 넷째, PPP 프로젝트 회사 설립 전 투자등록증(IRC, Investment Registration Certificate) 조건이 삭제되어 차후 프로젝트 행정 절차를 간소화하는 데 도움이 될 것이라고 평가받고 있다. 다섯째, PPP 장려 분야가 공원, 주차장 및 기계, 장비 보관시설, 관광 등으로 확대되었다. <표2 참조>

표2 PPP 투자 분야 비교표

Decree15/2015/ND-CP	Decree 63/2018/ND-CP
제4조. 투자 분야 및 프로젝트 분류	제4조. 투자 분야 및 프로젝트 분류
1. 인프라 건설, 개선, 운영, 경영, 관리 및 설비, 공공서비스 공급은 다음의 각호를 포함한다.	1. 베트남은 다음의 민관협력사업(PPP)을 권장한다.
가) 교통운송 및 관련 서비스 인프라 시설;	가) 교통운송;
나) 조명 시스템; 상수도 시스템; 하수 시스템; 폐기물 및 폐수 수거·처리 시스템; 공공주택; 재건축; 공동묘지;	나) 발전소, 송전선로;
다) 발전소, 송전선로	다) 조명 시스템; 상수도 시스템; 하수 시스템; 폐수 및 폐기물 수거·처리 시스템; 공원; 주차장 및 기계·장비 보관 시설; 공동묘지;
라) 의료, 교육, 트레이닝, 직업교육, 문화생활, 스포츠 및 관련 서비스 인프라 시설; 관청;	라) 관청; 관사; 공공주택; 재건축;
마) 상업, 과학기술, 수문기상, 경제 구역, 산업 단지, 하이테크 산업 단지, IT 특화 산업단지 인프라 시설; 정보통신 응용시설	마) 의료; 교육, 트레이닝, 직업 교육; 문화 생활; 스포츠; 관광; 과학기술, 수문기상; 정보통신 기술 응용;
바) 농업, 농촌 진흥 사업 인프라 및 농산물 가공 진흥 서비스;	바) 상업 인프라; 도시 인프라, 경제 구역, 산업 단지, 산업 클러스터, IT 특화 산업단지; 하이테크 기술 인프라; 인큐베이션 시스템, 기술개발원, 중소기업을 위한 코워킹스페이스;
사) 총리령에 따른 기타 분야	사) 농업, 농촌 진흥 사업 인프라; 농산물 가공 진흥 서비스; 아) 총리령에 따른 기타 분야

주 새롭게 추가된 부분을 붉은 글씨로 표시

자료 호치민 무역관 종합

여섯째, 프로젝트 양도 조건이 변경되어 새로운 시행령은 공사가 완료되거나 프로젝트 운영 준비가 완료됐을 때, 대주(lender) 또는 다른 투자자에게 프로젝트 권한과 책임을 부분 또는 100% 이전할 수 있다고 명시되었다.(단, 프로젝트 규모·목표·기술기준, 투자 조건은 변경하지 않아야 한다) 마지막으로, 타당성 조사 규정이 변경되어 베트남의 ‘국가주요 프로젝트(Projects of National Significance)’는 국회에 단독 승인 권한이 있고, 총리(prime minister)는 Group-A 프로젝트 중 특정 유형의 프로젝트 투자를 재가할 수 있다.(Group-A는 국가예산이 3,000억 동(1,320만 달러) 이상 투입되거나 프로젝트 자금의 30% 이상이 국가예산에서 출자된 프로젝트를 가리키며, BT 계약 또한 이에 포함할 수 있다.) 국가 주요 프로젝트와 Group-A 프로젝트를 제외한 프로젝트들은 정부 부처 기관에 재가 권한이 있다.

PPP 투자법은 2019년 11월 제8차 국회 회기에서 PPP 투자법 초안을 제출하고 이후 수정 작업을 거쳐 2020년 5월 제9차 국회 회기에서 이를 최종 승인받을 계획이다. 베트남에는 정부 보증에 대한 법적 제도가 없어 환율 및 수익보증에 대한 위험부담 문제가 있는데, 이는 PPP 교통 인프라 프로젝트의 외국인 투자자들이 염려하는 주요 관심사이다. 또한 현지 조달청은 Decree No. 30 개정 초안 중으로 입찰문서 제출에 관련한 국가 입찰체계 규칙 추가를 고려하고 있다고 밝힌 바 있다.

베트남이 중진국으로 성장함에 따라 앞으로는 ODA 지원금이 감소될 예정이다. 하지만 베트남의 예산으로 수천억 달러에 이르는 프로젝트 비용을 보충하는 것은 불가능하기 때문에 현재 베트남은 정부와 민간이 합작 투자할 수 있는 PPP 프로젝트에 크게 기대하고 있는 상황이다. 따라서 최근 시행령 개정(Decree 63)과

2020년 예정하고 있는 PPP 투자법 제정은, 차후 PPP 프로젝트를 확대하기 위한 베트남 정부의 적극적인 태도를 보여주는 것이라 할 수 있다.

자료원: 2018 Market Outlook: Public Private Partnerships in Vietnam Infrastructure 설명회, Decree15/2015/ND-CP, Decree No.63/2018/ND-CP 및 KOTRA KOTRA 호치민 무역관 자료 종합
 작성자: 윤보나(베트남 호치민 무역관)

2018-05-25

연해주 항만개발 어떤 프로젝트가 있나

연해주 남부에 신규 항만 개발계획이 증가하였다. 대표적인 개발 프로젝트는 총 8개로 ① 베라항 개발 프로젝트, ② 수호돌 지역 개발 프로젝트, ③ 보스토치니항 3단계 개발 프로젝트, ④ 보스토치노-우랄 터미널 프로젝트, ⑤ 나훓카 상업항 확장 프로젝트, ⑥ 세베르항 개발 프로젝트, ⑦ SUEK 바니노 석탄항 확장 프로젝트, ⑧ 사하트란스 바니노항 확장 프로젝트 등이다. (상세한 정보는 코트라 원문 참고)

연해주는 왜 이렇게 많은 항만 개발을 계획한 것일까? 우선 한국 및 중국을 비롯한 아태 지역으로의 석

탄 수출이 증가한 것과 연관이 높다. 극동러시아 서부 혹은 시베리아 동부에서 생산되는 석탄에 대한 한국과 중국 등의 수요가 증가하면서 석탄 수출 확대를 위한 항구 개발이 요구된 것이다. 다른 이유로는, 2018년부터 별도의 환경설비를 갖추지 않은 부두에서 석탄을 보관 및 선적하지 못하도록 규제했기 때문이기도 하다. 즉 '환경적으로 안전한, 최신 설비를 갖춘 항만 시설'에 대한 수요가 형성된 것이다. 이러한 상황에서는 기존 부두를 리모델링하는 것보다 변경된 법적 기준에 맞춘 신규 항만 개발이 더 유리하다. 무엇보다 향후 석탄수출 시장에서 기존 항구보다 높은 경쟁력을 보유했을 수 있고 비용 면에서도 이점이 있다는 것이다.

2016년 기준 연해주 전체 물동량은 연 5,300만 톤으로, 물동량 기준 보스토치니항은 약 67%, 블라디보스토크항(상업+어업)은 21%, 포시에트항은 9%, 올가항은 3%를 소화하고 있다. 2017년 블라디보스토크 상업항은 연간 최대 물동량을 기록하는 등 최근 연해주의 물동량이 전반적으로 증가세에 있다. 이에 따라 블라디보스토크항을 비롯한 항만은 확대에 앞서 설비 현대화를 적극 추진 중이다. 석탄의 수출 증가로 블라디

그림3 연해주 남부지역 주요 항구 위치도



자료: 블라디보스토크 무역관

보스토크, 보스토치니, 바니노 등 기존 석탄 터미널도 현재 최대 수용량을 보이고 있다. 하지만 기존 항구는 부지 부족 등의 이유로 증가하는 물동량을 소화하기 어렵기 때문에 장기적으로는 석탄, 가스, 곡물 터미널 등 용도에 따른 별도 항만개발이 필요한 상황이다.

현재 환경 및 설비 등의 사유로 현재 극동러시아 18개 항구 중 석탄 전용 부두로 운영되는 곳은 ① 달트란스우골(하바롭스크주), ② 보스토치니항 및 ③ 포시에트항(이상 연해주) 등 세 곳뿐이다. 하지만 분진 등 환경적 문제로 부두 건설 예정지 인근 주민들의 반발이 증가하고 있어 개발사업에 부정적 영향을 끼칠 수 있다. 따라서 항만개발 참여 시 토지 소유 여부뿐 아니라 환경성 영향 등에 대한 사전조사 등에도 대비할 필요가 있다.

자료원 : 각 프로젝트 자료, 현지 언론 및 KOTRA 블라디보스토크 무역관 자료 종합
 작성자: 신지현(러시아 블라디보스토크 무역관)

2018-06-28

스마트 시티에 눈 뜨기 시작한 시베리아

최근 노보시비르스크시 정부는 2018년 4월 러시아 과학아카데미 시베리아 지역사무소와 함께 ‘도시 기술’ 포럼을 개최하는 등 기술 도입을 본격적으로 추진하고 있다. 2018년 포럼에는 러시아뿐만 아니라 벨라루스, 카자흐스탄의 과학개발 기관, 과학산업 기업, 혁신 기업들과 투자 전문가들이 참석했으며, 독일과 싱가포르, 일본 기업도 참가했다. 주요 도입 분야로는 에너지 효율, 혁신에너지, 주택 및 공동관리 시스템, 스마트 홈, 스마트 건축, 교통수단 및 도로 건설, 도시 보안 등 궁극적으로 경제적인 도시환경 조성이 목적이다.

교통 부문에서는 모스크바의 Softline Trade (<http://softline.ru>)사가 이미 노보시비르스크시와 계

그림4 노보시비르스크시 스마트 정류장



자료 https://nsk.rbc.ru/nsk/05/04/2018/5ac5e3e19a79478b06f1b3b3?from=regional_newsfeed

약을 체결, 교통체증을 해소해줄 교통관리 프로그램을 개발하여 테스트를 진행했다. 스마트 신호등은 체증 정도에 따라 신호등을 조정하고, 가장 가까운 주차장의 위치 및 사용 가능한 공간 등의 정보까지 제공한다. 성공적인 테스트 결과에 따라 대부분의 교차로에 스마트 신호등이 설치될 예정이며, 교통 체증이 크게 감소할 것으로 예상된다. 노보시비르스크시 정부는 2017년 12월부터 스마트 버스정류장도 시범적으로 운영하기 시작했다. 스마트 버스정류장은 이용자와의 커뮤니케이션이 가능하며 신호등, 비상호출 버튼, 비디오 감시, 무료 와이파이 제공 및 핸드폰 충전도 가능하다.

반면 현재 노보시비르스크 시내에서 이용 가능한 트램과 버스에서는 여전히 안내원이 현금 요금을 받고 표를 주고 있다. 2017년 12월, 자동결제 기술을 도입해 안내원 없는 첫 트램이 운행됐으나 운전수 역할이 늘어나거나 승객 탑승 시간이 증가하는 등의 다양한 부작용이 나타났다. 또한 아직 대중교통 카드 도입이 활성화되지 않았기 때문에 한국 지하철 등에서 쓰이는 1회용 카드 및 전자결제 시스템 도입에 대한 논의가 활발하게 진행 중이다.

노보시비르스크주는 현지 과학기술단지인 아카템 고로독에서 스마트 시티 조성에 대한 자체 기술 개발에 힘쓰고 있다. 그러나 기술이 상용화되려면 많은 시간이 소요되기 때문에 시베리아 내 도시들은 외국기업으로부터 스마트 기술을 도입하고 있으며, 외국기업들도 현지 시장에 적극적으로 홍보하고 있다. 한 예로, 보로네시(Voronezh)사는 2017년부터 일본 기업들과 협력하여 스마트 홈을 조성하기로 했다. 스마트 홈은 아파트를 건축할 때 친환경 마감재를 사용하며, 세입자들은 건강 센서를 활용해 혈압과 체온을 조절할 수 있다. 일본 업체들은 물 공급을 끊지 않고 수도를 내부에서 수리하는 기술, 쓰레기 소각 가스를 활용한 난방 기술 등을 보로네시사에 전수한 것으로 알려지고 있다.

노보시비르스크 시청 혁신 산업부 국장 알렉산드르 룰코(Alexander Lyulko)에 따르면 "노보시비르스크시의 스마트 도시 사업은 도로, 대중교통, 경제, 환경, 스마트 홈, 에너지 및 에너지 효율성을 우선적으로 개발 중"이라고 언급하였다. 노보시비르스크시와 별개로 주 정부도 최대 5%까지 혁신기술 실현에 자금을 제공하는 결의안을 채택할 예정이며, 정부와 민간사업의 파트너십 또한 한 방법이 될 것으로 제안하고 있다.

시베리아 지역의 스마트 도시 추진은 아직 걸음마 단계이지만, 이 지역 주요 도시들은 아직 자체 기술이 부족하기 때문에 다양한 신기술 도입 수요가 높은 편이다. 따라서 각 주정부가 추진 중인 스마트 도시 관련 프로젝트는 스마트 기술을 보유한 우리 기업에게도 진출 기회가 될 수 있을 것으로 판단된다.

자료원 : 러시아 언론사 RG.RU, VSEON, 노보시비르스크 언론사 VN.RU 및 KOTRA 노보시비르스크 무역관 종합
 작성자 : 송민선(러시아 노보시비르스크 무역관)

2018-06-22

[전문가 기고] 유라시아 철의 실크로드, 현황과 전망은?

중앙아시아의 물류 상황이 급변하고 있다. 과거 소련에서 독립한 국가라는 공통점을 지닌 중앙아시아 국가는 물류의 변화를 통해서 자국의 이익을 극대화하기 시작했으며, 더 나아가 2010년에 러시아와 관세동맹을 맺은 카자흐스탄, 키르기스스탄은 통합 통관을 모색하면서 수입품목을 다변화하고 있다.

① 카자흐스탄: 카스피해 유전 및 풍부한 지하자원에 기반하여 독립 후 고도성장한 국가로, 한국은 건설 자재, 중장비 및 플랜트, 철강, 화학제품 등을 수출한다. 대부분의 컨테이너 운송경로는 중국 청도와 연운항을 경유하는 TCR(중국횡단철도)이며, 러시아 보스토치니를 경유하는 TSR(시베리아횡단철도)도 병행되고 있다.

카자흐스탄은 내륙국가라는 지리적 단점 때문에 해상과 철도 및 트럭을 이용한 복합운송이 필수적이다. 그리고 수입 의존도가 높아 수출입 물량이 불균형하여 물류비가 높다. 이러한 문제들을 해결하고자 중국과 카자흐스탄 정부는 정기적인 철도 블록트레인(Block train) 시스템과 트럭운송을 개발하고 안정화시켜 물류비용을 낮추고 교역량을 늘리는 데 역점을 두고 있다. 최근 중국 서안과 카자흐스탄 간 도로 건설 협력이 합의됐고, 블록트레인으로 카자흐스탄을 경유하여 유럽으로 연결되는 컨테이너 물류운송이 개시됐다.

② 우즈베키스탄: 과거 '대우공화국'이라 불릴 만큼 한국과는 매우 친숙한 나라이다. 대우자동차에서 설립한 공장이 국영기업이 되어 있고, 세계 5위의 면화 생산국이자 세계 2위의 면화 수출국이다. 일부 면화는 원면과 원사로 가공되어 수출 의존도가 높았지만, 최근 롯데화학이 면화공장을 완공하여 각국으로 대량 수

출하고 있어서 우즈베키스탄의 고용 창출과 수출 증대에 기여하고 있다.

우즈베키스탄으로 향하는 운송경로는 TSR, TCR, TIR(이란횡단철도)이 있으며, 컨테이너는 주로 TCR & TSR로 집중되고 트럭운송 화물은 중국과 이란을 경유해서 운송되고 있다. TCR은 카자흐스탄 국경인 DOSTYK(도스틱)과 ALTYKOL(알틴콜)을 경유하게 된다. 우즈베키스탄으로 향하는 통과 화물임에도 불구하고 국경세관에서 무작위로 컨테이너 검수를 하면서 도난, 파손, 압류 등이 빈번히 발생되고 있어 서류상에 기재되지 않는 품목은 일체 선적하면 안 된다. 중국은 우즈베키스탄과의 원활한 철도 운송을 위하여 카자흐스탄 경유가 아닌 키르기스를 경유하여 우즈베키스탄의 안디잔 지역을 연결하는 계획을 세우고 있다.

우즈베키스탄 수입통관은 과거 수입자만이 세관과의 관계로 통관해야 한다는 분위기가 절대적이었으나, 한국의 포스코건설이 최초로 우즈베키스탄에 진출하면서 도로포장 장비 및 설비, 자재를 DDU 통관한 이후로 한국 EPC 업체가 참여한 건설 프로젝트의 면세 통관 등이 주를 이루면서 지역별 세관의 기준이 전산화로 정리되어 점진적으로 투명해지고 있다.

③ 키르기스스탄: 산과 물이 국토의 70%에 해당하는 내륙 국가이며 중국, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 타지키스탄과 인접해 있다. 해발고도 3,000m가 넘는 산악지형을 가로지르는 도로들이 많아서 겨울에는 눈사태 사고가 빈번하며 교통 환경의 제한이 심한 편이다. 인근 국가들에 비해 정권교체가 잦았으나 비교적 안정적이며, 2014년에는 러시아가 주도하는 유라시아경제연합(EAEU)에 가입하면서 주변국가 대비 통관비가 저렴하여 중앙아시아의 허브 역할이 가능하다. 한국과는 중고자동차 및 부품, 생활용품 등의 교역이 활발해지면서 컨테이너 물량이 늘어나고 있다.

중국의 카쉬(Kashi)에서 키르기스스탄의 국경 도시인 이얼크쉬탐(Irkeshtam)까지 철도가 건설되었으며, 2020년에는 이얼크쉬탐과 우즈베키스탄 국경 도시인 오쉬(Osh)를 잇는 표준궤도 철도를 착공하여 2025년 완공될 예정이다. 이 철도가 완공되면 CIS 국가에 광궤가 아닌 상용 표준궤 철도가 건설되어 중국의 웨건이 별도의 환적 없이 키르기스스탄과 우즈베키스탄의 국경인 오쉬까지 도착할 수 있으므로 운송기간이 대폭 단축될 것으로 기대된다.

작성자: 정태형(KYL 로지스틱스)

2018-07-31

늘어만 가는 폐기물로 골치 아픈 요르단

요르단의 국가 고체폐기물 현황 보고서에 따르면 요르단 고형폐기물 발생량은 연간 207만 톤(2014년)이며 폐기물 증가율은 연간 3%이다. 수도 암만 경우 2016년 기준 연간 102만 톤이 수거되었는데, 이는 2015년 대비 8%가 증가한 수치다. 현재 요르단에는 분리수거 제도가 도입되지 않아 전체 폐기물 중 약 3%만이 재활용되고 있다. 고형폐기물은 종류별로 음식물이 63%, 플라스틱류가 16%, 종이류 11%를 차지한다.

요르단 내 폐기물처리장은 북부, 중부가 각 7곳, 남부가 10곳으로 전국에 총 24곳이다. 이 중 국제기준에 부합하는 곳은 알 가바위(Al Ghabawi landfill) 매립지 1곳으로, 수도 암만에서 27km 동쪽에 위치하며 3,000㎡ 공간에서 요르단 전체 고형폐기물의 약 50%를 처리하는 최대 폐기물 처리장이다. 2003년 이 처리장은 환경영향평가를 거쳐 2,200만 달러가 투자되어 건립되었으며, 침출수 유출을 방지하기 위한 차단벽이 설치되어 있다. 그러나 다른 매립지는 차단벽을

설치하지 않아 침출수로 인한 토양, 수자원 오염, 악취 문제가 발생하고 있다. 시리아 국경 근방에 위치한 아카이데(Akaider) 매립지는 인근에 야르묵강이 흘러 강물 오염의 우려가 있고, 시리아와 갈등의 원인이 되기도 한다. 단층지대에 자리한 마프락 매립지는 지하수 오염의 우려가 있고, 암만-자르카 사이의 루세이파(Russeifa) 매립지는 간선도로 인근에 위치하여 자동차로 지나갈 때 창문을 열면 악취가 심할 정도다.

비산유국인 요르단은 화력발전으로 전기를 생산하기 때문에 재정 부담이 큰 편으로, 신재생에너지(풍력, 태양광) 등 대체에너지 개발에 관심을 쏟고 있다. 암만 시청(GAM)에서 운영 중인 알 가바위 매립지는 암만과 자르카 지역에서 발생하는 가정용 쓰레기(domestic waste)가 주처리 대상이다. 알 가바위 매립지 폐기물 처리용량은 연 600만 톤(1일 16,000톤)으로서 폐기물 시설(waste cell)은 현재 3기가 가동 중이다. 폐기물 소각에 디젤유나 전기를 사용하는 데 연간 전기요금 1,100만JD(1,500만 불)씩 소요됨에 따라, 바이오가스 발전소 건립을 적극 추진 중이다. 암만 주정부(GAM)는 연간 170만 톤의 폐기물을 담당할 4호기 모델을 알 가바위 매립지에서 나오는 메탄가스를 이용한 폐열 활용발전소(5MW)와 연계기로 했다. 이는 요르단 최초의 바이오가스 발전소로, 사업 재원 2,200만 달러(1,600만JD)는 유럽재건개발은행(European Bank for Reconstruction and Development)을 통해 무상 원조와 차관으로 확보하였고, 요르단 현지 시공사인 AL-Tadweer Company가 참여한다. 2018년 초 암만 시청과 그리스 회사가 발전기 공급 관련 계약을 체결했고, 발전기는 2018년 말까지 납품될 것이다. 알 가바위 매립지는 4호기에 그치지 않고 2027년까지 총 9기까지 건설할 계획이다. 5호기(연 500만 톤 처리용량) 설계와 입찰도 4호기 준공과 병행하여 진행 중이

며, 2단계로 구분하여 870만 달러를 투입할 계획이다.

암만무역관은 암만시청 환경국을 방문해 한국형 플라즈마 소각로 기술을 가진 중소기업 기술을 소개한 바 있다. 플라즈마 소각로 기술은 기존 쓰레기 소각방식에 비해 환경유해물질을 대폭 절감할 수 있고, (기존 방법 처리시 폐기물량 100% ⇒ 플라즈마 소각 기술이 용 후 폐기물량 20~30%) 발생하는 열은 발전에 응용할 수 있다. 다만, 한국형 플라즈마 시설은 발전단가가 기존 소각로에 비해 약간 높고, 200톤 내외 시설 위주로 소규모인 데 반해 암만시청 측 폐기물 처리용량은 1일 4,000톤으로 대용량이어서 즉시 적용이 어렵고, 폐기물 성분분석이 이루어져야 하는 과제가 있다.

아직 요르단에는 분리수거 개념이 자리 잡지 못했지만 곧 환경의 중요성을 인식하게 될 것으로 보인다. 이에 독일, 미국, 캐나다, 영국 등은 이미 발 빠르게 요르단 환경미화 프로그램에 적극적인 역할을 하고 있다. 독일은 암만 시내용 폐기물 수거차를 공급하고 요르단 환경 개선을 위해 6,500만 유로를 원조했고, 미국은 US AID를 통해 환경인프라 개선을 위한 조사사업을 지원했다. 캐나다는 북부 아카에데 매립지 개보수를 위해 1,500만 달러를 원조했다.

우리나라 난지도 바이오가스 열병합발전소는 하루 2.6만 톤의 바이오가스를 난방공사에 공급하여 8,000세대에 공급하고 있다. 이처럼 난지도 매립지를 친환경 생태공원으로 탈바꿈시킨 저력이 있는 만큼 고품질 폐기물 처리로 고민하는 중동 지역에 우리 기술을 홍보할 만하다.

자료원 : 요르단 고품질폐기물 실태 조사보고서, Jordan Times기사.

암만 무역관 자료종합

작성자: 이민호(요르단 암만 무역관)

2018-06-29

수단 SOC 인프라 현황과 기회

수단은 1997년부터 2017년 10월까지 미국의 경제 제재를 받았다. 더욱이 아직 테러지원국 지위에서 벗어나지 못해 서방과 국제기구로부터 인프라 개발을 위한 차관, 자금 공여, 부채 탕감이 어려운 상태이다. 그로 인해 공항, 항만, 도로 등 대부분의 SOC 시설 개발이 미비한 상태다. 1999~2010년까지 지속된 석유개발에 따른 외화 사정 개선으로 인프라 개발에 투자, 그나마 수도인 하르툼과 제1항구도시인 포트수단, 일부 농업도시를 중심으로 인프라 건설이 이뤄진 상태이나 아직까지 전반적인 인프라 개발, 유지보수 수준은 낙후된 상태이다. 그러던 2017년 10월, 미국발 대(對)수단 경제 제재가 20년 만에 전격 해제되었고, 테러지원국 해제까지 논의되고 있어 앞으로 인프라 개발과 산업화, 외국인 투자가 동시에 급물살을 탈 것으로 기대된다.

수단의 수도인 하르툼은 수단 전체 전력의 90%를 소비하고 있으며, 2017년 말 기준 전체 인구의 37%만이 전기 사용이 가능하다. 즉, 전체 인구의 63%인 2,200만 명 정도는 아직 전기 인프라 혜택을 받지 못하고 있다. 전력 수요는 매년 평균 14% 내외 증가세를 보이며, 전체 전력생산의 57%는 가정용으로 소비된다. 산업화 미비로 인해 공장이나 농장 등의 전기 소비 비중은 높지 않은 상태다. 전력은 수력발전(총 1,673MW급)을 가장 많이 활용하고 있으며, 기후 영향으로 수력발전이 여의치 않을 때는 화력발전(총 1,425MW 급)에 의존하는데, 화력발전의 비중이 높아지는 추세다.

수단은 총 6개의 수력발전소를 보유하고 있는데, 이 가운데 하르툼 북쪽 300km에 위치한 메로에(Merowe) 수력발전소는 수단 내 최대 전력공급원으

로 중국 자본에 의해 건설되었다. 화력발전소는 총 13개로 전체 생산용량은 1,500MW급이며, 종류는 증기터빈, 가스터빈, 열병합, 디젤 등이 있다. 수단 전력공사의 향후 발전소 건설 프로젝트 계획에 따르면 2021~2024년까지 7개 수력발전소(총 1,9741MW)가 건설되고, 2018~2020년까지 7개의 화력발전소(총 4,955MW급)가 건설될 예정이다. 또한 풍력(3개), 태양광(10개), 지열(2개), 원자력(2개) 발전소 계획도 보유 중이나 실현 시기를 예측하기는 어려운 상태이다. 이외에도 송배전 인프라를 확장하고 에티오피아-이집트와 전력 인프라를 공유할 계획도 보유하고 있다.

철도의 총 연장 길이는 5,500km이다. 유지보수 미비로 철도 상태가 열악하여 이중 일부만 사용 가능하며 오래된 협궤 철도가 대부분이다. 모든 철도는 수단 철도공사(Sudan Railway Corporation)가 운영하는데, 주로 사용되는 철도는 와디할파(Wadi Halfa)~하르툼~엘오베이드(El obeid)을 잇는 노선, 포트수단~하르툼 노선, 엘오베이드~니알라(Nyala) 노선이다. 수단 철도공사는 현재 1,435mm의 표준궤로 120~160km/h로 달릴 수 있는 철도를 건설하고 객차를 현대화할 계획이며, 이들 라인 대부분은 현재 노선에 맞춰 설치될 예정이다. 도로 총 연장 길이는 5만km이다.

도로 상태는 매우 열악하며, 비포장도로가 대부분이다. 포장도로도 유지보수가 제대로 되지 못하는 상태인데다 대부분의 도로가 사막지역에 위치하여 우기에는 통과하는 데 어려움이 있다. 아스팔트 포장도로는 하르툼 시내 일부 그리고 도시 간 도로 중 포트수단~카살라를 거쳐 카르툼, 카르툼노스, 움두르만 구간, 카르툼~세나르, 서쪽으로는 움루와바와 엘오베이드, 북쪽 사막을 지나 동갈라에 이르는 구간 정도이다. 버스는 하르툼, 포트수단과 카살라 정도를 운행하

고 있다. 자갈 포장도로는 하르툼에서 포트수단, 아트바라(Atbara), 동갈람 게다리프(Dongolam Gedarif)를 연결하고 있으나 도로상태가 열악하다. 대도시에는 택시, 삼륜차, 버스 등이 운행하고 있으나 지방 도시 대부분은 아직까지 당나귀, 낙타가 주요 교통수단으로 사용 중이다. 수단 정부는 1998년부터 민자 방식의 도로 건설 허용, 이란 정부의 자금 지원을 받아 라박(Rabak)~주바(Juba) 간 도로를 건설 중이며, 사우디아라비아와의 계약을 체결하여 하르툼~포트수단(250km)간 신도로 건설을 추진 중이다. 이밖에 UAE 자금 지원으로 하르툼~와드메다니(Wad Medani)를 연결하는 126Km 도로도 건설 추진 중이다.

항만과 수상교통으로는 나일강을 따라 하르툼항 등의 항만이 있으며, 홍해를 따라 포트수단, 사와킨(Sawakin) 등의 항만을 보유하고 있다. 수단 최대의 국제 물동항은 수단 북동부, 홍해에 위치한 포트수단이며, 수단 정부는 4개의 상선을 보유하고 있다. 항공 및 공항은 수단 국영 항공사인 수단 에어웨이(Sudan Airways)가 707s 2대, 보잉 737-200s 2대, Fokkers 4대, 에어버스 3대를 보유하고 있으나 미국의 테러지원국 지정 등의 영향으로 항공기 및 부품 도입이 어려워 국제선은 미취항 중이고 국내선만 운항 중이다. 대표적인 국제공항은 하르툼 국제공항, 포트수단 공항 외 61개의 지방공항 보유, 이 중 12개 공항이 포장 활주로를 보유하고 있고 이외 1개의 헬리포트를 보유하고 있다.

수단 SOC 인프라 개발은 오랜 기간 미국으로부터의 제재, 남수단 독립(2011) 이후 경제사정 악화에 따른 외화 부족으로 미진한 상태이다. 단, 수단 내 제1항구도시인 포트수단~하르툼까지 철도 운행이 정상화된 점은 고무적인 일이며, 미국의 대 수단 테러지원국 해제 시 서방으로부터의 차관 수혈로 인프라 개발, 산

업화, 외국인 투자에 탄력이 붙을 것으로 기대된다. 아울러 전기, 통신 주요 인프라 사용 요금이 저렴하여 기업에게는 이점으로 작용할 것이다. 이에 대 수단 비즈니스 진출을 검토 중인 기업은 자사가 중시하는 인프라 개발 현황 및 계획에 대한 사전 점검이 필요하다.

자료원 : BMI, 수단 비전, 수단 전력공사, 수단 철도공사
작성자 : 임성주(수단 카르툼 무역관)

2018-07-17

도미니카공화국 케이블카 시장동향

도미니카공화국 정부는 교통체증을 해결하기 위해 기존 지하철 노선과 연계할 새로운 운송 시스템으로 케이블카를 주목, 지하철 노선 확장과 함께 케이블카 건설 확장을 계획 중이다. 케이블카는 현지의 특성상 안전성을 확보하고 시간과 비용을 절약할 수 있는 운송수단으로 평가되고 있다.

현재 수도 산토도밍고에서 케이블카가 운행 중인데 시간당 6,000명 수송이 가능하다. 속도는 18km/h이며, 수용인원은 한 캐빈당 10명이고, 비용은 지하철 요금보다 저렴한 수준의 20도미니카 페소, 운행시간은 지하철과 동일한 오전 6시~오후 10시까지이다. 케이블카는 시간당 70km의 바람에도 안전하게 작동하고 악천후 시 캐빈을 보관할 차고와 긴급 상황에 대처할 수 있는 자체 발전소가 별도 설치되어 있다. 케이블카 배선은 25년마다 교체해야 한다고 알려져 있다. 현재 운행을 시작한 케이블카 노선 외에 추가 노선을 확장 중인데 2018년 12월경 완공 예정이다.

정부 관계자는 새로운 케이블카를 지하철(메트로), 버스 등 기존 대중교통 시스템과 통합 운영할 계획이라고 발표했다. 현지 운송 개편 사무국 관계자와 인터뷰한 결과, 프로젝트 관련 부품 및 원자재, 물류 등 다

표3 케이블카 설치 운영 타 중남미 국가와 비교 현황

Project/Cities	Lines	Length(km)	Stations	Cost(US\$ Million)	Type of cabins
My Cable Car/ La Paz, Bolivia	3	10.4	11	234	10 people seated
Cable Car/ Rio de Janeiro, Brazil	1	3.50	6	133	8 people + 2 standing
Metrocable/ Manizales, Colombia	2	3.58	7	46.8	9 people + 2 standing
Metrocable/ Medellin, Colombia	3	9.47	10	107	10 people + 2 standing
Metrocable/ Caracas	1	1.80	5	3.18	10 people seated
Cable Car/ Santo Domingo, Dominican Republic	2	5.00	4	68.5	10 people seated

자료 La Barquita and Environments(URBES)

양한 수요가 발생하므로 한국의 성공 사례를 홍보한다면 우리 기업들에게도 시장을 개척할 기회가 주어질 것으로 전망했다.

자료원 : KOTRA 산토도밍고 무역관 자료 종합

작성자 : 루이스 카를로스(Luis Carlos)(도미니카공화국 산토도밍고 무역관)

2018-06-23

과테말라 경전철사업(METRO RIEL) 추진현황 인터뷰

과테말라의 민관협력사업청(이하 ANADIE)은 정부 법령에 따라 2011년에 설립된 공공기관으로 민자 투입(PPP) 국가 인프라 프로젝트 사업화를 총괄한다. 그

간 사업화 성과가 없다는 오명이 있었으나 최근 들어 가시적 성과를 내기 시작했으며 근래 낙찰된 에스킨틀라-께찰(ESQUINTLA-PUERTO QUETZAL) 간 고속화도로 사업이 대표적 사례이다. 이 사업은 지난 7월 4일 'AUTOPISTAS DE GUATEMALA' 컨소시엄에 낙찰됐으며 현재는 국회 승인만 남겨둔 상태다. 현재 6개의 PPP 프로젝트를 사업화하고 있는 상황에서 상기 성공사례를 경험 삼아 여타 PPP사업 또한 가속화될 것으로 전망된다.

한편 핵심사업인 도심 경전철사업(METRO RIEL)이 본 궤도에 오르기 위한 미해결 과제는 여전하다. 2016년 타당성 조사(스페인계 IDOM사) 완료 후 후속

표4 ANADIE 추진 주요 PPP사업

(단위: 억 달러)

사업명	발주처	규모	추진현황	비고
CENTRO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO(정부종합청사)	재무부	2.4	PQ	진전 없음
VIA EXPRES NOR-ORIENTE(북동간선도로)	통신인프라주택부	1.8	사전조사	진전 없음
PUERTO SECO INTERMODAL TECUN UMAN I(때꾼우만터미널)	경제부	0.4	사전조사	1단계(정부예산)/2단계(PPP)
MODERNIZACION AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA(라이우로라국제공항현대화)	통신인프라주택부	2.0	사전조사	진전 없음
METRO RIEL(과테말라시티 도심 경전철)	철도청	7.7	PQ(예정)	9월중 PQ 입찰공고 예정(잠정)
AUTOPISTA ESCUINTLA-PUERTO QUETZAL(에스킨틀라-께찰간 고속도로)	통신인프라주택부	0.8	낙찰	국회 승인 대기

자료 과테말라 민관협력사업청(ANADIE)

표5 도심 경전철사업 계약 관련 참여기관과 역할

참여기관	역할
1. ANADIE(민관협력사업청)	PPP 계약 일반
2. FEGUA(과테말라철도청)	프로젝트 계약/발주 주체
3. FERROVIAS(민간기업, 미국계 철도회사인 RDC사(펜실베이니아 소재)의 과테말라 자회사)*	수도 및 전국 철도망(800km) 운영 권리 보유
4. MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA(과테말라시청)	토지 수용 관련 일체 등

자료 과테말라 무역관

절차 진행이 부진하다가 최근 4개 관련기관 협약을 계기로 다시금 세간의 주목을 받고 있지만, 청장이 발언을 종합적으로 판단해볼 때 과거부터 이어온 핵심 현안이 여전히 해소되지 않은 것으로 파악된다.

도심 경전철사업의 주요 현안은 크게 4가지로 나뉜다. 불법점유지 거주민 이주문제 해결, 기술·재정·수요 분석 및 유효성 입증, 철도운영 관련 공공기능·제도 강화, 민간기업으로부터 철도운영 권리 회수방안 마련 등이다. 프로젝트 성사를 위해 반드시 해결해야 이 4대 과제는 PQ 절차와 동시에 진행할 것으로 예상된다. 인터뷰 종합 및 IDB 프로젝트 조회 결과, 상기 4대 과

제 추진을 위해 동 MDB 자금이 투입되는 기술협력사업(COOPERACION TECNICA) 2건이 진행 또는 완료 중인 것으로 파악된다.

과포화 상태의 도로망과 열악한 대중교통 체계에 대한 국민적 불만이 고조된 가운데 최초의 전철 도입이 추진되는 만큼 국민적 관심이 높다. 결과적으로 사업화 가능성이 상당히 높은 중미지역의 유망 프로젝트이다.

자료원 : 과테말라 민관협력사업청(ANADIE), 과테말라 철도청(FEGUA) 및 KOTRA 과테말라 무역관 자료 종합
작성자 : 이훈(과테말라 무역관)

2018-08-07

과테말라 도심 경전철사업의 사업 개요

개요 : 총 연장 20.5km의 과테말라시티 도심 경전철(LRT) 건설사업

- 시내 ZONA12에서 ZONA18까지의 구간을 잇는 수도 남북 종단 노선으로 도심 외곽 거주자의 출퇴근 편의를 향상키 위해 총 20개 정거장으로 구성
- 역간 거리는 500m 내외이며 2021년 35량에서 2035년 47량까지 점진적 확대 예정

규모 : 총 7억 7,000만 달러 내외

- 철로는 현재 미사용중인 기존 철로 구간을 최대한 복원 활용하며 객차는 경전철 형태로 도입할 것으로 예상

프로젝트 방식 : 민관협력사업(PPP)으로 추진되며 공사기간 포함 30년 운영권을 보장하고 이후 국가 반납

예상 노선도



베네수엘라 정부, 한국산 쓰레기 수거 트럭 및 부품에 관심

베네수엘라 환경부에 따르면 베네수엘라의 일일 쓰레기 배출량은 2만 톤에 달한다. 중앙정부가 전국적으로 쓰레기 수거를 담당하며, 지방정부에 쓰레기 수거 트럭을 공급하는 역할도 수행한다. 중앙정부에서 구매하는 트럭의 90% 가량은 28톤(20yd3) 규모의 후방 적재 모델이다.

최근 쓰레기 수거 트럭 생산공장의 외화 부족, 부품 수입 차질, 생산 및 운송 지연 등 여러 요인으로 인해 쓰레기 트럭 공급이 매우 부족한 상황이다. 베네수엘라의 경우, 재활용 및 음식물 쓰레기 분리수거를 하지 않는 관계로 쓰레기 수거 분량이 상당하고, 연중 지대별 기온차가 20도를 넘나들어 수거 지연 시 환경미화 및 위생상 영향이 더욱 크다. 심지어 지방에서는 쓰레기 수거 빈도가 줄거나 쓰레기 수거가 일시적으로 중단될 수 있어 더 심각하다.

중앙정부는 완성차 및 부품 구매 수요가 있을 때 조달청인 Corpovex 혹은 Industrias Freeways를 통해 구매하고 있다. 베네수엘라에서 쓰레기 수거 트럭을 조립 및 생산하는 유일한 기업인 Industrias Freeways(www.industriasfreeways.com)는 베네수엘라의 서부인 메리다주에 있으며 2010년부터 수자원 환경부에 제품을 공급 중이다. 이 회사는 트럭 본체에는 베네수엘라에서 생산한 A536 탄소강(Local A536 Carbon steel)을 사용하고 컴팩터 및 새시는 수입제품을 사용한다.

베네수엘라 수자원환경부의 올리버 사미르(Oliver Samier) 인프라 국장은 베네수엘라에서는 한국산 쓰레기 수거 트럭 제품을 아직 구입한 바 없으나, 한국 제품은 높은 품질과 견고성을 갖춘 것으로 인정받고

있어 가격경쟁력만 확보된다면 정부 차원에서 한국산 제품을 구매하고 싶다는 의사를 밝혔다. 더불어 훌륭한 한국 제품이 있을 경우 무역관을 통해 전달받고 싶다고 덧붙였다.

베네수엘라는 전통적인 산유부국으로, 가격보다는 품질을 우선시하는 소비문화가 남아 있어 최근 경제 위기에도 불구하고 품질 위주의 구매를 하려는 경향이 있다. 경제 위기가 시작되면서 저렴한 중국 제품을 많이 구매했으나 품질 면에서 실망하는 경우가 많아 가급적이면 중국 제품을 지양하고 있다. 우리 기업이 Industrias Freeways보다 저렴한 가격에 완제품을 공급할 수 있다면 Corpovex에 밴더로 등록한 후 제품을 직접 공급하는 것이 바람직할 것이다. 다만, 현재 베네수엘라 외환 부족으로 인해 정부 구매의 경우 대금 지불이 지연되거나 자원 혹은 가상화폐인 페트로(Petro)로 지불하려는 경향이 있어 Corpovex와 거래할 경우에는 대금 지불 문제를 명확히 해야 한다.

Industrias Freeways에서는 완제품 생산뿐 아니라 부품(모듈) 구매를 진행하기 때문에 우리 기업 입장에서 민간기업인 Industrias Freeways사와 거래하는 것이 리스크를 줄이는 방법이 될 수 있다. 이 회사의 기술력은 아직 뛰어난 단계에 이르지 못했으므로 이 물질 유입을 최소화할 수 있는 고품질 컴팩터 등 기술력이 필요한 주요 모듈을 공급하는 전략도 타진할 만하다.

자료원 : 베네수엘라 수자원 환경부, Industrias Freeways, 베네수엘라 조달청(Corpovex) 인터뷰, 무역관 자체 조사
 작성자: 안성희(베네수엘라 카라카스 무역관)

2018-07-04

그림5 콘자 테크노폴리스 전경



자료 나이로비 무역관

콘자 테크노폴리스 개발 현장을 가다

콘자 테크노폴리스(Konza Techno-polis)는 케냐 정부가 정보통신사업의 육성을 통해 동아프리카에서 정보통신 허브로 자리매김하려는 야심찬 신도시 개발계획이다. 총 5,000에이커(2011헥타르) 면적에 달하는 이 신도시는 나이로비에서 약 60Km 떨어져 있으며, 몸바사로 통하는 고속도로 상에 있는 그린필드(Greenfield) 지역에 위치해 있다. 2012년부터 기본 계획을 수립하여 2013년 1월에 키바키 대통령이 착공식을 거행하는 등 개발이 본격화되는 듯했으나, 이후 정권이 교체되자 최우선 사업 순위에서 밀려나게 되었다. 하지만 우후루 대통령의 정권이 안정되어 콘자 테크노폴리스 개발청이 신설됨으로써 ‘사하라이남 실리콘 벨리’ 조성이라는 원래의 개발 동력이 재가동되기 시작했다. 특히 2017년부터 한국의 경제협력자금을 활용한 우리 KAIST와 유사한 케냐과학기술원 건설의 길이 열리면서 다시금 케냐 정부는 물론 해외 투자자들의 관심이 모아지고 있다.

콘자 시티의 개발 목적은 크게 네 가지로 나뉜다. 첫째는 과학 전문 인재양성을 위한 기술대학과 관련

교육 시설 확보, 둘째는 IT분야 사업 및 기업 육성을 위한 R&D센터, 비즈니스 인큐베이션 및 Acceleration 센터 양성, 셋째는 기술개발 기업들에 대한 투자유치, 넷째는 스마트 시티 건설 등이다. 콘자 테크노폴리스 마스터플랜에 따르면, 총 5,000에이커 규모의 부지에 해외 및 자국 투자를 유치하여 정보통신·생명공학·엔지니어링 분야를 집중 육성하기 위한 기술연구개발(Research and Development), 교육(인재 양성), 경제 개발을 위한 상업단지가 조성될 예정이다.

이 중 1단계 사업은 총 410ac 부지를 개발하는 것으로 주차장(79ac) 및 공용면적(130ac) 외에도 대학(약 40ac), 주택단지(26ac), 생명공학 연구단지(26ac), 사무공간(11ac) 등을 조성할 계획이다. 2017년에 이미 종합개발계획(Master Development Plan)에 참여하는 컨소시엄을 구성하였으며, Tetra Tech의 주도로 Oz Architecture(설계), Cisco(스마트시티 개발), JBG Gauff Ingenieure(컨설팅), Grand Capital(부동산 거래) 등 13개사가 참여하고 있다.

1단계에서 추진하는 핵심사업 분야는 ① STEM 개발사업(KAIST건설, National Construction Institute 입주), ② 기술혁신 생태계 조성(생명공학

이노베이션 허브 조성-케냐 교육부 주도), ③ 직접 투자 유치(국제학교, 국제 기술혁신 기업들의 지역 본부 입주 유치 등), ④ 스마트 시티 조성 인프라 구축(도로정비, 상수도, 전력공급, 광케이블, 주택단지 조성 등)이 있다. 현재 콘자 테크노폴리스 중심부에 콘자종합청사(Konza Complex) 건설이 진행 중인데 2018년 11월 말에 완공될 예정이다. 이탈리아계 ICM(Impresa Costruzioni Maltauro)사가 도로정비 및 상하수도관, 전기 및 광케이블 지중 매설 등의 작업을 진행 중이다.

전력 공급은 콘자 테크노폴리스 외곽에 132/33 KV 변전소가 케냐송전청에 의해 건설되었으며, 외주를 통해 테크노폴리스 내에 400KV 변전소를 건설하고 있다. 최종적으로는 동일한 규모로 총 4개의 변전소를 건설할 예정이다. 상수도 공급 역시 테크노폴리스 인근 댐으로부터 매일 2,000㎥의 식용수를 공급하는 사업이 거의 완성 단계이며, 2020년까지 약 60만 명의 예상 거주자들에게 매일 11만 7,000㎥의 식용수를 공급할 계획이다. 그 외에도 인터넷 광케이블 설치를 위한 토목공사는 거의 완성되어 광케이블 연결이 진행 중이다.

우리 정부는 콘자 테크노폴리스 내에 케냐과학기술원 건립사업을 진행하고 있다. 2017년부터 약 5년간 총 5,400만 달러 정도가 투입될 예정이며, 연면적 3만 5,000㎡ 규모에 (1) 6개 학부를 위한 강의실, 실험실 등 교육시설, 대학본부-도서관-카페테리아 등 행정 지원시설, 기숙사교직원 숙소 등을 신축하고 (2) 교육-실험기자재 및 일반기자재 공급 및 설치 (3) 국내 초청교육 및 개교 후 전문가 파견을 통한 운영과 유지를 지원할 예정이다. 콘자 테크노폴리스 개발 현황을 발표한 콘자개발청의 홍보 및 투자 유치 담당관은 “한국 정부가 KAIST 건설을 지원하게 됨에 따라 콘자 테크노폴리스에 대한 현지 및 해외기업들의 관심이 새롭게 쏠리기 시작했으며, 다국적 국제개발은행들과의 파이낸싱을 위한 접근이 수월해진 것 같다”고 밝히면서 경험 지원사업에 대해 감사를 표했다.

콘자 개발청 실무자는 “2012년 당시 케냐정부는 콘자 테크노폴리스의 투자수익성을 당시 케냐의 부동산 시세를 기준으로 임대 수익률 12~15%, 투자 자본금의 20% 이상 수익(Straight line 기준)을 매년 보장할 수 있다고 발표했으며, 향후 수익성은 더 높아질 것으로 보인다”고 하면서 한국 기업들이 관심을 기울

그림6 콘자 종합청사 건설 현장



자료 나이로비 무역관



여출 것을 당부하였다.

2018~2019년에는 KOTRA가 콘자 테크노폴리스 개발청의 요청으로 ‘멀티미디어 시티 조성 및 운영을 위한 정책자문’ 사업을 진행할 예정이다. 이 정책자문은 콘자 테크노폴리스 내 한국의 상암 멀티미디어시티와 유사한 시티를 조성하기 위해 선 타당성 조사에 준하는 수준이 될 것이며, 콘자 테크노시티 청장은 이 사업을 기반으로 KAIST를 연계한 인재 확보, 콘텐츠 개발, 애니메이션 산업 육성 등으로 확대할 생각을 가지고 있다. 이외에도 우리 경제협력자금으로 나이로비 시내에 버스전용차선개발(BRT), 종합교통통제시스템 구축(ITS) 등의 사업을 진행하고 있어 케냐와 동아프리카의 ICT 분야에 우리 전문기업들의 진출 기회가 확대될 전망이다.

자료원 : 현장방문 및 인터뷰, 콘자 테크노폴리스 개발청 발표 자료, 나이로비 무역관 자체 분석 등
 작성자 : 윤구(케냐 나이로비 무역관)

2018-06-25

한-모잠비크 공간정보 분야 협력 확대

신한항업 등 한국 기업들과 모잠비크 공간정보 분야 정부기관 관계자들은 올해 하반기에 발주될 예정인 모잠비크 공간정보 구축 프로젝트(MOZLAND) 추진동향 등에 대해 심도 있는 논의를 했다. 모잠비크 측 참석자 대부분은 드론을 활용한 공간정보 구축 기술에 많은 관심을 보이면서, 한국과의 기술협력을 희망한다고 언급했다. 위성영상 관련 분야의 경우, 공간정보 구축 외에도 홍수나 가뭄 등 기후변화 모니터링 분야에도 수요가 많을 것으로 확인되었다.

세미나에서는 한국의 위성영상, 드론, 디지털맵핑 기술 및 활용사례가 소개되었다. 발표로는 ① 한국이 운영하고

표6 한-모잠비크 공간정보 협력 세미나 및 1:1 상담회 개요

일자/장소	2018년 7월 18일, 모잠비크 마푸투
주최기관	신한항업컨소시엄, KOTRA 마푸투 무역관
참석	잠비크 국토환경지역개발부(MITADER) 등 정부기관 관계자 50여명

있는 KOMPSAT 위성영상, 활용사례 및 이점(Benefit) 소개, ② 공간정보 구축 분야에 활용되고 있는 드론 및 활용 사례 소개, ③ 디지털맵핑의 개념 및 주요기술, 항공사진 측량기술, 한국의 디지털맵핑 기술현황 소개, ④ 한국 정부가 운영하고 있는 토지정보 시스템(Land Information System) 소개 등이 있었다.

세미나에 참가한 모잠비크 공간정보 주무부처(국토환경지역개발부)의 Ms. Sheila Santana Afonso 차관은 국내 업체들의 발표를 끝까지 경청한 후 한국 기업들의 기술력을 높이 평가했다. 또한 향후 양국 정부 간의 협력기반 조성이 필요하다는 언급과 함께 한국과의 협력에 높은 관심을 표명했다. 향후 모잠비크 공간정보 구축 프로젝트 참여를 위해서도 모잠비크 발주처 관계자들과의 우호적인 협력 분위기 조성이 중요할 것으로 판단된다. 특히 모잠비크는 공간정보 분야의 전문기술 인력이 부족해 어려움을 겪고 있는 만큼 모잠비크 내 공간정보 기술인력 양성에 대한 지원이 필요해 보인다. 따라서 향후 양국 정부 및 기업 간 협력 확대 분위기를 조성하는 것은 향후 우리 기업의 모잠비크 공간정보 프로젝트 참여에 밑거름이 될 수 있을 것이다.

자료원 : KOTRA 마푸투 무역관
 작성자 : 고일훈(모잠비크 마푸투 무역관)

2018-07-20

이 기관들을 알면 아프리카 프로젝트가 보인다

아프리카 내 활동 중인 다자개발 기관들로는 세계은행(World Bank), 아프리카개발은행(AfDB), 동아프리카개발은행(EADB), 서아프리카개발은행(BOAD, La Banque Ouest Africaine de Développement), 동아프리카 트레이드마크(Trade Mark East Africa, TMEA) 등이 있다.

각 기관별 아프리카 내 프로젝트들은 <표9>와 같다.

위에 소개한 프로젝트들은 현재 승인되어 추진되고 있거나 사업이 확정된 프로젝트들이다. 그동안 우리기업은 주로 세계은행, 아프리카개발은행의 사업에 관심을 기울여왔으나, 아프리카 지역단위로 운영되는 개발은행들의 사업과 TMEA와 같이 개발사업 지원기

관들이 추진하는 사업들에도 눈을 돌려 아프리카 프로젝트 진출 시 재원의 다각화를 노릴 필요도 있다. 특히 TMEA는 2017년에 한국무역정보통신(KTNET)의 케냐관세청 데이터센터 구축사업(총 760만 달러)을 지원했으며, 향후 다른 프로젝트에 대해서도 한국과 연계하기 위해 적극 논의 중이다.

코트라 나이로비 무역관은 TMEA 실무자급과 정기 미팅을 하고 있으며(2017년 총 5회 실시), 2017년 11월에 무역관에서 주최한 동아프리카 프로젝트 플라자(11월 22~24일, 케냐)에 참가해 '무역진흥을 통한 동아프리카 개발'이라는 주제로 발표한 바 있다. 실제로 TMEA에서 무역-교통 분야 ICT 인프라 개발을 담당하고 있는 Mr. Alban은 무역관 인터뷰에서 "TMEA는 2017년 기준 1억 달러 규모의 자금을 확보해 동아프리카 지역의 물류 인프라 개선사업을 지원했으며, 한

표7 아프리카 다자개발은행 주요 프로젝트 현황

(단위: US\$ 100만)

기관별	수혜국	프로젝트명	승인금액	승인일	완료일
세계은행	나이지리아	NG- Electricity Transmission Project	486	2018년 2월	2023년말
	세네갈	Dakar Bus Rapid Transit Pilot project	300	2017년 5월	2023년 6월
	에티오피아	Ethiopia Urban Institutional and infrastructure development program	600	2018년 3월	2023년 7월
	케냐	Water and sanitation Project	300	2017년 4월	2022년 10월
AfDB	가나	Greater Accra Sustainable Sanitation and livelihoods improvement project	48.3	2017년 3월	2017년 11월 사업개시
	에티오피아	Addis Ababa transmission & distribution system rehabilitation and upgrading project(AATDRUP)	97	2017년 11월	(완료)
	케냐	Jomo Kenyatta international airport airfield expansion project	113	2017년 11월	2018년 11월
TMEA	케냐	Several projects for reducing trade barriers	288	2017년	2023년
	탄자니아	18 projects for reducing trade barriers	123	2017년	2023년
	우간다	20 projects for reducing trade barriers	61	2017년	2023년
WADB	말리	Proposed construction of a 90-MW thermal power plant at Kayes by Albatros Energy Mali SA	26.6	2015년 3월	미공개

자료 세계은행(<http://www.worldbank.org/en/region/afr/overview>), 아프리카개발은행(<https://www.afdb.org/en/projects-and-operations/project-portfolio/>), 동아프리카트레이드마크(<https://www.trademarka.com/projects/>)

국이 ICT 분야에 강점을 가지고 있으므로 향후 동아프리카 사업에 협력할 수 있기를 희망한다"고 했다.

2016~2017년 기간 중 우리 엔지니어링 기업들은 세계은행과 아프리카개발은행의 지원으로 추진된 상수도 개발사업, 도로개보수 사업들의 설계-감리를 수주한 바 있다. 상수도 개발사업의 감리를 담당했던 K사의 김 이사는 인터뷰에서 “케냐는 정부가 추진하려는 프로젝트들이 적지 않고 특히 아프리카 내 다자개발 기관들의 자금으로 진행되는 사업들은 자금 집행의 투명성이 높고 대금결제가 상대적으로 안정적”이라고 밝혔다.

자료원 : 각 MDB 홈페이지, 현장 인터뷰, KOTRA 나이로비 무역관 보유자료
종합
작성자 : 윤구(케냐 나이로비 무역관)

2018-05-30

한-아프리카 협력 확대의 신호탄이 된 아프리카개발은행 연차총회

2018년 5월 21~25일, 2018 아프리카개발은행(African Development Bank, AfDB) 연차총회가 부산 Bexco에서 개최되었다. 이번 총회에는 르완다 총리, 가나 전(前) 대통령, 세계은행 총재 등 주요 인사와 AfDB 총재 및 80개 회원국 대표단, 한-아프리카 관련 기업·금융인, 내외신 등 약 5,000명이 참석하였다.

문재인 대통령은 영상 축사를 통해 “한국은 공적개발 원조를 확대하고 경제개발과 산업화 과정에서 습득한 경험과 노하우를 아프리카 국가들과 지속적으로 공유해나갈 계획”이라고 밝혔다. 또한 “4차 산업혁명을 포함한 다양한 분야의 협력을 통해 세계 경제의 빠른 변화에 함께 대응하고 미래를 향해 발전해가기를 희망한다”고 언급하였다. 개막 연설을 진행한 김동연 부총리 또한 스마트 인프라 구축을 통한 4차 산업혁명 대

응이 아프리카의 주요 개발전략이 될 것이라고 전망하고 한국과의 협력 확대를 희망하였다.

‘아프리카의 산업화 촉진(Accelerating Africa’s Industrialization)’이라는 주제로 개최된 이 총회에서는 공식 기록문과 공동 선언문을 채택하여 한국과 아프리카 국가들 간의 활발한 기술·인적 교류 및 개발 경험 공유 등 적극적인 협력 필요성을 재차 강조하였다. 이 총회를 계기로 한-아프리카 경제협력회의(KOAFEC) 또한 5월 22일, 24일 진행되었으며, 5월 25일에는 아시아개발은행연구소(Asian Development Bank Institute, ADBI)와 글로벌녹색성장연구소(Global Green Growth Institute, GGGI) 등 국제기구들과의 공동 주관으로 세미나가 개최되었다. 차기 제55차 AfDB 연차총회는 2019년 5월 20~24일간 적도 기니의 수도 말라보에서 개최될 예정이다.

자료원 : AfDB 연차총회 공식 홈페이지, African Business, Africa Report, Business Day 등 자료 종합
작성자 : 정미성(남아프리카공화국 요하네스버그 무역관)

2018-06-07