세릭내지2013.6월호 2013.5.29 3:27 PM 페이지8

SOC 투자 축소 방침 - 세계적 추세에 '역주행'

박 용 석 | 한국건설산업연구원 연구위원
yspark@cerik.re.kr

SOC 재정 투자 축소, 또 축소…

지난달 16일 열린 국가재정전략회의에서는 복지 예산 확대를 위해 2014년부터 2017년까지 4년 동안 교통부문 SOC 예산을 10조원 이상 삭감할 것을 예고했다. 정부가 삭감하려고 하는 SOC 예산 중 철도 부문의 삭감 규모가 가장 크고, 다음으로 도로, 수자원 등이 그 뒤를 잇는 것으로 알려지고 있다. SOC 투자의 또 다른 주체인 공기업의 경우 '부채 문제가 심화되지 않도록 유의' 할 것을 지적받고 있어 공기업을 통한 SOC 투자도 감축될 것으로 보인다.

한편, 정부는 세출 구조조정을 하고 있다. 도덕적 해이 · 부정, 사업 타당성 검토 오류, 중복 · 과잉 투자, 선심성 · 과시성 행사, 예산의 목적 외 사용 및 불요불급한 집행 등의 예산 낭비를 줄이는 차원에서 추진되고 있다. 당연한 조치이다.

그런데 정부는 도로, 철도, 하천 등 SOC 시설이 충분히 갖추어졌기 때문에 '우선순위 조정으로 속도를 조절하고 수익성이 확보되지 않은 곳은 진행 중인 사업이라도 중단할 수 있다' 라고 밝히고, 내년도 예산부터 적용할 예정이다. 박근혜정부는 대통령 선거 공약에서 복지 지출과 의무지출을 제외한 재량 지출을 축소하는데, 토목 건설은 추가로 감축할 것이라고 했다.

이 같은 상황을 종합해보면 향후 SOC에 대한 재정 투자의 대폭적인 축소는 불가피하다. 이에 따라 '국가재정운용계획' 을 완전히 새로 수립해야 한다. '2012~2016년 재정운용계획' 의 SOC 계획은 저탄소 녹색 교통을 확보하기 위해 도로 등의 투자는 축소하고 철도 투자는 확대키로 했었다. 복지, 국방, 교육 등 12개 사업부문 중 SOC만 유일하게 연평균 0.5% 감축하였는데, 또다시 SOC 투자를 축소할 수밖에 없게 된 것이다.

세계적 투자 확대 추세에 역주행

우리나라보다 SOC 시설이 더 많이 축적되어 있는 미국, 독일, 일본 등 주요 국가들은 국가 경쟁력 확보와 경기 부양, 저탄소 녹색 교통 체계를 구축하기 위해 SOC 투자를 확대하고 있다. 독일은 2009년에 교통 SOC 확충을 위해 철도 43억 유로 등 총 112억 유로를 투자하기로 하였다.

세릭내지2013.6월호 2013.5.28 8:8 PM 페이지9

박근혜 대통령 대선 공약 중 교통 SOC 관련 내용

구분	사업명	비 고
철도 (16건)	남해안 철도고속화사업	• 현재 추진 중인 부산~순천 복선화 사업은 계획 기간 내 완료 • 순천~광주 구간 조기 착공 • 송정~순천 철도 (선형) 개량
	대구권 광역교통망	• 대구권 광역철도망의 단계적 추진 • 대구~광주간 철도 건설 추진
	인천도시철도 2호선	• 사업비 지원을 통한 조기 개통
	인천경제자유구역 접근성 제고	• 서울 지하철 7호선 청라국제도시 연장 추진
	충청권 광역철도망 대전 구간	• 대전시 통과 구간(신탄진~계룡시) 전철화 사업 조기 시행 • 신탄진 대전철도차량정비단 인입선로 이설
	대전 도시철도 2호선	• 조기 착공 적극 검토 • 도시철도 2호선의 과학벨트 연장 구간(16㎞) 타당성 검토
	GTX(수도권 광역급행철도)	• 킨텍스~수서, 송도~청량리, 금정~의정부 3개 노선 추진
	수서발 KTX 노선 의정부까지 연장	• 수서~평택 KTX 건설사업을 의정부까지 연장
	수도권 교통 대책	• 월곶~광명~판교간, 여주~원주간, 인덕원~수원간 복선 전철 건설 지원
	춘천~속초 동서고속화철도	• 연장 구간(92.8㎞), 설계 속도 230km/h 고속화철도 착공
	여주~원주, 원주~강릉 복선 전철	• 2015년 성남~여주, 2017년 원주~강릉 복선 전철 개통 예정, 단절 구간인 여주~원주 복선 전철 추진 • 원주~강릉 복선 철도 건설
	중부내륙선 철도의 복선 · 고속화	• 현재 단선으로 추진 중
	충청권 광역철도	• 경부선과 호남선 철도를 복선 전철로 개량, 논산~대전~세종~청주를 연계하여 구축
	호남 KTX 건설	• 오송~익산~광주 송정~무안공항~목포
	김천~거제간 남부내륙철도	• 사업 조기 추진
도로 (12건)	88올림픽고속도로 확장 공사	• 적기 준공 추진
	경인고속도로 지하화	• 통행료 폐지 및 지하화 추진
	광주 외곽순환고속도로	• 광주 외곽 연장 16.1km 4차로 건설
	회덕 IC 건설 지원	• 대덕구 연축동(경부고속국도)~신대동(천변고속화도로) 560m 건설 • 세종시 및 과학비즈니스벨트 접근성 개선
	동서 5축(보령~울진) 고속도로	• 예비타당성조사 대상 선정 및 타당성조사 시행
	충북 내륙 교통 인프라 확충	• 세종~충북~강원권 연결 고속도로 건설 추진
	충청내륙고속도로(제2 서해안선)	• 현재 1단계 추진 중, 미착공 구간의 조기 착공
	국도 77호선 연결 부창대교	• 부안군과 고창군을 연결하는 도로 및 대교 건설
	동부내륙권(새만금~정읍~남원) 국도	• 정읍에서 남원 구간도 조기 착공 지원
	동서교류 연륙교(한려대교) 건설	• 전남 여수와 경남 남해군 연결을 적극 검토
	광주~완도 고속도로	• 4차선 도로 건설 추진
	동해안 고속도로망 건설	• 삼척~포항 고속도로 건설 추진
공항 (2건)	청주국제공항 경쟁력 강화 지원	• 공항 SOC 확충 및 공항 활성화 지원
	제주공항 인프라 확충	• 기존 공항 확장 또는 신규 건설 추진
항만 (3건)	제주 민군복합 관광 미항 건설사업	• 민군 커뮤니티 및 친환경 경관 조성 지원
	인천 신항 항로 증심(14m → 16m)	• 10만~15만톤급 선박 이용 가능
	경기만 해양 레저 · 관광	• 마리나항 조성 지원
하천 (1건	광주 광주천, 용봉천 등 복원	• 양동시장 일대 광주천 복원 및 현대화 사업 • 용봉천 등 지천 복개 구간 생태하천 복원

중국은 1.7만km 고속철도망 등 SOC 사업에 18조 위안을 투입하고 있으며, 미국도 2011년에 4,000마일 철도 등 교통 SOC에 500억 달러를 투자한다고 밝혔다. 오바마 대통령은 집권 2기 첫 국정 연설(2013년 2월)에서 경제 활성화 추진을 위해 최저 임금의 인상과 함께 도로 · 교량 건설 부문 500억 달러 투자, 건설 고용 프로그램 150억 달러 투입 등을 발표했다. 일본은 내수경기 진작과 지진 · 홍수 등 자연 재해를 방지하기 위해 향후 10년 간 도로, 항만 등 토목 사업에 200조엔을 투자하는 '국토강인화계획' 을 추진하고 있다.

전 세계적으로 경기 활성화와 국가 경쟁력 제고, 저탄소 녹색 교통을 위한 SOC 투자를 확대하는데 우리나라는 그 추세를 역주행하고 있다. 우리나라가 제대로 방향을 잡은 것인가? 복지 공약만 지키면 되고 국가 경쟁력 제고와 지역 경제 활성화를 위해 제시한 SOC 공약은 안 지켜도 상관 없는가? SOC 투자 축소로 공기 지연과 사업비 증가 등 국민 불편과 비효율성이 증대되어도 괜찮은가? 이러한 문제들을 심각하게 검토해보아야 할 때이다.

중진국 함정에 빠지는 것 아닌가…

세계은행에 따르면 2011년도에 1

세릭내지2013.6월호 2013.5.28 8:8 PM 페이지10

인당 국민소득이 2만 달러 이상인 나라가 세계적으로 40개국인데, 이 중 우리나라는 33위로 2만 3,000달러 수준이다. 선진 23개국의 경우 2만 달러에서 3만 달러로 진입하는 데 평균 8년이 소요되었다고 한다. 그런데 우리나라는 2007년에 2만 달러에 진입한 후 벌써 6년 동안이나 제자리걸음 중이다. 우리나라의 금년도 경제성장률 전망치는 2.6% 수준이다. 반면, 일본은 2.9%로 전망되고 있어 15년 전 외환위기 이후 처음으로 일본에게 역전된 이후 다시 재역전될 것으로 예상되고 있다. 국민 소득의 향상을 위해서는 경제가 성장해야 하는데 경제 성장률은 여전히 답보 상태에 있다.

향후 우리나라 경제의 성장 가능성을 예측해볼 수 있는 잠재 성장률은 1990~2000년에 6.5% 수준에서 현재는 대폭 낮아져 약 3.7% 수준으로 추정되고 있다. 더욱이 OECD는 2031년의 잠재 성장률을 1%로 예상하고 있어 세계 평균은 물론이고 OECD 평균치에도 미치지 못할 것으로 전망하고 있다. 잠재 성장률이 낮아진다는 것은 자본, 노동 등 요소 투입이 감소되었거나 성장 효과가 축소된 가운데 기술 진보 등 생산성 향상이 미흡했기 때문이다.

이 같은 한국 경제의 심상치 않은 조짐은 자칫 중진국 함정에 빠질 수도 있음을 암시한다. 중진국 함정은 개발도상국이 경제 발전 초기 단계에서는 순조로운 성장세를 보이다가, 중진국 수준에 이르러서는 성장이 장기간 둔화되어 정체되는 현상을 뜻한다. 중진국 함정에 빠지게 되면 고속성장을 하던 국가 내부의 문제들이 폭발해 성장 정체, 빈부 격차의 가속화 등 각종 사회적 모순들이 드러나게 된다. 이러한 중진국 함정에 일찍이 빠졌던 중남미 국가들은 현재까지도 고소득 국가로 발전하지 못하고 있다.

우리나라와 일본이 전 세계 국가들 중 유일하게 중진국 함정에서 탈출한 국가로 평가되고 있지만, 우리나라는 아직 장담하기 이르다. 어쩌면 선진국 샴페인을 너무 일찍 터트리며 방심하고 있는 것일지도 모른다. 지속적인 경제 성장을 위한 적극적인 노력이 무엇보다 필요한 시점이다. 경제 성장의 핵심은 자본 및 노동과 같은 생산요소의 투입을 지속적으로 확대해 경제 성장 기여도를 높이고, 이와 함께 기술 혁신과 생산성 향상을 추진해야 한다. 경제 성장 기여율의 경우 대표적인 자본적 투자에 해당하는 건설업은 외환위기 전인 1990년대에는 0.5~1.1% 수준으로 경제 성장에 매우 중요한 기여를 했다. 하지만 2008년 이후부터 현재까지 -0.2%로 경제 성장에 오히려 마이너스 역할을 하고 있다. 건설업의 위축이 경제 성장에 미치는 부정적 영향을 단적으로 보여주고 있다.

OECD 잠재 성장률 전망

(단위 : %)

구 분	2001~2007년	2012~2017년	2018~2030년	2031~2050년
한국	4.4	3.4	2.4	1.0
세계 평균	2.7	3.4	3.3	2.4
OECD 평균	2.3	2.1	2.3	1.9
유로존 평균	1.8	1.5	1.8	1.4
미국	2.5	2.1	2.4	2.1
일본	0.6	0.9	1.3	1.3
중국	10.2	8.9	5.5	2.8

자료 : OECD, *OECD Economic Outlook*, May 2012, p.200.

SOC 시설 – 결코 충분하지 않다

정부는 SOC 시설이 충분하기 때문에 이제부터 투자를 축소한다고 했다. 그러나 불행하게도 우리나라의 SOC 시설은 충분치 못하다. 교통혼잡비용은 2000년 19.4조원에서 2008년 26.6조원으로 증가하고 있

고, GDP 대비 교통혼잡비용의 비중은 2.8%로 미국 0.6%, 일본 2.3%에 비해 높다.

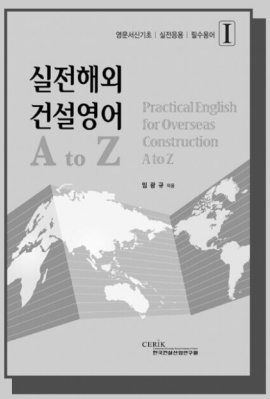
2007년도 우리나라의 국가 물류비는 GDP 대비 15.6%로 일본의 8.7%, 미국 10.1% 등 주요국보다 높은 수준이다. 물류비 비중이 높다는 것은 제품의 가격 경쟁력을 약화시키는 요인이 될 수 있다. 대한상공회의소에 따르면 1인당 국민소득 2만 달러 달성 시점을 기준으로 국토 면적과 인구를 고려한 도로 연장률은 2010년 우리나라의 수준이 2만 달러를 달성한 당시 일본의 29.7%(1987년), 프랑스의 33.4%(1990년)에 불과하다.

SOC는 단기간에 공급할 수 있는 재화가 아니라 장기적 관점에서 안정적이며 지속적인 투자를 통해서만 확보할 수 있다. SOC의 효용 가치는 지금 세대뿐만 아니라 다음 세대도 향유하기 때문에 지금 SOC 투자에 소홀할 경우 다음 세대의 경제 · 사회 발전을 저해할 수 있다. 당장의 욕구를 충족시키기 위해 SOC 투자를 축소하는 것은 정답이 아니다. 지속적인 경제 성장과 더 큰 복지 국가를 이루기 위해서는 SOC 투자를 확대해야 한다. CERIK

전 세계적으로 경기 활성화와 국가 경쟁력 제고, 저탄소 녹색 교통을 위한 SOC 투자를 확대하는 데 비해 우리는 그 추세를 역주행하고 있다.

도 · 서 · 안 · 내

실전해외건설영어 / 임광규 지음 · 한국건설산업연구원 펴냄



한국건설산업연구원은 국내 건설기업의 글로벌 건설 인력 양성을 통한 국제 건설시장 진출과 프로젝트 수행 능력 향상을 위해 총 5권의 「실전해외건설영어」 출간을 기획하고 이 중 제1권을 지난해 발간하였다.

「실전해외건설영어I」은 영문 서신 작성의 기초부터 해외건설 현장에서 사용되던 400여 건의 영문 서신 사례를 편집, 주석을 달았다.