

요 약

제1장 서론

- 최근 토목투자는 사회복지, 국방 분야 등의 지출증대로 상대적으로 위축되는 추세이며, 또한 IMF 외환위기 이후 국가채무의 급증으로 재정지출의 확대도 한계가 있을 것으로 보임.
- 사회간접시설에 대해 정부 부처별, 공공 투자기관별로 다양한 투자계획이 수립되고 있으나, 이에 대한 체계적인 취합이 이루어지지 않아 종합적인 파악이 필요함.
- 전체 토목투자 규모를 추정하는 방법은 여러 가지가 있을 수 있으나, 기본적으로 GDP와 건설투자, 정부의 부문별 시설확충계획 및 예산운용계획 등 4가지 요소를 핵심요소로 파악하였음.
 - 부문별 건설시장변화에 대한 추세분석을 통해 외삽법을 이용해 투자규모를 추정.
- 토목시장 전망을 함에 있어 시장은 ① 도로, ②철도, ③ 공항, ④항만, ⑤용지, ⑥수자원 등 6개 부문으로 구분하여 전망하였음.
- 전망 대상 기간은 2015년까지로 설정함.

제2장 토목건설 투자 추이

- 경상가격 기준으로 2004년 토목투자 규모는 58조 8,864억원으로 전체 건설투자의 40.2%를 차지
 - 토목투자의 비중은 1990년 33.4%이던 것이 SOC 투자확대에 힘입어 1999년에 50.9%를 기록 정점에 도달한 후, 점차 낮아져 2004년도에는 40.2%에 이름.

- 토목투자는 건물투자에 비해 상대적으로 기복은 잦지만 변동 폭은 상대적으로 작음.
 - 이러한 현상은 토목투자는 기본적으로 정부예산에 의해 제약을 받고, 경기조절 수단으로 자주 이용되기 때문임.
- 토목건설 투자는 1997년 이전까지는 신경제계획에 의거 연평균 11.5%의 빠른 속도로 증가하였으나, IMF 외환위기 이후부터는 답보상태에 머물러 2004년까지 연평균 증가율은 -0.4%로 감소세를 나타냄.
- SOC 부문별 토목투자 비중 추이를 보면 도로, 철도, 항만 등 교통 관련 투자가 전체 토목투자의 약 45% 정도를 차지하고, 택지개발 및 공원조성 등 도시 관련 투자가 약 10%, 공단조성, 간척 등 산업 관련 투자가 약 5%, 기타 토목투자가 40%를 차지
 - 최근 도로건설 투자규모는 경상가격 기준으로 연간 14~15조원에 이르며, 전체 토목투자의 1/3을 상회하는 최대 시장
 - 2003년도 철도부문 건설투자는 3조 2,345억원으로 도로건설 투자 15조 4,318억원의 약 1/5 수준에 그침.

제3장 SOC 스톡수준 국제비교

- 2004년도 현재 우리나라 도로 총연장은 10만 278km로서 1970년의 4만 244km에 비해 2.7배 증가
 - 도로건설은 1960년대 중반 이후 의욕적인 경제개발계획과 더불어 활발히 이루어져 1970년 이후에는 2.7%씩 증가
- 그동안 괄목할만한 시설확충에도 불구하고 절대적인 스톡 축적기간이 부족한 우리나라의 SOC 수준은 주요 선진국들과 비교하면 매우 미흡한 수준
 - 국토면적당 도로연장은 1.0km/km²로 30개국 중 15위
 - 평지면적당 도로연장은 4.5km/km²로서 29개국 중 12위
 - 인구당 도로연장은 2.0km/천명으로 30개국 중 최하위

- 국토면적과 인구를 동시에 고려한 국토계수를 기준으로 한 우리나라의 SOC 스톡 수준은 OECD 국가 중에서 최하위권에 머물러 있는 것으로 파악됨
 - 우리나라의 국토 총면적을 기준으로 한 국토계수 대비 도로보급률은 비교 대상 30개 국가 중에서 28위임
 - 평지면적을 기준으로 한 국토계수 대비 도로보급률은 30개 국가 중에서 25위
- 이러한 현상은 우리나라가 지난 40년간 SOC에 대해 적극적인 투자를 했음에도 불구하고 외국에 비해 투자기간이 상대적으로 짧았기 때문에 축적된 스톡이 작다는 것을 의미
- 외국과 비교하여 우리나라의 철도시설 수준 역시 중하위권 이하에 속해 있음.
 - 2002년도를 기준으로 우리나라의 총 철도영업거리는 3,541km로서 비교대상 27개 국가 중에서 19위
 - 총 국토면적당 영업거리는 35.5km/km²로 27개 국가 중에서 26위
 - 평지 면적에 대한 영업거리는 167.2km/km²로서 26개 국가 중에서 14위
 - 인구 천명당 영업거리는 0.074km로 27개 국가 중에서 27위로 최하위
- 국토 총면적을 기준으로 한 국토계수 대비 철도보급률은 27개 국가 중에서 터키 다음으로 24위
 - 평지면적을 기준으로 한 국토계수 대비 철도보급률은 26개 국가 중에서 23위
- 우리나라 항만시설은 아직 상당히 미흡한 수준에 머물러 있음.
 - 그 동안 연평균 하역능력 증가율은 8.3%에 그쳐 1990년 이후 연평균 물동량의 증가율 13.0%에 크게 못 미쳤고, 그 결과 시설확보율은 63.9%에 불과한 실정
 - 49개국을 대상으로 한 2001년도 스위스 IMD(국제경영개발원)의 국가경쟁력 평가에서 우리나라는 항만부문에서 38위를 기록, 최하위권에 머물러 있음.
- 항공 관련 SOC 수준은 다른 분야에 상대적으로 양호한 것으로 평가됨.

제4장 토목 건설투자 관련 여건 전망

1. 경제성장률

- 최근 우리 경제는 10.26 사태와 IMF 외환위기를 제외하고 1970년대 이후 가장 부진한 상태를 보이고 있음.
 - 경기는 2000년 8월을 정점으로 하여 5년 이상 수축국면이 지속되고 있음.
 - 출산을 저하, 고령화, 고용불안, 노후불안 등이 중첩되면서 미래 경제에 대한 위기의식도 높아지고 있는 상황
- 최근 한국은행은 2014년까지 우리나라의 잠재성장률이 4.0~5.2% 정도의 범위 내에서 움직일 것으로 전망
 - 중립적 시나리오의 경우, 2005~2014년 중 잠재성장률을 4.6%로 전망

2. 정부재정 여건

- 1997년 외환위기 이후 국가채무가 급격히 증가하여, 2004년말에 200조원을 상회
 - 국가채무의 증가는 경기조절을 위한 정부의 재정정책 수단의 선택을 어렵게 하고, SOC 등 투자지출을 위축시키는 작용을 함.
- 정부가 SOC 투자 규모에 대해 소극적인 것은 첫째 전반적인 재정수지의 악화, 둘째, 사회복지 등 타 부문에 대한 투자 우선순위 부여, 셋째, 그 동안 SOC 스톡수준이 크게 향상되었다는 판단 등에 기인한 것으로 보임.
- 재정투자를 축소 조정하는 대신, 민자 및 공기업 투자는 크게 확충함으로써, 정부 재정투자와 민자 및 공기업 투자를 망라한 SOC 총 투자규모는 2005년 22조 7천억원에서 2009년 27조 2천억원으로 연평균 4.6%로 증가시킬 계획

3. SOC 확충 및 재정투자 적정수준 유지

- 향후 재정지출 방향을 보면 정부는 분배적 형평성 제고를 위해 후생복지, 균형발전분야 등에 대한 지출 증가율은 연평균 9% 이상으로 하는 반면, SOC 분야는 1.3%로 최하위 수준으로 예산을 배정할 계획
- 정부는 그동안 적극적인 재정투자로 사회간접자본을 어느 정도 확충했다고 하지만 주요 선진국에 비해 대부분의 분야에서 미흡할 뿐만 아니라, 지역간에도 상당한 격차가 존재
- 미래의 건전한 경제발전을 유지하기 위해서는 국제경쟁력 제고를 위한 물류시설의 확충 및 주요 도시를 연계하는 교통망 정비 등이 긴요하며, 그밖에도 삶의 질을 개선하기 위한 상하수도, 도시공원 및 도시재생을 위한 사회간접자본의 확충이 필요

제5장 부문별 토목투자 전망

1. 도로

(1) 정책 방향

- 제4차 국토종합계획에 따르면 2020년까지 남북 7개축, 동서 9개축의 격자형의 고속간선망을 구축하고 물류비용 절감 및 국민불편 해소를 위한 국도 애로구간을 정비
- 간선 도로망의 확충, 교통시설간의 우선순위 조정 등을 감안하여 투자규모를 조정하되, 민간자본 투자기반을 확충함으로써 교통수요 증대에 부응
- 국도는 국도대체우회도로 등 정체구간 중심의 투자를 강화하고 완공 위주로 투자를 하며, 신규 착공사업을 점진적으로 축소할 방침

- 도로의 여객수송 분담률을 2004년도에 87.0%에서 2014년에는 77.5%로 하향 조정하고, 철도 분담률은 9.8%에서 17.5%로 상향 조정함.

(2) 투자 전망

- 정부의 도로건설에 대한 신중한 입장은 향후 도로건설 투자뿐만 아니라 도로 부문이 전체 토목건설 시장에서 차지하는 비중이 약 1/3에 이른다는 사실을 고려하면 전체 토목건설투자에 상당히 부정적인 영향을 미칠 것임.
 - 정부는 도로투자 삭감분의 일부를 민간투자를 유도해 상쇄할 수 있을 것으로 전망하지만 한계가 있을 것임.
- 중장기적으로는 우리나라 도로스톡 수준이 국제 추세치의 85%에 불과함을 고려할때, 지속적인 공급지연은 어려울 것이며, 또한 소득증대에 따른 자동차 보급률의 증가 등으로 도로 스톡소요에 대응하여야 할 것으로 예상됨.
 - 인구 1인당 도로 연장이 선진국의 30% 수준에 불과한 반면, 주5일근무제 확산, 맞벌이 가구 증가 등에 의한 자동차 증가는 지속될 것임.
- 2010년 이전까지는 고속도로 건설투자는 위축되고, 국도대체 우회도로 등 국도나 지방도 건설에 투자가 상대적으로 집중될 것임.
 - 장기적으로는 도로 운영효율화를 위한 선형개량, 확포장, 유지보수 활동이 강화될 것으로 보임.
- 도로 건설투자는 2000년 실질가격으로 2003년에 13조 2천억원에서 2010년에는 15조 1천억원으로 연평균 1.9%씩 증가하고, 2015년까지는 큰 변화 없이 15조 1천~4천억원 사이에서 안정될 것으로 전망됨.

2. 철도

(1) 정책 방향

- 철도투자를 점진적으로 확대하여 장거리·대용량 수송, 대도시 지역 통근·통학 등에 있어 수송분야의 역할을 제고
 - 중기적으로는 수요가 있는 기존 선로의 직선화, 복(복)선화, 전철화로 수송능력을 우선 향상시키고, 철도망의 신설은 장기적으로 검토
 - 철도의 여객수송 분담률은 2004년 9.7%에서 2014년에는 17.5%로, 화물수송 분담률은 14.2%에서 18.9%로 높일 계획
- 일반철도의 병목·애로구간을 해소하고 광역전철에 대한 투자를 확대
 - 주요 간선철도의 병목·애로구간에 중점 투자
 - 대도시권 교통난 해소를 위해 광역전철에 대한 투자를 확대
 - 분산투자를 지양하고 완공위주의 집중투자로 투자 효율을 극대화

(2) 투자 전망

- 2010년까지 경부고속철도 2단계 사업 및 대도시 지역의 지하철공사 등이 마무리되면서 철도건설 시장규모는 상대적으로 빠른 증가세를 보일 것으로 전망됨.
 - 호남고속철도의 건설 등으로 2010년경에 시장규모는 정점을 이루어 2010년에 3조 8천억원으로 정점에 도달
 - 그 후 경부고속철도 및 행정복합도시 연결철도의 마무리와 지하철공사의 축소 등으로 시장규모는 2013년에 3조 4천억원까지 하락 후 완만하게 반등
 - 2010년에서 2015년까지의 연평균 투자 증가율은 -0.3%에 달할 것으로 예상됨.

- 향후 철도건설 시장규모를 증가시킬 주요 요인은 호남고속철도, 인천국제공항 철도 및 행정복합도시와 관련한 철도 건설과 함께, 경량전철 또는 모노레일 등의 새로운 교통수단의 도입일 것으로 판단됨.
- 또한 철도 건설투자의 약 45%를 차지하고 있는 지하철 건설이 마무리 단계에 들어가는 상황에서 지자체의 재정난으로 당분간 신규 사업이 어려울 것이므로 철도건설 시장의 증가를 막는 가장 큰 억제 요인으로 작용할 것임.

3. 항만

(1) 정책 방향

- 정부는 2001년말 동북아 경제권의 확대 특히 중국 지역의 물동량 증가에 따른 경쟁력을 강화하기 위한 항만 시설투자 확충 방안을 범정부적 차원에서 강구하기로 함.
- 정부는 동북아 물류중심 국가를 건설하기 위하여 부산 신항 및 광양항에 집중 투자하여 메가 허브 포트를 구축할 계획
 - 국제 경쟁력을 갖춘 대형 중추 항만으로 개발하여 공항 시설과 더불어 동북아 물류 중심 기지로 활용
- 항만배후부지를 생산, 유통, 무역 등 고부가가치를 창출하는 종합물류단지로 개발하여 국제물류의 거점기지로 육성

(2) 투자 전망

- 정부의 항만개발계획과 그 동안의 추이를 종합적으로 고려하면 2003년에 1조 7천억원에 달하던 연간 항만건설 시장규모가 2010년에는 2조 4천억원으로 되어 연평균 5.2% 증가할 것으로 전망

- 부산신항 및 광양항 개발사업, 그리고 지역거점 항만개발사업 등 주요 사업들이 2011년에 일단 마무리될 계획이기 때문에 후속 사업이 있더라도 시장 규모는 축소될 것임.
- 따라서 주요 사업이 완공되는 2011년에 시장규모는 2조 4,400억원으로 정점을 이룬 후 점차 감소하여 2015년에는 2조원 수준에 이를 것으로 전망
 - 2010년까지는 연평균 5.2%의 빠른 증가세를 보이지만, 그 이후에는 감소세로 전환되어 연평균 증가율은 -3.4%에 이를 것으로 전망됨.

4. 공항

(1) 정책 방향

- 국제 항공수요를 처리할 수 있는 동북아 중추 공항과 권역별 거점공항 육성
 - 소득수준 향상에 따라 크게 증가할 고속·고급의 통행수요를 수용할 수 있도록 지방공항의 여객 처리능력과 안전시설 확충
- 인천국제공항은 2020년까지 최종 4단계 사업을 완료하여 연간 53만회의 항공기 운항, 1억명의 여객과 7백만톤의 화물을 처리하는 동북아 허브 공항으로 육성할 계획

(2) 투자 전망

- 인천공항 1단계 사업이 마무리된 이후 공항건설 시장규모는 2000년 실질가격 기준으로 연간 2천억 수준에 머물렀으나, 2단계 사업이 추진되면서 빠른 증가가 예상됨.
- 정부의 공항부문 투자계획과 이제까지의 추세분석 결과를 종합하면 인천공항 2단계사업이 피크에 이르는 2006~07년에 연간 1조 1천억원 규모에 이를 것으로 전망됨.

- 인천공항 3단계 사업에 대한 구체적인 계획이 수립되지 않은 상황에서 2010년도 이후의 시장규모를 추정하는 것은 어려움이 있음.
- 2010년 이후의 공항건설 시장규모는 평균 4,500억원 수준으로 떨어질 것으로 예상됨.
 - 물론 인천공항 3단계 사업의 규모와 시기에 따라 상황은 충분히 달라질 수 있음.

5. 수자원

(1) 정책 방향

- 안정적인 물 공급기반을 확충하기 위해 환경친화적인 중소규모댐을 건설하는 한편, 기상여건 변화에 대응하여 기존 댐의 치수능력 증대사업을 추진
- 빈발하는 호우 피해로부터 국민의 생명과 재산을 보호하고 근본적인 수해방지기반을 마련하기 위해 치수 관련 투자 확대
 - 하천정비 기본계획 전면 재정비로 수해복구를 개량복구로 전환
 - 하천 개수율을 2004년 78.4%에서 2009년에는 92.0%, 2011년에는 100.0%로 제고

(2) 투자 전망

- 최근 홍수피해가 증가하면서 치산·치수 관련 투자는 2000년 이전 7~8천억원 규모였으나, 그 이후 크게 늘어 2003년에 1조 8천억원을 상회
- 수자원부문 건설투자 규모는 2003년 4조 8천억원에서 2010년에 5조 2천억원, 2015년에 5조 5천억원 수준으로 증가할 것으로 전망
 - 2005~2010년 기간 동안 연평균 증가율은 2.0%에 달함.

- 댐 관련 사업은 기존 시설의 유지 보강 중심으로 하여 연평균 2천억 범위 내에서 이루어질 것으로 전망
 - 예산제약보다는 포장수력의 한계와 환경단체 등의 반발로 신규 사업추진에는 장애가 많을 것임.
- 정부의 적극적인 투자가 이루어지고 있는 치산·치수 관련 건설투자는 2000년도에 1,200억원 정도에서 2005년에는 1,700억원 수준으로 크게 증가하고 이후에도 지속적인 하천정비가 이루어져 2015년에는 2,100억원 수준에 이를 것으로 전망됨.

6. 용지

(1) 정책 방향

- 기존 시가지의 가용 택지 고갈, 관리지역 개발의 어려움 등을 고려하면 향후 연 평균 50만호 정도의 주택공급을 가능하기 위해서는 적극적인 택지개발이 필요
- 난개발에 따른 부작용을 피하기 위해 소규모택지 개발을 자제하고, 대도시 공간구조의 개편을 반영할 수 있도록 일정한 수의 대규모 택지를 공공부문에 서 개발하는 방안을 추진
- 참여정부가 추진하는 지역균형 개발정책은 용지개발 수요를 유발할 것임.
 - 행정복합도시 건설
 - 공공기관 지방이전
 - 수도권 신도시 건설 등
- 지역간 균형발전과 국민경제의 지속적 성장을 위해서는 지역별로 성장유망 산업을 특화·육성할 필요

(2) 투자 전망

- 행정복합도시의 택지개발 비용은 전체 개발비용이 확정되지 않은 상황이기 때문에 일정한 가정에 입각하여 추정함.
- 공업용지 및 간척 사업과 관련한 건설투자는 추세 변화에 더하여 추가 반영하여야 할 것은 없는 것으로 봄.
 - 미분양 공업용지가 3백만평 이상이고 제조업 공동화 현상이 나타나는 상황에서 추세 이상의 투자를 전제하는 것은 곤란
- 2조 1천억원 규모의 용지개발 관련 투자는 2007년부터 2011년 사이에 집중적으로 증가하여 2011년에는 3조 5천억원 수준에 이를 전망
 - 이 기간 동안에 연평균 10.3%의 증가율을 보일 것으로 전망됨.
- 신도시건설이 종료되고, 행정복합도시 1단계 사업이 마무리되면 용지부문 투자는 다시 감소하여 2조 3천억원 수준으로 환원될 전망
- 다만, 정부의 지역균형개발 사업이 다양하게 전개되고 있어 이들 사업이 계획대로 추진될 경우, 택지건설 시장규모가 보다 커질 가능성이 있음.

제6장 종합 결론

- 외국에 비해 SOC 스톡 축적기간이 짧기 때문에 1990년대의 적극적인 투자가 있었다 하더라도 상대적으로 시설 수준이 열악하므로, 향후 소극적인 SOC 투자는 삶의 질을 저하시키고 산업의 대외 경쟁력을 약화시킬 우려가 있음.
- 정부의 각종 투자계획과 추세분석을 통해 각 부문별 시장전망을 토대로 향후 토목건설 시장을 전망해 보면, 2003년에 39조 2천억원(2000년 실질가격 기준)에 이르던 토목시장은 연평균 3.1%의 증가율을 보이면서 2010년에 48조 4천억원이 될 것으로 전망됨.

- 이 기간 동안 건설투자를 확대하는 주된 요인은 행정복합도시 건설 등 지역균형발전 관련 투자, 그리고 동북아 물류중심 국가를 목표로 하는 공항 및 항만개발 투자인 것으로 분석됨.
 - 토목 건설투자에서 공공부문이 차지하는 비중이 높기 때문에 정부의 투자 계획을 가능한 충실히 반영하는 것이 중요하지만 계획의 실현가능성 등의 문제가 있었음.
- 이 기간 동안에 상대적으로 빠른 성장을 보일 것으로 예상되는 분야는 공항 건설(연평균 증가율 10.9%), 용지개발(6.1%), 항만건설(5.2%) 등으로 전망
- 상대적으로 성장률이 낮은 부문은 수자원(1.2%), 도로(1.9%) 등으로 예상
- 2011년 이후에는 연평균 시장 증가율이 0.0%로서 시장규모가 정체상태에 이를 것으로 전망됨.
- 이러한 상황은 수도권 신도시 건설, 행정복합도시 1단계 사업, 경부고속철도 2단계사업, 인천공항 2단계 사업 등 대형 국책사업들이 2010년을 전후하여 마무리되면서 나타나는 현상으로 보임.
 - 침체가 심한 부문은 용지개발 분야로 -6.2%이며 그 외에도 항만 -3.4%, 철도 -0.3% 등이 침체를 보일 것임

토목건설 부문별 건설투자 전망

단위 : 10억원(2000년 실질가격 기준), %

구분	2003	2005	2010	2015	연평균 증가율	
					2003-10	2010-15
토 목	39,210	42,981	48,437	48,326	3.1	0.0
도 로	13,159	13,321	15,060	15,138	1.9	0.1
철 도	2,758	3,075	3,789	3,725	4.6	-0.3
용 지	2,130	2,134	3,217	2,341	6.1	-6.2
수자원	4,820	4,865	5,224	5,482	1.2	1.0
공 항	212	1,111	438	472	10.9	1.5
항 만	1,695	1,917	2,415	2,035	5.2	-3.4
기타토목	14,436	16,559	18,293	19,131	3.4	0.9