

## 해외 건설사업 지원의 핵심 경쟁력

- 인도 항만시장을 중심으로

† 박동진

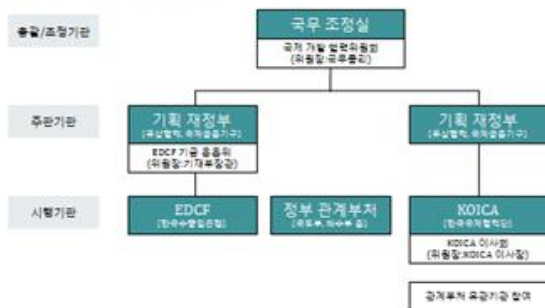
† 삼성물산 건설부문 해외영업 부장

**요 약** : 침체된 세계경제가 회복할 기미는 보이지 않고, 재정수입을 확보하지 못한 정부들은 민간자본을 이용한 인프라 건설사업 추진을 선호하고 있다. 이런 자본을 동반한 해외사업의 추진을 위해서는 정부, 금융권, 건설사가 협업하는 사업모델이 절실하다. 본 연구는 해외항만 개발사업분야 중에서 인도 항만시장을 중심으로 기회와 장애요인, 현황분석을 통해 해외 건설사업 지원의 핵심 경쟁력에 대해 제언하였다.

**핵심용어** : 해외사업, 인도항만, ODA사업, 인도시장, 항만경쟁력

### 해외 건설사업 지원 현황

□ ODA & 국제 개발협력 추진 구도



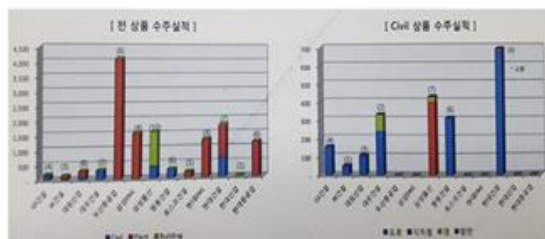
### 해외 건설사업 지원 현황

□ 해외 항만 개발 협력사업



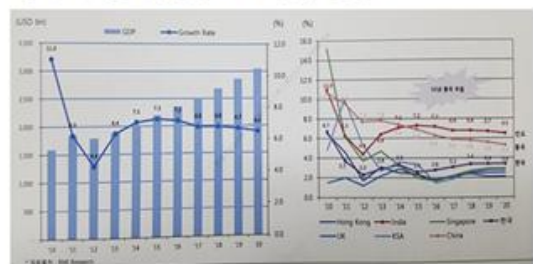
### 인도 시장기회\_한국 건설사 진출현황

□ 두산건설이 플랜트사업에서 두각, 삼성물산은 메트로, 현대건설은 교량



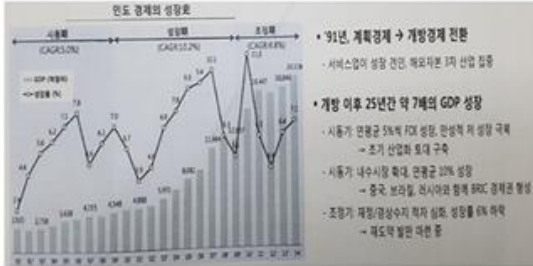
### 인도 시장 기회\_경제 성장

□ 세계 경제 침체속 '15년 7.3% 성장, 향후 5년간 연평균 6.8% 성장 전망



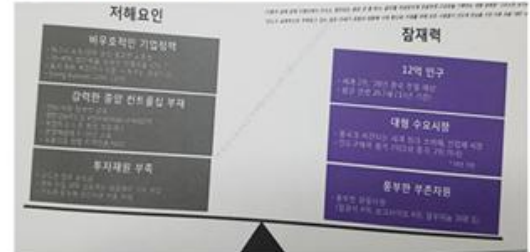
## 인도 시장 기회\_경제 성장사

- 서비스 산업 위주 고성장으로 제조업 발전 미흡, 낙후된 사회 인프라



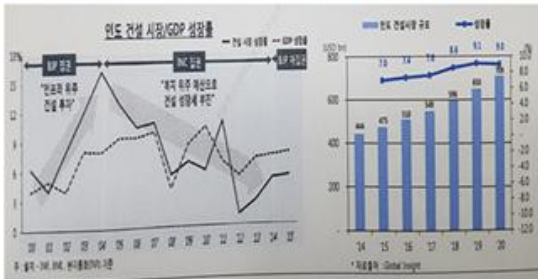
## 인도 시장 기회\_저해요인/잠재력

- 성장 저해요인의 제거, 산업화/성장정책으로 전환 Post China에 대한 기대



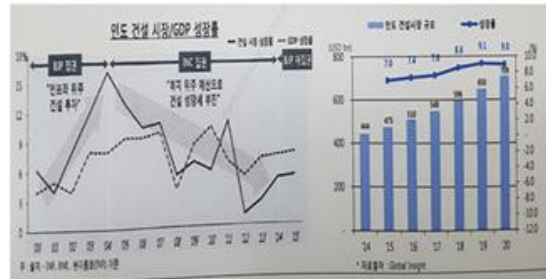
## 인도 시장 기회\_건설시장 성장

- '12년 이후 GDP 성장률보다 낮은 성장률, '16년 GDP 성장률을 따라 잡고 평균 8% 성장전망



## 인도 시장 기회\_건설시장 성장

- '12년 이후 GDP 성장률보다 낮은 성장률, '16년 GDP 성장률을 따라 잡고 평균 8% 성장전망



## 인도 시장 기회\_건설 성장동력

모디 노믹스	내수중심 경제 활성화
<ul style="list-style-type: none"> <li>확극적인 인프라 확충정책                             <ul style="list-style-type: none"> <li>주요 도시 연결고속도로 신설 및 항만/공항 등 인프라 구축</li> </ul> </li> <li>정부규제 개혁 및 친기업 정책                             <ul style="list-style-type: none"> <li>노동법, 조세법, 투자수용법 개정 추진</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GDP/GDP 수율 비중이 20%내외로 내수중심 경제구조                             <ul style="list-style-type: none"> <li>글로벌 경제성장 변화에 따른 중저가에 둔감</li> </ul> </li> <li>12억 인구가 이끄는 내수시장                             <ul style="list-style-type: none"> <li>경제활동 인구 20년까지 전체 인구의 64% 예상 (현재 54%)</li> </ul> </li> </ul>
ODA / 외국인 투자	인프라 투자 예산연성
<ul style="list-style-type: none"> <li>일본: 2차 ODA 공여국, 향후 5년간 350억불 투자 약속</li> <li>중국: 14년 시진핑 인도 방문시 200억불 투자 약속</li> <li>한국: 15년 모디총리 방한시 100억불 지원 합의</li> <li>외국인 직접투자 1위 (중국 주축)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>전년 대비 22.5% 증액된 40조원 예산 배정                             <ul style="list-style-type: none"> <li>도로 17조 5천억원, 에너지 분야 5,400억원 등 배정</li> </ul> </li> <li>인프라 관련 정부 부처에 주요 예산 배정                             <ul style="list-style-type: none"> <li>도로부 14%, 철도부 17% 기타 부서 1-3% 내외</li> </ul> </li> </ul>

## 인도 시장 기회\_걸림돌 및 변화

걸림돌	원인	변화조점
<b>PJT 지연</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>연방정부 PJT 42% 지연 - work order 미달 43%, 1-2년 44%, 2-3년 44%, 3년 이상 44%</li> <li>호지수율, 환경문제 → PJT 추진 장애</li> <li>기중인출입 15% 호지, 8% 환경</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>과잉부채</li> <li>정부 - 주정부간 정책차이/대립</li> <li>모를리움 성장 지역간 &amp; NGO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>인프라 개선중계, 외국투자유치 적극</li> <li>NTT 설립, 민간-정부투자 확대</li> <li>주요 PJT 총리실 직접 관리</li> <li>14년 도로, 철도 등 인프라사업은 주민들의 80% 계약 포함</li> </ul>
<b>저가격 저품질</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>한국사 대비 60% 수준(일반도로 기준) → 수직상 불균형</li> <li>품질이 떨어지더라도 문제되지 않고, Safety 기준은 전무수준</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>건설업의 계약도 부진으로 낙후된 건설 시장</li> <li>공공공사, 준공비 이상 불확실성 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>건설시장의 양적 성장, PJT 다량화</li> <li>14년 공사 PJT의 80% (2016년 10억 이상)의 11%</li> </ul>
<b>부채 및 세금</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>15년 부채지수 76위 / 168</li> <li>법인세율 30-40%, 전세계 최고</li> <li>과거 가장 높은 법인세는 차세대에 대해 20% 이상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>강박한 중앙-현수입 부채</li> <li>세정지자 축소하여 재외기업 과세 확대</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>부정부패 척결을 주 공약/강력추진</li> <li>16년부터 4년간 법인세율 한 30% → 25% 단계적 인하</li> </ul>

## 인도 시장 기회\_발주처 Needs

- 인도의 산업화를 이끌 건설시장 성장을 위해, 경쟁력 및 규모를 갖춘 건설업체의 성장/신뢰있는 Global 업체

양적 성장	질적 성장
<ul style="list-style-type: none"> <li>글로벌 4위 건설시장이나 ENR 250대 인도사 4개 불가</li> <li>한국의 90년대 후반수준</li> <li>상위 10개사 시장 점유율 22%로 대형업체 부족</li> <li>시장 점유율이 낮고 다수의 중소업체 시장 차지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>인도 최조라고 불리는 대규모 사업들의 추진</li> <li>음바이 MTHL, Coastal Road, MG Setu 교량 Replacement</li> <li>저가격 / 저품질의 낙후된 건설시장</li> <li>한국 대비 60% 수준(일반빌딩), 품질/안전개념 바닥</li> </ul>

**General Contractor**

## 인도 시장 기회\_콜카타 고가도로 붕괴

- 기술/PM 역량 부족 → 신뢰있는 Global업체 참여 Needs 증가

※ 기술사고 : 교각과 크징 집합부의 강성부족으로 발생 → 거더의 전도 및 추락

- 최악의 붕괴로 인한 심각한 사고
  - 인도의 가장 큰 붕괴 사고
  - 인도 최대의 교량 건설 회사인 54년 역사의 IITM - SAIL
  - 세계 최대(70m) 교량 붕괴 후 4시간 20분 만에 인도 정부
- 공적 집합과 압축 붕괴
  - 각인 부속으로 인해 지반 부실 / 붕괴의 원인 중 하나
  - 공사의 지반조사 관리 실패
- 안전관 실패 현장 및 지체 지장을 일으킴
  - 1.5km 길에 위치한 지체 지장은 약 200억 원의 지출을 위한 10만 인당 2000 원의 비용
- 핵심적인 차량 통행 및 승객 지면
  - 통행이 많은 주요의 교차로 지역 Road Block 및 Direction 붕괴의 피해
  - 인명 Casualty 7000명 사망
- 많은 공사지연
  - 후 2000년 공사지연 2년 6개월, August 2011
  - 인도 최대 공사지연 후 공정을 40% 달성 January 2014



## 인도 항만사업 현황

- 12개의 Major Port에서 물동량의 3/4를 처리
  - Non-major Port 187개, 기타 화물처리 가능 항만 66만개 보유
  - Non-major의 67%가 인도 서해, 27개 항만이 인도 동해 및 기차지역



## 인도 항만사업 현황\_운영 및 관리체계

- 1963년 제정된 항만 수탁법에 따라 정부로부터 독립된 수탁관리 위원회가 항만 관리 및 운영 (자율항만)
  - 인도 Major Port의 평균 하역시간은 2.44일(총중 10시간), 사전 정착대기 시간도 10시간



## 인도 항만사업 현황

- 항만 처리 능력 확대 및 내륙 교통인프라 연계성 향상을 위한 중앙 정부주도의 항만 인프라 개발 추진 (Sagarmala Plan)
  - 12개 Major Port의 물동량 처리 능력 향상
    - 기존 항만 확장
    - 신항만 개발
    - 내륙수로 정비
    - 해안선 경제지구 개발
- 인도 정부는 민관협력(PPP)방식을 활용한 항만 개발을 선호
  - 외국인 투자 활성화를 위하여 항만 및 항구시설 건설 및 유지보수는 100% 외국인 투자 자동승인

## 사업지원의 핵심 경쟁력

- 정정 공사비 산정
- 금융 경쟁력
- 현지 건설시장 및 수행관행의 이해