



**향후** 국내·외 건설시장에서 고객들은 자신들의 요구를 명확히 밝힐 것이며, 고객의 구매 의사결정은 건설기업의 자질에 대해 고객들의 판단을 반영하는 것이다.

고객 지향성을 강화하기 위한 방안으로 건설회사는 다양한 방안의 강구 및 적용을 통해 고객의 가치를 향상시키기 위한 노력을 꾸준히 해야 할 것이다.

따라서 고객의 목표나 가치뿐 아니라 고객들과의 의사소통체계를 구축, 고객 요구에 신속하게 대응해야 한다.

또한 고객들은 건설업체가 자신들의 가치를 관리하는 것을 선호할 것이기 때문에, 앞으로 건설공급체계는 많은 변화를 겪게 될 것이다.

결론적으로 미래의 성공적인 건설기업은 단순한 비용절감보다는 건설사업의 수행과정에서 고객의 가치를 최대화하도록 하고, 확보된 고객을 지속적으로 관리해 고객의 만족을 극대화하는 회사가 될 것이다.

■ 개·보수 시장 확대

세계 건설시장에서 개·보수를 포함한 시설관리 시장은 확대될 것이며, 현재 국내에서도 확대되고 있는 개·보수 시장 역시 향후 지속적으로 비중이

커질 것으로 전망한다.

따라서 시설관리시장에 대해 경쟁력을 강화해야 국내 시장을 우수한 기술력을 가진 외국에 잠식당하지 않고 새로운 수요를 창출할 수 있게 될 것이다.

개·보수 시장의 확대는 재활용 자재의 사용을 증가시키고 상대적으로 가공하지 않은 천연자재의 사용을 감소하게 할 것이다. 따라서 현재 저조한 재활용 시장도 활성화 될 것으로 전망된다.

■ 실버시장 건설산업

1990년대 중반 우리나라 실버시장의 규모는 60세 이상의 노인을 대상으로 할 경우 총 15조원 규모로 전체 민간 최종 소비지출의 약 11% 수준이다

2010년 실버시장 규모는 약 54조원에 달해 민간 최종 소비지출의 16.8% 수준에 달할 것으로 전망되고 있다. 따라서 실버타운 등 노인전문 복지시설의 수요도 급증하게 될 것이다.

■ 해양개발 해양도시

해양개발사업은 현재 자원·에너지개발과 해양토목의 일부가 실용화되어 있고 점차 수심 300m 이상의 대륙붕 사면으로 그 개발대상을 확대하고 있다.

해양도시는 바다 위 또는 속에서도 인간이 생활

할 수 있도록 주거시설이나 공항·바다공원 등을 만들어 바다 공간을 육지처럼 활용하는 계획에서 시작된다.

정부는 2000년부터 해양구조물 개발을 위한 연구에 착수했으며 인공해상 구조물 건설을 구상중이다.

해양수산부는 2011년까지 수도권이나 남해안 청정해양에 인공성을 건설하여 21세기 해양시대를 상징하는 새로운 개념의 첨단 해양도시를 건설할 계획을 세우고 있다.

또 영종도 일대에 해양도시를 건설해 동북아시아의 해양도시 네트워크를 구축해 국제도시화 하려는 계획도 있다.

### ■ 동북아 물류중심국

2010년 동북아를 기·종점으로 하는 여객 수요는 약 2억 5,000만 명에 달하며, 화물의 경우 약 9조 3,000억 달러로 세계 전체 무역량의 30%를 차지할 것으로 예측된다.

현재의 경제발전 추세를 감안해 볼 때 21세기에는 동북아가 세계 경제를 주도하는 경제 중심지의 하나로 부상할 가능성이 매우 높다. 우리나라는 그 중에서도 지향적으로 유리한 위치에 있는 것으로 분석된다.

특히 교통물류분야에 있어서 우리나라를 비롯해 중국, 일본의 물류 시설 현황과 운영 및 관리체계 등을 고려해 볼 때 우리나라를 동북아 교통물류의 거점으로 구축하는 방안이 필요한 시점이다.

첫째, 항만·공항 등 주요 물류 거점 시설의 기능 분담과 집중 개발 방안이 시행되어야 한다. 현재 우리나라 수출입 화물의 대부분을 차지하는 컨테이너 운송은 부산항과 광양항의 two-port시스템으로 구축되어 있다. 기존의 부산항과 광양항은 보다 높은 국제 경쟁력을 가질 수 있도록 현대화되어야 하

며, 증대되는 수도권 물류 수요에 대응하기 위해서 제3항만 개발이 필요하다.

둘째, 복합 화물터미널, 컨테이너 기지, 유통단지의 체계적인 정비가 시행되어야 한다. 기존 수도권 및 부산권 내륙 화물기지의 경우 복합물류터미널 기능보다 민간기업의 물류창고로 이용되어 계획 물동량의 30% 수준에 머물고 있다.

셋째, 동북아의 인적, 물적교류를 위한 복합운송망이 구축되어야 한다. 세계적 수준의 물류기지를 구축하기 위해서는 물적교류를 위한 운송망 구축이 필수적이며, 이외 인적교류를 위한 고속간선교통망이 필요하다.

넷째, 표준화, 정보화, 민영화를 비롯한 규제완화 등을 통한 물류시설의 운영 및 관리체계에 대한 개선이 요구된다. 특히 종합 물류정보망 구축사업은 적극적으로 추진되어야 할 과제이다. 또한 정부가 독점하는 물류시설 등에 대해서 기업 또는 외국기업에 개방해 보다 효율적이며 현대적인 운영 및 관리기법을 도입하는 것도 중요하다.

다섯째, 국제 협력 체계를 강화하고 전문인력을 양성하는 방안이 필요하다. 국제적인 수준의 물류기지는 많은 토지와 천문화적인 투자비를 필요로 하며, 배후 도로 및 철도와 연계되어 네트워크로 구축되어야 제 기능을 발휘하는 특성이 있다. 이를 효율적으로 추진하기 위해서는 인력 확보 대책과 제3자 물류체계 구축 방안이 마련되어야 할 것이다.

### ■ 이라크 전후 복구사업

전정련은 이라크 복구사업이 본격화될 경우 인프라 및 유전복구 등에 155억~395억 달러가 소요되는 등 앞으로 10년 간 이라크에서 총 300억~1050억 달러 규모의 복구사업시장이 형성될 것으로 추정하고 있다.

미군의 주둔 및 통치 비용을 포함하면 복구비는

670억~3,000억 달러까지 늘어날 것이라는 분석도 있다.

KOTRA는 앞으로 3~5년 간 연간 200억 달러 상당의 복구 프로젝트가 있을 것으로 내다보기도 했다.

지난 1991년부터 10년 간 중동지역에서 국내 건설업체들의 수주액이 총 110억 달러 정도에 그친 점에 비추어 보면 상당한 물량이다.

정부도 건설교통부를 중심으로 업계 간담회를 잇따라 갖고 민간 플랜트 수주단 파견 등 일련의 대책들을 내놓으면서 적극적으로 지원에 나서고 있다.

국내 업체들이 이라크 전후 복구시장을 특수로 이어가면서 한국 경제의 도약에 제2의 중동특수로 기여할 수 있는 기회를 잡고 있는 것이다.

### ■ 건설사업 비전 및 역할

급속하게 변화하는 글로벌 환경과 신 경제패러다임 하에서 건설산업구조를 글로벌 수준의 합리성을 가지도록 재구성하고 건설생산시스템의 비용효율성을 개선하는 등 건설산업시스템의 효율성을 제고해야 한다는 지적이 일고 있다.

이 같은 지적은 첫째, 건설산업 시스템의 효율성 개선이 필요하는 것이다. 건설산업 구조를 글로벌 수준의 합리성을 가지도록 재구성하고, 건설산업 시스템의 효율성을 제고하여야 한다.

둘째, 건설기업의 경영혁신이 필요하다. 기업이 지난날의 낡은 틀에서 벗어나 건설산업 고유의 가치와 목표를 지향하는 새로운 건설기업가 정신을 구현하는 것이다. 경영혁신은 핵심경영, 재무경영, 최적경영으로 구체화된다. 영업활동을 통해 투자자에게 보답하고 국민에게 가치를 제공하며 국제 사회에서 신뢰를 제고하는 등 기본경영목표 하에 영업이익, 신뢰와 평판, 호혜적 협력이라는 3요소를 지향해야 한다.

셋째, 건설산업의 위상을 제고해야 한다. 건설산업의 위상을 제고하고 인식과 이해를 향상시키는 노력이 요구된다. 이를 위해 건설산업의 순기능을 올바르게 인식시키는 한편 부정적인 인식을 해소하는 노력이 필요하다. 특히 발주자는 제값을 주고 시공자는 완벽한 시공과 투철한 책임감으로 국민으로부터 신뢰받을 수 있는 여건을 조성해야 할 것이다. 또한 건설기업 스스로 부실·부적격업체를 퇴출시키는 구조조정 노력과 함께 국가경제의 한축을 담당하는 주체로서 소임을 다하기 위해 최선을 다해야 한다.

넷째, 서로를 돕고 협력하는 풍토를 조성해야 한다. 건설의 품질을 떨어뜨리고 국민으로부터 신뢰를 상실케 한 발주자와 수급자, 원도급자와 하도급자, 대·중소 업체간의 잡음을 털어 내고 이제는 건설이 하나되는 공동체 인식을 통해 각자의 이익을 위한 대립에서 상호 협력하고 각자의 전문성과 비교 우위 부문을 중심으로 건설주체간 상호 협력하는 풍토를 조성해야 한다.

다섯째, 전문화 구축이 필요하다. 이미 건설시장은 전문성 없이는 생존하기 어려운 무한경쟁 체제로서 전문성을 바탕으로 주력상품을 개발하고, 철저한 수익성을 바탕으로 선별수주를 해야 한다.

여섯째, 건설산업의 정보화를 통한 경쟁력 강화가 필요하다. 21세기는 정보화 및 디지털 혁명으로 사회 모든 부문에 있어 대변혁이 일어나고 있다. 디지털 사회구조에서는 지금까지의 산업구조나 경영 방식으로는 적응할 수 없다는 점과 건설산업이 더 이상 수주산업에 머물러서는 미래가 없다는 것을 깨달아야 한다.

마지막으로 국제경쟁력을 높이기 위해 노력해야 한다. 프로젝트 파이낸싱 등 선진 금융조달기법과 정보통신 등 첨단기술을 건설산업에 접목시켜 높은 부가가치를 창출해내야 한다.