http://www.cerik.re.kr

건설동향브리핑

CERIK

제664호
2018. 6. 25

정책동향

민간투자 정책… '공공성' 제고 우선해야

동북아 평화에 기반한 남·북 연계 인프라 개발 방안

시장동향

5월 아파트 매매가격 및 거래량 동향

2018년 1/4분기 건설업 경영 분석

산업정보

공공공사 공기 산정 기준의 해외 사례 분석

연구원 소식

건설논단

주택 후분양제, 민간 금융기능 제고가 전제돼야 한다

한국건설산업연구원
Construction & Economy Research Institute of Korea

민간투자 정책… '공공성' 제고 우선해야

– 민간투자사업의 공공성 제고를 통한 사회적 인식 전환과 활성화 필요 –

민간투자사업의 사회적 효용

- 1994년 「사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법」 도입 이후 우리나라에서는 702건의 민간투자사업이 추진되었으며, 총사업비 규모는 105.6조원에 달함[1].

- 민간투자사업은 재정 절감, 공공부문의 효율성 향상, 인프라 서비스의 적기 공급, 정부의 투자 위험 분산, 지속 가능한 요금수준 지표 제공 등 다양한 경제적 효용을 제공함.
  - Vfm(Value-for-money)으로 대표되는 재정 절감 효과는 민간 투자자의 창의와 효율로부터 발생되며, 정부투자대안과 비교한 민간투자대안의 생애주기 비용 절감액으로 계산됨.
  - 2005년 민간투자적격성조사가 법제화된 이후, 우리나라는 Vfm이 확보된 경우(즉, 민간투자대안의 총 정부 부담금의 현재가치가 재정투자대안보다 저렴할 경우)에 사업이 추진될 수 있도록 제도화하여 재정 절감 효과를 유도함.[2]
  - 이 외에도 민간투자사업은 재정 부족에 의하여 지체될 수 있었던 인프라 서비스를 적기에 공급함으로써 경제 성장에 기여하는 등 다양한 효용을 제공함.

민간투자사업에 대한 비판과 공공성 제고의 필요성

- 한편, 최소운영수입보장(MRG) 지급에 의한 재정 부담 유발, 수요 부족에 의한 파산 사례 발생, 재정시설에 비해 상대적으로 높은 요금 수준, 사업 추진 과정에 대한 투명성 부족 시각 등에 의하여 사회적 비판을 야기함.
  - MRG 제도는 2009년 「민간투자법」 개정으로 기 폐지되었으며, 기존 사업들은 자금재조달 또는 재구조화 등을 거치면서 재정 부담 수준을 꾸준히 완화시켜 왔음.
  - 최근의 민간투자사업 파산 사례로는 2017년 의정부 경전철을 들 수 있음. 이 사업은 현재 재구조화를 통해 정상화 방안을 추진하고 있으며, 주무 관청과 운영기관의 노력으로 정상 운행 중임.
  - 민간투자사업과 재정사업의 요금 수준은 운영 주체[3]와 원가 회수 기간 등이 상이하므로 비교 대

1) 2016년 말 현재 협약 체결 기준임(자료 : 기획재정부).
2) KDI(2013)에 의하면 2006년부터 2012년까지 150여 개의 사업에 대하여 적격성조사가 실시되었고, 이 중 72개(48%)의 사업이 적격성조사를 통과함. 통과된 72개의 사업들에서 약 2.64조원의 Vfm(재정 절감 효과)이 발생할 것으로 추정됨.
3) 민간부문과 공공부문의 운영 주체 차이에 따라서 세금의 부과 여부, 보조금 지급 비율, 시설물간 교차 보조 가능성 등이 상이함.

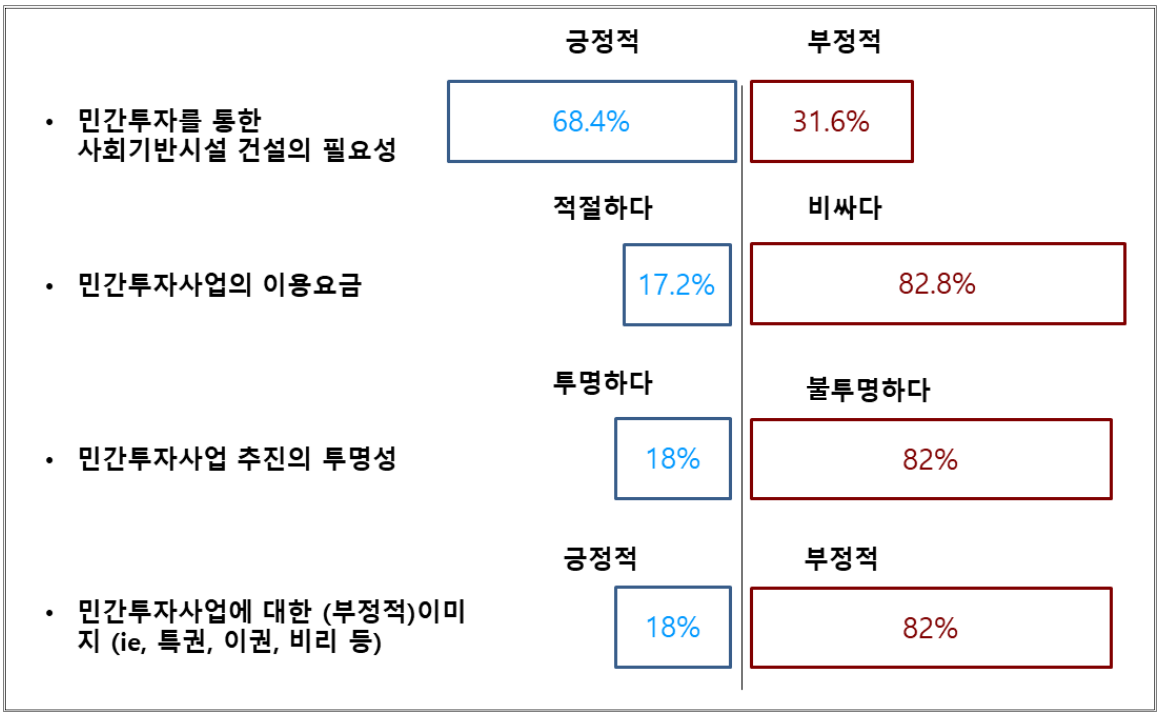
상이 되기 어려움.

- 이러한 비판에도 불구하고 사용자 입장에서는 동일 공공 서비스에 대한 차별 요금 징수로 인하여 불만이 발생할 유인이 존재한다는 것을 민간투자 정책 방향에 고려해야 할 때임.
  - 지금까지 우리의 민간투자 정책 방향은 '재정 효율 향상'에 맞춰져 왔지만, 유럽 선진국들의 사례를 참고하여 사용자 만족을 포함한 '공공성'을 고려해 제도를 운영해야 함.
  - 2017년 개정된 세계은행(WBG)의 'PPP reference guide(3판)'에서도 PPP 구조 개념도에 기존에 포함되지 않았던 '사용자(Users)'를 주요 이해 당사자로 강조함.

일반 시민들의 인식

- 다수의 민간투자사업들이 순기능을 제공해 왔음에도 불구하고, 상대적으로 높은 요금 수준과 반복적으로 이슈화되었던 일부 사업 등으로 인하여 전반적인 민간투자제도에 대한 일반 사용자들의 인식은 부정적인 것으로 나타남(<그림 1> 참조).

<그림 1> 일반 사용자의 민간투자사업 평가 요약



자료 : 박동규 등 (2017), 민간투자학회 세미나.

박수진(연구위원 · jin@cerik.re.kr)

특히, SOC 서비스를 담당하는 공공기관들의 누적 부채 규모를 감안하면, 공공부문이 운영하는 시설물의 요금 수준은 재무성보다는 종합적인 정책적 고려에 의하여 결정되는 측면이 더 많다는 것을 알 수 있음. 반면, 민간투자사업은 통상 20~40년의 관리·운영 기간 내에 운영비용과 투자비용을 모두 상환하고, 운영권을 정부에 기부채납하는 의무가 있음.

동북아 평화에 기반한 남·북 연계 인프라 개발 방안

– 한반도–중국–몽골–러시아로 이어지는 경제회랑 구축 가능성 커져 –

‘동북아플러스 책임공동체’ 구상 실현 가능성 커져

- 남북한 정상회담과 북미 정상회담 이후, 한반도 비핵화와 한반도 평화협정의 가능성이 커지면서 우리 정부의 외교부문 국정 과제인 ‘동북아플러스 책임공동체’ 구상이 실현될 수 있는 기반이 형성되고 있음.
  - 북핵 문제의 평화적 해결 가능성이 높아짐에 따라, 동북아플러스 책임공동체의 평화의 축이자 전제가 되는 ‘동북아 공동체 플랫폼’이 구축될 전망임. 즉, 동북아 지역 국가들이 평화에 기반한 다양한 협력 의제를 제기하고 논의하는 안정적인 다자간 대화의 장 설립이 가능해질 것으로 보임.

- 한반도 평화 정착은 정부가 신북방정책을 추진하도록 하는 결정적 계기로 작용할 것임.
  - 우리 정부의 신북방정책은 중국의 일대일로를 통한 동북지역 개발계획, 러시아의 신동방정책 등과 공존을 통해 동북아 지역의 평화 경제공동체 구축에 기여할 것임.

중국의 일대일로와 북한의 인프라 개발 연계 가능성

- 중국은 지리적 접근성뿐만 아니라 경제적 위상을 바탕으로 하는 인프라 투자 능력과 의향을 이미 아시아인프라투자은행(AIIB) 설치를 통해 입증한 바 있음. 따라서 한반도 평화 정착에 따른 북한의 인프라 개발은 중단기적으로 일대일로와 같은 중국 프로젝트와의 연계라는 관점에서 추진될 가능성이 큼.
  - 북한은 제3차 7개년계획(1987~93년) 이후 20년 만인 2011년에 국가경제개발 10개년 전략계획(2010~20)을 수립·발표했음. 이 계획에는 남포IT산업단지 등 공업지구 개발에 490억~580억 달러, 철도·고속도로·공항 등 교통부문에 258억 달러, 탄광·화력발전소·송전망 건설 등 에너지부문에 100억 달러 등 총 1,000억 달러 규모의 인프라 투자가 포함됨.

- 일대일로를 구성하는 6개 경제회랑 노선 중에서 북한과 지리적으로 직접 연결될 수 있는 것은 ‘중국–몽골–러시아’ 경제회랑임.
  - 현재 ‘중국–몽골–러시아’ 경제회랑 프로그램에는 32개의 프로젝트가 포함되어 있음. 하지만 이 중 북한과 직접 연계된 것은 북한의 나진·선봉을 포함하는 기존 두만강 개발계획상의 교통 노선과

일치하는 '두만강 교통회랑'(프리모리예-2)뿐임.

- 북한과 직접 연계되는 일대일로 프로젝트가 하나밖에 없는 이유는 중국이 선정한 일대일로 연선 국가 63개국에 남한, 북한, 그리고 일본이 포함되어 있지 않기 때문임.

● 한반도 평화 정착으로 남북한이 연선 국가에 포함될 수 있다면 '중국-몽골-러시아' 경제회랑 개념이 다시 재정립될 가능성이 큼.

- 중국은 낙후된 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성 등 동북3성의 경제 재건을 중국-몽골-러시아 경제회랑 프로그램과 연계하여 추진하였으나, 실현되지 않는 프로그램이 많음.
- 실현 장애 요인은 중국-몽골-러시아 경제회랑의 배후 수요가 몽골 300만명, 극동 러시아 640만명 등 천만명에 미치지 못한다는 점에서 찾아볼 수 있음. 그런 만큼 남북한 8,000만명이 배후 수요로 감안될 수 있다면 상당수 프로젝트는 한반도를 연결하기 위해 다시 정의될 수 있음.

● 중국-몽골-러시아 경제회랑의 32개 프로젝트 중에서 한반도 평화 체제 구축과 함께 한반도와 연계될 수 있는 프로젝트는 다음과 같음.

- 동부 철도회랑은 러시아 보르쟈와 몽골 초이발산을 거쳐 중국의 량오닝성 진저우를 잇는 노선으로 계획돼 있으나, 신의주와 맞닿아 있는 단둥으로 옮겨 한반도 연결성을 가질 경우, 경제적 타당성을 확보해 착수될 수 있음.
- 중앙 철도회랑과 북부 철도회랑은 베이징을 거쳐 톈진까지만 연결되고 있는데, 두 노선 모두 단둥을 거쳐 한반도 철도망에 연결될 수 있음.
- 아시안 하이웨이 3노선, 동부 자동차도로회랑, 울란우데-톈진 통과 교통회랑 등의 프로젝트 또한 톈진에서 끝나고 있는데 이들 자동차 도로망도 한반도로 연결될 수 있음.

시사점

● 남북 정상회담과 북미 정상회담의 성공적인 개최를 계기로 한반도에 안정적인 평화 체제가 구축될 전망임.

- 평화 체제 구축으로 우리나라는 유라시아대륙과의 연결성을 복구할 수 있게 될 터인바, 이를 위해서는 북한의 낙후되고 부족한 인프라 개선과 확충이 필요함.
- 북한의 인프라 개선과 확충은 아시아 지역 내 인프라 투자 지원에 특화된 아시아인프라투자은행의 지원과 동북아 역내 국가들간 경제 협력 방안을 담고 있는 중국의 일대일로 프로그램과의 공조를 통해 실현될 가능성이 큼.

빈재익(연구위원 · jipins@cerik.re.kr)

5월 아파트 매매가격 및 거래량 동향

– 매매가 상승세 둔화 및 거래량 감소, 주택시장 위축 수도권으로 확대 –

전국 아파트 매매가격 상승세 둔화, 거래량도 감소

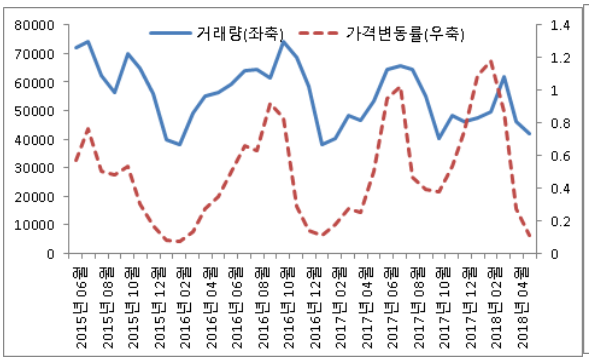
- 2018년 5월 전국 아파트 매매가격은 전월 대비 0.11% 상승하였으나, 2월 이후 3개월 연속으로 둔화됨(<그림 1> 참조).
  - 최근 3년(2015.6~2018.5) 동안의 아파트 매매가격 변동률을 살펴보면, 4번의 고점과 3번의 저점을 보였으며 1년 주기로 고점과 저점을 반복하며 우상향하는 패턴을 보임.
  - 그러나 최근에는 아파트 매매가격의 변동 주기가 짧아졌으며, 이전 저점보다 저점이 더 낮아지는 패턴을 보이면서 이전과 변화된 양상을 보임.

- 2018년 5월 전국 아파트 매매 거래량은 4만 1,989호로, 전월 대비 9.4% 감소하여 2개월 연속으로 감소됨.
  - 아파트 매매 거래량의 최근 3년 간 추이는 아파트 매매가격 변동률과 유사한 추이를 보이고 있으나, 우하향하는 패턴을 보이고 있음.

- 최근 3년 간의 아파트 매매 거래량과 가격 변동률의 교차 상관관계 분석(Cross Correlation Analysis) 결과, 아파트 매매가격 변동률이 매매 거래량에 1개월 선행하는 것으로 나타남.
  - 아파트 매매 거래가 아파트 매매가격의 변동에 연동하는 양상을 보이고 있는 것으로 분석됨.

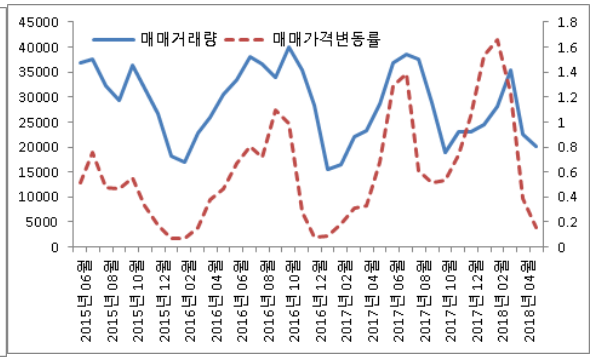
<그림 1> 전국 아파트 매매 거래량 및 가격 변동률

(단위 : 호, %)



<그림 2> 수도권 아파트 매매 거래량 및 가격 변동률

(단위 : 호, %)



자료 : 국토교통부, 부동산114(주).

지방 아파트의 매매 거래량 및 가격 변동률 하락세

- 2018년 5월 수도권 아파트 매매가격은 0.16% 상승하였으나 상승폭은 둔화되었음. 아파트 매매 거래량은 2만 251호로 전월 대비 10.0% 줄어 2개월 연속 감소함(<그림 2> 참조).
  - 수도권의 아파트 매매가격 변동률과 거래량은 아파트 매매가격 변동률이 1개월 선행하고 있는 것으로 분석됨.

- 2018년 5월 지방 광역시의 아파트 매매가격은 0.01% 떨어져 하락세로 전환됨. 아파트 매매 거래량은 9,717호로 전월 대비 9.2% 줄어들어 2개월 연속 감소함(<그림 3> 참조).
  - 지방 광역시의 아파트 매매가격 변동률과 거래량은 아파트 매매가격의 변동과 거래가 동시에 움직이는 것으로 분석됨.

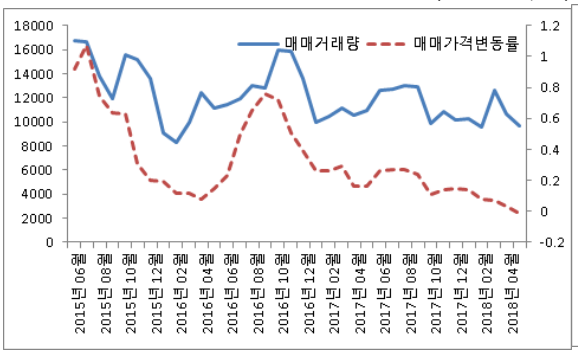
- 5월 기타 지방의 아파트 매매가격은 0.05% 떨어져 10개월 연속 하락함. 아파트 매매 거래량은 1만 2,021호로 전월 대비 8.7% 줄어들어 2개월 연속 감소함(<그림 4> 참조).
  - 기타 지방의 아파트 매매가격 변동률과 거래량은 지방 광역시처럼 동행하는 것으로 분석됨.

주택시장 위축 양상, 지방에서 수도권으로 확대

- 주택시장 수요와 공급의 최종 산물인 매매가격과 거래량의 위축이 기타 지방에서 지방 광역시로 확대된 가운데 점차 수도권까지 확대될 것으로 보여 주택시장을 위축시키는 정책에 대한 재검토가 필요함.
  - 현재 주택시장이 서서히 위축되는 양상을 보이는 상황에서 향후 기준금리 인상도 불가피할 것으로 전망됨에 따라 수요를 위축시킬 수 있는 정책의 시행 시기 등에 대한 재검토가 필요함.

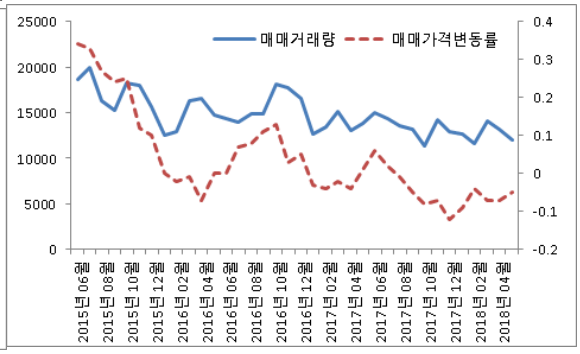
<그림 3> 지방 광역시 아파트 매매 거래량 및 가격 변동률

(단위 : 호, %)



<그림 4> 기타 지방 아파트 매매 거래량 및 가격 변동률

(단위 : 호, %)



자료 : 국토교통부, 부동산114(주)

엄근용(부연구위원·kyeom@cerik.re.kr)

2018년 1/4분기 건설업 경영 분석

– 성장성 둔화, 수익성 양호, 안정성 하락 –

2018년 1/4분기 건설업 성장성 지표 둔화세 뚜렷

- 한국은행이 발표한 '2018년 1/4분기 기업경영분석'에 따르면 2018년 1/4분기 건설업 매출액 증가율은 0.62%로 매출액 성장의 둔화가 나타남(<표 1> 참조).
  - 2017년 1/4분기 6.04%, 2017년 11.67%였던 매출액증가율은 2018년 1/4분기 0.62%에 그침.
  - 2017년 하반기부터 주택경기 위축, SOC 투자 감소 등으로 건설수주가 감소세로 전환되고 해외건설 수주도 크게 늘지 못하면서 매출액이 전년 동기 대비 비슷한 수준에 머무름.
  - 주택경기 하락과 SOC 투자 위축이 지속될 것으로 예상되므로, 매출액증가율은 점차 마이너스(–)로 전환될 것으로 전망됨.

- 총자산증가율은 전년 동기 대비 소폭 상승함.
  - 2017년 1/4분기 0.82%였던 총자산증가율은 2018년 1/4분기 0.95%로 전년 동기 대비 0.13%p 만큼 소폭 상승함.

건설업 수익성 지표는 모두 전년 동기 대비 상승

- 2018년 1/4분기 건설업 수익성 지표인 매출액세전순이익률과 매출액영업이익률 모두 전년 동기 대비 다소 상승함.
  - 매출액세전순이익률은 2017년 1/4분기 7.24%에서 2018년 1/4분기 9.15%로 1.91%p 상승함.
  - 2018년 1/4분기 매출액영업이익률은 2017년 1/4분기 6.95%에 비해 0.51%p 개선된 7.46%를 기록함.
  - 2018년 1/4분기 이자보상비율[(영업이익/금융비용)×100]은 821.62%를 기록해 2017년 1/4분기 373.19%에 비해 448.43%p만큼 크게 상승함.

- 건설업 성장성은 둔화되었으나 수익성은 아직 증가세를 유지함.
  - 2018년 1/4분기 건설투자는 전년 동기 대비 2.7% 증가하며 12분기(3년) 연속 증가세를 보인 바 있음. 2017년 상반기까지 상승세를 기록했던 건설수주가 건설투자로 이어지고 수익성에 반영되고 있는 것으로 풀이됨.

- 다만, 2017년 1/4분기, 2/4분기, 3/4분기에 각각 11.3%, 8.5%, 8.0%였던 건설투자 증가율이 2017년 4/4분기와 2018년 1/4분기에는 각각 3.8%, 2.7%로 둔화된 것으로 볼 때 건설업 수익성 지표 역시 점차 성장세가 둔화될 것으로 예상됨.

● 향후 금리 인상의 압박이 높아지고 있으므로 이에 대한 대비가 필요함.

- 지난 6월 13일 미국 연방준비제도가 기준금리를 1.75~2.00%로 인상했고, 올해 하반기에도 두 차례 추가 인상이 전망되고 있어 우리나라 기준금리 인상의 압박이 높아짐.
- 금리의 인상은 기업의 자본비용을 증가시켜 수익성 저하로 이어짐.

● 올 1/4분기 활동성 지표인 총자산회전율[(매출액/총자산)×100]은 2017년 1/4분기 0.77%에서 0.05%p 상승한 0.82%임.

안정성 지표는 2017년 말에 비해 악화

● 2018년 1/4분기 건설업 안정성 지표인 자기자본비율, 부채비율, 차입금의존도는 모두 2017년 4/4분기 말 대비 악화된 수치를 나타냄.

- 2018년 1/4분기 자기자본비율은 41.57%로 2017년 말의 43.27%에 비해 1.70%p 하락함.
- 부채비율은 2017년 말 131.09%였으나 2018년 1/4분기 140.56%로 9.46%p만큼 증가함. 건설업 부채비율은 최근 몇 년간 지속적으로 감소하는 추세였으나 2018년 1/4분기에 증가세로 돌아섬.
- 올 1/4분기 차입금의존도[(차입금+회사채)/총자산×100]는 2017년 말의 18.94%에 비해 0.48%p 증가하여 19.42%를 기록함.

● 향후 건설경기의 위축이 예상되므로 이에 따라 점차 악화될 것으로 예상되는 안정성 및 유동성 관리가 반드시 필요함.

<표 1> 주요 경영 지표

(단위 : %)

구분		성장성		수익성			활동성	구분	안정성		
		총자산 증가율	매출액 증가율	매출액 세전순 이익률	매출액 영업 이익률	이자보 상비율	총자산 회전율		자기자 본비율	부채 비율	차입금 의존도
건설업	2017 1/4	0.82	6.04	7.24	6.95	373.19	0.77	2017 4/4	43.27	131.09	18.94
	2018 1/4	0.95	0.62	9.15	7.46	821.62	0.82	2018 1/4	41.57	140.56	19.42
제조업	2018 1/4	2.06	3.44	9.74	8.77	1,181.31	0.86	2018 1/4	59.73	67.41	18.88
전 산업	2018 1/4	1.83	3.43	8.20	7.38	795.79	0.84	2018 1/4	53.81	85.83	22.19

자료 : 한국은행(2018.6.15), 2018년 1/4분기 기업경영분석.

이지혜(부연구위원 · jihyelee@cerik.re.kr)

공공공사 공기 산정 기준의 해외 사례 분석

– 미국 미네소타주 교통국 사례 중심으로 –

미국 미네소타주 교통국, 공공사업의 '건설 계약 공기' 산정을 위한 가이드라인 운영

- 미네소타주 교통국은 건설 계약 공사기간(construction contract duration)의 정확한 산정을 사업의 성공적인 수행을 위한 중요 요인(critical factor)으로 인식
  - 과도한 공기 산정은 도로 사용자의 편익을 훼손할 뿐만 아니라 교통국의 계약관리 비용 증가를 유인하며, 더딘 사업 진행은 지역 여론에 부정적인 영향을 미치게 됨.
  - 반면에 실제 필요 공기보다 과소하게 산정된 경우, 추가적인 작업이 필요해짐에 따라 사업비 증가의 원인으로 작용하게 됨.

- 미네소타주 교통국은 주내 공공사업을 교통, 환경 등의 영향 정도(size of impacts)를 고려해 아래와 같이 구분하고 있음.
  - 지방 관리 시스템에 따라 최소 영향 사업으로 구분되는 경우, 일반적으로 공기 단축(acceleration)을 고려하지 않음.
  - 중간 영향 사업에는 농촌 정부고속도로 시스템 사업과 현지 도로 사업 등이 포함되며, 교통 및 환경 등에 미치는 영향이 가장 큰 사업으로는 장거리 우회경로 사업, 차선 폐쇄를 동반하는 도로재건 사업 등이 포함됨.

<표1> 미네소타주 교통국의 공공사업 분류

최소 영향 사업	중간 영향 사업	주요 영향 사업
미학 사업	생물학적 오버레이	장거리 우회경로 사업
회전 차선 사업	농촌 정부고속도로 시스템 사업	차선 폐쇄를 동반하는 도로재건 사업
신호 사업	현지 도로 시스템 사업	주요 강 크로싱 사업
조경 사업		도시 내 건설사업

가이드라인에서는 계약 공기 결정에 필요한 영향 요인 명시화

- 미네소타주 교통국의 공기 산정 가이드라인에 포함된 영향 요인은 총 13개로 구성됨.
  - 공휴일 작업 : 미네소타주 교통국 표준시방서 중 계약 공기 연장(섹션 1806)과 교통 유지(섹션

1404)에 따라 규정함.

- 환경 영향 사업 : 행정 당국은 사업이 현장 주변의 환경에 영향을 미칠 경우 공기에 제한을 둘 수 있음.
- 지방 공공기관의 협조 : 도로 폐쇄에 대한 지방 공공기관의 승인과 비즈니스 및 교통 영향을 고려하기 위한 공공 기관과의 협조 여부
- 지방 행사 : 건설사업이 미네소타 지역의 공식 행사에 영향을 주는지 검토해야 함.
- 유틸리티 또는 철도 : 사업이 추진되는 지역에 위치한 유틸리티 또는 철도 시설이 미치는 영향을 고려해야 함.
- 자재 조달 : 제작과 운반에 수개월이 걸릴 수 있는 자재의 경우, 행정 당국과 사전에 협의하고 예상되는 지연 기간을 공기 산정에 반영해야 함.
- 계절별 시공 : 농번기, 학교 수업 기간 등 봄과 가을 기간 동안의 건설 작업에 대해 선택적 제한이 있음.
- 생산성 : 사업을 수행하는 계약자의 생산성을 고려해야 함. 생산성은 사업의 종류 및 규모, 위치, 계절 등에 따라 상이하므로 이에 따른 공기 산정이 필요함.
- 식물 위치 : 식물의 위치, 수송 시간 및 식물의 규모 등에 따른 영향을 공기 산정 시 반영함.
- 용지 매입 : 사업 추진에 필요한 용지 매입에 소요되는 기간도 공기 산정에 포함됨.
- 건설 준비 : 건설현장 접근 및 도로 폐쇄 관련 제한 등 사업 추진에 필요한 건설 준비 기간을 고려해야 함.
- 건설장비 가용성 : 계약자가 사업 추진에 활용할 수 있는 장비의 가용성 수준도 고려함.
- 지역 법률 : 사업이 추진되는 지역의 법률에서 규정하는 사항도 고려되어야 함.

건설 계약 형태에 따라 공기 산정의 기준 차별화

- 미네소타주 교통국은 건설 계약을 작업 일수(working day), 준공 시한(completion date), 달력 일수(calendar day) 등으로 구분하고 각 형태마다 다른 공기 산정의 기준을 적용함.
  - 작업일수 기반의 계약 방식에서는 주 5일을 기반으로 기후 및 기타 계약자가 조정할 수 없는 사유로 인한 작업 불가능 일수를 제외하여 공기를 산정함. 반드시 주공정(critical path method) 방식으로 공기를 산정할 필요가 없으며, 준공 시한은 반드시 고려해야 할 요인이 아님.
  - 준공시한 기반의 계약 방식은 보통 대형 및 난이도가 높은 사업 또는 다년간 진행되는 사업에 적용되며, 준공 시한이 공기 산정의 주요한 고려 요인임.
  - 달력일수 기반에서는 주말 및 공휴일을 포함하며, 준공 시한이 주요 공기 산정의 요인이지만 계약자에게 착공 시점에 대해 유연성을 부여함.

손태홍(연구위원 · thsohn@cerik.re.kr)

정부 및 건설 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
6. 1	국토교통부	• 건설산업혁신위원회 제1전문위원회 3차 회의에 산업정책연구실 나경연 부연구위원 참여
6. 12	대통령직속 일자리위원회	• 일자리위원회 건설산업 TF 제16차 회의에 박용석 산업정책연구실장 참여
6. 14	기획재정부	• 민간투자사업 적정성 평가방법개선 자문회의에 경영금융연구실 박수진 연구위원 참여
6. 21	국토교통부	• 해외건설 시장개척사업 선정평가회의에 기술정책연구실 손태홍 연구위원 참여
6. 22	국토교통부	• 건설산업혁신위원회 제2전문위원회에 최석인 기술정책연구실장 참여

주요 발간물

유형	제목	주요 내용
건설 이슈포커스	주 52시간 근무제 도입에 따른 건설정책 과제	• 지난 2월 28일 현행 68시간까지 허용한 최대 법정근로시간을 52시간으로 단축하는 「근로기준법」 개정안이 국회를 통과하였음. - 단축된 개정안은 평일 법정 기준근로시간을 1일 8시간, 1주일 40시간을 유지하되, 연장근로시간을 주중·주말 포함하여 12시간으로 한정함으로써 최대 가능 법정근로시간을 현행법 대비 16시간(23%) 줄이는 방안임. • 법정근로시간 단축은 건설업의 특성과 연계했을 때 다음과 같은 문제점이 있음. - 첫째, 건설업은 수주 산업으로 '선판매 후생산'의 특징을 가짐. 기 수주된 사업의 경우 근로시간 단축으로 발생하는 노무비 증가 등 생산비 상승 요인이 판매가격에 반영되기 힘든 구조임. - 둘째, 건설업은 옥외 사업으로 계절적, 기상적 요인에 의해 근로시간 및 근로일수의 편차가 큼. 지연된 작업은 추후 돌관공사 등을 통해 집중적으로 보완되는 경우도 발생함. - 셋째, 건설업은 동일 현장에 다양한 공종과 규모가 다른 여러 사업체의 계약을 통해 생산이 이루어짐. 동일 현장에서 근로시간이 달라질 경우 혼란 및 효율성 저하 등을 야기할 수 있음. • 37개 공사 현장의 공사원가 계산서를 바탕으로 근로시간 단축의 영향을 분석한 결과, 총공사비는 평균 4.3%, 최대 14.5% 증가할 가능성이 있음. 직접노무비는 평균 8.9%(최대 25.7%), 간접노무비는 평균 12.3%(최대 35.0%) 증가하는 것으로 추정됨. 근로시간 단축은 관리자 충원으로 인한 간접노무비에 더 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨. - 기업 입장에서 총공사비 증가율을 최소화하기 위해 근로자 1인당 임금을 삭감하는 시나리오를 분석한 결과, 현재 대비 임금 감소 비율은 관리직 13.0%, 기능인력은 8.8%로 추정됨. 이를 통해 총공사비 증가는 최소화시킬 수 있지만, 현 근로자 개개인의 임금 삭감이 불가피하여 노사 간의 심한 갈등이 예상되며, 이는 개정안의 기본 취지에도 반함. • 설문조사에서는 전체 응답자의 76.1%가 '근로시간 단축이 건설업에 적합하지 않다'라고 답함. 또한, 근로시간 단축은 '공사 기간 및 공사비 증가', '공사비 증가에 의한 경영상태 악화' 등의 문제점을 야기할 것으로 응답함. • 우리나라의 법정근로시간 단축도 일본의 경우처럼 업종별 특성에 맞는 보완책 마련이 필요함. 이를 위해 첫째, 현재 진행 중인 공사의 경우 법정근로시간 단축 적용 제외가 필요함. 둘째, 향후 발주되는 신규 공사는 법정근로시간 단축의 영향을 고려해 적정공사비 및 공사 기간 산출이 필요함. 셋째, 사업 기간 혹은 1년 단위의 탄력근로제 허용이 필요함. 넷째, 기업 규모가 아닌 공사 금액을 기준으로 한 사업 현장별 적용이 필요함. 마지막으로, 건설업 숙련인력 확보를 위한 산학관 협력이 필요함.

건설논단

주택 후분양제, 민간 금융기능 제고가 전제돼야 한다

주택 후분양제 로드맵이 포함된 「장기주거종합계획」이 6월 중에 발표될 예정이다. 사실 후분양제 도입이 어제오늘 이야기는 아니다. 지난 2003년 참여정부 시절에도 부동산 투기 방지와 부실 시공 문제로 후분양제 도입이 추진된 바 있다. 그러나 당시에는 후분양제가 주택 공급을 위축시켜 가격을 급등시키는 등 혼란을 초래할 가능성이 높다는 주장이 설득력을 얻어 무산되었다.

최근 후분양제 도입 논의가 재점화된 것은 지난 수년간 부동산시장의 호황으로 아파트 공급이 늘어나면서 하자에 대한 소비자 불만이 커졌고, 분양 시점과 입주 시점 간에 가격 차가 확대되면서 분양권 전매를 통한 투기 조장이 이루어지는 등 선분양제의 부작용이 다시 불거졌기 때문이다. 여기에 힘을 보탠 것이 지난 15년 간 주택시장의 상황 변화다. 통계청 자료에 따르면 2016년 우리나라 전국의 주택보급률은 102.6%이다. 서울과 수도권이 아직 96.3%와 98.2%지만 지방은 모두 100%를 상회하고 있다.

주택보급률 수치로만 본다면 후분양제 도입에 따른 공급 위축이 별 문제될 게 없다고 얘기할 수 있을지 모른다. 그러나 전국의 자가비율은 54% 수준이고 서울·수도권의 자가비율은 50%에도 채 미치지 못한다. 여전히 내 집 마련을 위한 수요자들의 욕구가 많다는 것이다. 이런 상황에서 후분양제 도입은 공급 위축과 분양가 상승에 따른 부동산시장의 불안을 초래할 가능성을 내포한다.

공정률이 60%에 도달할 때까지 자금을 확보하여야 하는 건설업체 입장에서는 자금조달 문제가 심각하지 않을 수 없다. 중견업체는 더욱 그렇다. 기업의 재무상태나 프로젝트 자체보다는 그룹사인가 아닌가를 대출의 기준으로 삼는 금융기관들을 상대로 중견 이하 업체들이 대출을 얻어내기란 하늘의 별따기만큼이나 어렵다. 설사 대출을 받는다고 해도 대기업보다 높은 이자율 부담은 상대적으로 높은 분양가로 이어져 중견 이하 업체들의 가격 경쟁력이 떨어질 수밖에 없다. 이중 삼중의 부담을 떠안게 되는 것이다.

해법을 찾기 위해 가까운 일본의 사례를 살펴볼 필요가 있다. 일본 건설업체들이 사업 초기에 분양을 하지 않더라도 사업을 추진할 수 있는 동력은 민간 금융 기능에 있다. 예대마진에 의존할 수 없는 일본의 은행들은 다양한 개발 프로젝트에 지분(equity) 투자를 통해 리스크와 수익을 공유한다. 그러다보니 프로젝트를 진행하는 건설업체 입장에서는 금융비용 부담 없이 사업을 추진할 수 있게 되고, 결국 금융비용이 원가로 전가되어 분양가가 상승하는 것도 차단된다.

현재 정부는 주택도시기금과 주택도시보증공사를 통해 사업비를 저리로 대출해주는 방식으로 기업의 후분양제 도입을 유도할 예정이라고 한다. 이러한 처방이 단기적으로 문제를 축소시킬 수는 있어도 근본적인 처방이 되기는 어렵다. 근본적으로 민간 금융 기능이 제고되지 않는다면 후분양제 도입이 대·중소 기업 간 양극화만 확대시킬 개연성이 높다. 6월에 발표되는 후분양제 로드맵에는 민간 금융 기능 제고를 위한 로드맵도 함께 제시되기를 기대해 본다. 〈디지털타임스, 2018.6.5〉

김민형(선임연구위원 · mhkim@cerik.re.kr)