

인도네시아 건설시장 동향 및 전망

- 교통, 발전, 신행정수도 이전사업 중심 -

박형진 해외건설협회 아시아실 과장
(parkjin@icak.or.kr)

2017년 5월 문재인 대통령 취임 이후, 아세안 국가와의 협력 강화를 주요 골자로 하는 신남방정책이 순항 중이다. 이 중 인도네시아와는 매년 정상회담을 개최하는 등 전례 없이 가까운 관계를 보이고 있는 가운데, 2019년 11월 25일 부산에서 개최된 한·아세안 특별정상회의에서 체결된 포괄적경제동반자협정(CEPA)은 양국 간 교류 활성화 증진에 더욱 힘을 실어줄 것으로 기대되고 있다.

세계 4위의 인구를 보유한 인도네시아는 아세안 지역에서 가장 큰 경제 및 건설 시장을 보유하고 있으며, 향후 5년간('19~'23) 5% 이상의 높은 경제성장이 전망되는 등 그 잠재력도 높은 것으로 평가되고 있다.

<주요 아세안 국가별 현황>

국가	경제('18)				건설시장('19)	
	GDP	경제성장률	1인당 GDP	인구	규모	성장률
인도네시아	10,225	5.2	3,871	26,416	3,558	7.7
싱가포르	3,641	3.2	64,579	564	306	-2.9
필리핀	3,309	6.2	3,104	10,660	479	9.4
태국	5,049	4.1	7,448	6,779	410	7.7
말레이시아	3,586	4.7	11,072	3,239	501	1.9
베트남	2,413	7.1	2,551	9,458	300	6.8

※ 출처: IMF WEO Database('19.10월 기준), IHS Global Insight('19.Q4 기준)

※ 단위 : 억 달러, %, 달러, 만 명 / 억 달러, %

※ 기타 아세안국가 : 라오스, 미얀마, 브루나이, 캄보디아

우리기업의 건설 진출도 활발한 상태이다. 우리기업은 1970년 주택공사를 수주하며 처음 진출한 이래 2019년까지 총 186개 기업이 571건, 212.1억불 규모의 프로젝트를 수주하였다. 이는 전 세계 누적수주액 기준 10위, 아시아 지역 기준으로는 싱가포르(431억불), 베트남(407억불), 인도(222억불)에 이은 4위에 해당하며, 특히 2019년도에는 16.8%의 수주비중을 차지하며 전 세계에게 가장 높은 수주액을 기록하기도 하였다. 공종별 진출 현황을 보면 산업설비가 64.2%(98건, 136.3억불), 토목이 16.4%(113건, 34.7억불) 그리고 건축이 14.2%(108건, 30.1억불) 그리고 기타(전기, 통신, 용역)가 5.2%(252건, 11.0억불)로 산업설비 분야가 압도적으로 높은 비중을 차지하고 있다.

2019년 5월 인도네시아 정부는 2020년부터 2024년까지 약 4,120억불을 인프라 분야에 투자할 계획이라고 발표하였다. 재원의 40%는 정부가, 25%는 국영회사, 그리고 나머지 35%는 민간을 통해 조달할 것으로 예상되는 가운데, 부문별 투자 비중을 보면, 교통이 60%, 에너지가 17%, 관개가 10%, 정보통신이 8%, 그리고 수자원 공급 및 위생이 나머지 5%를 차지할 전망이다. 이에 본 기고에서는 교통 인프라와 발전 프로젝트 그리고 2020년 가장 관심이 높을 것으로 예상되는 신행정수도 이전사업을 중심으로 살펴보겠다.

교통 인프라

조코 위도도(Joko Widodo, 조코위) 정부 출범시 발표한 국가전략 프로젝트 이니셔티브(NSP)를 중심으로 교통과 발전 등의 인프라 프로젝트 발주가 계속될 전망이다. 참고로 인도네시아 정부는 국가전략 프로젝트를 기존 245개 프로젝트, 2개 프로그램에서 223개 프로젝트, 3개 프로그램으로 조정한 바 있으며, 2019년 3월까지 79개의 프로젝트가 완료된 것으로 추정된다.

인프라 분야에서 가장 중점적으로 추진 중인 부문은 도로로 2019년부터 2028년까지 연평균 7.3%의 성장이 전망되고 있다. 인도네시아가 1만 7천개 이상의 섬으로 구성되었다는 점에서 지역 간 연결성(connectivity)을 강화시키는 것이 경제 발전에 있어 매우 중요하다. 앞서 언급한 국가전략 프로젝트 중 97개에 달하는 프로젝트가 도로와 철도 등 교통 인프라에 집중된 점도 이를 방증하고 있다. 공공사업주택부(Ministry of Public Works and Housing)는 2024년까지 1,500km 연장의 유료도로를, 그리고 2030년까지 추가 4,479.33km 길이의 유료도로를 자바(Java), 수마트라(Sumatra), 칼리만탄(Kalimantan), 술라웨시(Sulawesi), 발리(Bali) 그리고 누사 텡가라(Nusa Tenggara)에 건설할 계획이다. 이 중 가장 비중이 높은 프로젝트는 자바횡단(Trans-Java) 도로와 수마트라 횡단(Trans-Sumatra) 도로이다. 총 653km 길이의 자바횡단 도로는 당초 2018년 완공을 목표로 하였으나, 일부 구간이 토지획득 및 재원조달 문제로 2020년까지 연기된 상태이다. 한편, 수마트라 횡단 유료도로는 북부의 아체(Aceh) 특별구와 남부의 람퐁(Lampung)주 사이의 주요 도시를 연결하는 총 연장 2,700km 프로젝트로, 총 277억불이 소요될 전망이다. 동 프로젝트는 10개 지방에 걸쳐 24개 구간으로 구분되어 있는데, 파이낸싱 문제 등으로 인해 완공시기가 당초 2019년에서 2024년으로 연기될 예정이다.

자카르타의 높은 인구밀도를 해소하기 위한 MRT(Mass Rapid Transit) 개발도 추진 중이다. 2019년 3월 25일 자카르타 도심지의 분다란 HI(Bundaran HI)와 자카르타 남부의 르박 불루스(Lebak Bulus)를 연결하는 15.7km 연장의 도심고속철도(MRT)를 개통하였다. 일본의 JICA 재원 등을 통해 건설된 인도네시아 첫 지하철인 동 MRT는

13개역(지상 7개, 지하 6개)을 30분에 걸쳐 관통한다. 이와 더불어 인도네시아는 자카르타 도심지의 사리나(Sarinah)와 자카르타 북부의 코타(Kota)를 연결하는 7.8km 연장의 2단계 사업 착공식도 진행하였다. 2024년 완공을 목표로 하는 동 프로젝트를 위해 인도네시아 정부는 작년 8월, 6.3억불 규모의 차관계약을 일본과 체결하였다. 마지막으로 자카르타의 동서를 연결하는 3단계 프로젝트는 2020년 착공을 목표로 추진 중이다. 동 프로젝트는 치카랑(Cikarang)과 자카르타를 연결하는 87km 연장으로, 계획대로 추진 시 2026년 경에 준공될 것으로 예상된다. 인도네시아 정부는 전체 MRT 완료시 자카르타의 교통체증을 완화할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

관광객 유입 증가에 따른 공항 개발도 필요하다. 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 2018년 수카르노 하타(Soekarno-Hatta) 국제공항의 이용객이 전년대비 8% 증가한 6,300만 명을 기록하였으며, 2035년 경 약 2.4억 명이 인도네시아 공항을 이용할 것으로 전망되고 있다. 이에 인도네시아 국영 공항운영사인 푸라 II(PT Angkasa Pura II)는 2019년에 수카르노 하타 제3 활주로 건설공사를 마무리하여 운영을 개시할 계획이며, 추가로 68억불 규모의 제2 수카르노 하타 국제공항 프로젝트를 개발할 계획이다. 건설 계획에 따르면 현 수카르노 하타 국제공항에서 북쪽 15km 지점 바다를 매립하여 2021년 4분기 착공 후 2024년 4분기 준공을 목표로, 준공시 연간 여객수용능력이 1억 명을 넘는 동남아시아 지역 최대 공항이 될 것으로 기대되고 있다.

발전 프로젝트

인도네시아 에너지광물부(Ministry of Energy and Mineral Resources)가 2019년 2월 발표한 전력수급계획(Electricity Procurement Plan 2019~2028, RUPTL)에 따르면 2028년까지 56.6GW의 신규 발전용량을 확보하고, 이 중 33.7GW는 민자발전 프로젝트(IPP)로 추진할 예정이다. 인도네시아는 풍부한 석탄 자원을 보유하고 있어 이를 활용한 전력공급이 가장 활발한데, 2018년 기준 석탄화력이 전체 에너지믹스의 59% 비중을 차지하고 있다. 참고로 인도네시아는 2018년 기준 세계 3대 석탄 생산국(3.2MTOE)이다(BP Statistical Review 2018).

수력과 지열 발전 프로젝트도 2028년까지 민자발전사업(IPP) 방식으로 각각 3,139MW와 3,060MW로 증설할 계획이다. 이는 2030년까지 탄소 배출량을 현재의 약 29%까지 감축하기 위한 일환으로, 현재 추진 중인 주요 수력발전 프로젝트는 카얀(Kayan) 수력발전사업이 있다. 5단계에 걸쳐 추진될 계획인 동 사업의 1단계 EPC 프로젝트는 타당성 조사와 기본설계를 수행한 중국의 PowerChina가 담당하며, 2023년 준공 시, 칼리만탄티무르(East Kalimantan)주에 900MW 규모 전력을 공급할 것으로 기대된다. 전체 5단계가 완료되면 총 9천MW의 전력생산이 가능해질 것으로 전망하고 있다.

인도네시아가 세계 3대 지열에너지 자원 보유국임을 고려시, 지열발전 분야도 향후 유망할 것으로 전망된다. 인도네시아는 2018년 5월, 사룰라(Sarulla) 지열발전소 3단계 프로젝트를 완료하였는데, 북부 수마트라(North Sumatra)주에 위치한 동 17억볼 규모 프로젝트는 규슈전력(Kyushu Electric Power, 25%), 이토추(Itochu, 25%), 메드코(PT Medco Power Indonesia, 18.99%), INPEX(18.25%) 그리고 오맷(ORMAT International, 12.75%)이 설립한 SOL(Sarulla Operations)이 30년간 운영하며 총 210만 세대에 전력 공급과 함께 130만톤의 이산화탄소 배출을 절감할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

신행정수도 이전사업

현재 자카르타 인구는 약 천만 명으로 인근의 위성도시까지 포함하면 3천만 명에 육박한다. 이로 인해 심각한 대기오염과 교통체증이 계속되고 있으며, 지나친 지하수 개발 등으로 2050년 경에는 자카르타 면적의 36%가 해수면 아래에 잠길 것이라는 전망도 있다. 교통정보분석회사인 인릭스(INRIX)는 2017년 자카르타의 혼잡도를 세계 12위로 평가하였으며, 인도네시아 정부 역시 교통체증에 따른 경제적 손실액이 연간 70억볼에 달하는 것으로 분석하고 있다. 이에 인도네시아는 신행정수도 개발을 추진하고 있다.

이를 위해 보르네오(Borneo)섬에 위치한 동부 칼리만탄(East Kalimantan) 지역 내 4만 헥타르(400km²) 부지에 신행정수도 개발을 추진 중이다. 동부 칼리만탄은 석탄, 석유가스, 목재, 팜 오일 등의 천연자원이 풍부하고, 화산폭발, 지진 등의 자연재해로부터 안전한 지역으로 평가되고 있다.

자카르타에서 약 1,169km 거리에 위치할 동 신행정수도는 2020년 연내에 마스터 플랜 및 도시계획 수립과 관련 법 개정 및 프로젝트 입찰 준비를 마치고, 2021년에 프로젝트 입찰을 실시할 계획이다. 이어 2022년 착공 후, 2024년에는 정부기관과 공무원의 이전을 시작한다는 계획이다. 이후 2045년까지 개발 면적을 20만 헥타르로 확대, 궁극적으로 광역 도시(메트로폴리탄)를 구축할 계획이다. 모든 작업이 완료되면, 현 수도인 자카르타는 경제·금융 중심지로 자리매김할 계획이다.

전체 사업규모는 약 330억볼로 추정되며, 19%는 정부예산으로, 26%는 국영 및 민간 직접 투자로 그리고 나머지 55%는 PPP방식으로 추진될 것으로 보인다. 정부는 기본 인프라 토지구매를, 국영회사는 공항, 항만 개발을, 민간은 공공주택, 상업시설, 공원 조성 등을 중심으로 집중하는 한편, PPP(Public-Private Partnership)을 통해 교육과 보건 관련 공공 인프라 시설을 개발할 것으로 보인다.

대형 국책사업인만큼 미국과 중국 그리고 일본의 관심도 높다. 중국은 조경, 수자원 관리, 교통 분야에, 미국은 도로 및 교량 등 인프라 건설에 그리고 일본은 교통과 에너지 시스템 분야에 참여 의향을 표시하고 있다.

미국 국제개발금융공사(International Development Finance Corp, IDFC) CEO는 2020년 1월 10일 인도네시아에 50억불 규모의 투자의향을 밝히며, 1월 13일 조코위 대통령과의 면담을 통해 인도네시아의 성장에 중요한 기반이 될 인프라 개발에 중요한 역할과 지원을 제공하겠다고 강조했다. 그는 또한 미국과 인도네시아간의 전략적 파트너십을 강조하며, 국내외 연결성(Connectivity) 강화를 위해 교통, 에너지 그리고 디지털 인프라 분야에 대해 중점적으로 논의하였다. 참고로 국제개발금융공사는 개발 프로젝트에 대한 파이낸싱을 제공하는 기관이다.

중국 정부는 발릭파판(Balikpapan)과 사마린다(Samarinda)를 연결하는 최초의 유료 도로 5구간 건설을 위해 8,486.5억 루피 규모의 소프트론(Soft loan)을 제공하였다. 동 99.3km 길이의 도로는 사마린다(Samarinda) 국제공항(Adji Pangeran Tumenggung Pranoto)과 발릭파판(Balikpapan)의 세핑간(Sepinggan) 국제공항을 연결하며, 신행정수도와의 연결된다. 총 5개 구간 중 2, 3, 4구간(총 66km)은 2019년 12월에 완료되었으며, 나머지 1, 5구간은 2020년 4월에 완공될 예정이다. 동 도로를 통해 소요시간이 기존 3시간에서 1시간으로 단축될 것으로 기대된다. 이외에도, 중국 국영철도건설공사(China Railway Construction Corporation, CRCC) 역시 신행정수도내 교통 인프라 건설에 대한 참여의향을 최근 밝히기도 하였다.

일본은 히로토 이즈미(Hiroto Izumi) 총리 보좌관이 작년 11월, 도쿄가스공사 사장과 함께 인도네시아 해양투자조정부 장관을 방문하여 신행정수도 이전에 대한 지원의사를 밝힌데 이어, 올해 1월 10일에는 일본의 모테기(Motegi Toshimitsu) 외교부 장관이 조코위 대통령과의 면담에서 신행정수도에 대한 지원의사를 밝혔다. 사절단원으로 함께 참석한 손(Masayoshi Son) 소프트뱅크 회장도 새로운 스마트 시티는 최첨단 기술과 친환경 그리고 인공지능(AI)를 접목시킨 도시라는 점에서 관심이 매우 많다고 언급하며, 조코위 대통령에게 투자의향을 밝혔다. 참고로 일본은 현재 자카르타와 수라바야(Surabaya)를 연결하는 철도 프로젝트를 포함하여 17개의 인도네시아 국책 프로젝트에 참여하고 있다.

2020년 1월 16일, 조코위 대통령은 새롭게 설립될 국부펀드를 통해 200억불 이상의 자금이 조달 가능할 것이라고 전망했다. 해외에서 모집할 방침인 동 펀드는 일본의 소프트뱅크와 IDFC가 투자 관심을 표명하였으며, 아부다비(UAE) 역시 인도네시아가 국부펀드 관련 법을 정비하는 조건으로 투자에 동의한 바 있다. 앞서 1월 13일, 조코위 대통령의 아부다비 방문시, 아부다비 국부펀드가 인도네시아에 228억불을 투자하기로

합의한 바 있다. 해양투자조정부는 신행정수도 개발자문위원회(steering committee) 위원장으로 아부다비의 모하메드(Mohammed Bin Zayed Al Nahyan) 왕세자를 임명하였으며, 위원으로는 소프트뱅크 회장과 토니 블레어 전 영국총리에게 참여를 요청한 바 있다. 동 위원회는 해외 투자자 신뢰도 제고 및 개발에 필요한 자문역할을 담당할 예정이다.

인도네시아는 교통, 발전, 신행정수도 이전 등의 다양한 인프라 개발을 추진하고 있으며, 그 잠재력도 매우 높다. 하지만, 진출시 고려해야할 사항도 분명 존재한다. 먼저 정부 재정의 한계다. 사회간접자본시설 확충이 조코 위도도 대통령의 대선 공약 중 하나이지만, 주요 사업 추진에 필요한 재원은 차관 또는 민간에 크게 의존하고 있는 실정이다. 관료제적 형식주의(Red Tape)도 사업 환경을 저해하는 또 하나의 요소이다. 예컨대, 자카르타와 반둥(Bandung)을 연결하는 60억 달러 규모의 고속철도 프로젝트의 경우, 당초 2016년 8월 착공될 예정이었지만, 토지 획득 과정에서 과도한 형식적 절차와 사회적 논란 등으로 인해 2년 이상 지연된 바 있다. 동 프로젝트는 2019년 4월 기준 토지 획득의 92%가 완료된 것으로 파악되고 있으며, 2021년 중순으로 개통이 연기된 상태이다.

그럼에도 불구하고, 2019년 6월 27일, 조코위 대통령의 재선 확정으로 국내 건설사의 인도네시아 진출에 있어 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대된다. 조코위 대통령은 2019년 7월 14일 연설에서 “두 번째 임기에는 인프라를 확충하고, 더 많은 투자 기회를 제공할 것”이며 “우선 고속도로·철도·항만·공항 등 대규모 인프라 건설과 국민 생산지역을 연결하겠다”고 밝혔다. 또한, 집권 2기 최우선 과제로 정부 개혁과 규제 완화를 발표하며, 불필요한 행정절차를 과감히 폐지할 것이라고 강조한 만큼 사업 환경 개선도 기대된다. 이에 국내 건설사는 인도네시아 기업과의 네트워크를 한층 더 활성화하고, 자원조달 능력을 제고하는 한편, 수출입은행, 한국전력 등의 공기업과 함께 상호 협력하여 개발사업 진출을 모색할 필요가 있다. 또한 한류 열풍에 힘입은 기업 이미지 제고를 통해, 향후 인도네시아에서 국내 건설사의 선전이 이루어지기를 기대해본다.