

건설동향브리핑

제509호 (2015. 5. 4)

■ 정책 · 이슈

- 건설 관련 7개 부담금, 인허가 담당부서에서 '통합안내'
- 건설산업 공정거래자율준수프로그램 도입 활성화 방향

■ 경영 · 정보

- 무인항공기, 드론의 민간 상용화 현황

■ 경제 동향

- 주택매매거래량, 금융위기 이후 관할 시·도 내 거래 비중 증가

■ 연구원 소식

- 건설 논단 : 종합심사낙찰제의 시공여유율 논란

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

건설 관련 7개 부담금, 인허가 담당부서에서 ‘통합안내’

- 2016년부터는 건설 관련 인허가 지원시스템에서도 일괄안내 -

■ 7개 부담금을 하나의 통합고지서로 부과

- 정부는 지난 4월 15일 개최된 ‘제1차 부담금운용심의위원회’에서 부담금 납부에 따른 국민 불편 최소화 등을 위하여 건설 관련 부담금 중 인허가 관련 8개 부담금¹⁾의 제도 개선을 추진하기로 함.
 - 현재 건설 관련 부담금은 총 19개이며, 이 중 사업 인허가 시기에 부과하는 부담금은 농지보전부담을 포함하여 총 6개에 달함.
 - 건설과 개발사업을 함께 추진하는 경우 최대 19개의 부담금이 별도의 고지서로 부과 되었으며 납부시기도 다양하여 납부자의 불편이 많다는 의견이 제시되어 왔음.
 - 이는 2013년도 부담금 제도 개선방안에서 제기되어 당초에는 ‘통합징수’를 목적으로 추진하였으나, 통합 징수상의 기술적 문제*, 제도 개선의 실익 등이 크지 않다*는 반론 등으로 ‘통합안내’로 변경되었음.
 - * 단일 개발사업으로 다수의 부담금을 납부하는 자는 대단위 개발사업자(택지개발, 산단 조성 등)로서 민간사업자의 경우에는 극히 일부에 해당
 - * 일부 부담액은 준공시 확정되거나 부과금 변경이 빈번하게 발생하여 인허가시에는 잠정액으로밖에 부과할 수 없어 사업자에게 오히려 불확실성을 키울 수 있다는 우려가 있음.

<8개 부담금별 부과 및 징수(납부) 시기>

구분	농지 보전*	대체 초지	생태계 보전	해양생태계	대체산림조성	광역교통시설	상수도 원인자	하수도 원인자
부과 시기	인허가 전 부과·징수	인허가시	인허가시	인허가시	인허가시	인허가 후 2개월	시설물 준공 전 부과·징수	시설물 준공 전 부과·징수
징수 시기		고지 후 1개월	고지 후 1개월	고지 후 3개월	고지 후 3개월	고지 후 12개월		

* 징수를 제고를 위해 농지전용허가 전에(←당초 허가시) 부담금 납부토록 「농지법」 개정(2015.1)

- 이 외에도 그 동안 부과 실적이 없었고 실효성이 낮았던 도시재정비촉진사업(뉴타운 사업)에 부과되는 기반시설 설치비용 부담금은 폐지됨.
 - 이는 그 동안 법 시행 이후 사업시행자가 기반시설을 직접 설치하여 기부채납하는 형

1) 1개는 부과시기 변경, 2개는 부과시기 변경 후 통합안내, 5개는 통합안내로 제도개선 시행

태로 운영되면서 해당 부담금(금전 지급)은 실질적으로 징수 실적이 없었기 때문임.

■ 인허가 통보시 관련 부담금도 함께 통합안내

- 이번 제도 개선으로 향후 인허가 관련 부담금 징수는 기존과 같이 부담금별로 수행하
되 납부해야 할 부담금의 종류, 금액 및 담당자 등을 하나의 창구에서 일괄 안내할 예
정임.
 - 통합안내의 주체는 건설 인허가 담당부서로서 앞으로 인허가 담당부서는 부담금 관련
종합정보를 부담금 부서로부터 통보받아 인허가 결과 통보시에 함께 안내하여야 함.
 - * 이를 위해서 8개 부담금 소관 부처별로 지자체에 송부하는 업무지침(또는 표준 조례안)을 개정할 계획임.
 - 구체적인 통합안내 내용은 부담금별 산정내역 및 납입액, 담당자 및 연락처 등임.
 - 더불어 그 동안 준공시에 부과되던 ‘상수도 및 하수도 원인자 부담금’의 경우에도 개
산액을 산정하여 인허가시 통합 안내해야 하는 부담금 목록에 포함시킴. 이는 사업자
가 사업 수행에 따른 부담금의 총 규모를 예측하는 데 도움을 주기 위한 것임.
 - 반면 농지보전부담금은 2015년 1월 「농지법」 개정에 따라 인허가 신청보다 앞선 농
지전용 허가시에 부과해야 하므로 통합안내 대상에서 제외될 예정임.

■ 부담금 정보 인터넷상에서 확인, 총 부담금 규모도 사전 예측 가능해져

- 이번 제도 개선으로 부담금 부과 대상자들은 다수의 부담금 부과내역 및 납부시기를
인허가 통보와 함께 안내받을 수 있으며 전체 사업추진에 소요되는 총 부담금의 규모
를 사전에 예측하는 것도 가능할 것으로 판단됨.
 - 현재 국토교통부가 시행 중인 건설 관련 인허가 지원시스템은 건축 인허가 지원시스
템(세움터)임.
 - 토지 인허가 지원시스템은 2016년부터 운영을 목표로 현재 개발 중에 있음.
 - 토지 인허가 지원시스템 개발이 완료되어 운영되면 앞으로는 부담금 정보를 인터넷상
에서도 확인할 수 있음.

김현아(연구위원 · hakim@cerik.re.kr)

건설산업 공정거래자율준수프로그램 도입 활성화 방향

- 건설업 차원의 표준 CP 모델 개발 및 보급 통해 윤리경영 분위기 확산해야 -

■ 공정거래자율준수프로그램 도입 현황 및 등급 평가제

- 공정거래자율준수프로그램(CP, Compliance Program)은 공정거래 관련 법규를 기업 스스로 준수하기 위해 운영하는 준법 시스템임.
 - CP는 기업의 임직원들에게 공정거래 관련 법규 준수를 위한 명확한 행동기준을 제시함과 동시에 법규 위반을 사전에 발견하고 시정할 수 있도록 고안되었음.
 - 2001년 7월, 공정거래위원회의 공정거래자율준수위원회에서 자율준수규범을 제정 및 선포하면서 도입됨.
 - 2006년에는 CP 운영 성과에 따른 차등적인 인센티브 제공을 위해 CP 등급평가제를 도입하여 매년 평가를 실시하고 있음.
- 2001년 14개 기업이 CP를 도입한 이후 지속적으로 증가하며 2014년 12월 기준으로 623개 기업이 도입하고 있음.
 - 2010년부터 2012년 사이 CP 도입 기업의 수가 대폭 증가해 378개에서 550개까지 확대되었는데 이는 협력업체에 CP 도입을 지원한 모기업에 대해 가점부여가 시행되었기 때문임.

<CP 도입 현황>

연도	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
도입기업 (누계)	14	57	100	167	223	261	318	337	368	378	487	550	580	623

- CP는 자율준수프로그램을 기업의 특성 및 업종에 변형하여 운용하는 것을 인정하고 있지만 실행체계 구축, 자율준수 촉진, 프로그램의 효율적 운용 등 3개 분야 구분에 따른 7개 요소를 규정하고 있음.
 - 실행체계 구축 관련해서는 ‘최고경영자의 자율준수에 대한 의지와 방침 천명’, ‘자율준수 프로그램의 관리자 임명’, ‘내부 감독체계 구축’이 포함됨.
 - 자율준수 촉진에는 ‘자율준수 편람의 제작 및 배포’, ‘지속적이고 체계적인 자율준수

- 교육 실시’, ‘공정거래 관련 법규 위반 임직원에 대한 제재’가 포함됨.
- 프로그램의 효율적 운용에는 ‘문서관리체계 구축’이 포함됨.
- CP 등급 평가는 7대 핵심요소에 대하여 세분화된 평가 및 측정지표를 통해 종합적으로 고려하여 산정함.
 - 대기업의 경우 7대 평가항목하에서 227개 평가지표 및 38개 세부 측정지표를 활용하여 평가하고 중소기업은 17개 평가지표 및 28개 세부 측정지표로 평가함.
 - 평가등급은 ‘AAA(최우수)’ 등급에서 ‘D(매우 취약)’ 등급까지 8등급(AAA, AA, A, BBB, BB, B, C, D)으로 구분하며, A등급 이상에는 인센티브를 부여함.

■ 2014년 현재 54개 건설기업이 CP 도입...등급 평가 받은 기업은 없어

- CP를 도입한 건설기업은 54개사로서, 일반건설기업 1만 1,901개사 중 0.5%를 차지하고 있으며, CP를 도입한 전 산업 분야의 623개 기업과 비교하면 8.7% 수준임.
 - CP 도입이 저조한 것은 도입에 따른 인센티브 제공 등 프로그램 활성화를 위한 정책적 지원 부족이 원인임. 또한 CP를 도입해 운영하더라도 등급 평가 결과가 낮을 경우 오히려 윤리경영을 준수하지 못하는 기업으로 인식될 수도 있다는 우려가 존재하고 있음.
 - CP를 도입해 운영하는 기업들조차도 최근 입찰담합 등의 불공정 거래와 관련하여 행정처분 등의 조치를 받은 경우 등급 평가를 신청할 수 없도록 자격을 제한받고 있음.
- 건설기업의 CP 도입과 운영을 활성화하기 위해서는 인센티브 제공 등에 대한 전향적인 검토가 필요함.
 - 건설기업의 입찰담합 등 불공정 경쟁행위에 대한 각종 법률의 중복체재를 감안할 때 자발적인 CP 도입과 운영에 대한 지원이 필요한 상황임.
 - CP 도입을 활성화하고 윤리경영 분위기를 확산하기 위해서는 입찰담합과 관련하여 내려진 처벌과는 별개로 CP 등급 평가 신청이 가능하도록 조건을 완화해야 할 것임.
 - 산업 차원에서는 건설업의 특성을 고려한 표준 CP 모델을 개발하고 이를 적극 보급하려는 노력을 정부와 건설협회 및 단체에 체계적으로 건의·추진할 필요가 있음.

손태홍(연구위원 · thsohn@cerik.re.kr)

무인항공기, 드론의 민간 상용화 현황¹⁾

- 스마트한 건설 현장을 만들 수 있는 잠재력 풍부 -

■ 드론, 군수산업에서 태동된 무인항공기

- 드론(Drone)은 무선으로 원격 조정 가능한 무인항공기(Unmanned Aerial Vehicle)를 지칭하는 것으로 윙윙거리는 소리에서 붙여진 이름임.
 - 1916년 무기를 탑재한 비행체를 원격으로 운전하여 적을 공격하는 개념으로 개발을 시작하여 1982년 이스라엘의 레바논 침공시 실전에 투입되어 기지 정찰 임무를 성공적으로 완수함.
 - 뉴욕타임즈는 2013년 키워드의 하나로 드론을 선정할 정도로 세계적으로 주목받는 첨단 융합 기술임.
- 세계 무인항공기시장은 2013년 7조원 수준에서 2023년 13조원 규모로 급성장하여 연간 약 6%씩 성장세가 예상되고 있음.
 - 최근 들어 자이로센서와 가속도계 등이 탑재되어 사용자의 조종이 더욱 수월한 소형 범용 드론 제품이 민간에 보급되고 있음.
 - 대표적인 드론 유형인 다수의 프로펠러를 가진 멀티콥터(Multicopter)는 수직 이착륙과 정지 비행 등이 가능하면서도 간단한 구조로 인해 유지보수가 용이한 장점이 있음.
 - 간단한 항공 사진 및 비디오 촬영이 가능한 시판 중인 드론의 가격은 1,000달러 내외 수준이나, 배관 및 송전선 시설의 정밀 조사에 활용할 수 있는 고급 사양은 10만 달러에 육박함.

<시판 중인 드론의 사양 비교>

드론 기종명	DJI Phantom2 Vision+	Trimble UX5	LEICA Dragon 35
가격	1,299달러	5만 달러	10만 달러
운행 시간	25분	50분	4시간
최대 속도	53km/h	80km/h	100km/h
적용 분야	항공 사진 및 비디오 촬영	현장 항공 조사, 사진 측량	배관 및 송전선 조사

자료 : ENR, 2014.9.8

1) 위키피디아(http://en.wikipedia.org/wiki/Unmanned_aerial_vehicle) ; 성낙환, “드론의 상용화, 메스 마켓 가능할까”, LG Business Insight(2014.2.26.) ; 김지원, “드론(무인기, UAV)”, KB투자증권(2014.4.17.) ; 국토교통부 보도자료, “국내 최초 민간 무인항공기 실용화 기술 개발 추진(2013.8.28.) ; T. Sawyer and D. Gershgorn, “Drones Fly in Rules Vacuum”, ENR(Sep.8. 2014) 등의 자료를 참조하여 작성

- 드론은 물류, 통신, 보안, 점검 등에서 민간 활용도가 증가하는 추세임.
 - 미국 아마존과 중국 알리바바는 물품 배송 서비스에, 구글과 페이스북은 인터넷 통신 연결 서비스에, 브리티시 페트롤리엄은 알래스카 송유관 파손 상태 점검에 드론을 활용하는 방안을 계획 또는 추진한 바 있음.

■ 민간 무인항공기 실용화 기술 개발 추진 중

- 우리나라는 2013년 발표한 제6차 산업기술혁신계획에 미래 성장동력의 하나로 무인항공기를 채택하여 국가적 차원의 기술 개발에 주력하고 있음.
- 국토교통부는 2013년 다양한 용도의 민간 무인항공기 실용화 기술 개발에 착수하였으며 2022년까지 추진할 계획임.
 - 항공 화물 운송, 국토 및 해양 감시, 항공 촬영, 기상 관측, 산간 및 도서 지역 응급 서비스, 농약 살포, 산불 감시 및 진화, 재해 재난시 수색 구조 및 피해 지역 실시간 파악, 레저 및 연구 등 다목적 활용 가능
 - 국가 균형 발전에 기여할 수 있으며 미래 창조경제 산업으로 육성 가능 기대

■ 건설산업에 맞춤형 활용 방안 모색 필요

- 건설산업 현장에서 현장 접근성 제약 극복, 인력 부족 문제 해결, 관리 생산성 향상 등의 목적으로 드론을 활용하는 방안이 적극 모색되고 있음.
 - 드론은 1시간 비행으로 약 22만 평 규모를 소화할 수 있을 정도로 대형 토목공사나 접근성이 제한된 해상 작업관리 등에 효용성이 높아 국내 대형건설업체는 부지 항공 촬영이나 작업자의 안전관리 등의 제한된 범위에서 드론의 활용을 시도한 바 있음.
 - 일본에서는 붕괴된 재방과 같이 위험 지역의 측량 작업에 드론이 투입되어 신속한 복구를 지원하는 방안도 강구된 바 있음.
 - 향후 기성 작업 물량을 자동으로 측정하거나 설계와 시공의 일치도를 판별하는 업무 등에 드론을 투입하여 공정 단축, 품질 개선, 원가 절감, 안전 제고와 연계된 소프트웨어 기술 개발을 선도할 필요가 있음.

김원태(연구위원 · wontkim@cerik.re.kr)

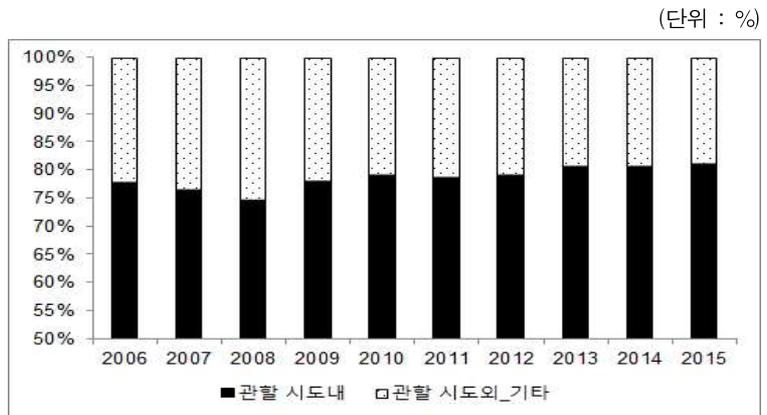
주택매매거래량, 금융위기 이후 관할 시·도 내 거래 비중 증가

- 서울·부산은 2013년 이후 감소세, 인천·경기는 증가세 -

■ 1~3월 전국 거래량, 관할 시·도 내 비중 81.1%로 2009년 이후 지속 증가

- 전국 주택매매거래량은 2008년 금융위기 이전은 관할 시도 내 비중이 감소하였으나, 금융위기 이후 지속적으로 증가함.
- 관할 시·도 내 비중은 2006년 77.9%에서 2008년 74.8%까지 감소하였으나 이후 지속적으로 증가해 2014년 80.7%, 2015년 1~3월 81.1%를 보이고 있음.

<연도별 매입자 거주지별 주택매매거래 비중>



주 : 2015년은 1~3월 누적거래량임.
자료 : 국토교통부

■ 서울 2013년 이후 감소세, 인천·경기는 2015년 들어 다시 증가

- 수도권 시·도의 관할 시·도 내 거래 비중은 서울>경기>인천 순이며, 서울은 2013년 이후 비중이 감소세를 보이거나, 인천과 경기는 2015년 들어 다시 증가세를 보임.
- 서울은 전체 기간에 대한 관할 시·도 내 비중은 81.4%이며, 2007년 79.3%, 2013년 84.1%에서 2014년 83.9%, 2015년 1~3월 82.8%로 나타나 2013년 이후 다시 감소세를 보임.
- 인천과 경기는 금융위기 이후 증가세를 보인다 2013년 이후 감소하였으나, 2015년 들어 다시 증가세를 보임.

<수도권 관할 시·도 내 주택매매거래 비중>

(단위 : %)

구분	전체	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015. 1~3
서울	81.4	79.9	79.3	80.1	80.2	81.5	83.3	83.7	84.1	83.9	82.8
인천	70.7	71.7	65.2	65.6	70.6	72.7	74.3	72.5	76.6	74.1	75.7
경기	75.6	72.0	70.8	70.5	76.5	77.2	78.7	79.2	79.7	79.4	80.1

자료 : 국토교통부

■ 지방광역시 중 부산 관할 시·도 내 주택매매거래 비중 감소세

- 5개 지방광역시는 수도권과 다르게 금융위기 이전부터 관할 시·도 내 주택매매거래 비중이 지속적으로 증가하고 있으나, 부산은 최근 감소세를 보임.
 - 부산, 대전, 울산은 2007년부터 관할 시·도 내 비중이 증가세를 보였으며, 대구와 광주
는 금융위기 이후에도 감소세를 지속함.
 - 최근의 관할 시·도 내 주택매매거래 비중은 부산은 2013년부터 감소세를 보이고 있
는 반면, 대구, 광주, 대전, 울산은 여전히 증가세를 유지하고 있음.

<지방광역시 관할 시·도 내 주택매매거래 비중>

(단위 : %)

구분	전체	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015. 1~3
부산	87.0	87.5	85.8	86.2	85.7	86.5	87.6	87.5	88.5	87.4	87.3
대구	84.0	87.3	87.3	83.5	81.4	83.1	79.8	83.7	86.2	85.8	86.2
광주	82.0	86.1	84.0	83.1	80.1	79.7	80.5	81.0	80.4	83.1	84.1
대전	80.0	79.9	80.2	77.9	80.1	81.4	80.3	78.8	79.2	81.4	81.3
울산	85.3	85.7	84.4	86.4	88.4	83.2	82.3	83.8	86.7	87.8	88.1

자료 : 국토교통부

■ 일부 지역 외지인 구매 비중 증가, 재고주택시장 회복세로 판단하기에는 시기상조

- 전국 관할 시·도 내 주택매매거래 비중이 증가세를 보이고 있어 회복세를 판단하기에
는 어려움.
 - 주택 경기의 회복을 위해서는 실수요와 더불어 투자적 수요의 주택구매도 필요하나,
현재는 관할 시·도 내와 시·도 외의 비중이 4:1로 금융위기 이전 수준보다 투자적
수요가 낮은 수준을 보임.
- 최근 서울, 부산에서 관할 시·도 내 주택매매거래 비중이 감소세를 보여 외지인의 주
택구매가 증가하고 있으나, 이 두 지역도 여전히 전체 기간에 대한 관할 시·도 내 주
택매매거래 비중보다 높게 나타나고 있어 회복세로 보기에 어려운 상황임.

엄근용(책임연구원 · kyeom@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
4. 24	국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> • 하자심사분쟁조정위원회 주최, '제148차 조정소위원회'에 건설관리연구실 이영환 연구위원 참여 - 하자 심사 조정 등
4. 27	기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> • '종합심사낙찰제 시공여유율 운용 관련 전문가 회의'에 건설정책연구실 최민수 연구위원 참여 - 관련 전문가 자문 등
4. 28	국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> • 기술정책과 주최, 'CM 제도개선 TF 회의'에 건설관리연구실 김우영 실장 참여 - CM 정의 및 개념 등에 대한 논의
4. 30	서울시	<ul style="list-style-type: none"> • 도시안전본부 주최, '건설정책자문단 회의'에 건설정책연구실 최민수 연구위원 참여 - 서울시 건설산업 전반에 대한 혁신 방안 등 논의

■ 「바람직한 기업형 임대주택사업 정착 방안 세미나」 개최

- 일시 : 2015. 5. 19(화) 15:00~17:40
- 장소 : 강남구 논현동 건설회관 2층 중회의실
- 주최 : 한국건설산업연구원 / 한국주택협회
- 주제 발표
 - 제1주제 : 기업형 임대주택사업 활성화를 위한 정책 제언
(발제자 : 김현아 한국건설산업연구원 건설경제연구실장)
 - 제2주제 : 주택임대리츠를 활용한 기업형 임대주택사업 방안
(발제자 : 이상영 명지대 교수)

■ 「CERIK 도서회원」 가입 안내

- 연구원은 건설산업 관련 보고서 및 CERIK저널, 건설동향브리핑 등 연구 결과물에 관심이 있고 이를 필요로 하는 관계자 및 기관에 도움을 주고자 '도서회원제'를 운영하고 있음.
- 도서 회원에게는 연구원이 발간하는 모든 정책 연구 자료 및 각종 연구 발간물, 정기 간행물을 우편으로 송부하고 있으며, 수시 개최되는 행사에 대한 정보를 제공
- 문의 : 기업지원팀(Tel. 02-3441-0848)

종합심사낙찰제의 시공여유율 논란

최근 시범사업을 진행하고 있는 종합심사낙찰제에서 ‘시공여유율’ 적용에 대해 논란이 일고 있다. 정부에서 시공여유율을 도입한 배경은 현행과 같은 낙찰자결정기준을 적용할 경우 동일공법심사 등에서 과거 실적이 우수한 대형 업체들이 수주를 과점할 우려가 높기 때문이다.

중견업체도 시공여유율 도입에 미온적

시공여유율 도입을 찬성하는 측을 보면, 계약이행능력 평가에서 변별력을 추구하면서 수주 과점 현상을 해소하는 데 시공여유율이 가장 효과적이라고 주장한다. 다만 도입 취지는 인정할 수 있으나, 인위적으로 시장 경쟁을 지나치게 제한하는 문제점이 지적된다. 중견업체나 중소기업에서 시공여유율 도입에 미온적이라는 점도 걸림돌이다. 그 이유는 시공여유율 제도를 도입하더라도 중견업체나 중소기업의 수주를 지원하는 데 한계가 있기 때문이다. 즉, 대형업체 사이에서 특정회사의 수주 독점을 방지할 수는 있으나, 중견이나 중소기업까지 그 혜택이 미치지 않는다는 지적이다. 따라서 시공여유율 이외에 중견이나 중소건설사를 지원하기 위하여 보다 현실적인 대책을 강구할 필요가 있다.

동일공법실적과 투찰가격 평가 방식을 개선해야

현재 시범사업 중인종합심사제에서는 입찰자의 투찰가격을 토대로 상위 40%, 하위 20%를 제외한 평균투찰가격을 균형가격으로 정의하고, 균형가격 대비 하위 3% 이내는 만점을 부여하고 있다. 이 때문에 입찰자 대부분이 투찰가격 평가에서 만점을 받고 있다. 결과적으로 계약이행능력 평가에서 우열이 가려지며, 동일공법실적이 우수한 대형사가 수주를 독점할 가능성이 높아진다. 따라서, 공동도급 입찰자의 동일공법실적을 단순 합산하는 등 계약이행능력 평가방식을 개선하고, 입찰자가 대부분 만점을 받는 투찰가격 평가도 변별력을 갖추어야 한다.

동점시 수주잔고가 적은 자가 낙찰되도록

대형사와 중견·중소건설사 간에 호혜평등한 경쟁 구도가 성립된다면 시공여유율 항목을 도입할 필요성은 사라지게 된다. 그렇지 못하다면 시공여유율 평가 항목을 한시적으로 운용하는 것이 불가피하다. 또, 보완대책이 나오더라도 시공여유율 평가가 전혀 불필요하다고 볼 수 없다. 예를 들어 현재 종합심사제에서는 만약 동점자가 발생할 경우 최종낙찰자 결정 방법으로서 시공능력이 우수한 자, 투찰가격이 낮은 자 등을 우선 순위로 제시하고 있다. 그러나 동점자가 발생한 경우에는 시공여유율이 높은 자가 낙찰우선권을 갖는 방안을 검토할 필요가 있다. 그 이유는 수주잔량이 적은 업체에게 혜택을 부여하는 것이 재정지출의 소득재분배효과를 높이고, 공공조달의 원칙에 부합하기 때문이다. <한국건설신문, 2015. 4>

최민수(연구위원 · mschoi@cerik.re.kr)