

중남미 해외건설 시장 진출동향과 우리 정부의 지원 정책

문봉섭 국토교통부 해외건설정책과 사무관(moon.bs@korea.kr)

우리나라의 해외건설 수주 현황과 중남미 지역 진출 필요성

작년 우리나라의 해외건설 실적의 급감이 우리의 건설분야에 시사한 바가 크다. '13~'14년에는 660억불까지 수주액을 기록하였으나 '16~'17년에는 300억불 이하로 급락하였고, '18년 321억불을 기록해 다시 300억불대로 올라섰으나 '19년에는 223억불로 다시 300억불 이하로 돌아섰다.

이는 우리 기업의 수주가 중동과 아시아지역의 플랜트(산업설비) 분야에 편중되어 있어, 유가 하락이나 지정학적 요인 등의 변화에 취약한 수주구조가 주된 원인이라 할 수 있다.

최근 5년('15~'19년)간 해외건설 총 수주액 1,578억불 중 중동과 아시아 지역에서의 수주액이 82.0%를 차지하고 플랜트(산업설비)가 56.3%를 차지하고 있어, 한국의 해외건설산업은 중동·아시아지역에서 플랜트 분야의 발주물량이 적어지면 우리 기업의 해외건설 실적도 급강하하는 취약한 구조를 가지고 있다.

<해외건설 수주현황(지역별)>

구분	'15	'16	'17	'18	'19	최근 5년 평균	
합계 (억불, 건)	461 (697건)	282 (607건)	290 (624건)	321 (662건)	223 (669건)	316 (585건)	
지역별	중동 (억불, %)	165 (35.8%)	107 (37.9%)	146 (50.3%)	92 (28.7%)	48 (21.3%)	112 (35.3%)
	아시아 (억불, %)	197 (42.7%)	127 (45.0%)	125 (43.1%)	162 (50.5%)	125 (56.2%)	147 (46.7%)
	태평양·북미 (억불, %)	36 (7.9%)	14 (4.9%)	6 (1.9%)	10 (3.2%)	6 (2.5%)	14 (4.6%)
	유럽 (억불, %)	10 (2.1%)	6 (2.1%)	3 (1.1%)	37 (11.5%)	25 (11.1%)	16 (5.1%)
	아프리카 (억불, %)	8 (1.6%)	12 (4.3%)	7 (2.4%)	12 (3.8%)	17 (7.7%)	11 (3.6%)
	중남미 (억불, %)	45 (9.8%)	16 (5.7%)	4 (1.2%)	7 (2.3%)	3 (1.3%)	15 (4.8%)

<해외건설 수주현황(공종별, 최근 5년 평균)>

구분	수주액	토목	건축	산업설비	전기	통신	용역
최근 5년('15~'19) 평균 (억불, %)	316 (100.0%)	64 (20.1%)	50 (15.9%)	178 (56.3%)	8 (2.6%)	1 (0.2%)	15 (4.8%)

지역적으로 중동과 아시아에 편중된 점과 분야별로 플랜트에 편중된 해외건설 시장을 다변화해야만 해외건설 수주를 안정적이고 지속가능하게 유지할 수 있다는 점은 정부나 업계의 해외건설 관계자들은 누구나 공감하는 내용이며, 그러한 시장 다변화의 대안으로 항상 거론되는 지역이 바로 중남미 지역이다.

한국 건설산업은 1971년 5월 중남미 지역 최초로 도미니카에 진출한 이래 '19년 말까지 중남미 지역에서 총 397.7억불을 수주하였다. 이는 해외건설 수주통계가 처음으로 작성된 1966년부터 '19년 말까지 우리나라 건설기업이 해외에서 수주한 누계 금액의 4.8%에 해당한다. 하지만 이러한 실적마저도 최근에는 더욱 낮아져 1~2%에 머물고 있는 실정이다.

<중남미 해외건설 수주현황>

구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
수주총액 (억불)	491.48	715.79	591.44	648.81	652.12	660.10	461.44	281.92	290.06	321.16	223.27
중남미 (억불)	7.17	20.67	66.43	61.95	33.27	67.50	45.32	16.18	3.62	7.33	2.80
중남미 (%)	1.09%	3.13%	10.06%	9.38%	5.04%	10.23%	9.82%	5.74%	1.25%	2.28%	1.26%

이러한 해외건설 수주에 있어서 중남미 지역의 약세는 여러 원인이 있겠지만 가장 큰 이유는 우리 건설기업들의 중남미 진출에 대한 낮은 관심도라고 할 수 있다. 해외건설 수주통계를 집계하기 시작한 1965년부터 '19년 말까지의 지역별 수주현황을 살펴보면, 아시아에는 1,103개, 중동에는 총 737개의 국내업체가 진출한 반면, 중남미에는 210개의 업체만 진출한 기록을 가지고 있는 것을 보면 중남미에 진출한 업체수가 훨씬 적은 것을 알 수 있다.

<해외건설 수주현황('65~'19, 지역별 진출업체수)>

구분	중동	아시아	태평양·북미	유럽	아프리카	중남미
진출업체 수	737	1,103	175	185	279	210

우리 기업들이 중남미 시장의 잠재력에 대해서는 공감하면서도 지역적으로 너무 멀리 떨어져 있고, 스페인어 사용에 따른 언어환경의 제약이 크며, 중남미 국가의 정치적 불안정이 기업들의 중남미 진출을 주저하게 만드는 것이라는 업계의 이야기들이 많이 들린다.

또한, 상대적으로 경험이 많고 지역적으로도 접근이 수월하며 언어나 문화에 대해서도 익숙한 아시아 지역과 중동지역에서의 사업 확대가 중남미에 새로운 도전을 하는 것보다 더 안정적이라는 이야기들도 한다.

하지만, 연간 해외건설 수주 통계에서도 알 수 있듯이 전통적인 한국의 주요 해외건설시장인 중동과 아시아에서의 수주성패가 전체적인 해외건설 수주성패에 직결되는 현재의 편중된 시장접근 행태는 기업의 중장기적 해외건설 포트폴리오의 안정성을 위해서 언젠가는 반드시 개선되어야 할 부분이라고 할 수 있다.

투자개발형사업(PPP) 중심으로 변모하는 세계 인프라 시장과 중남미의 PPP 환경

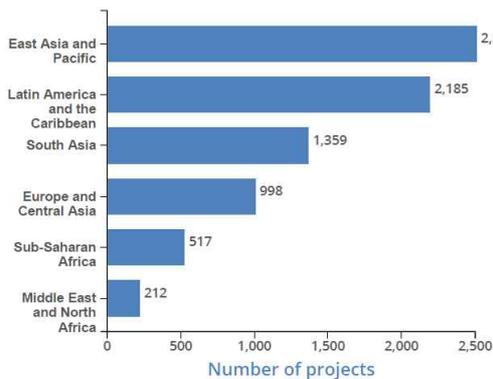
세계 건설시장은 사업이 대규모화되고 민간투자에 대한 의존도가 높아지면서 단순도급형에서 개발자가 설계·금융조달·건설·운영 등 사업 전과정에 참여하는 투자개발형으로 전환하고 있는 추세이다.

일본이나 중국 등 경쟁국의 정부·공공기관은 민간의 해외수주를 적극 지원¹⁾하는 등 해외건설 시장이 국가대항전 양상으로 전개되고 있으며, 최근 미국도 중국의 일대일로에 대응하기 위해 인도-태평양 비전을 제시하면서 민간참여를 확대하려는 움직임을 보이고있는 상황이다.

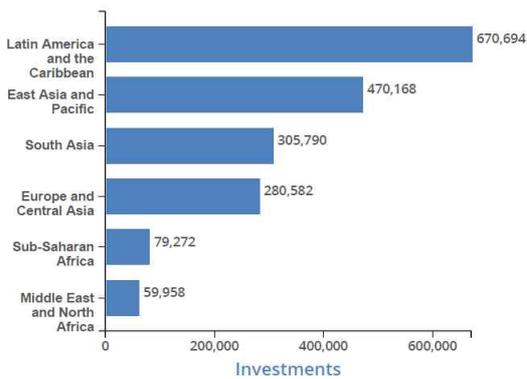
중남미 지역에서도 대부분의 국가들이 글로벌 금융위기 이후 새로운 성장동력을 모색하고 중산층의 부상에 따른 인프라 서비스 개선 수요에 대응하기 위해 인프라 개발사업을 적극 추진중이다. 하지만 중남미 지역의 높은 인프라 개발 수요에도 불구하고 대부분 중남미 국가들은 재원 부족으로 사업 추진에 커다란 어려움을 겪고 있는 상황으로, 인프라 개발에 필요한 자금부족 문제를 해결하기 위해 민간자본을 동원한 PPP사업을 활발히 추진중이며, 도로·교량·철도·공항·항만 등 경제인프라뿐만 아니라 병원·학교 등 사회인프라까지 확대하는 추세라 할 수 있다.

PPP프로젝트의 세계적인 동향을 살펴볼 수 있는 몇 안되는 지표중에 하나인 세계은행(WB)의 PPI Database(Private Participation in Infrastructure database)는 139개(중남미 21개국 포함) 중·저소득 국가에서 1984년부터 시행한 6,400개 인프라사업에 대한 데이터를 가지고 있는데, PPI에 의하면 1990-2018년간 민간투자 프로젝트 수가 가장 많은 지역은 동아시아·태평양(East Asia and Pacific) 지역이며 두 번째가 중남미(Latin America & Caribbean)지역으로, 민간투자 총액 규모는 중남미지역이 가장 큰 지역이다. 그리고 프로젝트 수 및 투자규모 상위 10개국에 중남미 국가가 각 3개 국가씩 포함될 정도로 중남미지역은 민간투자가 활성화 된 곳이다.

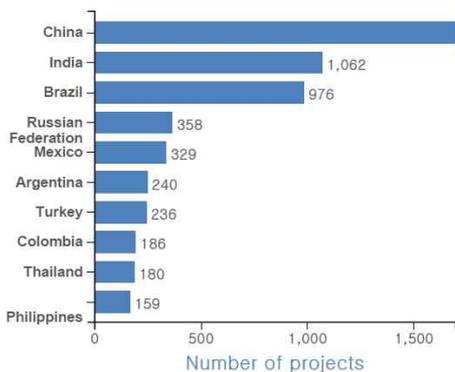
Regions ranked by number of projects, 1990 - 2018



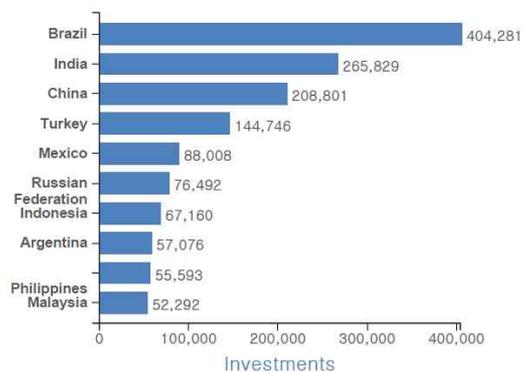
Regions ranked by investment 1990 - 2018 (US\$ million)



Top 10 countries by projects, 1990 - 2018



Top 10 countries by investment, 1990 - 2018(US\$ million)



(출처 : WB PPI, <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/rankings>)

1) (日) 총리주재 전략회의('13년 신설)를 통해 '20년 30조엔 인프라 수주 목표 설정
(中) '일대일로' 이니셔티브 下 주변국 인프라 투자 확대

세계은행 PPI의 가장 최근 보고서인 2019년 상반기까지의 현황을 보면 최근 중남미(Latin America & Caribbean)지역의 증가세가 더욱 두드러지고 있다는 것을 알 수 있다.



(출처: The World Bank, H1 2019: Private Participation in Infrastructure)

대외경제정책연구원²⁾에 따르면 PPP의 4개 발전단계(초기-도약-성장-성숙)에서 PPP 원조국가인 호주·영국만이 ‘성숙단계’이며, ‘성장단계’는 중남미가 브라질, 멕시코, 콜롬비아, 칠레, 페루 등 5개국으로 최다인 지역이다. 현재의 해외건설시장 진출여건(국가신용도, 해당국가의 해외건설 국제경쟁력 등)을 고려했을 때 현실적으로 한국 기업 및 투자자가 PPP로 진출할 수 있는 중남미 국가는 콜롬비아, 칠레, 페루 등이라고 볼 수 있다.

콜롬비아는 1993년에 민간부문 공공인프라 개발 참여를 법제화하였으나 미흡하여 민간투자 활성화가 제약적이었으며, 2012년 PPP에 초점을 맞춘 PPP법률(1,508호)을 도입하여 PPP 과정을 표준화하였고, 민간제안을 통한 PPP 사업 추진도 가능³⁾하게 되었다. 또한 사업범위도 경제 인프라에서 사회인프라로 확대하고, 토지수용 책임을 민간사업자에게 일임하는 등 PPP 환경을 크게 개선하였으며, PPP사업을 위한 다양한 전담기관을 지정·운영⁴⁾하여 PPP사업을 효율적으로 추진할 수 있는 환경을 조성하였다. 또한 현 콜롬비아의 이반 두께 대통령이 IDB에서 오랜기간 근무한 경력을 갖고 있다는 점과, IDB에서 15년간 총재직을 맡고있는 알베르토 모레노 총리의 국적이 콜롬비아이며 올해 10월 총재직에서 물러난 후 콜롬비아 차기 대선후보로 나설 가능성이 높다는 점 등을 고려한다면 중남미에서 PPP사업을 주도하고 있는 IDB의 영향이 콜롬비아에 미칠 가능성이 더욱 높아질 수 있다는 것을 암시한다고 할 수 있다.

페루는 현재 PPP로 시공중인 리마메트로 2호선을 추진하면서 PPP사업자와 정부간 계약이 정부에 불리한 부분이 많아 사업추진이 지지부진한 상황이 되면서 페루 정부가 PPP사업에 대한 거부감이 상당해진 상황이다. 리마메트로 3, 4호선은 PPP가 아닌 재정사업으로 발주될 확률이 높아질 것으로 예견되는 등 향후 PPP사업 추진에 다소 긍정적이지 못한 상황도 있을 것으로 판단

2) 대외경제정책연구원, 2016.12, 민간협력사업(PPP)을 활용한 중남미 인프라·플랜트 시장 진출 확대방안
 3) 콜롬비아 PPP 유형 : ①정부고시사업(정부 100% 자금지원), ②정부 20% 지원 민간제안사업, ③100% 민간제안사업
 4) 국가기획처(DNP): 인프라 정책 수립 및 PPP 사업 정책 수립 및 조정
 인프라청(ANI): 민간 참여 도로 PPP 사업 총괄
 도로관리청(INVIAS): 정부재정을 통한 도로 투자사업 담당
 개발금융공사(FDN): PPP 사업 금융지원('11년 설립)

된다. 2019년 7월 28일 비스카라 대통령이 52개(300억불) 인프라 우선순위사업이 포함된 국가인프라계획(PNIC, Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad)을 발표하였고, 이 중 29건(56%), 198억불(66%)을 민관투자사업(PPP)로 추진할 것을 발표한 점을 고려한다면 페루가 중남미지역에서 중요한 PPP 대상국가인 점은 분명하다 할 수 있다.

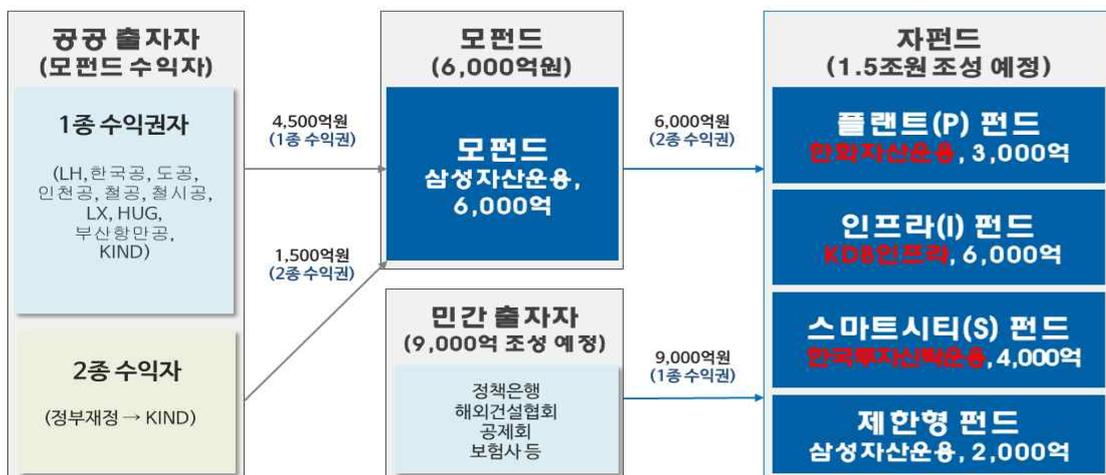
칠레는 작년 10월 지하철 요금 인상 발표가 도화선이 되어 그동안 잠재된 국민 불만이 대규모 폭력사태로 이어져 국가 비상사태를 선포하고, APEC 정상회의도 취소하는 등 정세가 불안해진 상황으로 당분간 지켜보아야하는 상황이라고 할 수 있다.

해외 투자개발형사업(PPP) 진출 확대를 위한 정부 지원방안

우리 한국 정부(국토교통부)는 이러한 투자개발형 인프라·도시개발 사업 지원을 위한 전문조직으로 '18년 6월에 '한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)'를 설립하였으며, 설립후 1년간 총 4개 사업에 950억원 규모의 금융지원에 나서며 총 16억 1,320만 달러 규모의 투자개발형 사업 수주를 적극 지원한 성과도 올렸다.

또한 정부는 투자개발형 해외건설사업에 직접적인 금융지원을 위해 2019년 경제정책방향(2018년 12월 17일), 대외경제장관회의(2019년 2월 14일), 경제활력대책회의(2019년 3월 4일) 등을 통해 총 3조원 규모의 '글로벌 플랜트·건설·스마트시티(PIS) 펀드' 조성을 발표하였고, 국토교통부는 우선 1차로 1.5조원 규모의 PIS펀드 조성을 위해 정부재정 및 10개 공공기관이 출자한 6천억원 규모의 모펀드를 조성('19.6월)하고 자산운용사 공모절차를 통해 삼성자산운용을 모펀드 자산운용사로 선정('19.10월)하였다. 이를 기반으로 민간투자 9천억원을 모집하여 P(플랜트)펀드, I(인프라)펀드, S(스마트시티)펀드, 제안형펀드 등 4개 펀드로 구성된 총 1.5조원 규모의 PIS펀드를 조성하기 위해 자펀드 자산운용사 선정을 완료('20.1.28)하였고, 2천억원 규모의 제안형펀드를 '20년 1분기 내에 조기출시하고, 나머지 3개의 P·I·S펀드는 각 자산운용사들이 민간투자자를 모집하여 '20년 상반기내에 1조 3천억원 규모로 출시할 계획이다. P(플랜트) 펀드는 발전(신재생 에너지 등) 및 화공 플랜트 등에 투자하며, I(인프라) 펀드는 공항과 도로, 철도, 항만 등의 인프라에, S(스마트시티) 펀드는 도시개발 및 스마트 도시기반시설·헬스케어·물류 등을 중심으로 투자하게 된다.

<PIS 모-자펀드 구조>



중남미 PPP사업에서 MDB의 중요성과 우리 정부와의 협력 현황

대외경제정책연구원은 중남미 PPP 시장에 성공적으로 진출하기 위해서 가장 중요한 요소중 하나는 금융조달이라고 할 수 있으며, 중남미 지역에는 다른 신흥지역과 달리 IDB(미주개발은행), CAF(중남미개발은행), CABEI(중미경제통합은행) 등 지역차원의 다자간개발은행(MDB)이 다양하게 존재해 금융협력 파트너로 협력가치가 높다고 분석하고 있다. 이러한 중남미 MDB들은 모두 중남미 국가들을 대상으로 PPP 환경개선을 지원하고 관련 프로젝트를 적극 추진하고 있어 PPP와 관련한 다양한 정보의 창구로서 활용가능성이 높으며, 또한 대규모 PPP사업에 보증 형태로 금융을 제공하고 있어 자금조달 창구로서의 가치도 높다.

특히, IDB는 중남미 지역의 PPP 사업환경 조성을 위한 국제적 지식과 표준마련, 수행역량 향상(교육, 인증), 수행경험 및 정보의 확산(세미나)부터 국별 PPP 정책, 법률, 제도의 구축, 그리고 개발금융기관으로서 사업의 개발, 준비, 실행을 위한 기술협력과 자금지원에 이르기까지 그 역할과 기능이 다양하다.

CAF의 경우에는 IDB만큼 PPP 지원 사례가 두드러지지는 않지만 현지 밀착형 사업운영능력과 사업지원의 신속성에서는 IDB 보다 우수하다는 평가를 받고 있다.

중남미 진출에 있어 가장 큰 리스크중 하나가 정치적 리스크인데, 해당 국가에서 원활히 진행되던 사업도 정권 변경과 동시에 한순간에 무산되기도 하는 중남미의 정치적 리스크 역시 IDB, CAF, CABEI 등의 지원으로 추진하는 경우에는 상당히 감쇄될 수 있다. 4년 중임제의 대통령제 체제를 갖춘 중남미 국가의 정부보다 이러한 MDB들이 추진하는 사업의 안정성을 더 높게 평가하는 경우가 많다.

콜롬비아의 경우 이러한 MDB와의 관계에 있어서 유심히 살펴보아야 할 부분이 있는데, 앞서 잠시 언급한바와 같이 현 콜롬비아의 이반 두께 대통령이 IDB에서 2001년부터 2013년까지 꽤 오랜기간 근무한 경력을 갖고 있다는 점과 IDB에서 무려 15년간 총재직을 맡고있는 알베르토 모레노 총리의 국적이 콜롬비아라는 점이다. 이러한 점은 콜롬비아에 PPP사업으로 진출할 경우 IDB와 공동협력으로 추진하면 여러 방면에서 큰 도움이 될 수 있다는 것을 시사한다.

이에 우리 정부 및 인프라 관련 기관들도 중남미의 MDB들과 인프라·도시개발 협력을 강화하기 위해 다양한 교류와 협력을 추진중에 있다.

최근의 동향을 살펴보면 '19년 10월 11일 국토교통부 김현미 장관은 IDB 모레노 총리와 인프라 및 스마트시티 개발을 위한 공동투자 등을 주요 내용으로 하는 양해각서(MOU)를 체결하였고, 양 기관은 베네수엘라의 대규모 난민 이주로 인해 콜롬비아 등 주변국가의 주택·도시문제 해결을 위한 사업방안도 함께 논의중인 상황이다. 또한 중남미 국가의 스마트시티 개발 협력사업을 발굴·추진하는 방안도 논의중이다. 또한 '20.1월 한국에서 국토교통부-IDB간 실무협력회의를 갖고 스마트시티 분야 협력방안을 구체화하였으며 이를 바탕으로 인프라 및 스마트시티분야 협력사업 추진을 본격화할 예정이다.

또한 국토교통부와 국토연구원, KIND, 철도시설공단, 해외건설협회는 '19년 10월 15일 베네수엘라 카라카스에서 주베네수엘라대한민국대사관과 CAF가 공동으로 개최한 녹색성장포럼에 참가

하여 CAF와 인프라 및 도시개발 공동협력 방안을 논의하였고, KIND는 '18년 6월 공사 출범직후 첫 번째 협력 MOU를 CAF와 체결하고 중남미지역의 공동사업 발굴을 위해 노력중이다.

국토교통부는 '17년 1월 CABI와 협력 MOU를 체결한 이래 현재까지 유기적인 협력관계를 유지하고 있으며, 최근에는 CABI가 코스타리카 정부와 추진중인 산호세 광역철도사업에 우리 기업들이 참여할 수 있도록 다각도로 지원하고 있는 상황이다. 국토교통부는 '19년에만 두 번의 고위급 수주지원단을 코스타리카에 파견하여 수주지원 활동을 펼쳤으며, 본 철도사업과 관련한 ODA사업을 신규로 추진중이고, KIND의 FS지원사업을 통해 본 사업에 대한 사전타당성을 검토할 수 있도록 지원하였다. 지난 1월17일에는 올 6월로 예정된 국제입찰에 참여할 팀코리아 구성을 위한 민간기업을 모집하기 위해 해외건설협회·KIND·철도시설공단과 함께 사업설명회를 개최하였고, 3월중 팀코리아를 구성해 본격적인 수주활동을 펼칠 예정이다.

또한 '19년 8월에는 외교부와 중남미 자원·인프라·신산업 협력센터가 국토교통부, KIND, 국토연구원, 해외건설협회 및 민간기업 등과 함께 중남미 인프라 합동조사단을 구성·파견하여 CAF와 CABI 및 중남미지역에서 활발한 활동을 하고 있는 스페인금융공사(ICO) 등과 공동 인프라투자 방안을 논의하였다.

그리고 '19년 9월에는 국토교통부가 개최한 GICC(글로벌 인프라 협력 컨퍼런스) 2019 행사에 IDB 및 CABI측 인사들과 콜롬비아 등 주요 중남미 국가의 고위공무원 및 관계자들이 참여하여 한국과 콜롬비아·코스타리카·페루 등 중남미 국가와의 협력 네트워크를 강화하였다.

한-미 인프라협력 MOU체결과 중남미 공동진출

'19년 10월 17일 미국 워싱턴D.C.에서 기획재정부 홍남기 부총리와 미국 스티븐 재무장관은 '한-미 인프라협력 MOU'를 체결하였다. 본 MOU는 이례적으로 미국 측이 한국에 먼저 협력을 제안한 사항으로 그 주요내용은 ①제3국 공동투자(중남미·아세안), ②한미 상호투자, ③인프라 대출시장 발전, ④에너지 거래시장 등이다. 이러한 협력사항의 구체화 및 실질적 실행을 위해 양국은 정부 및 공공기관을 중심으로 워킹그룹을 구성·운영하기로 합의하였으며, 첫 번째 워킹그룹 회의를 오는 2월 3일 서울에서 개최하였다. 한국 측은 기재부·국토부·산업부·금융위 등 정부부처와 수출입은행·산업은행·한국투자공사·KIND 등 공공기관이 참여하고 있으며, 미국 측도 금번 1차 회의에는 재무부와 USIDFC(국제개발금융공사, US. International Development Finance Corporation)가 참여하였으나 향후 상무부, 추가 관련부처 및 공공기관이 참여할 것으로 예상된다.

여기서 중남미와 관련하여 눈여겨봐야할 부분은 미국 측에서 제3국 공동진출 대상으로 중남미와 아세안을 제안한 것인데, 미국의 영향력이 큰 중남미 지역에서 미국 측과 공동으로 사업을 추진할 경우 정치적 리스크를 상당부분 상쇄할 수 있고, 대규모 인프라 PPP사업에서 유럽·중국 등의 기업들에 비해 경쟁력이 약한 우리 기업이 미국 측과 컨소시엄을 구성해 사업수주를 추진할 경우 경쟁력이 크게 보강될 수 있다는 점에서 본 한-미 인프라 협력에 기대하는 바가 크다.

양측은 제3국 공동진출을 위한 파일럿 프로젝트 대상 리스트를 상호 교환하여 공동진출 사업을 확정하고 한-미의 건설기업 및 투자자를 중심으로 컨소시엄을 구성하여 수주전을 펼칠 계획이다. 이를 통해 수주실적을 제고할 뿐만 아니라 우리 기업이나 투자자들이 이러한 협업 과정속에서 미국 측의 관련 노하우를 습득할 수 있는 기회를 가질 수 있을 것으로 예상된다.

글을 마치며

중남미 인프라 및 도시개발사업 시장은 우리나라가 반드시 도전해야 할 잠재력이 높은 기회요소이다. 하지만 지리적·언어적 제약과 중남미지역에서의 실적이 부족하여 우리 건설기업이나 금융투자자들이 진출을 꺼려하는 상황이다. 그간에는 중동과 아시아지역에서 수주물량이 어느 정도 뒷받침 되는 편이어서 중남미지역에 대한 진출 필요성이 절실하지 않은 상황이었겠지만, 중동과 아시아지역에서 수주실적이 급감하는 현재의 상황에서는 중남미시장에 대해 더욱 도전적으로 접근해야 할 것이다.

우리 정부와 관련 공공기관들은 중남미 인프라 및 도시개발 사업에 우리 기업 참여 확대를 위해 다양한 노력을 해오고 있으며, 이러한 노력이 우리기업의 중남미지역 해외건설 수주실적을 지금 즉시 끌어올릴 수는 없을지라도, 수년 내에 우리 기업의 중남미지역 해외건설시장 진출실적을 향상시킬 수 있는 단단한 초석이 될 것이라 믿는다.

우리 건설기업 및 금융투자자들도 중남미 지역의 해외건설 잠재력을 다시 한번 면밀히 검토하여 재평가하고, 정부의 적극적인 중남미 진출 지원 노력에 발맞추어 좀 더 적극적이고 도전적인 자세로 중남미 해외건설시장에 참여하기를 바래본다.