

민자 철도사업의 현 주소와 발전방향

2014. 11. 5

국토교통부 철도투자개발과장
남영우

목 차

I 그간 주요 성과

II 한계 및 문제점 진단

III 극복방안과 발전방향



I . 그간 주요 성과

I. 그간 주요성과 - 1

정부는 철도분야에 민자사업 도입을 통해 철도 인프라를 조기 공급하고 국민편의 증진에 기여

- '14.10월 기준, 중앙정부·지자체가 총 23건(24.1조원, 671.8km)의 철도사업을 민간투자사업으로 추진 중

* 총투자비의 61.8%(14.9조원)를 민간자본으로 조달하여 중앙·지자체 재정을 보완

<사업방식별 민자철도 추진 현황>

구분	계	운영중	건설중	설계중	협상중	조사중
계	23	7	5	1	5	5
BTO	18	5	3	1	4	5
BTL	5	2	2	-	1	-



- 사업 방식별로는 수익형(BTO)이 전체 총사업비의 77.2% 차지

* **BTO** : 총 18.6조원(278.7km, 18건), **BTL** : 총 5.5조원(393.1km, 5건)

[참고] 국토교통부 소관 민자철도 사업 현황

- 수익형(BTO) 4건, 임대형(BTL) 5건 등 9개 사업이며 이는 국내 전체 민자철도사업 투자규모의 57.6%(13.9조원) 수준

<국토교통부 소관 민자철도 사업>

단 계	사 업 명
▪건설전(2건)	①신분당선(용산-강남)(BTO), ②대곡-소사 (BTL)
▪건설중(3건)	①신분당선(정자-광고)(BTO), ②소사-원시(BTL) ③부전-마산(BTL)
▪운영중(4건)	①인천공항철도(BTO) ②경전선(함안 ~ 진주)(BTL) ③신분당선(강남-정자)(BTO) ④전라선(익산 ~ 신리)(BTL)

[참고] 지자체 소관 민자철도 사업 현황

- 14개 전 사업이 수익형(BTO)으로 계획되어 추진 중이며 지자체는 국내 전체 민자철도사업 투자규모의 42.4%(10.2조원)를 차지

<지자체 소관 민자철도 사업>

단 계	사 업 명
▪건설전(9건)	①서부선 경전철, ②난곡선 경전철 ③천안경전철, ④성남경전철, ⑤DMC경전철 ⑥신림선 경전철 ⑦동북선, ⑧광명 경전철, ⑨면목선
▪건설중(1건)	①우이~신설
▪운영중(4건)	①서울 9호선 ②의정부 경전철 ③용인 경전철 ④부산~김해 경전철

1. 그간 주요성과 - 2

- 정부는 2001년 인천공항철도를 최초의 철도분야 민간투자사업으로 추진한 이래 **14년간 총 6.7조원의 민간자본을 유치**

* 인천공항철도 외에 신분당선, 전라선 등 정부 사업에 대해 민간부문이
연 평균 4.8천억원을 투자

- 동 기간 철도분야 재정투자 규모(국고 기준)는 **총 56.5조원**, 연평균 **4.0조원으로** 총 투자 대비 민간 투자의 비중은 **10.6% 수준**

1. 그간 주요성과 - 3

민간기업의 창의적 · 효율적인 운영기법을 도입

- 급행열차 운영(서울시 9호선), 무인운전 도입(신분당선) 등 창의적이고 새로운 운영기법으로 **철도서비스의 수준과 운영 효율성이 향상**

* (9호선) 급행열차 운행으로 김포공항 ~ 신논현간 이동시간 단축(**52분→30분**)

* (km당 직원수, '12) 서울메트로 66.7, 서울도시철도공사 40.2, **신분당선 11.2**

<전국 전철 운영기관 경영 현황, '12년 기준 경영공시 자료>

구분		공항 철도	신분당	서울 메트로	서울 도철	부산	대구	인천	광주	대전
운영	정원(명)	447	194	9,115	6,518	3,762	2,061	1,160	563	600
	거리(Km)	58.0	17.3	137.9	162.2	107.8	57.3	29.4	20.5	22.6
	역수	10	6	120	157	108	59	29	20	22
재무	운송수입	448	347	9,146	5,404	2,318	865	667	108	396
분석 지표 (억원)	km당 직원수	7.7	11.2	66.1	40.2	34.9	36.0	39.5	27.5	26.5
	인당수입	1.0	1.8	1.0	0.8	0.6	0.4	0.6	0.2	0.7



II. 한계와 문제점 진단

II. 한계 및 문제점 진단 - 1

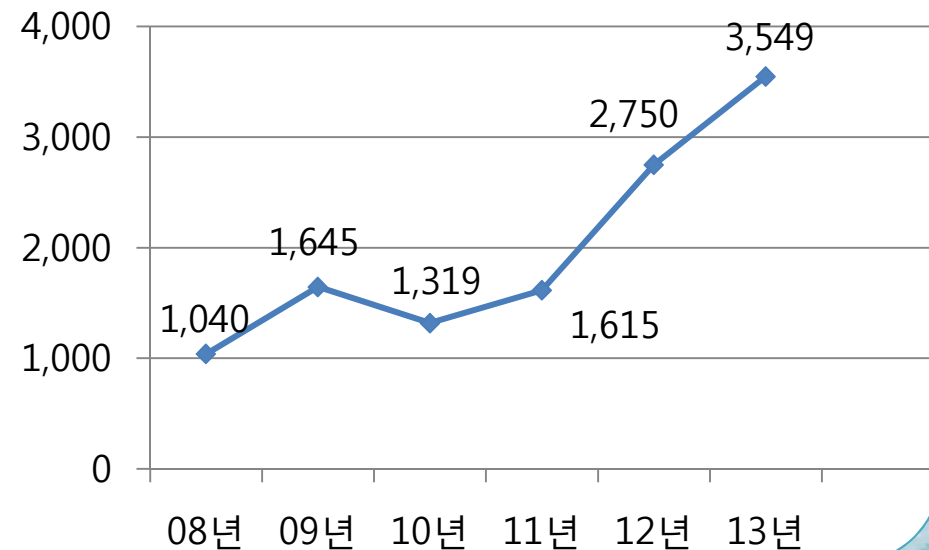
초기 투자 유치에 기여한 MRG가 정부 재정부담으로 작용

- **공항철도, 부산-김해** 등 초기 민자사업의 경우, 추정수요에 비해 이용객이 현저하게 적어 **매년 MRG가 발생** → 재정부담 증대

- 신분당선은 MRG가 발생하지 않고 있으나 **장래 수입 증가시 MRG증가 우려**

* (협약) 개통후 10년내 예상 운임수입의 50%를 넘어설 경우에 한해 MRG 지급
('13년 현재 협약 대비 30.2%수준)

<연차별 민자철도 MRG 지급액, 억원>



[참고] 철도사업별 MRG 지급액 현황

- '13년까지 인천공항철도를 비롯한 4개 사업에 **약 1조 2천억원의 MRG를 지급**

<MRG 현황 (지급액 기준)>

사업명	'08	'09	'10	'11	'12	'13	합계
계	1,040	1,645	1,319	1,615	2,750	3,762	12,140
인천국제공항철도	1,040	1,645	1,188	1,322	2,750	2,959	10,904
서울9호선	-	-	131	293	-	448	881
부산-김해 경전철	-	-	-	-	-	142	142
용인 경전철	-	-	-	-	-	213	213

II. 한계 및 문제점 진단 - 2

신규 사업 발굴 저조

- 2010년 신분당선(용산~강남)이 민자사업으로 지정된 이후, 신규 지정된 민자철도 사업 無
- 단위사업 규모가 크고, 도로 등과 달리 운영비의 비중이 높아 전문적인 철도운영 역량이 요구되며, 면허·차량형식 인증 등 사업 요구조건이 상대적으로 많음

* 사업별 평균 총사업비(조원, '13.1월 협약 기준) : 철도 1.3, 도로 0.5, 항만 0.4

* 총사업비 대비 운영비 비율(%) : 철도(179%), 공항(169%), 환경(109%), 도로(49%)
(공공투자연구소, '12)

II. 한계 및 문제점 진단 - 3

공영 철도와 차별화된 서비스 제공을 위한 기반이 미흡

- 수도권 전철에 정착된 통합환승할인요금제의 경우, **서비스 수준 · 교통수단의 종류 등과는 무관***하게 이동거리를 기초로 요금을 산정

*10km까지 1,050원 + 100원/5km (단, 광역급행버스 등 일부 교통수단 환승시 추가 과금)

- 수도권 통합환승할인제만으로는 사업시행자가 이용자에게 **다양한 수준의 대중교통서비스를 공급**하기가 어려운 여건

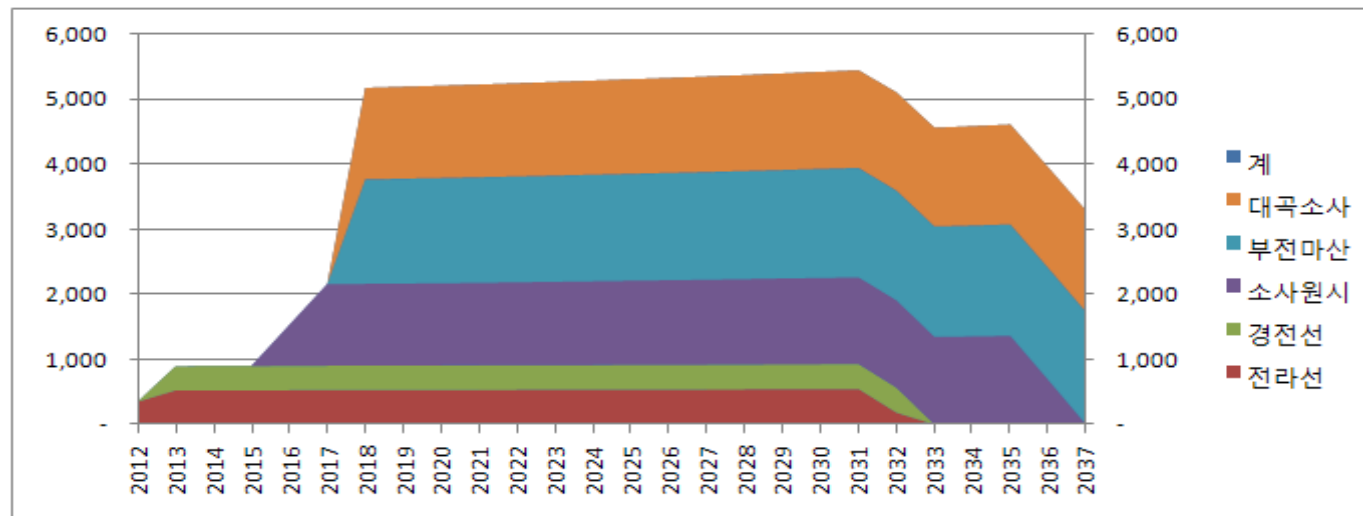
II. 한계 및 문제점 진단 - 4

경직적인 BTL 투자 구조

- BTL 사업의 정부지급금은 장기적인 재정 부담으로 작용

* 정부가 추진중인 5개 철도BTL사업이 모두 운영단계가 되면 지급금이 연 5천억원 수준까지 증가할 것으로 예상

<향후 철도 BTL사업 정부지급금 예상 추이>



- 미래 세대가 신규 SOC 공급계획 수립시 악영향



III. 발전방향 및 극복방안

III. 발전방향 및 극복방안 - 1

MRG부담을 단계적으로 완화

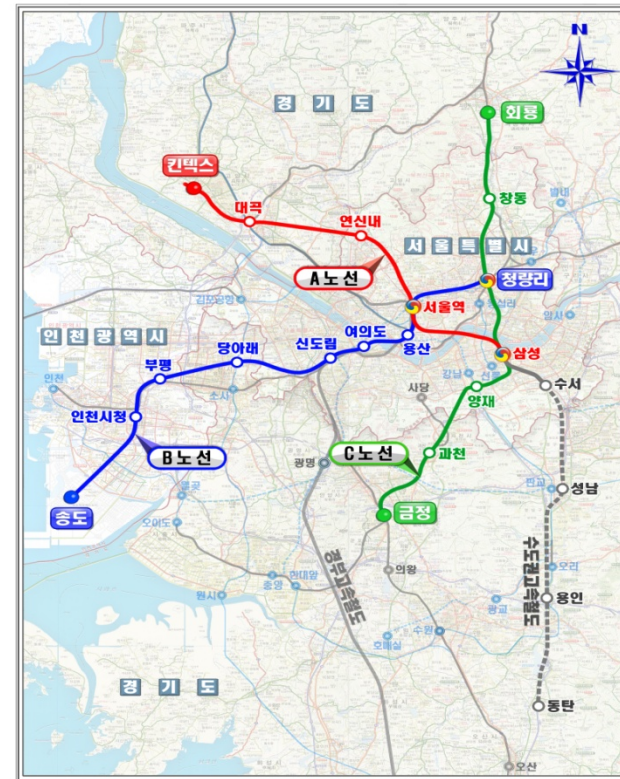
- MRG 지급액이 가장 많은 인천공항철도의 재구조화를 추진('14.하~)
 - * 여야 의원들로 구성된 국회 민자MRG 소위시에도 재구조화를 적극 검토하도록 제안('14.4.17)
- MRG 지급방식을 비용보전방식으로 전환하여 재정부담을 완화
- 운임통제권 등 국가의 관리기능을 강화
- 운영비 절감 등 경영 효율화 도모
- MRG가 발생하고 있지 않은 신분당선 사업에 대해서도 선제적으로 장래 영업환경 변화 등을 예측하여 중장기 관리방안을 마련('15.上)
- 경전철 등 지자체 사업에 대해 재구조화 성과를 전파하고 필요시 국책연구기관이 지원할 수 있도록 협조

III. 발전방향 및 극복방안 - 2

민자철도 사업 활성화

- 수도권 광역급행철도 등 신규 철도사업 계획 수립 과정에서 **민간 투자 추진 가능성을 검토**
- 기본계획 고시 등 절차를 완료하고 **재정사업으로 추진 예정인 사업에 대해서도 민간투자 추진 가능성을 타진**

* 예) 신안산선, 신분당선(광고~호매실) 등



III. 발전방향 및 극복방안 - 3

서비스 수준에 맞는 합리적인 요금체계 도입

- 신분당선 서비스 수준을 고려하여 분절된 요금체계를 합리적으로 통합할 수 있는 방안을 검토

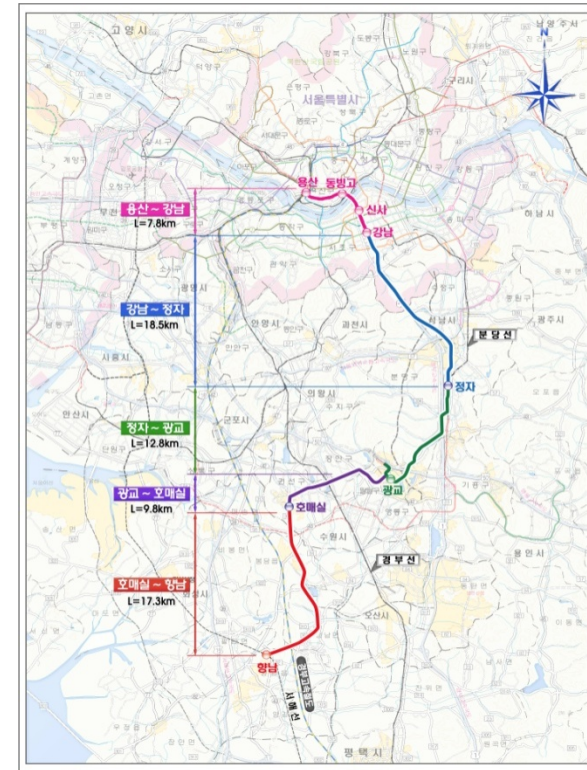
* (역 정차시간을 감안한 평균속도)

운행중인 신분당선 강남~정자는 62km/h

(전 구간 개통시 약 52km/h),

타 도시철도 30km/h 내외

- 수도권 광역급행철도를 계기로 사업자와 이용객이 모두 만족할 수 있는 차별화된 운행 서비스와 요금체계를 제시



III. 발전방향 및 극복방안 - 4

BTL 철도사업에 대한 엄격한 관리

- (신규 BTL 사업) 임대형 민자사업의 요건을 면밀히 점검 후 선정 추진

* 주요 선정 원칙(예)

- 이용자로부터 사용료 부과가 어렵거나 사용료만으로는 투자비 회수가 구조적으로 어려운 사업
- 사업편익이 크고 시설 조기 확충이 시급하나 재정여건상 선투자가 필요한 사업

- (시행중인 BTL사업) 서비스 성과 평가에 대한 기본방향을 제시하고 기본방향에 따라 사업별 성과평가를 실시

***Thank you
for your attention***