

Journal of International Construction

해외건설 **저널**

2023

4

분기

2024년 해외건설협회장 신년사

트렌드 워치

이스라엘-하마스 무력 충돌 이후 중동 건설시장 동향 및 전망
해외건설 발주 트렌드 변화 전망 및 대응 전략
글로벌 PPP 사업 동향(2023.4분기)

기획연재

우크라이나 건설 제도

심층이슈

국제개발협력과 국토교통 ODA
국토교통 ODA 10년의 평가와 전망
글로벌 복합위기, 개발협력, 해외건설의 통합적 접근
PPP 사업 추진시 EDCF자금 활용방안 및 고려사항

해외건설 법률정보

사우디아라비아의 자국민 의무고용 정책(NITAQAT)에 관하여
건설계약과 관련된 몇 가지 이라크법상 내용 및 실무적 쟁점
대립적 계약모델에서 협력적 계약모델로의 전환

국토교통 ODA

국토교통 분야 KSP·EIPP



●발행처: 해외건설정책지원센터 <http://krc.icak.or.kr> ●발행인: 박선호 ●편집인: 정창구
●디자인·편집자유기획인쇄(2263-0270) ●구독신청 및 문의는 lys0331@icak.or.kr 또는 02-3406-1026으로 해주시기 바랍니다.
※ 본 고의 내용은 필자 개인의 견해이며 해외건설협회의 공식 견해와 다를 수 있습니다.
※ 해외건설정책지원센터의 사전 동의없이 상업성 또는 다른 목적으로 본지의 내용을 전재하거나 제3자에게 배포하는 것을 금합니다.

편집자 레터

우리나라 해외건설은 코로나19 확산으로 인한 경제 위기에도 수주 누계 9,000억불을 넘어서는 등 외형적으로는 지속적인 성장세를 이어가고 있습니다. 하지만 이제는 외형 성장뿐만 아니라 질적 성장, 지속 가능한 성장이 더욱 필요한 시점입니다. 이를 위해서는 해외건설업체들의 피나는 노력도 필요하지만, 정부뿐 아니라 다양한 이해관계자들(공공기관, 학계, 연구기관, 금융기관, 협회 등)의 아낌없는 협력 구도가 그 어느 때보다도 필요한 시점입니다.

국토교통부와 해외건설정책지원센터는 정부의 해외건설 관련 다양한 지원 정책을 홍보하고, 해외건설 진흥을 위한 연구 조사 성과물을 공유하고 있으며, 업계 등 현장의 목소리를 수렴할 수 있는 해외건설 전문 정책 기관이자 소통의 창구로써 해외건설저널을 매분기 발간(온라인 방식)하고 있습니다.

2015년부터 발간을 시작한 해외건설저널은 시의적절하고 가치 있는 정보를 담아내도록 노력하고 있으며, 해외건설 분야 최고의 정책 전문지라는 각오로 우리 건설기업의 글로벌 비즈니스에 실질적인 도움이 될 수 있도록 더욱 매진하겠습니다.

해외건설저널(구.K-BUILD저널)은 총 8개의 섹션으로 구성되어 있으며, 이번 호의 세부 내용은 아래와 같습니다.

CEO 특별기고 건설사·공기업 등 대표이사의 기고문을 담아 각 사 수주전략, 해외 프로젝트소개 등 해외건설 관련 주제에 대해 자유롭게 소개합니다.

이번 호에는 박선호 해외건설협회 회장님의 신년사를 담았습니다.

트렌드 위치 해외건설정책지원센터/한국해외인프라도시개발공사 소속 연구원들이 최신 해외건설 시장, 정보 및 관련 정책 등을 분석하여 보고서제공합니다.

해외건설정책지원센터에서는 11.24 임시 휴전한 이스라엘-하마스 무력 충돌 이후 중동 건설시장 동향 및 전망과 해외건설 발주 트렌드 변화 전망 및 대응 전략을 살펴보고자 합니다. 또한, 한국해외인프라도시개발공사에서 매월 제공하는 글로벌 PPP 사업 동향 중 주요 내용을 다뤄보고자 합니다.

기획연재 해외건설과 관련하여 다양한 아이템을 중심으로 보다 생생하고 흥미있는 내용을 시리즈로 소개합니다.

222023년 기획과제에서는 주요국 건설법령에 대해 다뤄보고자 합니다. 이번 호에는 우크라이나 건설제도에 대한 주요 내용에 대해 소개하고자 합니다.

심층이슈 최근 이슈되고 있는 해외건설 관련 주제에 대해 외부 전문 필진의 기획연구 및 조사내용을 소개합니다.

올해가 국토교통 ODA 10년이 됐고, 해외건설협회에서 ODA 업무를 수탁받은지 3년이 된 해인 만큼 그동안의 ODA 현황을 돌아보고, 미래 방향성을 제시하고자 합니다. 이러한 시점에 금번 호에는 국제개발협력과 국토교통 ODA, 국토교통 ODA 10년의 평가와 전망, 글로벌 복합위기, 개발협력, 해외건설의 통합적 접근에 대해 살펴보고, PPP 사업 추진시 EDCF자금 활용방안 및 고려사항을 다뤄보고자 합니다.

법률정보 해외건설 수행과정에서 겪게 되는 다양한 법률 이슈(계약체결, 클레임, 하자보증, 대금 지급, 계약해지, 세금 등)에 대해 실제 발생(가능)한 사례와 함께 해결방안을 제시합니다.

이번 호 법률정보 코너에서는 사우디아라비아의 자국민 의무고용 정책(Nitaqat), 건설계약과 관련된 몇 가지 이라크법상 내용 및 실무적 쟁점, 대립적 계약모델에서 협력적 계약모델로의 전환을 소개하고자 합니다.

국토교통 ODA 수원국의 경제개발 및 복지증진을 주목적으로 하는 국토교통 ODA 사업 관련 주제에 대해 조사 내용을 소개합니다.

국토교통 분야 KSP·EIPP(세르비아 클라우드 기반 스마트시티 수립 전략 사업)에 대해 소개하고자 합니다.

해외건설통신원 해외건설협회에서는 다양한 현지 정보를 확보하고, 현지 수주 지원을 위해 운영 중인 해외협력원(관) 제도를 통해 최근 건설시장 동향 및 진출환경에 대한 정보를 제공받고 있습니다. 이러한 내용을 기업들에게도 공유하고자 하며, 현재 대한경제 [해외건설 특!파원]에서도 기고를 하고 있습니다.

이번 4분기에서는 사우디, 인도네시아, 미국, 페루 협력관(원)들의 기고를 통해 최근 건설시장 동향 및 현지 건설관련 제도, 관행 등에 대해 소개하고자 합니다.

해외건설 현지정보&이모저모 해외건설협회와 한국해외인프라도시개발공사(KIND)의 해외인프라협력센터 현지정보와 해외건설 정책과 관련된 해외건설업계, 유관 부처, 연구기관의 세미나, 주요 행사 등의 활동상황 등 최근 동향을 전합니다.

04 2024년 해외건설협회장 신년사

06 트렌드 워치

- 07 이스라엘-하마스 무력 충돌 이후 중동 건설시장 동향 및 전망
19 해외건설 발주 트렌드 변화 전망 및 대응 전략
31 글로벌 PPP 사업 동향(2023.4분기)

37 기획연재

- 38 우크라이나 건설 제도

47 심층이슈

- 48 국제개발협력과 국토교통 ODA
56 국토교통 ODA 10년의 평가와 전망
64 글로벌 복합위기, 개발협력, 해외건설의 통합적 접근
75 PPP 사업 추진시 EDCF자금 활용방안 및 고려사항

80 해외건설 법률정보

- 81 사우디아라비아의 자국민 의무고용 정책(Nitaqat)에 관하여
91 건설계약과 관련된 몇 가지 이라크법상 내용 및 실무적 쟁점
100 대립적 계약모델에서 협력적 계약모델로의 전환-얼라이언싱 계약모델을 중심으로

107 국토교통 ODA

- 107 국토교통 분야 KSP·EIPP- 세르비아 클라우드 기반 스마트시티 수립 전략 사업

114 해외건설통신원

- 115 해외건설수주 1조불 시대를 앞두고 한-사우디인프라협력센터 출범을 맞아...
117 인도네시아 대선과 신수도 프로젝트 전망
119 미국 경제지도 새판짜기와 진출전망
121 한국과 다른 페루의 독특한 비즈니스 관행

124 해외인프라협력센터 현지정보

146 이모저모



2024년 해외건설협회장 신년사

존경하는 해외건설인 여러분,

2024년 새해가 밝았습니다.

여러분 모두 소망하시는 일을 성취하시고, 가정에 건강과 행복이 가득하시기 바랍니다.

지난해 해외건설산업은 녹록지 않은 여건 속에서도 우리 기업들의 선전이 빛난 한 해였습니다. 해외 건설업체는 국제정세 불안과 금리, 원자재값 상승과 같은 어려움 속에서도 민관이 한뜻으로 뭉쳐 활로를 개척하였습니다.

해외건설협회 또한 원팀코리아에 참여해 사우디 네옴시티와 우크라이나 재건사업 진출을 위해 현장에서 뛰었고, 해외건설 근로자 처우개선을 위한 비과세 급여 한도 상향과 해외건설 근로자 민영주택 특별 공급 방안을 이끌어내는 등 전방위적 지원 활동을 펼쳤습니다.

2023년 해외건설 수주는 해외건설인들의 노력과 정부의 지원에 힘입어 작년 수주를 상회하는 좋은 성과를 거뒀습니다. 이로써 우리 해외건설 산업은 4년 연속 300억 달러 이상 수주는 물론, 수주 누계 1조 달러 달성이라는 역사적인 순간을 목전에 두게 되었습니다.

해외건설인 여러분,

고금리와 인플레이션이 글로벌 경제를 위협하는 상황이 지속되고 있지만, 글로벌 시장조사기업 IHS Markit은 올해 세계 건설시장 규모가 전년대비 6.0% 성장할 것으로 전망하고 있습니다. 이는 우리 해외 건설기업의 기회가 더 늘어날 수 있다는 기대를 갖게 하는 대목입니다.

해외건설협회는 2024년 본격화될 핵심 프로젝트에 우리 기업의 수주 소식이 이어질 수 있도록 역량을 집중하여 지원하겠습니다.

네옴시티를 위시한 중동의 메가프로젝트와 우크라이나 재건사업의 본격적인 발주에 대비하고, 아프리카, 남미 등 신시장과 주요 선진국에 시장개척단을 파견하여 수주지역 다변화에 앞장서겠습니다.

해외건설 유망 국가를 발굴하고 해당 국가의 건설환경에 대한 심층 정보를 조사하여 해외 진출 기업들에게 길잡이가 될 수 있는 정보 체계를 구축하겠습니다.

원스톱 헬프데스크를 통해 해외건설 초도 기업에게 맞춤형 상담을 제공하고, 수주활동 비용을 지원하여 중소기업과 스타트업의 해외건설 진출을 적극 뒷받침하겠습니다.

해외건설시장에 투자개발형(PPP) 사업의 비중이 늘고 있는 트렌드에 맞게 협회의 지원체제도 대폭 개편하겠습니다. 다양한 유형의 투자 사업을 실효성 있게 뒷받침할 수 있도록 해외건설 투자금융, 융복합 사업 등을 아우르는 플랫폼 역할을 강화하고 투자개발형 사업의 핵심 인재 양성을 위한 사업도 추진하겠습니다.

존경하는 해외건설인 여러분,

최근의 해외건설시장은 국가대항전으로 불릴 만큼 민관의 협력이 중요합니다. 해외건설협회는 앞으로도 기업과 정부, 공공기관 간의 상시적 소통을 위한 가교 역할을 충실히 수행하겠습니다.

다양한 금융기관과 협력하여 정책금융 지원과 보증지원 확대를 추진하고 해외건설 활동에 장애물이 되는 불합리한 규제 개선을 관계기관에 건의하여 해외건설산업의 경쟁력을 높여 나가겠습니다.

2024년은 갑진년 청룡의 해입니다. 새해에는 여의주를 물고 하늘로 승천하는 청룡의 기세로 대한민국 해외건설이 수주 누적 1조 달러를 넘어 더 높은 곳으로 힘차게 도약하는 해가 되기를 기원합니다.

2024년 1월 1일

해외건설협회장 박 선 호





트렌드 워치

이스라엘-하마스 무력 충돌 이후 중동 건설시장 동향 및 전망
해외건설 발주 트렌드 변화 전망 및 대응 전략
글로벌 PPP 사업 동향(2023.4분기)



이스라엘-하마스 무력 충돌 이후 중동 건설시장 동향 및 전망

지 영 구

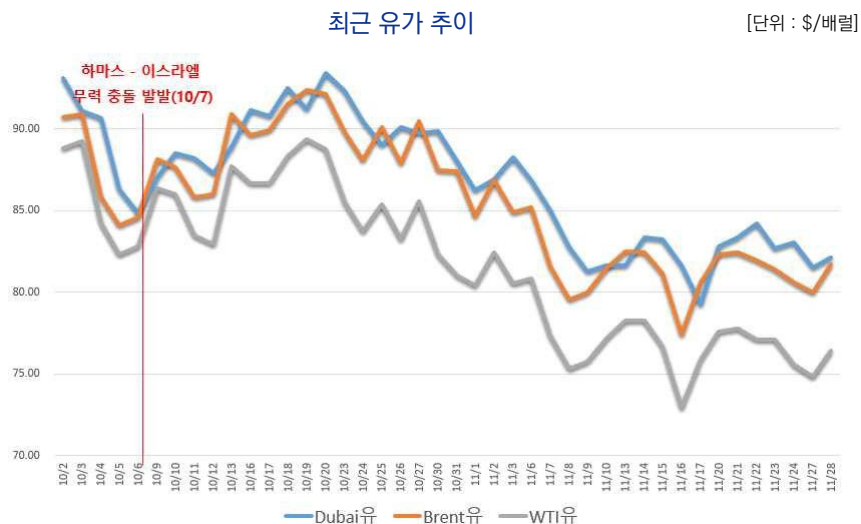
해외건설정책지원센터 책임연구원

※ 본 보고서는 11.24 임시 휴전한 이스라엘-하마스 무력 충돌이 중동 건설시장에 미치는 영향을 유가와 함께 살펴보고 GlobalData¹와 Meed 자료를 통해 향후 중동건설시장의 전망을 검토하여 우리기업이 중동건설시장 진출에 고려해야 할 사항들을 제언하고자 작성했음

* 건설시장 자료는 주로 IHS Markit² 자료를 참고하나, 다양화된 시각에서도 검토가 필요하여 비교적 보수적인 GlobalData 자료를 활용함

I. 이스라엘-하마스 무력 충돌과 유가

- 이스라엘-하마스 무력 충돌로 인해 일시적으로 상승(Dubai유 기준 10.20 93.44\$/배럴)했던 유가는 이스라엘-하마스 무력 충돌 직전보다 낮은 수준으로 회귀함. 원유의 대체재인 천연가스(Dutch TTF 기준)는 전쟁 직전 대비 약 20% 가량 가격이 상승한 후 하락 추세임



출처 : Petronet - 일일국제원유가격(11.29)

¹ GlobalData : UK 기반, 글로벌 컨설팅사로 IHS Markit과 함께 양 기관의 자료를 검토함으로써 상호 비교 및 다양한 시각에서 세계 건설시장 검토가 가능

² IHS Markit : 미국 'S&P 글로벌'사와 2022년 합병한 글로벌 컨설팅 회사

- ◎ 하마스의 이스라엘 공격 직전(10.6) 82~84\$/배럴 수준이었던 유가가 10.20에 88~93\$/배럴로 전쟁 이후 고점을 찍고 하락하여 11.28 기준 76~82\$/배럴 수준을 기록 중임. 이스라엘-하마스 무력충돌이 유가에 큰 영향을 준다고보다는 아래와 같은 요소 및 다양한 상황에 의해 유가가 형성되고 있음

- 세계적으로 어려운 경제상황 속 산업활동이 위축되면서 단기적으로 석유 수요가 감소하고 가격이 하향하고 있음
 - 미국의 견조한 원유생산량(1,320만 배럴/일)이 시장을 안심시키는 효과를 발동
 - 사우디 등 산유국은 유가 하락에 유가 반등 및 유지를 위해 추가감산 및 감산 조처 연장 등을 고려하고 있음. 11.30(당초 11.26에서 연기) 개최될 OPEC+ 회의에서 유가 반등을 위한 대책이 나올 수도 있음
- ◎ 중동 내 이스라엘과 하마스 간의 무력 충돌이 양국간 적정 수준에서 마무리 될 경우 이스라엘과 팔레스타인은 원유생산이 미미한 수준이기 때문에 국제 유가 상승에 미치는 영향은 제한적일 수 있음. 11.24 기준 임시 휴전 상태로, 가능성이 높지 않지만, 양국간 공격 재발, 미국과 이란 등 여타 중동국가들의 무력 분쟁 개입이나 호르무즈 해협 봉쇄 등으로 중동지역 원유의 생산이나 유통에 지장이 발생할 경우 배럴당 100\$ 이상으로 급등할 여지가 있음
- ◎ 한편, 천연가스 가격은 이스라엘이 타마르 가스전 가동을 일시적으로 중단하면서 상승 추이를 보였고, 이스라엘 가스전 가동 중단이 장기화될 경우 유럽 가스 가격이 연쇄적으로 상승할 가능성이 있었음. 11.9 가스전을 재가동함에 따라 이스라엘-이집트 가스관을 통해 물동량이 분쟁 이전 수준을 회복하고 있어 리스크가 상쇄되고 있음

최근 천연가스(Dutch TTF) 가격 추이

[단위 : 유로/MWh]

출처 : <https://www.ice.com>(11.29)

- ◎ 하지만 중동지역 내 역학 관계 변화에 따라 지정학적 리스크, 원유나 천연가스의 가격은 얼마든지 급변할 수 있으며, 여러 시나리오에 대비할 필요가 있음

II. 중동지역 건설시장 동향 및 전망

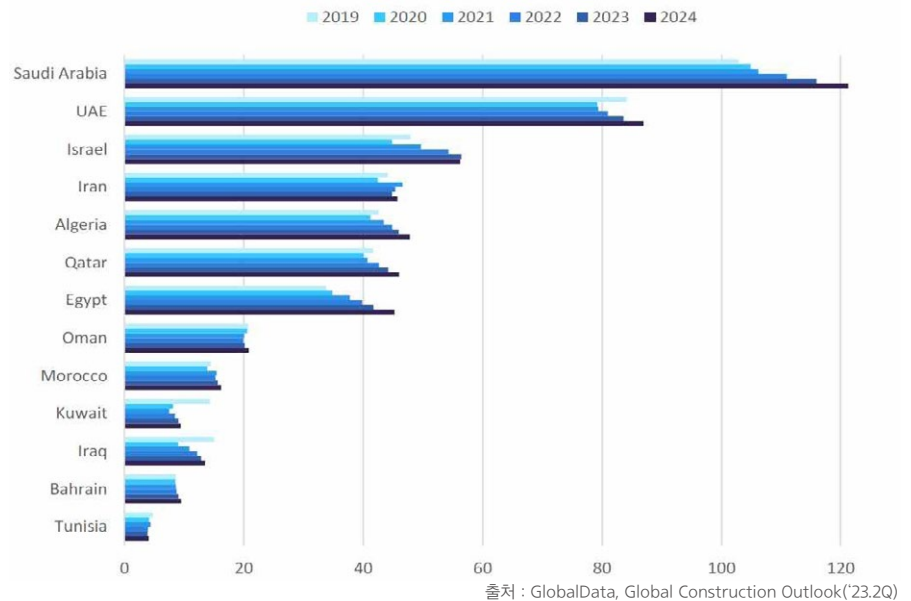
1. 중동(MENA) 개괄

- 2022년 중동지역 건설시장 규모는 전년 대비 3.4% 성장한 5,033억불로

전망 (세계시장의 4.2%)

중동지역 건설시장 규모

[단위 : 10억불]



- ◎ MENA 지역은 러시아 가스 제재, 석유·가스의 수요 및 가격 상승 등에 힘 입어 대부분의 석유 및 가스를 수출하는 중동지역 국가에서 2022년 막대한 수익 흑자를 창출했음. 이에 따라 건설산업 전반에 걸쳐 투자가 가속화될 여지가 있고 향후 전망 또한 여전히 밝음. 중동지역의 건설산업은 2023년 3.3% 성장하고 2023년에서 2027년 기간 동안 연평균 4.42% 성장할 것으로 예상됨
- ◎ 다만, 높은 인플레이션과 미 연준의 금리 인상을 반영하는 글로벌 금리 상승 현상이 중동지역 건설시장 성장에 리스크로 작용하고 있고, 지정학적 불확실성(이스라엘-하마스 무력 충돌 등)은 투자자의 중동지역에 대한 신뢰도를 계속적으로 떨어뜨리고 있음

2. 사우디

- **(경제)** 국제통화기금(IMF, 2023. 4월)은 사우디가 올해와 2024년에 각각 3.1% 씩 성장할 것으로 전망함. 재무부 발표에 따르면, 2023년 1Q에 749억불의 수 익을 올렸고, 총고정자본형성³(GFCF, Gross Fixed Capital Formation)도 2023년 1Q에 전년 동기 대비 17.6%가 증가했음. 그러나 단기적으로는 건설 자재 가격 상승, 높은 인플레이션과 금리는 건설업계에 부담으로 작용하고 있음

³ 총고정자본형성(GFCF, Gross Fixed Capital Formation) : 생산 과정에서 사용되는 고정 자산에 대해 주어 진 기간 내에 생산자가 투자한 총 가치를 나타내는 거시 경제 개념. 비즈니스 신뢰도와 투자 수준을 반영하는 경제 건전성의 핵심 지표로 GFCF의 증가는 기업이 미래 성장에 투자하고 있으며 이는 생산성 증가와 경제 확장으로 이어질 수 있음을 나타냄

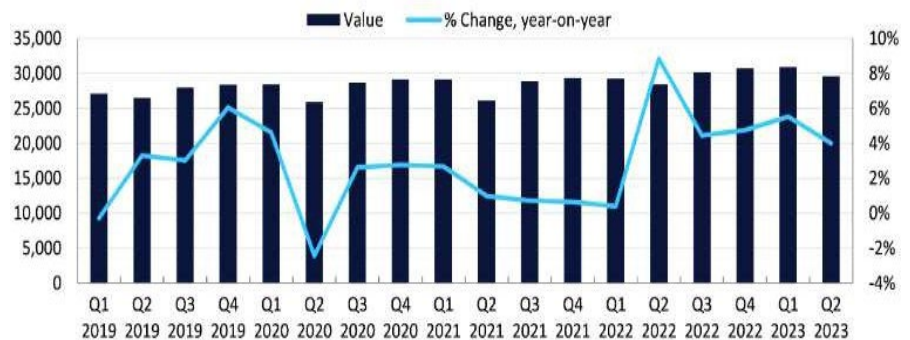
항목	단위	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Real GDP growth	%	8.7	3.1	3.1	3	3	3
Nominal GDP	\$ billion	1,108.10	1,061.90	1,082.10	1,120.10	1,162.00	1,207.50
Inflation	%	2.5	2.8	2.3	2	2	2
General government net borrowing/Lending	% GDP	2.5	-1.1	-1.2	-0.8	-0.3	-0.1
Exchange rate	SAR/\$	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
Population	Million	34.8	35.5	36.2	36.9	37.7	38.4

출처 : IMF(2023. 4월)

- **(정치·외교)** 이스라엘-하마스 무력 충돌로 인해 당초 추진 중이던 사우디-이스라엘 수교가 중단되어 차질이 발생한 가운데, 미 바이든 행정부는 사우디를 아브라함협약⁴에 참여시켜 미-사-이 연대 구축을 지속 추진할 것으로 전망됨
- **(건설시장)** 사우디 건설시장은 GDP의 약 13.2%(2022년 기준)를 차지하는 중요 기간산업 중 하나로, 2023년 건설시장규모는 전년 대비 4.5% 성장한 1,390.9 억불로 추정되며, 2024년부터 2027년까지 5%의 연평균 성장률을 기록할 것으로 전망됨
 - ◎ 코로나19 팬데믹 종식과 함께 폭증한 원유 수요증가에 따른 고유가를 유지하면 발생한 재정 흑자로 인한 경제여건 개선, 운송, 에너지, 산업분야의 주요 개발 프로젝트 추진에 대한 공공 및 민간부문 투자에 힘입어 건설시장은 꾸준히 성장할 것으로 전망됨
 - ◎ 사우디 통계청(GaStat)에 따르면 사우디 건설산업의 부가가치는 2022년 3Q에 전년 동기 대비 4.4%, 2022년 4Q에 4.8%, 2023년 1Q에 5.5%가 증가하는 등 꾸준한 성장세를 기록하고 있음

사우디아라비아 건설 부가가치

[단위 : 백만 SAR, 고정가격]



출처 : 사우디 통계청(GaStat), GlobalData

⁴ 아브라함 협약 : 2020년 9월 15일 미국의 중재로 이스라엘이 바레인·아랍에미리트(UAE)와 정식 외교관계를 수립한 협정

- ◎ 사우디 'Vision 2030' 계획에 따른 GIGA 프로젝트에 대한 투자에 힘입어, 2024년에서 2027년 기간 동안 연평균 5%의 성장률을 기록할 것으로 전망됨
 - Vision 2030에 따라 2030년까지 2.4만호의 주택과 360만㎡의 사무 공간을 개발할 계획
 - 총 1.9조 SAR(5천억불) 규모의 NEOM 프로젝트를 추진하여 스마트도시, 항구, 산업단지, 연구센터, 스포츠 및 엔터테인먼트, 관광 등 명소를 북서부 지역 26,500km² 부지에 개발하고 있음
 - 2060년까지 탄소중립을 달성하기 위해, 재생에너지 용량을 2021년 4.9GW에서 2024년 27.3GW, 나아가 2030년에는 58.7GW로 확대하겠다는 장기적인 목표에 따라, 재생에너지 시설 건설은 지속적으로 확대될 것으로 예상됨
- ◎ 2030년까지 27.5GW의 태양광 용량을 추가하기 위해, 사우디 수전력청(WERA)은 2023년 5월, 106개에 달하는 에너지 전문 회사가 전국에 걸쳐 소규모 태양광 에너지 사업을 실행할 수 있도록 승인했다고 발표했음
 - 사우디 부동산 개발 기금(Saudi's Real Estate Development Fund)은 사우디 주택시장 활성화를 위해 2023년 1Q에만 36.4억불에 상당하는 금융 계약을 체결했고, 외국인(non-Saudi residents)들도 사우디 내 재산을 소유할 수 있도록 허용하는 법안을 준비하고 있음
 - 특히, 사우디 'VISION 2030'의 핵심 중 하나인 5천억불이 투자되는 NEOM 프로젝트를 통해 건설시장이 더욱 견고하고 활발하게 성장할 것으로 예상되며, NEOM 프로젝트는 스마트도시, 항구 및 비즈니스 구역, 산업단지, 연구 센터, 스포츠 및 엔터테인먼트, 관광, 물류지역 등을 포함해 사우디 북서부 지역에 2.65만km² 면적에 건설될 계획임
 - NEOM City를 통해 사우디가 대형 프로젝트를 선도하고 있으며, 도로, 철도, 공항 등 다양한 인프라 건설에 대한 공공 및 민간부문의 투자에 힘입어 다양한 인프라 건설 프로젝트가 발주될 예정으로, 본격적인 추진에 앞서, 프로젝트에 참여하는 인력에 제공될 숙소로 활용할 총 5만호의 주거시설 건설에 40억불을 투자하여 시작했음
 - 타북 지방 NEOM City 개발의 일환으로 12개 섬 지역에 인프라 개발 작업을 시작했고, 교통부는 리야드 내 Al-Nahda road Park의 현대화 및 유지 관리 사업을 시작했는데, 총 4.75억불을 투자하여 2025년까지 고속도로 복원, 도로 확장, 횡단보도 및 방음벽 건설 등을 완공할 계획임

- ◎ 사우디는 비석유부문 활동에도 투자를 강화하며, 인공지능 전략 개발, 청정 에너지로의 전환, 현지화를 포함한 인력개발, 더 라인, 지속적 경제 전환 노력 등을 추진하고 있음. 2023년 2분기 비석유 민간부문 성장률이 전년 동기 대비 5.8%를 기록하며 비석유 산업 전반에서 활발히 성장하고 있음

MENA지역 대규모 장기 프로젝트

프로젝트명	국가	금액(억불)
NEOM – NEOM City Development Program	사우디	2,585.5
NEOM – NEOM City: The Line	사우디	1,250.1
New Murabba Development Co – The New Murabba	사우디	464.6
Diriyah Company – Diriyah Gate Investment Program in Riyadh	사우디	405.9
RMH – Rua Al Madinah Development	사우디	281.8
RCRC – Green Riyadh	사우디	221.4
ACUD – Entertainment District in Egypt	이집트	200.0
Emaar Properties – The Oasis	UAE	197.7
ROSHN – Sedra District Community Homes	사우디	176.5
Duqm Development – Duqm New Town	오만	172.8
Shamiyah – Haramin Access Project: Mecca Gate	사우디	161.5
JCDC – Jeddah Central Project	사우디	155.3
PIF – The North Pole	사우디	150.0
EEC – King Abdullah Economic City (KAEC)	사우디	141.9
NHC – Dahiyat Al-Fursan	사우디	137.3
Qatari Diar – City Gate Development In New Cairo	이집트	118.6
Masdar – Masdar City	UAE	118.0
PAHW – South Al Mutlaa City	쿠웨이트	116.3
Ministry of Education – National Schools Project in Iraq	이라크	114.4
Mol – Security Compounds	사우디	113.4

출처 : MEED Projects(2023. 8월)

3. 사우디 외 주요 중동 국가

● UAE

- ◎ 인프라, 에너지, 주택건설 프로젝트의 발전에 힘입어 올해 3.3%의 실질 성장이 예상됨. 2024년에서 2027년까지 연평균 3.9% 성장을 기록할 것으로 예상됨
- UAE의 국영 석유 회사인 아부다비 국영 석유 회사(ADNOC)는 2022년 11월에 2023년부터 2027년까지 5,509억 디르함(1,500억 달러)을 투자할 계획을 발표했으며, 이는 2022-2026년 투자 계획인 4,664억 디르함(1,270억 달러)에서 증가한 것으로, 이를 통해 원유생산 능력을 2020년 일일 400만 배럴에서 2030년 500만 배럴로 확대하려는 계획임

- 2022년에 전년 대비 6.3%가 증가한 220억 달러의 FDI를 유치했는데, 석유 및 가스 부문이 총 FDI의 59%였고, 약 10억불 규모의 그린 수소 플랜트에 대한 투자를 비롯하여, 대부분의 투자가 재생에너지, 석유 및 천연가스, 부동산, 헬스케어 부문에 집중되어 있음
- UAE 건설산업은 에너지 전략 2050, 아부다비 경제 비전 2030, 셰이크 자예드 주택 프로그램, 두바이 관광전략 등의 진보적인 UAE 정부 이니셔티브를 통해 보다 강화된 정책과 투자가 이루어질 것으로 예상됨

● 카타르

- ◎ 카타르는 2022년 월드컵 준비를 위해 투입한 막대한 지출의 기저효과로 인해 2023년 -5.7%, 2024년 -0.9%로 위축될 것으로 전망됨
- 세계 최대의 LNG 수출국인 카타르는 2022년 초 러시아의 우크라이나 침공 여파로 급등한 LNG 가격이 2023년 1월 이후 55%가 급락(2023년 9월 초 기준)하면서 투자 및 공공지출에 대한 부정적인 영향을 미치고 있음
- 카타르 공공사업청(Ashghal) 및 수전력공사(Qatar General Electricity and Water Corporation(Kahramaa))는 건설시장 활성화를 위해 2024년에 700억 QAR(약 192억불) 규모의 프로젝트 입찰을 추진할 예정임

● 이집트

- ◎ 이집트 건설시장은 2023년 4.8%로 2022년 5.5% 대비 다소 둔화된 성장을 보일 것으로 예상됨. 이집트 기획경제개발부(MPED)에 따르면, 건설산업에 대한 총 공공투자는 2023년 1분기에 전년 동기 대비 18% 감소함
- 에너지 가격 상승, 건설 자재비 상승, 공급망 차질, 이집트 파운드화 약세로 인한 지속적인 경제 불안정이 건설시장 성장에 큰 하방리스크로 작용하고 있으나, 2024년부터 2027년 사이에 주요 건설프로젝트에 힘입어 평균 9.2%의 성장률을 보일 것으로 전망되고 있음
- 2023년 5월 로사툼社は 엘다바 원자력 발전소 3호기 건설 작업을 시작했고, 2022년 착공한 1·2호기 공사가 한창 진행중에 있음. 1.2GW 용량의 원자로 4기를 건설하는 사업으로 총 건설비용은 6,496억 EGP(약 288억불) 규모임
- 2023년 5월 이집트 전력재생에너지부 장관은 재생에너지원 비중을 2022년 전체 에너지 생산의 20%에서 2035년 42%, 2040년까지 60%로 늘리는 것을 목표로 한다고 밝혔음. 이에 이집트 천연가스회사(EGAS)는 1.5GW 규모 풍력 발전 단지 건설에 약 15억불을 투자기로 결정했고 2024년

2분기에 시작 하여 2026년 2분기말 완료할 계획으로 추진 중에 있음

2023년도 MENA지역 계약규모 상위 프로젝트

프로젝트명	국가	규모(억불)
Marjan/RAK Hospitality/Wynn Resorts – Al-Marjan Multipurpose Integrated Resort	UAE	31.2
SBF – Riyadh Sports Boulevard: Zone 6: Package A,B,C,D,E	사우디	19.0
Abu Dhabi Housing Development Authority – West Baniyas Residential	UAE	13.7
Tiger Group – Business Bay: Tiger Tower	UAE	10.9
NEOM – NEOM City: Community Villages: Wave 1: Two Clusters	사우디	9.2
Modon Properties – Hudayriyat PDA: Enabling Works Package	UAE	8.0
NEOM – NEOM City: Package 16C Oxagon Port: Dredging and Quay Wall:	사우디	8.0
Al Habtoor Group – Al Habtoor City: Al-Habtoor Tower	UAE	8.0
Banian/Palma Holding – Palm Jumeirah: Serenia Living (Plot No. PJCRC17B)	UAE	6.5
Umm Al Qura – Masar: Package B: Hilton Garden Inn	사우디	6.5
Sobha – Dubailand: Sobha Reserve	UAE	6.1
ROSHN – Community Homes in Eastern Province: Hofuf: Phase 1	사우디	5.0
DAMAC – Cavalli Casa Tower (Plot No. A-001-003-3827585)	UAE	4.4
NEOM – NEOM City: Modular Staff Accommodation Apartments	사우디	4.3
ALDAR/Diamond – Yas Island: Sustainable City	UAE	3.9
Government of Sharjah – Governmental Residential Housing Complex	UAE	3.9
ROSHN – Community Homes in Eastern Province: Hofuf: Al Fulwa: 4,000 Villas	사우디	3.7
AREIC/Red Sea Global – RSTP: Phase 1: Shurayrah Island: Hotel West 3	사우디	3.5
Ministry of Youth & Sport – Housing Complex for Employees in Baghdad	이라크	3.5
Nakheel – Jebel Ali Village Redevelopment: Townhouses & infrastructure Package 2	UAE	3.5

출처 : MEED Projects(2023. 8월)

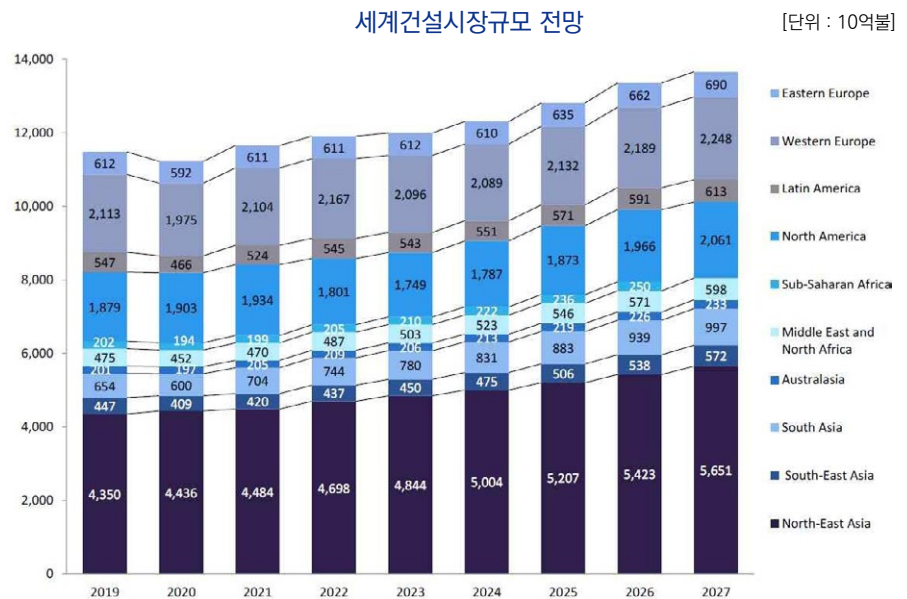
MENA지역 입찰 진행중 프로젝트(약 340억불)

프로젝트명	국가	규모(억불)
PAHW/LH – South Saad Al-Abdullah Residential City	쿠웨이트	55.0
Shomoul Holding – The Avenues Khobar	사우디	18.7
Eagle Hills – Ramhan Island Development	UAE	18.2
RCRC – Riyadh Art	사우디	16.8
New Murabba Development Co – The New Murabba: Mukaab	사우디	14.8
SBF – Riyadh Sports Boulevard: Zone 6: Package F	사우디	7.5
KOC – North & South Kuwait Revegetation Project	쿠웨이트	6.8
ADNOC Offshore – Das Island Facility: New Housing Development	UAE	6.7
MOJ – Judicial Complex and Appeal Court Buildings	사우디	6.4
Qatar Airways – Qatar Airways Training Academy Building	카타르	6.0
Arada – Jumeirah Golf Estates: Jouri Hills	UAE	5.4
Iran Ministry Airport City of Roads & Urban Development – Imam Khomeini	이란	5.4
ROSHN – Community Homes in Al-Kharj: 4900 Villas	사우디	5.3
ROSHN – Sedra District Community Homes: Phase 4	사우디	5.0
NEOM – NEOM City: Al Farashah Island Development	사우디	5.0
Alef Group – Hayyan Villa Community Development: Arim 1 & 2	UAE	5.0
NEOM – NEOM City: Ath Thughaba Island Development	사우디	4.5
Khazna – Dubai Production City: DXB 04 Data Center	UAE	4.1
Nakheel – MBR City: District 11: Opal Gardens	UAE	3.8
Ministry of Housing – Integrated Housing Development Projects: Al Amerat	오만	3.7

출처 : MEED Projects(2023. 8월)

Ⅲ. 시사점 (중동시장 진출 제언)

- 이렇듯, 이스라엘-하마스 무력 충돌은 중동전쟁으로 확대될 가능성을 내포하고 있지만, 이스라엘과 팔레스타인에 국한될 경우에는 유가나 각국의 사업발주에 큰 영향을 주지는 않는 것으로 보임. 앞서 살펴본 중동 건설시장 동향 및 전망과 함께 전반적인 세계 건설시장의 상황을 살펴보고 중동지역 내 우리기업의 진출전략을 모색하고자 함
- 글로벌 컨설팅사인 GlobalData의 자료에 따르면, 2023년 세계 건설시장 규모는 2022년(11조 9,240억불) 대비 0.58% 성장한 11조 9,930억불로 전망됨
 - * IHS Markit 세계 건설시장 성장률(4.7%) 전망 대비 다소 보수적인 예측으로 IHS Markit의 전망치인 14조 1,019억불 대비 2.1조불 낮음



출처 : GlobalData, Global Construction Outlook('23.2Q)

- ◎ 작년부터 이어진 글로벌 인플레이션 상승, 금리인상(건축통화정책) 등 어려운 시장 상황의 영향으로, 대부분의 선진국에서는 신규 건설 허가가 감소하고 있고, 동남아시아 등 주요 개발도상국들도 예산 부담으로 발주가 감소하는 추세임
 - 특히 2022년에 -8.2%의 마이너스 성장을 기록한 미국의 지속적인 약세(2023년 -2.5% 성장률 예측)와 서유럽의 -3.3% 성장률 예측이 전체 성장률 전망치를 하방으로 이끌고 있음
 - 또한 글로벌 공급망에 대한 더딘 정상화, 러-우 전쟁, 이스라엘-하마스 무력 충돌 등 지정학적 리스크의 잔존에 따른 불확실성이 세계건설시장의 낮은 성장률(0.58%)에 영향을 주고 있음
- 세계적 경기침체로 경색된 해외건설 시장에서 높은 유가로 인해 주요 산유국을 필두로 살아나고 있는 중동시장 진출이 다시 한번 강조됨에 따라, 아래와 같이 중동시장 진출에 대해 제언하고자 함
 - ◎ **(현지화 강화 대비)** 사우디, UAE, 카타르 등 주요 산유국 중심으로 현지화 강화 정책이 도입 및 확대되고 있어 이에 대한 대비가 필요
 - 사우디의 경우, 사우디인 의무 고용제도(Nitaqat)를 도입했고, 입찰 시 현지 생산제품 구매 비율 상향 적용, 현지인 고용 및 기술교육 여부 등을 검토하는 등 현지화 정책을 강화하고 있으며, UAE ADNOC은 ICV(In-Country

Value) 프로그램을 시행, 카타르는 자국제품 생산 증대 및 경쟁력 강화를 위한 타우틴(Tawteen) 정책을 도입하고 있음

- 이에 우리기업들은 현지화 강화 정책에 대한 철저한 대비가 필요함. 중동지역 내 경쟁력을 갖고 있는 현지기업과의 협업 또는 파트너십 관계 구축, 유능한 현지 인재 영입, 경쟁력 있는 현지 기자재업체 발굴 등이 필요할 것임

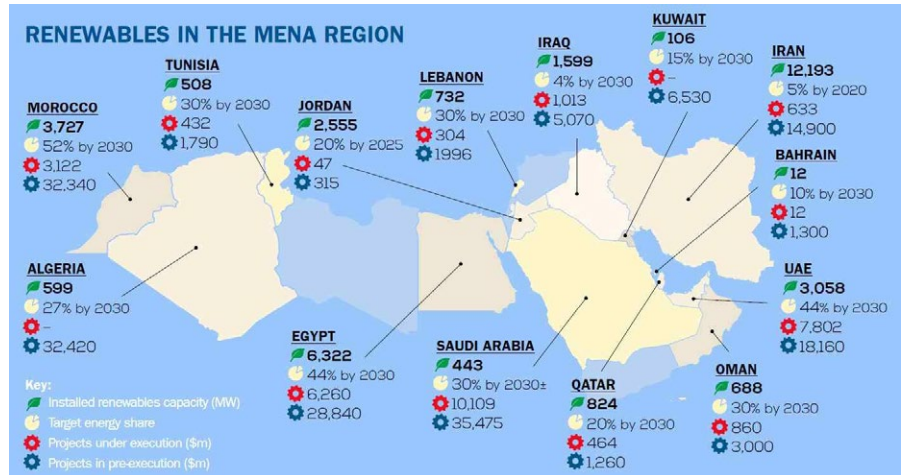
◎ **(투자개발사업으로의 발주패턴 전환 대비)** 각국의 인프라 프로젝트가 고도화되면서 PPP방식 등 민간투자를 적극적으로 유치하고 있고, 참여 시공자들도 단순 EPC사업 참여가 아닌 사업주로 일부 지분 참여하는 등 사업에 대한 금융조달을 SPC가 주도하는 투자개발형사업으로 발주패턴이 변하고 있음

- 예를 들면, 사우디는 민간투자 유치를 확대하고자 민간부문참여법(PSP Law, Private Sector Participation Law)을 제정했고, 카타르도 병원, 학교, 하수처리 사업 중심으로 PPP 발주를 확대하고 있음
- 이에 우리 기업은 적극적으로 투자개발형사업에 참여하는 자세가 필요하고, 우량사업을 기획 및 발굴, KIND 및 ECA의 적극적인 투자 지원을 통한 뒷받침이 필요함

● **(탈석유화 정책 대비)** 중동 지역 국가는 재정 수입의 상당 부분을 원유·가스 수출에 의존하고 있는데, 유가 변동에 취약하다보니 안정적인 재정확보를 위해 비석유산업 육성을 통한 탈석유 경제 개혁을 추진하고 있음. 특히 우리 건설기업들은 Oil & Gas 등 전통 에너지를 벗어난 그린 에너지 개발 사업을 주목할 필요가 있음

- 단기적으로는 80~100불/배럴로 유지되는 유가를 바탕으로 전통적인 석유화학 플랜트 증설 및 현대화 프로젝트 발주가 예상되지만, 장기적으로는 RE100 등 전 세계적인 그린 에너지 확대 추세에 발맞춰 신재생에너지 산업의 성장과 함께 석유에 대한 의존도가 낮아질 수 밖에 없음. 이에 우리기업은 관련 기술 및 산업 선점에 필요한 요건을 개발·확보하는데 주력해야 할 것임
- MEED에 따르면, 지난 10년간 사우디, 이집트, UAE를 중심으로 중동(MENA) 지역에서는 480억불이 넘는 재생에너지 사업을 발주했고, 향후 추진될 재생 에너지 사업의 규모가 약 1,500억불에 달할 것으로 예상됨

중동(MENA)지역 재생에너지 현황



출처 : MEED(2023. 11월)

- 사우디는 국가 재생에너지 프로그램(NREP)을 통해 2030년까지 58.7GW의 재생에너지 용량을 건설할 계획으로 약 300억불이 투자될 것으로 예상되며 30%는 공공입찰을 통해 발주하고, 나머지는 사우디 국부펀드 Public Invest Fund를 통해 개발할 계획임
- 오만은 연간 그린 암모니아 1천만톤에 해당하는 25GW 규모의 육상 풍력/태양광 에너지를 통해 그린 수소를 생산하는 시설 개발을 4단계에 걸쳐 추진할 계획임
- 이처럼 향후 중동지역 내 다양한 Green Energy 사업이 발주될 것으로 예상되며, 우리기업의 수주기회가 증대될 것으로 예상됨



해외건설 발주 트렌드 변화 전망 및 대응 전략

정지훈

해외건설정책지원센터 차장/책임연구원

I. 전 세계 인프라 투자 소요액 전망

- Global Infrastructure Hub*에 따르면, 전 세계적으로 필요한 인프라 투자 필요액 대비 공급 간 격차를 의미하는 인프라 투자 소요액(Investment Gap)은 향후 5년('23~'27년) 동안 총 2조 6,940억 불로 추정된다.

※ 미국, 프랑스를 비롯한 G20가 '14년, 호주에 설립한 비영리단체로, 인프라 정보 생산-공유-안전 발굴을 통해 지속가능한 인프라 건설에 기여함을 목적으로 함

- 즉, 향후 투자 소요액이 과거 5년('18~'22년) 동안의 수치 2조 2,295억 불 대비 20.8% 증가한다는 전망이다. 이는 도시화에 따른 신규 도로 등 교통 인프라, 발전소, 상·하수도 시설 및 노후 인프라에 대한 개보수 수요 증가가 복합적으로 나타난 결과로 해석할 수 있다.

전세계 인프라 누적 투자 소요액 비교

향후 5년 동안 누적 투자액 규모는 과거 5년 대비 20.8% 증가할 것으로 전망



연도별 투자 소요액 현황 및 전망 (단위: 억불)

구분	금액	구분	금액
'18	4,087	'23	5,017
'19	4,273	'24	5,202
'20	4,459	'25	5,388
'21	4,645	'26	5,574
'22	4,831	'27	5,760

출처 : Global Infrastructure Hub

전 세계 인프라 투자 소요액 추이 및 전망 (단위: 억불)



출처 : Global Infrastructure Hub

- 공종별 투자 소요액 규모를 살펴보면, 도로 분야 1조 4,540억 불(비중 54.0%)로 추정되며, 에너지 5,252억 불(비중 19.5%), 철도 2,074억 불(비 중 7.7%)로 3개 분야가 전체 투자 소요액의 81%를 차지한다. 이어 통신(1,825억 불), 물인프라(1,297억 불), 항만(998억 불), 공항(954억 불) 순이다.

공종별 투자 소요액 및 연평균 증가율



출처 : Global Infrastructure Hub

II. 선진국 및 중·저소득의 투자개발형 사업 현황 분석

- 전 세계적으로 매년 인프라 수요 충족을 위해 주로 국채 발행 등을 통한 정부 재정으로 자금을 조달하고 있으며, 부족한 부분을 다자개발 은행(MDB / '22년 기준 약 2,435억 불*)이나 주요 OECD 국가들의 유무 상 원조(ODA / '22년 기준 약 2,040억 불**) 등으로 충당하고 있다.

* Worldbank Group 1,044억 불(commitment), EBRD 131억 불(annual bank investment), EIB 783 억 불(financing agreement), ADB 205억 불(total ADB operation), IADB 147억 불(approvals), AfDB 82억 불(approvals), CABI 43억 불(approvals)

** '22년 기준 OECD DAC 30개 회원국의 총 ODA 지원규모는 2,040억 불 수준임

그러나, 여전히 매년 투자 필요액과 투자 공급액 사이에 5,000억 불 규모의 투자 소요액이 발생하게 된다. 이를 해소하고 인프라 사업을 원활하게 추진하기 위해서는 민간부문의 투자를 끌어내야만 하는 상 황이다. 이를 위해 각 국가는 소득 그룹별 특성에 맞는 투자개발형 사 업을 추진 중이다.

- 일반적으로 선진국의 경우, 신규 사업 및 노후 인프라에 대한 성능개 선 등을 위해 민간 투자 유치를 적극적으로 추진 중이다. 특히 민간기 업의 투자개발형 사업 참여를 확대를 위해 AP*(Availability payment) 방식 적용 등을 통해 투자개발형 사업을 활성화하고 있다.

* 인프라 등 시설물이 계약서에서 정한 성과기준을 충족하면, 해당국 정부가 사업자에게 주기적으로 일정 금액을 보조금 등의 형태로 지급하는 방식

- 반면 중·저소득국의 경우, 급격한 인구 증가 및 도시화에 따라 교통 및 발전 인프라 수요가 급증하고 있지만 높은 부채 비율 등 정부 재 정 상황 및 신용도 등을 고려해 이에 맞는 전략을 수립하고 있다.

- 특히 외국인 투자 유치 활성화를 위해 FDI 관련 법이나 PPP법 등 다양한 법·제도를 수립하고 있다. 하지만 투자개발형 사업 경험 부족 등으로 선진국 대비 어려움이 많은 상황으로 여전히 MDB나 ODA를 활용한 사업 추진을 더 선호하고 있다. 또 베트남 등 일부 개도국에서는 정부 부채 급증 등으로 PPP 등 투자개발사업에 관심을 돌리는 국가들 도 서서히 증가되는 경향이 동시에 나타나고 있다.

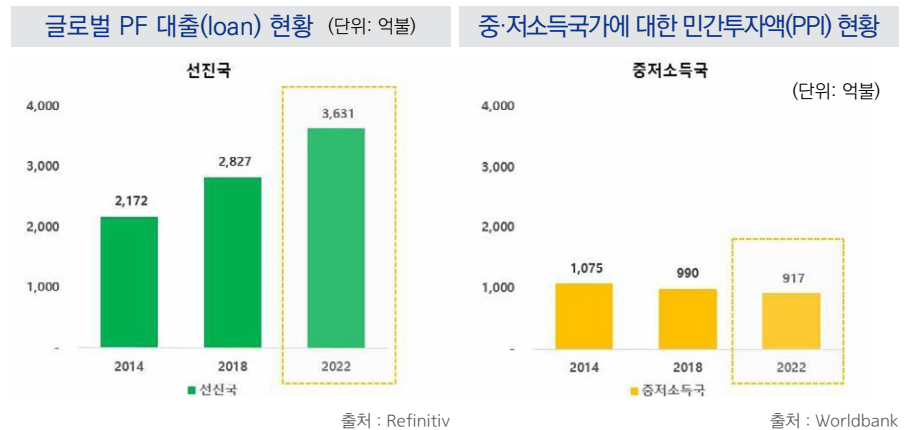
지금부터는 인프라 분야에 대한 글로벌 PF 시장 현황을 살펴보고, 주로 어떤 국가군에서 금융조달이 이뤄지고 있는지 살펴보기로 하겠다.

1. 글로벌 PF 대출(loan) 현황 분석

- 글로벌 금융정보기업 Refinitiv에 따르면, 발전·오일&가스 등 인프라 프로젝트에 투입된 글로벌 PF 대출(loan) 규모는 최근 5년('18~'22년) 동안 연평균 6.5% 증가하여 '22년 3,631억 불을 기록했다.

* 선진국 투자개발형 사업 규모는 Refinitiv PF 대출(loan)로, 중·저소득국가의 투자개발형 사업 규모는 Worldbank 민간투자액(PPI, Private Participation in Infrastructure)으로 가정

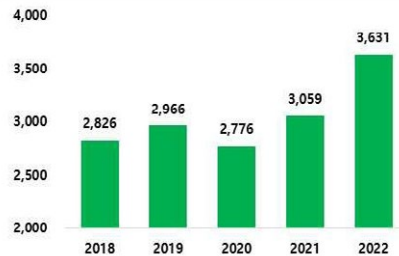
- Worldbank에 따르면, 최근 5년('18~'22년) 동안 중·저소득(low and middle income)국가 인프라에 대한 민간투자액(PPI)은 팬데믹 시기인 '20년 52.7% 급감 후 점진적 회복 중이다.



- 글로벌 PF 대출은 팬데믹 시기인 '20년에 6.4% 감소했으나, '21년부 터 코로나 이전 수준으로 회복했다. '22년에는 '21년 대비 18.7% 증가하는 등 투자개발형 사업에 대한 대출 확대가 지속되고 있다.
- 특히 미국을 중심으로 미주 지역 PF 대출은 연평균 10.6%, 영국·독일을 비롯한 유럽 및 사우디아라비아·UAE 중심의 중동 PF 대출은 연평균 8.0% 수준으로 급성장하고 있다.

- 유일하게 아시아, 태평양 지역 PF 대출은 연평균 2.3% 감소하는 등 부진하나, 이 지역 PF 대출 규모의 50%를 차지하는 호주 시장을 중심으로 '22년부터 회복세가 나타나고 있다.

글로벌 PF 대출(loan) 현황 (단위: 억불)



출처 : Refinitiv

지역별 PF 대출 현황 (단위: 억불)



출처 : Refinitiv

- 국가별 PF 대출 현황을 살펴보면, 미국 내 프로젝트에 대한 PF 대출액이 1,040억 불로 1위이며, 호주(413억 불), 영국(250억 불), 독일(176억 불) 등 선진국 시장 사업에 대한 PF 대출이 활발하다.

국가별 PF 대출 현황

(단위: 억불, % '22년 기준)

순위	국가	PF 대출액	비중	성장률
1	미국	1,040	28.6	67
2	호주	413	11.3	35
3	영국	250	6.9	7
4	독일	196	5.4	221
5	사우디아라비아	181	5.0	-46
6	이탈리아	152	4.2	235
7	브라질	123	3.4	12
8	프랑스	123	3.4	52
9	스페인	121	3.3	11
10	캐나다	116	3.2	147

출처 : Refinitiv

- PF 대출 주간사 현황을 살펴보면, 일본, 프랑스·스페인 등 유럽계 금융기관이 Top 10 구도를 형성하고 있는데, '22년 PF 전체 대출액의 36.0%를 차지하고 있다. Mitsubishi UFJ(194억 불, 1위), Sumitomo Mitsui(176억 불, 2위), Mizuho(122억 불, 7위) 등 일본 금융기관이 PF 대출의 13.5%를 주선하고 있다.
- 프랑스 금융기관인 Societe Generale(149억 불, 3위), Credit Agricole CIB(143억 불, 4위), BNP Paribas(121억 불, 8위), Natixis(75억 불, 10위)도 PF 대출을 활발히 하고 있는 것으로 나타났다.

PF 대출 주간사(Mandate Arranger) 현황 (단위: 억불, 건, '22년 기준)

순위	금융기관	PF 대출액	건수
1	Mitsubishi UFJ Financial Group	194	182
2	Sumitomo Mitsui Financial Group	176	148
3	Societe Generale	149	116
4	Credit Agricole CIB	143	143
5	Santander Corp	128	109
6	ING	124	99
7	Mizuho Financial Group	122	83
8	BNP Paribas	121	83
9	Bank of China	76	55
10	Natixis	75	61
18	KDB	51	29

출처 : Refinitiv

- 공종별 대출 규모를 살펴보면, 최근 5년 동안 발전, 오일&가스, 교통 인프라에 대한 PF 대출금액이 전체의 78.5%를 차지하고 있다. 성장률 측면에서 살펴보면, 데이터센터, 첨단사업 제조라인 신증설이 확대되면서, 통신, 산업, 석유화학 공종에 대한 대출 규모 연평균 성장률이 평균(6.5%)을 상회하는 30~70%을 나타냈다.

공종별 PF 대출 현황

(단위: 억불)



출처 : Refinitiv

2. 중·저소득국가 인프라에 대한 민간투자액(PPI) 현황 분석

- Worldbank 기준 중·저소득(low and middle income) 국가 인프라에 대한 '21~'22년 연평균 민간투자액(PPI)은 840억 불 수준으로 회복했으나, 코로나 이전인 '18~'19년 연평균 투자액 934억 불에는 미치지 못하고 있다. 특히 앞서 살펴본 미국, 호주, 유럽 주요국의 PF 대출 증가율과 는 큰 차이가 난다.

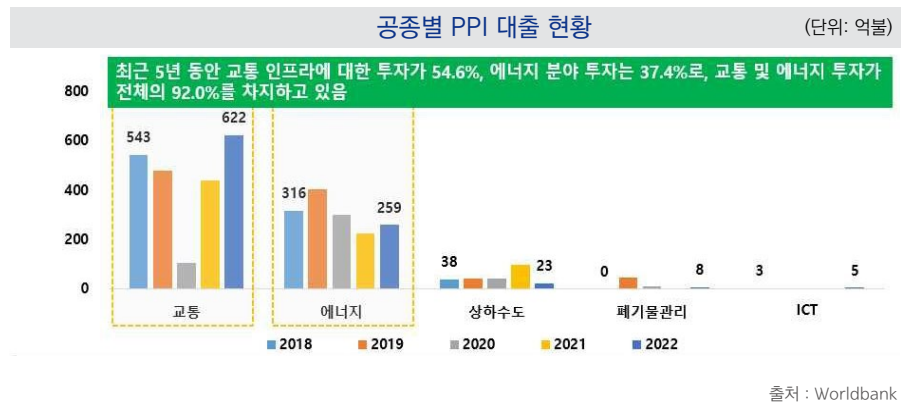
중·저소득국가에 대한 민간투자액(PPI) 현황 (단위: 억불)



구분	GNI per capita 기준(USD)
Low-income	1,135 이하
Lower middle-income	1,136 이상 4,465 이하
Upper middle-income	4,466 이상 13,845 이하
High income	13,845 이상

출처 : Worldbank

- 공종별 PPI 현황을 살펴보면, 최근 5년 동안 교통 인프라에 대한 투자가 54.6%, 에너지 분야 투자는 37.4%로, 교통 및 에너지 투자가 전체의 92.0%를 차지하고 있다. 성장률 측면에서 살펴보면, ICT 분야, 교통 인프라가 각각 13.6%, 3.5%의 연평균 성장률을 나타내고 있으며, 그 외 에너지 및 상하수도는 마이너스 성장을 한 것으로 집계됐다.



Ⅲ. 발주 트렌드 변화 전망 1. 발주 트렌드 변화 분석

및 개도국 투자개발형 사업의 자금조달 현황

- 최근 전 세계적으로 프로젝트 규모가 대형화되면서, 재정 여건이 개선된 산유국들도 단순 도급형 사업 발주를 줄이고, 금융조달을 연계하는 방식으로 발주방식을 빠르게 전환하고 있음을 알 수 있다.
- 과거에는 발주기관을 차주로 시공자가 금융을 직접 주선하는 시공사 금융주선형 사업방식이 일부 산유국을 중심으로 선호되고 있었다. 하지만 코로나19 팬데믹 이후 부채 증가 등의 이유로 투자개발형 사업 방식을 더 선호하는 움직임이 나타나고 있다.
- 즉, 민간 투자를 유치해 민간의 효율성 및 금융 경쟁력을 활용하고, 시공자들도 투자자(Construction Investor, CI)로 참여하게 하는 투자개발 사업이 점진적으로 증가하는 등 발주패턴이 변화되고 있다. 특히 선진국 시장에서는 PPP방식 등을 통한 민간의 참여를 유도하고자 기존 설계-시공 분리(Design-Bid-Build), 시공 일체형(Traditional Design & Build, TDB), 시공책임형 CM(CM at Risk) 방식 외에 혁신형 설계-시공 일체형(Progressive Design & Build, 이하 'PDB'*) 방식 등으로 발주방식이 바뀌고 있어 주목된다.

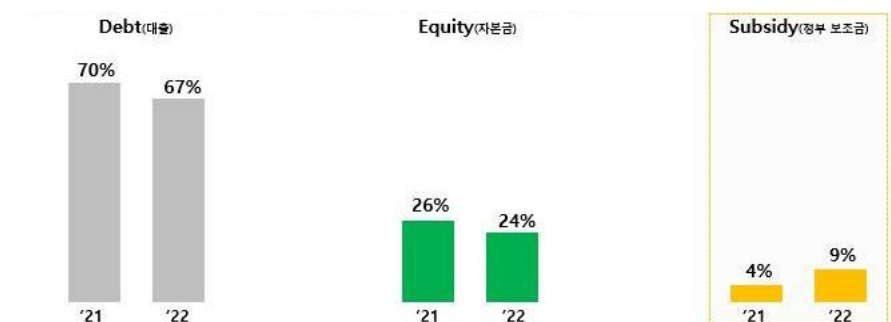
* PDB 방식은 사업 초기부터 설계자, 발주자, 시공사 간 협업을 적극적으로 하는 것이 특징인데, 이를 통해 독소조항 제거 등 이해관계자가 협의를 통해서 사업을 원활하게 추진할 수 있음

- '20년경 캐나다에서 도입된 동 PDB 방식은 주요 선진국에서 고난도의 기술이 필요하고 리스크가 크다고 판단되는 사업에 채택하고 있다. 즉 기술력을 비롯해 경쟁력을 인정받은 사업자가 발주처와 공동으로 사업을 구체화하고, Open Book 방식의 협의를 통하여 상호 간 리스크를 분담하는 모델이 나타나고 있다. 결국 PDB방식 등으로의 전환을 통해 발생가능한 리스크를 사전에 예측·조정하여 시공 리스크 감소 및 공사 기간 단축의 효과를 통해 민간부문의 참여를 확대하려는 것이다.

2. 개발도상국 투자개발형 사업의 자금조달 현황

- Worldbank에 따르면, '22년도 개발도상국 지역(Emerging Market and Developing Economies, EMDE)의 투자개발형 사업 자금조달 구성은 Debt(대출) : Equity(자본금) : Subsidy(정부 보조금) = 67% : 24% : 9%로 나타났다.
- '22년도 자금조달 구성을 '21년과 비교해 보면, Debt, Equity 비중이 각각 3%p., 2%p. 감소한 반면, Subsidy는 5%p. 증가한 것으로 나타났다. 즉 개도국 투자개발형 사업의 경우, 민간투자 유치의 한계 등으로 보조금 등 공공의 참여가 증가하고 있음을 알 수 있다.

개발도상국 지역(EMDE)의 투자사업 자금조달 구성 비교('21년, '22년)



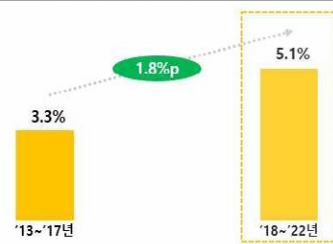
출처 : Worldbank

IV. 우리 기업의 투자 사업 수주 현황

- 우리 기업의 투자개발형 사업 실적을 살펴보면, '18~'22년 투자 사업 비중은 5.1%로 '13~'17년(3.3%) 대비 1.8%p. 증가했다. 최근 투자 사업 수주 비중이 5% 수준대로 증가하는 등 향후 점진적인 투자 사업 참여 확대 가능성을 확인할 수 있다는 점에서 의미가 있다.

우리 해외건설의 투자 사업 수주 비중 비교

'18~'22년 투자 사업 비중이 '13~'17년 대비 1.8%p 증가하며, 점진적인 투자 사업 참여 확대 가능성을 확인



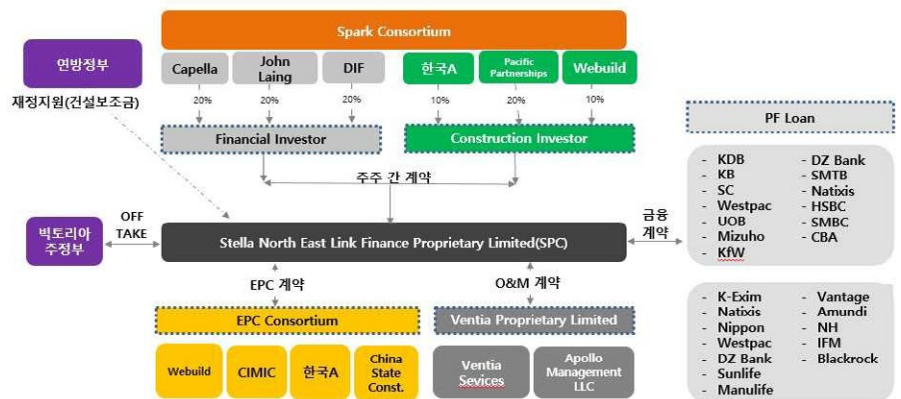
해외건설의 연도별 투자 사업 수주액 및 비중 추이



출처 : 해외건설통합정보서비스(OCIS), 해외건설통합관리시스템

- 최근 우리 기업이 수주한 호주 노스이스트 링크(North East Link) 및 노르웨이 고속도로 건설 사업과 같은 선진국 토목 사업 참여가 눈에 띈다.

호주 North East Link 사업 구조도



출처 : Refinitiv 등 관련 자료 종합

V. 우크라이나를 비롯한 주요국의 투자 사업 전망

- 우리나라와의 건설 협력이 기대되는 주요국의 건설시장에도 투자 사업 확대 움직임이 나타나고 있다. 우크라이나 및 인도를 비롯한 주요 국가들은 대형 인프라 사업의 원활한 추진을 위해 해외 투자 유치 활동 및 투자개발형 사업 활성화를 위한 법·제도 도입을 추진하고 있다.
- 우크라이나 정부는 '32년까지 재건사업의 세부 과제 완료를 위해 필요한 자금을 총 7,500억 달러로 추산하고 있다. 우크라이나 측의 자금조달 계획안에 따르면, PPP 등 투자 유치를 통한 자금 조달액은 2,500억 달러로 전체의 1/3 수준이다.
- 해외건설업계도 종전을 전제로 재건사업의 상당 부분이 투자개발형 사업방식으로 진행될 것으로 전망하고 있는 만큼, 향후 민관의 금융 경쟁력 결집이 중요한 요소가 될 전망이다. '23년 G20 개최(9.9~10)국이자, 세계 3위의 건설시장인 인도에서도 변형된 투자 사업 모델을 도입하고 있으며, 외국인직접투자(FDI) 확대 정책을 펴고 있다.

- 특히 도로 등 교통 인프라에서는 EPC와 BOT(Build-Operate-Transfer)가 혼합된 HAM(Hybrid-Annuity Model)을 적극적으로 적용하고 있다. HAM은 자금 조달 측면에서 사업비의 40%는 정부, 60%는 민간에서 투자하는 방식을 적용한다는 점이 특징이다. Invest India에 따르면, 인도 정부는 도시, 도로, 철도, 상하수도에 대한 투자 유치를 위해 주요 분야에 대한 외국인직접투자를 100% 허용하는 정책도 도입하고 있다.
- 우리 해외건설 누적 수주 1위 국가인 사우디아라비아 건설시장에 대해 살펴보면, 사우디 'Vision 2030'의 핵심은 탈석유·경제다각화를 위해 5조 리얄(약 1,500조 원)의 민간투자를 유치하겠다는 정책으로, 이의 일환으로 추진되는 네옴프로젝트(5,000억 불) 자금조달 경쟁력이 사업 수주의 핵심 경쟁력이 되고 있다. 업계 전문가들은 NEOM 프로젝트 사업비(5,000억 불)의 1/3이 투자 사업으로 추진될 것으로 전망하고 있다.
- 지난 7월, 아시아 국가 중 최초로 한국에서 개최된 'Discover NEOM' 전시회에서 NEOM CEO인 나드미 알 나스르(Nadhmi Al-Nasr)는 사업 참여를 위한 의미있는 파트너십과 적극적인 투자가 필요함을 피력했다.
- 이미 미국 건설·엔지니어링 기업 Jacobs*는 NEOM 프로젝트에 대한 맞춤형 투자를 위해 아람코(Aramco) 및 사우디 국부펀드와 JASARA라는 조인트벤처를 설립했다. 이러한 금융 경쟁력 및 PM 역량을 갖춘 Jacobs는 The LINE 프로젝트의 PM사로 선정('23.2)된 바 있다.

* ENR 기준 2022년 해외엔지니어링 분야 매출 5위 기업임

주요 국가별 투자개발형 사업 관련 계획

국가	주요 투자개발형 사업 관련 계획
우크라이나	<p>우크라이나 재건사업 필요 자금의 1/3은 투자개발형 사업 형태로 조달</p> <ul style="list-style-type: none"> 우크라이나 정부에 따르면, 재건사업 추진 방향은 3가지로 ① 회복력(Resilience) 강화, ② 복구(Recovery) 추진, ③ 현대화(Modernization and Growth) 지향임 총 15개의 세부 과제를 '32년까지 완료하기 위해 필요한 자금은 총 7,500억불로 추산함. 그 중 1/3은 투자 유치, 1/3은 grant, 1/3은 debt and equity로 조달한다는 계획임
인도	<p>인도 정부는 EPC 및 BOT가 혼합된 HAM 방식을 통해 투자개발형 사업 추진</p> <ul style="list-style-type: none"> Invest India에 따르면, 세계 3위의 건설시장인 인도는 도시 인프라, 도로, 철도, 상하수 인프라에 대한 투자 유치를 위해 주요 분야에 대한 외국인직접투자(FDI)를 100% 허용하는 정책을 도입 특히 교통 인프라에서는 EPC와 BOT가 혼합된 HAM(Hybrid-Annuity Model) 모델을 통해 프로젝트 비용의 40%는 정부, 60%는 민간에서 조달하는 방식을 통해 투자개발형 사업을 활성화하고 있음

출처 : 대외경제정책연구원, Invest India, 외교부

- 다음으로 우리 기업이 주목해야 할 사우디 법률에 대해서도 살펴본다. 현지 법률 전문가에 따르면, '23년 1월부터 발효된 개정 '회사법'은 회사 설립 및 기업 인수 합병 절차를 보다 명확하게 규정하고 있으며, 기존 제한 사항을 폐지하는 내용도 담고 있다.

- '22년 4월 법안 발표 후 심사 중인 '신투자법'은 외국 기업을 사우디 국내 기업과 동등하게 대우하는 내용을 포함하고 있다. 또 사회기반시설에 대한 투자개발형 사업을 촉진하기 위한 민영화법은 '21년 공포되어 이미 시행 중이다.
- 이러한 법·제도의 방향은 UAE, 카타르 등 중동 주요국으로 확산되고 만큼, 지속적인 모니터링을 통해 중동 투자개발형 사업 참여 기회로 활용하는 전략이 필요하다.
- 다음으로 신수도 이전 사업 관련 우리나라와의 협력이 기대되는 인도네시아 시장의 변화를 살펴본다. 인도네시아 현지 협력원에 따르면, 인니 국영 건설사들은 채권 발행을 통해 도로, 공항, 경전철(LRT) 사업 등 대형 사업을 수행해 왔다. 하지만 최근 정부는 건설사의 부채 급증으로 인한 건설사 통폐합(9→4개) 필요성을 제기하고 있는데, 이는 사업의 상당 부분이 투자개발형 사업으로 추진될 수 있음을 의미한다고 볼 수 있다.

주요 국가별 투자개발형 사업 관련 계획



사우디아라비아

네움 프로젝트(5,000억불)의 1/3이 투자개발형 사업으로 추진

- 사우디 Vision 2030의 핵심은 탈석유·경제다각화를 위해 5조 리얄(약 1,500조원)의 민간투자를 유치하겠다는 정책으로, 이의 일환으로 추진되는 네움 프로젝트(5,000억불)도 1/3이 투자개발형 사업으로 추진될 전망이다, 해당 법제도가 정비될
- 특히 민영화법은 '21년부터 시행 중이며, '22년 4월 법안 발표 후 심사 중인 신투자법은 외국기업을 사우디 기업과 동등하게 대우하는 내용들을 담고 있어 우리 기업이 주목해야 할 법으로 판단됨



인도네시아

인니 건설사의 부채 급증 등 통폐합 필요성으로 투자 사업 증가

- 인니 국영 건설사들은 채권 발행을 통해 도로, 공항, 항만, 경전철(LRT) 사업 등을 수행했으나, 부채 급증으로 건설사 통폐합(9→4개)에 대한 필요성 제기
- 더불어 인니 정부의 신수도 이전 사업 예산안(정부재정 19%, PPP 55%, 민간투자/국영·지방공기업 26%)에서도 확인할 수 있듯이, 인니 사업 수주를 위해 자금조달 역량이 매우 중요할 것으로 보임

출처 : 중동시장 전문 Law firm, 인니 현지 협력원, 외교부 등

- 인도네시아 정부의 신수도 이전 사업 예산안에 따르면, 정부 재정 19%, PPP 55%, 민간투자/국영·지방공기업 26%로 구성되어 있는 만큼, 인니 주요 사업 수주를 위해서는 자금조달 역량이 핵심이 될 것으로 전망된다.
- 한편 중국은 지난 4월, 대규모 차관 제공으로 수주한 자카르타-반둥 고속철도 사업을 준공했는데, 동 프로젝트에 레일(Rail) 및 차량을 비롯한 주요 기자재·장비가 중국산으로 사용된 것으로 알려졌다. 우리나라와 자카르타 지하철 등 주요 사업에서 경쟁을 벌이고 있는 일본도 자이카(JICA) 지원 등 ODA 사업을 통해 인도네시아 인프라 시장을 공략하고 있다.

VI. 대응 전략 등 결론

- 앞서 살펴본 바와 같이 투자개발형 방식의 사업 발주는 점진적으로 증가하는 등 사업 기회는 풍부해질 것으로 전망되는 반면, 애로사항도 여전히 존재한다.
- 첫 번째는 선진국에서의 투자개발형 사업 참여를 위한 매물비용 부담 문제이다. 최근 주요 대기업에서 호주, 노르웨이, 캐나다 등 선진국에서의 투자개발형 사업에 대한 참여를 적극 추진 중이나 과도한 입찰비용 등 초기 매물 비용이 매우 크며, 이에 따라 사내 투자심의위원회 통과가 어려운 상황이다.



- 두 번째는 적극적 투자자 발굴의 어려움이다. 발전 프로젝트의 경우, 우리나라 발전공기업, 건설사 등이 중심이 되어 사업주 구성 및 사업비 조달 등을 통해 사업을 추진할 수 있다. 하지만 도로 및 철도를 비롯한 교통 프로젝트는 국내 건설사의 소액 지분투자를 제외하고는 국내 투자자를 찾는 데 한계가 있다.
- 이를 완화하기 위한 3가지 대응 전략을 제시해 보고자 한다.

- ◎ 첫 번째는 선진국 및 중저소득국 투자개발형 사업 참여를 위한 Two track 전략이다. 선진국의 경우, 투자개발형 사업 활성화를 위해서는 지원사업을 통해 초기 매물비용을 지원해 주는 방안 검토가 필요하다. 중저소득국 투자개발형 사업 진출을 위해서는 EIPP, KSP를 통한 사업 발굴 - EDCF, EDPF를 활용한 인프라 지원 - ECA 금융 및 정책펀드 (PIS, GIF) 등 복합금융 활성화가 요구된다.
- ◎ 두 번째는 지분출자 한도 관련 제도 보완 및 Secondary Market 활성화가 필요하다. KIND의 지분출자 한도*를 사업의 수익성 등을 종합적으로 고려하여 유연하게 적용할 수 있도록 하는 제도적 보완 검토가 필요한 시점이다.

* KIND의 지분출자 한도 : 현재 국내 투자자 중 최대주주 지양

투자 사업 증가 원인 및 대응 전략

지원 전략 ①	선진국 및 중저 소득국 투자사업 참여를 위한 Two track 전략	<ul style="list-style-type: none"> • (선진국) 투자사업 활성화를 위해서는 지원사업을 통해 초기 매물 비용을 지원해 주는 방안 검토가 필요함 • (중저소득국) EIPP, KSP를 통한 사업 발굴 - EDCF, EDPF를 활용한 인프라 지원 - ECA 금융 및 정책펀드(PIS, GIF) 등 복합금융 활성화
지원 전략 ②	지분출자 한도 관련 제도 보완 Secondary Market 활성화	<ul style="list-style-type: none"> • KIND의 지분출자 한도'를 사업의 수익성 등을 종합적으로 고려하여 유연하게 적용할 수 있도록 하는 제도적 보완 검토 필요 * KIND의 지분출자 한도 : 현재 국내 투자자 중 최대주주 지양 • 중장기적으로 개도국 사업에 대한 수익증권, 대출채권의 원활한 Exit을 지원하는 Secondary market 활성화에 대한 검토가 필요
지원 전략 ③	공공기관에 대한 인센티브 부여 투자사업 통계 지표 검토	<ul style="list-style-type: none"> • 공공기관의 해외사업 성과가 평가에 반영되도록 경영평가 지표 설정 등 해외사업실적에 대한 가점을 부여하는 인센티브 부여 검토 • 최근 타산업과 융합된 형태의 수주가 나타나고 있음. 해외건설촉진법상 해외건설사업 범위 현실화 및 투자사업 통계지표 검토 필요

중장기적으로는 개도국 사업에 대한 수익증권, 대출채권의 원활한 Exit을 지원하는 Secondary market 활성화에 대한 검토가 요구된다.

- ◎ 세 번째는 공공기관에 대한 인센티브 부여 및 투자개발형 사업 통계 지표에 대한 검토이다. 공공기관의 해외사업 성과가 평가에 반영되도록 경영평가 지표 설정 등 해외사업실적에 대한 가점을 부여하는 인센티브 부여에 대한 검토가 요구된다.
- ◎ 또 최근 타산업과 융합된 형태의 수주가 나타나고 있는 만큼, 해외건설촉진법상 해외건설사업 범위 현실화 및 투자개발형 사업 통계지표 관련 개선에 대한 검토가 추진되어야 하겠다.



글로벌 PPP 사업 동향 (2023.4분기)

KIND

기획조정실 혁신정책팀

I. 2023년 3분기 PPP 시장 분석

출처

2023년 3분기 PPP 시장 분석 :
Quarterly PPP Deal Update
Q3 2023 (2023.11.), InfraPPP
(infrappworld.com)

시장 총평

- 인플레이션 압력 완화, 에너지 가격 변동 감소 등으로 글로벌 시장의 수요회복 징후는 있으나 국가 간 국지적 무력 충돌 등으로 시장의 불확실성이 해소되지 않아 인프라 시장 전반에 회복 영향 제한적

딜(Deal) 현황

- (총 건수) 202건 * 23년 2분기 231건

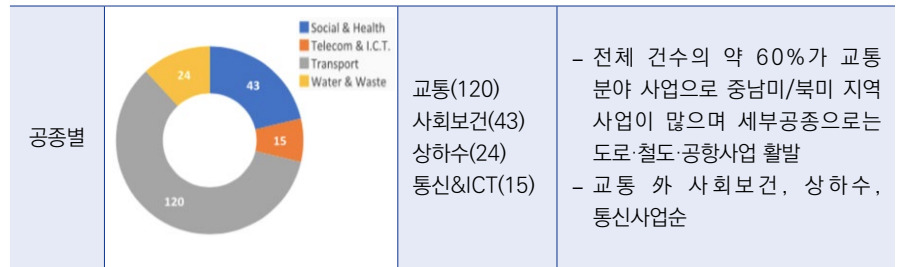
- ◎ 입찰 건수 증가(2분기 58건→3분기 72건)는 긍정적이나 낙찰·계약체결·시공 프로젝트 건수가 모두 감소하는 등 전 분기 대비 총 건수 감소

계획(25), 입찰(72), 낙찰(53), 계약체결(12), 금융종결(5), 시공(17), 부분완공(2), 운영(12), MoU체결(1), 보류(1), 취소(1), 제안형(1)

딜(Deal) 세부 분석

- ◎ 2분기와 마찬가지로 지역 기준으로는 중남미 지역, 공종 기준으로는 교통 분야 사업 건수가 가장 많으나 전반적인 사업 건수 감소

구분	건수	세부내용
지역별	<p>중남미(56) 북미(43) 아시아(37) 유럽(32) 아프리카(31) 태평양(3)</p>	<p>- 중남미 지역 건수가 가장 많으며, 아시아 지역은 전분기 57건 대비 감소폭이 큼</p> <p>- 국가 기준으로는 미국, 페루, 브라질, 이탈리아, 그리스, 사우디 등이 사업 활발</p>



II. 중남미 지역 지속가능한 발전을 위한 PPP 역할

출처

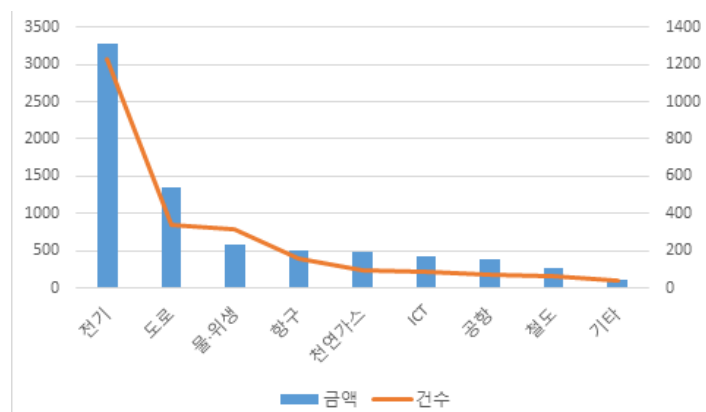
PPP Americas 2023, Partnership with purpose (2023.6.), IDB (pppamericas.com)

중남미 지역 PPP 사업 현황

- (투자액 및 건수) '90년~'22년 상반기 동안 약 2,400개 프로젝트에 7,400억불 투자, WB(세계은행) 데이터에 의하면 중남미는 신흥시장 및 개발도상국 중 인프라 분야에 대한 민간투자 참여가 가장 많은 지역
- (주요분야) 에너지, 교통 및 통신 분야에 대한 PPP 추진이 활발

PPP 분야별 금융종결 현황('90년-'22년 상반기)

(단위 : 억불 / 건)



중남미 지역 현안 해결 및 SDGs 달성을 위한 PPP 키워드 6가지

① 기후투자

- ◎ 기후변화로 인한 재난 문제가 심화되는 가운데 저소득 국가일수록 관련 문제에 취약, PPP는 기후변화 완화 솔루션으로서 잠재력 보유
- (PPP 장점) PPP 추진과정에서의 실사와 자문을 통해 환경 영향 평가와 대안 설계 가능, 사업 참여자 보상구조 설정 시 기후변화 완화에 대한 성과지표 반영을 통해 기후 문제 해결 인센티브 부여 가능
- (PPP 필요 분야) 수소, 배터리 저장장치 등 탄소 배출량이 많은 기존 인프라의 대체를 돕는 기술과 산림·해양·갯벌 등 생태계 복원, 보존 및

확장을 포함한 자연 기반 솔루션 분야에 집중 및 활약 필요

② 디지털 전환

- ◎ 중남미는 디지털 보급률이 낮고 도시-농촌 간 인프라 격차도 큰 편, 디지털 전환이 생산성을 향상시켜 경제 성장에 기여할 수 있다는 인식 확대
 - OECD 평균 수준에 이르기 위해서는 1,080억불 투자 필요, 격차 해소 시 GDP 연간 8% 증가, 디지털 일자리 1,600만개 창출 등의 효과 예상
- ◎ 그러나 기술 불확실성과 제도 미비 등으로 민간부문의 사업 참여가 미진한 편으로 디지털 기술 개발 지원과 관련 제도 정비가 필수적

③ 공급망

- ◎ 팬데믹과 러-우 전쟁 및 에너지 위기 등으로 글로벌 공급망 불안 지속 → 공급망의 지역화가 이루어지고 있으며 중남미는 지리상 북미 공급망 대체지로 부상, 교통 등 공급망 관련 인프라 투자 수요 확대 예상
- ◎ 공급망은 동기화된 전체 시스템으로서 개발되어야 하나 중남미에서는 아직 공항, 항만, 도로 등 단독사업으로 간주 되고 있어 개선 필요

④ 일자리 창출

- ◎ 중남미의 '21년 실업률은 10% 수준으로, 최근 20년 중 가장 높은 상황
- ◎ PPP는 공공 및 민간 자원을 활용한 일자리 성장 촉진 역할 수행 가능
 - 건설 공사 관련 일자리 외 병원 등 사회 인프라 건설에 대한 의사·간호사 인력 양성과 같은 간접적인 일자리 창출 효과를 가져오며 관광 역시 숙박 등 연계 일자리 마련에 효과적인 분야로 발전 필요

⑤ 포용

- ◎ 사회적 불평등이 심한 중남미에 있어 빈곤층, 노약자 등 취약계층을 포용하는 인프라 개발로 사회통합을 이루는 것이 중요한 과제
 - PPP 추진 시 사회 영향 평가, 수요 보안을 위한 보조금 지급, 보상구조 내 포용 관련 성과지표 포함, 사회적 채권 발행 등을 통해 포용 실현 필요

⑥ PPP 성과 측정

- ◎ 성과측정은 투입 자원의 효율성을 극대화할 수 있다는 점에서 필수적

- 주로 PPP 시행 전 비용 편익 분석, 가격 대비 가치분석을 통한 타당성 검토만 진행되나 PPP 전 과정에 대한 평가가 필요하며 PPP 미진행 지역, 산업과의 비교를 통한 평가 등 다양한 접근법 필요

Ⅲ. 방글라데시 PPP 시장 동향

출처

PPP ANNUAL REPORT
2022-23 (pppo.gov.bd)

PPP 발전 과정

- **(초기)** 방글라데시는 '70년대 PPP 도입 이후 '00년대 초반까지 주로 보건, 비료, 발전 분야에서 PPP를 추진했으나 사업 규모가 작고 다양한 분야의 인프라 수요를 충족시키기에 부족한 수준

시기	주요 분야 및 내용
'70~'80년대	국립 암 연구원/병원 설립 등 보건 분야 민관 협력 사업 추진
'90년대 초반	다국적 합작 비료회사(KAFCO) 설립 참여 등 비료 분야 민관 협력
'90년대 중반	메그나트 및 하리푸르 발전소 건설 등 발전 플랜트 사업 추진
'00년대 초반	통신 및 항만 분야 민관 협력 사업 추진

- **(발전)** '00년대 이후 방글라데시는 관련 기관과 제도 설립, 역량 개선 및 금융지원 강화 등을 통해 PPP 추진 기반 체계화

구분	내용
관련 기관 및 제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> - '04년 민간분야 인프라 가이드 마련 - '10년 PPP 정책(PPP Policy) 수립 - '12년 PPP 사무국(PPP Office) 설립 - '15년 PPP법(PPP Act) 제정 및 PPP청(PPP Authority) 설립 등
역량 및 금융지원 개선	<ul style="list-style-type: none"> - PPP 담당 공무원 및 민간기업 대상 세미나, 컨퍼런스 등 진행 - PPP 예산 마련 및 VGF* 자금 마련 <p>* VGF : Viability Gap Fund, 상업성 부족 보완을 목적으로 하는 펀드</p>

향후 목표 및 추진 방식

- 방글라데시는 '41년까지 선진국 진입을 목표로 하는 'Perspective Plan 2041(PP 2041)'을 수립, PPP를 통한 인프라 개발은 그 주요 수단 중 하나
 - ◎ PP 2041에 따르면 '41년까지 1,370억불 규모 민간 투자가 필요할 것으로 예상되는 한편(연간 75억불), 이 중 60~70%는 교통 분야일 것으로 예상
 - ◎ PPP는 일반적으로 식별(Identification)-개발-입찰-낙찰을 통한 공개입찰로 진행되나, 국가간협력(G2G) 방식 역시 중요한 부분으로 현재 6개국(일본, 싱가포르, UAE, 한국, 덴마크, 사우디)과 협력 및 추가 협력국 발굴 중

사업 단계별 주요 사업 목록

단계	번호	분야	사업명	관련 부처	사업비 (백만원)
운영	1	보건	국립신장질환연구소 및 치타공 의과대학 투석센터 설립	보건부	3
	2	물, 위생	푸바찰 신도시 상하수도, 배수 시스템 등 건설	주택공사사업부 산하기관	80
건설	1	교통	다카 고가 고속도로	교량청	1,243
	2	교통	다카 우회도로 4차선 개선	도로 및 고속도로부	80
	3	부동산	질밀 주거단지 중저소득층 대상 고층 주거 아파트 건설	주택공사사업부 산하기관	1,174
	4	IT	방가반두 하이테크 시티 블록 2, 5	하이테크파크청	210
	5		방가반두 하이테크 시티 블록 3		25
	6	교통	몽라항 부두 개발	몽라 항만청	212
	7	산업	몽라 경제특구 4	경제특구청	12
	8	산업	몽라 경제특구 2	경제특구청	735
부분 건설/운영	1	물, 위생	푸바찰 신도시 상하수도, 배수 시스템 등 건설	주택공사사업부 산하기관	80
정지조건* * Condition Precedent (정지조건 발생시 해당 조건 성취시까지 계약정지)	1	보건	실렛 지역 노인 건강 관리 단지 건설	사회서비스부	10
	2	부동산	다카 미르푸르 9구역 내 위성타운 건설	국립주택청	44
	3	산업	다카 데므라 직물 공장 건설	국립방직공사	40
	4		가지푸르 통이 직물 공장 건설		50
	5	보건	치타공 의과대학 및 철도병원 현대화	철도청	47
	6	교통	람푸라-아몰리아-데므라 4차선 고속도로 개선	도로 및 고속도로부	246
	7	부동산	치타공 기차역 인근 부지 쇼핑몰 및 호텔, 게스트하우스 건설	철도청	6
	8	IT	인포 사카르3 (컴포넌트 1 - 1307 유니온)	컴퓨터 위원회	350
	9		인포 사카르 3 (컴포넌트 2 - 1293 유니온)		350
계약예정	1	관광	콕스 바자르 통합 관광&엔터테인먼트 빌리지 건설	파르자탄공사	100
입찰	1	관광	파르자탄 모텔 실렛 단지 내 5성급 호텔 건설	파르자탄공사	20
	2	부동산	황마산업위원회 산하 부지에 시장, 주거용 아파트, 리조트 건설	황마산업위원회	22
	3	보건	가지푸르 통이 지역 직업병원, 노동복지센터, 상업단지 건설	노동부	35
	4	부동산	치타공 나시라바드 상업용/주거용 아파트 단지 건설	국립주택청	200
	5	부동산	쿨나 철도부지 내 쇼핑몰 및 호텔, 게스트하우스 건설	철도청	15
	6	관광	몽라 바게르하트 파슈르 호텔 단지 내 3성급 호텔 건설	파르자탄공사	15
	7	보건	나라양간지 차사라 직업병원, 노동복지센터 및 상업단지 건설	노동부	35
	8	관광	콕스 바자르 우팔 모텔 단지 내 관광단지 건설	파르자탄공사	45
	9		쿨나 무즈구니 부지 5성급 호텔 및 교육센터 건설	파르자탄공사	30
	10		치타공 자키르 호사인 5성급 호텔 건설	철도청	50
	11	산업	탕가일 면직공장 개발	국립방직공사	150
	12		RR 방직공장 개발		50
	13		마구라 방직공장 개발		50
	14		도스트 방직공장 개발		50
	15		라지샤히 방직공장 개발		50
	16	보건	카말라푸르 의과대학, 간호 연구소 및 철도병원 현대화	철도청	100

단계	번호	분야	사업명	관련 부처	사업비 (백만불)
타당성 조사	1	교통	디라스람역 근처 컨테이너 창고 건설	철도청	362
	2	교통	칸푸르 컨테이너 터미널 건설 및 운영	내륙수운청	30
	3	산업	자말푸르 경제특구 개발	경제특구청	40
	4	교통	비침해적 검사 프로젝트	국립세입위원회	100
	5		갑톨리-나비나가르 도로 건설	도로 및 고속도로부	761
	6		순환 철도 노선 건설	철도청	8,373
	7		콕스 바자르 차토그램 고속도로 개선 사업	도로 및 고속도로부	1,462
	8	물, 위생	가지푸르 통합 폐수 처리 시스템 개발	가지푸르 도시공사	64
	9	교통	메그나 강 불타-아라이하자르-반차람푸르 도로 교량 건설	교량청	878
	10	산업	중앙 폐수 처리장 건설	경제특구청	22
	11		아시아 면직공장 개발	국립방직공사	50
	12		졸릴 방직공장 개발		50
	13		벵갈 방직공장 개발		50
	14		순다르반 방직공장 개발		50
	15	산업	아민 방직공장 개발	국립방직공사	50
	16		랑가마티 방직공장 개발		50
	17		디나즈푸르 방직공장 개발		50
	18		다로야니 방직공장 개발		50
	19		아프소르 면직공장 개발		50
	20	교통	다카 조이데푸르-마이멘싱 N3 고속도로 개선	도로 및 고속도로부	394.5
	21		베이 터미널 건설	치타공 항만청	2,089
	22	보건	닐파마리 사이드푸르 의과대학 및 철도병원 현대화	철도청	75
	23		파브나 파크세이 의과대학 및 철도병원 현대화		75
	24	교통	외곽순환도로 건설	도로 및 고속도로부	1,529
	25		파텔가 컨테이너 터미널 장비, 운영 및 유지보수	치타공 항만청	153
자문 임명	1	보건	쿨나 250개 병상 규모 현대의학 의과대학 및 병원 건설	철도청	100
	2	교통	하즈랏 사잘랄 국제공항 제3터미널 운영 및 유지보수	민간항공청	118
	3	물, 위생	BSMSN 물 공급 프로젝트	차토그램 상하수도청	1,500
	4		차토그램 상하수도청 집수지 6 하수 처리장 건설		325
	5	교통	카말라푸르 기차역 복합 허브	철도청	2,595
	6	농업	복합 정미 공장 건설	식품총국	170
	7	교통	바이만 반다르 기차역 복합 허브	철도청	58
	8	교육	IIC(The Innovation & Innovator Cell) 개발	The IIC	10
방글라 내각 승인	1	교통	MRT 2호선 설계, 건설, 운영 및 유지관리	다카도시교통공사	5,395
	2		파투리아-고아룬도 제2 파드마 다목적 대교 건설	철도청	1,500
	3		나라양간지 경전철 시스템 구축	나라양간지 도시공사	200
	4	에너지	LPG 터미널(수입, 저장, 보틀링 시설) 건설 * 치타공 쿠미라 또는 적정 장소	차토그램 상하수도청	50
	5	교통	파이라 항 환적 컨테이너 터미널 건설	파이라 항만청	3,900
	6	IT	모하칼리 IT 빌리지 건설	하이테크파크청	20
	7	교통	다카 동서 고속도로 건설	교량청	2,050
	8	부동산	푸바찰 신도시 고층 아파트 건설	주택공공사업부 산하기관	500
	9	교통	계류 컨테이너 터미널 운영 및 유지보수	치타공 항만청	20



기획연재

우크라이나 건설 제도

우크라이나 건설 제도

조 은 진 법무법인(유) 율촌 조은진 러시아 변호사

우크라이나 건설 활동은 다음과 같은 법률들로 규제되고 있다:

- 2011년 2월 17일자 “도시계획활동 규제”에 관한 우크라이나법 제3038-VI호(2023년 10월 1일 개정)(이하 “도시계획활동법”);
- 2009년 11월 5일자 “건설 기준”에 관한 우크라이나법 제1704-VI호(2022년 5월 12일 개정)(이하 “건설기준법”);
- 2020년 9월 2일자 “건설 제품의 시장 공급”에 관한 우크라이나법 제850-IX호(2022년 5월 12일 개정);
- 기타 건설 활동 규칙 등.

이중에서도 우크라이나 재건 사업을 위한 건설 활동 규제와 관련된 주요 법률은 우크라이나 도시계획활동법이다.

도시계획활동법은 총 5장 66개 조항(마지막 조항 번호는 제41-1조)으로 구성되어 있다. 해당 법률의 제정 목적은 우크라이나 도시 개발을 위한 기본적인 법적·조직적 제도를 확립하고, 국가, 공공 및 사적 이익을 고려하여 자국 영토의 지속 가능한 개발을 보장하는 것이라 명시하고 있다.

본 기고에서는 우크라이나 재건 사업을 위하여 도시계획활동법에서 참고해야 하는 내용에 대하여 살펴 보고자 한다.

제1조. 정의

- “건설”이란 신축, 재건축, 개축, 대수선 등 건설 프로젝트를 의미한다.
- “의뢰인(발주처)”이란 1필지 이상의 토지를 소유 또는 사용하거나, 건물(또는 구조물)을 소유 또는 관리하고, 기초 및/또는 건설 공사를 수행하고자 하는 개인 또는 법인을 의미한다. 아파트 건물 기초/건설 공사의 경우, 의뢰인은 아파트

건물의 공동 소유자 협회나 아파트 건물의 관리자, 또는 아파트 건물 공동 소유자의 결정(동의)에 따라 해당 건물을 유지·관리할 주택 건설 조합이 될 수 있다.

제4조. 도시계획 대상물 및 주체

- 건설 대상물은 주택, 건물, 모든 목적의 구조물, 그 단지 및 일부, 엔지니어링 및 교통 인프라의 선형객체(농장 내 매립 시스템의 파이프라인은 제외)이다.
- 건설 프로젝트에는 유정/가스정부터 제조 현장까지 석유 및 가스를 수송하는 데 필요한 엔지니어링 라인 통신을 포함한 개발용 유정/가스정 및 구조물, 유정/가스정부터 제조 현장까지 석유 및 가스를 수송하는 데 필요한 엔지니어링 라인 통신을 포함한 제품 수송용 산업 파이프라인, 그리고 국경 엔지니어링 및 방어시설 구조물과 울타리, 경계 표시, 국경 개간지, 통신 등은 포함되지 않는다.
- 도시계획의 주체는 행정당국과 크림 자치공화국 의회, 크림 자치공화국 장관협의회, 지방정부기관, 개인 및 법인이다.

제6조. 도시계획, 건축 및 건설 분야 관리·감독 관할 기관

- 도시계획 분야에서 관리 기능을 수행하는 기관은 우크라이나 의회, 우크라이나 내각, 크림 자치공화국 의회, 크림 자치공화국 장관협의회, 도시계획 분야 국가 정책의 제정을 관리하는 중앙집행기관, 도시계획 분야 국가 정책을 시행하는 중앙집행기관, 국가계획, 건축 및 건설 관리·감독에 관한 국가 정책을 시행하는 중앙집행기관, 국가 건축·건설 관리 기관, 기타 도시계획 및 건축 관련 수권기관, 지방 행정부 및 지방정부기관이다.
- 국가 건축·건설 관리 기관은 다음을 포함한다:
 - 키예프 및 세바스토폴 시행정부 내에서 국가 건축·건설 관리를 담당하는 담당부서; 및
 - 농촌, 마을, 시의회에서 국가 건축·건설 관리를 담당하는 집행기관.
- 국가 건축·건설 관리 및 감독 기관은 국가 건축·건설 관리 및 감독 분야에서 국가 정책을 집행하는 중앙집행기관이다.
- 국가 건축·건설 관리에 적용되는 표준 규정은 우크라이나 내각의 승인을 거쳐야 한다.

제15조의1. 포괄적 지역 복원 프로그램

- 포괄적 지역 복원을 위한 프로그램은 지방 행정부 대표의 결정으로 개발된다.
- 포괄적 지역 복원 프로그램은 전자문서 형태로 개발되어 전자 시스템 유지·관리 절차에 따라 우크라이나 내각이 결정한 형식의 건설 활동 등록부에 등록된다.

• 3. 포괄적 지역 복원 프로그램은 다음을 포함한다:

- 지역의 일반적 특성;
- 해당 지역에 도시계획규제문서가 존재하는지에 관한 정보, 그 관련성 및 실행 정도에 관한 분석;
- 프로그램 개발이 필요하게 된 경위(군사행동, 테러행위, 사보타주, 비상상황을 포함한 부정적 사건)에 관한 분석;
- 해당 지역의 주요 활동을 복원하기 위한 영토 자원에 관한 분석;
- 토양 준비 작업(지뢰 제거, 파괴된 건물 및 구조물 해체, 토지 개간 포함)의 필요성에 관한 사항;
- 군사행동, 테러행위, 사보타주, 비상상황 등으로 인해 손상된 정착지 (settlements)(영토)를 복원하기 위한 기술적, 경제적 타당성에 관한 사항;
- 엔지니어링, 운송, 에너지 인프라, 전자 통신 네트워크 인프라, 개간 시스템 엔지니어링 인프라를 복원하기 위한 기술적, 경제적 타당성에 관한 사항;
- 기존 개발 및 이용 가능한 도시계획규제문서에 따라(지역 내 공동체 이익에 영향을 미치는) 지역 내 개별 구역의 기능적 목적 변경을 위한 타당한 제안;
- (지역 내 공동체 이익에 영향을 미치는) 생산 시설의 이전을 위한 타당한 제안;
- 포괄적 지역 복원 및 개발을 위한 일반적 접근법 및 제안과 그 실행을 위한 조치;
- 지역의 종합적인 개선방안에 대한 예비 재정 및 경제적 분석; 및
- 포괄적 지역 복원을 위한 조치를 위한 자금공급원 제안.

• 지역 행정부의 대표는 포괄적 지역 복원 프로그램과 관련한 공개토론 보고서를 발간한 날로부터 5영업일 이내에 관련 지역 협의회(regional council)에 해당 보고서를 제출하여 심의를 받는다. 지역 협의회는 보고서 제출일로부터 역일 기준 30일 이내 포괄적 지역 복원 프로그램을 승인한다.

• 포괄적 지역 복원 프로그램은 해당 지역 행정부가 독립적으로 또는 기업, 기관 및 조직의 관련 전문가들과 협력하여 개발한다. 포괄적 지역 복원 프로그램 개발을 위한 용역의 조달은 법률에 따라 수행된다.

• 포괄적 지역 복원 프로그램의 구성, 내용, 개발 절차, 공개 토론, 승인 및 변경은 우크라이나 내각 결정에 따른다.

• 포괄적 지역 복원 프로그램 개발에 소요되는 비용은 예산 기금, 국제기구의 국제 기술 및(또는) 상환가능 재정 또는 상환불가능 재정의 지원을 통해 제공된다.

제15조의1. 지역 공동체 구역 (또는 그 일부)의 포괄적 복원 프로그램

- 포괄적 지역 공동체의 구역(또는 그 일부) 복원 프로그램 개발은 마을 또는 시의회 집행기관의 결정으로 이루어진다.
- 포괄적 지역 공동체의 구역(또는 그 일부) 복원 프로그램은 전자문서 형태로 마련되어 전자 시스템 유지·관리 프로세스에 따라 우크라이나 내각이 결정한 형식의 건설 활동 등록부에 등록된다.
- 포괄적 지역 공동체의 구역(또는 그 일부) 복원 프로그램은 다음을 포함한다.
 - 다음을 포함한 해당 프로그램이 관련된 지역(영토)에 관한 일반적 사항;
 - a. 지리적 위치;
 - b. 일반 경제성 평가;
 - c. 일반 환경영향평가;
 - d. 영속 인구;
 - e. 일시적으로 해당 지역 밖으로 이주한 인구;
 - 해당 지역 공동체의 구역(또는 그 일부)에 도시계획규제문서가 존재하는지에 관한 정보, 그 관련성 및 실행 정도에 관한 분석;
 - 프로그램 개발이 필요하게 된 경위(군사행동, 테러행위, 사보타주, 비상상황을 포함한 부정적 사건)에 관한 분석;
 - 환경, 역사적 정착지역 및 문화유적의 전통적 성격에 있어 프로그램 개발의 필요성을 초래한 부정적인 영향 분석;
 - 지역 공동체 구역(또는 그 일부)의 생명 활동을 복원하기 위한 자원 분석;
 - 토양 준비 작업(지뢰 제거, 파괴된 건물 및 구조물 해체, 토지 개간 포함)의 필요성에 관한 사항;
 - 군사행동, 테러행위, 사보타주, 비상상황 등으로 인한 손상에 관한 사항;
 - a. 주거용 부동산 및 공공 시설;
 - b. 복합 생산 시설물(산업시설, 농경시설 등);
 - c. 각종 사회시설;
 - d. 각종 문화유산;
 - e. 주택 및 지역사회 서비스 시설;
 - f. 엔지니어링 및 교통 인프라, 에너지 인프라, 전자 통신 네트워크 인프라, 개간 시스템 엔지니어링 인프라 시설물;
 - g. 시민 보호를 위한 보호시설물;
 - h. 기타 해당 지역 공동체 영토(또는 그 일부)의 생명 활동에 영향을 미치는 시설물(해당하는 경우).
 - 재건축, 복원, 대수선 또는 일상적인 수리를 통해 손상된 물체를 복원하는 것에 대한 기술적, 경제적 타당성;
 - 재사용 프로젝트의 사용 결정 및 개별 설계 솔루션 개발과 함께 신규 건설을 통한

시설 복원의 기술적, 경제적 타당성 또는 손상되거나 파괴된 시설을 대체하기 위한 새로운 시설 건설 제안에 관한 사항;

- 영토 내 엔지니어링 준비작업 및 엔지니어링 보호에 필요한 조치;
- 기존 건물 및 이용 가능한 도시계획규제문서를 고려하여 지역 공동체 구역(또는 그 일부)의 기능적 목적 변경의 타당성에 대한 정당한 제안;
- 지역 차원의 도시계획규제문서 변경 또는 개발 제안;
- 생산시설 이전에 대한 타당성 있는 제안;
- 지역 공동체 구역(또는 그 일부)의 포괄적인 복원을 위한 실행 계획 및 우선순위;
- 지역 공동체 구역(또는 그 일부)의 포괄적 복원 조치에 대한 예비적 재정 및 경제적 분석; 및
- 포괄적 지역 복원을 위한 조치를 위한 자금공급원 제안.

제22조의1. 건설부문 통합 국가전자시스템

• 건설부문 통합 국가전자시스템(이하 “전자시스템”)은 도시 계획 지적에 통합된 종합정보 및 통신시스템으로, 건설 활동과 관련된 정보의 생성, 검토, 전송, 수락, 수집, 입력, 축적, 처리, 사용, 검토, 저장, 보호, 회계 및 제공을 용이하게 하고, 도시계획활동법에 명시된 건설 관련 용역을 위한 개인, 법인, 국가기관, 지방정부 및 행정서비스센터 간의 전자통신을 가능케 하기 위하여 도입되었다.

• 전자시스템은 다음으로 구성되어 있다:

- 건설 활동 등록부;
- 전자시스템 사용자의 전자 계정(이하 “전자 계정”); 및
- 전자시스템 포털.

• 건설 활동 등록부의 필수적인 구성요소는 건설 작업의 준비 및 수행 가능한 권리를 부여하고 완료된 건설 프로젝트의 시운전을 증명하며, 문서의 수정, 발급 거절, 취소 및 무효화에 관한 정보를 보관하는 통합 문서 등록부이다.

• 전자시스템은 건설, 건축, 도시계획 분야 국가 정책 수립 및 시행을 담당하는 중앙집행기관에서 관리하는 정보분류방식, 디렉토리, 사전, 데이터베이스를 비롯해 다른 중앙집행기관과 지방 정부에서 지원하는 국가 및 산업 정보분류방식, 디렉토리, 사전, 데이터베이스를 활용한다.

• 건설 프로젝트의 위치를 정확하게 식별하기 위해 전자시스템은 부동산 재산권 국가등록부(State Register of Property Rights to Real Estate)상 정착지 도로 및 명명된 대상 도로 사전을 활용하며, 그러한 식별 방법은 우크라이나 내각 결정에 따른다.

• 전자시스템 보유자는 건설, 건축, 도시계획 분야에서 국가 정책의 수립 및 집행을

담당하고 전자시스템 기능을 보장하기 위한 조치를 취하는 중앙집행기관이다.

- 전자시스템의 기술 관리자(이하“기술 관리자”)는 우크라이나 내각이 전자시스템 유지·관리 프로세스에 따라 결정하고, 정보화, 전자 정부, 국가 전자 정보 자원의 생성 및 사용, 정보사회 발전 분야에서 국가 정책을 집행하는 중앙집행기관의 관리 범위에 속하는 국가단일기업(state unitary enterprise)이다.
- 기술 관리자는 전자시스템 소프트웨어의 생성 및 유지·관리를 위한 조치를 취하고, 전자시스템의 기술 및 기술 지원을 관리하고, 전자시스템에 포함된 정보(데이터)의 저장 및 보호를 제공하고, 전자시스템에 대한 접근의 제공 및 종료를 관리하며, 전자시스템 작업에 대한 교육을 제공하는 업무를 담당한다.
- 전자시스템은 다음의 원칙에 의거하여 만들어지고 운영된다:
 - 건설 분야 정보(데이터)의 생성, 수락, 수집, 축적, 처리, 기록 및 제공 프로세스의 자동화;
 - 건설 부문에서의 용역 조달의 접근성 및 편의성;
 - 건설 분야 행정 서비스 제공의 투명성;
 - 전자시스템에 대한 정보(데이터)의 필수 입력 및 그에 대한 수정;
 - 우크라이나 내각이 지정한 다른 국가 정보 시스템을 통한 접근 등, 전자시스템의 정보(데이터)에 대한 개방성 및 접근성;
 - 전자시스템에 포함된 정보(데이터)의 신뢰성 예측;
 - 전자시스템 보유자로 대표되는 국가가 전자시스템에 포함된 정보(데이터)의 객관성, 관련성, 신뢰성, 완전성 및 보안을 무단으로 변경하는 위험으로부터의 보호;
 - 전자시스템에 정보(데이터)를 입력하는 주체가 입력된 정보의 정확성 및 완전성에 대한 책임을 부담;
 - 전자시스템에 포함된 정보(데이터)의 적법한 수신, 저장, 처리 및 배포;
 - 전자시스템에 포함된 정보(데이터)를 가진 모든 사람의 행동을 전자시스템에 자동 기록; 및
 - 무결성을 보장하기 위해 전자 시스템에 포함된 데이터를 분산 저장.
- 전자시스템과 전자정보시스템 및 네트워크(국가 통합 법원 판결 등록부 제외)의 전자정보통신은 국가 전자정보자원의 전자정보통신에 관한 절차에 따라 우크라이나 내각이 결정한 방식에 따라 수행된다.
- 전자시스템은 국가 재산에 해당한다. 소프트웨어에 대한 재산권은 건설, 건축, 도시 계획 분야에서 국가 정책의 수립과 집행을 보장하는 중앙집행기관으로 대표되는 국가에 속한다.

- 전자시스템에 저장된 정보는 납세자 등록증의 등록 번호, 여권 정보, 개인의 거주지 정보, 용역공급계약, “우크라이나 건설 제품의 시장 공급에 관한” 우크라이나법에 따른 기술적 수용성 평가, 이 법에 명시된 용역을 제공받기 위하여 개인 및 법인이 제출한 문서 및 기타 정보로서 우크라이나 내각이 전자시스템 유지·관리 프로세스에 따라 결정한 정보를 제외하고는 신뢰 가능하고 개방적이며 일반인의 접근이 가능하다.

- 오픈 데이터 형식으로 되어 있는 전자시스템 공공정보는 “우크라이나 공공정보 접근에 관한” 우크라이나법에 따라 공개될 수 있다.

- 전자시스템 소프트웨어를 사용하여 얻은 서면 및 전자 형식의 정보 및 문서는 동일한 법적 효력을 가진다.

제32조. 건축물 및 구조물의 책임 등급

- 건축물 및 구조물의 책임 등급(이하 “책임 등급”)은 (i) 해당 시설에 지속적으로 또는 주기적으로 머무르거나 해당 시설의 외부에 머무르는 사람들의 건강 및 생명에 대한 위험 수준 및 (ii) 해당 시설의 운영 중단 또는 안전성 훼손과 관련한 물질적 손해 또는 사회적 손실의 정도를 나타내는 특성이다.

- 책임 등급은 법률에 따라 승인된 건축 규정 요건에 따라 결정된다.

- 책임 등급은 주택, 건물, 여하한 목적의 구조물, 그 부속 시설, 복합 시설(구조물)과 관련된 설계 및 교통 인프라의 선형 목적물 등 각 목적물에 대해 결정된다.

- 복합시설(건물)에는 목적물이 포함될 수 있는데, 해당 목적물의 공사는 단일 설계 및 건적 문서에 따라 수행된다.

- 모든 목적물은 다음의 결과(책임) 등급에 따라 분류된다.

- 경미한 책임(CC1)으로;
- 평균 책임(CC2); 및
- 중대한 책임(CC3).

- 문화유산 기념물.

- “가중 위험 목적물에 관한” 우크라이나법에 따라 정의된 1등급 및 2등급 가중 위험 목적물.

- 높이가 100미터를 초과하거나, 현장에 상주하는 인원이 400명을 초과하는 주거용, 공공용 또는 다목적 건물.

- 경미한 책임(CC1)으로 해당되지 않는 경우는 다음과 같다:

- 건축 시설에 상주하는 인원: 50명 이하.

- 건축 시설에 주기적으로 머무르는 인원: 100명.
- 시설의 운영 중단 또는 안전성 훼손과 관련된 물질적 피해 또는 사회적 손실에 대한 한계 수준- 최저 임금의 2,500배(2023년 기준 최저 임금 - UAH 6700(한화 약 24만 원)).
- 국가 및 지역적 중요성을 지닌 문화 유산.
- 국가 및 지역적 중요성을 지닌 문화 유산 보호 구역에서 수행되는 건축 공사.
- “가중 위험 목적물에 관한” 우크라이나법에 따라 정의된 1등급 및 2등급 가중 위험 목적물.
- 4층 이상의 주거용 건물.
- “우크라이나 환경 영향 평가에 관한” 법에 따라 환경 영향 평가의 대상이 되는 시설물(환경 영향 평가 분야 승인 기관의 긍정적 평가를 받은 풍력발전 시설은 제외함).

2022년 말 우크라이나 의회는 도시계획법에 대한 대대적인 개혁(약 26개 조항 개정)을 단행하기 위하여 법률 제5655호를 채택하였으나, 대통령의 재가를 받지 못한 상태로 계류 중에 있어, 실제 제정 여부는 아직 불확실하다. 최근 2023년 11월, EU 집행위원회도 해당 법안 승인 문제에 반대 의사 표시를 하였으며 “현 상태의 우크라이나 도시계획법은 도시계획 분야의 과도한 통제 권한을 위임하여 청렴성에 문제가 초래될 수 있으므로, 우크라이나는 해당 법률을 채택하지 말아야 한다”라고 입장을 밝힌바 있다(EU 확대 정책(EU enlargement policy)에 관한 EU 집행위원회 보고서¹).

우크라이나 도시계획개혁의 핵심은 건설부문의 주요 서류 프로세스를 통합 국가전자시스템(Unified State Electronic System)으로 이전하는 것에 있다. 특히, 허가 서류를 사람의 개입 없이 자동화 시스템을 통하여 발급이 가능해지도록 하는 것이 핵심이며, 이 경우 앞으로는 시스템을 통해 발급 결정이 내려지므로 이론적인 측면에서 부패 요소가 제거될 수 있다는 정부의 기대가 있다. 건설활동 관련 모든 서류가 전자화될 경우 쉽게 발급인을 확인할 수 있고, 법규 위반 발생 시 위법자에게 책임을 부과할 수 있다.

또한, 장애인 친화적인 환경이 조성될 수 있도록 건설 목적물 관련 설명회에 공공 장애인 협회 대표자들이 반드시 참여하도록 규정하고 있으며, 누구든 민원을 제기할 경우 건설 사업을 조사할 수 있다.

한편 비탈리 클리치코 키예프 시장은 해당 법안 채택에 반대 의사를 표명한 바 있다. 키예프 시장은 “해당 법안은 사실상 건설에 대한 시(市)의 통제를 완전히 제거하고, 시행사들이 독점적, 중앙집중적으로 시장에 접근할 수 있는 여건을 마련하는 법안이다. 시장에 진입한 자는 주정부 또는 지방 정부의 영향

¹ URL: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_699%20Ukraine%20report.pdf?fbclid=IwAR2gQxxgenQjU-wq3kfjoh6s8ywBIHjqMILKMaWgsK-cVBJJ8K4VHvpZpbJ0.

없이 도시계획활동을 통제할 수 있는 민간기구를 설립할 수 있게 된다. 이로 인해 무단 건설이 완전히 합법화되는 것이다”라고 지적하였다. 우크라이나 건축협회(Architectural Chamber of Ukraine)도 동 법안을 적극적으로 반대하는 입장이며 “뇌물을 수수하지 않는 컴퓨터를 특정 담당자들이 통제”하기 때문에 현 상태의 개혁은 도시계획 부문의 부패만을 조장하게 될 것이다”라는 입장이다.

민간 도시계획 감독기관 및 민간조사기관 등 각 민간 시장감독자가 지역개발부(Ministry of Regional Development)에 등록하기 위해서는 3백만 유로(한화 약 42억 원)의 의무적 보험 계약을 체결해야 한다. 결국에는 대형 시행사들만이 민간 조직을 구성하고, 나머지 소규모 시행사들은 이들과 협상해야 하는 구조이다. 그런 한편 지방정부는 높이, 건물 밀도, 거리 및 건물 간격 외 도시계획조건 및 목적물 건설 제한에 관한 추가적인 기준을 수립할 수 없는 등 정부의 통제 권한이 크게 제한되는 것이다.

우크라이나-러시아 전쟁으로 잦은 법개정과 제도 개혁으로 사실상 우크라이나 건설 제도는 현재 명확하지 않은 상황이다. 우크라이나 재건사업에 참여하고자 하는 국내 기업은 지속적으로 법 개정사항에 대한 모니터링을 하고 재건사업 참여 전에 관련 분야에 대한 충분한 스터디가 필요하다.



심층이슈

국제개발협력과 국토교통 ODA

국토교통 ODA 10년의 평가와 전망

글로벌 복합위기, 개발협력, 해외건설의 통합적 접근

PPP 사업 추진시 EDCF자금 활용방안 및 고려사항

김 영 태

해외건설협회 부회장



국제개발협력과 국토교통 ODA

국제개발협력은 공여국인 선진국들의 다양한 동기에서 추진되어 왔지만 본질적으로는 개발도상국의 빈곤을 해소하고 선진국과 개발도상국 간의 개발 격차를 줄이기 위한 협력체제를 의미한다. 또한 국제개발협력은 국제사회가 공동으로 추구하는 개발목표를 반영하여 이를 실현해나가는 방향으로 전개되고 있다. 본고에서는 국제개발협력과 관련된 국제사회의 개발 목표와 전략에 대한 흐름을 살펴보고 한국 국토교통 ODA 현황과 나아갈 길을 모색해 보고자 한다.

국제사회 개발목표 및 개발전략 논의

국제사회는 개발도상국의 절대적 빈곤 문제, 개발도상국과 선진국 간의 개발격차, 개발과 환경의 조화, 기후위기 등 개발과 관련된 여러 문제들에 대한 고민과 함께 개발목표와 전략에 관한 논의를 지속적으로 전개해 왔다. 국제개발협력이 추구해야 할 목표도 국제사회의 이러한 논의와 직접 연결되어 있다. 현재 국제사회가 공통적으로 추진하고 있는 개발 목표는 2015년 제70차 유엔정기총회 시 개최된 '2015 유엔 지속가능발전 정상회의'에서 채택된 지속가능발전목표(Sustainable Development Goals, SDGs)이다. SDGs는 17개의 주요 목표와 169개의 세부목표로 구성되어 있으며 2030년 까지 국제사회가 공통으로 추구해야 할 개발목표를 담고 있다.

국제사회 개발목표로 SDGs가 채택되기 이전에도 국제사회가 개발 목표와 전략을 활발하게 논의해 왔으며, 그 주요한 흐름의 시작점은 1972년 6월 '하나뿐인 지구(Only One Earth)'라는 슬로건과 함께 개발과 환경의 조화를 주요 의제로 스톡홀름에서 개최된 '유엔인간환경회의(UN Conference on Human Environment, UNCHE)'라고 할 수 있다. 이 회의는 스웨덴 등 선진국 주도로 환경오염 문제를 중심으로 의제가 준비되었으나, 개발도상국의 개발문제 등으로 논의가 확대되었다. 이 회의를 통해 환경문제 해결을 위한 국제협력의 필요성과 환경교육의 중요성이 제기되었고, 인간환경의 보전과 향상에 대한 원칙을 담은 '유엔환경선언'을 채택하였다. 이 회의가 개막된 6월 5일을 지구의 날로 지정하고 5개 분야 109개 활동 권고안을 담은 '인간환경에 대한 행동강령'을 승인하였다. 또한

이 회의 결과로 유엔차원의 환경기구인 유엔환경계획(UN Environment Program, UNEP)이 설립되기도 하였다.

UNCHE 개최 이후 국제사회의 개발과 환경 문제를 해결하기 위한 노력이 지속적으로 이어졌다. 1982년 UNEP 나이로비 회의의 제안으로 그 이듬해 열린 유엔총회에서 개발과 환경의 조화를 위한 장기적 행동의제를 연구할 세계환경과 개발위원회(World Commission on Environment & Development, WCED)를 설립하기로 하였다. 전 노르웨이 수상이었던 브룬트란드(Gro Halem Brundtland)위원장을 포함한 22인으로 구성된 위원회는 1987년 4월 ‘우리 공동의 미래(Our Common Future)’라는 제목의 보고서를 발간하였다. 이 보고서는 인류 전체의 미래를 위협하는 주요 요소로 빈곤, 인구성장, 지구온난화와 기후변화, 환경질의 파괴 등으로 분석하였으며, 지속가능한 발전(sustainable development) 개념을 처음으로 정립하였다.

UNCHE 개최 20주년을 기하여 1992년 6월 브라질 리우(Rio de Janeiro)에서 178개국 대표들이 참가한 ‘1992 유엔 환경과 개발회의(리우 정상회의)’에서 지속가능한 발전을 실현 가능한 목표로 인정하고 이의 실현을 위해 ‘환경과 개발에 관한 리우선언’과 행동계획으로서의 ‘의제 21(Agenda 21)’이 채택되었다. 그리고 기후변화에 대한 논의와 함께 이 문제에 대처해 나갈 기후변화에 관한 유엔 기본협약(UN Framework Convention on Climate Change, UNFCCC)이 채택되었다. 또한 생물종의 보존을 위한 생물다양성협약(UN Convention on Biological Diversity)도 함께 채택되어졌다.

개발문제와 목표를 둘러싼 논의는 2000년 9월 뉴욕에서 개최된 ‘2000 새천년정상회의(Millennium Summit)’에서 공동의 개발 목표를 제시하게 된다. 새천년정상회의는 1998년부터 시작된 ‘낙오자가 없는 사회(a world with no one left behind)’를 목적으로 전개된 캠페인 과정을 거쳐서 개최된 회의이다.

그림 1. 새천년개발목표(MDGs)



1 브룬트란드 보고서는 지속가능한 발전을 “development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”로 정의하였음 (WCED, 1987: 47)

8개의 목표와 21개 세부목표, 60개 지표로 구성된 새천년개발목표(Millennium Development Goals, MDGs)는 2015년까지 국제사회가 공동으로 추진해 나갈 목표로 설정되었다. 그리고 매 5년 마다 개발 목표를 점검하고 국제개발 전략을 논의할 정상회의를 개최하기로 하였다.

한편 리우정상회의 10주년과 20주년을 기념하여 2002년과 2012년에 남아프리카 공화국의 요하네스버그와 브라질 리우에서 각각 지속가능한 발전을 위한 정상회의가 개최되었으며 리우회의 등 주요 합의사항의 이행을 점검하였다. 2002년 회의에서는 빈곤이 지속가능발전을 저해하는 주요 원인임을 공감하며, 빈곤 퇴치를 위한 세계연대기금 설립을 합의하였다. 한편 2012년 회의에서는 새천년개발목표를 대체할 지속가능발전 목표 설정 및 이행계획을 수립하기 위한 기반을 마련하였다.

2015년 유엔정기총회에서 '지속가능 발전 정상회의(Sustainable Development Summit)'가 개최되어 MDGs를 대체할 지속가능한 발전 의제를 논의하였다. 이 정상회의에서 '우리가 사는 세상의 전환: 2030년까지의 지속가능 발전 의제'를 채택함으로써 SDGs가 2030년 까지 국제사회의 개발목표로 설정되었다. 유엔 SDGs는 17개의 목표를 포함하고 있는데 국토교통과 직접 관련된 목표는 11번 목표인 '지속가능한 도시 및 공동체'와 9번 목표인 '산업, 혁신 및 인프라'의 일부 세부목표 등을 들 수있다. 국제사회의 개발 목표와 전략에 관한 이러한 논의를 통해 합의된 개발 목표는 합의에 참여한 모든 국가들이 국제개발협력을 포함한 제반 분야에서 추구해야 할 공동의 목표로 설정되어 진다. 한국도 제2차 국제개발협력 기본계획(2016~2020)에서 MDGs를 계승하는 국제사회의 새로운 목표로 제시된 SDGs를 수용하여 개발협력의 정합성을 제고할 것을 밝히고 있다.

표 1. 국토교통 부문과 관련된 지속가능발전 목표 및 세부목표

목표(goals)	세부목표(objectives)
11. 지속가능한 도시와 공동체	11.1 2030년까지 모두를 위한 안전하며 적정 가격의 주택과 기본 공공서비스에 대한 접근을 보장하고 빈민가의 환경 개선
	11.2 2030년까지 모두를 위한 지속가능한 교통시스템 제공, 특히 취약계층이 필요를 고려한 대중교통 확대와 도로안전 개선
	11.3 2030년까지 포용적이고 지속가능한 도시화 확대, 주거지에 대한 참여적, 통합적, 지속가능한 계획과 관리역량 강화
	11.4 세계의 문화 및 자연유산 보호 및 보존 노력 강화
	11.5 2030년까지 빈곤층과 취약계층의 보호에 초점을 맞추고 물 관련 재난을 포함해 재난으로 인한 사망과 피해자 수를 현저히 줄이고, 글로벌 국내총생산에 영향을 미치는 경제적 손실을 대폭 감축
	11.6 2030년까지 공기의 질과 도시 외 여타 폐기물 처리에 특별한 관심 등을 통해 도시인구 1인당 부정적 환경 영향 축소

11. 지속가능한 도시와 공동체	11.7 2030년까지 특히 여성, 아동, 노인 및 장애인을 위해 안전하고 포용적이고 접근가능한 공공 녹지공간에 대한 보편적 접근 보장
	11.a 국가 및 대륙별 발전 계획을 강화하여 도시 및 도시 근교, 농촌 간 긍정적인 경제·사회·환경적 연계를 지원
	11.b - 2020년까지 포용, 자원 효율성, 기후변화 완화와 적응, 자연재해에 대한 복원력을 위해 통합된 정책과 계획 채택 및 이행하는 도시와 주거지의 수를 대폭 늘리고, 센다이 방재 프레임워크에 따라 모든 수준에서 통합재난위험관리 개발 및 이행
	11.c - 최빈국이 현지 자재를 활용하여 지속가능하고 복원력 있는 건물을 건축하도록 재정적·기술적으로 지원
7. 청정 에너지	7.2 2030년까지 전세계 에너지믹스(에너지원의 다양화)에서 신재생 에너지의 비중 대폭 증대
9. 산업, 혁신과 기반시설	9.1 모두를 위한 적정가격의 동등한 접근에 중점을 두고, 경제발전 및 인류의 안녕을 지원하기 위한 지역차원 및 초국경 사회기반시설을 포함하여 신뢰성 있고 지속가능한 양질의 복원력 있는 사회기반시설 구축
	9.4 2030년까지 국가별 역량에 따른 자원활용의 효율 개선과 청정·친환경 기술 및 산업공정 도입을 확대 적용하여, 기존 사회기반시설과 산업을 지속가능하게 개선
	9.a 아프리카 국가, 최빈국, 내륙개도국 및 군소 도서개발국에 대한 재정, 기술, 전문적인 지원을 확대하여, 지속가능하고 복원력 있는 사회기반시설 구축을 촉진
12. 책임있는 소비와 생산	12.5 2030년까지 예방, 감축, 재활용 및 재사용을 통해 폐기물 발생 대폭 감축
15. 육상 생태계	15.1 2020년까지 국제협약상 의무에 따라 숲, 습지, 산악 지역, 건조지 등을 포함한 육지와 내수면 생태계 서비스의 보존, 복원, 지속가능한 사용 보장

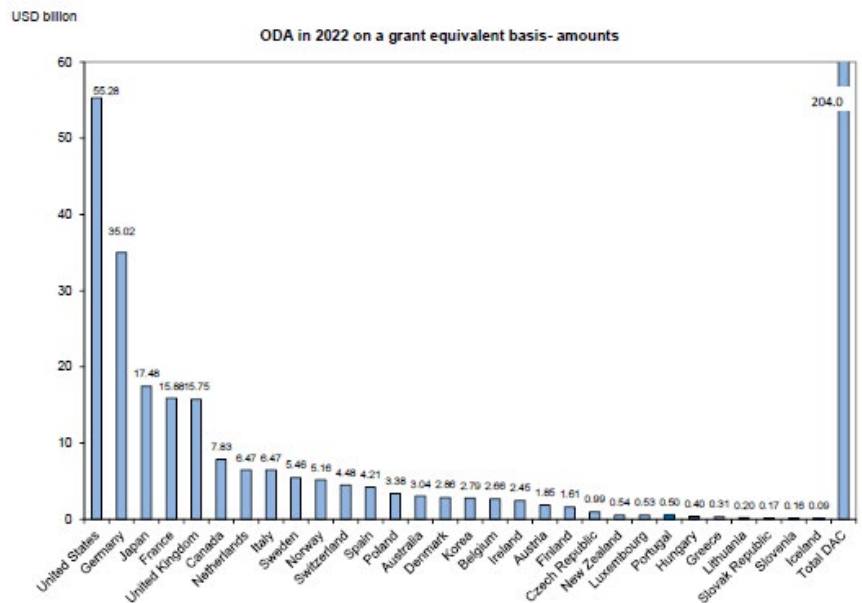
국제개발협력과 한국 ODA 현황

현재의 국제개발협력체제는 1961년 선진 공여국 경제개발협력기구(Organization for Economic Cooperation and Development, OECD)의 개발원조위원회(Development Assistance Committee, DAC)가 공식적으로 출범함으로써 본격적인 기틀을 마련했다고 볼 수 있다. OECD DAC는 출범 당시 미국, 캐나다, 일본 및 유럽 선진국 등 11개 국가가 회원으로 참여했으나, 현재는 EU를 포함하여 32개 회원국으로 구성되어 있다.

한국도 2010년에 OECD DAC의 24번째 회원국으로 가입함으로써 선진 공여국의 일원이 되었다. OECD DAC 가입과 함께 한국 정부는 국제개발협력기본법 제정(2010년) 등 국내의 개발협력 체제의 기틀을 마련하였다. 한편 G20 정상회의 개최(2010년), 부산개발원조총회(2011년) 등을 개최함으로써 선진 공여국으로서의 활동을 본격적으로 전개해나가기 시작했다. 특히 OECD DAC에 가입한 2010년부터 2019년까지 공적개발원조(Official Development Assistance, ODA) 예산의 연평균 증가율이 약 11.9%를 기록함으로써 개발협력 예산을 빠른 속도로 늘려왔다.

2022년의 경우 OECD DAC 회원국의 ODA 총액이 2,040억불로 잠정 집계되었으며, 한국의 경우 29.9억불로 ODA 규모면에서 16번째로 많은 예산을 기록하고 있다. 이처럼 한국의 ODA 예산은 OECD DAC 가입 이후 빠르게 증가해 왔으나 국민총소득(Gross National Income, GNI) 대비 ODA 예산의 경우 2022년 0.17²⁾을 기록하여 OECD 권고치인 0.7%, OECD DAC 평균인 0.36%와 비교하면 아직도 많이 낮은 수준이다. 이에 한국 정부는 2015년 2차 국제개발협력기본계획(2016~2020)에서 GNI 대비 ODA 재원 비율을 2030년 까지 0.3%로 단계적으로 확대할 계획을 밝힌 바 있다. 2024년 ODA 예산의 경우 약 6.5조원을 정부안³⁾으로 확정하여 전년대비 정부안 기준 약 40%의 예산을 증액하는 등 ODA 총액 규모를 빠르게 늘려가고 있다.

그림 2. 2022년 OECD DAC 회원국의 ODA 총액 (출처: OECD, 2023)



2 2022년 한국의 GNI 대비 ODA 예산인 0.17은 OECD DAC 회원국 중 28위에 해당

3 2023년 12월 21일 국회에서 통과된 2024년 예산에서 ODA예산은 2,500억이 삭감되었으나 여전히 전년 대비 큰 폭의 증가율을 보이고 있음

4 한국이 공적개발원조의 수원국에서 선진공여국으로 전환된 최초의 국가가 됨에 따라 한국의 경제발전 경험에 대한 국제사회의 관심이 높아졌고 개발도상국과 다자개발은행을 비롯한 국제사회로부터 이러한 경험의 공유에 대한 요구가 증가되어 왔음

한국의 OECD 수행기관의 경우 유상원조를 담당하는 대외경제협력기금(Economic Development Cooperation Fund, EDCF)과 무상원조를 담당하는 한국국제협력단(Korea International Cooperation Agency, KOICA)이 각각 1987년과 1991년 설립되어 유·무상 원조의 이원화 체계가 구축되었다. 그러나 한국의 OECD DAC 가입을 계기로 정부의 ODA 예산의 증가 필요성과 함께 국제사회로부터 한국의 경제발전 경험 공유 요청⁴⁾에 따라 다양한 정부부처와 기관들이 ODA 사업에 참여하기 시작했다. 2023년 현재 47개 정부기관이 1,978개의 ODA 사업을 추진 중에 있다.

국토교통 ODA 현황 및 과제

국토교통 ODA를 추진하고 있는 국토교통부의 경우 2013년 개발도상국 대상 국토교통 부문의 마스터플랜(Master Plan, MP) 수립사업에 33억원의 예산을

배정함으로써 ODA 사업에 첫발을 내딛었다. 국토교통 ODA는 국토교통부가 수원국의 경제발전과 사회복지 증진을 목적으로 하는 국토교통 인프라 분야의 무상 ODA로서, 국토교통부가 2021년 국토교통 ‘국제개발협력사업 운영규정’을 제정함으로써 공식적인 명칭으로 자리 잡았다. 정부의 ODA 예산의 빠른 증가에 맞추어 국토교통 ODA 예산도 2023년 약 300.5억원으로 2013년 대비 9배 이상 증가하였으며, 2030년 까지 500억 이상을 목표로 하고 있다. 그동안 국토교통 ODA는 2013년부터 2023년까지 31개국을 대상으로 약 1,690억원을 지원해 왔다. 2013년부터 2017년까지는 MP 수립을 주 내용으로 하는 개발컨설팅과 초청연수 형태로 진행되었으며, 2018년 프로젝트 유형의 사업을 신설하여 개발컨설팅과 함께 시범사업 형태의 프로젝트를 통해 수원국의 국토교통 인프라 구축과 기술이전 등을 본격적으로 추진하게 되었다.

국토교통 ODA 사업의 예산이 빠르게 증가하고 사업 규모가 상대적으로 큰 프로젝트 유형의 사업이 추진됨에 따라 국토교통 ODA의 체계적 전략 수립 및 사업관리의 전문화가 과제로 등장하게 되었다. 국토교통부는 2020년 ‘국토교통 ODA 개편방안’을 수립하고 그 후속 조치로 ‘국토교통 국제개발협력사업 운영규정(국토부 훈령 제1352호, ‘21.1)’의 제정과 함께 ‘제1차 국토교통 국제개발협력 기본계획(2021~2025)’을 수립하였다. 2022년에는 1차 기본계획의 내용을 보완한 ‘제1차 국토교통 국제개발협력 기본계획 2.0(2021~2025)’이 수립되어 이를 바탕으로 국토교통 ODA 사업이 추진되고 있다.

‘국토교통 국제개발협력사업 운영규정’을 통해 국토교통 ODA 추진체계와 함께 사업 발굴, 시행계획안 작성, 시행, 성과관리 등 사업 전 주기에 걸친 사업 운영에 대한 근거를 마련하였다. 국토교통 ODA 추진체계와 관련하여 민간 위촉 전문가가 참여하는 국토교통 국제개발협력위원회를 두어 국토교통 ODA 기본계획과 협력사업 시행안 등을 심의하도록 하고 있다. 또한 국토교통 ODA의 효율적 관리를 위해 전담기관을 선정하여 기본계획 수립을 비롯한 사업 전 주기에 걸친 실무적 지원을 하도록 하고 있다.

국토교통부는 ‘제1차 국토교통 국제개발협력 기본계획(2021~2025)’을 수립하여 국토교통 ODA의 효율적·전략적 추진을 위한 노력을 전개하였다. 제1차 기본계획은 전략적 사업발굴체계 수립, 상생의 지속가능 인프라 구축, 개발협력 파트너십 확대, ODA 추진체계 개선 등을 국토교통 ODA 추진전략으로 설정하고 있다. ‘제1차 국토교통 국제개발협력 기본계획 2.0(2021~2025)’은 한국의 강점 분야에 대한 전략적 사업기획을 강화하고 사업별 전 주기적 관리 강화를 위한 사업이행관리체계 정비를 주 내용으로 하여 1차 기본계획을 보완하였다. 전략사업 추진 활성화를 위해 수원국의 개발수요에 기반한 사업을 부처 기획 전략과제로 추진하는 내용과

함께 제안 사업의 사업 타당성, 정책 부합성 등에 대한 검토를 강화하여 제안사업의 내실화를 꾀하였다. 또한 사업수행관리 강화를 위해 수행기관의 현장성 강화, 수석자문위원 제도를 통한 수원국 협의 및 관리 강화, 사업간 연계 강화 등을 구체적 실천 방안으로 제시하고 있다.

국토교통 ODA의 개선을 위한 이러한 노력에도 국토교통 ODA 참여주체들의 개발협력 및 지역 전문성, 성과에 기반한 전략적 사업 발굴, 수원국의 환경과 수요를 반영한 사업 발굴, 수원국 협력 기관과의 협력체계 구축, 개발협력 사업의 현장성, 전담기관의 사업관리 능력 등 여러 가지 면에서 개선되어야 할 점이 있다고 할 것이다.

먼저, 국토교통 ODA 사업 참여주체의 개발협력 및 지역 전문성이 보다 향상되어야 한다. 지금까지 국토교통 ODA를 현장에서 수행해 왔던 주체들로는 국토교통부 산하 인프라 공기업, 국책연구기관, 민간업체 등을 들 수 있다. 해당 조직에서 참여하고 있는 전문가들의 경우 각각 분야 전문성은 뛰어 나지만 국제개발협력 사업을 수행해 나가는데 기본이 되는 개발협력 및 지역 전문성이 비교적 낮은 것이 현실이다. 그 결과 개발협력 사업의 발굴이나 수행과정에서 성과 중심의 사업 기획이나 관리가 되지 못하고 있는 경우가 많다. 따라서 국토교통 ODA 참여 인력의 개발협력이나 지역 전문성을 높이는 노력과 함께 개발협력 및 지역 전문가들의 국토교통 ODA 사업에 참여하는 통로를 마련하는 것도 필요하다고 할 수 있다.

둘째, '제1차 국토교통 국제개발협력 기본계획 2.0(2021~2025)'에서 수원국의 환경과 수요에 기반한 전략사업 발굴의 중요성을 강조하고 있지만 아직 현실은 조금 차이가 있는 것이 사실이다. 가장 먼저 사업 발굴 및 기획 단계에서 국제사회의 공동 목표인 SDGs에 입각하여야 하며, 단순한 기계적 적용이 아닌 실제 수원국의 SDGs의 세부 목표 달성에 얼마나 기여할 지가 구체적으로 고려되어야 한다. 그리고 수원국이 추진하고자 하는 분야의 법, 제도, 정책 및 계획 등을 포함한 관련 기초 인프라와 환경 등에 대한 구체적 검토 후 해당 수원국의 수요가 큰 사업을 발굴해내야 한다, 또한 투입-활동-산출물-성과-영향 등으로 인과관계를 이루는 논리모형(logical framework)⁵이나 변화이론(theory of change)⁶을 기반으로 사업을 기획하고 관리할 수 있는 전문성을 갖추어 국토교통 분야의 원조효과성을 높일 수 있도록 하여야 할 것이다.

5 논리모형은 프로젝트의 목적을 명확히 하고, 투입물, 과정, 산출물, 결과 및 영향 간의 인과 관계를 나타내 줌

6 1990년대 복잡한 지역사회의 이니셔티브를 평가하는 수단으로 사용되어 왔으며, 이후 변화를 위한 프로젝트의 논리를 이해하기 쉽고 명확하게 만들기 위한 수단으로 발전하였음

셋째, 수원국 협력기관과의 원활한 소통과 협력 관계를 구축해야 한다. 대부분의 경우 ODA 사업 기획 및 수행과정이 긴 시간에 걸쳐 진행되기 때문에 수원국 협력기관에서의 해당 사업 추진의지가 지속되지 않거나 담당자가 교체되는 경우가 많아 실제 사업 수행 단계에서 여러 가지 어려움에 직면하거나 사업 수행에 차질을

빛는 경우가 많은 것이 사실이다. 이러한 문제를 최소화하기 위해서는 해당 사업의 사전 기획단계에서 철저한 타당성조사를 통해 수원국의 의지가 높고 타당한 사업을 발굴하는 것이 중요하다. 또한 사업의 제안자나 기획자가 사업기획이 끝난 후 본격적으로 추진되기 까지 지속적으로 수원국 협력기관과 소통하고 정보를 공유하는 것이 필요하다. 그리고 실제 사업예산이 배정되어 사업이 추진될 경우 초기 사업 착수단계에서 기존의 사업내용과 양국 간 분담 및 책임 내용에 대한 명확한 정리가 되어야 사업 추진 단계에서 나타나는 혼선을 줄일 수 있다. 또한 사업관리 전담기관의 사업 담당자가 현지 보고회나 현장조사에 정기적으로 참여함으로써 수원국의 요구와 필요성을 적절히 수렴하고 반영할 수 있어야 한다.

넷째, 개발협력사업 수행자들의 수원국 현장성을 높여야 한다. 사업 기획단계에서도 철저한 수원국 현장조사를 통해 사업의 타당성을 점검해 나가야 하지만, 사업 수행 단계에서도 현지에서의 활동을 기반으로 사업을 수행해 나갈 필요가 있다. 이제까지 국토교통 ODA 사업은 많은 경우 수원국 현장 중심이 아닌 출장 방식을 통해 한국에서 사업을 수행해 온 것이 사실이다. 그러나 수원국 관계자 및 사업 관련 다양한 이해관계자들의 의견 수렴 및 조정과 사업의 원활한 추진을 위해서는 ODA 사업 담당자들의 현지성을 강화하고 현장을 중심으로 사업이 수행될 수 있도록 해나가야 할 필요가 있다.

마지막으로 국토교통 ODA 사업을 성과 있고 효율적으로 수행하기 위해서는 전담기관의 사업관리 능력의 향상이 요구된다. 국토교통부는 ‘국토교통 국제개발협력사업 운영규정’에 따라 해외건설협회를 국토교통 ODA 전담기관으로 지정하고 사업의 전주기에 걸쳐 실무지원 및 관리를 하도록 하고 있다. 해외건설협회가 국토교통 ODA 전담기관으로 활동한지 3년이 지난 지금 전문 인력을 확보하고 관련 지침을 제정하는 등 사업관리의 기반을 다지는 한편 사업 기획 및 발굴, 사업관리, 평가 등 전 주기에 걸쳐 실무지원을 하고 있다. 다만 국토교통 ODA 사업의 성과를 높이기 위해 전략사업의 및 원조 효과성에 기반한 사업의 발굴과 사업관리에 현장성을 높이고 내실을 높여 나가야 할 필요가 있다. 이를 위해서는 전담인력의 직무향상 및 전문 인력의 추가 배치가 필요하다. 특히 사업 기획 및 발굴, 사업조달 및 관리감독, 평가 등 전 주기에 걸친 업무가 함께 수행되어야 하는 ODA 사업의 특성과 연 평균 30건이 넘는 사업을 관리하고 있는 현실을 감안할 때 전문 인력의 추가 확충이 불가피하다고 할 수 있다. 또한 사업 기획 및 관리에 있어서 현장성을 높이기 위해 사업관리 예산의 현실화 또한 필요하다고 할 수 있다.

권 율

대외경제정책연구원 선임연구위원

국토교통 ODA 10년의 평가와 전망

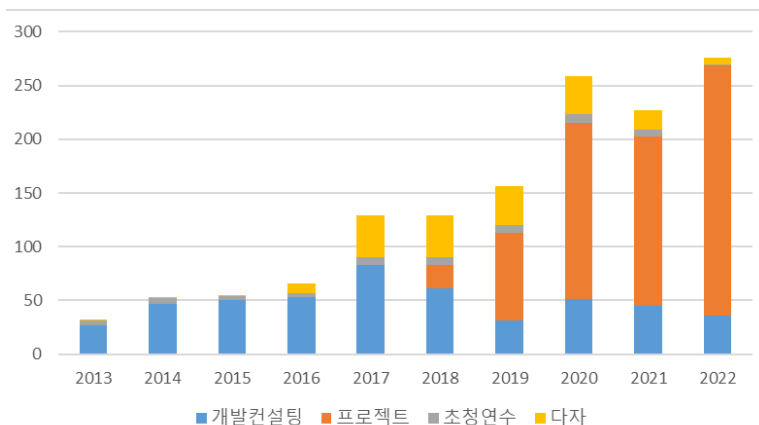
국토교통 ODA 지원 현황과 특징

국토교통부는 2013년부터 국토교통 ODA지원을 시작하였으며, 마스터플랜 수립을 위한 개발 컨설팅, 개도국 정책담당 고위급 인사 초청연수 등 기술협력사업에서 시설·인프라 구축사업 시범사업을 중심으로 주요 프로젝트 사업이 지속적으로 확대되고 있는 추세이다. 국토교통 ODA는 2013년 33억원에서 2022년 276억원으로 8.4배가 확대되었으며, 2013~22년간 총 31개국, 1,384억원을 지원하였다.¹ 다자원조 및 다자성 양자사업은 금액기준으로 2% 수준에 불과하다.

양자 ODA 누계기준으로 분야별 지원규모는 교통(645억, 56%), 도시(184억, 16%), 수자원(119억, 10%), 공간정보(120억, 11%) 순이고, 수자원 분야는 2019년 환경부로 이관되었다.

그림 1. 국토교통 ODA의 연도별·유형별 지원 규모

(단위: 억 원)



주: 국토교통 ODA는 국토교통부에서 추진한 ODA 사업에 한정함.
자료: 해외건설협회 자료

¹ 국토부 ODA는 '22년 기준 양자 무상사업이 226억원, 다자 1억원으로 구성되어 있고, ('17) 129억 → ('18) 129억 → ('19) 157억 → ('20) 258억 → ('21) 227억원으로 증가하고 있다.

지역·국가별로는 동남아에 624억원을 지원하여 국토부 ODA의 55%를 차지하였고, 중남미(275억에도 24%를 집중 지원했으며, 그 외 아프리카(86억,

8%), 중앙아(65억, 6%), 동북아(32억, 3%), 서남아(29억, 2%), 중동(18억, 1.6%) 등의 순이다. 특히 최대 수원국은 인도네시아(213억, 19%)이며, 콜롬비아(180억), 베트남(164억), 캄보디아(137억), 라오스(89억) 순으로 지원하였으며, 그 외에도 우즈베키스탄, 페루, 몽골, 탄자니아, 코스타리카가 금액기준으로 상위 10대 수원국에 포함된다. 건수기준으로는 인도네시아(16건, 213억)와 베트남(16건, 164억)에 가장 많이 지원했으며, 캄보디아(12건, 137억), 라오스(8건, 89억), 콜롬비아(7건, 180억), 우즈베키스탄(5건, 58억) 및 페루(5건, 41억) 등의 순이다.

표 1. 국토교통 ODA의 지역·국가별 양자 ODA 규모

지역	국가	건수	금액(억원)	지역	국가	건수	금액(억원)
동남아 (624억)	인도네시아	16	213	중남미 (275억)	콜 롬 비 아	7	180
	베 트 남	16	164		페 루	5	41
	캄 보 디 아	12	137		코스타리카	2	22
	라 오 스	8	89		파 라 과 이	1	9
	태 국	1	10		볼 리 비 아	1	9
	미 안 마	1	9		니 카 라 과	1	8
	네 팔	1	3		칠 레	1	6
동북아 (32억)	몽 골	3	32	아프리카 (86억)	나이지리아	2	15
서남아 (29억)	스 리 랑 카	2	14		보 츠 와 나	1	10
	인 도	1	9		에티오피아	1	8
	방글라데시	1	6		탄 자 니 아	2	24
중앙아 (65억)	우즈베키스탄	5	58		르 완 다	1	8
	타지키스탄	1	2		튀 니 지	1	8
	키 르 기 즈	1	5		모 잠 비 크	1	7
중동 (18억)	이 집 트	1	10		코트디부아르	1	7
	요 르 단	1	8				

주: 다국가를 대상으로 하는 다자원조, 초청연수 등 제외(개발컨설팅, 프로젝트 사업만 포함)

사업유형별로는 개발컨설팅(66건, 484억원), 프로젝트(18건, 659억원), 초청연수(82국, 53억원) 지원, 최근 프로젝트 유형이 증가하는 추세이다. 프로젝트사업은 ODA 사업 추진기관별로 시설·인프라 구축 시범사업이 확대되고 있는데, 2018년부터 도입되어 2022년까지 ITS시스템 구축, 건설기술 이전 등 프로젝트형 ODA로 인프라분야 기술 보급 및 법·제도 개선 등에 659억원(18건)이 지원되었다. 이에 따라 2013년마스터플랜(MP)사업이 83%, 초청연수사업이 13%를 차지하던 것에 비해 2022년의 경우 마스터플랜(MP) 사업이 13%로 크게 줄어들고, 프로젝트사업은 84%로 크게 증가하였다. 주요 프로젝트사업은 베트남 도로중온 아스팔트 기술 최적화 사업('18~'21), 콜롬비아 메데신시 교통기능 향상사업('18~'21), 인도네시아 자카르타 버스정보시스템 구축('20~'22) 등이다.

표 2. 국토교통 ODA의 사업유형별 지원 추이

(단위: 억 원)

연도	개발컨설팅	프로젝트	초청연수	다자원조 및 다자성 양자사업
'13년	27	-	4	1
'14년	47	-	5	1
'15년	50	-	4	1
'16년	53	-	4	9
'17년	83	-	7	39
'18년	61	22	7	39
'19년	31	82	7	36
'20년	51	164	8	36
'21년	45	158	6	18
'22년	36	233	1	6

주: 국토교통 ODA는 국토교통부에서 추진한 ODA 사업에 한정함.
자료: 해외건설협회 자료.

국토교통 ODA 지원사업의 성과와 한계

그동안 국토부는 개도국 인프라개발을 지원하기 위해 단순 공여를 넘어선 인프라분야 마스터플랜(MP) 수립 및 기술이전 등을 통해 수원국의 지속가능성장 기반을 구축하는데 다양한 협력사업을 추진하였다. 이를 위해 지속가능 교통·도시설계를 위한 스마트시티, ITS, 도시교통 MP수립 등을 통해 UN SDGs 달성 및 기후변화 대응에 기여하고, SDG9(지속가능 인프라), SDG11(지속가능 도시·교통), SDG13(기후변화 대응)등 국토·교통 분야의 세부목표를 지원해 왔다.

이를 기반으로 베트남·인도네시아·우즈베키스탄 등 중점협력대상국의 인프라 확충사업을 확대하기 위한 정상외교·고위급면담의 후속조치를 적극 지원하였는데, 2019년 정상외교 후속조치로 한-베 스마트시티 협력센터 구축사업('21~24)을 추진한 바 있다. 또한 기업 해외진출 지원을 위해 수원국 인프라개발 수요 및 공공·민간기업 수요에 기반한 ODA추진으로 발주처와의 협력네트워크를 위해 총 82개국 989명('13~'20)을 대상으로 한국의 인프라개발을 통한 발전경험 공유 및 공공·민간기업-수원국 고위공무원과의 연계를 확대해 왔다.

그동안 국토교통 ODA는 공공(공사, 공단) 학계, 민간 등 다양한 이해관계자가 사업을 수행하고 있는데, 공공기관의 경우에는 국토교통과 관련된 공사 및 공단에서 참여하며, 국토 및 교통, 건설과 관련된 정부출연연구원도 참여하고 있다. 국토교통 분야 ODA 사업은 국토교통부 이외에도 원조 전담기관인 KOICA 및 EDCF 등에서 국토교통 분야에서 다양한 ODA 사업을 추진하고 있다. EDCF의 경우에는 베트남, 미얀마, 에티오피아, 파라과이, 볼리비아 등에서 도로 건설, 교량 개보수, 철도 개선 등 교통 관련 인프라 분야를 집중적으로 지원하였다. KOICA의 경우 교통 관련 마스터플랜 수립뿐만 아니라 타당성 조사, 교통 시스템 구축, 교통 관련 역량강화 사업을 지원하고, 이외에도 건설, 주택, 도시개발 관련 마스터플랜이나 정책 수립을

지원하고, 역량강화 및 봉사단 파견 사업을 추진하고 있다.

기획재정부에서는 지식공유프로그램(KSP)나 경제혁신 파트너십프로그램(EIPP) 같은 사업을 통해서 교통, 도시, 국토개발 등 정책 자문 및 개발컨설팅 사업을 추진하였다. 2004~21년 간 KSP 사업으로 추진된 국토개발 사업은 52건(5.2%)으로, 도시개발 24건(46.2%), 기반시설투자 16건(30.8%), 지역균형발전 11건(21.2%), 기타 국토개발정책 1건(1.9%) 등이다.² 2020/21년 국토개발 관련 추진될 EIPP 사업은 미얀마 신도시 인프라개발, 우즈베키스탄 스마트도시 및 스마트 물류 관련 사업 3건 등이다.

이와 같이 다양한 시행기관에서 국토교통 ODA를 지원하기 때문에 국토부의 그동안 지원 사업간 연계 실적을 살펴보면 2015~21년까지 총 26건의 사업에 대해 사업 간 연계 또는 후속사업 연계가 이루어진 것으로 파악된다. 사업간 연계실적을 보면, 2014~19년까지는 연도별 유무상 사업 연계, 무상간 사업 연계 실적은 부재하였으나, 2020년 7건, 2021년 10건으로 확대되었다. 그동안 캄보디아, 라오스, 베트남, 인도네시아, 튀지니, 탄자니아 등의 국가에서 물류, 토지관리 인프라, 공간정보, 스마트시티, 교통, 도로건설 등 다양한 분야에서 사업연계를 추진해 왔고, EDCF, KOICA 이외에도 기재부 KSP, 통계청과 사업 연계도 추진되었다.

표 3. 사업 간 연계·조정 협의체 활동 참여 실적 및 성과

구분	참여 실적	주요 논의 사항 및 성과
EDCF, PPP	EDCF 실무협의회 개최('21.3.18)	국토부, 수출입은행, KIND간 사업 연계방안 마련 및 향후 협업체계 구축
	범부처 EDCF 사업심의위원회 분과회의 참석('21.4.1)	국토교통 ODA, PPP, EDCF 사업의 연계비용 제고를 위한 방안 논의
	수출입은행 등 유관기관과의 업무협약 및 자료 공유(전담기관, 수시)	유·무상 사업 연계방안 구체화 및 관련 주요 현안 논의
국조실	제1차 ODA 사업전략 협의회 참석(전담기관, '21.9.3)	EDCF 예비사업 중심 유·무상 연계 및 민간과의 협력 방향 논의
	제3차 ODA 사업전략 협의회 참석(전담기관, '21.11.9)	인도네시아 북수마트라 주 그린수소 사업(GGGI) 등 그린·탄소중립 관련 패키지 후보사업 논의
	제5차 ODA 사업전략 협의회 참석(전담기관, '22.1.6)	이집트 철도 현대화 사업 민·관 패키지 구성안 등 논의

자료: 국토부

그러나 사업연계성 강화를 위해 유·무상, 무상간 ODA 연계 중요성이 점차 확대되고 있어 사업간 연계를 통한 기관간 사업연계 및 시너지효과 창출 확대에 보다 중점을 둘 필요가 있다. 대규모 인프라 사업의 경우 수원국 지원효과를 극대화하기 위한 통합적인 지원체제를 강화하고, 기업진출 및 수주환경 개선을

² KSP 홈페이지, 추진실적, <https://www.ksp.go.kr/pageView/ksp-statistics>

위한 민관협력체제 수립이 시급하기 때문이다. 인프라분야 ODA를 KOICA, 기재부(KSP·EIPP)에서 분절적으로 시행하고 있고, EDCF 사업과의 연계도 미흡하여 국토부 ODA 사업과 EDCF 연계율은 아직 5.63% 수준에 불과한 실정이다. 마스터플랜 수립사업이 체계적으로 EDCF 유상사업과 연계를 통해 수원국 사업수주 환경을 개선하는데 역점을 두고, 국토교통분야 ODA 사업을 추진하고 있는 KOICA, EDCF, 기재부 등과 사업연계를 통해 기술협력과 자금협력을 패키지화할 수 있는 추진체제를 확대해야 한다. 기본적으로 사업추진체제가 민간기업·공공기관의 제안과제를 공모하는 상향식(Bottom-up) 사업발굴체제로 대외정책과의 연계가 부족하고, 총리실 자체평가 외에는 성과평가 절차가 없어 환류기능이 미약하여 ODA 사업의 체계적인 성과관리가 취약하다는 구조적 제약요인과 한계가 있었다.

국토부 ODA 추진체제 개선 및 향후 과제

그동안 국토부는 ODA사업을 시작한 2013년 부터 부처(시행기관)에서 직접 사업을 공모하여 선정 및 발주하고 사업 수행기관을 선정하여 ODA를 추진하였으나, 국토교통부가 수립한 ‘국토교통 ODA 개편방안’(‘20.11)에 따라 ODA 중장기 계획을 수립하고 사업추진체계도 새롭게 개편하였다. 국토교통 국제개발협력사업 운영규정(국토부 훈령 제1352호, ‘21.1)에서 정한 국토교통 ODA위원회는 위원장 2인(건설정책국장 등)을 포함한 10인 이내의 위원으로 구성되어 국토부 ODA의 주요 정책사항을 심의하고 있다. ODA 규모 확대에 따른 행정부담 증가로 인하여 2021년부터는 협력사업 관리, 정산 등 협력사업 수탁업무를 해외건설협회가 맡고 있다.

해외건설촉진법 시행령 및 운영규정에 따라 국토부 ODA 협력사업의 효율적 추진을 위하여 해외건설협회는 국토교통 ODA 사업 발굴, 진행, 사후관리 등 ODA 운영지원 업무를 관리하고 있는데, 협력사업 시행을 위한 세부사항, 수행기관 선정 평가기준 등 사업추진을 위한 세부사항을 국토부 승인을 받고 수행하고 있다. 국토부는 2023년 2월 국토교통 국제개발협력사업 기획·발굴 지침과 함께 사업관리 지침, 기술제안서 평가지침, 성과관리 지침을 제정하여 전담기관인 해외건설협회가 사업을 발굴하여 선정하고, 성과관리를 위한 주요 업무지침을 수립하여 사업 종료 후 평가 및 환류체제, 추적조사 등을 포함하는 운영규정을 마련하였다.

그동안 국토교통 ODA는 인프라 MP수립, 기술이전 등을 통해 수원국의 지속가능한 성장기반 구축에 기여한다는 강점이 있는 반면, 정책연계 및 사업종료 후 사후관리 부족에 따른 한계점이 있기 때문에 이를 개선하기 위한 중장기전략의 필요성을 확인하고, 국토교통 ODA 사업수행결과 도출된 강점과 한계를 기반으로 2021년 11월 중장기 추진방향인 국토교통 ODA 기본계획(‘21~‘25)을 수립한 바 있다. 국제개발협력위원회가 수립한 제3차 국제개발협력 기본계획(‘21~‘25)과 연계한 국토교통 ODA 중장기 로드맵을 수립하고, 국토부의 해외건설진흥기본계획,

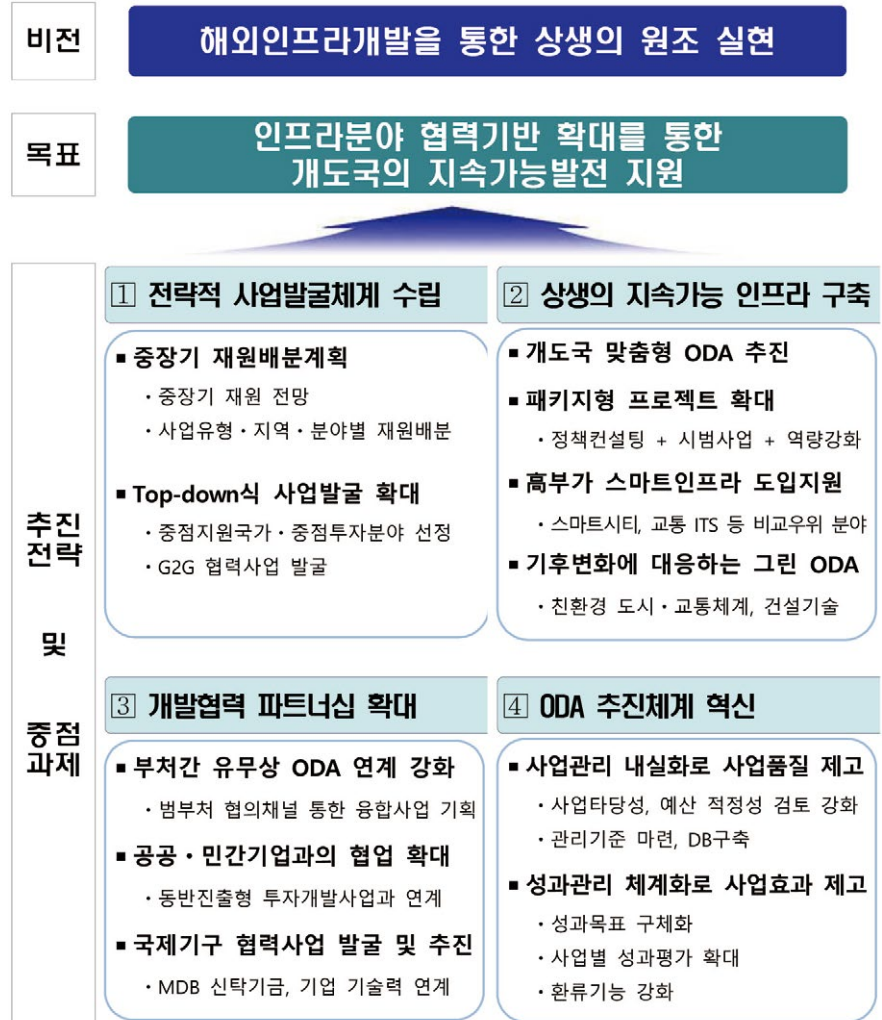
국토교통과학기술 연구개발 종합계획 등을 고려하여 중기투자목표와 ODA 사업추진전략을 제시하는데 중점을 두고 있다.

우선 국토교통 ODA 기본계획 추진방향은 국토교통 ODA 중장기 로드맵에 따라 “인프라 분야 협력확대를 통한 개도국의 지속가능발전 지원”을 국토교통 ODA의 목표로 설정하였다. 그리고 목표 달성을 위한 4대 추진전략으로 ①전략적 사업발굴체계 수립, ②상생의 지속가능 인프라 구축, ③개발협력 파트너십 확대, ④ODA 추진체계 개선으로 설정하였다. 또한 제3차 국제개발협력 기본계획(‘21~’25)을 고려하여 국토교통 ODA재원배분방향, 중점지원국가·투자분야 등을 선정하였다. 특히 국토교통 신규 ODA발굴을 위한 중점투자분야 선정 시, 도로, 철도, 공항건설 등 수원국별 인프라 개발수요를 고려하고, 전략적인 ODA 추진을 위해, 국개위가 선정한 중점협력국(27국) 중 인프라개발수요, 양자협력관계 및 사업수행여건 등을 감안하여 23년 중점지원국가로 11개국 선정하고 현지수요를 고려하여 중점투자분야도 선정하였다. 즉, 그린ODA 및 디지털ODA 등 ODA 전략 분야와 관련된 스마트시티, ITS, 공간정보 등 고부가가치 건설기술분야를 집중 지원하되, 도로, 철도, 공항 건설 등 전통 인프라분야에 대해서도 수원국 인프라 개발수요 등을 반영하여 국가별 중점투자분야를 선정하였다.

이와 같이 국토부는 ODA 사업 추진 기본 계획을 수립하고, 수원국의 인프라 개발을 지원하는 국토부 ODA 정책방향과 추진전략을 체계적으로 제시하고 있다. 그러나 사업 기획단계에서 대부분의 사업이 산하기관 중심으로 공모방식으로 발굴·선정되고 있어서 국토부가 수립한 국토교통 ODA 사업 기본 계획과 연계한 전략적 사업발굴 및 기획연구 수요조사가 아직 미흡한 실정이다. 따라서 해외건설회가 맡고 있는 전담기관의 역할과 기능을 강화하여 사업 선정 시 수원국 수요확인, 사업비용 추정, 비용-편익분석 등 사업 선정방식을 개편하여 향후 산하기관 지원구조를 효율화할 필요가 있다.

또한 사업 관리를 위해 사업성과 확산 및 사후관리 체계 강화를 위해 전담기관으로 지정된 해외건설협회의 사업관리 역량 개선 및 인력운용 확충이 시급하다. 전담기관의 역할을 제고하여 사업운영 및 관리와 같은 행정업무 위탁에 한정하지 말고 사업기획·발굴, 성과관리·평가, 후속사업 관리를 체계적으로 수행하도록 역할을 확대해 나가야 한다. 해외건설협회는 전담기관으로서 ODA사업의 성과관리를 위한 업무체계 및 주요 세부규정을 보완하고, 성과의 체계적 관리와 사업연계를 위해 사업정보 관리체계 개선 및 정보공개를 보다 적극 추진할 필요가 있다. 특히 사업연계를 통한 시너지효과 창출을 위해 사업간 연계와 시행기관간 협업을 추진하고 있으나, 사업의 연계비율은 매우 낮으므로 사업기획단계부터 사업절차 개선 및 역할분담이 필요하다.

그림 2. 국토교통 ODA 기본계획 추진방향 및 중점과제



자료: 국토부(2021.11), 제1차 국토교통 국제개발협력(ODA) 기본계획(안) [2021-2025] 참조.

제도적으로 국토교통 국제개발협력사업 운영규정(9조)에 따라 추적조사가 가능하나, 효과적인 사후관리는 이행되지 않고 있는 실정이다. 최근 프로젝트 사업비중이 크게 확대되고 있어서 사후관리를 위한 제도적 기준과 방침을 명확히 하고, 전담기관의 체계적인 사후관리방안 수립이 필요하다. 사업효과성 제고를 위한 현지 네트워크를 확대하고, 전담기관으로 지정된 해건협의 사업관리 역량 개선 및 인력운용 확충을 통해 사업성과 확산 및 사후관리 체계를 강화해야 한다.

국토부는 내부평가 지침에 따라 자체평가위원회를 구성하고, 전담기관인 해외건설협회가 평가대상 사업을 선정하고 운영규정을 통해 해외건설협회가 외부평가를 발주하고 있다. 평가 매트릭스와 성과모형을 바탕으로 평가기준별 평가결과를 도출하고 있으나, 평가보고서의 평가품질의 편차가 커서 평가품질

개선방안이 다각도로 검토되어야 한다. 전담기관인 해외건설협회의 ODA 평가예산 및 인력을 확충하여 평가과정의 충실성을 제고하고, 성과평가를 통해 제언 및 교훈 내용을 보다 적극적으로 도출할 필요가 있다. 아직 평가결과 활용을 위한 평가결과 분석과 개선과제 이행계획이 미흡하고, 평가결과 환류체계 개선이 시급한 실정이다. 특히 평가를 통한 개선과제 도출과 타당성 있고 구체적인 이행계획 수립을 통해 평가실효성을 제고해 나가야 한다. 국제개발협력위원회와 ODA 통합정보포털에 평가결과를 공개하고 있으나, 평가결과 공유를 위한 지침과 절차를 개선할 필요가 있다. 단계적으로 평가결과를 수원국과 공유하고, 국내·외 협력기관과 일반에 공개하도록 적극적인 조치가 마련되어야 할 것이다.

원 종 준

KOICA SDG 프로그램팀 과장

글로벌 복합위기, 개발협력, 해외건설의 통합적 접근

해외건설을 다루는 정책, 계획, 보고서, 뉴스를 보면, 우리나라 해외건설 수주액의 증감으로 시작하여, 세계경제, 개도국 인프라 시장에 대한 전망, 지역별, 공종별 현황을 살펴본 후, 시장, 공종, 진출 분야 다변화, 새로운 기술에 대한 적응, 정부의 정책적 지원과 관련된 제언으로 끝을 맺는 것을 자주 볼 수 있다. 해외건설 수주액이 최고치를 찍던 2008년부터 2014년 사이에는 해외건설 산업에 대한 장밋빛 미래에 대한 전망과 함께 고부가가치 산업으로의 전환에 관한 논의도 이루어졌지만, 2015년에는 대외여건의 악화로 1년 만에 70%가 줄어드는 등 변동성이 큰 산업이기도 하다.

해외건설의 안정적인 성장과 고부가가치화를 위한 방안의 하나로 시장개척 지원, 개발도상국 마스터플랜 수립 지원, ODA, MDB, PPP와의 연계 등 정책 차원의 지원도 중요성이 커졌고, 컨트롤 타워, 전담기관, 기관 간 협력과 같은 지원체계의 정비도 이루어지기 시작했다. 해외 진출 기업에 대한 의견수렴도 보다 적극적으로 진행되었고, “개도국은 급속한 경제성장으로 인해 대규모 인프라 개발수요가 있으나, 인프라 관련 법·제도에 대한 정비가 미흡하며, 인적자원과 기술적 시스템 부재로 인해 우리 기업이 그 나라에 진출 시 많은 애로사항을 겪고 있다”와 같은 구체적인 대안도 나왔다. 동시에 다른 국가는 어떻게 하고 있는지 벤치마킹하는 연구도 증가했다.

고도로 세계화된 현대 사회에서 해외건설 수주액은 중동의 경제 동향, 특히 유가의 급등락에 민감하게 반응하고 있다. 「제4차 해외건설진흥기본계획(2021-2025)」에 따르면, 국제 유가와 해외건설 수주액의 상관계수는 0.91¹에 이를 정도로 오랜 시간 동안 강한 상관 관계가 지속되었고, 플랜트 사업이 해외 건설 수주의 상위권을 차지하고 있는 것은 당연한 일이었다. 그러나 이러한 중동에서도 전 세계적인 기후변화 대응 기조 속에서 탈석유화를 추진하고 있다. 향후 해외건설 수주액 증가에 기여할 것으로 전망되고 있는 사우디아라비아의 네옴 신도시 개발 사업도 석유 중심의 경제 구조를 탈피하기 위한 목적으로 추진되고 있다. 네옴 신도시 개발 사업에는 수많은 디지털 기술이 적용될 것으로 보여 중동에서 플랜트 중심으로

¹ 국제유가와 해외건설 수주액('90년~'19년)의 상관계수: 0.91(Crude Oil 기준)

사업을 펼쳤던 우리나라 입장에서는 새로운 접근 방식이 요구되고 있다. 또한, 세계 각 국가는 COVID-19 팬데믹의 충격에서 벗어나기 위해 도로, 도심 지하철, 친환경 에너지 등 인프라 확대를 중심으로 하는 경기 부양책을 발표하고 있다. 이처럼 최근 해외 건설시장은 다양한 환경 변화에 영향을 받고 있다.

아시아 지역은 세계 건설시장의 52%를 차지하는 최대 시장으로 철도, 도로 등 경제개발과 관련된 교통 인프라 수요와 에너지 공급을 위한 발전 인프라 수요가 지속적으로 증가하고 있고, 글로벌 경제 불확실성이 상당 부분 해소된 2024년 이후 성장 궤도에 다시 진입할 것으로 예상되고 있다. 2023년 동남아시아 주요국 건설시장 규모는 인도네시아 4,447억 달러, 필리핀 537억 달러, 베트남 462억 달러, 말레이시아 436억 달러, 태국 459억 달러로 예상되며, 2024년 시장규모는 인도네시아 4,946억 달러, 필리핀 610억 달러, 베트남 521억 달러, 태국 494억 달러, 말레이시아 479억 달러를 기록할 전망이다.²

해외 건설에 영향을 미치는 환경의 변화, 아시아 지역의 도시화와 인프라 수요의 증가, 국가 차원의 정책적 지원 필요성이 증가하면서 개발협력에 있어서도 경제협력과의 조화를 추구하는 기조가 강화되고 있다. 우리나라 개발협력의 최상위 종합전략인 「제3차 국제개발협력 종합기본계획(2021-2025)」에서는 ‘상생하는 ODA’ 전략의 일환으로 개도국 경제·사회 인프라 지원, 인프라 지원 협업체계 강화가 제시되어 있다.

〈제3차 국제개발협력 종합기본계획(2021-2025)〉

● 개도국 경제인프라 지원

- 개도국의 대규모 인프라 개발수요(공항·철도·항만 등) 증대에 적극 대응하여 아세안·인도 등 수요 밀집 지역을 중심으로 지원 확대

* 인도 최초의 EDCF사업(8억불) 추진: 나그부르-뭄바이 고속도로 ITS 등 타당성조사 진행 중

- ICT 기술 기반의 교통시스템(ITS) 등 고부가형 인프라 사업* 지원 및 동남아 5개국** 등의 수원국 발전단계를 고려한 도시화 사업 추진

* 고속도로 통합관리 시스템(ITMS), 철도 신호시스템, 간선급행버스체계(BRT) 구축 등

** 한-동남아 5개국 개발협력 MOU 체결('19년, 5대 전략 프로그램 중 '스마트도시 개발' 포함)

● 개도국 사회인프라 지원

- 개도국의 국가 개발정책에 대한 성과 분석(통계역량 강화* 등) 및 경제혁신·투자환경 개선을 위한 법·제도 개선(공공행정 ODA** 지원)

* UN, OECD DAC 등 국제기구는 SDGs 이행전략 수립 및 성과 추적을 위해서 신뢰도 있는 데이터 생산·관리 역량에 대한 지원 필요성 강조

** 개도국의 법·제도 개선사업 및 행정시스템 구축 사업('21년, 2,196억원)

² 강정화(2023), “2023년 상반기 해외건설산업 동향”, 한국수출입은행 해외경제연구소

● 인프라 지원 협업체계 강화

○ 민간건설사 및 민자사업 경험 보유 공공기관과의 협업* 확대

* (예) 스마트시티 사업발굴 모델 : 정책자문 + LH공사(설계 및 운영) + EDCF(도로, 상수도 부대 인프라 지원) + 민간기업(도시 건설 및 ICT기술 제공)

○ 현지 ODA 협의회*, 통합정책협의회 등 사업 기획·발굴 단계부터 관련 부처·기관이 참여하여 수원국 정보공유 및 협업체계 구축

* 재외공관장 주관, KOICA · 수출입은행 · KOFIH · KOPIA 등 ODA 사업 시행기관으로 구성

「새정부 국제개발협력 추진방향(2022.6.)」에서도 “패키지화 · 대형화 · 브랜드화”라는 제목으로 정부-민간(기업 · NGO), 양 · 다자, 유 · 무상 원조의 역량을 결집하여 분절성을 극복하고, 전 · 후방 사업 연계효과를 최대화 하겠다는 방향을 수립하였다. 우리나라가 OECD DAC(개발원조위원회)에 가입하고 활동을 시작한 이후에 이와 같은 정책은 꾸준히 개발협력 정책의 중요한 과제로 대두가 되었으나, 개도국 인프라 수요에 맞춘 대형사업 발굴 확대를 위해 패키지 사업 발굴을 강화하고 민간재원과 연계해 실질성과를 도출하는 것은 여전히 보완되어야 할 사항으로 지적되고 있다.

일본은 해외건설 수주 규모에서는 우리보다 낮은 순위이지만, 아시아 지역에서는 높은 수주 실적을 보이고 있고, 유 · 무상 ODA와 종합상사를 중심으로 하는 민간 개발 사업 사이에 시너지 효과를 만들어내는 데에는 보다 구체적인 사례를 보유하고 있다. 10년 전에 작성된 정부의 해외건설 추진계획에서도 일본의 전략을 벤치마킹하고자 했던 흔적을 발견할 수 있다.

〈2013년도 해외건설 추진 계획〉

(p.7.) 대내외 여건, (p.11.) 최근 일본의 해외건설 정책 동향

○ 일본 중국 등 주변 경쟁국들은 범정부적 차원에서 자본력을 활용하여 공격적인 건설수주 지원 중

- 일본은 1건별 수주 경쟁이 아니라 개발 마스터플랜 작성 단계에서 관여하고 있으며, 엔차관 등 장기자금을 전략적으로 병행 제공

* 인도와 공동으로 추진중인 델리 뭉바이간 산업대동맥 구상에 따라 일본이 물처리 발전소 건설 등 19개사업(1.2조엔)실시 합의('12.11)

* 인도네시아 자카르타 도시개발계획(수도권투자촉진특별지역 구상)을 양국 공동 수립 → '20년까지철도 도로 항만 발전소건설 등 45건의 사업(총사업비 3.4조엔)을 추진할 계획이며, 일본이 1조엔 차관 제공 예정

(p.13.) 2013년도 중점 추진과제

○ 정부 주도의 개발협력을 통한 한국형 인프라 해외 수요 창출

- 개도국 개발 마스터플랜 수립을 지원한 후, 금융을 연계 제공하여 수주와 연결하는 패키지형 인프라 해외수출 추진

* 신도시·수자원 등 우리나라가 강점이 있고 전후방 연계효과(linkageeffect)가 큰 분야

* 개도국 마스터플랜 수립 예산('13년 31억원)을 활용하고, 후속 프로젝트에 대한 GIF·EDCF 등 금융지원 방안을 관계부처와 협의('13)

우리나라와 교류가 활발한 국가 중의 하나인 베트남의 수도, 하노이에 방문하게 된다면, 가장 먼저 노이바이 국제공항 제2터미널에 도착한다. 공항을 나오면 공항과 하노이를 연결하는 고속도로를 따라 이동하게 되는데, Nhat Tan 교량(Vietnam-Japan Friendship Bridge)으로 홍강을 건너면 하노이 도심으로 진입할 수 있다. 지금은 도심으로 가는 길에 전통적인 베트남 도시 외곽 지역의 모습 밖에 볼 수 없지만, 2032년이 되면 일본 스미토모 상사와 베트남 BRG그룹이 공동으로 조성한 스마트시티를 볼 수도 있다.

하노이 스마트시티 사업은 총 42억 달러 규모가 될 것이고, 스미토모 상사 외에 NTT Communications, TEPCO Power Grid, NEC, Hakuodo, MHI Engineering 등 통신, 전력, IT, 광고홍보, 엔지니어링 6개 기업이 컨소시엄을 구성하여 참여할 계획이다³. 노이바이 국제공항 제2터미널, 공항-하노이 연결 고속도로, Nhat Tan 교량은 모두 일본 JICA의 엔차관을 통해 건설되었다. 하노이를 세계와 연결하는 관문과 많은 방문객이 하노이를 향할 때 이용하는 주요 인프라가 모두 일본 정부의 지원, 그리고 일본 기업의 참여 하에 조성되었다. 우리나라가 10여 년 전부터 추진하고자 했던 해외건설 정책의 방향과 일치하는 사업이라고 할 수 있다.

그림 1. 하노이 스마트시티 위치



출처: 뉴스투데이(2023.9.22.)

³ 뉴스투데이, 2023.9.22. [일본 종합상사가 눈독 들이는 미래 사업은? (31)] 스마트시티 사업④ - 스미토모 상사

노이바이 국제공항 제2터미널 사업(1, 2, 3단계), Nhat Tan 교량 사업(1, 2, 3단계), 공항-공항 연결 도로 사업(1, 2단계) 사업은 모두 2010년 3월 차관이 승인되었고, 2014년 12월 프로젝트가 종료되었다. 3개 사업의 총 규모는 1,220억엔(당시 환율 기준)에 이른다. 주 계약자와 주 컨설턴트에는 일본 공공기관 또는 기업이 참여하거나, 베트남 기업과의 합작 법인이 참여하였다. 교량 건설 사업 일부에는 우리 기업도 참여한 것으로 나타난다. 예비타당성조사, 타당성조사 등은 2003년~2005년 사이에 이루어졌지만, 프로젝트 종료가 동일한 시기에 이루어져 사전에 일정을 조율한 모습을 보여주고 있다.

하노이 북부 교통 인프라 JICA 지원 사업 개요

구분	"Terminal 2 Construction Project in Noi Bai International Airport (I) (II) (III)"	"Nhat Tan Bridge (Vietnam-Japan Friendship Bridge) Construction Project (I) (II) (III)"	"Noi Bai International Airport to Nhat Tan Bridge Connecting Road Construction Project"
차관 승인액/ 집행액	592억엔 / 552억엔 (Phase I, II, III 합계)	137억엔 / 135억엔 (Phase I) 248억엔 / 244억엔 (Phase II) 156억엔 / 120억엔 (Phase III)	65억엔 / 65억엔 (Phase I) 115억엔 / 104억엔 (Phase II)
차관 승인 일자	March 2010 (Phase I) March 2012 (Phase II) December 2013 (Phase III)	March 2006 (Phase I) January 2011 (Phase II) March 2013 (Phase III)	March 2010 (Phase I) March 2013 (Phase II)
프로젝트 종료	December 2014	December 2014	December 2014
주 계약자 (십억엔 초과)	Taisei Corporation (Japan) / Vietnam Construction & Import-Export Corporation (Vietnam) Joint Venture	Package 1: IHI Infrastructure Systems (Japan) / Sumitomo Mitsui Construction (Japan) (JV) Package 2: Sumitomo Mitsui Construction (Japan) / Vietnam Construction & Import-Export Corporation (Vietnam) (JV) Package 3: Tokyu Construction (Japan)	Package 1: Civil Engineering Construction Corporation No. 4 (Vietnam) Package 2: KUKDONG Engineering & Construction (Republic of Korea) Package 3: Hanshin Engineering & Construction (Republic of Korea) Package 4: Guangxi Road & Bridge Construction (China) Package 5: Keangnam Enterprises (Republic of Korea) / Civil Engineering Construction Corporation No. 4 (Vietnam) (JV)
주 컨설턴트 (1억엔 초과)	Japan Airport Consultants, Inc.	Chodai (Japan) / Nippon Engineering Consultants (Japan) / Transport Engineering Design Incorporation (Vietnam) (JV)	Stanley Consultants (USA) / CTI Engineering (Japan) (JV)

연계된 조사 (타당성조사 등)	<p>Feasibility Study on Terminal 2 (T2) Construction Project in Noi Bai International Airport, 2004, JETRO</p> <p>Feasibility Study on T2 Construction Project in Noi Bai International Airport, August 2009, NAC (Northern Airport Corporation)</p> <p>Establishment of the Programs for Operation & Maintenance, Management in Noi Bai International Airport (2010)</p> <p>Preparatory Study for the Project for Support on Establishment of the Programs for Operation & Maintenance, Management in Noi Bai International Airport (2011)</p>	<p>Nhat Tan Bridge Project (Pre-Feasibility Study) (2003)</p> <p>Nhat Tan Bridge Project Feasibility Study (August 2005)</p>	<p>Feasibility Study (7.85 km: Km0+00-Km7+85 section) (February 2009)</p> <p>Feasibility Study (1.115 km: Km0+85-Km12+10 section) (October 2009)</p>
연계된 프로젝트	<p>【ODA Loan】 Nhat Tan Bridge (Vietnam-Japan Friendship Bridge) Project (I), (II), (III) (January 2011)</p> <p>Noi Bai International Airport to Nhat Tan Bridge Connecting Road (I), (II) (March 2010)</p> <p>【Technical assistance related to ODA Loan】 Project for Support on Establishment of the Programs for O&M in NIA Technical Cooperation Project (Terminal Management) (Fuel Hydrant System) (2012-2015)</p> <p>Dispatch of Experts for supporting the Management of the New Terminal of Noi Bai International Airport (2012-2013)</p>	<p>Terminal 2 Construction Project in Noi Bai international Airport (JICA)</p> <p>Hanoi Urban Transport Development Project (Construction of Ring Road 2) (World Bank)</p>	

출처: FY2019 Ex-Post Evaluation of Japanese ODA Loan

"Terminal 2 Construction Project in Noi Bai International Airport (I) (II) (III)"

"Nhat Tan Bridge (Vietnam-Japan Friendship Bridge) Construction Project (I) (II) (III)"

"Noi Bai International Airport to Nhat Tan Bridge Connecting Road Construction Project"

그림 2. 2010년 제안된 모습

노이바이 국제공항 제2터미널



Nhat Tan 교량



공항-교량 연결 고속도로



출처: JICA(2010), Japan's ODA for the Development of Hanoi

그림 3. 2019년 완공되어 운영 중인 모습



출처: JICA(2019), FY2019 Ex-Post Evaluation of Japanese ODA Loan Project

실제 건설 프로젝트가 추진이 될 때까지 거의 10년에 가까운 시간이 소요되었고, 그 기간 동안 하나의 프로그램에 대하여 타당성조사, 역량강화를 지원하는 기술 지원(Technical Assistance)이 이루어졌다는 것인데, 어떻게 가능했던 것인지 살펴볼 필요가 있다.

그림 4 . JICA의 베트남 도시개발 연관 사업

JICA는 2004년 10월부터 2007년 3월까지 “하노이 종합 도시개발 프로그램 수립” 프로젝트를 수행하였다. JICA에서는 앞에서 말한 3개 사업 외에 도시철도, 도시계획 훈련센터, 대중교통관리역량강화, 도시철도 1, 2호선 개발 타당성조사 기술지원 프로젝트를 지원하였다. 지속가능한 도시에 관한 동아시아 고위급 세미나에서 JICA 소속 전문가는 연속적인 사업들이 모두 하노이 종합 도시개발 프로그램을 근거로 추진이 되었다고 밝히고 있다.⁴

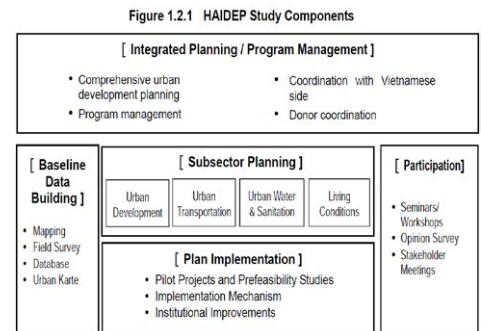
2004/10-2007/3 The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City		
Hanoi City		
2009/2-2010/7	Project on Integrated UMRT and Urban Development for Hanoi	1. Spatial features of the station related facilities as modal nodes in traffic, 2. Orientation of urban development around the stations and UMRT corridors, and 3. Methods for realization, and guidance/control of the urban development
2009/3-2012/6	Urban Planning Formulation and Management Capacity Development Project	To enhance the Capacity for the Vietnam Urban Planning Training Centre under VIAP is capable to conduct training courses for urban planning formulation and management, based on the improved urban planning method.
2011/7-2015/6	Project for Improving Public Transportation in Hanoi	Public transportation management capacity of concerned organizations of Hanoi people's committee will be improved, through pilot activities for promoting bus transport
2014/3-2015/11	The Project for Studying the Implementation of Integrated UMRT and Urban Development for Hanoi	To conduct a feasibility study for the improvement of accessibility to stations of Hanoi UMRT Line 1 and Line 2, based on concept plans proposed in HAIMUD (The Project on Integrated UMRT and Urban Development for Hanoi in Vietnam)

출처: Tetsuji(2017)

4 Tetsuji GOTO(2017), “JICA's Technical Assistance for Urban Development”, 8TH EAST ASIA SUMMIT HIGH-LEVEL SEMINAR ON SUSTAINABLE CITIES, 동 자료에서는 라 오스, 미얀마, 캄보디아, 인도네시아, 태국에 대하여 동일한 접근방식을 취하였음을 설명하고 있다.

하노이 종합 도시개발 프로그램은 ALMEC Corporation, Nippon Koei Co., Ltd., Yachiyo Engineering Co., Ltd.이 참여하였고, ① 통합 계획 및 프로그램 관리, ② 기초선 데이터 구축, ③ 하위 부문 계획, ④ 계획 실행, ⑤ 참여 등 총 5개의 요소로 구성되었다. 세부적으로는 현장 조사, 수요 예측, 시범 사업, 종합 도시개발 프로그램 형성, 도시개발, 도시교통, 도시 식수 및 위생, 주거 부문 마스터플랜 수립, 우선 추진 사업에 대한 예비 타당성 조사 등을 수행하였다.

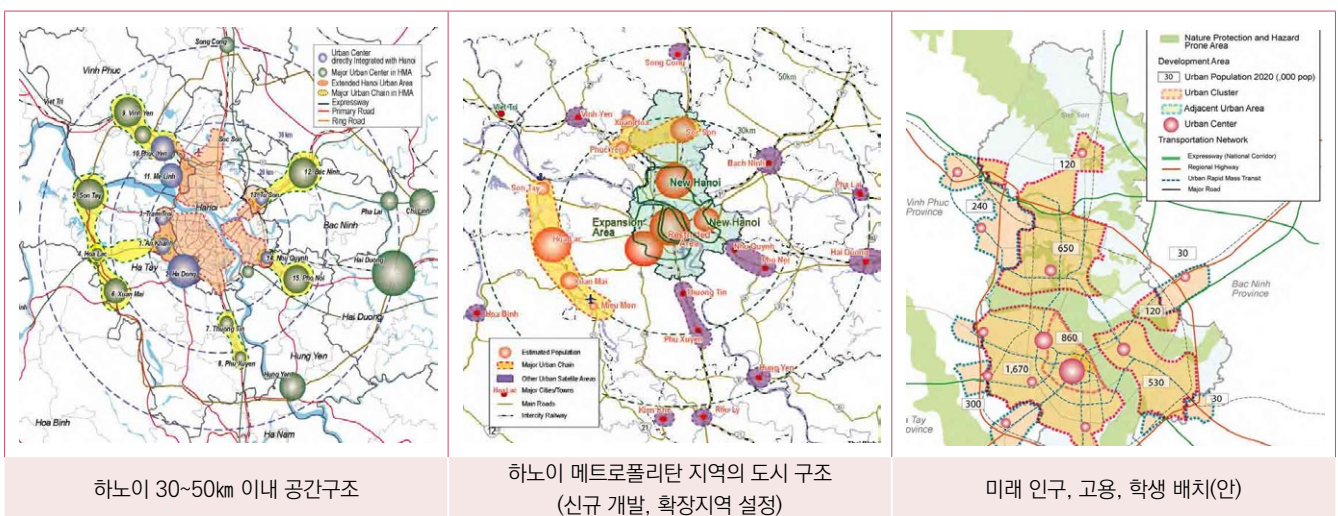
그림 5. 하노이 종합 도시개발 프로그램 구성요소



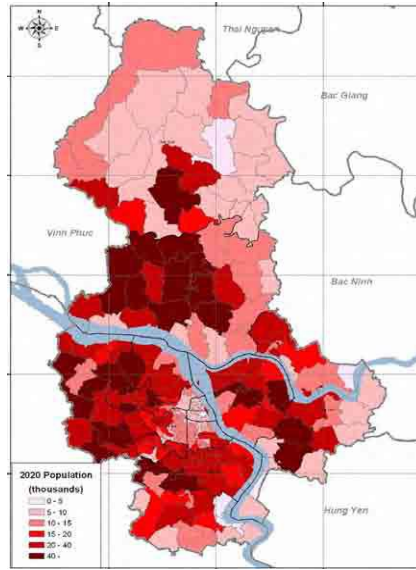
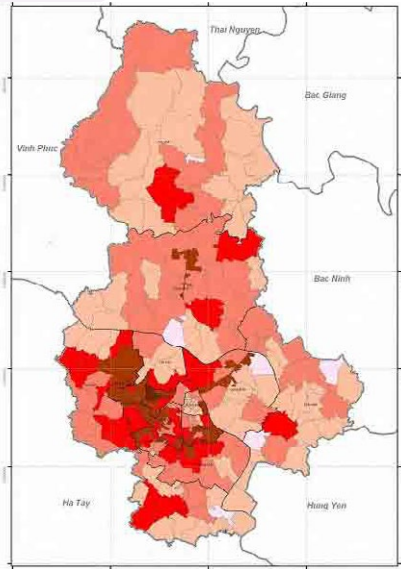
출처: JICA(2007)

종합개발계획에서 두드러지는 특징은 많은 자료와 분석 결과가 과업을 수행하는 주체가 자체적으로 생성한 것이고, 협력국 현지 데이터를 바탕으로 수립한 도시 성장 전략과 인프라 구축 계획을 제시하고 있다는 점이다. 국내에서 진행되는 도시 마스터플랜 수립 사업의 경우 사업 기간과 예산의 제약으로 기초 자료를 직접 수집하지 못하고, 조사 시점이 장기간 도과한 통계자료를 바탕으로 추정치를 사용하거나, 타 공여 기관이 수집한 자료를 인용하거나, 국내외 유사사례를 적용하는 방법을 활용한다. 2006년에 서울시에서 추진한 하노이 홍강개발 기본계획 수립에서도 JICA에서 수집한 자료를 활용하여 통행량을 산출하였다.⁵

그림 6. 하노이 종합개발계획 주요 내용



5 김정찬 외(2008), “베트남 하노이구간 홍강개발 기본계획 수립”, 한국도로학회 해외기술동향 제10권 2호

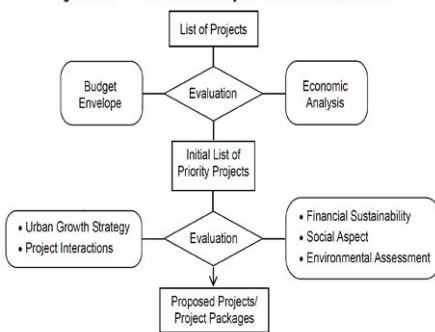


하노이 시의 인구 분포 비교(2003년 및 2020년(안))



하노이 종합개발계획 상 도로 네트워크(안)

Figure 14.1.1 Framework for Project Evaluation and Prioritization



Source: HAIDEP Study Team.

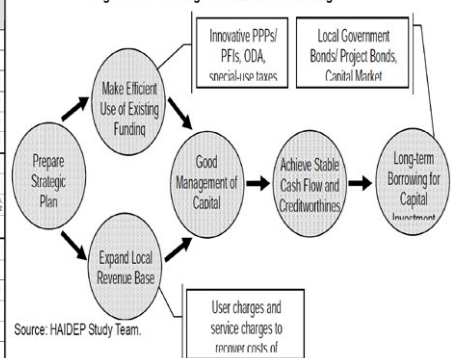
우선 사업 선정에 위한 의사결정 구조

Table 14.8.1 HAIDEP-proposed Strategic Projects

Sector	Code	Title	Project Component					Support Scheme	Related Projects/Actions
			ST	MD	LT	WSS	Other		
A. Regional Development (Regional Role of Hanoi)	PA1	Develop globally competitive strategic growth corridors							PC1, PC3, PD15
	PA2	Cross-border transport and regional development							PA3
	PA3	Establish coordinated regional investment promotion program and one-stop center							PA3, PA4, PC1, PC3
	PA4	Establish regional planning database and management system							PA3, PA4, P11
	PA5	Establish regional coordinating council among northern provinces							PA3, PA4, PA5
B. Urban Development and Growth Management	PB1	Develop development and growth strategy for key urban corridors							PD1, PD3, PH3
	PB2	Strategic development of new CBD in Dong Xinh							PD1, PD3
	PB3	Establish strategic 'mechanism' for upgrading/rebuilding of existing urban areas							PD1, PD3, PH1-2
	PB4	Establish strategies and mechanism for other identified urban areas							PH1-5
C. Economic and Social Development	PC1	Establish updated urban economic development strategies and conducive investment environment							PA1, PA3, P11
	PC2	Establish supporting mechanism for SMEs including informal sector							PC1, PC3, P11-2
	PC3	Establish competitive urban industrial estates/zones							PA1, PA3, P11
	PC4	Strengthen capacity and technological linkage of higher education and urban industries							PC1
	PC5	Strengthen tourism promotion, infrastructure and services							PC1, PC3, P11-2
	PC6	Develop effective mechanism to address urban poverty and rural issues							PC2, PC3, P11

우선 사업에 적용 가능한 자원 수단 적정성 검토 결과

Figure 15.4.1 Strategic Mobilization of Funding



Source: HAIDEP Study Team.

자원 수단 검토 절차

<출처: JICA(2007), The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam(HAIDEP)>

종합개발계획에서 포착된 프로젝트 목록에 대해서 도시 성장 전략, 사업 간 상호작용, 재정적 지속가능성, 사회적 영향, 환경적 영향을 고려한 평가를 통해 우선 순위가 높은 사업 또는 프로젝트 패키지를 도출하는 과정을 거치고 있다. 그리고 우선 사업을 실행하기 위해 필요한 제도적 보완, 중앙/지방 정부의 역할, 인허가 절차, 협력국 도시계획 체계와의 정합성 확보 방안, 새롭게 도입되어야 할 도시개발 기법 및 금융 수단에 대한 검토도 이루어지고 있다.

공적개발원조를 수행하는 동기에는 대체로 인도주의적인 동기, 정치외교적인 동기, 경제적 동기가 있다고 한다. 인도주의적인 동기는 사람의 생명과 존엄성을 지키기 위한 지원이라고 할 수 있고, 정치외교적인 동기 국제 사회에서 외교, 안보 관점에서

지원하는 원조라고 할 수 있다. 경제적 동기는 협력국의 수요 보다는 공여국의 이해가 먼저 고려되는 방식의 원조라고 할 수 있다. 일본과 중국은 원조의 주된 이유가 자국의 이익이 아니냐는 비판을 오랫동안 받아왔다.

우리나라는 제2차 국제개발협력 종합기본계획까지는 “인류의 공동번영, 세계평화에 기여”를 비전으로 채택하여 인도주의적인 원조를 추구하는 것으로 보여졌었다. 그러나 개발재원의 부족, 세계적인 경제 위기로 촉발된 원조 예산 지출의 정당성 이슈에 대응하기 위해 미국, 영국, 독일 등 여러 선진 공여국이 자국 중심주의적인 경향이 강해지면서, 우리나라도 2021년 수립된 제3차 개발협력 종합기본계획에는 “상생의 국익”이라는 비전을 도입하였다. 다만, ‘상생’이라는 단어를 포함함으로써 우리만의 이익이 아니라, 협력국의 경제성장·사회발전을 위한 다양한 인프라 구축 및 기후변화 대응의 균형과 조화를 이루면서 우리 대외정책과 연계를 추진한다는 의미를 담고 있다.

일본 정부는 1993년 “ODA 대강(ODA Charter)”, 1999년 “일본 ODA 중기정책”, 2003년 “신ODA 대강”, 2008년 “ODA 등과 일본 기업과의 연계강화를 위한 새로운 시책: 성장 가속화를 위한 민관협력(Public-Private Cooperation for Accelerated Growth)”, 2013년 5월, ODA와 연계되는 “인프라 시스템 수출전략” 등에서 개발협력 정책 추진에 있어 자국 경제적 이익과의 조화적 추구를 명시적으로 표명하고 있었다. 개발도상국의 발전뿐 아니라 자국 기업의 경제적 이익 추구 측면에서도 민관협력을 촉진하기 위한 정책에 적극적이었다.⁶ 일본 정부와 우리의 개발협력 추진 방식은 근본적으로 상이하다. 따라서 일본 정부의 방식을 답습할 필요는 없지만, 글로벌 도전 과제는 시간이 갈수록 복잡해지고 다면적, 다층적인 양상을 보이고 있는 상황에서, 우리가 가진 자원을 효율적으로 활용할 수 있는 방안이 무엇일지에 대해서는 고민이 필요하다.

코로나19 팬데믹으로 개발재원 부족이 더 커진 상황에서 통합적 접근의 필요성이 무엇보다도 중요해지고 있다. 개발도상국 정부는 무상 ODA를 최우선 지원 수단으로 희망하고 있다. 우리나라의 지원 수단을 잘 알고 있는 협력국 정부 관계자가 KSP 사업 후속으로 무상 ODA 지원을 강력하게 희망했다는 전언도 심심치 않게 들리고 있다. 우리는 팀코리아를 외치면서, 동시에 인도-태평양 전략, 우크라이나 인도적 지원과 재건 지원, 한-아세안 정상회의, 한-아프리카 정상회의 등 우리 정부의 주요 대외 정책 추진과 관련하여서는 경쟁을 하고 있다. 기관 간 사전 협의를 통해 규모 있는 성과 사업을 발굴할 수 있는, 10년 이상의 안목과 통합적인 접근이 필요하다.

6 문경연(2019), “일본 ODA의 민관협업 체계에 관한 연구”, 아태연구 제26권 제3호.

	시행연도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
KSP, KCN	N							입찰		착수			
	N+1			중간		최종							
KOICA	N+2					안내	공공협력 공모	국별사업 PCP 접수, 예비조사					
국토교통 ODA	N+2						사업 공모			제안서 검토	평가		

KSP: Knowledge Sharing Program / KCN: K-city Network Program / PCP: Project/Program Concept Paper

※ 기관별 연간 추진 일정에 따라 달라질 수 있음.

위의 표는 현재 도시, 경제 인프라 분야의 주요 지원 수단의 연간 주요 일정을 표시한 것이다. KSP, KCN 사업은 1년 이내의 사업 기간을 갖는다. KOICA의 ODA 사업은 2년 뒤에 착수하는 절차가 하반기에 시작된다. KOICA는 기본적으로 협력국이 해외 사무소에 제출하는 PCP로부터 사업이 시작되는데, 국내 공공기관의 개발협력 수요를 반영하기 위해 공공협력 사업이라는 기제를 두었고, 6~7월 사이에 제안서를 접수한다. 해외 사무소를 보유하고 있지 않은 국토교통 ODA 사업은 국내 관계 기관을 대상으로 공모를 시행하여 2년 뒤에 착수할 사업 후보를 선정한다. 위와 같은 방식은 각 기관이 예산을 신청하고, 심의, 교부받는 절차와 일정에 의한 것이기 때문에 시행연도를 같은 해로 맞추기는 어렵다. 이것은 고정된 조건이라고 가정하면, 사업 간 연계를 위해서는 2분기에 기관이 보유한 정보를 공유하고, 장기적으로 추진할 후보 사업을 도출하는 협의를 진행할 필요가 있다.

우리가 상생의 국익을 추구한다고는 하여도 기관이 갖는 고유한 특성은 변하기가 어렵다. 협력국과의 정책 협의, 사업 발굴 계획 수립 등 주요 의사결정이 사무소에서 발생하는 KOICA와 현장 기반이 부족한 국내 관계 기관 간에는 정보 공유, 협의에 시각과 시점의 차이가 발생할 수 밖에 없다. 국내 관계기관의 수요를 개발협력 관점에서 해석하고, 우리 사무소 및 수원국 수요와 연결하는 연결자가 필요하다. KCN, KSP 사업을 통해 수개월 동안 진행되는 기초 조사와 문제 분석, 대안 검토를 바탕으로 개발협력 사업으로서의 타당성 검토가 이루어질 수 있을 것이고, 단기로 추진되는 KOICA 사업기획, 예비조사의 단점을 보완할 수 있을 것이다. 관계 기관 간 사업 정보를 공유함으로써 한정된 ODA 재원의 중복 투자를 방지하고, 주요 시점별 모니터링을 통해 성과 기반 연계가 가능하다.

국토개발, 도시개발은 단계적으로 규모가 확대되는 사업 연계가 필요하다. 어느 한 기관의 사업을 통해서 지원 수요가 포착이 되었다면, 해당 국가, 도시를 대상으로 종합계획이 이루어져야 하고, 세부 분야별 인프라 공급을 위한 기본계획이 이루어져야 하며, 실제 건설을 위한 타당성조사, 자원조달 행위가 이루어져야 한다. 보건의료/그린/인프라/디지털ODA의 통섭적인추진, 무상, 유상, MDB, 민간이 참여하는 새로운 협력 모델 수립을 통해 해결책 모색이 필요하다.

나 성 은
수출입은행 차장

PPP 사업 추진시 EDCF자금 활용방안 및 고려사항

1. PPP의 필요성

인프라 개발은 신흥국의 빈곤 감소와 경제성장에 있어 필수적 요소이다. 하지만 신흥국 정부의 취약한 재정 여건과 낮은 투자 효율성 등으로 인해 실제 인프라의 공급은 그 수요에 비해 크게 부족한 상황이다. 옥스퍼드 연구소(Oxford Economics)에 따르면 2040년까지 전세계에 필요한 인프라를 공급하기 위해서 필요한 자금 규모는 총 94조불이나, 현재 추세로 투자가 지속될 경우 조달 가능한 금액은 79조불로, 부족한 자금 규모가 약 15조불에 달할 것으로 전망하였다. 글로벌 컨설팅 업체인 매킨지(Mckinsey & Company) 또한 '30년까지 전세계 인프라 분야 자금 부족분이 15조불에 달할 것이라는 전망을 내놓은 바 있다.

이러한 상황에서 국제사회와 신흥국 정부는 필수 인프라 개발에 필요한 자금을 마련하기 위해 민간의 풍부한 유동성을 활용하는 방안에 대한 다양한 검토를 진행해오고 있다. 그 중 하나로 주목받고 있는 방안이 PPP 방식의 인프라 개발이다.

2. PPP 사업 정의

Worldbank에 따르면 PPP는 “민간사업자와 정부간의 장기 계약에 기반한 사업으로, 민간부문이 인프라 사업에 수반되는 위험 및 운영 책임을 상당 부분 부담하고, 사업으로부터의 보상이 사업의 성과와 연동된 사업”이다. 이 정의에 따른 대표적인 PPP 방식은 DBFOM(Design-Build-Finance-Operate-Maintain) 방식으로, 민간사업자는 인프라 개발에 소요되는 자금조달 뿐만 아니라, 설계, 건설, 운영 및 유지보수 등 사업 전반에 대한 책임을 지게 된다. 정부는 사업에 대한 위험을 민간에 이전하는 대신, 이에 대한 반대 급부로 민간사업자에게 사업권을 양도하여 민간사업자가 인프라 사업으로부터 수익을 얻을 수 있도록 한다.

이에 PPP 방식은 인프라를 개발하고자하는 신흥국 정부에게 재정 및 외채 부담을 경감할 수 있는 기회를 제공하며, 민간사업자 입장에서 장기적으로 안정적인 수익과 현금흐름을 얻을 수 있는 사업기회를 제공한다. 또한, 설계부터 유지관리까지사업의 전 과정에 전문성과 경험을 보유한 민간사업자가 사업의

상당 부분을 이행하기 때문에 사업의 효율성이 높아져 총사업비용을 절감할 수 있고, 인프라 서비스의 품질을 높일수도 있다. 즉, 신흥국 입장에서는 PPP 방식의 장점을 잘 활용한다면 경제성이 높지만 재정이 부족하여 당장 추진할 수 없었던 사업들을 민간자금을 활용하여 보다 용이하게 추진할 수 있으며, 민간의 풍부한 경험과 전문성을 활용하여 투자비용을 절감하면서도 인프라 사업으로부터의 편익을 향상시킬 수 있다.

3. PPP 사업에 대한 EDCF 활용방안

우리 정부도 PPP사업의 이러한 장점들을 활용하여 신흥국의 개발수요에 효과적으로 대응하고자 PPP 사업에 EDCF자금을 활용할 수 있는 다양한 방안을 마련해오고 있다.

EDCF(대외경제협력기금, Economic Development Cooperation Fund)는 개발도상국의 산업화 및 경제발전을 지원하고 우리나라와 이들 국가와의 경제교류를 증진하기 위해 정부에 의해 1987년 설립된 정책기금이다. EDCF는 우리나라 공적개발원조(ODA)에서 유상원조를 담당하고 있으며, 수출입은행이 기획재정부로부터 수탁받아 기금을 운용·관리하고 있다.

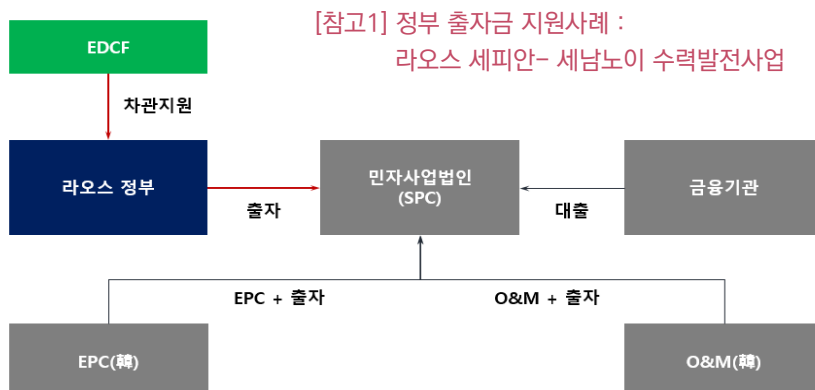
PPP사업에 EDCF 자금을 지원할 수 있는 방식은 크게 직접지원방식과 간접지원 방식으로 구분할 수 있는데, 직접지원방식은 EDCF 차관으로 PPP 사업에 필요한 재원을 지원하는 방식인 반면, 간접지원방식은 PPP사업의 일부 사업범위를 재정사업 방식으로 분리하여 EDCF자금으로 지원하는 방식이다.

① 직접지원방식

직접지원방식은 PPP 사업에 필요한 출자금, 대여금, 정부 보조금 등을 EDCF 자금으로 지원하는 방식이다.

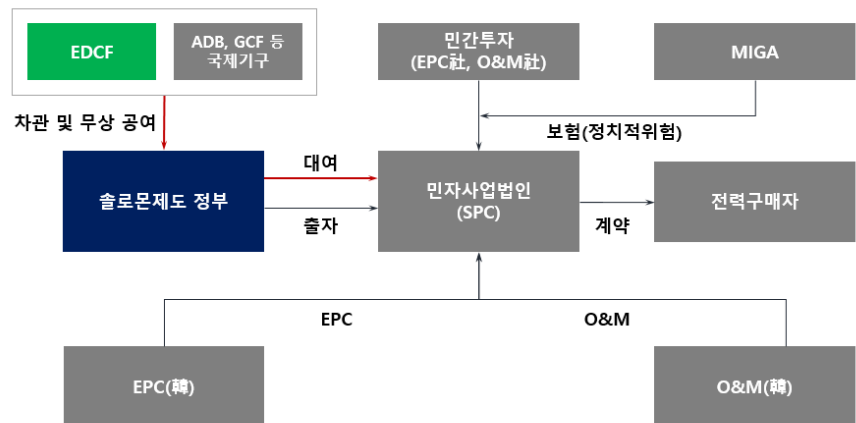
EDCF 자금이 민자사업법인(SPV)에 대한 자본금 납입 목적으로 활용될 경우, 수원국 정부의 재정 부담을 경감할 수 있으며, 민간사업자 입장에서도 사업의

자금 조달 위험을 낮춰 사업 성사 가능성을 제고할 수 있다. EDCF 자금이 민자사업법인 앞 대여금으로 활용될 경우에는 EDCF 자금의 장기·저리 성격으로 인해 민자사업법인의 금융비용을 절감할 수 있고 현금흐름도 개선할 수 있다.



또한, 민자사업법인의 금융조달 비용도 낮아져 사업의 가중평균자본비용 (Weighted Average Cost of Capital, WACC)이 하락하여 사업성이 제고되는 효과도 기대할 수 있다. 한편, EDCF 자금이 보조금으로 활용되는 경우에는 수원국 정부의 재정 부담을 경감할 수 있을뿐더러, 보조금 지원을 통해 민자사업의 수익성 및 안정성을 개선하여 민간 참여도를 제고할 수 있다.

[참고2] 정부 대여금 지원사례 : 솔로몬제도 티나강 수력발전사업

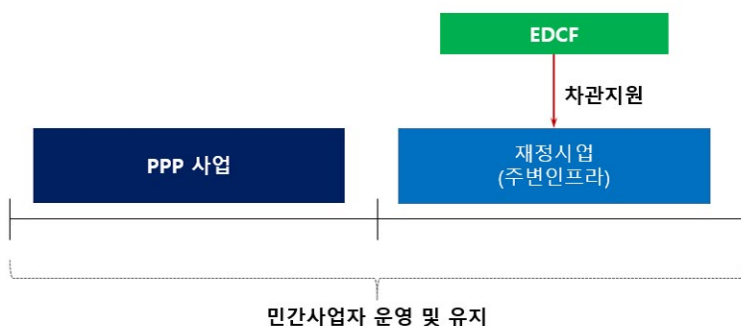


② 간접지원방식

간접지원 방식은 수원국에서 추진하는 PPP 사업의 일부 사업범위를 재정사업 방식으로 분리하여 EDCF자금으로 지원하는 방식이다. 이 방식은 크게 두가지 방식으로 구분해 볼 수 있는데, 첫 번째는 PPP사업의 주변인프라, 즉 도로, 수로, 전력 등의 인프라 시설을 EDCF자금으로 지원하는 방식이며, 두 번째는 도로·철도 등 사업 추진시 일부 구간을 재정사업으로 분리하여 EDCF 자금으로 지원하고, 나머지 구간은 PPP 방식으로 지원한 후, 민간사업자가 전체 구간을 운영하도록 하는 방식이다.

간접지원방식의 주 목적은 PPP사업에 소요되는 자본적 지출을 EDCF가 일부 부담함으로써 민간사업자의 자본적지출(capital expenditure) 부담을 경감하여

[참고3] 간접지원 사례 (예시)



사업성을 높이는 것이다. 통상적으로 PPP방식으로 추진되는 많은 인프라 사업의 경우 대규모 자본적지출이 필요한데, PPP 방식이 성사되기 위해서는 인프라 사업을 통해 벌어들이는 수익이 자본적 지출 및 운영비용 등을 보전하고 추가적인 이익을 실현할 수 있어야 한다.

4. EDCF를 활용한 PPP사업 지원의 선제조건

이에 간접지원방식은 PPP 사업의 자본적 지출 부담을 경감함으로써 PPP 사업의 수익성을 개선하고, 이를 통해 민간의 참여도를 제고함으로써 사업 성사 가능성을 높이는 역할을 한다.

위에서 살펴본 바와 같이 EDCF 자금은 PPP 사업의 자금조달 위험 및 정부 재정부담을 경감하고 사업성을 개선하여 PPP사업의 사업화 가능성을 제고하는 역할을 한다. 하지만, 현재까지 EDCF 자금을 활용해 PPP 사업을 지원한 사례는 많지 않은 상황이다.

EDCF 자금이 PPP사업에 활용되지 못하는 이유는 다양하겠지만, 주요한 이유 중 하나는 EDCF 자금을 지원할만한 “준비된 후보사업”이 부족하기 때문이다. 여기서 “준비된 후보사업”이란 PPP 사업의 기초가 되는 실시계약의 양측 당사자, 즉 정부와 민간이 각자의 관점에서 사업에 참여할 만한 ‘준비’를 갖춘 사업으로 정의할 수 있다. 민간사업자의 입장에서는 재무적 타당성, 자금조달 가능성, 사업추진의 안정성 등이 충분히 검증된 상태로 볼 수 있을 것이며, 정부 입장에서는 ‘PPP 방식의 인프라 사업 추진’에 대한 타당성이 검증되고, 이를 기반으로 한 사회적 합의가 충분히 이루어진 상태로 볼 수 있을 것이다.

일반적으로 민간사업자는 PPP사업, 혹은 인프라 사업에 대한 충분한 경험과 역량을 보유하고 있기 때문에 사업준비에 대한 부담이 신흥국 정부에 비해 비교적 적다. 또한, 국내외 많은 원조기관들이 신흥국의 PPP 활성화를 지원하기 위한 제도를 마련하여 지원하고 있는데, 이 중 많은 경우가 민간사업자의 참여를 유도하는 방향에 초점이 맞추어져 있다. EDCF 제도 역시 기본적으로 장기저리의 자금 지원을 통해 사업의 사업성을 제고하고, 자금조달 위험을 경감하여 민간사업자가 사업에 참여할 수 있는 유인을 제고하는데 방점이 있다고 할 수 있겠다.

이에, ‘준비된 후보사업’을 효과적으로 마련하기 위해서는 민간 보다는 신흥국 정부의 사업 준비 과정을 지원하는 것이 보다 중요하고 효과적인 방법일 수 있다. 통상 PPP 사업은 사업 규모가 크고 상당한 위험을 수반하는 경우가 많다. 또한, 사업이 실패할 경우 정부가 막대한 재정적, 정치적, 사회적 책임을 부담할 수 있다는 점에서 사업 위험의 궁극적인 책임주체는 정부라고 할 수 있다. 그렇기 때문에 정부 입장에서는 사업을 계획·준비하는 단계에서부터 PPP 방식의 타당성과 성사 가능성을 면밀히 검증할 필요성이 있으며, 이를 토대로 정부 내부는 물론, 국회와 국민들의 합의를 이끌어내어 PPP 사업에 필요한 추진 동력을 확보하는 것이 중요하다.

하지만 일반적으로 신흥국 정부는 PPP 사업에 대한 경험과 역량이 부족하여 이러한 준비과정을 자체적으로 수행하기 어렵다. PPP 사업을 추진하기 위해서는 PPP 사업화 가능성이 높은 사업을 선별하고, 이에 대한 경제적, 재무적, 상업적 타당성을 검증해야하며, PPP 방식이 재정방식 등 다른 방식 대비 큰 편익을 제공하는지 여부 등을 살펴봐야한다. 하지만 신흥국 정부는 이러한 검토를 수행할 역량이 부족하며, 설령 외부 전문가를 고용하여 검토를 수행하고자 하여도 재정 여력이 부족한 경우가 많다. 이러한 이유로 많은 신흥국 PPP 후보사업들이 사업화 단계까지 이르지 못하고 중간에 재정사업으로 방향을 선회하거나 아예 취소되는 경우들이 발생하게 된다. 이에 신흥국의 PPP 사업을 활성화시키기 위해서는 신흥국 정부가 사업준비를 수행할 수 있도록 지원해주는 것이 중요하다고 할 수 있겠다.

5. 맺음말

최근 많은 신흥국 정부들이 PPP 방식을 활용한 인프라 사업 추진에 관심을 가지고 PPP 사업을 추진하기 위한 법·제도적 기반을 마련하고 있다. World Bank, ADB 등 국제기구도 신흥국의 빈곤감축과 경제성장을 지원하기 위해 PPP 방식을 활용한 신흥국 인프라 개발 지원에 많은 노력을 기울이고 있다. 그럼에도 불구하고 아직까지 많은 신흥국 PPP 사업들이 활발하게 진행되고 있지 않다.

그 이유 중 하나는 신흥국의 PPP 사업 준비 역량이 부족하기 때문이다. 신흥국에서 PPP 사업이 성공적으로 추진되기 위해서는 민간사업자의 참여를 유도할 수 있는 사업구조를 마련해 주는 것도 중요하지만, 신흥국 정부가 PPP 후보사업을 제대로 선별, 준비할 수 있도록 지원하는 것이 무엇보다 중요하다. 일단 신흥국 정부가 사업화 가능성이 높은 사업을 중심으로 후보사업으로 구성하고 타당성 검토를 수행하게 된다면 PPP 사업화 단계까지 진행되는 사업이 많아지게 될 것이다. 그렇게 되면 자연스럽게 우리기업의 참여가 늘어나고 EDCF 자금도 보다 적극적으로 활용될 수 있을 것이다.



해외건설 법률정보

사우디아라비아의 자국민 의무고용 정책(Nitaqat)에 관하여
건설계약과 관련된 몇 가지 이라크법상 내용 및 실무적 쟁점
대립적 계약모델에서 협력적 계약모델로의 전환
- 얼라이언싱 계약모델을 중심으로



사우디아라비아의 자국민 의무고용 정책 (Nitaqat)에 관하여

이경준, 강현규, 박원영
법무법인(유) 올촌 변호사

1. 들어가며

2023년 10월, 현대엔지니어링과 현대건설이 사우디 아라비아(이하 “사우디”) 내 미화 24억 달러 규모의 가스플랜트 사업을 수주하는 등 사우디 진출 50주년을 맞은 한국 건설업계에 “제2 중동 붐” 바람이 불고 있다. 정부 역시 대통령의 금년 사우디·카타르 순방과 함께 그동안 쌓아놓은 사우디 네트워크를 바탕으로 “제2의 중동 붐”이 가능하다고 분석했다.

실제로, 해외건설통합정보서비스(Overseas Construction Information Service, OCIS)에 따르면 올해(2023년) 1~9월 우리 기업의 해외 건설 수주 누적 액은 미화 235억 달러로, 지난해(2022년) 동기(미화 224억 달러)보다 5% 증가한 수치를 보인다. 이는 3분기 누적 수주 액으로 비교했을 때도 지난 2015년(미화 345억 달러) 이후 최고치 기록이다. 특히, Saudi Vision 2030 및 사우디 정부 주도의 대규모 인프라 프로젝트(Giga Projects)의 적극적인 추진으로 인해 앞으로 우리 기업의 수주 증가가 예상된다.

그러나, 최근 중동지역 정책의 흐름을 살펴보면 마냥 핑크 빛 미래가 보장되지는 않는 것으로 보인다. GCC (Gulf Cooperation Council, 아라비아 반도의 군주국 6개국 - 바레인, 쿠웨이트, 오만, 카타르, 아랍에미리트, 사우디아라비아 - 이 결성한 국제 경제 협력체) 국가들을 중심으로 ① 재정수입 확대를 위해 부가가치세 부과 정책을 시행하거나 ② 경기 침체에 따른 실업을 해소와 기술인 배양을 위해 자국민 의무 고용 제도를 도입하거나, ③ 반드시 자국 물품 및 서비스를 이용하도록 하는 제도들이 도입되어 우리 기업들에게 현실적인 어려움이 예상되기 때문이다. 사우디

2. 사우디의 자국민 의무고용 정책 (Nitaqat) 주요 내용

역시 최근 '자국이익강화' 정책을 강화함에 따라 사우디 프로젝트에 진출하는 우리 기업에게 진입장벽 또는 수익성 악화 요소로 작용할 것이 우려되고 있다.

사우디의 경우, 1994년 Saudization을 최초 도입하여 사우디 내 기업 인력의 75% 이상을 사우디인으로 고용할 것으로 의무화하였다. 그러나 지나치게 높은 고용 비율과 기업별 준수 여부 확인의 어려움으로 인해 시행이 원활하지 않았다. 이후 인력사회개발부(Human Resource and Social Development, 이하 "HRSD")는 2011년 6월경 'Nitaqat Mutawar Program(이하 "Nitaqat")'이라는 이름의 강화된 사우디인 의무고용 정책을 발표하여 시행하였다. 지난 2021년 5월 23일에는 Nitaqat에 대한 절차 가이드(Procedural Guideline)을 발행하여 시행중인바(이하 "Nitaqat 가이드라인"), 이하에서는 사우디의 자국민 의무고용 정책(Nitaqat)에 대하여 살펴보고자 한다.

Nitaqat은, ① 규모(Entity Size) 및 ② 업종(산업 분류, Entity Classification)을 기반으로 기업을 분류한 뒤, 기업별 의무고용 비율(Saudization Rate)을 할당하고, 해당 비율 준수에 따라 등급을 부여하는 제도이다. 기업 규모는 종업원 수에 따라 7가지 유형으로 분류되고, 산업 분류는 Nitaqat 가이드라인 기준 총 37개의 산업 군으로 분류된다.

[표1] 규모에 따른 기업 분류

기업 규모	Small			Medium		Large	Huge
	A	B	C	A	B		
인원(명)	0-5	6-49	50-99	100-199	200-499	500-2999	3000~

Nitaqat은 기업을 의무고용 비율에 따라 등급으로 구분한다. 현재 적용되는 의무고용 비율 및 등급은 2021년 5월 발표된 Advanced Nitaqat(또는 Updated Nitaqat)에 따른 5개의 등급으로 나뉜 것으로, 각 등급(Platinum, High Green, Medium Green, Low Green, Red)에 따라 외국인 근로자의 비자 신청 및 승인 등에 대한 인센티브나 페널티가 부과된다.

[표2] 등급에 따른 인센티브 및 페널티

구분	Red	Low Green	Medium Green	High Green	Platinum
외국인 근로자 신규 비자신청	불가	불가	가능	가능	가능
외국인 근로자 직종 변경 ¹	불가	불가	가능	가능	가능
외국인 근로자 워크퍼밋 갱신	불가 ²	가능	가능	가능	가능

1 Platinum, Green 등급의 경우 정부 판정에 따라 사우디인에게만 허락된 직업 외에 모두 직종 변경 가능하나, 양 등급간 차이점은 판정 주체에 있음(예: Platinum-소수 내각 각료 회의, Green-일반 정부 각료회의)

2 신규 외국인 근로자에 대한 워크퍼밋 발급도 불가

3. 사우디의 자국민 의무고용 정책(Nitaqat)의 연혁

구분	Red	Low Green	Medium Green	High Green	Platinum
외국인 근로자 이전(이직)	불가	동등급 및 Red 등급 이전만 가능	가능	가능	가능
기존 근로자 Final Exit 전, 대체 인력 위한 임시비자승인	불가	동 직종 근로자 채용만 가능		가능	가능

RED 등급의 경우, 외국인 근로자를 활용한 사업 행위가 일절 불가하며, 외국인 근로자 워크퍼밋 갱신뿐만 아니라, 신규 외국인 근로자에 대한 워크퍼밋 발급도 불가하다. 반면 **Low Green 등급의 경우** 외국인 근로자 신규 비자신청 및 외국인 근로자 직종 변경은 불가하지만 외국인 근로자 워크퍼밋 갱신은 가능하고, 외국인 근로자의 이직은 Low Green 등급과 Red 등급내에서만 가능하다. 단, 대체인력을 위한 임시비자승인도 동일한 직종 근로자의 채용에만 가능하다는 제약이 있다.

Medium Green 등급과 High Green 등급의 경우, 외국인 근로자 신규 비자신청, 외국인 근로자 직종 변경, 외국인 근로자 워크퍼밋 갱신, 외국인 근로자 이전(이직)이 가능하다는 점에서는 동일하나, Medium Green의 경우 대체인력을 위한 임시비자승인은 동일한 직종 근로자의 채용에만 가능하다는 제약이 있다.

또한 **Platinum 등급과 High Green 등급의 경우** 등급별 인센티브가 동일하게 적용되나, 양 등급간 차이점은 판정 주체에 있다. Platinum 등급의 경우 소수 내각 각료회의에서 결정되는 반면, High Green 등급의 경우 일반 정부 각료회의에서 결정된다는 점에서 차이가 있다. 사우디 내에서 안정적인 사업을 영위하기 위해서는 최소 Medium Green 이상의 등급을 유지할 필요가 있다.

Nitaqat은 2011. 6월 도입 이후 여러 차례에 걸쳐 등급이 개편되었으며, 현재 적용되는 의무고용 비율과 등급은 2021년 5월 발표된 Nitaqat 가이드라인에 근거한다.

[표3] Nitaqat 연혁별 주요내용

등급	주요 내용
4등급 (2011.6)	<ul style="list-style-type: none"> Nitaqat 도입 이전에는 사우디 노동부에서 별도로 사우디인의 채용 비율을 조사하여 의무고용 비율 준수 여부를 확인 Nitaqat 도입 이후 사회보장보험(General Organization for Social Insurance, GOSI)과 연계하여 고용 비율 준수 여부 확인이 가능해짐
6등급 (2017.9)	<ul style="list-style-type: none"> 회사 규모에 따라 의무고용 비율을 조정하는 제도로 개편 Low Green 등급 이하에 소속된 기업은 비자 발급, Iqama 갱신 등에 제한을 받기 때문에, 기업은 최소한 Medium Green 등급을 유지해야 함(의무고용 비율: 최소 19%~최대 47%) 건설 부문 프로젝트를 실행하는 기업이 Nitaqat 조건을 충족시키지 않으면 'Stalled Company'로 분류되어 공공계약 입찰 불허

등급	주요 내용
5등급 (2020.1)	<ul style="list-style-type: none"> Yellow 등급이 폐지되면서 Yellow 등급에 소속되어 있던 기업은 6개월 내 Low Green 등급을 갖추지 않으면 Red 등급으로 강등
5등급 (Updated Nitaqat) (2021.5)	<ul style="list-style-type: none"> 높은 등급은 인력 운용에 대한 일체 제한이 없고 등급이 내려갈수록 페널티가 더해지는 시스템으로 개편 Red 등급은 외국인 근로자 신규 비자신청, 직종변경, 워크퍼밋 갱신 등이 일체 금지되어 외국인 근로자를 활용한 사업행위 자체가 불가능해짐

*사우디아라비아의 외국인 노동자 규제 강화 배경과 전망(대외경제정책연구원, 13.8.23)

**사우디 자국민 의무고용 정책(Nitaqat) 동향 및 전망(KOTRA, 22.9.15)

***사우디아라비아 투자 실무 가이드(KOTRA, 2017.11)

[표4] Nitaqat 연혁 별 적용 등급

2011.6	2017.9	2020.1	2021.5
Blue	Blue	Platinum	Platinum
	High Green	High Green	High Green
Green	Medium Green	Medium Green	Medium Green
	Low Green	Low Green	Low Green
Yellow	Yellow		
Red	Red	Red	Red

유의하여야 할 점은 HRSD가 Nitaqat의 의무 고용 비율을 비정기적으로 조정하고 기업들에게 사전 고지 없이 발표 및 적용하여 어려움을 초래한다는 것이다. 일례로, 2020년 1월, 기존 Yellow 등급을 폐지하면서 해당 구간의 기업을 모두 Red 등급으로 격하하여 어려움이 발생하였고, 2021년 12월부터는 최저임금이 1.3배 인상되어(SAR 3,000 → SAR 4,000) 기업들의 어려움이 상승하였다.

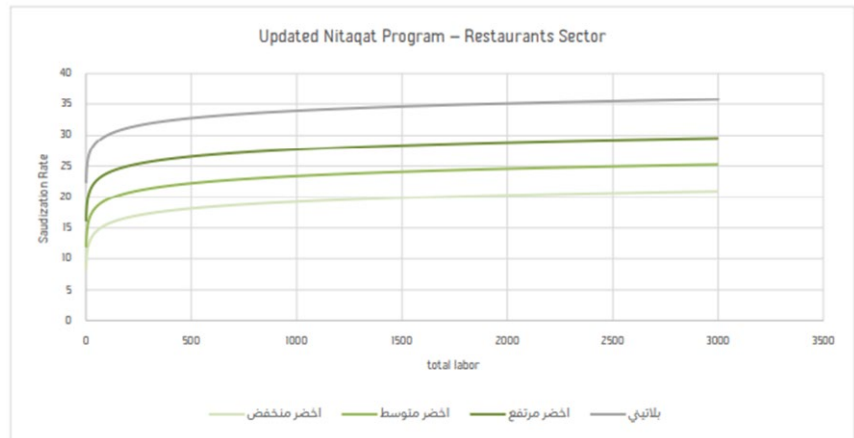
4. 사우디의 자국민 의무고용 정책 (Nitaqat)내 등급별 의무고용비율

Nitaqat 프로그램(Version 2.0) 하에서의 등급별 의무고용 비율은 어떻게 계산될까. 이하, 산업 분류 및 규모별 구체적 의무고용 비율을 도출해내기 위한 원리에 대해 자세히 설명하고자 한다.

Nitaqat 가이드라인에 따르면, 아래 방정식은 각 등급별 의무고용 비율의 범위 중 시작값을 계산하는 데에 사용된다.

$$Y = m * \ln(x) + c$$

(예시) Restaurant 산업 군 그래프 발췌



- “Y”는 해당 등급의 최소 의무고용 비율이다
- “m”은 곡선의 기울기(Curve gradient)로, 산업군에 따라 다르다(Nitaqat 가이드라인 Annex No. 1 내 수치 참고)
- “c”는 y 절편으로, 산업군 및 연도에 따라 다르다(Nitaqat 가이드라인 Annex No. 1 내 수치 참고, 3년 이후부터는 3년차 때의 값을 사용)
- “x”는 해당 법인의 총 인력 (근로자 수, 규모)이다
- “ln(x)”는 총 노동력의 자연 로그 값이다

[표5] 등급별 최소 의무고용 비율 계산 값

등급	최소 의무고용 비율 계산 값
로우 그린	$Y_{\text{로우 그린}} = m * \ln(x) + c_{\text{로우 그린}}$
미디엄 그린	$Y_{\text{미디엄 그린}} = m * \ln(x) + c_{\text{미디엄 그린}}$
하이 그린	$Y_{\text{하이 그린}} = m * \ln(x) + c_{\text{하이 그린}}$
플래티넘	$Y_{\text{플래티넘}} = m * \ln(x) + c_{\text{플래티넘}}$

이후, 각 등급별 의무고용 비율의 범위는 아래 표시된 값으로 제한된다. 기업의 등급은, 현재 의무고용 비율을 비교하고, 아래 표에서와 같이 해당 기업의 “n” 값이 어느 범위에 속하는지를 결정함으로써 분류된다.

[표6] 등급별 의무고용 비율의 범위

등급	최소 의무고용 비율 계산 값
레드	$n < Y_{\text{로우 그린}}$
로우 그린	$Y_{\text{로우 그린}} \leq n < Y_{\text{미디엄 그린}}$
미디엄 그린	$Y_{\text{미디엄 그린}} \leq n < Y_{\text{하이 그린}}$
하이 그린	$Y_{\text{하이 그린}} \leq n < Y_{\text{플래티넘}}$
플래티넘	$Y_{\text{플래티넘}} \leq n$

예시로 플라스틱 제품을 제조하는 A사는 제조업 부문(Manufacturing Sector)의 가상 법인이고, 400명의 직원을 보유하고 있으며, 사우디인 고용 비율은 35%라고 가정해볼 때, A사가 해당되는 등급을 확인하여 보자.

- 1) Nitaqat 가이드라인 Annex No. 1에서 법인의 산업 군(본 예시의 경우, 제조업)을 찾는다.
- 2) Nitaqat 가이드라인 Annex No. 1에서 각 등급 별 m 값(곡선의 기울기)을 확인한다.
- 3) Nitaqat 가이드라인 Annex No. 1에서 각 등급 별 c 값(y 절편)을 확인한다.

[표7] Nitaqat 가이드라인 Annex No. 1 내 제조업 관련 값 발췌

산업 군	등급	M (곡선의 기울기)	C - 2023 (2023년 1월에서 2023년 12월까지)	C - 2024 (2024년 1월부터)
제조업	로우 그린	1.68	12.08	17.08
	미디엄 그린	1.87	18.87	23.87
	하이 그린	2.08	22.47	25.47
	플래티넘	2.08	28.37	32.87

- 4) 각 등급에 대한 최소 Nitaqat 의무고용 비율을 계산한다:

$$y = m * \ln(x) + c$$

- 각 등급에 대한 곡선의 기울기(m) 대입하기
- 총 직원의 자연 로그 값 계산하기, $\ln(400)$
- 각 등급에 대한 y 절편(c)의 고정 값 대입하기
- 각 등급에 대한 방정식 계산하기

- 5) 위 계산에 따른 A사에 대한 2023년 1월부터 시작되는 각 등급별 결과는 아래와 같다.

[표8] 2023년 1월 기준 A사의 등급별 최소값

등급	2번째 년도 계산	결과
로우 그린	$1.68 * \ln(400) + 12.08$	22.15
미디엄 그린	$1.87 * \ln(400) + 18.87$	30.07
하이 그린	$2.08 * \ln(400) + 22.47$	34.93
플래티넘	$2.08 * \ln(400) + 28.37$	40.83

[표9] 2023년 1월 기준 A사의 등급별 범위

등급	의무고용 비율 범위
레드	$n < 22.15$
로우 그린	$22.15 \leq n < 30.07$
미디엄 그린	$30.07 \leq n < 34.93$
하이 그린	$34.93 \leq n < 40.83$
플래티넘	$40.83 \leq n$

해당 법인의 사우디인 고용 비율은 35%이었으므로, 2023년 1월부터 해당 법인은 하이 그린 등급이 된다.

6) 2024년 1월 이후부터 등급별 범위의 결과는 아래와 같다.

다만, Nitaqat 가이드라인에 의하면, 2023년도와 2024년도의 C값이 다르고, 전반적으로 2023년보다 2024년에 높은(강화된) C값이 적용된다. 이에, 같은 고용률이더라도 해당하는 등급이 달라질(낮아질) 여지가 있다.

[표10] 2024년 1월 이후 A사의 등급별 최소값

등급	3년차 계산	결과
로우 그린	$1.68 * \ln(400) + 17.08$	27.15
미디엄 그린	$1.87 * \ln(400) + 23.87$	35.07
하이 그린	$2.08 * \ln(400) + 25.47$	37.93
플래티넘	$2.08 * \ln(400) + 32.87$	45.33

[표11] 2024년 1월 이후 A사의 등급별 범위

등급	의무고용 비율 범위
레드	$n < 27.15$
로우 그린	$27.15 \leq n < 35.07$
미디엄 그린	$35.07 \leq n < 37.93$
하이 그린	$37.93 \leq n < 45.33$
플래티넘	$45.33 \leq n$

A사의 사우디인 고용 비율은 35%라고 가정하였으므로, 2024년 1월부터 A사는 로우 그린 등급에 해당되고, 해당 등급에 상응하는 인센티브 및 페널티를 누리게 된다.

5. 산업 분류 및 규모별 구체적 의무고용 비율 계산 결과

HRSD의 Nitaqat Mutuwar Program Procedural Guideline 내 소개된 위 산식에 따라 일부 산업 군에 대하여 Nitaqat 의무고용 비율을 직접 계산해 본 결과(2023년도 기준)는 아래와 같다³.

[표12] 산업 분류 및 규모별 구체적 의무고용 비율

Economic Activity	등급(Range)	총 직원수 별 Nitaqat 의무고용 비율						
		5명	10명	50명	300명	500명	1000명	3000명
Construction & Cleaning	Low Green	11.6%	11.3%	10.7%	10.1%	9.9%	9.6%	9.2%
	Medium Green	13.6%	13.3%	12.7%	12.1%	11.9%	11.6%	11.2%
	High Green	17.0%	17.0%	17.0%	17.0%	17.0%	17.0%	17.0%
	Platinum	22.0%	22.0%	22.0%	22.0%	22.0%	22.0%	22.0%
Operations & Maintenance	Low Green	16.3%	16.4%	16.7%	16.9%	17.0%	17.1%	17.2%
	Medium Green	20.3%	20.4%	20.7%	20.9%	21.0%	21.1%	21.2%
	High Green	25.7%	26.1%	26.8%	27.7%	27.9%	28.3%	28.8%
	Platinum	30.3%	30.8%	32.1%	33.4%	33.8%	34.3%	35.2%
Retail & Wholesale	Low Green	24.2%	25.9%	29.9%	34.3%	35.6%	37.3%	40.0%
	Medium Green	28.7%	30.4%	34.4%	38.8%	40.1%	41.8%	44.5%
	High Green	33.2%	35.1%	39.4%	44.1%	45.5%	47.4%	50.3%
	Platinum	41.5%	43.4%	48.0%	53.1%	54.6%	56.5%	59.6%
Land Transportation and Storage	Low Green	12.9%	13.7%	15.6%	17.6%	18.2%	19.0%	20.3%
	Medium Green	17.1%	17.8%	19.7%	21.8%	22.3%	23.1%	24.4%
	High Green	20.2%	21.3%	23.7%	26.4%	27.1%	28.2%	29.8%
	Platinum	29.5%	30.7%	33.4%	36.5%	37.4%	38.6%	40.4%
Air and Sea Transportation	Low Green	26.9%	27.9%	30.2%	32.8%	33.6%	34.6%	36.2%
	Medium Green	40.3%	41.3%	43.7%	46.3%	47.0%	48.0%	49.6%
	High Green	50.4%	51.7%	54.7%	58.0%	58.9%	60.2%	62.3%
	Platinum	58.6%	60.4%	64.7%	69.5%	70.9%	72.7%	75.7%
Business Services	Low Green	32.4%	33.2%	34.8%	36.7%	37.2%	37.9%	39.0%
	Medium Green	41.3%	42.0%	43.6%	45.5%	46.0%	46.7%	47.9%
	High Green	45.6%	47.2%	50.7%	54.6%	55.7%	57.2%	59.7%
	Platinum	56.3%	57.9%	61.4%	65.3%	66.4%	67.9%	70.4%

³ 한편, 구체적인 산업 군 및 규모별 Nitaqat 의무고용 비율에 대하여서는 사우디 HRSD의 공식적인 자료가 없었기에, HRSD의 Mutuwar Program Procedural Guideline 내 소개된 산식에 따라 직접 계산해 본 결과임을 밝힌다. 한국무역협회 KITA의 『GCC 자국민 의무고용정책 추진 현황과 유의 사항』(2023. 4. 19.) 보고서에 의하면 주요 산업 군 및 등급별 Nitaqat 의무고용 비율이 안내되어 있어 추가로 참고할 수도 있겠으나, 규모별 비율에 대하여는 자세히 안내되어 있지는 아니하다.

Economic Activity	등급(Range)	총 직원수 별 Nitaqat 의무고용 비율						
		5명	10명	50명	300명	500명	1000명	3000명
Communication Solutions	Low Green	29.3%	30.8%	34.3%	38.3%	39.4%	40.9%	43.3%
	Medium Green	38.8%	40.6%	44.6%	49.1%	50.4%	52.2%	54.9%
	High Green	44.7%	46.7%	51.4%	56.6%	58.1%	60.1%	63.3%
	Platinum	52.3%	54.6%	59.7%	65.5%	67.2%	69.4%	72.9%
Post Sector	Low Green	18.4%	19.0%	20.3%	21.7%	22.1%	22.7%	23.6%
	Medium Green	23.4%	24.0%	25.3%	26.7%	27.1%	27.7%	28.6%
	High Green	34.1%	34.8%	36.5%	38.3%	38.8%	39.5%	40.6%
	Platinum	44.1%	44.8%	46.5%	48.3%	48.8%	49.5%	50.6%
IT Infrastructure	Low Green	21.6%	24.1%	29.9%	36.4%	38.2%	40.7%	44.7%
	Medium Green	28.5%	31.0%	36.8%	43.2%	45.1%	47.6%	51.5%
	High Green	43.8%	46.3%	52.1%	58.6%	60.4%	62.9%	66.9%
	Platinum	53.8%	56.3%	62.1%	68.6%	70.4%	72.9%	76.9%
Communication Infrastructure	Low Green	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%
	Medium Green	19.0%	19.0%	19.0%	19.0%	19.0%	19.0%	19.0%
	High Green	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%	23.0%
	Platinum	28.0%	28.0%	28.0%	28.0%	28.0%	28.0%	28.0%
Operations & Maintenance in Communications	Low Green	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%
	Medium Green	19.6%	19.9%	20.5%	21.2%	21.4%	21.7%	22.1%
	High Green	24.0%	24.2%	24.9%	25.6%	25.8%	26.0%	26.5%
	Platinum	28.6%	28.9%	29.5%	30.2%	30.4%	30.7%	31.1%
Operations & Maintenance in IT	Low Green	21.8%	25.1%	32.9%	41.6%	44.1%	47.5%	52.8%
	Medium Green	30.2%	33.6%	41.4%	50.1%	52.6%	55.9%	61.3%
	High Green	33.2%	36.6%	44.4%	53.1%	55.6%	58.9%	64.3%
	Platinum	40.2%	43.5%	51.3%	60.0%	62.5%	65.9%	71.2%
IT Solutions	Low Green	28.3%	29.8%	33.3%	37.3%	38.4%	39.9%	42.3%
	Medium Green	34.3%	35.9%	39.7%	43.9%	45.1%	46.7%	49.3%
	High Green	43.7%	45.7%	50.4%	55.6%	57.1%	59.1%	62.3%
	Platinum	51.3%	53.6%	58.7%	64.5%	66.2%	68.4%	71.9%

6. 결 론

Nitaqat와 같은 사우디인 의무 고용 정책은 우리 기업이 프로젝트를 수행함에 있어 상당한 어려움을 야기할 것으로 예상된다. 특히, 사우디 경우 전문기술을 갖춘 현지 인력을 확보하기가 어려워, 우리 기업이 사우디인에 대한 고용 의지를 가지고 있다 하더라도 현실적으로 어려움이 있을 수 있다. 이러한 어려움으로 인해, 지금까지 시행된 Saudization과 같은 정책들이 엄격하게 준수되지 못한 측면도 있었다. 그러나 Nitaqat의 경우, 외국인 근로자들의 고용에 직접적으로 영향을 주는 의무 정책으로 상당한 주의가 필요할 것으로 보인다.

사우디인 직접 고용의 어려움을 감안한다면, 현지 기업과의 합작법인(Joint Venture, JV)을 설립하는 방안을 고려해볼 수 있다. 다만, 사우디 내 현지 파트너에 대한 신중한 초기 조사가 필수적이며, 현지 파트너의 역할이 성실히 이행되고 있는지에 대한 관리감독 또한 철저히 이루어져야 한다.

추가로, HRSD는 2019. 4. 25. 통합 플랫폼 Qiwa (<https://sso.qiwa.sa/>)를 이용한 일자리 창출을 예고한바 있다. Qiwa 플랫폼은 사우디 노동 법안 및 노동시장지수 정보, 부서 관련 각종 서식, Q&A 서비스 등을 사용자들의 접근이 용이하도록 만들어 제공하고 있다. Qiwa가 노동관련 문제를 해결하는 온라인 서비스로서, 사용자와 근로자 간의 만남의 장소가 될 수 있을 것으로 예상되며, 이러한 다양한 사우디 노무관리 플랫폼을 이용하여 도움을 받을 수도 있을 것으로 보인다.



건설계약과 관련된 몇 가지 이라크법상 내용 및 실무적 쟁점

유 은 경 ¹

법무법인 피터앤김 파트너변호사

1. 들어가며

우리나라의 해외건설산업은 1960년대부터 시작하여 확장과 도약을 거듭해왔으며, 이제는 한국 건설회사들이 중동, 아시아 등 세계 각지에서 대규모 해외건설 프로젝트를 수주하는 것이 전혀 놀랍지 않은 일이 되었다.² 그런데 한국 건설회사들이 해외건설 프로젝트에 활발히 참여하는 만큼 이와 관련한 분쟁의 수도 급증하였다. 따라서 해외건설 프로젝트에 수반되는 다양한 법적 리스크를 충분히 이해하고, 이에 사전 대비하는 것이 실무적으로 중요한 상황이다.

특히 건설계약의 준거법과 관련해서도 법적 리스크가 발생하는데, 특정 해외건설 프로젝트에 있어 당사자들의 권리의무관계가 일차적으로는 건설계약의 조건에 따라 규율되더라도, 계약조건에 포함되지 않은 사항은 계약의 준거법에 의해 보충되기 때문이다. 나아가 경우에 따라서는 준거법에 포함된 강행법규에 의해 계약조건 중 일부의 효력이 제한될 수도 있다.³

전통적으로 해외건설계약의 준거법으로 영국법이 상당히 많이 이용되어 왔으며, 현재도 해외건설실무상 영국법의 위상은 여전히 높게 유지되고 있는 편이다. 하지만 최근 영국법 말고 다른 국가의 법을 준거법으로 삼는 방안이 예전보다 훨씬 많이 고려되고 있는 추세이며, 실제로 다른 법을 준거법으로 해서 해외건설계약을 체결하는 경우도 이제 상당수 목격된다. 다만 이처럼 상대적으로 낮은 법을 준거법으로 정하고자 할 때, 그 준거법에 수반되는 법적 리스크를 충분히 이해하고 분석한 후에 계약 체결에 나아가는 것이 필수적이다.

¹ 법무법인 피터앤김 파트너변호사
(jenniferyoo@peterandkim.com).

² 요컨대 2007년에 397억불, 2008년에 478억불을 각 수주하였고, 2010년에는 사상 최대 수주액인 718억불을 달성하였다. 2011-2014년 동안에도 연간 수주액 650억불 내외의 높은 실적을 기록하였다. 한편 2019년에는 국제유가 하락에 따른 발주 감소로 연간 수주액이 223억불로 감소하였으나, 2020년에 들어와서는 코로나19에도 불구하고 2019년 대비 57% 증가한 351억불을 기록하였다. 국토교통부·해외건설협회·한국해외인프라도시개발지원공사, 해외건설 완전정복(국토교통부 건설정책국 해외건설정책과, 2021).

³ 석광현, "FIDIC 조건을 사용하는 국제건설계약의 준거법 결정과 그 실익", 정홍식 외, 국제건설에너지법 이론과 실무 제1권(박영사, 2017), 7면.

2. 이라크법 개요 및 현황

본고에서는, 필자의 실무 경험을 토대로, 이라크법이 준거법인 건설계약과 관련해서 문제되었던 몇 가지 이라크법상 내용 및 실무적 쟁점을 소개하고자 한다. 이로써 향후 이라크법 또는 이와 유사한 법이 해외건설계약의 준거법으로 고려될 때 그 법적 리스크를 분석하는 데 있어 조금이나마 도움이 되고자 한다.

이라크의 법은 장기간의 풍부한 역사와 전통을 갖고 있으나, 최근의 정치적 격변으로 인해 그 발전에 있어서 많은 어려움이 있었다. 전 대통령 사담 후세인(Saddam Hussein)의 바스당(Baathist) 정권이 들어서기 전에, 이라크는 중동 지역 법제의 발전에 크게 기여하는 국가 중 하나였다. 특히 1951. 9. 18. 민법을 제정하였는데, 그 전문에는 이라크 민법이 이슬람 종교법인 샤리아(Shari'a)법과 이집트 민법에서부터 파생되었다고 설명되어 있다. 하지만 그 실질적인 내용은 프랑스 민법의 영향을 강하게 받은 것으로 평가된다. 그 결과, 이라크 민법은 프랑스 민법과 마찬가지로 대륙법계 법으로 분류되고 있다.⁴

1970년대부터 사담 후세인이 정권을 장악했으나, 2003년 미국과의 전쟁에서 패하면서 그 정권이 막을 내리게 되었다. 이후 2003. 5. 16.에 유엔 안전보장이사회 결의⁵에 따라 임시정부연합(Coalition Provisional Authority, CPA)이 수립되어 2년간 이라크를 위임통치하였는데, 그 기간 동안 법으로서의 효력을 갖는 각종 CPA Order를 발행하여 상업, 투자 등에 관한 이라크 법제를 개혁하고자 하였다. 2005년 초부터는 이라크 이행정부(Transitional Government)가 이행행정법(Transitional Administrative Law)에 따라 이라크를 통치하였고, 그 후 2005. 10. 이라크 헌법에 국민투표에서 승인됨에 따라 2006. 5. 20. 이라크 정부가 출범하였다.

이처럼 지난 20년 동안 이라크의 정치적 상황이 계속 급변하다 보니, 그 법제도 계속 변화해왔으며, 아직까지도 그 체계성 및 법적 안정성이 많이 부족한 실정이다. 특히 법의 집행에 있어서 일관성이 부족하다는 점이 많이 지적된다. 예컨대 관련 당국에서 법을 해석하고 적용하는 데 있어 각자의 “내부규정(internal regulation)”을 참고하는데, 이는 주로 일반 대중에 공개되어 있지 않으며 자주 변경된다고 한다. 이라크 법원도 같은 사안에 대해 서로 다른 결론의 판결을 내리는 경우가 빈번하여, 법원 판례들이 선례로서 갖는 효력이 떨어진다고 한다.

이와 같은 사정으로 인해 이라크의 법에는 불투명한 부분이 다소 있는 편이다. 게다가 최근에는 이슬람 극단주의 무장단체인 ISIS (Islamic State of Iraq and Syria)가 이라크 영토의 일부를 점령함에 따라 정치적 불안정 상태가 계속되고 있으며, 그 결과 법제 발전도 저해되고 있는 실정이다. 한국 건설회사들은 이라크법을 준거법으로 하는 해외건설계약을 체결하기 전에 이러한 법적, 정치적 불안정성 및 불투명성에 따른 리스크를 충분히 고려해야 할 것이다.

⁴ Dan E. Stigall, “From Baton Rouge to Baghdad: A Comparative Overview of the Iraqi Civil Code”, Louisiana Law Review, Volume 65 Number 1 (2004), 131-132면.

⁵ UN Security Council Resolution S/RES/1483 (2003).

3. 건설계약 관련한 이라크법의 내용 및 실무적 쟁점

이라크는 다른 여러 국가들과 마찬가지로 일반법으로서의 건설법을 갖고 있지 않다. 따라서 건설계약 관련 쟁점은 주로 이라크 민법의 적용을 받는다. 이라크 민법의 내용은 아랍에미리트, 쿠웨이트, 카타르 등 다른 중동국가의 민법의 내용과 상당 부분 유사한 편이다.⁶

가. 손해배상

손해배상에 관해서는 이라크 민법 제169조에서 규율하는데, 그 비공식 번역문은 다음과 같다.

- (1) 손해배상이 계약 또는 법률 조항에 의해 정해져 있지 않는 이상, 법원이 이를 평가한다.
- (2) 손해는 물건의 양도, 이익 또는 기타 물건에 대한 의무, 작위 또는 부작위 의무 등 계약에서 비롯되는 모든 의무에 대한 것이어야 한다. 이는 채권자가 해당 권리의 취득이 상실 또는 지연됨에 따라 입은 손해 및 일실�이익을 포함하되, 이는 채무자의 불이행 또는 이행 지체의 자연적 결과였을 경우에 한한다.
- (3) 채무자의 사기 또는 중과실이 없는 이상, 손해배상은 계약 당시 일반적으로 예견되었던 발생된 손해 또는 일실�이익 상당을 초과하지 못한다.

이처럼 법원은 실제로 발생된 적극적 손해 또는 일실�이익의 소극적 손해가 채무자의 채무불이행의 '자연적 결과'인지 여부에 따라 손해배상을 판단한다. 다시 말하자면, 채무불이행과 손해 사이에 인과관계를 요한다. 또한 원칙적으로는 계약 당시 일반적 예견 가능성이 있었던 손해만 손해배상의 범위에 포함되나, 채무자의 사기 또는 중과실이 있는 경우는 예외로 한다. 즉 이 경우에는 예견 가능성이 없던 손해도 손해배상의 범위에 포함될 수 있는 것으로 보인다.⁷

이라크 법원 실무상으로는, 손해배상액에 대해 판단할 때 주로 전문가들의 도움을 받는다. 이러한 전문가들은 법원에 의해 지명되어 손해배상액의 산정과 관련한 여러가지 기술적, 관행적 측면에 대해 자문을 제공하곤 한다.⁸

한편, 손해배상 관련해서는 이라크 민법 제256조에도 주목할 필요가 있다. 이에 따르면, 채무자에 대한 통지 없이는 손해배상 의무가 발생하지 않는다.⁹ 예컨대 건설계약 맥락에서, 발주자가 시공자에게 지체상금의 부과 사실 및 그 사유에 관해 통지하지 않는 이상 지체상금을 청구할 수 없다는 것이다. 다만 제257조에 의하면, 당사자들의 계약에 의해 이러한 통지가 필요 없고, 이행기의 도래 사실만으로도 통지가 있었던 것으로 본다는 식으로 합의할 수 있다. 건설회사들은 이라크법을 준거법으로 하는 해외건설계약 체결 전에 이러한 특징을 면밀히 살피어 계약조건에 대한 협상 때 적절히 감안해야 할 것이다.

6 Omar Al-Saadoon, "Federal Iraqi Law Applicable to Construction Contracts", Arab Law Quarterly 24 (2004), 105면.

7 Jawad Khalaf, "Contractual compensation: An Iraqi law perspective", Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

8 Omar Al-Saadoon, "Federal Iraqi Law Applicable to Construction Contracts", Arab Law Quarterly 24 (2004), 110면; Jawad Khalaf, "Contractual compensation: An Iraqi law perspective", Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

9 Jawad Khalaf, "Contractual compensation: An Iraqi law perspective", Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

나. 손해배상액의 예정

이라크법은 손해배상액의 예정을 허용하므로, 건설계약에 공기지연 등에 따른 지체상금이 정해져 있는 경우 그 효력이 기본적으로 인정된다. 앞서 본 바와 같이, 이라크법 제169조는 계약 또는 법률 조항에 정해져 있지 않는 이상 법원이 계약상 의무와 관련한 손해배상액을 평가한다고 규정한다. 즉 제169조는 당사자들이 계약에서 별도로 정한 경우에는 그에 따라 손해배상액이 결정된다는 점을 시사한다.

이라크 민법 제170조에 대한 비공식 번역문은 다음과 같다.

- (1) 계약당사자들은 계약 또는 추가 약정(사후적 계약) 내 규정에 의해 손해배상액을 사전적으로 확정할 수 있으며, 이 경우 제168조, 제256조, 제257조 및 제258조를 준수하여야 한다.
- (2) 채권자가 아무런 손해를 입지 않았음을 채무자가 입증하는 경우, 약정된 손해는 발생하지 아니한다. 예정된 금액이 과다하거나 당초 의무 중 해당 부분이 이행되었다는 사실을 채무자가 입증하는 경우, 손해배상액은 감액될 수 있다. 본항에 반하는 모든 합의는 무효로 한다.
- (3) 손해가 합의된 약정 손해를 초과하는 경우, 채권자는 채무자의 사기 또는 중과실이 있었음을 입증하지 아니하는 한 해당 금액 이상으로 청구할 수 없다.

손해배상액의 예정 관련하여 주목할 만한 이라크법상의 주요 특징은 다음과 같다.

첫째, 이라크법상 손해배상액의 예정은 일반적인 손해배상의 경우와 마찬가지로 (i) 채무불이행이 있을 것, (ii) 채무불이행으로 인해 손해가 발생하였을 것, 그리고 (iii) (i)과 (ii) 사이에 인과관계가 있을 것을 요건으로 한다.

둘째, 제170조 제2항에 의하면, 채무자가 채권자에게 실제로 아무런 손해가 발생하지 않았음을 증명하는 경우 예정액의 지급의무가 발생하지 않는다.¹⁰ 이때 손해가 발생하지 않았다는 사실에 대한 증명책임은 채무자가 진다. 예컨대 건설하도급계약의 맥락에서, 시공자가 하수급인에게 지체상금을 청구하려면 시공자에게 실제로 손해가 발생했을 필요가 있다는 것이다. 이는 손해배상 예정액 청구를 하는 데 있어 실제 손해의 발생을 요건으로 하지 않는 우리나라 민법의 태도와 차이를 보인다.¹¹

¹⁰ Omar Al-Saadoon, "Federal Iraqi Law Applicable to Construction Contracts", Arab Law Quarterly 24 (2004), 110면.

¹¹ 대법원 1975. 3. 25. 선고 74다296 판결; 대법원 1991. 1. 11. 선고 90다8053 판결; 대법원 2009. 2. 26. 선고 2007다19051 판결 등.

셋째, 제170조 제2항은 손해배상 예정액이 과다하거나 채무자의 의무가 부분적으로 이행되었다는 등의 이유로 감액될 수 있다는 점을 규정한다. 또한 이것은 강행규정으로서 당사자들의 합의에 의해 변경될 수 없음을 명시하고 있다. 이는 대륙법계의 많은 국가에서 인정하는 법원의 손해배상 예정액 감액권과 유사한 성질의

것으로 파악된다. 우리나라 민법 제398조 제2항도 감액권을 명문으로 인정하고 있다.¹² 다만 이라크법은 감액권이 인정될 수 있는 사유에 예정액이 과다한 경우뿐만 아니라 채무자의 의무가 부분적으로 이행된 경우까지 포함함으로써, 보다 광범위한 감액권을 인정하는 것으로 보인다. 이를테면 건설계약의 맥락에서, 시공자의 공기지연이 있었지만 이를 완화하기 위해 돌관작업(acceleration)을 했다는 등의 사정이 있다면, 이것이 손해배상 예정액 감액 사유가 될 수 있다.¹³

넷째, 제170조 제3항에 의하면, 손해배상액의 예정이 있으면 채권자에게 실제로 발생한 손해가 예정액보다 많더라도 원칙적으로 그 예정액을 초과해서 청구할 수 없다. 다만 이 원칙에 대한 예외가 명시적으로 규정되어 있다는 점이 특징인데, 즉 채무자의 사기 또는 중과실이 있는 경우이다.¹⁴

마지막으로, 앞서 설명한 이라크 민법 제256조상 통지의무가 손해배상액 예정에도 적용된다는 점을 유념해야 한다.

전반적으로, 이라크 민법은 영미법계나, 심지어 우리나라와 같은 다른 대륙법계에 비해서도 손해배상액 예정에 관한 법원의 개입을 폭넓게 인정함을 알 수 있다. 즉 개별 사안 및 법원의 판단에 따라 손해배상 예정액이 감액될 수도 있고, 이를 초과하는 손해배상이 내려질 수도 있는 것으로 보인다.¹⁵

다. 책임제한

건설계약에서는 결과손해, 간접손해 또는 특별손해를 배제하거나, 손해배상액의 예정 또는 총책임의 한도를 설정하거나, 계약해제권을 제한하는 등으로 책임제한에 대한 약정을 두는 경우가 많다.¹⁶ 이라크법 하에서도 이러한 책임제한은 원칙적으로 허용된다. 이라크 민법 제259조 제2항에 대한 비공식 번역문은 다음과 같다.

(2) 채무자를 그의 채무불이행에 따른 책임으로부터 면제하는 합의를 할 수 있되, 채무자의 사기 또는 중과실에 따른 책임은 예외로 한다. 단, 채무자는 자신이 채무의 이행을 위해 고용하는 자의 사기 또는 중과실에 대해서는 책임을 지지 않는다고 정할 수 있다.

즉 이라크법상 책임제한에 관한 약정의 효력은 원칙적으로 인정되나, 사기 또는 중과실로 인한 책임을 면제하는 약정은 무효라고 보아야 할 것이다.¹⁷ 우리나라, 스위스 등 다른 대륙법계 국가들도 고의·중과실에 대한 책임제한을 무효로 보는 유사한 태도를 취하고 있다.¹⁸

여기서 ‘사기’는 ‘고의’와 유사한 개념으로 이해할 수 있다. 한편 ‘중과실’의 경우,

¹² 법원 1993. 4. 23. 선고 92다41719 판결; 대법원 1995. 11. 10. 선고 95다33658 판결; 대법원 2000. 12. 8. 선고 2000다50350 판결; 대법원 2009. 2. 26. 선고 2007다19051 판결 등.

¹³ Omar Al-Saadoon, "Federal Iraqi Law Applicable to Construction Contracts", Arab Law Quarterly 24 (2004), 110면.

¹⁴ Jawad Khalaf, "Contractual compensation: An Iraqi law perspective", Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

¹⁵ Joseph Assad Chedrawe, "Liquidated Damages for Delay in the Middle East: Not Etched in Stone", Nassib G. Ziadé(ed), BCDR International Arbitration Review, Volume 4 Issue 1 (Kluwer Law International, 2017), 99-100면.

¹⁶ 김승현, 국제건설계약의 법리와 실무 제2판(박영사, 2019), 181-182면.

¹⁷ Jawad Khalaf, "Contractual compensation: An Iraqi law perspective", Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

¹⁸ 대법원 1983. 3. 22. 선고 82다카1533 판결; 스위스 민법 제100조 제1항 1문; 김승현, 국제건설계약의 법리와 실무 제2판(박영사, 2019), 199면.

이라크 민법은 이에 대한 별도 정의규정을 마련해두고 있지 않다. 일반 ‘과실’과 ‘중과실’의 구별은 결국 특정 위험을 간과했을 때의 부주의함의 정도에 달려 있는바, 즉 통상인이 개별 상황 및 배경 하에서 가졌을 법적 의무 및 일반적인 지식을 기준으로 하여 단순 ‘과실’이 있었는지, ‘중과실’이 있었는지 판단되어야 한다. 이라크 법원은 그 판단에 있어 광범위한 재량을 가지며 개별 사안에 따라 다르게 결론을 내리고 있다. 일관성 있는 판례의 부족으로, 어떤 경우에 이라크 법원이 ‘중과실’이 있었다고 판사할지 예측하기 다소 힘든 편이다.

라. 동시이행항변 및 공사중단

쌍무계약의 일방당사자가 자신의 의무를 이행하지 않는 경우, 계약해제·해지권 및 손해배상청구권 외에 동시이행항변권(exception non adimpleti contractus)이 인정되어 계약 위반 당사자의 의무 이행 때까지 자신의 의무 이행을 중단할 수 있는지 여부는 법제마다 다르다. 우리나라와 같은 대륙법계에서는 동시이행항변권이 인정되는 경우가 많은 반면,¹⁹ 영미법계에서는 (계약에 별도로 정하지 않는 이상) 동시이행항변권을 인정하지 않는다. 그러므로 건설계약의 맥락에서, 시공자는 발주자의 계약 위반을 이유로 공사를 중단하거나 공사진척 속도를 늦추기 전에 매우 신중할 필요가 있는바, 영미법계의 법을 준거법으로 하는 경우에 특히 조심해야 할 것이다.²⁰

이라크 민법의 경우, 일반적으로 동시이행항변권이 적용된다고 하거나 건설계약의 맥락에서 공사중단권을 인정하는 명문의 규정은 없는 것으로 보인다. 그렇기 때문에 이라크법상 동시이행항변의 법리가 인정되는지 여부에 관하여 아직 입장이 확실히 정리되지 않은 상태라고 이해된다.

매매계약의 맥락에서 동시이행항변권 또는 이와 유사한 권리를 인정하는 이라크 민법의 규정은 발견된다. 예를 들어, 이라크 민법 제280조 제1항 및 제577조 제1항은 매수인이 매매대금 전체를 지급할 때까지 매도인이 대상 물건의 인도를 유보할 수 있다고 규정한다. 또한 이라크 민법 제282조 제1항에 의하면 특정 물건을 인도할 의무를 지는 채무자는 자신의 의무로부터 발생하였고 이와 연관된 채권자의 의무가 이행되고 있지 않는 동안 자신의 의무 이행을 거절할 수 있다. 그러나 이러한 규정은 매매계약 등 일정한 물건의 인도가 문제될 때 적용될 뿐, 건설계약 등 다른 유형의 계약에 확대적용하기는 무리가 있어 보인다. 그럼에도 불구하고, 어떤 이라크 법학자들은 이 조항을 근거로 들어 보다 일반적으로 적용되는 동시이행항변의 법리가 존재한다는 견해를 취한다.

한편, 이라크 민법 제177조 제1항은 쌍무계약의 일방당사자가 자신의 의무를 이행하지 않는 경우에 타방 당사자가 통지를 함으로써 계약을 해제·해지하고

¹⁹ 민법 제536조.

²⁰ 김승현, 국제건설계약의 법리와 실무 제2판(박영사, 2019), 160-161면.

필요시 손해배상을 청구할 수 있다고 규정하고 있다. 이와 관련하여, 일부 이라크 법학자들은 쌍무계약 일방당사자의 채무불이행시 구제수단으로는 계약해제·해지권 및 손해배상청구권만 있을 뿐, 동시이행항변권은 인정되지 않는다는 견해를 취한다. 이러한 법학자들은 계약해제·해지권과 손해배상청구권의 경우 이라크 민법 제177조 제1항에 명문으로 규정되어 있는 반면, 동시이행항변권에 대해서는 명문의 규정이 없다는 점을 근거로 든다. 또한 일방당사자의 채무불이행이 (계약에서 별도로 정하지 않는 이상) 타방 당사자의 채무불이행을 정당화할 수는 없다는 이론적인 근거도 제시한다.

이 점에 관하여, 이라크 민법과 이집트 민법 간의 차이도 참고할 필요가 있다. 이라크 민법은 이집트 민법을 토대로 작성되었으며 두 민법전의 저자는 Abdel Fattah Al-Sanhoury라는 동일 인물이다. 그러므로 이라크 민법과 이집트 민법의 많은 조문이 서로 동일한데, 이집트 민법은 그 제161조에 물건의 인도 외에도 특정 의무의 이행을 거절할 수 있는 권리에 대한 명시적인 조항을 두고 있다. 이에 대응되는 조항이 이라크 민법에는 빠져 있는 것이다. 한편 요르단 민법 제203조에도 특정 의무의 이행을 거절할 수 있는 권리에 대한 분명한 조항이 포함되어 있다. 이러한 이라크 민법과 이집트 민법·요르단 민법 간의 차이를 감안했을 때, 이라크 민법에는 건설계약 등 쌍무계약 전반에 적용되는 동시이행항변의 법리가 없다고 해석할 여지가 있다고 생각된다.

결국 이라크법상 건설계약 등과 관련하여 동시이행항변권 및 공사중단권이 인정되는지 여부는 아직 불확실한 상태이다. 그러므로 현재로서는 이라크법이 적용되는 해외건설계약 하에서 발주자의 계약 위반을 이유로 공사를 중단하거나 공사진척 속도를 늦추기 전에 신중을 기할 필요가 있다고 보인다. 건설계약에 이러한 공사중단권이 명시적으로 포함되어 있지 않은 이상, 이러한 권리 행사가 가능하다고 선불리 단정해서는 안 될 것이다.

마. 특정이행

계약 위반 시의 구제수단으로서 특정이행 역시 법제에 따라 그 인정 여부가 달라지는 영역 중 하나이다. 원칙적으로 영국과 미국에서는 건설계약의 경우 특정이행이 허용되지 않는다.²¹ 반면 우리나라와 같은 대륙법계에서는 특정이행이 원칙적으로 허용된다. 예를 들어 우리나라 민법 제677조 제1항에 의하면, 완성된 건축물 또는 완성 전의 성취된 부분에 하자가 있을 경우 도급인은 수급인에 대하여 상당한 기간을 정하여 하자 보수를 청구할 수 있다.

이라크법은 다른 대륙법계와 궤를 같이 하여 계약 위반 시의 기본적인 구제수단으로서 특정이행을 허용하며,²² 그 내용은 민법 제145조, 제246조 등에서

²¹ 김승현, 국제건설계약의 법리와 실무 제2판(박영사, 2019), 139면.

²² Omar Al-Saadoon, "Federal Iraqi Law Applicable to Construction Contracts", Arab Law Quarterly 24 (2004), 110 면; Jawad Khalaf, "Contractual compensation: An Iraqi law perspective", Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

찾을 수 있다. 다만 특정이행에 관한 내용 중 건설계약과 관련해서는 제250조를 주의할 필요가 있는데, 이에 대한 비공식 번역문은 다음과 같다.

- (1) 채무자가 역무를 수행할 의무를 이행하지 아니하고 이를 반드시 직접 수행할 필요가 없을 경우, 채권자는 가능하다면 법원의 허가를 받아 채무자의 비용으로 해당 의무를 수행할 수 있다.
- (2) 긴급한 경우, 채권자는 법원의 허가 없이 채무자의 비용으로 해당 의무를 수행할 수 있다.

예컨대 건설하도급계약의 맥락에서 하수급인이 자신의 역무를 수행하지 않을 경우, 시공자가 이를 대신 수행할 수 있되, 그 경우 원칙적으로 법원의 허가를 받을 필요가 있다. 예외적으로 ‘긴급성’이 있는 경우에는 법원의 허가가 필요 없는데, ‘긴급성’에 대한 정의가 마련되어 있지 않고, 그 기준도 잘 확립되어 있지 않은 실정이다. 따라서 ‘긴급성’이 있는지 여부는 법원이 합리적인 재량으로 개별 사안에 따라 판단하게 된다. 기본적으로, 건물이 붕괴되어 인명피해가 발생할 우려가 있다든지 등 무슨 심각한 위험이 임박했을 때에는 법원이 ‘긴급성’ 요건이 넉넉히 충족된다고 볼 것으로 예상된다.

이처럼 특정이행이 원칙적으로 법원의 허가를 받은 후 가능하다는 내용의 규정은 아랍에미리트 민법(제877조), 카타르 민법(제688조) 및 사우디아라비아 민법(제167조)에도 포함되어 있다.²³

바. 지연이자

이자에 관해서는 이라크 민법 제171조에서 규정하고 있는데, 그 비공식 번역문은 다음과 같다.

채무의 대상이 일정한 금액이며 이것이 해당 의무의 발생 당시 알려져 있었고 채무자가 그 지급을 지연시킨 경우, 채무자는 채권자에게 지연손해로서 민사 사안에 대해서는 4%, 상사 사안에 대해서는 5%의 비율에 따른 법정이자를 지급할 의무가 있다. 이 이자는 계약 또는 상업상 관례상 별도의 기산점이 정해지지 않는 이상 이에 대한 재판상 청구를 제기한 일자부터 기산하되, 법에 이와 달리 정한 모든 경우에는 예외로 한다.

²³ 윤덕근, “사우디 건설법령의 개관과 제정 민법의 주요 내용”, 해외건설저널 3분기 (2023), 66면.

²⁴ Jawad Khalaf, “Contractual compensation: An Iraqi law perspective”, Al Tamimi & Co. Law Update (2015).

즉 건설계약과 같은 상사 계약의 경우 금전채무 불이행에 따른 지연이자 등에 적용되는 법정이자율은 5%이다. 한편 당사자들은 지연이자에 대한 약정이자율에 합의할 수도 있는데, 이때의 이자율은 7%로 제한된다. 당사자들이 7%를 초과하는 약정이자율을 합의할지라도, 법원은 이를 7%로 줄이게 된다.²⁴

4. 마치며

이자의 기산점이 채무불이행이 있는 날이 아니라, 재판상 청구를 제기한 날을 기준으로 정해진다는 점이 주목할 만 하다.²⁵ 따라서, 예컨대 건설계약의 맥락에서 시공자가 발주자에 대하여 미지급 기성금을 청구할 권리가 있을 경우, 계약에서 달리 정하지 않는 이상 시공자가 이를 청구하는 소 제기를 할 때까지 지연이자가 부과되지 않을 수 있다.

한편, 이라크 민법 제173조 제1항은 법정이자를 청구하기 위해 채권자가 손해를 입었다는 사실을 증명할 필요가 없다고 규정한다. 나아가 민법 제173조 제2항에 의하면, 법정이자를 초과하는 손해가 있었고 이것이 채무자의 사기 또는 중과실에 의한 것이라면, 채권자가 추가 손해를 청구할 수도 있다. 뿐만 아니라, 채권자가 분쟁을 장황하게 연장시켰다는 사정이 있다면 법원이 그 기간만큼 지연이자를 감액하거나 인정하지 않을 수도 있다.

이상과 같이 해외건설계약과 관련한 이라크법의 몇 가지 내용 및 실무적 쟁점을 살펴보았다. 전반적으로, 아직까지 이라크법에는 불분명한 측면이 많아, 이를 건설계약의 준거법으로 삼았을 때 법적 리스크를 관리하기는 쉽지 않아 보인다. 게다가, 이라크의 정치적 불안정이 계속되는 만큼 이에 따른 법적 불안정도 어느 정도 있는 편이다. 그렇기 때문에, 건설회사들은 건설계약 체결 단계에서 이라크법을 준거법으로 삼기 전에 신중을 기할 필요가 있을 것이다.

특히 앞서 살펴본 대로 이라크법은 (i) 손해배상액의 예정에 대하여 법원의 광범위한 개입이 가능하다는 점, (ii) 손해배상 청구 시 통지가 필요하다는 점, (iii) 동시이행항변권 인정 여부가 불확실하다는 점, (iv) 채권자가 채무자의 비용으로 역무를 대신 수행하기 위해서는 법원 허가 또는 긴급성 등의 요건이 있다는 점, (v) 법정이자가 재판상 청구 시부터 기산한다는 점 등의 특징을 보유하고 있다. 이라크법이 적용되는 건설계약 체결 시 이러한 특징을 충분히 고려하고 분석하여 법적 리스크 및 향후 분쟁의 여지를 최소화해야 할 것이다.

²⁵ Omar Al-Saadoon, "Federal Iraqi Law Applicable to Construction Contracts", Arab Law Quarterly 24 (2004), 112-113면.



대립적 계약모델에서 협력적 계약모델로의 전환 - 얼라이언싱 계약모델을 중심으로

김 용 길
법무법인 지평 변호사

1. 서론

올해 8월까지 해외건설의 수주액은 219억 달러로 작년 183억 달러와 비교해 상승하였습니다. 해외건설의 수주액은 지속적으로 증가하고 있지만 다른 한편으로 과거에 비해 상승한 자재값과 인건비, 저가수주, 고질적인 미청구 공사대금의 문제로 수주가 수익으로 이어질 것인지는 따져봐야 하는 문제가 되고 있습니다. 해외에서도 국내 업체간, 국내 업체와 해외 업체 사이의 경쟁이 격화됨에 따라 경쟁입찰을 통한 계약에서는 고수익을 기대하기 어려운 상황입니다. 또한 미청구 공사대금(이른바 ‘클레임’)의 문제는 지속적으로 해외건설의 수익성 악화 요인 중 하나로 꼽히고 있습니다. 특히 최근 우크라이나-러시아 전쟁과 코로나-19 감염증과 같은 불가항력적 사태로 인한 공사기간 연장(EoT) 및 물가변동에 따른 공사대금 조정(Escalation)에 관한 분쟁이 증가하고 있는 상황입니다. 해외건설에서의 수익성 제고는 건설업계의 장기적 과제입니다.

매출규모는 커지지만 그에 맞춰 수익성은 증가하지 않는 구조에서 건설업계는 고부가가치의 프로젝트를 수주하기 위해 많은 노력을 기울이고 있습니다. 예컨대, 차별화된 설계를 제공하거나 기술적인 난이도가 높은 프로젝트를 수주하는 것도 하나의 방법이 될 수 있고, 일회성 고객이 아닌 반복 고객을 확보하여 그 고객으로부터 수익성 높은 프로젝트를 수주받는 것도 다른 한 방법이 될 수 있습니다. 국내 건설업계에서 흔하게 활용되는 방식 중 하나가 설계단계에서 프리콘 서비스(Pre-Construction Service)를 제공한 후 향후 건설공사를 수익계약으로 체결하는 조기참여형(Early Construction Involvement, ECI) 발주방식입니다. 발주자와 대립하는 당사자로서 프로젝트에 참여하는 것이 아니라 발주자의 입장에서

2. 대립적 계약모델과 협력적 계약모델의 차이

프로젝트에 참여할 경우 경쟁의 강도를 낮출 수 있고 프로젝트에 대한 이해도를 높여 분쟁의 소지도 줄어들게 됩니다.

해외에서는 건설업계의 저수익 구조를 단순히 개별 사안에 대한 클레임 문제로 접근하는 것이 아니라 당사자들 사이의 이해관계 조정에 관한 관계 문제로 접근하는 논의가 활발하게 진행되고 있습니다. 특히 다수 당사자가 참여하는 대형 프로젝트의 경우 이른바 대립적 계약모델(Adversary Contracting Model)을 채택했을 때 발생하는 분쟁적 구조로 인해 프로젝트 전체로 보면 비용과 품질이 더 좋지 않다는 논의가 이루어져 왔습니다. 발주자가 계약자에게 적절한 이윤을 보장하고 계약자는 발주자의 관점에서 프로젝트를 수행하는 협력적 계약모델(Collaborative Contracting Model)이 발주자와 계약자가 모두 윈-윈할 수 있는 방안으로 논의되고 있습니다. 아래에서는 대립적 계약모델과 협력적 계약모델의 의미와 장·단점을 살펴보고, 호주에서 이루어지고 있는 협력적 계약모델에 관한 사례로서 얼라이언싱(alliancing)에 대해 설명드리고자 합니다.

물품과 용역의 거래는 전통적으로 대립적 계약모델을 통해 당사자의 이해관계를 조정해왔습니다. 건설산업도 마찬가지입니다. 거래 상대방에 대한 신뢰를 담보할 수 없는 다수의 당사자가 거래에 참여하는 시장의 경우, 위험에 대한 적절한 배분과 상대방의 계약불이행을 전제로한 구제방법이 잘 정의된 계약이 좋은 계약이라고 여겨져 왔습니다. 특히 거래 상대방에 대한 신뢰가 낮을수록 불확실성으로 인한 위험은 상대방에게 전가하고 계약불이행에 관해 확실한 구제수단을 확보하는 것을 중요하게 생각해 왔습니다. 건설계약에서도 “위험을 가장 잘 통제하는 자가 그 위험을 부담해야 한다”는 애브러햄슨 원칙(Abrahamson Principle)에 따라 계약상 위험이 배분된 계약을 선호되었습니다.

하지만 건설 프로젝트는 일반적으로 일회성이며, 개별적이기 때문에 기존의 경험만으로 불확실성의 위험을 줄이기 어렵습니다. 아무리 정교하게 계약서를 작성하더라도, 실행단계에서는 계약서에 명확한 조항이 없거나 모호한 부분이 발견될 수 밖에 없으며 각 당사자가 서로 다른 해석을 하게 됨으로 인해 분쟁의 원인이 될 수 있습니다. 건설산업은 발주자, 시공사, 설계자, 정부기관, 민원인 등 여러 이해관계자가 참여한다는 점도 건설산업에서 이해관계 조정을 어렵게 하는 요소입니다. 계약 당사자 사이의 권리와 의무를 계약서에 아무리 명확하게 규정하더라도 당사자들이 책임을 부담하지 않는 사유가 프로젝트의 장애로 돌출되는 경우가 많습니다. 결국 아무리 정교하게 작성된 계약이라도 예측하지 못한 사건이 발생했을 때 그 위험을 누가 부담할 것인가를 가지고 당사자들이 대립할 수밖에 없습니다. 근본적으로 리스크에 대한 당사자들의 이해관계가 대립하기 때문입니다.

협력적 계약모델이란 발주자와 계약자의 이해관계가 서로 대립하기보다 통합함으로 서로 윈-윈하는 결과를 도출하고자 하는 것을 의미합니다. 협력적 계약모델은 기존 갑을관계(master-servant relationship)을 지양하고, 기존 대립적 계약모델에서 상대방에게 리스크를 전가하려는 에너지를, 공동의 리스크 관리 에너지로 전환하고자 합니다.¹ 예측하지 못한 사건이 발생했을 때 그 위험을 누가 부담할 것인가가 아니라 어떻게 그 위험을 극복할 것인가의 관점에서 당사자들이 행동하도록 계약구조를 설계한 것입니다.

협력적 계약모델이 대두된 배경에는, 계약자에게 모든 리스크를 전가했을 때 건설회사의 도산 및 파산이 증가하고 건전한 건설산업 생태계가 구축되지 않는다는 점, 확정금액 계약이 오히려 더 많은 불확실성을 초래하기도 한다는 문제의식, 발주자들이 단순히 경제적이고 프로젝트의 빠른 완성만 추구하는 것이 아니라 신뢰할 수 있는 품질과 안전, 그리고 주민수용성과 같이 다양한 가치를 추구하게 된 것들이 꼽힙니다. 무엇보다 프로젝트 외적으로는 우크라이나-러시아 전쟁이나 코로나-19 감염증, 공급망 불균형과 같은 불확실성이 커지고 있으며, 프로젝트 내적으로는 이해관계가 기존 발주자-계약자 관계에서 발주자-계약자-정부-민원인 등 복잡해지는 상황에서, 발주자와 계약자 사이에 장기적 협력·신뢰관계가 불확실성에 대응하는 가장 효과적인 방법이라는 공감대가 형성되었기 때문입니다. 그리고 발주자와 계약자가 협력하는 것이 궁극적으로는 프로젝트의 재무적 건전성 또한 담보한다는 경험이 축적되고 있습니다.

대립적 계약모델과 협력적 계약모델의 구분은 절대적인 것이 아니라 프로젝트를 대하는 당사자들 사이의 협력의 정도와 프로젝트에 관한 리스크를 누가 부담하는지에 따라 상대적으로 평가되는 것입니다. 예를 들어 익숙한 설계·시공 일괄계약(Design and Construction)의 경우, 인허가나 민원, 법령변경과 같은 프로젝트 외적 문제에 대해서는 발주자가 전적으로 책임을 부담합니다. 반면 계약자가 설계와 공사에 대한 모든 위험을 부담합니다. 한편 프로젝트 조기참여형(ECI)의 경우 프로젝트 초기에는 계약자가 발주자의 컨설턴트로서 이해관계를 같이 하지만 프로젝트 시행단계에서는 통상의 설계·시공 일괄계약 형태로 전환됩니다. 협력의 강도가 가장 높은 얼라이언싱(Alliancing)의 경우 프로젝트 계획단계에서 실행단계에 이를 때까지 발주자와 계약자는 이해관계를 같이 합니다.

¹ Andy Fry, Collaborative contracting Lecture Slides, Clayton Utz, 2022. 4. 4쪽

² Lina Fischer, Collaborative Contracting Comeback, (2019) 35 BCL 26, 27

[그림 1 계약모델에 따른 협력의 정도]²



3. 협력적 계약모델의 사례로서 얼라이언싱

협력적 계약모델의 사례는 1990년대 영국이 해상유전을 개발할 때 사용했던 얼라이언싱계약(alliancing contracting)입니다. 현재는 호주와 뉴질랜드 대규모 프로젝트에서 많이 사용하고 있는 방식입니다.³

얼라이언싱은 통상 2단계로 진행되는데, 1단계에서는 단독 또는 복수의 계약자가 계획, 설계, 발주 단계에 참여합니다. 참여한 계약자는 프로젝트의 계획과 설계를 돕고, 사전에 부지를 조사하며, FEED(Front End Engineering and Design)을 수행합니다. 그리고 롱-리드 아이템을 발주하는 것을 돕습니다. 이와 같은 1단계 서비스는 일반적으로 확정 대가(fixed fee) 또는 실비보상(reimbursable costs)의 방식으로 체결됩니다. 얼라이언싱의 1단계는 경쟁적 조기참여형(ECI)과 매우 유사합니다. 발주자는 가장 합리적인 목표비용(Target Outturn Cost, TOC)을 설정하기 위해 설계자, 계약자, 컨설턴트 등 가능한 많은 참여자들이 프로젝트에 관여하고 제안하도록 유도합니다.

1단계가 종료되는 시점에 계약자들은 2단계에 대한 프로포절을 하게 됩니다. 발주자는 그 프로포절을 보고 추가 협상을 하거나 2단계 계약을 체결할 수도 있고 거절할 수 있습니다. 프로포절에 참여하는 당사자는 일반적으로 계약자이지만 설계자도 참여할 수 있습니다. 발주자가 프로포절의 수용하였음을 전제로 당사자들은 프로젝트 수행을 위한 얼라이언싱 계약을 체결합니다. 얼라이언싱 계약은 다음과 같은 내용을 담고 있습니다.⁴

- 조직과 거버넌스: 얼라이언스 조직은 통합된 프로젝트 팀으로 구성됩니다. 팀의 구성원은 얼라이언스에 참여한 회사들로 프로젝트 소유자(project owner)와 비소유 참여자로 구분됩니다.
- 참여자들의 개입: 소유자와 비소유 참여자는 프로젝트의 시작에서 끝까지 지속적으로 프로젝트 운영에 관여합니다.
- 만장일치 의사결정: 프로젝트와 관련한 중요한 의사결정은 프로젝트 소유자와 다른 구성원 간의 만장일치로 이루어집니다.

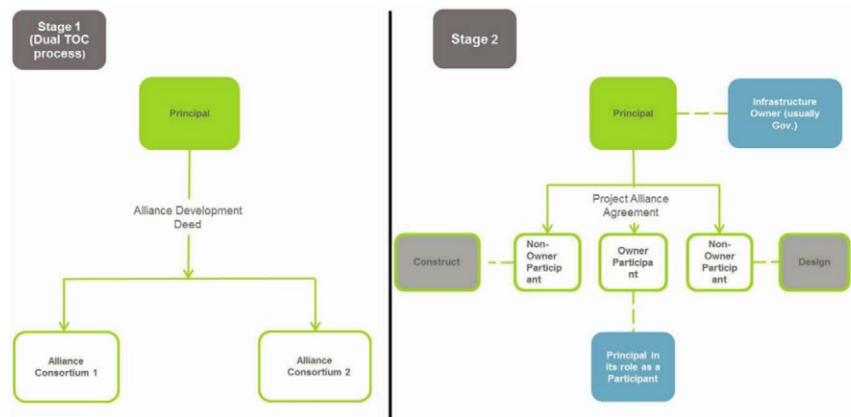
³ Jim Ross, Alliance Contracting in Australia: a brief introduction, 2

⁴ Trevor Thomas, Alliance contracts: Utility and enforceability, (2007) 23 BCL 329, 329~330

- 이해관계 구조: 얼라이언스는 리스크가 참여자 일부에게 전가되는 기존 확정계약금액 구조에서 리스크를 참여자들이 공유하는 구조입니다.
- 비난금지: 얼라이언스에서 참여자들은 (극히 예외적인 경우를 제외하면) 상대방에게 클레임을 제기하거나 문제의 책임을 일방에게 돌릴 수 없습니다.

이와 같은 얼라이언싱의 구조를 도식화하면 다음과 같습니다.

[그림 2 얼라이언싱의 구조]⁵



얼라이언싱 계약으로 발주자와 프로젝트 참여자들은 발주자가 소속된 팀을 구성하게 됩니다. 여기에서 발주자는 프로젝트 소유자(project owner)로서의 지위와 소유자 참여자(owner participant)라는 이중의 역할을 하게 됩니다. 그리고 설계자나 계약자는 모두 비소유 참여자(non-owner participant)가 됩니다. 프로젝트 소유자는 팀의 의장이 되고, 프로젝트 소유자는 프로젝트를 소유하고 이행에 소요되는 비용을 지불합니다. 얼라이언싱에서 프로젝트와 관련해 중요한 의사결정은 만장일치가 원칙이지만, 프로젝트 소유자는 프로젝트와 관련해 중요한 의사결정을 일방적으로 이행할 권한을 유보합니다. 중요한 의사결정의 예를 들면, 업무의 범위 변경, 목표비용(TOC)의 변경, 준공일 변경, 준공 승인 등입니다.

얼라이언싱에서 중에서 대립적 계약모델과 가장 구분되는 부분은 이해관계의 구조입니다. 건설공사계약에서 가장 중요한 이해관계는 공사대가로 대표되는 비용과 준공일로 대표되는 시간이라고 볼 수 있습니다.

공사대가와 관련해서, 얼라이언싱은 오픈북을 기초로 1단계에서 설정한 목표비용(TOC)을 기초로 설정한 KPI에 따라서 지급됩니다. 전통적 계약은 확정금액(fixed price)을 기초로 변경이 발생하면 이를 설계변경(variation) 대상으로 삼습니다. 여기에서 발주자의 이익과 계약자의 이익은 상반될 수밖에 없습니다. 발주자는 당초 적게 책정된 계약금액을 고수하려 할 것이고, 계약자는

⁵ Lina Fischer, Collaborative Contracting Comeback, (2019) 35 BCL 26, 32

이를 증액시키려는 노력을 기울이게 됩니다. 이는 결국 분쟁으로 귀결되고 프로젝트 전체의 비용이 상승하는 결과를 초래하기도 합니다.

얼라이언스 모델의 비용지출과 관련해 중요한 두 가지 개념은 목표비용(Target Outturn Cost, TOC)과 실제비용(Actual Outturn Cost, AOC)이다. 목표비용은 프로젝트의 최소 요구조건을 만족하는 전반에 소요되는 비용을 1단계에서 프로젝트 소유자가 산정합니다. (i) 직접비용 또는 보상비용(reimbursable cost)와 (ii) 본사관리비 및 이익(corporate overhead and profit, COP) 그리고 (iii) 리스크 또는 예비비(risk and contingency)로 구분됩니다. 목표비용은, 프로젝트를 계획하는 과정에서 참여자들이 투명하게 산정하고 착수 전에 합의합니다.

얼라이언싱에서 비용의 핵심은 이익과 손실을 프로젝트 참여자들이 부담하는(pain share and gain share) 구조입니다. 이익과 손실의 부담구조를 강제하기 위해서는 당사자들 사이에 소송을 비롯한 분쟁은 악의에 의한 과실이 있는 경우(wilful default)가 있는 경우가 아닌 한 금지됩니다. 즉, 프로젝트로 인해 발생한 이익과 손실에 대한 책임은 분쟁의 대상이 될 수 없고 참여자들은 약정한 대로 그 이익과 손실을 부담해야 합니다. 그 결과 프로젝트 이행과정에서 문제가 발생되면 다른 참여자의 과실을 비난하거나 책임을 추궁할 여지 없이 그 문제를 해결하는 것에 집중할 수밖에 없습니다.

준공일과 관련해서, 준공일의 경우도 전통적 계약이 지체상금(Liquidated Damages)에 의존해 강제하고 있는 반면 얼라이언싱에서는 KPI의 개념이 적용됩니다. 얼라이언싱 계약에서는 준공일(date for practical completion)가 규정되어 있습니다. 프로젝트 참여자들은 준공일을 준수하기 위한 프로그램을 공동으로 관리하고 지연으로 인한 위험을 부담하게 됩니다. 얼라이언싱 계약은 시간과 관련한 KPI를 두고 있으며, 조기준공으로 인한 이익과 지연으로 인한 손해를 부담합니다.

얼라이언싱은 협력적 계약모델의 가장 대표적인 형태로 이를 통해 대립적 계약모델이 가진 한계를 극복할 수 있는 대안이 될 수 있습니다. 그렇다고 해서 얼라이언싱이 장점만 가진 것은 아닙니다. 프로젝트 소유자는 적시에 자원을 배분하고 의사결정을 해야 합니다. 얼라이언스 바깥에서 프로젝트와 관련한 다른 업무, 예를 들어 입찰절차의 이행, 지침의 설정, 계약체결, 건설공사기간에 진행되는 여러 업무(클레임 대응, 민원, 인허가 등)의 처리, 프로젝트 팀의 운영지원, 훈련과 개선 등도 프로젝트 소유자가 처리해야 합니다. 따라서 얼라이언싱은 프로젝트 소유자로 하여금 상당한 자원과 경험을 필요로 합니다. 또한 얼라이언싱에서는 프로젝트 소유자가 비소유 참여자들의 과실과 불완전 이행에 대해 책임을 묻기 어렵습니다. 비소유 참여자들이 발생시키는 문제에 책임을 묻기 어렵고 그 결과는

4. 결론

모두 프로젝트의 결과로 나타납니다. 이와 같은 이유 때문에 얼라이언싱에서는 프로젝트 이행능력을 가진 충분한 참여자를 찾는 것이 매우 중요하고 상호간의 신뢰가 있어야 원활한 프로젝트 이행이 가능합니다.

건설산업에서 리스크는 변수가 아닌 상수로 보아야 합니다. 리스크의 발생을 통제하는 것은 근본적으로 불가능합니다. 중요한 것은 당사자들의 리스크에 대하는 접근방법입니다. 어느 정도 예측한 리스크의 경우 분쟁의 정도가 강하지 않지만, 누구도 예측하기 어려웠던 리스크가 발생한 경우 이를 어떻게 상대방에게 전가할 것인지 여부가 프로젝트의 성공적 수행보다 더 중요하게 다루어지게 됩니다. 최악의 경우 책임공방으로 인해 프로젝트 자체도 파국을 맞는 경우가 없지 않습니다. 불확실한 사건은 언제든지 발생할 수 있는 건설산업에서 그 결과를 당사자 중 일방이 부담하는 대립적 접근만으로는 만성적인 미청구 공사비용의 문제를 해결하기 어렵습니다. 우호적 관계로 시작된 프로젝트가 상대에 대한 클레임으로 마무리되는 문화에서는 장기적 고객관계를 유지하는 것은 쉽지 않습니다. 반복 고객 유치를 통한 고수익 프로젝트의 수주 또한 요원합니다.

협력적 계약모델은 리스크 및 클레임 대응에 대한 부담을 절감하고 발주자와의 우호적 관계 유지를 통해 건설업계의 저수익 구조와 분쟁이 만연한 문화를 해소할 수 있는 대안으로 고려될 수 있습니다. 협력적 계약모델이 우리 건설업계에서 완전히 낯선 개념도 아닙니다. 프리콘 서비스와 같은 조기 참여형 모델은 이미 활발하게 활용되고 있으며, 관리형 계약(Managing Contract) 또한 이미 사용되고 있는 모델입니다. 아울러 통상의 설계·시공 일괄계약에 인센티브나 페널티의 개념을 적용하여 협력을 유도하는 것 또한 넓게 보면 협력적 접근의 하나로 볼 수 있습니다. 해외건설에 대한 수익성이 지속적으로 악화되고 있는 상황에서 협력적 계약모델을 낯설게만 볼 것이 아니라, 프로젝트의 성격에 맞는 특성화된 협력적 계약모델을 제안함으로 프로젝트에 대한 불확실성은 줄이고 발주자와의 장기적인 협력관계 수립을 도모해볼 수 있습니다.

국토교통 ODA

국토교통 분야 KSP·EIPP

- 세르비아 클라우드 기반 스마트시티 수립 전략 사업



김 정 욱

KDI 국제개발협력센터 소장

I. 국토교통 분야 KSP·EIPP 사업 개요

국제사회가 주목해온 한국의 발전상 중 국토교통 분야의 정책과 경험은 특히 높은 평가를 받아왔다. 급속한 산업화와 도시화에 발맞춰 국가기간시설에의 투자와 신도시 개발 및 주택공급이 진행되었고, 그 과정에서 유발되는 여러 도시 및 환경적 문제점에 대응하여 도시재생 및 국토자원의 관리가 이루어졌다. 특히 최근에는 기술 강점을 활용하여 미래형 모빌리티와 스마트시티 구축도 선도하고 있다.

산업화와 도시화로 인한 도시·환경문제에 특히 더 취약한 개발도상국들은 이를 극복하기 위해 지속가능한 인프라 확충에 힘쓰고 있으며, 관련 분야의 한국 경험 공유와 기술협력 수요 역시 지속적으로 높아져왔다. 이를 반영하여 국토교통 분야의 경제발전경험 공유사업(Knowledge Sharing Program: KSP)과 경제혁신 파트너십 프로그램(Economic Innovation Partnership Program: EIPP) 사업도 증가하고 있는 추세이다.

KSP는 한국의 발전 경험 노하우를 바탕으로 협력국의 개발환경과 수요에 맞춰 정책연구·자문·연수 프로그램을 제공하는 개발협력사업이다. 지식기반 협력의 중요성에 따라 기획재정부 주도 하 2004년 출범하였으며, 공동 연구와 상호학습 방식을 통해 제도적인 기반을 함께 마련하고 역량을 강화하는데 역점을 두고 전개되어 왔다. 현재까지 총 97개국을 대상으로 경제, 사회, 공공 부문을 아우르는 1,500여개의 주제에 대한 정책자문을 제공하였으며, 그 중 130여개의 과제가 기반시설 투자, 도시개발, 지역균형발전 등과 관련된 국토교통 분야 사업이다. 대표적으로 2016년 스리랑카 캔디시의 교통망 연결성 강화 방안을 제언하였고 이는 후속 EDCF 캔디터널 건설사업으로 연계되었다. 2020년에는 몽골 대상 도로교통 통합정보시스템 구축, 철도 분야 기본계획 및 물류·운송체계 효율화 전략을 자문하였으며, 2021년에는 페루 리마 스마트시티 건립을 위한 마스터플랜 수립을 지원하였다.

기획재정부는 KSP 운영 경험과 성과를 토대로 실질적인 경제협력 기회를 창출하고 정부의 대외경제협력 의제를 보다 적극적으로 지원하기 위해 2020년 EIPP를 출범하였다. EIPP는 다년도 정책기술자문 사업으로 정책연구·자문에서 나아가 후속사업화를 위한 자원조달 연계, 민간기업 투자 및 네트워크 구축을 지원한다. 특히 한국 및 협력국의 혁신성장과 대외경제협력 전략에 부응하는 분야에 집중하고 있으며, 스마트시티, 미래 모빌리티, 혁신 산업단지 등이 포함된다. 대표적으로 2021년부터 진행되어온 인도네시아 EIPP 사업은

인도네시아 수도이전을 위한 마스터플랜 수립을 지원하고 동칼리만탄의 전반적 발전 전략에 집중하고 있다. 케냐 콘자 스마트시티 개발을 위해서도 2021년부터 협력해오고 있으며 통합관제센터, 지능형 교통망 구축 방안 등을 지원한다.

본고에서는 KSP를 통해 '21/22년 세르비아와 진행한 클라우드 기반 스마트시티 수립 전략 사업에 대해 소개하고자 한다. 민간 기업인 삼성SDS가 참여하여 정책자문과 기술협력의 시너지 효과를 높였고, '22/23년 세르비아 노비사드시와의 후속 KSP 사업으로 연계되는 등 실질적인 성과가 기대되는 사업이다.

II. 세르비아 스마트시티 사업 추진 배경

세르비아 정부는 2026년 EU 가입을 최우선 국정과제로 두고, 공공서비스의 디지털화 및 관련 제도의 개선을 추진해오며 생산적인 정부 시스템을 조성하고 새로운 경제성장 동력을 확보하기 위해 노력해왔다. 특히 전자정부 수립을 위해 우리 정부와도 관련 개발협력 사업을 활발히 진행하였으며, 우리나라의 전자정부 도입 사례를 공유하고 관련 세르비아 개발계획 수립과 이행을 지원하는 KSP 사업(2018-2020년)도 추진되었다. 세르비아 정부는 전자정부의 연장선상에서 도시 간의 통합 데이터를 기반으로 IT 기술을 접목한 공공인프라 제공 방안에 관심을 갖고 스마트시티 구축을 계획하였다. 2019년 한국-세르비아 수교 30주년을 맞아 개최된 '도시정책 경험 공유세미나'를 통해 한국의 스마트 기술이 공유되었고, 더 나아가 세르비아 행정자치부는 스마트시티 조성을 위한 구체적 추진계획을 수립하기 위해 우리 정부에 KSP 사업신청서를 제출하였다. 우리 정부는 우리의 스마트시티 설계 경험과 기술 강점을 살려, 세르비아에 스마트시티 구축 기반을 마련하여 세르비아 도시 환경의 개선과 공공서비스 개혁에 기여하고자 세르비아와의 '클라우드 기반 스마트시티 수립 전략' 사업을 '21/22년도 KSP 사업으로 선정하였다.

III. 사업추진체계

KDI는 기획재정부로부터 위탁받은 KSP 사업의 총괄기관으로서 협력국의 수요와 사업 목적에 부합하도록 사업을 기획하고자 본 세르비아 정책자문사업을 입찰 공고하였으며, 사업 주체의 높은 전문성을 보유한 삼성SDS가 사업수행기관으로 선정되었다.

세르비아측에서는 행정자치부(Ministry of Public Administration and Local Self-Government)를 중심으로 스마트시티 마스터플랜 수립이 준비 중에 있으며, 따라서 본 KSP 사업에도 행정자치부가 주요 협력 부처로 참여하였다.

IV. 사업목표 및 과업내용

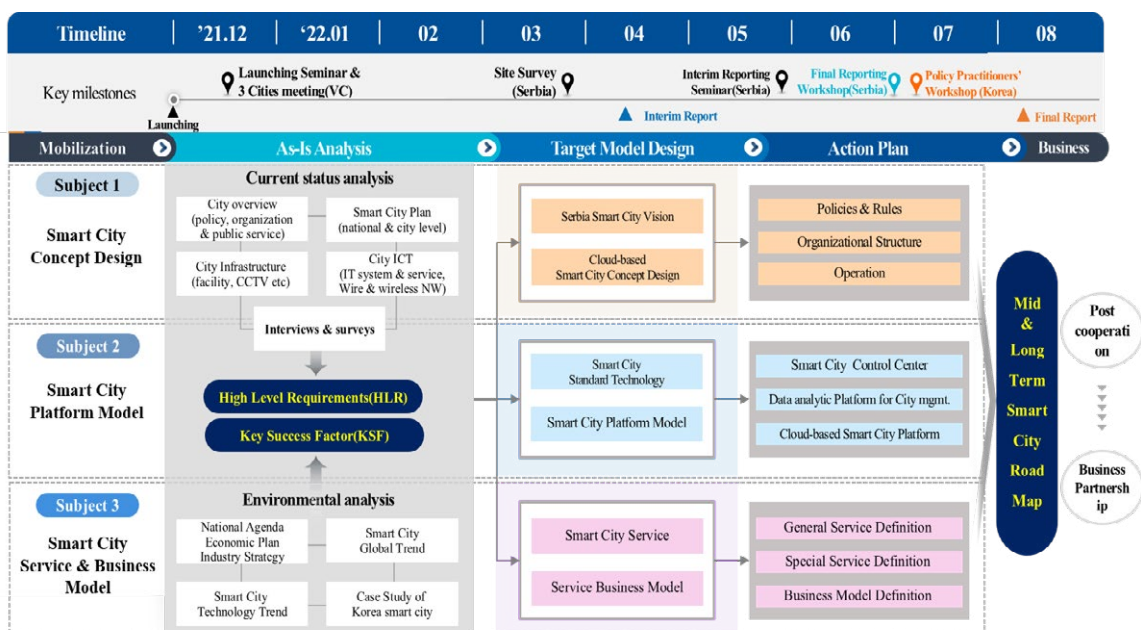
본 사업은 세르비아 정부가 추진 중인 공공분야의 디지털화를 통한 효율적인 공공서비스 제공에 기여하기

위해 혁신형 공공서비스의 기반이 되는 클라우드를 활용한 스마트시티 구축을 지원하고자 한다. 특히 도심 내 교통, 주차, 가로등, 관광, 보안, 의료, 공용 wifi 등 공공서비스 제공에 있어 최신 ICT 기술을 적용한 스마트플랫폼을 마련하고 공공데이터를 저장하고 활용할 수 있는 클라우드 인프라를 구축하는 방향으로 세르비아에 최적화된 스마트시티 수립 전략을 제시하고자 한다. 이를 통해 교통, 에너지 등 다양한 도시문제를 해결하고 공공서비스의 효율성 제고 및 새로운 가치를 창출하여 주민들의 생활 편의 증대에 기여할 것으로 기대되고 있다.

우선 세르비아 전반적인 상황을 고려한 세르비아형 스마트시티 비전과 전략, 구체적 개념 정립 필요성에 따라 사업 내용을 크게 (1) 세르비아 클라우드 기반의 스마트시티 개념 수립, (2) 클라우드 기반 스마트시티 플랫폼 모델 제시, (3) 지속가능한 스마트시티 구현을 위한 핵심 서비스 및 수익 모델 제시로 구성하였다.

세르비아의 상황에 부합하는 스마트시티 비전 및 전략, 거버넌스 도출을 위해 거시적 국가 환경과 대상 도시로 선정된 베체이(Becej), 시드(Sid), 페트로바체 나 몰라비(Petrovac na Mlavi)의 환경 분석을 진행하고, 중앙 및 지방정부 관계자들을 대상으로 관련 ICT 인프라, 법률 및 필요 서비스 등을 확인하였다. 더불어 세르비아 스마트시티 관리 환경 구축을 위해 운영 중인 모니터링 및 관제 현황을 분석하여 플랫폼 기반 환경 수립 방향을 모색하고, 세르비아 중장기 국정 방향과 도시별 주요 요구사항을 고려한 세르비아형 스마트시티 핵심 서비스 표준 모델과 수익 모델을 제시하고자 하였다. 이러한 분석과 제언의 도출은 문헌조사, 현장조사, 보고회는 물론 정부 관계자 및 현지 컨설턴트와의 지속적인 소통을 통해 그 적절성을 지속 점검하는 과정을 거쳤다.

[그림 1] 사업 추진 절차



출처: '21/22 세르비아 KSP 최종보고서

[그림 2] 정책실무자연수 - 삼성SDS 방문



V. 스마트시티 추진을 위한 여건분석

세르비아에는 개인 및 공공데이터 활용을 위한 법과 제도가 부재하고, 개인정보침해에 대한 우려로 실질적인 데이터 활용에 어려움이 존재하는 바, 데이터 이용과 스마트시티 활성화를 위한 관련 법과 제도 개선이 필요하였다. 또한 이러한 제도의 구축과 운영을 위한 기관 간 협력 체계가 미비하며, 각 지자체는 고령화와 더불어 젊은 층의 대도시 이탈 추세로 IT 전문인력 수급의 어려움도 안고 있었다.

스마트시티 플랫폼 구축에 있어 핵심적인 ICT 인프라의 발전정도는 도시별 차이는 있으나 전반적으로 양호한 것으로 나타났다. 세르비아는 2019년 3월 기준 모바일 속도가 세계 29위, 광대역 속도가 55위에 해당되며 212개의 인터넷 서비스 제공업체가 존재하는 등 통신 인프라에 대한 발전 정도는 상대적으로 높은 수준이었다. 또한 제1데이터센터와 제2데이터센터의 존재와, 특히 후자의 공공센터로서 지방 소도시들의 이용 가능성은 고무적이었다. 그러나 스마트시티 추진을 희망하는 동 사업의 3개 시범도시는 도심 내 ICT 인프라, CCTV, 데이터센터 및 관리 인력의 부족으로 자체적인 플랫폼 마련은 어렵다고 판단되어, CCTV와 센서를 통해 수집된 데이터가 크라구예바츠의 제2데이터센터로 저장 및 처리되어 실시간 모니터링이 가능하도록 하는 방안이 고려되었다.

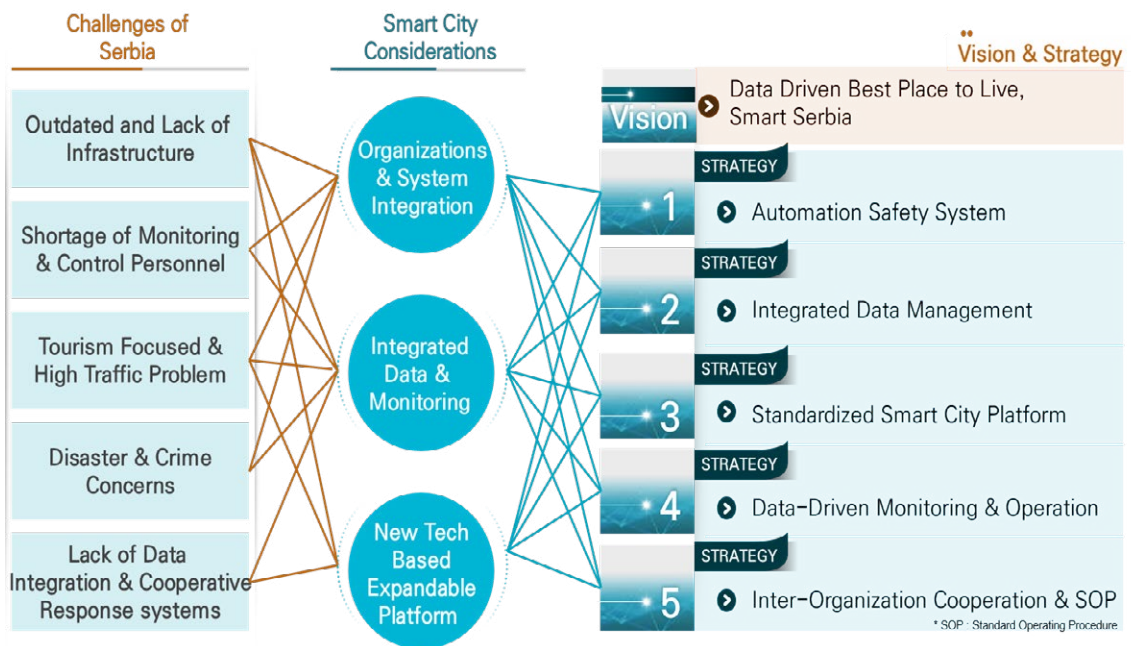
스마트시티 구현을 위해 그 핵심 서비스를 도출하고자 3개의 시범도시의 여건, 주력산업 및 주요 문제점 등을 분석하였으며, 전국에 적용가능한 보편적인 서비스 발굴을 위해 대도시의 서비스 보급 현황을 조사하고, 전자정부 현황 분석과 지방 도시와의 확산을 확인하였다. 그에 따라 자연재해, 교통 모니터링, 치안, 도시관광 등에 대한 수요가 높은 상황임을 확인하였다.

VI. 주요 연구 내용 및 정책제언

KSP 연구진은 세르비아의 현황과 당면 이슈들을 고려하여 스마트시티 비전을 도출하고, 안전 자동화 시스템, 통합 데이터 관리체계 구축, 세르비아 지자체에 적용가능한 플랫폼 표준화, 부족한 인력을 보완할 수 있는 지능화 및 데이터 기반의 모니터링과 운영, 그리고 안정적이고 효율적인 스마트시티 구축과 운영을 위한 기관 간 협력 등 5가지의 전략을 수립하였다. 또한 지방자치체가 발전한 세르비아 도시 특성을 고려하여 시범도시별 적용가능한 스마트시티의 컨셉도 도출하였다.

이러한 비전과 전략의 이행을 위하여 국가적 표준 데이터 공유·전송시스템과 플랫폼 및 솔루션 도입을 강조하며 그에 필요한 제반사항을 제시하였다. 스마트시티 건설을 위해 필요한 제도 개선의 일환으로 개인 정보가 침해되지 않는 범위 내 혹은 개인을 특정 지을 수 없는 방식으로 데이터를 변환하여 공공 및 개인데이터를 활용할 수 있도록 하는 법과 제도적 준비가 필요함을 강조하며, 스마트시티 구축을 위한 자원과 특별법의 입법을 제안하였다. 그리고 스마트시티의 추진 관련 부처간 이해관계를 조정하기 위해 행정자치부를 주축으로 민간과 외부위원을 포함한 위원회의 신설을 제안하고 종합계획 수립, 스마트시티 관련 건설사업 추진, 중앙-지방자치단체간의 의견 조율, 분야별 정보시스템의 연계 등의 역할 담당을 건의하였다. 이러한 제안사항들을 3단계 로드맵으로 제시하여 1단계로 법/제도 개선 추진위원회 구성, 2단계로 서비스 제공과 운영 담당할 실무위원회 구성 및 시민참여 가능한 리빙 랩 조직, 3단계로 민관협력 비즈니스 모델과 전문인력 양성에 집중해야 함을 제언하였다.

[그림 3] 세르비아 스마트시티 비전 및 전략

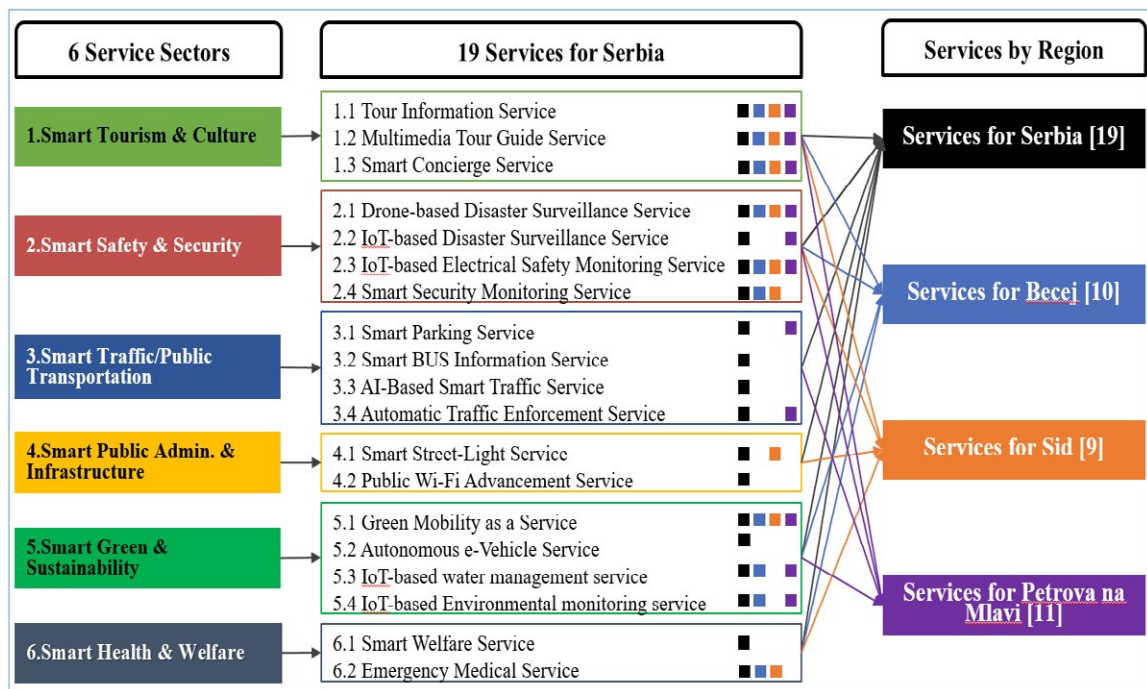


출처: '21/22 세르비아 KSP 최종보고서

스마트시티의 플랫폼 모델과 관련해서는 3개의 시범도시들은 크라구예바츠의 제2데이터센터를 활용하여 도시의 공공데이터를 지속적으로 축적할 수 있도록 하고 이를 토대로 표준체계의 초석을 제공할 수 있을 것으로 판단하였다. 또한 그 외의 도시들도 고려할 수 있도록 3단계 플랫폼 구축 로드맵을 통해 먼저 1단계로 플랫폼의 최소 기능 검증, 조직 운영 계획 수립, 2단계로 실제 서비스 운영이 가능하도록 통합관제시스템 구현, 3단계로 플랫폼 확장 및 안정화를 권고하였다.

마지막으로 지속가능한 스마트시티 구현을 위해 세르비아 전국에 적용가능한 도시관광, 자연재해 및 치안, 도시 내 스마트 트래픽과 대중교통 등과 관련된 6대 서비스 영역을 분류하고 세르비아의 ICT 발전 정도와 산업 발전 정도를 고려하여 19개의 스마트서비스를 도출하였다.

[그림 4] 세르비아 적용 가능 스마트시티 서비스



출처: '21/22 세르비아 KSP 최종보고서

이러한 서비스 모델은 3개의 시범도시별로도 각 도시의 시급한 당면 문제와 주력 산업 수요 등을 토대로 권고되었으며, 그 외 도시들에도 구축 용이성과 기대효과 측면에서 우선순위를 평가할 수 있는 지표와 구현 로드맵을 제시하였다.

VII. 후속 사업 및 주요 성과

본 KSP 사업을 통해 세르비아에 데이터 플랫폼 구현을 위한 통합관제센터의 구축이 제언되었으며, 세르비아의 주요 대도시인 노비사드는 이에 대한 사전타당성조사를 요청하여 '22/23 KSP 후속사업으로

추진되었다. 해당 사업에는 삼성SDS, 서울주택도시공사, ESE 컨소시엄이 사업수행기관으로 선정되어 (1) 노비사드시 스마트시티 및 ICT 현황을 분석하고, (2) 도시개발계획과의 연계성을 살피며, (3) 정책, 기술, 경제적 타당성을 분석하고, (4) 통합관제센터 설립을 위한 모델 및 중장기 로드맵 수립을 진행하였다. 노비사드시는 이러한 KSP 정책제언이 반영된 결과물의 의회 승인을 대기 중에 있으며, 의회 승인 시 통합관제서비스를 제공하는 우리 민간 기업인 ESE와의 파일럿 프로젝트도 시행 예정이다. KDI는 동 사업의 효과성을 제고하고 노비사드시 수요에 기반한 단·중기 계획을 지원할 수 있는 방안을 고려하여, 우리 국토교통부가 주도하여 정부 간 스마트시티 협력을 촉진하는 K-City Network의 참여 및 스마트 솔루션 실증 프로젝트를 제안하였다. 노비사드시도 K-City Network에의 참여를 희망하며, 이를 위해 세르비아 내 전자정부와 스마트시티를 담당하는 중앙부처인 전자정부실(Office of Information Technology & e-Government)과의 논의를 통해 매칭펀드 형성을 준비 중에 있다.

클라우드 기반 스마트시티의 구축·운영 시 도시에서 생산되는 다양한 데이터를 바탕으로 교통 수요 및 도시 편의 시설에 대한 수요를 예측할 수 있고, 실시간 모니터링을 통해 범죄나 재해에의 즉각적인 대응을 가능케 하는 등 자원의 효율적인 활용을 통해 지속가능한 개발을 촉진한다. 여러 도시·환경문제에 취약한 개발도상국의 경우 스마트 기술을 도입한 지속가능한 인프라 구축이 필요하다. KSP·EIPP 사업을 통해 세르비아를 포함 여러 협력국들의 관련된 정책적 기반이 마련되고 역량이 강화되며, 더 나아가 파일럿 사업의 추진 등 양국 간의 적극적인 스마트시티 협력으로 이어질 수 있기를 기대한다.

참고문헌

2021/22 세르비아 KSP 최종보고서 및 사업종료보고서

2022/23 세르비아 KSP 최종보고서 및 사업종료보고서



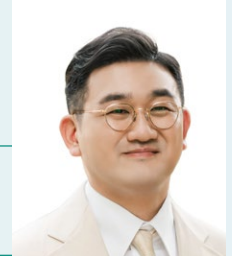
해외건설통신원

해외건설수주 1조불 시대를 앞두고
한-사우디인프라협력센터 출범을 맞아...
인도네시아 대선과 신수도 프로젝트 전망
미국 경제지도 새판짜기와 진출전망
한국과 다른 페루의 독특한 비즈니스 관행

해외건설수주 1조불 시대를 앞두고 한-사우디인프라협력센터 출범을 맞아...

김 정 태

한-사우디 인프라협력센터 협력관



지난 10월, 대한민국 영업사원 1호를 자처하는 윤석열 대통령은 수교 61년 만에 처음으로 사우디아라비아를 국빈 방문하였다. 재계는 이번 방문을 한-사우디간 협력관계가 탄소 기반의 중동 1.0을 넘어 탈탄소 기반의 중동 2.0으로 전환하는 계기가 될 것으로 기대하고 있다.

그간 양국은 원유 등 자원 수입과 건설 수출로 오랜기간 협력해왔으며, 이제 이를 토대로 경제협력 확대를 원하고 있다. 에너지, 건설부문의 전통적 협력 위에 한국의 압축된 산업화 경험과 첨단 기술이 투자와 동반되어 사우디의 성장잠재력과 만난다면 양국 경제협력의 지평은 한층 넓어질 것으로 보인다.

국토교통부는 이러한 방향성을 공고히 하기 위해 대통령 국빈방문을 계기로 한-사우디인프라협력센터를 현지 대한민국대사관 내에 개설하였다.

국토교통부 장관은 센터 개소식에서 “한-사우디인프라협력센터가 사우디국부펀드(PIF), 아람코, 네옴 등 주요 발주처 및 현지 기업과 긴밀한 네트워크를 구축하고, 특히 네옴의 연락사무소로서 양질의 현지 사업정보를 우리 기업에 제공하는 플랫폼이 될 수 있도록 전폭 지원하겠다”라고 밝혔다.

한-사우디인프라협력센터는 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)가 인도네시아, 베트남, 케냐, 방글라데시에 이어 다섯 번째로 설립한 해외센터이다. 해외센터는 PPP 등 투자사업 중심의 핵심국가에 설립되어 초기 사업정보를 확보하고, 고위급 네트워킹을 강화하는 등의 우리기업 수주 지원 업무를 수행하고 있다.

사우디 건설시장은 전통적으로 재정사업 발주가 주를 이루어 왔고, 네옴(NEOM)을 비롯한 무카브(Mukaab), 디리야(Diriyah Gate), 로션(Roshn Housing), 키디야(Qiddiyah Entertainment), 킹살만 공원(King Salman Park) 등의 기가 프로젝트들 또한 투자유치와 재정사업 발주를 병행하고 있어 종합적인 지원기능을 수행하는 해외건설협회에서 협력관을 파견했다.

센터는 국토교통부의 든든한 지원과 양 기관의 공조를 기반으로 사업발굴부터 정보제공, 진출상담, 네트워킹 지원에 이르기까지 정부 주도 원팀코리아의 선봉장 역할을 할 계획이다. 더불어 산업간 융복합시대를 맞아 건설과 IT, 모빌리티, AI 등 다양한 분야의 기업들간 점점 확대에 노력을 기울일 예정이다.

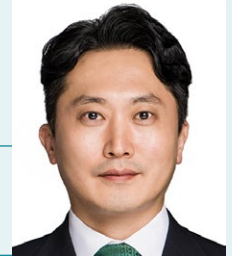
2024년은 특별한 변수가 없는 한 해외건설 수주 1조불을 달성하는 해가 될 전망이다. 장기화되고 있는 우크라이나-러시아 전쟁과 최근의 이-하마스 무력 충돌로 인한 지정학적 긴장, 글로벌 인플레이션과 원자재 공급망 재편 등 글로벌 경제의 불확실성이 커져가는 가운데에도 우리기업들은 끊임없이 도전하며 발전하고 있다.

사우디는 우리 해외건설 최대시장으로 총 1,624억불('23.10.31 기준)을 수주하여 2위인 UAE(841억불)와도 두 배 가까운 압도적인 금액 차를 기록하고 있다. 2024년에도 사우디 건설시장은 무함마드 빈 살만 왕세자 겸 총리가 주도하는 비전2030 프로젝트가 더욱 본격화될 전망이다. 한-사우디인프라협력센터는 이러한 변화의 물결 속에서 사우디 수주 확대의 관문 역할을 톡톡히 해 나갈 계획이다.

인도네시아 대선과 신수도 프로젝트 전망

정 종 현

한-인도네시아 인프라협력센터 협력관



인도네시아의 대선이 4개월 앞으로 다가왔다. 인도네시아 대통령은 임기 5년에 한 번의 연임이 가능한데 2014년 당선되어 2019년 재선한 현 조코 위도도(Joko Widodo) 대통령은 출마가 불가해 내년 2월 대선에서는 새로운 대통령이 선출될 예정이다.

2억 8천만명 인구 대국의 새로운 대통령을 뽑는 선거인 만큼 많은 후보가 난립할 것처럼 생각되지만 인도네시아 선거법상 하원에서 20% 넘는 의석 수를 확보하거나 총선에서 25% 이상의 지지율을 얻는 정당만이 후보를 추천할 수 있기에 여러 정당이 합종연횡하며 연정을 통해 후보를 추천하게 된다.

현재 인도네시아의 대선은 여당인 투쟁민주당(PDI-P)의 간자르 프라노워(Ganjar Pranowo) 중부 자바 주지사와 그린드라당(Gerindra) 총재인 프라보워 수비안토(Prabowo Subianto Djojohadikusumo) 현 국방부 장관의 대결로 압축되고 있다.

올해 초까지는 간자르 후보가 부동의 1위였으나, 이슬람 형제국인 팔레스타인의 독립을 지지하며 이스라엘 선수단 입국을 거부해야 한다는 당론을 지지하다가 FIFA로부터 20세 이하 월드컵 유치권을 박탈당한 이후 프라보워 후보에게 지지율이 역전당했다. 프라보워 후보는 인도네시아를 32년간 철권 통치한 독재자 수하르토 전 대통령의 사위이다.

임기 마지막 해임에도 지지율이 80%에 이를 만큼 인기가 많은 조코위 대통령 마저 같은당 후보인 투쟁민주당의 메가와티 수카르노부뜨리 총재(제5대 대통령이자 초대 대통령 수카르노의 딸)와는 여러 사안에서 대립하면서 프라보워 후보를 비공식적으로 지지하는 등 선거는 프라보워 후보에게 유리하게 전개되고 있는 양상이다.

대선이 가까워지면서 차기 대통령의 의사에 따라 현 조코위 대통령이 야심차게 추진해왔던 신수도 프로젝트의 운명이 달라질 수도 있어 우리 기업을 포함해 많은



투쟁민주당 소속인 조코위 대통령과 함께 찍은 사진을 앞세운 프라보워 후보

관련기업들의 관심이 선거에 집중되고 있다. 조코위 대통령 본인은 후보시절 전임 유도요노 대통령의 핵심 추진사업이던 수마트라-자바 교량 연결사업을 계승하겠다고 했으나 당선 후 포기선언한 바 있어 불안감이 높아질 수밖에 없다.

하지만 각종 언론 보도나 주인도네시아 대한민국대사관에 따르면, 새 대통령이 취임하더라도 신수도 이전 시기나 규모 등 세부 사항이 일부 조정될 수는 있지만, 사업 자체가 무산되는 일은 없을 것이며 규모가 대폭 축소될 가능성은 현저히 낮아 보인다. 왜냐하면 우선 유력 대선후보 2인 모두 조코위 대통령의 신수도 사업을 계승하겠다는 입장이고 신수도 이전 프로젝트가 중단되는 일을 막기 위한 신수도법 개정 작업이 10월 2일 의회를 통과해 현재 대통령의 재가를 기다리는 중이라 이르면 이달 내 완료될 것이기 때문이다.

그러나 신수도 사업이 계속 추진된다고 해서 우리 기업의 수주가 그리 낙관한 상황은 아니다. 인도네시아 정부는 신수도 프로젝트의 80%를 민자로 추진할 예정으로 자본력을 앞세운 다른 국가와의 수주경쟁이 치열할 수밖에 없기 때문이다.

인도네시아에서 인프라 사업 수주를 확대하기 위해서는 민간과 공공이 힘을 모으는 것은 물론이고 적절한 금융 지원도 뒷받침되어야 한다. 신수도 프로젝트 수주를 위해 공기업, 민간기업, 유관기관 등으로 구성된 Team Korea 활동을 활성화하는 한편, 우리 기업의 해외 투자개발사업을 지원하는 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)의 역할이 강화되어야 할 것이다. 또한, PPP 사업과 유무상 ODA를 융합해 사업비를 절감시켜 프로젝트의 수익성을 개선할 수 있는 방법을 모색할 필요도 있다. 그리고 ODA 사업도 마스터플랜 등 추상적인 계획 수립보다는 실제 프로젝트 수주에 영향력 있는 사업을 확대해 나가야 할 것이다. 마지막으로 Team Korea에 인도네시아 진출 우리 금융기업의 현지법인을 포함시켜 로컬 파이낸싱을 통해 Team Korea의 실효성을 높여 나가야 할 것이다.

미국 경제지도 새판짜기와 진출전망

은 승 진
해외건설협회 미국 협력원



미국은 지난해부터 국제금융시장에 큰 영향을 주는 연준(FED)의 기준금리를 인상해 왔다. 2022년 2월 러시아의 우크라이나 침공으로 에너지, 식량 등 글로벌 공급망 위기가 발생하고 전 세계적으로 물가가 급등하자 인플레이션을 잡기 위한 조치로 지속적인 금리인상을 단행했다.

‘미국이 기침을 한번 하면 전 세계가 흔들린다’는 말이 있다. 미국이 과거에 비해 영향력이 다소 줄어들었다고는 하나 글로벌경제에 미치는 영향력은 여전하다. 미국이 빠르게 금리를 인상하면 미 달러 수요 증가로 인한 가치 또한 상승해 다른 나라의 통화가 약세가 되고 이로 인한 수입물가 상승과 해외 투자금 이탈 등이 불가피해진다.

최근 미국은 고금리 정책으로 전 세계 자금을 끌어들이는 세계자본의 블랙홀이 되고 있다. 바이든 정부는 제조업 경쟁력 강화, 생산력 향상을 위한 리쇼어링(Reshoring) 추진을 위해 인플레이션감축법(IRA)과 반도체법(CHIPS Act)을 제정했다. 지난 8.16 파이낸셜타임즈(FT)는 IRA와 CHIPS Act가 발효된 지난해 8월 이후 관련 법을 통해 유입된 제조업 투자규모가 2,240억 달러(투자액 1억 달러 이상만 취합)로 추산된다고 밝힌 바 있다.

또한, 최근(10.26) 미 상무부의 발표에 따르면, 3분기 미국의 경제성장률이 4.9%(예상치)를 기록한 것으로 나타났다. 이러한 미국경제의 놀라운 고성장은 다른 지역 경제와는 대조를 이루고 있다. 유로지역은 0%대 성장률로 정체되어 있고 중국도 과거 성장세로 회복하기는 요원해 보인다.

미국은 투자확대, 고용 호황, 물가상승, 이례적인 고성장으로 고금리 기조가 당분간 지속될 것으로 보인다.

미 재무부에 따르면, 정부의 정책 지원에 힘입어 지난 4월 미국의 제조업 분야 건설 지출액이 2,000억 달러 가까이 증가해 2021년말 대비 2배가 넘었으며 30년 내 최고치를 기록했다. 특히, 컴퓨터, 전기·전자 제품 분야 건설지출은 1,000억

달러에 육박하며 4배 이상 급증했다. 도이치은행(Deutsche Bank) 연구소에 따르면, 2021~2023년 기간동안 미국 내 18개 반도체 공장 신설이 추진되는 것으로 알려졌다. 반도체산업협회(Semiconductor Industry Association)는 CHIPS Act에 따라 50개 이상의 관련 프로젝트가 추진되고 있다고 밝혔다. 이러한 현상은 타 국가에서 찾아볼 수 없는 미국에서만 특별한 상황이다.

또한, 바이든 정부는 인프라투자고용법(IIJA(Infrastructure Investment and Jobs Act), 2021.11 서명)을 통해 도로, 철도, 항만, 상수, 초고속인터넷, 송배전 등 국가 인프라 정비, 개선사업을 추진하고 있다. 각 지방정부는 연방정부로부터 관련자금을 교부 받아 사업비를 집행하고 있으며 다양한 프로그램을 통해 노후 인프라 정비사업과 신규 인프라 구축사업을 지속 추진 중이다.

미 재무부에 따르면, IIJA 법안이 통과한 2021년 11월 이후 2023년 4월까지 전체 건설지출은 4% 증가했다. 특히, IIJA 법안의 주 대상인 인프라, 비주거 건설부문 지출은 15% 늘어났으며 해당 부문 민간과 공공 지출이 각각 20%와 7% 증가한 것으로 나타났다.

경제지도의 새 판을 짜는 미국의 이러한 정책에 대응해 우리나라도 반도체, 전기차 및 전기차용 배터리 등 관련기업의 대규모 투자가 이어지고 있으며 현재 해당기업 계열 건설업체가 공사를 수주, 현지 공장을 건설하고 있다. 미국 진출기반이 약한 우리 건설기업으로서는 초기 현지 진출에 많은 도움이 될 것으로 보인다. 다만, 일회성 진출이 아닌 이를 토대로 현지 사업기반을 다지고 진출 교두보로 삼아 연계해 향후 일감을 만들어 나가는 노력이 중요할 것이다.

앞에서 언급한 3개 주요 법안은 10개년 지원정책으로 이제 막 시작 단계이다. 바이든 정부는 이를 통해 국내 투자를 늘리고 인프라 개선사업을 추진 중이나 우리기업이 미국 연방정부, 주정부 등 공공 발주사업을 직접 수주하기는 현실적으로 어렵고 미국 현지업체와 동일한 수준의 수주경쟁력을 갖추어야만 수주가 가능한 상황이다. 단기간 현실적인 수주방안으로 미국기업 M&A, 유망사업에 일정 지분 참여, J/V 등 현지화 전략과 현지 선진 기술역량을 보유한 기업과 제휴 등을 통해 기술력에 기반한 수주경쟁력 강화에도 힘써야 한다. 이러한 노력을 통해 실질적이고 효과적인 진출방안과 다양한 사업참여 기회를 모색하고 미국 건설시장에서의 시장점유율을 점차 확대해 나갈 필요가 있겠다.

한국과 다른 페루의 독특한 비즈니스 관행

백 승 선

한-페루 인프라협력센터 협력관



페루는 한반도 6배 넓이의 광활한 영토에 아름다운 자연환경과 다양한 자원을 보유하고 있다. 그러나 중남미 국가가 공통적으로 가지고 있는 정치·사회 불안정, 취약한 경제구조 등이 기본적으로 내재 되어 있으며, 300여년의 식민지 시대 잔재가 전체적인 사회발전에 부정적인 영향을 미치고 있다.

이에 더해 개인별 빈부격차가 매우 크고 중앙 및 지방정부 간 부의 차이도 커서 사회문제가 되고 있으며, 정부관료의 부패가 만연되어 있어 경제성장과 국가발전을 저해하고 정치적으로도 혼란스러운 상황이 지속되고 있다.

페루는 지구 반대편의 물리적인 거리만큼 사회, 문화 등 모든 면에서 우리와 차이가 있어 중남미에 진출하려는 우리기업들은 생각지도 못한 부분에서 사업수행의 어려움을 종종 겪곤 한다.

성공적인 페루 시장진출을 위해서는 면밀한 사전 조사와 준비가 반드시 선행되어야 하며 특히, 비즈니스 관계에서는 이러한 차이가 사업의 성공과 실패에 영향을 미치기 때문에 충분히 참고하고 유의할 필요가 있을 것이다.

우리 기업이 진출 시 겪게 되는 독특한 페루의 비즈니스 관행과 차이점은 어떤 것이 있을까. 페루 진출의 가장 큰 어려움을 꼽으라면 바로 의사소통이다. 즉, 영어로 소통이 어렵다는 것이다. 이는 스페인어를 사용하지 않는 우리 기업에는 큰 약점이 될 수 있는 부분이다. 페루인들은 공식, 비공식 자리에서 영어를 좀처럼 쓰지 않는데, 이는 영어에 대한 사회적 필요성이 크지 않기 때문이다.

아메리카 대륙의 제일 큰 시장인 미국에서조차 스페인어 사용에 별다른 어려움이 없다. 미국의 뉴멕시코주, 캘리포니아주, 텍사스주 등지에서는 히스패닉·라틴계 인구가 백인보다 더 많이 살고 있고 캘리포니아에서는 주 정부를 비롯한 공공기관, 공립학교 등에서 사용중인 문서에 스페인어를 공용어처럼 병기를 할 정도다.

즉, 미국을 포함한 인접국과의 외교 및 비즈니스에 있어서 언어적 장벽이 거의 없다는 것이다.

이에 따라, 비즈니스 시 영어를 직접 사용하기보다는 현지 통역원을 활용하는 것이 훨씬 효과적이다. 또한, 영어로 계약이나 협상을 진행하더라도 계약서 등의 문서는 스페인어로 작성해야 하며 영어와 스페인어로 동시 작성한 문서의 경우, 스페인어가 우선시 되는게 일반적인 관례이기 때문에 양 언어의 뉘앙스 차이로 발생하는 해석 차이로 문제가 발생하기도 한다.

앞에서는 페루의 독특한 비즈니스 관행으로 스페인어 중심의 의사소통을 손꼽았다. 두 번째로는 시간에 대한 개념 차이가 매우 크다는 점이다. 페루인들은 결정을 내리는데 오랜 시간이 걸린다.

관료주의적 체제에서 상위 직급자만이 결정을 내릴 수 있다고 인식하고 있으며 결정에 대한 책임을 지지 않고 상대방에게 떠넘기려는 성향이 매우 강하다.

페루의 행정절차 및 사회 시스템은 매우 느리게 진행되기 때문에 ‘빨리빨리’로 대표되는 우리와는 많은 차이가 있다. 이와 관련하여 개인적인 실례를 들면, 페루에서 처음 임차한 집에 인터넷을 설치하는데 약 3주가량 소요되었는데, 한국의 빠른 인터넷 환경에서 생활해 온 상태에서 이러한 긴 시간을 기다리면서 버텨내는 건 매우 답답하고 불편한 일이 아닐 수 없었다.

이러한 차이는 빠른 소통과 상호 피드백, 결과 도출을 지향하는 우리 기업문화와는 잘 맞지 않는 부분이며 양쪽 모두가 비즈니스 진행시 큰 어려움을 겪는 부분이다.

결과적으로 페루에서 비즈니스는 긴 시간을 두고 협상 및 계약을 진행하는 느긋하고 여유로운 자세가 필요하다. 특히, 정부 부처의 경우 직업공무원제가 확립되어 있지 않아 정권이 바뀌거나 장·차관 등이 바뀌면 대폭적인 물갈이와 부서 및 인사이동이 수시로 행해지기 때문에 정부 정책 및 사업의 연속성이 매우 취약한 편이다.

페루에 진출한 일부 기업들이 이러한 차이점을 극복하지 못하고 결국 사업을 중도 포기하는 사례가 지속적으로 발생하고 있는데, 이 같은 문제를 해소하기 위해서는 본사 차원에서의 페루 사업환경에 대한 정확한 인식과 현지 네트워크를 통한 지속적이고 안정적인 협력이 필요하다.

세 번째 차이는 비즈니스 관계 시 사업관계 외 개인적인 교류 또한 중요하게

생각하기 때문에 기본적인 예의를 갖추되, 장기적인 관점에서 접근하려는 자세가 필요하다.

구두 약속은 효력이 없어 서명과 함께 반드시 서면으로 문서화해야 하며, 특히 계약서는 공증을 받아야 한다. 또한, 대관 업무는 비효율적으로 대량의 문서 제출을 요구하거나, 업무처리가 오래 걸리고 질의에 대한 명료한 답을 주지 않아 오랜 기다림과 인내심이 필요하다. 이는 간결하고 핵심 위주로 접근하는 우리의 비즈니스 문화와는 상당한 거리감이 있어 진출기업들이 매우 힘들어하는 부분 중 하나다.

우리 기업은 페루 진출 초기, 현지에 적응하면서 입찰에 참여하여 공사 수주에 어려움이 있었지만, 이제는 이러한 진출 경험을 바탕으로 G2G 방식의 친체로 신공항 PMO 사업을 비롯해 상당수의 프로젝트를 수행하고 있다.

끝으로 페루 진출 우리 기업들은 언어를 비롯해 비즈니스 문화에서 많은 다름과 차이로 사업수행에 큰 어려움을 겪어왔다. 어떻게 보면 해외진출은 현지의 사회, 문화 속으로 들어가는 일련의 과정이라 볼 수 있을 것이다. 성공적인 비즈니스를 위해 페루의 독특한 관행과 차이점을 바르게 이해하고, 우리의 장점을 적극적으로 반영하는 능동적인 현지화 전략을 전개해 나간다면 좀 더 효과적으로 페루 진출을 이끌어낼 수 있지 않을까 생각해 본다.

해외인프라협력센터 **현지 정보**

방글라데시



주요동향

〈 방글라데시 환율 및 기준금리 추이 〉

구 분	내 용	비 고
은행간 환율	110.25 Tk/USD (전주대비 0.25▽)	'23.12.05 기준
기준금리	4% 유지	'23.11월 기준
월평균 시중금리	8.03% (전월대비 0.68△)	'23.11월 기준

- 해외송금 크게 감소, 준비금 부족으로 인한 수출 악영향
 - 방글라데시 은행에 따르면 9월 해외 송금액은 13억 4천만 달러로 41개월 만에 최저치 기록
- 외채 1,000억 달러 육박
 - 방글라데시의 전체 대외부채는 공공부문과 민간부문 모두의 자금 수요 증가에 따라 2023년 6월 1,000억 달러에 육박.
- IMF, 방글라데시 경제성장률 전망 6%로 하향 조정
 - IMF의 이번 성장률 전망치 수정은 세계은행이 고에너지 비용, 수입 억제, 은행의 달러 부족, 통화긴축 부진 등을 이유로 방글라데시의 현 회계연도 국내총생산(GDP) 성장률 전망치를 5.6%로 낮춘 지 일주일 만에 나온 것. 세계은행은 지난 4월 24 회계연도 GDP 성장률을 6.2%로 전망.
- ADB, 방글라데시에 향후 3년간 90억달러 자금 지원 약속
 - 아시아개발은행(ADB)은 방글라데시에 2026년까지 90억 달러의 원조를 제공할 것이라고 발표. 이 원조는 내년부터 향후 3년간 매년 30억 달러의 비율로 지출될 예정.
- PM, 10월에 4개의 메가 프로젝트를 시작
 - 4개의 메가 프로젝트 : 다카의 사찰할 국제공항의 제3터미널, 파드마 철도교, 다카 메트로 레일의 아가 가온-모티질 구간분, 그리고 방가반두 셰이크 무집 라흐만 터널임. 오바이둘 퀘달은 이 4개의 메가 프로젝트들이 각각 10월 7일, 10일, 23일, 28일 셰이크 하시나 총리주재로 취임식 계획중이라고 밝힘.
- BNP, 총선 관련 전국적 봉쇄령 발표
 - 일요일 하루 동안의 하탈을 끝으로 BNP는 10월 31일(화)부터 3일 연속 전국적인 봉쇄령을 발표하며 원 포인트 요구를 수용하고 토요일에 발생한 나아팔탄 대규모 집회에 대한 공격에 항의.
- RMG 소유주들이 미르사라이 경제권 건설을 꺼리는 이유
 - 방글라데시 경제구역청(BEZA)과 방글라데시 의류제조업자·수출자협회(BGMEA)가 2018년 계약을 체결한 이후 현재까지 BSMSN내 5,00 에이커 규모의 의류단지에서 239에이커를 임대(의류공장은 41곳에 불과). 임차인 중 일부는 진입로와 같은 필수 기반시설의 건설과 투자를 위한 필수 유틸리티의 보장이 저조한 이유로 임대 계약을 취소. ⇨ BSMSN 용수공급 사업 조속한 RFP추진요청 근거로 활용중
- 다카-나라양간지 철도 노선 건설, 난관에 봉착
 - 2017년 6월 BR은 중국전력공사와 Dual-gauge Daka-Narayanganj 철도 노선 건설 패키지 1에 대한 계약을 체결하였으나, 이후 중국전력공사는 2023년 3월 15일 일방적으로 계약을 해지. ⇨ 나라양간지 시장, 아국과 함께 LRT 사업 PPP형태 추진 희망과 관련

인도네시아



PPP동향

- 메그나대교 사업 RFP 발급 협의
 - (RFP 발급절차) BBA → Bridge Division → PPPA → MoF (現 VGF 승인 검토) → BBA발급 / (추진 계획) 12월 1주 VGF평가위원회 개최 예상, 12월 중순 RFP발급 예상
- 메그나대교 사업 RFP 발급 협의
 - 용수로 협상관련 부처간 이견 조율. 본 사업은 총리실 관심사업으로써 LGRG장관 및 총리실 협의를 통해 이슈 해소 노력중
 - '24년 1월 RFP발급 예상
- 신규사업(푸바찰신도시 용수공급 사업) 업무협의
 - (사업규모) 현재 30만 Ton/日 규모로 추진중이나, 2단계까지 사업 완료시 최대 160만 Ton/日 규모로 커질 것으로 예상

주요동향

〈인도네시아 환율 및 기준금리 추이〉

구 분	내 용	비 고
환율	15,512 Rp/USD (전주대비 △8 Rp/USD)	'23.12.20 기준 (인도네시아 중앙은행)
기준금리	6.00%	23.10월 인상 이후 동결

- (11/20~11/24) USD/IDR market rate는 15,440~15,575(블룸버그 종가 기준), 전주 대비 약세(▽0.46%)
- 2%대 물가상승률 달성까지 제약적 금리 수준 유지할 필요가 있음을 강조한 연방공개시장위원회(FOMC) 회의록 확인 후 루피아 환율 큰 폭 상승. 시장의 미 연준 피벗 기대 지속되고 있음에도 불구하고 지난주 루피아는 약세 마감
- 루피아 환율 현재 비교적 안정된 흐름 보여 인니 중앙은행은 11월 통화 정책회의에서 기준금리 동결
- 3분기 경상수지는 9억 달러 적자 기록. 2분기 수정치(22.07억 달러 적자) 하회하며 적자 폭 축소. 경상수지 적자 폭 확대를 우려한 정부가 정부지출을 줄이면서 3분기 경상수지 적자 시장 예상(18.22억 달러) 크게 하회
- (11/20~11/24) 인니 주식시장과 채권시장에서 순매수를 기록
 - 주식(11/20~11/24) : 외국인 8,009만 달러 순매수. 자카르타 주가지수 상승(+0.46%)
 - 채권(11/20~11/23) : 외국인 4.2억 달러 순매수, 금리상승(10y, 6.66%, -29.00bp)
- 미 연준의 금리 인상 사이클 종료 기대감 이어지며 루피아 환율 하락에 무게. 금주 11월 소비자물가상승률(시장 컨센서스 yoy 2.70%) 발표 예정이며 식료품 가격 상승에 전월(2.56%)보다 소폭 상승할 듯 (금주 예상 레인지: 15,300~15,800)



출처 : Bloomberg, 신한은행 S&T센터

PPP동향

- 사우디아라비아 최대 에너지 발전기업 ACWA, 신수도청에 LoI 제출
 - * ACWA는 NEOM 프로젝트의 에너지 부문에서 사우디 왕국이 직접 임명한 기업이며, 신수도에서는 PPP 스킴에 따라 전력 인프라 개발을 할 계획임
- 부동산 회사 Ciputra(CTRA), 신수도에 공무원 아파트 프로젝트 신설 예정
 - * CTRA가 신수도에서의 공무원(ASN) 아파트 프로젝트 관련하여 PPP 제안서를 제출
- 주재국 정부, 신수도의 주택건설을 위해 민간 투자자 초청
 - * 공공사업주택부 Iwan Suprijanto Director General은 신수도에서 주택 개발을 지원하기 위해 1단계에서는 국가예산으로 2,500세대를, PPP 사업을 통해서 3,000세대를 건설할 것이라고 밝힘
- 공공사업주택부 장관, 일본이 신수도에서 food barn/기업농 연구를 위해 민간 투자자의 투자가 필요하다고 언급 (신수도 개발 사업에서 정부 자금조

주요동향

< 베트남 주요 금융 지수 현황 >

구분	내용	비고
환율	1\$ = 23,927 VND	11월 24일 기준 (베트남 중앙은행)
예금 금리	5.3%	VietinBank
10년만기 국채Yield	2.5360%	TraEconomics

- 10년 만기 국채 Yield 3분기, 2.735%에서 4분기, 0.199% 감소하여 2.536%
- OECD는 '23년 베트남의 경제성장률 전망치를 4.9%로 하향 조정함
- 베트남 통계청은 '23년 10월까지 베트남의 CPI와 Inflation이 전년 동기 대비 각각 3.2%, 4.28% 증가하였다고 밝힘
- 베트남 MPI(기획투자부)는 '23년 10월까지 베트남의 FDI 총액은 USD 257.6억으로 전년 동기 대비 14.7% 증가하였다고 밝힘
- 베트남 관세청은 '23년 9월까지 베트남의 총 교역액은 USD 4,640억으로 전년 동기 대비 11.9% 감소하였다고 밝힘
 - * '23년 9월까지 수출액은 USD 2,420억으로 전년 동기 대비 USD 234.4억 감소
 - * '23년 9월까지 수입액은 USD 2,220억으로 전년 동기 대비 USD 393.8억 감소
 - * 한-베트남 양측 정부는 11월 한-베 무역구제 협력회의를 통해 양국 간 공정한 무역을 보장하기 위한 협력 강화 방안과 수입 규제 조치 등을 논의함

베트남



- 베트남의 4대 국영은행, 3개월 이상 정기예금 금리 0.2% ~ 0.3% 인하
- * 베트남의 4대 국영은행(Vietcombank, Agribank, VietinBank, BIDV)는 12개월 이상의 정기예금 금리를 연 최대 5.8%에서 5.5%로 인하함

PPP동향

- 베트남 MoT(교통부), 중앙정부에 북남고속도로 구간 추가 요청
- * 베 교통부는 중앙정부에 베트남 북남고속도로 건설 계획에 Ca Mau성의 Ca Mau - Dat Mui 지역 고속도로 건설 승인을 요청, 승인 시 '30년 이후 착공 예정, 해당 구간의 연장은 90km, 4차선 도로
- Khanh Hoa성 인민위원회, Van Phong공항 투자계획 검토
- * Khanh Hoa성 인민위원회는 Khanh Hoa성의 Van Phong공항 투자 계획을 검토중이라고 밝힘
- * ICAO 4E급, 연간 최대 250만 명 수용 가능하며 총 사업비는 USD 2.8억, PPP - BOT 채택 검토 예정
- Noi Bai - Lao Cai - Sa Pa 연결 고속도로 개통
- * Lao Cai성 정부는 Noi Bai 공항 - Lao Cai성 - Sa Pa시 구간 연결 고속도로 개통을 발표함
- * 총연장은 13.8km로 도로폭 14m인 4차선 도로, 사업비는 USD 5,662만, PPP-BOT 방식 채택 검토중
- Tan Phu - Bao Loc 고속도로 타당성조사 제안
- * Lam Dong성 인민위원회는 베 교통부에 Tan Phu - Bao Loc 고속도로 건설 사업에 대한 사업타당성 조사를 제안함
- * Tan Phu - Bao Loc 고속도로는 '23년 4분기 또는 '24년 1분기 착공, '26년 준공 예정으로 총연장은 66km, 4차선 도로로 PPP 채택을 검토중, 사업비는 USD 7.4억

주요동향

〈 주요 경제 지표〉

	해당년/월/주/일	전년/월/주/일	기준시점
환율(1USD)	153.78	145.7	2023 12.3주
인플레이션(%)	6.9	6.7	2023 11월말
CPI(points)	12.5	10.5	2023 12월
정부부채비율(% of GDP)	67.3	67.7	2022년말

1. 경제 동향

- 달러-실링 환율 23년 11개월 동안 23.3% 증가하며 150선 돌파
- 23년 12월 기준금리 인상 (10.5% → 12.5%)
- 세계은행그룹(World Bank), 24년 6월부터 3년에 걸쳐 케냐에 \$120억 지원 결정
- 케냐 364일 단기채권 12월 기준 16.41%, 10년 장기채권 11월 기준 17.42% 기록
- 케냐 부채 상환 능력 불확실성으로 인해 IMF 6차 금융지원 결정(약 \$9.38억)
- IMF 지원 조건 맞추기 위해 유류세, 비료 등 공적 보조금 중단 및 35개 공기업 지분 매각 고려 발표
- 케냐 23년 10월까지의 12달간 수출소득 작년 동기대비 2% 감소(\$74.3억 → \$72.9억)

케냐

KENYA

- IMF 선정 아프리카 10대 최악 도로인프라 국가로 케냐, 탄자니아, 우간다, 잠비아, 르완다 선정

2. 부채 현황

- 23/24 6월 회계연도 기준 정부 발표 총 공공부채 \$639억으로 전년도 동기 대비 \$66억 증가
- 24년도 6월 \$20억 규모 유로본드 만기 예정이나 케냐 정부 부채 상황 준비 미비
- 23/24 6월 회계연도 기준 대(對) 중국 부채 규모 약 \$62.6억으로 전체 부채 20% 차지

PPP동향

- 조모케냐타국제공항(JKIA) 터미널 확장 PPP 프로젝트

* 24년 1월 계획이 발표될 것이며, 24년 6월 시공사 선정 후 26~27년 완공 목표

1. 동아프리카(EAC) Connectivity

- 탄자니아-잠비아 철도 업그레이드 프로젝트

* 중국 정부에 의한 \$10억 투자 및 중국토목공정 집단유한공사(CCECC), BOT 형식의 PPP 제안할 것으로 예상

- 나이로비-말라바 구간 \$33억 규모 표준궤철도(SGR) PPP 프로젝트

* 12월 루토 대통령의 인도 방문의 일환으로 인도 정부와 MOU 체결. 그러나 현지 언론은 해당 프로젝트를 루토 대통령이 중국 정부에 요청했다는 보도가 있어 추후 진위 여부 파악 필요

- 651km 길이 탄자니아-브룬디 철도 건설 프로젝트

* 아프리카개발은행(AfDB), 해당 프로젝트에 \$7억 규모 편당 승인

- 케냐-탄자니아 도로 연결 프로젝트

* \$5,000만 규모 프로젝트로 현재 35% 완성, 2024년 완공 목표 발표

- 케냐-우간다 고속도로 프로젝트 타당성 조사

* 아프리카 개발은행(AfDB), 케냐-우간다(Kisumu-Kisian-Busitema-Busia) 구간 타당성 조사에 \$140만 승인

주요동향

- UAE, 팜 제벨 알리 초기 단계 개발 계획 공개('23.9)

* 두바이의 부동산 디벨로퍼 나킬(Nakheel)이 2025년까지 완공 예정인 팜 제벨 알리 내 801채의 빌라 계획을 공개

* 초기 단계에 건설될 빌라는 코랄 빌라 401채와 비치 빌라 400채 등 총 801채로 구성되며, 야자수 잎사귀 4개에 걸쳐 5룸 빌라 176채, 6룸 빌라 169채, 7룸 빌라 120채로 구성될 465채의 빌라부터 건설이 시작될 예정

* 팜 제벨 알리가 완공되면 7개의 섬과 16개 야자수 잎사귀에 80개 이상의 호텔과 리조트가 들어서고, 91km에 달하는 인상적인 해변을 갖춰 두바이 최고의 휴양지로 자리 잡을 전망

- UAE, 아부다비 프로젝트 및 인프라 센터 설립 결정('23.9)

* 아부다비 집행위원회가 아부다비 프로젝트 및 인프라 센터 설립을 위한 결정문을 공표함

UAE

UNITED ARAB
EMIRATES

- * 이 센터는 자치교통부(DMT) 의장의 관할 하에 정부 기관들이 제안한 자본 프로젝트를 검토하고 아부다비의 개발 목표를 달성하기 위해 ▲아부다비 집행위원회에 권고안 제출 ▲승인된 계획이 충실히 이행되도록 프로젝트 감독 ▲적시 준공을 보장하면서 품질 표준 및 안전 기준 감독 ▲프로젝트 디벨로퍼 선정과 같은 자본 프로젝트 관련 의사 결정 ▲계약 템플릿 개발 ▲프로젝트 설계 기준 표준화 ▲최선의 프로젝트 실행방안, 옵션의 식별 및 증진을 위한 정부 기관과의 협력 등 여러 주요 책임을 수행할 예정
- * 또한 동 센터는 관련 정부 기관들과 협력하여 자본 프로젝트에 대한 전략을 개발하고 민간 부문의 참여를 강화할 예정이며, PPP 프로젝트에 대한 평가, 자본 프로젝트에 대한 정부 기관의 연간 예산 관리 및 지출 승인뿐 아니라 정기적인 감사 실시 등의 책임도 맡을 예정
- UAE, 아부다비 건설 부문, 2분기 성장률 19.1% 기록('23.10)
 - * 2023년 2분기 동안 아부다비의 비석유 부문 GDP에 대한 건설 경제 활동의 부가가치가 이례적으로 성장함
 - * 아부다비 통계센터가 발표한 통계 추정치에 따르면 이 성장률은 전년 동기 대비 19.1%에 달했으며, 높은 완공률을 달성한 프로젝트 덕분에 분기 기준 부가가치가 2014년 이후 가장 높은 AED 253억(68억 9,000만 달러)을 기록했고, 2023년 2분기 건설 활동이 아부다비 GDP에 기여한 비율이 8.8%에 달했다고 밝힘
 - * 아부다비의 비석유 경제는 올해 2분기에 무려 12.3%의 성장률을 보여 전체 GDP가 2022년 동기 대비 3.5% 증가했으며, 비석유 부문의 GDP에 대한 기여도가 53.7%로 증가할 전망
- UAE, ADNOC, 전기차 배터리로 탈탄소화 및 비용 절감 도모('23.10)
 - * ADNOC이 원격 생산 운영의 탈탄소화와 비용 절감을 위해 독일 스타트업 Power I.D.와의 파트너십 맺고 폐기처분될 수 있는 전기 자동차 배터리를 대규모 배터리 에너지 저장 시스템으로 조립하여 배치하는 시범사업을 계획 중
 - * UAE에 구축될 이 시스템은 20피트 길이의 단일 저장 컨테이너에 최대 2MW의 전력을 저장할 수 있으며, 이 컨테이너는 이동식으로 원격지에 배치 가능함
 - * 이 배터리 에너지 저장 시스템은 원격 시추 장비의 디젤 발전기에 대한 의존도를 낮춰 탄소 배출량을 최대 25%까지 줄이고 에너지 소비를 50%까지 줄일 수 있을 것으로 예상됨
- UAE, 2030년까지 총 19.8GW의 청정에너지 생산 계획('23.10)
 - * UAE가 2030년까지 총 19.8GW의 청정에너지를 생산할 계획이라고 10월 3일 '탈탄소화. 더 빠르게. 함께.'를 주제로 열린 ADIPEC 2023 개막식에서 수하일 빈 모하메드 알 마즈루이 에너지 및 인프라부(MoEI) 장관이 전 세계 에너지 리더들에게 밝힘
 - * 마즈루이 장관은 '에너지 전환의 빠른 추진'을 주제로 한 ADIPEC 장관급 패널 연설에서 "세계에서 청정에너지 산업이 가장 빠르게 성장하는 국가 중 하나인 UAE가 2030년까지 총 19.8GW의 청정에너지 용량을 구축할 계획"이라고 밝히고, "2031년까지 연간 140만 메트릭톤(mtpa), 2050년까지 1,500만 mtpa의 저탄소 수소 생산을 통해 저탄소 수소의 선도적인 생산 및 공급자가 되고자 한다"고 발언
- UAE, 아부다비, 연내 수소 정책에 발표 예상('23.10)
 - * 아부다비 에너지부(DoE)가 올해 11월 30일부터 12월 12일까지 두바이에서 열리는 기후 정상회의(Cop28) 전후로 저탄소 수소에 대한 공공 정책을 발표할 것으로 예상됨
 - * 이 정책은 당초 올해 초에 발표될 것으로 예상되었으며, 이는 현재 계획된 프로젝트의 진행을 위해 필요한 중요한 법안으로, 2030년까지 전 세계 저탄소 수소 시장의 최대 25%를 점유하고 2031년까지 세계 10대 공급업체에 진입한다는 UAE 수소 리더십 로드맵과 UAE의 2050년 탄소 배출 넷 제로 전략도 지원
 - * 이 최종 정책은 역시 올해 초 발표 예정이었던 아부다비 수소 전략과 별도로 발표될 예정
 - * MEED 데이터에 따르면 UAE에는 최소 120억 달러의 예산이 투입될 11개의 그린수소 프로젝트가 알려져 있거나 계획되어 있음
- UAE, 2024~2026년 연방 일반 예산 승인('23.10)
 - * UAE 부통령 및 총리이자 두바이 통치자인 셰이크 모하메드 빈 라시드 알 막툼이 주재한 내각 회의에서 총 AED 1,920억 규모의 2024~2026년 연방 일반 예산안을 승인

- * 사회 개발 및 복리후생에 대한 투자가 전체 예산의 42%를 차지했고, 정부 예산이 39%로 그 뒤를 이었으며, 나머지 예산은 인프라 및 경제 자원, 기타 연방 비용 등에 배분됨
- * 또한 UAE 내각은 총 예상 지출액 AED 640.6억, 예상 수입액 AED 657.3억으로 구성된 2024년 연방 일반 예산안도 승인
- * 이 예산안에 따르면 동국은 2024 회계연도 지출 증가율이 2023 회계연도 대비 1.6%, 수입 증가율은 3.3%에 달할 것으로 예상하고 있으며, 사회 개발 및 복리후생에 대한 투자가 2024년 UAE 연방 예산의 42%로 가장 큰 비중을 차지하고, 정부 예산으로 39%, 인프라 및 경제 자원에 4%, 금융 자산 및 투자에 4%, 기타 연방 비용에 11%가 배분됨
- UAE, 아부다비 공항 신규 터미널, 11월 1일 운영 개시('23.10)
 - * 아부다비 국제공항(AUH) 터미널 A가 2023년 11월 1일 운영을 시작하여 아부다비의 승객 수용 능력을 크게 늘리고 글로벌 항공 허브로서 아부다비의 입지를 강화할 예정
 - * 10월 31일 에티하드 항공의 기념 비행을 시작으로 2주 동안 3단계에 걸쳐 항공사들이 터미널 A로 이전하여 11월 14일부터는 28개 항공사 모두 터미널 A에서 운항할 예정
 - * 또한, 터미널 A에서는 163개 소매 시설과 식음료 매장, 138개의 객실을 갖춘 고급 호텔, 노천 라운지, 스파 등이 운영을 준비 중
 - * 기존 터미널의 3배 규모인 이 터미널로 인해 아부다비 공항의 수용 인원이 두 배로 늘어나 연간 최대 4,500만 명의 승객을 수용할 수 있게 될 전망
- UAE, 한국과 포괄적 경제동반자 협정(CEPA) 협상 완료('23.10)
 - * UAE와 한국이 포괄적 경제동반자 협정(CEPA)으로 알려진 양자 간 무역 협정을 위한 협상을 마무리했다고 양국이 10월 11일 발표
 - * 한국은 2021년 UAE와 최초로 CEPA 협상을 개시한 국가 중 하나였으나, 3개월 후 한국이 UAE가 속한 GCC 6개 회원국 블록과 2009년 이후 중단됐던 자유무역협정(FTA) 협상을 재개한 바 있음
 - * 타니 알 제유디 UAE 외교통상부 장관은 “올해 초 한국과 협상을 재개한 것은 양국이 협상을 타결하고 각자의 경제 의제를 진전시키고자 하는 열망이 있었기 때문”이라며 GCC FTA 협상도 계속 진행 중이라고 밝혔고, 한국 산업통상자원부의 성명에 따르면, 한-UAE CEPA가 UAE에 진출하는 한국 기업의 안정성을 높이는 동시에 중동과 북아프리카에서 한국 기업의 활동을 지원할 것으로 예상됨
- UAE, 샤르자, 1.8GW 발전소 가동 개시('23.10)
 - * 샤르자에 위치한 1,800MW 규모 합리야 민자 CCGT 발전소(IPP)의 3개 블록이 10월 19일 상업 가동을 개시했다고 동 프로젝트의 SPC인 Shipco 및 샤르자 수전력청(SEWA), GE Vernova가 발표
 - * 이 발전소는 SEWA의 발전 용량을 늘려 아부다비로부터의 전력 수입에 대한 샤르자의 의존도를 낮출 예정
 - * SEWA는 2018년 12월 스미토모(일본)/GE(미국) J/V와 샤르자 최초의 민자발전소인 이 1,800MW CCGT 프로젝트 개발 계약을 체결했으며, 이후 스미토모와 GE는 일본 시코쿠 전력 회사 및 Sharjah Asset Management와 함께 Shipco를 설립하였음
 - * 이 프로젝트는 2019년 5월 일본국제협력은행(JBIC)과 일본수출투자보험의 지원으로 금융종결에 도달했으며, 이 24년-10억 달러의 자금 조달은 두 개의 트랜체로 구성
- UAE, 아부다비 공항, 자이드 국제공항으로 명칭 변경 예정('23.10)
 - * 아부다비 국제공항이 새로운 터미널 A 개장에 따라 내년 2월에 명칭을 변경할 예정
 - * UAE 대통령 셰이크 모하메드 빈 자이드 알 나흐얀의 지시에 따라 '자이드 국제공항'이 동 공항의 새로운 공식 명칭이 될 예정
 - * 11월 1일부터 운영을 시작하는 새로운 터미널 A는 742,000㎡의 면적에 연간 4,500만 명의 승객을 수용할 수 있으며 동시에 79대의 항공기 수용이 가능함
- UAE, 두바이, 3분기 주거 임대료 작년 동기 대비 27.2% 상승('23.10)
 - * 두바이의 주거 임대료가 2023년 3분기에 작년 같은 기간에 비해 27.2%, 직전 분기 대비로는 2.1% 상승했고, 3분기 두바이의 주거 점유율은 88.9%로 추정됨

- * 빌라 임대료는 연간 38.7% 상승했지만, 직전 분기와 비교했을 때는 미미한 변화를 보였다고 ValuStrat 이 3분기 보고서에서 밝힘
- * 아파트 임대료는 전년 대비 19.1%, 직전 분기 대비 3.6% 증가
- * CBRE 그룹 보고서에 따르면 두바이의 평균 주택 가격은 올해 들어 9월까지 19.6% 상승했으며, 이 기간 중 아파트와 빌라의 평균 가격은 각각 19.7%, 18.9% 상승함
- UAE, MoHRE, 에미라티제이션 가이드북 출시('23.11)
 - * UAE 인적자원 및 에미라티제이션부(MoHRE)가 민간 부문 기업과 민간 부문에 고용된 에미라티의 에미라티제이션 관련 이해도를 제고하고, MoHRE 및 Nafis가 민간 부문 에미라티 전문가에 제공하는 혜택을 설명하기 위해 2종의 가이드북을 출시
 - * 이 중 민간 부문 기업을 위한 인식 가이드북은 Nafis, 고용관계법 규정, 에미라티제이션 목표, 에미라티제이션 절차 및 행정 처벌에 대한 이의 제기, 임금 보호 시스템(WPS), 연금 및 사회 보장 관련 정보, 고용 종료 전 상담 서비스, 콜센터 지원 및 커뮤니케이션 채널 등 9가지 주제를 다룸
- UAE, 두바이, 2024년 지출 17% 증가를 위한 예산안 편성('23.11)
 - * 두바이 통치자이자 UAE 부통령 겸 총리인 셰이크 모하메드 빈 라시드 알 막툼이 11월 6일 두바이 정부의 2024~2026 회계연도 일반 예산안을 승인했으며, 총 지출예산이 AED 2,466억(670억 달러)에 달해 2023~2025 회계연도에 승인된 AED 2,050억 대비 20% 증가함
 - * 2024년 지출예산은 AED 791억으로 책정되어 2023년 예산으로 책정된 AED 675억보다 17% 증가
 - * 2024년 예산에서 정부 지출의 총 34%는 보건, 교육, 과학 연구, 주택, 취약계층 지원 등 사회 개발 부문에 사용될 예정이며, 42%는 도로, 터널, 교량, 교통, 하수처리장, 공원, 재생 에너지원, 폐기물 처리 시설 등 인프라에 지출될 예정
 - * 정부는 2024년에 AED 906억의 공공 수입 달성을 예상 중
- UAE, 향후 10년간의 경제 원칙 발표('23.11)
 - * UAE 부통령 겸 총리이자 두바이 통치자인 셰이크 모하메드 빈 라시드 알 막툼이 11월 8일 UAE 정부 연례 회의를 마친 후 향후 10년간의 경제 원칙을 발표함
 - * 이 경제 원칙은 UAE의 경제 성과를 더욱 향상시키고 세계 최고이자 가장 활발한 경제로 발전시키는 것을 목표로 하며, 국가 발전의 모멘텀을 강화하기 위한 이 10가지 원칙 로드맵 중 하나로 'UAE는 세계 최고의 교통 및 물류 인프라를 제공한다'는 내용이 포함됨
- UAE, 바라카 4호기 운영허가 획득('23.11)
 - * UAE 연방원자력규제청(FANR)이 아부다비 바라카 원자력 발전소 시설의 4호기에 대해 60년 운영 라이선스를 발급했다고 11월 17일 발표
 - * 1~3호기는 60년 운영 라이선스가 기 발급되어 가동 중이며, 4호기가 상업 운전을 시작하면 바라카 원전의 총 청정 발전 용량이 UAE 전력 수요의 25%에 해당하는 5,600MW로 늘어날 예정
 - * 동 발전소의 원자로 4기는 각각 1,400MW의 전력을 생산할 수 있으며, 완공되면 연간 40테라와트시(TWh) 이상의 전력을 공급할 수 있을 전망
- UAE, 산업 배출량 감축 조치 마련('23.11)
 - * UAE의 에너지 및 인프라부 장관 수하일 모하메드 알-마즈루이가 최근 두바이에서 열린 세계 그린 에너지 서밋(WGEO)에서 동국의 모든 부문이 환경과 기후에 대한 도전을 기회로 전환하는 것을 목표로 삼고 있다고 밝힘
 - * 동국은 알루미늄 생산에 재생에너지를 사용하고 잠재적으로 청정 수소를 통해 재생에너지를 공급할 계획이고, 지난 7월 업데이트된 2050 에너지 전략에 따르면 킬로와트 당 생산되는 탄소 집약도를 270g/kWh으로 낮춰 2030년까지 동국 전력망을 가장 깨끗한 그리드로 만들 계획이며, ADNOC은 2030년까지 메탄 제로 목표를 달성하고 2045년까지 순배출 제로 목표를 달성할 계획
 - * 인프라 및 자재와 관련해서는 동국의 스마트 건설 가이드라인을 언급하며, "우리는 순환 탄소 경제를 촉진하기 위해 저탄소 건설 자재와 건설 공정을 지원한다"고 발언
 - * 교통 및 모빌리티 측면에서 UAE는 2023년 말 기준 879개에 불과한 전기 자동차 충전기를 2030년까지 3만 개로 늘릴 계획이며, 전체 차량 중 전기 및 하이브리드 차량이 차지하는 비중이 올해 4%에서 2030

년 13%, 2050년 53%로 증가할 것으로 예상

- * 최근 업데이트된 UAE의 에너지 전략에는 5GW 수준인 재생 에너지 용량을 2030년까지 20GW로 늘리고 에너지 효율을 최대 45%까지 높이겠다는 목표가 포함되어 있으며, 이를 달성하기 위해 최대 AED 2,000억(540억 달러)의 투자가 필요
- * 에너지부가 감독하는 UAE의 국가 수소 전략은 2031년까지 연 140만 톤의 저공해 수소를 생산한다는 목표를 세웠으며, 이 중 100만 톤은 친환경 수소가 될 예정

- UAE, 현대자동차와 BEEAH, 수소 트럭 시범 운행 실시('23.11)

- * 현대자동차가 샤르자에 본사를 둔 BEEAH 그룹과 UAE 최초의 수소 트럭 시범 운행을 위한 양해각서(MoU)를 체결
- * 양사는 공동 성명을 통해 현대자동차의 수소연료전지 트럭 'XCIENT'를 샤르자와 두바이에서 실제 사용 조건 하에 시험 운행할 예정이며, 추후 기존 내연기관 트럭을 대체할 계획이라고 밝힘
- * 또한, 양사는 수소 가치 사슬 개발, 수소 기반 모빌리티 실증사업 등 다양한 분야에서 전략적 협력을 추진할 계획
- * BEEAH는 전기차 포함 2,000대 이상의 폐기물 수거 차량을 운영 중이며, UAE 실증 프로젝트에 투입될 모델은 90kW급 수소연료전지 시스템 2개와 350kW급 전기모터가 장착된 6x2 카고 트럭임

- UAE, ITC, 아부다비에서 수소 연료 택시 시범 운행 개시('23.11)

- * 아부다비 자치교통부(DMT) 산하 통합교통센터(ITC)가 이상적이고 지속 가능한 도시 교통 달성을 위한 ITC의 에너지 전환의 일환으로 Tawasul Transport, ADNOC Distribution, Futtaim Automotive와 협력하여 최초의 수소 동력 택시를 시범 운영한다고 발표
- * ITC는 친환경 교통 시스템으로의 글로벌 전환이 가속화되는 가운데 친환경 택시를 이용하는 것이 아부다비의 글로벌 지속가능성 목표 달성을 위한 노력 강화에 매우 중요하다고 강조
- * 주행 거리, 수소 사용량, 운행 시간, 충전 연료 충전 운영 메커니즘을 포함한 운영 데이터 분석 결과가 수소 택시 운송의 장기적인 타당성 판단에 활용될 예정

- UAE, 12,000개 이상 민간 기업에 에미라티제이션 목표 준수 통보('23.11)

- * UAE 인적자원부(MoHRE)가 20~49명의 근로자를 보유한 12,000개 이상의 민간 기업에 2024년 1월부터 '에미라티제이션 대상 확대에 관한 2023년 내각 결의안 No. (33/5W)'이 시행될 것이라고 통보
- * 이 결의안에 따라 20~49명의 근로자를 보유한 기업은 2024년과 2025년에 각각 한 명씩의 UAE 국민을 고용해야 함
- * 정보통신, 금융 및 보험, 부동산, 전문 및 기술 활동, 행정 및 지원 서비스, 교육, 의료 및 사회사업, 예술 및 엔터테인먼트, 광업 및 채석, 혁신 산업, 건설, 도매 및 소매, 운송 및 창고, 숙박 및 주거 서비스 등 14개의 특정 경제 활동 분야에서 사업을 영위하는 기업들이 이번 신규 결의안의 적용 대상에 포함되며, 2024년 요건을 충족하지 못한 기업에는 2025년 1월부터 매달 미고용 UAE 시민 한 명당 AED 8,000의 재정 기여금이 부과될 예정

- UAE, DoE/ADIO/Masdar, 저탄소 수소 경제 지원 협약 체결('23.12)

- * 아부다비 에너지부(DoE), 아부다비 투자청(ADIO), 아부다비 미래 에너지 회사(Masdar)가 COP28에서 아부다비의 수소 경제를 가속화하고 UAE를 저탄소 수소 생산 및 수출의 글로벌 리더로 자리매김하기 위한 3자 협약을 체결
- * 이번 발표는 아부다비가 수소 생산을 가속화할 수 있는 프레임워크를 구축하기 위해 최근 발표한 저탄소 수소 정책에 따른 것으로, 협력을 통해 UAE 전역의 생산 센터, 오프 테이커, 수소 저장소를 연결함으로써 규모의 경제를 창출하는 공유 수소 인프라를 구축하고, 세계적 수준의 청정 수소 및 유도체 생산 및 수출 허브를 구축하여 감축하기 어려운 부문의 탈탄소화를 촉진할 수 있는 획기적 기회를 제공할 계획
- * 또한, 이들 기관의 전략적 협력은 국제 투자 유치와 공동 개발을 위한 시장 조건을 제공하여 아부다비의 그린 수소 부문 확대 및 UAE 경제 다각화에 기여할 전망

- UAE, 일본, 수소 및 암모니아 프로젝트 지원에 역량 총동원 중('23.12)

- * 요시다 노보히루 일본 경제산업성 정무차관은 12월 4일 두바이 기후 정상회의(COP28)와 동시에 열린 일본 대외무역기구(Jetro) 주최 그린 이노베이션 컨퍼런스에서 그린 수소 및 암모니아 생산의 글로벌 허

- 브가 되려는 UAE의 목표를 지원하기 위해 일본이 기술 및 금융 역량을 총동원하고 있다고 밝힘
- * 요시다 차관은 우수한 기술을 보유한 일본 기업들이 UAE의 그린 수소 및 암모니아 생산 프로젝트를 지원하고, 현지 기업과 협력하여 구체적인 프로젝트를 함께 만들 계획이라고 첨언
- * 일본은 석유 공급량의 약 40%를 UAE에서 수입하고 있으며, 이는 탈탄소화 천연가스에서 추출한 저탄소 수소 및 재생 에너지로 생산된 그린 수소와 암모니아로 확대될 전망
- UAE, MoEI, 2024년 초 수소, 에너지 전략 이행 계획 확정 예정('23.12)
 - * UAE 에너지인프라부의 아흐메드 알 카비 수전력미래에너지 부문 차관은 에너지인프라부가 2024년 초까지 수소 및 에너지 전략에 대한 이행 계획을 발표할 예정이라고 밝힘
 - * 동국은 올해 2050년까지 에너지 효율을 45%로 높이고, 2030년까지 재생 에너지를 3배로 늘리며, 기후 중립을 향한 진전을 목표로 하는 UAE 에너지 전략 2050을 업데이트하였으며, UAE는 2030년까지 연간 140만 톤의 수소를 생산하는 것을 목표로 함

프로젝트 동향

- UAE, EWEC, 신규 1.5GW 태양광 발전 프로젝트 입찰 절차 시작('23.9)
 - * 아부다비의 담수·발전 프로젝트 주요 오프테이커인 에미라츠 수전력공사(EWEC)가 1,500메가와트 AC(MWac) 카즈나 민자 태양광 발전(PV) 프로젝트(IPP)의 입찰 절차를 시작
 - * EWEC은 아부다비 토후국 알 카즈나 지역의 그린필드 태양광 발전소 및 관련 인프라에 대한 개발, 자금 조달, 건설, 운영, 유지보수 및 소유 프로젝트와 관련해 공고를 통해 디벨로퍼들에게 EoI를 제출 요청하였음
 - * 낙찰된 디벨로퍼 또는 디벨로퍼 컨소시엄은 EWEC과 장기 전력구매계약(PPA)을 체결하게 되며, 2023년 10월 2일 정보까지 khaznapv.project@ewec.ae로 EoI를 접수
- UAE, ADNOC Gas, LNG 터미널 예정 부지 선정('23.9)
 - * 아부다비 국영석유회사 ADNOC의 천연가스 사업 담당 계열사인 ADNOC Gas가 루와이스 LNG 수출 터미널 건설 예정 부지를 루와이스 정유공장 서쪽에 가까운 부지로 확정
 - * ADNOC Gas는 당초 오만만 연안 호르무즈 해협 외곽에 위치한 푸자이라에 LNG 터미널을 건설할 계획이었으나, 5월 초 이 프로젝트의 위치를 푸자이라에서 아부다비의 루와이스로 변경한다고 발표한 바 있으며, 45억 달러 이상이 소요될 것으로 예상되는 이 LNG 단지의 계획 규모는 그대로 유지하기로 한 것으로 알려졌다
 - * 이 LNG 수출 터미널은 각각 480만 t/y 용량의 대형 처리 트레인 두 대에서 연간 약 960만 톤의 LNG 생산 능력을 갖출 예정이며, 5월 말 ▲Technip Energies(프랑스)/JGC 코퍼레이션(일본)/NPCC(UAE) ▲맥더못(미국)/사이펠(이탈리아)/현대건설 컨소시엄이 기술입찰서를 제출했고, 상업입찰서는 12월 말 제출될 예정
- UAE, 하타 케이블카 입찰 기한 연장('23.9)
 - * 두바이 수전력청(DEWA)이 하타 산맥에 위치한 두바이 서밋 콤플렉스의 케이블카 시스템과 호텔 공사 패키지에 대한 입찰 마감일을 기존 9월 14일에서 10월 중순까지로 연장
 - * United Engineering Construction(UAE), Strasbag(오스트리아), Besix(벨기에)가 입찰참가자격을 갖췄으며, 2024년 1월 계약 체결 가능성이 높은 것으로 알려졌다
 - * 이 케이블카 시스템은 두바이에서 가장 높은 해발 고도 1,300m의 움 알-네수르 산봉우리까지 5.4km를 연결할 계획이며, DEWA가 개발 중인 수력 발전소 주변으로 3개의 케이블카 정류장, 호텔, 방문자 센터, 휴양 호텔이 있는 산 정상 전망대가 지어질 예정
- UAE, 아부다비, 미드 아일랜드 파크웨이 패키지 입찰 동향('23.9)
 - * 아부다비 자치교통부(DMT)가 '플랜 캐피탈' 도시 발전 프로그램의 일환으로 미드 아일랜드 파크웨이 프로젝트(MIPP)의 1단계 개발을 위한 세부 마스터플랜을 공개함
 - * 1단계는 기존의 사디얏 인터체인지에서 시작하여 E12와 MIPP를 연결하고 최근 건설된 움-피페나 고속

도로까지 이어지는 총 연장 8km의 고속도로 건설 공사로, 왕복 8차선의 간선도로, 2개의 인터체인지, 교량, 지하차도, 터널 및 관련 인프라 공사로 구성되며, 패키지 1A, 1B, 1C로 구분하여 순차적으로 입찰이 진행된 뒤 22개월의 공사 기간을 거쳐 2025년 12월 완공될 예정

- UAE, ADNOC, 사 가스 플랜트 확장 프로젝트 착수('23.9)

- * 아부다비 국영석유회사(ADNOC Group)의 자회사인 ADNOC Sour Gas가 기업들로부터 아부다비 사 가스 플랜트의 주요 확장 프로젝트에 대한 EoI를 9월 초 접수
- * 이 프로젝트는 사 가스 플랜트의 사워 가스 처리 용량을 일 18억 5천만ft3로 늘리고, 동 시설 운영 시 배출되는 이산화탄소(CO2)를 포집하고 운송하기 위함임
- * ADNOC Sour Gas는 FEED-to-EPC 모델을 사용하여 이 프로젝트를 실행할 계획이며, 연말까지 경쟁에 참여할 업체 명단이 발표되고, 2024년 2분기에 EPC 계약이 체결될 것으로 예상됨
- * ADNOC Sour Gas는 이번 사 가스 플랜트 추가 확장 프로젝트를 통해 이 자산의 생산 잠재력을 18억5천만ft3/일로 끌어올리고, 동 플랜트 운영 시 발생하는 이산화탄소를 회수, 탈수, 압축 후 밥 육상 유전으로 운송하여 석유 회수율 향상(EOR)을 도모할 계획

- UAE, ADNOC, 4억 달러 이상의 저탄소 LNG 프로젝트 계약 체결('23.10)

- * ADNOC이 아부다비 알 다프라의 알 루와이스 산업 도시의 저탄소 LNG 시설에 청정에너지로 구동되는 천연가스 액화용 전기 압축 시스템을 공급하는 4억 달러(AED 14억7,000만) 이상의 계약을 Baker Hughes의 자회사인 Nuovo Pignone International S.R.L.과 체결했다고 10월 4일 발표
- * 이 LNG 트레인인 75MW 전기 모터로 구동되는 압축기를 포함하여 에너지 효율적인 Baker Hughes의 기술로 구성될 계획이며, 이로 인해 루와이스 LNG 플랜트는 중동 및 북아프리카 지역에서 청정 전력으로 가동되는 최초의 LNG 프로젝트이자 세계에서 탄소 집약도가 가장 낮은 LNG 시설 중 하나가 될 예정

- UAE, ADNOC, 170억 달러 규모 Hail & Ghasha EPC 계약 체결('23.10)

- * 아부다비 국영석유회사(ADNOC)가 Hail & Ghasha 해상 사워 가스전 개발 프로젝트를 위해 169억 4천만 달러 상당의 EPC 계약을 체결
- * NPCC(UAE)/Saipem(이탈리아) 컨소시엄이 해상 EPC 패키지를 82억 달러에 수주했고, 테크니몽(이탈리아)이 육상 EPC 계약을 87.4억 달러에 수주했으며, ADNOC의 In-Country Value(ICV) 프로그램에 따라 이 프로젝트 관련 총 투자액의 약 55%가 UAE 경제로 다시 유입될 전망
- * 아부다비의 Ghasha 광구에 속한 Hail & Ghasha 가스전은 2030년까지 하루 15억 ft3 이상의 가스를 생산하여 UAE의 가스 자급자족과 ADNOC의 가스 성장 및 수출 확대 계획에 기여할 예정

- UAE, ADNOC, 아부다비 공항 탱크 팜 프로젝트 기술입찰서 접수('23.10)

- * 아부다비 국영석유회사(ADNOC)가 아부다비 국제공항에 항공 연료를 공급하기 위한 탱크 팜 건설 프로젝트의 EPC 공사에 대한 기술입찰서를 업체들로부터 접수
- * 이 프로젝트는 공항 인근의 두 부지에 총 1억 9,200만 리터의 제트 A1 연료를 저장할 수 있는 지하 탱크 팜을 건설하는 것으로, 각 탱크 팜의 총 저장 용량은 9,600만 톤이며 시간당 5백만 리터의 펌핑 용량을 갖출 예정
- * 이 프로젝트를 위한 두 부지는 North Depot 인근의 East Midfield에 위치하며, 서로 1.5km 가량 떨어져 있고, 이 탱크 팜은 아부다비 무사파 산업 지역으로부터 제트 A1 연료를 공급받을 예정

- UAE, ADNOC Gas, 6억 달러 규모의 탄소 포집 계약 체결('23.10)

- * ADNOC의 자회사인 ADNOC Gas가 영국의 Petrofac과 아부다비 합산 가스 처리 단지에 대규모 탄소 포집 시설을 개발하는 프로젝트의 EPC 계약을 6억 1,500만 달러에 체결
- * 계획된 합산 탄소 포집, 활용 및 저장(CCUS) 시설은 연간 150만 톤의 이산화탄소(CO2)를 포집하고 지하 깊은 지층 내에 영구 저장할 수 있는 용량을 갖출 예정이며, 2026년에 가동될 계획
- * 이 CCUS 프로젝트는 2030년까지 메탄 배출량 제로를 달성한다는 ADNOC 그룹의 목표에 따라 동사의 탄소 포집 용량을 연간 230만 톤으로 3배로 늘릴 전망

- UAE, 아부다비 경전철 건설 시작('23.10)

- * 오랫동안 기다려온 아부다비 경전철(LRT) 시스템의 1단계 공사가 시작됨

- * 1단계는 일렉트라 스트리트, 알-마리아 섬, 알-림 섬을 통과하는 연장 8.4km의 트램 링크 건설로, 15개의 역과 1개의 차량기지로 구성되며, 현지 업체인 National Infrastructure Construction Company(NICC)와 National Projects & Construction(NPC)이 건설 공사를 수행 중
- * 2010년 이 네트워크는 별도로 계획된 메트로 네트워크와 연결되는 340km의 선로로 구성된다고 보도된 바 있으며, 블루 라인으로 알려졌던 15km의 첫 번째 LRT 노선은 마리나 몰~림 아일랜드 구간 내 24개 역 배치가 계획됐고, 그린 라인으로 알려졌던 13km의 두 번째 노선은 카라마~사디얏 아일랜드 구간 내 21개 역 배치가 계획되었음
- UAE, 올해 말 샤르자 공항 확장 공사 패키지 계약 체결 예정('23.10)
 - * 샤르자 민간항공청(SCAA)이 올해 말까지 샤르자 국제공항 확장 계획의 주요 공사 패키지 계약을 약 AED 25억(6억 8천만 달러)에 체결할 것으로 예상됨
 - * 당초 이 프로젝트는 약 AED 15억(4억 달러) 규모로 예상됐으나, Concourse B pier finger, 커넥터 링크 및 도착 터미널 건물 건설이 추가로 포함됨
 - * 커넥터 링크 패키지는 기존 터미널과 새 터미널을 연결하는 것 외에도 수하물 운반 및 검색 구역 건설, 기존 터미널 개보수, Concourse A 확장 및 에어사이드 인프라 공사를 포함하며, 이 공항의 프로젝트 관리 컨설턴트는 미국의 파슨스社임
- UAE, 내년 1분기 중 하타 케이블카 및 고급 호텔 계약 체결 예정('23.10)
 - * 두바이 수전력청(DEWA)과 프랑스전력공사(EDF)가 하타에 위치한 두바이 서밋 콤플렉스(DSC) 프로젝트의 케이블카 시스템과 고급 호텔에 대한 EPC 계약을 2024년 1분기까지 체결할 전망
 - * 이 EPC 계약에 대한 입찰 마감일은 2023년 10월 12일까지였으며, 이 프로젝트의 추정 예산은 3억 달러로, 2025년 4분기에 완공될 예정
 - * 두바이 서밋에는 두바이에서 가장 높은 산봉우리인 해발고도 1,300m의 움 알 네수르 정상까지 관광객을 수송하기 위한 5.4km 케이블카 건설이 포함된다고 DEWA가 이전에 발표한 바 있음
- UAE, ADNOC Sour Gas, CO2 회수 프로젝트 입찰 절차 취소('23.10)
 - * ADNOC Sour Gas가 최근 샤 사위 가스 플랜트의 이산화탄소 회수 프로젝트에 대한 입찰 절차를 종료함
 - * 이 프로젝트의 입찰서가 지난달 발행된 바 있으나, ADNOC Sour Gas는 철저한 평가를 거쳐 몇 달 후에 입찰서를 다시 발행할 전망
 - * 이 프로젝트는 아부다비에서 남서쪽으로 약 200km 떨어진 샤 사위 가스 플랜트 내 ADNOC의 가스 처리 플랜트에서 생산되는 CO2를 포집, 저장 및 활용하기 위한 지상 시설 건설을 포함하며, 연간 최대 240만 톤의 CO2를 포집하여 영구적으로 저장하는 것이 목표임
 - * ADNOC은 2030년 말까지 CCUS 용량을 연간 1,000만 톤으로 늘릴 계획
- UAE, 전략 하수 터널 프로젝트 건설링 입찰 EoI 요청서 재발행('23.10)
 - * 두바이시가 두바이 전략 하수도 터널 프로젝트에 대한 프로젝트 관리 건설링(PMC) 제공 계약의 EoI 요청 서류를 재발행했으며, EoI 및 PQ 서류 제출 기한은 10월 26일임
 - * 대심도 터널 포트폴리오로 알려진 이 계획을 통해 PPP 이니셔티브로 두바이 시티와 하타 전역의 하수시설이 개발될 예정
 - * 이 프로젝트는 와르산과 제벨알리의 하수처리장(STP)에 위치한 두 개의 터미널 펌프 스테이션까지 이어지는 두 세트의 대심도 터널 건설 및 하타 하수 및 우수 집수 시스템과 STP 건설을 포함하며, 두바이 집행위원회는 지난 6월 이 프로젝트를 승인하면서 약 AED 800억(220억 달러)의 투자가 필요하다고 밝힌 바 있음
- UAE, ADNOC, 유황 프로젝트 EoI 접수('23.10)
 - * ADNOC Gas가 10월 5일까지 기업들로부터 아부다비 루와이스에 위치한 유황 처리 터미널 1(SHT-1)의 용량 증설 프로젝트 입찰을 위해 EoI를 접수함
 - * 이 프로젝트는 2개의 선석을 포함해 SHT-1의 현재 유황 과립 처리 용량을 일 8,750톤에서 9,900톤으로 늘리는 것을 목표로 하며, 전체 가치는 약 4억 달러로 추정됨

- * ADNOC의 Hail & Ghasha 해상 사위 가스전이 2030년 가동되면 루와이스 단지에서 처리해야 할 상당량의 유황이 발생할 전망
- * SHT-1 확장 프로젝트의 EPC 입찰서는 11월 발행될 예정이며, 공기는 40개월이 될 전망
- UAE, SEWA, 함리야 IWP 입찰기한 11월 말로 연장('23.10)
 - * 샤르자 수전력청(SEWA)이 함리야 해수 역삼투압(SWRO) IWP 계획 개발 계약의 입찰 마감일을 10월 12일에서 11월 27일로 연장한 것으로 알려짐
 - * 지난 4월 SEWA와 함께 현장을 방문한 입찰 적격업체는 ▲Acciona(스페인) ▲Acwa Power(사우디) ▲Aljomaiah Electricity & Water(사우디)/Sogex(오만) ▲Engie(프랑스) ▲GS이니마(스페인/한국)/Almar(스페인) ▲마루베니(일본) 등임
 - * 제안된 함리야 IWP의 용량은 90 MIGD이며, 장기 물 구매 계약에 따라 이 플랜트에서 생산된 물은 SEWA에 공급될 예정이고, SEWA는 또한 이 프로젝트를 개발할 SPC에도 투자할 계획
- UAE, 아부다비, 1.5GW 카즈나 EoI 요청서 발행('23.10)
 - * 에미라츠 수전력회사(EWEC)가 아부다비의 네 번째 민자 태양광(PV) 발전 프로젝트(IPP) 개발 계약 입찰에 관심 있는 기업에게 적격심사서류(SOQ) 제출을 요청함
 - * SOQ 제출 기한은 11월 15일로 알려졌으며, 이전에 PV4라고 불렸던 이 카즈나 태양광 IPP 프로젝트의 계획 용량은 1,500MW임
 - * 이 프로젝트는 아부다비와 알아인 사이의 카즈나에 위치할 예정이며, 2027년까지 상업 운영에 도달할 전망
 - * EWEC은 2030년까지 총 태양광 발전 용량을 7.3GW로 늘릴 계획이며, 2036년까지 총 16GW의 태양광 발전 용량 추가 설치를 목표로 함
- UAE, 두바이 메트로 블루 라인 EoI 초청장 발행('23.10)
 - * 두바이 도로교통청(RTA)이 두바이 메트로 블루 라인 프로젝트 입찰에 대한 EoI 초청장을 발행
 - * 두바이 메트로 블루 라인은 기존의 레드 라인과 그린 라인을 연장하여 미르디프 시티 센터와 두바이 아카데믹 시티로 연결하는 프로젝트로, EoI 제출 기한은 11월 2일임
 - * 두바이 메트로는 2009년 개통한 이래 두바이의 교통 시스템 개선에 중요한 역할을 해왔으며, 이번 확장은 두바이 도시 마스터플랜 2040의 일환으로, 이동 시간 단축을 통한 주민 편의 향상을 목표로 하는 두바이의 '20분 도시 정책'에 부합
- UAE, 두바이, 220억 달러 하수 터널 프로젝트 자문사 선정('23.10)
 - * 두바이 당국이 최대 220억 달러의 투자가 필요할 것으로 예상되는 두바이 전략적 하수 터널 프로젝트를 위해 아부다비의 트라이브 인프라스트럭처 그룹을 재무 자문사로, 영국의 애서스트를 법률 자문사로 선정
 - * 두바이 당국은 최근 이 프로젝트의 프로젝트 관리 컨설팅 계약에 대한 EoI 요청서를 재발행한 바 있으며, 관심 있는 기업은 10월 26일까지 PQ 양식을 제출해야 함
 - * 대심도 터널 포트폴리오로 알려진 이 계획은 PPP 이니셔티브로 개발되며 두바이와 하타 전역에 걸친 하수도 인프라 자산 개발을 포함
 - * 두바이 당국은 앞서 디벨로퍼를 대상으로도 8월 11일까지 EoI 제출을 요청한 바 있음
- UAE, 아부다비, 2024년 프로젝트 웨이브 2단계 입찰 예정('23.10)
 - * 아부다비 국영석유회사(ADNOC)와 아부다비 국영에너지회사(Taqa)가 2024년 하반기에 알-누프 해수 처리 플랜트 및 집·배수 네트워크 프로젝트의 입찰 절차를 시작할 예정
 - * 이 프로젝트는 현재 아부다비의 모든 육상 유전에서 저류층 압력을 유지하는 데 사용되고 있는 대수층 물 주입 시스템을 대체할 '프로젝트 웨이브'의 두 번째 PPP 단계로, PQ를 통과한 디벨로퍼를 대상으로 2024년 중반에서 말 사이에 입찰서가 발행될 전망
 - * 이 시설도 1단계 미르파 해수 처리 플랜트와 같이 BOOT 방식으로 개발 및 유지보수될 예정
- UAE, 아부다비, 내년 1분기 중 IC 설계-건설 계약 체결 예정('23.10)

- * 아부다비 지방자치교통부(DMT)가 내년 초 람한 섬과 주베일 섬 인터체인지 공사 프로젝트의 설계, 공급, 설치, 시공, 시험 및 시운전 계약을 체결할 것으로 예상됨
- * 이 인터체인지는 주베일 섬을 관통하는 셰이크 칼리파 고속도로(E12)의 람한 섬 인근 지점에 위치할 예정이며, 람한 섬과 주베일 섬의 향후 개발과 람한 섬 접근 교량 건설을 고려해 계획됨
- * 이 프로젝트는 2026년 1분기까지 완공될 예정
- UAE, 후다이라얏 섬 호텔 건설 공사 낙찰자 선정('23.11)
 - * 모돈 프로퍼티가 아부다비의 Trojan General Contracting을 아부다비 알 후다이라얏 섬의 스포츠 호텔 건설 공사의 메인 컨트랙터로 선정
 - * 이 계약은 4성급 호텔 건설을 포함하며, 영국의 앳킨스사가 프로젝트 컨설턴트를, 캐나다의 엘리스던사가 프로젝트 관리 컨설턴트를 맡고 있고, 아부다비의 네덜란드 파운데이션사가 현재 기초 공사를 진행 중
 - * 지난 6월, 모돈 프로퍼티는 알 후다이라얏 섬의 마스터플랜에 대한 세부 사항을 발표한 바 있으며, 이 마스터플랜에는 벨로드롬, 인공 파도 시설인 서프 아부다비, 2백만 평방미터가 넘는 공원, 주거, 상업, 숙박 및 레저 시설 건설이 포함됨
- UAE, ADNOC, 유황 처리 프로젝트 사전 입찰서 발행('23.11)
 - * ADNOC Gas가 11월 1일 아부다비 루와이스 황 처리 터미널 1(SHT-1)의 용량 증설 프로젝트의 EPC 공사에 대한 사전 입찰서를 발행
 - * 11월 14일에 업체들의 현장 방문이 예정되어 있으며, 현장 방문 이후 EPC 본 입찰서가 발행될 것으로 예상됨
 - * 이 프로젝트는 2개의 선석을 포함해 SHT-1의 현재 유황 과립 처리용량을 일 8,750톤에서 9,900톤으로 늘리는 것을 목표로 하며, 전체 가치는 약 4억 달러로 추정됨
 - * 루와이스 산업단지 내 위치한 유황 처리 시설은 트럭, 파이프라인 및 선박을 통해 액체 유황을 공급받아 과립 유황을 생산하고 과립 및 액체 유황을 선박으로 수출하도록 설계된 SHT-1과 SHT-2로 구성되어 있으며, SHT-1 확장 프로젝트의 EPC 입찰서는 11월 발행될 예정
- UAE, ADNOC Gas, 다스 섬 LNG 트레인 업그레이드 계약 체결('23.11)
 - * ADNOC Gas가 파키스탄의 데스콘 E&C와 약 1억 5천만 달러 규모로 추정되는 아부다비 다스 아일랜드의 액화천연가스(LNG) 트레인 개보수 계약을 체결
 - * ADNOC Gas는 다스 아일랜드 터미널에서 연간 약 600만 톤의 LNG 액화 및 수출 용량을 보유 중이며, 동사는 이번 프로젝트를 통해 총 생산 능력이 290만 t/y인 1, 2호기 트레인을 보수하여 그 수명을 2040년까지 연장할 계획
 - * 주로 유틸리티 및 장비 수리를 포함하는 1, 2번 트레인의 복구 작업은 2025년 계획된 쉼다운 기간 중 수행될 예정
- UAE, 두바이 메트로 입찰을 위해 컨소시엄 구성 중('23.11)
 - * 기업들이 두바이 메트로 블루 라인의 설계 및 시공 계약에 입찰하기 위해 컨소시엄을 구성 중
 - * 각 팀에는 철도 차량 공급업체가 포함되어 있으며, ▲지멘스(독일)/삼성물산/L&T(인도)/웨이드 아담스(UAE) ▲알스톰(프랑스)/FCC(스페인)/CSCEC(중국) ▲CRCC(중국)/CCECC(중국) 등 세 팀이 프로젝트 입찰을 준비 중
 - * 이 프로젝트는 두바이에서 예정된 가장 큰 인프라 계획 중 하나로, 두바이 도로교통청(RTA)은 지난 달 이 노선의 설계 및 건설에 대한 EoI 요청서를 발행하였으며, 외국 시공사의 경우 현지 파트너와 J/V 형태로 참여가 요구됨
 - * 기존 레드 라인과 그린 라인을 연결하게 될 블루 라인의 총 연장은 30km이며, 이 중 15.5km는 지하에, 14.5km는 지상에 건설될 예정
- UAE, 두바이, 메트로 블루 라인 건설에 49억 달러 소요 전망('23.11)
 - * 두바이가 총 AED 180억(49억 달러)을 들여 신규 지하철 노선인 블루 라인을 건설할 예정이라고 UAE 부통령 겸 총리이자 두바이 통치자인 셰이크 모하메드 빈 라시드 알 막툼이 11월 23일 발표

- * 두바이 메트로 블루 라인의 연장은 약 30km로, 노선의 절반은 최대 깊이가 70m에 이르는 지하 구간으로 연결될 예정이며, 두바이 크릭, 두바이 페스티벌 시티, 인터내셔널 시티, 알 라시디아, 알 와르카, 미르디프, 두바이 실리콘 오아시스, 아카데미 시티 등 인구 100만 명이 넘는 지역에서 운행되며 하루 32만 명의 승객을 수송할 전망
- UAE, Wasl, 2017년 이후 두바이 최대 규모의 건축공사계약 체결('23.11)
 - * 두바이의 디벨로퍼 Wasl이 베이징에 본사를 둔 China State Construction Engineering Corporation(CSCEC)와 AED 44억(12억 달러) 규모의 'The Island' 프로젝트 건설 계약을 체결했다고 MEED가 11월 27일 보도
 - * MEED에 따르면 이 계약은 2017년 Alec이 13억 6,000만 달러 규모의 'One Zabeel' 건설 계약을 체결한 이후 두바이에서 체결된 최대 규모의 건설 계약임
 - * 주메이라 비치 호텔과 마르사 알-아랍 옆에 위치한 10.5헥타르 규모의 섬에 건설될 이 프로젝트에는 MGM, 벨라지오, 아리아 등의 호텔 건설이 포함되며, 1,400개의 호텔 객실, 아파트, 소매시설, 식음료 매장, 엔터테인먼트 시설이 들어설 전망
- UAE, ADNOC, 주요 육상 유전 프로젝트 입찰 개시('23.11)
 - * 아부다비 국영석유회사(ADNOC)가 UAE의 주요 석유 자산인 남동부 육상 유전의 확장에 필수적인 'on-plot' 지상 시설과 관련하여 최소 두 개 대규모 패키지의 EPC 계약 입찰서를 발행
 - * 이 터키 입찰 절차는 2027년까지 아부다비의 원유 생산량을 일 500만 배럴로 늘리는 것을 목표로 하는 ADNOC의 P5 생산 증대 계획 중 핵심 구성 요소로, 남동부 유전 확장을 통해 2027년까지 일 13만2천 배럴의 원유를 추가로 생산하여 이곳에서 총 76만2천 b/d의 원유가 생산될 수 있을 전망
 - * 패키지 1은 Asab 및 Sahil 육상 유전에 대한 확장 공사를, 패키지 2는 Qusahwira 유전의 EPC 공사를 포함하며, 다양한 국내외 기업들의 참여가 예상되나 기술 제안서 제출 이후 잠재적 입찰자들의 윤곽이 드러날 전망
- UAE, 아크와 파워, 2,400MW Hassyan 발전소 상업운전 개시('23.11)
 - * 사우디의 유틸리티 프로젝트 디벨로퍼 아크와 파워가 두바이 수전력청(DEWA)으로부터 2,400MW Hassyan 에너지 프로젝트의 발전소 상업운전 인증서를 수령했다고 발표
 - * 이로써 마지막 600MW 발전 유닛이 앞서 상업 가동에 들어간 세 개의 600MW 발전 유닛에 합류하게 되었다고 TradeArabia가 Acwa Power의 자료를 인용해 보도
 - * Acwa Power는 Hassyan 에너지 프로젝트 1단계의 지분 26.95%를 보유하고 있으며, Hassyan 콤플렉스에는 역삼투압(RO) 기술을 사용해 180 MIGD의 물을 생산할 수 있는 민자 담수화 프로젝트(IWP)도 포함됨
- UAE, 12월 24일까지 두바이 메트로 블루 라인 PQ 서류 접수('23.12)
 - * 두바이 도로교통청(RTA)이 두바이 메트로 블루 라인 설계 및 건설 계약 입찰에 EoI를 제출한 기업들에게 12월 24일까지 PQ 서류를 제출하도록 요청
 - * 이 프로젝트의 입찰을 위해 구성된 컨소시엄은 ▲지멘스(독일)/삼성물산/L&T(인도)/웨이드 아담스(UAE) ▲알스톰(프랑스)/FCC(스페인)/CSCEC(중국) ▲CRCC(중국)/CCECC(중국) 등이며, 낙찰자가 모든 토목 공사, 전기 기계 공사, 철도 차량 및 철도 시스템을 책임지고, 프로젝트 완료 후 초기 3년간 유지보수 및 운영을 지원하게 될 예정
 - * 기존 레드 라인과 그린 라인을 연결하게 될 블루 라인의 총 연장은 30km이며, 지하 구간 15.5km, 지상 구간 14.5km로 구성
- UAE, 셰이크 모하메드, 두바이 CSP 발전소 준공식 개최('23.12)
 - * UAE 부통령 겸 총리이자 두바이 통치자인 셰이크 모하메드 빈 라시드 알 막툼이 두바이 모하메드 빈 라시드 알 막툼(MBR) 솔라 파크 4단계의 운영 개시를 선언
 - * MBR 솔라 파크 4단계에는 AED 157억8,000만(43억4,000만 달러)이 투자되었으며, 4단계는 하이브리드 기술을 사용해 파라볼릭 분지 단지에서 600MW, CSP 타워에서 100MW, 태양광 발전(PV) 패널에서 250MW 등 총 950MW를 생산

페 루



- * 이 프로젝트의 4단계가 완료됨에 따라 지금까지 MBR 솔라 파크의 총 용량은 2,863MW가 되었음
- * Dewa는 2030년까지 MBR 솔라 파크의 총 발전 용량이 5,000MW에 이르도록 개발할 계획이며, 최근 Masdar와 1,800MW 용량의 솔라 파크 6단계 개발 계약을 체결하였음

일반동향

- 정부, 리마 일부 지역 비상사태 선포

* 최근 수도 리마 북부 지역의 강력 범죄 증가에 따라, 지난 18일 Dina Boluarte 대통령은 San Juan de Lurigancho(이하 SJL), San Martin de Porres, Sullana(Piura 인근)의 3개 지역에 비상사태를 선포. 이는 수도 리마 SJL 지역의 클럽에서 2건의 수류탄 폭발 사건이 발생하여 총 20여 명이 부상당하는 대형 사건이 발생한 것에 따른 것으로, 동 구역은 수도 리마내 치안 환경이 가장 열악하여 청부살인, 총기 강도 등 강력 범죄의 피해가 많이 발생하는 지역임. 한편, Alberto Otarola 총리는 언론 인터뷰에서 이번 비상사태 선포가 국민의 안전을 지키기 위한 조치로, 치안 위협 요소에 대해 강력하게 대응할 계획이라고 강조. 참고로, 동 비상사태 하에서는 모임 또는 집회가 금지되며, 경찰이나 군인이 별도의 영장 없이 가택 수색이 가능하게 됨. 즉, 헌법에 명시된 기본권의 제한(주거의 불가침, 통행의 자유, 집회의 자유, 개인의 자유 및 안전에 대한 권리) 및 치안 확립, 대응 등을 위한 군병력 투입이 동시에 진행될 예정

- 리마시장, 시정운영 부정평가 56% 기록

* 페루의 여론 조사기관인 DATUM이 발표한 최근 자료에 따르면, 수도 리마의 Rafael Aliaga 시장의 취임 8개월째인 현재까지도 리마 시민들의 시정운영 반대 여론은 줄어들지 않고 있는 것으로 나타남. 즉, 현재 Aliaga 시장은 37%의 지지율을 받고 있는 것으로 나타났으나, 시정 운영에 대한 반대 의견은 56%를 기록하고 있는 것으로 조사됨. 아울러, 시정 운영에 대한 부정적 의견이 가장 높은 지역은 리마 북부 지역으로 부정적 의견은 최고 66%에 달하며, 리마 동부 지역이 60%로 그 뒤를 이었음. 한편, 지지율은 리마 중앙 지역은 34%에서 41%로 7% 가량 상승하였으며, 리마 남부 지역은 38%에서 51%로 상대적으로 크게 상승한 것으로 전해짐

- 리마시, 비상사태에 따른 외국인 투자 감소 우려

* Boluarte 대통령은 현재 리마시 일부 지역에 내려진 비상사태 선포는 강력 조직범죄에 맞서 우리 국민을 지키기 위한 수단이라고 강조. 그러나, 페루중앙은행(BCRP) 이사회의 Diego Macera 위원은 정부에서 선포한 리마시에 대한 비상사태 조치는 시민 안전의 득과 실을 떠나 매우 우려스러운 조치라고 비판하였음. 아울러, Macera 위원은 현재까지는 수도인 리마시의 3개 지역에 대해서만 비상사태가 선포된 상태이나, 일각에서는 벌써 비상사태를 리마시 전체로 확대해야 한다는 목소리가 커지고 있는 상황이라고 밝힘. 참고로, 관공업계와 각국의 대사관에서도 현 상황에 대해 깊은 우려를 밝히고 있으며 동 비상사태가 장기화 될 경우, 외국인 투자가 국내 치안 및 정치적 혼란을 이유로 감소될 것이라고 경고

- IPSOS PERU, 정치 권력 설문 발표

* 설문 조사 기관인 IPSOS PERU의 조사 결과에 따르면, 응답자 중 85%가 Dina Boluarte 대통령과 Alberto Otarola 총리가 페루에서 가장 많은 권력을 소유한 것으로 나타남. 이어서, 응답자 중 52%가 국민권력당 Keiko Fujimori 대표라고 답하였으며, Patricia Benavides 검찰총장(44%), 진보를 위한 연대당 Cesar Acuna 대표(40%)가 그 뒤를 이었음. 또한, 중앙은행총재 Julio Velarde(37%), InterCorp 그룹의 Carlos Rodriguez 회장(28%) 및 Rafael Aliaga 리마 시장(18%)이라고 응답한 것으로 전해짐

- Toledo 전 대통령, 뇌물수수 혐의 부인

* Alejandro Toledo 전 대통령이 검찰에서 재기하고 있는, 재임 기간 중의 '남미횡단고속도로 제2, 3구간' 사업에 대한 불법 수수 혜택을 도우면서 뇌물을 수수하였다는 혐의를 전면 부인하였음. 아울러, 재판부의 이번 사건 피고인으로써 뇌물수수 혐의를 인정하고 형사, 민사상의 법적 책임을 다하겠는가라는 질문에 대하여, Toledo는 전직 대통령으로써 청백하게 임무를 완수하였으며 검찰에서 재기한 뇌물수수 혐의는 인정할 수 없다고 주장. 참고로, Toledo 전 대통령은 재임 기간(2001-2006) 기간 중, 브라질 건설사

Odebrecht 사로부터 불법 수주에 대한 댓가로 2,500만 볼의 뇌물을 받은 혐의로 현재 재판이 진행중임

- MINCETUR, 8월 대외 수출 전년 대비 6.9% 감소 발표

* 대외무역관광부(MINCETUR)의 발표 자료에 따르면, 지난 8월의 대외 수출액은 51.89억 볼을 기록하며 지난해 동기 대비 6.9%가 감소된 것으로 나타남. 또한, 1~8월 누적 수출량은 411.64억볼을 기록하며, 지난해 같은 기간과 대비하여 1.1%가 감소된 것으로 조사됨. 이에 대하여, 수출협회(ADEX) 산하의 글로벌 경제연구소 Gabriela Arrieta 소장은 동 8월의 수출 감소 현상은 수산업, 석유가스 및 농산물의 수출이 크게 줄어들면서 전체 수출량이 전년 대비 감소되었기 때문이라고 전하였음

- Comision Economia, 국민연금(AFP) 인출 법안 상정 준비

* 국회 경제위원회(Comision Economia)의 Cesar Revilla 위원장은 경제 활성화를 위해 국회에서 현재 논의 중인 국민연금(AFP) 제7차 인출 건에 대하여, 12개월 이상의 실업 상태인 국민을 대상으로 UIT(조세 기준 금액)* 1 또는 2까지 인출 할 수 있도록 하는 법안 상정으로 가닥을 잡고 있다고 밝힘. 아울러, Revilla 위원장은 코로나 팬데믹 이후 국가 경제가 장기간 침체되어 있는 만큼, 경제적으로 큰 어려움에 처해 있는 국민을 돕기 위함이 이번 제7차 국민연금 인출 법안 상정의 목표라고 강조

* UIT(La Unidad Impositiva Tributaria)

: 세금, 벌금 및 기타 부과 금액 상정시 사용되는 기준 조세 단위.

1 UIT 2023년 기준 : 4,950 솔

- 외교부, Boluarte 대통령 미국 순방 계획 발표

* 외교부는 현재 Dina Boluarte 대통령과 미국의 Joe Biden 대통령의 정상 회담 일정을 조율중에 있다고 밝힘. 한편, 주미 페루 대사관의 Gustavo Cuadro 대사는 Boluarte 대통령과 Biden 대통령의 이번 양자 회담이 성사될 경우, 양국의 공통 관심사에 대하여 심도 있는 논의는 물론, 기업인들과의 면담을 실시하는 등 민간투자 유치에 총력을 다할 계획이라고 강조. 참고로, 국회에 요청한 동 대통령 해외 순방 일정이 승인 날 경우, Boluarte 대통령은 취임 후 네 번째의 해외 순방길에 오르게 됨

- Boluarte 대통령 국정운영 평가 라틴아메리카 최하위 기록

* 라틴아메리카의 저명한 설문기관인 CID Gallup이 최근 실시한 조사에 따르면, Dina Boluarte 대통령과 Guillermo Lasso 에콰도르 대통령이 라틴아메리카 13개국의 대통령 중 국정운영 평가 부분에서 가장 낮은 점수를 받은 것으로 나타남. 참고로, 양국 대통령이 국정운영을 잘하고 있다고 답한 응답자는 전체 응답자 중 13%에 불과하였음. 이에 반하여, 엘살바도르의 Nayib Bukele 대통령은 88%, 멕시코의 Andres Obrador 대통령이 76%의 높은 점수를 각각 기록하며 조사국들 중 국정운영을 가장 잘하고 있는 것으로 평가됨

- 국회, 내무부 장관 불신임안 가결

* 국회는 내무부의 Romero Vicente 장관에 대하여 조직 관리 미숙과 지속적인 치안 부재를 이유로 불신임안 투표를 시행하였음. 아울러, 동 투표에서 찬성 75표, 반대 28표, 기권 14표의 결과가 나와 불신임안은 가결됨. 참고로, 헌법에 의거 국회에서 탄핵된 Vicente 장관은 즉시 사직서를 제출해야 하며, Boluarte 대통령은 탄핵이 가결된 장관의 사직서를 72시간 내에 수리 처리해야 함

- MINCETUR, 인도 및 홍콩 등과 자유무역협정(FTA) 체결 희망

* 대외무역관광부(MINCETUR)의 Juan Carlos Mathews 장관은 오는 2024년 인도, 홍콩 및 태국과 자유무역협정(FTA)을 체결하길 희망한다고 밝힘. 아울러, Mathews 장관은 지난달 미국에서 열린 아시아 태평양경제협력기구(APEC)의 장관급 회의에서 앞서 언급한 국가들과 자유무역협정 체결에 대한 실질적 대화가 이루어졌다고 강조. 참고로, 현재 페루는 APEC 회원국인 21개 국가 중 14개 국가와 동 협정에 대한 체결을 맺고, 각 국가들과 실리적인 이익을 창출해 나가고 있음

- 경제 불황으로 노동시장 크게 악화

* 국가고용조사(EPEN)가 발표한 자료에 따르면, 경제 불황으로 인하여 페루 노동시장이 크게 악화중인 것으로 나타남. 참고로, 지난해 1~9월 기간동안 125,000명의 근로자가 일자리를 잃은 것으로 집계되었으며, 취약 계층인 근로자 층이 코로나 팬데믹으로 인한 피해를 가장 많이 본 것으로 조사됨. 특히, 주목할

만한 점은 실질 임금이 코로나 팬데믹 이전 수준으로 회복되지 않은 상황에서 고용 감소가 발생하고 있다는 것임. 이에 “이러한 문제를 극복하기 위해서는 민간 투자를 활성화하고 경쟁력 있는 규제 체계를 확립하여 노동시장이 더 이상 악화되는 것을 막는 것이 중요”하다고 EPEN은 강조하였음

- 국회, 2024년도 공공 예산안 가결

* 국회가 행정부에서 제출한 2024년도 공공 예산안을 찬성 89표, 반대 25표, 기권 8표로 가결하였음. 참고로, 국회는 행정부가 제출한 2024년도 예산 240.80억 솔을 삭감 없이 통과시켰으나, 중앙정부 예산은 3.21억 솔을 삭감하며 총 153.31억 솔을 배정. 한편, 주정부 예산은 3.07억 솔이 증액되면서 총 52.74억 솔을 확보하게 되었으며, 지방정부는 1,300만 솔이 증액된 34.74억 솔이 배정되었음. 특히, 이번에 승인된 2024년도 예산 중 교육 부문에 4.3억 솔이 증액되면서 가장 많은 46.54억 솔이 배정되었으며, 그 다음으로 보건 29.49억 솔, 기획관리 및 예비비 28.89억 솔, 교통 22.17억 솔과 치안 16.23억 솔이 각각 배정됨

- Boluarte 대통령 취임 후 1년간의 국정운영 평가

* Dina Boluarte 대통령 취임 후 심각한 경제 침체가 이어지고 있는 가운데 지난 1년간의 국정운영 결과가 평가되었음. 결과적으로, Boluarte 대통령에게 지난 1년은 매우 험난한 한해였음. 지난 해 갑작스러운 전직 대통령의 탄핵 발생으로 대통령 자리에 올랐으나, 반대 세력들의 격렬한 국회 해산 및 대통령직 사퇴 요구 등 정치적, 사회적으로 매우 혼란한 시기를 경험하였으며, 극심한 엘니뇨로 인한 이상 기온과 홍수 피해가 경기 침체와 경제 악화로 이어지면서 국정운영 상황은 더욱 나빠졌음. 특히, 페루 경제는 코로나 팬데믹 등으로 과거 25년 만에 최악의 침체를 보였으며, 현재 조금씩 회복 단계를 밟아가고 있음. 한편, 전문가들은 이러한 경제 침체를 벗어나기 위해서는 민간자본의 유치와 활발한 인프라 프로젝트의 실시, 그리고 국제사회와의 공조가 매우 절실하며 확실한 경제지표를 설정하고 이를 실천해 나가는 것이 매우 중요하다고 강조

- MEF, 소비자 물가 지수 감소 발표

* 재정경제부(MEF)의 Alex Contreras 장관은 리마시의 연간 누적 인플레이션이 3.1%를 기록할 것으로 전망한다고 전하면서 이는 중앙은행(BCR)이 전망한 목표치에 근접한 수치라고 밝힘. 아울러, Contreras 장관은 “소비자 물가 지수가 눈에 띄게 감소하였다”고 밝히는 한편, 12월 인플레이션은 3.1%에서 3.05% 내외인 약 3%를 전망한다고 덧붙였다. 이어 연말까지 최대한 소비자 물가 지수를 낮추는데 최선을 다할 것이라고 강조. 한편, 통계청(INEI)은 지난 11월 수도권 소비자 물가 지수는 0.16% 하락하였으며, 2022. 12월부터 2023. 11월까지의 누적 지수는 3.64%를 기록했다고 전하였음

- MEF, 2024년 1분기 경제 회복 전망

* 재정경제부(MEF)의 Alex Contreras 장관은 페루 경제가 2023년 발생한 엘 니뇨와 사회적 불안, 정치적 혼란을 이겨내고 2024년 1분기에는 기나긴 경기 침체에서 벗어날 수 있을 것이라고 전망. 특히, Contreras 장관은 “2023년은 도전의 한해였다고 회상하면서 2024년은 경제 재활성화를 위해 전진하는 벅찬 한해”가 될 것이라고 밝힘. 한편, 재정경제부가 자연재해와 사회적 갈등까지 통제 관리할 수는 없다고 밝히면서, 내년에는 이 모든 어려움을 극복하고, 2%의 경제 성장을 달성할 수 있도록 우리 모두가 힘을 합쳐 전진해야 한다고 강조

인프라동향

- MTC, 영국정부와 ‘철도시스템개발’ 양해각서 체결

* 교통통신부(MTC)의 Raul Perez Reyes 장관이 영국정부와 국가 철도 시스템 개발을 촉진하기 위한 양해각서를 체결했다고 밝힘. 아울러, Reyes 장관은 정부가 추진하고자 하는 ‘2050 철도개발 마스터플랜’은 주페루 영국대사관과의 양해각서 체결을 통해 현실화 될 수 있을 것이라고 영국 정부에 대한 감사에 말을 전하는 한편, 철도 인프라의 개발 촉진에 국가 인프라 발전과 경제 성장에 직접적인 기여를 할 것이라고 강조. 한편, 이번 협정을 계기로 양국 전문가들의 지식, 경험, 기술을 공유하여 페루 철도 시스템 발전을 촉진하는 양국의 실무 그룹이 구성될 예정이라고 장관은 덧붙였다

- INEI, 건설업 -8.8 마이너스 성장 기록 발표

* 통계청(INEI)이 발표한 자료에 따르면, 지난 1~7월 간 페루의 건설업은 -8.8% 성장한 것으로 나타남. 아울러, 페루건설협회(CAPECO)는 지난 8월에도 건설업이 -7.9% 성장을 기록하면서, 1월부터 8월까지 연속 8개월간 마이너스 성장을 기록중이라고 전하였음. 이와 관련하여, Guido Valdivia 건설협회 대표는 지난 8개월간 국내 시멘트 소비가 10.1% 감소 및 공공사업 진행률이 2.2%에 그치면서 이런 결과를 가져왔다고 강조. 참고로, Valdivia 대표는 “우리 협회가 지난 1월, 올해 건설업 성장률을 3.3%로 전망한 바 있으나, 중앙은행 경제연구소는 현재 성장률이 -3.7%가 될 것으로 전망하고 있다”라고 덧붙였다

- MTC, Tingo Maria 신공항 건설 계획

* 교통통신부(MTC)의 Raul Perez Reyes 장관은 오는 2025년 하반기 정글지역의 주요 도시 중 하나인 Tingo Maria 시에 신공항 건설을 착수할 계획이라고 밝힘. 아울러, Reyes 장관은 2.5억 솔(7천만 불)이 투자될 예정인 동 신공항 건설 사업의 2025년 건설 착수를 위하여, 2024년 1분기 완료를 목표로 하는 실시 설계가 현재 진행 중이라고 덧붙였다. 또한, 계획한 대로 실시 설계가 완성되면 2025년 1~2분기 중에 입찰을 실시하여 우선사업자를 선정 후, 동년 하반기에는 건설을 시작할 것이라고 강조

- MINSA, 의료 인프라 및 의료 장비 현대화 구축 계획

* 보건부(MINSA)의 Cesar Vaquez 장관은 정부의 주요 정책 중 하나로 국민에게 양질의 의료서비스 혜택을 제공하는 것이 매우 중요하다고 강조. 아울러, Vasquez 장관은 의료서비스 개선이라는 최고의 목표 달성을 위해 보건부가 ‘Plan 1000’ 정책을 통하여 1,000개 이상의 의료기관에 의료 인프라 및 장비 현대화 구축 목표를 실천해 나갈 것이라고 밝힘. 또한, 신속한 사업의 실천을 위해 지방의회연합(ANGR), 지방자치단체연합(AMPE) 및 농촌지역 단체들과 네트워크를 구성하여 협력해 나갈 것이라고 전하였음

- MTC, Jorge Chavez 국제공항 확장공사의 공정률 60% 달성

* 교통통신부(MTC)의 Raul Reyes 장관은 리마 Jorge Chavez 국제공항 확장공사의 여객 터미널 공사가 현재 60% 이상의 공정률을 보이고 있으며, 올해 말까지 70% 이상의 공정률을 기록할 것이라고 밝힘. 한편, Reyes 장관은 Jorge Chavez 국제공항 확장공사가 완공되면 현대적인 공항 시설을 통해 국내외 여행객들에게 편리한 서비스가 제공될 것이라고 강조. 아울러, 이를 통해 더욱 많은 해외 관광객을 유치할 수 있게 되어 국가 경제 발전에 기여하게 될 것이라고 전하였음

- CAPECO, 건설 부문 마이너스 성장 발표

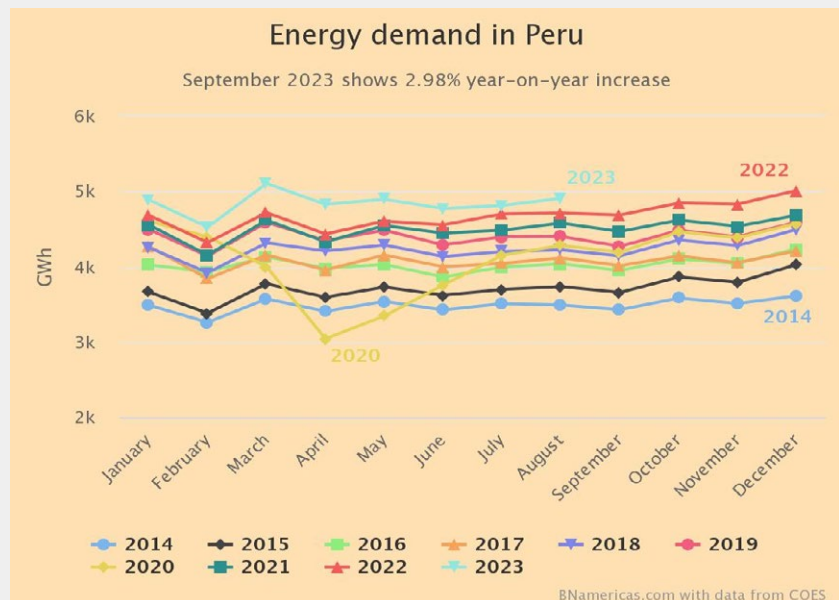
* 페루건설협회(CAPECO)는 발표 자료를 통하여 페루 건설시장이 지난 1, 2분기 각각 11.5%, 6.7%의 마이너스 성장을 기록하였으며, 3분기 또한 성장 추세에 변동이 없다고 전하면서 페루 경제의 핵심 부문 중 하나인 건설 부문이 마이너스 성장을 벗어나지 못하고 있다고 강조. 아울러, 7월과 8월 각각 8.8%, 9.6% 마이너스 성장 및 특히, 9월에는 10.4%의 높은 마이너스 성장을 기록하는 등 9개월 연속 마이너스 성장세가 지속되어 건설 경기가 크게 위축되고 있다고 밝힘. 참고로, 9월의 시멘트 소비율은 12.1%가 감소하며 13개월 연속 감소세를 기록중에 있으며, 공공사업의 진행률 역시 6.5% 감소했다고 전하였음

- 에너지광업부, 비료 프로젝트 작업팀 설립 모색

* 페루 에너지광업부는 북부 지역의 비료 프로젝트 개발을 위한 기술 작업팀을 설립하는 결의안을 발표. 180일 동안의 업무를 수행하게 되는 이 기술팀은 Piura 지역의 Sechura에 국익을 위한 인광석 공장 건설을 위해, 법률 31808의 이행 안내에 대한 조치와 방안 등을 제시할 예정임. 한편, 동 팀에는 에너지광업부의 차관보 및 광업 부서의 대표들이 참여하게 됨. 정부 당국은 질소 비료의 높은 국제 가격과 현재 Bayóvar 광구에서 채굴된 원시 인광석을 해외로 수출하고 있기 때문에 Sechura의 Bayóvar 광산의 높은 개발 가능성을 강조. 참고로, 페루에서 사용되는 비료의 약 85%를 수입이 차지하고 있으며, 이에 의회 그룹인 ‘Bloque Magisterial de Concertación Nacional’는 석유화학 산업의 발전을 지원하기 위한 새로운 법안을 의회에 제출한 바 있음. 동 법안은 관련 플랜트의 구현 및 운영을 용이하게 하기 위한 특별 조치를 제안하고 있으며, 이 입법 그룹은 최근 Arequipa 남부 지역에 공장을 건설하는 것이 공공의 필요성과 국가적 이익에 부합한다고 선언하는 법안을 제출하였음

- 4억 5천만 볼 규모의 수력발전소 프로젝트 지연 동향

* 페루 에너지광업부는 4억 4,800만 볼 규모의 San Gabán III 수력발전소 프로젝트에 대한 Hydro Global Perú(HGP) 사의 새로운 불가항력 요청을 받아들였음. HGP는 기 코로나19와 인허가 지연, 사회적 이슈 등으로 인하여, 2022년 8월에 불가항력적 공기연장을 실시하였고, 지난 3월에는 발전 용량을 206MW에서 209MW로 변경하며 2024년 4월로 상업 운영 기한 연장을 부여받은 바 있음. 아울러, 페루 정부는 지난 2016년 발전 양허 계약을 체결하였으며, 당초 상업 운영 기한은 2022년 2월이었음. 최근 요청서를 통하여 동 회사는 사회적 갈등과 잠재적인 중요 구성 요소에 대한 추가 작업의 필요성을 주장. 한편, 에너지광업투자감독청(Osinergmin)의 정보에 따르면, HGP는 2027년 1월로 새로운 상업 운영 기한을 최근 요구한 것으로 드러났음. 참고로, San Gabán III 발전소는 Puno 지역의 Carabaya 주에 건설 중으로, 운영 중인 110MW급 San Gabán II 수력발전소의 강 하류에 위치하게 될 예정이며, 건설 진행률은 66%에 달하고 있음. 아울러, 불가항력적 사유로 인해 지연중인 다른 수력 발전 프로젝트로는 Cativen I-II(30MW), Curibamba(195MW), Tulumayo IV(56.2MW), Tulumayo V(83.2MW), Llaylla(2MW), Santa Teresa 확장(40.4MW), Santa Teresa II(280MW), Lluclla(280MW), Chancay 2(16.6MW) 및 Chancay 3(13.5MW)와 태양광 발전소인 Continua Chachani(100MW) 및 Continua Misti(300MW)가 있음



- MTC, 리마 메트로 2호선 2028년 완공 전망

* 교통통신부(MTC)의 Raul Reyes 장관은 리마 메트로 2호선 사업이 문제점이 많이 발생하면서 당초 계획보다 공사가 크게 지연되고 있다고 밝힘. 특히, Reyes 장관은 메트로 공사를 계획대로 시행하기 위해서는 사업부지에 위치한 시설물 등을 옮겨야 하는데 관련 기관과의 업무 협조 지연으로 적게는 몇 주, 많게는 몇 달씩 동 이전 문제에 많은 시간이 소비되고 있다고 지적하였음. 그러나, 그는 이제 힘든 시기가 많이 지나갔다고 전하면서, 힘들게 지나온 지난 4년여 시간을 거울삼아 향후 동 사업이 계획대로 진행된다면 오는 2028년에는 완공될 수 있을 것으로 전망된다고 강조

- 300MW 태양광발전소 프로젝트에 대한 점유권 부여

* 페루의 에너지광업부는 Moquegua 지역에 위치하는 Engie Energía Perú 사의 300MW급 Hanaqpampa 태양광발전소에 대한 영구 점유권을 발부. 지난 5월에 Engie는 계획된 발전단지 배치의 구성 요소에 대한 최종 양허를 확보하였고, 3월에는 발전소에 대한 최종 양허를 획득한 바 있음. 한편, 에너지광업부는 Quercus-La Niña(500kW) 및 Ciclón-Chiclayo Oeste(220kW, 74.5km) 송전 프로젝트에 대하여 각각 Empresa de Generación Eléctrica Quercus와 Transmisión Ciclón 사에 임시 양허권을 부여. 이에 따라, Quercus와 Ciclón은 24개월의 기간 동안 타당성 조사를 수행하게 될 예정임

- Lima시, 메트로 3호선 G2G 형태로 진행 강조

* Lima시의 Rafael Lopez Aliaga 시장은 재정경제부(MEF)가 정부 대 정부(G2G)형태로 실시 예정인 Lima 메트로 3, 4호선 건설사업의 첫 번째 단계가 조만간 발표될 것이라고 밝힘. 아울러, Aliaga 시장은 Lima시가 재정경제부와 메트로 사업의 실행과 관련해서 긴밀하게 협조하고 있으며, G2G 형태로 실시 되는 만큼 빠른 사업 실행이 가능할 것이라고 전하였음. 또한, 정부가 추진하는 인프라 프로젝트의 빠른 실현과 발전을 위한 메커니즘으로 G2G 사업 형태가 매우 적절한 시스템이라고 강조

- Santa Rosa 고속도로 사업비 4.8억불 예상

* Callao와 Lima시를 연결하는 Santa Rosa 고속도로 사업이 인플레이션의 증가로 인하여, 최초 계획된 예산 금액보다 8.13억 솔이 초과된 17억 솔이 들 것으로 예상. 한편, 프랑스 정부와 G2G 사업형태로 진행되는 동 고속도로 사업의 PMO, Ismael Hidalgo 프로젝트 책임자는 오는 2024년 9월 최종 사업자를 선정 후, 2028년 6월 완공을 목표로 하고 있다고 전하였음. 참고로, 현재까지 다양한 국적의 9개 컨소시엄이 동 사업의 참여에 관심을 보이고 있는 것으로 알려짐

- 페루공항공사, 지방공항 현대화사업에 4.5억불 투자 계획

* 페루공항공사(Aeropuerto del Peru)의 Evans Avendano 대표는 2024년 공항공사에서 관리하는 12개 지방 공항에 대한 확장 및 복원 사업에 4.5억불이 투자될 계획이라고 밝힘. 아울러, Avendano 사장은 현재 12개 공항 인프라 시설에 대한 현대화 사업이 현재 진행중에 있다고 전하면서 특히, 활주와 터미널 확장 및 복원 사업이 집중적으로 이루어지고 있다고 강조. 또한, Piura 신공항 활주로 재건사업에는 4,500만 불이 투자될 예정이며, 2024년에는 Iquitos, Pisco 및 Pucallpa 공항 활주로 복구 사업에 2.5억불이 투자될 계획이라고 덧붙였다

- 245MW급 Yuramayo 태양광발전소 환경영향평가(EIS) 승인

* 페루 에너지광업부는 Arequipa 주의 245MW급 Yuramayo 태양광발전소 프로젝트에 대한 환경영향평가(EIS)를 승인. 동 발전소(Empresa de Generación Eléctrica Yuramayo)는 지난 2월, 기 계획된 발전소의 54km, 220kV 송전선로 구축 및 ISA-REP의 Yarabamba 변전소와의 연결 송전선로 건설을 포함하는 작업에 대한 환경영향평가 검토를 신청한 바 있음. 아울러, 6,600만 불 규모의 이 프로젝트는 12개월의 기간 동안 120MW와 125MW 구축의 두 단계로 나누어서 진행될 예정임. 한편, 정부는 에라도르 인근 지역인 Piura Nueva-Frontera의 500kV 송전선 프로젝트에 민간 부문의 참여가 필요함을 선언하는 최고 법령을 발표. 참고로, 지난 7월 Celeo Redes 사는 이웃 국가망과의 연결 계획의 일부인 270km 송전 노선에 대한 30년간의 양허 계약을 체결한 바 있음. 동 법령은 Celeo의 자회사인 Puerto Maldonado Transmisora de Energía가 국경 50km 이내의 물품과 개발권리를 얻을 수 있는 권한을 부여함. 한편, Electronoroeste 사는 Tumbes 및 Piura 지역의 Zorritos~ Tumbes II Terna(23.6km) 및 Piura Oeste~Grau(7.43km) 60kV 송전 프로젝트에 대한 최종 양허권을 에너지광업부로부터 각각 확보

- 교통 인프라 투자, 2023년에 6억 불 돌파 예상

* Scotiabank가 발표한 보고서에 따르면 올해 페루의 교통 인프라 투자액은 6억 2천만 불을 넘어설 전망이다. 4분기에 약 1억 불이 투자될 것으로 예상됨. 특히, 올해 및 내년의 동 부문 성장의 주요 원동력은 리마 지하철 2호선으로, 1월부터 9월까지 2억 8,200만 불의 투자가 이루어졌으며, 2023년 전체로는 3억 5,000만 불의 투자가 이루어질 것으로 예측. 한편, “향후 동 프로젝트의 진행 상황은 2024년 중반경에 발생 될 주정부의 사업권자에 대한 원활한 토지 양도 성공 여부에 달려 있으며, 총 82개 지역 중 68개 지역이 양도될 것”이라고 보고서는 밝히고 있음. 참고로, 교통 프로젝트는 올해 건설 부문에서 성장할 몇 안되는 범주 중 하나가 될 것으로 예상되고 있으며, 중앙은행은 건설 부문이 2023년에 3.7%가 감소될 것으로 예상된다고 밝힌 바 있음. 또한, 페루 대중교통 인프라 투자감독청(OSITRAN)은 1월부터 9월까지 이 부문에 대한 투자액이 5억 3,700만 불로, 지난 2022년의 전체 투자액인 5억 4,300만 불에 근접했다고 전하였음

- Tren Macho 현대화 프로젝트 입찰에 7개 기업 관심 표명

* 페루 투자청(PROINVERSIÓN)은 Huancayo-Huancavelica 철도(Macho Train) 현대화 프로젝트*에 대한 국제 공개 입찰에 현재까지 철도 프로젝트 개발을 전문으로 하는 7개 업체가 관심을 보였다고 밝

힘. 아울러, 철도 프로젝트 운영사, 건설사, 철도 차량 공급업체 등이 포함된 이 기업들은 중남미 지역뿐만 아니라 유럽 및 아시아에 적을 두고 있음. 동 프로젝트의 입찰사 사전 자격 기간은 2023년 11월 30일에 만료 예정이며, 이 날짜가 마감되면 기존의 7개 관심 업체 및 그 이후 참가하는 다른 기업들의 개별적 또는 컨소시엄 형태로의 입찰 참여 여부가 결정될 전망. PROINVERSIÓN 프로젝트 디렉터인 Gian Carlos Silva는 “우리는 교통통신부(MTC)로부터 프로젝트에 추가 구성 요소를 포함해 달라는 요청을 받았으며, 이를 위해 이미 정보를 업데이트하고 프로젝트 지역을 조사하는 등 해당 부처와 협력하고 있습니다. 이러한 점은 순차적으로 이해 당사자들에게 전달되었으며, 우리는 그들이 가질 수 있는 질문에 답하기 위한 양자 간 회의를 이미 준비하고 있습니다.”라고 밝힘. 동 사업 관계자는 최종 양허 계약이 체결되면 교통통신부, 규제 기관 및 감사원과 같은 PPP 시스템의 일부인 각 기관의 승인을 받을 수 있으며, 사업 입찰은 오는 2024년 1분기로 예정되어 있다고 덧붙였다. 참고로, PROINVERSIÓN은 당초 올해 12월에 프로젝트를 입찰할 계획이었으나, MTC의 요청과 관심 기업들의 기간 연장 요청에 따라 2024년 1분기까지 기간을 연장하기로 결정. 이는 더욱 높은 업체 경쟁 유도 및 국제적 공개 입찰이 성공될 수 있도록 조정한 것임

* Huancayo~Huancavelica 철도 프로젝트

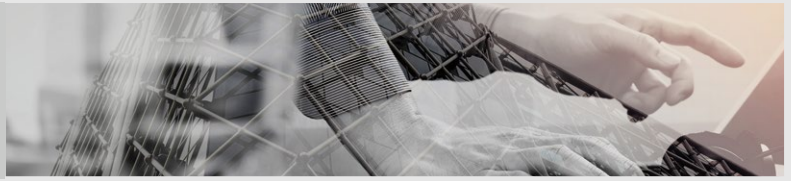
Huancayo~Huancavelica 철도는 지난 1926년 10월부터 운행되고 있음. 동 철도는 128.7km의 노선, 7개의 역, 20개의 정거장, 15개의 교량 및 38개의 터널로 구성되어 있으며 현대화를 계획하고 있음. 이 프로젝트를 통해 현대화된 Tren Macho는 새로운 철도 차량과 신호 및 제어 시스템을 갖추게 되어 이 용자에게 안전하고 효율적인 편안한 교통 시스템을 보장하게 되며, 각 방향으로 매일 7회 왕복 운행 예정임

- Arequipa 주, 세금대체공사 방식의 고속도로 건설 발표

* Arequipa의 Rohel Sánchez Sánchez 주지사와 페루 남부 지역의 대표는 Yarabamba~Cocachacra 고속도로 건설을 허용하는 기관 간 협정에 최근 서명하였음. 동 프로젝트는 Arequipa 진입로의 혼잡 완화에 기여할 것이며, 3억 9,800만 솔에 가까운 투자가 이루어질 예정임. 아울러, 이 고속도로는 세금대체공사 방식으로 진행이 이루어질 전망으로, La Joya, Cocachacra 및 Yarabamba의 46,668명의 주민들에게 혜택이 돌아갈 것임. 또한, 남부 지역에서 Arequipa로 들어올 때 교통 혼잡이 완화될 것이라는 점을 고려하면, 수혜자 수는 Arequipa, Tambo Valley, Moquegua 및 Tacna 지역의 주민인 75만 명 이상으로 크게 증가하게 될 예정. 한편, 남부 지역 대표는 동 프로젝트가 지역의 연결성을 개선하고 보건, 교육 및 농업 부문의 격차를 줄이는 데 크게 기여할 것이라고 강조. 또한, “우리는 San Agustín 국립대학교의 엔지니어링 및 생의학 연구소를 운영하고 있으며, 두 연구소 모두 투자액이 1억 솔을 상회하고 있습니다.”라고 덧붙였다. 참고로, 동 고속도로는 Yarabamba와 Panamericana를 잇는 2개의 도로 인터체인지와 70km 연장의 고속도로 등 세 가지 구성 요소로 이루어져 있음. 사업예산의 60%는 Arequipa 지방 정부가, 40%는 Yarabamba 지방 정부가 각각 담당할 예정이다. 한편, 남부 지역은 사전 투자 조사, 기술 파일 준비 및 O&M 방식을 통한 프로젝트 실행을 맡게 됨

이모저모

해외건설협회,
KIND 주요 행사 및
간담회 등 결과



해외건설협회

MOU 체결

사우디건설청과 MOU 체결 및 기관장 후속 면담



해외건설협회(회장 박선호)는 윤석열 대통령의 사우디 국빈방문(10.21~24) 기간 중 10.22일 리야드에서 사우디건설청(Saudi Contractors Authority, SCA)과 건설협력 양해각서(MOU)를 체결하였다.

원희룡 국토교통부 장관과 알-호가일(Majed bin Abdullah Al-Hogail) 사우디 도시농촌주택부(MoMRAH) 장관 임석하에 체결된 이번 MOU는 양국 건설시장 정보와 연구성과 공유, 세미나 및 워크숍을 통한 기술·경험 소개, 인프라 프로젝트에서의 협력을 위한 적격업체 추천 등을 골자로 하고 있다.

한편, 양 기관장간 후속 면담(10.24)에서 사우디 건설청장은 사우디 건설시장 발전을 위해 더 많은 한국의 중소·중견 기업 진출을 희망한다고 밝혔다. 이에 우리협회는 사우디 진출 활성화를 위해 주요 애로사항의 해소가 필요하다고 언급하며 사우디 유관기관의 적극적인 협조를 강조하였다.

이를 바탕으로 양 기관은 사우디 법률제도, 계약시 애로사항, 현지기업과의 J/V 구성, 사우디 인력 고용 등 네 가지 분야를 공동 의제로 설정하여 양측 간의 간극을 좁히기로 합의하였다. 관련 경험과 기술을 공유하고, 우리 기업의 이집트 시장 진출 확대를 지원해 나갈 계획이다.

참고로 올해는 사우디 건설시장 진출 50주년의 해로, 협회는 다가올 미래 50년을 준비하기 위해 사우디건설청과의 이번 협력을 적극 활용해 나갈 계획이다.

해외건설 근로자 주택특별공급 활성화를 위한 업무협약 체결



해외건설협(회장 박선호)과 한국주택협회(회장 윤영준), 대한주택건설협회(회장 정원주)는 11월28일(화) 오후 해외건설 근로자에 대한 주택특별공급 활성화를 위해 업무협약을 체결했다.

이번 협약은 지난 7월말 국토교통부령인 '주택공급에 관한 규칙'이 개정되며 새롭게 도입된 해외건설 근로자에 대한 85m² 이하 민영주택 특별공급을 활성화하고 성공적으로

정착시키기 위해 마련됐다.

협약식에는 각 협회 관계자들이 참석하고 국토교통부 김상문 건설정책국장이 임석했다. 각 협회는 이번 협약을 통해 ▲특별공급 대상주택 확보, ▲정보공유, ▲제도홍보 등에서 적극적인 협력을 다짐했다.

행사

해외건설 법률·세무건설링 사례 설명회 개최

해외건설협회(회장 박선호)는 10월 20일(금) 오후 2시 대한상공회의소 의원회의실에서 인도네시아 심층 정보 및 법률·세무 건설링 우수사례 설명회를 개최하였다.



이번 설명회는 법무법인 태평양에서 그간 조사한 인도네시아의 해외건설 관련 심층정보를 공유하고, 해외건설협회를 통해 건설링을 제공한 로펌(법무법인 광장, 세종, 화우)과 회계법인(삼정PMG, 딜로이트 안진)이 사례를 바탕으로 해외건설사업 수행 시 유의사항에 대해 발표하는 시간을 가졌다.

인도네시아 심층 정보에 대한 발표는 건설 및 투자개발 관련 법령 및 제도와, 현지에 진출한 건설사들의 동향을 분석하여 기업의 진출방안을 제시하였으며 건설링 사례발표는 방글라데시 ODA 사업 관련 감사부서 대응방안, 베트남 하수도 시설사업 대금 수금 관련 분쟁 검토사항, 쿠웨이트, 헝가리 자문사례를 통해 바라본 국가별 경제특성과 회사설립 요건, 파키스탄 소득세·법인세 등 세법 안내, 인도네시아 EPC사업구조에 따른 세무 고려사항 등 중소·중견 기업이 해외 진출시에 대면하는 법률 및 세무리스크를 사전에 파악할 수 있도록 사례 위주로 다루었다.

해외건설협회는 관련 정보를 해외건설통합정보서비스(ocis)에 게시할 예정이며, 앞으로도 국토교통부와 함께 해외진출기업의 애로사항 해소를 적극 지원할 계획이다.

인도네시아 수도이전 협력 세미나 개최

해외건설협회(회장 박선호)는 11.10(금) 여의도 Two IFC에서 행정중심복합도시건설청, 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)와 공동으로 인도네시아 수도이전 협력 세미나(EIPP 성과 공유 및 국내 팀코리아 간담회, 기획재정부 주최)를 개최했다.

이번 세미나에는 정부 및 공공기관, 민간기업 등 국내 팀코리아를 포함한 관계자 70명이 참석한 가운데 신수도 이전 정책, 주요 인프라사업 진출기회, 투자기업 인센티브 소개(인니 BAPPENAS, OIKN), EIPP 3차연도 추진 성과·활용 방안 등을 공유하였다.

협회는 앞으로도 수도이전사업 관련 정보를 공유하고 팀코리아 활성화 등을 통해 우리기업의 인도네시아 인프라 시장 진출을 지속 지원해 나갈 계획이다.



우크라이나 재건협력 기업설명회 개최

해외건설협회(회장 박선호)는 11.17(금) 명동 은행회관에서 국토교통부와 해양수산부가 주최한 「우크라이나 재건협력 기업 설명회」(이하 설명회)를 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)와 공동으로 개최했다.

이번 설명회는 그간 국토교통부에서 추진한 민관 합동 원팀코리아가 젤렌스키 대통령, 재건 부총리와 에너지부 등 고위급

회담을 추진해온 결과를 공유하기 위해 마련되었으며, 한국의 건설 및 관련 인프라 기업 120여개사, 235여명이 참석하며 우크라이나 재건에 대한 우리 업계의 큰 관심을 보여주었다.



이번 설명회에서는 국토교통부의 「6대 선도프로젝트*」 소개 및 해당 공기업의 사업 상세내용 설명을 비롯하여 해양수산부, KOICA(한국국제협력단), 수출입은행, KIND, 무역보험공사, 국제투자보증기구(MIGA) 등의 기관별 지원계획, 그리고 법무법인 세종 등에서 실제 진출사례와 제반 현안 등에 대해 공유하는 시간을 가졌다.

* 6대 선도프로젝트 : 키이우 교통 마스터플랜, 우만市 스마트시티 마스터플랜, 보리스필 공항 현대화, 부차市 하수처리시설, 카호우카 댐 재건지원, 철도노선 고속화(키이우~폴란드 등)

우리 협회는 우크라이나 위한 네트워킹을 확대하고 관련 정보를 공유하는 등 우리 기업의 진출을 지속 지원해 나갈 계획이다.

해외건설 진출전략 대전환을 위한 정책토론회 개최



해외건설협회(회장 박선호)는 11월 30일, 국회 의원회관

제3세미나실에서 국토교통위원회 국민의힘 간사 김정재 의원, 더불어민주당 간사 최인호 의원과 공동으로 「해외건설 진출전략 대전환을 위한 정책토론회」를 개최했다.

국토교통부 및 원스톱수출·수주지원단의 후원으로 개최된 동 토론회는 '연 500억불 수주, 세계 4대 강국 진입'이라는 정책 목표 달성을 위한 해외건설 활성화 및 우리기업 체질 개선을 통한 역량 강화방안을 모색하기 위해 마련되었다.

국토교통위원회 국민의힘 간사 김정재 의원, 더불어민주당 간사 최인호 의원은 개회사를 통해 “동 토론회를 통해 원팀코리아를 비롯한 전방위적인 해외건설 지원 정책이 결집되기를 기대한다”고 밝혔다.

해외건설협회 박선호 회장은 “투자개발형 사업 확대 등 급변하는 시장 환경에 대응하기 위한 전략을 모색하는 본 토론회가 해외건설 역량을 결집하는 기폭제가 될 것으로 기대한다”며 환영의 말씀을 전했다.

이어 3가지 주제에 대한 발표가 이어졌다. 먼저 수출입은행 최정훈 부장이 우크라이나 재건사업 진출을 위한 금융지원방안을, 현대건설 노재학 상무가 우리기업의 해외건설 수주 다변화 전략에 대해 발표했다. 이어서 해외건설협회 정책지원센터 정창구 센터장이 해외건설 발주패턴 변화에 따른 대응전략 및 지원방안을 제시했다.

서울시립대 한만희 명예교수를 좌장으로 하는 패널 토론에서는 국토교통부 최신행 해외건설정책과장, 원스톱수출수주지원단 박현근 과장, 김앤장 임병우 변호사, MIGA 진재영 동북아대표, 도화엔지니어링 김용구 사장이 해외건설 활성화 및 우리기업 체질 개선을 통한 역량강화 방안에 대해 열띤 토론을 펼쳤다.

업계 관계자는 “어려운 해외건설 환경하에서 해외건설의 현 상황을 공유하고 애로사항에 대한 대응전략을 모색하는 등 실효성 있는 토론회였다”고 언급했다.

KIND

국토부, 사우디 리야드에서 한-사우디
인프라협력센터 개소

한국 해외인프라도시개발지원공사(KIND)는 10월 22일 사우디아라비아 수도 리야드에서 한-사우디 인프라협력센터 개소식을 열고 사우디아라비아와 인프라 협력을 강화하기 위한 본격적인 활동을 개시했다고 23일 밝혔다.

협력센터는 2016년 수립된 사우디 비전 2030에 따라 사우디 정부가 추진하는 네옴시티, 홍해개발, 재생에너지 단지 건설 및 기존 인프라 민영화 프로그램 등 대규모 인프라사업 수주를 위해 발주처, 국부펀드 및 현지기업들과 긴밀한 네트워크 구축하고 사업정보를 입수하는 등 우리기업의 해외수주와 투자개발사업을 밀착 지원할 계획이다. KIND에서 센터 설립 및 운영을 담당하게 된다.

이날 개소식에는 원희룡 국토교통부 장관을 비롯해 박준용 주사우디대한민국 대사, 박선호 해외건설협회장, Abdulmajid Al Rashoudi 사우디 기업청 청장, Eid Al Otaibi 국립민영화센터(NCP) 투자자 담당이사 등 양국 관계자들이 참석했다.

KIND는 국토부 원팀코리아 수주지원단 일원으로 지난해 11월, 올해 1월 등 총 2차례 사우디를 방문해 인프라·플랜트 수주를 위한 지원에 총력을 기울이고 있다. 2021년 Tanajib 열병합 발전소 건설 및 운영사업에 1700만 달러(약 230억원)를 투자하는 등 향후 발주 예정인 대규모 도시개발사업(네옴시티 등), 에너지 인프라(담수, 가스복합발전 등)에서 실질적인 성과를 내기 위한 노력을 기울이고 있다.

이강훈 KIND 사장은 "앞으로 한-사우디 인프라협력센터가 양질의 현지 사업정보를 우리기업에 제공하고 우리기업과 현지 발주처, 기업 등을 연결하는 수주 플랫폼이 될 수 있도록 실질적인 지원을 아끼지 않을 것"이라고 말했다.



사우디 리야드 한-사우디 인프라협력센터 개소식 사진

인도네시아 수도이전 협력 세미나 개최

한국해외인프라도시개발지원공사(사장 이강훈, 이하 KIND)는 행정중심복합도시건설청, 해외건설협회와 함께 11월 10일(금), Two IFC The Forum에서 대한민국 및 인도네시아 양국 정부, 공공기관, 민간기업 등 관계자 80여명이 참여한 가운데 「인도네시아 수도이전 협력 세미나」를 개최했다고 밝혔다.

이번 세미나는 기획재정부의 주최로 인도네시아 국가개발기획부, 신수도청 고위급 관계자를 초청하여 신수도 사업추진 계획 및 투자 인센티브를 청취하는 한편, EIPP(경제혁신파트너십프로그램) * 성과를 공유하고 인도네시아 진출 사례와 전략을 발표하는 등 우리기업의 인도네시아 신수도 건설 사업 참여 지원을 위해 개최되었다.

* EIPP는 우리 기업의 해외사업 참여 기회 확대를 위해 기획재정부가 2020년 도입한 중장기(3년 이상) 정책 자문 프로그램

현재, 인도네시아 수도이전 사업은 2024년 상반기까지 대통령공을 포함한 1단계 개발 완료를 목표로 하고 있으며, 조코 위도도 대통령이 신수도 사업 착공식에 참석하는 등 인도네시아 정부는 신수도 이전 사업에 강한 추진 의지를 표명하고 있다.

KIND는 2020년부터 기획재정부와 함께 인도네시아 대상으로 경제혁신파트너십프로그램(EIPP)을 지원하고 있으며, EIPP 사업을 기반으로 인도네시아의 성공적인 신수도 건설을 지원하는 동시에 우리 기업의 인도네시아 신수도 건설 사업 참여기회 확대를 도모하고 있다.

KIND 이강훈 사장은 “인도네시아 신수도 건설이 더욱 가속화될 것으로 예상한다”며, “해외투자개발형사업(PPP) 전문기관으로서 KIND는 앞으로도 인도네시아의 성공적인 수도이전과 우리 기업의 인도네시아 진출을 위해 지속적으로 노력하겠다.”는 각오를 밝혔다.



인도네시아 수도이전 협력 세미나 사진

원팀코리아, 6억불 규모 파라과이 경전철사업 청신호 - 파라과이 국회「아순시온 경전철 추진 특별법」 최종 승인

한국해외인프라도시개발지원공사(KIND, 사장 이강훈)는 정부와 민간이 원팀(One Team)이 되어 추진한 파라과이 아순시온 경전철 사업은 한국시간 12월 21일 파라과이 의회에서 「아순시온 경전철 추진 특별법」이 최종 승인되면서 급물살을 타게 되었다. KIND는 한국 컨소시엄*이 2조원(EPC 약 6억 불, O&M 약 12억

불) 규모의 초대형 프로젝트 사업권을 우선적으로 획득하기 위한 현지법적 근거가 마련되었다고 밝혔다.

* 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND), 현대엔지니어링, 계룡건설, LS일렉트릭 등

파라과이 국회가 승인한 「아순시온 경전철 추진 특별법」에는 우리 기업이 입찰 없이 철도건설계약 권한을 부여받고, 건설 투자비를 정부로부터 보상(AP : Availability Payment)받는 등 투자위험을 담보하는 내용을 담고 있다. 이는 타국의 국내법을 제정하여 해외 우선사업권을 획득한 첫번째 사례이며, 최종 철도건설계약이 체결되면 역사상 최초로 한국형 철도시스템을 수출하게 될 것이다.

아순시온 경전철 사업은 파라과이의 수도인 아순시온(Asuncion)에서 으빠까라이(Ypacarai)까지 노선연장 43.2km, 차량기지 1개소, 역사 7개소 건설·운행을 포함하는 사업으로, 총사업비는 약 6억 불이다. 본 사업은 아순시온 일대의 교통 혼잡을 해소하고 고용 창출과 경제 활성화 등을 위한 것으로 산티아고 페냐 파라과이 대통령의 의지가 반영된 사업이다.

지난 '21.9월 국토교통부는 파라과이 상원의장 및 공공사업통신부장관 방한 시 「한국-파라과이 인프라 협력 MOU」를 체결하고, 선도사업으로 아순시온 경전철 사업 추진에 합의하였다. 이후 국토교통부와 KIND를 포함한 원팀코리아 실무진이 현지를 방문하여 현장 조사 및 관계부처 면담을 실시하고 경전철 사업 제안서와 「아순시온 경전철 추진 특별법」 제정안을 파라과이 공공사업통신부에 제출하였다.

코로나 팬더믹으로 인한 해외 활동 악재를 딛고 KIND를 포함한 한국 컨소시엄의 끈질긴 노력의 결과로 특별법이 통과되면서 우리기업의 해외 대형 프로젝트 수주에 파란불이 켜졌다. KIND는 내년 하반기 실시협약 및 양허계약을 완료하고, '25년 상반기 착공을 목표로 하고 있다.

KIND 이강훈 사장은 “아순시온 경전철 사업은 특별법 제정을 통한 첫 해외사업 개발 사례이자, 최초로 한국형 철도 패키지(건설·운영)를 해외에 수출하는 대형 투자개발형사업 수주 기회가 눈앞에 있다”고 하면서 “본 사업과 더불어 신년에는 9억 불 규모의 방글라데시 매그나 대교 및 라오스 공항 사업 등 여타 프로젝트에서도 큰 성과를 만들어 내겠다”는 포부도 밝혔다.

민홍철 의원-KIND 해외투자개발사업의 현주소 및 향후 발전방안 국회 토론회 성료

민홍철 더불어민주당 의원(국토교통위원회, 경남 김해갑)이 주최하고 국토교통부(원희룡 장관)와 한국해외인프라도시개발지원공사(이하 “KIND”, 사장 이강훈)가 주관한 ‘해외투자개발사업의 현주소 및 향후 발전방안’ 토론회가 11월 14일 (화) 국회 의원회관에서 성황리에 개최됐다.

토론회는 우리기업의 해외투자개발사업 참여 활성화 방안의 일환으로 개최되었으며, 첫 번째 발제를 맡은 우송대학교 임한규 교수는 우리기업의 해외투자개발사업 성공전략으로 확고한 사업의지, 금융경쟁력 확보와 정부지원을 강조했다.

이어 두 번째 발제를 맡은 한국건설산업연구원 손태홍 연구위원도 개별기업의 역량이 투자개발사업 수주를 위한 필요조건이지만 충분조건으로는 부족하다며, 해외투자개발사업 활성화를 위해서는 국가 차원의 체계적 지원이 동반되어야 한다며 정부지원을 재차 강조했다.

이어 이복남 서울대학교 교수가 좌장을 맡아 진행된 토론에서 국토교통부 해외건설정책과 사무관, 원병철 KIND 사업개발본부장, 김영태 해외건설협회 부회장, 이일권 삼성물산 상무, 박용정 현대경제연구원 연구위원, 허경일 한화자산운용 전무가 참여해 해외투자개발사업의 향후 발전방안에 대한 의견을 활발히 나누었다.

토론회를 주최한 민홍철 의원은 “이번 토론회에서 논의된 의견들을 토대로 우리기업들에게 실질적으로 도움이 되는 정책 마련을 위해 노력하겠다” 라고 하면서 “토론회를 주관한 KIND 또한 우리기업들의 해외진출 마중물 역할을 맡아 해외진출의 돌파구를 찾고, 침체된 해외건설에 활력을 주는 역할을 해 줄 것”을 당부했다.

한편 토론회를 주관한 KIND 이강훈 사장은 “우리기업이 직면한 어려움을 해소하고 해외 수주를 지원하기 위해 정부 간 협력 강화, 정책펀드 등 금융지원 확대 및 외화채권 발행을 위한 정부보증, PPP 전문인력 양성을 통한 PPP 생태계 조성 등의 노력을 다하겠다”고 밝혔다.



민홍철 의원-KIND 해외투자개발사업의 현주소 및 발전방안 국회 토론회 사진

해외건설 법률컨설팅 지원사업

국내 로펌의 전문 변호사 자문을 통해 법적 이슈가 발생할 소지를 사전에 예방하고,
실제 법적 분쟁이 발생했을 때 문제 해결을 지원합니다.



지원내용

- 해외건설 수행과정에서 발생하는 법률적 문제 및 법무 처리
- 계약서 작성 · 내용 검토, 클레임 컨설팅, 기성청구 · 보상 등 사업비 문제 해결
- 국내 로펌의 해외건설 전문 변호사와 직접 상담



지원대상

- 해외건설업을 신고한 중소기업



비용

- 무료(12시간 이내)



처리절차

신청 및 접수
(이메일 신청)

로펌 배정 및
컨설팅 실시
(로펌 방문 및
비대면 상담)

기업 의견서 제출
(컨설팅 결과
피드백 및 사후관리)



신청방법

- 이메일 신청 consulting@icak.or.kr
- 신청서 양식 내려받기 해외건설종합정보서비스 접속하여 공지사항 검색창에서
법률컨설팅 검색
- 문의처 중소기업수주지원센터 02-3406-1033, 1080

[공지사항 바로가기 >>](#)