

내년 도내 SOC사업 대부분 '도로 분야'

예산 2,700억 지역업체 참여 가능 수주액 증가 전망 도내 건설업계 1조원 넘는 철도부문 참여 확대 요구

내년 도내 SOC사업 대부분은 도로 분야가 대부분을 차지하고 있다. 예산은 철도 사업이 가장 많아 지역업체 참여 확대를 위한 방안 마련이 필요하다.

건설업계에 따르면 2017년 도내 신규 SOC사업은 국도 5호선 춘천~화천, 국도 56호선 홍천서석우회도로, 국도 42호선 정선3교, 동해역시설개량 등이다.

조사 및 설계용역도 철원·화천·양구·인제·고성을 지나는 동서평화고속도로, 국도 31호선 양구~원통, 국도 56호선 지촌~사내, 국도 59호선

영월~단양 등 도로사업이 대부분이다. 국도 및 국지도 관련 내년 예산은 2,773억원으로 집계됐다. 이들 사업은 대부분 지역 건설업체의 참여가 가능해 수주액 증가로 이어질 전망이다. 이와 함께 동홍천~양양 동서고속도로(1,650억원), 영동고속도로 안전개선사업(1,517억원) 등도 진행된다.

철도사업의 경우 △춘천~속초 동서고속화철도(65억원) △원주~여주 철도사업(22억원) △원주~강릉 복선전철(3,040억원) △삼척~포항철도(5,069억원) △원주~제천철도(2,575

억원) 등도 추진될 예정이다.

도내 건설업계는 내년 철도 관련 예산이 1조원을 넘어서고 대부분 연속사업으로 수년간 진행될 예정이기 때문에 철도 부문의 지역업체 참여 확대를 요구하고 있다.

대부분 철도사업은 국가 발주인데다 규모가 커 지역 업체가 단독으로 참여하기 어려워 지역 업체 참여비율을 확대가 필요하다는 입장이다.

도내 건설업계 관계자는 “그동안 강원지역에서 진행된 대형 SOC사업에 도내 업체들이 활발하게 참여하지 못했었다”면서 “지역 건설업 활성화를 위해 입찰조건에 도내 업체 참여 확대를 위한 발주처의 배려가 필요하다”고 말했다.

하위윤기자 faw4939@

◇오인철대한건설협회도회



장은 28일 오후 5시 서울 JW메리어트호텔에서 열리는 전국 시도회장 회의에

참석해 협회 및 업계 현안에 대해 논의.



오인철
도건설
협회장
은 28일
오후 5

시 서울반포 JW메
리어트호텔에서 열
리는 전국 시도회
장 회의에 참석한
다.

2016 공공시장 결산

‘중심제·종평제’ 새바람... 중견사 약진

배치기술자 평가 등 개선 속제

올해 처음 도입된 종합심사낙찰제(이하 중심제)와 종합평가낙찰제(이하 종평제)가 공공건설시장에 새로운 바람을 불러일으킨 것으로 분석됐다.

중견 최저가 낙찰제 대비 평균 낙찰률이 크게 오르는 효과가 나타난 가운데 수익성 확보에 대한 추가적인 개선책이 필요하다. > 관련기사 67면

또한 여전히 까다로운 배치기술자 평가와 복잡한 심사·평가절차, 지리한 낙찰자 선정기간 등은 개선 과제로 남았다.

<건설경제신문> 집계(12월 26일 기준)에 따르면 주요 발주기관별 중심제는 올해 모두 107건, 추정가격 기준 총 8조 7000억원 규모의 공사가 발주됐다.

낙찰자 선정율 완료한 86건의 평균 낙찰률은 79.43%선으로, 최저가제 대비 5%p 가까이 상승했다.

종평제로는 중앙발주와 지자체, 지방공기업 자체 발주를 모두 합쳐 18건(유예기간 중 중심제 전환 7건 제외), 1조1400억원 규모의 물량이 첫선을 보였다. 이중 평가가를 마친 11건의 평균 낙찰률은 최저가제 대비 13%p가량 오른 88.15%를 기록했다.

실행 및 원가에 따라 차이가 있지만 전반적으로 적정 수익성 확보여건이 개선돼 업계의 적자사공 우려가 줄었다는 평가다.

현재까지의 수주실적을 보면, 두산건설과 KR산업이 각각 4건의 중심제공사를 따내며 최다 수주를 기록했다.

이어 현대건설과 현대엔지니어링, 코오롱글로벌, 한라, 한일건설, 효성(강원) 등 6개사는 3건의 수주실적을 거뒀다.

종평제까지 포함하면, 대우건설과 계룡건설 등도 3건의 공사를 따내며 성공적인 제도 적응력을 선보였다.

현대건설과 대우건설 정도를 제외하면, 전반적으로 대형사들은 부진했고 중견사들이 선전을 이어간 것으로 나타났다.

시행 2년차로 접어드는 중심제와 종평제는 여전히 숙제도 안고 있다.

중소건설사들의 입찰참가에 걸림돌이 되고 있는 배치기술자 및 기술개발투자비율 평가 등에 대한 개선이 요구되고 있다.

또 낭비적 요소가 많은 복잡한 심사 및 평가 절차(서류)를 간소화하고, 최대 3주 일 이상 소요되기도 하는 평가기간도 단축해야 한다는 지적이다.

봉승권기자 skbong@

중심제·종평제 보완 과제는

“배치기술자 기준 완화·등급제 확대 필요”

심사절차 간소화·기간 단축 요구도

제도 시행 2년차로 접어드는 중심제 및 종평제와 관련해서는 아직 개선 및 보완을 요구하는 목소리가 크다.

업계는 우선 이미 시범사업 과정에서부터 제기돼 왔던 배치기술자 기준 완화와 관련해 여전히 대안을 요구하고 있다.

최저가제와 달리 가격 외 공사수행 능력이나 기술이행 능력을 중시하는 제도 도입의 취지에 대해서는 공감대가 형성된 상황이지만, 중소 건설사들로서는 현실적인 기술자 보유 기준을 충족하기가 여간 까다로운 게 아니기 때문이다.

특히 업체들은 현장대리인을 포함, 품질 및 안전 등 분야별 기술인력의 경우 수주는 물론 가동 현장이 없는 상황에서 상시 보유하기가 어려워 수주활동에 제약이 크다고 입을 모았다.

따라서 중심제, 종평제의 취지를 훼손하지 않는 선에서 낙찰자로 선정되면, 그에 따라 적정 자격을 갖춘 기술인력을 총원해 공사를 수행할 수 있도록 하는 탄력적인 제도 운영을 요구하고 있다.

이와 함께 종평제의 경우에는 사실상 시평액 기준으로 전환된 입찰참가자격을 다시 등급제로 발주할 수 있도록 하는 보완책이 필요하다는 주장이 나오고 있다.

입시 방편으로 등급제 대신 시평액을 기준으로 발주했지만, 이 경우 해당 등급업체들은 결국 대형사들의 구성원으로 전락할 수밖에 없는 만큼, 등급 내에서 활발한 경쟁을 할 수 있는 환경을 조성해야 한다는 것이다. 이를 위한 방편으로 이미 행차부가 제도 개선을 통해 배정기준을 완화한

기술개발 투자비율 평가 완화조치가 수반돼야 한다는 주장이 이어지고 있다.

업계는 또 심사 및 평가 절차 간소화와 낙찰자 결정기간 단축도 필요하다고 입을 모았다. 중심제의 경우 발주기관이 이미 간소화 조치를 시행하고 있는 곳도 있지만, 업계는 여전히 과도한 서류업무 부담을 떠안고 있다.

시공계획 심사서류 등 종합심사서류 제출을 우선순위로 한정해 업계의 불필요한 서류업무를 줄여 심사기간을 단축하는 방안이 필요하다. 종평제의 경우에는 현행 길게는 3주 이상 소요되는 평가기간을 일주일 전후로 줄여야 한다는 지적이 나온다.

이를 위해서는 지자체나 지방공기업이 자체 발주하는 물량도 많기 때문에 평가 절차를 보다 명확히 규정하고 객관화시킬 필요가 있다.

최근 들어서는 대형사 및 일선 발주자들의 제도개선 및 보완 요구도 이어지고 있다. 일단 대형사들 사이에서는 낙찰자를 결정하는 데 있어 가격요소 비중이 너무 크다는 지적들이 나오고 있다. 수행능력이나 기술이행능력에 대한 심사 및 평가가 진행되긴 하지만 낙찰 여부가 사실상 균형 가격이나 평균가격에 의해 좌우되다 보니 변별력이 떨어진다는 지적이다.

일선 발주자들의 경우에는 역시 높은 낙찰률에 대해 불만을 표출하고 있는 것으로 나타났다. 연말을 앞두고 하락세를 보이고 있지만 90%를 넘나드는 낙찰률이 잇따르면서 예산 확보 및 열악한 재정을 운용하는 데 어려움이 많다는 주장이다.

봉승권기자

종심제 총 8.7조 규모 집행

2016년 공공시장에서는 최저가낙찰제의 폐해를 막기 위한 종합심사낙찰제가 본격 선보였다. 올해 주요 발주처가 내놓은 종심제 물량만 해도 8조7000억원을 상회한다. 이는 종합평가낙찰제, 기술형 입찰 등 다른 입찰방법 대비 압도적으로 많은 수치다. 시행 초기 정부, 발주처, 업계 등 전반의 우려를 샀던 낙찰률도 최저가 대비 5% 이상 상승했다. 때문에 적절한 실행 확보를 위한 기반을 마련했다는 평가를 듣는다.

2016년 주요 발주처 종합심사낙찰제 물량 집행 현황

순번	발주처	집행 건수	집행 금액 (추정가격 기준)	낙찰자 선정 건수 (12월26일 기준)	낙찰률(예정 가격 대비)
1	조달청	39	2조6379억원	31	80.52%
2	LH(한국토지주택공사)	37	2조3154억원	34	77.80%
3	한국도로공사	13	2조1327억원	11	79.40%
4	국방부	5	4936억원	5	83.22%
5	한국철도시설공단	3	1925억원	2	80.73%
6	한국가스공사	4	4239억원	1	74.80%
7	한국수자원공사(K-water)	3	2388억원	0	-
8	한국전력	1	409억원	0	-
9	한국중부발전	1	2174억원	1	83.50%
10	국방과학연구소	1	833억원	1	77.38%
총계		107	8조7664억원	86	79.43%

조달청·LH 등 10개 발주처 86건 주인 찾아 평균낙찰률 79.43%... 최저가보다 5%p '↑'

조달청, 39건 2조6379억원으로 최다 <건설경제> 집계에 따르면 이달 26일 기준 국내 발주처들이 내놓은 종심제 물량은 총 107건, 8조7664억원(이하 추정가격 기준) 정도다. 이 중 종합심사를 완료하고 낙찰자를 선정한 물량은 86건이다. <표 참조>

구체적으로 보면 조달청이 건수와 규모 면에서 39건(2조6379억원)으로 가장 왕성한 집행 실적을 자랑했다. 이 중 31건에서 낙찰자를 선정했다. 이는 올 들어 지방자치단체들과 산하 공기업, 그리고 일부 발주처들이 종심제 세부심사기준을 마련하지 못하고 입찰 시스템도 구축하지 못해 조달청을 통한 중앙 집행으로 방향을 선회했기 때문으로 분석된다.

LH(한국토지주택공사)가 37건(2조3154억원)으로 그 뒤를 이었다. 이 중 34건에서 주인을 찾았다. 발주처의 특성상 37건 가운데 34건이 공공분양·공공임대·행복주택 등 아파트 건설공사였다. 특히 중견 건설사들이 주로 수주했다는 점도 눈에 띈다.

반면 한국도로공사는 대형 건설사들의 텃밭이었다. 도로공사는 13건(2조1327억원)으로 건수는 적었다. 이 중 11건에서 낙찰자를 가렸다. 그러나 '고속국도

제65호선 포항~영덕 간 건설공사', '고속국도 제14호선 창녕~밀양 간 건설공사' 등 건별 규모가 모두 1000억~2000억원을 상회하는 대형 일감이었다. 대다수를 대형사들이 가져갔다.

국방부도 5건(4936억원)을 집행해 5건 모두 낙찰자를 선정했다. 이 밖에 한국가스공사, 한국철도시설공단, 한국수자원공사, 한국전력, 한국중부발전 등도 종심제 입찰시장의 활성화에 힘을 보탰다. 국방과학연구소는 건설공사를 주로 발주하는 기관이 아님에도 불구하고, 조달청을 통하지 않고 자체적으로 종심제로 입찰을 진행해 눈길을 끌었다.

국방부, 평균 낙찰률 83.22%로 최고 총 10개 발주처(자체 발주 포함)가 이달 26일까지 낙찰자를 선정해 착공에 돌입하거나 준비중인 공사는 모두 86건이다. 이들의 평균 낙찰률은 79.43%로 조사됐다. 이는 최저가 73~74% 대비 5%p 이상 상승한 것이다. 시행 1년을 맞은 종심제가 일단 수치는 최고로 높았다는 평가를 받는 이유다.

최저 낙찰률은 조달청이 집행한 '평택·당진항 파제제 건설공사'였다. 예정가

격 대비 72.595%라는 최저가보다 못한 낙찰률을 기록하게 됐다. 최고 낙찰률은 국방부가 발주한 '16-대미-격납고 시설공사'로 예가 대비 89.656%라는 낙찰률을 보였다. 기술형 입찰 못지않게 높은 수준이다.

5건 이상에서 낙찰자를 선정한 발주처만 보면 국방부의 평균 낙찰률이 83.22%로 가장 높았다. 조달청이 80.52%를 기록하면서 뒤를 이었다. 도로공사가 79.40%, LH가 77.80% 등으로 나타났다. 모두 표 면상으로는 최저가보다 적절한 실행 확보가 이뤄진 것으로 분석됐다.

업계는 종심제 도입 이후 건별 적정공사비 확보 여부가 관건으로 떠올랐다고 얘기한다. 종심제는 최저가와 달리 낮은 금액을 투찰했다고 해서 낙찰자로 선정되는 구조가 아니다. 때문에 견적을 통해 정확한 실행률을 파악하고 투찰하는 구조로 바뀌었다는 것이다.

최고 낙찰률인 89.656%를 기록한 국방부 건설공사의 경우, 이 수준이 아니라면 절대 이윤을 남기기 어려운 설계였다고 업계는 말한다. 반면 최저 낙찰률인 72.595%를 보인 조달청 건설공사의 경우, 이 수준만 되어도 이윤을 확보할 수 있는 구조였다고 업계는 지적한다. 정석한기자 jobize@