현안 분석

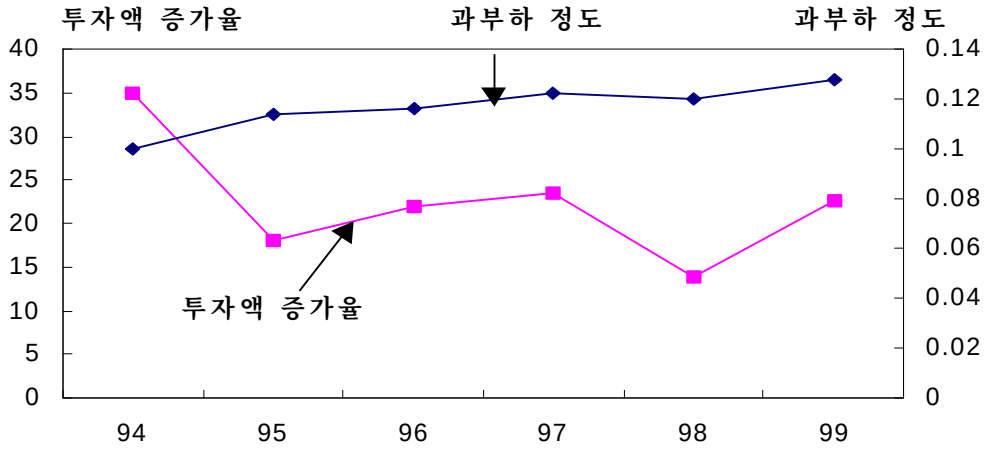
수송 SOC 시설의 과부하 및 개선 방안

수송 SOC 현황 및 문제점

- (수송 SOC의 과부하[1] 추이) 정부의 SOC 투자 확대로 96년 이후 항만, 공항부문의 과부하 정도는 다소 개선되고 있는 반면 도로의 과부하는 악화되고 있는 추세임
  - (도로) 도로 SOC는 94년~99년 사이 연평균 20% 정도의 투자 예산 확대에도 불구하고 도로의 과부하 정도가 지속적으로 악화되고 있음
  - 주요 원인은 정부의 도로 SOC 투자에 따른 도로 증가율이 95년 이후 차량 증가율을 따라가지 못하였기 때문으로 판단됨

<도로의 과부하 및 투자 추이>

(단위:%, 천대/km)

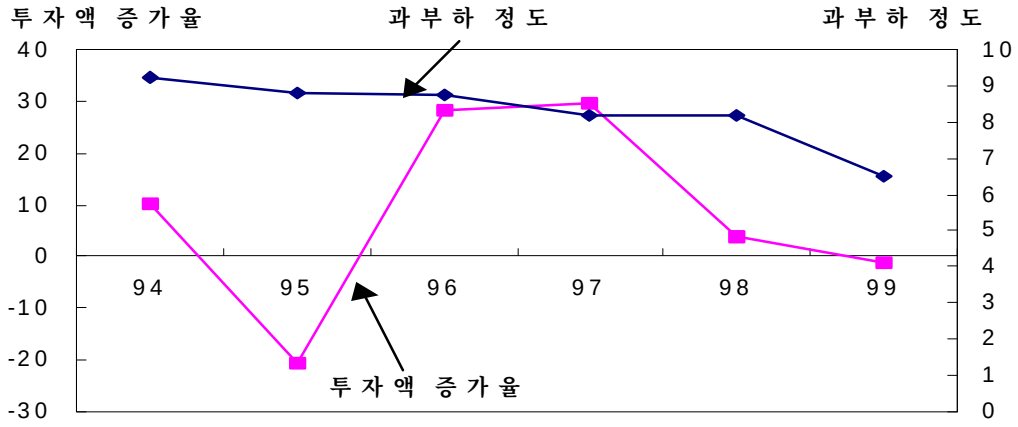


1) ·과부하 개념은 기존 연구를 재해석하여 개발한 것임
·각 수송 SOC 시설별 과부하 정도는 다음과 같이 사용함
① 도로의 과부하: 등록 차량 대수 / 도로 연장, ② 철도의 과부하: 철도 화물량 / 철도 연장,
③ 항만의 과부하: 해운 화물량 / 하역 능력, ④ 공항 과부하: 항공 화물량 / 공항 투자
·이에 따라 과부하 지수가 높아질수록 수송 SOC 시설의 혼잡도가 증가되는 것으로 볼 수 있음
<자료> 「한국의 주요 경제지표」, 2000. 3. 과 「예산 개요」, 1994년- 2000년을 참조함

· **(철도)** 철도 SOC는 96년~97년 사이 28%~29% 투자액 증가에 힘입어 철도 화물의 과부하 상태가 완화되고 있음

· 또한 이런 추세는 국내 철도 운송 화물량 및 분담률 감소에 기인하는데 화물 분담률의 경우 94년 11.1%에서 98년 7.6%로 급속히 감소했음

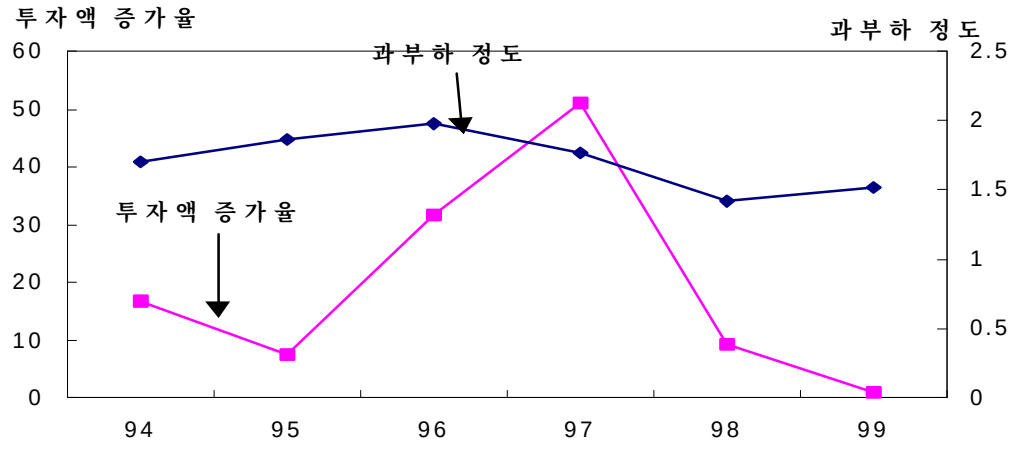
<철도의 과부하 및 투자 추이>



(단위: %, 천톤/km)

· **(항만)** 항만 SOC는 96년~97년 사이 정부 투자 예산 확대로 인해 하역능력이 크게 증가함으로서 항만 과부하 정도가 완화되었음

<항만의 과부하 및 투자 추이>

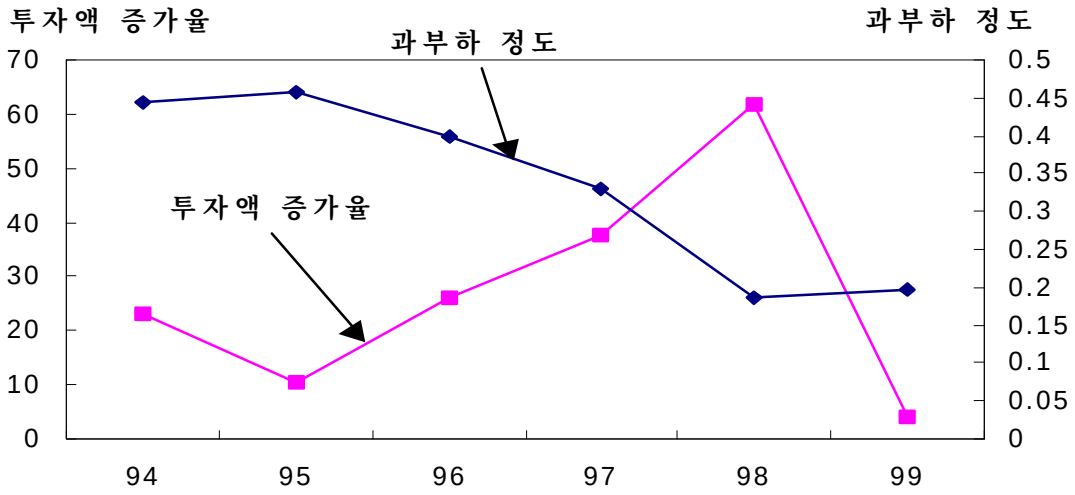


(단위: %, 톤)

· **(공항)** 정부는 98년 투자액을 최대 62%까지 확대하여 공항 SOC의 과부하 정도를 크게 완화시켰음

<공항의 과부하 및 투자 추이>

(단위: %, 천톤/억원)



- **(문제점) 최근 정부의 수송 SOC 시설 투자 확대에도 불구하고 우리 나라는 미국 등 선진국에 비해 물류비용 부담이 매우 큰 것으로 보고됨**

· 우리 나라의 SOC 시설수준은 주요 47개국 중 31위로 매우 열악한 수준으로[2] 국가 전체 물류비용은 GDP(98년)의 16.5% 수준임

⇒ 이는 미국 10.7%, 일본 9.5%에 비해 약 2배 수준에 해당함

· 특히 정부의 총 수송 SOC 투자는 95년~97년 사이 연평균 19.9% 증가를 보이며 항만 및 공항 혼잡도를 개선하였지만 98년~2000년 사이 연평균 6.2% 증가에 그치면서 99년 항만·공항 혼잡도가 악화되는 추세로 반전됨

⇒ 또한 도로 SOC의 혼잡도가 지속적으로 악화되고 있음

· 이에 따라 정부가 향후 90년대 중반과 같이 집중적으로 수송 SOC에 투자를 확대하지 않을 경우 현재의 고 물류비용 구조가 더욱 심화될 것으로 판단됨

2) 「2000년 IMD 보고서」 참고

수송 SOC 투자 개선 방안

- 정부는 투자 확대를 통해 수송 SOC 과부하를 해소해야 함

· 앞에서 분석된 결과를 볼 때 정부의 집중적 수송 SOC 투자 확대는 1년~3년 시차를 두고 수송 SOC의 과부하 정도를 완화시키는 것으로 나타남

· 그러나 정부는 SOC 투자액 증가율을 98년 이후 감소시켜 왔고 2001년 SOC 예산 규모를 올해 수준에서 동결할 것으로 보임

· 이에 따라 정부는 악화되고 있는 도로, 항만 등 혼잡도를 고려할 때 수송 SOC 부문의 투자를 최소 20%이상 확대하여 고 물류 비용구조 개선할 필요가 있음

- 수송 분담률 변화 및 투자에 따른 과부하 해소 추이를 충분히 고려하여 수송 SOC 투자의 우선 순위를 결정할 필요가 있음

· 국내 화물 수송의 도로 분담률이 98년 72%로 증가하는 상황에서 차량증가에 따른 과부하를 해소하기 위해 도로 SOC에 대해 더욱 집중적인 투자확대가 필요함

· 항만의 국내·외 해운 화물 분담율은 94년 53.8에서 98년 56.6으로 증가하고 있고 투자감소에 따라 99년 항만 과부하가 증가하고 있음

⇒ 이에 따라 항만 SOC에 대한 투자는 지속되어야 할 것으로 보임

· 그러나 우선적으로 도로 및 항만 SOC의 집중적 투자에 앞서 물류 이동에 대한 상호 연계성을 충분히 고려해야 함

- 민간 투자 유인를 위한 관련 제도를 재정비하여 수송 SOC의 민자 유치 사업을 활성화 시켜야함

· 99년 기준, 국가관리 SOC민자유치 사업 총 31건(29.9조 원) 중 공사진행은 6건(4.7조 원)으로 전체 사업비의 15.6%에 불과함

· 이런 민자 유치 사업 부진의 가장 큰 원인은 수익성 부족 때문으로 향후 민간기업의 SOC 투자 참여를 확대하기 위해 적정 수익을 보장해야 함

· 또한 외자 유치 확대를 위해 수송 SOC 프로젝트의 특성에 따라 외국 금융기관이 선호하는 BOT방식의 사업 추진이 가능할 수 있도록 제도를 정비해야 함

(손명석 주임연구원 *sonms21@hri.co.kr* ☎ *3669-4042*)