

EU 펀드 지원 폴란드 SOC 프로젝트 참여전략

1. EU 펀드 지원 구조

- EU Fund는 matching fund로서 Project Cost의 85%까지만 grant로 지원됨. 나머지 15% 이상은 폴란드 정부 측에서 지원하여야 함.
- 하지만 폴란드 정부 몫은 대부분 토지 등으로 지원되고 폴란드 정부 측에서 직접 cash를 제공하는 경우는 많지 않음. 따라서 EU Fund 지원액은 토지구매 비용 등으로 사용되는 경우도 있지만 대부분 공사비와 설계비로 사용됨.
- EU Fund의 지원액은 공사완공 후 지급됨. 즉 EU Fund 지원액은 EU Committee가 폴란드 발주처로부터 공사완공증명서를 접수한 후 보통 2-3주 후에 폴란드 측 발주처에 전달됨.
- 따라서 공사 기간 중 소요되는 비용, 즉 Construction Cost는 폴란드 정부 재정에서 충당하거나 외부 finance에 의존할 수밖에 없음.
 - 사실상 대부분 외부 finance를 활용하여 공사 수행

2. 한국기업 참여전략

□ 컨소시엄을 구성할 것

- 폴란드 파트너를 잘 찾는 것이 중요함. 발주처가 소재하는 Voivodship(한국의 '도'에 해당) 소재 기업을 선택하는 것이 유리

□ Reasonable한 Price를 제시할 것

- 해당 프로젝트에 대한 EU Fund 지원액 범위 내에서 입찰가격을 제시하되 Bidding Price가 너무 높으면 불리
- EU Fund 지원액을 초과하는 금액은 폴란드 정부 측에서 부담하도록 되어 있고 지원한도액 미만으로 Price가 확정되면 이 Fixed Price가 EU Fund 지원한도가 됨.

□ Finance 구조를 잘 짤 것

- 위에서 언급한대로 공사비용은 외부 finance에 의존할 수밖에 없으므로 입찰서류 제출 시 finance 구조를 잘 짜서 제출하는 것이 매우 중요
- 폴란드 정부 측은 EBRD, 각국 수출입은행 등 개발금융기관의 참여를 선호
- 공사와 관련하여 발생할 수 있는 Risk는 현실적으로 Performance Risk밖에 없음. Finance 참여 금융기관은 당사자간 계약(당사자: 폴란드 정부 측, EU Committee, 시공회사, 금융기관)을 통하여 공사완공 후 폴란드 정부를 거치지 않고 직접 EU로부터 대출금을 상환 받을 수 있으므로 Financial Risk는 사실상 없다고 볼 수 있음. 하지만 폴란드 정부 측 입장에서 볼 때 공사가 제대로 완공되지 않으면 EU Fund 지원액을 받을 수 없으므로 Contractor가 공사를 제대로 수행할 수 있는 지 여부에 관심을 갖게 되고 개발금융기관의 참여는 해당 시공사가 공사를 제대로 수행할 수 있다는 간접적인 증거가 됨.

3. 한국기업 참여 유망 프로젝트

□ 공항

- Warsaw 공항 활주로 현대화 사업
- Poznan-Lawica 공항 확장 및 현대화 사업
- Cracow 공항 여객 터미널 확장 사업

□ 철도

- Wroclaw-Poznan E 59 현대화 사업
- Warsaw-Poznan E 20 현대화 사업

□ 바르샤바 지하철

- 3단계로 나누어 시공

(1단계: "Rondo Daszynskiego" to "Dworzec Wilenski"

2단계: "Dworzec Wilenski" to "Brodno"

3단계: "Rondo Daszynskiego" to "Polczynska")

□ 도로

- Motorway: A-1 Torun-Strykow 등

- Express Route: S-2 Gorzow Wielkopolski-Nowa Sol 등

- Ring Road: Gora Kalwaria-Warszawa 등

□ 환경 프로젝트

- Water and sewage management 및 Anti-flood system 사업

□ 축구경기장

- National Stadium(Warsaw): 2009년 초 입찰 실시

- Baltic Arena(Gdansk): 2009년 2-3월 입찰 실시

- Wroclaw City Stadium(Wroclaw): 2008. 7월 입찰실시, 2008. 10월 공사시작

【폴란드주재원 제공】