

건설동향브리핑

제489호 (2014. 12. 8)

■ 경제 동향

- 11월 CBSI, 전월 대비 4.5p 하락한 70.4

■ 정책 · 경영

- 통일 인프라 구축에 필요한 자원 조달 방안
- 건설산업의 관점에서 본 도시재생의 의미와 이슈

■ 정보 마당

- 아시아 각국의 건설 경기 및 투자 동향(II)

■ 연구원 소식

■ 건설 논단 : 건설산업과 정보통신기술의 융합

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

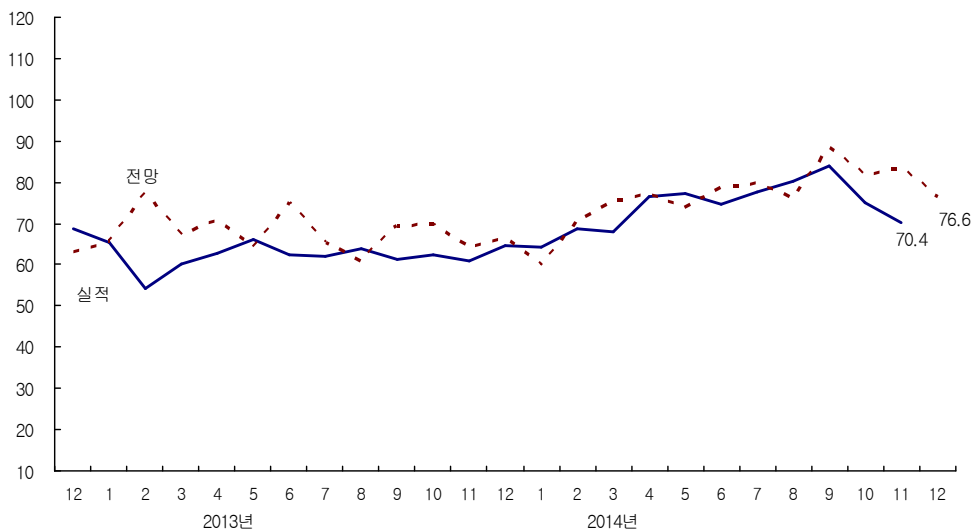
11월 CBSI, 전월 대비 4.5p 하락한 70.4¹⁾

- 2개월 연속 하락, 8개월 만에 최저치 기록 -

■ CBSI, 본격 회복세 보이기 직전인 3월 수준으로 다시 하락

- 2014년 11월 건설기업 경기실사지수(CBSI)는 전월 대비 4.5p 하락한 70.4를 기록함.
 - CBSI는 전월인 10월에 9.0p 하락한 데 이어 2개월 연속 하락하였으며, 이 기간 동안 하락폭도 13.5p에 달함.
 - CBSI 수치 자체도 올해 3월의 67.9 이후 8개월 만에 최저치를 기록함.
 - 결국 CBSI가 올해 본격적인 상승을 시작하기 이전인 3월 수준으로 회귀함으로써 그동안 회복세를 보였던 건설기업의 체감 경기가 다시 악화된 것으로 나타남.
 - 지수 하락의 원인은 그동안 지수 상승을 주도했던 제2기 경제팀의 경기 부양책 및 각종 부동산 대책의 지수 견인 효과가 더 이상 지속되지 못한 가운데, 추가적인 긍정적 요인도 없었기 때문으로 판단됨.
 - 특히, 전월인 10월에는 대형기업이 지수 하락을 주도했으나, 11월에는 중견 및 중소기업이 하락을 주도해 시장 전반에 걸쳐 체감 경기의 침체 수준이 확대되고 있는 것으로 나타남.

<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 의미하며, 100을 넘으면 그 반대를 의미함.

■ 대형기업 지수 전월과 동일, 중견 및 중소기업 지수 하락

- 기업 규모별로 경기실사지수를 살펴보면, 대형기업 지수는 전월 수준을 유지한 데 비해, 중견기업 및 중소기업 지수는 비교적 큰 폭으로 하락함.
 - 대형기업 지수는 전월과 동일한 92.3을 기록함으로써 전월의 하락폭(16.0p)을 전혀 회복하지 못하는 것으로 나타남. 전월에 큰 폭으로 하락한 데 따른 통계적 반등 효과도 나타나지 않아, 새 경제팀의 경기 부양책 효과 소진에 가장 민감하게 반응하고 있는 것으로 판단됨.
 - 중견기업 지수는 전월 대비 8.8p 하락한 70.0을 기록하여 11월 CBSI 지수의 하락을 주도했으며, 2013년 12월 이후 11개월 만에 최대 하락폭을 기록했다.
 - 중소기업 지수 또한 전월 대비 4.9p 하락한 45.1을 기록하여 올해 1월 이후 처음으로 50선 이하로 하락하였음. 이로써 중소기업의 체감 경기는 2013년 수준으로 회귀함.

<기업 규모별 CBSI 추이>

구분	2014년 1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월		12월 전망	
											실적	전월 전망치		
종합	64.3	68.9	67.9	76.5	77.2	74.5	77.7	80.2	83.9	74.9	70.4	83.8	76.6	
규모 별	대형	78.6	84.6	84.6	92.3	92.9	92.3	100.0	92.3	108.3	92.3	92.3	100.0	100.0
	중견	67.9	66.7	60.7	75.9	74.1	73.3	75.8	83.3	80.0	78.8	70.0	87.9	76.7
	중소	43.4	52.9	56.6	58.8	62.5	55.1	53.8	62.5	59.6	50.0	45.1	60.0	49.0

자료 : 한국건설산업연구원

■ 12월 전망치, 11월 실적치 대비 6.2p 높은 76.6 기록

- 2014년 12월 CBSI 전망치는 11월 실적치 대비 6.2p 높은 76.6을 기록함.
 - 실적치 대비 익월 전망치가 높은 것은 12월에는 건설 경기의 침체 수준이 11월 대비 개선될 것으로 건설기업들이 전망하고 있다는 의미임.
 - 11월의 실적치가 저조한 데 따른 기저 효과와 함께 통상 연말로 접어들면서 발주량이 증가하는 계절적 요인에 따른 기대가 반영된 것으로 해석되나, 76.6은 7월 이후 최저치로서 체감 경기의 침체 수준이 크게 개선되기는 어려울 것으로 예상됨.

이홍일(연구위원 · hilee@cerik.re.kr), 이승우(연구위원 · swoolee@cerik.re.kr)

통일 인프라 구축에 필요한 자원 조달 방안

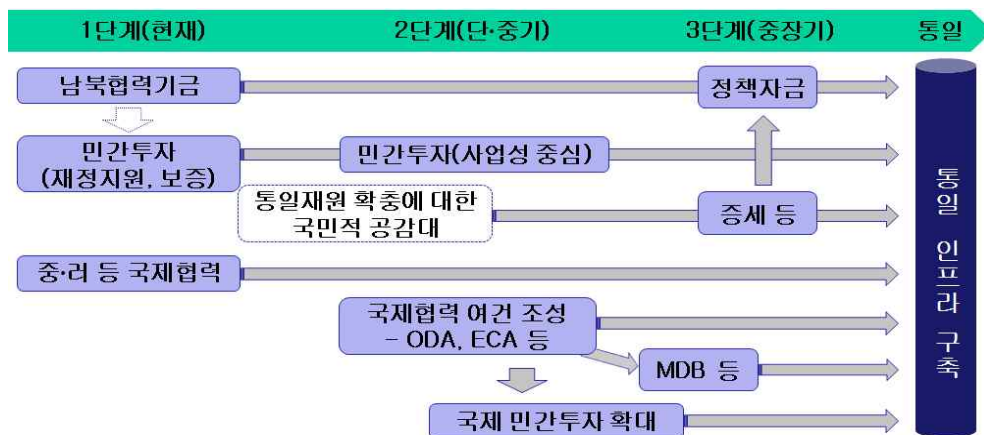
- 현 단계에선 남북협력기금 활용, 향후 ODA·ECA 등 통해서도 조달 가능 -

■ 5대 대형 프로젝트의 총 사업비, 약 270조원으로 추산

- 북한이 제시한 ‘국가 경제 개발 10개년 전략’의 총 사업비는 약 108조 5,000억원
 - 4개 공업 지구(김책, 청진, 나선, 남포), 철도, 고속도로, 공항, 농업 개발, 전력 개발 등
- 경제 특구 및 경제 개발구의 기반 시설 조성비는 약 7조 6,313억원
 - 개성공단 3단계 완료. 개성, 금강산, 라선, 신의주, 황금평 등 5대 중앙급 경제 특구와 지방급 19개 경제 개발구
 - 사업비는 기반 시설 조성비를 기준으로 함. 연결 도로, 철도, 항만, 발전소와 같은 각종 SOC(Social Overhead Capital) 시설 및 배후 도시 건설은 제외
- 관광 특구 개발 사업비는 약 1조 2,000억원
 - 원산, 칠보산, 백두산 등 3대 관광 특구 개발
- 에너지 및 교통 인프라 개발 사업비는 약 56조 2,000억원
 - 남-북-러 가스관 : 3조 7,975억원
 - 북한 철도 현대화 사업 : 26조 3,625억원
 - 신의주~개성 고속철도 및 고속도로 : 26조 400억원
- 한반도 개발 협력 11개 핵심 프로젝트의 사업비는 약 96조 5,383억원(국토연구원 추산)
 - 관광 특구 4개(5.1조원), 공업 특구 8개(3조원), 전력(25.8조원), 도로(34.1조원), 철도(23.5조원), 항공(0.6조원), 항만(1.4조원) 등
- 5대 인프라 개발 사업 중 중복 계상된 사업비의 조정 필요
 - 국토연구원이 발표한 한반도 개발 협력 핵심 프로젝트에는 신의주~개성 간 고속도로의 신설 및 개·보수, 철도의 신설 및 현대화 사업, 남-북-러 가스관 사업이 포함됨. 이는 중국, 러시아가 추진 중인 사업과 중복
 - 중복 투자의 조정 및 투자 합리화(개·보수 비율 상향) 등을 감안하여 총 사업비의 1/2을 감액하더라도 필수 인프라 구축 사업비는 최소 130조원 이상이 될 것으로 추정

■ 북한 인프라 개발 사업비의 조달은 남·북한 정부, 국·내외 민간 자본, 국제 협력으로 구분

- 북한 인프라 개발 사업의 성격에 따라 사업비도 ‘비용’과 ‘투자’로 구분하여 조달하는 방안을 수립해야 함.
 - 수익 창출은 어렵지만 공익성이 높은 인프라의 개발에 소요되는 자금은 ‘비용’이 되며 남북한 정부 및 국제 협력 등의 참여가 가능
 - 인프라 개발에 따른 수익 창출이 가능하다면 ‘투자’가 될 수 있으며, 국·내외 민간 자본과 국제 협력 등의 참여가 가능
- 북한 인프라 개발 사업에 대한 북한 정부의 자립적 재정 투자는 현실적으로 어려울 것으로 판단되지만, 인·허가 등 정책적 지원, 부지의 공급, 인력 조달 등의 역할 확대가 필요
 - 인프라 개발 사업과 자원·공간 개발을 병행 추진해서 인프라 구축 비용의 충당 필요
- 남북(국제) 관계의 변화에 따라 투자 재원은 다양화될 수 있음.
 - 현 단계에서는 남한 정부의 남북협력기금이 주로 활용될 수 있으며, 민간투자사업 추진시 정치적 리스크가 크므로 정부의 위험 분담이 필요함. 중국·러시아 등과의 국제 협력을 통한 북한 인프라 개발 사업의 추진도 필요
 - 북한의 개혁·개방이 진행되면, 공적개발원조(ODA, Official Development Assistant), 대외원조기구(ECA, Economic Cooperation Administration) 등을 통한 재원 조달이 가능. 북미 간의 관계 개선으로 북한이 세계은행과 같은 다자간개발은행(MDB, Multi-lateral Development Bank)에 가입하면 국제금융기구의 본격적인 지원도 가능해짐.



박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

건설산업의 관점에서 본 도시재생의 의미와 이슈

- 기존 재개발 · 재건축 적극 활용해야 효율적 추진 가능 -

■ 도시재생의 동향과 건설산업 측면에서의 의미

- 기성 시가지의 정비에 있어 도시재생이 새로운 패러다임으로 본격화되고 있음.
 - 개념적으로는 도시 쇠퇴의 문제에 있어 물리적 측면만을 강조하는 것이 아니라 경제적, 사회적, 물리적, 환경적 측면에서 통합적으로 접근하는 방식
 - 2013년 말, 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 제정되면서 ‘도시재생사업’이라는 구체적인 사업 형태를 갖추게 됨.
 - 올해 4월에 도시재생선도지역으로 13곳이 지정되었고, 2016년부터 매년 약 35건의 신규 도시재생사업을 추진할 계획임.
- 도시재생사업의 활성화는 건설산업의 입장에서는 시장 환경의 큰 변화를 의미함.
 - 지금까지 도시정비는 대부분 민간의 사업성에 기반한 단기적 사업 위주로 진행되어 왔고, 이러한 구조에서 건설산업이 주도적 역할을 담당하였음.
 - 하지만, 도시재생사업은 기본적으로 민간 주도, 사업성에 근거, 물리적 정비라는 기존 방식의 한계를 극복하기 위한 것으로서 공공 주도, 소규모, 점진적 개량, 사회 · 경제적 계획 등의 핵심 키워드를 가지고 있음.
 - 장기적 관점에서 볼 때 건설산업은 도시개발 및 재정비에서 과거와는 다른 역할을 요구받게 됨.
- 도시재생의 패러다임은 단순한 주택정비 사업 방식의 변경 차원이 아니라 전체 주택산업의 방향성을 거시적 관점에서 이해할 필요가 있음.
 - 단기적으로는 재개발 · 재건축, 민간에 의한 복합개발 등이 여전히 우위를 가지며 존속할 것이나, 장기적인 관점에서 그 이후를 고민해야 함은 분명
 - 장기적인 관점에서 도시재생이라는 새로운 패러다임을 통해 도시개발, 복합개발에 대한 사회적 인식을 전환시킬 필요가 있음.
 - 도시재생을 목적으로 하는 도심 복합개발 프로젝트가 단순히 민간이 수익을 내기 위한 사업을 넘어 공익적 가치를 가지는 사업으로 인정될 필요가 있으며, 이에 걸맞게

정부의 인센티브, 규제 완화 등이 필요할 것임.

■ 건설산업의 관점에서 본 도시재생의 이슈

- 새로운 주거지 정비 수법으로서의 근린재생형 도시재생사업
 - 주거지의 도시재생은 원칙적으로 공공 주도로 지역의 특성을 유지하면서 인프라를 정비하고 개선하는 개량형 사업으로 이해할 수 있음.
 - 소규모의 장기 사업으로서, 건설산업의 입장에서는 새로운 시장으로서 매력이 크다고 할 수는 없음.
- 복합개발의 새로운 유형으로서의 경제 기반형 도시재생사업
 - 공공의 주도 아래 도시 경쟁력의 강화 차원에서 국가 핵심 시설의 정비 및 개발과 연계하여 도시에 새로운 기능을 부여하고 고용 기반을 창출하기 위한 도시재생임.
 - 민간 단독의 개발 사업, 민관 협력의 공모형 PF(Project Financing) 사업 등에서 나타난 부작용과 단점을 보완하는 방식으로 사업이 추진되어야 함.
- 확장된 도시재생 프로젝트
 - 건설산업의 관점에서는 도시재생의 패러다임을 광의로 해석하고, 이 패러다임에 부합하는 건설 프로젝트와 건설산업의 역할을 모색할 필요가 있음.
 - 원도심의 도시재생 프로젝트는 계속 증가할 것이며, 이는 도심 복합개발이 활발히 추진될 수 있는 환경을 조성할 것임.
- 기존 재개발 및 재건축과의 관계
 - 도시재생은 민간의 사업성에 기반을 둔 도시정비 방식이 한계에 부딪힌 상황에서 나타난 불가피한 대응이라는 측면도 존재함.
 - 개량형 도시재생사업은 재개발·재건축을 대체하는 것이라기보다 이 방식이 작동하기 어려운 곳에서 활용할 수 있는 새로운 대안으로 이해해야 할 필요가 있음.
 - 더 나아가 예산의 제약 등을 감안할 때 재건축 및 재개발을 최대한 적극적으로 활용하는 것이 전체 도시 차원에서 도시재생을 효율화할 수 있는 방안이 될 수 있다는 접근 방식도 필요함.

이승우(연구위원 · swoolee@cerik.re.kr)

아시아 각국의 건설 경기 및 투자 동향(II)¹⁾

- 말레이시아 · 베트남 · 스리랑카, SOC에 대한 투자 확대로 성장세 유지 -

■ 말레이시아 : 2013년 건설산업 전년 대비 10.9% 성장

- 2013년 건설산업은 민간 부문의 주택과 산업 설비 등에 대한 민간 투자의 활성화로 전년 대비 10.9% 증가했음.
 - 2012년 건설산업의 성장률은 18.1%였는데, 이는 공공 투자의 증가율 17.1%를 반영한 것으로 2013년 공공 투자의 성장률은 0.7%임.
- 말레이시아 건설산업발전위원회(Construction Industry Development Board)에 보고된 바에 의하면, 2013년에는 7,621건, 1,204억 링깃(367억 달러) 규모의 프로젝트가 수주됐는데, 이는 2012년의 7,781건, 1,252억 링깃(409억 달러)에 비하면 3.8%(금액 기준), 2.1%(건수 기준) 감소한 것임.
 - 공공 부문에서 발주한 프로젝트의 규모는 223억 링깃(68억 달러)이고, 민간 부문에서 발주한 프로젝트의 규모는 980억 링깃(299억 달러)으로, 공공과 민간의 비중은 81.5%와 18.5%임.
- 건설산업 생산의 상당 부분은 다음 4개의 메가 프로젝트를 수행하는 과정에서 이뤄지고 있음.
 - 사라왁의 LNG 플랜트(17억 달러), 테렝가누의 내륙 가스 터미널(6.98억 달러), 푸라우 피낭의 1,071.43MW 규모 가스 발전소(6.86억 달러), 콰라룸푸르의 두타우루케랑 고속도로(4.27억 달러) 등

■ 베트남 : 공공 부문의 건설투자 활성화로 성장세 유지

- 글로벌 금융 위기 이후 성장 추세가 둔화됨에 따라 건설산업 생산 역시 본격적인 성장세를 회복하지 못하고 있음.

1) 본고는 2014년 11월 13~14일 간 홍콩에서 개최된 제20회 ASIACONSTRUCT Conference에서 공유된 자료를 바탕으로 작성하였으며, 2회로 게재하고 있음. 본고는 2회차임.

- GDP(Gross Domestic Product, 국내총생산) 성장률은 2007년에는 8.48%였으나, 글로벌 금융 위기로 2008년에 6.23%로 하락한 이후 2012년에는 5.03%, 그리고 2013년에는 5.42% 수준에 머물러 있음.
- 건설산업 생산의 성장률은 2011년의 -0.97% 이후 양의 값으로 반전하여 2013년에는 2.6%였는데, 이는 2009년의 11.36%, 2010년의 10.06%에 비해 크게 낮은 수준임.
- 2013년 건설투자의 규모는 47.8조 동(2조 3,895억원)이었는데, 이는 전년 대비 1.1% 증가한 것임.
 - 공공 투자의 규모는 30.0조 동(1조 5,000억원)으로 62.8%의 비중을 차지하며, 민간 투자의 규모는 17.8조 동(8,896억원)으로 37.2%의 비중을 차지
 - 공공 투자는 전년 대비 26.8% 성장했으나, 민간 투자는 24.7% 하락함.

■ 스리랑카 : 내전 종식 후 경제 성장의 주요 동력

- 2009년 내전 종식 이후, 스리랑카는 빠른 성장 추세를 보이고 있는데, 건설산업은 경제 성장의 주요한 동력임.
 - GDP 성장률은 2012년에 6.3%, 그리고 2013년에는 7.3%인데, 건설산업 생산은 각각 21.6%와 14.4% 성장해 경제 성장에 크게 기여하고 있음.
- 스리랑카 정부는 2016년까지 일인당 소득 4,000달러의 달성을 위하여 연간 경제성장률 8%의 달성을 목표로 사회간접자본 시설 및 도시 개발에 총투자의 55% 이상을 배분할 계획임.
 - 2007~16년 기간 동안 주요 부문별 투자 규모는 도로 1,038억 루피(10억 달러), 발전소 743억 루피(7억 달러), 주택 742억 루피(7억 달러), 상수도 및 위생 시설 432억 루피(4억 달러), 항구 및 철도 390억 루피(3.9억 달러) 등임.
- 2014년 9월, 건설산업의 발전과 향상을 위한 「건설산업발전법」이 제정되었음.
 - 자문 기구인 국가건설위원회와 건설산업발전펀드의 설치, 산업 종사자의 복리 증진 등 건설산업의 지속 가능한 발전을 보장하기 위한 내용을 담고 있음.

빈재익(연구위원 · jipins@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
11. 27	해외건설정책지원센터	● ‘제6차 해외건설정책자문위원회’에 건설정책연구실 김민형 실장 자문위원으로 참여
11. 28	주거환경연합	● ‘분양가상한제 폐지 등 정비 사업 법·제도 개선 토론회’에 건설경제연구실 두성규 연구위원 토론자로 참여
12. 2	국토교통부	● 규제개혁법무담당관실 주최, ‘국토교통부 규제 심사 회의’에 건설정책연구실 박용석 연구위원 참여 - 친환경 주택의 건설 기준 및 성능 개선안 등 논의
12. 4	건설근로자공제회	● ‘건설 근로자 기능 향상 지원 사업 평가 회의’에 건설산업연구실 심규범 실장 참여 - 평가 항목 및 평가 기준 등 논의
	기획재정부	● ‘부동산정책팀 주관 자문회의’에 건설경제연구실 김현아 실장 참여 - 임대주택 공급 구조 개혁 방안 등 논의

■ 최근 발간물

유형	제목	주요 내용
건설이슈포커스	건설산업 관점에서 본 도시재생의 이슈와 과제	<ul style="list-style-type: none"> ● 기성 시가지의 정비에 있어 ‘도시재생’이 새로운 패러다임으로 본격화되고 있음. <ul style="list-style-type: none"> - 개념적으로는 도시 쇠퇴의 문제를 물리적 측면만을 강조하는 것이 아니라 경제적·사회적·물리적·환경적 측면에서 통합적으로 접근하는 방식 - 2013년 말 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 제정되면서 ‘도시재생사업’이라는 구체적인 사업 형태를 갖추게 됨. 올해 4월에 도시재생선도지역으로 13 곳이 지정되었고, 2016년부터 매년 약 35건의 신규 도시재생사업을 추진할 계획 ● 기존 재개발 및 재건축과의 관계 <ul style="list-style-type: none"> - 도시재생은 민간의 사업성에 기반을 둔 도시정비 방식이 한계에 부딪힌 상황에서 나타난 불가피한 대응이라는 측면도 존재함. - 개량형 도시재생사업은 재개발·재건축을 대체하는 것이라기보다 이 방식이 작동하기 어려운 곳에서 활용할 수 있는 새로운 대안으로 이해해야 할 필요가 있음. - 더 나아가 예산의 제약 등을 감안할 때 재건축 및 재개발을 최대한 적극적으로 활용하는 것이 전체 도시 차원에서 도시재생을 효율화할 수 있는 방안이 될 수 있다는 접근 방식도 필요 ● 도시재생사업은 공공의 적극적 주도 및 여건 조성을 통하여 민간이 활발히 참여할 때 성공할 수 있음. <ul style="list-style-type: none"> - 민간 자본 참여 모델 개발 : 비수익성 사업과 수익성 사업이 혼재되어 있는 도시재생사업의 특성상 BTO(Build Transfer Operate)와 BTL(Build Transfer Lease)의 혼합 방식이 효율적일 수 있음. 이를 위해서는 BTL의 민간 제안을 적극적으로 활용할 필요가 있음. - 공공 재원의 다양화 : TIF(Tax Increment Financing), 뉴욕의 PILOT(Payment in Lieu of Taxes)와 같이 공적 개발 주체가 공공의 채권을 유동화하는 방안이 논의될 수 있음. 공공 투자는 초기에 재원을 집중적으로 투자한 후 장기적으로 재원을 회수하고 이를 다시 사업에 재투자하는 방식으로 이루어짐. - 지역 기반 개발 주체 : 사업성에 기반하지 않은 도시재생이 활성화되기 위해서는 민간 내지 민관의 파트너십 형태의 재생 단체 및 기업들의 역할이 중요함. 민간의 역할과 관련해서는 미국의 CDCs(Community Development Corporations) 사례를 참조할 필요가 있음.

건설산업과 정보통신기술의 융합

건설업계가 매우 어렵다. 일시적 침체에 그치지 않는다. 새로운 돌파구가 절실하다. 새로운 돌파구를 찾는 여러 노력 가운데 하나가 첨단 정보통신기술과 접목된 상품 개발을 위한 시도이다. 빅데이터(Big Data), BIM(Building Information Modelling, 빌딩 정보 모델링), 3D 프린팅, 사물 인터넷과 같은 신기술 분야가 대표적이다. U-City 또한 대표적 사례로 꼽힌다.

일반적으로 건설과 IT(Information Technology, 정보통신기술)의 융합이라고 하면 각 분야별로 특화된 기술을 중심으로 새로운 것을 만들어낼 수 있을 것으로 여기게 된다. U-City의 접근 방식은 도시를 구축함에 있어 정보통신기술을 적용할 체계를 고민했다. 그러나, 이러한 접근 방식은 각 분야별 기술에만 집착할 뿐 도시 속에서 살아가는 시민의 삶이나 관련 사업자들 간의 이해 관계에 대한 고민과 사회 시스템의 통합 문제는 간과했다. U-City에서 구현되는 서비스들이 결과적으로 지자체의 재정적 부담이 되는 서비스들로 구성된 것은 사회 시스템 통합 문제를 회피한 결과다.

건설과 타 분야 간의 융합 상품은 해당 상품들의 수요가 무엇인지 정확하게 파악하는 것이 중요하다. 우리가 사용하고 있는 교통카드도 매우 성공적인 융합, 또는 유비쿼터스 서비스의 모범이라 할 수 있다. 복잡한 출근 시간에 승차권을 구입하기 위해 줄을 서서 기다려야 했던 불편함을 해소시켜 줄 뿐만 아니라 환승 할인이라는 서비스까지 제공하고 있다. 그러나, 이 서비스를 만드는 과정에는 버스 사업자와 지하철 사업자, 카드 사업자 등 다양한 이해 관계 기관들의 합의가 전제돼야 했다. 이 사회 시스템의 통합을 통해 교통카드의 편리함이 가능했던 것이다. 이는 수요자의 관점에서 서비스를 기획하고 그 작동 메커니즘을 만들기 위해 사회 시스템을 통합한 좋은 사례라 할 수 있다.

U-City와 교통카드의 사례로부터 수요 우선의 관점에서 서비스를 발굴하고 사회 통합의 문제를 먼저 해결해야 한다는 사실을 배울 수 있다. 또, 건설이나 정보 통신 등 다양한 업역에 걸쳐 있는 서비스임을 생각한다면 업역 간의 틀을 깨고 크로스오버가 가능한 사고가 필요하다.

기존의 건설기업이나 정보통신업체는 그 특성상 자체의 수익 모델을 벗어나지 못하는 한계가 있다. 융합적 상품을 개발하고 적용하기 위한 별도의 조직을 구성하고 통섭적 역량을 갖추고 새로운 수익 모델을 구현하기 위한 준비가 필요하다. 현재 건설산업에서 융합의 문제는 기술보다는 수요를 파악하고 수익 모델을 발굴하기 위한 조직적 역량을 갖추는 것에서부터 그 출구를 찾을 수 있을 것이다. <이데일리, 2014. 10. 8>

김흥수(원장 · infra@cerik.re.kr)