

건설동향브리핑

CERIK

제636호
2017. 11. 27

정책동향

■ 기술형 입찰 분야 불공정 관행 개선안의 평가와 제언

시장전망

■ 건설업 분야 55세 이상 취업자 비중 가장 높아

산업정보

■ 글로벌 인프라 벤처펀드, 참여자의 전략적 투자 필요

■ 독일의 도심지 인프라 개발 사례

■ 영국의 상업 활성화 지구(BID) 사례와 시사점

연구원 소식

건설논단

■ 후분양제 추진에 따른 몇 가지 제언

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

기술형 입찰 분야 불공정 관행 개선안의 평가와 제언

- 모든 사업 참여자가 상생할 수 있는 합리적 개선 필요 -

■ 턴키 등 기술형 입찰 분야 불공정 관행 개선을 위한 정부 정책

- 정부는 100대 국정과제 발표를 통해 건설산업 경쟁력 강화를 위한 방안으로 불공정 관행 개선을 추진하겠다고 발표하였음. 국토교통부도 이에 발맞추어 건설산업·턴키·건설기술용역 등 3개 TF를 구성하여 분야별 불공정관행 개선방안을 도출 중임.
- 이중 턴키 분야의 경우 발주청-입찰사, 설계사-시공사 간 불공정 관행 개선을 중심으로 지난 10월 관련 공청회를 개최하고 11월 10일 「건설기술진흥업무 운영규정」을 개정·고시하였음.

■ 설계-시공사 간 불공정 관행 개선 주요 내용과 평가

- 개정·고시된 건설기술진흥업무 운영규정을 살펴보면, 6가지 개정사항 중 3가지 사항이 기술형 입찰 관련 설계-시공사 간의 불공정 관행 개선 사항임.
 - 설계보상비 이하의 부적정한 설계대가 지급 및 계약체결 지연을 방지하기 위해 설계사와 시공사 간 체결한 계약서(계약금액, 계약기간, 대금지급방법 등 포함)를 입찰공고일 기준 8주 이내에 제출하도록 규정, 발주청이 설계사와 시공사간 계약의 공정성을 검토하도록 명시함.
 - 설계사와 컨소시엄 시공사간 개별 계약 체결에 따른 설계사의 과도한 행정업무와 설계비 수령 지연·대금 미지급 문제 개선을 위해 발주청으로부터 설계보상비를 수령 받는 대표 시공사가 설계사에 설계비용을 직접 지급하도록 의무화함.
 - 턴키 입찰 시 기본설계 단계에서 시공사와 설계사 간 체결한 계약서에 명시된 설계사의 컨소시엄 지분에 따라 실시설계가 이루어지도록 규정하고, 변경 시에는 발주청과 협의하도록 규정함.
- 관련된 시범사업¹⁾을 추진 중인 한국도로공사의 경우 국토부의 운영규정 개선사항 이외에 기술형 입찰에서의 설계-시공사 간 불공정 관행과 관련된 자체 개선 사항을 추가 마련함.
 - 저가 설계계약 방지를 위해 설계보상비 집행계획을 현장설명회에서 제출하고 사업평가 시 이를 활용하도록 함. 또한 입찰 이후 집행계획의 실제 집행여부 및 변경현황을 확인하도록 규정함.
 - 합사 기술자의 고강도 근로 방지를 위해 설계기간을 1개월 연장(턴키 3~4개월, 기술제안 2~3개월)함. 입찰 참여 대표이사에게는 합사 운영 시 근로기준법을 위반할 경우 설계평가 불이익과 발

1) 기술형 입찰 불공정 관행 개선 시범사업은 고속국도 제14호선 함양~창녕 간 9·11공구 건설공사(실시설계 기술제안 입찰)임.

주청이 고용노동부 신고 시 이의 제기를 하지 않을 것임을 명시한 확약서 제출을 의무화함.

- 발주청 담당 부서에 입찰공고 때부터 계약 시까지 언제든지 연락이 가능한 불공정행위 신고접수 및 점검 전담창구를 마련하여 합사 기술자 고강도 근로 방지를 지원하도록 규정함.

● 발표된 개정안은 최초 개정안에 포함되었던 설계계약서 제출 기간 촉박, 계약서 공개 의무화로 인한 영업비밀 노출 가능성 등이 개선되었으나 추가 개선이 필요할 것으로 보임.

- 설계-시공사간 사적(私的)계약에 대한 과도한 정부 개입이 검토되어야 함. 현행 『국가계약법』 등 공공계약 법률에는 설계사와 시공사가 체결한 계약에 대해 발주기관이 검토할 수 있는 규정이 부재함. 따라서 행정규칙으로 사인(私人) 간 계약을 발주기관이 감독하는 것은 과도한 규제로 판단됨.
- 설계사의 대금 미지급 문제를 해결하고자 대표사가 설계사에 직접 비용을 지급하도록 규정한 것은 공동수급의 취지를 훼손하고 대표사의 불필요한 행정업무 및 리스크를 전가시킨 것임.
- 2016년 설계보상비 인상에도 불구하고 여전히 부족한 설계비와 합사운영비용은 시공사가 부담하는 것이 현실임. 그럼에도 불구하고 설계기간을 늘리고 합사 기술자의 고강도 근로 방지 대책에 따른 추가 비용을 일방적으로 시공사에게 전가한 것은 균형을 잃은 조치로 판단됨.
- 실제 설계-시공사 간 다양한 사유²⁾로 인해 전략적인 저가 설계계약 체결이 가능함. 그러나 기술 평가 시 구체적 평가기준이 결여된 채 적정 설계대가 체결 여부를 반영함에 따라 시공사의 불합리한 비용 증가 및 낮은 평가 점수 획득이 우려됨.

■ 사업 참여자 모두가 상생할 수 있는 합리적 제도 개선과 자구적 노력이 이루어져야

● 이번 개선안은 설계사 입장만을 고려한 다소 편향적인 개선안으로 또 다른 문제를 야기할 가능성이 높음. 사업 참여자 모두를 위한 합리적 제도 개선 마련이 필요함.

- 기술형 입찰 분야에서 설계사-시공사 간 불공정 관행은 근본적으로 실제 집행 비용보다 부족한 설계보상비(기술제안 및 설계보상비)에 기인함. 이를 개선하기 위해 대가 현실화가 검토되어야 함.
- 기술형 입찰용 표준설계용역계약서 및 적정 설계대가 규정, 대금지급계약이행보증 체계 마련을 통해 불합리한 입찰평가 및 대금지급과 관련된 분쟁 발생 요소를 사전 제거해야 함. 특히 기술형 입찰의 경우, 낙찰 받지 못했을 때 설계 대가를 설계보상비 이내로 지급하는 등 리스크 공유(risk sharing) 관점의 대안 마련을 통해 설계사와 시공사가 상호 협력이 가능토록 해야 함.

● 제도 개선과 함께 불필요한 입찰비용 절감과 고강도 합사 근무 지양을 위한 설계-시공사의 노력도 필요함. 디자인 외주 비용 등 부가적 합사 운영비에 대한 절감 노력과 더불어 불필요한 업무 지시 최소화 등 합사 운영과 관련된 업무프로세스 혁신 노력이 이루어져야 함.

전영준(부연구위원-yjjun@cerik.re.kr)

2) 설계사와 시공사 간의 장기 협력관계 여부, 설계사의 일감 확보를 위한 덤핑 입찰, 성공보수 지급 등 저가계약을 보완하기 위한 다양한 옵션계약, 특화 설계를 위한 전략적 소규모 설계 업체 추가 선정 등이 있음.

건설업 분야 55세 이상 취업자 비중 가장 높아

- 수년 내 SOC 품질 저하에 영향 미칠 수 있어 대책 마련 시급 -

전(全)산업에서 건설업 취업자 수 비중은 7%로 제조업의 절반 미만

- 최근 3년간 산업별 취업자 수를 살펴보면, 건설업은 2017년 기준 184만 5천명으로 전(全)산업에서 7%를 차지하고 있음. 이는 제조업의 절반에도 못 미치는 수준임.
- 제조업의 취업자는 2017년 기준 448만 1천명으로 전(全)산업에서 가장 높은 17%대를 차지하고 있음. 다음으로 도매 및 소매업, 숙박 및 음식점업, 보건업 및 사회복지 서비스업 등이 뒤를 잇고 있음(<표 1> 참조).

<표1> 산업별 취업자 수

(단위 : 천명, %)

산업별	2014년		2015년		2016년	
	취업자 수	비중	취업자 수	비중	취업자 수	비중
농업, 임업 및 어업	1,452	5.7	1,345	5.2	1,286	4.9
제조업	4,330	16.9	4,486	17.3	4,481	17.1
건설업	1,796	7.0	1,823	7.0	1,845	7.0
도매 및 소매업	3,792	14.8	3,783	14.6	3,729	14.2
운수업	1,407	5.5	1,409	5.4	1,412	5.4
숙박 및 음식점업	2,098	8.2	2,179	8.4	2,277	8.7
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	714	2.8	772	3.0	786	3.0
금융 및 보험업	837	3.3	789	3.0	797	3.0
부동산업 및 임대업	508	2.0	535	2.1	570	2.2
전문, 과학 및 기술 서비스업	1,025	4.0	1,048	4.0	1,102	4.2
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	1,180	4.6	1,249	4.8	1,293	4.9
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	957	3.7	936	3.6	993	3.8
교육 서비스업	1,807	7.1	1,818	7.0	1,846	7.0
보건업 및 사회복지 서비스업	1,693	6.6	1,770	6.8	1,851	7.1
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	1,299	5.1	1,277	4.9	1,272	4.8
기타	707	2.8	719	2.8	695	2.6
계	25,599	100.0	25,936	100.0	26,235	100.0

주 : 기타에는 광업, 전기, 가스, 증기 및 수도사업, 하수폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원, 가구 내 고용활동 및 달리 분류되지 않은 자가소비 생산 활동, 예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업, 국제 및 외국기관이 포함됨.

자료 : 통계청 경제활동인구조사.

■ 건설업, 전체 취업자에서 55세 이상 취업자가 60.8% 차지해

- 한편, 산업별/연령별 취업 분포를 살펴보면, 건설업의 55세 이상 취업자 비중은 최근 3년간 지속적으로 증가하여 <표 1>과 같이 2017년 5월 현재 60.8%를 차지함. 전(全)산업의 55세 이상 취업자 비중 52.8%와 비교하면 건설업의 고령층 비중이 높음을 알 수 있음.
- 산업별로 비교해 보아도 사업·개인·공공서비스 및 기타가 51.1%(501만 2,000명), 전기·운수·통신·금융업이 46.8%(141만 4,000명), 도소매·음식·숙박업이 46.6%(281만 4,000명), 제조업이 36.0%(161만 4,000명)로 나타나 건설업의 고령층 비중이 가장 높다는 것을 알 수 있음.

<표2> 산업별/연령별 취업 분포

(단위 : 천명, %)

산업별	2015. 05			2016. 05			2017. 05		
	전체 취업자(A)	55세 이상 취업자(B)	비중 (B/A)	전체 취업자(A)	55세 이상 취업자(B)	비중 (B/A)	전체 취업자(A)	55세 이상 취업자(B)	비중 (B/A)
계	26,189	12,748	48.7	26,450	13,320	50.4	26,824	14,167	52.8
제조업	4,464	1,338	30.0	4,514	1,473	32.6	4,489	1,614	36.0
사회간접자본 및 기타 서비스업	20,179	9,264	45.9	20,483	9,817	47.9	20,875	10,458	50.1
건설업	1,862	989	53.1	1,840	1,077	58.5	2,002	1,218	60.8
도소매·음식·숙박업	5,950	2,626	44.1	5,955	2,682	45.0	6,040	2,814	46.6
사업·개인·공공서비스 및 기타	9,301	4,379	47.1	9,614	4,650	48.4	9,814	5,012	51.1
전기·운수·통신·금융업	3,066	1,270	41.4	3,074	1,406	45.7	3,019	1,414	46.8

주 : 농업 등의 수치를 제외한 것이라 전체의 합이 제조업, 사회간접자본 및 기타 서비스업을 합한 것과 일치하지 않음.

자료 : 통계청, 고령층 부가조사.

■ 산업의 고령화는 궁극적으로 SOC 시설물의 품질에도 영향 미쳐

- 종합해 보면, 전(全)산업에서 건설업의 취업자는 10% 미만으로 낮은 반면 55세 이상 취업자는 가장 많아 산업 내 고령화가 심화되고 있다는 것을 알 수 있음.
- 한편, 통계청 조사에서 건설업의 청년층 취업자 비중은 최근 5년간 5%대로 매우 낮은 것으로 나타남. 이는 제조업의 1/3에 해당하는 수치임.
- 또한 다른 산업에 비해 고령화 속도가 높아지고 있어, 수년 내 국가 경제의 기반이 되는 SOC 시설물의 품질에도 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상됨. 건설업에 젊은 층의 유입이 활성화 될 수 있도록 국가 차원의 정책적 지원이 필요한 때임.

최은정(부연구위원 · kciel21@cerik.re.kr)

글로벌 인프라 벤처펀드, 참여자의 전략적 투자 필요

- P3사업이 가진 장점을 극대화하는 투자 전략으로 우수 사례 만들어야 -

■ 해외 인프라 사업 지원을 위한 850억 원 규모 벤처펀드 조성³⁾

- 국토교통부, 산업은행, 수출입은행은 10월 27일, 우리 기업의 해외 인프라 개발 사업 지원을 위해 해외인프라 개발사업 업무협약을 체결함.
 - 협력분야는 해외 인프라 개발사업 발굴, 사업 타당성 공동 검토, 글로벌 인프라 벤처펀드(GIVF)의 조성 및 운영, 해외 인프라 개발사업 관련 정보 교환, 금융자문, 주선 제공 등 임.
- 세 기관과 금융위원회, 기획재정부는 협의를 거쳐 이번 협약을 통해 글로벌 인프라 벤처펀드(GIVF)를 조성함(<표 1> 참조).
 - 최근 해외 인프라 시장에서 투자개발형 사업이 빠르게 증가하는 가운데 경험 부족과 높은 비용 부담 등으로 어려움을 겪고 있는 우리 기업의 사업 개발 부담을 덜어주고자 함.

<표 1> 글로벌 인프라 벤처펀드(GIVF)

구분	내용
펀드 개요	(목적) 해외인프라 개발사업의 본 타당성조사 및 금융협상 단계에 사업개발비를 투자함으로써 우리 기업의 진출 지원 (규모) 총 850억 원 규모 : 국토부(400억 원), 산업은행(250억 원), 수출입은행(200억 원) (형태) 해외건설촉진법 상 해외건설투자신탁 및 자본시장법 상 펀드 (투자대상) 2~3년 내에 착공이 가능한 해외인프라 개발사업 (지원규모) 사업 당 100억 원 이하(사업주와 매칭 투자 방식)
운영 방법	(투자형태) 사업자 또는 프로젝트 사업법인(SPC)에 본 타당성 조사 및 금융협상에 소요되는 개발비 대여 및 지분 투자 (투자절차) 투자대상 사업에 대해 펀드 투자자로 구성된 투자자문위원회의 자문을 거쳐 자산운용사가 최종 투자 결정 - 국토교통부는 타당성조사(F/S) 지원 사업 등을 자산운용사에 추천 (수익구조) 금융종결 시 사업개발 수수료를 포함하여 투자금을 회수하거나 SPC의 지분으로 전환하여 수익성 확보

자료 : 금융위원회.

■ 정부는 해외 사업에 대한 지원자가 아닌 참여자로 투자 전략 공유해야

- 정부는 안정적인 투자사업 수행이 가능하도록 투자국과 긴밀한 협력 관계를 맺음으로써 프로젝트 성공가능성을 높여야 함.

3) 금융위원회 보도참고자료 (2017. 10. 27.) 참조.

- 해외 투자사업의 개발자이자 주연(主演)으로 사업에 참여하는 건설기업 및 디벨로퍼는 사업 기획부터 유지·관리에 이르는 프로젝트 생애주기 전부를 계획하고 관리할 수 있는 역량을 구축해야 함.

■ 해외 투자사업 전략 수립의 기본 방향

- 맥킨지&컴퍼니는 P3(Public-Private-Partnerships) 사업의 장점으로부터 성공적인 투자를 위한 전략 수립의 기반을 제시함.⁴⁾ P3 사업의 장점을 정리하면 <표 2>와 같음.

<표 2> P3 사업의 장점

구분	내용
책임 명확화	협상을 통해 수행 기준, 위험 할당 방식, 책임, 보상 및 제재를 현실적이고 투명한 방식으로 문서화함으로써 사업이 효과적으로 진행될 수 있도록 함
전략 일치	높은 수준의 대중적 가시성(public visibility)을 지닌 투자 포트폴리오 중에서 심사를 거쳐 사업이 선별되므로, 투자자의 전략과 일치하는 프로젝트 전략을 세울 수 있음
프로젝트 기능 최적화	프로젝트의 입찰, 설계, 건설 및 장기 운영단계에 걸쳐 사업 시행자의 혁신적 문제 해결을 장려함
조달팀의 주인의식 강화	사업 시행자는 성과에 대한 보상과 의무 때문에 발주자와 투자자 모두의 관점을 채택하게 되므로, 조달팀과 발주자, 투자자 간 강한 제휴관계를 이끌어 낼 수 있음
시공에 대한 규율 강화	계약 의무를 정의, 조정하고 설계, 조달, 공급망 관리와 같은 프로젝트 기능을 통합함으로써 조달 및 운영 책임을 명확히 하여 시공에 대한 규율을 강화함
프로젝트 통제 강화	계획과 진행상황 간의 편차를 파악하고 이를 관리 및 완화하기 위해 프로젝트 차원의 시스템을 구축하고 상당한 자원을 할당함으로써 신속한 비상 계획 수립 및 계획 변경이 가능함
가치 극대화	최저 입찰가가 아닌 유지·관리(O&M)를 포함한 장기 총 소요비용에 중점을 둬므로 초기 자본 지출 및 운영비용을 최소화 하여 실제 가치를 극대화 할 수 있음
자원 최적화	협상된 계약 조건을 통해 성과를 내야하는 유능한 조달 팀에게 책임을 부여함으로써 사업의 진행 상황에 맞춰 필요한 자원이 충분히 제공될 수 있도록 함

자료 : McKinsey&Company.

■ 참여자간 투자 전략 공유를 통해 성공적인 투자 사례(best practice)만들어야

- 우리 기업이 해외 인프라 개발 사업에 활발히 참여하고 P3사업이 갖는 장점을 잘 활용하여 좋은 성과를 거둘 수 있도록 체계적이고 실효성 있는 방안 모색이 필요할 것임. 나아가 참여자간 전략적 협업으로 성공적인 투자 사례를 만들어야 할 것임.

이지혜(부연구위원 · jihyelee@cerik.re.kr)

4) McKinsey&Company, The rising advantage of public-private-partnerships, 2017. 6.

(<https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/the-rising-advantage-of-public-private-partnerships>).

독일의 도심지 인프라 개발 사례

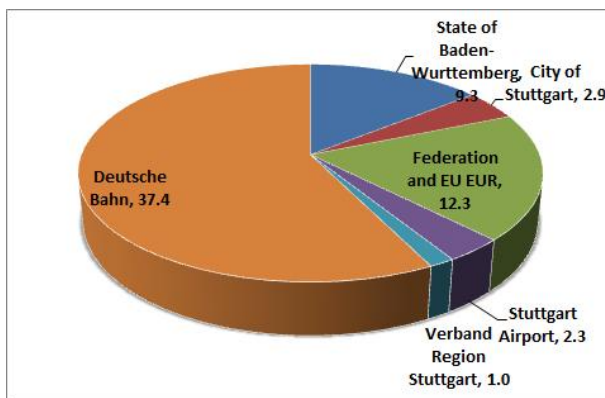
- 도심지 재개발 사업을 포함한 97억 유로 규모의 Stuttgart-ULM Rail Project -

■ 슈투트가르트-울름(Stuttgart-ULM) 철도 프로젝트 개요

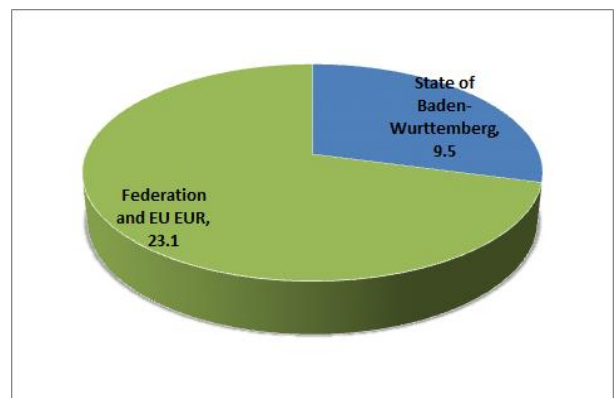
- 슈투트가르트-울름철도 프로젝트는 크게 슈투트가르트 21(Stuttgart 21)과 벤들링엔-울름(Wendlingen-ULM) 구간의 선로 사업으로 구성된 독일 남서부 바덴 뷔르템베르크(Baden-Württemberg) 주와 슈투트가르트의 핵심 인프라 프로젝트 임.
 - 슈투트가르트 21은 총 57km의 철로를 신설 및 개량하는 프로젝트임. 총 철로 구간 중 20km는 고속철도로 건설되며, 18개의 교량과 16개의 터널이 신설됨.
 - 벤들링엔-울름 구간 사업은 31km의 고속철로를 포함한 총 60km 철도공사 사업임. 이 사업에는 37개의 교량과 9개의 터널이 신설됨.
- 슈투트가르트 21의 총 사업비는 약 65.3억 유로, Wendlingen-ULM 구간은 32.6억 유로 규모의 프로젝트로 두 사업 모두 2021년 개통을 목표로 사업이 진행 중임(<그림 1> 참조).

<그림1> 사업별 예산 조달 현황

(단위: 억 유로)



<Stuttgart 21, 총 65.3억 유로>



<Wendlingen-ULM, 총 32.6억 유로>

자료 : THE STUTTGART-ULM RAIL PROJECT.

■ 슈투트가르트 21의 도심지 개발 사업

- 슈투트가르트 21은 기존 도심지에 위치한 지상 철로를 지하화 함으로써 기존 철로 부지에서

재개발 부지를 확보함.

- 철로 지하화를 통해 슈투트가르트 중심지에 약 100헥타르의 재개발 부지를 확보하고, 부지의 약 20%를 공원화하는 계획을 하고 있음.
- 부지의 약 80%는 도서관 등의 공공시설은 공공에서, 그리고 상업·오피스·주거지역은 민간 개발업자에 의해 개발 중임.

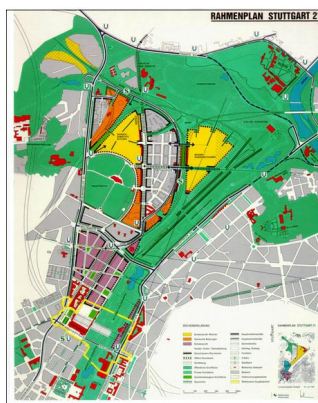
● 도심지 개발 부지는 크게 6개 구역으로 구분되며, 현재 사업이 활발히 진행 중임.

- 개발사업의 전체 기본계획에 해당하는 ‘Rahmenplan Stuttgart 21’은 1997년 수립되었으며, 인프라, 각 구역의 용도 및 녹지 공간 계획을 포함하고 있음(<그림 2> 참조).
- ‘Europa District’으로 명칭 되는 A1지역은 중앙역 부근에 위치하는 재개발 사업의 중심부에 해당하며, 완공된 슈투트가르트 시립 도서관을 비롯한 다양한 사업들이 진행되고 있음.

<그림2> Stuttgart 21 도심지 개발 계획



<재개발 부지>



<기본계획>



<A1 지역 개발계획>

자료 : BAHNPROJECT STUTTGART-ULM(<http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/aktuell/>).

■ 슈투트가르트-울름 철도 프로젝트의 예상 효과

- 슈투트가르트-울름 철도 프로젝트는 최고 250km/h의 고속기차가 운행하여 인근 주민의 이동성을 제고하며, 일자리 창출 등에 큰 효과가 있음.
 - 슈투트가르트 중앙역과 공항 구간 이동시간이 기존 27분에서 8분으로 단축되는 등 이동성이 향상됨.
 - 프로젝트가 진행 중인 바덴 뷔르템베르크 주는 약 만 명분의 일자리가 창출될 것으로 예상함.
 - 고속기차 운행으로 인해 약 1,800만 명의 이동수단이 자동차에서 기차로 대체될 것으로 예상되며, 이는 연간 약 70,000톤의 이산화탄소 배출을 저감할 수 있음.
- 슈투트가르트 21의 도심지 개발 사업은 대지가 부족한 복잡한 도심지에 기존 인프라의 재배치를 통해 대규모 공간을 시민들에게 환원해줄 수 있는 좋은 사례로 볼 수 있음.

최수영(부연구위원·sooyoung.choe@cerik.re.kr)

영국의 상업 활성화 지구(BID) 사례와 시사점

- 장소 중심, 지역 기반, 현장 밀착형 민간 디벨로퍼 육성 필요 -

■ 영국, 도심 상업 지역 재생을 위한 “상업 활성화 지구(BID)” 지정 활발

● 영국(England)은 현재 전국에 270여개의 상업 활성화 지구(BID: Business Improvement District)가 지정되어 상업 지역 재생이 진행되고 있음.

- 영국 상업 활성화 지구에 대한 운영 및 지원 담당 기구인 “British BIDs”¹⁾는 2015년 활성화 지구 운영 지침을 마련하여 소통, 투명성, 거버넌스를 통한 민주적 효과성을 강조함²⁾.
- 현재 대다수의 상업 활성화 지구가 구도심에 지정되어 있으며 공업지역, 상업지역, 용도혼합(mixed-use)지역이 있음.

● 상업 활성화 지구는 도시재생 사업의 자원조달 기법이며 운영·관리 수단임.

- 상업 활성화 지구의 운영 주체는 대부분 비영리(not-for-profit) 유한책임회사(companies limited by guarantee) 형태를 띠고 있음.
- 상업 활성화 지구 운영 주체는 이사회의 지배를 받으며, 이사회는 주로 소상공인 및 시 정부 공무원 등으로 구성됨.
- 상업 활성화 지구 운영 주체의 업무 영역은 행정, 사업 참여·관리, 마케팅, 홍보, 컨설팅 업무로 재생 사업의 전 영역을 아우르고 있음.
- 상업 활성화 지구는 주로 지구 내 자영업자로부터 분담금(levy)을 거두어 운영됨. 통상 과세표준 가액(rateable value)의 1%를 징수하며 자영업자의 사업 규모에 따라 차등 적용이 가능함.
- 분담금 이외에 공공부문으로부터의 보조금을 민간 부문과 매칭 펀드 형태로 운영 가능하며, 지방 정부, 재산 소유주, 활성화 지구 밖의 자영업자들도 자발적으로 금전 지원을 하는 경우가 많음.
- 상업 활성화 지구 운영 주체는 정기적으로 평가를 받아 재신임 표결에 붙여짐.

※ 평가의 주요 내용은 분담금 효율의 적정성, 활성화 지구 경계의 올바른 선정, 예산 운용, 관리의 합리성, 사업 계획의 목표 달성 여부 등이 있음³⁾.

1) <http://britishbids.info/>.

2) British BIDs (2015), 「Guiding Principles of a Well Managed BID」.

(<http://www.britishbids.info/wp-content/uploads/Bb-Guiding-Principles-2015-FINAL-VERSION.pdf>)

3) British BIDs (2017), 「The 2017 Industry Criteria & Guidance for Developing and Renewing Business Improvement Districts(BIDs)」.

(<http://www.britishbids.info/wp-content/uploads/2017-INDUSTRY-CRITERIA-AND-GUIDANCE.pdf>).

■ 뉴캐슬 에니원(Newcastle NE1), 영국 상업 활성화 지구 재생 선도

- 비영리 민간 디벨로퍼(developer)인 뉴캐슬 에니원(Newcastle NE1)은 영국 북동부에 위치한 인구 300,000명의 소도시 뉴캐슬의 구도심 상업 활성화를 주도하고 있음⁴⁾.
 - 지역성장기금(Regional Growth Fund)으로부터 5백만 파운드를 확보하고, 뉴캐슬 시의회 등과 함께 공동으로 2,450만 파운드를 투자해 뉴캐슬 중앙역에 대한 재생 사업을 시행하였음.
 - 이로써 지역 경제에 매년 1억 파운드의 파급효과와 2,000개의 일자리가 창출되는 것으로 추정됨.
 - 예전에 뉴캐슬 시 시청 부지였으나 1990년대 이후 쇠퇴하던 “빅”(Bigg) 시장 구역을 재생하여 상업 및 주거 여건을 개선한 결과 방문자 수가 증가하게 됨.
 - 160만 파운드를 문화재 로터리 기금(Heritage Lottery Fund)으로부터 확보하여 빅(Bigg) 시장 구역 재생에 투여함.
 - 주변 토지 소유주로부터 3,000만 파운드의 투자를 추가로 유치하였음.
 - 그 외 수변공간을 개발하여 뉴캐슬 마리나(Newcastle City Marina)를 개장하고, 노스섬버랜드 거리(Northumberland Street)를 상업 및 업무 용도로 전환하기 위한 노력을 기울이고 있음

■ 쇠퇴한 상업 지구 재생, 장소 중심·지역 기반·현장 밀착형 민간 디벨로퍼 육성해야

- 중앙정부 및 지자체는 상업 활동이 원활하게 이루어질 수 있도록 행정 지원 및 기반 시설 확보에 주력하고, 상업 지구 재생의 주체는 지역 기반의 민간 디벨로퍼가 수행하는 것이 바람직한 방향임.
 - 상업 지구 재생은 부동산 자산 관리 측면에서 접근해야 함. 뉴캐슬 에니원은 상업 지구 전체를 시설 관리(Facility Management), 재산 관리(Property Management), 자산 관리(Asset Management)의 차원에서 접근하고 있음.
 - 공실 공간에 대한 답사를 통해 공실의 원인을 파악하고 부재 소유주와 접촉하여 공실을 최소화 할 수 있도록 지원하고 있음. 또한 상가 임차인의 동향을 파악하여 사업 내용이 골목 상권의 맥락에 맞지 않거나 사업이 쇠퇴하는 경우 적극적인 협상을 통해 다른 공간을 주선하는 등의 노력을 펼침.
 - 사업 지역의 잠재력을 적극적으로 발굴하고 상업 활동 변화에 발 빠르게 대응할 수 있는 민간 주도 사업 모델을 통해 사업의 자립성, 유연성, 지속성을 확보해나가야 할 것임.

김천일(부연구위원 · ckim@cerik.re.kr)

4) <http://www.newcastlene1ltd.com> 참조.

정부 및 건설 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
11. 10	서울시	• 주택정책개발센터 주관 '주택시장 모니터링 전문가 간담회'에 경영금융연구실 허윤경 연구위원 참여
11. 13	한국은행	• 지역경제팀 주관 '2017년 하반기 지역경제보고서 워크샵'에 경영금융연구실 박철한 부연구위원 참여
11. 14	국토교통부	• 건설정책과 주관 '건설산업 불공정 관행 개선 TF 회의'에 산업정책연구실 박용석 실장 참여
11. 17	국토교통부	• 기획조정실 주관 '국토교통부 2018년 업무계획 관련 자문회의'에 산업정책연구실 김영덕 연구위원 참여

주요 발간물

유형	제목	주요 내용
이슈포커스	건설기능인등급제 숙련도 평가 체계 구축 방안 -호주 사례를 중심으로-	<ul style="list-style-type: none"> • 최근 5년간 전(全) 산업에서 청년층 취업자 비중은 12%를 유지하고 있는 것에 반해 건설업 취업 청년층 비중은 5%대로, 건설업 기피 현상이 심각한 상황임. - 건설 현장 신규 인력 유입이 저조한 원인은 현장 기능인력에 대한 직업 경로가 불투명한 것이 가장 크며, 현재 국토교통부에서는 현장인력의 체계적 양성과 신규 인력 진입 유도를 위해 건설기능인등급제 도입을 추진 중임. • 하지만 '경력' 중심의 건설기능인등급제는 실제 기능인력의 업무 수행 능력 측정에 한계를 지니며, 동시에 신규 인력 유인책으로 부족한 것으로 판단됨 '건설기능인등급제가 도입 목적을 달성하고 성공적 정착을 위해서는 등급에 맞는 업무 수행능력 즉 '숙련도' 평가가 필요함. - 이에 본 연구에서는 등급 평가시 기능인력 '숙련도' 측정 및 평가를 위한 방안 마련을 위해 호주 RTO(Registered Training Organization) 사례를 통해 시사점을 도출해보고자 함. • 호주의 기능인력 역량평가방법은 크게 두 가지로, 공식적인 기관(RTO)을 통한 교육 이수과 사전인증교육(Recognition of Prior Learning, RPL)을 통한 교육 이수 등이 있음. - RTO의 경우 직업교육훈련에서 인증된 교육 코스, 혹은 관련 교육 프로그램을 통해 피평가자를 훈련 및 평가하며 여기서 해당 분야 요구 능력을 갖추는 것이 핵심 요소임. - 호주의 직업교육훈련과 자격 체계의 통합은 기능인력에 대한 체계적인 관리 및 경력개발로 이어져 건설시장 신규인력 유입 촉진에 기여하고 있음. • 종합해보면 향후 우리나라도 신규 기능인력 유입 촉진을 위해 건설기능인등급제 도입시 등급별 요구 '숙련도'를 명확히 규정해야 하며, 이를 교육 과정에 반영할 필요가 있음. - 또한, 교육을 통해 학습된 결과는 평가를 통해 현장 적용 가능 여부를 검증하고, 이 결과를 등급별 숙련도 기준에 반영할 수 있어야 함.

「건설업계 연구자문 초청 간담회」 개최

- 일시 및 장소 : 2017. 12. 14(목) 15:00~17:00, 강남구 논현동 건설회관 3층 소회의실
- 정부, 연구계, 학계, 업계 등 13명의 각 계 저명인사를 모시고, '2017년 연구사업 추진 현황 및 2018년 연구사업 추진계획(안)' 발표 후, 위원장인 이상호 원장의 사회로 '2018년 연구과제 발굴 및 연구 수요 파악'을 위한 자문위원의 다양한 의견을 청취할 예정임.

후분양제 추진에 따른 몇 가지 제언

최근 국토교통부는 공공부문 주택부터 후분양제를 단계적 도입하고 이를 인센티브 제공 등을 통하여 민간부문에도 확대할 계획임을 밝혔다. LH에서도 내부적으로 구체적인 시범실시 방안을 자체 검토 중인 것으로 알려지고 있다. 국회에서는 의원입법으로 적극 추진되고 있다.

1977년 도입된 선분양제는 그동안 주택이 부족했던 시절 공급 확대와 보급률 제고에 큰 기여를 한 바 있다. 하지만 세월이 흘러 이젠 소비자들의 간간한 눈높이와 하자로 인한 불만, 그리고 주택선택권의 실질적 보장 등이 강조되면서, 후분양제로의 전환이 본격적으로 공론화되고 있는 것이다.

후분양제 전환은 분양권 투기 및 불법 전매 방지 등을 통한 부동산시장 안정, 하자방지 및 감소를 통한 주택품질 제고, 소비자의 주택구입시 실질적인 선택권 보장 등의 장점을 기대할 수 있을 것이다. 하지만 제대로 준비 없이 후분양제 전환을 하게 되면 떠안아야 할 부담도 만만치 않게 된다.

먼저 금융이자, 공사비 물가상승 등을 반영하여 현재의 선분양보다 분양가가 올라갈 가능성이 크다. 중도금 분할 납부도 일시불로 해야 하기 때문에 소비

자의 부담도 녹록치 않을 것이다. 또한 물리적·기술적 제약이 있기 때문에 준공시점에서 육안으로 하자 및 품질 확인이 어느 정도까지 가능할지 의문이다.

한편, 후분양제 전환은 자금 동원력이 약한 중견·중소 건설사에게도 치명적일 것이다. 건설금융이 제대로 정비되지 않은 현실에서 브랜드 파워나 자금력, 신용도가 높은 대형 업체만이 적자 생존하는 기업규모별 양극화가 더욱 심화될 우려가 크다. 후분양 실시에 따른 건설업계의 추가조달 자금규모도 천문학적일 것으로 추정되고 있다. 그 부담은 고스란히 주택공급 위축으로 이어질 가능성이 크다. 이렇게 되면 집값 불안은 불문가지다.

이처럼 선분양제나 후분양제 어느 것도 일방적으로 우월한 분양방식이라고 단정하기 어렵다. 그럼에도 굳이 후분양제를 시행하고자 한다면 일괄 시행보다는 단계별 도입이 바람직하다. 그리고 건설사의 자생력을 높일 수 있는 PF개발금융 다양화 등 금융시스템 마련을 통한 시장 충격 최소화방안과 소비자들의 예상되는 경제적 부담을 줄여주는 준비가 필요한 것은 두말할 나위도 없다. <신아일보, 2017. 11. 16>

두성규(선임연구위원 · skdoo@cerik.re.kr)