

# **Global Market Report**

# 트럼프 시대의 미국 공공인프라 시장





# 요 약/1

1. 조사 배경 / 3

## Ⅱ. 미국 공공인프라 시장현황 / 4

- 1. 시장개요 / 4
- 2. 트럼프의 공공인프라 정책 / 5
- 3. 시장현황 / 6
  - 4. 투자재원 현황 / 8

## Ⅲ. 세부시장 현황 / 12

- 1. 도로·교통 / 12
- 2. 에너지 / 14
  - 3. 수자원 / 15

## Ⅳ. 미국 궁공인프라 시장 진출전략 / 16

- 1. 참가 방식 및 유형 / 16
- 2. 참여 방식별 진출전략 / 18
- 3. 주·지방정부와의 협력 / 25

#### ∨. 경쟁국기업 진출사례 / 29

- 1. 스페인 사례 / 29
- 2. 중국 사례 / 30 3. 일본 사례 / 31

#### Ⅵ. 시사점 / 34

## 요 약

#### 【조사배경】

- 트럼프는 경제 활성화와 고용 창출을 위해 임기 중 1조 달러에 달하는 대규모 공공인프라 투자를 공언하고 있으나, 투자 재원마련이 정책 성패의 최대 관건
- 미국 연방 및 주·지방정부는 공공인프라 투자에 부족한 재원을 조달하기 위해 민-관 협력(PPP)방식을 적극 활용하고 있어 미국 내 PPP시장은 급성장할 전망
- 국내기업들은 급속하게 성장하고 있는 미국 인프라 시장에서 실기하고 있어우리 정부와 기업들의 관심과 진출방안 마련이 조속히 요구됨.

## 【미국 공공인프라 시장 현황】

- (현황) 미국 공공인프라 시설은 전 분야 평균 D+ 등급으로 재건이 시급한 상황이며, 2025년까지 시설낙후로 인한 경제손실은 3조 9천억 달러에 달할 전망
  - 인프라 개·보수 및 신설을 위해 2025년까지 최소 3조 달러 이상이 소요될 것으로 예상되나 실제 투자는 과부족 상태
- (정책) 트럼프는 인프라 투자 재원 마련을 위해 민간(해외)자본의 참여를 활성화 한다는 계획을 밝히고 있어 향후 PPP시장은 지속 확대될 것으로 기대
- 한편, 인프라사업에 미국기업의 참여를 우선하는 바이아메리카(Buy America) 규정은 강화될 예정인바. 해외기업의 참여에 장애요인으로 작용할 우려
- (재원) 공공인프라 투자에 연방정부가 차지하는 비중은 지속적으로 감소하고 있으며, 주·지방정부가 전체 투자의 75%를 담당하고 있음.
- 주·지방정부는 재정부담을 최소화하기 위해 인프라 사업에 민간참여를 적극 유치하고 있어 미국의 PPP시장은 향후 연 16.5%의 고성장 구가

## 【미국 공공인프라 시장 진출전략】

- (방식) 해외기업이 미국 공공인프라 프로젝트에 참가하는 방식은 크게 ▲금융투자 ▲기자재공급 ▲서비스(용역)제공으로 구분될 수 있음.
- o (유형) 민간기업의 참가 유형은 인프라 건설의 단계에 따라, ①설계(Design), ② 건설(Build), ③금융투자(Finance), ④운영(Operation), ⑤유지보수(Maintenance)로 분류
  - 참여유형의 조합으로 ▲설계·건설(DB) ▲설계·건설·투자(DBF) ▲설계·건설· 운영·유지보수(DBOM) ▲설계·건설·운영·유지보수·투자(DBOMF) 모델로 구분

- (금융투자) 미국 정부 및 업계는 공공인프라 수요 급증에 따른 재정 부족 문제 해결을 위해 PPP방식을 통한 해외기업의 인프라 시장 참여에 전향적 입장
  - 국내기업들도 프로젝트 파이낸싱(PF) 등을 활용한 금융투자를 병행함으로써 미국 내 PPP 프로젝트 참여 가능성을 높일 수 있을 것으로 기대
  - (기자재납품) 미국 내 인프라 건설 호황이 예상됨에 따라 철강, 수송기계 및 부품, 중장비, 건설소재, 전선·케이블 등 관련 제품 수요가 확대될 전망
  - 연방정부 재원이 투입된 프로젝트에 공급되는 기자재 조달에는 바이아메리카 규정이 적용되는 바, 국내기업들은 생산시설을 미국으로 이전하거나, 현지 기업과 생산공정 협력을 강화하는 등 현지화 노력 필요
  - (건설서비스) 설계, 건설, 유지·보수 등 서비스용역에는 바이아메리카 규정이 적용되지 않는 바, 국내 건설기업들의 활발한 시장 참여가 기대됨.
  - 시장진출을 위해 국내건설사들은 공종다변화, 전후방 사업 통합을 통한 프로 세스 확대, 금융조달 역량 확보, 현지협력 모델 개발에 노력해야 함.
  - (주·지방정부 협력) 주·지방정부는 공공인프라 투자의 75%를 담당할 뿐만 아니라 프로젝트 수요 발굴, 계획, 타당성 검토, 사업자 선정 등 핵심 역할
  - 주정부가 발주한 프로젝트(solicited) 입찰에 참여하는 방법 외에도, 기업이 직접 유망 프로젝트(unsolicited)를 제안하여 사업화하는 방식도 활용 가능

## 【경쟁국 진출사례】

 ○ ▲유럽기업들은 기술력을 바탕으로 환경 및 컨설팅 분야 ▲일본은 첨단 초고 속열차 기술 ▲중국은 가격 경쟁력과 자본력 ▲호주는 선진 금융기법 등의 우위를 앞세워 미국 시장에서 경쟁력을 확보 중에 있음.

## 【시사점】

- 국책은행-건설사-IT기업-제조기업-서비스기업이 참여하는 선단형 컨소시엄을 구성하여 전 방위적 밸류체인 역량을 확보하고, 정부는 국책은행을 통해 투자 회수 기간이 긴 프로젝트 리스크를 부담하는 방안도 고려할 필요
- 현지 중소 건설사와 제휴를 맺거나 전략적 M&A를 통해 주·지방정부가 발주 하는 소규모 프로젝트를 수주하여 현지 사업수행 실적을 쌓아가는 노력 필요
- 대규모 토목공사 보다는 주차장 현대화, 고속도로 휴게소, 스포츠·유락 시설, 정부청사 건설 등 특화된 틈새시장을 공략하고, 향후 지속 확대되는 유지·보수 시장에 참여 기회도 간과하지 말아야 할 것임.

# Ι

# 조사 배경

- □ 미국우선주의를 기치로 들고 나온 **트럼프는 국내 경제 활성화와 고용창출을** 위해 임기 중 1조 달러에 달하는 대규모 공공인프라 투자를 공언함.
  - 트럼프는 임기 초반 가시적 성과를 내기위해 **공화·민주 모두로 부터 초당적** 합의를 이끌어 낼 수 있는 인프라 투자 정책에 집중할 가능성이 있음.
  - 상·하원 다수당을 점유한 공화당뿐만 아니라, 민주당의 상·하원 원내대표도 트럼프의 인프라 공약을 지원할 것을 공개적으로 밝힌 바 있음. 다만, 재원마련 방안과 관련하여 의회와의 마찰은 불가피할 것으로 전망됨.
- □ 미국 공공인프라 재건을 위해 2025년까지 최소 3조 달러의 투자가 소요될 전망이나, 정부 재정 부담 가중으로 인해 실제 투자는 과부족인 상황
  - 연방 및 주·지방정부는 인프라 건설에 민-관 협력(PPP)¹) 방식을 적극 활용 중에 있어, 2018년까지 미국 PPP 시장은 연평균 16.5%의 가파른 성장 전망
  - 트럼프도 공공인프라 건설에 민간자본을 적극 유치하여 정부 재정에 부담되지 않는(deficit neutral) 방식을 우선 고려할 계획을 밝힘.
- □ 급속하게 성장하는 미국 인프라 시장에 국내기업들의 참여 확대 방안 시급
  - 국내건설사의 해외건설 수주 금액 중 북미가 차지하는 비중은 4.5%로 매우 저조하고 인프라 건설과 밀접한 토건분야 비중도 8.5%에 불과
    - \* 지역 : 중동(47.7%), 아시아(24.1%), 유럽(10.2%), 중남미(10.2%), 북미(4.5%) 등
    - \* 분야: 플랜트(78%), 토목(8.5%), 건설(7.4%), 기타(5.5%)
    - 우리나라의 건설산업 경쟁력은 세계 7위 수준이나, 기술(설계) 경쟁력은 미국 등 선진국에 비해 취약 (국토부 건설산업 글로벌 경쟁력 평가, 2014)
  - 해외 건설기업들은 설계·시공, 금융, 운영·유지관리 등 역량을 무기로 빠르게 성장하고 있는 미국 인프라 시장 진출의 교두보 마련에 성공
- □ 본 보고서에서는 미국 공공인프라 시장 분석을 통해 분야별 진출 전략을 모색하고, 주요 경쟁국 기업의 사례를 살펴봄으로써 국내 기업의 미국 시장 진출에 시사점을 찾고자 함.

<sup>1)</sup> Public-Private Partnership : 공공인프라 건설을 위해 민간이 투자, 건설 및 기타 활동에 참여하여 상당부분의 위험부담을 지는 장기적(long-term), 성과중심(Performance based)의 접근 방법

# $\prod$

# 미국 공공인프라 시장현황

## 1

# 시장개요

- □ [수요] 미국의 낙후된 공공인프라, 경제 전반에 막대한 손실 유발
  - (평가) 전미엔지니어링협회(ASCE)가 4년 주기로 발표하는 『미국 공공 인프라 평가(American Infrastructure Report Card), 2013년』에 따르면, 전 분야에 걸친 미국 인프라 시설은 평균 D+ 등급으로 재건이 시급
  - World Economic Forum의 국가경쟁력 지수는 미국의 공공인프라를 세계 16위로 주요 경쟁국인 일본(9위), 독일(11위)에 비해 낮게 평가
  - (투자) 향후 10년(2016~2025) 동안 노후 **공공인프라 개·보수 및 신설을** 위해 총 3조 3천억 달러가 필요하나, 예상투자 금액은 1조 8천억 달러에 그쳐 최소 1조 4천억 달러의 투자 부족이 발생할 것으로 전망
  - 2040년까지는 총 10조 8천억 달러가 필요하나 5조 6천억 달러 투자가 예상되어 5조 2천억 달러의 부족 발생 예상 (표1)

#### 〈표1〉 미국 공공인프라 건설 수요 및 투자

단위 : 십억 달러

기간	구분	육상교통	상하수도	전력	공항	수로/항만	전체
2016	투자수요	2,042	150	934	157	37	3,320
	예상투자	941	45	757	115	22	1,880
~2025	투자부족	1,101	105	177	42	15	1,440
2016	투자수요	7,646	204	2,458	376	112	10,796
	예상투자	3,312	52	1,893	288	69	5,614
~2040	투자부족	4,334	152	565	88	43	5,182

[자료원] American Society of Civil Engineering(ASCE)

□ [경제손실] 미국 공공인프라 낙후로 인해 발생한 경제 손실은 2025년까지 ▲GDP 3조 9천억 달러 ▲기업매출 7조 달러 ▲일자리 2백 5십만 개에 달하여 ▲평균 3,400 달러의 가계 부담이 발생할 것이라고 분석<sup>2)</sup> (표2)

#### 〈표2〉미국 공공인프라 낙후에 따른 경제손실

단위 : 십억 달러 / 개

기간	GDP	기업매출	일자리
2016~2025	3,955	7,038	2,456,000
2016~2040	14,201	29,292	5,809,000

[자료원] American Society of Civil Engineering(ASCE)

<sup>2)</sup> Failure to Act: The Impact of Infrastructure Investment on America's Economic Future (ASCE, 2016.5월)

## 2 트럼프의 공공인프라 정책

- □ [개요] 트럼프노믹스의 핵심 의제로서 대규모 공공인프라 투자를 공언
  - 공공인프라 구축에 향후 10년 동안 무려 1조 달러를 투자함으로써 국내 경제를 활성화시키고 고용 확대를 이루겠다는 계획
    - 공공인프라에 2,000억 달러를 투자할 경우, ▲가계소득 880억 달러 증대 ▲GDP 1% 이상 상승 ▲120만 개의 고용 창출 효과가 발생한다고 주장
  - **공화·민주당 모두가 공공인프라 투자 확대에 찬성**하고 있는 상황에서 트럼프의 인프라 정책은 우선적으로 추진될 가능이 있음.
- □ [유망분0i] 인프라 구축과 직접 연관된 건설뿐만 아니라 철강, 기계, 에너지, 기자재 등 유관 제조업 육성으로 성장 동력 확보에 집중할 전망
  - 도로, 철도, 공항, 항만 등 **전통적인 인프라 사업뿐만 아니라 첨단 교통** 시스템 구축과 차세대 자동차 기술 등 혁신기술에 투자할 것을 공약
  - 민간의 에너지 인프라 개발 규제를 철폐하고 미국 내에 매장된 500조 달러에 달하는 석유, 석탄, 셰일가스 등 전통에너지 개발을 촉진한다는 계획
- □ [재원확보] 인프라 구축에 민간투자 유치를 확대하여 국재재정 부담을 최소화(deficit neutral)할 것을 공약함. 이를 위한 재원 조달방식으로는,
  - 첫째 인프라 프로젝트에 참가하는 지분투자(equity investment) 총액의 82%를 비과세로 전환함으로써 연 9~10% 수익을 보장할 수 있으며, 이를 통해 민간 투자를 활성화하는 계획³)
  - 둘째, 자국기업이 해외에서 벌어들인 유보금을 국내로 반입할 경우 부과하는 10%의 세금(repatriation tax<sup>4)</sup>)을 인프라 투자에 활용하고, 기업 들이 반입한 자산을 인프라에 투자할 경우 세제혜택을 제공하는 방안
  - 마지막으로, 국가인프라은행(National Infrastructure Bank)을 설립하고 인프라 채권을 발행하여 민간 및 해외자본을 유치하는 방안도 고려 중
- □ [바이아메리카] 인프라사업에 미국기업의 참여를 우선하는 『바이 아메리카(Buy America)』 규정을 강제하여 경제효과가 자국기업에 돌아가도록 조치하겠다고 공언하고 있어 해외기업의 참여에 장애요인이 될 가능성

<sup>3)</sup> Trump Versus Clinton On Infrastructure, Wilbur Ross and Peter Navarro (2016.10.26.)

<sup>4)</sup> 트럼프는 자국기업의 해외 유보금을 미국 내로 반입 시 대폭 완화된 10% 세율(기존 법인세 35% 적용)을 적용하는 방안 공약

# 3 시장 현황

- □ [전망] 미 상공회의소<sup>5)</sup> 에 따르면, 미국 인프라 시장<sup>6)</sup>은 2013~2030년 동안
  - 에너지 관련 투자 수요가 4조 8천억 달러로 전체의 57%를 차지하고, 교통 2조 9천억 달러(36%), 수자원 6,080억 달러(7%)의 수요가 예상됨.

#### 〈표3〉미국 공공인프라 투자 수요 (2013-2030)

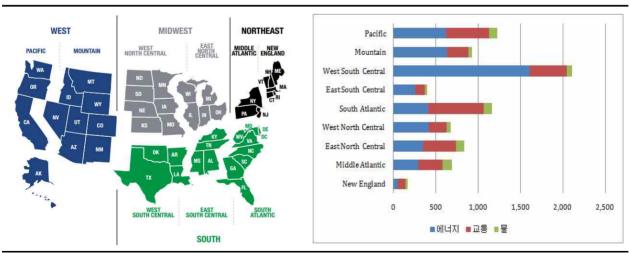
단위 : 십억 달러

	사비티크	투자수요		
대분류	상세분류	금액	전체대비 비중	
에너지	오일·가스, 전력, 석탄, 바이오연료	4,641	56.7%	
교통	고속도로, 교각, 대중교통, 화물운송, 열차, 공항, 항구, 내륙수로	2,937	35.9%	
수자원	상수도, 하수도	608	7.4%	
 전 체		8,186	100%	

[자료원] Rhodium Group estimate (U.S. Chamber of Commerce)

□ [지역] 텍사스 주 등을 포함한 West South Central 지역이 전체 투자 수요의 25.8%를 차지하고, 다음으로 캘리포니아를 포함한 Pacific(14.9%), 플로리다와 버지니아 주를 포함한 South Atlantic(14.2%) 등에서 수요가 높게 조사됨.

## 〈그림1〉 미국 내 지역별 공공인프라 투자수요



[자료원] Rhodium Group estimate (U.S. Chamber of Commerce)

<sup>5)</sup> Assessing the Opportunity for Chinese Participation in U.S. Infrastructure, U.S. Chamber of Commerce (2013)

<sup>6)</sup> 미국 내 정부 투자 인프라 뿐만 아니라 민간자본으로 건설/운영되는 인프라 까지 포함

## □ 분 야

- (에너지) 미국 내 에너지 인프라 구축을 위한 수요 예상 금액은 2030년 까지 4조 6천억 달러로 연간 2,580억 달러에 달할 것으로 추산됨.
- 분야별로는 ▲오일·가스 개발이 전체의 60% (2조 8천억 달러) ▲발전시설 37% (1조 7천억) ▲바이오연료 생산시설 2% (980억) ▲석탄채굴 및 우송이 1% (550억 달러)를 차지함.
- (교통) 미국 내 교통 인프라 시설 중 고속도로 및 대중교통 시설은 주로 주·지방정부의 재정에 의존하는 반면, 여객철도, 공항, 항만은 대부분 민-관 합작 투자에 의해 건설되는 경향을 보임.
- 2030년까지 교통인프라 투자수요는 총 2조9천억 달러 (연간 163억 달러)로,
   이중 ▲고속도로·교각이 전체의 60%(1조7천억) ▲대중교통 21%(6,230억)
   ▲공항 10%(2,890억) ▲여객철도 4%(1,170억)를 차지함. (표4)

#### 〈표4〉 미국 내 지역별 공공인프라 투자수요

단위 : 십억 달러

							L 11 ·	<u> </u>
지역	전체	고속도 로/교각	대중 교통	화물 철도	여 객 철 도	공항	항구	내 륙 수 로
New England	86 (3%)	45 (3%)	19 (3%)	1 (1%)	12 (10%)	9 (3%)	0.2 (1%)	0.5 (2%)
Middle Atlantic	286	61	158	5	36	20	2.2	2.8
	(10%)	(3%)	(25%)	(5%)	(31%)	(7%)	(10%)	(11%)
East North	387	225	89	18	14	37	1.1	3.4
Centra	(13%)	(13%)	(14%)	(18%)	(12%)	(13%)	(5%)	(13%)
West North	209	119	28	14	2	44	0.5	0.7
Central	(7%)	(7%)	(4%)	(14%)	(2%)	(15%)	(2%)	(3%)
South Atlantic	655	448	127	16	22	36	2.6	3.3
	(22%)	(25%)	(20%)	(16%)	(19%)	(12%)	(12%)	(13%)
East South	112	60	19	7	1	21	1.7	2.3
Centra	(4%)	(3%)	(3%)	(7%)	(1%)	(7%)	(8%)	(9%)
West South	435	325	39	12	2	39	10.4	9.0
Centra	(15%)	(18%)	(6%)	(12%)	(2%)	(13%)	(50%)	(35%)
Mountain	254	154	48	19	1	32	0.0	0.0
	(9%)	(9%)	(8%)	(19%)	(1%)	(11%)	(0%)	(0%)
Pacific	513	325	96	8	27	51	2.8	3.9
	(17%)	(18%)	(15%)	(8%)	(23%)	(18%)	(13%)	(15%)
합계	2,937	1,762	623	99	117	289	21	26
	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)
연평균	163	98	35	5.5	6	16	1.2	1.5

[자료원] Rhodium Group estimate (U.S. Chamber of Commerce)

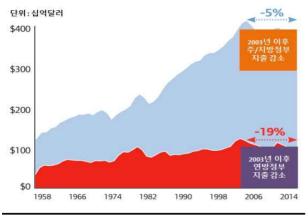
(수자원) 수자원 관련 인프라 투자 수요는 2030년까지 총 6,080억 달러에 달하며, 이중 상수도에 전체의 60%인 3,333억 달러, 하수도에 45%인 2,750억 달러에 달할 것으로 전망

# 4 | 투자재원 현황

미국 공공인프라 투자의 대부분을 담당해 온 정부(연방 및 주·지방)의 재정 악화로 인해 미국 전역의 인프라 투자는 지속적으로 감소하고 있는 추세

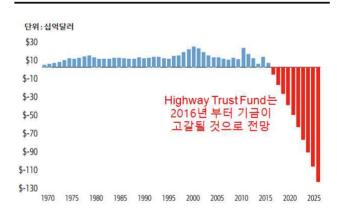
- □ [연방정부] 공공인프라 투자에서 연방정부가 담당하는 비중이 1977년 최고 38%에 달했으나, 지속적으로 감소하여 2014년 현재 25%까지 축소됨.
  - 지난 35년 동안 연방정부의 인프라 투자는 GDP의 1%에서 0.5% 수준으로 감소 하여 **인프라 투자에 필요한 재정 부담을 주·지방 정부에 전가함**.
  - 연방정부의 교통 및 수자원 관련 인프라 투자는 2014년 현재 2003년 대비 19% 이상 감소 (주·지방 정부 투자는 동기간 5% 감소) (그림2)
  - 고속도로 등 건설을 위한 연방정부기금인 Highway Trust Fund는 연방 유류세로 조성되나, 1993년 이후 세율 인상이 정체되고, 휘발유 가격 하락 및 소비 저하 기조 속에 기금이 급격히 고갈되고 있는 상황임.(그림3)

#### 〈그림2〉 미국 정부 인프라 투자



[자료원] Congressional Budget Office

#### <그림3> Highway Trust Fund 기금현황



- □ [주·지방정부] 공공인프라 투자의 대부분(75%)을 담당하는 주·지방정부의 공공인프라 투자 역시 지속적으로 감소하고 있는 추세
  - 주 정부는 예산의 최소 3%에서 최대 14%를 공공인프라 사업에 투자하고 있으며, 특히 고속도로, 상하수도, 대중교통 분야 투자에 주·지방 정부의 역할 비중이 높은 것으로 조사됨. (그림4)

# 연방정부 주 및 지방정부 고속도로 (26%) 77% 상하수도 대중교통 및 철도 (25%) 56% 수자원 (35%) 65% 수상 교통 (57%) 단위: 십억달러

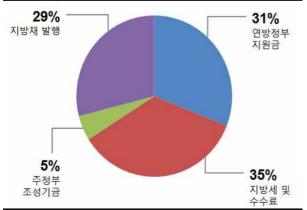
#### 〈그림4〉 교통 및 수자원 관련 인프라 투자현황(2014)

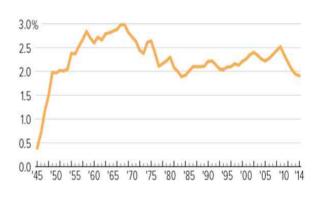
[자료원] Congressional Budget Office (2008)

- 주·지방정부는 공공인프라 건설 재원의 29%를 지방채 발행을 통해 조달(그림5)하고 있으나, 2016년 현재 주·지방정부의 총 부채는 3조 2천억 달러로 GDP의 17%에 달해 지방채 발행을 통한 인프라 투자가 한계에 봉착한 상황
  - \* GDP대비 부채비율 : 뉴욕(25.9%), S.케롤라이나(23.5), 켄터키(20.1), 일리노이(20.1), 메사추세츠(20.0), 팬실베니아(19.5), 캘리포니아(18.1) 등
- 부채 증가에 따른 재정 건전성 악화로 주·지방정부의 GDP 대비 인프라 투자가 감소하고 있는 추세 (2000년대 초, 2.4% → 2014년, 1.9%) (그림6)
  - 상대적으로 재정건전성이 낮은 주의 지출 감소폭(GDP대비)이 높음: 네바다(-1.1%) / 플로리다(-1.0%) / 미시건(-0.83%) / 조지아(-0.81%) 등

#### 〈그림5〉 주정부 인프라 투자 재원

#### 〈그림6〉 주정부 인프라 투자 (GDP대비)



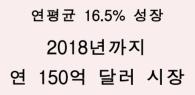


[자료원] U.S. Bureau of Economic Analysis / Center on Budget and Policy Priorities

- □ [민-관 협력] 정부는 공공인프라 사업에 부족한 재원 마련의 수단으로 민간자본 참여 확대를 고려한 민-관 협력사업(PPP)을 적극 활용하기 시작
  - 미국은 전통적으로 인프라 사업에 민간 자본을 활용하는데 소극적이었으나, (1985~2011년 동안 미국 PPP시장은 세계의 8.8% 수준에 불과)
  - 글로벌 신용평가기관 무디스(Moody's)는 **미국이 PPP사업의 신흥시장에서** 최대시장으로 성장할 것이라고 전망함.<sup>7)</sup>
  - 2008년 글로벌 금융위기 이후부터 주·지방정부를 중심으로 신규 공공 인프라 사업에 PPP방식 참여를 개방하고 적극 유치하기 시작함.
  - 주정부들은 지난 10년 간 입법을 통해 공공인프라에 PPP 참여를 허용해 왔고, 현재까지 33개 주가 PPP 참여를 허용하는 법률을 보유 (표7)
  - 2005~2014년 동안 미국 내 진행된 PPP 프로젝트는 꾸준히 증가하여 누적 건수 48건(607억 달러 상당)에 달하고, 이중 80%(390억 달러 상당)의 프로젝트가 완료된 것으로 조사됨. (표6)
  - 기존 인프라 시설의 민영화(브라운필드형) 위주에서 탈피하여 PPP사업을 통해 신규 인프라 건설(그린필드형) 중심으로 전환을 모색 중임.
  - \* 분야별로 도로 건설 24건, 주차장 7건, 상하수도 6건, 항만 3건, 공항 2건, 기타 3건 등

#### 〈표6〉 미국의 PPP시장 전망

구 분	2005-2014년
공개된 프로젝트 수	48건
공개된 프로젝트 금액	607억 달러
완료된 프로젝트 수	40건
완료된 프로젝트 금액	390억 달러



[자료원] Kennedy School Review

- 주·지방정부의 PPP사업은 **부족한 재원 조달뿐만 아니라 비용절감**, 운영의 효율성, 프로젝트 혁신성 등을 제고하기 위해 활용되고 있음.
  - 특히 기존까지 주를 이루었던 유료도로 건설 외에도 사회적 인프라 건설 (인터넷망, 정부청사, 학교, 레크레이션 시설 등)에서 PPP가 활용되고 있는 점에 주목할 필요

<sup>7)</sup> US P3 Market Slowly Builds on Four Frunts, Moody's Investors Service (2016.3월)

# 〈표7〉 주별 PPP 참여허용 입법 현황

주	PPP입 법연도	민간업자 사업제안 허용	민·관 자금의 합작허용	의 회 승인 필요 여부
아바다얼	2009			
알라스카	2006		0	
아리조나	2009	0		
알칸소	2010			
캘리포니아	2009	0		
콜로라도	2009	0	0	
코넷티컷	2011		0	
델리웨어	2007	0	0	0
플로리다	2009	0	0	0
조지아	2009	0	0	
일리노이	2010	0	0	
인디애나	2010		0	0
루지애나	2012	0	0	
메인	2010	0	0	0
메릴랜드	2010	0		
메사추세츠	2009			
미네소타	2012	0		
미시시피	2010	0	0	
미주리	2009	0		0
네바다	2011	0	0	
N케롤라이나	2009	0	0	0
N.다코다	1993	0	0	
오에야오	2011	0	0	
오레곤	2011	0	0	
펜실베니아	2012	0	0	
S.케롤라이나	2007			
테네시	2008		0	0
텍사스	2009	0	0	
유타	2010	0	0	
버지니아	2011	0	0	
워싱턴	2005	0	0	0
W.버지니아	2008	0	0	0
위스콘신	2011	0	0	

승인된 교통관련 PPP프로 젝트	완료된 교통 PPP사업 ('06년 이후)	진행 중인 교통 PPP사업
0	-	2
	-	-
0	_	3
	_	3
0	10	14
0	2	5
	_	0
0	_	2
0	4	4
0	_	5
0	2	3
0	2	3
0	_	3
0	_	1
0	6	4
	_	-
	_	_
0	_	1
	_	_
0	_	3
0	_	4
	_	_
0	_	3
0	2	1
0	2	5
	_	_
	_	_
0	7	11
0	_	1
0	3	8
	_	_
0	_	1
	_	1

[자료원] Moving Forward on Public Private Partnerships, BROOKINGS-ROCKEFELLER(2011)

# Ⅲ 세부시장 현황

# 1 도로·교통

# 가 도로 및 교각

- (현황) 미국 내 도로 중 32% 이상이 노후·열악한 상태이며, 도로시설 낙후로 인해 유발된 경제 손실은 연간 1,010억 달러에 달할 것으로 추산
- (투자) 현재 미국 내 도로 상태를 개선하기 위해서 2008~2028년 동안 매년 1,700억 달러의 투자가 필요할 것으로 전망되나, 연방 및 주·지방정부의 투자는 연간 910억 달러에 그침.

단위 : 십억 달러

#### 〈표8〉 2028년까지 도로와 교각을 위한 연평균 투자 계획

시스템	현행 지출	현 상태 유지	현 상태 개선
주간 연결고속도로(Interstate)	20	24.3	43
국가 고속도로 시스템	42	38.9	71.8
연방정부 지원 고속도로	70.6	80.1	134.9
전체 도로와 교각	91.1	101	170.1

[자료원] 2013 Report Card for America's Infrastructure / 2010 FHWA Conditions and Performance Report

# 나 교각

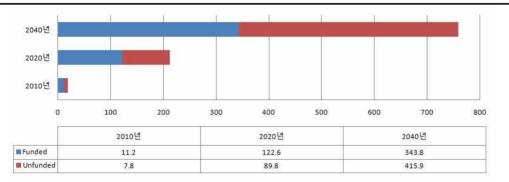
- (현황) 미국 전역의 60여 만 개 교각 중 11%가 구조적 결함을 가지고 있고, 전체의 25%는 노후 정도가 심각하여 보수가 시급한 상황임.
  - 특히, 펜실베이니아, 아이오와, 오클라호마, 워싱턴 D.C. 등의 교각은 전국 평균 보다 훨씬 높은 20%를 상회하는 구조 결함률을 가지고 있음.
  - 전체 교각의 30%가 설계수명인 50년을 넘어서 유지·보수 및 재건축에 막대한 재정이 소요될 것으로 전망됨.
- (투자) 연방고속도로관리청(FHWA<sup>8)</sup>)에 따르면 2028년까지 노후하고 부족한 교각 보수 및 건설을 위해 매년 205억 달러의 투자가 필요하나, 현재 연간 128억 달러만이 투자되고 있는 실정

<sup>8)</sup> Federal Highway Administration

# 다 대중교통

- (현황) 미국인들의 55%만이 대중교통 접근성이 있는 것으로 조사됨. 미국 내 대중교통에 대한 수요가 급속하게 증가함에 따라 2008년에서 2013년까지 관련 인프라 투자는 52억 달러 증가함.
- (투자) 2020년까지 대중교통 인프라 투자 수요는 2,125억 달러에 달하나, 실제 투자는 1,226억 달러에 그쳐 898억 달러의 부족분이 발생할 것이며, 2040년에는 무려 4,160억 달러의 투자 부족이 예상됨.





[자료원] 2013 Report Card for America's Infrastructure

# 라 공항

- (현황) 3,300개에 달하는 미국의 공항들은 매해 5억 달러 이상의 화물과
   7억 명 이상의 승객을 운송. 2040년이면 승객은 10억 명 이상으로
   증가하고, 화물 수송도 200% 증가할 것으로 추정
- 2009년 기준 미국 내 공항 및 항공 관련 산업의 경제 가치는 1조 달러 이상에 달하며, 1,000만 개 이상의 일자리를 창출하는 것으로 분석됨.
- (NextGen) 2003년부터 연방항공청(Federal Aviation Administration)은 항공 교통의 효율성과 안전성을 개선시키고, 항공 시스템의 역량을 증가시켜, 미래의 수요를 충분히 수용할 수 있도록 하는 NextGen 프로젝트 (Next Generation Air Transportation System) 추진해 옴.
  - NextGen이 완전히 정착되기까지는 2025년까지 약 320억 달러가 소요되며, FAA는 2018년까지 추가로 110억 달러를 투자할 계획

## 2 에너지

# 가 전력

- (현황) 미국 전력 시스템은 심각한 노후화 문제에 직면하고 있음.
  - 2010년 기준 미국 발전 시설들의 51%는 30년 이상 된 노후시설로 분류되고, 송전선들과 변압 기기들의 70%도 25년 이상 되었으며, 회로 차단기들의 60%도 30년 이상 노후 되어 개보수가 시급한 상황임.
  - 전력망의 기본 뼈대인 고압 송전선들의 수명은 약 30~35년으로, 고압 송전선을 교체하는 과정에서 미국 전기 공급 업체들은 한국, 오스트리아, 네덜란드 등 해외기업의 제품을 구매 활용하기도 함.
  - (투자) 미국은 『미국 회복과 재투자법 (ARRA: American Recovery and Reinvestment Act, 2009년)』에 따라, 전기 조달 및 에너지 인프라 현대화에 45억 달러 이상을 투자한 바 있으며, 2025년까지 총 1,770억 달러 추가 투자 예정
  - 2001년부터 송전선에 대한 투자는 7%씩 증가하고 있으며, 스마트 그리드 기술에 대한 관심도 높아져서, 2013년 기준으로 25개 이상의 주에서 이미 스마트 그리드 관련 정책을 펴고 있음.

# 나 파이프 · 석유가스

- (현황) 2008년 경제위기 이후 미국 내 에너지 인프라 투자, 특히 천연가스, 천연 액체 가스 및 원유 관련 시설에 대한 투자가 급속하게 증가
- 특히 원유 관련 인프라에 대한 직접 투자는 지난 4년 동안 60% 증가하여, 2010년에는 563억 달러이었던 투자가 2013년에는 896억 달러에 달함.
- 천연가스와 관련해서도, 셰일가스 생산이 급격하게 증가하면서, 지난 10년 사이 대규모 파이프라인 프로젝트 등 관련 인프라에 연간 100억 달러 이상의 기업 투자가 이루어짐.
- (전망) 국내 천연가스 생산의 증가, 천연가스에 대한 국내외의 수요
   증가, 그리고 가스 수송 파이프 시스템의 비효율성 등의 이유로 석유가스
   수송 관련 인프라에 대한 투자는 지속 확대될 것으로 전망

# 3 수자원

# 가 시 상수도

- (현황) 상수 인프라 설치 시점은 지역별로 상이하나, 대부분 노후화되어 교체 시점에 이름. 특히, 오래된 대도시들의 식수 인프라는 노후화와 인구 증가로 인해 이중고를 겪고 있는 상황
- 현재 미국에서는 매년 약 24만 건의 상수 본관 손상이 발생하는 것으로 보고됨. American Water Works Association에 따르면, 손실 가능성이 높은 파이프를 전면 교체하려면 최소 1조 달러가 소요될 예정
- 상수 인프라에 대한 투자는 2009-2010년 사이에 잠시 증가하였지만,
   이후 다시 ARRA 이전으로 감소. 지원 정책이 달라지지 않는다면,
   2025년에는 약 1,500 억 달러의 비용이 소요될 것이며, 운영 및 유지보수비용도 이와 별도로 증가할 예정

# 나 📗 하수도

- (현황) 미국에는 약 70만~80만 마일에 이르는 공공 하수관이 설치되어 있으나, 이들 중 대부분은 2차 대전 직후에 설치된 노후 시설임.
  - 하수관 파이프 노후화는 도시 범람과 근처 강·하천의 오염을 야기하고 있으나, 재원의 대부분을 주·지방정부가 부담하는 실정으로 충분한 투자가 이루어지지 않고 있는 상황임.
- (투자 전망) 미국 하수 시스템 및 폭우 시스템에 대한 투자는 향후 20년 동안 총 2,890억 달러에 달할 것으로 집계됨.
  - 이 중에서 3/4가 파이프 시스템에 대한 지원이며, 처리 시설 예산은 15-20% 수준에 그침. 하지만 2007년부터 Clean Water Act (1972)에 근거를 두는 새로운 규제들이 등장하면서, 처리 시설에 대한 예산은 앞으로도 계속 증가될 것으로 전망.
- 2007년부터 연방 정부는 합류식 하수도 월류수<sup>9)</sup>를 막기 위한 새로운 파이프 처리 시설을 위해 주·지방정부에 150억 달러 이상을 투자할 것을 계획

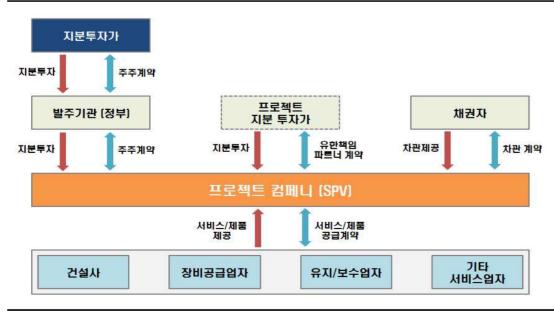
<sup>9)</sup> 폭우의 영향으로 하수관에 수량 유입이 크게 증가할 경우, 하수관의 오물이 역류하여 하천 등을 오염시키게 되는 현상

# Ⅳ 미국 공공인프라시장 진출 전략

# 1 가 방식 및 유형

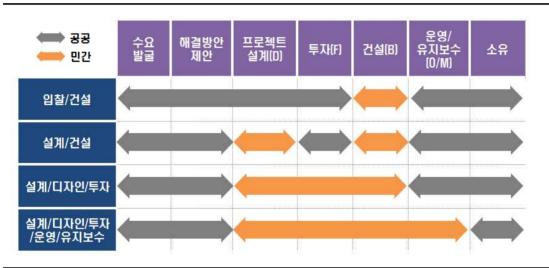
- □ **[방식]** 해외기업이 미국 공공인프라 프로젝트에 참가하는 방식은 크게 ▲ 금융 투자 ▲기자재 공급 ▲서비스(용역) 제공으로 분류될 수 있음.
  - (금융투자) 인프라 금융투자는 지분투자(equity investment)와 채권투자 (debt investment) 방식으로 구분되며,
  - 지분투자는 기존 인프라 시설의 지분을 인수하는 민영화 방식과 신규 프로 젝트를 위해 설립된 특수목적회사(SPC)에 투자하는 그린필드형으로 분류
  - 채권투자는 인프라 프로젝트 건설에 직접 차관을 제공하는 방식과 정부 또는 민간이 발행한 인프라 관련 채권에 간접 투자하는 방식
  - (기자재납품) 인프라 프로젝트 건설에 소요되는 원·부자재, 완제품 및 부품의 디자인 및 제조 등을 납품하는 벤더로서 참여하는 방식
  - (건설서비스) 엔지니어링, 설계, 건설, 컨설팅, 유지보수 및 관리 등 모든 영역의 서비스 제공자로서 역할 수행

#### 〈그림8〉미국 인프라 프로젝트 업무수행 구조



- □ [유형] 민간기업의 참가 유형은 인프라 건설의 단계에 따라, ①설계 (Design), ②건설(Build), ③금융투자(Finance), ④운영(Operation), ⑤유지 보수(Maintenance)로 분류
  - 사업자의 인프라 프로젝트 참여 형태의 조합을 통해 ▲설계-건설(DB) ▲설계-건설-투자(DBF) ▲설계-건설-운영-유지보수(DBOM) ▲설계-건설-운영-유지보수-투자(DBOMF) 등으로 나눌 수 있음.

#### 〈그림9〉 민간의 PPP 인프라 사업 유형



[자료원] 브루킹스연구소, Private Capital, Public Good (2014)

#### 〈표9〉 프로젝트 참여유형별 사례

유형		사 례				
	7-44-7	버지니아 495 고속차로(Express Lane)				
DB		워싱턴DC 순환도로 정체해소를 위해 버지니아주 교통부(VDOT)는 건설사인 Flour와 PPP프로젝트 계약 체결('07년). 주정부가 재원조 달과 운영을 담당하고, Flour가 계획, 설계 및 공사를 책임짐.				
		노스캐롤라이나 I-485도로 건설				
		노스케롤라이나주 교통부는 도심순환 도로와 고속도로를 연결하는				
DBF		총 1.4억 달러의 PPP프로젝트 진행. 민간 건설업자인 Blythe				
		Construction이 설계, 공사 및 금융을 담당. 공사대금은 개통 후 5.5				
	THE WHITE WAY	년 동안 주정부 예산을 통해 분할 상환받게 됨.				
		캘리포니아 롱비치 법원 청사 신축				
DBOMF		캘리포니아 롱비치市는 법원 청사 신축을 위해 PPP방식을 선택하				
		여 예산절감에 성공. 컨소시엄을 통해 Clark이 설계·건설, Meridium				
		이 금융, Johnson Control이 운영·유지보수 담당. 청사 소유권				

[자료원] 브루킹스연구소, Private Capital, Public Good (2014)

# 2 기참여방식별 진출전략

# 가 금융투자

- □ [기회] 미국 정부 및 업계는 공공인프라 수요 급증에 따른 재원 부족 해결을 위해 PPP 방식을 통한 해외기업의 인프라 시장 참여에 전향적 입장
  - 연방정부는 2014년 『Build America Investment Initiative』 정책을 통해 연방정부의 인프라 관련 금융 지원 프로그램(참고1)을 확대하고 해외 민-관 협력 사업자의 참여를 장려하고 있음.
  - 미 상공회의소는 『중국의 미국 인프라 시장 참여 활성화 보고서<sup>10)</sup>』를 발가하는 등 중국 등 해외 자본의 미국 인프라시장 참여 유치에 적극적
- □ [PPP] 국내기업들도 단순히 건설서비스, 기자재공급에만 집중할 것이 아니라, 프로젝트 파이낸싱(PF) 등을 활용한 금융투자를 병행함으로써 미국 내 PPP 프로젝트 참여 가능성을 높일 수 있을 것임.
  - 중국의 ENN그룹은 미국기업 CH4 Energy와 합작 회사를 설립하고 미국 내 고속도로에 LNG 주유소 네트워크를 건설하는 등 PPP사업에 적극 참여 중
- □ [공적기금] 우리정부는 국책은행을 통해 비교적 수익이 안정적이고 민간투자 비중이 높은 미국 에너지 인프라 시설에 투자함으로써, 국내기업의 시장 진출 가능성을 제고 하는 방안을 고려해 볼 수 있음.
  - 중국 국책은행들은 미국 에너지기업 등에 대규모 차관을 제공하고, 그 반대 급부로 중국기업의 기자재 공급, 설비건설 참여를 요구하는 방식으로 미국 내 에너지 관련 인프라 사업 진출에 박차를 가하고 있음.

#### 〈중국국책은행의 미국 에너지인프라 투자 사례〉

- ▶ 2011년, 중국은행(Bank of China), 중국기업은행(Industrial and Commercial Bank of China) 등 국책은행들은 미국의 전력기업인 Duke Energy에 50억 달러 차관 제공
- ▶ 2013년, 중국은행은 미국 Florida Power에 25억 달러, NextEra Energy에 41억 달러에 달하는 차관 제공
- ▶ 2013년 중국수출입은행, 미국 텍사스 소재 석탄가스 공장에 25억 달러 차관 제공

<sup>10)</sup> Assessing the Opportunity for Chinese Participationin U.S. Infrastructure, U.S. Chamber of Commerce(2013)

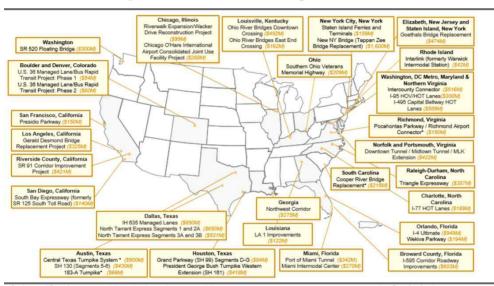
## 참고[1]

## 미국정부 인프라사업 지원 프로그램

## ① 연방 교통인프라 금융혁신법 (TIFIA)

- TIFIA(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act)는 1998년에 제정된 연방법으로, 대형 교통인프라 프로젝트(5천만 달러 이상)를 대상으로 사업 금액의 최대 33%까지 정부차관 또는 대출보증을 제공하는 제도
- 주·지방정부, 민간기업, 특수목적회사 등이 고속도로, 교각, 대중교통, 화물 및 승객철도 등의 대형 인프라 프로젝트를 위해 신청할 수 있음.
- 제도실시 이후 총 56개 프로젝트 (총 가치 825억 달러)에 227억 달러 금융 지원

#### 〈그림10〉 TIFIA 활용 고속도로 프로젝트 현황



[자료원] 미국교통부 연방고속도록청(Federal Highway Administration) 홈페이지

## ② 연방 철도재건기금 (RRIF: Railroad Rehabilitation & Improvement Financing)

○ 교통부 산하 연방철도청은 화물·승객 철도 신설 및 현대화 프로젝트에 최대 350억 달러까지 주·지방정부, 철도회사, 정부보증 기관(기업), 민간 PPP사업자에게 직접 차관 또는 보증 제공

## ③ 주(州) 인프라 은행 (SIB: State Infrastructure Banks)

- SIB는 민간은행과 유사하게 고속도로, 대중교통 관련 인프라 구축을 위한 PPP 프로젝트에 대해 주·연방정부가 직접 대출 또는 보증을 제공
  - 2012년까지 총 33개 주가 SIB를 운영하여 총 89억 달러의 금융지원

## 나 기자재 납품

- □ [기회] 미국 내 인프라 건설 호황이 예상됨에 따라 철강, 기계 및 기자재 수요는 큰 폭으로 확대될 것으로 전망됨.
  - 세계철강협회(Worldsteel Association)에 따르면, 2016년 마이너스 성장을 기록했던 북미지역 철강 시장이 2017년에는 미국의 인프라 수요 확대에 따라 2.9% 이상 성장할 것으로 예상
  - 그 밖에도 ▲수송기계 및 부품 ▲중장비 ▲건설소재 ▲전선·케이블 등 관련 제품의 수요도 증가할 것으로 기대됨.
  - 특히, 석유, 셰일가스, 석탄 등 화석에너지 개발과 발전소 건설 등 에너지 관련 인프라 투자가 대폭 확대될 기대 속에 원유시추 장비, 터빈, 발전설비 등 수요도 급증할 것으로 전망
- □ [한계] 미국은 인프라 투자를 통해 최종적으로 자국 경제 활성화와 고용창출을 도모하고 있어, 인프라 건설에 필요한 기자재 조달에 『바이 아메리카』 규정을 강화할 것으로 보여 우리기업들의 시장참여에 장애요인으로 작용할 것으로 전망 (참고자료 2)
  - 현재 연방정부의 예산이 투입되는 도로·교통 건설 프로젝트에 철강을 포함한 상품(차량 및 부품)에 미국산 사용 의무조항을 강제하고 있으며,
  - 연방의회는 추가 입법을 통해 현행 보다 미국산 부품사용 비중(60%→70%)을 높이고, 원유수송관 건설 시 미국산 철강 파이프 사용을 의무화 하는 법안을 제안하는 등 바이아메리카 규정을 확대 강화하는 추세
- □ [전략] 국내기업들은 생산시설을 미국으로 이전하거나 현지기업과의 생산공정 협력 강화를 통한 현지화 노력에 나서야 할 것임.
  - 중국의 티안진그룹의 자회사인 TPCO Enterprise는 텍사스에 생산공장을 설립하여 철강 파이프를 미국에 공급하는 방식으로 바이아메리카를 우회함.
  - 현지기업을 인수하거나 생산공정을 협력하는 등의 방법으로 미국산 부품 사용 비중을 충족할 수 있는 방안을 적극 고려할 필요

#### 참고[2]

## 교통인프라 건설의 바이아메리카 규정

- □ [배경] 『WTO의 정부조달협정』 과 『바이아메리카』 라는 상충되는 규정 공존
  - 미국은 WTO의 정부조달협정(Global Procurement Agreement)에 의거 연방 정부 조달시장에 해외(협정체결국) 기업의 참여 기회를 보장해야 함.
  - 따라서, WTO 정부조달협정에 가입되지 않은 중국 기업들과의 경쟁관계에 있는 우리기업에게는 유리한 조건으로 고려될 수 있음.
  - 하지만, 미국의 인프라는 100% 연방정부 재원으로 건설되는 것이 아니라 주·지방정부의 재원과 매칭되어 조성되는 바, 미국산 제품 사용을 강제 하는 바이아메리카 규정을 편법적으로 적용하고 있는 상황임.
    - \* WTO 정부조달협정은 연방정부에게만 적용되고 주·지방정부 조달은 적용 대상이 아님.
- □ [규정] 연방정부 기금이 투입되는 모든 교통 인프라 프로젝트에는 미국산 철강 및 운송기계(부품) 등의 사용을 의무화함. (연방교통지원법, 1982년11))
  - 교통 인프라를 주관하는 연방교통청(FTA), 연방고속도로청(FHWA), 연방철 도청(FRA), 연방항공청(FAA)는 개별 바이아메리카 규정 보유 (표10)
  - 연방정부 기금이 투입되지 않는 주·지방정부의 인프라 프로젝트의 경우 바이아메리카 규정이 적용되지 않음. (하지만, 주·지방정부별로 유사한 규정을 보유하는 경우도 있음.)

#### 〈표10〉 연방 교통부의 바이아메리카 규정

기관	미국산 규정	양허금액	면제사유
연 방 교통청	철강 : 100% 제품 : 부품의 60%이상	\$100,000이상	공익 침해 / 미국산 공급부족 또는 가격 급증의 경우
연방 고속도로청	전 분야 100%	\$2,600 또는 계약금액의 0.1% 이상	공익 침해 / 미국산 공급부족 또는 가격 급증의 경우 / 원재료
연방철도청	전 분야 100%	\$100,000이상	공익 침해 / 미국산 공급부족 또는 가격 급증/ 납기 미준수
Amtrak	공정의 50%이상	\$1,000,000 이상	공익 침해 / 미국산 공급부족 또는 가격 급증/ 납기 미준수
 연방 항공청	전 분야 60% 이상	_	공익 침해 / 미국산 공급부족 또는 가격 급증의 경우

[자료원] Congressional Research Service

<sup>11)</sup> Surface Transportation Assistance Acr of 1982

## 참고[3]

## 기타 바이아메리카 관련 법

- □ 미국 재건과 재투자법 (ARRA: American Recovery and Reinvestment Act, 2009)
  - 미국은 2008년 글로벌 금융위기 극복을 위해 8천억 달러에 달하는 대규모 경기부양 법안(ARRA)을 통과시켜 인프라, 교육, 보건, 에너지, 실업 구제 등에 공적 자금을 투입함.
  - ARRA 예산이 투입되는 모든 프로젝트에 미국산 제품 사용을 의무화 하는『바이아메리카』 조항을 포함
  - 적용대상에는 정부건물 및 공공인프라 건설에 사용되는 철강, 철강 관련 제품, 기타 상품(manufacturing good) 등이 해당됨.
  - 『바이아메리카』 적용의 예외로는 (1)미국에서 상당한 변형이 발행한 상품, (2)미국산 구매가 어려운 경우 또는 외국산이 미국산 대비 25% 이상 가격 경쟁력이 있는 경우, (3)미국이 체결한 국제무역협정을 통해 체결 당사국 간 상호 정부조달 참여를 인정하는 경우가 있음.
  - 우리나라의 경우도 WTO GPA에 따라 양허하한선 \$7,804,000 이상의 프로젝트의 경우(주별 특별 예외규정<sup>12)</sup>이 없는 경우)에 바이아메리카 규정에서 면제되는 국가에 포함됨.
- □ 수자원 인프라 개선법 (WIIN: Water Infrastructure Improvements for the Nation Act, 2016)
  - 2016년 12월, 미국은 낙후된 상하수도, 댐, 수로 등 정비를 위해 100억 달러를 투자하는 법안(WIIN)을 통과시킴.
  - 민주당 의원들은 법률에 바이아메리카 조항을 영구화하는 방안을 추진 하였으나, 공화당 하원 지도부의 반대로 1년(2017년) 동안 한시적으로 적용하는 안으로 최종 결정됨.
  - 공화당 주류는 바이아메리카 규정이 자유무역주의에 위배되고 결국 국민 들의 부담이 가중될 것이라는 논리로 규정 영구화에 소극적인 입장
  - 트럼프는 향후 인프라 투자확대를 위한 법안에 바이아메리카 규정을 포함 시킬 것을 주장하고 있는 반면, 상하원 다수당을 차지한 공화당 지도부는 바이아메리카에 조항에 부정적 견해를 보이고 있어 향후 진통이 예상됨.

<sup>12)</sup> 주정부별 특별 예외규정(https://ustr.gov/sites/default/files/REVISED%20Appendix.pdf)

# 다 건설 서비스

- □ [기회] 현행법 상 기자재 납품과는 달리 설계, 건설, 유지·보수 등 서비스 제공에는 바이아메리카 규정이 적용되지 않아, 국내 건설기업들의 활발한 시장 참여가 가능할 것으로 기대됨.
  - 중국기업들은 특유의 자본력, 저가 수주, 빠른 공정 등을 무기로 2000년대 초반부터 미국 내 인프라 건설시장에 진출하기 시작함.
    - 특히 중국기업들은 자국 시장에서 축적된 에너지 인프라 건설시공, 장비 공급 능력 등을 통해 화력·수력 발전소 뿐만 아니라 석탄액화 공장 등 첨단 분야 진출에도 속도를 내고 있음.

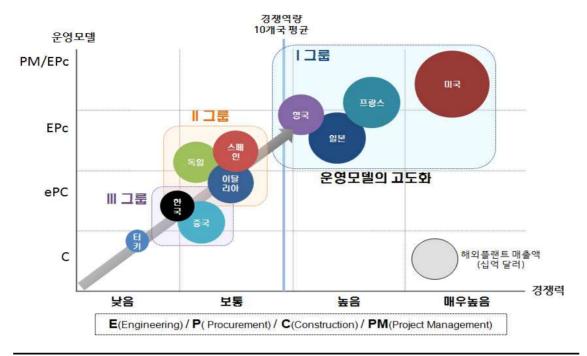
#### **---- 〈중국기업의 인프라 건설 진출 사례〉**

- ▶ 2013년 중국의 Sinopec Engineering은 텍사스 소재 미국기업 DKRW가 발주한 20억 달러 규모 석탄액화 공장 건설 계약(건설, 엔지니어링, 장비공급 포함)을 수주
- ▶ 중국 국영건설사인 CSCEC의 미국 자회사인 China Construction America(CCA)는 뉴욕 해밀턴교 보수공사(4억달러), 7호선 지하철연장구간 공사(6천만달러), 그랜드 센트럴터미널 건설(90천만달러) 등을 수주함.
- □ [전략] 공종다변화, 전후방 사업 통합으로 프로세스 확대, 금융조달 역량 확보 및 현지협력모델 개발이 관건
  - (상품확대) 주요 건설선진국 사례(그림11)와 같이 공종다변화 노력과 함께 의료, 에너지, 스마트시티, 물류, 레저 등 신사업 진출모색 필요
  - (프로세스확대) 시장은 전통적인 도급계약에서 통합발주 방식으로 전환 되고 있어 설계, 시공, 기자재공급, 운영 및 유지관리 역량과 함께 금융 역량까지를 포함한 복합 경쟁력 확보가 시급한 과제
  - (**협력모델 개발**) 현지화 전략의 일환으로 앞서 대기업 및 현지 중소 기업과의 파트너십 구축, 금융기관과의 협력모델 개발은 필수

#### ─ 〈현대건설-GE 협력사례〉

- ▶ 현대건설은 지난 2015년 인프라 및 첨단기술 부문에서 글로벌 기업인 GE와 전 세계 에너지 및 병원 등 인프라 사업에 대하여 협력 양해각서(MOU) 체결
- ▶ 현대는 병원건설 파이롯트 프로젝트를 발굴하기로 함. 병원시공은 현대건설이 담당, 의료장비 및 병원 솔루션의 공급은 GE헬스케어가 지원할 계획

#### 〈그림11〉 주요국가의 건설 프로젝트 모델



[자료원] 플랜트산업 협회, 워싱턴무역관 자료 재구성

#### 〈그림12〉 미국 공공인프라사업 참여 활성화 방안



[자료원] 건설산업연구원 자료('12.11)13) 참고 워싱턴무역관 재구성

<sup>13)</sup> 건설산업연구원, "해외 토목건축시장 선진기업들의 시장확대 전략 및 시사점 ('12.11)"

## 3 │ 주·지방정부와의 협력

- □ [필요성] 주·지방정부는 미국 공공인프라 투자의 75%를 담당할 뿐만 아니라 프로젝트 수요 발굴, 계획, 타당성 검토, 사업자 선정 등 핵심역할을 수행함.
  - 국내기업들이 미국의 공공인프라 사업 참여를 위해서는 우선적으로 **주·지방정부의 인프라 프로젝트 담당부서와의 협력을 고려해야 함.**
  - 인프라 사업에 PPP를 허용하는 법률을 보유하고 있는 33개의 주 중에서 버지니아, 캘리포니아, 콜로라도, 플로리다 주 등의 활용도가 높은 것 으로 조사됨. (표12)
- □ [방안] 인프라 사업에 민간 참여를 법률로 허용하는 주정부가 발굴한 인프라 프로젝트(solicited) 수주에 참여하거나, 기업이 주도적으로 유망 프로젝트 (unsolicited)를 제안하여 사업화하는 방식을 활용할 수 있음.
  - 특정 주정부들은 신규 인프라 구축 활성화를 위해 민-관 협력사업 (PPP)을 담당하는 사무소를 운영(표11)하여 유치 경쟁에 뛰어들고, 상시 민간기업의 프로젝트 제안(아이디어)을 접수하고 있음.

#### 〈표11〉 주정부 PPP사업 담당 사무소 설치 현황

주	사무소명	설치부처	형태	설립연도
버지니아	Office of Transportation P3 (OTP3)	교통부	정부기관	2010
캘리포니아	Public Infrastructure Advisory Commission	교통/주택 부	위원회	2010
미시건	Office of Public-Private Partnerships	재무부	정부기관	2008
오레곤	Office of Innovation Partnership and Alternative Funding	교통부	정부기관	2003
콜로라도	High-Performance Transportation Enterprise	교통부	공기업	2009
조지아	P3 Program	교통부	정부기관	2009
워싱턴	Transportation Partnerships Office	교통부	정부기관	2005

[자료원] Brookings-Rockerfeller, Projects on State and Metropolitan Innovation

- 미국시장 참여에 후발주자인 국내기업은 현지 사업수행능력을 입증하는 것이 우선 과제이므로, 주·지방정부 사업 수주 경험이 많은 현지 중소 건설사, 소수계기업과의 합작투자 또는 M&A 전략을 고려할 필요
  - \* 현지협력사를 통해 현지사정에 어두운 국내기업의 애로사항인 비용 산정, 노동력 관리, 기타 인허가 등 규제 문제 등을 간접적으로 해소

## 〈표12〉 미국 광역지역의 교통 PPP 프로젝트

1989~2011년 동안 미국 100대 광역지역의 교통 PPP 사업실적은 총 85건, 586억 달러로, 이중 버지니아(11건), 캘리포니아(12건)의 PPP사업 활용도가 높은 편

순위	광역지역	프로젝트 수	프로젝트 금액(\$십억)	미국전체 대비(금액기준)
1	Washington-Arlington-Alexandria, DC-VA-MD-WV	8	7.2	10.8%
2	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, CA	10	6.7	10.1%
3	Dallas-Fort Worth-Arlington, TX	4	6.5	9.7%
4	New York-Northern New Jersey-Long Island	5	5.2	7.9%
5	Denver-Aurora-Broomfield, CO	6	5.1	7.7%
6	Miami-Fort Lauderdale-Pompano Beach, FL	8	3.7	5.5%
7	Seattle-Tacoma-Bellevue, WA	4	3.5	5.2%
8	Austin-Round Rock, TX	3	3.3	5.0%
9	Salt Lake City, UT	2	3.0	4.5%
10	Chicago-Naperville-Joliet, IL-IN-WI	1	2.1	3.1%
11	St. Louis, MO-IL	2	1.2	1.8%
12	Minneapolis-St. Paul-Bloomington, MN-WI	4	1.1	1.6%
13	Cape Coral-Fort Myers, FL	2	1.0	1.4%
14	Richmond, VA	2	0.9	1.4%
15	San Diego-Carlsbad-San Marcos, CA	1	0.9	1.4%
16	Providence-New Bedford-Fall River, RI-MA	1	0.8	1.2%
17	Las Vegas-Paradise, NV	2	0.7	1.1%
18	San Francisco-Oakland-Fremont, CA	1	0.7	1.1%
19	Charleston-North Charleston-Summerville, SC	1	0.7	1.0%
20	Raleigh-Cary, NC	2	0.6	0.9%
21	Portland-Vancouver-Beaverton, OR-WA	3	0.5	0.7%%
22	Boston-Cambridge-Quincy, MA-NH	1	0.5	0.7%
23	Phoenix-Mesa-Scottsdale, AZ	3	0.4	0.6%
24	Tampa-St. Petersburg-Clearwater, FL	1	0.4	0.6%
25	Albuquerque, NM	1	0.4	0.6%
26	San Antonio, TX	1	0.3	0.5%
27	Provo-Orem, UT	1	0.3	0.4%
28	Greenville-Mauldin-Easley, SC	1	0.3	0.4%
29	Jacksonville, FL	1	0.2	0.3%
30	Charlotte-Gastonia-Concord, NC-SC	1	0.1	0.2%
31	Orlando-Kissimmee, FL	1	0.1	0.2%
32	Virginia Beach-Norfolk-Newport News, VA-NC	1	0.1	0.1%
	상위 10대 광역지역	52	46.5	69.6%
	상위 100대 광역지역	85	58.6	87.7%
	미국 전체	104	66.8	

[자료원] Moving Forward on Public Private Partnerships, BROOKINGS-ROCKEFELLER(2011)

# 참고4 버지니아 주정부의 PPP사업

- □ **[현황]** 버지니아 주정부는 1995년에 교통 인프라에 민간사업자의 참여를 허용하는 법안 『Public-Private Transportation Act of (PPTA)』를 통과시킴.
  - **입법 이래로 2013년까지 총 13건의 PPP 프로젝트를 수행**하여 가장 적극적으로 교통 인프라 건설에 민간참여를 활용하는 주로 알려짐.
  - 주정부 내에 PPP사업을 전담하는 독립 사무소(VAP3: Virginia P3)를 운영하는 등 타주의 PPP사업 수행에 벤치마킹 대상이 되고 있음.
- □ [프로젝트] 2016년 말 기준 총 4건의 PPP프로젝트가 건설 중에 있으며, 13건의 프로젝트는 사업자 선정, 개발 또는 조사 단계에 있음. (표13)

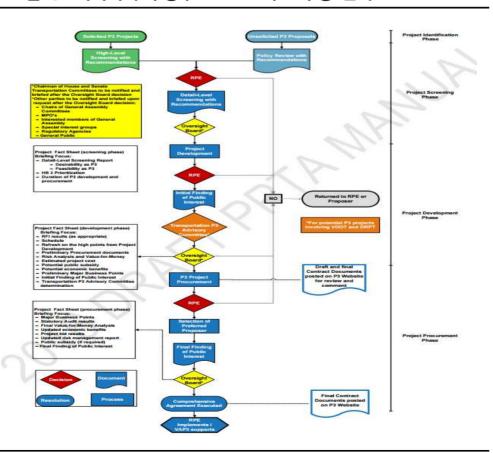
#### 〈표13〉 버지니아 주정부 PPP사업 현황 (2016년 말)

단계	프로젝트명	사업내용		
	ELIZABETH RIVER TUNNELS	엘리자베스강 수하 터널 건설		
	COALFIELDS EXPRESSWAY	버지니아 남부 고속도로 연장공사		
건설	DULLES CORRIDOR METRORAIL PROJECT	덜레스공항 메트로철도 건설		
	ROUTE 28	28번국도 인터체인지 건설		
사업자선정	TRANSFORM66	66번 도로 개선 사업		
개 발	I-395 EXPRESS LANES	395번 고속도로 건설		
기 글 	I-95 EXPRESS LANES EXTENSION	95번 고속도로 연장 건설		
	REST AREA TRUCK ENHANCEMENTS	트럭 휴게소 현대화 프로젝트		
	NEW VDOT TRAVEL PLAZAS	고속도로 휴게소 건설		
	PARKING FACILITIES ENHANCEMENTS	고속도로 공원 및 상가 건설		
	TOLL CREDITS PROGRAM	고속도로 톨 시스템 현대화		
조사	INTERSTATE & PRIMARY SYSTEMS LIGHTING	고속도로 LED 조명 프로젝트		
	STATEWIDE REST AREA & PARKING ASSET ENHANCEMENTS	주 전역 고속도로 휴게소 상가 건설		
	HAMPTON ROADS CROSSINGS	햄톤 강 수하 터널 건설		
	PATRIOTS CROSSING	페트리엇트 지하터널 건설		
	I-64 HOV TO HOT	64번 유료 고속도로 건설		
	I-66 CORRIDOR PARK-AND-RIDE SYSTEM	66번 도로 주차장 시스템 건설		

[자료원] Virginia Office of PPP 홈페이지(http://www.p3virginia.org/)

- □ [절차] 버지니아 주정부의 PPP 사업 수행 절차는 크게 ▲프로젝트 발굴 (identification) ▲검토(screening) ▲개발(development) ▲사업자선정 (procurement)의 단계를 거쳐 이루어짐. (그림13)
  - 특히 발굴단계는 주정부 기관이 신규 프로젝트 수요를 발굴하는 방식 (solicited)과 민간기업이 주도하여 주정부에 프로젝트를 제안하는 방식 (unsolicited)으로 구분됨.
  - 민간기업은 자체적으로 발굴한 프로젝트를 버지니아 주정부에 상시 제안 할 수 있으며, 제안된 프로젝트는 심층 검토를 통해 사업성 여부가 결정됨.
  - 사업성이 인정될 경우, VAP3는 프로젝트 매니저(PM)를 지정하고, PM은 예산 및 예산조달 방법, 사업 위험요인, 사업자 선정 계획 및 절차를 확정
  - VAP3는 RFQ(request for qualification)을 통해 사업에 참가하고자 하는 기업들의 수요를 파악하고 우선 대상기업을 선정함. 이후 정식으로 RFP(request for proposal)을 통해 입찰제안서를 평가하여 사업자를 선정

#### 〈그림13〉 버지니아 주정부 PPP프로젝트 수행 절차도



# V

# 경쟁국기업 진출사례

## 1

# 스페인 사례

프로젝트	<b>탬파베이 해수담수화 플랜트 보수 프로젝트</b> Tampa Bay Seawater Desalination Plant Remediation
주요일정	시공연도: 2005년 / 준공연도: 2007년
규모 (총 비용)	4,800만 달러
시공사	American Water(미국) - Acciona agua(스페인) 조인트벤처

#### 특기사항 및 시사점

- ▶ **프로젝트 참가 유형:** 디자인-건설-운영
- ▶ 건설비용 출자: 1998년 최초 탬파베이 해수담수화 건설 당시 약 1억 1,000만 달러와 2005년 보수 프로젝트에 4,800만 달러가 추가되어 총 1억 5,800만 달러가 소요된 가운데 '남서부 플로리다 수 자원 관리공사'(Southwest Florida Water Management District)가 8,500만 달러를 출자하고 나머지는 플로리다 정부의 종가세 세입으로 충당

#### ▶ 시사점

- 해당 프로젝트는 90년대 말 S&W Water사가 수주에 성공하였지만, 이후 파산하면서 Covanta Energy사가 이어 받아 플랜트를 완공하였으며, 이후 플랜트가 오작동하면서 최종적으로 American Water - Acciona agua사간의 합작회사가 보수 프로젝트에 투입 됨.

	프로젝트	텍사스 노스 타란트 고속도로 Texas NTE(North Tarrant Expressway)		
	<b>주요일정</b> 2010년 ~ 현재 일부구간 개통			
THE WAY TO SEE THE PROPERTY OF	모 (총 비용)	25억 달러		
	시공사	NTE Mobility Partners LLC  - Cintra(스페인), Meridiam 글로벌 투자기업, 댈러스 시 경찰 및 소방관 연금기금, North Tarrant Infrastructure, LLC (스페인 Ferrovial사와 텍사스 현지 Webber사의 합작회사)		

#### 특기사항 및 시사점

- ▶ **프로젝트 참가 유형**: 디자인-건설-운영-관리
- ▶ 건설비용 출자: 민간투자, 연방 TIFIA 대출금, 주정부 채권 등
- ▶ 시사점
- JP모건, 메릴린치 등의 투자를 비롯해 주정부 채권 및 연방정부의 금융지원 등을 활용한 전형적인 민관합작(PPP) 프로젝트
- 스페인 기업은 텍사스 교통부 및 주정부 기관들과 매년 대규모 프로젝트를 진행하는 현지 기업 Webber사와 합자회사를 구성하여 접근
- 스페인 Cintra사는 발주처에 프로젝트 의향서(Letter of Intent) 제출 시, PPP 프로젝트를 위한 다양한 투자 방안 등을 제안하는 것으로 나타남.

-	프로젝트	샌프란시스코-오클랜드 베이브릿지 동쪽 구간 San Francisco-Oakland Bay Bridge Eastern Span		
	주요일정	시공연도: 2002년 / 준공연도: 2013년 9월		
	규모 (총 비용)	64억 달러		
	시공사	Fluor Corp American Bridges Co. 조인트벤처		
		중국 상해진화항만기계(ZPMC, Zhenhua Port Machinery)		

#### 특기사항 및 시사점

- ▶ **프로젝트 참가 유형**: 건설 (교량의 타워 및 주요 철강 구조물을 중국에서 제조해 미국으로 운송)
- ▶ 건설비용 출자: 캘리포니아 교통부의 통행요금으로 충당
- 캘리포니아 교통부(CalTran)는 중국산 철강 제품을 사용하기 위해 철강 관련 '바이아메리 칸'(Buy American) 조항이 붙는 연방정부의 지원을 활용하지 않고 자체적으로 비용을 출자

#### ▶ 시사점

- 중국이 수주에 성공할 수 있던 주요 요인: (1)미국에는 없는 대규모 철강 제조시설, (2)저렴한 노 동비용, (3)자재 비용 절감 등을 통한 저렴한 건설비용(미국 현지 생산 대비 4억 달러 절감)
- 또한, 아놀드 슈왈제네거 전 캘리포니아 주지사가 ZPMC사의 공장을 직접 방문하는 등 주정부가 적 극적으로 사업을 추진
- 단, 캘리포니아 주정부는 중국기업의 베이브릿지 건설에 대한 대중의 반감을 완화하기 위해, 중국 ZPMC사의 프로젝트 관련 대외활동(보도자료 발표 등)을 모두 캘리포니아 교통부를 통해 진행

프로젝트	뉴욕 양키스 경기장 지하철역 Yankees Stadium Station		
주요일정	시공연도: 2007년 / 준공연도: 2009년		
규모 (총 비용)	9,100만 달러		
시공사	중국 China Construction America(CCA) 미국 Halmar International		

#### 특기사항 및 시사점

- ▶ 프로젝트 참가 유형: 디자인 및 건설 (현지 Halmar International사와 공동 진행)
- ▶ 건설비용 출자: 뉴욕교통국(MTA)이 5,200만 달러, 뉴욕 시정부가 3,900만 달러 출자

#### ▶ 시사점

- 중국이 수주에 성공할 수 있던 주요 요인은 뉴욕 지역 내 인프라 프로젝트에 오래 전부터 참여해 온 현지 기업(Halmar International)과의 파트너쉽을 통해 네트워크를 확대
- Halmar International과 파트너쉽 아래 뉴욕 내 총 4건의 공공 인프라 프로젝트(고속도로 교각, 알 렉산더 해밀턴 브릿지 보수공사, 양키스 경기장 지하철역, West 8th street 지하철역) 수주에 성공
- 또한, 중국 기업이라는 이미지를 탈피하기 위해 China Construction이 아닌 CCA Civil Inc.로 활동

# 3 일본 사례

프로젝트	볼티모어-워싱턴 초고속 자기부상열차 건설 The Northeast Maglev		
주요일정	사전조사 중 (2021년 완공 계획)		
규모 (총 비용)	100억 달러		
시공사	미국 The Northeast Maglev (TNEM) 일본 Central Japan Railway Company		

#### 특기사항 및 시사점

- ▶ **프로젝트 참가 유형** : 기자재 공급 및 금융지원
- ▶ 프로젝트 내용
- 메릴랜드 주정부는 볼티모어-워싱턴 간 40마일(64.4km)구간에 미국 최초 초고속 자기부상열차 건설을 위해 연방정부에 17억 달러의 금융지원을 요청함.
- 이에 연방교통부는 사전조사 명목으로 2,800만 달러 지원결정('15.11월)하며 공식적으로 사업승인

#### ▶ 시사점

- 동 프로젝트는 보스턴-뉴욕-워싱턴을 연결하는 북동부 고속철도 라인 개발의 시작으로 향후 미국 고속철사업(참고5)의 모델이 될 예정인바 일본이 미국 고속철 시장 선점의 기회를 확보하였다는 평가
- 아베총리의 경제외교 성과의 일환으로, 일본 측이 50억 달러의 프로젝트 파이낸싱과 무상 기술 사용권을 제공한 것이 수주에 주효함

	프로젝트	달라스-휴스톤 초고속철도 건설 Texas Central Railway
	주요일정	환경영향 평가 중 (2021년 개통예정)
ll'immun	규모 (총 비용)	100억 달러
D. Strate Bridge Strate Bridge	시공사	미국 Texas Central Partners 일본 Central Japan Railway Company

#### 특기사항 및 시사점

- ▶ **프로젝트 참가 유형** : 기자재 공급
- ▶ 프로젝트 내용
- 텍사스주 달라스-휴스톤간 240마일 구간을 90분에 주파하는 초고속철도 프로젝트로 100% 민간자본을 통한 건설이 추진 (교통부 산하 연방철도청 사업승인 완료)
- Central Japan Railway Company(JRC)이 N700-I(신칸센) 기술을 턴키로 제공하여 차량공급에서 유지관리까지를 전담. JRC가 민간투자자 형식으로 금융지원에도 참여할 것으로 전망

#### ▶ 시사점

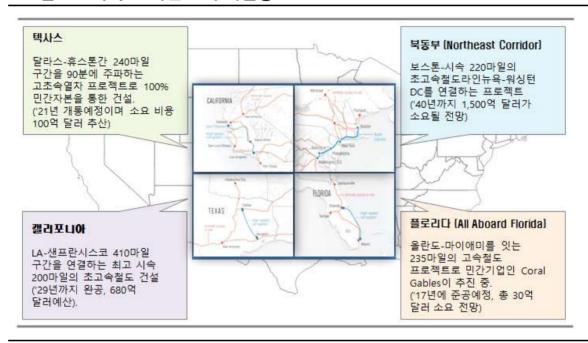
- 민간 프로젝트의 초기 계획단계에서부터 컨소시엄의 멤버로서 기술자문 및 홍보 등을 제공하는 등 주도적으로 프로젝트에 참여함
- 동 구간은 계획 중인 Dallas-Fort Worth구간, Texas-Oklahoma구간과 연결하여 텍사스주를 관통하는 고속철도의 중추 역할을 할 예정이어서 향후 사업에서도 수주가 유력

## 참고[5]

## 미국 초고속철도 구축계획 현황

- ◈ 연방정부는 철도 개보수 및 신설을 위해 '09년 경기부양법(ARRA)를 통해 80억 달러 투자
- ◈ 텍사스. 플로리다. 및 북동부 등 일부구간은 민간 주도형 고속철 프로젝트로 추진 중
- ◈ 일본, 중국, 독일, 프랑스 등 철도 선진국들은 미국시장 선점을 위해 치열한 경쟁

#### 〈그림14〉 미국 고속철도 구축현황



[자료원] Fortune, Why America is betting big on bullet trains ('15.6.4)

#### 〈캘리포니아 고속철 수주경쟁 현황〉

- ▶ (일본) 아베총리는 '15년 캘리포니아를 방문하여 고속철 수주를 위한 경제 외교에 주력하는 한편 카와사키중공업과 동일본철도가 주축이 된 Japan California High Speed Rail Consortium을 구성하여 수주경쟁에 돌입.
  - 일본국제협력은행을 통한 금융지원을 약속함과 동시에 검증된 기술안정성을 마케팅 에 활용 (지진 다발지역인 캘리포니아를 위한 내진 기술 강조)
- ▶ (중국) 국영기업인 CSR와 CNR Corp은 컨소시엄을 구성하여 10억 달러 상당의 고속 열차 차량 수주 경쟁에 참여. 중국 수출입은행을 통해 320억 달러의 공격적 차관 지원을 약속하고, 現 브라운 주지사의 정치적 고향인 오클랜드市에 고속열차 공장 설립 계획을 발표하며 유력한 후보로 부각
- ▶ (기타) 지멘스(독), 알스톰(프), 봄바디어(캐), 현대로템 등도 경쟁의사를 밝힘. 현대로템 관계자는 한국정부차원의 금융지원계획은 없다는 입장 표명(로이터통신)

# 참고[6]

# 미국 2017년 유망 인프라 프로젝트 (예시)

연 번	프로젝트명	주요내용	규모 (\$M)	주관 기관	발주예정기간 (전망)	참고사항	관련정보
1	Silver Spring Mixed-Use and Arena PPP Project	실버스프링 도심 스포츠 시설 신축	미정	Montgomery County	제안마감 : 2017.4.10	실버스프링 도심 카운티 정부 부지에 복합 실내 스포츠 유락 시설 개발 건설	http://www.montgomerycountymd.gov/ DOT-Parking/Garage5-55RFDP.html
2	District of Columbia Street Light Modernization PPP Project	워싱턴 DC 내 가로등 현대화	미정	District of Columbia Office of Public-Private Partnership (OP3)	2016.10.31., 사업 및 관련 규제 승인	가로등 전구들을 LED로 교체하고, 원격 모니터링 및 제어 시스템 구축	http://op3.dc.gov/node/1195519
3	Howard County's Circuit Courthouse Renovation P3	하워드 카운티 순회 법원 단지 개축	128	State of Maryland	2016.12.7., PPP로 계획 추진 결정	현 하워드 카운티 순회법원단지 개축을 통해 공간 부족 문제와 보안 문제 해결	http://www.infrapppworld.com/news/m aryland-mulls-p3-for-courthouse-pro ject
4	Police Facilities PPP Projects in Washington, DC	DC 경찰국 (Metropolitan Police Department) 시설 증축, 유지 및 보수	미정	District of Columbia Office of Public-Private Partnership (OP3)	2016.10.31., 사업승인 완료	현존하는 DC 경찰국의 시설들을 유지 보수하고, 신청사 디자인 신축	http://op3.dc.gov/node/1197065
5	Delaware State University Campus PPP Project	기숙사를 비롯한 델라웨어 대학교의 시설 디자인, 신축 및 유지	미정	Delaware State University	2016.5.23, 계획 개시	델라웨어 대학교 메인 캠퍼스와 가까운 곳에 충분한 공부 공간과 푸드코트를 갖춘 기숙사 디자인, 신축 및 유지	http://bidcondocs.delaware.gov/DS U/RequestForInformation_R1.pdf
6	High Speed Rail Line Detroit- Lansing-Holland PPP Project in Michigan	디트로이트-란싱-홀란 드를 잇는 고속열차 신축	130- 540	Michigan Environmental Council	2016.2.26., PPP로 계획 추진 결정	이 고속 열차 노선은 세 개의 철로로 구성, 완공까지는 약 7-10년 정도 소요 예정	http://www.infrapppworld.com/news/mi chigan-considers-ppp-for-rail-line
7	Prince George's County Waste Processing PPP Project	프린스 조지 카운티에 폐기물 처리 시설 개발	미정	Prince George Country	제안마감 : 2017.9.1	새로운 폐기물 처리 시설을 건설해서, 재활용할 수 없는 폐기물들로부터 에너지를 생산하는 것을 목적	http://pgebid.co.pg.md.us/ebid/vie wbid.aspx?bid_id=786
8	Shepherd Park Library PPP Project in Washington, DC	Shepherd Park 도서관신축	미정	District of Columbia Office of Public-Private Partnership (OP3)	2016.10.31., 사업승인 완료	새로운 도서관 시설 디자인하고 건설한 뒤, 유지 및 보수까지 관리	http://op3.dc.gov/node/1197307
9	Ohio University PPP Development	오하이오 아텐스의 The Ridges 지역 개발	미정	Ohio University – USA	2016.12.22., 계획 개시	The Ridges 지역에 위치한 대학교의 캠퍼스 개발	https://www.ohio.edu/finance/procuret opay/procurement/

# Ⅵ 시사점

- □ 안정적 수요뿐만 아니라 성장 잠재력을 동시에 갖춘 **미국 공공인프라 시장 참여는 국내기업에게 이제 선택이 아닌 필수** 
  - 미국은 현재 안정적인 경제 성장 기조 속에서 향후 30년 동안 에너지 개발, 환경, 고속철도, 교통시스템 개·보수 등 **다양한 분야의 공공인프라 투자를 지속적으로 확대해 나갈 계획**
  - 새로 출범하는 트럼프 정부는 무려 1조 달러 인프라 투자를 공언하고 있으며, 특히 민간(해외 포함) 자본 유치에 적극적으로 나설 것으로 예상
- □ 미국 인프라 시장 선점을 위해 **경쟁국 기업들은 무한 경쟁에 돌입하고 있는** 반면, 후발주자인 국내기업들의 시장 참여에는 다양한 장애요인 상존
  - ▲유럽기업들은 기술력을 바탕으로 환경 및 컨설팅 분야 ▲일본은 첨단 초고속열차 기술 ▲중국은 가격 경쟁력과 자본력 ▲호주는 선진 금융기법 등의 우위를 앞세워 미국 시장에서 경쟁력을 확보 중에 있음.
  - 국내기업들은 후발주자로서 기술경쟁력, 자본력, 현지 사업수행 경험 등에서 열위에 있으며, 향후에 보다 강화될 것으로 보이는 바이아메리카 규정은 국내기업들의 시장 참여에 위기요인으로 작용할 전망
- □ 선단형 진출 모델로 규모, 기술, 자금력에서 경쟁력을 확보하고, 철저한 현지화 전략을 통해 틈새시장을 공략하는 등 장기적 투자 선행 필요
  - 국책은행-건설사-IT기업-제조기업-서비스기업이 참여하는 **선단형 컨소시엄을 구성하여 전 방위적 밸류체인 역량을 확보**하고, 정부는 **국책은행을 통해 투자 회수 기간이 긴 프로젝트 리스크를 부담하는 방안**도 고려할 필요
  - 현지화 전략의 일환으로 현지 중소 건설사와 제휴를 맺거나 전략적 M&A를 통해 **주·지방정부가 발주하는 소규모 프로젝트를 수주하여 사업수행 실적을 쌓아 미국 시장에서 신뢰도를 높여 나가는 노력**이 필요할 것임.
  - 대규모 토목공사 보다는 **주차장 현대화**, 고속도로 휴게소, 스포츠·유락 시설, 정부청사 건설 등 특화된 틈새시장을 공략하고, 향후 지속 확대되는 유지·보수 시장에 참여도 적극 고려해 볼 수 있음.

#### 작성자

◈ 워싱턴 무역관

이정민 과장

◈ 시장조사팀

강환국 과장

#### Global Market Report 17-001

# 트럼프시대의 미국 공공인프라 시장

발 행 인 ▮ 김재홍

발 행 처 ▮ KOTRA

발 행 일 ▮ 2017년 1월 16일

주 소 ▮ 서울시 서초구 헌릉로 13

(06792)

전 화 ▮ 02) 1600-7119(대표)

홈페이지 | www.kotra.or.kr

문 의 처 ▮ 시장조사팀

(02 - 3460 - 7591)

ISBN: 979-11-6097-007-4 (95320)

Copyright © 2017 by KOTRA. All rights reserved. 이 책의 저작권은 KOTRA에 있습니다. 저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로 무단전재와 무단복제를 금합니다.





# 트럼프 시대의 미국 공공인프라 시장

**Global Market Report** 



