

건설동향브리핑

CERIK

제944호
2024. 2. 16.

- 해외건설 수주 실적에 관한 고찰과 향후 방향
- 2023 주택분양, 2000년 들어 최저 수준 기록
- 건설자재 가격 3년간 35.6% 상승, 건설사 부담 가중

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

해외건설 수주 실적에 관한 고찰과 향후 방향

– 해외 건설사업의 질적 성장 방안 검토 필요, 기업의 노력과 정부의 지원 병행해야 –

■ 해외건설사업, 양적 성장과 함께 질적 성장 위한 방안 마련 필요

- 지난해 우리 해외건설 수주액은 전년 대비 7.5% 증가한 333.1억 달러를 기록하며, ‘△ 세계경기 침체, △ 지정학적 불안요인 등’ 어려운 대외 환경여건에도 불구하고 지속적인 성장세를 보임.¹⁾
 - 다만, 발주형태를 도급과 개발사업으로 구분²⁾하여 보면, 도급사업 비중이 월등히 높은 상황으로 수주지역과 공사종류의 다변화뿐만 아니라 수주 방식의 다양화에 관한 필요성이 지속해서 제기됨.

<표 1> 지난 10년(2014~2023)간 우리 건설기업의 해외 수주액 및 발주형태 현황³⁾

(단위 : 억 USD \$)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
도급형 (A)	638.4	447.9	280.9	273.2	309.2	204.8	345.0	275.1	299.6	318.5
개발형 (B)	21.7	13.5	1.0	16.4	11.9	18.4	6.3	30.7	10.2	14.6
합계 (A)+(B) = (C)	660.1	461.4	281.9	289.6	321.1	223.2	351.3	305.8	309.8	333.1
개발형 비중 (B/C)	3.3%	2.9%	0.3%	5.7%	3.7%	8.2%	1.8%	10.1%	3.3%	4.4%

- 우리 건설기업의 수주 비중이 절대적으로 큰 도급형 사업은 고난도 기술을 요구하는 복잡한 대규모 산업설비와 인프라 시설을 제외한 경우 기술적 진입장벽이 높지 않아 수주 경쟁 강도가 높고 이에 따른 가격경쟁력이 핵심 경쟁요인으로 작용함에 따라 수익성 확보가 어려움.⁴⁾
 - 우리 건설기업은 도급형 사업에서 ‘△ 중국과 튀르키예 등 후발기업의 저가 수주로 인한 가격경쟁력 열위, △ 중국 정부의 개발도상국 대상 경제 개발 원조, △ 신흥국 기업과의 기술격차 축소’ 등으로 해외 시장에서의 수주 경쟁⁵⁾ 심화뿐만 아니라 경쟁력이 점차 악화되는 상황임.
 - 또한, ‘△ 세계 경제 성장 둔화, △ 높은 인플레이션, △ 발주처의 재정 부족’으로 발주 취소 및 지연 발생 가능성, △ 로컬기업 성장과 선진기업의 시장 다변화 등으로 가격경쟁이 더욱 심화하는 양상을 보임에 따라 우리 건설기업의 해외사업 확장에서 어려움이 가중될 것으로 예상함.
 - 최근 중국 건설기업이 자국 내 부동산시장 침체로 적극적인 해외 진출을 전개함에 따라 아시아 및 중동지역에서의 양국 기업 간 수주 경쟁이 심화할 것으로 보이며, 우리의 주요 수주국인 사우디와

1) 국토교통부(2024. 1. 8), “2023년도 해외건설 수주 333억불 달성” 보도자료.

2) 「해외건설 촉진법 시행규칙」의 “[별지 제13호서식] 해외공사 계약 체결 결과의 통보”에서 발주형태를 ‘도급형(지명, 공개, 수의), 개발형(지명, 공개, 수의)’으로 구분함.

3) 해외건설통합정보서비스(OCIS), “<https://www.ocis.go.kr/stat/order#tab1>”, <검색일자 : 2024. 1. 11>.

4) NICE신용평가(2018), “(해외건설) 2018 산업위험 평가”.

5) 최근 4년(2020~23년)간 중동지역 국가 중 수주액 상위 4개국(사우디, 아랍에미리트, 카타르, 이라크)에 대한 ‘중국’과 ‘튀르키예’ 건설기업 진출 현황에 관한 조사결과 카타르를 제외한 3개국에 ‘중국’과 ‘튀르키예’ 기업이 더 많이 진출한 것으로 나타남.

중국 정부 간 밀월관계가 강화⁶⁾됨에 따라 우리 정부와 기업의 대응 방안 모색이 필요한 시점임.

- 해외 시장 환경변화에 따라 우리 정부와 기업은 단순 도급형 사업 비중을 낮추고 개발형 사업의 비중 확대를 위해 그간 다양한 노력을 전개하고 있음에도 불구하고 전술한 바와 같이 우리 기업의 해외 수주액 중 개발형 사업이 차지하는 비중은 미미한 것으로 나타남.
- 최근 일부에서 제기되는 우리나라 해외건설 사업의 근본적인 경쟁력에 관한 우려의 목소리에도 불구하고, 국내 타(他) 산업 혹은 그룹 관계사에서 발주한 사업 참여를 통한 해외 시장 진출은 경쟁국(기업) 사례를 보면 우리 건설기업의 경쟁력 강화 측면에 있어 긍정적으로 볼 수 있음.
 - 중동지역 석유화학 플랜트 분야의 경쟁기업인 대만의 CTCI⁷⁾는 TSMC⁸⁾가 미국에 건설하는 반도체 생산시설 수주를 통해 쌓은 경험과 실적을 기반으로 본사와 현지법인 간의 협업을 통해 반도체 산업뿐만 아니라 현지의 첨단산업 생산시설 프로젝트 수주를 위한 여건을 마련한 것으로 파악⁹⁾됨.
 - 또한, 주요 수주 경쟁국인 중국과 일본의 사례를 보면 개발도상국에 대한 막대한 규모의 공적개발 원조(ODA) 등을 기반으로 진출하고 있으며, 특히 다수 건설기업이 공기업인 중국은 저가 수주를, 일본은 현지화와 기업 금융 경쟁력 우위를 기반으로 해외 시장에 적극 진출¹⁰⁾하는 것으로 파악됨.

<표 2> 지난 10년(2013~2022)간 우리나라·일본·중국의 인프라 관련 지원실적 현황

(단위 : 억 USD \$)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	총 계
우리나라	9.2	10.3	10.0	11.3	10.4	11.7	15.3	3.2	15.5	22.5	119.4
일본	105.0	86.7	120.3	120.2	113.2	121.1	82.1	114.8	66.4	88.1	1,018.0
중국	621.1	663.7	756.5	669.6	817.1	701.0	737.8	405.5	506.6	422.7	6,301.6

주 : 1) 우리나라와 일본은 공적개발원조(ODA) 지원실적 중 인프라(식수공급 및 위생, 교통 및 물류, 통신, 에너지) 관련 지원실적 총액.

2) 중국은 타(他) 국가 건설 관련 금액만 발제한 금액(13년 이후 일대일로 건설계약액 포함).

- 중국과 일본 정부의 개도국에 대한 막대한 인프라 관련 지원 금액과 비교 시 우리나라의 지원 규모는 열위인 상황임. 타(他) 산업 혹은 그룹 관계사의 해외 발주 물량은 우리 기업의 진출국 다변화와 안정적인 물량 확보 측면에 있어 마중물 역할을 해주고 있음.
 - 대만의 CTCI 사례에서 보듯이, 국내 기업이 해외에서 발주한 사업 참여를 통해 현지 공사 수행 실적과 경쟁력 있는 공사비 산출(하도급사, 인력, 자재, 장비 등)역량을 확보함으로써 현지에서 발주하는 경쟁입찰 참여 조건 충족과 수주경쟁력 제고 등을 통한 수주 확대를 기대¹¹⁾할 수 있음.

6) 2023년 8월 브릭스(BRICS)에 사우디아라비아를 포함한 6개국이 신규 회원국으로 가입함. 지난 2013년 이후 중국 정부의 일대일로(一帶一路) 투자사업 중 '건설계약' 부문에 대한 사우디아라비아 누적 투자액은 333.9억 달러에 달하며 이는 파키스탄(382.0억 달러)에 이어 2번째로 높으며 2023년에는 조사 기간 중 가장 많은 47.9억 달러의 투자액을 기록한 것으로 나타남.

7) Engineering News Record(2023)에 따르면 전 세계 250대 기업(해외 매출액 기준) 중 55위로, 2022년 매출액(전체 : 29.9억 달러, 해외: 16.2억 달러) 기준으로 해외 매출 비중은 54.3%를 기록한 대만의 대표적인 EPC 건설기업임.

8) (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company, TSMC), 전 세계 반도체 파운드리(위탁 생산) 1위 기업임.

9) CTCI Corporation(2023. 4. 2), "2022 Annual Report".

10) 일본 대형 건설기업의 최근 3년간 해외 수주액은 '2020년(1조 1,142억엔), 2021년(1조 7,880억엔), 2022년(2조 485억엔)'으로 지속적인 증가세를 기록함. 특히, 동기간 현지법인(Overseas Affiliated Companies)의 수주 비중은 매년 60%를 웃도는 것으로 나타났으며, 2023년(4~9월) 상반기 해외 수주액을 기준으로 현지법인의 수주 비중이 85%를 차지하는 것으로 파악됨.

- 다만, 일회적인 진출을 위한 교두보로의 역할을 넘어서 중장기적으로는 일본 건설기업의 사례¹²⁾에서 보듯이 해당국 기업에 대한 인수·합병(M&A) 등 철저한 현지화 방안 모색이 병행되어야 함.

■ 해외건설시장, 전통적인 도급형 사업에서 투자개발형 사업으로 전환 가속화 전망

- 향후 10년(2024~2033)간 전 세계 인프라 필요 투자액은 39.7조 달러로 예측되나 현재 투자 추세를 반영한 투자액과 필요 투자액 간 차액이 7.9조 달러에 이를 것으로 추정됨. 이를 해결하는 방안으로 민간(시공사)금융 조달 및 민관협력사업(PPP)¹³⁾ 등의 발주 확대가 예상됨.
- 인프라 분야별 투자 부족액을 보면 도로가 3조 2,440억 달러로 가장 크며, 다음으로 ‘에너지(2조 6,500억 달러), 수자원(7,213억 달러), 철도(4,603억 달러), 통신(4,162억 달러)’ 순으로 분석됨.

<표 3> 향후 10년(2024~2033)간 전 세계 인프라 투자 전망¹⁴⁾

(단위 : 십억 USD \$)

구분	필요 투자액(A)	예상 투자액(B)	투자액 차이(A-B)	비고
총계	31,781.5	39,714.4	7,932.9	전 세계 56개국 기준
도로	13,589.4	10,345.4	3,244.0	도로·교량
에너지	10,348.2	12,997.8	2,649.6	발전·송전 및 배전 시설 등
철도	4,566.6	4,106.3	460.3	도시 철도상, 선로·신호·역사 등
통신	3,570.2	3,154.0	416.2	유선, 모바일 및 광대역 서비스 제공에 필요한 물리적 인프라
수자원	3,022.5	2,301.2	721.3	상하수도의 집수·처리·배수 등과 관련된 시설
공항	1,048.0	832.5	215.5	터미널·활주로·에이프런(주기장) 등
항만	694.1	919.9	225.8	연안항

- 전통적으로 인프라 개발 자금은 국채 발행 등을 통한 정부 재정으로 충당하였으나 전 세계적인 금리 상승 국면 지속과 정부 부채 급증 등의 문제로 인프라 개발을 위한 재원 조달의 어려움이 지속함에 따라 민관협력사업(PPP)을 비롯한 민간 투자 유치를 적극 추진하는 상황임.
- 민관협력사업(PPP) 발주 방식을 도입 및 운용 중인 국가 현황에 대한 정확한 파악은 어려우나 PPP 규제 프레임워크를 마련한 국가는 140개국¹⁵⁾, 세계은행(World Bank) 산하의 공공-민간 인프라자문기구(PPIAF)의 저소득 및 중간 소득 국가 지원실적 기준으로는 139개국으로 조사됨.
- 상대적으로 열악한 금융 시장과 민관협력사업(PPP) 추진을 위한 제반 여건이 미흡한 개도국은 공적개발원조(ODA)와 다자간개발은행(MDB)을 통한 사업 추진을 선호하였으나, 차관 도입에 따른 정부 부채가 증가함에 따라 인프라 개발을 위한 민관협력사업(PPP)에 관한 관심¹⁶⁾이 증대함.

11) 해외건설협회 글로벌사업지원실(2024. 1), “2023년 해외건설 수주실적 분석”.

12) 일본 건설기업은 1980년대 시장 다변화 노력의 하나로 북미 시장에 진출하였으며, 이 과정에서 현지 회사에 대한 인수·합병(M&A)을 지속해서 추진하여 사업 영역 확장과 함께 ‘현지학습, 권역별 거점화, 권역 내 현지화’ 등의 단계적 해외 진출 패턴을 통해 미국에서의 경쟁력을 확보한 것으로 나타남. <출처 : 대한경제(2021. 5. 26), “일본은 어떻게 미국 인프라 시장을 뚫었나”>.

13) “민간이 공공기반시설에 대한 투자, 건설, 유지보수 등을 수행하여 수익을 얻으며, 정부는 세금 감면과 일부 재정을 지원하여 추진하는 사업구조를 의미함”, <출처 : 국토교통부(2022. 7. 12), “민관협력 해외투자개발, 맞춤형 지원 ‘시동’” 보도자료>.

14) Global Infrastructure Outlook, “https://outlook.gihub.org/”, <검색일자 : 2024. 2. 7>.

15) World Bank Group(2020. 10. 7), “Benchmarking Infrastructure Development 2020”.

- 또한, 중동 산유국을 중심으로 유가 하락 대비와 재정 운용의 탄력성 확보를 위해 주요 프로젝트에 대한 민관협력사업(PPP) 발주 방식 도입이 증가할 것으로 보임. 특히, 사우디는 ‘국립민영화센터(National Center for Privatization)’ 설립과 「민간부문 참여법(Private Sector Participation Law)」을 제정하는 등 관련 사업 추진을 위한 제반여건 마련을 이행하고 있는 것으로 파악됨.

■ 민관협력사업(PPP) 향한 기업 관심 증대 속 시장 진출 위한 다양한 노력 전개 中

- 우리 건설기업¹⁷⁾은 도급사업 중심의 사업 구조 전환을 위한 방안으로 민관협력사업(PPP)에 지속적인 관심을 두고 있으며 기업 차원에서 다양한 노력을 전개 중인 것으로 파악됨.
- 해외건설 수주 상위 10대 기업 중 ‘GS건설, SK에코플랜트’는 민관협력사업(PPP) 수주성과를 기록하였으며, 현대건설은 지역별로 진출전략을 마련하여 수주를 위한 노력에 박차를 가하고 있음.

<표 4> 우리 기업의 민관협력사업(PPP) 관련 준비사항 및 진출 현황

구분	세부내용
GS건설	• PPP 및 금융주선과 연계한 개발형 후속 사업발굴 추진 • 선진기업과의 협업 및 금융주선 추진 → 해외 PPP 사업발굴 • 지속 가능한 민자사업 참여 확대와 개발제한형 사업 추진 • 선진국 시장으로의 진입을 위한 해외 선진사와의 협업 추진 → (호주) North East Link PPP 사업 참여, (호주) Inland Rail G2K (Gowrie to Kagaru) PPP 사업 참여
SK에코플랜트	• 시장 안정성이 확보된 선진국의 PPP 프로젝트 중심으로 참여 추진 • 중동지역 PPP 사업 발주 증가에 따른 국가별 시장 모니터링 • 튀르키예 PPP 사업 진출 → 유라시아 해저터널, 차나칼레 교량도로 • 국내 최초 유럽 PPP 사업 진출 → (영국) 실버타운 터널 사업, (노르웨이) 555번 소트라 고속국도 사업 • 카자흐스탄 최초의 인프라 PPP 사업 참여 → 알마티 순환도로 사업 • 선진국(유럽 및 호주, 캐나다 등) → 교통 분야 PPP 프로젝트 참여 지속 확대 • 개발도상국(베트남, 인도네시아 등) → 시장분석을 통한 Anchor 사업발굴 및 시범사업 추진
대우건설	• 금융조달 사업 영역 확대 → IPP, PPP 등 • 해외 PPP/IPP 사업에 대한 선별적 참여를 통한 디벨로퍼 역량 강화 • (방글라데시) 메그나 대교 PPP 건설사업에 대한 우선 사업권 확보
삼성물산	• 지속성장을 위한 방안으로 투자개발형 사업에 대한 사업기회 탐색 中
포스코이앤씨	• 기존 진출국(인도네시아, 필리핀, 폴란드 등)을 중심으로 영업활동 및 해외개발 투자사업 확대 추진
현대건설	• 내부적으로 투자개발형 사업 개발, 수행 등 역량 향상을 위한 인력양성 등 추진 • 해외 PPP 사업에 적극적으로 진출하고자 도급사업 외 투자개발사업의 적극 발굴 추진 - (미주) 발주 계획 중인 신규 PPP 사업 정보의 사전 입수 및 분석을 통한 수주확대 추진, 병원/도로 분야 민간제한형 PPP 투자개발형 사업 참여 확대, 신재생에너지(태양광 등) 개발사업 참여 및 교통인프라 PPP 사업 참여 확대 - (아시아/CIS) 선진국(호주 등) PPP 시장진출을 위한 교두보 사업 확보 추진 - (유럽/아프리카) 유럽 IOC 및 유수 Developer와의 네트워크 강화를 통한 투자개발공사/금융동반공사 선제 영업 추진

16) 해외건설협회(2023. 12), “해외건설 발주 트렌드 변화 전망 및 대응전략”.

17) 최근 4년(2020~23년)간 해외건설 수주 상위 10대 기업(총수주액 중 80% 비중 차지, 두산에너빌리티 제외 후 SK에코엔지니어링 + SK에코플랜트 추가)의 ‘사업보고서, 지속가능경영보고서, 해외건설 간담회 회의록’ 내용 중 PPP 관련 사항을 요약 정리함.

- 그간 우리 해외건설사업의 고부가가치화를 위한 방안으로 민관협력사업(PPP)¹⁸⁾ 진출 필요성이 지속해서 제기되었음에도 실제 우리 건설기업의 성과는 다소 미흡한 상황으로 평가할 수 있음.
 - 전술한 바와 같이 도급형 해외 건설사업은 주요 신흥국 기업과의 수주 경쟁 심화에 따른 수익성 확보의 어려움과 함께 주요 산유국 또한 민관협력사업(PPP) 추진을 지속해서 확대할 것으로 예상함에 따라 기업에서는 관련 시장으로의 진출을 위한 지속적인 관심과 투자가 필요할 것으로 보임.
 - 글로벌 민관협력사업(PPP) 시장은 유럽기업(Grupo ACS/Hochtief, Vinci, Ferrovial 등)이 높은 경쟁력을 보유함에 따라 단기적으로 우리 기업의 진출이 쉽지 않은 상황이나, 앞서 살펴본 GS건설¹⁹⁾과 SK에코플랜트²⁰⁾ 사례에서 보듯이 진출 과정에서 선진기업과의 제휴 등을 고려할 필요가 있음.
- 주요 대기업뿐만 아니라 ‘일성건설, 엘티삼보’ 등 중견기업 또한 해외 민관협력사업(PPP) 진출에 관심을 두고 있으나 사업 참여기회 확보 등에 어려움을 겪는 것으로 파악됨.
- 지난 3년(2021~2023)간 우리 기업의 수주 간담회 내용 중 민관협력사업(PPP) 진출 및 활성화를 위한 방안으로 제시된 주요 의견에 관한 조사결과 금융경쟁력 제고 및 정부의 금융지원 요청에 관한 사항이 가장 많은 것으로 파악됨에 따라 이에 관한 정부의 지원이 필요할 것으로 보임.

<표 5> 우리 건설기업의 민관협력사업(PPP) 진출 활성화를 위한 주요 건의사항²¹⁾

구분	주요 내용
해외건설업계 간담회 (2021.2)	• 수출입은행 특별계정 규모확대 / 정부 간 G2G Framework Agreement 체결을 통한 금융지원 • 투자개발형 사업과 연계한 공적개발원조(ODA) 자금 지원 확대 • 민관협력사업(PPP) 사업 개발 초기 F/S 비용에 대한 재원 규모 및 지원범위 확대 • K-ECA의 금융지원 확대(선진국 → 개도국) • 투자개발형 사업 환리스크 해결을 위한 공공부분 지원 → 펀드상품/공공기관 참여를 통한 환리스크 헷지 • 해외 PPP 사업 참여 확대 및 경쟁력 제고를 위한 인프라 공기업의 메인 출자자 및 주관사 역할 확대 필요 • KIND 등 정부 차원에서 PPP 사업의 Leading이 가능한 적극적인 역할 필요
해외건설업계 간담회 (2021.7)	• PPP 사업의 EDCF/EDPF 연계를 위해서는 수원국 재무부(PCP)의 신청 필요 → 구체적 제안 단계에서의 국토교통부/한국수출입은행 등 우리 정부 측의 직·간접적 지원 필요 • PIS Fund 운영 기간(15년) 제고 및 섹터별(P,I,S) 특성을 고려한 구체화 필요 → 인프라 PPP 사업 기간이 통상적으로 20~30년임을 고려 시 실효성 제고를 위한 개선 필요
해외건설 진출전략 대 전환을 위한 국회정책토론회 (2023.12.28)	• 대형 투자개발사업은 프로젝트의 쟁점 및 위험 요소 검토를 위한 다양한 분야(기술, 회계, 법률 등)의 전문가 참여 필요 → 정부 또는 수출지원금융기관에서 개발비용 혹은 초기 매물 비용에 대한 지원 확대 필요 • 중소형 투자개발사업은 전문가 활용을 위한 비용 투입이 어려움 → 정부 차원에서의 현지 조사 등을 통한 정보공유와 함께 법률적 대응방안과 실무적인 유의사항 등을 포함한 가이드라인 작성 검토 필요

18) “단순도급 방식과 달리 기존 설계·조달·시공(EPC) 외 금융조달뿐만 아니라, 지분참여에 이어 기획, 설계, 시공, 운영 및 관리에 따른 수익이 사업 성과와 연동되는 사업방식임”, <출처 : 국토교통부(2022. 12. 6), “해외투자개발도 민관이 함께 뛰다” 보도자료>.

19) (호주 North East Link PPP사업) SPARK 컨소시엄[GS건설, Webuild(이탈리아), CPB(호주)], (호주 Inland Rail G2K (Gowrie to Kagaru) PPP사업) Regionerate Rail 컨소시엄[GS건설, Plenary Group(호주), Webuild(이탈리아), Clough(호주)]

20) “글로벌 재무적 투자자(Macquarie, Meridiam, Plenary 등) 및 건설투자자(Ferrovial, Acciona, Vinci, Hochtief, Webuild 등)와의 지속적인 파트너십을 구축함”, <출처 : SK에코플랜트, “2021 Annual Report(국문)”>.

21) 해외건설지원정책서비스(OCIS), “<https://www.ocis.go.kr/stat/order#tab1>”, <검색일자 : 2024. 1. 11>.

■ 우리 정부, 해외 민관협력사업(PPP) 진출 위한 금융지원 강화 및 인력양성 등 추진

- 지난 2004년부터 우리 정부는 해외건설 진흥정책을 효과적으로 추진하기 위해 일정 주기로 「해외건설진흥기본계획」을 수립²²⁾함. 세부과제에 관한 조사결과 우리 기업의 진출지역 다변화와 진출 분야 확대를 위해 다양한 지원 방안을 마련 및 추진한 것으로 파악됨.
- 투자개발형 사업과 관련해서는 ‘△ 민간금융의 해외 투자 촉진, △ 정책금융의 역할 및 지원 강화, △ 해외 인프라 펀드 조성, △ KIND를 통한 해외사업 지원 고도화’ 등 총 6개의 세부과제를 추진함.

<그림 1> 제1~4차 「해외건설진흥기본계획」 내 추진 분야별 세부과제 현황²³⁾



- 해외 건설사업의 양적·질적 성장을 위해 ‘한국해외인프라도시개발지원공사²⁴⁾와 한국수출입은행 법정 자본금 확대²⁵⁾, 글로벌 플랜트건설스마트시티(PIS)펀드²⁶⁾’를 추진 및 운용 중으로 이를 통해 수주액 증대뿐만 아니라 수주 방식의 선진화(도급-투자개발)를 위한 정책금융지원 여건을 강화함.
- [한국해외인프라도시개발지원공사] 우리 기업의 해외 민관협력사업(PPP) 참여 활성화를 위한 금융지원뿐만 아니라 ‘PPP 진출 가이드 및 동향 정보제공, 설명회 개최’ 등 다양한 지원 사업을 추진함.
- [한국수출입은행] 대출 또는 보증을 제공하는 해외투자개발형 사업에 직접 투자하여 우리 기업의 수주 확대 및 발주처의 금융 수요 충족(대출 연계 지분투자, 자본금 연계 대출 등)을 위한 지원을 수행²⁷⁾함.
- 민관협력사업(PPP) 전문인력 양성을 위해 건설 관련 지식뿐만 아니라 ‘법률·금융·국제입찰, 시장분석, 사업발굴 및 기획 등’의 교육 프로그램으로 구성된 특성화 대학프로그램²⁸⁾을 추진함.
- 지난 2020년 국토교통부는 ‘해외건설 투자개발(PPP) 전문인력 양성사업’을 추진²⁹⁾하였으며 올해 추가적인 교육 프로그램 운영을 통해 해당 분야에 특화된 인재를 장기·안정적으로 확보할 수 있는 여건을 마련함.

22) 「해외건설 촉진법」 제5조(해외건설진흥기본계획 등의 수립)에 의거 “해외건설시장의 동향과 해외건설정책에 관한 해외건설사업자의 의견을 조사하여 장기 해외건설진흥기본계획 및 연도별 해외건설추진계획을 수립함.”

23) 국토교통부·해외건설협회(2004, 2009, 2014), “해외건설 진흥계획 수립 연구”; 국토교통부(2021), “제4차 해외건설진흥기본계획

24) 지난 2023년 8월 「해외건설 촉진법」 개정법률이 시행됨에 따라 법정자본금이 기존 5천억원에서 2조원으로 상향함.

25) 박진의원 등 11인(2024. 2. 5), “[의안번호 : 제2126495호] 한국수출입은행법 일부개정법률안”, “한국수출입은행의 자본금을 현행 15조원에서 50조원으로 증액하여 수출금융 수요에 대응하기 위한 금융지원 기반 확보”.

26) 정부가 신남방 정책 일환으로 정부와 공공기관 및 민간자본 총 1조 5,000억원을 출자해 조성한 펀드로, 해외 플랜트와 인프라, 스마트시티 구축 등에 투자할 목적으로 마련함. <출처 : 해외건설 완전정보>

27) 해외건설협회(2023. 11. 21), “2023-2차 해외건설 정책자문위원회 결과보고”.

28) 국토교통부(2023. 11. 28), “해외건설투자개발사업 특성화대학 2곳 문 연다” 보도자료.

29) 국토교통부(2020. 2. 13), “해외건설 투자개발사업(PPP) 이끌 미래인재 정부가 키운다” 보도자료.

■ 해외건설 시장환경 변화에 따른 지속적인 민관협력사업(PPP) 진출 노력 필요

- 국내 건설시장의 어려움이 상당 기간 지속할 것으로 예상됨에 따라 대기업뿐만 아니라 중견기업 또한 해외 시장 진출을 가속화 중이나, 중국을 비롯한 신흥국 기업과 비교 시 가격경쟁력에서의 열위와 기술격차 축소 등으로 도급형 사업에서의 경쟁력이 악화되고 있는 상황임.
 - 중국기업은 자국 부동산시장 침체로 주요 대형건설기업이 해외 시장으로 진출을 가속화하고 있으며, 선진국을 제외한 주요국에 일대일로(一帶一路)를 비롯한 정부의 대규모 지원과 중국이 주도하는 다양한 경제·정치 공동체를 기반으로 해외 건설시장 점유율을 지속해서 확대³⁰⁾하고 있음.
 - 우리 정부 또한 국내 건설기업의 해외건설 경쟁력 강화를 위해 다양한 외교적 노력과 함께 공적개발원조(ODA) 지원³¹⁾ 및 공적금융기관의 법정 자본금 규모 확대 등의 추진을 통하여 우리 기업 진출 기회 마련과 상대적으로 취약한 자금조달 지원을 하고 있음에도 중국과 비교 시 열위인 상황임.
- 향후 10년간 전 세계 인프라 필요 투자액은 39.7조 달러에 이를 것으로 추정되나 국채 발행을 통한 대규모 재원 조달의 어려움과 주요 개도국의 차관(유상원조) 도입에 따른 부채 증가 등으로 민관협력사업(PPP)³²⁾을 비롯한 민간 투자 유치 등을 통한 사업 추진 기조가 가속할 것으로 예상함.
 - 주요 개도국은 지속 가능한 경제 성장 여건 마련을 위해 산업 구조 고도화를 추진함에 따라 대규모 전력 및 교통 인프라 시설에 관한 수요가 지속해서 발생하나 ‘열악한 정부 재정, 기존차관의 원리금 상환’ 등으로 개발재원 확보가 어려워 민관협력사업(PPP)에 관한 관심이 증대함.
 - 상대적으로 재정이 풍부한 주요 산유국 또한 유가 하락 대비와 재정 운용 탄력성 확보를 위해 대규모 건설 프로젝트 추진 시 민관협력사업(PPP) 발주 방식을 도입하는 것으로 파악됨.
- 해외건설 시장환경 변화에 따른 대응과 경쟁력 강화를 위해 도급형 위주의 사업구조를 투자개발형 사업으로 전환하고자 그간 다양한 노력을 추진하였음에도 도급형 비중이 월등히 높은 상황으로 이를 개선하기 위한 기업과 정부의 지속적인 관심과 역량 결집이 필요할 것으로 보임.
 - 우리 기업은 민관협력사업(PPP)으로의 진출을 위한 노력을 지속해서 전개하고 있으며 교통 인프라 시설을 중심으로 실제 사업을 수주하고 있으나, 일부 기업은 오랜 기간 해외수주 전략으로 PPP 사업 진출을 제시하였음에도 이를 이행하기 위한 노력이 부족한 점은 다소 아쉬운 상황임.
 - 우리 정부는 금융지원 강화 및 인력양성 등 다양한 지원 방안을 추진하고 있으나 추가로 대규모 PPP 사업에 대한 정부 간(G2G) 수출계약의 원활한 추진을 위해 인프라 건설 분야에 한해 「대외무역법」 제 32조의3(정부 간 수출계약의 전담기관)을 예외 적용하는 방안을 추진할 필요가 있을 것으로 보임.

김화랑(부연구위원 · hrkim@cerik.re.kr)

30) 중국 정부가 일대일로(一帶一路) 사업을 본격적으로 추진한 지난 2013년 이후 중국 건설기업의 해당 사업 누적 계약액은 약 6,321억 달러에 달하며, 해외 건설시장 점유율(ENR 기준) 2014년 17.3%에서 2022년 27.5%로 10.2%p 증가함.

31) 2024년 우리나라 공적개발원조(ODA) 지원 규모는 약 6조 8,421억원으로 2023년 4조 7,771억원 대비 약 43% 증가함.

32) 경제협력개발기구(OECD)는 2030년까지 건설 분야 PPP 시장 규모를 6조 3,000억 달러 규모로 추산함, <출처 : 대한경제 기사 자료(2022. 6. 28), “[단독] 새정부, KIND 법정 자본금 2조원 늘리고 G2G 전담기관 지정 추진”.

2023 주택분양, 2000년 들어 최저 수준 기록

- 미분양 감소세 11월부로 종료, 12월 수도권 미분양 전월 대비 43.3% 증가 -

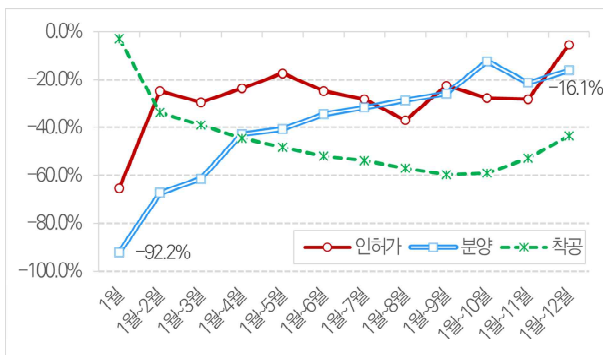
2023년 분양 시장, 미분양 감소하며 안정화되는 듯했으나 미계약 물량의 출회 및 연말 미분양 재증가로 불안한 모습 노정

- 2022년 연간 3.8배 증가한 미분양이 2023년 들어 감소하면서 시장의 불안감은 다소 안정됨
- 분양 경쟁률 및 초기 분양률도 2022년 말에 비해 상승해 시장의 관심을 확인할 수 있음.
- 이에 본 고에서는 시장 현황을 점검하기 위하여 2023년 분양된 전국 공동주택³³⁾의 분양 경과를 분석함.

(분양물량) 2023년 분양물량 20만호에 미치지 못하며 통계 발표 이후 최저 수준 기록

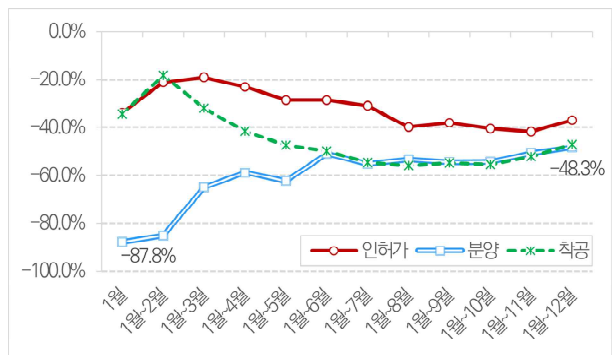
- 2023년 연간 분양물량은 19만 2,425호로 집계돼 국토교통부에서 통계를 발표한 2005년³⁴⁾ 이래 가장 적은 분양물량을 기록함.
 - 연간 분양이 가장 많았던 2015년(52만 5,467호)에 비하면 36% 수준에 불과함.
 - 집계 방법을 차이로 인해 민간 분양 통계와는 수치가 다소 상이하나, 경향을 볼 때 2000년대 들어 가장 적은 수준의 분양이었다는 점은 분명함.

<그림 1> 수도권 연누적 공급지표 추이



자료 : 국토교통부(2024).

<그림 2> 지방 연누적 공급지표 추이



자료 : 국토교통부(2024).

33) 「건축법」에 따른 공동주택 중 「주택법」과 「주택 공급에 관한 규칙」상 사업계획 승인 의무를 적용받는 주택을 말함.

34) 국토교통통계누리에 탑재된 데이터를 기준으로 함.

- 연초 전년 대비 최대 90%대까지 감소했던 분양물량은 시간이 지날수록 격차가 감소함.
 - (수도권) 1월 분양물량은 전년 대비 92.2% 감소했을 정도로 물량이 적었으나, 금리 인상 등 시장 불안 요소가 다소 완화되어 연간 누적 물량 기준 11만 4,009호로 전년 대비 16.1% 감소함.
 - (지방) 상반기까지 빠르게 전년과의 격차를 줄였으나 하반기에는 개선 폭이 작아 전년 대비 48.3% 감소한 7만 8,416호가 공급됨.

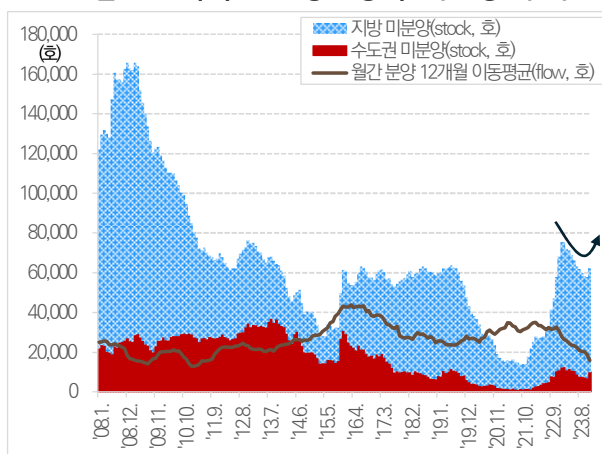
■ (공급지표 비교) 인허가와 분양물량 격차 전년 대비 커져

- 수도권 연간 인허가 대비 분양물량을 비교한 결과 2022년 71.2% → 2023년 63.2%로 감소
 - 인허가는 분양의 선행지표로서, 인허가물량 대비 분양물량이 감소하면 그만큼 사업 추진이 어렵다는 뜻으로 해석할 수 있음.
 - 지방은 2022년 45.8%에서 2023년 37.6%로 감소해 인허가 대비 분양물량이 1/3 수준에 불과함.
 - 국토교통부는 행정자료를 분석해 인허가받은 주택이 착공하는 데 소요되는 시간을 산출함. 2021년 상반기 7.9개월이었던 소요 기간이 2023년 상반기 11.6개월로 증가해 유사한 흐름을 보임.

■ (미분양) '23년 연중 감소하던 미분양 물량 12월 들어 재차 상승

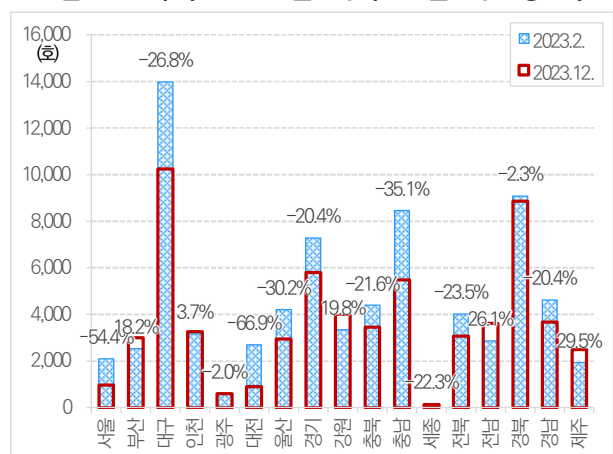
- 2023년 12월 전국 미분양 물량은 전년 대비 8.3% 감소했지만, 전월 대비로는 7.9% 증가
 - 특히 수도권 미분양은 11월에 비해 43.3%가 증가해 6개월 만에 다시 1만호를 넘어섬.
 - 2023년 2월 전국 미분양은 7만 5,438호로 집계돼 직전 고점을 기록한 이후 11월까지 연중 감소세를 보이며 안정을 찾아가는 듯했으나 수도권에서 4분기에 분양이 집중되며 미분양이 발생함.

<그림 1> 지역별 분양물량과 미분양 추이



자료 : 국토교통부(2024).

<그림 2> 지역별 23.2월 대비 12월 미분양 재고



자료 : 국토교통부(2024).

- 전월 대비 미분양이 많이 늘어난 지역은 인천(1,972호), 경북(2,003호) 등이며 두 지역이 12월 월간 미분양 변화량에서 차지하는 비중은 87.1%에 달함.
- 건설기업 운영에 가장 큰 영향을 주는 공사 완료 후 미분양³⁵⁾은 '23년 10월 1만호를 돌파한 후 계속 증가해 전년 말에 비해 44.4% 증가함.

■ (후분양 비율) 2023년 후분양 비율 16.2%로 추정³⁶⁾, 전년 대비 2배가량 상승

- 2022년 후분양 비율은 전체의 8.3%로 추정되었으나 2023년 분양한 아파트는 그 비율이 16.2%로 증가해 2배가량 상승함.
- 현재 후분양을 택하는 주된 이유는 분양가를 높게 받을 수 있기 때문임.
 - 후분양은 주택도시보증공사의 분양 보증에서 제외돼 고분양가 심사를 받지 않으며, 만약 정부의 분양가 상한제를 적용받더라도 택지비, 건축비 등에서 유리하다는 기대감에 선택 비율이 증가함.
 - 일각에서는 2022년 이후 발생한 부실시공 문제 때문에 소비자의 선호에 따라 후분양 비율이 늘었다고 분석했으나, 선분양과 후분양 간 시점 차이를 고려하면 미미한 수준일 것으로 판단됨.
- 다만, 높은 분양가를 감당할 수 있는 소비자가 한정되어 있다는 점과 높은 분양가에 버금가는 입지를 확보한 단지에 한해 소비자의 선택을 받을 수 있을 것으로 전망됨.

■ (분양가) m²당 평균 분양가, 2023년 20% 이상 상승

- 2023년 분양가 인상의 원인은 다양한 요인이 복합된 것으로 판단됨.
 - 부동산114 REPS의 분양 DB에 따르면 2023년 m²당 분양가는 전년 대비 27.1% 상승한 것으로 집계됨.
 - 시공 ① 제반 비용 상승, ② 규제 해제, ③ 분양성 높은 사업장에 대한 선별 분양 등이 복합적으로 작용한 결과라 풀이됨.
- 인상 요인 중 인위적으로 제어가능한 변수는 '분양가 규제'이나 현재 시장 흐름을 고려할 때 규제를 강화하기는 힘들 것으로 전망돼 2024년 분양 시장의 어려움이 예상됨.
 - 2020~2021년 분양이 호황을 누렸던 이유는 기존 주택가격과의 격차가 있었기 때문임.
 - 즉, 분양 시장 회복을 위해서는 분양가 인하가 전제돼야 하나 분양가 인상에 영향을 미치는 3대 요인의 조정이 사실상 어려워 분양 시장에 온기가 돌기까지는 다소 시간이 소요될 것으로 판단됨.

김성환(부연구위원 · shkim@cerik.re.kr)

35) 통칭 '준공 후 미분양' 임.

36) 「주택공급에 관한 규칙」 제15조제2항의2가목에 따라 후분양 시점을 '전체 동의 골조공사가 완료된 때' 이후로 정하였음. 여기에 과대 책정을 피하기 위해 ① 100세대 이상 아파트, ② 입주자 모집 시점~입주 예상 시점 12개월 미만을 후분양으로 간주해 분석함.

건설자재 가격 3년간 35.6% 상승, 건설사 부담 가중

- 2024년 건설경기 불확실성 해소 위한 선제적 자재 수급 안정화 노력 필요 -

최근 3년 동안 건자재 가격 35.6% 상승, 자재 수급 문제 함께 발생해 어려움 가중

- 2021년 이후 건설시장은 역대 최고 수준의 인플레이션을 경험함. 2020년 말~2023년 말 3년 동안 건설 물가라 할 수 있는 중간재건설용 물가가 35.6% 증가(같은 기간 공사비지수 25.8% 상승)하는 등 건설비용이 부담이 크게 확대됨.³⁷⁾
 - 산업연관표 기준 공사원가에서 건설자재는 37.7%를 차지함. 자재 가격의 영향을 크게 받는 사업 구조하에서 266개 자재 중 건축용 금속제품(11.7%), 레미콘(10.5%), 철근 및 봉강(6.6%) 순으로 투입비가 높음.³⁸⁾
 - 지난 3년 동안 자재 가격 상승과 함께 철근 부족 사태 (2020. 10.~2021. 06), 1차 시멘트 부족 사태(2022. 03~05), 2차 시멘트 부족 사태(2023. 03~05) 등 자재 수급 문제도 경험함.

<그림 1> 건설공사 주요 이슈와 건설공사비지수, 중간재건설용 물가지수 추이



자료 : 통계청(건설공사비지수), 한국은행(중간재건설용 물가지수).

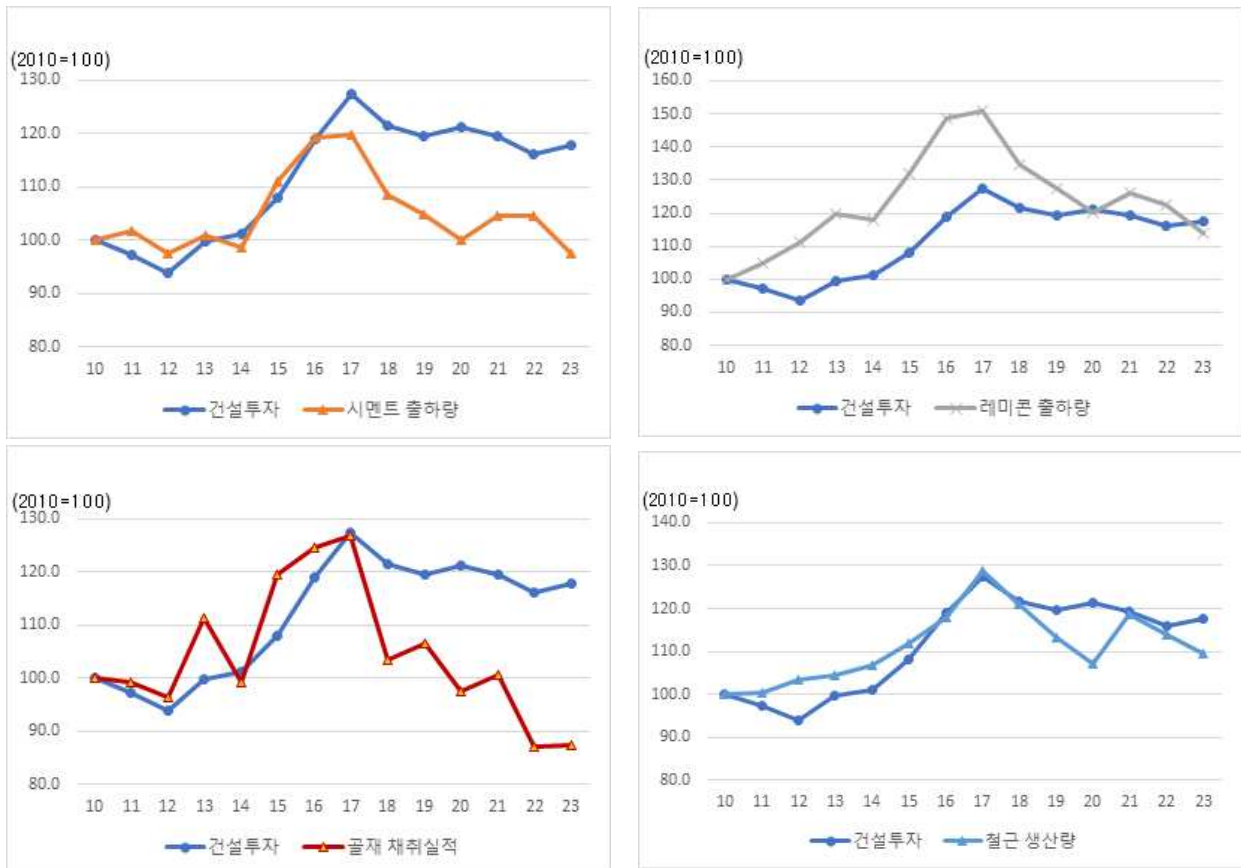
37) 2020년 12월~2023년 12월 동안 생산자물가가 22.4% 증가하였는데, 건설자재비와 공사비 모두 생산자물가보다 더 상승함.

38) 건설용 금속제품은 관, 봉, 판 등 각종 금속재료를 가공하여 건물, 교량, 철탑 및 기타 건축물의 축조 또는 설치에 사용되는 조립용 금속구조재 및 구성 부분품을 뜻함. 일반적으로 단일 품목으로 건설 중간에 가장 많이 사용되는 4대 주요 건설자재는 시멘트, 레미콘, 석재 및 골재, 철근 및 봉강임.

2018년부터 자재 공급량 감소, 수급 문제 발생에 취약

- 건설투자와 주요 건설자재인 시멘트, 레미콘, 골재, 철근 공급량의 변화 추이를 중장기적으로 살핀 결과, 2018년부터 생산이 감소하는 경향을 보임.
 - 2017년 이후부터 시멘트 출하량과 골재 채취실적은 생산량 감소 추이가 심화됨.
 - 시멘트는 2010~2017년까지 건설투자 추이에 맞춰 생산하다 이후부터 이전 물량의 10~15% 줄여 생산하고 있는 것으로 분석됨.
 - 골재는 2017년 이후 이전 수준보다 20~30% 낮춰 채취하고 있음.
 - 철근은 2018~2020년까지 과소 생산한 이후 2021~2022년 다시 건설투자 추세에 맞춰 생산함.
 - 레미콘 공급량의 경우 2020년까지 건설투자 수준 변화보다 크게 상승한 이후 2020년부터 건설투자 추이에 맞게 생산됨.

<그림 2> 건설투자 물량과 주요 건설자재 공급량(출하 및 생산량) 중장기 추이 비교(2010=100)



주 : 1) 2010년 건설투자(실질기준)수준과 자재출하 및 생산량도 2010년 기준으로 연도별로 변환시켜 연도별로 비교.
2) 2023년 자재 공급량은 해당 제품 제조업 출하량 등을 활용하여 저자가 추정한 수치임.

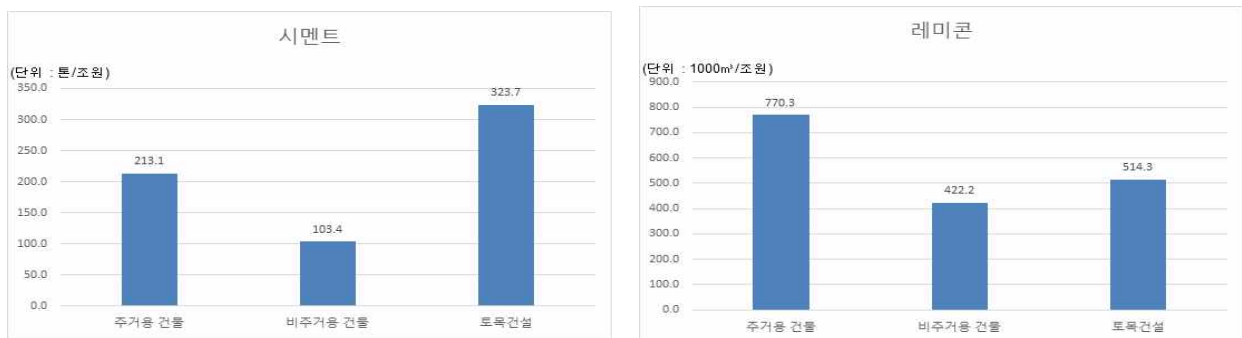
■ 최근 3년 불안해진 전자재 시장의 수급 문제는 대내외 요인이 복합적으로 작용한 결과

- 최근 3년 동안 발생한 철근 수급난과 시멘트 부족 사태는 대내외적 요인이 복합적으로 발생한 결과임.³⁹⁾
 - 2021년 철근난은 당시 분양가 상한제 규제를 피해 국내 공사가 급격히 증가하였는데, 철강업체의 생산이 줄어든 상태에서 중국의 철근 수입까지 차질이 생겨서 발생함.
 - 2022년 봄철 시멘트 부족 사태는 연초 러시아-우크라이나 전쟁 발발로 시멘트 소성 공정에 필요한 유연탄 공급 차질로 발생하였음.
 - 2023년 봄철 시멘트 부족 사태의 경우 필요한 수요와 재고 물량을 확보하지 못했기 때문에 발생한 결과임.
 - 최근 건설뿐만 아니라 부동산 경기도 함께 침체해 건설투자가 실재 공사 물량보다 과소 추정될 수 있는데, 이로 인해 자재 공급량이 과도하게 감소했을 가능성도 있음.

■ 산업연관표를 활용, 건설기성과 착공면적으로 주요 건설자재 원단위 분석 수행⁴⁰⁾

- 산업연관표를 활용하여 주요자재(시멘트, 레미콘, 골재, 철근) 투입 비중과 금액을 추정해 공종별 건설자재 투입 수준을 비교 분석함.
- 건설공사 종류 따라 자재 수요량이 다름. 시멘트와 골재는 토목공사에 대한 단위 수요가 높은 편이고, 레미콘은 주거용 건물 공사에 대한 수요가 높음. 철근은 주거용 건물 공사와 토목공사에 대해 단위 수요가 높은 것으로 분석됨.

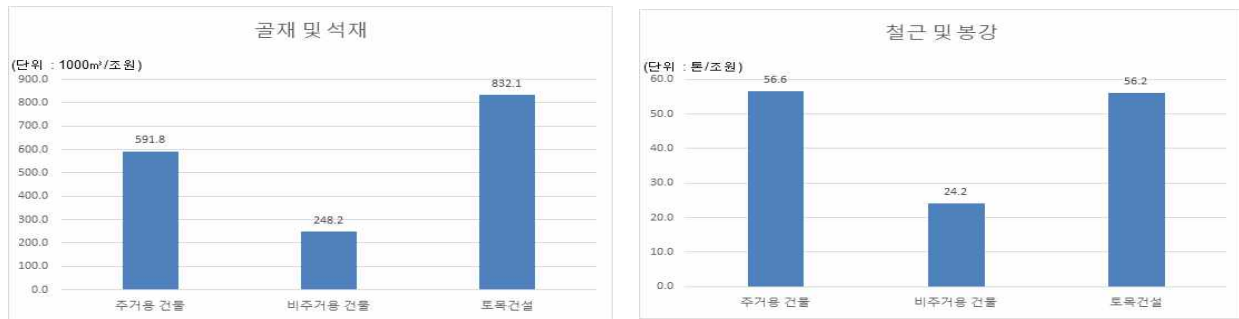
<그림 3> 시멘트와 레미콘 건설 공종별 원단위 수요 비교



주 : 단위 금액은 2015년 실질가격 기준으로 2019년 기준 산업연관표로 산출된 원단위 수요 분석 결과임.

39) 건설자재의 과소생산 경향은 대략 2018년부터 시작되었는데, 생산 비용(인건비, 원자재, 탄소절감, 안전 등)뿐만 아니라 재고 관리 비용도 증가하는 등 비용에 대한 구조적인 변화 때문일 수 있음.

40) 자세한 분석 방법은 박철한(2023. 2), “건설 경기 변화에 따른 주요 건설자재 수요 변화 연구”, 연구보고서, 한국건설산업연구원, 제4장을 참고.

<그림 4> 골재 및 석재와 철근 및 봉강의 건설 공종별 원단위 수요 비교

주 : 단위 금액은 2015년 실질가격 기준으로 2019년 기준 산업연관표로 산출된 원단위 수요 분석 결과임.

■ 예상보다 빠른 건설경기 침체, '24년 건설기성 물량 2.5% 감소 가정해 자재 수요량 전망

- 정부는 2024년 건설투자가 1.8~1.2% 정도 감소할 것으로 예상하고 있는데, 공사물량을 뜻하는 건설기성(2015년 실질가격 기준)은 좀 더 감소할 가능성이 있음. 이에 건설기성 물량 2.5% 감소를 가정하여 2024년 자재 수요량을 예측함.⁴¹⁾
 - 2023년 건설수주가 전년 대비 17.4% 감소한 189.8조원으로 4년래 최저치를 기록함.
 - 건축착공면적도 31.7% 감소한 7,570만㎡로, 2009년(7,130만㎡) 이후 14년래 최저치임.
 - 건설 선행지표가 위축된 영향으로 2024년 건설공사 물량 감소가 불가피할 전망이다.
 - 한국은행에 의하면 국내 건설투자는 2023년 4/4분기에 전년 동기 대비 1.5% 줄어 3분기 만에 다시 감소하는 등 예상보다 빠르게 위축되고 있는 것으로 나타남.⁴²⁾
- 2024년 건설기성 추정치에 따른 올해 건설자재는 시멘트 1.0%, 레미콘 3.1%, 골재 1.1%, 철근·봉강 1.9% 각각 수요 감소가 예상됨.
 - (시멘트) 전년 대비 1.0% 감소한 4,600만톤~5,100만톤 수준. 2020~2121년 수요(당시 시멘트 5,000만톤 출하)와 비슷할 전망
 - (골재) 전년 대비 1.1% 감소한 1억 2,700만㎡~1억 4,000만㎡ 전망. 2021년 수준과 비슷(당시 1억 3,600만㎡ 채취)
 - (레미콘) 전년 대비 3.1% 감소한 1억 3,100만㎡~1억 5,000만㎡ 수요 발생 예상. 2020~2021년 (2년 평균 1억 4200만㎡ 출하) 수준과 비슷할 전망
 - (철근 및 봉강) 전년 대비 1.9% 감소한 1,190만톤~1,340만톤 전망. 2022년도 수요량(당시 1,340만톤 생산 및 수입)과 유사

41) 건설투자는 공사물량을 뜻하는 총산출(건설기성)뿐만 아니라, 세금 및 거래 비용을 뜻하는 부대비용을 더하고 재고인 미분양 발생 물량을 차감하여 계산되기 때문에 실제 공사물량의 변화와 차이가 발생할 수 있음.

42) 건설자재 비용 부담으로 공사 유찰, 분양 등 신규사업 취소로 예상보다 빠르게 건설경기가 위축되고 있는 것으로 판단됨.

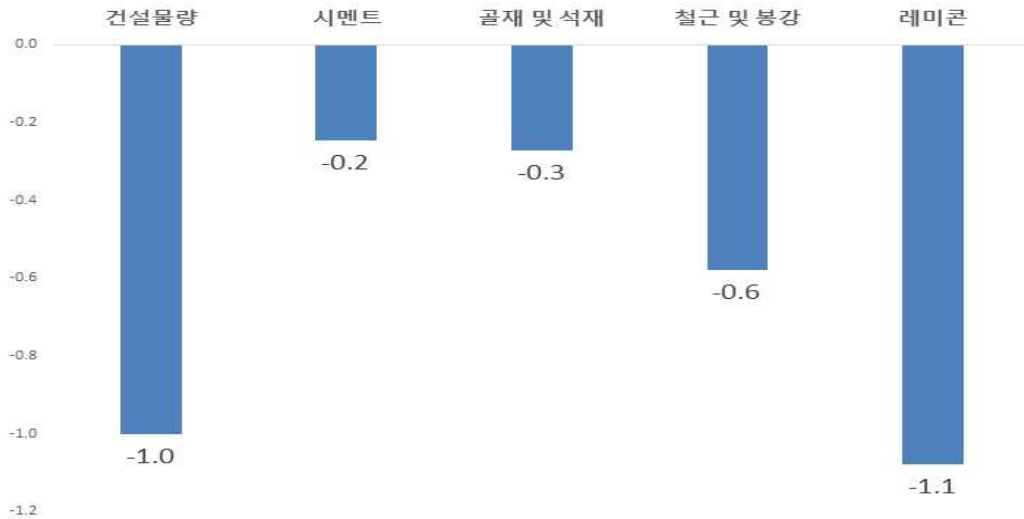
<그림 5> 주요 건설자재 수요 추정치와 실제 공급량 추이



정부 대형 토목공사 영향, 올해 시멘트와 골재 수요 감소 폭 완화될 듯

- 2024년 건설 물량이 감소하는 정도(증감률)와 비교해 시멘트와 골재는 0.4배, 레미콘은 1.2배, 철근 및 봉강은 0.8배 정도 감소하는 것으로 분석됨.
- 올해 경기 부양을 위한 정부 토목공사 물량 증가가 예상됨. 이에 따라 시멘트와 골재 수요량이 타 자재에 비해 상대적으로 감소가 덜할 것으로 전망(토목공사 단위 수요가 높기 때문)됨.
 - 특히, 2024년 대형 토목공사 영향(GTX, 철도 공사, 가덕도신공항 등)으로 시멘트와 골재 수요 감소 폭이 일부 완화될 전망이다.
 - 레미콘의 경우 주택공사 물량 감소 영향으로 다른 자재들과 비교해 상대적으로 수요 감소 폭이 큼. 레미콘은 시멘트와 골재 수요와 연동되고 물리적 공급 제약성(시간, 거리 등)이 크기 때문 수요 탄력성이 큰 편임.
 - 다만, 정부의 주택 공급 활성화 노력으로 예상보다 수요 위축이 완화될 가능성도 있음.

<그림 6> 2024년 건설 물량에 비례해 감소하는 수요량 수준



주 : 2024년 건설물량 증감을 대비 주요 건설자재의 수요량 증감을 예측치임.

2024년 건설경기 불확실성 해소 위한 자재 수급 안정화 필요

- 올해 고물가, 경제 저성장, 금융 여건 어려움 등으로 2024년 건설경기 부진이 예상됨. 정부는 건설투자 활성화를 위해서 여러 가지 정책을 발표함.
- 건설경기가 반등하기 위해서는 정부 정책의 긍정적 영향을 극대화하는 노력이 필요함. 이를 위해서는 안정적인 자재 수급이 전제되어야 할 것임.
 - 통상 건설경기 침체 시에 자재 생산도 함께 감소함. 필요한 물량보다 과소 생산할 경우, 경기가 회복기에 접어들 때 다시 자재 수급 문제가 발생할 수 있으며, 지연된 자재 투입으로 인해 건설경기 회복이 지연될 가능성도 일부 있음.
- 정부는 건설자재 시장 정상화 대책 방향은 산업 상호 간의 협력을 바탕으로 예측력을 강화하고, 공정경쟁을 유도할 필요가 있음.
 - 자재 공급량 동향 파악을 위한 통계 체계 구성을 지원해야 하며, 전자재 수요자와 공급자 간 협력을 강화하기 위한 대책 마련이 필요함.
- 건설과 자재 기업 측면에 있어서 어느 한쪽만 이익을 극대화하면 서로 손실이 클 수밖에 없음. 수요자와 공급자 간 협력을 강화해 함께 위기를 극복해야 함.
 - 건설경기가 불확실성이 큰 상황에서, 서로 협력을 강화하고 자재 수요와 공급량 동향을 적시에 파악해 자재 시장 예측력을 높여야 할 것임.

박철한(연구위원 · igata99@cerik.re.kr)