

건설동향브리핑

CERIK

제798호
2021.3.22

특집

『건설산업 최신 동향과 현안』

- | 건설업 혁신, 변화에 대응하는 실질적 방안 고민해야
- | 건설 일자리 정책의 합리적 마무리 필요
- | 스마트 건설기술 활성화와 건설안전 제고
- | 북한 인프라 사업 현황과 대응 과제

건설논단

- | 대출금리 상승과 시름 깊은 서민경제

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

건설업 혁신, 변화에 대응하는 실질적 방안 고민해야

- 정부 주도 혁신 방안에 대한 갈등 심화, 참여자 간 공감대 형성이 중요 -

■ 최근 건설산업 동향

- 건설수주의 외형적 성장에도 불구하고 공공 등 건설투자 위축에 따른 실질적인 건설경기 악화로 건설시장은 여전히 위축된 상황임.
 - 2019년과 2020년 기록적인 건설수주를 이루며 외형상으로는 건설시장이 코로나19 속에서도 양호한 모습을 보이는 상황임.
 - 그러나, 실질적으로 건설투자는 하반기 이후 마이너스 성장률을 기록하고 있음. 특히, 공공 건설 투자 축소가 전체적인 투자 위축을 견인하고 있음. 정비사업 등 투자 실현이 지연되는 사업의 수주 급증도 원인임.
 - 건설투자 축소에 따라 건설산업의 경제 성장 기여도도 2020년 하반기 들어 급락하고 있으며, 향후 건설시장의 위축 양상이 심화할 가능성이 큼.
- 건설산업 혁신방안 등 건설정책 혁신이 추진 중이나, 실질적인 혁신방안이 추구하는 목표에 대한 공감대 형성은 여전히 미흡함.
 - 생산체계 개편을 골자로 하는 건설산업 혁신방안이 추진되고 있지만, 세부적인 실행에 있어 업종 간, 업종 내 갈등, 정책 추진에 대한 신뢰 저하 등으로 어려움이 가중되고 있음.
 - 건설산업 내 다양한 이해관계자들의 협력과 지원이 바탕이 되어야 하는데, 정부 일방의 혁신 주도에 대한 비판의 목소리가 커지고 있는 상황임.
- 4차 산업혁명 기술의 급격한 발전과 함께 건설산업 내 스마트 건설기술 확보를 통한 기술경쟁력 및 생산성 제고 방향에 대한 논의가 확대됨.
 - 최근 건설산업 내 스마트 건설기술 확보는 관련 분야 건설 R&D 투자 확대, 잇따른 스마트건설 촉진 정책 등 정부 주도하에서 이루어지고 있음.
 - 그러나, 실질적인 주체인 건설기업들을 유인하는 노력은 여전히 미흡한 실정임.
- 최근 건설기업은 코로나19 등으로 인한 사회, 경제적 환경 변화에 대응해 건설산업의 미래 먹거리와 기업의 지속가능한 생존을 위한 경쟁력 강화에 초점을 맞추고 있음.
 - 최근 건설기업들은 지난 몇 년 동안의 주택 중심의 건설경기 호황기를 지나, 국내는 물론 해외에

서의 경쟁 심화에 대응한 새로운 시장과 상품을 창출하는 등 지속 가능한 생존을 위한 경쟁력 확보에 더 큰 노력을 기울이고 있음.

■ 건설산업의 당면 현안

- 경제 성장과 국민의 변화하는 생활양식 및 가치관에 부응하는 건설산업의 역할 확대에 대한 방향성의 정립이 필요한 상황임.
 - 정부는 2021년 재정운용계획을 통해 코로나19에 대응하는 조기 경기회복을 위한 재정투자 확대 정책을 발표함.
 - 그러나 무엇보다 재정사업의 경기부양 효과 극대화과 재정 집행의 효율성을 높여 대내외의 변화 요구에 부응하는 재도약의 발판 마련이 중요함.
 - 한국판 뉴딜, 지역균형발전 프로젝트, 수도권 광역교통망 구축계획, 생활 SOC, 주택공급 대책 등 쏟아지는 경기회복 정책에 비해 실질적인 고용창출과 내수 활성화 등을 극대화하기 위한 세부적인 정책집행 및 실행 계획이 뒤따르지 못하고 있음.
- 건설산업 정책·제도의 산업 내·외부 신뢰성 제고와 미래 지향적인 건설산업의 육성 방향 제시는 향후 건설산업의 핵심 현안임.
 - 「건설산업기본법」 개정안 등 건설산업 혁신방안이 2021년부터 본격 추진되고 있음.
 - 이러한 혁신방안의 성공 여부는 산업 내 공감대 형성 및 미래 건설산업의 육성 방향에 대한 비전 제시로 건설산업 내외부의 신뢰를 얻는 데 있음.
 - 특히, 건설산업 내 고질적인 생산성의 저하와 기획에서 유지관리에 이르는 건설사업 프로세스상의 비효율성 등의 문제, 그리고 환경, 안전 등 각종 산업규제 강화에 대응하는 실행력 있는 구체적 방안을 제시할 필요가 있음.
- 건설산업의 주(主) 생산요소인 인력, 자재, 기술 등과 사업에 참여하는 주체 간의 협력에 중점을 둔 건설생산 혁신을 도모할 필요가 있음.
 - 건설산업의 경쟁력 향상의 핵심은 생산과정에 직접 참여하는 인력, 자재 및 장비, 그리고 기술 등의 지속적인 발전과 혁신에 있음.
 - 기술인력의 양성은 물론, 변화하는 환경에 부합하는 다양한 기술 및 산업 간 융복합을 촉진할 수 있는 인력의 양성과 육성에 정부와 기업이 관심을 가질 필요가 있음.
 - 건설산업 내·외부의 환경 및 안전에 대한 관심과 함께 각종 기준 강화에 대응하기 위한 자재 및 장비 등의 친환경성 강화와 소재의 안전성 강화 등도 중요한 요소임.
 - 건설기업의 참여와 유인에 바탕을 둔 스마트 건설기술 확산 및 기술혁신 정책과 건설사업 참여자들의 협력에 기반한 생산혁신 도모도 중요한 현안임.

- 건설산업에 있어 건설기업의 자발적인 내부혁신과 미래 환경변화에 대한 적극적인 대응 노력은 필수적인 요소임.
 - 건설기업의 내부혁신이란 단순히 기술, 생산혁신에 국한되지 않음. 최근 강화되고 있는 국내·외의 기업의 지속가능한 경영을 도모하기 위한 종합적인 기업혁신을 말하는 것임.
 - 최근 ESG(환경, 사회, 지배구조) 경영 즉, 기업의 비재무적인 요소에 대한 가치가 대두되고 있는데, 건설산업은 더욱 중요한 경영 현안임. 이미 선진 건설기업들은 이러한 ESG 강화 움직임에 적극 대응하고 있음.¹⁾

<그림 1> 건설산업의 당면 현안



■ 건설산업의 대응 방향

- 현안 대응에 있어 우선적으로는 정부와 건설기업, 건설근로자 등 참여자 간의 협력 기반과 건설산업 발전에 대한 공감대 형성이 필요함.
 - 이를 위해서는 건설산업의 변화를 선도하는 강력한 리더십이 요구되는바, 다양한 이해관계자들이 참여하는 혁신 리더 조직을 구축할 필요가 있음.
 - 이와 함께 혁신의 지속성을 확보하기 위한 건설산업의 전략목표와 비전 제시도 중요함.
- 다음으로 이러한 건설산업 내부의 노력과 함께 국민으로부터 신뢰받는 산업으로 탈바꿈하기 위한 노력도 병행해야 함.
 - 건설산업에 대한 부정적 이미지는 앞에서 제시한 다양한 현안들의 근본적인 원인이기도 함. 따라서 그동안 부정적 이미지 형성에 원인이 되었던 다양한 문제들에 대한 근본적인 원인과 적극적인 대응책 마련이 중요함.

김영덕(선임연구위원 · ydkim@cerik.re.kr)

1) 시미즈건설은 2019~2023년 중기경영전략 핵심전략으로 ESG 경영을 제시하고, 지속가능한 글로벌 환경 이슈에의 기여, 모든 이해관계자들과의 공존, 준법경영 및 강력한 리스크관리를 핵심목표로 제시함. SKANSKA도 그린건설, 기후변화 대응, 사회적 지속가능경영, 다양성, 안전 및 윤리 등으로 ESG 경영의 대상으로 삼고, 실천 강화를 위해 노력 중임.

건설 일자리 정책의 합리적 마무리 필요

- 최저임금과 노무비 산정기준을 동일시하는 적정임금제 기조 변화 필요 -

■ 일자리 위원회는 그동안 건설산업 일자리 대책 1.0과 2.0 발표

- 일자리 위원회는 2017년 12월과 2019년 10월에 건설산업 일자리 대책 1.0과 2.0을 발표하여 건설 근로자와 관련한 다양한 대책과 제도 변화를 이끌었음.
- 건설산업 일자리 대책 1.0에서는 ① 임금보장 강화, ② 근로환경 개선, ③ 숙련인력 확보와 관련된 과제를 제시하고 제도화를 추진함.
 - 발주자 임금직접지급제, 적정임금제 추진, 기능인 등급제 도입, 전자카드제, 불법 외국인력 퇴출 등 다양한 개선영역과 과제를 제시하고 제도화를 추진
- 건설산업 일자리 대책 2.0에서는 이전 대책의 보강과 실행을 목표로 ① 일자리 전달체계의 개선, ② 사각지대 종사자 보호 강화, ③ 근로환경 지속 개선과 관련된 과제를 추진함.
 - 현재 핵심과제는 적정임금을 중심으로 전자카드제, 기능인등급제 등을 그룹화하여 일자리 대책 2.0을 마무리 하려 하고 있음.

■ 적정임금제, 건설산업 일자리 대책 핵심과제로 선정

- 적정임금제는 건설산업 일자리 대책 1.0부터 핵심과제로 선정되었으며, 국토교통부와 고용노동부는 2022년 1월 시행을 목표로 방안을 다음과 같이 검토 중임.
- 적용대상 : 직접 작업에 종사하는 건설근로자(직접노무비) 적용을 원칙
- 추진방식 : 입찰방식에서 노무비 경쟁방식과 노무비 비경쟁 방식에 대한 시범사업을 수행하여 제도 정착을 보아가며, 노무비 비경쟁 방식의 점진적으로 도입을 검토함.
- 시행대상 : 공공공사의 경우 전자카드제 의무적용대상인 100억 이상부터 우선 시행 후 확대 추진 예정으로 민간공사는 임금직접지급제와 전자카드제 도입에 따라 검토
- 입법화 및 시행시기 : 「건설산업기본법」, 「건설근로자의 고용개선 등에 관한 법」에 관련 규정을 신설함.

- 「건설산업기본법」 : 발주자가 정한 단가(시중노임단가) 이하로 임금 삭감 금지, 위반시 처벌 등 적정임금제 도입 규정 신설
- 「건설근로자법」 : 적정임금 조사 및 고시 등은 국토부 장관과 협의하여 고용부 장관이 정하도록 하는 등 법률에 고용부와 협업체계를 반영
- 산정체계의 개편 : 적정임금 지급 및 공공공사 원가의 기초가 되는 시중노임단가 산정기관 (현 건설협회)을 제3의 전문기관으로 이관
 - 임금 직접지급 시스템(조달청 등), 건설근로자 퇴직공제제도(공공 1억, 민간 50억 이상 공사 및 임의가입사업장) 등을 활용하여 임금정보를 수집(임금전수조사를 기반)
 - 근로자 직종별 임금분포가 가장 많은 최빈값을 채택하며, 특정 비율이 없을 경우 평균값을 활용
- 기능인 등급제 도입 이전에는 직종별 단일 단가 적용을 추진하되, 향후 등급별 차등 적용도 검토함. 그리고 적정임금을 반영할 수 있게 공사비 지급을 위한 입낙찰 제도 등의 세부적 변경 방안을 모색함

■ 적정임금제 도입에 따른 논란

- 논의되고 있는 적정임금제는 근로복지와 노무비 산정기준 모두를 충족하는 단일 기준으로 설계하고 있으나, 도입과정에서의 논란은 현재 매우 큰 실정임.
- 우선, 적정임금의 개념에 대해 산업계에서는 논란이 많으며, 어떠한 개념인가에 따라 제도가 달라질 수 있기 때문에 개념의 명확화가 필요함.
 - 노동계 : 적정임금은 최저임금을 넘어 건설근로자가 지급받아야 할 합리적 금액(최저임금+@)으로 이해하며, 주 52시간 등 근로시간 단축에 따른 임금 부족분을 적정임금으로 보전하고자 하는 자세를 견지하고 있는 것으로 판단함.
 - 사업주 : 적정임금은 해외의 Prevailing Wage(최저임금)에서 벤치마킹된 만큼 건설 근로자가 지급받아야 할 최저임금으로 이해함.
- 현재의 적정임금제도(최저임금+@) 도입 방안의 예상 문제점은 다음과 같음.
 - 임금조사기관 및 방법의 변화는 준비기간이 필요한데 내년 시행을 앞둔 적정임금의 기반이 될 전수조사 데이터는 아직 수집되고 분석된 바가 없어 다양하고 심층적인 분석이 요구됨.
 - 기존 노임단가를 평균값으로 하는 이유는 실제 분포하는 임금 집행을 가감하기 위한 것임. 최빈값의 개념은 최저임금에는 맞을 수 있겠으나 노무비 산정기준으로는 적절치 못함.
 - 건설 부문의 노임이 낮다는 평가는 지금까지 없었음. 다만, 평균 근로일수가 전체 산업보다 건설업 특성에 의해 부족하다는 지적이 있음. 즉, 단가 자체가 문제가 아니라는 것임.

- 공사비 산정의 주요 항목이 근로복지와 연계되어 전 산업 최저임금과 같이 매년 노사정 합의를 통해 결정될 수밖에 없음. 매년 발표하는 수많은 건설 직종별 적정임금 단가는 결국 갈등과 합의를 통해 결정되는 과정을 거칠 것이며, 시장가격과 괴리는 커질 것으로 예상됨.
- 최저임금이 아닌 성격의 적정임금에 대해 그 미만으로 지급하면 법 위반이 되는 구조는 결국, 산업의 적정공사비 문제와 연계하여 매년 정부와 산업 간 갈등이 예상됨.
- 노동 규제 강화 등에 대한 건설기업의 부담은 결국, 사전제작, 모듈화 등 인력을 대체하는 건설생산으로의 전환을 가속화할 것임. 건설생산 혁신 차원에서 바른 방향이지만 건설 근로자 직업 안정성 측면에서는 또 다른 고민을 안겨줄 것임.

■ 노무비 산정, 기술적(공사비 견적) 영역으로 최저임금(근로복지)과 분리하는 이원화된 접근 필요

- 다단계 생산구조에 따른 노임 전달체계의 문제는 이미 발주자 노무비 직접지급제도, 전자적 대금지급 시스템 등 다양한 연관제도를 통해 지속적으로 해소되고 있음.
- 건설 근로자 주요 직종이 받아야 할 최저임금은 대표 직종별로 고용노동부가 결정하고, 공사 노임 산정기준은 최저임금 이상으로 국토교통부에서 별도로 정하여 산정하는 구조로 현 개념을 전환해야 함.
 - 건설 근로자의 임금 결정에 있어 순방향은 제도적으로 최저로 받아야 할 임금을 규정(고용노동부)하고, 그 이후 숙련도와 시장 논리에 따라 변화하는 구조(국토교통부)를 갖추는 것임. 이러한 원칙은 전 산업에서 동일하게 적용되는 것이라 판단됨.
- 이원화된 구조에서 최저임금은 전수조사에 기반할 필요는 없다고 판단됨. 일정한 샘플과 실태조사를 통해 관련 주체가 합의하는 프로세스를 가져가면 무리가 없음.
 - 건설산업에서 최저임금을 도입하고 있는 미국과 호주의 경우도 전수조사가 아닌 설문 및 샘플 조사 등에 기반하고 있음.
- 예정가격 산정에서의 노무비는 공공 건설공사의 실제적 비용을 산정하는 기준으로 고도화를 고민해야 하는 영역임. 적정임금은 최소한으로 받아야 하는 간명하고 명확한 개념으로 환원하는 것이 논란 없이 공감대를 형성해가는 방법이라 판단됨.
 - 그리고 전자카드제, 발주자 노무비 직접지급제도, 노임 조사 기관과 방법의 전환 등 연관제도의 시행과 결과를 충분히 검토한 후 안정적으로 제도를 시행하는 전략의 구사가 필요함.

최석인(선임연구위원 · sichoi@cerik.re.kr)

스마트 건설기술 활성화와 건설안전 제고

- 2021년 건설기술 주요 이슈, 기술 적용 확대를 위한 포괄적 정책 필요 -

■ 스마트 건설기술 활성화를 위한 포괄적 정책 지원 필요

- 4차 산업혁명 시대의 도래와 함께 스마트 건설기술에 관한 관심이 높아져 왔으며, 올해부터는 한국판 뉴딜 정책과 연계되어 스마트 건설기술의 현실 적용이 본격화될 것으로 보임.
 - “스마트건설”은 설계-시공-유지관리 등 건설 전 단계에 첨단기술(BIM, 드론, 로봇, IoT, 빅데이터, AI 등)을 융합시켜 안전성·생산성 등을 획기적으로 개선하는 것을 의미함.
- 지금까지 정부의 스마트 건설기술 육성은 개별 핵심기술의 R&D 투자 및 기술공급 위주로 추진되어, 산업 및 시장에 대한 파급효과 고려나 육성 정책 간의 유기적 연계가 미흡하였음.
 - ‘스마트 건설기술 개발사업’을 통해 2,000억원을 투자하여 2025년까지 핵심기술 상용화를 목표로 함.
 - 하지만 현재 개발된 다양한 스마트 건설기술도 기존 제도, 건설기준, 품질검사 기준 등에 맞지 않고 사업비가 증가하여 실제 현장에서 활발히 적용되지 못하고 있는 실정임.
 - 일례로, 최근 5년 내 11개 정책·기본계획에서 탈현장건설(Off-site Construction) 관련 기술개발 및 시범사업 추진계획이 포함되었으나 시장조성 및 관련 제도개선에 대한 검토는 미흡한 상황임.
- 2021년, 스마트 건설기술의 현장적용 확대를 위해 국토교통부가 ‘스마트 건설기술 현장적용 가이드라인’을 발표하면서(3.5) 실제 적용 활성화를 위한 기반이 구축될 것으로 기대됨.
 - 스마트 건설기술을 활용하는 경우, 기존 공법 대비 공사비가 증액되어도 이를 사업비 산출시 반영할 수 있으며, 기존 건설기준과 상충되는 경우에도 건설공사에 적용할 수 있도록 규정함.
- 더 나아가 스마트 건설기술 적용 확대와 산업의 글로벌 경쟁력 제고를 위한 통합적 건설기술 육성 정책의 추진 기반을 마련할 필요가 있음.
 - 스마트 건설기술 도입에 따른 건설 생산구조 및 건설기업의 비즈니스 모델의 변화, 필요한 조달방식과 발주제도 혁신 방향을 포괄하는 정책 마련이 필요함.
 - 2020년, 스마트 건설사업 추진체계 구축, 스마트 건설기술 활성화를 위한 규제 개선 및 지원 등의 내용을 담은 「스마트 건설기술 활용 촉진을 위한 특별법안」이 발의된 바 있으나 국회를 통과하지 못함. 2021년에는 「건설기술진흥법」, 「국가계약법」 등 기존 법체계 내에서 스마트 건설기술을 활성화하기 위한 포괄적이고 제도적인 기반 구축에 대한 고민이 필요할 것임.

■ 건설현장의 안전 제고를 위한 실효성 있는 법제도 마련이 핵심 이슈로 부각

- 산업현장 안전사고가 사회적 이슈로 부각되면서 정부는 지난 2018년, 2022년까지 자살, 교통사고, 산재사고 3대 분야에서 발생하는 사망자 수를 절반 수준으로 줄이기 위한 ‘국민생명 지키기 3대 프로젝트’를 발표하였음.
 - 이후 ‘산업재해 사망사고 감소대책’(2018. 1), ‘공공 건설공사 견실시공 및 안전강화 방안’(2018. 7), ‘건설현장 안전강화대책’(2019. 2), ‘건설현장 추락사고 방지대책’(2019. 4), ‘건설안전 혁신방안’(2020. 4), ‘건설현장 화재안전 대책’(2020. 6) 등이 차례로 발표됨.
- 산업안전 제고를 위한 법제도 개선은 사회적 공감대를 얻으며 지속적으로 추진되고 있으나 2021년 「중대재해처벌법」이 시행²⁾되면서 산업계를 중심으로 논란이 제기되고 있음.
 - 「중대재해처벌법」은 중대재해 발생에 대해 기업 경영책임자의 처벌을 강화함으로써, 사고예방에 더 주의를 기울이게 하여 중대재해를 줄이겠다는 내용을 기본 취지로 하고 있음.³⁾
 - 중대재해 예방이 필요하다는 방향성은 모든 이해관계자가 공감하나, ‘처벌법’을 통한 처벌 강화 중심의 산업안전 정책의 실효성과 산업계에 미치는 부작용 등에 대한 우려가 커지고 있음.
- 안전사고의 원인과 주체는 매우 다양해 특정 주체에 대한 처벌 강화로는 사고를 예방하는 데 한계가 있음. 즉, 처벌 강화 중심의 정책은 부작용에 비해 실효성이 크다고 하기 어려움.
 - 「중대재해처벌법」 외에도 최근 「산업안전보건법」 강화, 「건설안전특별법」 제정 등 정부의 산업 안전 정책은 사업주의 처벌을 강화하는 내용이 주를 이루고 있으며, 이러한 정책 방향은 재검토가 필요함.
 - 사후처벌 중심에서 사전예방 중심으로, 그리고 특정 이해관계자(시공사) 중심에서 모든 이해관계자(발주자, 설계자, 시공사, 근로자)의 협업 중심으로 산업안전의 패러다임 전환이 필요함.
- 또한, 건설안전 제고 측면에서도 자동화·첨단화 건설장비를 도입한 스마트 시공기술이 큰 역할을 담당할 수 있음. 따라서 건설현장의 안전 확보를 위한 업체의 스마트 기술개발에 대해 다양한 인센티브를 도입해 기업의 자율적 투자를 유도할 필요가 있음.
 - IoT 및 AI 기반 실시간 모니터링 시스템을 도입해 지하구조물·밀폐공간 위험요소를 CCTV·스마트 태그·드론 등으로 즉각 확인·공유하거나 실시간 원격위치 관제 시스템으로 사각지대에서 발행하는 근로자 안전사고 방지에 실시간 대응하는 등의 기술이 실제로 도입되고 있음.

이승우(연구위원 · swoolee@cerik.re.kr)

2) 50인 이상 사업장은 공포 후 1년 후부터 적용, 5인 이상 50인 미만 사업장은 공포 후 3년 유예기간을 가짐. 의무와 처벌에 대한 구체적 내용을 담은 시행령은 5월 입법예고 예정임.

3) 산업재해나 사고 등으로 사업장에서 사망자가 발생할 경우 사업주나 경영책임자에게 1년 이상 징역이나 10억원 이하 벌금으로 처벌하고 징벌적 손해배상을 적용한다는 내용이 핵심임.

북한 인프라 사업 현황과 대응 과제

- 북한, PPP 방식으로 철도와 관광단지 등 건설 추진 -

■ 북한과 미국, 새로운 돌파구를 찾기 위한 암중모색(暗中摸索) 중

- 최근, 북한은 한미연합훈련을 비난하고 미국 바이든 행정부와 우리 정부에게 “경고성” 메시지를 전함(2021. 3. 16).
 - 북한의 김여정 노동당 부부장은 미국에 대해 “앞으로 4년간 불편함을 자고 싶은 것이 소원이라면 시작부터 멋없이 잠 설치 일거리를 만들지 않는 것이 좋을 것”이라고 함.
 - 그리고 “3년 전의 따뜻한 봄날은 다시 돌아오기가 쉽지 않을 것”이라면서 “조국평화통일위원회와 금강산국제관광국 등을 없애버리는 문제를 검토”하겠다고 함.
 - * 김정은 위원장, ‘남한 당국의 태도에 따라 3년 전 봄날이 돌아올 수 있음’(제8차 노동자 대회, 2021.1)
- 바이든 행정부는 2021년 2월 중순부터 UN 북한 대표부를 포함한 다양한 채널을 통해 북한 정부와 막후 접촉을 시도하고 있음(로이터통신, 2021. 3. 14).
 - 현재 바이든 행정부는 트럼프 정부의 대북정책이 북한의 핵 개발을 막지 못했다는 문제의식을 갖고 새로운 정책을 검토하는 것으로 보도되고 있음.
- 향후, 남북협력사업이 본격적으로 추진될 경우를 대비해서 북한 인프라 개발사업에 대한 다각적인 추진 전략 수립이 필요함.

■ 북한 인프라 개발사업 추진시 민관협력방식(PPP) 방식 적극 활용 예상

- 북한은 산업·관광단지, 철도, 공항 등의 주요 인프라 건설사업에 외국 자본을 적극 유치하고 있음.
 - ‘라선경제무역지대’, ‘원산-금강산 국제관광지대’ 등 중앙급 개발구 8개와 온성섬관광개발구, 경원경제개발구 등 19개 지방급 개발구 등 총 27개의 경제·관광특구를 지정, 「경제개발구법」, 「라선경제무역지대법」 등을 제정하고 외국 자본의 유치를 통해 개발을 추진 중임.
 - 원산지역의 개발과 활성화를 위해 기존 갈마공항 개건사업에 중국계 기업이 2억 달러를 투자, ‘원산 국제공항’으로 확장·개장함(2015. 11).
 - * 1일 2,000명 승객 수용(연간 120만명 승객 처리), 활주로 2,050m → 3,500m, 항공기 12개 계류

- ‘원산-함흥 고속도로’ 건설 추진 중, 북한 대외경제성은 중국 요령성 정부에 이 사업을 위임, 건설비용은 중국에서 용자대출로 충당하고, 북한 당국이 추후 상환하는 형태임.
 - * 원산-함흥(111.9km), 건설비 56억 위안, 노반과 노면 공사는 총 5개 공구로 구분, 이 사업은 2014년부터 추진되었지만 특별한 진전은 없는 상태
- 러시아, 북한 철도 현대화사업(총 3,500km) 추진, 건설공사비(약 250억 달러)는 북한 광물개발사업을 통해 충당할 계획, 평덕선 구간의 철도 개건 착공식을 개최함(2014. 10).
- 북한 당국은 외국자본의 북한 내 인프라 건설사업 추진시 민관협력사업(PPP : Public Private Partnership)의 추진을 검토하는 것으로 보임.
 - 북한 국가경제개발위원회와 중국의 상지관군투자유한공사 간에 ‘개성-신의주 고속철도 및 고속도로’ 건설에 관한 MOU 체결(2014. 2), 사업방식을 PPP 방식 중 하나인 BOT(Build-Operate-Transfer)로 추진을 검토함.
 - * 신의주-평양-개성 연결(총 376km)하는 고속철도 및 고속도로, 총투자 규모 약 240억 달러
 - * BOT 방식은 건설투자자가 자금을 조달하여 프로젝트를 건설(Build)하고, 일정기간 운영(Operate)하면서 그 사업수익으로 운영자금 충당, 부채 상환, 배당을 실시하고, 운영기간이 종료되면 주무관청에 양도(Transfer)하는 민관협력사업(PPP)의 방식
 - ‘원산-금강산 철도 개건사업’, ‘원산-금강산 국제관광지대’ 투자대상 안내서에서도 BOT 등의 방식을 명시하고 있음(NK경제, 2018. 6. 25).
 - * 원산-금강산 철도 개건사업 : 원산역-금강산역 연결(118.2km), 건설비용 3.2억 달러, 철도건설 투자 후 30년간 운영권 보장
 - * 원산-금강산 국제관광지대 : 총 400km² 면적, 원산갈마해안관광지구, 마식령스키장지구, 울림폭포지구, 석왕사지구, 통천지구, 금강산지구로 구성, 연간 100만명의 외국인 관광객 유치, 개발비용은 약 78억 달러, 주요시설로 호텔 11개, 산업시설 12개, 철도, 통천수력발전소 등

■ 북한 실정에 적합한 민관협력방식(PPP) 마련 필요

- 도로, 철도, 항만, 전력 등 주요 인프라 건설을 위한 북한 정부의 대규모 재정투입은 쉽지 않기 때문에 민관협력방식(PPP) 방식은 현실적인 대안이 될 수 있음.
 - 북한은 BOT 사업(캄보디아 박물관 개발사업)에 참여한 경험이 있고, 2013·2014년 캐나다 - 북한 지식교류협력 프로그램을 통해 BOT 방식을 연구함(Weekly KDB Report, 2018. 3).
- 우리 기업들이 북한 인프라 개발사업에 PPP 방식으로 참여할 경우 재원조달과 사업위험 저감(risk hedging) 등에 우리 정부가 어떠한 역할을 할 것인지에 대한 검토가 필요함.
 - 북한 PPP 사업은 사업위험이 매우 클 것으로 보이는데, 그동안 국내에서 활용되었던 MRG, BTO-rs 등을 북한 PPP 사업에 적용하는 방안의 연구가 필요함.

박용석(선임연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

대출금리 상승과 시름 깊은 서민경제

국내 몇몇 주요 은행을 필두로 빠르게 상승하고 있는 주택담보대출금리는 코로나19로 인해 가뜩이나 어려워진 우리네 서민경제에 더 큰 부담으로 다가올 듯하다. 지난 2월 말 한국은행은 기준연 0.5%였던 기준금리를 유지한다고 발표했다. 이는 지난해 5월 이후 6번째 금리동결로 우리 경제가 여전히 코로나19로 인한 경기 침체에서 벗어나고 있지 못함을 방증하는 결과로 보인다.

그러나 기준금리 유지를 통해 코로나로 황폐해진 우리 경제에 회복의 실마리를 제공하고자 하는 한국은행의 의지에도 시중은행의 주택담보대출금리는 빠르게 상승하고 있다. 지난 5일 신한은행이 연 2.3~3.55%였던 아파트담보대출 금리를 0.2%p 올린 것을 시작으로 8일에는 농협 또한 주택담보대출금리를 0.3%p 인상해 은행 대출금리 상승의 도화선이 되기 때문이다. 국내 5대 시중은행 중 하나로 많은 서민 주택담보대출을 보유하고 있는 신한은행과 지역 농민의 이용률이 절대적으로 높은 농협의 대출금리 인상은 서민경제에 큰 부담이 될 것으로 보인다.

주택담보대출금리에 좀 더 대해 살펴보니, 금리 상승이 비단 우리에게만 나타나는 현상은 아닌 듯하다. 지난 5일 미국의 워싱턴포스트지 보도에 따르면 미국에서 가장 인기 있는 대출 상품인 30년 만기 주택담보대출의 고정금리가 3.02%에 달하였다고 한다. 30년 만기 주택담보대출금리가 3%를 넘은 것은 지난해 6월 이후에 7개월 만이라고 하니 미국의 대출금리 상승세도 우리만큼 심상치 않아 보인다. 참고로 미국의 30년 만기 고정형 주택담보대출금리는 지난해 6월 3.18%를 기록한 후 지난해 말인 12월에는 2.71%까지 하락했다.

미국에서 주택담보대출금리가 상승하는 요인은 많겠지만 그중 몇 가지를 꼽아보면 다음과 같다. 첫째는 미국민이 코로나19에 대한 피해를 완화시

킬 수 있는 백신의 접종을 시작했다는 것이다. Our World In Data에 따르면 미국민의 백신 접종률은 3월 9일 기준으로 18.27%에 달하는 등 바 이든 대통령의 취임 후 100일 이내에 1억 도스의 백신을 접종 계획이 순조롭게 진행되고 있다고 한다. 둘째는 약 1조 9,000억 달러(약 2,143조원)에 달하는 바이든 행정부의 경기부양책으로 미국의 경제 성장 가능성이 커졌다는 것이다. 이번 경기 부양책에는 1인당 최대 1,400달러(160만원)에 달하는 현금을 지급하는 내용이 담겨 있어 미국민의 소비력은 상당히 향상될 것으로 예상된다.

백신 접종 및 현금 지급을 통한 경기 부양이 미국만의 주택담보대출금리 상승 요인으로 치부하기는 어려워 보인다. 국내에서도 코로나19의 경기 침체 해법으로 백신의 접종을 꾀고 있으며 이미 3차례에 걸쳐 재난지원금을 지급했고 추가 지원금 지급을 고려하고 있기 때문이다. 그러나 대출금리의 상승 전환을 나타내는 미국 및 국내 은행의 여러 움직임에도 국내 주요 시중은행인 KB국민·신한·하나·우리·NH농협 은행의 2월말 주택담보대출은 80조 1,258억원으로 1월보다 3조 7,579억 원이나 증가했다고 하니 안타깝기 그지없다.

주택담보대출금리의 상승은 서민경제에 큰 부담으로 다가올 수밖에 없다. 따라서 이제는 대출금리상승이 우리 가정에 가져올 부작용에 대해 깊이 고민해 볼 때이다. 코로나19로 줄어든 수입을 메우는 방편으로 집 담보대출을 택한 소상공인이든, 급등하는 주택(전세)가격에 거주 불안정을 호소하는 자식의 어려움을 외면하지 못한 부모이든, 화폐가치 하락으로 인해 급등(急騰)하는 실물 자산을 더는 바라만 볼 수 없는 투자 빈곤층이든 말이다. <경기일보, 2021.3.14>