

미래의 토목문화 건설

- Establishment of Future Civil Culture -



박선규*

대한민국의 수도 서울은 1394년 조선을 건국한 태조 이성계에 의해 수도로 결정된 후 현재까지 600여년 동안 한반도의 심장부로서의 유구한 역사를 가지고 있다. 뿐만 아니라 삼국시대부터 한강을 포함한 서울 부분의 땅을 점령한 국가가 삼국의 패권을 쥐고 있을 정도로 중요시되어 그 역사는 가히 1,000년을 거슬러 올라가야 한다. 하지만 세계 여러 나라의 유서 깊은 도시와 비교하였을 때 전 세계인에서 있어 서울이 가지는 그 상징적인 의미는 크게 부각되지 못하고 있는 실정이다. 예를 들어, 프랑스의 파리하면 에펠탑, 지금은 테러에 의해 파괴되었지만 뉴욕하면 세계무역센터(WTC, World Trade Center) 등 그 도시만이 가지는 건축물이 떠오른다. 하지만 우리나라의 서울의 현재 상황을 한번 살펴보자. 1,000여 년이 넘는 역사적인 기록과 그에 걸맞는 가치를 가지고 있으면서 세계에 내세울 수 있는 구조물하나 제대로 가지고있지 않은 실정이다. 오히려 성수대교나 삼풍백화점의 붕괴 등 부끄러운 역사만을 지닌 상황이 현재 서울의 구조물에 대한 현실이다.

우리나라 건설업의 역사를 한번 살펴보면 대내적으로는 1940년대 후반에 초기단계의 건설회사가 등장한 이후 21개 고속도로를 포함해서 8만 8,800 km에 이르는 도로 건설(2000. 12), 3,122 km의 일반철도를 건설하고(1999), 현재 연장 412 km의 경부고속철도를 건설 중에 있다. 뿐만 아니라 12개소의 대형 항만과 김포와 인천을 포함한 17개의 공항을 건설했으며 서울 등 주요도시에 총 472.18 km의 도시철도를 건설하였다. 그밖에도 국제회의장, 박람회장, 행정단지, 외교단지, 교육단지, 과학기술단지, 테마공원, 생태공원, 공연시설, 실버타운, 의료단지, 스포츠 시설과 같은 기능형 건축물 등 우리가 만들어 놓은 수많은 구

조물 등은 일일이 열거할 수가 없을 정도이다. 뿐만 아니라 대외적으로 1960년대 중반부터 해외건설에 진출한 한국은 세계 규모의 프로젝트를 성공적으로 수행하면서 강력한 글로벌 건설파트너로 성장하였다. 21세기 최대의 역사로 불리는 사우디 주베일사업항 공사, 싱가포르의 장기 국가전략사업인 매립 공사, 리비아 녹색혁명의 상징이자 20세기의 만리장성이라는 리비아대수로 공사, 말레이시아 국가 전략 2020의 상징이면서 세계 1위의 초고층 건물 페트로나스타워 공사, 유엔과 미국의 경제 체제 하에서 EPC로 건설한 US\$ 1 bn 규모의 이란 사우스파 제2 & 3단계 가스처리 플랜트 공사 등 세계 곳곳에 수없이 많은 토목구조물을 우리 손으로 지어 놓았다.

하지만 현재의 우리나라 건설업은 역사상 가장 어려운 상황에 처해 있다고 한다. 지난 과거에는 급속한 경제성장에 따른 산업시설 및 SOC에 대한 투자 증대와 1970년대 중동 산유국을 중심으로 일어나 해외건설경기의 호조로 고도성장의 계기를 맞이하면서 국가의 주요 전략산업으로 부각되었다. 이후, 1980년대에 접어들어 해외건설경기의 퇴조현상이 뚜렷하게 나타났으나, 대형 국책사업과 주택 200만호 건설 등으로 국내 건설시장에서 돌파구를 찾으면서 호황을 구가하던 건설업이 1990년대 중반 들어 잇따라 발생된 몇몇 대형 부실공사와 곧 이어 들이닥친 IMF체제의 영향으로 건설업의 존립마저 위태로울 수 있는 최악의 상황을 맞이하기도 하였다. 그 여파로 아직까지도 상당수의 건설업체들이 법정관리, 워크아웃 등의 부실상태를 벗어나지 못하고 있고 자본잠식, 부실채권의 증가, 해외신인도 저하 등으로 경영에 큰 어려움을 겪고 있으며, 앞으로도 이러한 국면은 상당기간 지속될 전망이다.

그렇다면 현재의 이러한 위기를 초래한 원인은 과연 어디에 있을까? 우리나라의 국가경제를 이끌어 온 주력산업에서 부실과 침

* 정회원, 성균관대학교 토목공학과 교수

체의 대표산업으로 전략한 이유는 무엇보다도 건설업계의 구조적 문제에서 그 해답을 찾을 수 있을 것이다. 우리 건설업은 그 동안 기술개발을 통한 경쟁력 확보보다는 정부의 대형 국책사업과 경기 부양책에 편승한 「외형확대」에 치중하면서 단순도급 공사에 주력하였고, 불황시에도 경쟁력 제고를 위한 경영혁신 보다는 단순히 인력과 경비를 삭감하는 등의 소극적인 대안 밖에 도출해 내지 못하였던 것이다. 그리고 경기부진에 따른 수주물량의 절대적인 감소에도 불구하고 건설업체들의 무분별한 난립으로 과당경쟁이 초래되어, 이로 인한 저가수주가 다시 건설업체의 부실로 이어지는 악순환이 반복되고 있는 실정이다. 이러한 총체적 위기에는 정부의 일관성 없는 정책, 건설업계 자체적으로 사업구조의 근본적인 개선과 함께 기술 및 원가 경쟁력 등에 대해 중장기적으로 치밀한 대비가 없이 현실에만 안주하여 미래에 대한 준비를 소홀히 한 결과라고 보여진다. 따라서, 한국건설업의 위기극복과 재도약을 위해 다같이 노력해야할 몇 가지 사항들을 제언해 보고자 한다.

우선, 건설경기의 하락으로 인한 여러 가지 어려움을 타개하는 방향으로 구조조정이라는 허울아래 인원감축, 건설경기 축소 등 소극적인 해결책만 강구하였다. 기술 개발에 보다 적극적인 투자가 이루어지고 단순한 외형확대가 아닌 내실을 철저히 다지는 지혜가 필요할 때이다. 우리는 올 6월 전 세계인이 지켜보는 가운데 월드컵이라는 국가적인 행사를 아주 훌륭하게 치렀다. 하지만 멋진 월드컵 경기장을 보면서 100% 우리의 아이디어와 기술력으로 지어진 경기장이 과연 몇 개나 되었을까? 하는 아쉬운 마음이 들었다. 훌륭한 토목 및 건축 구조물을 짓는 것은 하루아침에 이루어지는 일이 아니다. 적게는 10년 많게는 100년 이상의 미래를 내다보는 과감한 투자가 필요한 현실이다.

둘째로, 국가 사업이나 경기 부양책에 초점을 맞춘 저부가가치

사업에만 몰두 할 것이 아니라 다양한 기술력 개발로 고부가가치 사업으로 눈을 돌려야 할 필요성을 느끼는 현실이다.

마지막으로, 건설인 모두가 토목 및 건축구조물을 대하는 인식을 바꾸어야 할 때이다. 지금까지 우리의 초점은 안전한 시공이나 구조물의 안전성에만 국한되어 있었다. 하지만 구조물에 있어서 안전성은 필수적인 기본사항일 뿐 구조물에 대한 평가를 좌우하는 것이 아니다. 이에 우리는 구조물을 만듦에 있어 안전만이 아닌 구조물의 미적 감각을 최대한 살리는 예술적인 설계와 시공이 필요한 때이다. 예를 들어 한강의 교량을 한번 살펴보자. 독일의 라인강, 프랑스 파리의 세느강, 런던의 템즈강에 비해 서울의 한강은 폭이 넓어 그 개발가치가 무한하다. 뿐만 아니라 한강을 가로지르는 멋진 교량이 들어설 천혜의 조건을 가지고 있다. 현재 한강에 설치된 교량이 이미 20여 개나 되지만 서울을 대표할 만한 멋진 교량하나 없는 실정이다. 1980년대 초반 지어진 63빌딩이나, 한강의 수많은 교량들을 보면서 보다 미적감각을 보다 가미하였다면 현재 우리의 서울은 세계 속에 어디에 내다 놓아도 자랑스런 모습이었을 것이다. 앞으로도 단지 안전 설계만이 아니라 토목인과 건축인의 활발한 상호교류를 바탕으로 미적감각을 가미한 예술적인 구조물의 설계와 시공에 눈을 돌려야 할 때이다.

우리의 건설 업계의 상황은 그리 좋지 않다는 것은 누구나 다 알고 있는 사실이다. 하지만 지금이라도 늦지 않았다. 우리는 지금도 무수히 많은 구조물을 설계 및 시공하고 있으며, 또한 좋은 자연 조건과 뛰어난 인력을 보유하고 있는 우수한 조건에 있다. '위기는 바로 기회이다'라는 말처럼, 현재 우리가 안고 있는 문제점을 분석하여 철저히 개선해 나가는 노력을 기울인다면 '세계 속의 예술적인 건설문화 창조'라는 밝은 미래가 우리 눈앞에 있을 것이다. □