

중소 건설사 “종합심사제 영향 수주기회 뺏겨”

기술자 보유 등 세부규정 까다로워 사실상 입찰제한... 경영난 호소

올해 시행된 종합심사낙찰제에 대한 건설업계의 불만이 커지고 있다.

70% 초반에 머물렀던 최저가낙찰제의 평균 낙찰률이 80%까지 오르면서 공공시장 입찰제도에 연착륙했다는 평가도 있다. 하지만 까다로운 세부규정으로 중소기업의 입찰참여를 제한한다는 지적도 많다.

중심제는 추정가격 300억원 이상

대형공사를 대상으로 부실공사, 덩핑수주 등 각종 부작용이 발생한 최저가낙찰제 대안으로 도입됐다.

그러나 배치기술자 보유 기준 등 세부심사 기준에 중소기업의 수주 기회가 박탈당하고 있다는 것이 업계의 설명이다. 사실상 입찰제한으로 공사참여 기회를 제한하고 있다는 것이다. 실제 올해 중심제로 발주된

공사에 참여한 업체 수가 크게 감소했다. 최근 도내에서 발주된 춘천시 청사 건립공사와 속초교도소 건립공사에는 각각 31곳과 33곳이 참여하는데 그쳤다.

지역 중소기업건설사 관계자는 “고임금 기술자를 상시 보유하는 것은 중소기업에 큰 부담이고 결국 대형건설사만 유리한 제도”라며 “세부규정을 완화해야 한다”고 말했다.

하위윤기자 faw4939@kwnews.co.kr

“公共 입찰때 기술개발 투자비율 배점 완화해야”

‘조특법’ 투자비 인정범위 축소... 중소기업 수주 크게 위축

건설기술개발투자비 인정범위를 축소 한 개정 조세특례제한법(이하 조특법)이 중소기업의 수주활동을 크게 위축시킨다는 지적이 일고 있다.

이 법안이 중소기업의 기술개발 의욕을 꺾는데다, 허위 투자실적 등 입찰시장을 교란시키는 요인으로 작용할 것으로 우려되고 있다.

이에 따라 업계는 건설기술개발투자비율 평가 배점기준을 완화하거나 폐지해야 한다고 강조하고 있다.

14일 관련업계에 따르면 지난해 8월 개정 조특법 시행 이후 건설사 경영상태 평

가상 기술개발투자비는 관할 세무서에 제출된 일반연구 및 인력개발 명세서상의 금액만 인정받게 됐다.

이처럼 인정 범위가 축소됨에 따라 지난해 경영상태평가에서 4.93% 수준으로 나타났던 업계 전체의 매출액 대비 평균 기술개발투자비율이 올해 발표에서는 0.13%로 급감했다.

이는 수년간 계속되고 있는 건설경기 침체와 수익성 악화로 절대 다수의 건설사가 기술개발투자를 확대할 수 없는 상황에 처해 있다는 방증이기도 하다.

업계 관계자는 “일부를 제외하고는 적

격심사를 비롯해 종합심사낙찰제, 종합평가낙찰제 등 공사입찰 시 기술개발투자비율 평가에서 최저 수준의 점수를 받을 수밖에 없다”고 밝혔다.

그는 특히 “대기업에 비해 상대적으로 투자여건이 더 열악한 중소기업사들의 경우에는 입찰참가 또는 공동도급을 포함한 수주기회마저 잃을 수도 있다”고 덧붙였다.

실제 추정가격 100억원 이상 300억원 미만 공사에 대한 적격심사에서 기술개발투자비율은 업종 평균 대비 150% 이상일 때 4점(A등급, 만점)을 받을 수 있다.

봉승권기자 skbong@

▶3면에 계속

지역업체 참여 확대 방안 마련 道, 내년도 정부예산 확보 총력

〈기본·실시설계관련 65억규모〉

철도추진단 운영 등도 계획

정부가 서울~속초 동서고속화철도 사업 추진을 결정하면서 강원 건설업계의 일감 확보 기대감이 커지고 있다. 정부가 조속히 추진하는 한편 지역업체 참여비율을 높여야 지역경기에 도움이 된다고 건설업계는 강조하고 있다.

14일 도 관계자는 “이제는 사업 속도를 높이는 게 중요하다”면서 “정부 정책에 맞춰 철도추진단을 조직하는 등 대응해 나갈 계획”이라고 말했다.

도는 이번 사업이 재정사업으로 추진되는 만큼 정부 예산을 적기에 확보하는 일이 중요하다고 보고 있다.

우선 도는 내년도 기본·실시설계에 들어갈 수 있도록 관련 예산 65억원을 정부예산에 반영하는 일에 집중할 예정이다.

올해 정부가 철도기본계획 수립 예산 220억원을 활용해 타당성조사와 기본계획 수립에 나선다면 내년부터 본격적인 사업 추진이 가능하다는 판단이다.

도 건설업계는 속도감 있는 사업 실행이 필요하다고 보고 있다. 평창동계올림

구간	현재	개통후	단축 시간
서울~화천	2시간 40분	0시간 55분	1시간 45분
서울~양구	2시간 15분	1시간 00분	1시간 15분
서울~속초	2시간 50분	1시간 15분	1시간 35분



픽 등 대규모 국책사업이 마무리 단계여서 새로운 일감 확보가 시급한 상황이기 때문이다.

특히 지역건설업계의 참여를 높일 수 있는 방안을 마련해야 한다고 강조하고 있다.

서울~속초 동서고속철도 사업은 2조 원이 넘는 대규모 사업이다. 그러나 지역업체의 참여도가 낮으면 기대했던 지역경기 활성화에는 한계가 있을 수 있다.

도 건설업계는 현재 공사가 진행 중인 원주~강릉 고속철도의 경우 지역업체 참여비율이 15% 수준인 것으로 집계했다. 서울~속초 고속철도는 이보다 참여비율이 높아야 한다고 주장하고 있다.

이 때문에 가능한 많은 지역업체가 참여할 수 있도록 정부나 발주기관이 신경

을 써 달라는 요청을 지속적으로 할 계획이다.

도 건설업계 관계자는 “국가계약법의 지역업체 참여비율 조항은 5% 이상으로만 돼 있기 때문에 지역업체 비중을 늘리는 것이 중요하다”면서 “종합심사낙찰제의 사회적 책임을 강조해 지역업체가 많이 참여할 수 있도록 입찰 조건을 정할 필요가 있다”고 강조했다.

도 건설업계 일부에서는 전체 사업 가운데 20% 정도는 지역업체 몫으로 돌아와야 한다는 입장도 나타났다. 서울~속초 동서고속철도가 본격적으로 추진되면 도는 2조3407억원의 생산유발효과와 1조623억원의 부가가치 유발효과가 기대된다. 고용유발효과도 2만1208명으로 추정된다. 권해석기자 haeseok@