

공공공사 예정가격 잣대 '시중노임단가' 손질 착수

공공공사 예정가격의 기준으로 활용하는 시중노임단가의 산정체계를 손질하는 작업이 속도를 낼 전망이다.

5일 관계기관에 따르면 국토교통부는 이 같은 방향으로 시중노임단가 산정체계 개선에 착수했다.

시중노임단가는 건설현장에 투입되는 123개 기능의 직종에 대해 5월과 9월에 걸쳐 연 2회 대한건설협회가 조사하는데, 직종별 총인원과 기본급·8시간 기준으로 현장에서 실질 지급하는 총지급금액의 평균 방식으로 산정한다.

평균값을 사용하다 보니 대푯값 산정의 적정성에 문제가 있고, 조사 주체에 대한 편향 논란이 제

국토부, 대푯값 등 산정체계 개편... 적정임금 인프라 구축

기되고 있다는 게 국토부가 개선에 나선 배경이다.

여기에 다단계 도급 과정에서 건설근로자의 임금이 삭감되지 않고, 당초 발주기관이 정한 금액대로 임금이 지급되도록 하는 '적정임금제'를 도입하기로 하면서 적정임금제의 인프라 구축을 위해 국토부는 시중노임단가 산정체계를 개선하기로 했다.

우선 국토부는 통계학적 분석을 바탕으로 평균값, 최빈값 등 대푯값 산정방식과 가중치 조정, 이상치 처리 등 통계분석 방식을 마련하기로 했다.

또한, 조사주기와 시기, 모집단 설정, 표본설계, 조사방식 등을 포함한 시중노임단가 산정 절차를 마련하고, 직종별 단일임금 또는 근로자의 경력·자격에 따라 세분화하는 방안을 검토할 계획이다.

경력·자격에 따른 세분화는 숙련도별로 일정 비율을 더하거나 빼는 방식이다.

국토부는 시중노임단가 조사주체를 조정하는 방안도 검토한다.

노임단가의 객관성과 중립성을 담보하기 위해 건협 대신 국토연구원, 한국건설기술연구원 등 제3의 전문가에 맡기거나 노사정 공동

조사위원회 심의 등을 거쳐 확정하는 것이 선택지로 거론되고 있다.

내년까지 시중노임단가 산정체계 개선안이나오면 국토부는 시물레이션 등을 통해 적정성을 분석하고, 지정통계로서 요건을 충족하는지 검토할 계획이다. 이어 공청회 등을 거쳐 여론을 수렴하고, 산정체계 정비를 완료할 예정이다.

국토부 관계자는 "건설근로자에게 시중노임단가 이상을 의무적으로 지급하도록 하는 적정임금제를 2020년부터 본격 시행할 예정"이라며 "앞서 적정임금의 기준이 되는 현행 시중노임단가 산정체계를 전면 개편할 것"이라고 말했다. 박경남기자 knp@

강원·충청·호남권 8개 시·도

'강호축 개발' 국가계획 반영 촉구

강원과 충청 및 호남지역 8개 시·도 지자체장과 지역 국회의원들이 한자리에 모여 '강호축' 개발에 힘을 실어줄 것을 촉구했다.

국가 균형발전의 새로운 정책 의제로 떠오른 '강호축' 개발을 국가계획에 반영해 달라는 토론회가 5일 국회에서 열렸다.

이날 오후 국회의원회관에서 열린 '강호축 국회 토론회'는 광주시, 대전시, 세종시, 강원도, 충남도, 충북도, 전북도, 전남도 등 8개 시·도와 더불어민주당 변재일(청주 청원)·이후삼(충북 제천·단양) 의원, 자유한국당 박덕흠(충북 보은·옥천·영동·괴산)·권성동(강원 강릉) 의원, 평화민주당 박지원(전남 목포) 의원 등 5명이 공동 주최했다.

강호축은 강원~충청~호남을 연결하는 경제발전 벨트로, 서울에서 대구, 부산을 남북으로 잇는 '경부축'에 대비되는 개념이다. 국토 균형발전을 위해 그동안 상

지역특화 사업·관광휴양벨트 남북 협력·교통망 구축 등 요구

대적으로 소외된 강원, 충청, 호남을 새로운 성장 동력으로 삼자는 것이다.

토론회에 앞서 8개 시·도 단체장은 공동 건의문을 통해 "강호축 개발계획을 제4차 국가균형발전 5개년 계획과 제5차 국토종합계획에 반영하고, 정부 차원에서 적극적으로 추진해야 한다"고 목소리를 높였다.

또 "4차 산업혁명 대응 지역특화 전략산업 육성, 백두대간을 활용한 관광휴양벨트 조성, 한반도 신경제지도 연계 남북 교류협력 추진, 강호축 고속교통망 구축 등 강호축 연계협력 사업을 조속히 추진하라"고 촉구했다.

이날 주제 발표자로 나선 정초시 충북연구원장은 "그동안 국가 발전전략이 경부축을 중심으로 편중돼 국토의 불균형적

개발을 초래하고 국가자원 배분의 비효율, 지역주의 심화 등의 문제점을 가져왔다"고 지적했다.

그러면서 "성장동력 인프라, 생명·건강 산업자산, 에너지 산업자산, 자연·문화 자원 등 모든 측면에서 강호축의 잠재력은 크다"며 "시도 간 경쟁을 넘어, 포용적 연계협력의 성장 모델로 창출해야 한다"고 강조했다.

강호축 개념을 처음 제시한 이시종 충북지사는 "강호축 개발을 현실화하기 위해서는 국가계획에 강호축을 담는 것이 반드시 필요하다"면서 "오늘 참석한 지자체, 국회의원, 중앙부처 관계자 모두가 적극적인 지원에 나서달라"고 당부했다.

충북도는 이번 토론회에서 제기된 의견을 국회와 중앙부처에 전달하고, 연내 대통령 승인을 거쳐 발표하는 제4차 국가균형발전 5개년 계획에 강호축 개발이 반영될 수 있도록 할 방침이다.

‘간접비 소송 판결’ 후폭풍… 20여개 대형건설사 대책회의

발주기관 ‘모르쇠’ 노골화 우려 속 “장기계속공사 퇴출” 목소리 높여

대법원의 ‘간접비 소송’ 판결의 후폭풍이 거세다.

대형건설사를 중심으로 대책 마련에 골몰하고 있는 가운데 건설현장에선 발주처의 ‘간접비 모르쇠’가 더욱 노골화될 것이란 우려의 목소리가 높다.

전문가들은 간접비 소송의 불씨가 된 ‘장기계속공사’를 줄이는 대신 전체 공사비와 공사기간을 미리 정하는 ‘계속비공사’ 계약방식을 늘려야 한다고 주문한다.

5일 건설업계에 따르면 이날 오후 20여개 대형건설사들은 지난달 30일 대법원의 공기(工期) 연장 간접비 소송 판결에 대한 대책회의를 가졌다.

이 자리에서는 대법원 판결에 대한 성도와 함께 이번 판결로 당장 건설현장에서 벌어질 간접비를 둘러싼 발주처들의 갑(甲)질에 대한 우려와 탄식이 쏟아졌다.

현실 외면한 판결 비판

대법원은 서울 지하철 7호선 연장선 건설공사를 맡은 대림산업 등 12개사가 국가와 서울시를 상대로 ‘공사기간 연장에 따른 추가 공사비용(간접비) 140여억원을 보상해달라’며 낸 상고심에서 1·2심 판결을 뒤집고 ‘간접비 지급의무가 없다’는 취지로 사건을 서울고등법원으로 돌려보냈다.

A사 관계자는 “일을 시킨 만큼 대가를 주는 것이 상식인데, 모범을 보여야 할 국가와 공기업이 이를 오랫동안 무시해왔다”며 “더구나 기대했던 최고 권위의 대법원까지 진실을 외면하는 판결을 내려 이제는 하소연할 곳도 없다”고 토로했다.

B사 관계자는 “1심과 2심에서 ‘간접비를 지급하라’고 판결하자, 발주처들이 너도나도 ‘간접비 포기각서’를 요구해왔다”면서 “이제 대법원까지 간접비를 불인정했으니 대놓고 간접비를 못 주겠다고 할 판”이라고 지적했다.

대법원 판결은 ‘간접비 불인정’이라고 보다는 법적 구속력이 없는 총괄계약대

“1년 단위 계약 맺는 장기계속사업
재정 절감에만 급급한 기재부와
‘발주 우선주의’ 발주처의 합작품”

예산 확보 어려워 분쟁 불가피
工期 연장 따른 부작용도 속출
계속비공사 계약방식 확대해야

신 1년 단위 차수별(연차별) 계약 때 간접비를 청구해서 받아내라는 취지다. 하지만, 입찰 때 공고된 총공사비와 공사기간을 총괄계약으로 인식해 온 건설사들로선 황당하다는 반응이다. 총괄계약을 근거로 입찰에 참여했고, 이를 근거로 낙찰 받은 뒤 차수별로 계약을 해온 관행과도 어긋난다고 비판한다.

무엇보다 예산이 확보될 때마다 차수별 계약을 맺어야 하는 을(乙)의 처지인 건설사들에 매년 공기 연장 간접비를 청구하라는 것도 비현실적이라는 지적이다.

C사 관계자는 “그동안 장기계속공사를 계속비공사로 일부 전환해 주기도 했는데 이제는 기대할 수 없게 됐다”며 “차수별 공기 연장을 요청해도 수용하지 않는 발주처 관행과도 전혀 맞지 않는 판결”이라고 말했다.

결국, 대법원이 애초 집행 불가능한 ‘차수별 간접비 청구’를 근거로 총괄계약의 법적 효력을 부인했다는 것이다.

간접비 소송戰의 불씨 ‘장기계속공사’ 이번 대법원 판결을 계기로 계약 구조상 간접비 분쟁을 초래할 수밖에 없는 장기계속공사 계약을 퇴출해야 한다는 의견도 나온다.

예산이 확보될 때마다 1년 단위로 계약을 맺는 장기계속공사와 달리 계속비공사 계약은 한 번에 총액계약을 맺고, 전체

공사기간도 ‘기본 5년 이내, 최대 10년 이내’로 정해져 있다.

전영준 한국건설산업연구원 부연구위원은 “장기계속계약 방식은 제때 예산 확보가 어려워 간접비 분쟁이 발생할 수밖에 없다”며 “대한민국에만 있는 기형적인 제도”라고 비판했다.

현재 건설사들의 장기계속공사 간접비 소송 현황을 보면, 32개 발주처를 상대로 모두 260건, 소송가액 1조 2000여억원 규모다.

이런 장기계속공사는 공기 연장으로 인한 인프라 사업 지연과 공사비 급증, 이 용자들의 불편을 키우고 있다.

실제 간접비 소송 중인 한국전력공사가 발주한 ‘남광주, 소태, 남화 송전선로 지중화공사’는 당초 8개월이던 공사기간이 잦은 공기연장 탓에 11.6배인 93개월이 됐다. 한국토지주택공사(LH)가 발주한 ‘용인구성지구 중로 2-98호선 및 탄천 정비공사’도 공기가 10개월에서 69개월로 7배가량 급증했다. 서울주택도시공사(SH)의 ‘동남권 유통단지 기반시설 조성공사’도 24개월에서 101개월로 당초 공기보다 무려 55개월 늘었다.

〈건설경제〉가 국토교통부에 의뢰해 올해 완공 예정인 고속도로와 국도, 지방도(국지도) 등 총 49개 도로사업의 공사기간을 집계한 결과 평균 9.2년이였다. 이는 예산 투입기준으로, 실제 개통까지는 1~2년 더 걸린다. 착공에서 준공까지 10년 이상 걸린 사업도 절반이 넘는 25개(51%)였다.

상황이 이런데도 재정당국과 발주처들은 장기계속계약 방식을 여전히 선호한다. 본지가 올해 일반국도 건설사업의 계약방식을 전수조사한 결과에서도 총 165건 가운데 80%인 132건이 장기계속계약이었다.

한 국회연구기관 관계자는 “장기계속공사는 당장 재정 지출만 최소화하려는 기획재정부와 ‘꼭지 예산’으로 실적 올리기 급급한 국회, 일단 발주하고 보자는 발주처가 만든 합작품”이라고 꼬집었다.

김태형기자 kth@