

트럼프, 왜 인프라에 1조 달러 투자하려 하나

- 美 성장 전략의 화두로 떠올라, 증세 없이 민간 자본으로 추진 -

이 지 혜 한국건설산업연구원 연구위원 jihyelee@cerik.re.kr

트럼프의 1조 달러 인프라 투자 계획

2016년 10월 27일, 트럼프 진영의 선임정책자문위원(senior policy advisor)인 Wilbur Ross와 Peter Navarro는 향후 약 10년 간에 걸친 1조 달러 규모의 인프라 투자 계획을 발표하였다.¹⁾ 미국 대선 과정에서 힐러리와 함께 인프라의 중요성을 대대적으로 강조했던 트럼프는 이 계획의 발표를 통해 다시 한 번 인프라 투자에 대한 강한 의지와 관심을 나타냈다. 증세 없이 민간 자본 조달을 통해 미국 인프라의 수준을 높이고, 일자리 창출과 경제 발전, 국가 경쟁력 강화까지 이루겠다는 그의 목표는 많은 이들의 이목을 끌기에 충분했다.

그의 계획이 실현 가능성이 떨어진다고 비판하는 목소리도 작지 않으나, 인프라에 대한 투자를 증대시키겠다는 의지만큼은 분명해 보인다. 아직 추가적으로 세부 투자 방안이 발표되지 않아 구체적인 내용에 대해서는 판단하기 어렵지만, 현 시점에서 그의 계획과 향후 전망을 정리해보고자 한다.

왜 인프라 투자인가

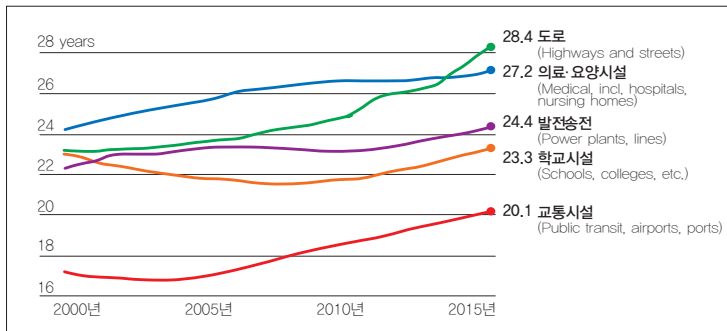
트럼프는 대선 기간 내내 미국의 인프라 우선

정책(America's Infrastructure First policy)을 내세우며 인프라 건설은 미국의 성장 전략에 있어 가장 중요한 부분이라고 강조하였다. 그의 계획에 따르면, 미국에서 2,000억 달러의 인프라 투자는 평균적으로 880억 달러의 총임금 상승을 일으키며, 1% 이상의 실질 GDP 성장으로 이어진다. GDP의 1% 상승은 120만 개의 추가적인 일자리를 창출하고, 인프라로 인해 창출되는 일자리는 고용인의 교육 수준에 비해 높은 임금을 제공한다. 현재 미국의 18~34세 인구 중 약 1/6이 실업 상태이거나 수감 중임을 고려했을 때, 인프라 투자로 인한 고임금의 일자리 창출은 미국의 실업 문제 해결에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대할 수 있다.

특히, 미국은 국민의 안전과 삶의 질에 직결되는 노후 인프라의 재건이 시급한 상황이다. 미국 내 6만 개 이상의 다리가 구조적인 결함이 있는 것으로 집계되고, 교통 정체로 인한 미국의 경제적 손실은 연간 500억 달러가 넘는 것으로 추정된다. 수도관의 노후화는 600만 명 이상의 미국민을 잠재적으로 오염된 물에 노출시켰다. 지난 4년 간 50개 주 전역에서 2,000곳 이상의 상수도 시스템에서 과도한 오염 물질이 검출되었고,

1) Wilbur Ross and Peter Navarro, "Trump versus Clinton on Infrastructure", 2016. 10. 27.

미국 인프라의 평균 노후 연수



출처 : The New York Times, "America's Infrastructure is getting worse", 2016. 9. 18 ; Bureau of Economic Analysis.

이 중 350곳은 학교 및 어린이집의 공급 시스템이었다. 지난 2013년 발행된 미국 인프라 평가 보고서(American Infrastructure Report Card)가 미국 인프라의 종합적 수준(GPA)을 D+라고 발표한 것도 미국 인프라에 대한 투자가 시급하다는 것을 반증하는 대목이다.

민간 자본을 활용한 자원 조달 계획

트럼프의 1조 달러 인프라 투자 계획의 가장 큰 특징은 새로운 증세 없이 민간 자본을 활용한 자원 조달에 있다. 그는 미국의 법인세율이 이미 높은 수준이기 때문에 추가적인 법인세 인상을 통한 투자 자원 마련은 기업의 투자 감소와 미국 내 일자리 감소, 궁극적으로 국가 경쟁력의 하락으로 이어질 수 있다고 지적하였다. 따라서 민간자본 조달, 즉 공공-민간 합작 사업(PPP, Public-Private Partnerships)을 통해 재원을 조달한다는 계획이다. 트럼프는 민간자본 활용의 요인으로 정부의 행정적인 절차나 관료 체제에 얽매일 필요 없이 필요한 시기에 재원을 조달하여 곧바로 투입할 수 있다는 장점을 내세웠다. 인프라 프로젝트의 수행에 있어 승인 및 허가 과정을 비롯한 쓸모없는 절차도 없애겠다고 발표하였다.

아울러 세액공제를 통해 민간투자를 증대시키

고, 공제된 세액은 소득세와 법인세 부문에서 늘어난 세수입으로 보충하여 '세수 중립성'을 유지하는 계획을 제시하였다. 보통 인프라 건설 근로자들의 임금이 총공사비에서 차지하는 비중은 최소 44%이다. 현행 28%의 소득세율을 적용하면, 총공사비의 12.32%가 새로운 세수가 된다. 또한 기업은 평균적으로 총공사비의 약 10%에 해당하는 수익을 얻게 되는데, 트럼프가 공약한 15%의 법인세율을 적용하면 총공사비에서 1.5%만큼의 법인세가 발생한다.

따라서 소득세와 법인세를 합한 총공사비의 13.82%가 정부에 귀속된다. 이는 트럼프가 제시한 1조 달러에 대한 자본금 1,670억 달러에 대해 82%를 세액공제를 적용하여 계산한 13.7%보다 높은 금액이다. 정부가 제공한 세액공제에 상응하는 만큼의 새로운 세금이 발생한다는 것이다.

인프라 투자 계획을 향한 비판적 시각

그러나 트럼프의 계획에 대해 회의적인 반응을 보이는 사람들이 적지 않다. 아직 구체적인 세부 투자 방안이 나오지 않았기 때문이기도 하지만, 트럼프가 제시한 대략적인 계획만 보더라도 실행에 어려움이 많을 것이라는 우려의 목소리가 끊이지 않는다.

다양한 이유가 있겠으나, 무엇보다도 직접적인 이익 창출에 대한 걱정이 가장 크다. 민간 자본을 유치하기 위해서는 투자에 상응하는 이익을 창출하여 민간 투자자에게 되돌려줘야 한다. 그러나 미국 인프라 투자의 상당 부분이 유지보수 비용에 할당되어야 하는 만큼, 이를 통한 수익 창출은 쉽지 않을 것이다. 새로 건설한 고속도로에 대해 통행료나 혼잡료 등을 받는 것은 가능하겠으나, 노후화된 인프라를 보수하는 데에 따르는 가시적인 수익 창출은 힘들어 보인다.

게다가 미국 국민들은 공공재인 인프라를 사용

하면서 비용을 지불하는 것에 거부감이 있다. 워싱턴포스트와 ABC뉴스에서 2017년 1월 12일부터 15일까지 미국민 1,000여 명을 대상으로 실시한 설문조사에 따르면, 응답자의 66%가 민간 인프라 투자자에게 교량이나 도로의 사용료를 내는 데 반대한다고 대답하였고, 찬성한 응답자는 29%에 불과했다.²⁾ 더욱이 이러한 사용료 징수는 중산층 이하의 계층에 속한 사람들에게 경제적인 짐을 지워주는 일이 될 수도 있으므로, 이에 대한 논란은 앞으로도 당분간 지속될 것으로 보인다.

미국 PPP의 현주소

더욱이 미국은 PPP를 통한 재원조달 방식이 발달한 나라가 아니다. PPP 방식이 가장 잘 발달된 나라는 영국이다. 하지만 영국에서조차 전체 인프라 투자 재원의 5~15%만이 PPP 방식으로 조달되고 있다. 2015년 미국에서 마감된 PPP 사업은 5건에 불과하다.³⁾ 미국의 경우 비과세 채권이 인기를 끌면서 대부분의 주와 시에서 채권을 통한 자금 조달을 해왔기 때문이다.

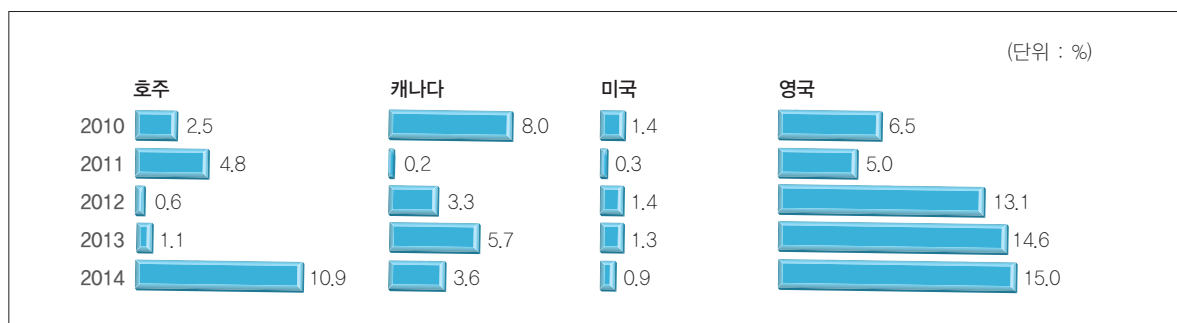
최근 들어 PPP에 대한 관심이 증가하고, 주별

로 PPP 사업을 가능하게 하는 법안을 마련하고 있다. 그러나 관련 법안을 제정하고 PPP를 통해 성공적으로 자금을 조달한 경험이 있는 주는 아직 많지 않다. 관련 법안조차 마련되어 있지 않은 주도 상당하다.⁴⁾ 따라서 미국은 지금까지는 다소 낮설었던 PPP 방식의 자금 조달을 앞으로 활성화시켜 나가야 하는 과제를 안고 있다.

국내에 미칠 영향에 대비해야

많은 불확실성과 우려에도 불구하고, 인프라 노후화의 진행 상황과 인프라 투자가 가져올 경제적 파급효과를 고려한다면 미국의 인프라 투자 확대는 필수불가결한 상황이다. 앞으로의 진행 상황을 예의주시하면서, 우리에게 미칠 영향에 대비해야 할 것이다. 특히, 성장 가능성이 높은 미국의 인프라시장에 진출하고자 하는 국내 기업의 경우라면, 사업의 내용에 따라 어떤 주에 진출할 것인지, 함께 했을 때 상호간의 이익을 극대화할 수 있는 현지 법인으로는 어떤 회사가 있는지 등을 먼저 생각해 보는 것이 필요할 것이다. (END)

총 인프라 지출 대비 PPP 지출 비중



출처 : McKinsey, "Bridging global infrastructure gaps", p.19, Exhibit 12, 2016. 6 ; Infrastructure Deals, February 2016 ; McKinsey Global Institute analysis.

2) The Washington Post, "Economists pan infrastructure plan championed by Trump nominees", 2017. 1. 17.

3) PwC, "Fiscal stimulus through infrastructure investment", p.9, 2016. 11.

4) Federal Highway Administration, "Successful Practices for P3s", p.11, 2016. 3.