

세계 인프라시장 동향



이 내용은 대한무역투자진흥공사(KOTRA, 이하 코트라)에서 운영하는 해외시장포털정보사이트인 globalwindow.org의 최신 정보를 관련기관 협의아래 일부 발췌하여 정리



- 1 중국**
중 광저우 국제 복합교통 허브 건설 계획
- 2 멕시코**
멕시코 스마트시티 프로젝트
- 3 인도네시아**
인도네시아, 수도권 제2항구 프로젝트 시동 걸렸다
- 4 브라질**
브라질 정부, 2016년 교통 인프라 투자액 발표
- 5 파나마**
파나마의 대형 인프라 프로젝트와 새로운 사업 기회
- 6 미얀마**
미얀마, 쾌적한 대중교통으로의 첫걸음
- 7 이스탄불**
현대로템, 이스탄불 전동차량 300량 공급업체로 선정
- 8 체코**
체코 정부, 교통 인프라 건설 드라이브 지속

- 9 불가리아**
불가리아, 철도프로젝트의 로드맵을 살펴본다
- 10 인도**
인도, 폐기물 관리산업 성장 기대돼
- 11 러시아**
러시아 폐기물 처리산업 진출 방법
- 12 두바이**
두바이, MENA 이은 아프리카 진출의 중심지 되나?
- 13 베트남**
홀로서기에 도전하는 베트남 경제
- 14 터키**
터키 트라키아 지역 3개주, 한국 기업 진출시 적극 지원하기로
- 15 아르헨티나**
아르헨티나 신정부의 야심찬 개발프로젝트 플랜 벨그라노(Plan Belgrano)

도시개발

中 광저우 국제복합교통허브 건설계획

광저우는 9+2 경제구역의 핵심도시이자 화남 지방의 교통 중심지이다. 홍콩과 마카오를 비롯해 9개 성급 도시(광둥, 장시, 후난, 광시, 하이난, 쓰촨, 구이저우, 윈난)와 가깝고 대형 국제공항 및 항구, 고속철도, 고속도로 등의 교통망이 발달되어 있다. 이러한 이점을 바탕으로 13.5 발전계획에서는 광저우시를 국제항공·항운 중심, 국제무역 중심, 기술혁신 중심 등 '3대 중심'으로 만들고 베이징·상하이와 함께 3대 국제복합교통허브도시로 발전시킬 예정이다.

구체적인 시행사업은 첫째, 광저우 중앙역과 광저우 동역을 중국 고속철도 중심으로 하여 노선을 확장하는 것으로, 중국 서남부 지역·장강 삼각주·장강 중류·베이징·톈진·허베이성을 연결하는 육지 노선이 개척될 예정이다. 광둥성 발전계획사업회의에 따르면, 현재 광둥성은 6개 철도 건설사업을 추진 중이다. 이중 광저우-포산-자오칭 도시 간 고속열차는 3월 30일 개통 예정이며, 이외에 동관-광저우 간 철도사업, 광저우-산터우 구간, 광저우-포산 순환선, 광저우·동관·선전 간 파저우 지선 건설사업도 진행 중이다.

둘째, 2020년까지 광저우항에 30개 국제 정기선을 개통시킬 예정이다. 2015년 광저우 소재 항구들이 기록한 총 물동량은 전년 대비 4% 증가한 5억 2,000만 톤으로, 이는 세계에서 6위이고 중국에서는 4위 수준이다. 광저우 항구행정위원회는 앞으로 유럽·아프리카·동남아시아뿐만 아니라 미국의 여러 지방을 잇는 새로운 국제항로를 열기 위해 노력할 계획이며, 2016년에만 8~10개의 국제항로를 새롭게 개설할

계획이다. 이중 난샤 항구는 올해 첫 크루즈선을 출범해 홍콩-하이난-베트남 하롱베이 간 여객 서비스를 제공하고 있다. 중국 온라인 최대 여행회사 '씨트립(Ctrip)'의 관계자는 난샤 항구가 홍콩의 크루즈 사업의 일부를 대체해 올해 연 30만 승객을 수용할 것으로 예상한다.

셋째, 중국에서 세 번째로 큰 공항인 광저우 바이윈 국제공항에 2020년까지 신규 화물운송 항공로를 30개 증설하여 승객과 화물 수용률을 각각 8,000만 명, 2,500만 톤으로 높일 계획이다. 현재 바이윈 국제공항은 1개의 터미널과 3개의 활주로를 갖추고 있고 136개의 국내외 노선을 운영하고 있으며, 2015년에는 승객 5,521만 명과 화물 1,540만 톤을 수용하고 있다.

이밖에도 광저우시는 바이윈 국제공항의 항로와 종합 보세구역 정책을 바탕으로 하여 바이윈 국제공항 경제구를 '국제항공 경제시범구'로 승격하고 국제 전자상거래 종합시범구 건설을 추진하고 있다. 광저우시 당위원서기 런쉐핑(任學鋒)은 광저우 투자연례 회의에서 광저우를 항공·물류·기술의 혁신허브로 만들기 위해 규제완화 등의 각종 특혜정책을 마련하고, 중국 내 우수기업 지원과 해외기업 유치에도 힘쓸 것이라 밝혔다. 광저우는 이러한 교통허브 건설전략으로 더 높은 수준의 대외 개방과 국제 중심도시로서의 발전을 이끌어낼 수 있을 것이며, 물류·관광·여객산업과 무역 등의 성장도 기대된다.

자료원 : 차이나데일리 광둥(ChinaDaily Guangdong), 남방일보(南方日報), 인민망(人民網), 화신방산(和訊房產), 바이두러쥬(百度樂居), 바이두 백과 및 KOTRA 광저우 무역관 자료 종합
 작성자 : 백도인(광저우무역관)

2016-04-04

멕시코 스마트시티 프로젝트

멕시코의 수도인 멕시코시티는 인구가 900만 명에 육박하는 대도시이며, 몬테레 · 과달라하라 등의 지방 도시 역시 빠르게 도시화가 진행되고 있다. 이에 따라 대기오염 등의 환경오염과 교통체증 등의 도시관리 문제를 해결하기 위한 방안으로 스마트시티 사업이 주목받고 있다.

멕시코에서 추진되는 최초의 스마트시티 프로젝트는 멕시코 중부 케레타로주 마데라스시에 건설될 'IQ 스마트시티'이다. 2014년부터 계획된 이 프로젝트의 면적규모는 총 400ha로, 케레타로주에 총 3만 가구를 입주시키고 통신업체 · 교육기관 · 쇼핑센터 · 호텔 · 병원 등의 첨단기업 및 통신기업들을 유치시킬 예정이다. 스마트시티 관련 시범사업으로는 스마트 에너지망, 스마트 모빌리티, 스마트 워터 시스템 구축을 계획 중이다.

두 번째로 실시될 스마트시티 프로젝트는 과달라하라의 '디지털 창조도시(Ciudad Creativa Digital, CCD) 프로젝트'로 2015년 10월부터 모렐로스 공원 지역을 시작으로 시행되고 있다. 멕시코 정부는 액센츄어(Accenture), 시스코(Cisco), IBM 등 글로벌 기업들의 협력 아래 공연장 · 박물관 · 산책로 · 학교 건설을 추진하고 있으며, 스마트 가로등 · 스마트 주차장 · 디지털 전광판 설치 부문은 ICT 분야의 중소기업을 지원하는 방식으로 계획하고 있다.

향후 멕시코에 스마트시티 프로젝트가 본격적으로 진행되면 인터넷을 통한 사물 간 연결이 활발해질 것이고, 이에 따라 인터넷 IP 또한 폭발적으로 증가할 전망이다. 또한 고성능 반도체, 소형 무선 송수신 장치, 기능성 배터리 등 데이터 수집 관련 품목들의 수요도 증가할 것이다. 장기적으로는 소프트웨어 시장, 데이

터를 저장할 클라우드 시스템의 성장도 예상된다.

데이터 수집 관련 품목의 경우 한국제품이 기능과 품질 면에서 우수하고, 반도체 · 무선센서 네트워크 · 리튬전지 등의 관련 기술력 또한 탁월하기 때문에 한국 제품의 수요가 증가할 것으로 기대된다. 또한 스마트시티 프로젝트가 성공할 경우 스마트 공장이나 스마트 행정 등 분야 확대가 전망되는데, 한국의 프로세스에 대한 수요를 기대할 만하다.

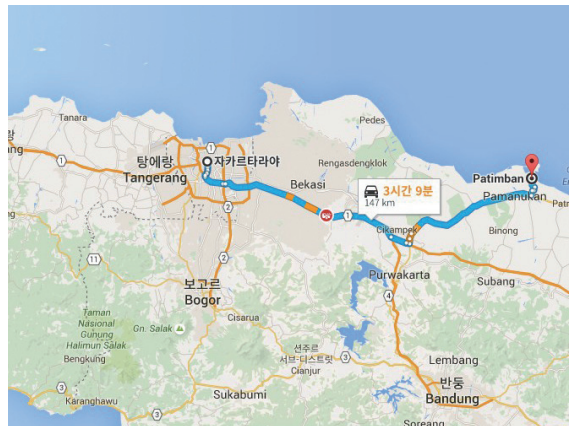
자료원 : 일간지 El Economista, El Financiero, AM, El Universal, 멕시코 경제부 및 KOTRA 멕시코시티 무역관 자료 종합
작성자 : 송준하(멕시코시티무역관)

2016-04-27

인도네시아, 수도권 제2 항구 프로젝트 시동 걸렸다

인도네시아는 자카르타 탄중 뿌리옥(Tanjung Priok) 항구의 과도한 물동량을 감소시키기 위해 수방(Subang)과 빠뎀반(Patimban) 지역에 수도권 제2 항구 프로젝트를 건설할 계획이다. 인도네시아 서부 자바에 있는 빠뎀반 항구는 자카르타에서 도로상으로 150km 정도 떨어진 곳으로, 자동차로 이동하면 3~4시간 정도 소요된다. 이 지역에는 이미 소규모 항

그림1 인도네시아 빠뎀반 항구의 위치



자료 구글맵

구가 운영 중이며, 200ha 정도의 확장 가능한 부지가 있다. 인도네시아 동부지역 최대 산업단지인 짜카랑(Cikarang) 공단과는 약 70km 떨어져 있으며, 자카르타 중심부의 극심한 교통정체를 피할 수 있다는 장점이 있다.

신설 예정인 항구와 수도인 자카르타 사이에는 벵카시(Bekasi), 까라왕(Karawang), 뿌르와카르타(Purwakarta) 등의 지역에 50개가 넘는 공단 및 산업단지들이 있는데, 이들 중 벵카시에는 한국 및 일본계의 자동차·기계·전자업체들이 다수 진출해 있어 항구가 완공되면 관련 기업들의 물류비용이 대폭 감소될 전망이다. 항구는 연간 25만 개의 TEU(20피트 컨테이너)를 소화할 수 있게 되며, 2037년까지 750만 개의 TEU를 소화한다는 계획을 세우고 있다. 이는 현재 인도네시아 대표항구인 판중 뿌리옥항의 절반 수준이다.

인도네시아 수도권 제2 항구 프로젝트는 인도네시아와 일본이 정부 차원에서 2011년에 체결한 MPA(Metropolitan Priority Area) 사업에 포함된 5대 프로젝트 중 하나로, 최근 일본 정부 측은 총 30억 9,000만 달러가 소요되는 이 건설에 24억 9,000만 달러 규모의 차관을 제공하기로 공식화했다. 이 차관은 약 0.1%의 이율로 10년의 거치기간을 두고 총 40년에 걸쳐 상환될 예정이며, 프로젝트의 나머지 금액인 6억 달러는 인도네시아 국가재정으로 충당할 예정이다. 현재 일정은 2016년 말까지 차관계약을 체결한 뒤, 2017년부터 건설에 착수하여 2019년에 정식으로 항구를 가동시킬 예정이다. 국제입찰은 차관계약 체결 시점에 맞추어 추진될 것으로 예상된다.

자료원 : 인도네시아 교통부, 자카르타포스트, 일본국제협력단(JICA), KOTRA 자카르타 무역관 자료 종합
 작성자 : 이경석(자카르타무역관)

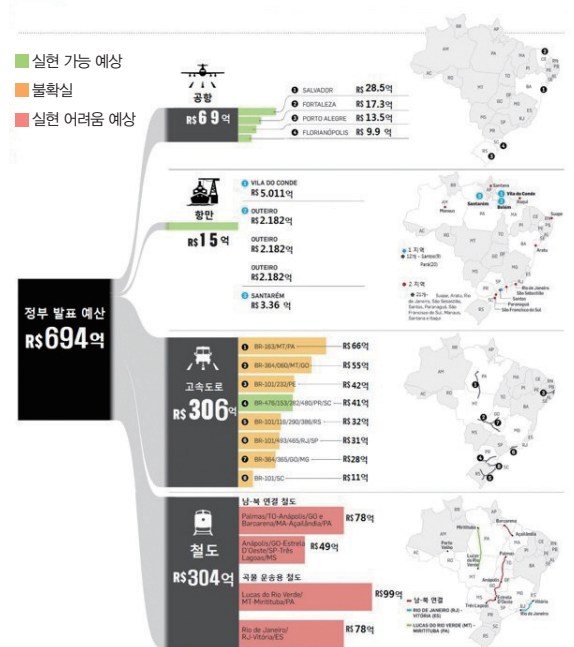
2016-04-11

교통

브라질 정부, 2016년 교통 인프라 투자액 발표

브라질 정부는 올해 고속도로, 철도, 공항 및 항만 건설에 700억 헤알을 투자하여 21개 프로젝트를 추진한다고 발표했다. 공항 인프라에는 69억 헤알, 항만 인프라에는 15억 헤알, 고속도로에는 306억 헤알, 철도에는 304억 헤알이 투입될 예정이다. 공항은 살바도르·포르탈레자·포르토 알레그레·플로리아노 폴리스 지역에 건설하고, 항만은 빌라도콘테·오우테이로·산타렐 지역에 건설하고, 고속도로는 남동부·중서부·북동부 지역 등 다수 구간에 건설하고, 철도는 남북 연결 철도와 곡물 운송용 철도를 건설한다는 계획이다.

그림2 브라질 정부의 인프라 건설 계획안



자료 Estádio de São Paulo

하지만 위 프로젝트의 실현 가능성에 대해 세밀히 타진할 필요가 있다. 경제 전문가들은 올해 브라질 경제상황이 전년보다 악화되어 실질적으로는 정부가 계획한 투자액의 약 20%만 집행 가능할 것으로 예상하고 있다. 실제로 정부 재정 감소와 페트로브라스사의 비리 스캔들로 인해 이미 진행 중인 일부 건설 과정은 잠정 중단 또는 지연되는 사례가 나타나고 있다. 인프라 전문 컨설턴트들은 “현재 브라질의 정치 및 경제상황에 대한 불안감으로 인프라 투자자들이 투자를 주저하고 있어 악순환이 이어지고 있다”고 지적하면서, “작년까지는 글로벌 시장의 저금리 금융을 끌어와 재정 부족분을 해결했으나 올해는 브라질 국가신용 추락으로 글로벌 금융을 얻기 어려운 상황”이라고 분석한다.

반면 일부 외국 기업들은 브라질 정부가 외국인 투자자유치를 위해 각종 혜택을 제시하고 있는 지금이야말로 ‘브라질 투자의 적기’로 판단, 다양한 인프라 프로젝트에 관심을 보이고 있기도 하다. 따라서 브라질의 인프라 사업에 주목하고 있는 우리 기업들은 브라질 정부의 계획을 자세히 모니터링할 필요가 있다. 특히 교통 인프라에 대한 분야별·지역별 투자액 규모가 공개된 계획안을 살펴본 뒤, 집행 가능한 인프라 구축사업을 집중 분석할 필요가 있다.

자료원 : 일간지 Estadão de São Paulo 및 KOTRA 상파울루 무역관 자료 종합
 작성자 : 최선욱(상파울루무역관)

2016-04-29

파나마의 대형 인프라 프로젝트와 새로운 사업 기회

파나마 정부는 향후 4년(2016~2019) 동안 52억 달러 규모의 대형 인프라 프로젝트를 추진할 계획이다. 최근 파나마 재정경제부장관인 들시디오 데 라 가르디아가 발표한 바에 따르면, 파나마 정부가 현재 입찰

을 완료했거나 추진 중인 대형 인프라 프로젝트는 지하철 2호선(21억 달러), 콜론 재개발사업(5억 달러), 토쿠멘 국제공항 제2 터미널 공사(8억 달러), 제3 송전선 건설(3억 5,000만 달러), 제4 송전선 건설(4억 5000만 달러), 수력발전소(Chan II) 건설(10억 달러)이며, 전체 규모는 52억 달러에 달한다.

지난해 입찰이 완료되어 올해부터 공사가 본격 추진될 천연가스 발전소 건설(약 17억 달러), 현재 입찰이 진행 중인 제4 교량(약 14억 달러)과 지하철 3호선(약 21억 달러) 프로젝트까지 포함한다면 파나마의 인프라 프로젝트 규모는 100억 달러를 상회한다. 파나마 정부의 대형 인프라 프로젝트 추진으로 파나마 경제성장률은 지난해 6.0% 성장한 데 이어 올해 6.2% 성장이 예상되고 있다.

과르디아 장관은 “지난해 10월부터 공사가 시작되는 지하철 2호선의 경우 2019년 공사가 완공되면 하루당 24만 명이 지하철 2호선을 이용하게 될 것”이라고 밝혔다. 지하철 3호선은 올해 4월 18일 파나마-일본 정상 간의 프로젝트 금융지원 조약 이후 입찰을 시작으로, 2017년부터 5년간 공사를 추진할 예정이다. 지하철 3호선과 연계된 제4 교량 프로젝트도 올해 4월 20일 입찰 참가자격 사전심사(PQ) 서류 제출을 거쳐 하반기에는 본 입찰이 추진될 예정이다. 콜론 재개발 사업은 5,000가구 주택 건설을 포함해 상하수도 및 위생시설, 역사적 유산 건축물 재건 등을 포함하는 프로젝트로서 지난해 말부터 공사가 진행되고 있다.

토쿠멘 국제공항 제2 터미널 공사가 완공되는 2017년부터는 현재의 두 배에 달하는 수용능력을 나타낼 예정이며, 현재 공사가 60% 정도 진행된 상태다. 제3 송전선(800MW 규모)은 올해 말 완공 예정이며, 제4 송전선(1,800MW 규모)의 경우 2017년 본 입

찰을 거쳐 2020년 완공될 예정이다. 213MW급 수력발전소(Chan II)는 2019년 완공을 목표로 보카스텔토로 지역에 건설될 예정이며, 지난해 미국의 AES사가 수주한 381MW급 천연가스 발전소 및 LNG 터미널은 2018년에 완공될 계획이다.

파나마 정부가 추진하는 인프라 분야에 대한 투자 확대 현상은 건설 및 전력 관련 수요 확대로 이어질 것으로 분석된다. 따라서 이와 관련한 건설 중장비 및 전력 기자재 등에 대한 수출 확대를 위한 다각적인 노력이 요구된다.

자료원 : La Estrella de Panama 및 KOTRA 파나마 무역관 자료 종합
작성자 : 황기성(파나마무역관)

2016-03-04

미얀마, 쾌적한 대중교통으로의 첫걸음

미얀마 양곤공공버스회사(Yangon Bus Public Company Limited)는 2016년 2월 9일부터 BRT 버스를 운영을 시작하였다. 미얀마 정부 투자금 100억 차트와 양곤공공버스회사의 자금 150억 차트로 진행되는 이 사업 과정에서 총 65개 BRT 버스를 해외에서 수입하기로 결정했다. 버스는 한국과 중국에서 각각 30대 그리고 브라질에서 5대를 주문했는데, 한국은 현대자동차가 버스를 공급할 예정이다.

현재 BRT 버스는 두 개 노선으로 운행되고 있는데, 첫 번째 노선은 시내 지역을 제외한 양곤 지역 23개의 정거장을 거쳐 운행되며, 3월 1일에 개통된 두 번째 노선은 보타통 파고다 도로와 보족 아웅산 도로 등을 포함한 시내 4개 지역에 정거장이 추가되어 총 27개의 정거장으로 운행된다. 양곤 공공버스회사는 양곤의 혼잡한 교통 속에서 BRT 버스의 안전한 운영을 위해 미얀마 교통경찰의 협조를 받아 우측 도로로만 주행하도록 하였다. BRT 버스 외의 다른 차량은

우회전하는 경우에만 우측 도로로 진입할 수 있다. 모든 BRT 버스 안에 CCTV 설치를 완료했으며, 노선에 따라 위치한 신호등에 줌 카메라와 CCTV 설치를 완료했다고 밝혔다.

새로 운행되는 BRT 버스는 색깔이 모두 노란색으로 통일되어 있으며, 요금 처리는 버스 카드에 현금을 충전해 버스를 이용할 때마다 300차트씩 결제되는 RSIT 시스템으로, 일반버스 이용비(100차트)보다 비싸다. 현재 양곤의 BRT 버스는 오전 6시 30분~오후 9시 30분까지 운행되고 있다.

현재 미얀마의 대중버스는 대부분 성능이 떨어지는 중고버스이며 운행 시스템도 비체계적이어서 해외에서 신형 BRT 버스를 들여와 일정한 정거장과 구간에서 운행한다는 소식은 양곤에서 이슈가 되었다. 카드로 버스비를 지불하고 노선별 신호등에 줌카메라가 설치되는 등 최신 시스템을 갖춘 BRT 버스는 향후 미얀마 대중교통 시스템 선진화의 첫걸음이라 할 수 있다. 또한 양곤에서 운행되는 7,500대의 버스 가운데 깨끗한 신식 버스는 45대에 불과하고 대부분 노후한 중고버이지만, 앞으로는 BRT 급행버스 운영을 계기로 신차가 점차 늘어날 것으로 기대되는 만큼 외국 버스회사들이 진출할 기회가 이어질 것으로 보인다.

자료원 : KOTRA 양곤 무역관 자료 종합
작성자 : 기현해(양곤무역관)

2016-05-13

현대로템, 이스탄불 전동차량 300량 공급업체로 선정

이스탄불 광역지자체는 4월 26일 M7라인으로 불리는 카바타쉬-메지디예교이-마흐무트베이를 잇는 전철망에서 운행될 300량의 전동차량 입찰 신청업체 중 현대로템을 최종 선정했다고 발표하였다. 이 사업은 2015년 7월 입찰절차가 개시되자 프랑스의 알스톰

(Alstom), 독일의 지멘스(Siemens), 중국의 중국중차(CRRC) 등이 입찰에 참가했다. 최저입찰가를 제시한 업체는 3억 1,500만 달러를 제시한 중국중차였으나 서명절차를 충족시키지 못해 오퍼가 수용되지 않았다. 이에 따라 두 번째로 낮은 가격을 제시한 현대로템이 선정되었다.

M7 라인의 수송인원은 시간당 편도 7만 명에 달할 것으로 예상하며, 이에 사용될 전동차량은 4량으로 구성된 75세트로 총 300량이 공급될 예정이다. 입찰 내용에 따르면 첫 36세트는 22~38개월 기간에 납품하고 나머지 39세트는 39~58개월 기간에 납품하도록 되어 있어, 최종 2021년 4월까지 전동차량 공급이 완료될 예정이다. M7 라인 중 현재 건설 중인 18km의 메지디예코이-마흐무트베이 구간은 2017년 완공 예정이며, 7km의 카타쉬-메지디예코이 구간은 2018년 완공될 예정이다. 전동차량은 이스탄불과 인접한 코자엘리주의 아다파자르에 소재한 현대유로템에서 조립해 공급할 예정이다. 현대유로템은 현대로템이 터키 튜바사슈(TUVASAS)와 합작으로 2006년 설립한 기업으로, 이후 현재까지 1,000량 이상의 트램과 철도용 차량을 공급해온 바 있다.

이스탄불시는 전 세계에서 가장 심각한 수준으로 평가되고 있는 교통체증을 해결하기 위해 수송 분담률이 높은 메트로와 지하철의 건설을 적극 확대할 계획이다. 이스탄불시와 터키수송부는 2015~2016년 중에 이스탄불시 13개 구간의 전철망 확장사업을 개시할 예정인 만큼, 이번 현대로템이 선정된 이스탄불 M7라인 전동차량 공급진 외에도 전동차량 수요는 계속 증가할 전망이다.

자료원 : RailTurkey지, Int'lRailwayJournal 4월 26일 자 및 KOTRA 이스탄불 무역관 자료 종합
 작성자 : 권오룡(이스탄불무역관)

2016-05-12

체코 정부, 교통 인프라 건설 드라이브 지속

2016년 3월 1일, 체코 소보트카 총리는 프라하에서 개최된 체코 건설업 포럼에서 체코 건설업의 중요성을 강조했다. 그는 오프닝 연설에서 체코는 국가차원에서 교통건설에 중점을 두고 작년 한 해 역대 최고의 EU펀드를 도로보수 등의 교통건설에 투자하였으며, 2016년 역시 교통 건설에 가장 많은 EU펀드가 배정될 것이라고 발표했다. EU는 결속기금(Cohesion Fund) 중 634억 유로를 중동부 유럽 교통 인프라 구축에 배정하였고, 주요 인프라 건설 프로젝트인 TEN-T(Trans-European Transport Network) 사업을 구체화했다. 특히 체코는 유럽 중심부에 위치하여 여러 유럽국을 연결하는 허브 역할을 하고 있기 때문에 EU로부터 교통 인프라 개발 지원금을 상당히 배정받았다. 체코의 교통 인프라 산업 확장은 육로와 철로 분야를 중심으로 이루어질 예정이다. 국가 전체 화

그림3 범유럽교통네트워크(TEN-T)



- TEN-T (Trans-European Transport Network)
- 범유럽교통망으로 불리는 이 프로젝트는 EU 내 항공, 철도, 도로, 해운/내륙운하 등의 모든 수송수단에 대한 범유럽 인프라 프로젝트와 물류 및 지능적 수송시스템을 포함
- 총 규모는 EU회원국 28개국의 총 도로 길이 500만km, 철로 21만5000km, 해운/내륙운하 4만1000km
- 2020년까지 TEN-T 프로그램에 총 240억 유로 배당

자료 ec.europa.eu

표1 규모에 따른 주요 프로젝트

(단위: 백만 달러, km)

프로젝트명	구분	금액	규모	업체	완공 계획연도	진행단계
프라하 Blanka 터널	도로, 교량	1842.5	8	IDS(컨설팅), Metrostav(공사)	2015	지연
프라하 지하철 D 노선	철도	1030.9	10	프라하시(스폰서), Prague Public Transit Company(운영), EU(출자)	2022	계획 중
프라하 지하철 A노선 연장	철도	802	6.12	프라하운수업체(스폰서), Metrostav(공사), chtief Group(공사), 유럽투자은행(출자)	2015	완료
프라하-바츨라프 하벨 공항	철도	790	-	체코교통부(운영), EU(출자), 체코철도청(가능성)	-	계획 중
D3도로 (프라하-타보르-카플리체)	도로, 교량	714	171.4	체코교통부(운영), Grupo ACS(공사)	2017	공사 중

자료 BIM

주 프라하 Blanka 터널은 2007년 공사 착수 이후부터 법률적 또는 재정적인 문제로 수차례 작업이 지연, 공사 도중 수백km의 케이블이 물에 의해 손상된 채 발견돼 현재는 완공 일정이 무기한 연장

물수송의 80.6%가 육로를 통해 운반되고 있을 만큼 육로의 비중이 크고, 철도는 국가 간 연결이 용이하기 때문이다.

이에 따라, EU펀드로 운영되는 체코 정부의 Operational Programme(OP) 2014-2020 중 Operational Programme Transport(OPT)의 세부적 프로그램에 따르면, ① 철로 이외 지속 가능한 교통수단의 인프라 구축, ② TEN-T(범유럽교통망) 권역 내 도로 인프라 구축과 친환경 스마트카(smart car)나 전기차와 같은 클린 모빌리티(clean mobility)용 공용 인프라 구축, ③ TEN-T 권역 밖 도로 인프라 구축, ④ 기술지원을 우선으로 한다.

체코는 2007~2013 OPT를 통해 이미 체코 내 도로 보수공사와 같은 작업들이 대대적으로 진행됐으며, 이번 사업에는 프라하 내 지하철 신규노선 개통 및 프라하-공항 연결 철도 프로젝트 등이 계획 단계에 있다.

2014~2020년 EU펀드 프로젝트는 6월 이후 첫 번째 프로젝트 승인 발표가 있을 예정이며, 9월에도 예정돼 있다. 이번 체코 건설업 포럼에서 체코 정부는 “투명하고 공정한 건설산업의 공공 입찰을 위해 제출한 개정안이 의회 승인 마지막 단계에 있고, 이후 지속적으로 까다로운 환경영향평가(EIA) 조건을 조정하는 등 건설 허가 절차를 기존보다 단순, 간소화시킬 계획”임을 표명하였다. 특히 공공입찰 관련 개정안이 의회 승인을 통과하면 외국기업의 참여가 증가할 것으로 기대되므로, 인지도가 낮은 한국 기업의 진출 발판을 마련하기 위해서는 현지에서 개최되는 포럼을 통해 네트워크를 구축하는 방안도 고려해 볼 만하다.

자료원 : 체코건설업협회(SPS), 체코건설포럼, 체코지역개발부, 체코통계청, BMI, 인터넷 일간뉴스(praguepost.com), 경제 일간지 E15 및 KOTRA 프라하 무역관 자료 종합
작성자 : 김연희(프라하무역관)

불가리아, 철도 프로젝트의 로드맵을 살펴본다

2014~2020년 기간에 불가리아 철도시설관리공단(NRIC, National Railway Infrastructure Company; www.rail-infra.bg)이 추진하는 프로젝트 규모는 총 15억 유로에 달하며, 대부분의 재원조달은 EU 기금으로 충당할 예정이다. 이 프로젝트 재원은 EU의 교통 및 교통인프라 개선기금(Operational Program 'Transport and Transport Infrastructure, OPITII)과 유럽연결기금(Connecting Europe Facility, CEF) 두 종류다.

위의 프로젝트들 가운데 규모가 큰 엘린 펠린(Elin Pelin) - 코스테네츠(Kostenec) 구간, 코스테네츠(Kostenec) - 셉템브리(Septemvri) 구간, 플로브디브(Plovdiv) - 부르가스(Burgas) 구간의 철도 현대화 프로젝트들은 2016년 하반기 중에 단계별로 입찰이 발표될 예정이다. 소피아(Sofia)-페르닉(Pernic)-라도미르(Radomir)-쿨라타(Kulata) 지역을 연결

하는 철도교통관리시스템(European Rail Traffic Management System, ERTMS) 구축 프로젝트는 유럽연결기금 수혜 대상이나 아직 EU 승인을 받지 못한 상황으로, 승인이 되면 2017년 중에 추진할 계획이다.

불가리아 철도시설관리공단은 올해 안에 규모가 큰 프로젝트에 대해 단계별로 입찰을 발표할 계획이며, 위의 프로젝트들 가운데 관심 프로젝트가 있는 국내기업은 KOTRA 소피아 무역관으로 연락하면 프로젝트별 세부 내역, 추진 현황, 입찰 예정일 등 관련 정보를 제공할 예정이다.

자료원 : 철도시설관리공단(NRIC; National Railway Infrastructure Company), KOTRA 소피아 무역관 자료 종합
작성사 : 정순혁(소피아무역관)

2016-04-19

표2 철도시설관리공단 추진 프로젝트 목록

(단위 : 백만 유로)

연번	프로젝트명	프로젝트 금액	EU 기금명
1	소피아-엘린 펠린 구간 철도 현대화	68	교통 및 교통인프라 개선
2	엘린 펠린-코스테네츠 구간 철도 현대화	512	교통 및 교통인프라 개선
3	코스테네츠-셉템브리 구간 철도 현대화	200	유럽연결기금
4	소피아-블류약 구간 철도 현대화	105	유럽연결기금
5	블류약-드라고만 구간 철도 현대화	135	유럽연결기금
6	플로브디브-부르가스 2단계 구간 철도 현대화	390	교통 및 교통인프라 개선
7	포두에네, 이스카르, 카지체네 철도역 개보수	3	교통 및 교통인프라 개선
8	스타라 자고라, 노바 자고라, 카르노바트 철도역 개보수	10	교통 및 교통인프라 개선
9	소피아-페르닉-라도미르-쿨라타 간 연계 철도교통관리시스템(ERTMS) 구축	29	유럽연결기금
총합		1,452	

자료 철도시설관리공단(NRIC; National Railway Infrastructure Company)

폐기물

인도, 폐기물 관리 산업 성장 기대돼

인도는 전 세계 신흥국 중 가장 빠른 경제발전 행보를 보이고 있다. 인도의 2015년 경제성장률은 7.3%를 기록하며 16년 만에 중국을 앞질렀고, 앞으로 2년간 7.5%대의 성장률을 기록할 것으로 전망된다. 하지만 급격한 경제발전에 수반되는 환경파괴와 폐기물 증가 문제가 심각하다. 인도의 인구는 12억 5,000만 명으로, 매년 6,200만 톤 규모의 고형폐기물이 발생한다. 이 속도로 2050년까지 간다면 연간 4억 3,600만 톤에 다다를 것으로 예상된다.

인도 내 국가환경정책(The National Environment Policy, 2006)은 그동안 잔여물과 폐기물을 안전하게 처리하는 방법과 재활용 시스템 구축 필요성에 대해 강조해왔지만, 그에 따르는 실천은 미흡한 상태였다. 가장 큰 원인으로서는 미성숙한 국민 의식, 주정부와 지방정부의 긴밀한 공조 시스템 부재 등이 꼽혔다. 하지만 올해부터 '건설폐기물 관리법'과 '유해폐기물 관리법'이 개정되면서 폐기물과 재활용 처리시설 건설 사업이 가속화될 전망이다. 환경산림부(Ministry of Environment and Forest)에 의해 도입된 건설폐기물 관리법(The Construction and Demolition Waste Management Rules, 2016)은 폐기물을 발생시키는 개인·건설업자·건설사에 대한 의무사항으로 ① 건설폐기물을 적절한 곳에 분리해 인증받은 쓰레기 처리시설에 넘길 것, ② 공사 중인 건설현장에 먼지가 날리지 않도록 적절히 덮어놓을 것, ③ 대규모 폐기물 발생업체는 폐기물관리계획서를 작성하고 허가를 받을 것 등의 내용을 명시하고 있다. 또한 주정부는 건설폐기물 저장·처리·재활용을 위한 적절한 부

지를 제공하기로 했는데, 그 기한은 인구 100만 이상 도시는 18개월, 50~100만 도시는 2년, 50만 미만 도시는 3년 내로 정해졌다. 이 처리장은 건설폐기물의 10~20%를 조달받아 재활용한다는 내용을 명시하고 있다. 유해폐기물 관리법(The Hazardous and Other Wastes Rules, 2016)은 페트병을 포함한 고체플라스틱 폐기물 수입 금지에 관한 내용과 주정부에 유해폐기물을 안전하게 관리해야 할 의무 및 이를 재활용하기 위한 시설건설 의무가 명시되어 있다.

시장조사기관인 노보너스(Novonous)가 발표한 '2014-2025 인도 폐기물 관리산업 보고서'에 따르면 인도 내 전체 폐기물 관리산업은 2025년까지 약 136억 달러 규모로 성장할 것으로 기대된다. 특히 도시 고형폐기물 관리산업은 7.14%, 전자폐기물 관리산업은 10.03%, 생체의학 폐기물 관리산업은 8.41% 성장할 것으로 예상된다. 폐기물 처리를 위한 적용기술도 다양해져서 에너지 기술, 퇴비화, 생물적 환경 정화 등 새로운 폐기물 관리기술 발전을 위해 대규모 투자가 이루어질 예정이다. 이와 더불어 Saahas Waste Management, EnCashea, Karma Recycling, MobiTrash 등 폐기물 관리를 전문으로 다루는 스타트업들도 투자자들의 전폭적인 지원을 받으며 등장하고 있다. 고객들은 스마트폰 앱에서 자신의 위치를 입력한 후, 업체가 찾아오면 모아두었던 신문·잡지·플라스틱·금속·전자폐기물을 넘겨주고 일정 금액을 받을 수 있으며, 이 업체들은 수집한 폐기물을 가공·처리해 재활용하거나 유기농 비료나 바이오 가스로 변환한다. 이러한 수요는 가정뿐만 아니라 일반 기업과 산업단지에서도 꾸준히 증가하는 추세다.

폐기물 관리산업은 단지 폐기물을 버리는 것에 그치지 않고 분리·분석 과정을 거쳐 재활용하거나 새

로운 원료 형태로 사용토록 처리하는 등 지속가능한 발전(Sustainable development)을 이끄는 중요한 산업이다. 따라서 환경 개선을 위한 인도 정부의 적극적인 정책과 함께 폐기물 관리산업의 꾸준한 성장이 예상되므로 국내 폐기물 처리 및 관리산업, 재활용업계는 이를 유심히 지켜볼 필요가 있다.

자료원 : The Times of India, The Economic Times, Livemint, The Guardian, PSA, Novonous, Scroll.in, Gadgets 360 및 KOTRA 뉴델리 무역관 자료 종합
 작성자 : 이학현(뉴델리무역관)

2016-05-13

러시아 폐기물 처리산업 진출 방안

물량 기준으로 볼 때 러시아는 세계 최대의 폐기물 발생국가에 속한다. 세계은행의 ‘Urban Development Series’ 조사에 따르면, 2014년 러시아의 일일 폐기물 발생량은 10만 톤/일로 미국, 중국, 브라질, 일본, 독

일, 인도에 이어 세계 7위를 차지하였다. 러시아에서는 매년 약 7,000만 톤의 고형폐기물이 발생하며, 그 중 약 2,500만 톤이 모스크바에서 발생한다. 또한 러시아 최대 폐기물 처리업체인 로스텍(Rostec)사는 러시아에서 재활용되지 않고 매립되거나 나대지에 버려진 누적 폐기물량은 310억 톤 이상일 것으로 추정하고 있다. 러시아에서 발생하는 폐기물 중 90%는 나대지에 매립하거나 쌓아두는데, 쓰레기량이 급격하게 증가하면서 매립지 부족과 환경파괴로 인한 문제가 심각해지고 있다. 모스크바만 보면 공식적으로 허가된 39개 매립지 중 13개가 더 이상 쓰레기를 수용할 수 없어 폐쇄되었으며, 신규 매립지 지정에도 난항을 겪고 있다. 러시아 전체를 보면 거주지역과 미활용 토지에 매년 약 1,000개씩 불법 폐기물 매립지가 생기고 있다고 한다.

표3 러시아 정부의 폐기물 관련 국제 협력 대표사례

시기	협력국	장소	내용
2002년	덴마크	벨리키 노브고로드	<ul style="list-style-type: none"> • 덴마크의 DEPA, NEFCO, COWI 등 3개사와 고형 폐기물 처리 시스템 개선 프로그램 실시 • 덴마크 회사가 73만 5,000유로를 투자해 2006년 고형 폐기물 가공단지(5만 6,000톤/연 규모)를 건설 • 모든 장비는 덴마크에서 수입됨
2015년	네덜란드	사마라	<ul style="list-style-type: none"> • Ameco, GID Milieutechniek B.V., Gastreatment Services 3개사가 러시아 사마라시에 유기 폐기물을 활용한 바이오가스 생산 프로젝트를 검토 중
2015년 6월	일본 스위스	모스크바	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아 Rostec사와 일본-스위스 Hitachi Zosen Inova Ag사 간 고형 폐기물 열중성자 이용 공장 건설 협력 계약 체결 • 약 4,000억 루블을 합작 투자해 폐기물 열중성자를 이용한 전력을 생산할 계획으로 연 1,000억 루블 가량의 예상 순수익 예상
2015년 7월	독일	미정	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아 건설부, 독일 Remondis AG & Co와 러시아 내 최대 폐기물 처리단지 건설 협력 계약 • 이미 Remondis AG & Co는 러시아 내 폐기물 수집-이동 서비스하고 있으며, 러시아 4개 도시에 폐기물 매립지를 운영 • 향후 사마라시에 폐기물 분리수집 시스템 실시 예정
2016년 3월	일본	모스크바	<ul style="list-style-type: none"> • 2016년 3월 17일, 러시아 환경부, 일본 대표단과 폐기물 처리 관련 회담 시행 • 일본의 5개사(Clean Authority of Tokyo사, Toyota Tsusho Corp.사, Toyota Tsusho Rus.사, Mitsui & Co사, MHI Rus사) 참여 • Toyota Tsusho Corp.사, 모스크바 소재 폐기물 소각장 복원 및 신규 소각장 건설 의도 표명

자료 러시아 언론, 러시아 환경부 자료 취합

러시아 ZTBO사에 의하면 현재 러시아에는 총 243개의 폐기물 처리시설이 운영되고 있으며, 50개의 수집센터와 10개의 소각장이 있다. 하지만 폐기물 처리시설은 대부분 폐기물 부피를 줄이기 위한 압착기계뿐이다. 소각장은 10개 중 절반이 시설 노후화로 인해 가동되지 못하고 있어 신규 소각장 건설이 시급하며, 수집센터 내에 현대적인 쓰레기 분리시설이 전무하여 재활용 공장도 요구되고 있다. 쓰레기 분리수거에 대한 국민의 인식 향상과 폐기물 매립지에서 발행하는 바이오 가스 활용방안도 필요하다. 이러한 폐기물 처리의 중요성을 인식한 러시아 정부는 폐기물 소각, 열분해, 가스화 등 폐기물 재활용 방안에 관심을 나타내고 있다. 2014년 12월, 러시아 정부는 기본법률인 러시아연방법 89조(1998.6.28.)와 99조(2011.5.4.) 이외에 러시아 생산업체에 고형 폐기물 처리 의무를 부과하는 458조를 시행하고 각 지역 정부가 폐기물 처리 서비스 회사를 지정하도록 하였다. 2016년 1월에는 89조를 개정하여 지역 정부에 재활용 시설을 포함한 폐기물 처리 프로그램 실시 의무를 부과하는 내용을 신규 조항으로 추가하였다. 또한 덴마크, 네덜란드, 일본, 스위스, 독일 등과 폐기물 재활용을 위한 국제협력을 강화하고 있다.

이에 따라 향후 러시아 폐기물 처리 시장은 5,000억 루블 수준까지 성장할 것으로 로스텍사는 전망하고 있다. 특히 재활용 사업이 가장 유망하며, 관련 전문가들은 러시아에 폐기물 재활용 공장이 건설된다면 2~5년 이내에 투자비가 회수될 것으로 예상된다. 우리 기업이 진출을 고려할 만한 협력 분야는 법률·건설·무역 분야다. 우선 법률적으로는 처음 법률 설계를 할 때부터 우리 제품이 진출할 수 있는 프레임워크를 짜는 것이 중요하다. 둘째로, 러시아연방법 #89가 개

정됨에 따라 각 지역 정부에서 폐기물 처리시설 건설 사업에 나서고 있어 건설 분야의 사업 기회도 높아질 것이다. 마지막으로 무역 분야에서 관련 장비의 수요가 증가할 것으로 예상된다.

자료원 : The Ministry of Natural Resources and Environment of the Russian Federation, Rostec Corporation, Rossiyskaya Gazeta, Rosteplo, Altsource.ru(ZTBO), Rueconomics.ru, Recyclers.ru, Solidwaste.ru, Profiz.ru, Musorr24.ru, Chtoestcho.ru, Consultant.ru 및 KOTRA 모스크바 무역관 자료 종합
작성자 : 최민희(모스크바무역관)

2016-04-08

기타

두바이, MENA 이은 아프리카 진출의 중심지 되나?

지난 수 세기 동안 두바이는 항공, 해상운송 인프라 개발을 통해 GCC 및 MENA 지역의 중계무역의 중심지로 성장해왔다. 두바이 세관(Dubai Customs)에 따르면, 2015년 1월~9월 사이 두바이-GCC 간 교역은 전년동기대비 8% 증가한 962억 디르함을 기록하였다. 특히 사우디아라비아와의 교역량은 전체 교역량의 46.4%를 차지하는 447억 디르함으로, 전년대비 12% 증가하였다. 아울러 두바이-GCC 간 석유 및 비석유 부문 수출, 재수출 총계는 지난 15년간 10배 이상 증가한 1,800억 디르함으로 집계됐다고 발표하였다. 이처럼 UAE를 비롯한 GCC 각국의 정부는 인프라 구축을 통해 경제 다각화를 이루고 산업 인프라에 대한 수요 충족과 청년층을 위한 관련 직업 육성을 도모하고 있다. 이중 두바이는 운송 인프라와 프리존 등을 통해 물류와 운송, 관련 서비스업의 발달을 이끌어 GCC에서 가장 성공적으로 산업 다각화를 이룬 것으로 평가받는다. 2014년 UAE GDP의 24%가 석유가스 산업에서 발생한 반면 두바이는 석유가스 산업 비중이 5% 미만인

며, 무역업의 비중이 28.4%로 나타났다.

제도 및 시설 기반이 완비된 두바이를 거점으로 최근 대아프리카 교역도 확대되고 있다. 2014년 기준 두바이-아프리카 간 교역량은 1,180억 디르함으로, 이 중 대UAE 수입은 608억 디르함, 수출은 137억 디르함, 재수출은 440억 디르함으로 나타난다. 대아프리카 교역은 두바이 전체 교역량의 9%를 차지하고 있다. 2015년 UAE의 대아프리카 외국인 직접투자(FDI)액은 540억 달러로 집계돼 아시아, 유럽에 이은 제3의 투자처로 손꼽힌다. 대아프리카 투자협력을 주도해온 두바이 상공회의소는 에티오피아 아디스아바바와 가나 아크라에 현지 사무소를 개설했으며, 연내에 케냐와 모잠비크에 신규 사무소 개설을 추진 중인 것으로 알려졌다. 두바이 항만 운영사인 DP World는 알제리, 지부티, 모잠비크 및 세네갈에 5개의 터미널을 보유, 3000여 명 직원을 고용하였다. UAE 국적의 에미리트 항공 또한 아프리카 공략을 강화, 현재 10개 노선에 불과한 아프리카 취항지를 22개로 늘리며 2020년까지 850만 명의 승객을 수송할 계획이다.

앞으로도 두바이를 비롯한 UAE 각 토후국은 산업 다각화와 인프라 개발을 지속하여 세계 교역의 중심지라는 명성을 강화할 전망이다. 아부다비 또한 신규 산업단지와 하이테크 산업 육성, 항만시설 확장을 통한 수출 증대에 힘쓰고 있고 북 에미리트도 동부 푸자이라의 신규항만, 샤르자의 항만과 연계한 프리존 육성 등 다양한 옵션을 개발하고 있다. 중국과 아프리카라는 두 전략시장 사이에 있는 두바이를 비롯한 UAE 각 토후국의 이러한 움직임은 이 지역이 지리적 장점을 바탕으로 아프리카 시장 진출을 노릴 수 있는 교두보라는 사실을 의미한다. 이미 다국적 기업들이 두바이를 중심으로 프리존에 입주함으로써 MENA 지역

진출을 위한 거점으로 삼고 있으며, 앞으로도 아프리카 진출을 희망하는 기업들의 UAE 진출은 계속될 전망이다. 이에 우리 기업들은 경쟁국 동향을 주시하고, 신시장 개척을 위한 기회 포착에 노력해야 한다.

자료원 : Emirates NBD, 걸프뉴스, 두바이 상공회의소 및 KOTRA 두바이 무역관 자료 종합
 작성자 : 박미진(두바이무역관)

2016-05-23

홀로서기에 도전하는 베트남 경제

2011년부터 2015년 사이 베트남의 공적개발원조(ODA) 수원 규모는 227억 8,000만 달러로 2006년~2010년 대비 31.47% 증가하였다. 대베트남 ODA 주요 공여자로는 세계은행, 아시아개발은행, 유럽투자은행 등의 개발은행을 비롯하여 일본·한국·독일·프랑스 등이 큰 비중을 차지하고 있다. 이중 일본은 베트남의 최대 공여국으로서 최근 5년간 100억 달러 이상을 지원하며 베트남의 사회·경제발전에 많은 영향을 미쳤다. 그러나 일본의 무상원조(증여)가 차지하는 비

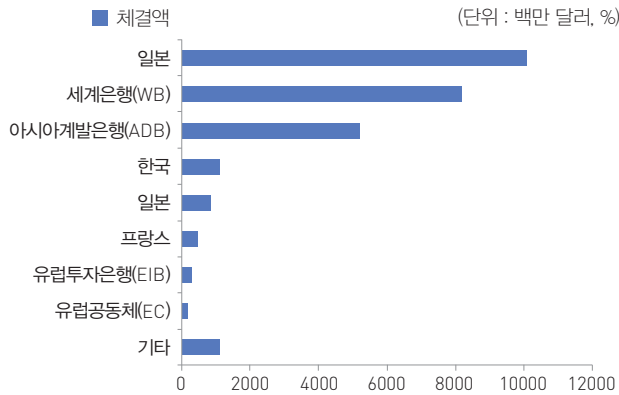
표4 2011~2015년 베트남의 분야별 ODA 체결 현황

(단위 : 백만 달러, %)

구분	ODA 차관 및 우대차관	증여 (무상원조)	총액	비중
교통·운송	9,565.94	347.79	9,913.73	35.68
환경· 도시개발	5,048.76	132.51	5,181.27	18.65
에너지· 산업	4,730.15	32.34	4,762.49	17.14
농업 및 농촌 개발·빈곤 퇴치	2,514.79	117.44	2,632.23	9.47
보건·사회	1,073.12	219.18	1,292.30	4.65
교육·양성	767.85	162.28	930.13	3.35
기타	2,827.35	242.79	3,070.14	11.05
합계	26,527.96	1,254.33	27,782.29	100.00

자료 베트남 기획투자부

그림4 2011~2015년 베트남의 공여자별 ODA수원(체결) 현황



자료 베트남 기획투자부

중은 4.5%에 불과하며 상환의무가 부과되는 유상원조(차관)가 주를 이루고 있다. 주요 체결 분야는 교통 및 운송 분야로 전체 수원 규모의 약 36%를 차지하고 있고, 이밖에도 환경(상하수도, 기후변화 등) 및 도시개발, 에너지 및 산업 분야 순으로 나타났다.

ODA는 베트남 경제성장의 중요한 재원으로 서, 2006~2010년 베트남의 정부 출연 투자자본 대비 15~17%에 불과했던 ODA 비중(집행액 기준)은 2011~2015년 47.37%로 증가하였다. 이러한 수치는 경제성장의 가속화에 따라 사회간접자본 개발 수요는 계속 증가하고 있으나 정부의 투자개발 예산 부족으로 대외차관에 크게 의존할 수밖에 없는 실정을 보여준다. 베트남 기획투자부에서는 2016~2020년 5개년 경제성장 목표(6.5~7%)를 달성하기 위해 총 4,800억 달러의 투자자본이 필요할 것으로 예상하고 있다. 이중 중앙 및 지방 정부재정에서 출자해야 하는 투자액은 1,800억 달러로 추산된다. 그러나 베트남 정부가 사회간접자본 확충을 위해 재정지출을 늘리는 데는 한계가 있으며, 저유가 기조 등의 대외 불안요소로 국가재정

수입 확보에도 차질이 우려되고 있어 베트남의 경제협력 유지를 위해서는 지속적인 ODA 수원이 필수불가결하다.

하지만 2010년 이후 베트남은 세계은행(WB)의 분류에 따라 하위 소득국가에서 중간하위 소득국가로 격상되어 ODA 수원사업에 어려움이 가중되고 있다. ODA 체결액은 지속적 감소 추세에 있고, ODA 차관의 용자조건 역시 많이 달라져 평균 30~40년으로 책정됐던 상환기간이 2011년 이후 평균 10~25년으로 대폭 축소되었고, 0.7~0.8% 수준이었던 연이자율 역시 2%를 상회하기 시작했다. 2017년 7월부터는 세계은행의 IDA(국제개발협회) 차관 공여 대상국에서 이보다 우대조건이 낮은 IBRD(국제부흥개발은행) 차관 공여 대상국으로 이전될 예정이다. 아시아개발은행(ADB)에서도 이와 비슷하게 베트남에 제공하는 ADF(아시아개발기금) 지원을 중단하고 OCR(일반재원) 지원으로 전환할 가능성을 제기하고 있다. 베트남 기획투자부에 따르면 베트남이 체결 가능한 ODA 수원 규모는 200억~250억 달러인데, 예비조사를 통해 파악한 2016~2020년 중앙 및 지방정부의 ODA 수요는 395억 달러에 달해 사회간접자본의 확충·개선사업과 관련한 베트남 정부의 심각한 자금난이 예상된다.

이러한 상황에서 베트남 정부는 그동안 베트남 ODA 사업의 효율성을 저해하는 요인으로 지목된 점들을 개선하고자 2016~2020년 ODA 운용 지침을 변경하기로 발표하였다. 그 저해 요인은 바로 ODA 자금 수원 여건 변화에 부합하지 못하는 법규·정책, 정부 및 유관기관의 사업추진능력 부족, 중앙 및 지방 정부 관료들의 방만한 업무수행(프로젝트 감독·평가 및 사후관리 소홀) 등이다. 개선을 위한 운영 지침에는 원조의 형태에 따라 우선적으로 운용되는 사업 조

건을 명시하였고, ODA 및 우대차관 도입에서 중장기적 국가재정 건전성 고려를 강조하였다. 또한 조건부 차관과 해외 공여자가 수주자를 지정하는 차관도입 사례를 엄격히 한정하고, 차입금 분배 및 지원방식을 변경하여 국가재정 출자 형태의 차입금 분배를 지양하고 차관 차입금 용자방식 지원을 확대·강화하기로 하였다.

대베트남 대외차관 용자조건이 엄격해짐에 따라 차관 운용 및 ODA 사업 추진과 관련한 베트남 정부의 움직임이 더욱 신중해질 것으로 예상되며 사회간접자본 확충을 위한 방편으로 민간자본 유치를 확대할 것으로 전망된다.

자료원 : Decision No.106/QD-TTg, Decision No.251/QD-TTg,
현지 언론 및 KOTRA 하노이 무역관 자료 종합
작성자 : 한경준(하노이무역관)

2016-04-25

터키 트라키아 지역 3개주, 한국 기업 진출시 적극 지원하기로

지난 3월 30일 트라키아 지역 내 3개 주 테키르다으주, 크르클라렐리주, 에디르네주 개발청 투자지원 사무소 관계자로 구성된 투자촉진단이 KOTRA 이스탄불 무역관을 방문하여 한국기업 투자에 대한 다각적인 지원방안을 제시하였다. 주로 고용규모 500명 미만의 중소기업 진출 지원에 중점을 두고 있으며, 터키를 방문하는 주요 한국기업에 대해 트라키아 지역 투자환경을 투어 형식으로 소개하고, 기업 및 생산시설 설립·등록·거주비자 노동허가를 비롯한 제반 행정절차를 지원하는 맞춤형 무료 서비스를 제공하기로 하였다. 터키 정부의 투자촉진 활동을 수행하는 개발청(TDA)과 투자청(ISPAT)은 투자유치 활동에 협조체계를 형성하고 있다. 터키 총리실 직속 투자청은 대규모 국가 단위의 투자프로젝트에 중점을 두는 데 비해,

개발청은 중소기업의 실질적 투자활동 지원에 중점을 두고 있다.

트라키아 지역은 터키 이스탄불의 유럽 지역으로부터 그리스와 불가리아의 서쪽 지역을 포괄하는 지역이다. 이 지역은 우수한 교육환경을 갖추고 있어 지식층 노동력이 풍부하며 치안도 가장 안정적인 편에 속한다. 또한 테키르다으항·아시아항·마르타슈항 등 3개의 국제항구와 출루 국제공항이 소재하고 있고, 유럽으로 연결되는 국제철도망과 고속도로망이 발달되어 있으며, 여유 있는 에너지 인프라와 다수의 산업단지로서 터키에서 인프라가 가장 잘 갖춰진 지역으로 평가된다.

각 주별 산업현황을 보면, 에디르네주는 식품 생산(46%), 석탄 및 광물 생산(26%), 의류 생산(7%) 순이며, 유네스코 문화유산으로 지정된 오스만투르크의 수도가 있던 지역으로 관광산업이 발달되었다. 주요 투자대상 지역은 산업공단, 트라키아 테크노파크, HAVSA 국제물류산업센터 등이다. 크르클라렐리주는 유럽으로 연결되는 육상운송 인프라가 잘 형성돼 있고, 항만과 국제공항까지의 거리가 가깝다. 터키의 메가 프로젝트 중 하나인 제3 원전 건설의 후보지역으로도 거론되고 있다. 테키르다으주는 터키 3개 국제항구를 보유하고 있고, 철도·도로·국제공항이 유기적으로 연결된 교통인프라를 보유하고 있다. 이스탄불에 근접한 지역으로, 12개 산업단지외 1개 자유무역특구(European Free Zone)가 소재하여 이스탄불에 물품을 공급할 만한 생산시설이 발달해 있다. 자유무역특구는 총 5059ha 면적으로 1,196개사가 입주하여 12만 4,000명의 고용규모를 나타내고 있다.

현재 진행 중인 EU와의 관세동맹 업그레이드 등 앞으로 EU와의 교역량이 급증할 것으로 전망됨에 따

라 트라키아 지역을 중심으로 한 산업생산과 무역이 더욱 활발해질 것으로 보인다. 터키뿐만 아니라 EU, 중동시장을 함께 겨냥할 수 있는 국제 생산 및 무역기 지로서의 가치도 매우 높을 전망이다. 터키 투자를 통한 해외시장 진출을 희망하는 우리 중소기업 업체들에게는 KOTRA와 연계해 터키 개발청의 실질적인 맞춤형 지원을 활용할 좋은 기회로, 투자지원 전문가의 지원을 받아 법인·지사·사무소·공장을 설립하고 다양한 프로그램을 활용할 수 있다.

자료원 : 트라키아지역 IR방문단 및 KOTRA 이스탄불 무역관 자료 종합
작성자 : 권오룡(이스탄불무역관)

2016-04-05

아르헨티나 신정부의 야심찬 개발프로젝트 플랜 벨그라노(Plan Belgrano)

아르헨티나 신정부는 다른 지역에 비해 상대적으로 낙후된 북부 10개 주에 대대적인 투자를 유치하여 지역 간 불균형 해소를 추진하고 있다. 아르헨티나 북부 지역은 아르헨티나 독립 당시 정치·경제적인 중심지였으나, 부에노스아이레스 및 팜파 지방으로 경제활동의 중심이 옮겨가면서 현재는 저개발지역으로 쇠락한 상태다. 아르헨티나 신정부는 살타·후후이·투쿠만·라리오하·카타마르카·코리엔테스·차코·포르모사·산티아고델에스테로 10개 주를 중심으로 인프라, 빈곤 퇴치, 마약 운반 근절, 아르헨티나 단결이라는 4개 핵심 목표를 설정하고 7개의 세부 계획을 제시하였다.

한국과 협력 가능성이 높은 인프라 건설에는 총 160억 달러를 투자할 예정이며, 공공주택 25만 호를 건설할 예정이다. 구체적으로 주요 국도의 고속도로화(Ruta 9, Ruta 34), 도로 안전시설 확충 및 재포장, 신규 교량 건설(Resistencia/Corrientes 연결) 등

이 계획되어 있고, 1990년대 철도 민영화 이후 서비스가 중단된 북부 연결 철도노선 복원을 위해 50억 달러를 투자하고, 이구아수·레지스텐시아·살타·투쿠만 등의 북부지역 관광산업 활성화를 위한 공항 현대화에 2억 5,000만 달러를 투자할 계획이다.

또한 공공 주거복지 계획으로 15만 가구의 공공복지주택(vivienda social)을 건축하고, 10만 가구에 대해서는 보조금 제공을 계획하고 있다. 이외에 상수도(50만 가구), 하수도(150만 가구) 정비사업도 계획 중이다.

이번 개발 프로젝트 진행의 핵심적인 부분은 파이낸싱이다. 아직 세부 투자계획별 구체적인 자금조달 계획은 발표되지 않은 상태다. 우선 GDP의 7%에 이르는 재정적자를 줄이는 문제가 시급하기 때문에 재원 마련 방안이 확정되기 전에는 프로젝트의 진행 여부를 판단하기 어렵다. 이외에도 프로젝트별 진행일정이 제시되지 않았고, 타당성 조사도 시행되지 않았음을 고려할 때 구체화에 상당한 시일이 걸릴 수 있고, 현재로서는 프로젝트별 상세정보를 입수하기 어려운 상황이다.

하지만 아르헨티나의 국제금융시장 복귀가 현실화된다면 국채발행 또는 국제개발은행을 통한 자금조달이 가능할 것으로 기대되며, 최근까지 화폐 발행을 통한 인플레이션으로 재정적자를 충당해왔기 때문에 부채비율은 상대적으로 낮은 편으로, 국채발행 여력은 높은 상황이다.

자료원 : KOTRA 부에노스아이레스 무역관 자료 종합
작성자 : 윤예진(부에노스아이레스무역관)

2016-04-04