

제1034호 2025. 12. 5.

# 건설동향

# BRIEFing



## • 터키예 해외건설 동향 분석과 한터키예 PPP 협력 전략

- 터키예, 교통 인프라 중심의 글로벌 수주 강국으로 부상
- 양국 건설기업, PPP 인프라 분야 전략적 컨소시엄 협력 확대
- 기술·금융·시공 역량 결합을 통한 제3국 도로 PPP 시장 진출 경쟁력 확보 가능

## • '2024년도 주거 실태조사' 주요 결과와 시사점

- 전체적 지표는 소폭 개선되거나 유지
- 청년가구, 신혼부부의 지표 다소 악화
- 2024년도 주거 실태조사 특징과 시사점

## • 2026년 SOC 예산, 전년 대비 2.3조 증가한 27.3조원

- 2026년 국회 확정 예산 총 727.9조원
- 2026년 국토교통부 예산 62.8조원으로 역대 최대
- SOC 예산 확대 효과와 이·불용 해소를 위한 집행 효율성 제고 필요



## 튀르키예 해외건설 동향 분석과 한-튀르키예 PPP 협력 전략

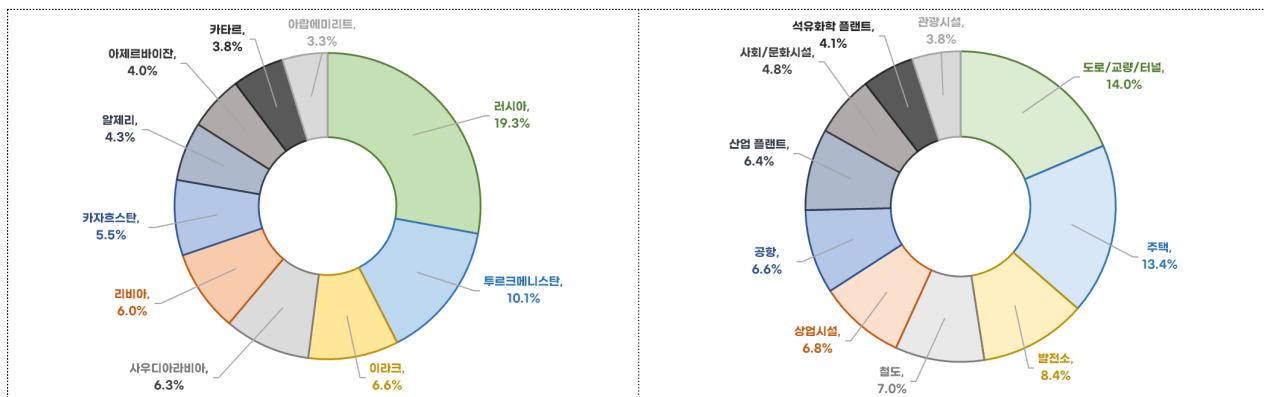
- 교통인프라 중심 글로벌 건설 강국 튀르키예, 제3국 도로 PPP 분야 전략적 협력 확대 전망-

김화랑(부연구위원 · hrkim@cerik.re.kr)

### 137개국 5,344억 달러 수주, 교통 인프라 중심 해외건설 강국 튀르키예<sup>1)</sup>

- 튀르키예의 해외건설 산업은 1972년 리비아 시장 진출을 계기로 본격화되었으며, 2024년까지 전 세계 137개국에서 총 12,478건의 프로젝트를 수행하고 누적 계약액은 5,344억 달러에 달함.
  - 지역별 누적 계약액 분포를 보면, 유라시아 지역이 전체의 43.7%로 가장 높은 비중을 차지하였으며, 그 다음으로 ‘중동(25.4%), 아프리카(18.1%), 유럽(9.3%), 남아시아·극동(2.7%), 미주(0.8%)’ 등의 순으로 나타남.
  - 상품 유형별 누적 계약액 분포를 살펴보면, 도로·교량·터널 등 교통 인프라가 전체의 14%로 가장 높은 비중을 차지하며, 이어 ‘주택(13.4%), 발전소(8.4%), 철도(7.0%), 상업시설(6.8%)’ 등의 순으로 조사됨.

〈그림 1〉 튀르키예 건설기업의 국가별(좌) 및 상품별(우) 누적 수주 비중 현황 (1972~2024)



주 : 국가별 및 상품별 비중 중 ‘기타’ 항목을 제외하고 그래프 작성

- 최근 10년(2015~2024년)간 해외 수주액은 변동을 보여왔으며, 2015년 240억 달러에서 2021년 311억 달러로 최고치를 기록했고, 이듬해 100억 달러 이상 감소했으나 2024년에는 290억 달러를 기록함.

〈표 1〉 최근 10년간 튀르키예 건설기업의 해외 수주액 현황

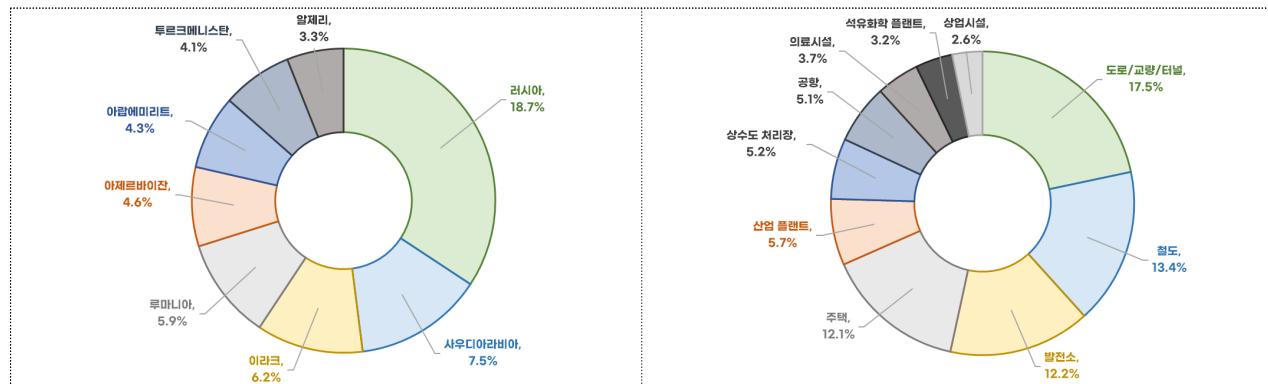
[단위 : 억 달러, %]

| 구 분   | 2015년  | 2016년  | 2017년 | 2018년 | 2019년  | 2020년  | 2021년 | 2022년  | 2023년 | 2024년 |
|-------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|
| 수주액   | 240    | 150    | 179   | 227   | 200    | 172    | 311   | 201    | 284   | 290   |
| Y o Y | -10.4% | -37.5% | 19.3% | 26.8% | -11.9% | -14.0% | 80.8% | -35.4% | 41.3% | 2.1%  |

1) Turkish Contractors Association(2025), “Turkish International Contracting Services (1972-2024)”.

- 튀르키예 기업들은 최근 5년(2020~2024년)간 전 세계 110개국에서 총 2,109건의 프로젝트를 수행 했으며, 이 기간 누적 계약액은 1,258억 달러에 달해 전체 해외 누적 계약액의 23.5%를 차지함.
  - 국가별 누적 계약액 기준, 러시아가 18.7%로 가장 높은 비중을 기록하였으며, 그 뒤를 이어 '사우디(7.5%), 이라크(6.2%), 루마니아(5.9%), 아제르바이잔(4.6%), 아랍에미리트(4.3%)' 등이 주요 상위국으로 나타남.
  - 상품 유형별 누적 계약액 기준, 도로·교량·터널 등 교통 인프라가 전체의 17.5%로 가장 높은 비중을 차지 했으며, 다음으로 '철도(13.4%), 발전소(12.2%), 주택(12.1%), 산업 플랜트(5.7%)' 등의 순으로 나타남.

〈그림 2〉 최근 5년간 튀르키예 건설기업의 국가별(좌) 및 상품별(우) 누적 수주 비중 현황 (2020~2024)



주 : 국가별 및 상품별 비중 중 '기타' 항목을 제외하고 그래프 작성

### 해외 매출 50% ↑, 일반건축·교통인프라 중심으로 성장하는 튀르키예 건설기업

- 지난 10년간 튀르키예 건설기업은 연평균 약 40개의 기업이 해외 매출액을 신고<sup>2)</sup>하였으며, 이는 중국에 이어 두 번째로 많은 것으로, 해외건설 시장에서 주요 참여국으로 자리매김하고 있음을 시사함.
  - 동 기간 튀르키예 기업의 총 해외 매출액은 2016년 256억 달러를 기록한 이후 전반적으로 감소세를 보였으나, 2024년 기준 약 205억 달러로 전년 대비 11% 증가하였으며, 점유율은 4.1%를 차지한 것으로 분석됨.
  - 이와 함께 기업 수 변화를 기준으로 보면, 2015년 39개에서 2024년 44개로 5개 기업이 증가하였으며, ENR 조사 대상 기업이 총 250개임을 고려할 때 비중은 15.6%에서 17.6%로 2%p 상승한 것으로 나타남.
  - 2024년 기준 튀르키예 건설기업의 해외 매출액 지역별 비중을 살펴보면, 유럽지역이 43.8%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 '중동(26.0%), 아시아(14.2%), 아프리카(13.8%)' 등의 순으로 조사됨.

〈표 2〉 최근 10년간 튀르키예 건설기업 해외 매출 동향

[단위 : 억 달러, 개, %]

| 구 분  | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 2022년 | 2023년 | 2024년 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 매출액  | 225.9 | 255.9 | 232.1 | 222.2 | 216.4 | 182.9 | 204.4 | 189.6 | 184.8 | 204.5 |
| 기업 수 | 39    | 46    | 46    | 43    | 44    | 40    | 42    | 40    | 42    | 44    |
| 점유율  | 4.6%  | 5.5%  | 4.8%  | 4.6%  | 4.6%  | 4.4%  | 5.1%  | 4.4%  | 3.7%  | 4.1%  |

2) Engineering News Record(2016~2025), "The Top 250 International Contractors and the Top 250 Global Contractors".

- 주요 해외건설 기업<sup>3)</sup>의 해외 매출 현황을 보면, 한 개 기업을 제외한 나머지 기업은 총매출액의 80% 이상을 해외에서 거두고 있으며, 주력 사업 분야는 일반건축 및 교통인프라 부문으로 분석됨.
  - [ENKA]<sup>4)</sup> 1957년 설립된 현지 최대의 건설회사로, 현재까지 전 세계 59개국에서 590건 이상의 프로젝트를 수주했으며, 누적 계약 금액은 660억 달러에 달함. 또한, ‘△엔지니어링 및 건설, △발전 및 에너지, △부동산 개발 및 자산 관리, △투자개발 및 인프라 운영, △기타(무역, 데이터센터)’ 등 다양한 사업 분야를 운영함.
  - [Renaissance]<sup>5)</sup> 1993년 설립<sup>6)</sup>된 대표적인 건설·투자 그룹(Renesans Holding)의 주력 건설 계열사로, ‘△엔지니어링 및 건설, △에너지·산업 플랜트, △부동산 개발 및 관리, △헬스케어 PPP’ 등의 사업 분야를 운영함.
  - [LIMAK]<sup>7)</sup> 1976년 설립된 대형 건설기업으로 리막 그룹(Limak Holding)의 핵심 계열사이며, 전 세계 19개국 (2024년 기준)에서 대형 인프라·공항·발전 프로젝트를 수행하고 있으며, ‘△엔지니어링 및 건설, △에너지·발전, △인프라 개발 및 운영(PPP), △시멘트 산업’ 등 다양한 사업 분야를 운영하는 글로벌 EPC·Developer 기업임.
  - [CALIK ENERJİ]<sup>8)</sup> 1998년 설립된 에너지 전문기업으로, 튀르키예의 대기업 그룹인 칼리크 홀딩(Calik Holding) 산하 주요 계열사임. 중동·중앙아시아·아프리카 등 다양한 지역에서 사업을 전개하고 있으며, 주요 사업 분야는 ‘△석유·가스 탐사·생산, △발전소 EPC·운영, △전력·가스 배전 유통, △에너지 인프라 개발’ 등임.
  - [ESTA]<sup>9)</sup> 2006년에 설립된 건설기업으로, 주요 사업 분야는 건축·상업시설·인프라·산업설비 등 건설 부문과 부동산 개발 부문으로 이루어져 있으며, 설립 이후 유럽·중동·아프리카·CIS 국가 등 다양한 지역에 진출함.

〈표 3〉 튀르키예의 주요 해외 건설기업 현황과 해외 사업 정보

| ENR 순위 | 기업명   | 해외 매출 주력 분야      |       | 매출액     |         | 해외 비중 (A/B) |
|--------|---|------------------|-------|---------|---------|-------------|
|        |   | 1순위              | 2순위   | 해외(A)   | 전체(B)   |             |
| 46     | ENKA INSAAT VE SANAYI AS                      | 산업공정/<br>석유·가스시설 | 일반건축  | 2,079.0 | 2,253.5 | 92.3%       |
| 50     | RENAISSANCE CONSTRUCTION                      | 일반건축             | 교통인프라 | 1,985.1 | 3,582.5 | 55.4%       |
| 61     | LIMAK INSAAT SANAYI VE TICARET AS             | 교통인프라            | 일반건축  | 1,344.8 | 1,564.4 | 86.0%       |
| 63     | CALIK ENERJİ SANAYI VE TICARET AS             | 발전·전력 시설         | 일반건축  | 1,260.0 | 1,260.0 | 100.0%      |
| 72     | ESTA INSAAT SANAYI LOJİSTİK VE DIS TICARET AS | 산업공정/<br>석유·가스시설 | 교통인프라 | 1,087.0 | 1,290.0 | 84.3%       |

- 이들 주요 해외건설 기업을 제외한 나머지(40개) 기업도 해외 매출 중 ‘일반건축 및 교통인프라’ 부문의 비중이 높음에 따라 튀르키예 건설기업들은 가격 경쟁력을 기반으로, 상대적으로 고난도 기술을 필요로 하지 않는 공종을 중심으로 중동 및 중앙아시아 지역으로의 진출을 활발히 전개 중인 상황임.

3) 2025년 발간된 ENR 자료를 기준으로 2024년 기준 해외 매출액이 1억 달러 이상인 건설기업을 의미함.

4) ENKA 홈페이지, <https://www.enka.com>(2025.11.26 검색).

5) RONESANS HOLDING 홈페이지, <https://renesans.com>(2025.11.26 검색).

6) 리시아 상트페테르부르크에서 사업을 시작하였으며, 현재 본사는 양카라에 두고 있음.

7) Limak Holding 홈페이지, <https://www.limak.com.tr/anasayfa>(2025.11.26 검색).

8) CALIK ENERJİ 홈페이지, <https://www.calikenerji.com>(2025.11.26 검색).

9) ESTA Construction 홈페이지, <https://www.estacons.com>(2025.11.26 검색).

## ❸ 양국 건설기업, PPP 인프라 프로젝트에서 전략적 컨소시엄 협력 확대

- 우리나라와 튀르키예 건설기업이 협력하여 추진한 사업은 교통인프라 분야(도로·교량·터널 등)에서 총 4건으로 파악되며, 이 중 1건을 제외한 나머지 사업은 모두 현지에서 수행된 것으로 확인됨.
  - [Big Almaty Ring Road]<sup>10)</sup> 카자흐스탄 최초의 대형 민관협력사업(PPP)이자 중앙아시아 최대 규모의 인프라 프로젝트로서, 양국 건설기업은 컨소시엄을 구성하여 해당 사업을 수주함. SK에코플랜트는 컨소시엄 리더로서 시공 주관 및 투자를 담당하였으며, 한국도로공사는 투자에 참여하고 완공 후 계약기간 동안 운영 및 유지보수 업무를 수행함. 튀르키예의 Alsim Alarko과 Makyol은 시공 및 투자자로서 본 사업에 참여함.
  - [1915 Çanakkale Bridge]<sup>11)</sup> 세계 최장 주경간장 현수교로 양국 건설기업 간 컨소시엄 구성을 통해 수행됨. DL 이앤씨는 컨소시엄의 주요 투자자이자 시공 주관사로 활동하였으며, SK에코플랜트도 주요 투자자 겸 시공사로 참여함. 튀르키예 기업인 Limak Holding과 Yapı Merkezi는 시공 및 투자자로 사업에 참여함.
  - [Eurasia Tunnel Project]<sup>12)</sup> 세계 최초의 대륙 간 자동차 전용 복층 해저터널 프로젝트로, 해당 사업은 프로젝트 발굴·자금 조달·건설·운영까지 모든 단계를 SK에코플랜트가 주도함. SK에코플랜트는 컨소시엄 지분 50%를 투자하고 시공 및 운영을 통괄하며, 튀르키예의 Yapı Merkezi는 나머지 50% 지분 투자와 시공에 참여함.
  - [Northern Marmara Highway]<sup>13)</sup> 양국 기업 간 중요한 협력 사례로 평가받는 본 사업에서, 삼성물산은 컨소시엄 리더로서 투자와 건설(설계 및 조달 주관), 운영에 참여함. 한국도로공사는 투자와 완공 후 계약기간 동안 운영 및 유지보수 업무를 담당하며, 한국해외인프라도시개발지원공사와 PIS 펀드는 투자자로 참여함. 튀르키예의 Rönesans Holding은 시공 및 투자자로 본 사업에 참여함. 이를 통해 우리나라는 현지 건설 시장에서의 입지를 강화하고, 중앙아시아 및 동유럽 등 제3국 시장 공동 진출의 기반을 마련한 것으로 평가됨.

〈표 4〉 우리나라-튀르키예 건설기업 협력 프로젝트 사례

| 구분    | 사업명   | 참여기업               |                                | 사업유형           |
|-------|---|--------------------|--------------------------------|----------------|
|       |   | 우리나라               | 튀르키예                           |                |
| 카자흐스탄 | Big Almaty Ring Road (BAKAD)                            | SK에코플랜트,<br>한국도로공사 | Alsim Alarko,<br>Makyol        | PPP방식<br>(BOT) |
| 튀르키예  | 1915 Çanakkale Bridge and<br>Malkara-Çanakkale Motorway | DL 이앤씨,<br>SK에코플랜트 | Limak Holding,<br>Yapı Merkezi | PPP방식<br>(BOT) |
|       | Eurasia Tunnel Project                                  | SK에코플랜트            | Yapı Merkezi                   | PPP방식<br>(BOT) |
|       | Northern Marmara Highway, Sec. 8                        | 삼성물산,<br>한국도로공사    | Rönesans Holding               | PPP방식<br>(BOT) |

10) World Bank(2018.3.1), “Public-Private Partnership Stories(Kazakhstan: Almaty Ring Road PPP); EBRD(2019.4.4.), “Kazakhstan Big Almaty Ring Road(BAKAD) Project”

11) Boskalis, “1915 Çanakkale Bridge”; 1915Canakkale 홈페이지, <https://www.1915canakkale.com>(2025.11.27 검색).

12) PPIAF(2021.1.26), “Istanbul Strait Road Tunnel Project (“Eurasia Tunnel Project”); AVRASYA TUNELI 홈페이지, <https://www.avrasyatuneli.com>(2025.11.27 검색).

13) AIIB, “Türkiye: North Marmara Highway - Nakkaş-Başakşehir BOT Project”; Rönesans Holding(2024.10.21), “Rönesans Holding finalises funding for Türkiye’s major Northern Marmara Motorway Project”

## 한·튀르키예, MOU 체결 기반으로 제3국 도로 인프라 협력 체계화

- 지난달 정상회담<sup>14)</sup>에서 한국·튀르키예·제3국을 대상으로 한 민관협력(PPP) 도로 인프라 사업의 공동 발굴·추진·개발을 위한 MOU가 체결됨에 따라, 향후 양국 기업 간 협업 기회가 확대될 것으로 전망됨.
  - 앞서 살펴본 바와 같이, 우리나라와 튀르키예 건설기업은 교통 인프라 분야에서 총 4건의 사업을 컨소시엄 형태로 공동 수행하였으며, 특히 카자흐스탄의 알마티 사업은 튀르키예가 아닌 제3국에서 추진된 사례임.
  - 이 같은, 기존 협력 사례를 종합해 볼 때, 양국은 제3국 PPP 도로 인프라 사업에서 ‘수주·건설·운영’ 전(全) 주기에 걸친 협력 모델의 실효성을 이미 입증한 것으로 판단됨. 이에 따라 제3국 진출 시 우리나라의 기술·금융 역량과 튀르키예의 지역 네트워크 및 현지화 역량을 결합한 복합 전략 추진이 가능할 것으로 보임.

〈표 5〉 제3국 PPP 도로 사업 공동 진출을 위한 우리나라-튀르키예 기업 역량 비교 및 협업 전략

| 구 분      | 우리나라   | 튀르키예   | 비고                             |
|----------|--|--|--------------------------------|
| 기술 역량    | <ul style="list-style-type: none"> <li>초장대 교량·하저터널 등 고난도 기술 보유</li> <li>ITS·스마트 터널·교통운영 시스템 강점</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>도로·교량·지하차도 시공 원가 경쟁력</li> <li>현지 공사관리·교통 인프라 경험 풍부</li> </ul> | 한국 기술 + 튀르키예 시공 경쟁력 결합         |
| 운영 역량    | <ul style="list-style-type: none"> <li>KIND·KEXIM·K-SURE 기반 금융 조달 능력</li> <li>운영(O&amp;M)·수익구조 설계 능력 우수</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>SPV 운영 경험 풍부</li> <li>도로·터널 운영 인력·장비·현지화 수월</li> </ul>        | 공동 SPV 설립을 통한 PF·운영 기반 경쟁력 강화  |
| 시장 접근성   | <ul style="list-style-type: none"> <li>안정적 재무구조 및 글로벌 신용도</li> <li>아시아·중동 금융시장 접근 용이</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>조달·노무·기자재 현지화 능력 우수</li> </ul>                                | 한국 금융+ 튀르키예 지역 네트워크를 활용한 시장 개척 |
| 비용 효율성   | 고부가가치 공종 중심 수행으로 원가 경쟁력 제고   | <ul style="list-style-type: none"> <li>저비용 구조·인력기반 시공 능력</li> </ul>                                  | 공종별 역할 분리로 비용·공기 최적화           |
| 정부·제도 연계 | 한국의 G2G·정책금융 지원 기반   | 튀르키예 정부·발주처와의 실무 협상력   | 양국 정부 간 MOU 기반의 G2G+PPP 결합형 수주 |

- 양국의 해외 건설산업 현황을 종합적으로 고려할 때, 지역별 공동 시장조사와 타깃형 수주 전략의 수립이 필요하며, 특히 중앙아시아 국가들에 대해서는 선제적 검토와 전략적 접근이 요구됨.
  - 제3국 공동 진출을 위해 중앙아시아 시장 분석과 국가별 적합성 평가를 기반으로 타깃 사업을 선정하고, SPV·JV 중심의 역할 분담 모델을 설계하여, 양국 정책금융과 G2G 협력을 연계한 추진 기반 확보가 필요함.

〈표 6〉 우리나라-튀르키예 중앙아시아 지역 국가 공동 진출을 위한 하위 실행전략(안)

| 구 분      | 주요 내용  |
|----------|--|
| 시장 분석    | <ul style="list-style-type: none"> <li>중앙아시아 주요국(카자흐스탄·우즈베키스탄 등)의 도로·교량·터널 분야 인프라 수요와 PPP 제도 환경 분석</li> </ul>          |
| 적합성 평가   | <ul style="list-style-type: none"> <li>우리나라의 기술·금융 역량과 튀르키예의 현지 네트워크를 기준으로 국가별 공동 진출 적합성 평가</li> </ul>                 |
| 타깃 사업 도출 | <ul style="list-style-type: none"> <li>EBRD·ADB·AIIB 추진 도로 PPP 사업 중 공동 수주 가능한 프로젝트 Pool 도출 및 우선순위 선정</li> </ul>        |
| 추진모델 설계  | <ul style="list-style-type: none"> <li>공동 SPV 또는 JV 구조 설계, 역할 분담(기술·운영·조달·현지화) 체계화</li> </ul>                          |
| 금융·정책 연계 | <ul style="list-style-type: none"> <li>양국 정책금융(KIND·KEXIM / Turk Eximbank) 및 G2G 협력체계를 활용한 PF 지원 및 수주 기반 마련</li> </ul> |

14) 문화체육관광부 국민소통실(2025.11.25), “함께 지켜온 우정 공동 번영의 미래로(한국-튀르키예 정상회담 공동언론발표)”.

## **한·튀르키예, 기술·금융·시공 역량 결합으로 제3국 도로 PPP 시장 경쟁력 제고**

- 튀르키예는 지난 50여 년간 해외건설 시장에서 꾸준한 성장을 이어오며, 누적 해외수주액 5,344억 달러를 달성함. 또한 다수의 기업이 ENR 순위에 자속해서 포함되는 등 글로벌 건설 강국으로 평가됨.
  - 주요 해외건설 기업들은 교통 인프라 분야(도로·교량·터널)를 중심으로 광범위한 지역 네트워크와 높은 비용 효율성을 기반으로 유라시아·중동·아프리카 등 신흥시장에서 적극적으로 사업을 확대해 온 것으로 분석됨.
  - 또한, <sup>△</sup>ENKA, <sup>△</sup>LIMAK, <sup>△</sup>CALIK' 등 주요 기업들은 전체 매출의 80~100%를 해외시장에서 창출하는 것으로 나타나, 해외 프로젝트 수행이 기업 생태계 전반의 핵심 사업 구조로 자리매김하고 있는 것으로 분석됨.
- 다만 튀르키예 건설기업들의 해외 진출은 여전히 시공 중심의 비즈니스 모델에 의존하고 있으며, PF 조달·운영·위험관리 등에서 충분한 금융 역량을 확보하기 어려운 구조적 제약이 존재하는 것으로 판단됨.
  - 특히, 발전·철도·대형 복합 PPP 프로젝트의 경우 고난도 기술과 정책금융 기반이 요구됨에도, 튀르키예 기업은 상대적으로 저비용 구조와 현지화 역량을 기반으로 시공 및 단순 EPC 분야에서 경쟁우위를 보이고 있음.
  - 우리 기업들은 '<sup>△</sup>초장대 해상교량, <sup>△</sup>해저터널, <sup>△</sup>ITS 기반 스마트 교통 운영' 등 기술 의존도가 높은 분야에서 국제적 경쟁력을 확보하고 있으며, 'KIND·KEXIM·K-SURE'를 중심으로 한 정책금융 체계를 기반으로 사업 구조화 초기 단계부터 금융 및 운영 역량을 결합한 복합 Developer 모델의 추진이 가능할 것으로 보임.
  - 실제 양국은 '<sup>△</sup>유라시아 터널, <sup>△</sup>1915 차니칼레 대교, <sup>△</sup>BAKAD 순환도로' 등 다수의 대형 교통 인프라 PPP 프로젝트를 공동 수행함으로써, '발굴-설계-금융-시공-운영'에 이르는 전(全) 주기 협력 모델을 추진해 옴.
  - 특히, 카자흐스탄의 BAKAD 사업과 같이 제3국 시장에서도 협력이 구체적인 성과로 이어졌다는 점은, 양국 간 협업 체계가 특정 지역에 국한되지 않고 다양한 시장으로 확장 가능한 구조임을 보여주는 사례임.
- 향후 양국의 공동 진출 전략은 CIS·동유럽을 중심으로 지역별 인프라 수요 분석과 PPP 제도 환경에 대한 세부 검토를 기반으로, 공동 수주 가능성이 높은 후보 사업군을 도출하는 방식으로 구체화할 필요가 있음.
  - 특히, EBRD·ADB·AIIB가 추진하는 도로 PPP 사업은 양국의 상호보완적 역량이 결합하기에 적합한 구조를 갖추고 있어, 우선적인 타깃 시장으로 설정할 수 있음. 또한 공동 SPV 또는 JV를 기반으로 역할 분담 체계를 설계하고, 우리나라의 기술·정책금융·운영 설계 역량을, 튀르키예는 현지 조달·시공·네트워크 기반 역량을 담당하는 방식을 적용함으로써 사업 초기 위험을 분산하고 수주 안정성을 제고할 수 있을 것임.
  - 향후 제3국 PPP 도로 인프라 시장에서의 경쟁우위 확보를 위해서는, 양국 정부 간 G2G 협력 강화와 정책 금융 연계 확대를 통해 '우리나라의 기술·금융 역량'과 '튀르키예의 지역 네트워크·시공 경쟁력'을 결합한 복합 구조를 구축하는 것이 핵심 전략으로 판단됨.
- 종합하면, 튀르키예의 '광범위한 지역 네트워크와 비용 효율적인 시공 역량'을 우리나라의 '고난도 기술력·정책금융·운영 능력'과 상호보완적으로 결합할 경우, 양국은 향후 중앙아시아·중동·동유럽 등 고성장 인프라 시장에서 장기적인 사업 파이프라인을 구축하고, 특히 제3국의 PPP 도로 사업 분야에서 지속 가능한 협력 모델을 확장할 수 있는 실질적 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 보임.



## ‘2024년도 주거 실태조사’ 주요 결과와 시사점

- 세대별 주거 양극화 심화에 대한 정책 대응 필요 -

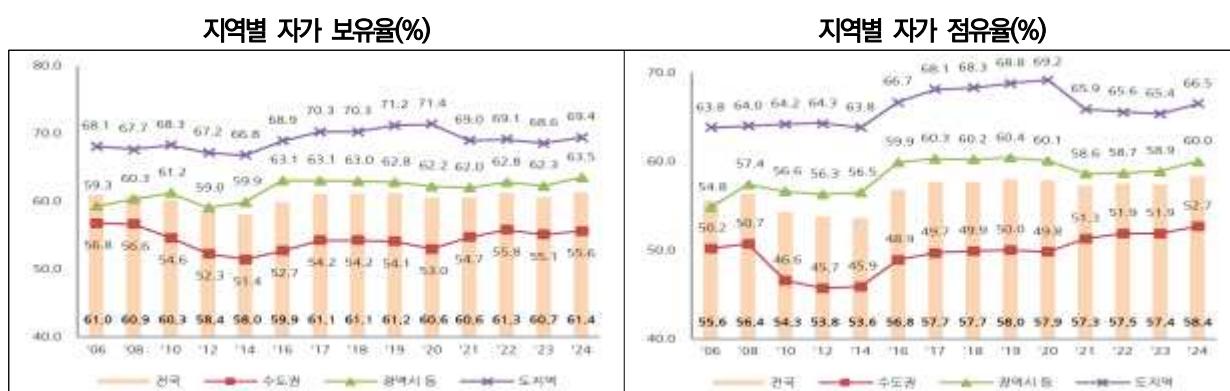
이승우(연구위원 · swoolee@cerik.re.kr)

- 최근 국토교통부는 전국 표본 6.1만 가구를 대상으로 조사한 2024년도 주거 실태조사 결과를 발표함(2025.11.16).
  - 주거 실태조사는 국민의 주거환경과 주거 이동, 가구 특성과 관련된 기초자료 수집을 위해 매년 실시함.

### ❶ 전체적 지표는 소폭 개선되거나 유지

- 주거 안전성을 나타내는 자가 보유율은 61.4%, 자가점유율은 58.4%로 전체 가구의 약 60% 정도가 자가를 보유하거나 자가에서 거주하고 있는 것으로 나타남.
  - 자가를 보유한 가구는 전체 가구의 61.4%로 2023년도(60.7%)에 비해 0.7%p 증가했으며, 도 지역은 68.6%에서 69.4%, 광역시 등은 62.3%에서 63.5%, 수도권은 55.1%에서 55.6%로 증가함.
  - 자가에서 거주하고 있는 가구는 전체 가구의 58.4%로 2023년(57.4%) 대비 1.0%p 증가했으며, 도 지역은 65.4%에서 66.5%, 광역시 등은 58.9%에서 60.0%, 수도권은 51.9%에서 52.7%로 증가함.
  - 점유 형태는 자가 58.4%, 임차 38.0%, 무상 3.6% 순으로 2023년 대비 자가가구는 증가하고(57.4→58.4%), 임차가구는 감소함(38.8→38.0%).

〈그림 1〉 지역별 주거 안전성 지표



자료 : 국토교통부(2025.11.16), “2024년도 주거 실태조사” 보도자료.

- 주거비를 대표하는 자가가구 PIR은 전국 6.3배(중위수), 임차가구 RIR은 15.8%(중위수)로 2023년도와 동일한 수준을 나타냄.
  - 자가가구의 연 소득 대비 주택가격 비율(자가가구 PIR)의 전국 중위수는 2023년과 동일한 수준이었으나 수도권은 8.7배로 2023년(8.5배) 대비 증가함.
  - 전국 임차가구의 월 소득 대비 월세 비율(임차가구 RIR)의 중위수는 15.8%인 반면, 수도권은 18.4%로 수도권의 임대료 부담이 높게 나타남.
  - 가구주가 된 이후 생애최초 주택을 마련하는데 소요된 연수는 7.9년으로 2023년(7.7년) 대비 약 2개월 늘어났으며, 최근 7년간을 볼 때 가장 높은 수치임.

〈표 1〉 생애 최초 주택 마련 소요 연수(년)

| 구 분   | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| 소요 연수 | 7.1  | 6.9  | 7.7  | 7.7  | 7.4  | 7.7  | 7.9  |

자료 : 국토교통부(2025.11.16), “2024년도 주거 실태조사 결과” 보도자료.

- 주거수준을 나타내는 지표 중 가구당 평균 주거 면적은 2023년 대비 소폭 감소하였으며, 최저 주거수준(1인당 14m<sup>2</sup>) 미달가구도 2023년에 비해 0.2%p 증가함.
  - 1인당 주거면적은 36.0m<sup>2</sup>로 2023년과 동일한 수준이나, 가구당 평균 주거면적은 2023년 68.9m<sup>2</sup>에서 2024년 68.1m<sup>2</sup>로 소폭 감소함. 최저주거기준 미달가구 비율도 3.8%로 2023년(3.6%) 대비 증가함.
  - 반면, 주택 및 주거환경 만족도는 2023년 대비 소폭 증가한 것으로 나타남. 주택 만족도는 전년 3.01점에서 3.03점, 주거환경 만족도는 전년 2.99점에서 3.01점으로 상승함.
- 주거 이동성을 나타내는 현재 주택 평균 거주기간은 8.4년으로 2023년(8.0년) 대비 약 5개월 증가하여 비교적 큰 폭으로 주거 이동성이 약해진 것으로 나타남.
  - 도 지역이 10.4년(10.1 → 10.4), 광역시 등이 8.4년(7.9 → 8.4), 수도권이 7.1년(6.6 → 7.1) 등으로 모든 지역에서 2023년 대비 증가함.
  - 주택 보유의식 비율은 86.8%로, 대부분의 가구가 내 집을 보유해야 한다고 응답했지만, 2023년(87.3%) 대비 0.5%p 감소했으며, 가구주 연령대가 높을수록 보유의식이 높게 나타남.
- 주거에 대한 수요를 나타내는 현재 주택으로 이사한 이유를 조사한 결과, 시설이나 설비 상향이 47.2%로 주거 편의성 상향에 대한 요구가 높게 나타남.
  - 다음으로 직주근접 및 직장 변동이 30.6%, 교통 편리, 편의·문화시설 및 공원·녹지 등이 좋은 지역으로 이동이 25.5% 순으로 높게 나타나(복수응답 가능) 주거 편의성 상향 욕구가 이동의 핵심 원인으로 나타남.

## ❸ 청년가구, 신혼부부의 지표 다소 악화

- 청년가구(가구주 19~34세)와 신혼부부(결혼 후 7년 이내)는 주거 안정 및 주거수준이 2023년 대비 다소 낮아졌고, 반면 고령가구(65세 이상)는 전반적으로 개선됨.
  - 청년가구, 신혼부부는 자가점유율 하락, 최저주거기준 미달가구 증가, 1인당 주거면적 감소 등 대부분의 지표가 2023년 대비 악화된 것으로 나타남.

〈표 2〉 특성가구 지표 변화

| 구 분               | 일반   |      | 청년   |      | 신혼   |      | 고령   |      |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                   | '23  | '24  | '23  | '24  | '23  | '24  | '23  | '24  |
| 자가점유율(%)          | 57.4 | 58.4 | 14.6 | 12.2 | 46.4 | 43.9 | 75.7 | 75.9 |
| 자가가구 PIR(배)       | 6.3  | 6.3  | 6.0  | 6.0  | 5.9  | 6.0  | 9.2  | 9.1  |
| 임차가구 RIR(%)       | 15.8 | 15.8 | 17.4 | 16.0 | 18.3 | 17.7 | 29.1 | 25.4 |
| 최저 주거 미달가구(%)     | 3.6  | 3.8  | 6.1  | 8.2  | 1.8  | 2.5  | 2.5  | 2.1  |
| 1인당 주거면적( $m^2$ ) | 36.0 | 36.0 | 32.7 | 31.1 | 27.8 | 27.4 | 46.1 | 46.6 |

자료 : 국토교통부(2025.11.16), “2024년도 주거 실태조사 결과” 보도자료.

- 청년가구의 자가점유율은 12.2%로 전년 대비 2.4%p 감소했으며, 오피스텔을 포함한 주택 이외의 거처 거주 비율(17.9%)이 높은 것이 특징임.
  - 최저주거기준 미달 청년가구 비율은 8.2%로, '23년(6.1%) 대비 2.1%p 증가하였으며, 1인당 주거면적은 31.1 $m^2$ 로 일반가구(36.0 $m^2$ ) 보다 좁은 것으로 나타남.
- 신혼부부의 자가점유율은 43.9%로 전년 대비 2.5%p 감소하였고, 아파트에 거주 비율이 73.4%로 가장 높게 나타남.
  - 최저주거기준 미달 신혼부부 가구 비율은 2.5%로 전년 대비 0.7%p 증가했지만, 일반가구(3.8%)에 비해 낮으며, 1인당 주거면적은 27.4 $m^2$ 로 일반 및 다른 특성가구 대비 가장 작게 나타남.
  - 신혼부부는 일반가구(36.0 $m^2$ )에 비해 좁은 주택에 거주하지만, 아파트 거주 비율이 높아 최저주거기준 미달가구 비율이 낮은 것으로 판단됨.
- 고령가구는 자가에 거주하고 있는 비율(75.9%)이 특성 가구 중에 가장 높고, 단독주택 거주 비율이 39.2%로 높은 것이 특징임.
  - 고령가구는 소득이 적어 주거비 부담이 높지만, 체감하는 실질적인 부담은 가장 낮은 것으로 나타남.
  - 임대료 및 대출금 상환 부담 정도 : 일반 63.3%, 청년 76.5%, 신혼 80.5%, 고령 42.1%

- 미혼가구의 경제적 여건 등을 고려하여 결혼할 때 주거 여건을 질문한 결과, '아파트에 전세'로 거주가 41.7%로 가장 높았으며, 다음으로 '아파트에 자가'로 거주가 37.5%로 나타나 아파트에 대한 선호도가 약 80%에 달하는 것으로 조사됨.
  - 결혼 시 적정한 주거면적을 질문한 결과,  $75.8m^2$ 은 되어야 한다고 응답했으며, 이는 2024년 평균 주거면적( $68.1m^2$ ) 보다 넓은 수준임.
  - 결혼할 때 가장 필요로 하는 주거지원은 '주택구입 대출(55.3%)', '전세보증금 대출(30.2%)', '공공임대주택 공급(10.8%)', '매월 주거비 지원(3.7%)' 순으로 나타남.

## 2024년도 주거 실태조사 특징과 시사점

- 주거 안전성 측면에서 자가 보유율, 자가점유율 등은 다소 증가하였으며, 주거비 부담 수치인 PIR과 RIR도 전년 대비 동일한 수준으로 나타나 전반적인 지표는 전년 대비 양호함.
  - 평균 주거면적, 최저주거기준 미달 가구 등은 다소 악화되었으나, 주택 및 주거환경 만족도는 오히려 소폭 상승하여 주거의 질도 큰 변화가 있다고 보기는 어려움.
- 2024년 주거 실태조사의 가장 두드러진 특징은 청년층의 주거 여건 악화로 세대 간의 격차가 벌어지면서 주거 양극화 문제가 실제 수치로 드러나고 있다는 점임.
  - 자가점유율이 청년가구는 14.6%에서 12.2%로, 신혼가구는 46.4%에서 43.9%로 낮아졌으며, 1인당 주거면적도 청년가구는  $32.7m^2$ 에서  $31.1m^2$ 로, 신혼가구는  $27.8m^2$ 에서  $27.4m^2$ 로 각각 감소함.
  - 특히, 청년가구 중 최저주거기준 면적인 1인당  $14m^2$ 에 미치지 못하는 가구 비율이 6.1%에서 8.2%로 크게 늘었으며, 전체 평균인 3.8%의 두 배에 비해 매우 높은 수치를 나타냄.
- 통계치에서도 청년층의 수도권 집중으로 인한 주거환경 악화 문제가 심화되고 있음이 드러남.<sup>15)</sup>
  - 2000년부터 2023년까지 전국 청년 인구는 1,622만명에서 1,339만명으로 17% 감소했음에도 경기도에서는 333만 명에서 370만 명으로 11.1% 증가함.
  - 청년가구는 비수도권에서는 2000년 254만 가구에서 2023년 218만 가구로 감소한 반면, 수도권에서는 260만 가구에서 269만 가구로 증가함. 서울에서는 청년 인구가 줄었음에도 청년가구는 116만 가구에서 119만 가구로 늘어남.

15) 한국일보(2025.11.16), “청년들 집 걱정 떨어준다더니…주거 안정성 2년 전으로 '역주행'”.

- 비교적 주택 가격 및 전월세 시장이 안정되어 있었던 2024년에 비해 2025년에는 부동산 시장의 변화폭이 커 청년층 및 신혼부부의 주거 실태는 더욱 악화될 것으로 예상됨.
  - 2024년도 조사에서 자가 보유율 평균은 증가했지만, 청년층 및 신혼부부 자가 보유율은 감소하였으며, 2025년에 발표된 대출 규제 등 부동산 대책의 영향으로 이들 계층의 주택 구입은 더 어려워짐.
  - 2025년 주택 가격 및 전월세의 상승으로 2024년도 주거 실태조사에서는 안정적으로 나타났던 PIR 및 RIR도 전반적으로 악화될 가능성이 크며, 청년층 및 신혼부부의 지표는 더 큰 영향을 받을 것임.
  - 따라서 청년가구의 주거비 부담 완화, 신혼부부의 주택구입 지원 정책 등 ‘주거 사다리’ 기능이 원활히 작동할 수 있도록 정책적 지원이 필요함.
  
- 주거 양극화 대응과 함께 이번 조사에서 나타난 주택에 대한 수요자 선호를 향후 주택공급 정책에 반영할 필요가 있음.
  - 이사 사유에서 주거 편의성 개선에 대한 욕구가 높게 나타나고 있고, 주택의 시설 및 설비 상향과 함께 교통, 편의·문화시설, 공원·녹지 등에 대한 수요가 크다는 점에서 전반적인 도시환경의 개선이 필요함.
  - 미혼가구의 주택 수요는 중형 면적의 아파트에 집중되고 있으나 실제 신혼부부 주거 실태는 이에 못 미치고 있어 시장의 수요에 부합하는 주택 공급 확충이 필요함.



## 2026년 SOC 예산, 전년 대비 2.3조 증가한 27.3조원

- 국토교통부 예산 역대 최대 편성, 재정투자 효율성 극대화 필요 -

엄근용(연구위원 · kyeom@cerik.re.kr)

### 2026년 국회 확정 예산 총 727.9조원

- 2026년도 예산은 총지출 기준으로 727.9조원으로, 전년 대비 8.1%(54.6조원) 증가함.
  - 2026년 예산은 새정부의 첫 예산으로 적극적인 재정운용을 통해 경제 선순환 구조의 정착과 성과중심의 재정운용을 기조로 편성되었으며, 국회 협의과정에서 0.1조원 감소함.

〈표 1〉 12대 분야별 재원 배분

(단위 : 조원)

| 구 분                     | '25년<br>본예산     | '26년<br>정부안(A)   | '26년<br>최종(B)    | 증감<br>(B-A)  |
|-------------------------|-----------------|------------------|------------------|--------------|
| ◆ 총지출                   | 673.3           | 728.0<br>(+8.1%) | 727.9<br>(+8.1%) | △0.1         |
| 1. 보건·복지·고용             | 248.7           | 269.1            | 269.1            | △0.0         |
| 2. 교육<br>(교부금 제외)       | 98.5<br>(26.2)  | 99.8<br>(28.2)   | 99.9<br>(28.3)   | 0.1<br>(0.1) |
| 3. 문화·체육·관광             | 8.8             | 9.6              | 9.6              | 0.1          |
| 4. 환경                   | 13.0            | 14.0             | 13.9             | △0.1         |
| 5. R&D                  | 29.6            | 35.3             | 35.5             | 0.2          |
| 6. 산업·중소기업·에너지          | 28.2            | 32.3             | 31.8             | △0.6         |
| 7. SOC                  | 25.4            | 27.5             | 27.7             | 0.3          |
| 8. 농림·수산·식품             | 25.9            | 27.9             | 28.0             | 0.2          |
| 9. 국방                   | 61.2            | 66.3             | 65.9             | △0.4         |
| 10. 외교·통일               | 7.7             | 7.0              | 7.0              | 0.0          |
| 11. 공공질서·안전             | 25.0            | 27.2             | 27.3             | 0.1          |
| 12. 일반·지방행정<br>(교부세 제외) | 110.7<br>(43.6) | 121.1<br>(51.7)  | 121.4<br>(52.0)  | 0.3<br>(0.3) |

자료 : 기획재정부

## 2026년 국토교통부 예산 62.8조원으로 역대 최대

- 국민안전, 건설경기 회복, 민생안정, 균형성장, 미래산업 육성을 중심으로 62.8조원 예산 편성됨.
  - 안전인프라 투자로 국민의 안전을 위해 공항시설개선(1,177억원) 및 김포·제주공항 관제탑 건설(160억원), 국도안전 유지(2.1조원), 위험도로(102곳) 및 병목지점(243곳) 개선(3,443억원), 철도 안전시설 보강(2.8조원), 도시철도 노후 차량 개선(686량, 747억원), 제2철도관제센터 건설(1,148억원), 지반탐사 장비 확충(13→32대, 87억원), 지자체 지반탐사 지원(44억원), 스마트 안전장비 지원사업(30억원)을 추진 예정임.
  - 건설경기 회복을 위해서 평택-오송 2복선화 등 철도건설 예산(총 55개 사업, 4.6조원), 함양-울산 고속도로 등의 도로건설 예산(총 201개 사업, 3.5조원), 지역 거점공항 건설 예산(8곳, 1조원), 지방 준공 후 미분양주택 5천호 매입(4,950억원) 등의 예산이 편성됨.
  - 주거비·교통비 부담 완화를 통한 민생안정을 위해 K-패스(0.2조→0.5조원), 광역버스 준공영제 노선 확대(250→267개, +17개), 전세사기 피해주택 매입(7,500호, 1.2조원), 전세사기 예방(72억원)에 지원할 예정임.

〈표 2〉 국토교통부 2026년 예산 총괄표

(단위 : 억원)

| 부문               | '25예산<br>(A)    | '26년 예산         |                 |              | '25년 대비<br>(B-A) | % |
|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|------------------|---|
|                  |                 | 정부안             | 국회확정<br>(B)     |              |                  |   |
| 합계               | 581,760         | 624,901         | 627,821         | 46,061       | 8.0              |   |
| 예산               | 227,248         | 242,859         | 245,761         | 18,513       | 8.1              |   |
| SOC              | 194,924         | 208,110         | 210,981         | 16,057       | 8.2              |   |
| ■ 도로             | 71,922          | 62,525          | 62,985          | △8,937       | △12.4            |   |
| ■ 철도             | 70,016          | 88,411          | 89,496          | 19,480       | 27.8             |   |
| ■ 항공·공항          | 13,533          | 13,464          | 13,481          | △52          | △0.4             |   |
| ■ 물류등기타<br>(R&D) | 21,438<br>4,879 | 25,960<br>5,336 | 26,942<br>5,336 | 5,504<br>457 | 25.7<br>9.4      |   |
| ■ 지역및도시          | 15,236          | 15,308          | 15,558          | 322          | 2.1              |   |
| ■ 산업단지           | 2,779           | 2,442           | 2,519           | △260         | △9.4             |   |
| 사회복지             | 32,324          | 34,749          | 34,780          | 2,456        | 7.6              |   |
| ■ 주택             | 1,956           | 2,440           | 2,471           | 515          | 26.3             |   |
| ■ 주거급여           | 30,368          | 32,309          | 32,309          | 1,941        | 6.4              |   |
| 기금               | 354,511         | 382,042         | 382,060         | 27,549       | 7.8              |   |
| ■ 주택도시(복지)       | 353,955         | 381,497         | 381,515         | 27,560       | 7.8              |   |
| ■ 자동차(SOC)       | 556             | 545             | 545             | △11          | △2.0             |   |

자료 : 국토교통부

- 5급 3특 기반 마련으로 균형성장을 위해 AI 시범도시(40억원), 혁신도시 활성화(91억원), 캠퍼스혁신파크(2곳, 142억원), 빈집철거지원(신규, 150억원), 도시재생혁신지구(17곳, 184억원), 노후주거지정비(57곳, 796억원), 지역특화재생(2,333억원), 성장촉진지역개발(1,948억원), 지역상생투자협약(239억원) 벽지노선 운영비(403억원)와 공공형버스·택시 도입(452억원)을 지원할 계획임.
- 신성장동력을 위한 미래산업을 육성하기 위해 AI 응용제품 상용화 지원사업(600억원), AI 학습센터 구축 예산(622억원), 국토교통 R&D 투자 확대(4,879→5,336억원), 공공건축물 그린리모델링 사업비 지원 확대(기후대응기금, 1,145→2,012억원), 해외투자개발사업 정책 펀드(PIS펀드) 조성(300억원), 전략적 ODA(360억원) 등 추진 예정임.

## **SOC 예산 확대, 건설경기 회복을 위한 마중물 역할 기대. 그러나 여전히 많은 이·불용액 재정투자 효과 극대화를 위한 예산의 효율적 집행 유도 필요**

- SOC 예산은 전년 대비 2.3조원 증액되어 침체된 건설시장에 마중물이 될 것으로 기대되나, 환율 상승, 물가 불안 등으로 경기 회복 불안요인이 여전한 가운데 내년도 경제성장률은 1%대로 전망되어 보다 적극적인 공공투자 필요.
  - 2026년 경제성장률은 1.8%<sup>16)</sup>로 전망되고 있으며, 최근의 환율 상승은 물가 상승 요인으로 작용하는 가운데 미국과 우리나라의 금리 차이(미국 4%, 한국 2.5%) 역시 불안 요인으로 경기회복을 위한 공공의 보다 적극적인 투자가 필요함.
  - 여전히 SOC 시설물의 노후화와 기후변화가 심화되는 만큼 국민의 안전과 기후변화 위기 대응을 위해 이들 시설물에 대한 점검과 투자 확대가 필요함.
- 한편, SOC분야 결산액을 살펴보면 매년 지속적으로 이·불용액이 발생되고 있으며, 금액이 확대되어 정부 건설투자의 실효성이 저하, 정부투자 집행의 효율성 도모가 필요함.
  - 기획재정부 열린재정 자료에 따르면, 2020~2024년 SOC 분야 이·불용액은 총 12.3조원에 달하고 있으며, 2020년 이후 확대되고 있음. 정부 SOC 투자의 경제적 비효율성이 발생하고 있어 정부투자 효율성 극대화를 위한 정부투자의 계획 및 집행 등에 대한 점검이 필요함.

※ 이·불용액 : (2020년) 9,317억원 → (2021년) 1조 3,184억원 → (2022년) 1조 8,305억원 → (2023년) 4조 5,012억원 → (2024년) 3조 6,474억원

16) 한국은행(2025.11), KDI(2025.11) 두 기관 모두 동일한 수준으로 상승할 것으로 전망함.