

태국의 대규모 국책사업 현황과 시사점

이재호 신흥지역연구센터 동남아팀 전문연구원 (jhlee@kiep.go.kr, Tel: 3460-1134)



차 례 ●●●

1. 태국의 대규모 국책사업 추진배경
2. 주요 국책사업 추진 현황
3. 시사점

주요 내용 ●●●

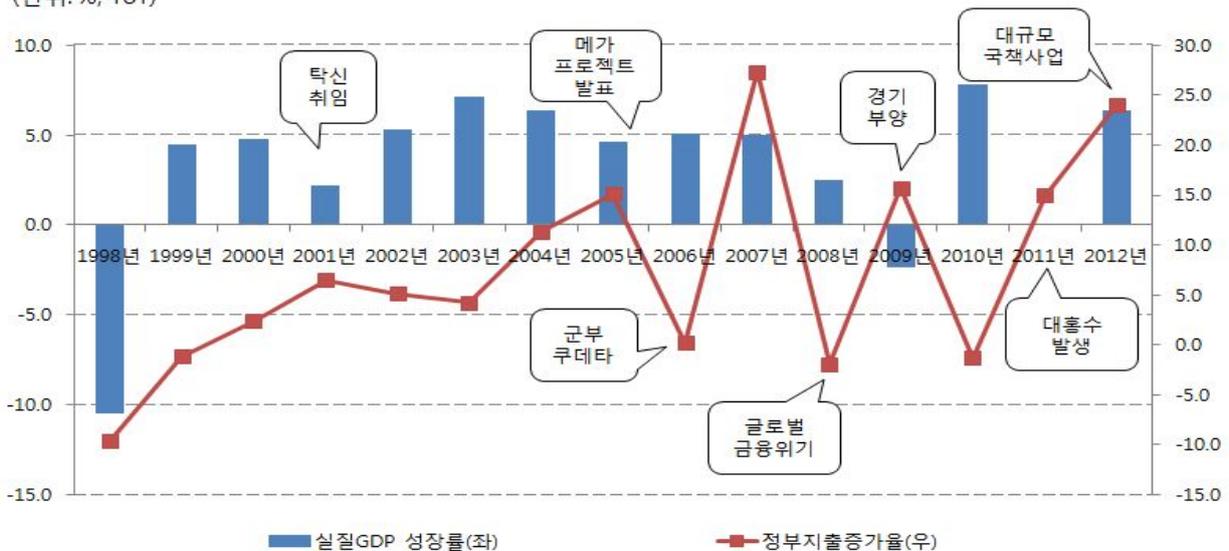
- ▶ 태국의 대형 국책사업은 탁신 정권 시기부터 주로 경기부양을 목적으로 활용되어왔으나 현 잉락 정권부터는 재해복구 및 중장기 인프라 건설사업에 중점을 두고 대규모 국책사업을 추진 중임.
 - 태국의 탁신 전 총리와 아피싯 전 총리는 각각 2005년 경기둔화와 2009년 글로벌 금융위기에 대응해 대규모 국책사업으로 경기부양을 추진한 바 있음.
 - 현재 잉락 정권이 추진하고 있는 대규모 국책사업의 추진배경은 인도차이나 반도 개발붐, 2015년 ASEAN 공동체 출범 등 태국 국내외 개발수요 증가와 더불어 중진국 함정 탈출을 위한 정책적인 시도로 볼 수 있음.
- ▶ 현재 태국이 추진하고 있는 대규모 국책사업은 '재건 및 미래 발전을 위한 전략'으로 대표되며, 이 중 수자원관리사업과 인프라 개발사업의 비중이 높음.
 - 수자원관리사업은 2011년 발생한 대홍수 피해복구 및 재해방지 사업 등으로 구성된 통합수자원관리사업으로 총예산 약 100억 달러의 대규모 국책사업임.
 - 인프라 개발사업은 도로, 철도, 항공, 항만 등 주요 교통인프라 건설사업으로 구성되며 총예산 약 720억 달러 규모로 사업에 따라서 2020년까지 중장기 계획으로 추진됨.
- ▶ 현재 태국정부가 추진 중인 대규모 국책사업 중에서 한국기업들의 진출이 유망한 부문은 수자원관리사업, 철도·도로 건설 등이며, 인도차이나 반도 교통허브로서 태국의 전략적인 중요성을 감안해 한국 건설업체들의 적극적인 수주 참여와 관련 부처의 직간접적인 지원이 필요함.
 - 향후 한국기업들은 인도차이나 반도에서의 태국 인프라 사업의 상징성을 감안해 적극적인 수주활동과 현지 환경을 고려한 수주전략을 준비할 필요가 있음.
 - 정부 측에서도 해외건설 유관 부처의 지원, 외교채널을 활용한 태국과의 협력관계 확대 등 직간접적인 지원을 지속하는 한편 금융지원, 해외건설 전담 금융기관 설립, 지역개발 특별자금 신설 등 전략적인 지원도 고려할 필요가 있음.

1. 태국의 대규모 국책사업 추진배경

- 태국의 대규모 국책사업은 탁신(Thaksin Shinawatra) 정권 때부터 주로 경제위기 상황에 대응한 경기부양책으로 활용되었으나 잉락(Yingluck Shinawatra) 정부에서는 재해복구와 중장기 인프라 건설사업에 중점을 두고 추진 중임.¹⁾
 - 탁신 정권은 2003년에 IMF 구제금융체제를 조기 종료하고 경제성장률을 7% 수준까지 이끌어내면서 ‘탁시노믹스(Thaksinomics)’라는 별칭을 얻을 정도로 경제적인 성과를 이룩했으나 이후 점차 경제성장률이 하락세로 전환되면서 각종 정치·경제적 악재에 직면함.
 - 이에 탁신 전 총리는 2005년 말 1조 7,000억 바트(약 425억 달러, 연평균 환율 40Bt/USD) 규모의 ‘메가프로젝트(Mega Project)’라고 불리는 대규모 인프라 조성사업 추진을 발표하며 경기부양 및 정치적 입지 회복을 시도한 바 있으나 2006년 군부 쿠데타로 총리직을 사임함.
 - 2008년 말 아피싯(Abhisit Vejjajiva) 정권 취임 당시 글로벌 금융위기로 동아시아 외환위기 이후 처음으로 마이너스 성장률을 기록했으며, 이에 아피싯 정권은 2009년 상반기에 탁신 전 총리의 ‘메가프로젝트’에 육박하는 1조 5,668억 바트(약 460억 달러, 연평균 환율 34Bt/USD) 규모의 경기부양책을 시행한 바 있음.
 - 2011년 잉락 총리 취임 직후 대홍수가 발생해 경제성장률이 0.1% 수준까지 하락하자 대홍수 피해복구 및 경기부양을 최우선 정책과제로 채택해 정책역량을 집중하는 한편 철도·도로·에너지 등 인프라 개발 중심의 대규모 국책사업을 추진함.

그림 1. 태국 경제성장률 및 정부지출증가율 추이(1998~2012년)

(단위: %, YoY)



자료: Global Insight.

1) 2000년 이후 태국 총리 임기 개요: 탁신 친나왓(2001~06년), 수라웃 출라논(2006~08년), 솜차이 웅짜왓(2008년), 아피싯 웨차지와(2008~11년), 잉락 친나왓(2011년~현재).

- 현재 잉락 정부가 추진하고 있는 대규모 국책사업 추진배경으로는 최근 미얀마를 비롯한 인도차이나 반도 일대의 인프라 개발붐, 2015년 ASEAN 경제공동체(AEC: ASEAN Economic Community) 출범 대비, 중진국 함정(Middle-income trap) 극복을 위한 정책적인 시도 등을 들 수 있음.
 - 태국은 ADB 주도로 인도차이나 반도 일대에 건설되고 있는 다수의 경제회랑(Economic Corridor)이 교차하는 전략적인 위치를 가지고 있고, 최근 개혁·개방으로 개발붐이 조성되고 있는 미얀마를 비롯한 주변국과의 연계성 강화를 위한 개발사업을 적극 추진하고 있음.
 - 2015년 ASEAN 통합 추진과정에서도 교통인프라 확대가 최우선과제이기 때문에 향후 태국을 비롯한 대다수 동남아 국가들이 대규모 교통인프라 건설에 박차를 가할 것으로 예상됨.
 - 이와 같은 태국 국내의 인프라 건설수요 증가 이외에도 잉락 정부는 태국이 처한 중진국 함정을 타개하기 위한 방편으로 태국의 교통인프라 수준을 향상시켜 동남아 교통허브로의 발전을 꾀하고 있음을 밝힌 바 있음.

- 최근 잉락 정부에서 추진하고 있는 대규모 국책사업들은 상징성과 규모 면에서 큰 주목을 받고 있으며 향후 한국 건설업체들의 주요 해외건설시장으로도 부상할 가능성이 높을 것으로 전망됨.
 - 수자원관리사업의 경우 2011년 4/4분기 태국에서 발생한 대홍수 피해복구, 재해방지 등 통합 이치수(利治水) 프로젝트로 약 12조 원에 이르는 규모와 국가재건사업으로서의 상징성을 가짐.
 - 이외에도 태국정부는 도로, 철도, 항만, 공항, 에너지 등 다양한 분야에서 총예산 약 720억 달러의 대규모 국책 사업을 진행할 계획인 것으로 알려져, 향후 태국이 동남아의 주요 해외 건설·플랜트 시장으로 부상할 것으로 예상됨.
 - 이에 본고에서는 태국 잉락 정권에서 추진하고 있는 주요 대규모 국책사업의 현황을 분석하고 한국 기업 및 정부에 대한 시사점을 제시하고자 함.

2. 주요 국책사업 추진 현황

- 태국정부가 추진하고 있는 대규모 국책사업은 수자원관리사업을 포함해 총 5개 부문에서 추진되고 있는 ‘재건 및 미래발전을 위한 전략(5 Strategies for Reconstruction and Future Development)’으로 대표됨.
 - 태국 국책연구기관 NESDB에 의하면 ‘재건 및 미래발전을 위한 전략’은 ① 수자원관리(Water Resource Management), ② 생산·서비스 부문 구조조정(Restructuring of the production & service sectors), ③ 신규 경제 지역 개발전략(Development Strategy for new economic areas), ④ 인프라 개발(Infrastructure Development), ⑤ 보험시스템 개발(Insurance system development) 등으로 구성되며 총예산은 약 842억 달러로 추산됨.

표 1. 재건 및 미래발전을 위한 5대 전략 개요

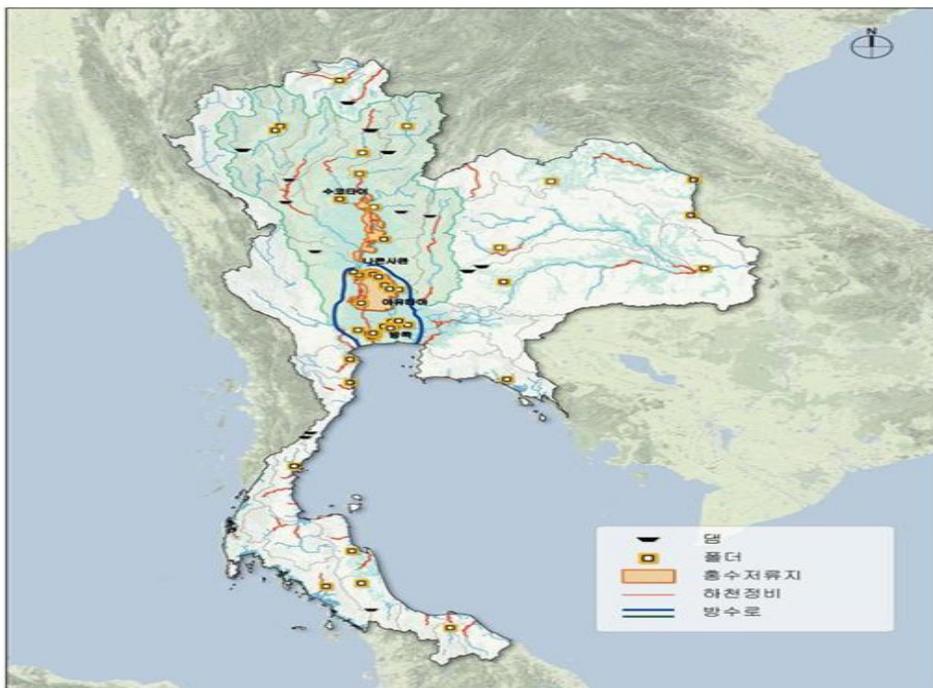
사업 구분	예산규모		재원조달 기준
	백만 바트	백만 달러	
1. 수자원 관리	322,626	10,242	2012년 예산, 수자원관리 및 미래 개발 투융자 칙령
2. 생산·서비스 부문 구조조정	10,000	317	수자원관리 및 미래개발 투융자 칙령
3. 신규 경제지역 개발전략			
4. 인프라 개발	2,270,086	72,066	연간 예산, 국유기업 수입, 융자, PPP
5. 보험시스템 개발	50,000	1,587	보험 공동기금에 관한 칙령
총계	2,652,712	84,212	

자료: NESDB(www.nesdb.go.th).

■ 첫 번째 전략인 ‘수자원관리사업’은 긴급수해복구를 위한 단기 액션플랜과 중장기 수해경감사업으로 구성되며 각각 약 226억 바트, 3,000억 바트의 예산이 책정됨.

- 긴급수해복구를 위한 단기 액션플랜은 ‘긴급기간 수자원관리 액션플랜(Action Plan of Water Management for the Urgency Period)’으로 통칭되며 총예산 약 226억 바트(2012년 181억 바트, 2013년 45억 바트)가 책정되었는데 대다수 예산이 제방, 댐, 배수로 등 수해를 입은 인프라 재건에 집중됨.
- 중장기 수해복구 및 재난방지 사업인 ‘짜오프라이강 유역 통합 지속 수해경감 액션플랜(Action Plan of Integrated and Sustainable Flood Mitigation in Chao Phraya River Basin)’의 경우 약 3,000억 바트의 예산이 투입될 예정이며 주로 중장기 수자원 인프라 건설, 재난방지시스템, 산림·생태 보호, 저류시설 건설 등에 활용됨.

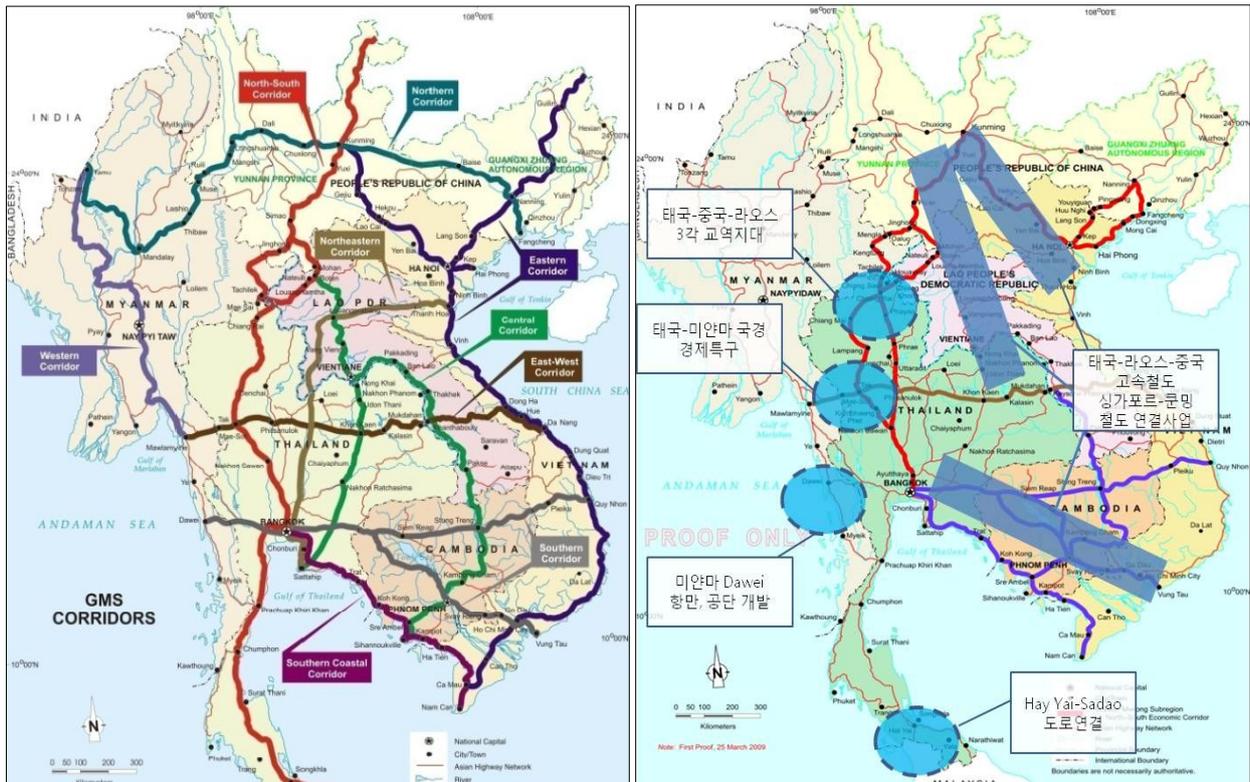
그림 1. 태국 수자원관리사업 프로젝트별 위치도



자료: 국토해양부 보도자료(2013. 2. 5), 『태국 물관리사업에 K-water 전 분야 최종 후보자로 선정』에서 발췌.

- 두 번째 전략인 ‘생산·서비스 부문 구조조정’은 재해·재난 방지사업과 생산·서비스 경쟁력 강화 등 비즈니스 부문에 대한 제도적인 지원으로 구성되며 약 3억 1,700만 달러 규모임.
- 세 번째 전략인 ‘신규 경제지역 개발전략’은 GMS 경제회랑(Greater-Mekong Subregion Economic Corridor), 역내 연계성 강화 관련 사업 등으로 구성됨.
 - GMS 경제회랑 건설사업은 ADB 주도로 1992년부터 진행되어온 사업으로 인도차이나 반도 일대를 9개 경제 회랑으로 연결하는 대규모 인프라 건설사업으로 가장 대표적인 경제회랑인 남북회랑(North-South Corridor), 동서회랑(East-West Corridor)이 태국에서 교차하며 다수의 경제회랑들이 직간접적으로 연결됨.
 - o GMS 경제회랑은 지방균형발전, 주변국과의 연계성 강화, 국경지대 경제특구 개발 등 다양한 형태로 태국경제에 기여할 것으로 예상됨.
 - GMS 경제회랑 이외에도 중국-태국-라오스 3각 교역지대, 태국-미얀마 국경 경제특구, 미얀마 Dawei 항만-공단개발, 태국-라오스-중국 고속철도 등 주변국과의 연계성 강화를 위한 다양한 사업들이 추진되고 있음.

그림 2. GMS 경제회랑 및 각종 연계성 강화 사업 개요



자료: NESDB(www.nesdb.go.th).

- 네 번째 전략인 인프라 건설부문은 ‘육상교통’, ‘항공·해운’, ‘에너지’, ‘통신’, ‘공공사업’ 등으로 구성되며 예산규모는 약 720억 달러에 달함.

- 이 인프라 건설사업은 인락 정부가 추진하고 있는 최대 국책사업으로 사업별 특성에 따라서 2013~20년까지 중장기사업의 형태로 추진됨.
- 2013년 1월 [표 2]와 같이 철도, 도로, 항공, 항만 등 55개 프로젝트, 약 2조 2,700억 바트(약 720억 달러) 규모의 예산안이 발표되었으며 이 중 가장 높은 비중을 차지하는 부문은 철도부문으로 전체의 64%를 차지함.

표 2. 인프라 개발 예산안 개요

구분	예산규모			비고
	백만 바트	백만 달러	비중(%)	
철도	1,452,928	46,120	64	31개 사업(고속철도, 복선)
도로	544,848	17,296	24	13개 사업(6,669km)
항공	107,835	3,423	5	4개 사업
항만	158,914	5,043	7	7개 사업
합계	2,270,200	72,064	100	55개 사업

자료: 현지 보도자료를 바탕으로 필자가 재구성.

- 재원조달은 국유기업 및 대출(SOEs and Loan), PPP(Public Private Partnership), 정부예산 등으로 구성되며 정부예산의 비중이 50%로 가장 높음.
- 정부예산에 국유기업 및 대출 부문까지 포함할 경우 태국정부 측에서 부담하는 비중이 약 82%에 달해 PPP 사업은 상대적으로 규모가 작음.

표 3. 인프라 개발사업 재원조달 개요

	십억 바트	백만 달러	비중(%)
국유기업 및 대출(SOEs & Loan)	721.5	22,905	32
PPP	413.4	13,124	18
정부예산	1,135.1	36,035	50
합계	2,270	72,064	100

자료: NESDB(www.nesdb.go.th).

- 다섯 번째 전략인 ‘보험시스템 개발’ 부문의 경우 사회경제 안전망 구축과 자연재해 리스크 관리를 목적으로 하며 ‘2012년 보험공동기금(Insurance Pool Fund)에 관한 칙령’에 따라서 약 500억 바트(약 15억 달러) 규모의 초기 자본금이 마련됨.
- 공동보험펀드는 재정부(Ministry of Finance)가 보험사에 바트화 및 외화 형태로 지원하며 보상범위는 약 500억 달러 규모에 달함.

3. 시사점

- 현재 태국정부가 추진하고 있는 대규모 국책사업 중에서 한국기업들의 투자 진출이 유망한 부문은 수자원관리사업과 인프라 개발사업을 들 수 있음.
 - 수자원관리사업의 경우 한국수자원공사 컨소시엄이 입찰에 참가 중이며, 2013년 1월 최종 예비후보리스트 10개 사업에 모두 선정되면서 2013년 4월에 최종사업자로 선정될 가능성이 높아짐.
 - 인프라 개발의 경우 고속철도 및 도로건설 사업부문에 대한 진출이 유력할 것으로 보이며, 2013년 2월 잉락 총리의 방한 시에도 한국정부에 태국 인프라부문에 대한 협력을 요청한 점은 한국기업들의 태국 인프라 시장 진출에 긍정적인 신호로 해석할 수 있음.

- 태국은 인도차이나 반도 교통인프라 중심국으로서의 전략적인 가치를 가진 국가임. 따라서 한국기업들이 현재 진행하고 있는 각종 인프라 개발사업에 참여하게 된다면, 주변 인도차이나 반도 국가에 추가로 진출할 수 있는 교두보를 구축하는 것임.
 - 2011년 대홍수 발생 당시 라오스, 캄보디아 등 주변국에서도 대규모 수해가 발생해 인도차이나 반도 국가들 대다수가 태국의 수자원관리사업 전반에 큰 관심을 가지고 있음.
 - 한국기업들이 태국 수자원관리사업의 수주 및 공사에 성공할 경우 주변국으로의 추가 진출 가능성도 높일 수 있음.
 - 또한 태국이 인도차이나 반도 육상교통망의 중심지이며, 인근 인도차이나 반도 국가 대다수가 도로, 철도 등 육상교통 인프라 개발수요가 높은 지역임을 감안하면 태국 고속철도 및 도로 건설 수주는 주변국으로의 추가 진출 가능성까지 높이는 기회가 될 것으로 전망됨.

- 최근 수년간 태국의 건설시장은 베트남, 싱가포르에 비해서 상대적으로 한국기업들의 주목을 받지 못했지만, 태국정부가 추진하는 대규모 국책사업의 규모와 상징성을 감안하면 한국 건설기업들이 적극적인 수주활동 참여와 현지 환경을 고려한 수주전략을 준비할 필요가 있음.
 - 대다수의 한국 대형 건설사들은 태국 국책사업에서 요구할 것으로 예상되는 기술수준은 보유하고 있는 것으로 판단되나 최근 수자원관리사업 수주 진행과정에서 태국 자연환경에 대한 한국기업들의 적응 여부와 같은 문제점들이 제기되고 있어 현지 환경을 고려한 수주전략이 추가로 필요함.

- 최근 한국정부 또한 입찰이 진행되고 있는 사업에 대한 직간접적인 지원은 물론 해외건설 금융지원과 같은 전략적인 지원책 마련도 고려할 필요가 있음.
 - 향후 한국정부는 한 태 양자간 협력관계 강화를 통해 직간접적으로 한국기업들의 태국 인프라 시장진출 지원

을 지속해야 할 것으로 보이며, 건설 관련 부처의 정책적인 지원은 물론 외교채널까지 지원영역을 확대할 필요도 있음.

- 한·태 양국 정부의 인프라 개발에 대한 대화 및 협력 관계 확대는 인도차이나 반도 일대에서 진행되는 다수 개발협력사업의 3각 협력 가능성도 높일 수 있는 기회가 될 것으로 예상됨에 따라 태국과의 개발협력 논의도 점차 확대할 필요가 있음.
- 해외건설사업은 건설능력 이외에도 안정적인 자금공급 및 금융기관의 이행성 보증을 필요로 하는 점을 감안해 해외건설 관련 금융기관의 금융지원 강화, 해외건설 전담 금융기구 설립, 지역개발 특별자금 신설 등 전략적인 지원도 고려할 필요가 있음. **KIEP**