

건설동향브리핑

CERIK

제751호
2020.3.30

정책동향

- 코로나19 확산 ... 공공공사 발주 지연 사례 속출
- 미국 공공 발주기관의 코로나19 대응 현황

시장동향

- 건설근로자 교육훈련, 중요성 강조되나 아직 미흡

산업정보

- 북한 건설 법제 변화 전망과 남북한 규정 비교

연구원 소식

건설논단

- 코로나19와 경제위기 대처법

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

코로나19 확산... 공공공사 발주 지연 사례 속출

- 경제 비상국면, 위기 극복 위해 공기업이 2/4분기에 공공공사 발주 집중해야 -

■ 조달청 신규 시설공사, 전년 대비 12.5% 증가한 31.8조원

- 조달청의 올해 신규 시설공사 발주 계획에 따르면 지난해의 28조 2,000억원보다 12.5% 증가한 31조 8,000억원 규모의 신규 공사가 발주될 예정임(<표 1> 참조).¹⁾
 - 중앙행정기관에서 발주하는 공사는 전년 대비 5.4% 증가한 4조 3,000억원이 계획됨.
 - 지방자치단체에서 발주하는 공사는 지난해 계획 대비 7.7% 감소한 10조 4,000억원이, 공공기관의 경우 전년 대비 32.2% 증가한 17조 1,000억원이 각각 계획됨.
- 조달청이 발표한 신규 공사 발주 물량 중 21조 2,000억원(66.9%)의 공사가 상반기에 발주가 되고, 나머지 10조 5,000억원(33.1%)의 공사가 하반기에 발주될 계획임.
 - 조달청을 통해 발주되는 중앙조달공사의 경우 3년래 최대치인 8조 5,000억원이 계획되었는데, 상반기에 62.5%, 하반기에 37.5%가 발주될 예정됨.
 - 자체 조달 물량의 경우 상반기에 68.5%, 하반기에 31.5%가 각각 배정됨.

<표 1> 조달청 신규 공사 계획

(단위 : 조원, %)

| 구분 | 2019년 | 2020년 | | 전년 대비 증감 | |
|-----------|-------|-------|-------------|-------------|-----|
| | | 상반기 | 하반기 | | |
| 중앙조달(조달청) | 7.6 | 8.5 | 5.3 (62.5) | 3.2 (37.5) | 0.9 |
| 자체조달 | 20.6 | 23.3 | 15.9 (68.5) | 7.3 (31.5) | 2.6 |
| 합계 | 28.2 | 31.8 | 21.2 (66.9) | 10.5 (33.1) | 3.5 |

주 : 괄호 안의 수치는 연간 공사에서 상반기 및 하반기 발주 공사가 차지하는 비중을 뜻함.

자료 : 조달청 보도자료(2020.2.24).

■ 주요 공기업 올해 32.8조원 공사 발주 계획, 상반기에 42.8%인 14조원 발주 예정

- 한편, 대한건설협회의 공공공사 발주 계획 설명회 자료를 분석한 결과, 주요 5개 공공기관 공사 발주 물량은 지난해 계획 대비 14조 5,000억원이 증가한 32조 8,000억원으로, 이 중 42.8%인 14조원이 상반기에 발주될 계획임(<표 2> 참조).
 - 국토부와 도로공사 등 총 5개 기관의 공공공사 발주 계획을 취합하니, 2019년 계획 물량인 18조 3,000억원보다 14조 5,000억원(79.4%) 증가한 32조 8,000억원의 공사가 올해 발주될 예정임.

1) 국방부, 한전, LH 등이 자체적으로 발주 계획을 제시하는 기관을 제외한 금액으로 조달청에서 제시한 발표한 발주 규모는 전체 공공 발주의 대략 60~70% 정도에 해당됨.

■ LH공사와 수자원공사, 8년래 최대 수준으로 발주

- 올해 주요 5개 공공기관의 발주 계획을 분석한 결과 모두 전년보다 계획 물량이 증가함.
 - 올해 9만 3,000가구의 주택 건설 물량과 22.6km² 토지조성 공사를 발주할 LH공사는 자료가 취합된 최근 8년래 가장 큰 물량 수준으로 지난해의 두 배 규모인 20조원의 공사 발주를 계획함.
 - 한국수자원공사의 경우도 최근 8년래 최대치인 2조 4,000억원의 공사를 발주할 계획이며, 한국철도시설공단도 5년래 가장 높은 3조원의 공사 발주를 준비함.

<표 2> 주요 공기업 2020년 공공공사 발주 계획

(단위 : 조원, %)

| 구분 | 2019년 | 2020년 | | | 전년 대비 증감 |
|----------|-------|-------|-------------|-------------|----------|
| | | 상반기 | 하반기 | | |
| 국토교통부 | 1.8 | 3.8 | 2.0 (54.2) | 1.8 (45.8) | 2.0 |
| 한국도로공사 | 3.5 | 3.6 | 3.1 (87.2) | 0.5 (12.8) | 0.1 |
| 한국철도시설공단 | 1.3 | 3.0 | 0.9 (29.5) | 2.1 (70.5) | 1.7 |
| 한국수자원공사 | 1.6 | 2.4 | 1.4 (56.8) | 1.0 (43.2) | 0.8 |
| LH공사 | 10.1 | 20.0 | 6.6 (32.9) | 13.4 (67.1) | 9.9 |
| 합계 | 18.3 | 32.8 | 14.0 (42.8) | 18.7 (57.2) | 14.5 |

주 : 계획 물량으로 실제 발주는 차이가 있을 수 있음. 괄호 안의 수치는 상·하반기 발주 공사 비중임.
 자료 : 대한건설협회 공공공사 발주 계획 설명회(2020.02.21) 자료 및 공기관 자체 발주 시스템 자료 등 활용.

■ 공공 재정 집행 시급하지만 최근 코로나19 사태로 공공공사 발주 지연

- 올해 계획된 공기관의 공공공사 물량이 전년 대비 크게 증가하였지만, 최근 코로나19 사태로 인하여 필요한 공사 발주가 지연되고 있는 것으로 나타남.²⁾
 - 조기집행 실적을 점검한 결과, 1월 도로공사와 철도시설공단 집행률은 계획 대비 0.4~2.6%에 불과한 실정으로, 국토교통부 산하 7개 공기관의 1분기 목표치인 24.5% 달성이 어려운 상황임.
 - 지자체의 경우 발주를 위해서는 투자 승인이 필요한데, 코로나19 영향으로 '사회적 거리 두기'가 확산돼 본회의는 물론 긴박한 동의가 필요한 임시 회의까지 연기되는 등 발주가 지연되고 있음.

■ 화상 회의 및 절차 간소화로 2/4분기 공공공사 발주 적극 늘려야

- 정부는 현재 코로나19 사태로 실물 경제가 급격히 위축되고 있는 비상 상황임을 인식하고, 2/4분기 공공공사 발주 물량을 적극 늘릴 필요가 있음.
 - 경제가 급격히 위축되는 시기로 건설투자가 시급한 상황임. 이에 정부는 계획과 함께 실행력을 높일 실질적인 대안을 마련해야 함.
 - 발주가 지연되지 않도록 화상 회의 및 절차 간소화 등을 통해 행정 공백을 최소화하고, 하반기 계획 공사도 상반기로 앞당겨 2/4분기 공공공사 발주 물량을 최대한 늘려야 할 것임.

박철한(부연구위원 · igata99@cerik.re.kr)

2) 건설경제신문, 2020.3.24일자 "코로나 극복의 역설 신규 공사 공공 발주 실종" 기사 참조.

미국 공공 발주기관의 코로나19 대응 현황

- 펜실베이니아·사우스다코타 주 건설사업 축소, 29개 주는 예정된 사업 정상 추진³⁾ -

■ 미국의 코로나19 현황과 공공 건설사업 추진 현황

- 코로나19 환자가 6만명을 넘어서며 뉴욕, 캘리포니아, 워싱턴 등 3개 주(州)가 중대 재난지역으로 선포된 가운데, 섯다운으로 대부분의 산업이 영향을 받고 있음.
 - 26일 기준 코로나19 환자는 6만 4,000여 명으로 집계되었으며, 뉴욕, 캘리포니아, 뉴저지 등 최소 13개 주와 16개 자치단체가 자택대피명령(Shelter in Place Order)을 발령한 상태임.
- 연방정부는 방위산업, 에너지, 의료, 교통, 통신, 원자력 등 코로나19 상황에서도 안보와 경제, 공중보건, 안전을 위해 정상적으로 추진되어야 하는 16개 핵심 인프라 부문(Critical Infrastructure Sectors)을 발표하였음. 여기에 건설산업은 명시적으로 포함되지 않음.
 - 그러나 건설사업을 발주하는 주 교통국(State Department of Transportation)의 감독관은 필수인력으로 간주되어 건설현장을 방문해 감독하는 등 정상 업무를 수행 중임.
- 연방 발주기관인 연방고속도로청(Federal Highway Administration)도 연방정부 차원의 코로나19에 대한 별도의 공공공사 대응 지침을 발표하지 않고 있음.
 - 교통국 대부분은 지역적인 자재수급 부족으로 인한 공기 연장을 인정하지만 비용을 보상하지는 않음. ⁴⁾ 그러나 자택격리로 인해 발생하는 섯다운을 공기 연장 사유로 인정할 것인지는 현재 명확하지 않으며, 일부 주에서는 불가항력 조항을 적용하고 있음.
- 미국종합건설협회(Associated General Contractors, AGC)가 지난 17~19일 공공사업에 참여 중인 회원사를 대상으로 조사한 결과, 발주기관으로부터 시공 중이거나 착공 예정 공사의 중지 또는 지연 요청을 받은 기업 비율은 28%로 나타남.
 - 전체 응답 기업 909개사 중 28%가 시공 중이거나 30일 내 착공 예정인 사업의 중지·지연 요청을 받았으며, 30일 이후 착공 예정인 사업의 중지·지연 요청을 받은 기업은 11%밖에 없었음.

3) 본 고는 美 종합건설협회(Associated General Contractors)가 3월 18일 공개한 “AGC Survey of State DOT Response to COVID-19”의 주요 내용을 정리하였음.

4) Excusable but Non-Compensable Delay, 지진·해일·태풍 등 자연재해, 화재, 전염병, 파업 등 사전통제가 불가능한 상황으로 공사가 지연될 경우 공기 연장은 인정하고 지체보상금은 부과하지 않으나, 공기 연장에 따른 추가 발생 비용은 보상하지 않음.

■ 각 주 교통국의 공공 건설사업 대응 현황

- 미국종합건설협회는 코로나19에 따른 주 교통국의 공공 건설공사 및 신규 사업 추진계획을 조사하여 3월 18일 발표하였음. 조사된 31개 주 중 2개만이 공공 건설사업의 추진을 축소할 예정인 것으로 나타남.
 - 펜실베이니아주는 연방 재원이 투입된 건설사업을 중지하고 예정된 사업의 입찰을 취소하였으며, 사우스다코타주는 교통국을 폐쇄하여 일부 핵심사업을 제외한 모든 공사를 중단함.
 - 반면, 캘리포니아, 플로리다, 텍사스 등 29개 주는 시공 중인 사업을 정상적으로 추진하는 한편, 발주가 계획된 신규 사업들도 예정대로 진행할 것으로 조사됨.
 - 플로리다, 텍사스, 버지니아의 경우 자택격리로 교통량이 감소함에 따라 차선폐쇄 규제를 완화하고 작업시간 연장을 허용하는 등 공기 단축 도모를 검토 중인 것으로 조사됨.

<표 1> 미국 주 교통국의 코로나19 대응 공공공사 발주 대응 현황

| 구분 | 주(州) | 개별 교통국의 대응 현황 |
|--|--|--|
| 공공 건설사업 축소 (2개 주) | 펜실베이니아 | · 연방 재원이 투입된 건설사업 중지, 입찰 예정사업 2건 취소 |
| | 사우스다코타 | · 필수 상주 인력 제외 교통국 폐쇄, 핵심 사업을 제외한 모든 건설공사 일시 중단 |
| 건설 중 현장의 정상 추진 및 신규 사업 입찰 진행 (29개 주) | 캘리포니아 | · 공공업무 근로자는 자택대피명령(Shelter in Place Order) 예외 적용 |
| | 플로리다 | · 야간공사의 차선폐쇄 규제 완화, 작업시간 연장 허용 검토 |
| | 아이다호 | · 정상 진행 중이나 교통국 폐쇄로 공사중단 발생 가능성 존재 |
| | 노스캐롤라이나 | · 시공자가 코로나19로 인한 공사 연기 요청시 연장 허용 |
| | 네브래스카 | · 주지사가 개별 주정부기관에 코로나19 대응 운영 재량권 부여 |
| | 텍사스 | · 교통량 감소로 건설현장 작업시간 연장 및 공사 영역 확대 허용 |
| | 버지니아 | · 교통량 감소로 공사 중인 현장의 공기 단축 전망 |
| | 워싱턴 | · 공사 중인 현장의 공기 연장 허용, 금전적 보상 미적용 |
| | *아칸소, 애리조나, 콜로라도, 아이오와, 인디애나, 켄터키, 루이지애나, 메인, 미네소타, 미주리, 몬테나, 노스다코타, 뉴햄프셔, 뉴멕시코, 네바다, 뉴욕, 오키와, 오레곤, 사우스캐롤라이나, 유타, 와이오밍 | |
| | 주 : 아칸소 등 21개주는 시공 중인 사업 및 신규사업 입찰을 당초 일정대로 진행할 계획임. | |

주 : 아칸소 등 21개주는 시공 중인 사업 및 신규사업 입찰을 당초 일정대로 진행할 계획임.

자료 : Associated General Contractors.

■ 혼선 최소화를 위한 정부의 구체적 공공공사 대응 지침 및 지원계획 제시는 필수적

- 우리 기획재정부와 국토교통부는 코로나19에 따른 업무 처리지침 및 지원 방안을 마련, 공사 정지 및 이에 따른 공기 연장, 지체상금 면제, 계약금액 조정 등을 고시한 바 있음.
 - 미국과 달리 중앙정부차원의 대응지침 및 지원 방안이 제시되었으나, 공사의 작업 곤란 및 계약이행 지연의 판단 기준 등 지침을 더욱 구체화하여 향후 분쟁 발생 소지 예방과 현장 혼선을 최소화할 필요가 있음.

박희대(부연구위원 · hpark@cerik.re.kr)

건설근로자 교육훈련, 중요성 강조되나 아직 미흡

- 청년 인력 시급하지만 교육생 대부분 40~60대, 동종 분야 취업 비중도 낮아 -

■ 건설인력에 대한 교육훈련의 중요성 인식 불구 관련 교육의 활성화는 부진

- 지난해 11월, '건설 일자리 지원 대책'에서 양질의 일자리 창출을 위해 3대 추진 목표, 9개 세부 과제가 도출되었음. 이 중 '우수·유망 근로자 고용 확대' 방안이 세부 과제 중 하나로 선정됨.
 - 우수·유망 근로자 고용 확대를 위해 산업계와 공공 발주자 주도로 청년 인력 양성 및 취업 매칭 강화, 건설 특성화고교의 기업 수요를 반영한 맞춤형 교육 후 정규직 채용 등의 방안이 논의됨.
- 건설업에서 숙련된 청년 인력 유입 확대를 위해 교육훈련의 중요성이 강조되고 있지만, 현재 활성화되고 있지 못하는 상황임.

■ 청년층 인력 육성 시급, 학교 교육에 대한 검토 및 개선 필요

- 건설 기능인력 관련 교육은 크게 직업전문 교육기관과 학교 교육기관으로 나뉨.
 - 직업전문 교육기관에는 국토교통부에서 지정한 4대 거점교육기관(건설기술교육원, 전문건설공제조합 기술교육원, 부산광역시 건설기술교육원, 전북대학교 목조전문인력양성사업단)과 그 외 민간 교육기관(고용노동부 HRD-net에 등록된 건설 관련 교육기관)이 있음. 교육생은 40~60대가 대부분으로 신규 및 전직 실업자가 주를 이루고 있음.
 - 학교 교육기관은 크게 고등학교(마이스터고, 특성화고), 자체 사업으로 추진하는 도제식 교육(전문건설공제조합 도제식 훈련사업, 건설근로자공제회 뉴마이스터사업 등) 및 폴리텍대학 등으로 나눌 수 있음. 이 중 특성화고의 산학일체형 도제학교는 일학습병행제⁵⁾를 고교 과정에 적용해 운용하는 제도임.
- 향후 생산가능인구의 지속적 감소, 빠른 고령화, 건설현장 불법 외국인력 유입 증가 등에 대비하기 위해 건설업을 주(主)업으로 삼을 수 있는 청년층 인력의 육성이 시급함. 이를 위

5) 「산업현장 일학습병행 지원에 관한 법률」에 따르면, 일학습 병행이란 사업주가 근로자를 고용하여 해당 근로자가 담당 직무를 수행하도록 하면서 ① 해당 기업의 생산시설·장비를 활용하여 사업장 내의 전문적인 기술·지식이 있는 사람 등이 해당 근로자의 직무수행에 필요한 지식, 기술 및 소양 등을 전수하고, ② 해당 기업의 근로 장소 또는 생산시설과 분리된 직업능력개발시설이나 교육훈련기관에서 실시되는 교육훈련을 모두 제공하며, 해당 근로자는 교육훈련의 평가에 따라 자격을 인정받도록 하는 직업교육훈련을 말함.

해 현재 학교 교육훈련 프로그램과 운영 방식 등에 대한 검토 및 개선이 필요함.

- 건설업계에서 청년 기능인력 양성에 대한 요구가 커지고 있지만, 기존 직업전문 교육기관의 기능인력 교육만으로는 양성에 한계가 있음.
- 일례로 ‘건설 일용근로자 기능 향상 지원 사업’의 경우 건설 관련직 훈련을 받은 후 동종 분야 취업 비중은 8.0%에 그치고 있음(<표 1> 참조).

<표 1> 건설 일용근로자 기능 향상 지원 사업의 동종 분야 취업 현황

(단위 : 명, %)

| 훈련 직종 | 취업자 | | 동종 분야 취업 비중 |
|-------------------------|-------|-------|-------------|
| | 동종 분야 | 다른 직종 | |
| 건설 관련직 | 62 | 713 | 8.0 |
| 재료 관련직(금속, 유리, 점토, 시멘트) | 3 | 45 | 6.3 |
| 합계 | 65 | 758 | 7.9 |

자료 : 이재성·박승훈·김지환(2018), “직업훈련 사업 심층평가 : 구직자훈련사업 동종분야 취업에 관한 연구”, 한국고용정보원.

- 대표적으로 특성화고 도제식 훈련지원사업을 살펴볼 수 있는데 건설업 대상 도제식 훈련은 초기 단계로 미흡한 수준에 머물고 있음.
 - 2019년 기준으로 건설 관련 산학일체형 도제학교는 단 1곳에 그치고 있으며, 건설근로자공제회 뉴마이스터사업은 3개 학교, 전문건설공제조합 도제식 훈련사업은 13개 학교가 참여하고 있음.
 - 이들 사업은 참여 기업 및 학생 모집의 어려움, 훈련 교사 양성 및 pool 부족, 수요자 중심 교육의 어려움, 학생들의 중도 이탈 및 낮은 취업률 등의 문제점이 지적되고 있음.
 - 건설근로자공제회의 ‘건설 뉴마이스터 양성훈련’ 사업을 살펴보면, 2018년 기준 취업률은 약 75%인 것에 비해 고용 유지율은 약 50%로 저조하게 나타남.

■ 질적 측면의 숙련 불일치 문제 개선을 위해 도제식 훈련 활성화 방안 모색해야

- 향후 건설업에서 발생하는 수급 불일치, 특히 질적인 측면에서의 숙련 불일치 문제를 해결하기 위해서는 건설 분야 도제식 훈련 활성화 방안을 모색해볼 필요가 있음.
 - 구체적으로 기업의 적극적인 참여, 정부의 정책적 인센티브 제공, 수요자 중심의 교육훈련 프로그램 마련, 현장성 강화를 위한 OJT(On the Job Training) 교육 개선 등이 이루어져야 할 것임.
- 건설산업의 지속 가능한 발전을 위해 청년층 유입 확대는 중요한 사안임. 건설업에 맞는 도제훈련 시스템 구축을 통한 신규 인력 양성에 힘써야 할 것임.

최은정(연구위원 · kciel21@cerik.re.kr)

북한 건설 법제 변화 전망과 남북한 규정 비교

- 북한 경제특구에 대한 남측 투자 제한 우려, 북한 건설산업 발전 방안 모색 필요 -

■ 본격적인 북한의 경제발전 추진시 대규모 인프라 사업 활성화 예상

- 향후 국제사회의 대북 투자가 확대되면 북한은 본격적인 경제발전을 추진할 것이고, 대규모 인프라 건설사업도 활성화될 것임.
 - 중국과 베트남은 WTO 가입 등 경제를 개방하고 외국인 투자가 확대되면서 법치주의를 강화했고, 건설면허, 입찰제도 등 건설 관련 각종 제도를 정비하였음.
- 외국인 투자가 확대되어 북한 경제가 본격적인 성장 궤도에 들어가면 북한 건설산업의 생산 체계 변화가 일어날 것으로 예상됨.
 - 북한에서는 남한과 같이 건설회사가 시공을 전담하기보다는 건설 수요자가 직접 시공하는 방식이 보편화되어 있음. 외국인 투자자가 증가하면 “청부건설”이 확대될 것임. 이에 따라 “입찰제도”, “보증제도”, “대금지급 방식” 등이 보다 정밀하게 정비되어야 함.
 - 북한 경제의 성장으로 건설업 이외 분야의 인력 수요가 급증할 것이고 이에 따라 전문화된 건설기업을 통한 시공이 일반화될 것으로 예상됨. 북한 당국은 건설산업을 효과적으로 관리하기 위해 “건설면허제도”, “건설기술 및 기능인력 관리제도” 등을 정비해야 함.
 - 건설사업의 추진 절차와 제반 규정을 건설 법제를 통해 명확히 할 때 투자자의 투자 위험을 낮출 수 있음. 외국인 투자자 유치 활성화를 위해서도 건설 법제 정비는 필요함.

■ 현행법상 대북 투자 제한 우려, 남측을 구체적 투자 대상으로 명시 안 해

- 남측이 북한에 투자할 때 제한될 수 있는 규정을 개선하고, 북한 건설산업의 체계적 발전을 위해 남한의 건설 관련 제도를 북한에 소개하는 것이 필요함.
- 법 규정상 남한 기업과 투자자는 라선, 신의주, 황금평 등 북한 경제특구에 대한 투자가 제한될 수 있음. 남측 투자자 확대 등에 관한 남북 간 협의가 필요한 부분임.
 - 「개성공업지구법」, 「금강산국제관광특구법」은 “남측”을 투자 대상으로 명시하였음. 그러나 「라선경제무역지대법」, 「경제개발구법」 등에서는 남측을 투자 대상으로 명시하지 않음.
 - 현실적으로 북한 경제특구에 남측이 참여하기 위해서는 「북남경제협력법」을 근거로 해야 하는데, 이럴 경우 북한 경제특구에서 투자자들에게 적용되는 각종 특혜를 받을 수 있는지가 불명확함.

<표 1> 남북한 건설 관련 규정 비교

| 구분 | 남한 | 북한 |
|-----------|---|---|
| 건설주체 | ■ 발주자, 시공자(원·하도급자), 감리자 등 | ■ 건설주, 시공주, 건설지도 및 감독자 등 |
| 기본법/행정체계 | ■ 건설산업기본법을 중심으로 세분화된 개별법으로 규율 ■ 국토교통부를 중심으로 분야별 규제 | ■ 건설업법 중심의 세분화된 개별법으로 규율하는 추세, 정밀한 세분화는 되어 있지 않음. ■ 건설건재공업성을 중심으로 분야별 규제 |
| 건설면허/업역체계 | ■ 건설업 면허제도 운영, 각 면허체계에 따른 업역 구분 - 일반건설업, 전문건설업, 건축사업 등 | ■ 면허제도 없음. - 인프라별 전문 설계 및 시공 기관 및 기업소 운영 |
| 건설계획 수립 | ■ 국가, 기업, 개인 등 자율적으로 수립 | ■ 국가계획기관, 관계기관 등 공공기관이 수립 ■ 국토건설총계획에 따라 인프라별로 건설총계획 수립 ■ 경제특구 지역 : 투자자가 개발(건설)계획 수립 |
| 하도급 | ■ 하도급 계약 일반화 | ■ 일반적으로 하도급계약을 체결하지 않음. ■ 경제특구 지역 : 하도급계약에 의한 건설공사 가능 |
| 입찰제도 | ■ 공공공사의 경우 다양한 입찰제도 운영 | ■ 입찰제도 없음, 건설 수요기관이 직접 시공 ■ 경제특구 지역 : 청부건설계약은 입찰방식 적용 |
| 건설허가 | ■ 사전승인, 건축허가, 착공신고, 준공검사, 사용승인 등 | ■ 건설명시, 설계심사, 시공허가, 공정검사, 중간검사, 종합(준공)검사 등 |
| 설계 | ■ 발주자의 자유의지에 따라 건축설계사무소, 엔지니어링사에서 시행 ■ 설계에 대한 건설사업관리 시행 | ■ 공공적 성격의 설계기관(기업소)에서 시행 ■ 설계에 대한 질적 심사 시행, 설계승인을 받지 못하면 다음 단계로 이행될 수 없음. |
| 보증 | ■ 입찰, 계약, 공사이행, 하자담보 등 보증제도 운영 | ■ 건설업법에서 건설보증 관련 규정 없음. ■ 경제특구 지역 : 보험제도 운영 |
| 공정관리 | ■ 건설사업관리기술사가 공정관리의 계획수립 등 관리 ■ 시공자는 공정관리계획서 작성 및 제출 | ■ 인프라 건설시 공정순서를 정하고, 설계의 요구, 기술 규정, 표준공법을 지켜 그 질을 보장할 것을 명시 |
| 건설감리 | ■ 건설공사의 설계도서, 시방서 등의 내용과 맞지 않는 시공할 경우 건설사업관리자는 재시공, 공사중지 명령 | ■ 건설과정에 공정검사, 중간검사, 준공검사를 통한 시공의 질 검사 시행, 단계별로 합격하지 못하면 다음 공정으로 넘어갈 수 없음. |
| 환경규제 | ■ 환경영향평가제도 운영 | ■ 환경영향평가제도 운영 |
| 문화재 조사 | ■ 일정 규모 이상인 건설공사 수행시 문화재지표조사 | ■ 역사유적보호구역에서의 건설공사는 사전 승인 ■ 개발 및 건설공사 추진시 문화유물이 발견되면 관련 기관 통지, 문화유물보호 대책 수립 |
| 자재수급 | ■ 시공회사가 자체적으로 조달 - 일부 공공공사에서 관급자재 활용 | ■ 국가계획(자재공급계획)에 기초한 공급 ■ 건설업법 : 건설자재 50% 이상 준비해야만 시공 |
| 건설안전 | ■ 설계 안전성 검토, 안전관리계획 작성 및 승인, 정기 안전점검, 정밀안전점검 등 운영 | ■ 노동안전 및 노동위생 등에 대한 측정 및 검사 시행 |
| 공사비 지급 | ■ 공공공사의 경우 선급금, 공사 기성금 등 관련 규정 운영 | ■ 공사비 지급방법에 관한 특별한 규정 없음. ■ 경제특구 지역 : 선불금, 청산금 등 공사비 규정 운영 |
| 하자담보 책임 | ■ 건설공사의 종류별로 하자담보 책임기간 운영 : 1~10년 | ■ 보증기간 중 나타난 결함은 시공사 책임 규정 ■ 경제특구 지역 : 품질 보증기간 1년 |

자료 : 박용석, "북한 건설산업의 주요 법제에 관한 연구", 연구보고서, 한국건설산업연구원, 2020.3.

박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

정부 및 건설 유관기관 회의 참여 활동

| 일자 | 주관기관 | 주요 내용 |
|------|-------|---|
| 3.4 | 서울특별시 | • 서울시 대안적 주택공급 방안 마련 자문회의에 허윤경 주택도시연구실장 참여 |
| 3.23 | 국토교통부 | • 하자심사분쟁조정위원회 심사소위원회에 미래기술전략연구실 김우영 연구위원 참여 |
| 3.24 | 국토교통부 | • 공사비 산정 전문가 자문회의에 최석인 법제혁신연구실장 참여 |

주요 발간물 및 활동

| 유형 | 제목 | 주요 내용 |
|-----------------|--|--|
| 건설 이슈 포커스 | 「건설기술진흥법」상 벌점제도 개정안의 문제점 및 실효성·공정성 제고 방안 | <ul style="list-style-type: none"> • 최근 국토교통부는 「건설기술진흥법(이하 건진법)」상 벌점제도의 실효성 제고 차원에서 벌점 산정방식을 기존의 점검 현장 수를 감안한 평균방식에서 단순 합산방식으로 변경하고, 공동도급공사는 기존 출자 비율에 따라 벌점을 부과하던 방식에서 대표사에게 일괄 부과하는 방식으로 변경한 벌점제도 개정안을 입법 예고함. • 벌점이 크게 확대되어 이로 인한 불이익, 즉 입찰참가자격 사전심사(PQ) 감점, 입찰참가자격 제한 및 선분양 제한 등을 적용받는 건설기업들이 대폭 증가하게 됨에 따라 건설업계는 크게 반발하고 있는 상황임. • 「건진법」상 벌점제도는 운영 목적에 부합하지 않는 불이익 제도, 불명확한 부실 측정의 기준, 벌점 부과를 위한 현장 점검의 한계 등 문제가 끊임없이 제기되고 있던 제도임. • 이러한 가운데, 최근 국토교통부가 입법 예고한 개정안은 벌점제도의 실효성 제고라고 하지만, 개정에 따라 과도한 벌점의 상향이 불가피하고, 벌점제도와 연계된 불이익이 크게 확대됨에 따라 건설업계 전체에 심각한 위기를 초래할 수 있음 • 본 연구는 다음과 같은 「건진법」상 벌점제도의 실효성 및 공정성 제고 방안을 제시함. <ol style="list-style-type: none"> ① 벌점의 과도한 불이익 효력을 고려할 때 이번 개정안은 벌점 산정방식과 부과 대상의 재검토, 불이익 기준의 합리적 조정이 필요함. ② 개정안 이전부터 지속적으로 문제 제기가 되었던 벌점 부과기준을 보다 명확하고 객관적인 기준으로 개선할 필요가 있으며, 벌점 관리기준의 성격에 맞도록 부과기준을 구조화하는 개선이 필요함. ③ 「산림기술법」 등 타 법률의 벌점제도와 같이 벌점 감경제도 운영을 검토할 필요가 있으며, 불합리한 벌점 부과를 막기 위해 이의신청제도를 구체적으로 정비할 필요가 있음. ④ 대부분의 일반 행정제재는 제척기간, 즉 소멸 기간을 가지고 있는바, 「건진법」상 벌점제도에 제척기간을 도입할 필요가 있음. ⑤ 국토교통부, 광역기초지자체, 발주기관 등 현장 점검 주체들 간의 유기적인 협력체계를 구축하여 벌점 부과를 위한 공사현장 점검을 보다 내실화할 필요가 있음. |

한국건설산업연구원, 설립 25주년 맞아 비전 2030 발표



- 한국건설산업연구원이 설립 25주년을 맞아 비전 2030을 발표함(2020.3.19).
- 연구원은 1995년 3월 22일 설립 후 지금까지 건설산업에 대한 실질적 연구로 기업과 산업의 성장을 지원함.
- 비전 2030으로 “탁월한 프로페셔널, 건설산업 성장 파트너”를 선정, 여기엔 연구원의 전문성을 바탕으로 건설산업의 지속 성장에 기여하겠다는 의미가 담김.
- 구체적으로 시장 친화적 정책 개발, 산업혁신과 글로벌화 등을 2030 주요 전략으로 설정함.

코로나19와 경제위기 대처법

코로나19의 세계적 대유행으로 글로벌 경제위기도 심화되고 있다. 세계 각국 정부는 하루가 멀다 하고 대응책을 발표하고 있다. 하지만 아직까지는 별다른 성과가 없다. 지금까지의 정책대응 경험을 토대로 앞으로 어디를 타깃으로, 어떤 지원을, 어떻게 해야 할 것인지 차분하게 고민할 필요가 있다.

중앙은행의 대폭적인 금리인하는 필요했지만, 효과는 거의 없었다. 예전된 결과다. 당장 금리인하가 전염병 확산을 막아주는 것도 아니고, 생산이나 소비를 부추겨 주지도 못한다. 연이은 금리인하에도 글로벌 주식시장은 폭락을 거듭했다. 그래도 중앙은행이 자산가격 하락을 방지하겠다는 의지를 보여주었고, 금년 3월 기준으로 257조 달러에 달한다는 글로벌 부채의 이자 부담을 덜어주기 위해서는 금리인하가 필요했다.

미국 도널드 트럼프 대통령이 발표한 3,000억 달러 규모의 급여세 인하 방침은 여기저기서 비난거리가 되고 있다. 일자리가 있는 사람에게는 급여세 인하가 도움이 되겠지만, 실업자에게는 무의미한 대책이기 때문이다. 그뿐만 아니라 각국 중앙은행의 양적 완화 정책도 혜택을 볼 수 있는 기업이나 가계에만 의미가 있을 뿐이라는 지적이 많다. 재난기본소득을 제공하자는 주장은 전 세계적으로 논란이 되고 있다. 글로벌 금융위기를 예견해 세계적 명성을 얻었던 미국의 루비니 교수도 국민 1인당 1,000달러씩 지급하자고 주장한다. 우리나라의 일부 지자체도 취약계층과 매출액 감소로 신음하는 소상공인에게 일정 금액을 지원하기로 결정했다. 이 같은 대응책도 필요성부터 시작해서 전 국민을 대상으로 할 것인지, 취약계층만 대상으로 할 것인지, 얼마를 지원해야 효과가 날지를 두고 논란이 계속될 것이다.

아직 코로나19를 퇴치할 수 있는 백신을 개발하지 못한 것처럼, 글로벌 경제위기를 진정시킬 수 있는 대처법도 수립하지 못했다. 다만, 금융정책만으로 대처할 수 없다는 데는 모두가 동의하고 있다. 이번 경제위기는 수요와 공급 양 측면에서 심각한 혼란이 발생한 데다 유가 하락이라는 글로벌 악재가 덮쳤다. 그 뒤를 글로벌 부동산시장 침체와 중국발 금융위기가 뒤따라올 수 있다는 우려도 크다. 그런데도 자국 우선주의를 앞세우다 보니 글로벌 정책 공조는 기대하기 어렵다. 현실적인 경제 여건도 공조를 어렵게 만들고 있다. 미국은 두 차례에 걸쳐 1.5%포인트나 금리를 인하했지만, 이미 마이너스금리(-0.5%) 상태인 유럽중앙은행(ECB)은 그럴 수가 없다.

지금 당장은 전염병 확산을 막고 취약계층을 지원하는 일이 중요하다. 하지만 실물경제와 금융시장 위축이 글로벌 리세션과 함께 금융위기를 초래할 가능성이 가시화되고 있다. 이제부터는 기업도산을 방지하기 위해서 취약업종과 취약기업을 지원하는 일이 중요하다. 코로나19로 인한 기업의 매출 감소는 업종을 가리지 않고 심각하다. 기업마다 매출 감소로 현금 확보에 혈안이 되어있고, 머지않아 무더기 신용등급 강등으로 이어질 수 있다. 방지할 경우 기업의 연쇄도산과 대량실업이 불가피해진다.

이 같은 기업의 위기는 은행으로 전염되고 있다. 기업의 신용위기에 뒤이은 은행의 위기는 금융위기로 비화될 수 있다. 우리도 과거 외환위기 때 그랬듯이, 기업의 연쇄도산과 대량실업을 방지하기 위한 공적자금이나 기금 조성도 검토할 필요가 있다. <파이낸셜뉴스, 2020.3.18>

이상호(원장 · shlee@cerik.re.kr)