떠오르는 '황금 어장', 인도 SOC 건설시장을 주목하자

- 민자 유치로 최단 기간에 최대 확충 지향, 도로 · 발전소 · 공항건설 수요 커 -

인도는 중국과 함께 친디아(Chindia)로 불리며, 그소비시장과생산기지로전세계적인 관심을 집중시키고 있다. 우리나라 기업들도이미자동차공장과휴대폰 · 가전제품공장을지어거대시장인도에서다른다국적기업과치열한경쟁을벌이고있다. 현지 사정으로 착공이 늦어지고 있지만, 포스코는 일관 제철소 건설과 운영을 계획하고 있다. 이런와중에몇몇국내건설기업들은 인도건설시장에진출해건설사업을추진하고있다.

4년 연속 8%대 고도 성장

외부 세계의 관심에 응답하듯이, 2003년을기점으로인도경제는경이로운성장세를 보이고있다. 2003 05년까지3년연속 8%대의높은GDP 성장률을기록하였고, 2006 2007 회계 연도에는 성장률 10%에 근접한 9.7%라는고도성장을이루었다. 올해들어서는 미국 경기 침체로 세계 경제에 빨간불이 켜짐에도 불구하고, 인도 정부는 목표 경제성장률을8.7%로설정하였다고외신은 전하고있다.

사회기반시설 턱없이 부족

필자가2007년말인도출장에서보고겪은인도사회기반시설의모습은우리나라의 1960년대 말에서 1970년대 초반의 그것을 연상시키는 것이었다. 인도 남부에 있는 제철소건설현장을방문하기위하여이용했던 한 지방 도로는 포장도로임에 불구하고, 15km 거리를가는데무려1시간이걸렸다.

인도에서 땅값이 가장 비싸서 어지간한 부호가아니면살수없다는뉴델리근교구르가온(Gurgaon) 지역에는고급 주택과 외국명품브랜드상품만을취급하는쇼핑몰이 들어서 있다. 그런데 이런 구르가온 지역의 고급주택가집집마다에는하루저녁에여덟 아홉 번씩 겪어야 하는 단전에 즉시 가동시킬 전용 비상 발전기가 지붕이나 베란다에 설치되어있다. 이지역에있는초특급호텔의레스토랑에서저녁식사를할때, 이곳도 예외 없이 '퍽' 하는 소리와 함께 전기가 나가자 수초 후 비상 발전기가 돌아가는 소리와함께전등이다시켜지는것이었다. 뒤에 책자에서확인한사실이지만인도전체가구 중 절반에 해당하는 가정이 전기의 혜택을 전혀받지못하고있다고한다. 인도사회기반시설의 현주소를 말해주는 바로미터라고 도할수있다.

민간 자본으로 도로 · 발전 · 공항 건설

턱없이부족한사회기반시설이고속성장 엔진을달고질주하는인도경제의브레이크가되고있다는것이인도정부의고민이다. 고대인더스문명이후5,000년만에세계사의 중심에 설 기회를 잡았다고 생각하는 인도정부는사회기반시설에대한재정투자뿐

인도의 경제 성장 추이

구 분	2001 02	2002 03	2003 04	2004 05	2005 06	2006 07
경상 GDP(억 달러)	4,785	5,089	5,949	6,916	7,978	9,118
1인당 GDP(달러)	465	485	559	610	729	820
실질 GDP 증가율(%)	5.3	3.6	8.3	8.5	8.5	9.7

자료: EIU, Country Report India, June 2006 재인용, 2006 07년도수치는World Bank DB.

인도의 사회기반시설 건설 재정 투자 추이

구분	2001 02	2002 03	2003 04	2004 05	2005 06
농업 관개 시설	3,083	2,461	3,394	4,526	6,112
발전 시설	5,334	5,201	6,593	7,449	10,147
석유화학 시설	1,843	3,252	5,127	5,077	6,183
교통 시설	6,338	7,251	8,185	8,606	13,603
합계	16,598	18,165	23,299	25,658	36,045

자료: Economy Survey 2005 06(Budget Estimates for 2005 06).

만아니라민간자본을유인하는투자계획도활성화시키고있다.

이런 정책 기조 속에서 연평균 증가율 20% 정도의재정이지속적으로사회기반시설건설에투입되고있으며, 최근에들어오면서 그 증가율은 더 커지고 있다. 하지만 이런 투자 추세에도 불구하고, GDP 대비 건설투자비중이 2005 06년도현재5.1%에 불과한 실정이다. 11%대의중국에 비해서는 절반 수준이다. 따라서, 인도 정부는 더 많은 재원이 건설 부문으로 투자되도록 유인하는정책을마련하여지속적으로시행하고있다. 부족한재정사업을보완하는방안으로 민간 자본 유치를 적극적으로 유도하고 있는데, 특히 도로 · 발전 · 공항 건설 부문이활발하다.

도로 사정 열악, 656억달러 투자 필요

인도는 남한 면적의 33배나 되는 광활한 국토를가지고있다. 도로연장은330만km이고, 여객 수송의 85%, 화물 수송의 65%를 담당한다. 그러나, 전체도로의 약 절반 정도만 포장도로인데다가이중노면상태가양호한것은불과20%에지나지않는다. 또한, 4차선 도로는 전체 도로 대비 9%에 불과하고, 2차선 도로는 56%, 나머지 35%는1차선도로이다.

세계은행(World Bank)은2011년까지 인도의신규도로건설에약 656억달러의투자가 필요한 것으로전망하고 있다. 고속도로건설사업에500억달러, 지방도로건설에는156억달러의투입이필요하다는것이다. 이런 신규 도로 건설뿐만 아니라 17만km의 기존 고속도로 유지 관리에도 15억달러의돈이필요한것으로내다보고있다.

인도 정부는 부족한 재원을 충당하기 위해서 1만km의 신규 고속도로 건설 사업(NHDP Phase-III)을100% 민간투자사업(15 20년의운영기간을보장하는BOT 방식)으로시행하기로계획하고있다. 많은인도건설기업들이이런BOT 방식의인도민자사업에참여하고 있는데, 주요 참여자는 4개업체이다. 이들중L&T와 Gammon은 건설업체이고, IL&FS와GMR Infrastructure는 순수 사업 시행자(developer)로 구분할수있다.

62,000MW 발전용량 추가로 건설

전체전력부족률이8.3%에이르고, 첨단부하시점에서의부족률이12.5%에달할정도로발전시설의추가건설이가장시급한 과제이다. 이에따라인도정부는2012년까지 6만 2,000MW의 발전 용량을 추가적으로건설하는 계획을 수립하였다. 그리고이를 위해서는 약 570억 달러의 투자가 필요하며송배전시설을포함하면약1,140억 달러의재원이 소요될 것으로 전망하고 있다. 추가 발전 용량은 석탄 화력 발전이 3만 8,000MW, 수력발전 1만 5,000MW, 원자력 발전이 3,000MW이며, 나머지는 가스발전등의기타방식으로계획하고있다. 또한, 광산 부근의 화력발전소과북부 지역의 수력발전소에서 수용가까지 송배전하는 시설건설에대한투자가신규발전소건설에 못지않게시급하다.

정부와의 전력 판매에 대한 문제 등으로 인해발전시설에대한민간자본의투자가 그동안 활발하지않았으나, 가스발전부문의경우에는전체발전용량의 35%를민간 전력회사가 공급하였다. 그러나, 최근들어서 화력 및 수력 발전 시설에 대한 민간 부문의투자가시작되어발전시장전반에걸쳐서 민자 사업의 확대는 불가피할 것으로 전망하고있다.

5년간공항부문에 80억달러투자예상

인도 정부는 항공 수요가 매년 16% 정도씩 증가하고, 2020년의 여객 및 화물 수송 물량이현재보다5배로증가할것이라고전망하고 있다. 그리고공항 현대화 프로젝트에향후 5년동안 80억달러이상의투자가 필요하다고예상하고있다. 다만, 항공수요가 GDP 성장률의1.5배에서 2배 정도로증가한다는 항공 분야의법칙과 인도 중앙정부나주정부의재정이부족함을고려할때, 공항 시설의 신규건설뿐만 아니라 개선및 확장 사업도 민간투자 사업으로 시행할수밖에 없다. 그 대표적인 사례로 델리공항(Delhi Airport), 하이데라바드공항(Hyderabad Airport), 코치국제공항(Kochi International Airport) 등을들수있다.

방치해서는 안 될 시장

인도 사회기반시설의 향후 전망은 '민간자본유치를 통한최단기간내사회기반시설의최대확충'이란슬로건으로요약할수 있다.

여기에서다음과같은두개의사실을고려해보면 인도 사회기반시설 시장은 앞으로 세계 건설시장의 떠오르는 황금 어장(emerging market)이 될 것으로 보인다. 첫째, 인도는 금융 전문가인 NRI(Non Residential Indian, 해외에거주하는인도인)가많기때문에국제금융시장에서확실한 강점을 가지고 있다. 둘째, 인도의주요 대형 건설업체들이 인도 경제 성장의 수혜자로서 전무후무한 매출 증가(연평균 신장률이 적게는 20% 많게는 100% 이상)와이익을실현하고있으며, 적어도향후5년간은이런추세가유지될것으로현지건설업체 CEO들은전망하고있다.

따라서, 이제우리건설기업들도거대한 황금시장인도를주시해야한다. 거대시장 중국을바라다보고만있었던지난날의잘못을 뒤돌아보아야할 것이다. 인도시장만은 그렇게 방치해서는안될 시장이지않을까.

이영환
한국건설산업연구원연구위원
yhlee@cerik.re.kr