

최소 비용으로 최대 효과 ... '계획된 졸속' 공사

- 경부고속도로의 경제 논리 -

19 70년 7월 7일. 국토의 대동맥
경부고속도로가 개통되었다.

길이 428km에 총공사비 429
억원이 투입되었으니 1km 당
1억원 소요된 셈이다. 당시
로서는 모든 국력을 기울인
단군 이래의 최대 역사로
불리었으나 당시 물가 수
준을 감안하더라도 턱없이
적은 공사비이다.

설계를 포함한 총공사 기
간도 당초 계획보다 1년 단축
한 2년 5개월. 지금은 생각할
수조차 없는 짧은 기간이다. 싸게
빨리 건설하자니 밀어붙이기식 시공이

불가피하였다. 돌관 공사로 점철되다 보니 크고 작은 사고와 무
리가 있었던 것은 불문가지. 그리고 지속적인 보수 공사가 필
요했던 것도 지극히 당연하다.

지금도 옥천 김천 구간에는 선형 개량 공사가, 구미 동대
구 구간은 확장 공사가 진행되고 있다. 개통 후 보수와 확장에
투입된 비용이 적어도 초기 건설비의 수십 배는 넘을 것으로 추
산된다. 배보다 배꼽이 훨씬 큰 셈이다. 당초 기본 방침이
'선개통 후보완'이었으니 당연한 귀결이며, 오늘날 잣대로는
계획된 졸속·부실 공사로 평가될 수 있다.

그러면 제3공화국 정부는 왜 대역사(大役事)를 '졸속과
부실'로 추진하였을까. 당시는 한 해 총예산 규모가 2,000 억
3,000 억원 수준에 불과했고, 전력, 통신, 산업 단지 등
주요 생산 인프라 중 어느 하나도 제대로 갖추어지지 않은 상태
였다. 따라서, 고속도로라 하더라도 우수한 성능보다는 투자비
를 최소화하는 데 중점을 둘 수밖에 없었다. 그럼에도 불구하고
2 3년 간 국가 예산의 거의 10%를 단일 프로젝트에 할
애함은 지나친 사치라며 건설 자체를 반대하는 목소리도 만만치
않았다.



무리하게 완공을 서두른
것도 이해가 가는 조치이
다. 주지하다시피
1960 70년대의 우리
경제는 성장에 박차를
가하던 시기였다. 수출
물동량만 해도 매년
30% 이상씩 늘어났다.
이러한 상황에서는 하루라
도 빨리 개통하면 사용에 따
른 막대한 편익을 얻을 수 있
다. 이를 증명이나 하듯이 개통
초기에는 화물 차량이 경부고속
도로 전체 통행량의 과반수를 차지하
였다.

또한, 고도 성장기에는 사회적 할인율(social discount
rate)도 높은 것이 일반적이다. 할인율이 높을 경우 어음 할
인 후 손에 쥐는 현찰이 적어지는 것처럼 미래의 비용을 현재
가치로 환산하면 상대적으로 줄어들게 된다.

비록 '적당히, 그리고 빨리빨리' 문화를 확산시킨 부작용
은 컸지만, 최소의 비용으로 최대한 단기간에 완공하겠다는 경
부고속도로 건설 정책은 탁월한 선택이었다. 그리고 성장의 견
인차 역할을 한 국책 사업이 성공될 수 있도록 열과 성을 다한
우리 건설인들은 긍지와 자부심을 가져도 무방하다.

경제는 살아 움직이는 유기체이므로 정책도 수학이나 물리학
에서처럼 만고불변의 법칙이 존재할 수 없다.

따라서 과거 추진된 개발 프로젝트들을 오늘의 잣대로 지나
치게 폄하하는 자세는 바람직하지 못하다. 마찬가지로 이유로 상
황과 제약 요인이 크게 달라진 오늘날에도 30
여 년 전의 결과를 답습해서는 곤란하다. 



김준한
한국건설산업연구원 선임연구위원
jhkim@cerik.re.kr