

# 해외진출을 위한 지역특성분석 -중동지역을 중심으로-



**임삼진**  
한국철도협회 상임부회장  
T.02.3487.7781  
isj2020@hanmail.net



**한성대**  
한국철도협회 해외사업팀장  
T.02.964.3994  
kuma13@hotmail.com

## 1. 서론

글로벌 금융위기, 세계 경제 위기의 장기화 상황에 따라 각국과 기업들은 생존과 위기 극복을 위해 해외투자에 적극적으로 대처하고 있다. 세계철도시장은 오랜 역사와 기술력을 가지고 있는 해외 유수의 기업이 선점하고 있는 실정으로 국내에서는 한국철도공사, 한국철도시설공단, 현대로템 등이 글로벌 철도시장 개척을 위해 노력을 하고 있다.

성공적인 해외진출을 위해선 무엇보다 진출지역의 특성을 파악하고, 사회, 경제, 제약요인 등 다양한 시장분석이 선행되어야 할 것이다. 본고에서는 중동지역을 대상으로 지역특성 및 진출 전략을 위한 고려 사항을 알아보았다.

중동지역은 풍부한 오일머니를 바탕으로 산업 다각화를

추진하며 이를 위해 철도 인프라 시설에 대한 중요성이 부각되고 있다. 중동 산유국을 중심으로 각국의 도시연결 및 GCC(Gulf Cooperation Council) 국가 간 연결철도 건설이 추진되며, 이동수단으로 철도 건설의 필요성이 대두되고 있다.

중동지역의 전반적인 개황을 살펴보고, 우리나라와의 경제협력 상황, 진출을 위한 고려사항을 제시하였다.

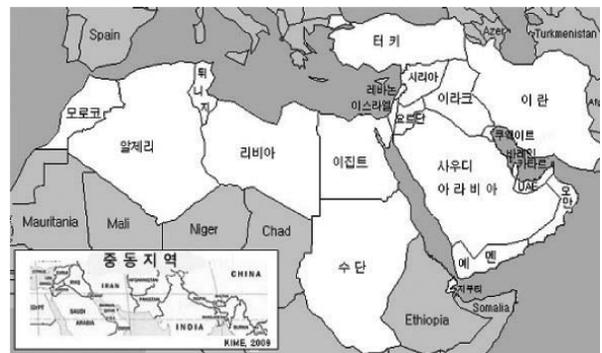
## 2. 중동지역 개관

### 2.1 중동지역의 일반 현황

중동(Middle East)은 동지중해부터 페르시아만까지 이르는 지역을 뜻하는데, 그 범주가 뚜렷하게 정해져 있지 않으나, 전통적으로 이집트에서부터 아라비아 반도 및 이란 등



그림 1. 중동지역 특성조사 및 분석흐름도



자료: 중동경제연구원

그림 2. 중동지역 구분도

을 포함한다. 이러한 중동지역은 가장 광의의 개념인 이슬람권에 포함되며, 걸프연안 및 아라비아 반도·레반트 지역·비옥한 초승달 지역·마그레브 지역으로 세분화 된다.

중동 지역은 이슬람 사회라는 종교적 통일성을 유지하고 있는 특징을 가지고 있다. 기후적으로도 사막기후를 공유하는 특징을 가지고 있으며, 경제적으로도 석유를 기반으로 한 자원수출을 통해 경제를 성장시키는 공통점이 있다. 중동의 인구는 총 2억 1,077만 명이며, 개별국가별 평균 2,268만 명이 살고 있다. 중동 국가 중에서 가장 인구가 많은 국가는 이란으로 7,420만 명이며, 뒤를 이어 이라크, 사우디아라비아, 예멘 등의 순이다.

중동의 GDP 총 규모는 1조 6,256억 달러이며, 국가별 평균 GDP는 992억 달러이다.

중동 지역의 인구는 민족적으로는 아랍인, 페르시아, 유대인, 쿠르드족, 아르메니아, 베르베르인, 누비아인 등으로 분류되며, 종교적으로는 무슬림, 유대인, 기독교인, 조로아스터교인, 바하이교인 등으로 분류된다. 이들은 아랍어, 페르시아어, 히브리어, 쿠르드어 등을 사용하며, 중동 지역 사람들의 조상은 셈족과 함족으로 알려져 있다. 전통적으로 성서에 나오는 노아의 세 아들, 셈, 함, 야벳의 자손들이 각각 셈족, 함족, 아리안족이 되었다고 알려져 있다.

## 2.2 중동지역내 구분

중동지역은 크게 4개 지역으로 구분할 수 있다.

### (1) 걸프지역

걸프지역(The Gulf)은 아라비아 반도와 이란 사이의 만(gulf) 일대를 가리키며, 연안국은 아랍에미리트, 사우디아라비아, 카타르, 바레인, 쿠웨이트, 이란, 이라크, 오만 등이다.

#### • GCC(Gulf Cooperation Council)

'70년대 말, '80년대 초에 걸프만 주변에서 발생한 정치적 불안(이란혁명, 소련의 아프간 침공, 이란-이라크 전쟁 등)에 대한 공동대응책을 모색하기 위해 인근 국가들이 아부다비에 모여 결성한 지역협력기구이다.

### (2) 마그레브(Maghreb)

마그레브(Maghreb)는 아랍어로 “해지는 장소” 즉, “서쪽”이라는 뜻으로 아라비아 반도 기준 서쪽에 위치한 북서 아프리카 지역(이집트, 모로코, 알제리, 튀니지, 리비아, 모리타니)을 지칭한다.

### (3) 레반트(Levant)

레반트(Levant)는 프랑스어와 이탈리아어의 ‘해가 뜬

표 1. 중동 국가의 인구, GDP, 1인당 GDP

구분	인구수 (명)	GDP (실질, 달러)	1인당 GDP (달러/인/년)
바레인	791,473	19,318,692,146	24,409
이란	74,195,741	360,840,236,275	4,863
이라크	30,747,296	25,531,318,594	830
이스라엘	7,169,556	194,014,880,186	27,061
요르단	6,316,432	25,092,339,120	3,973
쿠웨이트	2,985,046	109,456,901,482	36,668
레바논	4,223,553	34,528,026,534	8,175
오만	2,845,415	53,709,204,244	18,876
팔레스타인	4,277,360	5,847,864,115	1,367
카타르	1,409,423	98,313,186,813	69,754
사우디아라비아	25,720,605	369,177,600,000	14,353
시리아	21,906,156	53,945,431,127	2,469
UAE	4,598,600	248,958,475,153	54,138
예멘	23,580,220	26,902,760,613	1,141
소계	210,766,876	1,625,636,916,402	7,713

자료 : UN 통계(<http://comtrade.un.org>)

다'를 뜻하는 lever, levare에서 유래하여, 역사적으로 지중해 동쪽 지역을 의미하며, 1920년 프랑스의 시리아, 레바논 점령 후부터 요르단, 레바논, 시리아, 이스라엘, 팔레스타인 등이 레반트 국가로 불리워졌다.

(4) 비옥한 초승달 지역(Fertile Crescent)

비옥한 초승달(Fertile Crescent) 지역은 초승달 모양으로 형성된 비옥한 땅을 지칭하며 이라크·시리아·레바논·이스라엘·팔레스타인 및 이란 남서쪽과 요르단 일부 지역을 포함하고 있다. 또한 고대문명의 발생지로서 그리스·로마 문명의 유산을 간직하고 있는 지역이다.

2.3 중동과 우리나라와의 관계

초기 단계인 건국 이후 1950년대까지 중동과의 일천했던 교류를 벗어나 1950년대 이후 60년대의 중동에 대한 외교 다변화 모색의 시기, 70년대 대중동 외교정책의 전환 및 확대기, 80년대 적극적 친아랍 정책 추진 시기, 90년대 상대적인 침체의 시기를 거쳐 1990년대 말 국민의 정부 들어 다시 활발해지기 시작하였다. 활발한 고위급 인사 교류를 통해 한·중동간 협력 관계가 활성화되었다. 우리 정부는 중동 산유국들과의 공동위, 정책협의회 등 양자 협력 채널을 활성화하는 등 우리 기업들의 중동 건설·플랜트 시장 진출 확대를 위한 적극적 세일즈 외교를 전개하였다. 적극적이고 활발한 대중동외교는 참여정부에도 유지되어, 2007년 3월 한·GCC간 FTA 추진, GCC국가들의 탈석유 산업화 노력 지원 등을 내용으로 하는 '21세기 한·중동 미래협력 구상'을 발표하는 등 우리 정부는 대중동외교를 기존의 양자외교의 틀을 넘어 지역협력 외교로 확대 발전시켰다. 한편, 2004년 이라크 평화 정착과 전후 재건 지원을 위해 쿠르드 지역인 아르빌에 파견된 '자이툰' 부대는 2008년 12월 철수 시까지 평화유지 및 재건 활동을 성공적으로 수행함으로써 우리나라의 위상을 높이는데 기여하기도 했다.

중동지역의 경제적, 외교적 중요성이 높아짐에 따라 이명박 정부는 2008년 2월 출범이래 중동지역과의 외교확대를 지속 추진해왔다. 에너지협력은 Post-oil 시대를 대비하는 재생에너지분야 협력으로까지 확대되었으며, 건

설·플랜트, 과학기술, 방산, 농수산, 환경, 보건, 투자 등으로 협력분야가 확대되었다. 이명박 정부는 중동지역과의 호혜적 협력을 목적으로 우리의 발전경험을 적극적으로 공유해 왔으며, 한·중동 간 이해 심화와 네트워크 확대를 위해 한·아랍 소사이어티를 창설하고 아랍문화축전, 한·아랍우호친선카라반 등의 문화 행사도 다채롭게 개최하였다. 또한 중동의 안정과 평화가 우리의 번영과 안정에도 직결된다는 인식하에 레바논에 UN평화유지군을 파병하는 한편, 이라크와 팔레스타인 재건을 지원하고 리비아와 예멘의 인도적 상황을 개선하기 위한 유무상 원조와 인도적 지원을 제공하는 등 중동문제 해결을 위한 국제사회의 노력에도 적극 동참하고 있다.

3. 중동지역 특성분석

3.1 우리나라의 중동지역 투자 현황

우리나라는 1945년 광복 이후 국제사회로부터 받은 원조를 경제·사회 인프라 구축에 효과적으로 활용하여 성장기반을 조성하는 경험을 가지고 있으며 이러한 개발경험을 바탕으로 국제사회에 대한 우리 기여를 확대하고 있다. 이를 위해 2015년까지 ODA를 현재의 약 3배 규모로 (GNI의 0.25%, 약 30불) 확대해 나갈 예정이며, 아울러 2010년 OECD 개발원조위원회(Development Assistance Committee) 가입을 계기로 보다 체계적인 ODA 집행 및 ODA의 질적 향상을 위해 노력하고 있다.

우리나라의 대 중동(마그레브 지역 포함) 개발협력은 2003년 이라크 전쟁을 계기로 무상지원이 크게 확대되면서 중동지역 ODA 규모도 증가하다, 2005년을 기점으로 이라크 지원규모가 축소되면서 중동 지역 지원규모 또한 점차 줄어들고 있다. 2009년도 대중동 ODA 규모는 총지출 기준 37.73백만불로 우리나라 전체 ODA의 6.1%를 차지하고 있으며, 이 중 37.22백만불이 무상으로 지원되어 우리나라 대 중동 ODA의 99%가 무상원조로 이루어졌다.

또한, 2010년에는 OECD DAC 회원국으로 공식적인 활동을 시작, 원조효과성 제고에도 많은 관심을 기울이면서 이전의 단순 일회성 기자재 지원사업은 축소되고 프로젝트

표 2. 중동지역 무상원조 지원실적 누계표

(단위 : 백만원)

국가	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
레바논	110	134	1,258	134	542	3,165	2,178	7	38	0
바레인	0	13	106	0	0	0	0	0	0	0
사우디	180	162	153	136	0	0	0	0	0	0
시리아	63	83	217	213	858	238	59	14	149	0
UAE	4	0	85	0	0	0	0	0	0	0
예멘	215	177	1,357	104	218	708	287	587	270	445
오만	84	18	72	85	12	5	0	7	8	0
요르단	72	73	1,424	1,634	3,050	2,271	4,233	5,090	5,176	2,296
이라크	17	48,352	68,776	75,624	46,057	43,333	7,147	8,282	13,667	5,785
이란	277	481	1,343	247	406	4,299	709	60	156	80
이스라엘	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
카타르	8	0	221	0	0	0	0	0	0	0
쿠웨이트	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
팔레스타인	566	760	4,203	1,698	1,138	315	2,718	9,483	8,201	3,539
소계(14개국)	1,618	50,253	79,233	79,874	52,335	54,335	17,332	23,530	27,666	12,145

자료 : 2011 KOICA 대외무상원조실적 통계(2012)

성 사업 및 기술협력 사업이 확대되고 있으며, 구속성(tied)원조 보다는 국제입찰방식의 비구속성(untied) 원조가 보다 확대될 예정이다.

### 3.2 중동지역 철도산업

중동지역의 철도사업은 몇 년간 정체되어 있었지만 최근 철도 건설 붐이 일어나 북부 아프리카부터 오만에 이르는 지역에서 수많은 신규 철도 건설 프로젝트가 계획·실시되고 있다. 적어도 2,500억 달러의 투자를 계획중인 이들 프로젝트에 의해 철도망의 총 연장거리는 현재의 배가 되는 6만 7천 킬로미터 이상이 될 것으로 전망되며, 이는 철도 분야에서 사상 최대 규모의 설비 투자 프로젝트가 될 것으로 보인다.

중동(북부 아프리카 제외) 전체 철도 프로젝트 규모는 1,000억 달러 이상으로 추정되고 있다. GCC 연결 철도가 최대 256억 달러에 달할 것으로 예상되며, 사우디 랜드 브릿지(Land bridge) 프로젝트가 70억 달러, 경전철 프로젝트도 30억 달러에 이르는 것으로 예상된다. 특히, 지난 2010년 4월 13일 세부 디자인 및 건설턴트 분야가 발주된 오만 철도 프로젝트의 경우 300억 달러에 이를 것으로 추정되고 있

다. 또한, UAE내 철도 프로젝트가 1,500km 구간에 110억 달러 규모이며 2010년 6월에 1단계 프로젝트가 개시되었다. 이 밖에 쿠웨이트도 2010년부터 철도 프로젝트를 구체화시키기 시작했다.

## 4. 중동지역 철도시장 진출

### 4.1 중동 진출시 고려사항

중동건설시장에 효과적으로 진출하기 위해서는 무엇보다도 중동시장의 특징을 이해하고, 이에 대한 철저한 대책을 마련하는 것이 중요하다. 1970~1980년대의 중동건설 특수를 거쳐 2000년대에 들어와 철도를 포함하는 최근의 해외건설 수주는 그 내용면에서 많은 변화가 생겼다. 먼저 주요 수주대상 공종이 단순건축·토목 등 노동집약부문에 플랜트·통신·용역 등 기술 집약부문으로 전환되고 있다. 단위공사의 대형화 및 원청 수주비율도 증가하고 있다.

특히 중동지역 국가들의 자국화 정책으로 현지 업체의 경쟁력이 높아지고, 중국, 인도 등의 저가 공세가 강화됨에 따라 기존의 단순 도급형 수주보다는 고부가 가치 고급 기

표 3. 중동 주요국가 철도 프로젝트 현황

국가	프로젝트 내용
GCC 연결	-GCC 국가연결 철도 2,177km(155억 달러) * 고속철로 변경시 256억 달러 예상
UAE	-UAE 주요도시연결 1,500km(80억~120억 달러 예상) * 1단계 : Shah라인 (270km, 20억 달러 규모 추정) 6월 개시
사우디	-GCC 철도 구간 684km(38억 달러) -자체 철도(랜드브리지 프로젝트) 1,155km (70억 달러) -하라마인 고속철도 연결 프로젝트 (HHR) (58억 달러) -Mecca-Medinah 고속철 역사(5억 달러) -리아드 경전철 프로젝트 (30억 달러) -Taif-Khamis 간 3,500km 구간 프로젝트 (예산승인 대기 중)
쿠웨이트	-GCC 철도 구간 145km(10억5000만 달러)
오만	-Oman National Railway Project 1,000km (300억 달러 이상)
이란	-테헤란~이스파하간 Express Line 412km (35억 달러) -테헤란~마샤드간 Express Line 880km (75억 달러)
시리아	-다마스쿠스~다라간 프로젝트 107km (2억 달러) -다마스쿠스 순환 철도 (금액 미정) -지하철 프로젝트 15km(70억 달러)
이집트	-200km짜리 궤도 재건 (5,000만 달러) -10th of Ramadan~Bilbeis 구간 철도 30km (8,000만 달러) -Kafr Dawar-Sadat 구간 철도 45km (5,000만 달러)

자료 : KOTRA(2012), Global window

술에 바탕을 둔 접근법이 점점 더 요구되고 있다. 즉 인텔리전트 빌딩 건축이나 EPC, Turn-Key 베이스의 플랜트 수출 쪽으로 우리의 경쟁력을 키우는 것이 불가피한 상황이다. 다행히도 2009년 한국 기업들은 200억불 규모의 UAE 원전을 수주하는 쾌거를 이루면서 이를 바탕으로 GCC역내 EPC 프로젝트 물량의 47%를 수주하여 이탈리아(21%), 일본(14%) 등을 누르고 1위를 기록한 바 있다. 그러나 이러한 성과가 일회성에 그치지 않고 꾸준히 유지해가기 위해서는 질적으로 보다 우수한 프로젝트 관리능력을 키울 필요가 있다. 아울러 선진 업체와의 기술 제휴 등을 통한 합작 또는 컨소시엄 구성 등에도 적극 참여할 필요가 있을 것이다.

#### 4.2 중동 시장진출 제약요약

##### (1) 중동지역내 정치적 불안

최근 고유가 현상에 따른 중동경기 회복에도 불구하고

역내 정치적 불안 요인 등이 여전히 동 지역 진출에 대한 걸림돌로 작용하고 있다.

##### (2) 우리 외교정책의 운신폭 제한

국제사회의 역내 특정국가에 대한 제재로 인해 우리의 외교활동이 제한되는 경우가 있다. 2003년 12월 리비아의 대량살상무기(WMD) 포기선언이후 리비아에 대한 국제사회의 제재조치는 대부분 해제되었으나, 우리의 주요 수출시장이자 석유 수입 대상국인 이란의 경우, 핵 개발 문제 등에 대한 국제적 경제 제재에 따라 우리 기업의 대이란 경제협력 여건이 악화되었다.

##### (3) 중동지역에 대한 부정적 선입관

우리의 중동에 대한 문화적 이해가 결여된 반면 중동과 아랍 회교원리주의, 테러 등 부정적 이미지만을 떠올리며, 기독교 문화의 영향으로 인해 이슬람종교와 문화를 과소 평가하거나 오해하는 경향 또한 없지 않다.

**(4) 중동시장이 가지고 있는 내부적 제약요인**

중동 각국은 일반적으로 수입승인 절차나 조건이 복잡하고 까다로운 편이다. 예를 들면, 사우디아라비아는 자국으로 수출되는 상품 중 시험검사대상 68개 품목의 경우, 일정한 시험 및 검사를 거쳐 인증서를 발급받은 제품에 한해 수입을 허가하는 선적전검사제도(pre-shipment inspection)를 시행하고 있으며, KS 마크 등 국제적으로 통용되는 제품인증 마크에 의한 시험·검사기관을 인정하지 않고 있으므로, 비용과 절차면에서 우리 수출업자에게 큰 부담을 주고 있다. 이란의 경우에는 수입승인절차가 복잡하여 우리기업이 이란과의 교역을 꺼려하는 현상이 발생한다. 또한, 유통체계가 복잡하고 안면시장의 성격이 강하며, 무역관련 법규가 수시로 바뀌고 있어 우리기업의 상행위를 규제하는 장벽으로 작용한다.

**(5) 기술적 어려움**

건설업자는 선로 위를 덮는 모래나 사구를 막기 위한 수단(펜스, 샌드트랩 등)을 강구 할 필요가 있으며 그러한 방법을 사용한다고 해도 그 선로를 계속 사용하기 위해서 지속적인 유지보수가 필요하다. 또한 건조사막기후 지형에 익숙한 숙련된 작업자를 유치 및 유지하는 것도 문제점으로 대두 될 수 있다.

**(6) 수익성**

두바이의 지하철의 경우 높은 유지비용으로 인해 어려움을 겪으면서도 이용객 대부분이 저소득층이기 때문에 운임을 올리기가 쉽지 않은 상황이다. 게다가 자가용 운전이나 택시를 이용하는 것이 지하철을 이용하는 것 보다 저렴하기 때문에 철도 이용객 확대가 어렵다. 이러한 이유로 대부분 지역의 철도사업은 정부 보조를 받고 있다.

중동 각국 정부는 민간부문이 철도 건설 계획에 참여하기를 바라지만 수익이 구현되지 않아 어려움이 많다. 그 예가 사우디아라비아의 랜드 브릿지 사업이다. 당초 이 프로젝트 입찰은 BOT(건설, 운영, 양도)방식에 근거해 실시되었으나 투자금 회수를 위한 양허기간을 50년으로 연장했음에도 불구하고 민간 입찰업자는 투자이익을 얻을 수 있는 재정상 실현 가능 오퍼를 할 수 없었고 결국 사우디아라

비아 정부 예산으로 프로젝트 자금을 조달하는 것으로 방향을 선회했다.

**(7) 신규 철도 이용여부 미지수**

GCC 각국의 주민 대다수가 신규 철도를 이용할지도 아직은 미지수이다. 지금까지 기존 철도망을 이용한 것은 사회 빈곤층이고 부유층은 자가용 쪽을 선호하고 있다. 각국 정부는 자국민이 이용하지 않는 철도사업에 보조금을 지급하는데 주저할 수 밖에 없을 것으로 판단되며 철도에 대한 주민들의 사고방식이 본질적으로 바뀌지 않는 한 철도 이용이 활발해 질 것이라고 예상하기는 쉽지 않다.

**4.3 중동 시장진출 전략**

110년이 넘는 철도 역사를 갖고 있는 우리나라는 2004년 이후 성공적으로 고속철도를 운영해 왔으며 수도권 이외의 지방 도시에서는 도시철도가 활발히 운영 중이다. 특히나 우리나라는 기술이전을 통해 우리기술로 고속철도를 생산해 낸 국가이기도 하다. 그러나 동아시아 최대의 철도 시장인 중국과 철도왕국 일본의 사이에서 우리가 보여 줄

기 회
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 미개발 분야 많음</li> <li>• EU 시장 접근 용이</li> <li>• 지속적 경제성장 / 외국 원조 사업</li> <li>• 건설/토목 사업 기 진출 지역</li> <li>• 높은 사회경제적 인프라 수요</li> <li>• 고용 창출에 높은 관심</li> <li>• 임금 저비용 구조(일부국가제외)</li> </ul>
위 험
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아랍 국정 불안의 위험노출</li> <li>• 장기적인 정책과 프로그램 이해부족</li> <li>• 일부 국가에 경제력 집중(사우디 등)</li> <li>• 산유국에 대한 선진국의 지배                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 리비아(이탈리아, 프랑스)</li> <li>- 사우디(미국 등)</li> </ul> </li> </ul>

그림 3. 중동지역 진출 기회/위험 요소

수 있는 특성이 가려져 있다는 의견도 있다. 중동시장에서 활약하고 있는 독일과 일본에 비해 아랍문화, 사회, 산업 등의 각 분야 전문가가 상대적으로 부족한 형편이고, 이러한 전문가들이 모여 아랍을 전문적으로 연구하는 연구소도 적다. 9.11 테러와 이라크 파병 때부터 나왔던 주장이지만 이 부분에 대한 보완이 필요하다.

**(1) 사업 초기단계에서 적극적 홍보**

중동 철도시장은 오만을 시작으로 UAE, 사우디, 쿠웨이트, 카타르 등 중동 전역으로 프로젝트가 본격적으로 추진될 것으로 전망되고 있으며, 실제로 중동국가들이 각종 철도건설 계획 발표는 물론 이미 시행 중인 프로젝트들도 적지 않다. 중동 플랜트 시장에서 한국기업이 선전하는 것에 비해 한국의 철도산업에 대한 인지도는 아직 낮은 수준이다. 중동 대부분의 국가에서 한국이 고속철도를 운영하는 사실을 인지하지 못하고 있을 뿐만 아니라 고속철도에 대한 자체 기술력을 보유하고 있다는 사실에 놀라움을 표현하는 실정이다. 중동 철도산업이 아직 유럽국가에 대한 의존도가 높은 것이 사실이나 이미 중동에서 한국의 기술력과 한국인의 근면성이 충분히 입증된 만큼 한국철도 산업에 대한 효과적인 홍보와 초기단계부터 적극적인 참여의지가 필요하다. 중동지역은 아직 철도 산업에 대한 경험이 부족해 외국 선진기술을 습득하려는 의지가 강한 편이고 중동 국가에서도 단순 철도 인프라 건설이 아닌 자국민을 위한 산업의 일환이자 향후 성장동력으로 활용하기 위해 협력 파트너 선정에 신중을 기하는 상황이다.

**(2) 체계적인 시장조사와 종합정보망 구축**

중동국가와 중동인 특성중의 하나인 외부 또는 외국인에 대한 폐쇄성으로 인해 현지 진출에 필요한 정보수집이 상당히 어려우며, 투자관련 각종 제도가 구비되어 있어도 필요한 측에서 문의할 경우만 알려주므로, 각종 제도의 존재를 파악하는 것 자체가 매우 힘들다.

이에 대처하기 위해서는 철저한 시장조사와 국내 업체 및 관련기관간 종합정보망 구축이 필요하며, 이는 국내 관계부처 및 기관, 현지 진출 업체, 재외공관 및 현지 전문가관과 상호 유기적으로 협력함으로써 가능할 것이다.

**(3) 선진기업과 전략적 제휴를 통한 경쟁력 강화**

중동시장 뿐만 아니라 모든 세계시장은 사업자금의 직접 조달과 고급 기술을 요구하고 있으며, 프로젝트의 다양화, 고도화에 따라 우리 국내기업이 진출대상국의 모든 요구를 충족할 수는 없게 될 것이다. 따라서 현지 진출 경험을 갖고 있는 선진국 기업과 상호보완적인 제휴를 모색하거나, 현지 업체와의 협업을 통한 협력을 모색하는 것이 바람직하다. 특히, 1990년대말 우리나라의 경제위기로 우리 은행들의 신용등급이 낮아짐에 따라, 프로젝트 이행 보증 등에서 중동국가들은 까다로운 조건을 제시하여, 우리 업계의 대형 프로젝트 수주에 상당한 지장을 주고 있는 상황이다. 따라서, 외국계 유수회사와의 컨소시엄 구성은 프로젝트 이행보증 등 금융상의 어려움을 극복하는데 도움이 될 것이다.

**(4) 중동지역에 적합한 사후관리체제 준비**

이란 등 일부 중동국가들에서는 우리나라 자동차에 대한 인식 및 선호도가 높으나, 사후 관리(A/S)의 열세로 현지 소비자의 불만이 나타나고 있음을 참고하여, 지속적인 시장확대 노력과 더불어 사후관리체제를 강화함으로써 일단 확보한 고객을 유지하려는 노력이 중요하다. 또한 이러한 노력은 중동시장에서의 한국에 대한 이미지 제고를 통해 철도시장으로의 진출에도 도움을 줄 수 있을 것이다.

**(5) 진출국가와 경제·통상협력 강화 기반 확충**

우선 우리기업의 중동시장 진출을 지원하기 위한 제도적, 법적 체제의 확립이 필요하다. 중동국가와 투자보장협정·이중과세방지협정·무역협정 등을 체결하고, 양국 통상관련 고위 실무진의 교환 방문을 적극 실시하여 상호간 이해를 제고하는 기회를 수시로 가져야 한다. 이러한 제도적 장치가 마련될 경우, 거래처와의 계약관계에 있어서의 마찰 등을 사전에 예방할 수 있을 것이다. 또한, 민간업계간 경제협력체를 구성, 현지진출 우리 업체와 현지 경제계 인사와의 협력을 전담하여, 정례회의 개최 등을 통해 상호 정보교환 및 인적교류 등을 활성화시키는 방안도 검토되어야 한다. 아울러 중동 대부분의 국가들에서는 정치와 경제가 밀접히 연관되어 있는 점을 감안, 우리 정부와 민간

업체간의 신속한 정보교환 등 긴밀한 협조관계 구축이 요구된다.

**(6) 효과적인 현지 진출을 위한 거점국가 선정**

정부차원에서 중동지역 모든 국가에 대한 진출계획을 수립하고 지원하는 것은 재원 및 인력의 한계로 실현 가능성이 낮다. 따라서 중동지역에서 주변국가와의 자유무역협정, 인프라 정비, 기타 경제제도 등을 고려하여 진출 거점이 될만한 국가를 선정. 이들 국가에 대한 집중적인 지원을 통해 현지 거점 확보후 주변국가로의 진출을 확대하는 방안도 검토되어야 할 것이다. 이러한 목적의 일환으로 해외건설협회, 철도시설공단, 수자원공사, 도로공사, 공항공사, 인천공항공사, 한국토지주택공사(LH), 교통연구원 등 8개 공공기관이 공동으로 참여하여 지난 2011년 9월 UAE의 아부다비에 ‘중동 건설 인프라 수주지원센터’를 개소하였다.

**(7) 중동국가들의 자국화정책에 적극 대처**

사우디아라비아 등 주요 중동국가들은 자국내 산업보호 및 자국민 고용증대를 위해 자국화 정책을 강력하게 추진하고 있다. 이러한 추세에 대응하기 위해서는 현지업체와의 합작추진 및 현지인력 채용을 증대시키고 현지자재 조달을 확대하는 등 현지 자국화정책에 적극 대처할 필요가 있다. 특히, 현지업체, 인력, 기자재 등에 관한 정보를 입수하여 적절히 활용해야 할 것이다.

**5. 결론**

최근 전 세계적인 경제불황으로 글로벌 경제 성장세가 주춤하긴 하지만 저성장 기조속에서도 중동 지역은 다른 지역에 비해 지속적인 경제 성장세를 보이며, 세계적으로 주목받는 이머징 마켓으로 떠오르면서 이곳을 선점하기

위한 국제적 경쟁도 치열하다. 하지만 우리 기업들은 아직도 중동지역에 대한 수출에 있어서 미국, 영국, 일본 등 주요 선진국들과 커다란 격차를 보이고 있으며, 인도나 중국 같은 후발 주자들의 추격도 거센 상황이어서 언제 수출 경쟁 순위에서 밀려날지 모르는 상황이다.

중동 지역에 대한 지원은 기존 다른 지역과는 차별적인 지원정책이 필요할 것으로 판단된다. 일방적인 인도주의적 경제협력이나 석유자원의 수탈과는 차별화되어야 할 것이다. 그리고 세계의 주요 원소 국가들과는 전혀 다른 역사적 발전경로를 보유한 우리나라로서는 한국 고유의 ‘발전경험’을 토대로 하여 보다 자체적으로, 상대적으로는 선진적인 기술과 경험을 바탕으로 상호주의적 입장에서 철도 시장진출을 추진하는 것이 바람직 할 것이다. 즉 우리가 경험한 외국 고속철도의 도입에서부터 한국형 고속열차의 자체 개발과 운영에 이르는 과정에서 개발하고 축적한 기술과 선진화 경험을 토대로 상호주의적 관계에 입각한 코리안 컨센서스(Korean Consensus)가 중동지역에 대한 경제협력으로서 자리 잡아야 할 것이다. ☺

**♣ 참고 문헌**

1. 외교통상부(2011), “2011 중동진출가이드”
2. 홍현표, 정홍식, 안재현, 한덕훈(2011), “중동·북아프리카와의 수산협력 활성화를 위한 기초연구, 알제리·튀니지·리비아를 중심으로”, 대외경제 정책연구원
3. 한국수출입은행(2012), “2012 세계국가편람”, pp.124-170.
4. 권경현(2011), “철도산업에 대한 법률 이야기”, 노해출판사
5. 한국철도협회(2012), “제2기 해외 철도 프로젝트 실무과정”, 자료집
6. 국토해양부(2008), “세계철도 기술기준 및 투자방향 분석을 통한 철도투자정책 재정립 연구”, 최종보고서, pp.61-108.
7. 코트라, 해외투자진출 정보포털, <http://www.ois.go.kr>
8. 외교통상부 홈페이지, <http://www.mofat.go.kr>
9. 중동경제연구소(Korea Institute of the Mideast Economies 홈페이지, <http://hopia.net/kime>