

예산편성지침의 건설사업관리 대가산정 기준에 관한 설문조사

한재구*, 김영현*, 진경호*

*한국건설기술연구원

e-mail:jghan@kict.re.kr

Survey on the criteria for calculating construction management costs in the budget planning guidelines

Jaegoo Han* Young Hyun Kim* Kyoung Ho Kim*

*KOREA INSTITUTE of CIVIL ENGINEERING and BUILDING TECHNOLOGY

요 약

본 연구는 발주처를 대상으로 기재부 예산안편성지침 상의 전면책임감리(건진법의 시공단계 감독권한대행 건설사업관리)에 해당)요율에 관한 설문조사를 통해 향후 대가기준관련 정책개선 도출의 기초자료로써 활용하고자 한다.

1. 서론

‘14.5 전면개정된 건설기술진흥법(이하 건진법)에 따라 실비정액가산방식(이하 실비방식)의 건설사업관리대가기준이 도입, 운영되고 있으나 기획재정부(이하 기재부)의 예산안편성지침은 공사비요율(이하 요율방식)을 적용하므로 두 기준 간 차이로 시설물, 사업기간 등에 따라 유·불리 현상이 발생하고 있다.

용역기간에 민감한 실비방식에 비하여 요율방식은 기간에 대한 영향이 적고 공사기간이 최대 54개월만 반영이 가능하여 현실과 괴리가 발생하고 있다. 또한, 발주청은 예산에 맞추어 건설기술자를 축소 배치하여 건설사업관리를 운영함으로써 배치인원 부족과 업무과중으로 관리부실과 안전사고 증가의 우려가 있는 실정이다.

따라서 본 연구의 목적은 발주처를 대상으로 기재부 예산안편성지침 상의 전면책임감리(건진법의 시공단계 감독권한대행 건설사업관리에 해당)요율에 관한 설문조사를 통해 향후 대가기준관련 정책개선 도출의 기초자료로써 활용하고자 한다.

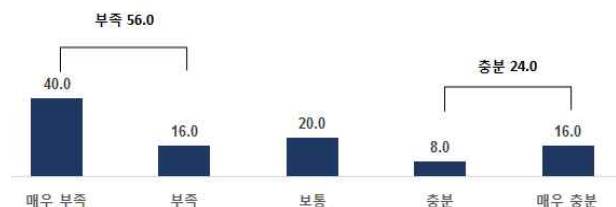
2. 설문조사 개요

본 조사는 발주처를 대상으로 기재부 요율에 대한 예산의 적정성과 문제점 등에 관하여 조사를 실시하였다. 총 응답자는 57명으로 소속은 국토교통부 산하 지방국토관리청 및 국

토관리사무소, 공사/공단, 지자체 등이다. 전문분야는 총사업비·예산·결산, 건설사업관리 발주·계약, 건설사업관리 용역관리로 구분된다. 경력은 1년 이상~5년 미만 19명, 5년 이상~10년 미만 16명, 10년 이상~15년 미만 7명, 15년 이상~20년 미만 8명, 20년 이상 7명으로 전체 응답자의 약 66%가 5년 이상 경력자였다.

3. 주요 결과

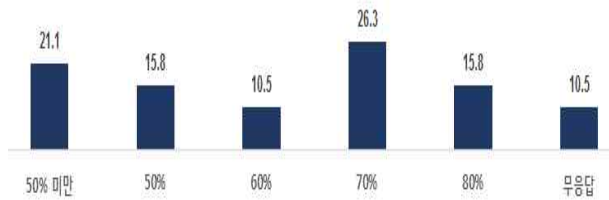
현행 기재부 요율로 산정한 예산의 충분성에 대해 조사한 결과, ‘매우 부족’ 10건(40.0%), ‘부족’ 4건(16.0%), ‘매우 충분’ 4건(16.0%), ‘충분’ 2건(8.0%)으로 부족하다는 응답이 충분하다는 의견보다 높게 나타났다(‘보통’ 5건, 20.0%).



[그림 1] 현행 기재부 요율로 산정한 예산의 충분성(%)

또한 실비방식 대비 기재부 요율방식의 예산액 수준에 대해, ‘기재부 요율’은 건진법 ‘건설사업관리 대가기준(실비방식)’의 ‘70%’ 수준이라는 응답이 5건(26.3%)으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘50% 미만’ 4건(21.1%), ‘50%’와 ‘80%’는 각각

3건(15.8%), '60%' 2건(10.5%) 등의 순으로 나타났다.



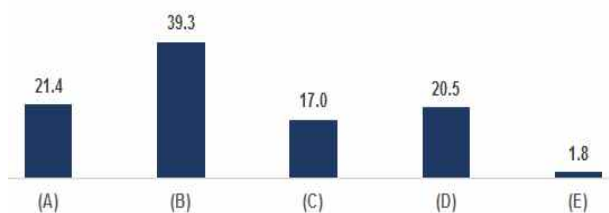
[그림 2] 실비정액가산방식 대비 기재부 요율 산정 방식의 예산액 수준(%)

기재부 요율로 산정한 예산이 부족하다고 응답한 경우, 총 공사비 구간 중 예산 부족이 가장 심각한 공사비 구간을 조사한 결과, '200억원 이상~500억원 미만'이 6건(31.6%)으로 가장 높게 나타났으며, '500억원 이상~1,000억원 미만' 4건(21.1%), '200억원 미만' 5건(26.3%), '2,000억원 이상' 3건(15.8%) 등의 순으로 나타났다.



[그림 3] 예산 부족이 가장 심각한 공사비 구간(%)

기재부 요율 방식의 가장 큰 문제점에 대해 '공사기간에 대한 고려 없이 총 공사비만을 고려'한다는 응답이 44건(39.3%)으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로는 '현실과 동떨어진 낮은 요율' 24건(21.4%), '공사의 특성, 공사의 성격에 대한 고려가 없음' 23건(20.5%), '공사의 난이도에 대한 고려가 없음' 19건(17.0%) 등의 순으로 나타났다.

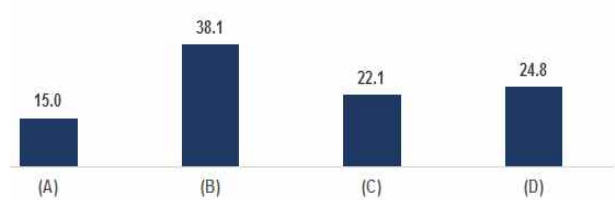


[그림 4] 기재부 요율 방식의 문제점(복수응답, %)

- (A) 현실과 동떨어진 낮은 요율
- (B) 공사기간에 대한 고려 없이 총 공사비만을 고려
- (C) 공사의 난이도(예: 교량, 터널 등 구조물의 유무 등)에 대한 고려가 없음
- (D) 공사의 특성(예: 공사 유형(도로등급/철도유형 등), 공사의 성격(예: 신설, 확장 등) 등에 대한 고려가 없음
- (E) 기타

기재부 요율 방식의 시급한 개선사항에 대해서는 '공사비뿐만 아니라, 공사기간을 고려한 요율'이 43건(38.1%)으로 가장 높게 나타났으며, '공사의 특성에 대한 고려' 28건(24.8%), '공사의 난이도에 대한 고려' 25건(22.1%), '전반적으로 요율의

인상' 17건(15.0%)의 순으로 나타났다.



[그림 5] 기재부 요율 방식의 시급한 개선사항 (복수응답, %)

- (A) 전반적으로 요율의 인상
- (B) 공사비뿐만 아니라, 공사기간을 고려한 요율
- (C) 공사의 난이도(예: 교량, 터널 등 구조물의 유무 등)에 대한 고려
- (D) 공사의 특성(예: 공사 유형(도로등급/철도유형 등), 공사의 성격(예: 신설, 확장 등) 등에 대한 고려

4. 결론

본 연구의 목적은 발주처를 대상으로 기재부 예산안편성지침상의 전면책임감리 요율에 관한 설문조사를 통해 향후 대가기준 관련 정책개선 도출의 기초자료로써 활용하고자 하는 것이다.

설문조사결과 현행 기재부 요율로 산정한 예산액 충분성에 대하여 부족한 것으로 파악된다(매우부족 40.0%, 부족 16.0%), 특히 실비방식 대비 기재부 요율방식의 예산액은 약 70% 수준 정도라는 답변이 가장 높았으며, 60% 수준 10.5%, 50% 수준 15.8%, 50% 미만이라는 답변도 21.1%에 달했다. 이러한 조사결과를 기재부 요율방식에 의한 예산의 불충분성을 보여주며, 요율 인상 등 제도적 개선이 필요함을 시사한다. 또한 기재부 요율방식의 문제점 조사결과, '공사기간 고려 없이 총공사비만 고려'로 답변한 비율이 39.3%로 가장 높았다. 총공사비만을 기준으로 요율이 결정되는 현행 방식에 대하여 공사기간을 고려할 수 있도록 개선방안이 필요함을 시사한다. 다음으로는 '현실과 동떨어진 낮은 요율', '공사의 특성(공사 유형(도로등급/철도유형 등), 공사의 성격(신설, 확장 등) 등에 대한 고려가 없음', '공사의 난이도(교량, 터널 등 구조물의 유무 등)에 대한 고려가 없음'의 순서로 나타났다. 기재부 요율방식의 예산 불충분성을 다시 한 번 보여주는 대목이며, 이밖에 공사 특성 고려, 공사 난이도 고려 등에 대한 개선 필요성도 보여준다.

향후 상기의 설문조사 결과를 바탕으로 기재부 요율 개선방안 연구를 추진하고자 한다.

감사의 글

본 연구는 한국건설기술관리협회의 '건설엔지니어링산업 환경변화에 따른 업계 경쟁력 확보 방안 마련 연구'과제 연구결과물의 일부임.

참고문헌

- [1] 한국건설기술연구원, 건설사업관리 대가기준 개선방안 마련, 국토교통부, 2019.6