

아프리카의 또 다른 성장동력, 제조업과 인프라투자

서상현 수석연구원, 글로벌연구센터 (unisa21@posri.re.kr)

목차

1. 아프리카 경제현황과 전망
2. Made in Africa - 제조업 부흥
3. 아프리카 인프라 투자- 경제기반 구축
4. 시사점

Executive Summary

- 2000년 이후 연평균 5%가 넘는 높은 경제성장률을 보이던 아프리카가 '15년에는 원유 및 광물가격 하락으로 3%대로 하락, 자원의존 경제의 한계점을 노출
 - 아프리카 지역의 실질 경제성장률은 '15년 3.4%로 둔화, 지난 15년간 가장 낮은 것으로 조사→'16년은 더욱 떨어져 3.0% 성장에 머무를 전망
 - 특히 그 동안 아프리카 경제를 주도했던 나이지리아, 남아공, 앙골라 등이 원자재 가격하락으로 1~2%대의 저성장 국가로 전락
- 이처럼 자원부국들의 경제성장률 하락과는 대조적으로, 자원에 크게 의존하지 않는 에티오피아, 케냐, 코트디부아르 등은 중국 등의 제조업과 인프라 투자를 바탕으로 5~10%의 높은 성장률을 기록함
 - 에티오피아는 '14년 전체 외국인투자의 약 80%가 섬유, 신발, 가전, 자동차 등 제조업에 투자되었고, '15년 경제성장률은 10.3%에 달함
 - 코트디부아르 역시 '15년 제조업과 건설업이 각각 10%와 23% 성장하면서 8.4% 성장률을 기록
- 글로벌 회계법인 PwC는 '14.11월에 발표한 보고서에서 사하라이남 아프리카 국가들의 인프라 지출이 '25년 연간 U\$1,800억에 달할 것으로 전망
 - 부문별로는 교통 36%(U\$648억), 에너지 30%(U\$540억)로 예측
 - 특히, 아프리카대륙 각지에서 총 연장 1만 1,000km, 투자 총액 U\$300억에 달하는 철도 프로젝트가 진행되고 있음
 - 중국의 철도건설 주도는 활발한 교역으로 철도운송 수요가 증가하고 아프리카가 중국업체들의 주요 제조업 기지로 부상하고 있기 때문
- 국내기업들도 아프리카사업 진출 시 제조업 사업기회 확대 및 인프라개발 참여 등 다양한 분야로 영역을 확대할 필요
 - 건설 플랜트 기업들은 철도/전력 분야, ICT는 핀테크 및 전자정부, 제조업 및 무역회사들은 현지 공장 설립 및 무역 분야 등에서 사업기회 모색
- 그러나 아프리카 비즈니스 수행에 있어 정치, 비즈니스 등 리스크 요인도 있음

〈아프리카 비즈니스 리스크〉

정치 리스크	내전 및 이슬람 과격세력들의 테러 발생 가능성 등
비즈니스 리스크	부정부패, 만연한 관료주의, 비관세장벽 등
금융 리스크	금융시스템 후진성으로 자금조달 어려움

- 이러한 리스크들에 대비해 현지기업 및 외국기업들과의 공동진출 등 다양한 리스크 해소 전략이 요구됨

- A. 충분한 자금력과 경험을 가진 현지 및 외국기업들과 공동 진출
- B. 사업 발주 국가에 적합한 마케팅 및 파이낸싱 역량 강화

1. 아프리카 경제현황과 전망

□ 최근 아프리카 경제가 원유 및 광물가격 하락 등으로 성장동력이 떨어지고 있음

○ '15년 이전까지 과거 10년간 5% 이상 성장하던 아프리카 경제가 원유 및 광물가격 하락으로 '15년 성장률이 3%대로 하락하며 자원의존 경제의 한계점을 노출

- 아프리카의 실질 경제성장률은 '15년 3.4%로 둔화, 지난 15년간 가장 낮은 것으로 조사됨(IMF, '16.5.4. 발표)

- '16년은 더욱 낮아져 3.0% 성장에 머무를 것으로 IMF는 전망

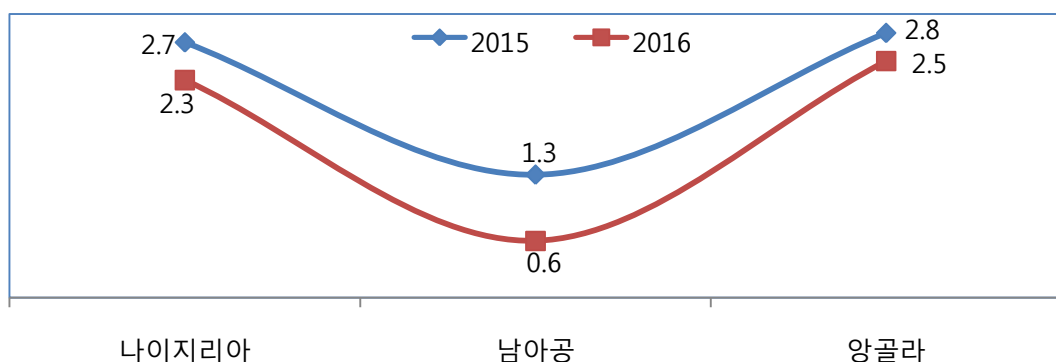
○ 특히 나이지리아와 앙골라 등 산유국과 주요 광물 수출국인 남아공이 원유 및 광물 가격 하락으로 큰 타격을 받고 있음

- 아프리카 최대 경제 대국인 나이지리아는 '15년 2.7% 성장에 머물러 '99년 이후 가장 낮은 성장률을 보임 → '16년, 2.3% 성장 전망

- 2위 경제대국인 남아공은 광물가격 하락과 정치 리스크 부상에 의한 외국인투자 감소로 '15년 1.3% 성장에 그침 → '16년, 0.6% 성장 전망

- 아프리카 2위 산유국인 앙골라 역시 '15년 2.8% 성장을 기록하며 '14년 4.8%에서 2%p나 하락 → '16년, 2.5% 성장 전망

〈아프리카 주요 자원부국들의 경제성장 현황 및 전망〉

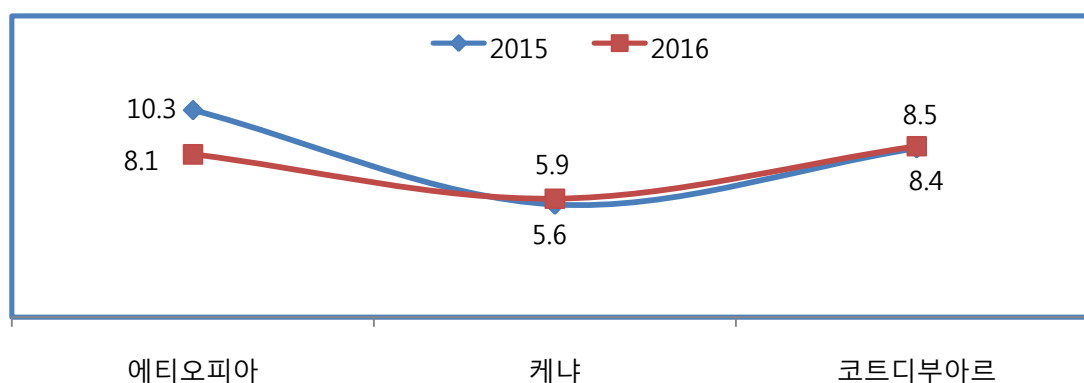


출처: IMF, 2016.4.

□ 반면, 자원의존도가 낮은 일부 국가들은 제조업 및 인프라 투자 등 새로운 산업정책으로 경제 도약의 발판을 마련하고 있음

- 에티오피아, 케냐, 코트디부아르 등 非자원 의존형 국가들은 '15년 5% 이상의 성장을 기록함
 - 에티오피아는 중국, 인도, 터키 등의 섬유, 가전, 자동차와 같은 제조업 투자와 중국의 대규모 인프라 투자로 '15년 10.3%의 경제성장률을 기록
 - 케냐 역시 에티오피아와 마찬가지로 최근 자유경제구역 지정을 통한 섬유 등 제조업 유치와 철도, 항만 등 중국의 인프라 투자에 힘입어 '15년 경제성장률이 5.6%에 달함
 - 코트디부아르는 제조업과 건설업이 각각 10%와 23% 성장하면서 '15년 경제성장률이 8.4%를 기록

〈非자원 의존형 경제주도 국가들의 경제현황 및 전망〉



출처: IMF, 2016.4.

- ☞ IMF는 아프리카의 비즈니스 환경 개선과 인구 증가 등으로 중기적인 경제 전망을 여전히 긍정적으로 보고 있으며 '17년에는 4.0% 성장 전망

2. Made in Africa - 제조업 부흥

□ 아프리카 경제는 최근 두 가지 위협에 직면하고 있음

- 첫 번째는 원자재 가격 급락으로 아프리카의 빈약한 교역 조건이 더욱 악화되어 '15년에는 교역량이 16% 줄어들었음
- 두 번째는 중국의 대아프리카 직접 투자가 줄어들어 아프리카 국가들이 세입 부족과 통화 가치 하락, 경제 성장 둔화 등에 시달리고 있음
 - 특히 큰 타격을 받은 분야는 원자재 수출에 의존하는 국가들로 대표적인 국가는 원유수출에 의존하는 나이지리아임(원유가 세수입의 90% 차지)

- 나이지리아는 원유가격 하락에 따른 외화수입 부족으로 자국 통화 나이라(Nira) 가치가 급락하고, 재정적자가 심화되어 세계은행과 아프리카개발은행 등으로부터 U\$35억의 긴급대출 신청

□ 원유, 광물자원 등 원자재 가격 하락에 따른 투자감소와는 대조적으로 제조업에 대한 외국인투자는 크게 증가하고 있음

- 사하라이남 아프리카에 대한 해외직접투자 잔액을 보면, 제조업에 대한 투자 잔액이 35%를 차지하여 원자재(20%)보다 높은 수준임(기타 서비스가 45%, '13년 기준)
 - 직접투자 잔액을 사업별로 보면 수출 지향형으로 분류할 수 있는 자동차, 의류뿐만 아니라 식품·일용품 등 내수 지향형 제조업이 상위에 위치
- 특히, 인구 증가와 도시화가 급속히 진행되고 있는 아프리카는 소비 시장의 성장으로 제조업 성장도 기대되고 있음
 - 아프리카는 일용 소비재의 수요가 견조하게 성장하고 있어 하이네켄, 코카콜라, 유니레버, 네슬레, 로레알 등 다국적 기업들이 호황을 누리고 있음
 - 아프리카 각국들도 새로운 중산층의 수요를 채울 수 있는 제조업 활성화를 통해 외국상품의 수입에 의존하는 경제구조에서 탈피할 계획을 세움

□ 국가별로는 에티오피아, 케냐 등 자원 의존도가 낮은 국가들을 중심으로 제조업 투자를 통한 경제성장 정책을 추진하고 있음

- 특히 에티오피아 제조업 분야는 외부 투자에 의해 가시적인 성과를 거두고 있음
 - 에티오피아에는 이미 중국이 전용 산업단지를 조성하여 의류, 피혁, 신발 등 경공업에서 가전, 휴대폰, 자동차에 이르기까지 투자를 늘리고 있음
 - 대표적인 투자 회사로는 중국의 Huajian Group으로 의류 및 신발 생산을 위해 U\$20억을 투자하였고, Lifan Motors는 수도 아디스아바바에 자동차 조립공장을 건설
 - 이 밖에 스웨덴의 의류업체 H&M과 터키의 Ayka, 일본의 SPA형 의류업체 등도 에티오피아에 투자하여 상품을 생산하고 있음
 - 에티오피아와 국경을 접하고 있는 케냐 역시 경제자유구역 지정을 통해 섬유, ICT 분야에서 외국인 투자를 적극 유치하고 있음
- ※ 최근 한국도 에티오피아에 한국전용 공단을 조성하여 의류, 봉제 등의 제조업 진출을 서두르고 있음

□ 아프리카 최대 인구 보유국인 나이지리아에는 일본 자동차사들의 현지 직접투자가 크게 증가하고 있음

- 나이지리아 신차 시장에서 30%의 점유율을 차지하고 있는 도요타는 '15년 연간 3만 대 규모의 조립공장을 가동
 - 닛산은 '14년부터 나이지리아에서 SUV 차량을 조립 생산하고 있고, 혼다 역시 '15년부터 나이지리아에서 승용차 및 오토바이 생산 시작
- ※ 현대차 역시 '14년부터 i10, i10 그랜드 등 승용차와 상용차 조립생산
- ☞ **언스트 & 영(E&Y)의 조사에 따르면, '25년까지 나이지리아, 남아공, 케냐, 에티오피아가 아프리카의 4대 제조 허브로 부상할 전망**

□ 최근 아프리카가 제조업 거점지역으로 주목받는 이유는 풍부한 노동력과 이를 바탕으로 한 저렴한 인건비 등을 들 수 있음

- 에티오피아의 경우 1억 명에 달하는 인구와 저렴한 인건비로 아프리카 제조업 기지로 부상
 - 특히 2000년부터 시작된 새천년개발목표 (MDG) 실시로 2000년 대비 교육받은 인구가 2배 이상 증가하는 등 노동생산성도 향상되고 있음
 - 상대적으로 저렴한 인건비는 제조업 발전의 가장 큰 장점으로, 에티오피아 인건비의 경우 중국의 1/4, 동남아의 1/2 수준임

3. 아프리카 인프라투자 - 경제기반 구축

□ 최근 아프리카 경제성장 촉진 요인 중 하나는 아프리카 전반에 걸쳐 활발히 수행되고 있는 도로, 철도, 항만, 전력개발 등 인프라 건설임

- 글로벌 회계법인 PwC는 '14.11월에 발표한 보고서에서 사하라이남 아프리카 국가들의 인프라 지출이 '25년 연간 U\$1,800억에 달할 것으로 전망
 - 부문별로는 교통 36%(U\$648억), 에너지 30%(U\$540억)로 예측되며 사하라이남 아프리카 국가들이 전 세계 인프라 시장에서 차지하는 비율은 계속 2%를 유지할 것으로 전망
- 도로, 항만, 발전소 등과 함께 특히 철도건설이 활발히 진행되고 있음

- 현재 아프리카대륙 각지에서는 총 연장 1만 1,000km, 투자 총액 U\$300억에 달하는 철도 프로젝트가 진행되고 있음
- 동부 아프리카의 에티오피아, 케냐 그리고 서부 아프리카의 나이지리아, 세네갈, 코트디부아르 등에서 철도 신규 건설이 진행 중임
- 에티오피아와 지부티를 잇는 철도가 '16. 1월 완공되어 운행 중이며, 케냐 몸바사 항구에서 수도 나이로비까지의 철도건설도 진행 중임
- 이 밖에 서아프리카에서는 프랑스의 볼로레가 총 연장 2,700km의 철도를 건설할 계획으로, 완공되면 코트디부아르와 부르키나파소, 니제르, 베냉이 연결되어 획기적인 물류 개선이 이루어질 전망

○ 아프리카 철도건설의 대부분은 중국이 주도하고 있음

- 중국은 이미 1970년대 내륙국 잠비아와 탄자니아의 다르에스살람 항구를 잇는 총 연장 1,870km의 탄잠(Tan-Zam) 철도를 건설한 경험이 있음
- 최근에는 에티오피아 및 케냐, 나이지리아와 세네갈 그리고 앙골라에 이르기까지 아프리카 전역에서 중국 주도의 철도 건설이 이루어지고 있음
- 중국이 철도 건설에 적극적인 이유는 아프리카와의 무역이 활발해지면서 철도 운송 수요가 커졌고 또한 아프리카가 중국 업체들의 주요 제조업 기지로 부상하고 있기 때문

□ 에너지개발 및 전력증대를 위한 다양한 프로젝트도 발주되고 있음

○ 아프리카 전력보급률은 40% 미만으로 발전소 건설의 확대가 요구됨

- IEA에 따르면 '40년까지 아프리카의 전력수요 증가율은 연평균 4% 수준이며 1,869TWh까지 증가할 전망('13년 기준 742TWh)
- 미국은 아프리카 전력공급 2배 증대를 위해 민·관이 U\$160억을 투자할 예정이며, 세계은행 U\$45억, 아프리카개발은행 U\$36억, 일본 U\$153억, 프랑스 U\$25억 등 투자 예정

○ 서부 아프리카를 중심으로 가스화력발전소 건설이 실시되는 한편, 동부 아프리카는 신재생에너지 중심의 발전소 건설 주도

- 케냐, 에티오피아, 탄자니아 등은 지열과 풍력발전 등 신재생에너지 개발에 집중하고 있음
- 케냐는 세계 8위 지열발전 생산국으로 정부는 '17년까지 지열발전설비를 1,646MW 규모('14년 말 기준 586MW)로 3배 증대 계획

- 이 밖에 동부 아프리카 및 모잠비크에서는 원유 및 천연가스 개발을 위한 파이프라인과 정유공장 건설 등 대규모 플랜트사업들이 계획되어 있음
 - 우간다, 탄자니아 양국 정부와 프랑스 토탈 등은 '15년 10월 우간다 서부의 호이마(Hoima)와 탄자니아의 탕가(Tanga) 항구를 연결하는 원유 파이프라인 건설 프로젝트 추진을 합의했음
- ☞ 아프리카 경제성장을 저해하는 가장 큰 요인 중 하나는 인프라 부족으로
아프리카 각국은 자원개발과 제조업 발전을 위해 인프라확충에 집중

4. 시사점

- 이처럼 아프리카는 과거 자원의존형 경제에서 탈피하여 새로운 성장동력으로 제조업과 인프라 건설 등에 투자를 확대하고 있음
- 따라서 국내기업들의 아프리카 사업 진출도 섬유, 신발, 가전, 자동차 등 제조업과 인프라개발 참여 등 다양한 분야로 영역을 확대할 필요
 - 아프리카 현지 수요가 크게 증가하고 있는 음식료 및 의류, 가전 등 소비재 제품 생산라인을 저렴한 인건비와 선진국 수출의 우회기지로 활용하기 위해 아프리카로의 공장 이전도 검토할 필요
 - 건설 및 태양광 패널 업체 등은 최근 아프리카 인프라 시장에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 전력부문 참여에 집중할 필요가 있음
 - ICT 기업들은 최근 아프리카에서 급신장하고 있는 모바일 banking과 전자정부 사업 진출 검토 필요
- 아프리카 비즈니스 수행에 있어 다양한 리스크 요인도 고려해야 함
 - 이슬람 과격세력의 테러활동, 자의적인 관세나 정부 규제 등 비관세 장벽, 인프라 수주에 있어 프로젝트 파이낸싱 확보 등이 큰 과제임
 - (정치 리스크) 최근 이슬람 과격세력들의 테러 활동 빈발 등 정치 사회적 불안으로 안정적인 사업 수행에 어려움도 있음
 - (비즈니스 리스크) 관료주의 만연과 사업 진행과정에서 각종 규제, 지급 불이행 등으로 인한 비즈니스 리스크 발생
 - (금융 리스크) 대부분의 아프리카 국가들은 국가 신용도가 낮아 해외로부터의 자금조달이 어렵고, 현지 금융시장은 미성숙한 상황임

□ 이상의 리스크들을 해소하기 위해 현지기업 및 외국기업들과의 공동진출 등 다양한 진출전략이 요구됨

A. 충분한 자금력과 경험을 가진 현지 및 외국기업들과 공동 진출

- 2015년 포스코에너지는 보츠와나에서 U\$8,000백만 석탄화력발전 사업에 일본 종합상사 마루베니와 각각 50% 지분의 컨소시엄을 구성해 입찰 참여
 - 또한 현대엔지니어링은 일본의 도시바 및 도요타 상사와 컨소시엄을 구성해 케냐 지열발전 프로젝트를 수주한 바 있음

B. 사업 발주 국가에 적합한 마케팅 및 파이낸싱 역량 강화

- 아프리카 정부가 자금 및 위험을 분담하는 민관협력 방식의 프로젝트 (IPP/PPP)가 증가하는 만큼 이에 적합한 마케팅과 파이낸싱 필요
 - 국가별 정책에 맞춰 사업기회를 만들어 선제적으로 사업 발주 국가들에 적합한 사업 제안을 위한 마케팅 역량강화가 필요
 - 대부분의 아프리카 국가들이 파이낸싱 조달이 어려움. 따라서 다자개발은행 등에서 발주하는 프로젝트 참여와 함께 새로운 파이낸싱 모델 수립이 필요
 - 세계은행은 '14년 나이지리아, 에티오피아, 탄자니아, 케냐, 라이베리아, 가나 전력사업에 U\$50억 지원 계획을 발표
 - 중국과 일본 정부는 최근 아프리카에 활발히 진출하고 있는 자국 기업들을 위해 다양한 방식의 투자 모델을 개발해 지원하고 있음
- ※ 중국은 아프리카 진출을 위해 U\$50억 규모의 중국-아프리카 개발펀드(CADF)를 설립하였고, 일본은 일본국제협력은행(JBIC) 산하에 아프리카투자촉진기구(FAITH)를 설립해 5년간 U\$50억의 금융지원을 발표

이 자료에 나타난 내용은 포스코경영연구원의 공식 견해와는 다를 수 있습니다.

[참고자료]

[보고서]

오승환, "아프리카 전력 인프라 시장 현황 및 시사점", KEMRI 전력경제 REVIEW, 2016.

김용태 외, "아프리카 인프라 시장 현황과 한국의 진출 전략", *Trade Focus*, 2015.9.

IMF, "Regional Economic Outlook: Sub-Saharan Africa", 2016.April

PwC, "Optimism and opportunities abound in Africa's Infrastructure space" 2014.12