

# 연말부터 인천공항~강릉 1시간52분

## ‘올림픽 철도’ 277.9km 전구간 레일 연결식



◇한국철도시설공단이 개최한 원주~강릉 전 구간(120.7km)에 대한 레일 연결식이 29일 강릉역 현장에서 열려 기차가 시범 운행하고 있다. 강릉=권태명기자

인천국제공항에서 원주를 거쳐 강릉에 도착하는 올림픽 철도가 하나로 이어졌다.

한국철도시설공단은 2018평창동계올림픽을 317일 앞둔 29일 강릉역 현장에서 원주~강릉 복선철도 전구간 궤도 연결을 완료하는 레일 연결식을 개최했다.

지난 1월 노반 공사 완료에 이어 이날 궤도 연결까지 마무리되면서 원주~강릉 간 120.7km를 포함, 인천국제공항~강릉 간 277.9km 전 구간이 모두 연결됐다.

이에 따라 평창동계올림픽대회 기간 외국인 선수단과 관광객들의 안전한 수송을 책임질 동서횡단철도 건설사업은 막바지 공정에 진입했다.

공단 측은 최고속도 250km의 고속열차가 다니게 될 원주~강릉 구간엔 궤도 틀림이 거의 없고 비산 먼지 발생이 적은 콘크리트 궤도가 적용돼 안전성이 뛰어나고 친환경적이며 유지·보수도 용이하다고 밝혔다. 또 전 구간이 이음매 없이

올림픽 철도 원주~강릉복선전철 레일 연결



2018평창 핵심 교통 인프라  
최고 250km 고속열차 투입

연말 개통 차질없이 진행중  
친환경 콘크리트 궤도 적용

하나의 연속레일로 이어져 열차 통과 때 외부로 발생하는 소음과 진동이 적고 차량 내부 승객들도 쾌적한 승차감을 느낄 수 있다고 설명했다.

특히 순수 국내기술로 개발해 실용화에 성공한 'KR형 레일체결장

치'를 활용해 궤도자재 국산화를 100%를 실현, 151억원에 이르는 기술수입료를 절감할 수 있었다고 강조했다.

강영일 한국철도시설공단 이사장은 “연말 개통이 차질 없이 이뤄질 수 있도록 해 2018평창동계올림픽의 핵심 교통시설로서의 역할을 하겠다”고 말했다.

이날 레일 연결식 행사에는 강영일 한국철도시설공단 이사장, 김상태 기술본부장, 노병국 강원본부장 등과 시공사, 감리단 관계자들이 참석했다.

강릉=정익기기자 igjung@kwnews.co.kr

### 대한기계설비건설협회 이경식 도회장 선출

대한기계설비  
건설협회 도회  
는 29일 춘천 베  
어스호텔에서  
정기총회를 열



고 10대 도회장에 이경식 원주(주)은하 대표(사진)를 선출했다. 신임 이 회장은 기계설비건설협회 도회 8대 운영위원, 9대 부회장, 한국라이온스클럽 회원, 춘천지방검찰청 영월지청 청소년 선도위원 등을 역임했다. 또 도회는 이날 유공자 포상과 함께 지난해 세입·세출 결산, 올해 사업계획 및 예산 등을 논의했다.

하위윤기자 faw4939@kwnews.co.kr

# 인천공항~강릉 철도 1시간 50분대 걸린다

원주~강릉 철도 레일 연결식 사업비 3조8000억 4년9개월만

인천공항~강릉역 277.9km 연결

인천국제공항~강릉역까지 277.9km, 원주~강릉 120.7km가 마침내 하나의 철도레일로 연결됐다.

국도의동~서울 1시간대 생활권으로 묶는 철도는 20일 강릉정거장(강릉역)에서 열린 원주~강릉 철도 레일 연결식'에서 16m 레일이 마지막으로 깔리면 서완성됐다.

지난 2012년 6월 첫삽을 뜨지만 4년9개월만이다. KTX(고속철)가 달릴 복선 철도의 레일 완성을 위해 그동안 연인원 14만명, 침목 39만개, 레일 3만400t, 궤도 공사비 2405억원(원주~강릉 총사업비 3조8000억여원)이 투입됐다.

또 국내 최장 산악터널인 대관령터널(길이 22.7km)과 강릉시내 도심구간 및 남대천 하천을 지하로 건너는 강릉터널(2.58km) 건설 등 숱한 난공사가 성공적으로 진행됐다.

평창올림픽을 앞두고 오는 12월부터 최고시속 250km 고속열차가 본격 운행

을 시작하면 기존 서울 청량리~강릉까지 무궁화호 기준 5시간47분이 걸리던 열차 운행시간이 1시간12분대로 단축된다. 인천공항~강릉역까지는 1시간52분이 걸릴 것으로 예상된다.

강영일 철도시설공단 이사장은 "올림픽을 앞두고 국제사회에 약속한 철도교통 서비스를 완비하고, 향후 인천(월곡)~성남~여주~서원주 사업과 하나로 연결되는 또 하나의 동서축 철도망을 뒷받침하게 됐다"며 "1시간대 교통혁명이 삶의 패턴과 지역발전엔 엄청난 변화를 가져올 것"이라고 강조했다. 최동열

## 새의자

이경식 기계설비건설협회 강원도회장



이경식(58) 신임 대한기계설비건설협회 강원도회장은 "회원사의 의견을 적극적으로 수렴해 어려운 환경을 함께 극복하는 협회가 되도록

최선을 다하겠다"고 말했다. 이회장은 평창고와 세경대, 관동대를 졸업했으며 서강대에서 명예학사 학위를 받았다. 2014년부터 강원도회 9대 부회장을 맡았으며 현재 한국냉동관리협회 이사, 한국과학기술정보연구위원, 은하 대표이사로 활동하고 있다. 신관호

# 정부, 6.6兆 들여 노후 하수관로 정비... 싱크홀 막는다

정부가 총 6조6000억원을 들여 노후 하수관로 5850km에 대한 선제적인 정비에 나선다.

노후 하수관로의 결함으로 인해 토양이 유실돼 갑자기 땅이 꺼지는 이른바 '싱크홀'을 사전에 막기 위해서다.

환경부는 29일 이 같은 내용의 '지반침하 대응 노후 하수관로 정비대책'을 발표했다.

앞서 환경부는 지난 2014년 8월 서울 송파구 석촌동에서 발생한 싱크홀을 계기로 2015년부터 올 1월까지 전국 102곳의 지자체를 통해 20년 이상 지난 하수관로 1만 5600km에 대한 정비조사를 실시했다.

그 결과, 지반침하 사고의 원인인 동공

(洞空)이 발생할 가능성이 큰 중대결함 하수관 7만6000곳을 발견했다.

1km당 4.9곳꼴로 싱크홀이 발생할 위험이 크다는 얘기다.

중대결함을 유형별로 보면 하수관로 파손이 1만 3천 888곳(41.9%)으로 가장 많았고 표면손상이 2만 6285곳(34.5%), 관봉과 단절이 1만 628곳(14.0%), 변형·라이닝 결함이 4755곳(6.2%), 복합균열이 2610곳(3.4%) 등으로 그 뒤를 이었다.

균열·누수 등이 있지만 소규모로 동공 발생에 영향을 상대적으로 적은 일반 결함 하수관 23만 3000곳도 찾아냈다.

정비가 필요한 하수관로 물량을 산출한 결과, 총연장이 5850km에 달하는 것으로

## 환경부, 결함 발생 5850km 대상 긴급 보수 필요한 곳 우선 착수

나타났다.

하수관로 정비 표준사업비가 1km당 1억 2500만원인 점을 감안할 때 하수관로 정비에 필요한 총사업비는 6조 5837억원에 이른다.

이 중 긴급한 보수가 필요한 하수관로는 전체의 9.7% 정도인 1507km로, 환경부는 오는 2021년까지 1조 9803억원을 투입해 서둘러 정비에 나서기로 했다.

당장은 보수가 시급하지 않지만 나중에

구조적 결함이 커져 보수가 필요한 하수관로 4343km는 2022년부터 기술진단 후 정비를 실시할 계획이다.

일반보수에 투입되는 총사업비는 4조 6033억원으로 추정된다.

특히 환경부는 내부 부식, 차량 하중 등에 강한 하수관을 사용하고 매설심도와 시공방법 등을 개선해 향후 결함 발생을 최소화하기로 했다.

환경부는 인구와 차량 통행이 빈번해 싱크홀 사고가 발생할 경우 피해 규모가 클 것으로 우려되는 대도시 하수관로부터 단계적으로 정비할 방침이다.

이번에 정비조사를 실시하지 않은 59곳의 지자체도 자체적으로 시행한 기술진단

결과를 바탕으로 하수관로 정비를 추진할 수 있도록 지원하기로 했다.

이 외에도 환경부는 빠르게 노후화되고 있는 하수관로의 체계적인 관리를 위해 '하수관로 운영관리 시스템'을 구축하고 하수관로 잔존수명을 과학적으로 평가하는 '자산관리 시스템'을 도입하는 방안도 검토할 계획이다.

환경부 관계자는 "하수관에 의한 지반 침하하는 하수관의 특성상 대부분 소규모로 발생하지만 매년 증가하는 경향을 보이고 있다"며 "지반침하 사고의 원인이 되는 동공이 발생할 수 있는 노후 하수관로를 서둘러 교체·보수하겠다"고 말했다.

박경남기자 knp@

# 수천억 수주해도 오히려 '마이너스' 남는게 없는 '空空공사'

중대형 건설사 외형 성장에도 영업이익률은 '1%도 안돼' 적자투성이인 '공공공사' 탓 현실성 있는 공사비 산정 필요

상당수의 대형·중견 건설회사들조차 공공공사에서 "말지는 장사"를 하고 있는 것으로 나타났다. 정부와 기업이 발주한 공사마저 적정 수준 이하의 공사비를 책정하면서 가뜩이나 경영난에 시달리는 건설사들의 영업이익률을 갉아먹고 있다.

29일 대한토목학회와 한국건설산업연구원에 따르면 2015년 시공능력평가 상위 40개사의 영업이익률은 평균 0.06%에 그쳤다. 매출의 외형 성장 속에서도 대표적인 수의 지표인 영업이익률은 전년도 (1.6%)보다 더 곤두박질쳤다. 이는 공공부분의 적자 탓이었다.

공공 부문 이익률을 밝힌 14개사만 보면 79%인 11개사가 공공 부문에서 영업 적자를 봤다. 시공 순위 3위사는 7000억원이 넘는 매출을 공공에서 올리고도 영업이익률은 -7.8%를 기록했다. 5위사는 매출 4000억원에 영업이익률이 -7.2%였고, 25위사는 2000억원 남짓 매출에 영업이익률은 -14.1%를 기록했다.

최적인 건설산업연구원 기술정책연구실장은 "대형·중견 업체, 공사 규모와 상관없이 건설회사들의 단위 사업 채산성이 나빠지고 있다"며 "공공 부분의 공사비 산정 기준에 문제가 있다"고 지적했다.

이 같은 추세는 지난해에도 반복됐다. 대형업체인 A사는 지난해 토목 분야에서만 1조원이 넘는 매출을 올렸지만 2000억 이상의 영업적자를 봤다. 민간공사 비중이 높은 건축·주택은 영업흑자를 냈지만 공공공사가 많은 토목에선 준공 원가율을 재산정해보니 적자공사 투성이였다.

공공공사의 적자 구조는 공사비 산정에서 출발한다. 2005년 토목 공사비가 1609억원짜리인 B시 국도대체 우회도로 건설공사의 경우 표준품셈만 적용했던 2002년 기준을 적용하면 공사비가 1650억



박 전 대통령의 운영은 뇌물수수 등 혐의로 구속영장이 청구된 박근혜 전 대통령이 전직 대통령 신분으로는 처음으로 30일 법원의 구속 전 피의자 심문(영장실질심사)에 출석했다. 박 전 대통령에 대한 구속 전 피의자 심문을 하루 앞둔 29일 오후 서울 서초구 서울중앙지법에 코트라 인이 설치되자 취재진들이 북적이고 있다.

원으로 되레 늘어난다. 반면 실적공사비가 적용되기 시작한 2005년 이후 기준을 적용하면 2008년에는 1569억원(-5.0%), 2011년엔 1482억원(-10.3%)으로 매년 쪼그라든다.

최 실장은 "실적공사비를 표준시장단가가 체계로 전환하면서 개별 단가의 선순환구조를 어느 정도 갖췄지만 근본적으로 개별 단가보다 해당 공사의 설계에 맞는 실제 사업비의 적정성 확보가 더 중요하다"고 강조했다.

표준시장단가는 전체 공사비의 20%에 그친 반면 표준품셈(35%)과 재료비(45%)는 80%를 차지한다. 결국 총사업비 산정 프로세스와 공공기관의 경쟁적인 평가절감기준이 변해온다는 것이다.

토목학회 분석자료를 보면 공공 부문 공사비는 기획재정부의 예비타당성 검토

부타 조달청의 총사업비 검토, 기획재정부의 예산 검토, 발주기관 최종 검토를 거치면서 실제 대비 평균 13% 남게 깎였다. 가격보다 기술로 뽑는다는 단가·대안 입찰도 사정은 마찬가지여서 최종 단계에선 실제 대비 70% 수준까지 떨어졌다.

최 실장은 "국내 공공 부문은 과학적인 공사비 관리 도구가 없다"며 "재정 당국의 예산 절감 기조변화와 함께 총사업비 관리지점에서 다양한 견제 방법과 자료를 제시해 현실성 있는 공사비 산정을 유도해야 한다"고 주문했다.

건설업계도 대응 수위를 높이고 있다. 유우현 대한건설협회 회장은 "건설사들의 영업이익률이 1%에도 못 미치고 있다"며 "공공 발주기관들이 공사 낙찰률을 10%포인트 이상 높여 적정 공사비를 지급해야 한다"고 밝혔다. 김태형기자 kth@

# 유우현 건협회장, 건설현안 알리기 '광폭 행보'

유우현 대한건설협회 회장(사진)이 정·관계를 대상으로 건설업계 현안을 설명하기 위한 광폭 행보를 펼치고 있다.

지난 2일 취임 후 거의 매일 국회와 중 앙부처를 돌며 국회의원과 정부 부처 관료들을 잇달아 만나고 있다.

지난 7일과 9일에는 김호인 국토교통부 장관과 정재찬 공전거래위원장을 각각 만났다. 유 회장은 김 장관에게 공공공사의 적정 공사비 확보 필요성을 역설했다. 유 회장은 "적정 공사비가 제대로 반영되지 않아 건설사들의 영업이익률이 1% 밑으로 떨어졌다"며 "종합심사낙찰제 및 적격심사제 모두 현행 대비 낙찰률을 10%p 올려야 한다"고 강조했다. 정 위원장과는 면담에선 강도높은 하도급 규제의 현실화 등을 주문했다.

29일에는 건설·주택·교통 등 인프라 정책을 총괄하는 김경환 국토부 1차관과 미팅을 가졌다.

국회의사의 행보는 더 분주했다. 많게는 하루에 7~8건의 일정을 소화하고 있다.

지난 14일에는 정세균 국회의장을 만났고 앞서 8일에는 조경식 국회 국토교통위원회 위원장(더불어민주당)을 만



국회·중앙부처 잇따라 방문 적정 공사비 확보 대책부터 하도급 규제 개선 위해 전력

났다. 17일에는 이진보 정무위원장(바른정당)과 만나 하도급 규제 등을 주제로 대화를 나눴다. 주승용 국민의당 원내대표(국토위)와도 지난 20일 만남을 가졌다.

이현재(자유한국당), 조배숙(국민의당), 이종구(바른정당) 의원 등 각당의

정책위 의장과는 면담에선 건설업계의 각종 정책현안을 논의했다.

건설산업 이슈를 다루는 국토교통위원회 위원회, 기획재정부위원회, 환경노동위원회, 정무위원회 소속 각종 간사들(자유한국당·하태경(바른정당)·김상화(국민의당) 의원)을 차례로 만났다. 기재위에는 사회기반시설(SOC) 예산 증액을, 환노위에겐 현행 재해물 제도를 시민안심물로 개선해줄 것을 주문했다.

이 밖에 건설업계 출신의 박덕홍·김훈이(자유한국당) 의원 등과 깊은 대화를 나누는 것으로 알려졌다. 아울러 주요 상임위 소속 의원 및 수석전문위원들과도 면담했다.

유 회장은 "앞으로 만나야 할 정·관계 인사가 더 많다. 몸이 열 개라도 부족할 지경"이라며 "건설업계를 대표해 비정상적인 법과 제도를 적극 알린다는 책임감을 갖고 더욱 열심히 뛰겠다"고 말했다. 김태형기자 kth@