

요 약

- ▶ **중앙정부의 교통 시설 등 SOC에 대한 재정 투자는 '03년까지 지속적으로 증가하다가 '04년부터 감소 또는 정체**
 - SOC 예산 증감률 : 19.1%('93~'00) → 8.3%('00~'03) → △1.9%('03~'05)
 - 도로 투자 중 국도 건설 부문은 '03년 4.6조원, '05년 3.9조원, '06년 3.4조원으로 지속 감소
 - 일반회계에서 교통시설 부문이 차지하는 비중은 13.6%('00년)에서 10.5%('05년)로 낮아졌고, SOC 투자가 GDP에서 차지하는 비중도 2.1%('00년) 1.7%('05년)로 감소

- ▶ **교통시설특별회계 폐지 예정, 사회복지 등의 재정 지출 증대, 재정 수입 증대의 한계 등을 종합적으로 감안할 때 향후 SOC 예산의 안정적 확보 및 증액은 매우 어려울 것으로 전망**

- ▶ **'03년 이후 교통 시설 등 SOC에 대한 재정 투자 축소는 건설공사의 공기 지연과 공사비 증가뿐만 아니라 많은 사회경제적 문제 유발**
 - 감사원에 따르면, 시공 중인 453개('04.6.30 기준) 도로 건설 사업 중 고속도로는 평균 6.9년, 일반국도는 평균 7.4년 가량 공기 지연
 - 국회 예산정책처에 따르면, 건교부 지방국토관리청에서 시행 중인 234개 국도사업(100억원 이상) 중 98개(41.2%)가 사업기간을 연장함으로써 사업비 1.8조원 증가
 - 대한건설협회의 조사에 따르면, 소속 회원사의 638개 건설 현장 중 344개(53.9%) 현장이 원활한 공사 수행을 위한 예산 배정이 부족한 것으로 나타남.
 - 교통 시설 부문의 예산 부족으로 공기 지연 사례가 빈번하게 발생하고 있으며, 이에 따라 교통 혼잡 구간 증가, 건설업체의 현장관리비 등 간접비용 증가, 공사 품질 저하 우려 등 여러 가지 문제 유발

- ▶ **교통시설 등 SOC 재정 투자 축소에 대한 대책 방안으로 교통시설특별회계 연장, 계속비제도 적용 확대, 재정 사업의 민간투자사업 전환, 공사 대금 할부 채권 유동화 등 다각적인 검토 필요**
 - 교통 시설 등 SOC 투자 확충을 위한 예산 확보 방안 수립은 국가경쟁력 강화, 건설사업의 효율적 추진과 건설 경기 활성화, 지역균형 발전을 위한 시급한 정책 과제
 - 물류비 및 교통혼잡비용 증가, 지역 균형 발전, 공기 지연에 따른 다양한 문제 등을 종합적으로 고려할 때 교통 시설 등의 SOC 예산의 축소 운영은 재고되어야 함.