

축소 지향 SOC 투자 정책, 과연 바람직한가

— ‘SOC 투자 정상화를 위한 긴급 토론회’ 논지 요약 —



| 문재인 정부의 SOC 정책, 시작이 중요하다! |

▼참석자(가나다 순)

박동규 한양대학교 경영학부 교수
오상우 기획재정부 국토교통예산과장
유정복 한국교통연구원 도로교통본부장
유 현 남양건설 상무
이근우 매일경제신문 경제부 기자
지종철 국토교통부 재정담당관

- 사회 : 최완진 한국외국어대 법학전문대학원장
- 일시 : 2017년 10월 11일(수) 오전 10시 30분
- 장소 : 국회의원회관 대회의실
- 주최 : 이우현, 김도읍 국회의원
- 주관 : 대한건설단체총연합회



정부는 내년도 SOC 예산을 올해 대비 20%(4.4조원) 삭감한 17.7조원으로 편성하였다. 역대 최고의 감축 폭이다. 이러한 SOC 예산 축소는 SOC 투자가 갖는 일자리 창출과 생활형 복지라는 순기능을 인식하지 못한 데 따른 것으로 보인다. 우리나라 국내 도로 및 철도 보급률은 OECD 회원국 중 하위권에 머무르고 있고, 최근 심각한 문제로 대두되고 있는 물 공급에 있어서도 OECD 평균에 못 미치는 최하위 수준이다. 인프라 시설의 부족은 교통혼잡 비용, 물류비 등 불필요한 사회적 비용을 유발시켜 국가 경제의 효율성을 저하시킬 뿐만 아니라 국민의 삶의 질 수준을 저하시키는 요인으로 작용한다. SOC에 대한 지속적인 투자가 필요한 이유이다. 미국, 유럽, 일본 등 선진국과 중국 등 우리의 경쟁국들은 일자리 창출 및 경기 부양책, 나아가 4차 산업혁명에 대응하여 국가 차원의 SOC 투자 확대를 추진하고 있다.

이에 『스페셜 리포트』에서는 지난 10월 11일 국토교통위원회 이우현 자유한국당 의원과 같은 당 예산결산특별위원회 간사인 김도읍 의원이 주최하고 대한건설단체총연합회가 주관하여 여의도 국회의원회관에서 열린 ‘SOC 투자 정상화를 위한 긴급 토론회’의 내용을 녹취하여 정리하였다. 이번 토론회는 국민복지 측면에서 SOC가 갖는 의미와 바람직한 SOC 투자 정책의 논의를 위해 개최되었다. 특히, 이날 토론회에는 전국 각지에서 중소 건설업체와 기계·장비업체를 비롯하여 건설현장 근로자, 일반 시민 등 각계각층의 700여 명이 토론회장을 가득 메우는 등 뜨거운 관심과 긴장감 속에서 진행되었다.



사회(최완진)



박동규



오상우

사회 : 안녕하세요. 토론회의 좌장을 맡은 최완진입니다. 바쁘신 와중에 참석해주셔서 감사합니다. 토론 순서는 기존 토론회와 달리 정부 측 얘기를 먼저 들어본 후 연구계, 업계, 학계, 언론계 순으로 진행토록 하겠습니다. 그러면 먼저, 정부 예산을 다루고 있는 기획재정부의 오상우 과장님 부터 말씀해주시죠.

오상우 : 내년도 SOC 예산(안) 감소에 따른 우려가 많다는 부분을 이해하고 있습니다. 이번 예산(안) 편성자로서 안타깝고 죄송스럽습니다. 다만, 몇 가지 설명으로 안심을 시켜드릴까 합니다. SOC 예산은 올해보다 4.4조원 감소했지만 내년으로 이월된 예산 3조원 정도가 철도와 도로 부문에서 생깁니다. 4.4조원이 이번엔 깎였지만 실제 계산을 해보면 1.3조원만 감소가 되기 때문에 실제 사업비 예산은 전년과 크게 다르지 않습니다. 건설공사 집행 현장이 재정 부족으로 중단이나 지연되지 않도록 신경을 써서 편성했다는 점을 말씀 드립니다. 우려하시는 만큼 예산 감축으로 인해 물량이 줄어들거나 인력 및 자재·장비를 쓰는 데 어려움이 생기지 않도록 노력했다는 점을 이해하여 주시기 바랍니다.

일각에서 지적하는 또 다른 우려는 전체 경제 성장에서 건설부문 효과가 크므로 SOC 예산 감축은 경제 성장의 위축을 불러오고 이는 취업자 감소로 이어질 것이라는 점입니다. 물론, 그런 부분도 있을 수 있습니다. 그런데 우리나라의 경우 GDP가 2016년 기준으로 1,500조원인데, 건물투자가 234조원 정도 됩니다. 반면, 토목건설은 67조원이며, 이 중 SOC가 20조원 내외를 차지합니다. 즉, SOC는 GDP에서 차지하는 비율이 약 1.3% 내외에 불과하다는 것입니다. 그래서 SOC 예산의 증감이 경제에 커다란 영향을 미친다고 하는 것은 과장된 부분이 아닐까 싶습니다. 건설업이 경제에 미치는 영향은 오히려 아파트나 오피스 건물 등 민간부문에서 일어납니다. SOC 예산 감소로 인해 경제 성장이 위축된다는 데 동의하기 어려운 이유입니다. 다만, 건설업계에 악영향을 미치게 되어 그 후유증이 커지게 된다면 추가로 대책을 내놓을 것입니다. SOC 투자는 중앙정부, 지자체, 공기업, 민간 등이 할 수 있는데, 우선 공기업의 투자 확대를 유도하는 한편 정부기금을 유동화하여 건설경기에 악영향을 미치지 않도록 하겠습니다.

또한, 많은 분들이 SOC 시설의 노후화 방지와

| 문재인 정부의 SOC 정책, 시작이 중요하다! |



유정복



유현

안전 강화를 위해 투자를 늘려야 한다고 말씀하셨는데 안전 부분 예산은 비록 소폭이지만 0.8% 늘렸습니다. 건설사고 등 안전 문제에 대해서는 정부도 많은 관심을 기울이고 있다는 말씀을 드리고 싶습니다.

OECD 국가 중 가장 혼잡하고 많은 시간이 걸리는 우리나라의 출퇴근 문제를 해결하는 것이 복지의 일부라는 것에 동의합니다. 다만, 교통 SOC 지원 건설 체계를 살펴보면 국가는 고속도로, 철도, 지역과 지역을 잇는 기간망을 건설하는 데에 중점을 두고 있고, 단위 도시 내의 지원은 지자체가 담당하고 있습니다. 수도권은 여전히 막히지만 전국에서 도로는 많이 풀리고 있습니다. 문제는 서울·인천·부산·대전 등과 같은 대도시권 시내의 부분에 교통 혼잡이 심하다는 것인데, 현재 체계에서 이 문제는 지자체 담당 영역입니다. 지자체는 재정 여건이 어렵다고 중앙정부에 요청하지만 도시 내의 지원은 지자체 담당이고, 중앙정부도 재정 여건이 좋은 편은 아닙니다. 광역 도로나 철도 관련 등 여러 가지 지원을 하고 있는 상태이지만 지자체의 역할이 강화되어야 한다고 생각합니다. 대도시권 지자체에서 교통 SOC 건설에 자원 배분을 적극적으로 하여

시민들의 불편을 해소하는 배려를 해주셨으면 좋겠습니다.

마지막으로, 현 정부는 ‘물적 투자에서 사람 중심 투자’로 성장 패러다임을 바꾸었습니다. 과거 많은 전문가나 정치인들은 복지는 퍼주기 방식이고, SOC는 생산적인 투자라고 하지만 복지가 그렇지만은 않습니다. 복지도 생산적이며 그것이 소비를 촉진하고, 결과적으로 성장에 기여할 수 있습니다. 한정된 자원 내에서 그동안 물적 투자는 많이 이루어졌습니다. 반면, 노인 빈곤 문제나 사람에 대한 투자는 적어서 복지 예산을 조정하게 된 것입니다. 다만, 이것은 정부의 연동 계획입니다. 내년 계획도 집행하는 상황을 보면서 필요하다면 보완을 해 나갈 것입니다.

사회 : 정부 입장을 잘 들었습니다. 출퇴근과 관련해 제 개인적으로 차를 가지고 다닐 땐 40분 정도 걸리고, 막히면 1시간입니다. 그런데 대중교통을 이용하면 1시간 20분 정도 걸립니다. 제 희망은 지하철로 30~40분 만에 갈 수는 없는가 하는 것인데, 이 문제를 해결하고자 한다면 SOC 투자는 아무리 강조해도 지나치지 않을 것 같습니다. 장기적 투자가 필요하다는 점을 고려한다



이근우



지종철

면 지자체에 맡기는 것보다는 정부가 SOC 투자 확대를 위해 더욱 노력해야 하지 않을까 생각합니다. 다음은 교통 전문가인 유정복 본부장께서 말씀해주십시오.

유정복 : 앞서 말씀하셨듯이 출퇴근길이 복잡하지만 편리해지고 빨라진 것은 분명한 사실입니다. 국도를 이용할 때는 도로에 관련된 모든 분께 감사의 마음이 들 정도입니다. 그러나 우리나라의 도로와 철도가 충분하니까 더 이상 투자할 부분이 없다는 것은 다시 한 번 생각해볼 문제입니다. 여러 나라의 교통 인프라 수준 지표를 참고로 방향성의 근거를 내지만 그것을 중심으로 적정 규모를 판단하는 것은 적절치 않다고 생각합니다. 우리나라와 그 나라의 도로 특수성이 다르기 때문에 비교하는 것은 옳지 않습니다. 우리나라의 교통 인프라 수준이 변화하는 환경에 제대로 대처하고 있는가, 불편한 것이 없는가, 닥쳐올 4차 산업혁명 시대에 제대로 대처하고 있는지 등을 따져보아야 합니다. 세계 지표와 비교하기보다는 우리 자체의 상황에 맞는 진단을 해야 합니다.

전반적으로 교통 접근성, 평일 혼잡성도 이전

에 비해 완화되었습니다. 하지만 이런 평균 지표가 좋아졌다고 해서 완전하다고 할 수는 없습니다. 오히려 이전보다 안 좋아진 것도 있습니다. 예를 들면 교통 투자가 대도시에 집중이 되었지만 정체가 발생하는 것은 자동차가 증가하기 때문이고, 인구와 산업시설·병원·학교 등 사회기반시설이 대도시에 집중되어 있기 때문입니다. 지방에 계신 분들이 가벼운 감기에도 서울에 있는 종합병원으로 옵니다. 그래서 더욱 교통이 막힐 수밖에 없습니다. 외곽에 위치한 도로도 주말이면 꽉 차고 있습니다. 그래서 여가 통행에도 교통 투자가 필요합니다. 그러나 교통 SOC 투자는 평일 기준으로 이루어져 있습니다. 여가 통행 평가 지표는 평일보다 10~20%가 더 높습니다.

패턴이 바뀌면 투자의 방향도 바뀌어야 합니다. 과거 도로 확충에 주안점이 있었다면, 이젠 도로 운영이나 질을 높이는 것으로써 혼잡을 해소할 수 있습니다. 하이패스 시스템으로 고속도로 정체를 줄이는 것이 하나의 예입니다. 이는 IT 기술 등을 도입하여 도로 운영의 효율성을 높이는 투자라 할 수 있습니다. 자동차나 아파트는 유틸리티가 높아지기에 가격이 오르고 있습니다. 도로도 마찬가지입니다. 우리나라 주요 고속도로는

지은 지 50년이 되어 유지보수의 필요성이 커지고 있습니다. 우리나라는 유지보수 비용이 2.5배 증가하였지만 미국의 경우 유지관리 비용이 신설 비용을 초과하였습니다. 우리나라도 이제 대비해야 합니다. 결국 우리도 교통 투자 전략을 선택과 집중을 통해 도로 운영 및 유지관리의 질적 향상으로 전환해야 합니다. 교통 투자가 적절한지 실태 진단이 필요하고, 바람직한 교통 투자 로드맵의 방향 설정이 필요한 시기입니다.

사회 : 내년도 SOC 예산 삭감으로 당장 발동에 불이 떨어진 건설업계에서는 어떤 입장을 갖고 계시는지 유현 상무님께서 말씀해주십시오.

유현 : 먼저, 정부 측 주장에 대한 반론을 말씀드리겠습니다. 아까 오상우 과장께서 올해 철도와 도로 부문에서 이월된 금액이 3조원이라서 실제로는 1조 4,000억원이 줄었다고 하셨는데, 건설 산업은 수주 산업입니다. 실질적으로 감소된 부분이 체감 지수로 오기 때문에 절대로 안심되지 않습니다. 저는 크게 4가지를 말씀드리겠습니다. 건설 인프라는 지금 충분하지 않습니다. 정부가 국회에 제출한 내년도 SOC 예산은 17조 7,000억원으로 2004년 이후 최저치입니다. 앞으로 2020년도까지 매년 7.5%씩 계속 줄어들 계획입니다. 우리나라 교통 인프라가 그동안 누적된 것이 충분하다고 하는데 국토면적 대비 길이로 단순하게 계산하였기 때문입니다. OECD 34개국 중 도로가 5위이고 철도가 18위입니다. 이것 중 모순된 점이 있는데 이용률이 적은 부분까지 합해서 한 것으로 질적인 부분이 간과되었습니다. 인구 대비로 하면 도로도 18위입니다. 많은 분들도 아시겠지만 경부고속도로는 평일에도 지체됩니다. 또한 인천에서 서울 강북으로 이동하는 데 편도 2시간이 걸리며, 버스 2개 노선이 유일하다

고 합니다. 정작 국민이 필요로 하는 인프라는 부족하다고 말씀드리고 싶습니다. 토론 발표자 중 ‘늪은 도시’라는 표현을 쓴 분이 있었는데 건설한 지 30년이 넘는 SOC 시설이 2,600여 개입니다. 앞으로 20년 후에는 30년이 넘는 것이 전체의 61.5%라고 합니다. 미리 수리하지 않아서 10년이 넘으면 예산이 173% 증가된다고 합니다. SOC 투자야말로 고용 창출과 경제 성장을 늘릴 수 있습니다. 다양한 기술 인력을 필요로 하여 일자리가 늘어납니다. 한국건설산업연구원에 따르면 예산 1조원이 줄어들 때마다 1만 4,000여 명이 일자리를 잃게 됩니다. 이 계산대로라면 4조 4,000억원이 줄어들 경우 6만 1,000명이 실업자가 됩니다. 누구를 위한 것인지 생각해볼 필요가 있습니다.

또한 간과된 부분이 있는데 도로, 항만 등이 건설되면 물류비용이 줄어들게 되고, 지역경제가 활성화되고, 새로운 수요를 창출할 수 있게 됩니다. SOC 선진 국가인 싱가포르와 홍콩처럼 정부에서도 이러한 점을 참고해 주시길 바랍니다.

복지와 건설을 대척점으로 보는 경향이 있는데 복지과 건설은 연관이 높습니다. 섬에 사시는, 몸이 아픈 노인이 큰 병원에 올 수 있도록 다리를 놓아주는 것이 복지라고 생각하고, 출퇴근 시간을 줄여주는 것 또한 진정한 복지라고 말씀드리고 싶습니다. 그리고 2001년 최저가낙찰제가 도입되었는데 낮은 공사비로 인해 사용 경과된 노후 시설물들이 위험에 노출되어 있는 경우가 많습니다. 안전 측면에서 이는 복지에 저촉됩니다. 그리고 한반도는 지진의 안전지대가 아님에도 우리의 내진 성능은 33%에 불과합니다. 만약 이것을 처리하지 않으면 위험에 노출됩니다. 최고 기술 국가와 우리나라는 6년의 기술 격차가 있습니다. 안전에서 멀어지지 않도록 정부는 건설에 관심을 가져주시기 바랍니다. 마지막으로 말씀드리

자면 건설이야말로 진정한 복지입니다. 일자리 창출의 진정한 국민 복지를 위해 SOC 확충을 부탁드립니다.

사회 : 건설산업 관련 정책과 예산을 총괄하고 있는 국토교통부의 지중철 재정담당관계서는 어떤 견해를 갖고 계시는지요.

지중철 : 국토부 예산을 총괄하는 사람으로서 SOC 예산 감축에 대해 막중한 책임감을 느끼고 있습니다. 내년 SOC 예산이 4.4조원 줄어서 17.7조원입니다. 국토부 예산안과 6조원 정도 차이가 나는데 통상 국토부 예산에 2조원 더 얹으면 우리나라 전체 SOC 예산입니다. 이런 상황이 걱정이지만, 일단 내년까지는 버틸 만합니다. 작년에 못 쓴 3조원 가량의 예산이 이월되었습니다. 이월금도 역대급으로 많았습니다. 더욱이 4대강 사업 이후에는 큰 사업도 없었습니다. 재정 당국에서는 이런 상황을 반영하여 타이트하게 운영하겠다고 하고 있습니다. 그런데 이제 대형 사업들이 시작됩니다. 예를 들어 15조원 규모의 GTX, 8조원 정도에 이르는 세종고속도로, 6조원 규모의 김해 신공항 건설사업이 잇따라 착공될 예정입니다. 제주공항, 호남고속철 사업 등도 머지않아 시작됩니다. 이처럼 몇 십 조원 규모의 사업들이 본격적으로 시작되기에 든든한 면도 있습니다.

하지만 근본적으로는 불안하기 그지없습니다. 계속 감축한다고 하는데 돌이켜보면 우리나라의 경제 성장이 오늘에 이른 것은 SOC 덕분입니다. SOC가 경제 산업 기반을 구축하는 역할을 충실히 했기 때문입니다. 지금은 옛날 산업이 되고 있습니다. 재정 당국에서는 도로, 철도 등 산업기반시설은 어느 정도 구축되었고, 예산도 그런대로 충분하지 않느냐 하는 입장인 것 같습

니다. 그러다보니 논쟁이 있습니다. 교통 혼잡으로 인한 불편을 해결해야 한다는 것이 대표적입니다. 아까 잠깐 얘기가 되었지만 출퇴근이나 휴일에 나타나는 지독한 교통 혼잡은 대도시권의 지자체 문제입니다. 지방에서는 기간망이 충분하지만 대도시권 중심은 불편합니다. 지금까지는 산업 기반으로 투자를 했기 때문입니다. 이제는 생활 복지 기반으로 나가야 합니다. 시민들의 출퇴근이나 여가 불편을 해소하기 위해 교통 인프라를 확충하는 것은 넓은 의미로 복지라 할 수 있습니다. 더구나 선진국은 사회기반시설, 즉 생활 인프라인 전기·통신·공원·학교·체육시설 등을 확대하고 있습니다. 우리나라도 이러한 방향으로 투자 전략을 바꿔야 할 때입니다. 지금처럼 도로나 철도 건설 위주라면 우리 SOC 예산은 점점 줄어들지 않을까 생각합니다. SOC 예산 극복을 위해서는 선진국처럼 유지, 보수, 안전으로 바뀌어야 합니다. 건설산업이 생활 기반으로 국민들을 편하고 이롭게 해야 한다고 생각을 합니다.

결론적으로 앞으로 3가지, 즉 유지, 보수, 안전을 위한 방향으로 SOC 투자 전략이 바뀌어야 합니다. 그러기 위해서는 SOC 투자가 확대되어야 합니다. 미국은 낡은 시설물을 한 번에 교체하면서 큰돈이 들었습니다. 우리나라는 미리 안전과 보수 확대를 준비해야 합니다. 아직 시작 단계라 예산이 미미합니다. 현재 우리나라 안전, 보수 예산은 신설 비용의 20% 정도이지만 선진국은 50%로 큰 비중을 두고 있어서 장차 우리나라의 안전, 보수 예산도 확대될 기회가 있습니다.

대도시권에 대한 투자는 기반시설의 혼잡을 완화시키는 데 투입되어야 하고, 투입 규모도 지금보다 늘어나야 합니다. 그러려면 투자 주체가 국가나 지방자치단체나 하는 큰 결정이 먼저

이루어져야 합니다. 지금까지는 시민을 편리하게 하는 것은 지자체의 역할이었지만 어떤 주체가 하는 게 더 효율적인지 고민을 해야 합니다.

사회 : 다음은 비교적 객관적인 입장에서 SOC 투자 문제를 바라보실 수 있는 학계의 박동규 교수님께서 말씀해주십시오.

박동규 : 지금까지 정부 측 대표 두 분과 공공 연구기관 한 분, 민간 측 대표 한 분이 말씀하셨습니다. 저는 중립적인 입장에서 이 문제를 생각해 보려고 합니다. 말씀들을 들으셨겠지만 양쪽 의견이 현격하게 차이가 납니다. 정확하게 말하면 정부 예산은 늘었는데 SOC 투자는 적정하냐는 것입니다. 대외적으로 여러 가지를 감안해보았을 때 적절한지 따져야 합니다. 많이 말씀하셨지만 도로, 철도, 항만, SOC의 유지·보수 예산 문제에 대한 민간과 정부의 시각이 판이하게 다릅니다. 이전 정부에서 현 정부로 바뀐 지 몇 개월 안 됐는데 급격하게 SOC에 대한 인식이 변했습니다. 건설업체의 입장에서는 당황스럽고, 일반 국민들도 혼란스럽습니다. 정권이 바뀌어 SOC 정책의 시각이 달라졌다는 것입니다. 심지어 국토부나 기재부, 환경부 공무원들도 헛갈려 하고 있습니다.

정부가 앞으로 SOC 예산을 감축할 것으로 예상되는데 이러한 정책이 적정한 것인지, 도로·철도·유지보수 면에서 우리나라 SOC의 각종 수치가 적절한지 등에 대한 분석과 연구는 지금까지 없었습니다. 그런데 갑자기 정권이 바뀌고 몇 개월 사이에 완전히 다른 분위기의 정책 추진으로 이를 주도한 공무원조차 확신이 없습니다. 지금 정부의 SOC를 바라보는 시각은 ‘급박하지 않다’는 것입니다. 하지만 민간은 숨이 넘어가는 상황입니다. 어느 쪽이 맞는 것인지 유리한 대로

각자의 근거만 제시하고 있습니다. 제대로 된 현황을 파악하기 위해서는 중립적인 기관에서 맡아서 판단해야 합니다. 여기에 대한 논의는 하지 않고 서로의 주장만 하고 있는 실정이라서 안타깝습니다.

중앙정부는 “SOC의 전체적인 부분은 충분하다”, “대도시는 지자체가 맡는 구조로 이루어져 있다”라고 하지만 이는 무책임한 이야기입니다. 우리가 처한 현실, 경제 상황, 대외 경쟁 국가의 SOC 감가상각 방법을 제대로 따져봐서 우리나라에 적합한 방법으로 이끌어 가야 합니다. 그런 것도 없이 서로의 의견만 내는 것은 굉장히 큰 문제입니다. 정부도 떳떳하게 추진하고, 민간도 의견을 주장하려면 제대로 된 기반 연구가 이루어져야 합니다. 현재로서는 어느 것도 대변할 수 없기에 정부와 민간을 벗어난 제3의 기관에서 나서야 합니다.

정부 측에서는 구체적 지표의 숫자를 가지고 의견을 내지만 국민과 건설업계에서 우려하는 것은 수치의 개념이 아니라 정부의 기초 정책 방향이 갑자기 바뀐 것입니다. 그래서 안심할 수 없는 것입니다. 중립적인 시각에서 바라보는 연구가 없는데 숫자만 가지고 이야기하는 딱한 상황입니다. 중립적인 시각에서 SOC를 다방면으로 연구를 한 후에 현 정부의 정책 방향을 결정해야 합니다.

사회 : 제3자의 입장에서 정확하고 객관적인 현실 진단을 해야 한다는 말씀을 해주셨습니다. 학자로서 저도 전적으로 거기에 동의합니다. 다음은 언론계에 몸담고 계신 이근우 기자께서 말씀 해주십시오.

이근우 : 요즘 신문사에서 주로 다루는 주제가 원전 중단을 둘러싼 중재의 결정 과정인데, 최근에

영화를 한 편 다시 봤습니다. ‘판도라’라는 영화입니다. 제가 듣기로는 문재인 대통령께서 탈원전을 결심하신 계기가 그 영화라고 들었습니다. 그래서 그 영화의 어느 부분이 마음을 움직였을까 생각하며 집중하면서 봤습니다. 영화에서 원전이 터져 사건이 악화되는 장면이 나옵니다. 이 영화를 보면 아시겠지만 사고의 전적인 책임은 전문가들에게 있는 게 아니었습니다. 발전소 소장은 부실 공사의 위험과 시설의 노후화를 알리려고 했지만 묵살당하고 짓밟히는 과정이 반복되었습니다. 영화에서는 또한 격노한 소장이 “안전 공사를 2~3년 동안 해야 하는데 법률 통과를 위해 두 달 만에 끝냈다. 그런데 원전 설비를 재가동하는 것이 말이 되느냐”라고 항변하는 장면이 나옵니다. 전문가들의 말을 제대로 파악하고 실행했다면 참사는 일어나지 않았을 것입니다. 그분들의 발언을 억압하는 것이 문제라고 생각했습니다.

원전과 같이 전문가의 판단이 중요한 사항을 국민투표로 결정하는 것은 옳지 않습니다. SOC 투자가 적정인지 그렇지 않은지 또한 투표로 해결되지 않습니다. 정확한 원인에 대해 파악한 후 해결해야 하는데 찬반을 나누어 싸우고만 있습니다. 이번 토론 주제에 대한 제 생각은 ‘대한민국의 SOC는 충분한가’, ‘신규 건축에 투자할 필요는 없는가’입니다. 전국 어디에서나 30분 내 고속도로 진입은 보장되었다고 생각합니다. 그런 의미에서 기반은 구축했다고 생각합니다. 하지만 이것은 농촌 기준이고, 인구가 많은 도시의 기준에서 보면 갈수록 불편하다고 합니다. 지하철이 늘고 연장되었다고 편리한 것이 아니며, 오히려 지옥철이 되고 있습니다. 인간이 가장 불행할 때가 언제인지 아십니까? 출근길이라고 합니다. 그런데 막히고 뒤흔들린 공간에서는 더욱더 불행하다는 생각이 심화됩니다. 아까 말씀하신 대로 생

활 인프라를 개선해야 한다고 생각합니다. 국토부에 계시는 아는 분을 만나 “SOC에 더 투자해야 합니다. 사람들은 도시 공간 확충과 새로운 건물을 원합니다”라고 말을 했지만, 돌아온 대답은 “지을 땅이 없고 지을 돈이 없습니다. 복지 예산을 써야 하는데 그것은 어려운 일입니다”라고 말했습니다.

제 생각은 이것입니다. 옆을 보지 말고 밑을 보십시오. 엄청난 지하 공간이 있습니다. 서울역과 도교역을 비교해보십시오. 서울역에는 많은 노숙자들이 있고, 지하상가는 쇠사슬로 잠겨 있습니다. 대한민국 심장인 수도의 역을 그렇게 방치해 놓는 국가는 우리나라밖에 없습니다. 서울역에서 용산을 지하로 연결하고 지상은 복합 공간으로 개발하십시오. 그런 창의적 발상을 하셨으면 좋겠습니다. 그것이 혁신 성장입니다.

사회 : 저는 건설 관련 분야가 아닌 기업법을 연구해 왔지만 오늘 토론회를 보면서 현 정부가 탈원전이나 SOC 예산 축소로 방향을 잡은 것은 건설산업의 중요성을 간과하는 것이 아닌가 하는 생각이 들었습니다. 오늘의 열띤 토론과 가득 메운 방청객들의 열기에서 간절함과 안타까움도 느낄 수 있었습니다. 저는 평소에 ‘기업이 살아야 경제가 살고 경제가 살아야 국가가 산다’라고 생각합니다. 제가 생각하는 기업법은 결코 기업을 규제하는 것이 아니고 기업과 기업인이 창의를 갖도록 옆에서 북돋아주고 유지해주고 발전할 수 있도록 도와주는 역할이라고 생각합니다. 오늘의 토론이 일회성이 아니라 각계에 알려져서 SOC 예산이 합리적인 선에서 결정되기를 기원합니다. 모두들 수고 많으셨습니다. 감사합니다. **(END)**

정리 : 이형우 출판팀장 · 김소연 연구원, 사진 : 최영익