

시론 SOC 투자는 지역균형발전 지름길



김홍수 한국건설산업연구원장

내년도 세계경제가 심상치 않다. 유럽 재정위기와 중국의 경제성장률 둔화 등 세계경제의 불확실성이 높아지고 있다.

경제의 불확실성이 높은 시기일수록 국가 재정의 역할은 매우 중요하다. 국가 재정을 통해 경기조절, 사회복지, 사회간접자본(SOC) 개발 등 국민경제의 안정성을 유지하고 경제발전의 초석을 마련할 수 있기 때문이다.

세계경제의 불확실성에 대응하기 위해 주요 국가들은 대체로 유동성 확대와 SOC 투자 확대 등 경기부양책을 추진하고 있다. 미국은 일자리 창출과 경제회복 그리고 미래를 대비한 교통체계를 마련하기 위해 내년부터 SOC 부문에 대한 예산을 대폭 증액할 것으로 알려져 있다.

향후 6년간 도로와 대중교통 투자를 각각 3360억달러, 1190억달러로 현 수준보다 43%, 127% 증액할 계획이다. 유럽연합(EU)도 향후 도로수요에 대응하기 위해 SOC 예산을 30% 정도 늘려야 하고 도로망을 안전하고 수준 높게 유지하기 위해서는 매년 80억 유로가 더 필요할 것이라는 분석도 있다.

한편, 정부는 내년도 예산을 금년 대비 5.5% 증가한 326조1000억원을 편성하

고, 현재 국회에서 예산 심의 중이다. 보건·복지·노동 6.4%, 교육 9.3%, 일반공공 행정 8.2% 등 11개 사업부문 예산을 모두 증액했지만, SOC 예산만이 유일하게 금년 대비 7.3% 축소된 22조6000억원으로 감액됐다. 이같이 정부가 SOC 예산만을 삭감해 국회에 제출한 것은 국내 SOC 시설이 이미 충분하다는 판단과 함께 건설 투자는 웬지 스마트하지 못하다는 인식이 있는 듯싶다.

“미·일은 경쟁력 위해 예산 늘려 건설업 육성해 서민일자리 창출 지속 투자로 성장잠재력 키워야”

대한상공회의소는 국민소득 2만달러를 달성한 시점에서 국토면적과 인구를 고려한 도로연장률을 분석했는데, 우리나라는 일본의 2만달러 달성시점인 1987년 수준의 30%, 프랑스의 33%에 불과하다.

우리나라의 교통혼잡비용은 2000년 19조원에서 2008년 26조원으로 지속적으로 상승하고 있으며, 교통사고비용은 연간 15조원으로 추계되고 있다. 우리나라의 국가물류비 비중은 GDP의 15.6%로 일본 8.7%, 미국 10.1%에 비해 높은 수준이다. 물류비 비중이 높다는 것은 제품의 국제경쟁력을 약화시키는 요인으로

작용할 수 있다.

우리나라의 지역간 발전의 편차는 여전히 크다. 지역발전을 위해서는 이를 지원할 수 있는 다양한 SOC 시설이 필요하며, SOC 투자 없이 지역균형발전을 달성하는 것은 불가능에 가깝다.

우리 경제의 안정적 운영과 경제의 선순환(고용증가→소득증가→소비증대→생산증가→고용증가) 구조를 확고히 하려면 일자리 창출, 특히 서민들의 일자리 마련이 필요하다. 건설업 취업자의 절반 정도가 일용직 근로자로 대부분 우리 사회의 취약계층인 서민들이다. 만약 건설 투자가 축소되면 하도급, 자재, 장비업 등 건설산업의 연관산업도 침체돼 결과적으로 서민들의 일자리는 줄고, 지역경제 활성화에도 부정적인 영향을 미칠 수밖에 없다.

SOC 시설은 단기간에 공급할 수 있는 재화가 아니라 장기적 관점에서 안정적이며 지속적인 투자를 통해 확보할 수 있다. 그 효용가치는 지금 세대뿐만 아니라 다음 세대도 향유할 수 있다. 건설 투자 확대는 우리 경제의 성장잠재력을 높일 수 있는 하나의 대안이 될 수 있다.

세계경제의 불확실성이 증대되는 현 시점에서 SOC 예산을 감축해 스스로 우리경제의 안정적 운영을 해치고 한국경제의 성장 동력을 약화시켜서는 안된다. 오히려 국가경쟁력 제고, 지역균형 발전, 경제 활성화 그리고 서민들의 일자리 창출을 위해 SOC 예산을 확대하는 것이 바람직하다.