

2013년도 노사 임·단협 타결

경영지원실(실장 이계환)은 2013년 12월 26일 노사 임금 및 단체협약을 체결하고 정부 임금인상가이드라인 2.8% 이내에서 하후상박 형태로 임금 차등 인상, 공무원복무규정에 맞춰 백승부도 사망 시 경조휴가 폐지 및 산재보험법 이상의 요양비 추가 지급 조항 삭제 등 발만경영 요인을 제거하였을 뿐만 아니라 정규직 업무의 파견근로 대체 금지 등 경영권 침해 조항 19개항을 개선하는 등 불합리한 노사관행을 전면 개선했다.

먼저 2013년도 임금협약을 통해 일률적인 임금인상보다는 정부 임금가이드라인인 2.8% 이내에서 하위직들의 사기진작 등을 위해 하후상박 형태로 임금을 차등 인상하고, 국정감사 시 발만경영의 대표사례로 지적된 종교생 자녀 학자금을 제한 없이 지원하던 것을 국·공립학교 평균지급액 이내에서 지원토록 개선하며, 퇴직금 산정 시 근속기간 계산방식을 연할에서 일괄방식으로 변경하여 실제 근속기간보다 퇴직금이 과다 지급되는 문제점 등을 개선했다.

또 이번 단체협약 체결을 통해 중년 143개항 중 절반에 가까운 61개항(개정 37개항, 삭제 24개항)을 대폭 정비하여 119개항으로 간소화하였을 뿐만 아니라 정규직 업무를 도급계약 등으로 대체를 금지하여 경영권이 제한받던 것을 개선, 질병·사망 등에 따른 퇴직 시 퇴직금을 40~100% 가산하여 지급하던 것을 삭제하고 업무상 재해·질병 시 산재보험법 이상으로 요양비를 추가 보상하던 것을 폐지하는 등 정부경영평가 등 외부지적사항을 전면 개선하여 단체협약의 합리성을 제고함으로써 사회적으로 이슈되고 있는 공공기관의 과잉복지 및 발만경영 등의 요인을 제거했다.

경영지원실은 앞으로도 발만경영 요인이나 불합리한 사항을 지속적으로 발굴하여 개선함으로써 국민의 신뢰를 받는 공공기관으로 더욱 발전해 나갈 것을 다짐했다.

방글라데시 철도 신호현대화 설계·감리 계약 체결

시설사업본부(본부장 최성권)는 2013년 12월 15일 방글라데시 철도청(BR)과 현지에서 약 16억원 규모의 동부지역 철도 신호시스템 현대화사업의 기본설계 및 감리 계약을 체결하고 계약이 발효된 12월 23일부터 현지 과업수행을 위한 본격 준비에 들어갔다.

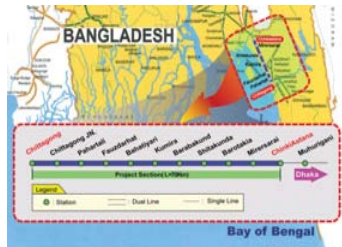
본 계약은 한국수출입은행의 EDCF(대외경제협력 기금) 사업으로 본부는 방글라데시 동부지역의 주요 철도노선인 친키아스타나(Chinki Astana)~치타공(Chittagong)간 70km구간의 수송량 증대를 위한 11개 역사의 신호시스템 현대화사업의 기본 설계 및 시공감리 업무를 수행한다.

본부는 이번 설계·감리사업을 총괄하며, 2014년 1월 초 신호시스템 현대화사업의 기본설계 및 발주서류 준비 업무를 시작으로 오는 하반기부터 2년간 본 사업에 대한 감리업무를 포함 총 30개월간 현지에서 과업을 수행하게 된다.

최근 방글라데시를 비롯한 남아시아 지역은 꾸준한 경제성장세에 힘입어 낙후되어 있는 철도시설물의 개량 등을

통한 철도현대화를 국가정책의 우선순위로 두는 만큼 철도기술을 수출할 수 있는 새로운 기회의 땅으로 떠오르고 있어, 본부는 이번 계약을 발판으로 2014년도 발주예정인 방글라데시의 다카메트로 건설사업, 파드마대교 건설사업 및 파하렐리차량기지 개량사업에도 적극 참여할 계획이다.

※ 방글라데시 동부 11개역 신호현대화 사업 노선현황



철도자산수의 최초 1000억원 돌파

- 변화와 혁신으로 1053억원 달성, 건설부채 상환에 크게 기여 -

시설사업본부(본부장 최성권)는 그간의 '사용허가 중심' 수익 구조를 '개발중심'으로 개선하고, 적극적으로 자산개발 사업을 추진하여 2013년 광명역, 홍경춘선, 홍영동선 등의 개발수익 28억원이 추가로 실현되면서 공단 설립 이후 최초로 자산수익이 1000억원을 돌파한 1053억원을 달성했다고 밝혔다.

수익 유형별로는 서울·용산·수원역 등 17개 민자역사 정류장 390억원, 광명역과 영동선 폐선 개발 사업으로 창출한 수익 28억원, 유류부지 임대와 폐선부지를 활용한 레일바이크 개발 등 임대수익 495억원, 건설공사 시 발생한 폐자재 등 매각수익 140억원이다.

이번 성과는 지난 2년간 변화와 혁신을 통해 조직정비 및 전문역량 강화 등의 수익창출 기반을 구축하고, 환승통로와 지하역사의 유류공간 아케이드 개발, 태양광 발전사업, 유류지에 대한 고객 맞춤형 마케팅 및 개발사업을 기존역사 중심에서 폐선 부지까지로 확대하는 등 수익다각화 노력의 결과이며, 이러한 수익은 건설부채를 안정적이고 지속적으로 줄여나가는데 크게 기여하고 있다.

전기분야 설계최적화로 2013년도 471억 사업비 절감

기술본부(본부장 임영록)는 2013년 성남~여주 복선전철 외 21개 사업의 전기분야에서만 471억원의 사업비를 절감했다.

주요 절감내용은 ▲성남~여주 복선전철 사업 외 17개 사업에서 전력선로에 사용되는 케이블을 동(銅)제질 대신 가격이 저렴하고 성능도 우수한 알루미늄 케이블로 대체하여 24억원 사업비 절감, ▲전철제어반에 사용하는 축전지를 기존의 니켈수소에서 가격이 저렴하고 친환경적인 연축전지를 적용하여 73억원 절감, ▲수도권 고속철도 외 1개 사업에서 철도터널에 설치되는 조명기구의 조도 기준과 설치간격을 조정한 설비최적화로 37억원 절감, ▲부산~울산간 덕하변전소 송전선로는 설계단계부터 주민, 지자체와 지속적인 협의를 시행해 경과지 단축으로 117억원 절감 등이다.

본부는 "이는 경제적이고 최적화된 설계로 고품질의 철도건설뿐 아니라 부채절감을 위해 다각도의 노력을 한 결과이며, 앞으로도 저비용 고효율 철도건설에 매진하겠다"고 밝혔다.



400km/h급 고속철도 구간에 국산 자재로 전차선로 시공

- 고속철도 기술력 제고로 국제경쟁력 상승 -

기술본부(본부장 임영록)는 국가 R&D로 국토교통부에서 개발한 차세대 고속열차인 해무(HEMU)-430X, 최고속도 430km/h의 주행시험을 위해 호남고속철도 익산~정읍구간(상선 28km), 공주~익산구간(하선 28km)에 국산자재를 투입하여 전차선로를 건설 중이다.

전차선로 자재는 공단과 한국철도기술연구원, 민간업체가 공동으로 2010년 12월에 400km/h급 전차선 자체 국산화 개발을 시작하여 시제품 제작을 완성('13.02)하고, 국가연구 기관의 성능평가가 완료('13.10)되어 2013년 12월 말부터 현장에 투입돼 본격적으로 시공에 들어갔다.

본부는 지난해 350km/h급 전차선 자체 국산화에 이어 이번 400km/h급 국산화를 통해 호남고속철도 건설 사업에서만 수입대체(719억원) 및 예산절감(123억원) 효과와 더불어 향후 해외철도 진출 시 고속철도 기술력 제고로 국제경쟁력 상승 효과도 기대하고 있다.

호남고속철도 건설사업 순항

- 동절기 콘크리트케도 품질관리 철저히 시행 -

호남본부(본부장 김계용)는 추북 오송역에서 광주송정역을 잇는 호남고속철도사업을 2009년 착공하여 올해 말 완공을 목표로 사업을 추진 중으로, 현재까지 총사업비 8조 8000억원 중 6조4000억원이 투입되어 공정을 80%에 도달했다.

호남고속철도가 개통되면 서울에서 광주송정까지 소요시간이 159분에서 93분으로 66분이 단축되면서 전국이 반나절 생활권에 한발 더 다가 호남지역 주민들의 교통편익이 급격히 향상될 것으로 기대된다.

현재 호남고속철도사업은 선형 공정의 노반 분야의 주요공정은 대부분 완료되어 마무리 단계에 있으며, 고속열차 운전과 직전적으로 연관이 있는 궤도, 전철/전력, 신호/통신 분야의 작업이 활발히 진행 중이다.

특히 동절기 품질확보를 위하여 전체 노선의 콘크리트 궤도에 자체 개발한 보온 천막(보온 하우스)을 설치하는 등 안전을 기하고 있다.

호남고속철도사업은 2014년 4월 시제차량 투입을 시작으로 오는 7월부터 종합시험 및 시설물검증시험을 시행하고, 11월부터 상업수운전을 시행하여 2014년 말 완공할 예정이다.



보온 천막 설치하여 품질관리 시행중



정읍~익산간 장대레일 부설작업

포항~영덕간 동해선 철도 건설 순항

- 노반공사 64% 공정, 영덕~삼척 2014년 순차 착공 -

영남본부(본부장 이태균)는 동해중부선 포항~삼척 철도건설 사업 중 현재 노반 공사 시행 중인 포항~영덕 구간에 대하여 2013년까지 전체 사업비 5636억원 중 3292억원(누계치)이 집행되는 등 동 구간의 공사가 계획대로 정상 추진 중이라고 밝혔다.

5개 공구로 나뉘어 시공 중인 포항~영덕간 44km구간의 노반공사 공정률은 현재 64%로써, 터널공사는 2013년 10월 관동선 신흥터널(L=1385m)을 비롯하여 13개 터널에서 굴착 및 라이닝 콘크리트 타설 공사가 한창 진행 중이다.

정거장의 경우 신포항 역사는 올해 말 서울~포항 KTX 운행에 맞추어 우선 완공하게 되며, 철차, 남청, 강구, 영덕정거장은 올해까지 노반 공사를 완료할 계획이다.

이와 함께, 현재 노반 보완설계 중에 있는 영덕~삼척구간 공사를 올해 중으로 순차적으로 착공하여 건설하게 되면 동해안권 지역경제 활성화 및 발전에도 크게 기여할 것으로 보인다.



나원정거장 내 현곡지하차도 조기 개통

- 울산~포항 복선전철 중 경주시 금강~하구간 지하차도 신설 -

영남본부(본부장 이태균)는 울산~포항 복선전철사업의 일환으로 나원정거장 내 철도노선과 교차되는 지방도 904호선 경주시 금강~하구간에 압록교차 시설인 현곡지하차도(L=158m)를 신설하고 2013년 12월 27일 조기 개통했다.

2013년 2월에 시작한 현곡지하차도 공사는 당초 오는 4월에 개통 예정이었으나 우회도로 이용자의 불편을 조기에 해소하고자 관할청과의 협의를 거쳐 예정보다 4개월을 앞당겨 12월 27일에 2차선을 우선 개통하고, 이달 중으로 전체구간(4차선)을 개통할 예정이다.

한편, 신경주~포항간 KTX직결노선은 예정대로 올해 말 정상적으로 개통될 예정으로 서울~포항까지 2시간 10분대 운행이 가능하게 되어 포항, 영덕 등 경북 지역의 고속철도 이용서비스가 확대될 전망이다.

