

“뱃속 건강이 중요하듯 인프라도 보이지 않는 곳을 챙겨야 합니다”

Interview



정성욱 대한건설협회 대전광역시회 회장 / 금성백조주택 대표

중요한 것들은 정작 눈에 잘 보이지 않는다. 우리가 평소에 편리한 생활을 할 수 있는 건 수도, 전기, 가스 등 땅속 깊은 곳에 있는 각종 인프라 시설들 덕분이다. 그런데 이것들이 지금 고장이 나 있다. 곳곳에 녹이 슬고 구멍이 뚫리고... 어떤 곳은 지하에 매립된 쓰레기처럼 방치되어 있다. 실제로 전국 각지의 상·하수도 누수가 심각한 문제로 지적되고 있고, 일부 지역에서는 그로 인한 땅 꺼짐 현상도 발생하고 있는 실정이다.

정성욱 대한건설협회 대전광역시회 회장은 대한민국의 인프라 실태를 이야기하며 건설인 이전에 한 사람의 어른 세대로서 부끄럽다고 고백했다. 정 회장은 1981년부터 금성백조주택을 이끌어 온 장본인으로서 긴 세월

동안 주택, 토목 등 각종 건설 분야에서 괄목할 만한 성과를 보여 왔다. 정 회장은 “지금 땅속에는 40~50년 이상 된 시설이 많다. 문제는 우리가 그걸 제대로 보수하지 않고 사용하고 있다는 것”이라며 “그로 인해 곳곳에서 문제가 발생하고 있고, 지금 이 순간에도 보이지 않는 땅 아래가 썩어가고 있다”고 힘주어 말했다. 이어 “농사를 지어 본 사람은 알겠지만 땅이라는 게 한번 오염이 되면 아무리 애를 써도 쉽게 재생되지 않는다. 이 땅을 잘 보존해서 후손에게 물려줘야 하는데, 지금 우리는 그러지 못하고 있다”고 안타까워했다. 여름에서 가을로 가는 길목에 정성욱 회장을 만나 최근 사회적 현안으로 떠오른 제반 SOC(인프라) 문제에 대해 들어보았다.

7기 지방자치 시대가 열렸습니다. 이번에 당선된 광역 및 기초 자치단체장들은 다양한 건설 공약을 내세웠고, 그중 상당 부분은 지역민들의 삶의 질을 높이고 지역경제를 활성화하는 인프라를 확충하는 내용을 담고 있습니다.

이번에 당선된 허태정 대전시장은 10대 공약을 내걸고 지역민의 선택을 받았습니다. 그 안에는 대전을 4차 산업혁명 특별시로 만들고 친환경 차량을 확대하는 등 정책적인 공약과 대덕대로를 따라 조성된 녹지를 하나로 연결하는 ‘둔산 센트럴파크 조성’, ‘한밭야구장 신축공사’ 등과 같은 지역민의 삶과 직접 연관된 생활 인프라 공약이 있습니다. 체감적으로 다가오는 이번 건설 공약의 차별점은 기술의 발전과 삶의 질 향상입니다. 요즘 사회는 4차 산업혁명으로 빠르게 변하지만 반대로 지역민은 그 안에서 여유를 찾으려 합니다. 두 가지 부분이 모두 충족될 때 지역 경쟁력을 높이고 주민의 삶을 행복하게 할 수 있을 것입니다. 이번 허 시장의 공약에도 이러한 사회 트렌드가 엿보입니다. 다만, 건설 공약은 다른 것보다 많은 돈과 시간이 들어가는 분야입니다. 임기에 쫓겨 급하게 추진하지 말고 체계적인 계획 아래 단계적으로 사업이 진행되어야 할 것입니다.

우리나라의 인프라 수준은 어느 정도라고 생각하십니까?

현재 대한민국의 인프라 구축 수준은 상당히 높다고 볼 수 있습니다. 도로, 전기, 철도, 가스 등 대한민국이 지금처럼 빠르게 발전한 배경에는 과거 집중적인 인프라 투자가 있었기 때문일 것입니다. 문제는 정부가 현재 인프라 수준에 만족한다는 것입니다. 인프라는 한번 구축으로 끝나는 것이 절대 아닙니다. 성능과 안전도 향상을 위해 지속적이고 선제적인 인프라 투자가 필요합니다. 국토연구원의 2016년도 자료에 따르면 우리나라 도

로·철도의 부하지수, 즉 도로·철도의 혼잡 정도를 나타낸 지표가 OECD 국가 중 가장 높았습니다. 대전에서 서울을 잇는 고속도로를 예로 들면 이제는 교통사고를 줄이는 안전장치를 추가하고, 교통 체증을 해소하기 위한 도로 확장 공사가 필요합니다. 고속도로가 한번 구축되었다고 끝이 아니라는 의미입니다.

인프라 강국으로는 싱가포르를 예로 들 수 있습니다. 세계경제포럼에서는 2016~2017년 싱가포르 인프라 경쟁력을 세계 2위로 평가했습니다. 한국은 26위입니다. 그런데도 싱가포르는 지금도 인프라 투자를 늘리고 있습니다. 좀 더 스마트하고 지속가능한 도시로 만들기 위해서입니다. 그 결과 이론으로만 존재하는 4차 산업혁명 기술을 적극적으로 생활 인프라에 도입하고 있습니다. 이는 한 차례 인프라 구축을 끝으로 투자를 줄이는 우리가 본받아야 할 사례입니다.

양적인 측면에서 대한민국의 인프라 스톡은 충분하다고 하지만 인구 밀도를 반영한 국토계수당 기준으로 보자면 하위권입니다. 특히 인프라의 질적 측면을 고려하면 평가는 더 내려갑니다. 우리나라의 상수도 보급률은 99% 수준이지만, 누수율이 40%를 넘는 지자체도 있습니다. 당장 눈에 보이는 문제를 해결하는 복지 정책도 물론 중요합니다. 하지만 동시에 장기적인 관점에서 나라의 토대가 되는 인프라 수준 향상에도 집중해야 대한민국이 더 성장할 것입니다.

향후 대전에 우선적으로 확충해야 할 인프라와 그 필요성에 대해 간략하게 설명해주세요.

대전시는 2015년부터 인구 감소와 경제 성장 둔화 등 사회·경제적인 환경이 변화함에 따라 이와 관련한 인프라 스톡 실태 또한 변화하고 있습니다. 가장 시급한 게 ‘도로 및 교통’ 부문입니다. 대전은 도로의 지속적인 확충으로 전국 6대 광

역시 중 가장 높은 도로율을 기록하고 있습니다. 2015년 기준 30.8% 도로율을 기록하나 평균 주행속도는 전국 최저입니다. 이로 인해 연간 1조 2,869억원의 교통혼잡비용이 발생하는 것으로 추정되고 있습니다. 시내 교통이 막히니 차들이 고속도로로 몰립니다. 현재는 그게 내부순환도로처럼 사용이 되는데, 그러다 보니 빠르게 달려야 하는 고속도로가 본래의 기능을 수행하지 못하는 실정입니다. 그래서 당장 필요한 게 새로운 고속도로의 건설입니다. 기존 고속도로는 지역 내부를 도는 순환도로로 쓰고 그 바깥으로 새로운 고속도로를 내는 것입니다. 그렇게만 되면 내부 교통 체증은 한층 해소될 것으로 예상됩니다. 그리고 타 지역과 교류가 활성화돼, 대전이 중부권의 중심지로서 한 단계 더 성장할 수 있을 것입니다. 해당 사업은 대전개발위원회에서 30년 가까이 사업 추진을 하고 있지만 아직도 진행되지 못하고 있어 안타까울 뿐입니다. 허 시장의 공약으로 소개된 트램 형식의 지하철 2호선 구축은 오랫동안 지역민이 기다린 사업입니다. 트램이 친환경적인 요소가 큰 만큼 제대로 잘 구축이 된다면 향후 대전 지역에 큰 도움이 될 것으로 예상됩니다.

흔히 대전이 과학도시로서 4차산업을 이끈다고 하지만 그 속은 많이 열악합니다. 한때는 교통의 중심지로 손꼽혔으나 이제는 다른 도시와 비교해서 그 장점마저 사라졌습니다. 남은 건 과학도시로서의 기반입니다. 여기엔 카이스트를 비롯해 각종 연구단지가 있지 않습니까? 교육 인프라도 아주 훌륭하기 때문에 이곳에서 다가올 4차 산업혁명 시대를 이끄는 새로운 성장 동력을 찾을 수 있습니다. 그래서 필요한 시설이 '국제공항'입니다. 첨단 산업이 발달하려면 외국과 교류가 필수입니다. 현재는 대부분 인력이 인천을 거쳐 서울로 갑니다. 만약 청주공항이 제대로 된 국제공항으로 시설이 구축된다면 대전과 인근 중부권 도시들도 서울처럼

외국과 교류할 수 있을 것입니다. 도로와 공항의 인프라만 잘 구축된다면 이 지역이 가진 잠재력을 최대한 발휘할 수 있으리라 기대됩니다.

요즘 '건설은 복지'라는 주장이 제기되면서 건설을 통한 일자리 확대와 생활 인프라 확충이 강조되고 있습니다.

적극적인 생활 인프라 확충이 곧 지역민의 복지입니다. 인프라 구축 과정에서 일자리가 만들어지고 그렇게 완성된 인프라 시설이 지역민의 삶의 질을 높입니다. 이것이 바로 '선순환'입니다. 그 중심에는 건설업이 있습니다. 건설업이 국민의 생활 인프라를 담당하고 있고 그 과정에서 무수한 일자리가 창출됩니다. 건설업이 활발히 이루어져야 생활 인프라가 부족함 없이 구축되고 유지·보수가 된다는 의미입니다.

최근 문재인 대통령의 '생활 SOC 투자' 주장은 반가운 소식입니다. SOC 투자는 토목이 아니라 사람에 대한 투자입니다. 적극적인 생활 인프라 확충이 건설산업의 미래이자 지역민의 복지입니다. 또한 생활 인프라 투자는 정부의 지역 발전 주요 공약과도 맞물려 있습니다. 대전은 스마트 융복합 첨단 산업단지 및 스마트시티 조성, 공공 어린이 재활병원과 대전의료원 건립과 같은 주요 계획이 수립되어 있습니다. 적극적인 SOC 투자로 계획과 예산이 함께 움직일 때 실질적인 추진 가능성이 커집니다. 토목으로 대표되는 도로, 철도, 수자원 및 에너지 시설 등 기초 SOC 투자도 소홀히 해서는 안 될 것입니다. 무엇이든 기초가 탄탄해야 그 위에 원하는 것을 구축할 수 있기 때문입니다. 그리고 현실에서 토목과 생활 SOC를 선을 긋는 식으로 구분하기가 어렵습니다.

문재인 대통령이 설명하는 생활 인프라는 문화, 체육 시설 등입니다. 하지만 주민들이 원하는 인프라는 교통, 수도, 전기 시설 등입니다. 실제로

‘경기위원회’라는 곳에서 조사해보니 주민들이 제 안한 정책 중 80%가 교통 관련이었습니다. 그들에게는 교통이 곧 생활이라는 의미입니다. SOC 예산 확대는 단편적으로 규정짓지 말고 종합적으로 집행되어야 할 것입니다. 인프라의 선순환을 위해선 적정 수준 이상의 SOC 예산 투자가 반드시 필요합니다. 정부의 투자가 있으면 자연스럽게 건설업계의 경쟁력도 높아집니다.

하지만 토목 중심의 인프라 건설에 대한 주민들의 반대로 정부는 도로, 항만, 철도 등 SOC 예산을 감축하고 있습니다.

정부의 SOC 예산 감소는 최근 건설업계의 중요한 이슈입니다. 정부의 SOC 예산이 줄어들면서 여기에 의존하는 지역 중소 건설업의 생존이 위협받고 있습니다. 건설업계로서는 투자와 우수한 인력 확충으로 난관을 극복해야 하는데 수주량이 줄어들면 투자를 늘리는 게 쉽지 않습니다. 그래서 당장 이익을 얻기 위한 저가 수주와 공사비 축소로 이어져 결과적으로 시설물의 완성도가 떨어지는 상황이 벌어질 수 있습니다. 예산 감소로 경기가 위축되면서 건설투자가 줄어들고 있습니다. 투자가 없으니 자연스럽게 건설 경쟁력이 떨어지고 정부가 강조하는 일자리도 만들지 못하고 있습니다. 결과적으로 지역민이 요구하는 인프라 확충에도 빠르게 대응하지 못하고 있는 실정입니다.

이런 현실을 극복하기 위해선 첫째, 업역과 업종을 뛰어넘는 하나 된 목소리가 필요합니다. 건설은 나라의 성장 동력이 되는 산업으로 타 분야 대비 업종의 범위가 넓다는 특징이 있습니다. 사회복지 차원에서도 중요한 위치를 차지하고 있습니다. 해당 범위 안에 있는 종사자들이 의견을 모은다면 SOC 예산을 줄이려는 정부의 태도를 변화시킬 수 있을 것입니다. 실제로 그동안 여러 단체에서 정부의 SOC 예산 감축에 대해 문제 제기

를 한 결과 최근 문재인 대통령이 ‘생활 인프라 투자를 늘려야 한다’는 공식 입장을 발표했습니다. SOC는 원래 사람에 대한 투자입니다. 정부는 SOC를 국민 실생활을 바꾸는 투자로 인식해야 할 것입니다. 건설업계도 SOC 사업의 가치를 제대로 이해하고 있어야 할 것입니다.

둘째, 적정 수준의 민간투자사업 활성화입니다. 민간투자사업은 정부의 SOC 예산 감축의 대안으로 언급되어 왔습니다. 꼭 필요한 사업의 경우 적정 수준의 민간투자로 건설업을 살리고 부족한 인프라를 구축할 수 있을 것입니다.

끝으로 위기를 극복하는 건설업 자체의 노력입니다. 단순히 정부에게 투자를 늘려 달라고 요청하기보다는 지역 특성에 맞는 사업 제안으로 지자체와 같은 방향을 보는 전략이 있어야 할 것입니다. 공격적인 투자로 경쟁력을 높이는 것도 하나의 방법입니다. 위기는 곧 기회입니다. 경기가 악화됐다고 위축되기보다는 이를 기회로 바꾸는 역발상이 필요한 시점입니다.

신설 인프라 구축 못지않게 노후화된 인프라의 성능을 개선하고 유지하는 문제가 시급한 과제로 떠오르고 있는데 향후 어떤 방안이 강구되어야 한다고 보시는지요.

사람이 속병 들면 오래 못 살지 않습니까. 지금 노후 인프라 시설 때문에 땅이 오염되고 있어요. 오염된 땅 위에서 건강한 삶이 가능할 리 없습니다. 결국, 노후 인프라 문제는 시민의 건강하고 안전한 삶을 위협하는 요인입니다. 인프라라고 하는 것이 구축으로 끝나는 게 아닙니다. 성능을 유지하고 시대에 맞게 개선해 나가야 인프라가 제 구실을 할 수 있습니다.

현재 대한민국의 인프라는 1970~1980년대 집중적으로 건설됐습니다. 이때 공급한 인프라 시설의 노후화가 진전되고 있습니다. 향후 10년 이

내 전체 인프라의 20%가 30년 이상의 노후시설 단계로 접어들었습니다. 대전시의 인프라도 예외가 아닙니다. 지역민의 삶과 직접적으로 연관된 대전의 노후 인프라는 현재 1개 노선밖에 없는 지하철과 준공 54년이 지난 야구장 이글스파크로 대표할 수 있습니다. 이글스파크는 전국에 있는 9개 구장 중 가장 시설이 열악하다고 알려져 있습니다. 이에 허 시장이 지하철 2호선 신설과 야구장 신축을 공약으로 내걸었습니다. 중요한 건 전임자였던 권 선택 시장도 같은 약속을 했지만 제대로 이행하지 못했다는 것입니다. 필요성에 공감대가 형성된 지금은 구체적인 예산 조달 방안과 먼 미래를 내다 보는 사업 계획이 필요합니다. 인프라에 대한 지자체의 인식 수준이 높은 만큼, 체계적이고 완성도 있는 사업 진행이 요구될 것입니다.

한편, 노후 인프라는 대전뿐 아니라 전 지역에서 나타나는 문제입니다. 문제 해결을 위해선 정부 차원의 노력이 필요합니다. 미국, 영국, 호주, 캐나다 등 선진국에서는 인프라 시설물 관리 전담 기관을 마련하여 상황에 맞는 노후 인프라 대비책을 마련해 시행하고 있습니다. 하지만 우리나라는 인프라 구축이 가져오는 경제적 파급 효과에만 집중했을 뿐 시설물의 노후화에 대해서는 심각하게 고민하지 않고 있습니다. 지금이라도 인프라 노후화의 현실을 깨닫고 문제를 해결하기 위한 노력을 해야 할 것입니다.

지방분권이 강조되는 흐름에서 지역 인프라 문제는 지방정부와 지역민들이 주체가 되어 해결해 나가야 할 것으로 생각됩니다. 지역 인프라 확충을 위해 시급히 개선되어야 할 사항들은 무엇이라고 생각하시는지요.

지역 인프라 문제는 긴 호흡을 가지고 바라봐야 합니다. 단기적 유지·보수에 급급하지 말고, 미래를 대비한 중·장기적이고 선제적인 대응이 필

요합니다. 이에 대한 대비가 이뤄졌다는 것은 도시 안전의 완성을 의미합니다. 인프라 확충을 위해 개선되어야 할 점은 시민들의 자발적인 참여를 이끌어 줄 수 있는 대전시의 구체적인 사업 계획 수립과 지속적인 소통입니다. 진행되는 사업이 왜 필요한지, 반대로 진행이 안 되는 건 왜 그런지를 지역민과 소통해야 합니다. 지자체와 시민 간 대화 채널을 구축하고, 상시 운영해야 합니다.

외부적으로는 중앙정부 차원의 법률적인 지원이 필요합니다. 관련법의 제정을 중앙정부에 적극 건의해야 하고, 이를 위한 연구, 세미나, 시민과의 대화 등이 필요합니다. 또, 지역 인프라 문제 해결을 위한 체계적인 유지관리, 평가가 이뤄질 수 있는 전문기구 설치 등 행정적인 부분도 고려해야 합니다. 이 과정에서는 지역 간 인프라 불균형을 고려해야 합니다. 같은 대전이라도 지역 간 인프라 수준이 다릅니다. 따라서 지자체는 일괄적인 행정 처리보다는 각 지역의 특징을 고려하는 섬세한 정책을 펼쳐야 합니다. 인프라 확충 및 정비를 위한 지자체 재정 부족은 인프라 문제 해결에 한계를 줍니다. 전국 17개 광역 시·도의 평균 재정자립도는 44.5%에 불과하고, 평균 재정자주도는 74.9%에 그치고 있습니다. 따라서 중앙정부의 재정적 지원을 요구하는 한편, 지자체에서도 자체적으로 재원조달 마련 방안을 모색해야 합니다.

한 건설인으로서 강조하고 싶은 건 ‘제값 주고 제값 받는 건설 문화’의 풍토 조성입니다. 현실에서는 당연한 시장의 원리가 이곳에선 제대로 지켜지지 않는 경우가 많습니다. 건설인의 권리를 보장하는 법안 제정으로 올바른 건설 문화가 형성될 때, 수준 높은 지역 인프라를 구축할 수 있을 것입니다. **END**

대담 : 이형우 팀장 사진 : 김동민 대리