

SOC의 걱정 스톡 · 재원 · 배분 · 유지관리 난제, 어떻게 풀어야 하나

— ‘확장적 재정정책과 SOC 투자 확대’ 좌담회 논지 요약 —



▼참석자(가나다 순)

- 김정욱 국토교통부 장관 정책보좌관
- 박수진 한국건설산업연구원 연구위원
- 안찬주 SOC포럼 회장
- 이상건 국토연구원 국토인프라연구본부 선임연구위원
- 임상균 매일경제신문 부동산부장
- 지중철 국토교통부 재정담당관 과장
- 진상화 현대건설 상무(글로벌마케팅기획실장)

- 사회 : 배국환 재정성과연구원 원장
- 일시 : 2017년 2월 15일 오후 2시
- 장소 : 건설회관 2층 중회의실

* 플로어 참석자

- 이상호 한국건설산업연구원 원장
- 이영환 한국건설산업연구원 연구본부장



최근 들어 우리 경제는 내수 부진과 투자 위축, 주택경기 하락 등 내적 요인뿐만 아니라 미국의 기준금리 인상 등 대외적인 여건도 악화되고 있다. 고령화와 산업기반시설 노후화 등 구조적 문제도 갈수록 심화되고 있다. 저성장의 장기 불황 암운이 드리운 한국이다. 이에 따라 일자리를 늘리고 기반시설 정비를 통해 성장 동력을 키우며, 4차 산업혁명 시대에 대응하는 인프라를 만들어내기 위해서는 확장적 재정정책을 통해 투자를 늘려야 한다는 목소리가 커지고 있다. 지구촌 여러 나라에서도 글로벌 경기 위기 이후 자국의 경제 회복을 위하여 양적 완화와 함께 확장적 재정정책의 일환으로 SOC 투자를 확대하고 있다. 미국에서는 트럼프 대통령이 공약한 1조 달러 규모의 인프라 투자가 현실화되고 있고, 중국은 AIB 설립을 주도하여 일대일로(一帶一路) 계획을 추진 중에 있다. 이런 세계적 추세와는 반대로 우리나라 정부는 SOC 스톡이 충분하다는 인식하에 SOC 예산을 2016년부터 매년 6%씩 축소할 계획이다.

이에 한국건설산업연구원에서는 지난 2월 우리 SOC 스톡의 양과 질에 대한 점검과 더불어 확장적 재정정책을 위한 앞으로의 과제와 SOC 투자 확대 방안을 모색코자 '확장적 재정정책과 SOC 투자 확대'를 주제로 한 세미나를 개최하였다. 이날 세미나에서는 '한국 SOC 투자 적정성 분석'과 '새로운 SOC 패러다임과 투자 전략'이라는 2개의 주제 발표가 있었다. 이후 정부, 업계, 연구원 등 전문가들이 모여 SOC 스톡의 적정 규모와 비교 지수의 맹점, 인프라 노후화, 4차 산업혁명 시대를 맞이한 SOC 투자 전략의 다변화 등에 대해 활발한 토론을 전개하였다. 아래에서는 그날 열린 토론을 펼쳤던 각계 전문가들의 의견들을 요약 정리하였다.



사회(백국환)

사회 : ‘확장적 재정정책과 SOC 투자 확대’는 대단히 중요한 주제임에도 불구하고 그동안 묻혀 있었다는 생각이 듭니다. 저는 정부 재직 당시에 오랫동안 건설 담당 재정 분야에서 일을 해왔습니다. 당시만 해도 SOC 스톡 자체가 부족했었기 때문에 스톡을 늘리기 위해서만 신경을 쓰다 보니 SOC 시설 개량과 새로운 개념의 인프라 건설 같은 논의는 별로 없었습니다. 하지만 지금은 이야기가 달라졌습니다. 노후화된 SOC 시설이 많이 생기고 있으며, 또한 새로운 수요도 창출해야 되는 시점입니다. 게다가 현재 우리나라는 저성장 탓에 걸려 있어 어떻게 탈출하느냐 하는 것도 대단히 중요합니다. 일본의 전철을 밟고 있는 건 아닌지 불안한 마음이 들기도 합니다. 최근에는 건설경기가 호황 국면에서 변곡점을 지나가는 단계에 있다 보니 공공부문 SOC 투자가 어떤 전략으로 추진되는지에 지대한 관심이 집중될 수밖에 없습니다. 앞으로 대선 주자들도 이 문제에 대해서 각별한 관심을 가져야 될 것이라고 생각합니다.

진상화 : 지난 2월 1일 유력 경제신문이 설문조사 결과를 분석해 보도한 기사에 따르면 대한상공회의소 회장단 중 약 78%는 최근의 기업 경영 환경이 외환위기 때보다 어렵다고 합니다. 같은 달 9일 기획재정부 경제 동향을 보면 미국, 유럽, 일



김정욱

본, 중국 등 세계 경제는 회복세이나, 한국 경제는 수출 회복으로 다소 개선되고 있지만 건설투자 감소와 민간소비 위축으로 경기 회복은 지연 중인 것으로 나타나고 있습니다. 건설산업에서도 대체적으로 금년을 최대 위기로 보는 것 같습니다. 실제 제가 체감하는 현실은 더욱 심각합니다. 2009년부터 지켜보았습시다만 2009년에는 공공부문이 활성화되었고, 2010년부터 2014년까지는 해외 건설시장이 지속적으로 성장하였습니다. 특히, 2013년부터 2016년까지는 주택시장이 최대 호황을 누리기도 했습니다. 그러나 금년은 어떻습니까? 주택경기가 11·3 대책으로 인해 위축될 것이라는 것을 피부로 느끼고 있습니다. 저유가로 인해 해외건설시장은 부진이 계속되고 있으며, 국내 SOC 예산은 갈수록 축소되고 있습니다. 이런 트리플 악재로 인해 건설업계는 현재 최악의 상황에 직면해 있는 것이 아닌가 싶습니다. 대부분의 회사들이 사업 계획을 보수적으로 잡고 있고, 정부도 많은 우려 속에서 대책 마련에 고심하는 것으로 알고 있습니다. 다만, 정부는 꼭 필요한 공공공사 발주나 주택시장의 합리적인 개선보다는 해외시장 활성화를 통해 위기 극복 방안을 마련 중인 것으로 보도되고 있습니다. 그러나 해외 건설사업이라는 것은 기술과 금융이 동반되지 않으면 수주하기가 어려울 뿐더러 실제 수주



박수진



안찬주

를 하더라도 가시적인 성과를 내기 어렵습니다. 해외 건설사업의 한계에 대한 정부의 인식이 조금 부족한 게 아닌가 하는 생각이 듭니다. 한 가지 더 말씀드리자면, 주요 20개국(G20) 중에서 우리나라의 국토면적당 인프라 연장 순위는 고속도로가 1위, 국도가 3위, 총연장은 6위입니다. 이런 기준을 근거로 정부는 SOC 스톡이 충분하다는 인식을 가지고 예산을 수립하고 있습니다. 하지만 국민 1인당 기준으로 따져보면 고속도로 8위, 국도 13위, 총연장 18위로 다른 결과가 나옵니다. 이런 점을 볼 때 SOC에 대한 이해도 부족한 것은 아닌가 싶습니다. 왜 미국 등 선진국이 SOC 스톡을 미리 준비하고 있는지 깨달아야 합니다. 우리는 SOC 구축이 굉장히 급격하게 이루어지지 않았습니까? 노후 시설 개량에 대한 준비를 미리미리 해야 합니다. 신설 투자도 생각보다 너무 부족한 것 같습니다. 덧붙여서 세월호 사고, 지하철 사고, 싱크홀, 경주 지진 등의 안전사고들이 이어졌는데 그때마다 언론, 정부, 국회 여기저기서 난리쳤지 않습니까. 그런데 그 후 조금만 시간이 지나면 다들 유야무야되기 일쑤입니다. 이런 사후약방문식 대책을 반복해서는 안 됩니다.

임상균 : 저성장 기조에 들어가 있는 우리 경제를 다시 살리기 위해서 확장적 재정정책이 필요

하며, 가장 효과적인 수단은 SOC 투자라는 데 이견이 없을 것 같습니다. 그러나 반론도 있습니다. 우리나라 국토 면적이 향후 경제성장률, 인구증가율로 볼 때 더 이상 대형 인프라를 투자할 만한 요소가 부족하다는 주장도 있습니다. 재정 투자 확대와 관련하여 일본의 과거 사례를 말씀드려볼까 합니다.

일본은 경제를 살려보겠다고 막대한 재정을 투입해봤지만 결국 효과를 보지 못하고 국가 재정의 악화만 초래했습니다. 이러한 일본 실패 경험에 대해서는 많은 반론이 제기되기도 했습니다. 실제 일본의 과거 사례를 보면, 재정 확대 전략이 경제 회복에 과연 도움이 되는지 의구심을 갖는 것도 무리가 아닙니다. 1991년에 버블 경제가 정점을 치고 급격히 버블 붕괴가 진행되면서 일본 정부가 가장 먼저 취한 정책은 중앙은행의 기준금리 인하였습니다. 4~5% 되던 것을 3년 사이에 1%대로 내리고, 심지어 1995년쯤에는 0%대까지 급격히 금리를 내리면서 통화를 풀어봤지만 사실 효과를 보지 못했습니다. 그때부터 일본 정부는 경제를 살리기 위해서 본격적인 재정 확대 전략을 실시했습니다. 중점적인 투자 분야는 복지와 SOC였습니다. 하지만 그것도 결국에는 실패했습니다. 2000년대에 들어 고이즈미 정권에서 사상 초유의 양적완화라고 일컫는, 즉 중앙은행이



이상건



임상균

돈을 직접 찍어내는 전략으로 갔습니다만 그마저도 실패하게 됩니다. 잃어버린 25년이란 표현이 나올 정도로 일본은 장기 디플레이션이 지속되고 있습니다.

도쿄 특파원으로서 2011년부터 3년 동안 있으면서 저는 일본이 '왜 장기 디플레이션에서 벗어나지 못했는가'라는 주제로 일본의 경제학자들, 경제 분야의 언론인들과 대화를 나눠보았습니다. 그들이 재정 확대 전략에서 실패 원인으로 꼽은 것은 결국 정치의 개입이었습니다. 재정을 막대하게 풀었지만 정치인들이 표를 얻기 위해 자기 지역구를 위한 개발사업으로 무분별하게 그 예산들을 투입한 것입니다. 'SOC 투자의 가장 중요한 의미와 지향점은 성장 잠재력을 확충하는 데 쓰여야 한다는 것'인데 그렇게 활용되지 못했던 점이 결국 장기 디플레이션의 커다란 원인이 되었다는 지적이 많이 나왔습니다.

김정욱 : SOC 투자를 건설산업 육성이나 지원 측면에서 보는 관점도 있지만, SOC 결과물을 누리는 국민의 편익 측면에서 보는 시각도 있습니다. 국민의 관점에서 공공 인프라가 어떤 효용이 있고, 또 성과를 내고 있는지에 초점을 맞추어 말씀드리겠습니다. 현재 우리나라는 생산성 저하가 나타나고 있으며, 더욱이 산업뿐만 아니라 공공

인프라의 생산성도 최근 저하되고 있는 것으로 평가되고 있습니다. 2015년 보고서에 나오는 이야기인데 이런 상황에서 SOC 스톡이 과잉이 아닌가 하는 문제가 제기되었습니다.

정책의 딜레마가 있습니다. 예컨대 출산율 제고를 위해 거의 100조원에 달하는 재원이 소요됐음에도 출산율이 좀처럼 늘지 않는다고 해서 출산율 제고 정책이 유효한지에 대해 의문을 가지는 사람은 없습니다. 마찬가지로 SOC의 재원이 그동안 생산성이 떨어지는 방향으로 투자가 많이 되었다고 이 정책을 전면 폐기해야 할까요? 국토 교통 정책을 국토 공간을 활용하는 부문과 그 공간들을 잇는 교통이라는 부문으로 크게 나뉘어서 생각해볼겠습니다. 현재는 공간을 활용하는 정책에 대한 비전이 제대로 되어 있지 않기 때문에, 그 공간과 공간을 잇는 인프라 자체에서 문제가 발생하고 있는 것이 아닌가 싶습니다. 현재의 국토 개발 혹은 공간 활용에 대한 정책을 다시 한번 점검해야 할 필요가 있지 않을까 하는 생각이 듭니다. 근본적으로 국토를 어떻게 활용할 것인가에 대한 비전이 있어야지만 SOC에 대한 투자 방향도 결정될 수 있을 것입니다. 마찬가지로 스마트 시티에서도 투자가 이루어지거나 R&D가 생기자마자 중장기적인 비전이 없으면 스마트 시티는 필연적으로 실패할 수밖에 없습니다.



지종철

오늘 주제 발표에서 부하지수 개발이 비중 있게 언급되었는데 ‘교통 혼잡의 기본 법칙’이 있습니다. 새로운 도로를 만들면 대중교통을 이용하던 사람들이 차를 갖고 나오고, 피크타임 때도 차를 몰고 나와 교통 통행량이 그만큼 더 늘어난다는 것입니다. 그래서 비록 투자가 생겨난다 하더라도 교통 혼잡 자체가 해소되지 않는 현상들이 계속 발견되고 있습니다. 더욱이 부하지수 자체가 정책 마련에 있어서 적절한 시그널이 될 수 있을 것인가에 대해서도 의문이 듭니다. 예를 들면 철도의 경우에 고속화되거나 장대 열차가 들어가게 되면 부하지수가 필연적으로 늘어날 수밖에 없는 상황입니다. 더 효율적으로 활용하기 때문에 나타나는 부수적인 현상인데 부하지수가 이러한 점을 과연 녹여낼 수 있을지에 대한 문제가 있습니다. 또한, 화물철도 같은 경우에는 철도 물동량이 지속적으로 하락하고 있음에도 불구하고 부하지수는 굉장히 높은 것으로 평가되고 있습니다. 따라서 화물 철도의 물동량을 늘리는 방향으로 투자를 하는 것이 적절한한가에 대한 의문도 듭니다. 결론적으로 말씀드리자면 부하지수의 한계를 감안하여 또 다른 목표치를 설정해서 그것을 끌고 나갈 수 있는 계획이 필요해 보입니다. 재정 투자가 SOC를 확충하는 중요한 수단이지만 정부의 재원이 줄어들고 한계가 있기 때문에 나



진상화

머지를 민간투자로 채우겠다고 하는 방안은 좋습니다. 그러나 실증 연구에 의하면 민간투자가 들어오게 되면 정부의 재정 투자를 구축하는 효과가 일어났습니다. 쉽게 말하자면 될 만한 사업들은 한정되어 있다는 것입니다. 적기에 투자되어야 할 재원의 수준은 어느 정도 한계가 있는데 민간투자가 들어오게 되면 재정 투자가 다른 방향으로 전환되는 효과가 발생하고 있습니다. 그래서 경제 활성화나 경제 성장 효과가 상당히 제한적이라는 것입니다. 재정사업이나 PPP(민관 협력사업) 추진에 있어서 사업 평가 방법의 개선이 필요합니다.

안찬주 : 작년엔 열린 건설산업비전포럼에서 한국건설산업연구원의 이영환 본부장님이 “향후 신설 투자보다는 노후 인프라에 대한 비중이 강화가 될 것이다”라고 주장하셨던 말씀이 생각납니다. 또한 연구원에서 낸 「2030년 건설시장의 미래와 전망 대응 전략」이라는 자료를 보면 선진국 15개국의 유지보수 비율이 44%인 데 비해 국내의 유지보수 비율은 26%로 나와 있습니다. 이제는 건설산업의 체질이 바뀌고 있습니다. 신규 건설보다 유지보수의 비중이 높아가고 있습니다. 예를 들어 프랑스 VINCI사 같은 경우, 신규와 유지보수의 비중이 5:5 정도로 가고 있는 상황입

니다. 민간투자를 하고 있는 국내 업체들도 그러한 형태로 변화를 주고 있습니다. 이러한 변화 추세에 발맞추어 중소·중견 업체들도 준비가 필요 합니다. 부문별로 노후화된 시설에 대한 개량 사업들에는 어떤 것이 있을지 생각해 보면, 먼저 도로 부문은 재포장이나 노후 교량에 대한 개량 사업이 많이 이루어질 것 같습니다. 철도 부문은 운영 효율화를 위한 간선철도 활용, 선형 개량이나 보강 쪽으로 많이 이루어질 것 같고, 항만 기능과 연계 개발하는 것도 생각해 볼 수 있습니다. 또한 유지보수와 관련해서 정부가 독점하고 있는 철도는 민간에게도 개방이 필요할 것으로 보입니다. 환경 부문은 하수처리장을 고도화하거나 상하수도를 개량하는 사업들이 많이 생겨날 것으로 보입니다. 정부가 노후 인프라 시설에 관한 평가 시스템을 구축하고 노후 시설물에 대한 대책들을 세워주셨으면 합니다.

민자사업은 민간의 자본과 효율을 이용해서 하는 것이지, 거기에 대한 책임은 정부에게 있습니다. 예전에 MRG(최소운영수익보장)가 있을 당시의 데이터는 기초 데이터가 굉장히 빈약했습니다. 그러나 2004년 이후부터 교통 관련 수요에 대한 데이터들이 많이 올라와 있는 상황입니다. 이제 예전과 달리 민자사업 환경이 많이 바뀌었습니다. 그러나 민자사업을 바라보는 시각은 여전히 전해 보입니다. 항상 MRG에 매여 있는 실정입니다. 요즘은 BTO-rs(위험분담형)와 BTO-a(손익 공유형) 방식에 대한 제안이 많이 나오고 있습니다. 2015년 4월부터 제안이 들어왔는데 BC(비용 대비 편익 비율)가 안 나옵니다. BTO 사업이 과거 기준에 의해서 진행되기 때문입니다. 할인율 등과 같은 것을 조정하면 많이 통과되지 않을까 싶습니다. 통과가 된다면 현재 제안되어 있는 20여 개의 사업들이 2017년, 2018년도에 활성화되지 않을까 예상해 봅니다.

지종철 : 예산 재정을 담당하고 있는 저로서는 오늘 세미나 주제가 매우 중요하거니와 매일 같이 고민해야 하는 과제이기도 합니다. 지금 저희들은 위기의식을 가지고 있습니다. SOC 예산 감축 기조는 사실 어제오늘의 이야기가 아닙니다. 그동안 꾸준히 SOC 예산이 증가해 오다가 2015년에 정점을 찍었습니다. 4대강 사업 이후로 20조원을 돌파했고 2015년에는 26조원까지 치솟았습니다. 그러다 국토교통부 2017년 예산이 5년 만에 처음으로 20조원 밑으로 떨어졌다가 국회 심의 과정에서 간신히 20조원 커트라인을 넘기게 되었습니다. 향후 5년 간 재정 당국은 SOC 예산을 연평균 6% 감축한다고 발표했습니다. 그러나 복지는 5% 늘리고, 심지어 문화는 7%까지 늘린다고 합니다. 이런 상황이다 보니까 이제 우리나라를 지탱해 왔던 건설산업은 지는 해가 되는 것인가 하는 깊은 고민에 빠졌습니다. 결론적으로 말씀드리면 SOC 건설이라는 차원에서 체질 개선이라든가 패러다임 변화가 있지 않고서는 이 상황을 극복하기는 어려울 것이라 보고 있습니다. 이렇게 된 것은 결국 SOC 스톡 논쟁이지 않겠습니까? SOC 스톡이 이미 충분하다, 충분하지 않다는 논쟁은 끊이지 않고 있습니다. 이런 와중에도 교통 물류비용과 혼잡비용은 계속 늘고 있습니다.

앞으로 우리가 나아갈 수 있는 방향은 크게 세 가지라고 말씀드릴 수 있습니다. 첫 번째는 대도심에 대한 투자를 늘려야 할 필요가 있다는 것입니다. 우리나라 국민의 77%가 대도시에 살고 있습니다. 그동안 국가 투자의 7% 정도만 SOC 투자로 이루어졌습니다. 지방 간선도로를 보면 뽕뽕 뿔러 있습니다. 하지만 대도시에 들어오면 딱 막히고 엉망이지 않습니다. 지방을 보면 SOC 스톡이 충분하다고 여기겠지만 대도심부를 보면 아직 모자란 것 같습니다. 그러나 대도시 쪽의 투자

를 늘리기에는 넘어야 할 산이 많습니다. 먼저, 재정 투자의 틀을 바꿔야 하는 난제가 있습니다. 기본적으로 대도시부에 대해서는 지방자치단체가 투자하게 되어 있다 보니 국가는 지방에만 투자를 집중했습니다. 대도시에 투자를 할 때는 정부가 지자체의 자구 노력에 연계해 자금을 지원 하는 매칭을 하지 않았습니까. 그런데 이 매칭이 잘 안 됩니다. 연례적 부진 사업이 대도시 SOC 투자 사업입니다. 그러다보니 매년 지적을 받고 예산이 삭감이 되는 상황입니다. 이것은 예산 투자 확대의 문제가 아니라 전체적인 틀을 다시 짜야 되는 문제입니다. 재정 당국도 너무나 잘 알고 있는 문제이긴 합니다만 워낙 큰 과제이기 때문에 고민하고 있다는 점을 말씀드립니다.

두 번째는 오늘 많이 거론되었던 유지보수 문제입니다. 선진국은 이미 유지보수 예산이 신설 예산을 넘어섰습니다. 하지만 우리나라는 집중적으로 SOC 교통시설에 투자가 되기 시작한 게 1990년대입니다. 천만 자동차 시대가 열리면서 어마어마하게 교통이 막히기 시작했던 것을 기억하실 겁니다. 시설이 부족해지다 보니 교통시설특별회계를 만들어 많은 투자를 쏟기 시작했습니다. 정부 지출의 15%까지 올라가기도 했습니다. 사실 우리의 교통 주요 시설들은 노후도가 높지 않은 상황입니다. 30년 넘은 시설들이 전체의 7% 정도이고, 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」에 의한 시설등급 중 C등급이 7%밖에 안 되는 상황입니다. 누군가는 아직 멀지 않았냐고도 하는데 그렇지 않습니다. 지금부터 준비를 해나가야 되는 것입니다. 일본이나 미국은 SOC가 지어진 지 거의 한 세대가 넘어갑니다. 대비가 제대로 안 되었던 미국은 지금 1조 달러 인프라 투자 이야기가 나오고 있고, 그나마 꾸준히 준비한 일본은 차근차근 고비를 넘어가고 있습니다. 이에 발맞춰 우리 정부도 유지보수 예산을 늘려야 한다는 것을 너무

나 잘 알고 있습니다. 다만, 예산을 늘리고 싶어도 당장 유지보수를 위해서는 부서지고 낡은 시설이 많아야 하는데, 그렇지 않다 보니 단계적으로 예산을 확대하기에는 어려움이 있습니다.

마지막으로, 현재 단계에서는 유지보수만으로 SOC 투자의 체질 개선이 쉽지 않습니다. 이제는 4차 산업혁명을 접목해서 단순한 유지보수를 넘어서 성능을 업그레이드해야 되는 시대입니다. 똑같은 고속도로라도 스마트 고속도로가 되어야 할 것이고, 도시는 스마트 시티가 되어야 할 것입니다. 그래서 저희들도 중장기 계획을 세우고 이 분야의 예산을 확보하는 방안에 대해 고민하고 있습니다. 지금 겪고 있는 SOC의 체질 변화를 성공적으로 극복하지 않으면 나중에는 건설산업뿐만 아니라 우리 국가 경제에도 큰 부작용으로 다가올 수도 있다는 마음가짐으로 노력하겠습니다.

임상균 : 범정부 차원의 그랜드플랜 하에서 성장 잠재력을 키울 수 있는 인프라 투자가 진행된다면, 경제 활력을 되찾을 수 있지 않을까 생각합니다. 그렇다면 성장 잠재력을 확보할 수 있는 SOC 투자란 무엇인가? 4차 산업혁명과 스마트 시티가 대안이 될 수 있지 않을까 싶습니다. 노후 인프라의 개·보수 재투자과 연결 지어서 방향성을 제시할 수도 있을 것 같습니다. 무엇이 스마트 시티이며, 또 어느 부분에 대한 투자가 필요한 것인지 제 나름대로 고민하고 있지만 구체적인 방향은 잘 잡히질 않습니다. 단순히 상·하수도관에 센서를 달아서 자동으로 누수나 고장을 감지하는 일, 전기차를 위한 스테이션을 마련하는 일, 인터넷·모바일 등의 네트워크를 확충하는 그런 수준을 스마트 시티의 지향점으로 보는 것은 분명 아닐 것입니다. 그렇다면 무엇이 스마트 시티가 될 것인가?

그 단서를 올 6월 송도에서 열리는 ‘뉴시티 서밋’

국제포럼에서 찾아보고자 합니다. 이번 포럼의 주제는 ‘미래 도시와 웰빙’입니다. 첨단 ICT를 활용한 미래 도시 건설과 관련된 컨퍼런스인데 왜 웰빙이 들어가는지 처음에는 의아했습니다. 관계자의 말에 따르면 그동안 기술, 도시공학, 행정 부문 등 여러 측면에서 미래 도시와 연결하여 살펴보았더니, 도시 구성원들의 삶의 질을 높이고 이를 통해서 지속 가능한 사회를 만들기 위한 핵심 인프라 구축이 바로 스마트 시티의 지향점이라는 결론에 도달하여 이번 주제를 웰빙으로 잡았다고 합니다. 우리는 아직도 스마트 시티라는 어젠다를 위해서 어떤 기술력을 키워야 되고 어떤 분야에 집중적인 투자가 필요한지를 고민하는 수준에 머물고 있습니다. 그런데 선진국들은 벌써 스마트 시티에 대한 철학적, 정치적인 지향점을 찾는 수준까지 이르렀다는 생각에 가슴이 철렁했습니다. 때마침 대선의 계절이 돌아왔습니다. 미래 지향적이고 우리 삶과 직접적인 관련이 되어 있는 어젠다를 제시해야 하는 시절이 왔습니다. SOC 투자도 과거 개발 시대에 통했던 방식 대신 국가간에 미래를 선점하기 위한 경쟁에서 뒤처지지 않는 방식을 모색해야 하고, 한편에서는 국민 복지로 연결될 수 있는 분야에 대한 선택과 집중도 필요하지 않나 생각합니다.

박수진 : 여기 계신 분들의 공통적인 의견이 인프라가 기존의 인프라가 아니라 4차 산업혁명 시대에 걸맞게 앞으로 우리나라의 기술 발전을 담아낼 수 있는 스마트 인프라가 되어야 된다는 것은 다 동의하시는 것 같습니다. 그러나 아까 말씀하신 대로 스마트 인프라가 어떤 방향으로 또 어떻게 진행되어야 한다는 국가적인 비전을 마련하는 것은 쉬운 일이 아닙니다. 이와 관련하여 저희 연구원에서는 이 어젠다에 대해 심도 있는 논의를 시작하여 올해 안에 구체적인 방향을 제시할

수 있도록 노력하는 중입니다.

이상건 : 수송부하지수에 관한 논의가 많이 나와 말씀드리겠습니다. 부하지수는 하나의 예라고 보아야 합니다. 그동안 인프라 스톡 문제만 이야기했지 그것이 어떤 역할을 수행하고 성과를 거두었는지에 대해서는 관심이 부족했었습니다. 실제로 도로나 철도가 어떤 부하를 얼마만큼 감당하고 있고 이걸로 인해 얼마나 급속하게 노후화가 될 수 있다는 것에 대한 하나의 잣대로서 말씀드릴 것입니다. 물론 이것으로 모든 것을 완벽하게 설명할 수는 없습니다. 그렇기 때문에 인프라 종합 성능지수 등을 개발하여 다각도로 살펴볼 필요가 있다는 것을 다시 한 번 강조하고 싶습니다.

사회 : 사실 정책 결정을 하는 당사자들간의 이해관계도 충돌하고 있지 않습니까? 재정 당국자와 국토교통부 간에 충돌하는 문제를 어떻게 풀어야 할 것인지도 대단히 중요한 사항입니다. 그리고 이런 논의에 앞서 재정 당국자들이 왜 SOC 예산



을 줄여갈 수밖에 없는지에 대한 고민이 필요합니다. 복지 지출이 앞으로 계속 늘어나면 SOC 예산은 줄여갈 수밖에 없는데, 여기에는 국민 부담에 관한 내용이 빠져 있습니다. 국민 부담은 그대로 두면서 복지도 늘리고 SOC도 늘리는 것은 안 되는 겁니다. 주어진 재원 안에서 움직여야 되기 때문에 제약 조건에 대한 내용이 함께 논의가 되어야 한다는 말씀을 드리고 싶습니다.

박수진 : ‘정책 당국간의 합의’라는 굉장히 중요한 어젠다를 말씀하셨는데 사실 그리 녹록지가 않은 상황입니다. 또 인프라에 대한 성능지수 개발도 언급하셨습니다. 여태까지는 톱다운(top-down) 방식으로 재정 지출의 의사결정이 이루어졌습니다. 그러나 바텀업(bottom-up) 방식을 통해 실제로 필요한 실사에 의해서 인프라 투자의 우선순위가 결정된다면, 정치적인 논리 같은 것들이 상당히 배제될 수 있고 더 과학적이고 효율적인 인프라 투자의 프로세스가 준비될 수 있을 것입니다. 사실 논리적으로 말씀드리기는 쉽지만 서

로의 합의를 거쳐 정치적으로 제도를 구현하기는 그리 쉽지 않은 내용입니다. 이를 완벽하게 구현된 나라는 아직까지 지구상에 존재하지 않습니다.

이영환(플로어) : 중앙정부와 지자체의 SOC 투자 확대와 함께 지금 중요한 문제는 ‘지자체에 있는 시설물들을 어떻게 관리할 것인가’ 하는 점입니다. 결론적으로 중앙정부의 역할이 굉장히 중요합니다. 예를 들면 내진 기본 계획을 수립하여 2011년에서 2015년까지 1년에 6,000억원씩 5년간 3조원을 투입했습니다. 1차 연도 평가에서 예산 확보율이 21%밖에 안 됩니다. 시설물 관리 주체별로 보니까 중앙정부가 57.4%를 달성했습니다. 지자체는 얼마인지 아십니까? 7.8%밖에 못했습니다.

이것은 아까 말씀하신 복지의 차원을 벗어나 당장 생명과 관련되는 부분입니다. 지자체의 열악한 환경을 고려하지 않고, “준공 후에 자산 취득이 되었으니 너희가 알아서 해야 된다”라는 방식은 굉장히 고민해야 될 문제입니다. 또 하나의 예를 들면 기상이변으로 인해 설계 기준을 다 올리고 있습니다. 서울시 같은 경우 설계 기준이 올라가서 비용이 약 180%가 더 들어간다는 데이터가 나오고 있습니다. 이제는 재투자 시기가 돌아왔을 때 SOC에 대한 다른 시각을 가지고 새로운 패러다임에 대해 대응할 뿐만 아니라 중앙정부 차원에서 어떤 역할을 해줄 것인가에 대해서도 고민해야 합니다.

사회 : 매년 4월이 되면 대통령 주재로 각 부처 장관들이 다 모여서 국가재정전략회의를 합니다. 그때 이 주제가 어젠다로 올라가야 합니다. 올라가서 논의를 해야 되는 것입니다. 국토교통부도 스스로의 입장에서만 이야기하는 것이 아니고 국가 재정을 갖다놓고 이런 제약 조건 안에서 어떻



게 하면 좋겠냐는 등 여러 가지 논의를 해야 합니다. 방금도 중요한 말씀을 하셨는데 지방자치단체 문제도 함께 논의되었으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

이상호(플로어) : SOC 투자를 확대하기 위해서는 제도적, 기술적, 경제적인 이야기도 중요하지만 그 이전에 인식의 전환이 선행되어야 한다고 생각합니다. 오늘 세미나 발표에서도 충분히 말씀 하셨지만 SOC 스톡이 충분한가에 대해서는 어떤 기준으로 보느냐에 따라서 완전히 다릅니다. 오늘 발표에서 경제 이론에 근거한 적정 SOC 투자 규모와 실제 정부가 투자하겠다는 것을 비교해보면 향후 5년 간 최대 47조원까지 차이가 납니다. 이런 문제들을 언론에서도 사회적 이슈로 제기해서 어떤 것이 맞는지 검증해봐야 하지 않을까 생각합니다.

우리나라의 축소 지향적인 SOC 정책과 달리 미국, 영국, 일본, 캐나다, 호주, 중국 모두 하나 같이 어마어마한 규모의 인프라 투자 확대 계획을 국가 차원에서 수립해서 추진하고 있습니다. 인프라 투자 확대를 통해서 연결성을 확대하면 할수록 그만큼 국가 전체의 생산성과 경제 효율성을 높일 수 있고, 일자리 창출뿐만 아니라 경제 성장에도 결정적인 기여를 한다고 인식하기 때문입니다. 따라서 우리가 SOC 투자를 늘리기 위해서는 SOC에 대한 인식의 전환, 관점의 전환을 먼저 시작해야 합니다. 그러기 위해서는 열린 토론의 장뿐만 아니라 교육과 홍보가 대단히 중요한 과제라 생각합니다.

사회 : 또 하나의 이슈를 제기해보자면, SOC 스톡을 보는 시각이 재정 당국자와 학자들이 다르지 않습니까? 그 부분에 대해서 더 논의될 필요가 있습니다.

박수진 : SOC 스톡을 보는 시각이 서로 다른 이유는 두 가지 문제 때문이라고 생각합니다. 첫 번째로 감가상각비 문제입니다. 예를 들어 우리가 아파트에 살면 대손 충당금을 쌓아 놓습니다. 이러한 비용은 경제학적 관점에서 봤을 때는 그때그때 적립을 하든지 일시에 지출을 하든지 해야 하는 비용입니다. 그런데 이 비용은 감가상각비의 속성이 있는데 이연이 가능하다는 특징을 가지고 있습니다. 현 세대에서 비용이 발생하지만 다음 세대로 미루어도 실제 지출이 일어날 때까지는 그 비용을 지출하지 않아도 이상이 없습니다. 마찬가지로 미국에서 그 이야기를 똑같이 하고 있습니다. 그 쪽 연구단체에서는 이런 이야기를 했습니다. “SOC 투자에 대해서 체계적으로 저투자가 일어나고 있으며, 근본적인 원인은 상각비용에 대한 지출을 지금 당장 하지 않더라도 내 세대, 내 정권 하에서는 문제가 없기 때문이다.” 이처럼 후대로 이연이 가능할 경우 우선적인 자원 배분이 일어나지 않는 것은 인간의 속성이기도 하고 정치적 과정상 어쩔 수 없는 일이기도 합니다. 재투자비를 지금 세대에서 부담하지 않으려고 하는 성향은 쉽게 바뀌기 어려울 것입니다.

두 번째는 현실적인 요금 수준의 문제입니다. 지금 상수도나 철도의 실제 운임이 당장 유지비도 충당이 안 될 정도로 상당히 낮은 수준이지 않습니까? 이렇다보니 즉시 지출해야 되는 데일리 비용에도 급급해 하는 상황입니다. 당장 필요한 지출도 급한데 20~30년 후를 위한 재원을 유보해서 저축할 곳은 없다고 봅니다. SOC 재투자비를 유보할 만큼 충분한 재원을 가진 나라는 많지 않으니깐요.

사회 : 재정 당국자들은 국토면적당 인프라 연장으로 평가하는 것을 선호하지 않습니까? 그런데 국토교통부 같은 곳에서는 국토계수를 기준으로 하는 비율도 보이는데 어떤 측면에서 보는 것입니까?

지종철 : 스톡 논쟁의 시발점은 국토면적당 인프라 연장을 중심으로 비교하면서 시작했습니다. 가장 많이 나왔던 이야기가 바로 G20 중 고속도로 연장 1위인데, 아시는 것처럼 이에 대한 반론이라면 좁은 면적에 많은 인구가 살고 있는 우리나라 특성이나 인프라의 질 등을 감안하지 않았다는 것입니다. 이런 점을 종합해서 본다면 국토계수로 보는 것이 적절하고, 우리나라는 국토계수당 인프라 연장 순위로 따져보면 중위권 정도입니다. 국제적인 시각도 우리나라의 인프라 경쟁력을 중간 정도로 평가하고 있습니다. 이처럼 보는 잣대에 따라 다르게 볼 수가 있는 문제가 있습니다. 한편, 재정당국 입장에서는 복지 재정 수요가 급격하게 늘고 있기 때문에 아무래도 재정 운용 정책의 방점이 복지나 문화 쪽으로 기울어질 수밖에 없습니다. SOC는 지방에 많이 되어 있고 대도시부는 지자체가 해야 될 일이며, 유지보수는 아직 좀 이르다고 생각하고 있습니다. 이러다 보니 재정 당국에서는 이 정도면 SOC 투자를 할 만큼 하지 않았냐는 생각도 할 수 있을 것입니다.

김정욱 : 인프라와 관련해서 생산성이 계속 저하되고 있습니다. 1970년대부터 나오던 국가 스톡 통계가 최근에 한국은행에서 공표가 되어 연구를 시작하게 되었는데 관련 자료를 보면, 인프라 건설 초기 단계에서는 철도나 도로 사업이 한계생산성 자체가 거의 1이 넘었습니다. 그 말은 1억원을 투자하면 1억원 이상의 국민소득 증대 효과가 있다는 것입니다. 그러나 최근 도로 사업 같은 경우 0.15 정도로 낮아졌고, 철도 사업은 아직 0.7 내외 정도입니다. 철도 사업은 조금 더 투자할 여력이 있지만 도로 사업은 생산성 자체로 봤을 때 할 만한 것은 다 했으니 유지보수로 가자는 식으로 논의가 전개되었던 것으로 알고 있습니다. 예비타당성 조사에 관한 이야기를 하자면, 최근

에는 도로와 철도 사업 같은 경우는 예비타당성 조사로 들어오는 사례도 많이 줄었고, BC가 확보되는 사업 비율도 많이 줄었습니다. 그 말은 예산 당국에서 판단할 때 사업을 추진할 수 있는 타당성 자체를 확보하기가 어려운데 굳이 해야 되는가, SOC 스톡 자체가 과잉 공급된 시그널은 아닌가 등으로 생각할 여지를 준다는 것입니다. 덧붙여서 지표 논쟁은 끝이 없습니다. OECD에서 몇 등, G20에서 몇 등 이런 것들은 늘 한계가 있는 지표일 수밖에 없습니다. 한국의 특수한 사정을 감안했을 때 생산성 자체를 높일 수 있는 방향으로 우리가 정책 방향을 설정하는 것이 보다 생산적이지 아닐까 생각합니다.

사회 : 재정 당국에서 지금 6%씩 계속 SOC 예산을 줄여 가도록 되어 있는데, 그렇게 되면 현행대로 간다고 해도 전체 예산 규모는 커지기 때문에 SOC 투자 비율 자체는 더욱 줄어들 수밖에 없습니다. 그 정도 규모 가지고 과연 SOC 투자를 다 감당할 수 있을까 의문이 듭니다.

지종철 : 지금까지는 전체로 봤을 때 획일적으로 평균이 많고 적음에 대한 이야기를 자주 했습니다. 이제는 세밀하게 하나하나 들여다봐야 합니다. 지역별로 높은지 낮은지, 시설별로 충분한지 아닌지, 이용자들이 만족하고 있는지, 선진국의 도로 1km와 우리나라의 도로 1km가 같은지 등등 이렇게 정밀하게 비교를 해봐야 우리나라 SOC가 충분한지에 대한 결론을 내릴 수가 있습니다. 지금까지의 스톡 논쟁은 그렇지 않았습니다. 국민들이 느끼는 이용적인 측면들을 그냥 단순히 순하게 통계 수치 하나로 이 복잡한 시설들을 평가했습니다. SOC 정책이 보다 정밀해지기 위해서는 성능 지수나 지표 개발이 필요합니다. 아까 국민 부담에 대해 말씀하셨습니다만 기본

적인 방향은 이렇습니다. SOC는 필요한데 재정의 파이는 작기 때문에 민간투자를 많이 활용하려 하고 있습니다. 민간투자의 경우 1990년대 초반에 도입되었는데 실적이 거의 없었습니다. 그러다가 IMF 때 재정이 확 줄어들면서 민간투자를 활성화하기 위해 MRG를 도입했습니다. 2005년 MRG가 폐지된 이후로 흐지부지되었다가 지금 다시 BTO-rs나 BTO-a가 나왔습니다. 민간투자를 활성화해서 SOC의 부족한 부분들을 채우고, 정부는 공공성 있는 SOC나 유지보수, 성능 개선, 4차 산업혁명 등을 담당하여 역할 분담을 나누고자 하는 것입니다. 이에 대해 재정 당국과 국토교통부 간에 어느 정도 교감이 되고 있는 상황입니다. 그러나 민간투자사업을 어떻게 조화롭게 잘 할 것이냐 하는 것은 많은 과제로 남아 있습니다.

사회 : “부하지수가 높은 곳에 투자를 늘려야 된다는 주장”과 “SOC 투자를 하면 할수록 오히려 교통을 유발해서 부하지수가 개선이 안 된다는 주장”이 충돌하고 있는데, 이 부분에 대해서도 토론이 필요합니다. 뉴욕의 경우, 도로를 계속 만들 수 없기에 진입 통제를 하고 있습니다. 서울도 무조건적인 투자보다는 4대문 안에 진입 통제를 하는 방안도 고려해봐야 합니다. 이러한 부분에 대해서 이야기를 나눠보면 좋을 것 같습니다.

이상건 : 수송부하지수는 그 자체로 목표가 되기에는 분명 한계가 있습니다. 아까도 말씀드렸지만 단편적으로 현재의 역할 수행을 판단하는 하나의 수치일 뿐입니다. 분모가 도로나 철도고, 분자가 수송 실적입니다. 결국 이것을 줄이는 방법은 분모를 늘리는 방법과 분자를 줄이는 방법인데 단순히 연장만을 늘려 나가는 방법은 아니라고 봅니다. 무조건 SOC 스톡을 늘린다고 우리나라 수송부하지수가 감소되는 게 아니고 선택과

집중이 필요합니다. 영국의 경우 2.4%의 도로가 전체 교통량의 3분의 2를 감당하고 있듯이, 우리도 네트워크 차원에서 현재 교통 혼잡이 발생하는 것을 골라내서 집중적으로 투자하면 전체적인 분자가 줄어들 것입니다. 또 한 가지 방법은 KTX나 SRT와 같이 수송수단 간의 분담 구조를 바꾸는 방법입니다. 2004년도에 고속철도가 개통되니 획기적으로 지역 버스와 항공 수요가 줄어들지 않았습니까. 이런 식으로 입체적인 수송 전략을 통해 수송 부하를 조절해 나가는 것도 방법입니다. 이처럼 수송 부하를 조절해 나가는 전략은 굉장히 다변화 · 입체화 · 과학화되어야 한다는 말씀을 꼭 드리고 싶습니다.

김정욱 : 대도시권에 대한 혼잡비용이나 부하지수를 줄일 수 있으려면 대도시에 대한 공간 활용을 어떻게 할 것인가에 대한 근본적인 고민이 필요합니다. 기존에 서울을 중심으로 한 정책은 서울과의 연결을 계속 이어나가면서 확장하는 방식으로 진행해 왔습니다. 그런데 그것이 과연 서울시의 경쟁력을 높일 수 있는 유효한 정책인가 하는 의문이 듭니다. 뉴욕이나 런던과 같은 대도시들은 혼잡을 밀어내고 워커빌리티(walkability, 보행 친화성)를 높일 수 있도록 대중교통 활성화나 교통 체계 변화, 걷기 좋은 거리 확보 등의 방향으로 인프라 정책이 진행되고 있습니다. 우리도 도시의 워커빌리티를 높일 수 있는 방향으로 인프라 정책을 유도하는 것이 가장 효과적이지 않을까 생각합니다.

사회 : SOC와 관련된 중요한 이슈들을 오늘 다 결론을 낼 수는 없습니다. 문제 제기를 하는 것만으로도 의미가 있다고 생각합니다. 이것 말고도 SOC와 관련해서 논의해야 될 것이 여러 가지가 있지 않습니까. SOC 총량을 늘려야 하는지 줄

여야 하는지, SOC의 여러 부문들을 어떻게 배분을 하는 것이 효율적인 것인지, SOC의 성능 개발과 신규 투자 중 어떤 것이 더 우선순위가 높은지 등등이 토론 대상이 될 수 있을 것입니다. 재원이 한계가 있다면 소프트웨어 투자에 관심을 기울일 필요도 있습니다.

진상화 : 우리는 이제 SOC에 대해 근본적인 고민을 해야 된다는 생각이 듭니다. 지난 건설산업 비전포럼에서 강호인 국토교통부 장관께서 전력 분야는 피크타임 블랙아웃을 기준으로 해서 예비 전력이나 전력 수급을 수립하는데, 건설 분야는 왜 이렇게 하는지 모르겠다는 말씀을 하셨습니다. 사실은 재투자가 아니라 신규 투자가 절대적으로 필요한 상황이며, 적기 투자 실패로 인한 사회적 비용이 20조~30조원에 이르고 있습니다. SOC 투자 확대의 필요성을 주장할 때 중요한 것은, 건설회사와 건설인들의 생존을 위함이 아니라 국민 모두의 삶의 질을 제고하기 위함에 있다는 점을 인식해야 한다고 봅니다. 우리나라는 도시 공원의 비중이 선진국의 30%밖에 안 된다고 합니다. 산업 경쟁력 차원에서도 우리나라는 제품 가격에서 물류비용의 비중이 10%가 넘는다고 합니다. 그에 반해 선진국은 7%대 정도입니다. 이것만 봐도 SOC 시설 자체가 부족하다고 생각할 수 있습니다. 그리고 민간투자사업의 경우 시작부터 끝까지 10년 이상 걸립니다. 민자사업을 검토하다 보면 BTO-rs와 BTO-a로 제안된 사업이 하나도 통과된 것이 없습니다. 시공 중인 경우 SPC(특수목적법인)가 계열사로 편입이 안 되다가 준공 후에 계열사 편입이 되면 민간이 갖고 있는 자금도 투자가 안 됩니다.

건설산업은 생산적 복지임을 인식할 필요가 있습니다. 최근 들어서 복지는 노동의 과실 없이 무조건 나눠주는 개념으로 인식하고 복지 예산을

너무 쉽게 쓰는 게 아닌가 하는 생각도 듭니다. SOC 투자 확대는 경제, 문화 등 사회 전반에 걸쳐 영향을 끼치는 중요한 문제입니다. SOC는 몸 에 비유하자면 혈관과 같습니다. 혈관도 나이가 들면 찌꺼기가 생기고 손상이 일어나서 치명적인 질병을 낳지 않습니까? 그래서 주기적으로 살펴보고 관리해줘야 합니다. SOC에 대한 투자도 마찬가지입니다. 미리미리 점검하고 관리하지 않으면 나중에 심각한 문제가 될 것입니다. 그때 가서는 해소할 수 있는 재원도 없고 후손들만 고생하게 될 것입니다. 그런 점을 감안하여 SOC 예산에 대해 적극적인 생각을 가져야 합니다. 어찌 보면 4대강 사업 이후에 토건의 부정적 이미지로 인하여 SOC 예산이 가져다주는 생산적 복지 개념이 왜곡된 측면도 있지 않나 싶습니다. 우리들 스스로도 반성해야 하고 앞으로 투명한 건설문화를 조성해 나가야 합니다.

임상균 : 후쿠시마 원전사고 때 제가 실제로 경험한 일입니다. 그 당시 원전이 53개 정도가 있었는데 곧바로 전부 멈췄습니다. 그럼에도 불구하고 일본에서는 전력난이 전혀 없었습니다. 지역별로 10여 년 이상 놓고 있던 수력, 화력 등 발전설비들이 원전 스톱 이후 재가동되기 시작하면서 전력을 공급했기 때문에 가능한 일이었습니다. 바꿔 말하면 원전 53개가 서버리더라도 전력 수급에 전혀 문제가 없을 정도로 발전설비에 대한 충분한 투자가 있었다는 이야기입니다. SOC의 존재 가치와 투자 이유를 보여주는 단적인 예라고 생각합니다.

사회 : 저는 과거 SOC가 부족했던 시절의 예산 당국자였습니다. 그때는 무조건 SOC를 늘려야 했던 시절이었습니다. 지금의 인천국제공항, KTX, 서해안고속도로, 중앙고속도로 전부 제가

있을 때 한 것입니다. 그러나 지금은 어느 정도 인프라도 갖추어져 있고 민간투자제도도 발달되어 있습니다. 아마 재정 당국자들은 ‘부족한 부분은 민간투자자로 메꾸고 다른 방식으로 투자를 바꿔야 하는 게 아닌가’ 이런 식으로 생각을 할지도 모르겠습니다. 그러나 민간투자가 하는 데에도 분명 한계가 있고, 일정 부분만을 민간투자자로 유지할 수밖에 없다고 생각합니다.

또한 앞으로 SOC 투자에 있어서 한 가지 제약이 있다면 국회 계류 중에 있는 「재정건전화법」입니다. 우리나라 국가 채무 비율은 몇 %를 넘을 수 없다고 법으로 묶어 놓는 순간 문제가 됩니다. 그렇게 되면 SOC 투자를 하는 데 제약 조건이 대단히 커지는 것입니다. 가면 갈수록 문제가 더 심각해지겠다는 생각이 듭니다. 한 가지 더 말씀드리자면, 자동차를 끌고 지방을 다녀보면 아시겠지만 과잉 투자가 되어 있습니다. 균형 발전 차원에서 진행했던 것인데, 지금에 와서는 그게 아니겠습니까? 지금은 세계적인 추세가 도시의 경쟁력을 확보하기 위해서 각자 노력하고 있는 상황입니다. 이제는 균형 발전 틀에서 벗어나서 도시별 경쟁력을 강화해 나갈 필요가 있습니다. 그렇게 되면 어차피 부하지수가 높은 선택과 집중 방식으로 갈 수 밖에 없고, 그런 차원에서 SOC의 배치나 이런 것들도 달라져야 된다고 봅니다.

지종철 : 방금 사회자께서 말씀하신 것과 관련해서 GTX의 성공에 관심을 가져야 됩니다. GTX가 우리 건설산업, 특히 SOC가 나가야 될 미래를 가지고 있다고 말씀드릴 수 있습니다. GTX사업이 대도시 투자, 민간투자사업, 사실상 강남 집값을 잡을 수 있는 투자라는 점이 그 이유입니다. 모든 외곽에 있는 도시들이 다 강남의 출퇴근권이 됩니다. 일산에서 강남까지 오려면 지하철로 1시간 정도 소요되지 않습니까? 그런데 GTX가 개통되면

10~20분이면 올 수 있습니다. 우리나라의 기초적인 복지가 어느 정도 해결됐다고 보면, 그 다음에는 보편적 복지로 가야 하지 않습니까. 서민들이 집값 걱정 안 하고 가까운 곳에 출퇴근할 수 있는 것을 보편적 복지로 볼 때, 이것을 GTX가 이뤄낼 수 있을 것 같습니다. 따라서 GTX가 성공이 되면 SOC 투자가 나아가야 할 방향을 제시한다고 볼 수 있습니다. 그럼에도 불구하고 예비타당성 조사가 안 나오고 있어서 고민이긴 합니다만...

안찬주 : 수송 부하 문제를 아까 이야기하셨는데 사실은 교통 체계의 변경이 필요합니다. 지금은 이해관계의 충돌로 인해 할 수 없습니다. 방금 GTX를 말씀하셨지만, 철도가 기반이 되어서 버스의 운영 체계가 바뀌어야 하는데 이것이 이루어지지 않고 있습니다. 만약 앞으로 철도가 계획대로 시행되고 거기에 따라 버스 운영 체계도 바뀐다면, 수송 부하 문제라든지 SOC 신설에 대한 부담도 많이 완화되지 않을까 싶습니다. 이처럼 인프라에 대한 운영 효율화를 높이는 방향으로 정책이 이뤄지면 좋을 것 같습니다.

사회 : 오늘 중요한 주제를 가지고 토론에 적극적으로 임해주셔서 감사드립니다. 관련 내용을 재정 당국자나 정치권에 계신 분들이 보시면 유용할 것으로 생각합니다. 앞으로 계속 이슈화되어서 논의가 되고 국민적인 합의를 이끌어 냈으면 좋겠습니다. 지금 시작해도 늦을 수 있습니다. 특히 언론에서 많은 관심을 가져주실 것을 부탁드립니다. 국토부에서도 지금까지의 SOC 투자에 대한 틀을 깬다면 좋겠습니다. 시대에 발맞추어 SOC도 첨단화, 소프트웨어화하는 쪽으로 정책 방향을 제시해줄 것을 부탁드립니다. **END**

정리 및 사진 : 이형우 출판팀장, 인홍진 연구원