

분석 - 국내외 원자력발전소 계속운전 추진 현황

原電 가

떨어진 설비를 단지 기간이 다 됐다고 해서 폐기 처분한다면, 이는 분명한 낭비다. 특히 호기당 수조원의 건설 비용이 소요되는 원자력발전소의 경우 충분히 더 안전하게 운전할 수 있는데도 설계 수명이 만료됐다고 해서 폐기한다고 하면 이는 국가적으로 엄청난 경제적 손실이다.

그런데 지난해까지만 해도 원자력법상에는 해체규정만 반영돼 있고, 설계수명 만료 원전의 영구정지 또는 계속운전에 대한 법적근거가 마련되지 않아 원전설계 수명이 만료될 경우 계속 운전이 가능하다 하더라도 이를 할 수 없는 상황이었다. 이에 따라 고리원자력 1호기의 경우 내년 6월 18일이면 운전을 정지해야 했다.

과학기술부는 이러한 문제점을 해소하기 위해 설계수명에 도달한 원자력발전소의 계속운전을 허용하는 방안을 마련키 위해 준비해 왔다. 그리고 지난해 5월 과기부는 장기가동 원전의 안전관리를 위한 법적근거를 마련하기 위해 원자력법시행령 및 시행규칙의 개정안을 관계부처와 협의를 거쳐 마련했으며, 9월 국회를 통과하면서 법적 근거를 마련하게 된다.

이에 올해 들면서 고리 1호기의 계속운전 여부에 대한 검토가 본격화되고 있다. 그러나 역시 일부 시민단체를 중심으로 계속운전에 대한 강력한 반대 여론이 일면서 난항을 빚고 있다.

그러나 국내의 경우 부존자원이 빈약하고 대부분 에너지원을 수입에 의존하고 있다. 특히 신규 발전설비의 경우 부지 확보 자체가 곤란한 상태이다. 이에 안전성이 입증되고 경제성이 있는 원전설비를 폐기하지 않고 계속 활용하도록 하는 것은 에너지 환경의 개선에 있어 절대적으로 필요한 부분으로 그 만큼 원전의 계속운전은 필수적인 것이 관계자들의 설명이다. 원전의 계속운전 개요 및 국내·외 추진현황에 대해 자세히 알아봤다.

원전의 계속운전이란?

원전의 계속운전이란 설계수명에 도달한 원전에 대해 원자력법에서 규정한 안전기준에 따라 안전성을 평가해 만족한 경우 설계수명 이후에도 운전을 계속하는 것을 말한다.

여기서 설계수명이란 원전설계시 설정한 기간으로 원전의 안전성과 성능기준을 만족하면서 운전이 가능한 최소한의 기간으로, 그 기간이 다 됐다고 해서 그것만으로 안전성과 성능기준이 미달된다는 것을 의미하는 것은 아니다.

설계수명 이후의 원전 운영에 대해서는 운영허가 갱신(License Renewal), 장기가동(Long Term Operation), 계속 운전(Continued Operation) 등 여러 가지 용어들이 사용되

고 있으나, 우리나라의 경우 계속운전이라는 용어를 사용하고 있다.

국가적 관점에서 반드시 필요

원전의 계속운전 필요성이 강조되는 이유는 그 효과가 더욱 크기 때문이다.

국내 원전 운영자인 한국수력원자력 관계자에 따르면 고리 1호기의 경우 계속운전시 약 2630억원(계속운전 : 1500억원, 신뢰도 제고 위한 설비 보강 : 1130억원)을 투자해 운영기간을 약 20년 연장시, 한수원은 매출면에서는 약 3조 5000억원, 순이익 6000억원을 올릴 수 있을 것으로 전망

된다. 무엇보다 계속운전의 의의를 수익적 차원에서 바라 볼 것이 아니라 국가적 관점에서 파악해야 한다.

국내의 경우 부존자원이 빈약하고 대부분 에너지를 수입에 의존하고 있다. 특히 신규 발전설비의 경우 부지 확보 자체가 곤란한 상태로, 안전성이 입증되고 경제성이 있는 원전설비를 폐기하지 않고 계속 활용하도록 하는 것은 에너지 환경의 개선에 있어 절대적으로 필요한 부분이다.

무엇보다 이산화탄소를 거의 발생치 않는 멀쩡한 원전설비를 정지시키지 않음으로써 기후변화협약에 따른 온실가스 배출비용도 절감할 수 있는 등 다양한 효과를 동시에 누릴 수 있게 된다.

아울러 계속운전은 국내 원전 관련 산업계에 미치는 파장도 매우 클 것으로 전망된다. 이번 계속운전 사업을 통해 한수원은 또 다른 새로운 연장운전 기술 능력을 확보할 수 있게 돼 관련 기술의 해외수출도 노릴 수 있게 될 것이며, 설비 보강 등을 해야 하므로 관련 제조업계에도 매출 증대 및 기술능력 향상을 이루는 계기가 될 것으로 보인다.

계속운전의 법적 근거 마련

과기부는 지난해 9월 원자력법 시행령 및 시행규칙을 개정, 계속운전에 대한 법적 근거를 마련했다. 개정된 시행령에는 설계수명에 도달한 원전에 대해서 안전성을 평가하고 안전기준에 적합한 원자력발전소는 계속운전을 허용하되, 안전기준에 부적합한 원자력발전소는 영구정지 하도록 하기 위한 사항을 포함하고 있다.

구체적으로 시행령에 따르면 설계수명 만료일 이후 사업자가 계속해 운전을 하고자 할 때에는 설계수명 만료일 5년 내지 2년 이전에 주기적안전성 평가보고서를 제출해야 하고, 계속운전을 하지 않고자 할 때에는 영구정지를 위한 운영변경 허가를 신청토록 했다.

설계수명 이후 계속운전을 하고자 할 때에는 기존의 주기적 안전성 평가내용에 주요기기에 대한 수명평가와 운영허가 이후 변화된 방사선 환경영향 등 평가항목을 추가했

다. 계속운전을 위한 평가시 계통·기기·구조물에 대해서는 최신운전경험 및 연구결과를 반영한 기술기준을 활용하고, 방사선환경영향에 대해서는 최신 기술기준을 활용토록 했다.

이외에도 핵연료 가공사업자가 시설의 변경허가 신청시 발전용원자로시설 변경허가 시와 동일하게 시설검사를 면제하는 내용과, 방사선동위원소 등의 사용자 중 안전관리 수준이 우수하다고 판단되는 허가사용자와 동일하게 업무대행자까지도 정기검사를 면제하는 내용 등이 포함돼 있다. 또 설계수명기간 이내의 평가보고서는 12개월 이내에, 계속운전을 위한 평가보고서는 18개월 이내에 심사결과를 신청인에게 통보토록 했다.

한편 원자력법시행규칙중 개정안에서는 설계수명기간이 만료되는 원자로시설의 안전성 평가에 대한 세부사항이 규정돼 있다. 우선 설계수명기간까지로 제한된 안전성 평가검토기간을 평가기준일부터 10년까지로 확대했다.

또 설계수명 이후 안전성평가의 기준이 되는 강화된 기술기준을 규정하고, 세부사항은 과기부장관이 정해 고시토록 했다.

과기부는 계속운전을 위한 안전성평가기준 관련 고시인 '설계수명이 만료되는 원자로시설의 계속운전 평가를 위한 기술기준 적용에 관한 지침'도 지난해 12월 최종 확정 고시했다.

이 지침은 설계수명이 만료되는 가압경수로의 계속운전 평가에 사용되는 기술기준을 적용함에 있어 필요한 지침들을 규정하고 있다.

지침에 따르면 계속운전 평가에 적용되는 기술기준이 필요한 사항은 △최신 운전경험 및 연구결과 반영사항(경년열화관리 대상선정 평가, 경년열화 관리계획 평가, 계속운전을 위한 수명평가, 운전경험·연구결과 반영 필요사항) △최신 기술기준에 따른 방사선환경영향평가 등이다.

우선 경년열화관리 대상선정 평가에 관한 사항은 △기계 계통의 범위 설정 및 선정결과 평가 △구조물의 범위 설정

및 선정결과 평가 △전기 및 계속제어계통의 범위설정 및 선정결과 평가 등이다.

계속운전을 신청하고자 하는 자는 경년열화관리 대상선정과 관련해 △경년열화관리의 대상이 되는 계통·기기·구조물을 선정하는데 사용한 방법을 제시하고 그 타당성을 입증해야 하며 △해당 목록을 제시하고 각 사항에 대해 해당되는 경년열화 관리계획을 제시해야 한다.

경년열화 관리계획 평가에 관한 사항은 안전등급 1,2,3 기기 가동중검사, 안전등급 지시대 가동중검사, 일회검사, 원자로용기 감시, 이물질 감시, 중성자 소음 감시, 모선 덕트, 휴즈 홀더, '환경검증 요건'을 적용받지 않는 전기케이블 금속 연결부 등 총 39개 항목이다.

이와 관련 계속운전을 신청하고자 할 경우 △적용범위, 예방조치, 감시 및 검사 변수, 경년열화영향 탐지, 감시 및 경향분석, 허용기준, 시정조치, 확인절차, 행정적 통제, 운전경험 등에 대한 내용과 △해당 원자로의 설계 및 운전 특성과 운전경험을 고려해, 계속운전을 위해 검토해야 할 사항, 계속운전 이전에 조치되어야 할 사항, 계속운전 이후 추가로 조치되어야 할 사항 등이 포함돼야 한다.

계속운전을 위한 수명평가에 관한 사항은 시간제한 경년열화 평가의 확인, 원자로용기 중성자 조사취화 평가, 금속 피로 평가, 기기의 내환경검증, 콘크리트 격납건물 텐돈 프리스트레스 평가, 격납건물 라이너플레이트, 강재격납용기 및 관통부 피로 평가, 기타 원자로별 시간제한 경년열화 평가 등이며 각각 상세 기준을 만족해야 한다.

아울러 방사선환경영향평가 기술기준은 동일 부지에서 가장 최근에 수행된 방사선영향평가 시에 적용한 기술기준에 따르도록 했으며, 계속운전 계획, 환경현황, 발전소 현황, 계속운전으로 인한 영향, 사고로 인한 영향, 환경감시계획에 관한 사항 등을 포함시켰다.

미국·일본 등 이미 허용·추진 중

미국, 유럽, 일본 등 원자력보유국들은 이미 10여년 전부

터 원전의 계속운전에 대한 연구를 시작해 많은 나라들이 동참하고 있다. 특히 이들 국가들은 장기가동 원전이 증가함에 따라 설계수명 이후의 계속운전에 대한 법적근거를 마련해 경년열화관리 등 안전성을 평가한 후 상당 수의 원전이 설계수명 이후 계속운전을 허가받았거나 운전 중에 있으며, 대만도 미국의 운영허가갱신을 참고로 계속 운전을 추진 중에 있다.

외국의 장기가동원전에 대한 운영사례를 살펴보면 우선 자국의 여건에 따라 상이하게 운영, 관리되고 있다. 크게 '운영허가 갱신제(License Renewal)'를 채택한 나라와 그렇지 않은 나라로 대별되는데, 미국, 헝가리, 핀란드는 전자이며, 영국, 프랑스, 일본, 캐나다는 주기적안전성평가(PSR, Periodic Safety Review) 또는 별도 심사를 거쳐 계속 운전 여부를 결정하는 후자에 속한다. 양자 모두 장기가동에 따른 기기의 경년열화 영향을 고려해 안전성을 확인하는 것을 기본으로 하고 있다.

◇ 미국 = 미국은 원자력법에 따라 원전을 포함한 모든 상용 원자력시설에 대해 설계수명인 40년 동안 허가하고 있다. 그러나 미국은 20년 이내로 허가갱신을 허용하고 있는데, 갱신의 횟수는 무제한이며, 2006년 3월말 현재 39기의 원전에 대해 운영갱신허가를 발급한 상태다.

◇ 캐나다 = 원전운영허가기간을 원자력법에 규정하지 않고, 규제기관(CNSC)이 통상 2년(6개월~5년) 주기로 안전성을 평가해 운영허가를 발급하고 있다. CNSC는 주기적 안전성평가(PSR) 제도 도입을 검토 중에 있다.

◇ 일본 = 일본은 원자력법으로 원전의 허가기간을 제한하고 있지 않으나, 2003년 10월에 '실용발전용원자로의설치운전등에관한규칙'의 개정을 통해서 PSR 실시와, 설계수명 30년이 경과하는 원전에 대해 경년열화의 평가, 10년 단위의 원자로시설 장기보존계획 수립 및 재평가를 의무화하고 있다.

◇ 영국 = 영국은 법적으로 운영허가기간의 제한이 없으며, 허가조건으로 10년 주기의 PSR을 수행, 안전성이 입증

되면 계속운전을 허용하고 있다. 올드버리(Oldbury) 원전 등 10기에 대해 설계수명 25년을 초과해 계속운전을 허용한 상태다.

◇ 프랑스 = 법적으로 운영허가기간의 제한이 없으며, 모든 원전에 대해 50년 운전이 가능하다는 결론을 얻었으나, 계속운전 여부에 대한 결론은 내리지 않고 있다. 1990년 관련 법령을 개정해 매 10년 주기로 PSR을 수행하고 있으며, 30년 운전 후인 3번째 시행되는 PSR에는 발전소별로 경년열화관리를 위해 요구되는 정보를 포함한 특별안전성평가를 추가로 수행하고 있다.

◇ 독일 = 2001년 12월 모든 원전을 단계적으로 폐쇄한다는 내용을 골자로 하는 법률안의 통과로 연장운전을 고려하지 않고 있다.

◇ 스페인 = 법적으로 운영허가기간을 제한하고 있지 않으며, 허가조건에 따라 매 10년 단위의 PSR을 통한 안전성 평가 후 운영을 허용하고 있다.

◇ 네덜란드 = 원자력법에서는 허가기간을 정하지 않고 있으며, 허가조건에 10년 주기로 안전성을 평가하도록 돼 있다.

◇ 스웨덴 = 스웨덴은 스웨덴검사국의 규정으로 원전에 대한 10년 주기의 PSR 수행을 의무화 했다. '2010년까지 모든 원전의 단계적 폐지' 라는 종래의 정책결정은 '원전의 단계적 폐지에 관한 1997년 에너지정책 결정' 의 결과로 무효화된바 있다.

◇ 핀란드 = 원자력법에 따라 운영허가는 일정기간에 걸쳐 발급되는데 실제 운영허가기간은 5년부터 10년에 이르기까지 다양하다. 1차의 운영허가기간은 5년이며, 그 이후에는 10년이다. 고정된 원전수명을 고려하지 않는 것이 정책이며, 따라서 안전성이 보장되는 경우에 허가기간의 연장이 가능하다.

한수원도 93년부터 연구 수행

한수원에서는 93년부터 계속운전에 대한 대비를 해 왔

다. 물론 계속운전 허용을 전제로 해 온 것은 아니지만, 원전 선진국들이 설계 수명 완료 후 펼친 정책 등이 연구과정을 거쳐 계속운전으로 가는 것을 보고 대비를 해야겠다는 차원에서 준비를 해 온 것이다.

한수원 관계자에 따르면 계속운전에 대한 대비는 이미 세계적인 추세이며 한수원도 경년열화관리 등 설비의 효과적 관리를 위한 하나의 방편으로 준비해 왔다고 밝혔다.

특히 PSR 수행이 2001년 법제화됐지만, 사실 한수원은 그 이전부터 수행해오면서 계속운전 가능여부를 위한 기본 자료 등을 수집, 분석해 왔다. 즉 계속운전을 위한 기술적 기반은 이미 다져놓았다는 것이 한수원 측의 설명이다.

한수원에 따르면 구체적으로 한수원은 1993년부터 96년까지 수명관리연구 1단계를 수행, 발전소 수명관리의 기술적, 경제적, 규제적 관점에서 고리 1호기 계속운전의 타당성을 평가했다고 한다.

그 결과 적절한 경년열화관리를 통해 안전성을 확보할 수 있고, 설계수명 이후 20년 이상의 계속운전이 기술적으로 가능하며 경제적 이익이 충분함을 입증했다.

이후 1998년부터 2001년까지 수명관리연구 2단계를 수행, 경년열화된 계통·구조물·기기의 수명평가, 진단, 감시를 위한 기술과 방법을 개발했다. 원자력법서에 따르면 한수원은 계속운전을 위한 계통·구조물·기기의 효율적인 경년열화관리프로그램은 수명평가 결과와 국내외 경험을 고려해 도출했으며, 경년열화관리프로그램이 효과적으로 이행될 때 계속운전 기간 동안에도 발전소의 계통·구조물·기기의 고유기능과 안전성이 유지됨을 확인했다.

특히 우리나라에서 처음으로 2000년 5월부터 2002년 11월까지 실시된 고리 1호기 주기적안전성평가에서, 고리 1호기는 우리나라에서 최초로 건설된 발전소임에도 불구하고 TMI 후속 조치계획과 여러 가지 안전 현안들, 증기발생기와 공정제어계통 교체 등을 이행함으로써 발전소의 안전성을 지속적으로 향상시켜 우수한 운전상태를 유지해 왔음이 입증됐다고 설명하고 있다. 이에 한수원 관계자는 “고

리 1호기와 월성 1호기의 경우 운전 중 지속적인 설비개선 및 교체 등을 수행해 설비기능이 현재 운영초기보다 오히려 양호한 상태를 보이고 있으며, 수명관리연구 및 주기적 안전성평가 결과 안전성이 이미 입증됐다”고 밝혔다.

무엇보다 한수원은 내년도 차질 없는 계속운전을 위해 주기적안전성평가, 주요기기에 대한 수명평가, 방사선환경영향평가 등을 수행 중에 있다.

사회적수용성 확보가 최대 관건

원전의 계속운전 여부를 결정하는데 있어 가장 필요한 부분은 기술적인 부분도 중요하지만 ‘사회적 수용성’을 어떻게 확보하느냐에 달려 있다는 것이 관계자들의 설명이다. 특히 이는 지난 6월 개최 예정이었던 ‘고리1호기 계속운전 주민설명회’가 주민들의 반대로 무산된 것을 보면 더욱 분명해 진다.

아울러 이날 주민 설명회에 참석했던 부경대학교 물리학

과 도시홍 교수는 “안전성이 확보된 기존 원전의 계속운전은 이미 세계적인 추세지만 고리1호기의 계속운전 안전성 평가는 국내 최초로 시도되는 만큼, 무엇보다 안전성에 대한 지역주민들의 확실한 이해가 중요하다”고 말한 바 있다.

한수원 관계자는 “사회적 수용성을 확보하는 것이 가장 중요한 과제”라며 “특히 계속운전에 대한 반대여론을 어떻게 설득 시킬 것인가가 매우 어려운 문제로 대두될 것으로 보이며, 또한 지역주민의 경우 새로운 발전소를 건설하는 것과 같은 보상을 요구할 것으로 보여 이를 어떻게 설득하느냐도 관건”이라고 설명했다.

이에 한수원은 계속운전과 관련한 사회적 수용성을 확보하기 위해 계속운전 준비내용의 공개 및 공론화와 계속운전의 필요성, 안전성 및 지역기여도에 대한 홍보시행을 기본방침으로 하는 사회적 수용성 확보 계획을 수립, 시행 중에 있다.

< | >

이달의 이슈 - M&A시장

M&A ‘ ’

물밑 경쟁 힌겨루기 “미래성장동력 찾자” 중견그룹도 출사표 ‘알짜 매물’ 인수전 대우 이어 동아도 우선협상자 선정 선례 ‘동아’ 전기공사사업 면허 회복은 불가할듯

전기저널 편집실은 그 동안 2년간 고유가 시대를 맞아 그 대안으로 ‘고유가 뚫어라’를 모토로 시리즈를 다각도로 게재해 왔다. 신고유가 대비 고효율기기 업체를 일목요연하게 게재하는 등 독자로부터 좋은 정보였다고 많은 격려도 받기도 했습니다.

이번에 이 시리즈를 끝내고 앞으로는 ‘이달의 이슈’를 모토로 새로운 시리즈를 시작한다. 독자 여러분의 꾸준한 애독과 많은 질타를 바랍니다. <편집자 주>

◇ ‘M&A 빅뱅’ 누가 뛰나

금호아시아나그룹은 지난 6월 말 자산 규모 5조 9,780억원(21위)의 대우건설을 인수함으로써 단번에 순위를 8위까지 끌어올렸다. 금호는 지난 4월까지만 해도 자산 총액 12조 9,802억원으로 재계 순위(민영화된 공기업 제외) 11위였다.

금호는 내친김에 내년 초에 매각작업에 들어갈 대한통운(1조 3,170억원)까지 넘보고 있다. 금호아시아나가 대한통운까지 산하 계열사로 편입할 경우, 경쟁 그룹인 한진(20조 7,020억원)을 턱밑까지 추격하게 된다.

프라임그룹은 자산 1조 5,000억원으로 재계 50위권 밖에 머물다 지난달 말 동아건설 인수의 우선협상자로 선정됨으로써 제2도약의 발판을 마련했다.

또 롯데와 한진의 에스-오일 자사주 인수 2파전과 ‘옛 사

주 책임론’이 불거진 현대건설 인수전에는 현대그룹과 현대중공업 외에 제3의 인수 후보자들이 군침을 삼기고 있다.

이들 인수·합병(M&A)시장은 줄잡아 20조원을 웃도는 사상 최대 규모. 이 시장이 본격적인 기지개를 켜면서 ‘알짜 매물’을 인수해 미래의 새로운 성장동력을 마련하려는 대기업집단 간 ‘힘겨루기’가 치열하게 진행되고 있다.

특히 삼성·현대자동차·SK·LG 등 ‘빅4’를 제외하면 그룹 간 자산 규모 차이가 미미해 대형 매물을 누가 차지하느냐에 따라 순위 등락은 물론 재계 판도 변화도 불가피하다.

이번 M&A 시장에는 현대(家)의 명예회복을 위해 현대건설 인수에 사활을 걸고 있는 현대그룹과 현대중공업, 새로운 성장동력 찾기에 나선 롯데와 GS, 기업 인수로 덩치를 키워온 한화와 두산, 여기에 물류 전문그룹인 한진과 금호아시아나 등 내로라하는 중견 그룹들이 일제히 출사표를

던져 관심을 모으고 있다.

◇ '덩치 키우기' 싸움 본격화

가장 최근에 불을 댕긴 곳은 금호아시아나. 금호아시아나는 대우건설 인수에 이어 대한통운 인수전에도 가장 적극적으로 참여하는 등 이번 M&A시장의 최대 고객으로 떠올랐다.

우리홈쇼핑을 인수, 자산 규모 34조 8,810억원으로 덩치를 키운 재계 5위 롯데도 7조원대의 자산을 보유한 에쓰-오일 자사주 매입을 검토 중이다. 에쓰-오일이 M&A 대상은 아니지만 자사주 매입으로 공동경영권을 확보할 경우, 롯데는 재계 판도를 '빅 4'에서 '빅 5'로 바꿔놓게 된다.

LG에서 그룹 분리된 재계 6위 GS의 행보도 관심사다. GS는 LNG선에 강점에 있는 대우조선해양을 인수 가능한 매물로 보고 있다. 대우조선해양은 자산 5조 3,700억원으로, 재계 23위권의 대기업이다. 롯데가 추가 인수에 실패하고 GS가 대우조선해양을 접수할 경우, 양사 간 덩치 다툼이 불가피해진다.

◇ 자사주 매입 지분확보도

재계 7위로 물류 전문 그룹을 지향하는 한진은 안정적인 원료 공급처를 확보하기 위해 최근 에쓰-오일 자사주를 매입하겠다고 공식 발표했다. 한진의 자사주 매입작업은 경쟁 그룹인 금호아시아나와의 격차를 다시 벌릴 수 있는 기회이기도 하다.

현대중공업과 현대그룹은 현대건설을 인수할 유력 후보로 거론된다. 자산 5조원이 넘는 현대건설이 친가인 현대중공업으로 넘어갈 경우, 현대중공업의 그룹 규모는 9위에서 6위로 올라서게 되고, 현대그룹이 승자가 된다면 재계 '톱 10'에 재진입하게 된다.

한화와 두산 등 재계 10위권 안팎의 그룹들도 대우조선

해양과 '옛 사주 책임공방'이 벌어지고 있는 현대건설 등에 관심을 나타내고 있다.

이 밖에 재계 2위 현대차그룹은 범(汎) 현대가(家)의 일원이었던 만도를, LG그룹은 LG반도체의 후신인 하이닉스를 다시 식구로 맞아들이는 문제를 검토하고 있어 M&A 시장의 성패에 따른 재계의 판도 변화는 기정사실화 되고 있다.

◇ 군인공제회도 '입질'

"현대건설·대우조선해양·쌍용건설·대한통운 등이 현재 M&A 시장에 매물로 나와 있는 기업들. 이들 모두 투자대상 후보다. 현재 몇 건이 무르익고 있다."

군인공제회도 이들 M&A 시장에서 좀 더 적극 나서고 있다. 조영호 공제회 이사장(62)은 "그 동안 시장 상황이 좋지 않아 잠시 숨고르기를 했다"며 "결실의 계절 가을이 다가와 이제 서서히 움직여야 되지 않겠느냐"고 최근 밝혔다.

군인공제회 담당자도 "대우건설은 가격이 너무 높아 포기했고, 동아건설은 가격을 낮게 써 아깝게 탈락했는데 최근 나와 있는 매물에 관심이 많다"며 "현금동원 능력이 1조 원 가까이 되기 때문에 언제든지 M&A 시장에 뛰어들 수 있다"고 설명했다.

지난 3월 취임한 조 이사장은 "저금리예다 금융회사 등 경쟁 투자기관들의 대형·전문화로 갈수록 경쟁이 치열해지고 있는 만큼 군인공제회도 새로운 시장 개척에 박차를 가해야 한다"며 "환경·에너지·SOC사업 등으로 시장 다변화를 꾀할 것"이라고 강조했다.

조 이사장은 "특히 최근 시장 침체로 인해 부동산시장이 활성화하지 못하고 있다"며 "이에 따라 앞으로 주식 등 금융분야 쪽에 투자를 지속적으로 늘려 나갈 계획"이라고 설명했다.

군인공제회는 올 들어 주식부문의 투자금액을 1000억원에서 3000억원으로 늘린 바 있는 큰 손이기도 하다. 여기에 다 대형 프로젝트에 대대적으로 투자의 손길을 뻗고 있다.

이 같은 노력의 결실로 군인공제회는 올 상반기 454억원의 순익을 기록, 올 전체 목표치 620억원 달성은 무난할 것으로 내다보고 있다.

군인공제회는 군무원의 복지 증진, 군의 전력 향상에 기여한다는 목적으로 1984년 설립된 비영리 공익법인으로 부서관 이상의 현역 군인과 군무원 등 회원 15만명이 매월 내는 장기저축적인 '회원급여저축' 납입금을 바탕으로 운영된다. 현재 자산 규모는 5조 1,890여억원이다.

◇ '동아' 면허 어떻게 되나

프라임산업에 우선협상 대상으로 매각작업이 진행되고 있는 동아건설의 건설업 면허와 시공실적이 회복될 가능성이 높는데 전기공사사업의 경우는 불가한 것으로 알려졌다.

법무부는 법원의 회생계획 인가가 파산법인의 복권 사유에 해당되는지 여부에 대한 건설교통부의 질의에 대해 '인가 결정은 종전 파산절차의 효력 상실로 볼 수 있다'며 복권사유에 해당한다는 취지의 해석을 최근 내린 바 있다.

건교부는 이를 바탕으로 조만간 건설산업기본법 상 동아건설의 면허 회복 여부를 최종적으로 판단할 예정이다.

건교부는 "법무부의 유권해석이 건설산업기본법의 면허 회복과 반드시 일치한다고 볼 수는 없어 아직 동아건설의 건설업 면허 회복이 가능하다고 단정할 수는 없다"고 말했다.

동아건설의 건설업 면허가 회복될 경우 동아건설 인수의 우선협상대상자로 선정된 프라임의 인수 작업이 수월하게 진행될 수 있을 전망이다.

그러나 이 같은 법무부 유권해석에도 동아건설이 원전사업 등을 수행하는 데 필요한 전기공사사업 면허와 실적은 현행 전기공사사업법 상 회복되지 못하는 것으로 알려졌다.

이와 관련 산업자원부는 전기공사사업 면허의 경우는 매각이 추진되고 있는 동아건설이 매각을 통해 회생절차를 밟더라도 취소된 전기사업자 등록(면허)을 회복할 수 없다고

최근 밝혔다.

산자부는 최근 동아건설 인수를 희망하는 업체가 "파산 기업이 복권될 때 전기공사사업 등록이 회복되고 과거 전기공사 실적을 인정받을 수 있는지"를 문의한 데 대해 이같이 유권해석을 내린 바 있다.

전기공사사업 등록은 발전소 건설 공사 수주에 필요하고 동아건설은 2003년 10월 행정처분으로 전기공사사업 면허를 상실했다.

산자부는 문의 업체에 보낸 공문에서 "현행 전기공사사업법에 따라 시·도지사에 의해 이미 등록이 취소된 전기공사사업자의 경우 파산절차가 폐지돼 복권된다고 해도 과거의 전기공사사업 등록을 회복할 수 없고 재등록 해도 과거 실적을 인정받을 수 없는 것으로 판단된다"고 밝혔다.

◇ '동아' 회생까지

리비아 대수로 3~5차와 중국 남수복조 공사 등 54조 원에 이르는 수주가 기다리고 있다. 국가 물류사업의 핵심 기업인 동아건설이 20여개 자회사를 다 정리하고 대수로 사업에 필수 자회사로 남겨둔 대한통운의 매각도 대기 중이다.

우리나라가 이만큼 발전하고 생활환경이 나아진 것은 80~90년에 중동 붐으로 동아건설에서 국내 단일공사로 리비아대수로 1~2차 공사 수주액 102억 달러라는 최고의 외화벌이로 국가경제에 크게 이바지한 바 있다.

방송의 '신화창조의 비밀(리비아사막의 불사조, 119프로젝트)' 에서도 동아건설에서 리비아신화를 이룬 저력을 내보낼 정도. 또 다큐멘터리 드라마 '격동50년' 에서도 동아건설의 리비아신화를 이룬 저력을 들려 준 바 있다.

지금은 더욱 경쟁력을 인정받고 리비아, 중국, 수단 등 많은 나라에서 동아건설의 회생을 바라고 있다. 그 이유는 앞으로 전 세계가 물 전쟁이 일어날 것이라며 지금도 중동이나 중국 등 여러나라가 물의 심각성이 위험수위까지 이르

고 있는 가운데 동아건설에서 그 물을 끌어다주는 획기적인 PCCP공법이라는 특수기법을 국제특허권을 받아 세계8대 불가사의라는 리비아 대수로 1~2차 공사에 성공, 물을 필요로 하는 많은 나라에서 동아건설만이 유일하게 가지고 있는 이 공법을 원하고 있다는 것이다.

이젠 파산상태에 있던 동아가 이번에 프라임산업에 우선협상자로 선정돼 매각을 통한 회생의 길을 걷고 있다.

이에 앞서 이미 동아건설은 자체회생을 위해 파산선고 전에 주식의 감자를 단행했고 6천여명에 이르는 직원들 중에 뼈를 깎는 고통으로 3천여명 이상을 구조조정할 상태다. 여기에다 24개 계열사 중 대한통운만 남기고 모두 정리해 지난해 9월께 강제회안안을 법원에 제출해 놓기도 했다.

동아건설은 무엇보다 파산상태에서도 40억에 가까운 탐

사비용을 들여 50~150조에 이르는 러시아보물선(돈스코이호)도 찾았다고 지난해 6월께 기자회견을 통해 공식발표도 했다.

이 같은 여건에서 정부가 나서 건설업 면허까지 회복시켜 주면서까지 M&A 값을 높여 우선협상을 시도하고 있는 이유도 역사나 팔록면에서 동아의 잠재력을 높이 사고 있어 이번 실사작업과 6,000억대의 자산가치로 정리하는 것은 늦었지만 다행한 일로 업계는 바라보고 있다.

대우건설과 동아건설의 성공적인 회생은 앞으로 줄줄이 대기하고 있는 M&A 시장에서 좋은 선례가 될 것으로 보인다.

< | >