

중국 건설시장의 환경 변화와 진출 전략

2001. 6

김태황·강민석

한국건설산업연구원

본 보고서 중 제4장의 중국 건설시장 진출 여건에 관한 건설업체 설문조사는 ‘해외건설협회’와 공동으로 실시하였습니다. ‘해외건설협회’와 설문조사에 참여해 주신 업계 실무자 분들께 진심으로 감사드립니다.

< 차례 >

I. 서론	1
1. 연구의 필요성과 목적	1
2. 연구 범위와 방법	2
(1) 연구 범위	2
(2) 연구 방법	2
II. 중국 건설시장의 환경 변화	5
1. 건설시장 현황	5
(1) 중국의 경제 현황	5
(2) 건설투자 규모 추이	6
(3) 건설 주요 제도	8
2. 건설시장 환경 변화	10
(1) 국내 경제여건의 변화	10
(2) 대외경제 정책의 변화	11
(3) 올림픽 시설물 수요	15
3. 건설투자 정책 방향	17
(1) 제 10차 5개년 경제 사회 발전 계획의 개요	17
(2) 제 9차 5개년 계획 기간동안의 성과와 문제점	19
(3) 주요 시설물별 투자계획	20
III. 사회간접자본 개발 정책 현황과 계획	27
1. 지역 개발 현황	27
2. 주요 정책 내용	29
(1) 정부의 정책 추진 과정	29
(2) 주요 정책 방향	30
(3) 외자 유치에 위한 지원 정책	31

3. 서부지역 개발 추진 현황	33
(1) 지역별 동향	33
(2) 주요 시설물별 추진 현황	38
4. 중장기 개발 전망	45
IV. 중국 건설시장 진출 여건에 관한 평가 조사 분석	47
1. 조사 목적과 방식	47
(1) 조사 목적과 내용	47
(2) 조사 대상과 방식	47
2. 분석 결과	48
(1) 중국 건설시장 환경 변화에 대한 평가와 전망	48
(2) 진출 경험	52
(3) 진출시 애로사항	55
(4) 진출 계획 및 전략	59
(5) 제도적 지원책	63
(6) 서부지역 개발	66
V. 우리 기업의 진출 전략	67
1. 진출 실적 평가	67
(1) 공종별	67
(2) 지역별	68
(3) 사업방식별	69
(4) 프로젝트 사례	70
2. 진출 전략	73
(1) 전략 구도	73
(2) 전략적 평가	73
(3) 세부 진출 전략	74
(4) 부문별 대응 전략	76
참고문헌	79

< 표 차 례 >

<표 II-1> 중국의 경제 현황	5
<표 II-2> 중국의 건설투자 현황(1999 ~ 2002년)	6
<표 II-3> 중국의 3대 지역구분	7
<표 II-4> 지역별 건설투자 현황	7
<표 II-5> 건설 및 엔지니어링 활동 관련 양허표	2
<표 II-6> 외국인 투자 현황	3
<표 II-7> 중국의 해외 건설 계약 실적 추이	5
<표 II-8> 베이징 올림픽 관련 시설물 건설 투자 계획	5
<표 II-9> 국민소득 SOC건설, 사회구조	8
<표 II-10> 주요 시설물별 문제점	9
<표 II-11> 팔종팔횡(八縱八橫) 철도 건설 계획	12
<표 II-12> 오종칠횡(五縱七橫) 국도 주간선 건설 계획	22
<표 II-13> 컨테이너항 건설 현황	32
<표 II-14> 수상 운수 통로와 항로 건설	42
<표 III-1> 동서부 지역간 경제력 차이	82
<표 III-2> 지역별 경제 현황	82
<표 III-3> 주요 10개 신규 건설 사업	92
<표 III-4> 중국 서부 개발 정책 발표 내용	93
<표 III-5> 윈난성 경제 현황	93
<표 III-6> 윈난성 주요 인프라 현황	94
<표 III-7> 충칭시 경제 현황 및 전망	94
<표 III-8> 충칭시 주요 인프라 현황	95
<표 III-9> 쓰촨성 주요 인프라 현황	97
<표 III-10> 서부 지역의 도로 발전 단계	98
<표 III-11> 신규 도로 건설 현황	98
<표 III-12> 수자원 공급 프로젝트	114
<표 III-13> 3대 주요 송전망	144
<표 IV-1> 최근의 환경 변화로 인한 진출 가능성 판단	94
<표 IV-2> 선진 및 현지업체와의 제휴에 대한 평가	95

<표 IV-3> 현지업체와의 제휴시 문제점	5
<표 IV-4> 제도적 및 문화적 애로사항	5
<표 IV-5> 현지인 활용의 애로사항	5
<표 IV-6> 기업의 내부 경영 여건 관련 애로사항	5
<표 IV-7> 불확실한 시장 여건 관련 문제점	5
<표 IV-8> 현지 합자(합작)법인 설립에 대한 평가	16
<표 IV-9> 금융 지원책에 대한 우선 순위	6
<표 IV-10> 외국 기업의 참여 전망	6
<표 V-1> 중국 계약 실적 추이	7
<표 V-2> 공종별 계약 실적 추이	8
<표 V-3> 최근 5년간 지역별 수주 현황	8
<표 V-4> 발주형태별 현황	8
<표 V-5> 금융 조달 형태별 현황	8
<표 V-6> 수주 형태별 현황	7
<표 V-7> 공사 재원별 현황	7

< 그림 차례 >

<그림 IV-1> 중국의 SOC 건설투자 증가율 전망	4
<그림 IV-2> 중국의 주택 건설투자 추이 전망	5
<그림 IV-3> 중국 건설시장 진출 부진 요인	5
<그림 IV-4> 국내 기업의 진출 가능성	5
<그림 IV-5> 중국 기업과의 공종별, 분야별 기술력 비교	5
<그림 IV-6> 중국 시장 진출에 대한 평가	5
<그림 IV-7> 진출의 성공 요인	5
<그림 IV-8> 중국 진출의 실패 요인	5
<그림 IV-9> 중국 시장 진출의 부문별 애로사항	5
<그림 IV-10> 시공과정에서의 애로사항	5
<그림 IV-11> 적절한 진출 시기	5
<그림 IV-12> 진출의 핵심 성공 요소	6
<그림 IV-13> 시장 진입이 용이한 분야	6
<그림 IV-14> 진출 형태에 대한 선호도	6
<그림 IV-15> 활동 분야에 선호도	6
<그림 IV-16> 금융 조달 공사 방식에 대한 선호도	6
<그림 IV-17> 제도적 지원책에 대한 우선 순위	6
<그림 IV-18> 서부지역 개발에 대한 인지도	6
<그림 IV-19> 서부지역 개발 참여 유망 부문	6
<그림 V-1> 진출 전략 수립 구도	7

요약

I. 중국 건설시장의 환경 변화

1. 건설시장 현황

- 세계경제가 불황을 겪고 있음에도 불구하고 중국 경제는 2000년 8%, 2001년 7.3%의 경제성장률을 달성하여 고속 성장 지속
- 건설투자도 매년 높은 성장률 기록하여, 2002년 중 기본건설투자는 8.2%, 주택건설투자는 19.3% 성장률 전망
- 중국경제의 발전기간 동안 동부와 서부의 격차 심화

2. 대외 환경 변화

- 2008년 올림픽 대회 유치와 WTO 가입으로 대외 개방과 개혁 가속화 전망
- 외국기업의 투자진출 급증은 10차 5개년 계획과 맞물려 산업구조의 고도화를 가속화할 것임.
- 2001년 9월까지 외국인 투자 계약은 493.5억달러로 전년 동기에 비해 30.4% 증가함.
- 외국기업의 직접투자는 2005년에 1,000억 달러 이상 수준이 될 것으로 전망
- 베이징시는 올림픽 개최 관련 총 2,400억 달러 규모의 건설투자계획을 발표

II. 사회간접자본 개발 정책과 계획

1. 건설투자 정책 방향

- 중국 정부는 제10차5개년 경제사회 발전 계획(2001~05년)을 바탕으로 산업구조 개선, 기초 인프라 건설 확대, 서부 지역 개발 균형 발전 등 전반적인 경제 안정을 도모함.

- 철도의 팔종팔횡(八縱八橫), 도로의 오종칠횡(五縱七橫) 계획을 중심으로 대규모 교통 인프라 확충 계획
- 양쯔강을 중심으로 한 내륙 운하 확충, 삼협댐 2차 건설을 통한 수자원 개발, 송유관 증설, 서부 지역의 전기 및 가스 개발 촉진
- 2000년 10월 서부지역 개발 실시를 위한 지원정책을 발표하여, 자금 투자 확대, 투지 환경 개선, 대내외 개방 확대, 인력 도입과 과학·기술 및 교육 육성에 있어서 우대 정책 실시 등 주요 지원정책의 원칙이 수립됨.
- 서부지역 개발에 참여하는 외국업체에 대해서 10년간 기업소득세의 15%를 감면함.
- 교통, 전력, 수리 등의 사업에 투자하는 외국업체에 대해서 2년간 기업소득세 면제 및 3년간 동 소득세의 50%를 감세함.
- 서부지역 개발 사업은 향후 5~10년 동안 수리·교통·통신·전력망 등 기초인프라 및 생태환경 건설에 중점을 둘 것으로 보임.
- 특히, 서전동송(西電東送), 서기동수(西氣東輸) 및 수자원 개발 등 전략성이 가미된 중점 프로젝트를 가속화함.

III. 중국 건설시장 진출 여건에 관한 평가 조사 분석

1. 시장 환경 변화에 관한 평가와 전망

- 설문조사 응답자의 78.6%는 최근 이러한 대내외적 환경 변화가 우리 기업에게는 긍정적으로 작용할 것으로 평가함.
- 중국의 SOC 건설투자는 적어도 2008년까지는 지속적으로 증가할 것으로 전망하였으며, 건설시장 규모와 환경 변화를 감안할 때 우리 업체가 반드시 진출해야 하며, 진출 가능성도 긍정적이라는 응답이 과반수를 차지함.

2. 진출 경험

- 중국 건설시장 진출 결과에 대한 성패 판단은 대등한 수준이었으며, 성공 요인으로는 적절한 진출 분야의 선정, 실패 요인으로는 현지에 대한 사전 준비 미흡이 가장 중요한 것으로 평가됨.

3. 진출시 애로사항

- 현지 건설제도 및 정책적 측면 : 중국이 제도적으로 외국 기업의 단독 입찰을 제한하거나 지나친 분리발주 방식을 운용함으로써 입찰 참가 기회를 제한하는 측면이 우리 기업의 진출을 가장 어렵게 함.
- 문화적 측면 : 우리 기업의 투자 계획 수립은 단기적으로 이뤄지나 중국인 특유의 대인관계와 관련된 관시(關係)문화는 장기간의 교류를 필요로 하는 문화적 격차가 가장 큰 어려움으로 나타남.
- 시공과정에서 겪는 어려움으로는 대관(발주기관)업무와 관련된 사항들이 지적됨.
- 현지인 활용 : 전반적으로 기업이 기대하는 조건의 전문 인력을 확보하기가 수월하지 않은 것으로 나타남.
- 기업의 내부 경영 여건 측면 : 중국 진출 활성화에 배치되는 요인으로는 수익성 위주의 경영 전략 수정이 중국 진출 활성화에 가장 큰 부정적인 영향을 끼친 것으로 나타남.
- 중국의 불확실한 시장 여건이 국내 기업의 진출에 부정적인 영향을 미칠 수 있는 측면과 관련하여서는 경제적 요소보다는 사회 문화적 요소의 영향력이 큰 것으로 나타남.

4. 진출 계획 및 전략

- 중국 시장에 대한 진출을 계획할 경우 설문 응답자의 28.6%는 금년이 가장 적절하다는 견해를 표명함.
- 진출에 성공하기 위해 갖추어야 할 핵심 요건으로는 사업 기획 및 개발 역량 강화와 법인 설립을 통한 보다 적극적인 현지화 전략이 우선시되고 있는 것으로 나타남.
- 중국 건설시장 진입이 용이하다고 판단되는 분야로는 주택·오피스 빌딩·호텔 등 건축분야에 대한 우선도가 높게 나타남.
- 가장 유망한 활동 분야로는 사업관리 및 설계 엔지니어링 분야가 선호됨.
- 사업방식으로는, 우리 기업들이 중국이 민자유치를 권장하고 있는 상황에서 투자 개발형 금융조달 공사를 선호하는 것으로 나타남.

5. 제도적 지원책

- 중국 시장 진출을 지원할 경우, 국가적 차원에서 가장 우선적으로 고려해야 할 사항은 금융 지원책인 것으로 조사됨.
- 해외 건설 관련 금융 지원책 가운데, BOT 사업 또는 시공사 부담 금융 공사에 대한 금융 지원책 확대가 필요하다는 의견이 가장 큰 비중을 차지함.

IV. 우리 기업의 진출 전략

1. 단계별 진출 전략

- 중국 시장 환경의 변화를 감안할 때, 우리 기업의 재진출 준비를 단기적으로 서두를 필요가 있으며, 여건이 성숙되면 일시에 진출하겠다는 계획보다는 단계적인 추진 준비가 효과적임.
- 그 동안 우리 기업들은 현지 시장 여건에 대한 체계적인 분석과 현지 사업 기반 구축에 소홀히 해 왔으므로, 정보 분석과 기반 구축을 위한 진출 준비 작업은 조속히 추진되어야 할 것임.
- 하지만 실질적인 진출은 중장기적으로 추진하는 것이 바람직함.
- 진출 전략은 우리 기업의 여건뿐만 아니라 중국 사회의 협상 및 계약 문화와 의식구조에 부합하는 단계별 전략이 필요하므로, 지속적인 유대관계를 중시하는 중장기적 대응책이 바람직함.

2. 공종별 진출 전략

- 경쟁력 우위에 있는 플랜트 부문을 중심으로 역량을 집중시킬 필요가 있음.
- 최근 하수처리시설물과 같은 환경 관련 시설물 건설에 대한 경쟁력이 있을 것으로 평가되고 있으므로 특화된 사업 참여를 추진해 볼 수 있음.
- 현지인들의 빈부 격차가 심화되어 상위층의 고급 아파트 수요는 급증할 것으로 예상되므로, 투자 개발 사업으로 소규모 고급 아파트 건설 사업 참여를 시도해 볼 수 있음.

3. 지역별 진출 전략

- 단기적으로는 주택 사업을 중심으로 동부 연안지역 진출이 바람직함.
- 현지인과 외국인 대상 사업은 베이징과 상하이로 중심으로 추진하며, 현지 한국인들을 대상으로 한 사업은 동북 3성, 특히 랴오닝성을 중심으로 추진해 나아가는 것이 효과적일 것임.
- 중장기적으로 플랜트 부문을 중심으로 서부지역 개발에 참여할 계획을 마련하는 것이 필요함.
- 서부지역 개발 수요가 증가하는 반면, 공급 여건은 부족할 것으로 예상되며, 특히 시공자 금융 부담 공사에 대한 진출 계획을 적극적으로 수립할 필요가 있음.

4. 기업의 대응 전략

- 단계별, 전문 부문별 체계적인 전략 수립이 시급하며, 일회적인 수주 또는 개발 사업에 의존하기보다는 중장기적인 사업을 지속시켜 나아갈 필요가 있음.
- 중국 시장 진출 활성화를 위한 전담팀을 구성하여 전사적인 지원을 강화해야 함.
- 제조업 부문의 진출 사례로부터 성공 노하우를 습득해야 함. 이를테면 중국 진출에 성공한 선진 대형 제조업체의 경우, 핵심 전문 인력으로 중국팀을 구성하고 최고 경영층이 직접 팀을 지휘하여 견고한 진출 기반을 조성함.
- 기 진출한 우리 기업 대부분이 사업을 축소하거나 중단시킨 상태이므로 새로운 환경 변화에 따른 위험도를 최소화하고 재적응 기반을 구축하기 위한 소규모 프로젝트를 수행할 필요가 있음.
- 차세대 현지 고급 인력을 육성하여 지역 전문가로 양성함으로써 향후 현지 관리 책임자로 활용할 방안을 마련하는 것이 바람직함.
- 현지에서 산·학 협력체를 구성하고 현지 유력 대학 또는 학과와 공동 용역 프로젝트를 통한 협력체계를 강화해야 함.
- 선진업체 및 현지업체와의 제휴를 강화하기 위한 최고 경영진의 대외 섭외력을 강화해야 함.

- 중장기적으로 영향력있는 현지 고급 인력과 유대관계를 강화하여 판시(關係)문화에 대한 근본적인 대응력을 향상시켜야 함.
- 현지업체에 대한 기술 이전을 확대하여 시장 확보 여건을 확대하여야 함.

5. 정부의 지원 대책

- 중국 건설시장의 환경변화를 체계적이고 효율적으로 파악하기 위한 종합적인 정보망 구축이 시급함.
- 해외건설협회의 소수 인력에 의해 운영되고 있는 정보 센터 기능을 대폭 확충하여야 함.
- 중장기적으로 서부 지역 진출을 확대하기 위해, 주요 지점에 총 영사관 또는 공공 연락 사무소를 개설하여 상설 건설 외교 창구와 시장 조사 분석 기능을 담당하도록 함.
- 대외경제협력기금(EDCF) 확충과 운영의 효율화가 필요함.
- 외국 선진기업들의 진출도 점증할 것으로 전망되므로 EDCF 자금을 활용해 우선 특정 사업에 대한 진출 활로를 열고 점진적으로 경쟁력을 제고해 나아가는 방안을 적극적으로 검토해야 할 필요가 있음.
- 프로젝트 단위의 직접 금융지원책을 확대해야 함.

I. 서론

1. 연구의 필요성과 목적

국내 건설경기가 점진적인 회복세를 나타내고 있으나 기업간 경쟁이 보다 치열해짐에 따라 시장 확대를 위한 해외건설 활성화의 필요성이 증대되고 있다. 하지만 IMF 외환위기로 국가 신인도가 하락하고 기업 경영 여건이 악화됨에 따라 해외건설은 지난해까지도 극심한 침체기를 겪어왔다. 올해 들어 중동지역의 플랜트시장을 중심으로 뚜렷한 회복세가 나타나고 있어 해외건설에 대한 기대감이 커지고 있다. 이에 따라, 향후 세계 건설시장 환경의 변화에 따라 해외건설 사업의 중장기적인 활성화 방안을 마련할 필요가 있다. 특히 최근 대규모 투자 사업과 대외 개방을 추진하고 있는 중국 건설시장에 대한 관심이 고조되고 있어 체계적인 연구가 필요하다.

무한한 성장 잠재력을 지닌 중국 경제는 2000년부터 본격적인 경기 회복세를 보여 2001년에 7.3%의 경제성장률을 달성하였다. SOC 투자 확대를 위한 재정 지출 증가로 인해 고정자산투자는 13.0%가 증가한 것으로 나타났다. 중국의 이러한 높은 경제성장률과 고정자산 투자 증가율은 중장기적으로도 지속될 것으로 전망된다.

중국이 2001년 11월 세계무역기구(WTO) 체제에 가입함으로써 향후 건설부문의 대외 개방도 확대될 것이며 외자유치를 위한 투자 환경을 개선하고 관련 시설물에 대한 투자도 촉진될 것으로 예상된다. 13억 명에 이르는 중국 인구가 필요로 하는 건설투자 수요는 지속적으로 확대될 것이며, 특히 2008년 베이징 올림픽 개최 관련 시설물과 서부지역 개발 시설물에 대한 건설 수요가 크게 증가할 것이다. 지역 균형 개발 정책에 따라 동부 연해지역 개발 사업이 서부지역 개발 사업으로 확대되면서 특히 상대적으로 낙후된 서부지역의 교통 인프라 시설물과 에너지 개발 수요가 증가할 것으로 보인다. 경제 성장과 산업화 촉진에 따른 전력 및 석유화학 플랜트 시설물에 대한 투자 수요도 크게 증가할 것이다.

중국 정부는 현재 1가구 평균 점유 규모가 20평에 불과한 주택 공간이 향후 10년 이내에 30평 규모로 확대될 것으로 기대하고 있으므로 주택 건설투자 수요도 급증할 것으로 전망된다. 건설부는 중 저소득 계층 대상 주택 건설을 지속적으로 확대하고 주택 소비를 촉진하고자 하는 건설업 발전 방안을 2002년 업무 방향으로 설정하였다.

한편, 중국 건설시장이 급부상하고 있으나 우리 기업은 효과적인 진출 방안을 마련하지 못하고 있는 실정이다. 1996~97년에 일부 우리 기업들이 체계적인 준비없이 개발 사업을 중심으로 성급하게 진출하였으나 실질적인 성과를 거두지 못하였다. 중국에 진출한 우리 건설기업들이 1996년과 1997년에는 각각 6억 7,831만 달러와 18억 1,308만 달러 규모의 계약 실적을 달성하였으나 2001년에는 1,330만 달러 수준으로 하락하였다. 중국이 대외 개방 정책을 추진해 오고 있으나 실제로는 여전히 외국업체에 대한 배타적인 정책 요인들을 유지해 옴에 따라 구미 및 일본 업체의 진출도 활발하지 못한 상태이다.

이러한 여건에서, 중국 건설시장에 대한 진출을 활성화하기 위해서는 보다 치밀한 전략적 대응방안이 필요하다고 판단된다. 본 연구의 목적은 성장 잠재력이 큰 중국 건설시장의 환경 변화를 고찰하되 특히 서부지역의 개발 동향을 분석함으로써 우리 기업의 단계적 진출 방안을 제안하는 것이다.

2. 연구 범위와 방법

(1) 연구 범위

중국 건설시장 규모와 환경 변화는 전국을 대상으로 고찰하지만 특히 서부지역¹⁾을 중심으로 분석하였다. 전체 시장 규모는 4개 직할시, 22개 성(省) 및 5개 자치구를 포함하며 건설투자액을 중심으로 살펴보았다. 서부지역 개발 정책에 따른 부문별 투자 수요에 대해서는 중국 국가발전계획위원회에서 발표한 정책 내용들을 참고하여 세부적으로 분석하였다.

우리 기업의 진출 방안은 구체적인 대응 전략 수립에 역점을 두고 있으나 본 연구는 1단계 과정으로서 기본적인 전략 수립 원칙과 전반적인 방향성을 제시하는 데에 국한된다. 진출 방안은 공종별, 지역별, 사업방식별 특성에 따라 제시하였다.

(2) 연구 방법

건설투자 규모 추이 분석을 위한 자료는 중국 정부(貿易外經統計局)에서 발표한 통계 자료를 활용하였다. 다만, 통계 자료의 처리 및 분류 방식이 선진 자본주의 국가들과 상

1) 7개 성(省), 1개 직할시, 4개 자치구가 포함된다.

이한 점을 감안하여 정량적인 비교보다는 동태적인 추이 분석에 중점을 두었다.

건설시장 환경 변화와 정책 동향은 중국 국무원(國務院)에서 내부 자료로 발간하는 주간지「經濟要參」과 국가발전계획위원회의 정책 동향 자료, 주중 한국 대사관의 동향 보고 자료 그리고 국내 해외건설협회 및 대한무역투자진흥공사의 일일 동향 보고서 자료들을 분석 정리하였다.

기존 진출 기업 실무자를 대상으로 면담 조사를 실시하여 진출의 애로사항과 문제점을 파악하고 전략 방안에 적용하였다. 또한, 해외건설협회와 공동으로 해외건설업체를 대상으로 설문조사를 실시하여 우리 기업들의 중국 시장에 대한 견해, 진출시 애로사항 및 향후 우리 기업의 진출 계획을 조사하고 전략 수립에 활용하였다.

4 4·중국 건설시장의 환경 변화와 진출 전략

II. 중국 건설시장의 환경 변화

1. 건설시장 현황

(1) 중국의 경제 현황

세계 경제가 불황을 겪고 있음에도 불구하고 중국경제는 고속성장을 하고 있다. 중국의 국내 총 생산액은 2000년도 8% 성장에 이어 2001년도에도 7.3%의 성장률을 기록하였다. 또한 1994년에 337억달러에 불과했던 외국인 투자는 2001년에는 1,704억 달러를 기록하였으며, 외환 보유고도 1994년의 516억달러에서 2001년에는 2,122억달러로 4배 가까이 증가하였다.

중국의 성장 기조는 투자 확대, 수출 증가, 물가 안정 등의 외적인 요소에 의한 것으로 평가받고 있어 생산성 향상에 의한 자체적인 경제 원동력은 의문으로 남아 있다. 그러나 최근 세계적인 불황속에서도 지속적인 성장세를 보인 중국의 경제는 당분간 상승세를 지속할 것이 확실하다.

중앙 경제 사업회의 2002년 경제 운용은 경제성장률을 7% 수준으로 설정하고 있으며, 사회고정자산투자는 10% 증가, 물가는 1~2% 상승을 목표로 하고 있다.

<표 II-1> 중국의 경제 현황

구 분	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
GDP(억원)	43,800	57,733	67,795	74,772	79,553	82,054	89,000	95,800
실질GDP증가율(%)	11.8	10.2	9.7	8.8	7.8	7.1	8.0	7.3
소매물가상승률(%)	21.7	14.8	6.1	0.8	-2.6	-3	0.4	0.7
총 무역액(억\$)	2,366	2,809	2,899	3,251	3,240	3,607	4,743	5,908
- 수출	1,210	1,488	1,510	1,827	1,833	1,949	2,492	2,662
- 수입	1,256	1,321	1,388	1,424	1,402	1,658	2,251	2,436
- 무역수지	54	167	122	403	436	291	241	226
외국인투자(억\$)	337	377	424	452	456	404	407	469
총 외채(억\$)	928	1,066	1,160	1,309	1,460	1,518	1,457	1,704
환율(원/미\$)	8.45	8.31	8.32	8.28	8.27	8.28	8.28	8.27
외환보유고(억불)	516	736	1,050	1,399	1,450	1,547	1,656	2,122

자료 : 주중 한국대사관(www.koreaemb.org.cn)

(2) 건설투자 규모 추이

1) 총 투자 규모 추이

基本建設投資와 更新改造投資, 그리고 住宅建設로 구분되는 중국의 건설투자는 매년 높은 성장률을 보이고 있다.

기본건설투자의 경우 1999년부터 2000까지 매년 7~8%의 성장을 보이고 있으며, 更新改造投資도 점차 투자의 상승폭이 커지고 있다. 특히, 주택 건설투자의 경우 매년 20% 이상의 높은 증가율을 보이고 있다.

<표 II-2> 중국의 건설투자 현황(1999-2002년)

(단위 : 억 달러)

	1999	2000	2001	2002
基本建設投資	1,495.2	1,611.9 (7.8)	1,747.8 (8.4)	1,892.0 (8.2)
更新改造投資	538.4	613.2 (13.9)	716.8 (16.9)	841.4 (17.4)
住宅建設	-	598.3 (21.5)	730.1 (22.0)	871.3 (19.3)

주: ()안은 전년 대비 증감률

자료: 國務院發展研究中心主編, 「經濟要參」, 2002. 1. 11

현재 중국의 건설 투자액은 상당히 높은 수준으로 중국이 개발 단계에 있다는 점을 고려하면 추후 중국 건설시장의 성장 가능성은 무한하다 할 수 있다.

2) 지역별 투자 규모 추이

중국은 경제 발전의 주축이 되어왔던 동부 연안 지역과 중부지역 그리고 서부지역으로 구분된다. 경제 발전 기간 동안 지역간의 격차는 점차 심화되어 왔으며, 특히 서부지역은 중국 전체 면적의 60%정도를 차지하고 있으면서도 경제 개발 과정에서 지나치게 소외되어 왔다.

세 지역의 건설투자 규모를 살펴보면 동부에 비해 중서부 지역은 열악한 투자 환경이

뚜렷하게 나타난다.

<표 II-3> 중국의 3대 지역 구분

구 분	행 정 구 역
동부지역	遼寧省, 北京市, 天津市, 河北省, 山東省, 康蘇省, 上海市, 浙江省, 復建省, 廣東省, 海南省 11개성·시
중부지역	吉林省, 黑龍江省, 山西省, 安徽省, 江西省, 河南省, 湖北省, 湖南省 8개성
서부지역	內蒙古自治區, 陝西省, 甘肅省, 青海省, 寧夏自治區, 新疆自治區, 四川省, 重慶市, 雲南省, 貴州省, 西裝自治區, 廣西自治區 14개 성·시

자료 : 인민일보, 2001. 1. 25

서부지역은 2000년 들어서면서 동부지역에 비해 건설투자가 빠르게 증가하고는 있으나 투자 규모는 매우 작다. 基本建設投資가 1999년과 2000년에 두 자리수의 성장을 하였음에도 여전히 중국 전체 건설투자 규모의 20% 정도에 불과하다. 更新改造의 경우도 전체 건설투자 규모의 20%를 겨우 넘고 있으며, 住宅建設의 경우 전체 투자 시장의 10% 정도에 머무르고 있다.

<표 II-4> 지역별 건설투자 현황

(단위 : 억달러, %)

구 분		1995	1998	1999	2000	증감률
基本建設投資	동부	462.4 [52.0]	719.9 [50.3]	765.4 [51.2]	783.6 [47.5]	2.4
	중부	196.2 [22.1]	303.8 [21.2]	334.7 [22.4]	374.5 [20.8]	11.9
	서부	155.8 [17.5]	295.4 [20.6]	328.6 [22.0]	371.4 [20.4]	13.0
更新改造	동부	227.9 [57.5]	305.2 [56.3]	314.0 [58.3]	345.3 [64.1]	10.0
	중부	91.3 [23.0]	129.2 [23.8]	121.8 [22.6]	153.2 [28.5]	25.8
	서부	75.3 [19.0]	104.6 [19.3]	97.6 [18.1]	111.2 [20.6]	13.9
住宅建設	동부	-	-	359.3 [77.6]	432.6 [77.0]	20.4
	중부	-	-	48.8 [10.5]	58.0 [10.3]	19.0
	서부	-	-	55.2 [11.9]	70.9 [12.6]	28.5

주 : []는 전체에서 차지하는 비중

자 료 : 中國統計局貿易外經統計司, 「2001 中國經濟年監」, 2002.

(3) 주요 건설 제도

1) 건설업 면허·허가제도

중국에서 공사를 도급받기 위해서는 건설업 허가를 취득해야 하며, 개발 면허를 통해 개발 사업을 하는 방식이 있다.

건설업을 위한 자격증은 외국기업공사도급규정(在中國境內承攬工程的 外國企業資質管理 暫定辦法)에서 정하고 있다. 공사를 도급받기 위해서는 外國企業承攬認資質工程證을 취득해야 한다. 자격증을 취득하는데는 일정한 제한이 따르는데 그 범위는 i) 전부 외국에서 투자하거나 또는 자금을 기증하여 건설하는 공사, ii) 국제 금융기관으로부터 차관을 공여받아 시행하는 국제 공개 입찰 공사, iii) 중국 내 기업이 기술상 단독으로 도급받기 곤란한 중국-외국(中外)합자 건설 공사, iv) 중국 내에서 투자하는 건설 공정 중국내 기업이 단독으로 시행하기가 확실히 곤란한 특수 공정이 있을 경우, 성(省)급 건설 행정 주관 부서의 비준을 받은 후 중국 건축 기업과 연합으로 도급을 맡는 경우이다.

개발 면허의 경우는 부동산 투자 개발형 공사에 한해 발급하는데 이는 사업종료와 함께 면허가 취소된다. 인가와 관할 부서는 해당 성(省)의 건설 관련 기관에서 심사 허가를 받도록 되어있다.

한편, 외국기업은 독자적으로 면허를 취득할 수 없기 때문에 주로 현지 기업과 건설업 법인, 즉 합자·합작기업을 통해 진출한다. 2001년 7월 개정된 건설업 면허는 종합(施工總承包), 전문(專業承包), 노무(勞務)면허 등 3분야로 분류된다. 면허신청의 경우 종합면허의 특급과 1급, 전문 면허 중 1급은 건설부에 신청하지 않은 기업은 기업 등록소 재지 각 성, 시 등 지방 건설관리 부문에 등록해야 하며, 신설 건설 기업은 공상 행정 관리국에서 신청하도록 되어 있다.

2) 지사 제도

지사를 설치하기 위해서는 「외국기업 상주대표기관의 잠정규정」 등에 근거하여 사무소 개설 허가를 받아야 한다.

설치에는 주재원 사무소, 영업소, 현지법인등 세 가지 방법이 있으나 외자 관련 법인 설립 자체가 그리 까다롭지 않아 외국 기업이 영업 활동을 하기 위해서는 현지 법인을 설립하는 것이 매우 유리하다. 외국 기업의 현지 법인 설립에는 합자기업, 합작기업, 외자기업 세 가지 형태가 있으나 설립 수속 절차는 거의 비슷하다.

3) 입찰제도

중국의 입찰제도는 공개, 지명입찰, 수의시담 계약이 모두 활용되고 있으며, 중앙 정부 2000년 1월부터 「중화인민공화국 입찰공고 및 입찰법」을 제정하였으며, 국가발전계획위원회(SDPC)에서 2000년 5월 입찰법의 세부 규정으로 “입찰범위 및 금액표준”을 제정하여 시행하고 있다.

공공 공사의 경우 차관 공사와 국제 경쟁입찰인 경우 회원국이면 누구나 PQ 심사를 거쳐 참여할 수 있다. 그러나 국내 재원으로 발주되는 공사는 외국업체의 단독 입찰이 제한되며, 중국업체와 J/V로 현지 법인을 설립한 후 참여해야 한다. 현재 중국 정부는 외국업체가 100% 투자하는 현지 법인 설립을 불허하고 있다.

민간공사의 경우 통상적으로 내부 담합이 이루어져 참여가 쉽지 않으며, 게다가 중국 내 재원에 의한 민간 발주 공사는 현지 기업과 J/V 설립 후에나 가능하다.

국제 차관공사의 경우 현지 업체에게 7.5%의 특혜(preferential margin)를 부여하고 있으며, 대규모 공사의 경우 부문별로 구분하여 자국업체의 기술이 가능한 경우에는 외국 기업의 시공을 제한하는 등 여전히 외국업체에게는 많은 장애요소가 남아 있다.

4) 향후 방향

중국의 WTO 가입은 건설제도의 변화에 큰 영향을 끼칠 것으로 보인다. 먼저, 단독 투자 공사나 외국업체 투자 공사 및 차관 공사 이외에는 외국업체의 독자적인 입찰 참여가 허용되지 않는 제도적 차별이 개선될 것이다. 중국 정부가 현재로서는 외국업체의 100% 현지법인 설립을 불허하고 있으나 3년 이내 허용할 것을 양허안에 명시하고 있다. 즉, 중국은 WTO 회원국들과 합의한 양허안의 내용을 준수해야 하며 실질적인 적용 여부를 검증받게 되므로, 외국업체에 대한 임의적인 장애요소들을 단계적으로 해소해 나가야 할 것이다. 정부조달협정(GPA)에 가입하게 될 경우에는 대규모 공공 공사의 국제 자유 경쟁 입찰 방식이 적용될 것이므로 공공 부문의 개방도가 크게 확대될 것이며, 특히 중국 정부가 재정 적자 심화에 따른 재원 부족을 해결하기 위해 외자 유치 정책을 보다 적극적으로 추진할 것으로 전망된다.

또한 2008년 올림픽 관련 시설물 건설 과정에서 외국업체에 대한 시공권 제한 등의 제약 요소들도 해소되어 외국업체가 반드시 현지 합작 법인을 설립하지 않더라도 시장 진입이 상대적으로 용이해질 것으로 보인다. 현재 외국 기업이 주력하고 있는 투자 개발형 공사나 중국 기업이 수행할 수 없는 고도의 기술이 요구되는 공사에 대한 참여도도 시장 투자 여건이 안정되어감에 따라 확대될 것이다.

2. 건설시장 환경 변화

(1) 국내 경제 여건의 변화

1) 경제 발전 현황

중국으로서는 향후 5년이 사회주의 시장 경제 체제와 대외 개방이 확대되는 시기로 동부 연안 지역의 개발을 바탕으로 중국 전체의 경제 발전을 이루어내야 하는 매우 중요한 시기이다. 정부 수립 이후 중국은 5개년 계획을 9차에 걸쳐 시행하여 왔으며²⁾, 제9차 5개년 계획 기간(1996~2000년)동안 상당한 성과를 이루어냈다.

제9차 5개년 계획 기간은 중국의 대외경제 발전에 있어 매우 중요한 시기였으며, 동기간동안 중국의 대외경제는 지속적인 성장세를 유지하여 왔다. 대외무역은 1995년의 2,808억달러에서 2000년에는 4,743억달러로 증가, 68%의 성장률을 보였으며, 연평균 11%정도의 성장률을 기록하였다. 외국인 직접 투자에 있어서는 매년 400억달러 이상을 유치하였으며, 동 기간의 총 투자 누계(실사용액)가 2,134.8억달러에 달하였다. 이는 제8차 5개년 계획 기간에 비해 87%가 증가한 규모로, 1993년이래 중국은 외국인의 직접투자를 가장 많이 유치하고 있는 개발 도상국으로 부상하였다.

중국은 현재 사회주의 체제에 시장 경제 원리를 잘 조화시켜 오고 있다. 국제 경제의 변화에 부응하여 시장 경제를 도입하였으며, 저성장, 인플레이션, 실업, 외자 유치 부진 등 주요한 경제문제들을 잘 극복하여 경제 연속률을 성공적으로 실현해 오고 있다.

2) 중국 경제의 당면 과제

중국의 고성장은 경제적 측면에서 상당한 성과를 이루어 왔으나, 동시에 빠른 성장은 여러 문제들을 양산시켜 왔다.

우선, 경제적인 측면으로는 산업간의 불합리성과, 지역의 불균형 발전을 지적할 수 있

2) 지금까지의 경제사회 발전계획 기간은 다음과 같다.

1-5계획(제1차 5개년 계획 1953~57년) / 2-5계획(제2차 5개년 계획 1957~62년)
3-5계획(제3차 5개년 계획 1963~70년) / 4-5계획(제4차 5개년 계획 1971~75년)
5-5계획(제5차 5개년 계획 1976~80년) / 6-5계획(제6차 5개년 계획 1981~85년)
7-5계획(제7차 5개년 계획 1986~90년) / 8-5계획(제8차 5개년 계획 1991~95년)
9-5계획(제9차 5개년 계획 1996~2000년) / 10-5계획(제10차 5개년 계획 2001~05년)

다. 즉 동부 연안 지역 위주의 개발은 지역간 불균형 발전을 초래하였으며, 이는 소수민족과의 감정 대립으로 확대될 가능성도 있다. 또한 농촌과 도시와의 불균형 발전은 농민과 도시민과의 소득 격차를 더욱 심화시켰다. 이와 같은 격차는 지역간·계층간의 심각한 부익부 빈익빈 현상을 초래하여 경제 구조의 개선을 필요로 하고 있다.

한편으로는, 여전히 잔존하고 있는 사회주의 체제의 특성으로 인한 시장 경제 체제의 불안정을 지적할 수 있다. 이는 생산성을 약화시켜 향후 중국 발전의 커다란 걸림돌로 작용할 가능성이 있다. 사회주의의 형식주의, 관리주의 등의 잔존은 외국 자본의 도입을 지연시켜 시장 경제 발전을 저해할 요인이 될 것이다.

(2) 대외 경제 정책의 변화

1) WTO 가입에 따른 대외 개방

중국의 WTO 가입은 2001년 11월 카타르 도하(Doha)에서 개최된 WTO 제4차 각료회의에서 승인되었으며, 2002년 12월 정식 회원국으로 등록된다. 이는 개혁과 개방의 가속화로 시장 경제 정착을 위한 의지로 볼 수 있다. 즉, 밖의 것을 끌어들이고(引進來) 안의 것을 밖으로 내보내는(走出去) 혁명으로 간주되고 있다. WTO 가입을 통한 개방의 가속화는 중국의 경제적 실익을 증대시키고 중국 경제를 활성화시킬 것이다.

미국을 포함한 전체 회원국으로부터 최혜국 대우를 받을 수 있으며 고도 성장 지속을 위한 자본과 기술의 도입을 가속화시킬 수 있을 것으로 보인다. 또한 무역 및 투자 자유화는 성장 잠재력을 높일 것이다. 중국은 세율의 단계적 인하를 통해 외자 유치를 강화할 예정이며, 중국의 이와 같은 개방 확대로 수출입이 증대하면 전체 중국의 무역 규모는 2005년에 7,000억달러를 초과할 것이다³⁾.

중국이 WTO에 가입함에 따라 외국 기업의 투자 진출이 급증할 것이고 이는 제10차 5개년 계획과 맞물려 산업구조의 고도화를 촉진시킬 것이다. 또한 경쟁이 치열해 지면서 산업구조의 개편이 가속화될 것이며, 중국 내 취약 산업이 붕괴되어 산업구조의 양극화가 심화될 것으로 보인다.

중국 건설시장의 대외 개방 범위는 WTO에 가입하면서 제출한 시장 개방 양허안에 명시되어 있다. WTO의 서비스 협정(GATS)은 서비스 교역을 생산자, 소비자의 이동과

3) 유진석, 「중국경제 도약의 계기, WTO와 올림픽」, 삼성경제연구소, 2002.

생산요소의 이동 유무를 기준으로 4가지 형태(mode), 즉 국경간 공급(cross-border supply), 해외 소비(consumption abroad), 상업적 주재(commercial presence), 자연인의 이동(presence of natural persons)으로 구분하고 있다. 각 형태에 대한 구체적 양허 내용들은 시장 접근(market access) 제한 조치와 내국인 대우(national treatment) 제한 조치로 규정해 두었으며, 제한 사항이 없는 경우는 완전 개방을 의미한다. 중국은 국경간 공급과 해외 소비 형태에 있어서는 완전 개방을 명시했으며, 상업적 주재 형태에 있어서는 외국 자본의 시장 진입이 부분적으로 제한되어 있다. 상업적 목적으로 주재하는 외국 기업에 대한 내국인 대우는 현재로서는 국내 기업보다 높은 수준의 자본금 규정을 충족시키거나 외자 공사에 국한된 경우에만 적용하고 있으나 3년 이내 철폐하는 것으로 명시하고 있다. 결국, 중국은 WTO 회원국으로서 정부조달협정(GPA)에도 가입할 경우, 건설 및 엔지니어링 시장의 개방 범위를 확대시켜 나아가는 추세를 따르게 될 것이다. 중국의 건설업 관련 구체적 양허 내용은 다음 <표Ⅱ-5>와 같다.

<표 Ⅱ-5> 중국의 건설 및 엔지니어링 활동 관련 양허표

구 분	시장접근 제한	내국인 대우 제한
국경간 공급	제한없음 ¹⁾	제한없음
해외소비	제한없음	제한없음
상업적 주재	<ul style="list-style-type: none"> - J/V만 허용하고, 외국 자본 주도권을 허용 - 3년 이내에 100% 외국 자본 법인 설립 허용 - 이 경우에도 다음 공사만 참여 가능 <ol style="list-style-type: none"> 1. 전액 외국투자 및 증여 관련 공사 2. 국제금융기구 차관을 제공받은 국제 경쟁 입찰 프로젝트 3. 중외합자건설공사 중 중국업체가 기술적으로 단독수행이 곤란한 공사 4. 중국기업의 단독주주가 어려운 국내 투자공사 	<ul style="list-style-type: none"> - 다음 사항을 제외하고 없음 <ol style="list-style-type: none"> (a) 국내 기업보다 높게 설정되어 있는 외국기업 자본금 규정 (b) J/V 기업은 외자공사만 수행 동 제한은 3년 이내 철폐함
자연인의 이동	- 수평적 규범협상 ²⁾ 에서 언급된 내용 이외는 제한 없음	- 수평적 규범협상에서 언급된 내용 이외는 제한 없음

주 : 1) 기술적 실현가능성이 없어 제약 없음.

2) 수평적 규범협상은 모든 분야에 적용되는 긴급 세이프가드, 보조금, 정부조달, 국내 규제, 최혜국 대우 면제, 자발적 자유화 대우 등을 포함함.

2) 외국인 투자 환경변화

중국은 1984년 대외 개방 확대, 1988년 「연해지역 경제발전 전략」 발표, 1991년 등소

평의「南巡講話」의 시기에 투자 붐이 일어났었다. 최근 미국과의 항구적 정상 무역 관계(PNTR) 형성, 올림픽 유치, WTO 가입 등은 외국 기업의 중국에 대한 투자 붐을 다시 한번 불러일으키는 계기가 될 것으로 보인다.

2001년 9월 말 현재 외국인 투자는 전년에 비해 활발하게 진행되었다⁴⁾. 총 투자 계약액은 493억 5,000만달러로 전년 같은 기간에 비해 30.4% 증가하였으며, 계약 실행액은 전년 같은 기간에 비해 20.7% 증가한 322억달러를 기록하였다. 중국 사회과학원에 따르면, 외국 기업의 직접 투자는 점차 증가하여 2005년에는 1,000억 달러 이상 수준이 될 것으로 전망되고 있다. 또한 일본 무역진흥협회(JETRO) 설문조사(2001. 4) 결과에 따르면, 1,011개 조사 대상 기업 가운데 42.2%에 해당하는 427개 기업이 중국으로 생산 설비를 이전할 용의가 있는 것으로 나타났다⁵⁾.

<표 II-6> 외국인 투자 현황

(단위 : 만달러, 개사, %)

구 분	1996	1997	1998	1999
Agreement of foreign direct investment				
총 계		5,100,353	5,210,205	4,122,302
건설업		311,950(6.1)	175,011(3.4)	109,619(2.7)
증감률			-43.9	-37.4
Registered foreign-funded enterprises				
총 계	240,447	235,681	227,807	212,436
건설업	7,444	7,112(3.0)	6,696(2.9)	6,712(3.2)
증감률		-4.5	-5.8	0.2
Investment of registered enterprise with foreign capital				
총 계	7,153	7,535	7,742	7,786
건설업	179	222(2.9)	237(3.1)	229(2.9)
증감률		24.3	6.9	-3.5
Registered capital of foreign-funded enterprise				
총 계	4,415	4,598	4,673	4,635
건설업	108	126(2.7)	131(2.8)	126(2.7)
증감률		17.3	3.9	-4.0
Registered foreign capital of foreign-funded enterprise				
총 계	2,898	3,030	3,137	3,167
건설업	70	82(2.7)	88(2.8)	84(2.7)
증감률		16.4	6.7	-3.8

주: ()안은 전체에서 차지하는 비중

자료: 「2000 中國對外經濟統計年鑑」, 國家統計局貿易外經濟統計司

4) “중국 SOC 전망과 대응방안”, 『SOC 민자사업활성화를 위한 정책방향 및 project financing 활용방안』, 이승훈

5) 삼성경제연구소 심포지움, 2002. 3. p14.

3) 해외 진출 확대

중국은 국내 시장의 대외 개방 추세와 병행하여 해외 건설 시장에 대한 진출을 활성화시키고 있다. 즉, 국내적으로는 선진 외국 기업의 진입을 통해 기술 습득 효과를 달성하고 대외적으로는 세계 시장에 적극적으로 진출하여 외화 획득뿐만 아니라 향후 중국 기업들의 국제적 활로를 개척하고 있다. 중국 기업들의 해외 수주 실적의 증가세는 국제 경쟁력이 강화되었음을 반증한다.

ENR(Engineering-News Record)이 조사한 세계 225대 해외 건설기업들 가운데 중국 기업의 수는 1994년 중 22개가 포함되었으나 2000년에는 35개로 늘어났으며, 이들의 매출액 비중도 3.1%에서 4.6%로 증가하였다. 지역별로는, 아시아와 중동 시장에 대한 진출이 뚜렷한 증가세를 나타내고 있다. 실제로 1994년에는 해당 22개 중국 기업들이 아시아 건설시장에서 213억달러를 수주하여 세계 225개 기업 수주 총액의 6.9%를 차지하였으나 2000년에는 398억달러를 수주하여 시장 점유율을 15.9%로 상승시켰다⁶⁾. 이러한 양상은 아시아 지역에서 중국의 국내외적 역할이 증대되고 있음을 반영하며, 국제화 정책은 지속적으로 확산될 것으로 보인다.

6) 중국 기업들의 해외 진출 활성화 추세는 같은 기간동안 우리 기업들의 진출 실적과 비교해 보면 보다 뚜렷하게 나타난다. 즉, 세계 225대 기업에 포함된 우리나라 기업 수는 IMF 금융위기를 겪으면서 7개로 감소하였으며, 해외 시장의 점유율도 1996년의 5.0%에서 2000년에는 3.1%로 하락하였다. 중국 기업들이 아시아 시장 점유율을 점진적으로 상승시키고 있는 반면에, 우리 기업들은 1997년 이후 감소세를 보이고 있다. 이에 따라, 향후 아시아 지역에서 중국 기업들과의 경쟁관계가 보다 치열해질 것으로 예상된다.

<한국의 주요 건설 기업들의 해외 계약 실적 추이>

(단위 : 천 달러, %)

구 분		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
전 체	계약액	2,952	4,596	6,378	4,922	4,700	2,778	3,612
	비 중	3.2	4.4	5.0	4.5	4.0	2.3	3.1
	기업수	10	10	12	10	11	7	7
중 동	계약액	510	748	533	462	921	577	950
	비 중	4.6	7.3	3.9	4.4	6.4	5.2	9.3
아 시 아	계약액	1,124	3,308	4,144	3,810	2,869	1,373	1,327
	비 중	3.6	8.7	9.8	11.0	8.5	4.4	6.9

자료 : ENR, 각 연호

<표 II-7> 중국의 해외 건설 계약 실적 추이

(단위 : 천 달러, %)

구 분		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
전체	계약액	2,901	2,973	4,061	4,079	5,029	6,099	5,384
	비중	3.1	2.8	3.2	3.7	4.3	5.1	4.6
	기업수	22	23	27	26	30	33	35
중동	계약액	248	392	647	415	678	665	490
	비중	2.3	3.8	4.8	4.0	4.7	6.0	4.8
아시아	계약액	2,131	2,082	2,778	2,781	3,071	3,411	3,979
	비중	6.9	5.5	6.5	8.0	9.1	11.0	15.9

자료 : ENR, 각 연호

(3) 올림픽 시설물 수요

1) 올림픽 개최 관련 투자계획 및 전망

베이징시는 올림픽 개최와 관련하여 건설 투자 계획을 발표하였다(2001. 7). 베이징시의 발표 자료를 바탕으로 한 올림픽 관련 시설물 건설 투자는 총 2,800위엔 규모가 될 것으로 전망된다⁷⁾. 각 부문별로는 SOC 217억달러, 체육 시설 20억달러, 환경시설 86억달러, 부대 시설 및 운영 경비 14억달러의 투자가 발생할 것으로 보인다.

올림픽 유치로 인해 2007년까지 GDP 성장률은 연간 0.2~0.3% 증가효과가 있을 것으로 보이며(홍콩 스탠다드 & 차터드 은행), 이는 중국경제 활성화 및 건설경기의 지속화에 기여할 것이다.

<표 II-8> 베이징 올림픽 관련 시설물 건설 투자 계획

	투자항목	투자액	구체적 투자 계획
북경시	- 교통망 건설	- 900억위엔(108억달러)	- 도로 : 도시고속도로 건설/ 35km 주간선도로 확장/ 105km
	- 공해해결 및 환경개선	- 450억위엔(54억달러)	- 지하철 5개 노선추가/ 192km
	- 정보화 및 디지털화	- 300억위엔(36억달러)	- 호텔 객실 5만개 증설
	- 생활시설 건설	- 150억위엔(18억달러)	- 시내 전구역 광통신망 개통
			- 가정용 연료 천연가스 대체
중앙정부	- 체육시설 건립	- 170억위엔(21억달러)	- 체육관 신규건설(8개) 및 개보수
	- 환경정비	- 713억위엔(86억달러)	(13개)
	- 부대시설 건립, 운영경비	- 117억위엔(14억달러)	- 올림픽 공원 건설

자료 : 유진석, 「중국경제 도약의 계기, WTO와 올림픽」, 삼성경제연구소, 2002

7) 삼성경제연구소

2) 경기장 수요⁸⁾

올림픽 경기장은 총 37개로 32개는 베이징에서, 5개는 기타 도시(靑島 수상 경기장, 上海·天津·沈陽·秦皇島 축구 경기장)에서 제공된다.

경기장은 베이징의 32개 경기장 중 13개는 기존 시설을 사용하고, 19개(주 경기장, 체조 경기장, 수영장, 테니스장, 하키 경기장, 사격장 등)는 신규로 건설할 예정이며⁹⁾, 2002년 1월 현재 경기장 건설 계획과 올림픽 공원 조성 계획을 조정 중이다.

경기장 건설은 프로젝트 법인을 설립하여 건설하는 것을 기본으로 하고 있다. 2002년 2/3분기 중 국제 입찰로 투자자를 선정하고(일부는 설계·시공 일괄입찰 공고 전망), 2003년 하반기에 착공하여 2006년까지 건설을 완료할 계획이다. 또한 경기장 건설의 투자 방식은 BOT, 특허 경영 방식 등이 채택될 것이다.

3) 부대 시설 및 도시 기반 시설 건설 계획

올림픽 공원 내에는 연 건축 면적 36만㎡에 달하는 2,200세대의 5, 6층 아파트와 3만㎡에 달하는 실내 훈련 시설, 쇼핑 센타 등을 건설한다. 베이징시 도시 기반 시설은 기 발표된 10·5계획을 조정하여 「올림픽 행동계획」에 포함하여 확정할 예정이며 베이징시 정부가 일상 업무의 일환으로 추진할 예정이다.

주요 사업으로는 베이징 공항 확장, 지하철 4·5호선 건설, 5환 도로 및 쾌속 도로 건설, 하수처리장 건설, 3년 내 녹지 125km² 확보, 자동차 연료 구조 개선 등이 포함된다.

8) 이는 주중 한국대사관에서 베이징 올림픽위원회와의 면담을 통해 확인한 자료를 요약한 것이다.

9) 주요 시설물은 올림픽 공원 내 시설물, 베이징의 여타 지역 및 여타 도시의 축구장으로 구별할 수 있으며, 세부 내용은 다음과 같다.

- 올림픽 공원내 건설 계획(10개소) : 국제 전람회관(7,000~1만석, 베드민턴·탁구·검도 등 경기장, 신문·방송 센타 포함), 주경기장(8만석, 개폐막식, 축구·육상 경기장), 실내 경기장(1만9,000석, 체조·핸드볼·배구), 테니스장(1만2,000석), 소프트볼 구장(1만1,000석), 올림픽 스포츠 센타(4만석, 축구·현대 5종 경기), 수영 경기장(1만7,000석), 하키 경기장 2개소(각각 1만5,000석, 5,000석), 양궁 경기장(5,000석)
- 베이징의 여타 지역 건설 계획(9개소) : 벨로드롬, 사격장(6만5,000석), 수상 경기 시설물 2개소(1만5,000석, 2만석, 조정·카누 등), 경마장(마술), 수채원 실내 체육관(9,000석, 유도·태권도), 북체대 체육관(1만석, 배구), 오패송 야구장(2만5,000석), 오패송 실내 체육관(2만석, 농구)
- 여타 도시 축구장 건설 계획(4개소) : 진황도(3만5,000석), 상하이(8만석), 톈진(6만석), 선양 오리하(6만석)

3. 건설투자 정책 방향

(1) 제10차 5개년 경제 사회 발전 계획의 개요

중국 정부는 지금까지의 경제 개발 계획이 비교적 성공적으로 추진된 것으로 평가하고 있으며, 제10차 5개년 계획을 바탕으로 전반적인 경제의 안정을 도모하고 있다.

우선 제10차 5개년 기간의 경제 정책을 통해 물가의 안정과 국제수지의 향상을 목표로 한다. 경제 성장 속도는 연평균 7.0% 정도를 예상하고 있으며, 이를 통해 2005년의 GDP는 2000년 가격 기준으로 약 1조 5,106억달러, 1인당 GDP는 1,136달러에 달할 것이다. 한편, 도시의 취업 증가 및 농업 노동력 이전은 각각 4,000만 명으로 예상하며 실업률은 5% 수준에서 억제하는 것을 목표로 하고 있다.

또한 산업구조의 개선과 이를 바탕으로 한 국제 경쟁력 강화를 목표로 하고 있다. 2005년 GDP 중 1차, 2차, 3차 산업의 증가액 점유율은 13%, 15%, 36%로 예상되며, 국민경제와 사회 정보화 수준을 제고하고, 기초 인프라를 개선하며, 지역 균형 발전에 주안점을 두고 있다. 이와 함께 인구의 자연 증가율을 억제해 2005년 총 인구를 13억 3,000만 명 이내로 유지하는 것도 목표로 정해놓고 있다.

중국 정부는 제10차 5개년 개발 계획 동안 이러한 성과를 거두기 위한 바탕으로 기초 인프라 건설 및 서부 지역개발 전략을 통한 지역 균형 발전의 추진에 중점을 둘 예정이다.

<표 II-9> 국민소득, SOC건설, 사회 구조

		단위	8·5실적 (1990 ~ 95년)	9·5실적 (1996 ~ 2000년)	10·5계획 (2001 ~ 05년)
GDP(기간말)		억위엔	58,478	89,404	125,000
		억달러	6,945	10,800	15,106
평균성장률(계획/실적)		%	8.0-9.0/12.0	8.0/8.3	7.0
1인당 GDP(기간말)		위엔(달러)	4,747(573)	7,200(870)	9,400(1,136)
가처분 소득 증가율	도시(기간평균)	%	7.7	5.0	5.0
	농촌(기간평균)	%	4.5	4.0	5.0
기간말 총 인구(기간중 증가율)		억명, %	12.1(1.055)	12.7(1.083)	13.3(0.900)
도시 실업률(등록)		%	2.9	3.1	5.0
주민소비, 투자 GDP비중 소비 : 투자		%	47.1:38.7	45.7:42.0p	50.0:35.0
소비재 매출 증가율	도시(기간평균)	%	26.2	11.4	-
	농촌(기간평균)	%	13.9	9.7	-
1인당 주거면적	도시(기간말) ^①	m ²	11.8	14.2	22.0
	농촌(기간말)	m ²	21.0	24.2	25.0
산업별 GDP 점유율 (연말)	1차산업	%	20.5	16.5	13.0
	2차산업	%	48.8	50.6	51.0
	3차산업	%	30.7	32.9	36.0
산업별 근로자 및점유율 (연말)	1차산업	만명, %	35,468(52.2)	35,364(50.1)	(44.0)
	2차산업	만명, %	15,628(23.0)	16,235(23.0)	(23.0)
	3차산업	만명, %	16,851(24.8)	18,987(26.9)	(33.0)
도로 총 연장(기간말)		만km	9.2	123	160
고속도로 총연장(기간말)		만km	0.8	-	2.5
철도 총 연장(기간말)		만km	0.3	6.8	7.5
대형 항만		개	-	-	800
수자원개선 (기간중)	수자원공급	억 m ³	-	5,600	6,000
	수토유실 방지	만ha	-	2,300	2,500

주 1. 도로 및 철도 연장은 10·5기간 중 도로 5종7횡으로 추진하되 3종2횡 완료, 철도 8종8횡 완료.

2. 산업별 근로자 점유율은 1999년 기준.

자료 : 「중화인민공화국 국민경제와 사회발전 10·5계획 요강」, 2001

(2) 제9차 5개년 사회 경제 발전 계획의 성과와 문제점

1) 성과

제9차 5개년 개발 계획 이후 주목할 만한 성과로는 종합 운수 체계 형성으로 인한 각종 운송 방식의 개선을 꼽을 수 있다.

제9차 5개년 계획 기간동안 기초시설이 급격히 증가하여 1995년에 비해 운송 능력이 크게 향상되었다. 2000년 말까지 총 철도 연장이 6만 8,000km로, 1995년도에 비해서는 6,000km가 증가하였으며, 도로 연장은 총 140만km로 24만km가 증가하였다. 공항 수는 총 129개로 11개가 증가하였으며, 내부 수로도 천 톤급 이상의 항로가 7,855km로 1,140km 증가하였다.

이러한 기초 건설 시설을 증가로 인해 철도의 부담이 완화되었으며, 도로 상황도 현저하게 개선되었다. 2000년 전체 화물 수송량은 135억 톤으로 11억 톤이 증가하였으며, 화물 운송량은 4만 3,359억 톤km(무게 × 거리)로 총 7,629억 톤km 증가하였다. 여객 수송량 또한 146억명으로, 24억명이 증가하였다.

2) 문제점

현재까지의 교통 시설물의 건설 발전에도 불구하고 운수망의 부족은 여전히 지역 간 불평등을 야기시키고 있다. 운수망의 밀도가 낮고 지역간 도로가 부족하여 철도의 부담이 과중되고 있어 전체적인 시장 수요를 만족시키지 못하고 있는 형편이다. 단적인 예로 서부의 티베트(西藏) 자치구에는 아직도 철도가 존재하지 않는다.

또한 운수 방식간의 부조화와 운수 시설과 수송 장비, 경영 관리 체계의 미비 등 종합 운송 능력이 여전히 부족한 상태도 큰 문제점으로 지적되고 있다.

<표Ⅱ-10> 주요 시설물별 문제점

구분	문 제 점
철도	여객과 화물의 혼합운송이 속도와 효율을 낮추고 있음
항공기	대중형과 소형비행기의 비율이 적절하지 못함
도로	국도건설이 많이 되었기는 하나 농촌, 중서부 지역 등 변방지역의 도로는 여전히 부족한 상태이다. 또한 도시도로 건설이 느리고 대도시의 도로망 구조가 체계적이지 못해 교통이 혼잡함
항구	컨테이너와 대형선박의 정박시설이 여전히 부족함

이러한 외관상 발전의 문제점은 근본적으로 전체적인 개혁이 부진함으로 인해 파생된 요인으로 보인다. 철도·항공·항만이 아직 정경분리를 하지 못하고 있으며, 또한 운수업계의 시장 체제 도입이 더디게 일어나고 대형 국유 운수업계의 현대화도 여전히 해결되지 않고 있는 점을 문제로 꼽을 수 있다. 또한 요금과 관리 체계가 시장 경제의 수요에 대응하지 못하고 있으며 관련 법규의 제정이 더딘 점도 전반적인 발전을 저해하는 요인으로 작용하고 있다.

(3) 주요 시설물별 투자 계획¹⁰⁾

1) 철도

제9차 계획 기간동안 동부, 중부, 서부지역의 원활한 교류를 중심으로 균형적인 철도의 발전의 핵심으로 볼 수 있다. 이 기간 동안 선로 6,000km, 기존 선로 복선 3,000km, 기존 선로 전철화 5,000km 및 지역 철로 건설 1,000km가 건설될 예정이다.

동부 지역은 주로 구조조정에 중점을 두어 시행한다. 복잡한 구역은 가능하면 여객선과 화물선을 분리시키고, 여객 전용선과 고속철로를 건설하고 필요한 지선(支線)과 연락선을 보충한다. 전철시설 등 기존선로 개선에도 중점을 두고 있다.

중부 지역은 서부 지역 개발이 원활히 이루어지도록 하는데 중점을 두어 시행한다. 동부와 서부를 연결하고 서에서 시작되는 운송 간선과 에너지 외부 운송 간선의 건설을 추진하며 망을 확충하여 대형 운송 통로를 형성하는데 그 목적이 있다.

서부지역은 내부 운수망을 보완하고 새로운 국제운송통로를 개척하여 대외수송능력의 문제점을 해결하는데 중점을 두어 시행할 예정이다.

2) 도로

제10차 5개년 경제 사회 발전 계획 기간 중 도로 건설의 중점은 “오종칠횡(五縱七橫)” 국도 주간선망 건설과 서부 지역의 도로 확충이다. 이를 통해 기초적인 대륙의 연결망을 완성할 예정이다. 10차 계획기간 중 총 신설 도로는 20만 km를 건설하여 2005년에는 도로 연장이 160만 km에 달하게 될 것이다.

10) 中國 國家發展計劃委員會(www.sdpc.gov.cn)의 정책 발표 내용 참고

<표 II-11> 팔종팔횡(八縱八橫) 철도 건설 계획

노 선 명	내 용
京哈(베이징-하얼빈)통로	秦沈(秦皇島-沈陽)여객 전용선 건설, 京秦 철로 개조, 京沈 여객 쾌속철로개통. 하얼빈(哈爾濱)철로의 전철화 완성, 天津-沈陽구간 전철화.
동부연해통로	大連-煙臺 철로 연락선, 蘭村-煙臺복선 철로, 蘭村-新沂 철로, 新沂-長興 철로, 溫州-福州 철로 건설.
京滬(베이징-상해)통로	여객선과 화물선의 분리 운영 실현, 경호 고속철로 건설, 기존 선로의 전철화, 뱡뱡(蚌埠)주요 복선 공정을 건설.
京九통로	龍川-東莞구간 복선 건설
京廣통로	武廣(武漢-廣州)구간 전철화, 무한과 양자강 철교 건설.
大瀋통로	北同蒲선 太原-朔州구간 복선 건설, 焦柳선 洛陽-襄樊구간 전철화, 益陽-永州철로와 奧海통로, 永州-玉林철로 건설
包柳통로	선무베이-延安北철로, 西安-연안 철로 확충, 西安-安康철로 신설, 襄渝선 襄樊-達縣구간 확충.
蘭昆통로	成昆선 전철화.
京蘭통로	包蘭선 包斗-石嘴山구간 복선과 石嘴山-蘭州 전철화 완성. 京包선 건설 추진.
석탄운수 북단통로	朔州-黃河 구간에 적재량이 큰 철로 신설.
석탄운수 남단통로	膠濟철로, 新月선 전철화. 荷兗石철로 복선 건설.
陸橋통로	隴海선 寶鷄-蘭州 복선건설, 룡해선 鄭州-普係구간 개조 완공, 徐州-鄭州, 武威-張掖 전기화 완성, 난주-무위 및 북방철로 확충.
寧西통로	西安-南京, 南京-啓東, 南京-海安 철로 건설.
沿江통로	寧蕪철로, 武漢-九江철로 확충, 銅陵-九江철로, 枝城-萬顯철로 신설, 長江埠-荊門철로 완공.
滬昆통로	貴昆선 昆明-沾益, 株州-六盤水복선건설, 浙贛선 滬杭선의 전기화.
西南出海통로	廣深선 제4선로건설, 南昆철로 확충.
지역내의 철로건설을 강화. 蕪湖長江대교, 陽涉철로, 錫桑철로, 천진항1000톤급석탄운반용철로 건설. 外福철로, 石門-懷化철로의 전기화, 邯長철로 확충. 贛州-龍巖철로, 合浦-河脣철로 건설.	

<표 II-12> 오종칠형(五縱七橫) 국도 주간선 건설 계획

노 선 명	내 용
同江-三亞 주간선	하얼빈-長春, 萊西-汾水, 寧波-溫州, 溫州-福州, 贛州-詔安, 開平-電白 등 고급도로 건설.
北京-珠海 국도주간선	駐馬店-信陽, 信陽-武漢, 武漢-長沙, 長沙-湘潭, 小塘-廣州 고급도로 건설. 鄭州 하대교 건설.
重慶-湛江 국도주간선	貴陽-新寨, 雷神店-崇溪河, 崇溪河-遵義, 水任-南寧, 山口-湛江 고급도로 건설.
上海-成都 국도주간선	合肥-高河埠, 萬縣-長壽, 成都-南充 고급도로 건설.
連雲港-霍爾果斯 국도주간선	連雲港-徐州, 徐州-商丘, 洛陽-三門峽, 天水-忠和, 奎屯-賽里木湖 고급도로 건설.
베이징-福州 국도주간선	泰安-徐州 건설 계속. 三明-南昌 고급도로 신설.
二連浩特-河口 국도주간선	祁縣-臨汾 건설 계속. 豐鎮-原平, 閭良-禹門口 고급도로 신설.
綏芬河-滿洲里 국도주간선	齊齊哈爾-甘南, 博克圖-滿洲里 고급도로 신설.
丹東-拉薩(티베트 소재지) 국도주간선	丹東-本溪, 懷來-宣化 麻黃溝-中寧 건설 계속. 呼和浩特(내몽골 소재지)-老爺店 고급도로 신설.
靑都-銀川 국도주간선	古窯子-王圈梁 건설 계속. 濟南(지난)-石家莊(스자좡) 고급도로 설.
上海-瑞麗都 국도주간선	杭州-衢州, 麻江-凱里, 大理-保山, 湘潭-邵陽 건설 계속. 梨園-溫家圳 고급도로 신설.
衡陽 국도주간선	衡陽-棗木鋪 건설 계속. 羅村口-硯山 고급도로 신설.

서부 개발의 도로는 주로 8개의 신설 통로를 개설하는데 중점을 두고 있다¹¹⁾. 서부 지역 간선망의 주요 개선 대상은 국도 214선 시닝(西寧)-다뤄(打洛)구간, 국도 215선 둔황(敦煌)-거얼무(格爾木), 국도 216선 아러타이(阿勒泰)-우루무치(烏魯木齊), 국도 312선 난저우(蘭州)-핑량(平涼), 317선 청두(成都)-나취(那曲), 326선 슈산(秀山)-취징(曲靖), 315선 西寧-카스(喀什), 212선 蘭州-重慶구간이다.

도로망 건설의 주요 목적은 현재의 도로망에 대한 부담이 증가함에 따라 이를 확충·보완하여 운송 능력을 향상시키는 데 있다.

동부 지역의 중형 도시 이상은 이미 고급 도로망을 갖추고 있으며 현(縣)급 도시에도 2급이 상의 도로망이 구축되어 있다. 중부와 서부의 경우 중형 도시에 2급 이상의 도로망이 구축되었으며, 현(縣)급 도시의 도로에는 3급 이상의 도로가 구축되어 있다.

11) 세부 내용은 II장의 서부지역개발 계획 참고

농촌 경제의 발전을 위해 농촌 지역의 도로 확충이 시급하다. 농촌 도로의 건설은 농촌 경제의 발전 수요에서 출발하여 현지 자원의 종합적인 관리와 작은 도시의 건설과 결부시켜야 한다. 따라서 경제 중심지와 통하는 간선도로와 연결시키는 출구 건설에 중점을 둘 예정이다.

3) 연안 항구

기술의 진보를 통한 장비의 현대화를 강화하고 양적인 증가에서 질적 향상으로 전환하는데 주안점을 두고 있다. 한편으로는 항구 배치의 개선, 정박 위치의 구조조정 위주로 신설과 개조를 통해 컨테이너운송, 대량 화물의 운송 체계를 정비할 계획이다.

상하이(上海)의 국제 해운의 중심인 컨테이너 深水港과 제4대 이상의 컨테이너선박이 머물 수 있는 간선향(幹線港)건설을 중점에 두고 支線港과 자족형 항구 건설을 동시에 발전시킬 계획이다. 국내 무역 컨테이너 운송은 기존의 정박 위치를 개조하여 이용하고 필요한 부두나 정박 위치는 신설한다.

<표 II-13> 컨테이너항 건설 현황

지역	건설항목
북방지역	- 중점: 컨테이너간선향-대련, 천진, 청도. - 부차적: 營口, 秦皇島, 煙臺, 連雲港
화동(華東)지역	- 중점: 상해컨테이너 주요항구 - 부차적: 折鋼의 寧波, 太倉 간선, 지선향-南京, 鎮江, 張家港, 南通, 溫州.
화남(華南)지역	- 홍콩의 국제 航運 지위를 유지하는 동시에 深圳(선전)항건설을 중점 - 부차적: 廣州, 廈門 두 개의 간선과 福州, 汕頭, 珠海, 湛江, 防城, 海口

중국은 현재 수입 철광석과 원유의 운수를 위한 중계 운송 시설의 건설이 필요한 실정이다. 수입 철광석의 운반을 위해서 북방 지역에서 일부 지역을 선택하여 접수 운송 능력이 1,600~2,000만톤 규모에 이르는 광석 접수 부두를 건설할 계획이다. 또한 석유화학 공업 발전과 원유의 전략적 비축의 수요에 따라 북방과 화동지역이 중심으로 건설함으로써 수입원유의 운송통로를 확보한다.

따론펬(大連), 칭다오(靑島), 상하이(上海), 광저우(廣州) 등 지역에는 기존 항구의 정박 위치 기능을 조정하고 개조, 또는 재개발할 예정이다.

4) 내륙 수로

長江, 珠江 수계 및 京杭 운하 등 주요 수상 통로와 장강 삼각주(長江三角洲), 주강 삼각주(珠江三角洲)의 수로망 밀집지역 주요 항로 및 항구의 건설을 강화하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 이 기간 동안 항로 3,350km를 개선하며, 그 중 3급 항로 950km에 이를 것으로 보인다.

<표 II-14> 수상 운수 통로와 항로 건설

수상운수 통로	내 용
양쯔강(長江) 수계 주요 통로	<ul style="list-style-type: none"> - 중, 하류지역의 우쑤에(武穴)항로, 礄子灣구간, 쟁난(張南) 및 東流수로의 장애를 복구, 상류에서는 삼협댐운항 복구가 중점. - 지류에서는 4급 항로표준에 의하여 자링강(嘉陵江)항로를 계단식수로로 건설함. 江漢(장한)평원, 동팅후(洞庭湖)등 항로망과 漢江, 간강(韓江)항로를 개발.
주강(珠江) 수계 주요 통로	<ul style="list-style-type: none"> - 西江운항간류 상류 연장 공정을 가속화하여 雲南(윈난), 貴州(꾸이쩌우)등 서부지역을 위한 항로를 개척 - 치옌장(黔江), 홍수이허(紅水河), 유우강(右江) 항로를 중점적으로 건설.
京杭운하, 淮河 주요 통로	<ul style="list-style-type: none"> - 京杭운하는 북쪽 항행조건을 개선, 선박톤급과 항로관리수준을 높임.
長江三角洲 쟁난(江南)항로망	<ul style="list-style-type: none"> - 4, 5급표준으로 강남항로망 운항조건을 개선, 蘇申港(쑤쑤강)선, 申張(선장)선, 長湖申(창후선)선, 蘇申外港(쑤선와이장)線, 平申(핑선)선, 蕪太(엔타이)운하 등 성, 시를 걸친 항로를 중점적으로 건설.
珠江삼각주 항로망	<ul style="list-style-type: none"> - 3급표준으로 항로망을 구축하고 쇼우란(小攬), 찐촌(陳村), 라오퉁후수이(勞龍虎水) 등 항로 복구.
서부지역	<ul style="list-style-type: none"> - 장강 西江(시장)항로, 란창장(瀾滄江)항로 및 지역항로를 건설

컨테이너, 대량 산적 화물, 자동차 운송 시설을 위한 항구도 건설할 예정이다. 컨테이너 운수를 위해서는 양쯔강(長江) 수계와 주강(珠江) 수계에서 국제 컨테이너 지선(支線) 운송망을 형성하고, 석탄, 광석, 유류, 가공유 등 대량 화물의 항구 하역 시설을 완비한다. 자동차 선적 운수는 양쯔강 연안의 자동차 생산 기지와 소비 지대에서 자동차 부두를 건설하여 운수 체계를 형성할 예정이다.

5) 공항

주요 공항과 지선(支線)공항을 우선적으로 건설하고 간선 공항 건설에 보완적으로 투자하는 것을 원칙으로 하되 낙후된 서부지역 공항을 건설하는데 중점을 둔다.

주요 공항 중 베이징, 상해, 광저우 공항을 전국 일류 공항으로 만드는데 일차적인 목적이 있으며, 이외에 간선 공항과 지선 공항을 건축 또는 확장하여 항공 시설 연결망을 완성할 예정이다. 간선 및 지선 공항을 나열하면 다음과 같다.

간선 공항 : 텐진(天津), 선양(沈陽), 따론펬(大連), 닝보(寧波), 지난(濟南), 칭다오(青島), 청두(成都), 충칭(重慶), 쿤밍(昆明), 시닝(西寧), 시안(西安), 라싸(拉薩), 란저우(蘭州)등 공항 확충. 사토후(汕頭), 창춘(長春), 우루무치(烏魯木齊) 공항 이주 또는 건축

지선 공항 : 둔황(敦煌), 헤이허(黑河), 다촨(達川), 거얼무(格爾木), 완저우(萬州), 쑤저이거우(九寨溝), 자무스(佳木斯), 싱이(興義), 리보(荔波), 리핑(黎平)등 40개 공항의 건축 또는 확장

한편으로는 항공 교통 관제 시설을 체계적으로 건설할 계획이다. 우선 동부 지역은 통신, 항행 유도, 항행 관리, 항행 정보 등 시설과 베이징(北京), 광저우(廣州), 청두(成都) 3개 구역 관제 센터를 건설하여 일부 주요 항로 레이더 관제를 실현한다. 한편, 서부는 항로 자동 상관(相關) 감시 체계, 위성 도항(衛星導航) 항로 감시 및 추진 체계를 실현한다.

베이징(北京), 상하이(上海), 광저우(廣州), 청두(成都) 등 비행기 정비 기지와 베이징, 광저우, 청두 엔진 정비 기지를 건설하여 각종 비행기의 국내 정비를 현실화한다.

6) 송유관 건설

송유관의 경우 기존 송유(기)관의 부대 시설의 건설을 강화하면서 국내 자원 개발과 수입의 수요에 따라 송유관을 증설하고 운수망을 재정비할 예정이다. 송유관 건설 지역을 살펴보면 다음과 같다.

- 신장(新疆) 타리무룬(塔里木輪)남 ~ 상하이(上海), 西氣東輸 공정
- 칭하이(青海) 차이다무(柴達木)분지 ~ 西寧, 蘭州 輸氣管
- 충칭(重慶) 충시옌(忠縣) ~ 후베이우한(湖北武漢), 輸氣管
- 창칭(長慶)氣田 ~ 내몽골 후허하오터(呼和浩特) 輸氣管

- 란저우(蘭州)~청두(成都) 가공 유도관.
- 선전(深圳) 칭도우자오(秤頭角)LNG~푸산(佛山) 輸氣
- 양쯔강 삼각주와 중하류 지역의 수입 원유 하역 도관 공정

7) 도시 교통

도시 교통은 대중 교통 시설을 우선적으로 발전시키는데 중점을 두어 대형 도시에 지하철 건설과 버스 전용선 설치를 주요 골자로 하고 있다.

도시 교통 개선을 위한 세부 건설 내용을 살펴보면, 우선 원활한 교통을 위해 도시 도로와 교량, 주차장 시설을 확대하고 도심 차량의 교체 및 정거장을 건설한다. 또한 대 도시를 중심으로 지하철, 경전철, 도시 철로를 건설하고¹²⁾ 고속버스 전용선도 설치할 예정이다.

베이징, 상하이, 톈진, 창춘, 하얼빈, 광저우, 선전, 시안, 우루무치, 충칭, 청두 지역의 무연 차량화가 실시되며, 도시 지능화 교통 체계 수립도 추진된다.

12) 도시철로는 베이징, 상하이, 광저우, 선전, 난징, 우한, 충칭, 청두, 선양, 톈진, 창춘, 칭다오, 따론펬, 시안 등의 도시를 중심으로 건설된다.

Ⅲ. 사회간접자본 개발 정책 현황과 계획

- 서부지역을 중심으로 -

1. 지역 개발 현황

제9차 경제 사회 개발 계획이 실시되는 동안 중국은 급속한 경제 발전을 이루어 왔다. 그 결과 지역 간의 개발 격차는 점차 확대되었다. 이는 지역별 경제 현황을 보면 확연히 알 수 있다(<표 Ⅲ-1, 2>참조). 1999년을 기준으로 살펴볼 때, 동부 지역의 국민소득(GDP)은 전국의 65%를 차지하였으나 서부 지역은 15%에 불과하였다. 수출과 수입의 경우 동부가 전체 총액의 90% 정도를 차지하고 있으며 서부의 경우 5% 이하로 나타났다. 재정 수입은 전체 규모 중 동부 지역이 59%로 집중되어 있고, 서부 지역은 전체의 13%에 머물렀다.

서부 지역의 면적은 전 국토의 57%에 달하나 인구는 24%에 불과하며, 인프라 투자비율도 1979~98년 기준으로 전체의 20% 수준에 불과하다. 또한 외자 도입 규모액 또한 전체의 5.4% 수준에 머물러 전반적으로 사회간접자본이 매우 열악한 상태에 놓여있다.

이러한 지역 간의 심각한 격차로 인해 중국은 향후 개발의 중점을 서부 지역에 두고 있으며, 사회간접자본 개발 사업 역시 서부를 중심으로 추진될 전망이다. 서부 개발의 기초 사상은 덩샤오핑(鄧小平)의 「兩個大局」론으로 동부 연해 지역의 유리한 요소를 활용하여 우선적으로 개발하고, 이 지역의 발전을 중심으로 서부 지역의 개발에 활용, 공동으로 발전한다는 것이다. 동남 연해의 지역 경제는 이미 상당한 발전을 이루어 서부 발전의 기초적이 토대는 이미 이루어졌다고 볼 수 있다.

중국 정부는 2000년 3월 서부 지역 개발 추진을 천명하고, 동서간 균형 발전, 내수 진작 및 현대화 실현을 위해 국가적 장기 사업으로 중점 추진 중에 있다. 소수 민족이 다수 거주하며, 동부 지역에 비해 상대적으로 낙후한 서부 지역의 생활 수준 향상을 통한 정치적 안정을 취하고 동시에 2001년부터 시작되는 제10차 5개년 계획의 중점 사업으로 추진함으로써 서부 개발을 통하여 심각한 내수 부진 문제를 해결할 수 있을 것이다.

서부 지역 개발에 대한 중국 정부의 의지로 보아 서부 지역의 개발은 중장기 발전 계획의 핵심 사업이 될 것이며, 이를 통해 지역 간 균형 발전, 내수 부양, 현대화 실현뿐만 아니라 산업구조의 조정이라는 이면적 효과도 얻을 수 있을 것이다.

향후 10년 간 중국의 사회간접자본은 서부 개발에 중점을 두고 시행될 것이다. 따라

서 본 장에서는 서부 지역을 중심으로 사회간접자본 개발 정책을 살펴보고자 한다.

<표 III-1> 동서부 지역간 경제력 차이

구 분	동 부	서 부
GDP	65%	15%
연평균 성장률(1979 ~ 98년)	12.80%	8.70%
인프라 투자 비율(1979 ~ 98년)	60%	20%
사회복지시설	45%	20%
국유기업 기술인원	51%	17%
대외무역	1999년 총 수출액의 91%를 동부지역에서 달성 (광둥 및 상해지역이 전체의 약 50% 차지)	
외자 도입	서부는 전체도입액의 5.42%에 불과	

주 : 전체에서 차지하는 비중. 자료 : www.koreaemb.org.cn

<표 III-2> 지역별 경제 현황

지역 (면적 점유율)	98년 총인구 (만명)	GDP(억위엔)		수출총액 (억달러)		수입총액 (억달러)		재정수입 (억위엔)		재정지출 (억위엔)	
		1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
동부 (13.5%)	50,739 (41.0)	48,388 (58.3)	51,617 (58.7)	1,648.5 (90.6)	1,717.0 (90.5)	1,140.4 (90.2)	1,222.7 (90.3)	3,624.0 (59.0)	4,165.4 (59.3)	4,148.5 (53.6)	4,779.4 (56.4)
중부 (29.5%)	44,033 (38.0)	23,116 (27.9)	24,189 (27.5)	104.8 (5.8)	115.3 (6.1)	68.9 (5.4)	77.2 (5.7)	1,601.2 (26.1)	1,922.1 (27.3)	2,111.2 (27.3)	2,408.2 (28.4)
서부 (57%)	28,510 (21.0)	11,457 (13.8)	12,126 (13.8)	66.5 (3.6)	65.1 (3.5)	55.6 (4.4)	54.1 (4.0)	919.8 (14.9)	938.5 (13.4)	1,472.9 (19.1)	1,284.5 (15.2)
총계 (100.0%)	123,282 (100.0%)	82,961 (100.0)	87,932 (100.0)	1,819.8 (100.0)	1,897.4 (100.0)	1,264.9 (100.0)	1,354.0 (100.0)	6,145.0 (100.0)	7,026.0 (100.0)	7,733.6 (100.0)	8,472.1 (100.0)

- 주 1. 31개 성·시 : 22개 성, 4개 직할시, 5개 자치주(대만 제외)
 2. 위 분류에서 광서 자치주는 동부에, 내몽골 자치구는 중부에 분류됨.
 3. 총계수치는 지방 통계의 합계로 중국 중앙계 수치와 불일치.
 4. ()안은 전국 대비 점유율
 5. 환율 : 1달러 / 8.28위엔

자료 : 주중 한국 대사관

2000년부터 10개 정도의 주요 사업이 추진되고 있다. 시안(西安)-난징(南京)간 충칭(重慶)-화이베이(懷北)간 철도 중 각각 995km와 650km 구간이 건설 중에 있으며, 간선 도로로는 서부 지역 중심에 1,700km가 건설 중이다. 이밖에 시안(西安) 지옌양(減陽) 국제 공항, 쓰촨(四川)성의 홍수 방지용 수리 시설 공사 등이 건설 중에 있다.

<표 III-3> 주요 10개 신규 건설 사업

	프로젝트명	주요 내용
1	西安-南京철도의 西安-合肥구간 건설	西安에서 南陽을 거쳐 南京으로 이어지는 철도 착공. 올해 우선 232억 위엔(280억달러)을 투입, 西安-合肥 구간 990 km 길이의 철도건설
2	重慶-懷化철도	重慶-懷化 철도 650 km구간 건설을 위해 182.3억 위엔(22억달러) 투자
3	서부 간선도로 건설	주요 간선도로 및 빈곤지역과 통하는 도로 1,700 km건설
4	공항건설	西安 咸陽국제공항, 成都 口流, 蘭洲 中川항 등
5	重慶 고가철도 건설	重慶의 교통압박을 완화하기 위해 重慶에 32.58억엔 (3억 9천만달러) 투자, 13.5km 길이에 총 14개 역을 경유하는 고가철도 건설(1차)
6	紫達木 천연가스관 공사	紫達木에서 青海의 西寧을 거쳐 蘭洲에 이르는 연간 수송규모 20억m ³ 의 가스수송관 건설(총연장 953 km)
7	발전 및 홍수방지용 수리시설 공사 (투자액 총 75억 위엔)	四川의 紫坪鋪 프로젝트 - 都江偃과 成都의 물공급량을 500 m ³ 늘이고 매년 34억kw/h의 전력을 발전하기 위하여 건설 寧夏回族自治区의 沙坡斗 수리시설 건설 - 13억 위엔(1억6천만달러)을 투자, 76,600 ha의 토지를 관개하여 지역의 홍수방지능력을 높이고 연간 7억kw/h의 전력을 생산하도록 함
8	생태계 건설 및 황무지 조림사업	13개성에 걸쳐 경작지로 이용되던 343,300헥타의 토지를 녹화하고, 432,000ha의 황무지에 인공조림 또는 초원 조성
9	칼륨비료공장 건설	青海省 鹽湖지역의 칼륨비료 생산에 투자, 농업생산성과 성 경제발전을 도모
10	서부지역 고등교육 기초시설 건설	국채발행 자금으로 서부지역 고등교육기관 지원

자료 : 주한 중국 대사관

2. 주요 정책 내용¹³⁾

(1) 정부의 정책 추진 과정

지도 조직 강화를 위해 2000년 1월 주룽지 총리와 23개 정부 부처 장관이 참석하여 국무원내에 서부 개발 지도 task force 팀을 설치하였다. 2000년 10월 서부지역 개발 실시를 위한 정책 추진에 관한 국무원 통지에 의거 지원 정책을 실시하고 있다. 주요 내용으로는 자금 투자 확대, 투자 환경 개선, 대내외 개방 확대, 인력 도입과 과학·기술 및 교육 육성에 있어서 우대 정책 실시 등 주요 지원 정책의 원칙을 수립하였으며, 서부개발 사업을 10·5계획의 중점 사업으로 추진하기로 결정하였다.

13) 「2001 중국 서부 논단(Western Forum of China)」에서 발표된 내용을 주한 중국 대사관에서 요약한 자료 참조

주요 사업으로는 철도 건설 및 현대화 사업, 주요 국도 건설, 공항 건설, 천연가스 수송관 건설, 수리 사업, 초기·육립 육성 사업, 광산 개발, 고등교육기관 설립, 발전소 건설, 농업 및 도시 기반 확충 등을 위하여 약 1,000억위엔을 투입하기로 하였다.

(2) 주요 정책 방향

중국의 외국 자본 투자 유치는 기본적으로 서부 지역의 향후 5~10년 동안 수리·교통·통신·전력망 등 기초인프라 및 생태 환경 건설에 중점을 두고 있는 것으로 보인다. 생태 환경을 보다 적극적으로 보호함과 동시에 서전동송(西電東送), 서기동수(西氣東輸), 수자원 개발 등 전략성이 가미된 중점 프로젝트의 추진을 가속화함으로써 경제 성장을 이루는 것을 기본으로 하고 있다.

세부적으로 살펴보면, 우선 서부 개발 자금 확대를 들 수 있다. 국책 은행 대부, 국제 금융기관 및 외국 정부의 우대 지원 자금을 서부 개발에 집중적으로 투입하고, 달리 다양한 방식으로 조달한 자금을 서부의 교통, 수리, 농업, 임업, 정보산업 등에 투입한다.

둘째, 서부 지역 건설 사업을 우선 지원하기 위해 건설 자금의 투입을 강화한다. 수리, 도로, 철도, 공항, 수송관, 도시 건설 등 사회 기반 시설물 건설, 생태 환경 보호, 특성있는 농업 육성, 에너지·광산 자원의 개발·이용, 특성있는 관광 산업 육성 등을 우선적으로 지원한다. 또한 중앙 정부의 기본 건설 투자 자금, 건설 국채 자금을 포함하는 중앙 정부 재정성 건설 자금의 서부 지역 투입 비율을 높인다. 서부 지역 개발을 위한 은행여신을 강화하여 철도, 도로, 전력, 석유·천연가스 등 사회 기간 산업 분야에 투입하기로 하였다.

셋째, 서부 지역에 대한 감세 우대 정책의 실시이다. 중국 정부는 2001~10년 간 국가가 장려하는 산업에 투자하는 기업에 대해 소득세를 15% 감면할 예정이다. 소수 민족 자치 지역 내에 투자하는 기업에 대해서는 기업 소득세를 감면 또는 면제함으로써 투자를 촉진시킨다.

서부 지역의 교통, 전력, 수리, 체신, 방송분야 투자 업체에 대해서는 2년 간 기업 소득세 면제 및 3년 동안 동 소득세의 50% 감면을 시행하며, 특히 서부 지역 도로 및 국도 건설용 토지에 대해서는 철도, 공항 건설 용지와 마찬가지로 경지 점유세를 면제할 예정이다. 한편, 서부 개발 주요 장려 산업에 투자하는 업체에 대해서는 총 투자액의 범위 내에서 수입하는 기술·설비에 대한 관세 및 부가세를 면제함으로써 외자 유치를 장려한다.

(3) 외자 유치를 위한 지원 정책

중국은 서부 개발을 위한 외자 유치를 위해 각종 우대 정책을 발표하고 있다. 최근 산시성(陝西省) 주최 투자 무역 상담 회의에서는 외자 도입 정책, 재정 지원 정책, 조세 및 토지 우대 정책 등 외자 유치에 관한 폭넓은 내용들이 발표되었다.

우선 중국은 외국업체에 대해서 중국업체와 동일한 세제 우대를 지원할 예정이다. 서부 지역 개발을 위하여 국가가 장려하는 산업 분야에 개발하는 외국업체에 대해서 10년간 기업 소득세의 15%를 감면하고 소수 민족 자치지역에 대한 외국업체에도 지방소득세를 감면하는 등 자국 업체와 동일한 세제 우대 혜택을 할 것이다.

중국에 진출한 외국 자본의 서부 지역 재투자를 장려하기 위해 투자 비율이 25% 이상인 경우 외국업체에 대해서도 상응한 대우를 제공할 것이다. BOT 및 TOT 방식¹⁴⁾을 화력·수력발전소, 고속도로, 교량 및 터널, 지방 철도 건설 사업으로 확대시킴과 동시에 또한 사회기반산업에 대한 외국업체의 자본 참여 비율 제한을 완화하였다.

<표 III-4> 중국 서부개발정책 발표내용

구 분	내 용
외국인 투자법규 개정	<ul style="list-style-type: none"> - 외자기업에 대한 외환수지 균형의무 폐지 - 외자기업에 대한 현지구매 의무 폐지 - 외자기업에 대한 수출 의무규정 보완 (외자기업의 제품의 대부분 수출강요 조항 완화) - 외자기업의 생산계획 보고의무 폐지
10·5 계획상 외자도입 정책개선	<ul style="list-style-type: none"> - 외자기업의 기술개발 촉진 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 선진실용기술이전소득에 대해 영업세 면제 ◦ 국가장려형 외자기업 프로젝트와 외상투자연구개발센터에 수입산 설비에 대한 관세면제 ◦ 기술개발비용이 전년대비 10%증가한 기업에 대해 실제비용의 50%에 해당하는 금액을 과세소득액에서 공제 - 외자도입 정책규정의 최적화 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 외자기업이 국유기업 구조조정에 참여하는 것을 장려 ◦ 국유기업의 매각·합병·투자자금 등 다양한 방식의 외자참여 허용 - 서비스 무역의 대외개방 확대 - 조건에 부합되는 외자기업체게 A·B주식시장 상장 허가 - 다국적 기업의 투자회사 영업범위를 확대 - 외자기업의 법인 설립 간소화 등

14) "Transfer-Operate-Transfer"의 영문 약자로 "이전-경영-이전"사업을 의미한다. 사업자인 정부 당국이 계약에 명시된 바에 따라 도로, 발전소 등 완공된 시설을 외국인이 경영하도록 맡겨 합의한 기간 중 기대 실적에 의거, 시설 경영 대가를 한꺼번에 받으며 시설 경영권을 넘겨받은 외국 경영자가 경영 기간중 동 시설 사용자로부터 합리적 수준의 사용료, 서비스 요금 및 기타 요금을 받고 기한 만료 후 시설을 정부 당국에 반환하도록 하는 사업 방식이다.

<표 계속>

구 분	내 용
서부개발 촉진을 위한 외자도입 정책	<ul style="list-style-type: none"> - 외자기업의 설비기술·부품비품 수입시 일정한 범위 내 조세우대정책 실시 - 동부지역에 진출한 외자기업이 중서부 지구 장려사업에 투자한 경우 현행 조세우대기간 만료후 3년 이내 기업소득세를 15%로 하향조정 - 외자 도입통로 다양화 <ul style="list-style-type: none"> ◦ BOT, TOT 형식의 외자이용 시범지역 확대 ◦ 국가 장려 산업은 기존 국내 법인의 경영권이전·주권양도·합병 등 방식으로 외자 도입을 허용. ◦ 외자기업이 서부 기초인프라 투자시 외자기업요건 주식비율 제한을 완화. - 이미 진출한 외자기업이 중서부지구에 25% 이상재투자 할 경우 외자기업에 상응하는 혜택을 부여함. - 외자투자영역을 확대함. <ul style="list-style-type: none"> ◦ 기초인프라건설과 자원개발 및 기술연구개발센터 건립을 장려 ◦ 서부지구에 유통업, 외국무역, 여행업에 대한 대외개방 시범적 추진 - 연해지구의 외자기업의 중서부지구에서 외국투자기업과 내자기업에 대한 위탁경영관리 참여 - 중서부지구 각 성·시의 건설 완료된 개발구를 국가경제기술개발구로 승격
서부개발을 위한 재정지원 정책	<ul style="list-style-type: none"> - 2001년 서부 국채발행자금(500억위엔)은 서부대개발의 중점프로젝트건설에 지원 - 기초인프라건설 투자를 강화하기 위하여 국가정책은행의 대출금과 국제금융기구·외국정부의 차관자금을 중점지원 - 중앙재정역량의 증대에 맞추어 서부 빈곤지구와 소수민족지구에 대한 지원자금을 확대
서부개발을 위한 조세 우대정책	<ul style="list-style-type: none"> - 국가 장려형 내·외자기업의 소득세를 일정기간 15% 인하(현재 기업소득세 최고세율 33%) - 서부지역뿐 아니라 여타 민족자치구의 지방 기업도 지방정부의 허가를 받아 기업소득세 감면 - 교통·전력·수리·우편·방송TV 등 신규사업 추진시 기업소득세 2년 면제, 3년간 50% 감면 - 국도·성도 건설용지는 철로·민항용지 개발과 같이 경작지점용세를 면제, 기타 도로건설용지의 세금징수여부는 지방정부에서 결정 - 서부지구에 투자한 장려형 내·외자기업과 우대산업의 선진기술설비 수입시 국가에서 규정한 경우를 제외하고 관세·증치세를 면제
서부개발을 위한 토지 우대정책	<ul style="list-style-type: none"> - 토지이용 우대정책을 실행하고 토지사용 허가절차를 간편화 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 기존에 이용되지 않던 국유지를 사용할 경우 토지보상비용을 면제 ◦ 법률적으로 규정된 경우를 제외하고 건설프로젝트용지는 법에 따라 유상으로 사용, 입찰·전매 등 방식으로 토지를 제공하는 것을 장려 - 기본농지를 엄격히 보호하여 경작지 점용과 보전의 균형을 유지. <ul style="list-style-type: none"> ◦ 기초인프라건설용 토지는 경작지 점용과 보전의 균형을 유지하는 원칙하에서 보전용 경작지 개간비용은 해당 지방정부에서 제정한 표준에 근거하여 사업자로부터 수납.

3. 서부 지역 개발 추진 현황

(1) 지역별 동향

1) 윈난성(雲南城)

가 일반 경제 현황

2001년 GDP는 2,078위엔으로 전년 대비 6.5% 성장률을 달성하여 완만한 경제 성장을 이루었다. 이는 인근 지역인 쓰촨성(四川省)(9.2%), 충칭시(重慶市)(9.0%) 등 서부의 주요 도시 중에서 성장률이 다소 떨어지며, 전국 평균 성장률 7.4%에도 못 미치는 수준이다.

<표 III-5> 윈난성 경제 현황

구 분	2001년	증감률(%)	2002년 목표
GDP(전산업)	2,078억위엔	6.5	7.0%
1차산업		3.9	
2차산업		4.8	
3차산업		10.4	

자료 : KOTRA (www.kotra.or.kr)

나. 주요 인프라 현황

주요 인프라 시설물도 여전히 부진한 실정이나, 서부 개발을 위한 인프라 개발이 점진적으로 확대되고 있다.

도로 총 연장은 10만 2,000km이며 이 가운데 2급 이상 고급도로는 1,912km를 차지하고 있다. 고속도로는 405km에 이르며, 현재 공사중인 위안모(元麻)고속도로와 따바오(大保)도로는 2002년 완공될 예정이다. 또한 쿤스 고속도로가 2000년 착공되어 서부 지역 개발 전략 가운데 인프라 중점 건설 프로젝트로 진행되고 있다.

철도는 총 연장이 2,314km로 동남아 각국 철도와 연계 노선을 추진 중에 있으며, 공항은 쿤밍(昆明) 국제공항과 8개의 지선 공항을 보유하고 있다.

<표 III-6> 윈난성 주요 인프라 현황

구분	현황
도로	- 총연장 10.2만 km로 2급 이상의 고속화도로 1,912km, 고속도로 405km를 보유하고 있음. - 2005년까지 방콕, 양쿤 및 여타 서오가 연결하는 도로망 구축 예정.
철도	- 총연장 2,314km - 난쿤, 쿤위 및 광다선 보유 - 동남아 각국철도와 연계하는 아시아 철도의 사전 조사 작업이 진행중임
수운	- 총연장 1,324km로 주요항구는 水富港, 景紅港, 大理港 등임
항공	- 현재 80여개 국내노선 및 11개 국제 노선 취항 - 쿤밍(昆明) 국제 공항의 개보수 및 확장 공사가 진행 중 - 린창(臨滄)에 공항을 건설중임.

자료 : 산업연구원, 「중국의 서부지역 투자환경 및 진출방안」, 2001. 2

2) 충칭시(重慶市)

가. 일반 경제 현황

충칭시는 중국의 4대 직할시중 하나로 서부 지역 개발의 중심이 될 것으로 보인다. 2001년 GDP는 1,750억 위엔으로 전년 대비 9%의 비교적 높은 성장률을 기록하였다.

광범위한 농촌 지역과 삼협댐으로 인한 신규 이민자들의 유입에도 불구하고 안정적인 성장으로 보이고 있어 향후 발전 가능성이 높은 지역으로 지목되고 있다.

<표 III-7> 충칭시 경제 현황 및 전망

구분	2001년	증감률(%)	2002년 증감률 목표(%)
GDP(전산업)	1,750억위엔	9.0	8.5
1차산업		2.2	2.0
2차산업		11.8	10.5
3차산업		9.0	9.0

자료 : KOTRA(www.kotra.or.kr)

중앙 정부는 서부 지역 개발을 위해 적극적인 재정 정책으로 투자를 확대하고 있으며, 삼협댐 건설을 통해 수자원을 개발하는 동시에 다른 한편으로는 생태 환경을 보전하기 위한 투자를 확대하고 있다. 충칭시에 대한 중앙 정부의 재정 지출 확대는 외국 기업

들에 대한 투자 환경을 개선시킬 것으로 기대되고 있다. 하지만, 국제 시장의 수요 감소, 중국 내 동부 기업들의 내수 시장 공략 가열화에 따른 경쟁 압력, 국내 시장의 과잉 공급 등은 투자의 장애요소가 될 수도 있을 것이다.

나. 주요 인프라 현황

다른 지역에 비해 인프라 여건은 양호한 편이나 지형이 험하여 도로 건설이 용이하지 않고, 특히 고속도로의 경우 더욱 건설이 어려워 지역 개발의 장애요인으로 작용하고 있다. 도로 건설에 지출되는 비용이 다른 지역에 비하여 1km 당 200만~3,000만위엔 정도가 추가로 소요되는 것으로 나타나고 있다. 현재 5개의 국가 간선도로를 보유하고 있으며, 최근에 청위(成渝), 위창(渝長)의 고속도로가 완공되었다.

철도 현황을 보면 청위(成渝), 씨양위(襄渝) 등의 전철화된 간선 노선이 충칭시를 관통하고 있으며, 향후 간선 노선을 연장하여 성(省) 전체의 수송 화물을 홍콩까지 직접 수송할 계획이다.

공항은 현재 운행중인 강북(江北) 국제 공항 외에 4개의 예비 공항을 건설하고 있으며, 수운으로는 600km에 이르는 매우 중요한 운하를 끼고 있다. 삼협댐이 완공되면 3,000톤급에서 1만톤 급에 이르는 화물 운송이 가능하게 될 것으로 보인다.

<표 III-8> 충칭시 주요 인프라 현황

구분	현황
도로	<ul style="list-style-type: none"> - 5개 국가 간선도로 보유 - 7개의 시외 고속도로 건설중 - 충칭-우한-상하이, 충칭-운주-북해 등
철도	<ul style="list-style-type: none"> - 成渝, 襄渝 등 전철화된 간선노선이 충칭시를 관통 - 萬達선은 건설중에 있음. - 수출화물은 홍콩의 구룡(九龍)까지 직접 운송이 가능하도록 할 계획임/
수운	<ul style="list-style-type: none"> - 전 시의 600km 에 달하는 장강의 황금수로를 가지고 있음. - 현재 3,000톤급 선박의 운행이 가능함. - 삼협댐이 완공되면 1만톤급 선박운행이 가능함.
항공	<ul style="list-style-type: none"> - 강북(江北) 국제공항 만주오교(萬州五橋)등 총 4개의 공항보유 예정임 - 현재 국제선 70개 노선 운항중

자료 : 산업연구원, 「중국의 서부지역 투자환경 및 진출방안」, 2001. 2

3) 쓰촨성(四川省)

가. 일반 경제 현황

쓰촨성은 경작지, 목초지, 산림 지역이 각각 전체 면적의 13.5%, 31.2%, 38.0%를 차지하고 있으며, 양쯔강 상류에 위치하고 있다.

2000년 9%의 경제성장률을 이루었으며, 제9차 5개년 경제 사회 발전 계획 기간동안 연평균 8.8%의 경제성장률을 달성하여 전국 평균 8.3%를 상회하는 서부 개발의 중심 지역이다. 쓰촨성의 경제 성장은 식량 작물과 사탕수수·차·양잠 등의 경제 작물 호황 및 기계·전자·항공우주 등 공업 발전에 기인한 것이다.

또한 쓰촨성의 청두(成都)시는 중국 서부의 중심 도시 중 하나로서의 역할이 커지고 있다. 윈난, 시장, 충칭 등 서남부 지역 도시와 신장(新疆), 칭하이(青海) 등 서북부 지역으로 물자를 공급해주는 집산지의 역할을 수행하면서 그 중요성이 더해지고 있다.

쓰촨성에서 2000년 신규로 비준한 외국 자본 투자 프로젝트는 총 293건으로 전년 동기 대비 50.3% 증가한 것은 이를 단적으로 나타내고 있다. 프로젝트는 중외 합자 프로젝트 156건, 합작 프로젝트 25건, 외국인 독자 프로젝트 112건이며, 외상 직접 투자 계약 금액은 6억 500만달러로 전년 대비 2% 증가한 것으로 나타났다. 또한 그 중 합자기업의 계약액은 2억 6,500만달러로 총 외상 투자 금액의 43.8%를 차지하였다.

나. 주요 인프라 현황

쓰촨성 지역 역시 기존의 인프라만으로는 지역이 수행해야 할 역할에는 미흡하다.

2000년 말 현재 8만 9,000km에 불과한 도로 총 연장은 물동량 수송에 크게 미흡하여 경제 발전의 장애요인으로 지적되고 있다. 제9차 5개년 발전 계획 기간 내에 35억위엔을 투자하여 2만 4,000km를 건설하였으나 동부에 비해 열악한 경제 발전과 자연적인 제약으로 인해 도로의 발전은 매우 미흡한 상태이다.

철도 역시 총 연장은 2,600km이나 서부 지역 개발의 수요에는 여전히 못 미치고 있다. 제8~9차 발전 계획 기간 동안 63억 7,500만위엔이 투자된 청쿤(成都-昆明) 전철화 노선이 완공되었으나 성내의 철도 노선수가 적으며, 설비의 노후화가 심각한 상태이다.

<표 III-9> 쓰촨성 주요 인프라 현황

구분	현황
도로	<ul style="list-style-type: none"> - 총연장 8,900km - 고속도로 747km, 1,2등급 도로 743km - 성내 모든 현간의 연결 가능
철도	<ul style="list-style-type: none"> - 총연장 2,600km - 寶成, 成重 간선철도 보유 - 成達선 등 지방철도 보유
수운	<ul style="list-style-type: none"> - 선박 운항 가능한 하천 120여개 - 운항거리 6,400km
항공	<ul style="list-style-type: none"> - 현재 국제선과 국내선 145개 항공노선 운항중 - 민간 공항 6개 보유 - 成都, 雙流국제공항은 중국서부지역의 항공중추역할을 담당하고 있음.

자료 : 산업연구원, 「중국의 서부지역 투자환경 및 진출방안」, 2001. 2

4) 꾸이저우(貴州)성

가. 일반 경제 현황

중국 서남부에 위치하고 산지가 87%, 구릉이 10%를 차지하고 있으며, 도로, 철도 등 사회간접자본 시설물의 확충과 기업 구조조정에 힘입어 2000년에는 8.7%의 고도 경제성장률을 달성하였다.

강이나 바다에 인접하지 못한 지리적 여건으로 인해 사회 기반 시설과 공업화가 상대적으로 낙후되어 있다. 이에 따라, 주로 철강, 석탄, 시멘트 등의 원재료 공급 기지로서의 산업 활동이 중심을 이루고 있으며 1차 산업의 비중이 높은 산업구조를 가지고 있다.

나. 주요 인프라 현황

꾸이저우성은 지리적인 영향으로 인해 경제 개발 과정에서 소외되어 왔으며, 사회간접자본 건설 여건도 매우 저조한 편이다. 그러나 서부 개발 정책과 맞물려 사회간접자본의 확충을 적극적으로 시도하고 있다.

도로 총 연장은 2000년 말 현재 3만 3,000km로 5개의 국도와 30여 개의 성(省)급 간선도로를 보유하고 있다. 2급 이상 고급도로 총 연장은 1,469km로 있으며, 현재 진행중인 공사가 완공될 경우 동남 지역으로의 새로운 통로 역할을 하게 될 것으로 보인다.

철도는 난쿤철도의 꾸이저우성내 전구간(225km)이 개통되었으며, 주류(株六)복선, 네

이쿤, 슈이보 철도가 착공에 들어간 상태이며, 수운은 양쯔강, 주강 수계가 지나며 총 길이는 2,132km로 북부는 우강(烏江)에서 남부는 난판강(南盤江)을 통해 해안 진출이 가능하다.

공항은 1995년 7월에 개항된 룡둥바오 공항이 있으며, 동인(銅仁), 대흥(大興) 공항의 건설이 추진중이다.

(2) 주요 시설물별 추진 현황

1) 도로

50여 년의 건설을 거쳐 서부 지역의 기초 도로망은 기본적인 틀은 구축되어 있는 상태이다. 전체 도로 연장은 약 55만km이며, 시장(西藏)의 머투어시엔(墨脫縣)을 제외하고 현(縣)급은 모두 도로망을 갖추고 있다.

그러나 전반적으로 도로 등급이 낮고 도로 상태가 열악하여 서부 지역의 발전을 가로막는 주된 장애요인이 되고 있다. 등급외 도로가 전체 도로의 18.3%나 되며(전국 평균치는 13.4%) 비포장 도로도 50%에 이를 정도로 세부적인 도로망은 열악한 상태이다. 또한 도로가 끊기고 막혀서 교통 사고가 빈발하는 등 자연 재해에 대한 대처 능력이 매우 취약한 상태이다. 중국 정부는 이를 보완하기 위해 향후 10년 간 서부 지역에 35만km의 도로를 건설할 계획을 추진하고 있으며, 국도 주요 선로공사, 지역망 개조 공사, 향촌간 도로 연결 등 세 단계로 진행될 예정이다.

중국 교통부의 발표에 따르면¹⁵⁾, 중국은 제10차 5개년 경제 사회 발전 기간(2001~05년) 동안 신규 도로 20만km를 건설할 계획이다. 이 가운데 서부 지역의 공사가 40%를 차지하고 있으며, 투입 자금도 493억위엔(약 59억달러)에 달할 것이다. 동시에 서부 지역의 도로 건설 프로젝트별 부대 시설 투자 비율도 30%에서 40%로 향상할 것이다. 또한 교통부는 1991년 국도 주간선 도로망 종합 개발 계획을 수립한 이후 2000년에는 50년 간 단계별 장기 개발 목표를 설정하였다. 단계별 추진 계획은 다음과 같다.

- 1단계 : 2010년까지 약 1,200억위엔(145억달러)를 투자하여 서부 지역을 경유하는 국도 주요 간선 도로를 건설
- 2단계 : 2020년까지 지역 내 도로망 1만 5,000km를 건설 또는 개보수하기 위해 총 6,185억위엔(747억달러)를 투자
- 3단계 : 2050년까지는 894억위엔(108억달러)를 투자하여 총 15만km에 이르는 향촌(지방) 도로망을 연결하는 동시에 전지역 도로망의 현대화 사업을 마무리

15) 中國 交通部, 「中國公路 2000」

1998년 국무원은 국가계획위원회에서 4년 간 매년 98억위엔(기타 전문기금 5억위엔)을 빈곤 지역 지원과 2만 2,000km 국도를 연결하는 건설에 투자하기로 결정하였으며, 도로 건설 총 투자액은 300억위엔(36억달러)에 달할 것으로 보인다. 현재 1만 5,000km는 이미 건설이 완료된 상태이며, 2002년 말에는 모두 완공될 예정이다.

<표 III-10> 서부 지역의 도로 발전 단계

단 계	구 분	내 용
제1단계	국도 주요 간선	- 오종칠횡(五縱七橫) 12개 도로 중 8개 서부지역 연결도로. - 8개 도로는 서부지역 총 1만 3,000km 경유 - 향후 10년 간 약 1,200억위엔 투자가 필요
제2단계	지역 도로망	- 서부지역 8개성 경계지역 도로망 건설 및 개보수 - 8개성 경계 지역 도로망 총길이는 약 1만 5,000km - 성경제 통과와 지역 도로망 건설에 총 6,200억 위엔 투자가 필요
제3단계	향촌도로 연결 프로젝트	- 총 건설규모 15만km에 달함 - 약 900억위엔의 투자 필요

자료 : 中國 交通部, 「中國公路 2000」

서부 지역 국도 간선 건설 계획은 “오종칠횡(五縱七橫)”으로 대표된다. 이 계획에 따르면, 2010년까지 서부 지역에 9개의 국도를 모두 완공할 예정이며 도시 도로의 고급화를 위해 8개의 도로를 재건설하는 것으로 되어 있다. 이에 따라, 2005년에는 국도 주요 간선 1만 3,700km와 서부 8대 노선 1만 300km가 건설될 것으로 보인다.

<표 III-11> 신규 도로 건설 현황

건 설 구 간	내 용
란저우(蘭州) ~ 모한(磨憨)항	서북, 서남 지역의 해양 통과와 연결
아롱치(阿榮旗) ~ 베이하이(北海)	서북, 서남 지역의 해양 통과 연결
아타이(阿泰) ~ 홍치라후항	서북 및 신장자치구의 해양 통과 연결
인촨(銀川) ~ 우한(武漢)	서북과 중부 지역과의 연결 도로
시안(西安) ~ 허베이(合肥)	서북과 화동 지역과의 연결 도로
창사(長沙) ~ 충칭(重慶)	중서부 지역과의 연결도로
시닝(西寧) ~ 쿠얼(庫爾)	서북 지역을 횡으로 연결하는 도로
청두(成都) ~ 티벳 창무(樟木)항	상하이-청두간 국도 주요 간선과 연결, 티벳 지역과 쓰촨성 및 중국의 중동부 지역 및 대외 항구로 통하는 통과

자료 : 中國 交通部

2) 철도

철도는 제10차 5개년 발전 계획 기간 내에 중국 전체에 3,500억위엔(422억 7,000만달러)을 투자할 계획이며, 이 가운데 서부 지역은 전국 철도의 36.7%인 2만 7,500km까지 확장할 계획이다. 특히 철도청은 기본 철도망의 골격을 완성하기 위한 프로젝트에 총 1,270억위엔(153억 4,000만달러)을 투입할 예정이다.

서부 지역의 철도 건설 사업의 주된 목적은 중부와 동부를 잇는 운송 통로를 건설하는 것이며, 내부 운수망을 보완하고 새로운 국제 운송로를 개척하여 대외 물류 수송 능력의 문제점을 보완하려는 것이다.

서부 지역의 철도 건설은 중국의 제10차 5개년 발전 계획 기간 중에 역점을 두고 있는 주요 사업 대상이 될 것이 분명하다. 2005년이 되면 서부 지역의 철도망 가운데 서남 지역¹⁶⁾은 1만 1,400만km에 달하게 되며, 현재 서남부 지역의 철도 중 46%가 전철화되어 전국 평균 수준을 넘어서고 있다. 서부 지역 철도망 건설 계획을 세부적으로 살펴보면 다음과 같다.

- 류차오(陸橋)통로, 징란(京蘭)통로, 후쿤(滬昆)통로, 옌장(沿江) 통로, 영서 통로외에 수이닝(西南)~충칭(重慶)~화이베이(懷北)철로를 중점 건설
- 네이장(內江)~쿤밍(昆明), 네이이(內宜), 판시(盤西)선의 전철화
- 서북~서남 철로, 중지우(中吉烏)철로의 신설을 가속화

3) 수리 시설 및 수자원 개발

1949년 이후 경제 개발 계획을 추진해 오는 과정에서 수리 시설 부문에서는 상당한 성과가 있었다. 저수지가 20개에서 8만 5,000개로 증가하였으며, 26만km의 제방을 건설하여 홍수 방지 체계를 구축하였다. 이로 인해 물의 공급도 1,000억m³에서 5,800억m³로 크게 증가하였다.

제10차 5개년 발전 계획 기간 동안 중국 정부는 홍수 방지와 수자원 개발에 역점을 둘 계획이다. 물 공급량을 400억m³ 증가시키고, 설비 용량을 500~800만kw 증가시키고 관개 면적과 초지, 수림, 과수림 등의 면적을 확충할 계획이다. 서부지역 수리시설의 주요 내용은 다음과 같이 요약할 수 있다.

16) 서남지역은 Tm촨(四川)성, 윈난(雲南)성, 꾸이저우(貴州)성, 충칭(重慶)시

- 념멍허토우(寧蒙河套) 관개 지구, 관중(關中) 관개 지구, 허이허(黑河) 유역 관개 지구 등 주요 관개 구역에서 절수 공정을 시행
- 물을 저장하고 관리하는 공정(蓄水, 保水, 保水)과 유기질 비료를 사용한 토양 관리, 측량 공정, 발작물 재배 등 농업 시범 기지를 건설
- 타리무허(塔里木河)와 허이허(黑河)의 치수 공정, 양쯔강 상류와 황허 중상류의 수토 유실 방지 공정, 민쟝즈핑푸(岷江紫坪鋪), 황허싸퍼토우(黃河沙坡頭), 닌쟝니얼찌(嫩江尼爾基), 유우쟝바이쎬(右江百色) 등 수리 공정에 착안하여 농업 용수와 농촌 식수 문제를 해결

중국의 수자원 개발 중 핵심 사업이 “남수북조(南輸北調)”사업으로 이를 통해 북방의 구조적인 물 부족¹⁷⁾ 현상을 완화시키고 도시와 농촌의 가뭄을 해소하고자 한다. “남수북조” 사업은 남부 지역의 물을 북부 지역에 공급해주는 핵심 사업으로, 중국 정부는 총 700억달러 규모의 사업비를 투자하여 2060년까지 총 3,400km에 이르는 중부, 서부, 동부 라인의 3단계 공사를 추진할 계획이다. 1단계(2002~10년)로 약 183억달러를 투입하여 양쯔강 중류 단장커우(丹江口) 저수지 물을 1,246km 떨어진 베이징으로 수송하고(중부 라인), 2010~60년 사이 2단계 서부 라인(1,000km)과 3단계 동부 라인(1,150km)에도 각각 375억달러와 142억달러의 사업비를 투자하려는 것이다. 서부 라인은 따뚜하(大渡河), 야룽강, 통티엔허(通天河)에서 150억 m³에 달하는 물을 황하 상류로 끌어들이어 주로 념시하(寧夏), 내몽골(內蒙古), 산쎬(陝西), 산시(山西)지역에 공급할 예정이다. 동부 라인의 경우에는 계단형 설비와 황허(黃河) 하상의 지하도를 통해 수송관을 건설할 계획이다.

<표 III-12> 수자원 공급프로젝트

구분	내 용
동부라인 공사	양자강 하류의 양쯔우, 지양쯔 구역에서 13단계의 물을 끌어올리는 계단형 설비와 황하 하상의 지하도를 통해 양자강의 물을 북방의 티엔진 및 허베이(河北)성 지역으로 물을 공급. 동부라인 공사는 주로 황하, 회하, 해하평원 동부지역의 물조족을 해결하는 공사로 길이는 1,150km 에 달함.
중부라인 공사	양자강 호북성의 단장커우(丹江口)저수지의 물을 베이징으로 공급하는 것임. 주로 베이징, 텐진진 및 베이징-광저우 간 철도에 연해있는 도시들의 물 사용과 화북지역의 환경용수 및 농업용수로 사용될 전망이며, 길이는 1,240km임.
서부라인 공사	현재 계획으로는 따뚜허(大渡河), 야룽강, 통티엔허(通天河)에서 150억 m ³ 에 달하는 물을 황하상류로 끌어들이어 주로 념시하, 내몽고, 산시(陝西), 산시(山西)지역에 물을 공급.

17) 북방은 건조, 반건조 지역에 속하며 황하, 회하 유역의 일인당 수자원은 전국평균의 1/5, 세계평균의 1/16수준으로 수자원이 가장 부족한 지역이다.

4) 생태 환경 시설

생태 환경 건설은 중점 지역에 대한 종합 정리 사업과 대도시의 환경 개선에 중점을 두고 있다. 중점 지역에 대한 종합정리 사업의 내용을 보면, 양쯔강과 황허 관광 및 동북·내몽고 지역의 천연림 보호 사업을 실시하고, 경작지를 산림 혹은 초원으로 복원하고, 경진(京津) 풍사원과 수원의 정리 및 보호를 강화하여 환경진(環京津) 생태계 지역을 건설한다. 또한 소유역 정리 사업을 가속화하여 토지 유실을 감소시키고, 삼북·연안·주강 등 지역의 방호림 체계를 지속적으로 건설하고, 속성림 및 공업 원료림 건설을 가속화하는 것을 주요 내용으로 하고 있다.

대·중도시의 환경을 개선하기 위해 환경 오염 종합 처리를 강화할 계획이다. ‘삼하·삼호’지역의 수질 오염 처리를 마무리하고 양쯔강, 삼협 저수지, 황허 및 쑹화강 유역의 수질 오염 처리 공정을 실시한다. 이와 더불어 도시 폐수 처리 시설 건설을 가속화하여 2005년까지 폐수처리율을 45%까지 향상시킬 계획이다.

또한 도시의 대기, 소음 등 오염을 방지하기 위해, 쓰레기 무독성화 공정을 마련하고 위험 폐기물 처리 시설을 확충하고, 무공해 생산을 추진하여 오염 유발 업종의 오염 방지 및 공업 오염물에 대한 통제 및 정리 사업에도 주력할 계획이다.

5) 전력

중국은 전력 수요와 공급의 불균형으로 동서간 남북간 전력망이 매우 불균형한 상태이다. 현재 중국 석탄 총 매장량의 70%는 화북 지방과, 산시(山西), 산시(陝西) 및 내몽골 서부 지역에 위치해 있는 반면, 전력의 주 소비 지역은 중부 지역의 동남부에 집중되어 있다.

2000년 말 현재 중국의 발전 용량은 3억 1,900만kw, 발전량은 1만 3,685억kw로 세계 2위에 달한다. 중국 정부는 제10차 5개년 발전 계획 기간 동안의 발전소 건설을 통해 2005년에는 발전 용량이 3억 9,000만kw로 확대시킬 계획이며, 시장(西藏), 신장(新疆), 하이난, 타이완을 제외한 모든 지역에 전력망 네트워크가 구축될 것으로 보인다.

송전 선로 건설 계획은 윈난(云南), 꾸이저우(貴州), 광시(廣西)로부터 광둥(廣東)으로 700만kw의 “兩交直”(두갈래의 교류와 한갈래의 직류선) 송전 통로, 산샤(三峽)로부터 화둥(華東)까지의 두 번째 직류 통로, 산샤에서 충칭까지의 교류 통로, 멍시(蒙西)전력원기

지로부터 베이징(北京), 톈진(天津), 탕산(唐山)까지의 송전 통로, 시베이(西北) 전력망으로부터 화베이(華北)로 송전하는 통로의 건설을 중심으로 하는 ‘서전동송(西電東送)’공사를 추진하고 있다. 이 가운데 서부 지역의 전력 송전 프로젝트는 남부, 중부, 북부 3개 지역의 주요 송전망 형성을 목표로 하고 있다. 서부 지역의 송전 프로젝트는 형성 단계에 접어들었으며, 2000년 11월 이후 7개의 주요 송전망 형성공사(1차공정)를 시작하였다. 1차 공정에 광둥으로 1,000kw의 전기를 끌어들이 수 있는 모든 발전소와 송전 선로 건설을 완공할 예정이다. 꾸이저우(貴州)성 우강(烏江) 유역 홍자뚝(洪家渡), 인즈뚝(引子渡), 우짱뚝(烏江渡) 등에 3개의 수력 발전소를 착공하였으며 현재 2개의 변전소 건설 공정을 포함한 공사가 진행 중이다.

국가발전계획위원회와 국가전력공사는 2001년 11월 서전동송(西電東送) 2차 공정에 대한 내용을 결정하였는데, 꾸이저우(貴州), 윈난(雲南), 광둥(廣東), 후난(湖南), 후베이(湖北) 등에 전력 시설 건설이 주 내용이다.

2차 공정은 발전소의 총 설비 용량 440만kw를 확보하기 위해 167억 3,000만위엔이 투입되는 대규모 공사로, 발전소는 꾸이저우의 첸베이(黔北)발전소, 나융(納雍)발전소, 안순(安順)발전소 2차 공정과 귀양발전소 확대공정, 후난(湖南)성의 리위(鯉魚)발전소, 윈난(雲南)성의 취징(曲靖)발전소 등 6개로 결정되었다. 송전선로 건설은 교류선로 1,793km, 변전용량 150만kva, 직류 선로 1,955km, 송전 용량 600만kw로 총 186억 4,000만위엔이 투자될 것으로 보이며, 산샤~광둥 직류 송전 선로, 꾸이저우~광둥 직류 송전 공정과 교류 송전 선로 등 3개 항목이 포함되었다.

2차 공정은 1차에 비해 건설 규모가 크게 확대되었다. 총 투자액 규모만도 3배로 증가하였으며, 송전 선로도 큰 폭으로 증가하였다. 1차가 모두 수력 발전소였는데 비해 2차는 모두 화력 발전소로 한 것이 특징이며 이는 전력 자원의 구조상 상호 보완적으로 작용할 것이다.

<표 III-13> 3대 주요 송전망

구분	내 용
남부 송전망	꾸이쩌우(貴州)성의 우강, 윈난(雲南)성의 란창강과 광시(廣西)-윈난-꾸이쩌우 세지역의 접경인 난반강(南般江), 베이판강(北般江), 홍수이허(紅水河)의 수력발전자원 및 꾸이쩌우, 윈난성 광산지역 화력발전소의 전기에너지를 개발하여 광둥(廣東)지역으로 송전하는 전력망 형성
중부 송전망	삼협과 진사강(金沙江)지류의 수력발전을 주로 화동지역(상하이, 지앙쑤, 저지앙 등)으로 송전하는 전력망 형성
북부 송전망	황하상류의 수력발전과 산시(山西), 내몽고(內蒙古)광산지역이 화력발전을 베이징, 천진, 당산지역으로 송전하는 전력망 형성

6) 가스 파이프 라인(서기동수(西氣東輸))

서기동수(西氣東輸)는 서부 지역 개발의 핵심 사업으로 중국 천연가스 집단 공사(Petro China)가 1998년 타당성 조사를 통해 2000년 국무원에 사업 계획안을 제출하였다.

이는 신장 자치구의 경제 개발뿐만 아니라 파이프 라인 인근 총 9개성, 자치구, 직할시의 산업, 에너지 구조조정과 경제효율을 제고시킬수 있는 주요 사업이다.

현재 서부 지역 천연가스 매장량은 중국전체의 86%인 26조m³로 추정되고 있다. 신장 타림분지의 천연가스를 양쯔강 하구 삼각주 지역인 상하이시, 저장(浙江)성, 장수(江蘇)성에 연간 120억m³, 파이프 라인을 건설하여 인근 6개성 및 자치구에 연간 20억m³를 공급할 계획이다.

주요 공사로는 연간 가스 수송 능력이 120억m³인 직경 1.5m(4.9ft)의 가스관을 2개 건설하고, 그밖에 유전, 가스전 개발, 기타 파이프 라인 관련 부대시설 건설 등이 포함된다.

파이프 라인 공사는 외국업체에게 전 노선을 개방할 예정이다. 중국 정부는 가스 공급 사업에 외국자본의 참여를 제한하여 왔으나 최근에는 외국 자본의 참여를 점차 확대하고 있다¹⁸⁾.

18) 최근 2~3년동안 서기동수 프로젝트의 전단계라 할 수 있는 충칭-우한(武漢)노선에 Enron사, 창베이(長北)-베이징-톈진노선에 Shell사의 참여를 허용하였다(건설교통부, 「중화권 수송인프라 개발전망과 진출전략」, 2001. 12).

4. 중장기 개발 전망

제10차 경제 사회 발전 5개년 계획 추진 이후 서부 지역에 대한 투자는 상당히 증가하고 있으며, 이와 같은 투자의 증가 현상은 향후 5~10년 동안 지속될 것이다. 2001년 상반기 서부 12개 지역의 고정자산 투자가 1,711억위안으로 전년 동기 대비 30% 증가하였으며, 국내 총생산액도 8.5% 증가하여 전국 평균인 7.9%를 상회하고 있다.

상기와 같은 투자 환경의 점차적인 개선으로 서부지역에 대한 사회 각 분야의 자금과 외자 투자가 증가할 것으로 보인다. 분야별로는 경쟁 산업간의 자원 개발에 투자가 집중될 것이며, 주요 투자 분야로는 석탄/천연가스, 수력, 유색 금속, 농목업 상품 등을 꼽을 수 있다.

“2001~10년 서부 지역 인재개발”과 더불어 “제10차 5개년 계획 중 서부 개발 계획”의 성공적인 수행 여부는 중국 경제 성장의 지속 여부에 매우 중요한 역할을 할 것이다. 따라서 중국 정부가 서부 지역 개발에 심혈을 기울일 것은 분명하며, 외국 자본 및 기술의 도입도 증가할 것으로 전망된다.

IV. 중국 건설시장 진출 여건에 관한 평가 조사 분석

1. 조사 목적과 방식

(1) 조사 목적과 내용

중국이 WTO 체제에 가입한 이후 건설부문의 대외 개방도가 확대되고 외자유치를 위한 투자 환경이 개선될 것으로 예상된다. 건설 수요도 크게 증가할 것으로 전망됨에 따라 우리 기업의 중국 진출 활성화 방안을 마련할 필요가 있다. 먼저, 우리 기업의 진출 경험을 구체적으로 재평가하고 애로사항을 파악하여 전략적인 진출 방안을 마련하기 위해서는 기업 실무자의 실증적인 평가와 전문 연구자의 체계적인 분석이 통합적으로 수행되어야 한다. 이에 따라, 기업 실무자들과의 면담 내용을 체계적으로 정리하고 개별 기업 또는 실무자의 특수한 경험과 견해를 상대적으로 객관화시키기 위해 설문조사를 실시하였다.

설문조사의 주요 내용은 다음과 같이 6가지 항목들로 분류된다.

- 최근 중국 건설시장 환경변화에 대한 평가와 전망
- 해당 기업의 진출 경험에 대한 평가
- 진출시 애로사항
- 진출 계획과 전략
- 우리 기업의 진출 활성화를 위한 제도적 지원책
- 서부지역 개발 사업에 대한 평가

(2) 조사 대상과 방식

설문조사는 해외건설협회에 등록하여 해외건설업을 수행하는 기업들 가운데 중국 건설시장에 진출한 경험이 있거나 현재 진출 준비 과정에 있으면서 많은 관심을 두고 있는 기업의 중국 관련 실무 담당 임직원을 대상으로 실시하였다. 국내 본사 임직원과 현지 법인 또는 지점 근무자를 포괄하였으며, 현재 중국 관련 실무 담당자 또는 현지 근무 경험이 있는 임직원을 대상으로 하였다.

대상 기업은 국내 일반 건설업체, 전문 건설업체와 설계업체를 포함하였으며, 최종 응답자는 총 27개 기업의 임직원 43명이었다. 결과적으로, 응답자가 속한 기업의 업종은 대부분 종합건설업이며, 엔지니어링 업체 2개와 컨설팅 업체 1개가 포함되었다. 최종 응답자는 직급별로 과장/팀장 35%, 부장 23%, 차장/소장 14%, 대리 14%, 대표이사 12%, 기타 2% 순으로 분포되었다.

설문조사는 유효한 기업과 응답자를 선정하고 응답의 신뢰도를 높이기 위해 해외건설 협회와 공동으로 수행하였다. 먼저, 선정된 기업 실무자와 사전적인 개별 접촉을 통해 설문조사 취지를 설명하고 협조를 확인한 후, 설문서를 배포하여 자제식으로 작성하도록 하였다.

설문 방식은 질문 및 응답 내용에 따라 단수 또는 복수로 응답하도록 하였으며, 특정 항목의 경우에는 민감도를 반영하기 위해 복수 응답에 우선순위를 부여하도록 하였다. 보다 구체적인 분석을 필요로 하는 경우, 단계별 질문을 구성하여 1단계에서 전반적인 응답을 요구하고 2단계에서는 1단계 각 항목에 대한 세부사항들을 구체적으로 질문하는 방식을 적용하였다.

2. 분석 결과

(1) 중국 건설시장 환경 변화에 대한 평가와 전망

먼저 대상 기업의 현재 상태를 살펴보면, 응답자의 70.7%는 소속 기업이 과거부터 중국 시장 진출을 위한 준비 작업을 계속 수행해 왔다고 응답하였고, 과거에는 준비했으나 현재 중단된 상태라고 응답한 경우도 14.6%에 해당되었다.

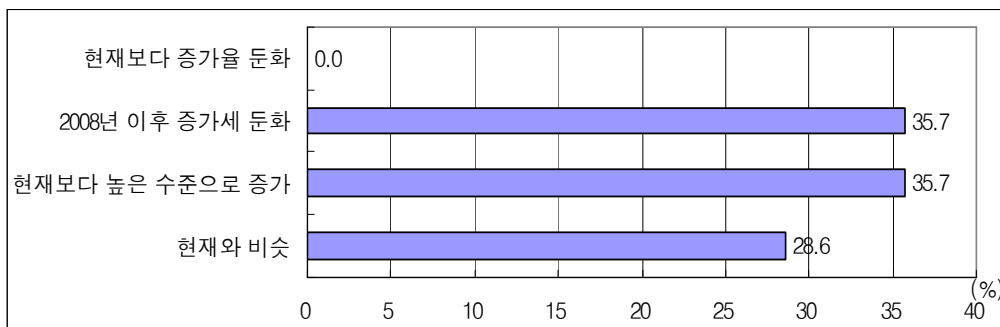
중국은 2008년 올림픽 대회의 개최권을 획득하였고, 2001년 11월 WTO 체제 회원국으로 가입한 이후 향후 정부조달협정(GPA) 가입도 예상되고 있어 향후 중국 건설시장 환경의 구조적인 변화가 예견된다. 이와 관련하여, 응답자의 78.6%는 최근 이러한 대내외적 환경 변화가 우리 기업에게는 긍정적으로 작용할 것으로 평가하였으며, 이 가운데, 매우 좋은 기회로 작용할 것으로 판단한 응답자의 비중만도 28.6%에 이르렀다.

<표 IV-1> 최근의 환경 변화로 인한 진출 가능성 판단

최근 환경 변화의 파급 영향	비중(%)
매우 좋은 기회로 작용 할 것	28.6
현재보다 조금 나아질 것	50.0
별다른 차이가 없을 것	14.3
해외 선진업체들의 진입확대로 인해 오히려 부정적	7.1

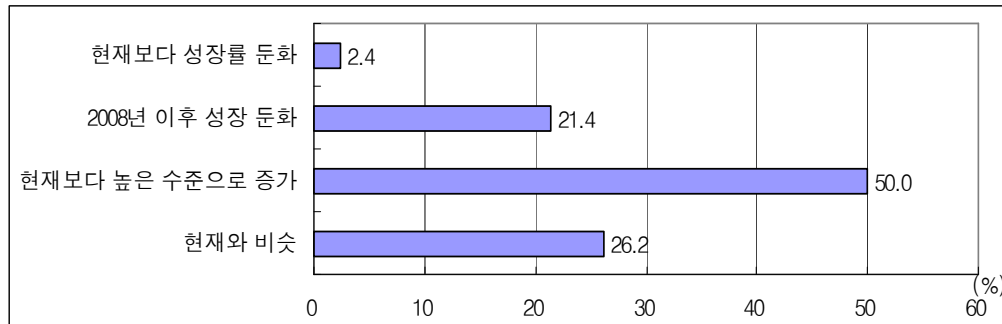
중국의 SOC 건설투자는 적어도 2008년까지는 지속적으로 증가할 것으로 전망하였다. 중국 정부 통계에 의하면, 1999~2002년 SOC 건설투자는 연평균 약 8% 증가세를 나타낼 것으로 예측되었다. 응답자의 35.7%는 SOC 건설투자가 현재보다 높은 수준으로 지속적으로 증가할 것으로 전망하였고, 다른 35.7%는 SOC 건설투자가 베이징 올림픽이 개최되는 2008년까지는 꾸준한 증가세를 보이다가 이후 점진적으로 증가세가 둔화될 것으로 예상하였다. 반면에, 건설투자 증가율이 현재보다 낮아질 것으로 전망한 경우는 전무하여 전반적으로 SOC 부문의 투자 전망에 대해서는 낙관적인 견해를 나타내었다.

<그림 IV-1> 중국의 SOC 건설투자 증가율 전망



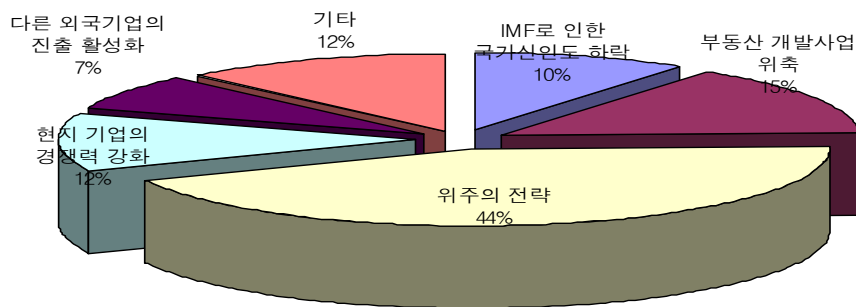
주택 건설투자에 대해서는, 전체 응답자의 50.0%가 지속적인 증가세를 전망함으로써 현재 주택 공급 여건이 미흡한 것으로 평가하였다. 중국 정부 통계에 의하면, 1999~2002년 사이 주택부문 건설투자는 연평균 약 20% 증가할 것으로 예측되었다. 주택 건설투자가 현재와 비슷한 추세로 증가할 것으로 보는 견해와 2008년 베이징 올림픽 이후 증가세가 둔화될 것으로 보는 견해가 각각 26.2%와 21.4%를 차지하였다. 이에 따라, 주택 건설투자는 SOC 부문에 비해 올림픽 대회 개최의 영향력을 상대적으로 적게 받을 것이라는 견해가 표출되었다.

<그림 IV-2> 중국의 주택 건설투자 추이 전망



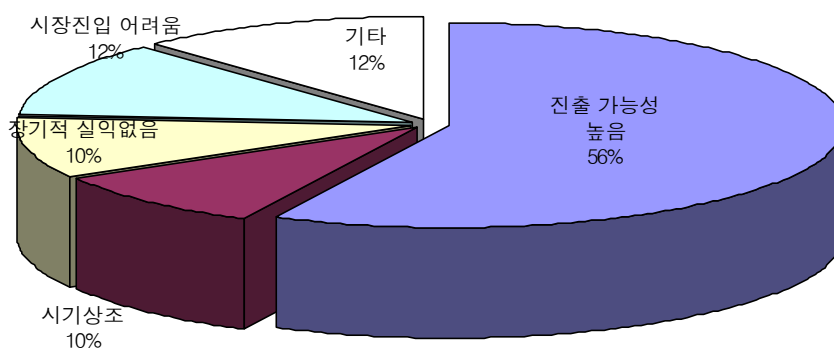
중국 건설시장 환경의 변화와 관련하여, 국내 기업들의 최근 중국시장 진출 실적이 부진한 이유는 전반적인 해외 사업 위축과 관련된 것으로 나타났다. 국내 기업들은 1996년과 1997년에는 중국 시장에서 각각 6억 7,831만달러와 18억 1,308만달러 규모의 공사 계약 실적을 달성하였으나 2001년 중 계약 실적은 1,330만달러 수준에 불과하였다. 이러한 부진한 결과에 대하여 응답자의 44%는, 국내 기업이 IMF 금융위기 이후 수익성 위주로 해외 사업 추진 전략을 변화시킴에 따라 해외 건설 활동이 위축되었고 그 결과 중국 진출도 활성화되지 못한 것으로 판단하였다. 즉, 금융위기가 발생하여 국내 기업의 경영 여건이 악화되면서 수익성이 낮은 해외 사업보다는 국내 사업 위주로 전략을 수정한 결과가 중국 진출 실적의 부진으로 연결되었다는 것이다. 이 외에 1990년대 중반 부동산 개발 사업의 실패로 인한 사업 위축(15%), 현지 건설기업의 경쟁력 강화(12%)를 주요인으로 평가하였다.

<그림 IV-3> 중국 건설시장 진출 부진요인



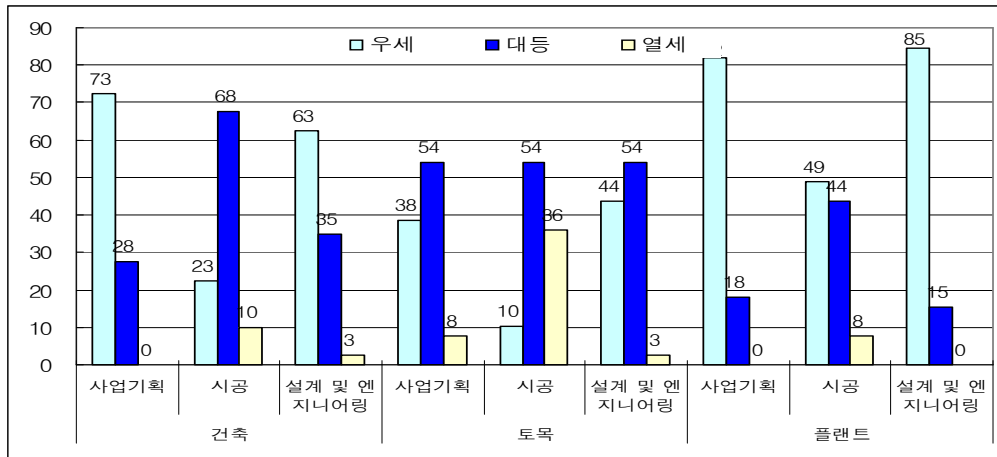
향후 국내 기업의 중국 건설시장 진출 가능성에 대해서는 긍정적인 견해가 제시되었다. 중국의 건설시장 규모와 환경 변화를 감안할 때 반드시 진출해야 하며, 진출 가능성도 긍정적이라는 응답이 56%를 차지하였다. 반면에, 장기적으로는 진출해야 하겠지만 아직은 시기상조라는 견해는 10%를 차지했고, 단기적 진출 효과는 있으나 장기적으로 시장 여건이 성숙되면 진출 실익이 없다는 응답과 시장 진입이 어려울 뿐 아니라 장기적인 실익도 크지 않을 것이라는 견해도 각각 10%와 12%를 나타냈다.

<그림 IV-4> 국내 기업의 진출 가능성



최근 중국 기업의 기술력이 크게 향상됨에 따라 우리 기업의 중국 진출시 현지 기업과의 기술 경쟁이 치열해질 것으로 예상된다. 이에 양국의 공종별 및 분야별 기술력 비교에 대한 질문에서 플랜트 부문을 제외한 토목과 건축 부문에서 중국의 기술력이 크게 향상된 것으로 평가되었다. 플랜트 부문에서는 사업기획, 시공, 설계 및 엔지니어링 등 모든 분야에서 우리 기업의 기술력이 우세한 것으로 평가되었으나 시공 분야에서는 응답자의 44%가 대등한 수준이라고 판단하여 격차가 크게 좁혀진 것으로 나타났다. 건축 부문에서는 사업기획과 설계 및 엔지니어링 분야의 기술력은 우세하나, 시공 기술력은 대등하다고 평가되었다. 토목 부문에서는 모든 분야에서 중국 기업의 기술력이 우리 기업과 대등한 것으로 평가되었으며, 특히 토목 시공 기술력은 중국 기업이 우위에 있다고 평가한 응답자가 36%를 차지하였다.

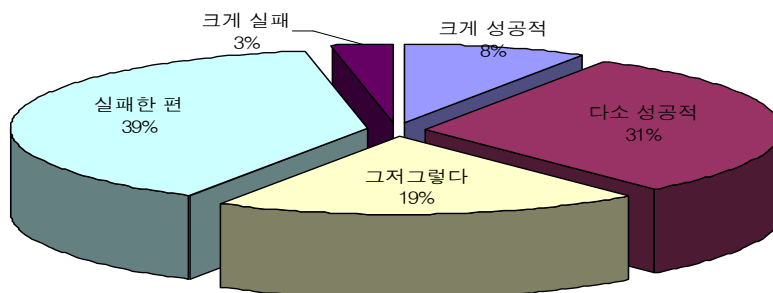
<그림 IV-5> 중국 기업과의 공종별, 분야별 기술력 비교



(2) 진출 경험

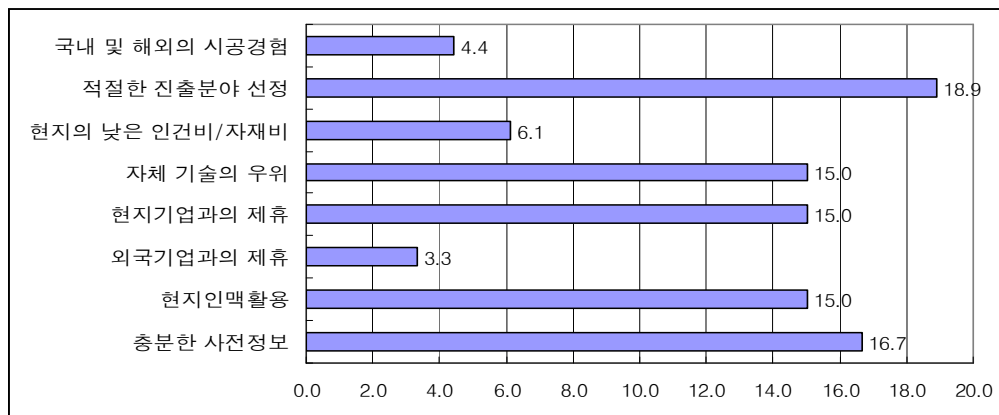
1991년 우리 기업이 처음으로 중국 시장에 진출한 이후 성과에 대한 평가는 엇갈리게 나타났다. 응답자의 39%는 성공한 편이라고 평가하였고, 42%는 실패한 것으로 간주함으로써 전체 응답자 수를 고려해 보면 대등한 수준이다. 성공적이라고 평가한 대부분 기업들은 그룹 내부의 자체공사를 중심으로 소극적이고 안정적인 진출 방식을 추구한 반면, 실패한 편이라고 자평한 기업들은 대부분 개발형 공사를 중심으로 시장 진출을 추진해 온 기업들이나 것으로 나타났다.

<그림 IV-6> 중국 시장 진출에 대한 평가



성공 요인으로서는, 적절한 진출 분야의 선정이 가장 우선적으로 평가되었다. 우선순위로 평가된 항목들을 가중치를 통해 계량화해 보면, 적절한 진출 분야 선정이 18.9%로 가장 큰 비중을 차지했고, 현지 시장에 대한 충실한 사전 정보 수집(16.7%), 자체 기술의 우위(15.0%), 현지 기업과의 제휴(15.0%), 현지 인맥 활용(15.0%) 등은 대등한 수준을 나타냈다. 반면에, 외국 기업과의 제휴(3.3%)나 시공경험(4.4%)이 주요 성공 요인으로 평가된 경우는 크게 낮은 수준인 것으로 응답했다.

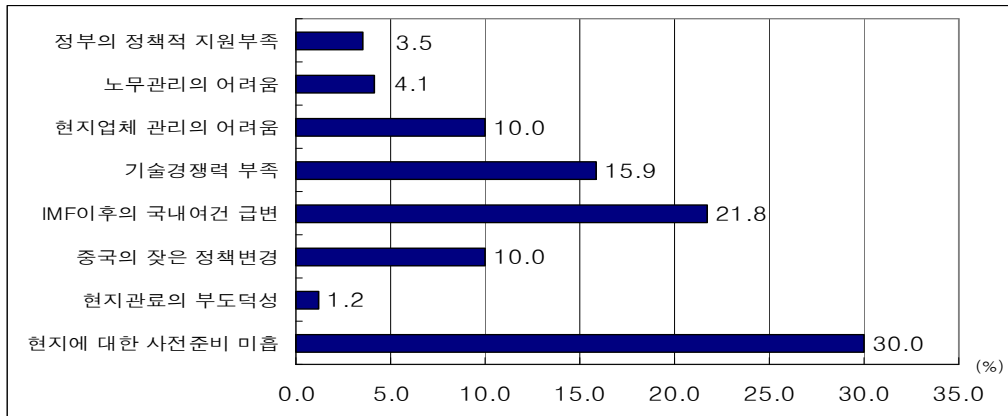
<그림 IV-7> 진출의 성공 요인



주 : 우선순위로 평가된 각 항목들을 가중치를 부여하여 계산함.

중국 시장 진출이 실패한 편이라고 판단한 경우에 있어서, 그 주요 요인으로서는 현지에 대한 사전 준비가 미흡하였다는 점(30.0%)이 가장 큰 비중을 차지하였다. 이는 우리 기업들이 중국 시장의 특수한 경제적, 문화적 사회체제에 대하여 충분히 검토하지 않고 동남아 국가들에 대한 진출 경험을 그대로 적용하여 무리하게 진출을 시도한 결과라는 의견을 반영한 것이다. IMF 금융위기 이후 국내 경제 여건과 기업의 경영 여건이 급변한 것이 진출 실패의 가장 큰 요인이라는 응답이 그 다음의 비중을(21.8%) 차지하였다. 반면에, 현지관료의 부도덕성(1.2%), 정부의 정책적 지원 부족(3.5%), 노무관리의 어려움(4.1%) 등은 상대적으로 영향력이 미약한 것으로 조사되었다.

<그림 IV-8> 중국진출의 실패요인



주 : 우선순위로 평가된 각 항목들을 가중치를 부여하여 계산함.

진출시 선진업체 또는 현지업체와의 전략적 제휴(컨소시엄, J/V포함)에 대해서는 그다지 큰 성과가 없었던 것으로 평가되었다. 먼저, 응답자의 45.5%는 선진업체와의 전략적 제휴 경험이 없는 것으로 나타났으며, 경험이 있는 경우 성공적이라고 평가한 업체는 38.4%에 불과하였다. 현지업체와의 전략적 제휴의 경우, 응답자 대부분이 경험이 있는 것으로 응답하였으며 전체의 53.9%는 성공적이었다고 평가한 반면, 42.3%는 별다른 성과가 없었다고 판단하였다. 이와 같이, 선진업체 또는 현지업체와의 제휴가 기대 이상의 실효를 거두지 못한 것은 제휴를 통한 시장 진출이 실질적으로 효과가 없었다기 보다는 사업의 특성과 현지 여건에 따라 적절한 파트너를 선정하지 못한 결과인 것으로 분석된다.

<표 IV-2> 선진 및 현지업체와의 제휴에 대한 평가

(단위 : %)

	선진업체와의 전략적 제휴	현지업체와의 전략적 제휴
크게 성공적	9.1	15.4
다소 성공적	27.3	38.5
별다른 성과없음	18.2	42.3
전략적 제휴경험 없음	45.5	3.8

실제로 현지업체와의 전략적 제휴를 추진할 경우, 적합한 사업 파트너 선정의 어려움이 가장 큰 문제점이라고 지적한 응답자가 60.6%를 차지하여, 현지 시장 여건과 업체에

대한 정보 파악 및 협상의 어려움이 큰 장애가 되고 있는 것으로 나타났다. 파트너 업체와 의견이 대립되거나 신뢰감을 구축하기가 어렵다는 견해도 21.2%에 이르러 제휴의 어려움이 실질적인 문화적 격차에서도 비롯되고 있는 것을 알 수 있다. 명문화된 법과 절차에 의한 계약 문화가 정착되지 못한 사업 여건이 현지업체와의 실질적인 협력관계 형성에 걸림돌이 되고 있다는 견해도 12.1%를 차지하였다.

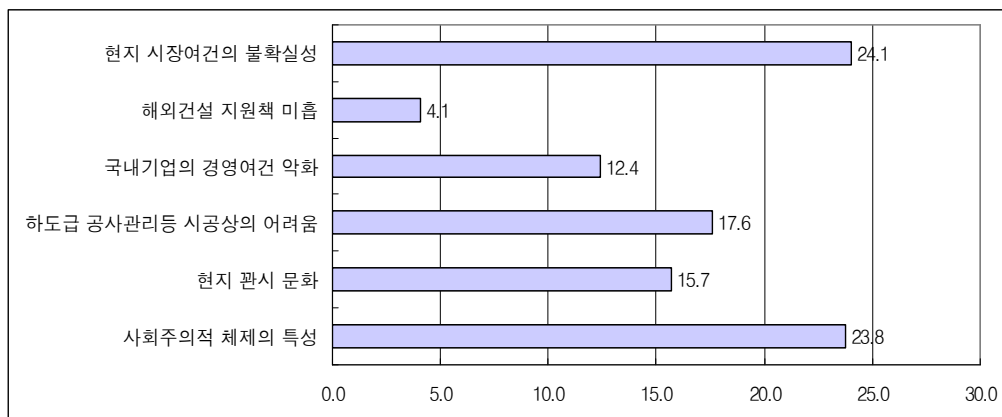
<표 IV-3> 현지업체와의 제휴시 문제점

구 분	비 중(%)
적합한 파트너 선정의 어려움	60.6
파트너 업체와의 의견 대립 또는 신뢰 구축의 어려움	21.2
계약 문화가 정착되어 있지 않은 사업 여건에서 문서화의 어려움	12.1
국내 본사 현지 정보 미비로 인한 부적절한 업무 지시	3.0
기타	3.0

(3) 진출시 애로사항

중국 시장 진출시 겪게 된 장애요인들을 부문별로 살펴보면, 현지 시장 여건의 불확실성(24.1%)과 사회주의 체제의 특성(23.8%)이 가장 큰 영향력을 미친 것으로 지적되었다.

<그림 IV-9> 중국 시장 진출의 부문별 애로사항



주 : 우선순위로 평가된 각 항목들을 가중치를 부여하여 계산함.

이는 중국이 대외 개방 과정에서 자본주의적 시장 원리를 받아들이고 있기는 하나 여전히 사회주의 체제에 기반한 의사결정 구조와 경제 행위가 외국 기업들의 시장 진입을 어렵게 하고 있는 것으로 판단된다. 하도급 관리, 공사 관리, 인력 관리, 공사비 수금 등 시공 과정상 어려움을 지적한 경우(17.6%)도 상당히 큰 비중을 차지하여 전반적인 현장 관리의 어려움이 있는 것으로 나타났다.

각 부문별 장애요인들을 세부적으로 살펴보면, 먼저 현지 건설제도 및 정책들 가운데 우리 기업의 진출을 가장 어렵게 하는 요인은 중국이 제도적으로 외국 기업의 단독 입찰을 제한하거나 지나친 분리발주 방식을 운용함으로써 입찰 참가 기회 자체를 제한하는 측면인 것으로 나타났다(77.8%). 이에 비해, 지역별로 상이한 입찰제도가 적용됨으로 인한 혼란(8.3%), 현지 법인 설립의 어려움(5.6%), 중국 정부의 인위적인 차별화(2.8%) 등의 영향은 크지 않는 것으로 조사되었다.

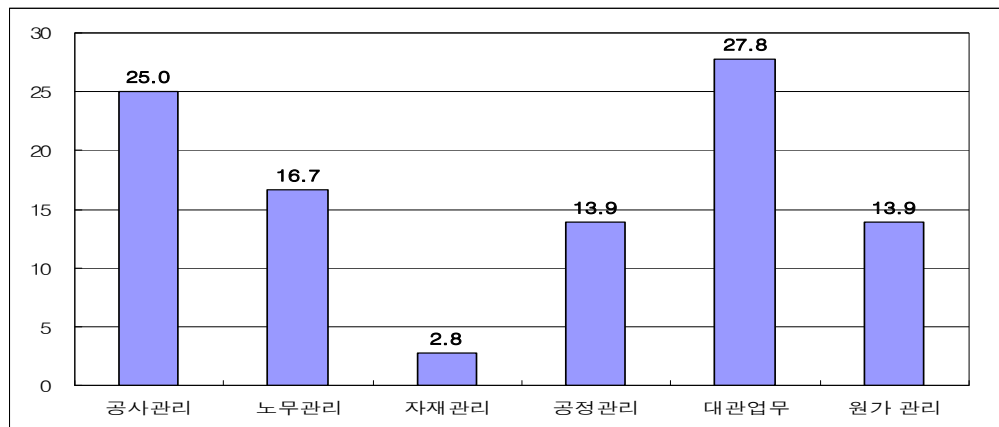
판시(關係)문화로 지칭되는 중국인 특유의 대인관계와 관련된 문화적 측면에서는, 우리 기업의 투자 계획 수립은 단기적으로 이뤄지나 판시문화는 장기간의 교류를 필요로 하는 문화적 격차가 가장 큰 어려움으로 나타났다(43.2%). 또한, 판시문화가 경제적 보상(돈거래)과 직결되기 때문에 진출이 어렵다는 응답은 24.3%를 차지했고, 우회적이고 이중적인 협상 문화가 걸림돌이 된다는 견해는 18.9%를 차지했다. 반면에, 대인관계 형성과 섭외력에 가장 중요한 요소인 영향력있는 인맥 발굴에 있어서는 상대적으로 어려움이 크지 않은 것으로 보인다(13.5%).

<표 IV-4> 제도적 및 문화적 애로사항

	구 분	비 중
정책적 측면	외국기업의 단독 입찰 불가, 지나친 분리발주 등 입찰 참가 기회 제한	77.8
	지역마다 상이한 입찰제도로 인한 혼돈	8.3
	외국기업에 대한 과도한 보증금 요구	0.0
	현지 법인 설립의 어려움	5.6
	중국 정부의 인위적인 차별화(이해관계가 있는 국가 및 업체에 대한 혜택)	2.8
	상급 발주 기관과 입찰 대리 기관과의 법령적 마찰로 인한 문제	0.0
	기타	5.6
문화적 측면	강력한 영향력을 발휘할 수 있는 인맥 발굴의 어려움	13.5
	경제적 보상과 직결되는 판시(關係)문화	24.3
	장기간 교류를 필요로 하는 판시문화와는 다른 국내기업의 단기적 투자 계획	43.2
	우회적이고 이중적인 협상 문화	18.9

시공과정에서 겪는 어려움으로는 응답자의 27.8%가 대관(발주기관)업무와 관련된 사항들이라고 지적하였다. 다음으로는 공사관리(25.0%), 노무관리(16.7%), 공정관리(13.9%), 원가관리(13.9%)순으로 조사되어 보다 효율적인 품질 안전 관리나 현지 인력 관리 방안이 필요한 것으로 나타났다. 반면에, 자재관리 측면에서는 상대적으로 큰 문제가 없는 것으로 보인다(2.8%).

<그림 IV-10> 시공과정에서의 애로사항



현지인 활용의 어려움으로서는 전반적으로 기업이 기대하는 조건의 전문 인력을 확보하기가 수월하지 않다는 점이 집중적으로 지적되었다. 현지화 추진을 위한 현장소장, 지점장 등 총괄 관리인력의 부족(40.5%)과 활용 가능한 전문 기술자의 부족(37.8%)이 주요 애로사항인 것으로 보인다. 반면에, 근로자들의 불성실한 노동 행위나 현지 파견 인력과 한족 또는 조선족 직원들간의 문화적, 의식적 갈등으로 인한 어려움은 상대적으로 크지 않은 것으로 나타났다.

<표 IV-5> 현지인 활용의 애로사항

구분	비중
현지 직원간의 갈등(한족, 조선족, 파견한국인 사이의 상호 갈등)	8.1
활용 가능한 전문 기술자의 부족	37.8
현지화에 부응할 수 있는 총괄 관리인력(현장소장, 지점장)의 부족	40.5
잔업거부, 업무태만 등 사회주의 국가의 노무 행태	10.8
노무 인력의 숙련도 부족	0.0
해당 지역 노동자의 "텃세"로 인한 갈등	2.7

기업의 내부 경영 여건들 가운데 중국 진출 활성화에 배치되는 요인으로는 수익성 위주의 경영 전략 수정이 가장 큰 영향을 끼친 것으로 나타났다(43.2%). 이는 IMF 금융위기를 겪으면서 대부분 기업들이 과거 매출액을 우선적으로 증대시키려는 양적 성장 위주의 사업 목표를 전환하여 이제는 수익성을 우선적으로 향상시키려는 전략을 추구하고 있으므로 수익성 확보가 불확실한 중국 시장 진출이 소극적으로 추진되고 있다는 견해가 반영된 것으로 판단된다. 현지 정보망이 효과적으로 구축되지 못하여 시장 환경 변화에 대한 유용한 정보 취득이 어렵다는 견해는 18.2%를 차지하여 중장기적으로 현지 인맥을 통한 정보망 구축이 필요한 것으로 나타났다. 또한, 국내 시장에 비해 해외 시장에서의 수익성이 상대적으로 낮으므로 진출 활성화의 유인력이 약하고 특히 중국 시장의 경우 더욱 그러하다는 우려감도 표출되었다(15.9%).

<표 IV-6> 기업의 내부 경영여건 관련 애로사항

구 분	비중(%)
해외 건설의 기대 수익성이 국내보다 낮은 수준	15.9
양적 성장보다는 수익성 위주의 사업으로 경영전략 변화	43.2
해외 건설에 대한 경영진의 보수적 시각	13.6
현지 정보망 구축 미비로 인한 정보 취득의 어려움	18.2
자금조달의 어려움	9.1

중국의 불확실한 시장 여건이 국내 기업의 진출에 부정적인 영향을 미칠 수 있는 측면과 관련하여서는 경제적 요소보다는 사회 문화적 요소의 영향력이 큰 것으로 나타났다. 중국의 사회주의적 관료주의의 구조적인 병폐로 지적되고 있는 부정부패 인습의 잔존(27.8%)과 자본주의화에 따른 시장 불안정 요소(25.6%)가 가장 큰 비중을 차지하였다. 명문화된 계약 문화의 미정착(20.9%), 불확실한 대외 개방 정도와 속도(16.3%) 등의 영향력도 큰 것으로 지적되었다.

반면에, 자본주의적 시장 체제가 확충되면서 인건비와 자재비의 상승이 가속화될 가능성이 높고, 이에 따라 현지의 저비용 생산 체계에 대한 유인력이 약화될 것이라는 견해는 상대적으로 미약한 것으로 나타났다(7.0%).

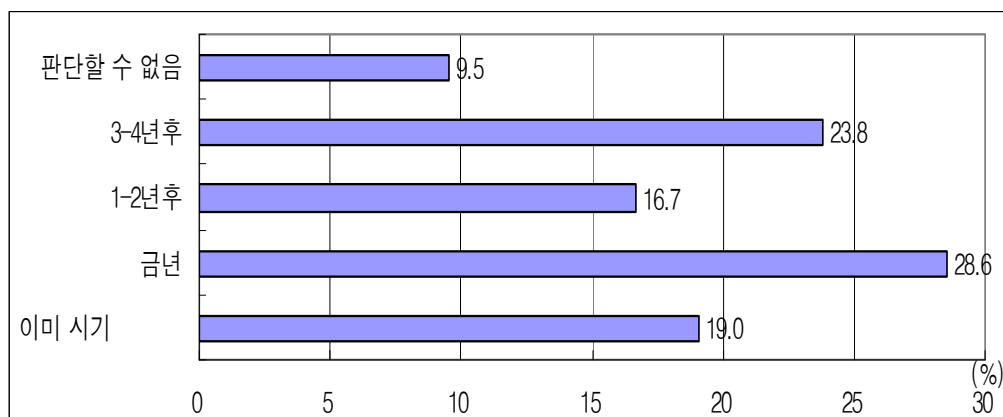
<표 IV-7> 불확실한 시장 여건 관련 문제점

구 분	비중(%)
불확실한 대외 개방 정도와 속도	16.3
사회주의 체제의 급속한 자본주의화에 따른 시장 불안정	25.6
계약문화의 미정착	20.9
시장 경쟁 질서를 저해하는 부정부패 인습의 잔존	27.9
인건비와 자재비의 인상 가속화 가능성	7.0
기타	2.3

(4) 진출 계획 및 전략

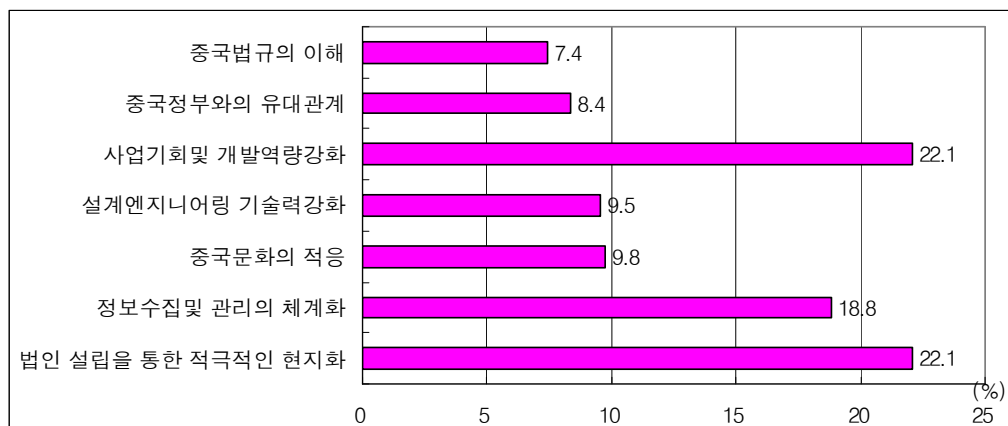
중국 시장에 대한 진출을 계획할 경우 응답자의 28.6%는 금년이 가장 적절하다고 견해를 표명하였다. 현지의 특수성과 환경 변화를 고려하여 1~2년 후에 본격적으로 진출하는 것이 바람직하다는 견해는 16.7%를 차지하여 금년 중 진출을 선호하는 경우보다 낮게 나타났다. 반면에, 단계적인 준비 과정을 거쳐 3~4년 후에 진출하는 것이 효과적이라고 판단한 경우가 1~2년 후 진출 선호도보다 더 높은 비중을 차지했다. 진출 시기 조절에 있어서 이러한 양상은 최근 중국 시장의 변화 기조에 맞추어 진출을 서둘러야 한다는 견해와 보다 신중하게 중장기적인 진출 계획을 세워야 한다는 견해로 양분되어 있음을 보여준다. 한편, 이미 진출 시기를 놓친 것으로 판단한 응답자도 19.0%를 차지하여 중국 시장 진출에 대한 엇갈린 판단이 드러났다.

<그림 IV-11> 적절한 진출 시기



진출에 성공하기 위해 갖추어야 할 핵심 요건으로는 사업 기획 및 개발 역량 강화(22.1%)와 법인 설립을 통한 보다 적극적인 현지화 전략(22.1%)이 우선시되고 있는 것으로 나타났다. 현지 시장 환경과 정책 변화에 대한 체계적인 정보 수집과 관리가 핵심 성공 요소라고 응답한 경우도 18.8%를 차지함으로써 그 중요도가 상대적으로 크게 인식되어 있었다. 그 외 독특한 문화 관습에 대한 적응력 배양, 설계 엔지니어링 기술력 강화, 정부(관료)와의 유대관계 강화, 법규에 대한 명확한 이해 등의 요건들은 대등한 중요도를 나타냈다.

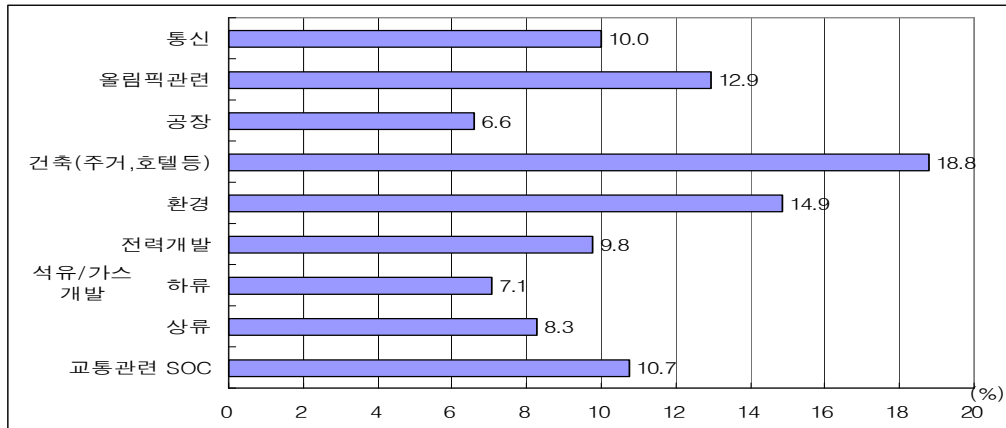
<그림 IV-12> 진출의 핵심 성공 요소



주 : 우선순위로 평가된 각 항목들을 가중치를 부여하여 계산함.

중국 건설시장 진입이 용이하다고 판단되는 분야로는 주택·오피스 빌딩·호텔 등 건축분야에 대한 우선도가 높게 나타났다. 제10차 5개년 경제 사회 발전 계획(2001~05년)에서 환경 관련 시설물 확충이 강조됨에 따라 이 분야에 대한 건설투자가 크게 증가할 것으로 예상되고 현지 기업에 대한 우리 기업의 기술 경쟁력도 우위에 있는 것으로 평가되므로 진출 가능성이 클 것으로 판단된다. 2008년 베이징 올림픽 관련 시설물 건설에 참여하는 것이 용이하다고 판단한 경우가 일반 건축이나 토목 부문에 비해 우세한 것으로 나타나 올림픽 개최에 따른 건설경기 특수의 기대심리가 크게 반영되었다. 한편, 도로, 철도 등 교통 관련 SOC 부문에 대한 기대치는 상대적으로 낮게 나타났으며, 이는 중국업체에 대해 가격 및 기술 경쟁력이 취약하다는 판단을 반영하고 있다.

<그림 IV-13> 시장 진입이 용이한 분야



주 : 우선순위로 평가된 각 항목들을 가중치를 부여하여 계산함.

현지 합자 또는 합작 법인 설립을 통한 중장기적 진출 방안에 대하여 대부분 업체들이 필요성을 공유하고 있는 것으로 나타났다. 성공 가능성이 반드시 높지는 않다 하더라도 가급적이면 합자(합작)법인 설립을 통해 진출할 필요가 있다는 견해가 전체의 71.4%를 차지하였으며, 7.1%는 성공 가능성이 높으므로 반드시 추진해야 한다고 응답하였다. 반면에, 외자 기업정책의 변화, 적절한 파트너 선정의 어려움, 관리비용 발생 등의 문제로 인해 법인 설립을 통한 진출 방안은 성공 가능성이 적다는 견해도 19.0%를 차지하였다.

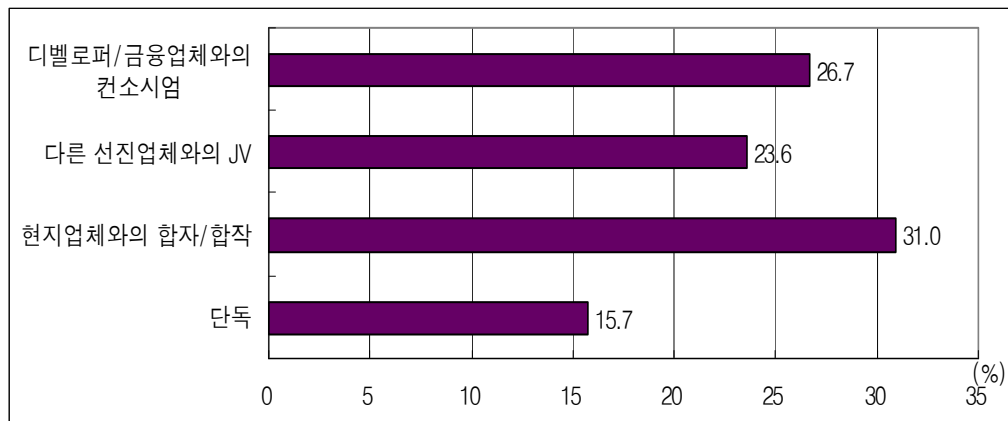
<표 IV-8> 현지 합자(합작)법인 설립에 대한 평가

구 분	비 중
성공가능성이 높으므로 반드시 추진해야 함.	7.1
가급적이면 합자(합작)법인을 설립할 필요가 있음	71.4
법인 설립을 통한 특별한 효과를 기대하기 어려움	2.4
많은 문제점으로 인해 법인 설립을 통한 진출 가능성은 작음	19.0

시장 진출 방식으로는 현지업체와의 합자(합작) 법인 설립을 통한 진출이 상대적으로 가장 적합할 것이라고 판단되었다. 디벨로퍼나 금융업체와의 컨소시엄을 통한 개발 사업 참여, 선진업체와의 J/V(Joint Venture)가 적절하다고 응답한 경우도 각각 26.7%과 23.6%를 차지했다. 반면에, 단독 진출에 대한 선호도는 상대적으로 약한 것으로 나타나

(15.7%), 기업이 진출 위험을 최소화하고 기업간 협력을 통해 경쟁력을 보완하고자 하는 의도가 반영되었다.

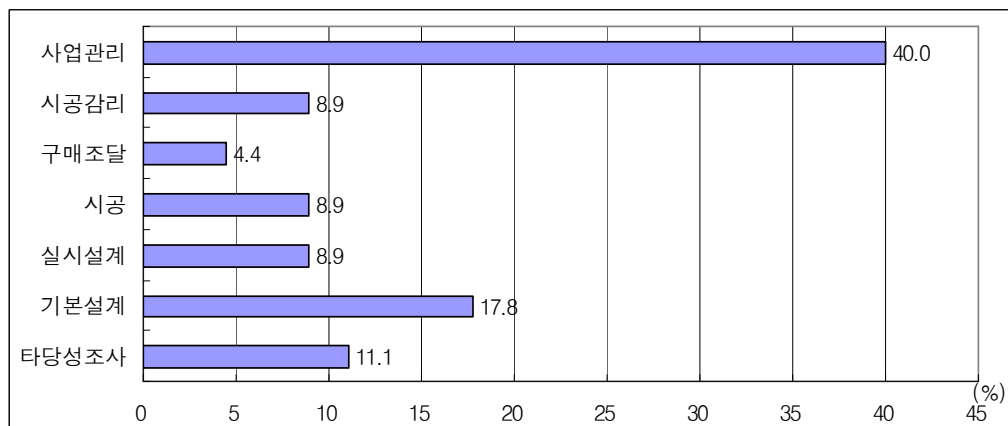
<그림 IV-14> 진출 형태에 대한 선호도



주 : 우선순위로 평가된 각 항목들을 가중치를 부여하여 계산함.

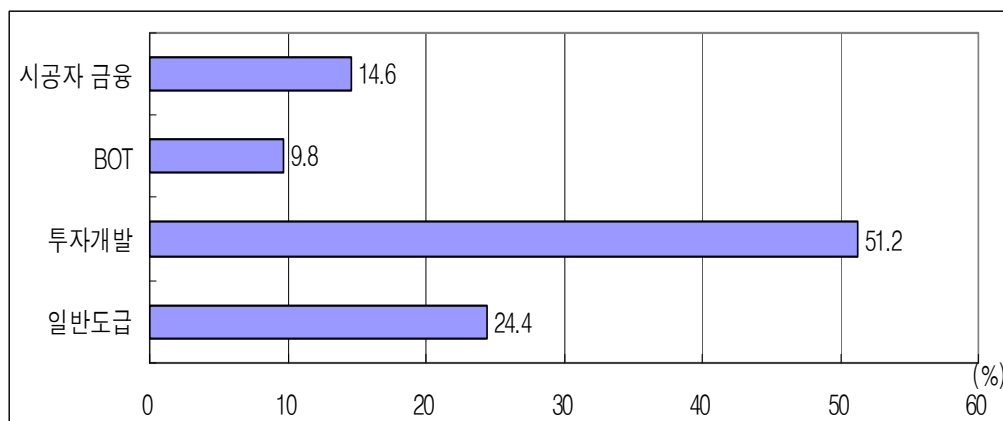
가장 유망한 활동 분야로는 사업관리 및 설계 엔지니어링 분야가 선호되었다. 응답자의 40.0%가 종합적인 사업관리(CM, PM) 분야를 최우선으로 선정하였으며, 다음으로 기본설계(17.8%), 타당성 조사(11.1%) 순이고, 시공 분야에서는 경쟁력이 크게 하락하여 선호도가 상대적으로 낮은 것으로 평가되었다.

<그림 IV-15> 활동 분야에 선호도



중국 정부의 재정 적자가 심화되고 있는 상황에서 건설수요를 창출하기 위해서는 시공자 부담 금융 또는 투자 개발 사업이 확대되어야 하며, 현재 중국 정부는 민자유치 사업을 적극적으로 추진하고 있다. 이러한 상황에서, 우리 기업들은 금융조달 공사에서는 투자 개발형을 선호하는 것으로 나타났다. 응답자의 61.2%는 투자 개발형 공사가 가장 유력할 것으로 예상하였으며, 별도의 금융조달 노력을 필요로 하지 않는 일반 도급 공사에 대한 선호도(24.4%)보다 높게 나타났다. 이는 전반적으로 투자 개발형 공사의 성공도가 높다고 평가하기보다는 일반 도급공사에서 수주 가능성이 저조하다고 판단하기 때문인 것으로 분석되었다. 시공자 부담 금융을 통해 입찰에 참여하는 경우나 시설물 관리 기능을 포함하는 BOT 방식에 대한 선호도는 상대적으로 낮은 것으로 나타났다.

<그림 IV-16> 금융 조달 공사 방식에 대한 선호도

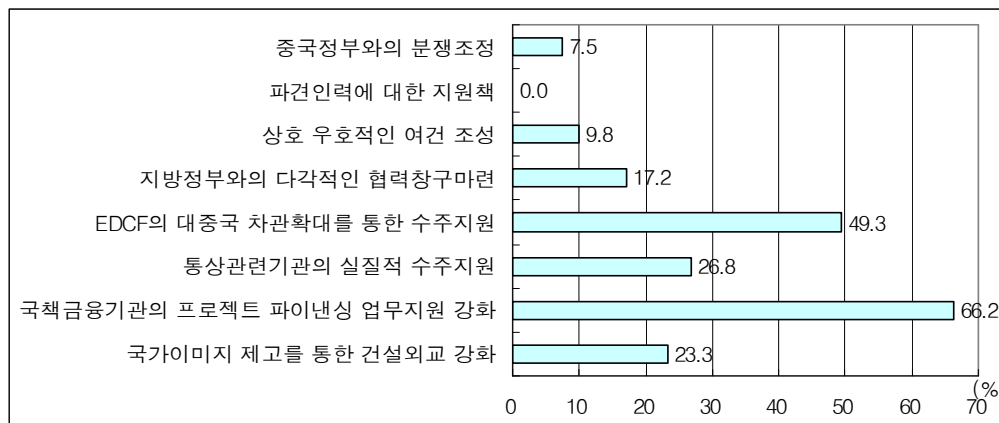


(5) 제도적 지원책

중국 시장 진출을 지원할 경우, 국가적 차원에서 가장 우선적으로 고려해야 할 사항은 금융 지원책인 것으로 조사되었다. 2가지 복수 응답으로 설문 대상자의 66.2%는 국책 금융기관의 프로젝트 파이낸싱 업무 지원을 강화해야 한다는 견해를 표명하였다. 대외협력기금(EDCF)을 확충하고 대중국 차관을 현재 수준보다 확대해야 한다는 견해도 높은 비중을 차지하였다(49.3%). 또한, 해외건설협회의 해외건설 시장 정보 파악과 대한무역투자진흥공사, 상공회의소, 한국무역협회 등 통상 관련 기관의 실질적인 수주 지원 노력이 강화되어야 한다는 의견은 26.8%로 공공기관의 보다 적극적 수주 지원책이 요구

되었다. 이밖에 국가 이미지 제고와 건설 외교의 강화(23.3%), 지방 정부와의 다각적인 협력 창구 마련(17.2%) 등 정부의 외교적인 노력도 필요한 것으로 나타났다. 반면에, 중국 기업의 국내 진입 확대를 통한 상호 우호적인 여건 조성이나 분쟁 조정에 대한 지원의 필요성은 아직 유용성이 크지 않은 것으로 보인다.

<그림 IV-17> 제도적 지원책에 대한 우선순위



주 : 복수응답에 의한 결과

해외건설 관련 금융 지원책 가운데 특히 중국 시장 진출 확대를 위해서는 사업단위의 직접 금융 지원책이 우선적으로 보장되어야 할 필요가 있는 것으로 나타났다. BOT 사업 또는 시공자 부담 금융 공사에 대한 금융 지원책 확대가 필요하다는 의견이 41.9%로 가장 큰 비중을 차지했다. 시공 자금의 현지 차입에 대한 국내 국책은행의 지급 보증 범위가 확대되어야 한다는 견해는 23.3%, 기술 제공 자금의 용자 대상 범위와 방식이 확대되어야 한다는 견해는 18.6%를 각각 차지했다.

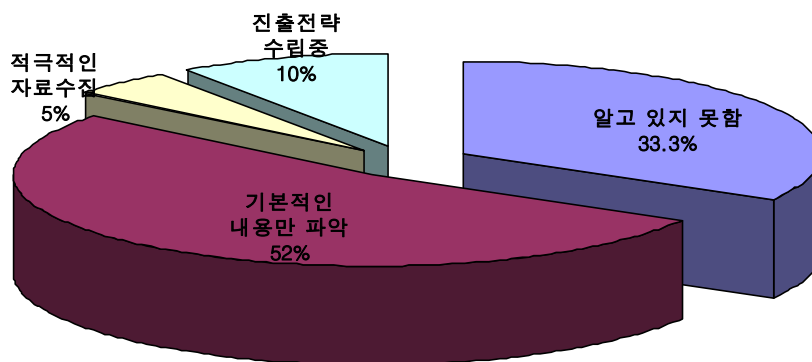
<표 IV-9> 금융 지원책에 대한 우선순위

구 분	비 중
보증 및 보험요율 인하	14.0
기술 제공 자금의 용자 대상 범위(금액, 신용)와 방식 확대	18.6
착수금 지원 범위 확대	2.3
BOT사업과 시공자 부담 금융 공사에 대한 금융 지원책 확대 적용	41.9
시공 자금의 현지 차입에 대한 국책은행의 지급 보증 확대	23.3

(6) 서부 지역 개발

제10차 5개년 경제 사회 발전 계획에서 서부지역 개발이 핵심 추진 사항으로 검토되었으며, 앞서 III장에서 살펴본 바와 같이 대규모 건설투자 수요가 발생할 것으로 보이나 우리 기업의 대응책은 미비된 상태이다. 서부지역 개발의 내용을 구체적으로 알고 있지 못한 응답자가 33.3%에 달했으며, 응답자의 52.4%는 단지 기본적인 내용만 파악하고 있는 상태이다. 적극적인 자료 수집이나 진출 전략을 수립중인 업체는 각각 4.8%, 9.5%에 불과하다.

<그림 IV-18> 서부지역 개발에 대한 인지도



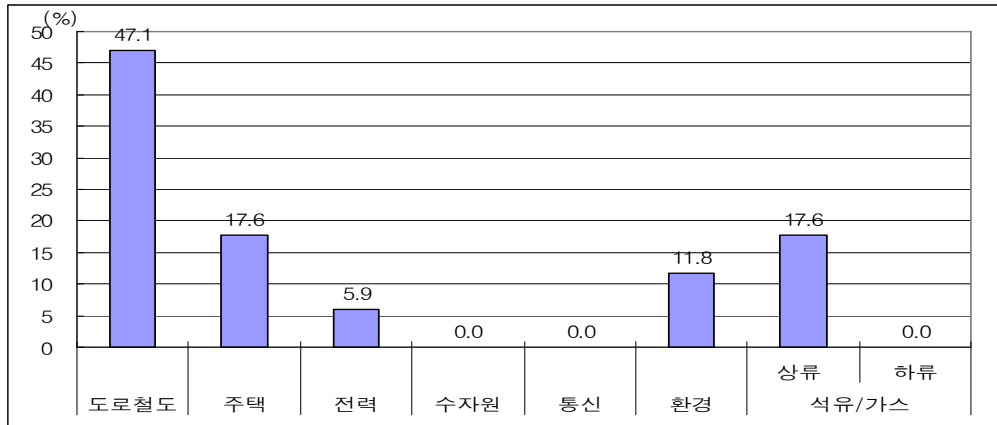
서부지역 개발 사업에 대한 외국 기업의 참여도는 높지 않을 것으로 전망된다. 서부지역의 개발이 가속화됨에 따라 외국 기업의 참여가 확대될 것이나 금융, 엔지니어링 부문을 중심으로 제한적인 수준에 불과할 것이라는 견해가 절대 다수를 차지했다. 사업개발, 금융, 엔지니어링, 시공 등 모든 분야에서 외국 기업의 참여가 지속될 것이라고 보는 견해는 13.3%에 불과하였다. 대부분의 응답자(73.3%)는 장기적으로 외국 기업의 참여가 확대될 것이나 금융, 엔지니어링 부문을 중심으로 제한적인 수준에 머무를 것으로 판단하였다. 그 외에 개발 사업의 주도권을 화교계가 잡고 있으므로 외국 기업의 참여 확대를 기대하기 어렵다는 견해는 6.7%에 해당되었다. 또한, 중국 기업들의 시공 및 엔지니어링 기술력이 향상됨에 따라 외국 기업의 진출은 단기적 현상이며 장기적으로는 위축될 것이라는 견해도 소수에 불과하여(6.7%), 장단기 모두 외국 기업의 특화된 분야에서의 시장 참여는 지속될 것으로 보는 견해가 지배적인 것으로 분석된다.

<표 IV-10> 외국기업의 참여 전망

구 분	비 고
사업개발, 금융, 엔지니어링 시공 등 모든 분야에서 증가	13.3
외국기업의 확대는 금융, 엔지니어링 부문을 중심으로 제한적인 수준에 머무를 것임	73.3
개발사업은 주로 화교계 기업이 주도하고 있으므로 다른 외국 기업의 참여가 어려울 것임	6.7
외국 기업의 참여가 단기적으로는 진출할지 모르나 장기적으로는 어려울 것임	6.7

서부지역 개발 사업에 실제로 진출할 경우, 우리 기업들은 전반적으로 현지에 대한 시장 정보가 부족하여 뚜렷한 선호도를 나타내지 않고 있으나 응답자 가운데에서는 Tm 환성(四川省)과 산시성(陝西省)이 선호되고 있는 것으로 나타났다. 서부지역 개발 사업에 참여할 경우, 도로, 철도 등 교통 SOC 부문이 가장 유력한 것으로 지적되었다. 응답자의 47.1%는 도로, 철도 부문에서의 참여 가능성을 지적하였으며, 주택 부문과 석유·가스 개발 상류(upstream) 부문에 대해서는 각각 17.6%가 응답했다.

<그림 IV-19> 서부지역 개발 참여 유망 부문



V. 우리 기업의 진출 전략

1. 진출 실적 평가

2002년 4월 말 현재 국내 기업이 중국에서 총 7건에 1억 4,022만달러 규모의 공사를 계약함으로써 이란, 싱가포르, 리비아에 이어 네 번째로 큰 시장을 형성하고 있다. 이는 2000년과 2001년 연간 계약 실적(각각 1,409만달러와 1,328만달러)의 10배에 해당될 정도로 급증한 수준이다. 특히 3월 중 대림산업이 1억 2,680만달러 규모의 복합 화력발전소 공사의 시공, 설계 용역 및 기자재 공급을 계약함으로써 플랜트 부문 진출 가능성을 제시해 주었으며 향후 진출이 확대될 것으로 예상된다.

<표 V-1> 중국 계약 실적 추이

(단위: 백만달러)

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	누계
실 적	33	0	67	816	588	678	1,813	65	213	14	13	140	4,441

주 : 2002년은 4월 30일 현재. 자료 : 해외건설협회

2001년 말 현재 국내 14개 기업이 베이징과 상하이를 중심으로 활동하고 있으나¹⁹⁾, IMF 금융위기 이후 대부분 기업들의 해외 사업 축소 방침으로 사업 매각이 추진되거나 사무소가 축소 운영되고 있다. 베이징에는 현지 법인을 운영하고 있는 LG건설을 비롯한 7개 기업이 진출해 있다²⁰⁾. 상하이에도 7개 기업이 진출하였으나 3개 기업은 사업 매각 추진 중인 상태이다²¹⁾.

(1) 공종별

최근 5년간 공종별 신규 계약 실적을 살펴보면, 건축부문이 17억 754만달러로 전체의

19) 다른 지역에 진출한 기업들은 유관 기관에 보고를 하지 않아 정확하게 파악되지 않고 있다.

20) 신성과 우방은 사업 매각을 추진하고 있으며, LG건설은 IMF 금융위기 이후 개발 사업을 중지한 상태이다. 포스코건설과 대우건설은 연락 사무소만 운영하고 있으며, 현대건설은 파견 직원 1명만 남겨 놓고 철수한 상태임. 단지 인테리어 전문업체인 풍진 아이디는 현지 시장 진출을 활발하게 추진하고 있다.

21) 삼성건설과 삼성엔지니어링은 현지업체와 컨소시엄으로 입찰에 참여하고 있으며, 특히 제3국업체 플랜트 투자 공사 위주로 수주를 추진하고 있다. 포스코건설은 현지 법인 설립을 통해 시공한 상가/사무실 복합 건물의 분양과 관리를 위해 사무소를 운영하고 있다.

87.6%를 차지하였고, 산업설비부문과 토목부문이 각각 1억 7,730만달러(9.1%)와 4,244만달러(0.8%)를 나타냈다.

<표 V-2> 공종별 계약 실적 추이

(단위: 건, 천달러)

	건축		산업설비		토목		설비(기계,전기)		용역		계	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
1997	14	1,642,235	1	53,800	3	11,953	1	8,317			19	1,716,305
1998	2	54,418			1	14,657			2	3,936	5	73,011
2000	1	3,865					2	6,312	3	337	6	10,514
2001					3	15,831					3	15,831
2002	3	7,023	2	123,502					1	3,294	6	133,819
계	20	1,707,541	3	177,302	7	42,441	3	14,629	6	7,567	39	1,949,480

주 : 지역별 수주현황은 신규공사 39개를 대상으로 정리함.

자료 : 해외건설협회

(2) 지역별

<표 V-3> 최근 5년간 지역별 수주 현황

(단위:천달러)

지역	省·市	건수	계약액
동부	절강성(浙江省)	7	186,084
	광둥성(廣東省)	4	8,496
	북경시(北京市)	1	103,000
	산둥성(山東省)	5	552,087
	상해시(上海市)	9	895,979
	요녕성(遼寧省)	5	111,037
	천진시(天津市)	4	33,692
	해남성(海南省)	1	53,800
		36	1,944,175
서부	신강성(新疆省)	1	775
		1	775
중부	길림성(吉林省)	1	4,372
	흑룡강성(黑龍江省)	1	158
		2	4,530
합 계		39	1,949,480

주 : 지역별 수주현황은 신규공사 39개를 대상으로 정리

자료 : 해외건설협회

지역별로는 전체 계약 실적의 99.7%가 동부지역에 집중되었으며, 중부지역에서는 2개 성(省)에서 2건 453만달러, 서부지역의 경우 78만달러 규모 공사 1건에 불과하였다.

(3) 사업방식별

발주형태별로 살펴보면, 1990년대 중반에는 투자 개발형 공사가 큰 비중을 차지한 반면, 2002년에는 지명 입찰에 의한 계약 실적이 지배적인 양상을 보인다. 금융조달 형태로는 일반도급형에 의한 공사 계약이 대부분이었으며, 수주 형태로는 원청 단독 계약이 가장 큰 비중을 차지했다. 또한 공사 재원별로 살펴보면, 국제 금융기관의 차관이나 무상 지원금 또는 시공자 금융에 의한 계약 실적이 미미하며, 대부분이 발주처 예산에 의한 공사에 참여한 것으로 나타났다.

<표 V-4> 발주형태별

(단위: 건, 천달러)

	지명입찰		수의시담		공개입찰		개발형	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
1997	2	72,300	14	686,450	2	4,353	8	522,671
1998	1	47,670	3	44,684	1	14,657	1	213,524
2000	1	6,072	4	577	1	3,865	0	0
2001	0	0	0	0	3	5,831	0	0
2002	3	126,796	3	7,023	0	0	0	0

자료 : 해외건설협회

<표 V-5> 금융조달 형태별

(단위: 건, 천달러)

	일반도급형		시공자제공		개발형	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액
1997	18	763,103	0	0	8	522,671
1998	6	101,022	0	0	1	219,513
2000	6	10,514	0	0	0	0
2001	3	15,831	0	0	0	0
2002	6	133,819	0	0	0	0

자료 : 해외건설협회

<표 V-6> 수주 형태별

(단위: 건, 천달러)

	원청 단독		원청 합작		하청 단독		하청 합작	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
1997	22	1,182,300	1	775	2	- 301	1	103,000
1998	5	288,746	1	- 5,989	1	37,778	0	0
2000	4	4,202	0	0	2	6,312	0	0
2001	0	0	3	15,831	0	0	0	0
2002	6	133,819	0	0	0	0	0	0

자료 : 해외건설협회

<표 V-7> 공사재원별

(단위: 건, 천달러)

	발주처예산		협력기금 관련단체		공공기관		국제부흥 개발은행		세계은행		아시아 개발은행		시공사금융		국제개발 협회	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
1997	22	1,052,399	0	0	2	225,000	1	775	0	0	0	0	1	7,600	0	0
1998	6	305,878	0	0	0	0	0	0	1	14,657	0	0	0	0	0	0
2000	6	10,514	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2001	3	5,831	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2002	6	133,819	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

주 : 협력기금관련단체는 국제협력사업단, 해외경제협력기금, 대외경제협력기금임

자료 : 해외건설협회

(4) 프로젝트 사례

1) 삼능건설의 三友 아파트 건설 공사²²⁾

三友 아파트 건설 공사는 삼능건설이 산둥(山東)성 칭다오(靑島)시의 고과기 공원 내 아파트 총 126세대를 준공한 사업이다. 1996년 5월에 착공하여 1997년 11월에 완공하였다. 852억 9,000달러 규모의 공사비를 투자하여, 연면적 17,720㎡ 총 126세대에 8개 동을 건설하였다. 三和房地產開發有限公司(Sanhe Real Estate Co., Ltd.)에서 발주하였으며, 삼

22) 본 사례는 해외건설협회의 해외정보센터(<http://www.icak.or.kr>)에서 소개된 것을 인용하여 정리한 것이다.

능건설과 中國青島房地產實業이 합작으로 진행하였다. 지분은 삼능건설이 58%, 中國青島房地產實業 42%로 배분되었다.

한국식 설계 방식을 이용하여 이중창, 방음 방수시설, 온돌식 단독보일러를 설치하였으며, 마케팅은 현지 주재 한국인의 수요를 겨냥하였다. 모텔하우스를 칭다오 현지에서 최초로 도입한 신선한 마케팅 전략이었으나, 대부분 중국인들은 후분양때 주택을 구입하여 현지인에게는 모텔하우스의 마케팅 전략이 큰 효과를 얻지는 못했다. 분양 완료 결과, 중국인 60%, 현지 주재 한국인 40%의 비율로 입주하여 100% 분양에 성공하였다. 시공은 현지파트너를 최대한 이용하여 비용을 축소하였다. 1998년 주택 민영화 등 주택 사유화 흐름 등과 중국 경제발전으로 인한 부유층 증가로 수요층이 확산되었다. 유력 현지파트너를 만나 시공 인허가 등 문제를 원만히 처리하였으며, 칭다오시는 대외개방 도시로 외국투자업체에 잘 협조하였던 점이 유리하게 작용한 것으로 평가되었다.

2) 포스코건설의 상가/사무실 건물 건설 공사

포스코건설은 상하이시 포동 신구 지역에 상가 및 사무실용 복합 건물인 은관빌딩(Shanghai Silver Crown Tower)를 건설하여 관리 운영하고 있다. 1996년 4월에 착공하여 1999년 9월에 완공된 100% 투자 개발형 사업이다. 1995년 6월 자본금 6,200만달러의 현지 법인을 설립하여 사업을 추진하였으며, 총 사업비 1억 4,800만달러를 투자하여 지하 4층, 지상 4층 상가와 34층 사무실 건물을 건설하였다. 2002년 4월 현재 상가 및 사무실의 임대 계약률은 95%, 평균 임대율은 81% 수준이다. 현재 본사 파견 직원 2명과 현체인 39명이 분양 관리 업무를 담당하고 있다. 사업의 성공 여부를 판단하기는 어려우나 투자 개발 사업의 특성상 향후 긍정적인 결과가 기대된다.

시공은 성공적이었으며 시설물 가치도 호평을 받고 있으나 현지 부동산 경기의 침체와 맞물려 미임대 물량이 남아 있다. 중국 시장 환경 변화에 따라 부동산 경기가 회복될 것으로 예상되므로 본 투자 개발 사업의 수익성도 향상될 것으로 보인다.

3) 대림산업의 복합 화력 발전소 건설 공사²³⁾

대림산업은 2002년 3월 말 난징(南京)시 복합 화력 발전소 건설 공사를 수주하였다. 이 공사는 독일 BASF와 중국 석유화학총공사(SINOPEC) 산하 Yangzi Petrochemical

23) 본 사례는 「해외 플랜트 건설 발전 전략 세미나」(2002. 5)에서 발표된 내용을 요약 정리한 것이다.

Co.(YPC)가 50대 50으로 투자하여 J/V로 설립한 BASF-YPC Company Limited(BYC)가 발주한 180MW 규모의 발전 설비 공사이다. BYC는 화력 발전소 건설, 복합 가스 플랜트 건설, 공기 분리 플랜트 건설 등 전체 프로젝트 가운데 공기 문제를 고려하여 첫 사업을 EPC 계약방식으로 발주하였으며, 대림산업이 기자재 하도 공급, 시설물 시공, 설계 용역을 포괄하여 1억 2,680만달러에 계약하였다. 입찰은 지명입찰 방식으로 시행되었으며, 국내 기업으로서는 대림산업만이 초청되어 프랑스 Alstom과 독일 Siemens 기업들과 경쟁하여 수주에 성공한 경우이다.

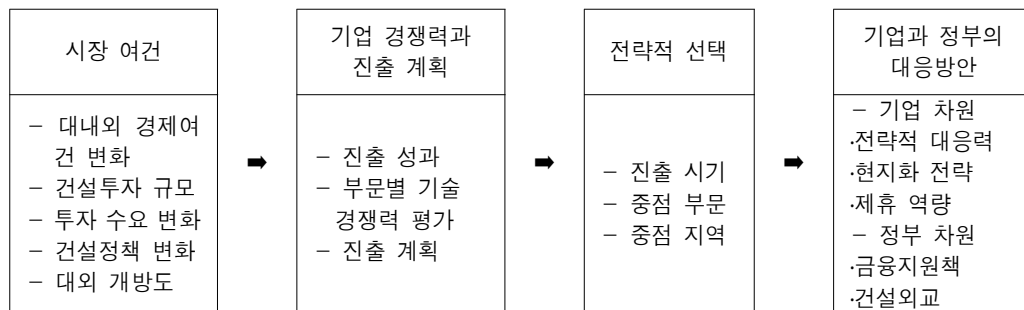
성공 요인으로는 먼저, 대림산업이 국내에서 BASF와 사업 수행 경험이 있었던 점이 크게 작용한 것으로 분석된다. 즉, 대림산업은 1996년 11월 BASF-Korea로부터 연산 2만톤 규모의 폴리 테트라 하이드라 퓨란(PTHF) 울산 공장 건설 공사를 수주하여 1998년 5월에 성공적으로 완공하였으며, 2001년 2월에는 여수 TDI & Utility 공장을 EPC방식으로 계약하여 현재 건설중이다. 둘째, 대림산업은 국내 사업 수행 과정에서 BASF 본사와 긴밀한 협력 관계를 유지해 왔으며, 특히 사업주의 성향과 주요 인사들에 대한 사전 지식 정보를 확보해 왔다. 중국 YPC에 대해서도 동일한 전략을 적용해 왔으며, 현지 사업주(YPC)와 외국 투자자(BASF)와의 통합 경영 운영 내용을 파악하고 의사 결정 과정을 분석해 온 것이 주효했던 것으로 평가된다. 셋째, 주요 기자재 및 현지 자재 조달에 대한 가격 경쟁력이 경쟁사에 비해 우위에 있었다는 점이다. 대림산업은 현지 건설 부문과 자재 구매의 경험이 부족하였고, 사업주가 독일업체를 선호하고 있었으나 주요 자재 공급자들을 직접 접촉함으로써 가격 경쟁력을 확보할 수 있었다. 넷째, 주기기 공급업체와의 협조 체제를 적극적으로 활용하였다. 사업주가 주기기 단독 공급업체로 GE사를 입찰 전에 미리 선정한 점을 활용하여 대림산업과 GE간의 장기적 협조 체제를 강조하였고 대림산업의 구매 경험 자료를 적극적으로 활용하였다. 다섯째, 두 사업주에 대한 차별적인 접근 전략을 시도하였던 점도 효과적이었다. 즉, BASF에 대해서는 건설관리 부문에 대한 상대적 강점을 강조하였고, YPC에 대해서는 주요 인사를 개별적으로 접촉하여 한국 업체에 대한 편견을 불식시키는 데에 주력하였다. 결론적으로, 본 사례는 대림산업이 현지 사업주와 제3국 투자자에 대하여 중장기적인 전략적 협력 관계를 성공적으로 구축해 온 점과 입찰 관련 기술적 행정적 요구 절차에 대해 철저하게 준비해 온 점이 효과를 나타내었음을 보여준다.

2. 진출 전략

(1) 전략 구도

실질적인 진출 전략은 기업 단위에서 구체화되어야 하지만, 본 보고서에서는 산업 차원에서 전반적인 전략 방향을 제시하는 데에 역점을 두었다. 전략 제안은 앞서 기술한 시장 환경변화 분석과 설문조사 내용에 근거하여 시장 여건을 평가하고 국내 기업들의 진출 계획과 경쟁력을 검토한 후 전반적인 진출 시기와 지역, 주요 진출 부문 등에 대한 제안 사항과 실질적으로 기업과 정부 차원에서 세부적으로 마련해야 할 대응 방안을 포괄한다. 단계별 전략 구도와 해당 검토 항목들은 다음과 같이 도식화될 수 있다.

<그림 V-1> 진출 전략 수립 구도



(2) 전략적 평가

1) 시장 환경 평가

중국의 고도 경제 성장률이 지속되고 사회경제적 환경의 개혁과 개방이 가속화될 것으로 전망되고 있으며, 이에 따라 건설투자 수요의 확대는 중국 기업뿐만 아니라 외국 기업의 진출에 큰 유인력이 될 것이다. 제10차 5개년 경제사회 발전 계획에 따라 건설투자 수요가 증가할 것이며, 특히 서부지역 개발과 관련된 국가적 대규모 사업이 추진됨에 따라 대규모 물적 인적 공급이 필요할 것으로 판단된다. 건설투자 대상으로는 단순 시설물의 확장만이 아니라 2020년 세계 주도적인 선진국으로 발전하려는 목표에 따라 환경 생태계 보호와 주거 환경 개선과 같은 삶의 질 향상을 위한 투자가 지속적으로 증가할 것으로 보인다.

중국 정부는 급증하는 건설 수요를 충족시키기 위해 공급을 촉진시키는 건설정책을 추구하고 있으며, 특히 입찰, 계약 제도의 개선이 가속화될 것이다. 또한 공급 확대를 위하여 외자유치 또는 외국기업 활동의 확대가 불가피하며, WTO 가입을 계기로 대외 개방 정책은 단계적으로 확대될 것이다. 이러한 환경 변화는 외국 건설기업의 진출 기회를 증가시키고 촉진시킬 것으로 판단된다. 지역과 전문 분야에 따라 외국 기업들의 경쟁력이 상이하게 나타날 것이며 시장 여건 변화에 보다 효과적으로 대응할 수 있는 전략적 선택이 필요하다.

2) 기업의 역량 평가

우리 기업들의 중국 진출 실적은 시장 규모와 경쟁력을 고려해 볼 때 부진하였다. 특정 분야와 진출 방식에 의존해 왔으며, 단계적이고 체계적인 진출 방안을 적용해 오지 못한 것으로 평가된다. 중국 기업에 대한 우리 기업의 가격 경쟁력을 열위에 있으나 전반적으로 전문 기술력은 여전히 우위에 있는 것으로 평가된다. 설문조사에서 나타난 바와 같이, 특히 플랜트 부문에서는 우리 기업의 경쟁력이 우위에 있으며 보다 적극적인 진출 전략을 구사해 나아갈 경우 진출 가능성이 있을 것으로 판단된다. 중국 기업들의 시공 기술력이 크게 향상되었으나 특정 전문 기술 분야에서는 여전히 우리 기업들이 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 평가되므로 전문 기술 분야를 개발하고 경쟁력을 강화해 나아갈 수 있을 것이다. 1990년 중반 우리 기업들의 진출이 성공적이지 못한 결과가 향후 진출 계획에 부정적인 요소로 작용하고 있다.

(3) 세부 진출 전략

1) 단계별 진출 전략

중국 시장 환경의 변화를 감안할 때, 우리 기업의 재진출 준비를 단기적으로 서두를 필요가 있다. 2002~03년이 대외 개방과 개혁의 여건이 가속화되는 분수령이 될 것으로 예상된다. 베이징, 상하이로 중심으로 선진 기업들의 진출이 활성화되어 있으므로 진출 경험들을 활용하여 재진출 준비 시기를 단축시킬 필요가 있다. 그 동안 우리 기업들은 현지 시장 여건에 대한 체계적인 분석과 현지 사업 기반 구축에 소홀히 해 왔으므로, 정보 분석과 기반 구축을 위한 진출 준비 작업은 조속히 추진되어야 할 것이다. 시장 여건이 성숙되는 대로 일시에 진출하려는 계획보다는 단계적인 준비가 필요한 시기이다.

실질적인 진출은 중장기적으로 추진해야 할 것이다. 진출 전략은 우리 기업의 여건뿐만 아니라 중국 사회의 협상 및 계약 문화와 의식구조에 부합하는 단계별 전략이 필요하므로, 지속적인 유대관계를 중시하는 중장기적 대응책이 바람직하다. 과거 진출 실패 사례들을 구체적으로 분석하고, 선진업체 또는 현지업체와의 제휴를 통한 진출을 확대하기 위해서는 중장기적 진출 기반을 견고하게 해야 한다.

2) 공종별 진출 전략

경쟁력 우위에 있는 플랜트 부문을 중심으로 역량을 집중시킬 수 있다. 대림산업의 복합 화력 발전소 건설 사업 참여와 같이 플랜트 부문에서 제3국 업체의 현지 투자 사업에 대한 하도업체로서의 참여를 적극적으로 추진해 나아가야 한다. 최근 하수처리시설물과 같은 환경 관련 시설물 건설에 대한 경쟁력이 있을 것으로 평가되고 있으므로 특화된 사업 참여를 추진해 볼 수 있다.

투자 개발 사업으로 소규모 고급 아파트 건설 사업 참여를 시도해 볼 수 있다. 현지인들의 빈부 격차가 심화되고 있으며, 상위층의 고급 아파트 수요는 급증할 것으로 예상된다. 경제특구를 비롯한 대도시의 외국인 투자 환경이 크게 개선될 것이며 이에 따라 외국인 주거 지역 건설수요가 증가할 것이므로 외국인 대상의 고급 아파트 건설수요를 겨냥한 투자 사업이 주효할 것이다. 현지 기업들에 비해 우리 기업들의 아파트 건설 경험과 기획력이 월등하므로 단기적으로 추진해 보는 것이 효과적일 것이다.

3) 지역별 진출 전략

단기적으로는 주택 사업을 중심으로 동부 연안지역 진출이 바람직할 것이다. 현지인과 외국인 대상 사업은 베이징과 상하이를 중심으로 추진하며, 현지 한국인들을 대상으로 한 사업은 동북 3성, 특히 랴오닝성을 중심으로 추진해 나아가는 것이 효과적일 것이다. 중장기적으로는 플랜트 부문을 중심으로 서부지역 개발에 참여할 계획을 마련하는 것이 필요하다. 서부지역 개발 수요가 증가하는 반면, 공급 여건은 부족할 것으로 예상되며, 특히 시공사 금융 부담 공사에 대한 진출 계획을 적극적으로 수립할 필요가 있다. 토목 공사의 경우 기업의 여건에 따라 금융기관과의 제휴를 통한 BOT 공사 참여를 검토해 볼 수 있다.

(4) 부문별 대응 전략

1) 기업의 대응 전략

단계별, 전문 부문별 체계적인 전략 수립이 시급하다. 중국 건설시장의 투자 규모는 증가하고 있으나, 사회체제와 시장의 불확실성이 여전히 남아 있고 이미 진출한 선진 기업들의 선점 효과가 크게 작용하고 있으므로 독자적인 진출 전략을 체계화해야 한다. 일회적인 수주 또는 개발 사업에 의존하기보다는 중장기적인 사업을 지속시켜 나아갈 필요가 있다. 중국 시장 진출 활성화를 위한 전담팀을 구성하여 전사적인 지원을 강화해야 한다.

첫째, 제조업 부문의 진출 사례로부터 성공 노하우를 습득할 필요가 있다. 중국 진출에 성공한 선진 대형 제조업체의 경우, 핵심 전문 인력으로 중국팀을 구성하고 최고 경영층이 직접 팀을 지휘하여 견고한 진출 기반을 조성해 왔다. 예를 들어, 코닥(Kodak)은 1996년 세계 17위의 중국 시장 규모가 세계 2위로 성장할만한 잠재력을 예견하였으며, 1993년 중국 진출 본격화 계획을 수립한 이후 단계적인 전략을 추진한 결과 1999년에는 중국 정부로부터 외자 유치와 국유기업 개혁의 성공 사례 기업(기여자)으로 평가받았다.

코닥의 경우, 4~5년간에 걸쳐 7개 국유 기업, 6개 성(省) 정부, 10개 시(市) 정부, 5개 정부 부처 및 위원회, 다수의 은행과 신탁 회사, 각 지역 세무 당국과 협상을 벌여야 할 정도로 지속적이고 단계적인 진출 과정을 거쳤다.

둘째, 소규모 pilot 프로젝트를 수행함으로써 경험을 축적해야 한다. 기존 진출한 우리 기업 대부분이 사업을 축소하거나 중단시킨 상태이므로 새로운 환경 변화에 따른 위험도를 최소화하고 새로운 기반을 구축하기 위한 소규모 프로젝트를 수행할 필요가 있다. 투자 개발 사업의 경우, 정부 또는 개발업체와의 협상이 중요하므로 현지 시장에 대한 경제적 파급효과를 극대화시킬 수 있는 사업 발굴과 기획 역량을 강화하는 것이 중요하다.

셋째, 현지화 전략을 보다 적극적으로 추진해야 한다. 본사 내 지역 전문가를 육성해야 한다. 차세대 현지 고급 인력을 육성하여 지역 전문가로 양성하여 향후 현지 관리 책임자로 활용할 방안을 마련하는 것이 바람직하다. 현지에서 산·학 협력체를 구성하고 현지 유력 대학과 학과와 공동 용역 프로젝트를 통한 협력체계를 강화해야 한다.

선진업체 및 현지업체와의 전략적 제휴를 강화해야 한다. 선진업체 및 현지업체와의 제휴를 강화하기 위한 최고 경영진의 대외 섭외력을 강화해야 한다. 특히, 현지업체와의 원·원 협상을 성사시키기 위한 전문 기술력과 관리 역량의 상품화(marketing)가 필요하다.

넷째, 중장기적으로 영향력있는 현지 고급 인력과 유대관계를 강화하여 판시(關係) 문화에 대한 근본적인 대응력을 향상시켜야 한다.

다섯째, 현지업체에 대한 기술 이전을 확대하여 시장 확보 여건을 확대하여야 한다. 중국의 신속한 신기술 수용 성향을 활용하여 기술 이전을 통한 협력 강화와 시장 진출 기반을 확보하는 것이 바람직하다. 우리 기업의 기술 이전이 지연될 경우 다른 외국 기업의 기술 이전이 수행될 수밖에 없으므로 기회 상실에 유의해야 한다.

2) 정부의 지원 대책

중국 건설시장의 환경변화를 체계적이고 효율적으로 파악하기 위한 종합적인 정보망 구축이 시급하다. 해외건설협회의 소수 인력에 의해 운영되고 있는 정보 센터 기능을 대폭 확충하여야 한다. 중장기적으로 서부 지역 진출을 확대하기 위해, 주요 지점에 총영사관 또는 공공 연락 사무소를 개설하여 상설 건설 외교 창구와 시장 조사 분석 기능을 담당하도록 할 필요가 있다.

대외협력기금(EDCF)을 확충하고 보다 효율적인 운영이 필요하다. 외국 선진기업들의 진출도 점증할 것으로 전망되므로 EDCF 자금을 활용해 우선 특정 사업에 대한 진출 활로를 열고 점진적으로 경쟁력을 제고해 나아가는 방안을 적극적으로 검토해야 할 필요가 있다.

프로젝트 단위의 직접 금융지원책을 확대해야 한다. 서부지역 SOC 개발 사업에는 대규모 자금이 소요되어 재정 적자 규모가 증가하고 있는 중국 정부로서는 BOT 방식을 활성화시키려고 할 것이므로 이에 대한 대응책이 필요하다.

<참고 문헌>

- 김주영, 「중·서부 지역에 대한 외국인투자 우대제도 및 비교우위 산업 목록」, 한국수출입은행, 2002. 1
- _____, 「중국 서부대개발과 우리 기업의 진출 방안」, 한국수출입은행, 2001. 12
- _____, 「서부대개발 추진으로 균형발전 도모」, 한국수출입은행, 2001. 5.
- 유진석, 「중국경제 도약의 계기, WTO와 올림픽」, 삼성경제연구소, 2002.
- 유진석, 박번순, 「중국이 물려온다」, 삼성경제연구소, 2001. 6.
- 이승훈, 「중국 내륙지역 개발정책과 진출방안」, 해외건설협회, 1998. 12.
- 임종국, 「중국의 인프라 시설부문 외국인 투자 정책과 시장 전망」, 해외건설협회, 1999. 12.
- 주중한국대사관, 「중화인민공화국 국민경제와 사회발전 10·5계획요강」, 2001. 3.
- 주룡지·제임스 머독 외, 「중국의 시대」, 이진수·이희재 엮음, 민음사, 2001
- 中國統計局貿易外經統計司, 「中國對外經濟統計年鑑 2000」中國統計出版社, 2001
- _____, 「2001 中國經濟年監」, 2002.
- 國務院發展研究中心主爲, 「經濟要參」, 2002. 1. 11
- 최순화, 신현암, 권성용, 「중국시장 진출의 성공요인」, 삼성경제연구소, 2001. 10.
- 한우덕, 「뉴차이나 그들의 속도로 가라」, 한국경제신문, 2002
- 한국수출입은행, 「2002년 중국 정부 보고서 요약 및 평가」, 2002. 3.
- _____, 「중국의 투자환경」, 한국수출입은행 해외경제연구소, 2001. 12.
- 해외건설협회, 「중화권 수송인프라 개발전망과 진출전략」, 건설교통부 용역보고서, 2001. 12
- _____, 「해외 플랜트 건설 발전 전략 세미나」, 2002. 5

Internet Sites

해외건설협회 <http://www.icak.or.kr>

한국수출입은행 <http://www.koreaexim.go.kr>

주중 한국 대사관 <http://www.koreaemb.org.cn>

KOTRA CHINA <http://www.kotra.or.kr/ktc/china>

中國 國家發展計劃委員會 <http://www.sdpc.gov.cn>

中國 對外經濟貿易合作部 <http://www.moftec.gov.cn>

中國 國務院 西部地域 開發 委員會 <http://www.chinawest.gov.cn>

中國 統計局 <http://www.stats.gov.cn>

<부 록>

<부표 1> 중국의 지역별 건설투자 현황

<부표 2> 중국의 지역별 건설투자 증감률

<부표 1>

중국의 지역별 건설투자 현황

(단위 : 억달러)

구 분	基本建設投資				更新改造投資				住宅建設	
	1995	1998	1999	2000	1995	1998	1999	2000	1999	2000
총계	888.8	1,430.5	1,495.2	1,611.9	396.1	542.2	538.4	613.2	—	598.3
북경시	32.6	49.9	51.9	53.7	18.9	30.3	21.0	22.3	50.6	62.7
천진시	19.3	31.5	31.5	33.7	11.4	14.4	12.6	13.4	14.0	16.1
하북성	34.9	65.3	71.4	75.0	20.6	35.2	38.8	36.7	10.5	13.0
산서성	15.6	30.6	38.4	39.0	7.8	10.7	10.3	13.3	4.2	4.7
내몽고자치구	14.6	20.8	24.4	29.1	8.1	6.2	6.7	7.1	3.5	5.4
요녕성	39.0	52.6	50.6	54.2	26.0	31.2	31.3	34.1	21.9	31.7
길림성	19.0	24.1	24.4	33.2	6.5	10.0	11.9	13.8	0.0	0.0
홍콩강성	23.9	37.0	40.8	45.6	13.5	26.3	17.0	28.8	9.8	12.5
상해시	66.2	101.3	94.5	84.5	46.7	43.8	47.2	47.6	61.8	68.0
강소성	41.2	85.6	89.9	94.3	26.3	35.5	35.8	40.6	39.7	43.1
절강성	36.8	74.4	81.7	98.6	11.8	20.5	25.2	29.1	32.7	43.5
안휘성	20.4	30.2	33.4	38.4	11.6	13.2	14.9	18.2	9.1	10.6
복건성	25.7	41.3	43.7	40.2	9.7	20.2	20.7	21.2	21.4	23.9
강서성	12.2	20.8	20.8	23.8	7.2	7.9	8.3	9.0	4.0	5.1
산둥성	44.4	77.0	84.6	94.1	25.3	34.0	36.3	46.8	20.7	26.4
하남성	38.4	62.2	65.5	71.4	15.9	19.9	15.5	19.6	0.0	0.0
호북성	42.5	62.1	67.1	74.5	18.1	27.3	26.7	29.4	14.9	16.2
호남성	24.3	36.8	44.2	48.5	10.7	13.9	17.2	21.0	6.7	9.0
광둥성	107.3	124.8	149.2	139.7	30.4	39.2	44.2	52.3	85.3	103.1
광서자치구	18.9	28.9	31.6	33.8	8.2	8.4	8.4	9.6	4.0	4.6
해남성	14.9	16.3	16.5	15.8	0.8	0.8	0.9	1.2	0.7	1.2
중상시	0.0	22.4	22.9	25.9	0.0	10.7	11.1	10.8	0.0	0.0
사천성	42.0	63.6	66.8	76.1	19.2	23.5	20.2	20.9	17.1	23.5
귀주성	7.9	15.1	16.2	17.8	4.7	7.5	7.9	11.2	3.8	5.6
운남성	17.7	35.8	44.9	43.4	11.8	15.6	10.8	9.7	11.1	10.0
서장자치구	3.7	4.2	5.5	6.6	0.4	0.4	0.4	0.5	0.0	0.0
협서성	14.5	30.1	36.8	44.4	8.1	10.1	10.8	16.0	8.2	9.3
감숙성	7.5	18.9	23.2	27.1	4.3	9.2	10.4	12.3	2.9	3.3
청해성	3.8	8.8	8.9	12.0	1.0	1.6	1.9	2.1	1.3	1.6
영하자치구	3.2	7.0	7.4	9.7	1.8	2.2	1.7	1.9	0.6	0.6
신강자치구	21.9	39.9	39.9	45.7	7.5	9.1	7.3	9.1	2.8	6.9
기타	74.4	111.4	105.0	119.7	1.6	3.3	1.0	2.9	—	—

자료: 「2001 中國經濟年監」

<부표 2>

중국의 지역별 건설 투자 증감률

(단위 : %)

구 분	基本建設投資		更新改造投資		住宅建設
	1999	2000	1999	2000	2000
총계	4.5	7.8	-0.7	13.9	21.5
북경시	4.1	3.3	-30.6	6.1	23.9
천진시	0.0	6.8	-12.3	6.7	14.5
하북성	9.2	5.1	10.1	-5.3	23.7
산서성	25.5	1.5	-4.1	29.2	12.7
내몽고자치구	17.8	18.9	8.3	5.8	55.8
요녕성	-3.7	7.0	0.4	8.9	45.1
길림성	1.2	36.1	19.5	15.2	-
흥롱강성	10.2	11.7	-35.7	69.8	27.0
상해시	-6.8	-10.6	7.8	0.7	10.0
강소성	5.1	4.9	0.6	13.5	8.5
절강성	9.8	20.7	22.5	15.7	33.2
안휘성	10.6	15.1	13.1	22.6	15.8
북건성	5.8	-8.0	2.5	2.3	11.3
강서성	0.1	14.7	5.0	8.5	26.1
산둥성	9.9	11.3	6.6	29.1	27.5
하남성	5.4	9.0	-21.7	26.2	-
호북성	8.0	11.1	-2.2	10.4	8.6
호남성	20.2	9.6	24.0	22.3	34.8
광둥성	19.5	-6.3	12.8	18.1	20.9
광서자치구	9.3	7.0	0.5	14.4	17.3
해남성	1.5	-4.2	21.1	29.6	66.8
중상시	2.3	13.1	3.3	-2.4	-
사천성	5.0	13.8	-14.3	3.5	37.5
귀주성	7.1	9.7	5.0	41.5	48.4
운남성	25.4	-3.2	-31.0	-9.6	-9.6
서장자치구	30.5	18.7	12.4	29.4	-
협서성	22.3	20.4	7.6	47.4	13.7
감숙성	23.2	16.4	14.0	17.4	14.0
청해성	1.7	35.3	12.8	11.9	20.5
영하자치구	5.4	31.1	-23.7	10.6	2.2
신강자치구	0.2	14.4	-19.7	24.2	144.8
기타	-5.7	13.9	-70.6	202.5	-

자료: 「2001 中國經濟年監」