



RICON

건설 BRIEF

건 설 브 리 프

산업동향

- 노후교량 안전관리, 선제적 예방보전으로 전환해야
 - C등급 교량의 구조적 위험도에 따른 세분화 필요

정책동향

- 불법하도급 처분체계 개편, 실효성 확보 위한 후속 고시 설계가 관건
 - 중대 불법하도급 직접처분 및 자진신고·시정에 따른 행정처분 감경

시장동향

- 중동발 원가충격과 건설공사비 전망
 - 높아진 비용 수준의 장기화 우려

산업동향

노후교량 안전관리, 선제적 예방보전으로 전환해야

- C등급 교량의 구조적 위험도에 따른 세분화 필요 -

조재용 부연구위원
(adelid83@ricon.re.kr)

1. 서소문 고가차도 붕괴사고를 계기로 노후교량 정부합동 안전점검 실시

◆ 행정안전부는 서울 서소문 고가차도 붕괴사고(5월26일) 재발방지대책의 일환으로, 노후 교량을 대상으로 정부합동 안전점검을 실시함

- 이번 점검은 6월 23일(화)부터 7월 3일(금)까지 진행되었으며, 행정안전부, 국토교통부, 국토안전관리원, 민간전문가(토목구조기술사회) 등이 참여하였음. 점검 대상은 시설물 통합정보시스템에 등록된 전국의 공공 교량 총 36,444개소 가운데 안전등급 D(102개소)와 E(13개소)에 해당하는 노후 교량 115개소임
- 점검반은 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따라 안전점검 수행 여부, 구조물의 중대한 결함 유무, 긴급안전조치 및 보수보강 현황 등을 종합적으로 살핌
- 정부합동점검 중 D·E등급으로 변경되거나 중대결함이 발견된 교량 2개소, 2026년 집중안전점검 결과 위험하다고 판단된 교량 4개소, 점검대상 중 철거 등 조치가 완료된 교량 25개소(E등급 1개소, D등급 24개소) 등임(행정안전부 보도자료)

◆ 시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법에 따라 교량은 정기안전점검, 정밀안전점검, 정밀안전진단이 실시되어야 함

- 교량은 규모와 구조적 위험도에 따라 1·2·3종으로 구분되며, 시설물안전법에 따라 교량의 건강 상태인 안전등급(A~E등급)에 맞춰 체계적인 점검과 진단을 받음
- 먼저 육안 위주의 정기안전점검은 모든 교량을 대상으로 A~C등급은 반기별 1회 이상, D·E등급은 연 3회 이상 실시함. 측정장비를 활용해 물리적 결함과 내구성을 살피는 정밀안전점검은 준공 후 3년 이내에 처음 실시한 뒤, 안전등급에 따라 1년에서 3년 주기로 진행됨
- 가장 정밀하게 구조적 안전성과 하중 지지 능력을 평가하는 정밀안전진단은 대형 특수 교량인 1종 교량의 경우 준공 10년 경과 후 등급별로 4~6년마다 의무적으로 실시함. 중·소형인 2·3종 교량은 평소에는 점검만 받지만, 심각한 결함이 발견되거나 안전등급이 D·E등급으로 떨어져 위험 신호가 켜졌을 때 즉시 정밀안전진단을 시행해야 함. 침하 등 이상 징후 발생 시에는 긴급안전점검도 함께 이루어짐

시설물안전법 상 교량 점검 · 진단 주기

구분	대상	주기(안전등급별)	주요 점검 내용
정기안전점검	1·2·3종 교량	A, B, C등급 : 반기별 1회 이상 D, E등급 : 연3회 이상(해빙기, 우기, 동절기)	육안 및 간단한 점검 기구를 통한 외관 변형·손상 조사
정밀안전점검	1·2·3종 교량 (준공 후 3년 내 최초 실시)	A등급 : 3년에 1회 이상 B, C등급 : 2년에 1회 이상 D, E등급 : 1년에 1회 이상	비파괴 검사 장비 등을 활용한 물리적 결함 및 내구성 측정
정밀안전진단	1종 교량 (준공 10년 후 1년 내 최초 실시)	A등급 : 6년에 1회 이상 B, C등급 : 5년에 1회 이상 D, E등급 : 4년에 1회 이상	구조 안전성 평가(수치해석, 내하력 평가) 및 성능 진단
	2·3종 교량 (중대결함발생 또는 D·E등급 판정 시)		
긴급안전점검	침하·균열 등 위험 징후 시	필요시 즉시 실시	시설물 붕괴 우려 등 비상 상황 시 긴급 진단

* 자료: 시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법 시행령 별표3에 기초하여 저자 작성

2. 안전점검 체계의 문제점 및 정책적 시사점

◆ 사후대응형 관리에서 선제적 관리로의 전환 필요

- 기반시설 유지관리 기본계획 등을 통해 시설물 수명연장과 안전확보를 위한 선제적 예방보전의 중요성은 지속적으로 강조되고 있으나, 실제 현장에서는 이를 적용하기 어려운 현실적 한계가 존재하며, 그 가장 큰 원인은 현행 예산배정 구조가 철저히 사후대응형 관행에 머물러 있기 때문임
- 심각한 구조적 결함이나 붕괴 위험 등 가시적인 문제가 발생한 이후에야 예산이 편성되다 보니, 당장 눈에 띄는 위험이 덜한 노후시설물의 선제적 보수예산은 지자체나 관리주체의 예산배정과정에서 항상 후순위로 밀리게 됨. 가시적인 문제 발생을 전제로 예산을 투입하는 구조는 시설물의 잠재적 위험을 놓치게 만들며, 결과적으로 노후화를 가속화해 훗날 막대한 복구비용을 초래하는 악순환을 낳고 있음
- 실효성 있는 선제적 관리체계가 정착하기 위해서는, 심각한 결함이 드러나기 전이라도 구조적 위험도와 성능저하 추이에 맞춰 예방적 유지관리 예산이 안정적으로 우선 배정될 수 있도록 예산 편성의 패러다임과 제도적 기준을 근본적으로 전환하여야 함

◆ 선제적 예방보전을 위하여 C등급을 구조적 위험도에 따라 세분화할 필요가 있음.

- 안전등급D는 이미 구조적 위험으로 인해 사용제한을 검토해야 하는 사후대응단계이므로 실질적인 안전 확보의 마지노선이 될 수 없음. 따라서 D등급 추락 후 막대한 복구비를 쓰는 악순환을 끊으려면, C등급(특히 D등급 전락 우려가 있는 주요부재 결함단계)에서 선제적으로 보수하는 예산배정기준을 제도화해야 함
- 현재 C등급은 단순 노후부터 D등급 직전의 위험 상태까지 지나치게 넓게 포괄하고 있음. 따라서 C등급을 구조적 위험도에 따라 세분화하여, D등급 전락 우려가 높은 교량을 조기에 선별해야 함. 이를 통해 한정된 예산을 위험 부재에 집중 투입하는 선제적 예방보전을 시행함으로써, 막대한 사후 복구비용을 줄이고 교량 붕괴 위험을 선제적으로 차단해야 함

정책동향

불법하도급 처분체계 개편, 실효성 확보 위한 후속 고시 설계가 관건 - 중대 불법하도급 직접처분 및 자진신고·시정에 따른 행정처분 감경 -

최 산 부연구위원(schoi@ricon.re.kr)

1. [추진배경] 불법하도급 단속은 강화됐으나 처분 단계의 실효성은 한계

◆ 국토교통부는 중대한 불법하도급에 대한 국토교통부장관의 직접처분과 불법하도급 자진신고·시정 시 행정처분 감경근거를 신설하는 「건설산업기본법 시행령」 일부개정안이 2026년 9월 15일 국무회의에서 의결됐다고 발표

- 이후 개정 시행령은 2026년 9월 22일 공포(대통령령 제36698호)되었으며, 2027년 1월 23일부터 시행될 예정
- 시행 전에 적발한 위반사항에 대해서는 종전 규정을 적용
- 이번 개정은 불법하도급 정책의 초점을 기존의 적발·단속 중심에서 신속한 처분과 자진신고·시정 단계까지 확대한 조치로 평가 가능

◆ 정부는 불법하도급을 안전사고·산업재해·대금체불 등을 유발하는 주요 요인으로 보고 지속적으로 단속과 제재를 강화

- ('23년) 「건설현장 불법하도급 근절대책」 발표 이후 국토부 주도의 특별단속을 정례화
- ('25년) 노동안전 종합대책 등을 통해 불법하도급을 중대재해 발생과 연계된 구조적 문제로 보고 관리·제재 강화 추진
- ('26년) 불법하도급 신고포상금 상한 폐지 및 행정처분 강화에 이어 직접처분 및 자진신고 감경제도 도입

◆ 그러나 현행 제도에서는 불법하도급 관련 행정처분 권한이 원칙적으로 시·도지사에게 위임되어 있어 국토부가 직접 불법하도급을 적발하더라도 지방정부에 처분을 요청해야 하는 구조

- 현행 규정상 불법하도급 적발일부터 6개월 이내 처분하도록 하고 있으나, 지방정부의 사실관계 확인 및 청문 등의 절차를 거치면서 최종처분이 지연되는 문제 발생

- 처분기관이 분산됨에 따라 유사한 위반행위에 대해서도 지역별로 처분 시기와 판단에 차이가 발생할 가능성 존재

2. [주요내용] 중대한 불법하도급 국토부 직접처분 및 자진신고 감경 도입

◆ (직접처분 도입) 중대한 불법하도급에 대해서는 국토교통부장관이 직접 행정처분을 할 수 있도록 함

- 개정 시행령은 「건설산업기본법」상 하도급 제한 위반행위 가운데 일정한 경우를 시·도지사에 대한 권한 위임 대상에서 제외하여 국토교통부장관이 직접 영업정지·과징금 등 행정처분을 할 수 있도록 개선
- 대상이 되는 불법하도급은 법 제25조제2항 및 제29조제1항부터 제5항까지의 위반행위
- 다만 모든 불법하도급을 국토부가 직접 처분하는 것은 아니며, 적발주체·하도급금액·공종·공정률·관할 구역 등을 고려하여 국토교통부 장관이 고시로 정하는 사항을 직접처분 대상으로 함
- 직접처분 대상에 해당하지 않는 불법하도급은 기존과 같이 지방정부가 처분

◆ (자진신고 감경) 불법하도급을 자진신고한 자에 대해서는 처분을 감경할 수 있는 근거를 신설

- 불법하도급 계약을 사전에 시정하도록 유도하기 위해 자진신고 및 시정에 따른 행정처분 감경근거를 신설
- 국토교통부 장관이 고시로 정하는 기간 내에 불법하도급 사실을 자진신고하고 행정처분이 확정되기 전까지 위반사항에 대한 시정을 완료한 경우 영업정지 기간 또는 과징금의 2분의 1 범위에서 감경 가능
- 이는 현장단속에 의존한 적발방식에서 벗어나 불법하도급 계약 당사자의 자진신고와 적법한 계약관계로의 전환을 유도하여 안전사고·산업재해·대금체불 등 실제 피해가 발생하기 전에 불법적인 하도급 구조를 해소하려는 취지

3. 주요 시사점 및 개선사항

◆ (직접처분 기준 명확화) 후속 고시에서 직접처분 대상의 객관적 기준 마련 필요

- 시행령은 직접처분 여부를 판단하는 요소로 적발주체·하도급금액·공종·공정률·관할구역 등을 제시하고 있으나, 실제 어느 수준의 위반부터 국토부가 직접 처분할 것인지는 후속 고시에 위임
- 직접처분 기준이 지나치게 포괄적이거나 불명확할 경우 경미한 위반까지 중앙정부의 직접처분 대상에 포함될 가능성이 있으며, 반대로 지나치게 제한적이면 제도 도입의 실효성이 저하될 우려
- 따라서 위반 유형, 하도급금액 및 공사 규모, 반복성, 실제 시공관계, 안전사고 및 대금체불과의 연관성 등을 종합적으로 고려하여 직접처분 대상을 유형화할 필요

- 특히 국토부와 지방정부 간 처분대상의 경계를 명확히 하여 동일한 위반행위에 대해 처분기관이 달라지는 데 따른 혼선을 최소화할 필요

◆ (자진신고제도의 실효성 확보) 신고요건·감경범위와 함께 신고자 보호장치 마련 필요

- 이번 개정은 자진신고와 시정을 통해 영업정지·과징금을 최대 2분의 1까지 감경할 수 있도록 하였다는 점에서 불법하도급의 자발적 시정을 유도할 수 있는 제도적 기반을 마련
- 다만 건설공사의 하도급 관계에서는 원도급자와 하수급인 간 거래상 지위의 차이가 존재하므로 단순히 감경근거를 마련하는 것만으로 자진신고가 활성화되기는 어려울 가능성이 큼
- 신고자 비밀 보장, 불이익 조치 금지 및 위반 시 제재, 거래상 지위에 따른 가담자에 대한 감면 폭 확대 등 차등 설계 필요
- 특히 불법하도급을 주도한 사업자와 거래상 지위 또는 요구에 따라 가담한 사업자를 구분하여 가담 정도·자진시정 여부에 따른 차등적인 감경기준을 마련하는 방안 검토 필요

◆ (근본 대책 병행) 제재 강화와 함께 불법하도급 발생구조 개선 필요

- 국토부 직접처분 도입으로 처분의 신속성과 일관성이 높아질 것으로 기대되나, 불법하도급의 발생 원인을 해소하지 않은 상태에서 처분 강화만으로 문제를 근본적으로 해결하는 데에는 한계 존재
- 저가 수주와 다단계 생산구조, 공사 수행 과정에서의 인력·장비 조달 관행 등 불법하도급을 유발하는 구조적 요인에 대한 개선 병행 필요
- 적정 공사비 확보, 하도급대금 지급관리 강화, 전자적 대금지급시스템 활용 확대 등 적법한 하도급 거래가 가능한 환경 조성 필요

◆ (제도 시행 준비) 2027년 1월 시행 전 업계 예측가능성 확보 필요

- 개정 시행령은 2027년 1월 23일부터 시행되며 시행 전 적발된 위반사항에는 종전 규정이 적용되는 만큼, 시행 전까지 직접처분 대상 및 자진신고·감경기준을 구체화하는 후속 고시 마련이 중요
- 업계가 직접처분 대상과 자진신고 요건을 사전에 충분히 이해할 수 있도록 구체적인 사례와 판단기준 제시 필요
- 특히 계약서 작성 또는 행정절차상 미비와 실질적인 불법하도급을 구분할 수 있도록 안내하여 성실한 건설사업자의 예측하지 못한 피해방지 필요
- 제도 시행 초기에는 업계 대상 안내·교육 및 충분한 제도 홍보를 병행함으로써 새로운 처분체계의 현장 혼선을 최소화하고 안정적인 제도 정착을 도모

시장동향

중동발 원가충격과 건설공사비 전망

- 높아진 비용 수준의 장기화 우려 -

박선구 경제금융연구실장(parksungu@ricon.re.kr)

건설자재시장 여건 및 동향

◆ 올해 초 발발한 중동전쟁이 7개월 이상 장기화되면서 국제유가·에너지·원자재 가격이 재차 급등하고, 건설자재시장은 '수요 부진 속 비용 상승'이라는 이중 압력에 직면

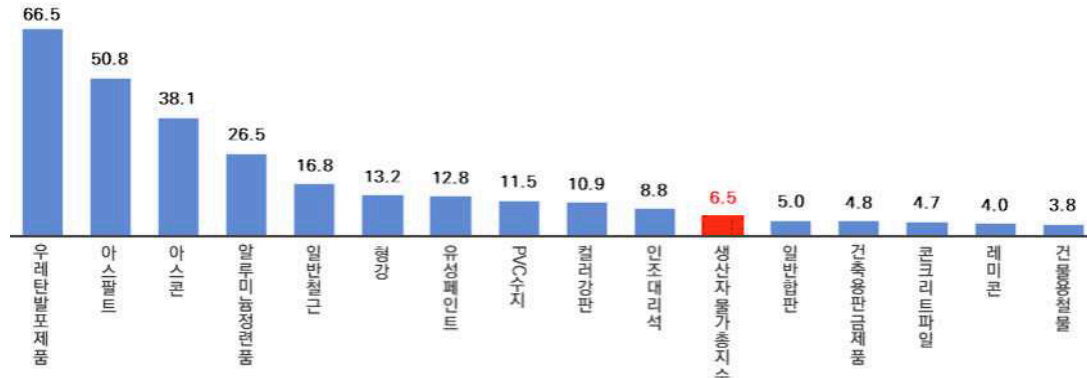
- 중동전쟁 개전 직후 두바이유는 배럴당 166달러(3.19)로 사상 최고치를 기록한 이후 종전 기대감에 7월 초 63달러까지 하락했으나, 미·이란 간 긴장 재고조로 9월 중순 128달러(9.15)까지 재급등
- 8월 기준 생산자물가지수와 건설용 중간재 공급물가지수는 전년말대비¹⁾ 각각 6.5%, 6.3% 상승하며, 에너지·원자재 비용 상승이 제조원가 전반으로 확산

◆ 건설자재 가격 역시 높은 상승세를 보이고 있으며, 품목별 상승폭의 차이가 뚜렷한 가운데 석유화학 계열과 금속자재를 중심으로 가격상승 압력이 집중되는 모습

- 2026년 8월 말 기준 우레탄발포제품(66.5%), 아스팔트(50.8%), 아스콘(38.1%) 등은 중동전쟁 장기화와 유가·원재료 가격상승 영향으로 큰 폭의 오름세를 기록
- 특히, 아스팔트·아스콘, 우레탄·EPS 단열재, 접착제, PVC 등은 원유·나프타 가격이 원가에 직접 전가되는 구조로 중동발 충격을 가장 먼저, 가장 크게 반영
- 또한, 유가 변동은 석유화학계 자재에 즉시, 건설공사비지수에는 통상 2개월 내외의 시차를 두고 반영되므로 최근 국제유가 재급등분은 4분기 공사비에 순차적으로 반영될 가능성이 큰 상황
- 금속·철강자재도 알루미늄정련품 26.5%, 일반철근 16.8%, 형강 13.2%로 생산자물가 총지수를 상회
- 제강사의 감산과 공급 제한이 지속되는 가운데, 중국산 H형강 반덤핑관세가 5년 연장(9.17)되면서 수입재 유입이 제약되어 철강재 가격의 하방경직성을 높이는 요인으로 작용
- 반면, 일반합판(5.0%)·건축용판금제품(4.8%)·콘크리트파일(4.7%)·레미콘(4.0%) 등은 총지수를 하회하여, 최근 가격상승이 에너지·원자재 의존도가 높은 자재에 집중되는 양상

1) 통상 물가는 전년동월대비를 적용하나, 본고에서는 전년말대비 기준을 적용해 올해 누적 상승률을 직관적으로 제시

2026년 주요 건설자재 상승률(%) 현황



자료: 한국은행, 2026년 8월 말 기준 생산자물가지수 품목별 상승률(전년말대비)

품목군별 가격 결정요인 및 향후 전망

구 분	최근 동향	핵심 결정요인	향후 전망(~2027)
석유화학계 (아스팔트·단열재·PVC 등)	38~67% 급등 (총지수 상회)	☞ 국제유가·나프타 가격 ☞ 호르무즈 해협 리스크	☞ 유가 경로에 연동 ☞ 고변동성 지속
금속자재 (철근·형강·알루미늄)	13~27% 상승 (총지수 상회)	☞ 원가·제강사 감소 ☞ 반덤핑 등 수입규제	☞ 수요 회복 제한 속 하방경직성 유지
시멘트·레미콘	4% 내외 (총지수 하회)	☞ 전력·유연탄·물류비 ☞ 운송비·단가 협상	☞ 착공 회복 시 2027년 인상 압력 확대
목재·판재 등	4~5% 내외 (총지수 하회)	☞ 환율·수입가격	☞ 상대적 안정 ☞ 환율 변동이 변수

자료: 한국은행, 국토교통부, 업계 자료 등을 종합하여 저자 작성

2. 건설공사비지수 시나리오별 전망 경로

◆ 건설자재 가격 상승세가 공사비 부담으로 이어지면서 건설공사비지수는 2026년 7월 138.6 (2020=100)으로 사상 최고치를 경신

- 7월 지수는 전월대비 0.18%, 전년동월대비 5.8% 상승했으며, 전년말대비로는 4.4% 상승
- 4월 중동발 유가 급등 영향이 정점을 지난 이후 휘발유(-11.33%)·경유(-9.76%) 등 석유류 가격이 하락하면서 월간 상승폭은 3개월 연속 둔화했으나, 이는 3월 도입된 유류 최고가격제로 국내 유가 상승이 억제된 영향이 커 제도 종료 시 누적분이 공사비에 일시 반영될 위험이 상존
- 또한 유가 변동은 석유화학계 자재에 즉시, 건설공사비지수에는 통상 2개월 내외의 시차를 두고 반영되므로, 7월 이후의 유가 재급등분이 4분기에 순차 반영될 경우 하반기 공사비 상승폭은 재차 확대될 가능성

◆ **건설공사비는 2023~2024년 상승세가 둔화된 이후 2025년부터 다시 올라 비용 부담이 확대되고 있으며, 향후에도 상승 압력과 변동성이 높은 수준을 유지할 가능성이 큰 상황**

- 상승 시나리오에서는 지정학적 리스크와 원자재·환율 부담, 건설수요 회복에 따른 수급 압력으로 2026년 6.5%, 2027년 5.0% 상승이 예상
- 반면, 안정화 시나리오에서는 국제유가의 조속한 하향 안정, 공급망 정상화, 정부의 수급·비용관리 정책 효과 등을 전제로 상승률이 2026년 4.5%, 2027년 3.0%로 둔화될 가능성이 있으나, 7월까지 이미 4.4% 상승한 점과 9월 유가 재급등을 감안하면 상방 리스크 가능성이 더 큰 상황

건설공사비지수 상승률 추이 및 전망(시나리오)



자료: 대한건설정책연구원 작성

◆ **향후 건설공사비는 과거 급등기(2021~2022년)보다 상승폭이 둔화하더라도, 높아진 비용 수준이 장기화될 가능성이 상존**

- 건설공사비지수는 2020년 대비 38.6% 누적 상승했으며, 인건비·규제비용 등 하방경직적 요소의 비중이 높아 한 번 오른 공사비의 되돌림은 제한적
- 따라서 건설경기 회복 과정에서도 공사비는 투자·착공 확대를 제약하는 핵심 변수로 작용할 수 있어, 원자재·환율 모니터링과 공사비 리스크 관리가 중요

◆ **공사비 상승 부담은 착공 지연과 계약 분쟁을 거쳐 하도급·중소업체와 자재업체로 전이되는 구조**

- 7월 건축허가는 전년동월대비 49.2% 증가했으나 착공은 16.2% 감소하는 등 허가→착공 병목이 지속
- 공공공사는 4월 비상체계 전환으로 단품조정(15% 이상 상승 시 즉시 조정)과 90일 이내 조정 예외가 허용되었으나, 비슷한 규모(연 약 180조원)의 민간공사는 적용되지 않아 계약 분쟁 소지가 큰 상황
- 2026년 상반기 건설업 폐업은 전년동기대비 약 20% 증가했으며, 지방업체와 전문건설업에 집중
- 반면, 장기 수요부진으로 시멘트업계 설비투자 축소, 제강사 감산 등 자재업체의 공급능력이 약화되어, 향후 착공 회복 시 수급 병목(회복기 병목)이 재연될 가능성

3. 대응방향 및 시사점

(1) 과거 원자재 급등기의 교훈

◆ 1차 사례: 2021~2022년 원자재 급등기

- 코로나 팬데믹 이후 글로벌 공급망 차질과 수요 회복이 겹치며 2021년 건설공사비지수가 15.0% 급등했고, 건설용 중간재 공급물가는 27.3% 상승
- 철근 품귀와 가격 급등 속에 산업간 갈등(건설업계↔철강·시멘트업계 등)과 산업내 갈등(종합↔전문), 대국민 갈등(정부사업 공사비 분쟁)이 심화되어 공사 중단과 사업지연이 확산

◆ 2차 사례: 2026년 중동발 원가충격

- 가격 충격과 수급 차질이 동시에 나타난 공급 충격형 사례로 수요 부진기와 겹쳐 자재비 상승분을 공사비로 전가할 여력이 약한 것이 특징
- 그 결과 자재비 상승이 수요 증감이 아닌 업계 수익성 악화, 착공 지연, 한계기업 증가로 귀결되는 구조

(2) 대응방향

◆ 단기적으로는 수급 안정과 함께 자재비 상승분이 공사비에 적시에 반영될 수 있는 계약 환경을 조성

- 민간공사의 물가변동 조항을 실효화하고, 조정분이 하도급 단계까지 제대로 반영되도록 하도급대금 연동제의 현장 이행력 강화 필요
- 수급 불안 자재는 비축 확대와 긴급 수입·대체자재 절차 간소화를 통해 공사지연과 현장차질 최소화

◆ 중장기적으로는 원가 변동을 전제로 한 리스크 관리 체계를 구축하고, 자재 공급망의 회복 탄력성을 높이는 방향의 대응이 요구

- 착공 전 공사비 검증을 확대하고, 주요 자재의 선구매·장기공급 등의 계약을 통해 가격변동 위험을 분담
- OSC·모듈러 공법과 저탄소·대체자재 활용을 확대해 에너지·원자재 의존도가 높은 원가구조 개선
- 수입규제는 소재산업 보호와 공사비 부담 간 균형을 고려하고, 자재업계의 공급능력 유지 유도

◆ 한편, 유가 충격은 석유화학계 자재 가격(즉시) → 공사비(약 2개월) → 분쟁(분기 이상)으로 시차를 두고 파급되는 만큼 선제적 모니터링이 중요

- 국제유가·환율, 품목별 생산자물가 등을 결합한 건설자재 조기경보 지표의 운영을 검토

◆ 결국 향후 건설자재시장의 핵심 과제는 ‘급등’보다 ‘높은 수준의 고착화’와 ‘회복기 병목’에 대한 대비이며, 이를 위한 공사비 현실화와 공급망 관리의 병행이 건설경기 회복의 핵심 전제 조건