

건설동향브리핑

CERIK

제672호
2018. 8. 20

정책동향

- 미국의 인프라 부문 재정 지출 사례와 교훈
- 민간공원조성 특례사업, 사업성 확보해야

시장동향

- 2분기 초기 분양률 81.6%, 전기 대비 4.9%p ↓

산업정보

- 국가별 소득 수준과 건설기술자의 인건비 비교
- 일본의 '공공공사 경쟁 참가자격 심사'와 시사점

건설논단

- 경기도민, 도로·교통 인프라 확충을 원한다

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

미국의 인프라 부문 재정 지출 사례와 교훈

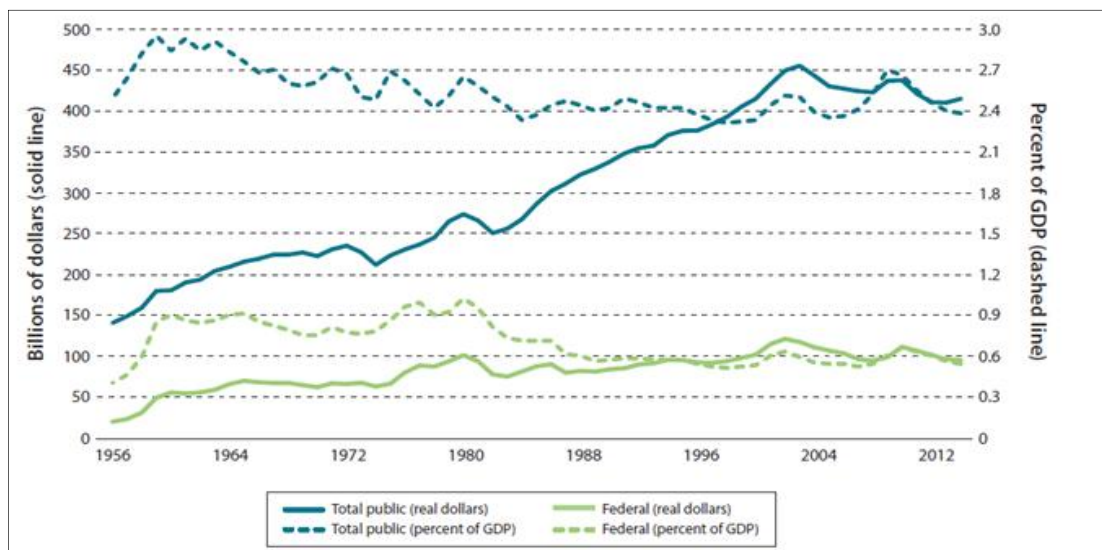
- 인프라 지출의 지속 증액에도 투자 부족 발생, 반면교사로 삼아야 -

■ 미국, GDP의 2.5% 이상을 인프라에 지속적으로 지출했지만 인프라 등급은 하락

- 미국은 인프라에 대한 지출을 1970년대까지는 GDP의 약 2.5~3.0% 수준, 1980년대부터는 GDP의 약 2.5% 수준을 지속적으로 유지함.
 - GDP는 계속 성장하였으므로 금액을 기준으로 한 인프라 지출 규모는 지속적으로 증가함.
 - 아래의 <그림 1>에서 진한 색으로 표시된 실선은 1979년 물가 기준의 실질 지출 금액임. 따라서 현재의 물가를 감안하면 이보다 훨씬 증가폭이 높음.

〈그림 1〉 미국의 교통 및 수자원 부문 인프라 지출 (1956~2014년)

(단위 : 1979년 물가 기준 10억 달러, GDP 대비 %)



자료

에서 재인용

- 하지만 미국의 인프라 등급은 지속적으로 하락해 2017년 기준으로 D+였으며, 누적된 투자 부족을 해결하기 위한 비용은 향후 10년 간 3조 6,000억 달러 규모로 추정됨.¹⁾
 - GDP의 2.5% 수준 지출에도 불구하고 인프라 등급이 지속적으로 하락하였다는 것은 장기적으로 이 금액도 부족하다는 것을 시사함.

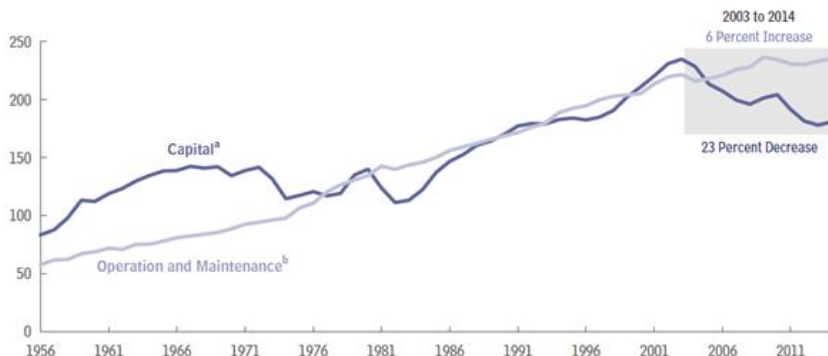
1) 향후 10년 동안 인프라 지출에 사용 가능한 재정 여력은 약 1조 9,000억 달러로 추정되어 약 1조 7,000억 달러가 부족할 것으로 예상됨.

■ 인프라 자산 규모가 증가하고 노후화가 진행될수록 재투자 수요 증가

- 인프라 자산이 늘어나도 지속적으로 인프라에 대한 지출이 증가하는 원인은 신규 투자 지출이 정체되는 반면, 재투자 및 유지관리 수요가 증가하기 때문임.
- 아래 <그림 2>를 살펴보면 진한 색으로 표시된 신규 투자 지출은 2000년대 초부터 정체²⁾되었으나 재투자 및 유지관리 비용은 계속 증가함.
- 아래 <그림 3>과 같이 신규 투자비용 대비 재투자 및 유지관리 비용 비율이 2006년부터 1을 상회하여 큰 폭으로 증가하고 있음을 알 수 있음.

<그림 2> 미국의 인프라 부문 지출 추이

(단위 : 2014년 물가 기준 10억 달러)



자료

<그림 3> 신규 투자 대 유지보수 비용

(단위 : 유지보수 비용:신규 투자 비용)



자료

■ 우리나라 SOC 지출은 2019년부터 GDP의 2% 미만 수준으로 축소될 전망

- 우리나라의 ‘2018년 중기재정운용계획’에 의하면 2019년 SOC 지출은 GDP의 약 2% 미만으로, 그리고 2021년에는 GDP의 약 1.8%까지 감소될 것으로 추산됨.³⁾
- 하지만 미국의 인프라 부문 재정지출 사례를 참고하더라도, 우리나라 경제의 성장 잠재력을 지속적으로 유지하기 위해서는 GDP의 2.5~2.8% 수준⁴⁾을 SOC 부문에 지속적으로 지출할 필요가 있을 것으로 판단됨.

박수진(연구위원 · jin@cerik.re.kr)

2) 본 그래프는 2014년 기준 실질 금액으로 작성되었으므로 마치 2000년 이후 신규 투자가 감소한 것처럼 보이지만 물가 수준을 감안한 명목 금액으로 표시하면 신규투자 비용(진한 선)은 비슷한 수준으로 유지되고 재투자 및 유지관리 비용(흐린 선)은 훨씬 더 가파르게 증가한 것으로 나타남.

3) 중기재정운용계획상 정부지출 예산에 지방자치단체, 공기업, 민간투자 예상 금액을 합산한 총 SOC 지출을 기준으로 함.

4) 박수진(2017) ‘새로운 SOC 패러다임과 투자 전략’을 참조하기 바람.

민간공원조성 특례사업, 사업성 확보해야

- 공원 용도 보존과 비공원시설 개발의 조화를 위한 법적·제도적 개선 필요 -

장기미집행 도시계획시설 실효제도의 도입 배경

- ‘장기미집행 도시계획시설’이란 도시계획시설⁵⁾로 결정되었음에도 불구하고 지자체의 재원 한계 등의 이유로 시설 집행이 20년 이상 이루어지지 않은 시설을 일컫음.
- 장기미집행 도시계획시설이 문제가 되는 것은 국민의 재산권 제한이 수반되기 때문임.
 - 도시관리계획에 의거하여 도시계획시설 용지로 지정된 후에는 해당 토지가 사유지라 할지라도 다른 용도로의 개발 행위 등이 전면 금지됨으로써 재산권의 제한이 발생함.
 - 헌법재판소는 재산권 제한에 대해 “국민의 재산권과 도시계획시설사업을 통해 달성코자 하는 공익을 함께 실현하기에 적절한 기간을 규정할 필요가 있다”고 판시함(1999. 10. 21, 97헌바26 결정).
- 이에 정부는 현 「국토계획법」의 전신인 「도시계획법」을 개정해 20년 이상 장기미집행 도시계획시설에 대한 실효 규정을 도입하였음(2000. 7. 1).

2020년 실효 예상 도시계획시설 약 703㎢에 달해

- 「도시계획법」 개정일로부터 20년이 되는 2020년 7월 1일, 도시계획시설의 지위를 상실하게 되는 토지 면적은 서울시 면적의 1.38배인 703㎢에 달함.
 - 이 중 공원용지는 약 397㎢로 총 실효 면적의 56%, 총 사업비의 34% 가량을 차지하여 도로용지 다음으로 많은 부분을 차지함(국토교통부, 2016년 말 기준).
 - 공원용지는 집행되지 않은 상태로 유지되었음에도 불구하고 주민들이 실질적으로 공원 용도로 이용해 온 지역이 존재하여 일괄 실효시 공원의 폐쇄가 우려됨. 나아가 도시 지역 내 녹지 확보라는 측면에서 보존해야 할 필요성이 제기됨.
- 공원용지의 일괄 실효를 막기 위해 정부와 지자체는 다양한 대책을 수립하여 추진해 왔음.
 - 대표적으로 ‘민간공원조성 특례사업(국토교통부 가이드라인, 2016년 10월)’, ‘일몰제에 대비한 도시공원조성 등 장기미집행시설 해소 방안(관계부처 합동, 2018년 4월)’ 등을 들 수 있음.

5) 도시계획시설이란 도로, 공원, 공공청사, 상·하수도 시설 등 도시의 기능을 원활히 유지하기 위해 필요한 시설로서 도시계획위원회의 심의 등을 거쳐 도시관리계획으로 지정한 시설(52종)을 말함.

■ 민간공원조성 특례사업, 정부와 민간의 win-win 전략임에도 수익성 확보에 어려움 겪어

- 민간공원조성 특례사업은 「도시공원법」에 근거, 민간 사업자가 공원 면적의 70% 이상을 조성해 기부채납하는 경우 나머지 30% 혹은 지하에 비공원시설 설치를 허용하는 제도임.
- 의정부, 부산, 대구 등 각 지자체에서는 민간공원조성 특례사업을 통해 적은 예산으로 도시공원을 유지할 수 있도록 사업을 추진하고 있음.
- 그러나 기존 사업 관련 법령·제도 등을 분석한 결과 사업의 수익성을 저해할 수 있는 조항들이 일부 포함되어 있어 이에 대한 개선이 필요할 것으로 판단됨.

<표 1> 민간공원조성 특례사업의 개선 방안

현황(AS-IS)	개선(TO-BE)	관련 법령
공원용지 중 공원 외 시설로의 개발이 가능한 용지가 제한적	• 토지의 비정형성 해소 : 연접한 토지에 미개발된 국공유지가 존재하는 경우 토지의 비정형성을 해소하고 개발 가치를 높이는 토지교환제도 신설 필요	「도시공원법」, 「민간공원조성 특 례사업 가이드라 인」 등
	• 실질적 개발 불능지 해소 : 부지 내 군사시설, 공공시설 등 공익 목적으로 사용되고 있어 개발이 불가한 토지에 대해서는 ① 유사한 면적의 연접한 토지를 사업자에게 제공 ② 「도시공원법」 제21조의 2 제1항 제1호에 규제된 기부채납 비율을 완화 ③ 비공원 시설의 비율을 높일 수 있도록 개정	
	• 관리계획 수립 : 토지의 규제에 알맞은 관리 계획을 수립하여 행정적 편의 도모	
	• 기반시설 부담 완화 : 비공원시설 개발로 인해 발생하는 기반시설에 대한 부담 면제 혹은 완화 필요. 특히 공원 입지의 특수성에 의해 발생할 수 있는 연결 도로 부재 등에 대하여는 지자체의 협조 필요	

- 뿐만 아니라 ‘도시·군관리계획수립지침’에 의하면, 민간공원조성 특례사업의 추진에 어려움을 겪을 수 있는 조항들이 일부 포함되어 있음
 - 도시공원 용지의 일괄 실효 후 해당 토지에 대해서는 도시·군관리계획을 변경하지 않고 타 용도의 전환 지정이 가능함. 일부 지자체에서는 도시공원 실효에 대한 대비책으로 이와 같은 방안을 언급한 바 있음.
 - 현재로서는 가능성을 제시한 것에 불과하지만, 법적 쟁점을 막기 위한 지침의 개선 역시 필요함.

■ 공원 용도의 보존과 개발의 양 측면을 균형적으로 고려한 정책 마련해야

- 민간공원조성 특례사업은 ‘도시공원의 보존’이라는 명제를 달성하기 위한 방안으로 시작하였으나, 일부에서 사업성 확보에 어려움을 겪으며 사업 진행에 난항을 겪고 있음.
- 이에 관련 제도의 과감한 완화를 통해 2년여 앞으로 다가온 도시공원 일몰에 대처해야만 현 수준의 도시공원 유지 및 도시 지역 개발 압력 완화에 기여할 수 있을 것임.

김성환(부연구위원 · shkim@cerik.re.kr)

2분기 초기 분양률 81.6%, 전기 대비 4.9%p ↓

- 수도권 초기 분양률 3분기 연속 하락, 충남은 3분기 연속 35% 이하 기록 -

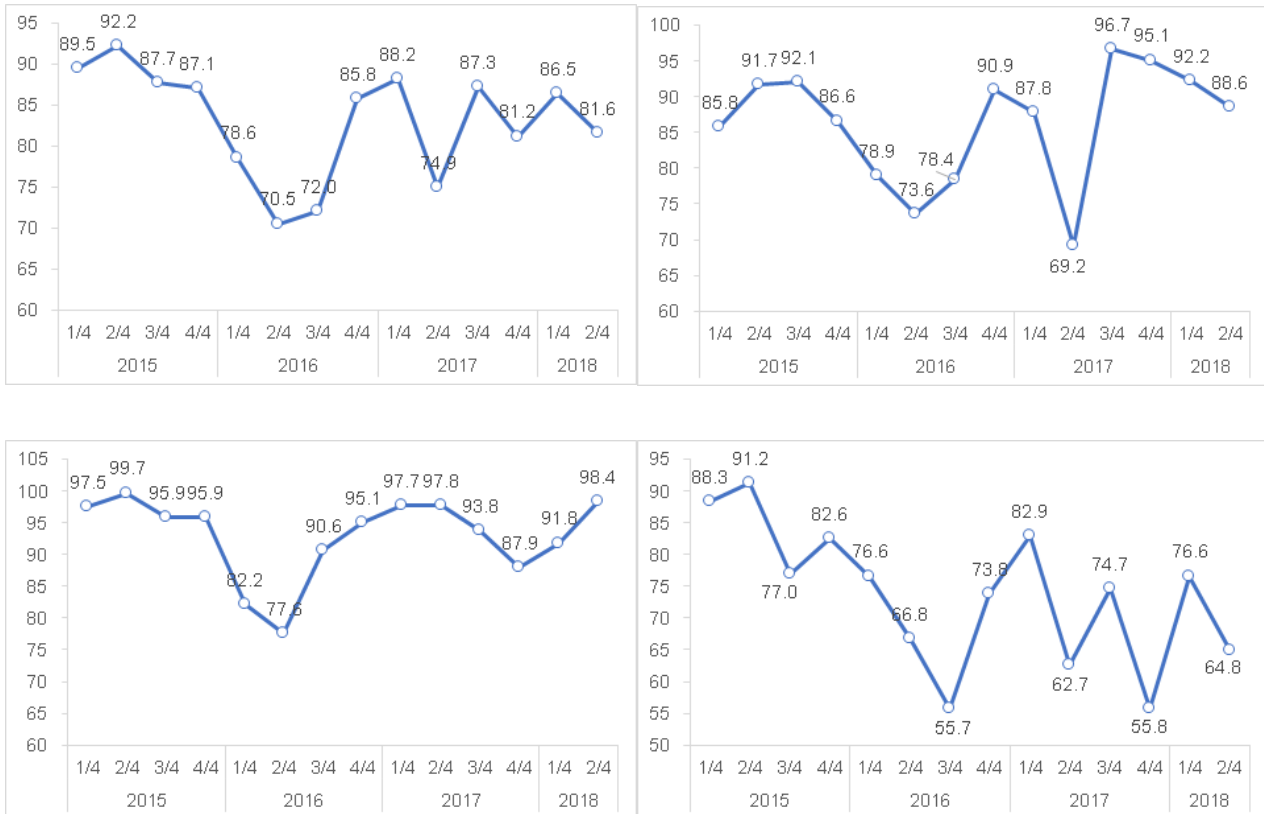
■ 2018년 2분기 전국 초기 분양률, 전기 대비 소폭 하락한 81.6% 기록

- 2018년 2분기 전국 초기 분양률⁶⁾은 전기 대비 4.9%p 하락한 81.6%를 기록함.
 - 수도권은 2017년 3/4분기 이후 3분기 연속으로 하락하였으며, 2018년 2분기 초기 분양률은 전기 대비 3.6%p 하락한 88.6%를 기록함.
 - 지방 광역시 및 세종특별자치시는 전기 대비 6.6%p 상승한 98.4%의 수치를 보임.
 - 기타 지방은 2017년 이후 초기 분양률이 상승과 하락을 반복하고 있으며, 2018년 2분기는 전기 대비 11.8%p 하락한 64.8%를 기록함.

■ 강원, 충남, 경남의 초기 분양률 50% 이하

- 17개 시·도별로 살펴보면, 울산과 경북은 전기 대비 20%p 이상 큰 폭으로 상승하였으나, 경남은 50%p 이상 큰 폭으로 하락함.
 - 수도권, 5대 광역시, 세종시는 인천과 부산을 제외한 지역에서 80% 이상의 초기 분양률을 보임.
 - 반면, 부산은 전기 대비 21.0%p 하락한 68.8% 수준으로 급락하였으며, 1분기에 분양 실적이 없었던 인천은 2분기에 65.9%를 보임.
 - 대구, 대전, 울산의 초기 분양률은 100.0%를 기록함. 광주는 전기 대비 17.4%p 하락한 82.2%의 수치를 보였으며, 서울과 경기도는 각각 0.3%p 하락하여 99.7%, 87.4%를 기록함. 그 외 세종은 99.2%를 보임.
 - 기타 지방은 전기 대비 강원이 31.2%p 하락한 49.4%, 충남이 21.1%p 하락한 12.0%, 전북이 1.1%p 하락한 90.8%, 경남이 55.8%p 하락한 20.0% 수준을 보였음. 반면, 전남이 1.2%p 상승한 85.5%, 경북이 34.3%p 상승한 83.8%를 기록함. 그 외 충북은 분양 실적이 없었으며, 제주는 전기에 분양 실적이 없었고 2분기에 64.8% 수준을 보임.
- 충남은 3분기 연속으로 35% 이하의 초기 분양률을 보이고 있으며, 이번 2분기에는 12.0%로 17개 시·도 중 가장 낮은 초기 분양률을 보임.

6) 신규로 분양이 개시된 아파트의 분양 개시일 이후 3개월 초과 6개월 이하 기간 동안의 총 분양(공급) 세대 수 대비 실제 분양(공급) 계약이 체결된 세대 수의 비율임.



자료 : HUG(주택도시보증공사).

청약 경쟁률 강세, 초기 분양률로 이어지지 않아

- 전국 분양시장의 청약 경쟁률은 여전히 높은 수준이나, 기타 지방을 중심으로 낮은 청약 경쟁률을 보이고 있으며, 경남 등 일부 지역은 미달됨.
 - 2018년 1분기 전국 1순위 청약 경쟁률은 14.2:1을 보이며 전기보다 소폭 상승함.
 - 기타 지방의 경남은 0.6:1, 제주는 0.1:1로 미달을 기록함.
- 높은 청약 경쟁률이 초기 분양률로 이어지지 않고 있고, 하반기 분양 물량이 상반기보다 많을 예정이어서 향후 주택시장 위축에 대한 적극적인 대안 마련이 필요함.
 - 강원도의 경우 2018년 1분기 청약 경쟁률은 9.5:1이었으나, 2분기 초기 분양률은 49.4% 수준에 불과하며, 하반기 분양 물량은 상반기보다 약 2,000호 가량 더 많이 예정되어 있음. 따라서 이러한 지역들에 대해서는 위축 조정대상지역 지정 등의 검토가 필요함.

엄근용(부연구위원·kyeom@cerik.re.kr)

국가별 소득 수준과 건설기술자의 인건비 비교

- 향후 국내 건설기술자 인건비는 추가 상승할 듯 -

- 노동집약적 산업인 건설산업에서 인건비와 노동생산성은 경쟁력을 평가하는 주요 지표 중 하나임. 본고에서는 세계 각국 건설기술자의 인건비를 국가 소득 수준(1인당 GDP)의 관점에서 살펴보고 국내 건설기술자의 인건비 수준을 파악해보고자 함.
- 국가별 인건비 분석을 위해 세계 각국 건설산업의 다양한 정보를 제공하고 있는 미국 소재 COMPASS사⁷⁾의 자료⁸⁾를 활용함.
 - 『세계 건설비용 자료집(Global Construction Costs Yearbook)』에는 국가별 경제 지표, 건설시장 규모, 발주 방식, 주요 시설물 건설비, 건설 장비의 비용, 기술자 및 숙련공의 인건비, 작업자 생산성 등이 수록됨.⁹⁾
 - 건설기술자(Professional Worker)의 시간당 인건비¹⁰⁾ 중간값을 적용하고, 국가 간 비교가 용이하도록 인건비를 지수화하여 분석함.¹¹⁾

■ 각 국가별 소득 수준과 건설기술자의 인건비는 비례

- 우리나라 소득 수준은 분석 대상 101개국 중 24위, 인건비는 25위로 소득 수준 대비 기술자 인건비가 적절한 것으로 나타남.
 - 우리나라 2018년 1인당 GDP 전망치¹²⁾는 3만 6,370달러이며, 국내 건설기술자¹³⁾의 평균 인건비는 시간당 66.5달러로 조사됨.
 - 건설기술자의 시간당 인건비가 가장 높은 국가인 독일은 151.2달러이며, 가장 낮은 인도는 16.3달러로 두 국가 간 인건비 차이는 약 9.3배에 이름. 인도와 우리나라 인건비는 약 4.1배의 차이를 보임.

7) COMPASS사는 건설공사비 산정 전문기관으로 해외 사업의 초기 예산 추정에 사용되는 국가별 건설산업 관련 정보를 취합, 분석하여 제공하며, 견적·사업타당성 조사·VE·사업관리 등의 업무를 수행하고 있음. 건설산업 관련 데이터 수집은 미국 및 세계 각국의 설계사·발주자·시공사·엔지니어링 및 건설 전문가를 비롯하여 다양한 개발은행(IDB) 및 에이전시를 통해 이루어짐.

8) The 2018 Global Construction Costs Yearbook, Compass International Consultants Inc. 2018.

9) 데이터는 실측에 의해 제공된 값임에도 불구하고 기획 및 개산 견적에 활용하기 위한 참고용으로 정밀 사업 자료로는 한계점을 가지고 있어, 실제 사업의 원가 산정에 사용할 경우 재보정이 필수적임. 또한, 각 국가별 데이터 발표 및 수집 시기가 달라 시계열이 일치하지 않는 데이터가 일부 포함되어 있음.

10) 건설사업의 견적을 위한 비용으로, 10년 경력을 가진 기술자의 직접 인건비 외에 건설인력이 직접 지급받는 보너스·인센티브·의료보험·재해보상보험 및 각종 수당이 등이 포함되어 있으며, 기업이 인력 고용으로 지출하는 제경비가 포함되어 있어 실제로 체감하는 인건비보다 높음.

11) 국내 건설기술자의 인건비를 기준지수(1.0)으로 재산정하여 각 국가 간 지수와 상대 비교함.

12) 2018년 기준으로 1인당 GDP는 예측값을 사용하여 실제와는 차이가 있음.

13) 국내 건설기술자는 15년 경력의 site manager 인건비를 기준으로 함.

- 독일의 2018년 1인당 GDP 전망치는 4만 4,970달러로 인도의 5,210달러에 약 8.6배의 소득 차이를 보여 인건비 격차(9.3배)가 더 크게 나타남. 반면, 우리나라와 인도를 비교하면 소득 차이가 7.0배로 인건비 격차(4.1배)가 상대적으로 작게 나타남.
- 국내보다 소득 수준이 높은 23개 국가 중 카타르¹⁴⁾를 제외하고 독일, 노르웨이 등 22개국 모두 건설기술자의 인건비가 국내보다 높았으며, 소득 수준이 낮은 77개 국가 중 바레인 및 스페인을 제외한 브라질, 터키 등 75개국의 건설기술자 인건비가 국내보다 낮게 조사됨.

<표 1> 국민소득 그룹별 건설기술자 평균 인건비 및 지수

소득 수준 1인당 GDP(US \$)	국가 수	GDP		건설기술자 인건비	
		평균(US \$)	평균 지수	평균 인건비(US \$)	지수
5,000 미만	17	2,296	0.06	29.37	0.44
5,000 이상~10,000 미만	21	7,131	0.20	31.01	0.47
10,000 이상~20,000 미만	21	14,822	0.41	42.52	0.64
20,000 이상~30,000 미만	13	23,528	0.65	44.87	0.67
30,000 이상~40,000 미만	11	36,184	0.99	83.33	1.25
40,000 이상	18	49,875	1.37	101.54	1.53

자료 : The 2018 Global Construction Cost and Reference Yearbook, Compass International Consultants Inc 2018.

- 건설기술자 인건비를 소득 수준 구간별로 나누어 살펴보면, 소득 수준에 비례함을 알 수 있음.
 - 우리나라 소득 수준(1인당 GDP, 1.00)은 30,000달러 이상~40,000달러 미만 그룹에 속하며, 해당 그룹 평균지수인 0.99보다 양호함.
 - 반면, 국내 건설기술자의 인건비(66.5달러, 1.00)는 해당 그룹의 평균 인건비(83.33달러, 1.25)보다 낮은 수준임.

■ 우리나라 건설기술자 인건비는 추가 상승 가능성 높아

- 우리나라 건설기술자 인건비는 소득 수준 대비 양호한 것으로 나타났는데, 2009년 39달러¹⁵⁾에 비해서 상승함.
 - 앞서 살펴본 바와 같이 유사 소득 수준 그룹에 비해 기술자 인건비가 높지 않아 지속적으로 상승할 가능성이 높다고 판단됨. 이에 향후 인건비 추이를 좀 더 살펴볼 필요가 있음.

김윤주(부연구위원 · yjkim@cerik.re.kr)

14) 카타르의 경우, 아시아계(인도, 파키스탄) 건설기술자의 인건비가 평균 37.5달러로 낮았지만 서양(북미 및 유럽) 기술자 인건비는 평균 110달러로 높게 조사되었으며, 본고에서는 아시아계 인건비를 적용 분석함.

15) The 2009 Global Construction Cost and Reference Yearbook, Compass International Consultants Inc. 2009.

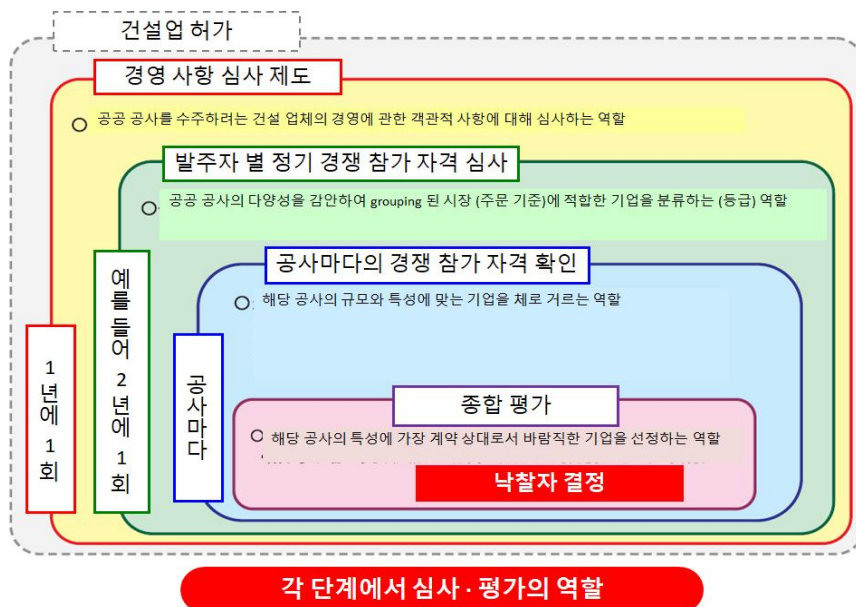
일본의 '공공공사 경쟁 참가자격 심사'와 시사점

- 입찰 전에도 여러 단계 선별 장치 운용, 우리도 발주 기준의 다양화·유연화 필요 -

일본 공공공사, 수많은 선별 단계¹⁶⁾ 거쳐 적격업체 선정

- 일본은 건설업 허가, 경영사항 심사 점수(객관적 심사), 정기 경쟁 참가자격 심사(객관적 심사+주관적 심사(발주처별 기술평가 점수) → 공종별 등급 부여), 경쟁 참가자격 확인을 거친 후에야 입찰 단계로 이행함.
- 일본 공공공사는 입찰 단계 이전에도 발주기관별 수요를 충족하는 적격업체를 선별하기 위한 장치를 여러 단계에 걸쳐 마련·운용하고 있음(<그림 1> 참조).
- 이때, 입찰 단계 이전에서 발주처의 재량권은 해당 발주처의 특성을 반영한 공종의 분류, 정기 경쟁 참가자격 심사(주관적 심사), 입찰 참가 요건 등에서 적용됨.
- 국토교통성은 지자체를 위한 가이드라인을 배포하고, 발주처의 주관적 심사와 객관적 심사와의 비중, 주관적 심사의 세부 가중치 부여 방법 및 활용 예시 등에 대해 규정함.

<그림 1> 공공공사에서 적격업체 선정을 위한 각 단계의 기능



자료 : 일본 국토교통성.

16) 본고는 일본 국토교통성의 '지방자치단체를 위한 종합평가 실시 설명서'를 기반으로 작성함(国土交通省, 「発注者別評価点の活用による資格審査マニュアル」).

발주처별 '주관적 심사'의 비중, 가중치 부여 기준 및 활용 사례

- 일본의 전체 47개 도도부현(都道府県)에서 종합 점수(객관적 심사+주관적 심사) 대비 주관적 심사 비중은 20% 미만이 대다수(33개 도도부현, 70.2%)를 차지함.
 - 세부적으로 주관적 심사의 비중이 10% 이하인 경우 36.2%, 10% 초과 ~ 20% 이하 34.0%, 20% 초과 ~ 30% 이하 21.3% 순으로 나타남.
- 주관적 심사 기준 마련시 세부 항목별 가중치를 부여하는 방법으로 다음의 3가지 기준을 기술하고 있음.
 - ① 공사 성적이 좋을수록 점수가 높게, ② 경영 규모에 비해 지나치게 높은 등급이 안 되도록, ③ 사회적 공헌도 중요하지만 공사이행 능력이 클수록 더 큰 공사를 수주할 수 있도록 가중치를 부여해야 한다고 밝힘.
 - 또한, 주관적 심사 점수는 ① 발주처별 공사 성적을 반영하는 방식으로 경쟁 참가자격 심사나 ② 특정 평가 항목 점수가 일정 수준 이상인 경우만 입찰에 참가할 수 있는 입찰 참가 요건에 활용할 수 있는 대표적 사례라고 기술함.
 - 이는 첫째, 발주처의 수요를 충족시킬 수 있는 적격업체를 선별하는 차원에서 사전에 공개된 투명한 기준을 바탕으로 공종별 등급 부여시 등급을 조정하는 역할을 가질 수 있음. 둘째, 특정 항목(수주 실적, 기술력 평가 점수 등)이 충족되지 못하는 경우 입찰 참여를 배제하는 수단으로 기능할 수 있음을 의미함.

지방 분권화, 발주처의 수요 등 고려해 중앙 집중·획일적 조달 체계 혁신 필요

- 우리나라의 경우, 입찰과 계약에 관한 제도는 기획재정부(지자체는 행정안전부)가 관장하고, 정부공사 입찰과 계약의 집행은 조달청이 일괄 대행하며, 나머지 설계·시공·감독과 건설업체 관리 등 건설산업 정책의 수립은 국토교통부가 수행하는 다원 체제로 운영됨.
 - 지방 공공 발주처의 수요를 반영하지 못하는 공공공사 조달 체계는 지방 분권화에도 역행할 수 있으며, 단기적으로 공공 발주처의 다양한 수요가 제도적으로 구현될 수 있도록 공공공사 발주 기준의 다양화·유연화가 필요함.
 - 사전에 투명하게 검증받을 수 있는 공사 종류별 등급 체계의 운용 등 지역 중소 건설기업의 예측가능성을 높이는 방향의 접근이 요구됨.¹⁷⁾

나경연(부연구위원 · econa@cerik.re.kr)

17) 이와 관련하여 일본 중앙건설업심의회의 '입찰제도 적정화 대책'에서는 '등급 구분'에 대해 공사의 적정한 시공을 행할 수 있는 능력을 중시하는 것과 동시에, 공공공사의 적정한 배분을 배려하고, 시장의 편중 없이 중소 업체의 보호에 유의하기 위한 목적임을 명시하고 있음.

경기도민, 도로·교통 인프라 확충을 원한다

민선 자치단체장은 지역주민이 원하는 것을 알아야 한다. 소수의 전문가로부터 의견을 듣기보다 다수 지역주민과 직접 소통하는 것이 바람직하다. 지금은 소셜 미디어 등을 통해서 자치단체장이 직접 지역주민의 의견을 수렴하고 소통하는 것이 얼마든지 가능한 시대다. 지자체도 지역주민의 정책 제안을 얼마든지 온라인으로 받을 수 있다.

신임 경기지사에게 경기도민이 직접 정책 제안을 할 수 있는 ‘새로운 경기위원회’에 지난 6월 말부터 한 달 간 총 3만 2,691건의 도민 제안이 접수됐다고 한다. 놀라운 것은 도로·교통 분야가 74.9%로 가장 많았고, 환경 12.9%, 교육 5% 순이었다는 사실이다. 도민의 약 75%가 도로·교통 인프라 확충을 최우선 과제로 꼽고 있다는 것이다. 그중에서도 제일 제안 건수가 많았던 것은 광교와 화서, 호매실, 봉담을 연결하는 신분당선의 조기 연장(8,353건, 25.7%)이었다.

두 번째는 지하철 7호선 옥정역 연장(6,044건, 18.6%)이었고, 용인 동백·구성 GTX 건설(3,765건, 11.6%)이 세 번째였다. 그 외에도 고양 원흥 도래울의 GTX역사 신설 등 대중교통 확충, 고양시 향동역 신설, 의정부 7호선 민락역 신설 등과 같은 도로·교통 인프라 확충 건이 제안 건수 20위권 내에 들었다.

이 같은 결과는 뜻밖으로 볼 수도 있다. 지난해부터 2021년까지 향후 5년 간 중앙정부의 SOC 예산을 매년 7.5%씩 줄이겠다는 방침은 우리나라 인프라가 충분하다고 보기 때문일 것이다. 하지만 도민의 인식은 다르다. 사회복지 확대를 위한 요구보다 도로·교통 인프라 확충이 시급하다는 것이다. 이 같은 결과는 편견이 나 왜곡 없이 있는 그대로 받아들였으면 한다.

사실 우리나라의 인프라가 충분하다는 주장은 근거가 부족하다. 국토면적당 도로나 철도 길이만 보면 OECD 국가 중 상위권이라고 한다. 분모에 해당하는 국토면적이 원체 작기 때문이다. 하지만 인구 밀도를 반영한 국토계수당 기준으로 평가하면 OECD 국가에서 하위권이다. 도로나 철도의 단위 길이당 승객이나 화물 수송량을 비교해도 충분하다고 하기 어렵다. 게다가 도민의 평균적인 통근·통학 소요시간은 72.4분(왕복 기준)으로 전국 평균인 61.8분보다 높다.

서울과 다른 시·도로 통근·통학하는 사람들의 평균적인 통근·통학 시간은 166분(왕복 기준)에 달한다. 최근 4~5년 간에 걸쳐 도내에 아파트 건설이 집중적으로 이뤄졌고, 이에 따라 새로운 도로나 교통망 구축이 필요하다. 이런 사정을 고려하면 도민들이 신분당선 연장이나 GTX 건설 같은 도로·교통 인프라 확충을 최우선 과제로 꼽는 것도 충분히 이해할 수 있다.

도민의 숙원사업을 추진하려면 도는 ‘인프라 투자 갭’이 얼마나 되는지부터 계산해볼 필요가 있다. 인프라 투자 갭은 지역주민이 원하는 인프라 투자 사업에 소요되는 예산과 현재 시점에서 가능한 투자 금액 간의 격차를 의미한다. 도민이 원하는 도로·교통 인프라를 조기에 구축하려면 중앙정부의 SOC 예산을 지금보다 더 늘려야 할 것이다. 도의 재정을 더 많이 투입하고자 한다면 지출 분야 간의 우선순위 조정이 뒤따라야 할 것이다. 민간투자를 확대하고자 한다면 규제 개혁을 비롯한 인센티브 조정이 필요하다. <경기일보, 2018.8.5>

이상호(원장:shlee@cerik.re.kr)