

건설산업 혁신, 왜 해야 하며 어떻게 할 것인가

| '건설산업 혁신 추진 방안 모색을 위한 포럼' 좌담회 논지 요약 |



• 참석자 (가나다 순)

김강수 KDI 국토·인프라정책연구부장
김경준 대림산업(주) 상무
김래영 기획재정부 계약제도과 사무관
김성일 국토연구원 주택·토지연구본부장
김재영 前 국토연구원 건설경제연구실장
김한수 세종대 건축공학과 교수
서정철 (주)대우건설 상무
소재철 (주)장한종합건설 대표이사

윤상담 계룡건설산업(주) 전무
이인근 토지주택연구원 원장
이현호 조달청 시설총괄과 과장
정수호 국토교통부 건설경제과 서기관
조상우 美 DPR 아시아대표
조준현 대한건설협회 정책본부장
최두선 행정자치부 회계제도과 과장
한승헌 연세대 사회환경시스템공학부 교수

• 사회 : 이상호 한국건설산업연구원 원장
• 일시 : 2016년 4월 8일 오후 2시
• 장소 : 건설회관 2층 중회의실



건설산업 혁신의 모범 사례로 꼽히는 영국이 성공한 이유는 정권 변화에 관계없이 건설기업, 발주자, 정부, 전문가들이 국민만을 바라보는 일관된 비전 아래 개혁을 지속했기 때문이다. 이에 비해 국내 건설산업은 지속성 부족으로 혁신을 향해 한 걸음도 제대로 내딛지 못하고 있다는 평가를 받고 있다. 혁신은 장기간이 소요되고 단 한 번의 시도로 얻을 수 있는 과제가 아니다. 중장기 혁신 작업을 주도적으로 추진할 수 있는 범정부 차원의 컨트롤 타워도 필요하다. 그래서 정부가 주도권을 쥐고 지속적인 시범사업을 통해 혁신의 성과를 보여주고 성공시킬 때 서서히 혁신이 확산될 수 있다는 주장이 힘을 얻고 있다. 하지만 과거와는 다른 방식과 내용의 혁신 운동이 필요하다. 이제는 캐치프레이즈성 혁신을 지양하고, 혁신 과제의 우선순위를 설정하여 한 건 한 건 실질적으로 개선해 나가면서 성과를 창출해야 한다. 「건설산업과 정책」에서는 지난 4월 초 대한건설협회 주최로 열린 ‘건설산업 혁신 추진 방안 모색을 위한 포럼’에서 논의된 내용을 요약 정리하였다. 좌담에 참여한 전문가들의 노하우와 진정성 있는 조언이 건설산업의 생태계를 건강하게 바꾸는 데 기여하기를 기대해본다. <편집자 주>



이상호

“

지속적으로 혁신 운동을 추진하면서 끊임없이 성과 측정을 하고 문제가 되는 것들을 고쳐 나가려고 하는 노력을 계속한다면 우리라고 한들 성과를 내지 말라는 법은 없을 거라 생각합니다. 혁신하고자 한다면 혁신하고자 하는 생각부터 가져야 한다고 봅니다.

”

사회 : 대한건설협회와 한국건설산업연구원은 내년까지 2년에 걸쳐 건설산업의 새로운 모멘텀을 만들어내기 위해 화두를 꺼내고자 합니다. 바로, 건설산업 혁신입니다. 건설산업 혁신을 깊이 있게 들여다보고, 전문가들의 토론과 연구를 통해 왜 혁신을 해야 하며, 어떻게 혁신을 할 것인가에 대한 해답을 본격적으로 고민하고자 합니다. 오늘 좌담회는 정부, 업계, 학계, 연구원 등 다양한 분야에서 참여해주셨습니다. 혁신 운동을 본격적으로 추진하는 일종의 출정식이 이번 좌담회가 아닐까 싶습니다.

좌담회의 주제는 크게 발주 방식의 혁신, 수행 방식의 혁신, 혁신 추진의 주체 등이 될 것입니다. 먼저, CM at Risk와 같은 발주 방식의 혁신에 대해 이야기를 해봐야 하지 않나 싶습니다. 수행 방식의 혁신은 우리나라의 경우에 업역 구조, 생산체제와 연관되는 것이라고 생각합니다. 외국의 혁신은 어떻게 하면 생산성과 효율성을 높이고 비효율성을 극복하느냐에 대해 고민한다는 점에서 우리와 차이를 보입니다. 우리나라는 법과 제도의 장벽에 대한 문제를 다뤄야 할 것입니다.

BIM이든 인력에 대한 문제든 이런 요소들을 앞으로 어떻게 끌어가야 할 것인가에 대한 고민도 필요합니다. 마지막으로, 혁신을 한다면 리더십을 가진 주체가 끌어가야 할 텐데 누가 리더십을 발휘하고, 또 어떻게 발휘하는가에 대한 이야기도 필요하

니다. 먼저, 발주 방식과 수행 방식의 혁신에 초점을 두고 말씀을 나누었으면 합니다.

정수호 : CM at Risk를 한국화시켜 시범사업을 하려고 준비 중인데, 국내 정착에 있어 가장 큰 난관은 원가 공개입니다. CM at Risk의 본질을 봤을 때 중요한 부분인데 한국에서 특히 민간도 아닌 공공 분야에 있어 적용하기 위해서는 많은 문제점이 있을 것으로 봅니다. DPR사의 조상우 대표께 업체 입장에서 어떻게 생각하는지 들어보고 싶습니다.

조상우 : 건설사가 사업 초기에 들어와 CM의 역할을 하면서 발주자의 예산을 준수하는지가 CM at Risk 사업의 가장 중요한 점입니다. 그런데 앞단에서 프리콘 서비스를 도입해 산출한 공사비는 가상 금액입니다. 이 가상 금액을 가지고서 실질 금액으로 공사를 끝낼 수 있다는 확신을 주면서 계약을 맺는 것이 CM at Risk의 주된 목적입니다. 하지만 발주자들이 그렇게 되면, 시공사들이 거짓 금액으로 제출하고, 일단 시공권을 확보하고 보자라는 생각으로 뛰어들 수 있습니다. 그러다보니 원가 공개가 필수적인 요소가 되었습니다.

김경준 : 사실 CM at Risk가 올해 시범사업으로 도입된다고 했을 때, 시공사 입장에서 공사를 수주



김강수



김경준



김래영



김성일

하면 원가 공개에 대해 어떻게 대처해야 할지 상당히 고민을 많이 했습니다. 조상우 대표님이 말씀하신 수준의 원가 공개는 지금도 하고 있습니다. 저희가 가지고 있는 원가 공개의 개념과 지금 미국에서 하고 있는 원가 공개의 개념을 적절히 믹스한다면 공공공사의 원가 공개를 못할 이유가 없습니다.

조상우 대표께 질의 드리고 싶은 게 있습니다, 만약 어떤 공사에 대해서 발주자가 하나의 종합건설업체를 선정하여 사업관리를 맡긴다고 할 때 사업관리 업체는 실제 시공을 하게 되는 업체에게 하도급을 맡겨야 하지 않습니까. 그러나 우리나라는 하도급 규제로 인하여 종합건설업체 간의 재하도급이 불가능합니다. 미국의 경우, 저희와 같은 하도급 규제가 있습니까?

조상우 : 미국도 하도급 규제가 강합니다. 하도급법이 건설산업의 발전을 굉장히 지체시킨다고 봅니다. 건설 발주 방식을 혁신할 때 건설사가 핵심이 아닙니다. 건설사 못지않게 시공 협력사 및 자재 협력사들도 역량을 최대한 발휘하도록 설계에 함께 참여하게 하는 것이 핵심입니다. 하도급법에 의해서 하도급사가 선도적으로 움직이지 못할 거라는 편견을 깨고, 이 사람들이 기술력을 최대한 발휘할 수 있도록 플레이 그라운드를 열어주는 것이 이 방식의 뼈대라고 생각합니다.

결론적으로 말씀드리면 하도급 규제가 건설산

업을 지체시키며, 협력사 간에 충분한 사전 검토가 이루어지는 프리콘 혁신이 이루어지면 하도급법은 있으나마나 한 제도가 될 것입니다.

서정철 : 발주 방식 혁신 논의의 핵심은 현재 대부분 공공공사의 경우 영업비를 제외한 실제 공사비가 낙찰 금액보다 더 큰 상황에서 정부가 가격 결정권을 민간에 넘겨줄 수 있는지의 여부입니다.

이인근 : 건설 투자가 줄어들고 인구도 감소하는 측면에서 볼 때 건설산업의 여건이 좋아질 것으로 보이지 않습니다. 혁신을 하지 않으면 안 되는 시기입니다. 혁신 노력을 한 것이 이미 한두 번이 아닙니다. 건설산업선진화위원회에서 건설산업 선진화 비전도 만들었고 주기적으로 건설산업진흥기본계획, 건설기술진흥기본계획, 해외건설진흥기본계획도 만들었습니다.

이렇듯 무수하게 많은 노력을 기울였는데 지금 와서 왜 다시 혁신에 대해 이야기해야 하는지 이 자리에서 생각해봐야 합니다. 무엇보다 실행력이 부족했다고 봅니다. 지금처럼 민간 중심의 건설산업인 상황에서 정부가 우리에게 어떻게 해줄까를 고민하지 말고, 민간이 주체적으로 리드해야 합니다.

결국, 민간의 리더십을 키우는 부분이 건설산업 혁신의 요체입니다. 20년 전과 비교해보면 그 때

“

지금까지 무수하게 많은 노력을 기울였는데 지금 와서 왜 다시 혁신에 대해 이야기해야 하는지
이 자리에서 생각해봐야 합니다. 무엇보다 실행력이 부족했다고 봅니다.
지금처럼 민간 중심의 건설산업인 상황에서 정부가 우리에게 어떻게 해줄까를 고민하지 말고,
민간이 주체적으로 리드해야 합니다.
결국, 민간의 리더십을 키우는 부분이 건설산업 혁신의 요체입니다.

”

의 건설협회 리더십이 훨씬 나왔다고 생각합니다. 리더십을 회복하는 일이 중요합니다. 건설협회나 여러 기관들이 모여서 리더십을 회복하고 정부의 정책으로 반영을 요구하고, 입법이 될 때까지 지켜보는 것이 필요합니다.

한승헌 : 혁신에는 단순한 포인트가 아니라 ‘비전’이 필요합니다. 2012년 일본의 국토교통성 자료를 보면 일본 업체들의 해외건설에 대한 반성문이 나옵니다. 그 내용은 이렇습니다. “너무 무리하게 준비 없이 진출했다. 우리는 5대의 사업에 너무 안주했다. 현지 언어가 서툴렀다. 계약을 미숙지했다. 특유의 장인정신으로 인하여 품질에 과잉 반응했다. 한국에 비해 임기응변에도 약하고 교과서적이었다” 등입니다.

제가 말씀드리고 싶은 것은 영국도 보면 매년 혁신에 대한 성과 측정이 되고 있습니다. 여기서 다른 혁신 포인트를 어떻게 가져가야 하는지에 대한 반성이 있습니다. 하지만 우리는 수많은 대책이 나오지만 반성이 없습니다. 거기서 선진 건설국과의 차이가 있다고 봅니다. 건설 혁신을 주장하기 전에 먼저 우리 건설산업에 대한 반성이 필요합니다. 반성문 내용은 이렇다면, 우리가 2000년과 2012년도에 내렸던 진단 및 처방이 옳았는지, 어떠한 사항이 실행되고 안 되었는지 이런 부분에 대한 성과 평가 리포트가 필요합니다.

이인근 : 동감합니다. 혁신의 로드맵을 이야기하기 전에 혁신의 방향성을 먼저 갖춰야 합니다. 건설산업의 역할은 어떻게 해야 하는지, 국가의 지속 발전을 위해서는 어떤 발전 과제를 가져야 하는지, 국내 시장과 해외 시장의 불균형은 어떻게 풀어 나가야 하는지 고민해봐야 합니다. 또한, SOC 스톡 규모는 어떻게 가져가야 하며, 그것이 3만 달러를 넘어 4만 달러로 나아가기 위한 인프라로 충분한지, 한반도 통일 시대를 위해서 어떻게 준비해야 하는지 등 굉장히 중요한 과제들이 많습니다. 이런 것을 기초에 놓고 발주 방식 혁신이나 산업의 전체적인 파이를 키우는 것 등을 논의해야 합니다. 마지막으로 혁신이 지속적으로 진행되기 위해서는 영국과 같이 리더십을 총체적으로 모을 수 있는 주도적인 협의체를 마련해야 합니다.

김한수 : 저는 건설산업 혁신을 위한 방향성을 제안하고 싶습니다. 방향성은 크게 두 가지가 있습니다. 하나는 현재의 불합리한 문제들을 해결하고 처리하는 혁신의 방향입니다. 다른 하나는 대담한 미래를 그리는 혁신의 방향입니다.

전자의 방향이라면 충분히 많은 곳에서 연구되었습니다. 이 좌담이 대담한 미래를 그리는 장이 되었으면 합니다. 혁신의 방향성을 정할 때 국가적, 사회적, 국민적 가치를 담아야 합니다. 우리가 가지고 있는 문제만을 푼다고 했을 때에는 어떤 국민적



김재영



김한수



서정철



소재철

공감대를 끌어내기는 어렵습니다. 영국의 혁신 보고서 중에 '더 나은 건설을 통한 더 나은 공공의 서비스'라는 말이 있습니다. 이 정도가 되어야 혁신의 명분이 서고 힘을 집약할 수 있는 것입니다. 이런 식으로 주장되는 것이 맞다고 봅니다. 그렇지 않으면 국가적·국민적 가치와는 전혀 상관없는 우리만의 울림이 될 수 있습니다.

또한, 선진국들은 없지만 우리가 해야 할 혁신 테마가 있습니다. 그것은 바로 '투명성'입니다. 선진국들이 왜 투명성 문제를 논의하지 않느냐면 우리보다 투명성 랭킹이 높기 때문입니다. 산업 차원에서 투명성 문제를 해결하지 않고서는 큰 임팩트를 주지 못할 것이라고 생각합니다.

김성일 : 예전에도 혁신위원회 같은 위원회들이 많이 있었음을 알게 되었습니다. 대부분 일회성으로 그쳤고, 각 정부마다 관심을 기울였던 키워드를 담아서 혁신 작업을 하다가 그만두기 일쑤였습니다. 영국의 경우, 건설 혁신을 위해서 정부의 공식 기관을 만듭니다. 우리도 정부 차원에서 혁신 전략까지는 아니더라도 건설산업에 대한 높은 수준의 인식을 가져야 합니다. 실제로 다른 산업 분야에 비해서 건설 쪽은 배제되거나 소외되는 경우를 많이 목격하기도 했습니다. 건설산업이 고부가가치 산업, 투명하고 스마트한 산업으로의 이미지를 대국민적으로 인식시키는 것은 당장 어려울 것입니다.

우선은 정부 공무원에게라도 인식시키는 노력이 필요합니다.

영국은 혁신에 대한 평가와 반성까지 이루어지는데 그 내용을 들여다보면 우리 문제와 비슷한 사항을 계속 안고 있습니다. 해결이 안 되는 것입니다. 정부 차원의 점진적인 개선 정도로 생각하면서 접근해야 합니다. 획기적으로 바꾸겠다는 성급함을 버려야 한다고 느꼈습니다.

일본의 경우에는 건설업 자체가 포괄하는 영역이 상당히 넓습니다. 금융, 부동산, 서비스, 임대 등 영역으로 굉장히 확대되고 있습니다. 생존을 위한 여러 가지 환경이 변화됨에 따라 우리 건설업체들이 다양한 영역에 진출할 수 있는 여건을 만들어 줘야 합니다. 우리는 건설업 영역 확대라고 한다면 대부분 큰 틀에서 설계, 시공, 유지관리 정도의 토털 서비스만 생각합니다. 그러나 여기서 더 확장하는 개념으로 부동산 개발 관련 부분도 같이 연결해서 통합적으로 엮는 등의 새로운 노력이 필요하다고 생각합니다. 건설의 영역이 전체적으로 확장되어가는 추세에서 기존의 건설 영역만 고집하는 것은 아니라고 생각합니다.

김강수 : 건설 혁신을 위해서는 먼저 건설산업의 구조조정이 필요하지 않을까 생각합니다. 2014년 기준으로 영업이익을 내고서도 이익으로 이자도 갚지도 못하는, 흔히 말하는 '좀비 기업' 비중이

“

혁신의 방향성을 정할 때 국가적, 사회적, 국민적 가치를 담아야 합니다.
우리가 가지고 있는 문제만을 푼다고 했을 때에는 어떤 국민적 공감대를 끌어내기는 어렵습니다.
영국의 혁신 보고서 중에 ‘더 나은 건설을 통한 더 나은 공공의 서비스’라는 말이 있습니다.
이 정도가 되어야 혁신의 명분이 서고 힘을 집약할 수 있는 것입니다.
그렇지 않으면 국가적·국민적 가치와는 전혀 상관없는 우리만의 울림이 될 수 있습니다.

”

40%가 넘습니다. 전체 산업 중에서 건설산업이 가장 높습니다. 좀비 기업이라고 하는 한계기업이 건설시장에 참여함으로써 기존 건설 수요를 잠식하게 되고 저가 경쟁을 통해서 전체 건설시장의 수익률도 악화시키는 문제를 초래하고 있습니다. 그 뿐만 아니라 정상적인 건설기업의 고용과 투자도 위축시키고 있습니다. 그래서 큰 틀에서 봤을 때 우리나라 경제를 위해서도 한계기업들을 자연스럽게 구조적으로 조정해서 건설산업 혁신이 추진되었으면 합니다.

또한, 건설산업에 있어서 고부가가치화가 필요하다고 생각합니다. 이상호 원장께서 아까 건설사업은 법상 설계, 시공, 운영이 따로 수행된다고 하셨는데 민간투자사업은 SPC가 다할 수 있습니다. 비용 초과, 공기 초과도 이전시키면서 총사업비제도 하에서 모든 것을 할 수 있습니다. 그런데 시공을 마치고 개통해서 운영 단계까지 끝나면 2~3년 내에 자기자본(equity)을 팔고 나가버리는 구조로만 생각을 하고 있습니다.

자동차산업을 보십시오. 자동차 제조만 하는 게 아니라 자동차 할부 서비스를 통해 금융업에도 참여하는 체인 구조로 되면서 고부가가치 사업이 되어 가고 있습니다. 우리나라 건설회사 같은 경우에도 민간투자사업은 그런 구조가 될 수 있음에도 불구하고 시공에만 관심을 가지고 있습니다. 고부가가치화를 위하여 금융, 관리와 운영이 될 수 있는

서비스산업으로 발전이 되어야만 합니다.

김재영 : 사실 건설 혁신 문제에 대해서는 지난 1987년부터 30년간 끌고 온 것이고 영국, 미국, 일본 등의 사례는 그간에 상당히 많은 논의를 했습니다. 거기에 맞춰 많은 혁신 프로그램이나 시스템을 만들 수 있는 체제를 만들어 왔습니다. 어떤 것은 작동을 했고 어떤 것은 작동을 안 해왔습니다. 저는 이제 혁신 문제에 대해서 근본적인 방향에 대해서 얘기를 해야겠다는 생각이 듭니다.

먼저, 건설산업은 국민에게 최적의 건설 서비스를 제공하는 산업임을 기억해야 합니다. 그래서 건설은 공공부문이 굉장히 중요합니다. 시장이 클 뿐만 아니라 건설 시스템에 영향을 주기 때문입니다. 발주제도, 생산 시스템, 그리고 여러 가지 현안에 어떻게 접근할 것인지에 대해 말씀하시는데 이제부터는 새의 눈으로 높은 곳에서 바라봐야 합니다. 산업은 정부 제도와 법률로 움직이게 됩니다. 발주제도는 이미 정부가 1994년에 「국가계약법」을 만들면서 발주자의 역할을 확대하기 시작했습니다. 게다가 적격심사제, 종합심사제를 도입하면서 발주자가 업체 선정에 대해서 더 적극적으로 개입을 하고 관리를 적극적으로 하라는 쪽으로 가고 있습니다. 지금 중요한 것은 발주자의 역할을 확대할 수 있도록 혁신이 이뤄져야 하는데 「국가계약법」, 「지방계약법」, 「조달사업법」, 그리고 발주기관과



윤상담



이인근



이현호



정수호

조달청 간의 역할 부분이 명확하게 구분되지 않은 상태에서 혁신이 이뤄지고 있습니다. 그래서 이번 혁신에서는 각 법령 사이에서 발생하고 있는 상충적인 요인, 중복적인 요인을 어떻게 제거할 수 있는지를 다뤄야 할 것입니다.

둘째, 건설산업은 독자적으로 있지 않고 전·후방 연관 산업이 함께 움직이고 있습니다. 그러나 지금처럼 업역화되어 있는 구조 내에서는 건설산업이 이런 전·후방 효과를 연계시켜서 움직일 수 있게끔 제도화가 안 되어 있습니다. 앞으로 전·후방 연관 산업 간의 공전 체계를 어떻게 구축할 것인가를 중요하게 고민해봐야 합니다.

마지막으로 말씀드리고 싶은 것은 이제부터의 혁신은 위에서 내려가는 혁신일 수가 없다는 점입니다. 지금까지 30년 간 혁신을 얘기하면서 가장 어려웠던 부분이 상향식 혁신이 안 일어나고 있다는 것입니다. 제가 생각할 때는 지금부터 혁신 프로그램을 만들고자 한다면 각 지역과 지방을 방문하여 현장에 대해 이야기를 들어봐야 합니다. 향후의 건설산업은 직접 시공자가 중심이 된 산업이 되어야 하기 때문입니다. 직접 시공자는 바로 건설 기능인력과 건설자재업자, 건설장비업자인데, 직접 시공자가 산업을 움직이는 방향으로 가지 않는다면 결국 건설산업은 붕괴되고 말 것입니다.

소재철 : 정부에서 지켜줘야 할 부분이 있습니다.

저희가 이런 혁신 추진 방안을 내더라도 국가의 기본 틀을 만드는 일이기 때문에 대·중·소 업체가 어울리고 지역과 중앙이 함께하지 않으면 혁신을 이루어내기 어려울 것입니다.

그리고 건설산업이 미래를 가지려면 미래 세대에 많은 신경을 기울여야 합니다. 초등학생에서부터 대학생에게 이르기까지 진로 선택에서 건설이 우선적으로 가고 싶어 하는 분야가 되도록 매력을 키워야 합니다. 건설기업들이 좀비 기업이라는 뉴스를 본다면 우수한 인력이 건설산업 쪽으로 오겠습니까? 그러지 않기 위해서 혁신 방안 중에서도 교육 부문까지 같이 넣어서 향후에 논의되기를 기대해 봅니다.

윤상담 : 현재 4차 건설산업진흥기본계획이 진행되고 2018년부터 5차 계획이 진행되는 것으로 압니다. 사실 그 로드맵에 의한 것만 제대로 이행되었어도 이 좌담회는 열리지 않았을 것이라 생각합니다. 올해부터 최저가낙찰제에서 종심제로 바뀌었는데 정부에서 단순히 가격 상승만 가지고 제도 운영을 문제 삼는 것은 지양해야 합니다. 이런 태도라면 발주제도, 입·낙찰제도가 바뀌어도 혁신을 기대하기 어려울 것입니다. 실질적으로 민간 발주자들은 가격 외에도 시공관리 계획이나 프레젠테이션 등에도 많은 점수를 부여하고 있습니다. 민간 발주자들은 제값을 주더라도 원하는 품질의 목적물을

“

일단 도전해봤으면 좋겠습니다.

매번 발주 방식의 혁신을 이야기하면 제도 때문에 안 되고,
한국 사회의 현실 때문에 안 되고, 업계 상황 때문에 안 된다고들 말씀합니다.
현재 상황이 이러니 못한다고 하지 마시고 한 번 해봤으면 좋겠습니다.
그것이 혁신의 첫 번째 발걸음이라고 생각합니다.

”

위해서 여러 방법들을 모색하고 있습니다. 이미 나름대로는 혁신이 이루어지고 있는 셈입니다.

또한, 저는 다른 발주기관보다 감사원이 먼저 바뀌어야 하지 않을까 싶습니다. 예산 절감 위주의 감사 관행을 개선하여, 발주자가 재량권을 가질 수 있도록 입·낙찰제도를 발전시켜야 합니다.

이현호 : 사실 정부기관의 발주 방식이 크게 변한 것은 별로 없습니다. 최근 우리 발주제도에는 어떤 문제점들이 있는지, 선진국의 발주 방식에는 어떤 것들이 있는지 조사하고 있습니다. 금년에는 종심제를 탄생시켰는데 종심제는 최고 가치만 창출한다고 하면 쉬운 제도일 수 있습니다. 일부 업체만 수주하면 산업의 균형이 깨지므로, 대·중·소 건설업체가 고루 참여할 수 있는 방안을 고민하고 있습니다. 앞으로 제도 개선을 위하여 노력하겠습니다.

open book은 굉장히 조심스러운 부분입니다. GMP와 open book의 차이가 근접해서 나오면 좋겠지만, 만약 모자를 경우 정부가 과연 리스크를 보전해줄 것인가 하는 문제가 있습니다. 반대로 남았을 때는 그 이윤을 정부가 받아내야 하는지, 아울러 다음 시공자는 어떻게 입찰 가격을 제시할 것인지 등 여러 가지 문제가 있습니다.

최두선 : 제가 제도를 계속 운영하다 보니 주변 제도와 연결이 안 되면 제도는 성공할 수 없다는 점을

많이 느꼈습니다. 발주제도를 보면 공무원과도 많이 연결된다고 봅니다. 사업자들이 공무원을 신뢰하는 문제, 공무원의 순환보직 문제 등도 저희가 고려해야 되고 예산제도와 긴밀하게 연계해서 제도 개선이 같은 방향으로 이뤄지지 않으면 실패할 수밖에 없습니다. 발주제도가 다양해지고 발전적으로 나가야 되는 것은 사실입니다만 제도를 담당하는 입장에서는 여러 요소들과 다양한 계층을 고려할 수밖에 없습니다.

김래영 : 혁신을 논의할 때는 기본적으로 자기 반성이 전제가 되어야 한다고 생각합니다. 혁신을 해야 하는데 업계를 대표하는 대한건설협회가 리더십을 발휘할 수는 있겠지만, 정부 부처는 워낙 칸막이가 되어 있어서 어떤 하나의 문제를 풀어가는데 있어서도 시간이 오래 걸리고 합의(consensus)를 얻기가 쉽지 않습니다. 그동안 대한건설협회에서 제기하셨던 미래의 입·낙찰제도뿐만 아니라 남은 여러 문제들을 개선해야 혁신이 될 것 같습니다. 이런 논의를 통해서 혁신 방안이 도출되고 제도에 반영되었으면 합니다.

정수호 : 선진화 계획, 장기 기본계획, 각종 연구보고서 이런 것을 보면 모두가 알고 있는 문제가 있고, 어떻게 해결해야 되고, 그게 왜 안 되는지까지 알고 계신 것 같습니다. 기존 건설 혁신 방안들이



조상우



조준현



최두선



한승헌

성공하지 못한 이유는 모두들 알고 있습니다. 정부 부처와 업계의 이해관계가 제각기 다르기 때문입니다.

사회 : 그래서 이해관계를 조정하는 정부의 리더십이 필요하다는 생각을 해봅니다. 리더십만 가지고 되는 건 아니고 전문성이 뒷받침이 되어야 하는 거고, 순환보직제도의 문제가 연관성이 있지 않나 싶습니다.

조준현 : 선진 제도의 국내 정착을 위해서는 의식의 선진화가 필요하다고 생각합니다. 또한, 아까 감사원 이야기를 하셨는데 영국과 같이 우리도 감사원이 건설 혁신의 주체가 되어야 합니다.

영국 감사원은 단순히 시공 가격을 절감하는 효율에서 벗어나 기획이나 설계, 밸류 엔지니어링, 시공 프로세스 개선 등을 통한 절감을 통해 효율성을 높일 필요가 있다는 점을 지적했습니다. 그리고 시공 가격을 낮게 주다보니 발주자와 업계 간에 적대적인 관계가 되어 여러 문제가 발생했을 때에도, 영국 감사원이 이런 문제를 지적해서 결국 2000년도에 최저가낙찰제를 폐지하게 되었습니다.

조상우 : 마지막으로, 저는 일단 도전해봤으면 좋겠습니다. 제가 매번 발주 방식의 혁신을 이야기하면 제도 때문에 안 되고, 한국 사회의 현실 때문에 안

되고, 업계 상황 때문에 안 된다고들 말씀합니다. 현재 상황이 이러니 못한다고 하지 마시고 한 번 해봤으면 좋겠습니다. 그것이 혁신의 첫 번째 발걸음이라고 생각합니다.

사회 : 영국의 사례를 보더라도 1994년부터 시작해서 지금까지 20년이 넘게 지속되어 왔습니다. 지속적으로 끌고 가느냐 아니냐가 성공의 중요한 요인이지 않을까 생각합니다. 지속적으로 혁신 운동을 추진하면서 끊임없이 성과 측정을 하고 문제가 되는 것들을 고쳐 나가려고 하는 노력을 계속한다면 우리라고 한들 성과를 내지 말라는 법은 없을 거라 생각합니다. “옛날 방식이 좋다”, “이대호가 좋다”... 이런 의식이 혁신의 가장 큰 적이 아닐까 싶습니다. 혁신하고자 한다면 혁신하고자 하는 생각부터 가져야 한다고 봅니다.

오늘 이 자리에서 많은 분들께서 의견을 주셨는데 향후 혁신 운동을 하는 데 밑거름이 될 이야기들이라고 생각합니다. 오랜 시간 깊이 있는 좌담이 되도록 협조해주셔서 감사합니다. **(END)**

정리 및 사진 : **인홍진** 연구원