

라오스 건설시장 동향과 시사점

KDB미래전략연구소 미래전략개발부
강명구(mgk101@kdb.co.kr)

- ◆ 라오스 정부의 외자 유치를 위한 법규 정비 등 노력에도 불구하고, 높은 투자 리스크로 인해 외자 유치에 어려움을 겪고 있음
 - 외국인직접투자(FDI)는 주변국인 베트남의 8.4%, 캄보디아의 41.9% 수준
- ◆ 현재 라오스의 인프라 확충에는 주변국인 중국, 베트남, 태국을 중심으로 참여 중
 - 중국은 보텐-비엔티안간 고속철도, 베트남은 루앙 프라방 수력발전소, 태국은 사야부리 수력발전소 건설 등에 참여
- ◆ 한국의 對라오스 건설부문 해외직접투자는 매우 작은 규모이며, 대부분은 대외경제협력기금(EDCF, Economic Development Cooperation Fund)으로 지원 중
- ◆ 라오스는 프로젝트 파이낸싱(PF) 또는 민관협력사업(PPP) 시장이 미성숙하고 리스크가 높아, 대외경제협력기금(EDCF) 지원과 연계하여 건설부문 진출 필요

□ 라오스 정부는 1990년 이후 인프라 건설이 경제성장과 무역의 기반이 될 것이라는 인식하에 교통·물류 인프라 건설을 추진했음에도 불구하고 인프라는 열악한 수준

- 외자 유치를 위한 법규 정비 등의 노력에도 불구하고, 높은 투자 리스크로 인해 외자 유치에 어려움을 겪고 있음
 - '18년 對라오스 FDI는 13억달러로 베트남의 8.4%, 캄보디아의 41.9% 수준

라오스의 FDI 동향

(단위 : 10억달러)

	'14	'15	'16	'17	'18
라오스	0.9	1.1	0.9	1.7	1.3
캄보디아	1.9	1.8	2.5	2.8	3.1
미얀마	2.2	4.1	3.3	4.0	1.3
베트남	9.2	11.8	12.6	14.1	15.5

자료 : WB

- FDI 부진 등에 따른 신규 인프라 건설 부족과 기존 인프라의 노후화 가속으로 인해, 라오스의 '17/'18년 인프라부문 글로벌경쟁력지수(GCI, Global Competitiveness Index)는 '13/'14년보다도 하락

라오스의 인프라부문 글로벌 경쟁력지수(GCI)

	인프라 전체	도로	철도	항구	항공	전력공급
'13/'14	3.7(84)	4.2(65)	-	2.6(137)	4.3(76)	5.2(61)
'17/'18	3.3(102)	3.3(94)	-	2.3(127)	3.8(101)	4.8(75)

주 : GCI는 1~7로 7에 가까울수록 높은 경쟁력, ()는 순위, '13/'14은 148개국, '17/'18은 137개국
자료 : WEF, 'The Global Competitiveness Report', 각연도

□ 현재 라오스의 인프라 확충에는 주변국인 중국, 베트남, 태국이 중심이 되어 참여 중

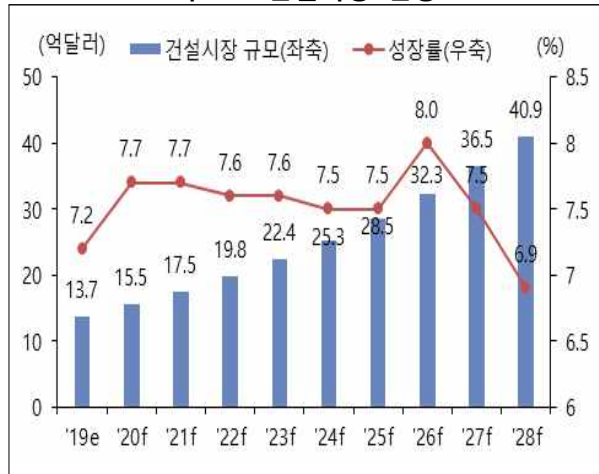
- 중국은 동남아시아의 일대일로(一帶一路)를 완성하기 위해 라오스를 남북으로 통과하는 철도를 라오스와 공동으로 건설 중에 있음
 - 중국 일대일로의 동남아 시작점이자 라오스의 국경도시인 보텐(Boten)과 비엔티안(Vientiane) 간 고속철도 건설(418km)* 중
 - * 철도 건설 비용은 72억달러로 중국 수출입은행이 70%, 라오스 정부가 30%를 투자하여 '16년 건설을 시작하여, '21년 완공 예정. 중국국유철도그룹(CRG, Contractor China Railway Group)이 철도 건설에 참여
- 베트남은 루앙프르방 수력발전소와 농캉 국제공항 건설에, 태국은 사야부리 수력발전소 건설에 참여하고 있음
- 이외에도 라오스 정부는 외자 유치를 통해 '28년까지 국내 및 초국경간 도로·철도 건설, 전력난 해소를 위해 발전소 건설 등을 추진 중
 - 라오스는 주변 국가(캄보디아, 중국, 미얀마, 태국, 베트남)들과의 연결성을 개선하는 동시에 항구에 대한 접근을 용이하게 하기 위해 도로 건설에 우선 순위를 두고 추진 중
 - 라오스는 아시아 평균에도 미치지 못하는 도로 총연장과 낮은 수준의 도로 포장률*을 높이기 위해 외자 유치를 통해 도로 건설 및 개보수 중
 - * 라오스의 도로 총연장은 51,600km로 아세안 평균의 70% 수준이며, 국도의 22%, 지방도의 91%가 비포장도로
 - 또한 내륙국가로서 태평양 진출을 위해 사바나켓-라오바오(Savannakhet- Lao Bao) 철도를 건설(220km)하여 베트남 동하항과 연결 추진
 - * 철도는 복선으로 건설할 계획이며, 비용은 40억달러가 소요될 것으로 예상
 - 한편, 지속적인 도시화에 따른 주거 문제 해소를 위한 주택 건설 및 관광객 유치를 위한 숙박시설 건설, 만성적인 전력 부족을 해소하기 위한 발전소 건설 등을 추진 중
- 라오스 건설시장은 정부의 도로, 철도, 주택, 전력 등 인프라 건설 확대로 '19~'28년 연평균 12.9% 성장할 것으로 전망
 - 건설시장 규모는 '19년 13.7억달러에서 '28년 40.9억달러로 증가할 것으로 예상

라오스의 철도 건설 현황



자료 : BMI Research(2019), 'Laos Infrastructure Report 4Q 2019'

라오스 건설시장 전망



주 : 건설시장 성장률은 라오스 키프(kip) 기준
 자료 : BMI Research(2019), 'Laos Infrastructure Report 4Q 2019'

□ 한국은 對라오스 건설부문 진출에 있어 해외직접투자 보다는 대외협력기금(EDCF, Economic Development Cooperation Fund)으로 지원 중

- 한국의 對라오스 해외직접투자(ODI, Outward Direct Investment)는 '18년말 누적 기준 3.5억달러로 한국의 對라오스 EDCF 지원보다 작음
 - 對라오스 누적 ODI 중에서 건설업 투자는 86백만달러임
- 한국의 對라오스 EDCF 지원은 '04년 '루앙프르방 지방국립대학교 설립사업' 지원 이후 '17년말까지 17개 사업에 5.66억달러(승인기준) 승인
 - 주요 인프라 사업으로는 GMS(Greater Mekong Subregion) 북부 송전사업(승인 기준, 22백만달러), GMS 북부 도로 개선사업(승인기준, 28백만달러), 세피안 세남노이 수력발전사업(승인기준, 70백만달러) 등

□ 한국 건설업체들은 독자 진출보다는 정부의 對라오스 EDCF(Economic Development Cooperation Fund) 지원과 연계하여 진출할 필요

- 한국의 건설업체들은 정부의 對라오스 EDCF 구속성차관(Tied Loan)과 연계하여 라오스 인프라 건설에 진출할 필요
 - 현재 라오스는 PF 또는 PPP 시장이 미성숙하고 리스크에 취약한 구조로 되어있어, 이를 통한 인프라 건설시장 진출은 시기상조로 판단
- 라오스의 건설부문에 PPP 또는 PF로 진출할 경우에는 투자 안정성 보장이나 리스크를 헤징할 수 있는 라오스 정부의 보증을 득한 후에 진출하는 것이 중요