

라서, 각 부문간 또는 부문 내에서의 예산운용이 매우 경직적이다. 또한, 각 사업의 유형에 따라 중앙재정과 지방재정의 비율이 정해져 있고, 공사와 공단 등 사업주체별로도 재원분담비율이 일률적으로 정해져 있다. 이처럼 경직적으로 투자예산이 운용됨으로써 재정능력이 빈약한 지방자치단체는 사업을 원활하게 추진할 수 없게 되고 투자효과를 극대화할 수 있는 예산편성이 불가능하게 되어 장기에 걸쳐 여러 사업을 동시에 추진할 수밖에 없는 비효율적인 투자를 야기하고 사업의 적기 추진을 어렵게 하는 요인으로 작용하고 있다.

4) 효율성이 낮은 예산집행

예산 집행과정의 비효율성도 하나의 문제로 지적될 수 있다. 특히, 민간투자사업의 경우는 단년도 예산운용체계가 가장 큰 걸림돌이 되고 있다. 단년도 예산운용시스템이 제 기능을 다하기 위해서는 매년 예산계획과 예산편성이 체계적으로 이루어지고, 그 과정에서 과년도의 투자실적 및 투자효과에 대한 검토, 분석이 이루어져야 하나, 현재까지는 그러한 체계에까지 이르지 못하고 있다. 따라서, 대부분의 지자체들은 과거의 실

적과 예산편성 관행에 따라 예산을 배정하게 되고 그로 인해 시급성이나 경제적 효과가 적은 사업에 투자되는 경우도 있고, 불용 예산처리를 위한 밀어내기 사업추진 사례도 많이 발생하고 있다. 더욱이, 사전 분석이나 타당성 검증 없이 예산을 배정하다 보니 계획보다 사업비가 증가하는 사례도 많으며, 대규모 사업을 연차별, 공종별 혹은 구간별로 분리하여 집행하다 보니 사업기간의 연장, 일반관리비 등 고정비용의 증가도 발생하고 있다.

5) 시설간 연계투자가 미흡함

교통시설을 예로 들 경우 대부분의 도로사업들이 철도 및 항만과의 연계, 해당 도로와 연계가 필요한 여타 도로와의 네트워크효과를 고려하지 않은 채 그때 그때의 상황에 따라 사업별로 분리 시행되는 경우가 대부분을 차지하고 있다. 그러다 보니 시설이용의 효율성이 낮아지게 되고, 중복투자문제를 야기하거나 애로구간만을 타 도로에 이전시키는 경우도 많았다. 우리 나라 전체로 볼 때, 대도시와 경부 축에 투자가 집중됨으로써 기타 지역과 지방의 교통망 구축이 저조하며, 남북 축에 비해 동서축의 교