

인터뷰

“SOC 사업은 시민의 안전과 편의를 담보하는 항구적 복지”

- 건설과 복지는 兩立의 개념, 서울시 신규 인프라 예산 부족에 따르는 부작용 우려 -

“생활 밀착형 건설 사업도 복지 사업입니다.” 자칭 ‘서울특별시의회 건설위원회 마니아’를 자처하는 김춘수 위원장은 시민 생활 편의와 안전에 대한 SOC 역시 시민에게는 중요한 복지이며, SOC 복지의 경우 일시적인 집중 예산 투자에 의해 항구적 복지를 제공할 수 있는 장점도 가지고 있다는 사실을 간과해서는 안 된다고 주장하였다. 그는 특히 ‘전시성’이 아닌 시민들의 편의와 안전을 확보하는 ‘SOC 건설 및 유지 관리’는 일정 부분의 투자가 지속되어야 한다고 역설하였다. 예컨대 노후 보도블록을 투수성과 내구연한이 뛰어난 제품으로 교체하여 재해 저감 및 생태 환경을 살리는 동시에 도시 미관도 개선하는 사업은 시민들의 삶의 질을 높이는 사업이 된다는 것이다. 지난달 22일 늦은 오후에 현장 중심의 발로 뛰는 의정 활동을 활발하게 펼치고 있는 김춘수 위원장을 만나 서울시의 건설 현안과 이에 대한 건설 분과 시의회의 입장 및 향후 의정 방향 등에 대해 들어보았다. <편집자 주>



김 춘 수 서울특별시의회 건설위원회 위원장

하반기 서울특별시의회 건설위원장으로 취임하신 지 10개월이 되었습니다. 위원장으로 취임하신 이후 어떠한 점에 비중을 두고 의정 활동을 펼쳐 오셨는지요?

저는 지난 제6대 의회 때도 건설위원회에서 의정 활동을 했습니다만 이번 제8대 의회에 입성해서도 전반기와 하반기 모두를 건설위원회에서 활동을 해오고 있는 건설위원회 마니아입니다. 더욱이 영광스럽게도 하반기에는 건설위원장으로 선출되어 위원회를 이끌고 있는데 이는 편안한 의정 생활보다는 서울시민들을 위해 더욱 현장에서 발로 뛰라는 취지에서 건설행정에 정통한 저를 선배·동료 의원들이 추천해주신 덕분인 줄 압니다.

저는 그동안의 건설위원회 의정 활동을 통해 SOC 사업들이 시민들의 삶에 얼마나 중요한지를 잘 알고 있습니다. 이에 제8대 하반기 건설위원장으로서는 다음 몇 가지 사항들에 역점을 두어 의정 활동을 펼치고 있습니다. 우선, 최근에 중앙 정부나 지방자치단체들이 앞 다투어 토건사업을 펴뒀고 선심성 복지를 내세우고 있지만 SOC 사업이야말로 시민들의 안전과 편의를 확보하는 항구적인 복지가 될 수 있다는 사실을 알리는 데 상당한 노력을 기울여 왔습니다. 예를 들어 작년에는 '서울특별시 도시 인프라사업의 정책 변경에 따른 문제와 대책'이라는 토론회를 개최하여 서울시와 시민에게 SOC 사업의 중요성과 투자 확대를 피력하기도 하였습니다. 또 하나는, 우면산터널 적자 운영 문제라든지 지하철 9호선 요금 인상 문제 등 서울시가 시행하는 민간투자사업에서 일부 시행착오들이 대두되고 있어 현재 계획 중이거나 추진 중인 민자사업을 전반적으로 철저하게 점검해 나가는 데도 역점을 두고 있습니다.

현재 서울시의 굼직한 건설 현안은 무엇이며, 건설위원회에서는 이러한 현안 해결 및 개선을 위하여 어떠한 조치들이 취해져야 한다고 보는지요?

서울시의 굼직한 건설 현안이라면 여러 가지가 있겠습니다만, 도시 인프라 예산의 부족 문제가 대표적이라 할 수 있습니다. 최근 들어 일상적인 시설물 유지관리 예산을 제외하고는 신규 SOC 투자 예산들이 줄고 있고, 이로 인해 한창 공사 중인 대형 SOC 사업들까지 공사가 몇 년씩 연기되는 경우가 점차 늘고 있습니다. 서울시는 표면적으로는 SOC 예산이 확대되었다고 주장하고 있지만 사실상 늘고 있는 부분은 일부 유지관리 분야 예산에 국한되고 신규 건설 예산은 실질적으로 상당히 줄고 있습니다. 이것은 서울시의 공공 분야 발주 금액을 비교해보면 확연히 알 수 있습니다. 2009년도에 6.6조원의 규모였으나 2012년도를 기준으로 할 때 3.6조원에 불과합니다.

이렇듯 SOC 예산이 제 때 투입되지 못함으로 인하여 상당한 부작용이 예상되고 있습니다. 현재 공사 중인 강남순환도시고속도로나 월드컵대교 등 대형 건설 사업들이 예산 부족으로 당초 계획보다 상당 기간 준공이 연기되었습니다.

이들 대형 사업들의 준공 기한이 연기됨에 따라 가까운 장래에 미칠 재정적 파장이 매우 클 것으로 내다보고 있습니다. 공기 연장으로 불필요한 간접비 및 부대 비용이 발생할 수밖에 없고, 특히 강남순환도시고속도로 같은 경우는 재정 구간과 민자 구간으로 나뉘는데 민자 구간은 원래 계획대로 진행되어 당초 준공 기한 내에 완료되지만 재정 구간은 공사 기간이 2년 연장됨에 따라 동일한 시기에 완전한 개통이 어렵게 되었습니다. 이럴 경우 민자 구간의 투자자는 재정 구간이 완료되지 않음으로 해서 준공 이후 당초 예상했던 수익이 발생하지 않는 문제에 봉착하기 때문에 이로 인한 손실을 서울시 재정에서 보전해주어야 하는 문제가 생길 수 있습니다.

따라서 저희 건설위원회는 이러한 문제를 회의 과정에서 수시로 집행부에 피력하고 있고, 서울시가 대형 SOC 사업 예산들을 당초 계획대로 투자해줄 것을 적극 권고하고 있습니다.

인터뷰

수년간 건설경기가 침체되면서 서울의 건설업체들은 불황의 늪에 빠져 고사 직전의 상황입니다. 지역 경제 기여도가 높은 건설산업을 살리기 위해서는 시의회의 제도적인 뒷받침이 시급한 상황입니다.

저는 두 가지 측면에서 최근의 건설경기를 바라보고 싶습니다. 하나는 국가나 지자체의 정책이 건설보다는 복지 쪽으로 무게 중심이 넘어가는 시대적인 흐름을 말씀드리고 싶습니다. 사회가 고령화되어 가고 기반시설도 어느 정도 갖추어지고 있는 요즘 국민들과 시민들의 관심이 복지 혜택에 쏠리고 있는 것은 어찌 보면 자연스러운 현상일 수도 있습니다. 하지만 대부분의 예산이 복지에 치중되는 것은 대단히 위험한 정책 결정이라는 점을 지적하지 않을 수 없습니다.

다른 하나는 앞서 설명 드린 바와 같이 서울시라는 한정된 공간 내에서 과거 도시 개발 단계의 건설경기 붐은 기대하기 어렵다는 것이 현실입니다. 이를 타개하기 위한 대안으로 우리는 해외건설로 눈을 돌린 바 있습니다. 그러나 해외 건설시장도 경쟁이 심화되어 적자를 감수하는 주주가 이루어지고 있습니다. 이러한 때 건설업계가 기울여야 할 노력은 무엇보다도 경쟁력의 제고입니다. 기술력의 향상과 원가 절감의 노력이 필요한 것입니다. 1970~80년대의 건설경기 활성화 때를 생각하면 안 될 것입니다. 구조조정이나 기술 개발, 그리고 원가 절감 등 정말 치열한 자구 노력이 필요한 시점입니다.

저희 건설위원회 역시 가능한 모든 수단을 동원해 건설업계의 경쟁력을 높일 수 있는 방안을 강구하고 있습니다. 잘 아시다시피 저희 건설위원회는 건설경기 침체로 어려움을 겪고 계신 서울시 건설업계를 대변해 2011년 7월에 지역 건설산업 활성화를 위한 조례를 제정한 바 있고, 지난 4월 제246회 임시회에서는 동 조례의 기능을 보다 강화하기 위해 소속 의원 발의로 서울시로 하여금 지역 건설산업 활성화를 위

한 기본계획과 그에 따른 성과를 매년 반기별로 의회에 보고토록 의무화하는 조례 개정도 있었습니다. 저희는 우리 사회 구성원 중 건설인과 그 가족 여러분들이 큰 비중을 차지하고 있다는 것을 늘 기억하고 있습니다.

서울의 도시 인프라를 확충하여 경쟁력 있고, 안전하고, 편리한 도시로 만들기 위한 연구 용역이 민간에서 진행 중인 것으로 알고 있습니다. 서울시 역시 '2030 서울 플랜'이라는 마스터플랜을 구상하고 있는데, 향후 연구 용역 내용이 '2030 서울 플랜'에 반영되어 실행되려면 시의회의 협력과 지원이 필요할 것으로 보입니다.

서울시의 '2030 서울플랜'은 각 분야와 이슈를 총망라한 서울시 도시기본계획을 근간으로 한다 하겠습니까. 현재 서울시가 추진하고 있는 마스터플랜은 지금까지의 서울시 도시기본계획이 실현성을 고려하지 않은 이른바 캐비닛 페이퍼 플랜이라는 평가 아래 보다 실효성 있고 지역 특성이 반영된 계획으로, 전문가 위주와 시민들이 잘 모르는 계획은 시민이 알기 쉬운 계획으로 개선하여 추진한다는 것이 예전 계획과는 차별화되는 내용입니다.

현재 민간에서도 학계와 업계가 함께 참여하여 서울의 도시 인프라 수준 진단과 대응책 마련을 연구하고 있는 것으로 알고 있습니다. 도시 인프라 개선을 위한 연구를 민간 차원에서 하는 경우는 아마도 처음이 아닌 것 같습니다만 이러한 연구가 서울시 인프라 발전과 시민의 삶의 질 향상에 많은 도움을 줄 것으로 기대하고 있습니다. 저희 건설위원회는 이처럼 민간에서 연구한 내용도 의정 활동에 당연히 참고할 것입니다. 서울시 역시 도시 인프라 정책에 반드시 참고할 수 있도록 권고하겠습니다. 도시 기반시설이라는 것은 시민의 안전과 편리한 삶에 직결되기 때문에 중단이란 있을 수 없고 늘 개선하고 확충해 나가야 하는

특성이 있습니다. 따라서 민간에서 인식하고 있는 서울시 도시 인프라의 수준과 문제점들이 서울시가 인식하고 있는 것과는 다소 다를 수 있을 것입니다. 오히려 현실을 더 잘 반영하고 있지 않을까 생각됩니다. 따라서 서울의 '2030 서울 플랜' 뿐만 아니라 서울시의 도시 인프라 정책 수립 및 예산 편성에도 가능한 많은 부분이 반영될 수 있도록 노력할 것입니다.

국정 및 시정 기조가 갈수록 복지로 집중되면서 건설은 복지의 반대 개념으로 인식되어 투자가 줄어드는 형세입니다. 복지 위주의 국정 및 시정 기조에 대하여 어떻게 생각하시는지요?

'복지' 에도 여러 투자 분야가 있듯이 '건설' 에도 여러 투자 분야가 있을 것입니다. 즉, 부정적인 측면에서 볼 때 선심성 복지가 있는가 하면 전시장 건설이 있을 수 있습니다. 따라서 건설 중에 전시장 건설은 당연히 지양되어야 할 대상임에는 그 누구도 반대할 사람은 없을 것입니다. 다만, '전시장' 이 아닌 시민들의 편의와 안전을 확보하는 'SOC 건설 및 유지 관리' 는 일정 부분의 투자가 지속되어야만 하는 것입니다. 이러한 측면에서 건설과 복지는 분명 '양립' 개념이라 할 수 있습니다. 실제로, 선출직 의원으로서 당장 지역에서 맞닥뜨리는 각종 민원들을 살펴보면 복지와 SOC를 따로 분리할 수 없는 경우가 상당히 많음을 느끼게 됩니다. 보도상 점자 블록 설치나 지하철역 에스컬레이터 설치, 보도 환경 개선 등을 통한 교통 약자 보호, 경전철 건설 등을 통한 대중교통 소외 지역 개선, 교통 체증이나 사고 다발 지역 도로 정비 및 신설에 따른 시민 교통 편의와 안전성 확보 등은 전시장 건설과는 분명 차별화해야 할 것입니다.

시민들은 자신이 낸 세금이 서울시의 다양한 분야의 다양한 사업 집행을 통해 유발되는 성과가 자신에게 되돌아올 때 세금을 낸 보람과 행정에 대한 신뢰를 갖게

되기 때문에, 시민의 삶의 질 향상과 생활의 편의, 안전한 도시를 만들기 위해 모든 분야에서 건전하고 균형감 있는 재원 투자를 통해 모두가 행복한 시민 도시, 그리고 국제적인 도시 경쟁력을 갖춘 서울을 만들어 가야 할 것입니다.

끝으로, 건설업계에 당부할 말씀이 있으면 전해 주십시오.

장기적인 침체기를 겪고 있는 건설업계를 바라보는 저로서도 마음이 굉장히 무겁고 심히 염려가 됩니다. 이럴 때일수록 우리는 용기를 내서 기술 경쟁력을 높이고 국내외 다양한 루트를 공략하여 희망의 불씨를 되살려야 합니다. 각 건설사마다 안으로는 내실을 다지고 밖으로는 외국 건설사와 경쟁할 수 있는 기술력을 갖춰야 할 것입니다. 아시다시피 지금 일본에서는 엔저를 바탕으로 하여 해외 건설시장을 적극 공략하고 있고 중국의 건설산업도 풍부한 노동력에 향상된 기술력까지 가세하고 있어 우리의 해외 건설시장 진출을 더욱 어렵게 하고 있습니다.

그러나 위기가 기회가 될 수 있습니다. 상대적으로 해외 수주가 빈약했던 중남미의 경우 그동안 리스크가 커서 교역 자체가 제한적이었던 것이 사실입니다. 하지만 최근은 달라지고 있습니다. 석유 매장 1위 국가인 베네수엘라를 비롯하여 볼리비아, 에콰도르 등 볼리바르 동맹국들이 최근 정치적 변화의 조짐을 보이면서 브라질, 멕시코 등 중남미 전체에 개발 잠재력이 매우 커지고 있음이 감지되고 있습니다. 따라서 중남미가 과거의 중동 건설의 붐을 재현할 기회와 땅이 될 수도 있음을 인식해야 합니다. 건설업계의 살 길이 거기에 있을 수도 있으니까요. 모쪼록 서울시 건설업계가 웃는 그날까지 우리 건설위원회도 여러분과 함께 열심히 뛰도록 하겠습니다. CERIK

글·사진 : 이 형 우 편집장