



# SOC 투자 정책의 기본 방향

2017. 10. 11

박용석/이홍일/박수진/나경연/박철한

한국건설산업연구원

- 정부 SOC 예산 감소 실태
- SOC 예산 감소의 문제점
- SOC 투자 정책의 기본 방향

## 2018년 정부 SOC 예산(안) 전년비 20% 감소 17.7조원

- 2018년 총지출은 429조원, 금년 대비 7.1%(28.4조원) 확장 편성
  - 중양직 공무원 1.5만명 총원 등 공공부문과 사회서비스 일자리 확대, 아동수당 신설, 노인 기초연금 인상, 기초생활보장 확대 등 소득주도 성장 등에 최우선적으로 예산 반영
- 양적 지출 구조조정 추진, 우선적으로 SOC(도로, 철도 등), 농업생산시설(수리시설 개보수 등), 환경기초시설(하수관리 정비 등) 등에 대한 예산을 삭감

### 2018년도 정부 예산안 12대 주요 분야별 편성 결과

구분	'17년(A)	'18안(B)	증감 (B-A)	%
◆ 총지출	400.5	429.0	28.4	7.1
1. 보건·복지·노동	129.5	146.2	16.7	12.9
2. 교육	57.4	64.1	6.7	11.7
3. 문화·체육·관광	6.9	6.3	△0.6	△8.2
4. 환경	6.9	6.8	△0.1	△2.0
5. R&D	19.5	19.6	0.1	0.9
6. 산업·중소기업·에너지	16.0	15.9	△0.1	△0.7
7. SOC	22.1	17.7	△4.4	△20.0
8. 농림·수산·식품	19.6	19.6	0.02	0.1
9. 국방	40.3	43.1	2.8	6.9
10. 외교·통일	4.6	4.8	0.2	5.2
11. 공공질서·안전	18.1	18.9	0.8	4.2
12. 일반·지방행정	63.3	69.6	6.3	10.0

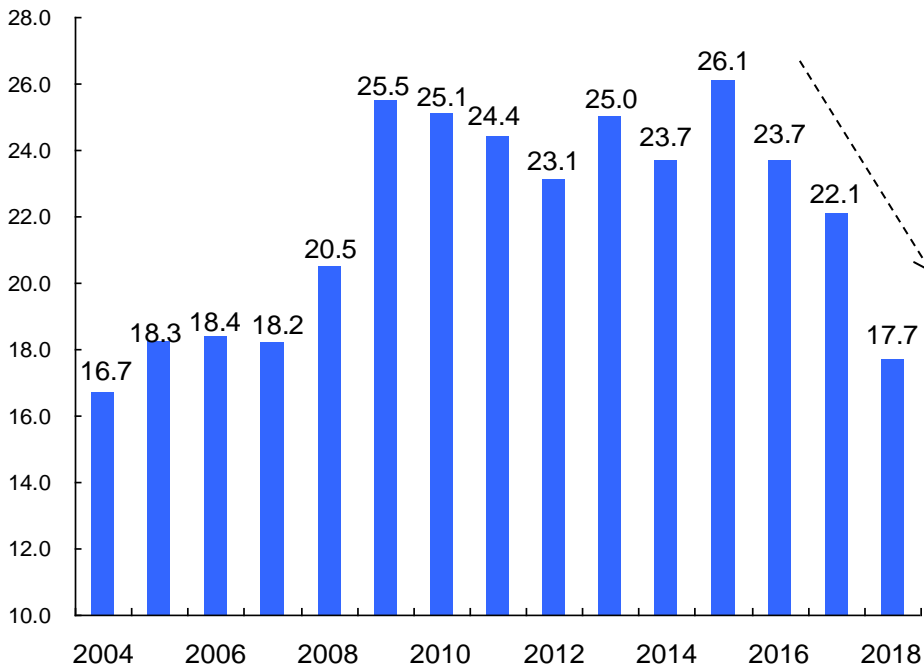
자료 : 기획재정부. 보도자료(2017.8.29)

## 2004년 이후 역대 최고 수준으로 SOC 예산 축소

- 2004년 이후 **14년 내 최저 수준**, 감소 폭(4.4조원) 역대 최고 수준
- 세부 분야별로 지역/도시 분야 외에 도로, 철도 등 모든 분야 예산 감소

### 정부 SOC 예산 추이

(단위 : 조원)



주 : 추가경정 예산이 포함된 금액 ; 자료 : 기획재정부.

### 정부 SOC 예산의 세부 분야별 내용(억원,%)

구분	2017(A)	2018(B)	증감 (B-A)	증감율(%)
도로	74,089	54,424	△19,665	△26.5
철도 및 도시철도	71,437	47,143	△24,294	△34.0
해운, 항만	17,607	17,021	△586	△3.3
수자원	18,108	16,762	△1,346	△7.4
지역 및 도시	12,028	15,536	3,508	29.2
물류, 항공, 산단	28,086	26,272	△1,814	△6.5
<b>합 계</b>	<b>221,354</b>	<b>177,159</b>	<b>△44,195</b>	<b>△20.0</b>

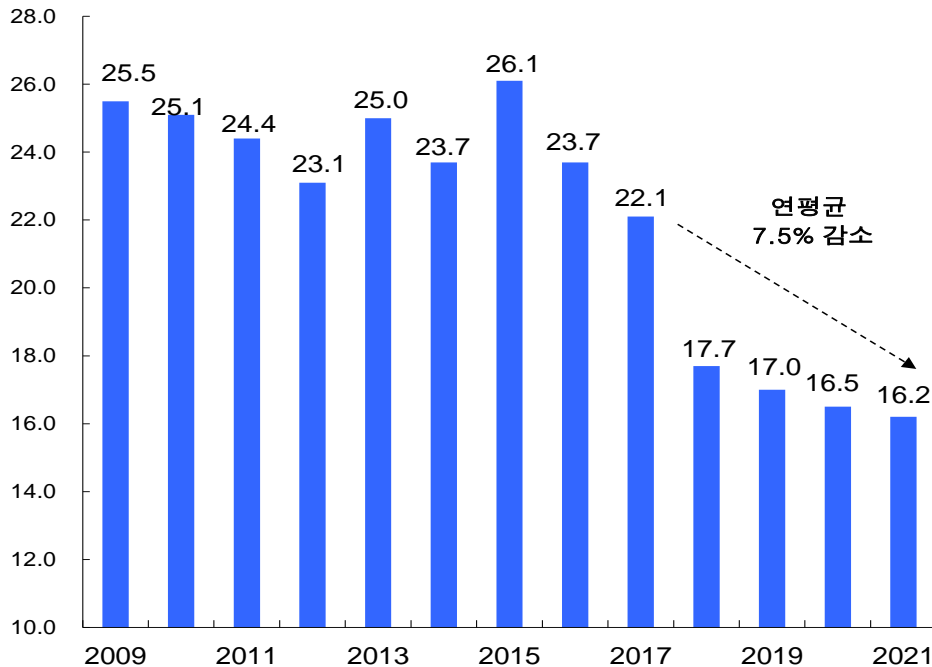
자료 : 기획재정부.

## 국가재정운용계획상 SOC 예산 연평균 7.5% 감소, 복지 예산과 격차 지속 확대

- 2017~21년간 재정지출 규모는 2018년 429조원 → 2021년 500.9조원으로 연평균 5.8% 증가 계획
- **SOC 예산은** 2018년 17.7조원 → 2021년 16.2조원으로 **연평균 7.5% 축소 계획**
- SOC 예산과 사회복지예산과의 격차, 2009년 54.9조원 → 2021년 172.2조원으로 확대 계획

### 중기국가재정운용계획상 정부 SOC 예산 추이

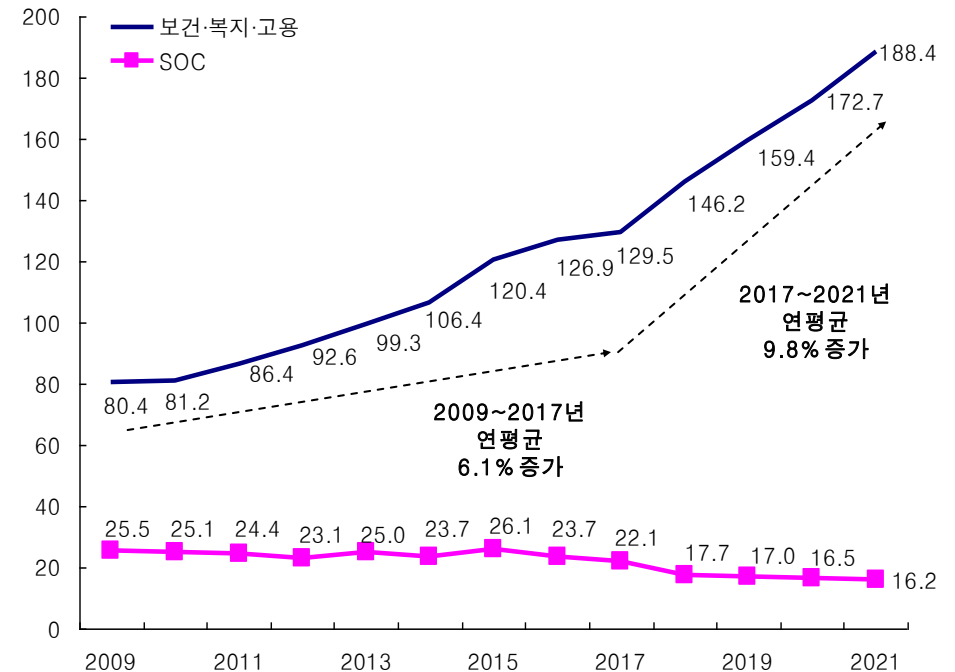
(단위 : 조원)



주 : 추경이 포함된 예산 추이 ; 자료 : 기획재정부.

### 중기국가재정운용계획상 복지와 SOC 예산 격차

(단위 : 조원)



자료 : 기획재정부.

## 국내 경제 2%내외의 저성장 구조 고착화 우려

- 2012년 이후 2014년을 제외하고 **2%대 저성장 국면 지속**
  - ✓ 2012~2016년 GDP 성장률 : 2.3% → 2.9% → 3.3% → 2.8% → 2.8%
- 2016년 부터 **주택경기 회복에 따른 건설투자를 제외하면 우리나라 경제의 성장동력은 매우 취약**
- 2017년과 2018년 경제성장률 전망치 역시 3% 이하 수준

### 주요 기관들의 국내 경제성장률 전망치

(단위 : %, 전년대비 성장률)

기관	연도	GDP 성장률	기관	연도	GDP 성장률
한국은행 (7월 13일)	2017	2.8	IMF (5월)	2017	2.7
	2018	2.9		2018	2.8
LG경제연구원 (7월 25일)	2017	2.9	KDI (4월 18일)	2017	2.6
	2018	2.7		2018	2.5

### OECD의 국내 장기 성장률 전망

(단위 : %)

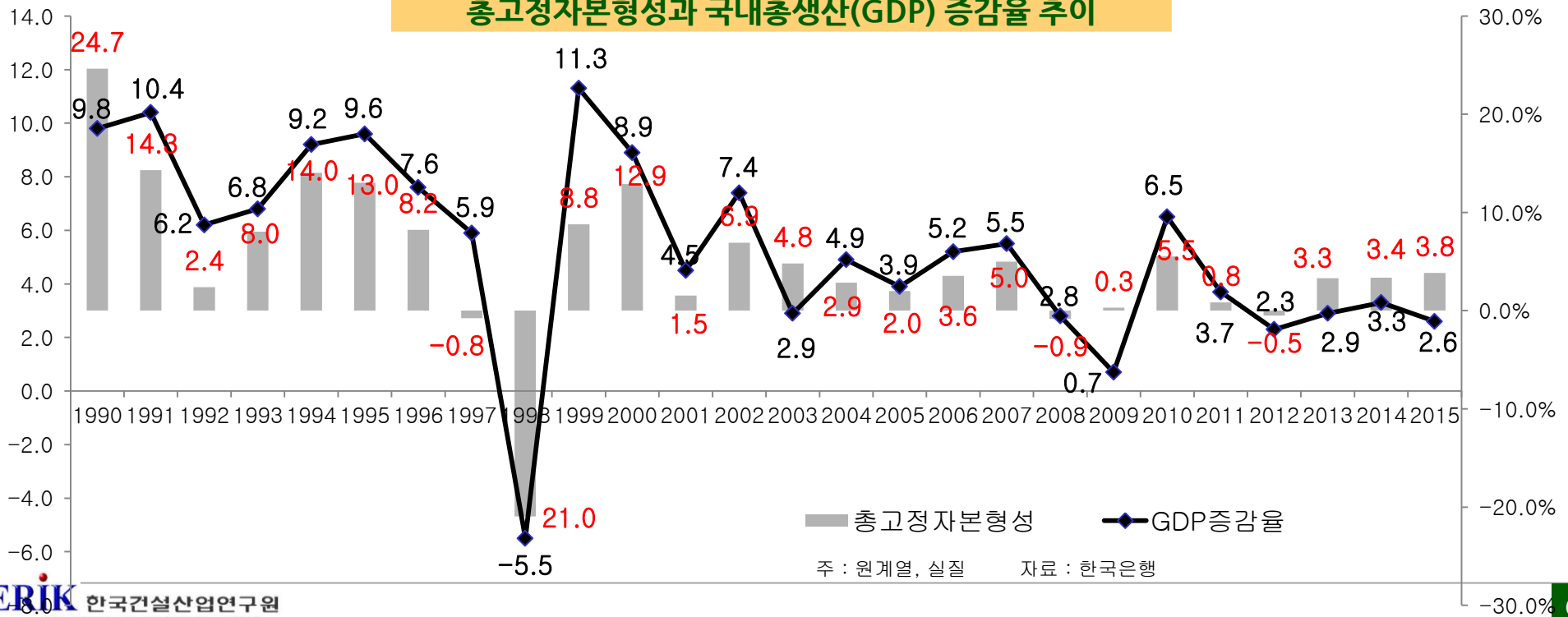
기간	2001~2007년	2012~2017년	2018~2030년	2031~2060년
한국	4.4	3.4	2.4	1.6
OECD	2.2	1.7	2.2	1.8

자료 : OECD(Long-term baseline projections, No. 95 (Edition 2014)).

## 지속적 경제성장을 위한 자본투자 확대 필요

- **잠재성장을 제고** 위해서는 설비 및 건설 등 **자본투입 증가, 경제활동 참가율 증가, 생산성 혁신 필요**
  - ✓ OECD는 국내 잠재성장을 하락은 저출산 및 고령화 진전에 따라 생산가능인구 축소, 자본스톡과 같은 생산투입 요소 정체를 원인으로 지적
- **경제성장과 자본투입 부문인 총고정자본형성(설비, 건설, 지식재산생산물)은 상호 정(正)의 관계**
  - ✓ GDP 구성요소(소비+투자+정부구입+순수출)에서 소비(복지 지출 등)도 중요하지만 투자(건설, 설비 등) 확대도 매우 중요

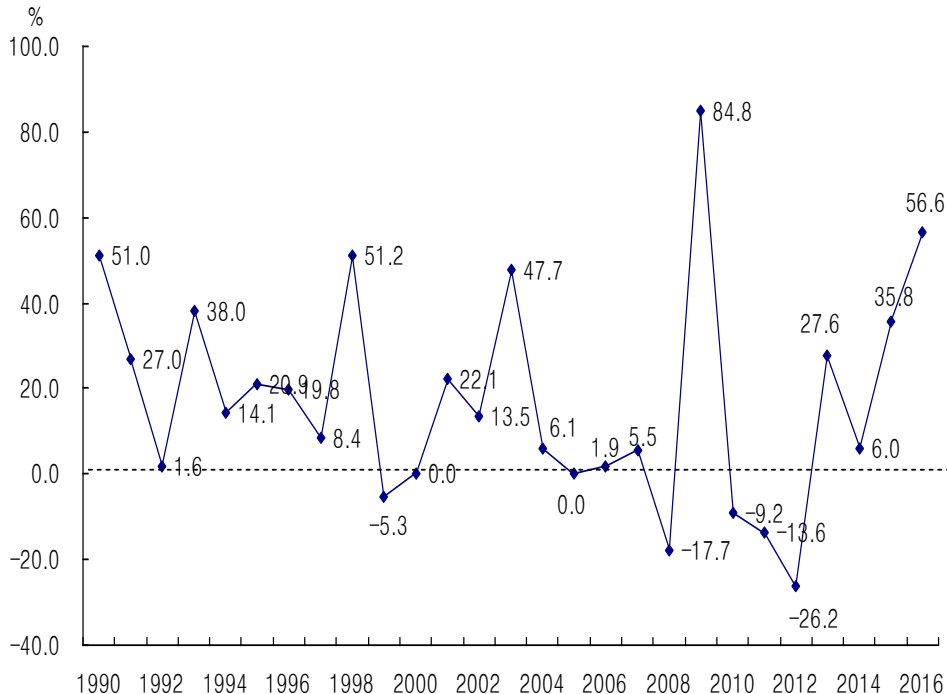
총고정자본형성과 국내총생산(GDP) 증감을 추이



## 현실적으로 건설산업은 우리 경제의 버팀목 역할 수행

- 국내 경제가 저성장을 지속하는 가운데, 건설투자의 호조세로 건설투자의 국내 경제성장 기여도가 높은 수준, 사실상 **우리 경제의 버팀목 역할**을 하고 있음
- **건설투자의 호조세는 건축투자**에 기인, 토목투자는 7년동안 지속적으로 감소 추세
  - ✓ 정부 SOC 예산 축소로 토목투자는 향후에도 지속적으로 감소할 것으로 예상

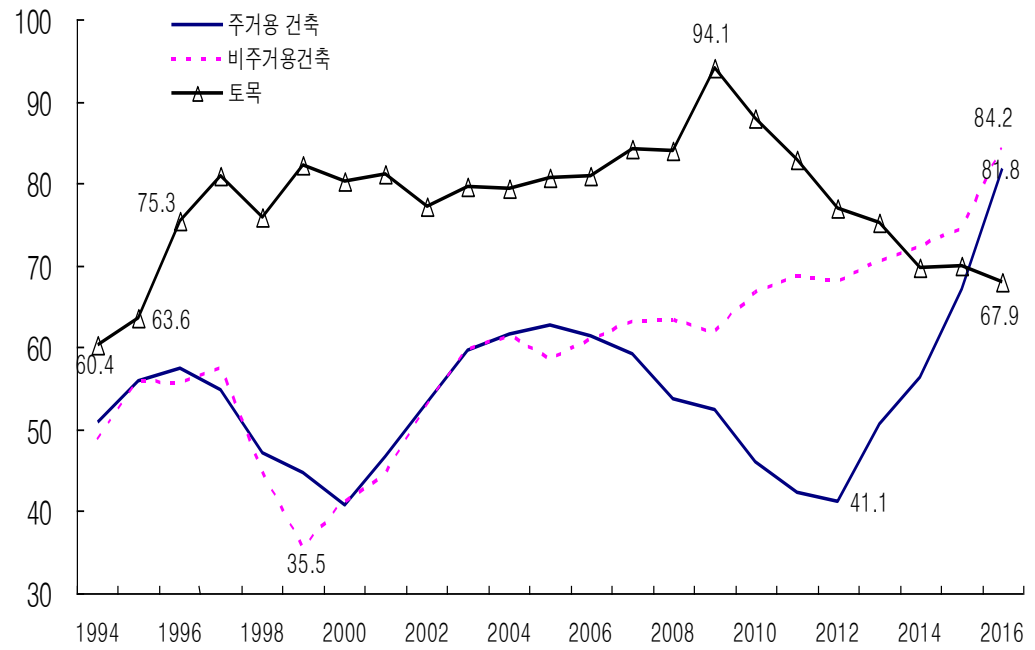
건설투자의 경제성장 기여율 추이



자료 : 한국은행

공종별 연간 건설투자 추이

(단위: 조원)



자료 : 한국은행



## 내생적 경제성장모형 : 현행 SOC 예산 유지시 우리 경제의 저성장 고착화 불가피

- KDI(2012, 경제성장률 3% 가정)는 2012~2016년 적정 SOC 투자규모를 GDP의 2.24~2.28% 범위로 제시, 2014년 국가재정운용계획 SOC 작업반은 2013~2017년간 2.8~3.08% 제시
- 선행연구의 방법론과 가정들을 동일하게 적용, 다만 예상 경제성장률과 물가상승률을 최근 상황을 반영하여 수정, 2017~2021년간 적정 SOC 투자수준은 GDP의 2.58~2.69% 범위로 추정
- **2018년 SOC 예산안과 적정 SOC 투자규모를 비교하면, 최소 8.2조원에서 최대 10.3조원 투자 부족**

### 적정 SOC 투자금액(추정)과 추정 예산 비교

(단위 : 십억원)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
적정 SOC 투자금액 (GDP의 2.69%) (A)	46,013	48,083	50,247	52,508	54,871
적정 SOC 투자금액 (GDP의 2.58%) (B)	44,095	46,080	48,153	50,320	52,585
부족 SOC 투자금액 (A-C)	4,204	10,300	12,782	15,155	17,421
부족 SOC 투자금액 (B-C)	2,286	8,297	10,688	12,967	15,135
예상 SOC 투자금액 (C=1+2+3+4)	41,809	37,783	37,465	37,353	37,450
중앙정부 (1)	22,100	17,700	17,000	16,500	16,200
지자체 (2)	9,135	9,308	9,485	9,665	9,849
공기업 (3)	6,376	6,497	6,621	6,746	6,875
민간투자 (4)	4,198	4,278	4,359	4,442	4,526

## SOC 예산 감소(4.4조원)시 총 9.8조원 규모의 산업생산액 감소 추정

- 2018년 정부 SOC 예산 감소시 건설산업을 포함하여 **국내 전 산업의 생산액 감소 불가피**
- SOC 예산 4.4조원 감소시 생산유발계수를 감안하면 총 9.8조원의 산업생산액 감소 추정
  - ✓ 건설부문에서 4.4조원 감소, 건설 이외의 산업에서 5.4조원 추가적으로 감소
  - ✓ 건설 이외 산업 중 1차 금속제품과 금속 제품업이 가장 큰 타격을 입고, 다음으로 비금속 광물제품과 화학 제품 산업의 생산액 감소가 있을 것으로 분석됨.

### SOC 예산 감소로 인한 산업별 생산 감소(유발) 효과 비교

(단위 : 십억원)

구분	전체	건설	건설 외	건설 외 주요 감소 산업							
				1차금속 제품	금속제품	비금속 광물제품	화학제품	전기 / 전자기기	도소매 서비스	전문, 과학 및 기술 서비스	금융 및 보험 서비스
생산유발계수	2.225	1.002	1.223	0.199	0.128	0.122	0.101	0.082	0.080	0.079	0.048
생산 유발(감소)효과	-9,832.7	-4,429.7	-5,403.0	-880.9	-564.2	-538.1	-448.5	-364.3	-354.2	-349.1	-211.2

자료 : 한국은행, 2014년 산업연관표

## SOC 예산 축소시 서민들의 일자리 축소 불가피

- 건설산업은 전통적으로 타산업에 비해 **일자리 창출효과가 큰 산업**으로 평가됨
  - ✓ 2014년 기준 건설업의 취업유발계수는 13.9으로 농림어업(31.3), 서비스업(17.3) 다음으로 일자리 창출효과가 큼.
- 건설산업은 **사회 취약계층인 저소득층 근로자에 대한 일자리 창출효과가 큼**
  - ✓ 건설산업의 경우 공사현장에 일하는 대다수의 피고용자가 단순 노무직이나 현장 기능직
- 2018년 SOC 예산 감축시 약 6.1만명의 취업자가 감소할 것으로 분석됨

### SOC 예산 감소로 인한 직종별 취업자수 감소 효과

구분	합계	관리자	전문가 및 관련 종사자	사무 종사자	서비스 종사자	판매 종사자	농림어업 숙련 종사자	기능원 및 관련 기능 종사자	장치, 기계 조작 및 조립 종사자	단순 노무 종사자
건설업 취업유발계수	13.9	0.6	1.5	2.0	0.3	1.0	0.2	4.5	1.8	2.0
취업 감소 인원(명)	-61,540	-2,593	-6,665	-8,850	-1,247	-4,418	-814	-20,076	-7,818	-9,058

주 : 한국은행 2014년 산업연관표의 건설부분 취업유발 계수를 '2011년 산업연관표'의 산업별 직업별 취업유발계수표의 비율을 활용해 세부 유발 계수를 계산함.

## 국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산액 급감 → 향후 신규 인프라 사업 위축

- 국토부 SOC 예산 중 신규사업 예산, 2013년 이후 대체적으로 감소 추이, 2018년 383억으로 급감  
 ➔ 지역 숙원사업 포함해 향후 **신규 인프라 사업의 급격한 위축** 가능성

국토교통부 SOC 예산 중 신규사업 예산

(단위 : 건, 억원)

구분	전체		도로		철도		기타	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
2012	78	5,624	24	683	-	-	-	-
2013	96	2,506	33	1,055	4	175	59	1,276
2014	82	2,072	17	153	6	345	59	1,574
2015	28	1,898	24	846	4	1,052	-	-
2016	45	1,030	22	359	2	221	21	450
2017	60	1,845	22	1,080	6	269	32	496
2018	32	383	3	6	-	-	29	377

자료 : 국토교통부 각 연도별 보도자료.

✓ 토목공사 발주에 부정적 영향 시작, 향후에도 부정적 영향 지속  
 ✓ 지역 숙원사업 포함해 향후 신규 인프라 사업의 급격한 위축 우려

국정운영 5개년 계획상의 지역발전 주요 공약

지역	주요 지역개발 공약	지역	주요 지역개발 공약
서울	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 창동(K-POP 아레나 건설)·상계동을 동북아 신문화중심지로 조성</li> <li>· 코엑스 · 잠실 일대를 국제교류복합단지로 조성</li> <li>· 마곡지구를 첨단 ICT 융복합 산업단지로 조성</li> <li>· 상암 DMC 중심으로 디지털미디어 클러스터 조성</li> </ul>	울산	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 석유화학공단 노후시설과 지하배관 긴급 안전진단 및 개보수사업</li> <li>· 울산도시외곽순환도로 조기 착공</li> <li>· 울산 공공병원 건립 지원</li> </ul>
인천	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 남동 · 부평 · 주안 등 노후 국가산업단지 구조 고도화</li> <li>· 계양 테크노밸리 등 도심형 최첨단산업단지 조성</li> <li>· 제3연륙교 건설로 수도권 광역교통체계 구축</li> <li>· 인천도시철도 2호선 광명 연장, 서울 7호선 청라 연장</li> </ul>	경북	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 김천 혁신도시의 첨단산업클러스터 구축 지원</li> <li>· 영주 첨단 베어링산업 클러스터 조성</li> <li>· 농어촌 마을 정비형 공공임대주택단지 조성</li> </ul>
경기	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 청정 상수원(취수원) 다변화로 깨끗한 수돗물 공급</li> <li>· 안산시 공동체 회복사업과 사이언스밸리 적극 지원</li> <li>· 서안양 50만약대 부지에 ‘친환경 융합 테크노밸리’ 조성</li> <li>· 분당선 노선 연장(기흥-동탄2-오산)으로 출퇴근시간 획기적 단축</li> </ul>	경남	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 김천-거제 KTX 조기 착공 추진</li> <li>· 경남서부권을 항노화산업 연계6차산업 활성화, 관광휴양벨트로 조성</li> <li>· 진주 혁신도시의 산학연 클러스터 활성화 지원</li> <li>· 경남 양산시 일원에 동남권 의생명특화단지 조성</li> </ul>
강원	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 원주 부론산단 디지털 헬스케어산업 적극 지원</li> <li>· 태백 · 영월 · 정선 · 삼척 등 폐광지역 특화 산업 육성 지원</li> <li>· 춘천 지역 수열에너지 융복합 클러스터 조성</li> <li>· 제천-삼척 간 ITX 철도 노선 건설</li> </ul>	대구 경북 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대구 · 경북 첨단의료복합단지를 국가 첨단의료산업의 허브로 육성</li> <li>· 대구 · 경북권 광역철도 건설 지원</li> </ul>
수도권 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· GTX A노선(예비타당성 조사 중인 파주 연장구간 포함) · B노선 · C 노선 건설 추진</li> <li>· 지하철 급행화, 광역순환철도 건설로 출퇴근시간을 단축</li> <li>· 연간 10조원 규모의 도시재생뉴딜사업 본격 추진</li> </ul>	영호남 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대구-광주 동서내륙철도(달빛내륙철도) 건설 추진</li> </ul>
대전	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 스마트 융복합 첨단과학산업단지 및 스마트시티 실증화 단지 조성</li> <li>· 공공 어린이재활병원과 대전의료원 건립</li> <li>· (구)충남도청 이전부지에 문화예술복합단지와 창조산업단지 조성</li> <li>· 대전권 연계 외곽순환도로 교통망 구축 및 도시철도 2호선 트램 건설 조기 착공 지원</li> </ul>	전북 경북 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 무주-대구 고속도로 건설 추진</li> </ul>

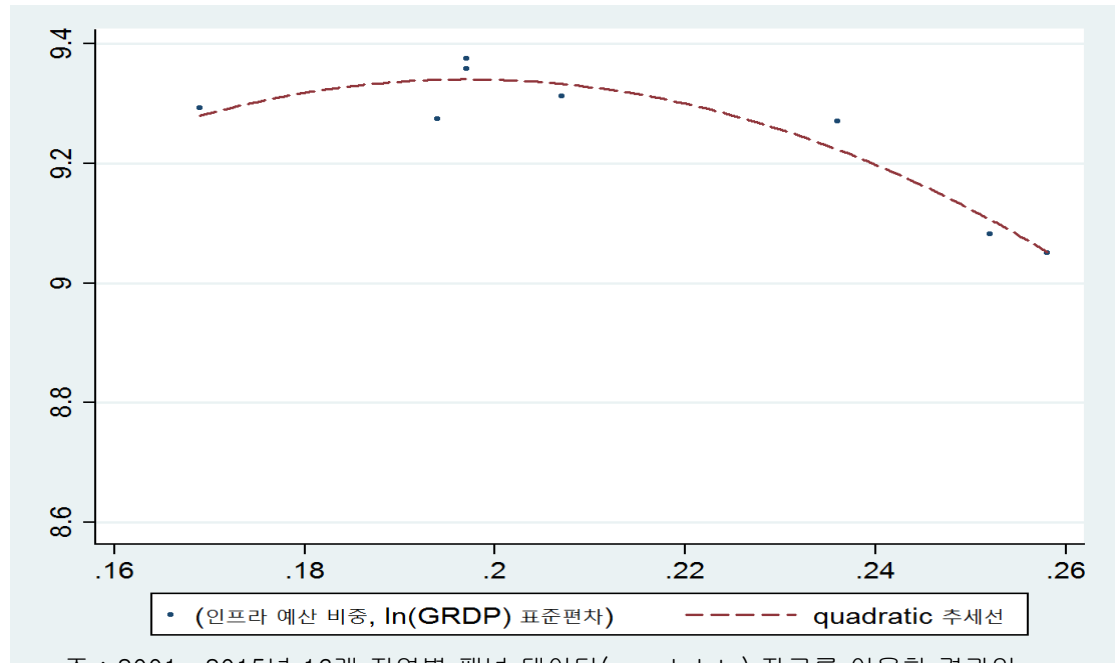
지역	주요 지역개발 공약	지역	주요 지역개발 공약
충남	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 천안·아산 KTX 역세권을 R&amp;D집적지구로 조성</li> <li>· 논산·계룡 국방산업단지 조성 지원</li> <li>· 장항선 복선전철화 및 충청산업문화철도(보령선) 건설 추진</li> <li>· 서산-천안-청주-울진 연결 중부권 동서횡단철도 건설 추진</li> </ul>	광주전남 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 빛가람 혁신도시와 광주 도시첨단산단 중심으로 에너지밸리 조성 및 한전공대(KEPCO TECH) 설립</li> <li>· 전남 장성, 광주 북구를 포함한 광주연구개발특구 내 '국립심혈관센터' 건립</li> </ul>
충북	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 오송 제3생명과학 국가산단 및 충주 당뇨바이오 특화도시 조성 및 제천 천연물 종합단지 조성</li> <li>· 청주공항을 중부권 거점공항으로 육성</li> <li>· 중부고속도로 호법-남이 구간 확장</li> </ul>	전북전남 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 노령산맥권 휴양 치유벨트 조성 - 전북·전남 6개 시군(정읍, 순창, 고창, 부안, 담양, 장성) 일대</li> </ul>
세종	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국제과학비즈니스벨트 기능지구 활성화 추진</li> <li>· 정밀·신소재산업 중심의 세종 국가산업단지 조성 추진</li> <li>· 세종-청주 고속도로 건설</li> </ul>	광주	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 광주공항 이전 지원과 중전 부지에 스마트시티 조성</li> <li>· 아시아문화전당 활성화와 7대 문화권 사업 활성화</li> <li>· 도시재생을 위한 주민참여형 도시혁신사업 추진</li> <li>· 인공지능 기반 과학기술창업단지 조성</li> </ul>
충청권 상생	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 충청권 광역철도망(논산-계룡-대전 조차장-조치원-청주공항 구간 복선화) 2단계 사업 조기 추진</li> <li>· 청주공항-제천(봉양) 충북선 구간 고속화, 충북-중앙선을 잇는 봉양 삼각선 신설</li> </ul>	전남	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 무안국제공항 기반시설 확충과 호남고속철 2단계사업 조기 완공</li> <li>· 광양항 항만기반시설 확충 및 광양만권 첨단 신소재산업 육성</li> <li>· 서남해권 해양에너지 복합발전플랜트산업 추진</li> <li>· 목포 크루즈항 개발, 여수 해양관광 및 순천 생태관광 활성화</li> </ul>
부산	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 동남권 관문공항과 공항복합도시 건설</li> <li>· 북항 재개발사업으로 동북아 신해양산업 중심지 육성</li> <li>· 광역상수도 등 상수원 다변화 모색 및 생태관광 조성</li> <li>· 국가 수산식품산업 클러스터 구축</li> </ul>	전북	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 5대 농생명 클러스터 : 익산(식품), 김제(종자, ICT농기계), 정읍(미생물), 새만금(첨단농업)</li> <li>· 새만금 사업 추진(공공주도 매립 추진, 국제공항·신항만과 배후단지 조성, 물류 교통망 구축 등)</li> <li>· 지리산권 친환경 전기열차 사업 지원</li> <li>· 국립 지덕권 산림치유원 및 국립 치유농업원 조성 지원</li> </ul>
대구	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 서대구 역세권 개발과 도시재생뉴딜사업 추진</li> <li>· (구)경북도청 부지에 문화·행정·경제 복합공간 조성</li> <li>· 지역사회공동체의 합의로 대구공항을 지역거점공항으로 육성</li> <li>· 대구산업선 철도 건설 추진</li> </ul>	제주	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 송·배전선로 지중화 사업 지원</li> <li>· 제주 신항만 조기 개항과 제주 제2공항 개항 지원</li> <li>· 남북화해와 동아시아 협력을 위한 평화대공원 사업 추진</li> </ul>

자료 : 국정기획자문위원회, 문재인정부 국정운영 5개년 계획, 2017.7

## SOC 예산 축소시 지역간 소득격차 더욱 벌어져, 지역균형발전 저해

- SOC 투자 확대 → 지역내 고용 및 생산량 증가 → 지역주민들의 소득증대
- 이같은 효과는 상대적으로 **낙후지역에서 더 크게 나타나 지역간 소득격차를 줄여 지역균형발전에 중요한 기여**를 할 수 있음.
  - ✓ 지역격차(지역간 1인당 소득의 차이) 지표로 1인당 GRDP 표준편차를 이용, 즉 1인당 소득(GRDP) 이 전국 평균에 얼마나 멀리 벌어져 있는지를 측정, 표준편차가 클 수록 지역격차가 큰 것임
- 지역내 SOC 예산 비중과 1인당 GRDP 표준편차는 상호 역(逆)의 관계를 가짐
  - ✓ SOC 예산이 감소할 경우 지역 격차(1인당 GRDP 표준편차)는 더욱 크게 벌어짐.
  - ✓ SOC 예산이 증가하면 지역격차는 작아지게 됨.

1인당 GRDP 격차와 SOC 예산비중간의 상관관계



주 : 2001~2015년 16개 지역별 패널 데이터(panel data) 자료를 이용한 결과임. 가로축은 인프라 예산 비중이며, 세로축은 ln(1인당 GRDP)의 표준편차임.

## 경제안정, 일자리 창출, 지역균형발전 차원에서 SOC 예산 축소 재고 필요

- 국내외 주요 전망기관들은 2018년 경제성장률 전망치가 3% 이하 수준에 벗어나지 못하고 저성장 구조가 지속될 것으로 전망  
→ SOC 예산의 대폭적 감축은 국내 경제적 요인에 의해서도 바람직하지 못함
- 건설산업은 전통적으로 일자리 창출 효과가 큰 산업, 특히 사회취약계층인 저소득층 근로자에 대한 일자리 창출효과가 매우 큼  
→ SOC 예산 감축은 생산적 복지 차원의 정책과도 배치
- 지역 숙원사업의 신규 추진 및 적정기한내 완료 등을 고려할 때 신규 SOC 투자 확대 필요  
→ 지역경제활성화 및 지역균형발전 차원에서 SOC 예산 감축은 바람직하지 않음



## 지역발전 주요 사업의 추진 준비 및 재해·재난예방시설 보완 필요

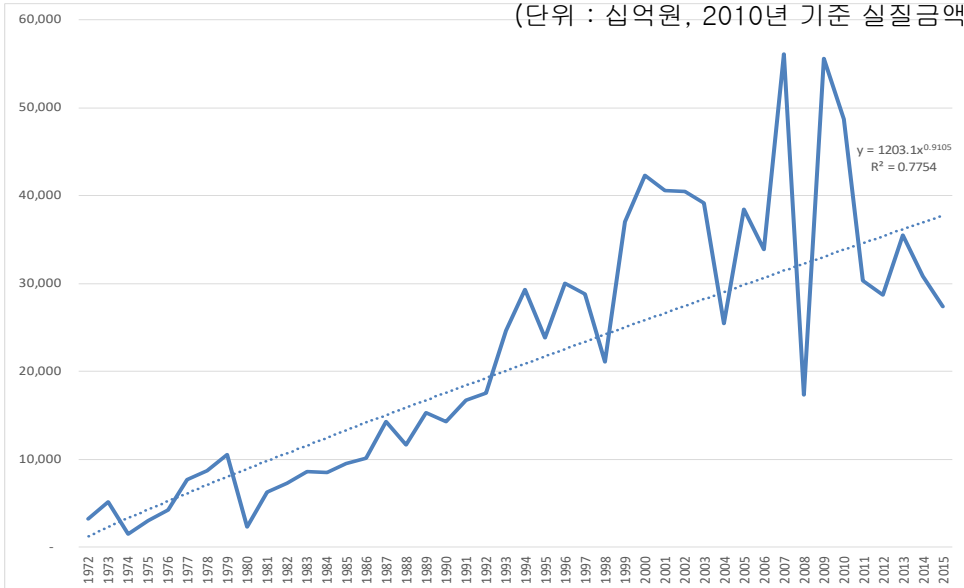
- 지역발전 주요 공약 등 **신규 SOC 사업에 대한 사업타당성 등 소요 예산 반영 필요**
  - ✓ 신규 대형 사업에 대한 사업추진을 위해 우선 예비타당성조사, 타당성조사, 설계 등에 필요한 예산을 우선적으로 반영
  - ✓ 정부가 제시한 지역발전 주요 공약과 지역 현안사업에 대해 우선적으로 사업 추진여부 또는 사업의 조속한 추진을 위한 준비를 해야 함
  
- **재해·재난 예방시설의 신규 공급 및 기존 시설의 재설계 및 재축 필요**
  - ✓ 기후 및 환경변화로 각종 자연재해 및 재난 증가 추세, 우리나라의 경우에도 집중호우, 지진, 태풍, 산사태, 가뭄 등의 자연 재해에 적극 대비해야 함
  - ✓ 자연재해 발생 빈도와 재해 수준에 대비해 설계 및 시공은 물론이고, 기존 SOC 시설에 대한 재설계, 재축을 비롯한 유지, 보수, 개수 활동 필요

## 노후인프라 시설의 재투자 및 개량투자를 위한 준비 필요

- 노후화(내용연수 30년 경과)된 시설물들은 **전수조사에 의한 안전진단 및 성능평가 필요**, 이를 근거로 **종합적 노후자산 개선 기본계획 수립 필요**
- 2020년경 부터 노후인프라 시설에 대한 본격적인 재투자 및 개량투자 수요가 도래할 것으로 예상, 이들 수요에 선제적으로 대비하기 위한 **재원배분 전략 수립 및 관련 예산 책정 필요**
  - ✓ 시특법상 1,2종 시설물중 30년 이상 경과자산 비율 2014년 약 10% 수준에서 2019년 약 15%, 2029년 약 36% 수준으로 급증

### 연간 일반정부부문 구축물 생성

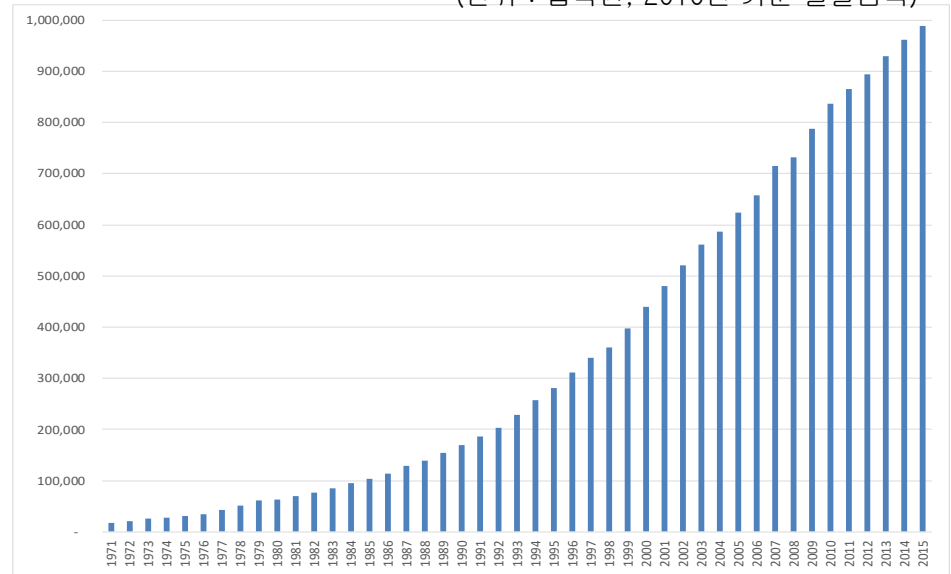
(단위 : 십억원, 2010년 기준 실질금액)



자료 : 한국은행

### 일반 정부부문 구축물 자산잔액

(단위 : 십억원, 2010년 기준 실질금액)



자료 : 한국은행

## 지자체 관리 SOC 시설에 대한 중앙정부 차원의 지원 확대

- 주민들의 생활편익에 직접적으로 영향을 미치는 지방도와 시,군도 및 지자체 공급이 필요한 다양한 사회기반시설에 대한 중앙정부의 역할 강화 필요
  - ✓ 전국 교통혼잡비용을 보면, 국가가 시행하는 지역간 도로 보다는 지자체의 관여가 큰 도시부 도로에서 교통 혼잡이 많이 발생
- 지방의 재정자립도 악화, 복지비 증가 등 지자체 차원의 SOC 투자 재원의 확보가 어려운 상황으로 중앙차원의 적극적인 지원이 필요
  - ✓ 국가지원 지방도, 국도대체 우회도로, 광역도로의 경우 지자체 재원 부족으로 공기 지연 또는 사업철회가 발생할 수 있는바, 정부 차원의 적극적 지원 필요

### 전국 교통혼잡비용 추이

(단위 : 십억원, %)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	증가율
계	23,540	24,621	26,172	26,903	27,706	28,509	29,097	30,315	31,420	32,385	33,350	3.54
지역간	9,094	9,180	9,684	9,881	10,064	10,436	10,742	11,130	11,418	11,737	12,057	2.86
도시부	14,446	15,441	16,488	17,022	17,641	18,073	18,355	19,185	20,002	20,647	21,293	3.96
GDP 비중	2.56	2.55	2.54	2.44	2.41	2.25	2.18	2.20	2.20	2.18	2.16	-

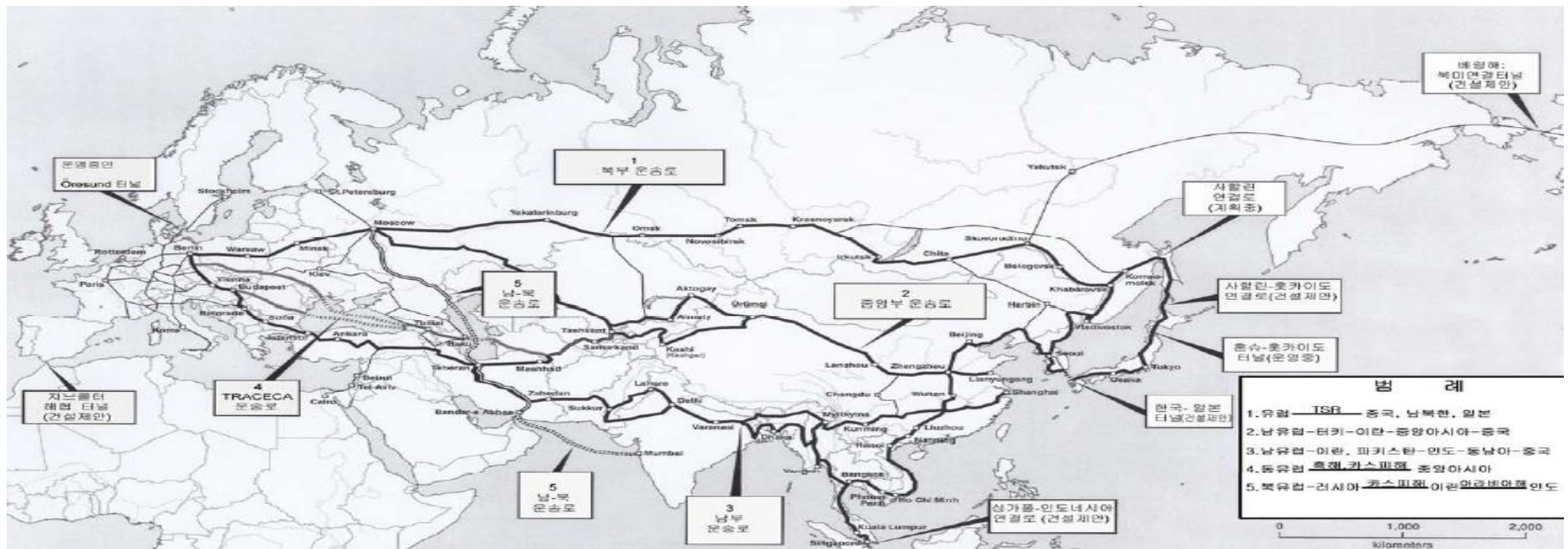
자료 : 한국교통연구원, 보도자료(2014.4.22)

## 실효성있는 SOC 투자 전략 마련

- 주요국은 각국의 실정에 적합한 **전략적 인프라 투자계획을 수립 및 추진**
  - ✓ 미국(교통인프라계획), 영국(국가인프라투자계획, NIDP), 독일(연방교통인프라계획, FTIP), 일본(국토강인화계획 등)
- 현재, 국가통합교통체계효율화법에 따라 교통부문의 최상위계획인 ‘국가기간교통망계획(20년)’ 수립하고 이를 효과적으로 추진하기 위해 5년 단위로 ‘중기 교통시설투자계획’을 수립
  - ✓ 국가도로망종합계획(도로법), 대도시권 광역교통기본계획(대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법), 국가물류기본계획(물류정책기본법), 국가철도망구축계획(철도건설법), 공항개발 종합계획(공항시설법) 등 수립
- 우리나라의 발전 방향에 부합하는 **전략적 인프라 투자계획의 수립 및 실효적 추진 필요**
  - ✓ 교통, 물류, 생활인프라 중 사회경제적 파급효과가 큰 투자우선 순위에 상위에 있는 유용한 전략적 프로젝트 발굴
  - ✓ **소요재원의 확보를 명확히 하여 실질적 추진 가능성을 높여야 함**

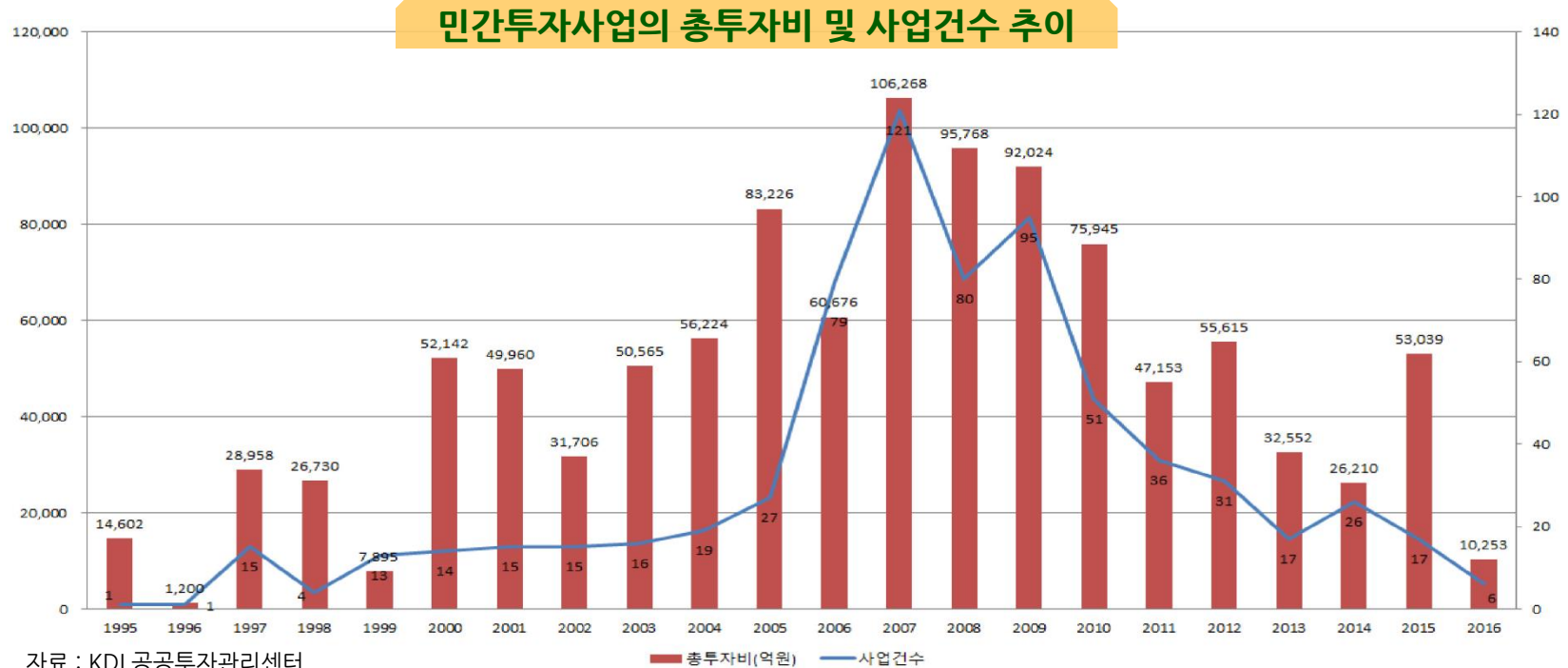
## 한반도의 평화와 번영을 위한 Big Project 준비

- 남북한간의 정치군사적 긴장관계 해소시 남북교류협력 증대가 예상, **한반도의 글로벌 경쟁력 제고**를 위한 **핵심 사업부문에 교류협력사업 추진 필요**
  - ✓ **남북러 가스관 연결, 대륙 연결 철도 및 도로망 구축 사업 등 검토 필요**
    - ❖ 북한의 국가경제개발위원회와 중국의 상지관군투자유한공사간에 고속철도 및 고속 도로 건설에 관한 계약 체결(2014.2.24) / BOT 방식, 신의주~평양~개성(376km), 240억달러
    - ❖ 정부는 「제2차 남북관계발전기본계획 2014년도 시행계획」에서 개성~평양간 고속 도로와 개성~신의주간 철도 개보수 사업을 검토



## SOC 시설 확충에 있어 민간투자사업의 기여도는 매우 큼

- 민간투자사업은 부족한 정부 재정을 보완**하고 사회기반시설의 **적기 공급**을 위해 활용되고 있음
  - ✓ 2016년 12월말까지 실시협약 체결후 추진중인 민자사업은 총 699개, 총투자비 106조원 규모
  - ✓ 총투자비 기준으로 도로 45.0조원(42.5%), 철도 19.8조원(18.7%), 교육 10.0조원(9.5%), 환경 14.0조원(13.3%), 국방 6.3조원(5.9%) 순
- 현재 민간투자사업은 침체 국면에** 있는 것으로 파악되고 있음
  - ✓ 민간투자사업의 사업건수 및 총투자비 규모는 2007년 121건 총투자비 10.6조원 규모에서 2016년 6건 총투자비 1조원 수준으로 대폭 축소됨



## 민간투자사업은 부족한 SOC 재원 보완 및 지역경제 활성화의 유력한 대안

- **민간투자사업 정상화에 대한 정부의 명확한 의지 표명 필요**

  - ✓ 민자사업은 장기투자사업으로 정책에 대한 신뢰 없이는 장기투자를 유치할 수 없으므로 민간투자 정책에 대한 신뢰성 회복이 필요
  - ✓ 최근 적격성 조사를 통과하여 민자사업으로 추진중인서울~세종고속도로를 재정사업 전환한 사례가 있는바, 민자사업 추진에 대한 불확실성 제거 필요
  
- **정부고시사업 활성화**

  - ✓ 기본적으로 SOC 시설의 공급은 공공부문이 담당하고 있는바, 민자사업도 공공부문에서 계획되고 통제되는 것이 바람직
  - ✓ 최근 BTO 사업의 경우 정부고시사업은 거의 없는 실정, 공공부문에서 필요로 하는 사업에 민간투자를 통한 재원조달이 거의 이루어지고 있지 않음을 의미
  - ✓ 재정사업과 민자사업에 대한 구분없이 예비타당성 조사를 수행한 후 적격성조사(VFM)를 통과한 사업에 한하여 일정 비율을 민자사업으로 선정하는 **민간투자 목표예산 사전배분** 방식을 검토할 필요가 있음
  - ✓ 예를 들어 금년에 필요한 SOC 투자규모를 상정하고 목표예산을 배분, 재정:민자 = 80:20

## 민간투자사업 활성화를 위한 다양한 대안 모색 필요

- **노후인프라 시설에 대한 개보수 및 성능개선 사업 추진시 민간투자방식 활용 검토**

  - ✓ 부족한 SOC 투자재원을 보완하기 위해 재개발(Rehabilitation) 유형의 민간투자 활성화 필요
  - ✓ 민간투자는 적기에 관련 시설을 개선할 수 있고, 운영상의 효율성 향상을 기대할 수 있음
  
- **무료도로(Shadow Toll) 방식의 국내 적용 검토**

  - ✓ 사회적으로 필요한 도로를 재정부담이 아닌 민간자본으로 확충할 수 있는 Shadow Toll 방식을 국도사업 등에 적용하는 방안의 심도 있는 연구가 필요
  - ✓ Shadow Toll 방식을 적용할 경우 국민들의 통행료 부담을 해소할 수 있고, 도로건설에 부족한 정부재원의 보완이 가능하며, 도로 네트워크 운영의 효율화도 가능
  
- **민간투자 대상사업, 현행 열거주의 방식에서 포괄주의 방식으로 전환 검토**

  - ✓ 현행 민간투자법은 민간투자 대상시설을 법률에서 구체적으로 정하는 열거주의 방식(positive system) 채택, 급변하는 사회경제적 환경에 탄력적 대응에 한계
  - ✓ 포괄주의 방식(negative system)을 채용하더라도 무분별한 민자사업 추진은 제어될 수 있음
  - ✓ 민자사업으로 제안된 모든 사업은 적격성 조사를 통과한 이후 민간투자심의위원회 심의를 거쳐야 하고, BTL 사업은 주무부처 협의, 기재부 협의, 국회의 사업한도액 승인 등 다양한 검증장치가 있음



**감사합니다**