

10-33 (통권 제460 호)
2010. 10. 12

글로벌 산업구조 재편과 우리의 대응전략

VIP REPORT

아시아 인프라 시장 트렌드와 시사점

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 한 상 완
편집위원 : 주원, 이장균, 임상수, 이철선
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 연지동 1-7
Tel (02)2072-6235 Fax (02)2072-6249
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해임을 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 산업전략본부(02-2072-6235)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ 아시아 인프라 시장 트렌드와 시사점

Executive Summary i

1. 아시아 인프라 현황 1

2. 아시아 인프라 시장 트렌드 6

3. 시사점 11

■ HRI 경제 지표 16

■ 아시아 인프라 현황

과거 10년 간 지속된 아시아 경제의 고속 성장세는 투자 확대에 따른 것이라 해도 과언이 아니다. 특히 인프라의 대대적인 확충은 아시아의 경제성장을 진일보 촉진하였다. 글로벌 금융위기를 계기로 아시아 개도국의 인프라 투자는 더욱 확대될 조짐을 보이고 있다. 하지만 이러한 투자 확대에도 불구하고 아시아의 인프라 여건은 여전히 열악한 수준이다. 아시아의 교통망 밀도는 선진국의 1/3 수준에도 못 미치며, 1인당 전력 소비량은 선진국의 1/3, 통신망 접근성은 선진국의 1/5 수준에 불과하다.

■ 아시아 인프라 시장 트렌드

(수요 전망) 2000~2009년 동안 아시아 지역의 인구 증가, 도시화 진행, 산업화 진척 및 개방화 확산 속도는 세계 평균을 웃돌았다. 이러한 추세는 앞으로도 한 동안 지속될 것으로 보이며 이는 기초 인프라에 대한 수요를 유발시킬 것으로 예상된다. ADB에 따르면 2010~2020년 동안 아시아 개도국의 인프라 수요는 8 조 5,400 억 달러, 연간 7,760 억 달러에 달할 것으로 보인다.

(아시아 인프라 시장 트렌드) ① **(동아시아&남아시아 주도)** 향후 아시아의 인프라 투자 수요는 동아시아와 남아시아가 주도할 것으로 보인다. 2010~2020년 동안 동아시아는 아시아 전체 인프라 수요의 53.2%를 차지할 것으로 보이며 남아시아는 그 비중이 29%로 확대될 것이다. 그 중에서도 특히 중국(53.1%)과 인도(26.4%)의 인프라 수요가 두드러질 것으로 보인다. ② **(에너지&교통 분야 집중)** 부문별로는 에너지 및 교통 분야에 인프라 수요가 집중될 것으로 보인다. 특히 전력부문의 투자 수요는 4천 달러를 상회함으로써 아시아 전체 수요의 절반(48.7%)에 근접한다. 교통 부문에서는 도로 관련 인프라 수요가 전체의 31%를 차지할 것으로 예상되며 항만 건설이 그 뒤를 이을 것으로 보인다. ③ **(국가 간 프로젝트 확대)** 국가와 국가를 연결하는 **도로**가 차원의 프로젝트가 증가할 것으로 예상된다. 아시아의 수평, 수직적 분업구조가 확립됨에 따라 역내 교역 비중이 지속적으로 확대될 것으로 보인다. 이는 **도로**가 차원의 인프라 수요를 유발시켜 2010~2020년 동안 총 3,200억 달러를 상회할 것으로 보인다.

■ 시사점

아시아 인프라 시장을 신성장동력으로 이용하기 위해 한국은 첫째, 인프라 투자 수요가 상대적으로 큰 동남아시아와 남아시아 거점 국가들을 상대로 세일즈 외교와 ODA를 확대해야 한다. **둘째,** 시장 잠재력이 크고 부가가치가 높은 분야와 한국의 기술적 우위가 확고한 분야에 대한 일괄 수주체계를 구축해야 한다. **셋째,** 기업들은 아시아 국가 간 인프라 투자 수요를 능동적으로 발굴하고 정부는 관련 이니셔티브를 주도해야 한다. **넷째,** 민간기업들의 아시아 인프라 시장에 대한 진출을 활성화시키기 위해 정부 차원에서의 지원을 제도화하는 것이 바람직하다.

1. 아시아 인프라 현황

○ (인프라 정의) 인프라스트럭처(이하 인프라)는 물리적 구조물이나 제도 같은 것의 총칭으로 시설물의 건설, 자재 조달(공급), 운영 및 관련 서비스의 제공 등이 인프라 산업 범주에 포함¹⁾

- **하드웨어적 인프라** : 일반적으로 하드웨어 측면에서의 인프라는 물·환경, 에너지, 교통, 통신 등 4대 분야를 의미함
 - 댐, 수로, 오폐수 처리시설 등은 물·환경 관련 인프라의 물리적 실체로 식수, 공업용수, 깨끗한 공기 등은 그에 따른 산출물로 볼 수 있음
 - 에너지 관련 인프라는 시추용 플랫폼, 파이프라인 등이 있으며, 교통 관련 인프라는 고속도로, 공항, 기차역 등이 있으며, 무선통신망과 유선통신망은 통신 관련 인프라 범주에 속함
- **소프트웨어적 인프라** : 법규제 및 금융시장의 안정을 수호하기 위한 제도적 장치와 강의 및 연구 관련 인프라는 소프트웨어적 인프라로 간주됨

< 인프라스트럭처의 기본 구성 >

| 구분 | 항목 | 물리적 실체 | 산출물(재화, 서비스) |
|-------|------|-----------------------------|--------------------------------|
| 하드웨어 | 물·환경 | 댐, 수로, 관개시설, 쓰레기·오폐수 처리시설 등 | 식수, 공업용수, 관개수, 수력발전 |
| | 에너지 | 시추 플랫폼, 파이프라인, 발전시설, 광산 등 | 가스, 원유, 전력, 석탄, 원자력 등 |
| | 교통 | 도로, 고속도로, 기차역, 항만, 공항 등 | 운송 서비스 |
| | 통신 | 통신설비, 우체국, 언론기관 등 | 통신 서비스, 인터넷, 신문 등 |
| | 기타 | 가옥, 빌딩, 공장, 병원 등 | 숙박, 사무공간, 방재·의료서비스 등 |
| 소프트웨어 | 제도 | 공공건물·시설 | 규제, 사법서비스, 화폐가치 및 금융의 안정, 국방 등 |
| | 교육 | 유치원, 대학, 연구소, 도서관 등 | 아동교육, 강의, 연구 등 |

자료: Buhr, W. (2003). "What is Infrastructure?"

1) Sullivan, Arthur; Steven M. Sheffrin (2003). 「Economics: Principles in Action」.

○ 2000년대 들어 아시아개도국²⁾들은 선진국은 물론 세계 평균 성장률을 큰 폭으로 상회하는 고속 성장세 시현

- 과거 10년간 급속한 경제성장에 힘입어 아시아개도국의 세계경제에서 차지하는 위상이 급속도로 제고됨
 - 2000~2009년 동안 아시아개도국은 세계 평균 GDP 증가율을 4.5%p 상회, 선진국에 비해서는 평균 6.2%p 상회함
 - 글로벌 금융위기 이후 세계경제가 마이너스 증가세로 부진한 가운데서도 아시아개도국 경제는 6.6%의 성장률을 기록함
 - 아시아개도국이 세계경제에서 차지하는 비중도 2000년 7.2%에서 2009년 13.5%로 급격히 상승함

< 2000~2009년 지역별 경제성장을 추이 >



자료: IMF, WEO DB.

주: 아시아개도국은 한국, 일본, 싱가포르, 홍콩, 대만을 제외, 선진국은 OECD 30개국을 포함함.

○ 아시아개도국의 고도 경제성장은 그 동안의 급속한 투자 증가에 기인

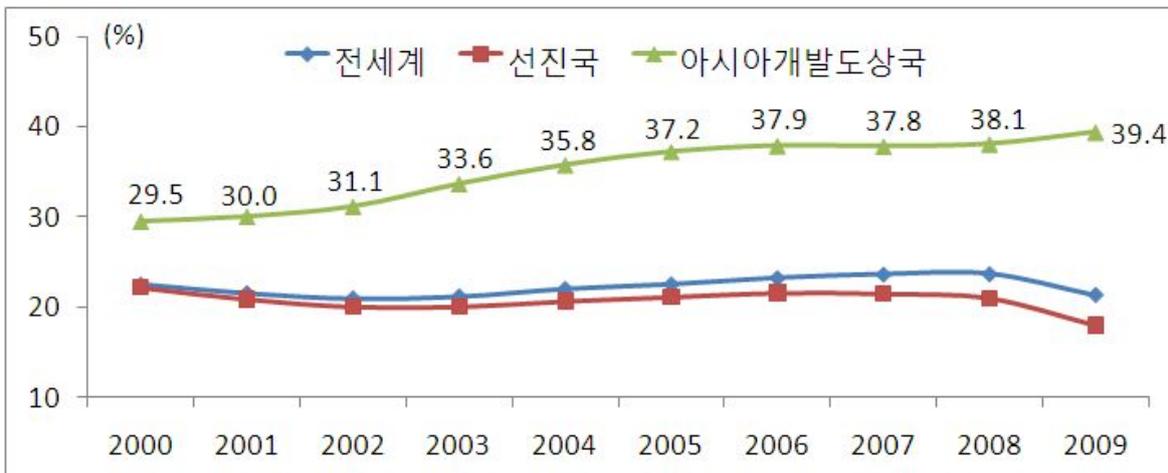
- 아시아개도국의 투자가 국내총생산에서 차지하는 비중은 선진국은 물론 전 세계의 평균 수준을 큰 폭으로 상회함
 - 2000년대 들어 아시아개도국의 국내총생산에서 투자가 차지하는 비중은 줄곧

2) 아시아 개도국은 일본, 한국, 대만, 홍콩, 싱가포르 등을 제외한 나머지 아시아 국가를 의미함.

30%대를 기록함

- 2000~2009년 동안 아시아개도국의 투자가 국내총생산에서 차지하는 비중은 전 세계 평균에 비해서는 12.7%p, 선진국 평균에 비해서는 14.3%p 높은 것으로 나타남

< 2000-2009년 지역별 GDP 대비 투자 비중 추이 >



자료: IMF, WEO DB.

주: 아시아개도국은 한국, 일본, 싱가포르, 홍콩, 대만을 제외, 선진국은 OECD 30개국을 포함함.

○ 글로벌 금융위기 이후 아시아 각국은 경기부양을 위해 인프라 건설에 대한 투자 확대

- 글로벌 금융위기 이후 아시아 주요국은 재정확대 계획의 40% 이상을 인프라 건설에 분야에 투자함
 - 중국은 6,000억 달러에 달하는 재정확대계획 중 45.8%를 철도, 공항, 송전기술, 고속도로 등 인프라 건설에 사용함
 - 베트남과 태국은 전체 재정확대계획 중 인프라 투자 비중이 무려 60%를 상회하고 있으며, 주로 기초 인프라와 수원개발, 농촌 도로망 등 분야에 투자함
 - 아시아개도국 중 경제 규모가 두 번째로 큰 인도의 경우에도 600억 달러의 재정확대계획 중 55.8%를 고속도로, 항만 및 전력 등 인프라에 투자함

< 아시아 주요국의 재정확대 규모와 인프라 투자 비중 >

| 국가 | 재정확대규모 (십억 \$) | 인프라투자 (십억 \$) | 비중 (%) | 투자 분야 |
|-------|-------------------|------------------|-----------|---|
| 아시아 | 890.0 | 364.6 | 41.0 | - |
| 중국 | 600.0 | 275 | 45.8 | 철도, 공항, 송전기술, 고속도로, 통신 기술, 농촌지역 도로망, 전력, 가스, 상하수도, 수리시설 |
| 인도 | 60.0 | 33.5 | 55.8 | 고속도로, 항만, 전력 |
| 인도네시아 | 7.7 | 1.3 | 16.9 | 통신, 교통인프라, 농촌 인프라, 항만 및 물류 인프라 |
| 베트남 | 8.0 | 4.8 | 60.0 | 기초 인프라 |
| 태국 | 46.7 | 30.6 | 65.5 | 수원(水源)개발, 농촌 도로망, 교통망, 물류, 에너지, 통신 |
| 말레이시아 | 2.0 | 0.2 | 8.5 | 저소득층 주택, 군경(軍警) 시설, 공공·기초 인프라 유지 |
| 한국 | 11.0 | 3.2 | 29.0 | 도로, 학교, 병원 |
| 일본 | 154.6 | 16.0 | 10.0 | 친환경 기술의 보급 및 운용 |

자료: Asian Development Bank.

○ 아시아개도국들은 고속 경제성장과 투자 확대에도 불구하고 인프라 여건이 상대적으로 열악한 상황

- **교통망 밀도** : 아시아개도국의 도로망과 철도망 밀도(density)는 역내 선도국 평균에 크게 못 미침
 - 2009년말 기준 중앙아시아, 동아시아, 남아시아, 동남아의 도로망 밀도는 각각 1km² 당 233km, 208km, 956km, 346km로 선도국의 1,795km에 훨씬 못 미침
 - 철도망의 경우는 중앙아시아, 동아시아, 남아시아, 동남아의 밀도가 각각 1km² 당 13km, 4km, 22km, 5km로 선도국의 31km와는 격차가 큰 것으로 나타남

- **전력 소비량** : 아시아개도국의 전력 소비는 역내 개도국의 평균에 훨씬 못 미쳐 전기화(電氣化 : electrification) 수준이 미흡한 것으로 보임
 - 2009년 기준 아시아 개도국 중에서 1인당 전기소비량이 가장 높은 중앙아시아

- 아의 경우에도 역내 선도국의 1/3에도 못 미치는 것으로 나타남
- 인도, 파키스탄 등 남아시아의 경우는 1인당 전기소비량이 296kWh로 개도국의 5% 수준에도 못 미침
- **통신망 접근성** : 아시아개도국의 광대역 통신서비스 가입 비중과 단말기 보유 비중 또한 역내 선도국과 격차가 큰 것으로 나타남
- 2009년말 현재 중앙아시아, 동아시아, 남아시아, 동남아의 인구 100명 당 컴퓨터 보유비중은 8대, 16대, 6대, 8대로 선도국의 61대와 상당한 차이가 있음
 - 2009년말 현재 광대역 통신서비스 가입자 비중도 개도국 중 가장 비중이 높은 중앙아시아와 동아시아도 역내 선도국의 1/5에도 못 미치는 수준임
- 그 외에 전 세계적으로 빈곤층 인구의 절대적 비중과 상·하수도 시설 미비도 아시아개도국의 열악한 인프라 여건을 나타냄
- 2008년 말 기준 아시아 지역의 하루 평균 소비가 2달러 이하인 빈곤층은 14억 6,000만 명으로 전 세계 빈곤층 인구의 66.1%를 차지함
 - 또한 아시아 지역에서 만성적인 식수 부족과 공중 위생시설 미비로 어려움을 겪는 인구는 각각 6억 4,000만명(18.1%), 18억 6,000만명(55.3%)에 달함

< 아시아 지역별 주요 인프라 여건 비교(2008년 말) >

| | 중앙아시아 | 동아시아 | 남아시아 | 동남아 | 역내 선도국 |
|-----------------------------|-------|-------|------|-------|--------|
| 도로망 밀도(km/km ²) | 233 | 208 | 956 | 346 | 1,795 |
| 철도망 밀도(km/km ²) | 13 | 4 | 22 | 5 | 31 |
| 1인당 전기소비량(kWh/인) | 2,057 | 1,851 | 296 | 2,023 | 7,661 |
| 컴퓨터 보유비중(대/100명) | 8 | 16 | 6 | 8 | 61 |
| 광대역가입자비중(대/100명) | 5 | 5 | 4 | 3 | 26 |

자료: ADB, 『Key Indicators for Asia and the Pacific 2010』 .

주: 중앙아시아는 아프간, 아르메이나 등 10개국, 동아시아는 중국과 몽골 2개국, 남아시아는 인도, 파키스탄, 방글라데시 등 6개국, 동남아는 인도네시아, 태국 등 10개국, 역내 선도국은 한국, 일본 등 5개국(지역) 포함.

2. 아시아 인프라 시장 트렌드

○ 아시아 국가들은 인구증가, 도시화, 산업화 및 개방화의 빠른 진척으로 인해 역내 인프라에 대한 수요 급증 예상

- **인구 증가** : 아시아 국가들의 인구는 세계 평균 증가율을 상회할 것으로 보이며, 이는 전력, 교통, 통신 분야의 인프라 수요를 유발할 것으로 예상됨
 - 2000~2009년 동안 아시아의 연평균 인구 증가율은 1.3%로 세계 평균 증가율을 0.1%p 상회함
- **도시화 진행** : 세계 평균 수준에 비해 도시화가 빠르게 진행되고 있는 아시아 국가들에서 전력, 상하수도에 대한 수요 증가가 상대적으로 빠를 것으로 예상됨
- **산업화 진척** : 아시아 국가들의 2, 3차 산업의 급속한 팽창은 전력 인프라에 대한 수요를 유발시킬 것으로 기대됨
- **개방 확대** : 아시아 국가의 경제에 있어 수출비중의 증가(개방 확대)는 교통, 통신 관련 인프라에 대한 수요를 증대시킬 것으로 예상됨

< 아시아와 세계의 인구증가, 도시화, 산업화, 개방화 속도 비교(2000~2009) >

| | 아시아 ^(a) | 세계 ^(b) | 차이 ^{(a) - (b)} | 인프라 수요 유발 분야 |
|-------------|--------------------|-------------------|-------------------------|--------------|
| 인구 증가 (%) | 1.3 | 1.2 | 0.1 | 전력, 교통, 통신 |
| 도시화 진행 (%p) | 0.5 | 0.4 | 0.1 | 전력, 상하수도 |
| 산업화 진척(%) | 4.7 | 3.3 | 1.4 | 전력 |
| 개방 확대 (%p) | 1.8 | 1.1 | 0.7 | 교통, 통신 |

자료: UN National Accounts Main Aggregates Database.

주: 인구증가 속도는 전년대비 인구증가율의 평균, 도시화진행 속도는 전체 인구 중에서 도시인구 비중의 평균 증가분, 산업화진척 속도는 2, 3차 산업 부가가치의 연평균 증가율, 개방화확대 속도는 GDP 대비 수출 비중의 연평균 증가분으로 측정함.

○ (수요 전망) 향후 10년 간 아시아개도국들의 인프라 투자 수요는 8조 5,420억 달러에 달해 연간 7,760억 달러에 달할 것으로 예상

- 단일국가 차원(national level) : 2010~2020년 동안 단일 국가 차원에서의 인프라 투자 수요는 8조 2,230억 달러에 달할 것으로 보임
 - 그 중 인프라의 신규건설과 유지보수에 대한 투자 수요의 비중은 각각 68%와 32% 정도가 될 것으로 추정함
- 지역 차원(cross-border level) : 복수의 아시아 국가들을 연결하는 인프라 건설에 소요되는 투자규모는 향후 10년 간 3,200억 달러에 달할 것으로 예상됨

< 2010~2020년 아시아 인프라 투자 수요 >

(단위 : 십억 달러)

| | 단일국가 차원의 투자수요 | | 지역 차원의 투자수요 | 합계 | 연간 투자수요 | |
|-----|---------------|-------|-------------|-----|---------|-----|
| | 신규건설 | 유지보수 | | | | |
| 아시아 | 8,223 | 5,592 | 2631 | 319 | 8,542 | 776 |

자료: ADB, 『Estimating demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific : 2010-2020』 .

주: 단일국가 차원의 인프라 투자는 프로젝트가 한 국가 역내에 국한된 경우를 의미, 지역 차원의 인프라는 프로젝트가 여러 국가에 두루 걸쳐 있는 경우를 말함.

○ (트렌드) 향후 아시아 인프라 시장은 동아시아 & 남아시아 주도, 전력 & 교통 위주, 국가 간 프로젝트 증가 예상

- 동아시아 & 남아시아 주도 : 2010~2020년 동안 아시아 인프라 투자 수요는 중국을 포함한 동아시아와 인도가 포함된 남아시아가 주도할 전망이다
 - 동아시아는 전체 아시아 인프라 투자 수요의 절반 이상(53.2%)을 차지할 것으로 보이며, 남아시아는 29% 정도 차지할 것으로 보임
 - 국가별로는 중국이 아시아 전체 인프라 투자 수요의 53.1%를 차지함으로써 절대적인 비중을 보였으며, 인도는 26.4%를 기록함

- 동남아는 아시아 전체 인프라 투자 수요 중에서 14.5%를 차지할 것으로 보이며, 인도네시아, 말레이시아, 태국 순으로 수요가 클 것으로 예상됨

< 2010~2020년 아시아 지역·형태 별 인프라 투자 수요 >

| 지역·국가 | 투자수요(십억 \$) | 형태 | | 아시아 지역비중(%) |
|-------|-------------|---------|---------|-------------|
| | | 신규건설(%) | 유지보수(%) | |
| 중앙아시아 | 374 | 54 | 46 | 4.5 |
| 파키스탄 | 179 | 53 | 47 | 2.2 |
| 카자흐스탄 | 70 | 61 | 39 | 0.8 |
| 우즈베크 | 42 | 48 | 52 | 0.5 |
| 동아시아 | 4,378 | 72 | 28 | 53.2 |
| 중국 | 4,368 | 72 | 28 | 53.1 |
| 몽골 | 10 | 37 | 63 | 0.1 |
| 동남아시아 | 1,194 | 68 | 32 | 14.5 |
| 인도네시아 | 450 | 70 | 30 | 5.5 |
| 말레이시아 | 188 | 79 | 21 | 2.3 |
| 태국 | 173 | 72 | 28 | 2.1 |
| 남아시아 | 2,370 | 63 | 37 | 28.9 |
| 인도 | 2,172 | 64 | 36 | 26.4 |
| 방글라데시 | 145 | 54 | 46 | 1.8 |
| 기타 | 6 | 30 | 70 | 0.1 |

자료: Asian Development Bank.

주: 세부 국가는 지역 내에서 인프라 투자 수요가 많고 그 규모가 유의미한 수준인 경우만을 선택하여 도표에 제시함.

- **전력 & 교통 분야 집중** : 2000~2010년 동안 아시아 지역의 인프라 투자에서 전력과 교통 부문의 비중이 지속적으로 확대될 것으로 보임
 - 전력 부문의 인프라 투자 수요는 4조 달러를 상회함으로써 전체 아시아 인프라 투자 수요의 48.7%에 근접, 그 중에서도 동아시아와 동남아시아가 절대적인 비중을 차지함
 - 교통 부문의 인프라 투자 수요는 2조 9,000억 달러로 전체 수요의 35.3%를 차지, 동아시아 & 동남아시아와 남아시아의 도로 관련 투자가 상대적으로 큰 비중 차지

- 통신 부문의 인프라 투자 수요는 1조 400억 달러로 전체 수요의 12.6%를 차지, 남아시아와 동아시아 & 동남아시아의 이동통신 관련 투자가 큰 비중을 차지함
- 상하수도 관련 부문의 인프라 투자 수요는 2,800억 달러로 상대적으로 작은 비중을 차지, 동아시아&동남아시아의 투자 수요가 중요한 비중을 차지함

< 2010~2020년 아시아 지역·분야 별 인프라 투자 수요 >

(단위 : 십억 달러)

| 부문 \ 지역 | 중아시아 | 동아시아&동남아 | 남아시아 | 기타 | 합계 |
|---------|------|----------|-------|----|-------|
| 전력 | 167 | 3,182 | 654 | 0 | 4,003 |
| 교통 | 104 | 1,594 | 1,196 | 4 | 2,899 |
| 공항 | 1 | 58 | 5 | 0 | 64 |
| 항만 | 5 | 215 | 36 | 0 | 257 |
| 철도 | 6 | 16 | 13 | 0 | 35 |
| 도로 | 92 | 1,305 | 1,142 | 4 | 2,543 |
| 통신 | 79 | 525 | 436 | 1 | 1,040 |
| 전화 | 4 | 143 | 6 | 0 | 154 |
| 이동통신 | 72 | 339 | 416 | 1 | 828 |
| 광대역 | 2 | 43 | 13 | 0 | 58 |
| 상하수도 | 23 | 171 | 85 | 1 | 280 |
| 상수도 | 9 | 58 | 46 | 0 | 113 |
| 하수도 | 15 | 113 | 39 | 0 | 167 |

자료: Asian Development Bank.

주: 기타는 호주, 뉴질랜드 및 태평양지역의 도서를 포함함.

- 국가 간 인프라 투자 확대 : 2000~2010년 동안 아시아 개도국 간 교역비중 증대로 국가와 국가 간을 연결하는 인프라 투자 수요가 확대될 것으로 예상됨
 - 2000~2008년 동안 아시아 개도국 간 역내 교역 비중은 37.6%에서 41.6%로 4%p 증가하였으며, 특히 중국에 대한 수출 비중은 3%p 상승하여 11.4%를 기록함
 - 2000~2020년 동안 아시아지역 국가 간 교통 인프라에 대한 투자 수요는 2,286억 달러로 부문별로는 국가 간 철도에 대한 투자 수요가 가장 높으며,

- 프로젝트별로는 아시아 횡단철도에 대한 수요가 큰 것으로 보임
- 이는 단일국가 차원의 교통 인프라 투자 수요에서는 도로 부문이 월등히 높은 비중을 차지하는 것과는 대조를 이룸
 - 국가 간 에너지 인프라 투자 수요는 중앙아시아(CAREC), ASEAN 및 두 곳 이상의 세부 지역(sub-region)을 관통하는 프로젝트에 집중됨

< 2010~2020년 아시아 국가 간 인프라 투자 수요 >

(단위 : 백만 달러)

| | 에너지 | 교통 | | | | 합계 | |
|-----------------------------------|--------|---------|--------|---------|--------|--------|---------|
| | | 공항/항만 | 철도 | 도로 | 물류 | | |
| Asian Highways ¹⁾ | - | 17,425 | - | - | 17,425 | - | 17,425 |
| Trans-Asian Railway ²⁾ | - | 107,469 | - | 107,469 | - | - | 107,469 |
| ACP ³⁾ | - | 51,446 | 51,446 | - | - | - | 51,446 |
| BIMP-EAGA ⁴⁾ | 100 | - | - | - | - | - | 100 |
| CAREC ⁵⁾ | 15,667 | 29,337 | 1,348 | 5,131 | 12,933 | 9,925 | 45,004 |
| GMS7 ⁶⁾ | 2,604 | 5,858 | 200 | 1,523 | 3,972 | 163 | 8,462 |
| 아세안 | 11,583 | 16,800 | - | 16,800 | - | - | 28,383 |
| SASEC ⁷⁾ | 133 | 203 | - | - | - | 203 | 336 |
| 기타 | 61,929 | 90 | - | - | - | 90 | 62,018 |
| 합계 | 92,015 | 228,627 | 52,994 | 130,923 | 34,330 | 10,381 | 320,643 |

자료: Asian Development Bank.

- 주: 1) Asian Highways는 중국, 한국, 일본, 인도, 북한 등 아시아 32개 국 정부 간 협약으로 2005년 7월에 공식 발효
- 2) Trans-Asian Railway는 중국, 한국, 북한, 인도 등 아시아 29개 국 정부 간 협약으로 2009년 6월부터 공식 발효
- 3) ACP : Asian Container Ports
- 4) BIMP-EAGA는 브루나이-인도네시아-말레이시아-필리핀 4국 간 역내 교역, 투자 및 관광 산업 활성화를 도모하기 위해 1994년에 발족
- 5) CAREC은 중앙아시아 6국과 중국 몽골이 역내 경제협력 강화를 위해 1997년에 체결
- 6) GMS7은 1992년 ADB의 지원으로 메콩강 유역의 7개국 간 경제협력 강화를 목표로 체결
- 7) SASEC는 세계에서 가장 빈곤하고 인구 밀도가 가장 낮은 방글라데시, 부탄, 인도 및 네팔 4개국의 경제개발을 위해 설립

3. 시사점

첫째, 인프라 투자 수요가 상대적으로 큰 동아시아와 남아시아 거점 국가들을 집중 공략하기 위해 세일즈 외교와 ODA를 적극 활용해야 한다.

- 지역별로 인프라 투자 수요를 견인하는 중국, 인도 등 국가들을 대상으로 세일즈 외교를 적극 펼쳐야 함
 - 아시아지역에서 단일국가 차원에서의 인프라 투자와 관련해서는 정부가 절대적인 영향력을 행사하기 때문에 정상외교는 필수 조건임
- 진출 대상 지역의 인프라 개발 계획 초기단계부터 정보를 공유하고 부족한 자금을 지원하기 위한 ODA를 획기적으로 늘릴 필요가 있음
- 영리적인 목적에서뿐만 아니라 해당 지역의 낙후한 교육, 문화, 생태, 제도 등 비영리적 분야에 대한 지원도 확대할 필요가 있음

둘째, 시장 잠재력이 크고 부가가치가 높은 분야와 한국의 기술적 우위가 확고한 분야에 대한 일괄수주체계를 구축해야 한다.

- 아시아 지역의 인프라 시장에 효과적으로 진입하기 위해서는 분야별 핵심 공략 부문을 선정하고 역량을 집중할 필요가 있음
 - 에너지·전력 분야에서는 원자력, 고압 송전설비 및 스마트그리드 등을, 교통 분야에서는 고속철 등 고부가가치 분야를 집중적으로 공략해야 할 것임
 - 한국이 확고한 경쟁우위를 보이고 있는 무선통신망 분야에 대한 시장개척이 필요함
- 과거의 진출 방식에서 탈피하여 인프라 관련 설비 및 기술 제공에서 한 발 더 나아가 관리와 운영까지도 포함한 일괄수주체계를 구축하는 것이 바람직함
 - 따라서 국내 인프라 관련 기업들이 일괄수주체계를 구축하기 위해 컨소시엄

을 구성할 수 있도록 적극 지원해야 함

셋째, 기업들은 아시아 국가 간 인프라 투자 수요를 능동적으로 발굴하고 정부는 관련 이니셔티브를 주도해야 한다.

- 그 동안 아시아 지역의 국가 간 인프라가 단일국가 차원에 비해 상대적으로 부진했던 것은 국가 간 이해와 자금조달 상의 제약이 문제였음
- 이에 대응해 국내기업들은 아시아 지역의 국가 간 인프라 수요를 한 발 앞서 발굴함으로써 「제안형 전략(market pull)」을 구사해야 함
- 또한 정부는 역내 인프라 투자 수요에 대한 자금 조달과 관련하여 이니셔티브 구성을 주도해 나가야 함

넷째, 민간기업들의 아시아 인프라 시장 진출을 활성화시키기 위해 정부 차원에서의 지원을 제도화하는 것이 바람직하다.

- 국내 민간 자본의 아시아 인프라 시장 진출을 원활하게 하기 위해 관련 정보를 적시에 제공할 수 있는 제도적 장치를 마련하는 것이 필요함
- 민간 기업의 특성 상 정부 부문에 비해 리스크 부담 능력이 낮은 점을 감안하여 수출보험 등 제도를 조기에 완비함으로써 민간 기업의 해외진출을 지원해야 함
- 민간자본의 해외 인프라 시장 진출을 활성화시키기 위해 국내 자본시장에서 인프라 관련 채권, 펀드, 증권의 유동화를 포함한 일련의 제도를 정비해야 함 

이만용 연구위원 (danieli@hri.co.kr, 02-2072-6237)

【참고】 일본의 해외 인프라 추진 전략³⁾

○ 일본은 자국 산업의 고도화와 부가가치 증대를 위해 해외 인프라 시장 진출 6대 전략을 마련

① 인프라 관련 산업의 국제 경쟁력 강화

- **일괄수주체계 구축** : 인프라 관리 및 운영까지 포함하여 수주하는 체제 구축함
 - 제조 기업, 플랜트 기업, 운영 기업 등이 해외진출을 위해 연계하여 컨소시엄을 구성하는 것을 지원함
- **비용경쟁력 강화** : 일본 기업들과 해외 기업과의 제휴 및 사업 인수를 지원함
 - 산업 혁신 기관의 출자 기능을 활성화시키고 합병기업과 현지 공급자의 품질 확보를 위해 인재 육성을 지원함
- **기술개발 촉진 및 사업화의 확대** : 정부 산하 기관 주도로 신기술의 개발과 상업화를 추진함
 - NEDO⁴⁾를 활용하여 신재생에너지 등 첨단 기술개발을 촉진하고 시장화 사업을 확대하여 일본 기술에 의한 국제 표준과 시장 창출을 추진함
- **인재 육성 강화** : 일본기업의 글로벌형 인재 육성을 지원함
 - 인프라 사업의 해외 전개를 견인하기 위해 글로벌 인재에 요구되는 글로벌 커뮤니케이션 능력 및 컨설팅 역량을 강화함

② 공적 금융 지원(ODA: Official Development Assistance) 강화

- **진출 대상국에 대한 지원 강화** : 개발도상국에 대한 지원 및 경제 협력 강화
 - 개도국의 철도, 항만 등 인프라 정비에 대해 민간투자자, 국제협력기구(JICA) 등을 통해 정책적 엔 차관을 신속하게 제공함

3) 日本經濟産業省 『インフラ関連産業の海外展開のための総合戦略(2010年)』 .

4) New Energy and Industrial Technology Development Organization : 경제산업성 산하의 독립 법인으로 일본의 환경보호 기술개발 및 보급과 산업기술 개발을 담당하는 기관.

-
-
- **인프라 금융체계 정비** : 인프라 수출보증 및 인프라펀드의 설립과 투자 지원
 - 일본무역보험(NEXI)을 통해 인프라 수출에 따른 사업 리스크에 대한 수출 보험의 포괄범위를 확대하고, 인프라펀드 조성을 통하여 민간 투자를 지원함

③ 각국의 인프라 계획 수립 단계에서부터의 협력과 전략적 소통 강화

- 각국의 인프라 개발 계획의 초기 단계에서부터 적극적으로 협력을 추진함
 - 일본무역진흥기구(JETRO)와 NEDO를 통해 각국의 인프라 계획 수립을 지원하여, 이를 해외 인프라 수주로 연결하는 전략적 매칭을 촉진함

④ 지원의 패키지와 및 정상 외교 추진

- **통합적 지원 패키지화** : 인프라와 직접 관련이 없는 문화, 교육, 기술협력, 인재 육성 등의 분야에서도 적극 협력 추진
- **정상외교 활성화** : 정부 고위층 간의 정기적인 교류를 통해 수주 경쟁에서의 유리한 위치를 선점함 → 한국2의 UAE 원전 수주 사례 벤치마킹 필요성 언급

⑤ 해외 사업 전개를 위해 국제 규제에 대응

- **규제완화 추진** : 사업 특성에 따라 OECD 수출 신용에 대한 규제 완화 추진
 - 일본이 강점을 가진 에너지 절약, 저탄소형 설비 및 시스템 등에 대해서 OECD에서 규정하고 있는 공적 수출 신용 공여 조건의 완화를 추진함
- **메커니즘 도입** : 기후 변화에 대한 기여도를 평가하는 새로운 메커니즘의 활용
 - 환경 분야에서 우수한 일본의 인프라 시스템이 지구 환경 문제에 기여하는 사실을 정당하게 평가받는 메커니즘을 구축하여 이를 적극 활용해야 함

⑥ 정부 차원의 추진 체제 강화

- **민관 협력 강화** : 경제산업성 주도로 민간 기업과 관계 기관과의 연계를 강화
 - 지원의 패키지화, 민간 연계의 컨소시엄 형성에 있어서 관계 부처와의 협조 체제를 구축하고 정책의 효율성을 제고

HRI 經濟 指標

🔗 主要 經濟 指標 推移와 展望

主要 經濟 指標 推移와 展望

| 구 분 | 2008 ^P | 2009 ^P | | | | | 2010 ^E | | | 2011 ^E | | |
|----------------------------|-------------------|-------------------|--------|---------|---------|---------|-------------------|---------|--------|-------------------|--------|--------|
| | | 1/4 | 2/4 | 3/4 | 4/4 | 연간 | 1/4 | 2/4 | 연간 | | | |
| 국민계정 | 경제성장률 (%) | 2.3 | -4.3 | -2.2 | 1.0 | 6.0 | 0.2 | 8.1 | 7.2 | 5.9 | 4.3 | |
| | 민간소비 (%) | 1.3 | -4.4 | -1.0 | 0.7 | 5.8 | 0.2 | 6.3 | 3.7 | 4.2 | 3.8 | |
| | 건설투자 (%) | -2.8 | 2.8 | 5.1 | 4.4 | 5.0 | 4.4 | 2.3 | -2.9 | 0.2 | 1.5 | |
| | 설비투자 (%) | -1.0 | -23.1 | -17.3 | -7.0 | 13.3 | -9.1 | 29.9 | 30.2 | 20.0 | 8.5 | |
| 대외거래 | 경상수지 (억 \$) | -58 | 86 | 131 | 104 | 106 | 427 | 13 | 103 | 230 | 110 | |
| | 통관기준 | 무역수지(억 \$) | -133 | 30 | 170 | 102 | 124 | 426 | 30 | 144 | 320 | 200 |
| | | 수출(억 \$) | 4,220 | 744 | 904 | 948 | 1,040 | 3,635 | 1,011 | 1,203 | 4,575 | 5,069 |
| | | 증감률 (%) | (13.6) | (-25.2) | (-21.1) | (-17.6) | (11.7) | (-13.9) | (35.8) | (33.1) | (25.8) | (10.8) |
| | | 수입(억 \$) | 4,353 | 714 | 740 | 848 | 929 | 3,231 | 981 | 1,059 | 4,255 | 4,869 |
| | | 증감률 (%) | (22.0) | (-32.7) | (-35.6) | (-31.0) | (1.4) | (-25.8) | (37.4) | (43.2) | (31.7) | (14.4) |
| 소비자물가 상승률 (%) | 4.7 | 3.9 | 2.8 | 2.0 | 2.4 | 2.8 | 2.7 | 2.6 | 2.9 | 3.0 | | |
| 실업률 (%) | 3.2 | 3.8 | 3.8 | 3.6 | 3.3 | 3.6 | 4.7 | 3.5 | 3.8 | 3.5 | | |
| 국제유가 (평균, Dubai, \$/배럴) | 94 | 44 | 59 | 68 | 75 | 62 | 76 | 79 | 78.8 | 88.7 | | |
| 원/달러 환율(평균, 원) | 1,103 | 1,418 | 1,286 | 1,239 | 1,168 | 1,276 | 1,143 | 1,166 | 1,159 | 1,090 | | |

주: P(Preliminary)는 잠정실적치, E(Expectation)는 전망치.