

## 제278호 (2010. 10. 4)

---

### ■ 경제 동향

- 2/4분기 국내 건설투자 전년동기대비 2.9% 감소

### ■ 정책 · 경영

- 2011년도 SOC 예산 3.2% 감소
- 공공계약 불공정행위에 대한 과징금제도 도입방안

### ■ 정보 마당

- 독일 해상풍력발전-국가전략산업으로 적극 육성

### ■ 연구원 소식

### ■ 건설 논란 : SOC는 미래를 위한 투자다

## 2/4분기 국내 건설투자 전년동기대비 2.9% 감소

- 주거용 건설투자 2/4분기 실적으로는 21년 만에 최저치 -

### ■ 주거용 건설투자 침체로 전년 동기 대비 2.9% 감소

- 건설경기 동행지표인 국내 건설투자(2005년 불변가격)가 2/4분기에 전년 동기 대비 2.9% 감소한 42조 2,252억원을 기록, 지난 2009년 1/4분기~2010년 1/4분기까지 1년간의 증가세를 마감함.
- 2/4분기 건설투자가 부진한 것은 토목과 비주거용 건설투자 증가세가 둔화된 가운데, 지난 1/4분기 소폭 증가했던 주거용 건설투자가 다시 큰 폭으로 감소했기 때문임.
  - 토목투자는 경기부양을 위한 정부 SOC 예산 증가 영향으로 2009년에 13.3% 증가하고 올해 1/4분기에도 전년 동기 대비 3.1% 증가하는 등 건설투자 증가세를 견인해 왔음.
  - 그러나, 올해 2/4분기에는 전년 동기 대비 1.1% 증가에 그쳐 증가세가 둔화된 양상을 나타냄.
  - 무엇보다 올 1/4분기 전년 동기 대비 1.7% 증가해 회복기미를 보였던 주거용 건설투자가 2/4분기에 들어 전년 동기 대비 15.7%나 급감, 전체 건설투자의 감소를 주도함.
  - 한편, 비주거용 건설투자도 2/4분기에도 전년 동기 대비 0.4% 증가에 그쳐 작년 4/4분기 이후 지속적으로 증가세가 둔화되는 양상임.

#### <국내 건설투자 추이>

(단위 : 조원, 전년동기비 증감률 %)

구 분	2009년							2010년		
	1/4	2/4	상반기	3/4	4/4	하반기	연간	1/4	2/4	상반기
건설투자 (조원, 2005년 불변가격)										
토 목	13.0	19.2	32.2	15.9	22.0	37.8	70.0	13.4	19.4	32.8
건 축	18.1	24.2	42.3	24.5	23.7	48.1	90.4	18.4	22.7	41.1
주 거	7.7	10.2	17.9	10.5	9.2	19.7	37.6	7.8	8.6	16.4
비주거	10.4	14.1	24.4	14.0	14.4	28.4	52.9	10.6	14.1	24.7
계	31.1	43.5	74.6	40.4	45.8	86.2	160.8	31.8	42.2	74.0
증감률 (% , 전년동기비)										
토 목	26.1	15.7	19.7	9.7	7.5	8.4	13.3	3.1	1.1	1.9
건 축	-9.6	-2.4	-5.6	1.2	2.5	1.8	-1.8	1.7	-6.3	-2.9
주 거	-16.9	-4.1	-10.1	-3.0	-3.2	-3.1	-6.5	1.7	-15.7	-8.2
비주거	-3.3	-1.1	-2.0	4.7	6.5	5.6	1.9	1.8	0.4	1.0
합 계	2.8	5.1	4.1	4.4	5.0	4.7	4.4	2.3	-2.9	-0.7

자료 : 한국은행, 2010년 2/4분기 실질 국내총생산(잠정) 2005년 연쇄가격, 원계열

## ■ 주택 건설투자, 2/4분기 실적으로 21년 만에 최저치

- 2/4분기 주거용 건설투자는 8조 5,844억원으로 1989년 2/4분기 6조 5,174억원 이후 2/4분기 실적으로는 21년 만에 최소 금액을 기록. 실질금액인 것을 감안하면 2/4분기 주택투자가 실질적으로 1990년 이전 수준으로 후퇴했음을 뜻함.

## ■ 주거용 건설투자, 전체 물량 감소와 가격하락 영향으로 부진

- 주거용 건설투자가 부진한 것은 분양가상한제로 2007년 말 급등했던 아파트가 준공되어 입주되고 있으며, 2008년 이후 아파트 분양물량이 이전보다 낮은 수준에 머물러 전체적으로 공사 물량이 감소했기 때문임.
  - 1~6월 아파트 입주물량은 전년 동기 대비 20.6% 증가한 14만 4,000여호로 근 4년간 최대치를 기록, 상반기 준공된 아파트 물량이 2006년 이후 최대 규모임.
  - 아파트 분양 물량은 2002~07년까지 연평균 31.6만호가 분양된 데 반해 2008~09년에는 평균 23.3만호가 분양되어 전체적인 아파트 공사 물량 감소
  - 결과적으로 주택 기성이 4월부터 전년 동월 대비 감소세를 지속하고 있으며 지난 7월에는 7월 실적으로는 8년 내 가장 부진한 2조 6,070억원에 그치는 등, 전체적인 공사 물량 감소로 주거용 건설투자가 부진한 것으로 판단됨.
- 또한, 아파트 가격하락 영향으로 건설사들이 수주한 사업의 진행을 지연하고 있어 작년보다 증가한 인허가 물량이 투자로 이어지지 않고 있는 것으로 판단됨.

## ■ 3/4분기에도 주거용 건설투자 침체로 전체 건설투자 회복 지연될 듯

- 7~8월 주거용 건설기성이 전년 동월 대비 감소했으며, 아파트 매매가격 또한 감소세를 지속하고 있어 주거용 건설투자는 3/4분기에도 감소할 가능성이 큼.
- 결국 하반기에 전체 건설투자가 큰 폭으로 회복세를 보이기는 어려울 전망
  - 8.29대책으로 인한 거래회복 효과가 중장기적으로 발생, 주거용 건설투자가 4/4분기에 소폭 회복세를 보일 수도 있으나, 토목 건설투자가 둔화세가 지속되고 비주거용 건설투자 증가세 또한 다소 주춤할 것으로 예상됨.

박철한(연구원 · igata99@cerik.re.kr)

## 2011년도 SOC 예산 3.2% 감소

- 도로 투자 축소 철도 투자 확대, 4대강사업에는 필요 예산 반영 -

### ■ 2011년 예산(안), 금년 대비 5.7% 증가한 309.6조원 수준으로 책정

- 정부는 내년도에 서민층에 대한 지원을 강화하고 향후 지속적인 경제성장을 위한 성장 잠재력을 확충하는 분야에 예산을 중점적으로 배정
- 2011년도 예산·기금(안)을 국무회의(9.28)에서 심의·의결하고 국회에 제출(10.1)

### ■ SOC 예산(안)은 금년 대비 3.2% 감소

- 정부는 SOC 예산을 2010년 25.1조원 수준에서 2011년에는 24.3조원으로 3.2%를 감축하는 것으로 계획
- 도로 부문은 금년도 8조 38억원에서 2011년에는 7조 1,886억원으로 10.2% 감소, 해운·항만 부문도 13.8% 감소
- 철도, 항공·공항, 물류 등 기타 부문은 금년과 비슷한 수준, 4대강 살리기 사업이 포함된 수자원 부문과 세종시 건설이 포함된 지역·도시부문은 금년 대비 각 2%, 4% 증가

#### <2011년도 SOC 예산(안)>

(단위 : 억원)

구 분	'10예산	'11(안)	비 고
· 도로	80,038	71,886	· 고속도로 건설(11,405 → 10,632) 등
· 철도(도시철도 포함)	53,512	54,523	· 고속철도 건설(5,700 → 9,000) 등
· 해운·항만	18,617	16,043	· 신항만 개발(8,355 → 7,162) 등
· 항공·공항	666	664	· 항공안전시설(278 → 309) 등
· 물류 등 기타	22,386	22,222	· 여수엑스포 지원(3,850 → 4,555) 등
· 수자원	51,076	52,092	· 4대강 살리기(32,200 → 32,800) 등
· 지역 및 도시	15,919	16,558	· 세종시 건설(6,943 → 8,040) 등
· 산업단지	8,893	9,083	· 산단진입도로(7,672 → 7,506) 등
계	251,106	243,072	△3.2%

자료 : 기획재정부, 「서민희망·미래대비 2011년 예산(안)」, 2010.9.27

## ■ 도로 투자 비중 줄이고 철도 투자 비중 확대, 4대강사업 및 세종시 건설 소요 예산 반영

- 도로의 경우 신규사업을 억제하고 투자 효율화 추진, 이를 위해 신설·확장보다는 기존도로의 용량보강(선형개량 등) 중심으로 지원
  - 도로개량비율(도로개량누적/도로개량대상, %) : ('10) 78.4 → ('11안) 81.9
- 철도는 고속철도 적기완공을 추진, 경부(2,500 → 3,200억원), 호남(3,100 → 5,500억원) 고속철도 투자 확대, 일반철도는 속도 증대로 철도의 간선기능 제고
- 4대강살리기는 당초 계획대로 재정에서 3.3조원, 수자원공사에서 3.8조원 투자
- 세종시 건설은 중앙행정기관(1,375 → 2,604억원), 세종시~오송역 연결도로(634 → 736억원) 등 광역교통시설 등 주요 인프라 조성사업의 원활한 추진 지원

## ■ 임대형 민간투자사업(BTL)의 총한도액은 금년 대비 65.9% 감소

- 군주거시설, 하수관거 등 전국적으로 대규모 사업 감소로 인해 전체 BTL 사업 수요가 대폭 감소
  - 사업규모(지자체 자체사업) : (2010년) 35,788(11,070)억원 → (2011년 안) 12,204(8,500)억원

<2011년도 BTL 한도액(안)>

(단위 : 억원)

대상 사업	(추정)총사업비
【 국가사업 】	345
① 대학시설(울산과기대) (345)	
【 국고보조 지자체사업 】	3,183
② 하수관거 (1,725)    ③ 문화복합시설 (423)    ④ 도서관 (101)	
⑤ 공공보건의료시설 (541)    ⑥ 노인의료복지시설 (393)	
【 예비한도액*】	176
소 계	3,704
【 지자체 자체사업(초중등학교 신·개축) 】	8,500
합 계	12,204

주 : 한도액의 20% 이내에서 설정토록 하고 있으나(민투법 제7조의2) 5%로 계상  
자료 : 전거서.

박웅석(연구위원 · yspark@cerik.re.kr)

## 공공계약 불공정행위에 대한 과징금제도 도입방안

- 과징금 악용 차단 장치 마련 및 사전·사후적 구제절차 법규화 필요 -

### ■ 국가계약법 개정(안)의 주요 내용 : 입찰참가자격 제한에 갈음하는 과징금제도 도입

- 과징금 : 행정법상의 의무 위반자에 대하여 당해 위반행위로 인해 얻은 불법적인 이익을 박탈하거나, 또는 당해 법규상의 일정한 행정명령의 이행을 강제하기 위하여 행정청이 부과·징수하는 금전적 제재
- 부정당업자에 대한 확실적인 입찰참가자격 제한 처분에 갈음하는 과징금제도의 도입은 제재 수단의 실효성 제고 등 공공계약 제도를 한 단계 발전시키는 계기가 될 것임.

### ■ 과징금제도 도입의 효과

- 과잉처벌 및 이중처벌의 논란 해소
  - 현행 입찰참가자격 제한 사유 중에는 공공계약 질서 유지와 관련성이 미흡한 사유도 있고, 제한 사유 상호간에도 공공계약 질서 위반 정도가 차이가 있음.
  - 공공계약 질서 위반 정도에 상응하는 합당한 제재가 곤란한 경우가 있고 위반 행위에 대해 행정제재 처분이 중복적으로 부과, ‘과잉 및 이중처벌’의 소지가 있음.
- 제재수단의 실효성 제고
  - 입찰참가자격 제한 처분은 일정 기간 동안 공공시장의 수주를 근본적으로 차단하는 징벌적 효력이 있음.
  - 징벌적 처벌에 대한 반발로 ‘가처분 소송’ 등을 통해 실제 처분이 대법원 확정 판결 이후로 미루어져 행정처분의 적합성과 제재수단의 실효성 저하
- 공정한 경쟁질서 및 공공계약의 효율적 수행 제고
  - 비슷한 규모의 대부분의 기업들에 대한 입찰참가자격 제한으로 공정한 경쟁 저해, 입찰 무산의 가능성도 있으며 공공계약의 공정성·신뢰성 저하와 효율적인 계약 및 조달업무 수행에 차질이 우려됨.

## ■ 과징금 부과 대상

- 입찰참가자격 제한 사유를 ‘필수적 · 임의적 제한사유’로 구분, ‘필수적 제한사유’는 입찰참가자격 제한과 과징금을 선택적으로 부과하고 ‘임의적 제한 사유’는 입찰참가자격 제한에 갈음하여 과징금을 부과하는 방안(제1안)과 현행 입찰참가자격 제한 사유 전체에 대해 입찰참가자격 제한과 과징금을 선택적으로 부과하는 방안(제2안)을 제안함.
- 제1안의 ‘필수적 제한 사유’는 입찰참가자격 제한 시는 모든 공공기관에서 제재 사실을 공유하고 ‘임의적 제한 사유’는 관련 기관만 제재 사실을 공유

## ■ 과징금 부과 요건, 부과 주체 및 부과 절차

- 과징금 부과 요건은 경쟁업체 현황, 제재대상의 수, 계약이행상황, 행위의 위법성 등을 감안시 입찰참가자격 제한이 부적절한 경우’로 하고, 부과주체는 입찰참가자격 제한과는 달리 기획재정부 장관이 발주기관의 요청에 의해 부과하도록 함.
- 과징금은 기본과징금 결정, 의무적 조정과징금, 임의적 조정과징금, 부과 과징금의 결정, 과징금의 부과 등의 절차에 의해 부과되는 것이 바람직함.
- 기본과징금은 법 위반행위가 계약자 선정 및 계약의 이행과 관련이 있는 경우는 계약금액을 기준으로 계약의 이행과 관련이 없는 경우는 특정금액으로 정함.
- 기본과징금을 ‘위반행위의 횟수 및 위반 정도를 기준’으로 의무적으로 조정(의무적 조정 과징금)하고, 의무적 조정과징금을 행위자요소에 의한 가중, 감경사유를 고려하여 조정(임의적 과징금의 조정)
- 최종적으로 위반사업자의 현실적 부담능력, 위반행위가 시장에 미치는 효과 등으로 고려하여 임의적 조정과징금을 조정, 부과 과징금을 결정함.

## ■ 과징금 악용 차단 장치 및 사전 · 사후적 구제절차 법규화

- 과징금을 입찰참가자격 제한에 상응하는 규모로 정하고 과징금이 ‘면죄부’가 되지 않도록 ‘부과 횟수 상한제(동일-3회, 연간-5회)’ 등을 제도화하여 과징금 제도 악용을 차단
- 과징금 부과로 인한 피해 구제를 위한 사전적 · 사후적 구제 절차의 법규화도 필요

강운산(연구위원 · wskang@cerik.re.kr)

## 독일 해상 풍력발전-국가전략산업으로 적극 육성

- 2030년 독일 전력소비량의 15% 공급 목표 -

### ■ 신재생에너지의 총아로 해상 풍력발전 대두

- 독일 연방정부는 해상 풍력발전이 2030년 독일 전력소비량의 15%를 공급하는 전원개발계획 수립, 해상 풍력발전을 국가 전략산업으로 육성하기로 함.
  - 유럽연합 기후 및 에너지 패키지(The EU climate and package)에 2020년까지 전력 소비량의 30%를 신재생에너지로 공급해야 한다는 내용이 제도화되었음.
  - 독일은 신재생에너지의 50%를 해상 풍력발전으로 생산하겠다는 국가 전략을 수립한 것임.
- 해상 풍력발전의 시설 투자비가 육상 풍력에 비해 약 1.7배가 비싸지만, 해상 풍력발전 단지의 건설이 가속화될 것이라고 전망함.
  - 육상 풍력은 포화상태이고, 주민들의 소음과 생태변화에 대한 민원으로 인해 더 이상 육상에 풍력발전 설치가 불가능함.
  - 독일 정부는 가동 후 최장 12년까지 kWh당 15센트의 발전 차액을 보장하는 내용을 담고 있는 개정 재생에너지법(EEG)을 시행. 신재생에너지산업을 육성하겠다는 정부의 의지가 담겨진 정책이라고 시장은 평가하고 있음.

### ■ 해상 풍력발전 연구 클러스터 형성

- 독일은 풍력발전기 제조업체를 중심으로 세계 풍력산업을 주도하고 있으나, 덴마크와 네덜란드와 같은 신재생에너지 분야의 대형 연구소 부재로 인해 국가 연구역량의 효율적인 결집이 되지 못했음.
  - 독일 정부는 브라운호퍼 풍력 및 에너지시스템연구소(Fraunhofer IWES)를 2009년에 브레메시에 신설하고, Fraunhofer IWES을 중심으로 독일 북부지역에 산재되어 있는 풍력발전 전문 연구기관과 대학, 업체 및 관련 산업협회 등을 아우르는 풍력발전 연구 클러스터를 형성
  - Fraunhofer IWES는 독일 최초 해상풍력단지 건설 프로젝트인 알파 벤투스(Alpha



Ventus) 관련 연구 프로그램의 코디네이터 기관으로 참여하는 등 풍력발전 관련 가치 사슬 전체를 포괄하는 대형 연구기관으로 발전하고 있음.

## ■ 알파 벤투스 건설 경험과 평가

- 알파 벤투스는 세계 최초로 해안으로부터 가장 멀리 떨어진 45km 지점에 수심 30m의 5MW급 대형 풍력터빈 12개를 2009년에 설치완료, 가동을 착수한 성공적인 해상풍력 단지 건설 프로젝트로 기록됨.
  - 5MW급 대형 풍력터빈의 설치, 해안으로부터 수십 km의 이격거리 및 수십 m 수심의 근해상 대규모 풍력단지 조성 등의 알파 벤투스의 건설 경험은 향후 해상풍력단지 건설 프로젝트의 기준이 될 것이라고 평가함.
  - 동반 시행된 RAVE(Research at Alpha Ventus)는 독일 연방 환경부가 총 500만 유로를 투입해, 알파 벤투스 건설 프로젝트의 건설기록과 경험자료(Lessons Learned)를 분석하고 개선방안을 제시하는 초대형 연구 프로젝트였음.

## ■ 독일 해상풍력발전단지의 향후 전망

- 독일정부는 2020년까지 북해에 30개, 발트해에 10개 등 총 40개의 대규모 해상풍력발전단지를 조성할 계획을 수립하였음.
  - 이러한 해상풍력단지의 발전용량은 약 25,000~30,000MW에 달함.
  - 발트해상 최초의 해상풍력발전단지 건설 프로젝트인 'Baltic 1'이 2010년 12월 준공을 목표로 하여 2010년 3월에 착공되었음.
  - 북해상에 5MW급 풍력발전기 80대를 설치하는 'BARD Offshore 1' 건설사업이 2010년 4월 15일 기초공사를 시작해 2011년 중반에 완공 예정임.
- 2010년 3월 말 기준으로 독일 연방 해운수로청(BSH)에 접수된 경제수역(EEZ)내 해상 풍력발전단지의 신청 건수는 69건(북해상 55건과 발트해상 14건)에 달하며, 독일의 이러한 해상풍력시장의 확대는 더욱 가속화될 것이라고 전망
  - 신청 접수된 단지의 총면적은 약 3,800km<sup>2</sup>로 기허가 단지 면적의 3배 이상이고, 풍력발전기 수는 약 5,200대에 육박함.

이영환(연구위원 · yhleee@cerik.re.kr)

## ■ 주요 정부 부처 및 기타 공공, 유관기관 회의·세미나 참여 활동

일자	기관명	주요 내용
9.29	금융감독원	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ‘외부 전문가 평가회의’에 건설경제연구실 두성규 실장 참여</li> <li>- 신탁상품 등 신규 인가 신청에 대한 평가</li> </ul>
9.30	국토해양부	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 건설경제과 주최 ‘건설근로자 고용현황 관련 회의’에 건설산업연구실 심규범 연구위원 참여</li> <li>- 건설근로자의 건설산업 내 일자리 수 파악을 위한 효과적인 방안 모색</li> </ul>
	기획재정부/ 대한건설협회	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기획재정부·대한건설협회 공동 주최, ‘입찰참가자격 제한 처분에 갈음하는 과징금 제도 도입 방안 토론회’에서 건설산업연구실 강운산 연구위원 주제 발표 참여</li> <li>- 발표 주제 : 공공계약 불공정행위에 대한 과징금 제도 도입방안</li> </ul>
10.1	국토해양위/ 건교투데이	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 국토해양위·건교투데이 공동 주최, ‘건설산업 발전을 위한 세미나’에 건설정책연구실 최민수 실장 주제 발표 참여</li> <li>- 발표 주제 : 건설산업 상생협력 강화방안</li> </ul>

## ■ 발간물 현황

유형	제목	주요 내용
건설이슈포커스	주계약자공동도급제도의 개선방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 주계약자 공동도급은 당초 목적과는 달리 건설 현장에서 ‘상생협력’ 관계가 아닌 ‘경쟁’ 관계를 유발하고, 원하도급 간 장기적 협력 관계를 붕괴시키는 결과를 초래</li> <li>▪ 주계약자 공동도급은 분담이행방식에 해당하나, 책임 주체가 애매한 하자에 대해서는 분쟁이 발생하고, 하자 처리가 지연될 가능성이 높으며, 결과적으로 발주자의 리스크가 증가하고, 소비자의 피해가 우려됨.</li> <li>▪ 주계약자공동도급제도는 전 세계적으로 유일한 제도로서, 글로벌스탠더드에 부합한다고 보기 어려우므로 폐지 혹은 적용 대상 축소 필요</li> <li>▪ 현행 방식을 존치할 경우, 주계약자 공동도급 방식의 선택에 있어 발주자에게 재량권을 부여해야 함.</li> </ul>

## ■ 건설근로자공제회와 공동으로 ‘건설고용포럼 2차 세미나’ 개최

- 연구원은 건설근로자공제회와 공동으로 9.29(수), 건설회관 3층 중회의실에서 ‘건설고용포럼 제2차 세미나’를 개최
- 이날 포럼에서 건설산업연구실 심규범 연구위원은 ‘건설근로자취업지원센터의 허브화 및 네트워크 구축과 산업차원의 재원확보방안’에 대하여 발제

## SOC는 미래를 위한 투자다

지난 정부 때 수립된 SOC 예산에 대한 논란이 많다. 정치적인 계산에 따라 선심성으로 투입됐다 해서 재검토를 통해 ‘친서민정책’ 예산으로 활용하겠다는 방침인 듯하다. 그런데 당장 서민 경제에 직접적인 보탬이 되지 않는다고 해서 SOC 예산을 대폭 삭감한다는 것은 위험한 발상이다. SOC는 경제 발전의 초석이며 국민 삶의 질 향상을 도모하는 중요한 국가적 시설이다.

### SOC 투자의 산물-경부고속도·IT

현 상황을 보면 경부고속도로가 건설되던 1960~70년대가 떠오른다. 경부고속도로의 착공 당시 정치권은 물론 언론과 학계의 우려와 반대가 극심했다. 하지만 자본 및 기술력의 한계, 여론의 반대 등 무수한 어려움을 극복하고 완공된 경부고속도로는 사회 전반에 큰 변화를 가져왔다. 원활한 물류 수송에 힘입어 중화학공업 위주로 산업구조가 재편됐으며 전국을 일일 생활권으로 바뀌어놓았다. 그리고 경제대동맥이자 경제발전의 아이콘으로 우리나라가 세계 10위권의 경제대국으로 발돋움하는 데 원동력이 됐다. 경부고속도로를 비롯하여 신공항과 신항만·고속철도 등 SOC 혁명이 없었다면 대한민국 경제신화는 불가능했다.

최근 개최된 한·아프리카 장관급 경제협력회의에 참석한 카베루카 AfDB 총재가 “한국의 경제발전 경험을 실질적으로 전수해달라”는 요청을 했다는 언론 보도가 있었다. 1960년대만 하더라도 아프리카 국가들과 비슷했던 경제 수준이 완전히 뒤바뀐 비결을 직접 배워가겠다는 것이다. 이에 대한 응대로 우리 정부는 도로·항만·전력 등 인프라 구축 사업을 적극 지원할 계획이라고 한다. SOC가 경제 발전에 있어 그만큼 중추적 역할을 담당한다는 의미이다.

여기서 정부는 우리나라의 SOC 시설 역시 주요 선진국에 비해 턱없이 부족하다는 사실을 간과하고 있는 듯하다. 우리나라의 도로는 경제협력개발기구(OECD) 30개 국가 중 두 번째로 혼잡하고 인구당 도로 연장은 28위로 최하위 수준이다. 이러한 상황에서 SOC 예산을 대폭 축소한다는 것은 국가 발전의 저해 요소로 작용할 수 있다. ‘국가경쟁력 강화’와 ‘경제의 성장동력 확충’이라는 중장기적인 시각에서 매우 중요한 항목이라는 것을 잊어서는 안 된다.

### 친서민 예산 때문에 삭감은 안 돼

SOC는 경제 발전과 미래를 위한 투자다. 당장 재원이 아쉽다고 해서 덩치 큰 SOC 예산을 무 자르듯 쳐내 복지 지출을 늘리겠다는 것은 안일하고 단순한 생각이다. 친서민정책의 재원은 미래 성장 잠재력을 갉아먹지 않는 방법으로 마련돼야 한다. “일류 경제를 희망하면서 이류 인프라를 가질 수는 없다”고 강조하는 오바마 미국 대통령의 조언을 한번쯤 되새겨봐야 할 때이다. <서울경제, 2010. 9. 24>

김홍수(원장 · infra@cerik.re.kr)