

제 118 호 (2006. 8. 1)

- 경제 : 2006년 2/4분기 건설투자 4.0% 감소
미분양 주택 증가세 지속
2005년 인구주택 총조사 결과
 - 이슈 : SOC 예산 부족에 따른 문제점과 정책 과제
하도급자 선정 과정의 투명성 제고 방안
 - 정책 : 정부 조달 시스템의 혁신 과제와 전략
 - 정보 : 알제리 건설시장 현황 및 전망
 - 논단 : SOC 투자, 늘려도 시원찮을 판에
-

2006년 2/4분기 건설투자 4.0% 감소

- 국내총생산(GDP) 전년 동기비 5.3% 증가 -

■ 국내총생산, 건물투자 부진으로 전망치에 미달

- 한국은행 속보 자료에 의하면 국내총생산은 제조업의 높은 성장에 힘입어 전년 동기비 5.3% 증가하였으나 기대치(5.5%)에는 미달함.
- 건설투자가 크게 감소한 반면 설비투자와 수출의 증가세는 지속됨.
- 순수출의 성장 기여도는 2.2%p로 다시 높아졌으나, 내수의 기여도는 건설경기의 침체로 3.7%p로 낮아짐.

■ 건설투자, 2/4분기 4.0% 감소로 상반기 동안 1.9% 감소

- 건설업 생산(GDP)은 건축부문의 감소로 전년 동기 대비 3.2% 감소, 건설투자도 4.0% 감소함.
- 2006년 2/4분기 건설업 생산과 건설투자의 성장 기여도(전년 동기비 5.3% 기준)는 각각 -0.3%p, -0.7%p로 성장에 마이너스 영향을 줌.
- 2/4분기부터 주거용과 비주거용 건물건설 투자가 모두 감소하고 토목투자도 부진한 것으로 판단됨.

국내총생산 및 건설투자 전년 동기비 증감률 추이

구 분	2005p							2006p		
	1/4	2/4	상반기	3/4	4/4	하반기	연간	1/4	2/4	상반기
국내총생산(GDP)	2.7	3.2	2.9	4.5	5.3	4.9	4.0	6.1	5.3	5.7
건 설 업	-2.6	1.0	-0.4	0.7	0.4	0.6	0.1	1.8	-3.2	-1.2
민 간 소 비	1.6	3.0	2.3	4.0	4.2	4.1	3.2	4.8	4.4	4.6
설 비 투 자	2.9	2.7	2.8	4.3	10.2	7.4	5.1	6.9	7.7	7.3
건 설 투 자	-2.2	1.6	0.1	0.3	0.9	0.6	0.4	1.2	-4.0	-1.9
재 화 수 출	7.7	6.3	7.0	13.1	11.4	12.2	9.7	11.6	16.3	13.9
재 화 수 입	3.0	3.9	3.5	10.5	7.0	8.6	6.1	11.8	14.5	13.1
내수(재고 제외)	1.5	2.8	2.2	3.5	4.3	3.9	3.1	4.6	3.3	3.9
국내총소득(GDI)	0.6	0.5	0.5	0.6	1.6	1.1	0.8	1.6	1.7	1.7

자료 : 한국은행(2006년 2/4분기 속보).

백성준(부연구위원·sjjly@cerik.re.kr)

미분양 주택 증가세 지속

- 수도권 감소, 지방 급증 -

■ 미분양 호수 3월 이후 급증 추세

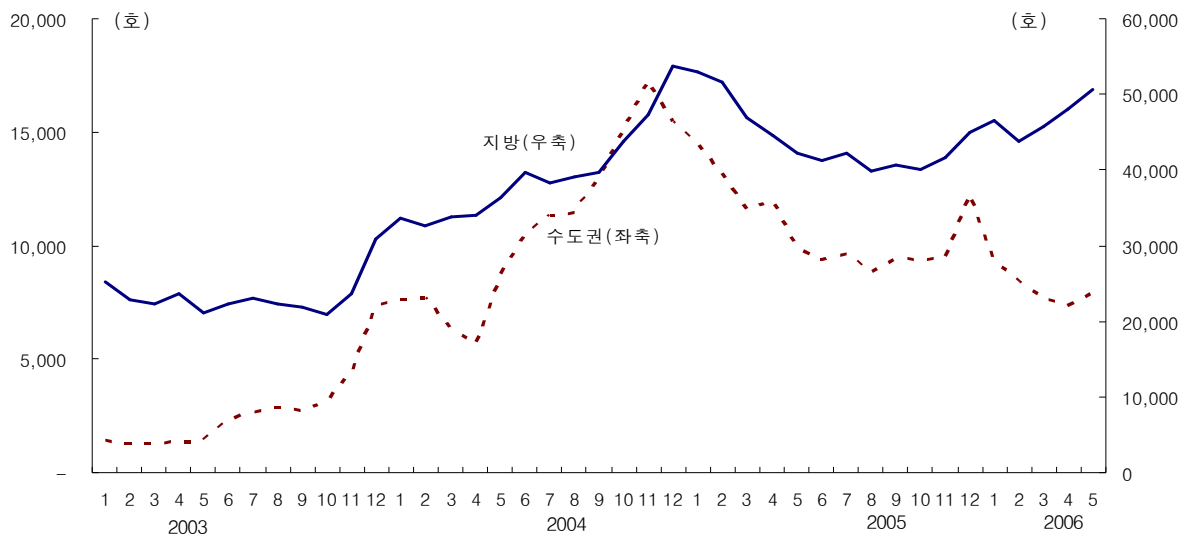
- 2006년 5월 미분양 호수는 5만 8,505호로 나타남.
- 미분양 호수는 2004년 말(6만 9,133호) 이후 2005년 8월(4만 8,587호)까지 지속적으로 감소하였으나 이후 다시 증가하고 있음.
- 특히, 올해 본격적으로 분양이 시작된 3월 이후 급증세를 보이고 있으며, 최근 4개월 간 미분양 증가 호수를 보면 전국적으로 6,287호가 증가함.

미분양 호수 추이

구분	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
미분양(호)	102,701	70,872	58,550	31,512	24,923	38,261	69,133	57,215	58,505
증감률(%)	15.6	-31.0	-17.4	-46.2	-20.9	53.5	80.7	-17.2	2.3

- 미분양은 특히 지방이 급증하는 형태를 보이고 있음.
- 최근 3개월 간 수도권은 471호가 감소한 반면 지방은 6,758호가 증가함.
- 수도권과 지방의 미분양 호수는 유사한 증감 흐름을 나타내 왔으나 올해 들어 격차가 크게 발생하고 있음.

수도권과 지방 미분양 증가 추이



2005년 인구주택 총조사 결과

■ 인구는 감소, 가구는 증가

- 2005. 11. 1일 현재 우리나라의 총 가구수는 15,988천 가구로 2000년(14,391천 가구)에 비해 (11.1%) 증가하여 같은 기간의 인구 증가율 2.5%보다 큰 폭으로 증가하였음.
- 2000년에 비해 4인 이상 가구의 증가율은 감소한 반면 1인 가구, 2인 가구는 크게 증가한 것으로 나타남.
 - 1인 가구와 2인 가구는 각각 42.5%, 28.9% 증가하였으나 4인 가구는 3.6% 감소함.
 - 평균 가구원수는 지속적인 감소 추이를 보여 2000년(3.12명)에 비해 0.24명이 줄어든 2.88명으로 나타남.

■ 아파트 비중 크게 증가

- 총주택수(빈집 포함)는 1,322만 3,000호로 2000년에 비해 15.3% 증가하여 일반 가구 증가율 11.0%보다 큰 폭으로 증가한 것으로 나타남.
- 주택 유형별로 보면 2000년에 비해 연립주택, 비거주용 건물내 주택, 단독주택 등이 감소한 반면, 아파트와 다세대 주택이 증가함.
 - 아파트는 전체 주택 중 52.7%를 차지하여 2000년에 비해 비중이 5%p 상승함.

2005년 인구주택 총조사 결과

구 분		2000	2005	증감률(%)
인구	총인구(천명)	46,136	47,279	2.5
가구	총가구(천 가구)	14,391	15,988	11.1
	평균가구원수	3.12명	2.88명	
주택	주택수(천호)	11,472	13,223	15.3
	단독주택(천호)	4,269 (37.1)	4,264 (32.2)	-0.13
	아파트(천호)	5,480 (47.7)	6,963 (52.7)	27.0
	연립주택(천호)	850 (7.4)	559 (4.2)	-34.3
	다세대주택(천호)	472 (4.1)	1,229 (9.3)	160.2
	비거주용 건물내 주택(천호)	401 (3.6)	209 (1.6)	-48.0
주택당 평균 거주 가구		1.3	1.2	

자료 : 통계청, 주 : ()는 비중을 의미함.

강민석(책임연구원·mskang@cerik.re.kr)

SOC 예산 부족에 따른 문제점과 정책 과제

■ 중앙정부의 교통시설 등 SOC 예산, 2004년부터 감소세로

- SOC 예산 증감률 : 19.1%(1993~2000) → 8.3%(2000~2003) → ▽1.9%(2003~2005)
 - 국도건설 부문은 2003년 4.6조원, 2005년 3.9조원, 2006년 3.4조원으로 지속 감소
- 일반회계에서 교통시설 부문이 차지하는 비중은 13.6%(2000년)에서 10.5%(2005년)로 낮아졌고, SOC 투자가 GDP에서 차지하는 비중도 2.1%(2000년), 1.7%(2005년) 감소

SOC(수송교통 및 지역 개발) 예산 증감률 현황

(단위 : %)

구 분	1993년~2000년	2000년~2003년	2003년~2005년
SOC 예산	19.1	8.3	△1.9
교통시설 부문	19.0	6.5	△3.0
기타 부문	20.2	19.2	3.3
일반회계	12.9	10.0	5.5
GDP	10.3	7.6	-

자료 : 기획예산처, 『2006-2010년 국가재정운용계획 공개토론회 자료집』, 2006. 3.

■ 교통시설특별회계 폐지, 사회복지 등의 재정지출 증대 등을 종합적으로 감안할 때 향후 SOC 예산의 안정적 확보는 매우 어려울 듯

- 정부는 SOC 시설이 상당 수준 확충된 것으로 보고, SOC 시설내 투자의 우선순위 조정, 민간자본 및 공기업의 투자 유치 등 향후 재정에 의한 직접 투자 수준을 조정할 계획
- 교통시설특별회계는 교통세를 주요 재원으로 하는 특별회계로 2006년 12월까지 한시적으로 운영, 정부는 교특회계를 폐지하고, 이를 일반회계에 편입·운영키로 함
- 사회복지 등에 대한 재정지출 확대 필요성이 증대되는 데다 우리 경제의 저성장 시대의 진입으로 재정지출 증대에는 한계가 있어 SOC 예산 축소가 불가피

■ 2003년 이후 교통시설 등 SOC에 대한 재정투자 축소는 건설공사의 공기 지연, 공사비 증가뿐만 아니라 다양한 사회·경제적 문제를 유발

- 감사원, 국회 예산정책처, 대한건설협회 등은 SOC 예산 부족에 따른 실태조사를 실시

- 감사원에 따르면, 시공 중인 453개(2004. 6. 30 기준) 도로 건설사업 중 고속도로는 평균 6.9년, 일반국도는 평균 7.4년 공기 지연
- 국회 예산정책처에 따르면, 건교부 지방국토관리청에서 시행 중인 234개 국도사업 (100억원 이상) 중 98개(41.2%)가 사업 기간 연장, 사업비 1.8조원 증가
- 대한건설협회에 따르면, 소속 회원사의 638개 건설 현장 중 344개(53.9%) 현장이 원활한 공사 수행을 위한 예산 배정이 부족(외상 공사 101개, 공중·현장 배치 인원 축소 130개)
- 우리나라의 SOC 스톡은 여전히 부족, 교통 인프라 축적 지연은 국가 경쟁력의 약화를 초래할 수 있고, 공기 지연은 교통 혼잡구간 증가, 건설업체의 현장관리비 등 간접비용 증가, 공사 품질 저하 우려 등 다양한 문제를 유발

■ 교통시설특별회계 연장, 계속비제도 적용 확대, 재정사업의 민간투자사업 전환, 공사대금 할부 채권 유동화 등 검토 필요

- 지속적이며 수준 높은 교통시설 확충이 필요한 현시점에서 교특회계의 폐지를 논하기보다는, 현 시점에 적합한 교특회계의 개선과 일관된 정책 추진이 필요
 - 미국, 일본, 독일 등 주요국도 교통시설 확충을 주목적으로 한 재원을 지속 운영
- 장기계속 계약으로 운영하는 사업 중 준공에 따른 사회·경제적 파급 효과가 높은 사업순으로 완공 위주의 집중 투자가 가능한 계속비 계약으로 전환 필요
- 예산 부족으로 공기 지연, 착공 지연되는 장기계속공사와 시급히 완성할 필요성이 높은 공사는 민간투자사업으로 전환하는 방안의 검토 필요
 - 국회 예산정책처는 재정사업을 민간투자 방식으로 전환시 정부 부담이 공기 지연에 따른 손실과 물가 상승에 의한 공사비 증액을 감안할 경우 상쇄될 수 있을 것으로 판단
- 교통시설 등의 SOC 예산을 지속적으로 축소 운영하는 것은 재고되어야 하고, 상기 제시한 방안 이외에도 국채 발행, 공사대금 할부 채권 유동화 방안 등 다각적인 대안의 심도 있는 검토가 필요

박용석(부연구위원-yspark@cerik.re.kr)

하도급자 선정 과정의 투명성 제고 방안

- 공정한 경쟁이 이루어지기 위해서는 입찰에 관한 정보가 모든 잠재적인 경쟁자인 하도급자에게 동등하게 제공되어야 함.
- 원도급자의 하도급자 선정은 다수의 하도급자 중에서 하나의 하도급자를 선정하는 것이므로 원도급자가 하도급자에 비해서 우월적 지위가 존재함.
- 따라서 입찰에 관련한 정보의 공개는 하도급자의 교섭력 열위를 보완할 수 있음.
- 하도급자 선정의 투명성 제고는 하도급과 관련한 부조리의 원인을 제거할 수 있음.

■ 하도급자 선정의 투명성 관련 제도 현황

- 현재 하도급자 선정 과정의 투명성과 관련한 제도로는 상호협력 우수업체 평가 기준에 「협력업체 선정 과정의 투명성」 항목을 5점 만점으로 평가하고 있음(건설교통부 고시 「건설업자간 상호협력에 관한 권정사항 및 평가 기준」).
- 「협력업체 선정과정의 투명성」 항목은 구체적으로 「신규 협력업자 업종수 대비 공개 모집 협력업자 업종수 비율」과 「협력업자와의 하도급 계약 건수 대비 경쟁입찰 건수 비율」로 구성됨.
 - 「신규 협력업자 업종수 대비 공개 모집 협력업자 업종수 비율이 30%(대기업인 경우에는 40%) 이상이면 2점을 부여하고 그 이하이면 0점을 부여함.
 - 「협력업자와의 하도급 계약 건수 대비 경쟁입찰 건수 비율」이 30% 이상이면 3점, 20% 이상 30% 미만이면 2점을 부여하고, 20% 미만이면 0점을 부여함.

■ 하도급자 선정 과정에서의 투명성 제고 방안

- 원도급자의 하도급자 선정은 사적 자치의 영역이므로 투명성 제고는 법적인 강제가 아니라 기업이 자발적으로 시행할 수 있는 유인을 제공하는 방법으로 시행하여야 함.
- 원도급자의 하도급자 선정 과정에서 투명성 제고를 위한 지침(guideline)을 마련해 주고, 이러한 지침을 운용하는 기업에게 인센티브를 부여하는 방안이 될 수 있음.
- 인센티브 부여 방안은 현재 운용하고 있는 상호협력 우수업체 평가 기준에 이러한 지침을 운용하고 있는 원도급자에게 점수를 부여하는 방안이 적절한 것으로 판단됨.

- 현행 제도는 「협력업체 선정과정의 투명성」 항목에서 「신규 협력업자 업종 수 대비 공개모집 협력업자 업종수 비율」과 「하도급업자와의 하도급 계약 건수 대비 경쟁 입찰 건수 비율」만이 평가 기준으로 되어 있음.

■ 투명성 제고를 위한 하도급자 선정 지침

- 하도급자 선정 지침은 하도급자 선정의 투명성이 확보될 수 있는 최소한의 사항만을 제시하여 개별적인 기업의 실정에 맞게 운용될 수 있게 함.
- 하도급자 선정 지침은 협력업체 선정 과정과 하도급자 입·낙찰자 선정 과정을 구분하여 작성함.
- 협력업체 선정 과정과 관련하여 지침에는 협력업체 선정 기준, 선정 절차 및 선정 결과 통지에 관한 내용이 포함되어야 함.
- 입·낙찰 과정과 관련하여 지침은 「국가계약법」 규정을 준용하여 작성하되 다음과 같은 내용이 포함되어야 함.
 - 첫째, 하도급자 선정 방식의 종류를 일반경쟁입찰, 제한경쟁입찰, 지명경쟁입찰 및 수의계약으로 구분하고 이들 방식을 선택할 수 있는 요건을 규정하여야 함.
 - 일반경쟁입찰 : 입찰에 있어 참가자의 자격을 제한하거나 참가자를 지명하지 않고 자유로이 경쟁에 부친 후 낙찰자를 결정하는 방법
 - 제한경쟁입찰 : 입찰에 있어 참가자의 자격을 제한하여 경쟁에 부친 후 낙찰자를 결정하는 방법
 - 지명경쟁입찰 : 입찰에 있어 참가자를 지명하여 경쟁에 부친 후 낙찰자를 결정하는 방법
 - 수의계약 : 입찰에 의하지 않고 상대방을 임의로 선택하는 방법
- 둘째, 정해진 기준에 의해 결정된 낙찰자를 변경하는 것을 금지하는 조항이 포함되어야 함.
- 셋째, 낙찰자 선정 방법이 최저가낙찰자제인 경우에는 저가하도급심사제도에 관한 조항이 포함되어야 함.

정부 조달 시스템의 혁신 과제와 전략

- 우리나라에서는 건설산업의 선진화를 위해 공급자인 건설업체의 혁신이나 품질 확보와 부실 방지를 위한 규제 강화에 초점을 두는 경향이 많았지만, 미국이나 영국 같은 선진국에서는 발주자인 정부의 조달 시스템 혁신을 통해 건설산업의 구조조정과 국가 경쟁력을 제고하는 데 주력해 왔음.
 - 미국이나 영국에서 공급자인 건설업체에 대한 규제는 경쟁법(competition law)이나 경쟁 정책(competition policy)의 영역
- 우리나라에서도 건설산업의 선진화를 위해서는 공급자인 건설업체의 혁신이 아니라 발주자인 정부의 조달 시스템 혁신이 필요함.
 - 공급자인 건설업체는 건설시장의 환경 변화에 따라 지속적인 혁신을 이루지 못할 경우 시장에서 도태
 - 부실이나 부패 방지와 같은 부정적인 문제 해결 차원이 아니라 건설산업의 선진화라는 긍정적인 차원에서 정부 조달 시스템 혁신 필요

■ 건설산업과 정부 조달 시스템

- 우리나라의 정부 시설공사 규모는 연간 예산 편성 기준으로 약 45조원을 상회하고, 일반건설업체의 계약금액 기준으로는 연간 약 35조원 규모에 달함.
 - 국내총생산(GDP) 대비 정부 시설공사 조달시장의 비중은 5.6% 수준(2005년)
- 정부조달시장에 참여하고 있는 발주자나 건설업체 수도 대단히 많으며, 국가경제 차원에서 파급 효과도 큼.
 - 수요기관 : 국가기관, 지자체, 정부투자기관 등 총 3만 4,558개(2006. 4)
 - 조달청 시설공사 등록업체 수 : 7만 705개사(2006. 4)
 - 정부 시설공사 조달정책은 경제 성장과 경기 조절 및 고용 안정과 같은 거시정책의 수단으로 활용
- 정부조달시장의 중요성에 대한 인식은 대단히 미흡하고, 시스템적인 이해도 부족
 - 경제정책이나 산업정책적인 관점에서 보지 않고, 정부재정의 단순한 집행업무로 인식
 - 건설산업에 미치는 영향이나 중요성 간과
 - 중앙 조달기관인 조달청과 수요기관의 조달 절차 및 제도 중심으로 좁게 이해

- 건설산업과 같은 수주산업에서는 발주자인 정부의 조달 시스템이 공급자인 건설업체의 행위를 규제하기 때문에 건설산업의 혁신을 위해서는 발주자인 정부 혁신이 필요
 - 공급자인 건설업체는 발주자의 요구에 순응 불가피
 - 발주자의 역할과 기능이 잘못되면, 공급자 시장의 왜곡 초래
- 정부 조달 시스템을 이해하기 위해서는 법/제도만이 아니라 수많은 구성요소를 종합적으로 이해해야 함.
 - 환경, 조직체계와 내부구조, 법/제도와 절차, 공무원, 예산 및 감사제도, 공급자 시장 등
- 우리나라 정부 조달 시스템은 구조적으로 많은 문제를 안고 있음.
 - 형식적인 투명성, 공정성, 형평성에 치중하여 투자 효율성(value for money) 미흡
 - 정부조달법령과 제도 개편에만 치중, 조직과 공무원의 역량 제고 등한시
 - 정부조달법령과 제도의 대다수는 글로벌 스탠더드와 무관
 - 건설업계 내부의 이해관계 조정을 위한 단편적 보완 위주의 제도 개선
- 정부 조달 시스템의 혁신이 필요한 가장 큰 이유는 건설산업을 둘러싼 환경 변화와 연관됨.
 - 정부조달협정(GPA) 이후 DDA/FTA 등으로 인하여 정부조달시장 개방 폭 확대
 - 진입 장벽 완화로 건설업체 수가 급증하고, 양극화 추세가 심화되면서 기존의 제도나 정책으로는 새로운 환경에 대처 곤란
 - 정부시설공사 예산 축소와 증가율 둔화로 시장 축소 및 효율성 제고 필요성 증대
 - 조달 기능의 분권화에 대한 요구 증대 및 수요기관의 자율성과 재량 확대 추구
 - 만성적 초과 수요가 해소되면서 시설물 특성을 반영한 조달 및 고품질 요구 증대 등

■ 정부 조달 시스템의 혁신 방향과 과제

- 정부조달시스템의 혁신을 위한 기본 방향은 다음과 같이 정리할 수 있음.
 - 최고의 투자 효율성(best value for money) 달성 지향
 - 정부조달제도의 글로벌 스탠더드 수용
 - 정부조달 조직과 기능의 효율적 재편
 - 정부조달 인력의 역량 제고
 - 민간의 창의성과 기술력 활용 증대

- 정부조달 시스템의 혁신 과제 예시 I : 기반 정비
 - 조달정책의 목적 : 최고 가치(Best Value) 내지 비용효과성(cost effectiveness) 달성
 - 정부조달 조직과 기능 : 중앙집중 조달행정 체계의 재검토
 - 조달 공무원의 전문성 향상 : 인사제도 개선 및 민간 기술인력 활용 증대
 - 시설공사 예산관리 : 계속비제도 적용 확대 및 총생애주기비용의 최적화
 - 조달법령 개편 : 발주기관별 조달 기준 및 지침의 제정과 활용
 - 조달 관련 규제개혁 : 공사 발주 및 건설생산 체계의 다양성과 유연성 제고
- 정부 조달 시스템의 혁신 과제 예시 II : 발주 및 입찰계약제도 개선
 - 발주제도 : 다양한 발주 방식의 제도화와 발주자의 발주 방식 선택권 확립
 - PQ제도 : 실적과 계량화된 지표 중심에서 기술과 가치 중심으로 전환
 - 입찰제도 : 기술제안형 입찰제도의 활성화
 - 낙찰제도 : 최고가낙찰제도 도입과 최저가낙찰제도의 글로벌 스탠더드 수용
 - 계약제도 : 공사 특성을 감안한 다양한 계약제도 활용
 - 사업관리제도 : 건설사업관리제도의 글로벌 스탠더드 수용

■ 정부 조달 시스템 혁신의 장애 요인과 극복 전략

- 정부 조달 시스템 혁신의 장애 요인
 - 기존 제도로 인해 형성된 이해관계 집단의 반발
 - 정부 조달 시스템 내부 구성요소간의 상호 의존성으로 인한 총체적인 혁신의 한계
 - 혁신의 지속성과 일관성 미약 및 혁신에 필요한 전문성과 지식의 부족 등
- 정부 조달 시스템 혁신의 장애요인은 혁신이 필요한 이유이기도 하며, 장애요인의 극복을 통한 혁신 전략은 다음과 같이 요약할 수 있음.
 - 정치적/사회적 지원 확보 : 최고 통치자 및 산학연관의 지원 중요
 - 점진적 개선보다 총체적 혁신 추구 : 연관된 제도의 총체적 혁신 필요
 - 시범사업을 통한 혁신의 확산 : 전면 적용에 따른 시행착오 최소화
 - 혁신을 통한 성과의 측정과 가시화 및 홍보
 - 성공적인 정부 조달 시스템 혁신을 위한 교육훈련 강화 : 조달 전문인력 양성 등

이상호(선임연구위원·shlee@cerik.re.kr)

알제리 건설시장 현황 및 전망

- 알제리(People's Democratic Republic of Algeria)는 북부 아프리카 지중해 연안에 위치한 국가로 최근 원유 생산국으로 주목받고 있음.
- 한반도의 10배 정도인 2,382km²의 면적에 인구 규모는 약 3,400만명(2005년 기준)으로 인종은 아랍인이 81%를 차지하며 베르베르인이 19%를 차지하고 있음.
- 정치적으로는 1999년에 이어 2004년 4월 현 부테플리카 대통령이 재선되면서 점차 안정을 찾아가고 있음.

■ 최근 경제 동향

- 정치적 안정의 진전과 국제 유가 상승에 따른 원유·가스 생산 증가 및 관련 산업의 투자 증가에 힘입어 알제리는 지속적인 경제 성장세를 구가함.
- 2003년 이후 연평균 6%의 경제 성장률을 기록하였으며, 2006년에도 6.2%의 성장률을 기록할 전망이다.
- 이에 따라 알제리의 2005년도 GDP는 914억 달러, 1인당 GDP는 2,697달러를 기록함.
- 경제 성장에도 불구하고 높은 실업률 해소를 위한 인프라 투자 확대 정책 실시

■ 부문별 건설투자 현황 및 전망

- 알제리의 건설교통 관련 정책의 수립 및 집행은 교통부, 국토개발환경부, 주택도시부 및 공공사업부의 4개 기관에서 분리되어 이루어지고 있음.
- 교통부는 교통 정책 및 철도 개발을 담당하며, 국토개발환경부는 국토 정비, 환경 정책 및 균형개발 계획의 수립, 그리고 기타 환경 사업을 맡음.
- 주택도시부는 주택 관련 정책을 수립하고 관련 사업을 맡음, 공공사업부는 인프라 건설, 유지 및 보수 관련 정책을 수립하고 도로 및 고속도로 사업 맡음.
- 교통부에서는 2005년부터 2009년까지 총 100억 달러(7,000억 알제리 디나르(AD)) 규모의 「교통 인프라 개발 5개년 계획」을 수립하고 인프라 개발에 외국 및 알제리 민간 부문의 참여를 유도하는 정책을 시행함.

- 철도부문 : 북쪽에 밀집에 있는 철도의 다양화를 위하여 기존 철도의 복선화와 새로운 철도의 신설을 통해 향후 5년 간 총 3,500km의 철도 건설 예정
- 이 외에도 공항·전철·지하철, 항만 등도 2009년까지 정비 계획을 수립, 새로운 시설 확장 등을 적극 추진해 나갈 예정임.
- 공공사업부에서는 인프라 확충을 위해 2009년까지 1,388개, 약 150억 달러의 고속도로 공사를 발주할 예정임.
 - 고원지대 고속도로 1,300km, 남북간 연결 고속도로 2,400km, 그리고 동서고속도로 및 고원지대 고속도로간 연결 도로 등 건설 예정
 - 특히 남북 횡단 도로는 나이지리아~알제리~유럽을 연결하는 가스 파이프라인(gas pipeline)을 건설하는 것으로 약 70억 달러 상당의 물량임.
- 30년 전부터 인구 증가와 이농현상으로 심각한 주택난이 발생함에 따라 1999년부터 주택 관련 프로젝트를 시작, 현재에도 다수의 주택 관련 프로젝트가 주택도시부에서 발주됨.
 - 알제리에는 주택사업을 담당할 마땅한 건설업체와 설계업체가 없는 상태라 대부분의 주택사업을 외국 업체에 의존
 - 현재 중국을 비롯해 터키, 이집트, 이란, 레바논, 튀니지 등 다양한 외국 업체가 진입해 있는 상태임.
 - 50만 명 규모로 건설된 알제의 현재 인구가 300만 명을 넘어서고 있음을 감안할 때 앞으로도 다양한 주택 관련 프로젝트가 발주될 가능성이 높음.
- 우리 건설업체들이 주목하는 것은 3대 신도시 건설 프로젝트임.
 - 알제리는 국토의 변환과 불균형적인 발전을 해소하기 위해 2025년까지 「국토개발계획」(National Scheme)을 마련하고 3대 신도시를 개발하고자 함.
 - 이는 남한 면적의 24배에 달하는 면적에 대한 5개년 개발계획으로 4단계에 걸쳐 이루어지는데, 2009년까지 순수 정부 투자사업만 600억 달러를 투자할 계획임.
 - 3개 신도시 중 하나인 사디 압둘라에 대해서는 이미 우리 정부가 KOICA의 예산으로 마스터 플랜 설립을 지원한 바 있음.
 - 또한, 금년 6월에는 브이낭 신도시 개발과 관련하여 토공을 비롯한 우리나라 6개 기업과 알제리 간에 이미 협력을 위한 2차 MOU를 체결한 상태임.

< 3대 신도시 프로젝트 >

1) 부케줄 신도시

① 컨셉(concept)

- 지방경제 활성화를 위한 현대적인 신도시 추구
- 지속 가능한 환경 추구, 농촌지역 개발과 고용 창출 효과 기대

② 규모 : 총면적 4,600ha, 이 중 도시화 면적 2,500ha로 향후 인구 35만명 수용 예정

③ 입지 : 알제에서 동쪽 200km(2시간 이내), 동서와 남북의 교차로

④ 주요 기능 : 첨단 도시, 고급형 물류 시스템, 쇼핑센터, 대학, 국제공항, 주택, 사회 문화 시설 등 고급 서비스 제공

⑤ 진행 상황 : 중국 + 스페인에서 설계

2) 사디 압둘라

① 컨셉(concept)

- 연구기관과 과학을 위한 신도시, 통신, IT 기술 추구
- 구릉지이므로 자연 환경을 존중하는 컨셉 도입

② 규모 : 총면적 7,000ha에 도시화 면적 3,000ha, 향후 20만명 수용 예정

③ 입지 : 알제에서 남서쪽으로 30km

④ 신도시 개발 계획 연도 : 2007년 ~ 2020년

⑤ 진행 상황 : 1994년 최초 계획, 2005년 1월 우리나라의 KOICA 지원 하에 마스터 플랜을 완성하였으나 현 알제리 정부의 과도한 개입과 관료주의, 각 부처별 별도 예산 배정 등으로 사업 추진 부진

3) 브이낭 신도시

① 컨셉(concept) : 생태 신도시, 관광/레저 신도시

② 규모 : 총 2,175ha에 도시화 면적은 1,600ha, 향후 15만명 인구 수용 예정

③ 입지 : 알제에서 서쪽 28km 지역 (알제에서 약 40분 내외 소요)

④ 주요 기능 : R&D, 레저와 스포츠, 특히 엘리트 스포츠 추구, 지중해 빌리지와 같이 높은 수준의 주거 서비스 제공

⑤ 주변 경관 : 배수에 산이 있고, 스키장 및 온천이 있고 골프장 개발 예정

⑥ 추진 계획 : 전체 지역을 행정구역, 도로 등을 기준으로 총 4개 지역으로 구분하여 추진. 1단계는 총 760만평(2,175ha) 중 100만평을 우선 개발하고자 함.

⑦ 1단계 사업의 특징

- 1단계 사업지 전체가 국유지로 토지가 상대적으로 저렴(협상 가능)
- 알제리 정부가 인프라 구축 약속 → 향후 2년 내 알제에서 브이낭 지역으로 진입하는 2개 도로 완공 예정

■ 알제리 건설시장 진출시 고려 사항

• 긍정적 측면

- 경제개발계획에 따른 급속한 경제 성장과 열악한 인프라 시설, 주택난 등으로 지속적인 건설 프로젝트 발주 물량 풍부
- 석유 및 천연가스 수출로 자체 재원 마련 가능. 나아가 석유 자원을 목표로 일본계 및 유럽계 금융기관의 공적 자금과 다양한 외국기업의 민간 투자로 재원 풍부
- 시장개방 정책에 따라 내외국 업체에 대한 차별 최소화
- 양국 정부간 우호적인 분위기에 따른 정부의 정책적 및 외교적 지원 기대

• 부정적 측면

- 언어적 장벽 존재(불어를 주로 사용하며, 아랍어 사용)
- 현재 신도시, 건설 및 외국기업 관련 법과 관련 제도의 정비 미흡
- 향후 개선을 약속했지만, 각종 법령의 정비를 위해서는 적응 기간(adaptation period) 필요. 더욱이 현재 정부가 바뀌는 기간이므로 적응 기간 필요
- 상부에서는 적극적이거나 하부에서는 상부의 의지가 반영되지 않아 적극적인 협조 분위기는 아님.
- 인허가 문제 : 경제개발 단계라 부동산 가격이 급등하고 있으나 건설 관련 부처가 4개로 나뉘어 있어 행정 처리가 비효율적으로 이루어져 인허가가 매우 어려움.
- 높은 인건비 : 현재 기술자의 경우 월 미화 700~1,500달러를 지불해야 한다고 함.
- 장비 및 자재에 대한 접근이 어려움.
- 도급공사의 경우 경쟁 치열 : 중국, 터키 등 중저가 업체 진출 급증. 일례로 진출 외국업체로 최다 실적을 보유한 스페인 업체인 Dragados constructions의 경우 알제리 내 가격 경쟁력 저하로 철수 검토 중이라고 함.

김민형(연구위원·mhkim@cerik.re.kr)

SOC 투자, 늘려도 시원찮을 판에

정부의 내년도 사회간접자본(SOC) 투자 규모가 2~3% 줄어든 전망이다. 2003년을 정점으로 이후 몇 년간 감소세가 지속될 분위기다. 이러한 SOC 예산 축소는 장래 국가의 성장 기반 위축으로 이어질 수 있다.

SOC 시설들은 착공에서 완공까지 오랜 시간이 걸리기 때문에 투자 시기를 놓치면 국가 경쟁력에 중대한 타격을 줄 수 있다. 정부는 민간 자본 유치를 통해 전체 투자 규모를 유지하겠다고 하지만 이는 공공 부문이 하지 못하면 민간이 하면 된다는 안이한 발상이다. 민간 자본 유치는 민간의 창의와 효율이 발휘될 수 있고 시장 논리에 따라 높은 이용료가 부과되어도 큰 무리가 없는 시설에 대해서만 해결책이 되기 때문이다.

우리나라의 SOC 시설 부족이 산업의 국제 경쟁력에 걸림돌이 되지 않기 위해서는 정부의 투자 규모가 절대적으로 확대되어야 한다. 국회 자료에 따르면 현재의 예산 부족이 계속되면 국도 건설 사업의 공사 기간이 5~7년에서 10~18년으로 연장된다. 이 때문에 추가되는 공사비, 금융비용 등 막대한 간접비용은 대부분 민간이 떠안게 된다.

재원 확보를 위해서는 세금 외에 다른 재원을 검토할 수 있을 것이다. 정부가 완공된 SOC 시설을 기초로 자산유동화증권(ABS)을 발행하는 것도 한 방법이다. 누구나 난색을 표명하는 국채 발행보다는 현실성 있는 대안이라고 생각된다. 더욱 단순한 방법은 완공된 시설을 민간에 매각하여 운영하게 하는 것이다.

자산 유동화나 매각 모두 넓은 의미에서 민간 자본 유치라고 볼 수 있다. 다만 정부 주도하에 재원을 마련하고 투자가 이루어진다는 점에서 민자 사업과는 다르다. 재정 사업과 민자 사업의 중간 형태라고 볼 수 있다.

5·31 지방선거를 계기로 정부 정책에 대한 민심의 평가를 반영하여 새로운 방향을 잡기 위한 논의가 활발하다. 국민의 조세 부담을 간과한 부동산 정책이 도마에 오르고 있다. 기존 정책 기조에 대한 재논의가 이루어진다면 부동산 세제 못지않게 중요한 것이 SOC 투자 정책이다.

김흥수(부원장:infra@cerik.re.kr)

■ 연구원 홈페이지 개편 오픈

- 연구원은 이용자들의 편의를 도모하고, 신속하고 다양한 정보 제공을 위하여 오는 8월 1일 홈페이지를 개편, 오픈함.
- 금번 홈페이지 개편에서는 연구원에 대한 소개와 연구원 홈페이지의 주요 정보들을 쉽게 접근할 수 있도록 하였으며, 연구보고서 등 주요 연구 결과물에 대한 이용 편의를 도모하였음.

■ 중소기업 해외시장 개척을 위한 보고서(Ⅲ) 인터넷 게시

- 연구원은 중소기업의 해외시장 진출을 위한 정보 제공 차원에서 지속 추진 중인 해외시장 개척을 위한 보고서의 세 번째 자료집을 인터넷에 게시하였음.
- 금번 자료집에서는 아제르바이잔, 알제리, 가나 등 3개국에 대한 건설 및 부동산 관련 정보를 담고 있음.

■ “E-건설문화박물관” 건교부 정책 연구 제안 참여

- 연구원은 건설산업의 이미지 개선과 건설 문화에 대한 대국민 홍보 강화를 위해 금번 건설교통부 R&D 과제로서 추진되는 “E-건설문화박물관 구축” 연구에 제안 참여를 추진 중임.
- 연구원은 금번 정책 과제 추진을 통하여 E-건설문화박물관 구축을 통한 건설 문화의 홍보 활동의 필요성과 발전 방향을 제시할 예정임.

■ ‘건설산업 최고전략과정 조찬회’ 이환균 청장 초청 강연

- 7. 12(수), 서울대와 공동 주관하고 있는 ‘건설산업 최고전략과정 조찬회’에서 이환균 인천자유경제구역청장이 강연을 실시함.
- 인천자유경제구역의 향후 발전 방향과 투자 유치, 건설부문의 참여 현황 등을 설명하고, 질의응답의 시간을 가짐.