

## 제363호 (2012. 6. 4)

---

### ■ 경제 동향

- 1/4분기 허가 · 착공면적 각각 9년, 13년래 최대치

### ■ 정책 · 경영

- 건설산업의 가치 회복을 위한 문화와 투명성 혁신
- 교통세, 교통 SOC 예산의 안정적 확보 위해 존치함이 바람직

### ■ 정보 마당

- 수포교의 옛 이름은 ‘말앞다리’ 馬前橋

### ■ 연구원 소식

### ■ 건설 논단 : 주택시장 회복의 전제 조건

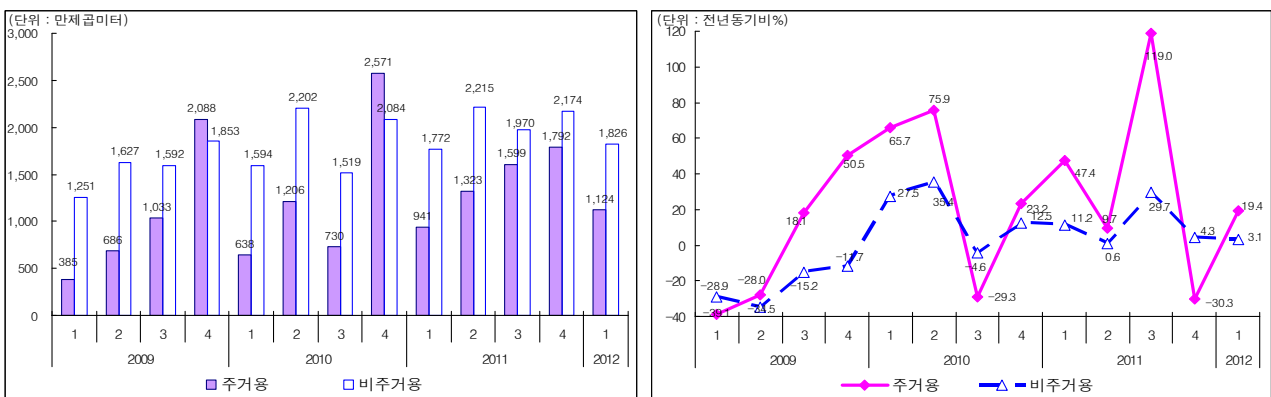
# 1/4분기 허가·착공면적 각각 9년, 13년래 최대치

- 공종별로는 주거용과 상업용이, 지역별로는 지방 증가가 두드러져 -

## ■ 건축허가면적, 1/4분기 실적으로는 9년래 최대치

- 올 1/4분기 건축허가면적은 주거용과 비주거용이 모두 호조를 보여 전년 동기 대비 8.7% 증가. 1/4분기 실적으로는 지난 2003년 이후 9년래 최대치인 2,950만㎡를 기록함.
- 주거용은 전년 동기 대비 19.4% 증가한 1,124만㎡를 기록, 1/4분기 실적으로는 6년래 최대치를 기록함.
  - 1~3월 간 주택 인허가 실적을 살펴보면 수도권의 경우 전년 동기 대비 12.5% 증가함. 아파트의 물량이 14.9% 감소한 반면, 빌라와 단독주택 등 비아파트의 물량은 49.1% 증가
  - 지방은 73.3% 증가했는데, 아파트가 107.0% 급등하고 비아파트 또한 38.6% 증가함.
  - 작년 이후 상승한 지방의 주택 가격과 세종시 및 혁신도시 관련 주택 공급의 증가로 지방에서 높은 인허가 실적이 발생한 것으로 분석됨. 수도권의 경우 아파트 공급이 감소한 반면, 소형 다세대·다가구 및 도시형 생활주택의 공급이 증가한 것으로 판단됨.
- 비주거용도 2003년 1/4분기 이후 9년래 최대치인 1,826만㎡를 기록, 전년 동기 대비 3.1% 증가하였음.
  - 세부 공종별로는 전년 동기 대비 공업용이 5.0% 감소한 반면, 상업용과 교육·사회용이 각각 14.4%, 7.9% 증가함.

<분기별 건축허가면적 추이>



자료 : 국토해양통계누리

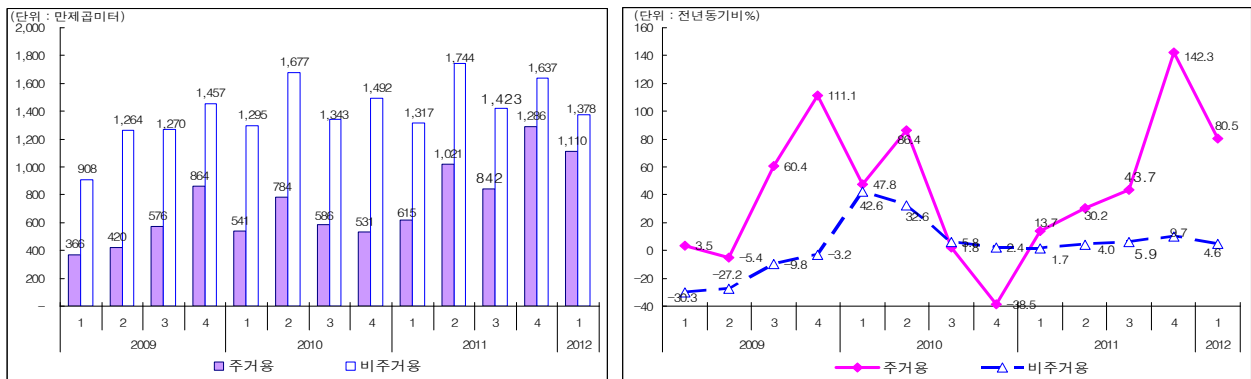
■ 건축착공면적, 1/4분기 실적으로는 13년래 최대치

- 건축착공면적은 전년 동기 대비 28.8% 증가한 2,488만㎡로, 1/4분기 실적으로는 자료가 확인되는 2000년 이후 역대 최대치를 기록함.
- 주거용은 지방 아파트 분양의 상승으로 전년 동기 대비 80.5% 증가해 1/4분기 실적으로는 2000년 이후 최대치인 1,110만㎡를 기록함.
  - 2000~11년까지 1/4분기 주거용 착공 면적의 평균이 596만㎡인 것을 감안하면 예년과 비교하여 약 두 배 정도 증가한 실적임.
  - 아파트 분양 실적을 보면 1~3월까지 수도권이 35.2% 감소한 8,012호에 불과한 반면, 지방은 77.4% 증가한 2만 6,281호를 기록, 지방의 분양이 크게 증가한 것으로 분석됨.
- 비주거용은 1,378만㎡를 기록, 전년 동기 대비 4.6% 증가함.
  - 세부 공종별로 공업용과 교육·사회용이 각각 17.5%, 1.3% 감소해 부진했던 반면, 상업용이 11.7% 증가한 것으로 나타남.

■ 1/4분기 주거용과 상업용 건축물 허가·착공 증가 두드러져

- 1/4분기를 정리하자면 지방의 분양 증가와 수도권의 도시형 생활주택의 공급 증가로 주거용 건축물의 허가·착공이 높은 실적을 기록한 것으로 분석됨.
  - 특히, 최근 경기 불확실성의 확대로 공업용 건축물의 허가·착공이 감소했지만, 상업용 오피스의 공급이 양호해 전반적으로 높은 실적을 기록한 것으로 판단됨.

<분기별 건축착공면적 추이>



자료 : 국토해양통계누리

박철한(연구원 · igata99@cerik.re.kr)

## 건설산업의 가치 회복을 위한 문화와 투명성 혁신\*

- 문화 및 이미지는 투명성과 동시에 혁신되어야 성공 -

### ■ 한국 건설의 이미지 · 문화에 대한 인식의 현주소

- 일반 국민들의 인식 조사 결과(한국건설문화원, 2005년)
  - 과반수에 육박하는 48%가 한국 건설에 대해 부정적인 인식을 나타내고 있음.
  - 부정적인 인식을 가지도록 한 원인으로는 기업의 부패와 국민들에게 호감을 줄 수 있는 상품(랜드마크성)의 부재를 꼽았음.
- 건설 기술자들의 인식 조사 결과(한국건설산업연구원 · 대한토목학회, 2003년)
  - 과반수를 넘는 60%가 건설에 대해서 스스로 부정적인 인식을 지니고 있음.
  - 주요 원인으로 부실 시공, 공사 비리, 그리고 열악한 작업 환경을 지목했음.

### ■ 국제 및 외국인이 본 한국 사회의 투명성 수준

- 국제투명성기구(TI, Transparency International)의 평가
  - 국제투명성기구는 2011년도에 한국의 투명성 지수를 10점 만점에 7.9점을 주어 평가 대상 180개국 중 43위로 평가
  - 권역별 뇌물을 준 비율 면에서 한국은 아시아권에서는 비교적 양호한 국가로 평가
- 국내 기업과 거래하는 외국인들이 가진 뇌물 공여 인식
  - 농업과 금융업 등 주요 19개 산업 부문의 평균 뇌물공여지수는 10점 만점에 6.6점으로 평가하여 보통 수준 정도로 인식하고 있음.
  - 19개 산업 중 건설산업의 뇌물 공여 점수가 5.3으로 최하위를 기록. 국제투명성기구보다 국내 회사와 실제 거래하는 외국인들이 더 낮게 평가하고 있는 것으로 나타남.

### ■ 국민들이 보는 한국 사회의 투명성 수준

- 국내 언론 매체가 조사한 전문가들의 평가

\* 본고는 5월 23일 개최된 건설산업비전포럼에서 발표된 '한국 건설산업의 자기 반성과 가치 회복을 위한 건설 문화와 투명성 혁신'의 주요 내용을 발췌하였음.

- 조사에 참여한 전문가들의 87.5%가 한국 사회는 부패했다는 평가를 내림.
- 부패가 심각한 이유로 뇌물 수수, 이권 개입 및 권한 남용을 지목
- 일반 국민들의 인식
  - 2010년 기준 체감한 부패 경험률은 2.7%이지만, 인식은 51.6%로 약 20배나 높게 나타남.
  - 한국 사회에서 가장 부패한 기관으로는 정당, 부패가 심한 직업으로는 정치인을 지목

### ■ 건설의 가치 회복을 위해서는 이미지와 함께 투명성 혁신 필요

- 이미지·문화는 산업의 발전 및 경쟁력 상승과 직접적인 관계를 가지고 있음.
  - 소득 수준의 향상으로 비리와 부패를 평가하는 기준이 과거에 비해 엄격해져 있음.
  - 비리 체감에 비해 부패 인식이 20배까지 높아지는 것은 이미지·문화가 투명성 혁신과 동시에 이뤄져야 할 필요성을 시사하고 있음.

### ■ 문화와 투명성 혁신을 위한 건설산업의 활동 권고안

- 혁신 활동은 산업과 개별 기업, 그리고 학계·연구계가 분담하여야 효율성이 극대화됨.
  - 이미지·문화 혁신 활동은 이익 단체인 건설 관련 협·단체가 주도하는 것이 바람직
  - 투명성 혁신은 사업자 단체를 배제한 공익 단체가 주도하는 것이 명분에서 유리
  - 연령대별 건설에 대한 교육은 학계가 주도하고 협·단체가 지원하는 것이 바람직
  - 개별 기업별 윤리 경영의 확대를 위해 국제표준규격인 ISO 26000 인증제의 도입을 권장
- 혁신 활동의 지속과 성과를 보여줄 수 있는 계량적 지수 개발이 필요
  - 국제투명성기구와 연대하여 한국 건설산업의 투명성 지수 개발 필요
  - 문화와 이미지 개선을 나타낼 수 있는 이미지 지수 개발도 필요

### ■ 한국 건설의 문화·이미지 혁신 촉진을 위한 ‘3無·3有’ 운동 권고

- 3無 운동은 현장에서 ‘안전사고, 부실공사, 쓰레기·폐기물 제로(0)’를 목표하는 것임.
- 3有 운동은 ‘깨끗한 현장, 질서 있는 현장, 근로자가 머물고 싶은 현장’ 만들기임.

이복남(연구위원 · bnlee@cerik.re.kr)

## 교통세, 교통 SOC 예산의 안정적 확보 위해 존치함이 바람직

- 선진국들도 교통 목적세 유지, 역작용 만만치 않아 폐지는 신중히 검토해야 -

### ■ 2012년 말 교통세 폐지 계획...역작용 우려

- ‘교통·에너지·환경세(이하 교통세)’는 지난 1994년에 도입되어 현재까지 18여 년 간 운영되고 있음. 교통세의 도입은 교통 SOC 시설의 확충은 물론, 우리나라의 경제 성장과 국가 경쟁력의 제고, 국가 균형 발전에 크게 기여한 것으로 평가됨.
  - 교통세의 징수 규모는 도입 초기인 1994년 2.4조원에서 2010년에 13.9조원 규모로 증가
- 정부는 오는 12월 말 3대 목적세인 교통세, 농어촌특별세, 교육세를 모두 폐지하고 이를 개별 소비세에 통합시킬 계획임.
  - 정부는 교통세가 목적세로 운영되어 재정 운영의 경직성을 초래하고, 유류에 대한 과세 체계를 복잡하게 하는 등의 문제점이 있다고 지적함.
  - SOC 예산의 안정적 확보에 핵심적 역할을 한 교통세가 폐지될 경우 교특회계의 핵심 재원이 사라지게 되어 교특회계의 유명무실화가 우려됨.

### ■ 교통세는 단일세로 복잡하지 않은 조세 체계, 안정적 교통 SOC 투자를 위해 필요

- 교통세는 목적대로 운용된 유일한 목적세로 조세 체계가 복잡하지 않음.
  - 정부는 과다하고 중복된 조세 체계를 간소화하기 위해 목적세를 정비한다 하지만, 현행 5개의 목적세(교통세, 농특세, 교육세, 주세, 종합부동산세) 중 교통세만이 세입·세출 연계가 대부분 일치하여 목적세 본래의 기능을 유일하게 발휘하고 있음.
  - 또한, 교통세를 주요 재원으로 하는 교특회계는 도로, 철도 등 각 계정별로 예산 배분을 획일적으로 정하지 않고, 사업의 추진 상황에 따라 탄력적으로 예산을 배분할 수 있도록 일정한 범위(예 : 도로 계정 43~49%, 철도 계정 30~36% 등)를 두고 있음.
- 우리나라의 교통 SOC 시설은 여전히 부족한 상황이므로 교통세의 존치 필요
  - 과거 도로정비사업특별회계(1968~76년)가 폐지된 후 10여 년 간 교통 SOC 부문의 예산은 전적으로 일반회계를 통해 조달됨. 이 시기에 교통 예산이 급감하여 1980년대 후반까지 교통 SOC 투자가 미흡하였고, 당시의 미흡했던 SOC 투자가 1990년대 초 교

통 혼잡과 물류 비용 증가의 원인으로 지적되고 있음.

- 최근 복지에 대한 정치권의 관심이 증대되면서 SOC 분야에 대한 재정 투자가 지속적으로 축소될 것으로 예상됨에 따라 교통세의 존치는 더욱 필요

■ 선진국 역시 교통 목적세 유지, 목적세 존폐는 이론과 원칙의 문제 아니야

- 우리나라에 비해 많은 교통 인프라가 구축된 미국, 일본, 독일과 같은 주요 선진국들은 1950년대부터 지금까지 50여 년 간 교통시설 확충을 위한 목적세와 특별회계를 유지하고 있음. 반면, 우리나라의 경우 본격적인 운영이 1994년 이후로 18년에 불과함.

<주요국의 교통 관련 특별회계 및 목적세 운영 현황>

구분	미국	일본	독일
개요	교통시설별 특별회계(기금) 운용. 목적세, 사용료 등으로 자원 마련	교통시설별 특별회계가 교통시설 투자 자원 체계의 중심	목적세 - 특별회계 방식으로 도로 투자 자원 조달(도로 이용자 부담 원칙)
특별회계 및 목적세	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 고속도로기금(1956년) : 휘발유세, 디젤유세, 타이어중량세, 차량중량세 등</li> <li>· *수익자·손상자 부담 원칙에 의한 자동차 관련 조세</li> <li>· 공항항공기금(1970년) : 티켓세, 항공기 연료세, 공항출도착세, 공항화물세 등</li> <li>· 항만유지기금(1989년) : 항만 사용료 등</li> <li>· 운하기금 수입(1978년) : 연료세 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 도로정비특정재원(1955년) : 휘발유세(77.2%), 자동차중량세(14.8%) 등</li> <li>· *일본 각의는 도로정비특정재원을 일반재원화 결정(2008. 5. 13)</li> <li>· 공항정비특정재원 : 항공세, 항공기연료세, 이착륙료, 격납고 사용료 등</li> <li>· 항만정비특정재원(1961년) : 항만사업의 수익자 부담금 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 교통재정법(1955년), 「도로건설재정법」(1960년)에 의해 가솔린세를 목적세로 부과</li> <li>· 당초 가솔린세는 도로 건설투자 재원으로만 전용되었으나, 1975년에 가솔린 세수의 50%만 도로 재원으로 사용토록 변경</li> <li>· 1988년 버스, 철도 차량 보조금 지급 등 대중교통 시설에도 자원 배분</li> </ul>

자료 : 하헌구 외 4인, 「교통투자재원 확보 및 개발방안 연구」, 교통개발연구원, 2003. 5 참조.

- 교통 SOC 시설의 확충은 막대한 투자비가 장기간에 걸쳐 투입되기 때문에 안정적인 자원 확보가 대단히 중요함. 이에 따라 교통 SOC 예산의 안정적 확보를 시스템적으로 지원해주는 교통세의 존속이 필요
- 안정적인 자원의 확보 없이는 중장기 교통 SOC 투자 계획의 달성이 어렵고, 적기의 시설 확충은 더욱 곤란하기 때문임.
- 목적세에 대한 존폐의 논란은 이론과 원칙에 의해 결정될 문제가 아니라 국가가 처한 상황과 사안의 특성에 의해 결정되어야 함.

박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)  
 최은정(연구원 · kcie121@cerik.re.kr)

## 수표교의 옛 이름은 ‘말앞다리’ 馬前橋

- 동대문 가까이 있던 ‘말전다리’ 馬廛橋는 태평교의 판 이름 -

### ■ 승정원일기에 ‘마전교 근처에 내농포’ 기록

- 정부 홍보물 및 서울시 보고서 등을 비롯하여 최근의 많은 자료들이 수표교의 옛 이름을 ‘馬廛橋(마전교)’로 적고 있음. 「서울 지명사전」에서는 아예 “...다리 옆에 牛馬를 매매하는 馬廛이 있었기 때문에 마전 앞에 있는 다리라는 의미에서 馬前橋 혹은 馬廛橋라고 불렀다”고 설명함. ‘앞 전’자를 쓰는 馬前橋와 ‘가게 전’자를 쓰는 馬廛橋 두 다리를 하나로 버무린 꼴임.
  - 옛 문헌들을 상고해보면 두 다리는 엄연히 다른 다리임. 馬前橋는 「세종실록」에 적힌 대로 수표교의 옛 이름이며, 부근에 염초창을 지었다는 馬廛橋는 태평교로도 불렸음.
- 수표교를 설치하였던 개천(청계천의 옛 이름) 다리, 수표교의 옛 이름을 馬前橋라 했던 배경에는 내농포(內農圃)가 있는 것으로 보임. 조선시대 궁중용 채소·과일 농사를 짓던 도성 안 내농포는 창덕궁 돈화문 밖 중부(中部) 일대에 있었음.
  - 내농포의 정확한 영역 및 그 면적이 어느 정도였던 지는 알려지지 않고 있음. 다만, 숙종 5년 3월 어느 날 「승정원일기」에 “...마전교 근처 내농포(馬前橋近處內農圃)...”라고 썼듯이, 내농포 구역이 마전교 가까이까지 뻗어 있었던 것으로 추정됨.
  - 지금의 종로구 권농동(勸農洞)과 그 일대의 옛 지명 농포동(農圃洞)도 모두 내농포에서 유래되었음.
- 궁중 내시들이 가꾸던 내농포에서는 채소 등의 농사 및 운반에 필요한 우마(牛馬)의 관리가 매우 중요한 일이었음. 이러한 우마는 조정에서 대주었는데, 경우에 따라서는 민간에서 징발하기도 했었음.
  - 「승정원일기」 인조 4년 9월 어느 날 기사는 “지금 내농포에는(今此內農圃) 김장용 채소를 운반코자 들어온 수레와 말이(沈藏載運應入車馬之數) 수백에 이를 만큼 많다(多至數百)”고 적었음. 이 거마들은 삼강(三江) 즉, 경강(京江)과 용산강(龍山江), 서강(西江) 일대에서 징발했다고 했음.
  - 이러한 상황은 조선 국초에도 크게 다르지 않았을 것으로 보임. 「태종실록」 4년 8월



어느 날 기사에 이미 ‘沈藏庫(침장고)’ 운용에 관한 논의가 기록되었음.

## ■ ‘말앞다리’ 馬前橋-내농포 마구간에서 유래된 듯

- 이렇듯 내농포 농사에서 필수적이었던 마소들을 먹이고 씻기고 재우던 마구간(馬廐間)은 상식적으로 내농포 부근의 가장 가까운 개천가에 두었을 것임. 적잖은 말들을 거의 상시적으로 관리하기 위해서는 먹이고 씻기거나, 배설물 처리 등의 모든 측면에서 흐르는 물이 편리했을 것이기 때문임.
  - 「문종실록」 2년 3월 3일자에 기록된 풍수학(風水學) 문맹검(文孟儉)의 “쌓아놓은 말똥이 명당수를 더럽히니(馬糞積在汚穢其水)… 사복시를 개천가로 옮겨 더러운 것을 흘려보내야 한다(願移司僕於開川邊俾流穢惡)”는 주장도 유의해봄직 함.
  - 「승정원일기」 숙종 27년 11월 어느 날 기사에 따르면 도승지(都承旨) 이사영(李思永)이 “50여 년 전 신이 어렸을 적에는(而臣少時五十餘年前) 수표교, 효경교 아래 사람들이 모두 서서 말 씻기는 것을 보았습니다(見水標孝敬橋下人皆立而洗馬)”고 아뢴음.
  - 이러한 기록들로 추정컨대 내농포 가까이 개천가에는 제법 규모 있는 마구간이 있었음. 그리고 그 앞에 세웠던 ‘말앞다리’는 馬前橋로 표기했음. 오랫동안 수표교와 혼용되던 馬前橋 표기는 영조 이후 나타나지 않음.

## ■ 동대문에서 가장 가깝던 ‘말전다리’는 태평교의 딴 이름

- 한편, ‘가게 전’자를 쓰는 馬廐橋는 태종 연간에 창선방교(彰善坊橋)로 불리던 다리 중 하나로 지금의 방산동 부근에 있었으며, 『신증동국여지승람』에는 태평교(太平橋)로 기록되었음. 개천 다리 중 동대문 및 오간수문과 가장 가까웠던 이 다리 근처에 소와 말을 매매하는 시장이 있었던바 민간에서 ‘말전다리’라는 이름으로 통칭되었기에 馬廐橋로 표기하였음.
  - 「한경지략」에서는 이 다리를 태평교라 하고, “남부 명철방에 있으며 요즘은 마전교라 부른다(在南部明哲坊今稱馬廐橋)”고 설명했다. 「동국여지비고」 역시 태평교를 설명하면서 “영풍교 동쪽에 있으며 마전교로 부른다(在永豐橋東俗稱馬廐橋)”고 했음.

이덕수(연구위원 · dsrhee@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요내용
5. 29	IT코리아정책포럼	<ul style="list-style-type: none"> <li>IT코리아정책포럼 주최, 분과회의에 건설관리연구실 이복남 연구원이 주제 발표자로 참여</li> <li>- 발표 주제 : 한국 건설이 국내 SW산업에 주는 메시지</li> </ul>
5. 30	대한토목학회	<ul style="list-style-type: none"> <li>대한토목학회 주최, '토목 공학 교육 발전 방향 토론회'에 건설정책연구실 김민형 연구위원이 주제 발표자로 참여</li> <li>- 발표 주제 : 토목공학 교육 정책적 뒷받침 방향</li> </ul>
	명지대학교	<ul style="list-style-type: none"> <li>명지대학교 부동산대학원 주최, '주택산업과 주거 복지의 새로운 비전 정책 세미나'에 건설경제연구실 김현아 연구위원이 주제 발표자로 참여</li> <li>- 발표 주제 : 우리나라 주택산업 정책의 평가와 과제</li> </ul>
	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양부 주택정책과 주최, 주택 사업 민간 참여 관련 자문회의에 건설경제연구실 두성규 실장 참여</li> <li>- 토지임대부 주택 사업의 민간 참여 방안 등 자문</li> </ul>
5. 31	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양부 기술안전과 주최, '시설물 안전/유지관리 3차 기본계획 중간 보고회'에 건설경제연구실 이홍일 연구위원 참여</li> <li>- 시설물 안전/유지관리 3차 기본 계획에 대한 자문</li> </ul>
	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>기획재정부 예산담당관실 주최, 중기 재정TF(주택 부문) 자문회의에 건설경제연구실 김민형 연구위원 참여</li> <li>- 중기 재정 관련 6월 공청회 관련 사전 협의 및 점검</li> </ul>
6. 1	국가건축정책위원회	<ul style="list-style-type: none"> <li>국가건축정책위원회 주최, 해외 도시 개발 활성화 관련 자문회의에 건설정책연구실 김민형 연구위원 참여</li> <li>- 「해외 도시 개발 활성화 관련 법률」 개정(안)에 대한 자문</li> </ul>

■ 연구원 · 건협 광주시회, 「지역 건설산업 발전 방안 워크숍」 공동 주관

- 연구원은 5. 30(수), 대한건설협회 광주시회와 공동으로 광주시 계약 담당 공무원 및 건설업체 실무자들을 대상으로 「지역 건설산업 발전 방안 워크숍」을 공동 주관
- 이날 세미나에는 최민수 한국건설산업연구원 건설정책연구실 실장이 '건설산업 현황과 공공 조달의 정책 방향'에 대하여 주제 발표를 하였고, 질의 응답의 시간을 가졌음.

■ '차기 정부의 건설 및 주택 정책 과제' 세미나 개최

- 일시 및 장소 : 6. 12(화) 오후 2시, 건설회관 2층 중회의실
- 제1주제 : 차기 정부의 건설 정책 과제  
(발제자 : 최민수 한국건설산업연구원 건설정책연구실 실장)
- 제2주제 : 차기 정부의 주택 정책 과제  
(발제자 : 두성규 한국건설산업연구원 건설경제연구실 실장)
- 문의 및 참조 : 기획팀(02-3441-0701, 0896), 연구원 홈페이지(www.cerik.re.kr)

## 주택시장 회복의 전제 조건

주택시장이 좀처럼 회복되지 못한 채 올 1분기 역시 흑독하다. 수도권 거래 침체는 더 이상 새롭지 않으며, 지방의 거래량마저 2009년 이후 가장 적은 것으로 나타나고 있다.

베이버부머들은 주택 가격이 하락하면서 향후 노후 생활에 대한 불안감을 느끼고 있고, 젊은 세대도 월세의 확대로 가처분 소득 감소, 목돈 마련의 어려움 등 불안하기는 마찬가지다. 공급자의 불안도 유사하다. 공공이나 민간이나 주택시장의 불확실성이 커지면서 보유하고 있는 물량을 조속히 처분하고자 한다. 수도권의 상황이 여의치 않음에도 분양 물량과 인허가 물량은 작년보다 오히려 증가하고 있다. 시장이 침체되면 공급이 감소하여 자율적인 조정이 이뤄져야 하는데, 최근에는 이러한 징후를 포착하기 어렵다. 공연장에 불이나 서로 먼저 나가려고 출구로 몰려들다가 아무도 빠져나가지 못하는 상황을 연출할 수도 있을 것이다. 각자가 눈앞의 자신의 이익만을 위해 행동하다 중국에는 모두에게 최악의 결과가 초래되고 만다. 이러한 현상을 게임이론에서는 ‘죄수의 딜레마’라고 부른다. 죄수들이 형량을 감해 준다는 유혹에 빠져 자백하여 모두 무거운 형량을 선고받게 되는 최악의 상황을 일컫는다. 일반적으로 경기 침체기나 시장의 규모가 축소되는 상황에서 경쟁적으로 저가경쟁을 벌이는 등의 형태로 ‘죄수의 딜레마’가 주로 나타난다.

‘죄수의 딜레마’의 근본 원인은 의사 전달이 불가능한 상황에서의 신뢰 부재에 기인한다. 죄수의 딜레마에 빠지지 않기 위해서는 신뢰 회복과 협력을 통해 현재의 어려움을 극복해야 한다. 이는 수요자와 공급자, 금융사와 건설사, 은행권과 개인, 공공과 민간 등 시장에 참여하는 모든 플레이어에게 해당될 것이다. 수요자는 공급자가 높은 분양가를 통해 폭리를 취하고 있다는 과거의 프레임에서 벗어나야 한다. 은행권도 현재 부동산시장 침체에 대한 리스크를 일정 부분 분배하고 수요자와 공급자를 지원하여 시장이 정상화되는 데 일조해야 할 것이다.

공공도 현재의 상황을 극복하기 위한 제대로 된 컨트롤 타워 역할을 해야 한다. 기계화된 공공택지의 처리 문제, 과도한 물량 계획에 대한 조정이 시급하다. 공공의 재정 여건의 악화되고 있어 민관 협력을 통한 효율성 극대화 요구는 앞으로 더욱 거세질 것이다. 민간은 기술 개발과 혁신을 통해 이러한 기대에 부응해야 할 것이다.

현재 당면한 주택시장의 어려움을 슬기롭게 이겨내기 위해서는 시장 참여자들의 신뢰 형성과 성공적인 협력이 이뤄져야 한다. 우리 모두가 서로의 어려움을 이해하고 리스크를 분배할 때 주택시장의 회복이라는 공공의 이익은 실현될 것이다. <아주경제, 2012. 5. 7>

김흥수(원장 · infra@cerik.re.kr)