



IT기업의 진입에 긴장하는 미국 TV 및 방송 업계

TV 비즈니스는 미국을 중심으로 하는 세계적인 미디어 복합기업이 강력하게 컨트롤하고 있다. 지금까지 미국은 애플과 같은 유력 IT 기업을 가졌으면서도 기존 세력에 대해 획기적인 신제품과 서비스를 실현하기가 어려웠다. 그러나 최근 IT 업계가 독자적인 영상 콘텐츠와 서비스를 육성하려는 움직임이 일어나는 등 서서히 변화의 조짐이 보인다.

구글은 저렴하고 가벼운 소형장치로 인터넷 TV 시장에 도전하고 있다. 구글은 TV에 꼽기만 하면 사용할 수 있는 Chromecast용으로 유튜브나 구글플레이 등의 애플리케이션을 활용한다. 사용자는 갖고 있는 스마트폰이나 태블릿으로 애플리케이션을 기동한 후 단말기 화면에 표시되는 캐스트 버튼을 누르기만 하면 동영상이나 게임 등 각종 콘텐츠가 TV 화면상에 재생된다.

구글이나 애플 등의 방송시장 진입은 TV 광고 수입 겨냥

구글과는 대조적으로 애플은 전통적인 TV시장에 도전하고 있다. 애플이 발표한 셋톱박스 애플TV는 지금까지 약 1,300만대가 팔렸다. 애플TV를 위해 보다 풍부한 영상 콘텐츠를 제공하기 위해 애플은 TV 방송국 산하에 있는 미디어 복합기업과 협력관계를 구축하고 있다. 원래 하드웨어 기업인 애플은 구글과 같이 영상 콘텐츠를 독

자적으로 제작하는 것이 아니라 그것을 시청하기 위한 단말기나 시스템을 개량하는 것으로 승부를 보려 한다.

페이스북은 TV 사업 참여를 계획하고 있지 않지만 광고 비즈니스를 통해 간접적으로 TV 산업에 진입하려 한다. 주요 언론에 따르면 올 가을 페이스북은 TV CM형 동영상 광고를 시작할 예정이다. 미국 인터넷 광고 시장 규모는 매출 기준으로 연간 362억 달러(2013년 예상치)로 광고 시장 전체의 22%를 차지한다. 이에 비해 TV 광고 시장 규모는 연간 639억 달러(38%)에 달해 인터넷 광고를 크게 앞지른다. 페이스북이 앞으로 수입을 늘리기 위한 가장 좋은 수단은 이 거대 TV 광고 시장을 빼앗는 것이다.

이러한 거대 IT 기업의 공세에 대항하여 기존 TV와 방송 업계는 시장 잠식을 막기 위해 배수진을 치고 방어 중이다. 예를 들면, 방송 프로그램과 인터넷상의 콘텐츠를 동시에 표시하는 것은 법령에서 정한 방송 규격에 위반된다고 주장한다. 실제로는 구태 의연한 TV 비즈니스가 하이테크를 구사하는 IT·인터넷 산업에 의해 침식되는 것을 우려한 것이다. 기존 TV와 방송국은 인터넷을 배척할 것이 아니라 그 장점을 도입해 시청자에게 더 매력적인 서비스를 제공하는 것이 살 길임을 직시할 필요가 있다. 

자료 : IT World news, ITViewpoint,
김수동 | 연구위원 · 산업통상분석실 sdkim@kiet.re.kr



프랑스, 미래 산업 육성을 통한 경제 성장 시동

지난 9월, 프랑스 대통령은 에너지, 건강, 디지털, 운송 등 4개 분야, 34개 산업부문에 대한 육성 계획을 발표하였다. 이는 프랑스 산업부와 맥킨지 연구소의 공동 연구로 수립되었으며, 향후 10년간 3조 5,000억 유로가 동 사업에 투입될 예정이다. 동 정책은 현재 10%를 넘어서고 있는 실업률을 완화하고, 선도적인 제조업 국가로서의 이미지를 구축하며 국가 경쟁력을 강화하는 것을 목표로 한다.

이번 조치는 낮은 성장률과 높은 실업 해소 위해

2012년 제로성장률을 기록한 프랑스 경제는 2013년 3분기 0.5%의 성장률을 기록하며 조금씩 회복하고 있다. 하지만, 6월 기준 11.2%를 기록하며 매분기 기록을 경신하는 실업률은 프랑스 경제 성장의 걸림돌로 작용하고 있다. 고용 불안정과 함께 기업 투자 감소 문제 역시 장기적인 경제 성장을 위해 프랑스 정부가 필히 해결해야 할 문제로 지적되고 있다. 아울러, 경직된 노동법과 높은 법인세율 등 외국인 투자자에게 비우호적인 환경 때문에 프랑스를 떠나는 기업이 증가하고 있는 추세이다.

동 계획에 따르면 프랑스는 향후 10년간 에너지, 건강, 디지털, 운송 등 4개 분야의 총 34개 산업부문을 미래 산업으로 규정하여 집중적으로 육

성할 계획이다. 에너지 분야는 재생에너지, 스마트 그리드, 식물성 대체연료 등이며, 건강 분야에서는 바이오 의학기술, 디지털 병원 등이 포함된다. 디지털 분야는 로봇, 사이버 보안, 빅데이터 등이 선정되었고, 운송 분야에서는 무인자동차, 미래형 초고속열차, 전기 비행기, 친환경 선박 등이 포함되었다.

이를 위한 자금은 프랑스의 공공투자은행이 우선적으로 일정부분 투입하고 향후 민간자본을 통해 충당될 예정이다.

프랑스 정부는 동 계획이 향후 10년 간 455억 유로 상당의 부가가치를 창출할 것으로 기대하고 있다. 또한, 179억 유로의 수출 증가와 47만 5,000개의 새로운 일자리 창출의 효과를 기대하고 있다. 각계 전문가들 역시 프랑스 정부의 적극적인 산업 육성 계획을 반기는 분위기이다. 하지만, 동 계획의 성공을 위해 증세 정책 개선 및 노동법 개정과 같은 구조적인 변화가 수반되어야 하고, 기업 활동 규제 완화가 필수불가결한 조건으로 강조되고 있다.

또한, 특정 산업분야를 겨냥한 육성정책보다는 지속적인 세금우대정책 등을 통해 모든 산업분야를 지원해야 한다는 목소리도 있어 정책 실현을 위한 프랑스 정부의 더욱 세밀한 로드맵이 필요할 것으로 보인다. ㉔

자료 : Le Monde, Financial Times, Les echos, 01Business, 강지현 | 연구원 · 국제개발협력실 jihyun.kang@kiet.re.kr



중국, 독자 GPS 베이토크 (北斗) 세계시장에 도전장

중국은 독자 위성항법 시스템(GPS)인 베이토크(北斗)를 필두로 미국이 독점하고 있는 GPS에 도전장을 내밀었다. 미국은 현재 32개의 위성을 띄웠고, 러시아 또한 24대의 위성을 띄워 글로나스(GLONASS)라는 독자 위성항법 체계를 구축하고 있다.

중국도 16개의 항법위성을 운용하고 있으며, 2013년에 오차 1m 서비스를 상해(上海)에 제한적으로 서비스를 시행하고 있다.

중국 국가발전개혁위원회가 확정한 베이토크 산업중장기발전계획에 따르면 2020년이면 중국의 위성항법산업이 크게 성장하여 연관 산업 시장규모가 4,000억 위안(한화 약 70조 원)에 달할 것으로 예상하였다. 또한, 중국은 2020년까지 위성을 30여 개로 늘리고 센티미터급 위치서비스를 제공하게 될 것이라고 국무원은 밝혔다. 중국은 독자적인 위성항법시스템 개발과 서비스 제공으로 미국이나 다른 선진국과 향후 경쟁을 벌일 것으로 예상된다.

현재 미국의 GPS가 시장의 90% 이상을 차지하고 있다. 하지만 중국의 독자적인 GPS 기술과 거대한 내수기반을 토대로 베이토크의 점유율이 급속히 치고 올라갈 것으로 예상된다. 중국은 작년 12월 27일 정식으로 서비스를 개시하였으며, 상하이로 시작으로 태국, 라오스, 브루나이, 파키스탄 등 아시아·태평양 지역에도 GPS 서비스를 제공할 예정이다.

미국의 독점에 도전장을 낸 중국은 내수시장에서 자국산 GPS 점유율을 2020년까지 최대 80%까지 끌어올릴 계획이다. 이를 위해 올해 1월부터 강소(江蘇)와 귀주(貴州) 등 중국 내 9개 성에서 생산되는 차량의 내비게이션에는 모두 자국산 GPS 장치를 의무화하도록 하였다. 자국산의 무화 대상 지역이 점점 넓어짐에 따라 내수시장은 물론 세계시장 점유율에도 큰 영향을 줄 것이다. 또한, 상해위성항법산업기술창의전략연맹의 창설은 중국 베이토크 GPS 핵심사업의 지역 시범 응용 프로젝트가 정식 실시 단계에 접어들었음을 의미하며, 앞으로 이를 통해 중국 베이토크의 상용화 발전을 추진하고 GPS 산업 발전을 가속화시킬 것으로 예상된다.

베이토크 GPS의 응용 분야는 기초관측, 국토규획, 공공안전, 교통운수 등의 다양한 분야에 미치며 앞으로 이동통신, 개인 위치 서비스, 공공사무 관리 등의 분야를 포함하게 될 것이다. 베이토크의 개발 및 상용화는 GPS 시장의 독점성을 깨고 국가의 전략적 이익을 보호한다는데 큰 의의가 있다.

중국은 이미 독자적 GPS 칩 등 응용 서비스 분야의 기술 연구 개발과 제품 생산에 큰 진전을 보이고 있기 때문에 향후 중국의 GPS 응용 산업화 및 개발에 귀추가 주목된다. 

자료: 연합뉴스, 인민왕.

김경석 | 연구원 · 국제개발협력실 leonheart@kiet.re.kr



도쿄일렉트론사, 세계 최대의 반도체장비업체와 경영 통합

반도체 제조장비업계에서 산업재편의 움직임이 일고 있다. 세계 최대 반도체 제조장비업체인 어플라이드머티리얼사가 세계 3위의 반도체 제조장치업체인 일본의 도쿄일렉트론과 2014년 후반에 경영통합하기로 합의하였다. 양사를 통합하면 매출액 100억 달러(2012년 실적)의 거대사가 출현하게 되어, 2위인 네덜란드의 ASML사의 매출액을 크게 압도한다.

양사의 통합은 막대한 반도체장치의 분담으로 세계적 기업에 대응

동종업계의 1위, 3위로 잘 나가는 이들 업체가 경영통합에 합의한 배경은 무엇인가?

첫째, 양사의 제품군이 상호보완 관계에 있기 때문에 통합의 시너지가 있다. 반도체 前공정은 생산된 웨이퍼 표면에 포토레지스트라고 하는 감광제 도포(塗布) → 금속막이나 산화막 형성(成膜) → 전자회로 새김(露光) → 에칭(불필요한 부분 제거) 등을 거친다. 이 과정에서 사용되는 제조장치 중, 어플라이드머티리얼사는 성막(成膜)에, 도쿄일렉트론은 도포(塗布)장치에 강점을 가지고 있다. 에칭장비에서도 어플라이드머티리얼사는 금속막용에, 도쿄일렉트론은 산화막용에 강점이 있어 제품군이 중복되지 않는다. 통합으로 인해 양사는 첫해에 2억 5,000만 달러, 3년후에는 5억 달러의 효과를 기대하고 있다.

둘째, 막대한 개발비가 소요되는 반도체장치 개발비를 분담할 수 있다. 반도체업계에서는 이들의 경영통합으로 인해 향후 450mm 웨이퍼 가공 플랫폼이 구축되기를 기대하고 있다. 현재 인텔, 삼성전자, TSMC가 주도한 가운데 컨소시엄을 형성하여 2018년 450mm 웨이퍼 생산을 목표로 하고 있다.

경영통합으로 독과점 피해 우려도

한편, 이들 경영통합의 단점으로는 통합·신설 회사가 에칭분야의 세어를 70% 이상 차지하는 등 관련 첨단 반도체 제조장치 생산을 거의 독점해 높은 발언력과 가격결정력을 갖게 될 것이란 점을 들 수 있다. 또한 이들의 재편으로 인해 제조장치업체뿐만 아니라 부품업체, 부자재 가공업체 등의 서플라이어들도 재편에 휘말릴 가능성이 있다. 그러나 주식비율을 보면 신설 회사는 사실상 미국의 어플라이드머티리얼사(68%)가 도쿄일렉트론(32%)을 흡수(매수)하는 형태를 띠고 있다.

수직통합으로 서플라이 체인 전체를 관리하는 일본 기업과는 달리 미국 회사는 EMS(수탁조립업체) 이용을 선호한다. 따라서 신설 회사에서는 미국식 경영이 적용될 경우 서플라이어의 집약화 및 재편 등이 촉진될 것으로 예상된다. ㉒

자료 :エコノミスト, 2013. 10. 15.

사공목 | 연구위원·국제산업협력실 skmok@kiet.re.kr



호주 총리, 탄소세 폐지 강력 주장

호주는 ‘공해가 없는 청정지역’이라는 국가 브랜드 이미지를 유지하기 위해 높은 규제와 제도를 가지고 있다. 그러나 지난 9월, 호주 총선에서 보수야당연합이 승리를 거두면서 환경정책에 대한 전환이 일어나고 있다.

호주의 새로운 총리인 토니 에벗이 당선 소감으로 탄소세 및 광산세의 폐지, 기업 법인세 인하 등의 총선 공약 사항을 충실하게 이행할 것이라고 발표하였다. 특히 그는 올해 11월에 열리는 첫 의회에서 총선공약이었던 ‘탄소세 폐지 법안’을 상정하여 내년 7월 1일까지 탄소세를 폐지할 것이라고 밝혔다.

호주의 탄소세는 ‘클린 에너지법(Clean Energy Act)’으로 도입되어 호주 500대 탄소 배출 기업에 부과해온 세금이다. 이 법안은 세계적인 흐름인 기후변화에 대응하기 위해 온실가스배출량을 줄이고 신재생에너지 도입비중을 늘려 지속가능한 경제성장을 목표로 도입되었다. 이를 통해 호주의 탄소배출량은 2020년에는 2000년 대비 5%, 2050년에는 2000년 대비 80%까지 감소할 것으로 예상하였다.

하지만, 탄소세의 시행 초기부터 호주의 산업계는 경쟁력 약화와 생산비용 증가를 우려하여 법안 도입을 반대하였다. 탄소세의 시행으로 호주의 탄소 배출 기업의 부담액이 2012년에는 탄소 배출 1톤당 23호주달러, 2013년 24.15호주달러, 2014년 25.40호주달러로 매년 인플레이션과 연동해 늘어

날 것으로 전망되었다. 이에 당시 야당이었던 자유당도 공공연하게 정권이 바뀌면 반드시 법안을 폐지할 것이라고 주장해왔다.

탄소세에 대한 기업의 반발과 더불어 일반 국민들도 탄소세 도입에 반대하는 여론이 높아졌다. 탄소세 신설로 전기·가스요금이 상승하여 일반 가계의 생활비 부담이 증가하기 때문이다. 특히 많은 호주 기업들은 탄소세 도입으로 늘어난 비용을 소비자들에게 그대로 전가시켰다. 따라서 에벗 정부는 탄소세의 폐지로 연간 가스요금은 7%, 전기요금은 9% 정도 가계 부담을 절감할 수 있다고 주장하면서 상원에서 탄소세 폐지 법안을 반드시 통과시키겠다는 강력한 의지를 표방하고 있다.

하지만, 상원에서 회기 내 이 폐지 법안이 통과 될 지는 아직 미지수이다. 탄소세 폐지를 놓고 환경전문가들과 여전히 상원에서 다수를 차지하고 있는 노동당과 녹색당 등 야당의 반발이 높다. 에벗 총리는 가계부담 경감과 경제성장을 갈망하는 민심을 근거로 야당에 협조를 구하고 있지만, 탄소세 폐지 법안이 상원에서 부결될 경우 의회해산 및 조기총선 실시 등 강력한 조치를 취하려고 한다.

만약 에벗 총리의 계획대로 탄소세 폐지에 성공하게 되면 호주는 세계에서 탄소시장을 해체시킨 최초의 국가가 될 것이다. 

자료 : The Guardian, Sydney Morning Herald 등.
 신윤성 | 부연구위원·미래산업연구실 ysshin@kiet.re.kr



인도 자동차업계, 인수·합병의 윈-윈 효과

2000년대 중후반 인도 자동차 업체들의 화두는 해외 완성차 업체의 인수·합병을 통한 확장이었다. 마힌드라&마힌드라의 쌍용자동차 인수를 비롯하여, 타타 그룹의 재규어 및 랜드로버 인수, 아쇼크-릴랜드(Ashok-Leyland)의 영국 버스 업체 오퍼레이트(Operate) 지분인수, 이륜차 업체인 바자지 오토(Vajaj Auto)의 유럽 이륜차 업체인 KTM의 지분 획득 등이 대표적인 예이다. 이러한 인수·합병을 통한 확장은 주로 경영위기에 처한 선진국 완성차 업체에 대한 재정지원의 형식으로 지분을 인수하고 해당 회사의 경영에 참여하는 형태로 이루어졌다.

그러나 인도 자동차 업체가 해외 완성차 업체를 인수한 초기에는 회의적인 반응이 주류를 이루고 있었다. 인도 자동차 업계의 인수 대상 업체는 경영진의 잘못된 판단에 따른 경영부진과 세계적인 경기 불황이 맞물려 세계시장에서의 경쟁력을 잃어가고 있는 회사들이 많았다. 따라서 이들 업체의 인수·합병 효과에 대해서 업계에서 긍정적인 반응을 보이는 경우는 많지 않았다. 오히려 낮은 기술력을 보유하고 있는 인도 업체에 의한 인수·합병으로 해당 업체의 브랜드 가치 하락을 우려하는 시각이 지배적이었다. 그리고 인수 초기에 피인수 업체의 적자누적이 계속되면서 이러한 예상이 현실화되는 것처럼 보였다.

그러나 이러한 인수·합병의 움직임이 현재는 재조명을 받고 있다. 인도 자동차 업체의 해외 완

성차 업체 인수·합병은 피인수업체의 재정적 위기 타개를 넘어 인수 업체와 피인수 업체의 공동 작업에 의한 상승효과로 서로에게 긍정적인 영향을 주고 있다. 인수 업체는 피인수 업체와의 공동 개발을 통하여 선진국 완성차 업체의 기술을 흡수하고 신차 개발 능력을 확보하게 되어 해외시장에서의 경쟁력을 갖추게 되었고, 피인수 업체는 급격히 성장하는 인도 자동차 시장에서의 입지확보를 통한 판로확대와 수익 및 재무구조 개선이 가능해졌다. 그 결과 장기간 적자상태에 있던 피인수업체들이 흑자기조로 전환되어 경영위기에 벗어날 가능성을 보이는 윈-윈 구조가 구축되고 있다.

인수·합병은 신차 개발로 이어져

인도 자동차 업체의 성공적인 인수·합병은 신흥국 업체 주도의 인수·합병이 단순히 재정위기에 빠진 선진국 업체의 기술 확보만이 목적이 아니며, 신흥국 업체 주도의 인수·합병도 충분히 시너지 효과를 내면서 선진국과 신흥국 업체가 더불어 발전할 수 있는 기회를 제공할 수 있음을 증명했다. 또한 이러한 성공사례는 향후 세계 자동차 시장이 신흥국 업체의 기술 향상과 더불어 더욱 치열하게 전개될 것임을 시사하고 있다. 

자료 : Economic Times 10/17일.

문종철 | 부연구위원 · 국제산업협력실 jongchol.moon@kiet.re.kr



동남아 자원부국들과 잇따른 통화스와프 체결

한국은 지난 10월 12일부터 20일까지 신흥국·자원부국들과 자국통화를 맞교환하는 통화스와프 협정을 체결했다. 통화스와프 계약이란 통화교환 형식을 이용하여 단기적인 자금 융통을 약속하는 것이다. 국가 간 통화스와프 협정은 두 나라가 일정한 환율에 따라 자국 통화를 상대국 통화와 일정한 시점에 교환하는 방식으로 이루어진다.

한국은 2013년 이전까지 일본, 중국, ASEAN+3 국가와 통화스와프를 체결하고 있었고, 중국을 제외하고 통화스와프는 달러환율에 따라 운용되었다. 그러다 최근 인도네시아와 100억 달러, UAE와 54억 달러, 말레이시아와 47억 달러 등 자국 통화 맞교환 방식의 통화스와프를 체결하였다. 우리나라는 2009년 ASEAN+3국과의 다자간 협정을 맺은 이후 10월 한 달 내 동남아 국가 2곳과 150억 상당의 양자 간 협정을 체결한 것은 상당히 고무적인 일이다.

인도네시아와 말레이시아 모두 우리나라의 주요 무역 상대국 중 하나이고 상당히 보완적인 교역구조를 가지고 있다. 우리나라는 주로 석유제품, 전자, 선박 및 자동차 등 생산제품 위주로 수출을 하고, 이들 국가로부터 천연가스, 중유, 원유 등 천연자원을 주로 수입하고 있다. 우리나라가 동남아 신흥국들과 통화스와프를 추진한 첫 번째 배경에는 이들 국가가 특히 원자재, 천연가스를 수출하는 주요 대상국이고 우리도 자동차,

전자제품을 수출하고 있어 통화스와프 자금을 실질적으로 무역결제에 활용하려 함이다. 통화스와프 자금이 무역결제에 쓰이면 양측의 교역은 더욱 확대될 것으로 기대된다.

두 번째, 전통적으로 우리나라는 자원 수입 의존도가 매우 높는데, 자원부국과의 통화스와프 체결은 대외 금융시장 불안에도 안정적인 자원수급을 보장할 수 있다. 최근 글로벌 금융위기가 상시화되면서 달러화의 리스크가 높아지고, 이에 따른 원자재 가격 변동 불안도 상시 수반된다. 이러한 상황에서 자원부국과 자국통화 맞교환 등을 추진하면 환율변동의 위험을 분산시킬 수 있고 자원수급의 안정화를 어느 정도 꾀할 수 있다.

마지막으로 동남아 신흥자원국과의 통화스와프 체결의 가장 큰 배경은 달러화에 대한 높은 의존도를 낮추기 위함이다. 한국과 동남아 국가 간 무역은 날로 증가하는 추세이고 양자의 중요성이 매우 높아지고 있다. 그러나 미국발 금융위기와 같은 상황에 부딪혔을 때 양측 경제는 크게 흔들리고 불안해진다. 최근 미국의 양적완화 정책에 따른 신흥국 및 한국의 긴장도 한껏 고조된 분위기이다. 통화스와프 체결은 달러에 대한 의존도를 낮출 뿐 아니라 상대적으로 외환보유액을 확보하고 국내 금융시장 안정에도 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 기대된다. 

자료 : jakarta Globe, the Malaysian Insider, Korea Times 등.
정근주 | 연구원 · 국제산업협력실 lobezno@kiet.re.kr



세일가스 시대와 한-MENA 에너지 협력

지난 9월 터키 에너지부 대표단은 미국과 캐나다를 방문해 자국 내 세일가스 개발 협력 의사를 밝혔다. 터키석유공사(TPAO)는 작년 12월부터 다국적 석유기업 셸과 터키 디야르바크르 동부지역에서 세일가스 탐사를 진행하고 있다. 미국 에너지 정보청(EIA)에 의하면 터키 일대에 자국 에너지 수요를 14년 동안 충족시킬 수 있는 세일가스 와 오일이 매장되어 있는 것으로 추정된다. 국제에너지기구(IEA)는 세일가스 선두주자인 미국이 2035년이면 완전한 석유 자급자족을 실현할 것으로 예측했다. 세계 최대 매장량을 갖춘 것으로 알려진 중국도 로열더치셸 등 글로벌 석유 메이저와 협력해 본격적인 세일가스 생산에 돌입했으며 최근에는 유럽에서도 세일가스 개발 붐이 일고 있다.

중동 석유의 수출 중심이 아시아로 이동

미국·중국 등 주요 소비국이 에너지 독립을 목표로 점차 세일가스 생산을 늘리면서 MENA(중동 및 북아프리카)지역 산유국들에 영향을 미치고 있다. 사우디 석유의 주요 수입국인 미국은 최근 국내 세일가스 생산량이 증가함에 따라 작년 MENA 산유국으로부터의 원유 수입량이 15년 만의 최저치를 기록했다. 이로 인해 MENA 국가들의 주요 원유 수출 시장인 아시아 국가들의 입김이 에너지 분야에서 강화되고 있다. 이에 따라 서

구권 국가들은 역량을 가진 기술 제공 분야로서 서히 이동 중이다. 아부다비, 오만 등에서 각광 받고 있는 석유회수증진(EOR, Enhanced Oil Recovery) 기술을 바탕으로 서구권 석유 기업들은 관련 시장에 진출하고 있다. 이에 반해 아시아 국가들은 유전·가스전 개발 분야에 대한 진출을 늘려가고 있다. 아시아 국가 중 가장 눈에 띄는 국가는 중국이다. 지난 8월 중국 석유회사 시노펙(Sinopec)은 미국 석유탐사기업 아파치(Apache)로부터 31억 달러에 이집트 원유·가스 사업 지분 33%를 인수하기로 합의했다.

국내 기업들도 정부 의존보다는 기술력 확보가 절실

세일가스로 촉발된 에너지 판도 변화는 한국 기업들도 영향을 미치고 있다. MENA 산유국들에서 아시아 국가들의 영향력이 강화됨에 따라 에너지자원 개발, 플랜트 건설에 뛰어들고 있는 한국 기업들도 이점으로 작용할 가능성이 크다. 문제는 한국이 가지는 이점이 정치적, 정부적 차원의 이점이라는 점이다. 강화된 협상 역량에 더하여 기술력 확보가 절실하다. 중국 등 기타 아시아 신흥국과의 차별화를 위해서 빠르게 나서야 할 시점이다. 

자료 : MEED, Arabian Business,
빙현지 | 연구원·국제산업협력실 anissabing@kiet.re.kr



아프리카, 상품 생산 기반의 산업화 강조

10월초에 열린 아프리카경제위원회(UNECA, the United Nations Economic Commission for Africa)의 장관회의에서는 아프리카의 경제성장을 위해서는 반드시 국별 산업화(Industrialization)가 강화되어야 하며 국별 산업화를 위해서는 구조적 변화가 동반되어야 한다고 강조하였다. 사무총장인 카를로스 로페스는 아프리카가 늘어나고 있는 도시화된 젊은층의 수요를 충족하고 매년 5% 이상의 성장을 유지하기 위해서는 상품기반의 산업화가 반드시 필요하다고 하였다.

현재까지의 1차 상품 위주의 산업 구조에서 벗어나지 못한다면 경제발전 속도가 더디질 것이며 지속적인 성장을 위해서 구조 변화를 통한 산업화가 필요하기 때문이다.

또한 로페스는 상품 기반의 산업화를 위해서 아프리카 국가들은 힘들지만 경제구조 자체를 바꾸는 노력에 착수해야 할 것이라고 강조하였다. 이러한 산업화 의제는 올해 3월에 있었던 장관회의와 3월말에 있었던 아프리카연합(AU)의 연례회의에서 주요 의제로 선정되는 등 활발히 논의되어 왔다.

아프리카 국가들은 1960년대 독립이후 산업화를 위한 많은 노력을 하였지만 수입대체 정책의 실패로 좌절되었다. 하지만 2000년대에 들어 유가와 원자재 가격 상승에 힘입어 경제가 전반적으로 호전되면서 자신감을 얻자 다시 산업화에 재도전하고자 하는 의욕을 보이고 있다.

2000년대 들어 기대수명이 높아지고 인구가 늘어나 이에 맞는 일자리가 필요해지기 시작하면서 아프리카 국가들의 국가 정책의 주안점은 일자리 창출이다. 또한 원자재 가격에 의존한 경제 발전은 지속적인 성장을 보장해주지 못한다는 점에서 산업화의 필요성이 꾸준히 제기되고 있는 것이다.

최근 각종 매체들은 지금 아프리카의 산업화 노력을 중국의 산업화 성공과 비교하는데 그 과정에서의 벤치마킹은 주의를 요할 것을 권고하고 있다. 일정 수준 이상의 값싼 노동력, 산업화를 위한 강력한 정책 추진, 수출 중심의 민간 투자 확대, 자원에 의존하지 않은 산업화 등 중국의 산업화 성공 요인을 따라 가기에는 아프리카의 현실이 맞지 않다고 판단하기 때문이다. 다만, 산업화의 비교우위를 고려하여 중국의 사양산업 인계나 우위를 가진 농공업 분야의 발전은 우선적으로 추진해야 함을 강조하였다.

아프리카 국가들의 산업화가 빈곤퇴치와 경제개발의 문제해결법이라는 데 인식을 같이하고 있고, 이러한 논의는 최근에 있었던 세계개발원조 총회, G-20에서의 개발의제 부상과 함께 UN의 차세대 개발목표(Post-MDG)의 한 축으로 다뤄질 것으로 예상되고 있어 아프리카 산업화를 위한 노력은 계속될 것으로 보인다. 

자료 : ECA.org, AllAfrica.com, afriquejet.com 등.
윤정현 | 연구원 · 국제개발협력실 jhyoon@kiet.re.kr



브라질, 자동차부품산업 육성 정책

지난 9월, 브라질 정부는 자동차부품산업 육성 정책(Inovar-Autopecas)에 대해 신중히 검토 중이며, 조만간 발표할 것이라고 밝혔다. 브라질 정부는 동 정책을 통해 자동차부품의 경쟁력을 향상시키고 수입 부품에 대한 의존도를 낮출 계획이다. 동 정책이 실시되면 올해 초부터 시행되었던 자동차산업 육성정책(Inova-Auto)도 변경될 예정이다.

자동차부품산업 육성은 자국 기술력 강화

시행될 정책의 주요 내용은 자동차부품 원산지 모니터링 시스템 도입과 기술경쟁력 향상을 위한 자금지원을 포함하고 있다. 자동차부품 원산지 모니터링 시스템은 브라질 산업개발청(Brazilian Agency for Industrial Development, ABDI)이 직접 운영할 예정이다. 이 시스템은 자동차 생산업체들에게 전자세금계산서(Nota Fiscal Electronica)를 사용하도록 함으로써 국산부품과 수입부품의 사용비율을 확인하고, 이를 근거로 세금을 부과하는 방식으로 운영된다. 이를 통해 국산 부품사용을 촉진시킬 수 있을 것으로 기대된다.

브라질 혁신청(Brazilian Innovation Agency)과 브라질개발은행(National Bank for Economic and Social Development, BNDES)은 자동차부품 산업의 기술 경쟁력 향상 및 현대화를 위해 적극적으로 자금을 지원할 계획이다. 더불어 브라질 8개

주에 자동차부품 생산 거점을 마련하여 자동차부품 업체 70%가 집중되어 있는 상파울로로부터 분산시킬 예정이다. 이는 브라질 지역사회의 경제 활성화를 촉진시킬 것으로 전망된다.

브라질의 한 주간지에 따르면 자동차 생산업체가 브라질 또는 남미공동시장(Mercosur)에서 생산되는 부품을 사용할 경우 최대 30% 정도의 세금감면 혜택을 받는다고 전했다. 하지만, 아직 정책의 세부 내용과 세금감면 혜택의 기준이 확실하지 않아 많은 현지 자동차 생산업체들이 당혹해 하고 있는 실정이다.

최근 브라질 자동차산업 보호를 위해 실시한 완성차에 대한 수입규제 강화로 인해 많은 글로벌 자동차기업들이 브라질 현지에 투자 진출해 있는 실정이다. 이에 따른 자동차부품 수입도 지속적으로 증가하고 있어 브라질 정부는 또 다른 내수시장 보호정책을 수립할 가능성도 배제할 수 없다.

우리나라의 대브라질 수출 1위 품목인 자동차부품의 8월 수출은 전년 동월 대비 52%가 증가한 1억 2,400만 달러를 기록했다. 브라질 정부의 자동차부품 원산지 모니터링 시스템은 우리 자동차부품의 대브라질 수출을 제약할 예상이어서 대책 수립이 요구된다. ㉑

자료 : Automotive logistics, 브라질 자동차부품생산자협회(Sindipeças), 무역협회.

민영진 | 연구원 · 국제개발협력실 youngjinmin@kiet.re.kr