

제183호 (2008. 12. 1)

■ 속보/위기의 건설업

- “미분양 적체 장기화 땀 실물경기에 직접적 악영향 미친다”

■ 경제 동향

- 10월 전국 아파트 실거래가 거래량 전년 동월 대비 34.4% 감소
- 10월 전국 아파트 매수세 30%로 감소...향후 매도세 증가 전망

■ 정책·경영

- “住公 직할 시공, 오히려 분양 원가 상승 우려”

■ 정보 마당

- 인도 건설 부문 12%대 성장...항만도로 등 향후 전망 밝아

■ 연구원 소식

■ 건설 논단 : “건설 상품 u-City-즉시 실행 가능성 점검이 필요하다”

“미분양 적체 장기화 땀 실물경기에 직접적 악영향 미친다”

- 준공 후 미분양 많아 더욱 부정적, 특단의 조치 없으면 상당 기간 지속될 가능성 커 -

- 2008년 7월 말 기준 전국의 미분양 아파트는 16만 595호를 기록함으로써 기존 역대 최고치인 1995년 10월 15만 9,471호와 1998년 7월 11만 6,433만호를 초과했음.
- 또한, 최근의 미분양 주택 적체 상황은 과거 어느 때보다 민간 미분양, 중대형 미분양, 준공 후 미분양 아파트 규모와 비중이 높아 과거보다 부정적 효과가 더 클 뿐만 아니라 해소에도 상대적으로 더 긴 기간이 소요될 것으로 우려되고 있음.
- 1998년에 78%였던 민간 미분양 비중이 현재는 99%를 초과했는데, 민간 미분양 주택 비중이 과거에 비해 훨씬 높아 그 만큼 미분양 주택 적체에 따른 여파가 일반 실물 경제에 미치는 부정적 영향이 훨씬 더 클 것으로 우려됨.
 - 공공 부문의 미분양은 정부의 임대 주택화 및 재정 투입으로 어느 정도 손실 보상이 가능하나, 민간 부문의 경우 미분양 적체가 장기화될 경우 관련 하도급 업체에 대한 공사대금 지연, 관련 종사자들의 임금 체불 등 실물경기에 직접적 악영향을 미치게 됨.
- 지방 미분양 비중 역시 1998년에 76%였으나, 현재는 84%에 달해 그만큼 전체 미분양 주택 적체 상황이 해소되기에는 더 긴 기간이 소요될 것으로 예상됨.
 - 지방 도시들의 주택보급률, 가구 수 증가율 등의 주택 수요 여건을 감안할 때 지방 미분양 주택의 해소에는 외환 위기 직후보다 더 긴 시간이 소요될 수밖에 없으며,
 - 지방에 소재한 미분양 주택이 84%나 된다는 것은 그만큼 전체 미분양 주택 적체 상황 해소가 어렵다는 것을 의미함.
 - 특히, 지방에 소재한 84%의 미분양 주택 중 49.9%가 전용면적 85㎡ 초과의 중대형 아파트여서 미분양 해소는 더욱 어려울 전망이다.
 - 지방 도시의 경우 재고 주택 가격 대비 신규 분양 아파트의 가격이 거의 2배 가까이 높은 수준이어서 신규 주택으로의 주거 상향 이동 수요는 매우 제한적인 상황임.

- 준공 후 미분양이 전체 미분양 재고의 25.3%를 차지하고 있다고 있다는 점도 현재의 미분양이 장기화될 가능성의 중요한 근거임.
 - 일반적으로 준공 후 미분양은 악성 미분양으로 분류돼 처분이 용이하지 않은 상품으로 간주되고 있음.
 - 특히 경기 침체로 주택 수요가 위축되고 전세 등 임대시장이 안정된 상황에서 이러한 준공 후 미분양 아파트의 처분에는 장기간이 소요될 수밖에 없는 상황임.
- 특히 최근 대내외적인 경제 여건 악화에 따라 향후 실물경기 침체 및 소비 심리의 급격한 위축이 우려돼 현재 미분양 주택 적체 사태는 특단의 조치가 없는 한 상당 기간 지속될 것으로 우려됨.
 - 정부는 하반기 들어 7차례의 부동산 및 건설경기활성화대책을 발표함으로써 외환 위기 때 사용했던 다양한 정책 수단을 사용하였는데, 지금 남아 있는 것은 민간택지 분양가상한제 및 분양권 전매제한의 완전 폐지, 미분양 주택 매입자에 대한 한시적 양도세 등 각종 세금 감면, 국민주택채권 매입 의무 면제 등임.

〈 과거 미분양 적체기의 주요 주택시장 상황 비교 〉

| 구분 | 1998년 | 2008년 |
|---------------------------|--|---|
| 미분양 주택 수 ¹⁾ | 1998년 7월 : 11만 6,433호 | 2008년 7월 : 16만 595호 |
| 수요 위축의 원인 | - 외환위기로 전반적인 소비심리 위축 - 높은 금리로 이자부담가중(연14%대) | - 부동산 투기억제대책으로 인한 위축(세제, 공급제도 관련) - 주택담보대출 금리 상승(2006년 대비 2%p 이상 상승, 8%대 근접) - 미국발 금융위기와 물가상승 등으로 소비심리 위축 |
| 민간 미분양 비중 ²⁾ | 78% | 99.1% |
| 지방 미분양 비중 | 76.0% | 84.1% |
| 준공 후 미분양 비중 ³⁾ | 17.6% | 25.3% |
| 85㎡ 초과 미분양 아파트 비중 | 25.7% | 53.8% |
| 부동산 금융 여건 (시중금리) | - 기업금융이 대부분 - 중도금 대출 등의 수요자 금융 미발달 (정책금리적용 11~14%대) | - 부동산 PF등 다양한 금융기법 발달(유동화)→리스크 관리기준 강화 - 수요자 금융 확대 및 용이 → 기준 강화 추세(5%대) |
| 주택보급률 (수도권) | 92.4% (86.1%, 2000년 기준) | 107.1%(2006년 말 기준) (96.8%, 2005년 기준) |

주 : 1) 미분양 규모는 연중 최고치를 기록함.

2) 민간 미분양 및 지방 미분양 비중은 연평균 수치임.

3) 준공후 미분양과 85㎡ 초과 미분양 비중은 연중 최고치임.

자료 : 한국은행, 국토해양부, 부동산114(주)

건설업경영위기대응TFT

10월 전국 아파트 실거래가 거래량 전년 동월 대비 **34.4%** 감소

- 수도권 전년 대비 71.0% 급감, 강남 3구도 전월 대비 40.7% 감소 -

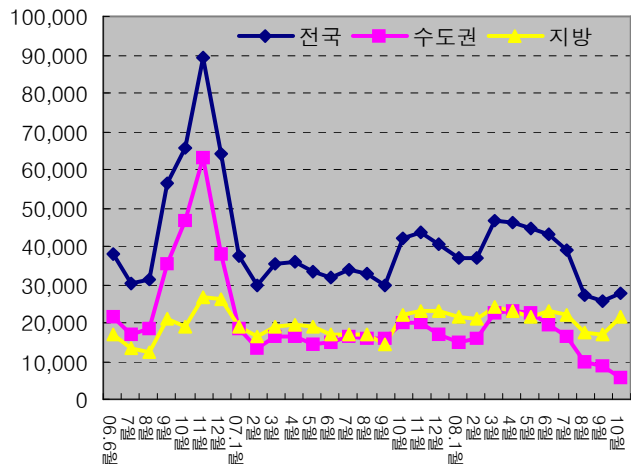
- 2008년 10월 전국 아파트 실거래가 거래량은 2만 7,479호로 전월 2만 5,639호보다는 7.2% 증가하였으나, 전년 같은 기간(2007년 10월) 거래량인 4만 1,858호보다는 34.4% 감소한 것으로 나타남.
- 지역별로는 수도권은 전월 대비 32.9%, 동월 대비 71.0%가 감소하였으며, 지방은 전월 대비 27.5%가 증가하였으나, 동월 대비 0.8%가 감소함.
- 가격 상승의 중심지로 주목되어온 강남 3구(강남구, 서초구, 송파구)의 아파트 실거래가 거래량은 전월 대비 40.7%, 동월 대비 74.8%로 큰 폭의 감소를 보임.

〈아파트 실거래가 거래량〉

(단위 : 호, %)

(단위 : 호)

| 구분 | 2007.10 | 2008.9 | 2008.10 | 동월 대비 | 전월 대비 |
|-------|---------|--------|---------|-------|-------|
| 전국 | 41,858 | 25,639 | 27,479 | -34.4 | 7.2 |
| 수도권 | 19,996 | 8,634 | 5,790 | -71.0 | -32.9 |
| 서울 | 4,844 | 1,643 | 1,059 | -78.1 | -35.5 |
| 강남3구 | 620 | 263 | 156 | -74.8 | -40.7 |
| 강북14구 | 2,575 | 653 | 464 | -82.0 | -28.9 |
| 5개신도시 | 1,311 | 517 | 298 | -77.3 | -42.4 |
| 지방 | 21,862 | 17,005 | 21,689 | -0.8 | 27.5 |
| 6대광역시 | 13,228 | 7,832 | 8,270 | -37.5 | 5.6 |



자료: 국토해양부

- 최근의 경기 악화로 인하여 지난 3월부터 아파트 실거래가 거래량이 지속적으로 감소 추이를 보이고 있음.
- 지방의 경우 경기 변동에 무관하게 2만 호 내외의 거래 수준을 보일 것으로 분석되며, 수도권은 최근의 경기 악화 등의 추세에 따라 당분간은 감소세를 이어갈 전망.

엄근용(연구원-kyeom@cerik.re.kr)

10월 전국 아파트 매수세 3.0%로 감소...향후 매도세 증가 전망

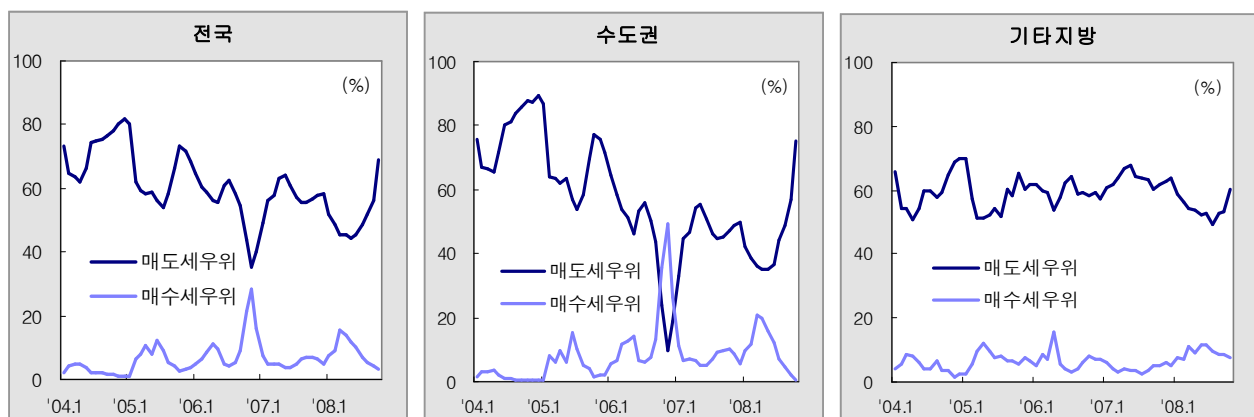
- 매수세 최근 5년 평균의 50% 하회, 실물 자산 투자보다 현금 확보에 우위둔 소비 심리 영향 -

- 최근 5년 동안(2003.11~2008.10) 평균 6.6%를 유지하던 매수세가 2008년 10월 3.0%로 감소함(2008년 평균 8.7%, 전월 대비 1.3%p 감소, 전년 동기 대비 4.2%p 감소).
 - 지역별로는 수도권 지역에서 전월 대비 1.4%p가 감소하였으며, 6개 광역시는 2.2%p, 기타 지방은 0.6%p 감소
 - 가장 많이 감소한 지역은 부산으로 3.7%p 감소하였음. 인천은 3.6%p가 감소했으며, 전역에 걸쳐 매수세가 감소한 것으로 나타남.
- 매수세 감소의 배경에는 국제 금융 위기와 더불어 경기 침체의 영향으로 실물 자산에 대한 투자보다는 현금 확보를 통한 부채 해소와 투자 시기 조율에 따른 것으로 앞으로도 한동안 매도세는 증가하고 매수세는 감소될 전망이다.

〈매도매수세 비율〉

(단위 : %)

| 구분 | 전국 | | 수도권 | | 지방 | |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 매도세우위 | 매수세우위 | 매도세우위 | 매수세우위 | 매도세우위 | 매수세우위 |
| 2008. 10 | 69.2 | 3.0 | 75.1 | 0.7 | 60.1 | 7.7 |
| 최근 5년 평균 | 60.6 | 6.6 | 57.4 | 8.0 | 59.4 | 6.3 |



자료 : 국민은행

엄근용(연구원·kyeom@cerik.re.kr)

“住公 직할 시공, 오히려 분양 원가 상승 우려”

- 최저가낙찰제 적용시에도 2% 정도 원가 상승 전망 -

- 최근 정부에서는 향후 10년 간 서민용주택(보급자리주택) 150만 가구를 건설하기로 하고, 15% 이상 분양가를 인하하기 위해 종합건설업자를 배제한 채 대한주택공사에서 전문건설업체에 직접 도급을 주는 직할 시공 방안을 추진하고 있음.
 - 그러나 대한주택공사에서는 그동안 실적공사비와 최저가낙찰제를 통해 건설업체에게 매우 낮은 가격에 도급 시공해 왔기 때문에 직할 시공을 하더라도 원가 절감 요소가 매우 낮으며, 오히려 시공비가 상승할 우려가 높음.
- 「국가계약법」에서는 300억원 미만의 경우, 적격심사제를 적용하도록 하고 있으나, 주공에서는 이를 무시하고 전문건설업체 직발주시에도 최저가낙찰제를 적용할 예정이며, 이 경우 현재의 경쟁 강도가 유지된다는 점을 전제할 때, 산술적으로는 현재보다 5.8% 포인트 정도 낙찰률을 낮출 수 있음(주공의 내부 자료에 의하면, 평균 낙찰률은 72.7% 수준이며, 일반건설업체의 평균 하도급 계약률은 92% 수준임).
 - 그러나 대한주택공사의 직할 시공시, 건설사업관리(CM) 용역을 통하여 건설공사를 수행하는 것이 불가피한 바, 주공의 평균 발주 규모인 300억원 공사의 건설사업관리 대가는 공사비의 5.4% 수준(국토해양부 고시 가격, 시공단계)이므로 종합건설업체에 일괄 도급하는 것에 비하여 공사비 절감 효과가 거의 없음.
 - 또한 건설사업관리업체 이외에 주공 기술 인력의 현지 상주가 불가피하며, 주공의 직접 현장관리에 따른 현장관리비는 공사금액의 2.71% 수준으로 추정됨(2007년 완성 공사 원가구성분석, 200억원이상 16층 이상 아파트 공사 적용).
- 발주자가 여러 전문 시공자와 직접 계약해야 하므로 계약건수가 급증하고, 과도한 입·낙찰 업무 증가로 공기 지연 및 거래 비용(transaction cost)이 증가함.
 - 또한, 투입될 자재를 전문건설업체별로 소량 구매시 단가가 상승하므로 주공에서 주요 자재를 직접 구매·공급하기 위하여 거래 비용이 추가됨.
 - 조달청의 1년 예산은 1,002억원(2006년)이며, 조달 사업 규모는 37.8조원이라는 점을 감안할 때, 직할 시공시 공사 금액의 0.27% 수준의 거래 비용이 예상됨.

- 나아가 직접 시공에 따른 본사 관리비, 하자보수비용, 민원 처리비 등이 추가됨.
 - 대한주택공사 본사 관리비 증가 : 아파트 건설공사의 본사 관리비(시공 부분)은 시공원가의 0.58%를 차지(전용권, 2004)
 - 하자 보수 비용 : 대한주택공사가 직할 시공을 할 경우, 하자에 대하여 직접 책임을 갖게 되며, 공사비의 0.7% 수준의 하자보수비 지출이 필요함(2007년 「완성공사 원가 구성 분석」에서 200억원 이상 아파트 공사 적용).
 - 민원 처리비 : 시행사의 원가 내역을 참조할 때, 공사비의 0.1% 수준임.
- 결과적으로 대한주택공사의 설계 가격을 기준으로 판단할 때, 일반건설업체에 일괄도급시에는 72.7%에 도급 가능하나, 직할 시공시에는 74.1%(66.9%+7.15%)에 도급하는 꼴이 되어 1.9% 정도 공사비가 상승하는 결과를 초래함. 만약, 현행 법대로 적격심사제를 적용하면 20% 이상의 시공비 증가가 불가피함. 따라서, 대한주택공사의 직할 시공은 공사비 절감 측면에서 실효성이 없음.
 - 나아가 전문건설업체 직접 도급시에는 현재보다 설계변경 요구가 증가할 확률이 높으며, 일반건설업체가 배제된 상태에서 민원이 증가하거나, 부실 시공 또는 공기 지연이 우려되며, 이는 또 다른 공사비 상승 요인으로 작용할 전망이다.

〈직할 시공과 도급 시공시의 시공비 증감 요인 분석〉

| 구분 | | 일반건설업체 도급 시공 | 대한주택공사 직할 시공 (전문건설업체 직접 도급) 최저가 낙찰 적용시 |
|--------------------------------|-------------------|------------------------|--|
| 주공 일반건설업체 평균 낙찰률(a) | | 72.7% (주공 내부 자료, 2008) | |
| 주공 일반건설업체 평균 하도급계약률(c) | | 92.0% (주공 내부 자료, 2008) | |
| 예상 낙찰률(현재의 경쟁강도 유지 가정) | | 72.7% | 66.9% (a×c) |
| 직할 시공시 추가 비용 (설계가 대비) | 건설사업관리(CM) 용역비 | - | 5.41% |
| | 현장관리비(주공) | - | 2.71% |
| | 하자보수보증 수수료 | - | 0.07% |
| | 하자보수비(주공 부담분) | - | 0.70% |
| | 주공 본사 관리비 | - | 0.58% |
| | 거래 비용(입찰, 자재구매 등) | - | 0.27% |
| | 민원 처리비 | - | 0.10% |
| | 소계 | - | 9.84% |
| 실질 낙찰률 효과 추정 | | - | 74.1% (66.9+9.84×0.727) (1.9% 증가) |

최민수(연구위원·mschoi@cerik.re.kr)

인도 건설 부문 **12%대** 성장...향후도로 등 향후 전망 밝아¹⁾

- 인프라산업용 시설에 주력 투자, 공공 대 민간 비율은 2대1 -

■ 거시경제 및 건설시장 현황

- 인도는 세계에서 두 번째로 성장 속도가 빠른 나라로, 건설시장의 성장 속도는 전체 경제 성장보다 빠른 것으로 나타남.
 - 최근 5년 간 경제성장률은 7.8%를 나타냈으며, 향후 5년 간(2007~2012)의 경제성장률 목표는 9%대임.
 - 최근 5년(2002~2007)간 건설 부문 성장률은 12%대를 상회함.

■ 건설산업 현황

- 건설 투자
 - 인도의 건설 투자 규모는 2007년 현재 3조 8,000억 RS로서, 이 중 인프라 부문이 50% 이상, 산업용이 30%를 차지하며, 주거용과 상업용 건물이 차지하는 비중은 극히 미미한 것으로 나타나고 있음.
 - 공공 건설과 민간 건설의 비율은 2대1 정도의 비율을 나타냄.
- 건설기업
 - 건설업체는 약 2만 8,000여 개로 500명 이상의 종업원을 보유한 건설업체 수는 200개 정도임.
 - 인도의 건설 인력 규모는 3,100만 명 정도이나 이 중 82%인 2,500만 명이 비숙련공임. 한편, 안전 사고율(백만인당 사고 건수)은 0.1에서 2003년 이후 0.01로 급격히 낮아지는 현상을 보임.

1) 이 글은 지난 10월 22~24일 간 일본 도쿄에서 개최된 제14회 'Asia Construct'에서 각국 대표의 발표 내용을 바탕으로 하여 작성함.

■ 건설산업 전망

• 공항

- 최근 공항을 이용하는 인도 국내인과 외국인의 수가 각각 9.1%, 29% 증가하고, 항공을 이용한 물동량도 13% 증가함.
- 2003년 민간에 의하여 공항이 운영 관리될 수 있는 법적 근거를 제공하는 법안이 의회를 통과함.
- 민간 공항이란 인도 공항청(Airport Authority of India)이 아닌 주체에 의해 소유, 개발, 관리되는 공항 혹은 AAI, 주정부, 민간에 의해 공동관리되지만 민간의 지분이 50% 이상인 공항으로 정의됨.
- 인도의 주요한 2개의 공항인 뭄바이공항과 델리공항은 확장 및 관리가 이미 민간으로 이전되었고, 콜카타공항 성능 개선 사업, 첸나이공항 시설 확충 사업 등을 계획 중임.

• 항만

- National Maritime Development Program 하에 있는 주요 항만 시설에 대해 향후 7년 간 135억 달러가 투입될 예정. 그 외 항만 시설 보충에도 45억 달러 투입 예정임.

• 도로

- NHDP(National Highway Development Program)의 7단계 사업 계획
- NHDP I & II : 인도의 주요 4개 도시(델리, 뭄바이, 첸나이, 콜카타)를 연결하는 4차선 도로망 건설
- NHDP III : 교통량이 많은 고속도로 4차선 확장을 BOT 방식으로 수행
- NHDP IV : 국토의 종합적인 개발을 위해 그 외 주요 도로 20,000km를 개보수
- NHDP V : 인도의 주요 4개 도시를 연결하는 도로망과 교통량이 많은 도로에 대해 6차선으로 확장하는 사업으로서 PPP(Public-Provate Partnership) 혹은 BOT(Build Operate Transfer) 방식으로 수행 예정
- NHDP VI : 주요 도시를 연결하는 1,000km의 고속도로 건설
- NHDP VII : 그 외 고속도로 프로젝트

장철기(연구위원-ckchang@cerik.re.kr)

■ 주요 정부부처 및 공공기관 회의 참석 현황

| 일자 | 기관명 | 주요 내용 |
|--------|----------------|--|
| 11. 24 | 지식경제부 | <ul style="list-style-type: none"> ■엔지니어링 중장기 발전전략 수립 관련 자문회의 ■건설산업 엔지니어링 분야의 중장기 발전전략에 대한 세부 내용 검토 및 논의 |
| 11. 25 | 노동부/ 산업안전공단 | <ul style="list-style-type: none"> ■전문건설업종별 재해현황 및 특성 2차 회의 ■전문건설업종별 재해 발생원인 및 예방대책 등에 관한 논의 |
| 11. 25 | 전국경제인연합회 | <ul style="list-style-type: none"> ■전경련 전문가 간담회 참석 ■민간주도형 내수진작 프로젝트 발굴 관련 회의에 참석, 공기 및 착공 지연공사의 민간선투자방안 제시 |
| 11. 26 | 국토해양부 | <ul style="list-style-type: none"> ■규제개혁법무관실 국민제안공모 심사 ■일반국민을 대상으로 한 국토해양분야 국민제안 중 건설 분야에 대한 심사 |

■ 주요 대외 활동 추진 현황

• 직할시공제 관련 신문기고 2건 수행

- 11.20(목), ‘주공의 건설업 진출, 바람직한가?’를 통해 건설산업의 근간을 흔드는 제도로 민간의 기능을 축소시키는 문제점 제기
- 11.21(금), ‘건설 “직할시공제” 도입 신중해야’를 통해 직할시공제에 따른 지방 중소 건설업체의 경영난 가중 문제 제기

• 건설협회 기자단 워크숍 주제 발표 참여

- 11.28~29, 건설협회에서 주최한 기자단 워크숍에 참여하여 주제 발표
- “공공건설공사의 ‘민간선투자’ 활성화 방안”을 통해 공기 지연 중인 장기계속공사 및 착공 지연 SOC 재정투자사업의 민간선투자 활성화 방안 제시

■ 기타 연구원 활동

• 『민간투자사업 추진 전문과정』 실시

- 건설시장의 축소와 더불어 그 중요성이 부각되고 있는 민간투자사업의 활성화를 위해 건설 및 유관업체 민간투자사업 부서 실무자를 대상으로 “민간투자사업 추진 전문과정” 개설
- 일정 및 장소 : 12.9(화)~11(목), 총 3일간 22시간, 건설회관 9층 건설산업연구원 연수실
- 신청 및 문의 : 한국건설산업연구원 기획조정실 교육팀 (3441~0691)

※ 노동부지정교육기관으로 고용보험 납부 사업장의 경우 교육비 일부 환급

“건설 상품 u-City- 즉시 실행 가능성 점검이 필요하다”

최근 보도에 따르면, 2009년도 사업계획 수립을 둘러싼 건설사의 고민이 깊어지고 있다. 이는 ‘캐시 카우(cash cow)’의 역할을 담당할 건설 상품이 없다는 것이다. 또한, 정부는 모든 채널을 동원해 즉시 실행이 가능한 건설산업의 신성장동력을 추천하길 요청하고 있다. 그러나, 모든 사람들이 공감하며 ‘이거다’하고 무릎을 칠만한 묘수가 떠오르지 않은 채 논의만 무성한 상태다.

건설업계에서 논의되고 있는 건설산업의 신성장동력은 크게 4가지로 요약할 수 있다. 건설 상품군으로 구분해보면, 건설과 IT가 융합된 ‘u-City’, 녹색성장산업으로 대표되는 ‘신재생 에너지’, 건설산업 주도의 기술 개발과 초대형 투자를 전제로 한 ‘Mega-Project(예로써, 한·일/한·중 해저터널, 스마트 하이웨이, 자기부상열차의 상품화 등)’ 등을 제시할 수 있다. 나머지 하나는 전략적 상품 및 시장 개발을 통한 ‘해외건설시장의 진출’이다. 이 중에서 u-City는 IT 산업계가 유비쿼터스와 도시의 만남이라는 슬로건을 내세우면서 2006년에 ‘u-City 구축 활성화 기본계획’을 발표한바 있다. 그들은 2010년까지 5년 동안 155조원을 투자해 534조원의 u-City 경제적 파급 효과가 있을 것이라고 주장했다. 또한, 전국의 모든 혁신도시는 u-City 구축을 근간으로 도시를 계획하고 있다.

u-City가 신성장동력화 실행 가능성이 가장 높은 건설 상품이라고 필자는 판단하며, 그 이유는 다음과 같다. 첫째, 건설 관련 신성장동력 중에서 건설 관련 모든 주체(발주자, 설계 업체, 시공업체, SI업체, IT장비업체)가 나름대로 준비(종합적인 관점에서 문제점은 존재하지 만)해 왔기 때문에 약간의 수정만으로도 실행이 가능한 유일한 건설상품이다. 둘째, 지자체가 준비했던 u-City 프로젝트의 시행을 통하여 ‘5+2 광역경제권’ 국토 균형 발전이라는 정책을 당장 실천에 옮길 수 있다. 셋째, 전국적인 투자를 통해 내수 경기를 진작시킬 수 있는 정책 수단이다. 넷째, 정부가 제시한 ‘6대 분야 22개 신성장동력’ 중 5년 이내 성장동력화가 가능한 단기 과제이기 때문에 정부의 재정 투자를 쉽게 끌어낼 수 있다. 다섯째, 정부의 ‘저탄소 녹색 성장’에 부응하는 ‘u-eco City’의 선도 프로젝트이다. 여섯째, IT산업과의 융합을 통해 ‘건설 편향 정책’만 편다는 국민과 여론의 곱지 않은 시선을 개선할 수 있는 기회이다. 일곱째, IT 및 제조 업계와의 해외건설시장으로 동반 진출이 가능하다.

따라서, 국내 건설산업계는 IT산업계와 정부(중앙정부와 지방정부)와 함께 ‘u-City’의 신성장 동력화 실행 가능성을 점검하고, 이를 바탕으로 한 조기 실행 방안을 종합적으로 수립할 것을 제안한다. 그 시점은 빠르면 빠를수록 좋다. 그야말로 조조익선(早早益善)이다.

이영환(연구위원.yhlee@cerik.re.kr)

