http://www.cerik.re.kr

건설동향브리핑

CERIK

제595호
2017. 1. 23

정책동향

- 4년제 대학 토목·건축 관련학과 취업 동향과 정책 과제
- 시공책임형 건설사업관리제도 도입 동향과 정책 과제

시장동향

- 2016년 주택 매매 거래량, 전년 대비 11.8% 감소

산업정보

- 2017 다보스 포럼, 주요 내용과 시사점
- 중국의 고속철도 건설 현황과 계획

연구원 소식

건설논단

- 대선(大選)과 부동산 정책

社告 설 연휴로 1월 30일자 건설동향브리핑은 쉽니다.

한국건설산업연구원
Construction & Economy Research Institute of Korea

4년제 대학 토목·건축 관련학과 취업 동향과 정책 과제[1)]

– 토목 관련학과 취업률 50% 하회, 괜찮은 일자리(decent job) 창출 위한 대책 시급 –

2017년 1차 경제장관회의, 일자리 중심 국정 운영 방안 발표

- 정부는 지난 1월 18일 보도 자료를 통해 2017년 들어 첫 번째로 열린 경제장관회의에서 금년도 모든 정책을 일자리 관점에서 추진하고, 청년실업 · 구조조정 등 고용애로 해소에 주력하는 방침을 설정했음을 밝힘.
  - 이와 관련한 산업별 일자리 대책으로서 국토교통부는 ① 드론 산업 활성화 지원 로드맵, ② 스마트 시티 중장기 발전 전략, ③ 신시장 및 일자리 창출 등을 위한 투자개발형 해외건설시장 진출 방안 마련 및 ④ 건설산업 고용 동향 및 대응 방향의 네 가지 방향성을 제시함.

- 이러한 일자리 확대 정책이 실효성 있게 추진되기 위해서는 현황에 대한 분석이 우선되어져야 함. 본고는 현황 분석의 일환으로 4년제 대학교 토목·건축 관련학과 취업 현황을 살펴봄.

전국 4년제 대학교 토목·건축 관련학과 졸업생 지속적 증가

- 한국교육개발원 교육통계서비스 자료에 의하면 전국 4년제 대학교의 건축 · 토목 관련학과[2)] 졸업생은 최근 5년간 지속적으로 증가하여 연평균 1만 4,132명이 배출된 것으로 집계됨.
  - 최근 5년간 전국 4년제 대학교 토목·건축 관련학과 졸업생 배출 추이를 보면, 증가폭에는 차이가 있으나 양자 모두 증가 추세를 보임.
  - 토목 관련학과의 경우 소폭 증가하여 2010년 4,964명에서 2015년 5,423명으로 지난 5년간 459명(9.2%) 증가하는데 그침. 반면, 건축 관련학과는 2012년 이후 급격히 증가하여 2010년 5,519명이던 것이 2015년에는 7,600명을 기록하여 지난 5년간 무려 2,081명, 37.7%나 증가함.

최근 5년간 토목 관련학과 취업률 급격히 하락하여 2015년 47.6% 기록

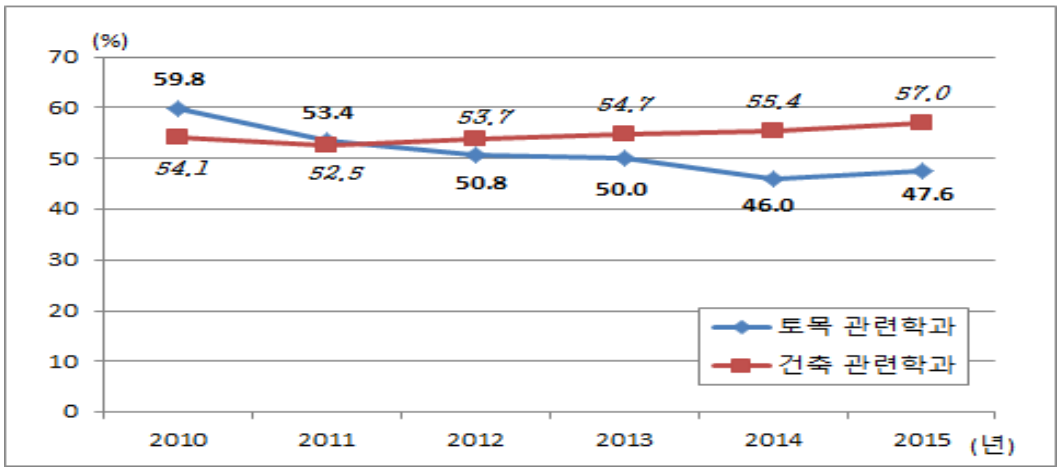
- <그림 1>과 같이 지난 5년간 전국 4년제 대학의 토목·건축 관련학과 졸업생 취업률을 보면, 건축 관련학과의 경우 소폭이나마 상향하는 추세를 보였으나, 토목 관련학과는 급격히 하락함.

---

1) 본고는 2017년 발간 예정인 김민형, 「건설기술자 수급 전망 및 정책 과제」의 내용 중 일부를 요약·정리한 것임.
2) 건축 관련학과는 건축·설비공학, 건축학, 조경학이며, 토목 관련학과에는 토목공학, 도시공학임.

- 2010년 토목 관련학과 졸업생들의 취업률은 59.8%, 건축 관련학과 졸업생들의 취업률은 54.1%를 기록하여 토목 관련학과 졸업생들의 취업률이 건축 관련학과 졸업생보다 5.7%P나 높았음.
- 이후 건축 관련학과 졸업생들의 취업률은 조금씩 상승하는 추이를 보여 2015년에는 57.0%를 기록한 반면, 토목 관련학과 졸업생들의 취업률은 지속적으로 하락하여 2013년에 50%로 하락하였으며, 2014년과 2015년에는 각기 46.0%와 47.6%로 50%에도 미치지 못함.
- 전국 4년제 공학계열 졸업생들의 2015년도 취업률이 50.7%라는 점에 비추어 볼 때 토목 관련학과 졸업생들의 취업률 수치는 최근 4년제 대학교 토목 관련학과 졸업생들의 취업난의 심각성을 잘 드러내 줌.

< 그림 1> 전국 4년제 대학교 토목·건축 관련학과 취업률 추이(2010~15)



주 : 취업률은 (취업자/졸업자)×100으로 산정한 것임.
자료 : 한국교육개발원 교육통계서비스(http://std.kedi.re.kr), 「교육통계연보」, 각년호.

SOC예산 2020년까지 연평균 6.0%감소 전망, 토목 관련학과 졸업생 취업 대책 시급

- 토목 사업의 주를 이루는 SOC 예산의 감소가 예상되는 가운데 토목 관련학과 졸업생들이 현재와 같이 배출된다면 취업난 심화는 예정된 수순임. 따라서 국토교통부가 금번 대책에서 제시한 신사업 외에 보다 근본적인 대책 마련이 시급한 상황임.
  - 정부의 중기재정계획에 따르면 2016~20년까지 SOC 예산은 연평균 6.0%씩 감소하여 2020년 18.5조원으로 감소할 전망임. 특히 도로/철도 및 도시철도의 경우 큰 폭의 예산 감소가 예상됨.
  - 드론, 스마트 시티, 해외투자개발형 사업 들이 건설 부문의 괜찮은 일자리(decent job) 창출에 일정부분 기여할 것으로 기대되지만, 토목 관련학과 졸업생들의 일자리 마련에는 한계가 있으므로 재정 사업의 확대, 자격증 제도의 개선 등 보다 근본적인 대책 마련이 요망됨.

김민형(연구위원 · mhkim@cerik.re.kr)

시공책임형 건설사업관리제도 도입 동향과 정책 과제

-최선의 설계 도출, 시공사 기술력 발휘를 위한 제도 마련 필요 -

시공책임형 건설사업관리 제도의 취지

- 시공책임형 건설사업관리는 미국이나 글로벌 시장에서 통용되고 있는 CM at Risk 또는 CM/GC라고 불리는 발주 방식을 국내에 도입함으로써 국내 건설기업들이 기술경쟁력을 갖출 수 있는 장을 만들고자 한 것임.

- 미국 CM at Risk 기업의 2015년 CM at Risk 사업 매출이 국내 건설 기성 총액과 유사한 1,030억 달러 규모이며, CM at Risk 시장도 지속적으로 성장하고 있음.
  - 국내 건설기업들의 해외건설시장에서의 실적이 악화되고 그에 따른 해외 수주 물량 급감 현상에서 보는 바와 같이, 과거와 같은 가격경쟁에는 한계가 있고 선진 기업들과 같은 기술경쟁으로의 변신이 필요한 시점임.

국내 제도 도입 동향

- 최근 국내의 몇몇 선도 업체들이 국내외에서 Pre-con서비스로 대표되는 CM at Risk방식의 사업을 수행하며 자체적인 기술력을 확보하기 시작하였음.

- 이와 같은 민간의 추세에 힘입어 국토교통부가 최근 몇년간 CM at Risk의 국내 도입에 대한 검토를 시작했고, 국내 공공 발주 제도의 뿌리 깊은 한계에도 불구하고 국내 건설기업들의 기술경쟁력 확보를 위한 방안으로써 제도 도입을 추진하였음.
  - LH공사가 2016년 말에 시범 사업 발주 준비를 마치고 국내 최초로 "시공책임형 건설사업관리 방식 특례운용기준"(이하 "운용기준")까지 마련하여 기획재정부의 승인까지 받은 바 있음.

- 국내 건설 발주 제도는 「국가계약법」 등에서 제한하는 내용들이 많아 글로벌 시장에서 운영되고 있는 CM at Risk 방식을 그대로 적용하는 데에는 한계가 있기 때문에 그 문제에 대한 분석과 극복방안이 필요함.

상생의 발주 방식으로서의 한계

- 일반적으로 계약자와 발주자는 계약적 이해관계에 있어 상호 적대적일 수밖에 없지만, CM at Risk는 공동의 이익 추구를 가능하게 한다는 점에 있어 다른 발주 방식과 중요한 차별성이 있음.
  - 발주자가 최선의 이익을 취할 수 있도록 계약자가 기술적 역량을 최대한 발휘하는 것은 당해 사업에서 단기적인 이득을 취하는 것보다 향후의 지속적인 계약 관계를 유지할 수 있는 근간으로서 계약적 신뢰관계를 구축하기 위한 것임.
  - LH공사가 제시한 "운용기준"에는 이와 같은 계약자의 동기를 유발할 수 있는 조항이 없고, 당해 사업에서 원가 절감을 통한 수익을 공유하는 것만 다루고 있어, 계약자가 원가를 절감하고자 하는 노력을 끌어낼 수 없는 구조임.

최선의 설계 도출이 가능한 구조의 문제

- CM at Risk에서 GMP(Guaranteed Maximum Price)를 설정하는 것은 그것이 고정된 계약금액이라기보다는 계약자를 구속하는 상한선의 의미이며, 그 이하의 금액으로 사업을 완료하도록 독려하는 기준임.
  - 실시설계가 확정되어갈수록 설계의 최적화를 통한 원가 절감의 여지가 적어지므로, GMP는 설계의 완성도가 낮은 시점에 정해질수록 계약자의 역량과 노력에 의한 설계 및 공법 최적화를 유도할 수 있는 가능성이 높아짐.
  - "운용기준"의 계약 관련 조항은 실시설계가 완료된 공종별로 시공계약을 진행하도록 되어 있어, GMP의 취지와는 달리 원가 절감의 여지가 적음.

개선방안

- 국내 공공발주제도의 울타리 안에서 CM at Risk의 원래 취지를 살리는 것이 쉽지 않다는 점을 감안하고 정부가 선진화된 제도를 도입하고자 하는 노력에 의미를 부여하더라도 현재의 기준을 개선할 여지는 있음.

- 낙찰자 선정기준에 기존 사업에서 발주자의 원가를 절감하고 공기를 단축한 실적을 중요한 평가기준으로 정의함으로써 장기적인 관점에서 계약적 신뢰를 구축할 동기를 제공하여야 함.

- 설계의 일정한 시점에 계약자와 합의되는 GMP를 설정함으로써 설계완성도 제고를 통한 원가절감의 여지를 둘 수 있어야 함.

김우영(연구위원·beladomo@cerik.re.kr)

2016년 주택 매매 거래량 전년 대비 11.8% 감소

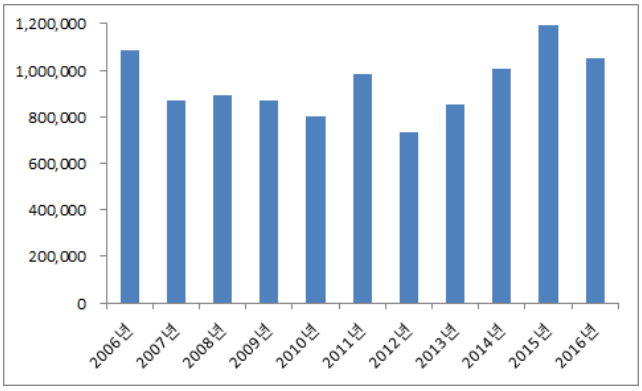
– 주택 매매 비아파트, 소형, 관할 시도 외 비중 상승 –

전년 대비 지방광역시에서 가장 크게 줄어

- 2016년 전국 주택 매매 거래량은 105만 3,069호로 전년 대비 11.8% 감소하였으나, 2006년부터 통계가 집계된 이래 3번째로 많은 거래량임(<그림 1> 참조).
  - 지역별로는 수도권 56만 8,262건으로 전년 대비 7.1% 감소하였으며, 지방광역시는 21만 820건, 기타지방은 27만 3,987건으로 각각 20.8%, 13.2% 감소함.
  - 유형별 2016년 아파트와 비아파트 비중은 각각 65.4%, 34.6%이며, 비아파트 거래량 비중은 전년 대비 2.3%p 증가함.
  - 규모별로는 60㎡이하, 61~85㎡, 85㎡초과의 비율은 46.3 : 33.6 : 20.0으로 전년 대비 소형(1.2%p)의 비중은 상승함.

<그림 1> 연도별 전국 주택 매매 거래량

(단위 : 호)



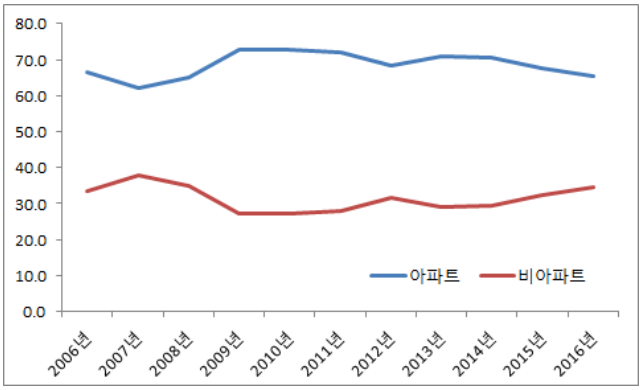
자료 : 국토교통부.

전국 주택 매매 거래량 비아파트, 소형 구매 비중 상승

- 전국 주택 매매 거래량은 비아파트, 소형, 관할 시도 외(외지인)의 주택구매 비중이 전년 대비 상승함(<그림 2, 3, 4> 참조).
  - 유형별로는 모든 주택유형에서 전년 대비 감소하였으나, 아파트의 거래량이 전년 대비 14.8% 감소하면서 비아파트 거래량이 비중이 상대적으로 높아짐.
  - 규모별로는 60㎡이하의 강세가 지속된 가운데 중대형(60㎡초과)의 거래량 감소폭이 소형에 비해 크게 나타남(전년 대비 60㎡이하 -9.4%, 61~85㎡ -14.6%, 85㎡초과 -12.3%).

<그림 2> 전국 유형별 주택 매매 거래량 비중

(단위 : %)



자료 : 국토교통부.

- 매입자 거주지별로는 주택 매매 거래량의 78.7%가 관할 시도 내에서 매입이 이루어진 가운데 관할 시도 외(외지인)의 주택 구매 비중(21.3%)이 3년 만에 다시 20%를 넘어섬.

● 수도권은 비아파트, 소형, 관할 시도 외의 주택 구입 비중이 전년 대비 증가함.

- 다세대·다가구, 21~40㎡·101~135㎡, 서울 거주자의 인천·경기 지역 주택에 대한 매입 비중이 증가함.

● 지방광역시는 비아파트, 관할 시도 외의 주택 구입 비중이 증가함.

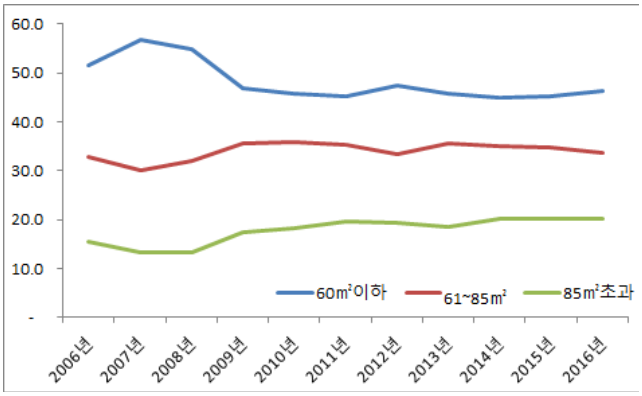
- 단독주택, 21~60㎡·86~100㎡, 관할 시도 외 거주자의 지방광역시 주택에 대한 매입 비중이 증가함.

● 기타지방은 비아파트, 소형, 관할 시도 외의 주택 구입 비중이 증가함.

- 단독주택. 21~40㎡·86~100㎡·166㎡초과, 관할 시도 외 거주자의 기타지방 주택 매입 비중이 증가함.

<그림 3> 전국 규모별 주택 매매 거래량 비중

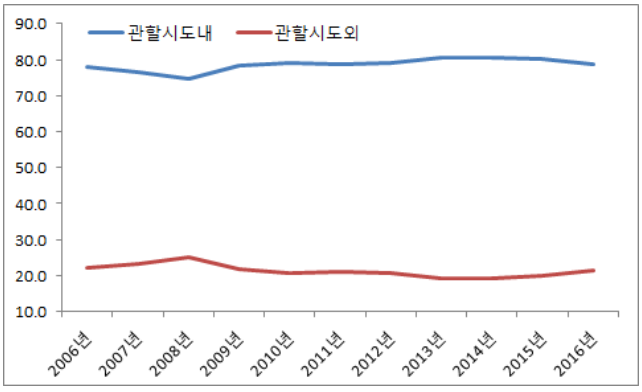
(단위 : %)



자료 : 국토교통부.

<그림 4> 전국 매입자 거주지별 주택 매매 거래량 비중

(단위 : %)



자료 : 국토교통부.

2016년 주택 매매의 특징, 저렴한 주택 및 외지인에 의한 매매 비중 상승

● 2016년 주택 매매 거래량은 전년 대비 감소한 가운데, 주택 매매의 유형은 주택 가격이 상대적으로 저렴한 비아파트, 소형과 더불어 외지인의 주택 매매 비중의 상승이 두드러짐.

- 아파트에 비해 상대적으로 저렴한 다세대·다가구, 단독주택과 1~2인 가구가 주로 사용하게 될 21~40㎡의 주택 매매 거래량의 비중 증가함.
- 또한 투자목적으로 추정되는 관할 시도 외 거주자의 주택 매매 비중 증가함.

● 2016년 주택 매매 거래의 패턴이 저렴과 투자가 혼재 되어 있어 주택 공급업체는 주택 분양 시 입지와 주택 규모 등에 따라 할인 및 원금 보장 등의 판매 전략 차별화가 필요함.

엄근용(책임연구원·kyeom@cerik.re.kr)

2017 다보스 포럼, 주요 내용과 시사점

- 샌프란시스코에 4차 산업 혁명을 주도할 전진기지 구축 -

제47회 다보스 포럼[1], 2017년 1월 17일부터 20일까지 스위스에서 개최

- 금년도 다보스 포럼에는 시진핑 중국 국가주석을 포함한 총 2,955명의 인사가 참석함.
  - 핵심주제는 '소통과 책임의 리더십'임. 4차 산업혁명시대에 심화되는 소득 양극화와 불확실성이 증폭되고 있는 가운데 각국은 자국의 살길을 도모하고 있어 책임 리더십을 강조하고 있는 것으로 보임.
  - 시진핑 주석은 세계 경제 교류의 확대, 파리 기후 변화 협약의 이행, 빈곤 및 불평등 해소에 대한 중국의 적극적인 역할 등을 강조함.
- 2017년 포럼에서는 리더십이 필요한 4대 과제를 1) 글로벌 경제 활성화, 2) 더욱 포괄적인 시장 시스템 구성, 3) 4차 산업혁명 대비, 4) 국제협력 재강화로 설정함.

빈부격차, 향후 10년간 전 세계를 위협할 가장 큰 리스크 영역으로 인식

- 2017년 세계경제포럼(World Economic Forum)은 "세계위험보고서(The Global Risks Report 2017)"를 통해 리스크를 제시하는데, 이는 '세계화'를 기반으로 하는 이론에 근거한 것임.
- 우선, 빈부격차는 각국 내부뿐만 아니라 국가 간, 권역 간, 계층 간에서 점점 더 차이가 날 것이며, 이로 인한 전 세계적인 분열의 초래를 우려하였음.
- 또한, 각국의 사회적 정체성 회복 움직임이 극우화로 이어질 가능성을 지적함. 결국, 정치·사회적 갈등을 증폭시키고 문제 해결을 더욱 어렵게 만들 가능성이 있다고 주장함.
- 자국 이익만을 우선시하는 정책은 국제 협력체계에 대한 보호와 강화를 해치고, 기후변화협약이나 세계 물 부족과 같은 문제에서의 협력을 더욱 어렵게 할 것으로 내다봄.

세계적 이슈 해결을 위한 14개 영역의 시스템 이니셔티브(system initiative) 제시

1) 다보스 포럼은 스위스 제네바 대학의 클라우스 슈밥(Klaus Schwab) 교수가 1971년 창립한 포럼임.

- 다보스 포럼에서 제시한 시스템 이니셔티브가 필요한 영역은 다음과 같음.
  - 1) 소비의 미래, 2) 디지털 경제 및 사회 미래, 3) 경제 성장과 사회 통합의 미래, 4) 교육, 성의 역할, 직장의 미래, 5) 에너지의 미래, 6) 환경 및 천연자원 안보의 미래, 7) 금융 및 통화 시스템의 미래, 8) 식량 안보와 농업의 미래, 9) 건강과 헬스케어의 미래, 10) 정보와 엔터테인먼트의 미래, 11) 국제 무역과 투자의 미래, 12) 장기적인 투자, 인프라, 발전의 미래, 13) 이동수단의 미래, 14) 생산의 미래

- 금번 포럼에서는 4차 산업혁명뿐만 아니라 급변하는 정치, 사회, 경제에 맞게 영역별로 새로운 시스템을 어떻게 구성해야 할 것인지를 논의함.

4차 산업혁명의 본격화 및 전진 기지 구축 예정[2)]

- 4차 산업 혁명의 주요 기술의 융합과 기술 발전이 본격화 될 것으로 예상
  - 사물인터넷, 모바일, 인공지능 등의 기술 결합을 통한 역량 강화 예상
  - 기술 진보를 통한 가격 경쟁력 확보 및 소비자의 다양한 욕구 충족 가능

- 기술력과 디지털 플랫폼 기반의 기업이 많아 질 것으로 전망
  - 포춘 500대 기업이 시가 총액 10억 달러 이상 달성하는데 평균 20년 소요
  - 디지털 플랫폼 기반의 구글 8.1년, 우버 4.3년, 샤오미 1.7년 만에 시가 총액 10억 달러 달성

- 2017년에 샌프란시스코에 4차 산업혁명을 의미하는 4IR(The 4TH Industrial Revolution) 센터를 오픈할 계획임.
  - 자율주행차 등 최신 기술을 연구하는 허브 및 4차 산업혁명의 혁신 플랫폼 역할을 담당
  - GM, 도요타, BMW 등 세계적 자동차 메이커와 IT 및 물류기업 등이 참여할 계획임.
  - 이밖에도 블록 체인, 드론, 디지털 교역, 사물 인터넷 등 다양한 분야의 연구도 예정

위기의 건설산업은 4차 산업 혁명 기술을 통해 새로운 돌파구를 찾아야

- 건설생산 프로세스에서의 디지털 디자인, 지능형 건설 현장 등으로의 혁신 필요

- 스마트 도시, 인프라, 철도 등 완성 상품의 혁신적 변화 모습과 내용을 만들기 위해서는 수주와 사업 단위 중심의 전통적인 건설 비즈니스의 관점에서 탈피해야 함.

최석인(기술정책연구실장 · sichoi@cerik.re.kr)

2) 정민, "2017년 다보스 포럼의 주요내용과 시사점", 경제주평, 17-2(통권727호), 2017.1.13, 4쪽을 참고하였음.

중국의 고속철도 건설 현황과 계획

- 세계 최장 2,266km 고속철도 개통, 2020년까지 1만km 추가 건설 예정[1] -

중국, 고속철도를 포함한 철도노선 확장을 위해 투자 지속

- 지난 12월, 중국의 동서를 횡단하는 2,266km의 세계 최장 후쿤 고속철이 개통됨으로써 중국 대륙을 격자 형태로 연결하는 고속철도 노선의 기틀이 구축되었음.
  - 상하이와 쿤밍을 잇는 이 노선은 저장, 장시, 후난, 구이저우, 원난 등 주요 도시 5개를 연결하며, 쿤밍과 난닝을 연결하는 신규 고속철 사업도 이미 시작된 상태임.
  - 북경 최초의 자기부상 철도 S1은 8개 역 10km 노선으로 개발되어 시운전 중으로 금년 내 개통 예정임. 또한 1천명 수송이 가능한 열차 10대를 보유한 것으로 알려짐.

- 최근 중국 정부는 현재 12만 4천km의 철도 노선을 2025년까지 17만 5천km로 확대하고, 연장 2만km의 고속철도 노선도 2020년까지 3만km로 확장할 계획임을 발표함.

< 중국 후쿤 고속철(상하이-쿤밍) 노선 개요 >

자료 : http://www.chinahighlights.com/.

1) 본고는 2017년 1월 글로벌 건설·엔지니어링 뉴스 전문지인 ENR에 게재된 "China Unveils Ambitious High-speed Rail Expansion Plan"의 주요 내용을 정리한 것임.

- 중국은 2020년까지 5,030억 달러를 투자해 고속철도 노선 1만km를 포함한 3만km의 철도 선로를 건설할 계획임. "중국 교통개발계획"에 따르면 중국은 2020년까지 중국내 주요 도시의 80%를 고속철도로 연결할 계획임.
- 2015년에는 중국 남부의 이우시에서 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시, 폴란드, 독일, 벨기에, 프랑스를 거쳐 영국 런던까지 이어지는 노선을 개통, 중국과 유럽을 잇는 화물운송 노선을 확보한 바 있음.

● 일부 전문가들은 막대한 투자를 수반하는 고속철도와 도시 간 철도 네트워크 건설의 사업성에 대한 의문을 제기하고 있음.

- 중국의 지속적인 철도 개발은 최근의 경기 침체와 여러 산업의 생산 감축 등을 감안할 때 긍정적 신호로 평가되고 있음. 그러나 일부 전문가들은 인구밀도가 낮은 낙후 지역을 통과하는 대부분의 고속철도 노선이 적자를 지속함을 언급하며, 북경-상해 간 고속철도 노선 역시 수익을 내기까지 4년이 걸렸음을 지적하였음.

● 2015년 중국 철도차량 제작업체는 체코에 고속열차 3대를 2천만 달러에 수출하였으며, 향후 3년간 평균시속 160kph급의 차량 30대를 공급할 것으로 예상하고 있음.

- 철도차량 제작업체인 CRRP Corp.의 자회사는 중국 기업 중 최초로 EU 회원국에 철도차량을 수출한 것으로 알려짐.

철도노선 확충 위해 민간·외국투자도 허용

● 북경 당국은 최근 선례를 깨고 두 개의 철도 인프라 사업에 대한 민간기업의 투자를 허용하였으며, 철도 설비 생산 영역은 외국인 투자자들에게도 개방하였음.

- 올 해 중국은 2014, 2015년에 이어 철도 개발에 1,150억 달러를 투자할 것으로 예상되는데, 민간 투자 유치를 감안할 때 실제 투자는 이보다 커질 가능성이 높음.

● 지난 12월, 철도 부문 첫 민관합작사업(PPP)인 항저우-타이저우 간 여객철도 사업에는 2개의 자동차 제조업체를 포함한 3개의 중국 기업이 지분 51%를 취득하였음.

- 중국 관료에 따르면 중국은 고속철도 노선을 확충하고 정부 투자를 보완하기 위해 PPP 모델을 광범위하게 적용할 예정인 것으로 알려짐.
- 민간 투자지분은 초기 사업비의 20~30% 수준을 차지할 것으로 예상되며, 중국 정부는 적시 상환을 보장하기 위한 수익 모델도 검토 중인 것으로 알려짐.

박희대(연구위원 · hpark@cerik.re.kr)

정부 및 건설 유관 기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
1.6	국토교통부	• 건설안전과 주관, '시설물 안전관리체계 종합개선 대책 수립 연구 최종자문회의'에 이영환 연구본부장 참여
1.10	국회	• 유관석 의원실 주관, '건설산업 선진화를 위한 DRB제도 도입 토론회'에 산업정책연구실 두성규 연구위원 참여
1.13	국토교통부	• 철도시설안전과 주관, '노후 철도시설 개량을 위한 투자재원 확보방안 자문회의'에 경영금융연구실 박수진 연구위원 참여
1.17	국토교통부	• 기획담당관실 주관, '국토부 성과평가위원회'에 산업정책연구실 김민형 연구위원 참여

주요 발간물

유형	제목	주요 내용
이슈포커스	국내 교통 인프라 유지·보수 투자의 향후 변화 추이	• 정부는 SOC 기반이 대부분 구축되었다면서 향후 관련 예산의 지속적 축소 계획을 발표함. -하지만, 국내 도로·철도·교량 등 주요 인프라 시설 중 준공 30년 이상 경과한 노후 시설물의 증가로, 향후 집중적 노후 관리 수요가 증대될 것으로 예상됨. -본 연구에서는 선진국 노후 인프라 유지·관리(예산) 관련 사례를 살펴보고, 국내 교통 인프라를 중심으로 유지·보수 투자 현황 파악 및 향후 변화 추이를 분석함. • 선진국 사례 분석 결과, 미국은 인프라 관련 예산에서 유지·보수 예산이 신규 건설 예산을 넘어선 상황이며, 일본은 2000년 초반 노후 시설물 관련 제도를 수립함. -미국은 2003년부터 교통 및 수자원 인프라의 운영 및 관리 예산이 신규 건설 예산을 초과함. -일본은 2003년부터 '사회자본정비중점계획'을 수립하고 운영 중임. 인프라 유지·보수 비용이 2013년 3.6조엔에서 2023년에는 4.3조~5.1조엔 수준으로 증가할 것으로 전망 • 주요 SOC 교통 시설물인 도로와 철도의 유지·보수 예산을 살펴보고 노후 인프라 증대로 인한 필요 비용을 추정한 결과, 2020년 이후 급격히 증가하는 것으로 나타남. -정부는 향후 적정 규모의 관련 예산 확보를 위해 정확한 측정과 비용 마련 대책을 수립해야 함. -필요 재원 마련에 있어서는 민간 재원의 활용 방안을 검토할 필요가 있으며, 건설업계는 관련 사업 수요 증대에 대비, 관련 기술 및 공법의 연구 투자 필요

주요 언론, 연구원 노후 인프라 연구 결과 기획 보도

- KBS1TV 뉴스광장, "노후 SOC 방치하면 시한폭탄"_2016. 12. 31
- 매일경제, "노후 인프라 관리 새로운 성장 동력"_2017. 1. 5
- 연구원은 2015년 <서울시 인프라 시설 실태 파악 및 성능개선 정책 연구>를 총괄 수행하여 2016년 6월 관련 조례안이 서울시의회 본회의에서 통과되는데 기여
- 최근에는 인프라 TF를 발족, △인프라 스톡 적정 규모, △해외 최신 동향, △국내 노후 인프라 현황, △지역 인프라 예산, △스마트 인프라 등을 집중 연구할 계획임.

건설논단

대선(大選)과 부동산 정책

대선 때면 보금자리주택, 행복주택 같은 새로운 브랜드의 주택이 등장했다. 명분이야 무엇이건 간에 주택공급 확대를 위한 정책이었다. 지금은 주택공급 과잉을 우려하고 있다. 이번 대선에서는 주택공급 확대 보다 부동산 불평등 해소에 더 큰 비중을 두었으면 한다. 글로벌 금융위기 이후 전세계적으로 자산과 소득 불평등이 심화되자 분노한 국민들이 기성 정치권을 심판하고 극단적인 정치인을 선택하고 있는 추세다. 내우외환을 맞이한 우리나라도 그럴 위험성이 있다.

작년 말에 발표된 주택 소유 통계를 보자. 주택소유가구는 56.0%였고, 무주택가구는 44.0%였다. 주택자산 보유액 상위 20% 가구가 전체 주택의 51.7%를 보유했다. 2건 이상의 주택을 보유한 가구는 25.5%였다. 주택소유 가구주의 연령대는 50대(27.3%)>40대(24.5%)>60대(18.5%) 순으로 40~50대가 전체 주택소유자의 51.0%를 차지했다. 그런데 2015년에 60대 소유자 비중은 전년대비 7.4%나 늘어났다. 전체 연령대 평균(3.1%) 보다 훨씬 높은 증가율을 기록했다. 2011년에 비해 55세 이상 고령층의 2015년 아파트 구입자 수는 무려 57%이상 늘었는데, 34세 이하는 16%이상 줄었다는 통계도 있다.

주택소유 통계에서 보듯, 아직도 무주택가구 비중이 44.0%에 달하기 때문에 주택수요 기반은 확장의 여지가 있다. 선진국 사례처럼 우리도 주택소유 가구 비중을 56.0%에서 60~65% 수준으로 높일 수 있다면, 주택시장의 미래에 대해 지나치게 비관적일 이유는 없다. 특히 무주택자가 많은 30대 이하 젊은 세대의 주택소유를 지원하는 정책은 주택시장 연착륙을 위해서도 필요하다.

세대간 주택소유 불평등이 심화되고 있다는 사실은 큰 문제다. 최근 3~4년간에 걸친 주택시장 호황은 고령층의 부동산 자산을 더 늘려주었다. 고령층은 한동안 임대료를 향유할 것이고, 좀더 나이가 들면 대부분 자녀에게 증여를 할 것이다. 30대 이하는 빚을 내서 내집 마련 대열에 뛰어 들었지만 아직도 주택소유 비중이 낮다. 과도한 주거비 부담으로 결혼과 출산을 미루고 있는 젊은 세대도 많다. 젊은 세대의 내집 마련 기회를 늘려주고 주거비 부담을 완화해 주는 일은 저출산 대책이기도 하고, 침체된 국내 소비를 확대하기 위한 정책이기도 하다.

기존의 주택공급 및 금융지원 정책부터 전면적인 재검토가 필요하다. 무주택 기간이 길수록, 부양가족 수가 많을수록, 청약통장 가입기간이 길수록 유리한 현재의 청약(가점)제도가 세대간 부동산 불평등 해소의 걸림돌이 아닌지 되짚어 보자. 담보대출비율(LTV)도 연령대별 차등화를 검토해 봤으면 한다. 보금자리론 등 주택금융 지원을 받을 수 있는 소득기준(부부합산 7,000만원 이하)의 적정성에 대해서도 사회적 논의가 필요하다. 30대 이하의 맞벌이 부부라면 상당수가 현재의 소득기준을 초과하여 지원대상에서 배제되기 때문이다.

세대간 부동산 불평등 해소는 가진 자에게 뺏어서 못가진 자에게 주는 '로빈훗 정책'이 아니어도 가능하다. 이번 대선을 계기로 기존의 주택공급이나 금융지원 정책은 젊은 세대에게 더 나은 기회를 제공해 주는 방향으로 전환했으면 한다.〈한국경제, 2017. 1. 12〉

이상호(원장 · shlee@cerik.re.kr)