

대관령터널 공사비 88억 부풀렸다

권익위, 6개 대형건설사 과다 청구 적발
공법 변경→뇌관 적게 반입→차액 수령

월주~강릉 철도건설사업 구간 중 국내 최장 신안터널이자 최근 관통식을 갖춘 대관령 터널 공사과정에서 국내 대형 건설사들이 공사비를 90억원 가까이 과다 청구한 사실이 적발돼 경찰이 수사에 착수했다.

10일 강원경찰청에 따르면 국민권익위원회가 지난 2월부터 9월말까지 터널이 있는 고속도로와 철도 등 전국 64개 주요 공사

현장을 대상으로 터널공사 분야 부패 실태를 점검한 결과 대관령 터널 공사과정에서 6개 대형 건설사들이 88억원 가량의 공사비를 과다 청구한 사실이 적발됐다.

이에 따라 권익위는 지난 달 공사비 환수와 관련자 처벌을 위해 강원경찰청에 사건을 이첩했다.

강원청은 현재 검토할 자료가 방대한만큼 충분히 검토한 뒤 관

련자들에게 순차적으로 출석을 요구할 방침이다.

강원경찰이 권익위로부터 넘겨받은 점검 결과 6개 공구의 공사비들 각각 많은 이들 건설사는 대관령터널 등을 굴착하면서 당초 수퍼웨이 또는 단단발과 공법으로 설계된 구간을 전자발과 공법으로 변경·시공하면서 전자뇌관 수량을 100% 대비 40~79% 수준으로 적게 반입하는 방식으로 공사비가 71억원 가량을 과다 청구한 사실이 적발됐다.

이 중 2공구 공사를 맡은 A건설사는 설계 내역(100%) 대비 전자뇌관을 40.3%만 반입해 28

억400여만원의 가장 많은 차액을 남겨 이미 공사비를 수령했다.

또 10공구 공사를 맡은 B건설사는 전자뇌관 42.0%만을 반입해 14억9100여만원의 차액을 챙겼다.

이밖에 1공구와 3-1공구, 3-2공구, 4공구를 맡은 대형 건설사 4곳도 전자뇌관을 설계 내역보다 적게 반입하고도 수량을 부풀려 적게는 4억9000여만원에서 많게는 8억2000여만원까지 공사비를 과다 청구한 것으로 드러났다.

전자뇌관에 사용된 71억원 가

운데 52억원은 이미 시공업체에 지급됐고 19억원은 아직 지급되지 않았다.

특히 B건설사는 대관령터널을 굴착하면서 설계내역상 반영된 선대구경 시공구간인 1375m를 실제로 100m만 시공했음에도 전체를 시공한 것처럼 속여 1275m에 해당하는 공사기성금 11억원 가량을 과다하게 청구한 혐의도 받고 있다.

한국철도시설공단 강원본부 관계자는 "경찰의 조사가 진행중인 만큼 결과를 지켜봐야 할 것 같다"고 말했다.

최경석 kyungsik@kado.net

웃는 철새 우는 텃새

정부, 지역업체 보호 의견서 반려

속보-원주-강릉 복선전철 전기공사와 관련, 기획재정부가 한국철도시설공단이 지역업체 보호를 위해 제출한 철새업체 패널리 부과 등의 대책(본지 10월 19일자 6면)을 수용하지 않기로 해 도내 전기업체들이 반발하고 나섰다.

10일 도내 전기업체 등에 따르면 한국철도시설공단이 지난달 철도시설 공사 입찰시 적용되는 기준인 '공사낙찰절적적 세부심사기준'을 개정했다.

주요 개정내용은 △개찰일 이후 협회에 기술자를 소급 신고한 경우 기술자 평가에서 제외 △공공등수급체 구성원에 대한 신용평가 등급 기준 완화 △신인도 평가방법 개선 등이다.

지역업체의 경우 신용등급이 낮아 철도공사 입찰시 진입장벽이 되고 있다는 지적에 따라 대표사와 구성원사의 신용등급 기준표를 서로 분리해 구성원사에 대해서는 지방계약 예규 수준의 등급이 적용됐다.

이에 따라 지역 중소건설사들의 참여가 상대적으로 저조했던 100억원 이상 공사에도 중소기업체의 입찰참여 폭이 확대됐다.

하지만 입찰공고일 직전 본사를 이전하는 방식으로 낙찰을 받는 '철새업체'에 대한 패널리 조항은 기획재정부가 반려하면서 무산됐다. 도내 전기업체는 공고일 기준 90일 이상 영업을 하지 않고 수주를 위해 이전한 '철새업체'에 대

해서는 신인도 점수 1점 감점을 요구했지만 기획재정부는 국가계약법에 이긋한다며 이를 받아들이지 않았다.

사실상 '철새업체'가 입찰일을 앞두고 도내로 주소를 이전한 후 사업을 수주해도 이를 제재할 방법이 없게 된 셈이다.

당장 이달 초 공고된 500억원 규모의 원주-강릉 복선전철 사업도 '철새업체'가 수주할 가능성이 높아졌다.

지난 2일 공고된 사업은 △횡성-평장간 신호설비 공사(174억원) △서원주-횡성간 신호설비 공사(156억원) △평장-대관령간 신호설비 공사(120억원) △대관령-강릉간 신호설비공사(9억원) 등 총 544억원 규모에 이른다.

도내 전기업체 관계자는 "지역업체의 참여 폭은 확



대했지만 철새업체를 방지할 수 있는 근본적인 문제는 여전히 남아있다"며 "해당 사업소의 소재기간에 따라 가점이 부여되는 한국 전력의 적격심사제도와 같은 패널리 방안이 적용돼야 한다"고 말했다.

이에 대해 기획재정부 관계자는 "철새업체가 비정상적인 방법으로 사업을 위탁받는 사실은 심각한 문제로 인식하고 있다"며 "하지만 국가계약법을 개정하는 일인만큼 심사숙고가 필요하고 지역간 형평성 논란이 발생할 수 있다"고 말했다.

박성준 kwwin@kado.net

· 새익자 ·

김형성 코레일 강원본부장

김형성(54) 코레일 강원본부장은 "직열에 구애받지 않고 전 직원을 한 가족처럼 이끌어 나가겠다"며 "안전하고 편리한 국민의 발 역할과 화물 수송 임무를 완벽히 수행할 수 있도록 철도 운영에 만전을 기하겠다"고 다짐했다.



로 서울 문일고와 한국철도대학 전기신호과를 졸업했으며 지난 1983년 코레일에 입사해 본사 전기기술단장, 부산경남본부·대전충남본부 전기처장 등을 역임했다.

김 본부장은 서울 출생으로 동해/조병수 chobs@kado.net

【 2015.12.11(금) 건설경제 】

불공정 하도급 거래 크게 개선됐지만 일부 사각지대 여전

하도급공사 추가·변경때 서면 미발급 등 집중 감시

공정거래위원회가 하도급 계약이행 과정에서 추가·변경된 공사물량에 대해 서면을 발급하지 않고 유보금을 설정하는 거래관행을 집중 감시한다.

하도급대금 부당 감액, 부당 위탁 취소, 부당 특약 설정 등의 불공정 하도급 거래가 크게 개선된 가운데서도 일부 불공정 거래의 사각지대는 여전하다는 판단에 서다.

공정위는 10일 '2015년도 거래실태 점검결과'를 발표하면서 향후 하도급 거래 감시방향에 대해 이같이 밝혔다.

특히 공정위는 건설업과 관련, 공사물량이 추가·변경된 경우 하도급 업체에 서면을 교부하지 않고 대금을 정산하지 않는 행위를 적발하는 데 정책의 최우선순위를 두기로 했다.

실제 얼마전 공정위가 실시한 하도급 거래 서면 실태조사 결과에서도 수급사업자의 절반 이상이 공사물량의 추가·변경 위탁 때 원사업자가 서면을 교부하지 않았다

공정위, 거래실태 조사결과 92% "거래관행 개선됐다" 유보금 설정은 점점 필요

고 밝혔다.

이에 따라 공정위는 추가·변경 공사물량에 대한 서면 미발급과 대금 미정산 행위에 대한 감시를 강화해 수급사업자들이 적절한 공사대금을 지급받을 수 있도록 지원한다는 방침이다.

원사업자가 계약이행 과정에서 발생할 수 있는 하자의 보수를 담보한다는 명목으로 하도급대금의 일부를 지급하지 않고 유보시키는 유보금 설정도 공정위의 집중 감시 대상이다.

서면 실태조사 결과를 보면 유보금 설정을 경험한 건설업 수급사업자는 1.6%로 이중 절반에 가까운 45.5%가 구두로 통지를 받은 것으로 나타났다.



유보금 설정 사유로는 원사업자와 수급사업자의 합의에 의한 경우가 39.5%로 가장 많았고 원사업자가 일방적으로 하자가 행보중서서 유보금 설정을 요구한 경우가 27.9%, 수급사업자의 신용도 문제로 하자 이행보중서 제출이 어려워 유보금을 설정

한 경우가 9.3%로 그 뒤를 이었다. 공정위는 유보금을 이유로 하도급대금을 유예하는 관행이 새로운 문제로 떠오르고 있다고 보고 유보금 설정 행위를 집중 점검하기로 했다. 공정위 관계자는 "올해 서면실태 조사

결과를 건설, 제조, 용역 등 세부 업종별로 분석해 법 위반 혐의 업체 비율이 높은 업종을 중점적으로 점검할 계획"이라고 말했다.

앞서 공정위는 대한전문건설협회 등 중소기업자 단체로 구성된 '민·관 합동 특별 전담팀'이 주관한 하도급 거래실태 점검결과, 하도급 거래관행이 작년에 비해 개선된 것으로 나타났다고 밝혔다.

하도급 업체의 92.3%가 거래관행이 개선됐다고 응답했고 대금 부당 감액, 부당 위탁 취소·반품, 기술유용 등 4대 불공정 행위는 지난해보다 10.5%, 부당 특약 설정은 10.1%, 지연이자·어음할인으로 미지급 등 대금미지급 행위는 8.7% 감소한 것으로 조사됐다.

이 관계자는 "하도급 분야는 대금 미지급, 부당 특약, 서면 미교부 등 그동안 하도급 업체를 어렵게 한 불공정 관행이 상당히 개선되고 있다는 의견이 지배적"이라고 말했다. 박경남기자 knp@

'삼척 LNG 생산기지 1단계' 15일 준공

총 공사비 1.4조원 투입 2단계는 내년 6월 마무리

삼척 LNG 생산기지가 오는 15일 1단계 건설사업 준공식을 갖는다.

10일 관련업계에 따르면 강원 삼척 LNG 생산기지는 평택·인천·통영에 이은 제4 생산기지로, 한국가스공사는 2010년부터 삼척시 원덕읍 호산리 일대 99만㎡에 사업비 2조7400억원을 들여 건설사업을 추진하고 있다.

삼척 생산기지는 1~3단계로 나뉘어 99만1735㎡의 부지를 매립하고 총연장 1.8km의 방파제, 12만7000t급 LNG선박 접안설비와 항로 및 선화장, 시간당 최대 780t의 LNG 기화송출설비, 20만㎥급 9

기와 27만㎥급 3기 등 총 12기의 저장탱크 등이 건설된다.

이 가운데 1단계 공사는 총 공사비 1조 4000억원, 연인력 평균 10만여명 등이 투입돼 5년 동안 방파제와 접안시설, 20만㎥급 저장탱크 4기(1~4호기)가 조성됐다.

2단계 사업은 내년 6월까지 20만㎥급 저장탱크 5기(5~9호기), 3단계 사업은 세계 최대의 27만㎥급 3기(10~12호기)를 2017년 6월까지 완공할 계획이다.

가스공사 관계자는 "제4 생산기지 준공에 따라 늘어나는 천연가스 수요에 능동적으로 대처할 수 있게 됐다. 동해안 중·북부지역의 LNG 생산 및 안정적인 공급기반을 구축하기 위해 2·3단계 사업 마무리에도 최선을 다할 것"이라고 말했다. 정희훈기자

강릉시, 올림픽 이전 아파트 6800가구 건설

강원 강릉에 올림픽 이전까지 6800여가구의 아파트가 새롭게 들어설 예정이다.

10일 강릉시에 따르면 현재 주택건설사업 승인을 받고 공사가 진행 중이거나, 후속 절차가 진행 중인 아파트는 10개 단지, 6884가구에 이른 것으로 나타났다.

이 가운데 분양이나 임대를 마친 아파트가 5개 단지, 3324가구이며, 2016년 7월 준공을 시작으로 동계올림픽 이전인 2017년 10월까지 10개 단지가 모두 완공될 계획이다.

이들 아파트는 신항 거주지역으로 떠오른 교동, 화산동, 홍제동 일대에 위치한 데다, 대부분 전용면적 59~84㎡의 중소형이라 실수요자 및 수도권 주민들의 세컨드 하우스로 인기가 높을 것으로 보인다.

이러한 아파트 건설 러시현상은 2018 평창 동계올림픽 등의 개발 호재에 따른 것으로 풀이되고 있다.

업계 관계자는 "올림픽 개최를 앞두고 원주~강릉 고속철도 건설 등 수도권과의 접근성 개선도 한몫하고 있다"고 평가했다.

정희훈기자

동서고속철, 연내 확정 힘들다

기재부·강원도 협의의 일정 못 잡고 본예산에도 반영 안돼 내년 총선 이전까지 결정 안되면 또 좌절될 가능성 높아

강원도의 최대 숙원사업인 춘천~속초 동서고속철도 건설사업이 연내 확정이 사실상 물 건너간 듯하다. 내년 초도 잠정하지 못한 실정이다. 또다시 좌절되는 게 아니냐는 우려가 나오고 있다.

10일 관련업계에 따르면 예비타당성 조사 진행 중인 동서고속철 건설사업의 연내 본격 착수는 힘들 것으로 보인다. 일단 올해가 20일 정도밖에 남지 않은 시점에서 기획재정부와 협의의 진행은 하더라도 일정상 빠듯하기 때문이다.

예타 조사를 총괄하고 있는 기획재정부와 강원도는 지난 10월26일 2차 보완 회의를 끝으로 아직 추후 협의의 일정조차 잡지 못하고 있다.

지난 9월23일 예타 1차 점검회의 및 10월15일 1차 보완회의를 가졌지만 하더라도 연내 사업 착수 분위기가 무르익지는 못했다. 10월 말 2차 보완회의 이후 더 이상의 진전은 없었다.

강원도 관계자는 "예타 관련 회의는 기재부에서 총괄하고 일정을 잡고 있다. 또 입장에서는 연내 사업 착수가 가장 좋은 시나리오이지만, 아직 기재부에서 협의의 일정에 대한 언급이 없어 연내 사업 확정은 힘들 것으로 예상된다"고 말했다.

여기에 최근 국회 통과된 예산에서도 건의한 동서고속철 타당성조사 및 기본설계 예산 70억원이 미반영됐다. 예타 결과 사업의 경제성만 인정된다면 일종의 예비비인 철도 분야 총액사업비(220억원)에서 곧바로 반영시킬 수 있는 여지는 남겨 놓았지만, 예산안에 빠진 것에 대해 사업 추진과 관련 정부의 의지가 없는 게 아니냐는 우려 섞인 관측이 나오고 있다.

문제는 시간이 없다는 점이다. 특히 내년 4월에는 총선이 예정되어 있어 선거구면에 들어가기 이전인, 늦어도 2월까지는 결정이 나와야 한다. 최경환 기재부장관 겸

재부총리는 "경제성을 보완해서라도 사업을 추진하겠다"는 입장이지만, 국회의 원천거부 출마할 경우 사업은 또 달라질 수밖에 없다.

예타 조사를 진행 중인 KDI의 '능직대역'도 마 위에 올랐다. KDI는 지난해 5월부터 예타 조사가 들어갔으나, 3차례 점검 및 보완회에서 가장 중요한 경제성은 논의조차 되지 않은 것으로 알려졌다.

물어가는 분위기는 앞선 3차례와 비슷한 모습이다. 동서고속철은 1987년 노태우 전 대통령의 대선공약 이후 선거철 때마다 단골로 등장했다. 그러나 2001년과 2010년, 2012년 3차례 예타조사에서 경제성 부족으로 사업추진이 번번이 좌절됐다.

도 관계자는 "동서고속철은 단순히 해당 노선의 경제성이 아닌 통일 이후 장기적인 국토발전의 관점에서 접근해야 한다. 정치적으로 풀 문제라 도내 모든 역량을 집중해 대응하고 있다"며 "늦어도 내년에는 결정될 것으로 예상된다"고 말했다.

한편 동서고속철은 춘천과 속초를 잇는 93.95km의 철도로 경춘선 복선전철과 연결된다. 정희훈기자 hoony@