

민자사업을 바라보는 관점

- 민자사업을 바라보는
주무관청의 시각

2014.10.24.

서울시 교통정책과 김종성

● 들어가며

● 민자사업을 바라보는 관점

정의

정부의 공급 영역으로 간주되던 사회간접자본(SOC) 시설에 민간이 투자하도록 정부가 지원하는 사업... 민간투자사업은 국민 경제적으로 꼭 필요하지만 예산상의 문제로 정부가 시행하지 못하고 있는 사업, 또는 민간의 투자와 경영으로 효율성을 한층 높일 수 있을 것으로 기대되는 사업 등에 민간 투자를 끌어들이기 위해 시설을 확충하고 서비스의 질을 높이려는 목적에서 추진된다. 민간투자회사의 입장에서는 공공부문에 대한 투자를 통해 새로운 수익모델을 창출할 수 있다는 점에서 참여유인이 있다

*출처 : 시사경제용어사전, 기획재정부, 2010

민자사업을 바라보는 관점

Players

시 민

주 무
관 청

투 자 자

● 민자사업을 바라보는 관점

민자사업의 기본원칙

1

수익자부담능력원칙

2

수익성 원칙

3

사업편익의 원칙

4

효율성 원칙

고민되는 부분 및 해결방향 모색

요금! 요금! 요금!

朝鮮日報

2012년 04월 16일 월요일 A14면 지방

서울시와 합의를 맺고 9호선 요금 인상 기습통보

6월 16일부터 500원 인상... 서울시·메트로9호선 신경전

서울시 지하철 9호선(개와-신논현) 요금 인상을 두고 시와 운영사인 서울시메트로9호선이 신경전을 벌이고 있다.

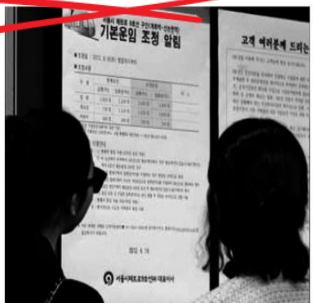
메트로9호선 측은 지난 14일 여사와 휴페이티(metro9.co.kr)에 6월 16일부터 현 1050원인 일반 요금을 1550원으로 올리겠다고 선언했다. 다른 노선을 타다가 9호선으로 갈아타도 500원을 더 내야 한다. 원래는 시와 협의를 거쳐야 하나 "서울시와 협의를 지체했으니 나와야 하는 이리저리"는 이유로 강고분부터 불인 것. 이에 대해 서울시는 "500원 인상은 현실적으로 어렵고 소폭 인상 할지 아니면 최대 500원급을 더 올리는지 논의하고 있을 때다"고

서울시 50% 넘게 운임 인상 계획 취소 안하면 과태료 물릴 것

9호선 작년 적자 1820억원 인상 불가피하다

로 결정해 징수할 수 있다. 단 이를 초과해 징수하면 서울시장과 협의해야 한다"고 계약을 맺었다. 원칙적으로 요금을 자율적으로 올릴 수 없다는 얘기다.

서울시 관계자도 "신분당선이 이미 1750원을 받고 있는 만큼, 민간 운영 9호선에(지하철 1~8호선과) 다른 요금 체계를 적용할 수는 없다"고 말



한국일보

2012년 04월 16일 월요일 A14면 지방

지하철 9호선 '요금 500원 인상' 공고 시민들 "올린 지 얼마 됐다고" 분통

수도 운영사에 철학 촉구

서울 지하철 9호선 요금을 놓고 9호선 운영사인 서울시메트로9호선(이하 메트로9)과 서울시의 갈등이 폭발했다. 메트로9 측은 6월 16일부터 500원 인상인상을 공고하자 서울시는 철학을 요구했다. 메트로9 측은 지난 14일 자체 홈페이지와 역사 내 안내판을 통해 "6월 16일부터 9호선을 이용할 경우 현도 500원보다 최대 500원까지 징수하겠다"고 밝혔다. 요금이 인상되면 자철 9호선 기

본문에는 지난 6월 14일 메트로9가 1550원이 된다. 메트로9 관계자는 "2009년 개통 이후 누적적자가 지난해 말 기준 1,820억원에 달해 완전자본금식 상태에 빠졌다"며 "2005년 서울시와 맺은 '서울지하철 9호선 민간투자사업 실시 협약'에 따르면 올해 1,850원까지 요금을 부과할 수 있는 만큼 요금 인상은 문제가 없다"고 밝혔다. 그러나 서울시 관계자는 "지난해 운영 수역에 운영손실 보전금 250억원

을 지고 있다"며 "메트로9 측이 요금인상 신고를 하더라도 이를 반납할 것"이라고 밝혔다. 이 관계자는 "서울시가 적자분을 재정 지원을 통해 해소해주는 방안 등을 고려할 수는 있어도 9호선 요금만 인상하는 것은 수도권 환승합인 시스템 전체를 바꿔야 하는 만큼 받아들일 수 없다고 말했다. 메트로9 측은 서울시에 2010년 8월 550원 2011년 650원 올해 2월 650원 기본요금 인상 계획을 신고했지만

서울시는 이를 모두 반납한 바 없다. 요금 인상 소식이 알려지자 9호선역에서는 산뜻한 '개와 구간 주민들 중 심으로 비난 여론이 쏟아졌다. 직장인 박모(30) 강서구 화곡동사는 "다른 대해 교통수단이 적은 강서구 양천구 주민들은 용매 거쳐 마기도 9호선을 탈 수밖에 없다"며 "대중교통 요금을 인상한 지 얼마 안 됐다고 현재 운임의 절반에 가까운 금액을 인상해줬다는 것"이라고 분통을 터뜨렸다.

서울외곽순환고속도로 민간구간 통행료 인하... 경기북부 자치단체장 공동결의



서수원~평택 고속도로 통행료 최대 400원 인하

경제 "대학생 7만여 명, 저축은 월 30% 급감" 대졸

고민되는 부분 및 해결방향 모색

재정지원

지방자치 **MRG 보전금 쏟아붓는 인천 민자사업**
 적면 4260억... 매년 증가 추세

Tweet 0 좋아요 0 g+1

인천 민자사업에 대한 적자보전금이 정부 최소운영수익보장(MRG) 보전금의 64%를 차지하는 것으로 나타났다. 정부가 지난해 MRG 전체 보전금 6645억원 가운데 인천에 쏟아부은 것만 4260억원이다.

인천공항철도	2959억원
인천공항고속도로	977억원
인천북항 2-1단계사업	197억원
인천대교	127억원
합계	4260억원 (MRG 전체 보전금의 64%)

혈세 먹는 하마 미시령터널, MRG 변경 필요

2006년 개통후 연평균 25억 지원 동서고속도로 뚫리면 교통량 급감, 현재의 10배 260억 물어줘야할 판 시민단체 "운영비 지원방식으로, 재협상 안 되면 서명운동 나설 것"

강원도 속초와 인제를 연결하는 미시령터널이 혈세 먹는 하마로 전략하고 을 변경해야 한다는 지적이 커지고 있다.



부산경실련 "부산항대교 MRG 부담 해결책 마련" **마련**

기사등록 일시 [2014-10-17 10:10:48] [인쇄하기](#)

민자도로 적자보전에 혈세 '평평'... 12년간 2조원

민자도로의 적자를 메워주느라 지난 12년동안 2조원이 넘는 혈세가 투입된 것으로 나타났다.

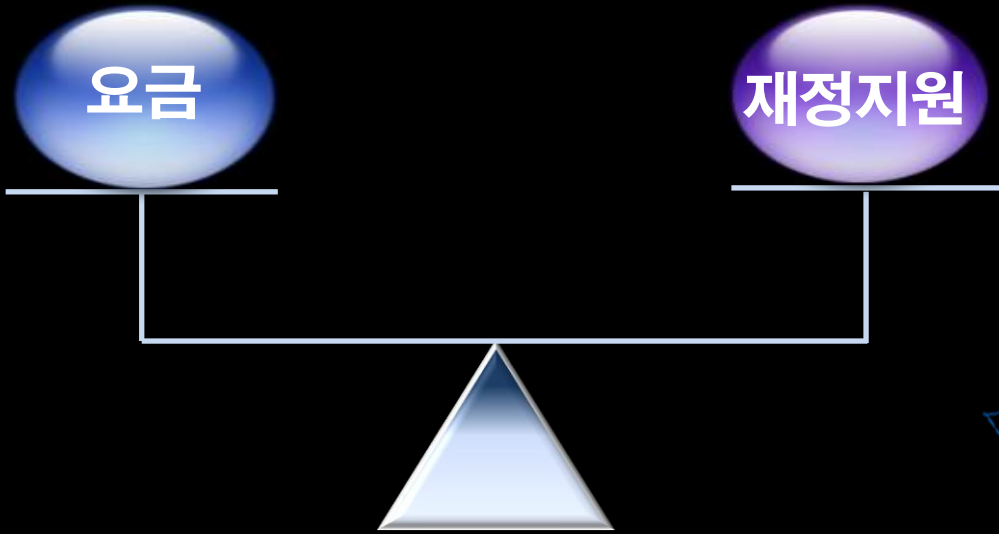
국회 국토교통위원회 소속 이노근(새누리당) 의원이 국토교통부에서 제출받은 국정감사 자료에 따르면 최소운영수입보장(MRG) 방식으로 건설된 민자도로 9곳이며 지난 2002년부터 지난해까지 총 2조 1320억원이 MRG 지원액으로 들어갔다.

MRG는 민자 도로나 철도 등의 실제 수입이 추정 수입보다 적으면 사전에 약정한 최소 수입을 사업자에게 보장해 주는 제도다.

MRG 민자도로가 점점 증가하면서 MRG 지원액도 크게 늘어났다. 적자를 보전해주기 위해 들어간 세금은 지난 2010년 2549억원으로 2000억원을 넘어서다. 이후 2012년

고민되는 부분 및 해결방향 모색

요금vs재정지원



요금인상+MRG

- 1 수익자(시민) 부담
- +
- 2 투자위험 정부분담

● 고민되는 부분 및 해결방향 모색



시각의 차이

시민

요금은 낮게!!!
서비스는 좋게!!!

투자자

계약은 계약!!!
민원은 주무관청이 해결!!!

주무관청

요금 인상에 대한 부담!!!
재정지원에 대한 부담!!!

고민되는 부분 및 해결방향 모색

요금vs재정지원

다수 국민의 서비스 이용 요구 사업

- 도시철도
- 이동권 제공 위한 일반철도
- 접근성 떨어지는 지역의 연결도로

VS

차별화된 서비스 제공사업

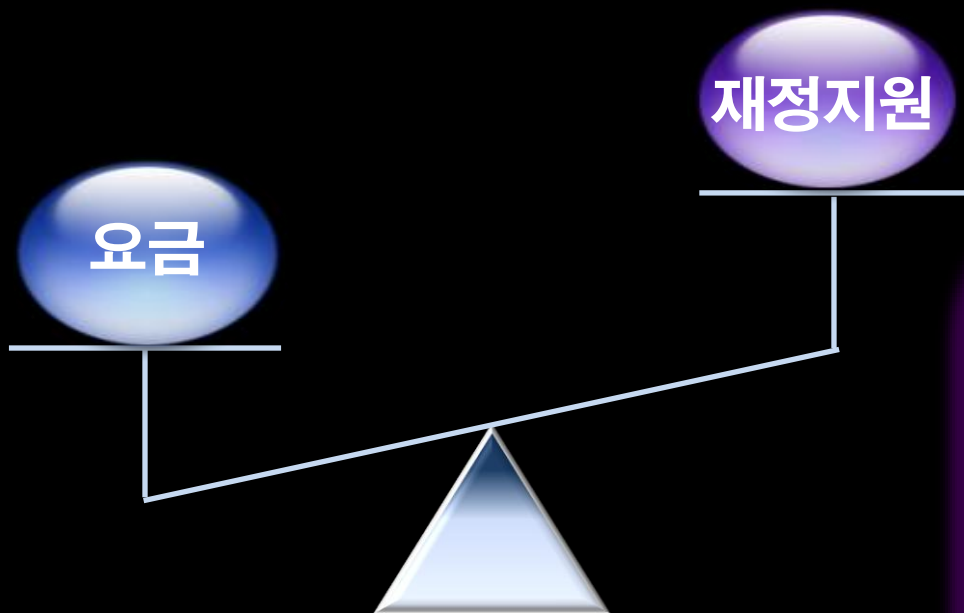
- 기존 도로 존재경로의 신규도로
- 항만사업

시민

주무관청

고민되는 부분 및 해결방향 모색

요금! 요금! 요금!



요금↓ (재정지원↑)

- 1 서민층에 대한 복지
- 2 늦은 개발에 대한 형평성
- 3 SOC투자로 인한 생산성 향상

고민되는 부분 및 해결방향 모색



재정지원 절감

- 1 공무원의 전문화 → 협상력 제고로 수익률 ↓, 재정부담 ↓
- 2 사업시행조건 조정 → 차입금 차환(高 → 低), 수익률 ↓
- 3 지속적인 사업유형 개발(BTO+BTL등) → 요금인상 부담 ↓, 안정적 사업추진
- 4 지속적 연구 통한 가이드라인 개발 → 수익률 지침, 요금인상 지침 등



고민되는 부분 및 해결방향 모색

엄격한 지침, 감독



유연한 민간투자사업

유형 BTO +BTL (혼합형) 등

계약 공익 위한 사업의 유연성 인정

문화 상대방이 있는 민자사업 특성 인정

BTO vs BTL

계약엄수 vs 계약변경

민간 vs 공공

● 추가로 고민에 볼 사항



통일대박.....돈은?

추가로 고민에 볼 사항

비 용

통일비용 추정치

연구기관 (발표년도)	통일시기(기간)	통일비용 추산액	추계방법 및 기준
美 랜드연구소 (2005)	통일후 5년간	60조~795조원	- 통일후 4~5년내 북한의 GDP를 통일시점의 2배로 올릴 경우
삼성경제연구소 (2005)	2015년	546조원	- 남한의 최저생계비 수준을 2015년 이후 11년간 지원할 경우 총 447조원 소요 - 북한경제의 산업화를 위해 2015년 이후 10년간 북한 GDP의 10%를 지원할 경우 총 99조원 소요
조세연구원 (2009)	2011년	GDP 12%~7% (통합 후 10년 정도)	- 통합후 50~60년내에 북한지역 생산성이 남한의 80%~90%로 수렴
피터백(2010)		2,374조~5,935조원 30년 동안	- 북한소득을 남한의 80% 수준으로 증가
美 랜드연구소 찰스윌프 (2010, 포브스)		74조~2,018조원	- 남한 GDP 2,374만원, 북한 GDP 83만원 - 남한인구 4,800만명, 북한인구 2,400만명 - 북한을 남한수준으로 올릴 경우 2,018조원 - 북한 GDP 수준 향후 5~6년내 2배 증가시 74조원



*함몰환산 8.15 기준

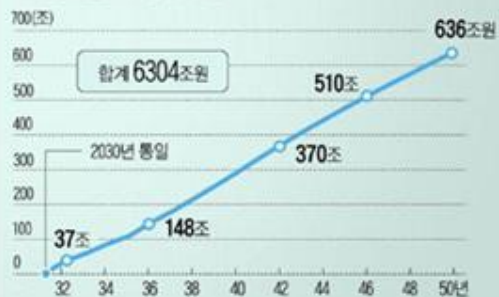
연합뉴스

반종빈 기자 bjbjin@yna.co.kr / 20100815
yonhap_graphics@(트위터)

혜 택

남북통일시 경제 분야에서 발생하는 혜택 단위: 원

※ 통일로인한 GDP 증가 누적분



한반도 통일의 분야별 혜택



● 추가로 고민에 볼 사항

추진여건

- 단기간에 SOC건설 필요
- 정부 재정 부족
- 낙후지역에 민자건설
- 투자위험성 높음



유연한 민자사업 준비

- 낮은 수익+낮은 요금 대비한 제도
- 정부 재정지원금 규모 축소 노력
- 경제성장 위한 낮은 요금수준
- 투자위험의 정부-투자자 분담 대책

● 나가며

감사합니다!

