

# 콩고민주공화국 건설시장 현황과 진출방안

## A Research on the Construction Market of the Democratic Republic of the Congo(DRC) and Investment Strategy of Korean Construction Enterprise

이 종 광\*  
Lee, Jong-Gwang

### 요 약

우리나라 건설시장의 침체로 해외 건설시장을 개척하고 동시에 부족한 자원 확보의 필요성이 제기되고 있다. 이에 본 연구는 최근 아프리카 국가 중 정치경제적 성장가능성을 인정받고 있는 콩고민주공화국 건설시장 현황을 파악하고 우리나라 건설업체의 효과적인 진출방안을 모색하는 것을 목적으로 하였다. 본 연구를 위하여 문헌연구와 콩고민주공화국 현지 방문조사를 수행하였으며 결론은 다음과 같다.

콩고민주공화국은 독재로 인한 정치적 불안정성과 전쟁으로 인한 저개발로 인해 도로, 철도, 항만, 공항 등 다양한 인프라 투자를 필요로 하고 있다. 콩고민주공화국에 진출할 경우 투자비 회수의 안정성, 단계적 건설의 가능성과 건설된 인프라의 이용가능성, 공기와 투자비 회수의 선순환 등 여러 가지 조건을 고려해야 하는데, 이를 충족하는 인프라 유형은 도로 분야로 판단된다. 콩고민주공화국 정부의 부족한 재정과 풍부한 자원을 고려할 때, 도로 건설에 소요되는 투자비와 이윤을 회수하는 방식은 인프라 건설과 자원을 교환하는 패키지딜 방식이 가장 적합하다.

키워드: 해외건설시장(Oversea Construction Market), 아프리카(Africa), 콩고민주공화국(DRC), 패키지딜(Package Deal)

## 1. 서 론

### 1.1 연구의 배경 및 목적

우리나라 건설업체들은 그 어느 때보다 큰 어려움에 봉착해 있다. 건설부문에 대한 재정투자가 감소하고 있을 뿐 아니라 민간투자도 활발하기 않아 건설수요 창출이 정체되고 있다. 다른 한편 진입규제 완화로 급격히 증가한 건설업체 간의 강도 높은 경쟁과 최저가낙찰제로 인한 공급가격의 하락으로 많은 건설업체들은 수익성 확보와 성장은 고사하고 현상유지와 파산의 위기에서 벗어나는 것이 급선무로 삼고 있다. 따라서 건설시장의 성장이 정체되고 완전경쟁에 가까운 포화상태에 이른 시장상황에서 건설업체들은 새로운 활로를 모색하지 않을 수 없게 되었다. 해외의 건설시장 진출은 모색해야 할 활로의 중요한 대안 중의 하나이다. 특히 저개발 국가의 건설시장에 주목할 필요성이 있다.

우리나라 정부도 최근의 세계적인 원자재 가격 상승을 경험하면서 자원 확보의 필요성을 인식하고 우리나라 건설업체의 우수한 기술력을 활용하여 해외 건설시장 진출을 모색하는 동시에 부족한 지하자원을 획득을 연계하는 방안을 모색하고 있다. 정부 차원에서도 민간업체의 적극적인 해외진출을 지원하기 위하여 2조원 규모의 글로벌인프라펀드를 조성하는 것을 핵심으로 하는 정책을 발표했다.

본 연구는 이러한 배경 하에 아직 우리나라 건설업체의 진출이 활발하지 않은 아프리카 국가들 중 인프라 건설이 필요하면서 방대한 자원을 보유하고 발전가능성이 높은 것으로 주목받고 있는 콩고민주공화국(DRC: Democratic Republic of the Congo)의 건설시장 현황을 살펴보고 효과적인 진출방안에 대하여 고찰하는 것을 목적으로 한다.

### 1.2 연구의 방법과 내용

본 연구는 문헌연구와 현지조사에 의하여 수행되었다. 본 연구를 위하여 2008년 6월 2일부터 6월 9일까지 콩고민주공화국을 방문하였다.

이 기간 동안 콩고민주공화국 대통령실·도시주택부·교통부·외무부 등 정부 부처와 도로공사·전기공사·배수공사 등 공기업을 방문하여 현황을 파악하였으며, 콩고민주공화국 관료 및 전문가, 현지 주재 한국대사 및 한국 기업가를 인터뷰하였다.

본 연구의 구체적 내용은 다음과 같다.

- 콩고민주공화국의 정치·경제·사회적 특성
- 콩고민주공화국의 건설투자 여건
- 콩고민주공화국의 주요 프로젝트
- 우리나라 건설업체의 진출방안

\* 일반회원, 대한건설정책연구원 연구위원, 공학박사  
jglee@ricon.re.kr

## 2 콩고민주공화국 개요

### 2.1 국토·지리

아프리카 중앙에 위치한 콩고민주공화국의 국토 면적은 2,344,858km<sup>2</sup>로 세계 12위, 아프리카 3위에 해당한다. 대부분의 영토는 내륙에 위치하여 앙골라, 잠비아, 수단 등 9개국과 국경선을 인접하고 있으나 서쪽으로 대서양과 접하는 37km의 해안선을 보유하고 있으며 Banana항을 통한 물류 운송이 가능하다. 그림 1은 아프리카 대륙에서 콩고민주공화국의 위치를 나타낸다.

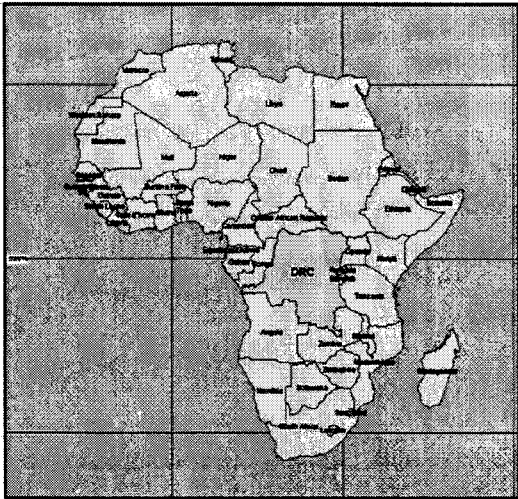


그림 1. 콩고민주공화국의 위치

콩고민주공화국의 수도는 Kinshasa이며 자치주 11개주로 구성되어 있으며, 2009년부터는 Kinshasa를 포함하는 26개주로 행정구역이 개편될 예정이다. 콩고민주공화국의 국토 중 삼림지대가 77%를 차지하고 있는데 아프리카 총 삼림의 47%에 이르며, 아마존 삼림과 더불어 지구의 허파 역할을 하고 있다.

### 2.2 정치·경제

콩고민주공화국은 1960년 벨기에로부터 독립하여 1877년부터 시작된 식민지배를 종식하였다. 독립 이전 아프리카의 선진국으로 손꼽혔던 콩고민주공화국은 독립 이후 정치세력간 정쟁, 1965년 쿠데타로 집권한 Mobutu 대통령의 32년간의 독재와 부패, Mobutu 축출 이후의 국제전쟁을 거치는 동안 세계의 최빈국중 하나가 되었다. 그러나 2001년 집권한 Joseph Kabila 대통령이 2006년 유엔에서 공정하게 관리한 선거를 통해 대통령에 당선됨으로써 민주적 정통성을 확보하였다. 콩고민주공화국의 정체는 공화국(republic)이며 정부형태는 대통령과 의회가 상호 협력하는 준대통령제(semi-presidential system)를 취하고 있다. 의회는 상하 양원제(bicameral system)로 다수당은 People's Party for Reconstruction and Democracy인데 Kabila 대통령의 소속 정당이다. 콩고민주공화국은 독립운동의 영웅인 Antoine Gizenga가 총리를 맡는 등 여러 무장세력이 내각에 참여하여 내전을 종식시키고 정치적 안정을 찾아가고 있다.

콩고민주공화국의 주요 경제지표를 살펴보면(2007년 기준), GDP는 약 100억 달러, 무역액 49억 달러(수출 23억 달러, 수입 26억 달러), 물가상승율 9.5%, 외채는 56억 달러이다. 2000년부터 무역량이 점차 증가하고 있으며, 물가상승율도 2000년의 경우 550%에 달하였으나 정치적 안정과 함께 하향세를 보이고 있다.

콩고민주공화국의 경제구조에서 농업이 차지하는 비중이 GCP의 40%로 가장 크지만 교통인프라가 낙후되어 시장이 활성화되어 있지는 않다. 광업의 경우 1980년대 GDP의 25%에 이를 정도로 비중이 높았지만, 계속된 정치적 불안정으로 개발이 정체되어 2001년의 경우 GDP의 7%정도까지 하락했는데 이후 GDP의 16%까지 회복하였으며 향후 경제발전의 기반이 될 전망이다.

### 2.3 사회·문화

콩고민주공화국의 인구는 약 6,200만명(2007 기준)이며, 약 10분의 1에 해당하는 630만명이 수도인 Kinshasa에 거주하는 등 전체 인구의 약 32%가 도시지역 거주하고 있다.

약 242종이 사용되고 있는 것으로 조사되고 있다. 이들 언어 중 공식언어는 프랑스어이며 주요 언어인 Kongo, Lingla, Tshiluba, Swahili 등 4개 언어가 공용어로 사용되고 있다. 종교분포는 카톨릭 50%, 기독교 30% 이슬람교 5%로 카톨릭 또는 기독교 신앙의 비율이 80%를 점하고 있다. 기타 토속신앙도 존재하고 있다.

공공교육 시스템은 거의 붕괴된 상태이며 민간 지역공동체에 의해 운영되는 학교가 다수이다. 초등학교 취학율은 1985년 58%에서 1998년에는 35%로 하락하였으며, 중등학교 취학율은 더욱 낮을 것으로 추정되고 있다. 고등교육 기관은 Kinshasa 대학 등 4개의 국립대학을 두고 있다.

## 3. 인프라 현황 및 주요 프로젝트

### 3.1 인프라 현황

콩고민주공화국의 도로·철도·항공 등 인프라 시설은 내전으로 상당 부분이 손상되고 유지관리가 되지 않아 사용이 불가능한 부분이 많다. 이로 인해 국내의 지역간, 외국과의 통행 및 교역에 어려움을 겪고 있다.

콩고민주공화국의 도로 총 연장은 171,250km인데, 이 중 포장도로는 2,250km에 불과하다. 이마저도 사용이 불가능한 구간이 다수 있다. 이에 따라 도로망 복구 및 신설이 무엇보다 시급하다.

철도 총연장은 5,033km이며, 세 개의 철도망으로 구성되어 있다. 그러나 세 개의 철도망은 서로 다른 지역에 건설되었고 선로규격이 달라 연계가 되지 않고 있다. 잠비아와 남아프리카공화국에 광물을 수출하기 위해 Katanga 에 집중되어 있다.

도로 및 철도의 낙후로 인해 승객과 화물의 운송은 항공편이 가장 유용하다. 1개의 국영 항공사와 약 50개의 민간 항공사가 있다. 콩고민주공화국 내에는 총 207개의 공항이 있으며 이 중 5개는 국제공항이다.

콩고민주공화국은 수운이 상대적으로 발달되어 있다. 대서양에 면하는 해안에 있는 항구를 통해 외국과의 교역이 가능하고 콩고강과 콩고강 지류 및 호수에 형성된 16,238km의 수로를 통해 물자를 운송한다. 특히 콩고강은 총 연장 4,700km로 나일강에 이어 아프리카에서 두 번째로 길며 적도 남쪽과 북쪽을 휘어져 흐르며 콩고민주공화국의 동맥 역할을 하고 있다. 그림 2는 위에서 살펴 본 콩고민주공화국의 교통망을 나타내고 있다.

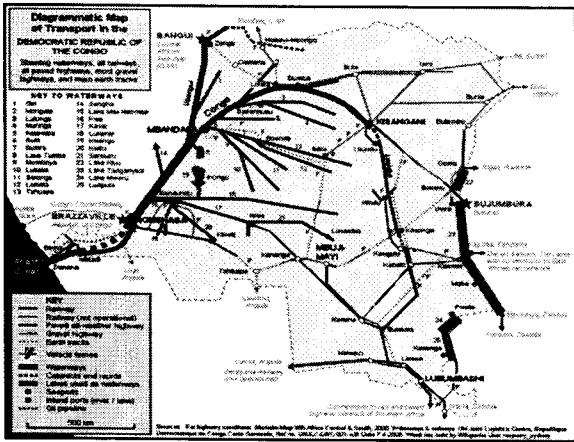


그림 2. 콩고민주공화국의 교통망

### 3.2 인프라 분야 주요 프로젝트

#### 도로

콩고민주공화국은 전국적으로 58,000km의 도시간 도로건설 계획을 수립하고 있으며, 이 중 Kinshasa와 Lubumbashi 구간을 연결하는 약 3,500km의 국도 1호선 건설을 우선과제로 하고 있다. 또한 주요 도시의 도시도로 7,500km 건설을 계획하고 있는데, 이 중 6,800km는 긴급한 신설 및 보수가 필요하다. 도시도로 건설과 동시에 도시 내 치수를 위한 배수구 건설 및 배수구 내의 토사준설이 시급한 실정이다.

#### 주택

콩고민주공화국 도시주택부는 300만호 주택건설 계획을 수립하고 있다. 전국의 30개 주요 도시에 연간 30만호씩, 10년 동안 300만호를 공급한다는 계획이다. 이는 도시지역 주택부족 문제를 해결하기 위한 Kabila 대통령의 공약사항이기도 하다. 택지는 국가가 보유하고 있는 토지를 제공하고 시공 및 분양은 투자업체가 담당하는 것을 원칙으로 하고 있으나, 정부와 공동으로 또는 정부와 투자자가 임대하는 방안도 가능하다.

#### 발전

콩고민주공화국의 전기생산은 대부분을 콩고강을 위주로 하는 수력발전에 의존하고 있는데 잠재 수력발전량은 약 130,000mw에 이르는 것으로 알려지고 있다. 대표적인 수력발전소는 콩고강 하류의 잉가(INGA) 발전소이다. 현재 수력발전량 2,516mw의 대부분을 생산하고 있다.

콩고민주공화국 국민의 전기접근성은 6%에 불과하다.

더욱이 도시지역의 전기접근성은 30%에 이르는 데 반해 농촌지역은 1%에 불과하여 도시와 농촌간의 격차가 크다. 이처럼 전기사용에 대한 접근성이 낮은 이유는 자본부족으로 발전소를 건설하지 못하고 있으며 기존 생산된 전기도 송배전 시설을 확보하지 못하고 있기 때문이다. 이에 따라 콩고민주공화국은 잉가댐 등 발전시설의 신·증설, 송배전 시설의 건설 등을 긴급한 과제로 설정해 놓고 있다. 기타 공항, 항만, 체육시설 등 기본적인 인프라 구축 및 유지관리가 필요하다.

### 4. 콩고민주공화국 건설시장 진출방안

우리나라 기업이 콩고민주공화국 인프라 건설에 투자하는 경우 투자비를 회수하는 방안에 대하여 콩고민주공화국 정부는 4가지 방안을 제시하고 있는데, 그에 대한 타당성을 검토한다.

첫째, 콩고민주공화국 정부가 인프라 건설에 대한 대가를 정부재정에서 지급하는 방식이다. 콩고민주공화국 정부의 연간 재정이 2007년 21억 달러, 2008년 36억 달러에 불과하여 국고에서 인프라 건설에 대한 대가를 지불하는 것은 현실적으로 어려우며, 국제발행을 통한 자금마련도 현실적으로 쉽지 않은 것으로 보인다.

둘째, 콩고민주공화국 정부가 보증하고 금융기관에서 융자를 받는 방식이다. 콩고민주공화국의 신용도가 최저 수준이다. 그리고 세계은행 등 콩고민주공화국에 원조하는 국제기구는 동 정부의 지급보증 상한선을 금리 2% 정도로 제한하고 있는데, 이렇게 낮은 금리로 융자할 수 있는 금융기관을 찾기가 쉽지 않은 것이 현실이다.

셋째, 투자업체가 먼저 인프라를 건설하고 운영하면서 투자자금을 회수하는 BOT 방식이다. 예를 들면 도로를 건설하고 도로이용료를 받는다는지, 발전소를 건설하고 전기사용료를 받아 투자비를 회수하는 방안이다. 콩고민주공화국의 발전 정도와 완성된 시설에 대한 이용 전망을 고려하면 초기에 많은 자금을 투입하고 회수하는 기간이 매우 장기가 될 것임에 틀림없다. 이윤 획득을 목적으로 하는 해외의 투자자가 이러한 BOT 방식을 선택하기에는 부적합한 것으로 보인다.

넷째, 인프라 건설과 지하자원 등 자원을 교환하는 방식이다. 콩고민주공화국은 지하자원, 삼림자원 등 다양하고 많은 양의 자원을 보유하고 있으며, 이를 활용한 경제발전을 도모하고 있다. 그러나 자원에 대한 탐사와 개발을 수행할 자체적인 재원과 기술을 갖추지 못하고 있다. 따라서 해외 투자자의 인프라 투자를 통해 필요한 시설을 확보하고 자원까지 개발하는 효과를 목적으로 하는 것으로 파악된다.

인프라 투자와 자원개발을 연계하는 패키지 딜 방식은 해외 건설사업을 수주하는 동시에 자원을 개발하여 투자자금을 회수하는 것으로 투자자의 입장에서 가장 현실성 있고 합리적인 방안일 뿐 아니라 우리나라와 같이 자원이 부족한 국가에서는 국가적 차원에서 고려해 볼 수 있는 전략적 투자방안이다.

콩고민주공화국은 최근 수년 간 정치적으로 안정을 찾아가고 경제개발의 의지를 확고히 하고 있으며, 풍부한 자원을 보유하고 있는 반면 인프라 시설은 미비하여 투자의 가치를 가지고 있는 것은 분명하다. 그러나 저개발 국가들이 가지는 정치경제적 불안정성을 여전히 가지고 있으며, 정부 관료의 부정부패, 투자정보의 부재 등 많은 불확실성을 내포하고 있는 것 또한 사실이다. 따라서 인프라 투자 시에는 이러한 환경을 고려한 적절한 프로젝트를 선정하는 것이 중요하다.

첫째, 투자비의 회수의 안정성을 최우선적으로 고려해야 하는데 투자비 및 이윤의 회수와 공기조절을 연계할 수 있는 분야를 선정하는 것이 중요하다.

둘째, 단계적 건설이 가능한 분야를 선택하여야 하며, 단계별로 인력 또는 장비의 반복적 사용이 가능한 것이 바람직하다.

셋째, 사업의 파급 효과가 빨리 나타나는 분야를 선정하는 것이 좋다. 이런 관점에서 두 번째에서 본 단계적으로 건설된 시설은 사용가능해야 한다.

넷째, 추가 수주를 위한 잔여물량이 많은 분야를 선정하여 추가 공사 수주가 용이한 것이 바람직하다.

이러한 고려사항을 종합하면 우리나라 건설업체가 초기에 선택할 수 있는 프로젝트로는 발전이나 철도 등 여타 분야보다 도로분야가 유망한 것으로 보인다. 여러 가지 한계가 있겠지만 도로건설은 단계별 건설이 가능하고 건설된 도로는 이용 가능하여 그 성과를 빨리 알릴 수 있고 투자자금 회수기간에 맞추어 공기를 조절할 수 있으므로 초기 투자비를 절감할 수 있을 것이다.

## 5. 결론

우리나라 건설시장의 내수 침체로 인해 해외시장을 적극적으로 개척해야 할 필요성이 있는 한편 국가적으로도 주

요 자원 확보가 필요한 상황이다. 콩고민주공화국은 오랫동안의 독재와 전쟁으로 세계적으로 저개발된 국가로서 최근의 정치적 안정과 경제성장에도 불구하고 많은 위험과 불확실성을 가지고 있는 것이 사실이지만, 새로운 아프리카 대륙의 강자로 부상할 잠재력을 지니고 있는 자원부국이다.

본 연구는 이러한 문제인식 아래 우리나라 건설업체의 효과적인 콩고민주공화국 건설시장 진출방안을 모색하는 것을 목적으로 하였다. 본 연구를 위하여 문헌연구 및 현장 방문 조사를 수행하였으며 그 결론은 다음과 같다.

투자비 회수의 안정성, 단계적 건설의 가능성, 건설된 인프라의 사용가능성, 공기와 투자비 회수의 선순환 관계 등을 고려할 때 도로건설 분야가 가장 적합하다. 그리고 콩고민주공화국의 부족한 재원과 낮은 국제신인도를 고려할 때 인프라 건설과 자원을 교환하는 패키지 방식이 투자방식으로 가장 현실적합적인 방안이다.

본 연구는 콩고민주공화국 정부의 발전계획 부재, 자료의 흠결 등으로 인해 충분하지 못한 자료를 이용하여 진행된 한계를 가지고 있으므로 향후 보다 충분한 정보를 바탕으로 한 추가적인 연구를 통해 더욱 합리적인 진출방안을 추가적으로 연구할 필요성이 있다.

## 참고문헌

1. African Development Bank, African Development Report 2007, Oxford University Press, 2007.
2. African Development Bank, Gender, Poverty and Environment Indicators on African Country, Vol. IX, 2008.
3. African Development Bank, Selected Statistics on African Countries, Vol. XXVII, 2008.
4. Economic Commission for Africa, Economic Report on Africa: Capital Flows and Development Financing in Africa, 2006.
5. Democratic Republic of the Congo, <http://en.wikipedia.org/wiki/Drc>

## Abstract

The promotion of overseas projects by construction enterprises has appeared as a way to overcome the current business difficulties of the Korean construction industry, which largely caused by the slow growth of the domestic market and the intensified competition among construction companies. The government has also shown considerable interests in the strategic approach of promoting construction projects by private companies in natural resource-rich countries, which helps the internationalization of Korean companies and the acquisition of natural resources. In this regard, this research examines the status of the construction market in the Democratic Republic of the Congo(DRC) whose potential economic growth is considered as significant, while exploring the appropriate investment strategies of Korean construction enterprise. Since little appears to be known about the construction market and economic conditions of the DRC, after a documented review of the development trajectory of the country, a field investigation was performed in June 2008 for obtaining information on the subjects.

This research finds that the road construction is the area to fulfill the several important criteria of implementing construction projects in developing regions, including the safety/reliability for gaining investment profits, the possibility of implementing construction projects on the gradual basis, the possibility of using the facilities after the project completion, and the linkage between payment and the construction stages. In regard to the current economic situation of the DRC and the policies of the DRC government, a package deal approach, which contains the exchange of the infrastructure construction by the Korean companies and the provision of natural resources by the DRC government, is the most feasible method for Korean companies to promote their businesses in the DRC's construction market.

**Keywords :** Oversea Construction Market, Africa, Democratic Republic of the Congo(DRC), Package Deal