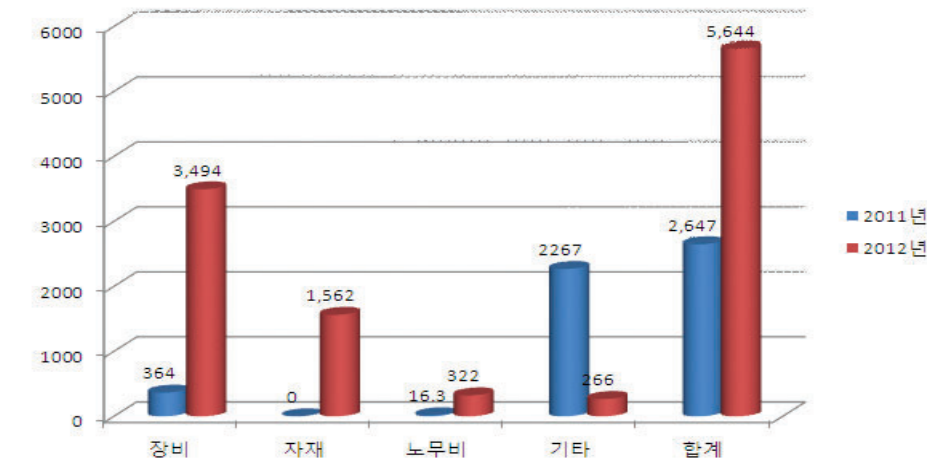


하도급업체 불공정행위 근절방안 강구

- 원도급사 보다 하도급사 불공정행위 심각 -

기획혁신본부(본부장 김영우)는 철도건설사업에 참여하고 있는 하도급 및 장비·자재공급업체 등 중소기업인의 애로 및 건의사항과 불법하도급 신고 등을 처리하기 위해 지난해 초부터 중소기업지원센터를 설치·운영한 결과, 전체 접수건수 49건 중 하도급업체의 불공정행위가 40건으로 82%를 차지했다고 밝혔다. 특히 불공정행위를 2회 이상 상습적으로 한 하도급사도 불공정행위 25개사 중 9개에 달한 것으로 조사됐다.

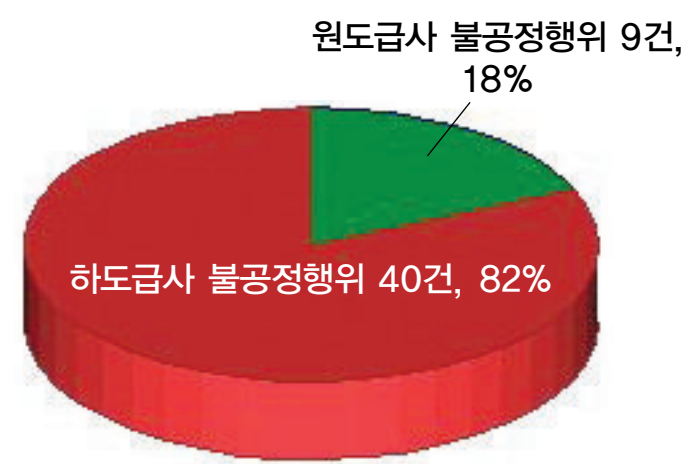


[하도급업체의 임금 및 대금체불 내역, 단위: 백만원]
이처럼 하도급업체들의 불공정 행위가 많은 비중을 차지하는 것은 건설경기 침체로 인해 하도급업체들이 상대적으로 더 어려움을 겪고 있는 것이 가장 큰 원인이지만 한편으로는 공정거래 의식과 문화가 하도급업체들까지 확대되지 못하고 있는 것이 또 다른 요인으로 분석됐다.

본부는 이에 현재까지 접수된 모든 애로사항을 원도급사의 대위변제 및 직불 등을 통해 우선 지급토록 조치 완료했으며, 불공정행위에 대한 보다 근본적인 해결을 위해 철도 건설사업에 참여하고 있는 전체 하도급업체를 대상으로 이달 중 공정거래 협약을 체결할 계획이다.

본부 관계자는 "협약을 통해 공정거래 문화를 확산해 향후 불공정행위 하도급업체에 대해서는 하도급계약 적정성심사 시 감점 처리하는 등 건설현장에서 불공정행위가 근절될 수 있도록 대책을 마련하겠다"고 전했다.

(기획혁신본부 박대혁 기자)



[원, 하도급사 불공정행위 접수현황]

불공정행위에 대한 세부내역을 살펴보면 원도급사의 하도급대금 미지급 등이 9건(약 26억원)이며, 나머지 40건(약 82억원)은 모두 하도급사가 임금 및 대금을 체불한 것으로 드러났다. 이러한 하도급사의 체불금액 중 장비·자재공급대금이 약 55억원으로 전체 체불액의 67%를 차지하고 있으며, 나머지가 현장 근로자 임금체불 등으로 나타났다.

전라선 폐선부지 친환경 사업으로 복합개발

- 태양광설비 및 자전거도로 병행 설치 -

호남본부(본부장 김계웅)는 지난 1일 익산시, 한국남동발전(주)과 함께 전라선 폐선부지 공동개발을 위한 협약을 체결했다.

협약은 복합개발방식을 채택해 태양광 발전을 위해 필요한 토지는 본부가 사용허가 하고, 한국남동발전(주)은 그 토지에 태양광설비를 설치하며, 익산시는 태양광설비 하단부지(익산~춘포간 5km, 12만㎡)에 자전거도로를 함께 설치하는 것을 주요 내용으로 하고 있다.

본부 관계자는 "국유지를 효율적으로 활용하며 지자체와 주민의 편의를 도모하는 방안을 적극 모색해 3개 기관이 상생할 수 있는 저탄소 녹색성장 사업인 친환경 태양광 설비와 주민편의시설인 자전거도로를 함께 설치하는 결론을 이끌어 냈다"며 "향후에도 본부는 지역주민과 기업이 상생할 수 있는 폐선부지 활용을 추진해 국유재산의 효율적인 활용과 지역발전에 기여할 계획"이라고 전했다.



강원본부, 산학협력 멘토링 협약

- 상지대 건설시스템공학과와 1:1 멘토링 맺어 -



강원본부(본부장 김재규)는 지난 8일 상지대학교 산학협력관 회의실에서 산학협력단 및 건설시스템공학과와 이 협약식을 가졌다.

산학협력 멘토링 협약은 강원본부 직원과 학생간의 멘토링에 의한 인력양성, 현장견학 및 실습 등 직장체험 프로그램형 교육과정의 개발과 운영, 최신 건설신기술을 공유하는데 목적을 둔다.

멘토 역할을 맡은 강원본부는 세부적인 실천방안으로 멘티인 상지대학교 건설시스템공학과 학생들과 1대1 멘토링을 맺음으로써 만남을 갖는 멘토링데이를 운영하고 철도건설현장 견학, 방학중 직접 근무를 체험하는 직장체험 프로그램을 운영할 계획이다.

철도건설 신기술 32건 선정

- 공사비·기간 단축 등 철도기술 발전 견인 -

녹색철도연구원(원장 서성호)은 철도건설에 적용 가능한 경제성 있는 신기술 32건을 '12년도 철도건설 신기술로 선정, 지난 16일 해당업체와 기술사용 협약을 체결해 철도현장에 적극 활용해 나갈 계획이다.

신기술은 토목·토질구조분야 10건, 토목시공분야 9건, 전력·송전 분야 3건, 터널분야 5건, 건축·환경분야 5건 등으로, 신청 신기술 45건 중 32건이 채택되었다.

이 중 토질구조분야의 지반강화 공사 때 그라우팅액을 정량·정량으로 정밀 자동제어토록 개선한 '그라우팅 시스템 및 제어방법'은 공사비 5% 절감과 공사기간 40% 단축효과가 기대된다.

토목시공분야의 프리스트레스트가 도입된 띠장재와 폐단면 사각강관 버팀보를 이용한 '흙막이 가시철 공법'은 기존 공법보다 4배가량의 작업공간 확보가 가능해 공사비 41% 절감과 공사기간 48%를 단축하는 효과가 있다.

또 터널 분야에서 기존 인프라시설을 그대로 운용하면서 그 하부를 굴착해 상부지반의 변위를 최소화하고 장거리 곡선구간 시공도 가능하게 한 '가압을 이용한 변위 제어 터널의 보강구조체 및 터널 시공법'은 공사기간을 35% 줄여 예산을 절감할 수 있을 것으로 기대된다.

연구원은 '07년부터 '철도 신기술 등록제도'를 도입·운영하고 있으며, 그동안 등록한 199건의 신기술 중 92건을 철도건설 사업에 총 369회 적용해 9억원의 예산을 줄이고 725일의 공사기간도 단축하는 효과를 거뒀다.



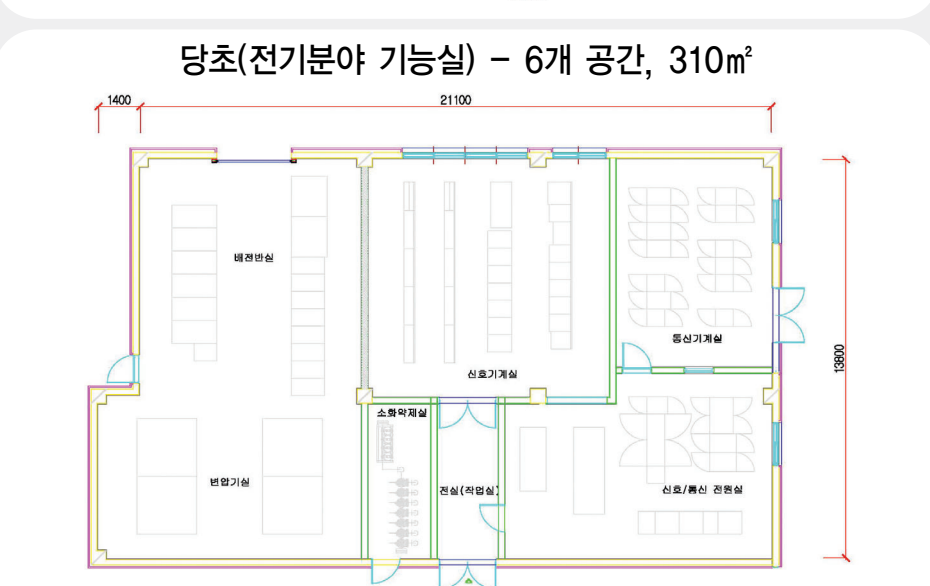
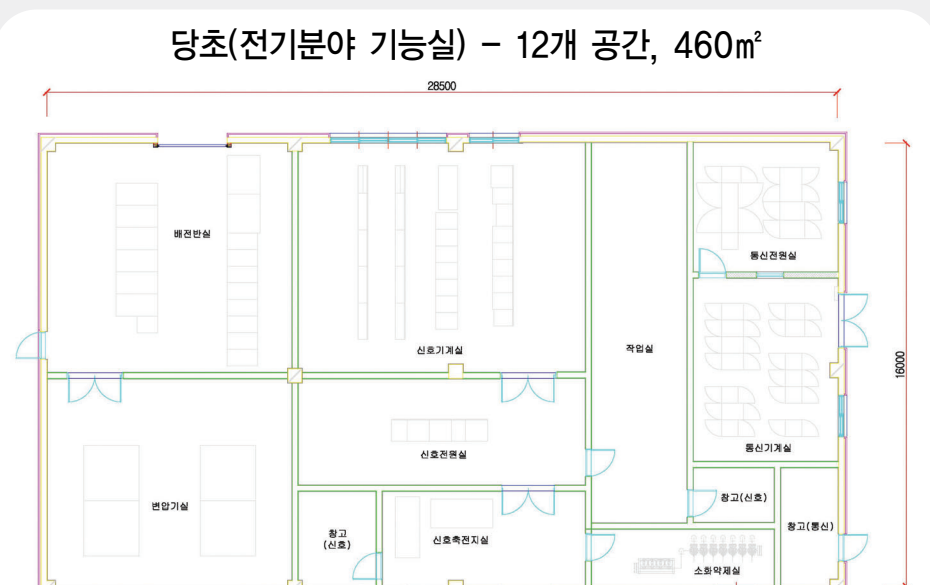
신호·통신용 건물 면적 축소하여 예산절감

- 중간기상실 및 역내 기기실 기능유사 공간 통·폐합 -

기획혁신본부(본부장 김영우)는 철도건설시 신호·통신설비의 중간기상실이나 역내 기기실 등 기능이 유사한 공간을 통·폐합해 건물 면적을 32% 축소하도록 철도설계기준을 개정했다고 밝혔다. 중간기상실은 전기설비(변전·신호·통신설비) 등의 기기를 수용하기 위한 선로변 건물로 기능이 유사한 신호전원실 및 축전실과 통신전원실을 통합했다.

또 유지관리를 위한 물품보관 창고를 작업실로 폐합시키는 등 건물 내부구조를 12개 공간에서 6개 공간으로 조정해 사용성을 높이고 유지관리 비용 감소와 편리성을 도모하도록 했다.

석중근 설계기준처장은 "이번에 마련된 설계기준을 설계 및 시공 중에 있는 전체사업에 확대 적용하면 건설공사비 뿐만 아니라 운영 비용도 크게 절감될 것"이라며 "그동안 관행적인 설계로 예산이 낭비됐으나, 기술발전 및 기기 콤팩트화 등을 반영해 설계기준을 지속적으로 개선해 나가겠다"고 말했다.



철도터널 건설시 철근량 10% 절감

- 터널 라이닝 설계기준 변경 -

기획혁신본부(본부장 김영우)는 철도터널 건설시 라이닝 콘크리트 공사비를 절감하고 설계의 신뢰성을 높일 수 있는 '지반라이닝 상호작용(GLI)설계방법'을 개발해 철도터널설계에 적용하기로 했다.

지난 2년간 연구용역을 통해 개발한 '지반라이닝 상호작용(GLI)설계방법'은 지보재와 라이닝콘크리트를 병행해 시공되는 구간에서 지중토압이 라이닝 콘크리트에 집중되는 현행 설계방법보다 토압을 분담할 수 있어 철근량을 약 10% 줄일 수 있다.

석중근 설계기준처장은 "이번 설계기준을 설계 및 시공 중에 있는 전체사업에 확대 적용해 공사비 절감효과를 극대화할 것"이라며 "앞으로도 관행적인 설계에서 탈피해 최적의 설계기준을 지속적으로 발굴해 나가겠다"고 말했다.

한편 본부는 지난 7월 시공중인 4개 사업에서 라이닝콘크리트에 사용되는 일반철근을 고강도철근으로 변경해 철근량을 m당 3.7에서 2.6t으로 약 30% 감소시켜 약 160억원의 공사비를 절감했다.

*GLI = Ground Lining Interaction

구분	현재 적용		연구용역결과
	Terzaghi 암반하중 분류표(Rose, 1982년)	Terzaghi 이론식(1946년)	
개요도			지반라이닝 상호작용
이완하중	경험적인 방법	이천효과를 고려한 방법	수치해석모델방법
감지보 하중부담	터널지보재 무시	감지보재의 역학적 기능 고려가능	1차 지보재가 이완하중 부담

철도건설사업 사후평가 기능 강화

- 철도사업 특성 반영한 '사후평가 업무지침' 제정·시행 -

기획혁신본부(본부장 김영우)는 철도건설사업의 효율적 추진을 위해 사후평가 시 철도사업 고유의 특성을 반영하고 환류(Feedback)기능을 강화한 철도건설공사 사후평가 업무지침을 제정해 시행한다.

본부는 이번 제정된 사후평가 업무지침에 따라 개선사례집 배포, 성과보고회 개최, 홈페이지 게시 등을 통해 철도건설 사업을 추진 시 문제점 및 개선방안을 공유함으로써 신규 사업 추진 시 이를 반영해 동일 문제 발생을 원천적으로 차단할 예정이다.

또한 시민단체의 추천 또는 관련분야 전문가로 구성된 사후평가위원회를 운영해 사후평가의 공정성을 강화하고 필요시 평가를 재실시하도록 규정함으로써 내실화를 기했다.

그동안 철도사업의 사후평가는 도로·철도·항만 등 건설전 분야를 대상으로 한 포괄적 규정인 국토해양부 '건설공사 사후평가 시행지침'을 준용하여 시행했으나, 철도분야의 특성을 반영한 자체 업무지침을 제정해 평가의 실효성이 크게 향상될 것으로 기대된다.

본부 관계자는 "금번 사후평가 업무지침 제정·시행으로 실질적인 철도분야 사후평가제도가 정착되고, 환류기능 강화로 철도건설사업의 효율성이 제고되기를 기대한다"고 전했다.

<참고> 건설공사 사후평가 제도란?
건설기술관리법에 의거 총 공사비 500억원 이상의 공공 건설공사의 준공 이후 당초 예산된 공사비, 공사기간, 수요, 만족도 등을 재평가해 문제점과 개선방안을 도출하는 제도