

제218호 (2009. 8. 3)

■ 경제 동향

- 상반기 건설투자 회복세 시현, 향후 지속 여부는 불투명

■ 정책·경영

- 최저가낙찰제, ‘저가심의기능’ 강화 필요
- 일본 제네콘의 전략변화 분석 및 시사점

■ 정보 미당

- 미래 중소기업의 경영환경

■ 연구원 소식

■ 건설 논단 : 경춘고속도 통행료가 비싸다?

상반기 건설투자 회복세 시현, 향후 지속 여부는 불투명

- 2/4분기 실질GDP 감소세 크게 완화 -

■ 2/4분기 실질국내총생산 -2.5% 성장 불구 회복세 전환 조짐

- 2009년 2/4분기 실질국내총생산(GDP)은 전년 동기 대비 2.5% 감소하여 2008년 4/4분기 이후 3분기 연속 마이너스(-) 성장을 지속함.
- 비록 감소세가 지속되었으나 -2.5% 성장률은 전기보다 1.7%p 증가한 것으로 침체폭이 빠르게 완화된 양상을 보임.
 - 2/4분기의 -2.5% 성장률은 전 분기보다 1.7%p 증가한 것으로 2003년 4/4분기에 2.0%p 증가한 이후 5년 6개월 만의 가장 큰 증가폭임.
- 전기 대비 실질GDP 성장률이 호전된 것은 금리 인하와 세제 혜택 등으로 민간소비의 감소세가 완화된 것과 함께 경기부양책의 일환으로 건설 관련 재정 지출을 늘려 건설업 생산과 투자가 증가했기 때문임.
 - 경제 활동별로 살펴보면 건설업의 성장세가 확대되고 서비스업이 증가로 전환되었으며 제조업 생산의 감소폭이 축소됨.
 - 지출 측면에서는 정부소비지출과 건설투자가 꾸준히 늘어난데다 민간소비지출과 재화 수출의 감소폭이 크게 축소됨.

<GDP 및 건설투자 증감률 추이(2005년 연쇄가격 기준, 원계열)>

(전년 동기 대비, %)

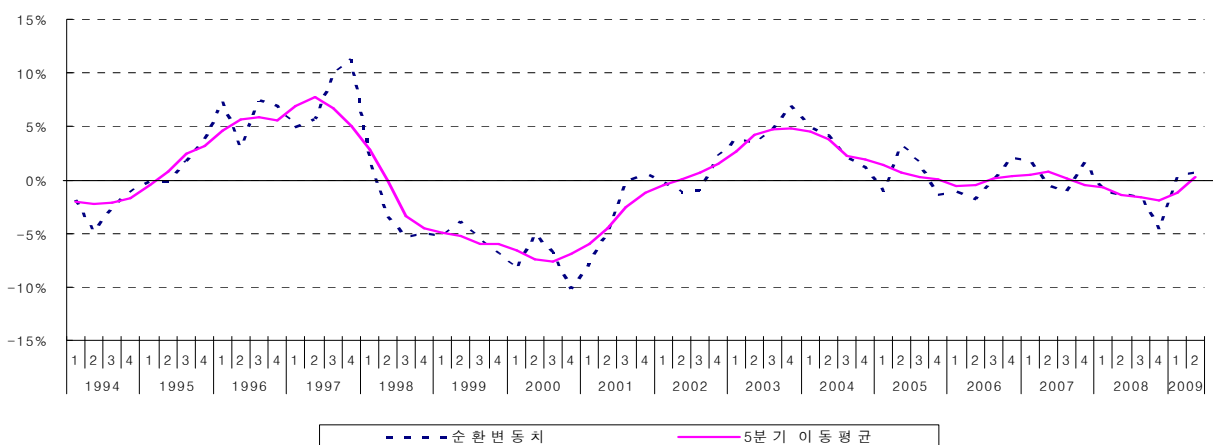
구분	2008p							2009p		
	1/4	2/4	상반	3/4	4/4	하반	연간	1/4	2/4	상반
국내총생산(GDP)	5.5	4.3	4.9	3.1	-3.4	-0.3	2.2	-4.2	-2.5	-3.4
제 조 업	9.1	8.4	8.7	5.6	-9.1	-2.1	3.1	-13.6	-7.9	-10.6
건 설 업	0.8	-1.5	-0.5	-1.0	-6.3	-3.9	-2.4	0.4	1.3	0.9
서 비 스 업	4.4	3.3	3.9	2.6	-0.1	1.2	2.5	-0.5	0.3	-0.1
민 간 소 비	4.0	2.3	3.1	1.4	-3.7	-1.2	0.9	-4.4	-1.1	-2.8
정 부 소 비	3.6	4.0	3.8	4.5	4.7	4.6	4.2	7.3	7.0	7.1
설비투자	1.5	1.1	1.3	4.3	-14.0	-5.2	-2.0	-23.5	-17.2	-20.2
건 설 투 자	-1.9	-0.3	-1.0	0.2	-5.6	-3.0	-2.1	1.6	2.4	2.0
재 화 수 출	11.1	10.9	11.0	8.5	-11.6	-2.2	4.1	-14.1	-4.3	-9.0

자료 : 한국은행 국민소득 1/4분기(잠정), 2/4분기(속보) 자료

■ 상반기 건설투자 정부 재정 투입 영향으로 2.0% 증가, 향후 회복세 지속 여부는 불투명

- 건설경기의 동행지표인 건설투자는 2/4분기에 전년 동기 대비 2.4% 증가, 올 상반기에 전년 동기 대비 2.0% 증가함.
- 상반기의 플러스(+) 성장에 힘입어 순환변동치상의 침체 수준이 2008년 4/4분기에 저점을 찍고 회복되는 모습을 보임.
- 순환변동치상의 침체 수준이 개선된 것은 정부의 SOC 예산 증액과 조기 집행으로 전년 동기 대비 20% 이상 급등한 토목 건설투자의 영향 때문임.
 - 공종별로 자료를 확보할 수 있는 1/4분기 건설투자의 자료를 보면, 건축투자는 전년 동기 대비 11.1% 감소한 반면 토목투자는 24.5%나 증가함.
 - 같은 동행지표인 건설 기성의 경우 5월까지 공공부문 실적이 24.8%가 증가했으며, 공종별로는 토목기성이 22.2%가 증가하는 등 정부의 공공토목 지출이 건설경기의 회복을 주도함.
- 상반기 토목투자 중심의 회복세가 하반기까지 이어질지는 불투명
 - 상반기의 회복세가 하반기까지 이어지기 위해서는 민간부문과 건축 투자의 회복이 절실하나 5월까지 수주 및 기성 등 관련 지표는 여전히 개선되지 못한 상태임.
 - 특히, 주택경기의 회복이 수반되지 않은 상태에서 상반기에 집중된 토목투자의 여력이 하반기에 감소할 경우 회복세가 지속되지 못하고 횡보세를 보일 가능성이 큼.

<건설투자의 순환 주기>



주 : 한국은행의 자료(건설투자 2005년 연쇄가격 기준 계절조정계열)를 로그화하여 hp 필터로 필터링함.

박철한(연구원.igata99@cerik.re.kr)

최저가낙찰제, ‘저가심의기능’ 강화 필요

■ 최고의 원가 경쟁력을 갖춘 업체를 선별하는 제도로 인식해야

- 최저가낙찰제는 시장 경쟁을 근간으로 입찰 제도를 글로벌 스탠더드에 부합시킨다는 취지하에 2001년에 1,000억원 이상 PQ 대상 공사에 도입되었으며, 2006년 5월부터는 300억원 이상 모든 공사로 확대 적용된 바 있음.
- 현재 최저가 대상 공사는 22조원 규모로 전체 공공공사의 53.1%를 차지하고 있으며, 최저가 낙찰률은 2008년에 72% 수준으로서 여전히 직접 공사비에 미치지 못하고 있음.
 - 최저가 낙찰 현장의 실행예산은 낙찰가격 대비 최소 105%, 최고 120%로서 실행예산을 세울 때부터 적자 현장으로 운영되는 사례가 많음.
- 최저가제도는 가격 경쟁을 기본으로 하고 있어 도입 초기부터 덤핑입찰을 방지하기 위해 다양한 보완책이 강구됐으나, 낙찰률이 저하되는 근본적인 문제점을 해결 못하고 있음.
 - 오히려 최근에는 최저가낙찰제를 100억원 이상 공사로 확대하려는 움직임이 있으며, 예정가격 작성시 실적공사비 도입 확대, 1단계 저가심의 폐지 및 총액기준 저가심사 도입 등이 거론되고 있어 오히려 낙찰률이 더욱 하락할 가능성이 있음.
 - 최저가하에서 덤핑 낙찰은 부실공사 유발로 사후관리비용이 증가하거나, 총 생애주기 비용(Life Cycle Cost)이 증가할 수 있어 진정한 예산 절감으로 볼 수 없음.
- 최저가낙찰제도를 단순히 가격 경쟁을 유도하는 제도가 아니라 최상의 기술력과 최고의 원가 경쟁력을 갖춘 업체를 선별할 수 있는 제도로써 인식하는 것이 요구됨.
 - 순 공사원가 이하로 투찰률이 하락하는 것을 방지하고, 덤핑 여부를 정확히 판별할 수 있는 장치로서 저가심의제도가 제대로 기능할 수 있도록 제도 개선 필요

■ 덤핑 입찰 방지를 위한 부적정 공종* 판정기준 강화

- 덤핑 낙찰을 방지하기 위해서는 저가심사에 있어 ‘부적정 공종’ 판정 기준을 강화해야 함.
 - 실적공사비와 표준품셈 방식이 혼용된 공종의 경우 실적공사비 단가가 50% 이상이면 실적공사비 적용 공종으로 평가 필요
 - 기계화나 공장생산, 로봇 도입에 의한 인력 절감이 아닌 이상 투입 인원이나 질적

* 부적정 공종 : 해당 공종의 기준금액보다 20% 이상 낮아 적정 공사비에 미달하는 공종

측면에서 통상의 인력 투입을 전제로 노무량의 적정성을 평가해야 함.

- 부적정 공종 판정기준을 현행 ‘공종기준금액 대비 80% 이하’에서 85%로 상향조정 필요
- 공종별로 발주자 작성금액의 50% 미만 공종이 있을 경우 낙찰에서 배제하고 있는데, 실적공사비 확대 등을 고려할 때, 저가하한선을 60% 미만으로 상향 조정 필요
- 저가심의 행정 업무가 과다해질 우려가 있기 때문에 입찰 참가자 수를 최소화할 수 있는 대책이 병행되지 않는 한, 1차 객관적 심사를 폐지하는 것은 곤란함.

■ 저가 심의를 강화하여 진정한 최저가 투찰자의 선별 필요

- 입찰자의 원가 절감 능력을 차별화하기 위해서는 저가 투찰 사유를 지나치게 제한하지 말고, 다음과 같은 사항을 저가 사유로서 폭넓게 인정할 필요성이 있음.
 - 공사기계, 장비의 직접 보유에 의한 임대료 절감
 - 공사현장 인근에 소재한 계열사로부터 저가로 자재 구매
 - 입찰 참가자가 해당 현장 인근에 또 다른 공사현장을 확보하고 있을 경우 사토장이나 토취장을 공동으로 활용하여 원가 절감이 가능한 경우
 - 인근 현장의 부산물을 활용하여 당해 현장에서 원가 절감이 가능한 경우 등
- 진정한 저가 투찰자를 찾아내고, 보다 완성도 높은 설계가 되도록 하기 위해서는 노선 변경이나 평면 계획(floor plan)과 같은 설계의 기본 틀은 변경하지 않되, 최저가낙찰제 하에서 공법 변경과 관련하여 폭넓은 대안 제시를 허용해야 함.
 - 최저가Ⅲ 방식은 기술제안입찰이나 최적가치낙찰제 등과 달리 공사비 절감 위주의 ‘대안’만을 대상으로 하고 있으며, 향후 적용 확대가 필요
- 저가심의시 공법 대안 제시를 폭넓게 허용하고, 특수한 저가 사유서에 대해서는 일정 기간 독점권을 부여해야 함.
 - 해당 공사와 관련된 신기술이나 신공법 등 최초로 제안된 원가절감 사유서에 대해서는 일정 기간 해당 회사에 독점권을 부여해야 함.
- 저가심의 탈락자 요청시 저가심사 내용을 공개하고, 저가심사의 전문성을 강화하기 위해서는 엔지니어링 및 건설업체 퇴직 엔지니어를 심의위원으로 활용해야 함.
 - 중장기적으로 입찰 참가 업체수를 제한하고, 최저가 투찰자부터 공법 심의가 가능한 구조로 개편하는 것이 바람직함.

최민수(연구위원·mschoi@cerik.re.kr)

일본 제네콘의 전략변화 분석 및 시사점

■ 일본 제네콘, 버블 붕괴 직후 공공투자에 의존해 기반 유지...현재 우리 상황과 유사

- 1990년대 초 일본 경제의 버블붕괴로 민간투자가 감소하자 일본 정부는 경기부양을 위해 공공투자를 증대시킴.
 - 공공투자 증대에 힘입어 버블붕괴 후 1996년까지 전체 건설투자는 80조엔을 상회함.
 - 이에 따라 일본 제네콘(General Contractor : 종합건설업체)들은 1992년부터 공공공사의 수주실적이 크게 증가해 1980년대 말에 4조엔 내외, 1990~91년까지 6조엔대를 기록 하던 공공공사 수주 실적이 1992년에는 7.9조엔으로 최고조를 기록, 이후 1996년까지 7조엔 내외를 유지함.

■ 공공투자 삭감 후 재무구조 및 생산시스템 개혁 동시 모색

- 일본 정부의 공공부문 투자 삭감으로 1997년 이후 건설투자가 하락 경영환경이 급격히 악화되자 일본 제네콘들은 의식개혁, 불량자산 정리를 통한 재무구조 개선, 인원조직의 적정화와 생산구조 개혁을 통한 총비용 삭감을 추진해 고원가 구조에서 탈피하고자 함.
 - 부동산 개발사업에 대한 그룹 차원에서의 재평가, 보유 자산의 매각, 해외 개발사업의 정리 등을 통해 재무 구조를 개선하고, 내부 경영 합리화를 위해 간접비 삭감에 돌입
 - 한편, 새로운 생산시스템의 도입, IT의 활용, 견적시스템의 개선 그리고 cost data의 관리 개선 등을 통해 생산시스템을 개혁하고, 전자 및 해외조달시스템 및 최적의 cost 정보가 전달될 수 있는 시스템의 구축 등을 통해 총체적인 원가절감이 가능한 시스템을 도입하고자 함.

■ 생존 후 일본 제네콘 경영전략의 핵심은 '지속성장'

- 현재 제네콘 전략은 경영상황 악화에 대응하여 리스크 관리 시스템을 강화하는 한편, 버블붕괴 전 주력하였던 엔지니어링 역량을 통한 차별화 등 소프트 서비스를 위한 Up-Stream 기능의 강화 및 관련 비즈니스로의 진출, 시장 축소에 대응한 제안 기능의 강화를 통한 수주 확보력 보강, 그리고 산업간 융합을 통한 시장 창출 등에 두어짐.

■ 한국 건설업체, 생산시스템의 개혁 간과

- 일본 제네콘들의 경우 간접비 절감이나 재무구조 개선과 더불어 내부 생산시스템의 개혁이 동반된 반면, 현재 우리나라 업체들의 대부분은 전자의 두 가지에만 초점을 맞추고 있는 실정임.
- 진정한 원가경쟁력 제고를 위해서는 경비절감을 넘어선 생산시스템의 개혁이 필수적
이므로 우리 업체들도 이번 기회를 생산구조의 근본적인 개혁을 통해 고원가 구조
에서 탈피하는 계기로 삼아야 할 것임.

■ 공공투자 감소 후 ‘민간경기 회복/침체 지속’ 시나리오에 따른 대응방안 모색 시급

- 일본의 예에서 나타난 것처럼 경기부양을 위한 공공투자 확대가 한동안은 건설업계를
유지시킬 수 있겠지만, 최근 재정 악화를 고려할 때 조만간 한계에 도달할 것임.
- 다행히 공공투자 감소가 불가피한 시기에 발맞추어 세계 경기와 국내 경기가 회복
된다면 금융경색이 해소되면서 그동안 위축돼 있던 민간 부동산 경기가 되살아나고
중단되었던 대규모 개발사업도 다시 활기를 찾을 수 있을 것임.
- 그러나 미국의 경기 회복이 늦어지면서 국내에서도 고용 악화가 확대되어 내수 경기
회복이 부진하여 그때까지 민간 경기 회복이 이루어지지 않는다면 건설업계는 수주
급감에 따른 출혈경쟁 심화와 수익률 저하라는 위기에 당면할 가능성이 높음.
- 따라서 단기적으로 건설업체들은 시나리오 경영을 통해 향후 당면할 상황들을 예견
하고 이에 대비할 필요가 있음.

■ 미래 수급구조 변화에 대응한 Value-Chain 확대 및 사업 창출 필요

- 일본 대형 제네콘들의 경우 ① 통합력을 통한 시장 확대, ② 버블기에 축적된 엔지니어링 기술을 활용한 고부가가치 분야로의 확대, ③ 이 업종 및 타 기업과의 융합을 통한 사업 분야 확대, ④ 관련 다각화를 통한 신사업 개발 등을 통해 자사의 미래사업 분야를 구축하고자 함.

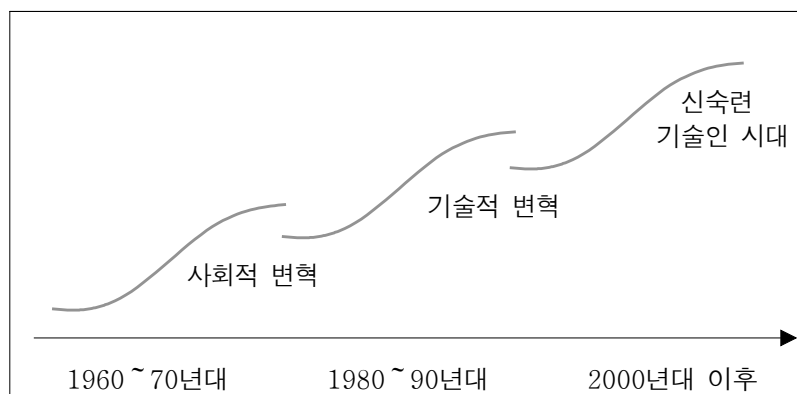
김민형(연구위원·mhkim@cerik.re.kr)

미래 중소기업의 경영환경

■ 미래 경제는 창의적이고 전문적인 기술력을 가진 중소기업의 영향력이 더욱 커질 전망

- 미국의 미래연구소(The Institute for the Future)는 고용과 생산에서 50% 이상의 비중을 차지하는 중소기업은 현재도 중요한 역할을 하지만, 민첩성과 유연성이 더욱 요구되는 미래 정보화 시대에 중소기업의 역할은 더욱 커질 것으로 전망
- 1960~70년대에는 사회적 변혁을 거쳤고, 1980~2000년대에 기술적 변혁을 겪었다면, 향후 10년간에는 창조적이고 전문적인 기술을 보유한 중소기업의 숙련 기술자들로 인한 변혁을 겪는 시대(The New Artisan Economy)가 도래할 전망
 - 중소기업의 숙련 기술자들이 부상하게 된 배경은 인터넷 확산 등 정보기술의 변화와 대량생산이 더 이상 시장에서 성공을 보장하지 못하기 때문임.
 - 고객 니즈에 부응한 맞춤형 서비스에 대한 요구가 커지고 있고, 시장이 세분화되면서 기업의 대응속도와 유연성이 강조되는 반면, 규모의 경제가 갖는 중요성은 점차 약화될 것으로 전망
 - 정보기술 및 교통 네트워크가 비약적으로 발전하면서 중소기업이 접근할 수 있는 시장이 확대되면서 이들의 성장 가능성이 가속화될 것임.
 - 여기서 숙련 기술자는 단순 가공조립이 아닌 창조적·전문적 기술을 필요로 함.

<중소기업 '신숙련 기술인 시대'의 도래>



출처 : Institute for the Future for the Intuit, "Intuit Future of Small Business Report", 2008. 2.

■ 아령 경제(Barbell Economy)

- 미래 경제는 일부의 대기업과 다수의 중소기업이 경쟁하는 가운데 중견 기업은 새로운 경제구조에 적응을 하지 못해 고전할 것으로 전망
 - 대기업은 세계화·개방화·규제완화 등으로 시장확대 가능성이 생기면서 대량생산에 의한 규모의 경제 실현 및 인수합병에 의한 경쟁력 확보 등이 가능할 전망
 - 아령 모양으로 분화된 경제에서 기동력과 유연성을 갖춘 중소기업이 시장에서 포지셔닝을 정확하게 할 경우, 수익성을 창출할 가능성은 상당히 있음.
 - 하지만 핵심경쟁력이 뚜렷하지 못한 중견기업은 대기업과 중소기업 양쪽으로부터 밀릴 가능성이 있음.

■ 중소기업에게 상대적으로 유리한 미래 경영환경

- 맞춤 수요(demand for customization)를 충족시킬 수 있는 선도자의 역할을 수행할 것으로 기대됨.
- 적은 자본비용으로 핵심 사업을 유지할 수 있고, 속도와 민첩성, 유연성을 강화하는 반면, 리스크는 줄이면서 사업을 확대할 수 있음.
- 세계화·개방화에 따라 기업의 활동범위가 확장되면서 중소기업의 다양성과 경제적 가치가 증대됨.
- 다양한 첨단기술을 효과적으로 응용할 경우 고객 친화적인 서비스 제공 가능

■ 중소 건설업체에 대한 시사점

- 중소기업에 유리할 수 있는 미래 환경변화에 적극 대응하기 위해서는 중소 건설업체들은 정부의 보호·지원정책에 안주하지 말고 새로운 인식전환이 필요함.
 - 다양한 경쟁 제한적 제도들은 중소기업의 창의와 혁신을 지연시킬 수 있음.
 - 지방 중소기업의 역내공사 비중은 80%로 계속 증가하는 추세에 있는데, 이는 기업들이 사업영역을 협소하게 설정해 경쟁을 기피하려는 것으로 볼 수도 있음.
 - 미래지향적 정책프로그램에 무관심함 ; 예를 들어 중기청의 기술혁신형 중소기업(Inno-Biz)으로 지정된 건설업체는 전체의 0.7%에 불과하며, 종합건설업체는 거의 없음.

권오현(연구위원·ohkwon@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
7. 27	국토해양부	■규제개혁법무담당관실 주관 자체 규제심사에 박용석 연구위원 참여 - 건산법 일부개정안(터키공사의 일괄하도급 예외 인정 삭제)에 대한 심의
	국토연구원	■그린 인프라 포럼에 최석인 연구위원 참여 - 정기포럼 주제발표자로 참여, '녹색건설시장 동향과 상품진단'을 주제로 발제
7. 28	기획재정부	■국고과 주최 국가계약제도 개선 총괄 TFT 회의에 왕세종 건설정책연구실장 참여 - 하도급 대금 지급과 관련된 제도 개선방안에 대한 검토 및 자문
7. 29	지식경제부	■엔지니어링산업 중장기 발전전략 관련 전문가 회의에 김민형 연구위원 참여 - 엔지니어링산업 중장기 발전전략 수정안에 대한 검토 및 의견 제시
7. 30	기획재정부	■국가계약제도 개선위원회 제3차 자문회의에 왕세종 건설정책연구실장 참여 - 실무위원회에 작성한 '국가계약제도 개선방안에 대한 검토 및 자문 수행
7. 31	국가건축정책기획단	■국가건축정책위원회 자문회의에 김현아 연구위원 참여 - 기존 TF에서 건축기본법 제13조에 근거하여 정식 자문단으로 재구성, 뉴하우징 자문단 작업 착수

■ 주요 발간물 현황

유형	제목	주요 내용
이슈포커스	과거 30년 간 국내 건설 수주의 변화추이 및 패턴연구	<ul style="list-style-type: none"> ■개별 건설 상품별로 지난 30년간의 수주 추이를 분석한 결과 2009년 하반기 부터 국내 경기가 U자형으로 서서히 회복한다고 하더라도 아파트를 비롯한 주거용 건축 수주는 향후 2년 내외의 침체기를 더 겪은 후 2012년은 되어야 2007년 수준의 수주 규모를 회복할 수 있을 것으로 유추됨. ■도로, 철도 등 올해 경기 부양을 목적으로 수주가 급증한 상품들은 내년에 수주가 급감한 뒤 2011년에 회복세를 시작하여 2012년은 되어야 예년 수준을 회복할 것으로 유추됨. ■매년 전체 건설 수주에서 수주 비중이 높은 5대 건설 상품을 분석한 결과, 1순위는 지속적으로 수주 비중이 가장 높은 아파트인 것으로 나타났음. 2순위인 도로는 외환위기 이후 수주 비중의 순위가 높아진 상품으로 나타남. 3순위는 사무실 및 상업용건물, 4순위는 공장, 5순위는 기타주택으로 나타남.

경춘고속국도 통행료가 비싸다?

동서축의 교통을 향상시키는 서울·춘천 간 고속도로가 7월 15일 개통되었다. 기존 도로보다 시간상으로 30분이 단축되었고 거리도 5km나 짧아졌다. 새로운 도로의 개통으로 지역주민들의 편의성은 대폭 향상되었지만 문제는 해당지역 주민들의 통행료에 대한 강한 불만이다. 편의성은 충분히 인지하지만 이에 따른 대가 지불은 준비돼 있지 않은 것 같다. 민간자본으로 건설된 당해 사업이 다른 고속국도에 비해 통행료가 비싸다고 정부가 통행료를 삭감해주기를 요구하고 있다.

정부도 일정 기간 도로 이용량을 파악한 후 통행료의 조정 가능성을 검토해보겠다고 했다. 만약 정부와 사업자가 예측한 통행량이 확보되지 않거나 통행량이 예측치와 같더라도 통행료를 인하할 경우 발생하는 예상 수입 보전 방식이 문제될 가능성이 크다. 교통 부문에서 민간투자 사업의 본질은 수익자부담원칙에 따라 사용자가 지불하는 통행료를 통해 투자자금을 회수하는 방식이다. 만약 정부가 나서서 예상 수입을 밀도는데도 불구하고 통행료를 삭감하는 경우 차액을 사용자가 아닌 불특정다수 국민들의 세금으로 메워줘야 하는 사태가 발생하게 된다.

민간 투자 도로에 대한 통행료 시비는 최근 개통된 프랑스의 미요교량에서도 발생했다. 미요교량은 세계에서 가장 높은 교량인데 길이는 2.5km 정도다. 개통 당시 민간 사업자가 책정한 통행료는 6유로(약 1만원)였다. 당연히 지역주민들은 통행료 인하를 요구했다. 그러나 사업자는 사용자들이 입을 수 있는 혜택이 더 크다는 이유로 주민들의 요구를 들어주지 않았다. 사업자는 기존 도로를 통행하는 것보다 주행거리 단축은 물론 시간 단축 혜택이 주어지기 때문에 통행료 시비 이전에 편의성 대가를 지불해야 된다고 맞섰다. 정부도 사업자 손을 들어줬다.

눈을 다시 국내로 돌려보자. 새로운 도로가 마련되었다고 하여 기존 도로가 폐쇄되지 않았다. 사용자들에게 선택권이 주어져 있는 것이다. 만약 기존 도로를 폐쇄했다면 얘기는 달라진다. 운전자들은 편의성과 시간적인 혜택을 선택할 수도 있고 과거와 같이 기존 도로를 이용할 수도 있다. 다만 운전자들은 신도로를 이용함으로써 30분 주행시간 단축으로 2,000원(최저임금적용), 주행거리 단축으로 850원 등 총 2,850원의 경제적인 혜택을 덤으로 얻는다. 만약 운전자들의 이러한 편의성과 경제적인 혜택을 무시하면서까지 정부가 통행료 인하를 강행한다면 피해가 엉뚱하게도 이 도로 이용과 무관한 국민세금으로 충당해야 하는 문제점이 생긴다.

우리나라도 이제 사회간접시설 투자에 대한 인식을 바꿔야 한다. 경쟁력을 갖추기 위해 아직도 건설해야 할 고속도로 3,000km가 남아 있다. km당 현 시가로 350억원씩이나 하는 재원을 국민 세금으로만 충당하기에는 너무 먼 길이다. 미국과 같이 도로 건설에 있어 수익자 부담원칙을 선별적으로 채택하는 정책을 도입해야 할 시기가 온 것 같다. 국민들 또한 편의성이 향상된 만큼 대가를 지불해야 할 때가 된 것이다. <머니투데이, 2009. 07. 24>

이복남(연구위원·bnlee@cerik.re.kr)