SOC 예산 축소의 폐해 ‥ 외상 ‘공사에 현장 철수까지

- 최근3년 간 예산의 70.6%만 배정, 철도 · 도로등 공기 지연 문제 심각 -

얼마 전기자에게 수도권의SOC 건설현장 관계자라고만 밝힌 전화가 한 통 걸려왔다. 통화요점은정부가공사예산을제때에배정하지않아현장은개설했지만공사를진행하지 못한 채 관리비만 날리고 있다는 것이다. 보다상세한취재를위해현장명과통화자인적사항등을물었으나“ 현장을철수해야할지경 ”이라는볼멘소리와함께정부의예산배정지연을질타한뒤황급히전화를끊어버렸다.

이처럼 건설 현장은 공사 예산 부족으로 인해 공사는 제대로 하지 못하고 회사는 경

영 압박을 받는데도 발주처에 밉보일까 내놓고하소연도못하는실정이다.

SOC 건설현장 스톱 위기

대한건설협회가지난7월에실시한SOC 건설 현장에 대한 실태 조사 결과, 이 현장처럼돈이없어공사를중단할상황에이르렀거나 공기가크게지연된곳이조사대상의절반에달하는것으로밝혀졌다.

조사대상인도로 · 철도등공공SOC 건설현장 409곳가운데47.4%에달하는194개 현장이 부족한 예산으로 현장을 꾸려가고 있는 것이다. 이들 예산 부족 현장 가운데 88곳(45.4%)은 사전(외상) 공사를 하고 있었고 94곳(48.5%)은 공종이나 인원을 줄여 운영하고 있었으며 현장을 철수했거나 적자 시공을 하는 현장도 12곳(6.10%)에 이르는등파행운영이 일반화된것으로나타났다.

더욱이 사전 공사로 인한 금융 간접비를 전액 보상받은 경우는 4.8%에 불과한반면 47.5%는에스컬레이션을통해일부만보상이 이뤄졌고 한 푼도 보상받지 못한 곳도 42.9%에달했다.

최근 3개년 평균 실제 예산 배정액은 당초 예산액의 70.6%에 그쳤는데 도로와 철도에 대한 배정률은더욱 낮아 67% 수준에 머물렀다. 이에따라SOC 시설의실제공정률은 예정 공정률의 68.2%에 머물러 있는 것으로집계됐다.

철도 · 도로 공사 공기 지연 심각

올해3월국가기간망구축및운영실태에대한감사원감사에서현재집행중인도로사업들이급격한예산감소로인해사업기간이 장기화된 사실이 지적됐다. 감사결과에따르면집행중인도로사업의금년이후 잔여 사업비가 65조원에 달하는데 중기재정 계획상 2008년 도로 예산은 5조 7,000억원에불과했다.

이를 토대로 남은 공사 기간을 환산하면 꼬박 11년 동안은 공사를 수행해야 한다는 계산도 제시됐다. 실제로 시공 중인 453개 도로건설사업의사업기간변동에대한감사원 조사에서 고속도로는 평균 6.5년에서 13.4년으로 6.9년, 일반 국도는 6.6년에서 14년으로 7.4년이나 공기가 연장될 것으로 분석됐다.

감사원은 이에 따라 경제적 편익이 줄어드는등투자 효율이크게떨어진다는진단을내리고공사중인사업의완공시기를조절하되기간내완공해야할핵심사업에대해서는집중적으로투자하도록권고했다.

건협 조사에서도 예산 부족으로 공기가 연장됐거나 연장이 예상되는 현장은 67곳(60.9%)에달했고 이가운데3년이상지연이예상되는현장만42%인 28곳이나됐다.

공기 연장으로 인해 우려되는 점으로는 경영부담과품질저하, 안전문제, 민원발생등이꼽혀예산부족이부실시공이나근로자안전등에상당한영향을끼칠것이란 지적도나왔다.

국회 예산정책처도 2006년까지 착공된 장기계속계약 국도확장사업 154건의 총공사비 17조 6,000억원가운데잔여사업비 14조 3,000억원을 2006년 국도 확장 사업 예산7,484억원으로나눠잔여공사기간은 19.2년이걸릴것으로분석했다.

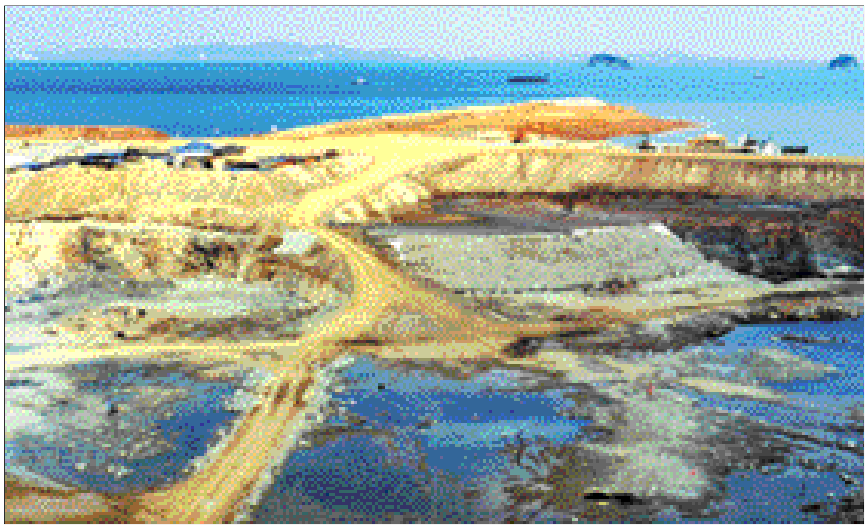
또한 이진구 의원도 국정감사를 앞둔 작년 9월 보도자료를 통해 수도권 주요 전철과전국의일반철도 21개노선가운데15개 노선의완공시기가짧게는2년에서최장7년까지늦어지고사업비도당초14조 1,000억원에서 22조 1,000억원으로 약 8조원 가까이늘어날것이라는예상을내놓았다.

국가 경쟁력에 악영향 우려

정부는1990년대이후교통시설등 SOC 시설을 대상으로 재정 투자를 지속적으로 확대해왔고1994년에는교통시설특별회계를도입하는등SOC 시설확충에대해강한 의욕을보여왔다. 이와같은SOC 시설확충에대한정부의지는국내 · 외인적물적이동성을높여 경제성장과국가균형발전을 견인하고국민의삶의질향상에도크게기여했다는평가를받고있다.

하지만 아직도 우리나라의 SOC 시설은 1㎢당 자동차 대수로 나타내는 도로 혼잡도는 OECD 국가 가운데 2위에 올라 있고 인구당 도로 연장 및 차량당 도로 연장은

감사원의 감사 결과에 의하면, 현재 진행 중인 도로사업의 금년이후잔여사업비가 65조원에이르는것으로나타났다.



정부의SOC 예산축소는공기연장 → 건설업체의경영부담 → 품질 저하 · 안전 문제 대두 → 공사비 상승 → 정부 예산 낭비 초래의 악순환으로 이어지고 있다는 지적이 나오고있다.

OECD 국가가운데28위로처져있다. 또한 국내총생산(GDP) 대비SOC 시설 확보율은 42%에그쳐일본61%, 미국73%, 독일91% 영국114% 등에크게뒤져있는실정이다.

더욱이 교통 인프라 부문의 경쟁력 순위도 일본, 싱가포르, 홍콩, 대만등 아시아의 경쟁국들과비교해도크게낙후된것으로조사됐다.

예산 축소가 공사비 낭비 불러

사정이 이런데도 정부는 2003년부터 우리나라의 SOC 시설이 상당 수준에 이른 것으로 판단하고 재정 투자를 축소하고 있다. 실제 정부의 SOC 예산증가율을보면1993년이후 1999년까지는매년19.1%씩늘려왔으나 2000년부터 2002년까지는 8.3%로 증가폭을줄였으며2003년이후에는 0.25%로 크게낮췄다.

정부는내년수송및교통분야SOC 예산은당초감액편성등우여곡절끝에올해18조 4,000억원보다 5,000억원을 늘려 18조 9,000억원으로 정부안을마련했다. 이는당초정부가편성했던17조 8,000억원에서다소현실화시킨것이기는하지만10 12% 이상 늘어난 사회 복지, 국방, 교육 분야 예산과는크게대비된다.

여기에다 물가 상승에 따른 공사비 증액을감안하면실질적인투자액은훨씬줄어드는 추세여서 장차 교통난 심화와 함께 물류비용 증가로 인한 국가 경쟁력 악화를 우려하는목소리가커지고있다.

교통연구원에따르면2000년 77조원이던 국가 물류비는 2002년 87조원, 2003년 90조원으로 늘어 GDP 대비 12.5%에 달했고 교통혼잡비용도 2002년 22조 1,000억원에서 2003년 22조 7,000억원, 2004년 23조 1,000억원이며 이 가운데 60% 이상이 대도시에집중돼이와같은우려에힘을더해주고 있다. 이처럼 SOC 시설 투자 예산을 축소하는것은예산을절약하기보다는오히려 낭비를초래한다는지적이나오고있다.

지난해국정감사에서예산부족으로연장된국도사업 86건에서2조 3,000억원의공사비가증액된사실이밝혀졌고여기에는예산이 적기에 배정되지 않아 현장 관리비와 물가 상승 등으로 인한 추가 비용이 발생했기때문이라는평가가더해졌다.

이렇듯 SOC 예산 축소는 공기 연장→건설업체의 경영 부담→품질 저하 및 안전 문제대두→공사비상승→정부예산낭비초래로이어지는악순환의원인이되고있다. 이러한악순환이계속된다면장기적으로교통인프라축적지연및국가물류비증가로국가 성장 동력이 크게 훼손될 수밖에 없다는 것이건설업계및학계의진단이다.

SOC 현장‘ 파행 운영 ’속출

도로와 철도 등SOC 건설 현장 곳곳에서 정부의투자예산축소로차질을빚고있다. 총사업비가 1,300억원이 넘는 전남 지역의 A 건설 현장. 이 현장은 2003년 초 착공한 이래 4년 동안 당초 예산 대비 배정 예산액은 16.3%인 215억원에 그쳤고 올해 배정액도 10억원에 불과해 공사 기간이 3년 이상 지연될것으로예상된다. 이에따라이현장은 현장 운영비와 인건비 등 늘어나는 관리비 부담을 견디지 못해 공사를 중단하고 현장직원들은모두철수시킨상태다.

대구 지역에서 SOC 건설 현장 3곳을 운영하고 있는 B사의 사정도 비슷했다. 2005년착공이후올해까지3개현장모두2차례씩 공기가 연장돼 현장 관리비로 39억원이 추가로들어갔으나발주처로부터전혀보상을받지못했다.

1,200억원 규모의 일반 국도공사를시공중인 C사는 발주기관의 예산 부족으로 2005년착공이후3년연속 20여억원의자체 자금을 선투입해 공사를 시공하고 있다. 발주기관은추경예산을통해선투입금액을 보전해주려고하고는있으나실제확보예산은 절반 정도밖에 안돼 나머지는 이월되고 있다. 이 회사는 선시공으로 추가된 간접비 등은아예청구조차하지못하는실정이다.

A 건설현장의한관계자는“ 돈이들어오지않는현장을열어놓고무작정기다릴수 만도없지않느냐 ”며“ 발주자가예산을확보해주지않는한공사를재개할 수 없다 ”고 하소연한다.

왕영록
일간건설기자