

G20 국가, 경제 성장 동력으로 '인프라 투자' 선택

박철한 | 한국건설산업연구원 책임연구원

igata99@cerik.re.kr

기 획재정부는 지난 8월 31일 G20 국가들의 경제 성장 전략에 대한 분석 결과를 발표했다. G20 국가는 미국, 프랑스, 영국, 독일, 일본, 이탈리아, 캐나다 등 선진 7개국과 유럽연합(EU) 의장국, 한국, 아르헨티나, 호주, 브라질, 중국, 인도 등 신흥 시장 12개국을 회원으로 하고 있다. G20 국가들은 국제통화기금(IMF) 회원국 가운데 가장 영향력 있는 국가들로 구성된다. 이들 국가들은 전 세계 총인구의 3분의 2를 차지하고 있으며, 국내총생산(GDP)

은 전 세계의 90%에 달하는 등 세계 경제에 막대한 영향력을 끼치고 있다. 따라서, G20 국가들의 경제 성장 전략을 살펴보는 것은 향후 세계 경제 흐름을 파악하고 이해하는 데 중요하며, 우리의 정책 결정 과정에 적극 참고할 필요가 있다.

G20, 국가 성장 전략으로 완화적 통화정책 시행

올해 G20은 2018년까지 현재 추세 대비 2% 추가 성장을 목표로 작년에 수립한 성장 전략의 이행에

G20 국가들의 재정 정책 기초

확장(7개국)	지출 효율화(9개국)	긴축(4개국)
미국, 중국, 일본, 이탈리아, 아르헨티나, 사우디아라비아, 한국	EU, 독일, 러시아, 호주, 캐나다, 인도, 인도네시아, 터키, 남아프리카공화국	영국, 프랑스, 멕시코, 브라질
미국 : 인프라 투자 등 재정 확대 중국 : GDP 대비 재정 적자 2.1 → 2.3% 일본 : 추정(2014년 말 발표), 소비세 인상 계획 연기(2015.10 → 2017.4)	호주 : SMEs, 보육 중심 지출 재구성 러시아 : 국부 펀드 조성 투자	영국 : 복지 개혁 등을 통해 향후 5년간 매년 GDP 1% 수준 적자 감축 프랑스 : 정부 지출 감축(2015 ~17년 500억 유로) 브라질 : 2015~17년 재정 건전화 프로그램(보조금 축소 등) 추진

자료 : 기획재정부(2015. 8. 31).

주력하면서 각국의 여건 변화에 맞게 보완하는 작업을 병행해 나가고 있다. 이 과정에서 회원국 간의 성장 전략을 상호 평가하고 우수 정책 사례를 공유하고 학습함으로써 자국에 시사점 있는 정책을 발굴하는 데에도 노력 중이다.

G20 국가들의 성장 전략의 주요 내용을 살펴본 결과 대부분의 국가들이 완화적인 통화 정책을 시행 중에 있는 것으로 나타났다. 다만, 재정 정책의 경우 각국의 정책 여건과 의지에 따라 다소 상이한 기조를 보이고 있다. 미국과 중국, 일본 등 거대 경제권 국가들은 확장적 기조인 반면, 유가 하락으로 어려움을 겪고 있는 멕시코와 브라질과 같은 일부 개도국과, 재정 건정성을 확보하려는 영국과 프랑스 등은 긴축적인 기조를 보이고 있다. 이 밖에 대부분의 국가들은 재정 효율화를 추진함으로써 경제 성장을 지원하기 위해 재정 개혁에 주력 중인 것으로 나타났다.

선진국, 성장 동력으로 인프라 투자 강조

전반적으로 확장적인 거시경제 정책을 펼치는 국가들은, 구조 개혁 차원에서 노동 공급 증대와 생산성 향상을 위해 청년 고용 대책을 추진 중인 것으로 조사되었다. 특히, 이들 국가들은 중요한 성장 전략의 하나로 인프라 투자를 강조하고 있는 것으로 나타났다. 최근 글로벌 경제 회복이 더딘 상황에서 중국발 경기 둔화, 미국의 금리 변동 등으로 세계 경제의 불확실성과 위협이 높아지는 가운데 자국의 경제 성장률을 제고하고 안정적인 발전을 도모하는 데 있어서 효율적인 정책 카드로 인프라 투자를 채택하고 있는 것이다. 일단 단기기간에 수요와 공급을 늘려 경기 부양 효과가 크고, 국가 정책상 중·장기적으로

도 발전 전략으로써 국가 경쟁력을 제고하는 데 인프라 투자만큼 효율적인 것이 없기 때문이다.

미국의 경우 교통 인프라 투자에 향후 6년 간 4,780억 달러를 투자하기로 했다. 연간 GDP의 3%에 해당하는 금액으로, 2015년 9월 평균 환율로 치면 대략 565조원의 대규모 자금 투입 계획이다. 미국뿐만 아니라, 독일도 2014년부터 2019년까지 공공 인프라 확충에 약 665억 유로를 투자하기로 하였다. 인프라 투자에 대한 국부 펀드, 개발은행 등 공공부문의 투자와 PPP 등 민간 자금을 활용한 투자 또한 증가 추세인 것으로 분석되었다. 러시아 국부펀드는 총 11개 사업에 대해 8,200억 루블을 투자하고, 남아공 개발은행은 3년 간 총 8,131억 랜드를 투자할 계획이라고 각각의 성장 전략을 통해서 밝혔다. 캐나다 또한 성장 전략에서 민간 자금을 활용해 530억 캐나다 달러 규모의 대중교통 펀드를 조성할 계획이라고 밝혔다. 이 중 정부 예산은 연간 10억 캐나다 달러로 자국 교통 인프라 투자에 매우 적극적인 것으로 나타났다.

신흥국뿐만 아니라 경제가 성숙 단계에 이른 선진국들이 이처럼 안정적인 성장 동력으로 인프라 투자를 강조하고 있는데, 이는 우리에게 시사하는 바가 크다. 이들 국가들의 인프라 투자는 단순히 불황 타개를 위한 단기 처방에 그친 것이 아니라, 국가 경쟁력을 향상시키기 위한 장기적인 관점에서의 투자 계획이기 때문이다.

미국, 금융위기 이후 인프라 투자 가장 활발

특히, 미국의 경우를 자세히 살펴보자. 지난 8월 26일 미국 공공교통국(Apta)은 공공 교통과 도로 네트워크의 투자가 매우 시급한 상황이라고 밝혔다.

보고서에 의하면 도로 혼잡 비용으로 연간 113.5억 리터의 연료가 낭비되고 있으며, 이로 인해 평균적으로 통근 시간이 연간 42시간 정도 지연되고 있다고 분석 결과를 제시하였다. 향후 도심 내 추가적인 인프라 투자가 없다면 2020년에는 연간 47시간으로 증가하고, 비용으로 환산하면 1,600억 달러에서 1,920억 달러로 혼잡 비용이 증가할 것이라고 밝혔다. 다른 국가들이 교통 인프라 투자를 지속하여 국가 경쟁력을 높이고 있는 반면, 미국은 경제 규모 대비 인프라 투자는 여전히 낮은 수준이며, 경제 성장과 인구 성장으로 인한 수요를 충족시키기 위해선 지속적인 투자가 필요한 상황으로 인식하고 있는 듯하다.

더불어 미국 당국은 자신들의 교통 인프라 경쟁력이 전 세계에서 28위로 낮은 수준이며, 이를 개선하기 위해서는 부단한 노력이 필요하다고 밝혔다. 미국은 G20 국가들 중에서 글로벌 금융위기 이후 가장 활발하게 인프라 투자를 증대하고 있는 국가 중 하나이다. 잠재적인 인프라 투자 필요도 및 수요, 투자 환경 등을 종합적으로 판단한, 세계 인프라투자 지수(Global Infrastructure Investment Index)에 의하면, 지난 2014년 미국은 이 지수가 종합 8위를 기록한 것으로 나타났다. 이는 41개의 비교 국가들 가운데, 경제 규모 대비 8번째로 인프라 투자가 활발한 나라임을 뜻한다. 특히, 지난 2012년에 11위에서 8위로 3계단이나 상승하였는데, 비교 국가 41개 중에서 상승 폭이 가장 컸다.¹⁾

이를 살펴보면 최근 미국은 단순히 불황을 타개하

기 위한 목적으로 1~2년 간 일시적으로 인프라 투자를 늘린 것이 아니라, 장기적으로 국가 경쟁력 제고를 위해 투자를 지속하고 있는 것임을 알 수 있다. 이미 서브프라임 모기지 사태로 자국 경제가 큰 침체에 빠진 지난 2009년에는 미국의 복구 및 재투자법(ARRP : American Recovery and Reinvestment Act)을 제정해 교통 SOC를 중심으로 980억 달러를 투입하였다. 이는 1950년대 연방 고속도로 건설사업 이후의 최대 투자이며, 노후화된 주요 SOC²⁾에 대한 개선을 통해 국가 경쟁력을 향상시키기 위한 정책으로 평가된다.

시사점

G20 회원국들 중에서 우리보다 소득이 높은 선진국들이 최근 인프라 투자 중심의 성장 전략을 채택하고 있다는 사실은 한국경제에 시사하는 바가 크다. 한국경제는 그동안 성장 버팀목 역할을 한 수출이 지속적으로 감소하며 불확실성이 커지고 있다. 세계 경제 둔화 및 유가 하락, 일본과 중국 등 주요 경쟁국들의 자국 환율 조정으로 인한 국내 수출품의 가격 경쟁력 약화가 그 이유로, 이런 대외 환경적인 요소는 우리가 컨트롤할 수 없는 것들이다. 결국 대외 여건의 위험 및 충격을 최소화하기 위해서는 내수 경제 활성화가 필요하다. 선진국들이 인프라 투자를 자국의 주요한 성장 전략 카드로 제시하고 있는 것도 이와 같은 이유이며, 무엇보다 실업률 제고를 위한 목적 가운데 통화 및 금융 정책으로는 성장 한계가 있음을 인식하고 통화 정책의 과도한 의존에

1) 조사에 의하면 2014년 1위가 싱가포르, 2위가 카타르로 2012년과 동일한 순위를 기록하였으며, 우리나라는 순위가 2012년 20위에서 2014년 21위로 하락하였다.

2) 미국의 SOC 시설물은 건설된 지 반세기가 넘어 수명을 다했다는 지적이 제기되었으며, 실제 지난 2012년 미국 내 주요 도시 교통기관들은 약 800억 달러(86조 원)의 유지보수 비용이 적체되고 있다고 밝히기도 했다.

서 재정 정책을 병합하는 정책을 채택하고 있다.

정부는 G20 국가들의 성장 전략이 우리 정책 방향과도 일치한다고 평가했다. 확장적인 재정 정책, 청년 일자리 창출을 위한 노력이 그것이다. 그러나 내년 정부 SOC 투자가 다른 예산 항목보다 감소폭이 큰 것을 감안하면³⁾ 인프라 투자에 있어서 정부의 정책 방향은 G20과는 다소 거리가 있다. 특히, 2015~2019년 국가재정운용계획에 따르면 SOC 예산 규모는 내년 23.3조원을 기록한 이후 2017년 21.1조원으로 9.4% 감소하고 2018년에는 19.7조원(-6.6%)으로 20조원 아래로 하락하게 된다. 또한, 2019년에는 18.7조원으로 전년 대비 5.1% 축소될 것이라고 발표했다. 정부의 중장기 성장 계획에서 뚜렷한 경쟁력 강화 프로그램이 없으며 기존에 계획한 완공공사 위주로 자금을 투입할 계획으로, 신규 인프라 투자는 철저히 배제가 되고 있다.

G20 국가들이 성장 동력으로 인프라 투자를 제시하고 있는 반면, 우리 정부는 재정 건전성을 내세워

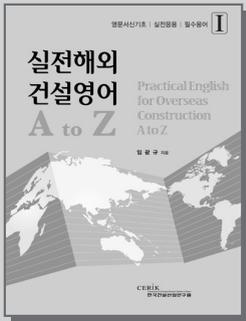
인프라 투자를 줄여 나갈 계획인데, 실상은 증가하고 있는 복지 예산과 관련 고정비 지출 압박으로 SOC 예산이 점차 감소하고 있다. 이러한 재원 배분으로는 향후 뚜렷한 고용 확대가 이뤄질지 의문이며, 경제 회복을 도모하기에는 다소 여력이 부족한 것으로 판단된다. 저성장 국면 가운데 불확실한 세수 확보는 또다시 재정 건전성에 문제를 야기할 수도 있다. 정부는 필요한 인프라 투자 재원을 민간 투자를 통해 충당하겠다는 방침이지만 지금까지 특별히 손에 잡히는 민간 투자 프로젝트 및 유인책은 미진한 실정이다.

향후 SOC 예산 감소가 국내 경제 성장 동력 저하와 일자리가 감소로 이어질 수 있는 것을 고려한다면, 정부가 G20 국가의 인프라 투자를 분석하는 데 그치지 않고 적극적인 벤치마킹을 통해 관련 전략과 평가 시스템을 참고할 필요가 있다. 특히, 국가 경쟁력을 향상시키기 위한 중장기적인 관점에서 새로운 인프라 프로젝트를 계획할 필요가 있다. CERIK

3) '2016년 예산안'에 따르면 SOC 예산은 올해(24.8조원)보다 6% 줄어든 23.3조원으로 책정해 올해보다 1.5조원 감소할 계획인데, 이는 항목 간 가장 감축 폭이 큰 것이다.

도 · 서 · 안 · 내

실전해외건설영어 I | 임광규 지음 · 한국건설산업연구원



한국건설산업연구원은 국내 건설기업의 글로벌 건설 인력 양성을 통한 국제 건설시장 진출과 프로젝트 수행 능력 향상을 위해 총 5권의 「실전해외건설영어」출간을 기획하고 이 중 제1권을 발간하였다.

「실전해외건설영어 I」은 영문 서신 작성의 기초부터 해외건설 현장에서 사용되던 400여 건의 영문 서신 사례를 편집, 주석을 달았다.