

올림픽 시설 관리·활용 122억 내년 사업비 확보 차질

14일부터 국회 예결소위

2018평창동계올림픽 시설물 유지 관리와 사후활용을 위한 내년도 예산 확보에 난항이 예상된다. 정부가 올림픽 시설물 사후활용 계획이 확정되지 않았다는 이유로 난색을 표

하고 있기 때문이다. ▶관련기사 3면 도는 올림픽 개최 이후 개·폐회식장 주변을 랜드마크로 조성하기 위한 올림픽플라자 유산 조성사업비 74억원을 정부에 요청했다. 또 올림픽 시설의 효율적 사후활용 및 관리비 48억원도 요구했다. 하지만 문화체육관광부는 사후

활용 계획이 미비하다며 부처 예산안에 조차 이를 반영하지 않았다. 문체부는 시설물 사후활용 주제를 국가로 하는 내용의 ‘국민체육진흥법’ 개정안이 처리되면 다시 검토하겠다고 입장이다. 도의 내년도 예산 확보 1순위 사업인 제2경춘국도는 최종 예산 관문인 예산

안조정소위 과정에서 ‘예산 밀어날기’를 해야 하는 상황이다. 설상가상으로 이번 소위에 도 국회의원 배정이 무산될 전망이다. 도 정치권 관계자는 “국회 예산 심의 기간 중 도 정치권과 최문순 도정의 팀워크가 어느 때보다 중요하다”고 강조했다. 서울=홍현표기자

국도 42호선 정선~여량 시설 개량 재추진

【정선】정부 예산심의에서 제외돼 착공이 불투명 했던 국도 42호선 정선~여량 구간 시설 개량사업이 재추진된다.

정선군은 지난달 정선에서 열린 2017 전국우수시장 박람회 개막식에 참석한 김동연 경제부총리와 전정환 정선군수 등이 참석한 가운데 열린 간담회에서 정선~여량 구간 시설

개량 사업 지원을 요청했다. 전정환 군수는 “정선~여량 구간은 도로 폭이 좁고 굴곡이 심해 지역 주민은 물론 운전자 사고위험이 높다”며 시설 개량 사업의 필요성을 강조했다. 김동연 부총리는 이에 대해 사업비가 반영될 수 있도록 긍정적 검토를 하겠다고 약속한 것으로 알려졌다. 이명우기자

CONNECT

連



2018 평창동계올림픽 성공기원

2017 강원건축문화제

GANGWON ARCHITECTURE CULTURE FESTIVAL

일시: 2017년 11월 17일(금)~11월 20일(월) 장소: 강릉 명주예술마당

<p>강원도건축사회 건축사는 2018평창동계올림픽 개최 이후 지속가능한 발전을 위해 고유의 역사적 맥락과 정체성을 접목한 강원도의 건축문화와 건축경관이 함께하는 도시디자이너로서 도민에게 쾌적하고 안락한 삶의 공간을 누릴 수 있는 건축물을 제공하는데 최선을 다하겠습니다.</p>	<p>개막식 2017년 11월 17일 11:00 명주예술마당 컨벤션 홀 개막식, 시상식, 전시장 관람</p> <p>건축강연회 2017년 11월 17일 13:00~15:00 명주예술마당 컨벤션 홀</p> <p>전시 2017년 11월 17일~20일 회원작품전 회원건축사진전 학생작품전 어린이 건축물그리기대회수상작 명주예술마당 컨벤션 홀</p> <p>도민참여행사 건축문화탐방 2017년 11월 18일(토)~19일(일)</p> <p>어린이 건축물그리기대회 2017년 10월 14일(토) 13:00~17:00 강릉녹색도시체험센터</p>
--	--

주최: (주)대한건축사협회 강원도건축사회 후원: 강원도건축사와 강릉지역건축사회
주최: (주)대한건축사협회 강원도 강원도교육청 (사)대한건축학회 강원지회 (사)한국환경건축연구원
주최: (사)한국에중 강원도연합회 강릉지회 강원건설단체연합회

동해안 군 경계철책 '청신호'·제2경춘 국도 '적신호'

국회의 내년도 예산안 심사가 중반점으로 향하면서 강원도 5조 2000억원 확보를 위한 예산 심사 경과가 관심이다. 정부의 내년 SOC 예산 감축 기조 속에서 내주요 SOC 사업 예산 확보는 고전을 면치 못하고 있다.

■SOC사업 절반의 성공
국회 국토교통위원회가 최근 의결한 내년 예산안 중 강원도가 SOC 1순위로 꼽은 제2경춘 국도건설은 예산 반영 없이 '제5차 국도 건설 5개년(2021~2025)계획' 수립 과정에서 검토하라는 부대의견이 달렸다. 아울러 제천~삼척, 춘천~철

정부 SOC감축에 예산 확보 난항
춘천~속초 전철 사업 상임위 통과
침단 의로기기 기술개발 전액 반영

원 고속도로는 건설을 위한 예비타당성 조사를 추진하라는 의견이 나왔다. 강릉~제천 철도 건설은 내년 예비타당성 조사 신청하라는 주문이, 제천~삼척간 I TX 건설은 국가철도망 구축계획에 조기 반영(3차 국가철도망 구축계획 수정)해 추진하라는 의견이 각각 반영됐다.

반면 춘천~속초 전철 사업은 정부안 85억원에 15억원이 증액돼 상임위를 통과했다. 또 여주~원주 단선전철 사업은 내년 기본 및 실시시설계약이 조기 추진될 수 있도록 노력할 것이라는 의견이 포함됐다. 양양 오색집단지식지구정비 사업은 정부안(17억3000만원)에 63억 6000만원이 증액돼 의결됐다. 정부안에는 담겨 있지 않았던 △설악동 집단시설 지구재정비(7억원)와 △백두대간 문화철도역 연계협력(2억원) 사업의 용역비 예산은 국토위 심사과정에서 신규 반영됐다.

■동해안 경계철책 철거 예산 등 순항
동해안 군 경계철책 단계적 철거 사업 예산은 순항하고 있다. 국방부 송영무 장관은 지난 10일 국회 예산결산특별위원회에 참석, "철책 설치의 국방부, 철거는 지방정부가 한다는 것은 잘못됐다"며 예산 반영을 약속했다. 이에 따라 당초 정부가 편성하지 않은 관련 예산 57억원은 14일 국방위 전체회의에서 신규 반영돼 의결된 후 여결특위 논의에서 담길 가능성이 높다. 산업통상자원중소벤처기업위원회가 예비 심사한 △침단 의로기기 글로벌 진출 기술개발사업 △특수목적

형 자동차 튜닝 클러스터 구축 사업은 도가 증액을 요구했던 만큼 예산이 모두 반영됐다.
국회 행정안전위원회는 14일 전체회의를 열고 도와 도정지권이 요구한 △한동해특수재난대응단 특수장비 확충(신규 135억원) △장대터널 특수차량보강(신규 42억원) △강원경찰청 기동1중대 리모텔링 사업(신규 20억원) △평창동계올림픽 소방안전대책 운영지원(신규 3.25억원) 등에 대한 예산 편성 여부를 논의, 의결할 예정이어서 주목된다.
전민수

소양8교 건설 내년 타당성 조사 실시

**신사우동~동면 장학 연결
조사 용역비 당초예산 편성
결과 따라 노선 변경 가능성**

춘천 신사우동과 동면 장학지구 사이의 입암호를 가로지르는 가장 소양8교 건설이 추진된다.
춘천시는 소양8교 건설의 타당성 조사 용역에 드는 3억원을 내년 당초예산에 편성할 계획이라고 12일 밝혔다.

타당성 조사 용역은 경제성, 기술성, 정책성 등을 종합적으로 평가해 건설 여부를 결정한다. 소양8교는 지난 1994년 11월 도시계획시설(도로)로 지정, 20년 넘게 시행되지 않아 2020년 도시계획시설에서 해제되는 일몰제 대상이 되지만 시가 타당성 조사 용역을 시작으로 건설에 착수하면 일몰제 대상에서 제외된다.
소양8교는 도시계획시설 지정 당시 교량 길이만 600m, 교량 양끝을 연결하는 진입도로 900m까지 포함한 총 길

이는 1.5km로 계획됐다. 교량 폭은 35m로 양복 6차선이다. 소양8교가 놓이면 신사우동 사우스거리에서 동부아파트, 명진학교 앞 교차로, 강변코아루 아파트, 입암호를 거쳐 장학 LH해운채 아파트 옆 삼거리까지 직선으로 연결된다.
시가 소양8교를 건설하는데 있어 관련 예산은 1000억원대에 달할 것으로 추정되는 재원 마련이다. 소양8교 건설 비용은 전액 시비로 충당해야 해 재정적 부담이 적지 않다. 내년 6·13지방선거

를 앞두고 있는 상황에서 정치적 이해관계가 충돌해 소양8교 노선이 바뀔 가능성도 배제할 수 없다. 현재 지역사회에서는 신사우동~동면 장학지구 외 신사우동~후평동 극동아파트, 신사우동~후평동 소양도서관도 소양8교 노선으로 거론되고 있다. 시관계자는 "교량이 놓이는 곳은 타당성 조사 결과에 따라 합리적인 방향으로 바뀔 여지는 있다"며 "가장 중요한 것은 재원이 시기에 맞춰 마련되는 것"이라고 말했다.
김정호 kimpro@kado.net

정부, 올 SOC 재정집행 '계걸음' 이월 만들어 축소 예산 메우기?

정부가 올해 SOC(사회기반시설) 예산 집행에 좀처럼 속도를 내지 않고 있다.

경기 회복을 뒷받침하기 위한 재정집행 확대 기초를 손바닥 뒤집듯 바꾸고 벌써부터 내년 삭감분을 메우기 위한 이월 예산 만들기에 들어간 것이 아니냐는 "곳간 채우기" 의심의 눈초리 지적이 나온다.

12일 기획재정부 등에 따르면 올 들어 지난 9월 말까지 국토교통부의 주요 관리대상사업 집행 실적은 28조6622억원으로 연간 계획(37조6659억원) 대비 76.1%에 머물렀다. 지난해 같은 기간(78.0%)에 비해서도 2%포인트 가까이 낮은 수준이다.

특히 지난 9월 말까지 이미 잡아 놓은 예산의 절반도 쓰지 못한 사업이 수도룩한 것으로 나타났다.

지하철 건설지원 예산은 연간 계획(1685억원)의 40%도 되지 않는 668억원만을 투입하는 데 그쳤고 산업단지 진입도

로 지원 예산은 2209억원을 투입해 집행률이 연간계획(4694억원)의 47.1%에 불과했다. 위험도로 개선(47.2%), 광역철도 건설 지원(47.2%), 도로병목지점 개선(47.8%) 등도 집행률이 50%를 밑돌았다. SOC 공공기관 들도 사정이 크게 다르지 않다. 대부분

올 들어 9월 말까지 집행률이 지난해 같은 기간 수준에 미치지 못했다.

한국도지주택공사(LH)는 9월 말까지 8조9699억원의 재정을 투입하며 집행률이 72.2%에 그쳤다. 전년 동기(77.3%)보다는 5.1%포인트 낮은 수준이다.

한국철도시설공단은 9월 말 기준 4조9290억원을 집행하는데 그치며 집행률이 전년 동기(67.0%)에 비해 13.8%포인트 낮은 53.2%에 머물렀다. 철도시설공단의 올해 재정집행 목표 달성은 사실상 물 건너가게 됐다.

박경남기자 knp@ ▶3면에 계속

1면서 계속 = 정부, 올 SOC 재정집행 '계걸음'

경기 활성화한다면서... 공공기관도 집행률 저조

한국수자원공사도 9월 말까지 1조1992억원을 투입하며 집행률이 81.6%로 전년 동기(84.2%) 대비 부진했다.

한국도로공사의 경우 9월 말 기준 집행률이 63.6%로 전년 동기(63.2%)를 살짝 웃돌았지만 여전히 60%대에 불과해 올해 연간계획을 전액 소화하기는 현실적으로 어려운 상황이다.

SOC 예산 집행이 탄력을 잃어가면서 일각에서는 내년 SOC 예산 삭감에 대비한 곳간 채우기라는 시선이 제기되고 있다. 국토부는 올해 이월 예산 3조원 규모

를 내년으로 넘기면 실제 SOC 예산의 순삭감폭은 그리 크지 않다는 입장이다. 그러나 이월 예산은 어차피 집행될 부분이 고신규 예산 편성이라고 볼 수 없는 만큼 '누가리고 아웅'식의 대처라는 목소리가 높다.

업계의 한 관계자는 "경기 활성화를 지원한다는 이유로 재정 조기집행을 독려하다가 지금은 재정 집행 얘기가 속 들어갔다"며 "이월 예산을 내년에 투입하기 위한 사전작업으로밖에 비쳐지지 않는 이유"라고 말했다. 박경남기자 knp@

社 說

SOC 예산 집행 속도 높여야 한다

올해 사회간접자본(SOC) 예산의 재정 집행실적이 극히 부진하다. 지난 9월까지 SOC 예산 집행실적은 당초 예정의 80%도 안 된다. 지난해 같은 기간에 비해 2%포인트 줄어든 수준이다. 예년과 비교해 집행실적이 너무 더디다.

그렇다 보니 야당 의원을 비롯한 일각에서는 내년 SOC 예산 대폭 삭감에 따라 속도조절에 들어간 것 아니냐는 의구심을 나타내고 있다. 김현미 국토부 장관은 최근 국정감사 등에서 내년 SOC 예산이 대폭 쪼인 데 대해 올해 이월액이 3조원이나 있어 실제로는 SOC 예산이 크게 줄지 않을 것이라고 답변한 바 있다. SOC 예산 대폭 삭감에 따른 비판을 의식한 것으로 보인다.

정부는 올해도 재정 조기집행 계획을 세웠다. 내수경기를 진작시키고 경제 활성화를 교두보를 마련하기 위해서다. 재정 조기집행은 건설업계 등의 유동성 확보에도 도움을 줄 수 있다. 하지만 올들어 SOC 예산 집행이 늦어

지면서 건설업계의 걱정이 커지고 있다. SOC 예산이 제때 집행되지 않으면 건설기업들의 경영난을 초래할 수 있기 때문이다.

정부가 내년 SOC 예산 대폭 감소에 대한 비판을 의식해 일부러 재정 집행을 늦추지는 않을 것이다. 그렇지만 지금까지 SOC 예산 집행이 지지부진해서는 안 된다. 올해 계획된 예산은 최대한 집행해야 한다. SOC 등 재정은 민원이 생기면 쓰고 싶어도 못 쓰는 경우가 생긴다. SOC 예산에서 해마다 집행을 못하는 규모가 3~7%에 이른다는 분석도 나온다. 전체 계획 예산에서 미집행 비중이 평균 2~3%라는 걸 감안하면 너무 높은 수준이다. 액수로 환산하면 지난 2013년 1조8000억원, 2014년 1조3000억원, 2015~2016년 각 7000억원이 집행되지 못했다.

올해 예산과 내년 SOC 예산을 연계시켜서 는 안 된다. 이는 한마디로 누가리고 아웅하는 식에 불과하다. 이를 막기 위해서는 SOC 예산 집행에 속도를 내야 한다.

국민 10명 중 7명 "민자로 SOC 건설 바람직"

일반국민 10명 중 7명은 정부와 민간이 협력해 사회기반시설(SOC)을 조성하는 민간투자사업에 대해 '바람직하다'는 견해를 보인 것으로 조사됐다.

특히 민자사업 사용자를 대상으로 진행된 조사에서는 성공한 민간투자사업의 의미에 대해 '사용료(통행료 등)가 저렴한 사업'이 아닌 '국가경제와 국민편의를 증진시킨 사업'이라는 의견이 압도적인 것으로 나타났다.

한국민간투자학회가 지난 10일 서울 서초구 서울지방조달청에서 개최한 '2017년 한국민간투자학회 정책세미나'에서 박동규 한양대 교수는 "민간투자사업에 대한 일반국민-사용자 인식조사 결과와 시사점" 보고서를 통해 이 같은 조사결과를 발표했다.

보고서는 일반국민 500명을 대상으로 한 패널조사와 민자사업 사용자 400명의 현장 면담 및 질문에 대한 응답자료를 기반으로 작성했다. 조사기간은 2016년 11~12월이다. 보고서에 따르면 일반국민 68.4%는 민자사업 방식에 SOC 시설을 건설하는 데 대해 '매우 바람직하다(9.4%)', '다소 바람직하다(59%)'라고 응답했다. 과도한 수익 편취 등 민자사업에 대한

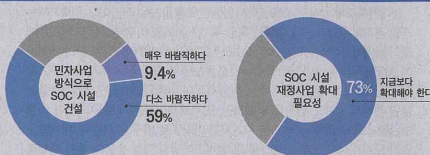
민간투자학회 인식조사 결과 "재정확대 필요"도 73% 달해 성공한 민자사업 기준으로 '국가경제-국민편의 증진' 꼽아

부정적 인식이 큰 상황이지만, 정부와 민원이 협력해 SOC를 적기에 조성하는 게 바람직하다는 견해를 제시한 것으로 풀이된다. 그러나 SOC 시설의 재정사업 확대 필요성에 대해서는 '지금보다 확대해야 한다'는 의견이 73%로 집계, 압도적인 우위를 점했다.

다만 SOC 시설사업에 필요한 비용 부담 방법에서는 국제발행이 2.2%, 중세가 10.8%로 매우 낮게 조사됐다. 다른 부분 예산을 절감해 비용을 충당 하자는 의견은 47.8%로 가장 많았고, 사용자 부담해야 한다는 응답도 39.2%로 집계됐다.

박 교수는 "국민은 민자사업이 바람직하지만 SOC 시설 확충 방법은 민자보다 재정으로 하고 싶어한다는 것을 알 수 있

민간투자사업에 대한 인식조사 (일반국민 500명-민자사업 사용자 400명 응답)



었다"면서도 "그러나 국민의 세금을 권어 SOC 시설을 확충하는 것은 공과대가 매우 낮은 상황에서 이윤배반적인 모습이 보인다"고 말했다.

아울러 사용자 인식조사에서는 SOC 시설 확충을 국민 세금으로 추진하자는 질문에 64.5%가 '바람직하다고' 응답한 것으로 집계됐다.

세금을 더 많이 내더라도 사용료가 저렴한 재정사업 방식의 SOC 시설 확충을 선호한다는 의미로 풀이된다. 그러나 성공한 민간투자사업 의미를 묻는 질문에는 사용료가 아닌 국민편의가 우선된다는 상반된 결과가 도출됐다.

구체적으로 △패널조사 건설로 국가경제 및 국민편의 증진(34%) △부족한 국가재정을 보완해 필요시설을 적기에

건설(30.8%) △유지보수 및 운영효율화(12.3%) △서비스와 안전성 우수(10.3%) △운영기간 중 추가적인 재정 투입이 없는 사업(6.5%)으로 나타났다.

사용료(통행료 등)가 재정사업에 비해 저렴한 사업을 선택한 응답은 6.3%로 최하위에 꼽혔다.

실제 민간투자사업을 묻는 응답은 △사용료가 높은 사업(28.8%) △시급하지 않은 사업(20.8%) △국민편의 증진 기여 못함(19.3%) △서비스와 안전성 낮음(14.3%) △사회적 비용 증가(10.8%) △추가적 재정투입 많음(6.3%)으로 집계됐다.

박 교수는 "사용료가 부정적 인식요소에 속하지만, 민자사업의 성공 기준은 아닌 것으로 보여준 결과"라고 설명했다.

한정용기자 je8day@

SOC 예산 삭감, 공약사업 재원, 민자 재정전환...

일자리 늘리기 '3대 미스터리'... 정부의 '역설적 행보'

“세금 3조원을 들어 최저임금 급등에 따른 고용 감소를 막겠다는 정부가 정작 ‘투자 정책, 고용 급감’을 초래할 게 뻔한 SOC(사회기반시설) 예산 삭감을 고수하는 건 앞뒤가 맞지 않네요.” 서울의 한 유명 사립대 토목공학과 원로 교수의 말이다. SOC 예산 급감, 부동산 규제 강화, 금리 인상 확대라는 ‘3대 약재’에 갇혀 내년 건설산업이 위태롭다. 반면 정부는 사실상 무대응으로 일관하고 있다. 건설경기 경착륙 시 우리 경제 전반의 성장을 저하와 실업을 증가, 성장동력 둔화가 우려되는 가운데 ‘3대 미스터리’로 불리는 정부 대응의 문제점을 짚어봤다.

건설 경착륙 나몰라라?

내년 건설경기의 경착륙을 예고하는 전망들이 쏟아지고 있다. 한국건설산업연구원은 ‘2018년 건설부동산 경기전망’에서 내년 국내 건설수주가 올해보다 15% 감소한 133조원에 그칠 것이라고 분석했다.

전국 주택매매가격은 떨어지고, 주택 인허가와 분양 물량이 동반 감소하는 주택 시장도 침체기로 접어들 것이라는 예상이 다. LG경제연구원은 내년 건설투자가 마이너스(-)를 기록할 것이라고 전망했다.

이후일 건설연 경영금융연구실장은 “2018년 하반기에서 2019년 중에 건설경기가 불황국면에 진입하고, 하락세는 2~3년간 지속될 것”이라며 “정부가 팔짱만 끼고 있을 상황이 아니다”라고 말했다.

전통적으로 건설산업은 국내경기의 버팀목 역할을 해왔다. 직접적인 고용창출과 경기부양 외에도 양질의 인프라 공급을 통한 국가경쟁력 강화를 이룩했다. 한국경제가 ‘저성장의 늪’에 빠진 최근에는 경제성장률 하락을 막는 보루였다. 지난 해만해도 건설투자가 10.7% 늘었고 연간 경제성장률 기여율이 무려 56.6%였다.

하지만 정부는 내년 SOC 예산안을 올해보다 20%(4조4000억원) 삭감한 17조 7000억원으로 편성했다. 4조4000억원은 지난해 경상 건설투자액 259조원의 1.7%에 달한다.

건설투자 증가세는 이미 꺾이기 시작했다. 지난해 10.7%에서 올해는 7.0%로 낮아졌고, 건설투자의 성장 기여율 역시 56.6%에서 36% 수준으로 하락할 전망이다. 건설연이 전망한 내년 건설투자 증가율은 0.5%다. 이를 적용하면 내년 건설투자의 성장 기여율은 3% 수준까지 곤두박질친다.

고용 감소 막으려 세금 3兆 투입 정작 투자 질벽고용 급감 간과 경제 버팀목 건설경기 경착륙 성장률·실업률 등 직격탄 지적

이 실정은 “SOC 예산을 4조4000억원 줄이면 GDP 성장률은 0.25%포인트 감소한다”며 “공공투자를 늘려 건설업 경착륙을 막아야 우리 경제가 산다”고 말했다.

그 많은 공약사업은 무슨 돈으로?

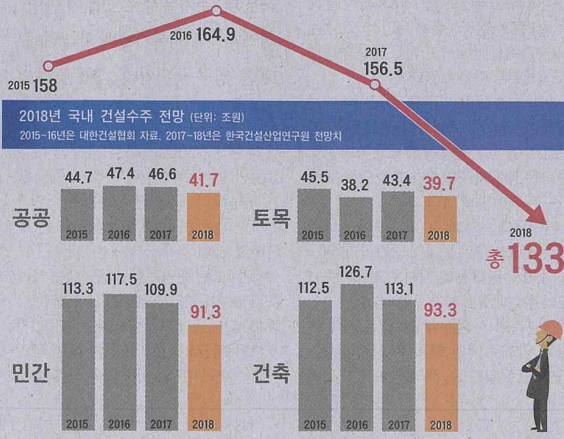
문재인 대통령은 대선 과정에서 수많은 공약을 내걸었다. 정부가 이를 ‘100대 국정과제’로 선정해 사업별 소요 재원을 따져보니 5년간 총 178조원이었다.

수도관광역금행철도(GTX) A·B·C 노선만 14조원 규모다. 여기에 서울~세종 고속도로 6조3000억원, 제주 2공항 4조9000억원, 김해 신공항 6조원, 호남고속철 2단계 2조4700억원 등 간판사업 5개만 총사업비가 34조원에 달한다. 도시재생 뉴딜사업(5년간 50조원)을 더하면 무려 84조원 규모다.

단순 계산해도 5년간 6조8000억원씩 투입돼야 한다. 1년 SOC 예산(약 17조원)의 40%에 해당한다.

100대 국정과제엔 143개 지역공약 사업비는 한 푼도 반영되지 않았다. 총사업비 5000억 규모의 달빛내륙철도(동서내륙철도) 등 막대한 재원이 필요해 모두 합치면 100조원을 훌쩍 넘는다.

박수진 건설연 연구위원은 “내년 SOC 예산 20% 삭감, 이후 2021년까지 평균 2.2% 삭감 기준도 무지 공약사업을 추



진할 수 없는 비현실적인 예산계획”이라고 지적했다.

공공 줄인다면, 민자를 공공으로?

국가 재정여건을 고려해 이른바 민자사업으로 불리는 민관협력(PPP) 방식으로 인프라 사업을 진행하는 것은 국제적

추세다. 미국 트럼프 정부의 1조달러 인프라 투자 역시 PPP에 상당부분을 기대고 있다. 인프라 노후화로 인한 재투자 수요를 감당하기엔 주·지방 정부의 재정이 한계에 직면해서다. 글로벌 금융위기를 거치면서 국가와 지자체 부채 관리에 매진하고 있는 한국도 마찬가지다.

하지만 우리 정부의 정책기조는 거꾸로 가고 있다. PPP방식으로 추진하려던 서울~세종 고속도로는 재정사업으로 전환됐고 나머지 민자사업들도 전면 재정전환 여부를 검토 중이다. 정부는 올 연말까지 민자사업 추진 기준과 재정전환 대상사업을 선정할 계획이다. 민자 실시협약을 뒤집을 수 있는 유료도로법 개정안도 국회에 제출돼 있다. 김현미 국토교통부 장관은 올해 국감에서 “앞으로 교통인프라 구축은 국민의 교통비 부담을 낮출 수 있도록 저렴한 금리로 자금조달이 가능한 공공기관의 투자를 확대할 계획”이라고 밝혔다.

현재 민자사업이 추진 중이거나 민간에서 제안 중인 사업 20여건은 올스톱 상태다.

박정수 GS건설 인프라영업담당 상무는 “정부가 약속한 인프라 투자사업을 추진하려면 결국 PPP사업을 늘려야 한다”며 “한번 무너진 신뢰를 재구축하려면 상당한 사회적 비용이 필요한 만큼 정부가 하루빨리 정책기조를 확립해줘야 한다”고 말했다.

김태형기자 kth@

평창올림픽 이후 강원도 관리 경기장 연간 적자 100억 넘어

2018 평창동계올림픽 이후 강원도가 관리해야 하는 경기장 운영에 연간 100억원이 넘는 적자가 발생할 것이라는 분석이 나왔다.

강원도가 도의회에 제출한 행정감사 자료를 보면 보조경기장을 포함한 13개 경기장 가운데 도가 관리해야 하는 7개 시설 운영수지 분석 결과, 연간 101억3100만원의 적자가 발생할 것으로 추산했다.

적자가 가장 큰 시설은 정선 알파인 경기장으로 36억8200

도, 7개시설 운영수지 분석 정선 알파인경기장 36억원

만원에 달했다. 운영비용은 106억8200만원인 반면 운영수익은 70억원에 불과하기 때문이다.

스피드스케이팅 경기장은 32억5400만원 운영비용에 운영수익은 10억원으로 22억5400만원 적자를, 강릉하키센터는 28억3000만원 운영비용에 운영수익은 6억6000만원으로 21억4300만원 적자를 예상했다.

강원도개발공사가 운영하는 스키점프, 바이애슬론, 크로스컨트리 3개 시설 적자액은 11억4300만원, 알펜시아 슬라이딩센터 예상 적자액은 9억9000만원이다.

스피드스케이팅, 강릉 하키센터, 슬라이딩센터, 스키점프 등 전문체육시설은 일반인 활용이 어려워 운영적자가 불가피한 것으로 분석했다.

도는 국민체육진흥법 개정, 동계올림픽 특별법 개정을 통해 사후관리 방안을 해결한다는 방침이다.

전문체육시설인 스피드스케이팅, 강릉하키센터, 슬라이딩센터, 스키점프 등 4개 시설을 국가가 관리할 수 있도록 국민체육진흥법을 개정한다는 것이다.

관리주체가 이미 확정된 시설의 소유권 이전을 골자로 한 동계올림픽 특별법 개정도 추진한다. 대학 내에 설치했거나 관리주체를 확정

한 관동하키센터와 쇼트트랙 보조경기장, 슬라이딩센터가 대상이다.

도 관계자는 12월 “사후관리 수 방안이 늦어도 연말까지는 확정될 수 있도록 정지권 등과 협조, 관련 예산 확보와 법안 개정이 이뤄져 국가 차원 관리를 추진하고 나머지 시설은 민간투자 유치 등 다각적 사후 활용 방안을 모색하겠다”고 말했다.

도와 평창동계올림픽 조직위원회는 앞서 지난 4월 대회 개막 G-100일을 기념해 종목별 경기장 등 시설물 완공을 선언했다. 이미 완공된 올림픽 개폐회식장을 포함해 현재 공정률은 99.7%의 마무리 단계로 12월까지 부대공사를 마치고 전체 공정률 100%를 달성할 예정이다.