

필요하고 그 비중도 커지고 있다. 그러나, 문제는 그러한 욕구를 어떻게 충족시키고 아울러 어떠한 방법으로 지역발전을 도모할 것인가 하는 것이다.

현실의 문제는 그리 간단하지 않다. 그러한 것들을 추진할 수 있는 재원을 확보하는 문제로 귀결된다. 세금을 올리거나 빚을 내어 투자할 수도 있지만, 선택할 수 있는 대안으로는 한계가 있다. 투자는 해야하는데 돈은 없다. 물론, 한정된 재원을 얼마나 효율적으로 쓰느냐 하는 것이 중요하다. 그렇다고 모든 사업에 경제논리와 시장논리를 접목할 수도 없다. 방법은 두 가지 밖에 없다. 돈이 생길 때까지 기다리거나 돈을 가진 사람으로 하여금 사업을 하도록 하는 것이다. 투자비를 마련할 때까지 기다리는 것이 좋은가? 돈을 가진 사람으로 하여금 투자하도록 하는 것이 좋은가? 하는 것은 선택사항이다. 중요한 것은 기다리더라도 투자비가 마련될 가능성은 그리 높지 않다는 것이다.

그렇다면, 어떻게 할 것인가? 그러한 측면에서 본 고에서는 현재 우리 나라 지방정부들이 앓고 있는 인프라시설에 대한 투자의 문제점이 무엇인지를 개관해 보고, 부족한 투자재원 마련과 경영 효율 도입의 대안으로서 거론되고 있는

민간자본유치사업의 현황과 문제점, 그리고 그러한 민간투자사업을 추진하는데 있어 성공할 수 있는 요인과 실패할 수 있는 요인을 분석해 보기로 하며, 마지막으로 지방정부의 민간투자 활성화 방안 및 정책적 시사점 등을 제시해 보고자 한다.

2. 지방자치단체 인프라시설 투자의 문제점

1) 시설의 절대부족

‘90년대 들어서부터 자동차수의 급격한 증가와 물동량, 여가교통수요의 증가 등으로 교통시설에 대한 수요가 급증하였다. 그러나, 공급은 이에 미치지 못함으로써 도로, 철도, 항만시설의 부족문제가 심각하게 대두되게 되었다. 국가 전체 물류비가 GDP의 16.5%(’97년 기준)에 달하고 체선, 체화 및 도로의 정체로 인한 경제적 손실이 막대하게 나타나고 있다. 교통시설의 수용능력이 한계에 도달한지는 이미 오래다. 도로의 경우 혼잡구간이 연평균 18%씩 증가하여 ’80년 260km에서 ’97년 4,400km로 크게 증가하였고, 철도의 경우 경부선, 영동선, 중앙선, 전라선 등 모든 간선철도망들이