

Global Maestro News Briefing

Trump's 1 Trillion Infrastructure Plan



미국 트럼프 대통령은 2016년 말 후보 시절, 1조 달러 규모의 인프라 투자를 주요 공약 중 하나로 내세웠습니다. 공약에 대한 강한 실행의지를 나타내 기라도 하는 듯, 트럼프 대통령은 취임 후 사흘 만에 키스톤 XL 및 다코타 액세스 파이프 라인 프로젝트에 관한 집행명령서(Executive Order)에 서명했습니다. 많은 문화적/환경적 논란으로 지연되고 있던 파이프 라인 프로젝트는 이 집행명령서 덕분에 프로젝트 진행에 탄력을 받게 되었습니다. 트럼프 대통령은 이날, 몇몇 인프라 관련 프로젝트의 환경영향검토 및 승인을 신속하게 처리 할 수 있는 몇 가지 인프라 관련 집행명령서에도 서명했습니다.

2월 28일에 열린 미국 연방의회 상, 하원 합동 연설에서도 그는 새로운 국가 재건 프로그램을 개발하기 위해 1조 달러의 인프라 투자를 승인 해 줄 것을 의회에 촉구했습니다. 그는 이날 연설에서 민간자본과 공공자본을 통해 프로젝트 자금을 조달할 것이며, 이로 인해 수백만 개의 새로운 일자리가 만들어 질 것이라고 강조하였습니다. 하지만, 인프라 투자 계획의 내용이나 시기에 대한 세부 사항은 아직 공개되지 않았습니다.

트럼프 행정부는 현재 미국 인프라 투자를 최우선 과제 중 하나로 추진하고 있습니다. 이와 관련하여 미국 토목 학회 (ASCE)나 미국 건설 협회 (AGC) 같은 기관에서도 행정부의 의회에 미국 인프라 현황과 투자 자금 조달 방식에 관련된 보고서를 제출했습니다. 대규모 인프라 투자 계획이 본격적으로 현실화 될 조짐이 보이는 있는 상황에서, 앞으로 인프라 투자가 어떤 방향으로 진행될 것인가에 대하여 아래에 열거된 리포트의 중요 대목을 이용해 조망해 보겠습니다.

- ASCE: 2017 Report Card for America's Infrastructure
- Senate Democrats: A Blueprint to Rebuild America's Infrastructure
- AGC: An Agenda to Rebuild Our Infrastructure
- Peter Navarro and Wilbur Ross: Trump Economic Plan

ASCE: 2017 Report Card for America's Infrastructure

D+ 수준의 미국 인프라

미국 토목 학회 (ASCE)는 4년 마다 한 번씩 미국 인프라 상태에 점수를 매긴 성적표를 발행합니다. 성적은 대학교의 학점과 같이 A(Exceptional)에서 F(Failing/Critical) 등급으로 매겨집니다.

2013년 발행된 인프라 성적표에 의하면, 미국의 인프라 상태는 겨우 D+(Poor: At Risk)로 '매우 심각한 상황' 이었습니다. 이 등급은 올 3월 발행된 2017 인프라 성적표에서도 똑같이 유지되었습니다. 오른쪽의 표에 나온 것과 같이, 지난 4년 동안 거의 모든 분야의 성적이 미약하게나마 향상되지만, 교통(Transit)과 같은 지상 운송 시스템의 상태는 오히려 악화된 것으로 나타났습니다. 국립공원(Public Parks & Recreation), 폐기물 처리 시설(Solid Waste)의 등급 또한 강등되었습니다.

리포트에서는 오늘날 노후된 인프라의 보수가 계속해서 미뤄지고 있는 가장 큰 이유는 재정 부족이라고 지적하였으며, 이로 인하여 매년 한 가정 당 약 3,400달러 정도의 비용이 직/간접적으로 발생하고 있다고 분석하였습니다. 이를 전체 미국으로 확장했을 경우 노후한 인프라 때문에 낭비되는 경제적 손실은 매년 약 2천억 달러에 달합니다. 리포트에서는 인프라 개선이 계속해서 미뤄진다면 시간이 지날수록 더 많은 비용이 지출될 것이라고 경고하였습니다.

2016년 ASCE에서 발표한 "Failure to Act: Closing the Infrastructure Investment Gap for America's Economic Future" 에서는 재정부족을 이유로 미뤄지는 인프라 보수가 2025년까지 계속 될 경우 나타날 경제적인 영향을 다음과 같이 정량화하였습니다.

- GDP의 3.9조 달러 감소
- 7조 비즈니스 수의 감소
- 일자리 250만개 감소

모든 사람과 서비스는 인프라를 통하여 생산되고 전달되기 때문에 인프라는 한 국가의 경제의 근간을 이루는 척추와도 같은 존재라고 할 수 있습니다. 인프라의 상태는 국가의 경제와 기업의 생산성, 국민 총생산(GDP), 고용률, 개인 수입, 국가 경쟁력 등에 큰 영향을 미칩니다.

현재 미국의 노후된 인프라를 건강하고 안전한 상태로 유지하기 위해서는 B(Adequate for now)등급으로 개선 할 필요가 있으며, 이를 위해서는 앞으로 10년 간 4.57조 달러(약 5,154조 원: 1USD = 1,123KRW기준)가 투입되어야 할 것으로 예측됩니다. 다행히 최근 인프라 프로젝트가 중요



| Category | 1988 | 1998 | 2001 | 2005 | 2009 | 2013 | 2017 |
|---------------------------|------|------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Aviation | B- | C- | D | D+ | D | D | D |
| Bridges | - | C- | C | C | C | C+ | C+ |
| Dams | - | D | D | D | D | D | D |
| Drinking Water | B- | D | D | D- | D- | D | D |
| Energy | - | - | D+ | D | D+ | D+ | D+ |
| Hazardous Waste | D | D- | D+ | D | D | D | D+ |
| Inland Waterways | B- | - | D+ | D- | D- | D- | D |
| Levees | - | - | - | - | D- | D- | D |
| Ports | - | - | - | - | - | C | C+ |
| Public Parks & Recreation | - | - | - | C- | C- | C- | D+ |
| Rail | - | - | - | C- | C- | C+ | B |
| Road | C+ | D- | D+ | D | D- | D | D |
| Schools | D | F | D- | D | D | D | D+ |
| Solid Waste | C- | C- | C+ | C+ | C+ | B- | C+ |
| Transit | C- | C- | C- | D+ | D | D | D- |
| Wastewater | C | D+ | D | D- | D- | D | D+ |
| GPA | C | D | D+ | D | D | D+ | D+ |
| Cost to Improve | - | - | \$1.3T | \$1.6T | \$2.2T | \$3.6T | \$4.59T |

*The First Infrastructure grades were given by the National Council on Public Works Improvements in its report Fragile Foundations: A Report on America's Public Works, released in February 1988. ASCE's first Report Card for America's Infrastructure was issued a decade later.

**The 2017 Report Card's investment needs are over 10 years. The 2013 Report is over eight years. In the 2001, 2005, and 2009 Report cards the time period was five years.

이슈로 떠오르면서 많은 예산이 산정되리라 전망되고 있지만, 논의되고 있는 예산의 규모는 필요한 예산의 절반에 불과한 2.5조 달러 수준입니다.

이에, 최근 미국에서는 민간부문의 투자를 이끌어 부족한 2조 달러의 자금을 마련하기 위한 다양한 방법들이 논의되고 있습니다. 당사 또한 미국 정부의 민간투자 활성화를 지속적으로 파악하여 미국에 거점을 두고 있는 그룹사를 적극 활용할 수 있는 전략 수립이 필요합니다.

<http://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2016/10/2017-Infrastructure-Report-Card.pdf>

Senate Democrats: A Blueprint to Rebuild America's Infrastructure

신도들이 미국의 내수 활성화 전략

인프라 개선 요구에 대응하여 민주당 상원의원들은 2017년 1월 말, "미국 인프라 개선을 위한 청사진 (A Blueprint to Rebuild America's Infrastructure)" 이라는 리포트를 발간하였습니다. 이 리포트는 민주당 상원의원들의 인프라 프로젝트에 대한 기본적인과 구체적인 예산 투자 계획, 예산 확보 방안을 담고 있습니다.

민주당 상원의원들이 세운 인프라 프로젝트에 대한 기본원칙은 미국산 제품과 미국 노동자들을 적극적으로 활용하는 것을 골자로 하며, 소수집단과 환경을 보호를 위한 내용 또한 포함하고 있습니다.

- 미국산 제품을 사용해야 하는 "Buy America" 조항
- 노동자들의 권익을 보호하고 적정 임금과 혜택을 보장하는 데이비스 베이컨 조약 (Davis-Bacon Act)
- 소수 민족 및 여성 소유 기업의 참여 강화
- 환경 보호 준수

한편, 오른쪽 표에 정리된 민주당 상원의원들의 인프라 프로젝트 예산 투자계획을 살펴보면 지상 교통시스템, 수자원, 에너지와 관련된 인프라에 집중적으로 예산이 편성된 것을 확인할 수 있습니다.

앞서 다룬 ASCE의 미국 인프라 성적표에 따르면, 현재 인프라를 'B'수준으로 개선하기 위해서 미 정부는 앞으로 10년 간 4.57조 달러를 투자해야 할 것으로 예측되었습니다. 부족한 예산을 마련하기 위해서는 창의적인 금융투자 계획이 매우 중요합니다. 이에 이 보고서에서는 독립적인 인프라 투자 기관인 "I-Bank" 의 설립을 제안하고 있습니다. I-Bank는 적합한 인프라 프로젝트에 소액대출이나 대출담보를 제공합니다. I-Bank의 설립금인 10억 달러는 앞으로 10년간 인프라 프로젝트에 민간 투자금 100억 달러를 유지하는데 사용 될 씨앗의 역할을 할 것으로 예상됩니다.

<https://www.dpcc.senate.gov/files/documents/ABlueprinttoRebuildAmericasInfrastructure1.24.17.pdf>

| Category | Investment Amount |
|---|-------------------|
| Reconstruction Roads & Bridges | \$100B |
| Revitalize Main Street | \$100B |
| Expand TIGER (Transportation Investment Generating Economic Recovery) | \$10B |
| Rehabilitate Water and Sewer | \$110B |
| Modernize Rail Infrastructure | \$50B |
| Repair & Expand Transit | \$130B |
| Vital Infrastructure Program | \$200B |
| Rebuild Public Schools | \$75B |
| Improve Airports | \$30B |
| Address Ports & Waterways | \$10B |
| Build Resilient Communities | \$25B |
| 21st Century Energy Infrastructure | \$100B |
| Expand Broadband | \$20B |
| Invest in Public Lands & Tribal Infrastructure | \$20B |
| Modernize VA Hospitals | \$10B |
| Provide Innovative Financing Tools | \$10B |

마지막으로 이 보고서는 RRIF (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing), TIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act), WIFIA (Water Infrastructure Finance and Innovation Act)등의 교통부와 환경보호국 산하의 모든 인프라 관련 금융 프로그램을 강화할 것을 주장했습니다.

이처럼 미국의 대규모 인프라 프로젝트는 점점 현실로 다가오고 있습니다. 하지만 강력한 자금 보호주의로 인해 미국 인프라 프로젝트에는 미국 기업들만 참가할 수 있습니다. 그러므로 국내 건설사가 미국 인프라 프로젝트에 참가하기 위해서는 미국 기업과 M&A를 맺는 등의 창의적인 방법을 모색해야 할 시점입니다.

AGC's An Agenda To Rebuild Our Infrastructure & Our Craft

미국건설협회(AGC)의 인프라 프로젝트에 대한 조언

대규모 인프라 프로젝트를 대선 공약으로 내세웠던 트럼프 후보가 대통령으로 당선되자, 미국건설협회(AGC: Associated General Contractors)에서는 트럼프 대통령과 자기 의회가 인프라 프로젝트를 계획하는데 참고해야 할 고려사항을 담은 "AGC's An Agenda To Rebuild Our Infrastructure & Our Craft" 라는 보고서를 출간하였습니다. 이 보고서는 트럼프 대통령과 자기 의회가 인프라 프로젝트에 활용 가능한 예산의 종류와 새로운 예산 확보 기회를 명시하고, 성공적인 프로젝트의 완성을 위하여 개선해야 할 각종 규제의 제도에 대하여 설명합니다. 또한 단발성 인프라 개선 사업이 아닌 지속 가능한 기금을 조성하여 장기적인 인프라 관리의 중요성에 대하여 역설합니다. 마지막으로, 내수를 활성화하고 건설인력의 고급화를 위하여 고등학교와 대학교 졸업생들을 고급 건설 인력으로 양성하는 인력양성 프로그램의 필요성을 지적합니다.

인프라 개선을 위한 자금 확보 안, 신속한 프로젝트 진행을 위한 제도 개선 안, 건설 인력 확보를 위한 인력 양성 안의 세 부분으로 구성되어 있는 보고서에서 제시하는 주요 제안은 다음과 같습니다.

- 인프라를 위한 혁신적인 금융 투자 방법 도입
 - 각종 도로의 무료 도로의 유료화
 - Private Activity Bonds (민간이 공공과 손을 잡고 공공의 이익을 위한 프로젝트를 진행하면 세금 혜택을 받는 제도) 범위 확대와 투자금액 한도 폐지
 - 주정부의 PPP정책
 - Build America 수 소득률 하는 제도) 개선 및 연장
 - 공항 시설 이용료 한도 폐지
- 제도 개선
 - 교통프로젝트의 환경영향평가 시기를 6개월로 한정
 - 무인자동차 등 혁신적 교통수단을 위한 계획 시작
 - 지방정부와 주 정부에 더 많은 권한 이양
 - 인프라 프로젝트에 대한 연방 정부의 신속한 검토 요망
 - 교통 서비스의 민간 운영 활성화

https://www.agc.org/sites/default/files/Files/Programs%20%26%20Industry%20Relations/An_Agenda_to_Rebuild_Our_Infrastructure.pdf



- 건설 인력 확보
 - Perkins Act(직업/기술 교육에 대한 재정지원에 대한 법)를 개선하여 주정부가 노동시장의 수요에 맞는 기술 프로그램을 지원할 수 있도록 자율권 제공
 - 고등교육 학생들이 지역대학이나 연구기관에서 제공하는 건설기술연수과정 이수 시, 이를 수급으로 각종 자격요건에 반영해주는 프로그램 도입
 - 건설 관련 자격증 제도의 철저한 관리 및 관련 인센티브제도 확립
 - 건설관련 직종에서 수년간 근무했던 불법이민자들이 정당한 체류 신분을 취득할 수 있는 제도 설립

트럼프 대통령이 추진하고자 하는 대규모 인프라 프로젝트는 비단 안전하고 효율적인 인프라시스템을 구축하는 것 뿐만 아니라 다양한 경제적 이익을 가져 올 것으로 기대됩니다. 건설과 관련된 분야의 일자리를 대거 창출하여 내수를 높이고 경제를 활성화 시킬 수 있으며, 해상/육상 수송시간과 통관 시간을 단축하여 낭비되는 연료를 줄일 수 있으며, 수도세와 전기세를 낮추어 기업경쟁력을 높일 수 있습니다. 이렇듯 경제적 부가가치가 큰 인프라 프로젝트를 일회성이 아닌벤트에 그칠 것이 아니라 장기적으로 사용 가능한 기금을 마련하여 지속적인 관리와 보수를 통해 건강하고 안전한 상태로 유지해야 할 것입니다.

현재 트럼프가 제시하고 있는 인프라 투자 계획은 "Buy America" 정책과 소수 민족 및 여성 소유 기업의 참여 강화 정책 등으로 우리나라를 포함한 해외 기업의 참여가 쉽지 않은 상황 인지지만, 생산 시설 현지화나 미국 내 기업과 협업을 통해 더 많은 설계, 엔지니어링, 건설 서비스업을 주도하는 방향으로 시장에 참여하는 것이 바람직한 방향이라고 할 수 있습니다.

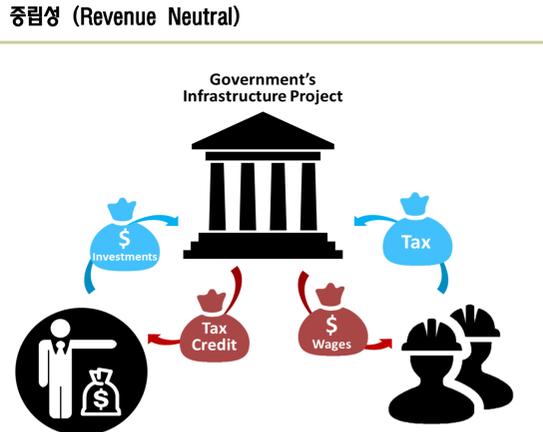
Peter Navarro and Wilbur Ross: Trump Economic Plan

인프라 프로젝트와 세수 중립성 (Revenue Neutral)

세수 중립성 (Revenue Neutral)이란 세법이 변화를 주어 세금을 부과하는 항목 및 방식에는 변화를 주었지만, 권여지는 총 세수에는 변화가 없는 것을 의미합니다. 대표적인 세수 중립성 사례에는 2008년 캐나다 British Columbia주에서 실행되었던 탄소세를 들 수 있습니다. 석유연료를 사용하거나 구매하는데 적용된 이 세금에서 발생한 세수는 개인과 기업의 소득세를 낮추는데 사용되었고, 그 결과 정부 입장에서 권여지는 총 세수의 양은 일정하게 유지되었습니다.

트럼프 대통령이 후보인 되었을 시절, 선거캠프에서 수석 정책 고문으로 활동하였던 Peter Navarro와 현재 트럼프 정부의 Secretary of Commerce로 임명된 Wilbur Ross의 보고서를 살펴보면 트럼프 정부가 인프라 프로젝트의 예산 조달하는 방안으로 PPP (Public-Private Partnership) 개념에 근거한 민간 자본 유지와 세수 중립성에 중점을 두고 있는 것을 확인할 수 있습니다. 이 보고서에 의하면 트럼프 인프라 투자 계획은 민간 투자자들에게 투자액에 상응하는 세금을 공제해주는 방식으로 투자금을 유지하고, 그로 인해 부족해진 세수를 프로젝트를 수행하는 도중에 추가로 생기는 세수로 충당하는 세수 중립성의 원리입니다. 추가로 발생하는 건설 노동자들의 소득세와 건설 공사가 진행 되면서 건설 회사에서 발생하는 수입에 따른 소득세로 민간 투자자들에게 공제해 준 세금을 인하여 발생한 세수의 공백을 메운다는 계획입니다.

Nabarro and Ross 보고서에 제시되어 있는 세수 중립을 지키면서 인프라 프로젝트 투자 자본을 유지하는 계획은 일련의 수정과 보완의 과정을 거치며 현실화 될 가능성이 매우 높습니다. 이 계획이 성공하려면 몇 가지 중요한 전제 조건이 충족되어야 합니다. 예를 들면, 미국 내 건설공사의 수



와 이를 수행하는 건설회사와 건설노동자의 수가 현재보다 훨씬 더 많이 증가해야 합니다. 건설 경제 활동이 충분히 증가된 경우에만 여기에서 권여지는 세수가 증가하게 되며, 이것이 결국 세수 중립으로 이어진다는 가정이 성립됩니다.

현재 트럼프가 제시하고 있는 인프라 투자 계획은 "Buy America" 정책과 소수 민족 및 여성 소유 기업의 참여 강화 정책 등으로 우리나라를 포함한 해외 기업의 참여가 쉽지 않은 상황 인지지만, 생산 시설 현지화나 미국 내 기업과 협업을 통해 더 많은 설계, 엔지니어링, 건설 서비스업을 주도하는 방향으로 시장에 참여하는 것이 바람직한 방향이라고 할 수 있습니다.

https://assets.donaldjtrump.com/Trump_Economic_Plan.pdf