

# 요약

## 제1장 서론

- 본 연구의 목적은 SOC 스톡 현황 분석, SOC 투자 수준 분석, SOC 투자 재원 확보를 위한 정책 대안 등에 관한 관련 자료를 종합적으로 정리 분석하여 SOC 정책수립시 기초 자료를 제공
- 통계자료의 활용 가능성과 건설산업과의 직접적인 관련성 등을 감안 하여 “도로, 철도, 항만, 공항”과 같은 교통시설을 분석의 대상으로 함.

## 제2장 국가경쟁력의 개념과 SOC 투자의 성과

### 1. 국가경쟁력의 개념과 사회간접자본과의 관계

- 국가경쟁력은 “기업이 다른 나라의 기업들과 세계시장에서 성공적으로 경쟁할 수 있게 하는 효율적인 사회구조, 제도 및 정책을 제공하는 국가의 총체적인 능력”임.
  - 국가경쟁력은 기업환경의 외부에 존재하는 국민경제적 요인들이 기업의 경쟁력에 미치는 효과를 의미
- SOC는 경제발전과 국민의 복지증진에 직접적인 기여를 하는 국민 경제의 물적 기반으로 모든 생산 활동에 필요한 기초적인 서비스를 제공
  - 도로, 철도, 항만 공항 등 물류 기반시설이 미비하고 교통수단 간의 연계가 부족하여 수송 효율이 저하된다면 사회경제적 비용의 증가를 초래하여 기업의 경쟁력을 저하
- SOC 시설의 공급 책임은 기본적으로 정부에 있으나, SOC 시설의 부족으로 인한 원가 상승은 제품의 생산자인 민간 기업들이 부담
- 한 국가의 SOC 시설 보유량(stock)은 공공 서비스의 공급 능력을 보여주는 지표로 활용, 국가경쟁력의 원천이 되고 있음.

### 2. 국내 SOC 투자정책의 시대별 특성

- 교통부문 SOC 시설의 공급은 1968년 경인고속도로, 1970년 경부고속도로의 완공을 시작으로 광역 교통인프라 사업이 주류를 이룸.
- 1980년대 초 국제원자재 가격의 폭등으로 인한 물가불안과 사회적 형평성 제고 등의 이유로 SOC 투자가 대폭 축소
  - 이때의 SOC 투자 축소는 1990년대 초 교통혼잡과 물류비 상승의 주요 요인으로 작용한 것으로 평가되고 있음.

### 시기별 SOC 투자정책의 변화

년대	정책기조	주요정책
1950년대	빈곤의 극복	도로, 철도, 항만 등 주요기반시설 복구
1960년대	성장의 추구	도로, 항만, 울산공단 건설
1970년대	성장의 극대화	중화학공업 육성, 동남해안 공업벨트
1980년대	성장의 분배	수도권 관리, 주택 200호 건설, SOC 투자 축소
1990년대	세계화지방화민주화	동북아 중심 국가 추구, 중앙-지방간 협조 교통-물류난 극복을 위한 SOC 투자확대,
2000년대	통합국도, 자립형 지역발전	수도권 기능분산 및 지역분권, SOC 투자 축소

### 3. 교통부문 SOC 투자 추이

- 1993~2000년에는 교통부문 SOC 예산이 19.0% 증가하여 일반회계 12.9% 증가율보다 훨씬 큼.
- 2000~2003년에는 일반회계가 10.0% 증가한데 비해 교통시설 부문은 6.5% 증가에 그쳤고, 2003~2005년간에는 -3.0% 감소
- 2000년대에 들어오면서 교통부문 SOC 예산은 일반회계 예산 증가율에도 못 미치고, 오히려 예산이 축소 운영되기 시작함.
- 공기업에 의한 교통부문 SOC 투자는 2000년 부터 지속 감소 추세였다가 2005년에 회복, 지방정부의 교통시설에 대한 투자도 2001년 12.2% 증가를 정점으로 지속적으로 감소 추세

#### 4. SOC 투자정책의 성과

- 1997년 말 기준으로 정부 및 정부관리기업이 소유하고 있는 사회간접 자본은 총 388조원, 그중 도로, 철도, 공항, 항만과 같은 교통부문은 총 215조원으로 전체 사회간접자본의 55.5% 점유
  - 교통부문중 도로가 총 171조원으로 교통부문의 79.7%를 점유, 철도(35조원, 16.7%), 항만(4조원, 1.9%), 공항(3조원, 1.7%)순
  - 교통부문의 SOC 투자는 고속도로, 국도, 지방도 등 도로 부문에 집중
- 1960년대 이후부터 꾸준한 SOC 투자 확대를 통한 SOC 시설 증가는 국가경쟁력 강화에 매우 중요한 역할을 수행했던 것으로 평가

도로 및 철도의 효율성 지표

구 분		1993년(A)	2006년(B)	B/A
도로	고속도로 연장(km)	1,602	3,103	1.9
	국도 연장(km)	12,057	14,225	1.2
	국도 4차로 이상 비율(%)	17.0	44.3	2.6
철도	복선 연장(km)	852	1,079	1.3
	복선화율(%)	27.5	38.1	1.4
	전철화 연장(km)	528	1,347	2.6
	전철화율(%)	16.9	39.8	2.4

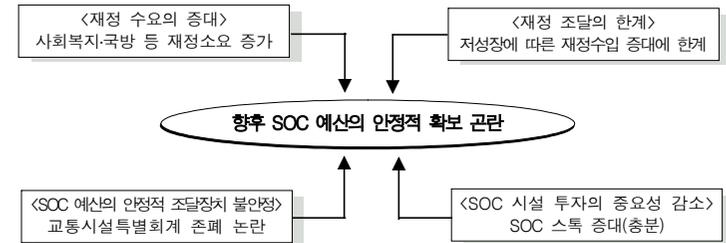
### 제3장 SOC 투자 전망 및 문제점

#### 1. 교통부문 SOC 투자 전망

- 국가재정운용계획(2006~2010)은 정부 예산중 복지 분야는 단계적으로 확대하고, 이로 인한 국민부담 증가를 최소화하기 위해 경제분야는 민간의 역할을 강화하는 방향으로 추진할 계획
- '06~'10년간 사회복지 및 보건 분야의 예산은 연평균 9.1%, R&D 및 교육 분야는 각각 9.1%, 8.1%, 국방예산도 9% 확대시킬 계획

- SOC 분야인 수송·교통·지역개발 분야는 1.6% 확대를 계획하고, 그중 교통 분야는 연평균 0.1%로 사실상 동결
  - 철도 -0.5%, 도시철도 -0.2%, 도로 -0.03%, 항공·공항 -23.6% 감소
- 정부는 수송·교통 및 지역개발 시설이 크게 확충된 것으로 판단
- 향후 교통부문 SOC에 대한 재정 투자는 점차 축소될 것으로 예상
  - 도로 및 철도 부문의 재정투자가 축소됨에 따라 신규 육상 교통인프라 확충은 매우 제한적
  - 장기계속계약방식으로 공사 중인 기존 사업은 예산배정 부족으로 공사수행에 차질 우려

#### 교통시설 등 SOC 재정투자 확보에 영향을 주는 요인



#### 2. SOC 투자 축소에 따른 문제점

- 우리나라 교통시설 SOC 스탁의 충족 수준에 대한 주장이 대립
  - 한국개발연구원 : 우리나라 도로 및 철도 SOC 충족률은 국제 추세치('03년 기준) 100으로 할 때 도로는 84%, 철도는 66% 수준. 도로투자 비중을 점진적으로 하향 조정을 주장
  - 교통연구원 : 우리나라와 국토계수(면적, 인구 등)와 경제수준이 비슷한 국가(그리스, 포르투갈, 스웨덴, 영국)를 선정하여 1인당 GDP 1만달러 도달 시점을 기준으로 분석, 유효도로보급률은 4개국 평균의 59%, 철도는 50% 수준, 교통부문에 대한 지속적인 투자를 주장

- SOC의 재정투자 축소는 건설현장에서 공기연장으로 나타나고 있음.  
·감사원은 시공중인 453개(04.6.30 기준) 도로건설사업의 사업기간 변동 현황을 조사한 결과, 사업기간이 고속도로는 평균 6.5년에서 13.4년으로 6.9년, 일반국도는 6.6년에서 14년으로 7.4년이나 공기가 연장되고 있음.
- 공기연장은 발주처 예산(물가상승비 등)을 당초 공사비보다 10~15% 가량 더 증가, 시공업체 간접비는 15~20% 가량 증가하는 등 직접적인 사업비 손실규모는 당초 공사비의 25~35%에 달할 것으로 추정
- 물류비(특히, 수송비)와 교통혼잡비용은 지속적으로 증가, 이러한 현상은 결국 국가경쟁력의 저해 요소가 될 가능성이 매우 큼.
- 국가물류비 : 1995년 57조원 → 2004년 123조원, 우리나라의 GDP 대비 물류비는 15.8%(2005년), 미국과 일본은 각각 8.7%, 8.2% 수준
- 교통혼잡비용 : 1996년 15.8조원 → 2005년 23.6천억원
- 부산항 입항선박 체선(2005년 기준) : 경제적 손실 629억원 추정

## 제4장 SOC 투자 방향 및 정책 과제

### 1. 우리나라 교통부문 SOC 스톡 및 투자 수준의 국제비교

- 국제비교지표를 종합적으로 분석해 보면 우리나라 교통인프라의 축적 수준은 아직 미흡한 상태로 평가됨.
- 도로 : 비교 대상중 중하위권 수준
- 철도 : 시설연장이나 밀도와 같은 물량지표는 중하위권 수준
- 항만 : 인프라의 충족수준에 대한 정성적 지표는 중위권 수준
- 공항 : 항공여객 및 화물처리수준은 중상위권, 항공 서비스수준은 중위권 수준
- EU, 영국, 미국 등 주요국은 교통효율화를 위해 교통부문 SOC에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 있음
- 이에 따라 우리나라 교통부문 SOC에 대한 투자를 축소하기보다는 적정수준의 투자수준을 지속적으로 유지할 필요가 있음.

### 2. 지역균형발전과 교통수요 변화에 대응한 SOC 투자 확대

- 지역균형발전을 위해 저개발 지역에 대한 각종 지원정책을 추진, 그러나 도로, 철도 등 교통 인프라의 확충과 같은 물리적 계획은 충분치 못함.
- 오지·도서·접경·개발촉진지구 등의 낙후지역은 전체 국토면적의 47% 점유, SOC 설치 수준을 알 수 있는 도로교통여건지수는 1.39로 전국 평균 1.56에 미치지 못한 실정
- 기업도시, 혁신도시, 행정중심복합도시 등의 대규모 지역개발사업 추진 중
- 장래 교통수요를 전망하고 현재 교통시설이 동일하다는 가정 하에 교통예로구간의 발생 유무를 분석하면, 2031년에 교통예로 구간이 상당수 발생
- 교통수요 장래 전망치는 2006년에 대비하여 2031년까지 여객은 1.2배, 화물은 2.6배 증가
- 대도시주변과 경부축의 수송예로가 타 교통축에 비해 조기에 발생, 수송예로 구간이 순차적으로 전국으로 확산될 것으로 분석
- 교통시설을 확충하지 않을 경우 수송예로구간이 전국적으로 발생하여 이로 인한 교통혼잡비용과 물류비용이 크게 증가

### 3. SOC 투자의 사회·경제적 효과

- 교통시설 등 SOC 투자 확대는 수송비를 절감시켜 국가경쟁력 제고와 국민의 편의성 증대 뿐만 아니라 지역균형발전에 기여
- SOC 투자는 생산유발효과 및 고용유발효과가 커서 경제발전에도 중요한 기여를 할 수 있음.
- 건설토목의 투자를 1조원 늘릴 경우 2조 586억원의 전체 산업의 생산유발효과가 있음.
- 건설업에 10억원을 투자할 경우 14명의 신규 고용을 창출, 서비스업을 제외한 타 산업에 비해 높은 수준
- SOC 투자 확대는 소득재분배의 개선에 있어서도 사회보장 및 복지지출보다 오히려 그 효과가 큰 것으로 분석

#### 4. 교통부문 SOC 투자의 적정 규모

- 교통부문 SOC 투자 규모를 “5% 경제성장을 위한 적정 SOC 투자기준인 GDP의 3.7% 수준”을 가정하여 산정하고, 현재의 정부 계획을 기초로 재정투자 가능액을 추정하여 이를 비교한 결과, 적정 경제성장을 위한 재정투자액은 부족할 것으로 분석됨.
  - 재정투자액 추정 결과, 2006~2010년간 SOC 투자 비중은 GDP 대비 평균 3.3~3.5% 수준으로 나타남.
  - 이는 당초 5% 경제성장을 위한 적정 SOC 투자기준(3.7%)에 비해 약 0.2~0.4%p 낮은 수준으로 2006~2010년간 연평균 약 1.5~3.7조원 수준의 재정소요액이 부족할 것으로 추정됨.
- 이에 따라 적정 경제성장을 위해 교통부문 SOC 부문의 예산 증가는 필요할 것으로 판단됨.

#### 5. 교통부문 SOC 투자 확충을 위한 정책 과제

- 교통부문 SOC 스톡의 확보를 위해 우선 교통시설의 재정투자를 보다 일관성 있고 안정적으로 추진해야 함.
  - 우리나라의 SOC 스톡이 최소한 OECD 국가의 평균 수준이 될 때까지 지속적인 투자 확대가 필요
- 교통시설특별회계의 지속적 유지와 교통시설특별회계의 자원 확대에 대한 다양한 방안 모색이 필요
- 교통시설 등 SOC 재정사업의 예산제도 운영을 완공위주의 집중투자가 가능한 계속비계약 제도를 중심으로 운영
  - 장기계속계약으로 운영하는 사업 중에서 준공에 따른 사회경제적 파급효과가 높은 사업 순으로 계속비계약으로의 전환이 필요
- 교통시설 SOC 투자를 추진함에 있어 안전, 재해예방, 편리성, 친환경성 등을 감안해야 함.
  - 교통시설에 대한 효율적인 유지·관리 및 기존 교통시설의 리모델링(성능개선)에도 관심을 가져야 함.

- 형평성 차원의 투자 배분 보다는 투자우선순위에 따른 집중투자 필요
  - 실질적으로 지역경제의 성장을 유인할 수 있는 곳에 교통시설 유치, 도시부 교통혼잡 완화를 위한 우회도로 확충 등에 집중투자 필요
- 민간투자사업을 부족한 정부재정을 보완하기 위한 투자채원으로 활용하기 보다는 민간의 창의와 효율이 발휘될 수 있는 사업에 국한하여 추진
  - 민간투자사업은 경제적 타당성이 있는 사업을 대상으로만 추진
  - 만약 민간의 투자를 유인할 수 있는 사업타당성이 부족할 경우 이를 보완할 수 있는 정부지원의 범위를 사전에 명시해야 함.
- 공사대금 할부채권 유동화 방안을 효과적으로 활용할 경우 당장의 재정투자 부족에 따른 건설현장의 건설생산 활동의 위축과 이로 인한 공기 지연 등의 문제를 완화시킬 수 있을 것으로 예상
- 우리나라의 재정건전성이 유지되는 틀 속에서 기수행사업의 예산부족분 보완을 위한 국채 발행 검토 필요

#### 제5장 결론

- 우리나라 SOC 시설의 본격적인 축적은 1960년대 이후로 그 역사가 짧고, 급속한 경제성장, 자동차 증가 등으로 막대한 물류비와 교통혼잡비용이 지속적으로 증가
- 이러한 상황에서 교통시설 등의 SOC 투자 축소는 향후 국가경쟁력을 저하시킬 수 있음.
- SOC 투자의 효과는 단기간에 실현되는 것이 아니라 장기간의 지속적 인 투자를 통해 그 효과가 실현되기 때문에 적정한 투자시점을 놓치게 되면 “소 잃고 외양간 고치기”가 될 수 있음.
- SOC 시설확충도 백년지대계(百年之大計) 차원에서 장기적 비전을 갖고 적정 수준의 투자 수준을 유지해야 할 것임.