



 <p>신항지역정보 종합지식포털</p> <p>http://www.emerics.org/</p> <p>2018. 12. 27. 동남아시아</p>	<p>「이슈&트렌드」</p> <p>일본의 태국 고속철도 협력 사업 참여 보류</p> <p>작성 김승현 연구원(KIEP 세계지역연구센터 동아시아팀)</p>
--	--

- 일본 기업들이 중국의 일대일로(一帶一路) 협력의 일환으로 추진하던 태국 고속철도 건설 사업의 참여를 보류하기로 결정
- 2018년 5월 9일 중·일 정상회담에서 태국의 3개 국제공항(수완나품, 돈므앙, 우타파오)을 연결하는 고속철도 건설 프로젝트가 중·일 협력의 시범 사업으로 선정되었고, 5월 31일에는 방콕에서 중·일 협력을 테마로 하는 세미나가 개최됨.
 - 그러나 10월 26일 중·일 정상회담 직전 개최된 ‘제1차 중·일 제3국시장 협력 포럼’에서 발표된 양국간의 52개 협력 사업 목록에 태국 고속철도 사업이 제외됨
 - 일본은 2017년 6월 아베 총리가 중국의 일대일로 사업에 협력하겠다는 의지를 밝힌 뒤 2018년 5월에는 양국이 제3국 공동진출을 위해 관민위원회를 설치하기로 합의하였고, 이후 논의를 거쳐 2018년 10월 협력 포럼에서 양국 간 협력 사업 목록이 발표됨.¹⁾²⁾
 - 11월 12일 개최된 고속철도 사업 주체 선정을 위한 입찰에 일본 기업 이토추 상사(伊藤忠商事)와 히타치 제작소(日立製作所)는 참여를 연기하기로 결정함.³⁾
- 일본의 고속철도 사업 참여가 연기된 이유는 해당 사업에서 대규모 적자가 예상되고 있었는데, 일본 기업에게는 적자를 보완할 적절한 대안이 없었기 때문.⁴⁾
- 태국 방콕에서 동쪽으로 향하는 3개 공항 간 철도는 전체 길이 220km를 1시간에 통과하도록 건설될 예정이며, 동 철도는 태국 정부가 추진하는 ‘동부경제회랑(The Eastern Economic Corridor, EEC)’의 중추임(<그림 1> 참조).
 - 일본 정부는 고속철도 건설 사업에 태국 재벌 CP(Charoen Pokphand), 이토추 상사, 중국 국영기업 중국중신집단(CITIC) 등 3개 회사가 제휴, 사업을 추진하는 방식을 검토하고 있었음
 - 이토추 상사와 CP 그룹은 2015년 중국중신집단에 공동으로 출자한 바 있어서 전략적 제휴가 가능하였음. 당시 이토추 상사는 약 6,000억엔(원화 약 6조 300억원)을 출자함.⁵⁾

1) 「(安部訪中を読む:上)「新たな冷戦」, 日中接近」(2018)『朝日新聞』(2018. 10. 28).

2) 52가지 협력 사업 분야로는 △ 물류(제조, 물류의 자동화 및 스마트화) △ 에너지(태양광 발전사업, 클린 에너지 종합 이용 프로젝트) △ 스마트 시티 공업단지 조성 △ 의료 등 헬스케어 △ 업무 제휴(일본무역진흥기구와 중국국제무역촉진위원회의 제3국 시장에서의 협력) 등 다양한. 經濟産業省(2018), 「第一日中第三国市場協力フォーラム開催にあわせて締結された協力覚書」.

3) 「日本の一帯一路協力-消えた「目玉」タイ高速鉄道`企業`リスク取れず」(2018)『日本経済新聞』(2018. 12. 14).

4) 위의 출처와 동일.

5) 이토추 상사가 중국중신집단에 실시한 투자는 주가하락의 영향으로 약 1,433억엔의 손실이 발생한 상황임.

(2018년 9월 기준). 또한 공동사업으로 실시한 독일의 풍력발전사업, 중국에서의 의류 사업 등이 뚜렷한 성과를 보이지 못하고 있음. 「伊藤忠, 1433億円損失, 4~9月, 中国CITIC株巡り」(2018)『日本経済新聞』(2018. 11. 3).

- 그런데 철도건설의 총사업비는 약 7,500억엔으로 대부분이 민간 부담인데 수요는 투자 금액 대비 크게 미치지 못해 대규모 적자를 면치 못할 것이라는 분석 결과가 제시됨.
- CP 그룹은 역 주변의 재개발 사업 등으로 적자를 메울 수 있는 것으로 나타났으며, 중국중신 집단도 투자 금액이 일본보다 적어 적자를 감당할 수 있으나 이토추 상사는 적자를 메울 대안이 마땅치 않은 상황임.
- 건설비용 축소를 위해 일본 정부는 태국에 고속철도를 준고속철도로 사업을 변경하는 것을 제안하였으나, 태국 정부는 이를 승인하지 않음.

그림 1. 태국 EEC 건설 프로젝트



자료: 태국 투자청

- 고속철도 사업은 일본 정부로서는 중국의 일대일로 협력의 첫 단추이자 양국이 제3국 시장에 진출하는 데 가장 현실적인 사업으로 주목받았던 만큼, 이번의 사업 참여 연기로 인해 일본 기업들이 향후 적절한 협력 프로젝트를 찾기 쉽지 않을 것으로 예상
- 태국은 동남아 지역 중에서도 중·일의 공동진출이 이루어지기 가장 용이한 국가였음.
- 베트남은 중국과 남중국해 관련 갈등을 겪고 있으며, 인도네시아는 일본의 수주가 확실시되었던 고속철도를 중국에 넘긴 바 있고, 인도는 중국의 일대일로를 경계하고 있어 중·일 공동진출이 쉽지 않은 국가들임.
- 따라서 이번 고속철도 사업의 투자 연기를 놓고 일본 언론들은 52건의 협력 사업도 충분한 검토 없이 급하게 이루어진 것이 아니냐고 보고 있음. **EMERiCs**