

제227호 (2009. 10. 5)

■ 경제 동향

- 주택 인허가 실적 4개월 연속 감소세 둔화

■ 정책·경영

- 2010년 SOC 예산, 전년 대비 0.3% 증가
- 건설보증시장 개방의 문제점과 정책대안

■ 정보 마당

- 선진국의 지역·중소 건설업체 보호제도 비교 분석

■ 연구원 소식

- 건설 논단 : SOC의 주인과 구경꾼의 시각 차이

주택 인허가 실적 4개월 연속 감소세 둔화

- 수도권 공공부문 아파트 실적 호조, 지방 중대형 공급 과잉 우려돼 -

■ 7월부터 민간주택 실적 개선 조짐...예년 수준에는 못미쳐

- 2009년 1~8월까지 주택건설 인허가 실적은 14만 5,892호로 전년 동기 대비 17.6% 감소, 4개월 연속 둔화됨.

※ 전년 동기 대비 4월 : -44.8% → 5월 : -42.3% → 6월 : -25.2% → 7월 : -21.3% → 8월 : -17.6%

- 공공부문은 3만 3,836호로 전년 동기 대비 16.6% 증가, 민간부문은 11만 2,056호로 24.4% 감소
- 7월부터 민간부문(2만 2,139호)이 개선되고 있으며 8월 실적도 1만 9,590호로 비교적 양호한 것으로 나타남.
- 유형별로는 민간분양 11만 670호(75.9%), 공공분양 1만 7,578호(12.0%), 국민임대 7,612호(5.2%), 공공임대 8,646호(5.9%), 민간임대 1,386호(1.0%)의 순입.
- 지역별 주택건설실적(1~8월)은 전년 동기 대비 수도권 19.0%, 지방 16.1% 각각 감소함으로써 수도권 감소폭이 지방보다 큼.
 - 수도권에서는 인천 호조(75.9% 증가), 경기 부진(11.0% 감소)의 양상을 보이고 있으며 서울 침체(68.0% 감소)가 수도권 전체 감소세를 이끌고 있음.
 - 기타광역시(인천 제외)는 전년 동기비 65.2% 감소하여 전국에서 가장 저조한 실적을 보이고 있으며 공공부문 감소폭(-93.1%)이 오히려 민간부문 감소폭(-57.8%)보다 큼.
 - 기타지방은 전년 동기 대비 9.4% 증가하여 7월보다 증가폭이 확대됨.

<부문별 주택 인허가 실적(2009년 1~8월)>

(단위 : 호, %)

구분	지역별			공공부문			민간부문		
	전국	수도권	지방	전국	수도권	지방	전국	수도권	지방
2009년 (1~8월)	145,892	75,888	70,004	33,836	13,725	20,111	112,056	62,163	49,893
2008년 (1~8월)	177,151	93,688	83,463	29,009	11,363	17,646	148,142	82,325	65,817
전년 동기 대비	-17.6	-19.0	-16.1	16.6	20.8	14.0	-24.4	-24.5	-24.2

자료 : 국토해양부

■ 아파트 전년 수준 회복, 비아파트는 침체 지속

- 아파트는 전년 수준을 회복한 것으로 나타나고 있으나 지난해 아파트 건설 실적이 2000~2007년 평균의 65.6%에 불과해 예년 수준을 회복하기는 어려울 전망이다.
 - 인천(202.0%)과 경기(24.1%)의 증가세가 전국 물량을 주도하고 있으며 광교신도시, 별내지구, 송도신도시, 청라지구 등 기분양된 공공택지 내 물량이 다수인 것으로 파악됨.
 - 아파트외 주택은 도시형 생활주택 확대 노력에도 불구하고 전년 대비 40.1% 감소하여 공급 감소가 지속되고 있으며 특히 수도권에서 62.4% 감소함.

<유형별 주택 인허가 실적(2009년 1~8월)>

(단위 : 호, %)

구 분	아파트		아파트외 주택	
	2009년(1~8월)	전년 동기 대비	2009년(1~8월)	전년 동기 대비
총 계	99,272	0.0	46,620	-40.1
수도권	56,891	31.7	18,997	-62.4
서울	8,259	-46.5	3,838	-82.8
인천	24,040	202.0	4,350	-46.8
경기	24,592	24.1	10,809	-45.9
지 방	42,381	-24.5	27,623	1.0

자료 : 국토해양부

- 지방의 대형(135㎡ 초과) 주택은 증가세가 지속되어 전년 동기 대비 44.7% 증가함.
 - 135㎡ 초과 주택의 인허가 실적이 수도권은 7,922호이나 지방은 1만 890호로 오히려 지방에 대형주택 인허가 실적이 많음.
 - 반면, 소형(60㎡ 이하) 주택 실적은 전국적으로 저조하여 7월보다 감소폭이 확대(전년 동기 대비 7월 : -48.4%→ 8월 : -50.0%)되고 있음.

■ 향후 수도권 내 공간적 수급 불균형 우려

- 서울을 중심으로 한 도심과 민간택지 주택 공급은 위축되고 수도권 외곽의 공공택지물량이 다수를 차지하고 있어 향후 수도권 주택시장의 공간적 수급불균형이 우려됨.
 - 화성동탄2(28만호), 검단(18만호), 김포한강(15만호), 평택국제화(16만호) 등 수도권 외곽에 다수의 공공택지 물량이 2015년까지 몰려 있음.
 - 또한, 현재 미분양 물량 다수가 지방의 중대형 규모라는 점을 감안할 때 여전히 지속되고 있는 지방의 중대형 아파트 공급은 판매부진 등 미분양증가로 이어질 가능성이 큼.

김현아(연구위원·hakim@cerik.re.kr)
허윤경(연구위원·ykhur@cerik.re.kr)

2010년 SOC 예산, 전년 대비 0.3% 증가

■ 2010년 정부 지출 예산, 전년 대비 2.5% 증가한 291.8조원

- 기획재정부는 2010년 정부 예산(안)을 발표(2009. 9.28)
 - 2010년도 예산은 2009년 본예산(284.5조원) 대비 2.5% 증가한 291.8조원 규모
- 2010년 예산(안)을 주요 부문별로 보면, 외교·통일 분야가 14.7%로 증가율이 가장 큼.
 - R&D 10.5%, 보건·복지 8.6%, 문화·체육·관광 7.8%, 환경 5.1%, 공공질서·안정 4.3%, 국방 3.8%, 농림수산식품 2.1% 순으로 나타남.
 - SOC 부문은 4대강 사업 예산을 포함하고 있음에도 불구하고 0.3% 증가함.

■ 2010년 SOC 정책방향 : 완공위주의 집중투자로 SOC 사업 적기 확충

- 경제위기 극복과정에서 한시적으로 대폭 증가됐던 도로 등 SOC 재정투자 규모를 적정 수준에서 조정(축소)하고 공기업·민간투자 확대 등을 통해 재정투자를 보완할 계획
 - 공기업 투자 : 도로공사(0.85조원 → 1.0조원), 철도공단(0.5조원 → 0.9조원), 수자원공사 (3.2조원)
 - 민간투자사업 집행규모 : (2009년) 7.8조원 → (2010년) 7.9조원
 - 민간선투자 : (2009년) 1.0조원 → (2010년) 2.0조원
- 간선도로망을 제외한 도로투자 규모를 조정하고, 저탄소 녹색성장을 뒷받침하는 철도 부문 중점 투자
 - 확장 일변도(4~6차로 단순 확장)의 도로건설을 지향하고 2+1차로와 2차로 용량 보강 등 기존 도로의 효율적 활용 추진
 - 녹색교통을 위한 대중교통수단 활성화 및 교통 수단간 통합연계성 강화(광역철도 예산 확대 : (2009년) 8,288억원 → (2010년) 8,496억원)
- 4대강 살리기 사업 등 수자원 부문에 중점 투자하고 지역 및 기업의 생산·물류활동 지원을 위한 기반시설 지원 확대로 지역경제 활성화 추진
 - 4대강 살리기 재정지원 규모 확대 : (2009년) 0.8조원 → (2010년) 3.5조원

- 30대 선도프로젝트 필수 소요 예산 반영 : (2009년) 3.6조원 → (2010년) 3.4조원

■ 2010년 교통 SOC 예산, 전년 대비 -17.1% 감소

- 2010년 교통 SOC 예산은 14.9조원으로 2009년의 17.9조원 대비 -17.1% 감소
 - 도시철도 예산 감소율이 -28.4%로 가장 크고, 다음으로 도로(-17.6%), 철도(-14.3%), 해운·항만(-13.8%) 순으로 나타남.
 - 이에 비해 4대강 예산 3.5조원이 포함된 수자원 부문은 132.2%의 가장 높은 증가율을 보였고, 지역개발도 13.1% 증가함.
- 2010년도 교통 SOC 예산의 축소 운영에 따라 2009년 대비 신규 공공공사 발주 규모의 축소와 함께 민간투자사업을 통한 SOC 시설 확충이 불가피할 것으로 예상됨.

<2010년 SOC 예산(안)>

(단위 : 억원)

구 분	2009년 당초	2009년 본예산(A)	2010년(안)(B)	증감률 (A/B)	비 고
▪ 도로	81,456	94,731	78,065	△17.6	·고속도로 건설 (10,667→14,544→11,055)
▪ 철도	36,949	47,454	40,672	△14.3	·광역철도건설 (6,747→8,288→8,496)
▪ 도시철도	14,562	15,898	11,382	△28.4	·도시철도 건설 (7,793→8,729→6,329)
▪ 해운·항만	20,042	21,298	18,350	△13.8	·신항만 개발 (9,274→9,677→6,934)
▪ 항공공항	442	592	656	10.8	·공항소음대책 (37→187→187)
교통 SOC 계	153,451	179,973	149,125	△17.1	
▪ 물류 등 기타	20,821	21,952	22,228	1.3	·여수 EXPO 개최지원 (1,915→1,915→3,885)
▪ 수자원	18,364	22,657	52,615	132.2	·국가하천정비 (5,410→7,910→37,350)
▪ 지역개발	12,602	14,047	15,891	13.1	·제주영어교육도시(신규 60)
▪ 산업단지	6,180	8,808	8,216	△6.7	·산업단지 진입도로 (5,900→8,021→6,695)
기타 SOC 계	57,967	67,464	98,950	46.7	
총계	211,418	247,436	248,074	0.3	

주 : 비교란의 금액은 2009년 당초(안)과 2009년 본예산, 2010년 예산안의 순서임.

박용석(연구위원·yspark@cerik.re.kr)

건설보증시장 개방의 문제점과 정책 대안

- 공정거래위원회가 각종 진입 규제를 정비하기 위한 과제의 하나로 지난 8월 보증보험 시장 독점구조 개선에 대한 공개토론회를 개최하여 보증시장 개방 논의가 재개되었음.

■ 건설보증시장 개방 논의의 문제점

- 건설보증(건설 관련 이행보증)은 현행 「보험업법」상 보증보험이라는 보험으로 분류되지만, 그 외 보증보험(신원보증보험·모기지보험·신용보증·채무이행보증보험)과는 성격이 매우 상이함. 공급 구조도 건설 관련 공제조합과 서울보증보험이 상당 수준 경쟁하는 구조임.
- 건설보증시장은 손해보험시장의 0.7%에 불과한 시장임. 그러나, 건설 관련 3개 공제조합(건설공제조합, 전문건설공제조합, 대한설비건설공제조합), 전업보증보험사인 서울보증보험 및 대한주택보증 등 5개사가 치열하게 경쟁하는 시장 구조임.
- 그럼에도 불구하고 건설보증의 특성과 시장구조를 고려하지 않고 건설보증시장 개방 논의가 이루어지고 있음.
 - 특히, 건설보증시장의 구조 변화는 건설보증의 기능과 역할을 고려할 때 건설산업에 미치는 영향이 매우 큼에도 불구하고 그 파급 효과에 대한 분석 없이 지금까지 개방 논의가 진행되어 왔음.

■ 건설산업의 양극화 심화

- 건설보증시장이 손해보험사에 개방되면 손해보험사는 신용도가 높은 대형 건설사를 중심으로 건설보증을 인수하는 영업 전략을 수립할 가능성이 매우 높음.
 - 중소기업체의 건설보증을 인수하기 위해서는 공사이행능력과 신용을 면밀히 평가해야 하나 손해보험사가 이러한 체계를 새롭게 갖추기 위해서는 시간과 비용이 많이 소요됨.
 - 따라서, 손해보험사는 세밀한 심사 없이 신용이 우수한 대형 건설사를 중심으로 건설보증을 인수하게 될 것임.

- 이러한 경우 기존 공제조합과 손해보험사의 가격경쟁으로 대형 건설사의 보증수수료는 인하될 수 있으나, 손해보험사가 건설 보증 인수를 꺼리는 중소건설업체는 기존 보증 기관으로부터 보증수수료 인상 또는 담보 제공 등의 요구를 받게 될 것임.
- 따라서, 중소건설업의 영업 환경은 악화되고 건설산업 구조가 대형 건설사 위주로 개편되어 건설산업 구조의 양극화는 심화될 것임. 건설보증시장이 손해보험사 위주로 재편되는 경우 상당수의 중소건설업체는 건설보증을 받을 수 없는 사태도 예상할 수 있음.

■ 손해보험사 건설보증 겸영의 문제점

- 손해보험은 손해를 전제로 보험료를 받는 것이고 보증은 손해가 없다는 전제하에 신용을 제공하고 보증수수료를 받는 것으로 손해보험과 건설보증을 동일 시장에서 경쟁토록 하는 것은 많은 문제점이 발생할 수 있음.
- 만약, 손해보험사가 신용이 좋은 대기업 위주로 영업을 하지 않고 손해보험에 준하는 방식으로 공격적인 건설보증 영업을 하는 경우 손해보험사는 부실화될 가능성이 매우 높음.
 - 이는 건설보증의 손실이 경기변동과 밀접한 관계가 있고 거대한 손실이 발생하는 경우가 많아 통상적인 손해보험 영업 형태로 영업을 하는 경우 손해보험사에게 거대한 손실을 초래할 가능성이 있기 때문임.

■ 정책 대안

- 건설보증시장의 개방보다는 현행 경쟁체제를 유지하면서 건설보증기관으로서의 기능과 역할을 제고하는 방향으로 건설보증기관의 발전적 방향이 모색되어야 함.
- 건설보증시장의 개방이 불가피하다면 건설업 보증을 전문으로 하는 보증회사 형태로 건설보증시장을 개방하는 것이 타당한 것으로 판단됨.
- 구체적으로는 건설 보증을 수행하는 기관으로 공제조합과 주식회사 형태의 건설보증 기관을 설립할 수 있게 하고 건설보증회사의 설립 요건을 기존의 보증보험사보다는 강화하여야 함.

이의섭(연구위원-eslee@cerik.re.kr)

국가별로 차별화된 중소기업 보호정책 시행

- 각국별 지역·중소 건설업체 보호제도 비교 분석 -

■ 현황

- 미국의 연방정부는 중소기업에게만 입찰기회를 부여하는 제도(Set Aside)를 시행하고 있음.
 - 캘리포니아주는 입찰시 중소기업에게 입찰 가격 또는 입찰 점수에 가산점을 주는 입찰 우대(bid preference) 정책을 시행하고 있음.
 - 중소기업 발주 목표치가 존재하고 약자 기업을 우대하기도 하지만, 시장 진입을 근본적으로 막는다거나 시장을 인위적으로 분할하여 중소기업이나 지역 업체에 물량을 할당하는 제도는 아님.
- 일본은 한국과 매우 비슷한 지역·중소 건설업체 보호제도를 가지고 있음.
 - 일본은 우리나라와 유사한 지역업체 보호제도를 보유하고 있을 뿐 아니라 우리나라에서는 금지하고 있는 건설공사 분할 발주까지 권고하고 있음.
- 유럽연합(EU) 초기에는 공공조달시장에 경쟁보다는 보호주의나 지역업체 우대정책이 만연해 있었음. 현재는 EU 가맹국마다 특별한 지역업체 우대정책을 발견하기는 어려움.
 - 1992년 로마조약 체결 이후 EU가 출범하면서 나라마다 상이한 지역 중소기업 보호육성 정책을 통일하기도 어렵고 공개성과 투명성을 높이기 위해서는 경쟁제한적인 제도적 장치를 폐기하는 것이 바람직하다는 쪽으로 합의
 - EU집행위원회는 지역업체우대정책이 지역경제에 미치는 효과가 없다는 보고서를 발간
 - EU는 중소기업의 진출 장벽을 거래 비용(transaction cost)과 관련된 정보 비용, 계약 능력, 제안서 준비, 재정 보증 등으로 한정함.
- 대만은 경쟁력이 있는 중소기업을 보유하고 있지만, 건설 분야에 중소기업 보호제도는 존재하지 않음.
 - 대만의 중소기업체들이 강한 이유는 이들이 공정한 경쟁 아래 많은 기업들이 창업하고 퇴출되면서 스스로 자생력을 키운 덕분인 것으로 판단됨.
- 일본을 제외한 대부분의 선진국에서는 우리나라에서 시행하고 있는 지역제한입찰 방식이나 지역의무공동도급제 및 등급별 입찰제도를 채택하지 않고 있음.

- 선진국에서는 경쟁 제한을 통해 물량을 넘겨주거나 수익성을 제도적으로 보장해주는 사례가 거의 없음.
- EU는 중소기업 보호 제도 등의 규제가 가장 적은 공동체로 볼 수 있음. 장애인 등의 약자기업 우대 조항 이외에는 중소·지역업체 보호제도는 찾아보기 힘들. 미국은 일부 주에서 입찰우대제도나 약자기업 우대를 실시하고 있으나 규모가 작은 공사에만 적용하고 있음. 또한, 보호 제도가 진입장벽으로 작용하여 외지 업체나 대형 업체의 수주를 근본적으로 제한하는 기능을 하지는 않음.

<선진국의 중소·지역 건설업체 보호제도 보유 현황>

구분	중소기업 발주 목표치	입찰우대제도	건설공사 분할 발주	지역우대제도	등급제도	공동 도급 강제	약자기업 우대
한국	X	X	X	0	0	0	X
미국	0	0	X	X	X	X	0
일본	0	X	0	0	0	0	X
EU	X	X	X	X	X	X	0
영국	X	X	X	X	X	X	0

■ 시사점

- 지역 중소 건설업체 보호·육성정책은 모든 건설업체가 똑같은 수주 실적이나 매출 실적을 갖도록 만드는 것이 아님.
 - 중소 건설업체일수록 시공의 전문성을 유도해야 함.
 - 중소기업 보호제도는 업체 선별 시스템의 강화를 통해 부적격·부실 건설업체가 자연스럽게 퇴출되는 방향으로 나아가야 함.
 - 시장 경쟁의 기초를 살리면서 중소 건설업체를 지원하는 경쟁 지향적인 정책 방안을 강구해야 함.
 - 중소 건설업체들이 미래 건설 환경 변화에 적극 대응하기 위해서는 정부의 보호·지원 정책에 안주하지 않는 적극적인 인식 전환이 필요함.
- 정부는 중소기업의 경쟁 유인을 증대시키고, 거래 비용을 감소시키는 정책으로 전환해 나가야 함.
 - 정부는 중소 건설업체들이 발전할 수 있도록 정부조달제도를 개선하고, 재정적인 지원을 하고, 정보 접근을 원활하게 하며, 기술력 향상을 위한 지원을 제공해야 함.

박성민(연구위원·smpark@cerik.re.kr)

■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
10.1	국가건축정책위원회	<ul style="list-style-type: none"> 자문단회의에 김현아 연구위원 참여 - 국가건축정책위원회의 연내 대통령 보고자료 작성에 대한 논의

■ 신규 발간물 현황

유형	기관명	주요 내용
건설이슈포커스	금융위기 이후 공모형 PF사업의 실태와 정책방향	<ul style="list-style-type: none"> 공모형 PF 사업은 2001년 도입 이후 양적으로 크게 증가하였으나, 2008년 중반 이후 금융위기로 사업이 정체 상태에 빠짐. 공모형 PF 사업의 활성화를 위해서는 현행 제도의 불합리성 개선과 함께 중장기적으로 법령·조직 등 공공 부문의 체계적 관리가 필요할 것임. <ul style="list-style-type: none"> - 리스크를 합리적으로 분담하는 사업구조의 개편과 공모 방식의 개선 필요 - 분양가상한제 적용 배제 필요 - PFV에 대한 세금감면 혜택 유지 필요 - 공모형 PF 사업에 대한 법 제정 및 조직 체계 검토 : 가칭 「공모형 PF 사업에 관한 법률」 제정

■ 기타 연구원 활동

- ‘공공 발주자 역량에 따른 공사관리방식 선정 세부기준’ 공청회 개최
 - 연구원은 9. 28(월), 건설회관 2층 중회의실에서 국토해양부의 후원으로 ‘공공 발주자 역량에 따른 공사관리방식 선정 세부기준’ 공청회 개최
 - 이번 공청회는 연구원이 건설산업 선진화 방안 후속 조치로 추진 중인 ‘공공 발주자 역량 평가 모델개발’ 연구의 작업 범위 중 ‘공사관리방식 선정 세부기준’에 대한 의견 수렴의 자리를 마련하기 위해 추진됨.
- ‘민간투자사업 추진 실무과정(3차)’ 교육 실시
 - 건설시장의 축소와 함께 중요성이 부각되고 있는 민간투자사업의 활성화를 위해 건설 및 유관업체 민간투자사업 부서 실무자를 대상으로 ‘민간투자사업 추진 실무과정’ 개설
 - 교육일시 : 2009. 10. 20(화) ~ 23(금), 총 4일간 32시간
 - 교육장소 : 건설회관 9층 건설산업연구원 연수실
 - 교육대상 : 건설업체 민간투자사업 실무자, 유관기관 및 단체 등
 - 문 의 : 교육팀(02-3441-0691, 0848). 자세한 사항은 홈페이지(www.cerik.re.kr) 참조

SOC의 주인과 구경꾼의 시각 차이

최근 들어 자주 등장하는 일부 정치인과 학자들의 사회간접시설(SOC) 건설에 대한 폄하 발언이 국민들의 인식을 부정적으로 만들고 있다. 국내의 SOC 수준이 국제 비교에서 한참 뒤쳐져 있다는 사실을 대부분의 국민들은 모르고 있는 데서 오는 공조 현상이다.

도로정체로 인해 2005년 한 해 동안 국민들이 길거리에 내버린 시간적 가치 비용이 24조 원을 웃돈다. 제조업체들의 수출품 가격에서 차지하는 물류비 비중이 15.5%다. 미국의 8.5%나 일본의 8.2%보다 훨씬 높다. 세계경영연구원(IMD)에 따르면 국내 도로연장은 주요 60개국 중 24위, 해상운송 인프라 충족도는 13위다. SOC 부족으로 국민경제 손실과 함께 기업의 국제경쟁력이 큰 타격을 입고 있는 것이다. 정부는 국내에 필요한 고속국도 총연장을 6,600km로 추산하고 있다. 2008년 현재 약 3,600km로 계획량의 50%를 막 넘긴 상태다.

정부도 우리나라 SOC가 충분치 않음은 인정하고 있다. 다만 정부재정의 가용성 때문에 우선 순위에서 밀려 있는 것이다. 그렇다면 우리나라 SOC의 충족도는 얼마라야 하는가? 정답은 없다. 다만 중요한 것은 국민경제의 75% 비중을 차지하는 기업들의 수출경쟁력이 큰 영향을 받는다는 사실이다. 우리나라 SOC의 경제적인 충족도는 국민소득 수준에 따라 달라질 수 있다. 기업들의 SOC 만족도는 경쟁국과의 상대비교에서 비롯된다. 현 시점에서 그 만족도가 선진국 클럽으로 불리는 'OECD' 보유량의 평균값에는 근접해야 할 것이다.

부족한 SOC의 건설은 공공재정에 여력이 있어야 가능하다. 그러나, 정부 재정계획에는 여유가 없어 보인다. 민간자본 유인으로 눈을 돌려보자. 민간자본을 끌어들이기 위해서는 위험 부담에 대한 보완제도가 필요하다. 최소수입보장제(MRG)를 폐지했다면 운영 수익의 상한선과 의무배분비율도 당연히 폐지해야 한다. 민간 제안을 좀더 폭넓게 수용하는 것도 민간자본을 끌어들이 수 있는 촉진책이 될 수 있다.

공공재정 확보 수단으로 선진국에서 시행하는 SOC 장기임대 방안을 검토해볼 만하다. 수익성이 높은 도로나 공항시설 등을 민간에 일정기간 임대하고 들어오는 수입을 건설에 재투자하는 방식이다. 경부경인고속국도, 인천공항 등은 민간자본을 끌어들이 수 있는 매력 있는 상품이다. 국내 SOC 보유량은 국민들의 체감이나 기업들의 경쟁력을 만족시킬 수 있는 수준에는 아직 이르지 못하고 있다. 과거 없던 시절의 '無'와 비교해 절대 만족에 머물기에는 아직 부족하다. 국가재정 부족만을 이유로 후대에 짐을 지우는 것 또한 바람직 하지 않다. 주인과 구경꾼의 시각 차이를 즐기기에 우리나라 SOC 보유량이 만족 수준에 크게 미달한다는 사실을 국민들에게 적극적으로 알려야 할 시기다. <코스카저널, 2009. 9. 23>

이복남(연구위원·bnlee@cerik.re.kr)