

중국 건설 시장 개발계획과 우리 업체의 진출 방안

박준천/해외건설협회 경제연구소 소장

1. 서 론

중국과 수교후 1년을 경과하면서 민간의 교류가 대폭 늘어나 대중투자 가 더욱 활발해질 전망에 있고 건설부문 역시 각업체에서는 상주 지사를 설치, 중국건설시장에 대한 진출 가능성 여부를 모색하고 있는 등 상호 경제교류에 대한 국민 모두의 관심이 모아지고 있다.

따라서 우리정부에서는 현지 실태를 보다 정확하게 파악함으로써 대중국민간진출을 지원하는 효과적인 정책을 개발하고 향후 양국의 경제협력증진에 기여하기 위해 범정부차원의 조사단을 파견하게 되었다. 필자는 동조사단의 일원으로 참가, 중국 사회간접자본개발실태와 우리업체의 진출가능성을 염두에 두고 중국의 중앙, 지방정부관계자등과 만나 많은대화를 가졌으며 그결과를 중국진출에 관심을 가진 많은 업체에게 알려 중국진출에 조금이나마 참고가 되었으면 한다.

2. 중국의 건설시장 환경

중국의 국토면적은 960만 km²로 우리나라 남북을 합쳐 약44배나 되는 광대한 땅에 인구 또한 약12억이나 되는 참으로 거대한 나라이다.

국토가 워낙 넓고 인구가 지나치게 많다 보니 문화환경이 지역에 따라 큰 차이가 나고 경제력 역시 불균형한 것이 사실이다. 정치적으로는 사회주의의 골간을 그대로 유지하면서 경제적 면에서 개방을 시작한지 금년으로 15년째를 맞고

있는 중국은 '92년도 경제성장률이 12.8%로 당분간 고도성장이 계속될 전망을보임에따라 과열경기를 막기위해 중앙정부에서는 성장률을 8~9% 수준으로 하향 조정코저 하고 있으나 이미 가열된 경기를 아무리 억제해도 10% 이상의 성장이 불가피하다는 진단을 내릴 정도로 각분야에 걸쳐 개발열기가 대단함을 피부로 느낄 수 있었다. 특히 중국은 연해지방과 내륙지방간의 성장격차가 날로 벌어지고 있는데 금년에도 상반기의 성장률을 비교해 보면 浙江, 福建, 山東, 江蘇, 海南省 등 연해지역은 17.5%~25.5%의 성장을 보인 반면 廣州, 內蒙古, 雲南, 甘肅, 湖南省 등 내륙지역은 7.2~10.5%로 큰 차이를 보이고 있다. 이는 곧 중국이 지역에 따른 경기 격차를 보여주는 것이기 때문에 건설업체의 중국진출에는 지역선택이 매우 중요하다는 것을 말해주고 있는 것이다. 연해지역과 내륙지역의 소득격차를 줄이기 위해 중국정부에서는 1953년부터 5개년 경제개발계획을 수립, 시행하여 지금은 제8차 5개년 계획의 추진중에 있으나 당초 투자액중 내륙에 더 많은 투자를 하는등 배려를 했음에도 불구하고 지리적 이점이 있는 연해의 많은 외자기업이 유치되면서 경기가 상승, 정부의 목표가 빗나가고 있음은 어쩔 수 없는 상황이 되고 말았다. 이렇게 되니 연해지역은 내륙지역에 비해 땅값도 인건비도 대체적으로 높고 도시에 따라서는 매우 큰 폭의 격차를 보이고 있다.

따라서 외국투자기업들의 연해 기피현상이 일면서 내륙쪽으로 눈길을 돌리고 있는 실정이나 내륙은 저 인프라시설의 열악으로 더 큰 어려움이 예상되는등 앞으로 상당기간 관망이 필요하

다고 생각한다.

중국을 전국적으로 주거환경개선 도로망확충, 홍수피해를 방지하기 위한 댐건설 공항신증설 항만신증설 등 온나라가 개발열기에 빠져있는 느낌이다.

더욱이 2000년북경을올림픽 유치를 위해 외교전을 펴고있는 중국으로서는 마음이 급해 졌으며 빠른 시일내에 근대화를 이룩하려는 욕망에 차 있으며 국민들도 과거 국가에서 주는대로 생활했던 습성에서 벗어나 시장경제하에서 스스로 찾아나서는 적극성과 그렇게 하지 않으면 살아남지 못한다는 인식의 전환으로 재테크를 열심히 추구하고 있는 것이다. 그러나 문제는 많은 사업들을 한몫에 추진하자니 모자라는 자금과 기술을 어떻게 해결해 나갈것인가 하는 것이다. 결국은 선진국 및 국제금융구조로부터 외자와 기술을 도입하지 않을 수 없는 입장에 있다. 우

리나라에도 약3억2천만\$의 EDCF자금 지원 요청이 와 있을 것으로 그들의 외자유치는 적극성을 띄고 있다.

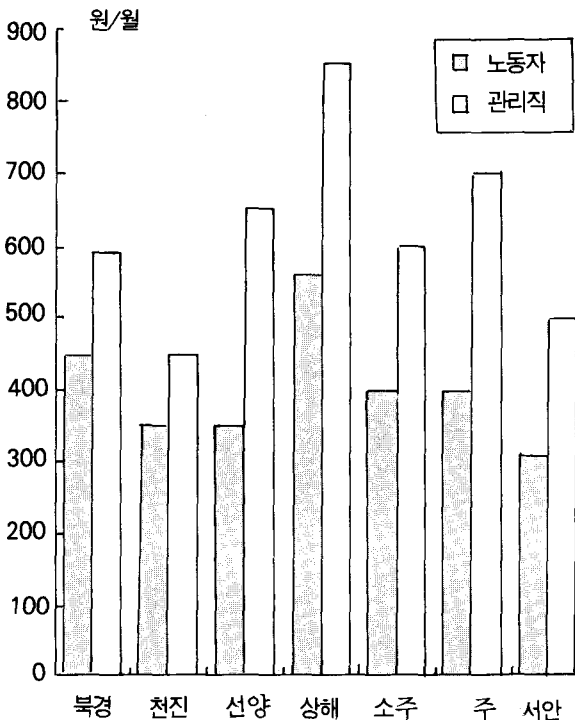
이렇듯 많은 개발계획(제32항 참조)과 외자유치실적(표 2. 참조)으로 느낄 수 있듯이 건설업자라면 누구나 중국진출을 생각하게 하고 그 잠재력을 인정하게 될 것이다.

3. 중국의 사회간접자본투자정책과 개발계획

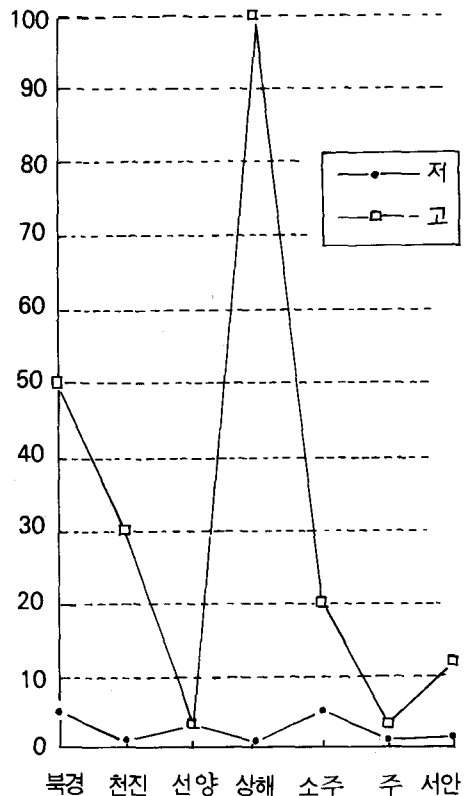
중국의 사회간접자본투자정책기조를 보면 첫째, 제8차 5개년계획('91~'95)에서는 거시경제체제를 강화하여 지역편중의 격차를 완화하며, 재정, 금융체제 및 물리체제를 개혁하고, 기업의 활력을 진작시키기 위하여 기초공업에 대한 우선투자정책과 에너지, 원자재, 교통, 운수, 공공

[표 1] 도시지역별 투자 환경지표

(1) 임금수준



(2) 토지사용 요금



(표2) 중국의 외국인 직접투자 유치실적

(단위: 억달러)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
건수	6,321	1,498	2,233	5,945	5,779	7,273	12,978	48,858
금액	163.2	28.3	37.1	53.0	56.0	65.0	119.8	575.1

자료: 「중국 통계년감」, 1992년판: 「일본경제신문」, 1993. 4. 3일자

시설의 건설투자비율을 증대하고 있으며

둘째, 지역개발을 위하여 沿海 沿江 沿邊地域의 경제개발을 더욱 촉진시키고 상해 浦東新区 建設을 중점시행하며 중서부내륙지역의 경제발전도 가속화 시켜 나간다. 셋째, 경제개방이후 급속한 경제규모의 증가에 따라 발생하고 있는 가장 큰 사회적인 문제는 주택공급과 도로교통망의 확충임을 인식하고 지속적으로 투자해 나간다.

넷째, 2,000년북경올림픽개최를 국가정책 1위로 두고 그에 필요한 모든 시설의 직간접투자에 최우선적으로 배당한다. 이상과 같은 기본개혁하에 중앙과 각지방 정부에서 계획하고 있는 주요내용을 보면 아래와 같다.

가. 철도부.

기존철도중 4,100km를 복선화하고 북경 상해 간에는 고속철도설치를 구상하고 있으며 서안에서 안강간 철도신설구간중 18km에 달하는 화강암 터널구간에 대해서 국제입찰에 붙일 예정이며 하르빈에서 大連間 기존철도는 전철화할 예정으로 있다. 건설자금은 기존의 철도운임수입과 운임에 부과하고 있는 기금으로 충당하며 자금소요가 많은 부문은 세계은행등의 차관을 이용할 계획이다. 그러나 현지까지 중국 내에서의 각종 철도공사에서 외국업체가 시공에 참여한 실적은 없으며 다만 앞으로 화강암터널, 고속철도건설 등에서 부분적인 참여가 가능하게 될 것이다.

한편 도로부문을 보면 남북간 2개축의 도로(하르빈~해남, 북경~광주)와 동서간 2개축의 도로(상해~성도, 산둥~연흥각~구라파방면)를 건설, 기간산업도로도 활용할 계획이다. '90년현재의 전국국도의 총길이 102.8만km를 2,000년까지 123만km로 끌어 올릴 계획이며 그중 3,000

km는 고속도로를 건설할 예정이다. 도로건설세부계획 및 자금조달계획은 각省市에서 수립하고 고속도로의 경우 중앙정부에서 총소요자금의 1/3이내를 부담하고 나머지는 성정부 재원과 외자로 건설하게 된다.

도로건설부문에서 외국업체의 참여는 순수 내자인 경우, 불가하고 금융제공시 현지업체와 합작참여가 가능하다.

투입된 외자의 상환은 전적으로 통행료에 의존하며 외국업체가 도로에 투자할 의향이 있으면 구체내용을 제시하겠다는 것이 중국 정부의 기본적인 입장이다.

나. 수리부 및 장강수리위원회 (무한소제)

향후 중국이 발굴할 공사중 단연 우리업체의 관심을 집중시키고 있는 것이 삼협댐 공사이다. 동댐은 중국이 매년 큰 피해를 겪고 있는 양자강의 홍수를 방지하기 위하여 동 강 중류부의 삼협에 세계최대규모의 댐을 건설, 상해 공업지역에 예상되는 전력수요에도 대비하고 수로교 통문제도 해결코저 하는 것이다. 최근 기초설계를 포함한 기본계획이 국무원을 통과하여 상세설계중이며 본댐을 위한 부대공사가 5년전부터 시작되어 거의 완료단계에 있다고 한다. '90년가 격기준으로 공사비가 약570억원(US110억\$) 공기 18년, 발전능력 1,768만Kw, 댐높이 185m, 저수량 393억³m³ 만수시 저수지의 길이가 600km나 되어 5,000ton급 선박이 중경까지 운항할수 있어 내륙개발에 중요한 역할을 하게 될 것으로 기대하고 있다. 그러나 同댐의 토목공사는 중국에서 직접담당하고 70만Kw급 발전기 26대, 시공장비 및 기타 부대설비에 한하여 국제입찰에 붙일 예정이다.

2차에 양자강 기류 3000여개도 점차적으로 개발해나가고 북경의 부족한 용수공급을 위해 양자강물을 북경까지 보내기 위한 수로공사가 계획되고 있다.

다. 민용항공국

중국에는 민용비행장이 109개소가 있는데 그중 보잉737기를 수용할 수 있는 공항은 50%에 불과하며 항공기 300대를 수용할 수 있는 공항은

12개소밖에 안된다. 북경, 상해, 광주의 3개공항이 전국 항공수송량의 40%를 점하고 있으나 이3개공항도 대폭적인 개보수가 필요한 실정이다. 개방이후 외래관광객이 급증하고 소득향상에 따른 외국인이용도 급증하고 항공교통 수요가 해가 갈수록 많아질 전망에 있어 특히 북경에는 백도신공항을 금년내에 착공 96년에 완공할 예정이며 그의 上海, 廣州 공항건설에서 외국차관을 도입한 경우는 있으나 국제입찰을 실시한 예는 없으며 향후도 그럴 계획이 없다.

단, 비행기정비, 각종지상서비스등을 위한 외국업체와의 합작은 가능하다.

라. 전력공업부

'90년이후 매년 1,000만Kw이상 전력수요가 증가하고 있는데 투자열기에 따른 자연스러운 결과라 할 것이다.

중국의 전력생산구조는 75%가 화력, 25%가 수력으로 되어 있는데 원자력발전소는 30만Kw 1기밖에 보유하지 않고 있으나 향후 90만Kw 2기를 건설할 예정이다. 중국이 발전소를 건설하는데 있어 애로점은 자금부족이 심하고 국내 발전설비제조업체가 표준품질과 규격에 맞는 제품을 양산하지 못하고 있어 전체 소요설비의 20~30%는 수입이 불가피하다는 점이다.

따라서 부족한 자금과 발전설비 충당을 위해 외국업체의 참여를 환영하고 있으며 특히 BOT, BOO방식의 참여가 가능하다.

마. 북경시

북경시는 철저한 계획도시로 매10년마다 도시계획을 수정, 보완하고 있다.

현재 인구가 1,060만명으로 2002년까지 1,200만명으로 억제하고 그후에도 최대 1,500만명을 넘지 않도록 조정될 계획이다. 그대신 14개의 위성도시를 조성하여 5개의 환상도로, 10개의 방사형도로로 연결시켜 수도권을 형성할 예정으로 있다. 2000년올림픽개최에 대비하여 지하철 2호선건설(40km, 20억불상당)을 계획하고 있으며 향후 총11개노선의 지하철(290km)을 건설해 나갈 예정이며 외국정부차관이나 외국업체의 투자를 환영하고 있다. 외국업체가 투자시에는

지하철구간에 토지를 부여, 주택, 상가등을 개발할 수 있도록 해주겠다는 것이다.

부족한 주택은 공장을 외곽으로 옮겨 주거단지로 개발하고 불량지역을 대대적으로 재개발할 예정이다.

바. 상해시

중국에 있어 공업, 무역 금융의 중심지이고 도시면적(6,300km²)과 인구(1,300만명)면에서 전세계1의 도시이며 오랫동안 중국경제를 리더해 왔다.

그러나 최근 광둥성 강소성 등의 경제발전으로 그지위가 저하된 감도 없지 않으나 여전히 중국경제의 견인차역할을 하고 있고 특히 포경경제특구의 개발로 상위의 지위를 굳혀가고 있는 것이다. 상해시는 불량주택과 건축물이 많고 중국제1의 상업도시로 인구가 날로 불어나 재개발사업이 활발하다.

1991~2000까지 매년 70~100억원을 투입, 일만세대씩 건설할 계획이며 1인당 주거면적도 현지의 7m²를 14m²로 확대할 계획이다. 아울러 같은 기간에 1,000만m²의 재개발을 할 예정인데 주택건설재원은 상해시자체자금과 토지점용권 부여로 수납된 외자로 조달할 계획이다. 외국인에 대한 토지사용권 부여는 '92년에 12개사에 2,000ha, 금액으로 20억원상당, '93년상반기에는 100여개기업이 합작진출을 하고 있어 연말까지는 대폭적으로 늘어날 전망이다.

상해시는 특히 교통혼잡이 심하여 8~9km의 남북간 고가도로, 48km의 환상도로를 건설중에 있고 14km의 지하철 제1호선은 그중5km를 개통하였고 18km의 제2호선(항공~포경)도 건설계획으로 있다. 특히 환상도로에 있는 남포대교와 양포대교는 길이 8,300여m의 사장교로 거대한 모습을 드러내고 있어 감탄을 금할 수 없을 정도였다.

상해인근의 주요도시인 남경과 항주간에 고속도로를 건설할 예정이며 황포강과 양자강이 합류하는 지역에 대단위 항만시설을 갖출 예정이다.

타도시에 비하여 외자도입이 많이 이루어지고

있었으며 상기의 환상도로와 양대교, 지하철 등이 모두 외자로 총당하고 있고 앞으로의 개발 예정공사도 많은 외자가 동원될 예정이다.

특히 상해에서는 포경경제특구의 개발을 빼놓을 수 없다. 개발면적 350km²위에 1995년까지 교량 간선도로 및 기본환경정비를 완료하고 2000년까지 모든 사회간접시설을 완비하여 2000년이후 세계 초일류산화기지로 키워 금융, 과학, 무역 문화 정보의 중심지가 되도록 하겠다는 원대한 계획하에 의욕에 찬 발전이 추진되고 있다.

벌써 외자가 30여억불, 내자가 70억원상당이 투자되었으며 단지조성이 그 모습을 들어내는 과정에서 더욱더 많은 외자와 내자가 투자될 전망이다.

4. 중국건설시장의 특성

중국건설시장에서 우리 업체가 평소 생각하고 있는 방식과 다른 점으로써 건설제도상의 특성과 합작투자방법상의 특성으로 대별할 수 있다.

전자의 경우 중국에서는 설계, 방자산개발(주택, 토지개발) 및 시공을 엄격히 구분하여 1개 업체가 2개이상의 업종 취득이 안된다는 점이 특이하다.

즉 방자산공사가 직접 시공을 하려고 하면 별도의 공정공사를 설립하여야 하므로 외국업체인 경우 하나의 사업을 위해 합작을 2회에 그치든가 2번 하여야 하는 번거로움이 있다.

따라서 중국에서는 공사의 Package 발주는 존재하지 않는다. 그리고 발주자와 원하청자의 관계 및 하청자선정과 하청공사대금지불에 제한이 없고 발주자가 직접 관리하고 있으며 외국업체의 단독 원청참여는 안되며 철골공사, 특수외장공사 고급마감공사, 고난도공사등 특수공정에 기술이전, 특수장비공여조건으로 공작참여가 허용되고 있다.

또 국영기업이외는 원칙적으로 소재지역의 공사만 할 수 있고 타지역공사를 하고저할 경우 그지역의 건설위원회 허가가 필요하다.

후자의 경우 설계 방자산 시공이 구분됨으로 건설투자시 방자산공사 또는 공정공사(시공사)

설립 절차에 따라 투자를 선택하여야 한다.

방자산공사의 경우 외국의 A사가 공정(시공)에 참여하길 원한다면 재차 합작사를 설립해야 하나 이때 A회사의 시공참여는 실익면에서 별 의미가 없다는 것을 명심하여야 한다. 그 이유는 외국A사가 동원할 참가인력의 인건비가 고가이고 합작시공일때의 중국현지인력에 대해서도 동일한 임금을 요구받을 수 있으며 제반 관청과의 절차에서 외국업체는 매우 난처한 입장에 놓일 수 있기 때문이다. 한편 공중공사의 설립은 같은 절차이나 특정 Project 수행상 필요에 따라 설립하는 것이므로 자본금이 필요없고 투자이익의 배당·권한과 의무등만 정하면 되는데 1건에 한함으로 임시적인 성격을 띤다는 점이다.

영업기간 10~15년의 장기성 공사설립도 가능하나 허가가 극히 어렵고 Project 완료후 계속 활동이 가능하나 지역을 벗어날수 없기 때문에 큰 의미가 없는 등 자유시장 원리하에서의 공사수행에 익숙한 아국업체는 합작절차에 유념하지 않으면 안된다.

5. 중국건설시장 진출가능분야

가. 주택건설 부문

중국은 경제개방전까지 중공업에 치중, 주택을 거의 건설하지 않아 전국적으로 주택난이 심각하고 주거환경이 열악하다. 따라서 향후 주택을 지속적으로 신규공급해야 할 처지에 있으며 불량주택을 재개발하는 사업이 확산되고 있다. 상해시의 경우 2000년까지 매년 10,000세대를 건설하기 위하여 년 70~100억원을 투입할 예정으로 있다.

상해시의 주택건축비는 m²당 3000~4,000원(US \$ 534~714)이고 분양가격은 m²당 6,000~8,000원(1,071~1,428US \$)이다.

현재 상해시에는 4개의 외국업체가 방자산공사와 합작으로 주택개발사업을 하고 있는데 상기와 같은 높은 분양가격에도 불구하고 100% 분양되었다고 하니 주택수요가 매우 높다는 것을 알 수 있게 한다. 더욱이 종래에는 외국업체가 주택사업을 하는 경우 내국인에 대한 분양은 허

용되지 않았으나 주택공급 가속화를 위해 허용하기 시작하였으며 분양가격도 자체적으로 결정이 가능하다고 하므로 아파트 건축에 능한 우리업체에게 가장 가능성이 높은 분야라고 생각한다.

나. 부동산투자 및 재개발사업 부문

블랑주택이나 블랑 건축물의 재개발사업은 거의 외국업체에 의존하고 있어 개발사업지 선정에서 외국참여업체의 의견이 받아들여질 수 있고 재개발사업의 분양가격도 자체 결정할 수 있어 입지선정의 여하에 따라 사업성과를 조기 달성할 수 있을 것이다.

외국자본의 부동산투자는 주택, 호텔, 상가, 오피스텔 등이며 주거지역이라 하더라도 사업성 판단에 따라 용도전환할 수 있는 것이 특이하다.

상해시의 중심지 땅값은 m²당 600US\$ 정도 외곽지역은 400US\$ 정도의 사용료를 지불해야 하며 사무실이 전반적으로 모자라는 추세에 있다. 상해시에서는 60평 정도의 사무실 임대료가 월 4,000US\$ 수준이나 그나마 구하기 어려울 정도로 사무실난을 겪고 있다.

다. 고기술 설비 부문

발전소 공항 댐 등의 건설부문에는 필연적으로 각종 설비가 포함된다.

중국내에서도 각종 설비전문업자들이 많이 있지만 고도의 기술을 요하는 전문분야에 대해서는 자체 생산량을 쓸수 없을 만큼 저급이기 때문에 외국에 의존하게 되어 있다.

특히 발전소 건설이나 댐건설에서 발전설비 관련분야에서는 총소요량의 20~30%를 수입에 의존하고 있다고 실토하고 있으므로 우리나라 설비업자가 경쟁력이 있을경우 그가능성이 많다고 여겨진다. 그 외에도 건축공사에서 중국업체가 취약한 고층빌딩의 철골부분. 고급건축물의 마감재에서도 우리업체의 참여 가능성이 매우 많다고 생각된다.

6. 중국건설시장 진출상의 문제점

중국에서 발주하는 공사는 내자인 경우 현지

업체만 참여가 가능하고 국제차관공사인 경우에도 외국업체는 현지업체와 합작으로 입찰에 참여할수있으나 수주공사의시공은 현지업체에게 맡기도록 요구하고 있다. 외국업체가 현지업체와 합작하거나 산업설비를 수출, 시공하기 위하여 단독진출하는 경우에도 기술 및 경영관리기법의 전수와 필요한 자금조달원으로 제한하고 있다.

또 省市정부가 실시하는 사업에 대하여 구체적인 합의가 지방정부와 체결된 후에도 중앙정부와 은행등으로 부터 승인과정에서 수행제외가 빈번하여 외국기업이 진출하는데 큰 애로를 겪고 있다.

그리고 또 중요한 장애는 건설투자금의 조기 회수가 어렵고 불투명하기 까지 하다는 점이다.

BOT, BOO방식의 Project는 공사금액이 대형인 경우가 많아 투자가 어렵고 투자후에도 회수에 많은 시일이 소요된다.

건설투자대가로 주겠다는 지역개발권이 있으나 먼저 투자분의 회수없이 개발투자를 해야하기 때문에 투자부담이 가중하게 된다. 사무실 주택의 경우 분양대상이 외국인으로 제한되면 수요가 적어 사업에 한계가 있고 내국인에게 허용되어도 인민폐로 받게되니 호환성이 없기 때문에 곤란하게 된다.

그외 주요 기자재의 조달이 어렵고 외국업체 대해서는 값이 높으며 관급물자와 시중물자의 가격차가 크다는 점에 유의 하지 않으면 안된다.

7. 중국건설시장 진출방안

현재 중국건설시장에 진출한 우리 업체는 현 대중공업으로 계약금액 4,995만불 상당의 상해플랜트공사 2건을 수주, 시공중에 있으며 기타 10여개업체에서 주택댐, 도로, 항만 시멘트공장 등에서 기 입찰에 참여, 결과를 대기중에 있거나 상담이 지속중에 있다.

그중 금년 하반기에는 1~2개 Project가 계약될 것으로 예상되고 있다.

그러나 중국은 투자를 동반하든지 아니면 차관공사에 한하여 참여하든지 전략을 세워야 하겠으나 후자의 경우 기회가 많지않고 경쟁이 치열한 단점이 있다. 그러나 어떤 형태이든 현지업체와 합작해야하고 또한 시공은 현지업체

에게 맡겨야 함은 물론이다.

이러한 맥락하에서 우리업체의 진출방안을 생각해 보면 첫째, 아국업체간 및 특중업체간 콘소시엄 진출이 바람직하다. 과거 중동건설시장에서와 같은 단독수주, 시공방식에서 탈피하고 기술, C.M. 자재, 설비 금융 특수공정 등을 우리업체가 분담하여 진출함으로써 위험도도 줄이고 부담도 분산시킬 수 있어 좋을 것이다. 외국진출업체는 단순시공 서비스 위주가 아닌 복합서비스 제공의 다양성이 요구되는 시장이 곧 중국건설시장이다. 둘째, 참여가능분야의 발굴에 최선을 다하고 이에 부합하는 진출방안이 모색되어야 하겠다.

지역개발, 도시계획, 관광특별구개발 등 많은 개발계획을 갖고 있으므로 사전에 파악하여 스스로의 능력에 맞는 사업을 선정, 수주시공자가 아닌 발주업자로서 선정하는 것이 가장 바람직하다.

주택의 신장이 크게 전망되고 있으나 처음부터 큰사업에 착수하는 것은 금물이다. 사회주의국가의 통치구조에 익숙하지 못한 외국인 으로서는 예측 가능한 범위가 매우 좁기 때문이다.

셋째, 건설사업과 연계한 관련사업에서 진출을 모색하는 것이 좋을 것이다.

중국은 재원문제로 외국업체가 BOT, BOO방식으로 진출할 것을 희망하고 있는 분야가 많이 있다. 따라서 투자와 연계시켜 설비를 판매하거나 판매와 동시에 설치를 수주, 기술지도하는 방식과 투자에 따른 역세권개발권을 활용하여 개발후 운영관리(자동화 System) 하는 등 후속사업까지 종합적으로 연계하는 투자진출방식이 모색되어야 할 것이다.

결국 중국건설시장 진출은 금융제공능력이 최우선적인 요체이며 노동집약적 건설사업보다는 기술집약적 자본집약적 사업에 진출이 바람직하며 특히 설비의 품질과 기술, 특수공정에서의 기술과 시공능력 등이 국제경쟁력을 갖추고 있을 때 보다 가능성이 높고 진출이 용이할 것이다. 거의 일반적인 사항은 중국인 스스로 해결하는 능력이 충분히 있기 때문에 기대할 수가

없는 실정이다.

이렇게 따지고 보면 우리업체로써는 어느 하나 자신할 수 있는 부분이 없어 보인다. 그러나 우리 건설인은 앞으로 개방화 국제화시대를 맞아 이 문제를 기필코 해결해야 할 것이며 그렇게 되면 대중국 진출은 저절로 도달하게 될 것이다. 우리는 결코 잠재력이 큰 이웃나라 중국을 등한시하거나 포기할 수는 없을 것이다.

전문건설공제조합 소식

한수는 이사장 대학원 특강

한수는 전문건설공제조합 이사장은 지난 9월10일 중앙대학교 건설대학원에서 「건설산업 발전방안」이란 주제의 특강을 실시하였다. 한 이사장은 이날 특강에서 우리나라의 경제성장 과정에 끼친 건설산업의 기여도 등을 언급하면서 새로운 산업사회에 걸맞는 제2의 경제도약과정에서의 건설정책의 중요성을 강조하고 도로, 항만, 수자원 등 사회간접자본의 확충, 건설기술의 선진화, 건설재해예방 및 수도권 골재 해결방안 등을 제시하면서 특히 건설인의 의식개혁의 필요성을 주장하였다.

중앙대학교 건설대학원은 건설 및 주택사업분야의 최고경영자 등 건설인들이 모여 우리나라 건설정책등에 관한 학문을 연구하는 과정이다.