

건설동향브리핑

제413호 (2013. 5. 27)

■ 경제 동향

- 하반기에도 전세 가격 상승 지속 전망

■ 정책 · 경영

- SOC 투자 축소 재고 필요
- 행복주택 시범 지구 발표, 지속 가능한 추진 전략 짜야

■ 정보 마당

- 건설 경영자의 감성 지능 중요성 확대

■ 연구원 소식

- 건설 논단 : 국토부, 창조경제를 선도해야

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

하반기에도 전세 가격 상승 지속 전망*

- 비아파트·월세 중심 공급, 전세금 반환 리스크 확대 등 전세 가격 압박 요인 강해 -

■ 전세 상승세 지속, 월세 상승세 둔화

- 2013년 1~4월까지 전세 가격은 1.31% 상승함. 아파트를 중심으로 전국적으로 고른 상승세를 보임. 2009년 3월부터 4년 2개월 연속 상승세가 이어지고 있음.
 - 수도권 1.22% 상승 : 아파트 1.55%, 단독주택 0.47%, 연립 0.66% 상승
 - 5개 광역시 1.44% 상승 : 아파트 1.81%, 단독주택 0.55%, 연립 0.83% 상승
 - 기타 지역 1.36% 상승 : 아파트 1.69%, 단독주택 0.63%, 연립 0.95% 상승
- 2013년 1~4월까지 수도권의 월세 가격은 0.2% 하락하였으나, 지방 광역시는 0.4% 상승
 - 수도권은 오피스텔이 1.2% 하락하여 하락세를 주도하였고, 아파트는 1.2%, 연립·다세대는 0.8% 상승함. 단독주택은 0.1% 하락
 - 지방 광역시는 단독주택 외 주택 유형에서는 하락(아파트 -0.3%, 연립·다세대 -1.1%, 오피스텔 -1.0%)했으나, 월세의 비중이 월등히 높은 단독주택이 0.6% 상승함에 따라 전반적인 상승세를 보임.

■ 전·월세 거래량 9.4% 증가, 지방·비아파트 중심으로 거래 활발

- 2013년 1~4월까지 전·월세 거래량은 50.8만 건이며, 전년 동기 대비 9.4% 증가함. 수도권보다는 지방에서 거래가 활발히 이루어짐.
 - 수도권 8.5%, 지방 광역시 10.9%, 기타 지방 10.2% 증가
- 아파트 외 주택의 전·월세 거래량이 전체 전·월세 거래량의 절반을 넘어서고 지속적으로 증가하는 추이를 보임.
 - 2013년 1~4월까지 아파트의 거래량은 23.8만 건으로 전년 동기 대비 5.3% 증가하였으나, 아파트 외 주택의 거래량은 27.0만 건으로 13.3% 증가함.
 - 전·월세 거래량에서 아파트 외 주택이 차지하는 비중은 53.2% 수준으로 아파트를 넘

* 전세 가격은 국민의행의 'KB 주택가격 동향조사', 월세 가격은 국토해양부의 '월세가격 동향조사', 전·월세 거래량은 국토해양부의 '전·월세 거래량 보도자료', 전세 가격 상한가 및 하한가 격차는 부동산114(주) 기준으로 작성함.

어서고 있으며, 지속적으로 상승(2011년 50.7%→2012년 51.0%)하는 추이를 보임.

■ 아파트 전세 거래량은 전년 동기 대비 2.2% 감소

- 최근의 전·월세 거래량 증가는 월세 중심의 증가세이며, 전세 거래량은 전년 동기 대비 0.4% 감소함.
- 2013년 1~4월까지의 전세 거래량은 30.8만 건으로, 전년 동기 대비 0.4% 감소함. 반면, 월세 거래량은 20.0만 건으로 28.8% 증가함. 특히, 아파트 전세 거래량은 16.7만 건으로 전년 동기 대비 2.2% 감소하였고, 월세 거래량은 7.1만 건으로 28.3% 증가함.

■ 전세금 반환 리스크 확대에 따른 전세 가격 상승 압박

- 임대인의 리스크가 확대됨에 따라 담보 대출이 없어 전세금 반환 리스크가 작은 물건에 대해 수요가 집중되면서 전세가를 밀어올리는 역할을 하고 있음.
- 최근 들어 전세 하한가와 상한가의 격차가 크게 확대되는 양상을 보임. 특히, 담보 대출의 비율이 높을 것으로 예상되는 신규 입주 물량에서 두드러지게 나타나고 있음.
- 입주 5년 미만 아파트 단지의 경우 전세 가격 상한가와 하한가의 격차가 12% 수준이며, 5년 이상 아파트 단지는 10% 미만으로 나타남. 특히, 최근 입주 1년 미만 아파트 단지의 경우 하한가와 상한가의 차가 15~20%까지 벌어지고 있음.
- 과거에는 개별 호의 물리적 특성에 의해 전세 가격의 격차가 발생했으나, 최근에는 임대인의 담보 대출 여부 및 비율이 전세 가격의 결정에 큰 영향을 미치고 있음.

■ 하반기에도 전세 가격 압박 요인 지속

- 아파트 및 전세 가격 중심의 임대차 시장 불안은 하반기에도 지속될 것으로 예상되며, 월세·비아파트 중심으로 임대차 시장이 빠르게 변화하고 있어 이에 대한 대응이 시급
- 최근 지속적인 아파트 전세 가격의 상승은 월세 중심의 공급으로 인한 전세 물량 감소의 영향이 적지 않고, 저금리 상황에서 월세 물량의 증가가 지속될 것으로 판단됨.
- 주택 담보 대출의 부실 여파로 전세 반환 리스크 확대에 따른 전세 가격 압박 요인도 상존

허윤경(연구위원 · ykhur@cerik.re.kr)

SOC 투자 축소 재고 필요

- 자본적 투자 축소로 경제 성장동력 위축 우려돼 -

■ 정부, 2014~17년 간 교통 SOC 예산 10조원대 축소 전망

- 국가재정전략회의(2013. 5. 16)에서는 복지 예산의 확대 등 대선 공약 실천을 위한 재원을 마련하기 위해 4년 간 10조원대의 교통 SOC 예산을 삭감할 것임을 예고
 - SOC 예산 중 철도 부문의 삭감 규모가 가장 크고, 도로, 수자원 순으로 알려짐.
 - SOC 투자의 또 다른 주체인 공기업의 경우 '부채 문제가 심화되지 않도록 유의'할 것을 지적, 공기업을 통한 SOC 투자도 감축될 것으로 예상
- 도덕적 해이, 사업 타당성 오류, 중복·과잉 투자, 선심·과시성 행사, 예산의 목적 외 사용 및 불요불급한 집행 등 예산 낭비를 줄이는 차원에서 세출 구조조정을 추진
 - 정부는 SOC 시설이 충분히 갖추어졌기 때문에 우선 순위 조정으로 속도를 조절하고, 수익성이 확보되지 않은 곳은 진행 중인 사업이라도 중단, 내년도 예산부터 적용
 - 박근혜 정부는 대통령 선거 공약에서 복지 지출과 의무 지출을 제외한 재량 지출을 축소, 토목 건설을 추가로 감축할 것임을 적시

■ 주요 선진국, 국가 경쟁력 제고와 경기 부양 위해 SOC 투자 확대...우리나라는 역주행

- 선진 23개 국가가 1인당 국민소득이 2만 달러에서 3만 달러로 진입하는 데 평균 8년이 소요되었지만, 우리나라는 2007년에 2만 달러에 진입한 이후 6년 동안 답보 상태임. 금년도 경제성장률 전망 또한 2.6%로, 일본의 2.9%보다 낮음.
 - 우리나라와 일본은 전 세계 국가들 중 유일하게 중진국의 함정에서 탈출한 국가로 평가되고 있지만, 우리나라는 아직 속단할 수 없음.

■ 복지 공약만 실천하고 국가 경쟁력과 지역 경제를 위한 SOC 공약은 무시해도 되는가?

- 우리나라의 교통 혼잡 비용(2000년 19.4조원 → 2008년 26.6조원)은 지속적으로 증가하고 있으며, GDP 대비 국가 물류비의 비중은 15.6%로, 미국(10.1%), 일본(8.7%) 등 주요 경쟁국에 비해 높은 수준임.

- SOC 투자의 축소는 공기 지연과 총사업비 증가 등 국민 불편과 비효율성을 심화시키고, 특히 경제 성장을 위한 자본적 투자를 축소시켜 경제 성장동력의 위축이 우려됨.

<박근혜 대통령 대선 공약 중 교통 SOC 관련 사항>

구분	사업명	사업 내용
철도 (15건)	남해안 철도고속화사업	· 현재 추진 중인 부산~순천 간 복선화 사업은 계획 기간 내 완료 · 순천~광주 구간 조기 착공 · 송정~순천 간 철도 (선형) 개량
	대구권 광역교통망	· 대구권 광역철도망의 단계적 추진 · 대구~광주 간 철도 건설 추진
	인천 도시철도 2호선	· 사업비 지원을 통한 조기 개통
	인천경제자유구역 접근성 제고	· 서울 지하철 7호선 청라국제도시 연장 추진
	충청권 광역철도망 대전 구간	· 대전시 통과 구간(신탄진~계룡시) 전철화 사업 조기 시행 · 신탄진 대전철도차량정비단 인입선로 이설
	대전 도시철도 2호선	· 조기 착공 적극 검토 · 도시철도 2호선의 과학벨트 연장 구간(16km) 타당성 검토
	GTX(수도권 광역급행철도)	· 킨텍스~수서, 송도~청량리, 금정~의정부 간 3개 노선 추진
	수서발 KTX 노선 의정부까지 연장	· 수서~평택 KTX 건설사업을 의정부까지 연장
	수도권 교통 대책	· 월곶~광명~판교 간, 여주~원주 간, 인덕원~수원 간 복선전철 건설 지원
	춘천~속초 동서고속화철도	· 연장 구간(92.8km), 설계속도 230km/h 고속화철도 착공
	여주~원주 간, 원주~강릉 간 복선전철	· 2015년 성남~여주, 2017년 원주~강릉 복선전철 개통 예정, 단절 구간인 여주~원주 복선전철 추진 · 원주~강릉 간 복선철도 건설
	중부내륙선 철도의 복선·고속화	· 현재 단선으로 추진 중
	충청권 광역철도	· 경부선과 호남선 철도를 복선전철로 개량, 논산~대전~세종~청주를 연계하여 구축
	호남 KTX 건설	· 오송~익산~광주 송정~무안공항~목포
	도로 (12건)	김천~거제 간 남부내륙철도
88올림픽 고속도로 확장 공사		· 적기 준공 추진
경인고속도로 지하화		· 통행료 폐지 및 지하화 추진
광주 외곽순환고속도로		· 광주 외곽 연장 16.1km 4차로 건설
회덕 IC 건설 지원		· 대덕구 연축동(경부고속국도)~신대동(천변고속화도로) 간 560m 건설 · 세종시 및 과학비즈니스벨트 접근성 개선
동서 5축(보령~울진) 고속도로		· 예비 타당성 조사 대상 선정 및 타당성 조사 시행
충북 내륙 교통인프라 확충		· 세종~충북~강원권 연결 고속도로 건설 추진
충청내륙고속도로(제2서해안선)		· 현재 1단계 추진 중, 미착공 구간의 조기 착공
국도 77호선 연결 부창대교		· 부안군과 고창군을 연결하는 도로 및 대교 건설
동부내륙권(새만금~정읍~남원) 국도		· 정읍에서 남원 구간도 조기 착공 지원
동서교류연륙교(한려대교) 건설		· 전남 여수와 경남 남해군 연결을 적극 검토
광주~완도간 고속도로		· 4차선 도로 건설 추진
공항 (2건)	동해안 고속도로망 건설	· 삼척~포항 간 고속도로 건설 추진
	청주국제공항 경쟁력 강화 지원	· 공항 SOC 확충 및 공항 활성화 지원
항만 (3건)	제주공항 인프라 확충	· 기존 공항 확장 또는 신규 건설 추진
	제주 민군 복합 관광 미항 건설사업	· 민군 커뮤니티 및 친환경 경관 조성 지원
	인천 신항 항로 증심(14m → 16m)	· 10만~15만톤급 선박 이용 가능
하천 (1건)	경기만 해양 레저·관광	· 마리나항 조성 지원
	광주 광주천, 용봉천 등 복원	· 양동시장 일대 광주천 복원 및 현대화 사업 · 용봉천 등 지천 복개 구간 생태 하천 복원

자료 : 새누리당 대선공약집

박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

행복주택 시범 지구 발표, 지속 가능한 추진 전략 짜야

- 정권과 운명을 같이하는 한시적 주택이 아니라 지속 가능한 공공주택돼야 -

■ 수도권 도심 7곳에 1만 호 공급 계획

- 국토교통부는 지난 5월 21일 박근혜 정부의 주요 국정 과제인 행복주택 프로젝트의 수도권 7개 주요 시범 지구를 선정 발표함.
 - 발표된 시범 지역은 오류, 가좌, 공릉, 고잔, 목동, 잠실, 송파 등 철도 부지 4곳과 유수지 3곳으로, 공급 예정 주택 수는 약 1만 호에 달함.
 - 지구 지정의 선정 기준은 대중교통의 접근성이 양호하고, 주변에 학교 및 상업 시설 등 주거 편의 시설이 충분히 구비된 지역을 우선 고려, 지역별 편중을 감안한 균형 배분임.
 - 개발 방향은 행복주택의 건설로 인해 주거뿐만 아니라 지역 경제가 활성화될 수 있도록 복합 기능 공간, 일자리 창출, 친환경 소통 공간을 주요 개발 구상으로 삼고 있음.
 - 지역의 특성에 따라, 노인, 대학생 및 청년층, 외국인 등 다양한 계층을 포함하고 있어 기존 공공 임대주택 수혜로부터 소외되었던 계층을 포함하려는 의지가 엿보임.

<행복주택 시범 지구 개요>

지구 명	개발 방향	위치 및 면적	건설 호수(호)
① 오류동 지구 (철도역사)	친환경적이고 건강한 행복 주거 타운 노인 주거 복지, 공공 시설 허브	· 서울시 구로구 오류동 · 109,000㎡(오류동역 일원)	1,500
② 가좌 지구 (철도역사)	지역 간 소통의 공간인 '브리티 시티' 대학생 주거 공간 중점	· 서울시 서대문구 남가좌동 · 26,000㎡(가좌역 일원)	650
③ 공릉동 지구 (폐선부지)	녹지와 대학 문화가 함께하는 도시 공간 대학생 주거, 재능 기부, 문화 휴식 공간	· 서울시 노원구 공릉동 · 17,000㎡(경춘선 폐선부지)	200
④ 고잔 지구 (철도역사)	다문화 소통의 공간 / 외국인 근로자를 위한 교류센터, 대학생 문화 공간	· 경기도 안산시 단원구 고잔 · 48,000㎡(고잔역 일원)	1,500
⑤ 목동 지구 (유수지)	'물과 문화'를 주제로 개발 / 주민 기피 공공 시설의 체계적 정비, 문화 예술 거리 조성	· 서울시 양천구 목1동 · 105,000㎡(목동 유수지)	2,800
⑥ 잠실 지구 (유수지)	스포츠와 공동체 문화가 살아있는 공간 체육 공원 등의 다양한 활용 등	· 서울시 송파구 잠실동 · 74,000㎡(잠실 유수지)	1,800
⑦ 송파 지구 (유수지)	활기찬 오픈 마켓 주거지, 종합시장, 역세권 등의 복합 공간	· 서울시 송파구 가락동 · 110,000㎡(탄천 유수지)	1,600
총 7개 지구 489,000㎡			10,050

자료 : 국토교통부

■ 입지 선정은 긍정적, 구체적 추진 전략이나 임차인 선정 기준 및 임대료 수준은 미정

- 행복주택의 시범 지구 선정은 입지적 특성이나 포괄 계층의 다양성을 감안할 때 적절

한 것으로 판단됨. 그러나, 재원 조달 방안이나 사업 주체, 임차인 선정 기준 및 임대료 수준에 대한 계획 및 정책 설계는 아직 구체화되지 못한 상태임.

- 행복주택에 대한 추진 일정은 대략적으로 예시되고 있으나, 사업 주체나 재원 조달 방안, 행복주택의 입주 조건이나 임대료 수준 등 실질적인 운영 전략에 대해서는 아직 구체화하지 못한 상황임.
- 시범 지구가 입지적 우위에 있는 지역에 선정됨으로써 국민의 관심은 더 확대될 것으로 예상됨. 따라서, 입주자 자격 및 선정 기준에 대한 구체적인 정책 설계가 조속히 뒷받침되어 수혜 계층에게 예측 가능성을 부여해야 할 것임.

■ 정권과 운명을 같이하는 한시적 주택이 아니라 지속 가능한 공공주택돼야

- 그 동안 공공주택은 ‘국민임대-보금자리-행복주택’ 등으로 명칭이 바뀌면서 진화해오고 있으나, 정권이 바뀔 때마다 잦은 변경으로 인해 정책의 지속 가능성과 예측 가능성은 매우 낮은 상태임.
 - 수도권 외곽 신도시에서 도시 근교 그린벨트, 도심 내 역세권 등으로 공공 임대주택의 입지가 공간적으로 이동함으로써 수요자의 요구에 부응하고 있으나, 이전에 지정된 임대주택 사업지의 미착공·미분양 등의 부작용이 확대되고 있음.
 - 수요자들 역시 임대주택의 입지는 물론 명칭과 입주자의 선정 기준이 자주 변경되면서 어떤 공공 임대주택에 지원할 수 있을지에 혼선을 겪고 있음.
 - 국민의정부와 참여정부에서 적극적으로 추진되었던 국민 임대주택 역시 2012년 말 현재 경기도에서만 지구 지정을 마치고도 미착공된 물량이 7만 호로 전체 미착공 임대주택의 절반 이상을 차지함.
 - 보급자리주택도 시범 지구만 당초 목표를 달성, 나머지 사업들의 경우에는 사업성 저하, 새 정부 출범 등의 이유로 추진 계획과 내용이 변경되었음.
- 행복주택이 지속 가능한 공공주택이 되기 위해서는 기존 공공 임대주택 사업에 대한 전면적인 재검토와 물량 조절, 문제점 보완 등이 병행되어야 할 것임.
 - 행복주택은 단순히 박근혜 정부의 공약 실천 차원이 아닌 지속 가능한 공공주택의 틀 안에서 검토되어야 할 것이며, 공공주택 정책은 정권의 변화와 관계 없이 지속적으로 일관 추진될 수 있도록 하는 추진 체계의 정비가 요구됨.

김현아(연구위원 · hakim@cerik.re.kr)

건설 경영자의 감성 지능 중요성 확대

- 감성 지능이 조직 성과의 90% 좌우, 기업 경쟁력 유지 위해선 필수적 -

■ '창조경제의 시대', 경영자의 리더십 더욱 중요해져

- 글로벌 기업의 성과 원인을 조사한 에버그린(Evergreen) 프로젝트는 성공 요인의 첫 번째로 '리더십'을 꼽음*.
 - 두 번째가 '인재 확보', 세 번째가 '혁신 문화', 마지막이 '파트너십'으로 선정되었으나, 이들 요소를 좌우하는 리더십이야말로 경영의 핵심임.
- 경기 변동에 영향을 많이 받는 건설산업의 특성상 경영자의 리더십은 더욱 중요함. 더욱이 '창조경제의 시대'라는 새로운 패러다임에 접어들고 있는 현 시점에서 건설기업의 생존을 위해서는 경영자의 역할이 더욱 증대되고 있음.
 - 창조경제의 핵심인 융합을 이뤄내기 위해서는 조직 구성원이 자신의 역량을 극대화하고 발휘할 수 있도록 이끌어줄 수 있는 리더십이 필요함.
 - 이를 위해 경영자는 조직 구성원과의 공감대를 형성할 수 있는 '감성 지능'을 지니고 있어야 함.

■ 경영자의 감성 지능은 리더십의 필수 불가결한 요소

- 감성 지능(Emotional Intelligence)은 지능 지수(Intelligence Quotient)와 다르게 기술적인 스킬과는 관련이 없는 것으로, 리더십에 있어 필수 불가결한 요소임.
 - 탁월한 리더십을 가진 경영자들을 살펴보면 공통적으로 높은 수준의 '감성 지능'을 지니고 있는 것으로 나타남.
 - 감성 지능이 없으면 최고의 교육 훈련을 받고, 예리하고 분석적인 마인드, 날카로운 아이디어를 끊임없이 공급할 수 있는 사람이라 할지라도 위대한 경영자가 될 수 없음.
 - 188개 글로벌 기업을 대상으로 개인의 어떠한 능력이 조직에 뛰어난 성과를 내고 조직 성과에 어느 정도 기여하는지를 조사한 결과, 감성 지능은 모든 업무 영역에서 기술적 능력(Technical Skills), 인지적인 능력(Cognitive Skills)보다 약 2배 이상 중요한

* 대한토목학회(2010), 건설 리더십 : 미래형 CEO의 리더십 패러다임, 신완선

것으로 밝혀짐. 더욱이 상위 레벨의 경영자일수록 감성 지능의 중요성은 더욱 커지며, 조직 성과 차이의 90% 이상이 감성 지능의 정도에 따라 달라지는 것으로 나타남.

- 이러한 감성 지능은 자기 인식(Self-Awareness), 자기 통제(Self-Regulation), 동기 부여(Motivation), 공감대 형성(Empathy), 사교적 기술(Social Skill) 등 5가지로 구성됨.
 - 자기 인식 : 자신의 감정, 욕구, 장·단점에 대한 깊은 이해도를 가지는 것을 의미함.
 - 자기 통제 : 자신에게 봉착한 문제를 객관화시켜 관찰할 수 있는 능력을 말함.
 - 동기 부여 : 모든 리더에게 나타나는 공통적인 요소로 자신의 깊은 내적 욕구에 의해 현재 자신의 일을 성취해 나갈 수 있는 능력임.
 - 공감대 형성 : 타인과의 관계를 유지할 수 있는 즉, 조직 구성원들의 감정을 사려 깊게 이해해줄 수 있는 능력임.
 - 사교적 기술 : 경영자에게 필수적인 요소로 단순히 친목 도모의 수단이 아닌 자신이 원하는 방향으로 사람들을 움직일 수 있는 능력을 의미함.
- 건설산업은 ‘사람의, 사람에 의한, 사람을 위한’ 산업이라고 할 만큼 사람에 기초를 두고 있는 산업임. 따라서, 급변하는 사회 환경에서 기업의 경쟁력 유지를 위해서는 조직 구성원의 마음을 움직일 수 있는 경영자의 감성이 어느 때보다 중요함.

<감성 지능의 5가지 요인>

	정의	특징
자기 인식 (Self-Awareness)	- 자신의 기분, 감정, 동인이 다른 사람에게 끼치는 효과를 인지하고 이해하는 능력	<input type="checkbox"/> 자신감 <input type="checkbox"/> 현실적 자기 평가
자기 통제 (Self-Regulation)	- 분열을 일으키는 충동과 감정을 통제하거나 다른 방향으로 조정하는 능력 - 행동하기 전에 생각-판단을 보류하는 성향	<input type="checkbox"/> 신뢰와 성실 <input type="checkbox"/> 변화에 대한 개방성
동기 부여 (Motivation)	- 돈과 지위보다 일하고자 하는 열정 - 에너지와 인내를 가지고 목표를 추구하고자 하는 성향	<input type="checkbox"/> 달성하기 위한 강력한 동인 <input type="checkbox"/> 실패 앞에서도 낙천주의 <input type="checkbox"/> 조직 몰입
공감대 형성 (Empathy)	- 다른 사람들의 감정 상태를 이해하는 능력 - 그들의 감정적 반응에 따라 사람들을 대하는 기술	<input type="checkbox"/> 재능의 개발과 유지에 전문가 <input type="checkbox"/> 이문외적 감각 <input type="checkbox"/> 고객과 소비자에 대한 서비스
사교적 기술 (Social Skill)	- 인적 네트워크를 연결하고 관리하는데 능숙함 - 조화를 명성하고 공통 관심사를 찾는 능력	<input type="checkbox"/> 변화를 주도하는데 효과적 능력 <input type="checkbox"/> 설득력 <input type="checkbox"/> 팀을 만들고 이끄는 데 전문가

최은정(책임연구원 · kciel21@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
5. 16	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> 재정관리총괄과 주최, '건설 관련 부담금 통합 징수 관련 회의'에 건설산업연구실 강운산 연구위원 참여 - 건설 관련 부담금 통합 징수 관련 전문가 자문
	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> 부담금운용평가단 주최, '2013년 부담금 운용평가단 회의'에 건설산업연구실 강운산 연구위원 참여 - 2013년 건설 관련 부담금 평가 계획, 원칙, 기준 등 협의
5. 21	국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> 건설인력기재과 주최, '제5차 골재수급기본계획 수립 자문회의'에 건설정책연구실 최민수 연구위원 참여 - 제5차 골재수급기본계획 수립 방안에 대한 자문
	서울시청	<ul style="list-style-type: none"> 계약심사과 주최, '공사비 관련 자문회의'에 건설관리연구실 최석인 연구위원 참여 - 실적공사비 관련 자문
5. 22	국토연구원	<ul style="list-style-type: none"> 건설경제연구센터 주최, '연구 자문회의'에 건설정책연구실 최민수 연구위원 참여 - '건설산업 환경 변화 전망 및 건설 정책의 중장기 개선 방향' 연구 관련 자문
	국무조정실	<ul style="list-style-type: none"> 새만금사업추진기획단 주최, '새만금 투자 활성화 대토론회'에 건설경제연구실 김현아 실장 토론자로 참여

■ 건설업계 연구 자문위원 초청 간담회 개최

- 연구원은 지난 5월 22일(수), 건설업계 연구자문위원인 김진운 위원(대륙건설 회장), 장경래 위원(광명종합건설 회장), 유주현 위원(신한건설 대표), 김재영 위원(건설산업정보센터 이사장), 노의래 위원(활림건설 경영 고문) 등을 초청하여 간담회를 개최하였음.
- 이번 간담회는 최근 연구원의 연구 사업 추진 동향에 대하여 보고하고, 향후 연구원의 연구 사업 추진 방향에 대한 자문을 듣고자 기획되었음. 또한, 최근 업계 동향 및 정책·제도 등 개선 과제에 대해서도 논의하였음.

■ 연구 분야 직원 모집

- 모집 부문 : 입찰 계약 제도 연구 분야
- 응시 자격 : 석사 학위 취득 이후 5년 이상의 해당 분야 경력 보유자, 또는 박사 학위 소지자 및 취득 예정자
- 전공 : 경제학, 행정학, 법학 전공자 우대
- 채용 직급 : 연구원 또는 연구위원급
- 문의 및 참조 : 업무지원팀(Tel. 02-3441-0671), 홈페이지(www.cerik.re.kr) 공지 사항

국토부, 창조경제를 선도해야

국토교통부가 대통령 및 국회 업무 보고 등을 통해 향후의 건설 정책 추진 방향을 공개했다. 가장 눈에 띄는 것은 지방 중추 도시권 육성과 구 시가지의 재생사업에 대한 정부의 의지 표명이었다. 이는 ‘창조경제’의 구체적인 실천 대책으로서, 지방 분권 측면에서도 가치가 있다.

구도심 정비를 촉진하려면, 민간의 노력을 유인하는 것도 중요하다. 그런데 그동안 건폐율이나 주차장 설치기준 등이 강화되면서 노후화된 건물의 증·개축이나 리모델링이 어려워지고, 방치되는 사례가 많다. 따라서, 기존 건물에 대해서 강화된 건축법규의 적용을 제외하고, 특례를 확대해야 한다. 또, 생활형 복지를 강화하려면, 서민 거주 지역을 대상으로 공용 주차장이나 방범 시설 등 생활 편의 시설을 큰 폭으로 확충해야 한다.

주택 정책 측면에서 공동주택 리모델링시 수직 증축 허용 등 전향적인 정책을 내놓은 것도 환영할만하다. 그러나, 장기수선충당금 적립이 미흡한 상태에서 대량의 공동주택이 노후화되는 현상을 해소하기에는 역부족이다. 20여 년 전 지어진 공동주택은 정부가 책정한 분양가 이하로 건설되었기 때문에 품질 수준이 상당히 열악하다. 내진 설계가 안 된 주택도 태반이다. 리모델링이나 재건축을 규제할 것이 아니라 오히려 활성화 방안을 강구해야 할 시점이다.

건설시장과 관련, 해외에서 금융 제공과 연계된 패키지형 수주 확대나 스마트하이웨이, U-city, 통합 도시 방재 시스템 등 IT나 환경과 연계된 융·복합 정책이 제시된 것은 ‘창조경제’에 부합되며 미래 지향적이다. 또, 위험 도로 개선, 도시 침수 대책, 생태 하천 복원, 예방적 방재 투자 등의 정책도 바람직하다. 다만, 도로나 철도 등 신규 SOC 투자에 대한 구체적인 계획이 수립되지 못한 점은 아쉽다.

산업 측면에서는 정부가 제시한 바와 같이 적자 시공이 심각한 최저가낙찰제나 건설 대가 산정 기준 개선 등이 시급하다. 건설사를 옥죄고 있는 PF의 부실화에 대응하기 위해서는 건설 금융 시스템을 선진화하고, 난립된 시행사를 건설화하려는 대책이 요구된다. 부실업체의 진입 제한과 더불어 정부투자기관의 민영화나 분사 등의 대책도 강구해야 할 시점이다.

발주자와 원·하도급 간의 불공정 개선이나 중소기업 보호 정책도 매우 중요하다. 그러나, 하향 평준화를 초래하거나 책임과 권한을 유리시키는 제도는 곤란하다. 중장기적으로는 실비 보상(cost plus fee) 방식이나 프로젝트 파트너링 등과 같은 선진화된 정책을 검토해야 한다. 새롭게 태어난 국토교통부가 ‘창조경제’의 선두에 서서 ‘국민 행복 시대’를 여는데 핵심적인 역할을 할 수 있기를 기대한다. <건설경제, 2013. 4. 29>

최민수(연구위원 · mschoi@cerik.re.kr)