

## 일본의 인프라 수출 전략과 지원 정책

- 일본정부는 일본기업의 인프라 수출 경쟁력을 강화시키기 위해 엔 차관의 지원 기간을 단축하는 등 전략을 재검토하고 대책을 마련할 계획
- 중국과의 인프라 수주 경쟁이 치열해지는 상황에서 일본기업의 강점을 활용하여 ‘고품질의 인프라’ 수출을 추진하기 위한 전략

### □ 일본의 인프라 수출 전략

- 일본정부는 6개 부처(내각관방, 총무성, 외무성, 재무성, 경산성, 국토교통성) 합동으로 G7 정상회담에 맞춰 「고품질의 인프라 수출 확대 이니셔티브」를 제안
  - 내각부는 ‘16.5.23일 제24회 경협(經協)인프라 전략회의에서 ’13.5월에 수립했던 「인프라 시스템 수출 전략」의 재검토
  - 지역을 아시아에서 전 세계로 확대, 자원·에너지 분야를 추가, 공급 자금 증액 등 정책 패키지를 개선
- 「일본재흥전략2016(신성장전략)」에서는 2010년 기준 약 10조 엔이었던 인프라 시스템 수출을 2020년까지 약 30조 엔으로 확대하겠다는 목표를 제시
  - \* 진척 상황 : ‘13년 16조 엔, 14년 19조 엔
  - 「고품질 인프라 수출 확대 이니셔티브」에 따라 향후 5년간 약 2,000억 달러\*의 자금 공급 등을 실시할 계획
    - \* ‘15.5월에 발표한 1,100억 달러에서 2배로 증액
- 「고품질 인프라」란 내구성이나 안전성, 친환경을 중시한 발전소, 교량, 철도 등의 수출을 의미하는 것으로 중국 및 아시아인프라투자은행(AIIB)과 경쟁하기 위해 ‘15.5월 아베 총리가 발표
  - 일본국제협력기구(JICA)나 국제협력은행(JBIC)을 활용하여 거액의 인프라 수요에 대해 설계 단계부터 정밀한 작업으로 “일본의 강점인 안전성이나 내구성이 높은 인프라”를 제공한다는 전략

- 고품질로 인해 초기 투자비는 많이 들어가지만 내구성이 있기 때문에 장기적인 시각에서 보면 수입하는 나라에도 도움이 될 것이라고 일본은 홍보

\* 일본이 수출한 '고품질 인프라' 사례 : 인도 지하철 정비 ... 하루 250만 명의 시민이 이용하는데 수도권 교통 정체 및 대기오염을 완화, 브레이크에 채용된 일본의 높은 기술이 전력이나 CO2 삭감에도 공헌

## □ 고품질 인프라 수출 확대 이니셔티브

- 개도국에 장기 저금리로 융자해 주는 엔 차관의 절차에 필요한 기간을 프로젝트 조사 단계부터 착공까지 현재의 약 5년에서 1.5년으로 단축

- 인프라 정비가 시급한 신흥국은 자금 지원이나 계약의 속도를 중시하기 때문에 기간 단축은 입찰을 결정하는 중요한 요소

- 엔화, 미국 달러, 현지통화만으로 표시했던 JICA 융자사업의 대상에 아프리카 국가들에서 니즈가 높은 유로화 표시를 추가

### 「질 높은 인프라 수출 확대 이니셔티브」

#### 1. 세계 전체에 대한 인프라 안전을 위한 리스크머니 공급 확대

- 세계 전체의 인프라 안전을 위해 향후 5년간의 목표로서 약 2,000억 달러의 자금 등을 공급
  - ① 대상 지역을 아시아에서 전 세계로(러시아·아프리카 등)
  - ② 자원 에너지 등도 포함한 폭 넓은 인프라로 대상을 확대(석유·가스, 병행 등)
  - ③ ALL JAPAN으로 관계 기관이 실시

#### 2. 질 높은 인프라 수출을 위한 제도 개선

##### (1) 신속화를 더욱 가속

- 엔차관의 신속화(F/S조사 개시부터 착공까지의 기간을 최단 1년반으로 단축, 사업 기간의「가시화」)

##### (2) 민간기업의 투·융자 장려

- JICA 해외 투·융자의 유연한 운용·재검토나 유로표시 해외 투·융자의 검토
- NEXI 무역보험의 기능 확대(해외투자보험·수출보험의 비상위험 보상을(한도)을 100%로)
- JOIN·JICT의 출자 기준·운용의 완화
- JBIC과 시중 은행의 협조 융자에서 시중 은행 우선 상환으로 유연한 적용

##### (3) 기타

- 개도국의 지역 개발 지원
- 대규모 인프라 안전에 대한 F/S 지원
- 무상자금협력의 제도·운용 개선
- 인재육성 지원을 더욱 강화

#### 3. JICA, JBIC, NEXI, JOGMEC 기타 관계 기관의 체제 강화와 재무 기반의 확보

- JICA의 현지기업 출자비율 한도를 25%에서 50%로 증액, 정부가 신용을 보증하여 민간들이 리스크 헷지에서 리스크 테이킹을 유도 자료 : 내각관방

- 고속철도 등을 투자 대상으로 하는 해외교통·도시개발사업지원기구(JOIN), 광통신을 사용한 통신시스템 등을 대상으로 하는 해외통신·방송·우편사업지원기구(JICT) 등 관련 펀드의 자금조달 규제도 완화

- 자본금의 차입이나 사채발행 한도를 증액하여 대형 안전에 대한 출자를 증대
- JOIN은 미국이나 브라질의 철도계획에 출자를 결정, 향후 말레이시아와 싱가포르를 연결하는 고속철도계획 등에도 출자 대상 후보로 선정
- 일본무역보험(NEXI)도 상대국에서 테러나 자연재해 등이 발생했을 경우 보상하는 투자보험의 보상을 한도를 95%에서 100%로 향상

## □ 인프라 수출 관련 기업의 니즈 증가

- 일본기업이 인프라를 수출하는 대상국이나 안건이 다양화되면서 정부에 제도적 대응을 요구
  - 정부계 금융기관의 對해외 투·융자가 확대되면 메가뱅크나 상사 등의 리스크가 있는 안건에 대한 출자도 증가할 것으로 보이며, 리스크가 큰 원전 건설 사업 등도 관민 공동으로 수주할 수 있음
- 미쓰비시UFJ 파이낸셜그룹과 하타치제작소는 자본업무제휴를 통해 철도나 발전설비와 같은 인프라 수출에 금융에서 지원하는 체제를 구축할 방침
  - 자본제휴 기업은 미쓰비시UFJ 리스와 하타치캐피털로 총자산은 8조 1,000억 엔 이상으로 업계 2위 규모
  - 향후 미쓰비시UFJ와 히타치뿐만 아닌 다른 기업들도 이용할 수 있는 체제를 마련하여 일본의 인프라 수출을 지원해 나갈 계획

## □ 시사점

- 이후 아베 총리 및 경제부처 장관들은 동남아시아지역에서 경제외교를 활발하게 전개하여 일본기업들이 인프라를 수주할 수 있도록 강력하게 백업하고 있음
  - 최근에는 정보통신이나 에너지 관련 인프라 수주가 증가하고 있어 새로운 인프라 수출 분야로 주목
- 일본은 중국과의 경쟁을 염두에 두고 ‘인프라 수출 대책’을 만들었지만, 제3국 공동 진출의 경험이 있는 우리기업들과 협력하면 시너지 효과가 기대될 것으로 예상
  - 특히 일본이 진출경험이 없는 중동지역에서 인프라를 수주할 때 한국정부의 협상력과 우리기업의 글로벌 경쟁력이 수주하는데 중요한 요소로 작용
  - 일본기업의 정보력, 자금력과 우리기업의 EPC능력이 결합하면 수주 경쟁력을 더 한층 높일 수 있으므로 인프라 수출에서 양국의 협력이 필요

### <참고자료>

내각부 제24회 경협인프라전략회의 자료(2015.5.23), 마이니치신문(2016.5.14), 닛케이신문(2015.11.24, 2016.5.20)