

제286호 (2010. 11. 29)

■ 경제 동향

- 1~10월 건설 부도업체 수 전년 동기 대비 6.1% 증가

■ 정책·경영

- “금융위기 이후 보증사고 급증, 보증이행청구권 신설해야”
- ‘바람직한 SOC 투자 정책 방향’의 모색

■ 정보 마당

- 호주 민간투자제도의 이해

■ 연구원 소식

■ 건설 논단 : ‘건설기능인의 날’에 ‘희망’을 생각한다

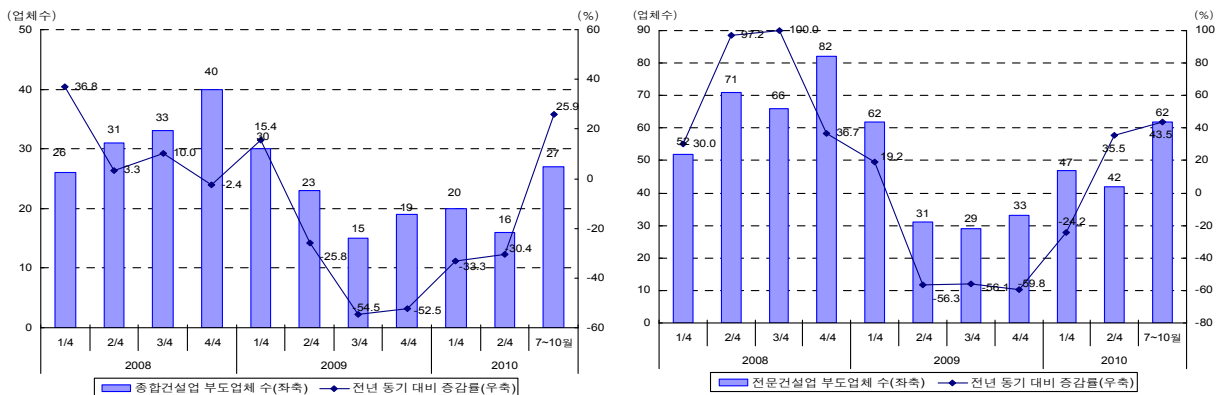
1~10월 건설 부도업체 수 전년 동기 대비 6.1% 증가

- 부도업체 수 하반기 본격 증가, 지방업체 부도율 급등 -

■ 건설 부도업체 수 올 하반기부터 본격 증가

- 최근 1년간 감소했던 부도 건설업체 수가 올 하반기부터 다시 증가하는 양상을 보임.
 - 부도 건설업체 수는 2009년 2/4분기부터 2010년 1/4분기까지 1년간 감소하였음.
 - 그러나, 올 2/4분기에 전년 동기 대비 7.4% 증가한 후, 하반기(7~10월)에 들어 38.2% 증가해 증가폭이 더욱 커지는 양상을 보임.
 - 결국 1~10월 누적 부도업체 수는 214개사로 전년 동기 대비 6.1% 증가를 기록, 10월 을 기점으로 누적 증감률이 플러스(+)로 전환됨.
- 종합건설업체의 경우 부도업체 수가 2009년 2/4분기부터 2010년 2/4분기까지 총 5분기 감소하였으나, 올 하반기(7~10월) 들어 전년 동기 대비 25.9% 증가로 반등함.
 - 특히 10월 한 달 간 집중적으로 10개의 부도업체가 발생, 월간 부도업체 수로는 지난 2009년 4월 13개 이후 1년 6개월 만에 최대치를 기록
- 전문건설업체의 경우 부도업체 수가 2009년 2/4분기부터 2010년 1/4분기까지 총 1년간 감소하였으나, 올 2/4분기부터는 30.0% 이상의 높은 증가세를 지속함.
 - 2/4분기 전문건설업 부도업체 수는 42개사로 전년 동기 대비 35.5% 증가, 하반기(7~10월)에도 62개사로 전년 동기 대비 43.5% 증가함.
 - 결국 1~10월 누적 부도업체 수는 전년 동기 대비 15.2% 증가한 151개사를 기록함.

<종합 및 전문 건설업체 부도업체 수 추이>



자료 : 대한건설협회, 전문건설협회

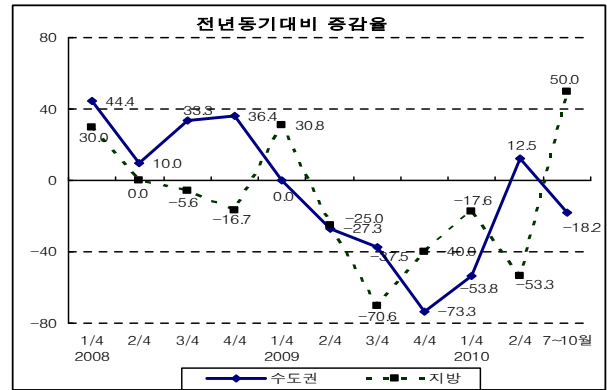
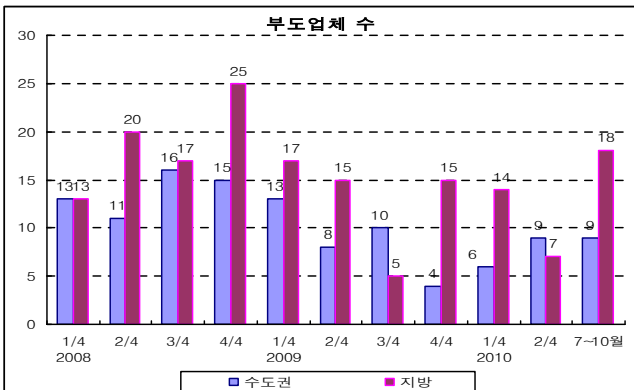
■ 수도권은 감소, 지방은 급등

- 한편, 소재지별로 종합 건설업체의 부도업체 수를 구분할 경우, 7~10월간 수도권 소재 부도업체 수는 전년 동기 대비 18.2% 감소한 반면, 지방소재 부도업체 수는 전년 동기 대비 50.0% 증가한 것으로 나타남.
 - 6월 이후 수도권 소재 부도업체 수는 총 9개사로 전년 동기 대비 18.2% 감소하였음.
 - 반면, 같은 기간 동안 지방 소재 부도업체 수는 전년 동기 대비 50.0%가 증가한 18개사를 기록, 하반기에 전체 부도 건설업체 수 증가에 결정적인 영향을 미침.
- 지방 소재 부도업체 수가 증가한 것은 공공공사 감소와 유동성 위축 때문
 - 최근 부도를 맞은 지방 건설사들은 관급공사를 중심으로 수주한 업체들이거나 지방 미분양으로 자금 압박을 받아오던 업체들임.
 - 최근 공공수주가 감소하고 건설업체들의 유동성이 위축되고 있어 공공공사 의존도가 높고 자금사정이 열악한 지방소재 건설업체들의 부도가 증가한 것으로 판단됨.

■ 신규 공공공사 감소와 금리 상승으로 향후 더욱 늘어날 듯

- 작년 경기 부양 차원에서 증가한 공공공사 물량이 올 들어 경기회복의 영향으로 정상화되고 있으나, 부동산 경기는 여전히 침체된 상태로 건설사들의 부도 압력이 증가함.
- 정부의 신규 건설투자 최소화 방침으로 공공공사 물량이 2011년에도 감소할 것으로 보이고, 금리 또한 상승할 것으로 예상돼 향후 부도업체 수는 더욱 증가할 것으로 예상됨.

<수도권과 지방 소재 종합건설업 부도업체 수 추이>



박철한(연구원 · igata99@cerik.re.kr)

“금융위기 이후 보증사고 급증, 보증이행청구권 신설해야”

- 역무이행 방안도 보증사고 유형별로 다양화해야 -

■ 문제의 제기

- 공사이행보증제도는 채무자(시공사)의 채무 불이행시 보증기관이 채무자 대신 공사를 수행하여 보증이행을 하는 제도로서 1997년에 도입됨.
 - 2007년까지 단 1건의 보증사고만이 발생. 2008년 금융위기로 건설경기 침체가 지속되면서 2008년 8건, 2009년 26건 등 보증사고가 급증함에 따라 제도의 문제점 노정
- 현행 공사이행보증의 보증채무이행과 관련 문제점은 크게 두 가지로 정리할 수 있음.
 - 첫째, 보증채무 이행 방식을 보증기관이 직접 보증이행업체를 지정해 잔여 채무를 이행하는 방식으로만 제한하고 있는 점
 - 둘째, 보증채무 발효 요건 및 범위 등 역무이행 과정에서 나타나는 문제

■ 보증 이행 방식의 다양화

- 현행 공사이행보증제도는 시공자의 채무 불이행시 보증기관의 보증금액 지급 또는 보증기관이 선정한 보증이행업체를 통해 보증기관이 관장하여 잔여공사를 완성하는 방안만이 허용되고 있음. 이러한 보증이행 방식의 제한은 다양한 보증 사고 유형에 따른 보증기관의 효율적 보증 채무 이행에 방해가 되고 있음.
- 따라서, 주계약 해지 이후 역무 이행자로 새로운 계약자를 보증기관 주도하에 선정하여 발주자와 잔여 공사에 대한 계약을 체결하게 하고, 역무이행 과정은 발주자가 다시 관장하는 방안(미국의 Tender option)을 허용하여 보증사고 유형별로 보증기관이 가장 적합한 방안을 선택할 수 있게 하여야 함.

■ ‘보증이행청구요청권’ 신설 및 강제 공사타절제도 도입

- 현행 공사이행보증제도는 시공자의 채무 불이행시 발주자가 고의적으로 보증 이행을 청구할 경우 보증기관이 즉시 보증 이행을 개시할 수 없음.

- 발주자의 도덕적 해이에 의한 고의적 이행 청구 지연을 방지하기 위해 보증기관의 발주자에 대한 ‘보증이행청구요청권’을 신설
- 보증기관의 보증이행청구요청권에 의해 보증이행 청구 요청이 있었음에도 불구하고 보증채권자의 이행 청구가 지연되는 경우 이에 따른 제반 비용(지체상금, 공기지연 등) 책임은 보증 채무 범위에 포함되지 않게 규정
- 공사이행보증이 적용되는 공사는 보증 이행 청구가 발생하는 경우 시공사의 공사포기 각서 제출 없이 1회의 최고 절차 후 공사 타절하고 보증이행을 청구할 수 있게 해야 함.
 - 특히, 공동이행 공동수급공사의 경우 잔존 구성원이 지분 조정을 통하여 잔여공사를 이행할 의사가 없는 경우 공동수급체 모두를 일괄하여 공사를 타절할 수 있게 해야 함.

■ 보증 채무 범위 명확화

- 보증 채무 범위를 보증서에 기재된 사항과 하자담보 채무와 선금금 반환 채무를 포함하지 않는다고만 규정하고 있어 발주자와 보증기관 간 다툼이 발생하는 경우가 있음.
 - 따라서, 보증 채무 범위를 명확히 규정할 필요성이 있음.
 - 특히, 발주자의 보증 이행 청구 지연으로 발생한 지체 상금과 전 시공사의 공사 대금 체불로 인한 현장 미불 채권은 보증기관의 보증채무 이행에 현실적으로 장애 요인이 되고 있으므로 공사이행보증의 보증 채무에 포함되지 않는다고 명확히 명시적으로 규정할 필요성이 있음.

■ 발주자의 책임 사항 규정

- 현장보존 및 손해방지, 현장인도의무, 유치권 해소의무는 보증채권자에게 있음을 명확하게 규정하는 것이 필요함. 현재 공사이행보증 약관에 현장보존 및 손해 방지, 현장인도 의무를 규정하고 있지만 유치권 해소 의무는 규정하고 있지 않음.
- 유치권이란 공사 현장에서 공사를 수행한 하도급자나 자재를 공급한 자재 공급자가 하도급 대금이나 자재 대금을 받지 못할 경우 공사 현장을 점유할 수 있는 권리를 의미.
 - 공사이행보증은 이러한 하도급대금이나 자재대금의 지급을 보증하는 것이 아니므로 유치권 해소 의무는 발주자의 의무로 규정되어야 함.

이의섭(연구위원 · eslee@cerik.re.kr)
 김갑진(건설공제조합 과장 · kabdol@cgbest.co.kr)

‘바람직한 SOC 투자 정책 방향’의 모색

- OECD 국가 중 인구1인당 도로연장 최하위 수준, SOC 재정투자의 적정 수준 유지 필요 -

■ 내년도 예산 중 SOC만 감소...시대적 상황에 따라 SOC 예산 부침 커

- 도로, 철도·도시철도, 해운·항만, 항공·물류의 교통 SOC 예산은 2009년을 기점으로 감소, 향후에도 지속 감소 예상
 - (2007)14.6조원→(2008)14.9조원→(2009)17.9조원→(2010)15.2조원→(2011(안))14.3조원
- 국가재정운용계획(2010~14년)상 일반회계 세출예산에서 교통 SOC 부문이 차지하는 비중은 2010년 7.4%에서 2014년 6.5%로 축소 계획

■ SOC 시설 축적 수준에 대한 객관적 평가 및 SOC 재정투자의 적정 수준 유지 필요

- 롤러코스트식의 SOC 예산 배분 지양, 시장으로 하여금 예측 가능하며 순차적으로 적용할 수 있는 SOC 재정 투자 필요
- 국가교통시설 구축계획의 명확한 설정과 예산 확보에 대한 현실적 계획수립 필요
 - 국가기간교통망계획, 중기교통시설투자계획 등의 현실성 및 미래지향성 강화 필요, 즉 향후 녹색교통, 친환경개발과 같은 주요 이슈에 대한 검토 필요
 - 교통시설의 유형(도로, 철도, 항만 등)별, 사업별로 실질적인 투자대안(국고, 지방비, 공기업, 민자사업 등)을 정밀하게 계획하여 투자자금 조달상의 애로 방지 필요
- 국가기간교통망계획에서 2007~19년간 291조원의 투자 필요, 그중 98조원(33.7%)을 민자사업과 공기업에서 조달 계획, 민자시장 침체 및 공기업 부채 증가로 관련 계획 달성 여부 미지수
- 우리나라 SOC 시설의 축적 수준에 대한 객관적 검토 필요
 - 정부는 2011년도 예산(안)에서 도로스톡을 OECD 국가와 비교할 때 국토면적당 도로연장이 고속도로는 30개국중 5위, 일반국도는 8위로 상위 수준
 - 그러나 OECD 국가중 인구 1인당 도로연장과 차량 1대당 도로연장은 최하위 수준, 국토계수당 도로연장은 30개국중 28위 수준에 불과

■ SOC 예산 축소에 따른 공기지연 방지대책 마련해야

- SOC 재정투자의 지속 축소 예상, 공기지연을 방지할 수 있는 대책 마련 필요
 - 건설협회 조사결과('09.11) 상당수 현장이 적시에 적정예산이 투입되지 못하여 공기지연 발생, 평균 6.7년 지연, 적정예산대비 예산배정률은 54%에 불과
 - 서울 지방국토관리청이 시행중인 38개 국도건설사업의 평균 공기지연 기간은 22개월, 이로 인한 사업비 증가액도 7,854억원으로 총사업비의 21% 상승

■ 교통수요 예측력도 향상해야

- 민자도로 뿐만 아니라 재정도로의 경우도 교통수요 예측의 신뢰도 저하로 SOC 시설사업에 대한 사회적 비판이 큼.
 - 교통 SOC 시설의 체계적 공급을 위해서는 반드시 교통수요 예측의 신뢰도 개선 필요, 국가교통 DB의 개선과 관련 연구 확대 등 필요

■ SOC 투자재원의 다양하고 안정적인 확보방안을 마련해야

- 교통·에너지·환경세가 2012년 12월 31일자로 폐지 예정, 교통세 폐지시 교통시설특별회계의 주요 재원이 상실되어 SOC 투자 재원 확보에 애로 발생 가능성 있음.
 - LPG 특별소비세, 석유수입부과금 등을 교통회계로 전입, 차량중량세 및 타이어세 신설 등 다양한 SOC 투자 재원 확보방안 마련 필요

■ SOC 시설의 효율성 제고 및 기존 시설의 유지·보수 필요

- SOC 시설의 활용도 제고를 위해 교통수단간 환승 시스템 개선 필요
 - 철도(전철), 대중교통(버스, 택시), 자가용, 자전거 등 운송수단간의 복합환승체계를 구축하여 교통수단간의 연계 효율성 제고 필요
- SOC 시설의 노후화로 인해 발생할 수 있는 위험성을 사전에 제거하고, 기존 시설의 장수명화 및 성능 개선 필요

박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

호주 민간투자제도의 이해

- 2000년 시드니올림픽 계기로 활성화, 잘 정비된 민간투자제도 통해 활발히 추진 -

■ 개요 및 추진 방식

- 호주는 1990년대 초반부터 전력시설 및 교통시설 등과 같은 사회간접자본 시설을 민간 부문으로부터 조달하기 시작함.
 - 2000년 시드니 올림픽을 계기로 시드니 공항과 도심을 연결하는 지하철 건설 및 운영에 관한 민간투자사업이 성공적으로 추진되어 더욱 활성화되고 있음.
 - 8개의 주정부 중 빅토리아 주정부(State of Victoria), 뉴사우스웨일즈 주정부(New South Wales Government)가 민간투자제도가 가장 잘 정비되어 민간투자사업이 활발하게 추진되고 있음.
- 호주는 민간투자 대상 사업의 범위를 도로, 철도, 항만 등의 경제적 인프라 시설(economic infrastructure)과 학교, 병원 등의 사회적 인프라시설(social infrastructure)로 구분하여 시설물의 특성에 맞는 사업 방식을 제시하고 있음.
 - 민간투자사업의 대부분은 병원시설의 개보수 등 보건부문, 광학섬유 등 기술부문, 학교의 성능 개선 등 교육부문, 도로 및 터널 등 교통부문에 집중됨.
- 호주 민간투자사업은 대부분 다음의 네 가지 방식이 사업의 종류 및 특성에 따라 활용되고 있음.
 - BOOT(build-own-operate-transfer) - BOT(build-operate-transfer)
 - BOO(build-own-operate) - DBFO(design-build-finance-operate)

■ 추진 과정의 기본 원칙

- 호주의 민간투자사업은 투명성(transparency), 공개성(openness) 및 공정성(fairness)을 확보하기 위하여 10가지의 기본 원칙(ground rules)을 적용하고 있음.
 - ① 정부는 민간 사업자에 대하여 사업 추진 과정에서 공정한 기회를 제공하기 위하여, 경쟁적이고 투명한 절차를 유지하여야 함.
 - ② 주정부의 내각예산위원회(Budget Committee of Cabinet : BCC)의 사전 승인이 없이

는 직접 협상(direct negotiations)에 의한 민간투자사업의 추진은 불가능함.

- ③ 추진 과정에서 소요되는 비용에 대하여 민간부문이 금융권으로부터 차입하는 자금에 대하여 정부가 보증을 제공하거나 일부 지분을 보유하는 것은 불가능함.
 - ④ 정부는 토지의 수용 및 제공, 정부 재원의 보조를 할 수 있음.
 - ⑤ 공공 서비스의 공급은 국가 경쟁 정책(national competition policy)과 일관성을 갖는 수준에서 추진되어야 함.
 - ⑥ 모든 공공사업은 환경에 대한 계획 및 평가법(Environment Planning and Assessment Act)에서 규정된 조항들을 준용하여야 함.
 - ⑦ 민간투자사업의 추진 과정에서 공공부문의 고용자를 민간부문의 고용자로 전환할 경우, 공정한 대우를 보장하여야 함.
 - ⑧ 민간 사업자가 규정된 조항을 충족하는 정식 사업제안서를 제출한 이후에 해당 사업이 중단된 경우, 정부는 합리적으로 산출된 입찰 비용을 보상하여야 함.
 - ⑨ 민간투자사업은 호주 및 뉴질랜드 산업부문의 참여를 촉진하여야 함.
 - ⑩ 민간투자사업의 계약 효력이 발생된 이후 120일 이내에, 정부는 해당 계약의 상세 내용에 대하여 요약하고 이에 대한 감사 결과를 의회에 제출하여야 함.
- 민간투자 대상사업으로 추진할 수 있는 사업의 적합성 기준은 다음의 표와 같음.

<호주 민간투자 대상 사업의 적합성 기준>

사업 특성	주요 내용
규모(size)	평균적으로 2,000만 호주 달러 또는 그 이상의 사업, 그룹화할 수 있는 유사한 시설의 수개의 소규모 사업
기간(duration)	25년 이상의 장기 사업
서비스(service focus)	서비스의 정의 가능성(definable), 측정 가능성(measurable) 및 서비스 제공에 따른 지급 가능성(payment on a service-delivered basis)이 있는 사업
비핵심 서비스 (non-core services)	<ul style="list-style-type: none"> • 비핵심 및 지원 사업(support) • 정부는 핵심 서비스(core service) 중심의 사업 추진
대체성(high maintenance)	높은 운영 비용이 소요되는 기존 시설의 대안 사업
기술(technology)	신기술에 의한 비용 절감 및 서비스 수준의 제고 가능한 사업
위험 분담(risk allocation)	민간부문에 대한 위험 이전 가능한(risk transferability) 사업
복잡성(complexity)	혁신적인 solution을 추진할 수 있는 비교적 복잡한 사업
시장성(market appetite)	경쟁적 입찰이 가능한 시장성이 있는 사업

이승우(연구위원 · swoolee@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의·세미나 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
11.22	한국은행	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ‘주요 경제이슈 전문가 회의’에 건설경제연구실 허윤경 연구위원 참여 - 부동산시장 동향 및 향후 전망에 대한 전문가 간 의견 교환 및 자문
11.25	대한정비협회·중앙대학교	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ‘공공관리자제도 정책 대토론회’에 토론자로 건설경제연구실 두성규 실장 참여 - 최근 시행에 들어간 공공관리제도의 문제점과 개선방안에 대한 지정토론자로 참여
	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ‘거시경제 TFF’ 회의에 건설경제연구실 허윤경 연구위원 참여 - 2011년도 주택·부동산시장 전망 발제
	강원도 건설단체연합회	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ‘강원지역 건설산업 활성화 심포지엄’의 주제 발표자로 건설산업연구실 권오현 실장 참여 - 주제 : 지역 건설산업의 현재와 미래, 그리고 비전

■ 연구원 발간물 현황

유형	발간물명	주요 내용
이슈포커스	공동주택감리제도의 문제점과 개선방안	<ul style="list-style-type: none"> - 1994년 공동주택감리제도가 도입되었으나 최근 건축물 기능이 복합·다양화되고 기술이 고도화되어 감리에도 고도의 기술과 업무역량이 요구되는 등 공동주택 감리 환경이 크게 변화됨. - 현행 공동주택감리제도는 감리업무 수행 과정에서 감리자의 기술력·경험 부족, 판단 착오 등으로 시공오류가 발생하여 재시공하게 되는 경우, 감리자의 책임 부담에 관한 법적 규정 미비 - 또한, 공중별 감리 체계의 다원화로 종합적·체계적 감리업무 수행이 곤란하여 감리비 상승, 공기 지연, 분쟁 등의 피해가 발생하고, 공중별 감리제도의 개선으로 정책 및 행정의 일관성 및 신뢰성 등 저하 - 공동주택감리제도 개선의 기본방향으로 단기적으로 현행 공동주택감리제도의 틀을 유지하고 감리대상 업무를 최소화하는 제도개선을 추진하고 장기적으로 자율적 품질관리체제 도입 검토 등 개선방안 제시

※ 상기 연구결과물들은 연구원 홈페이지(www.cerik.re.kr)에서 전문을 볼 수 있음.

■ ‘건설산업의 녹색건설시장 확대전략 세미나’ 개최

- 일시 및 장소 : 2010. 12. 2(목) 건설회관 2층 중회의실
- 후원 : 대한건설협회, 21세기 녹색건설포럼
- 제1주제 : ‘국내외 친환경 건축 시장 동향’(발표자, 한미파슨스 권오경 전무)
- 제2주제 : ‘해외 녹색 인프라 시장 동향’(발표자, 동국대 김상범 교수)
- 제3주제 : ‘녹색건설시장 확대를 위한 정책 제언’(발표자, 최석인 건산연 연구위원)
- 제4주제 : ‘한국의 녹색건설시장 주도 가능성 전망’(발표자, 이복남 건산연 연구위원)
- 문의 및 참조 : 연구원 기획팀(Tel.3441-0883), 연구원 홈페이지(www.cerik.re.kr)

‘건설기능인의 날’에 ‘희망’을 생각한다

11월 22일이 ‘건설기능인의 날’로 정해졌다. 건설기능인이란 현장에서 육체노동에 종사하는 근로자를 말한다. 오랜 세월 동안 건설기능인에게 희망이라곤 찾아볼 수가 없었다. 40년 동안 일한 기능인이 근로경력은 물론 자신이 근로자라는 신분조차 입증할 수 없었다. 가진 것은 소위 ‘오야지’에게서 받은 임금봉투와 일한 날에 동그라미 표시하고 공수를 적어 넣은 달력뿐이었다. 이것으로는 공식적으로 인정받을 수 없으니 모든 공식제도로부터 소외될 수밖에 없었다. 이들의 희망찾기는 ‘신분과 경력 찾기’에서 시작되었다.

희망의 첫 번째 계기는 1995년 도입된 고용보험제도이다. 고용보험은 정부의 적극적인 관심을 촉발시킨 최초의 제도이며, 실업급여 수급 외에 신분과 경력의 입증이라는 희망을 주었다.

두 번째는 1998년 도입된 건설근로자퇴직공제제도다. 근로기준법상 퇴직금은 동일한 사업장에서 1년이 넘게 근무해야만 받을 수 있다. 하지만 건설기능인은 이동이 잦아 거의 퇴직금 혜택에서 소외될 수밖에 없다. 이러한 특성을 감안해 자신이 일한 날수를 합산하여 252일이 넘을 경우 퇴직공제금을 지급하는 제도이다. 신분과 경력을 입증할 수 있는 근무이력확인서도 발급하고 있다. 이는 건설기능인의 잦은 현장 이동을 감안한 최초의 공식제도이며, 비정규근로자에게 적합한 복지제도의 가능성과 노후대책의 마련, 근로경력 증빙이라는 희망을 준 것이다.

세 번째는 2008년의 시공참여자제도 폐지이다. 이 제도는 부실시공 억제라는 도입 취지와 달리, 다단계 하도급구조의 양산이라는 부작용을 낳았다. 실공사비가 누수되고 도급단계 말단에서 일하는 기능인의 고용관계를 모호하게 만드는 폐해가 불거져 약 5년간의 논의 끝에 폐지되었다. 이 제도의 폐지는 고용관계를 명확히 함으로써 제반 공식제도에 대한 수혜 가능성이 높아질 것이라는 희망을 주었다.

네 번째는 2009년에 추진되어 2010년에 결실을 맺은 건설고용포럼의 창립과 건설기능인의 교육훈련·취업지원·근로복지 등을 총괄할 전담조직을 지정한 것이다. 이것은 관련 분야의 근로자단체·기능장협회·사용자단체·고용부·국토부·교육부·훈련기관·취업지원기관·근로복지기관·연구기관 등을 망라한 논의기구와 집행기구를 마련한 점에서 큰 의의를 지닌다.

이제 다섯 번째 계기가 마련되고 있다. 새벽에 집을 나가 생명의 위험을 무릅쓰고 묵묵히 이 나라를 건설해 온 기능인의 사회적 위상을 제대로 평가하려는 것이다. 전시성 행사에 그치지 않으려면 고양되는 사회적 관심을 현장의 근로실태 개선으로 연결시켜야 한다. 우리의 아들딸이 기능인으로서의 멋진 삶을 그릴 수 있어야 한다. ‘건설기능인의 날’ 제정이 진정한 전문기능인으로서의 희망을 일구는 계기가 되기를 꿈꿔본다. <건설경제, 2010년 11월 19일>

심규범(연구위원·gbshim@cerik.re.kr)