

# 美 바이든 행정부 인프라 투자 계획의 주요 내용과 시사점

김종혁, 대외경제정책연구원 미주팀 전문연구원(jhkim@kiep.go.kr)

## 1. 개 요

바이든 대통령은 2021년 3월 31일 국가 기반시설 재건을 위한 2조 2,500억 달러 규모의 '인프라 투자 계획(American Jobs Plan)'을 발표하였다. 바이든 행정부가 인프라 투자에 많은 자금을 투자하는 배경에는 미국의 인프라 수준이 전반적으로 낙후되어 이를 유지 관리할 필요가 있고, 중·장기적으로 적정 수준의 인프라를 확보할 필요성이 있기 때문이다. 또한 코로나19로 인해 어려움을 겪고 있는 노동자들에게 새로운 일자리를 제공하고 이를 통해 경제 성장, 기업의 글로벌 경쟁력 제고 등의 효과도 기대할 수 있다.

세계경제포럼(WEF)은 미국의 인프라 시설을 세계 13위(The Global Competitiveness Report 2019) 수준으로 평가하고 있다. 부문별로는 항만 정기선 연결 8위, 철도 서비스 12위, 도로 17위, 전기 공급 23위, 수도 공급 30위 등으로 평가된다. 미국 토목학회(ASCE)는 2021년 미국의 인프라 수준을 'C-' 등급으로 평가하였는데, 이는 미국 경제 규모와 인구 성장 등을 고려한 적정 인프라 유지·관리 비용에 비해 연간 공공 및 민간 투자액이 적어 '인프라 갭(infrastructure gap)'이 발생하고 있다고 판단하였기 때문이다.

표 1. 글로벌 인프라 순위 상위 20위 국가

순 위	국 가	점 수	순 위	국 가	점 수
1	싱가포르	95.4	11	영국	88.9
2	네덜란드	94.3	12	아랍에미리트	88.5
3	홍콩	94	13	미국	87.9
4	스위스	93.2	14	벨기에	87.3
5	일본	93.2	15	덴마크	87.1
6	한국	92.1	16	대만	86.7
7	스페인	90.3	17	룩셈부르크	85
8	독일	90.2	18	이탈리아	84.1
9	프랑스	89.7	19	스웨덴	84
10	호주	89	20	체코	83.8

자료: 김종혁 외(2021). 표 1.

트럼프 행정부도 낙후된 인프라 개선을 위해 2018년 2월 1.7조 달러 규모의 '미국 인프라 이니셔티브(American Infrastructure Initiative)'를 발표하였으며, 2020년 2월과 3월에도 각각 1조 달러, 2조 달러 규모의 인프라 투자 계획을 발표한 바 있다. 다만 트럼프 행정부는 국가 대형 인프라 프로젝트에 민간자본의 중요성을 강조하고, 환경 및 기후변화 평가 관련 규제를 완화한다는 점에서 바이든 행정부의 정책과는 구별된다. 이하에서는 바이든 행정부의 인프라 투자 계획, 경제적 영향, 향후 전망 등을 살펴보고자 한다.<sup>1)</sup>

## 2. 주요 내용

바이든 대통령은 3월말 2조 2,500억 달러 규모의 자금을 8년에 걸쳐 도로, 교량, 공항, 친환경, 공중보건 등 국가 기반시설 재건에 투자함으로써, 새로운 일자리 창출과 기업의 글로벌 경쟁력을 제고하여 경제를 성장시키겠다고 밝혔다. 바이든 대통령이 3월 11일 코로나19 대응을 위한 1조 9,000억 달러 규모의 '긴급예산법안(American Rescue Plan)'에 최종 서명한지 불과 20일 만에 초대형 인프라 건설투자 계획을 발표한 것은, 바이든 행정부가 국가기반시설 재건과 청정 에너지로의 전환을 시급한 과제로 인식하고 정책의 우선 순위에 두고 있음을 의미한다.

또한 '인프라 투자 계획'에는 경기부양책으로는 이례적으로 15년에 걸쳐 2조 달러 이상의 재원을 조달하는 방안이 포함되어 있는데, 이는 바이든 행정부가 인프라 투자 계획을 조기에 실제로 집행할 의지가 있음을 시사한다. 투자 재원 조달은 법인세율 인상(21%→28%)<sup>2)</sup>, 연소득 40만 달러 이상 고소득자의 소득세 최고세율 인상(37%→39.6%), 화석연료 사용 산업에 대한 보조금 폐지, 환경 정화비용 기업 부담 등을 통해 이루어질 전망이다.

바이든 행정부의 '인프라 투자 계획'을 부문별로 살펴보면 크게 운송, 상수·통신·전력, 주택·학교·병원, 돌봄 시설, 제조업·혁신 5개 부문으로 구분할 수 있다. 운송 인프라 부문에 가장 많은 자금이 투입될 것으로 예상되는데, 이는 전체 투자 금액의 28%(6,210억 달러)에 해당한다. 부문별로 살펴보면 교량, 도로, 철도, 항구, 공항과 같은 교통 인프라 유지보수, 건설, 현대화 사업의 비중이 50% 이상을 차지하고 있다. 전통적인 인프라 뿐 만 아니라 청정에너지로의 전환과 전기차 부문에서 글로벌 경쟁력을 확보하기 위해 전기차 공장 현대화 지원, 원자재에서 부품까지 공급망 구축, 배터리 생산, 충전소 설치 등에도 1,740억 달러를 투자할 예정이다. 또한 저탄소 아스팔트 포장과 같은 혁신적인 기술 개발과 소외 지역 연결 촉진을 위한 프로젝트에도 각각 250억 달러, 200억 달러를 지원할 계획이다.

1) 자세한 내용은 김종혁 외(2021)을 참고

2) 2017년 트럼프 행정부는 35%이던 법인세율을 21%로 대폭 인하한 바 있음.

상하수도관 교체 및 시스템 개량, 식수 품질 관리(1,100억 달러), 미국 전역에 광대역 통신이 가능한 기반시설 마련(1,000억 달러), 노후한 전력망 현대화(1,000억 달러)를 위해 3,110억 달러가 사용될 예정이다. 또한 3,380억 달러는 50만 채 이상의 주택을 공급하고, 200만 채 이상의 가정 및 상업용 건물, 학교, 병원 건물을 건설, 보존, 개량 하는데 사용될 예정이다. 첨단 제조업 육성을 위한 기반마련에도 5,800억 달러의 예산을 배정하였는데 주로 제조업 및 중소기업 재정비, R&D, 직업훈련 지원을 목적으로 하고 있다.

표 2. 인프라 투자 주요 부문 및 금액

단위: 억 달러

구분	주요 내용
운송 인프라 (6,210)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 전기차배터리충전소(1,740), 교량·도로 현대화 사업 및 대기질 개선(1,150), 대중교통 및 교통 시스템 현대화(850), 철도 현대화 및 보조금 프로그램 강화(800), 공항 시설 및 접근성 향상(250), 혁신 기술 개발 및 미실시 프로젝트 지원(250), 소외 지역 연결 촉진 프로그램(200), 항구내륙수로여객선 개선(170) 등의 분야를 지원</li> <li>· 2030년까지 50만대의 전기차 충전소를 설치하는 한편 5만 대의 디젤자동차와 최소 20%의 스쿨버스를 친환경 자동차로 전환할 예정</li> </ul>
상수·통신·전력 (3,110)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 상하수도 시스템 개량 및 현대화(560), 상수도관 교체(450), 식수 품질 관리(100)</li> <li>· 고속 광대역 통신 기반시설 마련(1,000)</li> <li>· 노후 전력망 현대화, 전기발전 부문에서 2035년까지 CO2 배출량 제로 달성, 버려진 유정 및 폐광 복구 등에 1,000억 달러 투자</li> </ul>
주택·학교·병원 (3,380)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 50만호 이상 주택공급, 가정 및 상업용 건물 건설보존개량을 위해 2,130억 달러 지원</li> <li>· 공립학교 시설 보수, 실험실 및 기술지원 등에 1,000억 달러 투자</li> <li>· 퇴역 군인을 위한 병원 현대화, 연방 건물 개량사업 등에 250억 달러 지원</li> </ul>
돌봄 시설 (4,000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 노인장애인을 위한 Medicare 서비스 접근성 제고, 간병인 임금 인상을 통한 의료 서비스 질 향상 등에 4,000억 달러 지원</li> </ul>
제조업·혁신 (5,800)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 제조업 및 중소기업 재정비를 위해 3,000억 달러 투자</li> <li>· 국립과학재단(NSF) 지원(500), 연구 인프라 향상(400), 청정에너지 기술(350), 혁신기술 R&amp;D(300), 소수 인종 연구기관 R&amp;D 지원(250)</li> <li>· 노동자 직업훈련 지원(1,000)</li> </ul>
총액	22,500

자료: 김종혁 외(2021). 표 2.

### 3. 경제적 효과 및 전망

바이든 대통령은 인프라 투자를 통해 향후 10년 동안 1,900만 개의 새로운 일자리가 만들어질 것이라고 밝힌 바 있다.<sup>3)</sup> 그러나 이와 같은 전망은 미국의 신용평가회사인

Moody's의 분석에 따른 것으로 바이든 행정부의 코로나19 경기부양책으로 인한 일자리 증가, 자연적 일자리 증가 등을 제외할 경우, '인프라 투자 계획'만으로는 260만 개의 새로운 일자리가 만들어질 것으로 예상된다.

확장적 재정정책에 따른 인위적인 경기확장은 물가상승 압력을 높이고 과도한 레버리지 기반의 투자를 확대시킬 수 있다는 우려도 제기되고 있다. 실제로 5월 근원 소비자물가 지수는 전월 대비 0.7% 상승하며 1984년 1월 이후 가장 높은 수치를 기록하고 있다.<sup>4)</sup> 부문별로는 중고 승용차와 트럭(7.3%, 전월대비), 가정용 가구 및 가계 운영비(3.1%), 신차(1.6%), 항공운임(7.0%), 의류(1.2%) 등이 물가상승을 견인하고 있다. 물가상승 압력 증가는 주택시장에도 영향을 미치고 있는데, 백악관 대변인은 지난 5월 말 주택가격 상승이 주거비용 상승과 주택시장으로의 진입을 제한하는 요인으로 작용하고 있으며, 적정 수준의 신규 주택공급이 필요하다는 입장을 밝힌 바 있다. 다만 최근의 물가상승에 대한 우려에도 불구하고 물가상승이 원자재 가격 상승 등에 기인한 측면이 크고, 장기국채 금리<sup>5)</sup> 상승으로도 이어지지 않고 있어 인플레이션 우려가 단기에 그칠 것이라는 의견도 여전히 존재하고 있다.

공화당 의원들은 '인프라 재건'이라는 원칙에는 동의하나, 증세와 재정건전성 악화 우려 등으로 바이든 행정부의 인프라 투자 계획에 강한 반대 입장을 나타내고 있다. 공화당 상원 서열 4위인 로이 블런트(Roy Blunt) 의원의 경우 인프라의 정의를 확대하더라도 2.25조 달러 가운데 약 30%만이 전통적인 인프라 문제를 다루고 있다며 바이든 행정부의 인프라 투자 정책을 비판하고 있다. 공화당에서는 인프라 투자 규모를 6,000억 달러 수준으로 줄여 도로, 교량, 철도와 같은 전통적인 인프라 투자에 주력해야 하며, 투자 시 민간자본을 적극적으로 활용할 것을 요구하고 있다. 한편 기업들도 바이든 행정부의 법인세 인상률(21%→28%)이 과도하여 기업의 해외 이전과 일자리 유출이 더욱 확대될 것이라고 주장하며 반대 입장을 나타내고 있다. 또한 전기차 사용자에게 세제 인센티브는 제공하면서 충전소 인프라 건설을 위한 세금은 부과하지 않는다는 점을 지적하며, 인프라 투자의 부담을 기업인 뿐 만 아니라 소비자에게도 부과할 것을 주장하고 있다.

민주당은 '인프라 투자 계획'의 입법절차를 8월 의회 휴회 이전에 마무리 짓기를 원하고 있다. 그러나 공화당은 지난 3월 7일 상원에 올라온 코로나19 대응 긴급예산

3) Bloomberg(2021.4.3.), "Biden Says With Infrastructure Bill U.S. May Add 19 Million Jobs."  
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-02/biden-says-infrastructure-plan-will-create-19-million-new-jobs>.

4) Investing.com(2021.6.10.), "U.S. Core Consumer Price Index (CPI) MoM."  
<https://www.investing.com/economic-calendar/core-cpi-56>.

5) 미국 10년물 국채금리는 3월 30일 1.77%로 연중최고치를 기록한 이후 점차 하락하며 6월 14일에는 1.47%를 기록하고 있음. (자료: Investing.com(2021.6.14.), "United States 10-Year Bond Yield Overview." <https://www.investing.com/rates-bonds/u.s.-10-year-bond-yield>.)

법안에 대해 전원 반대표를 던진바 있으며, 인프라 투자 계획에 대해서도 세금인상 반대, 투자규모 축소를 주장하고 있어 제안된 인프라 투자 계획이 수정 없이 초당적 지지를 받을 가능성은 희박해 보인다.

바이든 대통령은 공화당과의 합의를 위하여 당초 제시하였던 ‘28% 최고 법인세율’에서 한발 양보하여 ‘15% 최저 법인세율’을 제안(6.3일)하고 있다.<sup>6)</sup> 대신 법인세율 인하의 반대급부로 공화당이 최소 1조 달러의 인프라 법안에 동의해줄 것을 요구하고 있으며, 1.7조 달러 수준에서 공화당과 합의할 수 있기를 기대하고 있다. 의회의 상원 초당파 그룹에서는 인프라 법안에 대한 이견을 줄이고 공화당원들의 지지를 얻기 위해 증세안을 포함시키지 않는 방안도 검토하는 등 다양한 옵션들이 논의되고 있다.<sup>7)</sup>

#### 4. 시사점

코로나19 일일 신규 확진자 수가 31만 명(1월 8일)<sup>8)</sup>으로 최고치를 기록한지 불과 12일 만에 출범한 바이든 정부로서는 코로나19 상황을 조기에 통제하는 한편 줄어든 일자리를 회복하고 침체된 경기를 회복시키는 것이 무엇보다 중요한 과제일 것이다. 따라서 바이든 행정부는 임기 초부터 강력히 추진하고 있는 인프라 투자 계획이 의회에서 빠른 시일 내에 입법화 될 수 있도록 다양한 방안<sup>9)</sup>을 모색할 것으로 예상된다. 아직 민주당과 공화당이 인프라 투자 법안에 대한 세부내용에 대해 이견을 나타내고 있지만, 양당이 모두 인프라 재건의 필요성에 대해서는 공감하고 있어 2022년 회계연도가 시작되는 10월 1일까지는 인프라 투자 법안이 통과될 수 있을 것으로 예상된다.

바이든 행정부의 대규모 인프라 투자 정책으로 인한 풍부한 유동성은 직·간접적으로 우리나라의 수출, 투자 등에 긍정적인 요인으로 작용할 전망이다. 건축자재, 중장비, 기계 및 부품, 철강 등에 대한 미국 내 수요가 증가할 것으로 예상되며, 청정에너지 제품에 대한 연방조달도 확대될 것으로 기대 된다. 다만 바이든 대통령이 연방조달 물품에 대한 미국산 요건을 강화하는 내용이 포함된 ‘Buy American’ 행정명령 (Executive Order 14005, 1월 25일)에 서명하고, 각 부서의 이행 상황을 점검할 것을

6) Reuters(2021.6.3.), “Biden proposes 15% corporate minimum tax to win Republican backing of infrastructure plan.”

<https://www.reuters.com/business/biden-offers-drop-corporate-tax-hike-proposal-source-2021-06-03/>.

7) CNBC(2021.6.9.), “Bipartisan groups will keep working on infrastructure – the hard part is how to pay for it.”

<https://www.cnn.com/2021/06/09/infrastructure-bipartisan-plan-develops-after-biden-talk-s-with-capito-collapse.html>.

8) Center for Disease Control and Prevention(2021.6.15.), “Trends in Number of COVID-19 Cases and Deaths in the US Reported to CDC, by State/Territory.”

[https://covid.cdc.gov/covid-data-tracker/#trends\\_dailytrendscases](https://covid.cdc.gov/covid-data-tracker/#trends_dailytrendscases).

9) 공화당의 필리버스터(의사진행 방해)를 무력화시키고 과반 찬성만으로 법안을 처리할 수 있는 예산조정(reconciliation) 제도의 활용도 검토하고 있음.

지시(4월 2일)하는 등 관련 규정을 강화하고 있어 이에 대한 모니터링을 강화할 필요성이 있다.

미국의 대규모 인프라 투자와 관련된 한국의 기업들은 미국 업체들과의 협력관계(수출 비중)를 확대하거나 미국 현지의 생산설비를 확대하는 방식으로 참여기회를 확대할 수 있을 것이다. 한국 건설업체의 2020년 해외건설 수주액은 총 351.3억 달러로, 중동(37.9%)과 아시아지역(33.0%)에 대한 투자 비중이 70% 이상이며, 북미·태평양 지역의 비중은 1.6%(5.5억 달러)에 불과하다.<sup>10)</sup> 미국의 대규모 인프라 투자는 우리 기업의 입장에서 북미시장으로 진출하는 계기가 될 수 있다. 도로 및 교량 건설의 경우 ‘인프라 갭’이 큰 상태이고 저비용으로도 교통인프라 구축이 가능해 인프라 프로젝트의 우선순위가 상대적으로 높을 것으로 예상된다.

중소기업의 경우 국제변호사를 이용하여 해외 프로젝트 및 법인 또는 지사 관련 관리, 청산 등에 대한 자문을 받는 것이 현실적으로 쉽지 않다. 따라서 국토교통부와 해외건설협회가 운영하고 있는 법률컨설팅 지원 사업, 시장개척자금 지원, 타당성조사(F/S) 등의 서비스를 적극 활용할 필요성이 있다. 실제로 2020년에는 법률컨설팅 지원 사업을 이용하여 코로나19가 계약상 불가항력 사항에 포함될 수 있도록 하였다. 한편 중소 중견기업의 경우 국내 보증기관의 해외사업 보증 관련 절차가 여전히 까다로운 것으로 인식하고 있어 이에 대한 개선이 필요하다.

#### < 참고 문헌 >

1. 김중혁, 임지운. 2021. 4. 14. 「미국 인프라 투자 계획의 주요 내용과 전망」. KIEP 세계경제 포커스 Vol. 4 No. 17. 대외경제정책연구원.
2. 대한건설협회. 2021. 5. 「주요건설통계: 2021년 1분기 기준」

---

10) 대한건설협회, 2021. 5. 주요건설통계: 2021년 1분기 기준