

건설동향브리핑

CERIK

제788호
2020.12.28

정책동향

- | 2021년도 건설정책 방향
- | 노후 주택 리모델링, 정책적 지원 시급

산업정보

- | 스마트시티 추진 실태와 건설산업 대응 방향
- | 미국 노후 인프라 민간투자사업의 특징

연구원 소식

건설논단

- | 코로나 시기의 해외건설과 GICC의 뉴노멀

社告 신청 연휴 때문에 1월 4일 자 건설동향브리핑은 쉽니다

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

2021년도 건설정책 방향

- 국토균형발전, 그린 뉴딜, 취약계층 주거 지원, 민자사업 활성화 등 추진 -

2021년도 경제성장률 3.2% 전망, 확장적 재정정책 추진¹⁾

- 경제성장률은 2021년도 역성장(△1.1%)에서 벗어나 3.2% 성장이 전망됨.
 - 글로벌 경기 회복, 확장적 거시정책과 경제활력 제고 등으로 2021년도 성장세를 회복할 것으로 예상됨. 다만 코로나 상황 전개 및 백신치료제 개발 시기에 따라 성장 경로의 불확실성이 상존함.
 - * 세계경제전망(IMF) : 2020년 △4.4% → 2021년 5.2%
- 재정정책은 코로나19 위기 돌파를 위해 확장 기조를 유지함.
 - [중앙] 경기 파급효과가 큰 SOC 사업 및 일자리를 중심으로 상반기에 조기 집행(63%)
 - [지방] 상반기 조기 집행(60%)에 집중하면서 지자체 추경 편성을 적극 독려
- 건설투자는 연간 1.0% 증가할 전망이다.
 - (토목건설) 국가균형발전 추진, 안전·재해예방투자 확대 등 SOC 예산 확대에 증가 예상
 - * SOC 예산, 2020년 23.2조원 → 2021년 26.5조원
 - * 도로, 철도 등 노후 기반시설에 대한 안전·재해예방 투자 확대, 2020년 5.4조원 → 2021년 6.0조원
 - (주택건설) 수도권 주택공급 및 공공임대 주택건설 확대 등 주택건설투자 회복 예상
 - (비주거용 건물건설) 생활 SOC 투자(2020년 10.5조원 → 2021년 11.0조원) 확대, 설비투자 호조에 따른 공장증설 등 예상

<표 1> 2020~2021년 경제전망

구분	2019년	2020년	2021년
실질 GDP	2.0	△1.1	3.2
- 민간소비	1.7	△4.4	3.1
- 설비투자	△7.5	5.8	4.8
- 건설투자	△2.5	△0.2	1.0
- 지식재산생산물 투자	3.0	3.7	3.8
고용률(15~64세, %)	66.8	65.8	65.9
소비자물가	0.4	0.5	1.1

1) 정부에서 발표한 2021년 경제정책방향의 주요내용(2020. 12. 17) 중 건설산업 관련 부문을 요약·정리함.

2021년 경제정책 중 부처별 '건설' 관련 정책과제

- 기획재정부, 110조원 규모의 공공·민간·기업 투자 프로젝트 추진
 - 공공기관 투자 65조원, 민자사업 17.3조원, 기업투자 프로젝트 지원 28조원 규모 추진

공공	공공주택, 철도·고속도로·항만 등 SOC 확충, 발전소 건설 및 시설보강, 한국판 뉴딜 투자 등
민자	도로·철도 외에 그린 스마트 스쿨과 같은 신유형사업 등 신규 민자사업 발굴 및 집행계획 이행
기업	제도 개선, 이해관계 조정 등 적극적인 투자 애로 해소 지원으로 기업투자 프로젝트 발굴
- 행정안전부, 생활 SOC 투자를 확대하고 공공청사에 대한 그린 리모델링 추진
 - 재난·재해·사고위험에 대한 선제적 예방을 위해 위험도로 구조개선(신규 10개소), 우수저류시설(신규 8개소) 설치 등 안전 인프라 정비 및 확충
 - 접경지역 복합 커뮤니티 센터 조성(신규 2개소), 영종도~신도 평화도로 건설 등
 - 공공시설의 제로에너지화 전면 전환 및 노후 청사 단열보강, 숲조성 등 그린 청사 조성
- 산업통상자원부, 스마트그린산단 조성(3개 내외) 및 경제자유구역 기능 강화
- 해양수산부, 부산항 제2신항 예타 추진 및 서 컨테이너 2단계 개발준설 준공, 인천신항 1-2 단계 컨테이너 부두 3선석 착공, 새만금 신항 관리부두 착공 등 추진
 - 노후항만 재개발(부산 북항, 인천내항 등) 및 인천신항, 평택·당진항 배후단지 적기 조성
- 국토교통부, 국토균형발전, 그린뉴딜, 취약계층 주거 지원, 민자사업 활성화 등 추진
 - 도로·철도·공항 등 15개 사업(총사업비 21조 7,340억원, 2021년 예산 3조 8,000억원) 추진, 지방대도시 도심 5곳 도심융합특구 선도사업지 선정, 80여 개 소규모재생사업 추진,
 - 적격성 조사(시흥~송파 등 6건) 및 제3자 공고(사상~해운대, 평택~시흥 확장), 협약체결(서창~김포, 오산~용인) 등 도로 공사와 민간제안 등으로 철도 민자사업 적극 발굴
 - 노후 주거지 생활개선 등 도시재생 뉴딜사업에 약 1.8조원 투자, 노후 공공건축물 및 공공임대주택의 그린리모델링 집중 추진, 역세권 리모델링으로 청년주택 공급 등

<표 2> 2021년 국토교통부 주택공급 관련 주요 캘린더

시기	정책과제
1/4분기	신규, 해제구역 56곳 대상 공공재개발 후보지 선정
2/4분기	태릉 CC(1만호) 지구지정 및 광역교통개선대책 수립, 공공재건축 선도사업지 선정
3/4분기	수도권 주요 공공분양주택 6.2만호 사전청약 개시(7월), 도심융합특구 조성 및 지원에 관한 특별법 제정(9월)
4/4분기	3기 신도시 지구계획 수립(~2021년 12월, 2022년 공사 착수), 통합형 공공임대주택 도입

박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

노후 주택 리모델링, 정책적 지원 시급

- 엘리베이터 등 편의시설 증설시 용적률 산정에서 제외해야 -

■ 기존 건축물의 개·보수나 리모델링을 제약하는 현행 건축법규의 적용 완화 필요

- 우리나라 총 주택수 1,813만호 가운데, 20년 이상 된 노후주택은 870만호로서 48%를 차지하고 있음. 노후 주택의 재건축이나 리모델링을 규제할 것이 아니라 오히려 제도적으로 장려하고 지원할 수 있도록 정책패러다임의 근본적인 변화가 요구됨.
 - 특히 단독주택이나 다가구·다세대 등 중소 규모 노후 주택의 구조안전을 확보하고 슬럼화를 방지하려면, 민간 건축주들이 기존 건물의 개·보수나 재건축을 용이하게 추진할 수 있도록 제도적 여건을 마련해야 함.
- 최근 노후 주택이 늘어나면서 개·보수나 리모델링에 대한 관심이 크게 증가하고 있으나, 도심의 건축물 가운데 20여 년이 경과한 건축물은 그동안 「건축법」 등 관련 법률의 제·개정 등에 따라 대부분 부적격 건축물로 존재하고 있음.
 - 이러한 기존 부적격 건축물을 개보수나 리모델링 할 경우, 사업허가시 대부분 전체 건축물을 대상으로 현행 건축기준을 충족하도록 요구하고 있어, 특히 증·개축이나 연면적 증가 등이 동반되는 리모델링이 매우 어려운 상태임.
 - 일례로 기존 건축물에서 승강기를 설치하거나 피난계단 설치, 혹은 화장실이나 욕실, 기계설비의 증설 등의 수요가 있으나, 용적률이나 건폐율 등 건축기준이 강화되면서 이러한 사업 추진이 어려운 사례가 많음.
- 현행 「건축법」에서는 이러한 기존 부적격건축물을 대상으로 건축기준의 적용 완화나 기존 건축물에 대한 특례규정을 두고 있으나 적용 대상이 매우 제한적이며, 건축위원회의 심의를 거쳐야 하는 등 절차도 까다로움.
 - 따라서 기존 건축물에 대한 건축법규의 적용을 완화하거나 특례를 강화하여 개·보수나 리모델링 사업의 활성화를 유도하는 것이 요구됨.
- 건축기준의 적용 완화가 요구되는 대상으로서 현행 건축법령에서는 ‘사용승인을 받은 후 15년 이상이 되어 리모델링이 필요한 건축물’로 폭넓게 규정하고, 개별 사업 건별로 건축위원회의 심의를 받도록 되어 있으나, 법적으로 건축기준의 완화가 요구되는 구체적인 개·보수

나 리모델링 행위를 명시할 필요가 있음. 예를 들면 다음과 같음.

- 엘리베이터나 에스컬레이터, 계단 등의 증축
- 주차장 확보를 위한 시설 증축
- 입주자 편의를 위한 화장실이나 욕실, 세탁공간 등의 증축
- 에너지 절감을 위한 기계설비 관련 시설의 증설
- 장애인이나 사회적 약자 배려를 위한 편의시설의 설치 등

- 특히 기존 건축물에서 엘리베이터의 증설은 사회적 편익을 증가시키는 행위로 볼 수 있음. 따라서 일본의 사례에서 보는 바와 같이 엘리베이터 증설시 전(全) 층의 승강로면적을 용적률 산정 대상에서 제외하는 방안을 검토해야 함.

■ 기존 주택의 연면적 증가시 현행 주차장 설치규제의 소급 적용을 배제해야

- 사용승인 후 15년이 경과되어 리모델링이 필요한 건축물 등에 대하여 건축기준을 완화할 수 있도록 규정하고 있으나, 건축기준의 완화가 이루어지더라도 부설주차장 설치규제가 여전히 걸림돌로 작용하고 있음.
 - 「주차장법」에서는 다가구주택이나 공동주택을 증축하는 경우에는 현행 「주차장법」 기준을 소급 적용하여 추가적인 주차장 확보를 강제하고 있음.
 - 건축주의 수익과 연계된 세대수나 임대면적이 늘어나는 증·개축이 아니라, 단순히 사용자 편의를 위해 연면적이 늘어나는 경우로서, 법적 절차를 통하여 건축기준을 완화받은 경우에는 현행 「주차장법」 기준을 소급 적용하여 추가적인 주차장 확보를 강제하는 것은 지나친 규제로 판단됨.
- 기존 다가구나 다세대주택에서 연면적이 증가하는 엘리베이터나 계단의 추가 설치, 또는 화장실, 욕실, 세탁실 등과 같은 공간을 추가하려는 수요가 많다는 점을 고려할 때, 다가구나 다세대주택도 일반 건축물과 같이 증축된 부분으로 한정하여 주차대수를 추가하도록 개선하되, 추가되는 주차수요가 1대 미만일 경우에는 추가적인 주차장 설치 의무를 면제하는 것이 바람직함.
 - 당해 부지 및 건물 여건상 부설주차장의 증설이 불가능할 경우에는 부설주차장의 설치비용을 납부하여 같음할 수 있도록 하되, 추가되는 부설주차장 설치비용을 50% 경감하여 납부하도록 규제를 완화하는 것이 필요함.
 - 또한, 반지하주택의 반지하층을 헐어내어 주차장 등으로 활용하도록 유도하고, 이 경우 사라지는 건축면적만큼 옥상 등에 수직 증축을 허용하는 방안을 검토할 수 있음.

최민수(선임연구위원 · mschoi@cerik.re.kr)

스마트시티 추진 실태와 건설산업 대응 방향

- 현재 건설업 역할 제한, 공간 서비스의 스마트화 관점으로 접근해야 -

■ 스마트시티, 새로운 패러다임으로 활발히 추진되고 있으나 건설산업의 역할은 미흡

- 스마트시티는 많은 국가에서 국가 주도 산업 전략으로 추진되고 있으며, 우리나라도 미래 성장동력 중 하나로 선정되어 국가적 차원에서 추진되고 있음.
 - 네트워크와 지능형 ICT 기술로 도시의 효율성을 높이고, 시민의 편익과 삶의 질을 향상하며, 지속 가능한 혁신성장이 실현되는 도시를 지향함
- 우리나라에서는 제3차 스마트도시 종합계획(2019~2023)을 통해 기존 도시의 스마트화, 신규 스마트시티 조성 등 두 가지 방향으로 사업이 추진되고 있음.
 - 세종과 부산 에코델타 등 국가 주도의 시범도시 사업, 도시재생과 연계한 스마트시티, 스마트솔루션 구축 사업인 스마트 챌린지, 지능형 도시 운영 기반을 조성하는 통합 플랫폼 사업 등이 핵심임.
 - 2025년까지 160조원을 투입하는 한국판 뉴딜의 핵심인 디지털 뉴딜은 스마트시티를 구현하기 위한 수단들이 포함된 사업이 다수이며, 한국판 뉴딜을 지역 기반으로 확장한 지역균형 뉴딜에서도 스마트시티 구축 관련 사업들이 다양하게 추진될 것으로 보임.
- 하지만, 현재 활발히 추진되고 있는 스마트시티 사업에 포함된 프로젝트는 ICT 기술을 활용한 도시관리 효율화 및 주민 편의 서비스 제공들로서 건설 프로젝트와는 거리가 있음.
 - 스마트 주차, AI 기반 응급의료 시스템, 스마트 학습공간, 스마트 도서관, 스마트 분리수거, 스마트 화재감지 등 스마트 서비스 구축이 대부분
 - 건설산업은 신규 스마트시티 조성과 관련된 도시 기반 및 인프라를 건설하는 역할 등 전통적인 시공자 역할에 머무르고 있음. 국가 시범도시의 민간사업자 선정에서도 대표사 자격을 스마트 서비스 구축 및 운영에 대한 전문성을 갖춘 자로 제한하여 건설사업자의 참여에 제한을 둠.
- 해외의 경우도 7개의 대표적인 스마트시티 사례를 검토한 결과 기존 도시의 설비구축형 모델이 다수로서 건설 관점에서 스마트시티라는 새로운 시장 확대가 나타난다고 보기는 어려움.
 - 신규 개발로 도요타의 우분시티, 미츠이부동산의 가시와노하, 구글의 토론토 퀘이사이드, 기존 도시로 알리바바의 항저우, EU의 바르셀로나, 핀란드 칼라사타마, 미국의 콜럼버스 등을 검토함.
 - 기존 도시의 사업 대부분이 스마트 가로등, 지능형 CCTV, 스마트 신호등, 태양광 쓰레기통, 스

마트 키오스크, 스마트 폐기물 처리 등 소규모 설비와 센서를 IoT로 연결하는 형태임.

- 스마트 주차장, 공유 퍼스널 모빌리티, 전기차 인프라 등에서 일부 신규 도로 및 건설 행위가 발생할 수 있겠지만 소규모 사업 중심이며 물량도 제한적인 것으로 판단됨.

■ 건설산업 관점에서 스마트시티에 대한 인식 확립과 효과적 대응 필요

- 시범도시 구축 사업 등 신도시 건설과 기존 도시의 재생사업들이 스마트시티 프로젝트로서 활발히 추진됨에 따라 건설시장의 외연적 확대와 물량 증가는 기대할 수 있으나, 현재 수준에서 스마트시티가 건설산업의 새로운 성장동력이라고 하기는 어려움.
- 스마트시티는 다양한 산업들이 각자의 역할을 담당하면서 상호 연계되어 총합을 구성하는 종합 상품으로 보아야 하며, 건설산업도 일정 역할을 담당하는 구성원으로 이해해야 함.
 - 건설산업 관점에서 스마트시티를 단순히 스마트한 물리적 하드웨어를 구축하는 사업으로 이해하는 것은 협의의 해석이며, 인프라 투자가 중심이 되는 건설산업의 새로운 상품 유형으로 보는 시각도 적절하지 않음.
- 현 단계에서 건설산업은 스마트시티의 핵심 주체가 아니지만, 공간 서비스의 스마트화라는 궁극적 목적을 고려하면 향후 건설산업의 역할은 커질 수밖에 없음.
 - 스마트시티화의 초기 단계에서는 IT 기술이 적용되지 않았던 기존 인프라 및 도시 구성 기능에 새로운 기술을 적용하여 쉽게 달성 가능한 스마트화에 주력하는 것이 당연함.
 - 향후 도시 전체가 통합되고 스마트화되는 것을 목표라고 본다면 스마트시티라는 물리적 실체에 어떠한 스마트 서비스를 구현하고, 수요자의 공간적 수요와 연계하여 어떠한 스마트 인프라가 필요할 것인지를 파악하고 구현하는 데 있어서는 건설산업이 중요한 역할을 할 수 있을 것임.
- 먼저, 민간협력형 사업이나 기존 재정비 사업과 연계하여 참여를 확대하고 장기적인 관점에서 타 산업과의 융합과 연계를 통해 새로운 비즈니스 모델을 만들어야 함.
 - 노후 인프라의 스마트화 등을 민간투자사업으로 추진하는 등 스마트 기술을 활용한 새로운 사업 모델과 상품을 개발하기 위한 노력이 필요함. 이를 위해서는 산업 간 다양한 협력 구조와 건설기업의 자체적 전략 수립이 뒤따라야 할 것임.
 - 건설기업이 주도할 수 있는 스마트시티 사업을 추진할 필요가 있음. 민간협력형 스마트시티 조성 사업과 중소 규모 개발사업을 스마트시티 콘셉트로 추진하는 프로젝트와 도시재생, 노후 인프라 등 기존 도시 재정비와 스마트시티를 연계하는 사업에 대한 모색이 필요함.
 - SOC 디지털화, 스마트시티 구축을 인프라의 적극적 확충 및 성능 제고와 연계시키고 스마트인프라가 스마트시티 완성의 핵심 요인이라는 점을 사회적으로 확산시켜야 함.

이승우(연구위원 · swoolee@cerik.re.kr)

미국 노후 인프라 민간투자사업의 특징

- 적극적인 정부 주도의 사업 추진으로 자금조달과 수익성 개선 -

■ 엘리자베스 강 터널(Elizabeth River Tunnels)

- 기존 버지니아주 노퍽(Norfolk)시와 포트머스(Portsmouth)시를 연결하고 있었던 미드타운 및 다운타운 터널은 1962년 개통된 뒤 55년이 지나 노후화와 용량 부족으로 정체가 심화됨. 이에 노후화된 터널을 개량 및 확장하고 연결 도로를 추가로 건설하는 PPP (Public-Private Partnerships) 프로젝트를 추진함.

<그림 1> Elizabeth River Tunnels



- 주요 사업내용은 ① 엘리자베스 강을 가로지르는 새로운 미드타운 터널(New Midtown Tunnel) 신 자료 : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration
설²⁾, ② 노퍽(Norfolk) 방향 진입구간 확장 및 인터체인지 개선, ③ 포트머스(Portsmouth) 방향 진입구간 확장 및 인터체인지 개선, ④ MLK 확장을 통한 런던 블러버드(London Boulevard)부터 I-264까지 고속도로 연결 및 개량, ⑤ 기존의 미드타운 터널 및 다운타운 터널 개량임.
- 계약은 민간투자사업(DBFOM/Toll Concession)³⁾ 방식으로 진행하였으며, 건설 기간은 55개월 (2012년 4월~2016년 12월), 운영 기간은 개통 후 58년임.

- 총사업비는 20억 8,900만 달러이며, 건설비용으로 14억 9,400만 달러, 건설 중 운영 및 유지보수에 1억 1,300만 달러, 약 4억 8,200만 달러의 이자, 예비비, 보험 및 개발 비용이 들었음.
- 사업비는 조달금리를 낮추기 위해 ERC(Elizabeth River Crossings)를 대신하여 공공 부문이 발행

2) 기존에 존재하던 동일 루트의 터널은 개·보수하여 확장된 2개 차로로 사용하고 있음.

3) 민간투자자가 설계, 건설, 자금조달, 운영 및 유지관리를 담당하는 방식임.

하는 민간활동채권(PABs : Private Activity Bonds)⁴⁾으로 6억 7,500만 달러를 조달하였으며, 「교통 인프라 금융 및 혁신법(TIFIA : Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act)」⁵⁾의 연방 신용 프로그램에서 4억 2,200만 달러 대출을 받음. 또한, ERC는 2억 7,200만 달러의 자기 자본을 투자함.

- 통행요금은 시간별로 요금이 다른 가변요금 체계이며, 징수하는 요금의 사용 순서는 건설과 운용 비용 사용 → PABs 원리금 지급 → TIFIA에 대한 원리금 지급 → 유지보수 예비비 적립 → 배당금과 투자금 지급 → 초과이익 배분(버지니아주 정부와 배분) 순서로 사용됨.

■ 시카고 스카이웨이(CHICAGO SKYWAY)

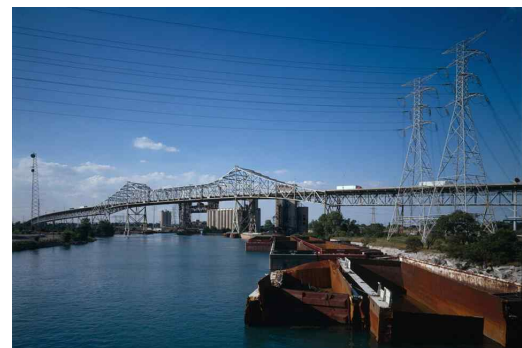
● 시카고 스카이웨이 프로젝트는 시카고의 기존 유료 도로에 대해 민간이 99년간 운영임대를 할 수 있도록 민영화한 사례임.

- 시카고 스카이웨이는 1958년에 건설된 댄 라이언 고속도로(I-94)와 인디애나 톨로드(I-90)를 연결하는 7.8마일의 6차선 유료도로이며, Calumet 강을 가로지르는 3.5마일 높이의 구조물이 포함되어 있음.
- 스카이웨이는 시카고시에 의해 2005년 1월 민간 컨소시엄이 관리할 때까지 거의 50년 동안 운영되고 유지되었으며, 스카이웨이는 대부분의 생애 동안 재정적 손실로 운영됨.

● 스카이웨이는 스페인 유료도로 개발업체이자 운영자인 신트라(Cintra)와 호주의 맥쿼리(Macquarie)로 구성된 스카이웨이 LLC(Skyway Concession Company LLC)에 18억 3,000만 달러에 99년간 양여되었으며, 이 기간 동안 모든 운영 및 유지보수를 담당함.

- 2005년 1월 24일 신트라와 맥쿼리는 시카고시에 18억 3,000만 달러를 송금함. 신트라와 맥쿼리는 각각 4억 8,500만 달러와 3억 9,700만 달러의 자본을 투자했으며, 나머지 9억 4,800만 달러는 대출로 충당함.

<그림 2> 시카고 스카이웨이



자료 : U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration.

4) 인프라 시설로부터 발생하는 수입을 담보로 발주처가 발행하는 채권으로 지방채와 동일하게 연방 세제 혜택을 누릴 수 있는 장점이 있어 대다수 P3 프로젝트에서 중요한 금융 수단으로 활용되고 있음. 또한 「연방세법(SAFETEA-LU)」에 따라 연방정부의 심사를 거쳐 세제 혜택 자격이 부여됨.
 5) 연방정부가 도로, 철도, 대중교통 등 육상교통 인프라 건설사업에 여신을 제공하며, 연방 신용보증을 레버리지로 민간자본의 유치 확대를 목적으로 함. 보통 (1) 직접대출(direct loan), (2) 대출보증(loop guarantee), (3) 신용지급보증(Standby line of credit)의 형태로 지원되며, 최대 지원액은 전체 사업 비용의 33% 초과가 불가함.

- 2015년 11월 신트라와 맥쿼리는 캐나다 연금 계획 투자 위원회 등으로 구성된 컨소시엄에 시카고 스카이웨이 지분을 28억 달러에 매각함.
- 스카이웨이 LLC는 사용자를 더 많이 유치하고 비용을 절감하기 위해 시설을 현대화함. 또한, 계약에 따라 스카이웨이는 즉시 통행료를 2달러에서 2.50달러로 증가시켰으며, 연간 통행료 인상은 2017년까지 연간 12.5%로 고정되었음. 2017년 이후, 통행료 인상은 ‘소비자 물가지수’ 또는 ‘1인당 국내총생산 성장률의 2%’ 중 더 큰 것으로 제한함.
- 신용 평가 기관들은 스카이웨이 매각 이후 시카고시의 신용을 긍정적으로 모두 수정하였으며, 시카고시는 양여 후 받은 자금으로 도시 개선을 위한 여러 기금⁶⁾을 설립하였는데, 기금은 20개 이상의 도시 프로그램에 기여함.
 - 시카고시는 양여 수익금으로 8억 6,000만 달러를 사용하여 3억 9,000만 달러의 도시 채무와 4억 6,500만 달러의 기존 미지급 스카이웨이 채권을 상환함.

■ 미국 노후 인프라 개선을 위해 정부 주도의 민간투자사업 활용

- 미국은 민간투자사업을 통해 노후 인프라의 개선 및 지방정부의 재정여건 등을 개선하였는데 다음 3가지와 같은 주요한 특징을 보임.
 - 첫째, 노후 인프라 개선을 위해서 정부 주도의 민간투자사업을 추진함. 재정 부족 등으로 노후화된 인프라를 개선하기 위하여 대규모 프로젝트에 민간투자사업을 적극적으로 활용함. 엘리자베스 강 터널 및 스카이웨이 사업 모두 주정부에서 주도적으로 추진함.
 - 둘째, 노후 인프라 개선을 위하여 주 및 연방 정부의 금융 지원 프로그램을 통해 노후 인프라에 대한 민간투자사업이 원활히 진행되도록 지원함. 민간활동채권(PABs), TIFIA(Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) 프로그램에 따라 세제 및 장기우대금리 지원을 통해 원활한 자금조달과 수익성 개선을 지원함.
 - 셋째 계약에 세부적인 사항을 명시함. 엘리자베스 강 터널의 경우 구체적 수입에 대한 사용처 우선순위를 명시하였으며, 스카이웨이의 경우는 적정수익 보장을 위해 준공 후 5년간 12.5%의 높은 통행료 상승률을 명시함.

엄근용(부연구위원·kyeom@cerik.re.kr)

6) 이자 수입을 영원히 창출하는 5억 달러의 장기 예비금, 예산 구제를 제공하고 향후 몇 년 동안 세금을 인상할 필요성을 완화하기 위해 8년 동안 인출될 중기 3억 7,500만 달러의 예비금, 5년 동안 1억 달러 규모의 이웃, 인간 및 비즈니스 인프라 펀드가 조성됨.

정부 및 건설 유관기관 회의 참여 활동

일자	주관기관	주요 내용
12.09	청와대	• 경제수석실 부동산 정책 관련 자문회의에 경제금융연구실 허윤경 연구위원 참여
12.17	국토교통부	• 기술혁신과 건설ENG. 개념 정립 전문가 회의에 기술경영연구실 김우영 연구위원 참여
12.22	국토교통부	• 건설산업과 건설기능인등급제 도입 자문회의에 산업정책연구실 나경연 연구위원 참여

주요 발간물 및 활동

유형	제목	주요 내용
연구 보고서	건설기업의 성공적 지속가능경영 추진 방안	<ul style="list-style-type: none"> • 본 연구의 목적은 국내 건설기업의 지속가능경영 추진 필요성과 실태를 살펴보고, 국내 건설 기업이 성공적으로 지속가능경영을 추진할 수 있도록 가이드라인을 제시하는 것임. • 국내외 건설기업의 지속가능경영보고서 발간 실태를 조사한 결과 <ul style="list-style-type: none"> - 국내는 2008~2010년 사이 대형 건설기업들이 보고서를 발간하기 시작해 2012년에는 8개사, 2014년에는 10개사의 국내 건설기업이 지속가능경영보고서를 발간함. - KPMG의 2017년 조사에서 49개국 매출 상위 100대 기업 중 72%가 지속가능경영보고서를 발간했고, 우리나라도 매출 상위 100대 기업 중 73%가 보고서를 발간함. • 국내외 주요 기업의 지속가능경영 사례를 분석한 결과 <ul style="list-style-type: none"> - 지속가능경영의 3대 축인 경제, 사회, 환경 측면을 자사의 지속가능경영 범위로 포함하고 있으며, 중점적으로 추진하고 있는 핵심 분야는 환경, 보건 및 안전, 공정거래, 윤리준법, 사회 공헌, 인권경영 등이었음. - 모든 기업은 지속가능경영의 비전·목표를 설정하고, 전담부서 설치를 비롯해 대부분의 사례 기업들이 체계적인 조직체계를 갖춤. - 지속가능경영 관련 글로벌 규범과 가이드라인을 자사의 지속가능경영 규정과 활동에 적극적으로 적용하고 지속가능경영을 협력회사의 가치사슬까지 확장해 추진하는 특징을 보임. - 나아가 모두 자사의 지속가능경영 추진 목표와 활동, 성과를 담은 보고서 발간을 통해 대내외 이해관계자와 적극 소통함. • UNGC 6단계 모델, ISO 26000 사회적 책임 실천절차, GRI 표준(Standards), 주요 건설기업들의 사례를 참조해 국내 건설기업의 지속가능경영 추진 가이드라인을 6단계 모델로 제시함. - 우선 기업의 특성과 대내외 환경을 반영해 지속가능경영 비전 및 목표를 명확히 설정하고, 목표 달성을 위한 전략 체계를 구축하는 것이 필요함 - 지속가능경영 추진 조직체계에는 일반적으로 본사 단위의 지속가능경영위원회, 지속가능경영 사무국, 그리고 각 사업부 단위의 지속가능경영 추진 실무조직 등이 필요함. - 건설기업이 성공적으로 지속가능경영을 추진하기 위해서는 자사에 적합한 지속가능경영의 핵심 분야와 분야별 주제를 선정하고, 핵심 분야별 주제 해결을 위한 지속가능경영 추진 체계의 구축과 실행 방안의 이행이 필요함. - 건설기업이 성공적으로 지속가능경영을 추진하기 위해서는 자사에 적합한 지속가능경영의 핵심 분야와 분야별 주제를 선정하고, 핵심 분야별 주제 해결을 위한 지속가능경영 추진 체계의 구축과 실행 방안의 이행이 필요함. - 환경경영, 보건안전경영, 윤리준법경영, 상생경영, 사회공헌 등 건설기업의 핵심적 지속가능경영 분야별로 목표 및 전략, 세부 실행 방안을 수립해 이행하는 것이 필요함. - 지속가능경영 체계를 구축하고 이행한 이후에는 지속가능경영보고서를 발간하고 주요 이해관계자와 의사소통할 필요가 있음.

코로나 시기의 해외건설과 GICC의 뉴노멀

코로나19의 대유행은 지구촌을 ‘일시 멈춤’ 상태로 만들었고, 격리와 봉쇄로 인해 세계 경제는 유례를 찾아보기 힘든 수요와 공급의 동시 위축이라는 위기를 경험하고 있다. 코로나19는 산업의 구분을 떠나 모든 산업에 부정적인 영향을 미치고 있으며 장기화 가능성도 여전히 큰 상황이다. 건설산업도 예외가 아니다. 작년(1.8%)보다 높은 성장세를 보일 것으로 예상했던 올해 글로벌 건설시장은 코로나19 대유행으로 인해 -4.3% 역성장할 것으로 Oxford Economics는 전망한다. 영국왕립서베이협회의 분석에 따르면 올해 2/4분기 글로벌 건설 활동 지수(Global Construction Activity Index)는 -24의 마이너스 값을 기록했는데, 지역을 막론한 봉쇄 조치로 인해 다수의 사업이 중지되거나 취소되고 있다.

이러한 어려운 상황에서도 올해 우리 해외건설은 의미 있는 성과를 거두었다. 코로나19가 대유행하면서 해외건설 수주 부진의 장기화에 대한 우려가 컸지만, 현재까지 수주는 작년 동기 대비 68%나 증가한 305억 달러를 기록했다. 특히, 중동 지역에서 전년보다 60억 달러 증가한 104억 달러를, 중남미 지역에서는 시장 진출 이후 역대 최고치인 69억 달러를 기록했다. 우리 해외건설의 저력이 없었다면 불가능한 성과다. 하지만, 장기화하고 있는 코로나19 확산과 그에 따른 해외건설시장의 불확실성은 건설 기업이 직면한 커다란 위기가 아닐 수 없다.

코로나19는 원유 생산의 차질과 수요 감소 및 국제유가의 하락 등 발주 환경에도 영향을 주고 있지만, 기업의 수주영업 활동에 직접적 영향을 미치고 있다. 감염 우려로 인해 봉쇄와 격리가 유지되면서 국가 간 자유로운 인력 왕래가 어려워짐에 따라 기업은 새로운 방식의 수주 전략을 선택해야 하는 상황이다. 국내 건설기업의 해외건설 수주를 지원하고자 올해도 어김없이 글로벌 인프라 협력 콘퍼런스(Global Infrastructure Cooperation Conference)가 개최됐다. 범국가적 차원의 인프라 협력을 위해 2013년 처음 개최된 GICC는 연평균 약 30억 달러

의 수주로 이어졌을 뿐만 아니라, 국내 건설기업의 수주 저변을 넓히는데 크게 일조했다. 지난 2019년 개최된 GICC에는 총 45개국 100여 개 발주처가 참여해 각국에서 발주되는 다양한 프로젝트 정보가 공유되고, 주요 발주처 인사와의 네트워크 구축을 위한 기회가 제공됐다.

제8회 GICC는 코로나19 시대를 맞아 새로운 방식으로 진행된다. 언택트(untact)가 일하는 방식의 새로운 동향으로 자리 잡은 요즘 GICC는 프로젝트 설명회와 상담회를 온라인 화상회의로 진행한다. 30여 개국의 60여 개 발주처 인사 100여 명을 초청해 각국의 주요 사업을 소개하고, 건설기업의 시장 진출을 위한 일대일 매칭 실시간 온라인 상담도 진행한다. 코로나19로 사업 정보 취득과 해외 발주처와의 네트워크 구축에 어려움을 겪고 있는 국내 건설기업에 온라인 방식으로 개최되는 이번 GICC는 해외수주 지원의 새로운 노멀(New Normal)로 자리 잡을 것이다.

코로나19 대유행의 종식을 위해 백신과 치료제가 필요한 것처럼 온라인 방식의 GICC는 출입국이 제한된 국내 기업인의 해외 수주 활동의 어려움을 해결하는 치료제 역할을 할 것이다. 특히, 시장과 사업 정보 취득, 발주처와의 수주 네트워크 구축이 어려운 중소 및 중견 기업에는 그 효과가 더욱 클 것이다. 코로나19가 확산되는 상황에서 열리는 GICC에 거는 기대가 매우 큰 이유다. 1965년 해외 건설시장에 처음 진출한 이후 55년 만에 국내 건설기업이 거둔 수주는 8600억 달러가 넘는다. 누적 수주 1조 달러가 가시권에 들어왔다. 코로나19의 위기를 넘어 누적 수주 1조 달러를 달성하기 위해서는 GICC의 역할이 매우 중요하다. GICC가 국내 건설기업에 ‘기회’를 제공하는 수준을 넘어 우리 해외건설의 새로운 미래를 위한 수주지원의 플랫폼으로 자리매김하기를 기대해 본다. <대한경제, 2020.12.8>