



기획재정부
MINISTRY OF STRATEGY
AND FINANCE

민간투자사업의 필요성 및

제도개선 방향

2014. 11. 4. (화)

재정관리국 성과관리심의관
구 윤 철

Contents

I 민간투자법 시행 20주년

II 민자사업의 목적 및 Partnership

III 민자사업의 활용 필요성

IV 민자제도의 현황 및 문제점

V 민자제도의 개선방향

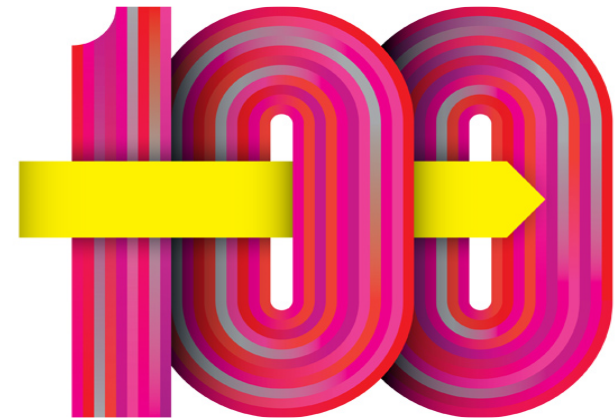


I. 민간투자법 시행 20주년

민간투자법 시행 20주년

20주년 & 100조원

- 2014년은
민간투자법 시행 20주년,
총투자규모 100조원 도달
* 2013년말 총투자규모(협약기준) 97.4조원,
2014년 협약체결 규모 감안시 100조원 수준
- 그간의 성과와 한계 냉철히 반성,
민자제도의 나아 갈 길과 해야 할 일
함께 고민해야 할 시점





II. 민자사업의 목적 및 Partnership

민자사업의 목적 및 Partnership

목적

- 재정 보완 위한 민간투자 촉진,
창의적 · 효율적 사회기반시설 확충,
국민경제 발전 이바지

Partnership

- 정부와 민간의 긴밀한 협력
- 상호간 신뢰, 적절한 책임과 위험 공유,
장기 협력으로 이해
- 국민경제 발전 공통목표 달성,
win-win & 지속가능 민자 모델





Ⅲ. 민자사업의 활용 필요성

민자사업의 활용 필요성

SOC재정투자 부족

- 근본적 재정여력 한계, 민생 분야 재정지출 확대

* '14~'18년 국가재정운용계획안(단위 : 조원, %)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	연평균
총지출	355.8	376.0	393.6	408.4	424.0	4.5
보건·복지·고용	106.4	115.5	122.6	129.9	137.7	6.7
R&D	17.8	18.8	19.6	20.1	20.4	3.5
공공질서·안전	15.8	16.9	17.8	18.7	19.5	5.4
SOC	23.7	24.4	22.4	20.7	19.1	△5.2

민간투자 감소세 지속

- 사업 수익성 저하, 민간의 투자심리 위축

* BTL한도액(조원) : ('07) 9.9 → ('09) 6.5 → ('11) 1.2 → ('13) 0.7 → ('14) 0.5

* BTO협약체결(조원) : ('07) 3.0 → ('09) 4.6 → ('11) 2.1 → ('13) 1.4



SOC 재정투자 한계 극복 대안, 시중 유동자금 활용 필요성 더욱 증가



IV. 민자제도의 현황 및 문제점

민자제도의 현황

지난 20년의 노력

- 2005년에는 국민생활 개선효과 큰 생활기반시설까지 민간투자 확대 국민 수요에 적극 부응
 - * 학교, 군관사, 미술관 등에 BTL 도입, 민자적격성조사(Value for Money) 도입 등
- 그 이후에도 재정부담 완화, 원활한 사업추진 여건 조성 위해 꾸준히 제도개선 추진
 - * MRG 축소('06) 및 완전폐지('09) 사업재구조화, 토지선보상 제도('14) 등

< 공군 충주 군관사 >

* 제1호 BTL 사업(2005.9월 협약)



< 학교시설 BTL >



민자제도의 현황

평택-시흥 민자도로

서울신문 www.seoul.co.kr
since 1904

‘착한 민자고속도로’의 탄생 비결

지난 3월 말 개통된 평택시흥고속도로 (42.6km)에 ‘착한 민자고속도로’ 실험이 적용되고 있다. 이 실험이 성공하면 말 많고 탈 많은 민자도로사업의 새로운 모델로 자리 잡을 것으로 전망된다. 과도한 이익을 쫓겨 비난을 받고 있는 다른 민자사업자에게는 간접적으로나마 통행료 인하 압박 요인으로 작용할 수 있다는 점에서 실험의 성공에 관심이 쏠리고 있다.

30일 국토교통부와 평택시흥고속도로 운영자인 제2서해안고속도로사업자는 자금 재조달로 향후 3~4년간 통행료 인상을 동결하기로 합의했다.

이 고속도로는 최소운영수입보장(MRG)이 적용되지 않는 국내 최초 민자도로로, 통행료가 재정을 투입해 건설한 일반 고속도로(한국도로공사 운영)의 1.14배 수준(3100원·km당 72.7원)에 불과하다. 다른 민자도로와 달리 통행료가 상대적으로 저렴한데도 당분간 요금을 동결할 수 있는 비결은 무엇일까.

고속도로 통행료 비교

구분	길이 (km)	요금 총액(원)	km당 요금(원)
인천공항	40.2	7600	189.1
천안-논산	81	9100	112.3
대구-부산	82.05	1만 100	123.1
서울외곽	36.3	4800	132.2
부산-울진	47.17	3800	80.6
서울-춘천	61.4	6500	105.9
용인-서울	22.9	2000	87.3
인천대교	21.3	6000	281.7
서수원-평택	38.5	3100	80.5
평택-시흥	42.6	3100	72.7

※1종 기준 <자료:국토교통부>

사업재구조화

서울지하철9호선



용인경전철



거가대로



민자제도의 현황 (성공 사례 1)

수도권매립지 50Mw 발전시설

- 수도권 매립지(제1·2매립지) 내 매립가스(Landfill Gas) 전기에너지 전환
* 매립가스 분야 세계 최대규모
- 생산 전기는 18만 가구 전력공급 가능, 연간 400억원 에너지 수입대체 효과, 온실가스 감축으로 지구 온난화 방지
- 정부 입장에서도 100% 민간투자 통한 경제적 이익 창출, 전력판매수입 초과분 정부 환수
* '12년 기준 정부 환수금액 약 970억원



민자제도의 현황 (성공 사례 2)

부산 신항만 민자사업

- 부산북항 처리능력 한계, 노후화 심각, 정부 동북아 물류기지 구축 계획 고려
- 민간 효율로 1년 조기 개장, 체선율 감소 자동화시스템 등 운영 효율성 제고, 대형선박 유인 처리기반 마련, 배후수송망 구축 등 육로 활용도 제고
- 정부 정책적 판단 + 민간 창의·효율 접목 최적화된 컨테이너부두 시스템 확보, 국제 경쟁력 갖춘 동북아 물류중심지, 물동량 처리실적 세계 5대 항만 도약



민자제도의 문제점(한계)

민자활성화 장애요인 상존

1 민자사업 부정적 여론 만연

- 수요예측 부정확성, 높은 통행료, 비싼 공사비 등 과도한 이익
 - 특히, 막대한 MRG 재정부담 초래
 - * 44개사업에 '13년까지 4.2조원 지급
 - * Big 4 MRG 지급사업에 2.6조원(62%) 지급
 - MRG는 혈세먹는 하마, 무늬만 민자 등 심각한 사회적 비판 직면
- ☞ 민자활성화에 가장 큰 장애요인



민자제도의 문제점(한계)

(참고) BIG 4 MRG 지급사업

1. 인천공항 고속도로



2. 인천공항 철도



3. 천안-논산 고속도로



4. 대구-부산 고속도로



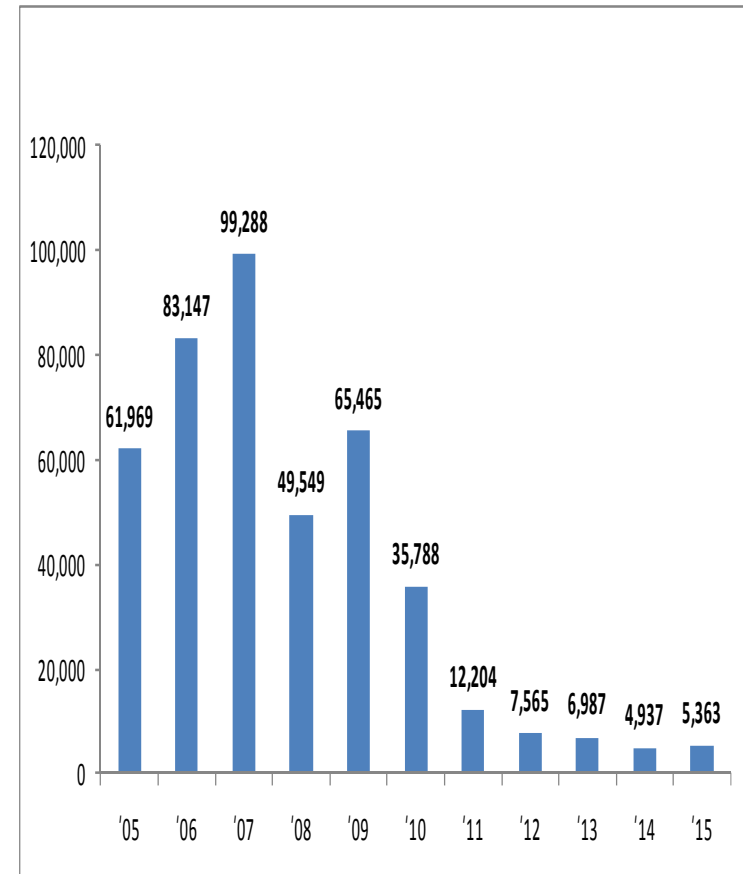
민자제도의 문제점(한계)

민자활성화 장애요인 상존

2 BTL민간제안 등 추진방식 제한

- BTL은 정부고시방식만 허용,
창의적 민간제안 원천적 금지
→ 민자제도 본질 미 부합, 규제 성격
- 최근 BTL 규모 대폭 감소세
→ 새로운 사업 발굴 필요성
- 혼합형, 연관시설 복합화 등
민간의 창의·효율 더욱 요구되는
사업 방식의 활성화에도 걸림돌

< '05~'15년 BTL한도액 추이 >



민자제도의 문제점(한계)

민자활성화 장애요인 상존

3 민자 대상시설의 제한

- 열거주의 방식(Positive System) 채택
→ 필요 시 매번 법률 개정 필요
* 노후청사 민자 허용 법률개정안
1년 지난 현재까지 국회 보류 상태
- 사회·경제환경 변화 등
새로운 민자 수요에 적기 대응 곤란,
민간의 창의적 idea가
민간투자로 실현되는데 한계

< 전북 순창경찰서 노후화 >



민자제도의 문제점(한계)

민자활성화 장애요인 상존

4 복잡하고 긴 민자 추진절차

- 민자적격성 검토, 실시협상, 각종 인·허가 등 사업절차 지연
→ 재정사업보다 더 비효율적 비판
- 사업추진 장기간 지연될 경우
예기치 못한 환경 변화로 인해
다양한 위험 및 사회적 비용 발생
* (민간) 수요위험, 자금조달 어려움
* (정부) 보상비 증가, 공공서비스 적기 제공 불가

< 민자사업 추진기간 분석 >

사업명	준비기간 (A)	공사기간 (B)	계 (A+B)	
도로 (7)	대구-부산	5년11월	5년	10년11월
	부산-거제	5년11월	5년11월	11년10월
	서울외곽	5년3월	5년	10년3월
	서울-춘천	3년11월	5년	8년11월
	천안-논산	2년9월	5년	7년9월
	인천대교	5년5월	4년3월	9년8월
	용인-서울	3년1월	3년8월	6년9월
철도 (3)	인천공항	4년1월	10년8월	14년9월
	신분당선	3년	6년3월	9년3월
	부산-김해	10년1월	5년	15년1월
합계	5년2월	5년5월	10년7월	



V . 민자제도의 개선방향

민자제도의 개선방향 (활성화)

민자 활성화 측면

1 사업 신속 추진, 적극 발굴

- 제2서해안 고속도로(2.6조원), 수도권광역급행철도(3.1조원) 등 대형 프로젝트 검토 중
 - 당초 재정추진 사업도 민자 전환 가능성 적극 검토
- ☞ 준비되는 대로 절차 신속히 추진

민자 활성화 측면

2 BTL민간제안, 민자 확대

- 다양하고 창의적 민간사업 촉진 BTL 사업의 민간제안 허용
 - 안전문제, 효율적 공공서비스 제공 노후청사 민자 대상시설 포함
- ☞ 연내 법률개정안 통과 목표, 적극 노력

민자제도의 개선방향 (활성화)

민자 활성화 측면

3 혼합형 등 다양한 추진방식

- 혼합형(BTL+BTO),
학교복합화(학교+문화·복지시설)
활성화 위한 제도적 지원
- ☞ 특히, 혼합형 방식은
수요위험 정부 분담(BTL부분)
민간투자 유도 등 효과 기대

민자 활성화 측면

4 민자절차 획기적 단축

- 복잡, 긴 민자 절차 대폭 단축
적기에 효율적으로 사업 추진 도모
- ☞ 분쟁발생 가능성 최소화,
지연에 따른 다양한 위험 차단,
사회적 비용 추가 발생 예방 등
효과 기대

민자제도의 개선방향 (내실화)

민자 내실화 측면

1 서비스 PPP 도입 추진

- 민간투자의 영역은
사회기반 '시설' 분야에 한정
 - 민간의 창의·효율 활용하여
국민의 서비스 요구 수준 부응
서비스분야 민간투자 도입 시점
- ☞ 시설물의 단순 운영 외에
Core-Service 분야도 개방 검토

민자 내실화 측면

2 사업재구조화 방안 다양화

- 민자 활성화의 가장 큰 걸림돌
MRG 해소 절실
 - 현행 비용보전방식 외에
다양한 사업구조개선 방안 검토
- ☞ MRG의 부정적 여론 환기,
정부 재정부담 완화,
민자제도 신뢰회복 도모

민자제도의 개선방향 (내실화)

민자 내실화 측면

3 재원조달방식 다양화

- 연기금, 손보사, 국부펀드 등 장기투자재원의 자본투자 유도
 - 사회기반시설 채권, 공모 펀드 등 보다 직접적인 투자방식도 확대
- * 국민참여 형태의 투자상품화도 검토

👉 시중의 풍부한 유동자금을 민간투자에 적극 활용

민자 내실화 측면

4 (가칭) 민자학회 설립 지원

- PPP가 국제적 화두로 부상, 민자 20년 경험 이론적·학문적 뒷받침 필요
- 학계 차원의 다양한 연구와 시각 국민들에게 제공

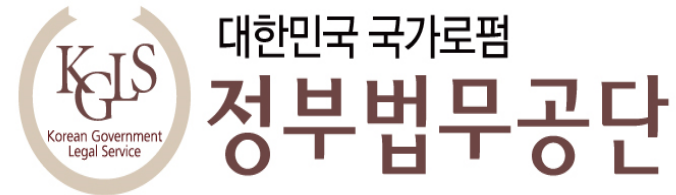
👉 민간투자 이해의 폭을 넓히고 불필요한 오해 방지 효과 기대

민자제도의 개선방향 (내실화)

민자 내실화 측면

5 정부법무공단 자문 강화

- 최근 민자 관련 소송 다수 발생
 - * 북항대교 등 20여건 진행 중
- 분쟁 예방, 주무관청 소송 지원 필요
- ☞ 법무공단 내 민자 전담팀 구성
 - * 실시협약(안)의 법률적 검토를 통해 분쟁소지 사전 방지
 - * 분쟁 발생시 관련 자문 및 소송 대행



정부법무공단법 제1조(목적)

→ 국가의 정당한 이익 보호,
행정의 합법성 확보,
국민 위한 법치행정 구현

국민들이 양질의 공공서비스를

체감할 때까지 뛰겠습니다



기획재정부
MINISTRY OF STRATEGY
AND FINANCE