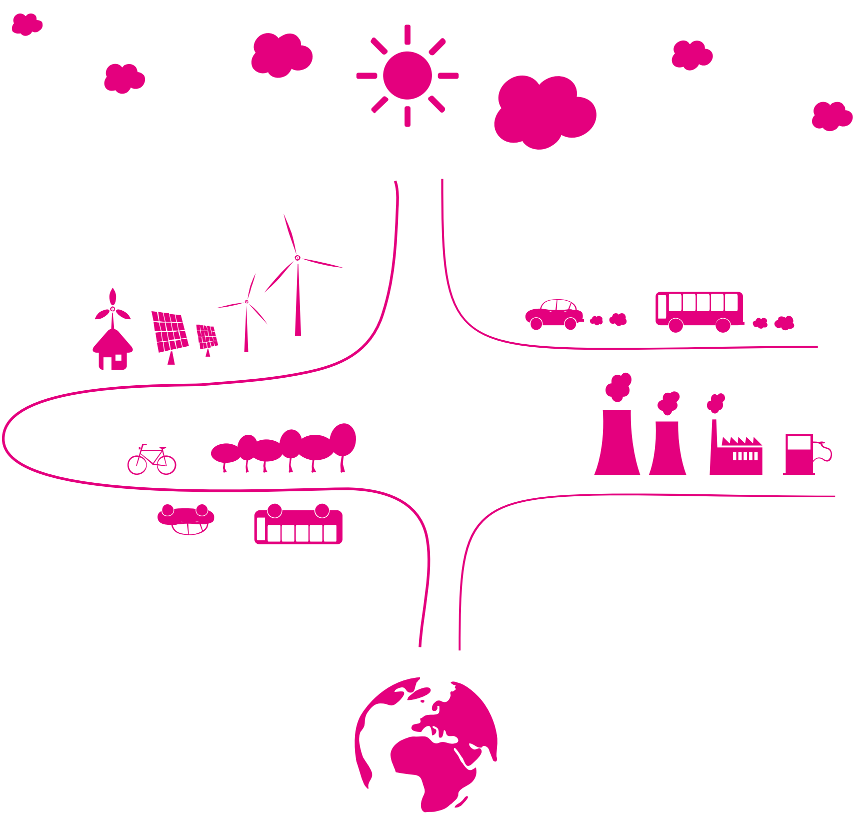
KOTRA - KIEP
유망국가 산업연구

말레이시아의 주요 산업:
육상교통 인프라, 바이오에너지

이재호 | 신민금 | 정윤서



kotra | KIEP

KOTRA-KIEP 유망국가 산업연구
KOTRA 자료 13-073

말레이시아의 주요 산업: 육상교통 인프라, 바이오에너지

인　쇄 2013년 12월 26일
발　행 2013년 12월 30일
발행인 오 영 호
발행처 KOTRA
주　소 서울시 서초구 헌릉로 13
전　화 02) 3460-7114
http://www.kotra.or.kr

머리말

2013년 우리나라는 선진국 재정위기와 중국을 비롯한 신흥국의 경제성장 둔화 등에도 불구하고 2010년에 이어 3년 연속 무역 1조 달러를 달성하고 사상 최대의 무역흑자, 최대 수출을 기록하여 전례 없는 놀라운 성장을 이룩하였습니다.

하지만 최근 신흥국의 기술추격이 빨라지고, 미국・EU 등을 비롯한 거대경제권의 FTA 추진으로 급변하는 무역환경 속에서 우리경제가 제2의 도약을 이루기 위해서는 그 어느 때보다 효과적인 해외시장 진출전략과 대외협력방안이 필요합니다.

무역・투자 분야에서 생생한 해외시장정보 생산에 주력해온 KOTRA(대한무역투자진흥공사)와 국내 최고 싱크탱크인 KIEP(대외경제정책연구원)는 지난 2006년부터 「KOTRA-KIEP 유망국가 산업연구」 시리즈를 발간해오고 있습니다.

성장속도가 빠른 신흥시장의 산업을 분석하여 우리 업계의 진출대상 산업 선정과 진출방안 수립을 지원하는 「KOTRA-KIEP 유망국가 산업연구」 시리즈는 현재까지 총 35개국 41편이 발간되었으며, 국가별로 유망산업을 선정하여 해당 산업의 성장 가능성을 전망하는 한편 우리 기업의 경쟁력을 감안한 실질적인 진출방안을 제시하고 있습니다.

특히 금년에는 방글라데시 · 에콰도르 · 카타르 · 탄자니아 4편을 신규 발간하는 한편, 기 발간된 말레이시아 · 러시아 · 폴란드 3개국에 대해 그간의 변화내용을 반영한 개정판도 발간하였습니다.

더불어 이번 시리즈에서는 자동차 · IT · 석유화학 등 우리의 주력 수출산업뿐만 아니라 바이오에너지 · 의료 등 신성장산업도 새로 포함시켜 이들 떠오르는 산업에 대한 우리기업의 진출을 지원하고자 노력하였습니다.

아무쪼록 해외 산업동향에 대한 분석 자료가 흔치 않은 현실에서 「KOTRA-KIEP 유망국가 산업연구」 시리즈가 해외시장 진출에 관심있는 우리기업에 훌륭한 길잡이가 될 수 있기를 기대합니다.

아울러 이 자료가 나오기까지 정보수집과 집필에 수고하신 KOTRA 해외 무역관 및 KIEP 담당 연구진 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

2013년 12월

KOTRA 사장 **오영호**

대외경제정책연구원장 **이일형**

국문요약

말레이시아는 동남아를 대표하는 산업국가로 ASEAN 6(말레이시아, 싱가포르, 태국, 인도네시아, 필리핀, 브루나이)로 통칭되는 동남아시아 선도국가 중에서 가장 높은 수준의 산업화를 이룩한 전략적 가치가 높은 국가이다. 글로벌 금융위기의 영향으로 일시적으로 마이너스 성장을 기록했으나 2010년 이후에는 약 6%의 비교적 높은 성장률을 달성했다. 말레이시아는 대체로 대외 개방적인 정책기조를 표방하나 서비스, 농업, 건설업 등에 대한 외국인투자는 제한적이다. 특히 WTO 정부조달협정 미가입국으로 정부조달 부문에 대한 외국인기업 진출도 용이하지 않다. 산업구조는 서비스업이 전체 GDP에서 약 55%를 차지하며, 이 가운데서도 도소매, 정부서비스, 금융서비스 업종이 서비스업 성장을 주도한다. 교역 부문에서는 수출, 수입 모두 전기기기, 광물성 연료, 기계류가 상위 3대 품목을 차지하는 것이 특징

이다. 말레이시아의 주요 경제개발계획은 2020년까지 중장기 경제개발계획인 경제개혁프로그램(ETP: Economic Transformation Programme)이다. ETP의 주요 목표는 2020년까지 연평균 6% 성장, 4,440억 달러 규모의 투자 유치, GNI 1만 5,000달러, 일자리 330만 개, 중간소득군 64% 등이 있다. 산업육성정책으로는 제3차 장기산업발전전략(IMP3: Third Industrial Master Plan)을 추진하고 있으며 개혁 및 혁신을 통한 제조업 및 서비스업 경쟁력 확보를 주요 목표로 설정하고 10개 세부전략을 세워 추진 중이다.

말레이시아의 육상교통 인프라 중 도로 부문은 주변국에 비해서 양호하지만 철도 부문은 개선의 여지가 있다. 특히 말레이시아 반도에는 Y자형 철도가 있으나 대다수가 협궤 철도이며, 동말레이시아에는 철도 구간이 하나에 불과하다. 말레이시아의 육상교통 인프라 개발정책은 국가육상대중교통개발계획, 쿠알라룸푸르 광역권 육상대중교통개발계획 등이 있으며 대중교통망 확충을 통한 국민의 삶의 질 및 소득수준 향상을 주요 목표로 한다. 현재 말레이시아 정부는 운송시간 단축, 연결성 강화 차원에서 철도 건설을 육상교통 인프라 부문의 핵심 사업으로 추진할 예정이다. 주요 사업으로는 말레이반도 동부 지역의 철도 인프라 확대를 중심으로 동부회랑 건설, 쿠알라룸푸르 광역권 MRT · LRT 건설, 싱가포르행 고속철도 건설 등이 있다. 도로 부문은

철도에 비해서 상대적으로 잘 발달했기 때문에 개발 수요는 적다. 현재 계획 중인 도로 사업은 고속도로 건설과 낙후지역 도로 건설을 중심으로 구성되어 있다. 주요 건설 기업으로는 IJM Corporation Berhad, Gamuda Berhad 등이 있다. IJM은 건설, 부동산개발, 공업, 인프라, 플랜테이션 등 사업 분야가 다양하나 Gamuda는 사업영역이 E&C, 부동산개발, 인프라건설 부문에 집중된 것이 특징이다. 2013년 총선에서 여당연합의 승리로 말레이시아 정부가 추진 중인 인프라 건설 사업이 탄력을 받을 것으로 예상된다. 향후 말레이시아의 육상교통 인프라 사업 규모는 철도 인프라 건설을 주축으로 꾸준히 증가할 것으로 예상된다.

말레이시아의 바이오에너지 산업은 바이오디젤의 주원료인 팜유(Palm Oil) 생산이 주도한다. 말레이시아는 전 세계 팜유 생산의 33%를 차지할 정도로 세계적인 팜유 생산 및 수출 국가이다. 말레이시아의 팜 관련 제품 생산 규모는 국제유가 변동과 경기 상황에 따라서 변해왔다. 말레이시아의 바이오에너지 육성 정책은 국가바이오 연료정책(National Biofuel Policy), 「말레이시아 바이오 연료 산업법(Malaysian Biofuel Industry Act)」, 국가바이오매스전략(National Biomass Strategy) 등이 있다. 말레이시아에는 팜유 착유소(Mill)가 429개 있으며 연간 생산능력은 1억 300만 톤에 달한다. 지역별로는 생산 및 가공 시설이 몰려 있는 말레이

반도에서 전체 생산 규모의 절반 이상이 생산된다. 팜 관련 제품 수출을 살펴보면 팜유 부문이 중량, 금액 기준 모두 70% 이상을 차지하며 최근 수년간 꾸준히 증가했으나 2012년에는 소폭 감소했다. 주요 팜유 생산 기업으로는 Felda Global Ventures, IOI Group, Sime Darby Plantation 등이 있다. 이들 주요 기업 대다수가 팜유 사업 가치사슬 전반에 걸쳐 폭넓은 사업영역을 구축하고 있으며 국내는 물론 해외 플랜테이션에도 적극적이다. 말레이시아의 바이오에너지 산업의 발전 여부는 팜유 생산 부문의 노동력 부족 문제와 바이오에너지 수요 확보 여부에 따라서 좌우될 가능성이 높다. 주요 팜유 생산 기업의 적극적인 R&D 투자를 통한 하류 부문의 고부가가치 제품을 생산하려는 노력, 해외사업에 대한 적극적인 진출 등은 긍정적인 요소로 판단된다.

한국 기업의 말레이시아 시장 접근 전략을 제시하기 위해 말레이시아 전문가 그룹을 대상으로 실시한 내외부 환경에 대한 평가를 바탕으로 SWOT Matrix를 응용해 중장기 접근 전략을 도출했다. SWOT 분석 결과를 활용한 전략은 S-O(Strength-Opportunity) 전략, W-O(Weakness-Opportunity) 전략, S-T(Strength-Threat) 전략, W-T(Weakness-Threat) 전략 등 네 가지 전략을 제시했다. S-O 전략은 FTA 활용, 해외시장 거점화, 원자재 도입처로 활용, IT 및 한류 활용 진출 등을 제안했다. W-O 전략은 글로벌 기업문화

도입, 현지사업 확대로 인지도 제고, 교류 증진을 통한 사업기반 확대 등을 제시했다. S-T 전략으로는 FTA 활용, 생산성 강화, 비교우위를 활용한 적극적인 시장진출 등을 제시했다. W-T 전략으로는 현지 전문가 양성, 한국계 금융기관 진출 지원, 정부간 협의 채널 확대 등을 제안했다. 본 보고서에서 연구대상 산업으로 채택한 육상교통 인프라, 바이오에너지 부문에 대한 산업협력 및 진출 전략도 제시했다. 먼저 육상교통 인프라 부문에는 현지 건설업체와 유대관계 구축, 입찰과정에 대한 면밀한 사전조사 실시, 정치적 변동성 고려, 해외사업 수주 경쟁력 강화, 고급기술 시장 공략, 정부지원 확대 등이 필요하다. 바이오에너지 부문에서는 제도 기반 구축, 글로벌 파트너십 형성, R&D 협력을 통한 한국형 바이오에너지 기반 강화 등을 주요 전략으로 제시했다.

KOTRA - KIEP

유망국가 산업연구

KOTRA 자료 13-073

부 록

표 차례

그림 차례

I

서 론

1

연구의 필요성 및 목적

말레이시아는 1980년부터 1990년대까지 빠른 산업화로 동남아 국가의 고도 경제성장을 주도한 대표 산업국가로서 전략적 가치가 큰 국가이다. 또한 ASEAN 6(말레이시아, 싱가포르, 태국, 인도네시아, 필리핀, 브루나이)로 통칭되는 동남아시아 선도국가 중에서도 가장 높은 수준의 산업화를 이루었으며 최근 다양한 형태로 한국과 협력관계를 유지하면서 전략적인 가치를 주목받고 있다.

말레이시아 경제는 글로벌 금융위기의 영향으로 2009년 수출, 소비, 투자 등이 감소하여 일시적으로 마이너스 성장을 기록하였으나 이후 빠르게 수출, 투자 등이 반등하면서 2010~12년 동

안 평균 6%의 비교적 높은 성장률을 회복했다.

한국과 말레이시아의 협력관계의 경우에는 주로 ASEAN 차원에서 다자간 협력의 한 국가로 진행된 경향이 있으나 최근 양자협력관계가 FTA, 산업협력 등으로 확대되고 있다. 특히 2007년 한·ASEAN FTA 체결 이후 양자간 교역·투자가 증가하고 있으며, 2012년에는 한국 지식경제부(現산업통상자원부)와 말레이시아 통상산업부 간의 「한국-말레이시아 산업협력 MOU」 체결로 다양한 분야에서 산업협력을 위한 정책적인 논의가 확대되고 있다. 이러한 점들을 감안하면 말레이시아 주요 산업에 대한 심층연구를 통해 한국 기업의 말레이시아 진출 지원 및 한·말레이시아 산업협력 확대 방안을 연구하기에 적절한 상황이다.

본 연구는 말레이시아 국가 경제에 대한 분석은 물론 주요 분석대상 산업으로 채택한 육상교통 인프라와 바이오에너지 산업을 심층 분석하여 한국 기업의 말레이시아 시장 진출 및 산업협력 관계 강화를 위한 가이드라인 제공을 주요 목적으로 한다.

2

선행연구와 본 연구의 차별성 및 구성

말레이시아의 주요 산업에 대한 국내외 선행 연구는 개별 산업에 대한 조사분석이 대부분이며 말레이시아의 경제전반에 대한 분석과 주요 산업에 대한 연구를 동시에 다룬 선행연구는 거의 없었다. 2006년 발간한 『KIEP-KOTRA 공동연구: 말레이시아의 주요 산업』(배희연, 정재완, 나범근)은 이 연구와 동일한 형태로 추진했으나 분석대상 산업이 자동차, 방송, 금융, 바이오디젤로 이 연구와 상이하다. 바이오디젤 부문은 이 연구에서 분석대상 산업으로 채택한 바이오에너지 부문과 유사하지만 분석대상 시점 차이로 정책추진 상황, 산업규모, 발전상황 등이 다른 것이 차이점이다. 이외에는 이 연구에서 분석대상 산업으로 채택한

육상교통 인프라 및 바이오에너지 등 개별 산업을 대상으로 한 선행연구들이 있으나 연구의 목적이 주로 통계 제공 및 사례 분석 등에 그쳤다. 예를 들어 미국 농무부에서 발간한 'Biofuels Annual Malaysia'는 말레이시아 바이오 연료 생산, 소비, 수출입 등 통계를 제공하며 일부 정책 상황에 대한 분석을 제시하는 형태이다. 말레이시아의 육상교통 인프라 부문에 대한 국내 선행연구는 전무하다. 대다수 육상교통 인프라 부문에 대한 선행연구는 해외 토목시장 동향 및 이슈 중심으로 진행되었으며 2011년 발간한 『해외 토목·건축시장 선진기업들의 시장확대 전략 및 시사점』(성유경 외)과 같이 해외 토목시장 진출전략을 주제로 한 경우에 그쳤다.

이에 반해서 본 연구는 개별 산업의 통계 및 사례 분석에서 벗어나 KIEP 연구진과 KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관 조사 담당자가 사전에 협의하여 말레이시아의 주요 산업을 선정하고 이를 심층 연구해서 육상교통 인프라 및 바이오에너지 부문에 대한 산업협력 및 기업진출 방안을 제시했다. 본 연구에서 연구 대상 산업으로 선정한 육상교통 인프라는 국가경제의 기본틀을 형성하는 사회간접자본으로서 중요하며 최근 말레이시아 서해안고속도로, MRT 등 대규모 프로젝트를 추진하면서 주목받고 있다. 바이오에너지 부문은 농업, 플랜트, 유통 등 다수 산업을 결합한 미래형

융복합산업으로 주목받고 있으며, 특히 말레이시아가 바이오에너지의 주요 원료인 팜유의 주요 생산국인 점을 감안해 연구대상 산업으로 선정하였다.

또한 말레이시아에 진출한 주요 기업 및 시장 전문가를 대상으로 심층 인터뷰를 진행하여 말레이시아 시장에 대한 SWOT 분석을 통한 현지시장 진출 전략을 도출함으로써 기존 연구와 차별화했다. 또한 말레이시아 현지에서 정부 당국, 주요 기업 및 현지 진출 한국 기업 등을 대상으로 산업별 동향, 관련 정책, 진출 시 고려 사항 등에 대한 심층 인터뷰를 실시했다. 본 연구는 이러한 다각적인 조사 분석을 통해 말레이시아 경제에 대한 분석, 현지 시장에 대한 접근 전략, 산업별 협력 및 진출 전략을 도출했다.

본 연구의 구성은 서론에 이어서 제2장에서는 말레이시아 경제 동향과 산업구조 및 주요 정책 등 말레이시아 경제 및 산업 전반에 대해 분석했다. 제3~4장에서는 육상교통 인프라, 바이오에너지 산업의 개요, 주요 육성정책, 기업현황을 비롯해 향후 성장 잠재력 등을 분석했다. 마지막으로 제5장에서는 말레이시아 시장 내외부 환경을 분석하여 말레이시아 시장에 대한 접근 전략을 제시하는 한편, 육상교통 인프라 및 바이오에너지 부문에 대한 산업협력 및 진출을 위한 전략 및 정책과제를 제안했다.

II

경제 현황과 산업육성정책

1. 주요 거시경제 동향과 전망
2. 최근 산업구조 변화
3. 주요 경제개발계획 및 산업육성정책

1

주요 거시경제 동향과 전망

말레이시아 경제는 2009년 글로벌 금융위기의 영향으로 급격히 위축된 바 있으나, 위기 이전 수준으로 빠르게 회복하였다. 2009년 말레이시아의 실질 GDP 증가율은 -1.5%로 2000년대 들어 가장 낮은 수준을 기록하였다. 이 수치는 대외의존도가 높은 말레이시아의 특성상 대외경제의 불안정성이 확대됨에 따라 수출 급감, 소비 위축, 투자 감소 등이 복합적으로 작용한 결과이다. 이후 수출, 투자 등 주요 부문이 안정을 되찾음에 따라 말레이시아 경제는 2010~12년동안 평균 6%의 견조한 성장세를 나타냈다(표 2-1 참고).

최근 말레이시아의 물가, 환율, 수출 등 주요 거시경제지표는

안정적인 양상을 보인다. 말레이시아의 물가성장률은 2008년에 5.4%의 높은 상승률을 기록한 이후 안정세를 되찾아 2009~12년에는 평균 약 1.7% 상승하는 데 그쳤다. 수출은 2009년에 주요 수출시장의 경기 위축으로 일시적으로 급감하였으나, 그 이후 빠르게 위기 이전 수준을 큰 폭으로 웃도는 실적을 기록하였다. 달러 대비 링깃 환율은 2009년 이후 매년 소폭 하락세를 보이다 2011~12년에는 달러당 3.1링깃 수준에 머물렀다(표 2-1 참고).

표 2-1. 최근 주요 거시경제지표 추이(2008~12년)

구 분	단위	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
실질 GDP 증가율	%	4.8	-1.5	7.4	5.1	5.6
명목 GDP	십억 달러	230.8	202.3	247.5	289.0	304.7
1인당 명목 GDP	달러	8,454	7,278	8,754	10,050	10,422
총인구	백만 명	27.3	27.8	28.3	28.8	29.2
CPI 상승률	%	5.4	0.6	1.7	3.2	1.7
수출	십억 달러	199.7	157.7	199.0	227.5	226.8
수입	십억 달러	148.5	117.4	157.3	178.6	187.3
경상수지	십억 달러	38.9	31.8	27.3	32.0	18.7
외환보유고	십억 달러	91.1	95.4	104.9	131.8	137.8
총외채	십억 달러	67.7	69.8	85.1	94.5	100.9
평균환율	링깃/달러	3.3	3.5	3.2	3.1	3.1

자료: IHS Global Insight DB(검색일: 2013. 9. 12).

말레이시아 정부는 외국인투자에 대해 개방적인 정책기조를 표방하고 있으나, 제조업 부문(특히 기술 수준이 높은 분야)을 제외한 서비스업, 농업, 건설업 등에 대한 외국인투자는 제한적으로 허용하고 있다. 특히 말레이시아는 WTO 정부조달협정(GPA) 미가입국으로, 정부조달 부문에 대한 외국인투자는 용이하지 않다. 한편 말레이시아 정부는 제조업 부문 외국인직접투자(FDI)와 관련하여 2003년 6월에 제조업 부문 신규투자를 전면 자유화하였다. 이로써 외국인 투자자는 말레이시아 제조업 부문에 신규투자 할 때 의무 수출 비중, 지분 소유 제한 등에 구애받지 않고 지분을 100% 소유할 수 있게 되었다.

말레이시아로 유입된 FDI 규모는 2012년 기준 약 348억 링깃(약 110억 달러)으로, 2011년 680억 링깃(약 214억 달러)과 비교하면 크게 감소하였다. 2012년 기준 주요 업종별 FDI 유입액을 살펴보면 제조업에 대한 FDI가 약 208억 링깃(약 66억 달러)으로 전체의 약 60%를, 서비스업에 대한 FDI는 약 122억 링깃(약 38억 달러)으로 FDI 총액의 약 35%를 차지한다. 제조업과 서비스업을 제외한 기타 업종에 대한 FDI는 비중이 미미하다.

제조업 부문 FDI는 화학제품 및 전기전자제품 제조업을 중심으로 이루어졌고 최대 투자국은 일본이다. 업종별 FDI 중 가장 큰 비중을 차지하는 제조업을 세부업종별로 살펴보면 화학제품

(27.2%), 전기전자제품(15.6%), 금속제품(9.3%), 운송장비 및 설비(8.9%)의 순이다.[1] 제조업 부문에서 FDI의 국가별 비중을 살펴보면 일본이 13.4%로 비중이 가장 크고 그 다음으로 사우디아라비아 12.7%, 싱가포르 10.6%, 중국 9.5%, 한국 7.9% 순이다.[2]

말레이시아 경제는 2013~17년에 수출 증가, 민간소비 호조, 정부지출 증가 등에 힘입어 평균 5% 가량 성장할 것으로 전망된다.

표 2-2. 중장기 거시경제전망(2013~17년)

구분	단위	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
실질 GDP 증가율	%	4.6	5.0	5.3	5.0	4.8
명목 GDP	십억 달러	305.6	317.0	347.5	380.4	415.8
1인당 명목 GDP	달러	10,285	10,500	11,338	12,230	13,178
총인구	백만 명	29.7	30.2	30.7	31.1	31.6
CPI 상승률	%	2.2	2.7	3.0	3.5	3.4
수출	십억 달러	223.9	242.3	269.2	298.9	322.5
수입	십억 달러	196.4	212.0	235.2	255.6	278.5
경상수지	십억 달러	8.9	8.4	11.4	16.7	9.4
외환보유고	십억 달러	141.1	150.4	162.5	176.3	190.7
총외채	십억 달러	105.4	108.9	112.1	115.4	118.9
평균환율	링깃/달러	3.2	3.3	3.2	3.2	3.2

자료: IHS Global Insight DB(검색일: 2013. 9. 12).

1) 괄호 안은 말레이시아의 제조업 FDI 대비 비중임. MIDA(2013), p. 145.

2) *Ibid.*, p. 150.

수출은 중국, 미국, 유럽 등 주요 시장의 수요 증가에 힘입어 2013~17년에 매년 큰 폭으로 증가할 것으로 예상된다. 같은 기간 달러 대비 링깃 환율도 3.2~3.3링깃 선에서 안정적으로 유지될 것으로 전망된다. 다만 말레이시아 정부가 연료보조금을 비롯한 각종 보조금 감축, 부가가치세의 일종인 물품용역세(Goods and Services Tax) 도입 등을 추진할 것으로 예상됨에 따라 물가는 다소 상승할 것으로 예상된다(표 2-2 참고).

2

최근 산업구조 변화

가. 주요 분야별 구조

말레이시아는 서비스업 중심 국가이다. 2012년 기준 말레이시아의 업종별 GDP 구조를 살펴보면 서비스업 비중이 가장 크고 그 비중 또한 증가하고 있다. 반면에 그 다음을 차지하는 제조업 부문은 비중이 감소하고 있다. [표 2-3]에 따르면 2012년 기준 GDP 대비 서비스업 비중은 55%이고 2006년에 비해 비중이 약 7.1%포인트 증가하였다. 이와 관련하여 말레이시아 정부는 2020년까지 GDP 대비 서비스업 비중을 60%까지 늘리려는 정책을 추진 중이므로 향후 서비스업 비중이 더욱 높아질 것으로

예상된다. 이에 반해 제조업은 2012년에 GDP의 약 25%를 차지하였고 이 비율은 2006년에 비해 약 3.2%포인트 감소한 수치다. 이 밖에 2012년 기준 말레이시아 경제에서 차지하는 비중이 작은 채광 및 채석업, 농업은 2006년 대비 비중이 감소하였으나, 건설업 부문은 건설경기 호황으로 비중이 소폭 증가하였다.

표 2-3. 업종별 GDP 구조 변화(2006년, 2012년)

(단위: %)

구 분	2006년	2012년	변동폭 (2006~12년)
농림수산업	8.3	7.3	−1.0
채광 및 채석업	12.4	8.4	−4.0
제조업	28.0	24.8	−3.2
건설업	2.8	3.5	0.7
서비스업	47.5	54.6	7.1
합계	100.0	100.0	−

자료: Department of Statistics Malaysia, http://www.statistics.gov.my(검색일: 2013. 9. 12)를 참고하여 저자 작성.

말레이시아 GDP의 절반 이상을 차지하는 서비스업 부문 내 세부 업종별로는 도소매, 정부서비스, 금융서비스 업종이 생산을 주도한다(표 2-4 참고). 2012년 서비스업 생산 기준 도소매 부문은 약 27%, 정부서비스 부문은 약 17%, 금융서비스 부문은 약 11%를 차지한다. 이 중 도소매, 정부서비스 부문은 2006년에 비해 서

비스업에서 차지하는 비중이 증가하였으나, 금융 부문은 소폭 감소하였다. 서비스업 세부 업종 중 특히 금융서비스, 도소매, 사업서비스, 관광, 보건, 교육 관련 업종은 말레이시아 정부가 2020년까지 고소득국 진입을 목표로 집중 육성할 계획이므로 해당 세부 업종의 발전 잠재력이 높다.3)

표 2-4. 서비스업 부문 세부 업종별 비중 변화(2006년, 2012년)

(단위: %)

구 분	2006년	2012년	변동폭 (2006~12년)
도소매	24.7	27.0	2.3
정부서비스	14.5	16.8	2.3
금융서비스	12.3	11.1	−1.2
사업서비스	6.8	7.2	0.4
운송 및 보관	7.5	6.4	−1.1
통신	6.6	6.2	−0.4
숙박 및 요식업	4.7	5.4	0.7
기타	22.9	19.9	−3.0
서비스업 합계	100.0	100.0	−

자료: Department of Statistics Malaysia, http://www.statistics.gov.my(검색일: 2013. 9. 12)를 참고하여 저자 작성.

고용 기준으로 산업구조를 살펴보아도 말레이시아가 서비스업 중심 국가임을 확인할 수 있다. 2012년 기준 말레이시아에서

3) PEMANDU(2010), p. 82.

가장 많은 인력을 고용한 업종이 서비스업이고, 다음으로 제조업, 농림수산업, 건설업 순으로 노동자를 많이 고용하였다. 2012년 기준 서비스업 부문 고용인구는 전체의 58%를 차지하였고, 이 비율은 2006년에 비해 약 5%포인트 증가한 것이다. 서비스업 세부 업종별로는 도소매 및 차량수리업(16.6%), 숙박 및 요식업(7.5%), 교육업종(6.2%) 순으로 고용비중이 높았다. 반면 2012년 기준 제조업과 농림수산업 고용비중은 2006년 대비 감소하였다. 2012년 건설업 고용비중은 2006년 대비 소폭 증가하였다(표 2-5 참고).

표 2-5. 주요 업종별 고용구조 변화(2006년, 2012년)

(단위: %)

구 분	2006년	2012년	변동폭 (2006~12년)
농림수산업	14.6	12.6	−2.0
채광 및 채석업	0.4	0.6	0.2
제조업	20.3	17.5	−2.8
전기, 가스, 냉난방, 수도	0.7	1.1	0.4
건설업	8.8	9.1	0.3
서비스업	52.7	57.5	4.8
기타	2.5	1.5	−1.0
합계	100.0	100.0	−

자료: Department of Statistics Malaysia, http://www.statistics.gov.my(검색일: 2013. 9. 12)를 참고하여 저자 작성.

나. 수출입 구조

2012년 기준 말레이시아 수출입 구조의 특징은 수출입 모두 상위 3대 품목이 일치한다는 사실이다. 해당 품목은 HS-85(전기기기), HS-27(광물성 연료), HS-84(원자로·보일러·기계류)로, 이 3대 품목은 말레이시아 수출과 수입의 절반 이상을 차지한다. 이러한 점으로 미루어볼 때 말레이시아가 이 3개 품목을 중심으로 글로벌생산 네트워크에 활발하게 참여하고 있음을 알 수 있다(표 2-6, 2-7 참고).

[표 2-6]에서 2012년 기준 상위 10대 수출품목을 살펴보면 전기기기, 기계류, 원자재, 화학제품 등 수출품목이 다양하다. 이 중 특히 상위 3대 수출 품목인 HS-85, HS-27, HS-84 수출이 2012년 기준 전체 수출액의 약 57%를 차지하였다. 이 중 HS-85 및 HS-84 수출은 2006년에 비해 크게 감소하였으나, HS-27 수출은 약 7% 증가하였다.[4)]

---

4) 수출 순위별 품목명은 HS-85(전기기기와 그 부분품), HS-27(광물성 연료, 광물유, 이들의 증류물, 역청물질, 광물성 왁스), HS-84(원자로, 보일러와 기계류 및 이들의 부분품), HS-15(동식물성 유지, 이들의 분해생산물, 조제식 용지, 동식물성의 납), HS-40(고무와 그 제품), HS-90(광학기기, 사진용 기기, 영화용 기기, 측정기기, 검사기기, 정밀기기와 의료용 기기 및 이들의 부분품과 부속품), HS-39(플라스틱 및 그 제품), HS-29(유기화학품), HS-44(목재와 그 제품 및 목탄), HS-38(각종 화학공업생산품)임.

표 2-6. 말레이시아의 10대 수출 품목 변화(2006년, 2012년)

(단위: 십억 달러, %)

순위	품목코드	품목명	2006년		2012년		변동폭
			금액	비중	금액	비중	(2006~12년)
1	HS-85	전기기기	50.0	31.1	59.3	26.1	-5.0
2	HS-27	광물성연료	22.1	13.7	46.2	20.3	6.6
3	HS-84	원자로·보일러·기계류	32.7	20.3	24.8	10.9	-9.4
4	HS-15	동식물성 유지	7.0	4.3	19.5	8.6	4.3
5	HS-40	고무	4.8	3.0	9.1	4.0	1.0
6	HS-90	정밀기기	4.0	2.5	7.5	3.3	0.8
7	HS-39	플라스틱	4.5	2.8	6.9	3.0	0.2
8	HS-29	유기화학품	2.6	1.6	4.5	2.0	0.4
9	HS-44	목재·목탄	4.7	2.9	4.4	1.9	-1.0
10	HS-38	화학공업생산품	2.0	1.3	3.6	1.6	0.3
		기타	26.4	16.4	41.6	18.3	1.9
		합계	160.7	100.0	227.3	100.0	-

자료: UN Comtrade DB, http://comtrade.un.org(검색일: 2013. 9. 12) 데이터를 이용하여 저자 작성.

2012년 기준 상위 10대 수입 품목 중 여섯 개 품목이 앞서 살펴본 10대 수출 품목과 일치한다. 해당 품목은 대체적으로 수입과 수출이 동반하여 증가하거나 감소하는 것으로 나타났다. 이는 말레이시아가 해당 품목을 반제품 혹은 원자재 형태로 수입하여 가공한 뒤 제3국에 수출하고 있기 때문이다. 수출과 일치하는 품목 외에는 자국의 기술력이 낮은 차량, 철강, 항공기 등을 주로 수입하는 것으로 나타났다(표 2-7 참고).[5]

표 2-7. 말레이시아의 10대 수입 품목 변화(2006년, 2012년)

(단위: 십억 달러, %)

순위	품목코드	품목명	2006년		2012년		변동폭
			금액	비중	금액	비중	(2006~12년)
1	HS-85	전기기기	47.5	36.2	50.2	25.6	-10.6
2	HS-27	광물성 연료	11.7	9.0	27.9	14.2	5.2
3	HS-84	원자로 · 보일러 · 기계류	19.3	14.7	23.4	11.9	-2.8
4	HS-87	차량	3.1	2.4	7.3	3.7	1.3
5	HS-72	철강	4.2	3.2	6.1	3.1	-0.1
6	HS-39	플라스틱	4.7	3.6	6.0	3.0	-0.6
7	HS-90	정밀기기	3.9	2.9	5.5	2.8	-0.1
8	HS-71	귀금속·액세서리	1.9	1.5	5.1	2.6	1.1
9	HS-40	고무	1.3	1.0	4.6	2.3	1.3
10	HS-88	항공기	1.6	1.2	4.3	2.2	1.0
		기타	31.9	24.3	56.2	28.6	4.3
		합계	131.1	100.0	196.4	100.0	-

자료: UN Comtrade DB, http://comtrade.un.org(검색일: 2013.9.12) 데이터를 이용하여 저자 작성.

5) 수입 순위별 품목명은 HS-85(전기기기와 그 부분품), HS-27(광물성 연료, 광물유, 이들의 증류물, 역청물질, 광물성왁스), HS-84(원자로, 보일러와 기계류 및 이들의 부분품), HS-87(철도 또는 궤도용 이외의 차량 및 그 부분품과 부속품), HS-72(철강), HS-39(플라스틱 및 그 제품), HS-90(광학기기, 사진용 기기, 영화용 기기, 측정기기, 검사기기, 정밀기기와 의료용 기기 및 이들의 부분품과 부속품), HS-71(진주, 귀석, 반귀석, 귀금속, 귀금속을 입힌 금속, 모조신변장식용품, 주화), HS-40(고무와 그 제품), HS-88(항공기와 우주선 및 이들의 부분품)임.

3

주요 경제개발계획 및 산업육성정책

가. 주요 경제개발계획

1) 경제개혁 프로그램

말레이시아의 중장기 경제개발정책은 총리실 산하 성과감독이행청(PEMANDU: Performance Management and Delivery Unit)이 2010년 9월에 발표한 경제개혁 프로그램(ETP: Economic Transformation Programme)[6]을 기반으로 한다. ETP 추진 기간은 2020년까지로 중

6) 말레이시아 총리실 산하 성과감독이행청(PEMANDU: Performance Management and Delivery Unit)이 2010년 9월에 발표한 말레이시아 경제개발계획임. ETP에 따르면 말레이시아 정부는 4,440억 달러 규모의 투자 유치, 330만 건의 일자리를 창출하여 2020년까지 1인

장기 경제개발계획의 형태를 띤다.

말레이시아 정부는 ETP를 통해 2020년까지 포용적이고 지속가능한 성장을 수반하는 고소득국 진입을 목표로 한다. 구체적으로 정부는 2020년까지 연평균 6% 이상의 경제성장을 실현하고 4,440억 달러 규모의 투자를 유치하여 1인당 국민총소득(GNI: Gross National Income)을 1만 5,000 달러 이상 수준으로 높이고자 한다.7) 또한 정부는 2020년까지 330만 개의 일자리를 창출하되, 이 가운데 약 64%를 중간 이상의 소득군(월 2,000 링깃(약 630달러))에서 창출하고자 한다.8)

ETP에 따르면 말레이시아 정부는 중장기적으로 12개의 국가핵심경제영역(NKEAs: National Key Economic Areas)을 중심으로 경제성장을 도모하고 민간 주도로 경제발전을 추진할 계획이다. 12개의 NKEAs는 말레이시아 정부가 향후 국민소득 증대에 미치는 영향이 클 것으로 예상되는 분야를 채택한 것이다(그림 2-1 참고). 말레이시아 정부는 재정적자가 심화되는 것을 방지하기 위하여 ETP를 추진하는 데 필요한 자금의 92%를 민간 자금으로

당 GNI 1만 5,000 달러 이상의 고소득국가 대열에 진입하고자 함. Economic Transformation Programme, http://etp.pemandu.gov.my(검색일: 2013. 9. 12).

7) PEMANDU, http://www.pemandu.gov.my(검색일: 2013. 9. 12), PEMANDU(2010), p. 59.

8) PEMANDU(2010), p. 87.

충당하고, 나머지 8%에 대해서만 정부 자금을 투입할 계획이다.[9] 반면 말레이시아 정부는 ETP의 방향 설정 및 조정, 진행상황 점검, 감독 등의 역할만 수행할 예정이다.

ETP에 따르면 말레이시아 정부는 경제성장의 주축이 되는 NKEAs와 국가경쟁력을 높이기 위한 전략적개혁조치(SRIs: Strategic Reform Initiatives)를 양대 축으로 경제발전을 추진하고자 한다. 제10차 말레이시아 계획(Tenth Malaysia Plan 2011~15)에서 처음 소개한 NKEAs는 국민소득 증대에 크게 기여할 것으로 예상되는 12개 분야로 구성된다. 12개의 NKEAs 중 특히 △ 오일, 가스, 에너지 △ 팜유 △ 금융서비스의 세개 분야는 2020년 기준 말레이시아 GNI에 대한 기여도가 60% 이상에 달할 것으로 전망된 바 있다.[10] 12개의 NKEAs 중 11개는 산업 분야이고 하나는 쿠알라룸푸르 및 인근 지역을 포함하는 경제권에 대한 것이다. 말레이시아 정부는 인구 및 경제활동이 집중된 쿠알라룸푸르 광역권을 중심으로 교통 인프라 건설, 투자 유치 등을 중점 추진할 계획이다. 또한 정부는 각각의 NKEA별로 구체적인 실행계획인 진입점 프로젝트(EPPs: Entry Point Projects)도 마련하였고 2013년 10월 현재까지 총 149개의 EPPs를 발표하였다.[11]

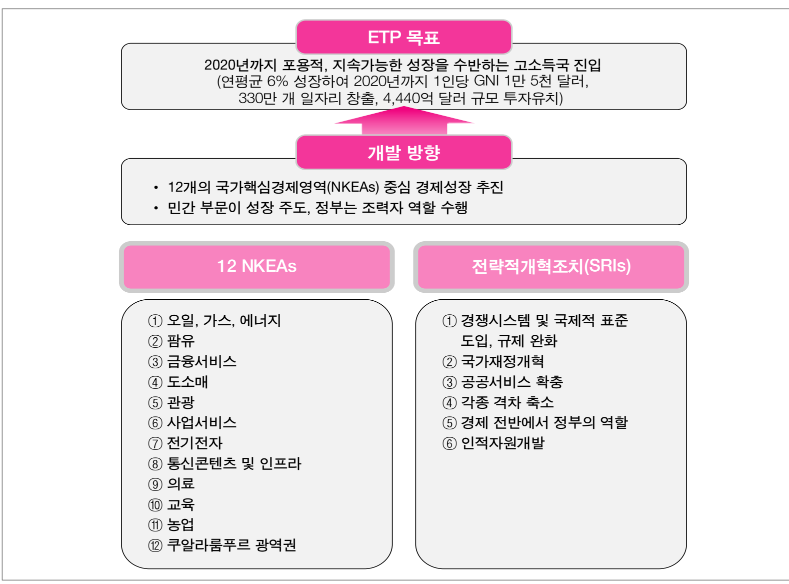
---

9) PEMANDU(2010), p. 85.

10) *Ibid.*, p. 80.

NKEAs가 경제성장의 핵심이라면 SRIs는 말레이시아의 투자환경을 개선하고 국가경쟁력을 높여 더 많은 국내외 투자를 유치하려는 일련의 정책적 조치이다. 말레이시아 정부는 총 여섯 개의 SRIs를 발표하였고 재정개혁, 각종 격차 축소, 인적 자원개발, 국제 표준 도입 등이 이에 포함된다(그림 2-1 참고).

그림 2-1. ETP의 목표 및 전략



자료: PEMANDU, http://www.pemandu.gov.my(검색일: 2013. 9. 12), PEMANDU(2010), pp. 58, 60, 67, 80, 85을 바탕으로 저자 작성.

11) PEMANDU, http://www.pemandu.gov.my(검색일: 2013. 9. 12).

2) 제10차 말레이시아 계획

말레이시아 정부는 중장기 경제발전 방향을 제시한 ETP 외에도 5개년 개발계획인 제10차 말레이시아 계획을 통해 단기적이고 포괄적인 발전전략을 제시하였다. 말레이시아 총리실 산하 경제기획청(EPU: Economic Planning Unit)이 해당 계획을 수립하여 2010년 6월에 발표하였다.

제10차 말레이시아 계획은 2020년까지 말레이시아의 고소득국가 진입을 최종 목표로 2011~15년을 추진 기간으로 5개년 전략을 제시하고 국민대통합을 추진하고자 한다. 구체적으로는 해당 기간인 2011~15년에 연평균 6%의 경제성장률을 달성하고 2015년까지 1인당 GNI를 1만 2,139달러로 끌어올리는 것을 주요 목표로 삼았다.

말레이시아 정부는 [그림 2-2]에 나타난 5대 전략을 통해 해당 목표를 실현하고자 한다. 5대 전략은 ① 경제발전을 뒷받침하는 환경 조성 ② 포용적 성장 달성 ③ 인적자원개발 ④ 국민의 삶의 질 제고 ⑤ 정부개혁 추진이다. 먼저 경제발전에 용이한 환경을 조성하기 위하여 말레이시아 정부는 민간 주도의 경제발전 추진, 중소기업 지원 확대, 인프라 확충, 12개의 NKEAs 중점 지원 등을 실시할 것이다. 둘째, 포용적 성장을 가능하게 하기 위

한 세부 전략으로 말레이시아 정부는 저소득층 지원, 부미푸트라[12] 중소기업 지원, 인프라 확충 등을 채택하였다. 셋째, 교육의 질 향상, 직업교육 확대, 노동시장 유연성 제고 등을 통해 인적자원개발을 추진할 계획이다. 넷째, 국민의 삶의 질을 향상시키기 위하여 도심 내 교통인프라 및 의료인프라 확충, 주택보급 확대, 범죄예방, 환경보호 등을 지원할 예정이다. 마지막으로 부패 방지, 성과중심제도 도입, 재정운용의 투명성 증대 등을 통해 정부 부문의 점진적인 개혁을 추진할 계획이다.

제10차 말레이시아 계획은 2020년까지 고소득국가 진입을 궁극적인 목표로 한다는 점에서 ETP와 일맥상통하나, 두 계획 간 차이점도 있다. ETP는 12개의 NKEAs를 중심으로 한 경제발전을 주요 내용으로 다루는 반면, 제10차 말레이시아 계획은 경제뿐만 아니라 사회 발전에도 초점을 맞추고 있다. 제10차 말레이시아 계획은 저소득층 지원, 교육의 질 향상, 범죄 예방, 환경 보호 등 포용적 성장을 위한 세부 전략을 포함한다는 점에서 ETP와는 다소 차별화된다.

12) 말레이어로, 말레이계를 포함한 말레이시아 원주민을 뜻함.

그림 2-2. 제10차 말레이시아 계획의 목표 및 전략

자료: EPU(2010), pp. 64-65를 참고하여 저자 작성.

나. 산업육성정책

말레이시아의 산업육성은 2006년 8월에 말레이시아 통상산업부(MITI)가 발표한 제3차 장기산업발전전략(IMP3: Third Industrial Master Plan 2006~20)을 기반으로 추진하고 있다. IMP3 추진기간은 2006년부터 2020년까지로 장기 발전전략 형태로 진행 중이다.

말레이시아 정부가 IMP3를 통해 제시한 산업육성정책의 목표는 '개혁 및 혁신을 통한 제조업 및 서비스업 부문 경쟁력 확보'이다. 말레이시아 정부는 이를 위해서 네 개 부문별(제조업, 서비스업, 교

역, 생산성)로 세부 목표도 제시하였다. 먼저 제조업 부문을 보면 말레이시아 정부가 2006~20년 동안에 연평균 5.6% 성장, 2020년까지 GDP 대비 비중 약 29% 달성 및 4,122억 링깃(약 1,300억 달러) 규모의 투자 유치라는 세부 목표치를 제시하였다.[13] 서비스업 부문에서는 2006~20년에 연평균 7.5% 성장, 2020년까지 GDP 대비 비중 약 60% 달성 및 총 6,877억 링깃(약 2,167억 달러) 규모의 투자 유치를 목표로 하였다.[14] 교역과 관련하여 정부는 2020년까지 수출 약 1조 4,000억 링깃(약 4,400억 달러), 교역 규모 약 2조 8,000억 링깃(약 8,800억 달러) 달성이라는 구체적인 목표치를 제시하였다.[15] 마지막으로 정부는 생산성 측면에서 총요소생산성(Total factor productivity)을 2006~20년에 연평균 2.6% 성장을 목표로 제시했다.[16]

말레이시아 정부는 이와 같은 목표를 달성하기 위하여 10가지 세부 전략을 채택하였다. 10가지 세부 전략 중 주요 전략으로는 투자환경을 개선을 통한 투자 유치 확대, 역내외 생산 네트워크에 참여 확대, 제조업 부문 경쟁력 강화, 서비스업 중심 성장동력 확보, 인재 육성 등이 있다.[17]

---

13) MITI, http://www.miti.gov.my(검색일: 2013. 9. 12).

14) *Ibid.*

15) *Ibid.*

16) *Ibid.*

IMP3의 중점 육성 업종은 크게 제조업 부문 12개 업종, 서비스업 부문 6개 업종으로 구분할 수 있다. 제조업 부문 세부 업종은 크게 일반 제조업 여섯 개, 자원기반 제조업 여섯 개 업종으로 분류할 수 있다(표 2-8 참고). 일반 제조업 중에서 말레이시아 정부가 정책역량을 집중하는 세부 업종은 전기전자, 의료기기, 섬유 및 의류, 기계 및 설비, 금속, 운송장비 제조업의 여섯 개 업종이다. 말레이시아는 풍부한 천연자원을 보유한 국가적 특성을 살려 자원기반 제조업 부문 육성에도 관심을 기울이고 있다. 자원기반 제조업 세부 업종 중 말레이시아 정부가 육성하려는 업종은 석유화학, 제약, 목재·고무·팜유·식품 가공의 여섯 개 업종이다. 한편 서비스업을 발전시켜 고소득국에 진입하기 위한 전략의 일환으로 정부는 여섯 가지 서비스업 세부 업종을 중심으로 해당 산업 발전을 지원할 것이다. 6개 세부 업종은 사업 및 전문서비스, 유통, 건설, 교육, 보건, 관광이다.

앞서 살펴본 IMP3에는 말레이시아 정부의 중장기 산업발전 방향 및 중점 육성 분야가 구체적으로 명시되어 있다. 그렇기 때문에 향후 말레이시아에 투자 진출을 고려 중인 기업은 IMP3를 참고해 강점을 지닌 분야를 발굴하는 형태로 보다 효과적인 진출전략을 수립할 수 있을 것이다.

---

17) *Ibid.*

표 2-8. IMP3의 중점 육성 업종

구분		중점 육성 업종	주요 내용
제조업 (12개)	일반 (6개)	① 전기전자	반도체부품, 컴퓨터, 통신장비 등
		② 의료기기	진단기기, 수술장비 등
		③ 섬유 및 의류	가죽제품 및 신발류는 제외
		④ 기계 및 설비	발전기계, 공작기계, 산업장비 등
		⑤ 금속	고탄소강, 스테인리스강 등
		⑥ 운송장비	자동차, 선박, 항공기 및 그 부품 등
	자원 기반 (6개)	⑦ 석유화학	석유화학단지 추가 조성 등
		⑧ 제약	천연의약품, 건강보조식품 등
		⑨ 목재가공	합판, 파티클보드, 가구, 펄프 등
		⑩ 고무가공	라텍스제품, 친환경 고무제품, 산업용 고무제품 등
		⑪ 팜유가공	신재생에너지, 식품, 바이오매스제품 등
		⑫ 식품가공	건강기능식품, 즉석식품, 할랄식품 등
서비스업 (6개)		① 사업 및 전문서비스	시장조사, 경영컨설팅, 광고, 법률자문, 회계 등
		② 유통	도소매, 체인점업, 요식업 등
		③ 건설	토목 공사, 건물 건설, 공조, 전기작업 등
		④ 교육	평생교육제도, 인터넷 강의 등
		⑤ 보건	의약품 및 의료기기 유통, 의료보험서비스 확대, 의료부문 종사자 교육 및 훈련 실시 등
		⑥ 관광	생태관광, 의료관광 등 신개념 관광상품 개발

자료: MITI, http://www.miti.gov.my(검색일: 2013. 9. 12)를 참고하여 저자 작성.

III

육상교통 인프라

1. 육상교통 인프라 현황 및 비교
2. 주요 육성정책
3. 수송 인프라 산업 구조 및 동향
4. 주요 기업
5. 향후 성장 잠재력

1

육상교통 인프라 현황 및 비교

가. 육상교통 인프라 현황

육상교통 인프라 구축은 시장접근성을 높이고 물류를 원활하게 하므로 경제발전에 필수적이다. 도로와 철도는 국내 물류는 물론 수출을 위해 항구나 공항까지 생산품을 운송하는 데 반드시 필요하기 때문에 한 국가의 제조업 발전과 외국인투자 유치에도 크게 영향을 미친다. 말레이시아는 주변 동남아 국가들에 비해서 전반적으로 육상교통 인프라 수준이 높다.

[표 3-1]은 ASEAN-일본 교통정보센터(AJTP Information Center)의 데이터를 통해 말레이시아 및 주변 동남아 국가의 육상교통

표 3-1. 말레이시아와 동남아 주요국의 육상교통 인프라 수준 비교(2011년)

구분		단위	말레이시아	베트남	인도네시아	태국
도로	포장률	%	81.1	65.7	65.8	95.0
	포장도로 길이	km	127,517	198	313.5	108,158
	길이	km	157,167	301	476.3	114,437
철도	총 수송량(화물)	백만 톤-km	1,535	4,099	6,034	2,455
	총 수송량(여객)	백만 명-km	2,474	4,569	18,461	7,504
	길이	km	1,849*	2,547	4,842	5,327
	복선철도 길이	km	344	-	668	346

주: * 2013년 3/4분기 기준임.
자료: AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2013. 9. 12)를 바탕으로 저자 작성.

인프라 수준을 보여준다. 말레이시아는 주변국에 비해 도로 인프라가 잘 구축되어 있으나, 철도는 수송량과 길이 등에서 개선의 여지가 있다. 말레이시아의 도로 총연장은 2011년 기준 약 16만km로 주변국에 비해 긴 것으로 나타났으나, 도로포장률은 81%로 태국보다는 낮다.[18] 2013년 3/4분기 기준 말레이시아의 철도 총연장은 약 1,849km이다. 2011년 기준 말레이시아의 복선철도 총연장은 344km, 철도 km당 화물 및 여객 수송량은 주변 동남아 국가보다 현저히 적다.[19] 세계경제포럼(WEF)의 자료에

18) AJTP Information Center, http://www.ajtpweb.org(검색일: 2013. 9. 12).

19) *Ibid.*

따르면 말레이시아는 2013~14년 도로와 철도 인프라 부문에서 전체 148개국 중 각각 23위, 18위를 차지하였다.[20] 이는 싱가포르를 제외한 주변 동남아 국가들에 비해 월등히 높은 순위이다.

말레이반도 중서부는 도로망이 잘 구축되어 있으나, 말레이반도 동부 지역과 동말레이시아 지역은 산악지대가 많고 개발이 덜 되어 상대적으로 도로 인프라가 열악하다. 말레이시아에는 20개 이상의 고속도로가 있는데 이 중 말레이반도 남북을 가로지르는 남북고속도로(North-South Expressway)가 말레이시아에서 가장 길다. 말레이반도 서쪽 최북단 Kedah 주부터 최남단 Johor 주를 잇는 길이 약 772km의 남북고속도로는 북쪽으로 태국, 남쪽으로는 싱가포르와 연결된다.[21] 이 밖에도 Malaysia-Singapore Second Link는 말레이시아 Johor 주의 Tanjung Kupang과 싱가포르 Tuas를 연결하는 교량이다. 이 교량을 통해 말레이시아와 싱가포르 양국간 화물 및 여객의 이동이 활발하게 이루어지고 있다(표 3-2 및 부록 1 참고).

---

20) WEF(2013), pp. 433-434.

21) MHA(2011), p. 77, Malaysian Highway Authority, http://www.llm.gov.my(검색일: 2013. 9. 12).

표 3-2. 말레이시아의 주요 도로 노선 현황

주요 노선	길이 (km)[1]	교통량 (백만 대)[2]	전년대비 증가율
North-South Expressway	772	433.5	4.0
East Coast Expressway(Phase 1)	350	11.3	11.1
Senai-Desaru Expressway	77	3.9	82.4
KL-Karak Highway	60	34.7	5.2
Malaysia-Singapore Second Link	47	29.5	14.2
Seremban-Port Dickson Highway	23	7.4	7.7

주: 1) 2013년 9월 기준임.
2) 2011년 기준임.
자료: MHA(2011), p. 77, Malaysian Highway Authority(http://www.llm.gov.my)를 비탕으로 저자 작성.

총 길이가 1,849km에 달하는 말레이시아의 철도는 말레이반도에 Y자형으로 뻗어 있고 동말레이시아에는 사바 주에 하나의 노선이 있다. 말레이시아의 철도는 90% 이상이 협궤(1,000mm)이며 표준궤(1,435mm) 구간은 57km에 불과하다.[22] 주요 철도 노선으로는 △ West Coast Line(Padang Besar~싱가포르 Woodlands) △ East Coast Line(Tumpat~Gemas) △ Sabah State Railway (Tanjung Aru~Tenom) 등이 있다. West Coast Line은 말레이반도 북서쪽 태국 접경지역에 위치한 Padang Besar부터 싱가포르 Woodlands를 잇는

22) BMI(2013a), p. 32.

가장 긴 노선이다. East Coast Line은 말레이반도 북동쪽에 위치한 Tumpat부터 Negeri Sembilan 주의 Gemas를 잇는 노선이며 길이는 약 526km이다. 말레이반도에는 이 밖에도 주요 철도 노선과 항구, 국경도시 등을 잇는 단거리 철도 노선도 여러 노선이 있다. 동말레이시아에는 사바 주의 Tanjung Aru부터 Tenom을 잇는 Sabah State Railway(134km)가 유일한 철도 노선이다(그림 3-1 참고).

앞서 언급한 장거리 철도 노선 외에도 말레이시아에는 수도 쿠알라룸푸르 및 인근 지역(쿠알라룸푸르 광역권: Greater Kuala Lumpur/Klang Valley)을 중심으로 경전철(LRT), 모노레일 등 도심 철도망이 구축되어 있다. 말레이시아의 인구, 경제활동이 쿠알라룸푸르 광역권에 집중되어 있어 말레이시아 정부는 ETP에서 이 지역을 12개의 NKEAs[23] 중 하나로 지정하였다(부록 2 참고). 말레이시아 정부는 쿠알라룸푸르 광역권에 MRT(Mass Rapid Transit) 건설, LRT 연장 등 대중교통을 확충하고자 한다.

23) 12개의 NKEA는 ① 원유·가스·에너지 ② 교육 ③ 관광 ④ 도소매 ⑤ 전기전자 ⑥ 헬스케어 ⑦ 팜유 ⑧ 정보통신콘텐츠 ⑨ 농업 ⑩ 사업서비스 ⑪ 쿠알라룸푸르 광역권 ⑫ 금융서비스임.

그림 3-1. 말레이시아의 주요 철도 노선(2013년 9월 기준)

자료: Skyscraper City, http://www.skyscrapercity.com(검색일: 2013. 9. 12).

나. 물류성과지수 비교

세계은행은 2007년부터 155개국을 대상으로 물류성과지수(LPI: Logistics Performance Index)를 발표하고 있다. 격년제로 발표되는 LPI는 총 여섯 개의 하부 평가항목으로 구성되어 있고 세계은행이 이를 종합하여 종합지수 및 순위를 발표한다. 여섯 개의 하부 평가항목은 ① 통관 ② 인프라 ③ 국제운송 ④ 물류경쟁력 ⑤ 조회·추적 ⑥ 적시성이고 항목별 지수의 값은 1~5로, 지수가 높을수록 물류 여건이 잘 갖추어져 있음을 의미한다.[24] 물류가 원활해지면 글로벌생산 네트워크에의 참여가 확대되어 수출 다변화, FDI 유치, 경제성장에 크게 기여하므로 LPI는 매우 중요하다.[25]

세계은행이 2012년에 발표한 LPI에 따르면 말레이시아의 LPI는 3.49로 155개국 중 29위를 차지하였다.[26] 이는 싱가포르(1위)를 제외한 태국(38위), 베트남(53위), 인도네시아(59위) 등 주변 동남아 국가보다 월등히 높은 순위이다.[27] 이 밖에도 최빈개도

---

24) World Bank(2012), p. 1.

25) *Ibid.*

26) World Bank(2012), pp. 36-37.

27) *Ibid.*

국인 라오스와 미얀마는 LPI가 각각 109위, 129위로 하위권에 머물러 있다(표 3-3 참고).[28)]

표 3-3. 말레이시아와 동남아 주요국의 LPI 비교(2012년)

구분		말레이시아	베트남	인도네시아	태국
통관	지수	3.28	2.65	2.53	2.96
	순위	29	63	75	42
인프라	지수	3.43	2.68	2.54	3.08
	순위	27	72	85	44
국제운송	지수	3.40	3.14	2.97	3.21
	순위	26	39	57	35
물류경쟁력	지수	3.45	2.68	2.85	2.98
	순위	30	82	62	49
조회·추적	지수	3.54	3.16	3.12	3.18
	순위	28	47	52	45
적시성	지수	3.86	3.64	3.61	3.63
	순위	28	38	42	39
LPI 총점	지수	3.49	3.00	2.94	3.18
	순위	29	53	59	38

자료: World Bank(2012), pp. 36-37을 바탕으로 저자 작성.

말레이시아의 LPI 지수를 하부 평가항목별로 살펴보면 조회·추적(3.54, 28위), 적시성(3.86, 28위)을 제외한 네 개 항목의 지

28) *Ibid.*

수가 종합지수인 3.49보다 낮았다. 이러한 평가결과로 향후 말레이시아는 △ 통관절차 간소화 및 효율화 △ 항구·철도·도로·ICT 등 물류 관련 인프라 확충 △ 물류 가격경쟁력 제고 △ 물류서비스 경쟁력 확보 등에 대한 개발수요가 높은 것으로 판단할 수 있다.

2

주요 육성정책

가. 주요 육상교통 인프라 개발정책

말레이시아 정부는 2020년까지 고소득국가로 진입하기 위해 육상교통 인프라 확충에 정책역량을 집중하고자 한다. 총리실 산하기관인 PEMANDU가 2010년에 마련한 ETP에 따르면 말레이시아 정부는 고속철도, MRT 등 철도망을 구축하여 고용을 창출하고 도심지역의 교통체증을 완화하고자 하였다.[29)]

EPU가 발표한 2011~15년 5개년 개발계획인 제10차 말레이시아 계획도 고소득국가로 도약하기 위한 도로, 철도 등 각종 인

29) PEMANDU(2010), p. 130, p. 138, p. 159.

프라 확충 계획을 포함한다. 철도 인프라 확충 계획에는 쿠알라룸푸르 광역권 내 MRT 건설, LRT 연장, 쿠알라룸푸르~싱가포르 고속철도 건설, 철도 복선화, 소외 지역 도로 건설 등 다양한 사업이 포함되어 있다.[30]

말레이시아 정부는 「육상대중교통법 2010(Land Public Transport Act 2010)」에 의거, 2010년 6월에 육상대중교통위원회(SPAD: Land Public Transport Commission)를 설립하여 관련 개발계획 및 정책 마련, 사업 기획·시행·감독 등 대중교통 확충과 관련된 창구를 일원화하였다. SPAD가 발표한 주요 육상대중교통 개발계획으로는 국가육상대중교통개발계획(National Land Public Transport Master Plan), 쿠알라룸푸르 광역권 육상대중교통개발계획(Greater KL/Klang Valley Land Public Transport Master Plan)이 있다. 쿠알라룸푸르 광역권 육상대중교통개발계획에는 별도로 여섯 개의 세부 계획(도심철도개발계획, 버스개혁계획, 택시개혁계획, 인터체인지 및 통합계획, 토지이용계획, 대중교통이용수요관리계획)이 마련되어 있다. 앞서 언급한 SPAD의 개발계획은 말레이시아의 대중교통망을 확충하여 국민의 삶의 질 및 소득수준을 높여 2020년까지 고소득국가에 진입하는 것이 궁극적인 목표이다.[31]

---

30) EPU(2010), p. 111, p. 260, p. 265.

말레이시아 정부는 재정적자를 악화하지 않기 위하여 민자 중심으로 육상교통 인프라 건설을 추진할 예정이다. SPAD를 비롯한 관련 정부 부처 및 기관은 관련 정책 입안, 사업 기획·감독·평가 등 최소한의 역할만 수행할 계획이다.[32] SPAD의 국가육상대중교통개발계획에는 구체적인 재원조달 방안은 제시되어 있지 않다.

나. 주요 육상교통 인프라 확충 계획

1) 철도

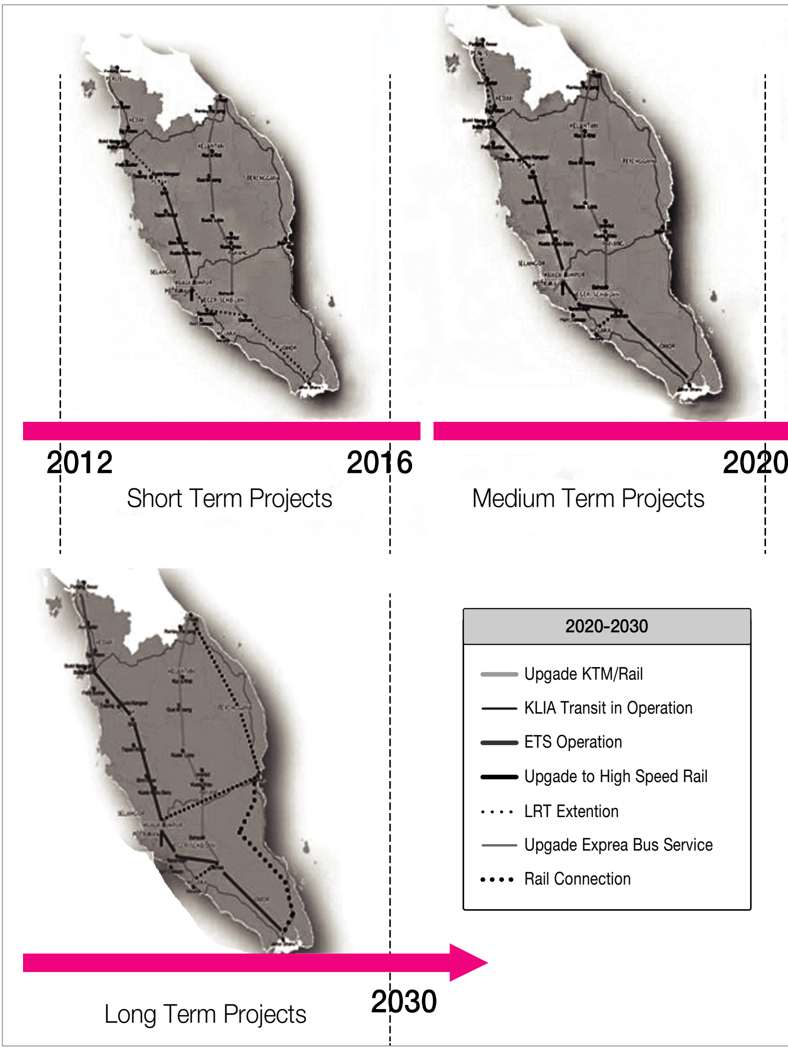
말레이시아 정부는 여객 및 화물 운송시간 단축, 수송량 증대, 연결성 강화 등 측면에서 철도 건설사업을 육상교통 인프라의 핵심 사업으로 추진할 예정이다. 철도 부문 주요 사업으로는 말레이반도 동부지역의 연결성 강화사업, 쿠알라룸푸르 광역권 내 MRT 건설 및 LRT 연장사업, 싱가포르~쿠알라룸푸르 고속철도 건설사업 등이 있다.

[그림 3-2]에 따르면 말레이시아 정부는 말레이반도 동부 지역의 철도 인프라를 확충하여 동부회랑(Eastern Corridor)의 경제발

31) SPAD, http://www.spad.gov.my(검색일: 2013. 9. 12).

32) PEMANDU(2010), p. 85, p. 112; SPAD(2012), p. 64.

그림 3-2. 말레이반도 내 중장기 철도망 구축 계획



자료: SPAD(2012), p. 35.

전을 지원할 계획이다. 그 일환으로 정부는 2030년까지 동해안에 철도를 건설하고 해당 철도와 쿠알라룸푸르를 잇는 연결철도도 건설할 계획이다.[33] 뿐만 아니라 기존 East Coast Line(Tumpat~Gemas)을 개보수할 예정이다.[34]

말레이시아 정부는 장거리 철도노선 외에도 인구와 경제활동이 집중된 쿠알라룸푸르 광역권 내 MRT 건설, LRT 연장 등 대규모 사업을 추진중이다(그림 3-3, 표 3-4 참고). 총 길이가 153km에 달하는 MRT 1~3호선 건설사업은 말레이시아 역사상 최대 규모의 육상교통 인프라 건설사업이다. 해당 사업은 PPP 방식으로 추진될 예정이며 완공 후 1일 이용객 수가 200만 명 이상이 될 것으로 전망된다.[35] 세부적으로 살펴보면 MRT 1호선(Blue Line)은 쿠알라룸푸르 광역권의 Sungai Buloh부터 Kajang까지 이어지며 총 길이 약 51km, 총 35개의 역이 건설될 예정이다.[36] 해당 공사는 사업 규모가 큰 만큼 2단계로 나누어 추진하는데 1단계 공사(Sungai Buloh~Semantan)는 2016년 말까지, 2단계 공사(Semantan~Kajang)는 2017년 7월까지 마무리할 예정이다.[37] 정부는 부미푸

---

33) SPAD(2012), p. 35.

34) *Ibid.*

35) EPU(2010), p. 266; SPAD, http://www.spad.gov.my(검색일: 2013. 9. 12).

36) MRT Corp, http://www.mymrt.com.my(검색일: 2013. 9. 12).

트라(말레이계)의 해당 공사 참여율을 43% 이상으로 규정하였고 이에 따라 부미푸트라가 해당 사업의 45%를 수주하였다.[38] 최근 일부 공사군에 대한 수주업체 선정이 완료된 MRT 1호선의 토목공사 부분은 대부분 현지 업체가 수주하였다. 지하 토목공사도 일부 외국 기업이 현지 업체와 컨소시엄을 구성하여 입찰에 참여하였으나 현지 업체가 수주하였다. 외국 기업이 수주한 부분은 철도차량, 신호, 제어 등 시스템 부분에 한정되었다. 이 밖의 MRT 2호선(Circle Line)은 말레이시아 도심으로부터 반경 약 20km를 순환하는 노선으로, 1단계 공사(29km)는 2020년까지, 2단계 공사(11.6km)는 2030년까지 마무리할 예정이다.[39] 마지막으로 쿠알라룸푸르 도심을 북서쪽으로 가로지르는 MRT 3호선(Red Line) 공사는 1단계 공사(38km)가 2020년까지, 2단계 공사(23km)는 2030년까지 완료할 예정이다.[40] 2013년 10월 기준 MRT 2호선과 3호선 공사 발주는 이루어지지 않은 상태이다.

말레이시아 정부는 MRT 건설사업뿐만 아니라 기존 LRT 노선 연장사업도 함께 추진할 예정이다(그림 3-3, 표 3-4 참고). 연장

37) *Ibid.*

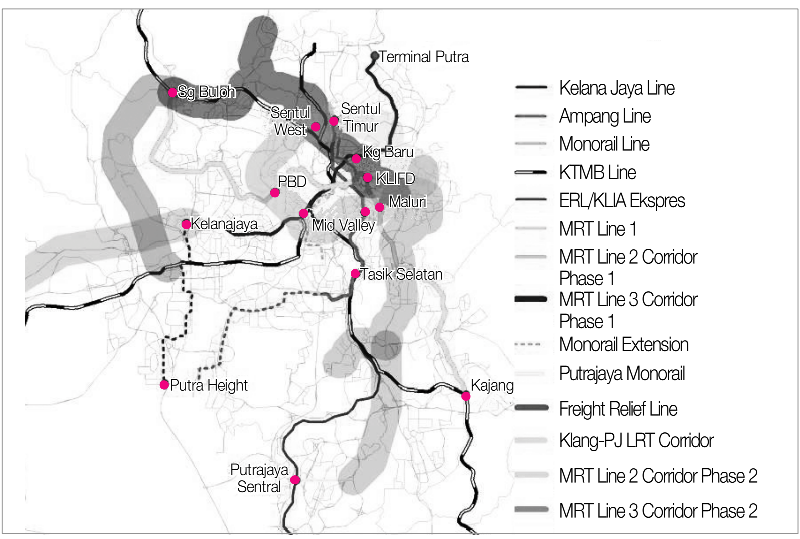
38) *Ibid.*

39) SPAD(2011), p. 60, p. 70.

40) *Ibid.*, p. 70.

대상 노선은 Kelana Jaya Line과 Ampang Line이다. 정부는 이 두 노선을 각각의 종점인 Kelana Jaya와 Sri Petaling부터 Putra Heights까지 연장할 계획이며 연장 길이는 각각 17km, 17.7km이다.[41] LRT 두 노선 연장사업에 대한 총 예산은 약 7억 달러 이상이고 2020년에 공사가 완료될 예정이다.[42]

그림 3-3. 쿠알라룸푸르 광역권 내 예상 철도망 지도(2030년)



주: 넓게 표시된 노선은 아직 구체적인 노선 경로가 확정되지 않았음을 의미함.
자료: SPAD(2011), p. 46.

41) SPAD(2012), p. 33; BMI(2013a), p. 27.

42) *Ibid.*

철도 부문 중점 사업 중 하나는 말레이시아 정부가 싱가포르 정부와 공동으로 추진중인 싱가포르~쿠알라룸푸르 고속철도(Singapore~KL High-Speed Rail) 건설사업이다(표 3-4, 그림 3-4 참고). 2013년 2월에 양국 정상이 PPP 방식으로 건설할 것을 합의한 이후 2013년 9월 현재 양국이 공동으로 해당 사업에 대한 타당성 조사를 수행 중이다.[43] 해당 공사는 길이가 약 300km로 빠르면 2020년에 완공 예정이다. 그러나 공사 구간이 양국간 국경을 가로지르고 공사 기간도 장기간이어서 토지보상 문제, 인력 및 자재 부족, 세관 문제, 양국 관계 악화 등 여러 위험 요소가 존재한다.[44] ETP상에는 해당 사업에 약 165억 링깃(약 52억 달러)이 책정되었으나 앞서 언급한 위험 요인으로 인해 실제로는 그 두 배 이상의 예산이 소요될 가능성도 있다.[45]

43) BMI(2013a), p. 22.

44) *Ibid.*, pp. 2-3.

45) *Ibid.*

표 3-4. 주요 철도 건설계획

사업명	내용	완공	소요 예산
MRT Line 1 (Blue Line)	Sungai Buloh~Kajang 노선, 길이 약 51km (지상 41.5km, 지하 9.5km), 1단계(Sungai Buloh~Semantan), 2단계(Semantan~Kajang)	2016년(1단계), 2017년(2단계)	480억 링깃 (약 148억 달러)
MRT Line 2 (Circle Line)	말레이시아 도심으로부터 반경 약 20km 순환 노선, 1단계(29km), 2단계(11.6km)	2020년(1단계), 2030년(2단계)	
MRT Line 3 (Red Line)	1단계(38km), 2단계(23km)	2020년(1단계), 2030년(2단계)	
Kelana Jaya Line 연장	Kelana Jaya~Putra Heights, 17km 연장	2020년	약 7억 달러
Ampang Line 연장	Sri Petaling~Putra Heights, 17.7km 연장	2020년	
Singapore~KL High-Speed Rail	싱가포르~쿠알라룸푸르 고속철도 건설, 길이 약 300km	2020년	약 52억 달러

자료: EPU(2010), p. 111, p. 257; SPAD(2012), p. 32, p. 33, p. 60, p. 70; BMI (2013a), p. 16, p. 27, p. 41, p. 43, SPAD, http://www.spad.gov.my(검색일: 2013. 9. 12), MRT Corp, http://www.mymrt.com.my(검색일: 2013. 9. 12)를 바탕으로 저자 작성.

그림 3-4. Singapore~KL High-Speed Rail 지도

자료: BMI(2013b), p. 2.

2) 도로

말레이시아의 도로 인프라는 비교적 잘 구축되어 있고 질적 수준도 높기 때문에 철도 부문에 비해 향후 개발 수요가 적다. 다만 말레이시아 정부는 연결성을 높이고 모든 국민이 경제발전 혜택을 고루 누릴 수 있도록 소외지역의 도로 개보수 및 건설을 추진할 예정이다. 그 일환으로 정부는 2015년까지 도로 인프라가 미

비한 지역을 중심으로 말레이반도에 994km, 사바 주에 1,213km, 사라왁 주에 1,373km 길이의 포장도로를 건설할 계획이다.[46)]

이 밖에도 말레이시아 정부는 여러 건의 고속도로 건설사업을 추진 중이다. 말레이시아의 3PU(Public-Private Partnership Unit) 청장은 2010년 중순에 총 63억 달러 규모의 고속도로 일곱 개 노선을 건설할 계획을 밝혔다.[47)] 이 중 대표적인 사업으로는 서해안고속도로와 동클랑밸리 고속도로(East Klang Valley Expressway) 건설사업으로, 두 사업 모두 PPP 방식으로 추진될 예정이다. 먼저 서해안고속도로는 Selangor 주의 Banting과 Perak 주 Taiping을 연결하는 총 길이가 약 233km에 달하는 고속도로이다.[48)] 말레이시아 투자지주회사인 Kumpulan Europlus의 자회사인 West Coast Expressway(WCE)가 2013년 1월에 BOT 방식의 50년 양허계약을 체결하였고 2017년에 해당 고속도로가 완공되면 남북고속도로에 이어 말레이시아에서 두 번째로 긴 고속도로가 될 것이다.[49)] 까장실크 고속도로(Kajang Silk Expressway)와 까락 고속도로(Karak Expressway)를 연결하는 동클랑밸리 고속도로는 총

---

46) EPU(2010), p. 260.

47) BMI(2013b), p. 1.

48) BMI(2013a), p. 29.

49) *Ibid.*

길이 약 35.5km인 고속도로이다. 2013년 2월에 말레이시아 건설사 Ahmad Zaki Resources가 50년 양허계약을 체결하였다.

표 3-5. 주요 고속도로 건설계획

사업명	내용	완공	소요 예산
West Coast Expressway	Selangor 주 Banting~Perak 주 Taiping 연결, 총 길이 233km	2017년	약 71억 링깃 (약 22억 달러)
East Klang Valley Expressway (EKVE)	Kajang Silk Expressway와 Karak Expressway 연결도로 건설, 총 길이 35.5km	2016년	15.5억 링깃 (약 4.8억 달러)

자료: BMI(2013b), p. 1; BMI(2013a), p. 29, p. 43, p. 44를 바탕으로 저자 작성.

3

수송 인프라 산업 구조 및 동향

가. 수송 인프라 건설업 동향

[표 3-6]에 따르면 말레이시아의 건설업 생산은 2009년 이래 지속적으로 증가하고 있다. 건설업 규모는 2009년에 64억 달러에서 2011년에는 97억 달러로 큰 폭으로 증가하였다. GDP에서 건설업이 차지하는 비중도 2010년부터 증가하고 있으며 건설업 부문 총자본투자도 꾸준히 늘어나고 있다. 부문별로는 거주·비거주 건물건설산업 부문이 건설업 성장을 주도하였다. 이는 쿠알라룸푸르 광역권에 상업용·사무용 건물이 활발하게 건설되었고 말레이시아 정부가 제10차 말레이시아 계획 및 ETP의 일환

으로 주택보급에 정책역량을 집중한 데 기인한다. ETP에 따르면 정부는 2011년부터 2020년까지 인구가 밀집된 쿠알라룸푸르 광역권에 주택 100만 채를 보급하는 계획을 추진 중이다.

표 3-6. 건설 및 인프라 산업 추이(2009~12년)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년 (추정)
건설업 생산(십억 달러)	6.4	7.7	9.7	11.8
인프라산업(십억 달러)	2.5	3.0	2.8	3.6
거주·비거주 건물산업(십억 달러)	3.9	4.7	6.9	8.2
건설업 실질성장률(%)	5.8	5.2	4.7	18.1
건설업/GDP(%)	3.3	3.2	3.4	3.9
총자본투자(십억 달러)	38.8	47.9	63.8	77.8
총자본투자/GDP(%)	20.1	20.1	22.1	25.6

자료: BMI(2012), pp. 23-24; BMI(2013a), pp. 9-10을 바탕으로 저자 작성.

말레이시아의 수송인프라 산업 생산은 2011년 들어 높은 성장세를 구가하였고 철도 인프라 부문이 수송인프라 생산을 주도했다(표 3-7 참고). 2011년 기준 말레이시아의 수송 인프라 생산규모는 약 17억 달러로 전체 인프라의 약 62%를 차지한다. 2011년 기준 수송 인프라 생산 중 철도 인프라가 약 70%, 도로 및 교량 인프라가 약 24%의 비중을 차지한다. 말레이시아의 수송 인프라 산업 생산은 글로벌 금융위기의 영향으로 불확실성이 증대되어

2010년에 큰 폭으로 감소한 이후 2011년에 이전 수준을 회복하였다.

표 3-7. 수송 인프라산업 추이(2009~12년)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년 (추정)
수송 인프라 산업 생산(십억 달러)	1.6	1.4	1.7	2.2
수송 인프라 산업 실질성장률(%)	16.5	−19.8	28.4	30.7
수송 인프라 생산/총 인프라(%)	63.7	46.0	61.5	62.3
도로 및 교량 인프라 생산(십억 달러)	0.4	0.2	0.4	0.5
도로 및 교량 인프라 생산 실질성장률(%)	50.4	−56.5	37.6	22.3
철도 인프라 생산(십억 달러)	0.9	1.1	1.2	1.6
철도 인프라 생산 실질성장률(%)	−5.1	17.3	28.1	35.5

자료: BMI(2012), p. 30; BMI(2013a), p. 24를 바탕으로 저자 작성.

나. 인프라 건설시장 구조

말레이시아 건설업 투자는 민간 부문이 주도하고 있다. 말레이시아 정부가 재정건전성이 악화되는 것을 방지하기 위하여 민간 주도의 인프라 건설을 장려하는바,[50] 최근 건설업 투자 중 민간 비중이 크게 증가하는 반면 공공 비중은 줄어들었다(표 3-8

50) PEMANDU(2010), p. 60.

참고). 2011년 1/4분기 기준 건설업 투자 중 민간과 공공 부문의 비중은 각각 58.2%, 41.8%였으나, 2012년 1/4분기 기준 민간 비중은 66.8%, 공공 비중은 33.2%로 민간 비중이 큰 폭으로 늘어났다.

표 3-8. 민간·공공의 건설업 투자비중 추이

(단위: %)

기간	민간	공공			총계
			정부	공기업	
2012년 1/4분기	66.8	33.2	30.0	3.2	100.0
2011년 4/4분기	66.7	33.3	30.5	2.8	100.0
2011년 3/4분기	64.0	36.0	32.2	3.8	100.0
2011년 2/4분기	61.8	38.2	34.2	4.0	100.0
2011년 1/4분기	58.2	41.8	38.2	3.6	100.0

자료: Department of Statistics Malaysia(2012), p. 14.

건설업 투자는 전반적으로 민간이 주도하나, 일부는 공공부분이 더 큰 비중을 차지하는 부문도 있다. 2012년 1/4분기 기준 말레이시아의 건설업 부문별 투자 중 민간·공공 비중을 살펴보면 민간이 거주 건물, 비거주 건물, 전문공사의 세 개 부문에서 압도적으로 높은 비중을 차지한다. 반면 관개시설, 하수도, 발전소 등 전반적인 인프라를 건설하는 토목 부문에서는 공공 비중이 민간보다 높다.

표 3-9. 건설업 부문별 민간·공공 투자비중(2012년 1/4분기 기준)

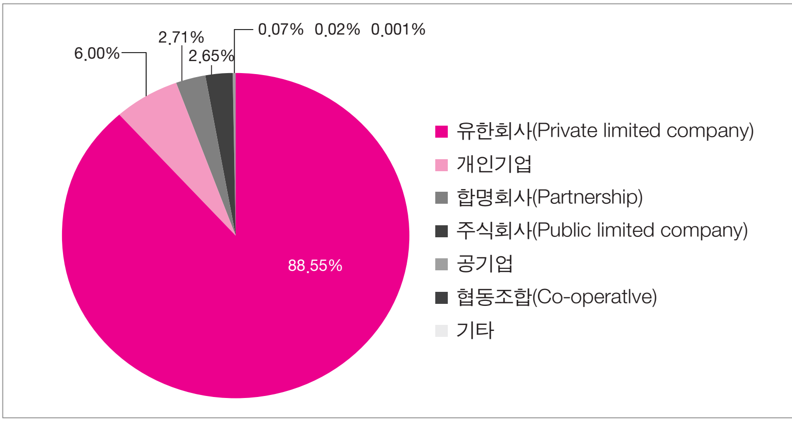
(단위: %)

구분	민간	공공			합계
			정부	공기업	
거주 건물	92.0	8.0	7.3	0.7	100.0
비거주 건물	63.6	36.4	34.2	2.3	100.0
토목(Civil engineering)	45.4	54.6	47.8	6.8	100.0
전문공사(Special trades)*	76.9	23.1	19.7	3.5	100.0
합계	66.8	33.2	29.9	3.2	100.0

주: * MSIC 2008(Malaysian Standard Industrial Classification 2008) 기준 간척, 전기·냉난방·배관 등 설비공사, 마감공사, 엘리베이터·자동문·실내공기정화시스템 설치공사 등이 포함됨.
자료: Department of Statistics Malaysia(2012), p. 19를 바탕으로 저자 작성.

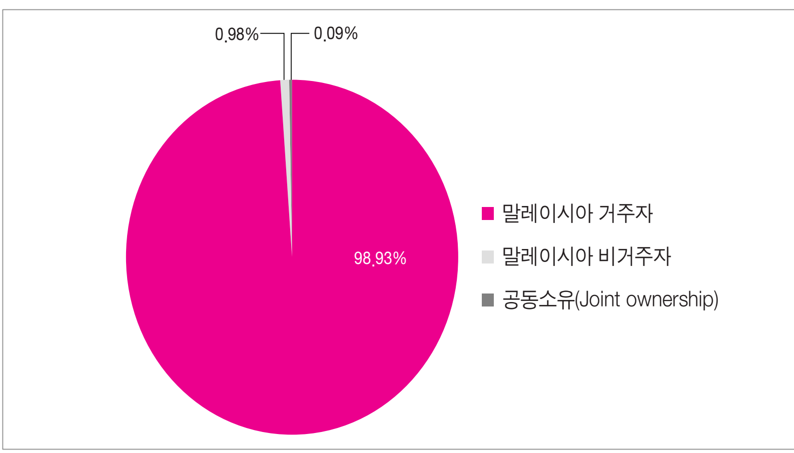
2010년 기준 기업 형태별 건설업 생산비중을 살펴보면 유한회사가 압도적으로 큰 비중을, 주체별로는 말레이시아 거주자가 전체 건설업 생산의 대부분을 차지한다(그림 3-5, 그림 3-6). 기업 형태별로는 유한회사가 약 89%, 개인기업이 약 6%의 건설업 생산을 담당하였다. 주체별로는 말레이시아 거주자가 건설업 생산의 약 99%를 차지하였고 그 밖의 말레이시아 비거주자와 공동소유 형태의 건설업 생산은 비중이 미미하다.

그림 3-5. 기업 형태별 건설업 생산비중(2010년)



자료: Department of Statistics Malaysia(2011), p. 59를 바탕으로 저자 작성.

그림 3-6. 주체별 건설업 생산비중(2010년 기준)



자료: Department of Statistics Malaysia(2011), p. 60을 바탕으로 저자 작성.

4

주요 기업

가. IJM

IJM(IJM Corporation Berhad)은 1983년에 세 개의 중견건설사를 합병하여 설립된 말레이시아의 대표 건설사이다. IJM은 자회사를 통해 건설, 부동산개발 등 여러 부문에서 사업을 펼치고 있다. IJM은 말레이시아뿐만 아니라 인도, UAE, 중국, 인도네시아 등 10여 개 국가에서 사업을 추진 중이다.[51)]

IJM의 주요 사업 부문은 크게 건설, 부동산개발, 공업, 인프라,

51) IJM, http://www.ijm.com/web(검색일: 2013. 9. 12).

플랜테이션의 다섯 개 부문으로 구성되어 있다(그림 3-7 참고). 이 중 건설은 IJM의 대표적인 사업 부문으로, 교량 및 발전소 건설, 터널공사 등 토목공사, 상업·사무·주거용 건물 건설사업을 포함한다.[52] IJM은 상업·주거용 건물 및 타운 건설을 중심으로 부동산 개발도 적극적으로 추진 중이다.[53] 세 번째로 IJM은 공업 부문에서 PSC 파일(Pile), PC 바(Bar), 레미콘 제조업 및 채석업 등을 수행하며 이 부문은 IJM의 건설, 부동산개발, 인프라 건설 등 기타 부문을 지원한다.[54] 네 번째에서 인프라 부문에서 IJM은 고속도로, 수처리시설, 발전소, 항만 건설 등을 추진하고 있다.[55] 이 부문에서는 인도, 아르헨티나, 베트남 등에서 해외 수주도 다수 이루어졌다. 마지막으로 IJM은 팜 농장을 중심으로 플랜테이션 사업도 추진하고 최근 인도네시아까지 사업을 확대하였다.[56]

52) *Ibid.*
53) *Ibid.*
54) *Ibid.*
55) *Ibid.*
56) *Ibid.*

그림 3-7. IJM의 사업 부문

자료: IJM, http://www.ijm.com/web(검색일: 2013. 9. 12)을 바탕으로 저자 작성.

IJM은 국내외 대형 건설사업을 수주한 결과 순이익(Net profit)이 꾸준히 증가하고 있다. 회계연도 2012/13(2012년 4월~2013년 3월) 기준 IJM의 순이익은 전년대비 약 2.9% 증가한 4억 2,000만 링깃(약 1억 3,000만 달러)이다.[57] 같은 기간 사업 부문별 영업수익(Operating revenue) 비중을 살펴보면 건설 부문이 37%로 가장 높고 부동산 부문이 25%, 공업 부문이 약 16%, 인프라 부문이 13%, 플랜테이션 부문이 9% 순으로 나타났다.[58]

57) BMI(2013a), p. 95.

58) IJM(2013), p. 36, p. 37.

말레이시아 정부가 2020년까지 고소득국가에 진입하기 위해 4,440억 달러 규모의 ETP를 추진함에 따라 향후 도로, 철도, 주택 등 각종 경제·사회 인프라 건설사업 발주가 늘어날 것으로 전망되어 건설 부문의 대표사인 IJM의 사업 전망은 밝다. IJM은 서해안고속도로 사업의 지분 약 38%도 보유하고 있다. IJM은 또한 말레이시아 역사상 가장 큰 규모의 육상교통 인프라 건설사업인 MRT 건설사업 중 MRT 1호선(Blue Line)의 일부 패키지 공사도 수주하였다.

나. Gamuda

1976년에 설립된 Gamuda(Gamuda Berhad)는 말레이시아를 대표하는 대형 건설사이다. Gamuda는 1992년에 KLSE(Kuala Lumpur Stock Exchange)에 상장된 이후 E&C(Engineering and Construction), 부동산개발, 인프라의 세 개 부문을 중심으로 사업을 추진하고 있다.[59] Gamuda는 말레이시아는 물론 인도, 대만, 베트남, 라오스 등 아시아 국가와 중동 국가에서도 다수의 건설사업을 수행하고 있다.[60]

---

59) Gamuda Berhad, http://www.gamuda.com.my(검색일: 2013. 9. 12).

Gamuda는 E&C, 부동산 개발, 인프라의 세 개 사업 부문에서 다양한 세부 사업을 추진중이다. 먼저 E&C 부문에서는 말레이시아 국내외에서 철도, 고속도로, 공항, 교량 등 다양한 건설사업을 수행하고 있다. E&C 부문에서 Gamuda가 수주한 대표적인 사업은 말레이시아 역사상 최대 육상교통 인프라 건설 프로젝트인 MRT 1호선 건설사업이다. Gamuda는 말레이시아의 대형 건설업체인 MMC와 조인트벤처(Joint Venture)를 구성하여 MRT 1호선 건설사업의 프로젝트완수협력업체(Project Delivery Partner)이자 지하 9.5km 구간의 주계약업체(main contractor)로 선정되었다.[61] Gamuda는 부동산 개발 부문에서 고급 주택단지 건설을 주로 수행하고 있다. 마지막으로 Gamuda는 고속도로, SMART 터널(Stormwater Management and Road Tunnel), 수처리시설, 댐, 항만 등 인프라 건설사업에도 적극 참여하고 있다.[62] Gamuda는 특히 말레이시아에서 SMART 터널 건설과 관련하여 독보적인 기술력을 자랑한다. SMART 터널은 홍수 방지 및 교통체증 완화 차원에서 개발된 터널로, 평상시에는 도로로, 홍수 발생시 수로로 사용할 수 있는 다목적 터널이다.[63]

60) *Ibid.*

61) *Ibid.*

62) *Ibid.*

63) *Ibid.*

그림 3-8. Gamuda의 주요 사업 부문

자료: Gamuda Berhad, http://www.gamuda.com.my(검색일: 2013. 9. 12)를 바탕으로 저자 작성.

ETP의 일환으로 대형 인프라 건설사업에 발주가 이루어지고 있고 이러한 양상은 중장기적으로 지속될 것으로 예상되는 바, Gamuda의 사업 전망 또한 긍정적이다. 회계연도 2011/12(2011년 8월~2012년 7월) 기준, Gamuda는 전년대비 29% 증가한 약 5억 5,000만 링깃(약 1억 7,000만 달러)의 순이익(Net profit)을 실현하였다.[64] 같은 기간 세전이익(Profit before tax) 기준 부문별

64) BMI(2013a), p. 98.

로는 부동산 개발이 약 39%, E&C가 약 31%, 인프라가 약 30%의 비중을 차지하였다.[65]

65) Gamuda(2012), p. 7, p. 15.

5

향후 성장 잠재력

2013년 5월에 치러진 총선에서 나집 총리가 이끄는 여당연합(BN)이 승리하여 ETP, 제10차 말레이시아 계획 등 주요 중장기 경제개발계획 추진이 탄력을 받을 것으로 예상된다. 따라서 해당 계획에 포함된 도로, 철도 등 인프라 건설사업이 활발하게 추진될 것으로 전망된다. 2013~16년에 말레이시아 건설업 부문 실질성장률은 평균 7%에 이를 것으로 예상된다. 같은 기간 건설업 중 인프라 산업 생산 규모는 매년 빠르게 증가하여 2013년 기준 44억 달러에서 2016년 기준 63억 달러로 늘어날 것으로 전망된다. 2013~16년에 거주·비거주 건물건설산업 생산 또한 매년 12% 증가하여 2013년에 95억 달러에서 2016년에 133억 달러로 크게 늘어날 것으로 추정된다(표 3-10 참고).

표 3-10. 건설업 전망(2013~16년)

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년
건설업 생산(십억 달러)	13.9	15.8	17.8	19.6
인프라산업(십억 달러)	4.4	5.0	5.7	6.3
거주·비거주 건물건설산업(십억 달러)	9.5	10.8	12.1	13.3
건설업 실질성장률(%)	10.7	6.7	5.0	5.0
건설업/GDP(%)	4.1	4.2	4.2	4.2
총자본투자(십억 달러)	87.1	97.6	109.2	120.0
총자본투자/GDP(%)	25.7	25.8	25.9	26.0

자료: BMI(2013a), pp. 9-10.

2013~16년 기준 수송 인프라 산업 생산은 철도 인프라 생산을 주축으로 매년 꾸준히 증가할 것으로 예상된다. 해당 기간 수송 인프라 산업 실질성장률은 평균 9.2%로, 같은 기간 앞서 언급한 건설업 전체 실질성장률에 비해 높을 것으로 전망된다. 수송 인프라 산업을 부문별로 살펴보면 향후 철도 인프라 생산이 수송 인프라 산업 생산을 주도할 것으로 예상된다. 2013년 기준 수송 인프라 산업 생산 28억 달러 중 철도 인프라 생산 규모가 20억 달러에 이를 것으로 전망된다. 철도 인프라 생산은 2013~16년 기간 동안 평균 10% 증가할 것으로 추정된다. 이 밖의 도로 및 교량 인프라 생산도 2013~16년에 매년 평균 8%의 실질성장률을 기록할 것으로 전망되었다(표 3-11 참고).

표 3-11. 수송 인프라 산업 전망(2013~16년)

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년
수송 인프라 산업 생산(십억 달러)	2.8	3.2	3.6	4.0
수송 인프라 산업 실질성장률(%)	16.1	9.0	5.8	5.9
수송인프라 생산/총인프라(%)	63.2	63.5	63.7	63.9
도로 및 교량 인프라 생산(십억 달러)	0.7	0.8	0.8	0.9
도로 및 교량 인프라산업 실질성장률(%)	14.4	7.5	4.9	4.9
도로 및 교량 인프라 생산/총인프라(%)	15.1	15.0	14.9	14.8
철도 인프라 생산(십억 달러)	2.0	2.3	2.6	3.0
철도 인프라 산업 실질성장률(%)	17.3	9.7	6.3	6.4
철도 인프라 생산/총인프라(%)	45.7	46.2	46.5	46.9

자료: BMI(2013a), p. 24.

육상교통 인프라 현황, 주요 육성정책, 구조 및 동향, 성장잠재력 등을 고려하여 말레이시아의 육상교통 인프라 산업에 대한 SWOT 분석을 실시해보았다.

우선 말레이시아 육상교통 인프라 산업의 강점으로는 최근 총선에서 여당연합이 승리함에 따라 관련 정책적 일관성 확보, 상대적으로 양호한 투자환경 등을 들 수 있다. 반면 약점으로는 뚜렷한 자국기업 선호, 입찰과정 불투명, 행정절차 지연, 자금 조달 어려움 같은 요인을 꼽을 수 있다. 말레이시아 정부가 ETP, 제10차 말레이시아 계획 등 주요 중장기경제개발계획을 추진함에 따라 프로젝트 발주 물량이 증가할 것이라는 점은 기회 요인으로 작용할 수 있다.

마지막으로 정치적 이해에 따른 잦은 규정 변경(고속도로 요금징수 규정 변경이 대표적인 예) 그리고 정부의 재정적자 심화에 따른 재원 조달의 어려움 확대 등을 위협 요인으로 평가할 수 있다.

표 3-12. 육상교통 인프라 산업에 대한 SWOT 분석

강점(Strengths)	약점(Weaknesses)
□ 2013년 5월 총선에서 여당연합이 승리함에 따라 인프라 관련 정책의 일관성 확보 □ 상대적으로 양호한 투자환경 □ 거시경제적 안정성(환율, 물가상승률 등)	□ 자국 기업 선호 □ 입찰과정 불투명 □ 행정절차 지연 □ 자금 조달 어려움
기회(Opportunities)	**위협(Threats)**
□ ETP, 제10차 말레이시아 계획 등 주요 중장기경제개발계획상 육상교통 인프라 확충 중점 추진 □ 대규모 사업 추진으로 인해 육상교통 인프라 부문(특히 철도 부문)의 지속적 성장 예상	□ 정치적 이해에 따른 잦은 규정 변경 □ 정부의 재정적자 심화 가능성 존재 □ 향후 대외경제 불안정성이 높아지면 건설 부문 수요 감소 우려

자료: BMI(2013a), p. 8, p. 76을 바탕으로 저자 작성.

IV

바이오에너지

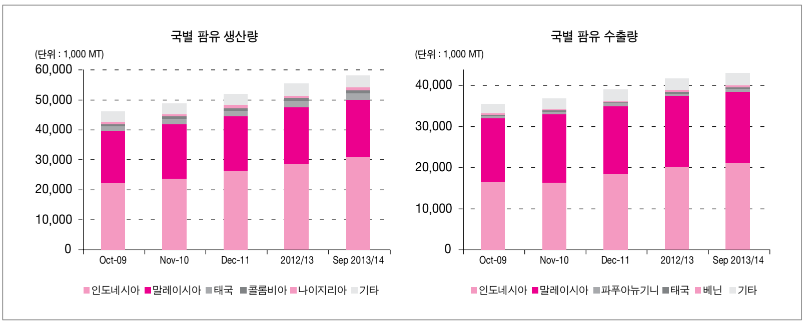
1

산업 개요

바이오에너지 산업은 크게 바이오에탄올과 바이오디젤을 중심으로 발전해왔다. 바이오에너지 주요 생산국들은 바이오에탄올과 바이오디젤 관련 산업을 모두 육성하는 방식을 채택했다. 하지만 말레이시아는 팜유 관련 제품 생산을 중심으로 바이오에너지 육성 정책을 추진해왔다. 이는 말레이시아가 바이오디젤의 주요 원료가 되는 팜유(Palm Oil)의 세계 2위 생산국이자 최대 수출국인 점이 반영된 것으로 판단된다. [그림 4-1]과 같이 말레이시아는 세계 최대 팜유 생산국가인 인도네시아에 이어 세계 2위 팜유 생산국가로 전 세계 팜유 생산량의 33%를 차지한다. 말레이시아는 세계 팜유 수출 총액의 약 40%를 차지하는 세계 2위의 수출국이다.

팜유 생산 부문에서는 인도네시아가 생산의 50% 이상을 차지하는 압도적인 세계 최대 생산국이나, 수출에서는 인도네시아와 말레이시아가 최대 수출국 자리를 놓고 경합하는 구도이다.

그림 4-1. 국가별 팜유 생산량 추이(2009~14년 9월)



자료: UDSA, Foreign Agricultural Service, www.fas.usda.gov(검색일: 2013. 9. 11) 통계자료를 활용해 저자 작성.

2007년 국제유가 급등으로 팜유 수요가 확대되면서 말레이시아의 팜 관련 제품 생산도 꾸준히 증가세를 유지했다. 하지만 2008년 하반기 이후 국제유가가 급락하고 이후 글로벌 금융위기 발생하면서 팜 관련 제품 생산이 전반적으로 소폭 감소하기 시작했다.[66] 이후 2011년 무렵부터는 국제유가가 배럴당 100달러

66) 2007년 두바이유 연평균 가격은 배럴당 68달러 수준이었으나 2008년 상반기부터 국제유가가 급등해 2008년 7월 월평균 가격이 배럴당 131달러까지 급등한 이후 2008년 말에는

이상의 가격대를 유지하고 글로벌 금융위기 충격도 완화되면서 팜 제품 생산도 전반적으로 증가하였다.

표 4-1. 말레이시아의 팜 제품 생산 추이(2008~12년)

(단위: 만 톤, %)

구 분	2008년		2009년		2010년		2011년		2012년	
	중량	증가율	중량	증가율	중량	증가율	중량	증가율	중량	증가율
Crude Palm Oil	1,773	12.1	1,756	−1.0	1,699	−3.3	1,891	11.3	1,879	−0.7
Palm Kernel	458	11.7	450	−1.7	429	−4.6	471	9.7	471	0.0
Crude Palm Kernel Oil	213	11.7	210	−1.6	201	−3.9	214	6.4	216	0.9
Palm Kernel Cake	236	9.6	231	−2.0	224	−3.0	239	6.5	240	0.5

자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

말레이시아 정부 및 산업계가 팜 산업을 주요 산업으로 채택해 본격적으로 육성하게 된 것은 2006년 ‘국가 바이오 연료 정책(National Biofuel Policy 2006)’을 채택하면서부터이다. 이후 「말레이시아 바이오 연료 산업법(Malaysian Biofuel Industry Act 2007)」과 「말레이시아 바이오 연료 산업 허가 규정(Malaysian Biofuel Industry (Licensing) Regulations 2008)」 등이 제정되면서 각종 규정과 절차가 정비되었다. 또한 국가 바이오매스 전략, ETP 등 국가개발전략에서도 바이오에너지, 특히 팜유 개발을 주요 의제로 채택해

배럴당 50달러 수준까지 급락했다.

핵심 산업으로 집중 지원하고 있다. 2013년 현재 말레이시아 정부는 B5디젤 의무 사용을 추진하고 있으며, 2014년을 목표로 B10 디젤 도입을 준비하고 있다.[67] 현재까지 말레이시아는 주로 상류(Upstream) 부문을 중심으로 팜 관련 산업을 육성해왔으나 향후 관련 기술도입 및 R&D 확대로 하류(Downstream) 부문의 저변도 꾸준히 확대할 것으로 전망된다.

67) B5, B10은 바이오디젤의 상품명으로 5, 10은 팜메틸에스테르(Palm Methyl Ester)와 일반 경유의 혼합비율을 의미함. 즉 B5는 팜메틸에스테르와 일반 경유의 혼합 비율이 5:95로 구성됨.

2

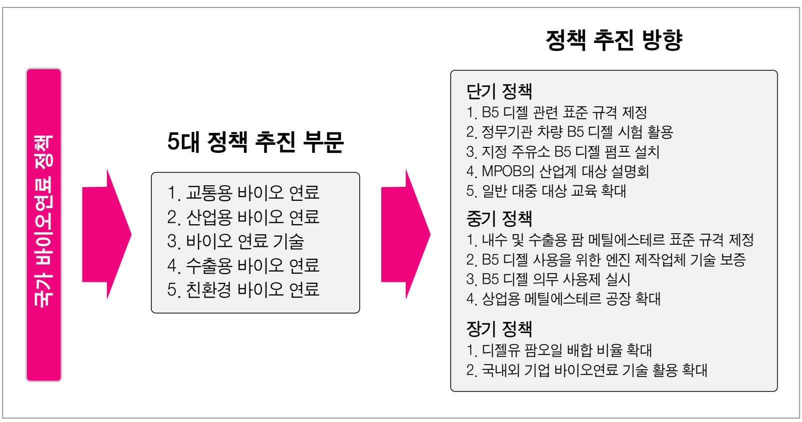
주요 육성정책

가. 국가 바이오 연료 정책(National Biofuel policy 2006)

말레이시아 국가 바이오 연료 정책은 '말레이시아팜유위원회(MPOB: Malaysian Palm Oil Board)'와 '플랜테이션 원자재부(MPIC: Ministry of Plantation Industry and Commodities)'가 팜유 가격 안정 및 신규 수출 시장 발굴을 목표로 2005년에 제정해 2006년 3월에 발표했다. 국가 바이오 연료 정책은 크게 5대 정책 추진 부문(policy thrust)을 중심으로 단기, 중기, 장기 정책 이행 방안을 제안해 바이오 연료 정책의 근간을 형성하였다. 우선 5대 정책 추진 부문은 ① 교통용 바이오 연료(Biofuel for Transport), ② 산업용 바이오 연

료(Biofuel for Industry), ③바이오 연료 기술(Biofuel Technologies), ④ 수출용 바이오 연료(Biofuel for Export), ⑤ 친환경 바이오 연료(Biofuel for a cleaner environment)로 구성된다.

그림 4-2. 국가 바이오 연료 정책(National Biofuel Policy 2006) 개요



자료: Chin(2011), p. 7에서 발췌·인용.

말레이시아 국가 바이오 연료 정책의 주요 정책은 주로 팜유를 활용한 바이오 연료 저변확대 및 상용화를 주요 목표로 각종 제도적인 기반을 마련하는 한편 장기적으로 국내외 산업 전반으로 바이오 연료 기술 활용을 확대하는 것을 목표로 한다. 단기계획은 주로 바이오디젤에 활용되는 B5의 생산과 관련한 각종 제도 마련에 주력하는 형태이다. 중기 계획은 단기계획에서

마련한 B5 관련 제도를 기반으로 바이오디젤 산업의 상용화를 위한 제도 및 기반을 마련한다는 정책목표를 가지고 있다. 장기 계획은 바이오디젤의 팜유 첨가 비율 확대 및 국내외 바이오 연료 기술 사용 확대를 추구한다.

나. 「말레이시아 바이오 연료 산업법 (Malaysian Biofuel Industry Act 2007)」

말레이시아 정부는 국가 바이오 연료 정책 추진을 위한 제도적 기반을 마련하기 위해서 2007년 「말레이시아 바이오 연료 산업법」을 제정 · 공표했다. 이 법률은 2008년 11월에 본격적으로 시행되었으며 바이오 연료 배합 비율과 하류부문 사업허가 등 생산, 배합, 저장, 수송 및 수출 등 바이오 연료 산업 전반에 대한 법률적인 규범을 제공한다.

「말레이시아 바이오 연료 산업법」의 시행으로 가장 크게 변화된 부문은 허가 부서의 단일화이다. 기존에는 바이오 연료 관련 업체를 설립하고자 할 경우 말레이시아산업개발청(MIDA: Malaysia Industrial Development Authority)으로부터 제조허가를 받아야 함과 동시에 MPOB로부터 제조공장에서 팜유 사용권 허가를 받아

야 했다. 하지만 「바이오 연료 산업법」 시행 이후 모든 허가 관련 사항이 통상산업부(MITI: Ministry of International Trade and Industry)로 이전되었다.[68)]

「바이오 연료 산업법」이 허가하는 바이오 연료 관련 영역은 생산, 거래, 서비스 등으로 구분된다. 생산 부문에서는 바이오 연료 생산과 배합 공장 건설 그리고 배합 행위 자체에 대해 허가한다. 거래 부문에서는 바이오 연료 혹은 바이오 연료와 배합 연료의 수출입, 수송, 보관 등에 대한 허가를 포함한다. 서비스 부문은 바이오 연료 혹은 바이오 연료와 배합된 연료 관련 조사·시험 관련 사항을 허가한다.

다. 「국가 바이오매스 전략(National Biomass Strategy 2020)」

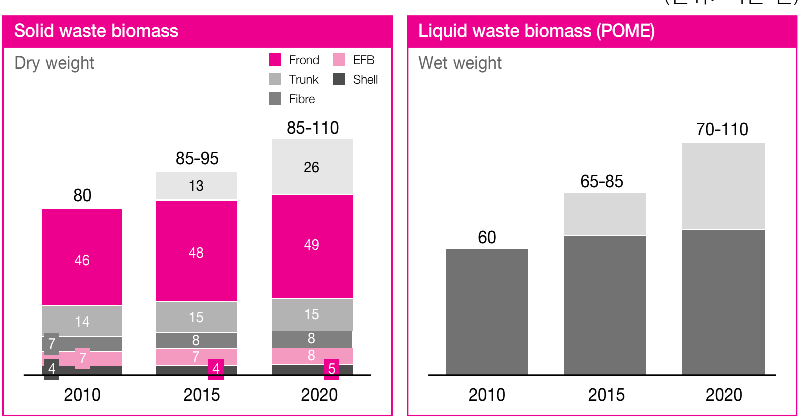
2011년에 발표된 「국가 바이오매스 전략 2020」 서문에 의하면 말레이시아의 GNI에서 농업의 비중은 12% 규모이며, 농업 중에서도 팜유 생산이 가장 많은 비중을 차지해 GNI 대비 약 8%에 이른다. 이에 말레이시아 정부는 「국가 바이오매스 전략 2020」에 팜유 관련 바이오매스를 채택했다. 이들 바이오매스는 크게 고형과 액상 형태

68) Chin(2011), p. 7 참고.

로 구분되며, 고형은 잎(Frond), 줄기(Trunk), 열매껍질(EFB: Empty Fruit Bunch), 씨앗껍질(Palm Kernel Shell), 섬유질(Fiber) 등이 있으며 액상은 팜유 압착 과정에서 발생한 POME (Palm Oil Mill Effluent)이 있다.[69] 부문별 생산 목표에 따르면 고형 바이오매스는 2010년 8,000만 톤에서 2020년 최대 8,500만~1억 1,000만 톤까지 확대하고 액상 바이오매스인 POME는 2010년 6,000만 톤에서 2020년 7,000만~1억 1,000만 톤까지 확대하는 것을 목표로 한다(그림 4-3).

그림 4-3. 말레이시아 바이오매스 생산량 전망(2010~20년)

(단위: 백만 톤)



자료: Melssen(2013), p. 10에서 발췌·인용.

69) Melssen(2013), pp. 7-8 참고.

말레이시아는 「국가 바이오매스 전략 2020」을 통해서 2020년까지 중장기 전략의 형태로 안정적인 GNI 증대 및 고용 증진을 추진하고 있다. 또한 말레이시아 정부는 기존의 재배 · 생산 부문 등 상류 부문에 치중했던 형태에서 벗어나 고부가가치 하류 부문의 정책 역량을 전환하는 것을 주요 목표로 한다.

3

세부 산업 현황

가. 바이오에너지 생산 현황

말레이시아의 바이오에너지 산업은 주로 팜유 및 팜유 부산물 바이오매스를 중심으로 발전했다. 팜유는 팜 열매(FFB: Fresh Fruit Bunch)를 흡착해서 생산하며, 팜유 부산물인 바이오매스는 주로 팜유를 생산하고 남은 EFB를 활용해 생산한다. 말레이시아의 바이오에너지 생산 능력은 2013년 기준으로 429개 FFB 착유소(Mill), 연간 1억 300만 톤에 이른다. 지역별로는 말레이반도에 착유소 244개, 팜커널 압착소(PK Crucher) 27개, 정제소(Refinery) 34개가 있고 생산이 약 5,600만 톤에 달하며, 말레이시아 전체 생산능력의 절반 이상을 차지한다.

표 4-2. 말레이시아의 바이오에너지 생산능력 개요(2013년 기준)

	말레이반도		사바 주		사라왁 주		전체	
	개	백만 톤	개	백만 톤	개	백만 톤	개	백만 톤
FFB 착유소	244	56.4	124	32.3	61	14.6	429	103.2
PK 압착소	27	4.1	13	2.1	5	0.8	45	7.0
정제소	34	14.6	13	7.5	6	2.9	53	25.0

자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

단위면적당 산출량(Yield) 통계를 보면 말레이시아 전체는 물론 지역별 생산 효율까지 알아볼 수 있다. 팜유의 단위면적당 산출량은 2012년 기준 헥타르 당 3.84톤 수준이며 지역별로는 사바 주의 생산 효율이 헥타르당 4.29톤으로 가장 높으며 말레이반도의 생산 효율이 상대적으로 낮았다. FFB는 전국적으로는 헤타르 당 18.89톤을 기록했으며 지역별로는 사바 주의 생산성이 가장 높고 사라왁 주의 생산성이 가장 낮았다. 연도별로는 팜유, 팜 열매 모두 생산효율에 큰 변화가 없으나 2012년에는 2011년에 비해서 소폭 감소했다. 지역별 생산효율을 보면 팜 열매가 팜유에 비해서 상대적으로 변화폭이 크며, 특히 말레이반도보다는 사바와 사라왁 주의 생산효율 변화가 큰 것이 특징이다.

표 4-3. 말레이시아의 팜유, FFB의 단위면적당 산출량

(단위: 톤/헥타르)

지역		2009		2010		2011		2012	
		팜유	팜 열매	팜유	팜 열매	팜유	팜 열매	팜유	팜 열매
말레이반도		3.86	19.36	3.57	17.91	3.86	19.24	3.81	19.05
	Johor	3.74	18.88	3.54	18.00	3.93	19.75	3.77	19.02
	Kedah	4.44	22.50	3.95	19.84	4.20	21.02	4.26	21.43
	Kelantan	2.58	12.62	2.33	11.05	2.52	12.20	2.46	11.89
	Malacca	4.87	23.88	4.25	21.05	4.80	23.66	4.72	23.30
	N. Sembilan	3.97	19.74	3.61	18.05	3.88	19.19	4.00	19.88
	Pahang	3.91	19.36	3.60	17.66	3.87	18.97	3.84	18.94
	Penang	3.48	17.90	3.07	15.83	3.40	17.09	3.36	16.88
	Perak	4.58	23.22	4.08	20.87	4.33	21.69	4.19	21.35
	Selangor	4.17	21.12	3.97	20.45	4.02	20.34	4.10	20.91
	Terengganu	2.76	13.93	2.83	13.95	3.15	15.63	3.15	15.35
Sabah		4.52	21.15	4.30	20.16	4.63	22.31	4.29	20.40
Sarawak		3.24	15.29	3.10	14.89	3.45	16.77	3.37	16.51
전 국		3.93	19.20	3.69	18.03	4.01	19.69	3.84	18.89

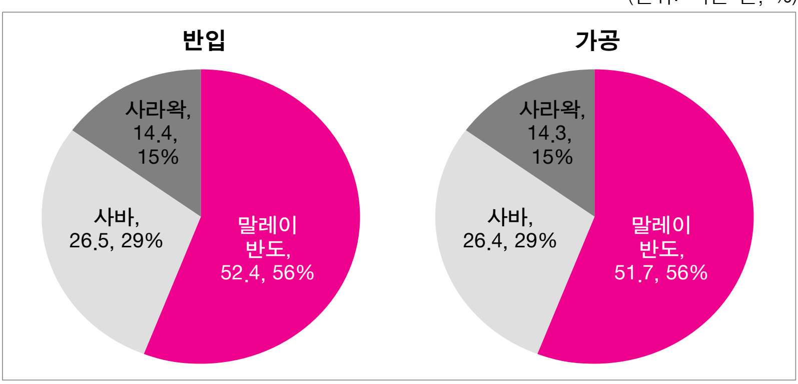
자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

말레이시아의 팜유는 대부분 착유소에서 가공 과정이 이루어지기 때문에 착유소의 팜 열매 반입 및 가공 실적이 실제 바이오에너지 생산능력 및 실적을 동시에 볼 수 있는 지표이다. 2012년 기준 말레이시아 착유소에 반입된 팜 열매는 총 9,300만 톤이었으며 말레이시아 전체 팜 열매 착유소 생산능력인 1억

300만 톤의 약 90% 정도가 반입되었다고 볼 수 있다. 지역별로는 말레이반도 반입량이 약 5,200백만 톤으로 전체 반입량의 절반 이상을 말레이반도가 차지했다. 가공 현황은 약 9,200만 톤으로 반입 대비 98.9% 수준으로 반입과 가공 규모가 거의 동일한 수준이다(그림 4-4).

그림 4-4. 말레이시아 착유소의 팜 열매(FFB) 반입 및 가공 현황(2012년)

(단위: 백만 톤, %)



자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

나. 바이오에너지 수출입 현황

말레이시아의 팜 제품 수출도 시장 상황에 따라서 상당한 변동폭을 기록했다. 수출 부문에서 주목할 만한 점은 중량 기준 수출

표 4-4. 말레이시아 팜 제품 수출 추이(2009~12년)

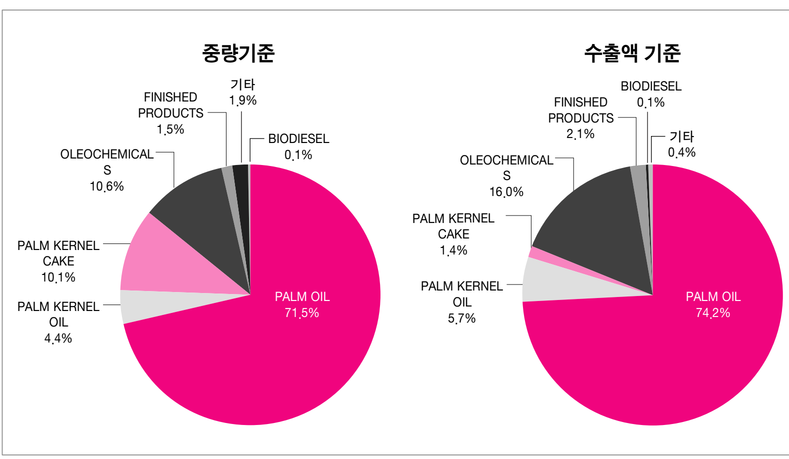
제품군	단위	2009		2010		2011		2012	
		단위	증가율	단위	증가율	단위	증가율	단위	증가율
PALM OIL	백만 톤	15.9	3.0	16.7	4.9	18.0	8.0	17.6	−2.3
	십억 링깃	36.9	−22.9	44.9	21.4	60.5	34.8	53.0	−12.4
PALM KERNEL OIL	백만 톤	1.1	6.7	1.2	4.1	1.2	1.1	1.1	−7.8
	십억 링깃	3.0	−27.4	4.3	43.7	6.1	40.4	4.1	−32.8
PALM KERNEL CAKE	백만 톤	2.4	5.3	2.4	2.6	2.2	−8.8	2.5	11.1
	십억 링깃	0.5	−49.9	0.7	49.7	0.9	24.5	1.0	11.2
OLEOCHEMICALS	백만 톤	2.2	4.8	2.2	1.3	2.2	−1.0	2.6	19.3
	십억 링깃	6.6	−24.4	8.0	21.1	10.8	36.0	11.5	5.6
FINISHED PRODUCTS	백만 톤	0.6	−13.5	0.4	−29.4	0.4	−1.6	0.4	−10.4
	십억 링깃	1.9	−28.0	1.5	−23.4	1.7	17.2	1.5	−13.0
BIODIESEL	백만 톤	0.2	24.9	0.1	−60.6	0.0	−44.2	0.0	−42.0
	십억 링깃	0.6	−0.8	0.3	−56.0	0.2	−32.6	0.1	−45.2
OTHERS	백만 톤	0.1	−43.1	0.1	2.2	0.2	262.4	0.5	93.7
	십억 링깃	0.1	−44.1	0.1	−12.1	0.2	114.4	0.3	59.4
TOTAL	백만 톤	22.4	3.0	23.0	2.7	24.3	5.3	24.6	1.3
	십억 링깃	49.7	−23.9	59.7	20.3	80.4	34.6	71.4	−11.1

자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

실적은 꾸준하게 증가했지만 금액 기준으로는 변동성이 매우 컸다. 2008년 이후 중량 기준으로는 수출이 소폭 증가했으나 수출 금액은 시장 상황에 따라서 두 자릿수의 큰 변동성을 보인 것이

특징이다. 팜 관련 제품 수출 중에서 가장 큰 비중을 차지하는 부문은 팜유 부문으로 중량, 금액 기준 모두 70% 이상의 비중을 차지한다. 팜유는 중량 기준으로는 꾸준히 증가세를 유지하다 2012년에 2.3%가량 소폭 감소한 것에 비해서 수출 금액 감소는 12.4%로 변동폭이 큰 것이 특징이다. 대다수의 품목이 일정 수준 이상의 수출량을 유지하는 것에 비해서 바이오디젤 부문에서는 수출량이 점차 감소하여 아직 말레이시아의 바이오디젤 산업이 온전히 자리잡지 못한 상황임을 시사하고 있다(그림 4-5).

그림 4-5. 말레이시아 팜 제품 수출 비중 구성(2012년)



자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

말레이시아는 세계 최대 팜유 수출 국가이기 때문에 수입은 미미하게 이루어지고 있다. 2012년 기준 팜유 수출량이 약 1,700만 톤에 달하는 것에 비해서 팜유 수입량은 약 139만 톤으로 매우 적다. 하지만 Palm Kernel Oil의 경우 수출 규모가 상대적으로 매우 작기 때문에 수출 110만 톤, 수입 36만 톤으로 크게 차이가 나지 않는다. 최근에는 대다수 품목의 수입이 증가하는 추세이나 Palm Kernel Oil은 2011년부터 수입량이 다소 감소했다.

표 4-5. 말레이시아의 팜 제품 수입 추이(2009~12년)

	2009년		2010년		2011년		2012년	
	만 톤	증가율	만 톤	증가율	만 톤	증가율	만 톤	증가율
Palm Oil	93.0	65.8	111.2	19.6	130.6	17.4	139.1	6.6
Palm Kernel Oil	34.4	53.0	44.5	29.3	38.9	−12.7	36.7	−5.6
Palm Kernel	2.1	−25.8	3.7	73.6	3.9	5.4	5.0	29.8

자료: Malaysian Palm Oil Board, Economics & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my(검색일: 2013. 9. 13) 통계 자료를 활용해 저자 작성.

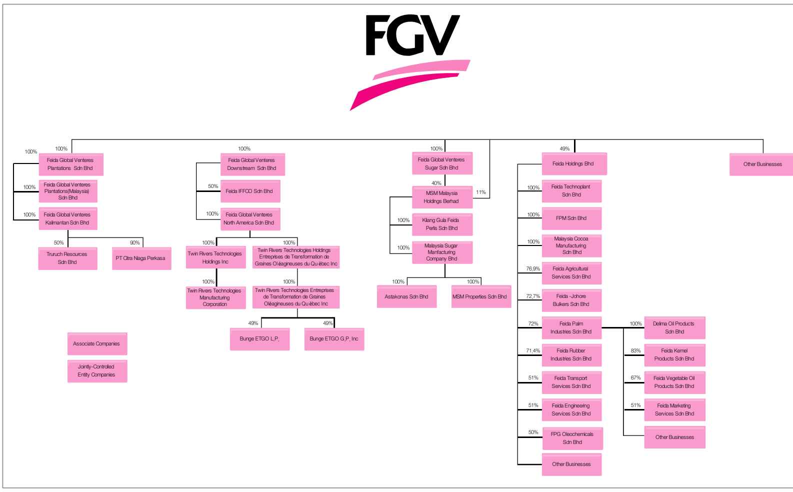
4

주요 기업 현황

가. Felda Global Ventures Holdings Bhd

펠다 글로벌 벤처스(FGV: Felda Global Ventures Holdings Bhd)는 말레이시아를 대표하는 바이오에너지 기업으로 세계에서 세번째로 넓은 팜유 관련 부동산을 보유하고, 세계 최대의 팜유를 생산하는 말레이시아 2대 팜유 정유 기업으로 알려져 있다. 세계적인 바이오에너지 기업으로 주목받는 FGV는 사업영역 또한 플랜테이션과 같은 상류(Upstream)에서부터 각종 바이오에너지 제품을 제조하는 하류 부문까지 넓게 분포하며, 생산·제조뿐만 아니라 R&D, 물류 서비스까지 다양한 분야에 걸쳐 자회사를 보유하고 있다.

그림 4-6. FGV의 지배구조 개요



자료: Felda Global Ventures, www.feldaglobal.com(검색일: 2013. 9. 13).

바이오에너지와 관련해 주목할 만한 사업은 플랜테이션, 하류 제품, 팜유 생산 등이다. 우선 플랜테이션 부문에서는 FGV가 세계 3대 팜유 농장을 보유하고 있는 것이 특징이며 약 42만 헥타르의 부지를 보유하고 있다. 이 중 말레이시아 국내 플랜테이션 부지가 약 37만 헥타르이며 나머지 5만 6,000 헥타르는 인도네시아에 합작사업(Joint Venture) 형태로 보유하고 있다. 플랜테이션 농장의 매출은 대부분 FFB 생산으로 추산되며 2012년 FGV 플랜테이션의 팜 열매 생산량은 491만 톤에 달한다. 하류 부문의 제품 생산은 주로 식용유로 활용하기 위한 소비재류와 바이오디젤이나

산업용 연료와 같은 산업재류로 구분된다. 사업은 주로 해외 생산업체로 원자재 공급을 중심으로 진행되며 일부는 합작사업으로 해외사업을 진행하는 사례도 있다. 대표적 기업으로는 UAE 기업인 IFFCO Group과 합작법인인 FELDA IFFCO사가 있으며, 현재 이 합작법인을 통해서 말레이시아, 인도네시아. 중국, 터키, 남아프리카공화국 등에서 팜유 정제 및 가공 사업을 추진하고 있다.

그림 4-7. FGV의 글로벌 사업망 개요

자료: Felda Global Ventures, www.feldaglobal.com(검색일: 2013. 9. 13).

FGV의 최대 사업인 팜유 사업은 FGV가 지분 49%를 보유한 펠다 홀딩스(FHB: Felda Holdings Bhd)가 담당하고 있다. FHB는 세계 최대의 팜유 생산기업으로 2012년 330만 톤의 팜유를 생산했으며 이는 전 세계 팜유 생산량의 8%에 달한다. FHB는 팜유 착유소 71개, 정제소 7개, 커널 압착소 4개를 보유하고 있어 상류 부문에 해당하는 팜 열매 생산·가공을 통한 팜유 생산은 물론 하류 부문인 각종 소비재 생산까지 사업영역이 넓다. FGV의 R&D 사업은 자회사인 펠다 농업서비스(FAS: Felda Agricultural Services Sdn Bhd)가 진행하고 있다. FAS는 2007년 동남아시아 최대의 바이오기술센터를 설립해 종자 및 유전자를 연구하여 각종 질병에 대한 저항력이 향상된 팜 제품 생산에 주력하고 있다. FGV는 향후 양적인 성장보다는 내실을 강화하는 전략을 채택해 팜 열매 생산성 확대를 위한 재조림(Replant)에 주력하기로 했다. 현재 FGV의 팜 플랜테이션에는 팜 나무 절반 이상이 18년생 이상으로 고령화되어 있는데 매년 1만 5,000 헥타르 이상 재조림을 수행하여 팜 열매의 품질 개선 및 생산성 강화를 추진하는 것으로 알려졌다.[70)]

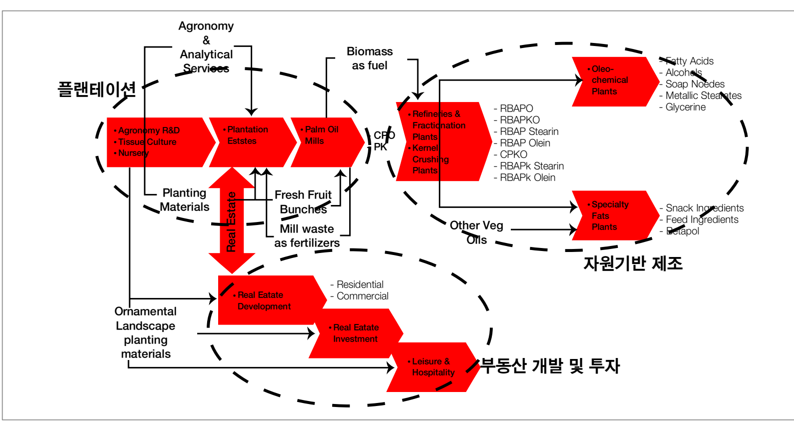
---

70) Felda Global Ventures 웹사이트, www.feldaglobals.com(검색일: 2013. 09. 13) 내용을 참고하여 저자 작성.

나. IOI Group Bhd

IOI Group Bhd(이하 IOI)는 1982년 부동산 개발사로 출범한 후 1985년 팜 플랜테이션 부문을 추가하면서 말레이시아의 주요 팜유 생산업체로 성장했다. IOI의 사업영역도 다른 말레이시아의 주요 팜유 생산업체와 마찬가지로 팜유 관련 가치사슬 전반에 걸쳐 있다. 전 세계 15개국에 지사를 두고 있으며 거래국은 65개국에 달하는 글로벌 기업이다. IOI의 주요 사업 영역은 플랜테이션, 자원기반제조, 부동산 개발·투자, 기타 등으로 구성되며 부문별로 각각 72개, 63개, 71개, 19개의 자회사를 보유한 대기업이다.

그림 4-8. IOI의 가치사슬과 주요 사업영역 개요



자료: IOI Group, http://www.ioigroup.com(검색일: 2013. 9. 13).

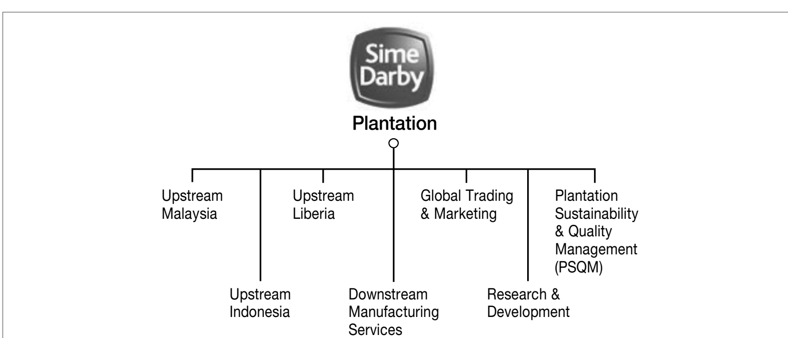
플랜테이션 부문의 경우 2012년 기준 말레이반도(5만 3,000 헥타르), 사바 주(10만 7,000 헥타르), 사라왁 주(9,000 헥타르)에 걸쳐 16만 9,000 헥타르의 플랜테이션을 보유하고 있으며, 인도네시아에 6만 헥타르의 플랜테이션을 보유하고 있다. 말레이시아의 팜유 생산량의 절반 이상이 말레이반도에서 생산되는 점을 감안하면 IOI는 상대적으로 사바 주에서의 생산이 활발한 것을 알 수 있다. 또한 전국에 12개의 착유소를 운영하며 연간 생산능력은 약 400만 MT에 달한다. 자원기반제조 부문은 크게 정유(Refinery), 함유화학(Oleo-chemicals), 특수유지(Special fats) 등으로 나뉘며 최종 가공된 제품은 전 세계 65개국으로 수출된다. 연간 정유능력은 약 380만 MT에 달할 것으로 추정되며 정유 제품을 추가 가공해 함유화학제품 및 특수유지제품을 생산한다. 함유화학제품의 연간 생산능력은 75만 MT에 달하며, 주로 식품 분야에 널리 활용되는 특수유지제품의 연간 생산능력은 60만 MT 규모에 달한다.[71]

71) IOI Group, http://www.ioigroup.com(검색일: 2013. 9. 13) 내용을 참고하여 저자 작성.

다. Sime Darby Plantation

Sime Darby Plantation사는 Sime Darby 그룹의 5대 사업(플랜테이션, 부동산, 중장비, 차량, 에너지) 중 팜유 관련 사업인 플랜테이션 사업을 담당하는 주요 계열사이다. Sime Darby의 플랜테이션 사업은 일반적인 개념의 상류 부문에서의 경작과 수확뿐만 아니라 하류 부문의 가공, 수출·마케팅, R&D에 이르기까지 팜유산업 가치사슬 전반에 걸친 모든 사업 부문을 총괄하는 형태이다. 말레이시아의 다른 대규모 팜유 생산기업과 마찬가지로 Sime Darby 또한 세계적인 팜유 생산기업으로 주목받고 있으며 연간 생산량 246만 톤으로 전 세계 팜유 생산량의 5%를 차지한다.

그림 4-9. Sime Darby Plantation사의 사업구조



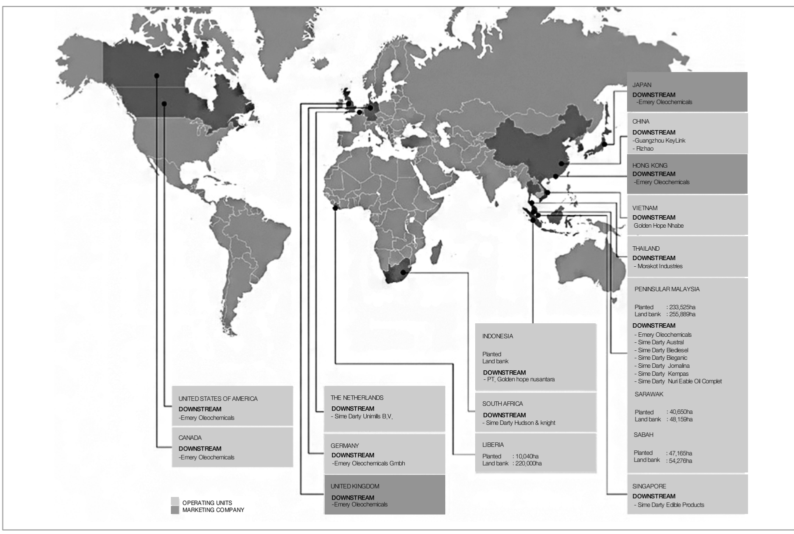
자료: Sime Darby Plantation, http://www.simedarbyplantation.com(검색일: 2013. 9. 13).

Sime Darby는 204개 부동산을 기반으로 58개의 전략사업처(Strategic Operating Unit, 착유소 1개+경작지 4개)를 운영하고 있다. Sime Darby Plantation의 팜 생산지역은 다른 팜유 생산기업과 마찬가지로 말레이반도, 사바 주, 사라왁 주 등 국내 주요 팜유 생산지역은 물론 수마트라, 칼리만탄, 술라웨시 등 인도네시아의 주요 농업지역까지도 포함한다. Sime Darby는 다른 말레이시아의 주요 팜유 생산기업과는 달리 동남아 역내 생산뿐만 아니라 아프리카 라이베리아에도 총면적 약 52만 5,000헥타르에 달하는 부지를 확보하고 있는 것이 특징이다. 라이베리아에서의 플랜테이션 사업은 Sime Darby사가 라이베리아 정부로부터 63년 동안 총 22만 헥타르 규모의 경작지를 제공받아 사업을 진행 중이다. 또한 전 세계 14개국에 다양한 형태로 하류 부문 사업처를 운영하고 있다.

상류 부문의 경우 말레이시아 국내에 35만 헥타르, 인도네시아에 29만 헥타르, 라이베리아에 22만 헥타르의 플랜테이션 부지를 활용해 팜유와 FFB를 생산하고 있으며 제품 생산량의 82%를 팜유가 차지한다. Sime Darby Plantation의 상류 부문 사업 전체 중 라이베리아 사업은 일반적인 영리추구형 사업의 범주를 넘어 해당 지역의 빈곤퇴치 및 지역개발 차원에서 긍정적인 효과를 내고 있다는 평가를 받고 있다. Sime Darby Plantation의 라

이베리아 법인인 Sime Darby Plantation Liberia(SDPL)는 라이베리아 네 개 카운티에서 약 3,000명의 인원을 고용하며 향후 3만 5,000명 규모까지 확대할 계획을 가지고 있다.

그림 4-10. Sime Darby Plantation사의 글로벌 사업 개요



자료: Sime Darby Plantation, http://www.simedarbyplantation.com(검색일: 2013. 9. 13).

하류부문은 팜유 관련 제품의 제조 및 유통 전반에 걸쳐 진행되고 있으며 전 세계 14개국의 사업망에서 팜유, 함유화학제품, 바이오디젤 등을 취급한다. 또한 다른 팜 관련 기업들과는 달리 식음료, 생태관광(Eco-Tourism)에도 사업망을 확대했다. 또한 말

레이시아, 인도네시아, 남아프리카공화국, 네덜란드에 여섯 개의 R&D 및 이노베이션 센터에 연구자 250명, 지원인력 600명을 활용해 지속가능한 형태의 품질 관리를 추구하고 있다.[72)]

72) Sime Darby Plantation, http://www.simedarbyplantation.com(검색일: 2013. 9. 13)의 내용을 참고해 작성.

5

향후 성장 잠재력

팜유 산업으로 대표되는 말레이시아 바이오에너지 산업의 향후 발전 여부는 크게 두 가지 요소에 의해서 좌우될 것으로 전망된다. 첫째는 노동력, 토지와 같은 생산요소의 부족 해소 여부이다. 현재 말레이시아 팜유 산업은 상류 부문의 플랜테이션 및 착유소 등에 필요한 노무인력 부족이 원활한 생산을 저해하는 대표적인 요소이다. 이에 대다수 팜유 생산업체들이 인도네시아에서 외국인 노무인력을 조달해 인력부족을 해결하고자 노력하고 있으나 장기 근무자 확보에 어려움을 겪고 있다. 또한 말레이시아 팜유 생산의 절반 이상을 차지하는 말레이반도의 토지는 점차 부족해지는 반면 사바 주, 사라왁 주의 플랜테이션 개발은

상대적으로 느리게 진행되어 토지확보가 용이하지 않다는 점이다. 토지 확보 문제는 대다수 업체들이 사바 주, 사라왁 주에서 개발을 확장하고 있고 인도네시아를 비롯한 해외 플랜테이션에 나서고 있어 점차 해소될 것으로 보인다.

두 번째는 바이오에너지 수요 확보 문제이다. 전국 주유소에서 Gasohol[73], 바이오디젤 등을 판매하며 상용화에 성공한 태국과는 달리 말레이시아는 바이오에너지 사용 저변이 넓지 못한 상황이다. 일례로 현재 말레이시아에는 약 20여 개의 바이오디젤 생산공장이 있지만 바이오디젤의 내수 부족으로 가동률은 10%에 머물고 있다. 이에 말레이시아 정부는 2011년 B5 의무사용 계획을 밝혔으나 기존 디젤 연료에 지급하는 보조금으로 인해 바이오디젤로의 수요 전환이 빠르게 이루어지지 않고 있다. 현재 말레이시아 정부는 단계적으로 B5 보급을 확대하고 있으며 2014년 하반기에 전면 시행될 것으로 전망된다.[74] 2014년 하반기 B5 사용 전면 시행 이후에는 단계적으로 B10 도입을 추진할 것으로 예상되며 이에 따라서 말레이시아의 바이오디젤 수요가 확대될 것으로 보인다.

---

73) 태국의 가솔린 부문 바이오 연료로 Gasoline + Ethyl Alcohol 의 합성어, E10, E20 등의 브랜드로 상용화되었음.

74) BMI(2013c), p. 8 참고.

말레이시아 팜유 산업에는 노동력, 토지 확보 및 내수 확대와 같은 난제가 존재하지만 긍정적인 요소도 확대되는 추세이다. 첫째로는 주요 팜유 생산업체들이 고부가가치 하류부문에 대한 R&D 투자를 확대하고 있다는 점이다. 팜유 생산업체들의 공격적인 R&D 투자는 양적인 생산성 향상뿐만 아니라 다양한 형태의 고부가가치 제품 개발로 이어지고 있다. 둘째는 주요 팜유 생산업체가 해외진출에 노력하고 있다는 점이다. 말레이시아는 이미 세계 최고 수준의 팜유 생산 및 수출 국가이지만 대다수의 팜유 생산업체는 기존의 현지 생산 및 수출 구조에 그치지 않고 인근 국가인 인도네시아는 물론 아프리카까지 적극적으로 플랜테이션 부지를 확장하고 있다. 말레이시아 팜유 생산업체들이 이러한 생산부문 해외진출에 이어 전세계 다양한 지역에 합작법인을 설립하는 형태로 글로벌 비즈니스 네트워크를 구축하고 있는 점도 긍정적인 면으로 간주된다.

말레이시아 바이오에너지 산업에 대한 SWOT 분석을 실시한 결과 강점은 팜 생산 및 수출 능력 부문이다. 반면 팜유를 활용한 바이오디젤 내수 시장이 협소하다는 점과 인력 부족이 약점으로 파악되었다. 기회 요인으로는 말레이시아의 세계적인 팜유 생산 기업들이 적극적으로 해외사업과 R&D를 확대하며 사업 규모 및 분야에서 확장세를 이어가고 있다는 점이다. 마지막으

로, 위협 요인으로는 팜유 생산 및 수출에서 세계 최고 자리를 경합하는 인도네시아와 경쟁이 점차 심화되고 있는 점과 안정적인 팜유 수요 증가를 저해하는 가격 변동성을 들 수 있다.

표 4-6. 말레이시아 바이오에너지 산업의 SWOT 분석

강점(Strengths)	약점(Weaknesses)
· 세계 최대 규모의 팜 생산·수출국 · 팜 생산 중심 농업 구조	· 바이오디젤 내수시장 협소 · 팜 생산 인력 부족
기회(Opportunities)	**위협(Threats)**
· 주요 기업 해외사업 적극 확대 · 적극적인 R&D 확대로 고부가가치화	· 수출시장에서 인도네시아와 경쟁심화 · 팜유 및 바이오에너지 가격변동성

자료: 저자 작성.

V

한국의 말레이시아 진출전략

1

내외부 환경분석을 통한 진출전략 및 산업협력 방향

가. 시장환경 분석 개요

본 연구는 말레이시아의 유망 산업인 육상교통 인프라, 바이오에너지 시장에 대한 분석을 바탕으로 한국 기업들의 진출전략과 산업협력 방향을 도출하는 것이 주요 목적이다. 하지만 말레이시아에 진출하는 기업의 이익 극대화를 위해서는 현지 비즈니스 환경에 대한 심층 분석과 이에 따른 중장기 접근 전략이 필요하다. 이에 본 연구에서는 현지에 진출한 한국 기업 및 전문가를 대상으로 설문 인터뷰를 실시하여 말레이시아 내외부 환경

에 대한 평가를 바탕으로 SWOT Matrix를 응용해 말레이시아 시장 진출을 위한 중장기 전략을 도출했다. 본 연구의 SWOT 분석에서는 말레이시아에 진출하는 한국 기업의 내외부 환경 분석을 위해서 외부 환경의 기회 및 위협 요소를 진단하는 '외부요인평가행렬(EFE Matrix: External Factor Evaluation Matrix)'을 이용하고, 내부환경 분석에는 '내부요인평가행렬(IFE: Internal Factor Evaluation Matrix)'을 이용했다.[75)]

SWOT 분석을 위해서 KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관과 KIEP 연구진이 현지 진출 기업 및 전문가를 대상으로 심층 설문을 실시했으며 전체 응답자 수는 24개이다. 이 중 21개는 기업이며 나머지 3개는 말레이시아 지역 전문가로 구성되어 있다. 일반적인 설문 통계분석에서 설문 대상이 24개이면 모집단 규모에서 문제가 있을 수도 있으나, KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관 조사에 의하면 말레이시아 한국 상공회의소에 등록한 한국기업 회원사가 100여개에 그치기 때문에 본 연구에서 실시한 설문은 회수율이 20% 이상에 달한다. 또한 본 연구의 설문은 설문 대상이 일반적인 기업은 물론 현지 지역 전문가도 포함한 것이 특징이다.[76)]

---

75) 강유덕 외(2011), pp. 213-228 참고.

76) KOTRA 쿠알라룸프르 무역관 웹사이트, http://www.kotra.or.kr/KBC/kualalumpur/KTMIUI010M.html(검색일: 2013. 9. 13) 현지시장정보 참고.

나. 외부환경 분석

본 연구에서 활용하는 SWOT 분석의 외부환경이란 말레이시아 사업환경에서 개별 기업의 통제력을 벗어나는 환경을 의미한다. 즉, 외부환경 분석은 기업 주체가 통제 불가능한 환경요인을 분석해 말레이시아에 진출한 한국 기업의 투자진출 및 현지 비즈니스 과정에서 직면하는 기회(Opportunities)와 위협요소(Threats)를 찾아내는 것이다. 기회란 말레이시아에 진출한 한국 기업에 긍정적인 이익을 주기 때문에 적극 활용해야 할 환경적인 요소를 의미하며, 위협은 해당 기업에 부정적인 위해로 작용할 수 있는 환경 요소로 최대한 기피하거나 그 피해 규모를 축소해야 하는 것들을 의미한다.

앞에서 밝힌 바와 같이 외부환경 평가에는 EFE Matrix를 이용했으며 일반적으로 다음과 같이 다섯 단계를 거친다. 첫째, 연구자가 외부환경을 전반적으로 파악해 외부환경 요인들을 나열한다. 둘째, 요인별로 중요도에 따라서 0에서 100%까지 가중치를 부여하며 요인별 가중치의 합은 100%가 되어야 한다. 셋째, 외부요인별 한국 기업의 대응력에 따라서 1~4점의 점수를 부여한다. 이때 1점은 대응 미흡, 2점은 평균 수준, 3점은 평균이상, 4점은 대응력이 가장 우수함을 의미한다. 넷째, 요인별로 평가 가중치를

반영해 요인별로 가중점수를 산출한다. 다섯째, 모든 요인별 가중점수를 합해 한국 기업 전체의 대응력을 구한다.[77)]

[표 5-1]과 같이 말레이시아 진출 한국 기업과 현지 전문가를 대상으로 실시한 외부요인에 대한 설문 인터뷰 결과를 정리했다. 말레이시아 현지 비즈니스에서 가장 중요한 기회요인은 '동남아를 비롯한 세계시장 진출 거점'으로 나타났다. 응답에서 핵심 외부요인으로 지적된 위 요인은 평균비중이 11.5%로 가장 높았으며 평균점수 2.9로 우리 기업이 대체로 잘 활용하는 기회요인으로 평가되었다. 그 다음으로 '원유, 천연가스, 고무, 주석, 목재 등 천연자원 풍부', '성장, 물가, 환율 등 안정적인 주요 거시경제실적', '전력, 교통, 물류 등 산업 인프라 발달', '영어 통용 문화권' 등의 순으로 나타났다. 반면 '안정적인 정치 상황', '외국인들이 살기 편리한 생활환경'은 평균비중이 5%보다 낮은 것으로 나타났다. 가장 중요한 위험요인은 10개 응답에서 지적된 '비교적 작은 내수시장 규모'로 평균 비중이 6.9%에 달했으며, 이에 대한 우리 기업의 대응력은 2.3으로 평균 수준으로 나타났다. 그다음으로는 '부미푸트라 정책으로 인한 일부 업종 외국인 지분 제한', '중국, 일본 등 외국 기업 진출 확대에 따른 경쟁심화' 등이 주요 위협요인으로 지적되었다.

---

77) 강유덕 외(2011), pp. 213-214 참고.

표 5-1. 말레이시아 외부환경 요인 설문 인터뷰 결과

문 항		평균가중치	평균점수	빈도
기회요인	(1) 동남아를 비롯한 세계시장 진출 거점	11.46	2.90	8
	(2) 제도, 시스템 등 양호한 비즈니스 환경	5.83	2.80	5
	(3) 비교적 높은 개방성에 따른 시장의 접근성 양호	5.21	2.67	6
	(4) 전력, 교통, 물류 등 산업 인프라 발달	8.33	2.80	10
	(5) 성장, 물가, 환율 등 안정적인 주요 거시경제실적	8.54	2.89	9
	(6) 안정적인 정치 상황	4.17	3.00	5
	(7) 외국인들이 살기 편리한 생활환경	3.96	2.80	5
	(8) 원유, 천연가스, 고무, 주석, 목재 등 천연자원 풍부	10.42	2.50	10
	(9) 영어 통용 문화권	7.92	2.60	10
	(10) 기타 기회요인	0.00	0.00	0
위협요인	(11) 부미푸트라 정책으로 인한 일부업종 외국인 지분 제한	6.25	1.67	9
	(12) 비교적 작은 내수시장 규모	6.88	2.30	10
	(13) 인력채용 어려움	4.79	1.86	7
	(14) 중국, 일본 등 외국기업 진출 확대에 따른 경쟁심화	5.21	2.00	7
	(15) 부품소재산업의 미발달로 부품 현지조달이 어려움	3.96	1.80	5
	(16) 높은 임금상승률로 인한 생산비의 가파른 증가세	1.25	1.00	2
	(17) 근로자 해고가 어려움	2.08	2.00	2
	(18) 자주 변경되는 투자 관련 규정	0.63	1.00	1
	(19) 외국인근로자의 비자 발급에 오랜 시간 소요	1.88	2.33	3
	(20) 기타위험요인	1.25	1.00	1

자료: 저자 작성.

여기서 평균비중이 반올림으로 5%가 되지 않는 요인들을 제외하면 각각 일곱 개의 기회요인과 네 개의 위협요인으로 핵심 외부요인이 구성된다. 그리고 이들로 가중치를 다시 반영해 핵심

외부요인을 추산하면 [표 5-2]와 같이 정리할 수 있다. 말레이시아 시장 진출 핵심 외부요인을 평가한 결과 가중 점수의 합계는 2.52로 우리 기업이 핵심 외부요인에 대해서 평균보다 양호하게 대응하는 것으로 판단된다.

표 5-2. 말레이시아 핵심 외부요인 평가

핵심 외부요인	가중치	평가점수	가중점수
기회(Opportunities)			
1. 동남아를 비롯한 세계시장 진출 거점	0.14	2.9	0.41
2. 제도, 시스템 등 양호한 비즈니스 환경	0.07	2.8	0.20
3. 비교적 높은 개방성에 따른 시장의 접근성 양호	0.06	2.7	0.17
4. 전력, 교통, 물류 등 산업 인프라 발달	0.10	2.8	0.29
5. 성장, 물가, 환율 등 안정적인 주요 거시경제실적	0.11	2.9	0.31
6. 원유, 천연가스, 고무, 주석, 목재 등 천연자원 풍부	0.13	2.5	0.32
7. 영어 통용 문화권	0.10	2.6	0.25
위협(Threats)			
1. 부미푸트라 정책으로 인한 일부 업종의 외국인 지분 제한	0.08	1.7	0.13
2 비교적 작은 내수시장 규모	0.09	2.3	0.20
3. 인력채용 어려움	0.06	1.9	0.11
4. 중국, 일본 등 외국기업 진출 확대에 따른 경쟁 심화	0.06	2.0	0.13
합계	1.00		2.52

자료: 저자 작성.

다. 내부환경 분석

내부환경은 한국 기업이 말레이시아 시장에 진출 하거나 성공적인 비즈니스 활동 등에 영향을 미치는 기업의 내부 역량 혹은 여건 등을 의미한다. 내부환경요인은 강점(Strengths)과 약점(Weaknesses)으로 구분되며, 이러한 강점과 약점을 파악해 내부환경을 개선하면 기업의 경영목표 혹은 비전을 달성하는 데 기여할 수 있다. 앞서 개요에서 밝힌 바와 같이 내부 환경 분석 기법은 IFE Matrix를 이용했다.

내부요인 평가행렬 분석 결과 한국 기업들 강점요인은 [표 5-3]과 같다. 총 18개 응답 중 가장 중요한 요인으로 선정된 부문은 평균비중이 13.0%를 기록한 '효율적이고 신속한 업무처리'로 평가점수는 3.3으로 높았다. 다음으로는 '철강, 자동차, 전기전자, 기계 및 조선 등 업종의 비교우위', 'IT 등 첨단기술 분야의 상대적으로 높은 경쟁력'이 평균비중이 10.4%, 8.5%로 뒤를 이었다. 반면 핵심 약점 요인으로는 평균비중 10.8%를 기록한 '현지 정부와의 네트워크 부족'이 선정되었으며 평가점수는 1.5로 낮았다. 그 다음으로는 '현지에서의 금융조달 한계', '한국 기업문화와 말레이시아 기업문화의 불일치'로 평균비중이 각각 7.2%, 6.5%를 기록했으며, 평가점수 또한 각각 1.7, 1.9로 낮게 나타났다.

표 5-3. 말레이시아 내부환경 요인 설문인터뷰 결과

문 항		평균가중치	평가점수	빈도
강점	(1) 주요 수출품의 품질대비 가격 경쟁력	6.04	2.57	7
	(2) IT 등 첨단기술 분야의 상대적으로 높은 경쟁력	8.75	3.50	8
	(3) 말레이시아에 전수 가능한 단기간 산업화 경험	1.25	2.50	2
	(4) 철강, 자동차, 전기전자, 기계 및 조선 등 업종의 비교우위	10.42	3.20	10
	(5) 수출 주도적 산업구조	3.33	3.25	4
	(6) 한류에 따른 기업 이미지 개선	8.33	3.44	8
	(7) 효율적이고 신속한 업무처리	13.04	3.33	12
	(8) 기업들의 적극적인 시장개척 의지	8.96	2.73	11
	(9) 기타 강점:	0.00	0.00	0
약점	(10) 경쟁 대상 다국적기업 대비 자본력 부족	3.54	1.75	4
	(11) 핵심기술 부족으로 낮은 경쟁력	0.87	2.00	1
	(12) 이슬람 문화에 대한 이해 및 교류 부족	3.70	2.00	5
	(13) 말레이시아에 대한 정보 부족	3.91	2.20	5
	(14) 한국 기업문화와 말레이시아 기업문화의 불일치	6.52	1.89	9
	(15) 일본, 독일 등에 비해 낮은 국가 및 기업 브랜드 인지도	5.00	1.86	7
	(16) 현지에서의 금융조달 한계	7.17	1.67	6
	(17) 현지 정부와의 네트워크 부족	10.83	1.50	12
	(18) 기타 약점:	0.00	0.00	0

자료: 저자 작성.

내부요인도 외부요인과 마찬가지로 평균비중이 5%에 못 미치는 요인들을 삭제하면 여섯 개의 강점요인과 네 개의 약점요인으로 핵심요인들이 정리된다. 이 핵심요인을 다시 가중치를 측정한 후 핵심 내부요인을 평가하면 [표 5-4]와 같이 정리할 수 있다. 즉 말레이시아 진출 기업의 핵심 내부요인을 평가한 결과 가중 점수 합계가 2.66으로 평균 2.5보다 높게 나타나 한국 기업은 말레이시아 시장 진출 및 현지 비즈니스에서 양호한 대응을 하는 것으로 나타났다.

표 5-4. 말레이시아 핵심 내부요인 평가

핵심 내부요인	가중치	평가점수	가중점수
강점(Strengths)			
1. 주요 수출품의 품질대비 가격 경쟁력	0.07	2.57	0.18
2. IT 등 첨단기술 분야의 상대적으로 높은 경쟁력	0.10	3.50	0.36
3. 철강, 자동차, 전기전자, 기계 및 조선 등 업종의 비교우위	0.12	3.20	0.39
4. 한류에 따른 기업 이미지 개선	0.10	3.44	0.34
5. 효율적이고 신속한 업무처리	0.15	3.33	0.51
6. 기업들의 적극적인 시장 개척 의지	0.11	2.73	0.29
약점(Weaknesses)			
1. 한국 기업문화와 말레이시아 기업문화의 불일치	0.08	1.89	0.14
2. 일본, 독일 등에 비해 낮은 국가 및 기업 브랜드 인지도	0.06	1.86	0.11
3. 현지에서의 금융조달 한계	0.08	1.67	0.14
4. 현지 정부와의 네트워크 부족	0.13	1.50	0.19
총계	1.00		2.66

자료: 저자 작성.

라. 말레이시아 시장에 대한 중장기 진출전략

표 5-5. 말레이시아 진출 및 비즈니스 전략 도출을 위한 SWOT Matrix

	강점(S)	약점(W)
	1. 주요 수출품의 가격 경쟁력 2. IT 등 첨단기술 분야의 높은 경쟁력 3. 철강, 자동차, 전기전자, 기계 및 조선 등 업종의 비교우위 4. 한류에 따른 기업 이미지 개선 5. 효율적이고 신속한 업무처리 6. 기업들의 적극적인 시장 개척 의지	1. 한국 기업문화와 말레이시아 기업문화의 불일치 2. 일본, 독일 등에 비해 낮은 국가 및 기업 브랜드 인지도 3. 현지에서의 금융조달 한계 4. 현지 정부와의 네트워크 부족
기회(O)	S-O 전략	W-O 전략
1. 동남아 등 세계시장 진출 거점 2. 제도, 시스템 등 양호한 Biz 환경 3. 비교적 높은 개방성에 따른 시장의 접근성 양호 4. 전력,교통,물류 등 산업 인프라 발달 5. 성장, 물가, 환율 등 안정적인 주요 거시경제실적 6. 원유, 천연가스, 고무, 주석, 목재 등 천연자원 풍부 7. 영어 통용 문화권	1. 양자간 FTA를 활용한 수출확대 전략 (S1, S2, S3, O1, O2) 2. 주요 수출품의 해외시장 거점화(S1, S2, O2, O3, O4, O5) 3. 전략적인 원자재 도입처로 활용(S5, S6, O6) 4. IT, 한류를 활용한 전략적인 시장 진출(S4, S5, O2, O3, O5)	1. 글로벌 기업문화 도입 및 현지화 전략(W1, W2, O2, O3) 2. 생산, 유통, 마케팅 등 현지사업부문 확대로 인지도 제고(W2, O1, O2, O3, O4) 3. 교류 증진을 통한 사업기반 확대(W3, W4, O2, O3, O7)
위협(T)	S-T 전략	W-T 전략
1. 부미푸트라 정책으로 인한 일부 업종의 외국인 지분 제한 2 비교적 작은 내수시장 규모 3. 인력채용 어려움 4. 중국, 일본 등 외국기업 진출 확대에 따른 경쟁 심화	1. 양자간 FTA 활용 주요 업종 현지진출 확대(S1, S2, S3, T1, T4) 2. 기업생산성 강화를 통한 경쟁력 구축(S5, T3, T4) 3. 비교우위를 활용한 적극적인 시장 진출(S2, S3, S4, S6, T4)	1. 현지 전문가 양성(W1, T1, T3) 2. 현지 한국계 금융진출 지원(W3, T4) 3. 경제협력 및 애로사항 해소를 위한 정부간 협의채널 확대(W4, T1)

주: [표 5-2]와 [표 5-4]에 제시된 핵심 내외부 요인들을 서로 연계해 전략을 도출함. 괄호 안에는 해당 전략에 활용된 내부요인과 외부요인을 표시함(예를 들어 S1은 강점요인 1번, T1은 위협요인 1번을 의미함).
자료: 저자 작성.

앞서 분석한 말레이시아 시장의 핵심 외부요인에 대한 평가는 총 가중점수 2.52로 평균보다 다소 높았다. 핵심 내부요인 또한 총 가중점수가 2.66으로 평균보다 높았다. 이는 한국 기업이 말레이시아 시장 진출 혹은 비즈니스와 관련하여 평균 이상의 내부적인 강점이 있으며, 기회 혹은 위협 요인에 대해서도 평균 이상의 대응을 하는 것으로 간주할 수 있다.

이러한 내외부 환경 분석에 기초해 성공적으로 말레이시아 시장에 진출하고 현지 비즈니스 영위를 위한 중장기 전략을 수립하고자 한국 기업이라는 주체의 내부적인 강점, 약점을 외부적인 기회 및 위협 요소를 SWOT 분석에 대입해 다음과 같은 네가지 전략을 도출했다.

1) S-O 전략

S-O(Strengths-Opportunities) 전략은 외부 기회를 활용하기 위해서 내부 강점을 이용하는 전략으로 주로 기업을 위한 전략 도출에서 가장 우선적으로 추구해야 할 목표이며, 기업 전략에서 기초 전략 혹은 장기 비전으로 활용된다. 나머지 세 개 전략들은 이 S-O 전략을 성공적으로 추구하기 위한 보조적인 성격이 짙다.[78]

말레이시아에 진출하여 시장을 확대하기 위한 가장 대표적인 전략으로 우선 한국 · 말레이시아 양자간 FTA 체결을 통한 수출 확대를 들 수 있다. 이것은 FTA를 통한 관세 인하 · 철폐와 같은 교역 여건을 개선하여 IT와 같은 주요 수출품의 경쟁력을 확대하고 철강, 자동차, 전기전자, 기계, 조선 등 상대적으로 비교우위가 높은 업종의 경쟁력을 극대화하는 전략을 의미한다. 이와 같은 방식으로 강점을 극대화하고 말레이시아를 동남아를 비롯한 세계화 거점으로 활용하는 한편 말레이시아의 제도, 시스템 등 양호한 비즈니스 환경을 한층 더 활용할 수 있는 기회를 확대하는 전략을 도출할 수 있다.

둘째, 한국 · 말레이시아 양자간 FTA 체결에 따른 시장확대에 이어서 주요 수출품의 해외시장 거점화 전략을 적극 추구할 필요가 있다. 특히 IT를 비롯한 한국 수출품의 높은 경쟁력과 말레이시아의 양호한 제도, 시스템, 개방성, 인프라, 거시경제환경 등을 고려해 한국의 경쟁력 있는 제품들의 현지 생산, 수출, 유통 등을 위한 전략적인 거점으로 말레이시아를 활용할 필요가 있다.

셋째, 말레이시아를 전략적인 원자재 도입처로 활용할 필요가 있다. 말레이시아는 다양한 천연자원을 보유한 자원 부국으로

78) 강유덕 외(2011), p. 222 참고.

원자재 도입처로서 활용도가 높은 국가이다. 또한 원자재 공급처 발굴 및 도입 과정에서 한국 기업의 신속한 업무처리 능력과 적극적인 개척 의지는 원자재 도입을 위한 사업발굴 과정에서 큰 추진력으로 작용할 가능성이 높다.

넷째, IT와 한류 등을 활용하는 전략적인 시장 진출을 고려할 필요가 있다. 최근 한류의 유행으로 한국 문화 및 제품에 대한 관심이 높아지고 있으며 특히 IT 제품과 서비스에 대한 선호도가 증가하는 추세임을 적극 활용할 필요가 있다. 특히 한류에 대한 선호도 및 IT 제품에 대한 접근성이 상대적으로 뛰어난 젊은층을 적극적으로 공략해야 한다.

위의 네 가지 S-O 전략은 주로 기업을 위한 전략이지만 정부 차원에서도 한국 기업의 강점과 기회를 잘 활용할 수 있는 제도적인 지원이 필요하다. 특히 FTA를 통한 말레이시아에 대한 수출 확대 및 말레이시아 시장의 전략적인 활용은 중장기적으로 한국 기업의 말레이시아 진출과 비즈니스 활동에 큰 추진력으로 작용할 수 있을 것으로 예상된다. 이에 FTA 협상 과정에서 기업들의 말레이시아 진출 및 현지 비즈니스 여건 개선을 위한 부문을 집중적으로 논의할 필요가 있다.

2) W-O 전략

W-O(Weaknesses-Opportunities) 전략은 외부 기회를 활용해 기업 내부의 약점을 개선하는 것이 주목적이다. 즉 중요한 기회가 있음에도 내부 약점 때문에 그 기회를 활용하지 못하거나 기회가 제한되는 약점을 보완하기 위한 전략이라고 볼 수 있으며 본 연구에서는 아래와 같은 세 가지 전략을 제안했다.

첫째, 글로벌 기업문화의 도입과 현지화 전략이 필요하다. 말레이시아가 제도, 시스템 등 양호한 비즈니스 환경과 높은 개방성을 갖추고 있음에도 불구하고 한국기업과 말레이시아 기업문화의 불일치로 발생하는 기업 운영상의 문제를 감안했다. 이러한 문제를 해소하기 위해서는 기업 운영 전반에 양국민 모두 순응할 수 있는 표준화된 글로벌 기업문화를 도입하는 한편 말레이시아 현지 실정을 감안한 적극적인 현지화 전략도 병행되어야 할 것이다.

둘째, 생산과 유통, 마케팅 등 현지 사업 확대로 기업 인지도를 제고할 필요가 있다. 말레이시아가 양호한 비즈니스 환경과 인프라를 보유하고 있어 한국 기업의 주요 활동무대가 될 기회가 많이 있지만 일본, 독일 등에 비해서 낮은 한국의 국가 및 기업 브랜드 인지도는 말레이시아 현지에서 한국 기업들의 활동폭을 크

게 제한하는 요소로 작용한다. 이에 기존의 주요 수출품의 품질이나 가격 경쟁력에 의존한 단순 교역에서 벗어나서 현지에서의 생산, 유통, 마케팅 등 사업 부문을 적극 확대해 중장기적으로 말레이시아 현지의 브랜드 인지도를 적극 제고할 필요가 있다.

셋째, 교류 증진을 통한 사업기반 확대가 필요하다. 특히 금융조달 애로, 현지정부 네트워크 부족 등의 문제는 말레이시아의 양호한 비즈니스 환경과 개방성, 인프라 등 기회요소들을 활용하는 데 큰 저해 요소로 작용할 우려가 있다. 이러한 문제점을 개선하기 위해서 현지 정부와 다양한 형태의 교류를 증진하여 중장기적으로 사업기반을 확대할 수 있는 기회로 삼아야 할 것이다. 특히 정부 당국의 정책적인 판단이 큰 영향력을 행사하는 금융이나 정부조달 등의 부문에서는 중장기적으로 현지 정부 당국과 네트워크 확대가 큰 사업 추진력으로 작용할 가능성이 높을 것으로 간주된다.

앞에서 서술한 세 개의 W-O 전략 중 첫 번째와 두 번째 전략은 기업별로 대응해야 할 전략이다. 반면 셋째 교류 증진을 위한 사업기반 확대 전략은 개별 기업만의 역량으로는 현지 정부와 교류협력 관계 형성에 한계가 있으므로 정부 차원에서 직간접적인 지원이 필요하다. 이를 위해서는 한국 기업의 사업 여건 개선 및 진출 영역 확대를 위해 양국 정부가 정례화된 협의 채

널을 구축해 기업들을 직간접적으로 참여시키는 형태의 정책 지원이 필요할 것으로 판단된다.

3) S-T 전략

S-T(Strengths-Threats) 전략은 외부 위협으로 인한 비즈니스의 어려움을 회피하고 내부 강점을 극대화하는 전략이다. 즉, 한국 기업이 가진 내부 강점을 적극 활용해 말레이시아 시장에서 발견되는 외부 위협 요인을 극복하기 위한 것이다. 본 연구에서는 아래와 같이 세 개의 S-T 전략을 제시하였다.

첫째, 한국·말레이시아 양자간 FTA를 활용한 주요 업종의 말레이시아 시장 진출 확대 전략이다. 이는 앞서 제시한 S-O 전략의 첫 번째 전략과 유사하다. S-O 전략에서는 기회와 강점을 반영한 적극적인 수출시장 공략을 제시했지만, S-T 전략에서는 한국·말레이시아 양자간 FTA 체결로 예상되는 주요 업종의 현지 진출 여건 개선을 적극 활용해 부미푸트라 정책, 외국기업과 경쟁 심화 등 말레이시아에서 발견되는 위협요소를 극복하는 쪽에 주안점을 둔다고 볼 수 있다.

둘째, 기업 생산성 강화를 통한 경쟁력 구축이다. 이는 말레이시아 현지 인력 채용의 어려움, 외국 기업들의 현지 진출에 따른

경쟁심화와 같은 위협요소를 극복하기 위한 가장 기초적인 대응 전략이다. 이를 위해서는 한국 기업의 큰 장점인 신속한 업무 처리 문화를 기업 실정에 따라서 적극적으로 도입하는 것을 고려해야 한다. 신속한 업무문화를 도입하여 생산성을 강화하기 위해서는 기업 특성에 따라서 인센티브 제도를 활용하는 것도 긍정적인 효과를 발휘할 수 있다.

셋째, 최근 중국, 일본 등 외국기업의 말레이시아 진출 확대로 심화되는 경쟁에 적극 대응하기 위해서 IT, 철강, 자동차, 전기전자, 기계, 조선 등 한국에 비교우위가 있는 업종을 중심으로 말레이시아 시장에 적극적으로 진출할 필요가 있다. 이 과정에서 한국 기업의 강점으로 지목되는 신속한 업무처리, 적극적인 시장개척 의지는 물론 최근 한류의 유행에 따른 이미지 개선까지 적극 활용할 필요가 있다.

위 세 가지 S-T 전략도 대다수 기업 차원에서 적극 대응해야 할 사항이다. 하지만 현지 제도상의 문제로 발생하는 위협요소에 대해서는 개별 기업이 위협요소를 회피하는 형태로 소극적으로 대응할 가능성이 높다. 특히 제도적인 제약으로 시장 참여가 제한되면 정부 차원에서 제도 개선에 대해 강력하게 요구 할 필요가 있다. 말레이시아 부미푸트라 정책은 정치적인 문제이므로 단시일에 개선될 가능성이 높지 않지만 단계적인 개방 혹은 개

선을 지속적으로 요구하는 형태로 한국 기업의 시장 진출 환경을 개선할 필요가 있다.

4) W-T 전략

W-T(Weaknesses-Threats) 전략은 기업 외부 위협요소 및 내부 약점을 고려해 현지 시장 진출 및 비즈니스 과정에서 발생할 것으로 판단되는 약점을 적극적으로 보완하는 전략이다. 사업 과정에서 발생할 것으로 예상되는 부정적인 요소들을 회피하거나 보완하기 위한 전략인 특성을 감안하면 다른 세 개 전략들에 비해서 중장기적인 안목을 가지고 추진해야 할 전략이다. 본 연구에서는 제시한 W-T 전략으로 세 개 전략을 제시하였다.

첫째, 말레이시아 현지의 제도와 비즈니스 여건에 밝은 전문가 양성과 전문기관 구축이 필요하다. 우선 부미푸트라 정책과 같은 독특한 현지 제도의 위협 요소와 이질적인 말레이시아 기업문화 같은 약점을 보완하기 위함이다. 말레이시아는 독특한 사회문화적 배경 때문에 제도적인 제약과 문화적인 이질성이 현지 비즈니스 진행에 큰 걸림돌로 작용한다. 이러한 문제로 인한 문제의 발생 가능성을 사전에 낮추고 장기적으로 한국기업의 현지 대응력 강화를 위해서 말레이시아 시장 전문가 양성 혹은 전

문기관을 통한 정보제공 시스템 구축이 필요하다.

둘째, 말레이시아에 한국계 금융기관의 진출을 지원해야 한다. 말레이시아 비즈니스의 대표적인 애로사항으로 현지 금융 조달 어려움이 손꼽힌다. 현재 말레이시아 현지에서 한국 기업에 금융 조달을 지원할 수 있는 한국계 금융기관은 전혀 없으며 일부 대기업을 제외한 한국 중소기업들은 인지도 부족으로 현지 금융 조달에 큰 어려움을 겪고 있다. 이에 비해서 중국, 일본 등은 이미 말레이시아에 자국 금융 기업들이 진출해 있어서 한국에 비해서 보다 나은 금융환경이라고 볼 수 있다. 이러한 점을 감안하면 금융 조달 면에서 한국 기업은 중국, 일본 등에 비해 불리하다고 볼 수 있으며, 이를 해소하기 위한 한국 정부와 금융기관의 말레이시아 시장 진출을 위한 적극적인 노력이 필요하다.

셋째, 경제협력 및 애로사항 해소를 위한 정부간 협의채널 확대가 필요하다. 앞서 언급한 바와 같이 말레이시아는 부미푸트라 정책 같은 독특한 제도로 인해서 국책사업이나 일부 업종에 대한 외국인 기업의 접근성이 제한되는 경우가 다수 발생한다. 부미푸트라 정책으로 인한 제한 이외에도 크고 작은 국책사업에 대한 외국인 기업의 참여는 극히 저조하다. 이를 위해서는 현지 정부와 네트워크를 확대하여 현지 사업 수주 가능성을 사전에 확대하는 노력이 필요하다. 이를 위해서 개별 기업단위의 현지

정부 네트워크 구축은 물론 정부 차원에서도 현지 비즈니스 진행과정에서 발견되는 다양한 애로사항에 대한 개선을 요구할 수 있도록 정례화된 협의 채널을 마련해야 한다.

위에 제시한 세 개 W-T 전략 중 첫 번째 전략은 개별 기업의 전문가 양성 노력과 정부의 전문기관 육성이 동시에 진행되어야 할 것이다. 나머지 두 개 전략은 개별기업의 대응보다는 정부 차원에서 정책적으로 추진해야 할 것이다. 특히 한국계 금융기관 진출 문제는 한국 기업의 금융 여건 개선을 위해서 정부 차원에서 말레이시아 금융당국과의 지속적인 협의가 필요하다.

2

산업협력 방향 및 진출전략

가. 육상교통 인프라

이 절에서는 한국과 말레이시아 간 육상교통 인프라 건설협력을 강화하기 위한 기업과 정부의 협력방안 및 전략을 제시하고자 한다. 먼저 말레이시아 육상교통 인프라 건설시장에 진출하려는 우리 기업은 현지 건설업체와 유대관계 구축, 현지 건설시장에 대한 면밀한 사전조사 실시, 관련 분야 수주 경력 및 경쟁력 확보 등이 필요하다. 한국 정부는 우리 기업의 말레이시아 육상교통 인프라 건설시장 진출을 지원하기 위한 방안으로 양자 FTA 및 관련 MOU 체결을 통한 정례화된 협력채널 구축, 금융조달 활성화 등을 고려할 수 있다.

1) 말레이시아 현지 건설업체와 유대관계 구축

말레이시아 육상교통 인프라 시장에 진출하려는 우리 기업은 현지 건설업체와 지속적인 상호협력을 통해 유대관계를 쌓는 것이 필수적이다. 말레이시아는 부미푸트라 우대정책으로 정부나 국영기업 발주 공사에 자국 기업의 참여 여부가 입찰평가에서 매우 중요한 요소로 작용한다. 이 때문에 말레이시아 정부가 발주하는 공사를 외국 기업이 수주하기는 매우 어렵다. 일례로 2012년 하반기에 발주한 쿠알라룸푸르 광역권 내 MRT 1호선 건설 프로젝트에서 토목공사 부분은 말레이시아 기업이 대부분을 수주하였다. 패키지 공사 중 일부는 부미푸트라 기업만이 입찰에 참여할 수 있었다. 이러한 상황을 고려할 때, 말레이시아 육상교통 인프라 건설사업에 참여하는 우리 기업은 현지 업체와 컨소시엄을 구성하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

2) 입찰 과정에 대한 면밀한 사전조사

말레이시아는 주요 공사의 입찰과정이 불투명한 부분이 있기 때문에 사전에 철저히 대비해야 한다. 말레이시아 정부는 입찰과정의 투명성을 높이기 위하여 공개경쟁입찰을 강조하나, 업계

의 관행상 수의계약을 체결하거나 이미 수주업체가 정해져 있는 경우가 많아 외국 기업이 공사를 수주하기가 어렵다. 이 때문에 일부 외국 기업들은 말레이시아 정부의 입찰 관련 정보를 미리 수집하기 위하여 현지 브로커를 고용하기도 한다. 우리 기업은 입찰에 앞서 내정된 업체가 있는지 철저하게 조사하여야 할 것이다.

3) 정치적 변동성 고려

말레이시아 정부는 정치적 이해에 따라 육상교통 인프라 관련 규정을 사전 협의 없이 변경하는 사례가 있어 우리 기업은 이 점을 염두에 두어야 한다. 이러한 사례는 PPP 방식의 유료도로 건설사업 중 요금징수 부분에서 빈번하게 나타나고 있다. 일례로 2009년에 글로벌 금융위기의 확산으로 경기가 위축되어 정부에 대한 국민의 반감이 거세지자, 말레이시아 정부는 이미 확정하였던 다섯 개 고속도로에 대한 이용요금 인상계획을 전면 무효화하였다. 이러한 점 때문에 외국 기업이 말레이시아의 BOT(Build-Operate-Transfer) 방식의 유료도로 건설 프로젝트에 투자를 다소 꺼리는 경향도 나타난다.

4) 해외사업 수주 경력 강화

육상교통 인프라 프로젝트에 입찰할 때 말레이시아와 기타 국가에서 유사한 공사를 수주한 실적 여부가 중요하게 작용한다. 말레이시아에서 진행되는 육상교통 인프라 건설 프로젝트는 민관협력(PPP) 형태의 공사, 정부 발주 공사가 대부분이다. 우리 기업이 이러한 프로젝트에 참여하기 위해서는 해외에서의 유사 시공실적, 가격경쟁력, 기술경쟁력 등을 갖추어야 한다. 따라서 우리 기업은 적극적으로 해외사업을 추진하여 관련 경력을 쌓아야 프로젝트 수주에 유리할 것으로 판단된다.

5) 고급기술 시장 공략

우리 기업은 육상교통 인프라 건설 프로젝트 중 현지 업체가 기술력이 부족하여 수행할 수 없는 분야를 집중 공략할 필요가 있다. 고급 기술력이 필요한 분야로는 해상교량, 대형 터널, 철도 공사 중 시스템 공사 등을 예로 들 수 있다. 특히 향후 발주가 늘어날 것으로 예상되는 철도 건설 프로젝트 입찰에 우리 기업은 시스템 공사 부분에 적극 참여할 수 있다. 철도 건설사업에서 토목공사 부분은 대부분 말레이시아 현지기업을 중심으로 수주가

이루어지고 있어 외국 기업의 수주 가능성은 낮다. 반면 철도차량, 신호, 제어 등 시스템 부분은 아직까지 현지 기업의 기술력이 부족하기 때문에 우리 기업이 현지 기업과 컨소시엄을 구성하여 참여할 수 있을 것으로 예상된다.

6) 정부의 지원 확대 및 체계화

한국 정부는 한국과 말레이시아 FTA 체결, 육상교통 인프라 건설협력 관련 MOU 체결, 금융조달 지원 등을 통해 말레이시아 육상교통 인프라 시장에 진출하려는 우리 기업에 대한 지원을 확대 및 체계화할 수 있을 것이다. 한국과 말레이시아 양국 정부는 FTA 및 관련 MOU를 체결하여 우리 기업이 현지 육상교통 인프라 시장에 진출하는 데 심각한 장애물로 지적되는 부미푸트라 기업 선호 양상, 불투명한 입찰과정, 오랜 시일이 소요되는 행정절차 등 각종 제도적인 문제점을 해소할 수 있을 것으로 판단된다. 이러한 제도적 걸림돌 외에도 말레이시아 내 한국계 은행이 부재하여 기업의 자금조달이 용이하지 않다는 점을 고려하여 한국 정부는 말레이시아 정부의 협의하여 한국계 은행의 말레이시아 진출을 지원할 수 있을 것이다. 이 밖에도 한국 정부는 해외건설지원기금(가칭) 등을 통해 한국 기업에 자금조달을 지원할 수 있다.

나. 바이오에너지

이 장에서 제시한 바이오에너지 부문의 산업 협력 및 진출 전략은 전반적으로 정부가 대응해야 할 사항이다. 아직 국내의 바이오에너지 산업은 개발 및 정책수립 단계에 머물러 있어 민간부문이 활성화되지 못한 상황이기 때문이다. 현재 한국 정부는 바이오에너지의 본격적인 도입에 대비해 제도적인 기반 구축은 물론 향후 한국의 바이오에너지 관련 기업들의 해외진출을 위한 글로벌 파트너십 형성도 준비해야 할 시점이다. 또한 장기적인 수요 증가에 대비한 R&D 지원으로 한국형 바이오에너지 개발을 위한 지원도 필요하다.

1) 바이오에너지 활용을 위한 제도적인 기반 구축 선행

한국의 바이오에너지 시장은 아직 도입 초기 단계에 머물러 있다. 바이오에너지 생산이나 수요처가 명확히 자리 잡지 않은 한국의 입장에서는 내수시장에 어떤 형태로 바이오에너지를 정착시킬 것인지 중장기적인 ‘바이오에너지 로드맵’ 수립이 선행되어야 한다. 바이오에너지 로드맵 수립을 위해서 고려해야할 중요 변수로는 ① 바이오매스 수급 방안, ② 바이오에너지 기술 개발,

③ 바이오에너지 보급 지원 정책 등을 들 수 있다.[79)]

첫째 바이오매스 수급을 위해서는 국내 부존자원으로는 한계가 있기 때문에 신규 바이오매스 자원 발굴, 해외 바이오매스 자원 도입 등이 필요하다. 국내 바이오에너지 자원 발굴은 각종 목질 폐기물 활용은 물론 해조류와 같은 신규 바이오매스 기술개발이 필요하며, 해외 바이오매스 자원 도입을 위해서는 말레이시아를 비롯한 동남아 국가로부터의 바이오 연료 도입을 위한 협력관계 구축이 필요하다. 둘째 바이오에너지 기술개발을 위해서는 비식용 바이오매스를 중심으로 수송용 바이오 연료 기술 개발 및 도입에 대한 집중적인 지원이 필요하다. 셋째 바이오에너지 보급 지원 정책은 바이오에너지가 현재 화석연료에 비해서 경제성이 떨어지기 때문에 필요하다. 이를 위해서는 바이오에너지가 이미 널리 보급된 국가들의 사례를 참고하여 도입 초기 인센티브 부여 혹은 의무사용제도(Renewable Fuel Standard) 채택 등을 고려할 필요가 있다.

79) 에너지관리공단(2013), pp. 322-326 참고.

2) 글로벌 파트너십 형성

향후 본격적인 국내 바이오에너지 도입은 수송용 연료를 중심으로 시작될 것으로 예상되며 이를 위해서는 대규모 바이오 연료 원료 수급이 선행되어야 한다. 현재 국내 바이오 연료 공급기반이 부족한 점을 감안하면 해외로부터의 바이오 연료 도입이 필요하다. 이를 위해서는 일부 국내 기업의 해외 플랜테이션 사업 확대 혹은 해외 기업들과 파트너십 형성이 필요할 것으로 보인다. 국내 기업들의 해외 플랜테이션 사업은 일부 진행 중이지만 대규모 자본투입 부담, 현지 제도 장벽, 수요처 확보 등의 문제를 해결하지 못해 본격적인 궤도에 이르지 못한 상황이다. 이러한 점을 감안하면 바이오에너지 도입 초기에는 국내 기업의 플랜테이션 사업 진출을 적극 지원하는 동시에 해외 기업들과 바이오 연료 도입을 위한 협력관계를 확대해야 한다. 국내에 바이오 연료 보급이 정착된 이후에는 해외 수요를 발굴하기 위한 해외사업 또한 적극적으로 추진할 필요가 있다.

3) R&D 협력을 통한 한국형 바이오에너지 기반 강화

향후 본격적으로 바이오에너지 활용 기반이 정착되면 바이오 연료를 중심으로 대규모 수요 증가가 예상된다. 이를 대비해 한국에서도 바이오 연료 대량생산을 위해서 목질 유기성 바이오매스를 비롯해 해조류, 미세조류 등 해양성 바이오매스까지 다양한 형태의 바이오 연료 원료 개발을 추진하고 있다. 특히 해양성 바이오매스는 좁은 국토의 한계를 극복할 수 있다는 점 때문에 향후 국내 바이오매스 시장의 주축을 형성할 가능성이 높다. 하지만 순수 국내자원 개발으로는 향후 급증할 것으로 예상되는 바이오에너지 수요를 충족하기 어려울 것으로 예상되어 해외 자원 활용도 필요하다. 해외 바이오에너지는 국내 자원과 기후적 · 화학적인 차이가 있기 때문에 국내 도입을 위해서는 해외 바이오에너지 개발사들과 R&D 협력을 통한 한국형 바이오에너지 개발이 필요하다.

표 5-6. 국내 주요 바이오에너지 기술개발 현황

활용원료		연구기간	연구내용
국내 자원	농임산 부산물	2007-2012	생물공정에 의한 부탄올 생산 기술
	농임산 부산물	2007-2012	열화학공정에 의한 F-T 디젤생산 기술
	농임산 부산물	2009-2011	목질 바이오매스 열분해 가스화 기술
	유기성 폐기물	2009-2012	통합소화 바이오가스 생산 공정 실증
신규 자원	해조류	2009-2013	해조류 활용 에탄올 생성 기술
	미세조류	2009-2013	미세조류 활용 경유 대체연료 생산기술
	농산 부산물	2011-2016	국내 농산 부산물 활용 에탄올 생산 기술
해외 자원	팜 부산물	2010-2015	팜 부산물의 액상연료화 기술

자료: 에너지관리공단(2013), p. 323 발췌·인용.

참고문헌

국문자료

강유덕・이철원・이현진・오현정. 2011.『한・EU FTA 이후 대EU 통상정책의 방향과 전략』. 연구보고서 11-10. 대외경제정책연구원.

배희연・정재완・나범근. 2006.『KIEP-KOTRA 공동연구: 말레이시아의 주요산업』. 대외경제정책연구원.

에너지 관리공단. 2013.『2012 신재생에너지 백서』, p. 323.

성유경・최석인・강상혁・이복남. 2012.『회외 토목・건축시장 선진기업들의 시장확대전략 및 사시점』. 한국건설산업연구원.

외국문자료

BMI. 2012. *Malaysia Infrastructure Report Q1 2012.* London, United Kingdom: Business Monitor International, p. 23, p. 24, p. 30.

_____. 2013a. *Malaysia Infrastructure Report: Q3 2013.* London, United Kingdom: Business Monitor International. pp. 8~10, p. 16, p. 22, p. 24, p. 27, p. 29, p. 32, p. 41, p. 43, p. 76, p. 95, p. 98.

_____. 2013b. “Project News - Singapore-KL High-Speed Rail: No Guarantee of Success.” Business Monitor International, pp. 1~2(February 21)

_____. 2013c. Malaysia Agricultural Report(Q3 2003). London.

Chin, M. 2011. “Biofules in Malaysia: An analysis of the legal and institutional framework.” CIFOR Working Paper, No. 64, p. 7

Department of Statistics Malaysia. 2011. *Economic Census 2011: Construction.* Putrajaya, Malaysia, pp. 59~60.

_____. 2012. *Quarterly Construction Statistics: First Quarter 2012.* Putrajaya, Malaysia, p. 99, p. 14, p. 19.

EPU. 2010. *Tenth Malaysia Plan 2011-2015.* Putrajaya, Malaysia: Economic Planning Unit, p. 99, p. 64, p. 65, p. 111, p. 257, p. 260, p. 265, p. 266.

Gamuda. 2012. *Annual Report 2012.* Petaling Jaya, Malaysia: Gamuda Berhad, pp. 7, 15.

IJM. 2013. *Annual Report 2013.* Petaling Jaya, Malaysia: IJM Corporation Berhad, pp. 36~37.

Melsson, B. 2013. National Biomass Strategy 2020: New wealth creation for Malaysia's biomass industry. AIM, p. 10.

MHA. 2011. *Annual Report 2011.* Kajang, Malaysia: Malaysian Highway Authority. p. 77.

MIDA. 2013. *Malaysia Investment Performance 2012.* Kuala Lumpur, Malaysia: Malaysian Investment Development Authority. p. 145.

PEMANDU. 2010. *Economic Transformation Programme.* Putrajaya, Malaysia: Performance Management and Delivery Unit. p. 58, p. 59, p. 60, p. 67, p. 80, p. 82, p. 85, p. 87, p. 112, p. 124, p. 130, p. 138, p. 159.

SPAD. 2011. *Greater Kuala Lumpur/Klang Valley Public Transport Master Plan.* Kuala Lumpur, Malaysia: Land Public Transport Commission, p. 3, p. 46, p. 60, p. 70.

_____. 2012. *National Land Public Transport Master Plan: Final Draft.* Kuala Lumpur, Malaysia: Land Public Transport Commission, p. 32, p. 33, p. 35, p. 60, p. 64, p. 70. (Sep 27).

WEF. 2013. *The Global Competitiveness Report 2013-2014: Full Data Edition.* Geneva, Switzerland: World Economic Forum. pp. 433~434.

World Bank. 2012. *Logistics Performance Index: Connecting to Compete 2012.* Washington DC, United States, p. 1, p. 36, p. 37.

인터넷 자료

AJTP Information Center(http://www.ajtpweb.org) (accessed September 12, 2013)

Department of Statistics Malaysia(http://www.statistics.gov.my) (accessed September 12, 2013)

Economic Transformation Programme(http://etp.pemandu.gov.my) (accessed September 12, 2013)

Felda Global Ventures(2013). http://www.feldaglobal.com (accessed September 13, 2013)

Gamuda Berhad(http://www.gamuda.com.my) (accessed September 12, 2013)

IHS Global Insight [online] (accessed September 12, 2013)

IJM(http://www.ijm.com/web) (accessed September 12, 2013)

IOI Group(http://www.ioigroup.com) (accessed September 13, 2013)

KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관 웹사이트(2013). http://www.kotra.or.kr/KBC/kualalumpur/KTMIUI010M.html (accessed September 13, 2013)

Malaysian Highway Authority(http://www.llm.gov.my) (accessed September 12, 2013)

MITI(http://www.miti.gov.my) (accessed September 12, 2013)

Malaysia Palm Oil Board(2013), Economic & Industry Development Division, http://bepi.mpob.gov.my (accessed September 13, 2013)

MRT Corp(http://www.mymrt.com.my) (accessed September 12, 2013)

PEMANDU(http://www.pemandu.gov.my) (accessed September 12, 2013)

Sime Darby Plantation (http://www.simedarbyplantation.com) (accessed September 13, 2013)

Skyscraper City(http://www.skyscrapercity.com) (accessed September 12, 2013)

SPAD(http://www.spad.gov.my) (accessed September 12, 2013)

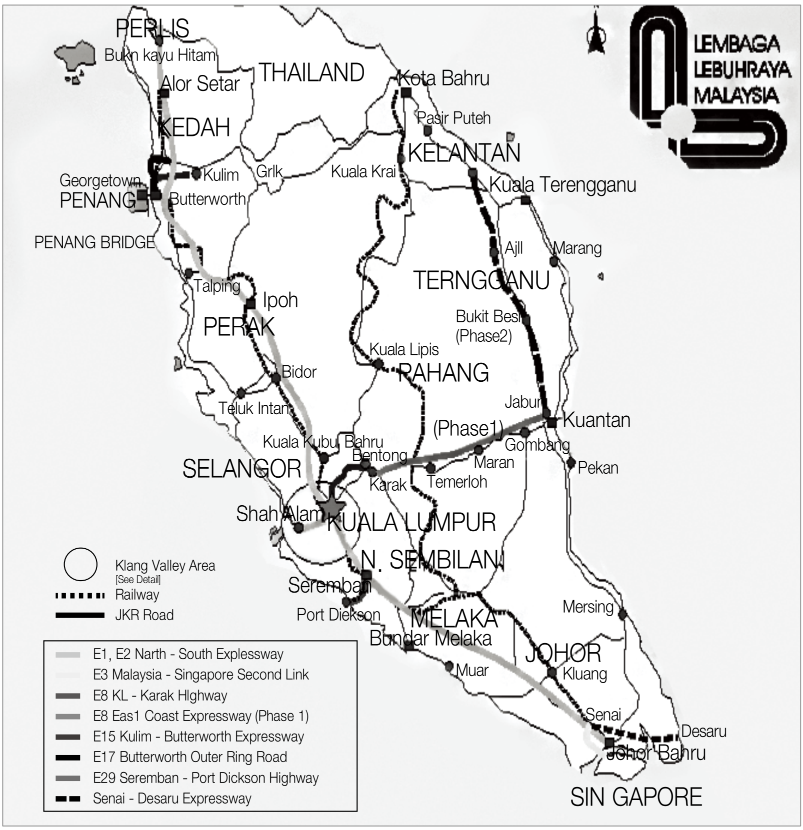
UN Comtrade DB(http://comtrade.un.org) (accessed September 12, 2013)

USDA(2013), Foreign Agricultural Service, "Production, Supply, and Distribution Online Database(PSD Online)" http://www.fas.usda.gov/psdonline/psdHome.aspx. (accessed September 11, 2013)

부 록

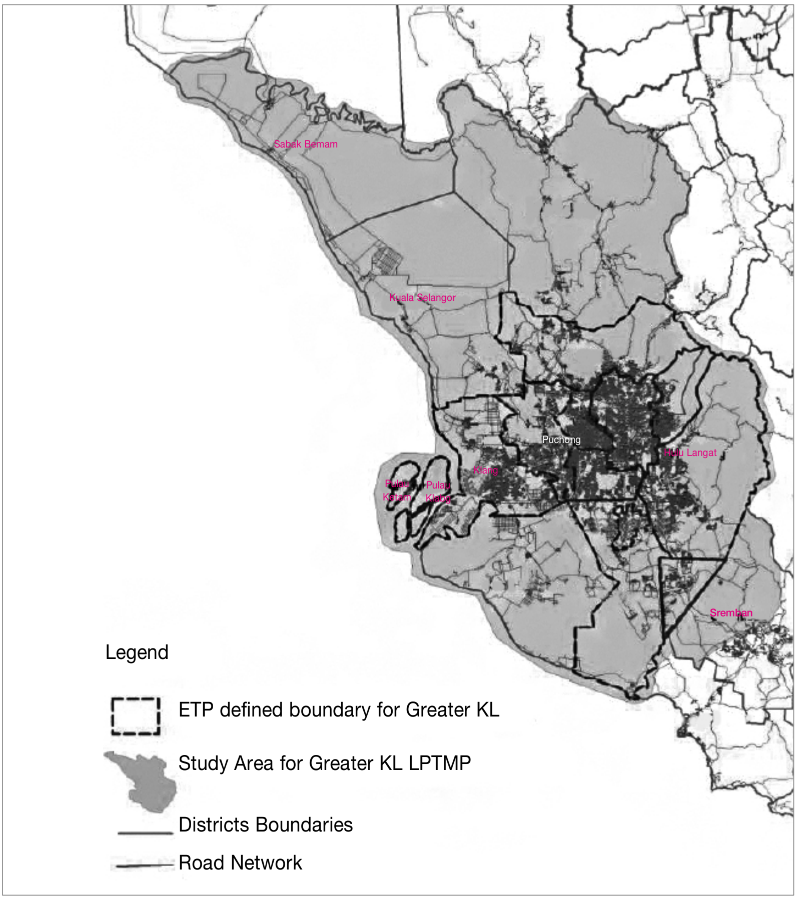
1. 말레이시아의 주요 도로 및 철도 지도
2. ETP와 SPAD의 '쿠알라룸푸르 광역권 대중교통 마스터플랜'상의 쿠알라룸푸르 광역권 정의
3. 주요 유관 기관
4. 한국기업 대상 설문조사지

부록 1. 말레이시아의 주요 도로 및 철도 지도



자료: Malaysian Highway Authority, http://www.llm.gov.my(검색일: 2013. 09. 12).

부록 2. ETP와 SPAD의 '쿠알라룸푸르 광역권 대중교통 마스터플랜'상의 쿠알라룸푸르 광역권 정의



주: SPAD의 '쿠알라룸푸르 광역권 육상대중교통개발계획'에 따르면 쿠알라룸푸르 광역권은 슬랑오르주 내 Kuala Langat, Kuala Selangor, Sabak Bernam, Hulu Selangor를 제외한 모든 구역을 포함하고 있어 ETP에 나타난 쿠알라룸푸르 광역권보다는 넓은 지역을 포함한다.

자료: SPAD(2011), p. 3; PEMANDU(2010), p. 124.

부록 3. 주요 유관 기관

육상교통 인프라 관련 유관기관

Ministry of Works

Add: Corporate Communication Unit, Ministry Of Works Malaysia, Block B, 6th Floor, Kompleks Kerja Raya, Jalan Sultan Salahuddin, 50580 Kuala Lumpur, Malaysia.
Tel: (60-3) 8000-8000, Fax : (60-3) 8889-1569
Website: http://www.kkr.gov.my
Activities: 말레이시아 건설부

Ministry of Transport

Add: Block D5, Complex D, Federal Government Administrative Centre, 62616 Putrajaya, Malaysia
Tel: (60-3) 8000-8000, Fax : (60-3) 8889-1569
Website: http://www.mot.gov.my
Activities: 말레이시아 교통부

Ministry of Finance

Add: No. 5 Persiaran Perdana, Presint 2, Federal Government Administrative Centre, 62592, Putrajaya, Malaysia
Tel: (60-3) 8882-3000 , Fax : (60-3) 8882-3893~4
Website: http://www.treasury.gov.my
Activities: 말레이시아 재무부, 1억 링깃 초과 정부입찰에 대한 최종 승인

Public Works Department

Add: Ibu Pejabat, Jabatan Kerja Raya, Jalan Sultan Salahuddin, 50582, Kuala Lumpur, Malaysia
Tel: (60-3) 2610-8888, Fax: (60-3) 2698-8187
Website: http://www.jkr.gov.my
Activities: 공공공사 발주

Construction Industry Development Board (CIDB)

Add: Tingkat 10, Menara Dato' Onn, Putra World Trade Centre (PWTC), No. 45, Jalan Tun Ismail, 50480, Kuala Lumpur, Malaysia
Tel: (60-3) 4047-7000, Fax: (60-3) 4047-7070
Website: http://www.cidb.gov.my
Activities: 공사면허 발급

Land Public Transport Commission(SPAD)

Add: Block D, Platinum Sentral, Jalan Stesen Sentral 2, Kuala Lumpur Sentral, 50470 Kuala Lumpur, Malaysia
Tel: (60-3) 2726-7000, Fax : (60-3) 2726-7100
Website: http://www.spad.gov.my
Activities: 육상교통 정책 및 운영계획 수립, 주요 프로젝트 타당성 조사

PRASARANA(Syarikat Prasarana Negara Berhad)

Add: B-20-1, Level 20, Menara UOA Bangsar, No. 5, Jalan Bangsar Utama 1, 59000, Kuala Lumpur, Malaysia
Tel: (60-3) 2299-1999, Fax : (60-3) 2299-1919
Website: http://www.prasarana.com.my
Activities: 쿠알라룸푸르 내 LRT, 모노레일, 버스 등 대중교통 운영 공기업으로, LRT 사업 발주, 페낭 및 콴탄 내 버스 운영

KTM Berhad

Add: Keretapi Tanah Melayu Berhad (ktmb), Jalan Sultan Hishamuddin, 50621, Kuala Lumpur, Malaysia
Tel: (60-3) 2267-1200
Website: http://www.ktmb.com.my
Activities: 말레이시아 철도공사

바이오에너지 관련 유관기관

Ministry of Plantation Industries and Commodities

Add: No. 15, Level 6-13, Persiaran Perdana, Precint 2, 62654, Putrajaya, Malaysia
Tel: (60-3)8880-3300, Fax : (60-3)8880-3441
Website: http://www.kppk.gov.my
Activities: 말레이시아 플랜테이션 산업 및 원자재부

Department of Environment

Add: Level 1－4, Podium 2 & 3, Wisma Sumber Asli, No.25, Persiaran Perdana, Precint 4, Federal Government Administrative Centre, 62574 Putrajaya, Malaysia
Tel: (60-3)8871-2000, Fax : (60-3)8889-1973
Website: http://www.doe.gov.my
Activities: 환경국, 환경영향평가 담당기관

Ministry of Natural Resources and Environment

Add: Wisma Sumber Asli, No.25 Persiaran Perdana, Presint 4, 62574, Putrajaya, Malaysia
Tel: (60-3)8000-8000, Fax : (60-3)8889-2672
Website: http://www.nre.gov.my
Activities: 말레이시아 천연자원 및 환경부

Malaysian Palm Oil Board

Add: 6, Persiaran Institusi, Bandar Baru Bangi, 43000, Kajang, Selangor
P.O. Box 10620, 50720, Kuala Lumpura, Malaysia
Tel: (60-3)8769-4400, Fax : (60-3)8925-9446
Website: http://www.mpob.gov.my
Activities: 말레이시아 팜유 위원회

Malaysian Palm Oil Council

Add: 2nd. Floor, Wisma Sawit, Lot 6, SS6, Jalan Perbandaran, 47301 Kelana Jaya, Selangor Darul Ehsan, Malaysia
Tel: (60-3)7806-4097, Fax : (60-3)7806-2272
Website: http://www.mpoc.org.my
Activities: 말레이시아 팜유 협의회

Malaysian Palm Oil Association

Add: 12th Floor, Bangunan Getah Asli(Menara), 148, Jalan Ampang, 50450 Kuala Lumpur, Malaysia
Tel: (60-3)2710-5680, Fax : (60-3)2710-5679
Website: http://www.mpoa.org.my
Activities: 말레이시아 팜유 협회

말레이시아 시장 진출환경 관련 설문조사

안녕하십니까?

바쁘심에도 불구하고 설문에 응답해 주셔서 깊이 감사드립니다.

KIEP(대외경제정책연구원)-KOTRA(대한무역·투자진흥공사)는 발전 잠재력이 크고 우리 기업의 진출 가능성이 높은 말레이시아의 유망 산업을 선정, 심층 분석하여 한·말레이시아 산업협력 강화 및 진출방안을 제시하고자 합니다.

이를 위해 이하에서는 말레이시아 시장 진출환경을 외부요인과 내부요인으로 구분하고 말레이시아 시장에 기 진출한 기업의 주재원 및 말레이시아 시장 전문가들을 대상으로 이들 요인의 중요성과 대응 정도에 대한 평가를 수행하고자 합니다. 따라서 귀하께서 작성하여 주신 본 설문지는 향후 우리 기업의 말레이시아 시장 진출을 위한 전략 모색과 우리 정부의 대말레이시아 통상정책 방향 설정에 매우 유용하게 활용될 것입니다. 성의껏 답하여 주시기를 간곡히 부탁드립니다.

기타 문의사항이 있으시면 KIEP 신흥지역연구센터 동남아팀에 문의하여 주시기 바랍니다. 담당자: 신민금 연구원 (Tel: +82-(0)2-3460-1169, Fax:+82-(0)2-3460-1044, E-mail: mgshin@kiep.go.kr)

<소속>

<성함/직함>

1. 우리기업들이 말레이시아 시장을 진출하는데 있어 핵심 외부요인 (기회요인 및 위험요인)은 다음 중 무엇이라고 생각하십니까? * 3~5개 항목을 선택하고 그 중요도에 따른 비중 설정, 선택한 항목의 총 비중의 합은 100이 되어야 함. * 선택한 각 요인에 대해 말레이시아시장 진출 주체(우리 기업, 정부 등)가 얼마나 효과적으로 대응하고 있느냐에 따라 1에서 4 사이의 평가점수 부여, 이때 4는 대응이 매우 훌륭한 경우이고 3은 평균 이상 대응하는 경우, 2는 평균 정도 대응하는 경우, 1은 대응이 미흡한 경우임.

핵심 외부요인(기회요인 및 위험요인)	비중(%)	평가점수
(1) 동남아를 비롯한 세계시장 진출 거점		
(2) 제도, 시스템 등 양호한 비즈니스(수출, 투자 등) 환경		
(3) 비교적 높은 개방성에 따른 시장의 접근성 양호		
(4) 전력, 교통, 물류 등 산업 인프라 발달		
(5) 성장, 물가, 환율 등 안정적인 주요 거시경제실적		
(6) 안정적인 정치 상황		
(7) 외국인들이 살기 편리한 생활환경		
(8) 원유, 천연가스, 고무, 주석, 목재 등 천연자원 풍부		
(9) 영어 통용 문화권		
(10) 기타 기회요인:		
(11) 부미푸트라 정책으로 인해 일부 업종의 외국인 지분 제한		
(12) 비교적 작은 내수시장 규모		
(13) 인력채용 어려움		
(14) 중국, 일본 등 외국기업 진출 확대에 따른 경쟁 심화		
(15) 부품소재산업의 미발달로 부품 현지조달이 어려움		
(16) 높은 임금상승률 등에 따른 생산비의 가파른 증가세		
(17) 근로자 해고가 어려움		
(18) 자주 변경되는 투자 관련 규정		
(19) 외국인근로자의 비자 발급에 오랜 시간 소요		
(20) 기타 위험요인:		

2. 말레이시아 시장에 진출하는데 있어 우리 기업들이 가지고 있는 핵심 내부요인(강점 및 약점)은 다음 중 무엇이라고 생각합니까?

* 3~5개 항목을 선택하고 그 중요도에 따라 비중 설정, 선택한 항목의 총 비중의 합은 100이 되어야 함.

* 선택한 각 요인에 대해 말레이시아시장 진출 주체(우리 기업 혹은 정부 등)의 경쟁력 정도에 따라 1에서 4 사이의 평가점수 부여, 이때 4는 가장 경쟁력 있는 강점이고 1은 가장 취약한 약점을 의미함. (주의! 외부요인에 대한 평가점수와는 의미가 다름)

핵심 내부요인(강점 및 약점)		비중(%)	평가점수
(1) 주요 수출품의 품질 대비 가격경쟁력			
(2) IT 등 첨단기술 분야의 상대적으로 높은 경쟁력			
(3) 말레이시아에 전수 가능한 단기간 산업화 경험			
(4) 철강, 자동차, 전기전자, 기계 및 조선 등 업종의 비교우위			
(5) 수출주도적 산업구조			
(6) 한류에 따른 기업 이미지 개선			
(7) 효율적이고 신속한 업무처리			
(8) 기업들의 적극적인 시장개척 의지			
(9) 기타 강점:			
(10) 경쟁 대상 다국적 기업 대비 자본력 부족			
(11) 핵심기술 부족으로 낮은 경쟁력			
(12) 이슬람 문화에 대한 이해 및 교류 부족			
(13) 말레이시아에 대한 정보부족			
(14) 한국 기업문화와 말레이시아 기업문화의 불일치			
(15) 일본, 독일 등에 비해 낮은 국가 및 기업 브랜드 인지도			
(16) 현지에서의 금융조달 한계			
(17) 현지 정부와의 네트워크 부족			
(18) 기타 약점:			

귀하의 성실한 응답에 진심으로 감사드립니다.

저자약력 말레이시아의 주요 산업: 육상교통 인프라, 바이오에너지

이재호(李在浩)

대외경제정책연구원 신흥지역연구센터 동남아팀 전문연구원
(現, E-mail: jhlee@kiep.go.kr)

신민금(辛旼金)

대외경제정책연구원 신흥지역연구센터 동남아팀 연구원
(現, E-mail: mgshin@kiep.go.kr)

정윤서(鄭允瑞)

KOTRA 쿠알라룸푸르 무역관 차장
(現, E-mail: jys0916@kotra.or.kr)