

## ■ 21세기 아시아의 사회간접자본 수요

- 아시아 경제의 회복 예상에 따라 이 지역의 경제 인프라 구축 수요가 크게 증가할 전망이다
  - 아시아는 현재 경기 회복 추세에 있으며, 2001년 이후 4% 이상의 성장이 예상
  - 이에 따라 인프라 건설 수요가 크게 늘어나 향후 수년간 연평균 예상 지출액은 5,154억 달러에 달할 것으로 추정됨(중국: 4,000억 달러, 일본: 82억 달러 등)
- 아시아 각국의 주요 인프라 수요
  - (중국) 향후 3년간 약 2조 달러를 지출할 것으로 보이는데, 외국 입찰자의 입찰을 제한하는 각종 제약 요인에 대한 대응책 필요
  - (홍콩) 경제 중심을 서부로 이전하는 데 향후 5년간 약 300억 달러 지출 예정
  - (대만) 140억 달러 규모의 남북단 연결 고속 철도의 건설
  - (싱가포르) 공공 개발 예산은 점점 증가 추세에 있으며, 경기 침체에도 불구하고 지하철, 하수 처리, 담수화 공장 프로젝트는 지속적으로 추진되고 있음
  - (태국) 도로 및 철도 네트워크를 지속적으로 구축
- 시사점: 아시아 국가와의 민·관 합동 경제 협력의 강화, 현지 기업(특히 화교 기업)과의 연계 강화 등이 필요
  - 인프라 수요가 엄청난 중국 시장에 대비해 특수 교량, 고기술 발전소 건설과 같은 특수 기술에 특화하는 것도 필요

## 21세기 아시아의 사회간접자본 수요

### □ 아시아 경제 회복세

- 아시아 국가들의 경기가 회복 추세에 있으며, 이 경향은 지속될 것으로 보임
  - 한국과 싱가포르는 경기 회복세가 급격할 것으로 보임
  - 중국은 인프라스트럭처에 대한 정부지출 증대로 성장이 지속될 전망

< 아시아의 경제 성장 예측 >

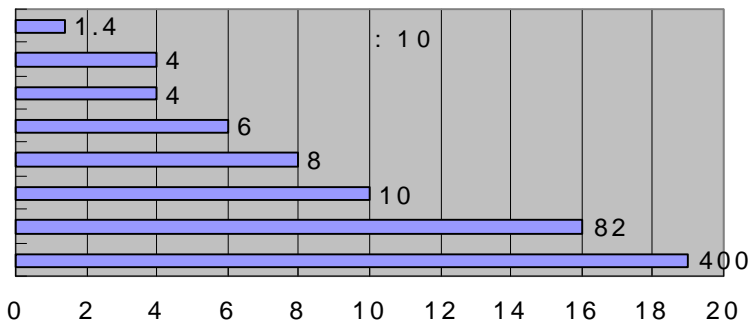
국가	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
선진국	3.0	2.2	1.9	1.9	2.3	2.3	2.3	2.2
미국	3.9	3.9	3.5	1.4	1.9	2.0	2.3	2.1
아시아	3.5	-0.8	1.1	3.1	3.9	4.1	4.0	4.0
일본	1.4	-2.9	-1.6	1.0	2.1	2.0	1.6	1.5
중국	8.8	7.8	7.2	7.3	7.4	7.6	7.8	8.0
홍콩	5.3	-5.1	-1.0	1.4	3.0	3.8	4.7	4.8
대만	6.8	4.8	4.4	5.4	5.5	5.9	6.2	6.1
한국	5.5	-5.9	2.5	4.8	5.6	5.6	5.5	5.5
싱가폴	7.8	1.5	0.6	1.8	3.6	5.7	6.1	5.8
태국	1.3	-8.1	1.0	2.4	4.1	5.5	5.9	5.7

자료: WEFA, *Asia Economic Outlook*, second quarter 1999

### □ 아시아의 성장 원동력: 인프라스트럭처 건설의 적극적 추진

- 현재 아시아 국가들의 성장 원동력은 내수 중에서도 인프라스트럭처 부문임
  - 21세기 초 아시아 주요국 프로젝트의 연평균 예상지출액은 5,154억 달러에 달함
  - 중국은 연평균 4,000억 달러, 일본은 약 820억 달러를 지출할 것으로 전망됨

< 2000년대 초 아시아 주요국 프로젝트의 연 평균 예상 지출액 >



자료: *Far Eastern Economic Review*, 1999. March 25

## □ 중화경제권(중국, 홍콩, 대만)

## - (중국) 향후 3년간 인프라스트럭처 프로젝트에 약 2조 달러를 지출할 예정

- 중국 진출 업체는 다음과 같은 사항에 유의해야 함
  - ① 외국 입찰자들은 몇몇 한정된 프로젝트(국제금융기구의 차관 공사나 중국 국내 기업의 능력을 뛰어넘는 프로젝트 등)에만 참가 허용
  - ② 행정 절차가 지나치게 복잡함
  - ③ 중국 건설업체들은 특수 분야를 제외하고는 경쟁력 구비
- 진출 업체로서는 지하철 및 관련 장비, 특수교, 고기술 발전소 등 고급 특수 분야에 진출하는 것이 효과적인 진출 방식으로 생각됨
- 특히 중국과의 거래에서는 정치적 상황이 중요한 역할을 함
  - 예를 들어 프랑스가 최근에 대만에 비행기를 판매했는지 여부가 프랑스 입찰자들에 커다란 영향을 미침

## - (홍콩) 경제 중심지를 서부로 이전시키는 데 향후 5년간 약 300억 달러 지출

- 특히 141억 달러가 3개 신철도노선 프로젝트에 투하됨(이를 통해 홍콩의 철도는 2004년까지 약 40% 연장될 것임)
- 가장 중요한 노선은 신서부철도 프로젝트: 투하 자금 82억 달러의 총 연장 30.5km(홍콩의 특성상 13km는 터널 구간, 13km는 고가 구간)
- 신공항과 콰이청 컨테이너 항구 구간에 홍콩의 도로·해상·철도 네트워크가 집중되고 있으며, 미래의 통합 교통 중심축(hub)이 되고 있음
- 홍콩의 인프라는 珠江델타지역 통합 프로젝트 네트워크의 일부가 될 것임

## - (대만) 남북단 도시 타이페이와 카오슝을 연결하는 남북 고속 철도(약 140억 달러 규모)의 개통이 2003년 7월에 예정

- 관련 도로 및 개발에 50~60억 달러가 추가로 사용될 것으로 추정됨
- 파이낸싱은 아직 협의중이며, 1999년 중반까지 민간 건설 입찰이 완료될 예정
- 정부는 BOT 방식(30년 운영후 정부에 이전)을 선호
- 고속 철도 10개 역 주위에 대규모 상업 중심지를 개발할 계획임
- 아직 독·불 공동 기술과 구 일본 기술 중 어느 것을 최종 선택할 지 결정되어 있지 않으나, 독·불 공동 기술이 선정될 것으로 전망됨

□ 싱가포르, 태국

- (싱가포르) 경기 침체에도 불구하고 공공 개발 예산은 점점 증가 추세에 있음
  - 공공 개발 예산은 98년 100억 싱가포르 달러, 99년 120억 싱가포르 달러, 2000년 140억 싱가포르 달러로 예상됨
- 공항 터미널 등의 건설은 연기되었지만, 몇몇 프로젝트는 신속하게 진행됨
  - 동북부 고속대량수송 라인: 20km 지하철과 고가 철도선(향후 3년간 10억 싱가포르 달러 투자)
  - 주룽섬: 석유화학 공장(70억 싱가포르 달러)
  - 지하(deep-tunnel) 하수 처리 시스템: 향후 16년간 70억 싱가포르 달러 지출 계획(총 48km로 지하 20~50m에 설치)
  - 담수화 공장: 각각 10억 싱가포르 달러 규모의 3개 공장(2011년 싱가포르 용수의 1/3 공급)
- (태국) 통화위기에도 불구하고 고속도로 네트워크 구축을 추진해왔음
  - 이는 신속한 도시내 여행 및 효과적 순환도로 형성을 가능케 함
  - 지난 2월 정부는 방콕 주위의 우회로 및 3개의 시외 철도 프로젝트를 위해 9.55억 달러의 차관을 일본으로부터 도입
  - 이외에도 스카이 철도(BOT 방식, 500억 바트 규모)와 20km 지하철(BOT 방식, 민간 작업 비용은 약 800~1,000억 바트 규모)을 건설중에 있음

□ 시사점

- 아시아 주요 프로젝트의 연평균 규모(5,154억 달러)는 1998년 국내 업체의 해외 건설 수주액(40억 달러)의 무려 130배에 달함
- 아시아 지역의 인프라 프로젝트에 효율적으로 참여하기 위해서는 관련 국가와의 민·관 합동 경제 협력의 강화, 현지 기업(특히 화교 기업)과의 연계 강화 등이 필요
  - 특히 인프라 수요가 엄청난 중국 시장에 대비해 高건설기술 등 특수 기술에 특화하는 것이 바람직함

■ 황동언 연구위원 hde@hri.co.kr ☎724-4055