

## 제247호 (2010. 2. 22)

---

### ■ 건설 경기

- 2009년 건축허가착공, 8년 만에 최저치

### ■ 정책·경영

- 최저가낙찰제 확대, 의무 적용은 경직적 규제
- 해상공사시 ‘해상교통 안전진단’ 의무화

### ■ 정보 마당

- 중남미-잠재력과 위험이 공존하는 신흥시장

### ■ 연구원 소식

### ■ 건설 논단 : 주택시장 정상화의 길

## 2009년 건축허가착공, 8년 만에 최저치

- 경기 침체로 비주거용 급감, 주거용도 평년 수준에 못미쳐 -

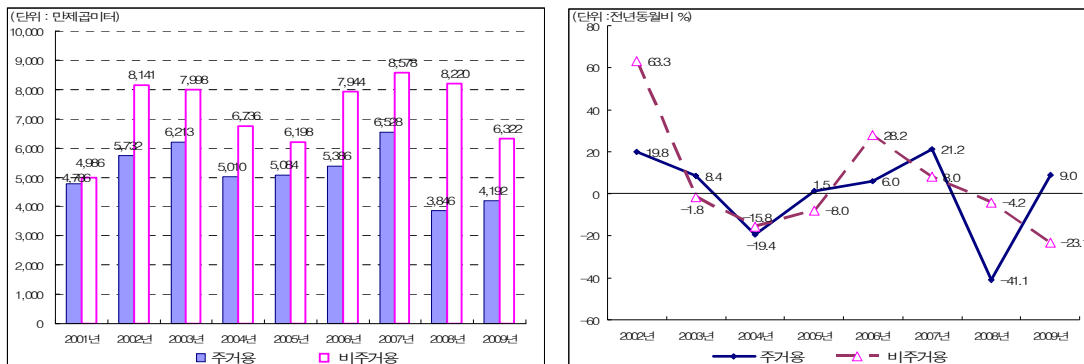
### ■ 2009년 12월 주거용 건축허가면적 급등

- 2009년 12월 건축허가면적은 주거용 건축허가면적의 급등으로 전년 동월 대비 42.7% 증가한 2,155만㎡를 기록함.
  - 특히 주거용 건축허가면적은 전년 동월 대비 88.3% 급등한 1,471만㎡를 기록, 재건축 재개발 수주 증가로 인해 지난 8월부터 시작된 호조세(10월 제외)를 지속함.
  - 한편, 비주거용 건축허가면적은 전년 동월 대비 6.1%가 감소한 684만㎡를 기록. 지난 11월 단 한번 전년 동월 대비 증가(+17.5%)했을 뿐 전체적으로 감소세를 지속함.

### ■ 2009년 연간 건축허가면적 8년 만에 최저

- 2009년 연간 건축허가면적은 비주거용 허가면적의 부진으로 전년 대비 12.9% 감소한 1억 514만㎡를 기록함. 이는 2001년의 9,772만㎡ 이후 8년 만에 최저치임.
  - 주거용 건축허가면적은 연말 호조세의 영향으로 전년 대비 9.0% 증가한 4,192만㎡를 기록해 2008년의 부진에서 벗어남.
  - 그러나, 2001~09년 간 연평균 주거용 건축허가면적 5,190만㎡에 비교하면 여전히 평년 수준을 회복하지 못한 것으로 평가됨.
  - 비주거용 건축허가면적은 전년 대비 23.1% 감소한 6,322만㎡로 2008년의 8,220만㎡에 비해 매우 부진했던 것으로 나타남.

〈연간 건축허가면적 추이〉



자료: 국토해양부

- 세부 공종별로는 상업용, 공업용, 교육사회용이 각각 26.6%, 37.6%, 17.1% 감소했는데, 특히 경기침체의 영향으로 공업용 건축허가면적의 부진이 가장 심각한 것으로 나타남.

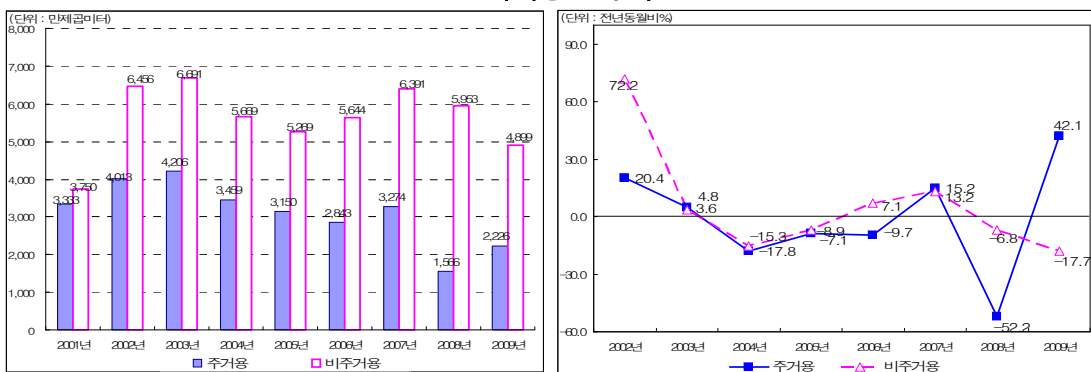
■ 2009년 12월 주거용 착공면적 급등

- 2009년 12월 건축착공면적은 주거용 착공면적의 증가로 인해 전년 동월 대비 16.2% 증가한 837만㎡를 기록함.
  - 주거용 건축착공면적은 양도세 일시감면 혜택으로 지난 8월부터 주택 분양이 증가함에 따라 40% 이상의 높은 증가세를 지속, 12월(345만㎡)에도 전년 동월 대비 135.4% 급등
  - 비주거용 건축착공면적은 지난해 9월부터 11월까지 증가폭이 점차 둔화(+10.0%→+6.4%→+1.2%)되었으며, 12월(492만㎡)에 다시 전년 동월 대비 14.3% 감소함.

■ 2009년 연간 건축착공면적도 8년 만에 최저치

- 2009년 연간 건축착공면적은 비주거용 착공면적의 침체로 전년 대비 5.2% 감소한 7,125만㎡를 기록함. 이는 2001년 7,083만㎡ 이후 8년 만에 가장 부진한 실적임.
  - 주거용 건축착공면적은 2009년 하반기 호조세로 인하여 전년 대비 42.1%가 증가한 2,226만㎡를 기록함으로써 2008년의 극심한 침체에서 벗어난 모습을 보임.
  - 그러나, 2001~09년까지 연평균 주거용 착공면적이 3,119만㎡인 것을 감안하면 평년 수준의 주거용 착공 회복은 이뤄지지 않은 것으로 나타남(평균치의 71.4% 수준에 불과).
  - 비주거용 착공면적은 경기침체의 영향으로 전년 대비 17.7% 감소한 4,899만㎡를 기록. 구체적으로 상업용, 공업용, 교육사회용이 각각 전년 대비 24.6%, 36.5%, 14.4% 감소

〈연간 건축착공면적 추이〉



자료 : 국토해양부

박철한(연구원.igata99@cerik.re.kr)

## 최저가낙찰제 확대, 의무 적용은 경직적 규제

- 기술 경쟁 강화 및 발주자에게 선택권 부여가 바람직 -

### ■ 최저가 확대 및 저가심의 I방식 폐지...실공사비 확보 불가 우려

- 정부는 2009년 말 「국가계약법」 시행령을 개정하여 100억원 이상 공사에 대해 최저가 낙찰제를 확대 시행하되, 시행 시기는 2년간 유보하여 2012년부터 시행 예정임.
  - 또한, 저가심의 I 방식을 폐지하고, II방식으로 일원화하여 덤핑 입찰일지라도 순수 최저가 응찰자부터 입찰금액의 적정성을 심사하도록 제도를 개선하였음.
- 현재 최저가 입찰에는 보통 30~40개사가 입찰에 참여하고 있으나, 100억원 이상으로 확대될 경우 그동안 적격심사제하에서 계약이행능력점수가 미흡하여 입찰에 참여하지 못했던 중소기업체의 참여가 확대되면서 100여 개사가 입찰에 참여할 것으로 예상됨.
  - 또한, 최저가심의제도를 I 방식에서 II방식으로 전환할 경우, 낙찰률이 60% 중반대로 하락할 전망이며, 특히 일반도로, 업무시설 등 난이도가 낮은 공사는 경쟁이 치열하여 낙찰률이 더욱 하락할 것으로 예상됨.
  - 더구나 순수내역입찰제 및 물량내역수정제가 도입되면 물량 산정의 책임이 건설업체에 귀속됨에 따라 물량산정의 오류에 따른 설계변경이나 계약금액 조정도 불가능하게 돼 적정공사비 확보는 더욱 어려워질 전망이다.
- 전 건설업체수의 98%를 차지하고 있는 중소건설업체들은 매출액의 절반 이상을 공공 공사에 의존하고 있어 최저가낙찰제가 확대될 경우, 수익성이 급격히 악화될 전망이다.
  - 그동안 대한건설협회와 대한토목학회, 한국건설산업연구원 등에서 조사한 최저가낙찰제 공사의 실행원가 조사 결과를 보면, 실행원가율은 평균 110%를 넘어서고 있어 공사 수주시점부터 적자를 감수하고 수주하는 경향이 존재함.

### ■ 최저가낙찰제, 100억원 이상 의무 적용은 획일적 규제...발주자 재량권 부여 필요

- 미국, 영국, 일본 등 외국의 사례를 보면, 특정금액을 기준으로 특정한 입찰 방식을 강제하고 있는 사례는 찾아보기 어려우며, 발주자의 판단 아래 프로젝트의 유형이나 특성에 따라 적합한 입찰 방식을 선별하여 활용하고 있음.

- 예를 들어 미국 캘리포니아주정부 교통국의 경우, 최저가낙찰제가 적용되는 밀봉입찰(sealed bidding)은 ① 공사의 내용이 구체적이고 명확하며, ② 공사비 적산이 비교적 간단하고 ③ 낙찰자 결정이 가격과 관련된 요소로 가능하며 ④ 입찰내용에 대해 입찰자와 특별한 토론이 필요 없고, ⑤ 예상되는 입찰자 수가 2인 이상인 경우에 적용됨.
- 따라서, 100억원 이상 공사에서 무조건 최저가낙찰제를 강요하는 것은 획일적인 규제이며, 공사 특성에 따라 적합한 입·낙찰 방식을 선택할 수 있도록 발주자에게 재량권을 부여하는 것이 요구됨.
  - 즉, 현행과 같이 300억원 미만 공사에서는 지방중소업체의 참여가 많다는 점을 감안하여 적격심사낙찰제를 적용하여 적정한 낙찰률을 보장하되, 일본의 간이형 종합평가 낙찰제와 같이 기술제안 형태를 가미하거나, 계약이행능력 측면의 변별력을 강화하고
  - 300억원 이상의 공사에서는 최저가낙찰제 일변도에서 벗어나 가격과 기술, 계약이행능력을 동시에 고려할 수 있도록 개량된 적격심사제나 기술제안입찰, 턴키, 대안입찰, 브릿징(Bridging) 방식, 협상에 의한 방식, 인센티브 방식 혹은 Cost-plus-fee 형태 등 다양한 방식을 선택적으로 활용할 수 있도록 발주자에게 재량권을 부여하는 것이 요구됨.
  - 최저가낙찰제 운용에 있어서도 영국과 같이 1차 지명(Long List) 및 2차지명(Short List) 과정을 거치거나, 미국에서 활용되는 2단계 입찰(Two Step Bidding) 방식을 도입하여 입찰 참여자를 최소화한 상태에서 가격 경쟁을 유도하거나, 입찰참여 제한요건을 명확히 설정하여 제한경쟁을 확대하는 방안을 검토할 필요성이 있음.

## ■ 2단계 저가심의 불가피, 1단계 심사는 직접공사비 확보 여부 확인해야

- 현재와 같이 30~40개사가 입찰에 참여하고 있는 상태에서는 덤핑 입찰과 저가심의에 소요되는 행정력의 낭비를 방지하기 위해서는 현행과 같은 1단계 심사(객관적 심사)와 2단계 심사(주관적 심사) 체제를 유지하는 것이 불가피한 것으로 판단됨.
  - 일본의 사례를 살펴볼 때, 부실 공사에 직접적인 영향을 미치는 직접공사비(재료비+직접노무비+기계경비)에 대한 덤핑판단 기준을 정하고, 직접공사비의 공종기준금액과 비교하여 일정 수준 이하일 경우에는 1차 심사에서 탈락시키는 방안의 검토 필요

최민수(연구위원.mschoi@cerik.re.kr)

## 해상공사시 ‘해상교통 안전진단’ 의무화

- 선박 통항에 미치는 영향의 사전 평가로 계획적 사업 시행에 기여 -

### ■ 해상교통안전진단제도의 필요성과 기대효과

- 해상교량, 항만 등 해상시설물의 건설계획이 활발하지만, 선박의 항행에 미치는 영향을 충분히 고려하지 않고 추진하여 선박통항 안전성 논란으로 사업이 지연된 바 있음.
  - 선박의 통항 안전성을 고려한 설계기준이 없었을 뿐 아니라, 법적 근거 없이 임의로 수행된 선박조종 시뮬레이션 등 안전진단에 대한 신뢰성이 결여되어 문제가 발생
- 항만의 기능을 저해하지 않고, 해양사고를 줄일 수 있는 근본적이고 적절한 안전대책을 세울 수 있는 제도적 장치가 요구됨에 따라 해상교통안전진단제도를 도입함.
- 진단제도를 통해 선박의 통항 안전성을 확보함으로써 해양사고 발생위험률의 감소뿐 아니라 이용자와의 사전협의를 통한 계획적 사업시행으로 기업하기 좋은 환경 조성 기대

### ■ 개념 및 세부 내용

- 개정된 「해상교통안전법」(제2조)에 따르면 해상교통안전진단은 “진단대상사업으로 발생할 수 있는 항행 안전 위험요인을 전문적으로 조사·측정 및 평가하는 것”으로, 이는 안전활동의 기본원칙인 사전예방의 원칙을 추구하도록 구현된 제도임.
- 절차 : ① 사업자가 진단대상사업에 대해 허가 등을 받으려는 경우 진단대행업자에게 의뢰하여 작성한 안전진단서를 처분기관에게 제출해야 하며, ② 처분기관은 허가 등을 하기 전에 진단서를 국토해양부 장관에게 제출해야 함 ③ 국토해양부 장관은 진단서 내용을 심사위원회 등을 통해 검토한 후 검토의견을 처분기관을 통해 사업자에게 통보
- 진단대상사업 : ① 항로, 정박지, 선회장, 항계 등 수역의 설정 또는 변경 ② 해상횡단 교량, 침매터널 및 수역에 부설되는 케이블 등 시설물의 건설·부설 및 보수 ③ 항만 기본계획, 항만재개발기본계획, 신항만건설기본계획 등의 수립·변경에 따른 항만의 개발·재개발 ④ 기타 국토해양부령이 정하는 부표·계류 하역시설·돌핀 등 해상계류 시설의 설치·변경

- 선박통항안전, 재난 복구를 위한 긴급공사 또는 선박통항에 미치는 영향이 미미한 경우 자체진단서 제출로 진단을 받지 않을 수 있음.
- 진단시기는 사전안전진단의 개념으로 타당성조사, 기본설계 등의 기본계획단계에서 실시하도록 권고하고 있음. 이는 진단수행시기가 빠를수록 안전성 및 비용 측면에서 유리하며, 필요에 따라 실시설계단계에서 설계변경이 이루어져야 하기 때문임.
  - 법률상은 최종설계 완성 이전에만 실시하면 되므로 실시설계 단계에서 수행할 수도 있으나, 사업비 증액이 수반되는 설계변경이 발생할 수도 있으므로 주의가 요구됨.
- 해상교통안전진단을 수행하는 진단대행업자는 기술인력(항해사 자격증 소지자 등 최소 8명)과 장비(3차원 전 기능 선박조종 시뮬레이터) 등 등록요건을 갖추어 국토해양부장관에게 등록된 기관이어야 함.
  - 현재 해양계 대학 및 전문연구기관 등 3개소가 등록을 완료하였으며, 다른 기관에서도 등록을 추진 중임.
- 안전진단의 조사항목은 진단대상사업이 다양하므로 모든 사업에 적용되는 조사항목을 획일적으로 제시할 수는 없으나, 일반적으로 아래 표와 같이 진단대상사업별로 ‘수행’ 또는 ‘필요에 따라 수행’ 항목으로 정하고 있음.

**<안전진단대상사업별 진단항목>**

진단항목 대상사업		해상교통 현황조사	해상교통 현황측정	해상교통시스템 적정성평가				해상교통 안전대책
				통항 안전성	접이안 안전성	계류 안전성	해상 교통류	
수역	설정	●	●	●	△	-	△	●
	변경	●	●	●	△	-	-	●
수역내 시설물	건설·부설	●	●	●	△	△	●	●
	보수	●	●	●	-	-	-	●
항만또는 부두	개발	●	●	●	●	●	△	●
	재개발	●	●	●	●	●	-	●
기타 국토해양부령으로 정하는 사업		●	●	●	△	△	△	●

● : 수행, △ : 필요에 따라 수행

- 안전진단 실시는 ‘진단계획 수립 → 진단대행업자 선정 → 착수회의 개최 → 설계안검토 및 현장조사 → 진단서(안)작성 → 최종보고회의 개최 → 진단서 제출 → 검토의견 접수 → (보충회의 개최) → 안전진단 종료’의 절차로 진행됨.

조익순(선박안전기술공단 해사안전연구센터장, ischo@kst.or.kr)

## 중남미-잠재력과 위험이 공존하는 신흥시장

### - 중남미 지역 건설 투자 환경 분석 -

#### ■ 기회와 위험이 공존하는 중남미 건설시장

- 인구 5억 6,300만 명 규모의 중남미 지역은 시장잠재력이 매우 큰 신흥시장으로 세계 각국이 진출 확대를 도모하고 있음.
  - 중남미 지역은 현재 민주화의 진전과 경제 발전, 남미지역 통합 추진 등 대내외적인 환경 변화가 두드러지고 있음.
  - 중남미 지역은 천연자원이 풍부하나, 사회기반시설이 취약하여 건설 분야의 적극적인 투자가 요구됨.
- 대부분의 중남미 지역에서 나타나는 부패한 정치, 불안정한 사회 특성은 기업 진출의 위험 요인임.
  - 대다수의 국민은 농목축업에 종사하며, 중산층 발달이 미약하고 빈부격차가 현저함.
  - 중남미 지역 국가들은 쿠데타와 독재정치의 악순환을 겪었으며, 각 나라마다 국가적 마피아 집단이 존재하여 치안이 불안한 것 또한 공통 요소임.

#### ■ 중남미 최대의 건설시장, 브라질

- 중남미 최대 경제대국인 브라질은 국가 경제 현황 및 기업 환경 측면에서 중남미 국가 중 가장 긍정적인 기업 진출 환경을 갖추고 있음.
  - 광물 개발, 유전 및 정유시설 개발, 수송 인프라 확충 등 건설 분야 투자 규모가 확대되고 있음. 또한, 남미공동시장(Mercosur)의 중심 국가인 브라질 진출시 인근 국가로의 진출도 용이해짐.
  - 현 브라질 Lula 정부는 남미공동시장 강화 등 남미공동체연합에 주력하고 있음.
  - 아시아와의 관계에서는 일본의 투자 유치 및 기술 도입을 위해 노력하고 있으며, 중국의 경우 대중남미 에너지, 자원, 식량 수요의 급증에 따라 양국 관계가 밀착되고 있음.

\* 본고는 2010년 1월 6일 한국건설산업연구원 원내 세미나에서 전진구 파라과이 이순시는 국립대학 교수가 발표한 '중남미 건설 시장 환경 분석'의 내용을 정리한 것임.



- 브라질에서 착수된 국내 건설 관련 사업에는 현대자동차의 생산 공장, 동국제강그룹의 후판공장 건설사업 등이 있음.
- 외자 유치로 성장한 나라인 브라질은 외자 유치를 위해 정부 측에서 다양한 인센티브 제공. 그러나 기업 경영에 불편하게 작용하는 관행 또한 다수 존재
  - 인센티브는 지방자치단체마다, 또 생산품목 및 고용창출 정도에 따라 상이함.
  - 외국인 투자시에는 국가기간 산업으로의 진출을 제한하고 있으며, 철강, 석유화학, 통신 등은 합작기업 형태로만 진출 가능하도록 하는 등 제약 요건이 있음.
  - 또한 현지 기업경영에 불편한 각종 관행이 있음. 브라질에서는 대통령의 허가를 받은 현지법인 지사의 설치가 필수적이며, 현지법인 설립을 위해서는 영주비자가 필수적임.
  - 「노동법」상 본사 파견직원 1명당 현지직원 2명을 고용해야 하며, 시장 변동이 심하고, 「노동법」이 복잡하여 잦은 소송의 부담이 있음.

#### ■ 파라과이 투자에는 신중한 고려 필요

- 파라과이 건설시장은 활성화가 예상되고 있지만, 남미 최대 빈국임을 감안하여 투자에 대한 신중한 고려 필요
  - 최근 무역수지 개선과 외환보유고의 증가 등 경제 상황이 호전되고 있고, IMF도 파라과이 경제를 긍정적으로 평가하고 있어 점차 고정자본 투자가 증가할 것으로 판단됨.
  - 수자원 개발, 상하수도 개발, 도로 및 택지 개발 분야에 대한 투자 잠재력은 있으나, 시장 규모가 크지 않음.
  - 인플레이션과 불안한 환율 등 취약한 시장 환경에서 서서히 벗어나고 있지만, 불안정한 정치적 상황은 반드시 고려해야 함.
  - 파라과이 건설시장 진출을 위해서는 개발 조사와 정보 축적이 선결 과제임.
- 파라과이 진출 현황
  - 2009년 5월 현재 한미파슨스가 현지 청소년회관 건설사업 등에 CM으로 참여
  - 2004년 파라과이가 한국 건설업체의 진출을 희망하며 협조를 요청한바 있음. 당시 파라과이가 한국에 제시했던 내용에는 3억 5천만 달러 규모의 도로 건설 계획, 재원 조달을 위한 외국인 투자유치 계획, 외국 투자자에게 유리한 제도정비 계획 등이 있었음.

성유경(연구원-sungyk@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
2.17	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 규제개혁법무담당관실 주최, '자체 규제심사회의'에 건설경제연구실 김현아 연구위원 참여</li> <li>- 「행복도시법」 전부 개정안 중 수용 토지의 환매청구권 관련 규제 심사</li> </ul>
2.18	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 경제예산심의관실 주최, '향후 SOC 예산 정책방향에 관한 간담회'에 건설정책 연구실 박용석 연구위원 참여</li> <li>- 기획재정부와 국토해양부의 업무 협의에 참석해 향후 도로 등 SOC 예산 수립 방향에 대해 자문</li> </ul>
2.19	노동부	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 고용정책과 주최, 정책간담회에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여</li> <li>- 제2차 건설근로자 고용 개선 계획의 추진현황 점검 및 향후 추진방향 자문</li> </ul>

■ 신규 연구과제 발령 현황

과제명	주요 내용
직접시공의무제도 적용 대상 공사의 범위 및 의무비율의 적정성 연구	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 직접시공의무제도의 적용 대상 공사 및 의무 비율 확대의 필요성 제시와 함께 직접시공의무제도의 실효성 확보방안으로서 직접시공비율의 합리적 기준 및 근거 제시</li> <li>- 현행 직접시공 현황 조사 및 적용 대상 확대시 영향 등 업계에 미치는 영향 및 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본 등 선진국의 직접시공 관련 제도 법령에 대한 현황 조사 추진</li> </ul>
건설공사 시공자제한규정의 합리적 개선방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 현행 「건설산업기본법」 제41조(시공자제한규정)의 문제점 및 실태조사(관련 불법행위와 부실시공 사례 및 피해 현황 등) 실시</li> <li>- 시공자 제한규정의 적용대상공사 및 범위의 적정성 검토 및 전문기술을 요하는 공사의 유형 분석 등</li> <li>- 시공자 제한규정의 개정이 시장에 미치는 영향분석 및 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본 등 선진국의 관련 제도법령 실태조사 연구</li> </ul>

■ 연구원 제49차 이사회 개최

- 연구원은 2. 17(수) 오후 2시, 건설회관 3층 중회의실에서 권홍사 이사장 및 이사 15명이 참석한 가운데 제49차 이사회를 개최하였음.
- 이번 이사회에서는 '2009년 사업추진실적 및 2010년 사업추진현황'에 대해 보고하고 '2009 회계연도 결산(안)'에 대한 심의가 있었음.
  - 연구 방향에서는 그린홈 확산에 따른 제도적 정비방안 연구 등의 필요성이 제기되었음.

## 주택시장 정상화의 길

새로운 변화에 대한 기대와 두려움이 교차하는 가운데 맞았던 뉴밀레니엄이 시작된 지 10년이 흘렀다. 새로운 출발에 걸맞는 패러다임을 제대로 구축했는지 점검이 필요한 시점이다.

노벨경제학상 수상자인 폴 크루그먼 교수는 뉴 밀레니엄의 첫 10년을 경제적인 관점에서 볼 때 ‘빅 제로(Big Zero)’의 시기였다고 냉정하게 평가한다. 경제 분야로 국한하고 있지만, 아직도 ‘20세기 사고의 틀’에 머물러 있음을 통렬히 지적하고 있다. 금융위기를 통해 적나라하게 드러난 세계경제의 구조적 한계와 양극화 심화 등은 이러한 판단에 설득력을 더해준다.

그렇다면 국내 주택시장과 정책방향의 현주소는 어떠한가. 주택시장은 자생력을 상실한 채 정책당국에만 의존한 지 오래다. 주택정책은 ‘시장안정’이라는 기본 목표를 추구한다면서도, 일관성 없이 규제와 완화 사이를 표류하며 단기적 성과 중심의 패턴에서 벗어나지 못하고 있다. 이러한 구조에서는 수급변화보다 관련규제의 신설이나 폐지 여부와 같은 외부 요인에 따라 시장의 방향성이 좌우되기 쉽다. 시장 안정을 위한 규제 장치가 오히려 주택시장의 불안정을 조장하는 역효과를 낼 수 있음은 참여정부시절 충분히 경험한 바 있다.

글로벌 금융위기는 긴 터널의 끝이 조금씩 보이지만 국내 주택시장은 여전히 안개 속이다. 미분양 적체 해소를 위한 양도세 및 취득등록세 감면 등 세제지원은 대부분 올해 종료됨에 따라 수요 측면의 유인은 더 이상 기대하기 어렵다. 분양가상한제 폐지는 국회에서 기약 없이 결정을 기다려야 하는 상황이어서 공급 측면의 동기부여도 요원하다. LTV, DTI 등 금융규제 강화는 그 당위성을 떠나 실수요자들의 주택구매 의지마저 저하시키는 부작용을 키우고 있다.

매스컴에서는 각종 경제지표가 호전되고 있다는 소식들이 줄을 잇지만 상당수 국민들은 가계소득의 감소와 실질 실업률의 고공행진으로 경기회복이라는 온기를 제대로 누릴 수 없다. 이러한 상황에서 주택시장이 정상화된다면 경기회복의 체감과 올해 정부의 역점 추진과제인 고용창출을 제고하는 데 긍정적인 기여를 할 수 있을 것이다. 경기회복을 위한 재정 투입 이후의 민간투자 확대는 주택건설이나 건축 등에서 실질적 효과를 기대할 수 있기 때문이다.

이런 기대가 현실화되기 위해선 합당한 정책·제도적 환경 조성이 선행돼야 하는데 규제 만능 사고는 바뀌지 않으니 우리 경제의 또 다른 발목잡기가 되기 쉽다. 망설임 시간조차 허용되지 않는 글로벌시장에서 성공적으로 위기를 벗어나 앞으로 치고 나가기 위해선 변화와 정책혁신이 불가피하다. 또 자율성과 책임이 함께 요구되는 주택규제 완화에 방점을 두어야 한다. 바른 자세가 처음에는 힘들어도 평생 건강을 약속하지 않던가. <아시아경제, 2010. 2. 12>

김흥수(원장:infra@cerik.re.kr)