



건설협회 도회 장학금 전달 대한건설협회 도회(회장:오인철)는 최근 철원군청을 방문해 지역 내 저소득 가정 자녀에게 전해 달라며 500만원 상당의 장학금을 기부했다.

“강원 사진예술 구심점 역할·역량있는 작가 배출 노력”

강원사진대전 수상작 전시·시상식
대상 춘천 김동규 씨 수상
강원문화상 강릉 한경우 씨

제31회 강원사진대전 수상작 전시회 및 시상식이 지난 16일 춘천아트프라자 갤러리에서 열린 가운데 김동규(춘천)씨가 대상을 수상했다.

도예총(회장 이재한)이 주최하고 한국사진작가협회 강원도지회(회장 정시권)가 주관한 이번 전시회는 김진태 국회의원, 황찬중 춘천시의원, 안광수 한국사진작가협회 춘천지부장, 오일주 강원국제비엔날레 이사장을 비롯해 도내 사진작가들이 참석한 가운데 진행됐다.

이날 우수상은 임인선(동해)·이경직(태백)씨가 받았으며 특선은 김택기(태



제31회 강원사진대전 수상작 전시회 및 시상식이 지난 16일 춘천아트프라자 갤러리에서 열렸다.

백)·엄춘식(홍천)·서성수(태백)·김영준(양양)씨가 각각 수상했다.

정시권 회장은 “해를 거듭할수록 수작들이 출품돼 강원사진대전의 위상이 높아지고 있다”며 “강원도 사진예술의 중

심으로 발전해 역량 있는 사진작가를 배출하겠다”고 말했다.

이날 시상식에서는 한국사진작가협회 강원도지회 운영위원회(위원장 김성진)가 선정하는 강원문화상 시상도 함



제31회 강원사진대전에서 대상을 수상한 김동규 씨.

께 마련돼 한경우(강릉)씨가 상장과 부상을 받았다. 추천작가상은 김병철(태백)씨가, 삼결상에는 최익화(춘천)·장창근(속초)·김병철(원주)씨가 각각 수상했다. 한승미

대한건설협회 강원도회 철원장학회에 500만원 기탁

2017년 12월 17일(일) 신관호



▲ 대한건설협회 강원도회(회장 오인철)는 지난 15일 철원군청에서 철원장학회에 500만원의 장학금을 기탁한 가운데 이현종(사진 아래 가운데) 철원군수와 오인철(사진 아래 왼쪽에서 두번째) 회장을 비롯한 관계자들이 기념사진을 촬영하고 있다.

건설공사 실적신고 순회 설명회 오늘부터 22일까지 4곳서 진행

대한건설협회 강원도회(회장 오인철)가 올해 건설공사 실적신고 순회 설명회를 실시한다. 건설협회 도회는 18일부터 22일까지 춘천, 원주, 강릉, 동해 등 도내 4개 지역에서 2017년 건설공사 실적신고 회원사 설명회를 진행한다고 17일 밝혔다.

영서남부권역 설명회는 18일 원주 강원도산업경제진흥원에서 진행되며 19일은 영동남부권역 설명회로 동해안권 경제자유구역청에서 열린다. 영동북부권역 설명회는 20일 강릉 녹색도시 체험센터, 22일은 영서북부권역 설명회로 춘천 바이오산업진흥원에서 개최된다.

이번 실적신고 설명회는 도내 종합건설업체 임직원을 대상으로 진행되며 종합건설업체 시공능력 평가를 위한 실적신고와 상호협력평가 기준 등에 대해 교육이 실시될 계획이다. 실적신고 자료는 건설업체 시공능력 평가액 산정 근거와 공공공사 입찰 자료로 활용된다. 신관호

막내린 올림픽 호재·SOC 예산 삭감...존폐 위기

»» 강원경제 2017 결산 -② 겹약재에 흔들리는 건설산업

올해 10월까지 수주액 19% 감소

강원건설 위축 도내 경제지표 휘청

2018평창동계올림픽과 교통망 개선 등으로 호황을 누렸던 강원건설업계가 정부의 사회간접자본(SOC) 예산축소 등 개발사업이 크게 줄어들면서 위기감이 고조되고 있다. 통계청과 도내 건설업계에 따르면 2010년 4300여개에 불과했던 도내 건설업체 수는 2015년 6100여개로 늘었다. 올림픽과 서울양양고속도로 등 대규모 공사 호재로 도내 건설업계 몸집이 커졌지만 호재는 끝나고 신규 공사 수요마저 줄어 도 전체 건설수주액이 급감하는 추세다. 올해 10월까지 도 전체 건

설수주액은 3조5314억여원, 지난해 같은기간 4조3683억여원보다 8369억여원(19%) 감소했고 건설업체간 경쟁만 치열해졌다.

설상가상으로 정부가 내년부터 SOC 예산을 삭감기로 해 도내 건설업계에 먹구름이 끼고 있다. 내년 SOC예산은 17조7000억원으로 전년 22조1000억원보다 무려 4조4000억원(20%)이나 줄었다. 최근 정부의 SOC예산 중 강원도 비중이 4.69%인 점을 감안하면 도내 건설업계에 2100억원대의 손실이 예상된다. 또 도내 건설산업 중 70%를 차지했던 SOC가 축소되면서 존폐의 기로에 서게 됐으며 이는 고스란히 강원경제의 약재로 다가오고 있다. 도 지역내총생산(GRDP)의

26%가 건설업으로, 강원건설의 위축에 도내 경제지표도 휘청이게 됐다.

더구나 전국 건설업체들은 해외로 눈을 돌려 위기를 모면하고 있지만 강원도 건설업체는 대부분이 영세기업으로 이마저도 여의치 않은 상태다. 이 때문에 도내 건설공사를 최대한 지역업체에 주달하는 한편 시공능력을 키울 수 있는 지원대책이 마련돼야 한다는 목소리가 나오고 있다. 도내 건설업계 관계자는 "강원도형 건설정책이 서둘러 마련돼야 한다"고 말했다. 신관호

Law Firm The Wonju

법무법인 원주

원주시 무실동 검찰청 맞은편 법조타워 203호
TEL.(033)742-5225, 742-4411

건협 강원도회, 철원장학회에 장학금 500만원 전달

대한건설협회 강원도회(회장 오인철)가 지난 15일 철원군을 찾아 재단법인 철원장학회에 장학금 500만원을 전달했다고 17일 밝혔다.

도회는 연말을 맞아 지역 인재들의 꿈과 희망을 지원하기 위해 이번 장학금을 전달했다고 설명했다.



도로건설사업 '2건 중 1건' 10년 넘도록 '하세월 공사'

국민 삶의 질과 직결된 각종 인프라 시설의 '늑장 준공'이 일상화되고 있다. 출퇴근 시간을 줄이고 교통체증을 덜기 위한 도로 건설사업 2건 중 1건은 착공에서 준공까지 10년 이상 걸리는 것으로 나타났다.

예산 1억원을 편성받지 못해 해를 넘겨 준공하는 도로사업도 즐비하다. 삼산대교의 상습 교통난 해결을 위해 건설 중인 1.98km짜리 월드컵대교는 당초 계획보다 5년이나 늦어져 개통까지 10년6개월이 걸릴 전망이다.

〈건설경제〉가 국토교통부에 의뢰해 내년에 완공 예정인 고속도로와 국도, 지방도(국지도) 등 총 49개 도로사업을 대상으로 착공에서 준공까지 걸리는 시간을 분석한 결과 평균 9.2년으로 집계됐다. 이는 예산 투입 기준으로, 실제 개통은 1~2년 더 기다려야 한다.

특히 49개 도로 가운데 절반이 넘는 25개(51%) 사업은 준공까지

본지, 49개 사업 工期 분석

평균 9.2년 '늑장준공' 일상화 실제 개통까지 1~2년 더 소요 주민은 불편, 건설사는 적자늘 "지방사업 1km 20년 걸리기도" 통근시간 OECD 중 가장 길어

10년 이상 걸렸다. ▶관련기사3면 전북 군산과 충남 서천을 잇는 군장대교 국도건설사업은 2008년 착공해 10년째 공사 중이다. 내년 완공 기준으로 전체 2.8km를 잇는데 11년 걸렸으니, 1년에 254m씩 건설한 셈이다. 도로가 놓이면 통행거리가 13km 단축돼 물류비 절감과 관광객이 늘 것으로 기대했던 지역사회는 수년째 한숨짓고 있다.

경기 성남과 장호원을 잇는 국도3호선 자동차전용도로 중 성남~장호원5 구간(12.2km)은 개통

까지 무려 14년이 걸릴 것으로 보인다.

지방도로인 경남 창원시 동읍과 김해시 한림면 간(12km) 확장공사는 2004년 착공했지만 햇수로 무려 15년 만에 개통된다. 경북 영천시외의 임고~조교(5.3km) 확장공사는 내년에 7100만원을 마저 투입해 공사를 마무리할 예정이다.

한강의 28번째 다리도 개통이 차일피일 미뤄지고 있다. 서울 마포구 상암동과 영등포구 양평동을 잇는 월드컵대교(1.98km)는 착공한 지 10년6개월 뒤인 2020년에 개통된다. 박원순 서울시장 취임 후 관련 예산이 대폭 깎이면서 2015년 8월 준공 계획이 5년 이상 늦춰졌다. 목동과 상암동 주민들은 출퇴근 때면 주차장으로 변하는 도로 위에서 분통을 터뜨리고, 공사를 맡은 건설사들도 적자가 눈덩이처럼 불어나고 있다.

김태형기자 kth@ ▶3면에 계속

일반국도 80% 1년 단위 '장기계속계약'... '예산 단절' 일쑤

내년 준공 도로 사업의 소요기간

구분	사업명	소요기간 (년)	사업연장 (km)
고속도로	영천-연암	8	71.7
	진상-하동2	9	4.9
	하동-완사2	9	7.1
	밀양역-삼랑	10	4.1
	다인-비안1	8	12.26
	동해-육계	8	8.5
	장흥-용산	7	5.7
	홍해-기계2	9	8.6
	기계-안동4	6	4.9
	괴산-괴산C	6	7.7
	오미재터널	5	3
	화산-평호	4	6.1
	임해-임태1	9	5.1
	임해-임태2	10	5.7
	화양-적곡4	7	3.6
	인화-강화	12	12.7
	성남-장호원5	14	12.2
	군정대교	11	2.8
	신갈우회	11	5.1
	일반국도	부산시계-용상1	10
소천-도계1		12	10.02
소천-도계2		12	10.19
가흥-상방		10	6.6
적성-전곡3		10	7.9
내서-칠원		10	6.21
세종-중군		13	9.3
부산시계-용상2		10	7.46
영월-방림1		10	11.16
침안-온산2		10	7.99
지방도 (국지도)	순계-불정	9	9.9
	고현-하동(C2)	10	3.1
	구포-덕산1	10	6.87
	구포-덕산2	10	7.41
	인포-보은1	10	5.3
	인포-보은2	9	8.3
	인포-보은3	8	4.4
	적성-전곡1	10	7.6
	하동-완사1	9	7.72
	홍해-기계1	8	8
	반곡-남산	7	8.8
	조리-법원	12	13.7
	종읍-함림	15	12.0
	예관-가산	8	16.6
	울릉도일주	8	4.8
지방도 (국지도)	임고-조교	5	5.3
	나진-소리	10	11.6
	화양-나진	10	10.2
	쌍치-산내	4	2.7
	선창-염치	9	11.3

자료 : 국토교통부

뉴스포커스

도로건설사업 '늑장 준공' 일상화... 왜?

인프라 사업 지연 탓에 공사비가 급증하고, 이용자들의 불편과 사고 위험도 덩달아 커지고 있다.

공공 건설공사에서 공사 지연의 원인은 대부분 예산 편성방식 때문이다. 재정이 투입되는 건설공사의 계약방식은 크게 '장기계속계약'과 '계속비계약'으로 나뉜다.

장기계속계약은 총공사금액으로 입찰을 진행하지만 실제 시공사와 계약은 1년 단위로 한다. 이렇다보니 우선 첫째 예산을 편성해 사업에 착수한 뒤부터는 예산 추가가 지지부진한 경우가 많다.

반면 계속비계약은 한 번에 총액계약을 맺는다. 계속비계약은 기본 5년 이내, 최대 10년 이내로 공사 기한이 정해져 있다. 공사 계약기간을 법적으로 못박아 공사 지연 가능성이 낮았다.

문제는 대부분의 도로사업이 매년 계약을 하는 장기계속계약이어서 공기 지연문제를 초래한다는 사실이다.

<건설경제>가 국토교통부에 의뢰해 내년 일반국도 건설사업의 계약방식을 전수 조사한 결과, 총 165건(내년 예산 1조9458억원)의 사업 중 장기계속계약 공사는 건수 기준으로 80%(132건), 금액 기준으로 77.1%(1조4999억원)를 차지했다. 상대적으로 계속비계약 공사 비중은 건수 20%(33건), 금액 22.9%(4459억원)에 그쳤다.

내년 준공 예정(예산 기준)인 49개 도로사업(고속도로 1개, 일반국도 38개, 지방도 10개)을 보면 착공부터 개통까지 평균 9.2년이 걸렸고, 연평균 978m를 건설했다. 상대적으로 연장이 긴 고속도로(영천-염양·17.7km)를 빼면 매년 841m씩 건설한 셈이다.

장기계속공사로 인한 공사 지연문제는 심각할 정도다.

첫해 예산편성 이후 지지부진 걸썩하면 공사이연 문제 초래
포항-안동 최단도로 확장공사
9년 지나도록 설계조차 못해
사고 터진 뒤에야 '사후약방문'

경북 포항과 안동을 잇는 최단도로인 31번·35번 도로의 확장공사(2~4차로)도 착공 9년째를 맞고 있지만 일부 구간은 설계조차 못한 상태다. 경북도청이 안동 신정사로 옮겨가면서 포항에서 도청까지 차

로 2시간20분이 걸리지만 완공이 늦어지면서 시민들이 불편을 호소하고 있다.

서해안과 동해안을 잇는 동서고속도로 개통도 하체일이다. 평택-제천-삼척 간 총연장 250.4km다.

평택-제천 구간 127.2km는 착공 20여년 만인 2015년 6월 개통했고, 제천-영월 간 30.8km는 2020년 완공 목표다. 나머지 영월-삼척 간 92.4km는 계획이 없다.

경찰서·소방서 같은 시민 안전시설이 늦어지는 경우도 비일비재하다. 양주 옥정신도시의 경우 입주 3년이 넘도록 경찰차기(옥정과출소)와 소방센터(119안전센터)가 없어 주민들이 불안에 떨고 있다.

그나마 사고 등 안전문제가 공론화돼야 예산이 제때 배정된다.

'죽음의 도로'로 악명이 높은 경부고속도로 영천-연암 구간(55.03km) 확장사업

은 예정대로 내년에 끝난다. 이 구간은 경부고속도로에서 유일한 4차로다. 2011년 12월 이를 6차로로 넓히는 공사를 시작했다. 하지만 확장 공사를 위해 도로 중앙과 좌우로 세워진 방호벽 탓에 도로가 비좁아지고 선형이 휘어진 데다, 노면마저 고르지 않아 교통사고가 잇따랐다.

연양 분기점(JC)에서 경주 나들목(IC)까지 약 30km 구간에서 2012~2016년까지 5년간 115건의 사고가 발생해 31명이 숨지고 53명이 다쳤다. 지난해 10월엔 울산로 가던 관광버스가 비좁은 공사구간을 지나면서 무리하게 끼어들다가 방호벽을 들이받아 한꺼번에 10명의 승객이 사망하기도 했다. 한국도로공사는 이 구간 확장을 위한 잔여예산 1087억원을 편성해 내년 말까지 공사를 끝낸다는 계획이다.

김태형기자 kth@

1면서 계속 = 도로건설 2건 중 1건, 10년 넘게 '하체일 공사'

현대경제연구원과 경제협력개발기구(OECD)에 따르면 우리나라의 교통혼잡 비용은 총 33조4000억원(2015년)으로 국내총생산(GDP) 대비 2.13%에 달한다. 1일 평균 통근시간은 58분(2010년)으로

OECD 국가 중 가장 길다. 박용석 한국건설산업연구원 산업정책 연구실장은 "국비가 투입되는 사업은 그나마 양반이다. 지자체 사업은 1km 놓는 데 20년 걸리기도 한다"며 "장기계속비

로 추진되는 도로사업은 예산 확보가 어려워 공사 지연이 불가피한 만큼 한 번에 계약을 하는 계속비 사업으로 추진할 필요가 있다"고 지적했다.

김태형기자