

건설동향브리핑 - 건설 정책 및 경영 동향

한국건설산업연구원, 한국건설기술연구원, 대한건설정책연구원

I. 건설정책 동향

1. 사회 및 산업 여건 변화를 반영한 공사비 정상화 시급

한국건설산업연구원 건설동향브리핑

■ 최근 산업 변화와 이슈는 그동안 건설산업이 견지해온 “싸게 구매하는 기조”의 근본적 변화가 필요함을 보여주는 사례
근로자의 고령화, 진입 기피, 현장 생산 고수 등은 안전과 품질 등 일선 현장의 생산 여건에 부정적 영향을 초래하고 있다. 현장의 생산성과 작업 완성도는 낮아지고 있으나 지급해야 할 비용은 증가함에 따라 건설사업자에게 상당한 부담으로 작용하고 있다. 그러나 다양한 사유로 일선 현장에서 증가하는 건설비용에 대한 지급은 발주자에 의한 적정공사비의 반영보다는 계약자에게 전가하는 방식을 여전히 고수하고 있다.¹⁾

‘중대재해처벌법’, 「근로기준법」, 「하도급법」 등의 부처별 규제 강화는 건설기업의 직·간접 비용의 증가요인으로 작용하고 있으며 더불어 징벌적 요소까지 확대되고 있다. 노동·근로기준 규정 강화(주52시간제 도입, 퇴직공제 대상 확대, 근로자 복지개선, 전자카드제 도입 등)에 따른 노무관리의 복잡화, 각종 하도급자의 의무규정 준수를 위한 업무

등 현장 운영 대책 수립 및 관리업무는 증가하는 반면 원도급자가 과거 가지고 있었던 각종 권한은 불공정 행위 등의 사유로 대폭 축소되어 비용은 추가로 지급하면서, 문제 해결을 위한 관리행위의 어려움은 가중되고 있다.

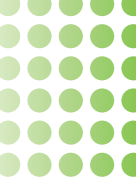
또한, 탈현장, 저탄소 등 새로운 기술 혹은 여건 변화에 대한 대처도 대다수 건설기업 스스로 투자 확대로 해결하기 어려운 영역이나, 여전히 공사비 변화 없는 공급 혁신에 의존하고 있으며 현장 생산을 줄이거나 효율성을 높이는 스마트 건설기술의 적용 역시 발주자에 의해 당해 공사의 설계와 공사비 등에 적절히 반영되어야 가능한 것이 일반적 건설사업의 속성이라 할 수 있다.²⁾ 해외의 경우, 초기 기술 투자가 필요한 스마트 건설과 저탄소 건설사업의 경우, 민간 기업이 부담해야 할 리스크를 반영한 공사비 산정 혹은 인센티브를 도입하고 있다.

■ 각종 문제 해결 비용은 지엽적으로 상향, 전체 공사비는 거의 제자리 수준

공공 발주기관의 설계가격은 공사현장에 투입되는 비용 위주로 산정되며, 이마저도 공사비 절감(삭감) 기조에 따라 당초 금액 대비 삭감되어 계약되기 때문에 오래전부터 공공부문의 적정공사비 문제는 계속 이슈화가 되어왔다. 직접공사비의 경우, 2004년 실적공사비 도입 이후 설계가격이 약

1) 예를 들면, 국가·지방계약법령상 장기계속공사 총공사기간에 대한 규정 미비로 공기연장 추가비용이 건설기업에 부담 전가되는 것도 공사비 부족의 주요 원인으로 작용

2) 인력, 자본 등의 제대로 갖춘 일부 대형 건설기업을 제외한 대부분 중소기업인 종합건설기업은 기술혁신과 투자를 선행할 수 있는 여력이 거의 없는 실정임.



4.6%~10.2% 하락하였으며.³⁾ 또한, 입·낙찰제도는 여전히 가격 평가 비중이 높아 당초 설계금액 대비 상당히 낮은 수준에서 계약되고 있다. 일부는 이러한 우하향 혹은 정체된 공사비 변화를 건설기업의 생산성 향상으로 해석하기도 하나, 미국, 영국, 일본 등을 보아도 공사비의 장기적 변화는 우상향 추세를 보여야 하는 것이 맞는 것으로 보인다. 또한, 국내 건설산업의 안전과 품질문제에 대해서도 다양한 해석이 가능하나 저가를 선호하는 산업환경에 기인한 측면이 크다는 분석도 있는 것으로 나타났다.⁴⁾

공공 건설공사비의 증가는 '산업안전관리비, 간접노무비' 등 특정 사안에 따라 해당 비용은 일부 증액됐지만, 전체 공사비 측면에서 그 효과는 미미하다고 평가되고 있다. 건설현장 및 본사의 관리를 위해 소요되는 간접노무비, 일반관리비 등의 비율은 30여 년 전 정해진 기준을 거의 그대로 적용하고 있는 실정으로 실제 공사에 투입된 간접노무비는 직접노무비의 23% 수준을 초과하는 등 현행 기준인 13.8%~16.0%를 크게 상회⁵⁾ 하고 있으며, 일반관리비율은 30여 년 동안 4.84%에서 6.48%로 상승하는 등 상한(6%)을 상회⁶⁾ 한 것으

로 나타났다.

■ 적정 공사비에 대한 온전한 평가와 정확한 지급은 문제 해결과 산업발전의 원동력

연간 사고사망자 수가 수십 명대에 불과한 영국 건설산업의 안전 제도에서 가장 강조하고 있는 것은 발주자의 안전환경 조성 즉, 적정공사비와 공기를 확보해주어야 한다는 것이며, 안전, 품질 등의 문제 해결을 위한 건설산업의 노력과 함께 정부는 규제 강화만이 아니라 즉, '제값 주고 제값 받기'의 관점을 공사비로 확보해주는 노력이 반드시 필요할 것으로 보인다. 특히, 공사비 부족은 하도급 문제, 노무비 지급 문제, 저임금 외국인 근로자 고용 문제 등 현재의 다양한 문제를 야기하는 출발점임을 이해해야 한다.

건설공사비의 품질과 안전, 그리고 스마트 건설 등으로의 혁신은 직접 공사 부문의 혁신(수술)에서 출발하는 것이지 기타 직간접 비용의 단기 변화(약)로는 해결이 어려울 것으로 보인다.

표 1. 정부의 기반시설관리 실행력 제고 과제 및 추진 시기

추진 전략	추진 과제	핵심 내용	추진 시기
기반시설 관리주체 지원 강화	기반시설 성능투자제에 따른 적정 자산가치 반영	· 기반시설자산 내용연수 세분화 · 감가상각 대체기준 적용 확대	2022년~
	누구나 이용가능한 자산관리시스템 및 표준 관리모델 구축	· 기반시설관리시스템 구축(국토부)	2022년~
	시설별 최적 투자 시기·방식 분석기법 개발	· 성능평가·예측기법 개발을 위한 R&D 추진	2022년~
	기반시설 총괄관리 기능 강화	· 소관 기반시설 총괄전담관리 기능 강화 · 광역·기초지자체 총괄관리 기능 강화유도 · 기반시설관리지원센터 설치를 위한 법 개정	2022년~
기반시설 관리 이행력 보강	관리주체 실행계획 수립	· 기반시설관리법령 개정	2022년~
	기반시설 종합투자계획 수립	· 종합투자계획 수립 · 기반시설 관리예산 연계제도 마련	2023년~ 2024년~
	시설별 인프라 성능카드 발간	· 인프라 성능카드 주기적 발간	2023년~
	지자체 평가·환류 체계 강화	· 기반시설관리 지표 마련 및 반영	2022년~
투자자원 다각화	성능개선 총당금 적립 활성화	· 지자체 표준조례안 제시	2022년
	지역개발기금 활용	· 지자체 표준조례안 제시	2022년
	사업계약 낙찰차액 활용 활성화	· 지자체 표준조례안 제시	2022년
	지구단위계획 기반시설 설치비용 활용	· 국토계획법 개정	2022년

자료: 관계부처 합동, 기반시설관리 실행력 제고 방안(2021.12) 발표 내용을 재구성함.

3) 4.6~10.2% = 실적공사비·표준시장단가 등락률(-7.3%) × 20%(공사비 비중) + 표준품셈 등락률(-9~-25%) × 35%
 4) '09년 공공공사 산재다발현장(재해율 상위 10%) 조사결과, 최저가낙찰제 현장 산재 다발 발생비율이 일반현장의 14배 이상으로 나타남.
 5) 완성공사 원가 통계상 간접노무비율 변화(토목) : ('89)18.0→('00)21.2→('10)20.2→('19)23.0
 6) 건설업 경영분석상 일반관리비율 변화 : ('90)4.84→('01)4.72→('10)5.66→('19)6.48

2. 기반시설관리 실행력 강화, 여전히 현실적 속도 부족

한국건설산업연구원 건설동향브리핑

■ 지속가능한 기반시설관리법 시행(2020년 1월) 이후, 관리주체의 실행계획은 여전히 부재

지난 2021년 12월, 기반시설 관리·감독기관의 관리계획이 수립되었지만, 노후 인프라에 대한 사용자의 안전성을 실질적으로 확보할 실행계획 수립 속도는 더딘 상황이다. 기본법 및 하위법령이 시행된 이후 약 2년이 경과 하였으나, 기반시설의 관리주체는 여전히 기존 사후 대응형 관리 수준이고, 현실성 있는 실행계획도 수립하지 못한 실정이다. 특히, 30년 이상 노후화된 중대형 인프라가 36%, 지하시설은 14.9%로 노후 인프라가 지속해서 급증하고 있으나 사후 대응형 관리방식에 정체되어 있고, 필요성에 대한 인식도 저조한 상황이다.

2021년 12월 정부 관계부처는 합동으로 기반시설관리 실행력 제고 방안을 마련하고 신속한 추진을 준비하고 있지만, 관리주체(지자체, 공공기관 등)는 재원 조달의 모호함과 성능개선 중심의 자산관리형 체계 구축에 미흡한 상황이다.

정부의 기반시설관리 실행력 제고 과제와 추진 시기는 대부분 2022년에 집중되어 있지만, 성능개선 중심의 관리주체 역량과 실행계획에 대한 점검은 우선되어야 한다. 이를 위해 관리주체는 기존 유지관리체계의 확대에 성능개선과 선제 대응을 시도하고 있지만, 사용자인 국민의 안전성 확보를 위해 관리주체의 역량 검증과 디지털 기술력 수준 진단이 필요하나 여전히 시설물 점검 및 유지관리 중심으로 체계와 역량이 구축됨에 따라 선제적 노후 인프라의 성능개선과 지속가능성 확보에는 한계를 갖는 것으로 판단된다.

■ 기반시설관리법의 실행 요구 사항을 충족하는 체계 및 관리주체 역량 진단, 사용자의 신뢰도 확보가 실행력 제고의 시급성

관리·감독기관의 재원 조달 방안과 함께 관리주체의 자체적인 실행력 확보 계획 수립이 병행되어야 기반시설관리법의 취지에 부합하고 인프라 경쟁력 향상으로 이어질 수 있다.

이를 위해 기반시설 관리주체는 재원 조달에 대한 다양한

자구책(경영 예산 조정, 예비비 활용 등)과 함께 성능개선 중심의 기반시설 자산관리 체계와 역량 확보가 동시에 추진되어야 하나 시설물의 기능 및 물리적 특성에 맞춤형 성능 수준, 평가 기준, 소요 재원 등 관리 요인의 실질적인 계량적 규모 추정은 기존 분절형 관리방식으로는 한계가 있다. 시설물 성능, 소요비용, 자산가치 등에 대한 구체적인 계량화가 어려운 현행 체계에서 신뢰성 있는 관리활동은 제한적임에 따라 대상 시설에 대한 관리주체의 실행계획에 성능 대비 표준 비용, 성능 대비 자산 가치 추정 모델 등에 대한 연속적 평가 기준이 반영되어야 한다.

■ 사용자의 안전 확보 속도는 관리주체의 수동적 준비보다 우선 고려하고, 점검 및 대응과 같은 이벤트성이 아닌 연속적 관리체계로 시행되어야

정부의 기반시설관리 실행력 강화는 가속화되고 있지만, 실행 결과의 마일스톤 수립과 선제적 대응력이 부족한 실행계획은 노후화 속도 통제에 한계가 있다. 정부의 12대 과제 추진 시기는 대부분 2022년이며 예상 완료 시기는 미수립된 상황으로 기반시설관리 실행력 확보 시기의 모호함 해소는 사용자인 국민의 안전성 확보에 필수적이다.

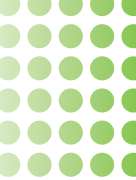
관리주체의 실질적이고 신속한 실행계획 수립과 이행은 공공 재원의 효율성 향상과 사용자인 국민의 신뢰도와 안전성 확보의 시급성이므로 관리를 위한 실행계획은 사용자의 요구가 충분히 반영되어야 하고, 성능 중심의 선제 대응은 필수 역량으로 기존 관리주체의 객관적인 진단이 시급히 진행될 필요가 있을 것으로 보인다.

3. 건설산업의 공간빅데이터 분석플랫폼 활용 시대 열려

대한건설정책연구원 건설 Brief

■ '21년 12월 31일부터 "공간빅데이터 분석플랫폼(www.geobigdata.go.kr)"을 공개

국도교통부는 공간빅데이터를 쉽게 활용할 수 있는 공간빅데이터 분석모델을 개발하고 '21년 12월 31일부터 홈페이지를 통해서 분석플랫폼을 누구나 열람 가능하게 공개하였다. "공간빅데이터 분석플랫폼"이란 공간분석 서비스를 통해서 다양한 데이터를 공간정보와 결합하여 지도상에서 데이터를 시각화 및 정보를 제공해주는 서비스이다.



이는 지형도, 지적도, 새주소 등의 공간데이터와 인구, 도시 개발 등의 행정 데이터, 유동인구, 카드매출과 같은 민간 데이터, 뉴스, SNS 등과 같은 비정형 데이터들을 융·복합하여 사용자가 필요한 정보를 제공하는 서비스로서, 주요 기능으로는 사용자 맞춤형 분석기능이 있으며 데이터를 세밀하고 방대하게 분석할 필요가 있을 경우에는 전문가 분석을 활용하고, 빠르고 간편하게 분석을 이용할 경우에는 일반사용자 분석 기능을 활용할 수 있다.

■ “공간빅데이터 분석플랫폼”의 표준분석모델 제공

“표준분석모델”이란 사회에 존재하는 다양한 현상을 데이터화하고 해당 데이터를 기준으로 하나의 표준모델을 구현하여 사용자의 분석 목적에 따라 분석 및 시각화를 제공하는 모델이다. '15~'20년까지 총 39종의 모델이 개발되었고, '21년에는 국민들의 삶과 밀접한 교통, 생활, 안전 등과 관련되어 5개의 모델이 개발되었으며 대표 사례는 다음과 같다.

먼저 버스정류장 사각지역 및 버스노선 분석(요청기관: 서울시) 사례이다. 버스정류장의 위치나 해당지역의 총인구 데이터 등을 활용하여 이용객의 수요 대비 버스정류장 및 노선 부족 지역을 분석한 모델에 해당한다. 또한, 화재 취약지역 분석(요청기관: 서울시 동작구) 사례가 있다. 이는 화재 발생, 소방서 위치, 도로 정보 등을 활용하여 골든타임 내 화재 대응이 어려운 지역을 분석한 모델에 해당한다.

■ 건설사업의 Provider에서 Developer로 전환

건설업은 사업의 발주자로부터 수주를 받아 수행하는 대표적인 수주산업으로서 건설사업의 헤게모니는 발주자로부터 있었다. 하지만 세계적으로 건설사업은 발주자로부터 수주하는 것뿐만 아니라 사전에 사업을 발굴하는 부분까지 확장되고 있으며 이것은 건설산업의 패러다임이 변화되는 것으로 볼 수 있다.

특히 도시공간에서 수행되는 건설사업은 도시의 다양한 변화와 영향을 주고 한번 목적물이 설치되면 바꾸기 어려운 특성을 지니고 있다. 따라서 실제 사업을 수행하는 건설업계가 이러한 영향을 사전에 판단하여 도시의 효율성을 높이기 위한 검토와 계획이 매우 중요하다.

그러므로 앞으로 건설업계가 공간빅데이터를 활용하여 수

요를 창출하고 이를 발주자에 제안하는 형태의 건설사업 진행이 필요하며, 이러한 노력은 단순 목적물을 공급하는 Provider에서 벗어나 도시의 가치를 생각하고 제시할 수 있는 Developer와 같은 역량을 키우는 데 중요한 마중물의 역할을 할 것이다.

■ 도시의 다양한 가치를 고려한 공간재창출 필요

과거 도시의 건설사업은 단편적·물리적 방식이 주도했었지만 이제는 경제, 사회, 문화 등 비물리적 측면도 함께 고려하여 새로운 가치를 창출하는 방식으로의 전환이 필요하다. 또한 개발을 통한 시설물 확충에 치중하기 보다는 다양한 시민들의 수요를 바탕으로 한정된 도시자원에서 도시공간의 효율성을 높이는 방식의 접근이 시도되어야 한다.

따라서 공간빅데이터의 다양한 공간정보를 활용하여 이러한 시민들의 수요를 충족함과 동시에 효과적인 공간계획을 기반으로 한 건설사업 수행을 통해 도시의 균형과 새로운 가치를 창출하기 위한 노력이 필요할 것으로 본다.

4. 리츠 관련 정책개선의 내용과 건설사업적 의의

대한건설정책연구원 건설 Brief

■ 리츠는 다수의 투자자 자금을 모아 부동산에 투자하고 운영함으로써 발생한 수익을 투자자들에게 배당하는 간접투자기구

리츠는 '01년 4월에 제정된 부동산투자회사법을 근거로 국내에 도입되었으며 당시의 기본구조는 미국의 회사형 리츠를 기본으로 한다. 동 법률에 따라 리츠의 투자자 모집과 부동산 투자비율, 수익의 의무배당 등이 엄격하게 규제된다.

리츠와 부동산펀드를 혼동하는 경우도 있지만, 전자는 투자 대상이 ‘부동산투자회사’인 반면 후자는 ‘실물자산인 부동산’이라는 근본적인 차이가 존재한다. 지금까지의 국내 리츠 투자는 주택과 오피스에 집중되어 있어 투자분야의 다양화, 관련 규제 및 제약요건의 완화 등이 요구되는 실정이다.

■ 최근 정부는 ‘공모·상장 활성화를 위한 리츠제도 개선방안’을 발표

이번 조치의 목적은 ① 우량 리츠에 대한 투자기회를 일반 개인에게 확대하고 ② 리츠에 대한 신뢰제고를 통해 일반인

도 안심하고 투자할 수 있는 환경을 조성하는 것이다. 인가·등록절차를 간소화하고 지주회사 규제를 합리화하는 등 상징리츠 활성화를 위한 정책적 지원을 확대함으로써 일반인의 접근성을 강화하고, 동시에 투자자보호를 강화하는 것이 주요 내용에 해당한다.

■ 개인 차원의 부동산투자가 대부분 직접매입으로 한정된 국내 현실에 비추어 이번 제도개선은 건설 분야로 개인의 자산투자범위를 확장한다는 점에서도 큰 의의가 존재

소액으로 부동산투자에 참여하면서 정기예금보다 높고 안정적인 현금흐름을 기대할 수 있으면서도, 부동산펀드보다 환매가 자유롭다는 점 등이 핵심이며, 이를 통해 소규모 건설사업의 소요자금조달에도 긍정적인 영향을 끼칠 가능성도 배제할 수 없을 것이다.

5. 철도 유휴부지 활용 청년임대주택·복합문화공간 공급 민간제안 정책

대한건설정책연구원 건설 Brief

■ 철도 유휴부지 활용 청년임대주택 공급 민간제안 공모 시작

정부의 주거안정 정책 차원에서 국토교통부와 국가철도공간이 협업하여 철도 유휴부지를 활용한 청년 및 신혼주택을 위한 임대주택 공급을 추진한다. 대상지는 교외선 구간 중 운행중지된 유휴부지와 미건설선 유휴부지이며, '21년 12월 24일 시작된 민간제안 공모를 통해 총 500세대 규모의 임대주택과 복합문화공간의 공급이 기대된다.

■ 폐선·폐역 등 철도 유휴부지 활용도 제고 기대

해당 사업의 주요 목적은 철도노선의 선형개량, 지하화에 따라 기존 노선이 폐선되는 등 철도 유휴부지가 지속적으로 늘어나고 있는 상황에서 이를 공익적으로 활용하여 국유재산의 공익가치를 창출하는 것이 주요 개념이다.

철도 유휴부지 활용의 이점으로는 저렴한 임대료 공급과 교통시설과의 접근성이 향상됨에 따라 직주근접에 따른 주거안정이 가능하다는 것이다. 특히 정부는 이번 사업을 통해 청년 및 신혼부부 등 주거취약계층의 주거비 부담을 완화하고자 주변시세의 85% 이하 임대료로 공급 예정이다.

■ 기술적 측면의 건설가능성 상세검토 필요

철도 유휴부지 상층에 건물을 짓는 방식에 대하여 대다수의 건설·건축 전문가들은 일본 등 국외에서 이미 유사한 주택 건설 사례가 있었기 때문에 기술적으로는 충분히 가능하다고 주장한다. 그러나 과거 국내에서 시행된 철도 위 주택건설 사업인 '가좌역 행복주택 사업' 추진 당시, 열차가 통행할 때 발생하는 야간소음의 정도가 일상생활을 방해할 수준이라는 점이 크게 지적되었다.

따라서 단순히 주택공급 확장과 유휴부지 활용이라는 장점만을 주목하기보다, 기술적 측면의 건설가능성에 대해 재검토하고 특히, 철도의 통행에 의해 발생하는 소음·진동 등에 대하여 면밀하게 고려할 필요가 있다.

■ 지속가능한 유휴부지 활용 '프로토타입(Prototype)'으로 발전

신규 토지 확보가 어려운 현 상황에서 철도와 같은 국가소유 유휴부지를 활용하여 주택공급을 활성화하는 사업이 추진되는 것은 매우 긍정적이라 판단된다. 그러나 이러한 형태의 사업이 향후 응용 가능한 프로토타입의 사업으로서 자리하기 위해서는 일회성의 가치를 중시하기보다는 지속가능성에 초점을 두어야 한다.

대표적으로 현재 사업이 추진 예정 지역은 수도권에서 벗어난 교외지역이기 때문에, 실질적 임대수요가 높지 않을 수 있으며 건설 후 입주한 청년 및 신혼부부의 거주기간이 지속적이지 않을 수 있다. 그에 따라 일정 시간이 흐른 후, 수요 부족 및 이주에 의한 빈집 발생 등의 문제점 발생도 가능하다.

■ 프랑스 파리 '세느 리브고쉬'의 사회주택 건설 성공사례 검토

프랑스 파리의 대표적 재개발사업지구 '세느 리브고쉬' 계획에서는 철로 상부의 일부에 인공데크를 조성하여 지하철, 고속철도, 지하주차장, 사회주택(공공임대주택) 등이 들어선 복합건물을 조성한 바 있다. 2000년대 초부터 개발이 추진된 해당 사업은 인근 지역주민과 주기적으로 소통해 나가며 개발계획을 수정하였고, 그 결과 단지 내에는 주택 외에도 각종 상업·업무시설, 공공·편의시설, 학교, 공원 등이 조성되는 등 낙후되어있던 철로 부지가 살기 좋은 주거단지로 개발된 것이다.



해당 사례와 같이 국외에서 철도 유희부지를 활용하여 주거 단지를 공급하는 과정에서 겪은 시행착오에 대한 면밀한 검토가 요구된다. 특히 청년임대주택 및 복합문화공간으로의 활용 외에도 해당 시설물이 들어서는 인근 지역의 수요를 반영하고 지역 활성화를 이끌 수 있는 다양한 기능적 확장 방안에 대하여 사전에 고려할 필요가 있다.

6. 사회 및 산업 여건 변화를 반영한 공사비 정상화 시급

한국건설기술연구원 KICTZine

■ 들어가며

건설공사 중에 발생할 수 있는 사고로 인한 손해에 대비하기 위해 다양한 보험 상품이 개발되어 있다. 건설공사와 관련된 보험은 크게 재산보험, 배상책임보험 및 기타 보험 분야로 구분할 수 있다. 재산보험이란 재산을 소유하거나 관리하는 데 있어서 사고의 발생으로 소유자나 관리자, 또는 사용자가 경제적 손실을 입게될 경우 이것을 보상해 주는 보험을 의미한다. 배상책임보험은 피보험자가 공사 관계자가 아닌 제3자에 대하여 보험기간 중에 발생한 사고로 인하여 손해배상 책임을 지게 되는 경우 그 손해를 보험할 것을 목적으로 하는 보험을 의미한다. 건설사업의 수행 단계별로 발주자, 건설기업, 전문건설기업 등을 보호하기 위해 고안된 보험의 종류는 매우 다양하며, 이 글에서는 미국에서 가장 일반적으로 활용하고 있는 보험들에 대하여 알아보려고 한다.

■ 미국의 건설공사 손해보험 종류

① 건설사 위험 보험(Builders Risk Insurance)

건설사 위험 보험은 건설 중인 시설물과 다른 구조물에 대한 보험을 의미한다. 소유자 보험이나 상업 재산 보험과 같은 다른 상품들은 일반적으로 건설공사 중에 세워지는 구조물을 포함하지 않는다. 건설사 위험 보험은 아래와 같은 내용을 보장한다.

건설장비·자재, 기초 구조물, 비계 등 임시구조물, 포장, 담벼락, 외장 등 건설업자에 의해 조성된 조경이며, 일반적으로 보험사들은 프리미엄 옵션을 제공하는데, 이 옵션은 비용이 더 들지만 보험 범위 한도, 보험이 불가능한 사건 및 보험에 드는 시설물을 확장할 수 있다.

② 근로자 보상 보험(Workers' compensation Insurance)

근로자 보상 보험은 근로자가 근무 중 다쳤을 때 사업자와 계약자를 보호하기 위해 만들어진 보험이다. 사고 후 발생할 수 있는 아래와 같은 비용을 보장한다.

의료비, 임금체불, 부상과 관련된 지속적인 회복 비용, 부상자가 보험계약자를 고소할 경우 법정 수수료, 장례비용 및 사망급여 근로자 보상 보험은 다른 보험과 마찬가지로 건설사업에 국한되지 않지만, 업무상 부상 가능성이 있는 경우, 다른 사람을 고용할 계획인 건설기업에게 중요한 사항이다. 실제로 일부 주에서는 근로자 보상보험이 법으로 의무화되어 있다.

③ 일반 책임 보험(General Liability Insurance)

일반 책임 보험 또는 계약자 일반 책임보험은 사업 과정에서 신체적인 손해나 재산상 손해를 입었을 경우 기업에 책임보호를 제공하는 보험이다. 발주자, 건설기업, 전문건설기업 등 역할에 상관없이 보험 가입자를 불필요한 위험으로부터 보호하기 위해 책임보험을 이용할 수 있다. 일반 책임 보험은 잘못된 작업 방식, 직무상 상해, 상업적 손해, 명예훼손 등을 포함한 광범위한 손해를 포함한다.

④ 전문직 배상 책임 보험(Professional Liability Insurance)

오류 및 누락 보험이라고도 하는 전문직 배상 책임 보험은 불만족스러운 업무에 대한 발주자의 소송으로부터 계약자를 보호한다. 경험이 많고 철저한 전문가가 수행한 업무에서도 실수가 발생할 수 있으나, 발주자는 계약자의 실수로 인해 발생하는 시간적 금전적 손해를 이해하려 하지 않을 것이다. 작업 실수, 계약 업무 누락, 과실 치사, 마감 기한 미준수와 같은 경우, 발주자는 계약자에게 소송을 제기할 수 있다. 이러한 업무상 과실로 소송을 제기할 때 전문직 책임 보험은 변호사 선임 비용 등 법적 방어 비용을 부담할 수 있다.

■ 미국의 설계 전문직 배상책임 보험(Design Professional Liability Insurance)

보험사는 현재 보험시장에서 설계상 과실에 대해 다양한 설계 전문직 배상 책임 보험(Design Professional Liability Insurance, 이하 DPLI) 상품을 제공한다. 이러한 DPLI 상품은 보험사와 계약자 지정 옵션에 따라 보장 범위와 가격이 매우 다양하다. 2019년 조지아 주 DOT에서 발간한 보고서에서는 DPLI를 보장범위, 보험료 부담자에 따라 다음 표와 같이 분류하고 있다.

표 2. 보장범위와 보험료 부담자에 따른 DPLI 구분

DPLI구분	보장 범위	보험료 부담자
Annual-based DPLI	해당 연도에 수행하는 모든 설계 업무	설계사
Project-specific DPLI by engineering firm	대상 프로젝트	설계사
Project-specific DPLI by contractor	대상 프로젝트	계약자(건설기업)
Project-specific DPLI by owner	대상 프로젝트	발주자

DPLI 가입비용과 관련해서 미국 보험사인 Insureon(2021)에 따르면, 엔지니어링 전문가들은 DPLI에 대해 매달 145달러, 즉 연간 1705달러 미만의 비용을 지불한다. 설계 DPLI 가입자 중 18%는 연 800달러 이하, 23%는 연 800~1600 달러 사이, 30%는 연간 2400달러 이상의 보험료를 부담하고 있다. 회사, 업계 규모 및 과거에 소송을 당했는지 여부 등의 요인이 보험 비용을 결정하는 데 중요한 요소이다.

DPLI 보장한도는 보험사가 DPLI에 따라 지급하는 최대 보험금 금액이며, 회사 규모에 따라 보장한도와 범위의 최대 금액을 높일 수 있다. 절반 이상의 설계사는 오류 및 누락 발생당 100만 달러이고 총 100만 달러 한도의 DPLI에 가입하고 있는 것으로 조사되었다.

■ 맺음말

우리나라에서도 건설기술진흥법 제34조에 따라 실시설계, 건설사업관리 용역을 계약하는 건설엔지니어링사업자의 고의 또는 과실로 인한 손해배상 및 보험(공제) 가입 의무가 있다. 이 경우 보험(공제) 가입 비용을 건설엔지니어링 비용에 계상하도록 하고 있어, 건설엔지니어링사업자의 부담을 경감시켜주고 있다. 그러나 기술형입찰(일괄 등)공사의 경우 설계사가 시공사와 분담이해방식의 공동수급체로 입찰에 참여하고 있으나, 시공사의 공사손해보험만 가입 의무화되어 예정가격 또는 공사 예산에 계상(실질적으로 설계사는 시공사와 하도급계약 체결)하고 있다. 기술형입찰공사에서 설계손해배상보험은 민간계약으로 치부되어 의무가입 대상으로 규정되지 않고, 시공사에서는 관행적으로 용역원가에 미포함하여 용역계약을 체결하여 설계사에 부담이 되고 있는 실정이다. 기술형입찰시 설계손해배상보험(공제) 가입

의무화 및 보험료를 공사비 또는 설계용역비에 계상하도록 하는 관련 법령 및 제도를 개선하여 설계와 시공 수행의 형평성을 유지할 필요가 있다.

II. 건설 산업정보 및 기술동향

1. 2022년... 디지털 건설시대의 시작

한국건설산업연구원 건설동향브리핑

■ 코로나19 이후의 기술투자

코로나19 위기는 디지털 기술의 영향력을 확대하였고, 4차 산업혁명 기술의 중요성이 부상하며 지난 2년간 기술투자는 큰 폭으로 증가하였으며, 구체적으로 정부의 연구개발(R&D) 예산 증가율은 2020년 전년 대비 18.0%, 2021년 13.1% 증가하였고, 2022년 8.8% 증가한 29.8조 원으로 의결됨에 따라 GDP 대비 정부 R&D 투자는 세계 1위, GDP 대비 전체 R&D 투자는 세계 2위를 기록한 것으로 나타났다.⁷⁾ 또한, 기술에 대한 중요성 증대와 국가 단위의 기술경쟁이 심화됨에 따라 최근 정부는 글로벌 기술패권시대에 반드시 주도권을 확보해야 할 기술에 대한 전략으로 ‘국가 필수전략 기술 선정 및 육성·보호전략’⁸⁾을 발표하였다.

건설산업은 기술개발 및 디지털 전환에 투자되는 막대한 비용과 시간 탓에 타 산업대비 변화가 더디었으나, 최근 기술 중시 기조가 확산함에 따라 건설산업의 기술투자 계획 또한 확대 양상을 보이고 있다. 기술 혁신을 위해서는 지속적인 비용과 시간의 투자가 필요하나 리스크가 높고 수익이 낮은 건설 프로젝트의 특성상 즉각적인 효과가 보장되지 않는 기술에

7) 기획재정부 보도자료(2021.9.2), ‘2022년도 국가 R&D 재정투자 29.8조원’.

8) 과학기술정보통신부 보도자료(2021.12.22), ‘세계 기술패권 경쟁시대, 기술주권 확보에 국가역량 결집’. ; 국가 필수전략기술은 인공지능, 5G·6G, 첨단바이오, 반도체·디스플레이, 이차전지, 수소, 첨단로봇·제조, 양자, 우주·항공, 사이버보안 등의 10개 기술로 선정됨.



지속적인 비용과 시간을 투자하기는 어려움에 따라 건설산업은 디지털화와 생산성 향상이 저조한 산업으로 평가되었다. 최근 글로벌 건설업계를 대상으로 한 KPMG 설문조사에서 건설업계 응답자의 43%는 높은 수준의 기술투자를, 41%는 보통 수준의 기술투자를 계획하고 있다고 응답하였다.⁹⁾

국내 건설산업은 정부 주도의 기술투자과 정책 지원이 지속해서 진행되고 있으며 2022년 국토교통 R&D 예산안은 2021년 대비 5.9% 증가한 6,386억 원 규모로 발표되었다.¹⁰⁾ 2012년부터 2019년까지 국토교통 R&D 예산은 연평균 2.8% 증가하였으나 2020년에는 전년 대비 9.4%, 2021년에는 전년 대비 14.3% 증가한 것으로 나타났다. 또한, 국토교통부는 2018년 8월 '스마트 건설기술 로드맵', 2020년 12월 '건설산업 BIM 기본지침'과 '2030 건축 BIM 활성화 로드맵', 2021년 11월 '스마트건설기술 활성화 지침' 등을 발표하는 등 기술개발과 적용을 위한 정책적 지원을 활발히 추진하고 있다.

■ 2022년, 건설산업 변화의 임계점

전 세계 다양한 데이터를 기반으로 산업의 자동화 가능성을 분석한 딜로이트는 자동화 가능성이 가장 큰 산업으로 건설산업을 지목하였다.¹¹⁾ 지난 20년간 건설산업의 생산성 증가는 연평균 1%였으며, 건설현장은 단순하고 반복적인 수작업 비율이 높아 앞으로 자동화 가능성이 가장 클 것으로 분석하였으며 특히, 표준화된 조립식 건축 자재의 사용이 급증하는 것과 같이 점차 기술이 현장 근로자의 역할을 대체할 것으로 예상하였다.

지난 2년간 코로나19 위기로 건설산업의 일하는 방식은 큰 폭의 변화 양상을 보였으며 이러한 경험은 건설산업 내 첨단기술 수용력을 증가시켰다. 특히, 이미 존재하는 기술이나

건설현장에 적용하기 위한 동기가 부족했던 원격 협업, 현장 모니터링 등의 기술이 신속하게 산업 내에 확산하였고, 건설산업의 일하는 방식에도 변화를 가져왔다. 코로나19 초기 건설산업은 일차적으로 '안전보건 활동 강화, 공급망 안정성 확보, 원격작업 확대' 등 전염병 위기 대응을 위한 활동을 수행하였으나, 이후 디지털화와 새로운 기술에 대한 적응, 미래 사업모델 점검 등 장기적인 역량 강화를 위한 방안을 고심하기 시작하였다.

전 산업을 대상으로 진행되고 있는 기술 변화와 건설산업 내부의 기술 혁신에 대한 동력을 고려할 때, 2022년은 건설산업 전반에서 변화가 나타날 임계점에 이르는 해이며, 앞으로 디지털 건설 시대가 시작될 것으로 판단된다. 또한, 디지털화의 진행에 따라 건설산업에서는 기술 융합(71%)이 가장 큰 영향을 미치며, 그 뒤로 프로세스 융합(49%), 데이터/정보 융합(33%), 산업 융합(32%)이 영향을 미칠 것으로 조사되었으며¹²⁾ 건설산업에서 가장 큰 투자잠재력을 가진 기술로는 '통합PMIS,(45%) BIM(42%), 고급 데이터 분석(31%)'이 손꼽혔으며¹³⁾ 이러한 기술은 건설 프로젝트 전체의 효율성 증대와 의사결정 개선을 가능하게 할 것으로 보인다.

2. 세계 녹색 건축 시장, 향후 3년간 고성장 예상

한국건설산업연구원 건설동향브리핑

■ 세계 녹색 건축 시장 동향¹⁴⁾

시장분석·컨설팅 기업 Dodge Data & Analytics는 79개국의 녹색 건축 관련 전문가 대상 설문조사¹⁵⁾ 결과를 공개하고, 향후 3년간 녹색 건축이 크게 성장할 것으로 전망하였다. 특

9) KPMG(2021), No Turning Back : 2021 Global Construction Survey. : 엔지니어링 및 건설(Engineering/Construction firm)분야 113개, 발주기관(Project or infrastructure owner organization) 73개 응답 분석.

10) e대한경제(2021.11.22), '내년 국토교통 R&D 6386억... 5.9% 늘었다'.

11) Deloitte(2021), 현실로 다가온 일의 미래(Future of Work) 아시아태평양 지역은 얼마나 준비됐나?.

12) Altimeter, Prophet Company(2021.10), Understanding Convergence: The Next Wave of Digital Transformation. : 건축·엔지니어링·건설(Architecture, Engineering and Construction, AEC), 설계 및 제조(Design and Manufacturing, D&M) 등 주요 업계 리더 749 명을 대상으로 진행된 설문조사임. 여기서 프로세스 융합은 이전에 분리되어 있던 프로세스를 비즈니스 전반에서 연결하는 것이며, 기술 융합은 클라우드, 사물인터넷, 인공지능, 공급망, 가상/증강현실과 같은 기술이 융합되어 새로운 활용 사례와 솔루션을 마련하는 것임. 데이터 융합은 분리되어 있던 데이터/정보에 쉽게 접근하여 다양한 신제품/서비스를 창출하며, 산업 융합은 개별 산업이 점차 유사해지고, 서로 연결되어 가치를 창출하는 것임.

13) KPMG(2021), No Turning Back : 2021 Global Construction Survey.

14) 본고는 Dodge Data & Analytics가 지난 11월 발간한 "World Green Building Trends 2021"의 주요 내용을 정리하였음.

15) 설문조사는 '2021년 6월부터 8월까지 온라인을 통해 1,207명의 설계·디자인, 엔지니어링, 컨설팅, 시공, 투자·개발, 발주자를 대상으로 이뤄졌으며, 국가 당 30명 이상의 응답이 반영됨.

표 3. 수행 중인 건설사업 중 녹색 건축 사업의 비중

구분	해당 없음	전체 사업의 1~15%	전체 사업의 16~30%	전체 사업의 31~60%	전체 사업의 60% 이상
2021년	13%	24%	19%	16%	28%
2024년 (전망)	8%	14%	16%	20%	42%

히, 현재 수행 중인 건설사업에서 녹색 건축 사업이 차지하는 비중¹⁶⁾이 30%를 초과한다는 응답자는 2021년 현재 44% 수준이며, 3년 후인 2024년에는 그 비중이 78%까지 증가할 것으로 예상하는 것으로 조사되었으며 반면, 수행 사업 중 녹색 건축 사업의 비중이 15% 이하라고 응답한 비율은 현재 37%이지만 3년 뒤 22%로 15%p 감소할 것으로 응답하였다.

■ 환경적 요인의 영향은 이전과 비슷한 수준, 사회적 요인 영향 증가

에너지 소비 저감, 온실가스 배출 감축, 실내 공기질 향상, 물 소비량 감소, 천연자원 보호 등 녹색 건축을 추진하는 환경적 요인에 관한 관심은 기존과 비슷한 수준으로 유지되는 가운데, 사회적 요인의 영향이 높아진 것으로 평가되었다. 녹색 건축 관련 사회적 영향요인에 대한 중요성을 세부적으로 살펴보면 '거주자 보건 향상(80%)', '지속가능한 기업경영 장려(76%)', '노동생산성 향상(59%)' 등의 중요성이 높게 평가된 것으로 나타났다.

발주자·투자자들의 녹색 건축 사업 추진 계기에 대한 질문에서도 운영비용의 감소(37%)에 이어 사회적 정의에 부합(32%)이 두 번째로 높은 응답을 보인 것으로 조사됨에 따라, 기후변화에 관한 관심 증가가 녹색 건축의 중요성 증대로 연결된 것으로 해석할 수 있다.

표 4. 녹색 건축 시장 성장의 추진 계기

순위/구분	발주자·투자자	설계·엔지니어링·시공기업
1	운영비용의 감소 (37%)	발주자 요구사항 (42%)
2	사회적 정의 부합 (32%)	환경 규제 (36%)
3	건축물의 건강 성능 (31%)	사회적 정의 부합 (31%)
4	경영 방침 (29%)	건축물의 건강 성능 (30%)
5	환경 규제 (25%)	운영비용의 감소 (24%)

주. 그룹별 복수응답 결과 중 상위 5개에 해당되는 촉진요인임.

녹색 건축물은 일반 건축물과 비교해 유지·운영비용의 감소 및 자산 가치의 향상 등 경제적 편익도 높은 것으로 조사되었으며 구체적으로 기존 대비 최초 1년간의 유지·운영비용의 평균 감소율은 신규 녹색 건축물이 10.5%, 개·보수 건축물이 11.5%이며, 5년간의 평균 감소율은 각각 16.9%, 17.0%로 나타났다. 또한, 신규 녹색 건축물은 일반 건축물 대비 자산 증가율이 평균 9.2% 높으며, 개·보수의 경우 9.1%로 비슷한 평균 자산 증가율을 보이는 것으로 조사되었다.

표 5. 일반 건축물 대비 녹색 건축물의 경제적 편익

구분	신규 녹색 건축물	녹색 건축 개·보수
유지·운영비용의 평균 감소율 (최초 1년)	10.5%	11.5%
유지·운영비용의 평균 감소율 (5년)	16.9%	17.0%
자산 가치의 평균 증가율 (발주자·투자자)	9.2%	9.1%

■ 녹색 건축 시장 성장에 따른 접근방법

녹색 건축의 지속가능성 제고 및 성능 향상을 위해 발주자·건설기업은 '넷제로 건축(46%)', '내재 탄소량¹⁷⁾ 통제(44%)', '사전조립 및 모듈러 건설(43%)', '해체 및 재사용을 고려한 설계(26%)' 등의 적용 계획인 것으로 조사되었으며, 탄소 및 폐기물 배출 저감을 위한 부품 재사용, 사전조립 및 모듈러 적용을 위한 설계(DfMA, Design for Manufacturing and Assembly) 등의 현재 활용비율은 낮은 편이나 점차 증가할 것으로 예상할 수 있다.

3. 2년 연속 해외수주 300억불 돌파의 의미와 향후 과제

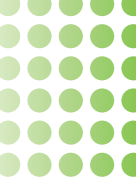
대한건설정책연구원 건설 Brief

■ '10년 중반부터 지속된 해외건설수주 침체 탈피

해외건설 수주 실적은 '10년 700억불 돌파 후 '14년까지 매

16) 해당 설문조사에서 녹색 건축은 다음 네 가지 요소를 포함하도록 정의함 : ① 에너지, 수자원 등 자원 소비 효율성이 높고, ② 오염 및 폐기물 저감, 재활용 방안이 적용되며, ③ 실내 공기질이 양호하게 유지되고, ④ 설계, 시공, 유지·운영에 환경 영향을 고려한 사업임.

17) 건축물의 유지·운영과정에서 배출되는 '운영 탄소'와 구분하여 건설 원자재의 생산 및 운송, 시공, 보수, 철거 과정에서 배출되는 탄소량을 의미함.



년 500억불 이상을 기록해왔으나, 이후 유가 하락 등 대외여건 변화로 300억불 내외의 침체기를 맞이한 가운데 코로나 19 팬데믹으로 인해 해외건설수주의 부정적 전망이 우세하였다. 그러나 '19년에 223억불로 최저치를 기록했던 해외건설 수주액은 '20년 351억불, '21년 206억불로 2년 연속 300억불 이상을 기록하며 악조건 속에서도 선전하였다. 특히 '21년 해외수주 실적에서는 그동안 중동과 아시아의 지역의 비중이 최초로 70% 이하를 기록하며 지역적 다각화를 이루었다는 특징을 지니고 있다.

■ 선진국 건설시장 진출 및 전기업종 약진이 실적에 크게 영향
 지난 해외건설수주 지역별 실적은 중동과 아시아의 비중이 70~90% 사이로 대부분을 차지하고 있었으나 '21년에는 유럽, 북미 및 오세아니아 등 선진국으로 볼 수 있는 시장의 비율이 27.9%로 크게 증가하였다. 선진국 건설시장에서 수주한 85억불의 수주 현황은 해외건설수주가 호황을 이루던 '14년 이후 두 번째이며, '10년 이후 평균금액(약42억불)의 2배가 넘는 수준이다. 또한 '21년의 해외건설 수주를 공종별로 살펴보면 전기 분야의 실적이 31억불 규모로 전년대비 3.5배 이자 역대 3번째로 높은 공종내 실적을 기록하였다.

■ 새로운 트렌드에 적합한 혁신적 역량 확보 노력 필요
 최근 해외건설시장의 트렌드는 ESG 경영, 스마트 시티를 비롯한 정보화기술의 대두를 들 수 있다. 해외 ODA 프로젝트는 친환경 에너지를 주도로 진행되고 있으며, 선진국 역시 친환경 인프라와 디지털 전환을 중심으로 경기부양책을 실시하고 있다. 따라서 해외시장 진출의 선진화를 위해서는 기존의 역량을 강화하는 수준이 아닌 기준에 존재하지 않았던 새로운 분야인 친환경, 디지털 역량의 확보가 필요하며, 환경 및 IT분야의 혁신적 기술들을 건설업이 흡수하여 재탄생시키는 역량이 필요하다.

■ 고부가가치 프로젝트 수주를 위한 지원체계 고도화
 해외건설 수주의 경쟁 환경을 살펴보면, 중국과 터키 등 원가 위주로 경쟁하는 업체들의 성장이 주를 이루고 있으며 특히 중국은 10년째 압도적인 1위를 기록하고 있다. 한국의 해외건설 진출 전략은 원가우위에서 차별화 우위로 전환되어야

하며 이를 통해서 고부가가치 프로젝트를 중심으로 수주하는 전략적 전환이 필요하다. 건설업에서 고부가가치를 창출하기 위해서는 사업개발, 금융인프라, 설계 및 공정관리의 고도화와 디지털 시공기술 확보 등이 필요하나, 건설업체 내부의 역량으로는 한계가 존재한다. 따라서 차별화 우위를 통한 해외진출을 위해 공공기관을 중심으로 사업개발 및 금융지원 체계 고도화를 실시하고 국내 건설시장에서 신기술 사용에 따른 인센티브 도입으로 역량의 선제적 확보가 필요하다.

4. 건설경기 호조에도 심화되는 건설산업 양극화 현상

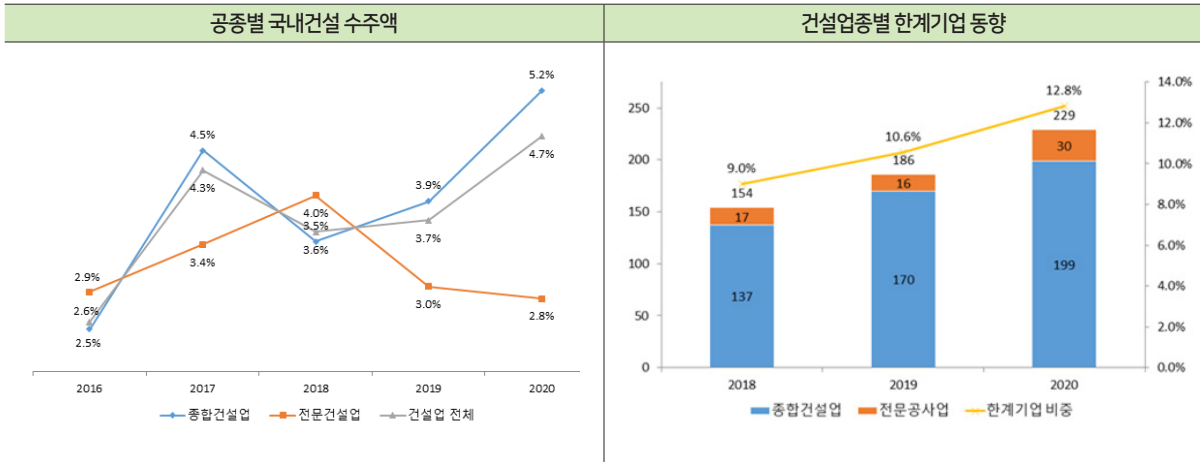
대한건설정책연구원 건설 Brief

■ '20년 194조에 이어 '21년 국내 건설수주는 210조를 상회할 전망
 '20년 건설수주액은 194조로 건축공종(149조)과 민간부문(142조)을 중심으로 전년 대비 16.9% 성장하였다. '21년 11월까지 국내 건설수주 누적액은 약 182조로 전년동기 대비 10%가 상회한 금액이며, 이러한 추세를 유지한다면 21년 국내 건설수주액은 210조원을 상회할 전망이다.

■ 종합건설업의 순이익률은 증가하였으나, 전문건설업 순이익률은 하락하고 한계기업이 증가
 '20년 건설 외감기업의 순이익률은 4.7%를 기록하며 상승세를 나타냈으나 업종별로 살펴보면 종합건설업종의 순이익률이 5.2%로 최근 5년간 최대 수익을 달성한 반면 전문건설업종의 순이익률은 2년 연속 하락하며 종합건설업종 절반 수준인 2.8%를 기록하였다. 한편 3년 연속 이자보상배율¹⁸⁾이 1미만 인 한계기업을 분석한 결과 전년대비 2.2%p 상승한 12.8%를 기록하였으며 종합건설업종 및 그동안 비중이 적었던 전문건설업종 역시 한계기업이 큰 폭으로 증가한 것이다.

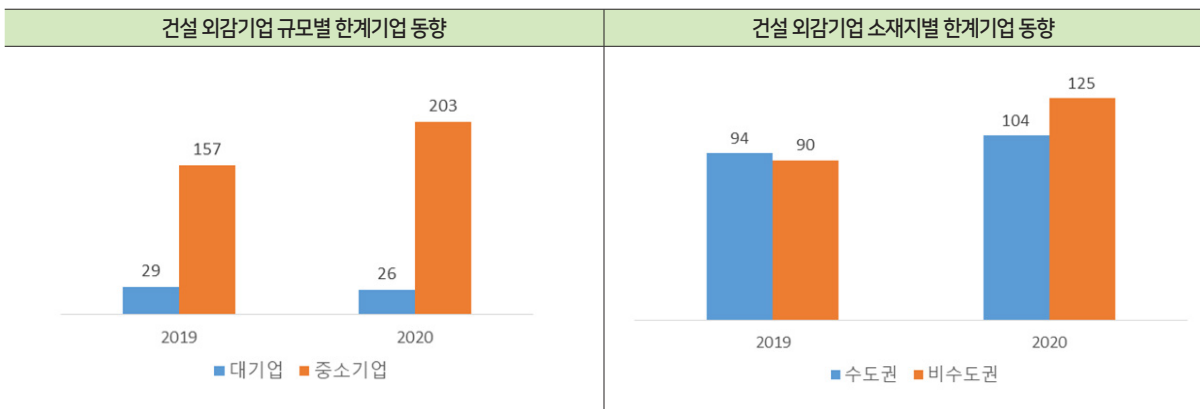
■ 중소기업, 지방소재 기업을 중심으로 한계기업 증가 추세
 '20년의 한계기업 동향을 살펴보면 대기업은 전년대비 3개 업체가 감소(-10.3%)한 반면, 중소기업은 전년대비 46개사가 늘어나 29.3%의 증가율을 기록하였다. 본사 소

18) 이자보상배율: 영업이익을 이자비용으로 나눈 값으로 기업의 채무상환능력 및 부실기업을 평가하는 재무지표로 1미만일 경우 영업이익으로 이자비용을 충당하지 못하는 부실기업으로 판단 가능



* 자료: 대한건설정책연구원, 2022.2

그림 1. 건설공사 업종별 한계기업 증감 현황



* 자료: 대한건설정책연구원, 2022.2

그림 2. 규모별-소재지별 한계기업 변화 동향

재지별로 한계기업을 분석한 결과 수도권 소재기업은 전년 대비 10.6% 증가하며 10개사가 증가한 반면, 지방소재 기업은 전년대비 35개사가 늘어나 38.9% 증가를 기록한 것이다.

격정책과 취약업체 배려 정책을 시행함과 동시에 공사비를 전가하는 불합리한 하도급거래가 발생하지 않도록 감시체계 강화가 필요하다.

■ 팬데믹과 원자재 가격 상승으로 심화될 양극화에 대비한 정책 필요

건설경기 호조에도 건설자재 등에 대해 협상력이 있는 대형 건설사를 제외하면, 전문업종·중소기업·지방기업을 중심으로 경영실적은 오히려 악화될 전망이다. 철강, 시멘트 등 핵심 건설자재의 가격이 '20년 초 대비 20~30% 이상 증가하였으며, 해소되지 않은 중국과 우크라이나 이슈로 인해 건설원자재 가격 안정화를 기대하기 어려운 상황이다. 정부 및 공공기관은 소규모 발주 물량에 있어 공사원가를 보장하는 가