건설동향브리핑

제550호 (2016. 2. 29)

■ **정책 · 이슈**

· 건설과 관광의 산업융합시 경제적 파급효과 커

· 「민간투자법」 개정, 사업 추진절차 명확해야 효과 발휘

■ **경영 · 정보**

· 초장대교량 핵심기술 확보, 해외수주 확대에 기여

■ **경제 동향**

· 1월 미분양 증가세 소폭 진정, 리스크는 여전

■ **연구원 소식**

■ **건설 논단 :** 중소건설사를 살려야 지역경제가 산다

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

건설과 관광의 산업융합시 경제적 파급효과 커[1)]

- 관광 인프라의 선제적 육성 필요 -

■ 건설산업의 고부가가치 창출을 위한 산업융합 논의 활성화 필요

- 2011년부터 2014년까지 연평균 GDP성장률은 3.18%로, 국민소득이 답보 상태를 보이고 있음.
  - 같은 기간 동안 서비스업의 GDP성장률은 3.0%인 반면, 건설업은 -0.55%를 기록함. GDP 대비 건설업이 차지하는 비중도 2011년 4.4%에서 2015년 상반기 기준 3.5% 수준으로 감소
  - 건설산업은 기술, 소재, 서비스 및 인력이 종합된 대표적인 융합 산업이고, 전통적으로 경제적 파급효과가 매우 큰 산업임에도 불구하고, 그 동안 산업융합 관련 논의나 분석은 미흡한 실정임.

■ 건설산업과 관광산업의 산업융합 실현 : 관광 인프라 투자

- 세계 경제의 패러다임 변화 및 글로벌 경쟁 격화에 적극 대응하기 위하여 산업융합의 필요성이 증대되고 있음.
  - 일례로 미국, 일본 등 주요국들도 산업융합의 중요성을 인식하여 융합을 통한 산업발전전략을 추진 중임.[2)]

- 관광산업과 건설산업의 융합 성장에 따른 경제적 파급 효과는 관광 인프라 투자(확보)를 통한 산업 간 가치 사슬(Value Chain)의 확대로 나타날 것임.
  - Jansen Verbeke(1988)[3)]에 따르면, 관광 인프라는 1차적 요소로 문화시설, 스포츠시설 등 레저 여건, 2차적 요소로 호텔, 쇼핑시설, 마켓, 그리고 부차적 요소로 접근성(도로, 항만, 공항), 주차시설, 관광정보시설 등을 갖추어야 한다고 제시함.

---

1) 본고는 한국건설산업연구원이 발간한 「건설산업과 관광산업의 산업융합 모색 : 경제적 파급 효과 및 관광 인프라 육성을 중심으로」 연구보고서(2016. 2)의 주요 내용을 발췌하였음.

2) 일례로 미국의 'Five for Future'(2007), 일본의 'i-재팬 전략 2015' 등

3) Jansen Verbeke, M.(1988), "Leisure, Recreation and Tourism in Inner Cities", Netherlands Geographical Studies. 참조.

■ 산업융합으로 인한 경제적 파급효과

- 건설산업과 관광산업이 산업융합을 통해 1% 동반 성장할 경우를 상정하여 향후 3년(2016~18년)에 걸쳐 동태적인 경제적 파급효과를 추정함.[4)]
  - GDP 증가분은 향후 3년 동안 약 4조 5,000억원이 증가하며, 연평균으로는 1조 5,000억원이 증가하는 것으로 추정됨.
  - 경제성장률은 향후 3년 동안 약 0.31%p 증가하며, 연평균으로는 0.10%p 추가 성장하는 것으로 추정됨.
  - 일자리 창출로는 향후 3년 동안 약 1만 8,000여 명의 고용이 증가하며, 연평균으로는 6,000여 명의 고용창출 효과가 나타나는 것으로 추정됨.

<건설산업과 관광산업의 융합 성장으로 인한 경제적 파급효과>

(단위 : 조원, %p, 명)

구분	2016	2017	2018	3개년도 합산	3개년도 평균
GDP 증가분	1.500	1.515	1.530	4.545	1.515
경제성장률 증가폭	0.101	0.102	0.103	0.306	0.102
일자리 창출	6,090	6,151	6,213	18,454	6,151

주 : 한국은행경제통계시스템 1985~2014년 산업별 GDP(연도별, 실질) 데이터를 이용하여 추정함.
자료 : 나경연(2016), 「건설산업과 관광산업의 산업융합 모색」, 건설이슈포커스, 한국건설산업연구원

■ 관광 인프라에 대한 민간의 투자 유인 촉진 필요

- 관광호텔 및 복합리조트의 민간투자사업 대상 확대가 필요
  - 관광호텔은 주로 외국인이 이용하고 있어 국제 간의 무역, 수출산업의 지원기반시설로서 특성을 가지고 있을 뿐만 아니라 국제관계에 있어서 관광호텔은 중요한 국제 관광 인프라로 인식되고 있음.
  - 복합 리조트는 국제회의시설(MICE) 중심의 비즈니스형과 테마어트랙션 중심의 위락형으로 구분하여 시장 수요에 따른 선별적인 관광 인프라로서 육성이 요구됨.

- 관광산업펀드를 통한 투자시 지원 확대
  - 관광 인프라 운영을 위해 토지와 건축물을 보유하는 경우가 많으므로 제조업 수준의 세제감면 혜택 부여 필요

나경연(연구위원 · econa@cerik.re.kr)

4) 건설산업을 포함하여 하나의 산업으로 동반 성장하는 경우에 건설산업+관광산업, 건설산업+서비스업의 경제적 파급효과가 가장 높은 것으로 분석됨.

「민간투자법」 개정, 사업 추진절차 명확해야 효과 발휘

- 사업추진 예측가능성 높여야 활성화 가능성 커져 -

■ 대상 및 범위 확대로 다양한 사업 추진 가능

- 지난 2월 4일, 이번 국회에서 통과한 「사회기반시설에 관한 민간투자법」에는 민간투자 대상사업의 범위에 공공청사 중 중앙행정기관의 소속기관 청사(단, 경찰청의 지방청 및 경찰서는 제외), 화장시설, 아동복지시설, 택시공영차고지를 포함하고 있음.
  - 또한 BTL 사업도 민간제안사업 방식으로 추진할 수 있도록 함.

- 이번 법 개정으로 민간투자대상사업은 기존의 16개 분야 49개 사업에서 17개 분야 53개 사업으로 확대됨.
  - 기존의 BTL 사업은 제한된 대상사업 분야에서 정부고시사업으로 추진되었으나, 대상사업 제한 없이 민간제안으로 추진할 수 있는 길이 열리게 됨.
  - BTL 사업의 대상 사업 분야는 2005년에 국립대 기숙사, 군 주거시설, 초중교 등 총 12개에서 2015년에는 하수관거 등 3개 분야로 축소 운영되고 있음.

<「민간투자법」상 민간투자 대상 시설 현황>

분야	사회기반시설 유형
도로(5)	• 도로 및 도로부속물, 노외주차장, 복합환승센터 및 지능형교통체계, 자전거 이용시설, [택시공용차고지]
철도(3)	• 철도, 도시철도, 철도시설
항만(3)	• 항만시설, 어항시설, 신항만
산업(1)	• 산업집적기반시설
공항(1)	• 공항시설
수자원(3)	• 다목적댐, 수도 및 중수도, 하천시설
정보통신(5)	• 전기통신설비, 정보통신망, 공간정보체계, 초고속정보통신망, 유비쿼터스도시기반시설
에너지(4)	• 전원설비, 가스공급시설, 집단에너지시설, 신재생에너지설비
환경(6)	• 하수도 · 공공하수처리시설 · 분뇨처리시설 · 하폐수처리수 재이용시설, 폐기물처리시설, 폐수종말처리시설, 공공처리시설, 재활용시설, [화장시설]
유통(2)	• 물류터미널 및 물류단지, 여객자동차터미널
문화관광체육(9)	• 관광지 및 관광단지, 도시공원, 전문체육시설 및 생활체육시설, 청소년수련시설, 도서관, 박물관 및 미술관, 국제회의시설, 과학관, 문화시설
교육(1)	• 유치원 및 학교
국방(1)	• 교육 · 훈련 · 병영생활 및 주거시설 및 군부대에 부속된 복지 · 체육시설
주택(1)	• 공공임대주택
보건복지(5)	• 어린이집, 노인주거 · 노인의료 · 재가노인복지시설, 공공보건의료시설, 장애인복지시설, [아동복지시설]
산림(2)	• 자연휴양림, 수목원
공공청사(1)	• [공공청사 중 중앙행정기관의 소속기관 청사(지방경찰청 및 경찰서 제외)]

주 : 신규 대상 사업은 [ ]으로 표시함.
자료 : 「사회기반시설에 대한 민간투자법」(시행 2015.12.2, 법률 제13499호) 및 「민간투자법」 개정(2016.2.4) 내용을 정리

■ BTL 민간제안사업 활성화 위해선 사업추진 예측가능성 높여야

- BTL 민간제안사업 추진절차에 국회의 BTL 사업 한도액 승인절차가 포함될 것으로 보이므로 사업추진기간 단축에 대한 대안 마련 필요
  - BTO 민간제안사업은 '민간 부문의 사업제안'→KDI 공공투자관리센터의 '적격성 조사'→'민간투자심의위원회 심의'→'제3자 제안공고'의 절차를 거쳐야 함.
  - BTL 민간제안사업은 위의 추진절차 중 '제3자 제안공고' 이전에 국회의 한도액 승인 및 (비)공식적으로 주무관청과의 협의절차가 추가될 것으로 보임에 따라 자칫 사업추진기간의 장기화가 우려됨.
  - 민간사업자가 BTL 민간제안사업 제안 후 단계별 추진절차를 거치고, 더욱이 많은 시간이 경과될 경우 최초 제안내용의 유출이 우려되므로 이에 대한 대책 마련이 필요함.
  - BTL 민간제안사업의 추진에 있어 많은 시간이 소요될 경우 중견·중소건설업체의 경우 이를 감내할 수 있는 사업자는 많지 않을 것으로 보임.

- BTL 민간투자사업의 추진을 위해서는 국회의 한도액 승인이 필요하므로 BTL 민간제안사업의 활성화를 위해서는 한도액 승인에 대한 예측가능성을 높여야 함.
  - 기획재정부는 주무부처가 제출한 한도액 요구서를 검토하여 총한도액, 대상시설별 한도액 및 사업 추진과정에서 예측할 수 없는 지출에 충당하기 위한 예비한도액을 설정해야 하며, 국회의 심의·의결을 거쳐야 함.
  - BTL 사업의 연도별 한도액은 2007년 9.9조원을 정점으로 지속적으로 축소되어 2015년 5,363억원 수준, BTL 민간제안사업의 활성화를 위해서는 한도액 증액이 필요함.
  - BTL 민간제안사업의 경우 해당 주무부처(지방정부)와 사업자 간의 사전 교감이 필요

■ 노후 시설물 개념 명확히 해야 성능개선사업에 효과적

- BTL 민간제안사업에 있어서 신설 시설뿐만 아니라 기존의 노후 공공시설 성능개선도 대상사업으로 부각될 것으로 보임.
  - 이에 따라 노후 시설물의 리모델링, 또는 성능개선 사업에 대한 민간투자사업의 개념과 추진절차 등을 명확히 정립할 필요가 있음.

박용석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

초장대교량 핵심기술 확보, 해외수주 확대에 기여

- 이순신대교 · 울산대교 등에 적용, 글로벌 위상 제고 -

■ 초장대교량사업, 건설교통R&D 혁신로드맵의 일환

- 지난 2월 19일, 초장대교량사업단의 1단계 사업 성과가 발표되었음. 초장대교량사업단은 건설교통 분야 기술경쟁력을 향상하고 신성장동력 창출을 위해 2006년 수립한 '건설교통연구 개발(R&D) 혁신로드맵'의 10개 전략 프로그램(Value-Creator 10) 중 하나임. 한국도로공사 등 총 54개 산학연 연구기관, 500여 명의 연구진이 참여
  - 해외에 의존하던 장경간 케이블 교량의 설계, 재료, 시공, 유지관리 분야 핵심기술 자립화 연구를 수행. 세계 최고 수준의 경제성 및 기술경쟁력을 갖춘 장경간 케이블 교량의 자립 건설을 목적으로 함.

- 1단계 연구기간에는 7년(2008.12.26~2015.12.25)이 소요되었으며, 총 1,053억원(정부 606억원, 민간 447억원)이 투입됨.
  - 주관 연구기관은 한국도로공사(유지관리)이며, 서울대학교(설계), 포항산업과학연구원(재료), 한국건설기술연구원(시공)이 참여함.

■ 세부적 주요 기술 성과

- 세계적 추세인 한계상태설계법을 적용한 케이블 교량 설계기준(설계수명 200년)의 대폭 향상
  - R&D 전 기술수준 : (국내) 허용응력설계 50년, (국외) EUROCODE 120년
  - 국내도로설계기준을 개정하여 2015년 이후 모든 설계용역에 대해 적용
  - 기존 설계법 대비 5~10% 절감 가능, 거마대교 4.1%, 한려대교 9.7% 절감 예상

- 현수교 주경간장 3.0km, 사장교 주경간장 1.5km까지 적용 가능한 내풍단면 및 안정화 시스템
  - R&D 전 기술수준 : (국내) 현수교 1.5km, 사장교 0.8km, (국외) 현수교 3.3km(계획중), 사장교 1.5km
  - 여수 화양~적금 2공구 설계 및 베트남 밤콩교, 브루나이 템브롱교 풍동실험 수행

- 세계 최고 강도 강선(2,100MPa) 및 강연선(2,400MPa)
  - R&D 전 기술수준 : (국내) 1,960MPa 강선, 2,160MPa 강연선, (국외) 1,960MPa 강선, 2,260MPa 강연선
  - 울산대교, 태인2교 적용 및 7개 교량(당진~천안, 함양~울산 고속도로) 설계 반영
  - 이순신대교 적용시 공사비 15%, 인천대교 적용시 공사비 10% 절감 가능

- 고강도 강재 : 레계 최고 강도 강재(800MPa)
  - R&D 전 기술수준: (국내) 600MPa, (일본) 780MPa
  - 도로설계기준, 도로교표준시방서 및 한국도로공사 설계방침에 반영, 제천 하소교 적용 및 함양~울산 고속도로 창녕 JCT교 설계 반영

- 현수교 케이블 가설장비 및 공법 국산화
  - R&D 전 기술수준 : 해외 기술(일본/미국/영국의 관련 장비 및 특허)에 의존
  - 이순신대교, 울산대교, 터키 보스포러스 3교 등 교량 적용 및 케이블 가설 공사비 약 38% 절감 기대

- 해외 기술에 의존하던 GNSS 기반 교량 계측 시스템 개발 및 수출

■ 장경간 케이블 교량 핵심기술 확보 및 실용화 성공, 해외수주 확대에 기여 전망

- 이 연구를 통해 이순신대교, 울산대교 등의 대형 현수교를 우리 기술로 건설하였고, 터키 보스포러스 3교, 칠레 차카오교 등에도 적용함으로써 글로벌 위상 제고는 물론 해외 수주 확대 및 일자리 창출에 기여할 것으로 전망

- 글로벌위성항법장치(GNSS)[1] 기반 케이블 교량 모니터링 기술과 사용자 중심 확장형 계측 시스템 등의 교량 유지관리기술도 개발하여 해외에 수출
  - 말레이시아 제2페낭대교, 베트남 밤콩교 등에 유지관리 기술을 수출

- 향후 도로, 철도 병용 교량, 재난, 재해 등 극한상태 대응기술, 대형 원형강재 활용 해상기초 시공기술, 해외진출 사업 모델 등 2단계 연구 예정

최석인(연구위원 · sichoi@cerik.re.kr)

1) GNSS(Global Navigation Satellite System) : 인공위성을 이용해 지구상 물체의 위치, 고도, 속도 등을 계산하는 위성항법시스템으로 GPS가 대표적임.

1월 미분양 증가세 소폭 진정, 리스크는 여전

- 업계는 분양 많은 경기 리스크 관리 강화, 정부는 금융정책 속도 조절 필요 -

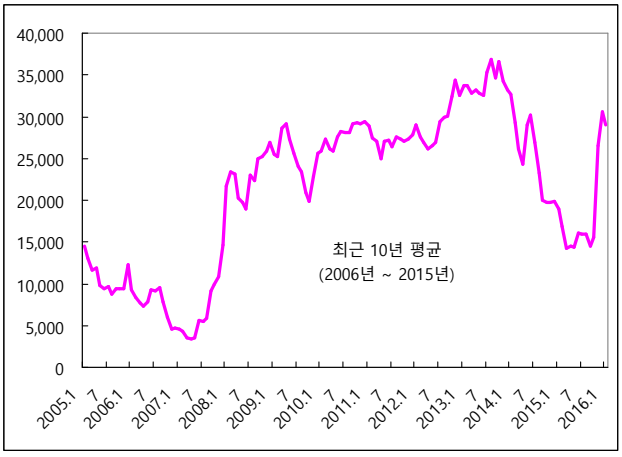
■ 미분양 증가 소폭 진정세에도 불구, 수도권에선 최근 10년 평균 대비 1.3배

- 2016년 1월 전국 미분양은 전월 대비 906호(-1.5%) 감소한 6만 606호를 기록함.
  - 지난 2달 동안 2만 9,291호가 증가한 것을 고려하면 미분양 급증세가 소폭 진정됨.
  - 전월 대비 신규 증가분(6,391호)보다 기존 미분양 해소분(7,297호)이 많아 전반적인 미분양 감소세를 나타냄.
  - 준공후 미분양도 전월 대비 96호 감소한 1만 422호 수준으로, 감소세로 돌아섬.

- 지난 11월 이후 3개월 동안 미분양 주택은 2만 8,385호 증가하였고 특히, 수도권에서의 증가세는 금융위기 이후 가장 가파름.
  - 지난 11월 수도권 미분양이 전월 대비 1만 1,002호 증가하였고, 12월에도 4,059호 증가하며 미분양 급증에 대한 우려를 낳음. 1월 들어 1,588호 감소하여 2만 9,049호로 줄었으나 최근 10년(2006~15년) 간 평균인 2만 2,485호의 1.3배에 이르는 수준임.
  - 지방도 지난 11월과 12월 각각 6,501호, 7,729호 증가하여 2008년 이후 미분양 물량이 가장 많이 증가함. 1월에도 증가세(682호)가 이어져 1월 현재 3만 1,557호로 조사됨. 다만, 최근 10년(2006~15년) 간 평균인 6만 호 수준과 비교하면 절반 수준임.

<수도권 미분양 추이>

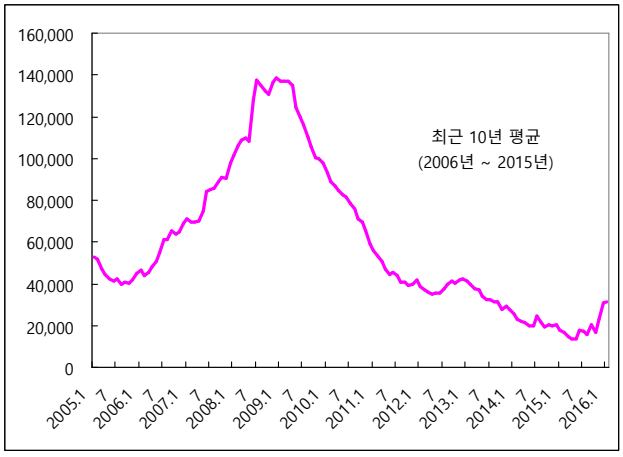
(단위 : 호)



자료 : 국토교통부

<지방 미분양 추이>

(단위 : 호)



자료 : 국토교통부

■ 최근 3개월, 전국 미분양 증가의 40%가 경기도에서 발생

- 최근의 미분양 증가는 경기도에서 주도하고 있으며, 분양 물량 급증과 분양률 하락이 맞물리면서 나타난 결과로 판단됨.
  - 1월 들어 소폭 감소하였으나, 최근 3개월 동안 경기도에서는 1만 1,766호의 미분양이 증가하며, 전국 미분양 증가의 40% 이상을 차지함.
  - 국토교통부의 2015년 상반기 공동주택 분양승인 실적은 8만호 수준이었으나, 하반기는 47.9% 증가하며 12만 호에 육박함.
  - 주택도시보증공사의 경기도 민간 아파트 초기분양률은 2015년 3/4분기 92.4%로 정점을 형성하였으나, 4/4분기 들어서는 86.4%로 빠르게 하락함.
    ※ 경기도 민간 아파트 초기 분양률 : 2015년 1/4분기 85.4%→2/4분기 89.2%→3/4분기 92.4%→4/4분기 86.4%

- 지방 미분양도 증가세이며 충남·북과 대구·경북의 미분양 증가세가 가파름.
  - 최근 3개월 동안 부산을 제외한 모든 시도의 미분양 증가율이 두 자릿수를 나타냄.
  - 2015년 대구의 미분양 물량은 1,000호 미만을 유지하였으나, 1월 들어 1,806호까지 증가하였고 경북도 최근 3개월 동안 2배 이상의 미분양이 증가함. 충남·북은 미분양 증가수와 증가율이 다른 시도에 비해 높게 나타남.
  - 다만, 지방 시도는 미분양과 초기분양률의 변동성이 높아 지속적인 모니터링이 필요함.

■ 상반기 동안 미분양 지속 증가 가능성 존재

- 상반기 동안 분양 물량 지속에 따른 미분양 증가 가능성이 높아 철저한 대응 필요
  - 하반기로 갈수록 리스크 확대 가능성이 높아짐에 따라 분양물량의 상반기 쏠림 현상이 심화되고 있어 미분양의 지속적인 증가 가능성이 높음. 더욱이 1월 주택 인·허가 물량이 전년 동월 대비 42.9% 증가하여 선행지표 증가세도 이어지고 있음.
    ※ 부동산114(주) 전국 분양물량 : 2015년 상반기 19만호→하반기 33만호→2016년 상반기 17만호→하반기 11만호
  - 특히, 다수의 물량을 차지하는 경기도 분양시장에 대한 철저한 리스크 관리가 필요함.
  - 최근의 집단대출 규제 강화로 금리가 1%p 상승하면서 미분양 급증에 큰 역할을 함. 1,200조원을 넘어선 가계부채 관리 강화라는 정책 목표는 이해하나 단기간에 급선회하고 있는 금융정책 변화의 부작용을 고려할 때 속도 조절은 필요한 것으로 판단됨.

허윤경(연구위원·ykhur@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
2. 24	국토교통부	• 부동산평가과 주관, '실거래가 공시제도 도입 관련 4차 회의'에 산업정책연구실 허윤경 연구위원 참여
2. 25	국토교통부	• 기술정책과 주관, '제4차 건설산업 중장기 정책방향 점검회의'에 산업정책연구실 김민형 연구위원 참여

■ 주요 발간물

유형	제목	주요 내용
이슈포커스	첨단 건설기술의 현장 적용 확산을 위한 전략 방향	• 본 연구에서는 국내 건설시장에서 첨단 건설기술 확산을 위한 민간 및 공공의 R&D 투자와 신기술 장려제도의 현황과 문제점을 살펴보고 발전방향을 제시함. • 국토교통부 주도 건설 부문 공공R&D투자는 지속적으로 상승했지만, 성과는 미미한 실정임. 선진국과의 건설기술경쟁력평가에서도 격차를 보여 정책변화의 필요성이 있음. • 30대 민간기업의 최근 R&D투자 비중은 매출의 1% 미만으로, 전 산업의 글로벌 100대 기업 평균 투자비중인 6%에 비해 낮은 수치임. - 하지만, 해외 선진기업들은 직접적인 R&D 투자보다 M&A와 제휴를 통해 단시간 내 시장과 기술을 동시 확보하는 전략을 구사하는 것으로 조사됨. • 「건설기술진흥법」 상의 신기술 인증제도에 의해 지정된 신기술들을 대표적 첨단건설기술 풀(pool)로 보기에는 한계점이 존재함. 현행 신기술 인증제도에 대해서는 관련 주체인 발주자, 설계자, 시공자 모두 실효성 등에 대해 의문을 제기하고 있는 실정임. • 국내 건설시장에서 첨단 건설기술 확산을 위해서는 민간과 공공이 함께 참여한 첨단기술적용 플랫폼의 구축이 필요함. - R&D 및 신기술 인증기술, 기존의 가용첨단기술을 모두 통합한 첨단기술DB센터를 구축할 필요가 있음. - 공공은 민간에서 선도하기 어려운 첨단기술적용사업을 선도사업으로 발주하고, 이에 요구되는 제도 및 기준의 혁신에 앞장서야 함. 또한, 민간기업이 첨단기술 적용 경험을 통해 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있는 환경을 구축해야 함.

■ 제61차 이사회 개최

- 연구원은 지난 2월 25일(목) 논현동 임피리얼팰리스 호텔 6층 미라크룸에서 2015년 회계연도 결산이사회를 개최함.
- 이번 이사회에서는 2015년도 사업추진실적을 보고하고, 2015년 회계연도 결산 및 2016년 회계연도 예산 심의, 그리고 정관과 원규개정을 의결함.

■ 「CERIK 도서회원」 가입 안내

- 연구원은 건설산업 관련 연구보고서, 건설동향브리핑 등의 연구 결과물을 필요로 하는 관계자 및 기관에 도움을 주고자 '도서회원제'를 운영하고 있음.
- 문의 : 출판팀(Tel. 02-3441-0839)

중소건설사를 살려야 지역경제가 산다

2013년 기준으로 「중소기업법」상 우리나라 전체 건설기업의 약 99%가 중소건설기업이고, 전체 건설업 종사자의 70% 정도가 중소건설기업에 종사하고 있다. 시장 점유율 측면에서도 매출액 기준으로 약 55%, 부가가치생산액 기준으로 약 61%를 차지한다. 그만큼 건설산업에 있어 절대적인 역할과 위상을 차지하고 있다. 그럼에도 불구하고 창조경제, 지역혁신 등 정부 경제정책 기조에 있어 중소건설업은 배제되어 있다. 종합심사낙찰제 도입 등 개별적인 건설산업 내 제도 개선에 있어서도 중소건설기업에 대한 배려는 찾아보기 어렵다.

지역 중소건설기업들은 설 땅이 없다. 지자체들의 재정여건 악화로 기존의 건설사업 추진에도 차질이 빚어지는 사례가 비일비재하고, 지역 업체에까지 영향을 미칠 수 있는 대형 건설공사 발주가 사실상 사라진 가운데 지역 내 건설 물량만으로는 지역 중소건설업이 버티기 어렵다. 각 지역의 지역내총생산(GRDP)에서 건설산업은 충남 2위, 충북 3위, 강원 3위 등 모두 큰 비중을 차지하고 있기 때문에 지역 중소건설업의 위축은 지역경제에 직격탄이 되고 있다. 이에 지자체들이 앞다퉈 지역 건설산업 활성화 관련 조례를 제정, 시행하고 있으나, 건설물량이 부족한 상황에서 활성화 조례들의 효과는 크게 반감될 수밖에 없다.

이처럼 어려운 상황을 타개하기 위해서는 중소건설기업들이 참여할 수 있는 물량 확보가 가장 먼저 우선되어야 한다. 중소건설기업이 참여할 수 있는 건설 분야의 창출과 수주기회 확대를 위한 지원정책의 실효성 제고는 중소건설업 정책의 핵심이다. 중소건설기업들이 향후 건설시장에서 안정적인 물량을 확보할 수 있고, 경쟁력을 유지할 수 있는 중소건설업 시장을 조성하는 노력이 필요하다. 혼잡도로 정비 및 노후 라이프-라인의 성능개선 등 생활형 SOC, 소규모 구심도 개발 및 노후 공공 및 사회복지시설 정비 및 지역단위 방재시설 확충 등 지역민의 수요가 많은 중소규모의 건설사업을 지속적으로 확충해야 한다.

다음으로 중소건설기업에 대한 맞춤형 지원 정책이 필요하다. 지역의무공동도급제도 및 지역제한, 등급별 유자격자 명부 등 지역, 중소건설업에 대한 지원 정책의 실효성 제고도 중요한 과제이나 향후 건설시장의 변화에 맞춘 중소건설기업의 기술, 사업개발 및 기획력, 경영관리 등 실질적인 경쟁력 제고를 지원하는 방향의 정책이 강화되어야 한다. 따라서 건설산업진흥기본계획 및 건설기술진흥기본계획 등 건설산업의 정책 수립 과정과 R&D 투자에 있어 이를 중요한 과제로 채택하여 중소건설업을 중장기적인 시각에서 전략적으로 육성하기 위해 노력할 필요가 있다. **<건설경제, 2016. 2. 22>**

김영덕(연구위원 · ydkim@cerik.re.kr)