

SOC 투자 없이 ‘경제 발전, 지역 균형’ 기대할 수 없다

- SOC 재정 투자 확대 등으로 잠재 성장률 향상시켜야 지속 성장 가능 -

박 용 석 | 한국건설산업연구원 연구위원
yspark@cerik.re.kr

우 리나라 경제 정책의 기본 방향은 국민 경제의 안정과 지속적인 경제 성장에 있어야 한다. 경제 정책을 설정하기 위해서는 우선 국내외 경제적 환경 변화를 살펴보고 이에 적절히 대응하는 전략 마련이 필요하다.

우리 경제의 잠재 성장률이 지속적으로 하락할 것으로 예상되고 있다. OECD는 우리나라의 잠재 성장률이 2010~15년 간 3.8%에서 2016~26년에는 2.4%로 하락할 것으로 전망하고 있다. 그리고 복지 분야와 같은 의무 지출(경직성 비용) 비중이 2007년의 41.6%에서 2012년 45.3%로 꾸준히 증가하고 있다. GIIPS(Greece, Ireland, Italy, Portugal, Spain)의 재정 위기가 세계 경제의 불확실성을 증대시키고 있

다. 만약 유로권의 재정 위기가 극단적으로 갈 경우 우리 경제는 수출과 같은 실물 부문뿐만 아니라 금융 등 경제 전반에 타격을 입을 수 있다.

SOC 투자와 잠재 성장률 향상

세계 경제의 불확실성이 높아지는 가운데 국내적으로 잠재 성장률의 하락으로 세입 기반이 위축되고, 복지 분야에 대한 정치권의 포퓰리즘이 우려되고 있어 향후 우리 경제의 안정과 지속 성장을 확인하는 것은 쉽지 않다.

향후 정부의 재정 운영 방향은 우선적으로 재정 건전성의 회복과 국가 채무의 개선 등 재정 운용의 안정화가 필요하다. 정부는 「2011~2015년 국가재정운

OECD의 잠재 성장률 전망(2011. 5)

(단위 : %)

구 분	2001~2007	2010~2015	2016~2026
한 국	4.4	3.8	2.4
OECD	2.2	1.8	1.9
미국	(2.5)	(2.3)	(2.2)
유로	(1.9)	(1.3)	(1.5)
일본	(1.0)	(1.0)	(1.4)

자료 : 기획재정부, 2012~2016년 국가재정운용계획 총량·총괄 분야 공청회, 2012. 6. 12.

산업별 생산유발계수

구분	2000년	2003년	2005년	2007년	2009년
농림어업	1,642	1,680	1,746	1,709	1,706
광업	1,588	1,574	1,721	1,698	1,757
제조업	2,010	1,987	2,071	2,046	2,057
서비스	1,648	1,642	1,703	1,730	1,719
- 전력·가스·수도	1,499	1,492	1,459	1,467	1,448
- 건설	1,990	1,980	2,020	2,056	2,069
- 도소매	1,549	1,600	1,649	1,664	1,681
- 음식점 및 숙박	1,978	1,922	2,024	2,049	2,054
교통시설 건설	2,137	2,098	2,125	2,204	2,249
- 도로	2,016	2,072	2,127	2,473	2,236
- 철도 및 지하철	2,430	2,374	2,354	2,890	2,575
- 항만	2,032	1,950	1,958	2,329	2,130
- 항공	2,069	2,022	2,089	2,462	2,173

주 : 산업연관표를 기준으로 세부 산업별 유발계수를 산정.
 자료 : 한국은행, 각 연도 산업연관표.

용계획」에서 대내외 경제·재정 여건을 감안하여 2013년에 균형 재정을 달성하고, 역시 2013년에 국가 채무도 금융위기 이전 수준으로 회복하여 2014년 이후에는 GDP 대비 20% 후반 수준에서 관리하겠다고 밝힌 바 있다. 우리 경제가 안정적이며 지속적인 성장을 하기 위해서는 먼저 잠재 성장력을 향상시켜야 한다. 잠재 성장률이 향상된다면 재정 수입이 증가하여 재정 건전성을 확보할 수 있고 다양한 분야에 더 많은 재정 지출이 가능해진다. 이에 따라 우리 경제의 지속 성장을 담보할 수 있는 SOC 등 자본재 분야에 대한 재정 투자 확대와 SOC 투자와 관련된 각종 규제의 합리화가 필요하다.

SOC 경쟁력 선진국 수준에 못 미쳐

차기 정부의 SOC 투자 방향은 다음과 같다.

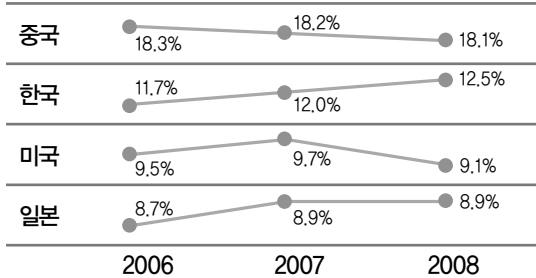
첫째, 국내의 경제의 불확실성이 증대될 경우 SOC 투자 확대를 모색해야 하고, 경제적 안정기에는 SOC 투자의 적정 수준 유지로 국가 경쟁력 향상을 추진해야 한다. 투자액 10억당 고용유발효과는 제조업 7.0

명, 서비스업 10.9명인 데 비해 건설업은 10.9명으로 제조업보다 크고 서비스업과 비슷한 수준이다. 생산유발계수는 제조업 2.067, 서비스업 1.719인 데 비해 건설업은 2.249로 타 산업에 비해 크다. 경제 위기시 SOC 투자 확대는 경제 활성화를 위한 확실한 정책 대안으로 여전히 유효하다.

주요 국가들은 국가 경쟁력 확보와 경기 부양, 녹색교통 체계 구축을 위해 SOC 투자를 확대하고 있다. 독일은 2009년에 철도 43억 유로 등 교통 SOC 확충을 위해 총 112억 유로를, 미국은 2011년에 4,000마일 철도 등 교통 SOC에 500억 달러를, 중국은 1.7만km 고속철도망 등 SOC 사업에 18조 위안을 투자하고 있다.

한편, 우리나라의 SOC 시설은 아직 충분치 못하다. 국가 물류비는 2002년 87조원에서 2008년 128.3조원으로 증가했는데, 2008년 기준 GDP 대비 물류비 비중은 12.5%로 미국 9.1%, 일본 8.9%보다도 높은 수준이다. 교통혼잡비용도 2002년 22.1조원에서 2008년 26.9조원으로 증가하고 있다.

GDP 대비 국가 물류비 비중



물류비 비중이 높다는 것은 제품의 가격 경쟁력을 약화시키는 요인이 될 수 있다. 대한상공회의소에 따르면 1인당 국민소득 2만 달러 달성 시점을 기준으로 국토 면적과 인구를 고려한 도로 연장률은 2010년 우리나라의 수준이 2만 달러를 달성한 당시 일본의 29.7%(1987년), 프랑스의 33.4%(1990년)에 불과하다.

국민생활 밀착형 시설 투자 늘려야

둘째, 국민들의 실생활, 특히 지방·오지 주민들에게 직접적으로 도움을 줄 수 있는 생활형 SOC 분야의 투자를 확대해야 한다. 도로의 경우 도시와 도시를 연결하는 고속도로와 국도는 많이 개선되었지만 지방 서민들의 이용 빈도가 높은 지방도로는 낙후된 실정이다. 도로 포장률의 경우 서울은 100%이지만 경남은 68%, 고속도로와 국도는 100%이지만 시도와 군도는 60% 수준에 불과하다.

또한 국민의 생명과 재산을 보호하는 분야의 SOC 투자를 확대해야 한다. 기후 변화로 인한 각종 자연 재난의 발생 빈도가 높아지고 있지만 국내 방재 시설의 용량이 환경 변화에 대처하기에는 미흡한 것으로 평가되고 있다. 중소 하천, 도시 하수도, 사방 시설 등 방재 시설과 상수도, 전력, 교통시설 등 라이프 라인에 대

한 예방적 투자 확대가 필요하다.

교통세 존치 필요

셋째, SOC 투자 재원의 안정적 확보가 필요하다. 금년 말에 ‘교통·에너지·환경세(교통세)’가 폐지될 예정이다. 교통 SOC 시설의 핵심 재원인 교통시설특별회계 예산의 약 60%를 교통세로부터 충당하는데, 교통세를 폐지할 경우 교통시설특별회계의 유명무실화가 우려된다. 우리나라가 SOC 스톡을 충분히 갖출 때까지 교통세를 존치해야 하고, 도로 손상에 따른 비용 부담 방식으로 차량 중량세 또는 타이어세 신설 등과 같이 교통시설특별회계의 재원 확대 방안도 검토되어야 한다.

민자사업 활성화도 과제

넷째, 국내외의 장기 투자 및 유동 자금 등을 SOC 투자로 유인할 수 있는 민자사업의 활성화가 필요하다. 민자사업의 3원칙인 투명성, 시장성, 경쟁성을 확립하여 민자사업이 정상적으로 추진되도록 해야 한다. 민간 투자 관련 정책이 민간 사업자에게 불리한 방향으로 변화하고 있고, 기존 민자사업에 대한 주무 관청의 재협상 요구 등 정책적 투명성이 낮아지고 있다. 또한 수익성이 떨어져 경쟁이 치열하지 않는 듯하다. SOC 민자사업에 대한 민간의 참여 의지가 높지 않기 때문이다.

SOC 투자 없이 국가 경제 발전 및 지역 균형 발전을 기대할 수는 없다. 현 정부뿐만 아니라 차기 정부는 SOC 시설의 안정적 확보를 위해 SOC 투자의 적정 수준 유지(확대)뿐만 아니라 민간의 SOC 투자 확대를 위한 관련 규제의 합리화 등 다각적인 정책 대안을 수립해야 한다. CERIK