

건설동향브리핑

CERIK

제802호
2021.4.19

정책동향

- 수도권 1기 신도시, 도시 기능 향상 위한 정비 필요
- 빅데이터 기술, 건설 디지털 기술의 핵심 인프라

산업정보

- 2021년 미국 인프라 평가 등급... C-
- 미래 도로 인프라 시장의 4대 트렌드

건설논단

- 해외건설과 중대재해처벌법

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

수도권 1기 신도시, 도시 기능 향상 위한 정비 필요

- 2026년까지 30년 이상 된 주택 28만호 이상 늘어 -

■ 2021년, 분당을 시작으로 30년 도래 단지 등장¹⁾

- 수도권 1기 신도시는 우리나라 도시 개발의 대명사가 되어 이후 개발의 주요 모델이 되었으나, 시대 변화에 따라 사회적 노후화가 진행되고 있음.
 - 2021년에는 분당 신도시 입주가 시작된 지 30년이 도래하고 2022년, 2023년이면 일산, 평촌, 산본, 중동에서 준공 30년이 경과하는 단지가 등장할 예정임.
 - 30년 전인 1991년, 분당에서 5,026세대가 준공되었고, 이를 시작으로 분당을 포함한 일산, 평촌, 산본, 중동 지역에서 1995년 4.5만호, 1993년과 1994년에는 7.0만호가 넘는 아파트 준공이 이루어짐.
 - 대규모 입주는 1996년까지 지속되었음. 이를 감안하면 2021년에서 2026년까지 28만호에 달하는 주택이 30년 이상 된 노후주택으로 편입될 예정임.
 - 주택 노후화로 주차난, 상하수도 부식, 층간소음 등 주민들의 불편과 불만은 커지고 있음.
- 2021년 2월 분당에서 리모델링 사업계획 승인 단지가 나오면서 수도권 1기 신도시의 노후 주택 정비에 관한 관심도 커지고 있음.
 - 2021년 2월 성남시가 분당 정자동의 한솔마을 5단지 리모델링 사업계획을 최초로 승인함. 이외에도 분당구의 다수 단지가 리모델링 사업계획을 승인받기 위해 노력하고 있음.
 - 정비방식에 대한 주민들의 선호는 재건축 시점, 재건축 관련 규제 등 복잡한 선택 사이에서 다양함.

■ 여전히 매력적인 주거지이나, 도시별 상황은 달라

- 1기 신도시는 여전히 매력적인 주거지의 위상을 유지하고 있지만, 경부축 인접 여부, 교육 여건, 인접지 개발 등이 복합적으로 영향을 미쳐 도시별 상황은 다름.
 - 매매가격 상승은 유지되고 회전율도 높는데, 이는 1기 신도시를 향한 주택 수요를 반영함. 게다가 강한 전세가격 상승을 보여 자산으로서 가치뿐만 아니라 거주하는 사용가치도 유지되고 있음.
 - 분당, 평촌은 40대 이하 인구가 각각 65.5%, 64.2%로 젊은 인구 비중이 높고 주택 구입자 중 40대 이하 비중도 분당 67.0%, 평촌 62.6%로 경기도 평균(58.1%)을 크게 상회함.

1) 본 고는 허윤경(2021), 「수도권 1기 신도시 현황과 발전 방향 모색」, 한국건설산업연구원의 주요 내용을 요약하여 작성함.

- 젊은 인구 및 매입자가 유입되고 소득과 소득 증가율도 높아 강한 도시 생명력을 유지하고 있는 것으로 판단됨. 다만, 행정구역 기준인 분당구는 판교가 포괄되어 분석돼 오역의 가능성은 존재함.
- 평촌은 낮은 무주택 비율(36.7%)과 높은 매매거래 회전율(연간 평균 7.6%)이 확인되는데 이는 수도권 자가시장의 주거사다리 역할을 수행하는 것으로 이해됨(경기도 무주택 비율 44.1%, 경기도 주택 매매거래 회전율 6.3%).
- 경부축의 발전으로 강남권과 경기 남부권에서 고소득 일자리가 유지되거나 다수 생겨남. 분당, 평촌이 이 지역 통근자들의 주요 주거지로 자리매김하였고 양호한 교육 인프라를 갖춘 것으로 평가됨.
- 일산, 중동은 50대 이상 장년층의 비중이 높아 추가적 노령화가 이루어지면 도시의 활력 저하의 가능성이 존재함. 일산은 소득 수준에 비해 소득 증가율은 낮고 연체율이 높은 점도 우려스러움.

■ 산발적 단지 중심의 정비 아니라, 도시 관점에서 정비 수단 모색해야

- 수도권 1기 신도시가 우리나라 도시개발의 새로운 패러다임을 제시했다는 점에서 도시정비와 주택정비의 방향성을 보여줘야 하는 의무가 존재함. 수도권 주택 수요 및 개발압력 대응을 위해서도 양호한 주거지 유지는 중요한 이슈임.
 - 노후화가 진행되고는 있으나 지금까지는 양호한 도시 기능을 유지하고 있어 현시점에서 공공의 개입 당위가 크지는 않음. 그러나, 리모델링 사업계획 승인 단지가 등장하면서, 주택가격이 급등하는 등 막연한 시장 기대와 국지적 시장 불안이 나타나고 있음.
 - 리모델링, 재건축 등 정비수단별 혼란에 따라 주택시장 불안 요인이 커질 수 있음. 1기 신도시에 대한 고민은 지금부터 필요하며, 이연시킬수록 급속한 노후화에 따른 사회적 부담은 커질 것임.
 - 3기 신도시 등 새로운 개발을 통한 수요 대응도 중요하지만, 기존 도시의 성능 향상 및 노후화 문제를 관리하지 않으면 수도권의 양호 주택지 부족 문제를 심화시킬 수 있음.
- 계획도시라는 특성을 고려하면 산발적 단지 중심의 정비가 아니라 스마트도시로의 변화 등 도시 전반의 기능 향상 관점에서 새로운 정비 수단을 모색해야 함.
 - 자족기능 미약, 지역경제 성장의 정체 등을 고려하면 단지 중심의 기존 정비 방안이 아니라, 스마트시티로의 도약과 같은 큰 틀의 도시공간 재편을 고민해야 함. 교육시설과 같이 변화한 수요에 맞추어 도시 기능을 재편하고 성능을 향상시킬 방안 모색이 필요함.
 - 주택 수요 대응, 도시성능 향상 자원 확보 등을 위해 유연한 개발밀도 조정이 검토되어야 함.
 - 분당과 평촌은 젊은 계층과 경기 남부권 통근자의 선호를 반영한 도시 성능 향상이 필요하며, 중장년층이 많은 일산과 중동은 전 연령 친화도시이면서 도시 활력을 유지할 수 있는 균형점이 요구됨.
 - 산본은 공공임대 비중이 33.9%에 달해 공공 주도의 도시 기능 재편 모델을 제시할 수 있을 것임.

허윤경(연구위원 · ykhur@cerik.re.kr)

빅데이터 기술, 건설 디지털 기술의 핵심 인프라

- 생산성 혁신을 위한 필수 기술, 건설업 전(全) 생애주기 단계로 적용 확대해야 -

■ 빅데이터 기술, 건설산업의 생산성 혁신을 위한 트리거

- 건설산업의 생산성 혁신을 위한 트리거(Trigger) 역할을 하는 빅데이터 기술(Big Data Technology)에 대해 국가 차원의 정책적 지원 대책은 지속해서 보강되고 있음.
- 정부는 ‘제6차 건설기술진흥기본계획’, ‘한국판 디지털 뉴딜 정책’ 등 산업의 생산체계 전환과 디지털화를 위한 지원 대책 수립이 확대되고 신속한 도입을 위한 방향을 제시함.
 - 2018년 제6차 건설기술진흥기본계획은 공공과 민간 영역의 참여 주체들이 생산성 혁신과 환경에 신속히 대응하기 위한 기술력 제고 계획 및 이행 과제를 제시함.
 - 2020년에 수립된 디지털 뉴딜 정책은 디지털 기술을 보급하기 위한 범국가적 지원으로 산업의 생산성 혁신과 뉴노멀(New Normal) 시대 경쟁력을 향상시키기 위한 대책을 제공함.
- 국가 차원의 지원 정책은 디지털 기술 기반 생산체계의 혁신을 추구하고, 국가 및 산업의 경쟁력 향상에 초점이 맞춰져 있음. 이러한 디지털 기술의 경쟁력 강화는 데이터 댐 등과 같은 빅데이터의 활용 기술력에 따라 크게 영향을 받을 것으로 전망됨.

■ 국내외 주요 기업의 기술 적용, 생산성 혁신과 성과 개선으로 가치 창출에 집중

- 국내외 대형 건설기업의 빅데이터 기술 적용은 단위 업무에서 설계, 시공, 운영 단계 등으로 확장되어 생산성 혁신과 성과 개선에 본격화되고 있음(<표 1> 참조). 국내기업은 평면설계 최적화, 시공품질 및 안전관리, 시설운영의 최적화 등 빅데이터 기반 효율적 의사결정, 불확실성 제거, 선제적 경보 기능 등에 집중하고 있음.
 - 소비자 생활패턴 빅데이터 기반 평면설계 최적화, 200만건의 빅데이터 기반 시공품질 취약 공종 실시간 솔루션 제공, 건축설비 고장 예측 등 대안 및 모니터링 기능에 집중함.
- 미국, 일본, 호주 등의 해외기업은 기존에 체계적으로 구축된 생산체계에서 축적된 빅데이터의 지식화, 지능화 등 본격적인 가치 창출에 집중하고 있음.
 - 인공지능 기술과 융합, 사업 기획, 건설 경기 전망, 작업자 및 장비 생산성 향상과 위험 요인 지

능형 조기 알람 기능, 시설물의 실시간 진단 등 빅데이터 기반 가치 창출에 집중함.

<표 1> 국내외 주요 기업의 빅데이터 기술 적용 현황

구분	기업명	운영 시스템	적용 단계	시스템 개요
국내 기업	기업1	C2 House	설계	소비자 1,200만명의 생활패턴 빅데이터를 활용하여 내력벽 최소화를 통한 다양한 평면설계 도출
	기업2	품질 불량 예방체계	시공	시공 및 준공단계에서의 품질개선사례 200만건에 대한 빅데이터를 통해 품질 취약 공종이 진행되는 현장에 실시간 솔루션 제공
	기업3	재해예측 시스템	시공	3만 9,000건의 사고사례 빅데이터를 기초로 안전사고를 예측하고 예상 재해위험정보의 제공을 통한 선제적 안전관리 수행
	기업4	OO AI 플랫폼	운영	빅데이터 플랫폼 Space Scope를 통해 공기청정 시스템과 연계한 실내 공기질 최적화, 공용부 모니터링을 통한 고장 사전예측 등 지원
해외 기업	Autodesk (미국)	Generative Design	설계	빅데이터와 딥러닝을 기초로 건축물 성능 기준에 대한 다수의 최적화된 설계 솔루션 자동생성
	SWECO (핀란드)	Recommender System	설계	수천 개의 BIM 실적모델을 DB화하여 신규사업에서 부재 상세를 추천
	고마쓰 (일본)	Komtrax	시공	기계의 위치, 도난방지 등을 위한 원격관리시스템에서 시작. 최근 건설기계 가동률을 통한 지역 건설경기 예측지표로 활용
	Synaptor (호주)	안전사고 예방시스템	시공	CCTV 등을 통해 현장에서 생성되는 데이터를 실시간으로 분석하여 작업자에게 조기 위험경보
	Caterpillar (미국)	실시간 장비 모니터링	시공	장비마다 GPS, 센서 등을 장착하여 실시간 장비 모니터링하여 생산성 및 안전성 평가
	시미즈건설 (일본)	건물 노화 원격감지	운영	건물 노화 원격감지 시스템과 기상정보(지진, 풍속 등)를 연계하여 건물의 상태를 실시간으로 모니터링할 수 있는 빅데이터 구축

빅데이터 기술은 디지털 기술의 핵심 인프라, 건설사업의 전(全) 생애주기에 큰 영향

- 디지털 기술의 근원적 가치 창출은 데이터와 정보의 지능화(Intellectualization)와 병행되어야 가시화될 수 있음. 기술의 단순한 개발 및 적용에서 성과의 현실화 전략 수립과 가치 창출의 극대화 중심으로 노력과 투자가 가속되어야 함.
 - 대부분 산업에서 생산체계의 패러다임 전환이 범용화되면서, 인공지능, 사물인터넷, 빅데이터 기술 등 기술 간 실질적인 통합과 융합으로 생산성 혁신이 유도되어야 함.
 - 급변하는 미래 건설 환경과 심화되는 기업 및 산업 간 경쟁에서 새로운 기술 도입에 보수적인 건설산업도 예외 없이 데이터 기반의 지능정보기술이 시장을 주도할 것임.
- 빅데이터 기술은 다양한 디지털 기술의 핵심 인프라로 건설사업의 전(全) 생애주기 동안의 사결정에 큰 영향을 미칠 수 있음. 최근 사업 성공을 위협하는 재해사고 등 선제적 대응을 위한 실시간 빅데이터와 이력의 데이터화(Datafication)는 핵심 과제임.
 - 최근 부각되는 「산업안전보건관리법」 강화, 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」 도입 등 빅데이터 기술의 실효성이 높은 안전사고 사전 예방 기능 등과 같은 가치 창출의 시급성과 중요성이 큰 영역에 먼저 보급화하여 산업과 기업의 이윤을 극대화할 수 있음.

유위성(연구위원 · wsyoo@cerik.re.kr)

2021년 미국 인프라 평가 등급... C-

- 20년 만에 D 등급보다 높은 평가, 바이든 정부와 시너지효과 기대 -

2021년 미국토목학회가 발표한 미국의 인프라 평가 등급은 C-

- 1998년 처음 발표된 「Report Card for America's Infrastructure」의 2021년 보고서에서 미국 인프라의 평균 등급은 20년 만에 D 범위(D-, D, D+)에서 벗어난 C-를 기록함.
 - 17개 개별 인프라 등급은 최고 등급 B(철도)부터 D-(교통시스템)까지 분포됨. 항공, 상수도, 에너지, 도서 지역 수로 및 항구의 등급은 2017년 평가와 비교해 향상됐지만, 다리의 경우 C+에서 C로 낮아짐(<표 1> 참조).
 - 이번 보고서에서 처음 평가를 받은 빗물 처리 관련 인프라가 D 등급을 받은 것을 포함해 전체 17개 분야 중 11개 분야의 등급은 D-에서 D+ 사이임.

<표 1> 인프라 분야별 평가 등급(2017년과 2021년)

분야	등급		분야	등급		분야	등급	
	2017	2021		분야	2017		2021	분야
항공	D	D+	도서 지역 수로	D	D+	학교	D+	D+
다리	C+	C	제방	D	D	고형 폐기물 처리	C+	C+
댐	D	D	항구	C+	B-	빗물 처리	-	D
상수도	D	C-	공공 공원	D+	D+	교통시스템	D-	D-
에너지	D+	C-	철도	B	B	하수도	D+	D+
위험물 처리	D+	D+	도로	D	D	전체	D+	C-

- 미국토목학회는 미국 인프라 수준 평가 등급이 지난번과 비교해 전반적으로 개선된 것에 대해 효율적인 자산관리의 시행과 주 및 지방정부의 정책적 노력이 있었기 때문이라고 분석함.
 - 인프라 유지보수 문제는 앞으로도 이슈로 남겠지만 효율적인 자산관리로 자금 투자의 우선순위를 결정한다면 문제 해결에 도움이 될 것이라고 평가함. 특히, 교통 시스템과 상하수도 분야는 만성적인 유지보수 적자에 시달리고 있어 자산관리 시행과 새로운 기술 적용이 필수적이라고 평가함.
 - 미국 내 37개 주는 가스세 인상을 통해 2020년 이후 교통 투자 재원을 마련하고 있으며, 지역 인프라와 관련한 투표의 98%가 2020년에 통과됨. 또한, 최소 25개 대도시와 주 정부는 인프라의 유지보수 개선 등과 같은 업무를 담당하는 인력을 운영 중임.

- 미국토목학회는 4년에 한 번 인프라 분야마다 양호한 유지보수 상태를 유지하고 B 등급을 받는 데 필요한 투자 규모를 5.93조 달러로 추정함.
 - 총 필요 금액은 5.93조 달러지만 현재까지 조성 또는 지출된 금액은 절반을 약간 상회하는 3.35조 달러 수준으로 2039년까지 필요한 인프라 투자 규모는 2.58조 달러에 이르는 것으로 추정됨.
 - 필요 금액과 조성 금액 간의 차이가 가장 큰 분야는 교통임. 필요 금액은 2.8조 달러지만 기투자 금액은 1.6조 달러에 그쳐 차이가 1.21조 달러에 이룸. 상하수도 분야도 필요 금액은 1조 달러, 기투자 금액은 0.6조 달러로 0.43조 달러의 차이가 있음.
 - 미국토목학회는 현재 수준의 인프라 투자 부족이 지속될 경우 2039년에는 국가 GDP 10조 달러와 300만 개의 일자리가 감소할 전망이며 2039년 이후 20년 동안 2.4조 달러에 이르는 수출 감소가 예상된다고 분석함.

<표 2> 인프라 분야별 2029년까지 필요 투자 금액

분야	총 필요 금액(십억 달러)	기조성 금액(십억 달러)	차이(Funding Gap, 십억 달러)
교통	2,834	1,619	1,215
상하수도 및 빗물처리	1,045	611	434
전력	637	440	197
공항	237	126	111
도시 수로 및 항만	42	17	25
댐	93.6	12.5	81
위험 및 고형 폐기물 처리	21	14.4	7
제방	80	10.1	70
공공 공원 및 시설	77.5	9.5	68
학교	870	490	380
총계	5,937	3,350	2,588

■ 경제성장과 고용 확대가 목표인 바이든 정부의 인프라 투자 계획과 시너지효과 기대

- 국가 인프라 현황에 대한 정기적이고 체계적인 평가를 통해 인프라 투자의 당위성을 확보하고 동시에 중장기 계획 수립을 위한 근거 자료로 활용된다는 점은 건설 정책 수립의 벤치마킹 요인임.
 - 코로나19 대유행 이후의 지속가능한 경제성장을 위해 그린뉴딜이 새로운 대안으로 평가받는 상황을 고려할 때 이를 뒷받침할 강력한 리더십과 인프라 투자의 지속성 확보는 필수적임.

손태홍(연구위원 · thsohn@cerik.re.kr)

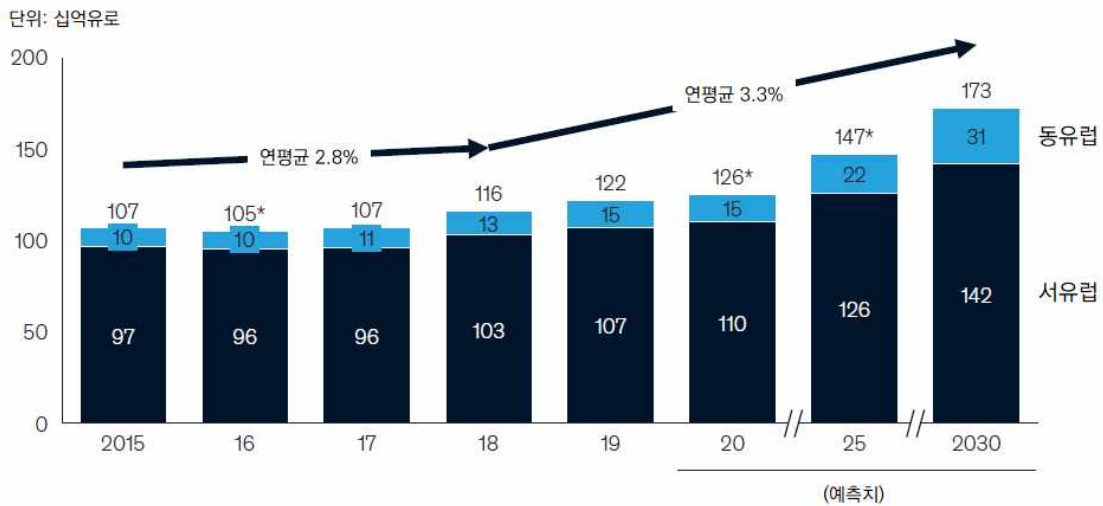
미래 도로 인프라 시장의 4대 트렌드

- 도로 건설기술의 발전이 가져올 운송 혁명에 대한 준비 필요 -

■ 도로 인프라에 대한 투자는 앞으로 활발히 이루어질 것으로 전망²⁾

- 다른 인프라에 비해 도로 인프라 건설에 대한 혁신적 논의는 많이 이루어지지 않았지만, 도로는 교통 및 운송과 직결되어 있어 세계 경제에서 매우 중요한 역할을 함.
 - EU에서 개인 차량을 이용한 이동은 승객 1인당 이동 거리의 80% 이상을 차지하며, 도로 운송은 EU 전체 내륙 화물 운송의 75%를 차지함.
 - 잘 구축된 도로 네트워크는 경제 활성화에 도움이 되는 반면, 교통 체증으로 인한 손실은 경제 성장에 악영향을 미침. 따라서 유럽 정부는 도로를 비용 효율적으로 건설 또는 개선할 수 있도록 2030년까지 매년 약 1,000억 유로 이상을 도로 프로젝트에 지출한 계획임(<그림 1> 참조).

<그림 1> 유럽의 도로 인프라 투자 현황 및 전망



자료 : McKinsey, Euroconstruct 2018.

■ 미래의 도로 인프라에 영향을 미칠 4가지 메가트렌드

- 맥킨지는 4가지 메가트렌드(자율 주행, 생산 자동화, 디지털화, 도로 건설 신재료)가 미래의 도로 설계와 건설에 많은 영향을 미치게 될 것으로 분석함.

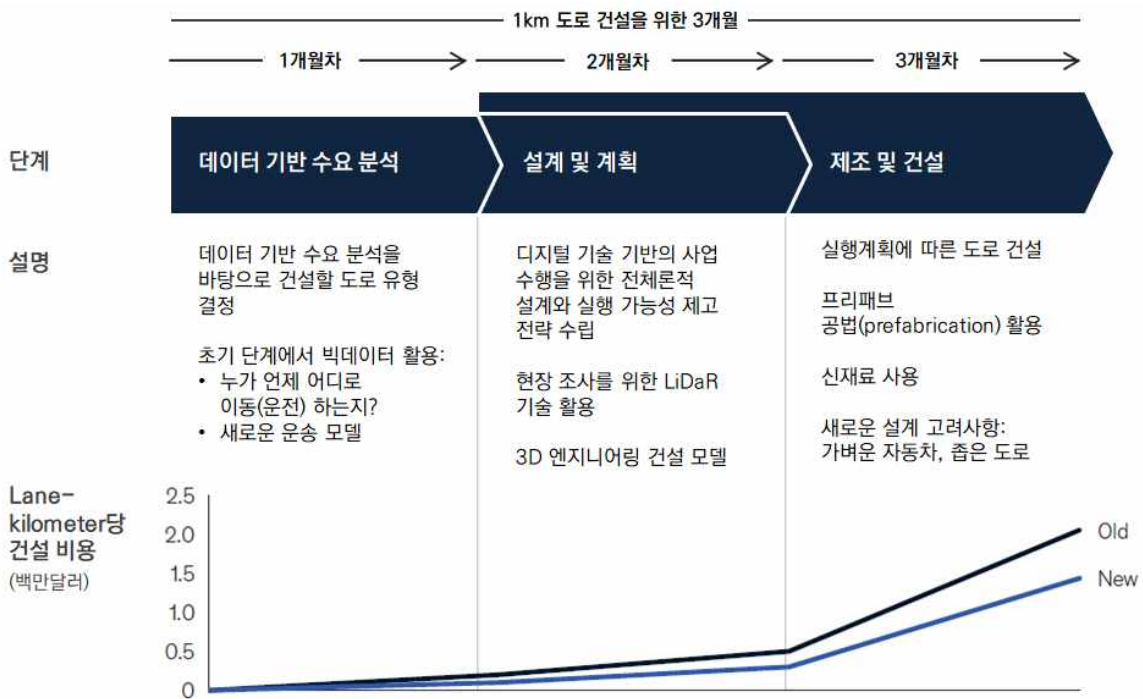
2) 본 고는 McKinsey & Company(2021. 3), 「Road work ahead : The emerging revolution in the road construction industry」의 주요 내용을 요약함.

- 첫째, 자율주행 차량이 대중화되면 인간의 주행 오류를 고려해 넉넉한 폭으로 건설된 현재의 도로 폭은 약 2/3 수준으로 감소할 것임.
- 둘째, 디지털 트윈 기술, 3D 기계 제어 굴착 시스템 등을 통한 도로 건설의 자동화는 건설 생산 성과 이윤을 높일 것임.
- 셋째, 디지털화를 통해 용량이 크고 선제적 유지보수가 가능한 스마트 도로 건설이 가능해질 것임.
- 넷째, 새로운 도로 건설자재는 도로의 내구성을 60%가량 높일 것임.

도로 건설기술의 발전에 따른 운송 혁명에 대한 대비 필요

- 2050년에는 도로 건설에 드는 비용과 시간이 현재보다 약 30% 줄어들 것으로 예상됨.
 - 도로 건설 과정은 데이터 기반 수요 분석, 설계 및 계획, 제조 및 건설의 세 단계로 축소될 것으로 예상되며, 이에 따라 건설 비용이 약 30% 감소할 것으로 기대됨(<그림 2> 참조).

<그림 2> 새로운 도로 건설 과정을 통한 시간 및 비용 절감



자료 : McKinsey, Expert interviews.

- 스마트 도로의 표준 정립, 공공 조달을 통한 혁신의 시작, 새로운 가치 창출을 위한 업체 간 협력, 새로운 금융 모델 활용, 필요한 기술과 역량 구축을 통해 다가올 운송 혁명에 대비해야 할 것임.

이지혜(부연구위원 · jihyelee@cerik.re.kr)

해외건설과 중대재해처벌법

지난 4일 기준 해외건설은 작년 같은 기간보다 29% 감소한 80억 달러의 수주 실적을 기록하고 있다. 지역별로는 중동 시장에서 34억 달러, 아시아 20억 달러, 태평양 및 북미 시장에서 15억 달러를 기록했다. 공종별로는 산업 설비 부문에서 52억 달러, 건축과 토목 부문에서 각각 10억 달러와 8.8억 달러를 기록했다. 351억 달러를 기록한 작년과 비교해 다소 부진한 실적으로 인해 올해 수주를 걱정하는 목소리가 벌써 들려 온다.

이는 코로나19 종식을 위한 백신 접종 지속과 그에 따른 5%가 넘는 세계 경제 성장 전망에 대한 기대가 높지만, 금리 인상과 인플레이션 발생 및 국제유가 변동성 확대 등 불확실성 또한 높기 때문일 것이다. 특히, 작년 해외건설 시장은 이동 제한과 봉쇄조치로 인해 다수의 사업 발주가 지연됐을 뿐만 아니라 기업의 정상적인 수주 영업에도 큰 차질이 있었다. 중동과 산업설비 발주 시장의 확대 요인인 국제유가는 인위적인 산유량 감축과 경제 회복에 따른 수요 증가로 소폭 상승했지만, 공급증가와 세계적인 탄소제로 정책의 시행 등 하방 압력 요인이 많은 상황이다. 이처럼 불확실성이 팽배한 해외건설 시장에서 수주 경쟁력을 유지함과 동시에 실적 향상을 위해서는 기업과 정부의 공동 노력이 절실하다.

그런데 절박한 상황의 해외건설시장에 진출한 국내 건설기업의 경쟁력에 도움이 되지 않는 법률 시행이 코 앞이다. 지난 1월 26일 「중대재해기업 처벌법」으로 익숙한 「중대재해 처벌 등에 관한 법률(중대재해처벌법)」이 공포됐고 1년간의 유예 기간을 거쳐 내년부터 본격적으로 시행될 예정이다. 「중대재해기업처벌법」은 국내 산업 현장에서 안전사고를 유발한 기업의 최고경영자와 사업주를 처벌하는 법률로 그 영향력은 매우 클 것으로 예상된다. 특히, 안전사고로부터 자유로울 수

없는 건설업에 미치는 영향은 가늠하기 힘들다.

법률 적용 범위가 매우 포괄적이고 과도하다는 업계의 우려는 차치하더라도 국내 건설시장에만 영향을 미치는 데 그치지 않을 것이다. 지난 2014년부터 2015년까지 4대강 건설사업과 호남 고속철도 건설공사 등과 관련한 입찰 담합 건으로 공정거래위원회로부터 공공공사 입찰참가 제한과 과징금 처벌이 대대적으로 내려졌다. 해당 행정 조치는 해외건설 시장에 진출한 건설기업에도 부정적인 영향을 미쳤다. 노르웨이 오슬로 터널 사업 발주처는 4대강 입찰 담합에 대한 처분과 기소에 대해 해명자료들을 요청하고 한국기업이 참여한 컨소시엄의 입찰참가자격 탈락 여부를 결정하겠다고 통보한 바 있다. 이는 국내에서 부과된 행정처분이 해당 기업의 신인도를 흔들며 해외건설시장에서의 수주에도 부정적인 영향을 미칠 수 있다는 점을 보여준다.

시장의 공정성을 심각하게 해치고 중대한 인명사고를 저지른 기업에 대한 엄격한 처벌은 필요하다. 하지만, 처벌이 죄에 대한 책임을 묻는 데 그치지 않고 본래 취지와 무관하게 2, 3차의 형태로 부정적인 영향을 준다면 정당성을 확보하기 어렵다. 현재 「중대재해기업처벌법」을 두고 업계에서는 과도한 처벌이라는 주장이, 노동계에서는 변죽만 울리는 법안이라는 주장이 첨예하게 맞서고 있다. 관련 주체 모두가 만족하지 못하는 ‘중대재해’를 막고, 본래의 취지에 맞는 안전한 산업 현장을 만드는 데 기여할 수 있는 「중대재해기업처벌법」의 시행을 위해 처벌의 방식과 내용에 대한 더 많은 고민과 노력이 필요하다. <아시아투데이, 2021.4.15>