

오래 전부터 한계용량에 도달해 있다. 항만 역시 하역시설 부족량이 '81년 3,910만 톤에서 '97년 1억 6,270만 톤으로 증가하였고, 부족율도 19%에서 36%로 상승한 상태다.

지방정부가 투자하는 인프라시설의 부족문제도 이와 별 다를 바가 없다. 국가지원지방도의 경우 연간 배정예산의 부족으로 효과적인 투자가 이루어지지 못하고 있고, 더욱이, 지방도는 지방자치단체들의 예산확보 부족으로 시설투자가 매우 부진하다. 최근 들어서는 하수처리시설과 소각시설, 폐기물처리시설 등 환경시설의 노후화와 처리용량 부족으로 투자수요가 급증하고 있고, 관광단지 개발사업과 주차장시설 등에 대한 투자수요도 크게 증가하고 있다.

2) 투자재원의 부족

중앙정부 뿐만 아니라 지방정부의 인프라시설 투자수요는 계속 증가하는 추세에 있다. 경제성장과 경쟁력을 강화하기 위해서도 투자의 확대가 불가피하다. 제4차 국토계획에 따르면 향후 20년 동안 도로, 항만 등 주요 인프라시설에 대한 투자에만 약 343조원(지방도로 및 도시철도를 포함할 경우 378조원)이 소요

될 것으로 추정하고 있다. 현재 중앙정부와 지방자치단체의 투자규모를 감안할 때, 향후 20년 동안 약 50조원 내외의 투자비가 부족할 것으로 예상되며, 기 건설된 인프라시설의 유지·보수비용이 증가하고 있는 추세를 감안하면, 향후 20년 동안 적어도 70조원 이상의 투자재원이 부족할 것으로 예상된다.

더욱이, 앞으로는 교육, 환경, 복지, 정보화부문 등에 대한 투자수요가 증가하고 있어 이들 부문에 대한 투자수요가 가파르게 상승할 것으로 예상된다. 따라서, SOC부문에 투자할 재정적 여력은 상대적으로 더 축소될 수밖에 없을 것이다. 지방정부의 경우도 세원을 개발하는데 한계가 있고, 중앙정부로부터의 보조금이나 양여금 확대, 국세의 지방세로의 대폭적인 이전도 당장은 기대하기 어려운 상황이기 때문에 인프라시설 투자를 위한 지자체의 재원확보 어려움이 더욱 심각해 질 것으로 예상되고 있다.

3) 경직적인 예산편성 및 운영

현재 인프라시설에 대한 투자예산은 일반회계와 특별회계 분리되어 운영되고 있으며, 각 계정별로 지원할 대상사업의 내용과 규모로 나뉘어져 있다. 따