

(1971年度)

品 種	單位	國內所要量	金 額	輸 出 量	金 額	合 計
電 動 機	HP	854,491	5,003,899	122,070	714,841	5,718,740
變 壓 器	KVA	976,562	4,289,060	48,827	214,448	4,503,508
扇 風 機	臺	146,483	1,501,157	48,827	500,379	2,001,536
蓄 電 器	μF	9,765,625	986,328	1,953,125	197,265	1,183,593
"	KAV	219,725	438,573	—	—	438,573
積算電力計	臺	976,562	1,572,264	195,312	314,452	1,886,716
配線器具	個	12,207,031	878,906	2,441,406	175,781	1,054,687
計			14,670,187		2,117,166	16,787,353
總 計			42,966,038		6,190,680	49,156,718

以上の計割表는 實際面에 있어서는 相當한 係數의 差도 있을 것으로 보이나 正常的 發展을 前提하여 算出된 것이다. 이리하여 政府에서 企圖하는 國

際收支의 均衡을 維持함은 勿論 우리 나라의 電力 工業界가 많이 向上發展되고 아울러 經濟的 地位도 向上되리라고 期待하는 바이다.

電氣工事業界의 現況과 展望

大韓電氣工事協會

常任理事 李 判 凱

1. 緒 言

우리나라에 처음으로 電氣가 들어온지는 距今 約 65年前, 여기에 附隨되는 工事業도 半世紀餘의 迂餘曲折을 거쳐 오늘의 偉觀을 이루게 되었다.

그러나 電氣工事業이 建築과 分離되어 獨立된 技術分野로서 크로스업된 것은 몇 해 前의 일이다.

오랜 歲月을 두고 電氣工事業이 建築工事業의 附帶工事業의 役割 밖에서 못해오다가 결말살이 身勢에서 벗어나게 된 것은 1962年 11月 9日의 일이다. 即 同日字로 建築業法이 改正됨에 따라 電氣工事業은 完全히 建設業法의 規制를 받지 않게 되고 電氣工事業 獨自의 規制를 마련하게된 契機가 되었으니 곧 電氣工事業法의 制定公布가 이것이다. 이리하여 1963年 2月 28日에 同法이 公布되고 施行令도 同年 7月 18日에 公布되어 電氣工事業은 하나의 뚜렷한 專門分野

로서 뚜렷한 面貌를 갖추게 된 것이다.

2. 電氣工事業者의 集結體

同法의 公布施行에 앞서 電氣工事業體는 相互間의 共同利益을 함께 摸索하고 團結된 힘으로써 同業界를 保護育成할 수 있는 法制化의 推進을 크나큰 目標로 하고 相互間의 親睦과 技術情報의 交換을 하고자 1960年 4月 4日 社団法人 大韓電氣工事協會의 設立認可를 받아 同年 5月 5日 登記를 마치고 同業體 團結의 터전을 마련하였다.

그後 電氣工事業法施行令의 公布를 契機로 1963年 12月 21日 大韓電氣工事協會 創立總會를 가져 全國 電氣工事業體가 總 團結된 單一體制로서 同業界의 發展向上에 이바지하게 된 것이다. 그런데 現在の 協會 加入會員數(全國)은 總 411業體로서 市道別 分布狀況은 다음 表와 같다.

(表-1) 大韓電氣工事協會 加入會員數

支 部 別	人 員	業 體 分 析	
		建設免許	電氣免許
서울	216	49	167
京畿	18	1	17
江原	13		13
慶南	49	1	48
慶北	37		37
全南	26		26
全北	20		20
忠南	22		22
忠北	6		6
濟州	4		4
計	411	51	360

現在로서는 몇몇 큰 業體를 除外하면 中小企業의 테두리를 벗어나지 못한 業體가 大部分이나 앞으로 電源開發과 需要擴張의 進歩으로 斯界의 前途는 明朗과 希望이 깃들어 있다고 보겠으며 特別히 大都市에 있어서 日益 增加하는 建築의 趨勢와 不動産投資 傾向의 一般化는 工事量의 大幅 增加를 가져올 것이 明若觀火한 事實이라 하겠다.

3. 電氣工事의 實績

1964年 한 해 동안에 全國 電氣工事業體들이 施工한 實績을 보면 都給額이 1,512,842,019원이며 業者 1人當 平均額은 3,772,600원으로 되어 있다. 地方別로 業者當 平均額을 살펴보면 서울-4,965,780원, 釜山-3,286,900원, 慶南-1,462,900원, 慶北-2,812,200원, 忠南-2,215,650원, 京畿-2,014,900원, 全南-2,315,500원, 全北-2,161,700원, 江原-2,628,100원으로 되어 있는데 5,000,000원 以上の 施工實績을 가진 業體는 不過 157個 業體인 바 서울이 141個 業體 地方은 6個 業體로 서울이 거의 大部分을 차지하고 있는 實情이다.

다음에 今年度 (65年 2月 28日 現在) 受給狀況을 보면 다음 表와 같다.

(表-2) 1965年度 受給限度額 狀況表

支 部 別	單位: 萬圓				合計
	1,500 以上	1,000~ 1,500	500~ 1,000	500 未滿	
서울	56	13	53	94	216
京畿	2	3	3	10	18
江原		1	4	8	13

慶南	3	5	16	25	49
慶北	4	2	12	19	37
全南	2	2	6	16	26
全北	2	1	4	13	20
忠南		3	4	15	22
忠北			2	4	6
濟州		2	1	1	4
計	69	32	105	205	411

今年度の 工事實績 豫想은 工事協會에서 作成한 全 業者의 都給豫想額이 64年보다 約 2億원이 더 많은 17億원이며 業者 1人當 平均이 昨年보다 約 1,000,000원이 더 많은 約 4,200,000원으로 되어 있다.

이것은 어디까지나 豫想에 不過한 것으로 工事業法에 따라 電氣工事의 分離發注를 遵守하며 建築과 電氣를 兼業하고 있는 所謂 큰 業者를 指名하는 傾向이 一掃되지 않는다면 한낱 豫想에 끝일 憂慮가 甚다.

4. 技術者 保有 現況

電氣工事協會의 技術者 保有 現況은 다음 表와 같다.

(表-3) 技術者 保有數

支 部 別	甲	乙	丙	計
서울	154	240	362	756
慶南	30	43	105	178
慶北	7	49	76	132
京畿	4	16	35	55
忠南	8	24	69	101
忠北	—	9	13	22
全南	14	29	53	96
全北	7	24	40	71
江原	1	16	24	41
濟州	2	4	10	16
計	227	454	787	1,468

5. 展 望

앞에서도 言及한 바와 같이 建築의 日益 增加와 生活樣式의 電化가 나날이 電源開發과 比例하여 增大하는 限 電氣工事業界의 앞날도 밝다고 보아 마땅하다.

그러나 여기에는 電氣工事業法의 遵守와 業者 自身の 受援態勢가 그 밑받침이 되어야만 된다는 點을 忘却할 수는 없다.

첫째 業者自身の 自覺自省이 要請된다.

1. 粗惡品을 쓰는 臨時方便的인 낱된 工事를 하지 말고 規格品을 使用할 것.

2. 往往히 貸與免許로 工事都給을 하는 事例가 있는데 이것은 日前的 利益을 爲해 電氣工事業界 全體의 發展을 阻害하는 行爲이다.

3. 談合行爲는 工事費 所要額을 下廻하는 金額으로 入札하여 不實 工事를 不可避하게 하며 全體 業者의 公信用을 喪失케 하는 結果를 招來할 것이니 格別한 留意가 必要하다.

4. 또한 建築樣式이 高度로 現代化하고 있는데 요즘 우리나라의 實情을 보면 先進國家에 比해서 工事發注者들이 電氣工事設計와 建築工事設計의 分離發注에 너무나 無關心한 傾向을 示顯하고 있다. 建物は 半永久化되고 있기 때문에 保安管理에 徹底를 期하여야 할 電氣施設을 疎忽히 取扱하여 建物全體에 莫大한 損失을 가져오고 人命에 무서운 被害를 입힌다면 어찌 하겠는가? 이 重大한 問題를 電氣專門家를 外面하고 建築設計士에게 一括 設計토록

한다면가 뜨내기 無免許 電工에게 工事를 一任한다는 것은 自殺的인 잘못을 犯하는 것이라 하지 않을 수 없다.

둘째 韓電과 韓國電力工業會社 間的 隨意契約의 止揚이 先行되어야 한다. 現在 電氣工事의 大部分이 韓電에서 發注되고 있으므로 韓工과 그대로 隨意契約을 繼續한다면 다른 工事業者는 일거리가 없어 閑散한 나날을 보낼 수 밖에 없기 때문에 協會에서는 商工部 當局에 屢次 是正을 促求했고 또한 韓電에 對해서도 強力한 建議를 해 왔다.

이 밖에 資材의 官社給制의 止揚等 電氣工事業界의 發展을 가로막는 要素는 너무나 많고 開拓해 나간 課題 亦是 山積해 있다.

이와 같은 모든 難關을 克服하고 明日에의 큰 希望을 期約할 수 있는 關鍵은 業者 相互間의 軋轢과 無益한 競爭意識의 拂拭을 통한 親睦團結을 굳게 이룩하는 가운데 經濟界의 好況이란 外的 與件의 具備과 더불어 業界의 成長과 飛躍을 約束할 수 있는 것이다.

* * * * *

★몽·브랑 縱斷터널 開通★

지난 7월 16日 알프스의 山中에서는 佛蘭西의 드골大統領과 伊太利의 사라가트大統領의 列席下에 몽·브랑·터널의 開通式이 盛大히 舉行되었다. 이 터널은 延長 11.6km로서 自動車專用으로는 世界最長의 터널이다. 總工事費 1億프랑(約 50億원), 1959年(伊太利側 1月 2日, 佛蘭西側 5月 30日)에 着工한 以後 6個年餘의 工期로 完成된 것인데 工事途中 23名의 高貴한 犧牲者를 낸 難工事이었다. 이 터널工事が 世紀의 大工事로서 歷史에 記錄될 것은 疑心할 餘地가 없다.

이 터널을 利用하면 파리·로마 間은 150km가 短縮되어 2日間에 便宜히 드라이브할 수 있게 되었다. 겨울 半年 동안은 積雪로 뒤덮이고 여름철이라도 舖裝이 完全치 못한 硤불硤불한 高개를 數없이 넘어야 하는 難關이 解消되어 佛伊兩國은 바삭 接近하게 된 셈이다.

몽·브랑 縱斷터널은 道路 幅이 7m이고 片道 一車線이 2本 있고 西側에는 幅 80cm의 步道가

붙어 있다. 위로는 높이 6m의 圓形 天井, 道路 밑으로는 깊이 3~4m의 空間이 있고 4本의 通風洞이 뻗어 있다. 自動車專用 터널에서는 排氣가스의 處理가 큰 問題가 된다. 몽·브랑·터널에서는 通風口를 만들 道理가 없어 佛側과 伊側에 2個의 大規模 換氣工場이 設備되어 있다. 佛側 하나만을 보더라도 八基의 扇風機(合計 3,600kw)를 設備하여 1秒間에 300立方米의 新鮮한 空氣를 보내고 더러워진 空氣를 빨아낼 수 있는 것이다.

터널 内部의 照明은 晝光色燈을 쓰고 있어 自動車는 작은 라이트만 키어도 充分하다. 通過時間은 時速 70km의 制限速度로 約 15分, 事故의 境遇에 對備하여 300m 間隔으로 電話가 붙은 退避用 駐車場이 있다. 또한 事故는 電子裝置로 即刻 兩쪽 入口에 連絡이 된다.

左右間 이 터널의 開通은 佛伊兩國 技術의 勝利일 뿐만 아니라 歐洲統合을 志向하는 마당에서 政治的으로도 莫大한 意義를 가진다고 하겠다.

(海)(外)(투)(파)