

CAREC(Central Asia Regional Economic Cooperation)의 현황과 한국의 협력방안

조영관 대외경제정책연구원
신흥지역연구센터 러시아·CIS팀
부연구위원
ykjo@kiep.go.kr

성원용 인천대학교 동북아국제통상학부
조교수
wysung@incheon.ac.kr

이상준 국민대학교 국제학부 부교수
sjoon@kookmin.ac.kr

주진홍 대외경제정책연구원
신흥지역연구센터 러시아·CIS팀
전문연구원
joojh@kiep.go.kr



1. 연구의 배경 및 목적

- 소련의 해체와 함께 중앙아시아 지역은 큰 변화에 직면하게 되었으며, 구심점이 없어진 가운데 개별 국가 간의 협력체제가 무너지게 됨.
 - CIS라는 기구의 존재에도 불구하고, 지역협력체제 부재의 문제는 1990년대의 초·중반 동안 지역 국가들의 사회적·경제적 혼란 속에 지속되어 왔음.
 - 1990년대 후반부터 지역 국가들간의 협력체제를 복구하고자 하는 노력이 시도되고 있음.
- 중앙아시아 국가들은 내륙국이라는 특징으로 인해 대외적인 정치, 경제, 사회 활동에서 어려움을 겪고 있음.
 - 경제적인 측면에서의 문제는 국가경제 발전과 국민들의 경제활동에 큰 장애가 되고 있으며, 특히, 도로나 철도를 이용한 육상 상품 교역을 위해서는 이웃 국가를 통해야 함.
 - 안정적인 석유와 가스의 공급을 위해서는 막대한 투자 비용과 장기간의 건설 과정이 필요한 송유관, 가스관이 건설되어야 하기 때문에 국민들의 생존과 국가경제 발전에 필수적인 석유나 가스 등의 에너지 자원을 공급받는 것에도 어려움에 직면함.
 - 이에 따라 신흥공업국으로서 경제가 크게 발전하지 못한 이 국가들은 독자적으로 인프라 시설이나 에너지 수송로에 투자할 여력을 갖지 못한 경우가 많으며, 아직까지 내륙국의 지리경제적 문제점들을 극복하지 못하고 있음.
- 중앙아시아 지역 내 협력을 위해 중앙아시아 국가들이 포함된 다양한 형태의 지역 경제·정치 협력체가 설립되고 있음.
 - 내륙국으로의 문제를 극복하기 위해서는 중앙아시아 국가 간의 협력이 매우 필요하며, 중앙아시아 국가들이 포함된 다양한 형태의 지역 경제·정치 협력체가 설립되고 있음.
 - 이러한 지역협력체에는 상하이 협력기구(SCO: Shanghai Cooperation Organization), 중앙아시아 협력기구(CACO: the Central Asian Cooperation Organization), 유라시아 경제공동체(EurAsEC: Eurasian Economic Community), 중앙아시아 지역협력체(CAREC: Central Asia Regional Economic Cooperation) 등이 있음.
- 본 연구에서는 이러한 중앙아시아 협력체 가운데 중앙아시아 지역경제협력체 대해 연구하고자 함.
 - CAREC은 최근 중앙아시아 지역경제협력 기구들 가운데 활발한 활동을 통해 영향력을 확대하고

있음.

- 1997년에 설립된 CAREC은 10개 가입국과 6개 다자기구로 구성된 광범위한 조직으로 아제르바이잔, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄 등의 중앙아시아 국가들과 중국, 몽골, 아프가니스탄, 파키스탄 등 10개국이 가입하고 있음.
- 6개 국제기구로는 ADB, 유럽부흥개발은행(EBRD), 국제통화기금(IMF), 이슬람개발은행(IDB), 유엔개발계획(UNDP), 세계은행(WB) 등이 참여하고 있으며, 이 기구들 가운데 ADB가 CAREC 사무국 역할을 하고 있음.
- CAREC이 추진하고 있는 사업 규모는 2001년 6개의 프로젝트 약 2억 5000만 달러에서 2011년에는 누적 규모로 100여 개 프로젝트의 170억 달러에 달할 정도로 크게 발전하여 왔음.
- 이처럼 최근에 급속하게 발전하고 있는 CAREC에 대한 연구를 통해 이 기구가 실질적으로 중앙아시아 전체의 협력에 기여하고 있는 것인지, 개별 국가들의 경제사회 발전에 큰 영향을 주고 있는가에 대한 연구가 필요하다고 할 수 있음.
- 이에 따라 본 연구는 중앙아시아 각국에서 추진되고 있는 CAREC 프로젝트를 각 부분별로 평가하고 중앙아시아 지역의 협력과 경제발전의 가능성을 검토하고자 하며, 한국정부와 기업의 CAREC 사업에 대한 참여 가능성을 살펴보고자 함.

2. 연구의 내용

1) 운송 부문의 협력

- CAREC 사업에서 운송 부문이 가장 큰 비중을 차지하며, CAREC 프로젝트 122개 중 순수하게 교통과 연관된 프로젝트는 80개에 달함.
 - CAREC 사업에서는 6개의 주요 운송회랑 건설이 추진되고 있으며, 구체적인 내용은 [표 1]과 같음.
- 중장기적으로 교통부문의 CAREC의 발전전략은 CAREC을 통과하는 운송회랑을 완전한 의미에서 '경제회랑' (Economic Corridor)으로 발전시키는 것이며, 이것은 주로 운송회랑 지역 내에서 국가지역 간 교역의 발전을 의미함(그림 1 참고).
 - 이를 위한 1단계의 목표는 6개 최우선 회랑에서 교통부문의 하드웨어와 소프트웨어를 개선하는 조치를 진행하여, 운송비용을 절감하고 운송시간을 단축함으로써 이들 회랑을 이용하는 화주들의 경쟁력을 제고.
 - 2단계는 회랑을 따라 위치한 지역의 공간적 상호작용의 개선 조치를 포함하며, 이 단계에서 하드웨어와 소프트웨어 인프라에 대한 지원을 통해 회랑도시(corridor city)를 발전시키는 데 중점을 가짐.

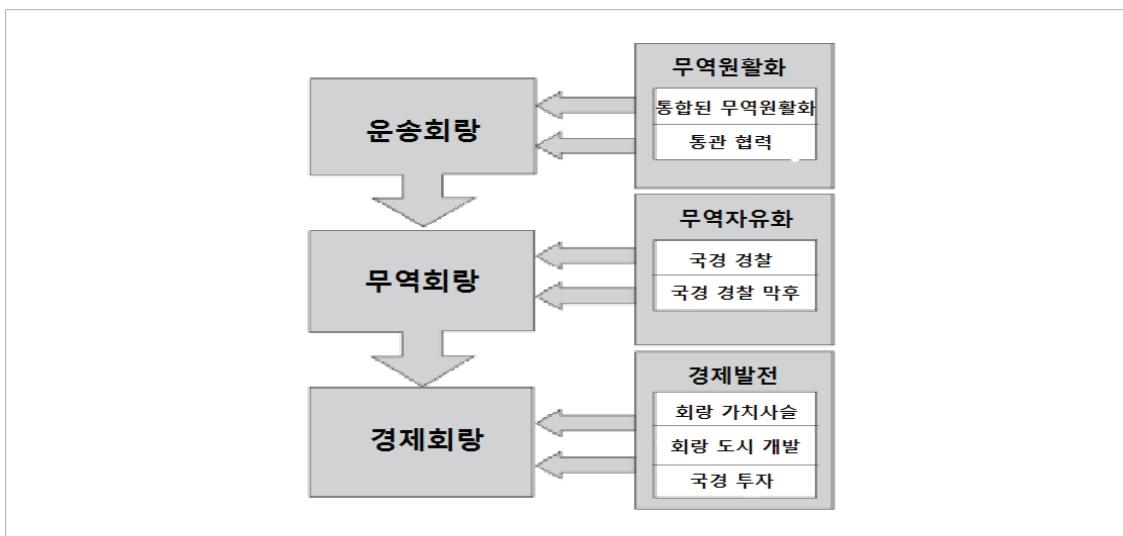
- 3단계는 회랑을 연계하는 것으로서, 회랑을 따라 공간적 상호작용을 통해 시장을 확대하고 새로운 교역 및 투자 기회를 창출하는 것을 의미.
- 3단계는 주체별로 그 역할이 나누어지며, 민간섹터는 가치사슬(value chain)에 참여하는 데 집중하게 되고, 각국 정부, 비즈니스협회, 다자국제기구의 경우에는 상품 생산과 수출의 질을 담보하는 인프라의 개선에 대한 지원을 책임지게 됨.

[표 1] CAREC 6개 운송회랑의 구간 및 사업계획

회랑번호	구간	사업계획
CAREC 1	유럽-동아시아 (KAZ, KGZ, and XUAR)	- 구간: 도로13,600km, 철도 12,000km - 투자: 도로 3,800km, 철도 3,470km, 1개 물류센터, 3개 공항
CAREC 2	지중해-동아시아 (AZE, KAZ, KGZ, TAJ, UZB, and UAR)	- 구간: 도로 9,900km, 철도 9,700km - 투자: 도로 1,580km, 철도 890km, 4개 공항, 3개 항만
CAREC 3	러시아-중동 및 남아시아 (AFG, KAZ, KGZ, TAJ, and UZB)	- 구간: 도로 6,900km, 철도 4,800km - 투자: 도로 1,555km, 철도 1,022km, 3개 공항
CAREC 4	러시아-동아시아 (MON, IMAR, and XUAR)	- 구간: 도로 2,400km, 철도 1,100km - 투자: 도로 1,980km, 철도 250km, 2개 공항, 6개 물류센터 개선
CAREC 5	동아시아-중동 및 남아시아 (AFG, KGZ, TAJ, and XUAR)	- 구간: 도로 3,700km, 철도 2,000km - 투자: 도로 970km, 철도 46km, 1개 공항, 향후 파키스탄 및 아라비아해 항만까지 회랑 연장
CAREC 6	유럽-중동 및 남아시아 (AFG, KAZ, TAJ, and UZB)	- 구간: 도로 10,600km, 철도 7,200km - 투자: 도로 2,490km, 철도 1,200km, 2개 공항

자료: www.carecprogram.org.

[그림 1] CAREC 운송회랑에서 경제회랑으로의 전환



자료: ADB(2012).

- 도로의 경우에는 49%의 사업 진척이 이루어졌으며, 철도의 경우에는 37%의 성과를 달성(표 2 참고).
 - 회랑별로 구체적으로 살펴보면, 도로의 경우에는 CAREC 3번 회랑이 81%, CAREC 5번 회랑이 80%의 성과를 보여주고 있으며, 철도의 경우에는 CAREC 2번 회랑이 82%, CAREC 4번 회랑이 80%로 높은 성과를 기록.

[표 2] CAREC 운송회랑의 사업성과(2011년 11월 기준)

운송회랑	사업성과
1: 유럽-동아시아	도로: 1,650 km (43%) 철도: 1,560 km (45%)
2: 지중해-동아시아	도로: 940 km (59%) 철도: 210 km (82%)
3: 러시아-중동 및 남아시아	도로: 1,270 km (81%)
4: 러시아-동아시아	도로: 690 km (35%) 철도: 210 km (81%) 중국의 Jining-Zhangjiakou 철도 완공
5: 동아시아-중동 및 남아시아	도로: 780 km (80%) 타지키스탄의 두산베-키르기즈스탄 국경 복원 2단계 완료
6: 유럽-중동 및 남아시아	도로: 1,500 km (61%) 철도: 450 km (37%) 우즈베키스탄 마라칸드-카르쉬 철도 전철화 프로젝트
총 도로: 약 4,000 km 혹은 전체의 49%	
총 철도: 약 2,240 km 혹은 전체의 37%	

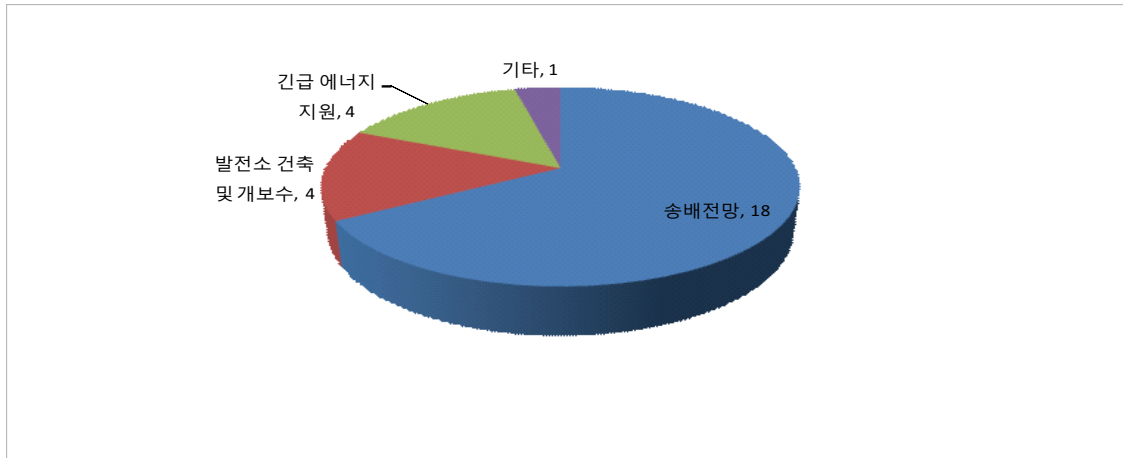
자료: CAREC, Brief: Transport Sector, March 2012, p. 4.

2) 에너지 부문의 협력

- CAREC의 에너지 부문 사업으로 진행하였거나 추진하고 있는 프로젝트들은 총 27개 프로젝트로 약 38억 달러에 이르며, 이는 CAREC이 지원한 전체 투자 금액의 약 22%에 해당함.
 - CAREC의 에너지 부문 프로젝트들을 살펴보면, 다른 에너지 부문의 인프라 사업보다 전력 부문에 대한 지원이 두드러짐.
 - 총 27개의 프로젝트 중 송배전망 프로젝트가 18개로 가장 많은 수를 차지하였으며 긴급 에너지 지원 프로젝트가 4개, 발전소 건축 및 개보수 관련 프로젝트가 4개, 기타 프로젝트가 1개.
 - 이 중 완료된 프로젝트는 모두 7개로 나머지 프로젝트는 아직 모두 진행 중임.

[그림 2] CAREC의 성격별 에너지 부문 프로젝트(2001~12년)

(단위: 개)

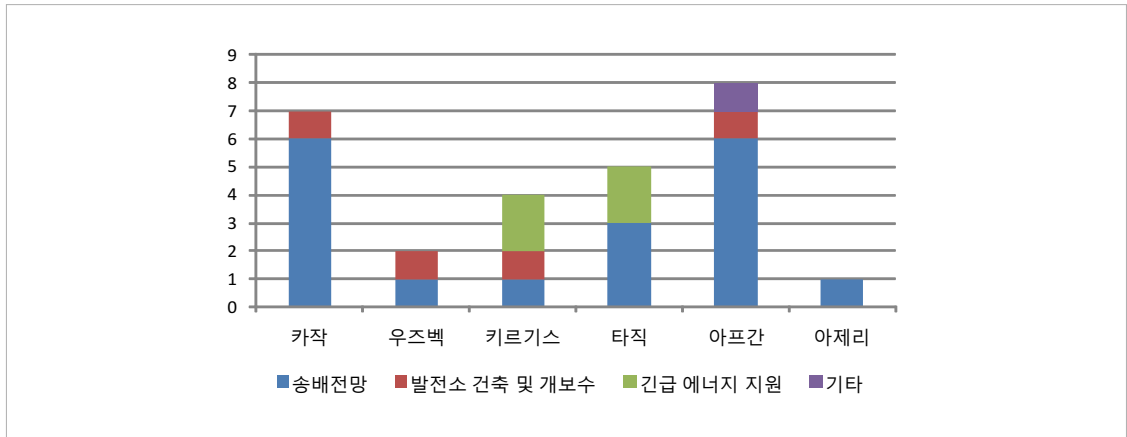


자료: CAREC 홈페이지 DB를 바탕으로 저자 작성.

- CAREC은 에너지 부문 협력위원회의 활동을 통해 지역내의 에너지 발전전략을 추진하고 있음.
 - 2008년에 CAREC의 ‘에너지 지역 협력 전략’을 수립하였고 또 2009년부터는 이에 따른 ‘에너지 부문 행동계획 2010~2013’을 수립하여 시행하였으며, 현재는 ‘에너지 부문 행동계획 2010~2013’의 후속 계획인 ‘에너지 작업계획 2013~2015’를 수립 중.
 - 최근 발표된 2020년까지 CAREC의 사업 추진 계획인 CAREC 2020에서는 ‘에너지 지역 협력 전략’을 바탕으로 한 2020년까지 에너지 부문의 대략적인 사업 추진 계획이 제시됨.
- 국가별로 보면 27개 프로젝트 중에 아프가니스탄 프로젝트가 8개로 가장 많았고 카자흐스탄 프로젝트가 7개, 타지키스탄 5개, 키르기스스탄 4개, 우즈베키스탄 2개, 아제르바이잔 1개 순임.
 - 아프가니스탄에서 에너지 부문 프로젝트가 많은 것은 2001년에 미국이 벌였던 아프가니스탄 전쟁 후, 아프가니스탄에 대한 지원과 아프가니스탄의 에너지 부문, 특히 전력 부문을 중앙아시아 지역 국가들과 통합하려는 시도 때문인 것으로 보임.
 - 아프가니스탄에서 시행된 8개의 CAREC 에너지 부문 프로젝트 중 6개가 송배전망 건설에 관한 프로젝트.
 - 카자흐스탄에서 시행된 7개 프로젝트 중 6개 프로젝트도 송배전망 건설에 관한 프로젝트였으며 나머지 국가들에서도 적어도 1개 이상의 프로젝트가 송배전망 프로젝트.
 - 긴급 에너지 지원 프로젝트도 중앙아시아 지역의 가장 빈곤한 국가인 키르기스스탄과 타지키스탄에서 각각 2개씩 시행되었으며, 이는 2007년 이후, 반복되고 있는 동절기의 에너지 부족 사태와 2008년 세계 경제위기 이후 양국의 에너지 부족 사태를 지원하기 위한 프로젝트임.

[그림 3] CAREC의 국가별/성격별 에너지 프로젝트(2001~12년)

(단위: 개)



자료: CAREC 홈페이지 DB를 바탕으로 저자 작성.

3) 무역 원활화 부문의 협력

- 중앙아시아 국가들에서는 관세 등을 감소시키는 제도적인 협력과 무역기반 조성에 필요한 무역 인프라 등의 협력이 매우 필요함.
 - 중앙아시아 국가들의 무역은 높은 운송비용뿐 아니라 각국이 가진 무역제도, 통관시스템의 차이로 인한 국제 무역운송에 필요한 시간이 예측 불가능하고 길다는 점에서 제한되고 있음(표 3 참고).
 - 물류비용과 지체 개선을 위해서는 운송 인프라 개선과 함께 검역체계 및 관세시스템과 같은 무역 원활화 정책수단에 대한 보다 큰 협력의 틀이 지역 차원에서 진행되어야 함.
 - 이에 따라 CAREC 회원국들은 통과수송의 자유에 대한 국제적 합의, 운송 인프라 구축, 국경 통관 협력 등 세 가지 우선순위를 목표로 설정하고 해결하고자 노력함.

[표 3] 주요 CAREC 회원국의 국경통관 국제비교

		카자흐스탄	키르기스스탄	타지키스탄	우즈베키스탄	아제르바이잔	몽골
순위		176	171	177	183	170	156
수출	서류 수	9	8	11	10	8	8
	시간(일)	76	63	82	71	38	46
	비용(USD)	3,130	3,210	3,850	3,150	2,905	2,265
수입	서류 수	12	9	9	11	10	8
	시간(일)	62	72	83	92	42	47
	비용(USD)	3,290	3,450	4,550	4,650	3,405	2,400

자료: World Bank(2012).

- 무역원활화를 위한 정책에서는 관세행정 현대화와 역내 무역을 증가시키는 바자르에 대한 지원이 진행됨.
 - 관세행정 시스템의 현대화 관련 프로젝트들이 진행되고 있음.
 - 아제르바이잔, 타지키스탄, 키르기스스탄, 몽골 등에서 진행된 관세행정 현대화 프로젝트들은 이전까지 분산되었던 관세행정 업무를 중앙 집중형으로 개편하였고 신속한 관세행정 서비스를 제공하도록 개선됨.
 - 중국-몽골, 카자흐스탄-키르기스스탄, 중국-카자흐스탄 국경지역에는 공동 관세 통제 시스템을 구축하여 절차와 시간을 줄이는 프로젝트들도 진행됨.
 - 역내 무역을 활성화하는 방법으로 가장 많은 정책적인 관심을 받고 있는 것은 바자르임.
 - 바자르는 국경 무역의 접점으로 사용되는 통로로서 CAREC은 바자르를 역내 무역원활화 수단으로 인식하고 있으며, 2007년 바자르를 통한 무역 규모는 중앙아시아 교역 규모의 1/5에 달하는 것으로 알려졌다.
 - 바자르를 통한 역내 무역이 활성화되고 있다는 점에서 제도적인 뒷받침은 역내 무역 활성화와 경제협력의 강화를 위한 필수적인 요소임.

[표 4] 대표적인 국경 무역 바자르

	점포 수	월간 매출(백만 달러) 손익분기점	월간 매출(백만 달러) 추정치	전체매출 대비 도매비중	고용 (천 명)	지역고용 대비 비중
바라콜카 (알마티)	15,450	176	211	60	39.9	5.1
도르도이 (비쉬켄)	40,300	301	331	80	54.6	7.8
카라수 (오쉬)	10,200	58	94	80	16.3	3
코르본 (듀산베)	5,430	5	19	30	14.1	7.1

자료: World Bank(2012).

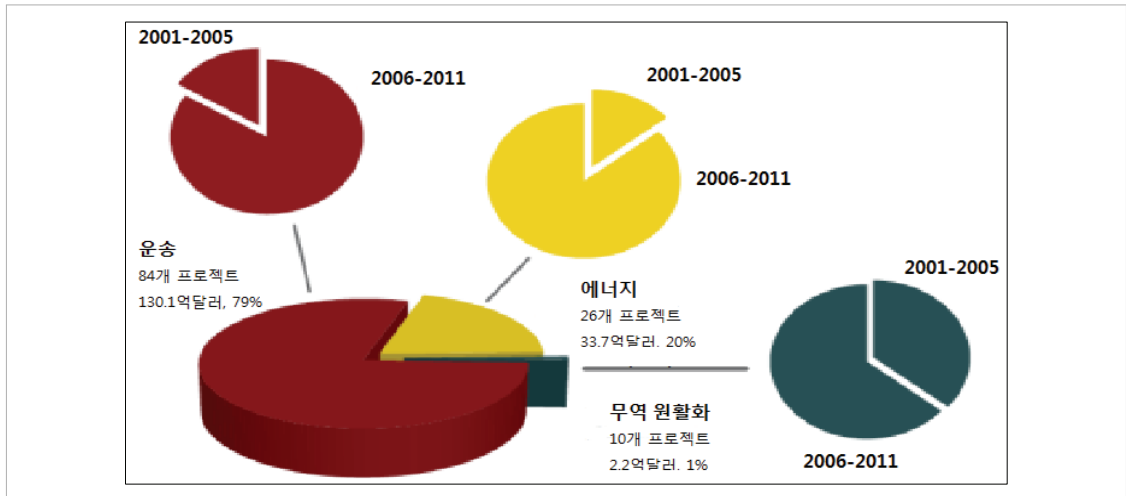
3. 정책 시사점

1) CAREC의 평가

- 지역협력프로그램으로서 CAREC은 자신의 입지를 조금씩 다져가고 있음.
 - CAREC은 1996년부터 초기 협의와 프로젝트에 기초한 제도적 구축기(1996~2001)를 지나 포괄적인 행동계획(2006년) 아래 섹터별 전략을 가동하고 있으며, 성과목표 달성을 지향하는 실용주의적 접근을 진행함.
 - CAREC은 지역협력을 위한 비전, 목표, 전략 등을 섹터별 전략과 행동계획으로 변환시켰으며,

여러 다자간 국제기구를 참여시킴으로써 금융지원과 기술지원 등을 얻어냈고, 전체적으로 역내 명실상부한 최고의 지역프로그램으로 발전해가는 과정임.

[그림 4] CAREC 투자 융자 및 지원 (2001~11년)



자료: ADB(2011), The New Silk Road, Ten Years of the New Asia Regional Economic Cooperation Program, Mandaluyong City, p. 120, Philippines: Asian Development Bank.

2) 운송 협력부문의 시사점

- 한국기업은 주로 CAREC의 도로건설과 감리 사업에 참여하고 있으며, 향후 중앙아시아의 운송인프라 개선 사업이 본격화되면 국내 건설업계의 중앙아시아 진출 가능성은 더욱 높아질 것으로 기대됨.
 - 2012년 중국의 위안에서 개최된 제11차 장관급 회의에서 논의된 것과 같이, 도로건설 부문에서 CAREC 사업이 지속적으로 전개될 것으로 예상되므로 기술력과 경험을 갖춘 한국기업들이 중앙아시아 도로건설 부문에 진출할 가능성은 매우 크다고 전망할 수 있음.
- 현지 기업과 공동으로 컨소시엄을 구성하여 입찰에 참여하는 전략이 필요.
 - 현지 국가의 사업에 진출하기 위해서는 현지 업체와의 협력이 필수적임.
 - 대부분의 경우, 한국 기업이 입찰에서 사업권을 수주하더라도 현지 기업에게 하청을 주어야 하므로, 수주율을 높이고 사업을 원만하게 수행하기 위해서라도 입찰 이전에 현지기업들과의 긴밀한 협력 및 유대관계를 구축하는 노력이 필요
- 건설부문의 중소 해외진출기업에 대한 정부 차원의 금융 지원을 적극적으로 추진해야 함.

- 한국은 대기업 위주의 건설 부문은 발달하여 경쟁력을 갖춘 반면, 아직 감리나 설계부문의 경쟁력은 취약한 상태에 있음.
 - 대부분의 감리·설계 회사들은 규모가 작아서 인력이나 설비의 운용에 어려움을 겪고 있고, 또한 국내 건설시장이 불경기일 경우에 외국으로 진출할 수밖에 없는 상황에 놓여 있음.
- 많은 경험을 보유하고 있으나 재정적 여건이 미비한 소규모의 감리, 설계 회사들을 금융 지원할 수 있는 방안을 정부가 마련한다면 CAREC 사업과 같은 해외 프로젝트에 보다 적극적으로 진출할 수 있는 여건이 갖추어질 수 있을 것으로 기대됨.

● 한국의 CAREC 운송사업 성공적인 시장진출을 모색하기 위해서는 조기에 대기업과 중소기업의 동반진출 모델을 구축하는 노력을 기울여야 함.

- 중앙아시아의 CAREC 사업에는 이미 국내 유수의 건설사들이 진출해 있지만, 현지 제조업 기반이 취약하고, 특히 자재 및 장비시장이 낙후되어 현지에서 정상적인 기업활동을 진행하는 데 커다란 애로를 느끼고 있음.
- 중앙아시아처럼 산업인프라가 제대로 구축되어 있지 않은 지역에 성공적으로 진출하기 위해서는 대기업과 중소기업이 전략적 파트너십 관계 하에 동반 진출하는 방안을 모색해야 하며, 이는 무엇보다도 다음과 같은 이점들을 제공할 것으로 판단됨.
 - 첫째, 대기업과 중소기업의 동반진출 모델을 추진한다면 과거처럼 통상대표단 파견, 혹은 바이어 초청 등과 같은 소극적이고 일회성의 성격이 강한 지원정책에서 탈피하여, 진출대상 지역의 상황에 좀더 적실한, 새롭고 적극적인 지원 대책을 자유롭게 구성할 수 있다는 이점이 있음.
 - 둘째, 대기업과 중소기업이 동반 진출할 경우에 대기업은 현지에서 중소기업으로부터 적절한 서비스, 자재 및 장비 납품을 받을 수 있어서 추가적인 거래비용 및 정보비용을 절감할 수 있으며 동시에 현지에서의 리스크를 최소화하는 이점을 얻게 됨.
 - 셋째, 반면에 대기업과 동반 진출한 중소기업은 대기업과의 거래를 발판으로 해외시장에 좀더 안정적으로 진출함으로써 새로운 판로를 개척할 수 있는 기회를 누리는 동시에 대기업의 시장정보를 공유함으로써 진출국가에 대한 정보비용을 절감하는 이점을 누릴 수 있음.

3) 에너지 협력부문의 시사점

- CAREC의 에너지 부문 협력사업이 전력 부문에 집중되어 있다는 점을 감안하여 송배전망 건설사업과 이를 연계한 중전기 부문의 장비 수출, 발전소 건설 및 개보수 사업 등에 참여할 필요가 있음.
 - 현재는 중앙아시아 지역내 국가의 전력망 구축사업이 국가간 전력망 연계사업에 앞서 기반 구축사업으로 진행되고 있음으로 초기에는 각국의 국내 전력망 구축사업에 적극적으로 참여하고 향후에는 국가간 전력망 연계사업에 진출을 시도.
 - 또한 송배전망 건설사업이 향후 신재생에너지 개발을 염두에 두고 스마트 그리드 사업의 추진과

연계될 수 있도록 하고 특히 태양에너지 개발과 관련하여 직류고압송전망(HVDC)의 건설 가능성을 염두에 두고 참여를 계획하는 것이 필요.

- CAREC 사업의 금융조달 형태에 따라 차관 사업의 경우, CAREC 국가들의 정부 및 전력 부문 국영기업과의 협력 강화를 통해 사업 참여 기회를 모색하여야 할 것임.
 - 중앙아시아 국가들이 차관을 받는 사업의 경우, 관련 국영기업이 직접 참여 기업을 선정하였으며, 향후에도 송배전망 건설 및 개보수를 중심으로 전력 부문의 협력 사업이 확대될 것으로 예상되므로 CAREC 국가들의 송배전망을 담당하는 국영기업들과의 관계 유지가 필요.
 - 카자흐스탄은 국영 전력망 기업인 KEGOC, 우즈베키스탄은 국영 전력회사인 우즈베크에네르고(UzbekEnergo), 아제르바이잔은 국영 전력회사인 아제르에너지(AzerEnerji)와의 협력을 강화
- 우리 기업들은 중앙아시아 지역에서 신재생에너지 개발 사업의 참여를 적극적으로 추진해야 할 것임.
 - CAREC은 향후 에너지 부문 협력을 위한 투자 사업에 청정에너지 개발 즉 신재생에너지의 개발 사업에 집중할 것임을 밝힌 바 있으며, 중앙아시아 지역 내 에너지부국과 에너지빈곤국이 포함된 에너지 시장의 통합을 위해서는 신재생에너지의 개발과 이용 확대가 필수적임.
 - 신재생에너지의 개발과 이용은 기존의 에너지자원 부족에는 에너지 부문 다각화 사업이며, 에너지 자원이 부족한 국가에는 중앙아시아의 통합된 에너지 시장에 참여할 기회를 부여하는 것임.
 - ADB는 2013년까지 태양에너지 프로젝트 발굴 및 지원을 통해 총 3,000MW 규모의 태양에너지 발전소를 건설하고 이와 연관된 스마트 그리드 프로젝트를 지원할 계획을 가지고 있으며, 이러한 프로젝트에 대한 참여를 적극적으로 모색하여야 할 것임.
- CAREC이 에너지 효율성 향상 사업에 투자를 집중할 계획이므로 이 부문의 사업 참여.
 - CAREC 2020에서 국내 및 국가간 투자 사업의 대상으로 에너지 효율성 향상 사업을 지정하였으며, 현재 CAREC의 ‘중장기 우선순위 프로젝트’로 선정된 사업 중에도 에너지 효율성 향상과 관련된 사업들이 있음.
 - 전반적으로 CAREC의 에너지 효율성 부문에 대한 투자 확대 방침에 따라 이 부문의 사업이 확대될 것으로 보이며 따라서 우리 기업들의 참여 모색이 적극적으로 이루어져야 함.

4) 무역 원활화 부문의 시사점

- 한국기업들이 중앙아시아 지역에서 IT 기반을 통한 관세 행정 현대화 사업에 진출할 수 있음.
 - 이미 한국기업은 몽골의 관세행정 시스템의 구축 작업에 참여하였으며, 중앙아시아 지역 각국에서도 다양한 형태의 협력이 진행되고 있음.

- 관세행정 시스템, 차량 등록 시스템, 무역업자 및 기업 등록시스템 구축에서 한국의 시스템 통합 (SI)업체의 경쟁력은 높으며, CAREC 사업 진출 가능성이 높음.

- **바자르의 현대화 부문도 우리기업들이 국내의 재래시장 현대화 작업을 통하여 획득한 경험과 지식을 이용해 참여할 수 있는 분야임.**

- 한국기업들은 수산물 시장, 농산물 유통센터 건립과 시스템 설치로부터 취득한 유무형의 노하우가 많으며, 이를 바탕으로 한국기업이 바자르 현대화 사업에 참여할 수 있음.