

건설동향브리핑

CERIK

제899호
2023. 3. 24.

- 최근 국내외 ESG 동향과 건설산업의 시사점
- 건설산업 스마트화, 이제는 제도적 기반이 필요한 시점
- 사우디 중동 지역본부(RHQ) 정책 추진과 대응 방향
- 올해 조달청 공공공사 발주, 14.6% 증가한 38.1조 원

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

최근 국내외 ESG 동향과 건설산업의 시사점

- ESG 공시 의무화 진전 등 ESG 이슈의 성장, 건설산업 직·간접적 영향 불가피 -

■ 최근 국내외의 ESG 동향

- 최근 유럽연합(EU), 미국 등 주요국들이 저탄소 사회로의 전환을 위해 기업들의 ESG 공시를 의무화하는 제도적 움직임이 빠르게 진전되고 있음.
 - 2022년 11월 EU CSRD(기업지속가능성보고지침)의 최종안이 의회를 통과하였으며, 2023년 상반기에는 미국 SEC(증권거래위원회), ISSB(국제지속가능성기준위원회) 등 ESG 정보공시 관련 최종안이 확정될 것으로 예상됨
 - ESG 공시 의무화에 가장 선도적으로 나서고 있는 유럽연합은 2024년 ESG 공시 의무화를 위해 지속적인 준비를 하고 있는 상황임. 또한, 2023년 5월에 「공급망 ESG 실사법」 도입을 추진하고 있음.
 - 미국에서도 2022년 3월 ‘기후 공시 의무화 규정 초안’을 확정하여 발표하였고, 연초에 상장기업 기후공시 의무화 방안을 확정하였음. 올해 4월에는 최종 기후공시규칙을 발표할 예정임.
- 이에 따라서 2021년 11월 설립된 ‘국제지속가능성기준위원회(ISSB)’를 중심으로 다양하게 존재하는 ESG 이니셔티브를 통합 및 표준화하는 작업도 빠르게 진행되고 있음.
 - ISSB의 ESG 공시 표준화 및 의무화 작업이 진전됨에 따라 업종 특성과 개별 기업의 특성을 반영하는 척도가 점차 표준화되어 가고, 국제적으로 비교 가능성이 커진다는 점에서 투자자 입장에서 정보 가용성과 효율성이 제고될 것으로 예상됨.
- 이러한 주요국들의 ESG 정보공시 의무화는 해당 국가의 기업들뿐만 아니라 국내외 기업들에게도 직·간접적으로 영향을 미치게 될 것임.
 - 미국, 유럽연합(EU) 등 주요국들이 본격적으로 저탄소 사회로의 전환을 위해 기업들의 ESG 공시 의무를 대폭 강화됨에 따라 해당국의 기업뿐 아니라 해당 지역 내 일정 규모 이상으로 활동하는 해외 기업에 대해서도 ESG 공시 의무를 부과하는 공급망 ESG 실사도 언급되고 있음.
 - 특히, 공급망 ESG 실사는 직접 해당국에 수출하는 기업뿐만 아니라 생산 및 영업 등의 활동에서 가치사슬에 있는 국내 중소기업들에게도 간접적인 영향을 줄 것임.
- 우리나라에서도 금융위원회가 2021년 1월, 지속가능경영보고서를 의무화하겠다는 계획을 밝힌 이래, 정보공시에 관한 관심이 커지고 있음. 한국거래소에서는 구체적인 공시 가이드라

인을 준비 중임. 이를 위해 2023년 1월, ESG 기준 마련을 위한 ‘지속가능성기준위원회(KSSB)’를 설립하였음.

- 금융위원회의 계획에 따르면, 2025년 이전까지는 자율공시이지만, 2025년부터 자산총액 2조 원 이상 유가증권시장 상장사를 시작으로 2030년에는 코스피 모든 상장사로 지속가능경영보고서 공시 의무가 확대될 예정임.
- 한국거래소도 2017년 3월 기업지배구조 공시제도를 도입하였고, 2019년부터 자산 2조 원 이상 코스피 상장사를 시작으로 2022년에는 1조 원 이상, 2024년에는 5,000억 원 이상, 2026년에는 전 코스피 시장 상장사로 기업지배구조보고서 공시 의무가 확대될 예정임.
- 2023년 1월부터 가동한 KSSB는 ESG 공시기준과 관련한 국제 논의에 대응하는 한편, 국내 기업들의 ESG 공시 활동을 지원하고 국내에 적용될 ESG 공시기준을 검토하는 역할을 맡게 될 것으로 예상됨.

2023년 ESG 관련 주요 이슈 및 전망

- 2023년에는 지금까지 ESG 분야 중 가장 논의가 활발히 진행되고 있는 환경 관련 이슈가 더욱 구체화되고 확장되며, 더불어 사회 분야의 주요 이슈가 크게 부상될 것으로 전망됨.
 - 2022년 3월, 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 시행령(이하 탄소중립기본법 시행령)이 시행됨에 따라서 탄소중립 관련 하위법령 제정 작업이 완료되었고, 2023년 이후부터 ‘사전 영향 평가제도’ 등 온실가스 감축 목표 달성을 위한 본격적인 방안들이 실시될 예정임.
 - 이와 함께 최근 EU 등 해외 각국에서 공급망 실사 지침이 발표되고, 국내에서도 「중대재해처벌법」이 본격 시행되면서 인권 대응, 산업안전 관리, 공급망 ESG 지원 등 여러 사회적인 이슈들의 증가가 불가피할 것으로 예상됨.
 - 특히, 2023년에는 ‘K-택소노미’(한국형 녹색분류체계)가 본격 시행되어 온실가스 감축, 기후변화 적응, 물의 지속가능한 보전, 순환경제로의 전환, 오염 방지 및 관리, 생물다양성 보전 등 6대 환경목표 달성을 위한 정책이 본격 추진될 전망이다.
 - 또한, 해외 주요국과 같이 국내에서도 「인권정책기본법」이 나왔고, 한국 버전의 「K-공급망실사법」도 초안이 만들어질 예정이기 때문에 사회 분야에 대한 ESG 기준이 구체적으로 만들어질 전망이다.
- 주요국들은 물론, 우리나라에서도 ESG 관련 정보공시 특히, 사회 및 지배구조 분야의 제도와 움직임이 본격화될 것으로 전망되고 있음.
 - 2022년 12월, 정부 관계부처 합동 ‘ESG 인프라 고도화 방안’을 발표하였고, 이에 따라 기획재정부는 ‘민관합동 ESG 정책협의회’를 설치하였음. 금융위원회도 ‘ESG 금융 추진단’을 설치하였음. 본격적으로 ESG 확산에 대응한 정책 추진 및 기업 지원 관련 활동이 예상됨.
 - 또한, 2023년에 환경·사회·지배구조(ESG) 공시기준과 관련한 국제 논의에 효과적으로 대응하고,

국내 기업에 적용하게 될 공시지침을 준비하고 있어, 향후 ESG 정보공시와 관련한 구체적인 일정과 내용 등이 본격적으로 논의될 것으로 전망됨.

- ESG와 관련된 다양한 논의들이 진전됨에 따라 2023년부터는 ESG가 요구하는 다양한 활동 기준들이 각각 업종별로 구체적인 이슈 및 주제로서 다루어질 전망이다.
 - 글로벌 ESG 기준이 지속 상향되고, 스코프(Scope) 3¹⁾와 LCA(전과정)에 대한 평가가 강화됨에 따라 ESG 등급이 크게 하향될 가능성이 큼. 2023년에는 ESG 경영에 소극적이거나 리스크에 단순 대응하는 기업들과 적극적이고 선도적으로 대응하는 기업 간의 격차가 확대될 것으로 전망됨.
 - 이와 함께 탄소중립 정책의 본격화 등 환경, 사회 부문 규제의 본격화와 ESG의 확산에 따라 산업별로 구체적인 목표 설정과 대응 활동의 방향 정립 등에 대한 논의가 확산될 것으로 전망됨.
 - 기업의 자발적인 ESG 경영의 추진 유도 및 산업 단위의 적극적인 ESG 대응을 위한 업종별 가이드라인과 평가기준의 마련에 관한 관심이 커질 것으로 전망됨.

■ 2023년, 건설산업 내 ESG 이슈 본격 성장 예상

- ESG 관련 이슈의 지속적인 증가에도 불구하고 상대적으로 금융, 제조업 등에 비해 ESG에 관한 관심이 적었던 건설산업에 2023년부터는 ESG가 본격적인 이슈로 부상할 전망이다.
- 먼저 환경 측면에서는 한국형 녹색분류체계(K-택소노미)와 정부의 탄소중립 정책의 본격적인 추진에 따른 환경 관련 리스크 대응 필요성이 증대될 것으로 판단됨.
 - 2022년 9월 시행된 「탄소중립기본법」의 제정으로 ‘온실가스 감축 로드맵’ 및 ‘국가 탄소중립 녹색성장 기본계획’ 등이 수립될 예정으로 건설 분야의 영향도 불가피함. 탄소중립 시나리오상 건설 산업과 관련된 산업, 건물, 그리고 폐기물 분야 등의 온실가스 감축 목표 실현을 위한 규제의 강화에 따라서 다양한 부분의 영향이 예상됨.
 - 산업 차원에서는 상대적으로 탄소배출이 많은 시멘트, 철강산업에서의 탄소중립 추진 강화에 따라 원가상승이나 공급상의 문제가 발생할 여지가 있으며, 건물의 온실가스와 에너지 저감을 위한 제로에너지 건축, 건설 폐기물의 재활용 등 제도적 기반을 강화하는 노력이 커질 것으로 전망됨.
 - 이러한 영향은 국내에 국한되지 않고, 사우디아라비아, 아랍에미리트 등 주요 중동국가의 탄소중립 정책 강화 움직임에 따라 해외건설사업의 계약 및 시공과정에 미치는 영향도 확대될 것임.
 - 특히, 「탄소중립기본법」상의 기후변화영향평가제도가 1년간의 유예기간을 거쳐서 2022년 9월부터 시행됨에 따라 에너지개발, 도시개발, 도로 건설 등 10대 분야의 기후변화영향평가가 본격 시행될 예정이어서 건설 전반의 영향이 불가피할 전망이다.

1) 스코프 3(기타 간접배출)은 스코프 2의 간접 배출원을 제외한 그 밖의 간접 배출원으로, 사업장 경계(조직경계) 밖에서 발생하는 배출량을 의미함. 종업원 출퇴근 및 출장, 프랜차이즈, 구매된 원재료 또는 1차 재료 생산 등과 같은 경계에서의 온실가스 배출량이 스코프 3에 해당함.

- 정부의 사회 분야 관련 제도화가 급속히 진행되면서 건설산업에서 사회 분야의 여러 이슈가 건설 영업, 생산 등 전반적인 활동에 영향을 미칠 것임.
 - 인권, 산업안전, 공급망 관리 등 사회 분야 중요 이슈가 2023년 ESG의 핵심 키워드가 될 것임.
 - 해외 각국의 기업 인권 실사 등에 대한 본격적인 법제화 및 의무화 움직임에 따라 국내에서도 이에 대한 논의가 확산될 전망이다. 특히, 상대적으로 근로환경이 열악하다는 의식이 강한 건설현장에서의 건설근로자 고용개선 등과 같은 이슈는 더욱 크게 부상할 것임.
 - 산업안전 측면에서 건설산업의 안전 문제는 ESG 이슈의 증대와 함께 더욱 필요성이 증대될 것으로 전망되는데, 「중대재해처벌법」 시행 1년에 대한 평가와 이에 따른 산업안전 이슈의 지속적인 확대는 건설현장의 안전관리 전반에 영향을 미쳐 건설기업, 발주자, 협력업체 등의 책임과 의무에 대한 논의가 더욱 확대될 것임.
 - 최근 ESG의 중요한 이슈로 등장한 공급망 관리에서는 협력업체, 자재·장비업체 및 건설근로자 등의 관리 책임과 역할, 성과에 관한 관심이 커질 전망이다. 건설산업 내 협력업체와의 상생 협력 문화 확산과 협력업체의 ESG 성과의 관리 등에 대한 이슈도 성장할 것임.

■ 건설기업의 대응 방향

- 최근 국내외 ESG 동향을 감안할 때, 건설산업도 체계적이고 적극적인 대응이 필요한 시점임. 따라서 정부, 산업 그리고 기업 차원의 전략적 대응이 필요함.
 - 정부는 ESG에 대응하여 건설산업의 경쟁력 강화로 연결하기 위한 중장기적 실행전략 수립 및 시행을 주도해야 함. 동시에 상대적으로 ESG 대응이 쉽지 않은 중소건설기업 등에 대한 지원방안을 모색할 필요가 있음. 또한, 건설산업의 특성을 고려한 구체적이고 실천적인 활동 가이드라인과 평가 기준으로서의 건설업 ESG 성과지표를 빠르게 마련하는 것도 정부의 역할임.
 - 산업 차원에서는 건설산업 경쟁력과 생산성 향상 및 건설안전 강화, 산업 내 참여자 간 협력 확대 등 ESG가 실질적인 혁신을 유도할 수 있도록 ESG 경영의 방향과 추진모델, 그리고 성공사례의 전파에도 노력을 기울여야 함.
 - 건설기업은 ESG 경영이 기업 내부에 내재화되어 실질적인 경영 관행의 개선과 기업 체질 개선을 도모할 수 있도록 ESG의 분야별로 논의되는 핵심적인 이슈에 대하여 체계적으로 대응하기 위한 실행전략을 수립하고, 이행해야 함.
- ESG 경영은 우리 건설산업에 대한 부정적 이미지를 쇄신하고, 생산성 향상, 상생협력 강화 등 건설산업의 지속가능한 발전에 있어 매우 중요한 터닝-포인트를 제공할 것으로 기대됨.
 - 정부와 건설기업, 더 나아가 건설근로자에 이르기까지 건설산업 이해관계자들이 ESG 경영의 긍정적 효과에 공감대를 형성하고, 이를 지속적으로 추진해 나가야 할 것임.

김영덕(선임연구위원 · ydkim@cerik.re.kr)

건설산업 스마트화, 이제는 제도적 기반이 필요한 시점

- 스마트 건설의 체계적 운영, 생산성 관점의 정책 고도화, 현실적 사업 여건 마련 등 반영 -

■ 정부, 건설산업 체질(생산성·안전·ESG 등) 전환 방안으로 스마트 건설 활성화 지속 추진 中

- 정부(국토교통부 등)는 지난 2017년 12월 발표한 ‘제6차 건설기술진흥기본계획(2018~2022)’을 시작으로 ‘건설 전(全) 과정의 디지털화·자동화를 통한 노동생산성 40% 향상, 사망자 수 30% 감소 등’을 달성하고자 우리 건설산업의 스마트화를 위한 다양한 노력을 지속 추진하고 있음.
 - 그간 정부(국토교통부)가 추진한 스마트 건설 관련 주요 제도개선·정책추진 현황을 살펴보면, ‘(’18.9.)제1차 국토교통과학기술 연구개발 종합계획(’18~’27)’, ‘(’18.10.)스마트 건설기술 로드맵’, ‘(’19.2.)「대형공사 등의 입찰방법 심의기준」 개정 고시’, ‘(’20.4.)스마트 건설기술 개발 R&D사업 추진’, ‘(’20.12.)건설산업 BIM 기본지침 및 2030 건축 BIM 활성화 로드맵’, ‘(’21.3.)스마트건설기술 현장 적용 가이드라인’, ‘(’21.10.)스마트 건설자동화 시범사업’, ‘(’21.11.)스마트건설기술 활성화 지침’, ‘(’22.7.)스마트 건설 활성화 방안’ 등이 있으며, 이 외에도 ‘도로·철도 등 분야의 스마트 건설 시범사업 추진’, ‘스마트건설지원센터 운영을 통한 스타트업 육성’을 포함한 다양한 노력을 기울여왔음.
- 한편, 정부 차원의 이러한 스마트 건설 활성화를 위한 노력은 지난 2017년 이후 벌써 5년이 경과하고 있음. 그간 정책추진 목표로 삼아 온 ‘2025년까지 BIM, AI 적용한 건설자동화 기술 개발’²⁾, ‘2025년 건설 생산성 50% 향상·건설 안전성 향상·고부가가치 스타트업 500개 창업’³⁾, ‘2030 건설 전(全) 과정 디지털화·자동화’⁴⁾ 등의 달성 시점이 빠르게 다가오고 있는 점을 고려하면, 現 시점에 그간 추진해 온 정부 정책에 대한 점검 및 검토를 토대로 향후 나아갈 방향을 논의·재정립할 필요가 있음.
- 이에 본 고에서는 정부가 그간 추진한 다양한 제도개선·정책추진 사항을 크게 ‘기술 부문’과 ‘사업 부문’, ‘산업 생태계 부문’으로 구분하여 간략히 검토하고, 이에 대한 종합적인 점검을 토대로 향후 건설산업 스마트화를 위한 추진 방향을 논의하고자 함.
 - 이와 함께 상술한 정부 차원의 다양한 노력에도 불구하고, 스마트 건설 활성화를 위해 여전히 미흡한 부분에 대한 개선 방향을 살펴보고자 함.

2) 국토교통부(2017), “제6차 건설기술진흥기본계획(2018~2022)”.

3) 국토교통부(2018), “스마트 건설기술 로드맵”.

4) 국토교통부(2022), “스마트 건설 활성화 방안”.

■ (기술 부문) 스마트 건설 원천기술 확보를 위한 대규모 공공 R&D, 스타트업 지원 등 추진

- 먼저, 정부가 스마트 건설 활성화를 위해 추진한 가장 대표적인 사항으로는 스마트 건설기술 및 관련 원천기술을 확보하기 위한 노력을 들 수 있으며, 크게 ‘대규모 공공 R&D 추진을 통한 건설 생애주기 단계별 핵심기술 확보’와 ‘민간 기술개발 지원’으로 구분하여 살펴볼 수 있음.
- ‘대규모 공공 R&D 추진’과 관련하여 국토교통부는 지난 2020년 4월부터 한국도로공사를 주관으로 약 2,000억 원에 달하는 ‘도로 실증을 통한 스마트 건설기술 개발’ 공공 R&D 사업을 추진 중임. 이를 통해 ‘현장정보 디지털화 및 건설장비 관제, 토공 자동화’, ‘프리랩 구조물 설계·제작·운반·시공 자동화’, ‘안전 통합관제 및 작업자·임시구조물 안전’, ‘클라우드 플랫폼 구축과 디지털트윈 활용, 기술 실증’ 분야의 스마트 건설기술을 확보하고자 함.⁵⁾
- 다음으로, ‘민간 기술개발 지원’과 관련해서는 ‘민간 개발 기술에 대한 테스트베드 지원’, ‘영세 중소 건설기업의 기술 개발 유도를 위한 금융 지원’, ‘스마트 건설기술 개발자와 기존 기술 사용자 간 분쟁 방지 절차 마련’, ‘공모전·컨퍼런스 등을 통한 혁신 공감대 확산’, ‘공공 R&D 개발 기술에 대한 민간으로의 기술이전’ 등의 정책을 추진해 옴.⁶⁾
- 또한, 현재 한국건설기술연구원 내 설치하여 운영 중인 스마트건설지원센터를 통해서도 스마트 건설기술 스타트업에 대한 ‘창업 공간 제공’, ‘교육·멘토링·마케팅 지원’, ‘자금 확보(펀딩) 연계 지원’ 등 전(全)주기에 해당하는 창업 서비스를 제공함으로써 민간 차원의 스마트 건설(원천)기술 확보를 유도하고 있음.⁷⁾

〈그림 1〉 ‘도로 실증을 통한 스마트 건설기술 개발’ 공공 R&D 사업 개요



자료 : 조성민(2021.12.31).

5) 조성민(2021. 12. 13.), “스마트 건설기술 어디까지 왔나”, 국회 ‘스마트 건설기술 토론회’ 발표자료, 한국도로공사.

6) 국토교통부(2018), “스마트 건설기술 로드맵” ; 국토교통부(2022), “스마트 건설 활성화 방안”.

7) 한국건설기술교육원 홈페이지, kict.re.kr(2023년 3월 15일 검색).

- 개별 기술 차원에서는 설계·시공·유지관리 단계에 각각 (설계) ‘BIM 기반 스마트 설계’, (시공) ‘건설기계 자동화 및 관제’, ‘공정 및 현장관리 고도화’, (유지관리) ‘시설물 점검·진단 자동화’, ‘디지털트윈 기반 유지관리’를 위한 세부 기술 개발에 초점을 맞추고 있으며, 특히 이를 달성하기 위한 플랫폼 기술로서 BIM 적용 활성화를 위한 다양한 대책을 함께 마련함.
- 예를 들어, 국토교통부는 지난 ’20년 12월 BIM 적용 기본원칙, 적용 절차, 협업체계, 공통표준 등을 제시한 ‘건설산업 BIM 기본지침’과 ‘2030 건축 BIM 활성화 로드맵’을 마련한 데 이어 지난 ’22년 7월 발표한 ‘스마트 건설기술 활성화 방안’을 통해서는 ‘BIM 시행지침, 건설기준 등 BIM 전면 도입을 위한 제도 정비’, ‘공공분야 BIM 도입 의무화’, ‘BIM 전문인력 양성’ 등을 위한 각종 방안을 마련함.⁸⁾

■ (사업 부문) 스마트 건설사업 추진을 위한 제반 환경 마련 및 시범사업 추진

- 상술한 스마트 건설기술 확보를 위한 정책과 더불어 정부는 해당 기술들이 실제 건설사업에 도입·적용될 수 있도록 스마트 건설사업 추진을 위한 각종 노력을 추진해왔으며, 정부의 이러한 노력은 크게 ‘스마트 건설사업 시행을 위한 제반 환경 마련’과 이를 토대로 한 ‘시범사업의 추진’으로 구분하여 살펴볼 수 있음.
- 먼저 스마트 건설사업 추진 제반 환경 마련과 관련해서는 무엇보다도 스마트 건설사업으로의 발주를 가능하게 한 「대형공사 등의 입찰방법 심의기준」 개정을 들 수 있으며, 이를 통해 스마트 건설기술을 적용한 일반공사를 일괄입찰(턴키)이나 기술제안입찰 방식으로 발주할 수 있는 환경을 조성함.
- 다음으로, 실제 건설공사 수행 시 스마트 건설기술을 도입·적용하기 위해서는 사업의 계획·설계단계부터 특정 기술에 대한 각종 사항을 반영해야 하기에 이를 위한 시방서, 설계기준, 비용 산출기준 등 건설기준의 정비와 스마트 건설기술 현장 적용 가이드라인을 마련함.
- 이 외에도 ‘건설기계 자동화 및 로봇’, ‘탈현장 건설(OSC)’ 등 특정 기술의 건설사업 적용 활성화를 유도하기 위해 새로운 기술 활용에 따른 설계 변경이 가능하도록 총사업비 자율 조정 항목의 개정을 추진하거나, 특정 기술을 활용한 공공주택 등 공공 발주를 확대하거나, 인허가 단계에 용적률 제한 완화 등 인센티브 제공 방안을 제시하여 스마트 건설사업 추진 활성화를 유도함.
- 마지막으로 ‘스마트 건설사업 추진 제반 환경’을 토대로 한 ‘시범사업’ 추진을 들 수 있으며, 개별 기술의 실증을 위한 시범사업(스마트시티 등)과 도로·철도 등 개별 사업 단위의 시범사업으로 구분하여 시범사업을 추진하고 있음.
- 개별 스마트 건설기술 실증을 위한 시범사업은 지난 ’21년 11월부터 지능형 도시 세종 국가시범도시에 ‘BIM을 적용한 3D 설계’, ‘건설장비 관제 및 지능형 건설’, ‘드론 측량 및 현장 유지관리’ 기술을 적용한 바 있으며⁹⁾, 개별 사업 단위의 시범사업으로는 ‘스마트건설지원센터 제2센터 건립공사’를 완료함.

8) 국토교통부(2020. 12. 28), “건설산업의 전면 BIM 도입, 본격 추진!”, 보도자료 ; 국토교통부(2022), “스마트 건설 활성화 방안”.

<표 1> 스마트 건설사업 추진을 위한 주요 제도개선 및 정책추진 현황

구 분	주요 추진 내용
「대형공사 등의 입찰방법 심의기준」 개정	- 스마트 건설기술 적용 일반공사도 일괄입찰(턴키), 기술제안입찰 방식으로 발주할 수 있도록 개정 - 고난이도 스마트 건설기술 적용 시에는 중심위 심의를 거쳐 기술력만을 평가하는 '확정가격 최상설계' 방식 적용
각종 건설기준 정비	스마트 건설기술 현장 도입을 위해 시방서, 설계기준, 비용 산출기준 등 각종 건설기준의 정비 필요성 검토, (22.12.)건설기준 정비 로드맵 수립 등
'스마트건설기술 현장 적용 가이드라인' 마련	- 기존 제도, 건설기준 등에 맞지 않아 사용이 어려웠던 스마트건설기술의 사업 내 적용 활성화를 위해 기술 활용 및 적용 절차* 제시 *기술 등록신청 → 전문기관 기술 검토 → 기술 등록 → 발주청 기술 반영 → 사후의견 → 의견 반영
총사업비 자율조정 항목에의 반영	건설기계 자동화 및 로봇 도입 및 현장 적용을 위해 새로운 기술 활용에 따른 설계 변경이 가능하도록 총사업비 자율조정 항목에 스마트 건설장비 반영 추진
공공발주 확대	탈현장 건설(OSC)의 경우 공공주택, 노후 초·중·고등학교 등 비주택, 교량 등 토목공사에 대해 적용 확대방안 마련
인센티브 제공	탈현장 건설(OSC)을 적용한 공사에 대해 지방자치단체 인허가 단계에서 용적률·건폐율·높이 제한을 완화할 수 있는 법적 근거 마련 추진
시범사업 추진	- 전문성을 갖춘 발주청에서 스마트 건설기술 시범사업을 선제적으로 추진하고 성과 공유 (스마트시티) 세종 등 국가 시범도시에 건설자동화 시범사업 추진 (도로·철도 등) '스마트건설지원센터 제2센터 건립공사' 및 도로·철도 사업 등을 스마트 건설사업으로 추진

자료 : 국토교통부(2019.2.25), "스마트건설기술을 적용한 일반공사도 턴키 발주 가능", 보도자료 ; 국토교통부(2018), "스마트 건설 기술 로드맵" ; 국토교통부(2021), "스마트건설기술 현장 적용 가이드라인" ; 국토교통부(2022), "스마트 건설 활성화 방안" ; 국토교통부(2021.10.9), "한국형-지능형 건설기술로 생산성·안전성 높인다", 보도자료.

■ (산업 생태계 부문) 스마트 건설 생태계 조성을 위한 인력 육성 및 기업지원 등

● 마지막으로 정부는 스마트 건설기술의 개발 및 사업 추진 기반을 마련하고 산업 차원의 자생력을 확보를 위해 우리 건설산업 내 스마트 건설 생태계 구축을 위한 '전문인력 양성', '기업 성장 지원', '거버넌스 구축' 등을 추진하였으며, 각각에 대해 간략히 살펴보면 다음과 같음.

- (전문인력 양성) 스마트 건설기술 교육 강화를 위해 대학 교육은 물론, 재교육 체계 개편을 추진하였으며, 건설기술자 교육훈련기관에 스마트 건설기술 교육과정을 신설하는 등 다양한 기술에 대한 전문인력 양성을 유도함.
- (기업 성장 지원) 전술한 스마트 건설사업에의 참여 유도를 위한 인센티브 외에도 스타트업 및 중소 건설기업을 육성·지원하기 위해 '기술 개발 및 시제품 제작 지원', '스마트 건설기술 분야 강소 건설기업 육성', '공공 R&D 개발 기술의 민간으로의 이전', '스마트 건설기술 개발·사업화 투자금 지원', '스마트 건설기술 홍보 지원' 등의 정책을 마련·추진함.

9) 국토교통부(2021. 10. 29), "한국형-지능형 건설기술로 생산성·안전성 높인다", 보도자료.

- (거버넌스 구축) 마지막으로 스마트 건설 또는 스마트 건설기술과 관련한 각종 이슈와 정책 등에 대한 컨센서스 도출을 위해 산·학·연·관이 함께 참여하는 법적 기구를 구성코자 하였으며, 스마트 건설기술의 현장 도입에 장애가 되는 입찰 등 제도개선을 지원하기 위한 ‘스마트건설 규제혁신센터’를 설치하여 기업이 체감하는 애로사항에 대한 원스톱 서비스를 지원하고자 함.

■ **이제는 스마트 건설의 산업 내 체화(體化)를 위한 실질적·전방위적 기반 마련이 필요한 시점**

- 지금까지 살펴본 바와 같이 정부는 지난 5년간 우리 건설산업의 스마트화를 위해 기술·사업·산업 생태계 부문의 다양한 제도개선 및 정책을 추진해왔으며, 그 결과 ‘스마트 건설기술의 확보’, ‘스마트 건설사업 발주환경 마련’, ‘전문인력의 양성’, ‘스마트 건설기술에 대한 산업 차원의 인식 개선’ 등 다양한 측면에 있어 긍정적 효과를 불러일으키고 있는 것으로 이해됨.
- 해당 배경하에 향후 정부는 지금까지의 정책 추진 성과를 기반으로 더욱 체계적이며 지속적인 스마트 건설 환경 및 건설산업의 스마트화를 달성해 나갈 필요가 있으며, 이를 위해서는 ‘도입 목적 인 생산성 향상 관점의 정책 고도화’, ‘스마트 건설기술보다는 사업 추진을 위한 현실적 여건 마련’, ‘개별 세부 분야에 대한 일회성 정책이 아닌 체계적 전략 수립’, ‘건설산업의 스마트화 체화(體化)를 위한 전방위적 제도적 기반 마련’ 등을 위해 노력해야 할 것임.
- 각각에 대해 살펴보면, 먼저 ‘생산성 향상 관점의 정책 고도화’의 경우 그간의 스마트 건설기술 도입에 따른 산물이 당연히 생산성 향상이라는 관점에서 벗어나 합리적인 스마트 건설기술 도입 및 사업 추진을 통해 생산성 향상 극대화를 유도하는 방향으로 접근할 필요가 있음.
 - 다시 말하면, 스마트 건설기술 도입 초기의 경우 기술 도입에 따른 당연한 산출물이 생산성 향상이라고 인식했다면, 현 시점에는 이미 신규 기술 도입으로 인한 공사비 증가 등을 예상할 수 있기에 사업 계획 및 설계단계부터 스마트 건설기술의 효율적 도입 및 생산성 극대화를 위한 사업참여자 간 협의 등을 진행할 수 있는 환경을 마련함으로써 기술 도입 효과 극대화를 유도할 필요가 있음.
 - 예를 들면, 이에 대한 방안으로서 사업 초기 단계부터 다양한 건설사업 참여자 간 논의를 유도할 수 있는 통합발주방식인 IPD(Integrated Project Delivery) 등의 도입을 검토해 볼 수 있을 것이며, 해당 방식의 경우 그간의 칸막이식 업역 규제 등에서 벗어나 최근 업역 폐지 등 통합적 논의가 지속 이루어지고 있는 점을 고려하면 도입 가능 여부를 충분히 검토해볼 수 있을 것임.
- ‘사업 추진을 위한 현실적 여건 마련’과 관련해서는 이미 지난 5년간 스마트 건설사업의 추진을 위해 ‘턴키 등 발주방식 마련’, ‘각종 건설기준의 정비’, ‘스마트 건설기술 현장 적용 가이드라인 수립’ 등 다양한 제반 환경을 마련하여 긍정적 효과를 유도하였으나, 스마트 건설사업 추진을 위해 무엇보다 중요한 대가나 비용적 측면에서는 품이나 단가 등의 기초자료 부족으로 인해 충분한

논의가 이뤄지지 않은 상황이기에 향후 시범사업 추진 결과 등을 토대로 스마트 건설기술 도입에 따른 적정 비용 산정방안 등에 대한 준비가 필요할 것으로 판단됨.

- 다음으로, ‘일회성 정책에서 벗어난 체계적 전략 수립’은 그간의 각종 정책추진에 따른 스마트 건설사업(시범사업) 추진 성과, 스마트 건설기술 도입 실태, 건설산업 스마트화 정도 등 다양한 측면에 대한 실태 점검이나 성과 평가 기반의 진일보한 정책 마련이 필요하다는 점을 의미하며, 이를 위해서는 ‘스마트 건설’ 차원의 독자적인 상위계획의 수립 및 추진상황 점검, 실태조사, 성과 평가 등의 체계 마련을 검토해 볼 수 있을 것임.
 - 현재까지 ‘스마트 건설’의 정책 추진 방향은 건설기술 분야 상위계획인 ‘건설기술진흥 기본계획’의 일환으로 추진되어 왔으나, 향후에는 ‘건설기술진흥 기본계획’과 연계한 독자적인 ‘(가칭)스마트 건설 활성화 기본계획’을 마련하는 방안도 검토 가능함.
- 마지막으로 향후 우리 건설산업 내 스마트 건설의 체화(體化) 및 안착을 위해서는 그간 정부(국토교통부)가 추진해 온 주요 정책 및 상술한 내용 등을 반영한 법적·제도적 기반 마련이 요구되며, 이를 통해 ‘건설 생산성 향상·건설 안전성 향상·고부가가치화’를 달성해 나갈 수 있을 것으로 기대함.
 - 전술한 바와 같이 정부는 지난 5년간 각종 ‘스마트 건설기술 또는 스마트 건설 활성화’를 위한 각종 정책을 추진해 왔음에도 불구하고 건설기술 수준의 향상 및 진흥을 담당하는 「건설기술 진흥법」 내 아직까지 ‘스마트 건설기술’에 대한 명확한 정의조차 불분명한 상황이기에 하루빨리 ‘스마트 건설 또는 건설기술 활성화’를 위한 법적·제도적 기반이 마련되어야 할 것임.

이광표(연구위원 · leekp@cerik.re.kr)

사우디 중동 지역본부(RHQ) 정책 추진과 대응 방향

- 신(新) 성장동력 방안 일환, 지속적인 모니터링을 통한 기업의 대응 방안 마련 필요 -

■ '24년 이후 정부 발주 프로젝트 입찰 참가 조건, 글로벌 기업의 중동지역 본부 유치 목표¹⁰⁾

- 지난 2021년 1월 빈 살만 왕세자는 ‘미래투자이니셔티브(Future Investment Initiative, FII)’에서 외국인 투자 유치와 제조업 인프라 구축과 신성장 동력 마련을 위한 방안으로 ‘중동 지역본부(Regional Head Quarter, RHQ)’ 정책을 공식 발표함.
- 중동 지역본부(RHQ)는 중동 및 북아프리카지역(MENA)에서 활동하는 지사, 자회사 및 계열사에 대한 지원·관리 및 전략적 방향을 설정하는 목적으로 설립된 다국적 그룹의 지역본부를 의미함.
- 주요 사항으로 “사우디 내 중동 지역본부를 설립하지 않은 법인 혹은 기관은 2024년부터 정부 발주 프로젝트 참여가 불가하며, RHQ 설립 기업에 다양한 인센티브를 제공한다는¹¹⁾” 내용이 담겨있음.

<표 1> 사우디투자부(MISA) : 지역본부(Regional Headquarters, RHQ) 서비스 관련 주요 내용

구분	세부내용
주요 개요	• 사우디아라비아 법률에 따라 정식으로 설립된 단위로서 사우디아라비아에 RHQ를 설립하고자 하는 다국적 그룹이 MENA(중동과 북아프리카) 지역에서 운영 중인 지사, 자회사 및 계열사를 지원, 관리 및 전략적 방향을 제시하기 위한 목적으로 제공
필요 서류	• 해당국 사우디 대사관에서 발급(증명)된 신청자의 상업등기 또는 상업용 라이선스 사본 제출 필요 • 사우디아라비아 및 다국적 그룹 본사가 위치한 국가를 제외한 서로 다른 2개 국가의 사우디 대사관에서 발급(증명)된 상업등기 또는 상업 라이선스 사본 2개 이상 제출 필요 • 해당국 사우디 대사관에서 증명(보증)된 신청자의 해당 사업연도 말 회계감사 후 연결 재무제표 제출 필요
규정 및 제한사항	• 사우디와 그룹 본사가 위치한 국가를 제외한 최소 다른 2개 국가에 자회사 또는 지사가 설립되어야 함. • RHQ는 사우디아라비아에 회사 또는 외국 회사의 등록 지사로서 별도의 법인으로 설립되어야 함. • RHQ는 RHQ 라이선스 활동 이외의 수익을 창출하는 상업적 행위를 금지함. - RHQ는 사우디 내에서 행정 중심의 역할 수행, 영리적 활동을 위한 별도 현지 법인 또는 지사 설립 명시 • RHQ는 라이선스 발급 후 6개월 이내에 의무적인 RHQ 활동을 수행해야 함. • RHQ는 RHQ 라이선스 발급 후 1년 이내에 최소 3가지의 선택적 RHQ 활동을 수행해야 함. • 의무적인 RHQ 라이선스 활동을 수행하는 RHQ 직원은 본사 또는 다국적 그룹의 타 지역본부에서 관련 기술과 지식을 보유해야 하며, 이중 최소 3명은 전무 이사급이나 부사장급 직원 이어야 함. • RHQ는 RHQ 라이선스 발급 후 1년 이내에 RHQ 활동 수행을 위한 최소 15명의 정규직 직원을 고용해야 함.

10) 본 고는 외교부(2022.1.22), “2022 사우디아라비아 개황 : 경제” ; 대한무역투자진흥공사 리아드무역관(2023.3.9), “사우디 중동 지역본부 유치정책 동향 및 전망” 등 기존 발표자료를 참고 및 보완하여 작성함.

11) 세부항목별 시행 여부 및 적용 기간 등에 대해서는 추가 시행령 마련 및 발표를 통해 안내할 것으로 보이며 주요 내용은 “① Saudization(사우디 자국민 의무 채용비율) 10년간 면제, ② 배우자 및 워크퍼밋 및 피부양자 연령 25세까지 연장, ③ 비자 한도 면제 및 발급 소요시간 단축, ④ End-to-End 기업지원 서비스, ⑤ 2024년 이후 정부 발주 입찰 참가기회 제공, ⑥ 킹 압둘라 금융센터(King Abdullah Financial District, KAED) 등 경제특구 입주자격 및 추가 인센티브” 등으로 구성됨.

구분	세부내용
	- 다음 중 어느 하나에 해당 시 투자부가 RHQ 라이선스를 취소할 수 있음. - 규정된 기간 내에 의무적·선택적 RHQ 라이선스 활동 미시행, 최소 직원 수를 고용하지 않은 경우 - 모든 의무적인 RHQ 활동 또는 최소 3개의 선택적 RHQ 활동 중단 - RHQ 또는 다국적 그룹의 RHQ 라이선스 조건 미충족 - '취소 사유'에 해당하는 사우디투자부(MISA)에서 정한 라이선스 규정을 위반한 경우
비용	- 매년 2,000 사우디 리알(원화 약 70만 원)의 라이선스 수수료 지불 - 투자부 투자자 관계센터에서 제공되는 서비스를 받기 위한 첫해 구독료로 10,000리알(원화 약 348만 원) 지불 - 첫해 이후 몇 년간은 투자부 투자자 관계센터에서 서비스를 받을 수 있는 구독을 무료 제공 - 사우디투자부의 분류체계로 재무적 대가 지급 대상인 기업은 승인 완료 후 60일 이내로 관련 비용을 지급해야 하며, 비용 미지급 시 라이선스 유효기간이 만료된 것으로 간주함.

주 : *(의무적인 RHQ 활동) 전략적 방향과 관리 기능을 제공하는 것으로 '① 지역 전략 수립 및 모니터링, ② 전략적 연계 조정, ③ 지역 내 제품 또는 서비스 포함, ④ 인수합병 및 매각 지원, ⑤ 재무성과 검토' 등이 포함되며, RHQ 관리 기능에는 '① 사업 계획, ② 예산 책정, ③ 사업 조정, ④ 새로운 시장 기회 파악, ⑤ 지역시장·경쟁업체 및 운영 모니터링, ⑥ 지역 마케팅 계획, ⑦ 운영 및 재무보고' 등이 포함됨.

***(선택적 RHQ 활동) 'a 영업 및 마케팅 지원, b 인적 자원 및 인사관리, c 교육(훈련)서비스, d 재무관리·외환 및 재무 센터 서비스, e 준법감시 및 내부 통제, f 회계, g 법무, h 감사, i 연구 및 분석, j 자문 서비스, k 운영 관리, l 물류 및 공급망 관리, m 국제 무역, n 기술 또는 엔지니어링 지원, o IT 시스템 네트워크 운영, p 연구 및 개발, q 지적 재산권 관리, r 생산 관리, s 원자재·부품 조달 및 공급' 등이 포함됨.

자료 : Ministry of Investment Saudi Arabia(2022), Service Manual Ninth Edition.

■ 규정 적용 예외조항 등 선제적 발표, '24년 정책 도입 준비 및 시행 기틀 마련 中¹²⁾

- 사우디 정부 부처(투자부·상무부·대외무역총국)는 현지 진출 기업별 중동 지역본부(RHQ) 설립 현황 등에 관한 정기적인 파악과 더불어 관련 정보를 공개할 예정이라고 발표함.
 - 지난 '21년 관련 정책 최초 발표 후 다국적 기업(24개)이 중동지역 본부를 사우디로 이전하는 MOU를 체결('21년 10월 총 44개 기업이 RHQ 라이선스 발급)하였으며, 올해 3월 기준 총 80개의 '식음료·컨설팅·건설·엔지니어링' 등 다양한 산업 분야의 기업이 지역본부 이전 관련 허가를 받음.¹³⁾
 - 건설·엔지니어링 산업 분야 기업의 RHQ 추진 현황을 살펴보면, 'FLOUR, BECHTEL' 등 미국 기업과 국내 기업의 경우 '삼성물산'이 라이선스를 획득한 것으로 나타남.¹⁴⁾
- 특히, 그간 지속해서 발표했던 바와 같이 RHQ 미설립 기업의 '정부 발주(정부 기관·공기업·국영기업 등)¹⁵⁾ 프로젝트 참여 불가, 현지 정부 기관 또는 에이전시와 계약 체결 불가, 해당 기업의 상품 및 서비스 관련 유통·공급·제공 업체 등과도 계약 불가' 등 관련 사항을 관보에서 언급함에 따라 정책 도입 준비 및 시행을 강조하는 상황임.
 - 원칙적으로는 '24년 1월 이전까지 RHQ 설립을 권고하고 있으나 계약액이 크지 않거나 RHQ 미설립 기업과의 계약이 필요한 경우를 고려하여 예외조항을 발표하였으며 주요 내용은 다음과 같음.

12) Saudi Gazette(2023. 1. 10), "Saudi Arabia gives government agencies limited options to contract with foreign firms".

13) Saudi Gazette(2023. 3. 5), "Multinationals relocating headquarters to Saudi Arabia likely to get tax exemption".

14) Argam(2021. 10. 27), "Saudi Arabia announces 44 multinational companies to open regional HQs in Riyadh".

15) 'KSA Government Tenders and Procurement Law' 적용 대상 기관뿐만 아니라 '정부 부처, 공공 및 공익단체 등'을 포함.

<표 2> 지역본부(RHQ) 예외조항

- ① 계약금액이 100만 리얄(약 26만 6,667 USD\$) 미만이거나 계약 이행 활동이 사우디 영토 밖에서 실행되는 경우
- ② 기술적으로 수용 가능한 응찰이 미설립기업뿐인 경우
- ③ 미설립기업의 응찰가격이 다른 사우디 내 중동 지역본부(RHQ) 설립 기업 대비 25% 이상 낮은 경우
- ④ 해당 계약 건을 수행할 수 있는 기업이 미설립 기업뿐인 경우
- ⑤ 공공안전·보안·보건 등 국가적으로 중차대한 사안에 대한 응급상황인 경우

■ 양국 정부 간 전략적 파트너십 공고화 속 성과 달성을 위한 기업의 대응 방안 마련 필요

- 지난해 11월 ‘사우디 수주지원단¹⁶⁾’에 참가한 우리 건설기업(9개)의 현지 법인·지사 현황 파악 결과 ‘코오롱글로벌’을 제외한 8개 기업은 법인과 지사를 운영 중인 것으로 나타남.
 - MENA 지역¹⁷⁾ 법인·지사 설립 현황 파악 결과 대우건설(11개국)이 가장 많이 운영 중이며, 다음으로 ‘GS건설(10개국), 쌍용건설·한미글로벌·현대건설·현대엔지니어링이 각각 3개국’에 진출함.

<표 3> 우리 건설기업의 중동 및 북아프리카(MENA) 지역 국가별 법인·지사 현황

구분	국가명	현지 법인		현지 지사	
		진출국 수	법인 수	진출국 수	지사 수
1	GS건설	3	4	7	9
2	대우건설	3	3	8	8
3	삼성물산	1	1	1	1
4	삼성엔지니어링	1	1	1	4
5	쌍용건설	2	2	1	1
6	코오롱글로벌	0	0	1	1
7	한미글로벌	0	0	3	4
8	현대건설	1	1	2	2
9	현대엔지니어링	1	1	2	2

- 現 정부 출범 이후 우리 건설기업의 사우디 진출 확대를 위한 ‘수주지원단 파견, 한-사우디 로드쇼 개최, 현지 정부 기관과 우리 기업 간 협력을 위한 간담회, 인프라 투자 및 협력을 위한 관련 양국 정부 장관 협력 회의’ 등 다양한 활동을 전개하는 상황임.
 - 정부의 다양한 지원 활동과 그간 우리 기업의 현지 프로젝트 수행 실적 및 경험 보유 등 시너지 효과 창출을 통해 향후 현지 대규모 인프라 프로젝트 수주 기회는 더욱 확대될 것으로 보임.
- 그간 사우디 정부에서 발표한 RHQ 정책 관련 동향을 살펴본 결과 ‘에너지·인프라·건설 등 정부 주도의 대규모 프로젝트(경쟁업체 존재)’에서 선제 적용을 추진할 것으로 예상함.
 - 현지 대다수 건설 프로젝트는 정부 기관(국영기업 등)에서 발주하는 현 상황을 고려 시 사우디 진출 건설기업의 중동 지역본부(RHQ) 설립 및 운영은 불가피할 것으로 보이며, 이를 위한 기업 차원의 대응과 정부와 건설 관련 유관단체에서의 지원방안 모색이 필요할 것으로 보임.

김화량(부연구위원 · hrkim@cerik.re.kr)

16) (건설기업) “GS건설, 대우건설, 삼성물산, 삼성엔지니어링, 쌍용건설, 코오롱글로벌, 한미글로벌, 현대건설, 현대엔지니어링”.

17) 해외건설종합정보서비스(검색 일자 : 2023. 3. 23) 국가그룹별 분류 기준, MENA(중동 및 북아프리카지역) 그룹 소속 국가는 ‘레바논, 리비아, 모로코, 모리타니, 바레인, 사우디아라비아, 시리아, 아랍에미리트, 알제리, 예멘, 오만, 요르단, 이라크, 이란, 이스라엘, 이집트, 카타르, 쿠웨이트, 튀니지, 팔레스타인’ 총 20개 국가로 구성됨.

올해 조달청 공공공사 발주, 14.6% 증가한 38.1조 원

- 공공기관 공사 발주 확대가 결정적, 하반기에 대형 공사 발주가 증가할 전망 -

■ 최근 조달청이 발표한 2023년 공공공사 발주계획금액은 총 38.1조 원 규모¹⁸⁾

- 조달청은 지난 2월 20일 2023년 신규 공공공사 발주계획을 발표했는데, 총 발주 예상액은 38.1조 원 수준으로 발주계획 금액이 확인되는 2014년 이래 최대 규모임.

■ 중앙행정기관·지자체 발주계획금액은 감소

- 중앙행정기관과 지자체 발주계획 금액은 각각 전년보다 14.2%, 4.2% 감소한 3.7조 원과 11.7조 원 수준임(<표 1> 참조).
- 중앙행정기관 발주계획금액이 감소한 것은 SOC 예산 감축으로 인해 국토교통부 예산이 전년 대비 1.3조 원 이상 줄어든 것이 주된 이유임.
- 지자체는 서울과 충남 등 일부를 제외하고는 대부분 계획금액 증가가 미미하거나 감소했는데, 주로 도로시설물과 교육시설물 등의 신규물량 감소 여파에 따른 것으로 확인됨.

<표 1> 전년 대비 중앙행정기관 발주계획금액 변화

(단위 : 억 원, %)

기관명		2023년(A)	2022년(B)	전년 대비 변동금액	전년 대비 변동률
중앙 행정 기관	해양수산부	27,312	13,829	13,483	97.5%
	행정중심복합건설회	2,768	1,249	1,519	121.6%
	국토교통부	1,503	14,589	-13,086	-89.7%
	그 외 기관	5,273	13,264	-7,991	-60.2%
지자체	경기도	21,148	20,285	863	4.3%
	전라남도	10,111	11,988	-1,877	-15.7%
	강원도	9,833	8,779	1,054	12.0%
	서울특별시	7,869	882	6,987	792.2%
	부산광역시	5,655	5,748	-93	-1.6%
	충청남도	5,183	2,934	2,249	76.7%
	그 외 기관	57,087	71,344	-14,257	-20.0%

자료 : 조달청(2023.2.20), 「조달청, 올해 공공공사 발주계획 38.1조 원 집계·발표」, 보도자료 데이터 가공.

18) 용역발주액을 포함한 수치로 순수한 공사발주계획 금액은 아님. 또한, 공공기관의 경우 조달청에 발주계획을 제출한 공공기관의 계획 금액만 합산되어 있기 때문에, 전체 공공기관의 연간 발주계획 금액에 비해 과소계상되어 있음에 유의할 필요가 있음.

공공기관의 발주계획금액은 전년 대비 증가

- 조달청이 집계한 공공기관의 발주계획금액(<표 2> 참조)은 전년 대비 약 6조 원 증가한 22.7조 원으로, 조달청 전체 발주계획금액의 60%에 해당함.
- 공공기관 발주계획금액이 늘어난 것은 고속도로, 철도 등 신규 대형 사회기반시설사업 증가에 의한 것인데, 특히 한국도로공사와 국가철도공단 등의 발주계획금액 확대가 전체 공공기관 발주계획금액 증가를 견인하고 있는 것으로 확인됨.

<표 2> 전년 대비 중앙행정기관 발주계획금액 변화

(단위 : 억 원, %)

기관명	2023년(A)	2022년(B)	전년 대비 변동금액	전년 대비 변동률
한국도로공사	61,435	18,124	43,311	239%
국가철도공단	46,537	30,477	16,060	53%
한국전력공사	34,130	34,538	-408	-1%
한국수자원공사	28,073	24,296	3,777	16%
한국농어촌공사	15,982	2,599	13,383	515%
한국남동발전(주)	5,220	0	5,220	-
한국수력원자력(주)	5,184	9,213	-4,029	-44%
그 외 기관	30,844	48,333	-17,489	-36%
소계	227,405	167,580	59,825	36%

자료 : 조달청(2023.2.20), 「조달청, 올해 공공공사 발주계획 38.1조 원 집계·발표」, 보도자료 데이터 가공.

전체 발주의 60% 이상이 상반기에 집중될 전망

- 발주 시기와 관련해 상반기에 23.2조 원(총 발주계획 금액의 60.8%)의 공사가 발주될 전망이며, 특히 중앙행정기관과 지자체 공사의 상반기 집중 정도가 클 것으로 예상됨(<표 3> 참조).

<표 3> 발주기관별 전년 대비 발주금액 규모 비교

(단위 : 조 원, %)

구분	2022년	2023년	상반기		하반기	
중앙	4.3	3.7	2.6	(69.7)	1.1	(30.3)
지자체	12.2	11.7	9.8	(83.4)	1.9	(16.6)
공공기관	16.8	22.7	10.8	(47.7)	11.9	(52.3)
합계	33.2	38.1	23.2	(60.8)	15.0	(39.2)

주 : 괄호 안 수치는 연간공사에서 반기별 공사가 차지하는 비중 의미.

자료 : 조달청(2023.2.20), 「조달청, 올해 공공공사 발주계획 38.1조 원 집계·발표」, 보도자료 데이터 가공.

공공기관의 대형 SOC 공사 발주는 연말에 집중

- 조달청이 집계한 공사 중 금액이 큰 대형 공사들을 분석한 결과, 대부분 하반기에 발주가 계획되어 있으며 특히 연말에 발주가 집중되어 있음(<표 4> 참조).
- 한국도로공사가 발주 예정인 ‘세종~청주 간 고속도로’ (1.3조 원), ‘부산신항~김해 간 고속도로’ (1.1조 원), ‘울산외곽순환 고속도로’ (0.9조 원), ‘당진~아산 간 고속도로’ (0.7조 원) 공사 발주가 금년 12월로 예정되어 있음.
- 국가철도공단이 발주할 예정인 ‘강릉~제진 철도 노반공사’ (0.8조 원)와 ‘인덕원~동탄 복선전철 노반공사’ (1.6조 원)가 각각 9월과 12월에 발주될 예정임.

<표 4> 공공기관의 주요 대형공사 발주계획

발주기관	사업명	발주금액(조 원)	발주 예정 시기
한국남동발전(주)	삼천포 천연가스발전 건설	0.5	3월
해양수산부	부산항진해신항준설토투자장(3구역) 호안축조(제1~2공구)	0.8	5월
한국도로공사	동광주~광산 간 고속도로(2개 공구)	0.5	9월
	제천~영월 간 고속도로(2개 공구)	0.5	9월
	세종~청주 간 고속도로(4개 공구)	1.3	12월
	부산신항~김해 간 고속도로(3개 공구)	1.1	12월
	울산외곽순환 고속도로(3개 공구)	0.9	12월
	당진~아산 간 고속도로(3개 공구)	0.7	12월
국가철도공단	춘천~속초 철도 노반공사(제2공구 등 6개 공구)	1.7	4월
	강릉~제진 철도 노반공사(4개 공구)	0.8	9월
	인덕원~동탄 복선전철 노반공사(제 2공구 등 10개 공구)	1.6	12월

주 : 조달청에서 집계한 발주계획 공사 중 금액이 4,500억 원 이상인 상위 11개 공사 리스트임. 계획물량으로 실제 발주금액과 시기는 향후 차이가 있을 수 있음.

자료 : CM Herald 3월호 p.9 기사 참조.

경기둔화 억제에 위해 하반기 예정된 공공기관 공사들의 조기 발주 고민 필요

- 올해 공공공사 발주가 증가하는 것은 건설 경기에 긍정적으로 작용할 것임. 다만, 연말 발주가 예정된 일부 공공기관 대형 공사들이 연내 수주로 이어질 가능성은 크지 않음.¹⁹⁾
- 올해 전반적으로 수출 및 소비 부진으로 국내 경제 상황이 녹록지 않을 것으로 전망되는데, 하반기로 갈수록 공공공사 확대를 통한 경기부양 필요성이 커질 수 있음.
- 정부는 공공기관들의 예정된 공사들이 정상적인 사업추진 여건에 대한 선제적 점검 외에 하반기 공사의 조기 발주에 대한 고민도 추가적으로 해야 할 것임.

박철한(연구위원-igata99@cerik.re.kr)

19) 지난 2년간 건자재 가격 급등 영향으로 공사가 유찰되거나 발주가 지연된 사례가 다수 발생하였음.