

# 건설동향브리핑

## 제423호 (2013. 8. 5)

---

### ■ 경제 동향

- 7월 CBSI, 전월비 0.3p 하락한 62.1

### ■ 정책 · 경영

- 4.1 대책 후속 조치, 정책 효과 단계별로 나타날 듯
- 중소 건설업체 경쟁력 제고, 특화된 경영 진단에서 출발

### ■ 정보 마당

- 영국과 일본의 최근 도로 정책과 시사점

### ■ 연구원 소식

### ■ 건설 논단 : 독일 건설산업의 낙찰자 선정 방법

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

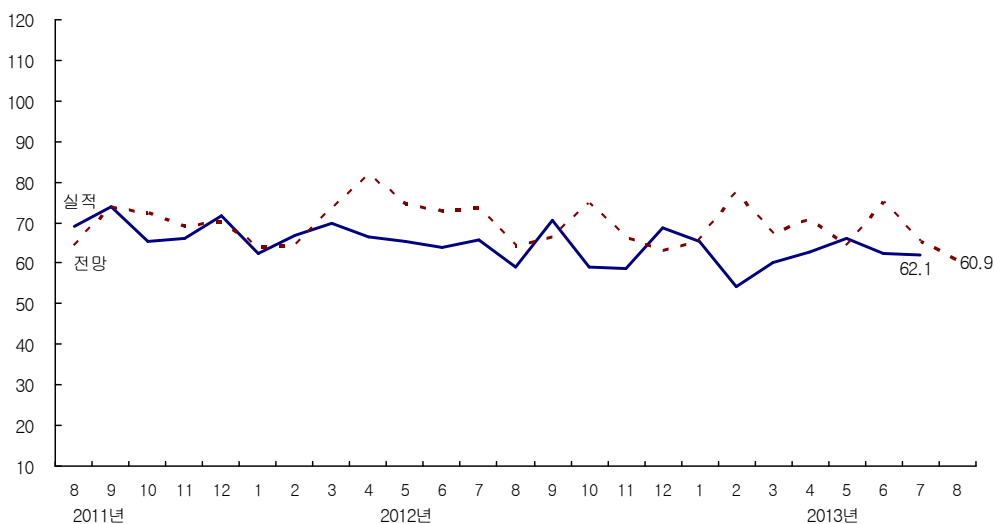
## 7월 CBSI, 전월비 0.3p 하락한 62.1

- 4.1 대책 후속 조치, 건설기업 체감 경기 개선에 효과 발휘 못해 -

### ■ 6월 이후 2개월 연속 하락

- 2013년 7월 건설기업 경기실사지수(CBSI)<sup>1)</sup>는 전월비 0.3p 하락한 62.1을 기록함.
  - 이로써 CBSI는 전월인 6월(전월비 3.7p 하락)에 이어 2개월 연속 하락했으며, 기준선(100.0)에 훨씬 못 미치는 60선 초반에 불과해 건설업체 체감 경기가 매우 저조함.
  - CBSI는 계절적 요인과 4.1 대책 및 추경 예산 발표 등에 힘입어 지난 3~5월 동안 3개월 연속 상승(3개월 동안 11.8p 상승)했으나, 6월 이후 2개월 연속 하락함.
  - 결국 4.1 대책과 추경 예산 발표 등이 건설업체의 체감 경기를 더 이상 개선시키지는 못하고 있는 결과로 해석됨. 특히, 지난 7월 24일에 4.1 대책 후속 조치가 발표되었음에도 불구하고 CBSI가 소폭 하락해 후속 조치의 발표가 건설업체 체감 경기를 개선시키지 못한 것으로 나타남.
  - 이는 후속 조치의 발표에도 불구하고, 분양가상한제, 양도세 중과 폐지 등 4.1 대책의 핵심 내용은 여전히 입법화되지 않고 있고, 7월 초 취득세 감면 혜택의 종료로 주택 거래와 분양 시장이 급격히 위축된 결과로 판단됨.

<건설기업 경기실사지수(CBSI) 추이>



자료 : 한국건설산업연구원

1) 건설기업 경기실사지수(CBSI)가 기준선인 100을 밑돌면 현재의 건설 경기 상황을 비관적으로 보는 기업이 낙관적으로 보는 기업보다 많다는 것을 의미하고, 100을 넘으면 그 반대를 의미함.

■ 대형 및 중소기업체 지수 전월비 상승, 중견업체 지수 전월비 하락

- 업체 규모별로 경기실사지수를 살펴보면, 대형 및 중소기업체 지수는 상승하였으나, 중견업체 지수가 큰 폭으로 하락함.
  - 대형업체 지수는 전월비 7.1p 상승한 85.7을 기록해 지난 1월(85.7) 이후 6개월 만에 다시 80선을 넘어서며, 체감 경기 침체의 수준이 다소 완화됨.
  - 중소기업체 지수 역시 전월비 6.9p 상승한 48.1을 기록하며, 체감 경기 침체의 수준이 다소 완화됨. 그러나, 중소기업체 지수는 대형 및 중견업체 지수에 비해 여전히 상대적으로 가장 저조해 체감 경기가 가장 침체된 것으로 나타남.
  - 반면, 중견업체 지수가 전월비 14.3p나 급락한 50.0을 기록해 7월의 CBSI 하락을 주도함. 결국 중견업체 지수는 지난 2월(48.0) 수준으로 다시 침체됨.

<업체 규모별 CBSI 추이>

구분	2012.9	10월	11월	12월	2013.1	2월	3월	4월	5월	6월	7월		8월 전망	
											실적	전월 전망치		
총 합	70.6	58.9	58.7	68.9	65.4	54.3	60.3	62.8	66.1	62.4	62.1	65.4	60.9	
규모 별	대형	91.7	76.9	78.6	92.9	85.7	72.7	69.2	71.4	78.6	78.6	85.7	85.7	78.6
	중견	61.5	57.7	55.6	64.0	66.7	48.0	66.7	66.7	66.7	64.3	50.0	63.0	55.6
	중소	56.4	39.3	38.9	46.3	40.0	40.0	42.6	48.1	50.9	41.2	48.1	44.2	46.2

자료 : 한국건설산업연구원

■ 8월 전망치, 7월 실적치 대비 1.2p 하락한 60.9

- 한편, 8월 전망치는 7월 실적치 대비 1.2p 하락한 60.9를 기록함.
  - 실적치 대비 익월 전망치가 소폭 하락한 것은 건설업체들이 8월에는 건설 경기 침체의 수준이 좀 더 악화될 것으로 전망하고 있다는 의미임.
  - 현재로서는 침체된 건설 경기를 개선할 만한 요인이 부족한 가운데, 혹서기로 하여 공사 물량이 줄어드는 계절적 요인도 여전히 8월에도 건설 경기의 침체는 지속될 것으로 전망됨.

이흥일(연구위원 · hilee@cerik.re.kr)

## 4.1 대책 후속 조치, 정책 효과 단계별로 나타날 듯

- 공공 17만 호 축소, 민간 후분양 유도, 임대차 시장 안정에 다각적 지원 -

### ■ 공공 주택시장 : 2016년까지 17만 호 축소

- 정부는 지난 7월 24일, 수도권 주택 공급 조절을 중심으로 한 4.1 대책 후속 조치를 발표
- LH공사 등이 추진하는 공공 개발 사업은 사업 추진의 단계에 따라 공급 물량 및 공급 시기를 조정할 계획임. 2013~16년까지 17만 호의 사업 승인 축소 효과를 기대함.
  - 보상이 이루어지지 않은 고양 풍동 2지구는 지구 지정을 즉시 해제하고, 광명 시흥 보금자리지구는 규모를 축소할 예정임.
  - 보금자리주택 지구의 공공 분양 물량은 2013년에는 청약을 실시하지 않고, 2014년 이후에는 조정 가능 지구에 한하여 물량을 축소할 계획임.
  - 공공 분양 주택은 사업 승인 시기를 연기하고 민간 분양 물량은 택지 공급 시기를 조정할 예정임. 사업 승인 이전 단계의 공공 택지 내 물량 조정을 통해 2013~16년까지 총 11.9만 호의 사업 승인 축소 효과를 발휘할 것으로 전망됨.
  - LH공사 등 공공 분양 예정 물량은 2013~16년까지 5.1만 호 축소할 예정임. 특히, 2013~14년 간 2.9만 호를 축소하여 조기에 물량 조정 효과를 가시화할 계획임.

### ■ 민간 주택시장 : 후분양 · 임대 주택 전환 유도

- 민간 주택시장의 물량 조절을 위해서는 금융 수단을 활용하여 후분양을 유도하고 분양 주택의 임대주택 전환을 지원함.
  - 분양 보증 심사시 분양성 평가 비중을 현행 30%에서 50%로 확대하고, 보증요율 차등 폭을 확대하여 미분양 사업장의 후분양을 유도할 계획임.
  - 후분양으로 전환할 경우 분양 가격의 일정 수준을 건설 자금으로 대출하고 대한주택 보증이 지급 보증을 실시함.
  - 또한, 분양 예정 물량은 후분양으로 전환하거나 준공 후 임대 활용 업체에 대해서는 추가적인 대출 보증을 제공함.
  - 미분양 주택의 임대주택 전환 유도를 위하여 '전세 보증금 반환 보증' 및 '모기지 보증'

제도를 도입할 예정임.

- ※ 전세 보증금 반환 보증 : 건설업체 부도로부터 전세금을 보호하기 위해 대한주택보증이 임차인에 보증금을 반환하는 제도
- ※ 모기지 보증 : 대한주택보증이 준공 주택을 담보로 금융기관 대출에 대해 반환 책임을 부담함.

- 시범 사업 1천호에 대해 수급 조정용 리츠를 도입함. 미분양 주택을 리츠가 매입하고 이를 임대주택으로 운용한 후 매각하는 방식으로 일정 기간(5년) 동안 매각되지 않으면 LH공사가 매입하여 청산을 담보함.
- 민간 주택 매입 임대 사업자의 사업 여건을 개선하기 위해 매입 임대 자금 대출 보증 대상 및 취급 기관의 확대, 미분양 주택 매입시 금리 인하, 대출 한도 확대 등도 후속 대책에 포함됨.

## ■ 임대차 시장 안정 위해 다각적 지원

- 공공 임대주택의 공급은 지속적으로 확대하고 민간 임대 사업의 활성화 유도 및 목돈 안 드는 전세 제도 시행 등을 통해 임대차 시장의 안정에 지속적으로 지원함.
- 공공 임대주택의 입주 시기를 앞당기고, 매입·전세 임대주택의 공급을 하반기에 집중해 단기적인 전세 물량 증가에 기여할 계획임.
- 임차 수요의 매매 전환을 지원하기 위하여 장기 주택 저당 차입금 이자 상환액 소득 공제 대상을 국민주택 규모(85㎡) 초과 주택으로까지 확대할 계획임.

## ■ 정책 방향성 바람직, 정책 효과는 단계적으로 나타날 듯

- ‘공급 조절’이라는 정책 방향성은 바람직하나, 시장 패러다임의 변화를 고려할 때 정책의 효과는 더디고 단계적으로 나타날 것으로 예상됨.
- 4.1 대책에서 공급 조절 정책을 천명한 이후 실질적인 공급 조절 로드맵을 마련했다는 점에서 의의를 가짐. 그러나, 시장 패러다임의 변화로 정책 효과가 과거와 같이 즉각적이고 폭발적으로 나타나기는 어려움. 공급 조절 실적에 따라 단계별로 나타날 것임.
- 다만, 미분양 주택 누적 지역의 선정, 보증요율 차등폭 확대 등은 논란을 최소화할 수 있는 운용의 묘가 필요할 것으로 판단됨.
- 장기 주택 저당 차입금 이자 상환액 소득 공제 대상은 규모뿐만 아니라 주택 가격의 상향 조정도 함께 고려되어야 정책 효과를 담보할 수 있을 것임.

허윤경(연구위원 · ykhur@cerik.re.kr)

## 중소 건설업체 경쟁력 제고, 특화된 경영 진단에서 출발

- 해외 중소기업 경영 진단 모델과 경영 특성을 통한 중소기업 경영 진단의 방향 -

### ■ 경영 진단의 영역

- 경영 진단<sup>1)</sup>의 영역은 사업 매력도, 역량, 경영 시스템, 최고 경영자(CEO) 영역 등 크게 4개 영역으로 나눌 수 있음.
  - 사업 매력도 : 현재의 사업 또는 가까운 미래의 진출 사업에 대한 전반적인 매력도
  - 역량 : 시장에서 경쟁 우위를 창출할 수 있는 제반 기능들의 잠재력
  - 경영 시스템 : 인력과 자금이 조달되고 운영, 관리되는 전반적인 메커니즘
  - CEO 영역 : 지휘, 통제, 관리하는 경영자의 유·무형의 경영 유형 및 역량

### ■ 중소기업의 경영 특성과 경영 진단

- 중소기업들은 사업 구조적인 측면에서 상대적으로 리스크가 적고, 자본의 대규모 동원이 필요치 않은 공공공사에 크게 의존하고 있음.
  - 발주 형태별로는 적격심사 대상 공사의 비중이 높고, 공종에 있어서는 주택 건설 사업의 비중이 상대적으로 낮음.
- 시장의 경쟁 환경 측면에서는 건설투자가 지속적으로 감소하고 있고, 중소기업의 시장 비중은 전체 건설시장의 45%로, 시장의 경쟁이 매우 심각한 상황임. 실제로 적격심사 대상 공사의 경우, 평균 경쟁률은 300:1을 상회함.
- 전체 건설업체의 약 90%가 종업원 50명 미만의 소기업(「중소기업법」상)이고, 중소기업들은 대형 및 중견 업체들에 비해 외주 생산 의존도가 낮은 데 비해, 판매비 및 일반 관리비, 현장 운영 경비 지출 등 관리 비용이 높음. 이로 인해 수익성 등 경영 성과가 낮고, 노동 생산성도 대형 업체들에 비해 상대적으로 낮음.
- 경영 진단이 실질적으로 필요한 중소기업에 대한 경영 진단은 아직까지 활발하지 않음. 이는 중소기업의 사업 및 조직, 문화에 대한 올바른 이해가 부족했기 때문임.

1) 기업 경영에서 자체적으로 해결하기 어려운 문제가 생기거나, 장애의 발전 방향 및 과제를 확인하고자 할 때 기업 외부의 전문가 즉, 경영 전문가나 경영 컨설팅 기관 혹은 업체에게 의뢰하여 기업 경영 전반에 대하여 진단하는 것

■ 해외 중소기업에 특화된 경영 진단 모델 사례

- 해외에서 널리 활용되는 중소 규모의 기업에 대한 경영 진단 모델들을 살펴보면, 조직의 혁신성에 중점을 두고 있음.
  - 단기적인 경영 성과 및 혁신 성과를 진단함과 동시에 이러한 성과를 지속 가능케 하는 문화적인 요소와 지식·정보의 관리, 교육·훈련 등 지속적인 투자 정도를 중요시함.

<해외의 주요 중소기업 경영 진단 모델>

진단 모델	Oslo Manual(OECD)	I-Score(싱가포르)	ICI(캐나다)
주요 지표	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 기술 혁신 능력(기술 혁신 체계, 기술 축적 및 분석 능력)</li> <li>- 기술 사업화 능력(기술 제품화 능력, 기술 생산화 능력, 신제품 마케팅 능력, 기술 사업화 관리)</li> <li>- 경영 능력(경영 혁신 능력, 변화 대응 능력, 마케팅 관리 능력)</li> <li>- 혁신 성과(기술 경쟁력 성과 향상, 경영 성과, 기술 성과)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조직 여건(리더십, 혁신 전략, 자원 관리)</li> <li>- 조직 문화(조직 가치, 조직 분위기)</li> <li>- 경쟁력(직원 개발, 혁신 관리)</li> <li>- 외부 지향성(네트워크, 혁신 성과 공유)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 혁신 성과(혁신 활동의 기업 목표화, 라이선스)</li> <li>- 조직 문화(혁신 문화, 조직 미션, 창조적 아이디어)</li> <li>- 리더십(명확한 목표 설정, 성과 평가 및 보상)</li> <li>- 조직 혁신 역량(교육 훈련, 기술 수준, 혁신 기대 수준)</li> <li>- 조직 구조 및 지식(지식 원천, 신제품 개발, 절차 및 기법)</li> <li>- 조직 네트워크(아이디어 공유, 외부 관계 구축 및 유지)</li> <li>- 혁신에 대한 투자</li> </ul>

■ 중소 건설업체 경쟁력 제고를 위한 경영 진단의 방향

- 최근 건설 경기의 위축과 함께 중소 건설업체들의 경영 여건이 매우 악화된 상황임. 중소 건설업체들이 이러한 위기를 극복하고 산업 내에서 제 역할을 다하기 위해서는 경영 상황에 대한 올바른 진단과 그에 맞는 대응책 마련이 필요함.
- 단기적인 측면에서는 제한된 경영 자원의 활용에 있어 효율적인지, 경영 관리에 불필요하게 소요되는 비용이 없는지, 그리고 목표 시장에서 필요로 하는 경쟁 요인을 갖추고 있는지에 초점을 맞추어야 함.
- 중·장기적인 측면에서는 앞서 제시한 단기적인 진단 영역에서 나타난 문제점을 극복하거나 경쟁력을 유지할 수 있는 혁신성을 보유하고 있는지에 진단의 목표를 두어야 함.

김영덕(연구위원-산업 · ydkim@cerik.re.kr)

## 영국<sup>1)</sup>과 일본<sup>2)</sup>의 최근 도로 정책과 시사점

- 국가 경쟁력과 국민의 인명과 재산 보호를 더욱 중시 -

### ■ 양국의 공통점과 차이점

- 영국과 일본 모두 국가의 재정 여력 소진은 물론 높은 국가 채무로 인하여 예산을 삭감해야 할 상황
  - GDP 대비 국가 부채율<sup>3)</sup>이 영국은 88.7%(2012), 일본은 214.3%(2012)
- 예산을 삭감해야 하는 상황임에도 불구하고, 도로 부문의 정책과 예산은 오히려 증가
- 예산의 증액에도 불구하고 정책의 방향에는 큰 차이가 있음.
  - 영국은 신규 도로 건설에 집중하는 반면 일본은 기존 도로의 유지·관리에 집중

### ■ 영국의 재정 긴축과 도로·교통 인프라 개혁 정책의 방향

- 새 정부 출범 직후인 2010년 5월, 도로청의 예산을 대폭 삭감하는 정책을 도입
  - 도로 예산의 경상 지출 부문에서 23%, 자본 지출 부문에서 33%를 각각 삭감
- 큰 사회·작은 정부를 구상하며 지방 관계 보조금(지방 교부금)도 30%나 삭감
- 도로청은 2011년 11월에 ‘도로청의 운영 재검토’라는 혁신 정책을 발표
  - 늘어나는 교통 수요의 증가에 대처하기 위해 ‘이용자 부담’과 ‘자동차세 개정’을 검토
  - 이용자 부담의 원칙으로 간선 도로 사용자에게는 통행세를 높이고, 생활 도로 이용자에게는 통행세를 낮춰 주는 방안 도입을 검토 중(2013년 9월 공식화 예정)
  - 차량의 연비 성능 개선으로 줄어드는 세수를 보전하기 위한 자동차세제 개편이 목적

### ■ 일본의 고속도로 노후화 현황과 원인, 그리고 대책

- 1960년대에 건설된 일본의 고속도로 노후화가 예상보다 심각하게 진행되고 있음.

1) 日本高速道路保有・債務返済機構, 2013. 3(국토교통지식정보센터 자료 재인용)

2) 노무라종합연구소(野村総合研究所), 2013. 2(국토교통지식정보센터 자료 재인용)

3) www.cia.org/world factbook에서 발췌



- 2012년 12월 발생한 도쿄 인근 중앙고속도로 사사고(笹子)터널 천정 붕괴 사고는 노후 도로 시설이 국민의 생명과 재산에 큰 피해를 줄 수 있다는 사실을 강하게 각인시켰음.
- 도로 전문가들이 지목한 노후화로 인한 사고 발생의 3가지 주요 원인
  - 전문가의 부족과 함께 기술을 계승해 줄 인력의 격감
  - 정책가와 정치인들이 표를 의식하여 신규 건설에만 집중
  - 안전 진단 결과나 유지·관리 전문 지식 정보의 활용이 매우 미숙하였음.
- 일본의 고속도로 전문기관들이 제시한 주요 해결 방안
  - 기술과 경험을 계승할 수 있는 전문가와 인력을 전면에 배치
  - 신규 도로 건설 중심에서 유지·관리 종합 대책 수립으로 정책 방향이 전환되어야 함.
  - 민간의 자본과 유지·관리 기술을 적극적으로 활용하는 촉진책을 강화해야 함.

## ■ 주요 시사점

- 복지 국가인 영국이나, 도로 신설에 막대한 투자를 한 일본 모두 공통적으로 도로 인프라 경쟁력의 중요성을 복지라는 명목으로 희생시키지 않음.
- 육상 교통 인프라는 국가 경쟁력뿐만 아니라 국민의 인명과 재산의 보호에 직접적인 영향력을 미치고 있어 국가 정책에서 직접 다룰 만큼 중요시함.
- 도로 인프라의 경쟁력과 건강성은 정치적인 배려가 국민의 생활 경제 개선과 재산 보호 정책을 넘어설 수 없다는 사실을 인지하게 만듦.
- 과도하게 늘어난 국가 채무로 인해 공공 재정 여력이 소진되었음에도 불구하고, 도로 인프라 경쟁력과 안정성 강화를 위한 자본 투입은 지속되어야 함을 강하게 시사
  - 영국의 수요자 부담 원칙을 적용시켜 통행세를 높이고 줄어드는 유류세 보전을 위한 대책을 볼 때, 국내 고속도로 통행료 현실화 대책도 적극 추진해야 할 시기로 보임.
  - 신규 투자 중심에서 국민 생활 경제로 전환한 일본의 도로 인프라 유지·관리 강화 정책을 볼 때, 1970년 개통된 경부고속도로의 안전과 성능 진단도 시급한 과제로 판단됨.
- 재정 건전성을 강조하는 정부도 민간 자본 유인 촉진책을 서둘러야 할 때가 되었음.

이복남(연구위원 · bnlee@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
7. 25	K-TV	<ul style="list-style-type: none"> <li>● '7.24 부동산시장 후속 조치 관련 특집 대담'에 건설경제연구실 두성규 연구위원 출연</li> <li>- 7.24 부동산시장 후속 조치 관련 토론</li> </ul>
7. 26	경기도청	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 도시계획과 주최, '도시계획위원회 회의'에 건설경제연구실 김현아 실장 참여</li> <li>- 양주 도시관리계획 변경 등 회의</li> </ul>
	국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 건설경제과 주최, '건설업 등록 기준 강화 방안 자문 회의'에 건설정책연구실 최민수 연구위원 참여</li> <li>- 건설업 등록 기준의 적정성 검토 등</li> </ul>
7. 29	KBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>● '차정인 기자의 티타임'에 건설관리연구실 김우영 실장 출연</li> <li>- 주제 : 건축의 창의성은 시스템에서 시작 - 건축과 IT, 미래를 다시 디자인하다</li> </ul>
7. 30	국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 건설안전과 주최, '인프라 유지 관리 체계 개선 방안 전문가 회의'에 건설관리연구실 이영환 연구위원 참여</li> <li>- 인프라 유지 관리 체계 개선 방안에 대한 검토</li> </ul>
7. 31	국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 건설기준과 주최, '2013년 하반기 공사비 산정 기준(실적공사비) 심의위원회 회의'에 건설관리연구실 이영환 연구위원 참여</li> <li>- 2013년도 하반기 실적공사비 적용 공종 및 단가(안) 종합 심의</li> </ul>
8. 2	한국무역협회	<ul style="list-style-type: none"> <li>● '통상산업포럼 건설 분과 회의'에 건설정책연구실 김민형 실장 참여</li> <li>- 한·베트남 FTA 협상 국토 교통 분야 대응 방안 관련 회의</li> </ul>

■ 최근 발간물

유형	제목	주요 내용
건설이슈포커스	건설산업 이노베이션 추진 실태 및 장애 요인 조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 한국 경제뿐만 아니라 건설산업이 한 단계 높은 수준으로 도약하기 위해서는 새로운 문제 인식과 함께 접근 방법을 모색하는 것이 필요</li> <li>- 과거 고도 성장을 달성한 우리 경제의 성장 공식이 더 이상 작동하지 않고 있어, 혁신에 기초한 새로운 성장 공식을 찾아야 한다는 지적이 많음.</li> <li>- 특히, 건설산업이 장기 침체에서 벗어나기 위해서는 새로운 시장의 창출과 효율적인 생산 방식의 모색 등 미래 지향적인 기술과 가치를 추구하는 것이 필요. 정부의 창조 경제 육성 정책으로 창의적 기술 개발과 융합의 중요성이 한층 커질 전망</li> <li>● 세계 시장에서 건설 분야의 혁신은 획기적인 발명보다는 장기간에 걸친 점진적 개선을 중심으로 이루어지고, 혁신은 경기 침체기에 더욱 활발한 것으로 알려짐.</li> <li>- 주로 건설 자재·장비 분야의 발전을 중심으로 혁신이 이루어졌고, 최근에는 에너지 이용 효율, 기존 시설 성능 개선, 공장 생산 방식, 스마트 홈, 설계 및 의사결정 시스템 분야 등에서 다양한 혁신이 모색되고 있음.</li> <li>● 설문 조사 결과, 건설업체들은 설계·엔지니어링 및 에너지 관련 분야가 향후 혁신 잠재력이 가장 큰 것으로 평가하였음.</li> <li>- 지난 10년 간 건설산업에 가장 큰 영향을 미친 기술 혁신은 인터넷이라는 응답(21.0%)이 가장 많았고, CAD·BIM 등 설계 관련 기술의 발전(14.1%)이 2위를 차지</li> <li>- 건설업체들은 전체 건설 생산 과정에서 향후 혁신 잠재력이 가장 큰 분야로는 설계·엔지니어링 분야(45.7%), 유지·관리 분야(22.8%)를 선택. 건설 기술 분야 중 혁신 잠재력이 가장 큰 것은 에너지 관련 기술(30.6%)로 나타남.</li> <li>- 건설업체들은 기존의 기술이나 공정 개선을 중심으로 혁신 활동을 한다는 응답(30.8%)이 가장 많았고, 다른 기업이 개발한 기술을 개선하는 것(15.9%) 등도 많았음. 혁신을 저해하는 요인은 미래 경제 상황의 불확실성(26.3%), 자원 부족(18.8%), 변별력이 부족한 입찰 제도(12.9%) 등의 순으로 조사됨.</li> </ul>

## 독일 건설산업의 낙찰자 선정 방법

건설산업은 수주 생산 방식을 따른다. 즉, 소비자(발주자)가 먼저 생산된 상품을 보고 구매하는 것이 아니라, 구매(계약)를 한 다음에 생산이 시작된다. 간단한 상품을 구매할 때 소비자는 상품 자체를 만져보고 작동시키면 질적 수준을 알 수 있다. 하지만, 생산된 상품이 없이는 골라야 한다면 그럴 수 없다. 일반적인 상품 구매에서는 상품 자체의 정보가 중요하지만, 수주생산 방식을 따르는 상품의 구매에서는 생산자 정보가 중요해지는 이유이다.

댐이라는 건설 생산물을 생각해보자. 발주자는 자신이 원하는 목적물을 제시하면서 이것을 잘 만들어줄 판매자(건설업체)를 찾는다. 수주가 생명인 건설업체는 제각기 자신이 더 잘 만들 수 있다고 호언한다. 생산되기 이전에 상품을 구매해야 하는 상황에서 소비자(발주자)는 어떻게 해야 자신이 원하는 댐을 얻을 수 있을까?

합리적인 제도 운영으로 정평이 난 독일에서 골라내는 방법은 이렇다. 먼저, 자신이 원하는 목적물을 명확히 제시하고 그와 유사한 생산물을 시공했는지 여부를 살펴본다. 시공 과정을 관리했던 발주자와 사용 과정의 유지관리 내역을 잘 알고 있는 사용자 모두로부터 정보를 종합해 생산물의 질적 수준을 판단한다. 우리나라도 보통 양적인 시공 실적과 질적 정보의 일부는 확인하고 있다. 하지만, 독일에서는 거기서 한걸음 더 나아간다. 자신이 원하는 목적물과 유사한 생산물을 가장 우수하게 시공했던 건설업체들을 따로 골라내고 다음과 같이 묻는다. ‘과거의 우수한 생산물을 만들 때 참여했던 기술인력과 기능인력이 나의 목적물을 시공할 때도 참여해줄 수 있는가?’라고. 기본적인 경영 실적 외에 실제 생산을 담당했던 사람을 핵심적인 시공 능력으로 판단하는 것이다. 높은 자격과 많은 경력을 보유한 근로자에게 높은 점수가 부여된다. 따라서, 원활할 수주를 위해 독일 건설업체는 기술인력과 기능인력을 보유하고자 한다.

이것이 독일 건설산업에서 직접시공이 자리 잡고 기능인력 역시 80% 이상 정규직으로 고용될 수 있는 비결이다. 그리고 수주생산 방식을 따르는 상품의 구매에서 생산자 정보가 중요한 이유이자 생산되기 이전에 상품을 구매해야 하는 상황에서 원하는 양질의 댐을 얻을 수 있는 방법이기도 하다. 또한 페이퍼컴퍼니가 존재할 수 없으며 건설물량의 규모와 건설업체의 수가 저절로 균형을 이루게 하는 생존 여건이다.

우리에게는 립서비스인 ‘건설업체는 사람이 재산’이라는 모토를 독일에서는 정말로 실천하고 있다. 경제민주화, 창조경제, 지속가능한 성장이 화두인 시점에서 독일의 방식을 곱씹어볼 만하다. <아주경제, 2013. 7. 19>

심규범(연구위원 · gbschim@cerik.re.kr)