

정부 SOC 예산 확대 ... 도 국비 확보 사활

도가 내년도 국비 확보를 위한 마지막 총력전을 벌이고 있다. 정부의 SOC(사회간접자본) 예산 기조도 기존 '축소'에서 '확대'로 급변, 도 국비 확보에 긍정적 영향을 미칠지 주목된다.

김동연 경제부총리 겸 기획재정부 장관은 지난 14일 국민 삶의 질 개선을 위해 여가와 건강, 안전과 환경 등 10대 지역밀착형 생활 사회간접자본(SOC)에 집중적으로 투자하겠다고 밝혔다. 체육관·도서관 확대, 도

**김동연 부총리 집중투자 계획
고속철도·고속도로 확충 비용
기재부 내년 예산안 포함 총력**

시재생, 어촌뉴딜 확대 등이 여기에 속한다.

도가 계획한 24개 주요 국비 현안 사업 중 원주문막 일반산업단지 재생사업(1억5,000만원), 춘천 후평 일반산업단지 재생사업(6억원) 등 관련 분야 예산은 정부예산안에 이미

들어가 있다. 반면 도가 역점적으로 추진하고 있는 춘천-속초 동서고속철도 건설, 춘천-철원 고속도로 건설 등 굵직한 교통망 사업 예산은 여전히 반영되지 않은 상태다. SOC 투자를 매년 줄여나가겠다고 강경한 입장을 보였던 지난해와 달리 다소 유연한 편성이 이뤄질 것이라는 관측이 나온다.

도는 이 같은 점을 고려해 기재부 예산안에 도 국비 사업이 포함되는데 총력을 기울이고 있다. 평양유소

년축구대회 참관을 위해 최문순 지시는 방북 중이지만 관련 부서 직원들은 최근 매일같이 국회 및 기재부를 찾아 예산 편성의 당위성과 필요성을 설명하고 있다. 도내 국회의원 9명 및 보좌진들도 도 실무부서와 수시로 의견을 주고 받으며 상황을 예의주시하고 있다. 기획재정부는 17일까지 내년도 예산 작업을 마무리할 것으로 알려졌다. 도가 목표로 삼은 국비는 5조5,000억원 규모다.

원선영기자 haru@

침체 경고음 커지는 韓경제 구원투수 'SOC' 주목해야

“경제 성장률 3% 달성을 위해선 SOC(사회기반시설)에 SOS(구조 요청 신호)를 쳐야 합니다.”

한국의 경제성장률 3% 달성 여부가 SOC 투자에 달렸다는 전문가들의 진단이 나왔다.

〈건설경제〉는 다음달 초 내년도 정부 예산안의 국회 제출을 앞두고, 각계 전문가들에게 경제 성장과 일자리 창출을 위한 바람직한 SOC 투자전략에 대해 물었다.

국회 국토교통위원회 박완수 의원(자유한국당)은 “전 세계 호황 속에서 우리나라만 2%대 성장으로 뒤처지고 있다”면서 “건설산업이 국가 경제에서 차지하는 비중이 크고 생산·고용유발 효과가 높은 만큼 정부가 SOC 정책의 기본방향을 재설정해야 한다”고 강조했다.

경제 전문가들은 올해 경제 성장률을 평균 2.8%로 내다보고 있다. 정부는 지난해 말 올해 성장률을 3.0%로 제시했다가 일자리 쇼크 등 경제지표가 나빠지자 지난 7월에 2.9%로 전망치를 낮췄다.

생산·고용유발 효과 큰 건설업 인프라정책 방향 재설정 시급

박태원 두산건설 부회장은 “최근 2년간 SOC 예산을 줄이면서 10대 건설사에서만 일자리 2500여개가 사라졌다”면서 “정부가 국내 건설시장을 등한시하면서 해외시장에서 돈 벌어오라는 것은 말이 안 된다”고 지적했다.

이에 대해 이삼주 국토교통부 재정담당관은 “지금은 단기적인 투자 정체기”라며 “GTIX(수도권광역급행철도), 서울~세종고속도로 등 향후 주요사업들을 연차적으로 착공하면 건설투자가 점진적으로 확대될 것”이라고 설명했다.

재정당국이 SOC 예산 감축이 유로 내세웠던 ‘충분한 SOC 스톡’과 ‘이월금 과다’에 대해선 질타가 쏟아졌다.

박동규 한양대 교수는 “SOC 스톡이 충분하다는 주장은 우리나라 국토면적 등만을 단순 고려한 통계를 사용함으로써 나타나

는 오류”라고 비판했다.

이상호 한국건설산업연구원 원장은 “SOC 스톡에 대한 타당공론 대신 어느 SOC 시설이 어느 지점에서 용량이 부족하고 어디에 문제가 있는지를 실제 성능에 기반해 파악하는 것이 먼저”라고 지적했다.

침체 늪에 빠진 민간투자시장에 대해 박 부회장은 “운영기간을 50년으로 늘리고 민자 통행료 부가세 면제 등을 통해 민자사업의 공공성을 높여 부정적인 시각을 잠재워야 한다”고 주장했다.

해외 수주 감소, 인프라 투자 축소, 고강도 부동산 규제 등 건설산업을 둘러싼 위기를 딛고 지속 가능한 산업으로 성장하기 위한 전략에 대해서도 다양한 의견들이 나왔다.

이 원장은 “정부는 우리 국가와 사회, 경제적 환경이 지속적인 인프라 투자를 요구하는 만큼 정책적 시각을 전환하고, 민간은 신규보다 유지관리와 재생으로 변화하는 건설수요에 대응해야 한다”고 주문했다. 김태형기자 kth@

내년 SOC 투자, 올보다 15% 이상?

생활SOC 예산 증액도 '1兆+a' 수준 전망

사실이 아니다. 정부가 명목상 분류한 SOC를 통틀어도 증액 규모는 많아야 5조 원(정부안 기준) 남짓으로 추산된다.

먼저 토목 위주 전통적 SOC의 증액 규모는 최대 1조2000억원이다. 김동연 경제부총리는 “지난해 정부는 17조8000억원의 SOC 예산안을 국회에 제출했는데, 올해는 이보다 더 늘릴 것”이라고 말했다. 그러면서 “정부안은 올해 확정 예산인 19조원 선을 넘기지는 않을 것”이라고 선을 그었다. 많아야 1조원 안팎의 증액이라는 뜻이다.

김 부총리는 이에 앞서 시도지사 연석회의에서 “대통령이 주문한 생활 SOC는 10대 지역밀착형 분야를 선정해 내년 총 7조원 이상의 예산을 투입할 것”이라고 발표했다.

이후 추가 사업도 발굴하겠다고 밝혔다.

하지만, 정부가 선정한 10대 분야 생활 SOC 중 신규사업은 다목적 체육관이나 국립공원 야영장 등 일부에 불과하다. 이미 올해 예산으로 6조원이 편성돼 있다. 따라서 생활 SOC 예산 증액 규모도 '1조원+a' 수준이 될 전망이다.

정부가 도시재생과 주택 등 생활혁신형 SOC로 분류한 사업도 마찬가지다. 정부가 내년 8조원 이상의 예산을 투입하겠다고 밝혔으나 올해 예산으로 이미 8조원이 마련돼 있다. 최대 2조원 이상 증액은 쉽지 않다.

결론적으로, 정부가 분류한 명목상 3가지 SOC 예산을 모두 합쳐도 내년 증액 규모는 5조원 남짓이 될 것으로 보인다.

내년 SOC 예산 '33兆+a'?

늘어날 가능성 크지만... 터무니없는 액수

반은 맞고 반은 틀리다. 정부가 이번에 SOC의 개념을 3가지로 분류해 '33조+a' 규모의 투자방안을 내놨지만, 엄격한 의미의 재정지출 분류상 이를 모두 SOC 예산으로 보기에 무리가 따른다.

올해까지 정부 예산안 편성자료를 보면, 재정지출 분야는 총 12개로 나뉜다. △보건·복지·노동 △교육 △문화·체육·관광 △환경 △R&D △산업·중소기업·에너지 △SOC △농림·수산·식품 △국방 △외교·통일 △공공질서·안전 △일반·지방행정 등으로, OECD 권고안에 따른 분류다.

이 분류상으로는 보면 최근 정부가 밝힌 생활 SOC나 생활혁신형 SOC 예산은 기존 SOC와는 거리가 멀다.

교육, 체육, 문화, 관광시설을 비롯해 도시재생과 주택사업 대부분은 보건·복지 및 문화·체육·관광, 산업·에너지, 공공질서·안전, 일반·지방행정 예산에 담겨 있기 때문이다.

기재부 고위 관계자는 “협의의 SOC에 생활 SOC와 생활혁신형 SOC를 한데 묶어 투자방안을 발표했지만, 현재로서는 타 분야 예산을 지출분류상 SOC 분야에 편입시킬 계획은 없다”고 말했다.

따라서 SOC로 통칭할 수 있는 예산이 증액될 것이란 분석은 맞지만, 현재의 정부 재정지출 분류상 SOC 예산이 올해 19조원에서 33조원 이상으로 늘어날 것이란 전망은 틀리다.

社 說

민자사업 더 이상 외면해선 안 된다

정부가 축소지향적 SOC 투자 및 정책기조를 확장적으로 전환함에 따라 민자사업 활성화에도 관심을 가져야 한다는 지적이 일고 있다. 현재 민자사업은 개점휴업상태다. 재작년부터 건설업체들이 제안한 사업은 20여건에 이른다. 하지만 지금까지 PIMAC(공공투자관리센터)를 통과한 사업은 한 건도 없다. 정부는 공공성 강화를 이유로 민자사업을 철저히 외면하고 있다.

민자도로도 한국도로공사 수준으로 요금을 낮춰야 민자사업 추진 여부를 결정하겠다는 것이다. 물론 통행료가 낮아지는 데 반대하는 사람은 없을 것이다.

하지만 건설업계 측면에서 보면 얘기가 달라진다. 우선 건설업계의 민자사업과 도로공사의 통행료는 기준 자체가 다르다. 한국도로공사의 경우 통행료에서 부가세 10%가 배제돼 있다. 그렇지만 민자사업에는 부가세가 매겨진다. 민자사업에 비해 도로공사의 요금이 쌀 수밖에 없다. 또한 운영기간도 도로공사의 경우 제한이 없는데 비해 민자사업은 일반적으로 30년의 운영기간을 두고 있다. 민자사업의 경우 현재 MRG(최소운영수입보장)도 폐지됐고 통행료

도 최대한 도공 수준에 가깝도록 낮춰 사업을 추진하고 있다.

따라서 민자사업의 통행료를 도로공사 수준으로 맞추려면 민자사업자에게 부과하는 부가세를 영세율로 바꾸고 운영기간도 50년 이상으로 늘려줘야 한다. 이 같은 기본적인 환경은 도외시한 채 무조건 요금만 낮추라고 하는 것은 민자업계의 부담만 가중시킬 뿐이다. 이런 상황에서 어느 누가 민자사업에 뛰어들려고 하겠는가.

정부가 생활형 SOC를 확충하는 등 SOC 투자에 대한 기조 변화에 나섰지만 정부에서 재정만으로 인프라를 충당하기엔 한계가 있다. 이를 메우기 위해서는 민자사업을 통해 국민들에게 보다 신속하고 편리한 인프라를 제공하도록 해야 한다. 적기에 인프라 건설이 이뤄지기 위해서는 재정사업뿐 아니라 민자사업도 활성화돼야 한다. 정부는 민자사업에 대한 공공성 강화만 주장할 게 아니라 민자업계에 활성화를 위한 시그널을 줄 수 있는 제도적 준비를 서둘러야 한다. 이를 위해서는 정부의 민자사업을 보는 시각이 달라져야 한다. 민자사업을 외면만 할 게 아니라 활성화 방안을 모색할 때다.