

강릉차량기지 공사 코오롱글로벌 수주

코오롱글로벌이 1000억원 규모의 '원주~강릉 철도건설 강릉차량기지 건설공사'를 수주했다.

26일 한국철도시설공단과 강원주달청에 따르면 최근 집행된 '원주~강릉 철도건설 강릉차량기지 건설공사' 개찰 결과, 코오롱글로벌이 최종 낙찰자로 선정됐다. 코오롱글로벌은 입찰 순위 6위였지만 상위 5개사가 적격심사에서 부적격 판정을 받아 수주에 성공했다. 낙찰금액은 949억334만원이다. 코오롱글로벌은 70.6%의 지분으로 대표사가 됐으며 도내에서는 인제성진건설이 5.2%의 지분으로 공사에 참여한다. 공사는 2월 착공해 2017년 완공될 예정이다. 안은복 rio@kado.net

韓銀, 올 건설투자 3.5% 증가 전망

지난해 건설업 성장률은 3.2%... 12년來 최고

한국은행은 26일 올해 건설 투자가 전년(4%) 대비 소폭 둔화된 3.5% 증가할 것으로 전망했다. 이는 지난해 10월 제시한 3.3%에 비해 상향 조정된 것이다. 대내외 경제환경이 불확실하지만 주택경기가 쉽게 꺾이지 않을 것이라는 판단에서다.

한은은 상반기 4.8%, 하반기 2.4%의 증가율로 올해 건설투자가 '상고하저'를 보일 것으로 전망했다.

지난해 건설투자 증가율은 4.0%로 조사됐다. 지난 2014년(1.0%)보다 3.0%포인트

인트 뿔 수치이지만, 한은이 지난해 10월 제시한 전망치(4.6%)보다는 0.6%포인트 낮은 수준이다.

한은은 이 같은 동향에 대한 배경을 4분기 건설투자 부진에서 찾았다. 작년 1분기부터 3분기까지 양(+)의 흐름을 보인 건설투자는 4분기 들어 6.1% 감소한 것으로 집계됐다. 작년 4분기의 건설투자 증가율은 2014년 4분기의 -7.8% 이후 4분기 만에 가장 낮았다.

작년 4분기 건설투자의 급격한 감소는

전분기에 증가율이 높았던 것에 따른 기저효과에다 4분기에 주택거래가 큰 폭으로 감소하는 등 부동산 경기가 악화된 영향으로 풀이된다.

지난해 건설업 성장률은 3.2%를 기록했다. 이번 성장률은 지난 2003년 8.4%를 보인 이후 12년 만에 가장 높은 수치다.

전승철 경제통계국장은 "작년 한 해 동안 주택시장 호황에 따른 주거용 건물건설 증가와 SOC 예산 집행 활발 등으로 건설투자가 크게 늘어난 결과"라고 설명했다.

작년 우리나라의 경제성장률은 3년 만에 가장 낮은 2.6%에 그쳤다. 메르스(중동호흡기증후군) 사태에 따른 내수 부진과 수출 감소 등의 여파다.

최남영기자 hnews@

건설업 실물·체감경기 개선됐지만... 여전히 한겨울

지난해 건설업 실물경기와 체감경기가 동반 개선된 것으로 나타났다.

건설경기가 얼마나 활발했는지 보여주는 건설업생산지수가 상승 추세를 보였고 체감경기를 보여주는 건설업 BSI(기업경기실사지수)도 큰 폭으로 올랐다.

다만 건설업생산지수와 건설업 BSI 모두 기준치에는 미치지 못하면서 경기 회복세가 제한적인 수준에 머물렀다는 분석이다.

26일 기획재정부와 통계청, 한국은행 등에 따르면 지난해 11월 기준 건설업생산지수는 95.7로 나타났다.

이는 전년 동월 실적(97.3)보다는 1.6포인트 낮지만 전년 동기(94.9)에 비해선 0.8포인트 상승한 수준이다.

지난해에는 SOC(사회기반시설) 예산이

지난해 생산·경기실사지수 상승 수치도 기준 못미쳐 완연한 회복세엔 역부족

축소됐던 전년도와 달리 추가경정예산추경을 포함해 SOC 투자가 확대 전환한 만큼 연간 건설업생산지수가 증가세로 돌아설 가능성이 높다.

건설업 BSI는 건설업생산지수보다 상승폭이 더 크다.

지난해 평균 건설업 BSI는 67.8로 전년(67.9)보다 10포인트 가까이 상승했다.

월별로 비교하더라도 전년에 비해 낮은 BSI를 기록한 적은 단 한번도 없었다.

주택시장 활성화와 SOC 예산 확대에 힘



입어 건설업 실물경기와 체감경기가 전년에 비해 개선되는 흐름을 보인 것으로 분석된다.

이처럼 건설업생산지수와 건설업 BSI가 상승했지만 기준치와는 거리가 멀었다.

건설업생산지수는 2010년 수준을 100으로 하고 건설경기의 오르내림을 나타내는데 지난 2011년 93.6, 2012년 88.9, 2013년 98.0, 2014년 97.3으로 4년 연속 기준치에 미치지 못했다.

지난해도 11월 실적을 감안할 때 100을 넘어선 쉽지 않아 보인다.

건설업 BSI는 100을 넘으면 건설기업의 경제심리가 과거 평균보다 개선된 것이고 100을 밑돌면 그 반대다.

평균 건설업 BSI가 60선에 그치고 있는 만큼 건설사들이 파투로 느끼는 체감경기는 전보다는 다소 나아졌지만 여전히 겨울을 벗어나지 못하고 있다는 의미다.

업계의 한 관계자는 "한풀 꺾였던 건설경기가 작년 들어 개선되긴 했지만 완연한 회복세라고 말하기엔 부족하다는 게 지표상으로도 드러났다"며 "올해는 재정여건 등을 감안할 때 기준치에 한발짝 다가서는 것은 커녕 뒷걸음질치지 않을까 걱정해야 하는 처지"라고 말했다.

박경남기자 knp@

당정, 모든 공공공사 '하도급대금 직불' 추진

당정이 모든 공공공사에 '하도급대금 직불제'를 시행하기로 의견을 모았다. 시행 방안은 공정거래위원회를 중심으로 지방자치단체와 공공기관 간 하도급협회의 회를 구성해 마련하게 될 전망이다.

새누리당과 정부는 26일 국회에서 '임금체불 및 하도급 대금 부조리 해결'을 위한 당정협의를 갖고 이 같은 방안을 추진하기로 했다.

하도급 대금 미지급 문제 개선책으로는 △설 명질 대비 불공정하도급 신고센터 운영 강화 △하도급대금 직불제 시행 △공정거래협약 평가기준 개정 △중견기업에 대한 대기업의 대금지급 실태점검 시행 △사업자의 자진 시정 적극 유도 △미시정 사업자에 대한 엄중한 제재 계획 등이 제시됐다.

이 가운데 '하도급대금 직불제'는 지자체와 공공기관이 원사업자를 거치지 않고 수급사업자에게 대금을 직접 지급하는 방안이다. 예를 들어 한국토지주택공사(LH) 등이 발주한 공사에 대해서는 원사업자를 거치지 않고 협력사에 대금을 직접 전달해 하도급대금 지급이 지연되거나 체불되는 문제를 개선하는 조치다.

공정위 중심으로 지자체와 협의회 구성해 방안 마련

추가 공사·계약 변경 때 대금 미정산 관행도 개선

특히 민간공사 부문에서는 현대건설 등 공정위의 공정거래협약에 가입한 대기업을 중심으로 1차 하도급업체가 자재·장비업체 등 협력사에 대금을 제대로 지급하는지 관리할 수 있도록 할 방침이다.

'공정거래협약 평가 기준'도 다음달까지 이러한 '원사업자→하도급업체→자재·장비업체'로 이어지는 구조를 반영해 개정된 뒤 점수화하기로 했다. 공정거래협약 평가 점수는 동반성장위원회가 추진하는 동반성장지수 평가에 반영된다.

아울러 추가공사나 계약변경 과정에서 대금 미정산 또는 유보금 명목의 대금 지급을 유예하는 관행도 개선한다. 원사업자가 계약 이행 과정에서 발생할 수 있는 하자 보수를 담보한다는 이유로 하도급대금의 일부를 지급하지 않는 유보금 설



김정훈 새누리당 정책위의장이 26일 오전 국회에서 열린 임금체불 및 하도급대금 부조리 해결을 위한 당정협의회에서 참석자들과 기념촬영을 하고 있다. 왼쪽부터 오신환 새누리당 정무정책 부위원장, 권성동 새누리당 화노정조위원장, 정재찬 공정거래위원장, 김정훈 새누리당 정책위의장, 이기권 고용노동부 장관, 나성민 새누리당 민생119 본부장. ▶

정 관행을 정부가 직접 관리하겠다는 의미다.

하도급 대금 등에 대해 '자진 시정 면책 제도'를 적용, 대금을 지급하지 않은 사실을 스스로 개선하고 신고하면 벌점이나 과징금을 면책하는 방안도 시행한다.

당정은 이 밖에 고의·상습 체불 사업주에 대해서는 무관용 원칙을 적용해 구속 수사를 진행하고, 이른바 '열정페이'로 불

리는 저임금 노동구조를 개선하기 위해 인턴 고용과 관련한 가이드라인도 마련하기로 했다.

새누리당 정책위 관계자는 "하도급 공사 총 불량의 33%가 공공공사다. 올해 하도급협의회를 구성하고, 이 부문에서 1차 협력사를 대상으로 하도급 직불제를 시행할 계획"이라고 설명했다.

한형용기자 je8day@

'하도급대금 직불제' 부작용은 없나

원사업자 통제 권한 약화... '시공차질·부실공사' 우려

새누리당과 정부가 모든 공공공사의 하도급 대금 직불제를 시행기로 한 데 대해 '시공차질'과 '부실공사'에 대한 우려의 목소리가 나오고 있다.

우려의 핵심은 원사업자의 하도급업체 통제 권한이 약화되면서 발생하는 공정 관리 차질과 하도급업체 부도 등에 따른 건설근로자의 피해 확산이다.

26일 건설업계에 따르면 발주처가 하도급업체에 대금을 직접 지불하면 '원사업자→하도급자→자재·장비업체' 및 건설근로자로 이어지는 건설공사 순환구조에서 원사업자의 통제 권한이 약화된다.

원사업자가 발주처에서 제공한 설계내역에 따른 공정률에 맞춰 하도급업체의 공정관리를 하려 해도 대금을 지급하는 주체가 아닌 만큼 하도급 관리가 제대로 이뤄지지 못한다는 의미다.

공정관리 차질 불가피
근로자 보호대책도 미흡

실제 설계변경이 필요한 상황에서 현재는 원사업자가 비용을 선부담해 시공하고 있지만, 직불제가 시행되면 비용 등이 제때 지급되지 않게 돼 공기지연으로 이어질 가능성이 크다.

또 발주처가 하도급대금을 지급한 이후 하도급업체의 부도가 발생하게 되면 근로자는 물론 자재·장비업체의 대금지급에도 차질이 빚어질 것으로 우려된다.

서울지역 A건설사 관계자는 "공사현장에서는 원사업자가 자금에 대한 관리권을 갖춰야 하도급업체의 자재대금이나 현장근로자 임금 지급 지연 등에 따른 다양한 문제를 원만히 해결할 수 있다. 그런

데 공사 감독권한이 약화되면 공정관리 전반에 있어 어려움이 생길 수밖에 없지 않겠느냐. 설령 하도급업체가 부도로 문을 닫게 돼 공기가 지연되면 그 책임은 누가 져야 하는가"라고 반문했다.

대금결제 기일 변경에 따른 하도급업체의 유동성 약화도 예상된다.

발주처는 평균 2~3개월에 한 번씩 하도급 대금을 지급하지만, 원사업자는 1개월에 한 번씩 기성금을 지급하는 구조이기 때문이다.

여기에 1차 협력사가 가압류 등으로 재정이 악화될 경우 공사를 제대로 진행하기 어렵다는 문제도 더해지고 있다.

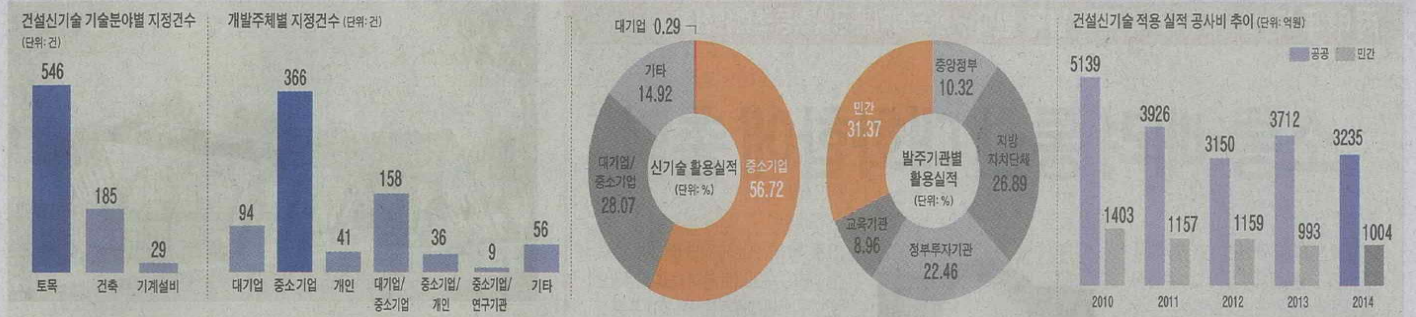
대금청구서 제출 날짜가 가압류 날짜보다 늦을 때에는 공사에 투입돼야 할 비용이 가압류 해결비용에 사용된다는 의미다.

이럴 땐 공사대금을 공탁하게 되는데,

실제 받아야 할 비용 중 일부만 활용할 수 있게 돼 유동성 문제로 이어진다.

건설업계 관계자는 "상당수 원사업자는 민간결제시스템을 활용해 현장근로자와 자재·장비업체의 대금지급 현황까지 관리하고 있다. 또 하도급업체의 리스크 관리도 다양하게 진행하는 실정"이라며 "임금이나 하도급 대금 체불의 원인은 중소기업 또는 하도급업체에서 나타나고 있으며, 피해는 근로자에게로 이어지고 있다"고 지적했다.

이의섭 건설산업연구원 연구위원도 "임금체불 등을 해결하려면 하도급대금 직불이 아닌 근로자 등에게 임(대)금 등이 제대로 전달되는지를 살펴줘야 한다. 현재 나타나는 임금체불 문제는 원사업자보다 하도급업체에서 더 심각하게 발생하고 있다"고 말했다. 한형용기자



발주공사에 신기술 우선적용 의무화... 적자 책임 안 물어

설계변경때 복잡한 절차 등 과제 산적... 후속대책 나와야

오는 7월부터 발주되는 사업에 건설신기술 우선 적용이 의무화되고, 신기술 적용 사업이 적자가 나타나도 관련 공무원은 책임지지 않아도 된다. 최근 5년 사이 건설신기술 적용 실적이 35%나 줄어든 것에 제동을 걸기 위한 법인데 현장에서는 아직도 갈길이 멀다는 목소리가 크다.

26일 관련 업계는 최근 건설기술진흥법 개정으로 건설신기술 의무사용 및 감사면책 등의 규정이 신설된 건설기술진흥법 일부개정안이 지난 달 국회 본회의를 통과함에 따라 오는 하반기부터 건설신기술 적용 사업이 늘어날 것으로 기대했다.

적용 장려하던 '권고' 수준에서 '의무'로 이미 간진법 안에 건설신기술 우선 적용을 장려하는 내용이 있었지만, '권고' 수준에 그치는 임의사항이었다.

관련 법의 내용들이 신기술 장비의 시험 시공을 권고할 수 있고, 신기술을 우선 적용하게 할 수 있으며, 신기술의 개선을 권고할 수 있다는 식으로 규정하다 보니 실제로는 신기술 사용을 장려하는 효과가 작았다는 것이 업계의 주장이다.

물론 신기술을 개발하고 활용하는 설계 및 감리 업체에 개발실적 항목에서 2점, 활용실적 항목에서 3점까지 가점을 줄 수 있는 했지만 건설신기술 지정제도 자체에 의문을 표하는 업체들도 많았다.

한 도로전문 설계사 부사장은 "초창기에는 나름 혁신적인 신기술도 많았지만, 최근에는 신기술이라 부르기 애매한 것들도 많았다"며 "개발과 활용실적에 PQ 가점을 주니 업체 입장에서는 꼭 해야 하는데 발주처 입장에서는 신기술 적용에 따르는 리스크가 있어 매우 보수적으로 대응했고, 이런 상황이 누적되니 업체 입장에서 '리스크 없는' 신기술을 개발하는 것

실적 얼마나 줄었나

최근 5년새 35% 급감
공공부문 감소 뚜렷

신기술 왜 외면하나

민원·감사·자료부족 등 원인
도입때 가장 어려운 단계는
기술사용협약·설계변경 순

충안을 만들었다. 당초 제도 도입의 취지와는 상당히 다른 상황이 빚어진 것"이라고 지적했다.

정부의 기술장려제도와 현상이 엇박자 행보를 보이며 최근 5년 사이 건설신기술 적용 실적이 35%나 줄었다.

2010년 6542억원에 달했던 실적은 이듬해 5083억원까지 급감한 후 단 한 차례도 5000억원 선을 넘지 못했다. 가장 최신 자료인 2014년 실적은 4239억원에 불과하다.

정부산하 발주기관조차 외면

눈에 띄는 것은 공공부문 감소다. 지난 2010년 5139억원에 달한 실적은 2014년 3235억원까지 줄었다. 정부의 신기술 장려 제도가 정부산하 발주기관들조차 외면했다는 증거다.

이유는 간단하다. 제도가 산발적이고, 인증절차가 복잡하며, 이후 손실에 대해 계약 담당자에게 책임까지 물어버리니 공무원 성격의 공기업 관계자들 대부분이 신기술 적용에 상당한 부담을 느낀 것이다.

실제로 작년 성균관대학교가 LH의 신기술 업무를 직접 담당하는 설계 및 현장 감독을 대상으로 설문조사를 실시한 결과 신기술 기피 사유로 민원(30%)과 감사(30%), 복잡한 절차(27%), 자료 부족(13%)

등이 꼽혔다.

특히 응답자들은 신기술 도입 시 가장 어려운 단계로 기술사용협약(40%)과 설계변경(30%), 설계검토(23%), 공사(4%), 심의(3%) 등을 꼽았는데 사실상 신기술 적용에서 문제가 발생하는 부분들이 시공 전 단계라는 얘기다.

기술협약 단계에서 가장 어려운 점은 직접공사비 산출(64%)이 가장 큰 요인이었으며 그다음에 기술사용료(26%), 제경비(10%) 등의 순서로 나타났다.

발주처 관계자들의 설문조사 내용은 신기술 적용 현상이 얼마나 애매하게 운용되고 있는지를 보여준다.

실제로 발주기관 관계자는 "설계도면에 신기술이 적용돼도 도면의 영향도를 제대로 파악하기 어려운 상황인데, 여기서 특히 시비가 벌어버리면 담당자들은 감사를 받아야 하며 항변도 어렵다"며 "이 상황에서 신기술 적용에 대한 공사비 내역단가가 부족하고, 실제 현장에 적용해도 절반 가까이 설계변경이 발생한다. 업체 간 마찰은 기본이다. 설계변경이 발생하면 다시 기술심의를 받아야 하는데 절차는 복잡하고, 책임 화살이 또 계약담당자에게 돌아온다"고 토로했다.

현장 문제는 개선할 것이 산적한데 제도만 의무화로 강제해버리니 감사 면책권이 생겼다 하더라도 예로사황들은 그대로일

것이라는 얘기다.

대형엔지니어링사의 교량구조부 임원은 "예로 이순신 대교 사업같은 것들을 수행하며 현장에서 자연스레 신기술 제안들이 나왔고, 이런 신기술이 지속적으로 진화하며 한국 교량부문의 국제 경쟁력 강화로 이어졌다"며 "신기술이란 업계구분 없이 엔지니어들이 통합적으로 일하는 과정에서 도출되고 이것이 정부와 발주기관의 과감한 산업육성 의지 아래 가속도가 붙는 것인데 우리나라는 제도 개정에 너무 매몰되는 경향이 있다. 의무화가 됐다면 마땅히 후속대책이 있어야 한다"고 지적했다.

최지희기자 jh606@