2017회계연도 결산
위원회별 분석

결산분석시리즈 II

2017회계연도 결산 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2018. 8.

국회예산정책처
National Assembly Budget Office

이 보고서는「국회법」제22조의2 및「국회예산정책처법」제3조에 따라 국회의원의 의정활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의(2018. 8. 8.)를 거쳐 발간되었습니다.

발 간 사

정부가 제출한 2017회계연도 결산에 따르면, 총수입 430.6조원, 총지출 406.6조원으로 통합재정수지는 24.0조원 흑자, 관리재정수지는 18.5조원 적자를 기록하여 2017년 추경 전망보다 각각 11.0조원, 10.4조원 개선된 것으로 나타났습니다. 그러나 의무지출 확대에 따른 재정 경직성이 심화되고 당면한 사회·경제적 문제를 해결하기 위한 재정의 적극적인 역할이 중요해지면서 재정의 효율성과 건전성에 대한 심층적인 논의가 필요한 상황입니다.

국회예산정책처는 국회의 결산 심사 과정을 지원하고자 「2017회계연도 결산 분석」 시리즈를 발간하였습니다. 이번 시리즈는 「총괄 분석」, 「위원회별 분석」, 「공공기관 결산 분석」, 「2016회계연도 결산 국회 시정요구사항에 대한 정부 조치결과 분석」, 「성인지 결산서 분석」, 「결산 분석 종합」 등 총 22권으로 구성되어 있습니다.

「총괄 분석」에서는 12대 분야, 재정건전성 등 14건의 재정 전반에 걸친 주제에 대해 거시적인 분석을 하는 한편, 일자리정책, 미래성장동력 확충 등 47건의 주요 재정 정책 사업을 선별하여 심층적으로 점검하였습니다.

「위원회별 분석」에서는 부처 소관 개별 사업별로 집행 상 나타난 문제점과 개선방안을 중점적으로 다루었고, 「공공기관 결산 분석」에서는 공공기관의 집행결과를 점검하였습니다. 또한 국회 결산 심사의 실효성을 제고하고자 「2016회계연도 결산 국회 시정요구사항에 대한 정부 조치결과 분석」을 수록하였으며, 「성인지 결산서 분석」을 통해 성인지 결산서를 양성평등 기본계획과 연계하여 분석함으로써 양성평등 제고효과를 점검하였습니다.

이번 결산 분석 보고서가 국회의 결산 심사 과정에서 유익하게 활용되기를 기대하며, 국회예산정책처는 앞으로도 전문적이고 객관적인 분석으로 국회의 예·결산 심사에 도움이 되도록 모든 노력을 다하겠습니다.

2018년 8월

국회예산정책처장 김 춘 순

차 례

CONTENTS

국토교통위원회

[국토교통부]

I. 결산 개요 / 1

1. 현 황 ····· 1
2. 2017년도 예산안 관련 국회 논의사항 ····· 9
3. 2017회계연도 결산 주요 특징 ····· 11

II. 주요 현안 분석 / 13

1. 국토교통부 소관 보조사업의 정산절차 준수 필요 ····· 13
   1-1. 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 보조금 결산 기한 준수 필요 ····· 15
   1-2. 보조금 집행잔액 및 발생이자의 조속한 반환 필요 ····· 20
   1-3. 주거급여지원 사업의 보조금 발생이자 정산 필요 ····· 26
2. 혁신도시건설특별회계의 존치여부 검토 등 ····· 29
   2-1. 혁신도시건설특별회계의 세출구조 개편 또는 일반회계로의 통합 검토 필요 ····· 30
   2-2. 기타경상이전수입 및 기타재산수입 예산 계상 필요 ····· 34
3. 일반국도건설 사업의 연례적인 전용 과다 및 신규사업 집행 저조 ····· 37
4. 고속철도건설 사업의 조속한 추진 및 집행 관리 강화 필요 ····· 42
5. 광역철도건설지원 사업의 집행관리 강화 필요 ····· 47
6. 지하철건설지원 사업의 실집행 부진 ····· 53
7. 자동차사고피해지원기금 자산운용지침 등 마련 필요 ····· 56
8. 한국도로공사의 지출 사업 및 자회사 분석 ····· 60

8-1. 고속도로 조사설계 사업의 집행 부진 ····· 61
8-2. 한국도로공사 자회사인 ㈜부산-울산 고속도로의 과다손실 개선 필요 ····· 64
9. 재무결산 개시 이후 전기오류수정 과다 발생 ····· 68

III. 개별 사업 분석 / 72

1. 국토발전전시관의 관람객 유치실적 제고 등 ····· 72
1-1. 국토발전전시관 관리용역 발주시기의 적정성 ····· 73
1-2. 국토발전전시관 관람객 유치실적 제고 필요 ····· 76
2. 주거급여지원 사업의 실집행 소요를 고려한 보조금 교부 필요 ····· 79
3. 정비사업 연계형 임대주택사업 지원 용역의 과업내용 검토 필요 ····· 83
4. 청년매입임대 사업의 임대실적 제고 필요 등 ····· 86
5. 토지대여료의 예산편성 산식 개선 및 수납실적 제고 필요 ····· 90
6. 국토교통과학기술진흥원 연구개발 사업관리비 집행 분석 ····· 93
6-1. R&D 사업관리비를 통한 사무실 임차료 및 관리비 집행 부적정 ····· 93
6-2. 연구개발 위탁사업관리비를 활용한 전시, 행사 사업의 추진 부적정 ····· 97
7. 주택도시보증공사의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」에 부합하는 적정 수준의 주택임차자금 금리 조정 필요 ····· 100
8. 주택도시기금의 임대주택사업 정부출자 및 융자지원의 2차년도 지급시기 명확화 필요 ····· 104
9. (주)한국건설관리공사의 직원 대상 주택구입 및 임차 시 융자 금리의 상향 조정 필요 ····· 109
10. 화물자동차휴게소건설지원 사업의 성과 부진 및 집행관리 강화 필요 ····· 112
11. 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업 집행 부적정 등 ····· 116
12. 한국교통안전공단 첨단자동차검사연구센터 구축 사업의 문제점 분석 ····· 121
13. 물류기업 해외시장 진출 사업 방식 개선 ····· 125

14. 공항기본계획수립 사업 집행 부진 ····· 128
15. 흑산도 소형공항 건설 사업 관리 철저 ····· 131
16. 항공박물관 건립 사업 집행 관리 철저 ····· 135
17. 항공레저스포츠제전 사업 추진 방식 개선 검토 ····· 138
18. 드론 전용 비행시험장 구축 사업 집행 관리 강화 등 ····· 140
19. 일반국도조사설계 및 국대도조사설계 사업의 추진 방식 개선 필요 ····· 144
20. 도로유지보수 사업 연례적 전용 감액 및 이월 문제 등 ····· 147
21. 철도기본계획수립 사업의 추진방식 개선 필요 ····· 152
22. 한국철도공사의 철도 안전 관련 추경 사업의 집행 부진 ····· 156
23. 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업의 추가경정예산 실집행 부진 ····· 159
24. 정부보장 사업 중 무보험·뺑소니 보상금 집행 부진 ····· 163
25. 인천국제공항공사 환승률 향상 방안의 마련 필요 ····· 168
26. 한국철도공사의 중장기 재무관리계획에 따른 재무구조 개선 필요 ····· 171
27. 한국철도공사의 국고보조금으로 취득한 중요재산의 법률상 공시의무 위반 175
28. 한국철도시설공단의 자체 및 위탁연구개발 사업 중간평가 적정성 검토 필요 ·· 179
29. 코레일관광개발의 민간이나 타 기관과 경합되는 사업 조정 필요 ····· 183
30. 코레일로지스의 비고유사업 분야 조정 필요 ····· 186
31. 코레일유통의 성균관대역 역사개발 사업관리 철저 ····· 188
32. 주식회사 에스알의 지침에 부합하지 않는 명예퇴직 기준 변경 필요 ····· 192

[행정중심복합도시건설청]

Ⅰ. 결산 개요 ····· 197

1. 현 황 ····· 197
2. 2017년도 예산안 관련 국회 논의사항 ····· 204
3. 2017회계연도 결산 주요 특징 ····· 205

Ⅱ. 주요 현안 분석 ····· 206

1. 신규사업 추진 성과 저조 ····· 206
2. 광역교통시설 건설 사업 전용 과다 및 지연 문제 ····· 210

Ⅲ. 개별 사업 분석 ····· 216

1. 복합편의시설 건립 사업의 연례적 집행 부진 ····· 216
2. 환승주차장 운영방안 및 처분 계획 마련 필요 ····· 221

[새만금개발청]

Ⅰ. 결산 개요 ····· 227

1. 현 황 ····· 227
2. 2017년도 예산안 관련 국회 논의사항 ····· 232
3. 2017회계연도 결산 주요 특징 ····· 233

Ⅱ. 주요 현안 분석 ····· 234

1. 새만금개발 사업 추진 실적 저조 ····· 234
2. 새만금 관광활성화 사업 성과부족 및 집행 관리 강화 필요 ····· 240

Ⅲ. 개별 사업 분석 ····· 245

1. 새만금 투자유치 실적 저조 및 적극적 조치 필요 ····· 245

국토교통부

Ⅰ 결산 개요

1 현 황

가. 총수입·총지출 결산[1)]

2017회계연도 국토교통부 소관 총수입은 추가경정예산 대비 1조 1,188억 3,900만원(1.3%)이 감소한 83조 1,524억 600만원으로, 전년도 결산에 비해서는 5,736억 1,300만원(0.7%)이 감소하였다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2016 결산(A)	2017				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
예산	16,287,027	15,345,222	15,378,582	16,359,155	980,573	72,128
기금	67,438,992	68,892,663	68,892,663	66,793,251	△2,099,412	△645,741
합계	83,726,019	84,237,885	84,271,245	83,152,406	△1,118,839	△573,613

자료: 국토교통부

2017회계연도 국토교통부 소관 총지출은 추가경정예산 대비 1조 1,956억 2,300만원(2.7%)이 감소한 43조 6,901억 7,400만원으로, 전년도 결산에 비해서는 1조 5,382억 800만원(3.6%)이 증가하였다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)
하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 「2017회계연도 국가결산보고서」 편제에 따라 2018년 6월 8일 환경부로 이관된 수자원분야 예산 포함하여 산정한다. 다만, 수자원분야에 대한 주요현안 및 개별사업 분석은 상임위원회 심사의 편의를 위하여 「2017회계연도 결산 위원회별 분석(환경노동위원회 소관)」에 수록한다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2016 결산(A)	2017				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
예산	21,279,814	20,116,784	20,246,814	20,056,339	△190,475	△1,033,000
기금	21,062,627	21,194,075	24,638,983	23,633,835	△1,005,148	2,571,208
합계	42,342,441	41,310,859	44,885,797	43,690,174	△1,195,623	1,538,208

자료: 국토교통부

나. 세입·세출 결산

2017회계연도 국토교통부 소관 세입예산현액은 15조 3,785억 8,200만원이며, 17조 3,126억 600만원을 징수결정하여 이 중 94.5%인 16조 3,591억 5,500만원을 수납하고 9,443억 9,500만원을 미수납하였으며 90억 5,600만원을 불납결손처리 하였다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	161,379	161,379	161,379	230,694	193,475	37,219	0	83.9
교통시설특별회계	14,604,618	14,637,978	14,637,978	15,554,946	15,454,232	100,713	0	99.4
혁신도시건설 특별회계	6,475	6,475	6,475	51,959	51,959	0	0	100.0
에너지및자원사업 특별회계	0	0	0	767	767	0	0	100.0
지역발전특별회계[1)]	572,750	572,750	572,750	1,474,240	658,722	806,462	9,056	44.7
합계	15,345,222	15,378,582	15,378,582	17,312,606	16,359,155	944,395	9,056	94.5

주: 1) 2018년 3월 27일「국가균형발전 특별법」개정에 따라 2019년부터 국가균형발전특별회계로 명칭이 변경될 예정이나, 2017회계연도 결산시에는 기존 명칭에 따라 지역발전특별회계로 칭함

자료: 국토교통부

2017회계연도 국토교통부 소관 세출예산현액은 37조 2,562억 1,900만원이며, 이 중 97.7%인 36조 3,882억 9,800만원을 지출하고 5,988억 5,600만원을 다음연도로 이월하였으며 2,690억 6,400만원은 불용처리하였다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	19,308,360	19,436,289	19,499,669	19,406,730	41,885	51,053	99.5
교통시설특별회계	14,604,618	14,637,978	15,087,766	14,517,243	461,102	109,421	96.2
혁신도시건설 특별회계	93,015	93,015	93,095	62,924	0	30,171	67.6
에너지및자원사업 특별회계	15,240	15,240	15,240	14,080	175	984	92.4
지역발전특별회계[1)]	2,426,984	2,426,984	2,560,449	2,387,320	95,693	77,435	93.2
합계	36,448,217	36,609,506	37,256,219	36,388,298	598,856	269,064	97.7

주: 1) 2018년 3월 27일「국가균형발전 특별법」개정에 따라 2019년부터 국가균형발전특별회계로 명칭이 변경될 예정이나, 2017회계연도 결산시에는 기존 명칭에 따라 지역발전특별회계로 칭함

자료: 국토교통부

다. 기금 결산

2017회계연도 국토교통부 소관 기금의 수정 수입계획현액은 69조 1,371억 900만원이며, 67조 9,666억 7,700만원을 징수결정하여 이 중 98.3%인 66조 7,932억 5,100만원을 수납하고 1조 1,233억 3,500만원을 미수납하였으며 500억 9,100만원을 불납결손처리 하였다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 기금 수입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	수입계획		계획현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	당초	수정						
자동차사고피해 지원기금	243,833	243,833	243,833	263,883	263,883	0	0	100.0
주택도시기금	68,893,276	68,893,276	68,893,276	67,702,794	66,529,368	1,123,335	50,091	98.3
합계	69,137,109	69,137,109	69,137,109	67,966,677	66,793,251	1,123,335	50,091	98.3

자료: 국토교통부

2017회계연도 국토교통부 소관 기금의 수정 지출계획현액은 69조 1,372억 900만원이며, 이 중 96.6%인 66조 7,932억 5,100만원을 지출하고 3억 3,800만원을 다음연도로 이월하였으며 2조 336억 2,900만원은 불용처리하였다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	지출계획		계획 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	당초	수정					
자동차사고피해 지원기금	243,833	243,833	243,833	263,883	0	15,035	108.2
주택도시기금	68,648,830	68,893,276	68,893,376	66,529,368	338	2,018,594	96.6
합계	68,892,663	69,137,109	69,137,209	66,793,251	338	2,033,629	96.6

자료: 국토교통부

라. 재무 결산

2017회계연도 말 현재 국토교통부의 자산은 635조 627억 3,000만원, 부채는 145조 8,109억 7,400만원으로 순자산은 489조 2,517억 5,600만원이다.

[2017회계연도 국토교통부 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	635,062,730	617,458,011	17,604,719	2.9
Ⅰ. 유동자산	66,143,719	61,624,392	4,519,327	7.3
Ⅱ. 투자자산	134,896,316	125,421,178	9,475,138	7.6
Ⅲ. 일반유형자산	128,546,129	130,851,341	△2,305,212	△1.8
Ⅳ. 사회기반시설	305,432,535	299,524,946	5,907,589	2.0
Ⅴ. 무형자산	32,727	29,262	3,465	11.8
Ⅵ. 기타비유동자산	11,304	6,892	4,412	64.0
부 채	145,810,974	135,357,630	10,453,343	7.7
Ⅰ. 유동부채	83,732,381	77,053,762	6,678,619	8.7
Ⅱ. 장기차입부채	59,033,218	55,197,429	3,835,789	6.9
Ⅲ. 장기충당부채	70,330	47,499	22,831	48.1
Ⅳ. 기타비유동부채	2,975,045	3,058,941	△83,896	△2.7
순 자 산	489,251,756	482,100,381	7,151,375	1.5
Ⅰ. 기본순자산	59,930,384	59,930,384	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	596,850,369	590,863,490	5,986,879	1.0
Ⅲ. 순자산 조정	△167,528,997	△168,693,493	1,164,496	0.7

자료: 국토교통부

자산은 전기 대비 17조 6,047억 1,900만원(2.9%) 증가한 것으로 유동자산 66조 1,437억 1,900만원, 투자자산 134조 8,963억 1,600만원, 일반유형자산 128조 5,461억 2,900만원, 사회기반시설 305조 4,325억 3,500만원 등으로 구성된다. 이는 주택도시기금 단기대여금 증가 등에 따른 유동자산 4조 5,193억 2,700만원 증가, 주택도시기금 장기대여금 증가 등에 따른 투자자산 9조 4,751억 3,800만원 증가, 도로, 철도 등 건설에 따른 사회기반시설 5조 9,075억 8,900만원 증가 등에 기인한다.

부채는 전기 대비 10조 4,533억 4,300만원(7.7%) 증가한 것으로 유동부채 83조 7,323억 8,100만원, 장기차입부채 59조 332억 1,800만원 등으로 구성되어 있다. 이는 주택도시기금 주택청약종합저축액 증가에 따른 유동부채 6조 6,786억 1,900만원 증가, 주택도시기금 국민주택채권 발행에 따른 장기차입부채 3조 8,357억 8,900만원 증가 등에 기인한다.

국토교통부는 2017년도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 24조 7,225억 7,200만원 발생하였다. 비용은 프로그램총원가 18조 5,042억 8,000만원, 관리운영비 3,661억 5,600만원, 비배분비용 10조 9,775억 1,100만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 2조 7,374억 9,000만원, 비배분수익 2조 2,463억 4,900만원, 비교환수익 등 1,415억 3,500만원으로 구성된다.

[2017회계연도 국토교통부 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 프로그램순원가(가-나)	15,766,790	16,930,143	△1,163,353	△6.9
가. 프로그램 총원가	18,504,280	19,610,832	△1,106,552	△5.6
나. 프로그램 수익	2,737,490	2,680,688	56,802	2.1
Ⅱ. 관리운영비	366,156	337,175	28,981	8.6
Ⅲ. 비배분비용	10,977,511	52,046,513	△41,069,002	△78.9
Ⅳ. 비배분수익	2,246,349	3,550,079	△1,303,730	△36.7
Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	24,864,108	65,763,753	△40,899,645	△62.2
Ⅵ. 비교환수익 등	141,535	272,344	△130,809	△48.0
Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	24,722,572	65,491,409	△40,768,837	△62.3

자료: 국토교통부

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 40조 8,996억 4,500만원(△62.2%) 감소한 24조 8,641억 800만원이며, 이는 전기에 토지 일괄 가격재평가에 따른 비배분비용이 크게 발생하여 전기 대비 41조 690억 200만원 감소한 것에 기인한다.

총 42개의 프로그램 중 프로그램순원가가 가장 큰 프로그램은 일반철도건설프로그램(4조 8,795억 8,100만원)과 주택시장안정및주거복지향상프로그램(2조 7,600억 9,800만원) 등으로 나타났다.

그 밖에 관리운영비는 인건비 2,784억 5,400만원과 경비 877억 200만원으로 구성되어 있고, 비배분비용은 대손상각비 3조 1,967억 1,400만원, 평가손실 2조 5,466억 2,600만원 등으로 구성되어 있다.

국토교통부의 2017년도 기초순자산은 482조 1,003억 8,000만원이고, 기말순자산은 489조 2,517억 5,500만원으로 기초 대비 7조 1,513억 7,500만원(1.5%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과가 24조 7,225억 7,200만원, 순자산 증가항목인 재원의 조달 및 이전이 30조 5,069억 5,500만원, 순자산 증가항목인 조정항목 1조 3,669억 9,200만원이 발생했기 때문이다.

[2017회계연도 국토교통부 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 기초순자산	482,100,380	489,078,067	△6,977,687	△1.4
Ⅱ. 재정운영결과	24,722,572	65,491,409	△40,768,837	△62.3
Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	30,506,955	33,415,815	△2,908,860	△8.7
Ⅳ. 조정항목	1,366,992	25,097,906	△23,730,914	△94.6
Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	489,251,755	482,100,380	7,151,375	1.5

자료: 국토교통부

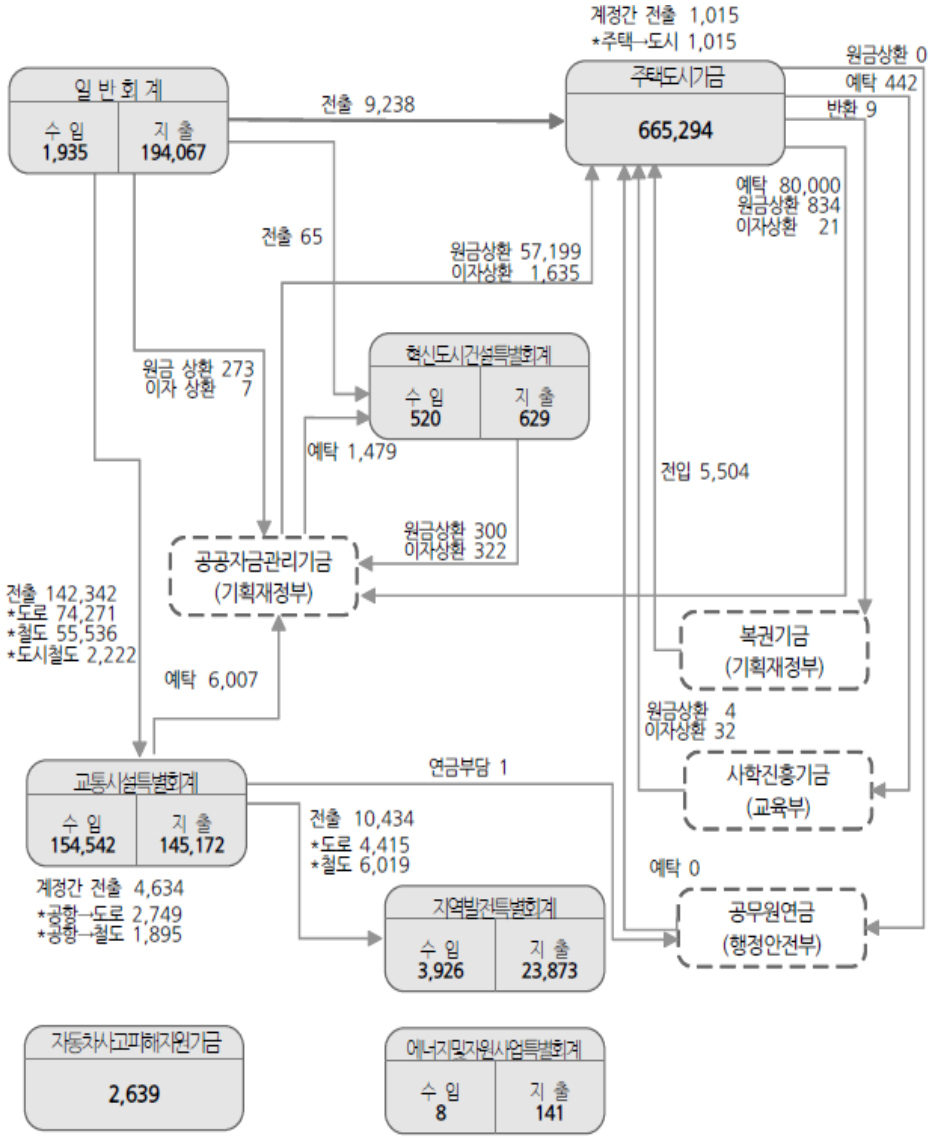
한편, 2017회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고 수입 등 재원의 조달 47조 3,134억 5,600만원과 국고이전지출 등 재원의 이전 △16조 8,065억 100만원으로 구성되며, 조정항목은 투자증권평가손익 1조 4,495억 7,600만원, 자산재평가이익 △8,030억 100만원, 기타 순자산의 증감 7,204억 2,400만원으로 구성된다.

마. 재정 구조

2017회계연도 국토교통부의 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

[2017회계연도 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계 결산 기준
자료 : 국토교통부

이를 구체적으로 살펴보면, 일반회계에서 교통시설특별회계로 14조 2,342억원, 혁신도시건설특별회계로 65억원, 주택도시기금으로 9,238억원 전출되었다. 다음 교통시설특별회계 도로계정에서 4,415억원, 철도계정에서 6,019억원이 지역발전특별회계 경제발전계정으로 전출되었다. 그 밖에 일반회계에서 공공자금관리기금으로 원금 273억원, 이자가 7억원이 상환되었고, 혁신도시건설특별회계에서도 공공자금관리기금으로 원금 300억원, 이자 322억원이 상환되었다.

2 2017년도 예산안 관련 국회 논의사항

국토교통부의 2017년도 예산안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사과정에서 **예산이 감액된 사업**으로는 **① 해외인프라시장개척 사업, ② 도로유지보수 사업, ③ 민자유치건설보조금 사업** 등이 있다.

해외인프라시장개척 사업은 해외인프라 관련 행사 비용 감액으로 15억원이 감액(274억 5,300만원→259억 5,300만원)되었고, 도로유지보수 사업은 실소요액을 반영하여 70억원이 감액(5,244억 5,300만원→5,174억 5,300만원)되었으며, 민자유치건설보조금 사업은 평택-부여-익산 고속도로 1,150억원 감액, 이천-오산 고속도로 900억원 감액, 봉담-송산 고속도로 900억원 감액 등 이·불용 방지를 위한 실소요 반영으로 2,950억원이 감액(1조 1,486억원→8,536억원)되었다[1].

국회 심사과정에서 **예산이 증액된 사업**으로는 **① 노후공공임대주택시설개선 사업, ② 자동차안전도강화 사업** 등이 있다.

노후공공임대주택시설개선 사업은 저소득층의 주거환경 개선 및 안전사고 방지를 위하여 150억원이 증액(100억원→250억원)되었고, 자동차안전도강화 사업은 자동차대체부품인증센터 타당성 용역 등을 위해 13억원이 증액(118억 3,300만원→131억 3,300만원)되었다[2].

국회 심사과정에서 **부대의견이 채택된 사업**으로 **① 민자유치건설보조금 사업, ② 호남고속철도 제2단계 사업** 등이 있다. 민자유치건설보조금 사업은 "구리~포천 고속도로 사업을 추진함에 있어 신내 3지구 새솔초교 통과구간의 방음터널 설치 민원 해결을 위해 적극 노력한다.", 호남고속철도 제2단계 사업은 "노선 결정과 관련

1) 국토교통위원회, 「2017년도 예산안 예비심사보고서」, 2016.10.
국회, 「2017년도 예산안에 대한 수정안」, 2016.12.

2) 국토교통위원회, 「2017년도 예산안 예비심사보고서」, 2016.10.
국회, 「2017년도 예산안에 대한 수정안」, 2016.12.

하여 무안국제공항 경유 문제에 대하여 충분히 검토하고, KDI 사업계획 적정성 재검토 결과에 따라 기본계획 수립 및 설계 등 후속절차를 조속히 시행한다.” 등이 부대의견으로 채택되었다[3].

2017년도 제1회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안 심사 과정에서 논의된 주요 사업으로 **① 지하시설물 전산화 사업, ② 도시재생사업 체계구축 사업** 등이 있다. 지하시설물 전산화 사업은 연내 집행가능한 수준으로 보조금을 편성·교부할 필요가 있어 28억원이 감액(120억원 → 92억원)되었으며 도시재생사업 체계구축 사업은 사회적 경제조직 활성화 방안 수립이 선행되어야 하므로 3억원이 감액(30억원→27억원)되었다[4].

3) 국회, 「2017년도 예산안에 대한 수정안」, 2016.12.

4) 예산결산특별위원회, 「2017년도 제1회 추가경정예산안 심사보고서」, 2017.7.

3 2017회계연도 결산 주요 특징

국토교통부는 ①SOC 투자 등을 통한 **경제활성화 지속 지원**, ②하천정비, 지하시설물 전산화 등 **국토교통 안전투자 내실화**, ③도로·철도·주거급여 등 **국정과제 및 지역공약 성과 가시화**, ④주거급여와 저상버스 보급 등을 통한 **서민·취약계층의 주거 및 교통복지 사업 지원**, ⑤도시재생, BRT 사업 등을 통한 **도시경쟁력 강화**를 2017년 주요 정책방향으로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2017회계연도 국토교통부 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 국토교통부 소관 보조사업을 전수 조사한 결과, 2016회계연도 결산 시정요구에도 불구하고 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 실적보고서 제출기한과 「국고보조금 통합관리지침」 등에 따른 보조금 집행잔액 및 발생이자 반환기한을 준수하지 못한 사례가 다수 발견되었다. 구체적으로 지방자치단체 보조사업의 경우 총 140개 중 24개 세부사업에서 총 97건, 민간보조사업의 경우 25개 중 14개 세부사업에서 총 21건의 보조사업실적보고서가 기한을 준수하지 못했거나 미제출되었다. 또한 총 212건의 집행잔액 또는 발생이자 반환소요 중 35건이 미반환되었거나 법정 기한을 경과한 2018년 이후 반환되었고 그 금액도 확정된 액수만 97억 7,400만원 수준이다.

둘째, 혁신도시건설특별회계는 내부거래를 제외한 사업예산 대부분을 일반회계 전입금 또는 기금 예수금으로 충당하고 있고, 예산규모도 총지출 기준 2014년 7,796억원에서 2017년 65억원으로 감소하여 별도 회계를 유지하기에는 과소한 수준이므로, 혁신도시건설 1단계 사업이 2017년 종료되었다는 점을 고려하여 특별회계 존치여부를 재검토할 필요가 있다.

셋째, 도로·철도·항공 건설 사업의 집행실적이 부진하였다. 일반국도 건설 사업은 연례적으로 이·전용이 과다하게 발생하고 있으며 신규사업의 집행실적이 부

진하였다. 고속철도·일반철도·광역철도 건설 사업은 노선 결정 지연, 행정절차 지연 등의 사유로 집행실적이 부진하였다. 흑산도 소형공항 건설 사업의 경우 관계기관과의 협의 지연 등으로 사업 추진이 지연되고 있다.

넷째, 2017년 추가경정예산 사업들의 실집행 실적이 부진한 측면이 있었다.

2017년 추가경정예산으로 증액된 일반철도안전 및 시설개량 사업의 내역사업 중 내진성능보강, 스크린도어 설치, 승강장 LED 조명 설치 사업은 한국철도공사 단계에서 실집행이 저조하였으며, 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업은 지방자치단체 단계에서는 전액 집행된 것으로 나타났으나 실제 사업을 수행하는 간접보조사업자인 지방교통공사 단계에서는 실집행이 저조하였다.

II 주요 현안 분석

1 국토교통부 소관 보조사업[1]의 정산절차 준수 필요

보조금은 「보조금 관리에 관한 법률」에 따라 "국가 외의 자가 수행하는 사무 또는 사업에 대하여 국가가 이를 조성하거나 재정상의 원조를 하기 위하여 교부하는 금전" 등을 의미하며, 보조사업은 국가가 국가 외의 자에 대하여 보조금을 교부하는 사업으로서 보조대상과 성격에 따라 예산과목상 자치단체 경상보조(330-01), 자치단체 자본보조(330-03), 민간경상보조(320-01), 민간자본보조(320-07) 등으로 구분하여 편성된다.

2017회계연도 국토교통부 소관 지방자치단체 보조사업[2]은 140개 세부사업[3]으로서 집행단계에서는 예산현액 총 3조 5,908억 7,600만원 중 98.3%인 3조 5,300억 500만원을 집행하였고, 실집행단계에서는 예산현액 5조 677억 4,700만원 중 66.9%인 3조 3,894억 4,300만원을 집행하였으며 1조 6,194억 8,300만원을 이월하고 588억 2,100만원을 불용하였다.

[2017회계연도 국토교통부 지방자치단체 보조사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

구분	집행					실집행			
	예산		전년도 이월 등	예산현액	집행	예산 현액	실집행	차년도 이월	불용
	본예산	추경							
지방자치단체 보조사업	3,484,068	3,526,085	40,238	3,590,876	3,530,005	5,067,747	3,389,443	1,619,483	58,821

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)
하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 「2017회계연도 국가결산보고서」 편제에 따라 2018년 6월 8일 환경부로 이관된 수자원분야 사업을 포함하여 분석하였다.

2) 자치단체 경상보조(330-01) 및 자치단체 자본보조(330-03) 예산을 대상으로 한다.

3) 내역사업 기준으로는 144개이다.

다음 2017회계연도 국토교통부 소관 민간보조사업[4]은 25개 세부사업[5]으로서 집행단계에서는 예산현액 총 1조 942억 1,500만원 중 98.7%인 1조 804억 2,400만원을 집행하였고, 실집행단계에서는 예산현액 1조 1,043억 4,900만원 중 98.3%인 1조 861억 1,700만원을 집행하였으며 166억 2,500만원을 이월하고 16억 700만원을 불용하였다.

[2017회계연도 국토교통부 민간보조사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

구분	집행					실집행			
	예산		이전용 등	예산현액	집행	예산 현액	실집행	차년도 이월	불용
	본예산	추경							
민간보조사업	1,094,739	1,094,739	△524	1,094,215	1,080,424	1,104,349	1,086,117	16,625	1,607

자료: 국토교통부

4) 민간경상보조(320-01) 및 민간자본보조(320-07) 예산을 대상으로 한다.

5) 내역사업 기준으로도 동일하다.

1-1. 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 보조금 결산 기한 준수 필요

가. 현 황

「보조금 관리에 관한 법률」 제27조 및 같은 법 시행령[6]은 보조사업이 완료·폐지되거나 회계연도가 종료한 경우 지방자치단체 보조사업은 3개월, 민간보조사업은 2개월 내에 보조사업자가 중앙관서의 장(국토교통부장관)에게 보조사업실적보고서를 제출하도록 하고 있다.

그러나 지방자치단체 보조사업의 경우 총 140개 중 24개 세부사업에서 총 97건의 보조사업실적보고서가 제출되지 않거나 법정기한을 준수하지 못하였다.

[2017회계연도 지방자치단체 보조사업 실적보고서 제출기한 미준수 현황]

(2018. 8. 기준)

세부사업(내역사업)	지방자치단체	제출일
주거급여지원(주거급여)	서울	’18.6.8.
	세종	’18.4.17.
국가하천유지보수	세종	’18.4.3.
	전남	’18.4.4.
	충남	’18.4.6.
	경기	’18.4.17.
	강원	’18.4.18.
	서울	’18.4.24.
	충북	’18.5.16.
지방하천 정비	울산, 전남	’18.4.2.
	부산, 광주	’18.4.4.
	대전	’18.4.11.
	제주	’18.4.16.
	경기, 세종	’18.4.17.
	전북, 경북	’18.4.18.
2017년 하천재해복구	충남, 충북, 강원	미제출
건축문화진흥(경상보조)	충남	’18.5.30.
U-City 기반구축 (U-City 통합플랫폼 기반구축)	충북	’18.5.3.
	경기	’18.6.19.
	광주	’18.6.25.
	경남	’18.7.3.
지적재조사	서울, 부산, 대구, 인천, 대전, 광주, 울산, 경기, 강원, 충남, 충북, 전남, 전북, 경남, 경북, 제주, 세종	미제출

6) 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」
제12조(보조사업의 실적 보고) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 법 제27조제1항에 따라 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서를 실적 보고 사유가 발생한 날부터 2개월(지방자치단체의 장인 보조사업자 또는 간접보조사업자의 경우에는 3개월) 내에 제출하여야 한다.

세부사업(내역사업)		지방자치단체	제출일
토당-원당국대도건설		경기	’18.4.17.
인천지하철1호선송도연장		인천	’18.4.17.
인천도시철도 2호선 건설		인천	’18.4.17.
양산도시철도 건설		경남	’18.4.17.
서울지하철7호선석남연장		인천	’18.4.17.
이동편의시설 설치지원		서울	’18.5.21.
교통약자 이동편의 증진	저상버스 도입보조	인천, 강원	’18.5.2.
		울산	’18.5.3.
		충남	’18.5.8.
		대구	’18.5.9.
		경남	’18.5.10.
		세종	’18.5.16.
		서울, 충북, 전북, 경북	미제출
	특별교통수단 도입보조	광주, 울산, 강원	’18.5.2.
		인천, 대전	’18.5.3.
		경기	’18.5.4.
		충남	’18.5.8.
		세종	’18.5.16.
		서울, 충북, 전북	미제출
	BF인증 시범사업 조성	군산	’18.5.8.
주차환경개선지원		경기	’18.4.30.
		전북	’18.5.1.
지역거점조성 지원 (혁신도시 산학연유치지원센터 지원)		충북	’18.4.2.
		광주	’18.4.4.
		부산, 강원	’18.4.6.
		전남	’18.4.13.
상도교-호장교 광역도로건설		경기	’18.4.16.
조리-법원 국지도		경기	’18.4.16.
가납-상수 국지도		경기	’18.4.16.
오포-포곡2 국지도		경기	’18.4.16.
초지-인천 국지도		경기	’18.4.16.
오남-수동 국지도		경기	’18.4.16.
하남선 복선전철		서울	’18.5.21.
개발제한구역 관리	GB관리보조	전남	’18.4.2.
		세종	’18.4.3.
		서울	’18.4.9.
		인천	’18.4.23.
		경기	’18.5.2.
	GB주민지원	전남	’18.4.2.
		세종	’18.4.3.
		서울	’18.4.9.
		인천	’18.4.23.
		경기	’18.5.2.

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

또한 민간보조사업의 경우에도 25개 중 14개 세부사업에서 총 21건의 보조사업 실적보고서가 제출되지 않거나 법정기한을 준수하지 못하였다.

[2017회계연도 민간보조사업 실적보고서 제출기한 미준수 현황]

(2018. 8. 기준)

세부사업(내역사업)	피보조사업자	제출일
철도핵심인력양성	한국철도협회	’18.4.
PSO보상	코레일	’18.6.26.
항공전문인력양성	한국항공협회	’18.4.30.
물류산업지원(제3자물류컨설팅지원)	대한상공회의소	’18.4.9.
토지종합정보시스템운영(정보화)	LH	미제출
건설기계임대료체납신고센터운영	대한건설기계협회	’18.5.2.
해외인프라시장개척 (해외건설 시장개척 기업활동 지원)	해외건설협회	’18.4.20.
교통사고예방지원 (한국교통장애인협회 지원)	한국교통장애인협회	’18.4.17.
수자원정책알리기및국제협력 (물산업육성 및 해외진출 지원)	유네스코물안보센터	’18.3.2.
U-City 기반구축(U-City 인력양성)	국토교통과학기술진흥원	’18.4.26.
국토공간정보 인력양성	공간정보산업진흥원	’18.3.30.
민자유치활성화지원	서울고속도로	’18.4.6.
	천안논산고속도로	’18.4.9.
	부산울산고속도로	
	서울춘천고속도로	’18.4.10.
	인천대교	
	신대구부산고속도로	
	신공항하이웨이	’18.4.11.
민자유치건설보조금	옥산오창고속도로	’18.4.10.
민자철도운영지원	전라선철도(주)	미제출
	가야철도(주)	

주: 수자원정책알리기및국제협력 사업은 2018년 6월 환경부 이관

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

국토교통부는 2016회계연도 결산 시정요구에도 불구하고 「보조금 관리에 관한 법률」에 따른 보조사업실적보고서 제출기한을 준수하지 못한 사례가 다수 발생하고 있으므로, 법정기한 내 실적보고서가 제출될 수 있도록 관리를 철저히 할 필요가 있다.

전술한 「보조금 관리에 관한 법률」 제27조는 강행규정으로서 사업의 완료·폐지 또는 회계연도 종료 중 한 가지 사유만 발생하여도 기한을 정하여 실적보고서를 제출하도록 의무를 부과하고 있다. 그러나 국토교통부는 2018년 8월 기준으로 2017회계연도 일반회계 및 특별회계 소관 보조사업 중 총 38개 세부사업에서 118건의 보조사업실적보고서를 기한 내에 제출받지 못하였다.

국토교통부 소관 보조사업은 2016회계연도 결산시에도 실적보고서 제출기한 미준수 문제가 지적되어 국회의 시정요구[7]를 받았음에도 여전히 미준수 사례가 다수 발생하였으며[8], 특히 '하천재해복구', '건축문화진흥', '교통약자 이동편의 증진' 등 3개 사업은 국회예산정책처 2016회계연도 결산분석[9]시 동일한 지적이 있었음에도 문제가 반복되고 있다.

「보조금 관리에 관한 법률」에 따라 보조사업실적보고서가 제출되면 중앙관서의 장은 이를 심사하여 차년도 보조금의 교부 여부를 결정하고 그 잔액 및 이자를 정산하며 국회도 이를 제출받아 결산심사의 기초자료로 활용[10]한다는 점에서, 실적보고서 제출기한 미준수는 단순한 법령 위반 문제를 넘어 국가 재정운용의 효율성 및 건전성과 국회 재정통제의 효과성 문제와 연결된다 할 수 있다.

이에 국토교통부는 「보조금 관리에 관한 법률」에 따라 보조사업자로부터 법정

---

7) "국토교통부는 보조금 관리 법령에 따라 결산보고 지연, 보조금 집행잔액 미반환문제에 대해 적극적으로 처리하도록 하고, 보조금 집행잔액을 장기 미반환하는 지자체에 대해서는 페널티 도입을 검토할 것"

8) 국토교통부는 「2016회계연도 결산 시정요구사항에 대한 후속조치결과」를 통해 동 시정요구사항에 대해 '2017년부터는 지자체 보조사업 관리를 국고보조금관리시스템(e나라도움)으로 관리함에 따라 결산보고, 정산 등의 절차가 시스템으로 체계적으로 철저히 관리'되고 있어 '조치완료' 되었음을 통보하였다.

9) 국회예산정책처, 「2016회계연도 결산 위원회별 분석(국토교통위원회 소관)」, pp.18-20.

10) 「국가재정법」
제54조(보조금의 관리) 각 중앙관서의 장은 지방자치단체 및 민간에 지원한 국고보조금의 교부실적과 해당 보조사업자의 보조금 집행실적을 기획재정부장관, 국회 소관 상임위원회 및 예산결산특별위원회에 각각 제출하여야 한다.

기한 내에 실적보고서를 제출받을 수 있도록 보조사업 관리를 철저히 하여야 할 것이다. 또한 제출기한을 위반한 보조사업자에 대해서는 「국고보조금 통합관리지침」[11] 에 따라 다음년도 보조금을 삭감하는 등 적극적인 조치를 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

11) 「국고보조금 통합관리지침」
제27조(보조사업 실적보고서의 심사) ③ 중앙관서의 장은 정산보고서 제출을 지연한 보조사업자 등에 대해서는 지연 기간에 따라 정산보고서가 제출된 이후 최초로 지급하는 보조금을 삭감할 수 있다.
1. 3개월 지연 제출하는 경우 10%이내 보조금 삭감
2. 6개월 지연 제출하는 경우 20%이내 보조금 삭감
3. 12개월 지연 제출하는 경우 50%이내 보조금 삭감

1-2. 보조금 집행잔액 및 발생이자의 조속한 반환 필요

가. 현 황

「보조금 관리에 관한 법률」 제31조[12]는 중앙관서의 장이 보조사업실적보고서를 심사하여 보조금 금액을 확정한 후 그 집행잔액 및 발생이자를 국고로 반환받도록 하고 있다.

통상적인 정산 절차를 거칠 경우 2017년에는 2016년도 보조금의 집행잔액 및 발생이자를 정산하여 반환받는데, 그 내역을 살펴보면 지방자치단체 보조사업의 경우 총 31개 세부사업에서 933억 1,400만원의 반환소요가 발생하였으며 민간보조사업의 경우 20개 세부사업에서 16억 8,400만원의 반환소요가 발생하였다.

[2016회계연도 지방자치단체 보조사업 집행잔액 및 발생이자 현황]

(단위: 백만원)

세부사업(내역사업)		지자체	반환액
주거급여지원	주거급여	서울 등 17개 시·도	71,456
	농어촌 장애인 주택 개조사업	대구 등 11개 시·도	28.4
노후공공임대주택시설개선(그린홈)		광주 등 4개 시·도	16
화물자동차휴게소건설지원(화물자동차건설지원)		충남 서산	1,196.39
군위탁컨테이너화물자동차관리비(피해차량보상비)		경북	5.7
도시이용정보체계확산(정보화)		충북	0.4
지하시설물전산화(정보화)		세종 등 4개 시·도	4.1
교통사고예방지원(교통안전시범도시 사업)		부산	52.6
국가교통조사		서울, 경기	3.06
국가하천유지보수		서울 등 14개 시·도	904+ α
지방하천 정비		대구 등 5개 시·도 및 전남 화순 등 6개 시·군·구	5,317.2
건축문화진흥	국토환경디자인 지원	서울, 세종	11.7
	한옥 공공건축 지원	강원	155
U-City 기반구축 (U-City 통합플랫폼 기반구축)		강원, 전북	1.5

12) 「보조금 관리에 관한 법률」
제31조(보조금의 반환) ② 중앙관서의 장은 보조사업자에게 교부하여야 할 보조금의 금액을 제28조에 따라 확정한 경우에 이미 교부된 보조금과 이로 인하여 발생한 이자를 더한 금액이 그 확정된 금액을 초과한 경우에는 기한을 정하여 그 초과액의 반환을 명하여야 한다. 다만, 보조사업자가 지방자치단체의 장인 경우 중앙관서의 장으로부터 보조금을 지급받은 후 대통령령으로 정하는 불가피한 사유로 발생한 이자는 그러하지 아니하다.

세부사업(내역사업)		지자체	반환액
지적관리(지적정리기본경비)		서울 등 17개 시·도	4.06
지적재조사		서울 등 17개 시·도	173.5
노후공단 재정비지원	대전산단 재생사업	대전	874
	대구도심(제3,서대구) 산단 재생사업	대구	1,084
	전주산단 재생사업	전북 전주	4
	춘천후평산단 재생사업	강원 춘천	129
	익산국가산단 재생사업	전북 익산	200
	청주일반산단 재생사업	충북 청주	83
첨단도로교통체계 (지능형교통체계(ITS) 구축)		인천 등 7개 시·도	89
광역BIS 지원(보조)	강원도	강원	87
	평택-아산	충남	
	화성-용인	경기	
	대전-계룡	충남	
택시산업지원	택시감차보상	서울 등 11개 시·도	1,825
	CNG택시 개조지원	대전, 경기	138
교통약자 이동편의 증진	특별교통수단 도입보조	대전 등 4개 시·도	38
	BF인증 시범사업 조성	수원, 광양, 영덕	9.6
주차환경개선지원		인천, 광주, 전북	88.7
대중교통지원 (화물자동차 공영차고지 건설지원)		부산 노포	1,239.57
성장촉진지역개발	지역개발지원	괴산, 김제, 장성, 순창, 남원	746
	도서개발지원	전남 신안	12
도시활력증진지역개발(도시생활환경개선)		대구, 경기	2,117
지역거점조성 지원 (지방산업단지 공업용수도건설지원)		강원, 경기, 대전, 전남 장성, 전남 강진	1,264
구포대교-대동수문 광역도로건설		부산	1,812
대전-문의국지도건설		충북	3
계곡-신덕국지도건설		전북	4
개발제한구역관리	GB관리보조	경기, 경남, 세종	16.9
	GB주민지원	서울 등 8개 시·도	960.5
기업도시기반시설지원 (원주기업도시 주진입도로 개설)		원주	935
해안및내륙권발전사업지원(동해 망상웰빙휴양타운)		강원	1.5
제주 구국도 건설지원		제주	224
계			**93,314**

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

[2016회계연도 민간보조사업 집행잔액 및 발생이자 현황]

(단위: 백만원)

세부사업(내역사업)		피조보사업자	반환액
주거급여지원(주택조사)		LH	18.6
철도핵심인력양성		한국철도협회	82
PSO보상		코레일	-
항공전문인력양성		한국항공협회	65
군위탁컨테이너화물자동차관리비(제세공과금)		코레일	14.7
물류산업지원	제3자물류 컨설팅 지원	대한상공회의소	0.7
	공동물류 지원	대한상공회의소	0.04
	글로벌 물류인력 양성지원	한국통합물류협회	0.7
	물류기능인력 양성지원	한국통합물류협회	13
건설기계임대료체납신고센터운영		대한건설기계협회	0.09
해외인프라시장개척	해외건설시장개척 기업활동 지원	해외건설협회	59
	해외건설 현장훈련 지원	해외건설협회	445
교통사고예방지원(한국교통장애인협회 지원)		한국교통장애인협회	0.11
수자원정책알리기및국제협력(수자원전문대학원지원)		성균관대학교	0.14
청소년 국토교육 지원		LH	54
건축문화진흥		대한건축사협회	0.5
		UIA	0.03
U-City 기반구축(U-City 인력양성)		국토교통과학기술진흥원	1.5
건축물 에너지 목표관리제	건축물 에너지 복표관리제	한국에너지공단	0.01
	녹색건축센터 지원	한국에너지공단	21.36
		한국건설기술연구원	0.17
		한국감정원	6.21
국토공간정보 인력양성		공간정보산업진흥원	62
도시첨단산업단지 시범사업지원(판교창조경제밸리 기업지원허브 (공공지식산업센터) 토지매입비)		LH	24
국제협력기구 지원 등(국제도로센터 위탁사업)		한국도로협회	0.09
민자유치건설보조금		상주영천고속도로(주)	53.8
전환교통지원사업		한국철도물류협회	759
그린리모델링 활성화	공공건축물 그린리모델링 지원 등	LH	1
	공공건축물 에너지 소비량 보고·공개	한국시설안전공단	1
계			**1,684**

주: 수자원정책알리기및국제협력 사업은 2018년 6월 환경부 이관

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

국토교통부는 「국고보조금 통합관리지침」 및 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하여 2016년도 보조금의 집행잔액과 발생이자를 법정 기한이 경과한 2018년 이후 반환받는 사례가 다수 발생하고 있다.

「국고보조금 통합관리지침」[13] 및 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[14]은 모두 보조금의 집행잔액과 발생이자를 최소한 사업집행이 완료된 다음연도까지는 반환하도록 규정하여 보조금의 조속한 정산을 유도하고 있다. 이에 따르면 2016년도 보조금의 집행잔액과 발생이자는 최소한 2017회계연도 내에 반납되어야 한다.

그러나 2018년 8월 기준으로 총 212건의 반환소요 중 35건이 반환되지 않고 있거나 법정 기한을 경과한 2018년에 반환되었는데, 그 금액은 확정된 액수만 97억 7,400만원 수준이며 반환 지연에 따른 발생이자 추가분을 고려하면 더욱 증가할 것으로 보인다. 특히, 지방자치단체 보조사업의 경우 총 182건의 반환소요 중 34건이 2018년 이후 반환되었거나 반환될 예정으로, 18.7%가 법정 반환기한을 지키지 못하고 있는 것으로 나타났다.

[2016회계연도 지방자치단체 보조사업 집행잔액 및 발생이자 반환지연 사례]

(단위: 백만원)

구분	세부사업(내역사업)	피보조사업자	반환액	반환일
자치단체보조사업	주거급여지원(주거급여)	서울	6,784	’18.2.2.
	국가하천유지보수	서울	미정	미반환
		경기	미정	미반환
		전남	32	미반환
		전북	21	미반환
	지적관리(지적정리기본경비)	서울	3.4	’18.3.
	지적재조사	서울	미정	미반환

13) 「국고보조금 통합관리지침」
제26조(보조사업 실적보고 및 집행잔액 등 반납) ④ 중앙관서의 장은 보조금 집행잔액과 이자, 보조사업의 수익금의 반납기한을 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 정하되 사업이 완료된 해의 다음 연도 내에는 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.

14) 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.108.
“보조금 정산잔액 및 이자가 조속히 반납될 수 있도록 조치하여야 하며, 반납기한은 반납금액, 결산일정 등을 감안하여 중앙관서의 장이 정하되, 최소한 사업집행 완료 익년도 내에 반납이 완료될 수 있도록 하여야 한다.”

구분	세부사업(내역사업)		피보조사업자	반환액	반환일
			부산	1.4	
			대구	3.5	
			인천	23.1	
			대전	20.2	
			광주	미정	
			울산	0.8	
			경기	73.7	
			강원	0.5	
			충남	2.1	
			충북	15.7	
			전남	4.8	
			전북	12.3	
			경남	1.3	
			경북	10.8	
			제주	미정	
			세종	3.1	
	첨단도로교통체계 (지능형교통체계(ITS) 구축)		대전	15	미반환
			충남	1	미반환
			경북	0.7	미반환
	택시산업지원(택시감차보상)		서울	96	’18.2.8.
			강원	137	’18.2.5.
	교통약자 이동편의 증진	특별교통수단 도입보조	강원	2.8	’17.12.29. ’18.4.25.
			전남	20.9	미반환
		BF인증 시범사업 조성	광양	4.8	’18.4.25.
	구포대교-대동수문 광역도로건설		부산	1,812	미반환
	해안및내륙권발전사업지 (동해 망상웰빙휴양타운)		강원	1.5	미반환
	제주 구국도 건설지원		제주	224	미반환
민간 보조 사업	해외인프라시장개척 (해외건설 현장훈련 지원)		해외건설협회	445	’18.4.11.
계				**9,774**	-

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부 소관 보조사업은 2016회계연도 결산시에도 집행잔액 등 반환지연 문제가 지적되어 국회에서 시정요구[15]를 받았음에도 여전히 반환지연 사례가 다수 발생하고 있으며[16], 특히 '주거급여지원', '택시산업지원(택시감차보상)', '교통약자 이동편의 증진(특별교통수단도입보조)' 등 3개 사업은 국회예산정책처 2016회계연도 결산분석[17]시 동일한 지적이 있었음에도 문제가 개선되지 못하고 있다.[18]

최근 재정의 조기집행 기조 하에서 일시적 세입결손 현상이 지속적으로 발생하고 있는데, 집행잔액 등의 반환 지연은 일시적 세입결손을 가중시켜 정부의 일시차입이나 재정증권 발행을 확대[19]시킴으로써 국가재정상 부담[20]을 증가시키게 된다.

이에 국토교통부는 기존 미반환액을 포함한 2017회계연도 정산분이 2018년 내에 반환될 수 있도록 지방자치단체를 독려하고, 필요한 경우에는 「보조금 관리에 관한 법률」 제32조[21]에 따른 보조금 교부 일시정지 또는 상계처리 등 적극적인 제재조치를 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

---

15) "국토교통부는 보조금 관리 법령에 따라 결산보고 지연, 보조금 집행잔액 미반환문제에 대해 적극적으로 처리하도록 하고, 보조금 집행잔액을 장기 미반환하는 지자체에 대해서는 페널티 도입을 검토할 것"

16) 국토교통부는 「2016회계연도 결산 시정요구사항에 대한 후속조치결과」를 통해 동 시정요구사항에 대해 '지자체의 보조금 미수납액에 대해서는 조기납부토록 독려하고 있으며, 만성적으로 특별한 사유없이 집행잔액을 미반환하는 지자체에 대해서는 차기 예산편성시 반영하는 방안을 검토예정'으로서 '조치완료' 되었음을 통보하였다.

17) 국회예산정책처, 「2016회계연도 결산 위원회별 분석(국토교통위원회 소관)」, pp.21-23.

18) 지방자치단체의 경우 보조금 반환분의 예산 편성이 선행되어야 하므로 반환이 지연된다는 주장이 있음. 그러나 지방자치단체는 통상 지방교부세 정산분 반영 등을 위해 연례적으로 추경을 1회 이상 실시하며, 2017년의 경우에도 국고보조금 반환액이 이미 확정된 5월 이후 모든 시·도에서 추경예산을 편성하였으며 강원도를 제외한 모든 시·도에서 10월 이내에 추경예산이 확정되었기 때문에 지방자치단체의 의지만 있다면 보조금 반환액을 연내 반환할 수 있었다.

19) 2017회계연도 정부의 일시차입 및 재정증권 발행 실적은 통합계정 기준 9조 9,400억원에 달한다(자료: 2017회계연도 국가결산보고서, pp.676-677.)

20) 보조금 반환이 지연되면 그 기간만큼 반환되는 발생이자도 증가하나, 발생이자는 보통예금 금리를 기준으로 책정되어 통상 정부 일시차입금이나 재정증권 이자율보다 낮기 때문에 반환이 지연될수록 정부의 이자비용 부담이 증가될 가능성이 높은 실정이다.

21) 「보조금 관리에 관한 법률」
제32조(다른 보조금 교부의 일시 정지 등) 중앙관서의 장은 보조사업자가 보조금 반환 명령을 받고 반환하지 아니하는 경우에 그 보조사업자에게 동종(同種)의 사무 또는 사업에 대하여 교부하여야 할 보조금이 있을 때에는 그 교부를 일시 정지하거나 그 보조금과 보조사업자가 반환하지 아니한 보조금 금액을 상계(相計)할 수 있다.

1-3. 주거급여지원 사업의 보조금 발생이자 정산 필요

가. 현 황

주거급여지원 사업[22]은 주거가 불안정한 저소득층 보호를 위해 임차료를 보조하거나 주택 개·보수를 지원하는 등의 사업으로서 주거급여, 농어촌 장애인주택 개조사업 등의 내역사업으로 구성되어 있다.

국토교통부는 주거급여지원 사업의 2017년도 예산현액 9,474억 8,200만원 중 9,469억 3,300만원을 집행하고 1억 4,300만원을 이월하였으며 4억 600만원을 불용하였다.

[2017회계연도 주거급여지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
주거급여 지원	939,889	947,098	384	0	947,482	946,933	143	406

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따라 보조금이 광역자치단체에 계류된 기간에 발생한 이자를 정산하여 반환받을 필요가 있다.

주거급여지원 사업의 자치단체 보조예산은 “주거급여”와 “농어촌 장애인 주택개조사업” 등 2개의 내역사업에 편성되어 있다. 이들 내역사업은 국토교통부가 광역자치단체에 보조금을 교부한 후 광역자치단체에서 다시 기초자치단체에 보조금을 재교부하는 간접보조사업이다.

이러한 간접보조사업의 발생이자 정산과 관련하여 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 “간접보조금으로 발생한 이자는 보조사업자의 세입으로 처리”하도록 규정하고 있으며, 이를 근거로 국토교통부는 “주거급여”와 “농어촌 장애인

22) 코드명: 일반회계 1034-302

주택 개조사업”에 따른 자치단체 보조예산 결산시 발생이자 전액을 반환받지 않고 광역자치단체의 세입으로 처리하도록 하고 있다.

[예산집행지침상 지방자치단체 간접보조금의 반납이자 산출기준(사례)]

<사 례>

- ’17년 1월 5일 지방하천 정비사업(보조사업)으로 A부처에서 B시(보조사업자)로 25억원으로 교부결정하고, 1월 10일 보조금을 교부
- B시는 2월 15일 간접보조사업자(시·군 또는 민간)에게 간접보조금 15억원을 1차 교부, 7월 10일 10억원을 2차 교부
- 간접보조사업자가 10월 10일 간접보조사업을 종료·정산하여 11월 10일 집행잔액 1억원을 B시로 반납
- B시가 12월 20일 보조사업을 완료하고 정산하는 경우 B시에서 A부처로 반납할 이자는 얼마인지?
  (B시가 금융기관과 보통예금 금리를 연 2%로 약정한 경우를 가정)
  ⇨ 집행잔액(1억원)외 보조금 발생이자로 13,101,350원 정산·반납

○ (이자1) 보조금 교부일부터 간접보조금 1차 교부일까지 이자(1.10~2.14) : 4,931,500원
- 2,500,000천원(보조금) × 2%(금리) × 36/365 = 4,931,500원(일원단위 절사)

○ (이자2) 간접보조금 1차 교부일부터 2차 교부일까지 이자(2.15~7.9) : 7,945,200원
- 1,000,000천원(보조금-1차교부액) × 2%(금리) × 145/365 = 7,945,200원(일원단위 절사)

○ (이자3) 간접보조금 반납일부터 정산일까지 이자(11.10~12.20) : 224,650원
- 100,000천원(간접보조금 반납액) × 2%(금리) × 41/365 = 224,650원(일원단위 절사)

*** 간접보조금으로 발생한 이자는 보조사업자(B시)의 세입으로 처리**

자료: 기획재정부, 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」, p.419.

우선 “간접보조금으로 발생한 이자는 보조사업자의 세입으로 처리”하도록 하는 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」의 규정은 정산절차의 편의를 위하여 타당한 사유 없이 국고 수입을 포기하는 것으로서 발생이자 전액을 국고로 반환하는 것이 타당하다. 이에 「2018년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 해당 규정을

개정하여 “간접보조금으로 발생한 이자”도 국고로 반환하도록 하고 있으므로 2018년 예산부터는 개정된 집행지침에 따라 발생이자가 전액 국고로 반환될 것으로 보인다.

그러나 2017년 보조금 예산의 경우에도 “간접보조금으로 발생한 이자”에 국한하지 않고 발생이자 전액을 반환받지 않는 것은 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 위배될 소지가 있다. 동 집행지침에서 반환을 면제하고 있는 “간접보조금으로 발생한 이자”는 보조금이 간접보조사업자(기초자치단체)에 계류중인 기간에 발생한 이자만을 의미하며, 위의 발생이자 산정사례에서 예시하고 있듯이 보조금이 광역자치단체에 계류중인 기간[23]에 발생한 이자의 반환은 면제하지 않고 있기 때문이다.

이에 국토교통부는 향후 보조사업을 수행하는 경우 「예산 및 기금운용계획 집행지침」 등 관련 규정을 면밀히 확인하여 발생이자 정산을 포함한 보조금 관리 전반에 대하여 만전을 기하고 유사 사례가 재발하지 않도록 유의할 필요가 있다.

23) ① 광역자치단체가 보조금을 교부받은 후 기초자치단체에 재교부하기까지의 기간과 ② 기초자치단체에서 간접보조금 집행잔액을 정산하여 광역자치단체에 반환한 후 이를 다시 국고로 반환하기까지의 기간을 의미한다. ①의 경우에는 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」 제13조제1항제1호에 따라 해당 기간이 1개월 이내이면 반환을 면제받을 수 있으나, ②의 경우에는 이러한 특례 규정도 없는 실정이다.

2 혁신도시건설특별회계의 존치여부 검토 등

혁신도시건설사업은 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」에 따라 공공기관 및 기업·대학·연구소 등을 유치하여 지역발전 거점도시를 건설하는 사업으로서, 2005년 국무회의 결정을 시작으로 2007년 특별법 제정을 거쳐 본격적으로 시작되었다.

이후 2008년 혁신도시건설특별회계를 신설하여 안정적인 재원을 확보한 후 2017년까지 사업을 추진하여 10개 혁신도시를 모두 준공하고 153개의 이전대상 공공기관 중 147개의 이전을 완료하였다.

[혁신도시별 건설계획 현황]

지 역	위치	면적 (천㎡)	계획인구 (천명)	사업비 (억원)	이전기관 (개)
계	-	44,891	267	98,979	115[1)]
부산	영도구, 남구, 해운대구	935	7	4,127	13
대구	동구	4,216	22	14,501	11
광주·전남	나주시	7,361	49	14,175	16
울산	중구	2,991	20	10,390	9
강원	원주시	3,597	31	8,396	12
충북	진천군, 음성군	6,899	39	9,969	11
전북	전주시, 완주시	9,852	29	15,229	12
경북	김천시	3,812	27	8,676	12
경남	진주시	4,093	38	10,577	11
제주	서귀포	1,135	5	2,939	8

주: 1) 본문의 이전기관수와의 차이는 세종시 및 타지역 이전기관으로 인해 발생
자료: 국토교통부, 혁신도시 홈페이지(http://innocity.molit.go.kr/v2)

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

2-1. 혁신도시건설특별회계의 세출구조 개편 또는 일반회계로의 통합 검토 필요

가. 현 황

혁신도시건설특별회계는 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」에 따라 공공기관 및 기업·대학·연구소 등을 유치하여 지역발전 거점도시를 건설하는 혁신도시 건설사업을 위하여 2008년도 예산부터 신설된 특별회계이다.

2017회계연도 혁신도시건설특별회계의 국토교통부 소관 예산은 총계 기준 4개 세부사업으로 예산현액 기준 930억 9,500만원이며 이 중 629억 2,400만원을 집행하고 301억 7,100만원을 불용하였다.[1)]

[2017회계연도 혁신도시건설특별회계 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산								2018 예산
	본예산	추경	전년 이월	예산 현액(A)	집행 (B)	이월	불용	집행률 (B/A)	
혁신도시건설특별회계	93,015	93,015	80	93,095	62,924	0	30,171	67.6	243,622
혁신도시건설지원	586	586	80	666	590	0	76	88.6	4,146
공공기관이차보전지원	189	189	0	189	160	0	29	84.7	19
혁특회계에서공자기금으로예수원금상환	59,974	59,974	0	59,974	30,000	0	29,974	50.0	200,000
혁특회계에서공자기금으로예수이자상환	32,266	32,266	0	32,266	32,174	0	92	99.7	29,457
혁신도시정주여건개선및활성화지원[1)]	-								10,000

주: 1) 혁신도시정주여건개선및활성화지원(5538-309) 사업은 2018년도 예산안 심사 과정에서 신규 반영
자료: 대한민국정부, 「2017회계연도 결산보고서」

1) 그 밖에 인사혁신처 소관 국가인재원 기숙사 증축 사업(1736-300) 예산이 2017년 57억원, 2018년 116억 8,900만원 편성되어 있다.

나. 분석의견

혁신도시건설특별회계는 혁신도시건설 1단계 사업이 종료되었으므로 「국가재정법」상 특별회계 설치 기준을 고려하여 그 존치여부를 원점에서 재검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

혁신도시건설사업은 2017년 말까지 전국 10개의 혁신도시를 준공하고 이전대상 공공기관의 96%를 이전함으로써 1단계 사업을 종료하였다. 이에 정부는 2018년 2월 "혁신도시 시즌2" 계획을 발표하며 2030년까지 기업유치, 정주인프라 확대 등을 통하여 도시의 활성화를 도모하는 2단계 사업을 개시할 계획임을 밝혔다.

그러나 혁신도시 2단계 사업의 필요성과 별개로, 1단계 사업이 종료된 현시점에서 재원운용 수단으로서 혁신도시건설특별회계의 존치 여부를 「국가재정법」 등 재정운용의 기본원칙을 고려하여 원점에서 재검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

「국가재정법」[2]상 특별회계는 "국가에서 특정한 사업을 운영하고자 할 때, 특정한 자금을 보유하여 운용하고자 할 때, 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 회계처리할 필요가 있을 때" 설치한다. 그러나 혁신도시건설특별회계는 현재 내부거래(공공자금관리기금 예수원금·이자 상환)를 제외한 실질적인 사업예산의 대부분을 일반회계 전입금 또는 기금 예수금으로 충당하고 있다는 점에서 "특정한 세입으로 특정한 세출에 충당"한다는 조건에는 부합하지 않는 측면이 있다.[3]

---

2) 「국가재정법」
제4조(회계구분) ③특별회계는 국가에서 특정한 사업을 운영하고자 할 때, 특정한 자금을 보유하여 운용하고자 할 때, 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 회계처리할 필요가 있을 때에 법률로써 설치하되, 별표 1에 규정된 법률에 의하지 아니하고는 이를 설치할 수 없다.

3) 내부거래의 경우 이전된 정부소속기관의 종전부동산을 매각하여 공공자금관리기금 예수원금·이자를 상환하는 구조라는 점에서 "특정한 세입으로 특정한 세출에 충당"한다는 「국가재정법」의 조건에 부합하는 측면이 있었으나, 2018년 5월 현재 46개 종전부동산 중 44개가 매각되고 2개의 종전부동산(매각예상액 약 100억원 수준)만 남아있는 실정으로서 2019년부터는 내부거래(공공자금관리기금 예수원금·이자 상환)도 일반회계 전입금 또는 기금 예수금을 통해서 이루어질 가능성이 높은 상황이다.

[혁신도시건설특별회계 세입 구성현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	세입		세출 (내부거래 제외)
		일반회계 전입금	
2017년	6,475	6,475	6,475
2018년	173,772	173,757	25,854

자료: 국토교통부, 「2017회계연도 결산보고서」 및 「2018년도 예산서」

예산규모면에서도 혁신도시건설특별회계는 혁신도시건설 1단계 사업이 종료되면서 규모가 지속적으로 감소하고 있어 일반회계와 구분하여 회계처리할 필요성이 크지 않은 측면이 있다. 구체적으로 혁신도시건설특별회계 예산은 총계기준으로 2014년 8,174억원에서 2017년 987억원 수준으로 감소하였으며, 공공자금관리기금 원금·이자상환 등 내부거래를 제외한 총지출 기준으로는 2014년 7,795억 8,400만원에서 2017년 64억 7,500만원, 2018년 258억 5,400만원[4]으로 감소한 실정이다.

[혁신도시건설특별회계 세출규모]

(단위: 백만원)

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
세출규모	817,380	1,075,983	406,032	98,715	255,311
총지출 기준(내부거래 제외)	779,584	758,688	216,653	6,475	25,854

자료: 국토교통부, 「2014~2017회계연도 결산보고서」 및 「2018년도 예산서」

또한 혁신도시건설특별회계는 2017회계연도 총계 기준으로 19개 특별회계 중 아시아문화중심도시조성특별회계에 이어 2번째로 작은 규모이며, 총지출 기준으로는 가장 작은 규모이다.[5]

4) 2018년 예산 258억 5,400만원은 총 5개의 세부사업으로 구성되어 있는데, 이 중 1개 사업(이전공공기관 청사차입 이차보전 지원)은 2018년을 마지막으로 종료될 예정이고, 2개 사업(혁특회계에서 공자기금으로 예수원금 상환·혁특회계에서 공자기금으로 예수이자 상환)은 내부거래로서 실질적인 사업의 종류와 예산규모는 더욱 과소한 실정이다.

5) 2017년도 아시아문화중심도시조성특별회계 총지출은 713억원이다.

[2017년도 특별회계별 세출예산 규모]

(단위: 억원)

구 분	세출예산(총계)
교통시설특별회계	161,247
농어촌구조개선특별회계	111,439
지역발전특별회계	98,317
에너지및자원사업특별회계	57,604
환경개선특별회계	50,312
우편사업특별회계	43,081
유아교육지원특별회계	39,409
우체국예금특별회계	30,390
양곡관리특별회계	14,378
우체국보험특별회계	10,235
책임운영기관특별회계	10,232
주한미군기지이전특별회계	7,378
조달특별회계	3,389
등기특별회계	3,220
행정중심복합도시건설특별회계	3,125
국방·군사시설이전특별회계	3,056
교도작업특별회계	1,022
혁신도시건설특별회계	987
아시아문화중심도시조성특별회계	716

자료: 대한민국정부, 「2017년도 예산」

이러한 점을 고려하여 정부는 2단계 사업기간에도 혁신도시건설특별회계를 별도로 유지할 것인지 여부를 「국가재정법」상 특별회계 설치 기준 등을 고려하여 면밀히 검토할 필요가 있을 것이며, 필요한 경우 예산의 통일성 원칙[6]과 행정비용 절감을 위하여 일반회계로의 통합 등을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

6) 모든 세입은 하나의 국고에 통합되고 모든 세출은 그 국고에서 나가야 한다는 원칙으로서, 특정한 세입과 세출 간에 관련성을 두어서는 안된다는 원칙을 의미한다.

2-2. 기타경상이전수입 및 기타재산수입 예산 계상 필요

가. 현 황

혁신도시건설특별회계의 기타경상이전수입[7] 및 기타재산수입[8]은 각각 해당 특별회계에서 교부된 국고보조금의 원금 및 이자 반납액 등으로 구성된 세입예산 과목이다.

국토교통부는 기타경상이전수입 및 기타재산수입을 2017년도 예산에 계상하지 않았으나, 집행과정에서 각각 8억 900만원과 8,300만원을 징수결정하여 이를 전액 수납하였다.

[2017회계연도 기타경상이전수입 및 기타재산수입의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산							
	본예산	추경	전년 이월	예산 현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	수납률 (B/A)
기타경상이전수입	0	0	0	0	809	809	0	100.0
기타재산수입	0	0	0	0	83	83	0	100.0

자료: 국토교통부

7) 코드명: 혁신도시건설특별회계 59-596

8) 코드명: 혁신도시건설특별회계 54-545

나. 분석의견

국토교통부는 혁신도시건설특별회계의 기타경상이전수입 및 기타재산수입을 예산에 계상할 필요가 있다.

전술한 바와 같이 기타경상이전수입과 기타재산수입은 주로 혁신도시건설특별회계에서 교부된 국고보조금의 원금 및 이자 반납액으로 구성된 세입과목으로, 매년 일정수준의 세입 실적이 있음에도 국토교통부는 이를 연례적으로 예산에 계상하지 않고 있다.

국토교통부에 따르면 국고보조금의 원금 및 이자 반납액 등 정산금액은 사전에 예측하기 어려우며, 기존 국고보조사업의 종료로 보조금 정산금액도 2018년까지만 발생할 것이기 때문에 이를 예산에 계상하지 않고 있다는 입장이다.

[2014~2017회계연도 기타경상이전수입 및 기타재산수입의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분		본예산	추경	전년이월	예산현액	징수결정액(A)	수납액(B)	미수납액	수납률(B/A)
기타경상이전수입	2014	0	0	0	0	0	0	0	100.0
	2015	0	0	0	0	5,937	5,937	0	100.0
	2016	0	0	0	0	0	0	0	100.0
	2017	0	0	0	0	809	809	0	100.0
기타재산수입	2014	0	0	0	0	924	924	0	100.0
	2015	0	0	0	0	3,427	3,427	0	100.0
	2016	0	0	0	0	1	1	0	100.0
	2017	0	0	0	0	83	83	0	100.0

자료: 국토교통부

그러나 첫째, 「국가재정법」 제17조[9]는 예산총계주의 원칙을 규정하며 모든 세입과 세출을 예산에 계상하도록 하고 있다. 이에 국토교통부도 일반회계 소관 국고보조금의 원금 및 이자 반납액은 각각 기타경상이전수입과 기타재산수입으로 세입예산에 계상하고 있다.

둘째, 2018년 신규사업으로 혁신도시정주여건개선및활성화지원[10] 및 혁신도시

9) 「국가재정법」
제17조(예산총계주의) ①한 회계연도의 모든 수입을 세입으로 하고, 모든 지출을 세출로 한다.
②제53조에 규정된 사항을 제외하고는 세입과 세출은 모두 예산에 계상하여야 한다.

종합발전계획[11] 등 지방자치단체 보조사업이 신설되어 2018년 이후에도 국고보조금 원금 및 이자 반납액은 계속 발생할 것으로 보인다.

[2018년도 혁신도시건설특별회계 신규 보조사업 현황]

(단위: 백만원)

구분	예산	비고
혁신도시정주여건개선및활성화지원	10,000	자치단체자본보조(330-03)
혁신도시 건설지원	4,146	-
혁신도시종합발전계획	1,800	자치단체경상보조(330-01)

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

한편, 국토교통부는 2018년부터는 국토교통인재개발원의 운영에 따라 발생하는 각종 수입을 기타재산수입으로 계상하기 시작하였으므로, 국고보조금 원금 및 이자 반납 수입에 대해서도 교부된 보조금의 규모와 기존 세입규모 등을 고려하고 일반회계의 사례를 참고하여 매년 예산에 계상할 필요가 있을 것이다.

10) 코드명: 혁신도시건설특별회계 5538-309

11) 코드명: 혁신도시건설특별회계 5538-301 혁신도시 건설지원 사업의 내역사업

3 일반국도건설 사업의 연례적인 전용 과다 및 신규사업 집행 저조

가. 현 황

일반국도건설 사업[1]은 「도로법」 제12조제1항[2]에 따른 일반국도를 건설하는 단위사업으로, 2017회계연도에는 연곡-두능국도건설 등 총 132개의 세부사업이 편성되어 있으며, 이중 계속사업이 109개이고, 신규 사업은 김천-구미국도건설 사업 등 총 23개이다.

국토교통부는 2017회계연도 일반국도건설 사업의 예산현액 1조 4,544억 8,900만원 중 1조 3,579억 3,800만원을 집행하고, 939억 2,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 26억 2,900만원을 불용하였다.

[2017회계연도 일반국도건설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
일반국도건설	1,366,295	1,366,295	97,465	△9,271	1,454,489	1,357,938	93,922	2,629

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 일반국도건설 사업은 연례적으로 각 세부사업별 전용 규모가 과다한 측면이 있으므로 이를 최소화하기 위해 노력할 필요가 있다.

일반국도건설 사업은 교통혼잡구간을 해소하여 물류비용을 절감하고, 낙후지역의 도로 확충을 통해 국토의 균형개발을 촉진하기 위하여 국토교통부가 지방국토관리청을 통해 국도를 건설하는 방식으로 사업을 추진하고 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 1632

2) 「도로법」
제12조(일반국도의 지정·고시) ① 국토교통부장관은 주요 도시, 지정항만(「항만법」 제3조에 따라 해양수산부장관이 지정한 항만을 말한다), 주요 공항, 국가산업단지 또는 관광지 등을 연결하여 고속국도와 함께 국가간선도로망을 이루는 도로 노선을 정하여 일반국도를 지정·고시한다.

그런데, 일반국도 건설 사업은 예산을 집행하는 과정에서 연례적으로 각 세부사업별 전용이 과다한 문제가 있다. 동 사업의 2017회계연도 결산 결과, 동 사업 예산액이 1조 3,662억 9,500만원이었으나 전용을 통한 증감액 규모는 2,939억 9,700만원으로 예산액의 21.5% 수준이며, 전용이 발생한 세부사업 수가 125개로 전체 세부사업 132개의 94.7%에 달하였다.

2013년에는 동 사업의 예산액이 1조 397억 1,900만원이었으나 전용을 통한 증액 및 감액의 절대 규모는 3,854억 9,300만원으로 예산액의 37.1% 수준이었고, 전용이 발생한 세부사업 수가 102개로 전체 세부사업 115개의 88.7%에 달하였다. 2014년에는 동 사업의 예산액이 1조 155억 6,000만원이었으나 전용을 통한 증액 및 감액의 절대 규모는 3,465억 900만원으로 예산액의 34.1% 수준이었으며, 전용이 발생한 세부사업 수가 96개로 전체 세부사업 111개의 86.5%에 달하였다. 2015년에도 동 사업의 예산액은 1조 3,034억 1,800만원이었으나 전용을 통한 증감액 규모는 4,444억 9,800만원으로 예산액의 34.1% 수준이었으며, 전용이 발생한 세부사업 수는 104개로 전체 세부사업 110개의 94.5%에 달하였다. 2016년에는 동 사업의 예산액 1조 3,435억 7,300만원 중 전용을 통한 증감액 규모는 3,337억 3,400만원으로 예산액의 24.8% 수준이며, 전용이 발생한 세부사업 수가 44개로 전체 세부사업 123개의 35.8%에 달하였다.

[최근 4년간 일반국도 건설 사업 전용 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예·결산							전용비율 [(B+C)/A]
	예산액 (A)	전년도 이월액	전용			예산 현액	집행액	
			증액(B)	감액(C)	B+C			
2013	1,039,719	5,135	189,217	△196,276	385,493	1,037,795	981,767	37.1
2014	1,015,560	3,935	198,191	△148,317	346,508	1,069,369	1,035,431	34.1
2015	1,303,418	4,983	282,064	△162,434	444,498	1,428,031	1,356,789	34.1
2016	1,343,573	66,887	208,991	△124,743	333,734	1,494,708	1,393,069	24.8
2017	1,366,295	97,435	142,363	△151,634	293,997	1,454,489	1,357,938	21.5

주: 전용규모(B+C)는 전용을 통한 증액 및 감액 절대값의 합
자료: 국토교통부

예산의 전용 규모가 과다한 것에 대해 국토교통부는 국도건설 사업의 성격상 예산 편성 시 추정된 필요예산이 실제 집행시점에서는 사업의 진행상황에 따라 변동되며 불용을 최소화하고 사업을 적극적으로 추진하기 위한 조치였다는 입장이다.

동 사업은 예산액 중 전용을 통한 증감액 비율이 2013년 37.1%에서 2017년 21.5%로 감소하는 추세이나, 일반국도건설 사업의 총 세부사업 중 전용이 발생한 세부사업의 비율이 2016년 35.8%에서 2017년에는 94.7%로 급격히 상승하였으며, 연례적으로 전용을 통한 증감액 규모가 2,900억원을 상회한다는 점에서 전용이 과다하다고 볼 수 있다.

도로건설사업의 특성상 예산의 전용을 통한 집행은 불용을 최소화하기 위하여 불가피하게 이루어지는 측면이 있다고 할 것이나, 예산의 전용은「국가재정법」제45조[3]의 예산의 목적 외 사용금지 원칙의 예외이고, 예산의 투명한 집행을 저해하는 문제가 있으므로 가급적 그 규모를 최소화할 필요가 있다.

일반국도건설 사업의 전용이 과다한 것은 사전에 계획 수립이 미흡하게 진행된 것으로 볼 수 있으며, 이로 인하여 예산 집행의 투명성을 저해하는 측면이 있다고 할 것이므로, 향후 국토교통부는 사업에 대한 면밀한 계획 수립과 철저한 집행관리를 통해 일반국도 건설사업의 예산 전용 규모를 최소화할 수 있도록 지속적으로 노력할 필요가 있을 것이다.

둘째, 일반국도 건설 사업 중 신규 사업의 집행 실적이 부진하므로 집행관리를 강화할 필요가 있다.

2017년 일반국도 건설 사업은 총 23개의 신규 세부사업이 편성되었는데, 신규사업 중 김천-구미, 청량-옥동, 보령성주, 충청내륙2, 충청내륙3, 함안군북-가야, 담양-곡성, 북영천IC-선천리, 매전-건천, 영동-용산1 등 10개 사업은 설계 및 총사업비 협의 지연으로 인하여 예산이 전액 집행되지 못하였고, 담양-곡성, 신장-복용, 동강-학교 등 3개 사업은 환경영향평가 협의 지연으로 예산이 전액 집행되지 못하였으며, 예산액 대비 집행률이 50% 미만을 나타내는 사업이 총 20개에 달하는 등 신규사업들의 집행실적이 부진한 것으로 나타났다.

---

3)「국가재정법」
제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

또한 23개 신규사업 중 19개 사업의 예산액 전액 또는 상당규모가 다른 사업으로 전용되는 등 신규사업의 전용규모가 과다한 문제도 있었다.

[2017회계연도 일반국도 건설 신규 사업 집행실적]

(단위: 백만원, %)

사업명	예산액		이·전용 등	예산 현액	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경(A)						
춘천-화천	500	500	△30	470	302	168	0	60.4
장암-임천	200	200	△110	90	90	0	0	45.0
팔당대교-와부	500	500	3,448	3,948	5	3,943	0	1.0
장수-장계	500	500	△200	300	200	100	0	40.0
청북IC-요당IC	500	500	13,531	14,031	14,030	0	1	2,806.0
김천-구미	500	500	△440	60	0	60	0	0.0
군위-의성	500	500	△426	74	3	70	1	0.6
청량-옥동	500	500	△440	60	0	60	0	0.0
보령성주	200	200	△200	0	0	0	0	0.0
상랑리-미전리	500	500	4,684	5,184	5,124	60	1	1,024.8
충청내륙2	500	500	△500	0	0	0	0	0.0
충청내륙3	500	500	△500	0	0	0	0	0.0
함안군북-가야	200	200	△180	20	0	20	0	0.0
홍천서석	200	200	△28	172	100	72	0	50.0
고창해리-부안	500	500	△300	200	16	184	0	3.2
담양-곡성	500	500	△300	200	0	200	0	0.0
누산IC-제촌	200	200	△190	10	10	0	0	5.0
정선3교	200	200	0	200	100	100	0	50.0
북영천IC-선천리	500	500	△440	60	0	60	0	0.0
신장-복용	500	500	△300	200	0	200	0	0.0
동강-학교	200	200	△300	200	0	200	0	0.0
매전-건천	500	500	△440	60	0	60	0	0.0
영동-용산1	500	500	△500	0	0	0	0	0.0

자료: 국토교통부

이와 같이 신규 사업들의 집행실적이 부진한 것에 대해 국토교통부는 동 사업들이 신규로 착공되는 과정에서 총사업비 협의 지연, 설계 및 공사 발주 지연, 환경

영향평가 협의 지연 등 착공 전 절차 이행에 많은 시간이 소요되기 때문이라는 입장이다.

[일반국도건설 신규사업 집행부진 사유]

구분	집행 부진 사유
춘천-화천	설계 및 총사업비 협의기간 소요에 따른 사업 미발주
팔당대교-와부	설계 및 총사업비 협의기간 소요에 따른 사업 미발주
장수-장계	신규사업 발주지연에 따른 이월
김천-구미	설계 및 총사업비 협의 기간 소요
군위-의성	설계 및 총사업비 협의기간 소요에 따른 사업 미발주
청량-옥동	설계 및 총사업비 협의 기간 소요
보령성주	설계 및 총사업비 협의 기간 소요
충청내륙2	설계 및 총사업비 협의 기간 소요
충청내륙3	설계 및 총사업비 협의 기간 소요
함안군북-가야	민원(2→4차로)에 따른 과업중지로 인한 설계 지연
홍천서석	설계 및 총사업비 협의기간 소요에 따른 사업 미발주
고창해리-부안	설계 및 총사업비 협의기간 소요에 따른 사업 미발주
담양-곡성	소규모 환경영향평가 협의지연('17.12.18 발주)
정선3교	설계 및 총사업비 협의기간 소요에 따른 사업 미발주
북영천IC-선천리	설계기간 미도래
신장-복용	환경영향평가 협의 지연('17.12.19 발주)
동강-학교	소규모 환경영향평가 협의 지연('17.12.19 발주)
매전-건천	설계기간 미도래(과업범위 축소에 따른 과업중지)
영동-용산1	설계 및 총사업비 협의 기간 소요

자료: 국토교통부

도로사업의 경우 국도건설 5개년 계획에 따라 도로 건설 사업계획을 수립하고, 기본설계 및 실시설계를 진행한 후 총사업비 협의를 거쳐 사업을 추진하게 되는데 신규 도로건설 사업에 대한 계획이 면밀하게 수립되지 않음에 따라 사업이 원활히 추진되지 못하여 신규사업의 집행실적이 부진한 측면이 있고, 이에 따라 예산이 타 사업으로 전용되거나 이월되어 재정운용의 투명성과 효율성을 저해하는 문제가 있다. 향후 국토교통부는 신규 사업이 계획된 사업기간 내에 원활히 추진될 수 있도록 향후 철저한 사업 준비와 집행 관리를 통해 신규 사업의 집행실적을 제고할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

4 고속철도건설 사업의 조속한 추진 및 집행 관리 강화 필요

가. 현 황

고속철도건설 사업[1]은 장거리·대량·고속 수송이 가능한 고속철도 건설을 통해 교통·물류난 해소, 전국 반나절 생활권 실현으로 국가 경쟁력을 제고하고 균형 발전을 도모하기 위한 단위사업으로, 2017회계연도에는 호남고속철도건설(광주~목포) 사업[2], 인천발 KTX 사업[3], 수원발 KTX 사업[4] 등 총 3개의 세부사업으로 편성되었다.

호남고속철도건설 사업은 2017회계연도 예산액 730억원 전액을 집행하였고, 인천발 KTX 사업은 2017회계연도 예산액 47억원 전액을 집행하였으며, 수원발 KTX 사업은 2017회계연도 예산액 33억원 전액을 집행하였다. 동 단위사업은 국토교통부에서 한국철도시설공단에 출연금을 교부하여 각각의 고속철도건설 사업을 수행하고 있다.

[2017회계연도 고속철도건설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
고속철도건설	81,000	81,000	0	0	81,000	81,000	0	0
호남고속철도건설 (광주~목포)	73,000	73,000	0	0	73,000	73,000	0	0
인천발 KTX	4,700	4,700	0	0	4,700	4,700	0	0
수원발 KTX	3,300	3,300	0	0	3,300	3,300	0	0

자료: 국토교통부

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)
하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 2531

2) 코드명: 교통시설특별회계 2531-308

3) 코드명: 교통시설특별회계 2531-360

4) 코드명: 교통시설특별회계 2531-361

나. 분석의견

첫째, 호남고속철도건설 사업은 지연 사유였던 고막원-목포 구간의 노선이 결정되었으므로 후속조치를 신속하게 추진할 필요가 있다.

호남고속철도건설 사업 구간(광주송정-고막원-목포) 중 고막원-목포 구간은 노선에 대한 관계기관 간의 이견으로 사업이 지연되고 있으며, 이견이 없는 광주송정-고막원 구간의 사업이 우선 추진되고 있다.

고막원-전남 목포 구간에 대한 노선확정이 지연되면서 이 구간에 대한 설계비 등 예산 또한 연례적으로 이월 처리되고 있어 당초 2017년 개통을 목표로 추진되던 호남고속철도 2단계 건설사업이 완공시기도 정하지 못하고 있는 상황이다.

2017회계연도 호남고속철도건설 사업의 실집행 내역을 살펴보면, 사업을 수행하는 한국철도시설공단은 2017년 교부된 출연금 730억원에 전년도 이월액 452억 3,200만원을 합한 예산현액 1,182억 3,200만원 중 561억 100만원을 집행하고, 621억 3,100만원을 다음연도로 이월하여 예산현액 대비 실집행률은 47.4%를 나타냈었다.

[2017년 호남고속철도건설(광주~목포) 사업의 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업명	국토교통부		한국철도시설공단					
	예산 현액	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	실집 행액	이월액	실집 행률
호남고속철도건설 (광주~목포)	73,000	73,000	73,000	45,232	118,232	56,101	62,131	47.4

자료: 국토교통부

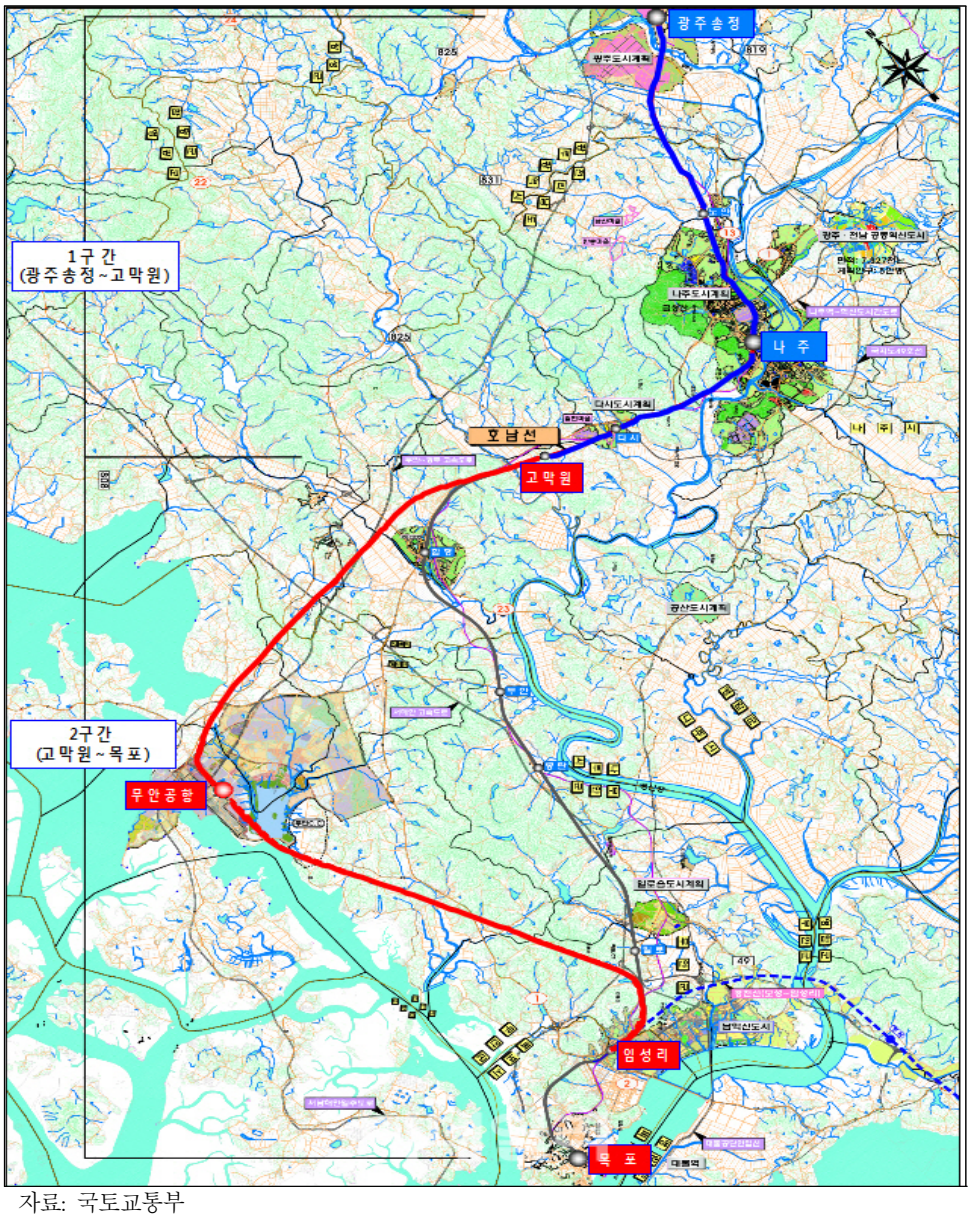
호남고속철도 건설 사업구간(광주송정-고막원-목포) 중 고막원-목포 구간은 무안공항의 경유와 관련하여 국토교통부, 전라남도와 기획재정부 간의 이견으로 노선확정이 지연되었다.

국토교통부와 전라남도는 호남고속철도와 무안공항과의 연계가 필요하고 지역균형발전, 지역 수용성 등을 고려할 때 무안공항 경유노선으로 사업을 추진할 필요가 있다는 입장인 반면, 기획재정부는 수요 및 경제성 등을 기준으로 볼 때 무안공항을 경유하지 않는 기존선의 고속화가 타당하다는 입장이었다.

이후 기획재정부, 국토교통부, 전라남도 등 관계기관은 지역 수용성, 지역균형

발전, 무안공항 연계성 등을 고려 무안공항 경유노선(광주송정~나주~무안공항~목포)으로 관계기관 협의를 완료하였다.

[호남고속철도 기본계획 변경 노선도(안)]



자료: 국토교통부

국토교통부는 당초 2016년 12월까지 KDI의 사업계획적정성 재검토를 종료하여 2017년 내에 기본계획을 변경·고시한 후 기본설계에 착수할 계획이었으나, 2017년 11월에 고막원-목포 구간의 노선계획이 확정되었다. 국토교통부는 2018년 내에 기본계획 변경고시 후 노반 기본 및 실시설계 착수까지 계획하고 있다.

사업 추진이 지연됨에 따라 해당 지역의 경제적, 사회적 손실 또한 누적되고 있으며, 연례적으로 국고 예산 또한 효율적으로 사용되지 못하는 문제가 반복되고 있는 상황이므로, 동 사업의 정상적인 추진과 완공을 위해서는 노선 확정 이후 신속하게 기본계획 변경 고시를 실시하고 기본설계 및 실시설계 등 후속절차를 속행하여 호남고속철도사업을 정상적으로 추진할 필요가 있다.

둘째, 인천발 KTX, 수원발 KTX 사업의 출연금을 연말에 교부하여 전액 이월되는 문제가 있으므로 출연금 집행관리를 강화할 필요가 있다.

인천발 KTX 사업은 수인선과 KTX 경부고속철도 직결운행을 통한 인천 등 수도권 서남부 지역 고속철도 서비스 지역 확대를 위해 총사업비 3,936억원으로 경부고속철도와 수인선(어천역) 6.24km 연결선 신설 및 기존선 개량을 실시하는 사업이다.

수원발 KTX 사업은 경부선과 수도권고속철도 직결운행을 통한 수원 등 수도권 남부 지역 고속철도 서비스 지역 확대를 위해 총사업비 2,702억원으로 수도권고속철도(지제역)와 경부선(서정리역) 연결선 9.45km 연결선 신설 및 기존선 개량을 추진하는 사업이다.

두 사업은 국토교통부에서 한국철도시설공단에 출연금을 전액 교부하였으나, 한국철도시설공단에서는 집행을 전혀 하지 못하고 전액 이월되었다.

고속철도 사업은 “국가철도망구축계획에 따라 예비타당성조사, 타당성 조사 기본계획 수립 및 고시, 기본설계, 실시설계, 사업실시계획 고시, 공사 착공” 등의 단계를 거쳐야 한다. 두 사업은 2016년 11월부터 진행되고 있는 타당성 조사 및 기본계획 수립 절차가 지연되어 기본계획 고시 이후 후속 절차인 노반 기본 및 실시설계를 착수하지 못하여 출연금 전액이 미집행 된 것이다.

국토교통부는 2017년 11월 21일 철도시설공단에 인천발 KTX 출연금 47억원, 수원발 KTX 출연금 33억원을 각각 교부하였으나, 철도공단은 출연금 전액을 다음 연도로 이월하여 실집행률이 0.0%를 나타내었다.

[2017년 인천발 KTX 및 수원발 KTX 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업명	국토교통부			한국철도시설공단						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
인천발KTX	4,700	4,700	4,700	4,700	0	4,700	0	4,700	0	0.0
수원발KTX	3,300	3,300	3,300	3,300	0	3,300	0	3,300	0	0.0

자료: 한국철도시설공단

이와 관련하여 국토교통부는 기본계획 고시 이후 조속히 노반 기본 및 실시설계를 착수하기 위해 11월 말에 출연금을 한국철도시설공단에 교부하였다고 설명하고 있다[5]. 그러나 동 사업들에 대해 타당성 조사 및 기본계획 수립이 지연되고 있었으며 기본계획 고시 역시 지연될 것으로 충분히 예상하고 있었음에도 2017년 말에 집행이 불가능한 출연금을 교부한 문제가 있다. 따라서 국토교통부는 향후 불요불급한 출연금을 연말에 교부하여 전액 이월 처리되는 문제가 재발하지 않도록 출연금 집행관리를 보다 철저하게 할 필요가 있다.

5) 국토교통부는 2018년 2월 28일 두 사업의 기본계획 고시를 하였고, 2018년 6월 21일 노반 기본 및 실시설계 입찰공고를 시행하였다.

5 광역철도건설지원 사업의 집행관리 강화 필요

가. 현 황

광역철도건설지원 사업[1]은 생활권 확대에 따라 종합적인 교통체계를 구축하고 지방 대도시권의 여건 변화를 감안한 효율적인 광역 교통망 체계를 구축하기 위한 단위사업이다. 2017회계연도에는 수원-인천복선전철 등 총 12개의 세부사업으로 구성되어 있으며, 예산현액 6,023억 8,100만원 중 5,532억 5,200만원을 집행하고 491억 2,900만원을 불용하였다.

[2017회계연도 광역철도건설지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
광역철도건설지원	601,900	601,900	481	0	602,381	553,252	0	49,129
수원-인천복선	131,900	131,900	0	0	131,900	131,900	0	0
신안산선복선	35,000	35,000	0	0	35,000	186	0	34,814
별내선복선	70,500	70,500	0	0	70,500	70,500	0	0
신분당선(용산~강남)	9,500	9,500	0	0	9,500	0	0	9,500
수도권광역급행	5,000	5,000	481	0	5,481	666	0	4,815
진접선복선	103,000	103,000	0	0	103,000	103,000	0	0
하남선복선	133,000	133,000	0	0	133,000	133,000	0	0
삼성동~동탄광역급행	50,200	50,200	0	0	50,200	50,200	0	0
충청권광역철도	10,000	10,000	0	0	10,000	10,000	0	0
도봉산~옥정복선	7,000	7,000	0	0	7,000	7,000	0	0
대구권광역	17,800	17,800	0	0	17,800	17,800	0	0
안심~하양복선	29,000	29,000	0	0	29,000	29,000	0	0

자료: 국토교통부

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 지역발전특별회계 2833

나. 분석의견

첫째, 한국철도시설공단 및 지방자치단체의 실집행 단계에서 광역철도건설 사업의 집행 실적이 부진하므로 집행관리를 보다 강화할 필요가 있다.

광역철도건설지원 사업은 1997년부터 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」에 따라 추진하는 사업으로 한국철도시설공단, 지방자치단체 등에 출연금 또는 지방자치단체자본보조로 집행하였으며, 2017년에는 12개의 광역철도를 대상으로 건설사업을 추진하였다.

그런데 광역철도건설지원 사업 중 일부 세부사업의 경우 지방자치단체, 한국철도시설공단 등 사업시행자의 실집행 실적이 다소 저조한 측면이 있다.

2017년 광역철도건설지원 사업은 전년도이월액 포함 교부현액 7,494억 4,000만원 중 4,230억 4,000만원을 사업시행주체 수준에서 집행하여 54.5%의 실집행률을 나타내었으며, 개별 사업별로는 총 8개의 세부사업의 실집행률이 50%에 미치지 못하는 것으로 나타났다.

[2017년 광역철도건설지원 사업 실집행실적]

(단위: 백만원, %)

사업	사업시행주체	교부액	전년도 이월액	교부 현액(A)	실집행액 (B)	이월액	실집행률 (B/A)
수원~인천 복선전철	한국철도시설공단	131,900	884	132,784	99,914	32,870	75.2
신안산선 복선전철	한국철도시설공단	30	1	31	30	1	96.8
별내선 복선전철	서울특별시	11,700	5,284	16,984	1,601	15,356	9.4
	경기도	58,800	83,778	142,578	51,198	91,381	35.9
신분당선(용산-강남)	새서울철도(주)	0	0	0	0	0	0.0
수도권광역급행	한국철도시설공단	50	0	50	3	47	6.0
진접선복선전철	한국철도시설공단	103,000	972	103,972	103,351	621	99.4
하남선 복선전철	서울특별시	14,360	12,045	26,405	20,381	6,024	77.2
	경기도	118,640	101,949	220,589	102,100	118,489	46.3
삼성-동탄 광역급행	한국철도시설공단	50,200	249	50,449	42,314	8,135	83.9
충청권 광역철도 1단계	한국철도시설공단	10,000	4,000	14,000	0	14,000	0.0
도봉산~옥정 복선전철	경기도	7,000	0	7,000	0	7,000	0.0
대구권 광역철도	한국철도시설공단	17,800	16,799	34,599	2,148	32,451	6.2
안심~하양 복선전철	대구시	29,000	6,693	35,693	4,660	31,033	13.1
합 계		523,480	225,961	749,441	423,040	326,375	54.5

자료: 국토교통부

광역철도건설지원 사업의 실집행이 부진한 것은 대부분 총사업비 협의 기간 소요, 입찰방식 변경에 따른 행정절차 지연, 기본 및 실시설계 계약 지연, 재산권 및 소유권 분쟁 등의 사유에 기인하고 있다. 특히 충청권광역철도 1단계 사업과 도봉산~옥정 복선전철 사업은 기본 및 실시설계 지연, 총사업비 협의 지연 등으로 교부된 예산은 전액 집행하지 못하였다.

[광역철도건설지원 사업 실집행 부진 사유]

구분	실집행 부진 사유
별내선 복선전철	서울시 시행구간의 경우 당초 2017년 상반기 착공 계획이었으나 행정절차 이행 지연 등으로 2017년 8월에야 공사를 착수하게 됨에 따라 절대공기 부족으로 인해 집행실적이 부진하였고, 경기도 시행구간의 경우 총사업비 협의가 지연되어 전년도 이월예산을 우선 집행하여 2017년 본예산 집행이 부진
하남선 복선전철	경기도 구간의 경우 턴키입찰이 2회 유찰됨에 따라 턴키방식에서 기타방식으로 입찰방식 변경 및 이에 따른 행정절차 이행 지연 등으로 집행이 부진
충청권 광역철도 1단계	기본계획 수립 단계에서 오정역 신설 계획이 추가되어 설계적정성 검토 진행중으로 기본 및 실시설계 착수가 지연됨에 따라 집행실적이 부진
도봉산~옥정 복선전철	총사업비 협의 과정에서 총사업비 증액에 따른 사업계획 적정성 재검토 실시로 인해 기본계획 승인(2017년 12월 28일)이 지연되어 예산 집행실적이 저조
대구권 광역철도	기본계획 고시(2016년 11월) 이후 설계기간 단축을 위해 기본 및 실시설계를 착수하였으나 총사업비 협의 및 환경영향평가 실시 등으로 착공이 지연
안심~하양 복선전철	세부 협의과정에서 재산권 및 소유권 등의 쟁점사항 발생으로 협의가 지연되어 사업추진이 부진, 2017년 하반기 예정되었던 공사 착공과 위수탁 사업 협약 체결이 관계기관 협의지연 등으로 2018년으로 연기됨에 따라 집행부진

자료: 국토교통부

연도별로 건설비가 계속해서 투입되는 철도건설 사업의 경우 미집행액이 발생할 경우 다음연도로 이월되어 다음연도 사업비 집행에도 영향을 미칠 수 있으므로 이를 최소화할 필요가 있음에도 광역철도건설지원 사업에서 2016년 및 2017년에 각각 2,382억 5,300만원 및 3,263억 7,400만원의 이월액이 발생하여 이월이 증가하는 추세이다.

[최근 5년간 광역철도건설 지원 사업 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)					
	예산	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2013	366,108	333,845	247,374	50,294	297,668	272,179	25,489	0	91.4
2014	313,588	181,726	155,996	25,489	181,485	129,572	51,823	90	71.4
2015	596,193	405,559	580,224	51,823	632,047	450,552	181,495	0	71.3
2016	558,500	285,079	480,418	181,495	661,913	423,660	238,253	0	64.0
2017	601,900	553,252	523,480	225,960	749,440	423,040	326,374	0	54.5

자료: 국토교통부

보상협의 지연, 민원발생 등 사업 추진이 원활히 이루어지지 못할 가능성이 높아 연내 집행이 곤란한 사업의 경우 적정한 수준의 예산을 편성하고 보조금 등을 교부하는 것이 바람직하나, '별내선 복선전철', '충청권광역철도1단계', '도봉산~옥정 복선전철', '대구권 광역철도', '안심-하양 복선전철' 등의 사업에서는 예산 전액을 교부함에 따라 이월이 과다하게 발생하게 되었다.

따라서 국토교통부와 한국철도시설공단, 지방자치단체는 향후 광역철도건설지원 사업의 실집행실적을 제고하기 위하여 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 집행관리를 보다 철저히 하는 한편, 연내 집행가능한 수준의 적정 예산을 편성함으로써 연례적으로 이월액이 과다하게 발생하지 않도록 노력할 필요가 있다.

둘째, 민자사업으로 추진하고 있는 광역철도건설지원 사업은 민자사업 사전절차 이행 지연 등의 사유로 집행이 부진하였다.

2017년 광역철도건설 사업 중 민자사업으로 추진하고 있는 사업은 신안산선 복선전철, 신분당선(용산-강남), 수도권광역급행철도(GTX) 등 3개 사업이다.

신안산선 복선전철 사업은 2017회계연도 예산액 350억원 중 1억 8,600만원을 집행하고, 348억 1,400만원을 불용처리하였으며, 신분당선(용산-강남) 사업은 2017회계연도 예산액 95억원 전액을 불용처리하였고, 수도권광역급행철도 사업은 2017회계연도 예산액 50억원과 전년도 이월액 4억 8,100만원을 포함한 예산현액 54억 8,100만원 중 6억 6,600만원을 집행하고, 48억 1,500만원을 불용처리하였다.

2017회계연도 광역철도건설 사업의 불용액은 491억 2,900만원으로 민자사업으로 추진하고 있는 3개의 사업에서만 불용이 발생하였다. 불용이 발생한 3개의 사업은 민자사업 사전 절차 이행 기간 소요, 사업시행자 미선정, 사업시행자의 약정투자금 미납 등의 사유로 집행이 부진하였다.

[2017년 광역철도건설지원 사업 불용 사유]

(단위: 백만원)

사업명	예산현액	집행액	불용액	불용 사유
신안산선 복선전철	35,000	186	34,814	시설사업기본계획 재고시 등 민자사업 사전절차 이행 기간 소요
신분당선 (용산-강남)	9,500	0	9,500	사업시행자의 약정투자금 미납에 따라 건설보조금 미집행
수도권광역급행	5,481	666	4,815	시설사업기본계획 고시 지연, 사업시행자 미선정에 따른 보상비 불용

자료: 국토교통부

동 사업들의 최근 3년간 집행현황을 살펴보면, 신안산선 복선전철 사업은 0.5% 미만의 사업 집행률을 나타내고 있고, 수도권광역급행철도 사업은 2016년 이후 20% 미만의 사업 집행률을 나타내고 있으며, 신분당선(용산-강남) 사업의 경우 2017년에 0.0%의 집행률을 나타내어 사업 실적이 저조하다.

[최근 3년간 민자 추진 광역철도건설지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	연도	예산액		전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음연도 이월액	불용액
		본예산	추경						
신안산선 복선	2015	45,000	45,000	0	45,000	0	0.0	0	45,000
	2016	50,000	50,000	0	50,000	218	0.4	0	49,782
	2017	35,000	35,000	0	35,000	186	0.5	0	34,814
신분당선 (용산-강남)	2017	9,500	9,500	0	9,500	0	0.0	0	9,500
수도권 광역급행	2015	1,000	1,000	4,568	5,568	4,335	77.9	0	1,233
	2016	2,000	2,000	0	2,000	361	18.1	481	1,158
	2017	5,000	5,000	481	5,481	666	12.1	0	4,815

자료: 국토교통부

국토교통부는 민자사업 절차에 따른 조속한 민자사업자 선정 등 민간자본투자사업의 집행 관리를 철저히 하여 광역철도망 구축으로 수도권 도심인구 분산, 이동 시간 단축, 원활한 교통 확보 등의 사업목적을 달성할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

6 지하철건설지원 사업의 실집행 부진

가. 현 황

지하철건설지원 사업[1]은「도시철도법」제22조[2]에 따라 지방자치단체에게 지하철 건설비용의 일부(서울시 40%, 기타 지자체 60%)를 보조하는 내용의 단위사업으로 2017년에는 인천지하철1호선 송도연장 등 총 9개 세부사업으로 구성되어 있다. 국토교통부는 2017회계연도 예산현액 1,969억 2,000만원 중 1,829억 2,000만원을 집행하고 140억원을 불용하였다.

[2017회계연도 지하철건설지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
지하철건설지원	168,520	196,920	0	0	196,920	182,920	0	14,000
인천지하철1호선 송도연장	6,600	6,600	0	0	6,600	6,600	0	0
인천도시철도 2호선	28,000	28,000	0	0	28,000	28,000	0	0
서울도시철도 9호선(3단계)	46,400	46,400	0	0	46,400	46,400	0	0
부산 사상-하단 도시철도	26,000	26,000	0	0	26,000	12,000	0	14,000
광주도시철도 2호선	8,320	8,320	0	0	8,320	8,320	0	0
양산도시철도	15,600	15,600	0	0	15,600	15,600	0	0
서울지하철 7호선 석남연장	15,600	15,600	0	0	15,600	15,600	0	0
도시철도 내진보강 지원	22,000	22,000	0	0	22,000	22,000	0	0
철도승강장 스크린도어 안전보호벽 개선지원	0	28,400	0	0	28,400	28,400	0	0

자료: 국토교통부

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3031

2)「도시철도법」
제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

나. 분석의견

지방자치단체의 실집행 단계에서 일부 지하철건설지원 사업의 집행 부진이 발생하고 있어, 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

지하철건설지원 사업 중 도시철도 내진보강 지원 사업과 철도승강장 스크린도어 안전보호벽 개선지원 사업을 제외한 각 지방자치단체의 지하철 건설 관련 사업의 실집행 내역을 살펴보면, 본예산 1,465억 2,000만원 중 1,325억 2,000만원을 지방자치단체에 교부하였고 교부된 보조금 및 전년도 이월된 보조금을 합한 교부현액 2,394억 4,700만원 중 1,447억 4,000만원을 집행하여 실집행률은 60.4%로 부진한 것으로 나타났다.

구체적으로 인천도시철도 1호선 송도연장, 인천도시철도 2호선, 광주도시철도 2호선, 양산도시철도 건설 사업은 교부현액 대비 실집행률이 40%에도 미치지 못하여 집행실적이 부진하였다.

[2017년 지하철건설지원 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업명	본예산	집행액	지방자치단체				
			교부액	전년 이월	교부현액 (A)	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)
지하철건설지원	146,520	132,520	132,520	106,927	239,447	144,740	60.4
인천지하철1호선 송도연장	6,600	6,600	6,600	0	6,600	221	3.3
인천도시철도 2호선	28,000	28,000	28,000	55,012	83,012	31,839	38.4
서울도시철도 9호선(3단계)	46,400	46,400	46,400	0	46,400	46,400	100.0
부산 사상-하단 도시철도	26,000	12,000	12,000	11,883	23,883	15,465	64.8
광주도시철도 2호선	8,320	8,320	8,320	0	8,320	2,273	27.3
양산도시철도	15,600	15,600	15,600	3,487	19,087	3,965	20.8
서울지하철 7호선 석남연장	15,600	15,600	15,600	36,545	52,145	44,577	85.5

주: 지하철건설지원 사업에서 도시철도 내진보강 지원 사업과 철도승강장 스크린도어 안전보호벽 개선지원 사업을 제외한 내역

자료: 국토교통부

이처럼 동 사업의 실집행이 원활히 이루어지지 못하고 있는 것은 기본계획 변경 지연, 민원으로 인한 사업 지연 및 사업계획 협의 지연 등의 사유로 인한 것이 대부분이다.

[지하철건설지원 사업 집행부진 사유]

구분	집행 부진 사유
인천지하철 1호선 송도연장	'16.7월 2단계구간(국제업무지구역~송도랜드마크시티역) 착공 이후 토목공정 부진으로 인하여 발생한 기계, 전기, 신호 등 후속공정 미발주로 실집행 부진 발생
인천도시철도 2호선 건설	준공금 지급 지연(상사중재원 중재로 인한 준공금 지급 보류)에 따른 실집행 부진[1)]
부산 사상~하단 도시철도 건설	기본계획 상 차량기지는 인근 승학산내 설치하도록 계획되었으나 차량기지 공사로 인한 승학산 훼손을 반대하는 집단민원에 따른 대체 차량기지 위치변경과 부산광역시의 서부산권 발전의 주요 프로젝트 추진에 따라 기존 추가역을 신설하는 기본계획 변경을 위한 행정절차 이행으로 사업비 집행이 부진
광주도시철도 2호선 건설	당초 기본계획상 고무차륜 차량시스템으로 계획되어 사업을 추진하던 중 광주광역시 시의회에서 차량시스템 선정의 재검토를 요청하면서 차량시스템의 재선정을 위한 소요 기간이 추가되며 사업지연 발생
양산도시철도 건설	당초 사업계획 승인 및 2017년 하반기 공사착공을 목표로 예산집행 계획을 세웠으나, 국가철도망 계획을 반영한 노선연장 변경, 평면선형 개선 및 대절토사면 위험성 배제를 위한 양산휴게소 통과방안 변경(노반→터널) 등에 따른 기본계획 변경 행정절차 추진으로 공사착공이 지연되어 실집행 부진
서울지하철 7호선 석남연장	'16년도 까지 공정부진(지장물 이설지연 및 시행사 법정관리로 공사 일시중지)으로 인해 발생한 이월금을 우선 집행하여 '17년도 예산 집행실적 부진

주: 1) 인천2호선 차량은 차량수를 규정하여 계약하지 않고, 입찰자가 운전시격 등 일주시간(99분)에 맞출 수 있는 차량수와 시스템을 함께 제안하도록 입찰 및 계약했는데, 이로 인한 부작용으로 역 정차시간 지연시 일주시간을 맞추기 위한 운행속도가 자동 증가되는 문제가 발생하자 인천시는 입찰자에게 추가차량 납품을 요구하며 준공금을 미지급 중임
자료: 국토교통부

지하철건설지원 사업의 지방자치단체 수준에서 실집행이 저조한 문제가 지속적으로 발생하고 있는 바, 국토교통부는 지방자치단체와 협력을 강화하여 예산 집행의 사전절차를 조속히 이행하도록 할 필요가 있으며, 향후 각 지방자치단체의 철저한 사업계획을 바탕으로 실집행이 적극적으로 이루어질 수 있도록 집행관리를 강화해야 할 것이다.

7 자동차사고피해지원기금 자산운용지침 등 마련 필요

가. 현 황

자동차사고피해지원기금은 「자동차손해배상 보장법」에 따라 자동차 보유자에게 징수하고 있는 자동차사고 피해지원 사업 분담금을 재정으로 편입하여 자동차사고피해지원 사업, 정부보장 사업, 국립교통재활병원 사업 등을 수행하기 위하여 2017년에 신설된 기금이다.

정부는 책임보험료 및 책임공제금액의 1%에 해당하는 금액을 분담금으로 징수하고 있는데 동 분담금은 당초 「부담금관리기본법」에 따른 부담금으로 정부재정이 아닌 별도의 회계로 운용되고 있었으나 2016년 12월 「자동차손해배상 보장법」 개정[1]으로 자동사사고피해지원기금의 설치 근거가 마련되었고, 2017회계연도부터

한성진 예산분석관(hsjin@assembly.go.kr, 788-4630)
하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 「자동차손해배상 보장법」
제6장의2 자동차사고 피해지원기금 <신설 2016.12.20.>
제39조의11(자동차사고 피해지원기금의 설치) 국토교통부장관은 자동차사고 피해지원사업 및 관련 사업에 필요한 재원을 확보하기 위하여 자동차사고 피해지원기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치한다.
제39조의12(기금의 조성 및 용도) ① 기금은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.
1. 제37조에 따른 분담금
2. 기금의 운용으로 생기는 수익금
② 기금은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용도에 사용한다.
1. 제7조제1항에 따른 가입관리전산망의 구성·운영
2. 제30조제1항에 따른 보상
3. 제30조제2항에 따른 지원
4. 제30조제4항에 따른 미반환 가불금의 보상
5. 제30조의2제1항에 따른 자동차사고 피해예방사업
6. 제31조제1항에 따른 재활시설의 설치
7. 제32조제1항에 따른 재활시설 및 재활사업의 관리·운영
8. 제39조제1항 및 제2항에 따른 청구권의 대위행사
9. 제39조의2제1항에 따른 채권정리위원회의 운영
10. 제39조의3제1항에 따른 자동차손해배상진흥원의 운영 및 지원
11. 제43조의2에 따른 포상금의 지급
12. 자동차사고 피해지원사업과 관련된 연구·조사
13. 자동차사고 피해지원사업과 관련된 전문인력 양성을 위한 국내외 교육훈련
14. 분담금의 수납·관리 등 기금의 조성 및 기금 운용상 필요한 경비
제39조의13(기금의 관리·운용) ① 기금은 국토교통부장관이 관리·운용한다.
② 기금의 관리·운용에 관한 국토교통부장관의 사무는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 제39조의3에 따라 설립된 자동차손해배상진흥원, 보험회사등 또는 보험 관련 단체에 위탁할 수 있다.
③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 기금의 관리 및 운용에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

기금으로 편입하여 운용하고 있다.

2017회계연도 자동차사고피해지원기금 수입 결산 내역을 살펴보면, 수입계획현액은 2,438억 3,300만원이었으며 법정부담금의 증가 등으로 징수결정액이 2,638억 8,300만원이었고 전액 수납하였다.

[2017회계연도 자동차사고피해지원기금 수입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	수입계획		계획현액	징수결정액(A)	수납액(B)	미수납액	불납결손액	수납률(B/A)
	당초	수정						
자동차사고피해지원기금	243,833	243,833	243,833	263,883	263,883	0	0	100.0

자료: 국토교통부

2017회계연도 자동차사고피해지원기금의 지출 결산 내역을 살펴보면, 지출계획현액은 2,438억 3,300만원이었으나 2,638억 8,300만원을 지출하고 150억 3,500만원을 불용처리하였다.

[2017회계연도 자동차사고피해지원기금 지출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	지출계획		계획현액(A)	지출액(B)	다음연도이월액	불용액	집행률(B/A)
	당초	수정					
자동차사고피해지원기금	243,833	243,833	243,833	263,883	0	15,035	108.2

자료: 국토교통부

나. 분석의견

자동차사고피해지원기금의 자산운용위원회 설치 및 자산운용지침 제정을 조속히 수행하여 기금운용 관리를 철저히 할 필요가 있다.

「국가재정법」 제76조[2]에서는 기금 자산운용에 관한 중요한 사항을 심의하기

2) 「국가재정법」
제76조(자산운용위원회) ① 기금관리주체는 자산운용에 관한 중요한 사항을 심의하기 위하여 다른 법률에서 따로 정하는 경우를 제외하고는 심의회에 자산운용위원회(이하 "자산운용위원회"라 한다)를 설치하여야 한다. 다만, 「외국환거래법」 제13조에 따른 외국환평형기금이나 기획재정부장관과 협의하여 자산운용위원회를 설치할 필요가 없다고 인정되는 기금의 경우에는 자산운용위원회를 설치하지 아니할 수 있다.

위하여 자산운용위원회를 설치하도록 하고 있고,「국가재정법」제79조[3]에서는 기금 자산의 투명하고 효율적인 운용을 위하여 자산운용지침을 제정하도록 하고 있다.

그런데 국토교통부는 2018년 7월말 현재 2017년 신설된 자동차사고피해지원기금의 자산운용위원회를 설치하지 않고 있고, 자산운용지침 역시 제정하지 않았다. 특히 자산운용지침의 경우「국가재정법」뿐만 아니라,「자동차사고피해지원기금 관리운용규정」제9조[4]에서도 수탁기관이 이를 수립하여 국토교통부장관의 승인을 받도록 하고 있으나, 동 규정이 제정(2017년 5월)된 이후 현재까지 자산운용지침이 마련되지 않은 것은 동 기금에 대한 국토교통부의 관리가 미흡하다는 것을 보여준다.

또한 동 기금은 전체 기금 중에서 유일하게 기준수익률[5]을 정하지 않고 기금 여유자금을 운용하고 있는 문제가 있다. 기금 전체 및 운용자산별 기준수익률이 설정되어 있어야 기준수익률과 운용수익률 간의 차이를 통해 기금 여유자금 운용의 성과를 평가할 수 있고, 성과에 대한 원인분석이 가능해지며, 차후 이를 자산배분 정책 수립에 활용하는 것도 가능해진다.

이에 대하여 국토교통부는 자동차사고피해지원기금은 2017년 신규로 설치된 기금으로,「국가재정법」등 기준에 맞는 기금운용체계 수립을 위해 2017년 12월부터 연구용역을 추진[6]하고 있으며, 연구용역 결과를 바탕으로 2018년 8월까지 자산운용위원회를 구성하고 자산운용지침 등을 수립할 예정이다.

---

②다음 각 호의 사항은 자산운용위원회의 심의를 거쳐야 한다.
1. 제77조의 규정에 따른 자산운용 전담부서의 설치 등에 관한 사항
2. 제79조의 규정에 따른 자산운용지침의 제정 및 개정에 관한 사항

3)「국가재정법」
제79조(자산운용지침의 제정 등) ①기금관리주체는 기금의 자산운용이 투명하고 효율적으로 이루어지도록 하기 위하여 자산운용업무를 수행함에 있어서 준수하여야 할 지침(이하 "자산운용지침"이라 한다)을 심의회의 심의를 거쳐 정하고, 이를 14일 이내에 국회 소관 상임위원회에 제출하여야 한다. 이 경우 자산운용위원회가 설치되어 있는 기금은 심의회의 심의 전에 자산운용위원회의 심의를 거쳐야 한다.

4)「자동차사고피해지원기금 관리 · 운용규정」
제9조(사업준비금의 운용) ① 수탁기관의 장은 기금의 자산운용이 투명하고 효율적으로 이루어지도록 하기 위해 자산운용지침을 수립하여 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

5) 기준수익률은 사전에 부여된 벤치마크지수의 사후적 실현수익률을 의미한다.

6) 국토교통부는 2017년 12월부터 2018년 7월까지 삼일회계법인에서 '자동차사고피해지원기금 운영체계 및 결산체계 수립 용역'(계약액 2.5억원)을 수행하였으며, 자산운용지침 및 자산운용위원회 등 기금평가제도 대응체계 수립, 기금 재무회계 계정과목 관리체계 정비, 여유자금 운용 포트폴리오 개선 및 결산관리체계 정비 등을 그 내용으로 하고 있다.

그러나 정부는 2016년 9월 2일 자동차사고피해지원기금을 신설하는 내용의 「자동차손해배상 보장법 일부개정법률안」을 국회에 제출하였고, 2016년 12월 2일 국회 본회의에서 의결되었는데, 개정안을 국회에 제출하기 이전에 충분히 기금운용체계 수립을 위한 연구용역 등을 완료하였어야 법 개정 이후 정상적인 기금 운용이 가능하였을 것으로 보인다. 또한 2017년 전체 운용자산 평잔 규모도 2,012억원에 달하는 상황에서, 2016년 12월 「자동차손해배상 보장법」이 개정된 이후 기금이 신설된 이후 1년 7개월(2018년 7월말 기준)이 지난 시점까지 자산운영지침을 마련하지 않고 기준수익률도 설정하지 않은 채 기금 여유자금을 운용하는 것은 바람직하지 못하다.

참고로, 외교부에서도 국토교통부와 마찬가지로 2017년부터 국제질병퇴치기금(2017.1.1. 신설, KOICA에 위탁 운용)을 운용하고 있으나, 기금 여유자금 규모(평잔 기준)가 자동차사고피해지원기금보다 작은 489억원임에도 불구하고 기금운용심의회 내에 자산운영위원회를 설치하여 운영하고 있고, 자산운영지침도 제정(2018.1.)하였으며, 기준수익률도 설정하여 기금 자산을 운용하고 있다.

따라서 국토교통부는 조속히 자산운용지침을 마련하고, 기금여유자금 운용 기준수익률을 설정하는 등 자동사사고피해지원기금의 정상적인 운용을 위하여 관리를 강화할 필요가 있다.

8 한국도로공사의 지출 사업 및 자회사[1] 분석

국토교통부 소관 공기업인 한국도로공사는 고속도로 신설 및 확장, 고속도로 유지관리, 휴게 및 편의시설 설치관리, 관련업무 연구 및 기술개발 등의 업무를 수행하고 있으며, 정부로부터 고속도로 부지매입비 등을 지원받고 있다.

한국도로공사의 2017년 기준 총수입·총지출합계는 10조 9,639억원이며, 인건비는 4,191억원, 경상운영비는 1,527억원, 사업비는 5조 526억원이 집행되었다.

[한국도로공사 총수입 및 총지출 현황]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
수입	정부지원수입	4,194,042	4,729,290	4,995,594	4,910,391	4,889,066
	기타사업수입	0	0	0	0	0
	부대수입	0	0	0	0	0
	출자금	1,337,267	1,305,446	1,677,665	1,374,467	1,360,596
	차입금	3,268,870	3,220,850	3,316,848	3,028,709	3,932,689
	기타	289,308	358,090	631,756	913,832	781,593
	합계	9,089,487	9,613,676	10,621,863	10,227,399	10,963,944
지출	인건비	311,485	331,226	328,823	360,601	419,091
	경상운영비	112,976	116,131	145,126	142,551	152,654
	사업비	4,600,451	5,210,454	5,838,915	5,105,478	5,052,631
	차입상환금	2,531,048	2,680,764	2,976,843	2,995,782	3,758,272
	기타	1,533,527	1,275,101	1,332,156	1,622,987	1,581,296
	합계	9,089,487	9,613,676	10,621,863	10,227,399	10,963,944

주: 결산 기준
자료: 한국도로공사

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) ㈜부산-울산 고속도로

8-1. 고속도로 조사설계 사업의 집행 부진

가. 현 황

고속도로 조사설계[2] 사업은 고속도로를 계획·설계하는데 필요한 기본설계, 조사설계 및 타당성조사 등의 비용을 국토교통부 소관 공공기관인 한국도로공사에 2013~2015년도에는 100% 국고 출자로, 2016년도부터는 40% 국고 출자(60% 한국도로공사 자체부담)로 지원하는 사업이다.

국토교통부는 동 사업의 2017년도 예산액 136억 9,200만원 중 99억 5,800만원을 집행하였고 8억 9,100만원을 다음연도로 이월하였으며 28억 4,300만원을 불용하였다.

[고속도로 조사설계 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
고속도로 조사설계	13,692	13,692	0	0	13,692	9,958	891	2,843

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업은 연례적인 집행부진이 발생하고 있으므로, 한국도로공사는 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

동 사업은 국고, 한국도로공사 출자금을 활용하여 고속도로 노선 통과지역과 사업규모 등의 결정에 필요한 타당성·기본설계·실시설계 등을 시행하는 사업으로, 2017년 예산에서는 대산-당진 타당성 조사를 신규로 착수하고 새만금-전주 실시설계 등 3개 사업을 준공하는 등에 필요한 예산 136억 9,200만원이 편성되었다.

동 사업은 고속도로 조사설계 사업추진 과정에서 예측하지 못하였던 타당성재조사, 사업계획 변경 발생 등 사정변경과 관계기관 협의 지연 등 행정절차 지연 등의 원인으로 인하여 연례적으로 집행부진이 발생하고 있다.

---

2) 코드명: 교통시설특별회계 1531-301, 302

2013~2017년도 한국도로공사의 동 사업 집행 현황을 살펴보면, 2013년은 예산액 925억 5,500만원(전액 국고출자분) 중 521억 9,400만원이 집행되어 예산액 대비 집행률은 56.4% 였으며, 2014년은 예산액 934억 9,700만원 대비 571억 7,900만원이 집행되어 집행률이 61.2% 수준이었다.

또한, 한국도로공사 출자분이 투입된 2016년에는 전체 예산액(한국도로공사 출자분 포함) 762억 7,400만원 중 545억 8,500만원이 집행되어 집행률은 71.6%이며, 2017년은 793억 7,900만원 중 605억 4,600만원이 집행되어 집행률이 76.3%로 집행률 수준이 연도별로 개선되고 있지만, 여전히 연례적으로 집행이 저조하게 나타나고 있다.

[한국도로공사 고속도로 조사·설계 사업 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

구분			2013	2014	2015	2016	2017
예산	기본설계	정부	50,929	38,499	8,486	5,407	2,000
		공사	0	0	0	6,954	0
	실시설계	정부	41,626	53,998	73,615	37,569	9,977
		공사	0	0	0	25,882	65,987
	기타	정부	0	1,000	1,707	462	1,415
		공사	0	0	0	0	0
소계(A)			92,555	93,497	83,808	76,274	79,379
집행	기본설계	정부	27,928	28,164	7,366	2,983	0
		공사	0	0	0	2,897	0
	실시설계	정부	24,266	28,769	46,379	37,018	9,400
		공사	0	0	0	11,231	50,670
	기타	정부	0	246	707	456	476
		공사	0	0	0	0	0
소계(B)			52,194	57,179	54,452	54,585	60,546
(B/A)			56.4	61.2	65.0	71.6	76.3

자료: 한국도로공사

이처럼 고속도로 조사설계의 타당성조사, 기본설계, 실시설계 등이 지연되는 경우, 고속도로 건설 사업의 지연으로 이어져 우리나라 고속도로 SOC 자본의 적시 축적에 어려움이 발생하고 있다.

따라서, 국토교통부와 한국도로공사는 동 사업의 집행부진이 발생하지 않도록 사업관리를 철저히 하여 고속도로 SOC 자본이 적시에 축적될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

8-2. 한국도로공사 자회사인 ㈜부산-울산 고속도로의 과다손실 개선 필요

가. 현 황

㈜부산-울산 고속도로는 부산울산고속도로(동해고속도로의 부산기점 ~ 울산분기점)를 운영하고 관련 휴게소 등을 관리·운영하는 한국도로공사 자회사로 2006년에 설립되었으며, 동 회사의 지분 중 51%를 한국도로공사가, 49%를 국민연금공단이 소유하고 있다.

한국도로공사가 ㈜부산-울산 고속도로에 보유하고 있는 지분 현황을 살펴보면, 2015~2017년 기준 51%의 지분을 확보하고 있으며, 취득가액은 8억 3,900만원이며 재무상태 악화로 장부가액은 전혀 없는 것으로 나타나고 있다.

[한국도로공사의 ㈜부산-울산 고속도로 지분 보유 현황]

(단위: %, 백만원)

법인명	2015년			2016년			2017년		
	지분율	취득가액	장부가액	지분율	취득가액	장부가액	지분율	취득가액	장부가액
㈜부산-울산 고속도로	51	839	0	51	839	0	51	839	0

자료: 한국도로공사

나. 분석의견

㈜부산-울산 고속도로의 통행료 수입 등의 저조로 인하여 손실이 발생하고 있는바, 한국도로공사는 이를 개선할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

㈜부산-울산 고속도로의 2012~2017년 경영성과를 살펴보면, 2012~2017년도까지 완전 자본잠식이 발생하였으며 2017년의 경우 자산이 68억 9,200만원, 부채가 95억 9,500만원으로 자산 대비 부채가 27억 300만원이 많은 것으로 나타나고 있다.

또한, 손익 현황도 2012년 당기순손실 3억 2,900만원, 2013년 당기순손실 3억 2,600만원, 2017년 3억 700만원으로 매년 당기순손실이 발생하고 있어, ㈜부산-울산 고속도로의 재무구조 및 손익구조가 악화된 상태이다.

[㈜부산-울산 고속도로 경영성과]

(단위: 백만원)

구 분		2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
B/S	자 산	8,563	8,235	7,979	7,610	7,274	6,892
	부 채	9,727	9,724	9,754	9,712	9,669	9,595
	자 본	△1,164	△1,490	△1,775	△2,102	△2,395	△2,703
I/S	매 출 액	354	400	423	459	561	617
	영업이익	△160	△133	△97	△64	25	80
	당기순이익	△329	△326	△286	△327	△292	△307

자료: 한국도로공사

이처럼 ㈜부산-울산 고속도로의 경영성과가 악화된 이유는 최초 실시협약 시 예상했던 통행량에 비하여 실제 통행량이 부족하기 때문이다.

구체적으로 2009년 협약 시 예상했던 교통량은 35,609대/일이었으나 실제 교통량은 18,599대/일로 협약 대비 52.2%에 불과하였으며, 2012년에는 협약 대비 실제 교통량 수준이 48.3%로 하락하였고, 2017년 기준으로도 협약 기준으로 교통량은 60,193대/일이었으나 실제 교통량은 39,161대/일로 협약 대비 실제 교통량 수준은 65.1%로 협약 대비 실제 교통량이 부족한 점을 알 수 있다.

이로 인하여 ㈜부산-울산 고속도로의 실제 일당 통행료 수입은 2009년은 협약 시 예상 수준인 1억 3,281만원의 50%에 불과한 6,638만원이었으며, 2013년은 협약 대비 44.3% 수준으로 떨어졌고, 2017년 기준으로도 협약 시 예상 수준 통행료는 2억 6,650만원이나 실제 통행료는 1억 5,967만원으로 협약 대비 실제 교통량 부족으로 인하여 통행료 수입이 적정하게 발생하지 않고 있다.

[부산-울산 고속도로 협약 대비 실제 교통량, 통행료 수입 현황]

구 분	교 통 량 (대/일, %)			통행료 수입 (천원/일, %)		
	협약 (A)	실적 (B)	비율 (B/A)	협약 (C)	실적 (D)	비율 (D/C)
2009년	35,609	18,599	52.2	132,812	66,379	50.0
2010년	41,764	21,677	51.9	160,625	79,292	49.4
2011년	48,228	23,561	48.9	191,476	85,868	44.9
2012년	52,265	25,228	48.3	215,654	94,073	43.6
2013년	56,497	27,927	49.4	239,085	106,016	44.3
2014년	57,390	29,956	52.2	245,237	113,065	46.1
2015년	58,304	32,516	55.8	251,137	122,045	48.6
2016년	59,238	37,577	63.4	257,978	146,793	56.9
2017년	60,193	39,161	65.1	266,499	159,673	59.9
평 균	52,165	28,467	46.9	217,834	108,134	42.7

자료: 한국도로공사

이처럼 협약 대비 실제 교통량이 부족한 이유는 한국도로공사에 따르면 주요 연계 노선의 개통 지연[3], 경쟁 노선인 국도 7호선과 14호선의 통행량 증가로 인한 고속도로 교통량 분산 등으로 설명하고 있다.

이러한 협약 대비 실제 교통량 부족과 차입금 약 9,000억원에 대한 연간 이자비용(약 570억원), 관리운영권 상각비(307억원[4]/년) 등으로 인하여 ㈜부산-울산 고속도로의 경영성과가 악화되고 있으며, 현재 한국도로공사가 소유하고 있는 ㈜부산-울산 고속도로의 장부가치는 '0'으로 나타나고 있다.

또한, 정부에서 ㈜부산-울산 고속도로의 최소 운영 보장수입 지급 금액도 2009년 317억 4,500만원, 2010년 280억 4,800만원, 2017년 189억 5,600만원 등 매년 발생하고 있어, 정부 부담이 누적되고 있다.

3) 울산포항고속도로: (예정) 2012년 → (실제) 2016년
부산외곽순환고속도로: (예정) 2011년 →(실제) 2017년(전 구간은 2018년 예정)

4) 정액 상각비(307억원) : 매출액 대비 60% 수준 및 총비용 중 38% 차지

[부산-울산 고속도로 최소운영보장수입 지급 현황]

(단위: 백만원)

연 도	2009	2010	2011	2012	2013
최소운영보장수입	31,745	28,048	43,511	42,559	39,373
연 도	2014	2015	2016	2017	
최소운영보장수입	38,984	32,000	25,868	18,956	

자료: 한국도로공사

㈜부산-울산 고속도로의 경영성과 악화는 민간투자시설사업 실시협약에 따른 정부 부담의 증가와 모회사인 한국도로공사의 경영성과를 악화시킬 우려가 있으므로, 국토교통부와 한국도로공사는 ㈜부산-울산 고속도로의 경영성과를 개선시킬 수 있는 정책방안을 마련할 필요가 있다[5].

5) 한국도로공사는 연계 노선 개통에 따른 교통량 증가로 2021년부터 당기순이익이 발생할 것으로 예상하고 있으며, 2019년부터 매출액 상승 및 이자비용 감소로 정부의 최소운영보장수입이 미발생할 것으로 기대하고 있다.

9 재무결산 개시 이후 전기오류수정 과다 발생

가. 현 황

국가는 전기오류수정과 관련하여 발생하는 손익에 대하여 전기오류수정이익 또는 전기오류수정손실의 계정과목으로 재정운영표에 반영하는데, 국가회계결산서상 전기오류수정손익은 정부가 발생주의 방식의 국가회계결산을 시작한 2011년 다음연도인 2012년부터 발생하기 시작하였다.

국가가 재정운영표에서 인식한 전기오류수정손익은 2012~2017년 동안 총 65조 7,619억원에 이른다. 정부가 2011년부터 국가재무제표를 작성하기 시작하였기 때문에 익년도인 2012년에 12조 6,168억원의 전기오류수정손익이 발생한 것은 재무제표 작성 초기임을 감안한다면 이해할 수 있는 측면이 있다. 그런데 전기오류수정손익은 매년 감소하지 않고 있으며, 재무제표 개시 이후 가장 큰 규모의 전기오류수정손익이 2017년에 발생하였다.

[연도별 전기오류수정손익 현황]

(단위: 억원)

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	합계
전기오류수정손실	67,053	16,297	46,310	43,945	35,818	94,569	304,762
전기오류수정이익	59,115	27,648	89,986	75,385	36,857	63,418	52,857
합 계	126,168	43,945	136,295	119,330	72,674	157,987	657,619

자료: 각부처 결산보고서를 바탕으로 재작성

국토교통부는 2012~2017년 동안 전기오류수정손익을 24조 6,483억원 인식하였는데, 이 중 전기오류수정손실은 11조 1,839억원이며, 전기오류수정이익은 13조 4,644억원이다. 국토교통부는 2017년에 전기오류수정손실이 4조 4,202억원, 전기오류수정이익이 4,435억원이다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)
윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)
하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

[국토교통부 전기오류수정손익 현황]

(단위: 억원)

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	합계
전기오류수정손실	17,027	5,902	10,004	21,573	13,130	44,202	111,839
전기오류수정이익	17,759	9,425	49,944	45,992	7,089	4,435	134,644
합 계	34,786	15,326	59,949	67,566	20,219	48,637	246,483

자료: 국토교통부 결산보고서를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

국토교통부는 국유재산과 관련하여 자산누락, 입력 오류 등의 사유로 전기오류수정손익이 과다하게 발생하지 않도록 주의할 필요가 있다.

국토교통부는 2017년에 4조 8,637억원의 전기오류수정손익을 인식하였으며, 전기오류수정손실이 4조 4,202억원으로 대부분을 차지한다. 이렇게 2017년에 전기오류수정손실이 크게 발생한 원인에 대하여 국토교통부는 2017년에 자산 실태조사를 실시하여 토지, 건물 등의 일반유형자산과 도로, 철도, 공항 등의 사회기반시설의 부존재 확인, 평당 장부가액 입력 오류 등을 확인하고, 이에 대한 수정사항을 전기오류수정손실로 반영하였기 때문이라고 설명하고 있다.

[국토교통부 2017년 전기오류수정손실 현황]

(단위: 억원)

대분류	중분류	소분류	금액	주요 원인
자산	일반유형자산	토지, 건물, 구축물 등	36,693	실태조사를 통한 오류정정, 가격증감, 장기 미정리 계정 정리 등
	사회기반시설	도로, 철도, 공항, 댐, 하천, 상수도 등	10,532	
	기타	기타의 무형자산, 선급금, 미수금 등	371	
	소 계		47,596	
부채	유동부채	선수금, 미지급금 등	304	
	소 계		304	
순자산 등(일반유형자산, 사회기반시설재평가이익 등)			3,698	
합 계			44,202	

자료: 국토교통부 결산보고서를 바탕으로 재작성

하지만 다음의 표에서 보는 바와 같이 국토교통부는 누락된 자산을 등재하거나 가격변동 미인식분 반영 등에 따른 전기오류수정이익을 2014년과 2015년에 대거 인식한 바 있다.

[국토교통부 전기오류수정손익 현황]

(단위: 억원)

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
전기오류수정손실	17,027	5,902	10,004	21,573	13,130	44,202
전기오류수정이익	17,759	9,425	**49,944**	**45,992**	7,089	4,435

자료: 국토교통부 결산보고서를 바탕으로 재작성

국토교통부는 매년 국유재산 자체 점검 등을 통하여 누락재산 및 오류를 발굴하여 해소시키고 있으며, 재산관리관의 자산 누락, 오입력 등을 최소화하기 위하여 디브레인(D-Brain) 입력 지원 및 상담, 교육 서비스 등을 제공하고 있다고 설명하고 있다. 국토교통부의 이러한 노력에도 불구하고 일반유형자산, 사회기반시설 등의 국유재산의 실재성을 담보하지 못하기 때문에 향후에도 전기오류수정손익은 지속적으로 발생할 것으로 추정된다. 2017년 말 총자산의 68.3%를 차지하고 있는 일반유형자산과 사회기반시설에서 빈번하게 전기오류수정손익이 발생하고 있음에 따라 국토교통부의 일반유형자산과 사회기반시설에 대한 재무제표가액을 신뢰하기 힘든 측면이 있다.

[국토교통부 2017년 말 기준 총자산 현황]

(단위: 억원, %)

유동자산	투자자산	**일반유형자산**	**사회기반시설**	무형자산	기타비유동자산	합계
661,437	1,348,963	**1,285,461**	**3,054,325**	327	113	6,350,627
10.4	21.2	**20.2**	**48.1**	0.0	0.0	100.0

자료: 국토교통부 결산보고서를 바탕으로 재작성

국가재무결산이 7년차에 접어들어 안정화 단계여야 함에도 불구하고 매년 빈번하게 적지 않은 규모의 전기오류수정손익이 발생하고 있으므로 향후 국토교통부는 국유재산과 관련하여 전기오류수정손익이 과다하게 발생하지 않도록 할 필요가

있으며, 국유재산을 종합적으로 관리하는 기획재정부 역시 국유재산의 취득, 관리 등을 포함한 사후관리, 매각의 각 단계별 관리를 철저히 할 필요가 있다.

III 개별 사업 분석

1 국토발전전시관의 관람객 유치실적 제고 등

국토발전전시관 건립 및 운영[1]은 서울 중구 정동의 舊서울지방국토청 건물을 리모델링[2]하여 우리 국토와 국가기반시설의 발전 과정을 종합적으로 보여주는 전시공간을 국민에게 제공하는 사업이다. 동 사업은 2013년 기본계획 수립을 시작으로 2015년 리모델링 공사에 착수하여 2년 간의 공사를 거쳐 2017년 11월 3일 개관하였다.

[국토발전전시관 건립 및 운영 사업 추진경과]

- '12. 4 ~ '13.12	국토발전전시관 건립 기본계획 수립용역
- '13.10	국토발전전시관 건립 추진계획 확정
- '13.10 ~ '14.12	리모델링 건축설계(기본 및 실시설계)
- '14.11	전시설계 및 제작·설치 용역 개시
- '15. 8 ~ '16.12	리모델링 공사
- '17. 9	국토발전전시관 시범운영 개시
- '17.11	국토발전전시관 개관

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드명: 일반회계 7040-303

2) 지상 5층, 지하 1층(대지면적 3,728.60㎡, 건축면적 1,120.39㎡, 연면적 5,705.12㎡)

1-1. 국토발전전시관 관리용역 발주시기의 적정성

가. 현 황

2017회계연도 국토교통부의 국토발전전시관 건립 및 운영 예산은 76억 6,100만원이며, 전년도 이월금 1억 6,100만원을 포함하여 예산현액은 78억 2,200만원이다. 국토교통부는 예산현액 중 74억 9,700만원(95.8%)을 집행하고 3억 2,500만원을 불용하였다.

[2017회계연도 국토발전전시관 건립 및 운영 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2017							
	본예산	추경	전년 이월	예산 현액(A)	집행 (B)	이월	불용	집행률 (B/A)
국토발전전시관 건립 및 운영	7,661	7,661	161	7,822	7,497	0	325	95.8

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 용역 발주시 해당 과업이 필요한 시기를 정확히 판단하여 발주하고, 불가피한 경우에는 「국가계약법」 및 기획재정부 예규인 "용역계약일반조건"에 따라 과업을 일시 정지함으로써 용역비용의 과다 지출을 방지할 필요가 있다.

국토교통부는 국토발전전시관의 리모델링 공사를 2016년 12월 완료하였으며, 자료(유물) 구입, 전시공사 등 개관 준비를 거쳐 2017년 9월부터 시험운영을 개시한 후 2017년 11월 3일 국토발전전시관을 정식으로 개관하였다. 이에 국토발전전시관 건립 및 운영 사업의 2017년도 예산에는 전시관 공사를 위한 건설비 72억 500만원 외에 관리용역비 등 운영비 4억 5,700만원이 포함되어 있다.

[2017년도 국토발전전시관 건립 및 운영 사업 예산 세부현황]

(단위: 백만원)

구분		예산내역	비고
전시관 건립	공사비	6,875	전시물 제작설치 등
	감리비	255	-
	시설부대비	75	조달수수료 등
전시관 운영	일반수용비	110	전시실 운영·홍보 등
	공공요금	83	-
	피복비	3	해설사 등 피복
	시설장비유지비	41	수장고 관리 등
	관리용역비	170	청소·경비·시설관리·해설 등
	자산취득비	50	-

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이중 관리용역비는 시설관리·전시안내·청소·경비 등 국토발전전시관의 운영·관리를 위한 각종 실무를 위탁하기 위한 예산이다. 국토교통부는 전시관 관리용역을 시설·전시관리(전기·기계 등 시설관리 2명 및 학예·통역 등 전시안내 4명)와 청소·경비(청소 3명 및 경비 3명) 두 분야로 나누어 2017년 5월 발주하여 계약을 체결한 후 7월부터 과업을 개시하였고 같은 달부터 월별로 기성금을 지급하였다.

[2017년도 관리용역비 기성급 지급 현황]

(단위: 원)

용역	기성급(지급일)					
	7월분 (8/2~3)	8월분 (9/5~8)	9월분 (10/12~19)	10월분 (11/6~9)	11월분 (12/6~7)	합 계
시설·전시관리	10,796,000	22,311,750	22,311,750	22,311,750	28,513,490	106,244,740
청소·경비	8,014,670	16,563,660	16,563,660	16,563,660	21,028,900	78,734,550
계	18,810,670	38,875,410	38,875,410	38,875,410	49,542,390	184,979,290

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그러나 전시관 관리업무는 그 성격상 개관이 임박한 시점부터 필요한 업무라는 점에서 개관 4개월 전부터 관리용역 계약을 체결하고 기성금을 지급한 것은 재정운용상 다소 비효율적인 측면이 있다. 국토교통부에 따르면 9월 중순부터 전시관 시험운영을 실시하였으나, 이를 고려하여도 시험운영기간 이전에는 최소한의 인력만 필요하였을 것으로 보인다.

[국토발전전시관 시험운영 경과]

일시	관람객수	관람객 구성	시험운영 목적·내용
'17.9.18. ~ 10.20.	246명	국토부 공무원 및 산하기관 직원	운영체계 점검·보완 및 시설·전시내용 관련 의견수렴

자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 향후 용역을 발주하는 경우에는 과업이 필요한 시기를 정확히 판단하여 이를 발주하고 과업을 개시할 필요가 있을 것으로 보인다. 또한 「국가계약법」 및 기획재정부 예규 "용역계약일반조건"[3]에 따르면 계약체결 후에도 필요한 경우에는 60일간 과업수행의 일시정지가 가능하므로, 불가피한 경우에는 과업의 일시정지 등을 통하여 불필요한 재정지출을 방지할 필요가 있을 것이다.

3) "용역계약일반조건"
제32조(용역의 일시정지) ① 계약담당공무원은 다음 각호의 경우에는 용역의 전부 또는 일부의 수행을 정지시킬 수 있다. 이 경우 계약상대자는 정지기간중 선량한 관리자의 주의의무를 해태하여서는 아니된다.
1. 용역의 수행이 계약내용과 일치하지 아니하는 경우
2. 안전을 위해 용역의 전부 또는 일부의 정지가 필요한 경우
3. 기타 발주기관의 필요에 의하여 계약담당공무원이 지시한 경우

1-2. 국토발전전시관 관람객 유치실적 제고 필요

가. 현 황

국토발전전시관은 2017년 11월 3일 개관하여 현재 약 7개월 간 운영 중에 있다. 같은 기간 동안 국토발전전시관의 관람객 유치실적은 다음과 같다.

[국토발전전시관 월별 관람객 유치실적]

(단위: 명, 일)

구분	관람객수(A)		개관일수(B)	일평균 관람객 (A/B)
		단체관람객수		
2017.11	3,104	62	24	129.3
2017.12	3,322	65	27	123.0
2018. 1	2,761	5	26	106.2
2018. 2	2,196	0	21	104.6
2018. 3	1,976	40	27	73.2
2018. 4	1,954	260	25	78.2
2018. 5	3,921	454	27	145.2
2018. 6	2,967	262	24	123.6
2018. 7	3,508	977	26	134.9
총 계	25,709	2,125	227	113.3

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 약 20억원에 달하는 국토발전전시관의 연간 운영비와 舊청사건물 유지에 대한 기회비용 등을 고려하여 관람객 유치실적을 제고하고 사업효과를 극대화할 필요가 있다.

국토발전전시관은 2017년 11월 3일 정식 개관하였으며 현재 운영이 개시된 후 약 9개월 정도 경과한 상황이다. 그러나 동 기간 동안 국토발전전시관의 관람객수는 하루 평균 113.3명으로 정책홍보 목적의 전시시설로서는 다소 적은 수준이다. 또한

월별 관람객수를 살펴볼 때, 최근인 2018년 4월을 기점으로 일부 반등하고 있으나 개관 이후 2018년 3월까지는 하루 평균 관람객수가 지속적으로 감소하는 추세였다.

국토교통부에 따르면 현재는 국토발전전시관 개관 초기단계로서 국민 인지도 등이 높지 않기 때문에 관람객수가 적은 것이며, 지속적인 홍보 등을 통해 관람객수 제고를 위한 노력을 계속하고 있다는 입장이다. 이에 따라 실제로 2018년 4월부터 단체관람객 유치실적 제고 등으로 인해 관람객수가 일부 반등하여 5월에는 하루 평균 관람객수가 개관 이래 최대인 145.2명 수준까지 증가하는 등 긍정적인 성과를 보이고 있다.

그러나 국토발전전시관이 위치한 서울 도심(서울 중구 정동)의 유동인구를 고려할 때 하루 평균 100여명 수준의 관람객은 여전히 과소하다고 할 수 있다. 특히 인근에 위치하고 있는 농업박물관[4]의 경우에는 2017년도 관람객수가 25만 6,000여명으로 하루 평균 약 8,500명을 초과하고 있다는 점을 고려할 때 적은 편이라고 할 수 있다.

[2018년도 국토발전전시관 운영 사업 예산 세부현황]

(단위: 백만원)

구분		예산내역	비고
일반수용비	기획전시실 운영	227	전시실 운영·홍보 등
	상설전시실 운영	45	
	교육프로그램 운영	135	-
	홈페이지 관리 등	81	-
공공요금		389	-
피복비		3	해설사 등 피복
시설장비유지비		81	수장고 관리 등
관리용역비		740	청소·경비·시설관리·해설 등
자산취득비		200	전시품 구매 등
계		1,901	-

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

4) 1987년 개관하여 농업중앙회에서 운영하는 박물관으로서 국토발전전시관과 단순 비교하는 것은 무리가 있을 수 있으나, 특정 정책분야 홍보목적의 전시관이라는 점에서 국토발전전시관과 성격상 유사하며 위치도 직선거리상 100m 이내로 바로 인근에 위치하고 있다는 점에서 그 실적을 참고할 필요가 있을 것으로 보인다.

국토발전전시관은 2018년 기준 연간 운영예산이 19억 100만원 수준이며, 서울 도심에 위치한 舊청사건물의 미매각 기회비용 등까지 고려하면 적지 않은 규모의 예산이 투입되는 사업이라는 점을 고려하여, 국토교통부는 관람객 유치실적을 제고하고 사업효과를 극대화하기 위한 노력을 배가할 필요가 있을 것이다.

2 주거급여지원 사업의 실집행 소요를 고려한 보조금 교부 필요

가. 현 황

주거급여지원 사업[1]은 주거가 불안정한 저소득층 보호를 위해 임차료를 보조하거나 주택 개·보수를 지원하는 등의 사업으로서 주거급여, 농어촌 장애인주택 개조사업 등의 내역사업으로 구성되어 있다. 이 중 주거급여 내역사업은 「국민기초생활 보장법」 제11조[2] 및 「주거급여법」에 따라 소득인정액이 중위소득의 43% 이하인 수급권자에게 매월 임차료 등을 지원하는 사업으로서 주거급여지원 사업 예산의 대부분을 차지하며, 지방자치단체에 대한 경상보조 형태로 수행된다.

국토교통부는 주거급여 내역사업의 2017년도 예산현액 9,238억 700만원을 전액 지방자치단체에 교부하였으며, 지방자치단체는 이 중 9,028억 8,900만원을 실집행하고 209억 1,800만원을 불용하였다.

[2017회계연도 주거급여 내역사업의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	집행								실집행	
	본예산	추경	전년 이월	예산 현액(A)	집행 (B)	이월	불용	집행률 (B/A)	실집행 (C)	실집행률 (C/B)
주거급여 지원	939,889	947,098	384	947,482	946,935	143	404	99.9	-	-
주거급여	916,598	923,807	0	923,807	923,807	0	0	100.0	902,889	97.7

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드명: 일반회계 1034-302

2) 「국민기초생활 보장법」
제11조(주거급여) ① 주거급여는 수급자에게 주거 안정에 필요한 임차료, 수선유지비, 그 밖의 수급품을 지급하는 것으로 한다.
② 주거급여에 관하여 필요한 사항은 따로 법률에서 정한다.

나. 분석의견

첫째, 실집행 소요를 보다 면밀하게 검토하여 주거급여 내역사업의 보조금을 교부할 필요가 있다.

주거급여 내역사업은 광역자치단체에 대한 보조사업으로 수행중[3]인데, 주거급여의 대부분을 차지하는 임차가구 주거급여[4]는 「주거급여법 시행규칙」 제3조 제2항[5]에 따라 월단위로 지원되므로 국토교통부는 연초에 월별 소요예산을 산정한 후 이를 기준으로 보조금을 광역자치단체에 교부하고 있다. 이에 따라 국토교통부는 연말 남은 예산 전액을 교부하여 2017회계연도 기준 실집행단계에서 약 210억원의 불용액이 발생하였다.

그러나 주거급여는 그 특성상 기초자치단체에서 월별 지급일(20일) 수일 전에 지급대상자와 지급액을 산정하기 때문에 지급액이 확정된 후 해당 금액을 확인하여 필요한 금액만 교부하는 것이 가능함에도,[6] 실소요 이상 교부할 경우 실집행단계에서 불용될 가능성이 높은 12월에도 남은 예산 전액을 교부하는 것은 예산운용원칙에 부합하지 않는 측면이 있다.

[2017회계연도 주거급여 내역사업 지자체별 예산교부 현황]

(단위: 백만원)

구분		예산교부 현황			실집행 잔액
		1~11월	12월	합 계	
서울	교부	140,300	9,700	150,000	2,248
	집행	135,237	12,515	147,752	
부산	교부	82,860	6,640	89,500	2,018
	집행	80,171	7,311	87,482	
인천	교부	60,900	5,100	66,000	705
	집행	60,164	5,131	65,295	

3) 국토교통부가 광역자치단체에 보조금을 교부하고 광역자치단체가 이를 기초자치단체에 재교부한 후, 기초자치단체에서 주거급여 수급자에게 해당 금액을 지원하는 구조이다.

4) 2017년 추경예산 기준 9,238억 700만원의 87.1%인 8,046억 1,600만원

5) 「주거급여법 시행규칙」
제3조(주거급여의 업무처리) ② 주거급여를 현금으로 정기적으로 실시하는 경우에는 매월 20일(토요일이거나 공휴일인 경우에는 그 전날로 한다)에 지급하여야 한다.

6) 2017년 1월의 경우 19일에 국고보조금을 교부하였음에도 20일에 차질없이 주거급여가 지급되었다는 점을 감안할 때 지급액 산정이 완료된 후 해당 금액만 교부하는 것이 물리적으로 가능할 것으로 판단된다.

구분		예산교부 현황			실집행 잔액
		1~11월	12월	합 계	
대구	교부	57,200	3,907	61,107	1,004
	집행	55,138	4,965	60,103	
대전	교부	26,600	2,400	29,000	1,154
	집행	25,668	2,178	27,846	
광주	교부	35,000	0	35,000	1,178
	집행	31,142	2,680	33,822	
울산	교부	11,100	900	12,000	191
	집행	10,815	994	11,809	
세종	교부	1,610	90	1,700	0
	집행	1,615	85	1,700	
제주	교부	10,250	750	11,000	277
	집행	9,880	843	10,723	
경기	교부	175,500	4,000	179,500	2,986
	집행	161,889	14,624	176,514	
강원	교부	32,230	2,770	35,000	1,528
	집행	31,108	2,364	33,472	
충남	교부	28,200	1,800	30,000	622
	집행	27,563	1,815	29,378	
충북	교부	24,410	1,590	26,000	766
	집행	22,840	2,394	25,234	
전남	교부	39,150	1,850	41,000	2,280
	집행	36,371	2,349	38,720	
전북	교부	44,400	3,600	48,000	1,267
	집행	43,641	3,092	46,733	
경남	교부	52,300	3,700	56,000	1,102
	집행	50,984	3,914	54,898	
경북	교부	48,230	4,770	53,000	1,636
	집행	47,356	4,009	51,364	
총계	**교부**	**870,240**	**53,567**	**923,807**	**20,960**
	집행	**831,582**	**71,307**	**902,842**	

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

보조금 예산을 집행단계에서 불용하면 세계잉여금으로 편입되어 다음년도 결산 후 「국가재정법」에 따라 국가채무 상환에 활용되거나[7] 세입으로 이입되어 국가재정에 즉시 투입되는 반면, 이를 교부한 후 실집행단계에서 불용하면 보조금 정산절차와 반환금 예산계상을 위한 지방자치단체 추경편성 등을 거쳐 통상 다음년도 하반기 이후에야 이를 반환받을 수 있다. 또한 보조금이 실집행단계에서 불용되는 경우에는 발생이자 반환 과정에서의 적용금리 차이로 인한 손실[8]과 행정비용 가중 등의 문제도 발생할 수 있어 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」[9] 또한

7) 「국가재정법」 제90조에 따라 일반회계 세계잉여금의 최소 51%는 국가채무 상환에 활용되므로, 동 사업의 경우 210억원을 교부하지 않았다면 약 107억원의 국가채무 추가 상환효과 발생

8) 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」상 발생이자를 반환하지 않는 경우도 있으며, 발생이자를 반환받는 경우에도 정부 일시차입금이나 재정증권 이자율보다 낮은 보통예금 금리를 기준으로 발생이자가 책정되어 일부 손실이 발생한다.

연내 집행가능성을 고려하여 보조금을 교부하도록 명시하고 있다.

이에 국토교통부는 최소한 매년 12월에는 같은 달에 지방자치단체가 추가로 소요되는 예산의 산정을 완료한 후 이를 확인하여 그에 해당하는 금액만 교부함으로써 불필요한 재정손실을 방지하고, 복잡한 보조금의 정산·반납절차도 최소화할 필요가 있을 것이다[10].

둘째, 지역별 소요를 정확하게 파악하여 보조금 예산을 교부할 필요가 있다.

세종특별자치시에 따르면 2017년 세종시의 주거급여 지급액은 총 21억 3,382만원이며 국토교통부는 이 중 80%에 해당하는 17억 706만원을 국비보조금으로 교부하여야 한다. 그러나 세종시에 대한 국비보조금은 당초 세종시의 신청에 따라 17억원만 편성되어 있었으며, 국토교통부는 집행과정에서 이를 조정하지 않고 예산 편성내역에 따라 17억원만 교부하여 보조금 교부액이 실제 국비소요액에 미달하는 상황이 발생하였다.

세종시는 인구가 지속적으로 증가[11]하고 있어 예산 편성시 실제 소요를 정확히 산정하기 곤란한 측면이 있다. 그러나 2017년 주거급여 내역사업 집행결과 세종시를 제외한 다른 광역자치단체는 모두 예산상 여유가 있었으며, 지역별 예산 소요를 보다 면밀히 확인하고 보조금을 교부하였다면 다른 지역의 여유 재원을 세종시에 교부하여 보조금 교부액이 실제 국비소요액에 미달하는 상황을 방지할 수 있었을 것이다.

이에 국토교통부는 보조금을 교부하는 경우 실집행 소요를 면밀히 검토하여 이를 교부할 필요가 있으며, 가능한 범위에서 최소한 12월에는 사전에 실집행 소요를 산정하여 해당 금액만큼만 보조금을 교부하는 방안을 검토할 필요가 있다.

---

9) 동 지침 p.117: 특히 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 지방비 부담능력유무, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행실적) 등에 대한 엄격한 사전 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

10) 다만, 실집행률 자체에 대해서는 국토교통부의 지속적인 노력으로 실적이 개선되고 있는 상황이다(2015년 87.1% → 2016년 92.0% → 2017년 97.7%).

11) 2014년 158,844명 → 2015년 214,364명 → 2016년 246,793명 → 2017년 284,353명 → 2018년 2월 292,208명(자료: 세종통계홈페이지)

3 정비사업 연계형 임대주택사업 지원 용역의 과업내용 검토 필요

가. 현 황

재정비촉진사업지원 사업 중 '정비사업 연계형 임대주택사업 지원업무 수행' 사업[1]은 재개발·재건축 등 정비사업에서 공급되는 일반분양주택을 매입하여 기업형 임대주택으로 제공하는 '정비사업 연계형 기업형임대주택사업'의 사업 후보구역 선정, 기존구역 관리 등의 업무를 한국감정원에 용역으로 위탁하여 수행하는 사업으로서, 장기간 정체된 정비사업에 활로를 여는 동시에 해당 지역에 공적임대주택 공급을 확대하여 사업의 공공성을 제고하고 원주민 재정착을 촉진하기 위한 목적으로 2017년 신규 반영되었다.

국토교통부는 2017회계연도 정비사업 연계형 기업형임대주택사업 지원업무 수행의 예산현액은 20억원 중 3억 1,200만원을 집행하고 16억 2,800만원을 이월하였으며 낙찰차액 6,000만원은 불용하였다.

[2017회계연도 정비사업 연계형 기업형임대주택사업 지원업무 수행 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	집행						실집행			
	본예산	추경 (A)	집행 (B)	이월	불용	집행률 (B/A)	예산 현액(C)	실집행 (D)	이월	실집행률 (D/C)
재정비촉진사업지원	25,403	25,403	14,509	1,628	9,266	57.1	75,124	62,714	12,410	83.5
정비사업 연계형 기업형임대주택사업 지원업무 수행	2,000	2,000	312	1,628	60	15.6	-	-	-	-

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드명: 일반회계 1036-303의 내역사업

나. 분석의견

국토교통부는 동 사업의 지연으로 용역수탁자의 과업량과 과업내용에 상당 부분 변화가 발생하였으므로, 용역비용을 고려할 때 실제 수행한 과업량이 적정한지 정확하게 확인할 필요가 있다.

동 사업은 2017년 신규 사업으로서, 국토교통부는 2017년 상반기 수탁기관을 선정한 후 2회에 걸쳐 총 30개 사업후보지를 선정하게 할 계획이었다. 그러나 용역 발주가 5월 24일로 지연이 되었을 뿐 아니라 2회 유찰을 거치며 8월에 수탁기관이 선정되었고, 실제 사업은 연말인 12월 11일 사업후보지 모집공고를 내면서 시작되어 2018년 4월 당초 계획에 미달하는 5개 사업후보지만 선정하는 등 사업이 전반적으로 축소·지연되었으며, 이에 따라 수탁기관의 업무량도 감소하여 지급된 용역비용과 과업량 간의 불균형이 발생하였다.

동 사업의 2017년도 예산 20억원[2]은 수탁기관이 1년간 후보지 30곳을 선정·관리하는 것을 전제로 산정되었다. 그러나 사업지연으로 2017년 예산을 통해 선정한 후보지는 2018년 7월 현재 5개소이므로 동 기준에 따르면 소요 예산은 당초 예산의 1/6인 3억 3,300만원 수준이다.[3]

[2017회계연도 정비사업 연계형 기업형임대주택사업 지원업무 수행 예산산정 내역]

(단위: 백만원)

구분	산식	예산
총계	-	2,000
후보지 선정	후보지 당 40백만원 × 후보지 30개	1,200
후보지 관리	후보지 ㎡당 127원 × 후보지 총면적 630만㎡	800

자료: 국토교통부

2) 실제 발주금액은 낙찰차액 6,000만원을 제외한 19억 4,000만원이며, 현재 선금 3억 1,200만원만 지급한 상황이다.

3) 정부는 2018년에는 예산산정기준을 변경하여 후보지 선정비용은 선정신청구역 당 1,800만원, 후보지 관리비용은 누적 선정구역 당 1,900만원으로 계상하고 있으나, 이에 따르더라도 소요예산은 (신규 선정신청 9건 × 1,800만원) + (누적 선정구역 24개 × 1,900만원) = 6억 1,800만원 수준이다.

한편, 동 사업은 일정지연으로 인한 과업량 축소 외에 기업형임대주택사업의 정책방향 변화로 인한 과업내용의 증가소요도 있었으므로, 국토교통부는 남은 용역기간인 2018년 8월까지 용역수탁자가 수행하게 될 과업량이 용역비용을 고려할 때 적정한 수준인지 정확하게 확인할 필요가 있을 것이다.[4)]

4) 「국가계약법」 제19조 및 기획재정부 예규 "용역계약일반기준"에 따르면 계약담당공무원은 계약목적상 필요한 경우 용역항목의 감축 등 과업내용의 변경을 지시하고 그에 따라 계약금액을 조정할 수 있다는 점도 참고가 가능하다.

「국가계약법」
제19조(물가변동 등에 따른 계약금액 조정) 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 공사계약·제조계약·용역계약 또는 그 밖에 국고의 부담이 되는 계약을 체결한 다음 물가변동, 설계변경, 그 밖에 계약내용의 변경으로 인하여 계약금액을 조정(調整)할 필요가 있을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 계약금액을 조정한다.
"용역계약일반기준"
제16조(과업내용의 변경) ① 계약담당공무원은 계약의 목적상 필요하다고 인정될 경우에는 다음 각호의 과업내용을 계약상대자에게 지시할 수 있다. 다만, 계약담당공무원은 과업내용을 추가할 경우에는 계약상대자와 사전에 협의하여야 한다.
3. 특정용역항목의 삭제 또는 감소

4 청년매입임대 사업의 임대실적 제고 필요 등

가. 현 황

다가구매입임대 사업은 다가구매입임대융자 사업[1]과 다가구매입임대출자 사업[2]으로 구성되며 LH·지방공사 등 사업시행자가 매입한 다가구주택을 기초생활 수급자 등 주거취약계층에 임대하는 사업으로서 주택도시기금에서 사업시행자에 사업비를 각각 융자 및 출자하는 사업이다.[3]

이 사업 중 청년매입임대융자 및 출자 내역사업은 대학가·역세권 등 청년층의 주거수요에 부합하는 지역의 다가구주택을 매입하여 청년층에게 임대하는 사업으로 2017년 추가경정예산으로 신규 반영되었다.

국토교통부는 2017회계연도 청년매입임대융자 및 출자 내역사업 예산현액 2,137억 5,000만원을 전액 집행하였다.

[2017회계연도 청년매입임대 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	당초	수정	전년 이월	계획 현액(A)	집행 (B)	이월	불용	집행률 (B/A)
다가구매입임대융자	572,500	712,975	0	712,975	709,953	0	3,022	99.6
청년매입임대융자	0	112,500	0	112,500	112,500	0	0	100.0
다가구매입임대출자	525,250	651,677	0	651,677	651,677	0	0	100.0
청년매입임대출자	0	101,250	0	101,250	101,250	0	0	100.0
다가구매입임대 계	1,097,750	1,364,652	0	1,364,652	1,361,630	0	3,022	99.8
청년매입임대 계	0	213,750	0	213,750	213,750	0	0	100.0

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드명: 주택도시기금 1336-401

2) 코드명: 주택도시기금 1440-402

3) 사업비의 50%는 주택도시기금에서 융자, 45%(일반형 취약층은 50%)는 출자하며, 나머지 5%는 임차인의 임대료와 사업시행자의 자체재원으로 충당한다.

나. 분석의견

첫째, 국토교통부는 청년매입임대사업의 매입 후 미임대 주택물량이 다수 발생하고 있으므로 공급실적을 제고할 필요가 있다.

이 사업은 2017년 추가경정예산을 통해 신규 반영된 것으로, 정부는 2017년 추가경정예산이 확정 직후인 2017년 8월 청년매입임대주택 1,500호를 연내 공급 완료할 것임을 밝혔으며[4], 이에 따라 LH 및 SH 등 4개 지방공사에서 연말까지 1,345호를 매입 완료하였다.

그러나 이상의 매입물량 중 2017회계연도 내에 임대 완료된 물량은 전무하며, 2017회계연도 결산 국회제출일인 2018년 5월 31일 기준으로 입주자가 선정되어 임대차 계약까지 체결된 물량은 214호[5]에 불과하다.[6]

이렇듯 주택 매입 후 임대가 지연되는 이유는 ① 주택 매입 후 임대공고까지 일정 기간이 소요되는 동 사업의 특성에 기인하였고, ② 임대공고 후에도 임대신청 미흡으로 미임대물량이 발생하였기 때문이다.

구체적으로 ① 주택 매입 후 임대공고까지 시간이 소요되는 이유는 계약기간이 남은 기존 임차인이 매입주택에 아직 거주 중이거나 재임대를 위한 주택 보수 등에 2~3개월 정도의 기간이 소요되는 등 기존 주택을 매입하여 공급하는 동 사업의 특성에 기인한다. ② 임대공고가 이루어졌음에도 임대가 부진한 이유는 동 사업이 2017년 신규 사업으로서 청년층에 대한 홍보 부족하고, 일부 경우에는 수요자의 선호와 주택 입지 간의 괴리가 있기 때문으로 추정된다.

추가경정예산은 「국가재정법」상 요건[7]에 따라 대내·외 여건에 중대한 변화가

---

4) 국토교통부 보도자료, 「시세 30% 수준 '청년매입임대주택' 1,500호 연내 공급」, 2017. 8. 9.

5) LH 104호, SH 59호, 부산도시공사 30호, 인천도시공사 11호 등

6) 이후 4월말 LH는 기존 분양공고시 미분양분을 포함하여 추가로 777호를 분양공고하였으나 입주자 선정일정(7월 20일 입주자 선정 등)을 고려할 때 8월 이후에야 공급이 완료될 것으로 전망된다.

7) 「국가재정법」
제89조(추가경정예산안의 편성) ①정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 되어 이미 확정된 예산에 변경을 가할 필요가 있는 경우에는 추가경정예산안을 편성할 수 있다.
1. 전쟁이나 대규모 재해(「재난 및 안전관리 기본법」 제3조에서 정의한 자연재난과 사회재난의 발생에 따른 피해를 말한다)가 발생한 경우
2. 경기침체, 대량실업, 남북관계의 변화, 경제협력과 같은 대내·외 여건에 중대한 변화가 발생하

발생한 경우 등에 국한하여 예외적으로 편성하는 것으로서 추경의 효과를 극대화하기 위해 집행가능성을 철저히 고려하여 편성하고 이를 연내 집행할 수 있도록 적극 노력할 필요가 있다. 그러나 동 사업은 주택매입 후 재임대준비에 필요한 기간 등을 고려할 때 당초부터 1,500호 임대를 목표로 예산을 편성한 것은 다소 무리한 측면이 있었던 것으로 보인다. 이에 국토교통부는 향후 추가경정예산 편성시 집행가능성을 철저히 고려하여 이를 편성하고 예산을 연내 집행할 수 있도록 적극 노력할 필요가 있을 것이다.

또한 이 사업의 경우에는, 2017년 계획물량 1,500호뿐 아니라 2018년 당초계획으로도 1,000호의 임대물량이 계획되어 있고 최근 확정된 추가경정예산을 통해서도 1,000호를 추가 임대할 계획이므로, 계획물량을 연내 최대한 공급하기 위해서 다음과 같은 점을 참고하여 사업관리를 철저히 할 필요가 있다. ① 이 사업은 그 특성상 매입 후 내부공사 등 추가 절차가 필요하므로 연내 집행을 위해서는 사업 단계별로 이행기간 최소화를 위한 노력이 필요할 것으로 보인다. ② 또한 매입 후 공실이 발생하면 사업수행자의 손실로 이어져 국가 재정부담을 유발할 수 있으므로 사업수행시 보다 철저하게 수요자의 선호를 파악하고 입지를 검토하여 임대가 용이한 양질의 주택을 매입할 필요가 있다. ③ 마지막으로 청년매입임대주택의 임대료는 주변 지역의 30% 수준으로 유리한 조건을 보유하고 있으므로, 대학 등 청년층 수요자가 집중된 곳을 중심으로 홍보를 강화하여 공실 발생을 최소화할 필요가 있다.

둘째, 국토교통부는 청년매입임대주택 매입시 가급적 사전 설정한 지역별 목표를 달성하도록 하여 지역간 균형을 유지할 필요가 있다.

2017년 LH 매입물량을 분석해볼 때, 매입목표는 지역별 인구수와 지방공사의 참여여부를 고려하여 균형 있게 수립된 것으로 보인다.[8] 다만, 사업 진행과정에서 LH와 지방공사가 각각 매입목표를 달성하지 못하는 지역이 발생하면서 실제 매입실적에서는 지역별 편차가 커지고 있다. 또한 LH의 경우 매입실적이 미달한 지역 물량을 다른 지역에서 매입함으로써 지역별 편차가 가중되고 있다.

였거나 발생할 우려가 있는 경우

3. 법령에 따라 국가가 지급하여야 하는 지출이 발생하거나 증가하는 경우

8) 서울, 인천, 부산, 대구의 경우 지방공사의 참여를 고려하여 인구수 대비 LH 매입물량을 다소 적게 계획한 것으로 보인다.

[2017년 LH 청년매입임대주택 지역별 매입 실적]

(단위: 호, %)

구 분	서울	인천	경기	부산	대구	광주	대전	기타
LH목표호수(A)	210	30	330	90	30	60	90	270
LH매입호수(B)	247	8	375	130	38	12	125	178
매입비율(B/A)	117.6	26.7	113.6	144.4	126.7	20.0	138.9	65.9
지방공사 포함 매입호수	409	38	375	160	48	12	125	178

자료: LH·지방공사 제출자료 및 LH 「2017년 청년을 위한 주택매입 공고」를 바탕으로 재작성

이에 국토교통부는 청년주거지원 혜택이 지역별로 균등하게 제공될 수 있도록 전체 매입목표만이 아니라 지역별 목표도 고려하며 사업을 추진할 필요가 있을 것이다.

5 토지대여료의 예산편성 산식 개선 및 수납실적 제고 필요

가. 현 황

토지대여료[1]는 국토교통부 소관 국유재산 중 토지(지목상 도로·하천·구거 등)의 사용·수익허가에 따라 발생하는 대여수입을 계상하는 세입예산 과목이다.

2017회계연도 토지대여료 예산현액은 일반회계와 지역발전특별회계를 합산하여 18억 7,200만원이며, 국토교통부는 23억 5,000만원을 징수결정한 후 이 중 13억 9,600만원(59.4%)을 징수하였다.

[2017회계연도 토지대여료의 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		이체등	예산 현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
일반회계	1,497	1,497	0	1,497	2,079	1,254	83.7	60.3	0
지특회계	375	375	0	375	271	142	37.9	52.5	0
계	1,872	1,872	0	1,872	2,350	1,396	74.6	59.4	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 토지대여료 예산의 연례적 과다계상 문제를 해결하기 위하여 예산편성 방식의 개선이 필요하다.

2014~2017회계연도 토지대여료의 예산액 대비 수납률은 일반회계와 지역발전특별회계를 합산한 수치를 기준으로 할 때 평균 65.6% 수준으로서, 연례적으로 예산의 과다계상 현상이 발생하고 있다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드명: 일반회계 및 지역발전특별회계 51-511

[2014~2017회계연도 국토교통부 소관 토지대여료 예산 대비 수납액 현황]

(단위: 백만원, %)

회계연도	구분	예산(A)	수납액(B)	수납률(B/A)
2014	일반회계	1,402	1,095	78.1
	지특회계	343	116	71.4
	소계	1,745	1,211	69.4
2015	일반회계	1,411	799	56.6
	지특회계	343	108	31.5
	소계	1,754	907	51.7
2016	일반회계	1,453	1,060	73.0
	지특회계	353	131	37.1
	소계	1,806	1,191	65.9
2017	일반회계	1,497	1,254	83.7
	지특회계	375	142	37.9
	소계	1,872	1,396	74.6
총계		7,177	4,705	65.6

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

현재 국토교통부는 토지대여료 예산 편성 시 전년 예산에 경제성장률(3%)을 가산하는 방식으로 산정하고 있어 한번 예산이 과다계상되면 동일한 현상이 반복될 수밖에 없는 구조로 보인다.

세입예산의 과다계상 문제는 예상 못한 세입결손으로 이어져 재정운용계획에 혼란을 유발하고 재정운용의 효율성·정확성을 저하시킬 수 있다.[2] 이에 국토교통부 소관 토지대여료는 상대적으로 연도별 수납액 편차가 적은 편이므로 최근 3년간 평균 수납액을 기준으로 하는 등 실제 징수 실적에 근거하여 예산을 편성함으로써 연례적인 과다계상 문제를 해소할 필요가 있을 것으로 보인다.

2) 2017회계연도 국가결산 결과 세외수입 예산은 98.8조원이나 징수액은 94.1조원으로 4.7조원의 예상치 못한 세입결손 발생하였다.

둘째, 국토교통부는 토지대여료의 수납실적 제고를 도모할 필요가 있다.

2014~2017회계연도 토지대여료의 징수결정액 대비 수납액 비율은 일반회계와 지역발전특별회계를 합산한 수치를 기준으로 할 때 평균 55.1% 수준으로서, 연례적으로 징수실적이 미흡한 실정이다.

[2014~2017회계연도 국토교통부 소관 토지대여료 징수결정액 대비 수납액 현황]

(단위: 백만원, %)

회계연도	구분	징수결정액(A)	수납액(B)	수납률(B/A)
2014	일반회계	1,932	1,095	56.7
	지특회계	245	116	47.3
	소계	2,177	1,211	55.6
2015	일반회계	1,625	799	49.2
	지특회계	237	108	45.6
	소계	1,862	907	48.7
2016	일반회계	1,892	1,060	56.0
	지특회계	260	131	50.4
	소계	2,152	1,191	55.3
2017	일반회계	2,079	1,254	60.3
	지특회계	271	142	52.5
	소계	2,350	1,396	59.4
총계		8,541	4,705	55.1

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

토지대여료는 세외수입 과목 중 건당 부과금액이 큰 편이므로, 성실 납부자의 상대적 박탈감 및 형평성 문제뿐 아니라 재정확보 차원에서도 징수실적을 강화할 필요가 있다.

6 국토교통과학기술진흥원 연구개발 사업관리비 집행 분석

국토교통연구개발운영지원(R&D) 사업[1]은 국토교통 분야 연구개발의 정책개발 및 기획·관리·평가 등의 업무를 담당하고 있는 연구개발 관리기관인 국토교통과학기술진흥원의 운영경비를 지원하는 사업이다.

동 사업의 2017년 예산액이 33억 9,400만원이 편성되었으며 국토교통부 단계에서 전액이 집행되었다.

[국토교통연구개발운영지원(R&D) 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
국토교통연구개발운영지원(R&D)	3,394	3,394	0	0	3,394	3,394	0	0

자료: 국토교통부

6-1. R&D 사업관리비를 통한 사무실 임차료 및 관리비 집행 부적정

가. 현 황

국토교통과학기술진흥원은 동 사업 이외에 개별 연구개발 사업의 기획·관리·평가 등을 추진하기 위하여 기관이 담당하는 연구개발 사업비의 일정 부분을 R&D 위탁수수료의 형태로 교부받고 있으며, 그 밖에 건설교통신기술심사업무 위탁수행을 위한 사업비 등을 합하여 기관운영에 필요한 비용을 지출하고 있다

2017년 기준 국토교통과학기술진흥원의 수입 및 지출 현황을 살펴보면, 동 사업(기관출연금) 33억 9,400만원과 R&D 위탁수입 198억 3,900만원, 신기술심사위탁사업비 18억 5,000만원 등의 총수입 272억 4,300만원을 활용하여 인건비 105억 2,500만원, 경상운영비 29억 1,600만원, 사업관리비 112억 8,400만원 등을 집행한 것으로 나타나고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드명: 일반회계 4153-302

[국토교통과학기술진흥원의 수입 및 지출 현황]

(단위: 백만원)

수 입			지 출	
항 목		금 액	항 목	금 액
총 계		27,243	총 계	27,243
정부	직접수입(기관출연금)	3,394	인건비	10,525
	R&D위탁수입	19,839	경상운영비	2,916
	신기술심사위탁수입	1,850	사업관리비	11,284
전기이월		1,688	예비비	269
기타(이자 등)		472	차기이월	2,249

자료: 국토교통과학기술진흥원

나. 분석의견

국토교통과학기술진흥원은 연구사업 기획·평가·관리와 직접적 관련성이 떨어지고 경상경비에 속하는 사무실 임차료 및 관리비를 사업관리비로 집행하여 부적절한 측면이 있다.

국토교통과학기술진흥원은 경기도 안양시에 있는 사무실을 임차하여 본원을 운영하고 있으며, 해당 사무실 임차료 및 관리비의 2015~2017년도 집행 현황을 살펴보면 2015년은 경상운영비에서 13억 1,400만원을 집행하였으나, 2016년은 경상운영비에서 11억 6,900만원과 사업관리비에서 2억 4,700만원을 집행하였으며, 2017년도 경상운영비에서 11억 9,200만원과 사업관리비(신기술심사위탁수입)에서 2억 8,100만원을 지출하여 사업관리비로 사무실 임차료 및 관리비의 일부를 집행하고 있다.

[본원 사무실 임차료 및 관리비 집행 현황]

(단위: 백만원)

구분	2015	2016	2017
경상운영비	1,314	1,169	1,192
사업관리비(신기술심사위탁수입)	0	247	281
합계	1,314	1,416	1,473

자료: 국토교통과학기술진흥원 제출 자료를 바탕으로 재작성

이처럼 사업관리비를 활용하여 본원 사무실 임차료 및 관리비를 집행하는 것은 다음과 같은 문제가 있다.

첫째, 「2017년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」에 부합하지 않게 사업관리비를 활용하여 경상경비에 속하는 사무실 임차료 및 관리비를 집행하였다.

위탁집행형 준정부기관인 국토교통과학기술진흥원에 적용되는 「2017년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」[2]에 따르면, 경상경비는 손익계산서상의 판매비와 관리비 중 기관운영 또는 영업유지를 위해 매년 반복적으로 지출되는 경비를 의미한다고 규정되어 있어, 기관 운영을 위하여 매년 반복적으로 지출되는 사무실 임차료 및 관리비는 경상운영비로 집행할 필요가 있다.

특히, 「2017년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」[3]에 따르면 경상경비는 공공기관 경영실적 평가에 따라 결정되고, 실소요액으로 불요불급한 경비는 최대한 절감하여 편성되는 등 정부 부처에 의하여 총량이 관리가 되는 경비이므로, 사업관리비를 통하여 경상경비에 속하는 사무실 임차료 및 관리비를 집행한 경우 우회적으로 경상경비를 증액 집행하는 결과가 나타나는 문제점도 있다.

둘째, 국토교통과학기술진흥원은 R&D 기획·관리·평가, 신기술심사위탁과 직접적 관련성이 부족한 기관운영 성격의 본원 사무실 임차료 및 관리비를 사업관

2) 「2017년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」 p. 12.
'경상경비'는 손익계산서상의 판매비와 관리비 중 기관운영 또는 영업유지를 위해 매년 반복적으로 지출되는 경비로서, 비급여성 복리후생비, 업무추진비, 교육훈련비, 여비교통비, 수선유지비, 통신비 등을 말한다.

3) 「2017년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」 p. 12.
□ 경상경비는 원칙적으로 2016년도 경상경비 예산액 범위 내에서 실소요액을 편성하되, 불요불급한 경비는 최대한 절감하여 편성한다.
○ 다만, 2015년도 경영실적 평가 결과 D등급 기관은 2016년도 경상경비 예산액의 0.5%p를 삭감하고, E등급 기관은 1%p 삭감하여 편성한다.

리비를 통하여 집행하여 부적절한 측면이 있다.

국토교통과학기술진흥원은 동 사업을 통하여 2017년 기준 인건비, 경상경비 등 필요 고정경비의 23.8% 수준인 인건비 25억 8,000만원과 경상경비 8억 1,400만원을 국토교통부로부터 교부받았으며, 사업관리비는 전체 R&D 위탁수입, 신기술심사 위탁수입을 통하여 충당하고 있다.

위탁수입에서 편성하는 사업관리비는 국토교통 연구개발 분야의 R&D 기획·관리·평가 및 신기술심사에 필요한 용도로 사용할 필요가 있으나, 국토교통과학기술진흥원은 R&D 기획·관리·평가 및 신기술심사와 직접적 관련성이 떨어지고 기관운영 성격이 강한 사무실 임차료 및 관리비로 집행하여 부적절한 측면이 있다.

향후, 국토교통과학기술진흥원은 사무실 임차료 및 관리비를 사업관리비가 아닌 기관운영 출연금을 활용한 경상운영비에서 집행하여 예산 지침을 준수할 필요가 있으며, 국토교통부는 이에 대한 관리·감독을 철저히 할 필요가 있다.

6-2. 연구개발 위탁사업관리비를 활용한 전시, 행사 사업의 추진 부적정

가. 현 황

국토교통과학기술진흥원은 2017년 국토교통 기술 관련 전시, 행사 사업으로 '2017 국토교통기술대전', '월드스마트시티위크(WSCW) 전시부스 참가', '제1회 글로벌 스마트철도 컨퍼런스 행사' 사업 등을 외부 용역을 통하여 추진한 바 있다.

[국토교통 기술 관련 전시, 행사 사업 현황(예시)]

(단위: 백만원)

전시, 행사 사업 명	2017년 집행액
2017 국토교통기술대전	549
월드스마트시티위크(WSCW) 전시부스 참가	100
제1회 글로벌 스마트철도 컨퍼런스 행사	64

자료: 국토교통과학기술진흥원 제출 자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

국토교통과학기술진흥원은 개별 연구개발 사업의 위탁사업관리비로 R&D 사업의 기획·평가·관리와 직접적 관련성이 떨어지는 전시, 행사 사업을 추진하는 것을 지양할 필요가 있다.

국토교통기술대전은 건설기술, 물관리, 플랜트, 도시건축, 주거환경, 국토공간정보, 교통물류 등 관련 연구개발 우수성과를 전시·홍보하고 기술사업화 기회를 제공하는 행사로 2017년 5월 24일부터 5월 26일까지 킨텍스에서 실시하였다.

월드스마트시티위크 전시부스 참가는 국토교통부와 과학기술정보통신부가 주최하는 도시재생 국제컨퍼런스, 스마트시티 공공서비스혁신 컨퍼런스 등의 국제컨퍼런스 등을 추진하는 월드스마트시티위크 행사의 일환으로 실시되는 스마트시티 관련 기술 전시부스를 설치하여 기술교류 및 홍보 등을 도모하는 사업이다.

제1회 글로벌 스마트철도 컨퍼런스 행사는 글로벌 철도기술 트렌드를 공유하기 위하여 각국 정부의 철도 관련 고위급 인사와 다양한 분야의 철도업계 CEO 등이 참석하여 발표하는 행사로 부산 벡스코(BEXCO)에서 2017년 6월 14일과 6월 15일에 개최되었다.

[국토교통기술대전 등 전시, 행사 사업의 현황]

(단위: 백만원)

구분	국토교통기술대전	월드스마트시티위크 전시부스 참가	제1회 글로벌 스마트철도 컨퍼런스
주최	국토교통부	과학기술정보통신부, 국토교통부	국토교통부
장소	킨텍스 제2전시장 10A홀	킨텍스 및 코엑스 일원	부산 벡스코
일시	2017. 5. 24 ~ 5. 26	2017. 9. 4 ~ 9. 8	2017. 6. 14 ~ 6. 15
행사내용	○ (전시) 7대 신산업 등 국토교통R&D 정책관련 우수성과물 및 기술사업화 성과전시, 신기술 등 인증제도 소개 ○ (비즈포럼) R&D 성과물이 시장에 진입하여 신사업생태계를 형성할 수 있도록 비즈니스 지원 프로그램 소개 등	○ 기업이 보유한 우수한 스마트시티 제품·서비스를 전시·홍보할 수 있도록 전시공간(부스) 제공	○ 각국 정부의 철도 관련 고위급 인사와 다양한 분야의 철도업계 CEO 등이 참석하여 발표하는 행사
2017년 집행액	549 (대행용역비)	100 (전시부스 참가비)	30 (대행용역비)

자료: 각 행사 홈페이지와 국토교통과학기술진흥원 자료를 바탕으로 재작성

해당 사업은 국토교통 기술 관련된 전시·행사 사업으로 그 성격에 있어서 국토교통과학기술진흥원 연구개발 기획·평가·관리 업무와 차이가 있어, 개별 연구개발 사업의 위탁사업관리비로 집행하는 것을 지양할 필요가 있다.

또한, 국토교통기술대전의 경우 집행액이 5억원 이상인 대규모 행사 사업으로 나타나고 있어, 국회 심의와 예산 집행의 투명성 확보 측면에서 별도 사업이 아닌 개별 연구개발 사업의 일부분을 수수료 형태로 교부받는 위탁사업관리비로 집행하는 것은 적절치 않다.

따라서, 국토교통과학기술진흥원은 연구개발 기획·평가·관리 업무에 사용될 필요가 있는 개별 연구개발 위탁사업관리비로 관련성이 떨어지는 연구개발 관련 전시, 행사 사업을 추진하는 것을 지양할 필요가 있으며 별도 사업(세부사업 또는 내역사업)으로 분리하여 집행하는 방안을 강구할 필요가 있다.

7 주택도시보증공사의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」에 부합하는 적정 수준의 주택임차자금 금리 조정 필요

가. 현 황

국토교통부 소관 준시장형 공기업인 주택도시보증공사[1]는 주거복지 증진과 도시재생 활성화를 지원하기 위한 각종 보증업무 및 정책사업을 수행하고 주택도시기금을 운용·관리하는 업무를 추진하고 있다.

주택도시보증공사의 2017년 기준 총수입·총지출합계는 1조 428억원이며, 인건비는 351억원, 경상운영비는 126억원, 사업비는 5,619억원이 집행되었다.

[주택도시보증공사의 총수입 및 총지출 현황]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
수입	정부지원수입	1,649,436	1,552,031	1,335,373	1,333,141	1,042,795
	기타사업수입	0	0	0	0	0
	부대수입	0	0	0	0	0
	출자금	0	0	0	0	0
	차입금	0	0	0	0	0
	기타	0	0	0	0	0
	합계	1,649,436	1,552,031	1,335,373	1,333,141	1,042,795
지출	인건비	25,174	24,334	31,216	33,362	35,103
	경상운영비	9,768	8,115	12,387	12,869	12,600
	사업비	1,066,344	703,600	1,290,570	406,926	561,859
	차입상환금	0	0	0	0	0
	기타	548,150	815,982	1,200	879,984	433,233
	합계	1,649,436	1,552,031	1,335,373	1,333,141	1,042,795

주: 결산 기준
자료: 주택도시보증공사

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 「주택도시보증공사법」에 따라 설립된 공공기관이다.

나. 분석의견

주택도시보증공사는 직원 대상 주택마련자금 중 주택임차금을 시중보다 저리로 제공하고 있으나, 「방만경영 정상화계획 운용 지침」에 맞추어 적정 수준으로 금리를 조정할 필요가 있다.

주택도시보증공사는 내부 규정인 「임차주택 및 주택자금 대여세칙」 제2조[2]를 통해 내부 직원이 제3자로부터 주택을 임차·구입하는데 소요되는 자금 중 일부를 대여하고 있으며, 같은 규정 제20조[3]에서는 직원 1인당 주택임차자금 대여한도액은 1억 5,000만원으로 하고 대여기간은 10년을 한도로 규정하고 있다.

[주택도시보증공사 직원 대상 주택마련자금 지원 현황]

(단위: 명, 백만원, %)

연도	직원인원	지원금액	금리	재원
2014	9	850	1.0	예산
2015	8	750	1.0	예산
2016	5	500	1.0	예산
2017	13	1,500	1.0	예산

자료: 주택도시보증공사

2014~2017년 동안 주택도시보증공사가 직원 대상으로 주택마련자금을 융자 지원한 현황을 살펴보면, 2014년은 9명을 대상으로 8억 5,000만원의 융자금을 최저 1%[4]의 금리로 지원하였으며, 2016년은 5명을 대상으로 5억원의 융자금을 최저 1%

---

2) 「임차주택 및 주택자금 대여세칙」
제2조 (대여종류) '주택대여 등'의 종류는 다음 각호의 1과 같다.
1. 임차주택 대여 : 공사가 아파트를 임차하여 직원에게 대여하는 경우. (공사와 직원 공동부담으로 공동명의의 임대차계약을 체결하거나 입주직원이 월세를 부담하는 월세계약을 체결하는 것을 포함한다)
2. 주택임차자금 대여 : 직원이 제3자로부터 주택을 임차하는데 소요되는 자금 중 일부를 공사가 대여하는 경우
3. 주택구입자금 대여 : 직원이 주택을 매입하거나 신축하는 경우에 소요되는 자금 중 일부를 공사가 대여하는 경우

3) 「임차주택 및 주택자금 대여세칙」
제20조 (대여한도 및 대여기간) ①직원 1인당 주택임차자금 대여한도액은 150백만원 이내로 한다.
②주택임차자금의 대여기간은 10년이내로 한다.

의 금리로 대여하였고, 2017년은 13명을 대상으로 총 15억원의 융자금을 최저 1%의 금리로 지원하였다.

기획재정부의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」[5]은 주택자금, 생활안정자금을 예산으로 융자하는 경우 대출 이자율은 시중금리 수준을 감안하여 결정하여야 하며, 무이자로 융자하는 것은 원칙적으로 금지하도록 규정하고 있다.

연도말 주택담보대출금리를 살펴보면, 2014년 12월말 금리가 3.33%, 2017년은 3.42%로 3.12~3.42%의 수준으로 시중금리가 형성되어 있음에도, 주택도시보증공사는 매년 1%의 금리로 직원 대상 주택마련자금을 융자하여 시중에 비하여 저리의 금리를 적용함에 따라 기획재정부의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」에 부합하지 않는 면이 있다.

[연도말 주택담보대출금리 현황]

(단위: %)

연도	2014	2015	2016	2017
연도말 주택담보대출금리	3.33	3.12	3.13	3.42

자료: 한국감정원 부동산 통계 바탕으로 재작성

특히, 타 공공기관에서 직원 대상으로 제공하고 있는 주택마련자금의 금리(2017년 기준)를 비교하면 대한무역투자진흥공사 2.5%, 한국토지주택공사 3.0%, 한국전력공사 2.5%로 시중 주택담보대출금리와 비슷하게 나타나고 있으나, 주택도시보증공사는 최초 2년간 1.0%로 타 공공기관에 비해 직원 대상으로 상대적으로 유리한 조건의 주택 복리후생을 제공하고 있다.

4) 주택도시보증공사는 주택임차자금에 대해서 최초 임차자금대여일부터 2년까지는 이자율 1%, 2년부터 4년까지는 1.5%, 4년부터 6년까지는 2%, 6년부터 8년까지는 2.5%, 8년에서 10년까지는 3%의 금리를 적용하고 있다.

5) 「방만경영 정상화계획 운용 지침」 p. 8
□ 주택자금, 생활안정자금을 예산으로 융자하는 경우 대출 이자율은 시중금리 수준을 감안하여 결정하여야 하며, 무이자로 융자하는 것은 원칙적으로 금지한다.

[타 공공기관의 직원 대상 주택마련자금 금리 비교]

(단위: %)

기관명	대한무역투자진흥공사	한국토지주택공사	한국전력공사	주택도시보증공사
금리	2.5	3.0	2.5	1.0
용도	임차	임차	임차	임차
대상	정규직	정규직	정규직	정규직

자료: 각 공공기관 자료를 바탕으로 재작성

따라서, 주택도시보증공사는 기획재정부의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」에 맞추어 직원 대상 주택마련자금 융자금의 금리를 적정 수준으로 상향 조정할 필요가 있으며, 국토교통부는 이에 대한 관리·감독을 철저히 할 필요가 있다.

8 주택도시기금의 임대주택사업 정부출자 및 융자지원의 2차년도 지급시기 명확화 필요

가. 현 황

임대주택지원(융자)[1], 임대주택지원(출자)[2] 사업은 국민임대, 행복주택, 공공임대 등 공공건설임대주택과 매입임대주택 등 다양한 임대주택을 공급하는 한국토지주택공사 및 지방자치단체에 주택도시기금이 사업비를 융자, 출자하는 사업으로, 2017년도에는 계획현액 8조 4,328억원 중 7조 6,706억원을 집행하고 7,622억원을 불용하였다.

[2017회계연도 임대주택지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획		전년도 이월액	이전용 등	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정						
임대주택지원(융자)	5,201,226	5,482,701	0	0	5,482,701	5,382,037	0	100,664
임대주택지원(출자)	3,441,229	2,950,062	0	0	2,950,062	2,288,514	0	661,548
임대주택지원 합계	8,642,455	8,432,763	0	0	8,432,763	7,670,551	0	762,212

자료: 국토교통부

한국토지주택공사는 다양한 형태의 임대주택을 공급하는데 소요되는 자금을 주택도시기금으로부터 지원받았다. 한국토지주택공사는 최근 10년 동안 총 43만 7,835호의 임대주택 공급승인을 받았고, 동 기간 동안 총 42만 7,123호의 임대주택을 준공하였다. 한국토지주택공사가 승인받은 임대주택을 유형별로 살펴보면, 국민임대가 20만 9,867호로 전체 승인물량의 47.9%를 차지하며, 행복주택이 11만 1,335호로 25.4%, 공공임대(5년, 10년)가 8만 9,173호로 20.4%, 영구임대가 2만 7,460호로 6.3%를 차지한다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드명: 주택도시기금 1300

2) 코드명: 주택도시기금 1400

[임대주택 유형별 최근 10년간 사업 현황]

(단위: 호, %)

임대유형	승인물량		착공물량		준공물량	
	호수	비중	호수	비중	호수	비중
국민임대	209,867	47.9	218,307	62.5	343,720	80.5
행복주택	111,335	25.4	69,813	20.0	14,587	3.4
영구임대	27,460	6.3	15,806	4.5	9,935	2.3
공공임대	89,173	20.4	45,310	13.0	58,881	13.8
합 계	437,835	100.0	349,236	100.0	427,123	100.0

주: 다가구매입 제외

자료: 한국토지주택공사의 제출자료를 바탕으로 재작성

한국토지주택공사가 최근 10년 동안 승인받은 임대주택 물량을 공급하기 위하여 주택도시기금으로부터 지원받은 금액은 총 33조 4,539억원이며, 이 중 출자액은 32.6%인 10조 9,057억원, 융자액은 67.4%인 22조 5,482억원이다. 총 출자·융자액 중 국민임대가 40.5%, 공공임대 24.5%, 다가구매입 17.9%, 행복주택 12.6%, 영구임대 4.4%를 차지하고 있다.

[임대주택 유형별 최근 10년간 출자·융자 현황]

(단위: 억원, %)

구분	국민임대	행복주택	영구임대	다가구매입	공공임대	합계	비중
출자	45,223	18,265	14,706	30,863	0	109,057	32.6
융자	90,270	23,996	0	29,165	82,051	225,482	67.4
합계	135,493	42,261	14,706	60,028	82,051	334,539	100.0
비중	40.5	12.6	4.4	17.9	24.5	100.0	

자료: 한국토지주택공사의 제출자료를 이용하여 재작성

나. 분석의견

정부는 한국토지주택공사를 포함하는 임대주택사업 시행자에게 지급하는 주택도시기금 지원금(출자, 융자)의 지급시기 중 2차년도 지원시기를 명확히 할 필요가 있다.

한국토지주택공사는 임대주택 공급과 관련하여 기준단가에 따른 사업비의 70~85%를 주택도시기금으로부터 출자와 융자지원을 받고 있다. 한국토지주택공사는 임대주택 유형별(국민임대 17.8평, 영구임대 12.5평, 행복주택 14.2평)로 상이한 비율로 출자와 융자를 받고 있는데, 국민임대와 행복주택은 호당 건설가액의 70%(출자 30%, 융자 40%), 영구임대는 85%(출자)를 지원받는다.

[임대주택 유형별 출자금 융자금 지원비율 및 기준단가, 평균평형]

(단위: %)

구 분	출자	융자	입주자 부담	사업주체 부담	2018년 기준단가 등
국민임대	30	40	20	10	7,420천원/3.3㎡(평균평형: 17.8평)
영구임대	85	-	2.5	12.5	7,420천원/3.3㎡(평균평형: 12.5평)
행복주택	30	40	20	10	7,420천원/3.3㎡(평균평형: 14.2평)

자료: 한국토지주택공사의 제출자료를 바탕으로 재작성

한국토지주택공사는 주택도시기금으로부터 총 4회에 걸쳐 출자 혹은 융자지원을 받는데, 임대주택 공급의 사업승인 시 20%, 2년차 25%, 착공시 25%, 준공 시 30%를 지원받는다.

[주택도시기금의 임대주택 사업시행자에 대한 연차별 지원율]

(단위: %)

연차	사업승인(Y)	2년차(Y+1)	착공 시	준공 시	합계
연차별 지원율	20.0	25.0	25.0	30.0	100.0

자료: 한국토지주택공사

임대주택의 출자금과 융자금 지원시기의 적정성을 검토하기 위하여 2016년의 월별 임대주택 사업승인 현황과 기금차입시기를 검토하였다. 2016년에 사업승인을 받은 물량은 총 56,480호이며, 이 중 사업승인시기가 9~12월인 물량은 전체 호수의 63.8%인 36,044호이다.

[2016년 월별 임대주택 사업승인 현황]

(단위: 호, %)

구분	1월	2월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	11월	12월	합계
10년 공임	0	0	688	234	10,213	0	1,438	0	0	3,720	16,293
국민 임대	0	0	0	234	908	0	0	0	0	2,454	3,596
영구 임대	0	0	0	639	112	0	0	0	0	520	1,271
행복 주택	**448**	**780**	**0**	**18**	**4,826**	**28**	**0**	**2,511**	**2,323**	**24,386**	**35,320**
합계	448	780	688	1,000	16,054	28	1,438	2,511	2,323	31,210	56,480
비중	0.8	1.4	1.2	1.8	28.4	0.1	2.5	4.4	4.1	55.3	100

자료: 한국토지주택공사

전체 사업승인물량에서 차지하는 비중이 62.5%인 행복주택의 승인시점과 2차 기금인출시기를 검토한 결과, 2차 기금차입시기가 승인시점으로부터 1년이 되는 시점인 호수는 전체 30,611호 중 1,228호로 4%에 불과하다. 사업승인 후 3개월 시점에 기금으로부터 2차 차입금을 인출한 호수가 전체의 57%를 차지하고, 6개월까지 2차 차입금을 인출한 호수는 전체의 79.3%이다.

[2016년 행복주택 승인호수별 2차 기금차입 현황]

(단위: 호, %)

	2차 기금차입시기							
	즉시	3개월	4개월	5개월	6개월	9개월	1년	합계
승인호수	270	17,459	962	5,072	500	5,120	1,228	30,611
비중	0.9	57.0	3.1	16.6	1.6	16.7	4.0	100.0

주: 승인물량과 기금차입호수 간에 차이가 발생하는 원인은 승인시에 포함된 행복리츠 등은 민간 사업자가 기금을 차입함에 따라 한국토지주택공사분 해당분만 승인호수에 포함시켰기 때문임
자료: 한국토지주택공사

주택도시기금의 연차별 지원시기를 살펴보면, 사업승인 시점, 2년차, 착공시점, 준공시점 등 4회인데, 2년차 지원시기가 명확하지 않음에 따라 2016년 승인사업물량 중 승인 이후 3개월 이내에 2차 지원을 받은 호수가 전체의 57.9%를 차지하고 있다. 이와 관련하여 한국토지주택공사는 주택도시기금 지원액 중 2년차 지원액을

주택사업승인 다음연도 연중 총 한도액의 25% 내에서 공사 내부의 자금사정 등을 고려하여 국토교통부와 협의 후 인출월 결정하고 있다고 설명하고 있다. 향후 국토교통부는 임대주택 사업의 시행자에게 지급하는 주택도시기금 중 2차 지급시기에 대한 명확한 지침을 마련하여 기금 출자금과 융자금을 적기에 공익사업에 활용할 필요가 있다.

[주택도시기금 인출시기]

연차	인출 시기
1년차	주택사업승인 확인 후 총 한도의 20% 인출
2년차	주택사업승인 **다음연도 연중** 총 한도의 25% 인출 **LH 내부 자금사정 등 고려**해 **국토부와 협의** 후 인출월 결정
착공 시	주택사업 착공 확인 후 총 한도의 25% 인출
준공 시	주택사업 준공 확인 후 총 한도의 30% 인출

자료: 한국토지주택공사

9 (주)한국건설관리공사의 직원 대상 주택구입 및 임차 시 융자 금리의 상향 조정 필요

가. 현 황

국토교통부 소관 기타공공기관인 ㈜한국건설관리공사[1]는 건설기술용역, 엔지니어링활동(설계), 전기·통신·소방 감리, 건설기술의 연구발전 사업 등의 업무를 추진하고 있다.

㈜한국건설관리공사의 2017년 기준 총수입·총지출합계는 580억 5,000만원이며, 인건비는 311억 2,700만원, 경상운영비는 22억 900만원, 사업비는 114억 7,500만원 등이 집행되었다.

[㈜한국건설관리공사의 총수입 및 총지출 현황]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
수입	정부지원수입	69,080	68,749	63,132	62,292	58,050
	기타사업수입	0	0	0	0	0
	부대수입	0	0	0	0	0
	출자금	0	0	0	0	0
	차입금	0	0	0	0	0
	기타	0	0	0	0	0
	합계	69,080	68,749	63,132	62,360	58,050
지출	인건비	28,996	27,906	29,341	31,210	31,127
	경상운영비	2,355	2,129	1,567	1,433	2,209
	사업비	10,629	10,208	10,768	11,693	11,475
	차입상환금	0	0	0	0	0
	기타	27,100	28,506	21,456	18,024	13,239
	합계	69,080	68,749	63,132	62,360	58,050

주: 결산 기준
자료: ㈜한국건설관리공사

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 국토교통부 소관 공공기관인 한국도로공사, 한국토지주택공사, 한국수자원공사의 출자로 설립된 공공기관이다.

나. 분석의견

㈜한국건설관리공사는 「방만경영 정상화계획 운용 지침」 등을 위반하여 내부 직원이 주택을 구입하거나 임차 시 시중금리나 타 기관에 비하여 낮은 금리의 융자를 예산을 통해 제공하고 있는 문제가 있다.

공공기관 경영정보 공개시스템에 따르면, ㈜한국건설관리공사의 2016~2017년도 정규직 직원 대상 주택구입 및 임차 시 융자금 지원 현황을 살펴보면 2017년 기준 예산을 활용하여 주택구입한 정규직 직원 4명을 대상으로 8,000만원과 임차한 직원 12명을 대상으로 2억 4,000만원을 금리 1.5%로 융자 지원한 것으로 나타나고 있다.

[㈜한국건설관리공사의 직원 대상 주택구입, 임차시 융자금 지원 현황]

(단위: 백만원, 명)

연도	고용형태	구분	소요재원	금액	인원	대상	금리(%)
2016	정규직	주택 구입	예산/융자	100	5	직원(보증보험증권발급 가능자)	연1.5%
		임차	예산/융자	220	11	직원(보증보험증권발급 가능자)	연1.5%
2017	정규직	주택 구입	예산/융자	80	4	직원(보증보험증권발급 가능자)	연1.5%
		임차	예산/융자	240	12	직원(보증보험증권발급 가능자)	연1.5%

자료: 공공기관 경영정보 공개시스템을 바탕으로 재작성

기획재정부의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」[2]은 주택자금, 생활안정자금을 예산으로 융자하는 경우 대출 이자율은 시중금리 수준을 감안하여 결정하여야 하며, 무이자로 융자하는 것은 원칙적으로 금지하도록 규정하고 있다.

---

2) 「방만경영 정상화계획 운용 지침」 p. 8
□ 주택자금, 생활안정자금을 예산으로 융자하는 경우 대출 이자율은 시중금리 수준을 감안하여 결정하여야 하며, 무이자로 융자하는 것은 원칙적으로 금지한다.

연도말 주택담보대출금리를 살펴보면, 2014년 12월말 금리가 3.33%, 2017년은 3.42%로 3.12~3.42%의 수준으로 시중금리가 형성되어 있음에도, ㈜한국건설관리공사는 매년 1.5%의 금리로 직원 대상 주택마련자금을 융자하여 시중에 비하여 저리의 금리를 적용함에 따라 기획재정부의 「방만경영 정상화계획 운용 지침」에 부합하지 않는 면이 있다.

[연도말 주택담보대출금리 현황]

(단위: %)

연도	2014	2015	2016	2017
연도말 주택담보대출금리	3.33	3.12	3.13	3.42

자료: 한국감정원 부동산 통계 바탕으로 재작성

특히, 타 공공기관에서 직원 대상으로 제공하고 있는 주택마련자금의 금리(2017년 기준)를 임차 기준으로 비교하면 대한무역투자진흥공사 2.5%, 한국토지주택공사 3.0%, 한국전력공사 2.5%로 시중 주택담보대출금리와 비슷하게 나타나고 있으나, (주)한국건설관리공사는 1.5%로 타 공공기관에 비해 직원 대상으로 과도한 주택 복리후생을 제공하고 있다.

[타 공공기관의 직원 대상 주택마련자금 금리 비교]

(단위: %)

기관명	대한무역투자진흥공사		한국토지주택공사	한국전력공사		㈜한국건설관리공사	
용도	주택구입	임차	임차	주택구입	임차	주택구입	임차
금리	2.5	2.5	3.0	3.0	2.5	1.5	1.5
대상	정규직		정규직	정규직		정규직	

자료: 각 공공기관 자료를 바탕으로 재작성

향후, (주)한국건설관리공사는 「방만경영 정상화계획 운용 지침」을 준수하여 시중금리에 비하여 과도하게 낮은 직원 대상 주택구입, 임차 시 주택자금 금리를 적정 수준으로 상향 조정할 필요가 있다.

10 화물자동차휴게소건설지원 사업의 성과 부진 및 집행관리 강화 필요

가. 현 황

화물자동차휴게소건설지원 사업[1]은 「화물자동차 운수사업법」에 근거하여 화물자동차 운전자에게 편의시설 및 휴식공간을 제공하여 화물차 운전자의 근무 여건 개선 및 교통사고 예방 등 안전운행을 확보하기 위한 사업이다. 국토교통부는 2017회계연도 예산액 1억 900만원 전액을 집행하였다.

[2017회계연도 화물자동차휴게소건설지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
화물자동차휴게소 건설지원	109	109	0	0	109	109	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 화물자동차휴게소건설지원 사업의 성과가 부진하므로 사업 목적을 달성하기 위한 대안을 마련할 필요가 있다.

국토교통부는 화물자동차 운전자에게 편의시설 및 휴식공간을 제공하여 화물자동차 운전자의 근무여건을 개선하고 화물차 교통사고를 예방하기 위해 화물자동차휴게소건설 예산을 지방자치단체에 보조하고 있다.

동 사업의 2017년도 실집행 실적을 살펴보면, 경상남도 김해의 경우 예산현액 5억 3,300만원 중 1,400만원을 집행하고 5억 1,900만원을 이월하여 예산현액 대비 실집행률이 2.6%로 나타났다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 일반회계 4032-301

[화물자동차휴게소건설지원 사업의 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업주체	국 가		지방자치단체						
	예산액		교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경							
경남 김해	109	109	109	424	533	14	519	0	2.6
합 계	109	109	109	424	533	14	519	0	2.6

자료: 국토교통부

국토교통부가 고시한 「화물자동차 휴게시설 확충 종합계획」에 따르면, 당초 2015년부터 2019년까지 경상남도 김해시, 충청남도 서산시, 충청남도 당진시에 화물자동차휴게소 3개소의 건설 및 2024년까지 2개소, 2025년 이후 12개소를 추가로 건설할 계획이다. 그러나 2017년 말까지 경남 김해에 휴게소 1곳을 건설하고 있을 뿐 충청남도 당진시와 서산시에 설치할 계획이던 화물자동차휴게소는 사업이 중단되었다[2].

유일하게 추진되고 있는 경상남도 김해시 사업의 경우에도 2017년에 전년도 이월액을 합한 예산현액 대비 실집행률은 2.6%에 불과하고, 전년도 이월액 중 대부분이 재이월되는 등 사업실적이 저조하였다.

[화물자동차 휴게시설 확충 종합계획에 따른 거점형 화물자동차 휴게소 건설계획]

구분	권역	지역	개요
단기 (2019년 까지)	충청권	서산	대산항 배후지 일원(51,000㎡)
		당진	송악 고대리 산단주변(33,886㎡)
	영남권	김해	진영 좌관리 일원(60,076㎡)
중기 (2024년 까지)	수도권	서울	미정
	충청권	청주	미정
장기 (2025년 이후)	수도권	서울, 이천, 수원, 안산, 시흥, 용인, 평택, 화성	미정
	충청권	대전, 천안, 아산	미정
	영남권	양산	미정

자료: 국토교통부

2) 충청남도 당진시의 경우 지가 급등, 민자사업자 유치 곤란 등의 사유로 사업을 보류하고 있으며, 서산시의 경우 민자사업자들의 참여가 없어 사업을 중단하였다.

동 사업의 최근 5년간 실집행 실적을 살펴보면, 2013년과 2015년에는 실집행률 0.0%, 2016년에는 51.2%, 2017년에는 2.6%를 나타내고 있어 전반적으로 사업의 실집행 실적이 저조한 문제가 있다.

[최근 5년간 화물자동차휴게소건설지원 사업의 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	국가		지방자치단체						
	예산	집행액	교부액	전년이월	예산현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	실집행률(B/A)
2013	1,680	1,680	1,680	0	1,680	0	1,680	0	0.0
2014	1,127	1,127	1,127	1,680	2,807	2,807	0	0	100.0
2015	2,884	2,884	2,884	0	2,884	0	2,884	0	0.0
2016	747	410	410	2,884	3,294	1,687	424	1,183	51.2
2017	109	109	109	424	533	14	519	0	2.6

자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 화물자동차휴게소건설지원 사업은 보조율이 30%이어서 보조율이 70%인 화물자동차공영차고지건설지원 사업(4538-301)에 비해 지방자치단체의 수요가 부족하고, 민간사업자들의 참여가 저조하여 사업 추진 실적이 저조하다는 입장이다. 그러나 화물자동차휴게소와 화물자동차공영차고지는 목적 및 기능에서 차이가 있으며, 화물자동차 휴게시설 확충 기본계획 상에도 휴게소와 공영차고지를 구분하여 계획을 제시하고 있다는 점에서 사전 계획 및 사업 설계가 미흡했던 것으로 보인다.

이와 같이 사업 추진이 지체될 경우 당초 계획하였던 화물자동차 휴게시설 확충 종합계획의 달성에 차질이 발생할 것으로 예상되고, 화물차 교통사고 예방, 운전자의 근로 여건 개선, 도심 내 불법 주차문제 해소 등을 위한 동 사업의 목적을 달성할 수 없을 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 향후 화물자동차 휴게시설 종합계획을 원점에서 재검토하여 동 사업의 성과를 제고하기 위한 대안을 마련할 필요가 있다.

둘째, 국토교통부는 경상남도 김해시에 보조금 전액을 1회에 교부하였으며, 김해시는 보조금 전액을 이월하여 「예산 및 기금운용계획 집행지침」에 부합하지 않는 집행을 하였다.

국토교통부는 김해시 진영 화물자동차 휴게소 조성을 위해 2017년 4월 20일에 1억 900만원의 보조금 전액을 경상남도 김해시에 교부하였으나, 김해시는 교부된 보조금 1억 900만원을 전혀 집행하지 못하고 전액 이월하였다. 김해시는 감정평가 결과 토지보상비가 저평가 되었다는 지주들의 사업 반대 등으로 토지보상 협의가 지연되어 2016년에 4억 2,400만원을 이월하였고, 2017년에도 지주들의 토지보상 거부 등 토지보상 협의 지연으로 1억 900만원 전액이 이월되었다.

국토교통부는 보조금을 1회에 전액 교부하였고, 지방자치단체(김해시)는 교부된 보조금 전액을 이월하였는바, 보조금은 최소 2차례 이상 나누어서 교부하고 보조사업의 실현가능성, 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성 등에 대한 엄격한 사전 검토를 통해 보조금의 연례적 이월을 방지하도록 규정한 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 부합하지 않는 집행으로 보인다.

[화물자동차휴게소건설지원 사업의 김해시 보조금 교부 내역]

(단위: 백만원)

구 분	교부액	1차 교부		2차 교부	
		수령일	교부액	수령일	교부액
2015년	1,701	'15.04.23	1,701	-	-
2016년	410	'16.03.31	140	'16.12.19	270
2017년	109	'17.04.20	109	-	-

자료: 국토교통부

국토교통부는 지방자치단체의 적극적 토지보상 협의 의지 등 집행가능성을 고려하여 보조금을 교부하였다는 입장이지만, 2016년의 경우 국토교통부는 김해시에 3월 31일과 12월 29일 2차례에 걸쳐서 보조금을 교부하였던 경우가 있고, 2017년에 2차례의 현장점검을 실시하였음에도 보조금 전액을 집행하지 못하였다.

따라서 국토교통부는 향후 보조금 집행 관련 지침을 준수하도록 하고, 보조금의 실집행 가능성을 고려하여 보조금을 교부하는 등 보조금 집행 관리를 철저히 하도록 주의할 필요가 있다.

11 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업 집행 부적정 등

가. 현 황

군위탁컨테이너 화물자동차 관리비 사업[1]은 군에 위탁하여 관리 중인 컨테이너 화물자동차를 관리유지하고, 화물연대의 집단운송 거부 시 대체수송 투입 민간 차량의 피해보상을 통하여 국가물류위기에 효과적으로 대응하기 위한 사업이다.

국토교통부는 2017회계연도 예산액 5억 4,000만원 중 4억 9,100만원을 집행하고 4,900만원을 불용하였다.

[2017회계연도 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비	540	540	0	0	540	491	0	49

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 국토교통부는 당초 편성되지 않은 예산을 전용을 통해 편성한 뒤 이월하여 예산 편성 및 집행에 있어 부적절한 측면이 있다.

2016년 화물연대 집단운송거부 기간(2016.10.10.~10.19.) 중 운송거부 미참여차량이 화물운송과정에서 화물연대로부터 피해를 입은 경우에 대해 2016년 말 보상을 추진하였으나, 이후 추가로 보고된 피해차량이 있어 이에 대한 보상의 필요성이 발생하자, 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업의 시설장비유지비 2,100만원을 자치단체경상보조금으로 전용하였다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 일반회계 4034-307

[군위탁컨테이너화물자동차관리비 사업 전용 내역]

(단위: 백만원)

전용일	~에서			~으로		
	사업명	비목	금액	사업명	비목	금액
'17. 10.26	군위탁컨테이너 화물자동차관리비	시설장비 유지비 (210-09)	△2,100	군위탁컨테이너 화물자동차관리비	자치단체 경상보조 (330-01)	2,100

자료: 국토교통부

2016년 화물연대 집단운송거부 기간 중 화물운송 과정에서 발생한 화물연대에 의한 화물자동차 피해(파손 등) 보상과 관련하여 2016년에 부산, 대구, 인천 등 총 50건의 피해에 대해 1억 1,278만원의 보상금을 교부하였으나, 이후 부산, 인천, 충남, 경기, 전북에 10건의 피해에 대해 2,119만원의 추가 보상금 수요가 발생한 것이다.

[화물연대 집단운송거부에 따른 피해차량 보상금 현황]

구분	피해차량(건)			보상결정금액(원)		
	계	기교부	추가	계	기교부	추가
총계	60	50	10	133,977,200	112,787,000	21,190,000
부산	30	27	3	55,183,000	53,059,000	2,124,000
대구	4	4	0	12,980,000	12,980,000	0
인천	3	2	1	6,418,200	4,194,000	2,224,000
광주	1	1	0	3,472,000	3,472,000	0
대전	1	1	0	2,530,000	2,530,000	0
울산	4	4	0	3,421,000	3,421,000	0
충남	1	0	1	6,330,000	0	6,330,000
경기	8	4	4	12,375,000	5,544,000	6,831,000
전북	1	0	1	3,681,000	0	3,681,000
경북	1	1	0	8,613,000	8,613,000	0
경남	6	6	0	18,974,000	18,974,000	0

자료: 국토교통부

그런데, 국토교통부는 인천의 경우 보조금을 교부하지 않았으며, 부산, 충남, 경기, 전북에 대해 보조금을 교부하였다. 교부된 보조금을 전북에서만 전액 집행하였고, 부산, 충남, 경기에서는 연내 집행을 완료하지 못하여 전액 이월처리하였다.

[화물연대 집단운송거부에 따른 피해보상의 실집행 내역]

(단위: 천원)

사업주체	국 가	지방자치단체		
	예산액	교부액	집행액	이월액
부산	2,124	2,124	0	2,124
인천	2,224	0	0	0
충남	6,330	6,330	0	6,330
경기	6,831	6,831	0	6,831
전북	3,681	3,681	3,681	0
합 계	21,190	18,966	3,681	15,285

자료: 국토교통부

국토교통부는 당초 해당 지방자치단체의 예산이 확보되지 않은 상황에서 국방부 차량 유지관리비(시설장비유지비) 항목의 집행추이에 따라 불용 발생 최소화를 위해 불용 예상액을 전용하여 집행한 것으로 12월 29일에 해당 자금이 교부되어 불가피하게 지방자치단체의 실집행에서 이월이 발생하였다는 입장이다.

그러나, 2016년의 경우도 화물연대 집단운송거부에 따른 피해차량 보상을 위해 당초 편성되지 않은 예산을 전용을 통해 편성하였으나, 2016년 12월 28일에 보조금이 교부되어 교부된 보조금 1억 1,300만원 전액이 이월되었던 점, 2017년 추가 보상의 경우 피해보상액을 조기에 파악할 수 있었다는 점, 보상을 위한 행정절차를 신속하게 이행할 수 있었다는 점에서 연례적으로 이월이 발생한 것은 적절하지 않다.

당초 편성되지 않은 예산을 전용을 통해 편성하여 이월한 것은 예산 집행의 효율성 및 재정 건전성 등을 고려할 때 부적절한 예산 운용이므로 국토교통부는 동일한 문제가 재발하지 않도록 주의할 필요가 있다.

둘째, 현재 한국철도공사 소유로 국방부에 위탁 관리하고 있는 차량을 향후 교체하는 차량에 대해 국토교통부의 소유를 검토할 필요가 있다.

화물연대의 집단운송거부 등 비상시 활용하기 위해 현재 군에서 위탁관리하고 있는 컨테이너 화물자동차는 총 100대이다. 해당 차량들은 한국철도공사의 소유로 국방부에 위탁하여 관리하고 있으며, 국토교통부는 단순히 관리 비용만을 지원하고

있다. 동 사업의 집행절차는 “예산요구서 작성(국방부 및 철도공사)→예산요구(국방부 및 철도공사)→예산지원(국방부)→예산집행(국방부 및 철도공사)”의 단계로 이루어지고 있다.

이와 같은 구조는 2003년도 화물연대의 집단운송 거부를 계기로 비상시에 활용하기 위한 화물자동차 100대를 당시 철도청에서 2003년 12월에 97억 4,100만원의 예산으로 구입하여 2004년 6월 5일부터 국방부에 관리를 위탁하였으며, 2006년 7월 7일 중앙안전관리위원회의 심의를 거쳐 해당 화물자동차의 관리비를 국토교통부에서 부담하기로 결정함에 따른 것이다.

국토교통부는 한국철도공사 소유라는 이유로 화물자동차에 대한 관리 비용만을 지원하고 있으며, 실제적으로 화물자동차를 관리하고 운용하는 곳은 국방부라는 점에서 한국철도공사의 역할은 크지 않은 것으로 보인다.

국토교통부는 2018년부터 노후차량 교체를 순차적으로 실시할 예정으로, 올해는 5대의 트랙터를 교체할 계획인데, 교체 수요가 발생한 것을 계기로 화물자동차를 계속해서 한국철도공사 소유로 할 것인지에 대해 전향적인 검토가 필요할 것이다.

한국철도공사의 입장에서는 해당 화물자동차의 관리와 관련하여 특별한 역할 없이 기존 차량의 교체라는 이유로 형식적인 소유권을 보유하고 구입을 대행하는 것일 뿐이며, 국토교통부의 입장에서는 부처의 예산으로 구입하는 화물자동차의 소유권을 한국철도공사에 넘겨주는 것이라는 점에서 국토교통부의 소유로 직접 구매하여 국방부에 관리를 위탁하는 것이 예산 편성의 투명성 및 명확성 측면에서 타당한 것으로 보인다.

셋째, 군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업 성과지표의 실적이 부진하였고, 성과지표와 예산 간의 정합성이 부족하므로 성과지표 조정을 검토할 필요가 있다.

군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업의 성과는 화물차운전인력 양성률로 측정하고 있다. 2017년도 화물자동차운전 인력 양성률은 67%로 당초 목표인 90% 대비 실적이 저조하였다.

[군위탁 컨테이너 화물자동차 관리비 사업의 성과지표]

성과지표	구분	16	17	18	17목표치 산출근거	측정산식
화물차운전인력 양성률(%)	목표	신규	90	60	국방부 교육실적자료	(교육참석자 수/400)×100
	실적		67			
	달성도		74			

자료: 국토교통부

그런데 군에서 운용할 화물자동차의 운전인력을 국방부에서 교육을 통해 양성하고 있으며, 2017년에는 8,000만원의 예산을 편성하여 군 인력을 대상으로 화물자동차 운전 교육을 실시하였다. 국방부는 상반기 136명, 하반기 130명 등 총 266명에 대해 교육을 실시하여 당초 계획인 500명의 53.2%만 교육을 실시하였다.

[2017년 군위탁 컨테이너 화물자동차 양성교육 실시 결과]

(단위: 명)

구분	상반기	하반기	예산 편성
육군	60	54	교육 훈련비 8,000만원 (500명×16만원)
공군	10	8	
국군수송사령부	66	68	
계	136	130	

자료: 국토교통부

국방부는 군 인력은 북한 핵 위협이 고조되는 상황에서 군사대비태세를 유지하는 것이 최우선 목적이므로 당초 화물자동차 운전자 양성 교육 목표치 달성은 불가능한 것이었다는 입장이다.

그러나, 동 성과지표는 다음과 같은 점에서 조정을 검토할 필요가 있다.

첫째, 국토교통부는 당초 500명을 대상으로 훈련하기 위한 예산을 편성하였으나, 성과지표상 교육 목표가 400명이라는 점에서 예산과 성과지표 간 정합성이 부족하다.

둘째, 동 사업의 성과지표는 교육 참석자 수로 측정하는데, 교육 참석을 통해 운전인력 양성이 확정되는 것은 아니라는 점에서 교육 참석자보다는 교육 수료자 내지 교육을 통해 양성된 운전 인력 등으로 측정하는 것이 보다 바람직 할 것으로 보인다.

12 한국교통안전공단 첨단자동차검사연구센터 구축 사업의 문제점 분석

가. 현 황

첨단자동차검사연구센터 구축[1] 사업은 첨단자동차의 이상 여부를 검사하여 결함으로 인한 사고를 예방하는 등 첨단자동차의 안전성을 확보하기 위한 검사기술인력 교육원, 연구시설의 구축 사업을 추진하는 2017년도 신규사업으로, 국토교통부 소관 공공기관인 한국교통안전공단을 통하여 출연금으로 수행되고 있다.

동 사업의 2017년 예산액이 10억원이 편성되었으며 국토교통부 단계에서 전액이 집행되었다.

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
첨단자동차 검사연구센터 구축	1,000	1,000	0	0	1,000	1,000	0	0

자료: 국토교통부

첨단자동차검사연구센터 구축사업은 김천시에 위치한 한국교통안전공단 부지에 건축물 면적 10,989㎡(연구시설과 교육시설, 주차장 포함) 수준의 첨단자동차 검사와 관련된 자동차관리데이터 분석연구실, 기술실습실, 교육강의실, 연구시험·개발실 및 연구사무실 등이 포함된 센터를 구축하는 사업으로, 총사업비는 2016년 12월 추정 기준 240억원으로 2017년부터 추진하고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드명: 일반회계 4633-304

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업 현황]

구분	첨단자동차검사연구센터 구축 사업
사업목적	첨단자동차의 안전성을 확보하기 위한 검사기술인력 교육원, 검사기술 및 검사장비 개발을 위한 연구시설 등을 구축
위치	경상북도 김천시 한국교통안전공단 부지
면적	10,989㎡(연구시설 및 교육시설)
총사업비	240억원(2016년 12월 기준)
2017 예산	10억원(실시설계비 등)

자료: 국토교통부 자료를 참고하여 재작성

나. 분석의견

동 사업은 다음과 같은 문제점이 있어, 개선의 필요가 있다.

첫째, 동 사업은 「국가재정법」 및 「총사업비 관리지침」에 따른 사전절차를 미흡하게 준수한 측면이 있다.

동 사업은 2017년도 신규사업으로 2016년 12월에 결정된 총사업비 현황을 살펴보면, 실시설계비 9억원, 시설비 201억원 등을 포함한 240억원이 추정되었다.

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업의 총사업비 금액 추정치(2016년 12월)]

(단위: 억원)

구분	실시설계비	시설비	감리비, 장비구축비	합계
금액	9	201	30	240

자료: 한국교통안전공단

「총사업비 관리지침」 제3조[2]에 따르면, 국가의 예산이나 기금의 보조·지원을

2) 「총사업비 관리지침」
제3조(관리대상 사업) ① 이 지침의 적용을 받는 총사업비 관리대상 사업(이하 "관리대상 사업"이라 한다)은 국가가 직접 시행하는 사업, 국가가 위탁하는 사업, 국가의 예산이나 기금의 보조·지원을 받아 지자체·「공공기관의 운영에 관한 법률」 제5조에 따른 공기업·준정부기관·기타 공공기관(이하 "공공기관"이라 한다) 또는 민간이 시행하는 사업 중 완성에 2년 이상이 소요되는 사업으로서, 다음 각 호의 사업으로 한다.
1. 총사업비가 500억원 이상인 토목사업 및 정보화사업
2. 총사업비가 200억원 이상인 건축사업(전기·기계·설비 등 부대공사비 포함)
3. 총사업비가 200억원 이상인 연구시설 및 연구단지 조성 등 연구기반구축 R&D사업(기술개발비, 시설 건설 이후 운영비 등 제외)

받아 공공기관이 수행하는 총사업비가 200억원 이상인 건축사업, 연구시설 및 연구단지 조성 등 연구기반구축 R&D사업은 총사업비 관리 대상에 포함하도록 규정하고 있다.

동 사업은 공공기관인 한국교통안전공단이 정부의 출연금으로 추진하는 건축사업 또는 연구기반구축 R&D사업으로 2016년 말 기준 총사업비 금액 추정치가 240억원으로 지침의 요건에 따라 총사업비 관리 대상에 포함될 필요가 있었으나, 정부는 당시 금액이 정확하지 않은 관계로 향후 기본 및 실시설계가 완료된 이후 정확한 총사업비를 예측하여 총사업비 관리대상 포함여부를 결정하기로 하고 해당 사업을 총사업비 관리대상으로 포함시키지 않았다.

그러나, 「총사업비 관리지침」 제6조[3]에서는 총사업비 관리대상 사업의 사업기간을 예산이 최초로 반영되어 타당성조사, 기본계획 수립, 기본·실시설계 등 사업이 착수되는 연도부터 완공 예정연도까지로 규정하고 있어 예산이 최초로 반영된 시기에 총사업비 관리대상 사업 여부가 결정되도록 명시하고 있다.

또한, 「총사업비 관리지침」 제9조[4]에 따르면 중앙관서의 장은 예산 편성 이전인 사업구상 단계에서 유사사업의 예 등을 참조하여 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 적정하게 책정하도록 규정하고 있어, 국토교통부와 한국교통안전공단은 예산 편성 이전에 유사사업의 예 등을 통하여 동 사업의 총사업비를 구체적으로 책정하고 총사업비 관리대상 여부를 결정할 필요가 있었으나 이러한 사전절차 준수가 미흡했던 것으로 판단된다.

따라서, 국토교통부와 한국교통안전공단은 동 사업의 기본 및 실시설계가 완료된 이후 총사업비가 200억원 이상으로 결정되면, 동 사업을 기획재정부의 「총사업비 관리지침」에 따라 총사업비 관리대상에 포함시킬 필요가 있다.

---

3) 「총사업비 관리지침」
제6조(사업기간의 관리) ① 사업기간은 당해 사업의 추진을 위하여 예산(제107조제2항제1호 단서 및 제3항에 따른 국가외의 자의 예산을 포함한다)이 최초로 반영되어 타당성조사, 기본계획 수립, 기본·실시설계 등 사업이 착수되는 연도부터 총사업비 협의시 또는 예산 반영시 기획재정부장관과 협의하여 정한 완공 예정연도로 한다.

4) 「총사업비 관리지침」
제9조(적정 사업규모의 책정) ① 중앙관서의 장은 사업구상 단계에서 유사사업의 예 등을 참조하여 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 적정하게 책정하여야 한다.

둘째, 동 사업은 2017년 실시설계의 추진 지연으로 이월액이 과다하게 발생하였으므로 향후 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

2017년 동 사업 예산에는 첨단자동차검사연구센터 구축에 필요한 실시설계비 등 10억원이 편성되었으며 집행 현황을 살펴보면, 국토교통부에서 한국교통안전공단으로 교부된 정부 출연금 10억원 중 1억 2,800만원이 집행되었으며 8억 7,200만원은 다음연도로 이월되었다.

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업의 집행현황]

(단위: 백만원, %)

연도	국토교통부			한국교통안전공단						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
2017	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	128	872	0	12.8

자료: 국토교통부

국토교통부는 동 사업이 조달청 맞춤형 서비스, 공공건축사전심의 검토 및 설계공모 의무 대상 사업으로 기본 및 실시설계 이전의 사전절차의 준수에 상당한 시간이 소요됨에 따라 사업추진이 지연된 것으로 설명하고 있다.

구체적으로 동 사업의 2017년 예산에는 기본 및 실시설계의 완료를 예정으로 전체 사업비 10억원이 편성되었으나, 기본 및 실시설계의 계약체결이 지연되어 실제 기본 및 실시설계의 사업기간은 2018년 1월 4일부터 2018년 8월 31일로 대부분의 사업비가 집행되지 못하고 이월되었다.

이처럼 기본 및 실시설계 사업의 추진이 지연되는 경우 후속 사업인 시설건축, 장비구입 등도 함께 지연될 가능성이 있으므로, 국토교통부와 한국교통안전공단은 동 사업의 추진이 지연되지 않도록 향후 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

13 물류기업 해외시장 진출 사업 방식 개선

가. 현 황

물류산업지원 사업[1]은 물류효율화 기반조성 지원, 물류전문인력양성, 전문물류기업 육성 지원 등을 통해 물류산업의 경쟁력과 선진화를 도모하는 사업이다.

국토교통부는 2017회계연도 예산액 29억 7,000만원에 전년도 이월액 1,500만원을 합한 예산현액 29억 8,500만원 중 28억 700만원을 집행하고, 1억 2,500만원을 다음연도로 이월하였으며, 5,300만원을 불용하였다.

[2017회계연도 물류산업지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
물류산업지원	2,970	2,970	15	0	2,985	2,807	125	53
물류기업해외 진출 지원	300	300	0	0	300	300	0	0

자료: 국토교통부

물류기업 해외시장 진출 지원 사업은 화주기업[2]과 물류기업[3] 간 협력을 통해 해외시장 진출을 도모하는 사업으로 물류산업지원 사업의 내역사업으로 추진하고 있다. 국토교통부는 2017회계연도 물류기업 해외시장 진출 지원 사업의 예산액 3억원 중 전액을 집행하였다.

나. 분석의견

물류기업 해외시장 진출 사업의 지원 대상 중 중소기업의 비중을 높이는 방안을 검토할 필요가 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 일반회계 4034-309

2) 화주기업은 국내에 사업장을 보유하고 제조·유통·무역·건설·자원·에너지 등 다양한 분야의 업종을 영위하는 기업

3) 물류기업은「물류정책법」제2조제2호 및 같은 법 시행령 제3조에 따른 물류사업을 영위하는 기업

물류기업 해외시장 진출 사업은 화주기업과 물류기업 간 협력을 통해 화주기업은 해외 생산시설·판로 확보, 현지법인 설립 등을 추진하고, 물류기업은 화주기업의 물량을 매개로 현지 시장 진출을 위한 물류거점·네트워크 확보, 현지법인 설립 등을 추진하는 사업으로 해외시장 동반진출 컨설팅 지원을 주요 내용으로 한다.

국토교통부는 물류기업과 화주기업의 해외시장 동반진출 컨설팅 비용의 최대 50%를 보조금으로 지원하고, 나머지 기업 부담금은 컨소시엄 참여기업이 부담하고 있다. 동 사업은 국토교통부와 해양수산부에서 보조금을 교부[4]하여 보조기관인 대한상공회의소에서 보조사업을 수행하는데, 2016년에 총 9개 컨소시엄에 대해 컨설팅 비용 4억원을, 2017년에 총 8개의 컨소시엄에 대해 컨설팅 비용 3억 6,500만원을 지원하였다.

[2016년~2017년 해외동반진출 컨설팅 지원 실적]

(단위: 백만원)

연도	기업컨소시엄				지원현황 (국고)
	화주기업	기업유형	물류기업	기업유형	
2016	성창기업	중견기업	동부익스프레스	대기업	40
	삼일니트	중소기업	CJ대한통운	대기업	40
	세왕섬유	중소기업	CJ대한통운	대기업	40
	삼성물산	대기업	한솔로지스틱스	대기업	40
	디와이오토	중견기업	현대로지스틱스	대기업	70
	YIC컴퍼니	중견기업	일양익스프레스	중소기업	37.1
	엑티브온	중소기업	포맨해운항공	중소기업	39.5
	페트로비스	중소기업	청조해운항공	중소기업	45
	금도그룹	중소기업	우진글로벌	중소기업	48.4
2017	현대엘리베이터	대기업	롯데글로벌로지스	대기업	40
	화신	대기업	판토스	대기업	65
	경인양행	중견기업	CJ대한통운	대기업	40
	승산산업	중소기업	삼영익스프레스	중소기업	50
	툴스피아	중소기업	포맨해운항공	중소기업	40
	호텔롯데면세	대기업	디티인터내셔널	중소기업	56.7
	랩투마켓	중소기업	한국로지스풀	중견기업	40
	제너럴브랜즈	중소기업	일양익스프레스	중소기업	33.3

자료: 국토교통부

4) 국토교통부는 3억원을, 해양수산부는 2억 3,400만원을 대한상공회의소에 보조금으로 교부하였다.

동 사업은 2016년에 해외동반진출 컨설팅 비용을 지원한 9개의 컨소시엄 중 4개의 컨소시엄이 MOU를 체결하였고, 2017년에 해외동반진출 컨설팅 비용을 지원한 8개의 컨소시엄 중 4개의 컨소시엄이 MOU를 체결하는 등 사업성과가 나타났다.

[물류기업 해외시장 진출 사업 MOU 체결 현황]

화주기업	물류기업	내용	체결 시기
삼성물산	한솔로지스틱스	미국 현지협력 진출	2016.7.
엑티브온	포맨해운항공	중국 동반 진출	2016.8.
삼일비트	CJ대한통운	물류기업 주도로 베트남 진출	2016.10.
페트로비스	청조해운항공	물류기업 주도로 몽골 진출	2017.2.
화신	판토스	미국 동반진출	2017.9.
승산산업	삼영익스프레스	화주기업 주도로 폴란드 진출	2017.2.
툴스피아	포맨해운항공	물류기업 주도로 중국 진출	2017.10.
호텔롯데면세	디티인터네셔널	물류기업 주도로 베트남 진출	2017.10.

자료: 국토교통부

그런데, 2016년 해외동반진출 컨설팅 지원 대상 중 대기업이 포함된 컨소시엄은 5곳으로 전체 지원 대상의 55.6%(지원금액은 57.5%)를 나타내었고, 2017년 해외동반진출 컨설팅 지원 대상 중 대기업이 포함된 컨소시엄은 4곳으로 전체 지원 대상의 50%(지원금액은 55.3%)를 차지하고 있으며, 대기업으로만 구성된 컨소시엄은 2곳으로 25%(지원금액은 28.8%)를 차지하고 있다.

화주기업과 물류기업의 동반 해외진출의 성과를 제고하기 위해서 대기업 지원이 불가피한 경우가 있을 수도 있지만, 대기업은 자체 재원으로도 컨설팅 비용을 충당할 여력이 있으므로 대기업 지원 비중은 최소화하고 중소기업 등 실질적으로 국가의 보조가 필요한 기업에 대한 지원 비중을 높이는 방안을 검토할 필요가 있다[5].

5) 국토교통부는 물류기업 해외시장 진출 사업을 추진하면서 화주나 물류기업 입장에서 해외진출 시 자사의 여건에 적정한 상대 기업과 협업할 수 있도록 상대 기업의 규모에 대한 제한은 두고 있지 않으나, 2018년 제2차 공모(2018년 5월)부터 중소 물류기업의 신청에 대한 가점을 신설하여 중소기업의 참여 기회를 보장하기 위해 노력하고 있다는 입장이다.

14 공항기본계획수립 사업 집행 부진

가. 현 황

공항기본계획수립 사업[1]은 제주 및 영남지역 등 장래 항공수요에 대응할 수 있는 공항을 건설하는데 필요한 기본계획을 수립하는 것으로, 2017년 단년도 사업으로 진행하였다. 국토교통부는 2017회계연도 예산 100억원 중 13억 5,000만원을 집행하고, 71억 4,600만원을 다음연도로 이월하였으며, 15억 400만원을 불용하였다.

[2017회계연도 공항기본계획수립 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
공항기본계획수립	10,000	10,000	0	0	10,000	1,350	7,146	1,504

자료: 국토교통부

나. 분석의견

공항기본계획수립 사업은 예산현액 대비 집행률이 13.5%에 불과하여 사업 집행 실적이 저조한 문제가 있다.

2017회계연도 공항기본계획수립 사업은 제주 제2공항과 김해 신공항 건설사업의 기본계획 수립과 전략환경영향평가 용역비 95억원, 대구공항 이전관련 항공수요조사 연구용역비 5억원 등 총 100억원이 편성되었다.

'제주 제2공항 건설사업'은 최근 저비용항공사의 성장과 중국인 관광객 증가 등으로 제주공항의 수요가 급증함에 따라 2025년까지 총 4.87조원을 투입하여 서귀포시 성산읍 일원(약 150만평)에 활주로 1본(3,200m×60m) 규모로 연간 약 2,500만 명을 처리할 수 있는 공항을 건설하는 사업이고, '김해 신공항 건설사업'은 2023년에 김해공항의 활주로 혼잡이 시작될 것으로 예상되어 2026년까지 총 5.96조원을 투입하여 현재의 김해공항 서편에 활주로(3,200m), 국제선 터미널, 계류장, 접근교

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3532-323

통망(도로, 철도 등)을 건설하여 연간 3,800만명을 처리할 수 있는 공항을 건설하는 사업이며, '대구공항 이전사업'은 국방부의 대구 군공항(K-2) 이전사업 추진에 따라 대구 민간공항도 동시이전을 추진하는 사업이다.

그런데, 동 사업의 집행실적을 살펴보면 제주2공항 건설사업은 기본계획수립용역이 지연되어 해당 예산이 전액 이월되었고, 김해신공항 건설사업은 기본계획수립용역이 지연되어 예산의 일부인 10억원만 집행되었으며, 대구공항 항공수요조사는 실시하지 못하고 전액 불용되어 집행실적이 저조하다.

[2017년 공항기본계획수립 사업 상세 집행내역]

(단위: 백만원)

구 분		예산액	집행액	이월액	불용액
공항기본계획수립		10,000	1,350	7,146	1,504
제주 제2공항	계	4,700	200	4,366	134
	기본계획수립용역	3,900	0	3,900	0
	동굴조사 등 전략환경영향평가용역	800	200	466	134
김해신공항	계	4,800	1,150	2,780	870
	기본계획수립용역	4,200	1,000	2,430	770
	소음분석 등 전략환경영향평가용역	600	150	350	100
대구공항 항공수요조사		500	0	0	500

자료: 국토교통부

구체적으로 살펴보면, 제주 2공항 건설 사업은 2015년 11월 제2공항 입지 및 건설방안 발표 이후, 2016년 1월부터 12월까지 예비타당성조사를 완료[2]하였으나, 지역주민들의 반대로 인해 기본계획수립 용역이 2017년 12월에서야 발주가 되어 용역비가 전액 이월되었다.

김해신공항 건설 사업은 2016년 6월 김해 신공항 입지 및 건설방안 발표 이후, 2016년 7월부터 2017년 4월까지 예비타당성조사를 완료[3]하고 2017년 8월부터 기본계획수립용역을 실시하고 있으나 절대공기 부족으로 인해 용역비 42억원 중 10억원만 집행하였다.

2) 총사업비 4조 8,700억원, B/C=1.23, AHP=0.664

3) 총사업비 5조 9,576억원, B/C=0.94, AHP=0.507

대구공항 이전사업은 2016년 7월 대구 군공항 통합 이전 발표 후, 「군 공항 이전 및 지원에 관한 특별법」에 따라 군공항 이전부지 선정 위원회 구성 및 이전후보지 선정절차 등을 협의 중인 상황으로 인해 대구공항 항공수요조사는 실시하지 못하고 해당 예산 5억원 전액 불용되었다.

제주 제2공항 건설 사업은 2018년에 제2공항 건설 기본설계비 등 11억 6,000만원이 편성되어 있고, 김해신공항 건설 사업은 2018년에 신공항 건설 기본설계비 등 63억 6,000만원이 편성되어 있다. 제주 제2공항 건설 사업과 김해신공항 건설 사업은 「공항시설법」 제4조[4]에 따라 기본계획 수립이후 기본설계 등 공항 건설을 위한 사업을 실시할 수 있는 바, 기본계획수립 지연으로 인해 해당 사업들이 순차적으로 집행이 부진할 것으로 예상된다.

대구공항 항공수요조사는 국방부의 이전부지 확정이 선행되어야 함에도 불구하고 이전부지 선정절차를 낙관적으로 전망하여 수요조사를 실시하지도 못하고 전액 불용하게 되었다. 사업의 사전 단계 등 절차를 충분히 고려하지 못한 예산 편성으로 인해 예산을 전액 불용하게 된 것이다.

향후 국토교통부는 지역 주민들과의 소통을 확대하는 등 갈등관리를 강화하여 공항 건설 사업이 원만하게 추진될 수 있도록 적극적으로 노력해야 할 것이며, 사전 절차가 필수적인 사업에 대해 낙관적 예측으로 사업을 실시하지 못하는 사례가 발생하지 않도록 주의할 필요가 있다.

---

4) 「공항시설법」
제4조(공항개발 기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공항 또는 비행장을 개발하려면 공항 또는 비행장의 개발에 관한 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 공항시설 또는 비행장시설의 개량에 관한 사업 등 대통령령으로 정하는 경미한 개발사업의 경우에는 기본계획을 수립하지 아니할 수 있다.

15 흑산도 소형공항 건설 사업 관리 철저

가. 현 황

흑산도 소형공항 건설 사업[1]은 흑산도 지역의 교통여건 개선으로 교통복지를 증진하고 관광수요 증대를 통한 지역경제 활성화 및 해양영토 수호와 해양자원 관리에 기여하기 위하여 흑산도에 50인승 중소형 항공기가 취항할 수 있는 1,200m급 활주로와 여객터미널 등 소형공항을 건설하는 사업이다. 국토교통부는 2017회계연도 예산현액 213억 300만원 중 2억 8,000만원을 집행하고, 192억 2,000만원을 다음 연도로 이월하였으며, 18억 300만원 불용하였다.

[2017회계연도 흑산도 소형공항 건설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
흑산도 소형공항 건설	20,852	20,852	1,833	△1,382	21,303	280	19,220	1,803

자료: 국토교통부

흑산도 소형공항 건설 사업은 사업기간 2014~2021년 동안 총사업비 1,833억원(국토교통부 정부 예산, 한국공항공사 자체예산[2])으로 흑산도에 소형공항을 건설하여 흑산도지역의 교통여건을 개선하고 교통복지 증진, 관광수요 증대를 통한 지역경제 활성화를 도모하는 사업이다.

나. 분석의견

흑산도 소형공항 건설 사업은 연례적으로 사업이 지연되어 집행 실적이 부진하므로 갈등 관리를 강화하는 등 사업의 조속한 추진을 위해 적극적으로 노력할 필요가 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)
하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3538-302

2) 한국공항공사의 자체 예산은 실시설계비 17억원, 공사비 421억원, 감리비 15억원, 시설부대비 1억원을 합한 총 454억원이 투입될 예정이다.

흑산도 소형공항 건설 사업(국토교통부 예산)의 2014~2017년도 사업 집행 현황을 살펴보면, 2014년도 예산액 15억원 중 6억 3,800만원이 집행되어 예산현액 대비 집행률이 42.5%이며, 2015년도 예산현액 대비 집행률이 24.2%, 2016년도 36.3%로 낮게 나타나고 있고, 2017년은 예산현액 213억 300만원 중 2억 8,000만원이 집행되었고 192억 2,000만원이 다음연도로 이월되었으며 18억 300만원이 불용되어 예산현액 대비 집행률이 1.3%로 연례적으로 집행이 부진하게 나타나고 있다.

[흑산도 소형공항 건설 사업 결산 현황(국토교통부)]

(단위: 백만원, %)

회계연도	예산액(A)	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액(C)	집행률(C/A)	집행률(C/B)	다음연도 이월액	불용액
2014	1,500	0	0	1,500	638	42.5	42.5	654	208
2015	2,000	654	0	2,654	641	32.1	24.2	1,480	533
2016	1,953	1,480	0	3,433	1,244	63.7	36.2	1,833	356
2017	20,852	1,833	△1,382	21,303	280	1.3	1.3	19,220	1,803

자료: 국토교통부

한국공항공사의 자체 예산의 2017년도 집행현황을 살펴보면, 예산 45억 5,600만원 중 1억 3,000만원이 집행되어 예산현액 대비 집행률이 2.9%이고 불용액이 44억 2,600만원이 발생하였으며, 그 이유는 주로 국가사업 인허가 지연으로 인하여 한국공항공사의 자체 예산 집행이 부진한데 기인하고 있다.

[흑산도 소형공항 건설 사업 집행현황(한국공항공사)]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액	전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(A)	집행액(B)	다음년도 이월액	불용액	집행률(B/A)
2017	4,556	0	0	4,556	130	0	4,426	2.9

자료: 한국공항공사

흑산도 소형공항 건설 사업의 집행이 부진한 주요 사유는 사업추진과정에서 기본계획 및 환경영향평가 등의 용역을 위한 행정적인 소요기간 부족과 턴키방식

(설계・시공 일괄) 공사를 위한 입찰의 유찰 등에 따른 것이다.

흑산도 소형공항 건설 사업의 경우 2016년 8월 총사업비 조정이 완료된 이후 턴키 입찰 공고가 3회 유찰[3]됨에 따라 2017년 3월에 단독 입찰자와의 턴키 수의계약을 조달청에 요청하여 2017년 8월에 기본설계를 완료하였고, 2017년 9월부터 실시설계를 착수하였으나 공원 계획변경 관련 환경부 국립공원위원회 심의, 환경영향평가 등 관계기관과의 협의가 지연됨에 따라 선행사항 완료시까지 실시설계를 일시 중지한 상황이다.

흑산도는 「자연공원법」에 따른 국립공원 지역[4]으로 공항을 건설하기 위해서는 같은 법률 제9조 및 제10조에 따라 국립공원위원회의 공원계획 변경을 위한 심의가 선행되어야 한다[5].

이와 관련하여 환경부의 국립공원위원회는 2016년 11월 국립공원계획 변경안에 대한 심의 결과 철새이동의 중간기착지인 흑산도에 공항이 들어설 경우 환경훼손이 우려된다는 점을 들어 철새보호 대책을 위한 보완을 요구하며 보류 결정을 국토교통부에 통보[6]하였으며, 국토교통부에서는 2017년 7월에 심의자료를 보완하여 제출하였으나 국립공원위원회에서는 9월에 해당 심의자료의 재보완을 요구하였다. 2018년 2월 국토교통부는 국립공원위원회 심의자료를 환경부에 제출하였고, 2018년 7월 심의가 개최되었으나 국립공원위원회에서는 추가논의를 위하여 계속심의를 결

---

3) 국토교통부는 동 사업을 위하여 2016년 10월부터 12월까지 3회에 걸쳐 입찰을 공고하였으나, 3회 모두 1개 컨소시엄만 참여함에 따라 유찰되었다.

4) 흑산도는 「자연공원법」 제4조의2에 따라 지정된 '다도해해상국립공원' 지역에 포함되어 있다.

5) 「자연공원법」
제9조(공원위원회의 설치 및 구성 등) ① 제10조에 따른 사항을 심의하기 위하여 환경부에 국립공원위원회를 두고, 도에 도립공원위원회를, 광역시에 광역시립공원위원회를 각각 두며, 군에 군립공원위원회를, 시에 시립공원위원회를, 자치구에 구립공원위원회를 각각 둔다.
② (이하 생략)
제10조(공원위원회의 심의 사항) 각 공원위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
1. 자연공원의 지정·해제 및 구역 변경에 관한 사항
2. 공원기본계획의 수립에 관한 사항(국립공원위원회만 해당한다)
3. 공원계획의 결정·변경에 관한 사항
4. 자연공원의 환경에 중대한 영향을 미치는 사업에 관한 사항
5. 그 밖에 자연공원의 관리에 관한 중요 사항

6) 환경부 국립공원위원회는 공항과 합리적인 대안(선박 운항 강화 등) 비교평가, 경제적 타당성 및 철새 충돌 가능성 등 각종 자료 재검토, 국방부 및 문화체육관광부 등과 충분한 협의를 실시할 필요성을 제기하며 보류 결정하였다.

정하였다.

동 사업 추진의 전제가 되는 국립공원위원회의 심의가 지연되고 있으며, 일부 환경단체에서도 환경보호를 위하여 동 사업의 백지화를 요구[7]하는 한편, 흑산도 주민 및 전라남도 등에서는 흑산도 공항의 조기건설을 요구[8]하고 있는 등 동 사업에 대한 찬반갈등이 발생하여 추진 여건이 점점 어려워지고 있는 상황으로 보인다.

이러한 상황이 지속될 경우 도서지역의 접근성 향상 및 지역관광 활성화 등 사업목적을 달성하기 곤란하고 사회적 갈등을 초래할 우려가 있으므로 국토교통부와 한국공항공사는 환경부, 지역주민, 환경 단체 등과 협의에 보다 적극적으로 대응하여 사업이 적기에 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

---

7) '논습지네트워크', '생물다양성 시민네트워크' 및 '광주와 전남 환경운동연합'은 2017년 10월 23일 국회정론관에서 기자회견을 열고 흑산도 공항건설 계획을 전면 백지화하고 쾌속선 운항 확대와 생태관광을 통한 경제발전을 지역주민을 위한 실질적 대안으로 주장하였다.

8) 2017년 7월 신안 지역주민 6,218명은 청와대, 국회, 환경부 등 12개 기관에 "흑산공항 조기 건설촉구 지역주민 청원서"를 제출하였다.

16 항공박물관 건립 사업 집행 관리 철저

가. 현 황

항공박물관 건립 사업[1]은 항공산업현장을 관람하고, 항공 산업의 위상과 발전상을 제시함으로써 항공에 대한 국민들의 이해를 증진시키기 위하여 항공 특화 박물관을 건립하는 사업이다.

국토교통부는 2017회계연도 예산액 239억 600만원에 전년도 이월액 24억원과 전용 감액 2억 500만원을 포함한 예산현액 261억 100만원 중에서 75억 600만원을 집행하고, 151억 2,600만원을 이월하였으며 34억 6,800만원은 불용하였다.

[2017회계연도 항공박물관 건립 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
항공박물관 건립	23,906	23,906	2,400	△205	26,101	7,506	15,126	3,468

자료: 국토교통부

나. 분석의견

항공박물관 건립 사업은 연례적으로 집행이 부진한 문제가 있으므로 적정한 규모의 예산 편성 및 면밀한 계획 수립에 따른 철저한 집행 관리가 필요하다.

항공박물관 건립 사업은 김포공항 화물청사 배후단지 내에 지상 4층, 지하 1층, 연면적 18,593㎡ 규모로 총사업비 892억원을 투입하여 2019년까지 항공 산업의 역사와 교육체험 시설을 조성하는 사업이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3636-313

[항공박물관 건립 사업 개요]

ㅇ (규모) 대지면적(15,000㎡), 건축연면적(18,593㎡), 지상 4층, 지하1층 ㅇ (위치) 김포공항 화물청사 전면 배후단지(강서구 하늘길 177) ㅇ (사업기간) 2015~2019년(총 5개년, 2019년 말 개관예정) ㅇ (사업비) 892억원(전액 국고)

자료: 국토교통부

동 사업의 최근 4년간 결산 내역을 살펴보면 사업 시작 이후 2014년에 예산 3억원이 전액 불용되었고, 2015년 예산액 33억원 중 9,000만원만 집행하고 20억 6,700만원은 이월하였으며 11억 4,300만원이 불용되었다. 2016년 예산현액 50억 6,700만원 중 24억 6,400만원을 집행하고 24억원을 이월하였으며 2억 300만원을 불용하였고, 2017년에는 예산현액 261억 100만원 중 75억 600만원을 집행하고 151억 2,600만원을 이월하였으며 34억 6,800만원을 불용하였다. 동 사업은 2014년 사업 시작 이후 연례적으로 집행이 부진한 문제가 있다.

[최근 4년간 항공박물관 건립 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액	전년이월	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	이월액	불용액
2014	300	0	0	300	0	0	0	300
2015	3,300	0	0	3,300	90	2.7	2,067	1,143
2016	3,000	2,067	0	5,067	2,464	48.6	2,400	203
2017	23,906	2,400	△205	26,101	7,506	28.8	15,126	3,468

자료: 국토교통부

이와 같은 연속적인 집행부진으로 인하여 당초 2017년 완료를 목표로 했던 동 사업이 2018년에 이어 2019년으로 두 차례 연기되는 등 사업의 재정효율성이 저하되고 있는 실정이다.

국토교통부는 동 사업의 2017년도 예산안 편성 당시 기본설계 단계로 계약 상 2016년 11월 설계를 완료하기로 되어 있었고 설계완료 후 공사 발주기간 및 부지 보상기간을 거쳐 2017년 3월 공사를 착수할 수 있을 것으로 예상하고 공사비와 감리비 등을 편성하였으나, 기본설계 및 실시설계 후 총사업비 조정에 7개월 정도 소

요되어 조정된 총사업비에 맞추어 최종적으로 설계가 2017년 6월에 완료되어 공사를 2017년 9월에서야 착수하게 되어 공사비 집행이 부진하다는 입장이다.

그러나 동 사업의 경우 사업 초기부터 연례적으로 집행이 부진하여 국회의 결산 심사 결과 지적을 받아왔고, 2016회계연도 결산에 대해서도 "사업진행사항을 고려하지 않은 예산 과다계상으로 집행부진 및 이월과다가 발생하지 않도록 주의할 것"이라는 시정요구를 받았다는 점을 고려할 때 보다 적극적인 사업의 집행관리가 필요했던 것으로 보인다.

따라서 향후 국토교통부는 항공박물관 건립 사업에 대한 면밀한 계획 수립과 철저한 집행관리를 통해 당초 준공 목표인 2019년까지 사업이 완료될 수 있도록 적극적으로 노력할 필요가 있다.

17 항공레저스포츠제전 사업 추진 방식 개선 검토

가. 현 황

항공산업발전지원 사업[1]은 항공시장 동향분석 및 항공수요 예측분석 등을 통하여 항공정책을 지원하고, 기초 항공산업의 육성을 위하여 청소년 항공교실, 항공레저스포츠 제전 등의 체험행사를 운영하며, 항공교통이용자에게 신뢰성 있고 유용한 정보를 정기적으로 제공하기 위하여 항공교통서비스 평가 및 보고서를 발간하는 사업이다. 국토교통부는 2017회계연도 예산액 16억원과 전년도 이월액 5,800만원을 합한 예산현액 16억 5,800만원 중 8억 8,800만원을 집행하고 7억 3,000만원을 다음 연도로 이월하였으며, 4,000만원을 불용하였다.

[2017회계연도 항공산업발전지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
항공산업발전지원	1,600	1,600	58	0	1,658	888	730	40
항공레저스포츠 제전 및 체험프로그램	250	250	0	0	250	248	0	2

자료: 국토교통부

항공산업발전지원 사업의 내역 사업 중 항공레저스포츠제전 및 체험프로그램 사업은 모형항공기, 패러글라이딩, 경량항공기, 동력패러글라이딩, 스카이다이빙, 드론레이싱 등 6개 분야의 항공레저스포츠대회와 항공관련 체험·전시 프로그램을 위한 사업으로 2017회계연도에 2억 5,000만원의 예산액 중 2억 4,800만원을 집행하고 200만원을 불용하였다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3636-314

나. 분석의견

항공레저스포츠제전 및 체험프로그램 사업은 민간과 지방자치단체 등과 재원을 분담하는 등 사업의 추진방식을 재검토할 필요가 있다.

항공레저스포츠제전 및 체험프로그램 사업의 모형항공기, 패러글라이딩 등 항공레저스포츠대회와 항공관련 체험·전시를 위한 장소는 국토교통부에서 해마다 지방자치단체를 상대로 공모를 통하여 선정하고 있으며, 2017년에는 밀양에서 9월 16일부터 17일까지 개최되었고, 2018년에는 전남 영암에서 개최될 예정이다.

국토교통부에 따르면, 항공레저스포츠제전 및 체험프로그램 사업의 참가인원이 사업초년도인 2014년에는 2,300명에 그쳤으나 2015년도에는 3만명으로 증가한 뒤 2016년과 2017년에는 각각 13만명과 15만명으로 규모가 급격하게 증가하였다.

[항공레저스포츠제전 및 체험프로그램 참가 현황]

(단위: 명)

연도	2014	2015	2016	2017
참가인원	2,300	30,000	130,000	150,000

자료: 국토교통부

동 사업은 국토교통부가 주최하고 (사)대한민국항공회[2]에서 주관하고 있는데, 행사 운영에 따른 일반용역비(210-14목)로 예산을 편성하여 집행하고 있다. 그런데 항공레저스포츠제전 및 체험프로그램의 참여인원이 매년 증가하는 등 행사의 규모가 증대되고 있고, 지방자치단체의 동 사업 유치 경쟁도 치열해 지고 있는 상황이다.

따라서 향후에는 민간의 자율성과 창의성의 발현을 촉진하기 위하여 항공 관련 단체 등과 동 사업의 재원을 분담하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보이며, 지방자치단체 역시 동 사업 유치에 따른 관광 및 홍보 효과 수반 등 이익이 발생하므로 재원을 분담할 유인이 있을 것으로 보인다.

이에 동 사업의 추진방식을 국토교통부가 직접 수행하는 방식에서 보조사업으로 전환하여 민간의 전문성을 활용함과 동시에 동 사업에 대한 집행관리를 강화할 필요가 있을 것으로 보인다.

---

2) (사)대한민국항공회는 항공스포츠의 진흥과 보급을 장려하기 위해 설립된 단체로 국토교통부 등록 사단법인이다.

18 드론 전용 비행시험장 구축 사업 집행 관리 강화 등

가. 현 황

드론 전용비행시험장 구축 사업[1]은 드론 상용화를 위한 안전검증과 기술개발을 목적으로 드론 관련 각종 시험비행 및 테스트를 수행할 수 있는 권역별 중소형 드론 전용비행시험장을 구축하는 사업이다. 국토교통부는 2017회계연도 예산현액 60억원 중 4억 3,800만원을 집행하고, 54억 2,400만원을 이월, 1억 3,800만원을 불용하였다.

[2017회계연도 드론 전용비행시험장 구축 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
드론 전용비행 시험장 구축	6,000	6,000	0	±5,700	6,000	438	5,424	138

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 드론 전용비행시험장 구축 사업은 사전 계획이 미흡하여 집행이 부진한 문제가 있다.

국토교통부는 2016년 12월 드론 전용비행시험장 구축을 위한 시범사업 전용 공역을 7곳[2]으로 선정하고, 확보된 공역지역 중 강원 영월, 충북 보은, 경남 고성 등 3곳을 선정하여 드론 전용비행시험장 구축을 추진하였다.

그런데, 드론 전용비행시험장 구축 사업은 2017회계연도 신규사업임에도 예산액 대비 집행률이 7.3%에 불과하는 등 집행실적이 저조한 문제가 있다. 국토교통부는 당초 동 사업은 국내 첫 사례(전문시설)임을 감안하여 "기획-설계-공사" 등 1차

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3636-323

2) 국토교통부는 강원 영월, 대구 달성, 전남 고흥(국가비행시험장), 전북 전주, 경남 고성, 부산 영도, 충북 보은을 드론 시범사업 공역 7곳으로 선정하였다.

년도 과업을 단일사업(일반용역비)으로 편성하여 전문기관 선정을 통해 기획부터 설계, 공사 등 전문적인 관리 하에 사업을 추진할 계획이었으나, 사업 집행과정에서 조달청 발주 협의결과, 공정별 분리 발주 필요성 제기로 기획재정부와의 협의를 통해 기획·설계·공사를 분리하여 추진함[3]에 따라 설계 용역 발주가 지연되었다는 입장이다.

그런데 2017년 예산안 심사 시 국회에서는 동 사업에 대해 대상지역 선정 등 사업 계획을 조속히 마련하고 사업 준비를 철저히 할 필요가 있다는 지적이 제기되었음에도 2017년 8월에서야 대상 지역 3곳이 결정되고 2017년 10월에 설계를 추진하는 등 사전절차 예측이 미흡하여 사업 집행실적이 부진하였다. 그리고 설계 및 공사부터는 '항공안전기술원'에 위탁하여 추진하기 위한 법적근거 마련이 지연됨에 따라 설계 추진이 지연[4]되는 등 사업계획이 미비하여 사업 추진방식의 법적 근거 마련 이후 사업을 본격적으로 추진하게 되어 사업이 지연되었다.

[드론 전용비행시험장 구축 사업의 추진경과]

ㅇ 드론 시범사업 전용공역 7곳 선정(2016.12.)
ㅇ 드론 전용 비행시험장 조성 관련 공청회 개최(2017.7.)
ㅇ 드론 전용 비행시험장 구축 추진계획 마련(2017.7.)
ㅇ 2017년 구축 착수지역 3곳(강원 영월, 충북 보은, 경남 고성) 선정(2017.8.)
ㅇ 「항공사업법」 개정(2017.7.) 및 시행(2017.11.)
ㅇ 항공안전기술원에서 위탁하여 사업 추진(2017.11.)

자료: 국토교통부

국토교통부는 2018년에 드론 전용 비행시험장 2곳을 추가 구축할 계획인 바, 동 사업의 원활한 추진을 위하여 신규 선정지역의 경우 사전행정절차를 조속히 이행하도록 사전에 계획을 면밀히 수립하고, 기존사업에 대한 집행관리를 철저히 하는 한편, 항공안전기술원이 드론전용 비행시험장 구축 및 운영에 대한 준비 작업에 만전을 기하도록 관리감독을 철저히 할 필요가 있다.

---

3) 용역발주 요청(2월 6일) → 조달청 분리발주 의견 및 기재부 협의(2~3월) → 기획연구 분리발주(3월) 및 착수(4월) → 설계용역비 전용 협의(6월) 및 전용(8월) → 설계발주 요청(9월 1일)

4) 2017년 7월 「항공사업법」 일부개정법률안이 국회 본회의를 통과하여 2017년 11월 10일부터 시행되었다.

둘째, 드론 관련 사업의 교통시설특별회계 공항계정 편성의 법적근거 마련 등을 검토할 필요가 있다.

국토교통부의 드론 관련 사업(드론 전용비행시험장 구축(3636-323), 드론 안전 및 활성화 지원(3636-324), 드론 기업지원허브 운영(3636-326))들은 현재 교통시설특별회계 공항계정에 예산이 편성되어 사업이 추진되고 있다.

[드론 관련 사업 편성 내역]

(단위: 백만원)

회계(계정)	사업	2016 결산	2017		2018 예산
			예산	결산	
교통시설 특별회계 (공항계정)	드론 전용비행시험장 구축	0	6,000	438	10,000
	드론안전 및 활성화지원	0	913	557	5,501
	드론기업지원허브운영	0	1,839	1,637	2,031

자료: 국토교통부

그런데 동 사업들은 교통시설특별회계 공항계정 예산으로 집행하는 법적 근거가 미흡한 측면이 있으므로 이에 대한 검토가 필요하다. 교통시설특별회계 공항계정에서 예산을 집행하기 위해서는 동 사업의 내용이 「교통시설특별회계법」 제6조제2항[5]에 규정된 공항계정의 세출항목에 포함되어야 하는데, 같은 법 제6조제2항에서는 공항계정의 세출항목으로 공항의 신설·확충, 항행안전시설의 개량·확충, 공항소음대책, 공항의 건설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발 등을 규정하고 있어 공항 계정에서는 공항의 건설·운영과 관련한 예산을 집행하도록 규정하고 있다.

그러나 드론 전용비행시험장 구축, 드론 안전 및 활성화 지원, 드론 기업지원허브 운영 등의 사업은 드론 산업을 발전시키기 위한 사업들로 공항의 건설·운영과 직접적인 관련성이 높지 않다고 볼 수 있다.[6]

---

5) 「교통시설특별회계법」
제6조(공항계정의 세입 및 세출) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다.
1. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 신설·개량·확충 및 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따른 공항소음대책사업을 위한 경비
2. 「공항시설법」 제7조제1항에 따른 사업시행자에 대한 보조·출연 및 융자
3. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 건설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비
4. 제1항제6호·제8호·제9호 및 제10조에 따른 예수금, 차관 및 차입금의 원리금 상환
5. 그 밖에 계정의 운영에 필요한 경비

6) 2018년 제1회 추가경정예산에서 신규로 편성된 "공공분야 드론인력양성 사업"은 일반회계로 편성하였다는 점을 참고할 필요가 있다.

드론 전용비행시험장 구축 사업은 상업용 드론의 기술개발 및 안전검증을 위한 시범비행과 테스트가 가능한 드론전용 비행시험장을 구축하는 것이고, 드론 안전 및 활성화 지원 사업은 드론 활용영역 확대 및 제도개선 사항 발굴 등을 위한 시범사업, 저변확대를 위한 드론 홍보행사 개최 등을 실시하는 것이고, 드론 기업지원허브 운영 사업은 드론 산업 활성화를 위한 창업 공간 지원, 드론 운영환경 연구 및 교육프로그램 개발 등 드론 안전· 활성화 지원센터를 설치·운영하는 것이다.

따라서 드론 관련 사업을 교통시설특별회계 공항계정에서 집행하는 법적근거가 미흡한 문제가 있으므로 국토교통부는 동 사업들을 일반회계로 이관하는 방안 또는 교통시설특별회계 공항계정 세출 항목에 법적 근거를 마련하는 방안 등을 검토할 필요가 있다.

19 일반국도조사설계 및 국대도조사설계 사업의 추진 방식 개선 필요

가. 현 황

일반국도조사설계[1] 및 시관내국도대체우회도로조사설계[2] 사업은 각각 일반국도 및 시 관내 국도대체우회도로의 건설을 위한 기본계획 수립 및 기본설계·실시설계를 수행하고 법령에 따른 환경·교통영향평가, 문화재 지표조사 등을 실시하는 사업이다.

국토교통부는 2017회계연도 일반국도조사설계 사업의 예산현액 868억 5,600만원 중 712억 1,600만원을 집행하고 141억 8,300만원을 다음연도로 이월하였으며, 14억 5,700만원을 불용하였다. 시관내국도대체우회도로조사설계 사업은 2017회계연도 예산현액 80억 700만원 중 70억 4,300만원을 집행하고, 7억 8,100만원을 다음연도로 이월하였으며, 1억 8,300만원을 불용하였다.

[2017회계연도 일반국도조사설계 및 국대도조사설계 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
일반국도조사설계	51,200	51,200	13,063	22,593	86,856	71,216	14,183	1,457
시관내국도대체우회도로조사설계	7,000	7,000	522	485	8,007	7,043	781	183

자료: 국토교통부

나. 분석의견

일반국도조사설계 사업과 시관내국도대체우회도로조사설계 사업은 사실상 총액계상방식으로 예산을 편성하여 집행하고 있는데, 이는 총액계상사업을 열거하고 있는 「국가재정법」의 취지에 반하는 것으로 보이므로 신규사업의 경우 세부내역을 편성할 필요가 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 1631-301

2) 코드명: 교통시설특별회계 1635-301

일반국도조사설계 사업과 시관내국도대체우회도로조사설계 사업은 국도 5개년 계획에 세부사업이 고시되어 있으나, 세부내역 없이 총액으로 예산을 편성하고 있어 사실상 총액계상방식으로 예산을 편성하여 집행하고 있다. 두 사업은 “국회 예산안 심의·의결 → 신규설계 대상선정을 위한 기획재정부 협의 → 신규설계 대상사업 선정 → 발주 요청 → 입찰 및 계약 체결 → 설계 착수”의 단계로 이루어진다. 그런데 이는 총액계상사업을 열거하고 있는「국가재정법」제37조제1항 및 같은 법 시행령 제12조제1항[3]의 취지에 부합하지 않는 것으로 보인다.

이와 같이 예산을 내역 구분 없이 편성할 경우 해당 구간의 사업추진 여부를 결정하는 사안에 대해 국회의 예산 심사시 구체적인 내용을 확인할 수 없으며, 예산 확정 이후 세부내역이 결정되어 국회 예산심의권을 제약하는 측면이 있으므로 총액계상사업은 반드시 법령에 근거해야 한다. 특히 매년 신규로 추진하는 사업에 대해서도 설계사업의 대상이 특정되지 않은 채 예산이 총액으로만 편성되어 정확한 내역을 파악하기 곤란한 측면이 있다.

이와 관련하여 국회는 2016회계연도 결산에 대한 시정요구사항을 의결하면서 “국토교통부는 총액으로 계상된 사업 중 도로건설 설계 신규사업의 세부내용을 예산안에 편성하는 방안을 검토할 것”을 시정요구한 바 있다.

---

3)「국가재정법」

제37조(총액계상) ① 기획재정부장관은 대통령령이 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.

② 제1항의 규정에 따른 총액계상사업의 총 규모는 매 회계연도 예산의 순계를 기준으로 대통령령이 정하는 비율을 초과할 수 없다.

③ 각 중앙관서의 장은 제1항의 규정에 따른 총액계상사업에 대하여는 예산배정 전에 예산배분에 관한 세부사업시행계획을 수립하여 기획재정부장관과 협의하여야 하며, 그 세부집행실적을 회계연도 종료 후 3개월 이내에 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.

④ 각 중앙관서의 장은 제3항의 규정에 따른 총액계상사업의 세부사업시행계획과 세부집행실적을 국회 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다.

「국가재정법 시행령」

제12조(총액계상사업) ① 법 제37조제1항에서 "대통령령이 정하는 사업"이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로서 기획재정부장관이 정하는 사업을 말한다.

1. 도로보수 사업
2. 도로안전 및 환경개선 사업
3. 항만시설 유지보수 사업
4. 수리시설 개보수 사업
5. 수리부속지원 사업
6. 문화재 보수정비 사업
7. 제1호부터 제6호까지의 사업 외의 대규모 투자 또는 보조사업

그러나 2018년도 예산 역시 편성 시점, 관계기관 협의 등의 이유로 해당 사업의 세부내역이 확정되지 않은 상태로 편성되었다. 따라서 국토교통부는 향후 시정요구 사항을 반영하여 일반국도조사설계 및 시관내국도대체우회도로조사설계의 신규로 추진하는 사업의 경우 세부내용을 예산안에 반영하는 방안을 검토할 필요가 있다.

20 도로유지보수 사업 연례적 전용 감액 및 이월 문제 등

가. 현 황

도로유지보수 사업[1]은 국도의 기능을 유지할 수 있도록 도로포장 보수, 낙석위험 비탈면 정비, 배수시설 개선 등 도로시설물을 적기에 보수하여 도로기능 및 주행 서비스를 확보하고 재해를 예방하여 교통 소통능력을 향상하기 위한 사업이다.

국토교통부는 2017회계연도 예산액 5,174억 5,300만원에 전년도 이월액 227억 2,700만원과 이·전용 등 감액 53억 8,700만원을 포함한 예산현액 5,347억 9,300만원 중 4,736억 4,200만원을 집행하고, 529억 8,600만원을 다음연도로 이월하였으며, 81억 6,500만원을 불용하였다.

[2017회계연도 도로유지보수 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
도로유지보수	517,453	517,453	22,727	△5,387	534,793	473,642	52,986	8,165

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 도로유지보수 사업은 연례적으로 전용을 통한 감액이 발생하고, 관리용역비가 이월되고 있으므로 이를 시정할 필요가 있다.

최근 5년간(2013년부터 2017년까지) 도로유지보수 사업의 집행실적을 살펴보면, 2013년에는 4억 2,100만원, 2014년에는 82억 6,700만원, 2015년에는 27억 1,900만원, 2016년에는 80억 4,900만원, 2017년에는 53억 8,700만원을 국가배상금, 공공요금 부족분 등을 충당하기 위해 국도유지운영 사업 등 다른 사업으로 전용하였다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 1733-461

[최근 5년간 도로유지보수 사업 집행실적]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)							
2013	340,631	370,631	24,656	△421	394,866	351,561	89.0	20,927	22,378
2014	337,042	337,042	20,927	△8,267	349,702	324,512	92.8	19,355	5,835
2015	477,574	477,574	19,355	△2,719	494,210	453,163	91.7	35,191	5,856
2016	502,074	502,074	35,177	△8,049	529,202	501,431	94.8	22,227	5,544
2017	517,453	517,453	22,727	△5,387	534,793	473,642	88.6	52,986	8,165

자료: 국토교통부

동 사업의 예산은 연례적으로 예산이 부족한 타 사업으로 전용되어 부족재원을 충당하는데 활용되는 문제가 있다. 예산의 전용은 「국가재정법」 상 예산의 목적 외 사용금지 원칙의 예외이기 때문에 같은 사업에서 예산의 연례적인 전용은 바람직하지 않다. 또한 동 사업이 총액계상사업으로 편성되고 있기 때문에 세부적인 사업시행계획을 파악하기 곤란한 측면이 있는데, 전용을 통해 다른 사업의 예산을 보충하는 것은 총액계상사업 편성의 취지와도 부합하지 않는 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 향후 동 사업의 예산안을 타 사업의 부족재원을 충당하기 위한 목적으로 전용하지 않도록 집행계획을 체계적으로 수립하여 사업을 추진할 필요가 있을 것이다.

한편, 2017회계연도의 도로유지보수 사업은 도로관리통합시스템, 도로포장관리시스템 등 도로유지보수에 필요한 시스템을 한국건설기술연구원 등에 위탁운영하기 위해 관리용역비(210-15목)로 132억 6,500만원의 예산이 편성되었다. 동 사업의 관리용역비(210-15목)로 추진되는 용역은 매년 동일하게 도로유지관리시스템 등의 운영을 위탁하는 내용으로 매년 정기적으로 수행되는 용역이다.

그런데 동 사업의 관리용역비는 용역의 계속적인 다음연도 수행으로 인해 2013년 이후 연례적으로 이월이 발생하고 있다. 즉, 동일한 용역을 회계연도 내에 완료하지 못하고 다음 회계연도까지 집행을 계속하는 상황이 반복되고 있다. 2013년에는 이월액이 2,500만원에 불과하였으나, 2014년에는 24억 9,400만원, 2015년에는 32억 7,300만원, 2016년에는 26억 7,200만원, 2017년에 93억 8,500만원의 이월액이 발생하여 이월액의 규모가 증가하는 추세이다.

[최근 5년간 도로유지보수 사업 관리용역비 집행실적]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액	전년도 이월액	이·전용등	예산 현액	집행액	이월액	불용액	예산액 대비 이월 비율
2013	10,547	5,407	△3,360	12,593	12,454	**25**	114	0.2
2014	7,000	25	0	7,025	4,308	**2,494**	223	61.5
2015	6,865	2,494	325	9,684	6,245	**3,273**	166	47.7
2016	6,865	3,273	0	10,138	6,871	**2,672**	595	38.3
2017	13,265	2,672	0	15,937	6,270	**9,385**	282	70.8

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 용역의 조속한 발주와 적극적인 사업관리를 통해 동 사업 관리용역비 예산의 이월액 발생을 최소화할 필요가 있다.

둘째, 총액계상사업 집행실적 및 세부시행계획을 구체적으로 작성하여 국회에 제출할 필요가 있다.

도로유지보수 사업은「국가재정법」제37조[2] 및 같은 법 시행령 제12조[3]에서 규정하고 있는 총액계상사업이다. 총액계상사업의 경우 국회에서 예산이 확정된 후 해당연도 사업계획을 연초에 기획재정부와 협의하여 확정하게 되는데, 이에 따른 총액계상사업 세부사업시행계획 및 전년도 세부집행실적을 국회에 제출하도록 규정하고 있다.[4] 도로 부문에서는 단위사업 수준에서 '도로안전 및 환경개선' 및 '도로보수'[5]가 총액계상사업으로 지정되어 있다.

2)「국가재정법」
제37조(총액계상) ① 기획재정부장관은 대통령령이 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.

3)「국가재정법 시행령」
제12조(총액계상사업) ①법 제37조제1항에서 "대통령령이 정하는 사업"이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로서 기획재정부장관이 정하는 사업을 말한다.
1. 도로보수 사업
2. 도로안전 및 환경개선 사업
3. ~ 7. (생략)

4)「국가재정법」
제37조(총액계상) ③ 각 중앙관서의 장은 제1항의 규정에 따른 총액계상사업에 대하여는 예산배정 전에 예산배분에 관한 세부사업시행계획을 수립하여 기획재정부장관과 협의하여야 하며, 그 세부집행실적을 회계연도 종료 후 3개월 이내에 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.
④ 각 중앙관서의 장은 제3항의 규정에 따른 총액계상사업의 세부사업시행계획과 세부집행실적을 국회 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다.

그런데 국토교통부가 국회에 제출한 2017년 세부사업시행계획 및 세부집행실적을 살펴보면, 집행실적의 경우 단위사업 수준의 결산 결과만을 제시하고 있어 내역 항목별로 집행실적을 파악하기 어려운 측면이 있으므로 세부집행실적을 제출하도록 규정한 「국가재정법」의 취지에 부합하지 않는 것으로 보인다. 「국가재정법」 제37조는 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업을 총액으로 편성하면서 국회의 사후 통제를 보장하기 위해 세부사업시행계획과 세부집행실적을 국회에 제출하도록 규정하고 있는 것이다.

[2017년 도로 부문 총액계상사업 세부집행실적]

(단위: 억원)

사업명	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
도로안전 및 환경개선	1,856	2,025	1,882	121	23
도로보수	10,300	10,830	9,893	824	113

주: 국토교통부가 국회 예산결산특별위원회에 제출한 세부집행실적
자료: 국토교통부

국토교통부가 국회에 제출한 2017년 도로보수 사업 세부집행실적에는 "2017년 예산현액 10,830억원의 91.4%인 9,893억원을 집행하였고, 포장보수(1,069㎞), 산사태 위험지구 정비(422개소), 2종시설물 비탈면 정밀점검(1,000개소), 교량 및 터널 안전진단(1,340개소) 및 보수보강(1,150개소) 등을 시행하였으며, 연초 설계 착수·완료 후 공사착수로 인한 절대공기 부족 등으로 824억원 이월, 집행잔액 등으로 113억원 불용하였음"으로 적시되어 있어 구체적인 도로보수 내역을 파악하기 곤란한 측면이 있다.

세부사업시행계획의 경우에도 도로보수가 2개의 세부사업으로 구분되어 있음에도 불구하고 이를 구분하지 않고 단위사업인 도로보수 사업의 개략적인 예산배분계획을 제시하고 있다.

5) 도로보수는 '도로유지보수'와 '도로구조물기능개선' 2개의 세부사업으로 구성되어 있다.

[2017년 도로보수 총액계상사업 세부사업시행계획]

□ 재해예방, 안전강화 등을 위한 사업에 집중 투자하고, 도로관리시스템(Road Management System) 분석 결과 등을 활용하여 시행계획 수립

ㅇ 도로포장 정비(966km, 1,804억원)

- 「도로포장관리시스템」에 의한 우선순위 등에 따라 배분하고, 정기점검 등에 따른 포장보수, 차선도색 및 일상관리 등 시행

ㅇ 낙석·산사태 위험지구 정비(534개소, 1,500억원)

- 「도로비탈면 유지관리시스템」에 의한 우선순위에 따라 배분

ㅇ 설해대책비(자재구매 등 1식, 410억원)

- 제설자재 구매, 제설용역, 제설창고, 자동염수분사시설 등

ㅇ 교량 및 터널 정밀점검·안전진단(1,300개소, 265억원)

- 「시설물 안전관리에 관한 특별법」에 따라 시행

ㅇ 교량 및 터널 보수·보강(2,870억원)

- 정밀점검 및 안전진단 결과에 따라 시행

ㅇ 기존교량 내진성능평가(961개소, 120억원)

- 기존교량 내진성능확보 유·무 확인 대상 교량에 대하여 평가시행

ㅇ 교량 내진보강(약190개소, 712억원)

- 기존교량 내진성능평가 결과에 따라 시행

ㅇ 통수단면 부족교량 개선(13개소, 195억원)

- 구조물 기능개선 우선순위에 따라 배분

ㅇ 수해상습지역 개선, 노후교량 개축, 설계 등 도로보수(1식, 2,424억원)

- (도로유지보수) 소구조물 정비, 수해상습지구 및 배수시설 개선 등
- (도로구조물기능개선) 노후교량 개축, 저등급 성능개선 및 내진보강 등

자료: 국토교통부

국토교통부가 국회에 제출하는 총액계상사업의 세부사업시행계획과 세부집행실적의 내용이 구체적이지 않을 경우 전년도 세부집행실적을 바탕으로 집행의 타당성 등을 점검하는 국회의 결산심의를 제약하게 되는 결과를 초래할 우려가 있으므로 국토교통부는 「국가재정법」의 취지에 맞게 총액계상사업 집행실적 및 세부사업 시행계획을 구체적으로 작성하여 국가결산보고서의 국회 제출 이전에 국회에 제출하는 방안을 검토할 필요가 있다.

21 철도기본계획수립 사업의 추진방식 개선 필요

가. 현 황

철도기본계획수립 사업[1]은 국가의 효율적인 철도망 구축을 위하여 국가철도망 구축계획에 따라 추진 중인 사업의 기본계획을 수립하기 위한 사업이다. 국토교통부는 2017회계연도 예산액 100억원에 전년도 이월액 76억 2,900만원을 포함한 예산현액 176억 2,900만원 중 74억 3,200만원을 집행하고, 11억 6,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 90억 3,500만원을 불용하였다.

[2017회계연도 철도기본계획수립 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
철도기본계획수립	10,000	10,000	7,629	0	17,629	7,432	1,162	9,035

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 철도기본계획수립 사업은 사실상 총액계상방식으로 예산을 편성하고 있어 「국가재정법」의 취지에 부합하지 않는 것으로 보인다.

철도기본계획수립 사업은 예비타당성조사 결과 타당성이 있는 것으로 확인될 경우를 가정하여 세부내역 없이 총액으로 예산을 편성하고 있어 사실상 총액계상방식으로 예산을 편성하여 집행하고 있다.

국토교통부는 2015년 이전에는 예산안 편성시 예비타당성조사, 타당성재조사 중인 대규모 사업(500억원 이상)은 예산에 반영하지 않는 것이 원칙이며 예비타당성 등을 통과한 사업만 정부 예산안에 반영하였다. 그런데 2015년부터 기본계획 착수 예산 내역을 명시하지 않고 예비타당성조사를 통과한 사업의 기본계획 수립을 위한 기본조사설계비를 일괄 편성하고 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 일반회계 2733-303

그런데 이는 총액계상사업을 열거하고 있는「국가재정법」제37조제1항 및 같은 법 시행령 제12조제1항[2]의 취지에 부합하지 않는 것으로 보인다.

총액계상방식의 경우 예산 확정 이후에 세부내역이 결정되어 국회 예산심사권을 제약하고, 결산을 통해 예산 집행의 적정성 등을 검토하기 곤란하므로 국회의 결산 심의권을 제한하는 측면이 있으므로 반드시 법령에 근거해야 한다.

국토교통부는 예비타당성조사, 타당성재조사 중인 철도건설사업이 타당성 확보될 경우 후속단계인 철도기본계획을 적기에 수립하기 위해 일괄 편성한 것으로 철도 사업의 조기 추진을 위해 일괄 편성이 불가피하다는 입장이다.

그런데,「예산안 편성 및 기금운용계획 작성 지침」에서는 예비타당성 대상사업의 경우 예비타당성조사를 거친 후 예산에 반영하도록 규정하고 있으나, 동 사업의 경우 예비타당성 완료를 전제로 용역비용을 편성하여 동 지침을 위반하고 있으며, 2017년 예산이 국회에서 심의·확정된 이후 예비타당성 조사가 완료된 5건의 사업 중 1건의 사업에 대해 기본계획용역이 착수되어 적기에 수립하기 위한 것이라는 국토교통부의 해명은 적절하지 않은 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 향후 법적근거 없는 총액예산방식의 예산 편성을 지양하고, 각 노선 내역별로 철도기본계획수립 예산 편성을 검토할 필요가 있다.

둘째, 철도기본계획 수립 사업은 연례적으로 집행이 부진한 문제가 있다.

철도기본계획수립 사업은 예비타당성조사 완료를 전제로 기본계획 수립 용역비용을 편성하고 있는데, 예비타당성조사가 지연되면 이에 따라 집행이 부진할 가

---

2)「국가재정법」
제37조(총액계상) ① 기획재정부장관은 대통령령이 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.

「국가재정법 시행령」
제12조(총액계상사업) ① 법 제37조제1항에서 "대통령령이 정하는 사업"이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로서 기획재정부장관이 정하는 사업을 말한다.
1. 도로보수 사업
2. 도로안전 및 환경개선 사업
3. 항만시설 유지보수 사업
4. 수리시설 개보수 사업
5. 수리부속지원 사업
6. 문화재 보수정비 사업
7. 제1호부터 제6호까지의 사업 외의 대규모 투자 또는 보조사업

능성이 높은 문제가 내재되어 있다.

2017년 예산안 편성 당시 예비타당성조사 또는 타당성재조사가 진행 중이었던 12구간의 사업 중 기본계획 용역이 착수된 사업은 4건에 불과하였다. 이 중 3건(춘천~속초 철도건설, 수원발 KTX, 인천발 KTX)의 경우는 2016년 하반기(10~11월)에 용역이 착수되었고, 2017년에 기본계획용역을 착수한 것은 구로차량기지 이전 1건 뿐이다.

[2017년 예비타당성 또는 타당성재조사 진행·완료사업의 추진 경과]

구분	사 업 명	예타(타재) 착수시기	예타(타재) 종료시기	기본계획용역 착수시기	기본계획용역 종료시기
일반철도	구로차량기지 이전	’12. 8.	’16. 12.	’17. 11.	’18. 12.
	광주 송정~순천 단선전철	’14. 1.	진행중		
	남부내륙선 철도건설	’14. 1.	’17. 5.	-	-
	춘천~속초 철도건설	’14. 5.	’16. 7.	’16. 11.	진행중
	장항선(신창~대야) 복선전철	’14. 5.	’17. 11.	-	-
	수서~광주 복선전철	’15. 1.	진행중		
	진주~광양 전철화	’15. 1.	’17. 9.	-	-
	수원발 KTX 직결 사업	’15. 9.	’16. 7.	’16. 10.	’17. 12.
	인천발 KTX 직결 사업	’15. 9.	’16. 7.	’16. 10.	’17. 12.
	동탄-세교 복선전철	’16. 2.	’17. 11.	-	-
	포항-동해 전철화사업	’16. 1.	’18. 4.	-	-
	대구광역권 산업철도	’16. 5.	진행중	-	-

자료: 국토교통부

결국, 2017년에는 전년도 이월액 76억 2,900만원 중 74억 3,200만원만 집행하고 2017년도에 편성된 철도기본계획수립 예산은 전혀 집행하지 못하고 전액 이월 또는 불용처리된 것이다.

그리고 동 사업의 예산현액 대비 집행률은 2015년 0.9%, 2016년 19.9%, 2017년 42.2%에 불과하여 연례적으로 집행 실적이 저조한 문제가 있다.

[최근 3년간 철도기본계획수립 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)								
2015	13,000	13,000	0	0	13,000	120	0.9	0.9	339	12,541
2016	22,000	22,000	339	±1,400	22,339	4,445	20.2	19.9	7,629	10,265
2017	10,000	10,000	7,629	0	17,629	7,432	74.3	42.2	1,162	9,035

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 철도기본계획수립사업을 추진함에 있어서 예비타당성조사 완료 여부 등 사전 절차 이행 여부를 보다 면밀히 검토한 후 사업 집행 실적을 제고하는 방안을 마련할 필요가 있다.

22 한국철도공사의 철도 안전 관련 추경 사업의 집행 부진

가. 현 황

일반철도안전 및 시설개량[1] 사업은 노후화된 교량, 터널, 승강장 등 시설과 스크린도어, 내진시설 등 안전시설을 개량하여 일반철도 시설물의 안전도 향상을 도모하는 사업으로, 국토교통부 소관 공공기관인 한국철도공사를 통하여 출연금으로 수행되고 있으며, 국토교통부는 동 사업의 2017년 예산현액 4,974억 1,500만원을 전액 집행하였다.

[2017회계연도 일반철도안전 및 시설개량사업 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
일반철도안전 및 시설개량사업	454,415	487,915	0	9,500	497,415	497,415	0	0

자료: 국토교통부

동 사업의 2017년도 추경 증액 세부내역을 살펴보면, 충북선 오동천교 외 34개소에 대하여 내진성능보강을 실시하는데 필요한 예산 185억원, 경부선 병점역 등 16개역 승강장 안전문 센서를 개량하는데 필요한 예산 40억원, 경의선 가좌역 등 30개역 승강장 안전문 비상도어를 개량하는데 필요한 예산 60억원, 경의선 가좌역 외 53개역 승강장 조명설비을 개량하는데 필요한 예산 50억원을 합한 335억원이 증액되었다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드명: 일반회계 2731-302

[2017년 일반철도안전 및 시설개량 사업 추경 증액 세부내역]

(단위: 억원)

구 분	2017년 추경증액 산출내역	2017 추경 증액분
내진성능보강	○ 충북선 오동천교 외 34개소 내진성능보강	185
스크린도어 설치	○ 경부선 병점역 등 16개역 승강장 안전문 센서 (영상감지→레이져스캔) 개량	40
	○ 경의선 가좌역 등 30개역 승강장 안전문 비상 도어(고정식→가동식) 개량	60
승강장 LED 조명	○ 경의선 가좌역 외 53개역 승강장 조명설비 개량	50
합 계		335

자료: 국토교통부

나. 분석의견

한국철도공사 단계에서 2017년도 추경 사업 중 스크린도어, 승강장 LED 사업의 실집행이 부진하므로, 향후 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

한국철도공사 단계의 2017년도 추경 사업의 실집행 현황을 살펴보면, 스크린도어 사업은 예산액 100억원 중 30억원이 집행되어 집행률이 30.0%이며, 승강장 LED 사업은 예산액 50억원 중 14억 4,600만원이 집행되어 실집행률이 28.9%로 낮게 나타나고 있다.

[일반철도안전 및 시설개량 사업의 추경 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	국토교통부			한국철도공사						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
스크린 도어	10,000	10,000	10,000	10,000	0	7,700	3,000	4,700	0	30.0
내진 보강	18,500	18,500	18,500	18,500	0	20,800	17,900	2,900	0	96.8
승강장 LED	5,000	5,000	5,000	5,000	0	5,000	1,446	3,554	0	28.9

자료: 한국철도공사 제출 자료를 바탕으로 재작성

이처럼 한국철도공사 단계의 추경 사업 실집행이 저조한 이유는 연도 내에 철도 안전 관련된 스크린도어, 승강장 LED 사업의 계약 추진이 지연되거나, 계약은 체결하였으나 계약기간이 연도 내에 종료되지 않음에 따라 공사 완료금 등은 집행되지 않는 등의 사유에 주로 기인하고 있다.

추가경정예산은 본예산으로 대응하기 어려운 사업에 대하여 시급하게 편성되는 예산으로 연도내에 집행이 완료되어 추경 효과를 극대화할 필요가 있음에도, 한국철도공사의 2017년 철도 안전 관련 추경 사업은 2017년 실집행률이 저조하여 사업효과가 적절하게 나타나지 못한 측면이 있다.

따라서, 국토교통부와 한국철도공사는 연내에 추경 사업의 실집행이 완료되어 사업효과가 극대화될 수 있도록 개선방안을 강구할 필요가 있다.

23 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업의 추가경정예산 실집행 부진

가. 현 황

도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업[1]은 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선을 통해 열차화재 등 비상상황시 승객의 긴급탈출을 가능하게 함으로써 국민의 안전을 보호하기 위한 사업으로 2017년 제1회 추가경정예산에 신규로 편성되었다. 국토교통부는 2017년 추가경정예산 284억원을 전액 지방자치단체보조로 집행하였다.

[2017회계연도 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원	0	28,400	0	0	28,400	28,400	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 사업은 추가경정예산에서 신규로 편성되었으나 연내 실집행이 부진하였다.

국토교통부는 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업을 통해 개정된 「철도시설의 기술기준」[2]에 부합하도록 도시철도 307개 역의 스크린도어 안전보호벽을 기존 고정식에서 가동식으로 개량하고자 서울, 부산, 인천, 광주, 대구 등 5개 지방자치단체에 총 284억원을 보조금으로 교부하였다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3031-334

2) 기존에는 승강장안전문의 수동 개폐를 규정하고 있었으나, 철도차량이 승강장안전문 정위치에 정차하지 않은 상태에서 화재 등의 사고가 발생하는 경우를 대비하여 안전보호벽도 수동으로 개폐할 수 있도록 2015년 「철도시설의 기술기준」을 개정하였다.

국토교통부는 2017년 9월 17일과 11월 16일 두 차례에 걸쳐 동 사업의 보조사업자인 서울특별시, 부산광역시, 인천광역시, 광주광역시, 대구광역시에 각각 보조금을 교부하였고, 각 지방자치단체는 국가 보조금과 지방자치단체가 매칭한 지방비를 간접보조사업자인 서울교통공사, 부산교통공사, 인천교통공사, 광주도시철도공사, 대구도시철도공사 등 도시철도 시설 관리를 담당하는 지방공기업에 교부하였다.

2017회계연도 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업의 보조사업자 집행 현황을 살펴보면, 서울시의 경우 교부된 국가보조금 223억원과 매칭사업비 167억 2,500만원을 간접보조사업자인 서울교통공사에 전액 교부하였고, 부산시의 경우 교부된 국가보조금 30억원과 매칭사업비 20억원을 간접보조사업자인 부산교통공사에 전액 교부하였으며, 인천시의 경우 교부된 국가보조금 14억원과 매칭사업비 9억원을 간접보조사업자인 인천교통공사에 전액 교부하였고, 광주시의 경우 교부된 국가보조금 12억원과 매칭사업비 8억원을 간접보조사업자인 광주도시철도공사에 전액 교부하였으며, 대구시의 경우 교부된 국가보조금 5억원과 매칭사업비 3억 3,100만원을 간접보조사업자인 대구도시철도공사에 전액 교부하였다.

그런데, 간접보조사업자의 실집행 현황을 살펴보면 서울교통공사의 경우 교부된 국가보조금 223억원 중 5억 6,400만원을 실집행하였고, 부산교통공사의 경우 교부된 국가보조금 30억원 전액을 미집행하였으며, 인천교통공사의 경우 교부된 국가보조금 14억원 전액을 미집행하였고, 광주도시철도공사의 경우 교부된 국가보조금 12억원 전액을 미집행하였으며, 대구도시철도공사의 경우 교부된 국가보조금 5억원 중 1억 8,100만원을 집행하였다. 2017년 추가경정예산에서 신규로 편성한 동 사업의 실집행률이 2.6%에 불과하여 집행 성과가 부진하였다.

[2017년 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 지원 사업 실집행 현황]

(단위: 개, 백만원, %)

구분	대상역	교부된 국가보조금	보조사업자		간접보조사업자		향후 계획
			집행액	집행률	실집행액	실집행률	
서울	256	22,300	22,300	100.0	564	2.5	'18년 12월 완료 예정
부산	25	3,000	3,000	100.0	0	0.0	'18년 12월 완료 예정
인천	12	1,400	1,400	100.0	0	0.0	'18년 8월 완료 예정
광주	10	1,200	1,200	100.0	0	0.0	'18년 8월 완료 예정
대구	4	500	500	100.0	181	36.2	'18년 6월 완료
계	307	28,400	28,400	100.0	745	2.6	

주: 2017년 12월 기준
자료: 국토교통부 및 각 지방자치단체

국토교통부는 보조사업자인 각 지방자치단체에 동 사업을 위한 보조금을 전액 교부하였으며, 각 지방자치단체 역시 보조금을 전액 지출하여 실집행이 완료되었다는 입장이다. 그러나 실제로 도시철도 승강장 스크린도어 안전보호벽 개선 사업을 집행하는 지방교통공사에서는 집행실적이 저조하였으며, 2018년 6월 이후에나 사업 완료가 가능한 상황이다. 지방자치단체의 지방비 확보 지연, 스크린도어 안전보호벽 현장 조사 및 설계 기간 소요, 계약기간 소요 등의 사유로 실집행 실적이 저조하였다.

특히, 서울시의 경우 당초 스크린도어 광고판을 상하 또는 좌우로 열리게 하고 안전보호벽을 개선할 계획이었으나, 구조가 복잡하고 신속한 대피 곤란 등의 문제가 안전성 검증과정('17.10.~12.)에서 제기되어 광고계약을 체결하고 있는 민간사업자와 슬라이딩 방식으로 개선하는 것으로 협의하는 등 사전에 면밀한 계획이 수립되지 않았던 문제도 있었다.

2017년 추가경정예산안의 국회 심의 시 동 사업 추진을 연내 완료하기 위해서는 지방비 확보, 원활한 계약 체결 등을 통해 공사에 차질이 발생하지 않도록 집행관리를 철저히 해야 할 것을 지적하였으나, 결산 결과 연내 사업을 완료하지 못한 것은 물론, 간접보조사업자의 실집행률이 2.6%로 부진한 결과를 나타내었다.

추가경정예산은 시급성을 요건으로 하고 있어 무엇보다도 사업의 신속한 집행과 추진이 필수적이라 할 수 있다. 따라서 국토교통부는 향후 사전 계획의 적절성, 계약 소요 기간의 적정성 등 추가경정예산의 연내 집행가능성을 충분히 고려하여 편성하고 사업의 신속한 추진을 위하여 집행 관리를 강화할 필요가 있다.

24 정부보장 사업 중 무보험·뺑소니 보상금 집행 부진

가. 현 황

정부보장 사업[1]은 무보험·뺑소니 사고 피해자에 대한 보상과 더불어 교통사고 부상자에 대한 치료비 지원 등으로 불법차량에 의한 국민안전을 보장하기 위해 자동차사고피해지원기금에 편성되어 있는 사업이다. 국토교통부는 2017회계연도 계획현액 281억원 중 207억 6,000만원을 집행하고 73억 4,000만원을 불용하였다.

[2017회계연도 정부보장 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
정부보장 사업	28,100	28,100	0	0	28,100	20,760	0	7,340

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 무보험·뺑소니 보상금은 무보험 차량 감소 및 뺑소니사고 검거율 증가 추세를 반영하지 못한 과다편성으로 집행 실적이 부진하였다.

정부보장 사업은 무보험·뺑소니 사고로 사망하거나 부상당한 피해자가 보상받지 못할 경우 정부에서 피해 보상하기 위한 '무보험·뺑소니 보상', 손해보험사의 미반환 가불금 보상에 따른 가불금 제도 활성화 및 보상처리 신속성 제고를 위한 '미반환가불금 보상', 뺑소니사고 가해자 검거에 기여한 신고자에 포상금 수여를 통해 뺑소니 신고 활성화를 위한 '뺑소니신고 포상금', 정부보장사업 운영을 위한 '관리운영비' 등으로 구성된다.

정부보장사업을 위탁수행하고 있는 손해보험협회의 실집행 내역을 살펴보면, 무보험·뺑소니 보상은 71.4%의 집행률을, 미반환가불금보상은 95.5%의 집행률을, 뺑소니신고포상금은 0.0%의 집행률을 나타내었다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 자동차사고피해지원기금 4641-302

[2017회계연도 정부보장 사업 세부내역별 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액 (A)	교부액 (B)	집행액 (C)	잔 액 (A-C)	집행률 (C/A)
무보험·뺑소니보상	25,734	18,644	18,386	7,348	71.4
미반환가불금보상	650	650	621	29	95.5
뺑소니신고포상금	16	16	0	16	0.0
관리운영비	1,700	1,450	1,397	304	82.2
합 계	28,100	20,760	20,404	7,697	72.6

자료: 국토교통부

정부보장사업 중 무보험·뺑소니보상, 뺑소니신고포상금의 집행이 부진하였으며, 동 사업의 대부분을 차지하는 무보험·뺑소니보상의 집행 실적이 저조하여 사업 전체의 집행 실적이 저조하게 나타났다. 동 사업은 손해보험협회에 민간위탁 방식으로 수행하고 있는데, 무보험·뺑소니 보상의 경우 당초 기금 계획 수립 시 과다하게 계상되었던 측면이 있다.

이에 대해 손해보험협회는 책임보험 보상금 인상 효과가 2017년도에는 반영되지 않았기 때문이라는 입장이다. 즉, 2016년 4월 1일 이후 책임보험 보상금 한도가 50% 인상(부상 2,000만원→3,000만원, 사망·장애 1억원→1억 5,000만원)되었으나, 자동차사고는 사고일로부터 보상 종결시까지 상당한 시간[2]이 소요되기 때문이라는 것이다.

그러나 책임보험 인상에 따른 효과가 발생하는 시기는 보상절차 등을 고려했을 때 사전적으로 예측이 가능한 측면이 있으며, 책임보험 가입율 증가에 따른 무보험차량의 감소 및 뺑소니사고 검거율 증가에 따라 무보험·뺑소니사고 피해자 감소[3]에 따라 무보험·뺑소니 피해금액은 감소하는 추세이므로 이를 감안할 때 과다하게 계상한 측면이 있다.

---

2) 장해진단의 경우 치료 종결 후 6개월 정도의 시간 경과 후 진단서 발급이 되어 사고일로부터 보상청구기간이 최소 6개월 소요된다.

3) 책임보험 미가입률 : '17년 8.6%로 '16년 8.9% 대비 0.3% 감소
뺑소니사고 검거율 : '16년 98.6%로 '15년 96.4% 대비 2.2% 증가
무보험·뺑소니사고 피해자 : '17년 3,585명으로 '16년 4,116명 대비 531명 감소

[무보험·뺑소니 사고 피해자 보상처리 실적]

(단위: 명, 백만원)

구 분	뺑소니		무보험 등		합계	
	피해자수	금액	피해자수	금액	피해자수	금액
2010	5,069	20,466	4,201	24,674	9,270	45,140
2011	4,719	18,320	3,517	21,489	8,236	39,809
2012	4,698	17,836	3,038	18,543	7,736	36,379
2013	3,513	11,515	2,695	15,480	6,208	26,995
2014	3,307	9,887	2,402	13,323	5,709	23,210
2015	2,911	6,905	2,226	10,345	5,137	17,250
2016	2,393	5,603	1,723	8,637	4,116	14,240
2017	2,063	4,532	1,522	9,424	3,585	13,956

자료: 국토교통부, 손해보험협회

또한 손해보험협회는 예산 부족 발생을 대비하여 무보험·뺑소니 보상을 위한 예비비를 별도로 44억 4,000만원 편성하였으나, 보상금 수요부족으로 전액 미집행하였다.

[무보험·뺑소니보상 세부 집행내역]

(단위: 백만원, %)

구분	승인예산(A)	집행액(B)	집행률 (B/A)
무보험·뺑소니보상	25,734	18,386	71.4
보상금	17,514	13,956	79.7
수수료	3,764	3,213	85.4
지급이자	16	18	111.3
예비비	**4,440**	**0**	**0.0**
기금 분리 이월액[1)]	0	1,199	-

주; 1) 기존 분담금에서 기금으로 전환에 따라 이월액 처리
자료: 국토교통부, 손해보험협회

국토교통부는 무보험・뺑소니사고 피해 발생 시 즉각적인 치료비 지원이 필요하기 때문에 예측한 사고율을 넘어선 경우를 대비해 기획재정부와의 협의를 거쳐 여유자금을 편성하였다는 입장이다. 하지만 무보험・뺑소니보상금도 승인 예산 대

비 잔여보상금이 35억 5,800만원이 남았으며 예비비는 전혀 집행을 하지 못하였다. 이러한 예비비의 편성은 집행가능성을 고려하여 사업목적 달성에 필요한 최소 소요 반영을 규정한 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성지침」에 부합하지 않는 문제가 있다.

따라서 국토교통부는 향후 무보험·뺑소니사고의 피해 추세 등을 충분히 고려하여 불요불급한 내역을 배제하고 적정 규모의 기금을 편성하여 기금 운용의 재정 효율성을 강화할 필요가 있다.

둘째, 뺑소니 신고포상금은 경찰청의 교통안전활동 사업에 대한 보충적인 방식으로 집행되고 있는데, 예산의 투명성과 통일성을 제고하기 위해 집행 방식 개선을 검토할 필요가 있다.

정부보장 사업에서는 뺑소니사고 가해자 검거에 기여한 신고자에 포상금 수여를 통해 뺑소니 신고 활성화를 위한 신고포상금을 지원하고 있다.

국토교통부는「자동차손해배상보장법」제43조의2에 따라 뺑소니 신고포상금을 지급[4]하고 있는데, 2017년에는 지급실적이 없으며, 2013년 3,800만원, 2014년 1,200만원, 2016년 900만원 등 신고포상금 집행 내역은 감소하는 추세이다.

[정부지원사업의 뺑소니 신고포상금 집행 현황]

(단위: 백만원)

연도	2013	2014	2015	2016	2017
지급액	38	12	0	9	0

자료: 국토교통부

4) 「자동차손해배상보장법」
제43조의2(포상금) ① 국토교통부장관은 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 자동차 또는 운전자를 목격하고 대통령령으로 정하는 관계 행정기관이나 수사기관에 신고 또는 고발한 사람에 대하여 그 신고되거나 고발된 운전자가 검거될 경우 1백만원의 범위에서 포상금을 지급할 수 있다.
② 제1항의 포상금은 같은 항에 따라 신고되거나 고발된 운전자가 검거됨으로써 제30조제1항제1호에 따라 지급하여야 할 보상금이 절약된 금액의 범위에서 지급할 수 있다.
③ 제1항에 따른 포상금 지급의 대상·기준·금액·방법 및 절차 등은 대통령령으로 정한다.

이는 경찰청의 교통안전활동(1331-312) 사업에서 뺑소니 신고포상금을 우선 집행하고, 부족분에 대해 자동차사고피해지원기금의 정부지원 사업에서 추가적으로 집행하고 있기 때문인 것으로 보인다. 경찰청은 2017년에 뺑소니 신고포상금 예산 1억 7,000만원 중 1억 6,900만원을 집행하였다.

[경찰청 교통안전활동 사업 결산 내역]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
교통안전활동	77,864	77,864	94	0	77,958	76,495	49	1,415
포상금	230	230	0	0	230	229	0	1
뺑소니 신고 포상금	170	170	0	0	170	169	0	1
체납과태료 징수 우수관서 포상금	60	60	0	0	60	60	0	0

자료: 경찰청

이러한 집행방식에 대해 국토교통부는 뺑소니 신고포상금의 중복적인 집행을 방지하기 위한 조치라는 입장이지만, 이러한 방식으로 뺑소니 신고포상금을 운용할 경우 뺑소니 신고포상금의 정확한 규모를 파악하기 곤란하고 경찰청의 예산 편성 및 집행 상황에 따라 자동차사고피해지원기금의 운용에 영향을 미치는 결과를 초래한다. 따라서 국토교통부는 정부보상 사업의 뺑소니 신고포상금의 집행 주체를 명확하게 정리하고, 뺑소니 신고포상금 예산 편성의 투명성과 통일성을 제고할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

25 인천국제공항공사 환승률 향상 방안의 마련 필요

가. 현 황

인천국제공항공사는 인천국제공항의 건설 및 관리·운영, 주변지역개발, 부대사업 및 기타 국가위탁사업, 공항건설 및 관리·운영에 관한 연구조사 등의 기능을 수행하는 공기업으로 1999년 설립되었다.

인천국제공항공사의 2017년 총수입 및 총지출 현황을 살펴보면, 2017년 기준 정부지원수입 2조 3,894억 9,200만원, 부대수입 569억 3,800만원 등을 합한 총수입이 3조 1,798억 9,700만원이고, 지출 규모는 인건비 1,066억 5,900만원, 경상운영비 6,422억 5,800만원, 사업비 1조 2,304억 8,400만원 등으로 나타나고 있다.

[인천국제공항공사 수입 및 지출 현황(결산 기준)[1)]]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
수입	정부지원수입	1,600,643	1,662,628	1,840,127	2,169,972	2,389,492
	기타사업수입	0	0	0	0	0
	부대수입	15,745	22,587	27,945	20,423	56,938
	출자금	0	0	0	0	0
	차입금	90,000	1,174	530,000	900,000	450,000
	기타	10,948	15,457	68,422	101,706	283,467
지출	인건비	76,889	75,359	82,879	92,222	106,659
	경상운영비	467,421	479,028	506,309	570,763	642,258
	사업비	232,646	627,312	1,311,155	1,514,124	1,230,484
	차입상환금	544,592	162,046	190,718	180,269	195,083
	기타	395,788	358,101	375,433	834,723	1,005,413
수입·지출 합계		1,717,336	1,701,846	2,466,494	3,192,101	3,179,897

자료: 인천국제공항공사

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 공공기관 경영정보 공개시스템 기준이다.

인천국제공항공사의 출발환승객의 경우 2014년도 출발 기준 환승여객 인원은 약 323만명이었으나, 2016년도는 310만명, 2017년도 309만명으로 매년 감소 중이며 총 이용료 수입도 이에 따라 2013년 294억원에서 2017년 246억원 수준으로 감소하였다.

[2013~2017년도 인천국제공항 환승여객공항이용료 현황]

연도	출발환승객(명)	1인당 이용료(원)	총 이용료(백만원)
2013	3,443,273	9,010	29,434
2014	3,229,821	9,010	29,189
2015	3,225,157	9,010	28,595
2016	3,103,842	9,010	22,084
2017	3,094,835	9,010	24,617

주: 총 이용료는 인센티브/감면(면제) 등이 반영된 금액
자료: 인천국제공항공사

나. 분석의견

인천국제공항공사는 인천국제공항의 환승여객의 증가와 환승률을 향상시킬 수 있는 방안을 강구할 필요가 있다.

2014~2017년도 인천국제공항 총환승여객 현황을 살펴보면, 2014년도 725만명에서 2015년 742만명으로 증가하였으나 2016년 716만명, 2017년 732만명으로 최근 정체 내지 감소하고 있는 상태이다.

[인천국제공항 연도별 환승객 현황]

(단위: 명)

연도	도착환승객	출발환승객	기타 (내항기환승객 등)	총환승여객
2014	3,179,580	3,229,821	841,747	7,251,148
2015	3,354,767	3,225,157	836,926	7,416,850
2016	3,223,200	3,103,842	828,067	7,155,109
2017	3,292,531	3,094,835	931,778	7,319,144

자료: 인천국제공항공사

2014~2017년도 인천국제공항의 총 여객인원 수 대비 환승여객인원의 비율인 환승률 현황을 살펴보면, 2014년 총 여객인원수 4,551만명 대비 환승여객 인원이 725만명으로 환승률이 15.9%였으나, 2015년은 총 여객인원 수 4,928만명 대비 환승여객 인원이 742만명으로 환승률이 15.1%로 하락하였으며, 2017년은 총 여객인원 수 6,208만명 대비 환승여객인원이 732만명으로 환승률이 11.8%로 지속적으로 환승률이 하락하고 있다.

[인천국제공항의 환승률 연도별 현황]

(단위: 명, %)

연도	총 여객인원(A)	환승여객인원(B)	환승률(B/A)
2014	45,512,099	7,251,148	15.9
2015	49,281,210	7,416,850	15.1
2016	57,765,397	7,155,109	12.4
2017	62,082,032	7,319,144	11.8

자료: 인천국제공항공사 자료를 바탕으로 재작성

이처럼 인천국제공항의 환승여객인원이 정체 내지 감소하고 있는 이유는 주변 경쟁 공항인 중국 북경공항의 미국행 직항노선 확대[2], 일본 하네다 공항의 국제노선 확대 등의 외부 환경적 요인과 최근 LCC[3] 여객기 운항이 확대되는 등의 내부적 요인이 복합적으로 작용하고 있다.

이로 인하여 인천국제공항공사는 2014년 '도약 2017 0 to 5'에서 2017년까지 환승객 1,000만명을 달성하겠다는 계획을 발표하였고, 2015년 국토교통부와 함께 발표한 '인천공항 환승경쟁력 강화 방안'에서는 2017년 850만명, 2020년에 1,000만명의 환승객을 달성하겠다고 발표하였으나, 2017년 총환승여객 인원은 약 732만명으로 목표 달성에 실패하였으며 현재 추세로 볼 때 2020년에도 1,000만명의 환승객을 달성할 수 있을지 불투명한 상태이다.

따라서, 인천국제공항공사는 인천국제공항의 환승여객을 확대하기 위한 방안을 마련하여 허브공항으로서의 경쟁력을 강화할 필요가 있다.

2) 2010년 5월 기준: 684회 → 2015년 5월 기준: 1,412회

3) 저비용 항공사(Low Cost Carrier;LCC): 기내 서비스를 줄이거나 보유 항공기의 기종을 통일하여 유지관리비를 줄이는 등의 효율화와 비용절감을 통해 낮은 운임으로 운행하는 항공사

26 한국철도공사의 중장기 재무관리계획에 따른 재무구조 개선 필요

가. 현 황

국토교통부 소관 공기업인 한국철도공사[1]는 철도 여객 및 화물운송사업, 철도와 다른 교통수단과의 연계운송사업, 철도장비와 철도용품의 제작, 판매, 정비 및 임대사업, 철도차량의 정비 및 임대사업 등의 철도 여객·화물운송 운영과 철도차량 정비 등에 관련된 사업을 추진하고 있다.

한국철도공사의 2017년 기준 총수입·총지출합계는 9조 5,534억원이며, 인건비는 2조 4,305억원, 경상운영비는 1,176억원, 사업비는 3조 7,729억원이 집행되었다.

[한국철도공사 총수입 및 총지출 현황]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
수입	정부지원수입	5,027,559	5,238,376	5,602,758	5,696,653	5,786,709
	기타사업수입	54,402	151,246	1,854,407	171,413	200,044
	부대수입	111,843	41,348	16,228	33,595	43,874
	출자금	2,488	18,570	390,310	114,856	142,100
	차입금	5,041,996	3,916,958	454,890	2,334,777	3,157,942
	기타	106,517	24,453	453,155	166,408	222,754
	합계	10,344,805	9,390,951	8,771,748	8,517,702	9,553,423
지출	인건비	1,873,754	1,684,189	2,009,325	2,096,445	2,430,519
	경상운영비	116,514	100,827	105,907	114,024	117,604
	사업비	5,220,381	3,484,462	3,814,454	3,779,200	3,772,933
	차입상환금	2,680,919	4,140,192	2,823,612	2,437,564	3,188,275
	기타	453,237	△18,719	18,450	90,469	44,092
	합계	10,344,805	9,390,951	8,771,748	8,517,702	9,553,423

주: 결산 기준
자료: 한국철도공사

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 「한국철도공사법」에 설립 근거를 두고 있다.

한국철도공사는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제39조의2[2]에 따른 중장기 재무관리계획의 작성 대상인 자산 2조원 이상 또는 정부 손실보전 조항이 있거나 자본잠식인 공기업·준정부기관에 해당하므로, 매년 해당 계획을 작성하여 국토교통부와 기획재정부에 제출하고 있다.

[한국철도공사의 중장기 재무관리 계획 상 재무전망]

(단위: 조원, %)

항목	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
자산	19.0	20.2	20.4	20.0	18.9
부채	14.6	15.2	14.6	13.6	12.8
부채비율	334.6	302.4	253.2	212.5	208.8

자료: 기획재정부, '17~'21년 공공기관 중장기 재무관리계획', 2017. 8. 30

기획재정부에서 발표된 2017년도 한국철도공사의 중장기 재무관리계획에 따르면, 2017년 자산은 19조원, 부채는 14.6조원으로 부채비율은 334.6%로 전망되고 있으며, 2018년 전망은 자산 20.2조원, 부채 15.2조원으로 부채비율은 302.4%로 매년 부채비율이 개선되는 것으로 계획되어 있다.

---

2) 「공공기관의 운영에 관한 법률」
제39조의2(중장기재무관리계획의 수립 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관의 장은 매년 해당 연도를 포함한 5회계연도 이상의 중장기재무관리계획(이하 "중장기재무관리계획"이라 한다)을 수립하고, 이사회의 의결을 거쳐 확정한 후 6월 30일까지 기획재정부장관과 주무기관의 장에게 제출하여야 한다.
1. 자산규모 2조원 이상이거나 설립 근거 법률에 정부의 손실보전 조항이 있는 공기업·준정부기관
2. 그 밖에 자산·부채규모 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 공기업·준정부기관

② 중장기재무관리계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 제46조에 따른 경영목표
2. 사업계획 및 투자방향
3. 재무 전망과 근거 및 관리계획
4. 부채의 증감에 대한 전망과 근거 및 관리계획 등이 포함된 부채관리계획
5. 전년도 중장기재무관리계획 대비 변동사항, 변동요인 및 관리계획 등에 대한 평가·분석
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

③ 중장기재무관리계획을 수립하는 기관(이하 이 항에서 "대상기관"이라 한다)의 경영환경·경제여건 및 국가정책방향 등을 고려하여 기획재정부장관은 공기업인 대상기관의 장에게, 주무기관의 장은 준정부기관인 대상기관의 장에게 각각 중장기재무관리계획의 변경을 요구할 수 있다.

④ 중장기재무관리계획의 구체적인 작성방법 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

나. 분석의견

한국철도공사는 중장기 재무관리계획 상 재무목표를 달성하지 못하고 있어, 향후 재무구조를 개선할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

한국철도공사의 2013~2017년도 중장기 재무관리계획 대비 실제 재무실적의 현황을 살펴보면, 부채비율의 경우 2013년 계획이 445.1%였으며 실제 부채비율이 366.8%로 목표를 초과 달성한 것으로 나타났으나, 2016년도는 계획이 217.1%였으나 실제 부채비율이 288.2%이고 2017년도 부채비율 목표는 달성하였으나 수준은 297.8%로 전년도 대비 악화되었다.

[한국철도공사 재무실적 현황]

(단위: 억원)

구 분	2013		2014		2015		2016		2017	
	계획	실제	계획	실제	계획	실제	계획	실제	계획	실제
자산	219,289	220,647	222,081	222,081	175,824	181,987	203,458	185,129	189,937	198,783
부채	179,060	173,382	178,609	178,609	134,349	134,502	139,295	137,441	146,228	148,807
부채비율	445.1	366.8	410.9	410.9	323.9	283.3	217.1	288.2	334.6	297.8
이자비용	6,170	4,564	5,390	5,390	5,151	4,807	4,258	4,200	3,953	3,923
영업이익	△707	△1,851	1,001	1,001	671	1,136	558	1,216	△803	△4,699
당기순이익	△54,863	△43,310	△3,383	△3,383	△2,970	864	△3,469	△2,265	△5,329	△8,555

자료: 한국철도공사

또한, 당기순이익의 경우 2014년 3,383억원의 손실이 발생하였으나 2015년은 864억원의 이익이 발생하여 흑자로 전환되었지만 2016년에 2,265억원의 손실이 발생하였으며 2017년도 8,555억원으로 손실이 확대되어 경영성과가 악화되고 있다.

이처럼 2016년 이후 한국철도공사의 재무성과가 악화된 이유는 수서고속철도를 운영하는 자회사[3]인 ㈜에스알의 설립으로 인한 고속철도 운영수익의 분할, PS

3) 한국철도공사는 ㈜에스알의 지분을 41% 소유하고 있다.

O[4] 보상 및 수탁사업·일반여객·물류 수익의 감소 등에 기인하고 있다.

한국철도공사의 재무구조 악화는 향후 철도요금의 인상이나 정부 지원의 증가로 연결될 가능성이 있어, 국토교통부와 한국철도공사는 중장기 재무관리계획에 맞추어 부채비율, 당기순이익 등을 개선할 수 있는 정책방안을 강구할 필요가 있다.

4) PSO(공익서비스 보상제도: Public Service Obligation)

27 한국철도공사의 국고보조금으로 취득한 중요재산의 법률상 공시의무 위반

가. 현 황

한국철도공사는 교통광장 조성 및 자전거 주차장 설치를 통해 철도역 중심의 연계교통 체계를 구축하고, 철도와 타 교통수단간 환승 및 이동편의 시설을 확충함으로써 철도이용 활성화를 추진하기 위하여, 환승동선 개선사업[1]을 실시하였다.

한국철도공사는 동 사업을 국토교통부 자본 보조 사업(일반철도: 국고보조 70%, 광역철도: 국고보조 30%[2])으로 실시하고 있으며, 동 사업을 통하여 철도역사 관련된 교통광장, 환승통로 및 환승편의시설 등을 설치하였다.

국토교통부는 동 사업의 2017년 예산 전액인 5억 2,400만원을 재해대책 관련 타 사업으로 이·전용하였다.

[환승동선 개선 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획액		전년도 이월액	이·전용 등	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정						
환승동선 개선 사업	524	524	0	△524	0	0	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

한국철도공사가 동 사업의 국고보조금을 통하여 취득한 교통광장, 자전거주차장 등을 중요재산으로 공시하지 않아, 법률에 따른 공시의무를 위반하였다.

한국철도공사는 동 사업의 국고보조금을 통하여 2013년은 철도 역사 교통광장, 자전거주차장 등을 취득하였으며, 2015년에도 캐노피, 환승통로, 자전거주차장 등을 취득한 것으로 나타나고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드명: 일반회계 2733-312

2) 일반철도의 경우 철도공사 자체부담 30%, 광역철도의 경우 지자체 부담 70%

[환승동선 개선사업 국고보조금을 통한 취득 자산 현황(예시)]

(단위: 백만원)

연도 (예산)	취득일시 (준공일시)	위치	보조금 금 액	자산현황
2013	2014. 10. 3	충주역	840	충주역 교통광장
	2014. 12. 8	태백역	560	태백역 교통광장
	2014. 7. 25	덕정역	240	덕정역 교통광장
	2014. 4. 28	김제역	539	김제역 교통광장
	2014. 10. 29	상주역	588	상주역 교통광장
	2014. 12. 21	물금역	478	물금역 교통광장
	2014. 3. 7	양평역	138	양평역 자전거주차장
	2014. 7. 11	홍성역	308	홍성역 자전거주차장
	2014. 7. 20	상주역	322	상주역 자전거주차장
	2014. 10. 13	물금역	308	물금역 자전거주차장
	2013. 12. 24	평내호평·마석역	90	평내호평·마석 캐노피
	2013. 12. 28	영동역	49	영동역 캐노피
	2013. 12. 26	대천역	56	대천역 캐노피
	2013. 12. 30	군산역	70	군산역 캐노피
	2013. 12. 29	울산역	119	울산역 캐노피
	2013. 12. 27	진주·진영역	154	진주·진영 캐노피
	2013. 12. 24	나주역	84	나주역 캐노피
	2013. 7. 31	울산역	21	울산역 기타
	2013. 12. 26	평내호평·마석역	36	평내호평, 마석역 기타
	소 계		**5,000**	**-**
2015	2016. 10. 11	모란역	637	모란역 교통광장
	2016. 10. 11	야탑역	562	야탑역 교통광장
	2016. 8. 23	영월역	830	영월역 교통광장
	2016. 12. 21	삼랑진역	837	삼랑진역 교통광장
	2015. 12. 24	조치원역	22	조치원역 환승통로
	2016. 2. 25	구미역	154	구미역 캐노피
	2016. 3. 20	대구역	105	대구역 자전거주차장
	2016. 1. 8	광주역	104	광주역 자전거주차장
	2016. 10. 24	노량진역	120	노량진역 환승통로(실시설계)
	소 계		**3,371**	**-**

자료: 한국철도공사 제출 자료를 바탕으로 재작성

「보조금 관리에 관한 법률」 제35조[3]에 따른 보조사업자 또는 간접보조사업자는 보조금 또는 간접보조금으로 취득하거나 그 효용이 증가된 것으로서 대통령령으로 정하는 중요한 재산인 중요재산에 대하여 보조사업자는 중앙관서의 장에게 보고하도록 규정하고 있으며, 보조사업자 또는 간접보조사업자로부터 보고받은 중요재산의 현황을 공시하도록 규정하고 있다.

또한, 같은 법 시행령 제15조제1항[4]에서는 부동산과 그 종물(從物), 선박, 부표(浮標), 부잔교(浮棧橋) 및 부선거(浮船渠)와 그 종물 등을 중요재산으로 명시하고 있다.

따라서, 한국철도공사가 동 사업의 국고보조금을 통하여 취득한 부동산 성격을 지니는 중요재산인 자전거주차장, 교통광장, 캐노피 등은 국토교통부에 보고되고 중

---

3) 「보조금 관리에 관한 법률」
제35조(재산 처분의 제한) ① 보조사업자 또는 간접보조사업자는 보조금 또는 간접보조금으로 취득하거나 그 효용이 증가된 것으로서 대통령령으로 정하는 중요한 재산(이하 "중요재산"이라 한다)에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 현재액과 증감을 명백히 하여야 하고, 그 현황을 중앙관서의 장 또는 해당 지방자치단체의 장에게 보고하여야 한다.
② 중앙관서의 장 및 지방자치단체의 장은 제1항에 따라 보조사업자 또는 간접보조사업자로부터 보고받은 중요재산의 현황을 컴퓨터 통신 등을 이용하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 공시하여야 한다.
③ 보조사업자 또는 간접보조사업자는 해당 보조사업을 완료한 후에도 중앙관서의 장의 승인 없이 중요재산에 대하여 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다. 다만, 대통령령으로 정하는 경우에는 중앙관서의 장의 승인을 받지 아니하고도 다음 각 호의 행위를 할 수 있다.
1. 보조금의 교부 목적에 위배되는 용도에 사용
2. 양도, 교환, 대여
3. 담보의 제공
④ 중앙관서의 장은 보조사업자 또는 간접보조사업자가 해당 보조사업을 완료한 후에도 중앙관서의 장의 승인 없이 중요재산에 대하여 제3항 각 호의 행위를 한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 전부 또는 일부에 해당하는 금액의 범위에서 반환을 명할 수 있다.
1. 중요재산을 취득하기 위하여 사용된 보조금 또는 간접보조금에 해당하는 금액
2. 중요재산의 효용가치 증가액에 해당하는 금액
3. 중요재산의 양도, 교환, 대여 또는 담보 제공을 통하여 얻은 재산상의 이익에 해당하는 금액

4) 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」
제15조(처분을 제한하는 재산 등) ① 법 제35조제1항에서 "대통령령으로 정하는 중요한 재산"이란 다음 각 호의 재산(이하 이 조에서 "중요재산"이라 한다)을 말한다.
1. 부동산과 그 종물(從物)
2. 선박, 부표(浮標), 부잔교(浮棧橋) 및 부선거(浮船渠)와 그 종물
3. 항공기
4. 그 밖에 중앙관서의 장이 보조금의 교부 목적을 달성하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 재산

요재산 공시 사이트인 ‘e-나라도움(http://www.gosims.go.kr)’에 중요재산으로 공시될 필요가 있으나, 2018년 6월 기준으로 중요재산으로 공시되지 않아 법령을 위반하고 있다.

향후, 국토교통부와 한국철도공사는 「보조금 관리에 관한 법률」을 준수하여 국고보조금으로 취득한 부동산과 그 종물 등을 중요재산으로 등록하고 공시할 필요가 있다.

28 한국철도시설공단의 자체 및 위탁연구개발 사업 중간평가 적정성 검토 필요

가. 현 황

한국철도시설공단은 철도 관련 시설연구, 신호·전기 분야 연구, 철도시설 성능검증 및 품질검사 등을 실시하는 내부 소속 기관인 KR연구원을 통하여 외부 기관이나 자체 연구인력을 통한 철도 관련 연구개발을 실시하고 있다.

한국철도시설공단의 연구과제는 자체나 타 기관에 위탁하여 추진하는 자체 및 위탁과제와 국토교통부에서 수탁하여 수행하고 있는 수탁과제로 나누어져 있다.

한국철도시설공단이 추진한 2013~2017년도 연구개발 사업의 예산 현황을 살펴보면, 2013년은 49개 과제에 232억 7,700만원의 총연구비가 투입되었으며, 2014년은 58개 과제에 95억 7,800만원이, 2017년 46개 과제에 총연구비가 109억 4,300만원이 편성되었다.

[한국철도시설공단 자체 및 위탁연구개발 사업의 예산 현황]

(단위: 개, 백만원)

구분	연도	2013	2014	2015	2016	2017
자체 위탁	과제수	30	31	30	33	31
	총연구비	2,839	2,822	2,103	2,590	2,948
수탁[1)]	과제수	19	27	19	15	15
	총연구비	20,438	6,756	8,813	9,462	7,995
합계	과제수	49	58	49	48	46
	총연구비	23,277	9,578	10,916	12,052	10,943

자료: 한국철도시설공단

나. 분석의견

한국철도시설공단은 자체 및 위탁연구개발 사업과 수탁연구개발사업의 중간평가 결과의 차이가 크게 발생하고 있다는 점을 감안하여, 자체 및 위탁연구개발 사업의 중간평가가 적절하게 이루어졌는지 검토할 필요가 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 국토교통부 소관 연구과제를 한국철도시설공단이 수탁하여 수행하고 있는 연구과제를 의미한다.

한국철도시설공단은 내부 규정인 「연구개발규정」을 통하여 연구개발 사업의 성과를 합리적으로 관리·활용하고 있으며, 해당 규정의 제28조[2]에 따르면 연구개발 과제의 성과에 대한 중간, 최종 평가를 하도록 규정하고 있다.

같은 규정 제30조[3]는 각 연구개발과제 책임자가 제출한 연구개발보고서를 통하여 중간, 최종 평가를 실시하며, 중간평가 기준을 별도로 정하고 있다.

또한, 같은 규정 제32조[4]는 연구원장(KR연구원장)은 중간평가·최종평가 결과가 70점 이하인 경우 연구개발 중단, 책임자 및 참여연구원 교체, 추후 공단연구개발 참여제한 등 제재 조치를 취할 수 있도록 하여 중간평가에 따른 제재 조치를 명시하고 있다.

[한국철도시설공단 자체 및 위탁연구개발 과제의 중간평가 결과(2013~2017)]

(단위: 개, 백만원)

점수	추진		변경		중단	
	과제수	연구비	과제수	연구비	과제수	연구비
90~100	12	1,558	0	0	0	0
80~90	19	1,770.75	0	0	0	0
70~80	39	23,226	0	0	0	0
60~70	0	0	0	0	0	0
60이하	0	0	0	0	0	0
합 계	70	26,554.75	0	0	0	0

자료: 한국철도시설공단

한국철도시설공단이 2013~2017년도 실시한 자체 및 위탁연구개발 과제의 중

2) 「연구개발규정」
제28조(연구개발성과의 평가) 연구원장은 자체 및 위탁 연구개발과제의 성과에 대하여 중간 및 최종평가를 실시하여야 하며, 시행시기, 대상, 방법, 조치 등 세부사항은 별도로 정한다.

3) 「연구개발규정」
제30조(평가방법) ① 평가단은 각 연구개발과제 책임자가 제출한 연구개발보고서 및 자체(중간·최종)평가서를 기초로 하여 평가를 실시하며, 세부평가표는 별도로 정한다.
② 각 평가단원은 평가대상 연구과제에 대하여 연구개발성과 중간평가서 별지 제6호 서식 또는 연구개발성과 최종평가서 별지 제7호 서식을 작성하여 연구원장에게 제출하여야 한다.
③ 연구원장은 평가를 위하여 필요하다고 판단되는 경우 연구개발분야별로 연구개발 설명회를 개최할 수 있다.

4) 「연구개발규정」
제32조(평가결과 조치) 연구원장은 중간평가·최종평가 결과가 70점 이하인 경우 연구개발 중단, 책임자 및 참여연구원 교체, 추후 공단연구개발 참여제한 등 제재 조치를 취할 수 있다.

간평가 결과를 살펴보면, 2013년은 30개 과제에 28억 3,900만원의 총연구비가 투입되었으며, 2014년은 31개 과제에 28억 2,200만원이, 2017년 31개 과제에 총연구비가 29억 4,800만원이 편성되었으며, 2013~2017년 동안 단 한 건의 연구과제도 70점 이하로 평가를 받지 않아 변경·중단되지 않은 것으로 나타나고 있다.

한편, 유사하게 철도 관련 연구개발을 추진하고 있는 2013~2017년도 동안 한국철도공사의 소속 기관인 철도과학기술연구원이 실시하는 자체 연구개발의 경우, 계속과제 진행시 효과성 부족, 유사용역 발주로 인한 사업과제 중복 등의 이유로 연구개발 과제가 중단되는 경우가 발생하고 있으며, 이 경우 연구개발비의 환수도 진행되고 있다.

구체적으로 2014년 실시된 'KTX 특송 및 택배화물에 대한 철도운송 서비스 모델 연구' 과제는 계속과제 진행시 효과성 부족으로 중단되었고 연구개발비 800만원이 환수되었으며, 2015년에 실시된 '콘크리트 궤도 고저틀림에 따른 궤도 거동 분석 연구' 과제는 유사용역 발주로 연구개발 내용이 중복되어 중단되었다.

[한국철도공사 연구개발 과제 중 중단된 사례(예시)]

(단위: 백만원)

연구과제명	연구기간	중단 사유	환수 결정액	환수액
KTX 특송 및 택배화물에 대한 철도운송 서비스 모델 연구	2014. 2. 1. ~ 2014. 12. 31.	계속과제 진행시 효과성 부족	8	8
철도서비스 품질관리모델 연구	2014. 2. 1. ~ 2014. 11. 30.	계속과제 진행시 효과성 부족	12.0	12.0
무급유 방식의 주/보조공기압축기 적용성 검토 및 신뢰성 검증 연구	2014. 2. 1. ~ 2015. 12. 31.	계속과제 진행시 효과성 부족	90.0	90.0
무개화차 컨테이너수송 활용에 관한 연구	2014. 2. 1. ~ 2014. 12. 30.	계속과제 진행시 효과성 부족	48.0	48.0
콘크리트 궤도 고저틀림에 따른 궤도 거동 분석 연구	2015. 1. 1. ~ 2016. 12. 31.	유사용역 발주로 중복	8.8	8.8

자료: 한국철도공사 제출 자료를 바탕으로 재작성

타 기관의 연구과제 중단 현황이나 단 한 건의 과제도 변경·중단되지 않고 전부 70점 이상이라는 점을 감안할 때, 한국철도시설공단의 중간 평가가 적절하게 이루어졌는지 검토할 필요가 있다.

특히, 2013~2017년도 동안 한국철도시설공단이 국토교통부에서 수탁받아 연구개발을 추진한 수탁연구개발 과제 중 중간평가 대상이 되는 전체 7개 과제가 모두 60~70점 구간으로 나타나고 있어, 자체 및 위탁연구개발과제와 수탁연구개발과제의 평가 결과가 크게 차이가 발생하고 있다.

[한국철도시설공단 수탁연구개발 과제의 중간평가 결과(2013~2017)]

(단위: 개, 백만원)

점수	추진		변경		중단	
	과제수	연구비	과제수	연구비	과제수	연구비
90~100	0	0	0	0	0	0
80~90	0	0	0	0	0	0
70~80	0	0	0	0	0	0
60~70	7	300.9	0	0	0	0
60이하	0	0	0	0	0	0
합 계	7	300.9	0	0	0	0

자료: 한국철도시설공단

향후, 한국철도시설공단은 자체 및 위탁연구개발 사업과 수탁연구개발사업의 중간평가 결과의 차이가 크게 발생하고, 한국철도공사 등 타 기관과 달리 자체 및 위탁연구개발의 사업 변경·중단이 단 한 건도 없다는 점을 감안하여, 자체 및 위탁연구개발사업에 대한 중간평가가 적절한지 검토할 필요가 있다.

29 코레일관광개발의 민간이나 타 기관과 경합되는 사업 조정 필요

가. 현 황

국토교통부 소관 기타공공기관인 코레일관광개발(주)는 KTX[1], KTX-산천 승무서비스와 철도를 기반으로 관광상품, 관광열차를 운영하고 지방자치단체와 연계하여 레일바이크 등 테마파크를 운영하는 공공기관이다.

코레일관광개발의 주요사업을 살펴보면, 2017년 기준 유통사업 142억 4,300만원, 승무사업 273억 4,500만원, 관광레저사업 138억 7,700만원, 기타부대사업 4억 1,100만원으로 총 558억 7,600만원이 집행되었다.

[코레일관광개발의 주요사업 현황]

(단위: 백만원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
유통사업	34,266	33,487	28,917	20,994	14,243
승무사업	26,171	26,118	26,692	27,020	27,345
관광레저사업	12,551	12,611	13,353	11,767	13,877
기타부대사업	1,029	858	577	545	411
소계	74,017	73,074	69,539	60,326	55,876

자료: 코레일관광개발

나. 분석의견

코레일관광개발은 민간 부문이나 타 한국철도공사 자회사와 경합되는 해외여행, 철도역사 유통 사업 등을 장기적으로 조정할 필요가 있다.

코레일관광개발이 추진하는 관광레저사업 중 해외여행 사업 현황을 살펴보면, 대주주사인 롯데관광개발(지분 39.2%)과의 제휴를 통하여 롯데관광개발이 개발·판매하는 동남아, 일본, 중국/대만, 유럽/중동 등 해외여행 패키지 상품과 동남아, 일본, 중국/대만, 유럽/중동 등 해외 전노선 항공권, 할인항공권 등을 대행 판매하고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) KTX(Korea Train eXpress)

한편, 해외여행 사업은 하나투어, 모두투어 등 민간 여행사 및 항공사 등에서 코레일관광개발과 유사한 상품을 판매하고 있어 코레일관광개발의 해외여행 사업은 민간 부문과 경합되는 문제점이 있다.

[코레일관광개발 숙박, 해외여행, 유통 사업 현황]

구분	사업	사업내용	민간, 타 기관 추진 현황
관광레저	숙박	곡성 강빛마을 펜션, 개미펜션, 곤충펜션, 청도 자전거공원 캠핑장 등	민간 호텔, 리조트, 펜션 등
	해외여행 패키지	동남아, 일본, 중국/대만, 유럽/중동 등 해외여행 패키지 상품 판매	민간 여행사 (하나투어, 모두투어 등)
	해외 항공권 판매	동남아, 일본, 중국/대만, 유럽/중동 등 해외 전노선 항공권, 할인항공권 등 판매	민간 항공사, 여행사 등
유통	중소기업 명품마루	철도역사를 활용한 중소기업제품 판매 및 홍보	코레일유통 (찬들마루)

자료: 코레일관광개발 제출 자료를 바탕으로 재작성

코레일관광개발은 주주사인 롯데관광개발과의 협약에 따라 해외항공권, 패키지 등의 대행 판매 업무를 수행하고 있다고 설명하고 있다. 민간기업과의 계약으로 인하여 단기간에 해당 분야 사업의 조정은 어려울 수 있으나 장기적으로 철도와 관련성이 부족한 해외항공권, 패키지 판매 사업은 조정이 필요하다.

또한, 유통 분야에서는 코레일관광개발은 당초 열차내 도시락(레일락) 판매, 열차내 상품 판매 등의 사업을 추진하고 있었으나, 최근 철도역사에서도 중소기업 명품마루 등의 사업을 추진하는 등 유통사업을 확대하고 있다.

그러나, 철도역사의 유통사업은 한국철도공사 자회사인 코레일유통이 편의점(스토리웨이) 유통, 역사매점 임대 등의 사업을 추진하고 있어 한국철도공사 자회사 간의 업무영역의 중첩이 발생하고 있다.

구체적으로 판매 대상 상품에 있어서, 코레일관광개발이 추진하고 있는 중소기업 명품마루는 중소기업 제품 판매코너를 통하여 중소기업 상품의 홍보 및 판로확보를 도모하고 있고, 코레일유통의 찬들마루는 주로 우수 중소기업의 식품 상품을 판매하고 있어 중소기업 대상 제품 홍보·판매라는 점에서 유사하다[2].

[코레일관광개발, 코레일유통의 철도역사 유통 사업의 비교]

구분	중소기업 명품마루	찬들마루
사업시행주체	코레일관광개발	코레일유통
사업목적	중소기업 제품 판매코너를 통한 중소기업 상품의 홍보 및 판로확보	우수 농공상융합형 중소 식품기업 제품 전용 판매관 운영
사업위치	서울역, 대전역, 동대구역, 광주역	용산역, 모란역
입점대상	중소기업	중소 식품기업
상품	○ 우수 중소기업 제품	○ 지역 특산품 ○ 농산가공 다류, 장류 ○ 쌀가공식품 등

자료: 코레일관광개발, 코레일유통의 제출자료를 바탕으로 재작성

코레일관광개발이 운영하는 중소기업명품마루는 코레일관광개발 및 한국철도공사·기업은행과 3사간 업무협약(2013. 1)을 통해 중소기업 경쟁력 강화와 상생협력을 위해 2013년 5월 직영매장을 개장한 것으로 설명하고 있다.

중소기업 제품의 홍보를 위하여 동 사업의 필요성은 인정되나, 한국철도공사의 자회사인 코레일관광개발과 코레일유통이 유사한 사업을 추진하는 것은 적절치 않으므로 이러한 중소기업 유통 사업을 일원화하여 추진할 필요가 있다.

향후 코레일관광개발은 민간과의 경합이 발생하고 있는 해외여행, 항공권 판매 사업과 타 공공기관인 코레일유통과 유사·중복되는 중소기업 명품마루 등의 유통사업을 장기적으로 조정할 필요가 있다.

2) 특히, 코레일관광개발의 중소기업 명품마루는 중소식품기업의 식품 상품을 판매하고 있어 품목에 있어서도 코레일유통의 찬들마루와 중복되는 측면이 있다.

30 코레일로지스의 비고유사업 분야 조정 필요

가. 현 황

국토교통부 소관 기타공공기관인 코레일로지스는 철도수송의 약점인 일관수송[1] 서비스를 구축하여 고객편의를 확대하고, 국가물류장애 발생 시 적극적 대응을 하기 위한 공공기관이다.

코레일로지스의 손익현황을 살펴보면, 2017년 기준 총수익은 527억 3,500만원이며 총비용은 525억 500만원으로 당기순이익이 2억 3,000만원 발생하였다.

[코레일로지스의 주요사업 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017
총수익	82,678	71,311	52,350	50,870	52,735
총비용	84,870	72,846	52,753	50,823	52,505
당기순이익	△2,192	△1,535	△403	47	230
매출액순이익률	△2.67	△2.17	△0.77	0.09	0.44
자기자본회전률	3,342.92	7,672.42	10,046.72	8,975.04	6,616.48

자료: 코레일로지스

나. 분석의견

코레일로지스는 설립목적인 철도수송과 관련성이 떨어지는 해운·항공 포워딩, 스토리지 사업 등을 조정할 필요가 있다.

코레일로지스는 철도화물연계수송과 관련한 대행사업, 철도소운송사업 등을 주요 업무로 설립된 기관이나, 철도수송과 관련성이 없는 국제물류 포워딩(해운·항공), 스토리지 사업 등을 추진하고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) Door-to-Door

코레일로지스는 해외 포워딩 사업을 통해 철도를 활용하는 한일 RSR(Rail-Sea-Rail) 사업도 추진하고 있지만, 철도수송과 관련성이 떨어지는 컨테이너를 활용한 해운수출입, 항공수출입 등의 사업을 추진하고 있다.

또한, 개인이나 일반회사 등이 사무실·집 공간 부족 등으로 중요한 물품을 맡기고자 하는 경우 창고를 제공하는 코레일스토리지(산본역) 사업을 추진하고 있다.

해당 사업은 코레일로지스의 설립 목적 등을 감안할 때 철도수송과의 관련성이 부족하여 해당 기관의 고유사업에 해당하는 것으로 보기 어려우며 민간 부분에서 포워딩은 국내 물류업체가, 스토리지 사업도 민간 스토리지 업체가 사업을 이미 수행하고 있어 시장 부문과의 경합이 발생하고 있다.

또한, 코레일로지스의 포워딩 사업은 최근 몇 년간 영업손실이 발생하고 있는 측면이 있다. 구체적으로 포워딩 사업의 경우 2013년 1억 2,700만원, 2015년 2억 6,100만원의 영업손실이 발생하는 등 최근 5개년도 동안 2억 6,900만원의 손실이 발생하였다. 다만, 2016년과 2017년의 경우에는 영업이익이 각각 9,400만원, 9,300만원 흑자가 발생하고 있다.

[포워딩 및 스토리지 사업의 매출액·영업이익 현황]

(단위: 백만원)

사업내용	사업 매출액 및 영업이익											
	2013		2014		2015		2016		2017		합 계	
	매출액	영업이익	매출액	영업이익	매출액	영업이익	매출액	영업이익	매출액	영업이익	매출액	영업이익
포워딩(국제물류)	9,279	△127	7,162	△68	4,725	△261	5,561	94	8,291	93	35,108	△269
스토리지 사업	0	0	0	0	0	0	29	10	56	15	85	25

자료: 코레일로지스

향후 국토교통부와 코레일로지스는 해당 기관의 핵심사업 범위인 철도수송과 관련성이 떨어지는 해운·항공 포워딩 및 스토리지 사업을 조정할 필요가 있다.

31 코레일유통의 성균관대역 역사개발 사업관리 철저

가. 현 황

코레일유통[1]은 부동산 임대 및 시장개설 운영사업, 철도용지 또는 철도시설물 이용 광고대행업, 정보서비스 기획 및 컨설팅, 먹는샘물 유통전문판매업 등을 수행하는 국토교통부 소관의 기타공공기관으로 2004년에 설립되었다.

코레일유통의 2017년 총수입 및 총지출 현황을 살펴보면, 2017년 기준 총수입이 2,897억 7,600만원이고, 지출 규모는 인건비 278억 9,900만원, 경상운영비 410억 7,700만원, 사업비 2,044억 8,700만원 등을 합한 2,897억 7,600만원 규모이다.

[코레일유통 수입 및 지출 현황(결산 기준)]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
수입	정부지원수입	0	0	0	0	0
	기타사업수입	0	0	0	0	0
	부대수입	0	0	0	0	0
	출자금	0	0	0	0	0
	차입금	0	0	0	0	0
	기타	232,362	231,648	254,423	282,654	289,776
지출	인건비	22,407	21,551	21,754	22,697	27,899
	경상운영비	37,943	36,412	37,050	40,968	41,077
	사업비	145,868	164,384	180,398	198,671	204,487
	차입상환금	0	0	0	0	0
	기타	26,144	9,301	15,221	20,318	16,313
수입·지출합계		232,362	231,648	254,423	282,654	289,776

자료: 코레일유통

코레일유통은 성균관대역 역사개발 사업을 수원시와 함께 추진하고 있으며, 2016년 사업 변경안에 따르면 사업기간이 2015년 9월부터 2018년 5월(33개월)이며 총사업비 290억 8,000만원 규모로 자체 예산이 투입되고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 한국철도공사 자회사이다.

구체적으로 코레일유통이 추진하고 있는 성균관대역 역사개발 사업의 총사업비 현황을 살펴보면, 건축비 171억 2,700만원, 각종용역비 18억 5,000만원, 제세공과금 8억 6,200만원, 금융비용 11억 500만원, 영업료 24억 400만원, 자산사용 57억 3,200만원으로 구성되어 있다.

[성균관대역 역사개발 사업의 총사업비 현황]

(단위: 백만원)

구 분		총사업비
건축비	건축공사비	14,253
	기존 역사 리모델링	1,143
	역무시설 신설	1,731
	미술품장식비	0
	소계	17,127
각종용역비	설계비	680
	감리비	1,070
	기타용역비	100
	소계	1,850
제세공과금	보존등기	574
	기타예비비	288
	소계	862
금융비용	이자비용	1,105
영업료	개발이익금	2,110
	토지사용료	294
	소 계	2,404
자산사용	사용료(20년 분할납부 예정)	5,732
합 계		29,080

자료: 코레일유통

나. 분석의견

성균관대역 역사개발 사업은 최초 계획 대비 성균관대역 역사 리모델링 사업 추진이 지연되고 있어 조속히 추진할 필요가 있다.

성균관대역 역사개발 사업의 집행 현황을 살펴보면, 2014년 당초 총사업비였던 263억 6,900만원이 편성되었으며 2014년 21억 4,100만원, 2015년 8억 4,800만원, 2016년 51억 8,400만원, 2017년 96억 9,400만원이 집행되었다.

코레일유통은 현재 변경된 총사업비 290억 8,000만원 중 자산사용료를 제외한 233억 4,800만원을 투입할 예정이므로 변경 총사업비 대비 2017년 말 기준 집행률은 76.6%로 나타나고 있어, 변경안에 따른 공사 완료가 2018년 5월로 예정되어 있던 점을 감안할 때 집행률이 낮게 나타나고 있다.

[성균관대역 역사개발 사업 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액	전년도 이월액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	집행률 (B/A)
2014	26,369	0	26,369	2,141	24,228	0	8.1
2015	0	24,228	24,228	848	23,380	0	3.5
2016	2,711	23,380	26,091	5,184	20,907	0	19.9
2017	0	20,907	20,907	9,694	11,213	0	46.4
총사업비(변경)		23,348 (자산사용료 제외)		17,867	-	-	76.6

자료: 코레일유통

또한, 성균관대역 역사개발의 당초 계획은 2014년 10월부터 2015년 12월로 15개월이었으나, 2016년 해당 사업의 설계완료에 따른 변경[2]이 발생하여 사업기간이 2015년 9월부터 2018년 5월까지로 연장되었으며 공사기간(설계·감리 부분 제외)도 33개월로 확대되었다.

2016년 사업변경계획에 따르면 성균관대 역사개발 사업은 2018년 5월 완공 예정으로 나타나고 있으나, 2018년 6월 기준 실제 공사 및 감리 계약을 살펴보면 감리, 전기, 통신, 소방 등은 2018년 12월 31일까지 계약기간으로 설정되어 있으며, 2018년 7월 기준으로도 성균관대역 역사개발이 완료되지 않고 있다.

2) (기존) 지하 2층, 지상 6층 → (변경) 지하 1층, 지상 6층 북부역사 신축(수원시 수탁사업으로 공사비 수원시 예산 집행)

코레일유통의 설명에 따르면, 2017년 9월 북부역사 및 상업시설을 완공하여 개통하였으며, 이후 기존역사 리모델링 추진 중 철도 이용 고객의 안전과 편의 확보를 위해 완전폐쇄 방식에서 부분폐쇄 방식으로 공사 방식을 변경함에 따라 사업 추진이 지연되어 2018년 12월에 완료될 수 있다고 설명하고 있다.

[성균관대역 역사개발 사업 계약 현황]

구분		공고일시	낙찰일자	계약기간	계약업체
설계		2014. 7. 10.	2014. 7. 21.	2014. 7. 24. ~ 2015. 10. 15.	㈜△△△△ 건축사사무소
감리		2015. 8. 14.	2015. 8. 27.	2015. 9. 4. ~ 2018. 12. 31.	㈜○○○○종합건 축사사무소
공사	건축	2015. 7. 22.	2015. 8. 28.	2015. 9. 23. ~ 2018. 12. 31.	☆☆☆☆건설 (주)
	전기	2015. 11. 23.	2015. 12. 2.	2015. 12. 7. ~ 2018. 12. 31.	㈜◎◎◎◎◎◎
	통신	2015. 11. 23.	2015. 12. 7.	2015. 12. 7. ~ 2018. 12. 31.	㈜★★전력
	소방	2015. 10. 2.	2015. 10. 27.	2015. 11. 9. ~ 2018. 12. 31.	㈜◇◇◇◇이엔지
	폐기물	2015. 11. 3	2015. 11. 10.	2015. 12. 1 ~ 2018. 12. 31.	□□□□(주)
		2016. 6. 20.	2016. 7. 6.	2016. 7. 6 ~ 2018. 12. 31.	▼▼▼▼주식회사

자료: 코레일유통

코레일유통이 성균관대역에서 상업시설을 운영하고 있어 역사 개발이 조속히 완료되어 해당 시설을 임대한 사업자의 수익이 확대되고, 역사 리모델링이 완료되어 지역 주민이 새로운 역사를 이용할 수 있도록 할 필요가 있으므로, 코레일유통은 성균관대역 역사개발을 조속히 추진하여 완공할 필요가 있다.

32 주식회사 에스알의 지침에 부합하지 않는 명예퇴직 기준 변경 필요

가. 현 황

국토교통부 소관 기타공공기관인 주식회사 에스알은 수서발 SRT[1] 노선에 대한 철도여객운송 사업 및 연계운송사업 등을 주요 업무로 추진하고 있으며 2018년 공공기관으로 신규 지정되었다. 주식회사 에스알의 2017년 기준 총지출 합계는 5,416억 2,700만원이며, 인건비는 385억 1,300만원, 경상운영비는 157억 7,200만원, 사업비는 4,838억 9,000만원 등이 집행되었다.

[주식회사 에스알의 총지출 현황]

(단위: 백만원)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
지출	인건비	0	488	7,818	23,292	38,513
	경상운영비	1,174	6,536	6,015	22,526	15,772
	사업비	0	0	0	26,302	483,890
	차입상환금	0	0	0	0	0
	기타	0	581	0	1,708	3,452
	합계	1,174	7,605	13,833	73,828	541,627

주: 결산 기준
자료: 공공기관 경영정보 공개시스템

나. 분석의견

주식회사 에스알의 명예퇴직 근속연수 기준은 「기타공공기관의 혁신에 관한 지침」의 공공기관 명예퇴직 기준에 비하여 과도하므로 향후 개선의 필요가 있다.

구) 기획예산위원회(현 기획재정부)는 정부산하 공공기관(투자·출자·출연·보조·위탁기관)에 대한 명예퇴직제도의 개선을 위하여 1998년 7월 21일 '공공기관 명예퇴직제도 개선' 방안을 마련하여 각 부처에 시달하였으며, 해당 규정에 따르면 공공기관 명예퇴직제도의 적용 기준은 국가공무원 수준인 20년 이상 근속하고, 정년 1년 이상 남긴 자를 대상으로 하고 있다.

1) Super Rapid Train

[공공기관 명예퇴직제도 적용 기준]

구분	공공기관 명예퇴직제도 적용 기준
자격요건	○ 20년 이상 근속하고, 정년 1년 이상 남긴 자
기준급여	○ 기본급으로 통일
지급률	○ 정년 잔여 5년까지는 잔여기간의 1/2 인정 ○ 5년 초과 10년까지는 잔여기간의 1/4 인정

자료: 구) 기획예산위원회(현 기획재정부), '공공기관 명예퇴직제도 개선', 1998. 7. 21

해당 기준이 시달된 이후 기획재정부는 「기타공공기관의 혁신에 관한 지침」(2007. 4. 25) 부칙 제2조[2]의 경과조치에 따라 별도의 규정이 성립되기 전까지 기존 지침의 효력이 유지되도록 규정하였으며, 2017년 말까지 별도의 규정은 성립되지 아니하여 기타공공기관인 주식회사 에스알도 해당 기준을 준수할 필요가 있다.

그러나 주식회사 에스알은 해당 기준에 비하여 과도한 수준의 명예퇴직 기준을 규정하여 지침과 부합하지 않는 면이 있다.

구체적으로 주식회사 에스알의 내부 규정인 「인사규정」 제52조[3]에 따르면, 명예퇴직 대상자를 직원으로 실근속년수가 10년 이상인 자로서 정년퇴직일이 5년 이내인 자, 직원으로 실근속년수가 15년 이상인 자의 어느 하나에 해당하고 정년퇴직일이 1년 이상 남은 직원이 자진 퇴직을 희망하는 경우 명예퇴직자로 선정하고 명예퇴직금을 지급하도록 규정하고 있다.

---

2) 「기타공공기관의 혁신에 관한 지침」 부칙
제2조(경과조치) ①기획예산처장관은 법이 시행되기 이전에 이 법에 의한 공공기관을 대상으로 경제기획원·재정경제원·기획예산위원회·기획예산처에서 시행한 각종 지침 및 지시 등(이하 "이전의 지침"이라 한다)을 2007년 말까지 정비한다.
②이전의 지침은 제1항에 따른 정비계획에 따라 폐지될 때까지 효력을 유지하며, 이전의 지침의 내용과 이 지침의 내용이 다른 경우 이 지침을 우선 적용한다.
③제2항의 규정에 따라 효력이 유지되는 이전의 지침 중 2007년도 정부산하기관 예산관리기준 등 정부산하기관에 적용되었던 지침은 이 법 시행당시 정부산하기관이었던 공공기관에 적용한다.

3) 「인사규정」
제52조(명예퇴직) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하고 정년퇴직일이 1년 이상 남은 직원이 자진하여 퇴직을 희망하는 경우에는 인사위원회의 심의를 거쳐 명예퇴직을 허용하고 명예퇴직금을 지급할 수 있다. 다만, 회사의 임원으로 선임되는 퇴직자에 대해서는 그러하지 아니하다.
1. 직원으로 실근속년수가 10년 이상인 자로서 정년퇴직일이 5년 이내인 자
2. 직원으로 실근속년수가 15년 이상인 자
3. 직원으로 동일직급에서 실근속년수가 10년 이상인 자
② 명예퇴직 시행에 관한 세부사항과 명예퇴직금의 산출·지급 등은 경영여건 등을 고려하여 대표이사가 따로 정할 수 있다.

[주식회사 에스알 및 공공기관 명예퇴직제도 등의 명예퇴직 기준 비교]

구분	주식회사 에스알	공공기관 명예퇴직제도	한국철도공사	한국에너지공단
재직 기간	○ 직원으로 실근속년수가 10년 이상인 자로서 정년퇴직일이 5년 이내인 자 ○ 직원으로 실근속년수가 15년 이상인 자 ○ 직원으로 동일직급에서 실근속년수가 10년 이상인 자	○ 재직기간이 20년 이상	○ 직원으로서 20년 이상 근속한 자	○ 공단의 재직기간이 20년 이상인 직원
신청 가능 기간	○ 정년퇴직일이 1년 이상	○ 정년퇴직일부터 최소한 1년 전	○ 정년퇴직일 1년 이상 전	○ 정년퇴직일 전 1년 이상의 기간

자료: 「국가공무원 명예퇴직수당 등 지급 규정」, 각 공공기관 인사규정을 바탕으로 재작성

공공기관 명예퇴직제도의 기준이 재직기간 20년 이상으로 규정되어 있고 산업통상자원부 소관 공공기관인 한국에너지공단이나 유사한 업무를 수행하는 한국철도공사도 국가공무원 기준에 맞추어 20년 이상 근속한 자를 명예퇴직 대상으로 선정하고 있다는 점을 감안할 때, 주식회사 에스알의 명예퇴직 관련 규정은 지침을 위반하고 있어, 내부 직원을 대상으로 과도한 수준의 명예퇴직자를 선정하고 명예퇴직금을 지급할 우려가 있다[4].

향후 주식회사 에스알은 「기타공공기관의 혁신에 관한 지침」, 공공기관 명예퇴직제도 개선 등을 감안하여, 국가공무원 수준으로 명예퇴직 기준을 변경하여 지침을 준수할 필요가 있다.

4) 주식회사 에스알은 2013년 12월 27일에 설립되어, 2018년 7월 기준으로 직원 근무 기간이 10년에 미치지 못하고 있어 명예퇴직수당 지급 대상이 되는 직원이 없으나, 향후 내부 규정에 따라 정해진 명예퇴직 기준을 충족하는 직원이 발생할 것으로 예상된다.

행정중심복합도시건설청

Ⅰ 결산 개요

1 현 황

가. 총수입·총지출 결산

2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 결산은 일반회계, 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입은 추가경정예산 대비 536억 6,700만원(17.2%)이 증가한 3,662억 400만원으로, 전년도 결산에 비해서는 910억 600만원(19.9%)이 감소하였다.

이처럼 2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입이 추가경정예산 대비 크게 증가한 것은 전년도 이월금이 추가경정예산 대비 517억 4,400만원이 증가했으며, 과태료, 위약금 등 기타수입이 19억 2,300만원 증가한 것에 기인한다. 또한, 2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입이 전년 대비 크게 감소한 것은 전년도 이월금(1,832억 5,600만원→1,593억 5,500만원) 및 일반회계전입금(2,667억 3,200만원→2,039억 7,300만원)이 크게 감소한 것에 기인한다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2016 결산(A)	2017				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총수입	457,210	312,537	312,537	366,204	53,667	△91,006

자료: 행정중심복합도시건설청

2017회계연도 행정중심복합도시건설청 총지출은 추가경정예산 대비 510억 3,000만원(16.4%)이 감소한 2,598억 9,500만원으로, 전년도 결산에 비해서는 365억

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

6,700만원(12.3%)이 감소하였다.

이처럼 2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출이 추가경정예산 및 전년 대비 크게 감소한 것은 복합편의시설 관계기관 협의 지연 및 공사 유찰 등으로 인하여 집행이 부진(26.7%)한 것에 기인한다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2016 결산(A)	2017				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총지출	296,462	310,925	310,925	259,895	△51,030	△36,567

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 세입·세출 결산

2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산현액은 3,125억 3,700만원이며, 3,662억 2,100만원을 징수결정하여 이 중 99.9%인 3,662억 400만원을 수납하고 1,700만원을 미수납하였다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수결정액(A)	수납액(B)	미수납액	불납결손액	수납률(B/A)
	본예산	추경						
행정중심복합도시건설특별회계	312,537	312,537	312,537	366,221	366,204	17	0	99.9

자료: 행정중심복합도시건설청

2017회계연도 행복중심복합도시건설청 소관 세출예산현액은 5,526억 600만원이며, 이 중 84.2%인 4,654억 8,000만원을 지출하고 599억 2,300만원을 다음연도로 이월하였으며 272억 200만원은 불용처리하였다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액(A)	지출액(B)	다음연도이월액	불용액	집행률(B/A)
	본예산	추경					
일반회계	203,973	203,973	203,973	203,973	0	0	100.0
행정중심복합도시건설특별회계	312,537	312,537	348,633	261,507	59,923	27,202	75.0
합계	516,510	516,510	552,606	465,480	59,923	27,202	84.2

자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재무 결산

2017회계연도 말 현재 행정중심복합도시건설청의 자산은 2조 5,217억 7,200만원, 부채는 3억 4,800만원으로 순자산은 2조 5,214억 2,300만원이다.

자산은 전기 대비 1,062억 8,800만원(4.4%) 증가한 것으로 유동자산 54억 2,500만원, 일반유형자산 1조 596억 500만원, 사회기반시설 1조 4,558억 6,200만원, 무형자산 4억원, 기타비유동자산 4억 8,000만원 등으로 구성된다. 이는 위탁보상비 이자수익 등의 미수채권 및 공무원연금 관련 등의 선급비용, 장기임차보증금의 유동성대체, 선금미정산 관련 선급금 증가에 따른 유동자산 45억 600만원 증가, 3-1생활권 복합커뮤니티센터·2생활권 환승주차장 자산 등재, 행정도시-청주시 연결도로 등의 지번확정 등에 따른 일반유형자산 893억 9,400만원 증가 등에 기인한다.

부채는 전기 대비 1억 3,000만원(27.2%) 감소한 것으로 유동부채 3억 2,900만원, 장기충당부채 1,900만원 등으로 구성되어 있다. 이는 사업비 미지급금 감소에 따른 유동부채 1억 4,900만원 감소 등에 기인한다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	2,521,772	2,415,484	106,288	4.4
Ⅰ. 유동자산	5,425	919	4,506	490.3
Ⅱ. 투자자산	0	0	0	0.0
Ⅲ. 일반유형자산	1,059,605	970,211	89,394	9.2
Ⅳ. 사회기반시설	1,455,862	1,440,046	15,816	1.1
Ⅴ. 무형자산	400	571	△171	△29.9
Ⅵ. 기타비유동자산	480	3,738	△3,258	△87.2
부 채	348	478	△130	△27.2
Ⅰ. 유동부채	329	478	△149	△31.2
Ⅱ. 장기차입부채	0	0	0	0.0
Ⅲ. 장기충당부채	19	0	19	순증
Ⅳ. 기타비유동부채	0	0	0	0.0
순 자 산	2,521,423	2,415,007	106,416	4.4
Ⅰ. 기본순자산	8,078	8,078	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	2,241,504	2,109,775	131,729	6.2
Ⅲ. 순자산 조정	271,842	297,154	△25.312	△8.5

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 2017년도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 1,274억 3,400만원 발생하였다. 비용은 프로그램총원가 683억 800만원, 관리운영비 196억 4,100만원, 비배분비용 404억 1,500만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 7억 9,100만원, 비배분수익 1억 3,900만원 등으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 328억 4,400만원(20.5%) 감소한 1,274억 3,400만원이며, 이는 재평가손실, 도로토지 관련 자산처분손실에 따라 비배분비용이 전년도 대비 934억 1,100만원 감소한 것에 기인한다.

그 밖에 관리운영비는 인건비 112억 4,200만원, 복리후생비 21억 3,200만원, 외주용역비 16억 1,000만원, 연구개발비 20억 1,400만원 등으로 구성되어 있고, 비배

분비용은 재평가손실 402억 4,600만원, 도로토지 관련 자산처분손실 1억 4,100만원, 소송충당부채전입액 1,900만원, 대손상각비 900만원 등으로 구성되어 있다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 프로그램순원가	67,517	66,731	786	1.2
가. 프로그램 총원가	68,308	67,150	1,158	1.7
나. 프로그램 수익	791	419	372	88.8
Ⅱ. 관리운영비	19,641	23,879	△4,238	△17.7
Ⅲ. 비배분비용	40,415	133,826	△93,411	△69.8
Ⅳ. 비배분수익	139	64,158	△64,019	△99.8
Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	127,434	160,278	△32,844	△20.5
Ⅵ. 비교환수익 등	0	0	0	0.0
Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	127,434	160,278	△32,844	△20.5

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청의 2017년도 기초순자산은 2조 4,150억 700만원이고, 기말순자산은 2조 5,214억 2,300만원으로 기초 대비 1,064억 1,600만원(4.4%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 328억 4,400만원 감소한 반면, 순자산 가산항목인 조정항목은 기초 대비 3,269억 100만원 감소하였으며, 재원의 조달 및 이전은 기초 대비 3,397억 4,500만원 증가하였기 때문이다.

한편, 2017회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달 4,660억 1,200만원과 국고이전지출 등 재원의 이전 2,068억 4,800만원으로 구성되며, 조정항목은 유형자산재평가이익 251억 5,500만원과 사회기반시설재평가이익환입 1억 5,700만원 등으로 구성된다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 기초순자산	2,415,007	2,354,277	60,730	2.6
Ⅱ. 재정운영결과	127,434	160,278	△32,844	△20.5
Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	259,164	△80,581	339,745	421.6
Ⅳ. 조정항목	△25,312	301,589	△326,901	△108.4
Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	2,521,423	2,415,007	106,416	4.4

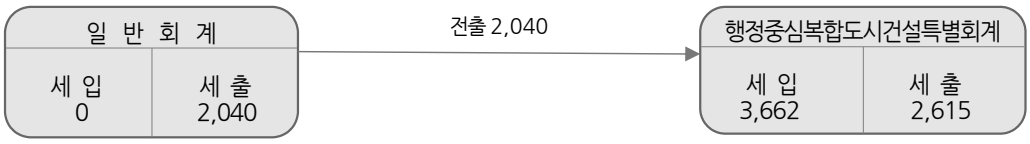
자료: 행정중심복합도시건설청

라. 재정 구조

2017회계연도 행정중심복합도시건설청의 회계 간 재원이전 현황은 다음과 같다. 일반회계에서 행정중심복합도시건설특별회계로 2,039억 7,300만원 전출되었다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계 결산 기준
자료: 행정중심복합도시건설청

2 2017년도 예산안 관련 국회 논의사항

행정중심복합도시건설청의 2017년도 예산안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사과정에서 **예산이 증액된 사업**으로는 **① 행복도시-공주 연결도로 사업, ② 외삼-유성복합터미널 연결도로 사업, ③ 아트센터 건립 사업** 등이 있다.

행복도시-공주 연결도로 사업은 10억원이 증액(546억 1,900만원→556억 1,900만원)되었고, 외삼-유성복합터미널 연결도로 사업은 대전유성복합터미널 완공시기를 고려하여 연결도로 공사의 조기완공을 위해 20억원이 증액(80억원→100억원)되었으며, 아트센터 건립 사업은 총사업비 조정 협의가 완료됨에 따라 기본 및 실시설계 진행을 위해 2억 5,000만원이 증액(0원→2억 5,000만원)되었다[1].

1) 국토교통위원회, 「2017년도 예산안 예비심사보고서」, 2016.10.
국회, 「2017년도 예산안에 대한 수정안」, 2016.12.

3 2017회계연도 결산 주요 특징

행정중심복합도시건설청은 ① 인구유입 증가에 대비한 도시인프라 확충 및 ② 광역교통시설, 복합커뮤니티센터 등 국정과제 추진 등을 주요 추진업무로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 행정중심복합도시건설청은 세무서 건립 사업, 6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립사업 등 2017년에 신규로 추진한 사업의 집행 실적이 저조하였다.

둘째, 광역교통시설 건설 사업은 연례적으로 전용이 과다한 문제가 있으며, 오송-청주 연결도로 사업, 행복도시-부강역 연결도로 사업은 연례적으로 사업이 지연되어 집행 실적이 부진하다.

셋째, 행정중심복합도시건설청은 생활권별 환승주차장의 완공 후 운영방안을 조속히 마련할 필요가 있다.

II 주요 현안 분석

1 신규사업 추진 성과 저조

가. 현 황

2017회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 신규사업은 세무서 건립, 4-1생활권 복합커뮤니티센터 건립, 6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 등 총 3개의 사업이었다. 세무서 건립 사업[1]은 세종시 출범에 따른 세종세무서 청사 건립으로 세무행정 서비스를 제공하기 위한 사업으로 2017회계연도 예산현액 8억 2,500만원 중 4,900만원을 집행하고 7억 7,600만원을 다음연도로 이월하였다. 4-1생활권 복합커뮤니티 센터 건립 사업[2]은 4-1생활권에 주민센터와 공공편의시설을 건설하는 사업으로 2017회계연도 예산현액 14억 6,900만원 중 13억 9,500만원을 집행하고, 7,400만원을 다음연도로 이월하였다. 6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업[3]은 6-4생활권에 주민센터와 공공편의시설을 건설하는 사업으로 2017회계연도 예산현액 16억 4,200만원 중 8억 5,600만원을 집행하고 7억 8,600만원을 다음연도로 이월하였다.

[2017회계연도 행정중심복합도시건설청 신규사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
세무서 건립	825	825	0	0	825	49	776	0
4-1생활권 복합커뮤니티센터 건립	1,469	1,469	0	0	1,469	1,395	74	0
6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립	1,642	1,642	0	0	1,642	856	786	0

자료: 행정중심복합도시건설청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 행정중심복합도시건설특별회계 2033-309

2) 코드명: 행정중심복합도시건설특별회계 2036-315

3) 코드명: 행정중심복합도시건설특별회계 2036-319

나. 분석의견

첫째, 세무서 건립 사업의 경우 당초 계획에 없던 사전기획용역 실시로 인해 사업 추진 실적이 저조하였다.

세무서 건립 사업의 2017회계연도 예산현액 8억 2,500만원 중 4,900만원만을 집행하여 예산현액 대비 집행률이 5.9%에 불과하는 등 사업 추진 실적이 저조하였다. 행정중심복합도시건설청은 2017년 3월 세무서 청사 건립 기본계획을 수립하였으며, 6월부터 8월까지 세무서 청사 사전기획 연구용역을 실시[4]하였고, 8월부터 11월까지 세무서 청사 설계공모 실시 및 당선작을 선정하였으며, 12월 28일에서야 세무서 기본 및 실시설계 용역을 계약하였다.

세무서 건립 사업의 경우 세무서 청사 건립 기본계획 수립 이후 기본 및 실시설계용역 계약을 체결할 예정이었으나, 당초 계획에 없던 사전기획 연구용역을 실시하게 되어 사업 집행실적이 부진하였다. 행정중심복합도시건설청은 수요기관인 국세청의 요구사항을 면밀하게 검토하여 건축물 기본구상 및 설계 방향을 수립하기 위하여 사전기획 연구용역을 실시하게 되었고 이로 인해 세무서 건립 사업이 전반적으로 지연되었다는 입장이다.

그러나 기본계획 및 기본설계 등을 수립하면서 수요기관의 요구사항 등을 충분히 반영할 수도 있다는 점에서 설계공모를 위한 세부지침을 반드시 사전기획 연구용역을 통해 마련해야 할 필요성에 대해서 검토가 필요하다[5]. 또한 사전기획 연구용역은 동 사업의 의무적인 사전 절차가 아니었으며, 해당 용역이 반드시 필요한 것이었다면 2017년 예산 편성시 사전에 고려했어야 한다는 점에서 적절하지 못한 측면이 있다.

행정중심복합건설청은 세무서 건립 사업의 기본설계용역을 2018년 6월까지 완료할 계획이고 이후 실시설계를 실시하게 되면 2019년 1월 이후에나 실시설계가

---

4) 행정중심복합도시건설청에서 세무서 건립을 위해 실시한 사전기획 연구용역은 2017년 6월 23일부터 8월 6일까지 (사)새로운문화를실천하는건축사협의회에서 수행하였고, 연구용역 비용 2,156만원은 기본설계비(420-01)에서 집행하였으며, 국내 및 해외의 공공건축물 사례를 조사하고 세무서 건립 설계 공모를 위한 지침을 마련하였다.

5) 행정중심복합도시건설청은 기본계획 수립 이후 기본설계의 전 단계로 사전기획연구용역을 실시한 것이고, 이를 통해 세무서 설계공모 세부지침을 마련하여 기본계획 및 기본설계와는 차이가 있다는 입장이다.

완료될 것으로 예상되므로 당초 계획인 2019년 완공을 위해서는 철저한 집행관리가 수반되어야 할 것으로 보인다.

둘째, 6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업은 복합단지 통합설계 지연으로 인해 사업 추진 실적이 저조하였다.

6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업의 2017회계연도 예산현액 16억 4,200만원 중 8억 5,600만원을 집행하여 예산현액 대비 집행률이 52.1%로 집행실적이 부진하였다. 특히 건설비 예산현액 8억 5,600만원 중 7,000만원만 집행하고 나머지 7억 8,600만원은 다음연도로 이월하였다. 동 사업과 관련하여 2016년 7월부터 6-4생활권 복합커뮤니티센터 통합설계[6]를 추진하여 인근학교, 근린공원 등과 통합설계 공모를 통해 2017년 9월 설계공모 당선작을 선정하고, 2017년 12월에 기본설계용역을 착수하였다.

[2017년 6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 비목별 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분		예산액		예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
세목	목명	본예산	추경					
410	건설보상비	786	786	786	786	0	0	100.0
410-00	건설보상비	786	786	786	786	0	0	100.0
420	건설비	856	856	856	70	786	0	8.2
420-01	기본조사설계비	656	656	656	70	586	0	11.9
420-04	감리비	200	200	200	0	200	0	0.0
합계		1,642	1,642	1,642	856	786	0	52.1

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 동 사업의 경우 6-4생활권 통합설계가 지연되고 설계공모 당선작 선정 이후 설계권 부여 등 각 기관 간 공모 후속 절차 이행에 시간이 소요되어 기본설계 계약 등이 지연되어 사업 실적이 저조하다는 입장이다. 그런데, 동 사업의 예산을 신규로 편성할 당시에 이미 6-4생활권 통합설계를 진행하고

6) 6-4생활권 복합커뮤니티단지는 생활권 중심부에서 공동주택·단독주택 사이에 입지하여 단지내 시설 간 공유 및 연계를 통해 생활권내 '중심커뮤니티공간'으로 조성하고자 학교·복컴·근린공원 등 통합설계를 실시하였다.

있었으며, 후속 절차 등을 조속히 추진할 필요성을 인지할 수 있었다는 점에서 집행관리를 보다 철저히 할 필요가 있었다.

6-4생활권 공동주택 입주시기는 2020년 3월 경으로 예상되는데, 당초 6-4생활권 복합커뮤니티센터의 완공 계획인 2020년 하반기보다 지연될 경우 해당 생활권 주민들에 대한 행정서비스 제공에 불편을 초래할 수도 있다. 또한 2016회계연도 결산 심사결과 "복합커뮤니티센터 건립이 차질 없이 진행될 수 있도록 사업관리에 만전을 기할 것"이라는 시정요구사항을 채택했음에도 불구하고 신규 복합커뮤니티센터 건립 사업이 지연되었다는 점에서 문제가 있다.

신규사업의 집행이 부진할 경우 사업의 계속적인 지연을 초래하여 당초 완공 목표보다 사업기간이 길어지게 된다. 이에 따라 세종시 주민들에 대한 행정서비스 제공에 불편을 야기하게 될 것이다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 향후 신규사업 예산의 집행 가능성 등에 대한 보다 정확한 예측과 평가를 바탕으로 예산을 편성하고, 신규사업에 대한 집행관리를 철저하게 할 필요가 있을 것이다.

2 광역교통시설 건설 사업 전용 과다 및 지연 문제

가. 현 황

광역교통시설 건설 사업[1]은 행정중심복합도시와 수도권 및 전국 주요도시와의 접근성 향상을 위한 광역교통개선대책에 따른 교통체계의 정비·확충을 위한 단위사업이다. 2017회계연도 광역교통시설 건설사업은 '행복도시-공주 연결도로', '오송-청주공항 연결도로', '오송-청주 연결도로', '행복도시-부강역 연결도로', '오송-조치원 연결도로', '외삼-유성복합터미널 연결도로', '광역교통시설 사후환경영향조사' 등 총 7개의 세부사업으로 편성되어 있다.

행정중심복합도시건설청은 2017회계연도 광역교통시설 건설 사업 예산현액 1,391억 5,000만원 중 1,221억 4,700만원을 집행하고, 164억 1,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 5억 9,100만원을 불용처리하였다.

[2017회계연도 광역교통시설 건설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
광역교통시설 건설	122,587	122,587	16,563	0	139,150	122,147	16,412	591
행복도시-공주 연결도로	55,619	55,619	5,340	△2,500	58,459	55,129	2,858	472
오송-청주공항 연결도로	14,909	14,909	1,992	0	16,901	16,628	225	48
오송-청주 연결도로	13,792	13,792	5,634	△5,000	14,426	8,274	6,114	38
행복도사부강역 연결도로	16,662	16,662	2,685	6,000	25,347	18,234	7,103	10
오송-조치원 연결도로	11,187	11,187	529	1,500	13,216	13,096	112	8
외삼-유성복합 터미널 연결도로	10,000	10,000	383	0	10,383	10,380	0	3
광역교통시설 사후환경영향조사	418	418	0	0	418	406	0	12

자료: 행정중심복합도시건설청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 행정중심복합도시건설특별회계 2032

나. 분석의견

첫째, 광역교통시설 건설 사업은 연례적으로 전용이 과다하게 발생하고 있다.

행정중심복합도시건설청은 2017년 3월과 10월 두 차례에 걸쳐 광역교통시설 건설 사업의 전용을 실시하였다. 대부분 실시설계 및 감정평가 결과 증액된 보상비를 확보하기 위해 공사비에서 건설보상비로 전용한 것이다. 특히, 행복도시-공주 연결도로, 행복도시-부강역 연결도로의 경우 2016년에도 건설보상비 부족분을 충당하기 위하여 전용[2]하였음에도 불구하고 2017년에도 전용을 통해 건설보상비를 증액하였다.

[최근 3년간 광역교통시설 건설 사업 전용 및 내역변경 내역]

(단위: 백만원)

전용일	~에서			~으로		
	사업명	비목	금액	사업명	비목	금액
'15.4	행복도시-부강역 연결도로	보상비 (410-00)	△4,070	오송-청주 연결도로	보상비 (410-00)	4,400
	오송-조치원 연결도로	보상비 (410-00)	△330			
'15.6	행복도시-조치원 연결도로	보상비 (410-00)	△7,365	오송-청주공항 연결도로	보상비 (410-00)	7,365
			△3,060	오송-청주 연결도로	보상비 (410-00)	3,060
	행복도시-대덕테크노 (1구간) 연결도로	공사비 (420-03)	△140	행복도시-대덕테크조 (2구간) 연결도로	공사비 (420-03)	100
					감리비 (420-04)	40
'15.6	오송-청주 연결도로	공사비 (420-03)	△2,670	오송-청주 연결도로	보상비 (410-00)	2,670
'16.3	행복도시-부강역 연결도로	공사비 (420-03)	△2,570	오송-청주공항 연결도로	보상비 (410-00)	4,500
	행복도시-공주시 연결도로	공사비 (420-03)	△1,930			

2) 행복도시-공주 연결도로의 경우 2016년에 복합편의시설 건립 사업의 공사비(420-03)에서 117억 9,200만원을 보상비(410-00)로 전용하였고, 행복도시-부강역 연결도로의 경우 2016년에 오송-조치원 연결도로의 보상비(410-00)에서 15억 2,200만원을 전용하였다.

(단위: 백만원)

전용일	~에서			~으로		
	사업명	비목	금액	사업명	비목	금액
’16.6	오송-청주공항 연결도로	공사비 (420-03)	△1,677	행복도시-청주 연결도로	보상비 (410-00)	2,820
	오송-조치원 연결도로	공사비 (420-03)	△943			
	오송-청주 연결도로	공사비 (420-03)	△200			
	오송-청주 연결도로	공사비 (420-03)	△2,200	오송-청주 연결도로	보상비 (410-00)	2,200
	오송-조치원 연결도로	공사비 (420-03)	△52	사후환경영향조사	공사비 (420-03)	52
’16. 12	오송-청주공항 연결도로	공사비 (420-03)	△1,500	오송-청주 연결도로	보상비 (410-00)	1,500
		공사비 (420-03)	△22	행복도시-청원IC 연결도로	부대비 (420-05)	22
	오송-조치원 연결도로	보상비 (410-00)	△1,530	행복도시-청원IC 연결도로	보상비 (410-00)	1,530
	복합민원센터 건립	공사비 (420-03)	△11,792	행복도시-공주 연결도로	보상비 (410-00)	11,792
	오송-조치원 연결도로	보상비 (410-00)	△1,522	행복도시-부강역 연결도로	공사비 (420-03)	1,522
’17.3	행복도시-부강역 연결도로	공사비 (420-03)	△5,000	행복도시-부강역 연결도로	보상비 (410-00)	7,000
	오송-청주 연결도로	공사비 (420-03)	△2,000			
’17. 10	오송-조치원 연결도로	공사비 (420-03)	△1,000	행복도시-부강역 연결도로	보상비 (410-00)	4,000
	오송-청주 연결도로	공사비 (420-03)	△3,000			
	행복도시-공주 연결도로	공사비 (420-03)	△2,500	오송-조치원 연결도로	보상비 (410-00)	2,500
		공사비 (420-03)	△2,500	행복도시-공주 연결도로	보상비 (410-00)	2,500

자료: 행정중심복합도시건설청

최근 3년간 광역교통시설 건설 사업의 전용 현황을 살펴보면, 2015년에 176억 3,500만원을 전용하여 예산액 대비 6.3%를 전용하였고, 2016년에 259억 3,800만원을 전용하여 예산액 대비 27.3%를 전용하였으며, 2017년에 160억원을 전용하여 예산액 대비 13.1%를 전용하였다. 광역교통시설 건설 사업의 전용 규모는 최근 3년간

매년 160억원 이상 발생하고 있으며, 예산액 대비 전용규모 비율은 2015년에는 6.3%였으나 2016년 27.3%로 4배 이상 높아졌고, 2017년에도 13.1%를 나타냈다.

[최근 3년간 광역교통시설 건설 사업 전용 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액(A)	전용규모(B)	예산액 대비 전용 비율(B/A)
2015	279,744	17,635	6.3
2016	95,003	25,938	27.3
2017	122,587	16,000	13.1

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 2016년 광역교통시설 건설 사업 예산액 950억 300만원의 27.3%에 해당하는 259억 3,800만원을, 2017년 예산액 1,225억 8,700만원의 13.1%에 해당하는 160억원을 전용을 통해 국회가 심의·확정한 예산과 다르게 집행하였다.

국회에서 심의·확정한 예산을 연례적으로 13% 이상 당초 목적과 상이하게 집행하였다는 것은 예산의 편성이 적절하지 않게 이루어졌다는 것을 의미한다고 볼 수 있다. 광역교통시설 건설 사업 전용의 대부분이 공사비를 건설보상비로 전용한 것이라는 점에서, 향후 공사비 예산 편성시 집행 가능성에 대한 면밀한 점검이 선행되어야 할 것이며, 건설보상비의 적정 규모에 대해서도 검토가 필요할 것이다.

둘째, 광역교통시설 건설 사업 중 오송-청주 연결도로, 행복도시-부강역 연결도로 사업의 경우 연례적으로 사업이 지연되어 집행이 저조하다.

① 오송-청주 연결도로 사업은 오송역 연결도로, 청주3차 우회도로와 연계하여 국제과학비즈니스벨트 기능지구인 세종시, 오송, 오창을 연결하고, 청주·오창지역으로부터 세종시 접근 교통 여건을 개선하기 위한 사업이다. 행정중심복합도시건설청은 2017년 예산현액 144억 2,600만원 중 52.4%에 해당하는 82억 7,400만원을 집행하고, 61억 1,400만원을 다음연도로 이월하였으며, 3,800만원을 불용처리하였다.

[2017회계연도 오송-청주 연결도로 사업 결산 세부내역]

(단위: 백만원)

세 사업 명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
1구간	6,654	6,654	5,265	△5,000	6,919	5,977	928	15
2구간	7,138	7,138	368	0	7,506	2,297	5,186	23
합 계	13,792	13,792	5,634	△5,000	14,426	8,274	6,114	38

자료: 행정중심복합도시건설청

오송-청주 연결도로 사업은 1구간과 2구간 공사가 진행 중인데, 1구간의 경우 공사비의 집행 가능성을 고려하여 2017년 예산액 66억 5,400만원 중 공사비 50억 원을 행복도시-부강역 연결도로 건설보상비로 전용 감액하였으며, 2구간의 경우 실시설계 및 총사업비 협의 등 관계기관과의 협의가 지연되어 2018년 2월 공사 계약 및 착수로 인해 공사비 49억원 전액이 이월되었다. 또한 오송-청주 연결도로 사업의 예산현액 대비 집행률은 2014년 56.7%, 2015년 76.6%, 2016년 73.7%, 2017년 57.4%로 연례적으로 집행률이 저조한 편이다.

[최근 4년간 오송-청주 연결도로 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2014	27,848	27,848	0	△4,850	22,998	13,041	56.7	1,731	8,226
2015	11,595	21,595	1,731	7,460	30,786	23,568	76.6	6,525	693
2016	13,617	13,617	6,525	1,300	21,442	15,808	73.7	5,634	0
2017	13,792	13,792	5,634	△5,000	14,426	8,274	57.4	6,114	38

자료: 행정중심복합도시건설청

② 행복도시-부강역 연결도로 사업은 일반철도를 이용하는 세종시 통행수요의 부강역 접근성을 향상시키고 조치원역 이용수요를 분산하기 위한 사업이다. 행정중심복합도시건설청은 2017년 예산현액 253억 4,700만원 중 71.9%에 해당하는 182억 3,400만원을 집행하고, 71억 300만원을 다음연도로 이월하였으며, 1,000만원을 불용처리하였다.

[2017년 행복도시-부강역 연결도로 사업 목별 결산내역]

(단위: 백만원)

목-세목 코드	목 명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
		본예산	추경						
410	건설보상비	1,236	1,236	0	11,000	12,236	12,236	0	0
410-00	건설보상비	1,236	1,236	0	11,000	12,236	12,236	0	0
420	건설비	15,426	15,426	2,685	△5,000	13,111	5,998	7,103	10
420-03	공사비	14,686	14,686	2,584	△5,000	12,270	5,749	6,521	0
420-04	감리비	700	700	71	0	771	219	543	9
420-05	시설부대비	40	40	30	0	70	30	39	1
합 계		16,662	16,662	2,685	6,000	25,347	18,234	7,103	10

자료: 행정중심복합도시건설청

행복도시-부강역 연결도로 사업은 2013년 5월부터 기본설계 및 실시설계를 착수하였으나 하천부지 경계확정을 위한 국토교통부의 하천정비기본계획 및 하천시설관리대장 작성 용역 시행을 이유로 사업이 중단되었다가 2016년 12월 기본설계 및 실시설계를 완료하고 2017년 3월에 공사를 착수하였다. 행정중심복합도시건설청은 건설보상비 충당을 위해 3월 30일에 공사비 50억원을 건설보상비로 전용하였음에도 공사비 예산현액 122억 7,000만원 중 57억 4,900만원만을 집행하여 사업 실적이 부진하였다. 또한 행복도시-부강역 연결도로 사업의 예산현액 대비 집행률은 2014년 0.0%, 2015년 62.3%, 2016년 66.2%, 2017년 71.9%로 높아지는 추세이나 여전히 저조한 실정이다.

[최근 4년간 행복도시-부강역 연결도로 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2014	2,023	2,023	0	98	2,121	0	0.0	1,804	317
2015	4,070	4,070	1,804	△4,070	1,804	1,124	62.3	680	0
2016	8,303	8,303	680	△1,048	7,935	5,250	66.2	2,685	0
2017	16,662	16,662	2,685	6,000	25,347	18,234	71.9	7,103	10

자료: 행정중심복합도시건설청

따라서 행정중심복합도시건설청은 향후 행정절차 이행, 관계기관과의 원만한 협의 등 광역교통시설 건설 사업의 집행관리를 철저히 하여 사업지연을 방지하도록 노력할 필요가 있다.

III 개별 사업 분석

1 복합편의시설 건립 사업의 연례적 집행 부진

가. 현 황

복합편의시설 건립 사업[1]은 정부세종청사 기능보완과 방문객, 이전 공무원의 정주여건 개선을 위하여 주차장, 문화체육시설 등을 건립하기 위한 사업이다. 행정중심복합도시건설청은 복합편의시설 건립 사업의 2017회계연도 예산현액 754억 7,500만원 중 201억 8,500만원을 집행하고 312억 3,600만원을 다음연도로 이월하였으며 240억 5,400만원을 불용처리하였다.

[2017회계연도 복합편의시설 건립 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
복합편의시설 건립	73,789	73,789	2,913	△1,227	75,475	20,185	31,236	24,054
실시설계비	0	0	2,535	0	2,535	80	2,455	0
공사비	71,118	71,118	0	△1,127	69,991	19,546	26,391	24,054
감리비	2,541	2,541	352	△100	2,793	493	2,300	0
시설부대비	130	130	26	0	156	66	90	0

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 총 2,844억 4,900만원을 투입하여 복합편의시설 6개소 건립을 4개의 공사로 분리하여 추진하고 있으며, 3공사는 기본설계 기술제안입찰[2] 방식으로 추진하고 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 행정중심복합도시건설특별회계 2031-304

2) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」
제98조(정의) 이 장에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.
3. "기본설계 기술제안입찰"이란 발주기관이 작성하여 교부한 기본설계서와 입찰안내서에 따라 입찰자가 제1호에 따른 기술제안서를 작성하여 입찰서와 함께 제출하는 입찰을 말한다.

[복합편의시설 건립 사업 공사별 현황]

구분	1공사	2공사	3공사	4공사
시설물 개수	3개소	1개소	1개소	1개소
연면적	45,907㎡	19,735㎡	37,937㎡	9,871㎡
시설 내용	주차장	문화시설, 주차장	체육시설, 주차장	주차장
총사업비	91,967백만원	46,615백만원	127,477백만원	18,390백만원

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

첫째, 복합편의시설 건립 사업은 관계기관 협의 지연, 공사 계약 유찰 등의 사유로 연례적으로 사업이 지연되어 집행실적이 저조하다.

2014년 10월 행정중심복합도시건설청은 국무조정실, 기획재정부, 안전행정부(현 행정안전부) 등 관계기관과 협의를 거쳐 복합민원센터 설립 기본계획을 수립하였다. 그러나 2015년 4월 안전행정부(현 행정안전부) 등에서 민원센터 제외, 수영장 추가 등의 추가적인 기본계획 조정을 요구함에 따라 2015년 10월 수정된 기본계획이 최종 확정되었으며 2015년 10월 사업계획 적정성 검토가 완료되었다. 이에 따라 사업명이 복합민원센터에서 복합편의시설로 변경되었다.

이처럼 관계기관 협의 지연에 따라 2015년에는 기본설계 용역을 착수할 수 없었으며, 2016년 4월 복합편의시설 설계 착수 이후 2016년 10월까지 제1·2·4공사의 기본 및 실시설계를 완료하였고, 제1·4공사는 2017년 9월에, 제2공사는 2017년 7월에 착공하였다. 제3공사의 경우 2016년 말 기술제안 입찰을 통해 공사를 착수할 계획이었으나, 동 계약이 3회 유찰되어 기술형 입찰 수의계약으로 전환하여 2017년 11월 우선시공분 착공이 시작되었다.

[복합편의시설 건립 사업 추진 경과]

2014.10.	복합민원센터 건립 기본계획 수립
2015.10.	기본계획 수정 확정(사업명 변경: 복합민원센터→복합편의시설)
2015.10.	사업계획적정성검토(KDI)
2015.12.	복합편의시설 설계공모 공고
2016. 3.	복합편의시설 설계공모
2016.10.	복합편의시설 1·2·4공사 기본설계 및 실시설계 완료
2016.10.~12.	복합편의시설 3공사 입찰 3회 유찰
2017. 7.	복합편의시설 2공사 착공
2017. 9.	복합편의시설 1·4공사 착공
2017.11.	복합편의시설 3공사 우선시공분 착공

행정중심복합도시건설청은 2017년도 예산안 편성시 동 사업의 공사를 2017년 3월에 착수할 것을 전제로 건설비 예산을 편성하였다. 그러나 설계용역 지연, 관계기관 협의 시간 소요, 계약의 연속적 유찰 등의 사유로 전년도 이월된 실시설계비 25억 3,500만원 중 8,000만원만 집행되고 나머지 24억 5,500만원은 다음연도로 재이월 되었으며, 공사비 예산현액 699억 9,100만원 중 195억 4,600만원만 집행하고 263억 9,100만원은 다음연도로 이월되었으며, 240억 5,400만원은 불용처리 되었다.

동 사업은 관계기관 협의 지연, 계약 유찰 등의 사유로 인해 사업 초기부터 연례적으로 사업의 집행실적이 부진하였다[3]. 동 사업의 최근 4년간 예산현액 대비 집행률을 살펴보면, 2014년 0.0%, 2015년 0.0%, 2016년 51.4%, 2017년 26.7%로 연례적으로 사업 집행실적이 저조하여 사업이 지연되고 있음을 알 수 있다.

[최근 4년간 복합편의시설 건립 사업 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2014	2,000	2,000	0	0	2,000	0	0.0	0	2,000
2015	86,543	86,543	0	△3,363	83,180	0	0.0	7,660	75,520
2016	22,340	22,340	7,660	△12,354	17,646	9,064	51.4	2,913	5,669
2017	73,789	73,789	2,913	△1,227	75,475	20,185	26.7	31,236	24,054

자료: 행정중심복합도시건설청

3) 복합편의시설 건립 사업이 관계기관 협의 등으로 지연되는 것에 대하여 국회는 2014회계연도 결산 심사, 2015회계연도 결산 심사 및 2016회계연도 결산 심사에서 주의를 요구하였다.

둘째, 복합편의시설 건립사업은 다음연도 완공예정사업에 대해 연말에 사업기간을 연장함으로써 「총사업비 관리지침」을 준수하지 못하였다.

복합편의시설 건립사업은 당초 2014년부터 2017년까지 완료를 목표로 하였으나, 2015년 12월에 2018년까지로 사업기간을 조정하였다. 그런데 관계기관과의 협의 지연, 계약의 계속적인 유찰 등의 사유로 사업이 지연되자 행정중심복합도시건설청은 2017년 10월 25일에 기획재정부장관에게 사업기간 연장을 위한 총사업비 조정을 요구하였고 2017년 12월 28일에 2021년까지 사업기간을 연장하였다.

[복합편의시설 건립사업 총사업비 변경 내역]

(단위: 백만원)

변경날짜		변경금액		사업기간		변경사유
요구일	조정일	당초	변경	당초	변경	
’15.11.05	’15.12.17	262,826	308,027	’14～’17	’14～’18	사업계획적정성 검토 결과 반영 및 사업기간 연장
’16.08.04	’16.08.04	308,027	307,728	’14～’18	’14～’18	설계비 낙찰차액 반납에 따른 조정
’16.10.14	’16.10.21	307,728	305,790	’14～’18	’14～’18	제3공사 조달청 적정성검토 반영에 따른 조정
’17.02.14	’17.02.24	305,790	305,266	’14～’18	’14～’18	제2공사 조달청 적정성검토 반영에 따른 조정
’17.03.03	’17.04.11	305,266	305,667	’14～’18	’14～’18	제1공사 조달청 적정성검토 반영에 따른 조정
’17.08.03	’17.08.05	305,667	298,122	’14～’18	’14～’18	제2공사 건축공사 낙찰차액 반납에 따른 조정
’17.08.31	’17.09.05	298,122	298,213	’14～’18	‘14～’18	물가상승분 반영에 따른 조정
’17.09.28	’17.09.29	298,213	284,449	’14～’18	’14～’18	제1공사 건축공사 낙찰차액 반납에 따른 조정
’17.10.24	’17.12.28	284,449	284,449	’14～’18	’14～’21	사업기간 연장

자료: 행정중심복합도시건설청

「총사업비 관리지침」 제28조[4]에는 중앙관서의 장은 다음 연도에 완공예정 사업에 대한 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 변경할 필요가 있는 경우에는 다음연도 예산안 또는 기금운용계획안에 반영될 수 있도록 당해 연도 5월 31일까지 기획재정부장관에게 총사업비 등의 조정을 요구하도록 규정하고 있다. 행정중심복합도시건설청은 2018년까지 사업완료가 예정되어 있었음에도 불구하고 제3공사 기본설계 기술제안입찰 3회 유찰, 수의계약 지침마련(조달청), 우선시공분 계약 등에 따른 기간소요 등의 이유로 2017년 10월 말에서야 사업기간 연장을 요청하여 동 지침을 준수하지 못하였다. 이에 2018년에 동 사업의 사업기간 연장에 따른 적정한 규모의 예산이 반영되지 않았을 우려가 있다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 총사업비관리대상 사업에 대해 「총사업비 관리지침」을 준수하는 등 집행관리를 철저하게 할 필요가 있다.

4) 「총사업비 관리지침」
제28조(다음 연도 완공사업 등에 대한 총사업비 협의) ① 중앙관서의 장은 다음 연도에 완공예정 사업에 대한 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 불가피하게 변경할 필요가 있는 경우에는 다음 연도 정부 예산안 또는 기금운용계획안에 반영될 수 있도록 당해 연도 5월 31일까지 기획재정부장관에게 총사업비 등의 조정을 요구하여야 한다. 그 조정내용이 제100조에 의한 중앙관서 자율조정 항목에 해당하는 경우 당해 연도 5월 31일까지 기획재정부장관에게 그 실적을 통보하여야 한다.
② 중앙관서의 장은 제1항의 규정에 의한 총사업비 등의 조정 요구 시 향후 추가적인 총사업비의 변경이 발생하지 아니하도록 잔여공정에 대한 완공소요를 면밀히 분석하여 포함하여야 하며, 원칙적으로 완공 연도에는 사업규모 및 총사업비의 조정협의나 중앙관서 자율조정은 허용되지 아니한다.

2 환승주차장 운영방안 및 처분 계획 마련 필요

가. 현 황

생활권별 환승주차장 사업[1]은 승용차에서 대중교통으로의 환승을 유도하기 위하여 환승주차장을 구축하는 사업이다. 행정중심복합도시건설청은 2017년에 3생활권 환승주차장 부지매입 비용 71억 8,700만원을 편성하여 71억 400만원을 집행하고 8,300만원을 불용처리하였다.

[2017회계연도 생활권별 환승주차장 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
생활권별 환승주차장	7,187	7,187	0	0	7,187	7,104	0	83

자료: 행정중심복합도시건설청

생활권별 환승주차장 건립과 관련하여 행정중심복합도시건설청이 토지매입비를 부담하고 한국토지주택공사가 건축비를 부담하고 있다.

나. 분석의견

행정중심복합도시건설청은 생활권별 환승주차장과 관련하여 완공 이후 운영방안을 조속히 마련할 필요가 있다.

행정중심복합도시는 대중교통중심도로를 왕복 6차로로 구축하는 등 대중교통중심체계로 개발하고 있다. 이는 승용차 등 개인 교통체계에서 BRT 등 대중교통으로 환승하기 위한 환승주차장과 같은 기반시설 건립을 전제로 하는 것이다. 행정중심복합도시건설청은 승용차의 도심진입 억제 및 편리한 대중교통환승 유도를 위해 도시내 주요 교통결절점(BRT 정류장)에 환승주차장 5개소를 건설할 계획이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 행정중심복합도시건설특별회계 2053-506

행정중심복합도시건설청은 2013년 4월 행복도시 환승주차장 구축 추진계획을 수립한 후 2017년 3월에 2생활권 환승주차장을 준공하였으며, 2018년 하반기에 1생활권 환승주차장을 착공하고, 3생활권 환승주차장 설계용역을 발주할 계획이다.

[생활권별 환승주차장 구축 추진계획 및 추진경과]

구분	개요	소요예산	면적	추진 경과
1생활권	방축천 상가, 정부청사 주차수요 등을 감안한 복합 환승주차장	46억원	6,523㎡	'18.6. 기본설계 완료 예정
2생활권	국세청, 첫마을, 공주진입 수요를 감안한 환승주차장	71억원	10,026㎡	'17.3. 완공
3생활권	대덕 진입도로에 의한 수요를 감안한 환승주차장	78억원	10,310㎡	'18.6. 설계용역 착수 예정
5생활권	부지조성 등 개발단계에 따라 위치·규모·수요 등 결정	약 50억원	6,285㎡	미정
6생활권	부지조성 등 개발단계에 따라 위치·규모·수요 등 결정	약 23억원	2,979㎡	미정

자료: 행정중심복합도시건설청

당초 행정중심복합도시건설청은 환승주차장을 준공하고 난 뒤 한국토지주택공사로부터 환승주차장을 기부채납 받은 후 다시 세종시에 관리전환(무상양여)하여 세종시가 운영하도록 할 계획이었다. 환승주차장 관리·운영은 세종시 주차장 조례[2]

2) 「세종특별자치시 주차장 설치 및 관리 조례」
제8조(공영주차장의 관리방법) ① 법 제8조제2항 및 제15조제1항의 규정에 의거 공영주차장의 관리는 관리인을 두고 유료 또는 무료로 운영하거나, 관리인을 두지 않고 무료로 운영할 수 있다.
② 제1항의 규정에 따라 무료로 운영하는 공영주차장에 관하여는 법 제10조의2제2항 및 제17조제3항에 정한 자동차의 멸실 또는 훼손으로 손해배상의 책임을 지지 아니한다.
제9조(공영주차장의 관리 위탁 등) ① 법 제8조제2항 및 제13조제3항에 따라 시장이 설치한 공영주차장의 관리를 위탁받을 수 있는 자의 자격은 다음 각 호와 같다.
1. 시에서 「지방공기업법」에 따라 설립한 공공시설물의 관리를 전문으로 하는 법인
2. 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제13조에 따른 입찰 참가자격을 갖춘 자로서 공공시설물의 관리 경험 및 실적이 있는 법인·단체 또는 개인
3. 위탁대상 공영주차장이 있는 지역의 마을회 등 주민자율조직
4. 그 밖에 다른 법령에서 공영주차장의 관리를 위탁받을 수 있는 자
② 시장은 필요한 경우 제1항제1호에 따른 법인에 공영주차장의 관리를 우선 위탁할 수 있다. 이 경우 주차장 사용료의 납부방법 등을 따로 정할 수 있다.
③ 제1항제2호에 따라 입찰 참가자격을 갖춘 자에 대하여 일반입찰로 관리를 위탁받을 자를 선정한 경우에는 그 선정된 자가 낙찰금액을 시에 미리 납부하고 위탁관리수수료 없이 관리하도록 한다.

에 의하여 세종시에서 무료 또는 유료로 운영할 수 있고, 위탁운영도 가능하다.

그러나, 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 및 「국유재산법」 상 환승주차장을 세종시에 무상양여 할 수 있는 법적근거가 없어[3] 세종시로 관리전환이 불가능한 실정이다. 2017년 3월 준공된 2생활권 환승주차장의 경우 세종시 무상양여가 불가능하게 되었음에도 행정중심복합도시건설청이 운영하기 위한 예산이 2018년에 반영되지 않아 현재 한국토지주택공사가 임시로 운영하고 있다. 행정중심복합도시건설청은 환승주차장의 무상양여 근거를 마련하기 위해 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 개정을 추진하기 위해 기획재정부 등 관계부처와 협의를 진행하고 있다고 한다.

생활권별 환승주차장 사업은 사업 관련 법적 근거 등을 충분히 고려하지 않은 최초 사업계획으로 인해 환승주차장의 관리·운영 주체가 명확하게 결정되지 아니하여 사업 목적을 충분히 달성하지 못할 우려가 있다.

한편, 행정중심복합도시건설청은 2017년 '첫마을 BRT환승센터(2생활권 환승주차장) 관리방안' 연구용역을 실시하여 운영방안 등을 검토하였다. 동 연구용역에 따르면 주변 부지 개발 미완료에 따른 유동인구 부족, 노상불법 주차 등으로 인해 환승주차장의 이용률이 높지 않은 것[4]으로 나타났으며, 환승주차장에 대해 민간위탁에 의한 관리를 제안하고 있다.

행정중심복합도시건설청은 환승주차장 관리·운영 방안 및 처분 계획을 다양한 대안을 고려하여 마련하고, 동 계획에 환승주차장의 수요에 대한 면밀한 검토가 수반될 수 있도록 조치할 필요가 있을 것이다. 그리고 향후 사업계획 수립시 관련 법규정을 면밀히 검토하여 유사한 사례가 재발하지 않도록 주의를 기울여야 할 것이다.

---

3) 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제46조의2 및 같은 법 [별표]에 따른 매각 또는 무상양여 대상의 범위에 환승주차장은 포함되어 있지 않다.

4) 첫마을 BRT환승센터의 완공 후 3개월간 무료로 운영하였고, 이후 유료로 운영하고 있다. 무료로 운영한 3개월 간 일일 평균 104.8대의 차량이 환승센터를 이용하였으나 유료로 전환한 이후 일일 평균 11.7대의 차량이 환승센터를 이용한 것으로 나타나 약 9배의 편차가 발생하였다.

새만금개발청

Ⅰ 결산 개요

1 현 황

가. 총수입·총지출 결산

2017회계연도 새만금개발청 소관 결산은 일반회계, 지역발전특별회계로 구성된다.

2017회계연도 새만금개발청 소관 총수입은 추가경정예산 대비 4억 6,600만원(435.5%)이 증가한 5억 7,300만원으로, 전년도 결산에 비해서는 4억 3,900만원(327.6%)이 증가하였다.

이처럼 2017회계연도 새만금개발청 소관 총수입이 추가경정예산 대비 크게 증가한 것은 당초 예측하지 못하였던 면허료 및 수수료의 추가 발생에 기인한다.

[2017회계연도 새만금개발청 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2016 결산(A)	2017				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총수입	134	107	107	573	466	439

자료: 새만금개발청

2017회계연도 새만금개발청 소관 총지출은 추가경정예산 대비 37억 600만원(32.3%)이 감소한 1,175억 8,900만원으로, 전년도 결산에 비해서는 381억 1,200만원(48.0%)이 증가하였다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

[2017회계연도 새만금개발청 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2016 결산(A)	2017				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총지출	79,477	121,295	121,295	117,589	△3,706	38,112

자료: 새만금개발청

나. 세입·세출 결산

2017회계연도 새만금개발청 소관 세입예산현액은 1억 700만원이며, 6억 6,200만원을 징수결정하여 이 중 86.6%인 5억 7,300만원을 수납하고 8,900만원을 미수납하였다. 새만금개발청 소관 세입 총계는 총수입과 동일하다.

[2017회계연도 새만금개발청 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	107	107	107	662	573	89	0	86.6
지역발전특별회계	0	0	0	0	0	0	0	0.0
합계	107	107	107	662	573	89	0	86.6

자료: 새만금개발청

2017회계연도 새만금개발청 소관 세출예산현액은 1,235억 1,000만원이며, 이 중 95.2%인 1,175억 8,900만원을 지출하고 25억 5,200만원을 다음연도로 이월하였으며 33억 7,000만원은 불용처리하였다. 새만금개발청 소관 세출 총계는 총지출과 동일하다.

[2017회계연도 새만금개발청 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	117,031	117,031	119,246	113,325	2,552	3,370	95.0
지역발전특별회계	4,264	4,264	4,264	4,264	0	0	100.0
합계	121,295	121,295	123,510	117,589	2,552	3,370	95.2

자료: 새만금개발청

다. 재무 결산

2017회계연도 말 현재 새만금개발청의 자산은 2,018억 7,000만원, 부채는 3,700만원으로 순자산은 2,018억 3,300만원이다.

자산은 전기 대비 987억 7,600만원(95.8%) 증가한 것으로 유동자산 3억 3,900만원, 일반유형자산 64억 3,700만원, 사회기반시설 1,943억 1,900만원, 무형자산 4억 2,900만원, 기타비유동자산 3억 4,500만원 등으로 구성된다. 이는 새만금 간척사 박물관 건립 관련 건설 중인 자산 증가, 집기 비품 증가 등에 따른 일반유형자산 5억 2,400만원 증가, 동서2축도로, 남북도로 관련 건설 중인 구축물 가치 증가에 따른 사회기반시설 984억 4,000만원 증가 등에 기인한다.

부채는 전기 대비 5,400만원(59.3%) 감소한 것으로 유동부채 2,200만원, 장기충당부채 1,500만원 등으로 구성되어 있다. 이는 미지급금 감소에 따른 유동부채 1,200만원 감소, 퇴직급여충당부채 설정대상 직원 감소에 따른 장기충당부채 4,200만원 감소 등에 기인한다.

[2017회계연도 새만금개발청 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	201,870	103,094	98,776	95.8
Ⅰ. 유동자산	339	626	△287	△45.8
Ⅱ. 투자자산	0	0	0	0
Ⅲ. 일반유형 자산	6,437	5,913	524	8.9
Ⅳ. 사회기반시설	194,319	95,879	98,440	102.7
Ⅴ. 무형자산	429	675	△246	△36.4
Ⅵ. 기타비유동자산	345	0	345	순증
부 채	37	91	△54	△59.3
Ⅰ. 유동부채	22	34	△12	△35.3
Ⅱ. 장기차입부채	0	0	0	0
Ⅲ. 장기충당부채	15	57	△42	△73.7
Ⅳ. 기타비유동부채	0	0	0	0
순 자 산	201,833	103,002	98,831	96.0
Ⅰ. 기본순자산	0	0	0	0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	201,833	103,002	98,831	96.0
Ⅲ. 순자산 조정	0	0	0	0

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2017년도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 194억 6,100만원 발생하였다. 비용은 프로그램총원가 45억 700만원, 관리운영비 170억 3,600만원, 비배분비용 5,000만원으로 구성되며, 수익은 비배분수익 21억 3,200만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 56억 4,400만원 감소한 194억 6,100만원이며, 이는 보조비, 연구용역비 등 경비 감소에 따라 프로그램순원가가 전년도 대비 43억 7,800만원 감소한 것에 기인한다.

그 밖에 관리운영비는 인건비 97억 600만원과 복리후생비 15억 300만원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 일식품 분리등록과 관련하여 발생한 전기오류수정손실 등 기타경비 5,000만원으로 구성되어 있으며, 비배분수익은 동서도로와 관련

하여 발생한 전기오류수정이익 등 기타수익 및 재화및용역공제수익 21억 3,200만원으로 구성되어 있다.

[2017회계연도 새만금개발청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 프로그램순원가(가-나)	4,507	8,885	△4,378	△49.3
가. 프로그램 총원가	4,507	8,885	△4,378	△49.3
나. 프로그램 수익	0	0	0	0
Ⅱ. 관리운영비	17,036	16,327	709	4.3
Ⅲ. 비배분비용	50	0	50	순증
Ⅳ. 비배분수익	2,132	107	2,025	1,892.5
Ⅴ. 재정운영순원가(Ⅰ+Ⅱ+Ⅲ-Ⅳ)	19,461	25,105	△5,644	△22.5
Ⅵ. 비교환수익 등	0	0	0	0
Ⅶ. 재정운영결과(Ⅴ-Ⅵ)	19,461	25,105	△5,644	△22.5

자료: 새만금개발청

새만금개발청의 2017년도 기초순자산은 1,030억 200만원이고, 기말순자산은 2,018억 3,300만원으로 기초 대비 988억 3,100만원(96.0%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 56억 4,400만원 감소한 반면, 순자산 가산항목인 재원의 조달 및 이전은 기초 대비 377억 2,800만원 증가하였기 때문이다.

한편, 2017회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입, 공무원연금부담비, 건강보험부담비, 제재금수익 등 재원의 조달 1,188억 9,600만원 등 재원의 이전 6억 400만원으로 구성된다.

[2017회계연도 새만금개발청 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 회계연도	2016 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
Ⅰ. 기초순자산	103,002	47,543	55,459	116.7
Ⅱ. 재정운영결과	19,461	25,105	△5,644	△22.5
Ⅲ. 재원의 조달 및 이전	118,292	80,564	37,728	46.8
Ⅳ. 조정항목	0	0	0	0.0
Ⅴ. 기말순자산(Ⅰ-Ⅱ+Ⅲ+Ⅳ)	201,833	103,002	98,831	96.0

자료: 새만금개발청

2 2017년도 예산안 관련 국회 논의사항

새만금개발청의 2017년도 예산안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사과정에서 **예산이 증액된 사업**으로는 **① 동서도로 건설 사업, ② 남북도로 1단계 건설 사업, ③ 새만금 간척사 박물관 건립 사업, ④ 새만금노마드축제지원 사업** 등이 있다.

동서도로 건설 사업은 새만금 기반시설의 적기 완성을 위하여 100억원이 증액(539억 3,000만원→639억 3,000만원)되었고, 남북도로 1단계 건설 사업은 입주기업의 물류비용을 절감하고 잠재적인 입주기업에게 투자유인을 제공하기 위해 50억원이 증액(314억 2,200만원→364억 2,200만원)되었으며, 새만금 간척사 박물관 건립 사업은 박물관 건립 실시설계비 등을 위하여 2억 4,500만원이 증액(5억 8,100만원→8억 2,600만원)되었고, 새만금노마드축제지원 사업은 새만금의 인지도를 높이고 관광사업의 활성화를 위해 2억원이 신규사업으로 증액(0원→2억원)되었다[1].

1) 국토교통위원회, 「2017년도 예산안 예비심사보고서」, 2016.10.
국회, 「2017년도 예산안에 대한 수정안」, 2016.12.

3 2017회계연도 결산 주요 특징

새만금개발청은 **① 새만금 기반시설 조기 구축, ② 국민들이 찾고 즐기는 새만금 조성, ③ 홍보 및 투자유치 활동 강화** 등을 주요 추진업무로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2017회계연도 새만금개발청 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 새만금 사업의 부지조성 실적 저조, 남북도로, 신항만 등 기반시설 건설 지연, 새만금 산업단지 조성 실적 저조 등 새만금개발청의 새만금 개발 계획이 제대로 이루어지지 않고 있다.

둘째, 새만금 관광 활성화 추진에도 불구하고 새만금 방문자 수와 새만금 공연 관람객 수가 감소하여 성과가 부진하므로 이에 대한 대안을 마련할 필요가 있으며, 새만금 노마드축제지원 사업은 보조금 관련 집행지침을 준수하는 등 집행관리를 강화할 필요가 있다.

셋째, 새만금투자유치 실적이 연례적으로 저조한 문제가 있으며, 기존에 MOU를 체결한 기업들이 실제 투자로 연결되지 못하고 있으므로 투자유치 실적 제고를 위해 사후관리를 강화할 필요가 있다.

II 주요 현안 분석

1 새만금개발 사업 추진 실적 저조

가. 현 황

새만금개발 사업은 새만금 방조제 내부의 매립용지 및 외부도서 등을 개발하여 글로벌 자유무역 중심지로 육성하기 위한 것으로 새만금개발청은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제6조[1]에 따라 2014년 새만금 기본계획을 변경·수립하였다. 새만금 기본계획은 새만금 사업이 장기간에 걸친 대단위 사업으로 초기 단계부터 민간 주도 개발이 어렵다는 점을 감안하여, 공공 주도의 기반시설 조성 및 선도사업 진행을 통해 민간투자를 촉발하기로 계획되었다.

이를 구체적으로 살펴보면, 기반시설의 경우 2020년까지 신항만 및 배후단지 일부(4선석, 52.4만㎡), 동서도로, 남북도로, 새만금-전주 고속도로, 용수공급시설 등 주요 기반시설을 완성하고, 2021년부터 나머지 기반시설의 개발을 추진하겠다는 계획이다.

[기반시설 단계별 추진계획]

기반시설	1단계(2020년까지)	2단계(2021년 이후)
신항만 및 배후단지	4선석(52.4만 ㎡)	14선석(435.6만 ㎡)
새만금-전주 고속도로	54.3㎞	-
동서 1축 도로	-	23.0㎞(6→10차로)
동서도로	19.8㎞(4차선)	19.8㎞(4차선→6차선)
남북도로	26.7㎞(6~8차선)	-
남북3축도로	-	27.2㎞
순환링 교량	-	6.5㎞
용수공급시설	51.9만㎥/일 송수로 등	-

자료: 새만금개발청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제6조(기본계획의 수립 등) ① 제34조에 따른 새만금개발청의 장(이하 "새만금청장"이라 한다)은 새만금사업을 효과적으로 추진하기 위하여 기본계획을 수립하여야 하며, 사회적·경제적 여건변화 등 필요에 따라 기본계획을 변경할 수 있다.

또한 한·중 경협단지 조성, 관광명소화, 글로벌 수준의 규제 완화, 농생명용지의 차질 없는 조성 등 선도사업에 대해서는 2017년까지를 선도사업 가시화단계로, 2022년까지를 민간투자 확산단계로, 2023년 이후를 내부개발 가속화단계로 설정하였다.

[개발 단계별 추진계획(안)]

단계	선도사업 가시화단계 (2017년 까지)	민간투자 확산단계 (2022년 까지)	내부개발 가속화단계 (2023년 이후)
추진계획	경협특구 조성을 통해 신항만 배후 용지 등을 선도적으로 조성함으로서 민간참여의 발판 마련하고, 2017년까지 45%조성(착수기준)	선도사업의 성공적인 추진을 통하여 민관합작, SPC설립, 리츠 등 경협국가의 다양한 형태의 민간투자를 촉발	글로벌도시로서 위상이 확립되어감에 따라 글로벌기업 및 개인들의 연쇄적 투자참여가 이루어지고 이로 인해 내부개발 더욱 활성화

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

첫째, 새만금개발 사업 부지의 계획 대비 매립완료 면적이 12.1%에 불과하고, 민간 투자 저조 등으로 인하여 부지조성 실적이 부진한 실정이다.

새만금개발 사업은 새만금 방조제 내부의 매립용지 및 외부의 도서 등을 개발하여 글로벌 자유무역 중심지로 육성하기 위한 사업으로 새만금 지역에 국제협력용지, 관광레저용지, 산업연구용지, 농생명용지, 환경생태용지 등의 부지를 조성하고 있다. 그런데 2017년 말 기준 방조제 착공 후 27년이 경과하였으나 부지조성 계획 면적(291㎢) 대비 36.1%(105.1㎢)만이 매립이 완료되거나 진행 중이며 매립완료 면적은 12.1%(35.1㎢)에 불과하다.

관광레저용지는 매립목표인 36.8㎢ 대비 17.1%인 6.3㎢만 매립이 완료되었고, 산업연구용지는 매립목표인 41.7㎢ 대비 10.5%인 4.4㎢만이 매립이 완료되었으며, 농생명용지는 매립목표인 94.3㎢ 대비 16.01%인 15.1㎢만이 매립이 완료되었다. 국제협력용지, 배후도시, 환경생태용지는 2017년 말까지 매립이 전혀 진행되지 않고 있는 실정이다.

[새만금개발 사업 부지조성 현황]

(단위: ㎢, %)

구분		계획면적	2017년 말 기준		
			매립 완료	매립 진행	소계(비율)
새만금개발청	국제협력용지	52.0	0.0	0.0	0.0(0.0)
	관광레저용지	36.8	6.3	0.0	6.3(17.1)
	산업연구용지	41.7	4.4	3.7	8.1(19.4)
	배후도시	10.0	0.0	0.0	0.0(0.0)
농림부	농생명용지	94.3	15.1	66.3	81.4(86.3)
환경부	환경생태용지	42.0	0.0	0.0	0.0(0.0)
기타시설		14.2	9.3	0.0	9.3(65.5)
합 계		**291.0**	**35.1**	**70.0**	**105.1(36.1)**

주: 2017년 12월 기준
자료: 새만금개발청

새만금 기본계획 상 2017년까지 새만금개발 사업 부지를 45% 조성할 계획이었으나 2017년 말 기준 매립 완료 및 매립 진행 중인 부지가 36.1%에 불과하여 당초 개발 단계별 추진계획을 달성하지 못하였다. 그리고 2020년까지 총 개발면적의 72.7%를 개발 완료해야 하는 당초 계획에도 차질이 발생할 우려가 있다. 새만금지역 매립 등 부지조성 실적이 저조함에 따라 새만금투자유치 등 새만금개발 사업이 전반적으로 부진한 결과를 초래하고 있다[2].

둘째, 새만금 지역의 간선도로 건설 등 공사가 지연되어 새만금 개발의 핵심 기반시설 구축 계획에 차질이 발생할 것으로 보인다.

새만금 기본계획에 따르면 기반시설 중 2020년까지 신항만 및 배후단지 일부와 새만금-전주 고속도로를 준공하고 남북도로와 동서도로를 우선적으로 공급할 예정이다. 그런데 이러한 핵심 기반시설 사업의 지연으로 인해 2020년까지 우선 공급 계획에 차질이 발생하고 있다.

동서도로는 2020년 완공을 목표로 공사 중(2017년 말 공정률 47%)이고, 남북도로는 당초 2020년 완공 예정이었으나 1단계 공사가 2017년 12월에 착수되어 2022년 완공을 목표로 하고 있으며(2017년 말 공정률 6%), 새만금-전주 고속도로는 당초 2020년 완공 예정이었으나 2018년 5월에서야 공사 착수가 이루어져 2024년 완공 목표로 사업기간이 연장되었다. 신항만과 관련하여 당초 2020년까지 4선석을

2) 이에 새만금개발청은 새만금개발공사를 설립하는 등 공공주도로 매립사업을 추진할 계획이다.

완공할 계획이지만 항만 본시설(진입도로 및 호안축조 등) 공사는 2017년 12월에서야 착수된 상황이고, 민자방식으로 계획되어 있는데 민자사업자의 수요가 부족할 경우 사업 지연이 우려된다. 국제공항 및 철도는 국가 중장기계획[3]에는 반영이 되어 있으나 착수시기는 미정인 상황이다.

이렇게 새만금 사업의 핵심 기반시설 건설이 전반적으로 지연되어 새만금 개발 사업의 추진에 어려움을 야기하고 있으며 당초 2020년까지 공급하기로 한 핵심 기반시설 구축 계획에 차질이 발생하고 있다.

셋째, 새만금 산업단지 조성 사업은 사업시행자를 변경해야 하는 등 사업이 지연되어 추진 실적이 저조하다.

새만금 산업단지는 한국농어촌공사에서 2008년부터 9개의 공구로 나누어 18.5㎢의 산업단지를 매립하고 조성하는 공사를 추진 중이다. 당초 2018년 12월에 산업단지 조성공사 완료를 목표로 하였으나, 총 9개 공구 중 1공구(1.84㎢)는 매립 및 조성을 완료하였고, 2공구(2.55㎢)는 매립완료 후 조성 공사 중이며, 5공구와 6공구는 매립 중인 상황이고, 잔여 5개 공구(3, 4, 7, 8, 9공구)는 매립 착수조차 실시하지 못한 상황이다.

새만금 산업단지는 당초 전라북도가 관리권을 가지고 있었으나, 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 개정[4]에 따라 새만금개발청이 2017년 6월부터 새만금 산업단지의 관리권자 지위를 취득하였다[5]. 이에 새만금개발청은 한국농어촌공사에 대해 새만금 산업단지 종합업무검사를 실시(2017.8.28.~9.8.)하였고, 점검결과[6] 및 사업시행자 지위 재검토(안)을 한국농어촌공사에 통보(2017.10.17.)하였다. 이후 한국농어촌공사는 미착수 공구(5개 공구)에 대해서 대체 사업자 지정을 요청

3) 새만금 국제공항의 경우 2020년까지 새만금 지역 수요, 입지, 규모, 사업시기 등 타당성을 검토할 예정이고, 철도의 경우 2025년까지 새만금 신항-대야 구간(43.1㎞)을 단선전철로 추진할 계획이다.

4) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」
제52조의2(산업단지 관리에 관한 특례) 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」 제30조제1항에도 불구하고 새만금사업지역 내의 산업단지의 관리권자는 새만금청장으로 한다. [본조 신설 2016.12.2.]

5) 새만금개발청은 새만금 산업단지의 용지 매각·임대·관리, 입주계약, 기반시설의 설치·유지·보수, 관리 기본계획 수립, 기업 민원해결 및 사업 지원 등을 수행하게 된다.

6) 새만금 산업단지 종합 업무검사에 따르면 사업시행자로 선정된 지 9년이 지났지만, 사업자 선정 시 약속 미이행, 사업비 투입 21%, 투자유치 실적 전무 등으로 한국농어촌공사의 산업단지 조성 사업 추진 의지가 의심될 정도라고 평가하였다.

(2017.11.20.)하였다.

새만금개발청은 기존에 착수한 공구(2, 5, 6공구)는 한국농어촌공사가 사업을 마무리하고, 미착수 공구(3, 4, 7, 8, 9공구)에 대해서는 한국농어촌공사의 사업시행자 지정을 취소하고 새로운 사업시행자를 지정할 계획이다.

[새만금 산업단지 공구별 추진 현황]

공구	규모	현황	비고
1공구	1.84㎢	매립 및 조성완료	총사업비 2조 5,498억원 중 2017년까지 5,728억원(22.5%) 투입
2공구	2.55㎢	매립완료, 조성 중(68%)	
5공구	1.81㎢	매립 중(공정률 86%)	
6공구	1.90㎢	매립 중(공정률 30%)	
3, 4, 7, 8, 9공구		미착수	

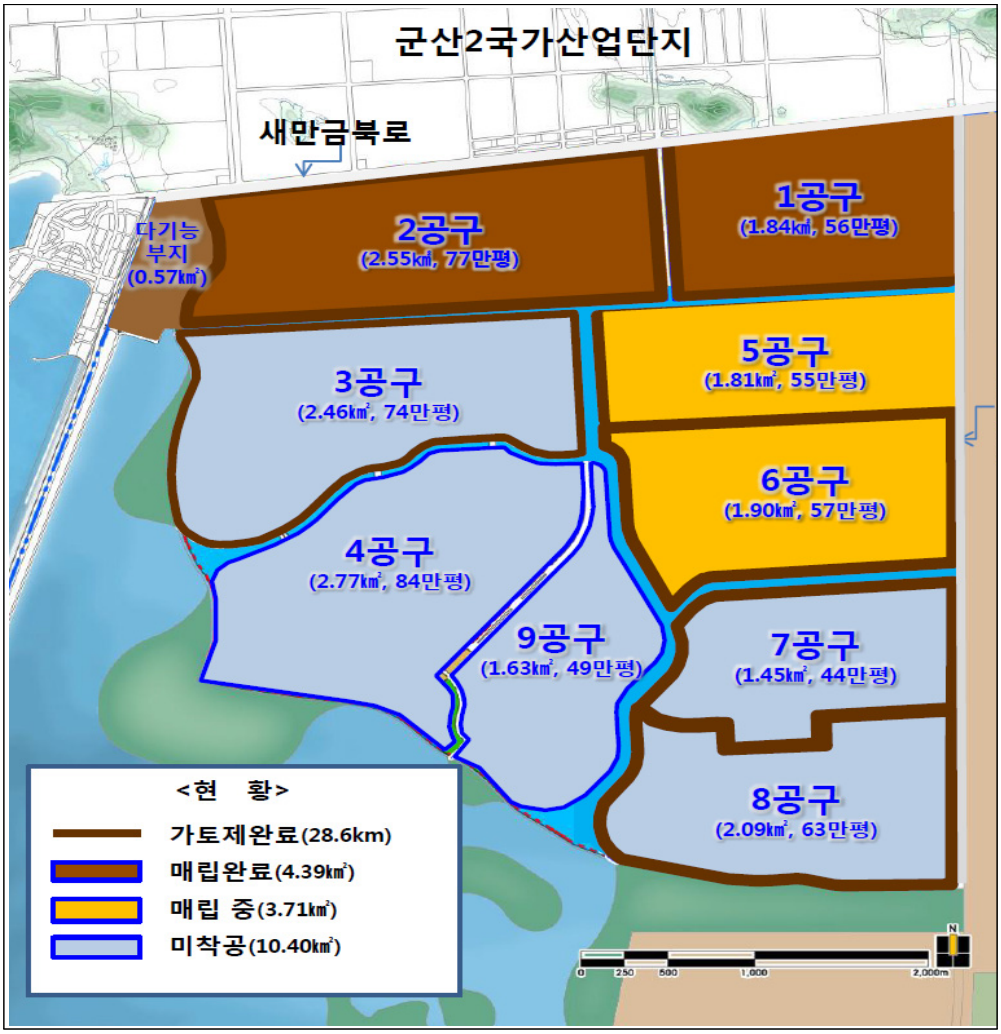
주: 2017년 12월 말 기준
자료: 새만금개발청

동 사업은 당초 2018년까지 매립 및 단지조성 완료가 목표였으나 2017년 말까지 전체 공정률이 21.2%에 불과하여 목표를 달성하지 못할 것으로 보인다. 한국농어촌공사는 정부정책 변화[7]와 경기불황에 따른 분양실적 부진을 이유로 새만금 산업단지 조성 사업의 총사업비 2조 5,498억원 중 2017년까지 22.5%인 5,728억원만 투입하여 사업의 전반적인 실적이 매우 저조하다. 한국농어촌공사는 잔여공구 공사 시행에 필요한 절대 공기를 고려할 때 2024년까지 사업기간 연장을 요구하고 있으며, 미착수 공구에 대해 사업시행자를 변경하여 추진하게 되면 미착수 공구의 매립 및 조성 완료를 위한 사업기간은 늘어날 것으로 예상된다.

새만금 산업단지 조성이 지연됨에 따라 새만금 지역 기업 유치 및 투자 실적에 큰 차질이 발생할 우려가 있다. 따라서 새만금개발청은 산업단지 개발계획을 변경하여 한국농어촌공사에 대해 잔여공구에 대한 매립 및 조성 공사를 조속히 완료할 수 있도록 조치하고, 아직 매립을 착수하지 않은 공구에 대해서는 대체 사업시행자를 조속히 지정하여 사업을 추진할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

7) 한국농어촌공사는 새만금위원회의 산업단지 조성 지역에 대한 방수제 미축조 결정(2011.3.) 이후 홍수위 재산정(2013.2.) 등 정부정책 변화로 인해 사업이 지연되었다는 입장이다.

[새만금 산업단지 매립현황]



자료: 새만금개발청

2 새만금 관광활성화 사업 성과부족 및 집행 관리 강화 필요

가. 현 황

새만금개발청은 새만금 개발이 본격화되기 이전부터 노출부지, 방조제 및 주변 부지, 수면 등 당장 이용이 가능한 자원을 활용하여 새만금을 사람이 모여드는 관광명소가 될 수 있도록 다양한 사업과 홍보를 추진하여 새만금에 대한 국민이 인식을 개선하고 민간 투자를 유도하고 있다. 새만금개발청은 새만금 관광명소화를 위해 2017년에 새만금 노마드 축제 지원, 새만금 관광활성화 지원 사업 등을 추진하였다.

새만금 노마드 축제 지원 사업[1]은 2017회계연도 신규 사업으로 새만금 노마드 페스티벌 개최를 위한 예산액 2억원 전액을 민간보조사업으로 집행하였다. 새만금 관광활성화 지원 사업[2]은 새만금 상설공연 개최를 지원하기 위해 2017회계연도 예산액 6억 9,800만원 전액을 전라북도에 자치단체보조사업으로 집행하였다.

[2017회계연도 새만금 관광활성화 관련 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
새만금 노마드 축제 지원	200	200	0	0	200	200	0	0
새만금 관광활성화 지원	698	698	0	0	698	698	0	0

자료: 새만금개발청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 일반회계 5557-322

2) 코드명: 지역발전특별회계 5557-372

나. 분석의견

첫째, 새만금 관광활성화 지원 사업은 새만금 공연의 관람객 수가 감소하는 등 사업의 성과가 부진하므로 대안을 마련할 필요가 있다.

새만금개발청은 새만금을 관광명소화하기 위하여 상설공연 및 부대공연 등을 지원하기 위해 전라북도에 6억 9,800만원을 보조하였고, 전라북도는 도비를 매칭하여 전라북도 문화관광재단을 통해 동 사업을 추진하고 있다. 전라북도는 교부받은 국비 보조금 6억 9,800만원을 전액 집행하였다.

[2017년 새만금관광활성화 지원 사업 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	새만금청		사업시행기관				
	예산 현액	집행액	보조기관	교부액	예산 현액	실집 행액	실집행률
새만금 관광활성화 지원	698	698	전라북도	698	698	698	100.0

자료: 새만금개발청

전라북도 문화관광재단은 2017년 새만금지역에서 상설공연, 부대행사, 거리공연 등 총 188회의 공연을 실시하여 상설공연 관람객 20,043명, 거리공연 및 부대행사 관람객 21,446명 등 총 41,489명이 공연을 관람하였다.

그런데, 2012년부터 최근 6년간 공연 관람객 수가 감소하는 추세이다. 2012년 79,691명이던 공연 관람객 수가 2017년 41,489명으로 크게 감소하였고, 새만금 상설공연 관람객 중 지역주민(전북 지역 거주자) 비율은 2015년 54.8%에서 2017년 60.8%로 증가하고 있다.

[최근 6년간 새만금 상설 및 부대공연 실적]

(단위: 명, 천원)

연도	관람객 수			공연 수입액
	상설공연	거리공연 및 부대행사	합계	
2012	20,692	58,999	79,691	8,136
2013	27,574	50,730	78,304	95,996
2014	21,084	25,734	46,818	58,194
2015	17,683	24,964	42,647	109,775
2016	13,730	18,298	32,028	82,799
2017	20,043	21,446	41,489	115,630

자료: 새만금개발청

새만금 관광활성화 지원 사업에 대한 국고보조사업 연장평가 보고서(2017.5.)에 따르면 동 사업은 새만금을 관광명소로 조성하기 위한 상설공연 시행을 목적으로 자금을 지원하는 것으로 보조사업의 법적 근거 및 필요성이 상대적으로 미흡하며, 지자체의 지원 노력과 효율적인 운영 노력이 요구되고, 새만금 개발이 시작되는 단계 및 문화관광 콘텐츠가 전무한 상태에서는 지원 필요성이 있으나, 2011년 이후 지속적인 지원이 이루어졌고 상설공연만으로 목표를 달성할 수 있을 지가 불명확하며, 새만금 방조제 개통 이후 매년 방문객이 감소하고 있는 상황 및 사업의 목표기한이 2020년까지임을 고려할 때 2019년부터는 보조사업을 폐지하고 새만금개발의 활성화 및 지자체의 노력으로 관광객을 유치하는 등의 운영방안을 강구할 필요성이 있다는 결론을 제시하였다[3].

2010년 새만금 방조제 개통 이후 새만금 방문자 수의 감소 추세, 새만금 공연 관람객 감소 추세 등 새만금 관광활성화 지원 사업의 성과가 부진하여 새만금을 사람이 모여드는 관광명소로 만들기 위한 당초 계획에 차질이 발생할 우려가 있다. 따라서 새만금개발청은 새만금 관광객이 실질적으로 증가될 수 있도록 하기 위한 관광활성화 추진체계, 전략 등에 대해 종합적으로 검토하여 적합한 대안을 마련할 필요가 있다.

3) 2018년 제2차 보조사업 재평가 보고서(2018.5.)에서는 동 보조사업의 단계적 폐지 의견에 대해 국토균형발전을 위해 새로운 관광활성화 사업 추진 등 사업방식 변경이 필요하다는 결과를 제시하였다.

[2010년 이후 새만금 방문자 수 현황]

(단위: 천명)

연도	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
방문자 수	8,459	5,700	4,867	5,134	4,336	4,332	4,894	6,214

자료: 새만금개발청

둘째, 새만금 노마드 축제 지원 사업은 보조금 전액을 1회에 교부하여 「예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하고 있으므로 보조금 집행 관리를 강화할 필요가 있다.

새만금 노마드 축제 지원 사업은 새만금 지역에서 노마드(유목민) 정신을 실천하는 캠핑 축제를 개최하여 새만금 대표 축제로 육성하고 새만금 브랜드 이미지 제고를 위한 사업이다. 새만금 노마드 축제는 새만금 방조제 신시야미 레저용지 일원에서 2박 3일(6월 2일~4일) 간 캠핑, 공연 등을 개최하여 새만금 관광을 활성화하기 위한 것이다.

[새만금 노마드 축제 개요]

- 내용 : 황무지 새만금에서 미래 유목민(노마드)들이 한곳에 모여 도시를 만들어 가는 모습을 형상화한 축제 프로그램 운영
- 기간 : 2017년 6월 2일 ~ 6월 4일
- 장소 : 새만금 방조제 신시야미 레저용지 일원
- 프로그램 : 노마드 캠프, 노마드 예술, 노마드 특구마켓, 노마드 불의제전

동 사업은 국회의 2017년 예산안 심의 과정에서 신규로 2억원이 편성된 이후 구체적인 사업계획 미비를 사유로 기획재정부의 수시배정 사업으로 지정되었으나, 2017년 3월 24일 기획재정부로부터 예산 배정이 이루어졌다. 이후 새만금개발청은 KBS미디어를 보조사업자로 선정하고 4월 17일 민간경상보조금 2억원 전액을 교부하였다.

[2017년 새만금 노마드 축제 지원 사업 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	새만금청		사업시행기관				
	예산 현액	집행액	보조기관	교부액	예산 현액	실집행액	실집행률
새만금 노마드 축제 지원	200	200	KBS미디어	200	200	200	100.0

자료: 새만금개발청

그런데 이는 보조금을 최소 2차례 이상 나누어서 교부하고, 1차 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 및 자부담 부분이 계획대로 이행되고 있는지 여부를 점검하여 그 평가결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 한다는 「예산 및 기금운용계획 집행지침」을 위반하였다.

따라서 새만금개발청은 보조금 교부 및 집행에 관한 지침을 철저히 준수하는 등 보조금 집행관리를 강화할 필요가 있다.

III 개별 사업 분석

1 새만금 투자유치 실적 저조 및 적극적 조치 필요

가. 현 황

새만금투자유치지원 사업[1]은 새만금사업의 위상과 투자환경을 홍보하여 민간자본을 유치하기 위한 사업이다. 새만금개발청은 2017회계연도 예산현액 24억 4,400만원 중 21억 5,500만원을 집행하고 2,100만원을 다음연도로 이월하였으며 2억 6,800만원을 불용처리하였다.

[2017회계연도 새만금투자유치지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
새만금투자 유치지원	2,227	2,227	247	△30	2,444	2,155	21	268

자료: 새만금개발청

새만금투자유치지원 사업은 국내외 투자유치 설명회, 주요 박람회 참가 등 다양한 홍보활동을 통해 새만금 지역에 민간기업을 유치하고 고용창출을 목표로 하고 있다.

나. 분석의견

첫째, 새만금개발청은 2016년에 이어 2017년에도 투자유치 실적이 저조한 문제가 있다.

새만금개발청은 2013년부터 2015년까지 매년 민간기업과 입주계약을 체결하였

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 일반회계 7031-310

다. 2013년에 2개 기업과 계약을 체결하여 그 중 1개 기업이 입주를 하였고, 2014년에는 1개의 기업과 계약을 체결하여 입주를 완료하였으며, 2015년에는 2개의 기업과 계약을 체결하여 입주를 완료하였다. 그런데 2016년과 2017년에는 투자(입주) 계약 체결 실적이 전무하였다.

민간기업 등과 2014년에 33건, 2015년에 10건의 MOU를 체결하였으나, 2016년에는 1건, 2017년에는 4건에 불과하여 그 실적이 저조하다.

[최근 5년간 연도별 투자유치 실적]

(단위: 개, 억원)

구분	2013		2014		2015		2016		2017		합계	
	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액
계약기업	2	32,000	1	3,000	2	1,238	0	0	0	0	5	36,238
입주	1	10,000	1	3,000	2	1,238	0	0	0	0	4	14,238
미입주	1	22,000	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22,000
MOU 체결기업	0	0	33	6,907	10	20,366	1	3,400	4	11,853	48	42,526

자료: 새만금개발청

새만금개발 사업의 핵심은 기업유치를 통한 지역활성화이다. 새만금 사업은 부지조성의 성과 부진 및 기업 유치 실적 부진 등으로 전반적인 사업 실적이 저조한 문제가 있다. 따라서 새만금개발청은 투자유치 실적 부진 등에 대한 원인을 분석하고, 사업 추진 방식 등을 획기적으로 개선할 방안을 마련할 필요가 있다.

둘째, 새만금투자유치지원 사업의 시행에도 불구하고 실제 기업의 투자로 연결되는 실적이 저조하므로 MOU 체결 이후 후속 관리를 강화하는 등 보다 적극적인 조치가 필요할 것으로 보인다.

새만금 사업은 산업연구용지, 국제협력용지, 관광레저용지, 농생명용지 등으로 구분하여 개발을 진행하고 있는데, 2017년 말까지 산업·연구용지 중 일부용지에 기업 4개소가 입주하였고, 국제협력용지, 관광레저용지, 농생명용지 등 나머지 부지는

민간기업의 투자가 전무한 상황이다. 또한 기존에 양해각서(MOU)를 체결한 기업 73곳 중 54곳이 협약 기간만료 등의 사유로 투자를 철회하거나 경기불황 등의 이유로 투자를 보류하고 있어 MOU 체결 이후 기업들의 실질적 투자로 연결되는 실적이 저조한 실정이다.

[새만금개발청 투자유치 현황]

(단위: 억원)

업 체 명	투자금액	투자협약	추진 현황
JY중공업 등 11개사	1,290	'10.7	**투자보류**(조선업계 불황으로 투자시기 조정)
OCI	22,000	'10.8	입주계약 체결('13.3), 현재 토지대금 분할 납부중
삼성그룹	76,000	'11.4	**투자철회**
OCISE	10,000	'11.7	입주계약 체결('13.9), 시설가동('16.4)
금비산업 등 2개사	650	'12.9	**투자보류**(경기불황, 발전설비 제조)
도레이	3,000	'13.11	입주계약 체결('14.1), 시설가동('16.7)
솔베이	1,210	'13.11	입주계약 체결('15.2), 시설가동('16.11)
탱크테크 등 30개사	907	'14.4	**투자보류**(조선업계 불황으로 투자시기 조정)
대흥산업가스	200	'14.10	**투자보류**(산업용 가스 제조 및 선박 부품 제조, 기술개발 지연)
ECS	28	'14.10	입주계약 체결('15.2), 시설가동('15.9)
새만금해상풍력(주) 등 5개사	4,400	'14.10	실시계획 수립중('17.1.6 MOA체결)
CNPV(중) 등 2개사	5,800	'14.11	1단계 발전시설 완공('16.4), 2단계 발전시설 및 제조시설 건립 구상 중
델프트공대(네)	16	'15.9	**협약기간만료, 투자철회**(델프트공대측의 법인 설립 지연)
알프스에너지 등 3개사	15,000	'15.11	**협약기간만료, 투자철회**(천연가스 가격 하락으로 합성가스 사업성 하락)
일성건설 등 5개사	5,000	'15.11	**협약기간만료**(사업성 문제로 투자기업간 논의 중단)
청뚜인니물류공사	350	'15.12	상담 진행중(식품물류)
장쑤룬형물류발전(유)	3,400	'16.6	상담 진행중(식품물류, 바오디 모회사)
보성산업(주) 등 3개사	3,613	'17.9	신규 MOU 체결
삼진산업	390	'17.10	신규 MOU 체결
리튬코리아	3,450	'17.11	신규 MOU 체결

주: 2017년 12월 기준
자료: 새만금개발청

새만금개발청은 MOU는 그 성격상 강제력이 없으며, 경기불황 및 기업 측 사정 등에 따라 투자가 부진한 상황이라는 입장이나, 투자유치 대상 기업의 발굴 단

계부터 실질적 투자가능성을 충분히 고려하고 MOU 체결 이후 기업에 대한 후속 관리를 강화하여 MOU 체결 이후 기업의 투자로 연결될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

셋째, 새만금투자유치지원 사업을 위한 새만금자문단의 운영 실적이 저조한 바, 자문단의 운영을 내실화할 필요가 있다.

새만금개발청은 새만금투자유치지원 사업과 관련하여 새만금 투자·개발 등에 있어 전문가의 의견을 청취하고 사업의 원활한 추진을 위하여 '새만금자문단'을 운영하고 있다. 새만금자문단은 새만금개발청 훈령인 「새만금자문단 설치·운영 규정」에 근거하여 운영 중이며, 고문 8명, 자문위원 32명, 분과위원 46명 등 총 86명의 무보수 명예직으로 구성되어 있다. 고문 및 자문위원은 전략적 활동을 지원하는 역할을 하고 분과별 자문위원은 실질적·전문적 업무 활동을 지원하고 있으며, 새만금개발청은 위원들에게 회의 참석 수당을 지급하고 있다.

새만금개발청은 최근 3년간 새만금자문단 운영 실적을 살펴보면 매년 5회의 자문단 회의를 개최하였으며, 2015년에는 별도 예산 편성은 없었으나 330만원을 집행하였고, 2016년에는 3,200만원의 예산 중 540만원을 집행하였으며, 2017년에는 1,800만원의 예산 중 405만원을 집행하였다. 특히, 2017년의 경우 모든 자문단 회의를 10월 이후에 개최하는 등 연말에 집중적으로 회의를 개최하였다.

[최근 3년간 새만금자문단 운영 및 집행 현황]

(단위: 천원, %)

구분	2015년	2016년	2017년
예산(A)	0	32,000	18,000
집행(B)	3,300	5,400	4,050
집행률(B/A)	-	16.9	22.5
회의 개최 실적	5회 (2.13, 4.14, 11.13, 11.16(2))	5회 (2.3, 4.29, 7.1, 10.17, 12.2)	5회 (10.27, 11.7, 11.22, 11.24, 12.26)

자료: 새만금개발청

새만금자문단 예산집행 내역을 살펴보면, 예산액 대비 집행비율이 2016년 16.9%, 2017년 22.5%에 불과하여 집행실적이 매우 저조한 편이고, 2017년의 경우 자문단 회의를 10월 27일 이후에만 개최하여 개최 시기가 연말에 집중되어 있어 적절하지 않은 측면이 있다. 따라서 새만금개발청은 향후 새만금투자유치 활성화를 위해 새만금자문단의 기능 및 역할에 대해 종합적으로 검토한 후 자문단의 운영을 내실화할 필요가 있다.

집 필

총 괄 | 이승재 예산분석실장

심 의 | 서세욱 사업평가심의관
정승환 예산분석총괄과장
박혜진 산업예산분석과장
이동훈 사회예산분석과장
이종구 행정예산분석과장
정연수 경제산업사업평가과장
김수옥 사회행정사업평가과장
박홍엽 공공기관평가과장

작 성 | 윤여문 예산분석관
하상우 예산분석관
이동엽 예산분석관
이은경 예산분석관

지 원 | 인정은 행정실무원
김도희 자료분석지원요원

결산분석시리즈 Ⅱ
2017회계연도 결산 위원회별 분석

발간일 2018년 8월

발행인 김춘순 국회예산정책처장

편 집 예산분석실 예산분석총괄과

발행처 **국회예산정책처**
서울특별시 영등포구 의사당대로 1
(tel 02·2070·3114)

인쇄처 경일칼라콤(주)

이 책은 국회예산정책처 홈페이지(www.nabo.go.kr)에서 보실 수 있습니다.

ISBN 978-89-6073-094-6 93350

© 국회예산정책처, 2018