

통망이 취약한 결과를 초래하였고, 교통 시설간 Synergy도 매우 낮은 수준에 있다.

이러한 문제는 대부분 국가나 지자체, 공기업 등이 각기 별도로 사업을 추진한 때문이다. 도로의 경우 건교부(지방국토관리청)·지자체·도로공사가 철도의 경우는 철도청, 항만은 해양수산부·컨테이너부두관리공단, 공항시설은 건교부·공항공사, 수자원의 경우는 건교부·한국수자원공사, 환경시설의 경우 지자체·환경관리공단 등으로 사업주체가 분리되어 있으나, 국가 전체적인 측면에서 시설간 연계투자를 조정할 수 있는 장치나 기구가 전혀 없는 실정이다. 지방정부의 경우도 도시계획도로나 지방도로 건설과 관련하여 국가 기간교통망과의 연계성 강화를 도모할 수 있는 장치가 없어 투자효율이 낮게 나타나고 있다.

## 6) 시장기능 미 도입과 기업적 마인드가 부족한 시설운영

앞서 지적하였듯이 인프라시설의 투자효과 등에 대한 검증작업이 이루어지지 못함으로써 투자효율성이 떨어지고, 시설의 운영과 관리에 기업적 마인드를

접목시키지 못하고, 경영혁신 노력에 대한 동기를 부여하지 못함으로써 시설운영자들이 문제만을 발생하지 않으면 된다는 책임 회피적, 소극적 태도로 일관하는 결과를 초래하였다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 특수한 경우를 제외하고는 투자에 따른 경제적 편익을 추정하고, 시설운영을 민간에 위탁하거나 운영효율 달성 시 인센티브를 제공하는 방법으로 시장기능과 기업적 경영방식을 도입하는 것이 바람직하다.

집단주의와 지역이기주의도 지방자치단체의 투자활동 및 투자효율을 저해하는 문제점으로 지적되고 있다. 지역 전체의 투자 필요성을 고려하고 기존시설을 효율적으로 이용하는 등 한정된 재원을 효율적으로 활용하는 방안보다는 자기가 사는 주변지역에 대한 투자 또는 신규투자의 확대만을 요구함으로써 과잉투자나 중복투자 등의 문제점을 야기하기도 한다.

## 3. 민간투자사업 추진현황 및 문제점

### 1) 개요

우리 나라에서 인프라시설에 대한 민