

제250호 (2010. 3. 15)

■ 건설 경기

- 2월 자산가치전망, 5개월 연속 하락

■ 정책·경영

- “민간투자사업에 무료도로 도입 검토 필요”
- 최근 10년간 인프라 건설에 310조원 투자

■ 정보 마당

- 세계 상위 건설업체, 시장 중심의 신수요 창출로 재도약 모색

■ 연구원 소식

■ 건설 논단 : “중소업체 해외시장 진출, 신중한 사전검토 필요”

2월 자산가치전망, 5개월 연속 하락

- 불안정한 경기 상황에 소비심리 위축 지속, 부동산에 대한 기대는 여전 -

■ 부동산 가치전망 다시 하락...작년 말 수준으로 회귀

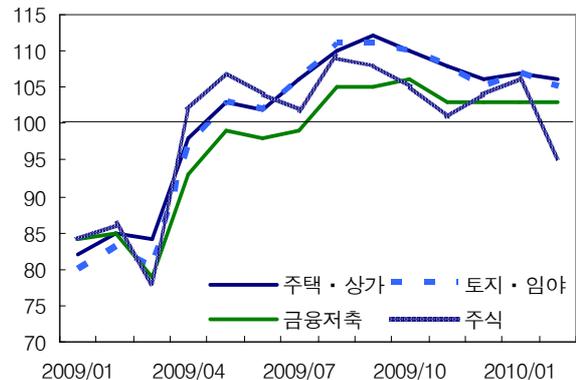
- 2월 자산항목별 가치전망 결과 금융저축을 제외한 모든 자산항목의 지수값이 전월보다 하락한 것으로 나타남.
 - 하락세는 2009년 9월부터 지속되고 있으며, 최근 경기 회복에 대한 불확실성 증가로 지수의 하락세가 이어지고 있는 것으로 판단됨.
 - 부동산에 대한 전망은 모두 100p 이상을 유지하고 있는 반면, 주식은 유럽 PIGS(포르투갈, 아일랜드, 그리스, 스페인) 국가의 재정 불안 등으로 큰 폭으로 하락함.
 - 주택상가는 전월보다 1p 하락했으며, 토지·임야는 2p, 주식은 11p 하락, 금융저축은 2009년 11월부터 보합세

※ '자산가치전망 CSI'는 한국은행 「소비자동향조사」의 일부로, 현재와 비교하여 향후 6개월 후의 자산가치 전망에 대해 조사하는 지수임.

〈항목별 자산가치전망 CSI〉

구분	2009.7	8월	9월	10월	11월	12월	2010.1	2월
주택상가	106	110	112	110	108	106	107	106
토지·임야	106	111	111	110	108	105	107	105
금융저축	99	105	105	106	103	103	103	103
주식	102	109	108	105	101	104	106	95

주 : 100 이상은 상승할 전망이 크며, 100 이하는 하락할 전망이 큰 것을 의미
 자료 : 한국은행, 「소비자동향조사」



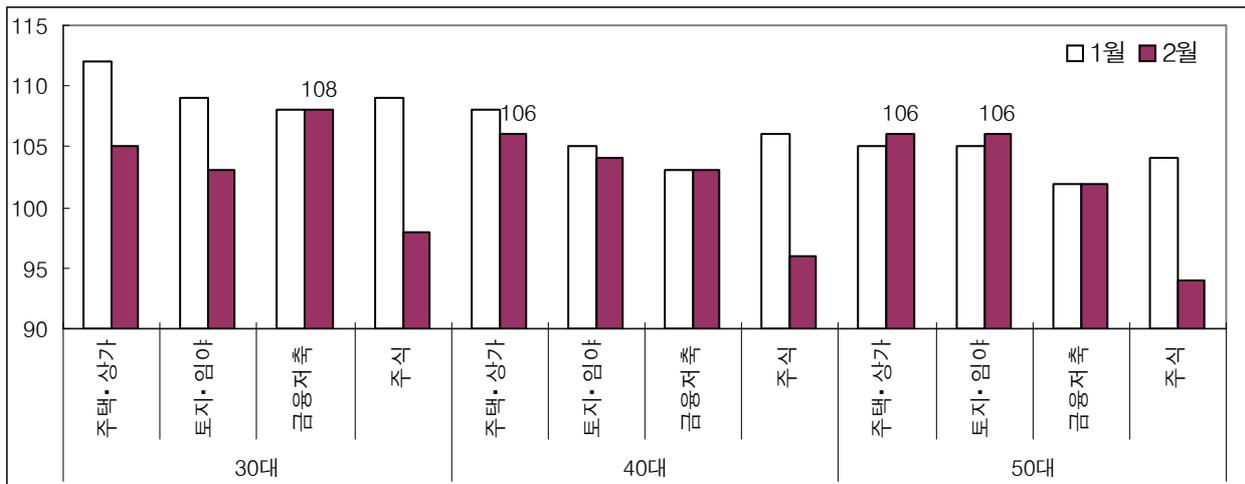
■ 생애 첫 주택구매계층 30대, 금융저축에 가장 긍정적 기대

- 연령대별 자산가치 평가에서 생애 첫 주택구매계층인 30대는 금융저축, 주택의 재구입 또는 교체수요계층인 40~50대는 주택부동산에 대해 가장 높게 평가함.
 - 30대는 금융저축에 대해 108p로 가장 높게 평가, 주식은 100p 이하인 98p를 보여 하락

할 것으로 전망함(주택·상가 105p, 토지·상가 103p).

- 40~50대는 여전히 주택·부동산을 가장 높게 평가하였으며(주택·상가 106p, 토지·임야 104~106p), 주식(94~96p)은 30대와 마찬가지로 100p 이하를 기록
- 30~40대는 전월보다 부동산 부문에서 하락한 반면, 50대는 오히려 부동산 부문에서 지수값이 상승함.

〈연령대별 항목별 자산가치전망 CSI(2010.1~2)〉



자료 : 한국은행, 「소비자동향조사」

■ 자산투자 주력계층 40~50대, 부동산에 대한 기대는 여전

- 최근 실물경기 둔화와 유럽 국가들의 재정위기로 전체적인 지수값이 하락세를 보이고 있으나, 4개의 자산 항목 중 여전히 부동산에 대한 기대는 가장 크게 나타남.
 - 특히, 자산투자의 주력 계층인 40~50대가 과거의 부동산에 대한 가격 상승 경험과 보수적 성향 등으로 부동산에 대해 지속적으로 높은 기대를 가지고 있음.
 - 30대는 정보 접근의 용이성 등으로 단기적으로 주택·주식·금융에 대한 기대가 변화하고 있어 자산시장 변화에 발 빠르게 대응할 것으로 분석됨.
 - 생애 첫 주택구입계층인 30대의 빠른 자산 기대 변화는 과거의 최우선적인 주택 구입 마인드가 자산시장의 변화에 따라 수정될 수 있음을 시사함.

엄근용(연구원·kyeom@cerik.re.kr)

“민간투자사업에 무료도로 도입 검토 필요”

- 통행료 부담 해소정부 재정 보완효율적인 도로 네트워크 운영 등 一舉多得의 효과 -

■ 정부 ‘도로투자 대폭 축소’ 검토 중

- 정부는 2010년 예산부터 ‘간선도로망을 제외한 도로 투자의 대폭 축소’ 검토 중. 확장 중심의 도로 건설을 지양하고 기존 도로의 용량 보강을 중심으로 도로 투자 추진
 - 국가재정운용계획(2009~13)에서도 도로투자를 조정(축소)하고 저탄소 녹색성장을 뒷받침 하는 철도에 중점 투자 계획
- 도로의 수송분담률, 도로 SOC 축적량 수준, 지역균형발전, 국민의 이동권 보장 등을 종합적으로 고려할 때 도로투자의 급격한 축소보다는 일정 수준의 투자 지속 필요
 - 특히, 도로건설 예산 부족으로 공기 지연 빈발 및 신규 건설이 원활치 못한 실정

■ 무료도로-도로 건설의 재원을 민자로 조달하는 방식

- 무료도로(shadow toll)는 운전자가 직접통행료(real toll)를 지급하지 않고, 정부가 양허기간 동안 해당 도로를 이용하는 차량의 수/km에 기초하여 특수목적회사(DBFO 회사)에게 대가로서 지급하는 방식
 - shadow toll은 영국, 프랑스, 포르투갈, 스페인 등 주로 서구 유럽에서 활용하는 민간 투자 방식으로, 주로 영국에서 활발히 적용하고 있음.

〈EU 4개국의 주요 shadow toll 운영 현황〉

국가	사업명	전체도로연장	shadow toll 구간	국가	사업명	전체도로연장	shadow toll 구간
영국	A1M	21	21	영국	M40	122	12
	A69	84	3		M74	92	28
	A19/A168	104	7	포르투갈	IC1	108	64
	A30/A35	101	30		IC4	127	36
	A417/A419	51	25		IP2/IP6	187	82
	A50/A564	56	8		IP3	155	116
	A55	45	31	스페인	M-45	36	36
	M1-A1	29	29	핀란드	VT4	70	70

자료 : Association for European Transport 2002

■ 영국의 무료도로 운영 사례

- 영국 교통부는 1992년 DBFO(Design-Build-Finance-Operate) 방식의 도로 건설을 선언, 1993년 DBFO 개념 확립, 1994년 8월 고속도로와 간선도로에 대한 입찰 착수
 - DBFO 방식은 정부와 낙찰된 민간사업자가 설립한 특수목적회사(DBFO 회사) 간에 체결
 - 정부는 도로사업의 개략적 설계와 건설공사의 조건과 완성일, 기존 및 신규도로에 대한 운영서비스 요건을 규정
- 입찰시 민간사업자들은 독자적인 통행량을 예측하고 통행량 범위와 통행 요금을 제시, 정부 또한 독자적인 통행량 전망에 기초하여 현재가치 기준으로 지급액이 가장 낮은 업체를 낙찰자로 선정
 - 대가 지급의 기본원리는 통행량이 많을 경우에는 이용 대수에 낮은 통행료를 적용하고 통행량이 적을 경우에는 높은 통행료를 적용하여 민간사업자의 일정 수익을 보장
 - ※ 예 : 10만대/km는 km당 2000원, 10~15만대/km는 1,330원, 15~20만대/km는 1,000원, 20만대 초과/km는 정부의 최대 지급한도액
 - ※ 이외에도 운영 성과(교통안전성과, 교통지연 등)에 따라 통행료 지급액 변동

■ ‘고속(간선)도로에 무료도로 방식을 적용하는 방안’ 논의 필요

- 무료도로 방식을 국내에 적용하기 위해서는 BTL 민자사업 대상에 ‘도로’를 포함시키는 방안을 생각해볼 수 있는바 이에 관한 심도 있는 연구 필요
- 무료도로 방식을 적용할 경우 국민들의 통행료 부담을 해소할 수 있고, 도로 건설에 부족한 정부 재원의 보완이 가능하며, 도로 네트워크 운영의 효율성 제고
 - 유료도로와 일반도로, 요금 수준이 상이한 재정고속도로와 민자고속도로가 있을 경우 도로 이용자의 도로 선택이 복잡하고 도로 네트워크 운영의 불균형 초래
 - shadow toll 방식의 도입은 도로 이용자 입장에서 모두 일반도로 또는 동일 요금 수준 이므로 본인의 편의에 의하여 도로를 선택적으로 이용 가능함으로써 효율적인 도로 네트워크 운영에 기여

박용석(연구위원·yspark@cerik.re.kr)

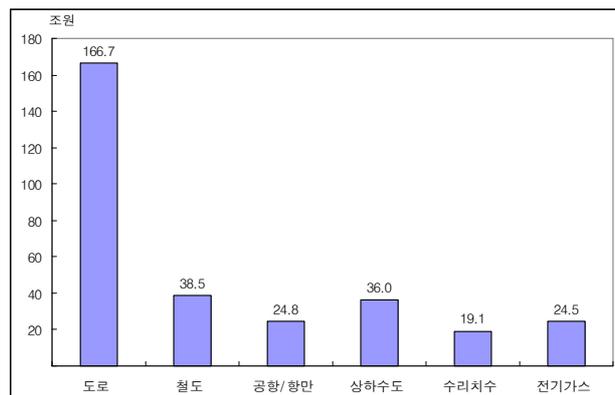
최근 10년간 인프라 건설에 310조원 투자

- 수도권 對 지방 3:7 비중, 도로·철도·지하철 등 교통수단에 집중 -

■ 1998 ~ 2007년 간 인프라투자, 2005년 실질가격 기준 309.6조원

- 지난 10년 간(1998 ~ 2007년) 건설 기성액은 총 1,368.6조원, 인프라 건설투자는 전체의 22.6%에 해당하는 총 309.6조원인 것으로 조사되었음.
- 전체 인프라 투자의 53.9%에 해당하는 166.7조원이 도로건설에 투입되었고, 철도 및 지하철 건설에는 12.4%에 해당하는 38.5조원이 투입됨.
- 2007년 인프라 투자 규모는 29.4조원으로 10년 전과 비교해 1.5% 감소한 수준

〈인프라 건설투자 실적(1998 ~ 2007년)〉



■ 추가 확충된 인프라는 종전 스톡의 0.9배

- 1997년 이전에 구축된 인프라 스톡의 가치는 352.3조원(2005년 실질가격 기준)인 것으로 조사됨.
 - 지난 10년간 이뤄진 인프라 투자는 종전 스톡의 0.88배에 해당하는 규모
- 지난 10년 간 스톡 대비 인프라 건설투자는 철도, 공항, 항만 등 새로운 교통수단의 투자에 집중된 반면 도로 건설 및 수리치수, 전기가스 시설은 상대적으로 낮아짐.
 - 최근 교통정책이 대도시 광역교통망 확충 및 동북아 물류중심국가 건설을 위해 인천 공항 및 부산신항 등 글로벌 물류시설에 대한 투자를 집중한 결과로 보임.

〈인프라 스톡(1997년 기준)과 신규 건설투자(1998~2007년) 비교〉

(단위 : 10억원(2005년 기준 실질가격), %)

구분		소 계	도로	철도	공항	항만	상하수도	수리치수	전기가스
금액	인프라 스톡	352,258	200,337	19,802	2,336	2,958	14,420	58,298	54,107
	건설 투자	309,576	166,709	38,516	6,406	18,371	35,958	19,102	24,515
	투자/스톡 비율	0.88	0.83	1.95	2.74	6.21	2.49	0.33	0.45
비중	인프라 스톡	100.0	56.9	5.6	0.7	0.8	4.1	16.5	15.4
	건설 투자	100.0	53.9	12.4	2.1	5.9	11.6	6.2	7.9

■ 수도권 對 지방 인프라투자, 3:7 비중 유지

- 지역별 인프라 투자실적을 보면, 수도권과 지방의 투자 비중은 3 : 7이 유지되고 있는 것으로 분석됨.
 - 수도권과 지방의 스톡 비중은 31.8% 대 68.3%였고, 투자 비중은 28.9% 대 71.1%로 지방의 비중이 2.8%p 높아졌으나 대체로 큰 변화는 없는 것으로 평가됨.
- 하지만 세부적으로 보면, 대도시 지역의 경우 스톡 비중에 비해 투자 비중이 상대적으로 낮아진 것으로 나타남.
 - 서울은 스톡 비중(14.9%)에 비해 투자 비중(7.8%)이 가장 크게 낮아졌고, 대구, 대전, 광주 등도 투자 비중이 상대적으로 낮아진 것으로 조사됨.
 - 인천은 스톡 비중이 4.0%였는데, 송도신도시 및 인천공항 등과 관련하여 투자 비중은 5.8%로 크게 증가한 것으로 나타남.
 - 부산을 제외한 대도시에서는 지하철건설 투자가 공통적으로 활기를 띠었음.
 - 지방에서는 경기, 충남, 전남 등에서 인프라 투자가 상대적으로 활발해짐.
 - 특히 지방에서는 상하수도 관련 시설 투자의 비중이 공통적으로 높아진 대신 수리치수 관련 투자는 저조해져 평균 13.1%p나 낮아진 것으로 분석됨.

■ 안정적이고 적극적인 인프라 투자 기조 필요

- 경제발전의 결과 투자능력의 제고로 시설 수준을 크게 개선할 수도 있음을 시사
 - 최근 인프라 투자의 실질적 감소를 만회하기 위한 적극적인 정책기조 필요

권오현(연구위원-ohkwon@cerik.re.kr)

세계 건설업체, 시장 중심의 신수요 창출로 재도약 모색

- ENR, 금융위기 이후 선진 건설업체 경영전략 분석* -

■ 방어적 경영전략에서 선별적·공격적 전략으로 전환 필요

- 세계 상위 225대 일반 건설업체**들은 2008년도 해외건설 부문에서 2007년에 비교하여 25.7%가 증가한 3,102억 5,000만 달러의 수익을 거둬.
 - 상위 200대 설계엔지니어링업체들***의 2008년도 해외건설 수익은 2007년 대비 22.4% 증가한 약 450억 달러임.
 - 그러나, 이후 세계 금융위기의 직접적 여파로 인해 세계 상위의 건설업체들은 2008년 까지의 적극적인 수주전략에서 2009년도에는 안정적 전략으로 전환함.
- 2008년도 건설업체들의 해외 부문 수익 증가는 금융위기 이전 과열 경쟁에 따라 발생된 수행 예정 물량의 축적에 따른 것이며, 건설업체들의 경기 침체 극복으로 단정짓기에는 무리가 있음.
 - 2009년 ENR지 연말 보고서에 의하면 외형상으로는 수익이 증가했지만, 미국 부동산 시장의 붕괴로 인한 신용금융시장의 위축과 함께 기 수주한 사업이 연기 취소되는 등 건설산업의 침체 요인은 여전히 상존
 - 또한, 엄격해진 국제신용등급기준과 세계은행의 정책강화는 차입자본비율이 높은 중소 규모 건설업체에게 타격이 크며, 대형 건설업체에게는 인력 감축과 경영 전략 개편을 요구함.
- 세계 상위 건설업체들은 2009년의 방어적 경영전략에서 2010년도에는 시장 선별적이고 공격적인 전략으로의 전환이 필요

■ 시장 중심의 신수요 창출은 생존 및 재도약의 기회

- 세계 건설업체들은 금융위기 극복을 위하여 경제위기 여파가 상대적으로 적은 시장을 중심으로 신수요 창출을 위한 전략 모색 필요

* 본고는 ENR지 분석을 중심으로 재구성하였음.

** ENR지 선정 Top 225 International Contractors로 한정

*** ENR지 선정 Top 200 Design Firms로 한정

- 기존 사회기반시설 및 석유 관련 수요는 여전히 많으며, 친환경 사업 및 신재생 에너지를 비롯한 녹색성장 관련 사업 등의 신시장 중심 경영전략은 재도약의 기회를 제공할 것으로 예상된다.
- 부동산 개발 사업과 토목 부문의 사회기반시설 확충 사업도 장기적 금융위기 탈출의 대안으로 대두됨.
- 더불어 지난 수년간 과열된 시장에서의 사업 실패를 예방하기 위해서는 선별적 시장에 대한 사업수행 역량 강화가 효과적일 것으로 판단됨.
- 최근 주요 유럽 및 미국 건설업체들은 선별적·공격적 경영을 위해 2010년 도약사업으로 사회기반시설을 확대하는 한편, 공공 사업을 2007~08년보다 낮은 수익률로 수행
- 하지만, 세계 각국의 경기부양대책은 건설업체들의 경기침체 탈출을 위한 실질적인 수단으로 역부족이며, 지역적 재정 지원을 위한 정치권의 입장 변동은 업체들의 신수요 창출을 위한 경영전략 수립에 걸림돌로 작용함.
 - 향후 2~3년 간 경기 침체로 인한 극단적인 건설경기 하락은 예측되지 않지만, 각국의 현 경기부양정책으로는 건설업체들의 재도약에 즉각적인 효과를 기대하기 어려움.
 - 건설업체들은 기후 변화, 인구 성장, 도시화, 사회기반시설 노후화로 발생하는 새로운 시장을 중심으로 공격적인 전략을 통해 금융위기에 대한 생존 모드로의 전환 필요

■ 신속한 신시장 개척으로 경쟁력 제고해야

- 세계 건설산업 변화에 대응하는 발빠른 신시장 개척은 경쟁력 향상의 기회이며, 2009년의 안정적·방어적 전략에서 2010년에는 신수요 창출을 위한 선별적 시장에 공격적 전략으로의 전환과 구축이 요구됨.
 - 이러한 경영전략의 수립은 국가적 재정지원 확대에 기반을 두어 기업 역량 내실화와 시장 대응력 향상이 함께 수반되어야 함.
- 국내 건설업체도 변화하는 세계 건설 환경에 발맞춰 사업전략을 재점검할 필요가 있음.
 - 세부적으로 세계은행의 재정정책 및 국제신용등급기준 강화에 신속하게 대응하기 위해서는 차입자본 비중 배분 조절이 선결 과제임.
 - 국가 차원의 실효성 있는 업체 지원 정책도 함께 요구됨.

유위성(연구위원·wsyoo@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
3.8	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 기획재정부가 주최한 2010년 부담금 평가단 회의에 건설산업연구실 강운산 연구위원 참여 - 부담금평가단의 평가위원으로 참석해 건설 관련 각종 부담금 평가
3.10	금융감독원	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 거시경제감독포럼에 건설경제연구실 김현아 연구위원 참여 - 거시경제 전반에 관한 논의. - 최근 미분양 적체 현상과 건설업체 자금 상황에 대해 의견 제시
3.11	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 건설경제과 주최 전문가 간담회에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여 - 직접시공의무제도 확대 요구의 적정성에 대한 검토회의에 참석해 의견 제시

■ 신규 연구과제 발령 현황

- 기본연구
 - 건설공사 파트너링 방식의 도입방안 연구(최민수)
 - 녹색성장정책이 건설산업에 미치는 영향과 대응방안(이복남, 최석인, 이영환)
- 정책현안연구
 - 사례연구를 통한 공모형 PF사업의 리스크 및 협력실태 분석(이승우)
 - 북한 내 산업단지 건설을 위한 정책과제(박용석)
 - 건설공사 감리제도의 개선방안(강운산)
 - 주요 선진국의 자가보유 확대정책 비교분석을 통한 시사점과 정책과제(김현아, 허윤경)

■ 개원 15주년 기념 ‘한국 건설산업의 현재와 미래’ 세미나 개최

- 세미나명 : ‘한국 건설산업의 현재와 미래’
- 일시 및 장소 : 2010년 3월 18일(목) 14 : 00, 건설회관 2층 중회의실
- 프로그램(안)
 - 제1세션 : 건설시장(글로벌 건설시장 전망과 선택 / 2020 국내 건설시장 전망)
 - 제2세션 : 건설산업(건설 정책·제도의 변화 전망 및 향후 과제 /
건설산업의 일자리 동향 및 창출 전략)
 - 제3세션 : 건설상품(2020 건설상품과 기술예측 / 2020 주택·부동산시장의 미래)
- 문의 및 신청 : 기획팀(02-3441-0815, 0816), 연구원 홈페이지(www.cerik.re.kr) 참조

“중소업체 해외시장 진출, 신중한 사전검토 필요”

올 1월 말 현재 해외건설 신고업체 중 95.6%가 중소건설업체로 이는 최근 해외건설에 대한 중소기업의 높은 관심과 의지를 엿볼 수 있게 한다. 중소기업의 해외 진출은 2005년 이후 급증해 2001년 2억 달러(하도급 포함, 이하 동일)에 불과했던 수주액이 2007년 66억 9,900만 달러, 2008년 71억 1,800만 달러를 기록했다. 2009년에는 금융 위기의 영향으로 54억 9,400만 달러에 그쳤으나 해외 진출 업체와 진출 국가도 크게 증가해 2009년 말 349개 업체가 70개 국가에 진출했다. 한편, 현재 중소 건설업체의 해외 사업 수주 구조를 보면, 수의시담에 의한 계약 비중이 높으며, 원청 단독 수주의 비중이 의외로 높아 각종 리스크를 단독으로 부담해야 하는 구조가 대부분이다.

매물비용 반드시 고려해야

중소업체의 해외건설 실적 증가에도 불구하고 그 절대 실적은 아직 미미하다. 2009년 말 건당 평균 수주 규모가 약 1,100만 달러로 과거에 비해서는 커졌지만 여전히 소규모 공사가 많다. 해외건설은 진출 초기 상당한 사전투자와 높은 진입비용(현지 하도급 확보, 발주처 관리 등)이 요구되는 사업임을 감안할 때 자사의 평균 규모에 비해 지나친 소규모 공사의 수행은 오히려 과도한 매물 비용을 유발해 중소기업의 수익성에 부정적으로 작용할 가능성이 높다.

따라서 초기 진출은 상대적으로 리스크가 작고 해외시장에서 경험과 실적을 쌓을 수 있는 정부 지원의 ODA(공적개발원조) 사업을 활용하는 방안을 권하고 싶다. 이에선 용역사업이 중심이 되는 KOICA의 무상원조사업과 건설사업에 주로 지원되는 장기 저리의 구속성 차관인 EDCF에 의한 유상원조사업이 있다. KOICA 사업은 KOICA가, EDCF 사업은 수혜국 정부가 발주자가 되며, 두 사업 모두 원화로 사업비가 지급되는 반면 지출은 외화로 이뤄져 이에 따른 환리스크가 생길 수 있으나 비교적 큰 리스크 없이 경험과 실적을 쌓을 수 있다는 장점이 있다.

신중한 사전검토 및 다각적 리스크 관리 필요

또한, 우리나라 해외 건설 진출국은 주로 개발도상국으로서, 리스크에 대한 버퍼(buffer)가 적은 중소기업에게는 큰 부담으로 작용할 수 있다. 해외 진출시 활용하는 에이전트의 신뢰성 검증, 적정 견적 산출을 위한 철저한 현장 점검, 국내 유경험업체 및 현지 유력업체와의 다양한 협력체계 구축 등 철저한 사전준비와 조사 등을 통한 총체적인 리스크 관리가 필요하다.

제도적으로는 보증에 따르는 애로 해소가 가장 절실하다. 상대적으로 신용등급이 낮고 수의계약이 주를 이루는 중소기업의 경우 신용보증을 받기가 어려우므로 건설 공제조합의 중소기업 보증업무 지원 방안 모색 등 대안 강구가 시급하다. <조인스랜드, 2010. 3. 2>

김민형(연구위원-mhkim@cerik.re.kr)