

동해안발전 종합계획 4년 넘도록 지지부진

특별법으로 추진된 42개 사업 투자액 10%에 그쳐

“정권 바뀌며 뒷전 밀려” 지적도 도 실효성 높여 계획수정 추진

동해안권발전종합계획(2010~2020년)에 따른 42개 사업이 추진 4년이 넘도록 대부분 초기단계에 있거나 제자리 걸음이다. 정부의 개발지원에서 소외된 지역 발전을 위해, ‘특별법’에 근거해 승인된 이 계획이 정권이 바뀐 후 뒷전으로 밀려난 것 아니냐는 지적도 나오고 있다.

초광역발전전략, 5+2 광역경제권 발전 전략을 국가 및 지역 간 연계 전략으로 정한 이명박 정부는 출범과 함께 각 지역별 발전종합계획과 각종 벨트 등 대규모 프로젝트를 추진했다. 이에 따라 국토교통부(국토해양부)는 동서남해안 및 내륙권 발전특별법을 지원 근거로 한 동해안권 발전종합계획을 2010년 12월 승인했다. 동해안권발전종합계획은 에너지산업벨트, 국제관광 거점 기반 조성 및 창조산업 육성, 인프라 및 환동해권 교류협력 강화 등 분야의 42개 사업에 국비 2조8,036억원과 지방비 9,723억원, 민간자본 4조4,139억원 등 총 8조1,898억원이 투자되는 것이다. 민자 비중이 커 출발 단계부터 실현 가능성에 의문이 제기되기도 했다. 하지만 정부가 우선 지원하는 ‘특별법’에 따

르는데다 42개 사업 중에는 기존에 추진 중이거나 다른 국가발전 계획과도 연계된 것이 많아 국비 지원은 낙관적이었다. 하지만 종합계획 추진 4년이 지난 지난해 말까지의 사업비 투자액은 전체의 10% 내외에 불과하다. 국비 4,840억원과 지방비 149억원 등 총 4,989억원이 투자돼야 할 동해항 육성 사업은 현재 설계 보완 중이다. 국토교통부가 국비 지원 중점사업으로 정한 관동팔경 녹색경관길(국비 180억원), 강릉 심곡항 해안단구 탐방로(국비 600억원), 망상 웰빙지구 휴양타운(국비 366억원), 오색 집단시설지구 정비사업(국비 420억원) 등 1,566억원 규모인 4개 사업 조차 지금까지 투자된 국비는 23%인 356억원이다.

강릉~제진(고성)간 동해북부선철도와 동해항인입철도는 이제야 정부의 제3차 국가철도망구축계획(2016~2025년)에 반영여부가 검토되고 있다. 동서고속화철도철도, 동해·속초항 확충, 고성 해양심층수연구개발센터 등은 최근어야 시작되고 있다. 이처럼 상당수 사업이 느리거나 제자리걸음이자, 도와 정부는 동해안권 발전종합계획 수정에 나섰다. 도 관계자는 “실효성을 높이기 위해 계획 변경절차를 받아 올 연말 안에는 정부의 승인을 받을 방침”이라고 했다. 이규호기자

公共 공사비 산정 기준 '상향조정'

〈정부 발주 시설공사〉

조달청, 원가계산 제비율 인상... 간접노무비 평균 4.3% '↑'

간접노무비와 기타 경비 등 정부가 발주하는 시설공사의 공사비(예정가격)를 산정하는 제비율이 전년 대비 크게 오른다.

표준시장단가(표준 품셈) 도입과 더불어 공공공사 공사비의 현실화도 속도를 낼 전망이다.

조달청(청장 김상규)은 5일 정부 발주 시설공사의 공사원가를 구성하는 이윤과 간접노무비, 기타 경비, 일반관리비 등의 공사원가계산 제비율 적용기준을 조정해 오는 9일부터 시행한다고 밝혔다.

새로 조정된 제비율의 증감현황을 보면 이윤은 전년도와 동일하나 간접노무비와 기타경비, 일반관리비는 모두 상향 조정됐다.

항목별로 전년도와 비교하면 간접노무비는 평균 약 4.3% 올랐다.

지난해 6.1~10.9%를 적용했으나 올해부터는 6.0~11.6%가 적용된다.

기타경비도 지난해에는 4.1~7.4%를 적용했으나 올해는 5.2~7.4%를 적용, 평균 약 0.5% 상향조정된다.

공사원가계산 제비율 조정현황 (조달청)

구분	2014년 적용률 (%)	2015년 적용률 (%)	비고
간접노무비	6.1~10.9	6.0~11.6	건축0.40%P↑, 토목 0.44%P↑, 조경0.28%P↑, 산업환경0.29%P↓
기타경비	4.1~7.4	5.2~7.4	건축0.03%P↑, 토목 0.09%P↑, 조경0.03%P↓, 산업환경0.87%P↓
일반관리비	4.3~6.0	4.4~6.0	0.05%P↑ (300억원 미만은 변경없음)
이윤	9~15	9~15	변경없음
공사이행 보증수수료	0.0410~0.0264	0.0410~0.0264	변경없음

일반관리비 역시 지난해 4.3~6.0% 수준에서 올해는 4.4~6.0%를 적용하기로 해 평균 약 0.9% 올랐다. 이윤(9~15%)과 공사이행보증수수료 적용률(0.0410~0.0264%)은 전년도와 동일하다.

조달청은 이에 따라 공종별 공사금액도 지난해에 비해 증액될 것이라고 밝혔다. 건축 및 토목공사 공사비는 약 0.4% 증가하고 조경공사와 산업환경설비공사는 약 0.1%와 0.23%로 증액될 것으로 예상된다.

최용철 시설사업국장은 "건설공사의 원가계산을 위한 제비율을 현실성에 맞춰 조정했다"며 "건설경기의 장기간 불황으로 어려움을 겪고 있는 건설업계의 수익성 개선에도 도움이 될 것"이라고 말했다.

한편, 이 같은 공사원가 제비율은 대한건설협회가 발행하는 '완

성공사 원가통계' 및 '건설업경영분석'과 한국은행의 '기업경영분석' 자료를 분석해 매년 조정하는 것으로, 올해는 예년 대비 한 달가량 적용시기를 앞당겼다.

변경기준은 공종별(건축·토목·조경·산업환경설비), 규모별(50억원 미만·50억~300억원 미만·300억~1000억원 미만·1000억원 이상), 기간별(6개월·7~12개월·13~36개월·36개월 초과)로 반영된다.

조달청이 집행하는 정부공사의 예정가격 작성은 물론, 총사업비 실시체계 검토 및 민간투자사업의 공사비책정 적정성 검토, 지방 및 교육 자치단체의 공사원가 사전검토 업무 등에 활용되며, 각급 정부기관과 지방 및 교육 자치단체, 그리고 정부투자기관에서 이를 준용하고 있다. **방송권기자 skbong@**

〈300억원 미만〉

'실적공사비' 배제 공사, 내주 스타트

실적공사비 배제로 원가를 현실화한 공공건설공사가 이르면 다음주부터 시장에 선보인다.

저가공사에서 기대하기 어려웠던 품질과 안전은 물론 건설업계의 적정공사비 확보가 기대된다.

행정자치부는 5일 실적공사비 제도 개선을 위한 개정 예규를 공포하고 오는 9일부터 시행에 들어간다고 밝혔다. 지난 1일 기획재정부가 같은 내용으로 예규를 개정한 이후 4일 만이다.

정부나 중앙공기업 건설공사는

1일 예정가격 작성분부터, 지자체와 지방공기업 및 교육청 등은 9일 예정가격 작성분부터 새로운 공사비 산정기준이 적용된다.

발주기관들도 후속조치에 나서며 준비를 서두르고 있다.

조달청의 경우 내부기준을 만들어서, 이르면 다음주부터 시행할 계획이다.

기준을 시행하면 바로 적용해 건설공사 입찰 공고에 나선다. 이에 따라 다음주부터 실적공사비를 적용하지 않은 300억원 미만 건설공

사업찰이 공고될 예정이다. 동시에 표준시장단가를 적용해 예정가격을 산출한 공사비 300억원 이상 공사발주도 시작된다.

다만, 공사비 상승에 따라 조달청과 수요기관의 공사원가 재협의를 필요할 경우도 발생할 전망이다.

건설협회 관계자는 "이번 조치로 인한 공사비 현실화는 업계가 기대할 만한 수준이고, 지역중소건설사들의 어려움 해소에 기여할 것"이라며 "무엇보다도 안전과 품질 확보 효과가 클 것"이라고 말했다. **김정석기자 jskim@**

공사 종류·규모·입찰방법 따라 상승폭 다를 듯

건설업계의 숙원이었던 공사비 현실화가 초읽기에 들어갔다.

다만 공사 규모와 종류, 입찰방법, 발주기관에 따라 공사비 상승 폭은 차이를 보일 전망이다.

공공부문 건설공사 입찰에서는 공종이나 항목별로 표준품셈이나 실적공사비 단가를 적용해 공사비를 산정했다. 그런데 실적공사비가 폐지되면서 앞으로는 이보다 4%가량(1968개 공종 상승률 평균) 올라간 표준시장단가와 품셈으로 원가를 산정하게 된다.

표준품셈, 표준시장단가, 그리고 폐지된 실적공사비 순으로 단가가 높다.

공사비 상승효과가 가장 큰 부문은 모든 발주기관의 300억원 미만 적격심사 대상공사다. 이들 공사는 실적공사비 단가나 표준시장단가 적용이 배제되고 표준품셈으로 공사원가를 산출한다.

그러나 300억원 미만 턴키·대안 등 기술형입찰의 경우 발주기관에 따라 운용방법이 다르다.

기획재정부 예규는 표준시장단가 배제 대상에 '시행령 제42조 제1항에 따라 낙찰자를 결정하는 경우'라는 조건을 달았다. 이는 적격심사 대상공사를 의미한다.

결국 300억원 미만 공사라도 적격심사

가 아닌 기술형입찰에는 표준시장단가와 표준품셈이 적용된다.

반면 행자부 예규는 공사비 규모로만 기준을 삼았기 때문에 입찰방법과 상관없이 300억원 미만 공사 모두 실적공사비 단가가 적용되지 않는다.

300억원 이상의 모든 공사에는 표준시장단가와 표준품셈이 적용된다.

그런데 지방계약법 시행령은 여전히 '실적공사비'라는 단어를 사용하고 있다. 문제는 이미 폐지된 실적공사비 단가를 적용해 원가를 산정할 수 없다는 것이다. 시행령을 개정하려면 몇 개월이 필요하다.

이 때문에 행자부는 지자체 조례 개정을 통해 표준시장단가를 적용하는 방안을 추진한다. 이 경우 지자체의 300억원 이상 공사는 조례 개정 이후로 발주가 늦춰질 가능성이 점쳐진다.

공사비 상승 폭은 공사마다 천차만별이어서 분석하기 쉽지 않다. 다만, 실적공사비 공종이 많았던 공사는 상승 폭이 커진다.

최저가낙찰제 대상 공사에서는 실적공사비 적용공종에 대한 저가투찰을 금지하고 있기 때문에 표준시장단가 적용으로 올라간 단가가 미치는 영향이 클 것으로 분석된다.

김정석기자 jskim@

공공건설공사 예정가격 산정 기준

구분	정부 (3.1 이후 예가 산정분~)	지자체 (3.9 이후 예가 산정분~)
100억 미만	적격(표준품셈) 기술형(표준품셈+표준시장단가)	표준품셈
100억 이상~300억 미만 (2016년 한시 적용)	적격(표준품셈) 기술형(표준품셈+표준시장단가)	표준품셈
300억 이상	표준품셈+표준시장단가	표준품셈+표준시장단가

오늘의 주요 일정

- ▶ 기재부, 2015년 3월 재정증권 발행계획(오후)
- ▶ 국회, 건설안전문화 정책세미나(오후 2시)
- ▶ 대한상의, 기업환경정책협의회(오후 4시30분)

道, 2년연속 국비 6兆 확보 '사활'

<2015~2016>

최문순 도지사, 중앙부처·국회 등 잇따라 방문 춘천~속초 고속화 철도 등 내년 예산반영 총력

강원도가 벌써부터 내년 국비확보를 위한 행보에 들어갔다. 2년 연속 6조원대의 국비를 확보하겠다는 각오다.

5일 관계기관에 따르면 최문순 강원도 지사는 최근 국회를 방문해 문재인 대표를 비롯한 새정치민주연합 의원 및 유승민 새누리당 원내대표 등을 차례로 방문하고 2016년 국비확보 및 현안지원을 당부했다.

도는 2016년 현안사업 해결을 위해 국비 지원액을 6조2000억원대로 설정했다. 이는 올해 6조715억원보다 소폭 증가한 것으로, 2년 연속 6조원대의 국비 지원을 이끌어내겠다는 목표다. 지난해에는 5조525억원의 국비지원을 받았다.

앞서 최문순 지사는 지난 1월 국토교통

부, KDI(한국개발연구원), 문화체육관광부, 기획재정부를 방문했으며 지난달에도 해양수산부와 기재부를 찾아 도정현안의 지원을 당부했다.

도의 주요 현안사업으로는 △춘천~속초 동서고속화 철도 △여주~원주 철도 △속초항·옥계항·주문진항의 제3차 전국항만 기본계획 수정 반영 △동해항 3단계 개발사업 △속초항 항만시설 확충 등이 있다.

이 중 춘천~속초 동서고속화 철도 및 여주~원주 철도는 KDI의 예비타당성 조사가 시행 중이다. 도는 예비타당성 통과를 물론 통과 후 기본계획 수립을 위한 예산반영을 적극 건의하고 있다.

총사업비 2조2114억원이 투입되는 춘천

~속초는 93.95km의 철도를 신설하는 내용이다. 노선이 신설되면 서울에서 춘천을 거쳐 속초까지 75분에 이동이 가능하다. 수도권에서 동해안을 연결하는 최단시간 교통망이 탄생하게 된다.

여주~원주(21.8km)는 올해 말 개통되는 판교~여주와 원주~강릉을 연계해 동서간선 철도망을 완성시키는 프로젝트로, 총사업비 5154억원이 투입될 것으로 관측되고 있다.

제3차 전국항만 기본계획 수정은 해양관광 거점(속초항), 시멘트·광석물 항만에서 첨단산업 항만으로 전환(옥계항), 복합기능 확대(주문진항) 등 필요성에 맞게 집안능력 등을 확대·개선하는 것이다. 특히 2018년 평창동계올림픽과 연계해 계획 수정이 불가피하다는 게 도의 입장이다.

동해안 3단계는 사업 조기 개발을 위해 2016년 590억원의 예산반영이 절실하며, 2020년 완료 예정인 속초항 항만시설(3만t급→10만t급) 확충 사업도 170억원의 국비 지원이 요구되고 있다.

도 관계자는 “앞으로도 실·국 중심으로 중앙부처를 적극 공략하는 한편 다양한 인적 네트워크를 가동해 현안사업에 국비가 반영되도록 적극 노력하겠다”고 말했다. 정희훈기자 hoony@

“동계올림픽 교통난 대비 C-ITS 도입해야”

<지능형교통체계>

강원발전연구원 주장

2018년 평창동계올림픽 기간에 발생하는 집중 교통수요를 대비하기 위해 차세대 지능형교통체계(C-ITS)를 도입해야 한다는 주장이 제기됐다.

5일 관련업계에 따르면 강원발전연구원은 최근 ‘지능형 교통체계와 동계올림픽 수송체계 고도화’라는 제목의 정책메모를 통해 C-ITS 도입의 필요성을 제기했다.

정책메모를 작성한 김재진 부연구위원은 “올림픽 개최 확정 이후 지금까지 경기장 및 도로와 철도 등 기반시설 확충에 많은 노력을 기울였다. 이제는 기반시설 확충뿐 아니라 첨단교통기술 산업에 대해서도 관심을 갖고 보다 소프트웨어적인 관점에서 올림픽 수송대책을 접근해야 한다”고 밝혔다.

C-ITS는 실시간 교통정보 제공과 함께 운명 및 제어, 기상악화, 돌발상황 등에 효

과적으로 대처할 수 있는 교통체계다. 국토교통부는 2006년부터 C-ITS 도입을 추진해왔으며, 2020년까지 관련기술의 표준화, 성능인증, 제도적 근거 마련, 시범사업 등을 진행한다.

정책메모는 2010 밴쿠버 동계올림픽에서도 모바일 데이터 통신이 결합된 C-ITS 기술이 도입됐다고 설명한 뒤, 올림픽 개최지를 국토부의 C-ITS 시범사업으로 적극 활용해야 한다고 주장했다.

김재진 부연구위원은 “국토부의 2020 차세대 지능형교통체계 기반 신시장 창출 목표를 달성하기 위해선 동계올림픽을 기술선진화 및 비즈니스의 장으로 활용할 필요성이 있다. 동계올림픽의 첨단 교통시스템 도입은 한국과 강원도가 첨단·IT산업의 선두주자라는 이미지와 가치를 창출하는 데 크게 기여할 것”이라고 덧붙였다. 정희훈기자