

Korea Center do Brasil

September 2011

Emerging Market Daily*

브라질 고속철도 입찰조건 수정 검토

September 6, 2011

브라질 고속철도 입찰조건 수정 검토

황보 덕 (Korea Center do Brasil 대표이사)¹⁾

브라질 정부, 10% 출자 시사

브라질 정부가 지난 7월에 있었던 고속철도(TAV) 입찰에 응찰기업이 전무하자, 동 사업에 대한 본격적인 재검토에 들어갔다. 우선 입찰방식을 건설과 운영 2부분으로 구분하고, 브라질 고속철도공사(ETAV)를 통하여 10%의 출자를 검토하고 있다. 즉 곧 신설될 ETAV를 통하여 건설과 기술운영을 맡게 될 컨소시엄에 각각 10%의 지분으로 참여하여 민간사업자의 부담을 경감시키겠다는 것이다. 출자는 토지 매입과 환경보전비용을 부담하는 형식으로 총 30억real 규모로 예상된다.

전체 사업이 건설과 운영의 2개 부문으로 구분되면서, 분야별 관심도 나누어지고 있다. 건설에 관심을 가지고 있는 그룹은 정부의 자금지원에 초점을 맞추어 관심을 보이고 있으며, 운영사업에 관심을 가지는 그룹은 사업의 채산성을 중시하고 있다. 정부의 이 사업 담당부처인 육상교통청(ANTT)은 현재 정부의 방침에 따라 공개 입찰안내서의 내용을 정리하고 있는 단계라고 밝혔다.

방침 변경 후 고속철(TAV) 건설 계획에 관한 주요 Q&A

1. 입찰 구조

건설과 운행의 2개 부문으로 분리한다.

2. 정부의 사업 참여

앞으로 신설될 국영기업인 브라질 고속철도공사(ETAV)를 통해 부문별로 각각 10% 출자하여 민간기업의 부담과 리스크 경감시킨다

3. 2개의 컨소시엄의 상호관계

2개의 컨소시엄은 이익추구를 원하는 연합체로 서로 영업 활동면에서 협조한다. 건설 컨소시엄은 건설완료 후 운영 컨소시엄에 임대하고, 건설비용은 운영 컨소시엄이 지급한다. 양사간의 임대계약에 대한 규정은 ANTT가 정한다.

1) Korea Center do Brasil(구: Arimex) 대표자 황보 덕은 한국수출입은행 브라질 지사장을 역임하였으며, 현재 중소기업청의 해외민간네트워크(브라질)과 INKE(글로벌벤처네트워크)의 중남미본부장을 맡고 있으며, 한국벤처협회와 합작으로 상파울루 벤처상품전시장을 운영하고 있음.
(Email : douglas@koreacenter.com.br)

4. 2개의 컨소시엄에 출자하는 ETAV의 역할

약 30억 real의 토지 매입비용과 환경보전경비를 부담한다.

5. 승객이 예상이하인 경우

그 차액을 정부가 부담한다.

6. 주변 부동산의 개발 이용

역 구내를 포함한 노선주변지역의 개발 방안에 대하여는 ANTT가 현재 검토중으로 추후 발표한다.

7. 정부와 BNDES의 역할

브라질 경제사회개발은행(BNDES)과 정부가 건설 건적비용의 약 80%를 부담한다(2008년도 가격기준). 이를 위하여 총 200억 real의 대출을 계획하고 있으며, 부족부분은 각 컨소시엄이 독자적으로 시장에서 조달한다. 고속철(TAV) 관련사업에 대하여는 주(州) 유통세(ICMS), 근로자복지기금(PIS), 사회보장융자기금(Cofins) 및 수입세는 면제된다.

8. 첫번째 입찰 내용

우선 운영 컨소시엄 선정을 위한 입찰을 실시하며, 응찰 컨소시엄들은 운영에 있어 발생하는 리스크와 지출경비를 포함시켜 모든 수지견적을 첨부해서 입찰해야 한다.

9. 운영 컨소시엄 선출기준

전회 입찰시 관건이 되었던 최대금액 200 real의 규정은 없어지고, 이번 입찰에서는 운영비용과 임대금액이 포인트가 된다.

10. 건설 컨소시엄 선출 기준점

공사비용, 이익률, 이용자의 증가를 위한 주변부동산의 이용등의 항목을 종합적으로 평가하고, 운영 컨소시엄으로부터 받게 될 임대비용 등이 포인트가 된다.

11. 건설 컨소시엄 구성기업은 토목건설 기업에만 제한되는가

토목 건설기업에만 제한되지 않는다. 당국은 컨소시엄 구성기업들이 현재 활동하고 있는 업종을 정밀히 조사한다. 하지만 운영 컨소시엄에 속한 기업들의 참가는 제한된다.

12. 토목건설 기업은 하청 입찰을 통해서 공사를 수주할 수 있는가

ETAV가 컨소시엄에 출자자로 참가하는 것처럼 비용절감의 목적이면, 하청입찰이 가능하다.이 점은 각 컨소시엄의 경쟁력을 판단하는 중요한 수단으로 작용할 것이다.

13. 2개의 컨소시엄은 수익 창출

기본적으로는 운영 컨소시엄은 승객으로부터의 이용요금이 될 것이며, 이 금액으로 건설 컨소시엄으로부터의 임대금을 지급하는 구조가 될 예정이다. 그 밖에 역구내 및 주변부동산의 개발과 활용도 큰 수익원이 될 것으로 보고 있다.

< 참고자료 >

Folha de Sao Paulo

Gazeta Mercantil