

## 세계 인프라시장 동향

- 1 베트남**  
최근 베트남 인프라 건설 시장동향 및 이슈
- 2 인도네시아**  
인도네시아, 하수처리 시설 수요 전망
- 3 라오스**  
라오스 내륙항 개발 현황
- 4 중국**  
· 중 광둥-홍콩-마카오 대만구, 새로운 성장동력으로 부상 중
- 5 러시아**  
· 극동러시아 선도개발구역 인프라 공사 어떻게 되고 있나  
· 러시아 폐기물 처리시설 프로젝트, 발주 본격화
- 6 방글라데시**  
방글라데시 4대 교통-물류 '조기 추진' 인프라 프로젝트
- 7 크로아티아**  
크로아티아 건설산업 동향과 우리 기업 진출 기회
- 8 헝가리**  
헝가리의 건설시장 성장과 우리 기업의 진출 방향
- 9 체코**  
체코, 재활용 및 폐기물 에너지 활용 확대
- 10 UAE**  
UAE, 세계적 랜드마크 개발 주연배우로, 주거 및 상업 지구는 무대로 장식하다
- 11 카타르**  
물류 인프라에 투자하는 카타르
- 12 이라크**  
이라크 재건사업 진출과 쿠웨이트의 전략적 가치
- 13 스페인**  
스페인, 한국 기업과 해외 건설시장 공동 진출에 높은 관심
- 14 캐나다**  
캐나다 인프라 시장, 유망산업 부상
- 15 콜롬비아**  
콜롬비아 건설산업, 공공프로젝트가 주도
- 16 쿠바**  
쿠바, 다목적 수로사업으로 물 부족 극복한다
- 17 페루**  
2018 페루 건설 프로젝트 시장
- 18 도미니카공화국**  
도미니카공화국 국경 개발지역 진출 유망
- 19 아프리카**  
· 아프리카 최대 시장(AICFTA)이 열리다!  
· 중국의 일대일로 사업, 아프리카 어디까지 왔나?

## 최근 베트남 인프라 건설 시장동향 및 이슈

2017년 베트남 건설시장 규모는 약 127억 달러를 기록하여 전년에 비해 8.7% 증가했고, 베트남 전체 GDP 대비 5.73%의 비중을 차지했다. 2018년 베트남 건설시장은 베트남 경제 성장과 함께 교통, 에너지, 통신, 주거 등의 수요 증가와 외국인직접투자(FDI)의 증가로 지속 성장할 것으로 전망된다.

분야별 동향을 살펴보면, 베트남 정부는 2020년까지 농촌지역 개발 계획에 따라 학교, 병원, 도로, 수처리 시설 등 인프라 건설에 86억 달러 규모의 정부 재원을 투입할 예정이다. 또한 '2020 베트남 철도개발전략 및 비전 2050'에 따른 철도 현대화 사업, '2020-2030 베트남 항구시스템 개발 마스터플랜'에 따른 6개 지역(북부, 중북부, 중부, 중남부, 남동부, 메콩델타 지역)의 항구 인프라 시설 개발, 주요 도로 및 지역 간 연계 강화 사업을 추진 중이다. 더불어 서민과 저임금 근로자를 위한 주택 등 중급 아파트 공급을 확대하고, 저소득 농촌가구를 위한 사회주택 프로그램도 확대될 예정이다.

정부가 주도하는 주요 인프라·건설 프로젝트로는 호찌민시 떤선녓(Tan Son Nhat) 국제공항 확장 프로젝트, 베트남 남부 롱탄 국제공항 건설 프로젝트, 호찌민시 투티엠(Thu Thiem) 지구 개발 등에 주목할 필요가 있고, 외국 자본의 투자를 기대하는 인프라 사업으로는 닌빈(Ninh Binh)-탄화(Thanh Hoa) 남북 고속도로, 롱탄(Long Thanh) 국제공항(1단계), 캄란(Cam Lanh) 국제공항, 라오까이(Lao Cai) 공항, 린찌에우(Lien Chieu) 항구 등이 있다.

BMI 보고서는 2015~2025년 동안 베트남 인프라·건설시장이 연평균 10.4% 성장할 것으로 예측한다. 그 가운데 호찌민, 하노이 등 주요 도시의 교통 분야

인프라 개발 수요가 가장 높을 것으로 보이며, 베트남 정부 주도의 에너지·교육·의료 시설 및 중급 아파트 투자도 점차 늘어날 전망이다. 베트남 인프라·건설시장은 많은 성장 잠재력을 지니고 있지만, 베트남 정부의 재정 부족, 이에 따른 프로젝트 지연, 그리고 투자 이후 운영 및 관리 미비로 인한 낮은 투자 회수율 등이 불안요소이다.

베트남 기획투자부(MPI)는 외국인 투자 유치를 위해 현재 새로운 PPP 가이드라인 초안을 작성 중(2018년 말 국회 제출 예정)이다. 베트남 인프라 시장 진출에 성공하려면 베트남 기업과의 전략적 협업방안 모색 등 현지화 기반 구축, 주요 의사결정권자와 인맥 강화, 공격적인 사업제안 등이 필요하다.

자료원 : 베트남 기획투자부, 베트남 교통부, 베트남 통계청, 세계경제포럼, 세계인프라전망보고서, 현지 언론 보도 및 KOTRA 호치민 무역관 자료 종합  
 작성자 : 이주현(베트남 호치민 무역관)

2018-03-06

## 인도네시아, 하수처리 시설 수요 전망

인도네시아에서 가장 긴 강으로 알려진 서부 자바의 짜따룽강(Batang air Citarum)은 300km에 달하는데, 수도인 자카르타를 포함한 대도시 반둥(Bandung)에 거주하는 약 2,800만 인구에게 생활용수를 공급하고 있다. 뿐만 아니라 40만 헥타르의 논, 양식장, 2기가와트(GW)의 수력발전소를 위한 저수지 유지에 활용되고 있어 인도네시아의 전략적인 수자원이라 할 수 있다.

그러나 짜따룽강은 오염도가 심각한 편으로, 인도네시아 서부 자바지역의 자연환경뿐 아니라 강 근처에 거주하는 시민(특히 아동)의 건강을 위협하고 있다. 세계은행은 이 강을 '세계에서 가장 더러운 강'이라고 발

표한 바 있고, 세계 언론도 이에 주목하고 있는 가운데 인도네시아 정부는 대책을 강구 중이다. 이러한 상황을 고려할 때 인도네시아 하수처리 시장에 진출할 기회로 볼 수 있다.

조코위 대통령은 ‘찌따룸 하룸(Citarum Harum, 향기로운 찌따룸)’ 프로그램을 추진해 2025년까지 강을 되살리겠다고 밝혔으며, 아직 예산은 확정되지 않았으나 아시아개발은행(ADB)은 이 정화사업에 약 35조 루피아(약 2조 7,000억 원)가량 소요될 것으로 추정하고 있다. 최근 2018년 4월, 인도네시아 해양조정부 차관 사프리 부르하누딘(safri burhanuddin)은 찌따룸강 재생사업에 중국과 일본이 참여 의사를 밝혔다고 했다.

이미 인도네시아 정부는 10년 전인 2008년에 ‘국민의 건강 및 환경보호를 위한 폐기물 관리에 대한 18개의 법령’을 발표, 폐기물 및 하수처리 시스템 구축을 위해 노력해왔다. 2016년 초에는 정부가 폐기물에너지, 즉 폐기물을 에너지원으로 활용하는 발전소 관련 법안을 대통령에게 제출했다. 이는 다른 지역에 비해 폐기물이 많이 생성되는 자카르타, 반둥, 땅으랑, 스마랑, 수라바야, 수라카르타, 마까사르 등을 중심으로 7개의 파일럿 테스트를 진행하는 내용을 담고 있다.

도시 생활용수에 대한 수요가 높아지고 있는 상황에서 정부는 2015~2019년까지 상수도 및 하수처리 시설의 사용 가능성을 100%까지 끌어올리기 위한 5개년 계획을 추진 중이다, 현재까지는 대상 인구의 67%만 이들 시설에 대한 접근성을 가지고 있다. PPP Book 2018에 따르면, 정부가 발주할 대표적인 수처리 프로젝트는 ‘SPAM West Semarang’으로, 총 용량 750Lps 규모에 투자금액은 3,688만 달러이다. 남보(Nambo) 지역 폐기물 처리, 반다르 람뽕(bandar lampung) 상수도 시설, 자뿔루후르(jatiluhur) 지역 상수도 시설 프로젝트는 이미 입찰이 진행 중이며, 쾰

칸바루(pekanbaru) 지역 상수도 시설은 구상 기획단계에 있다.

인도네시아 인구는 2030년에 2억 9,500만 명이 될 것으로 예상된다. 이는 현재 규모(2억 6,100만 명)에 비해 약 13% 증가하는 수치이다. 반면 해당 기간 인도네시아의 도시 거주 인구는 약 34.5% 증가할 전망으로, 2030년 인도네시아 전체 인구 가운데 도시 인구가 63%를 차지할 것으로 예상된다. 이런 인구 증가에 따라 유료모니터는 2011~2020년까지 10년 동안 인도네시아 하수처리 및 위생시설 시장이 매년 약 7.5% 성장할 것으로 예상한다.

자료원 : 자카르타 포스트, channelnewsasia, 유료모니터, Global Trade Atlas, PPP Book 2018, APEC, OECD, 각 기업 홈페이지, KOTRA 자카르타 무역관 자료 종합  
 작성자: 허유진(인도네시아 자카르타 무역관)

2018-04-24

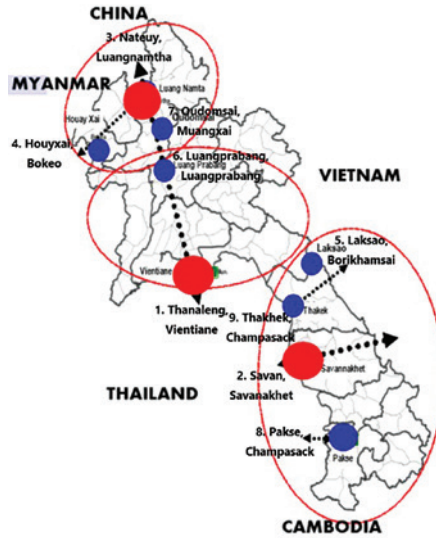
## 라오스 내륙항 개발 현황

라오스는 2013년 UN 아시아-태평양 경제사회위원회(UNESCAP)와 ‘내륙항에 관한 정부 간 협정’에 서명하고 비엔티안주 타날렝, 사바나켓주 사반 등 9개 도시를 국제적 내륙항으로 지정했다. 내륙항(Dry Port)란 국제무역 화물의 취급·보관·검역 및 통관절차를 수행하기 위해 하나 이상의 교통수단으로 연결된 내륙의 물류센터로서, 기지 주변의 편리한 교통망을 활용해 컨테이너 화물 등을 운송하고 컨테이너 야적장에 대량의 컨테이너를 보관하는 항만 기능을 보유한다. 라오스가 현재 운영 중인 국제적 내륙항은 사반(사바나켓주) 1개이며, 나머지 8개 도시는 개발을 검토 중이거나 개발 참여를 기다리는 상황이다.

내륙국인 라오스는 수출입 물류에서 인근의 태국

그림1 라오스 내륙항 지정 현황

연번	내륙항명	지역
1	타날랭	비엔티안주
2	사반	사반나켓주
3	나트이	루앙남타주
4	후아싸이	버게오주
5	락싸오	버리캄싸이주
6	루앙파방	루앙파방주
7	우돔싸이	므양싸이주
8	팍세	참파삭주
9	타켈	캄무안주



자료 라오스 공공건설교통부(Ministry of Public Work and Transport)

그림2 내륙항 주요 인프라 연계 계획



자료 라오스 공공건설교통부(Ministry of Public Work and Transport)





등을 경유할 수밖에 없기 때문에 해상운송 대비 과도한 물류비가 발생한다. 따라서 국제화물 처리에 필요한 기능이 집합되어 있는 내륙항은 화물 운송, 특히 육로 운송에 소요되는 시간 및 비용을 절감할 수 있다. 또한 외국 연안국에 의존하던 항구 기능을 부분적으로 라오스 당국의 통제 하에 재배치시키기 때문에 외국 항구에 대한 의존도를 낮추고, 자국의 고용 창출을 유도할 수 있다. 라오스의 첫 국제 내륙항인 사반 내륙항은 2016년부터 운영되었는데, 라오스 최대 공업 지역인 남부 사반나켓주 경제특구에 위치하며 태국과 베트남을 잇는 동서 회랑의 중심에 있다. 운영 주체는 민간 기업인 사반 로지스틱스컴퍼니(Savan Logistics Company)로, 현재 사반나켓 경제특구에 위치한 기업 400여 개의 물류를 주로 처리하고 있으며, 월 물동량은 트럭 500대이다.

2017년 라오스 정부는 물류비 및 시간 단축, 물동량 처리 증가, 지역경제 활성화 등을 목적으로 고속도로 및 철도 등 주요 인프라와 내륙항을 연계할 계획이다. 나아가 아세안의 물류 네트워크 허브를 목표로 한

‘아세안 연계성 마스터플랜 2025’을 발표하였고, 이에 따라 9개의 도로, 3개의 철도, 8개의 내륙항 및 3개의 물류기지를 개발할 예정이다.

일본은 수도인 비엔티안에 내륙물류기지(Vientiane Logistics Park, VLP) 건설을 민관합작투자(PPP) 형태(참여 주체: JICA-Lao Government-Nippon Koei)로 추진하기 위해 현재 F/S 절차를 진행 중이며, 우리나라는 2018년 KSP를 통해 현재 운영 중인 주요 항만, 내륙기지 운영 노하우 등을 전수할 것으로 예상된다.

### 중 광둥·홍콩·마카오 대만구, 새로운 성장동력으로 부상 중

2016년 광둥성은 정부공작보고를 통해 “주강 삼각주 도시 업그레이드 행동 전개, 홍콩·마카오와 공동으로 광둥·홍콩·마카오 대만구 건설” 계획을 밝혔다. “광둥·홍콩·마카오 대만구(粵港澳 大灣區)”는 광저우(广

그림3 광둥·홍콩·마카오 대만구(粵港澳 大灣區) 지역



자료 바이두

표1 전 세계 주요 만구경제 비교

구분	광둥·홍콩·마카오 만구	도쿄 만구	뉴욕 만구	샌프란시스코 만구
상주인구(만 명)	6,765	4,347	2,340	715
면적(평방km)	5.65만	3.67	2.14만	1.8만
GDP(달러)	1.38조	1.86조	1.45조	0.82조
주요 산업	과학기술, 금융, 제조업	선진제조업, 도소매업	금융, 부동산, 의료보건	과학기술, 전문서비스
3차산업 비중(%)	62	80	89.5	82
컨테이너처리량(만TEU)	6,520	766	465	227
지역평균GDP (억 위안/평방km)	1.65	3.44	4.6	3.09

자료 iMarketResearch

州), 선전(深圳), 포산(佛山), 동관(东莞), 후이저우(惠州), 주하이(珠海), 중산(中山), 장먼(江门), 자오칭(肇庆) 등 광둥성 9개 주요 도시와 홍콩 및 마카오 특정 행정구를 포함하는 도시군을 의미한다.

이후 2017년 3월 5일 개최된 제12기 전인대 5차 회의에서 리커창 총리는 정부공작보고를 통해 중국 본토와 홍콩·마카오 간 협력 강화를 내용을 하는 ‘광둥·홍콩·마카오 대만구’ 계획을 발표했다. 같은 해 7월 1일 시진핑 주석이 참석한 가운데 ‘광둥·홍콩·마카오 간 협력을 통한 대만구 건설계획 확대 협의(深化粵港澳合作

推进大湾区建设框架协议)’가 정식으로 체결되었다. 3개 지역 간 협력이 새로운 개념은 아니지만 대만구(大灣區) 개념과 결합하여 주강삼각주 통합발전의 업그레이드 버전으로서, 과거 30년 홍콩이 관문을 맡고 대륙이 생산을 맡는 전통적인 분업방식(前店後廠)에서 벗어나 전방위적인 대외개방과 협력이라는 차별화된 새로운 프레임을 제시한 것이다. 향후 광둥·홍콩·마카오 대만구 조성은 중국 전체의 국가전략으로 중국경제의 새로운 성장동력으로 전 세계 주목을 받을 것으로 전망된다.

그림4 광둥·홍콩·마카오 대만구(粵港澳大灣區) 교통확충 계획



자료 바이두

‘만구(灣區)’란 다수의 항구와 인접한 도시군을 포함하는 지역 개념으로 ‘만구경제(灣區經濟, bay area economy)’는 해양과 도시군의 결합을 통해 이미 전 세계적으로 높은 경제성과를 창출하고 있다. 대표적인 글로벌 만구경제(灣區經濟, bay area economy)로는 뉴욕, 샌프란시스코, 도쿄 등이 있으며 개방성, 혁신성, 글로벌화 등의 특징을 보유했다. 세계 주요 도시는 대부분 만구를 중심으로 대형 도시군을 형성하고 있으며, 도시 간 협력을 통해 도시 경쟁력을 높이고 있다. 광둥·홍콩·마카오 대만구 지역은 인구, 면적, 산업 등 여러 분야에서 비교우위를 지니고 있어 세계 4대 만구 경제권 지역을 형성한다.

2016년 광둥·홍콩·마카오 대만구 지역의 경제총량은 전년 대비 7.9% 증가한 9.35조 위안에 달한다. 경제 규모를 살펴보면 광저우 GDP는 싱가포르 수준, 선전은 홍콩 수준, 포산은 암스테르담 수준, 동관은 라스베이가스 수준의 글로벌 도시 규모로 성장하였다. 안정적인 성장을 유지할 경우 2022년 광둥·홍콩·마카오 대만구 지역의 경제 규모는 14조 7,600만 위안에 이를 전망이다. 현재 광둥·홍콩·마카오 대만구 지역의 경제 규모는 뉴욕 만구 규모에 근접한 수준을 보이고 있으며 향후 5년 내 도쿄 만구 수준을 넘어 세계 최대 만구 경제권으로 부상할 전망이다.

특히 광둥·홍콩·마카오 대만구 지역 내 주요 도시를 연결하는 교통인프라가 빠르게 확충되고 있는데, 물리적 시간을 단축함으로써 지역 간 통합이 빠르게 가속화되고 있다. 홍콩-주하이, 마카오를 연결하는 55km 구간의 세계 최대 해상대교로 강주아오대교(港珠澳大橋)가 2018년 하반기 개통 예정이며, 선전-중산을 연결하는 24km 길이의 해상대교인 선중통도(深中通道)도 2024년 완공 예정이다. 또한 광저우와 동관을 잇는 12.8km 길이의 후먼이교(虎门二桥)도 2019년 개

통 예정이며, 2019~2021년까지 지역 내 고속철도가 확충될 예정이다. 광저우-선전-홍콩을 연결하는 광선강철도(广深港铁路)가 금년 4월 1일 시범운영 개시 예정이며, 간저우(赣州)를 기점으로 광둥성 허위안(河源), 후이저우(惠州), 동관(东莞)을 거쳐 선전(深圳)을 연결하는 간선철도(赣深铁路)와 광저우(广州), 후이저우(惠州), 산웨이(汕尾) 3개 도시를 연결하는 광산철도(广汕铁路)가 2021년 개통될 예정이다.

자료원: iMarketResearch, 소후재경, 텅싼따위에왕 및 현지 언론 종합  
작성자: 정준규(중국 선전 무역관)

2018-03-27

## 극동러시아 선도개발구역 인프라 공사 어떻게 되고 있나

극동러시아에는 2017년 말 기준 총 18개의 선도개발구역(이하 TOR)이 지정되어 있다. TOR은 러시아 극동지역 경제·사회 발전 및 투자 유치 환경을 조성하기 위해 인프라, 세제 혜택, 행정지원 등을 법으로 보장한 구역이다. 우리나라의 경제자유구역(FEZ)과 유사하지만 가스, 전기 등 시설이 전혀 갖춰져 있지 않은 나대지라는 점에서 차이가 있다. 이에 러시아 정부는 향후 TOR에 입주하게 될 업체를 위해 연방 및 지방정부 차원에서 도로, 수도, 전기 등의 시설을 마련할 계획이다.

지난 2017년 12월 러시아 극동개발부는 극동러시아에 지정된 TOR 운영 관련, 2019년까지 120개 인프라 조성을 완료하겠다고 발표하였다. 이 인프라 조성 사업은 TOR 대상지까지의 도로, 전력, 수도, 난방, 주택, 학교 등을 포함한다. 인프라 조성 담당인 극동개발공사의 데니스 티호노프(Denis Tikhonov) 사장은 이미 21개 인프라 건설이 시작됐으며 나머지 100개는 검

토 단계에 있음을 언급하며, 이 사업에 2018~2019년까지 700억 규모의 예산을 투입할 계획이라고 밝혔다.

한편 2017년 하반기에 TOR 제도 전반에 대한 평가를 실시한 러시아 감사원은 해당 제도의 효율성에 대한 추가 검토가 필요하다는 의견을 냈다. 러시아 정부가 TOR 입주를 위한 최소 투자금액 기준을 낮추고 기준에 허가하지 않았던 광산업 분야도 TOR 특화기능으로 부여하는 등 SEZ보다 파격적인 조건을 제시하였으나 경제특별구역의 문제점이 여전하다는 것이 감사원의 지적이었다. 특히 TOR에 대한 인프라 조성 속도가 계획보다 늦어지고 있다는 것이 가장 큰 문제점이었다. 즉 TOR 부지로 지정된 1,900만ha 구역에 대한 정보 및 임대권이 아직 극동개발공사로 절반도 넘어가지 못했으며, TOR 부지별 토지계획 수립도 완성되지 않은 상태였다.

극동러시아는 면적에 비해 적은 인구가 분산 거주하고 있어 소비 시장으로는 동북아의 인근 도시에 비해 취약한 점이 있다. 그러나 수산, 목재, 광물 등 풍부한 자원을 기반으로 연해주 등 항만을 현대화함으로써 기능을 강화한다면 물류허브로 성장할 수 있다. TOR은 향후 극동러시아의 발전에 기여할 부분이 있으며, 그 성공 여부는 인프라를 신속히 조성하는 데 달려 있다. 러시아 대기업을 비롯하여 기존 러시아 SEZ 제도를 검토했던 다국적 기업들은 모두 “극동러시아 TOR과 타 국가의 투자유치 제도를 비교할 때 인프라가 하나도 구비되지 않았다는 점이 가장 큰 취약점”이라 언급하였다. 따라서 TOR 인프라 조성 및 관련 법 동향에 대한 지속적인 모니터링이 필요하다. TOR에 입주할 기업들 또한 도로, 수도, 가스, 전기 등 인프라 조성 시기, 계획 등을 사전에 정확히 파악하는 것이 중요하다.

자료원 : 러시아 극동개발부, 극동개발공사, 주블라디보스톡 총영사관, 현지 언론 및 KOTRA 블라디보스톡 무역관 자료 종합  
작성일자 : 신지현(러시아 블라디보스톡 무역관)

## 러시아 폐기물 처리시설 프로젝트, 발주 본격화

러시아 폐기물 발생량이 심각한 문제로 부각되고 있다. 2017년 기준 러시아에서 발생한 폐기물은 57만 톤에 달하는데, 97%의 쓰레기를 매립하며 3%만이 재활용되고 있다. 음식물, 플라스틱, 병 등의 쓰레기가 분리수거되지 않아 재활용이 극히 저조한 편이다. 그린피스의 발표에 따르면, 러시아 쓰레기 매립지 규모는 400만 헥타르(키프로스 섬의 4배에 해당하는 규모)이며, 매년 쓰레기 매립지가 40만 헥타르씩 증가하고 있다. 이러한 속도가 유지될 경우 2026년에는 800만 헥타르 규모의 쓰레기 매립지가 필요하다는 전망이다.

2017년 12월 쓰레기 분리수거 관련 법규가 마련되어 2018년부터 모스크바에서 쓰레기 분리수거를 시범적으로 운영하고 있다. 모스크바 근교, 4,250만 톤의 쓰레기를 수용할 수 있는 티모코보 매립지와 매해 40만 톤의 쓰레기가 매립되는 알렉신스키 쿼리 매립지는 2032년에 폐쇄 예정이다. 또한 러시아 정부는 ‘폐기물 가공 및 활용을 위한 산업 발전 전략 2030’을 수립하였다. 이 정책은 쓰레기 처리 시설에 관한 기술 투자를 장기적으로 추진하여 폐기물 처리 산업을 육성하고 자원을 보존하기 위한 것이다. 2018~2021년을 1단계로, 2022~2030년을 2단계로 설정하였으며, 1단계에서는 법·규정 측면에서 재활용을 생활화, 2단계에서는 재활용 산업 인프라 구축을 계획하고 있다.

이에 따라 러시아 정부는 국내외 기업의 폐기물 처리시설 프로젝트 참여를 장려 중이다. 우선 입찰 정보 홈페이지(<http://torgi.gov.ru>)와 기술 조달 홈페이지(<http://www.rts-tender.ru>)를 통해 프로젝트 정보를 공개하고 있고, 현지 법인이 설립된 기업은 누구나 참여할 수 있다. 한 예로, 러시아 정부는 2017년



에 Clean Country 프로젝트를 발주하였다. 이 프로젝트는 2022년까지 1,500억 루블을 투자하여 모스크바 및 카잔 지역에 4개의 폐기물 처리시설 공장을 건설하는 사업으로, 연간 280만 톤의 폐기물을 처리해 2023년까지 모스크바와 카잔 지역의 쓰레기 매장량을 30% 감소시킬 계획이다. 일본 기업인 히타치조선 이노바(Hitachi Zosen Inova)가 해당 프로젝트를 수주하기로 결정되어, 2018년 중순부터 폐기물 처리시설 공장이 건설될 예정이며, 다른 3개의 공장은 2021년과 2022년에 건설될 예정이다.

KOTRA 모스크바 무역관 현지 기업 인터뷰에 따르면, 프로젝트를 발주하는 주정부마다 요구하는 서류 및 양식이 다르고 복잡해서 해외 기업의 단독 폐기물 처리시설 프로젝트 수주는 쉽지 않은 편이다. 또한 러시아 폐기물 처리시설 프로젝트는 탑-다운 방식으로 소수의 프로젝트 수주업체가 분리수거, 소각, 재활용 하부 분야의 기업을 선정한다. 따라서 폐기물 처리시설 프로젝트 참여 경험이 있는 러시아 기업과 협업하

는 방식이 유리할 수 있다.

자료원 : 러시아 통계청, 그린피스, vedomosti, 입찰 정보 홈페이지 등 KOTRA 모스크바 무역관 자료 종합  
 작성자: 김택영(러시아 모스크바 무역관)

2018-03-30

## 방글라데시 4대 교통·물류 ‘조기 추진’ 인프라 프로젝트

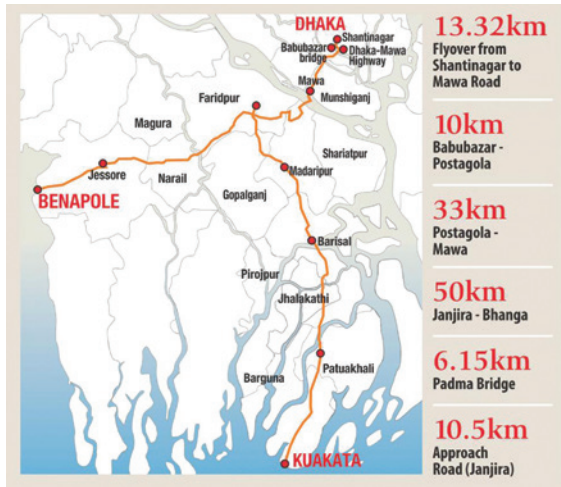
현 아와미리그(Awami League) 정권은 2014년 재 집권에 성공하여 ‘조기 추진(fast-track)’ 프로젝트를 선정하였다. 하지만 올해 5년간의 정권 임기가 완료되고 연말(12월 예상)에 총선이 예정돼 있음에도, 대부분의 프로젝트 진행은 매우 더디게 이루어져 올해 안에 완공되지 못할 전망이다. 특히 조기 추진 프로젝트 중 우선순위로 선정된 4대 교통·물류 프로젝트마저 올해 완공이 힘든 상황이다.

파드마 브리지(Padma Multi Purpose Bridge)의 사업 예산은 당초 29억 달러였으나 사업 지연으

표2 방글라데시 교통·물류 분야 4대 조기 추진 프로젝트

구분	상세 내용
Padma Bridge (교량)	<ul style="list-style-type: none"> <li>규모: 29억 달러 → 37억 달러</li> <li>재원: 방글라데시 정부</li> <li>내용: 파드마강 6.15km 다목적교 건설(제방공사 및 진입로 포함)</li> </ul>
Metrorail (MRT Line 6, 지상철)	<ul style="list-style-type: none"> <li>규모: 27억 달러</li> <li>재원: JICA</li> <li>내용: 다카 시내(Uttara-Motijheel) 총 2.0km의 지상철 건설</li> </ul>
Padma Railway Link (철도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>규모: 43억 달러</li> <li>재원: 중국 정부 원조자금</li> <li>내용: Dhaka-Padma Bridge-Bhanga-Jessore을 잇는 철도 건설</li> </ul>
Dohazari-Ramu-Cox'sBazar-Ghundum (철도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>규모: 22억 달러</li> <li>재원: ADB</li> <li>내용: 방글라데시 동남쪽 철도 건설</li> </ul>

그림5 파드마 브리지 철도선



자료 현지 언론(Financial Express)

그림6 도하자리-콕스 바자르 철도 프로젝트



자료 현지 언론(Financial Express)

로 인해 37억 달러까지 증액되었다. 또한 발주처 BBA(Bangladesh Bridge Authority)의 발표에 따르면, 올해 3월까지 53% 공정을 추진하고 11월까지 완료할 계획이었으나 달성하기 어려운 상태이다. 한국도로공사-평화엔지니어링가 현재 시공감리를 맡고 있다 (2014.11 수주, 513억 원 규모).

지상철 MRT(Mass Rapid Transit Development) 6호선 공사는 2012년 7월~2024년 6월까지 20km 전체 구간을 완공한다는 계획이다. 제1구간(우타라 북쪽~아가르가온)은 2017년~2019년 말 완공을 목표로 Italian-Thai Development Public Company가 공사 수행 중이다. 일본-태국 합작법인이 수행할 예정인 나머지 구간(아가르가온~모디지르)은 약 36개월이 소요되는 공사지만 아직 착공 전이며, 계획 구간 내에 일부 도로는 지상철 건설이 불가능할 정도로 좁고 종교시설 이전을 검토해야 하는 등의 난제들이 있어 목표를 달성할 수 있을지 미지수이다.

중국 원조자금으로 진행 중인 파드마 브리지 철도

선 프로젝트는 파드마 브리지와 연결되는 철도를 수도 다카에서부터 방글라데시 서쪽인 제소르(Jessore)까지 연결하는 프로젝트로, 건설 기간이 2016년 초~2022년 6월까지였으나 현재 공정률은 11%로, 공기를 달성하기 어렵다.

도하자리-콕스 바자르(Dohazari-Cox's Bazar) 철도 프로젝트는 동남부 지역의 연결성을 높이기 위한 프로젝트로, 정부는 2010년 102km 길이의 철도 프로젝트를 계획 후 ADB의 자금 승인을 받아 진행 중이다. 공사는 두 구간으로 나뉘는데 도하자리(Dohazari)~차카리아(Chakaria) 구간은 중국 CREC·방글라데시 TOMA 조인트 벤처가 추진 중이고, 차카리아~콕스 바자르 구간은 중국 CCICC·방글라데시 MAX 조인트 벤처가 추진 중이다.

현재 방글라데시에서는 국제기구, 타국가의 자금 지원으로 다양한 분야의 인프라 프로젝트가 진행 중이다. 국내 기업의 경우에도 도로, 송·배전, 발전소 등의 분야에서 시공, 설계, 감리 등 수주 사례가 많은 만큼

방글라데시 프로젝트에 관심을 기울일 필요가 있다. 또한 위 프로젝트의 파생사업들도 많아 프로젝트의 전체적인 흐름을 파악해볼 만하다. 하지만 국가에서 야심차게 추진하는 프로젝트임에도 예정된 일정보다 몇 년씩 늦어지는 경우가 있어 장기적 진출을 모색할 필요가 있다. 또한 올해 말 예정된 방글라데시 총선 결과에도 주목하길 바란다.

자료원 : 현지 언론, KOTRA 다카 무역관 보유자료 및 자료 종합  
 작성자 : 정재호(방글라데시 다카 무역관)

2018-05-05

### 크로아티아 건설산업 동향과 우리 기업 진출 기회

크로아티아는 인프라 개선 및 경쟁력 제고 자금으로 약 106억 7,000만 유로를 배정받았으며, EU 집행위 승인 프로젝트들을 기한 내에 추진하고자 노력하고 있다. EU 집행위는 회원국 내 도로 및 철도 인프라 구축을 통한 결속을 강화하는 차원에서 32개의 운송 및 교통인프라 건설 지원을 승인한바, 인프라 건설 수요가 건설 경기를 견인하고 있다.

한편 크로아티아의 최대 산업인 관광산업은 크로아티아 전체 GDP의 약 20%를 차지하는바, 해외 방문객은 매년 6% 이상의 증가세를 보이고 있다. 정부는 도로, 호텔, 공항 등 관련 인프라 개선 및 확대를 통해 관광산업을 육성하고자 노력하고 있다.

2017년 시행된 건설공사의 약 51.8%가 인프라 구축공사이며, EU 기금 활용 교통인프라 공사 확대에 따라 그 비중은 확대될 전망이다. 단, EU 기금 활용기한인 2020년은 주요 인프라 공사가 대부분 종료되는 시기로, 이후로는 인프라 건설 수요가 축소되는 대신 관광산업의 확대에 따른 공항, 도로, 철도 확대·개보수 수요가 이어질 것으로 예상된다.

호텔·리조트 건설 수요도 건설산업의 또 다른 성장동력이다. 2017년 크로아티아를 방문한 외국인은 1,470만 명을 웃돌았으며, 앞으로도 매년 6% 이상의 고성장세를 유지할 것으로 예상된다. 늘어나는 외국 방문객의 숙박 수요에 따라 호텔 건설 및 개보수 분야가 탄력을 받고 있으며, 해안가를 중심으로 고급 리조트 건설이 확대될 전망이다. 특히 크로아티아 정부의 관광산업 육성 의지에 비춰볼 때 호텔·리조트 건설시

표3 추진예정 주요 호텔 리조트 건설 프로젝트

연번	프로젝트	지역명	투자금액
1	Golf on SRD	Dubrovnik	10억 유로
2	Hotel Belvedere	Dubrovnik	1억5000만 유로
3	Hotel and Tourist Settlement in Livka	Solta	1억2000만 유로
4	Four Seasons in The Bay of Brizenica	Hvar	약 1억 유로
5	Hotel Complexes Aquarelaxio	Murter	약 1억 유로
6	Hotel Hyatt Maraska	Zadar	1억 유로
7	Hotel Park - Maistra	Rovinj	약 8000만 유로
8	Hotel Westgate Marriott	Split	6700만 유로
9	Valamar Resort	Rabac	6700만 유로
10	Hotel Plat	Zupa dubrovacka	5700만 유로

자료 JutamjLife(www.jutamj.hr)

장은 계속 확대될 것으로 보인다.

자료원 : 크로아티아 통계청(DZS), BMI, Global Trade Atlas, 현지뉴스, 기업 인터뷰 및 KOTRA 자그레브 무역관 자료 종합  
 작성자: 이지택(크로아티아 자그레브 무역관)

2018-05-07

## 헝가리의 건설시장 성장과 우리 기업의 진출 방향

헝가리 건설시장은 2000년부터 성장해왔으나 2007~2008년 경제 악화와 시장의 급격한 변동에 따라 투자자들이 건설 프로젝트를 조속히 마무리하거나 중단하는 움직임이 있었다. 이러한 기조는 2010년~2015년까지 지속되다가 2015년부터 회복세를 보이기 시작하였다. 특히 2017년은 건설 관련 최고의 해였다. 주택은 전년 대비 44%가 증가하여 총 1만 4,389 가구를 수용하는 주택이 건설되었으며, 부다페스트와 같은 주요 도시보다는 지방 소도시에서 많이 건설되어 1.5배 이상이 증가하였다. 2018년에도 헝가리 건설 산업의 성장세는 지속될 것으로 보인다.

유럽의 건설 산업 분석기관인 EURO CONSTRUCT의 자료에 따르면, 헝가리는 유럽에서 건설시장 규모가 두 번째로 작은 편에 속하지만 건설 수요는 25.5%로 가장 높았고, 아일랜드 14.6%, 스웨덴 9.9%, 폴란드 8.7%가 그 뒤를 이었다.(2017년 기준) 또한 2020년까지 타국에 비해 높은 성장률을 기록할 것으로 예측되며, 헝가리 정부의 주택건설에 대한 3년간의 정부 보조금 증가율 예상 추이도 1위를 차지했다.

헝가리 건설 산업이 회생한 배경에는 크게 3가지 정책이 있다. 첫째는 낮은 기준금리이다. 헝가리의 기준금리는 현재 0.09%(2016년 5월 이후 동결)로 유럽에서 가장 낮은 수준이다. 2012년 이후로 계속 인하여 2016년 5월 동결된 것이 현재까지 유지되고 있는데, 이는 투자 및 건설 프로젝트가 주변국이 아닌 헝가

리로 집중되고 있는 유인 중 하나이다. 둘째, 다자녀 가구에 대한 주택보조금 제도이다. 헝가리 정부는 주택 정책의 일환으로 2015년 7월부터 자녀수에 따라 주택 구입 시 보조금을 지원하여, 현재까지 약 4만 가구 이상이 수혜를 받았다. 그 신청절차도 점차 간소화되어 보조금 신청 수요가 계속 증가하여 주택 수요가 상승했다. 셋째는 신축 주택에 대한 부가가치세 감면 제도이다. 2016년 1월, 헝가리 정부는 신규주택 건설에 대한 세금을 5%로 인하한 이후 2019년 말까지 지속될 예정이다. 2019년 이후의 방향에 대해서는 아직 결정된 바 없으나, 현재 건설사 및 단체들이 부가가치세 인하 적용기간을 연장해줄 것을 강력히 요구하고 있어, 4월 총선에서 현 정부가 유지된다면 해당 제도가 일정 기간 지속될 수 있을 것으로 보인다.

이와 관련하여 풀어야 할 과제와 위기 요인은 숙련된 건설 근로자 부족, 기초 건설자재 부족, 신규 주택 부가가치세 감면 제도의 연장 불분명 등이다. 특히 기초 건설자재는 단열재, 소성 세라믹, 창고, 재생에너지 관련 자재 등이 부족하고 가격이 높게 설정되어 있고, 2018년부터 도입된 화재방호 규정에 따라 단열재 수요가 높아지는 등 각종 신규 규제가 건설자재 공급 상황을 악화시키고 있다고 한다.

헝가리 정부의 신규 주택 부가세 감면 제도가 2019년 말까지는 적용되기 때문에 당분간 건설시장은 지속 성장할 것으로 보인다. 이에 따라 우리 기업은 자재 공급 수준에 그치지보다는 프로젝트에 참여해 유럽에서의 건설 경험을 쌓을 필요가 있다.

자료원 : Magyar Nemzeti Bank, EUROCONSTRUCT, Eurostat, Tradingeconomics.com, GfK, 로이터 통신, 헝가리 상공회의소(GVI), Budapest Business Journal, KOTRA 부다페스트 무역관 자료 종합  
 작성자 : 이세연(헝가리 부다페스트 무역관)

2018-03-29



## 체코, 재활용 및 폐기물 에너지 활용 확대

체코는 EU 폐기물 지침(2008/98/EC)에 따라 생활 폐기물(Municipal waste)의 재활용 비율을 2020년까지 50%로 올리고 2030년까지 65%로 올릴 계획이다. 또한 2020년까지 생분해성 폐기물의 매립량을 1995년의 35% 수준으로 줄여야 하며, 2024년부터는 활용 가능한 폐기물의 매립이 금지될 예정이다. 하지만 아직 생활폐기물의 매립 비중이 활용 비중보다 높기 때문에 EU 폐기물 목표 달성을 위해서는 폐기물 생성방 지부터 활용 증대까지 많은 노력이 필요한 상황이다.

2016년 체코의 폐기물 발생량은 총 2,576만 톤으로, 그 중 산업용 폐기물이 2,180만 톤(84.6%)이며 도시폐기물은 358만 톤(13.9%)을 차지한다. 산업용 폐기물은 전년 대비 6.2% 감소한 반면, 생활폐기물은 매년 증가하여 7.3%를 보였다. 이 생활폐기물의 절반은 매립되며, 분리수거율 대비 재활용 비율이 낮다.(재활용이 26.8%, 소각을 통한 에너지 생성이 16.3%, 퇴비화가 6.8%, 나머지 50%는 매립) 특히 플라스틱과 생분해성 폐기물의 재활용 비율이 낮아서, 종이 재활용은 80% 정도인 반면 플라스틱은 30~50%밖에 안 된다. 수거된 페트병과 폴리프로필렌은 재활용으로 판매되지만, 플라스틱 봉투와 기타 혼합재의 경우 분류 비용이 재활용보다 비싸 매립 또는 소각되는 탓이다. 생활폐기물의 51%(1,817만 톤)를 차지하는 생분해성 폐기물의 퇴비화 비중은 6.8%에 불과한 것도 문제점으로 지적된다.

현재 체코에는 프라하, 브르노, 리베레츠, 플젠에 위치한 4개의 폐기물 발전소를 통해 연간 75만 톤의 폐기물을 전력 생산에 이용하고 있다. 체코 국영 전력회사인 ČEZ는 멜尼克(Mělník)시에 연간 32만 톤의 도시폐기물을 처리할 수 있는 발전소를 2024년까

지 지을 예정이며, EPH Holdings는 모스트(Most)시에 15만 톤의 도시폐기물을 처리할 수 있는 발전소를 2025년까지 지을 예정이다.

체코 환경부는 EU 2014~2020 환경운영프로그램(Operational Programme Environment)을 통해 배정받은 전체 기금의 17%인 약 4억 3,000만 유로를 폐기물 관리 및 자원 활용, 환경부담 및 위험 감소 분야에 배정하였고, 2018년에는 관련 프로젝트에 최대 약 1억 3,500만 유로를 지원할 예정이다. 앞으로도 EU의 폐기물 지침을 맞추기 위한 정부의 재정지원과 기술투자는 지속될 것으로 보이며, 연간 10만 톤 규모의 신규 폐기물 분리 및 수거설비 시설을 지원 및 폐기물 발전소 프로젝트도 논의 중으로, 관련 기술을 보유하고 있는 우리 기업도 진출할 여지가 있다.

체코 환경부 산하 체코 환경정보청(CENIA, Czech Environmental Information Agency) 부사장과와의 인터뷰에 따르면, 현재 다수의 외국 기업이 체코 폐기물 처리시장에서 점유율을 차지하고 있기 때문에 폐기물 관리기술을 가지고 있는 한국 기업의 경우 합작투자 등을 통해 체코 업체와 협력을 꾀할 수 있다. 체코 내에는 약 1만 개의 폐기물 관리업체가 운영 중이며, 주요 사업 분야는 폐기물 수거와 매립, 재활용 작업이다. 따라서 관련 기술을 보유하고 있는 우리 기업은 체코 현지 기업과의 협력사업을 고려해볼 만하다. 단, 체코 폐기물 관리시장에도 이미 유럽의 여러 기업이 진출해 있어 경쟁이 높은 편이고, 비용 대비 재활용 자원의 경제성이 중요하기 때문에 혁신기술과 경제성을 확보하는 데 중점을 둘 필요가 있다.

자료원 : 체코 통계청, 체코 환경부, 체코 폐기물관리협회(ČAOH), OPŽP, 체코 일간지 및 KOTRA 프라하 무역관 자료 종합  
작성사 : 정지연(체코 프라하 무역관)

2018-04-07

## UAE, 세계적 랜드마크 개발 주연배우로, 주거 및 상업 지구는 무대로 장식하다

2020년 엑스포 개최를 앞두고 있는 두바이는 UAE 7개 토후국 중 주거 및 상업지구 개발이 가장 활발한 지역이다. 두바이 엑스포 부지뿐만 아니라 그 주변의 호텔 등 상업 및 주거 지구도 함께 개발되고 있다. 두바이 월드센트럴 공항(Dubai World Central Airport) 인 알막툼(AI Maktoum) 공항 남쪽 지역인 두바이 남부(Dubai South)도 엑스포 부지와 함께 주요 개발 지역이다. 이외에 라시드 시티(Rashid City)의 정식 명칭인 두바이 통치자 이름을 딴 모하메드 빈 라시드 알막툼 시티(Mohammed Bin Rashid Al Maktoum City)와 두바이 크릭 하버(Dubai Creek Harbour)도 두바이의 주요 상업 및 주거 개발지역이다.

현지 주거와 상업 개발 관계자에 따르면, 정부는

더 많은 관광객과 거주민을 유인하고 더 오랫동안 머물 수 있도록 하기 위하여 대표적인 관광명소들을 계속 추가할 것이라고 한다. 최근 UAE는 아부다비 루브르(Abu Dhabi Louvre) 박물관, 두바이 프레임(Dubai Frame) 등을 개관하였다.

알막툼 공항 및 제벨알리 항구와 인접한 두바이 엑스포 개발 부지의 크기는 438ha이며, 부지 건설에 20억 달러 이상 소요될 것으로 예상된다. 관광객 등 원활한 대중 이동을 위하여 두바이 교통청인 RTA는 2019년에 완공할 목표로 전철 연장선 공사를 시작하였다. 또한 국제적인 대형 행사인 엑스포 개최 이후에도 지속 가능한 도시 기능을 갖출 수 있도록 2020 지구의 신도시 비전을 발표하였다. 엑스포 개최 이후 해당 지역은 또 하나의 새로운 역사적인 UAE 두바이의 관광 명소가 될 것으로 예상된다.

UAE 주요 주거 및 상업지구 개발업자로는 에마르

그림7 두바이 토후국 주요 도심 개발 지역



자료 구글맵

(EMAAR), 아지지(AZIZI), 두바이 프로퍼티(DUBAI PROPERTIES)가 있다. 에마르는 대표적인 두바이 랜드마크인 부르즈 칼리파, 두바이 쇼핑몰 등을 갖고 있는 UAE 대표적인 주거 및 상업지구 개발사로, 두바이 크릭 타워(Dubai Creek Tower, 1300m) 건설과 함께 두바이 크릭 허브 단지를 개발하고 있다. 아지지는 아프가니스탄 모기업으로서, 2008년 두바이에서 투자 회사로 시작하여, 현재 파하드 아지지(Farhad Azizi)가 최고경영자인 자회사 아지지 디벨로먼트(Azizi Development)사가 팜 주메이라(Palm Jumeriah), 알 풀잔(Al Furjan)에서 다수 프로젝트 개발사업에 참여하였다. 현재는 모하메드 빈 라시드 알막툼 시티의 메이단(Meydan) 지역에서 아지지 리베라 프로젝트(Azizi Rivera project)로 상업 및 주거 단지 개발을 하고 있다. 두바이 프로퍼티는 2004년 두바이에서 설립된 기업으로, 두바이의 JBR(Jumeirah Beach Residence), 비즈니스 베이(Business Bay) 등의 단지 개발에 참여한 바 있다.

주요 건설 분야 시장동향 정보는 해외건설협회(kor.icak.or.kr)의 해외건설 종합정보서비스 홈페이지(www.icak.or.kr)에서 확인할 수 있으며, UAE 아부다비에 설치된 중동아프리카 인프라 협력센터(+971-2-632-1970, [http://www.icak.or.kr/net/net\\_01\\_5.php](http://www.icak.or.kr/net/net_01_5.php))를 통해 건설프로젝트 정보를 입수할 수 있다.

자료원 : AZIZI, DUBAI PROPERTIES, EMMAR, BMI, 해외건설협회, 국내외기  
사, 무역관 자체자료 종합  
작성자: 이상목(아랍에미리트 두바이 무역관)

2018-04-14

## 물류 인프라에 투자하는 카타르

아라비아 반도의 동쪽에 있는 카타르는 우리나라 경기도만 한 면적에 인구 264만 명이 거주하는 작은 반도국이다. 국토의 남쪽으로는 사우디아라비아와 국경을 맞대고 있으며, 동쪽으로는 역대 최대 중개무역국인 아랍에미리트가 위치해 있다.

카타르는 국토의 3면이 걸프만 연안의 바다에 면한 반도국이지만 수심이 얕아서 대형 선박이 접근하기 어려운 점 때문에 해상교역 발달에 제약이 있었다. 이를 극복하기 위해 2008년 신항만 프로젝트(New Port Project, NPP)에 착수, 1차 공사의 부분 완공과 함께 2016년 1월 신항만인 하마드 항(Hamad Port)의 부분 운영을 시작했고, 2017년 9월 타밈 국왕의 발표와 함께 공식 개장했다. 하마드 항은 카타르의 서쪽 움알하울(Um Al Houl) 지역에 28.5km<sup>2</sup> 규모로 지어졌으며, 부두의 수심은 17m에 달한다. 현재 연간 170만 톤의 화물을 처리할 수 있는 일반 화물터미널, 연간 100만 톤의 곡물을 수용할 수 있는 곡물 저장고, 연간 50만 대의 차량을 수용할 수 있는 터미널 시설 등을 갖추었다. 신항만 프로젝트의 2~3차 공사가 완료되면 하마드 항의 연간 화물 처리량은 750만 TEU에 달할 전망이다. 카타르의 물류 전문기업 GWC사의 대표이사인 란지브 메논(Ranjeev Menon)은 페닌슐라(Peninsula) 지와의 인터뷰를 통해 “하마드 항은 카타르의 무역 규모 성장에 이바지하면서 역대 재수출 허브로 자리매김할 것”이라고 전망했다.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 카타르는 하마드 항을 포함해 메사이드 항(Mesaieed Port, 원유, 천연가스, 석유화학 제품 등을 수출), 라스라판 항(Ras Laffan Port, LNG, LPG 등 에너지 자원을 수출), 알루와이스 항(Al Ruwais Port, 가축, 일반화물, 건설자재 등을 수입), 할룰 항(Halul Port, 원유 수출 전용 터미널), 도하 항(Doha Port, 하마드 항 개장 전까지 카타르의 주요 상업항, 현재는 크루즈항으로 운영) 등 총 6개의 항만이 운영되고 있다.

하마드 국제공항(Hamad International Airport)과 카타르항공(Qatar Airways) 등을 운영하는 카타르항공그룹(Qatar Airways Group)도 여객 및 물류사업 분야에서 지속적인 성장세를 보이고 있다. 2013년 12월 개장한 신공항인 하마드 국제공항은 구공항 규모 대비 75% 증가한 화물시설을 갖췄으며, 현재 연간 140만 톤의 화물을 수용할 수 있다. 하마드 국제공항 COO 바들 알 아미르(Badr al-Ameer)는 2018년 중에 2차 화물터미널 프로젝트의 입찰 공고를 발표할 예정이며, 2020년 말까지 완공할 계획이라고 밝혔다. 화물터미널이 완공되면 연간 280만 톤의 화물을 처리할 수 있을 것으로 전망된다.

카타르는 2021년까지 신항만 프로젝트 2차 공사 및 공항 화물터미널 확장공사를 완료할 계획으로, 우리 기업도 프로젝트 입찰에 참가하거나 관련 기자재를 납품할 기회가 제공된다. 신항만운영위원회(New Port Project Steering Committee)는 단계별로 입찰 공고를 발표할 예정이며, 신항만 프로젝트의 2차 공사 설계는 지난 2017년 3분기 호주의 윌리파슨스(Worley Parsons)사에서 수주했다. 하마드 국제공항의 2차 화물 터미널 프로젝트 입찰 공고는 2018년 중 발표 예정이다.

카타르는 그동안 중동 최대의 중개 무역국인 아랍에미리트에서 물품을 환적해 수입해왔으나, 2017년 6월 아랍에미리트, 사우디 등을 포함한 주변국과의 외교 단절 사태로 인해 항공·해상·육상 교역이 차단됨에 따라 인프라 프로젝트를 위한 물자 조달에 애로를 겪었다. 즉각 인도, 파키스탄, 오만, 이란, 터키 등의 국가에 신규 항로를 구축해 문제를 해소했지만, 이를 계기로 다양한 교역 루트를 구축하는 데 관심을 기울이기 시작하여 물류 서비스 분야의 협력 수요가 있다. 한편 2018년 1월에는 현대상선의 한국-카타르 간 정기

기항 서비스인 KME(Korea Middle East Express)를 개설해 양국 간 교역 환경이 편리해졌다.

자료원 : Ministry of Development Planning and Statistics, 주요 일간지(Gulf Times, Qatar Tribune, Peninsula), 카타르항공그룹(Qatar Airways Group), 월드뱅크(World Bank), Reuters 및 KOTRA 카타르 도하무역관 자료 종합

작성자: 김민경(카타르 도하 무역관)

2018-02-26

## 이라크 재건사업 진출과 쿠웨이트의 전략적 가치

쿠웨이트는 북쪽으로 이라크와 국경을 접하고 있어 이라크의 정치적, 경제적 불안정이 쿠웨이트의 국가 안보를 위협하는 요인으로 작용하고 있다. 1990년 걸프전 이후 이라크의 존재는 안보 위협 그 자체였기 때문에 쿠웨이트의 경제 및 외국인 투자 성장률에도 악영향을 끼쳤다. 사담 후세인 사후, 양국 교역관계는 안정세에 접어들었으나 ISIS(이슬람 국가)로 인한 테러 위협이 잔존한다.

특히 쿠웨이트가 국가개발계획으로 추진하는 북쪽 지역 개발은 이라크와의 국경 분쟁이 빈번한 지역이다. 쿠웨이트 영토 부비얀섬과 이라크 사이에 위치한 수로 코르 압달라(Khor Abdallah)에 핵심 프로젝트인 무바라크 항구가 건설 중인데, 2017년 2월 이라크가 코르 압달라의 소유권과 쿠웨이트의 무바라크 항구 건설에 반대하며 국경 분쟁사태가 발생한 바 있다. 따라서 쿠웨이트가 지속적이고 안정적으로 성장하기 위해서는 이라크의 경제적 안정과 양국 간의 관계 개선이 절대적으로 필요하다.

이러한 배경에서 쿠웨이트는 이라크 재건 프로젝트 진출의 산파역을 자처하고 있다. 쿠웨이트 상공회의소, 이라크 투자청, 세계은행, 유럽연합의 주관으로 2018년 2월 12~14일 이라크 재건회의를 개최하였고, 해외 정부기관 및 민간기업의 투자로써 ISIS와의 전쟁



으로 파괴된 이라크의 인프라, 기간산업 재건을 위한 방안을 논의하였다. 이외에도 이라크 국민 구호자금 2억 달러 (2015년 6월), 이라크 쿠르드족 이주를 위한 주택 500채 건립 지원 계획 (2015년 11월), 이라크 난민 구호를 위한 의약품 등 구호물자 1억 7,600만 달러 규모 지원(2016년 7월), UN 난민기구에 이라크 난민 구호자금 800만 달러(향후 4년간 총 3억 6,000만 달러 지원 계획)를 비롯해 UNICEF(600만 달러), WHO(500만 달러) 등 기부(2016년 11월), 이라크 내 이르빌(Irbil) 지역에 5개 학교와 병원 3개, 모술 지역의 쿠르드 난민 캠프를 위한 도훅(Dohuk, governorate) 건립 등 지원계획 발표(2017년 1월), 모술 지역에 55톤 규모의 의약품 지원 및 이라크 북부지역 대상 총 400톤 규모의 의약품 지원(2017년 8월), 모술 지역 민간인 환자 180명 대상 의료서비스 지원(2017년 10월), 이라크 재건을 위한 20억 달러 규모의 기금 제공(2018년 2월) 등을 시행해왔다.

이라크 시장 진출을 위한 쿠웨이트의 전략적 가치는 다음과 같다. 첫째, 이라크 재건 프로젝트가 주로 인프라 및 기반시설 복원에 치중되어 있어 이라크 재건 프로젝트에 공급될 기자재 및 중장비, 건축자재 등이 쿠웨이트를 경유해 재수출될 가능성이 매우 높다. 또한 현지 바이어에 따르면, 이라크 내에서 화장품, 생활용품, 식품 등 소비재에 대한 수요가 상존하는 만큼 현재도 쿠웨이트를 통해 대량의 소비재가 수입되고 있으며 이라크 재건이 시작될 경우 그 수요는 더 커질 것이다. 둘째, 이라크 내 이용 가능 항구는 움카스르항(Umm Qasr Post)뿐이라서 향후 증가하는 물동량을 감당하기 어렵고, 해상로 역시 쿠웨이트만을 거쳐야 하기 때문에 쿠웨이트는 이라크로 진출하는 관문 역할을 수행한다(육상 물류 인프라 열악, 이라크 내 항만 인프라 미비). 셋째, 쿠웨이트는 전통적인 중개무

역 경험 및 우수한 금융 인프라를 보유하고 있다. 쿠웨이트는 이라크와 사우디 양국의 사이에 위치하고 있고, 수세기 동안 이라크 남부지역의 물류 관문으로 활발한 중개무역을 펼쳐왔다. 또한 인근 터키, 사우디아라비아, 요르단, 이란, 시리아 등의 인접국보다 우수한 금융 인프라가 구축되어 있다. 넷째, 저유가 지속에도 풍부한 자원을 보유하고 있다. 쿠웨이트유의 가격경쟁력 및 지속적인 미래세대 발전기금 축적 등으로 정부는 주요 프로젝트의 안정적 추진을 위한 재원을 보유하고 있다. 다섯째, 글로벌 신용평가기관의 우수한 신용등급 및 달러화 대비 강세로 현지화의 가치가 안정적이다. 여섯째, 경쟁력 있는 국제항구 개발에 박차를 가하고 있다. 부비안섬에 위치한 무바라크 알카비르(Mubarak Al-Kabeer) 항구는 이라크 남부지역의 주요 관문이 될 전망이다. 마지막으로 쿠웨이트의 대이라크 인적 네트워크 활용에 유리하다. 당분간 이라트 정국의 불안정이 지속될 것으로 전망되는 가운데, 외국기업이 이라크 시장에 직접 진출할 경우 가장 큰 부담은 안전 보장이다. 2010년 이후 쿠웨이트의 대이라크 수출 증가 추세를 주목할 때 이들의 인적 네트워크를 통한 간접진출 전략을 모색해볼 수 있을 것이다.

자료원 : 쿠웨이트 통계청, 쿠웨이트 상공회의소, IMF, Middle East Eye, Trade Rating, 2018 이라크 재건회의, 바이어 인터뷰, KOTRA 쿠웨이트 무역관 보유자료 종합  
 작성자 : 방재희(쿠웨이트 무역관)

2018-04-17

## 스페인, 한국 기업과 해외 건설시장 공동 진출에 높은 관심

전 세계 건설사들의 해외건설 매출 규모가 최고 5,440억 달러를 기록한 2013년 이후로는 하향세를 나타내고 있다. 2016년 기준 해외건설 매출 규모는 4,681억

달러로 전년 대비 6.4%, 2013년 대비 14.0% 감소하였다. 해외건설 프로젝트 매출이 가장 많이 발생하는 분야는 교통인프라 부문으로 2016년 약 1,444억 달러를 기록해 전체 해외건설 매출 중 30.8% 차지했으며, 다음으로는 석유(22.3%), 건축(21.7%), 에너지(9.7%) 등이 따랐다. 상위 4개 산업 분야(교통, 석유, 건축, 에너지)의 매출이 전체 해외건설의 약 84.5%를 차지하고 있다.

해외건설 프로젝트 매출이 가장 많이 발생한 지역은 아시아·호주로, 2016년 총 1,203억 유로를 기록하여 전체 매출 중 25.7%를 차지했다. 다음으로는 유럽(20.5%), 중동(17.9%), 미국(11.4%) 순이다. 한국수출입은행 해외경제연구소는 2017년 해외건설 시장 규모가 전년 대비 약 2% 성장한 4,774억 달러로 추정하였다. 또한 국내 건설기업들은 2017년에서 2018년까지 국내 내수시장의 호황을 토대로 해외수주 잔고 감소를 상쇄할 수 있을 것으로 전망했지만, 앞으로 국내 건설경기가 악화될 가능성이 있어 일감 부족에 대한 대비책이 필요할 것으로 진단하고 있다.

ENR이 선정한 전 세계 상위 250대 건설기업(해외건설 매출 기준) 중 스페인 기업은 총 11개사로, 2016년 총 590억 달러의 매출 기록했다. 이는 전 세계 해외건설 매출의 12.6%로 중국(21.1%)에 이어 두 번째로 높다. 한국 건설기업도 총 11개사로 총 340억 달러(7.3%)를 기록해 중국, 스페인, 미국, 프랑스에 이어 5위를 기록했다.

스페인인 미국과 중남미 시장을 주요 타깃으로 하고, 한국은 중동 및 아시아 시장이 타깃이다. 스페인 건설사는 2016년 미국 건설시장에서 외국기업들이 수주한 프로젝트 중 31%를 차지, 중남미 시장에서도 26.4%를 확보하였고, 한국 건설사는 중동과 아시아 시장에서 외국기업들이 수주한 프로젝트 중 각각 18.3%, 10.2%를 차지했다.

한국-스페인 건설사는 각자의 강점을 활용해 여러 국가에서 추진하는 대형 프로젝트에 공동 참여하고 있다. 현대건설&엔지니어링과 스페인의 악시오나 아구아는 2012년 콜롬비아 메데진시는 3억 5,000만 달러 규모의 하수처리장 설계·건설·운영·관리 프로젝트를 수주하여 제휴관계를 맺고 건설 및 기자재 공급, 운영 과정을 공동으로 수행하고 있다. 삼성물산과 TR(테크니카스 레우니다스)은 2016년 영국에서 발주한 세계 최대 규모의 바이오매스 열병합발전소 건설을 공동 수주하였다. 약 7억 유로 규모의 해당 프로젝트에서 삼성물산과 TR의 지분은 각각 30%, 70%이다. 대우건설과 TR은 컨소시엄을 통해 2018년 2월 오만의 정유시설 공사 및 가동 프로젝트를 수주하였다. 약 22억 2,000만 유로 규모의 해당 프로젝트는 47개월간 진행되며, 대우건설과 TR이 각각 35%, 65%의 지분을 나눈다.

해외건설 시장에서 두각을 나타내고 있는 스페인과 한국의 기업은 자칫 경쟁상대로 보일 수 있으나, 주력 산업이나 지역이 조금씩 달라 전략적 제휴 관계를 통한 시너지 효과를 거둘 수 있다. 스페인 기업은 대체적으로 교통·수자원·하수도·폐기물 처리 건설이나 엔지니어링에 특화된 반면, 한국 기업들은 자동차·전자기기·섬유 관련 제조, 에너지 건설 및 엔지니어링 인프라에 강점을 지닌다. 또한 스페인 기업은 미국과 중남미 건설시장에서 선두를 지키고 있으며, 한국 기업은 전통적으로 중동과 아시아 지역에서의 경험과 노하우가 풍부하다. 그 밖에 한국 기업은 건설 관련 중장비 및 기자재 제조 기반이 탄탄한 반면, 스페인은 건설용 장비 및 자재 제조기반이 취약한 편이다.

KOTRA 마드리드 무역관은 양국의 이러한 전략적 파트너십 강화를 통해 건설 관련 해외시장 공동 진출을 지원하기 위해 2018년 6월 19일 스페인 마드리드에서 한-서 건설협력 포럼 행사를 개최할 예정이다. 이 행사

에 한국과 스페인의 약 25개 건설사가 참여할 예정이며, 1:1상담 등을 통해 비즈니스 네트워킹 구축 가능한 만남의 장을 마련 중이다. 특히 이번 행사의 경우 스페인 대형 건설기업은 물론 철도산업 관련 엔지니어링 업체도 다수 참가할 예정으로, 다양한 산업 분야의 협업 방식에 대한 심도 있는 논의가 이뤄질 것으로 기대된다. 스페인 철도협회(MAFEX)의 관계자는 이번 행사가 진행되기 전에 먼저 방한할 정도로 한국 기업과의 협업에 높은 관심을 갖고 있으며, 이번 기회를 통해 양국 간의 해외 시장 공동 진출이 더욱 활성화될 것으로 기대한다고 밝혔다.

자료원 : ENR, 한국수출입은행 해외경제연구소, 현지 언론, KOTRA 마드리드 무역관 자료 종합

작성자: 이성학(스페인 마드리드 무역관)

2018-06-12

## 캐나다 인프라 시장, 유망산업 부상

캐나다는 도시화 확대 및 녹색성장 추진으로 관련 인프라 수요가 증가할 전망이다. 특히 공공인프라 시장이 유망한데, 주로 운송 및 그린 관련 인프라 사업에 투자가 집중될 전망이다. 주요 인프라 프로젝트로는 밴쿠버 국제공항 확장 프로젝트, 그린인프라(Green Infrastructure) 구축 2단계 사업, 신 항만 건설 프로젝트, 몬트리올 경전철 건설 프로젝트, 혁신 슈퍼클러스터 구축 프로젝트, 연방정부 공공인프라 건설 프로젝트, 친환경 자동차 충전 인프라 구축사업, 브리티시 컬럼비아(BC)주 2018년 인프라사업 투자계획, 트랜스캐나다(TransCanada) 서부캐나다 천연가스 파이프라인 확장 프로젝트, 퀘벡 인프라 개발 10개년 종합계획 등이 있다.

밴쿠버 국제공항(YVR) 확장 프로젝트는 PierD(터미널) 확장, 4개 Contact Gate 및 4개 Busing Gate 건

설, Central Utilities Building(CUB) 건설, Parkade 건설 등이 포함되며 향후 3년에 걸쳐 17억 달러(이하 달러=캐나다 달러)가 단계적으로 투자될 예정이다. 그린인프라(Green Infrastructure) 구축 2단계 사업은 국가 차세대 청정에너지 기술 업그레이드 및 시장 활성화를 위해 전기차 충전소 등 관련 인프라를 구축하는 사업으로, 연방정부에서 6억 달러를 투자하여 4년에 걸쳐 추진할 예정이다. 신 항만 건설 프로젝트(컨테이너 터미널 건설사업)는 EU와 CETA 체결 이후 유럽 시장 진출을 확대하기 위한 인프라 사업으로, 연 114만 TEU 규모의 컨테이너 터미널을 건설할 예정이다. 몬트리올 항만공사(Montreal Port Authority)에서 7억 5,000만 달러를 투자하고 4월 현재 환경평가 진행 중이다.

몬트리올 경전철 건설 프로젝트는 몬트리올 도심과 교외 및 국제공항을 연결하는 광역 무인 경전철 프로젝트로, 총 사업 예산은 63억 달러이다. 올해 초 SNC-Lavalin 컨소시엄이 수주해 4월 착공하였고 2021년 개통 예정(26개 정류장, 67km)이다. SNC-Lavalin, Dragados, Aecon, Pomerleau 및 EBC의 컨소시엄이 엔지니어링, 구매·조달 및 건설을 담당하고 Alstom, SNC-Lavalin이 경전철 제작 및 납품 담당한다.

혁신 슈퍼클러스터 구축 프로젝트는 경제 활성화를 촉진하고 신성장 엔진을 발굴하기 위한 산·학·연 혁신 슈퍼클러스터 단지 조성사업이다. 2018~2022년까지 9억 5,000만 달러 연방기금이 지원될 예정이다. 연방정부(Investing in Canada) 공공인프라 건설 프로젝트는 캐나다 연방정부가 주도하는 대규모 공공인프라 건설 프로젝트로, 10년간 900억 달러 이상 투자될 예정이다. 2017년까지 330억 달러 규모 3,500여 개 프로젝트가 승인 완료됐으며, 2018년 첫 지원 프로젝트는 올해 3월 5억 7,000만 달러가 투자될 노스웨스트 준주

인프라 개발 프로젝트이다.

친환경 자동차 충전 인프라 구축사업은 연방정부가 전기 및 대체연료(수소) 자동차 보급을 확대하기 위해 브리티시컬럼비아(BC)주에 430만 달러를 전략적으로 투자하는 사업이다. 브리티시컬럼비아(BC)주는 2018년 인프라사업 투자계획을 바탕으로 향후 3년 동안 학교, 병원, 주택, 교통 등에 역대 최고 예산(158억 달러)을 투자할 예정이다. 이밖에도 트랜스캐나다는 총 길이 375km, 공사비 24억 달러 규모의 BC-앨버타 NGTL 천연가스 파이프라인 확장사업을 추진하기로 결정하였고, 퀘벡은 인프라개발 10개년 종합계획을 발표, 2028년까지 매년 100억 달러, 총 1,004억 달러를 교통·의료·교육 분야에 우선 투자할 예정이다.<sup>2</sup>

세계경제의 견조한 성장세로 국제유가 상승에 대한 기대감이 높아지고 최근 NAFTA 재협상에 대한 낙관론이 힘을 받는 가운데 캐나다 경제에 대한 전망이 긍정적이다. 무엇보다 운송 및 그린(Green) 인프라 건설 투자가 가장 활성화되어 전체 인프라 성장을 주도할 것으로 전망된다. 또한 유가상승으로 에너지 부문의 인프라 투자도 호조를 보일 것으로 예상되는 가운데, 세일 개발에 신규투자가 집중되고 있어 에너지 기자재 수요를 견인할 것으로 기대된다.

자료원 : Statista, Globe and Mail, Vancouver Air Port., Natural Resource Canada, Port Montreal, Reseau Express Metropolitan, Innovation, Science and Economic Development Canada, Infrastructure Canada, 2018/19 BC Budget Plan, Trans Canada, 2017 U.N. Trade Data, Alberta Renewable Electricity Program, Quebec Infra Plan, KOTRA 밴쿠버 무역관 자료 종합

작성자 : 김훈수(캐나다 밴쿠버 무역관)

2018-04-26

## 콜롬비아 건설산업, 공공프로젝트가 주도

2017년 콜롬비아 건설업 규모는 300억 달러(GDP의 약 9.3%), 인프라 산업 비중은 148억 달러(GDP의 약 4.6%)를 기록하여 증가했다. 반면 건축 분야의 구매력 감소와 건축자재 비용 상승 등으로 인해 건설 산업 성장률은 1.7%를 기록하여 전년 대비 부진했다. 그러나 평화협정 이행에 따른 정부 주도의 다양한 프로젝트가 발주되어 투자가 증가할 것으로 예상되며, 2018년 콜롬비아 건설업 시장 규모는 약 326억 달러, 인프라 산업은 162억 달러로 전망된다.

콜롬비아에서 진행 중인 주요 프로젝트는 미카사야(Mi casa ya, 저소득층대규모주거단지) 프로젝트, 메트로(지상철) 건설, 터널 건설, 4G도로 인프라 구축 등이 있다. 미카사야 프로젝트는 콜롬비아 주택도시국토부(Minvienda)가 2015년 3월부터 2019년까지 약 3만 가구의 신규 주택을 공급하는 프로젝트로, 현재 안티오키아(Antioquia), 톨리마(Tolima) 외 19개 지역에서 프로젝트가 진행 중이다. 메트로(지상철) 건설 사업은 콜롬비아 최대 규모의 인프라 사업으로, 보고타 메트로 1호선 건설을 위해 콜롬비아 중앙정부(재무부, 교통부)와 지방정부(보고타시)가 12,94조 페소(약 45억 달러) 규모의 예산을 공동지원하고, 2018년 5월 대통령 선거 이후 1호선 공사 입찰 과정을 거쳐 2019년 5월부터 사업이 본격적으로 추진될 예정이다.

또한 헤르만 카르도나(German Cardona) 교통부장관은 보고타(Bogota)와 파카타티바(Facatativa)시를 연결하는 총 41km의 근교철 사업과 바랑키야(Barranquilla)시 경전철 사업도 검토 중이라 한다. 터널 건설 프로젝트는 부에나벤투라(Buenaventura) 항

2 대중교통(287억 달러), 녹색성장(269억 달러), 사회기간설비(SOC, 253억 달러), 무역인프라(101억 달러), 북부 개발(20억 달러)



표4 콜롬비아 건설 인프라 시장 환경 분석

강점	약점
<ul style="list-style-type: none"> <li>연평균 건설업 실질 성장률은 2017~2026년간 4.4% 성장할 것으로 예상</li> <li>인프라법(Ley de Infraestructura)을 제정하여 인프라 사업 추진 과정에서 발생하는 시간과 비용을 절감할 수 있게 됨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>프로젝트 이행이 지연되는 상황이 빈번하여, 추가 투자금이 필요한 상황이 발생</li> <li>콜롬비아 민족해방군(ELN)의 납치 및 살인 등을 저지르며, 치안 불안정이 제기되고 있음</li> <li>일부 지역 재산권에 대한 명확성 부족으로 투자자에게 위험이 따름</li> <li>인프라 건설 산업 부패 만연</li> </ul>
기회	위험
<ul style="list-style-type: none"> <li>건설 프로젝트 확대로 건설 투자 증가. 특히, 주거용 수요가 크게 늘어날 전망</li> <li>태평양동맹 및 FTA 체결을 통해 대외수출입 증가 촉진 전망</li> <li>정부의 물류 인프라 개발 장려 정책</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>브라질 Odebrecht사 뇌물 건으로 수주한 공사들이 부실시공 및 지연 등 많은 문제를 일으키고 있어 공사계약 취소 및 지연 등의 사례가 발생하고 있음</li> <li>최근 베네수엘라의 심각한 정치·경제 위기로 인접국인 콜롬비아로 향하는 이주민 급증. 많은 수의 불법 이민자 및 범죄자의 유입으로 국경 지역의 범죄 발생률 증가</li> <li>유가 하락에 따른 환리스크 존재</li> </ul>

자료 BMI

구에서 푸에르토카레노(Puerto Carreno)를 연결하는 ‘동서횡단인터모달프로젝트<sup>3</sup>’의 일환 사업으로, 산악지 통과 구간은 철도터널로 계획된 2개의 대안(1안은 해발 2,820m위치에 18km 연장 터널 건설, 2안은 1,700m높이에 40km의 터널 건설)을 검토 중이다.

4G 도로인프라 구축 프로젝트는 수요가 높은 주요 고속도로를 중심으로 한 제4세대 도로사업으로, 총 32개 노선(5,524km)의 도로가 건설될 계획이며, 카리브해 연안~태평양 연안을 연결하는 고속도로 건설, 보고타와 주요 도시 연결 고속도로 건설, 주요 정체구간 도로 확장, 주요 항구 및 산업단지 물류거점 도로 신설 등이 포함된다.

2018년은 콜롬비아 건설 산업 투자가 전년 대비 모

두 상승할 전망으로, 체감경기 회복을 이끌 것으로 기대된다.

자료원 : Arancel, legis, Portafolio, connect, GTA, Euromonitor, BMI, 콜롬비아인프라협회(Camara colombia de la infraestructura), 콜롬비아건축협회(ANI), 콜롬비아주택도시국토부(Minvienda), 콜롬비아통계청(DANE), 콜롬비아중앙은행(Banrep), 콜롬비아 건설협회(Camacol), 건설관련 인터뷰 진행 기업(ADC Arquitectura y Construcción, ARMETALES), 한국플랜트산업협회, 해외건설종합정보서비스, 외교부 중남미 지원·인프라 협력센터, 외교부, KOTRA 보고타무역관자료종합  
 작성자 : 이종호(콜롬비아 보고타 무역관)

2018-02-20

쿠바, 다목적 수로사업으로 물 부족 극복한다

쿠바는 강우량이 풍부한 동부 지역을 제외한 대부분 지역이 가뭄으로 인한 고질적인 물 부족에 시달리

3 인터모달 마스터플랜(Plan maestro de transporte intermodal): 콜롬비아 정부는 향후 주요 교통수단간(도로, 철도, 항만, 공항) 연계를 통한 시너지 효과 창출을 위해 교통 복합운송(인터모달) 마스터플랜 2015-2035를 수립

그림8 에스캄브라이 Zaza와 Jatibonico를 잇는 수로



자료 CUBADEBATE

고 있다. 일반적으로 우기는 5~10월(강우량 75%)이며, 건기는 11~4월(강우량 25%)로 뚜렷이 구분돼 왔으나 최근 기후변화 여파로 가뭄 기간이 빈번해지고 기간도 길어지고 있다.

1980년 피델 카스트로는 고질적인 가뭄과 기후변화 문제를 해결하기 위해 비교적 수원이 풍부한 동부 지역의 시에라마에스트라(Sierra Maestra)산맥, 나이프사구아바라코아(Nipe-Sagua-Baracoa)분지, 에스캄브라이(Escambray)산맥의 저수시설을 확대하고, 이를 서쪽 라스투나스(Las Tunas)주까지 연결하는 대규모 토목공사를 착수했다. 하지만 1990년대 소련 해체에 따른 경제 위기(Special Period) 여파로 사업이 중단되었고, 유지보수가 이루어지지 않아 기존의 건축 시설마저 허리케인이나 홍수 등으로 많이 훼손되었다.

이후 2004년 동부 일대에 극심한 가뭄이 발생하자 피델 카스트로는 당시 국방부장관이던 라울카스트로(현 국가평의회 의장) 지휘 하에 프로젝트 마스터플랜을 재수립하였다. 2005년부터 다시 본격 추진된 프로젝트는 총 6단계로 구성됐으며, 현재는 3단계 프로젝트가 시행 중이다. 프로젝트는 저수지 건설 및 확장,

수로 건설(지상 시멘트수로, 터널 등), 수력발전소 건설, 교량 건설, 관개시설 구축 등 복합 수자원 공사로 구성된다. 1단계(2005~2009년)에서는 올긴(Holguin)주 나이프기바라(Nipe-Gibara)주의 수로와 북부지역 관광지역 수로가, 2단계(2010~2012년)에서는 마야리(Mayari) 저수지와 비란(Biran) 지역 연결수로가 건설되었으며, 3단계(2012~현재)에서는 비란 저수지와 쿠에토(Cueto), 바구아노(Baguano), 바네스(Banes)를 연결하는 75km 길이의 수로가 건설 중이다. 프로젝트 관리 총괄은 수자원청 산하 DIP-Trasvase사(2005년 설립)가 맡고 있으며, 건설부 산하 건설업체 Ecoi-16사, 국방부 산하 건설기업 UCM사가 참여하고 있다.

프로젝트 이후 일부 수해 지역에서 농작물 재배, 관광지역 개발(식수공급) 등에서 성과가 나타나고 있지만, 한편으로는 자본과 기술이 빈약한 쿠바가 대규모 장기 프로젝트를 자력으로 추진할 수 있을지에 대한 의문도 제기되고 있다. 특히 기존 수자원을 효율적으로 활용할 수 있도록 관개 파이프, 밸브, 누수방지 등 기초 인프라 유지보수 강화 필요성이 제기되고 있다.

쿠바는 고질적으로 가뭄과 허리케인, 해안선 침식 등으로 농작물 피해, 식수 부족 등의 곤란을 겪고 있어 지속가능한 수자원 개발 및 공급을 위한 인프라 구축 수요가 높다. 특히 수로 건설, 배수 처리, 담수화 처리, 식수 처리, 수량·유량 측정 등 분야의 투자가 높을 것으로 예상된다. 쿠바 수자원청(INRH)에 따르면, 2015년부터 수자원개발 프로젝트 투자액이 점차 증가하고 있으며, 2018년에는 4억 9,000만 쿠바 페소를 투자 예정이다. 2018년 프로젝트 중 5,000만 쿠바 페소는 외국 정부의 연성차관 및 증여로 자금을 조달하고 있는데 주로 사우디아라비아, 쿠웨이트, OPEC기금으로부터 지원받는다. 쿠바는 수자원공사를 비롯한 건설 분야에 외국기업 개방도가 낮기 때문에 공사 수주보다

는 프로젝트에 소요되는 플랜트, 장비, 전자재 등의 공급을 우선 고려할 필요 있고, 정부로서는 UNIDO(유엔 산업개발기구) 등 국제기구를 통해 쿠바 수자원 개발을 위한 정책 수립, 기술 교육, 인적 교류 등을 통해 우리 기업과의 협력 구축을 검토 필요가 있다.

자료원 : Granma, Cubadebate, 쿠바 수자원청, KOTRA 아바나 무역관 자료 종합  
 작성자: 정덕래(쿠바 아바나 무역관)

2018-02-23

## 2018 페루 건설 프로젝트 시장

중남미 전역에 발주된 메가 프로젝트에 브라질발 대형 스캔들이 터지면서 페루의 우말라 전 대통령 부

부가 연루돼 미결구금 상태로 수감 중이다. 또한 최근 사임한 쿠친스키 전 대통령 역시 부패 연루 의혹을 받았고, 여소야대 정국에서 거대 야당 대표로 주도권을 행사하는 케이코 후지모리(후지모리 전 대통령 영애) 역시 지난 총선 당시 해당 업체로부터 금전 지원을 받은 것으로 알려져 있다.

이에 대해 로비 의혹 기간에 발주된 대규모 사업들이 심층 조사를 받고 있고, 스캔들의 중심에 선 브라질 대형 건설업체 오데브레치(Odebrecht)사와 페루 대규모 건설사들이 컨소시엄·합자 등의 형태로 연루된 사실이 드러나 건설시장이 위축될 조짐을 보이고 있다. 조사 중인 현지 기업으로는 Grana y Montero, JJC, ICCGSA 등 건설업 상위업체들이 대부분이다. 이들은 올해 1월 건설사 클럽(Club de Construccion)이라는

표5 페루 프로젝트 현황 및 규모

투자청 프로젝트	규모(백만 달러)
교통통신부 주관사업	1,455
• Salaverry 항만 터미널 사업	797
• San Juan de Marcona 항만터미널 사업	
• Huancayo-Huancavelica 철도 사업	235
• 인터넷 광대역 사업(San Martín, La Libertad, Pasco, Huánuco, Arequipa y Ancash 총 7개 주)	423
에너지광업부	2,500
• Michiquillay 구리광산 사업권 (2월 말 완료)	1,950
• 천연가스 대중화 사업	350
• ENOSA(페루 북부 배전사) 현대화 사업	규모 미정
• 500kv La Niña-Piura 송전사업, 220kv Tingo María-Aguaytía 송전사업, 220kv Pariñas-Nueva Tumbes 송전사업	200
주택건설상수도부	304
• Titicaca호 하수처리사업	304
ESSALUD(근로자건강보험)	254
• Piura 및 Ancash 지역 의료기관 건설 및 운영 사업	254
사업 총 규모	4,513
총 프로젝트 수	18개

자료 페루 투자청

비공식 모임을 통해 대규모 건설업체 17개사가 정부 사업 수주를 담합한 정황이 드러나고 있다.

한편 2017년 소극적인 사업 추진으로 비판을 받았던 투자청은 신임 투자청장이 직접 언론 인터뷰를 통해 주요 사업을 발표하였다.

지난 2월 골드만삭스(Goldman Sachs)의 참여로 약 20억 달러 투자규모의 미키킬레이(Michiquillay) 구리 광산 사업을 수주한 투자청은 추가적인 광산 개발사업에 자신감을 표명했다. 올해 상반기에는 터키의 길포트(Gilport) 그룹과 페루의 트라마사(Tramarsa)사가 경합을 벌이고 있는 살라베리(Salaverry) 항만 사업 발주가 기대되며, 페루 남부 천연가스 공급망 확충 역시 발주 가능성이 높은 것으로 알려졌다.

하반기 발주 예정인 사업으로는 우안카요-우안카벨리카(Huancayo-Huancavelica) 철도사업과 산마르틴(San Martin) 등 7개 주 인터넷 광대역 밴드 사업이 있다. 하반기에 구체적인 발표가 기대되는 마르코나(Marcona) 항만 사업은 2019년 발주가 예상되며, 이외에 리마 북부-남부를 잇는 약 500km 구간의 수도권 근교 철도사업은 PPP 형태로 진행될 전망이다. 사업 및 계약 구조가 더 구체화될 예정이다.

수십억 달러 규모로 유럽, 중국, 우리나라 등 여러 나라의 관심을 끌고 있는 리마 메트로 3호선 및 4호선 사업은 규모 및 노선 재검토 등으로 지연이 불가피해 보인다. 2019년 발주 예정인 사업으로는 리마 칠론(Chillon)강 유역 상수원 사업과 산맥 종단도로 4구간 사업이 있다.

2017년 초 기상이변으로 인한 대규모 재난재해를 겪은 피우라(Piura) 등 북부 지역의 재건사업이 올해 본격적으로 추진될 예정이다. 작년에 긴급자금 투여 등 정부가 지원 노력을 기울였으나 지방정부의 역량 부족과 사업의 시급성으로 인해 일부 사업 조사가 지

연되었다. 올해 20억 달러 이상의 예산을 들여 추진되는데, 그 중 약 7억 달러는 교통 분야, 4억 달러는 교육시설 확충에 소요될 예정이다.

피우라(Piura)대학의 후안 호세 마르탄스(Juan Jose Marthans) 교수는 오데브레시 부패 스캔들, 건설사 클럽 담합 등의 악재로 인한 GDP 추가 하락을 우려하고 있고, 델파시피(Del Pacifico)대학의 조지 곤잘레스 이즈퀘르도(Jorge Gonzalez Izquierdo) 교수도 여소야대, 부패조사 등 혼란 정국이 사회 불안과 투자 심리 위축을 야기해 경제성장을 둔화시킬 것을 우려하면서 공공 및 민간 투자가 가장 큰 피해를 입을 것이라고 밝혔다.

2018년 광산 분야 페루 건설 프로젝트는 국제 구리 광물 가격의 상승으로 정치 상황과 상관없이 투자가 이루어질 것이며, 비광산 분야 건설 프로젝트는 혼란한 정치 상황에 큰 영향을 받을 것으로 보인다.

자료원 : Gestion, La Republica 등 주요 일간지, 투자청 발표 및 KOTRA 리마 무역관 조사 및 자료 종합  
 작성자 : 김홍지(페루 리마 무역관)

2018-04-03

## 아프리카 최대 시장(AfCFTA)이 열리다

2018년 3월 21일, 아프리카연합 55개 회원국 중 44개국이 의장국인 르완다의 수도 키갈리에서 정상회담을 개최했다. 그리고 아프리카 대륙 자유무역지대(Africa Continental Free Trade Area, AfCFTA) 발족 선언문에 서명함으로써 GDP 규모 3조 4,000억, 12억 소비자 인구를 보유한 세계 최대 자유무역지대의 태동을 예고하였다. 동 회원국 중 27개국은 AfCFTA 서명과 동시에 'Free Movement of Persons and the African Passport' 프로토콜에 합의한바, 27개 회원국 내 아프리카인들은 국적에 상관없이 회원국 내 어디서



든 취업, 창업, 영구 거주 등에 제약을 받지 않게 되었으며, 다른 국가들로도 확대될 전망이다.

1차 단계로는 역내 모든 상품 90%의 관세를 철폐하고 점차적으로 모든 관세를 없애기로 하였으며, 서명한 각 회원국은 6개월 이내에(2018년 9월까지) 자국의 국회 승인을 얻기로 하였다. 총 55개 회원국 중 22개 회원국의 동의를 얻으면 AfCFTA의 실무적인 추진이 탄력을 받을 것으로 기대된다. 나이지리아를 비롯한 부룬디, 기니비사우, 에리트리아 등 11개국도 선언문에 서명하지 않았으나 2018년 7월 모리타니아에서 후속조치를 위한 정상회담이 개최될 예정이어서 회원국 확대도 기대된다.

케냐의 우후루 대통령은 “총 3조 달러에 달하는 GDP와 12억 인구를 아우르는 거대 시장에 수출 기회를 제공하게 되었다”라고 평가하면서 “나는 아프리카의 꿈을 이룰 수 있다는 확신 때문에 케냐를 대표하여 이 합의에 서명하였다”라며 국민적 지지를 호소하였다. 케냐 산업부장관은 이번 합의가 제대로 이행되면 “역내 무역이 현 12% 수준에서 2022년까지 두 배 이상 증가할 것”으로 전망하고, “케냐의 제조업 활성화에 시너지 효과를 가져올 뿐만 아니라 전체 아프리카의 경제성장에 커다란 변화를 가져올 것”으로 호평했다. 케냐 민간기업연합 CEO는 일차적으로 역내 회원국 간 자유로운 인적 교류가 가능해짐에 따라 “우선적으로 케냐 내 노동시장에 변화를 일으킬 것이며 저렴한 노동력의 유입이 기대된다”고 밝혔다.

AfCFTA의 후신은 2008년부터 추진해오던 동아프리카공동체(EAC), 동남부아프리카 공동시장(COMESA), 남부아프리카개발공동체(SADC)를 통합하여 African Free Trade Zone (“Tripartite FTA”로도 알려짐)을 형성하려는 움직임이 있었으나 2015 남아공에서 개최된 아프리카연합 정상회의에서 아프리카

55개국을 아우르는 자유무역지대로 확대할 것을 결의하면서 AfCFTA가 추진되었으며, 이번 정상회의에서 선언문을 채택하게 된 것이다. AFTZ는 원래 2017년 말까지 정식 출범하기로 하였으나 아직 회원국 간 관세철폐 등의 합의를 도출하지 못하고 있는 상황이어서 AfCFTA의 실질적인 출범은 상당한 시일이 걸릴 것으로 예상된다.

세계적인 신용평가사인 무디스 역시 AfCFTA가 역내 상품과 서비스의 시장 통합으로 역내 신용평가를 높이고, 시장 안정성을 가져올 것이라고 평가했다. 그러나 열악한 인프라와 비관세장벽 그리고 900억 달러의 무역 적자 등의 장애요소를 극복할 수 있는가가 관건이라고 지적하였다. 우리나라의 대 아프리카 수출은 2000년에 22억 달러 수준에서 2008년 94억 달러로 약 8배 이상 증가하였으며, 10년 후인 2017년에는 75억 달러로 약 20% 정도 감소했다. 하지만 AfCFTA가 성공적으로 추진될 경우, 우리 기업은 아프리카 내 유리한 지역에 제조업 투자로 시장을 확대할 수 있을 것이다.

자료원 : 무역협회 통계 자료 및 현지 주요 일간지 관련기사 요약  
 작성자 : 유구(케냐 나이로비 무역관)

2018-03-23

## 중국의 일대일로 사업, 아프리카 어디까지 왔나?

중국의 일대일로(One Belt and One Road) 사업은 중앙아시아, 서남아시아, 아프리카의 일부 지역과 자국을 연결하는 철도, 도로, 파이프라인 및 유틸리티를 통합하는 네트워크를 구축하고 정책 협력, 무역 및 금융 협력, 사회·문화적 협력 등 세계 최대의 협력 플랫폼 구성을 목표로 한다. 2014년 중국 개발은행 및 수출입은행이 400억 달러 규모의 실크로드기금(Silk

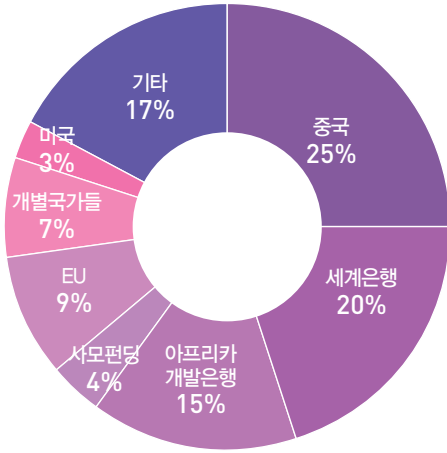
표6 중국이 주도하는 아프리카 주요 인프라 프로젝트들(2018년 3월 현재)

(단위: 십억 달러)

국가별	프로젝트	상세 내역	투자액	비고
	해안철도사업	라고스와 칼라바(Calabar)를 거쳐 10개의 주요 도시를 연결해 원유 채굴지인 니제 델타를 연결하는 1,402km 철도 건설 사업	12	2018.1. 완공예정
나이지리아	Dangote Cement사 확장사업	Dangote Cement사의 나이지리아 내 시멘트 생산설비 확장 및 에티오피아, 케냐, 잠비아, 세네갈, 말리, 카메룬, 아이보리코스트 등으로 지사를 확장해 연간 2,500톤의 시멘트 생산이 목적	4.34	에티오피아, 탄자니아 완공. 케냐는 2020년 예상
남아공	Modderfontein New City Project	요하네스버그 외곽에 대규모 주택 및 유흥시설을 포함함 남아공 최대 도시 건설	7	2030년 정도 추정
말라위	인프라개발	① 300MW급 석탄화력발전소, Chileka국제공항 재건축 ② 140km의 Tsangano-Mwanza(탄자니아)간 도로건설 ③ Phombeya-Makanjira-Nkhotakola-Chatoloma 220kV 송전선 개보수	1.7	① 2018.12. 완공 예정 ②진행 중 ③진행 중
모잠비크	Mphanda Nkuwa Dam, 수력발전소 건설	Moamba-Major댐 건설 및 1,500MW 수력발전소 건설 공사	3.1	진행 중
DR콩고	패키지형 사업	Mashamba, Dima Basins, Kolwezi 광산도시 개발 사업 (인프라 개발 대가로 자원확보)	6	진행 중
수단	수단항-카르툼 철도사업	762Km 철도로 2012년에 완공돼 Sudan항과 카르툼을 연결	1.3	2012년 완공
이집트	신도시건설	신행정도시 건설(정부공무원 주거시설 포함)	45	1단계 사업완료, 2단계 진행 중
	전철사업	신 행정수도과 살람(Salam)시를 연결	0.74	2021년에 완공 예정
지부티	자유무역지대	지부티 자유무역지대 건설사업	3.5	2016년부터 시공 중
	전철사업	지부티-에티오피아 간 756KM 전철화 사업	4	2017년에 완공
차드	차드-수단철도사업	차드와 수단(카메룬 경유)을 연결하는 총 1,344km 철도 사업	5.6	타당성 조사 중
케냐	라무종합개발 프로젝트(Lapsset project)	라무에서 로키초기아까지의 송유관 건설 및 라무에서 에티오피아 및 수단까지 2,050km의 철도 건설	13.1	계획 중
	표준궤 철도	몸바사에서 말라바 국경까지 962km 철도 건설	7.0	몸바사-나이로비구간 완공 · 나이로비-말라바 구간 진행 중
탄자니아	Bagamoyo항만	연간 2,000만 컨테이너를 취급하는 동아프리카 최대 항구 건설(잠정 보류상태)	7	진행 중

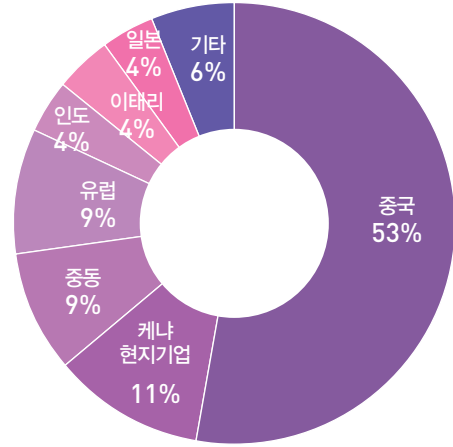
자료 페루 투자청

그림9 아프리카 건설 인프라 국별-기관별 펀딩 현황



자료 Deloitte Africa Construction Trends Reports 2017

그림10 동아프리카 건설사업 국가별 수주현황



자료 Deloitte Africa Construction Trends reports 2017

그림11 동아프리카 표준궤 철도 추진 계획



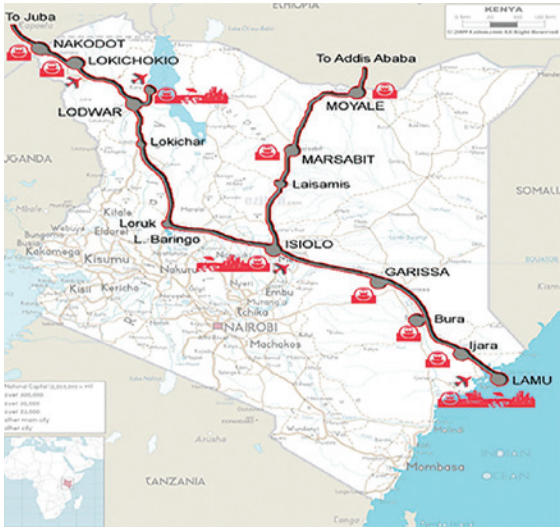
자료 케냐 철도청(krc.co.ke)

Road Fund)을 설립해 주요한 일대일로 프로젝트에 투자하고 있다. 이 사업은 아시아, 유럽 및 아프리카의 3개 대륙에서 집중 수행되며, 전 세계 인구의 63%인 67개국 44억 인구를 대상으로 진행된다. 44억 인

구의 GDP는 2조 1,000억 달러 규모이며 이는 전 세계 GDP의 29%를 차지한다(Leveret 2015와 Fasslabend 2015 참조).

중국의 아프리카 일대일로 사업은 새로운 시장 개

그림12 LAPSET 철도 개요



자료 라무종합개발청

척과 중국 건설기업들에게 새로운 일자리 기회를 제공하는 데 주안점을 두고 있으며, 이를 위해 아프리카 내 도로 인프라 건설 사업에 상당히 집중하고 있다. 특히 케냐, 지부티, 이집트 등 3개국에 집중돼 있는데, 이집트는 수에즈 운하를 보유한 전략적 입지 때문에 가장

먼저 일대일로 사업 추진 상호조약을 맺었으며, 2016년 양국 간 통화스와프를 체결했다. 지부티는 대 아프리카 해상운송이 이집트, 동아프리카 등지로 유입되는 경유지로서 일대일로 사업의 주요 대상국이 되었다. 현재 자유무역지대, 항만 건설, 전철 건설 등에 대한 전폭적인 경제 원조와 학교·병원·스포츠 시설 등에 대해 전폭적인 무상 지원이 이루어지고 있다.

케냐는 지정학적으로 중국에 원유를 수출하고 있는 남수단과 국경을 접하고 있어 원유 수입의 안전한 경로로 활용하기 위해 일대일로 사업 대상국에 포함시킨 것으로 보인다. 특히 우간다, 르완다, 브룬디, 에티오피아, 소말리아, 지부티, 에리트레아, 수단, 이집트를 연결하는 한편 지중해로 진출하는 관문인 케냐의 몸바사항을 핵심 포인트로 지목하고 있다. 최신 Deloitte가 발표한 아프리카 건설동향 보고서(2017)에 따르면, 동아프리카 내의 대형 건설 프로젝트 4개 중 1개(약 25%)를 중국이 지원할 정도로 동아프리카 지역에 집중하고 있다.

동아프리카 대형 건설사업의 시공 역시 중국이

표7 케냐 내 주요 일대일로 사업 현황

분야별	상세 내역	투자액
표준궤 철도	몸바사에서 말라 바 국경까지 962km 철도 건설	7.0
라무항 개발	라무 항구 22개 컨테이너 부두 건설 공사	3.1
도로건설	주요 고속도로를 연결하는 동부, 북부 및 서부 우회 도로 (By Pass)	2.4
라무종합개발 프로젝트 (Lappset project)	라무~로키초기아 송유관 건설 및 라무에서 에티오피아 및 수단까지 2,050km의 철도 건설	13.1
산업단지	Eldoret 및 Machakos 카운티의 주요 산업 단지 건설	2
관광개발	크왈레 지역의 티타늄 조사 및 개발	0.7

자료 현지 일간지 관련 기사 종합



53.5%를 수주했으며, 현지기업은 11.3%, 중동계 기업이 8.5%, 유럽 기업이 8.5%, 인도 기업과 일본 기업이 각각 4.2%를 수주했다.

1970년부터 운행되고 있는 1,780km의 탄자니아-잠비아 철도(TAZARA)는 오래전부터 중국의 아프리카 진출의 상징으로 여겨져 왔다. 또한 동아프리카 내 최대 철도 건설사업으로서 케냐-우간다-르완다-부룬디-남수단을 잇는 2,700km 길이의 철도사업 역시 중국에 의해 추진되고 있다. 에티오피아와 지부티를 연결하는 전철 공사도 중국이 추진했으며, 앞으로도 아프리카 인프라 개선사업에 중국의 독보적인 행보가 계속될 것으로 보인다. 그 외에 동아프리카 내 주요 항구인 케냐의 라무항, 탄자니아의 바가모요항, 가봉의 산타클라라 심해항 등의 항만 건설사업에도 관여하고 있다.

케냐 내 일대일로 관련 핵심 사업은 크게 동아프리카 표준궤 철도와 라무종합개발프로젝트이다. 중국은 케냐 몸바사-나이로비 간 표준궤 철도를 2017년 7월 까지 완공한 후, 나이로비-나이바샤-말라바 구간 표준궤 철도 공사를 진행하고 있다. 이렇게 하여 케냐-에티오피아-남수단-우간다-민주콩고-르완다-부룬디를 연결할 예정이다. 1단계 몸바사-나이로비 표준궤 철도 완공 이후 케냐는 중국으로부터 60개의 디젤 기관차와 1,620량의 수화물차, 40객차 등을 수입한 바 있으며, 나이로비-나이바샤를 연결하는 제2단계 표준궤 철도 사업에 중국수출입은행으로부터 총 1,555억 케냐 실링(약 16억 달러)의 차관을 지원하기로 했으며, 2단계 사업에도 유사한 철도 자재들이 조달될 것으로 예상된다.

‘LAPSSET’으로 명명된 라무종합개발프로젝트 역시 중국의 일대일로 사업의 일환으로 취급되고 있다. 특히 라무에서 시작돼 이시올로(Isiolo), 모알레

(Moyale), 에티오피아로 연결되는 철도사업에 지대한 관심을 보이고 있다. 이는 북서부에 몰려있는 축산물의 육류를 철도 유통망으로 수송할 경우 도로보다 훨씬 짧은 시간에 중국으로 들여올 수 있기 때문이다.

약 240억 달러 규모의 라무항 건설사업 역시 중국으로서는 동아프리카와 중앙아프리카로 진출하기 위한 매우 전략적인 사업이다. 2016년 5월 중국 베이징에서 이뤄진 케냐-중국 간 정상회담에서는 11개 도로 인프라 개선 프로젝트를 일대일로 사업으로 선정했다. 이 중에는 남부순환로와 북부순환로의 확장사업(4억 달러 소요 예상되는 사업으로 2017년 초에 중국의 자금 유치를 겨냥해 중국 기업에 사업을 부여함) 및 동부순환로 신규 건설 사업이 포함되었다. 중국 정부는 남부와 북부순환로를 연결하는 나이로비 지역의 부속 도로 건설비용을 무상으로 원조했고, 중국의 Guangdong New South Group은 200만 달러를 투자해 엘도렛에 1,767에이커 면적의 산업단지를 건설할 계획이다. 그 외에도 중국이 케냐 내에서 일대일로 사업의 일환으로 진행하고 있는 사업 분야는 전력, 농축산, 제조업, 통신-미디어 등을 망라하고 있다.

중국 자본의 물량 공세로 아프리카 시장에서의 중국 입지는 확고해지고 있는 상황이다. 중국의 공기업들은 케냐 내에 유사한 이름으로 현지기업을 설립한 후 중국이 파이낸싱하는 사업을 케냐 현지 법인화된 중국 기업이 수주하는 방식으로 인프라 프로젝트를 독식하고 있다. 이에 따라 우리 기업도 중국 기업과의 경쟁보다는 협력 방안을 모색하여 윈-윈할 수 있는 전략이 필요하다. 또한 중국을 벤치마킹하여 한국 기업도 케냐 내에 현지 법인을 설립해 현지 회사와의 협력을 통한 프로젝트 수주 및 현지시장 공략 등 전략적 접근이 필요하다.

한국 상품의 시장 확대를 위해서는 한국 제품에 대

한 현지 인지도 제고가 필요하며, 우리 기업의 현지 유망전시회 참가, 한국상품 전시회 개최, 무역사절단 파견 등의 활발한 현지 홍보활동 등이 필요하다. 덧붙여 우리의 시장 확보를 위해서는 한국의 대케냐에 대한 유·무상 지원의 확대 및 차관에 대한 상환 이자금을 원자재 수입 등으로 맞교환하는 접근 방식도 고려할 만하다.

자료원 : Baker McKenzie 보고서(2017), Bloomberg.com 웹사이트 관련 기사, Financial times(2016 April 01), 케냐 통계청, 케냐 철도개발청, Mail and Guardian(2015) 보고서, 신화뉴스 웹사이트 관련 기사, 현지 주요 일간지 관련 기사, KOTRA 나이로비 무역관 자료 종합  
 작성자 : 윤규(케냐 나이로비 무역관)

2018-03-27