

턴키설계심의제도 개선 -풀명부 폐지, 평가 결과 공개키로

- 중장기적으로는 입찰 방법 심의 권한 이관 및 상설 심의 기구 신설도 검토 -

턴키설계심의제도 개선이 본격적으로 추진되고 있다. 턴키 공사의 상설 설계 심의 기구 설치와 관련한 공청회도 부패방지위원회 등에서 개최된 바 있고, 건설교통부에서도 7월 8일자로 '건설 기술 개발 및 관리 등에 관한 운영 규정'을 개정하여 단기적인 턴키 설계심의제도 개선 방안을 확정, 시행하도록 하였다.

턴키 물량 급증 추세

이처럼 턴키설계심의제도의 개선이 건설업계의 현안 과제로 대두된 배경이라면, 금년 들어서 턴키 공사 물량이 사상 최대치를 기록할 것으로 전망되기 때문이다.

1996년 11월에 '턴키 활성화 대책'이 발표된 이후, 100억원 이상 정부 대형 공사 발주 건수의 10% 수준에 지나지 않던 턴키 공사 비중은 1997년에 28% 수준으로 크게 증가하였다. 뒤이어 발표된 '건설기술 진흥 기본계획(1997)'에서는 2002년에 50% 수준으로까지 턴키 발주를 확대할 계획임을 천명하였다. 하지만 실제로 1998~2000년까지의 턴키 공사 발주 비중은 20% 미만에 불과하였다. 그러던 것이 2001년부터 다시 증가하기 시작하였으며(4조 500억원), 금년에는 78건(6조 9,600억원)이 턴키·대안 입찰 방식으로 발주될 예정이다.

이처럼 턴키 공사 발주 비중이 급증하게 되자 사업자 선정 과정을 둘러싼 부정·비리 문제가 도마 위에 오르게 되었다. 그 중에서도 특히 설계 심의 결과와 낙찰률을 둘러싼

공방은 오랫동안 제기된 문제였다. 최근에는 공정거래위원회에서 대형 건설업체 2개사가 입찰 담합을 통하여 서울시 지하철 턴키 공사 2개 공구를 수주한 것으로 인정하여 71억원에 달하는 과징금을 부과하기로 의결하기도 하였다.

설계 심의의 전문성·공정성 강화 필요

턴키 제도 중 유독 설계심의제도의 문제가 계속 제기되어 온 이유는 낙찰자를 선정하는데 있어서 입찰 가격이나 당해 공사 수행 능력 평가 점수는 입찰자 간에 차이가 거의 없기 때문에 설계 평가 점수가 결정적인 변수로 작용한다는 데 있다. 그리고 건설교통부에서 서둘러 턴키설계심의제도 개선 방안을 확정하여 시행하게 된 배경은 다음과 같이 요약된다.

첫째, 입찰 업체간 과당 경쟁에 따른 부작용이 심각하다는 것이다. 턴키 공사는 입찰시 설계 비용이 공사비의 2~3%(2,000억원 공사의 경우 40억~60억원)에 달하기 때문에 탈락에 따른 설계 비용 부담이 너무 크다. 이처럼 엄청난 설계 비용이 들어가는 공사에서 입찰만 해놓고 가만히 앉아서 결과를 기다릴 건설업체는 없을 것이다. 탈락할 경우에는 해당 임원에 대한 인사 조치 사례까지 있다고 한다. 특히 턴키 공사의 수

주를 위해 노력하고 있는 대형 건설업체들은 전국적인 회사(현장) 조직을 활용하여 2,200여명에 달하는 건설교통부 턴키설계심의위원(전문가 풀명부상의 심의위원)들을 상시 관리하면서 많은 부작용을 유발하고 있다.

둘째, 설계 심의의 전문성과 공정성이 훼손되지 않았는가 하는 의구심도 크다. 예컨대, 심의위원 선정시 입찰 참가 업체와 공동으로 선정하도록 규정하게 되자, 각 발주청에서는 전문성과 중립성 확보를 위하여 대학교수 위주로 심의위원을 구성하는 사례가 많았다. 하지만 실무 경험이 적은 대학 교수 위주의 심의위원 구성시 심의위원의 현장 경험 부족 등과 같은 문제들이 계속 제기되면서 설계 심의의 전문성과 공정성도 의심받게 되었다. 아울러 설계심의위원 구성시 건설교통부에서 구축한 설계심의 전문가 풀명부를 주로 활용해 왔는데, 풀명부의 정보 내용에 대한 검증 과정을 거치지 않았기 때문에 설계심의위원의 전문성에 대한 신뢰 또한 상실된 실정이었다.

셋째, 설계 평가시 발주청 직원을 배제한 데 따른 업계 비판도 많았다. 책임 행정의 구현을 위해서는 당해 공사의 발주청 공무원이 직접 설계 심의를 전담하는 것이 바람직하다. 하지만 건교부에서는 한때 발주청의

연도별 턴키·대안 입찰 공사 심의 추이

구분	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
건수	66	85	139	58	45	44	54	78
비율(%)	12.2	15.3	28.2	19.5	19.1	18.4	24.5	24.4

자료 : 건설교통부.



건교부뿐만 아니라 부패방지위원회, 재정경제부, 조달청 등 관련 정부 기관에서는 모두가 중장기적으로 상설 기관을 설치하여 터키·대안 입찰 공사의 설계 심의를 전담시키는 것이 바람직하다는 입장을 취하고 있다.

권한 남용을 최소화하기 위하여 발주청 직원을 설계 평가에서 배제(2000. 9. 공문 지시)하도록 한 적이 있는데, 이와 같은 행위는 발주자로서의 책임 회피가 아닌가 하는 업계 비판을 야기하기도 하였다.

심의위원 풀명부 폐지

건교부에서는 일차적으로 ‘건설 기술 개발 및 관리 등에 관한 운영 규정’을 개정하여 다음과 같이 터키설계심의제도를 개선하도록 하였다.

먼저, 건설업체들이 일종의 ‘로비리스트’로 활용했던 터키설계심의위원 전문가 풀명부를 폐지하였다. 대신에 발주청·학계·연구소·업계의 일정 자격 기준 이상인 자는 누구나 설계 평가에 참여하는 것이 가능하도록 하였으며, 다만 이들을 설계심의위원으로 선정할 때는 중앙건설기술심의위원회의 위원 자격 기준을 준용하도록 하였다.

직종별 선정 비율 설정

설계심의위원 선정시 입찰 참가 업체를 반드시 참여하도록 한 규정은 삭제하고, 특정

직종의 심의위원이 설계 평가 과정에 절대적인 영향을 미치지 못하도록 심의위원의 선정 비율을 설정했다는 것도 특기할 만한 사항이다. 구체적으로는 심의위원을 기술직 공무원, 유관 공사·공단·연구원 등 임직원, 교수, 설계·시공 업체 임직원 등 4개 직종으로 구분하여 이 중 특정 직종의 인원이 전체의 35%를 넘지 않도록 심의위원 비율을 안내하도록 하였다.

설계 채점은 발주청이 정하는 기준에 의하여 적정하게 차등을 두도록 하였고, 세부 평가 항목에 대한 평가 점수 및 평가 사유서를 입찰자에게 공개하도록 의무화하였다.

이러한 내용으로 터키설계심의제도를 개선할 경우, 기존 방식보다는 심의의 전문성·공정성·투명성을 제고하는 데 긍정적으로 작용할 것으로 기대된다. 하지만 설계심의위원에 대한 과도한 로비 문제는 여전히 남아 있다. 특히 발주청 공무원의 참여 비중이 높을수록, 그리고 여타 직종의 인원 중에서 심의위원을 선정하는 권한이 발주청 공무원 손에 쥐어질수록 발주청 공무원을 상대로 한 로비나 부정·비리 문제가 우려된다. 부패방지위원회에서 지난 7월 10일에 터키 제도 개선을 위한 공청회를 개최한 이유도 여기에 있다.

상설 설계심의기구 신설 검토

중장기적인 개선 방안으로서 건교부는 터키·대안·기타 공사 분류 방법 등 발주청의 입찰 방법 심의 권한을 다시 과거와 같이 중앙건설기술심의위원회에 귀속시키는 것을 검토하기로 하였다. 아마도 이와 같은 방안을 검토하고 있는 까닭은 현행 ‘대형 공사 입찰 방법 심의 기준’에 따른 터키·대안 입찰 공사 분류만으로는 터키·대안 공사의 물량을 국가 정책적인 판단에서 적절하게 조절하기 어렵다는 데 있을 것이다.

아울러 건교부뿐만 아니라 부패방지위원회, 재정경제부, 조달청 등 관련 정부 기관에서는 모두가 중장기적으로 상설 기관을 설치하여 터키·대안 입찰 공사의 설계 심의를 전담시키는 것이 바람직하다는 입장을 취하고 있다. 다만, 상설 기구를 어디에 설치할 것인가에 관해서는 부처마다 의견의 차이가 있다. 건교부에서는 중앙건설기술심의위원회를 활용하거나, 별도의 설계 심의 전담 기구를 신설하는 방안을 검토하고 있다. 반면에 조달청에서는 조달청 내부에 국(局) 단위의 기구를 신설하거나, 아예 기존 정부 기관으로부터 독립적인 설계심의위원회 신설을 요청하고 있다.

끝으로, 건교부에서는 설계 평가 심의 항목을 현행 6 개에서 4 개로 단순화하는 방안도 검토하고 있다. 예컨대 도로의 경우 시설물 계획, 교통, 교량, 토질, 부대공, 공사 관리로 되어 있는 것을 도로, 교통, 토질, 구조로 단순화하거나, 건축의 경우 건축 계획, 구조, 시공, 기계·전기·통신설비, 토목, 조경으로 되어 있는 것을 건축 계획, 구조, 시공, 설비, 조경 등으로 단순화하는 방안을 들고 있다. 



이상호
한국건설산업연구원 연구위원
shlee@cerik.kr