KODIT Research
산업분석



알기 쉽게 풀어 쓴 건설기계사업

– 건설기계대여업 현황 및 전망을 중심으로 –

김 대 식 | 용인지점 대리

Ⅰ. 건설기계사업의 개요
Ⅱ. 건설기계사업의 현황
Ⅲ. 건설기계대여업의 사업구조 및 현황
Ⅳ. 건설기계대여업의 경쟁력 및 전망

* 본 내용은 필자 개인 의견이며 신용보증기금의 공식 견해가 아님을 밝혀둡니다.

Ⅰ. 건설기계사업의 개요

□ 건설기계사업의 개념

○ 포괄적인 개념

- 건설기계와 관련된 모든 사업, 즉 제조, 매매, 임대, 정비, 폐기하는 사업을 총체적으로 지칭

○ 관련 법령상[1] 개념

- 건설기계사업이라 함은 건설기계대여업 · 건설기계정비업 · 건설기계매매업 및 건설기계폐기업을 말함
- 건설기계관리법은 건설기계 제조 이후에 등록 · 검사 등 일련의 건설기계 운영상의 내용에 관하여 규정한 법령임

표 1 건설기계관리법상 건설기계사업의 정의

업 종	정 의
건설기계대여업	**건설기계를 대여함을 업으로 하는 것**
건설기계정비업	건설기계를 분해 · 조립 또는 수리하고 그 부분품을 가공제작 · 교체하는 등 건설기계의 원활한 사용을 위한 일체의 행위를 하는 것을 업으로 하는 것
건설기계매매업	중고건설기계*의 매매 또는 매매의 알선과 그에 따른 등록사항에 관한 변경 신고의 대행을 업으로 하는 것
건설기계폐기업	국토해양부령이 정하는 건설기계의 장치를 그 성능을 유지할 수 없도록 해체하거나 압축 · 파쇄 · 절단 또는 용해하는 것을 업으로 하는 것

* 중고건설기계 : 건설기계를 제작 · 조립 또는 수입한 자로부터 법률행위 또는 법률의 규정에 의하여 건설기계를 취득할 때부터 사실상 그 성능을 유지할 수 없을 때까지의 건설기계

1) 건설기계관리법
제1조 (목적) 이 법은 건설기계의 등록 · 검사 · 형식승인 및 건설기계사업과 건설기계조정사면허 등에 관한 사항을 정하여 건설기계를 효율적으로 관리하고 건설기계의 안전도를 확보함으로써 건설공사의 기계화를 촉진함을 목적으로 한다

□ 건설기계의 개념

○ 포괄적인 개념

- 토목공사나 건축공사에 사용되는 기계 및 장비를 통칭하는 것으로, 굴삭 · 운반 · 천공 · 정지 · 포장 등에 사용되는 것을 말함
- 과거에는 중기나 건설장비라는 이름으로 불렀으나, 1993년 「중기관리법」이 「건설기계관리법」으로 개정되면서 호칭 변경

  → 건설기계관련 사업체 명칭으로 아직까지 "○○중기" 등이 많이 사용되는 이유

○ 관련 법령상 개념

- 건설기계관리법상 건설기계를 건설공사에 사용할 수 있는 기계로서 대통령령이 정하는 총27종으로 규정

□ 건설기계의 분류[2)]

○ 용도에 따른 분류

- 토공기계, 운반기계, 포장기계, 기타기계로 분류됨
  ☞ 표2. 건설기계관리법상 건설기계 분류 내 용도구분 참고

○ 기능에 따른 분류

- 굴삭 및 운반기계, 적재기계, 운반기계, 정지지계, 다짐기계, 포장기계, 굴착기계, 골재생산기계, 도로용기계 등으로 분류

○ 사용지역에 따른 분류

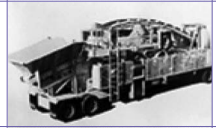
- 육상에서 작업하는 육상기계, 해상에서 작업하는 토운선, 기중기선 등의 해상기계,

2) 산업자원부(2002), "산업기계부문 산업분석" 일부 인용

천공기 · 쇄석기 · 공기합축기 등이 광산에서 사용될 경우의 광산기계, 불도저 등이 농지개량 등에 사용될 경우에는 농업기계로 분류

표 2 건설기계관리법상 건설기계의 범위

NO	이 름	용 도	모 습	범 위
1	불도우저	토공		무한궤도 또는 타이어식인 것
2	굴삭기	토공		무한궤도 또는 타이어식으로 굴삭장치를 가진 자체중량 1톤 이상인 것
3	로우더	토공		무한궤도 또는 타이어식으로 적재 장치를 가진 자체중량 2톤 이상인 것
4	지게차	운반		타이어식으로 들어 올림 장치를 가진 것 다만, 전동식으로 솔리드타이어를 부착한 것을 제외
5	스크레이퍼	토공		흙 · 모래의 굴삭 및 운반 장치를 가진 자주식인 것
6	덤프트럭	운반		적재용량 12톤 이상인 것 다만, 적재용량 12톤 이상 20톤 미만의 것으로 화물운송에 사용하기 위하여 자동차관리법에 의한 자동차로 등록된 것을 제외
7	기중기	운반		운반무한궤도 또는 타이어식으로 강재의 지주 및 선회장치를 가진 것 다만, 궤도(레일)식인 것을 제외
8	모우터 그레이더	토공		정지장치를 가진 자주식인 것
9	로울러	포장		조종석과 전압장치를 가진 자주식인 것 피견인 진동식인 것

NO	이 름	용 도	모 습	범 위
10	노상안정기	포장		노상안정장치를 가진 자주식인 것
11	콘크리트 뱃칭플랜트	기타		골재 저장통 · 계량장치 및 혼합장치를 가진 것으로서 원동기를 가진 이동식인 것
12	콘크리트 피니셔	포장		정리 및 사상 장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
13	콘크리트 살포기	포장		정리 장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
14	콘크리트 믹서트럭	운반		혼합장치를 가진 자주식인 것(재료의 투입 · 배출을 위한 보조 장치가 부착된 것을 포함)
15	콘크리트 펌프	운반		콘크리트 배송능력이 매시간당 5세제곱미터 이상으로 원동기를 가진 이동식과 트럭적재식인 것
16	아스팔트 믹싱플랜트	기타		골재공급장치 · 건조가열장치 · 혼합장치 · 아스팔트공급장치를 가진 것으로 이동식인 것
17	아스팔트 피니셔	포장		정리 및 사상장치를 가진 것으로 원동기를 가진 것
18	아스팔트 살포기	포장		아스팔트살포장치를 가진 자주식인 것
19	골재살포기	포장		골재살포장치를 가진 자주식인 것
20	쇄석기	기타		20킬로와트 이상의 원동기를 가진 이동식인 것

NO	이 름	용 도	모 습	범 위
21	공기압축기	기타		공기토출량이 매분당 2.83세제곱미터(매제곱센티미터당 7킬로그램 기준)이상의 이동식인 것
22	천공기	기타		천공장치를 가진 자주식인 것
23	항타 및 항발기	기타		원동기를 가진 것으로 해머 또는 뽑는 장치의 중량이 0.5톤 이상인 것
24	사리채취기	기타		사리채취기를 가진 것으로 원동기를 가진 것
25	준설선	기타		펌프식 · 버킷식 · 딧퍼식 또는 그래브식으로 비자항식인 것
26	특수 건설기계	기타		제1호 내지 제25호의 건설기계와 유사한 구조 및 기능을 가진 기계류로서 국토해양부장관이 따로 정하는 것
27	타워크레인	운반		수직타워의 상부에 위치한 지브를 선회시켜 중량물을 상하, 전후 또는 좌우로 이동시킬 수 있는 정격하중 3톤 이상의 것으로서 원동기 또는 전동기를 가진 것

자료 : 한국건설기계협회

II. 건설기계사업의 현황

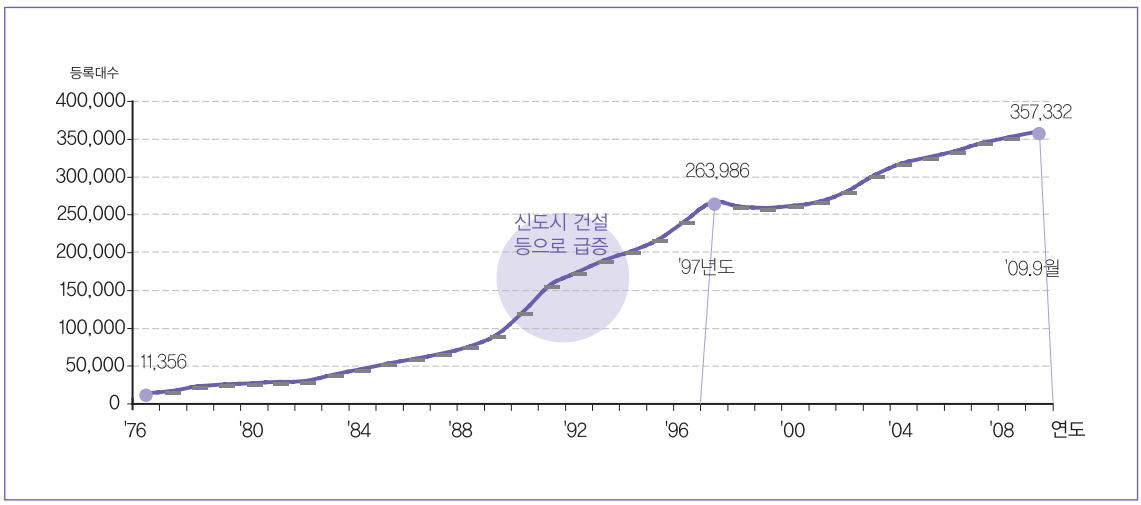
□ 건설기계 및 사업자 등록 현황

○ 건설기계 등록 현황

- 국산화가 시작된 1976년도에 1만대 수준이었던 등록대수는 이후 지속적으로 증가하여 2009. 9월말 현재 약35만대 수준으로, 약30년간 30배 이상의 성장을 보임

- 1990년도에 초반 신도시 건설 등으로 인하여 등록 대수 급격히 증가한 후 IMF로 인하여 일부 소강 상태를 보인 후 다시 증가 추세

그림 1 국내 건설기계 등록 추이



자료 : 국토해양부 건설인력기재과 발표 자료 "건설기계 현황 통계" 가공

○ 건설기계 소유 현황

- 35만대 등록대수 중, 영업용이 약58%수준을 차지하고 있어 관용 및 자가용에 비하여 월등히 높은 수준으로 건설기계 하도급 의존도가 높다는 것을 짐작할 수 있음

* 관 용 : 관공사 보유분 (ex. 강원도청의 제설작업차 등 응급복구용 장비)
자가용 : 건설회사, 제조업체 등에서 자체적으로 보유하고 있는 장비
영업용 : 영업행위를 위하여 건설기계대여업체에서 보유하고 있는 장비

- 종류별로는 도로 운행가능 장비보다는 고정식 장비일 경우 자가용으로 자체 사용하는 비중이 크게 높은 편임

* (예) 도로 운행가능 장비 : 불도저, 굴삭기, 기중기, 모터그레이더, 콘크리트피니셔, 콘크리트살포기, 콘크리트믹서트럭, 콘크리트펌프
고정식 기계장비 : 콘크리트뱃칭플랜트, 아스팔트살포기, 사리채귀기, 준설선 등

표 3 건설기계 소유 현황 (2009. 9월말 현재)

① 건설기계 용도별 현황 (단위 : 대, %)

	관 용	자 가 용	영 업 용	합 계
대 수	2,328	145,842	209,162	357,332
비 중	0.7%	40.8%	58.5%	100%

② 주요 건설기계 종류별 소유 행태 (단위 : 대, %)

도로운행 가능 장비		고정식 기계장비	
불도저	자가용 (531대) 12% / 영업용 (3,819대) 87%	자가용 (33대) 85% / 영업용 (6대) 15%	사리채취기
굴삭기	자가용 (28,126대) 25% / 영업용 (83,374대) 74%	자가용 (65대) 65% / 영업용 (35대) 35%	준설선

자료 : 국토해양부 건설인력기재과 발표 자료 “건설기계 현황 통계” 가공

○ 건설기계사업자 현황

– 대부분이 건설기계대여업체로서 2009. 9월말 현재 건설기계사업자(대여업체, 정비업체, 매매업체, 폐기업체)의 85%를 차지

표 4 건설기계 사업자 현황 (2009. 9월말 현재)

(단위 : 개)

	대여업체*1		정비업체			매매업체	폐기업체
	일 반	개 별	종합	부분*2 (D/M)	전문		
업체수	3,156	8,665	51	674 (547)	133	922	274
	11,821		858				

*1 대여업체 중 일반 · 개별건설기계대여업 구분은 아래 “Ⅲ.건설기계대여업의 사업구조 및 동향” 참조
*2 부분정비업체 중(D/M)은 덤프트럭 및 믹서트럭 한정정비업체임
자료 : 국토해양부 건설인력기재과 발표 자료 “건설기계 현황 통계” 가공

Ⅲ. 건설기계대여업의 사업구조 및 현황

□ 건설기계대여업 사업구조

○ 등록 기준

- 일반건설기계대여업과 개별건설기계대여업으로 구분하여 사업영위할 수 있도록 「건설기계관리법 시행령」에서 규정

표 5 건설기계대여업의 등록기준 (건설기계관리법 시행령 上)

	일반건설기계대여업	개별건설기계대여업
건설기계 대 수	5대 이상 (2 이상의 개인 또는 법인이 공동 운영하는 경우를 포함)	4대 이하
사 무 실	수입금의 관리, 건설기계의 건설 현장 배치 관리 등 대여업 수행에 필요한 사무 및 통신수단을 갖출 것	없음
주 기 장*	다음에 해당하는 면적의 주기장에 대한 소유권 또는 사용권을 확보할 것 24㎡ X (건설기계대수) $^{0.815}$	

* 주기장 : 건설기계를 세워두는 공간

○ 등록 사업자 형태

- 등록된 사업자들은 대부분 소규모 개인사업자일 뿐만 아니라 영세성이 매우 강한 편으로서 차주이면서 조종사 비중[3]이 상당이 높을 것으로 추정

○ 시장 규모[4]

- 건설기계대여업 관련한 실질적인 시장규모 파악은 어려운 실정

3) 건설기계 1대당 전체 등록이 되어 있기 때문에 소유주 수준은 확인할 수 있다 하더라도 소유주이면서 조종사인 영세사업자의 수는 정확히 파악하기 어려운 실정임
극단적으로, 2대 이상을 보유하고 있는 사업주들은 1명의 조종사와 같이 사업을 할 것이라 예상할 수 있지만 가동률을 감안할 때는 더욱 예상키 어려운 상황

4) 건설업계 내에서는 아직까지도 세부업종, 특히 하도급 업체 관련한 시장규모 등 통계 DATA 산정은 업계 특성상 어려울 뿐만 아니라 비공식적으로도 조사된 통계가 없는 상황

- 완성공사 원가요소별 구성 비율 중 「기계경비」항목 비중이 토목공사와 건축공사* 를 평균하였을 때 2.57%를 기록한 정도만 확인 가능한 수준[5)]

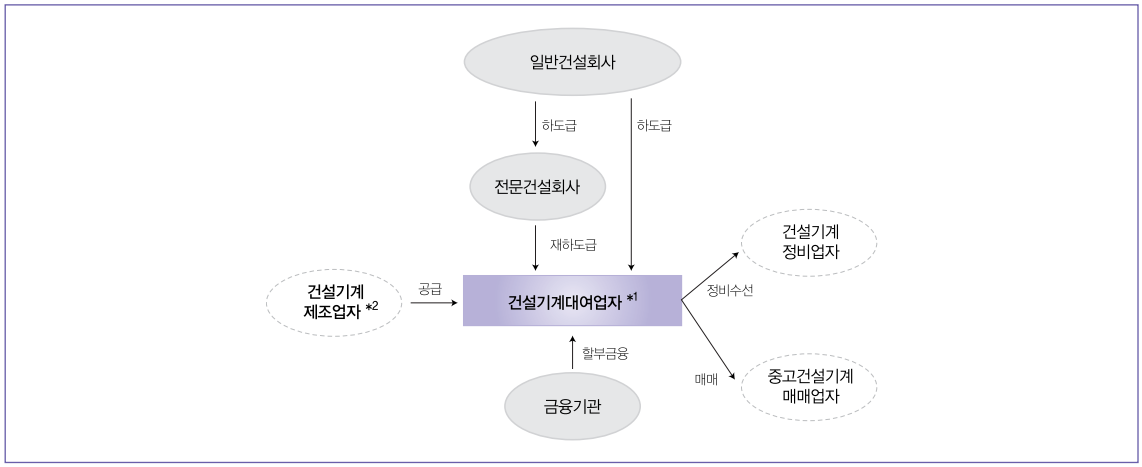
  * 2007년말, 토목공사 기계경비 비중 : 4.06%, 건축공사 기계경비 비중 : 1.08%

- 즉, 2007년말 총 건설투자 규모가 158.4조원인 점을 감안했을 때, 시장 규모는 약 158.4조원의 2.57%인 약4.07조원 수준으로 막연히 추산할 뿐이며 하도급 등을 감안 시 실제 규모는 상기 수치를 크게 웃돌 것으로만 예상

○ 건설관련 업계 內 위치

- 건설기계대여업자는 건설산업기본법령상 시공참여자로 분류하고 있으며, 전문건설업자의 관리 책임하에 시공토록 규정
- 발주처로부터 도급을 받은 시공업체(일반건설업체)가 전문 공종별로 구분하여 전문건설업체에 하도급을 주고, 전문건설업체로부터 재하도급 받아 건설기계를 대여하는 구조
- 보통 하도급을 받은 하수급인인 전문건설업체로부터 토공사, 철근콘크리트공사 등에서 재하도급을 받아 건설기계를 대여하고 기계화 시공에 직접 참여

그림 2 건설업계 內 건설기계대여업자의 위치

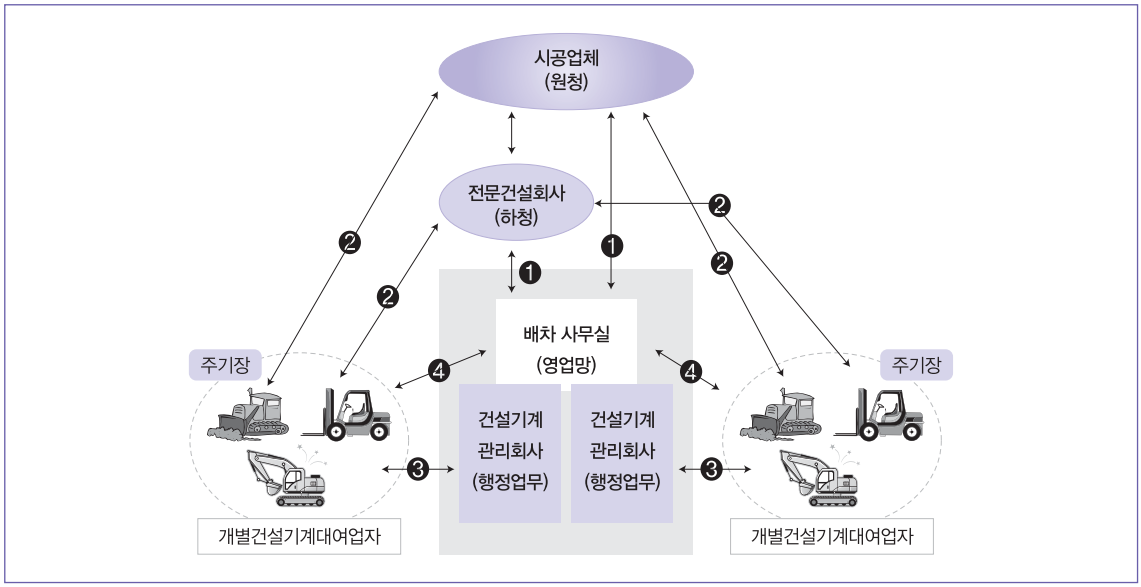


*1, *2 관련 사업자간 협회를 구성하여 회원사 및 업계의 목소리를 대변
건설기계제조업체 : 한국건설기계산업협회, 건설기계대여업자 : 대한건설기계협회

5) "2007년도 완성공사원가구성분석", 대한건설협회

○ 계약 및 수익 구조

그림 3 시장 구성원 간 계약 및 수익구조 형태



- 하도급 계약[6]형태 : 통상적으로 배차사무실과 계약(❶)하는 경우와 차주가 직접 원청 및 하청업체와 계약(❷)하는 경우로 구분됨
  - 국내에서는 조종사를 포함하여 건설기계를 수급자 및 하수급자에게 대여하는 형태로 대부분 운영
  - 하청업체가 다시 재하청하는 등 알선업자 개입이 많고 배차사무실간 알선이 비일비재한 다단계하도급 구조로 운영되는 등 운영상 일부 문제점 노출

    → 업계내에서는 합법적인 표준계약서를 작성하자는 목소리

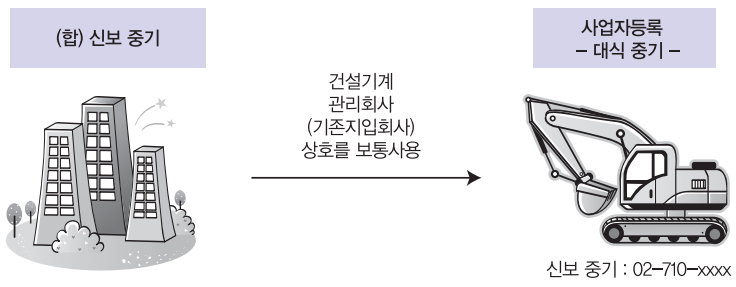
- 건설기계관리회사*와의 관리계약(❸) : 주기장 및 사무실을 확보하고 있는 건설기계관리회사와 일명 “건설기계대여업 시설관리 계약”을 체결

6) 실제로 영업현장에서 별도의 계약서를 작성하고 건설기계대여를 하는 경우는 드물며, 일대(日貸) 및 월대(月貸) 형태로 세금계산서를 주고 받는 것이 대부분

- 1대의 건설기계를 소유한 자도 개별건설기계대여업을 운영할 수 있으나, 주기장을 확보해야만 대여업등록이 가능하므로 개별건설기계대여업자는 주기장 요건 확보를 위해 별도의 관리계약 체결
- 건설기계관리회사 또한 건설기계대여사업자로서 개별건설기계대여사업자와 연명으로 등록 신고함으로써 공동으로 협업하기 위해 형성

  → 지입회사로 운영될 때와 마찬가지로 대규모 수주가 가능하다는 이점이 있어 연명신고자로 계약 체결하여 등록하고 관리회사의 이름을 영업에 사용

그림 4 건설기계관리회사 vs 개별건설기계대여업자



- 건설기계관리회사는 건설기계 운영과 관련된 주기장 대여 및 각종 행정업무를 대행(세금계산서 작성, 각종 신고대행, 보험가입 등)하고 일정액의 관리비를 지급 받는 형태로 운영

건설기계관리회사 VS 지입회사

① 지입회사 제도의 경우, 실제 소유주가 지입차주임에도 불구하고 건설기계등록원부상의 지입회사가 소유주로 등록됨에 따라 복잡한 분쟁이 자주 발생함에 따라 이러한 문제 해결을 위하여 **실제 소유주로 하여금 개인 명의로 등록할 수 있게 하되 주기장 및 사무실 문제를 공동으로 해결**할 수 있도록 2인 이상의 법인 또는 개인이 일반건설기계대여업을 공동으로 운영할 수 있게 허용한 것임

② 건설기계관리회사는 아직까지 업계 내에서는 지입회사로 통하고 있으며, 통상적으로 법인형태로 운영되고 있음

- 배차사무실을 통한 영업활동(❹) : 개별사업자는 독자적으로 사업을 영위할 수 있고 수주 또한 자기명의로 할 수 있지만, 영업망을 구축하기 쉽지 않아 배차사무실에 일정 중개수수료를 지급하는 조건으로 영업활동을 전개

  → 즉, 임차인과 임대인을 연결해 주는 교량역할을 담당

  - 영업규모에 따라 다르나, 중개업의 특성상 공간제약 등이 없어서 사업자등록을 하지 않고 비공식적으로 운영[7]되는 경우도 많은 편임
  - 한편, 개인사업자로 등록하여 다종 · 다수의 개별건설기계가 투입되는 대규모 건설공사의 경우 개별사업자를 대신하여 배차사무실 명의로 세금계산서를 발행하는 등 대금거래 관계를 대신하는 경우도 있음

□ 건설기계대여업 산업동향

○ 가동률[8]

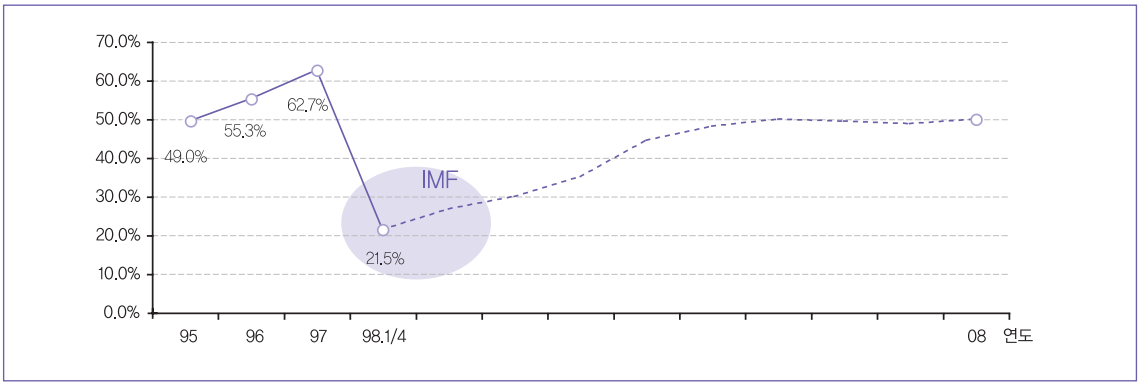
- 지속적인 건설기계의 공급과잉으로 통상적으로 약50% 수준으로 추정하고 있으며, 이를 감안시 등록대수의 50%인 15만대가 운휴상태에 놓여 있는 상황
- 과거 약10년전 가동률을 볼 때 연평균 50~60% 수준으로서, 현재까지 지속되고 있는 고질적인 건설기계 운휴 문제 개선을 위하여 정부에 정식으로 수급조절을 통한 근본적인 해결책을 요청한 상태

7) 1. 업종 특성상, 주유소 근처 소형 사무실 또는 조그마한 컨테이너 사무소에 통신시설만을 갖추고 운영되는 경우를 쉽게 볼 수 있음 (일종의 공생관계)

2. 전국에 미등록된 사무실을 포함하여 약 5,000여개 수준으로 추정

8) 최근 제조사와 건설기계대여업자간의 수급조절문제가 업계 내 화두가 되면서 실질적으로 자료에 대한 외부공개가 차단되어 있는 실정으로, 업계 관계자들간의 면담 및 과거자료를 감안한 추정치임

그림 5 건설기계 가동률 현황



자료 : 최민수(1998),"건설기계의 운용실태 및 개선 방안" 및 업계 관계자 면담 자료

- 제조업체의 경우, 운휴 장비가 증가 할수록 국내 Capacity가 줄어들 수 밖에 없어, 해외 수출 쪽으로 방향을 전환하기도 하나, 최근 세계경기 침체로 인하여 상황이 좋지 못한 것 또한 사실

  → 이로 인하여, 최근 건설기계대여업체와 제작업체 간 수급조절 문제로 대립하고 있는 상황

  "Ⅳ. 건설기계대여업의 경쟁력 및 전망" 부문 참조

○ 할부금융 이용 현황

- 건설기계장비가 대부분이 고가 장비로서, 수억원대에 육박하는 바, 일시 구매보다는 할부 금융이용이 높은 편임

- 업계 내 결제구조* 등의 폐단으로 인하여, 건설기계대여업자의 단기 현금 확보가 어려워 저신용자들이 많아 할부금융 이용시 고율의 이자율을 적용받는 실정으로 악순환

  * P.125 결제 현황 참조

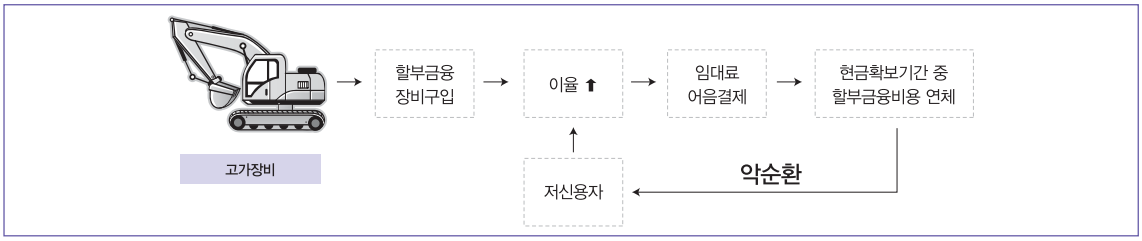
  - 할부금융사에서는 일부 저리의 할부금융상품을 제시하고 있으나, 이를 이용할 수 있는 대상은 거의 없다고 해도 과언이 아님
  - 신용등급에 따라 최저 5%대부터 최고 20%가 넘는 이율의 할부금융 상품이 시장에 공급되는 상황

표 6 할부금융상품 현황 및 신용관리 악순환 구조

① 주요 할부금융사 상품 현황

	구매시 대출 한도	할부금융 이율	최장 기간
A 캐피탈	70~80%	13.5~20.0%	36개월
B 캐피탈	50~80%	13.5~14.5%	48개월
C 할부금융	70~80%	5.4~18.0%	60개월
D 할부금융	70~80%	16.0~21.0%	36개월

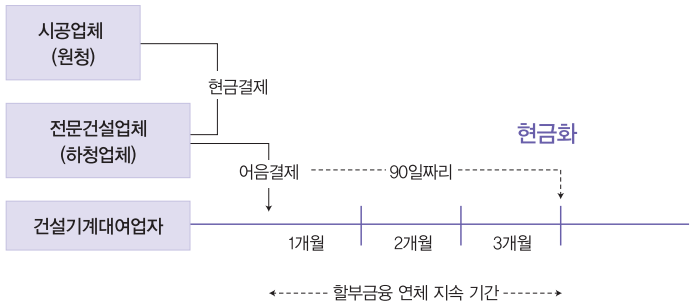
② 사업구조에 따른 신용관리의 악순환



○ 결제 현황

- 아직까지도 어음 결제가 많은 실정으로, 최근에는 길게는 3개월 이상짜리 어음으로 결제하는 경우도 있음
  - 월말 결제를 해주는 경우에도 30일간의 공사대금을 정산 후 다음달 15일까지 결제해 줄 수밖에 없어, 할부금융 비용을 매월 부담하는 개별사업주 입장에서는 15일간의 연체기간을 항시 보유하는 형태
  - 심지어 3개월 이상의 어음으로 결제하여 주는 경우에는 기본적인 자금 확보 없이는 지속적인 운영난을 겪을 수밖에 없는 구조
  - 업종 특성상 관련 어음의 융통이 쉽지 않아 자금경색 가중되는 실정
- 시공업체(원청)에서 하청업체로 현금결제 되었음에도 불구하고, 하청업체에서는 건설기계대여업자에게 어음으로 결제하는 경우가 많아 개선이 필요한 실정
  - 저신용등급자 발생의 원인으로 작용하고 있으나, 아직까지 상하 수직적 의존관계에 있어 뚜렷한 해결책을 찾지 못하고 있는 실정

그림 6 결제 및 연체보유 형태



○ 임대료 연체 문제

- 건설기계대여업자들은 일을 하고도 임대료*를 제대로 받지 못하는 일이 많아 수익성 악화에 한 몫하고 있는 상황

  * 정확한 임대료 연체 규모는 파악하기 어려운 실정임

- 업계에서는 대한건설기계협회를 중심으로 「건설기계임대료체납 및 민원신고센터」를 설치하여 임대료 문제 해결을 위해 노력

Ⅳ. 건설기계대여업의 경쟁력 및 전망

□ 경쟁력

○ 신용관리 능력 배양

- 앞서 언급한 「건설기계대여업 결제 현황」에서 살펴본 본 바와 같이, 공사대금이 장기 어음으로 결제되는 경우가 많아 할부금융비용 연체가 비일비재한 실정인 바, 자금 확보를 통한 신용관리가 필수

○ 하도급업자와의 신뢰관계 형성

- 공사 대금의 현금지급이 정착되지 못하는 것이 하도급업자와의 협력관계 및 상호 신

뢰관계를 형성치 못함에 따른 결과인 바, 지속적인 신뢰관계 형성이 영업 성패의 관건

- 시공업체로부터 하도급 받은 전문건설업체로부터의 재하도급 과정에서 공종별로 묶어 재하청되는 등 중간업자의 개입이 많아, 건설기계대여업자의 마진이 감소

  → 신뢰를 바탕으로 한 직접적인 영업망 형성 등으로 마진율 극대화 및 지속적인 거래처 확보가 중요

○ 영세성 극복이 관건

- 사업주의 대부분이 영세하다 보니 수주범위도 지역적으로 제한되어 있어 규모의 경제 창출이 불가한 실정

- 대형화를 통하여 원가절감 및 조직적인 체계구축으로 영업망을 확대하여 나가는 것이 향후 경쟁력 확보에 관건

□ 전 망

○ 업계 내 수급조절이 핵심 화두

- 공급과잉 및 경쟁심화로 인하여 물량확보가 어려워 짐에 따라, 가동률이 낮아져 수익성 악화 등으로 경영환경이 열악해 질 것으로 전망

- 국토해양부는 수급조절위원회를 개최하여, 일부기종인 덤프트럭과 콘크리트믹서트럭에 대하여 2년간 사업용으로의 수급조절을 시행한다고 발표[9)]

수급조절 근거

건설기계관리법 제2조의2(건설기계의 수급조절)에 의거 과잉 공급된 사업용 건설기계에 대해 수급조절위원회를 열어 일정기간 신규 등록을 제한하도록 규정

9) '09년 6월 수급조절위원회를 개최하여 굴삭기, 콘크리트펌프카, 덤프트럭, 콘크리트믹서트럭 등 4개 기종을 상정한 결과 덤프트럭과 콘크리트믹서트럭에 대하여 '09년 8월 1일부터 수급조절 시행

• 건설기계대여업계는 굴삭기와 콘크리트펌프 역시 등록제한 대상에 포함되어야 함을 주장하고 있으나, 건설기계제조업체와 첨예하게 대립하고 있는 상황

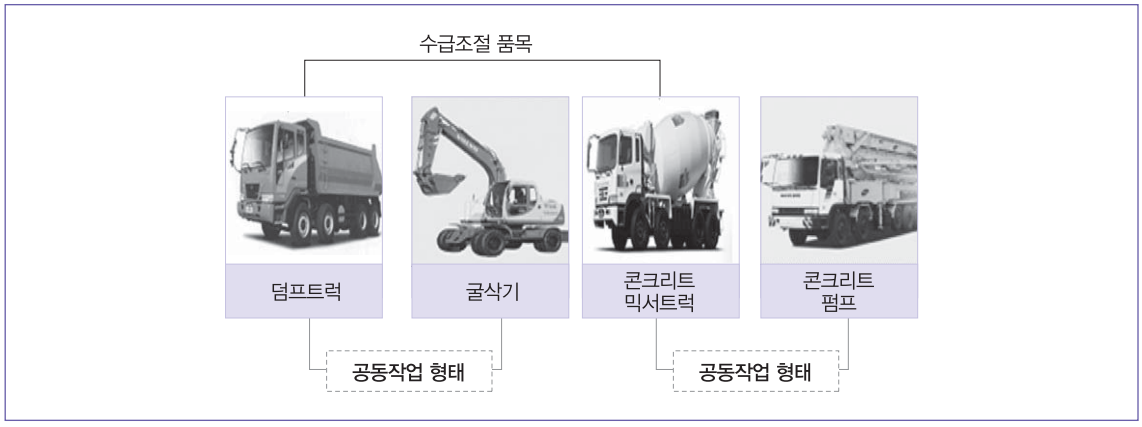
① (건설기계**대여업계** 주장)

건설경기 활황기에 진입한 장비가 임대수요가 감소하는 불황기에도 퇴출되지 않고 시장에 남아 있어, 자원낭비 및 출혈경쟁으로 인한 채산성 악화

→ 신규 등록을 제한하여 임대시장 안정화 필요

덤프트럭과 굴삭기, 콘크리트믹서트럭과 콘크리트펌프는 함께 작업을 할 수 밖에 없는 특성에 따라 함께 조합을 운영하고 있으며, 형평성 고려시 당연히 동일하게 수급조절이 필수

그림 7 **건설기계 추가 제한 이유**



② (건설기계**제작업계** 주장) : 세계경기 침체로 공장 가동률이 급격히 하락함에 따라 내수에 의존하고 있는 실정으로 수급조절은 시장에 맞겨야 함

→ 신규 등록 제한 시 업계 줄도산 불가피[10)]

→ 등록 제한 대상 건설기계의 중고가격이 최근 상승하고 있어, 임대료 및 건설원가 상승 초래

10) 할부금융 관련 여신업계도 수급제한 조치가 확대될 경우 장비구매 관련 금융산업 기반이 붕괴될 것을 우려

표 7 건설기계대여업계와 건설기계제작업계간의 대립구도

건설기계대여업계	수급조절	건설기계제작업계
찬 성	찬 반	반 대
업계 채산성 악화	이 유	매출감소 수급조절은 시장 기능에 맡겨야
굴삭기, 콘크리트펌프	추가 제한	추가 제한 불가
–	기 타	신규 등록 제한보다는 장비 구입 부담 제도 마련이 시급

○ 구조적인 개선 대안 마련이 필요

- 업계 관계자들은 동업종이 3D업종으로서 노동환경이 좋지 못하여 관련 사업주 및 노동자가 점차적으로 고령화되고 있어, 활력을 잃어가고 있다고 평가하는 분위기
  - 과거에는 노동자의 위험 작업 회피, 구조물의 고층화 경향에 따라 시장 확대 등이 예상되었으나, 동 시장은 이미 포화상태로서 또 다른 탈출구가 필요한 실정
- 전문화된 젊은 인력의 수급 확대로 인하여, 업계 내 활력 재개는 물론 고질적인 불법 재하도급 문제 등 핵심 사안에 대한 구조적인 재접근이 불가피

○ 정부정책에 따른 영향력

- 국토해양부에서는 4대강 사업과 관련하여 25톤 차량 기준으로 3,500여대 차량이 필요함을 발표했으나, 이는 전체 덤프트럭의 7%에도 못 미치는 수준으로 업계 내에서는 사업 관련 시장 활성화에 대하여 회의적으로 평가 [11]
  - 일예로, 공사에 따른 수요가 제한되는 상황에서 1대를 1개월간 대여하는 것과 10대를 단기간에 대여하게 되는 것은 업계 전체를 부양하는데는 효과가 없는 것이나 마찬가지라는 논리
- 한편, 4대강사업의 조기 착공을 비롯하여 정부 및 지자체의 공공토목공사 증가로 일부 건설기계(굴삭기 등)의 수요가 크게 증가하여 향후 몇 년간 업계 호황을 기대하는 목소리 상존

11) 2009. 5. 17일자 한겨레신문, 전국건설노동조합(오희택) 기고문의 일부 인용 및 업계 관계자 면담 내용

참고문헌

1. 산업자원부(2002), “산업기계부문 산업분석”
2. 윤재웅(2006), “한국 건설기계산업의 발전전략에 관한 연구”, 한국건설관리학회논문집, 제7권 제2호, AURIC
3. 최민수(1998), “건설기계의 운용 실태 및 개선 방안”, 한국건설산업연구원
4. 박성국(2006), “건설기계 특수고용직의 실태와 노사관계 연구 – 레미콘 트럭, 덤프트럭을 중심으로”, 고려대학교 노동대학원
5. 교통개발연구원(2003), “운송업 제도개선 연구보고서”, 건설교통부
6. 장두석(2009), “굴삭기 시장의 최근 동향과 전망”, 산은경제연구소
7. 오원섭(2008), “2007년 세계 건설기계 산업의 현황과 동향”
8. 대한건설협회(2008), “完成工事原價構成分析”
9. 한국건설기계산업협회(2009), "건설기계산업 동향 – 2009년 10월 – ”

참고 웹사이트

1. 대한건설기계협회 (http://www.kcea.or.kr)
2. 한국건설기계산업협회(http://www.kocema.org)
3. 국토해양부 (http://www.mltm.go.kr)