

발행인 : 김 주 현
편집주간 : 유 병 규
편집위원 : 이부형, 홍순직, 현석원
발행처 : 현대경제연구원
서울시 종로구 계동 140-2
Tel (02)3669-4030 Fax (02)3669-4332
Homepage. <http://www.hri.co.kr>
인쇄 : 서울컴퓨터인쇄사 Tel (02)2636-0555

- 본 자료는 기업의 최고 경영진 및 실무진을 위한 업무 참고 자료입니다.
- 본 자료에 나타난 견해는 현대경제연구원의 공식 견해가 아니며 작성자 개인의 견해를 밝혀 둡니다.
- 본 자료의 내용에 관한 문의 또는 인용이 필요한 경우, 현대경제연구원 경제본부 (02-3669-4032)로 연락해 주시기 바랍니다.

목 차

■ 국토해양 관련 주요 이슈와 정책 과제

Executive Summary

1. 국토해양부의 새로운 정책방향 1

2. 국토해양부의 주요 정책 과제 4

< 토론 > 11

■ HRI 경제 지표 21

국토해양 관련 주요 이슈와 정책 과제

□ 국토해양부의 새로운 정책방향

- **공급자 중심에서 수요자 중심으로** : 정부 정책을 수립하고 결정하는데 있어 국민을 고객과 수요자로 보고 눈높이를 맞춘 “섬기는 행정”을 구현
- **시스템에 의한 행정** : 중앙정부, 지방자치단체, 공기업 산하부분 및 민간의 유기적 공조에 의해 나라의 전체 시스템이 돌아가야 하고, 확실한 가이드라인을 바탕으로 지자체에 확실한 권한을 주고, 대신 명확한 책임도 부여해야 함
- **기본으로 돌아가자, “Back to the Basic”** : 국토해양부 본연의 업무가 무엇인지 명백하게 알고 그 일에 집중하여 본질에 접근하는 것이 문제 해결의 첩경임
- **모든 답은 현장에 있다, 국토해양행정의 핵심은 현장** : 민생과 밀접한 국토해양행정은 현장을 떠나서는 존재할 수 없는 만큼, 현장을 끊임없이 돌아다니며 책상과의 거리를 줄여나가야 함

□ 국토해양부의 주요 정책 과제

- **주택공급 확대 및 미분양 해소**: 주택 소유율은 낮으나, 지역간 수급 불균형으로 지방 미분양 물량이 급증함에 따라, 도심내 주택공급 확대를 위한 제도 개선, 신도시 사업의 차질 없는 추진과 미분양 거래 활성화 정책으로 문제 해결
- **건설투자 활성화**: 주택 경기 위축으로 건설투자가 부진하나, 공공 물량과 민간 투자사업의 차질 없는 추진 및 건설관련제도 전면 재정비로 건설경기 활성화해야 함
- **기업투자 활성화를 위한 규제개선**: 복잡하고 중첩된 토지 이용규제와 다단계의 토지이용절차 및 도시계획권한의 중앙 집중을 해소하기 위해 토지 규제를 완화하고, 도시용지 공급확대와 산업단지 개발절차 간소화 등의 정책을 추진할 것임
- **대도시 교통난 완화** : 대중교통의 불편과 수단간 수송 부담률 하락 추세로 인한 문제를 수도권 광역 교통개선 사업과 효율성 증대를 통해 완화할 것임
- **물류비 절감 및 물류 선진화 추진** : 고비용 수송 구조와 글로벌 경쟁력이 낮은 물류 산업을 저비용, 고효율의 수송체계로 전환하고 글로벌 경쟁을 선도하는 물류전문기업을 육성 정책 추진
- **해외건설수출 전략산업화** : 정부차원의 효자 산업으로 지원하고, 건설과 IT기술을 접목하여 새로운 산업 영역으로 확대 추진해야 함
- **공공건설 사업 효율화** : 비효율적이고 낭비비용이 심한 공공건설을 기획 단계부터 중요하고 타당성 있는 사업을 우선 선정하여 적정 규모로 사업 시행해야 하며 발주제도 개선 및 사업비 증가 억제 방향으로 정책 방향을 선도해야 함

국토해양 관련 주요 이슈와 정책 과제

- 출처 : 한경미래포럼
- 일시 : 2008년 6월 19일
- 연사 : 정종환 국토해양부 장관
- 주최 : 한국경제신문, 현대경제연구원 공동

주제 발표

1. 국토해양부의 새로운 정책방향

(정종환 국토해양부 장관) 요즘 화물 문제 때문에 국민여러분께 심려를 끼쳐드리는 것 같아서 대단히 송구스럽게 생각합니다. 저희 국토 해양부가 워낙 가지가 많아서 바람 잘 날이 별로 없습니다. 화물연대 파업은 최선을 다 해서 조기에 수습하도록 노력하겠습니다.

저는 30년 이상을 공직에서 일했고, 늦게나마 장관이 되었는데 국토해양부입니다. 건설부 교통부 해양부가 통합된 국토해양부는 정부의 4분의 1정도의 업무가 집중되어 있고, 이는 GDP규모로 약 25%정도에 이릅니다. 건설교통부를 떠나 있던 10년 동안, 밖에서 건설교통부를 지켜보았습니다. 이러한 상황들이 제가 자기 논리에 빠지는 우물 안 개구리에 머물지 않고 새로운 차원에서 국토해양부의 업무를 진행해나가는 기회가 되리라 생각합니다. 정부 정책과 행정의 접근 방법이 어떻게 가느냐는 굉장히 중요하다고 생각하기 때문에 장관이 된 후, 소위 네 가지 일을 화두로 내 걸고 직원들에게 달라지기를 촉구하고 있습니다. 사실 의외로 아주 상식적이고 쉬운 얘기들인데 이것만 제대로 해결된다면, 우리 국토 해양 정책은 잘 되리라고 확신을 갖고 있습니다.

■ 국토해양부의 네 가지 정책방향

첫째, 중앙정부가 모든 결정에 있어 얼마나 국민중심으로, 고객 중심으로 움직이고 있느냐 하는 문제입니다. 저는 철도청장을 시작으로 10년 동안 철도 CEO를 거의 7년 동안 담당했었는데, CEO를 하면서 얼마나 고객 중심의 업무수행이 중요한지 느꼈습니다. 이에 나름대로 저 자신을 가꾸는데 노력하고 있습니다.

특히, 국토 해양부는 매년 엄청난 예산을 들여서 국민과 국가에 여러 가지 인프라를 공급하고 있습니다. 도로, 철도, 항공, 항만 심지어는 댐까지 대한민국의 대형 SOC 및 인프라 공급을 책임지고 있습니다. 물론 국민세금을 통해 서지만, 이렇게 많은 걸 공급하다 보니까 우리도 모르게 공급자 중심의 사고방식과 CEO라는 입장에서 생각하고 있는 것 같습니다. 저는 이것을 완전히 고객 중심으로 바뀌어야 된다고 생각합니다.

정말 지금이라도 우리가 국민, 고객, 수요자 입장에서 우리 정책의 모든 걸 다시 뒤돌아보고 하나하나 정리해 나가는 그런 작업을 확실히 해야 합니다. 이런 면에서 국토 해양부는 상당히 취약하다고 판단되며, 국민의 눈높이에 맞추는 정책으로 바뀌어야 한다고 생각합니다.

둘째, 나라의 경영에 있어 일을 맡길 건 맡기고 책임질 건 책임지게 하면서 전체 나라의 시스템이 돌아가야 하는데 우리 국토 해양 행정은 모두 중앙에서 다 하려는 경향이 있습니다. 나라는 중앙정부, 지방 자치 단체, 공기업 산하부분 및 일반 민간 부분으로 구성된 시스템에 의해 경영이 됩니다. 그런데 국토해양 행정은 지방 자치에 대한 불신이 팽배해 상당히 문제가 발생되어 왔습니다. 심지어 중앙 부처에서 동사무소에서 하고 있는 일까지 하는 경우가 다반사입니다. 예를 들어, 주택 정책은 국토 해양부 말고는 주택 정책을 다루는 곳이 없다보니, 청약 우선순위까지 국가에서 챙겨야 하는 상황이 되어 버렸습니다.

사실, 주택정책은 중앙 부처에서 세부적으로 관할하는 것 보다 제도만 확실하게 만들어 놓고 지자체와 여러 민간들이 할 수 있는 여건만 조성해 놓으면 되는데 모든 걸 국토해양부가 끌어안고 있는 실정입니다. 사실 지난 참여정부 동안 건설교통부는 주택정책 한 가지에만 함몰 되어 있었는데, 평가는 그리 성공적이지 못합

니다. 따라서 중앙부처는 확실히 해야 될 일들만 하고, 집행 업무나 그 외 것들은 산하기관 및 지방 자치단체에 확실히 넘겨줘서 책임지고 일할 수 있는 시스템을 구축하는 것이 중요합니다.

도시계획의 조그마한 변경까지도 전부 중앙에 올라와서 중앙 도시 계획 위원회의 심사를 거치는 과정에서 일의 진행은 늦어지고 관료들은 타성에 젖는 문제점들을 과감하게 끊어줘야 합니다. 이런 맥락에서 과감하게 위임하는 작업을 하고 있는데, 이는 위임만 해서는 안 됩니다. 분명히 가이드라인을 제시하고 여기에 따라서 이후 일어나는 집행에 대한 책임을 지자체도 함께 나누는 시스템을 어떻게 만들어 나가느냐가 두 번째 큰 방향입니다.

셋째, 국토해양부가 중앙부처로서 국민을 위해 무슨 일을 해야 하는지 확실히 하는 것입니다. 이를 위해 '백 투 더 베이직'의 원칙이 중요합니다. 국토해양부의 업무는 24시간 국민의 일상생활의 모든 부문과 관련되어 있습니다. 이러한 일들은 상당히 디테일 한 것들이 많지만, 아주 기본적인 것도 망각하게 되는 사례들이 다 반사입니다. 따라서 우리 업무가 무엇이며, 무슨 일을 해야 될 것인가를 명백하게 알고 그 일에만 집중하는 것은 중요합니다.

넷째, 끊임없이 현장을 돌아다니며 책상과의 괴리를 줄여나가야 합니다. 저는 철도청장 재임 시절에는 3년 1개월 동안 전국의 600개 역을 거의 세 번씩 다 돌아봤고, 국토해양부 장관이 된 후에도 120일 동안 하루도 쉬지 않고, 전국 현장을 다 돌아본다는 각오로 현장을 방문하였습니다. 왜냐하면, 현장에서 벌어지는 일이 바로 국민들과 부딪치는 일들로 우리가 아무리 책상에서 열심히 해봤자 현장과 괴리가 생기면 아무 일도 안 되기 때문입니다. 따라서 현장을 돌아다니면서 챙기는 일이 가장 중요합니다. 특히, 국토해양부 일들이 대부분 현장에서 일어나고 있으므로, 어떻게 현장감 있는 정책을 만들어 나가고 현장의 소리를 제대로 들을 수 있느냐가 가장 중요합니다.

이러한 네 가지 원칙을 지키면서, 우선 주택문제를 기본으로 돌리고 제대로 해결해야 합니다. 둘째, 기업인과 국민들 모두에게 장애가 되고 있는 각종 토지 이용

규제의 실타래를 풀어나가야 합니다. 셋째, 이번 화물연대 파업에서 보셨다시피, 단순한 운임인상 협상을 뛰어넘는 화물시장 구조 전반을 효율적으로 바꿀 수 있는 근본적인 대책이 필요합니다. 이외에도, 물 부족 국가인 우리나라에서 장마 시즌에 한꺼번에 오는 비를 제대로 관리 처리하여 365일 국민들이 깨끗한 물을 드실 수 있게 해드리는 것 또한 중요한 문제입니다. 더불어, 국제 원유값이 가파른 상승을 보이는 현 상황에서, 24시간 교통문제가 아주 심각한 서울 및 주요 도시의 대중교통수단을 합리적으로 공급할 수 있는지의 고민들이 필요합니다.

위에서 언급한 해결과제들은 우리 국민의 일상생활과 밀접히 관련되어 있으므로 일처리에 있어 반드시 네 가지 원칙에 의해 잘못된 것은 바로잡고 소홀했던 것은 챙겨야 합니다. 이것이 국토해양부의 소임입니다. 저는 30년 동안 정말 많은 경험을 했습니다. CEO 및 정책관으로서도 경험을 했고 대학교에 가서 학생들을 가르쳤던 경험도 있습니다. 이런 종합적인 경험을 바탕으로 4가지 원칙 하에서 저희 국토행정을 위해 최선을 다하겠습니다.

2. 국토해양부의 주요 정책 과제

1) 주택공급 확대 및 미분양 해소

우리나라는 기본적으로 주택이 부족합니다. 이 기본 명제를 바탕으로 주택문제를 접근하면 그렇게 어려운 문제는 아니라고 생각합니다. 우리나라의 주택 소유는 약 55% 정도로 선진국에 비해서 주택 보유율이 낮습니다. 따라서 어떻게 주택을 많이 공급할 수 있는지가 기본이라고 생각합니다. 중산층 이상을 위한 주택들은 우리 민간 건설업체가 열심히 잘 지을 수 있도록 여건을 조성해 주고 서민들을 위한 주택은 주택공사나 공공기관을 통해서 합리적인 가격에 공급해 주어야 합니다.

그런데, 우리나라는 전 국토의 6.2%만 개발용지 내지 사람이 사는 용지로 사용하고 있으므로, 어떻게 쓸 수 있는 용지를 확보하여 주택 건설 용지를 확보해 주느냐가 중요합니다. 사실, 지난 정권은 부동산 정책을 규제 및 수요억제 정책 위주로 이끌면서 여러 가지 부작용이 많이 나타났습니다. 저희는 이런 걸 어떻게 지혜롭게 타이밍에 맞게 잘 풀어서 주택을 제대로 공급할 수 있는 여건을 조성해 줄 것인지 고민하고 있습니다.

사실, 현재 주택시장은 업자들이 분양가 상한제를 피하고자 고분양가의 집을 쏟아냈으나, 경제가 나빠지면서 집은 잘 팔리지 않아 미분양이 쌓이는 상태입니다. 경제 원리에 따르면 그럴 때는 집값을 내려서라도 미분양을 해소해야 하는데, 브랜드등 여러 가지 제약 조건들로 함부로 팔지도 못하는 상황을 만들었고, 이제는 정부에게 문제 해결을 떠넘기고 있습니다. 하지만, 정부도 건설업자, 주택 업자들만 위한 정책을 펼친다는 반대 여론에 직면 하고 있는 실정입니다. 그러나 미분양 해소를 위한 최소한의 정책은 꼭 필요하다는 것이 저희 입장인 만큼, 양도세, 종부세를 낮춰주는 쪽으로 내부 의견이 모아지고 있으나, 반대 여론 등을 감안하여 신중하게 접근할 필요가 있습니다.

다음으로 집을 어디에 공급할 것인지 문제가 남게 됩니다. 물론 12개 신도시 사업은 계속 차질 없이 진행됩니다. 그러나 신도시 사업에 따른 교통 정비 사업등 상당한 코스트를 생각할 때, 이미 형성된 도시 내에서 주택 공급을 어떻게 활성화시킬 수 있을지도 중요하다고 생각합니다. 즉, 여러 가지 제도 개선의 어려운 과정을 극복해야 하지만, 기존 도시를 활성화 시키고 재정시켜 사람이 살고 싶은 곳에, 사는 곳에 주택을 공급해 주는 정책을 실현할 필요가 있습니다. 물론 여기에 따르는 소위 개발 이익 등이 특정 어느 곳으로 들어가서 사회 부작용을 일으키는 것은 얼마나 제도적으로 최소화하면서 주택 공급을 늘릴 것인지는 쉽지 않습니다.

2) 건설투자 활성화

주택공급 문제와 더불어, 건설 경기 침체가 경제를 더 어렵게 한다는 걱정들이 많은 만큼, 경제 회복의 선행적인 역할을 하는 건설 경기 회복을 위한 정책들을 수행할 것입니다. 그래서 저희가 할 수 있는 한 SOC 투자, 토지 및 주택공사의 여러 공공기관이 건설해야 될 물량을 앞당기면서 건설 투자 활성화를 위한 전략들을 추진하겠습니다.

다음으로 제가 지금 가장 신경 쓰는 것 중 하나가 건설 선진화 방안입니다.

우리의 건설업은 작년에 해외에서 400억불 정도의 수주를 올렸고 금년엔 500억불 정도 가능하리라 예상되나, 그럼에도 불구하고 우리나라의 건설제도는 안타깝

게도 글로벌 스탠더드에 미치지 못합니다. 건설 산업은 단순한 토목이 아니고, 앞으로 3~4만 불 시대가 됐을 때 우리 건설 산업은 상당한 역할을 할 것입니다. 우리가 살고 있는 모든 공간을 창조하고 만들어 나가는 것이 건설업인 만큼, 우리의 건설 관련 제도를 어떻게 글로벌 스탠더드로 만들어 나갈 것인지는 중요합니다. 오랫동안 이러한 노력을 해 왔으나, 소위 업종간 이해관계, 업업간 이해관계 때문에 제대로 실행이 안 됐습니다. 하지만, 우리 건설 산업의 미래와 3,4만 불 시대의 미래 동력 산업으로 건설업을 이끌고 가기 위해 이 문제를 확실히 해결해 내야 합니다.

그동안 우리나라는 이러한 문제 해결을 정부 주도하에 정책을 펼쳐왔으나, 외국 사례를 보면 오히려 민간이 앞장서고 정부가 백업해 드리는 그런 체제로 건설 선진화를 위한 지혜를 모으고 이해관계를 조정하면서 제도를 만들어 나가는 작업을 활발히 진행하고 있습니다. 저는 건설 CEO 역할을 오랫동안 하면서 건설업계의 문제점을 너무나 뼈저리게 느꼈고 이걸 개선하지 않으면 대한민국의 선진화는 멀다는 생각을 했었기 때문에 정말 지혜를 모아서 이 작업을 확실하게 해보고 싶습니다. 특히 발주제도를 개선하여 발주자가 적은 돈으로 튼튼한 구조물을 적기에 만들 수 있는 제도만 만들어 나간다면 우리 건설업계도 거기에 당연히 따라올 수밖에 없을 것입니다.

우리가 건설 산업 선진화 작업을 하면서 이 발주 제도를 어떻게 합리적으로 개선하여 제대로 된 제도로 만들어 나갈지 고민하겠습니다.

특히, SOC 적기 완공을 위한 민간 선투자 제도를 도입하겠습니다. 정부는 1년에 약 20조의 돈을 SOC에 쏟아 붓는데 5년 동안 워낙 많은 사업들이 진행되고, 또한 정치권의 이해관계로 인한 요구로 인해 불가피한 지연이 자주 발생하고 있습니다. 또한, 5년 내에 효과를 못 본 상태에서 10년, 15년씩 걸려 돈은 돈대로 늘어나고 사업은 사업대로 지연되는 어리석은 SOC정책을 펼치고 있습니다. 이에 정부는 SOC투자의 효율성을 높이고자, 꼭 필요한 SOC 사업을 선정하여, 정부 예산을 투여하고 부족하면 그만큼은 민간이 돈을 들여 건설하고 금융비용이나 이에 따른 합리적 대가를 부여하여 사업을 조기에 마무리하고 효과를 증진하는 방향으로 제도를 바꾸어 나갈 계획입니다.

대표적인 경부고속철도를 제가 25년 전에 계획 했었고, 25년 만에 돌아와서 개통까지 했습니다. 당초 사업비는 6조원에서 20조로 늘었습니다. 물론 관리를 잘못된 것도 있지만, 건설 기간이 4.5년에서 2배 이상 늘어난 10년 이상 걸리다 보니 사업비가 기하급수적으로 늘어난 것입니다. 이와 같은 문제를 어떻게 해결할 것이냐가 상당히 중요한 과제입니다.

3) 기업투자 활성화를 위한 규제개선

(토지구제 완화) 상공회의소등 경제 기관들의 각종 규제에 대한 불만이 심각합니다. 특히 토지 규제는 중첩 문제, 다단계 토지 이용 절차, 도시 계획 권한의 중앙 집중화 등의 문제 해결을 통해 보존할 곳과 규제를 풀어야 하는 곳을 확실히 해서 개인과 기업 모두에게 사용 가능한 토지를 넓혀 줘야 합니다.

(산업단지 개발절차 간소화) 산업단지 하나를 만들려고 해도 3-4년이 걸립니다. 그런데, 이는 공무원들의 생각만 전환된다면, 빠른 시간 안에 모든 절차를 마무리할 수 있을 것이기 때문에, 정부는 임시국회에 6개월 내에 산업 단지를 조성을 끝낼 수 있는 법을 상정하였습니다.

지난 정부는 산업단지를 거의 조성하지 않아서, 지금 산업단지 미분양률이 1%도 안됩니다. 즉, 공장을 지으려고 해도 공장 지을 산업단지가 없다는 것입니다. 지금 만일 이 법을 안 만들고 3, 4년 걸리면 이 정권 끝난 다음에야 공장 들어갈 수 있다는 것입니다. 절차 규제가 심각하기 때문에 새로운 법을 통해서 산업단지를 빠른 시일 내 공급할 수 있는 체제를 완성하고자 합니다. 특히 저희 국토 해양부가 앞장서서 산업단지를 가능한 빨리 공급할 수 있도록 노력하겠습니다.

(도시계획 절차 변경) 도시 계획 절차는 굉장히 복잡합니다. 도시계획이 하나가 아니라 기본 계획에 부가적인 계획들이 여러 가지고, 이것 바꾸고 수립하는데 엄청난 시간이 소요됩니다. 이 체제를 전면적으로 개편한 새로운 지침형 계획을 확고히 할 것입니다. 그 동안 도시 계획하면 그림으로 색칠 전부 칠해서 세부적으로 그림을 그려놓고 이것 변경하려면 변경 절차만 몇 년 걸립니다. 이런 지연 문제로

인해, 세부계획이 아니라 소위 지침형 방향 계획으로 큰 틀에서 만들어 놓고 보존할 때 확실히 보존하면 됩니다. 아울러, 이런 결정을 지방으로 과감하게 위임해서 행정 절차에 소요되는 시간을 어떻게 하면 최대한 단축하느냐가 중요한 이슈라고 생각합니다.

4) 대도시 교통난 완화

대도시 교통 문제는 도시교통 정책을 거의 10년 가까이 다루었던 저로서도 참 어렵습니다. 솔직히 말씀드리면, 이명박 대통령께서 시장 시절에 제가 10년 동안 하려고 했던 교통 정책을 시장 재임 중에 다 하셨습니다. 상당히 어려운 일인데 핵심 포인트를 잡아서 제대로 가고 있다고 생각합니다. 문제는 어떻게 이런 정책을 광역적으로 확대하는지입니다. 그 동안은 서울시, 경기도, 인천시, 이렇게 연계가 되어 있기 때문에 자기 관내 것만 신경 쓰고 광역 쪽으로는 부족했지만, 이제 이것을 해결해야 합니다. 그 동안 서울시에서 성공한 정책을 광역적으로 어떻게 확대하고 고유가로 인해 대중교통을 이용하는 출퇴근자 및 일반 이용자들을 위한 확실한 대중교통 연계 정책을 빠른 시일 내 제공하기 위해 노력하겠습니다.

5) 물류비 절감 및 물류 선진화 추진

우리나라는 물류비가 12.5%, 기업 물류비도 9.7%로 선진국에 비해 높습니다. 그러나 사실 해양수산부가 따로 존재하며, 물류기능이 분산이 되다 보니 부작용이 많았는데 이번에 합쳐져서 다행입니다. 특히, 이번 화물연대와도 관련되지만, 물류 문제는 어떻게 하면 물류비를 절감하고 선진화하느냐입니다. 다른 하나는 물류 기업을 제대로 키워서 물류를 책임질 수 있는 기업을 만드는 것입니다. 예를 들어, 이번 화물 연대 파업도 화주가 제대로 된 물류기업이 있어서 거기에다가 물류를 맡겨 놓으면 책임지고 수송할 수 있는 체제만 된다면 이런 물류 비상사태는 없었을 것입니다. 그런데, 소위 재벌 기업들이 물건을 만들어서 책임지고 수송을 맡길 물류 기업이 없다 보니 자회사, 물류 회사를 만들지만, 이런 물류 기업이 제 기능을 다하지 못합니다. 이곳에서 물건을 받아서 다단계로 주선하고 알선하면서 실질

적으로 마지막 수송 단계에 있는 사람들은 물류비를 처음에 화주가 내놓은 40%는 중간에서 전부 날아가 버리고 60%만 갖다보니 실질적인 운송자들이 피해를 보고 있습니다. 이걸 고쳐주지 않으면 이 화물연대도 영원히 반복될 것이고 우리 물류 시장도 결코 선진화 될 수 없습니다.

그러면 어떻게 물류 시장을 다이렉트 구조로 변화시킬 수 있을까요? 재벌 기업들의 여러 물류 회사들을 2자 물류에서 3자 물류로 바꾸고, DHL 등 미국의 유명한 범세계적인 글로벌 물류회사들이 한국에 진출하여 글로벌 물류 기업들이 물류를 책임질 수 있는 체제가 되어 주어야만 우리나라 물류가 개선될 수 있다고 생각합니다.

6) 해외건설수출 전략산업화

작년에 우리 건설업체들은 해외 건설 부문에서 398억불에 달하는 큰 성과를 거두었고, 금년에도 거의 300억불에 근접하는 매출로 활약하고 있습니다. 그러나 과거와 같이 아파트등 소규모 건설업이 아니라 부가가치가 높은 플랜트 수출 중심입니다. 따라서 정부 차원에서 돕고, 효자산업으로 키우는 것이 중요하다고 생각합니다.

사실 우리는 그 동안 신도시, 고속철도등 대형SOC 및 항만등 노하우가 축적된 좋은 건설 경험들을 많이 가지고 있습니다. 이제 이걸 가지고 어떻게 해외에서 돈을 벌어들일 것이냐가 핵심 문제입니다.

사실 지금도 우리의 이런 경험을 필요로 하는 나라들이 많습니다. 따라서 해외 건설 부문을 어떻게 금융과 그리고 자본 개발과 연결시키고, 우리 업계의 수주를 지원하면서 우리의 해외 건설을 적극적으로 가지고 갈 것이냐는 대단히 중요합니다. 특히 단순한 건설이 아니라 소위 ITS, UCT 의 IT 기술과 건설을 접목시켜 하나의 새로운 산업을 만들어 내고 해외에 수출하는 전략을 강화해야 합니다.

7) 공공건설 사업 효율화

지금 일련의 공공기관에서 발주하는 물량은 한 해 56조로 엄청나게 많습니다. 그

런데 이 돈이 제대로 잘 쓰이고 있는지 다시 한 번 점검해 보아야 합니다. 수년간 철도 CEO를 거치면서, 매년 수조원의 국민 세금을 제대로 사용되고 있는지 들여다 볼 시간을 가졌고, 고쳐야 될 점들이 많다는 걸 절실하게 느꼈습니다. 국민 세금으로 조성된 예산으로 튼튼한 SOC를 건설하는 사업을 어떻게 효율화시켜, 계획부터 설계 및 공사과정을 순조롭게 진행시키고 고스트 절감의 사후 관리를 할 수 있는 방법에 대해 집중적인 고민을 해야 합니다. 철도 시설공사 이사장 시절, 철도 건설 프로젝트 프로세스를 전면적으로 뒤집어서 계산을 해 보니 비용을 미니멈 10%~20% 까지 절감할 수 있는 요소가 다분히 있었습니다. 그러므로 많은 사람들의 이해관계로 쉽지 않겠지만 제대로 한번 고쳐보겠다는 의지를 가지고 있습니다.

그래서 바로 기획 단계부터 설계, 발주, 시공에 이르는 과정의 여러 문제점 프로세스를 정말 육시금화 정신을 가지고 버릴 건 버리고 바로잡을 건 바로 잡겠다는 정신으로 국토해양부에서 앞장서겠습니다.

이번 화물연대 문제도 차후 구조적으로 이런 문제가 다시 반복되지 않도록 근본적인 문제해결을 위해 노력하겠습니다.

이 정도로 제 말씀은 마치고 여러분들의 좋은 의견을 듣고 토론하는 시간으로 갔으면 좋겠습니다. 고맙습니다.

토론

(사회자) 고맙습니다. 장관님 말씀을 들으니 국토해양부의 업무범위가 정말 광범위하다는 생각이 듭니다. 다음은 지정토론자이신 송실대학교 법과 대학의 전삼현 교수님의 말씀을 듣고, 이후 플로어에서 질문을 받고 토론하는 식으로 진행하겠습니다.

(전삼현 송실대 교수) 오늘 정 장관님 말씀을 들으니 신국토해양부가 우리 실생활에 가장 밀접한 부처라는 생각이 듭니다.

우선, 화물 연대 파업은 물류 대란으로 이어지고 직접적인 손해액도 하루 약 1200억 원에 달한다는 통계가 있습니다. 만약 민주노총의 파업이 가세할 경우, 간접비용까지 합하면 1조원이 넘는 손실이 발생한다고 합니다. 물론 유가상승 부분에 대해 화물 차주들이 전적으로 부담을 하게 된다는 점이 있지만, 이번이 다섯 번째 파업으로 국가 경기에서 중요한 고비 때마다 파업을 하고 이것이 결국에는 전국적인 파업으로 이어지고 있습니다. 그런데 화물연대는 화물 차주들이기 때문에 헌법과 노동법에서 보장하는 노동 근로자로서 단체 행동권이 없으므로 파업을 하는 것은 불법행위입니다. 더구나 화물 연대 소속의 차주들은 전체 화물 차주 가운데 3.7% 밖에 되지 않는데, 가장 적은 그룹이 국가의 핏줄을 차단함으로써 해서 국가경제를 어렵게 합니다. 그런데 불법파업에 대한 엄정한 법집행이 이루어지지 않고 있어서 이런 문제들이 반복된다고 생각됩니다. 우리나라는 법치주의 준수를 원칙으로 하기 때문에 불법에 대해서는 엄정한 법 집행 필요한데, 그런 대안들이 없는 것 같습니다. 이점에 관해 말씀해 주시기 바랍니다.

두 번째는 참여정부부터 계속 논의 됐던 국가 균형 발전 차원에서의 5대 광역권 개발에 관한 것입니다. 2008년 3월 기준으로 전국에 132,000호 정도가 미분양으로 그 가운데에서 시장의 수요는 고려하지 않은 지방이 109,000호 정도입니다. 장관님께서 말씀하신 지방의 미분양 문제해결을 위한 대출 제한과 같은 금융 제한을 해소, 취득/등록세 50% 인하 1가구 2주택에 대한 요건 완화 및 기업들한테 분양가 인하를 유도하는 방향으로 이끄는 것이 중요하다고 생각합니다. 오늘 장관님께서 제

시한 안들은 매우 현실적이라고 생각하지만, 새 정부 출범할 때 실은 인수위부터 광역 경제권에서 5+2를 말씀하고 계십니다. 그런데 이것이 참여정부시절에 느꼈던 정부 주도로 국가 개발 사업을 하는 것이 아닌가라는 우려가 생기는데, 말씀하신 규제 완화와 정부 주도의 국토개발 사업에 관련성이 있는지 말씀해 주시기 바랍니다. 마지막으로 참여정부 시절 국가 균형 발전 정책의 핵심인 혁신도시로 공기업들의 지방 이전이 계획되었는데, 공기업 민영화에도 공기업의 지방 이전이 실현될 수 있을 지 궁금합니다.

(정종환 장관) 화물 연대 문제는 우선 급격히 상승한 유가의 고통 부담 문제가 신속하게 이루어지지 않았다는 현상적인 문제와 근본적으로 화물시장 구조의 문제가 복합 작용합니다. 즉 다단계 알선 구조인 화물 시장 구조가 굉장히 파행적이고, 또 화물 운수업체가 지입제 형식으로 차주는 따로 있고, 운수업체는 차주만 관리하는 형태로 되었다가, 이후 문제가 발생하자 다 개별 면허로 바뀌었습니다. 개별 면허자들이 화물 연대를 결성해서 개별이 흩어지면 힘이 없으니까 단결해서 일을 해결하자 해서 만든 게 바로 화물연대의 파업 사태입니다.

이 문제 해결을 위해서는 몇 사람에게 집중된 화물 정보를 공유시키고, 부산에서 올라와서 다시 내려갈 때 공차 없이 내려갈 수 있는 시스템을 만들자등 복잡한 대책이 있지만 문제를 근본적으로 해결 하기위해 시간과 의지를 갖고 접근하겠습니다.

두 번째, 참여정부 시절 국가 균형 발전 정책은 수도권을 억제하고 빠져 지역을 발전시킨다는 전략 이였지만, 이는 전체 국토 정책으로 봤을 때 한계가 있습니다. 즉, 어떻게 우리나라의 전체 경쟁력을 높일 것인지 수도권은 수도권대로, 지방은 지방대로 어떻게 특성화시켜서 경쟁력을 강화할 수 있을지 고민해야 합니다. 따라서 꼭 수도권을 누르고 빠져 지역으로 주는 게 아니라 행정구역 단위별 개발에서 광역별로 지역의 특성에 맞는 특화 발전 정책을 만들어야 하고, 전략 수립도 중앙이 아닌 지방이 중심이 되어야 합니다.

전국의 지방을 광역적으로 특화하기 위한 전략은 지방자치단체와 국가가 함께 만들어야 하고, 전략이 마련되면 구체적인 프로젝트로 연결시키고 국가는 광역 개발효

과 극대화를 위해 SOC를 어떻게 효과적으로 건설할 지 방안을 강구해야 합니다.

또한, 혁신 도시 몇 백만평 만들어서 중앙에 있는 공공기관 10개 옮겨 놓으면 그 도시가 도시로서의 기능을 발휘할 수 있겠느냐 예는 의문이 생깁니다. 새로운 도시를 위해 기존 도시 공동화는 방치해도 되는지 고민하고 해결 방안을 강구해야 합니다. 그런데 이 얘기가 나오자마자 혁신도시 물 건너갔다고 정치적이고 감정적인 반응들이 나오다보니 진지한 고민이 어렵다고 봅니다. 따라서 혁신 도시 문제도 좀 더 차분하게 보면서 정리도 할 건 해야 합니다.

공기업 민영화 이후, 정부가 민영화된 공기업의 지역 이전 문제를 관여하는 것은 문제의 소지가 발생할 수 있습니다. 그러나 중앙정부가 여러 가지 보완 방법으로 도울 수 있고, 지방에서도 각종 인센티브로 공기업을 적극적으로 유치할 수 있는 방안을 스스로 고민해야 합니다.

(사회자) 이번에는 박원암 교수님과 정필운 교수님이 먼저 질의하시고 그 다음에 장관님 얘기 듣고 플로어 질문으로 들어가겠습니다.

(박원암 홍익대 교수) 공공건설 사업 효율화와 관련하여 사업비 10% 절감이 가능하다는 말씀을 하셨습니다. 정부 예산과 관련해서 기획 재정부나 다른 부서의 고민도 굉장히 많은 걸로 알고 있는데, 어떻게 예산 10% 절감이 가능한지와 공공 건설 이외의 다른 곳에 적용여부도 알고 싶습니다.

그리고 역시 국민의 관심이 모아지는 것은 공기업 민영화와 관련된 혁신 도시라고 생각합니다. 지난 정부에서 국가 균형 개발이 적극 추진되어 추진된 정책이 사전적인 계획이나 대안 없이 공기업 민영화가 추진된다면 상당한 반작용에 부딪히게 될 것입니다. 때문에 먼저 자율화를 하고 민영화를 추진하고 나중에 혁신 도시 대책이 나올 게 아니고 반대로 해 볼 여지는 없는지 말씀드리고 싶습니다.

물류의 문제와 관련해서는 대운하 해양을 통한 수송도 굉장히 관심의 대상이 될 것으로 보고 있습니다. 그래서 이 문제에 관한 의견을 듣고 싶고, 마지막으로 해양

에 관해서도 질문을 드리고 싶습니다. 매일 신문에서 연평도 어민들이 중국 어선한테 어획량을 빼긴다고 하는데 현장 상황을 과연 제대로 파악하고 계시는지, 해양 수산 경찰들이 제 역할을 하고 있는 건지, 뭐가 문제여서 매년 때만 되면 연평도 어민들은 그렇게 불만을 많이 표시하는 것인지 등의 문제에 대해서도 정부가 확실한 대책을 세워야 한다고 생각합니다.

(정필훈 서울대 치과대학장) 장관님의 마무리 말씀 중, 국토의 제약을 극복하여 국민의 삶의 질과 더불어 도시의 경쟁력을 높이겠다고 말씀하셨습니다. 서울 치대에 있는 입장에서 저는 부가가치가 높은 치과 도시를 하나 만들어 주실 수 없는지 여쭙어 보고 싶습니다. 예를 들어, 헝가리에 소프론이라는 곳은 도시 전체가 인플란트 도시입니다. 인구 5만 명이 전부 치과의사로 도시 전체에 유럽의 모든 치과 치료 인플란트를 원하는 환자들이 그 도시로 몰려들고 있습니다. 또 한 예를 들면 독일의 한 도시는 티타늄 본플레이트를 만듭니다. 티타늄이란 우리의 뼈가 부러지면 그 티타늄으로 뼈에 접속하는 건데 그 도시 하나가 티타늄 도시입니다. 그래서 우리나라도 세계 최고 기술을 자랑하는 인플란트 및 얼굴 성형 기술을 위한 도시를 하나 만들면 어떨까요? 이 분야는 결국 실버산업으로 고령화 사회에서 결국은 실버 위주의 인플란트와 이를 위한 고령자의 얼굴 성형수술 시장이 더욱 확대될 것입니다. 그런데 인플란트와 노인 성형수술 하는 도시는 세계에 아직 없고, 세계 10대 아웃소싱 병원들이 태국, 인도, 싱가포르 이런 동남아에 다 있는데 세계 최고의 의료 수준을 자랑하는 우리는 10대 아웃 소싱 병원에서 제외되어 있습니다.

그래서 도시 경쟁력 확보 차원에서 경치 좋은 지역을 자유 경제 구역으로 지정하여 인플란트-노인 성형 도시를 만들어 제트기와 헬리콥터로 환자를 모셔올 수 있는 글로벌한 치과 도시를 한번 만들어 주시면 어떨까 생각합니다. 덧붙여, 저희는 치과 재료 97%를 다 수입에 의존하는데, 조성된 도시에 전 세계의 모든 치과 재료상을 유치하는 방안도 강구할 수 있을 것입니다. 그렇게 되면 그 도시 하나로서도 충분히 경쟁력 갖춘 도시를 만들 수 있지 않을까 생각되니 한번 검토해 주시기 바랍니다.

(정종환 장관) 우선, 공공건설 사업 중 특히 설계에 문제가 많습니다. 설계에서

모든 것이 출발하는데 설계가 제대로 안 되고, 프로젝트 관리도 허점투성입니다. 즉, 설계한 사람이 따로 있고 집행하는 사람이 따로 있습니다. 또한, 최저가 낙찰 등의 폐해로 인해 설계대로 공사가 안 되는 경우가 많습니다. 이런 부분에서 발생하는 낭비용 절감을 통해 최소한 10% 절감은 가능하다고 봅니다. 하지만, 이 문제는 한 번에 해결 가능한 것이 아니므로 어떻게 제도적으로 정착시킬 수 있는지 관심을 가져야 합니다.

두 번째 공기업 민영화는 현재 국민들이 제일 걱정하는 과제로 우리가 꼭 넘어야 하는 산이라고 생각합니다. 따라서 혁신도시 문제 전에 민영화 문제부터 접근하는 것이 맞다고 생각합니다. 민영화 후, 지방 이전 가능성 여부가 불투명 하겠지만, 사실 민영화될 공기업이 그렇게 많지 않기 때문에 큰 문제는 아닙니다. 예를 들어 120~130개 기관이 지방으로 내려간다고 하는데 그 중에서 사실상 민영화로 가는 공기업은 극히 제한적이며 가스나 수도는 민영화 대상에서 제외됩니다.

물류, 운하 문제는 최근 상황으로 국민들에게 혼선만 일으킬 수 있으므로 코멘트 하지 않겠습니다. 연평도 중국어선 문제는 국토해양부 소속의 해경 및 해안 경찰들이 업무의 40%이상을 신경 쓰고 있으나, 워낙 넓은 바다에서 400여척의 배로 는 한계가 있습니다. 저희도 아직 완벽하지 못한 통제 체제를 더욱 개선하기 위해 노력하겠습니다.

이전에 제주 개발 센터 이사장을 하면서 제주도에 의료와 휴양을 위한 도시를 만들면 좋겠다는 아이디어를 가졌었습니다. 치과 도시 아이디어도 프로젝트를 만들어 오신다면 가장 여건이 맞는 장소도 소개해 드리고 지원해 드리겠습니다. 같이 관심을 갖고 논의해 봅시다.

(사회자) 강정호 서울 과학종합대학원 교수, 안경태 삼일회계 법인 회장님 말씀하시고 장관님 말씀 들어보겠습니다.

(강정호 서울 과학종합대학원 교수) 모두에 시스템에 의한 행정을 하시고 권한을 주고 책임을 묻겠다고 하셨는데 구체적 방안을 가지고 계시는지와 성과에 대한

평가 시스템을 어떻게 구축하실지 궁금합니다. 아울러, 지방 기초 단체에서 입안을 할 때 정부에서 어떤 조력을 할 것인지, 컨설팅 서비스라든지 그런 구체적인 말씀을 듣고 싶습니다.

두 번째는 일본에서는 하루 종일 일한 뒤 5-6시간 걸려 차로 출퇴근 하는 직장인을 '비건강인'이라고 부릅니다. 그렇다면 도심에서 가까운 역세권을 중심으로 집중 개발하는 것이 총체적으로 국민의 행복 증진에 도움이 되는 방식이 아닌가 생각하는데 장관님의 의견이 궁금합니다.

(안경대 삼일회계 법인 회장) 주제 중에 대도시 교통난 완화, 그리고 물류비 절감 및 물류 선진화 추진 두 가지 주제를 보면 특히 도로 관련해서는 기존 도로의 활용 효율화, 또 속도 이런 쪽에 상당히 초점을 두신 언급으로 보이며 도로의 신설 내지 확장 이런 쪽에 대한 언급이 현재 찾기 어렵습니다. 물론 효율화는 지속적으로 추진되어야 할 과제지만 또 한편으로 우리나라 물류의 전가 추이라든지 도시와 도시간의 교통량의 증가 추이를 감안해 본다면 교통난의 문제는 대도시 문제만으로 그치는 게 아니고 광역 수도권 더 나아가서는 전국화 현상으로 이어지리라 생각합니다. 그래서 한국이 현재 1인당 도로 연장 이런 측면에서 OECD국가 중에 어느 정도 위치에 있고 앞으로 어느 정도까지 올릴 것인지 그런 개량적인 비전 내지 지표 쪽에 대해서 말씀해 주시면 좋을 것 같습니다. 감사합니다.

(정종환 장관) 여러 가지 측면에서 지자체의 수준은 중앙과 차이가 많은 게 사실입니다. 하지만 그동안 지자체의 수준도 많이 향상되었고, 자율권을 침해하지 않는 범위의 분명한 가이드라인만 준비된다면 권한 위임은 필요하다고 생각합니다.

두 번째 문제는 도리 없이 광역 전철이나 이런 걸 통해서 빠르게 도심으로 들어오게 해 드리는 수밖에 없다는 것입니다.

현재 우리나라 도로 계획 비전은 거대하고, 많은 도로 계획을 만들어 놓았습니다. 그런데 저는 지금은 많은 사업을 벌이는 것 보다는 오히려 뭔가 정리할 때가 됐다는 생각을 합니다. 즉, 전체 교통 수요가 발생하는데 이걸 어떻게 수단간 스피리트와 분담을 통해서 처리할 것이며 거기에 따라서 합리적으로 투자를 할 것이냐를 결정해야 합니다. 그동안 우리나라의 SOC 행정이란 것이 고속도로를 멋지게

건설해 놓고 옆에다 국도 4차선을 확장하는 일이 비일비재하게 있었습니다. 따라서 어떻게 교통정리를 잘해서 제대로 컨트롤 하고 관리되게 만드느냐 하는 것이 중요합니다.

거기에 각종 교통수단을 종합적으로 판단하여 적은 돈으로 가장 효율적으로 처리할 수 있는 방법을 시스템적으로 생각해서 거기에 대한 대책을 세우고 수단간 분담 정도를 나누어 정책 방향을 잡아야 합니다.

(사회자) 다음은 현대경제연구원의 김주현 원장님과 플로어의 서면 질의가 남아 있습니다.

(김주현 현대경제연구원 원장) 우리 국토의 기본 계획은 산업화 초기 오래전에 녹지대를 조성한다든가 절대 농지를 규정하기 위해 이루어진 건데 지금 우리가 선진국을 눈앞에 두고 지식 사회로 바뀌어 가고 있는 이 시점에서 국토 활용계획을 한번 새롭게 개편할 계획은 없으신지 물어보고 싶습니다. 그리고 두 번째 질문은 토공과 주공 문제인데 청와대에서는 통합에 대한 의지가 굉장히 강한 걸로 알고 있습니다. 그런데 이미 두 수장들이 임명이 되어 있는 그런 상황에서 국토해양부의 입장이라든가 아니면 구체적인 계획 같은 게 있으신지 말씀해 주시면 고맙겠습니다. 그리고 화물연대 얘기가 지나간 것 같은데 화물 연대 문제는 제가 보기에는 우선은 화물 차량의 수급, 수요와 공급이 36-37만대로 지난 5년 사이에 엄청나게 많이 늘어나서 공급자체가 늘어났고 이에 따른 수급을 맞추지 못한 것이 중요한 첫 번째 이유라고 생각합니다. 다음으로, 연료비가 올라간 건 어떻게 반영이 될 수 있을 것 같고 아까 말씀하신 시스템의 문제, 다단계 문제 그건 시스템의 문제라든가 가격이 올라간 것이라든가 이걸 비교적 타결이 될 것 같은데 수급의 불균형문제를 어떻게 해결할 계획이신지 설명해 주십시오.

(사회자) 서면질의는 건설 산업 기본법에서 하도급 관련입니다. 건설 관련 제도를 글로벌 스탠더드로 많이 고치겠다는 말씀을 하셨는데, 기자재 납품 및 설치 계약을 할 때 사업 시행자로부터 수주하는 경우는 하도급이 허용이 되나 시공자로부터 수주하는 경우에는 하도급이 금지되는 것에 대한 불합리성에 관한 질문입니다.

(정중환 장관) 사실 국토 토지에 대한 규제나 너무 촘촘한데, 지구 지정만 한 400개 됩니다. 그러니까 내 땅이 어느 지구로 지정됐는지 아는 사람이 거의 없을 정도입니다. 따라서 기본 원칙으로 확실히 보존해야 될 것은 확실한 근거를 바탕으로 보존하고, 쓰고 이용할 수 있는 것은 좀 쉽게 제대로 쓸 수 있게 만들어 줘야 되겠다고 생각합니다.

주택공사와 토지공사 관련해서는 굉장히 고민이 많습니다. 즉 주택 공사 본연의 업무를 어떻게 할 것이냐, 본연의 업무가 아닌 업무들을 어떻게 덜어내고 효율화시킬 것이냐 라는 문제, 그리고 주택 공사도 집을 지으면서 택지를 조성할 수 있는데, 토지 공사의 택지 조성 과 중복된다는 점입니다.

따라서 우선 주공과 토공의 중복된 요소들은 빼고 민간에게 맡겨도 될 일은 나누어 주어 균살을 빼는 작업부터 생각해 보고 있습니다. 그 다음에 둘로 나누는 게 좋은지, 합치는 게 좋은 지 차분하게 검토하겠습니다.

화물연대의 수급 불균형은 가장 구조적인 문제입니다. 그 동안 화물차의 허가제가 규제 완화 조치로 신고제로 이후엔 자율화 되었습니다. 그러다 보니, 공급이 수요를 초과하여 균형이 깨지고, 운임은 떨어져 덤핑이라도 움직일 수밖에 없는 게 현실입니다. 화물차 공급 과잉을 해소하기 위해 2004년에 허가제로 다시 묶었지만, 이미 시장에 차량이 엄청나게 많다는 것입니다. 그래서 시장 안정화를 위해 인위적으로 조정하는 방법을 강구하고 있습니다. 현재, 2만대 정도 공급 과잉된 화물 차량을 천억 정도 예산을 들여 정부에서 매입할 계획입니다. 이를 통해 차주에게는 퇴로를 열어주고, 차량은 다른 나라에 수출하여 공급 구조를 합리화 하겠습니다. 그러나 현재 언론 비판이 많은데, 문제 해결을 위해 머리를 맞대고 해결 방향을 같이 찾아보았으면 좋겠습니다.

하도급 관련 글로벌 스탠더드 문제는 현재 정부에서 개정코자 노력하고 있고 자세히 살펴 본 후, 고칠 건 당장 고치고 앞으로 제도개선에 포함시킬 건 없는지 알아보겠습니다.

(사회자) 고맙습니다. 김정남 교수님 말씀해 주십시오.

(김정남 성균관대 교수) 현재 우리는 역사상 가장 빠르게 변화하는 시대에 살고 있기 때문에 미래 준비를 위해 국가와 국민, 기업가와 고객이 함께 나아가야 합니다. 그런 관점에서 볼 때 필요성에 의한 것도 좋지만 요즘 소통이 문제가 되는 데 국민이 갖고 싶어 하는 주택, 국민이 갖고 싶어 하는 도로, 국민이 갖고 싶어 하는 환경, 국민이 갖고 싶어 하는 어떠한 가치 이런 것들을 먼저 국토 해양 관리 정책에 반영되는 것이 옳지 않은가 생각합니다. 즉 필요성보다는 함께 갖고 싶어 하는 가치와 내용과 도구나 이런 것이 구체적으로 반영될 수 있는 기회가 있으면 좋지 않을까 생각합니다.

(정종환 장관) 사실, 정부는 공급자로서 국민에게 일방적으로 필요하다고 하면서 강요를 했었는데, 진짜 국민들이 필요로 하는지 역지사지로 한번 생각해 봐야 합니다. 특히, 국민의 뜻을 우리가 반영할 수 있는 채널이나 시스템이 있는지도 점검해서 국민이 진정으로 갖고 싶어 하는 SOC를 만들겠습니다.

(사회자) 고유가로 인한 직접적인 영향과 파장이 심한 분야가 장관님이 맡고 계신 건설과 교통 분야입니다. 슬기로운 정책과 오늘 얘기해 주신 많은 아이디어들을 잘 반영하셔서 슬기롭게 극복하셔서 좋은 결과가 있었으면 좋겠습니다. 오늘 아침 바쁜 시간에 나오셔서 좋은 말씀 해 주셔서 감사합니다.

(정종환 장관) 어려움이 많지만 최선을 다 하겠습니다. 도와주시고 아이디어 보태 주시면 국민의 뜻을 받드는데 최선을 다해 보겠습니다. 감사합니다. **HRI**

정리 및 교열

조호정 연구원 (chjss@hri.co.kr, 02-3669-4047)

HRI 經濟 指標

➤ 主要 經濟 指標 推移와 展望

		주요 경제 지표 추이와 전망						
		2002	2003	2004	2005	2006	2007(P)	2008(E)
국 민 계 정	경제성장률 (%)	7.0	3.1	4.7	4.2	5.1	5.0	4.9
	최종소비지출 (%)	7.6	-0.3	0.4	3.9	4.8	4.7	3.5
	민간소비 (%)	7.9	-1.2	-0.3	3.6	4.5	4.5	3.4
	총고정자본형성 (%)	6.6	4.0	2.1	2.4	3.6	4.0	4.3
	건설투자 (%)	5.3	7.9	1.1	-0.2	-0.1	1.2	2.8
	설비투자 (%)	7.5	-1.2	3.8	5.7	7.8	7.6	6.5
대 외 통 관 래 기 준	경상수지 (억 \$)	54	119	282	150	54	60	-10
	무역수지 (억 \$)	103	150	294	232	161	146	60
	수출 (억 \$)	1,625	1,938	2,538	2,844	3,255	3,715	4,330
	증가율 (%)	(8.0)	(19.3)	(31.0)	(12.0)	(14.4)	(14.1)	(16.6)
	수입 (억 \$)	1,521	1,788	2,245	2,612	3,094	3,568	4,270
	증가율 (%)	(7.8)	(17.6)	(25.5)	(16.4)	(18.4)	(15.3)	(19.7)
기 타	소비자물가 (평균 %)	2.7	3.6	3.6	2.8	2.2	2.5	3.8
	실업률 (%)	3.1	3.4	3.7	3.7	3.5	3.2	3.3
금 융	원/\$ 환율 (평균, 원)	1,253	1,192	1,145	1,024	955	929	995
	국고채금리 (평균 %)	5.8	4.6	4.1	4.3	4.8	5.2	5.0