

■ 이 슈 진 단

4대강 사업 후유증... 시공 적자에 담합 논란까지

조 철 현 | 아주경제 건설부동산부 부장

‘4대강 담합’ 후폭풍이 거세다. 정치권은 건설업체들의 4대강 사업 담합 행위에 대하여 국정조사를 추진할 태세이고, 검찰은 일부 건설업체의 감독 공무원 뇌물 수수 수사를 비자금 수사로 확대할 움직임까지 보이고 있다.

건설업계는 침울한 분위기다. 건설경기 침체와 사회간접자본(SOC) 물량 부족으로 일감조차 찾기 어려운 상황에서 4대강 사업 담합 혐의로 1,000억원대 과징금을 내야 하는 처지가 됐기 때문이다. 더구나 4대강 사업은 결국 적자 시공으로 끝나 건설사들의 수익 구조에 큰 부담을 안겨줬다. 정부 눈치 보기에 급급한 건설사들로서는 일단 말을 아끼고 있지만, 업계에서는 대형사 위주로 소송을 제기하지 않겠느냐는 의견도 나오고 있다.

공정위, 건설업체에 1,115억원 과징금 부과

공정거래위원회는 지난달 5일 전원 회의를 열고 19개 건설사가 4대강 사업에서 부당한 공동 행위를 했으며 과징금과 시정 명령을 내렸다. 19개 건설사 가운데 상위 8개 사에게는 과징금 1,115억 4,100만원이 부과됐다. 과징금이 부과된 업체는 현대건설·삼성물산·대우건설·GS건설·포스코건설·대림산업·SK건설·현대산업개발 등이다. 담합을 주도하지 않은 금호산업·쌍용건설·한화건설 등 8개 건설사에는 시정 명령을, 그리고 롯데건설·두산건설·동부건설 등 3개 사에게는 경고 조치를 취해줬다.

공정위는 2009년 4대강 사업 1차 터키공사 입찰 과정에서 대형사들이 서울시내 호텔에서 만나 협의체를

구성하고 업체별 지분율을 배분하는 등 담합을 했다고 지적했다. 검찰 역시 건설사들이 공사비를 부풀려 비자금을 조성하고, 이 중 일부로 관련 공무원들에게 뇌물을 건넨 혐의를 적발한 상태다.

건설업계 “말도 안 돼” 강력 반발

공정위의 이와 같은 결정에 해당 건설사들은 담합 사실을 부인하며 강하게 반발하고 있다.

공정위가 담합으로 본 업체간 협의체는 4대강 사업이 국책사업으로 변경되기 전 민간투자사업으로 추진되던 ‘한반도 대운하 사업’의 컨소시엄 구성을 논의하기 위한 모임이었다는 것. A건설사 공공사업 담당 임원은 “당초 4대강 사업이 민자사업으로 추진됐으나 정부가 재정 공사로 성격을 바꾸면서 문제가 생겼다”고 말했다.

그는 “민자사업을 추진할 때는 관심 있는 회사끼리 사전 정보를 교환하고 심지어는 만나서 회의까지 한다”며, “당시 건설사들은 민자사업으로 추진 될 것이라는 정부의 방침에 따라 만나고 정보도 교환했다”고 덧붙였다.

해당 건설사들은 4대강 사업으로 대규모 적자가 발생한 상황에서 거액의 과징금까지 물어야 하는 것은 불공평하다며 법적 대응도 검토 중이다. B건설사 관계자는 “4대강 공사는 적자가 났지만 국가적 사업이어서 어쩔 수 없이 맡아야 했던 공사였다”고 말했다. 당초 수익성이 낮다는 이유로 참여를 꺼렸지만 국책사업이라는 이유로 정부의 독려를 받아 마치 못해 참여한 건설사들이 많았다는 얘기도 있다. C건설사 홍보 담당 상무는 “정부가 추진하는 국책사업에 적극 협조한 것이 결국에는 담합으로 몰려 과징금 처분을 받는 상황에 놓였다”며, “처음부터 정부가 사업비를 너무 적게 잡아 하기 싫은 공사를 울며 겨자 먹기로 했는데 과징금까지 부과 받으니 억울할 따름”이라고 말했다.

“4대강 사업으로 2,000억원 이상 적자”

담합이라는 불공정 행위를 판단하는 전제는 ‘수익’이다. 그런데 4대강 사업은 대부분 공구에서 적자를 봤다는 게 업계의 설명이다.

실제로 건설업계에 따르면 4대강 1차 사업 15개 공구의 평균 공사 실행률(공사 계약 금액 대비 실제 투입 비용)은 106%로, 공사비 100억원당 6억원의 손실을 입은 것으로 나타났다. 공구별로는 수십 억원에서 많게는 수백 억원의 적자를 면치 못한 것이다.

일부 공구는 예정 공사비 대비 10% 이상의 적자를 본 것으로 알려졌다. 흑자를 낸 곳은 2009년 2월 선포 사업으로 발주된 금강살리기 행복 1공구(금남보), 대림산업의 한강살리기 3공구(이포보), 삼성물산이 맡은 한강살리기 4공구(여주보)뿐이다. 나머지 13개 공구는 모두 적자인 것으로 파악된다. 적자 규모는 약 2,340억원에 이르는 것으로 전해졌다.

축박한 공사 기간도 적자의 한 요인으로 꼽히고 있다. D건설사 관계자는 “대형 터키공사의 경우 설계 기간이 통상적으로 6개월이 소요되는데, 4대강 사업은 정부가 공사를 서두르다 보니 60일이 채 걸리지 않았다”며, “이러다 보니 제대로 된 지반 조사나 환경 조사 등이 이뤄지지 않았다”고 말했다. 여기에 4대강 사업의 경우 난공사 구간이 많았고 잦은 홍수와 정치적 갈등에 따른 공사 지연, 세굴 현상 등에 따른 보수·보강 공사로 건설사별로 최대 수백 억원의

손해를 봤다는 주장도 나오고 있다. 건설업계가 공정위의 과징금 부과에 노골적으로 불만의 목소리를 내는 이유다.

4대강 사업으로 인한 적자 폭은 앞으로 더 커질 전망이다. 지속적인 보수·보강 작업을 해야 하기 때문이다. 한 대형 건설사 관계자는 “현재 공사가 대부분 마무리됐지만 지속적인 보수·보강 요구로 추가 공사비가 얼마나 더 들어갈지 모르기 때문에 건설사들의 손실 규모는 더 커질 수밖에 없다”고 말했다.

건설사들의 국내의 수주 사업에도 비상이 걸렸다. 담합 혐의로 처벌을 받은 건설사들은 당분간 국내 공공공사 입찰을 못하는 것은 물론 신인도 하락으로 해외 공사 수주에 어려움을 겪을 수 있다. 부정당 업체로 제재를 받으면 당장 정부와 지자체, 공공기관 발주 공사에 일정 기간 참여할 수 없게 된다. 최대 6개월 간 공공공사 입찰 참가에 제한을 받는 것이다. 이럴 경우 그렇지 않아도 일감 부족으로 허덕이고 있는 건설사로서는 상당한 타격이 아닐 수 없다. 건설업계의 피해는 여기에 그치지 않는다. 업계에서는 향후 해외 공사 수주에도 악영향이 적지 않을 것으로 전망하고 있다. 신인도 하락에 따른 경쟁력 약화와 도덕성 흠집 내기 등 경쟁국들

■ 이 슈 진 단

의 악용이 우려되는 상황이다.

E건설사 관계자는 “공사 입찰 때 경쟁국 기업들이 입찰 과정에서 한국 업체의 4대강 담합 판정 문제를 부각시킬 가능성이 크다”며, “해외 수주로 내수 침체를 극복하려는 건설사들에게 결정적 타격이 될 수도 있다”고 우려했다. 그래서 업계에서는 4대강 사업이 아닌 死대강 사업이라는 말까지 나돌고 있다.

4대강 사업 ‘게이트’로 번지나

관심사는 4대강 입찰 담합 조사가 이번 공정위 제재로 마무리될까에 모아지고 있다. 4대강 사업은 이번에 제재 대상에 오른 2009년 발주된 1차 턴키(17건) 외에도 2010년 2차 턴키(8건), 최저가낙찰제 공사 70건 등 모두 95건에 달한다. 공정위는 이번 제재로 4대강 입찰 담합 조사를 끝내겠다는 입장이다. 신동권 국장은 “4대강 사업 관련 2차 턴키와 최저가낙찰

제 공사 등에 대한 추가 조사 계획은 없다”고 말했다. 2차 턴키의 경우 낙찰률이 74~75%대로 떨어졌고, 최저가 공사 역시 담합 혐의를 잡지 못했다는 게 이유다. 하지만 시민단체와 정치권을 중심으로 4대강 사업을 둘러싼 추가 조사를 요구하는 목소리는 한층 높아지고 있다.

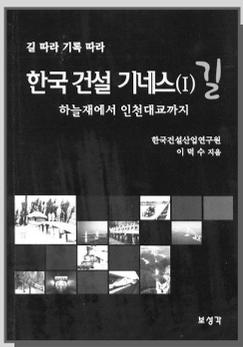
경제정의실천연합은 지난 2007년 1월부터 2009년 6월까지 조달청과 5개 공사가 턴키 발주한 사업 가운데 입찰 담합 의혹이 있는 101건의 공공 사업에 대해 공정위에 즉각 조사를 요구했다. 이 단체는 “4대강 입찰 담합 업체들에 부과된 과징금이 매출 대비 4.7%에 불과하다”며 공정위의 솜방망이 처벌을 비판했다.

4대강 입찰 담합 문제를 최초 제기한 민주통합당 이석현 의원도 “도저히 납득할 수 없는 솜방망이 처벌”이라며, “국회 차원의 국정조사를 통해 서라도 책임을 묻겠다”고 주장했다.

게다가 대통령 선거를 6개월 앞둔 상황에서 4대강 사업이 향후 대선 판도를 뒤흔들 ‘게이트’로 변질 수도 있다는 관측도 나오고 있다. 낙동강 칠곡보 건설을 맡았던 시공사와 관리·감독을 맡은 공무원 사이에 벌어졌던 뇌물 거래가 검찰 수사를 통해 속속 드러나고 있기 때문이다. 감사원도 최근 4대강 사업 비리에 대한 전면 감사에 착수한 상태다. 야당도 4대강 사업과 관련된 비자금과 이명박 대통령 측근 관련 혐의를 밝혀내겠다는 기세다.

담합은 시장 경제 질서를 무너뜨리는 중대 범죄 행위다. 따라서 반드시 근절돼야 한다. 그런데 4대강 사업 담합을 부추긴 주범이 정부였다는 데 문제가 있다. 한 건설사 임원은 “4대강 살리기 사업이 담합이라면 진짜 책임은 4대강 사업 참여를 강제한 정부에 물어야 하는 게 아니냐”고 반문했다. CERIK

도 · 서 · 안 · 내
한국 건설 기네스(I) 길 / 이덕수 지음, 보성각 펴냄



고대와 중세, 그리고 근현대의 우리나라 도로와 철도를 새롭게 조명하는 책이 나와 건설업계의 관심을 끌고 있다.

한국건설산업연구원의 이덕수 연구위원은 기록상 보이는 최초의 도로인 계림령(하늘재)을 비롯해 수표교, 신작로를 거쳐 인천대교에 이르기까지 우리나라 교통시설 SOC 분야에서 ‘최초, 최고, 최장, 최대’ 등의 가치를 지닌 구조물들을 시대순으로 묶어 『한국 건설 기네스(I) 길』을 발간하였다.