

국토연 2002-51

중장기 민간투자계획 수립 연구
Mid- and Long-Term Plan
for Private Investment in Infrastructure

이규방 · 윤하중 · 김기수 · 김난주



연 구 진

연구책임 · 이규방 선임 연구위원
부연구책임 · 윤하중 연구위원
연구반 · 김기수 전문위원
김난주 연구원

국토연 2002-51 · 중장기 민간투자계획 수립 연구

글쓴이 · 이규방, 윤하중, 김기수, 김난주 / 발행자 · 이정식 / 발행처 · 국토연구원
출판등록 · 제2-22호 / 인쇄 · 2002년 3월 26일 / 발행 · 2002년 3월 30일
주소 · 경기도 안양시 동안구 관양동 1591-6 (431-712)
전화 · 031-380-0426(정보자료팀) 031-380-0114(대표) / 팩스 · 031-380-0474
값 · 7,000원 / ISBN · 89-8182-192-5
<http://www.krihs.re.kr>

©2002, 국토연구원

* 이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와는 상관없습니다.

서 문

국가경쟁력 제고 및 경제 회복을 위한 건설 경기 활성화를 위해서는 인프라시설의 적기·적량 공급과 지속적인 인프라시설의 투자가 필요하나, 재정부담만으로 인프라 시설의 투자를 하기에는 재원확보가 어려운 것이 사실이다. 이에 정부는 SOC 부문에 대한 민자유치 활성화를 위하여 지난 1999년 민간투자법의 개정을 통하여 민간투자제도의 본격적인 추진과 더불어 민간투자사업의 가시적 성과를 달성하기 위한 노력을 강화하였다. 그 결과 민간투자사업에 대한 투자가 본격화되고 외국인의 지분참여 사례 등 외국인의 투자도 증가 추세에 있다.

그러나 민간투자제도가 정착됨에 따라 본 제도의 내실있는 실행을 위한 논의가 활발해졌다. 그 중에서 특히 정부와 민간 부문간에 정보가 적절히 공유되지 못한 결과 나타난 중복 투자 문제와 SOC 부문에 대한 장기 계획의 부재로 정부의 재정 지원 계획 및 민간의 장기 투자계획의 결여 등의 문제가 지적되었다. 이에 정부에서는 민간투자사업에 있어 종합적이고 체계적인 투자계획의 수립을 통하여 민간투자규모를 사전 예측 조정하고, 부문별로 민간투자 후보사업을 제시하여 민간의 투자기회 창출과 계획성 있는 사업참여를 유도할 수 있는 중·장기 민간투자계획 수립을 위한 작업에 착수하였다.

이번 중장기 민간투자계획에는 기획예산처, 건설교통부, 해양수산부 등 5개 관계부처와 국토연구원, KDI, KOTI 등 10개 연구기관 및 민간전문가로 구성된 실무작업반 6개팀, 총 43명이 9개월에 걸쳐 참여하였다.

본 연구의 내용은 다음과 같이 크게 3가지로 구성되어 있다. 첫째, SOC 시설 관련 중장기 계획의 검토를 통하여 부문별로 투자소요 규모와 정부가 부담할 수 있는 규모를 상호 비교하여 민간투자 규모의 산정 및 정부 재정지원의 규모를 산정하였다. 둘째, 각 부문별로 투자 우선순위 및 사업성 등을 고려하여 도로, 항만 등 5개 부문에 대하여 민간투자 추진 후보사업을 선정하였다. 또한 현재 단기 관련계획에는 없지만 장기적으로 볼 때 민간투자가 가능할 것으로 판단되는 사업을 함께 발굴하였다. 셋째, 민간투자계획의 집행 및 관리 부분에서는 중장기 민간투자계획 및 민간투자사업을 효과적으로 집행하고 관리하기 위한 방향 및 제도개선사항을 언급하였다.

본 연구의 결과를 토대로 중장기적으로 민간투자의 총량적인 규모를 파악할 수 있게 되어 투자규모를 조정하는 과정에서 공공부문과 민간부문의 적절한 역할분담이 가능할 것으로 기대된다. 또한, 정부가 민간투자 사업으로 추진할 의사가 있는 사업들을 공개함으로써 중복투자의 방지, 투명한 경쟁 등을 도모할 수 있으며 예산집행의 효율성과 정부재정지원의 레버리지 효과를 기대할 수 있을 것이다.

앞으로 본 연구의 결과가 민간투자사업의 활성화와 한 단계 더 성숙한 제도로서 정착되는 계기가 될 것으로 생각하며 바쁜 업무 가운데에도 본 연구를 수행하느라 노력을 아끼지 않은 본 계획의 수립단장인 이규방 선임연구위원을 비롯하여 각 부처의 관계자분, 연구기관 관계자분, 도로공사와 환경관리공단 관계자분, 민간기업에서 파견 나오셔서 수고하신 민간전문가 분들 그리고 저의 연구원에서 본 연구와 관련하여 수고하신 모든 분들에게 감사의 뜻을 전한다.

2002년 3월
원장 이 정 식

요 약

우리나라의 국가 경쟁력 확보를 위해서는 장기의 대규모 자금을 필요로 하는 사회간접자본시설의 적기 공급이 필수불가결함과 동시에 낙후지역 개발, 복지 개선, 정보화사업 등에 대한 투자 증대가 요구된다.

이에 따라 정부는 국고보조금을 통한 레버리지 효과를 유발함으로써 상대적으로 적은 규모의 정부 투자재원으로 필요한 사업을 수행하고 시장원리에 의한 사용자 부담 원칙에 따라 민간 투자자의 투자비 회수가 가능한 민간투자제도를 도입하였다.

그러나, 민간투자제도가 정착되어 가는 과정에서 민간의 창의성과 효율성을 효과적으로 활용하지 못하였을 뿐만 아니라 오히려 정부가 부담해야 할 우발채무가 증가할 수 있다는 우려가 대두되고 있다.

이러한 문제를 해결하고 민간투자사업을 성공적으로 추진하기 위해서는 민간 투자에 대한 장기적인 계획과 효과적인 집행·관리가 필요한 것으로 논의되고 있는 실정이다.

이러한 배경하에 사회간접자본시설에 대한 민간투자사업을 추진함에 있어서 종전의 개별사업 단위 방식에서 종합적·체계적인 방식으로 전환함으로써 민간부문에 대하여는 장기적인 비전 제시를 통해 민간투자의 활성화를 도모하고 정부부문에 대하여는 예산 집행 계획의 장기적인 수립을 통해 재정지원의 레버

리지 효과를 극대화할 목적으로 중장기 민간투자계획 수립에 관한 연구를 하게 되었다.

중장기 민간투자계획을 수립함으로써 민간투자사업의 활성화 및 효율성이 제고될 것이다. 중장기적으로 추진할 민간투자 후보사업에 대한 사전 정보 제공을 통해 민간부문의 참여를 촉진하고 SOC시설과 관련된 중장기계획에 부합하는 민간투자계획의 수립으로 인해 중복투자를 배제할 수 있기 때문이다.

또한, 민간투자사업을 통한 재정지원의 레버리지효과가 극대화될 것이다. 한정된 정부재원으로 SOC 확충을 도모함과 동시에 낙후지역 개발을 위한 정부재원을 확보할 수 있고 SOC 시설간 연계수송체계를 고려한 균형있는 국토개발을 실현할 수 있기 때문이다.

본 계획의 주요내용은 국토종합계획, 국가기간교통망계획, 광역교통망계획, 국가철도망구축기본계획, 항만기본계획 등 SOC시설 관련 계획의 검토를 통하여 SOC 민간투자소요 규모의 추정, 도로·철도·항만·환경·기타시설 등 5개 부문에 대하여 부문별 투자 우선순위를 고려한 2002년부터 2011년까지 10년간의 민간투자 추진 후보사업의 선정, 향후 민간투자계획의 집행 및 관리체계 확립 등 3가지의 큰 내용으로 구성되어있다.

SOC 시설에 대한 총 투자소요는 SOC 시설 관련 각종 중장기 계획에서 연간 약 17조원~20조원 수준의 SOC 투자가 필요할 것으로 전망하고 있다. 중기교통시설투자계획(2000~2004년)상의 부문별 투자소요 규모를 중심으로 하고 기타 국가기간교통망계획 등의 투자소요를 감안하여 본 중장기 계획기간(2002~2011년) 중의 SOC 투자소요는 198.9조원 규모로 전망하였다.

한편 SOC 투자계획상의 정부재원 조달은 SOC 시설 관련 각종 중장기 계획에서는 정부재정에서 부담 가능한 규모를 연간 약 13조원 ~ 16조원 수준으로 전망하고 있다.

계획기간(2002~2011년) 중 정부의 SOC 부문에 대한 투자재원 배분 가능 규모를 추정하기 위해 GDP 성장률 4% ~ 6%, GDP 대비 SOC 투자 비중 2.4%(최근

6년간 평균치)를 적용하여 추정된 결과, 정부의 SOC 부문에 대한 총 투자규모는 계획기간 중 약 159.2조원 ~ 180.4조원으로 연간 약 16 ~ 18조원 규모로 추정되었다.

결론적으로, 중장기 민간투자계획 기간(2002~2011년) 중 SOC 투자소요와 정부재정에서 부담 가능한 투자 규모를 비교해 볼 때 약 18.5 ~ 39.7조원 (연간 약 2 ~ 4조원) 규모의 투자재원이 부족할 것으로 전망되어 SOC 투자소요를 충족시키기 위해서는 민간투자의 필요성이 강조된다.

도로부문의 경우 총사업비 및 국고지원 규모·교통 혼잡수준(V/C)·경제성(B/C) 등의 개략적인 사업성 분석, 대체 교통수단의 유무, 적정 교통수요의 확보 가능 여부 등을 선정의 기본원칙으로 하였다.

이러한 기본원칙하에 70개 후보군을 대상으로 개별 사업에 대한 수익률, ROE, km당 통행요금과 사업비 규모에 따른 국고보조금 수준 등을 고려한 개략적인 수익성 분석을 실시한 결과, 고속도로 10개 사업·국도대체우회도로 4개 사업·지방도 4개 사업으로 총18개 사업 (총사업비 18조 8,739억원)을 민간투자 추진 후보사업으로 선정하였다.

철도부문의 경우 경량전철에 대한 수요조사(광역대도시권 위주로 32개 도시)를 포함한 관련 계획과 정부 및 지자체 조사결과를 토대로 하여 수송 수요 (승차인원을 기준으로 운영기간 중 평균 수요) 및 수송 밀도 (km당 여객의 수송수요), 비용-편익(B/C 1.0이상) 분석, 장래 수송수요 증가 가능성, 대도시권과의 연계성 등을 선정기준으로 하였다.

이러한 후보사업 선정기준을 적용하고 철도 유형별 특성을 고려하여 선정한 결과, 기간망철도 3개 사업·광역전철 2개 사업·도시철도 3개 사업·경량전철 15개 사업으로 총23개 사업 (총사업비 13조 3,042억원)을 민간투자 추진 후보사업으로 선정하였다.

항만부문의 경우 사업의 시급성, 사업비 규모, 수익성 확보 가능성, 재정지원 규모 등의 선정기준으로 하였다. 중장기계획상 계획되어 있으나 현재까지 추진

되지 아니한 개발사업을 대상으로 하고 항만시설 사업 관련자를 대상으로 한 항만시설 민간투자사업에 대한 설문조사 결과를 반영함으로써 4개의 후보사업군을 마련하였다.

후보사업군 중에서 민간투자 우선추진 사업(2006년 이전 착공예정인 사업으로 시급성이 인정)과 민간투자조건 양호한 사업(준공시기가 2011년 이전으로 계획)을 대상으로 하여 무역항시설 23개 사업·어항시설 2개 사업·항만친수시설 3개 사업·종합여객시설 1개 사업으로 총29개 사업(총사업비 7조 18억원)을 민간투자 추진 후보사업으로 선정하였다.

환경부문의 경우 지방자치단체로부터의 민간투자 추진 후보사업에 대한 의견 및 추진계획을 토대로 하여 도시하수종말처리장·마을하수도 등의 연계성, 권역별광역처리 가능성(하수슬러지처리시설) 등을 선정의 기본원칙으로 하였다.

이러한 선정원칙 하에 수익성 있는 시설, 하수도정비기본계획에 포함되어 있는 시설, 국고 지원이 확정되었거나 지원계획이 있는 시설, 민영화가 가능한 일정규모 이상의 시설, 기타 지방자치단체가 요청한 시설 등을 후보사업군으로 선정하였다.

후보 사업군을 분석한 결과, 하수종말처리시설 51개 사업·폐기물처리시설(소각시설) 11개 사업·하수슬러지처리시설 17개 사업·폐기물광역매립지가스 자원화시설 8개 사업·음식물쓰레기자원화시설 1개 사업·연료화시설 1개 사업으로 총89개 사업(총사업비 3조 9,425억원)을 민간투자 추진 후보사업으로 선정하였다.

기타시설부문의 경우 물류분야, 에너지분야, 관광분야 등으로 구분하였으며 물류분야에 대해서는 공업단지·농공단지 등의 물류수요 지원 가능성, 연계수송의 효율성, 물류 물동량 수요 확보여부, 항만 및 공항 등의 물류기지로서의 역할 가능성, 지역균형개발 도모 가능성 등의 선정원칙을 적용하였다.

에너지분야에 대해서는 에너지 관련 장기수급계획에 포함된 사업을 대상으로 하여 부지 확보, 경쟁력 확보, 지역균형 개발 등의 선정원칙을 적용하였다.

관광분야의 경우 외래관광객의 거점화 전략지역 중 민간투자사업의 효율성이 높은 사업을 대상으로 하여 지역간 균형개발을 고려함과 동시에 국내관광 수용여건을 개선하고 남북교류 협력거점화 가능성 등을 선정원칙으로 하였다.

분야별 후보사업을 분석한 결과, 물류 분야 2개 사업·에너지 분야 13개 사업·관광 분야 5개 사업으로 총20개 사업(총사업비 20조 537억원)을 민간투자 추진 후보사업으로 선정하였다.

결론적으로, 민간투자 추진 후보사업으로 선정된 179개 후보사업의 총사업비 규모는 63.2조원이며 정부재정지원 규모를 감안하면 순수 민간투자 규모는 약 46.7조원 수준으로 추정된다.

교통시설에 대한 총사업비 규모는 40.0조원이며, 순수 민간투자 규모는 26.1조원 수준으로 이는 민간투자소요 전망 18.5~39.7조원 범위내이며 교통시설 이외의 환경, 관광, 에너지 시설에 대한 총사업비 규모는 23.2조원이며, 순수 민간투자 규모는 20.6조원 수준이나, 민영화가 예정되어 있는 에너지부문을 제외한 순수 민간투자 규모는 6.2조원 수준이 되었다.

한편, 부문별 계획에는 포함되어 있지 않으나 장기적으로 필요하고 수익성 확보가 가능한 신규 발굴사업을 본 중장기계획에 포함할 경우 민간 자본유치 가능 규모가 확대되어 정부재정의 투자부담을 더욱 완화할 수 있을 것으로 판단된다.

본 계획에서 제시하고 있는 장기적 사업은 계획사업에 불과하므로 예비타당성, 타당성조사 등 단계적 계획과정을 거쳐 구체화되어야 할 것이며 장기적으로 볼 때 민간제안 방식으로 추진 가능한 사업들이다.

중장기 민간투자계획의 목표를 성공적으로 달성하기 위해서는 2001년도 민간투자사업기본계획에서 제시된 민간투자 추진방향의 내용과 같이 첫째, 민간투자사업의 관리 및 추진체계의 내실화를 기하고 둘째, 추진절차의 개선을 통해 건전한 경쟁을 유도함과 동시에 안정적 투자여건을 조성하며 셋째, 민간투자사업에 대한 적기 재정지원 및 금융여건을 개선하여야 할 것이다.

그러므로, 본 계획 및 민간투자사업의 집행 및 관리체계를 확립하기 위한 수단

으로 ① 민간투자사업의 시행체계 확립 ② 재정사업과 민간투자사업간의 상호 전환 원활화 ③ 민간투자사업의 사업추진을 위한 기반 강화 ④ 민간투자사업의 재원조달 다양화 등이 필요하다.

민간투자사업의 추진 및 관리체계를 내실화하기 위해서는 첫째, SOC시설의 투자 효율성 제고를 위해 투자우선순위가 높은 사업을 중심으로 사업을 추진하고 둘째, 제시된 후보사업은 민간투자법령상의 사업추진절차 및 예산회계법령상의 예산집행과정과 연계하여 추진하고 셋째, 정부재정 운용의 예측가능성을 높이고 효과적 자원배분을 달성할 수 있도록 사업을 추진해야 하며 넷째, 민간투자사업의 시행여건 변화에 신속적으로 대응할 수 있는 등의 민간투자사업의 시행체계를 확립해야 할 것이다.

재정사업과 민간투자사업간의 합리적인 역할 분담 및 원활한 상호전환 등을 통해 민간투자사업의 종합적인 관리체계를 수립하여야 한다. 합리적인 역할분담을 도모하기 위해서는 사전적이고 체계적인 사업 선정원칙 및 시행절차를 확립하고 경제적 타당성과 재무적 타당성의 통합분석이 필요할 것이다.

민간투자 제도시행의 내실화, 민간부문의 창의와 경쟁을 촉진할 수 있는 환경 조성, 민간투자사업에 대한 지원·관리 체계의 내실화 등을 통한 사업추진 기반을 강화함으로써 건전한 경쟁을 유도하고 안정적 투자여건이 조성될 것이며 결과적으로 민간투자사업이 성공적으로 추진될 수 있을 것이다.

제도시행의 내실화를 기하기 위한 구체적인 방안들로서 재정지원 방법의 명확화 및 구체화, 민간투자 사업선정 및 추진방식의 다양화, 사업추진기간의 단축, 민간투자 사업자 선정방식 개선, 다중적 보증, 통행료 차별화를 통한 요금체계의 개선 등을 고려해 볼 수 있을 것이다.

민간투자사업의 활성화를 촉진시킬 수 있는 환경을 조성하기 위한 구체적인 방법은 본 계획상의 민간투자 추진 후보사업에 대한 정확한 정보를 주기적으로 민간부문에 제공함으로써 민간의 투자판단 자료로 활용하고 공정경쟁 체제 및 사업추진과정에서의 투명성 제고를 도모해야 할 것이다.

민간투자사업에 대한 지원·관리 체계의 내실화를 위해서는 관계부처, 민간투자지원센터 관계자 등으로 구성된 「민간투자사업지원협의체」를 통하여 사업별 현안사항에 대한 신속한 대응체계를 구축하고 민간투자사업에 대한 계획 수립 및 집행 과정에 민간부분의 참여를 강화하는 방안을 모색하여 이를 반영하도록 해야 할 것이다.

민간투자계획이 제시하고 있는 후보사업들의 성공적 추진을 위해서는 거액의 투자재원이 필요한 민간투자사업의 재원조달 다양화 방안을 구체적으로 마련해야 할 것인 바, 민간투자사업 출자자의 다변화, 금융조달 방식의 다양화, 민간투자사업의 투자자산 유동화시장 활성화, 금융기관들의 민간투자사업에 대한 참여여건 개선 등에 대한 연구가 지속적으로 필요하다.

본 연구는 중장기 민간투자계획을 통해 향후 10년간의 민간투자 후보사업을 선정하고 민간투자계획을 효과적으로 집행하고 관리할 수 있는 방안들을 개략적으로 제시하였다. 앞으로 민간투자를 성공적으로 추진하기 위해서는 이러한 방안을 토대로 하여 보다 구체화되고 개선된 방안의 연구가 필요할 것으로 판단된다.

구체적으로 민간투자사업의 시행여건 변화에 신속적으로 대응할 수 있도록 주기적(3년 단위)으로 중장기 민간투자계획을 재검토하여 수정·보완함으로써 실효성있는 민간투자계획 및 시행체계를 확립하여야 할 것이다. 또한 재정사업과 민간투자사업간의 합리적이고 구체적인 역할 분담 방안, 민간투자사업의 투자재원 다양화 방안 등을 마련하여야 할 것이다.

다만, 민간투자사업의 집행 및 관리체계를 확립하기 위한 각 방안들은 각각 별개가 아니라 성공적인 민간투자사업이라는 전체의 틀 속에서 종합적인 방안으로 모색되어야 할 것이다.

차 례

서 문	i
요 약	iii

제 1 장 계획의 개요

1. 계획의 추진 배경	1
2. 계획의 주요 내용	2
4. 계획 수립의 추진 경위	5

제 2 장 SOC 투자여건 및 전망

1. SOC 투자 현황	9
2. SOC 투자소요 전망	13
1) SOC 시설에 대한 총 투자소요 전망	13
2) 정부부문의 SOC 투자규모 전망	15
3) SOC 민간투자소요 전망	17

제 3 장 부문별 대상사업의 선정

1. 민간투자 추진 후보사업 선정의 기본 방향 및 일반원칙	21
1) 후보사업 선정의 기본방향	21
2) 후보사업 선정의 일반원칙	22
2. 부문별 대상사업의 선정	23
1) 도로부문	23
2) 철도부문	43
3) 항만부문	65
4) 환경부문	89
5) 기타시설부문	101
3. 민간투자 추진 대상사업 종합	125

제 4 장 계획의 집행 및 관리

1. 집행 및 관리의 필요성	129
2. 민간투자사업의 시행체계 확립	130
3. 재정사업과 민간투자사업간 상호전환 원활화	132
1) 재정사업과 민간투자사업간의 합리적인 역할 분담	132
2) 추진 예정 재정사업의 민간투자사업으로의 전환	132
3) 추진 예정 민간투자사업의 재정사업으로의 전환	133
4. 민간투자사업의 사업추진 기반 강화	133
1) 제도시행의 내실화	134
2) 민간부문의 창의와 경쟁을 촉진시킬 수 있는 환경조성	139
3) 민간투자사업에 대한 지원·관리 체계의 내실화	140
5. 민간투자사업의 재원조달 다양화	140
1) 민간투자사업 출자자의 다변화	140
2) 금융조달 방식의 다양화	141
3) 민간투자사업의 투자자산 유동화시장 활성화	143
4) 금융기관들의 민간투자사업에 대한 참여여건 개선	143

제 5 장 결론 및 향후 연구과제

1. 결론	145
2. 향후 연구과제	147
참고문헌	147
SUMMARY	153
부록 I	157
부록 II	159
부록 III	221

표 차 례

<표1-1> 중장기 민간투자계획 참여 인원	6
<표2-1> 교통부문별 시설규모비율 추이	10
<표2-2> 연도별 SOC 투자 예산추이(추경포함)	10
<표2-3> 최근의 분야별 예산 구조	11
<표2-4> 2002~2011년 투자소요 추정액	14
<표2-5> GDP 대비 SOC 예산의 비율 추이	15
<표2-6> SOC 부문별 정부재원 적정 배분규모 산정	19
<표3-1> 도로부문 관련계획	27
<표3-2> 도로유형별 재정소요계획	28
<표3-3> 유형별 대상사업 후보군	30
<표3-4> 도로부문 대상후보군 리스트	31
<표3-5> 대안별 항목 비교표	33
<표3-6> 총사업비 대비 국고보조금 비율 비교(Pilot분석 결과)	34
<표3-7> 사업유형에 따른 수익률 및 통행료수준 비교	36
<표3-8> 도로부문 대상사업 선정 리스트	38
<표3-9> 지방자치단체에 대한 경량전철 계획 수립 여부 조사결과	45
<표3-10> 철도부문의 계획사업 현황	45
<표3-11> 기간망철도 계획사업 List	46
<표3-12> 광역전철 계획사업 List	50

<표3-13> 도시철도 계획사업 List	52
<표3-14> 경량전철 계획사업 List	53
<표3-15> 철도분야의 세부부문별 민간투자 대상사업 선정기준 적용 여부	58
<표3-16> 철도부문 대상사업 선정 리스트	60
<표3-17> 항만사업 민간투자사업 추진현황	68
<표3-18> 주요 설문조사 결과	70
<표3-19> 항만시설별 민간투자 대상사업 후보군 총괄	71
<표3-20> 투자우선순위별 대상사업 후보군 총괄	72
<표3-21> 무역항 접안시설 개발 추진현황 및 계획	73
<표3-22> 무역항 접안시설 민간투자 대상사업	73
<표3-23> 민자우선사업	74
<표3-24> 민자양호사업	75
<표3-25> 기존 항만 리모델링 대상 유형	76
<표3-26> 어항시설 민간투자 대상사업 목록	77
<표3-27> 항만친수공간 민간투자 대상사업 목록	77
<표3-28> 종합여객시설 민간투자대상 후보사업 및 우선순위	78
<표3-29> 무역항 접안시설	79
<표3-30> 항만친수공간	82
<표3-31> 종합여객시설	83
<표3-32> 어항시설	84
<표3-33> 항만부문 대상사업 선정 리스트	86
<표3-34> 운영중인 수도시설 및 환경기초시설 민영화 현황	91
<표3-35> 하수종말처리시설 대상사업	93
<표3-36> 폐기물처리시설(소각시설) 대상사업	95
<표3-37> 하수슬러지처리시설 대상사업	96
<표3-38> 광역일반폐기물 매립가스 자원화시설 대상사업	97
<표3-39> 음식물쓰레기 자원화시설 및 연료화(RDF)시설 대상사업	97
<표3-40> 환경시설별 민자사업 규모 총괄	98
<표3-41> 물류분야 대상사업 후보군	105
<표3-42> 물류분야의 민간투자 대상사업 List	111

<표3-43> 에너지분야의 민간투자 대상사업 List	113
<표3-44> 관광분야의 민간투자 대상사업 List	116
<표3-45> 물류분야의 향후 민간투자 추진 가능 사업 List	117
<표3-46> GIS분야의 향후 민간투자 추진 가능 사업 List	121
<표3-47> 민간투자 추진 후보사업 규모	126

그림 차례

<그림 3-1> 도로부문 계획도	41
<그림 3-2> 철도부문 계획도	63
<그림 3-3> 항만부문 계획도	87
<그림 3-4> 환경부문 계획도	99
<그림 3-5> 기타시설부문 계획도	123
<그림 3-6> 중장기 민간투자계획 종합도	127

CHAPTER 1

계획의 개요

1. 계획의 추진 배경

우리가 살아가는 21세기는 정보화 혁명으로 경제적 국경이 사라지게 되는 무한 경쟁의 시대이다. 무한 경쟁 시대에 있어서 국가 경쟁력 확보를 위해서는 충분하고 질 높은 사회간접자본 시설, 즉 인프라 시설의 효율적인 적기 공급이 필수적인 요소이다. 경제 규모의 확대와 소득 증대로 수요는 기하급수적으로 증가하고 있으나, 시설 공급은 미처 뒤따르지 못하고 있다. 막대한 시간과 자금을 필요로 하는 인프라시설의 특성 또한 신속적인 공급을 불가능하게 하는 중요한 원인 중의 하나이다. 즉, 인프라시설의 특성상으로 볼 때 인프라시설의 확충은 여타 경제 상황에 대한 전망을 근거로 한 장기적인 계획과 실행이 필수불가결하다.

한편, 인프라시설 외에도 낙후 지역 개발, 복지 개선, 정보화 사업 등 재정 투입이 증가되어야 할 분야들이 속출하고 있는 상황에서 장기의 대규모 자금을 필요로 하는 인프라시설의 확충을 위한 대안의 모색이 시급하였다.

이에 정부에서는 사회간접자본 시설에 대하여 민간의 창의성과 효율성을 활용

할 수 있는 민간투자제도를 도입하였다.

이 민간투자제도는 국고 보조금을 통한 레버리지(leverage) 효과를 유발하여 상대적으로 적은 규모의 정부 재원을 투입하여 사업을 수행할 수 있고 시장 원리에 의한 사용자 부담 원칙에 따라 민간 투자자의 투자비 회수가 가능한 제도이다.

1994년 8월 “사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법”을 거쳐 1998년 12월 “사회간접자본시설에 대한 민간투자법”이 제정됨으로써 사회간접자본시설에 대한 민간자본 유치가 본격화되었다. 그 결과 민간 부문이 사업을 제안하여 추진하는 민간제안사업이 증가하고 있고, 외국인의 지분 참여도 증가하는 추세이다. 그러나 민간투자제도가 정착됨에 따라 시행착오를 통한 문제점들이 드러나고 있으며, 보다 내실있는 민간투자제도를 위한 논의 또한 활발해졌다. 대부분의 출자자가 건설회사 위주로 되어 있어 운영보다는 시공 이윤에 관심이 많은 등 출자자의 다변화가 미흡한 점이나, 사업이 일부 중앙 부처 및 지방자치단체에 편중되고 있는 현상들이 그 예이다. 특히 일부 지방자치단체의 경우 민간투자사업을 정부 재원의 조달 계획이 미미한 상태에서 무리하게 추진하였을 뿐만 아니라 과도한 국고 지원을 요구하는 등의 문제점도 드러나고 있다. 또한 아직은 민간투자사업의 추진 초기단계여서 현실적으로 나타나고 있지는 않지만, 향후 경제 여건의 변화나 사업의 환경 변화로 인해 정부가 부담해야 할 우발채무가 증가할 수도 있다는 우려도 있다.

그러므로 장기적 특성을 지닌 인프라시설 확충 사업을 추진함에 있어 민간부문에 대해서는 장기적인 비전의 제시를 통해 향후 투자계획을 수립하는 데 도움을 주고, 정부부문에 대해서는 예산 집행 계획을 장기적으로 수립할 수 있는 중장기 민간투자 계획을 수립하게 되었다.

2. 계획의 주요 내용

중장기 민간투자계획의 기본적인 목적은 민간투자 추진 방식에 있어 종전의

개별사업 단위 방식에서 종합적·체계적인 방식으로 전환하여 민간투자에 대한 중장기적 비전을 제시함으로써 민간투자의 활성화를 도모하고자 하는 것이다.

본 계획은 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 제7조 및 2001년도 민간투자 사업기본계획에 근거한 것으로서, 2002년부터 2011년까지의 10년을 기간으로 하였다. 대상시설은 도로부문(고속도로, 국도대체우회도로, 지방도 등), 철도부문(기간망 철도, 광역전철, 도시철도, 경량전철), 항만부문(무역항, 어항, 항만친수 시설, 종합여객시설), 환경부문(하·폐수처리시설, 폐기물처리시설, 폐기물자원 화시설, 축산·분뇨처리시설, 수도 시설 등), 기타시설부문(복합화물터미널, 발전 시설, 관광시설 등) 등의 5개 부문으로 구분하였다.

중장기계획의 주요 내용은 우선 계획기간(2002년~2011년) 동안에 SOC 부문에 필요한 총 투자 규모를 비롯하여 정부 재정 지원 규모와 민간투자 규모를 산정하였다.

민간투자 추진 대상 사업군의 선정을 위해 부문별 특성을 고려한 민간투자 추진 후보사업 선정을 위한 기준을 설정하였다. 투자 우선 순위를 고려한 민간투자 추진 후보 사업을 선정함에 있어, 국토종합계획, 국가기간교통망계획, 광역교통망계획, 국가철도망구축 기본계획, 항만기본계획 등 SOC 시설 관련 중장기 계획도 연계하여 검토하였다.

이러한 검토 결과를 바탕으로 사회간접자본시설별 특성을 고려하여 도로, 철도, 항만, 환경, 기타시설 등 5개 부문에 대한 중장기 민간투자추진 후보 사업군을 선정한 후, 사업별 경제성 및 재무성 분석을 통하여 부문별 민간투자 추진 대상 사업군을 선정하였다.

한편 본 계획에서는 기본적으로 정부에서 검토하는 일체의 SOC 사업은 민간투자의 잠재적인 대상사업으로 검토하고, 정부에서 세부적인 선정의 지침을 가지고 재정사업과 민간투자사업으로 분류하여 시행하도록 하였다. 또한 대상사업으로 지정되었으나 정부의 시설공급계획 시기까지 사업시행이 지연될 경우 재정사업으로 신속히 전환할 수 있는 체계를 마련함으로써 대상사업 선정에 따른 사

업지연의 우려를 불식하였다.

이외에도 재정지원의 명확화, 사업방식의 다양화, 사업 추진기간의 단축, 입찰 방식의 개선, 다중적 보증 요구에 대한 수용 방안, 가격차별화 등의 개선방안을 모색하였다. 또한 출자자의 다변화, 직접금융방식의 확대, 금융기관 참여 여건 개선 등의 재원조달 다양화 방안을 살펴보았다.

3. 계획의 기대 효과

중장기 민간투자 추진 대상 사업군을 제시함으로써 기대되는 효과는 중장기 민간투자 계획을 통해 민간투자규모의 총량을 개략적으로 예측할 수 있게 된다는 점이다. 총량적 규모를 파악할 수 있음으로 인해 투자 규모를 조정하는 과정에서 공공부문과 민간부문의 적절한 역할 분담을 도모할 수 있을 것이다.

본 계획의 또 다른 의의는 중장기적으로 우선 추진할 민간투자 대상사업에 대한 사전 정보를 제공한다는 점에 있다. 정부가 향후 10년간 우선 추진할 의사가 있는 사업들을 파악할 수 있으므로 정부와 민간부문에서의 중복 투자를 배제할 수 있을 것이다. 정부가 어느 정도까지 사업을 계획·추진한 사업에 대해 민간에서 별도로 사업을 계획하여 제안함으로써 중복 투자가 빈번히 발생하고 있는 것이 사실이다. 이는 정부부문과 민간부문간에 상호 추진하고자 하는 사업들에 대한 정보의 공유가 이루어지지 않았던 데에 기인한 바, 대상 사업군의 제시를 통해 이러한 문제점이 대폭 해소될 것으로 기대된다.

또한 향후 10년간 우선 추진될 대상 사업군이 명시됨에 따라 정보의 공유를 통해 투명하고 효율적인 경쟁을 유도할 수 있을 것이다. 건전한 경쟁을 유도하기 위해 동등한 정보의 제공이라는 근본적인 원칙을 제공함으로써 보다 투명한 경쟁에 의한 민간투자사업 추진 방식의 정착을 기할 수 있을 것이다.

정부의 입장에서 볼 때에는 민간투자사업을 통한 재정지원의 레버리지 효과와 예산 집행의 효율성이라는 효과를 기대할 수 있을 것이다. 한정된 예산으로 SOC

부문을 비롯한 각 부문에 예산을 배분함에 있어 효율성을 제고하기 위해서는 레버리지 효과를 이용할 수 있다. 정부가 전적으로 부담해 오던 SOC 부문에 대한 투자에 민간부문을 참여시킴으로써 정부로서는 적은 예산으로 더 많은 SOC시설의 확충을 기할 수 있다. SOC시설에 대한 민간자본의 투자가 확대될수록 이 부문에서 발생하는 정부의 잉여 예산을 여타 부문에서 활용함으로써 예산 집행의 효율성도 기할 수 있을 것이다.

4. 계획 수립의 추진 경위

본 계획은 2001년 4월 주요 관련 부처를 중심으로 한 중장기 민간투자계획 수립을 위한 작업반 구성을 시작으로 하여 주1회 각 부문별 팀 협의를 거쳐 총괄팀 회의를 통해 계획의 전반적인 체계를 구성하였다.

중장기 민간투자계획의 수립을 위해 2001년 4월에 실무작업반이 구성되었다. 이규방 국토연구원 민간투자지원센터 소장을 수립단장으로 하여 관계부처 직원 및 연구기관 등의 민간전문가를 포함하여 총 43명, 6개팀의 실무반이 구성되었다. 6개팀은 각 분야, 즉 도로팀, 항만팀, 철도팀, 환경팀 및 기타시설팀 외에 총괄팀으로 이루어져 있다. 실무작업반에는 건설교통부, 해양수산부, 환경부, 철도청 등 5개 정부부처와 국토연구원, KDI, KOTI, 해양수산개발원, 환경정책평가연구원, 에너지경제연구원, 정보통신정책연구원 등 10개 연구기관들 및 도로공사, 환경관리공단, 민간기업(6개사) 등 8개 기타 기관들이 참여하였다. 부문별 투자계획, 자원조달, 프로젝트 분석 등에 대한 전문성을 제고하고 업계의 의견을 반영하기 위해 금융기관, 회계법인, 업계 대표 등 10명 내외의 자문단을 별도로 구성·운영하였다.

보다 실효성 있는 계획의 수립을 위해 2001년 6월 12일에는 Brainstorming Session을 개최하였고, 중장기 민간투자계획의 시안이 마련된 후 각계의 의견을 수렴하기 위해 2001년 12월 4일에는 공청회를 개최하였다. 이러한 공청회의 결과

를 반영하여 중장기 민간투자계획(안)을 만든 후 기획예산처 민간투자사업심의 위원회의 의결을 거쳐 중장기 민간투자계획으로 확정하였다.

<표1-1> 중장기 민간투자계획 참여 인원

구 분	소 속	직 위	성 명	비 고
단 장	PICKO	소 장	이 규 방	
총괄팀 (13명) *팀장 5명 포함	팀장	(전)제도관리과장	한 경 택	· 도로팀장 · 항만팀장 · 철도팀장 · 환경팀장 · 기타시설팀장 · 간 사
		도로정책과장	장 만 석	
		(전)민자계획과장	박 정 천	
		민자개발과장	백 중 찬	
		환경경제과장	이 필 재	
		연구 위원	김 종 원	
		팀 장	윤 하 중	
		(전)제도관리과 서기관	정 건 용	
		정책연구부장	김 홍 수	
		연구 위원	박 현	
	PICKO	전문위원	김 기 수	
	PICKO	연구원	김 난 주	
	현대건설	과장	이 영 천	
도로팀 (6명)	팀장	도로정책과장	장 만 석	· 간 사
	팀원	연구위원	이 춘 용	
		투자기획과 사무관	이 상 길	
		민자사업실 민자1부장	이 윤 재	
		전문위원	김 태 희	
	현대산업개발	과장	한 경 훈	

<표1-1> 중장기 민간투자계획 참여 인원 (계속)

구 분	소 속	직 위	성 명	비 고	
항만팀 (5명)	팀장	해양수산부	(전) 민자계획과장	박 정 천	· 간 사
	팀원	한국해양수산개발원	책임연구원	김 우 호	
		해양수산부	어촌어항과 사무관	노 병 환	
		PICKO	전문위원	김 세 용	
		한라건설	대리	조 상 규	
철도팀 (6명)	팀장	철 도 청	민자개발과장	백 중 찬	· 간 사
	팀원	교통개발연구원	교통·환경연구팀장	하 헌 구	
		서울시정개발연구원	연구위원	김 경 철	
		건설교통부	도시철도과 사무관	김 규 현	
		PICKO	연구원	강 동 진	
	금호건설	과장	이 범 성		
환경팀 (8명)	팀장	환경부	환경경제과장	이 필 재	· 간 사
	팀원	환경관리공단	민자사업팀장	조 재 정	
		환경부	오수관리과 사무관	서 흥 원	
		환경부	수도정책과 사무관	김 동 진	
		환경부	폐기물정책과 서기관	남 광 희	
		환경정책평가연구원	연구위원	문 현 주	
		PICKO	전문위원	이 과 섭	
	LG건설	과장	조 상 목		
기타 시설팀 (9명)	팀장	국토연구원	연구위원	김 종 원	· 간 사
	팀원	국토연구원	GIS연구센터 책임연구원	신 동 빈	
		국토연구원	GIS연구센터 책임연구원	박 중 택	
		에너지경제연구원	연구조정실장	김 진 우	
		정보통신정책연구원	통신방송연구실 실장	김 용 규	
		한국관광연구원	연구1팀장	김 철 원	
		교통개발연구원	책임연구원	안 승 범	
		PICKO	연구원	여 흥 구	
		두산건설	과장	김 선 구	

CHAPTER 2

SOC 투자여건 및 전망

1. SOC 투자 현황

SOC 시설은 국가의 경제활동을 원활하게 하는 인프라 시설로서 현대의 국가 경쟁력을 가늠하는 중요한 생산요소 중의 하나이다. 그러나 우리나라의 경우 여전히 교통시설 등이 부족하여 사회전반의 고비용-저효율 구조를 잉태하고 있고, 이는 산업 경쟁력에 저해요인이 되고 있다. 이러한 문제점을 해결하기 위해 정부에서는 SOC 시설을 각 부문별로 지속적으로 확충하고자 노력하였으며, 이를 통한 한국경제의 성장을 도모하여 왔다.

경제개발 5개년 계획 기간중 우리나라의 교통시설 투자¹⁾는 1차계획 기간인 '62년~'66년 중 약 355억원에서 6차 기간인 '87년~'91년에는 약 14.5조원으로 증가하였다. 부문별로 살펴보면, 1960년대 초중반에는 철도부문에 대한 투자가 교통부문 총투자의 60%를 상회하였고, 그 다음이 도로부문이었다. 그 이후 양상이 달라져 도로, 항만 부문 등에 대한 투자가 증가되었고, 1970년대 후반부터 지하철 및 국철 전철화 사업이 증가하였다. 6차계획 기간 중에는 다시 도로부문의 투

1) 하현구, 우리나라 사회간접자본 투자의 현황과 전망, 월간교통 1999.5 재인용

자비중이 80%로서 교통시설 투자의 대부분을 차지하였다.

<표2-1> 교통부문별 시설규모비율 추이

구 분	도 로	철 도	항 공	항 만
'62~'66	17%	61%	7%	15%
'67~'71	52%	33%	3%	12%
'72~'76	52%	32%	2%	14%
'77~'81	48%	38%	4%	10%
'82~'86	47%	43%	3%	8%
'87~'91	80%	11%	2%	8%

최근의 현황을 보면, 정부는 '90년대 후반에 들어 부족한 인프라시설을 확충하여 산업경쟁력을 제고시키기 위해 SOC 투자를 지속적으로 확대하였다. <표2-2>에서 보는 바와 같이 '95년 6.7조원에서 '01년에는 15.2조원으로 증가하여 최근 재정규모 대비 SOC투자 비중은 약 14~15% 수준을 나타내고 있다.

<표2-2> 연도별 SOC 투자 예산추이(추경포함)

(단위: 조원)

구 분	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년
SOC투자(A)	6.7	8.3	10.3	11.6	13.5	14.2	15.2
<증가율>	<19.6%>	<23.9%>	<24.3%>	<12.6%>	<16.4%>	<5.2%>	<7.0%>
재정규모(B)	54.8	63.0	71.4	80.8	88.5	94.9	106.1
<증가율>	<15.6%>	<15.0%>	<13.3%>	<13.2%>	<9.5%>	<7.2%>	<11.8%>
비중(A/B)	12.3%	13.2%	14.4%	14.4%	15.2%	15.0%	14.3%

향후에도 국가경쟁력을 제고시키기 위해서는 인프라시설의 적기·적량 공급이 계속되어야 하고, 건설경기 활성화를 통한 경제활력의 회복을 위해서는 지속적인 SOC 투자가 필요한 실정이다. 그러나, 최근 복지수요의 심화 및 재정압박

에 대한 부담이 높아져 국가 재정만으로는 SOC 투자 재원확보가 어려운 실정이다.

재정규모 증가율을 보면, '90년대 후반에는 13%~15% 수준을 유지했지만, 이후 그 증가율이 상대적으로 감소하였고, 예산 구조를 보더라도 농어촌, 사회간접자본, 국방분야 보다는 정보화, 과학기술, 교육, 문화 관광, 사회복지 등의 예산증가율이 더 크게 나타나고 있다.

아래 <2-3>표에서 보면, 2001년 예산액(추경제외) 증가율이 정보화 및 과학기술은 16.1%, 교육 19.1%, 사회복지 16.3%, 환경개선 10.2%를 보였고, SOC 예산증가율은 상대적으로 낮게 나타났다.

<표2-3> 최근의 분야별 예산 구조

(단위: 억원, %)

구 분	예산액			증감율	
	1999년	2000년	2001년	2000년	2001년
정보화, 과학기술	40,138	47,467	55,116	18.3%	16.1%
교육	179,030	197,256	234,968	10.2%	19.1%
문화 관광	6,647	9,639	10,458	45.0%	8.5%
사회복지	83,150	70,017	81,460	△15.8%	16.3%
환경개선	23,250	27,991	30,833	20.4%	10.2%
중소 벤처기업	19,768	15,276	18,062	△22.7%	18.2%
농어촌 지원	85,431	93,084	98,885	9.0%	6.2%
SOC	134,088	140,767	146,322	5.0%	3.9%
국방비	149,191	144,774	153,884	△3.0%	6.3%
금융구조조정,국채이자	68,559	82,635	85,763	20.5%	3.8%

그리고 재정의 적극적인 경기 대응과정에서 '98년 이후 중앙정부 및 지방정부 채무가 크게 증가하였고, 향후 재정운영방향이 재정 건전성의 조기 회복, 지식정보화 촉진 및 새로운 성장 동인 배양, 더불어 사는 사회적 기틀 마련 등임을 볼

때 교육, 복지, 과학 등에 재정이 중점 지원될 것으로 보이며 SOC 분야의 재정지원은 그 증가세가 둔화될 것으로 예상된다.

결국, 이러한 여러 가지 여건을 종합하여 볼 때 정부 재정에 의한 SOC 시설의 확충은 한계가 있으며 이를 극복하기 위해 민간부문의 자본을 적극 활용할 필요성이 있다. 이와 동시에 민간의 창의성과 효율성을 살릴 수 있는 민간투자제도에 대한 필요성이 증대된 것이다.

이에 따라 정부는 민자유치 활성화를 위한 민간투자제도의 전면 개편('99. 4월 민간투자법 개정 시행)을 계기로 민간투자사업 추진의 가시적 성과를 달성하기 위한 노력을 강화하고 있다. 그 결과 주요 대형 민간투자사업이 진행 중에 있거나 완공되었으며 신규 착공 사업이 급격히 늘어나는 등 민간투자사업에 대한 투자가 본격화되고 있다. 인천국제공항고속도로('00.11), 인천국제 공항화물터미널('00.10), 광주제2순환도로1구간('00.11) 등이 완공되었고, 천안-논산고속도로, 우면산 터널 등이 현재 시공중에 있다. 또 부산신항·목포신의항('00.12), 대구-부산고속도로('01.2), 인천국제공항철도('01.4), 일산-퇴계원고속도로('01.6) 등이 신규 착공되었다.

또한, 1999년 새로이 도입된 민간부문이 사업을 제안하여 추진하는 민간제안 사업의 증가도 매우 고무적인 결과로 손꼽히고 있으며 외국인의 지분참여 사례 등 외국인의 투자 관심도 증가 추세에 있다.

'01. 12월말 현재 민간투자사업심의위원회(위원장 : 기획예산처장관)의 심의를 거친 총사업비 2천억원 이상의 국가관리 민간투자사업은 총 35개이며, 이 중 운영중인 사업 3개, 사업시행자가 지정되어 시공중이거나 착공 준비중인 사업 10개, 실시협약 체결을 위한 협상중인 사업 15개, 사업시행자를 모집 또는 준비중인 사업이 7개가 있다.

각 중앙부처 및 지자체가 민간투자법에 근거하여 자체적으로 추진·관리하고 있는 자체관리사업의 경우, '01. 9월말 현재 82개 사업에 이르고 있으며, 특히 최근에 환경기초시설 등의 민간제안사업이 크게 증가하고 있다.

그러나 현재 추진되고 있는 민간투자사업의 출자사들이 대부분 건설회사 위주로 구성되어 있는데 이는 공사수주를 통한 시공이윤 확보가 가능한 데 기인하고 있다. 이로 인해 투자비의 증가와 수익률의 왜곡이 일어날 가능성이 내재되어 있으며, 운영과정에 대한 관심부족 그리고 출자여력에 대한 문제점이 상존하고 있는 것이다. 다만, 최근 들어서 민간투자사업에 대한 보험회사, 공제회, 연기금 등의 관심이 점차 확대되고 있어 바람직한 현상으로 보인다.

또한 현재 추진되고 있는 민간투자사업의 문제점으로는, 민간투자사업이 일부 중앙부처 및 지자체에 편중되는 등 국가 및 지자체 전체의 균형있는 민자유치 노력이 미흡한 실정이라는 것이다. 그리고 일부 지자체의 경우 재원조달계획에 대한 충분한 검토 없이 국가계획상 우선순위가 낮은 사업을 민자사업으로 조기 추진하면서 과도한 국고지원을 요구하는 사례가 있다.

향후 세계경제의 동반 침체, 미국 테러사건 등에 따른 기업투자 환경의 불확실성으로 민간부문의 민간투자사업에 대한 신규 투자가 위축될 가능성이 있는 등 여러 악조건이 있는데, 이를 극복하고 신규 대형 인프라시설에 대한 민간투자의 지속적 확대를 위해서는 적극적인 민간자본유치 노력이 요구되고 있다.

2. SOC 투자소요 전망

1) SOC 시설에 대한 총 투자소요 전망

향후 중장기 민간투자 계획 기간 동안의 SOC 시설에 대한 투자소요를 가늠하기 위해서 SOC 관련 중장기 계획과 기존의 추정자료를 근간으로 하여 추정하였다. 기존의 SOC 시설 관련 각종 중장기 계획에서는 연간 약 17~20조원 수준의 SOC 투자가 필요할 것으로 전망하고 있는데, 이를 구체적으로 살펴보면, 제1차 중기교통시설투자계획에서는 2000~2004년 기간 동안 교통시설 확충에 약 99.9조원의 투자재원이 소요되며 부문별 투자비중은 도로 54.7%(54.7조원), 철도

28.7%(28.6조원), 공항 4.6%(4.6조원), 항만 9.9%(9.9조원), 물류 기타 2.1%(2.1조원)로 나타났다.

국가기간교통망계획은 2000~2019년 기간 동안 SOC 투자소요가 총 334.6조원으로서 도로 55.5%(186.3조원), 철도 28.1%(94.0조원), 공항 4.2%(13.7조원), 항만 11.0%(36.8조원), 물류 1.2%(3.9조원)로 전망하였다.

또 제4차 국토종합계획에 의하면, 2001~2020년 기간 동안 총 SOC 투자는 약 344조원 규모이며 도로 57.1%(196.4조원), 철도 21.3%(72.9조원), 공항 4.5%(15.6조원), 항만 11.1%(38.3조원), 물류 6.0%(20조원) 순으로 전망하였다.

이상의 결과를 바탕으로 중장기 민간투자계획 기간 중의 SOC 투자소요 규모를 다음과 같이 추정하였다. 먼저 중기교통시설투자계획(2000~2004년) 상의 부문별 투자소요 규모를 중심으로 하되, 기타 국가기간교통망계획 등의 투자소요를 감안하여 계획기간(2002 ~ 2011년) 중의 SOC 투자소요를 전망²⁾하였다.

동 추정 결과 SOC 투자소요는 계획 기간 중 약 198.9조원 규모로 전망되었는데 세부적으로 도로부문이 약 109.3조원(54.9%), 철도부문이 약 57.2조원(28.8%), 공항부문이 약 6.6조원(3.3%), 항만부문이 약 22.5조원(11.3%), 물류시설부문이 약 3.3조원(1.7%) 소요될 것으로 나타났다.

<표2-4> 2002~2011년 투자소요 추정액

(조원, %)

구 분	투자 소요	부문별 비율
도 로	109.3	54.9
철 도	57.2	28.8
공 항	6.6	3.3
항 만	22.5	11.3
물 류 시 설	3.3	1.7
계	198.9 조원	100.0%

2) 중기교통시설투자계획과 기타 국가기간교통망계획 등의 각 부문별 투자소요 총규모를 기간으로 나누어 각 계획의 연간 투자소요를 추출한 후 산술평균하여 본 계획기간 중 연간 투자소요를 추정하였고, 이를 계획기간인 10개년을 곱하여 투자소요를 산정하였음.

2) 정부부문의 SOC 투자규모 전망

기존 중장기 SOC 투자계획상의 정부재원 조달 전망에 관해 살펴보면, 대체로 정부재정에서 부담 가능한 규모를 연간 약 13~16조원 수준으로 전망하고 있다.

제1차 중기교통시설투자계획은 2000~2004년까지 투자소요 약 99.9조원 중 정부재정에서 부담 가능한 규모는 약 69.9조원(연간 약 14.0조원) 수준으로 보고 있다.

국가기간교통망계획에 따르면 2000~2019년까지 투자소요 약 335조원 중 정부재정에서 부담 가능한 규모는 약 250조원(연간 약 12.5 조원) 수준이며, 제4차 국토종합계획에서는 기간 2001~2020년의 기간동안 투자소요 약 344조원 중 정부재정에서 부담 가능한 규모는 약 320조원(연간 약 16.0 조원) 수준으로 전망하였다.

이를 기초로 하여, 중장기 민간투자계획 기간 중의 정부 투자재원 조달 규모를 추정하였다. 먼저 계획기간(2002~2011년) 중 정부의 SOC 부문에 대한 투자재원 배분가능규모를 추정하기 위해 GDP 성장률을 4%~6%로 가정하고, 현재 정부의 SOC 투자가 전체 재정규모 대비 15.0%내외, GDP 대비 2.8% 내외 수준이나 향후 그 비중은 점차 낮아질 것으로 전망된다는 점을 감안하여 GDP 대비 SOC 투자 비중을 최근 6년간 평균치인 2.4%를 적용하였다.

<표2-5> GDP 대비 SOC 예산의 비율 추이

(단위: 조원)

구 분	1995	1996	1997	1998	1999	2000
GDP 규모	377.3	418.5	453.3	444.4	482.7	517.1
SOC 투자	6.7	8.3	10.3	11.6	13.5	14.2
SOC/GDP	1.78%	1.98%	2.27%	2.61%	2.80%	2.75%

추정결과 정부의 SOC 부문에 대한 총 투자규모는 계획기간 중 약 159.2~180.4조원으로 연간 약 16~18조원 규모로 나타났다³⁾.

또한, 정부 SOC 투자재원의 부문별 적정 배분 규모를 추정하기 위해, 정부 투자재원의 SOC 부문별 재원배분 추이를 살펴보았다.

1962~1998년 기간 중 교통부문별 투자재원 배분비율을 평균한 결과 도로 51%, 철도 34%, 공항 4%, 항만 11%로 나타났고, '90년대 후반인 1996~2000년 기간을 보면 도로 56.6%, 철도 26.8%, 공항 7.4%, 항만 8.8%로서 도로와 공항부문에 대한 투자비율이 증가되고 있다.

중기교통시설투자계획에서는 교통부문간 투자재원의 적정 배분비율을 도로 55.9%, 철도 29.3%, 공항 4.7%, 항만 10.1%로 배분되고 있다.

또한 동북아 컨테이너 물동량 증가율이 연간 8.1%로 예측되고, 특히 중국의 컨테이너 물동량이 2010년 6천만TEU로 추정되는 등 급속히 증가(연간증가율 11.5%)할 것으로 보이며, 우리나라도 역시 2011년 2,967만TEU로 예측(연간증가율 11.9%) 되어 물류기지 구축 및 기반시설 확충을 위한 항만 투자소요는 계속 증가할 것으로 전망됨에 따라 이를 반영하였다. 그리고 경제성장에 대한 교통부문별 공헌도와 시설의 사회적 비용/편익, 그리고 부문간 균형발전 등을 종합적으로 감안하면 항만부문 뿐만 아니라 철도 부문의 투자 비중도 증가시킬 필요가 있다.

따라서 계획기간 중의 SOC 투자소요 추정상의 부문별 투자비율과 중기교통시설 투자계획상의 배분비율 등을 토대로 부문별 재원배분 비율을 산정한 결과 도로 53.9%, 철도 29.1%, 공항 3.9%, 항만 11.4%, 물류시설 1.7% 수준으로 나타났다. 상기 부문별 재원배분 비율을 '90년대 후반의 투자비중과 비교하여 볼 때 철도는 2%, 항만은 3% 증가한 반면에 도로는 3% 감소하였다.

정부 SOC 투자재원의 부문별 재원배분 규모를 살펴보면, 계획기간(2002~

3) 먼저 GDP가 매년 4%~6% 증가한다고 가정하여 각 연도별 GDP를 추출한 후 GDP 대비 SOC 투자 비중인 2.4%를 곱하여 각 연도별 SOC 예산을 추정하였음

2011년)중 정부의 SOC에 대한 부문별 투자 가능규모는 총 159.2 ~ 180.4조원으로
로써, 여기에 상기 부문별 적정 재원 배분비율을 적용하면 도로부문 85.8~97.5조
원, 철도부문 46.3~52.6조원, 공항부문 6.2~6.6조원, 항만부문 18.2~20.6조원,
물류시설 2.7~3.1조원으로 나타났다.

3) SOC 민간투자소요 전망

지금까지의 결과를 종합적으로 살펴보면, 중장기 민간투자계획 기간(2002~
2011년) 중 SOC 투자소요와 정부재정에서 부담 가능한 투자 규모를 비교해 볼
때 약 18.5~39.7조원 규모의 투자재원 부족이 발생할 것으로 전망되며, 이 부족
분에 대하여 민간부문에서의 투자가 뒤따라야 소요에 대비한 시설 공급이 균형
있게 이루어질 수 있다. 이 재원 부족액을 민간부문에서 조달할 경우 순수 민간
투자액 규모는 연간 약 2~4조원으로 추정된다. 그러나 여기에는 SOC 시설 투자
에 대한 공기업의 자체 조달분은 민간투자 규모에 포함되지 않았으므로 이를 고
려할 경우 민간부문에서 조달해야 할 투자재원 규모는 줄어들 것으로 보인다.

부문별로 살펴보면, 도로부문의 총 SOC 투자소요는 109.3조원으로서 정부예
산으로 확보할 수 있는 투자재원 85.8~97.5조원과 비교할 때 약 11.8~23.5조원
의 투자재원이 부족할 것이다. 철도부문의 경우 투자소요는 57.2조원으로서 정부
예산으로 확보할 수 있는 투자재원 46.3~52.6조원과 비교할 때 약 4.6~10.9조원
의 투자재원이 부족하다. 공항부문의 경우는 투자소요가 6.6조원으로서 정부예
산으로 확보할 수 있는 투자재원 6.2~6.6조원과 유사하여 투자재원이 상대적으
로 크게 부족하지 않다. 항만부문의 경우 투자소요는 22.5조원으로서 정부예산으
로 확보할 수 있는 투자재원 18.2~20.6조원과 비교할 때 약 1.9~4.3조원의 투자
재원이 부족하다. 물류시설의 경우도 투자소요는 3.3조원이지만 정부예산 확보
가능 추정액은 2.7~3.1조원으로서 약 2,000~6,000억원의 재원이 부족한 것으로
나타났다.

결국 이러한 자원부족을 해결하기 위해서는 민간투자사업의 활성화가 필요하다고 볼 수 있다. 민간투자사업은 국고보조금을 통한 레버지리 효과(leverage effect)를 유발하기 때문에 한정된 정부재원으로 SOC 투자를 확대할 수 있는 매우 효과적인 수단이다.

따라서 민간투자사업을 보다 활성화시켜 SOC에 대한 민간투자 소요분 이상의 민간자본 유치 노력을 경주할 필요가 있음을 알 수 있다. 특히 현재의 SOC 시설 확보수준을 감안할 때 SOC 시설의 조기확충을 도모하기 위해서는 계획 기간 중 전반기에 있어서의 민간투자의 역할 강화가 특히 요청된다.

정부 예산 부족분을 순수 민간투자자로 충당할 경우 교통시설의 민간투자사업 규모를 알아보기 위해서는 정부 보조금 규모를 추정할 필요가 있다. 정부 보조금은 적정 수준의 사업성을 유지하여 민간투자사업에 민간자본을 참여시키기 위한 보조금으로서 본 연구에서는 기존의 추진된 부문별 민간투자사업의 정부 보조금 비율을 참고로 하여 민간투자사업 규모 대비 도로, 철도, 공항, 항만, 물류시설 등 각각 30%, 40%, 30%, 40%, 20%의 정부보조금 비율을 가정하였다. 이러한 과정을 거쳐 추정된 교통시설별 민간투자사업 규모는 총 28.1~60.3조원으로서, 도로 16.9~33.6조원, 철도 7.7~18.2조원, 공항은 0~6,000억원, 항만은 3.2~7.2조원, 물류시설은 3,000~7,000억원으로 추정되었다. 따라서, 교통시설 정부예산에서 민간투자사업에 투입된 정부보조금을 제외한 순수 재정사업규모는 총 138.6~170.8조원으로서, 도로 75.7~92.4조원, 철도 39.0~49.5조원, 공항 6.0~6.6조원, 항만 15.3~19.3조원, 물류시설 2.6~3.0조원으로 추정되었다.

<표2-6> SOC 부문별 정부재원 적정 배분규모 산정

(단위: 조원)

구 분	총SOC 투자 소요	정부 SOC 투자①	민간투자사업			재정사업 규모 (①-③)
			순수 민간투자②	정부 보조금③	민간투자사업 규모(②+③)	
도 로	109.3	85.8~97.5	11.8~23.5	5.1~10.1	16.9~33.6	75.7~92.4
철 도	57.2	46.3~52.6	4.6~10.9	3.1~7.3	7.7~18.2	39.0~49.5
공 항	6.6	6.2~6.6	0~0.4	0~0.2	0~0.6	6.0~6.6
항 만	22.5	18.2~20.6	1.9~4.3	1.3~2.9	3.2~7.2	15.3~19.3
물류시설	3.3	2.7~3.1	0.2~0.6	0.1~0.1	0.3~0.7	2.6~3.0
계	198.9	159.2~180.4	18.5~39.7	9.6~20.6	28.1~60.3	138.6~170.8

3 CHAPTER

부문별 대상사업의 선정

1. 민간투자 추진 후보사업 선정의 기본 방향 및 일반원칙

1) 후보사업 선정의 기본방향

SOC 시설의 효율적 확충을 위한 민간투자사업의 추진 대상을 지속적으로 확대함을 기본적인 목적으로 하며, 이를 위해서 민간투자법상의 민간투자 대상 SOC시설 전 분야를 민간투자의 잠재적인 대상사업으로 하였다. 이와 같이 민간투자 추진 대상사업을 확대함으로써 민간부문에겐 비전을 제시하고 예측가능성을 부여함으로써 민간투자사업의 효율적 추진이 가능할 것이다. 본 계획에서 민간투자 추진을 위한 후보사업 선정의 기본 방향은 다음과 같이 설정하였다.

첫째, 시설 운영에서 민간의 창의성과 실효성을 제고할 수 있는 사업과 적정 수준의 수익성을 확보할 수 있는 사업으로서 중장기적 측면에서 투자우선순위를 고려한 중장기 민간투자 후보사업을 선정함으로써 민간에게 민간투자사업 추진에 대한 정보를 제공하고, 실효성 있는 부문별 민간투자계획에 의한 사업 추진으로 SOC 투자의 효율성을 제고하며, 민간투자규모의 총량 예측과 조정으로 공공과 민간의 적절한 역할 분담이 가능하도록 선정의 기본 방향

을 설정하였다.

둘째, 중장기 민간투자계획의 집행 및 관리체계의 확립은 중장기 계획의 실효성을 위해 필수 불가결한 사항이다. 대상사업 선정 및 재정지원 등은 민간투자법상의 사업추진절차 및 예산회계법상의 예산 집행 과정 절차에 따라 추진함으로써 민간투자사업의 합리적인 시행체계를 확립해야 한다. 또한, 재정사업과 민간투자사업간의 신속하고 원활한 상호전환이 가능하도록 하고 민간투자사업의 사업추진을 위한 기반을 강화하며 투자재원 조달을 다양화되도록 제도적 개선 방향을 설정하였다.

민간투자 추진 후보사업을 선정하기 위해서는 우선 정부의 각종 SOC 시설 관련 중장기계획상의 사업들을 토대로 하여 후보사업을 선정한 후, 부문별 특성을 반영하여 대상사업을 선정하였다.

2) 후보사업 선정의 일반원칙

민간투자 추진 후보사업을 선정하기 위한 일반 원칙으로, 첫째, 사회적 편익과 비용을 고려한 당해 사업의 경제성 분석을 통하여 경제적 타당성이 있는 사업을 우선적으로 선정하였다. 즉, 개별 사업에 대한 사업성 분석을 통하여 민간투자사업으로 추진이 가능할 정도의 사업성이 있어 투자비 회수에 필요한 수익성을 확보할 수 있는지를 위주로 선정하였다. 둘째, 사업성이 다소 저조한 사업일지라도 운영 효율의 제고나 적정 수준의 재정지원으로 사업성 확보가 가능한 사업을 선정하였다. 셋째, 해당 지역의 발전 가능성과 수요 증가 가능성이 있는 사업을 선정하였다.

사업 부문별 후보사업 선정 원칙을 살펴보면, 도로부문의 경우 적정 교통수요를 확보하고 사회적 편익이 증대되는 사업을 대상으로 전국의 기간교통 네트워크의 연계성을 도모하는 데 중점을 두고 선정하였다. 철도부문의 경우 수송수요, 경제성 등의 요소들로 대상사업 선정기준을 마련하고 기간망철도, 광역전철, 도

시철도, 경량전철 등에 대한 유형별 특성을 고려하여 선정하였다.

항만부문의 경우 항만사업의 시급성, 적절한 사업규모, 수익성의 확보 등의 원칙에 따라 항만수요자의 다양한 요구에 부합하는 사업을 중심으로 수요예측에 입각하여 민간투자사업을 선정하였다. 한편 환경부문은 지방자치단체의 의견을 토대로 개별 환경기초시설의 연계성을 고려하고 사업추진 단계에서부터 대상별, 권역별로 광역화할 수 있는 일정 규모이상의 시설을 대상으로 하였다. 그리고, 기타시설부문은 물류, 에너지, 관광 등의 3개 분야로 분류하여 각 분야별 특성을 고려한 계획을 수립하였다.

2. 부문별 대상사업의 선정

1) 도로부문

(1) 대상사업 선정의 기본원칙

도로 부문에서의 민간투자 대상사업 선정을 위하여 도로사업의 장래 계획을 총괄적으로 검토하여 다음과 같은 기본원칙에 의거하여 대상사업을 선정하였다.

- 개략적인 사업성 분석을 통하여 후보사업 선정
 - 국고지원 규모(비율)의 적정성
 - 교통 혼잡수준 분석(V/C), 경제성 분석(B/C)을 통하여 사업 추진의 적정성 검토
 - 총 사업비의 적정성: 민간투자사업으로 추진이 가능한 적정 규모(총사업비 약 1,000억원) 이상인 사업
- 대체 교통수단의 유무
 - 고속도로와 국도, 국도와 지방도, 도시고속도로와 지하철 등 대체 교통수단의 유무를 확인하여 적정한 사업을 선정
- 대도시권을 중심으로 적정 교통수요 확보가 가능한 사업 선정

이상과 같은 대상사업 선정원칙을 기초로 하여 도로의 유형별, 관련계획별 특성을 반영하여 실질적인 민간투자 대상사업으로의 추진 가능성을 검토하고 개별 사업별로 수익성분석을 시행하여 후보사업을 선정하였다.

적정 교통수요의 확보를 위해 각 사업별로 계획에서 제시하는 노선별 장래 예측교통량의 적정성을 검토한 후, 각 사업별로 우회도로 및 대체수단에 대한 종합적인 분석과 적정 수준의 교통수요 확보를 위해 유발교통량 및 통과교통량에 대한 검토도 병행하였다.

민간투자방식의 효율적 추진과 규모의 경제를 도모하기 위해서는 사업규모가 일정수준 이상이 되어야 하므로 관련 계획에서 사업별로 제시한 추진비용을 검토하며, 입지한 지형 및 도로의 유형별로 사업비를 차등 적용하여 사업별 특성을 종합적으로 고려하여 산정하였다.

사업 시행으로 인한 사회적 편익 측면의 고려를 위해 통행시간 단축, 편익 및 경비 절감을 극대화할 수 있는 사업을 우선 선정하였고, 혼잡 완화로 인한 사회적 손실의 감소와 물류비용의 절감 부분도 함께 감안하였다.

전국 차원의 교통계획들을 종합적으로 검토하여 도로 유형별 체계가 유기적으로 연계되어 원활한 흐름을 이루도록 하고, 관련계획의 종합적인 검토를 통하여 도로망 체계의 효율성을 제고할 수 있는 노선을 위주로 선정하였다.

또한 재정지원 규모의 산정을 위해 사업별, 주무 관청별 재정지원이 가능한 규모를 분석하고, 도로 유형별, 사업추진 방식별 재정지원 방법에 대한 검토를 수행하여 가능성 여부를 판단하였다.

각 사업별로 지역개발 효과에 대한 분석 및 국토의 균형 발전을 위한 고려와 타 수단과의 연계 및 주변 환경에 대한 분석 등 제반사항에 대한 종합적인 검토를 수행하여 대상사업을 선정하였다.

① 고속도로

전국 기간교통망계획의 7X9축을 근간으로 장래 계획노선, 기본설계 및 실시설

계 중인 노선, 확장계획이 수립된 노선을 우선적으로 선정하여 검토하였다.

고속도로 관련계획은 최근에 수립된 계획을 근간으로 하되 현재 사업별로 구체적인 계획이 진행 중인 경우는 이를 우선 반영하였다.

② 일반국도

일반국도 관련사업은 대부분 확장사업을 위주로 진행되고 있는 실정이다. 현재 무료도로로 이용되던 도로를 확장사업한 후, 유료도로로 전환한다는 것은 심각한 민원 발생이 우려되므로 이에 대한 정책적 대책 없이 민간투자사업 즉, 유료도로 사업으로 시행하는 것은 어려울 것으로 예상된다.

따라서 본 연구에서는 신설사업을 위주로 검토하였다. 일반국도사업의 경우에는 장기적인 계획이 수립되지 않고, 단기적인 사업위주로 계획이 수립되고 추진됨에 따라 대상 관련계획은 극소수이므로 제한된 계획만을 검토대상에 포함하여 진행하였다.

③ 국도대체우회도로

국도대체우회도로의 경우 중·장기계획이 수립되어 있어 체계적인 검토가 가능한 실정이다.

국도대체우회도로는 시가지를 우회하는 주요 간선기능의 도로이며, 대부분 신설사업이고, 도시의 입지여건과 규모에 따라 다르지만 교통수요가 확보될 가능성이 높아 민간투자사업으로 추진이 용이하므로 이들 사업 중 사업성 확보가 가능한 사업을 위주로 검토하였다.

④ 지방도 및 시·군도

지방도 및 시·군도의 경우 주로 확장사업이 많으며, 일반국도사업과 마찬가지로 무료로 이용되는 사업이므로 신설사업을 위주로 검토하였다.

지방도 및 시·군도의 경우 교통량이 적으므로 적정 교통수요가 확보될 수 있

는 사업을 대상으로 우선 검토하였다.

⑤ 광역도로

광역도로란 2개 이상의 지자체가 관련된 도로사업으로 현재 병목구간이거나 미연결 구간(Missing Link)인 경우가 많아 시급히 건설이 요구되는 사업이 대부분이다.

대도시의 광역도로의 경우 적정 교통수요로 수익성이 확보될 수 있으며, 대부분 신설 사업이므로 검토대상 사업으로 우선 순위가 높은 것으로 분석되었다.

(2) 관련계획의 검토 및 현황 조사

관련계획을 총괄적으로 검토하여 먼저 도로의 유형별 관련계획으로 정리하였다. 관련계획은 총 13 종류로 각각 수립된 연도와 목표연도가 상이하나 본 연구에서는 모든 계획을 2005년까지의 계획, 2005년~2010년, 2010년 이후 계획으로 분류하였다.

검토된 관련계획은 다음과 같다.

- 제1차 중기교통시설투자계획(2000~2004)
- 수도권 광역간선도로정비계획(2000~2004)
- 국토 기능분류 및 효율적 투자방안 연구(2001~2005)
- 서울특별시 교통정비중기계획(1997~2011)
- 서울특별시 중기교통종합계획(1997~2011)
- 경기도 교통종합기본계획(1997~2011)
- 도로정비기본계획(1998~2011)
- 제4차 국토종합개발계획(2000~2010)
- 도로투자효과분석 및 고속도로 중기투자계획 수립연구(2000~2010)
- 국가기간교통망계획(2000~2019)
- 수도권 광역교통망계획(2000~2020)

- 지방 5대 도시권 광역교통계획수립(안)(2000~2020)
- 국가지원지방도 중장기사업계획(1996~2026)

총 13개 관련계획을 검토한 결과, 도로의 유형별로 가능 사업 570개를 도출하였으며, 570개의 사업을 사업별로 분류하면 다음과 같다.

- 고속도로사업 82개
- 일반국도사업 98개
- 국도대체우회도로사업 140개
- 국가지원지방도사업 157개
- 광역도로사업 52개
- 기타사업 41개

<표3-1> 도로부문 관련계획

구 분	관 련 계 획	사업수
고속도로	· 도로투자효과분석 및 고속도로 중기투자계획 수립연구 · (수도권) 광역교통망계획수립 -최종보고서- · 제1차 중기교통시설투자계획 · 도로정비기본계획 · 국가기간교통망계획	82개사업
일반국도	· 제1차 중기교통시설투자계획 · 도로정비기본계획 · 경기도 교통종합기본계획 · 국가기간교통망계획	98개사업
국도대체 우회도로	· 제1차 중기교통시설투자계획 · 도로정비기본계획 · 경기도 교통종합기본계획	140개사업
국가지원 지 방 도	· 국가지원지방도 중장기사업계획 · 제1차 중기교통시설투자계획 · 도로정비기본계획	157개사업
광역도로	· (수도권) 광역교통망계획수립 -최종보고서- · (수도권) 광역간선도로정비 -최종보고서- · 서울특별시 교통정비중기계획 · 지방5대도시권 광역교통계획수립(안)	52개사업
기 타	· (수도권) 광역교통망계획수립 -최종보고서- · 제1차 중기교통시설투자계획 · 『서울교통미래21』 서울특별시 중기교통종합계획	41개사업
합 계		570개사업

재정사업의 기간별 투자규모를 파악하기 위하여 계획된 사업들을 목표년도별로 사업구간의 연장과 총사업비를 분석해 본 결과, 2005년까지의 사업비 규모가 타 기간과 비교하여 많은 것으로 나타났다. 이는 현재 진행중인 사업이 포함되어 있고, 지방비로 집행되는 지방도와 광역도로, 기타도로 계획이 2005년까지는 구체적인 계획이 수립되어 있는 반면, 중장기적인 계획이 아직 수립되지 않았거나, 수립된 계획이 많지 않기 때문인 것으로 분석된다.

<표3-2> 도로유형별 재정소요계획

(단위: km, 억원)

구 분		합 계	~2005	2006~2010	2011~
총 계	총 연 장	10,363	5,430	2,197	2,736
	총사업비	1,965,930	750,039	497,638	718,253
고속도로	총 연 장	5,453	1,972	1,242	2,239
	총사업비	1,367,477	364,292	346,838	656,347
일반국도	총 연 장	1,984	1,984	-	-
	총사업비	244,129	244,129	-	-
국도대체 우회도로	총 연 장	839	411	336	92
	총사업비	87,536	45,967	24,405	17,164
국가지원 지방도	총 연 장	1,282	611	331	340
	총사업비	80,522	33,911	23,811	22,800
광역도로	총 연 장	264	165	94	5
	총사업비	70,512	34,022	18,938	17,552
기 타	총 연 장	541	287	194	60
	총사업비	115,754	27,718	83,646	4,390

(3) 민간투자 대상사업 선정 기준

민간투자 대상사업 후보군은 일반 도로사업과는 다른 특성을 가지고 있으므로

대상사업 선정시에도 이러한 특성을 감안해야 한다.

총 570개의 도로관련 계획들은 현재 진행중인 사업들도 포함되어 있으며, 실현 가능성이 희박하거나 사업성이 낮은 사업들이 포함되어 있다. 그러므로 이러한 사업들을 구분하여 선별하는 작업을 수행하였다.

우선적으로 유형별로 분류된 관련계획들을 사업 추진의 목표년도별로 정리하여 다음에 명시된 기준에 따라 일부 사업들을 제외시킨 후 후보군을 선정하였다.

- 현재 공사중인 사업 제외
- 금년과 내년에 착수예정으로 예산이 배정된 사업 제외
- 기존 무료로 운영되고 있는 도로의 확장사업 제외
- 계획중인 사업중 사업비 1천억원 미만의 사업(사업비가 확인되지 않은 사업은 연장 4km 이하의 사업) 제외

이 결과 총 570개의 도로 관련계획들 중 개별적 수익성 분석의 후보 대상사업은 고속도로사업 35개, 국도대체우회도로 사업 18개, 기타도로 사업(광역도로, 지방도, 기타도로 포함) 17개의 사업으로 총 70개의 사업이 선정되었다.

70개 사업의 총 연장은 3,545.5km이며, 목표년도 2005년까지의 후보 대상사업 수는 10건, 연장은 917km로 적게 나타났는데, 이는 단기추진계획이 확장사업 위주이며, 사업규모가 적은 사업이 다수 포함되기 때문인 것으로 분석된다

70개의 후보사업 중 고속도로사업이 대상사업 후보군의 50%를 차지하며, 사업 연장으로는 78%에 해당된다. 고속도로의 경우 사업의 규모가 일정수준 이상이며, 수익성이 보장되는 사업이 많고, 고속도로 관련계획이 장·단기적으로 가장 체계적으로 수립되어 민자사업으로 추진하기에 적당한 조건들을 갖추고 있기 때문인 것으로 판단된다.

반면 고속도로를 제외한 타 도로의 건설계획은 대부분 단기 추진사업이거나 소규모 사업이고 확장위주의 사업이기 때문에 후보군에 많이 포함되지 않았다.

<표3-3> 유형별 대상사업 후보군

구 분		합 계	~2005	2006~2010	2011~
총 계	총연장(km)	3,545.5	917	1,203	2,399
	사업수	70	10	27	33
고속도로	총연장(km)	2,771.6	96.6	725.2	1,949.8
	사업수	35	2	14	19
국도대체 우회도로	총연장(km)	354.9	100.6	125.2	129.1
	사업수	18	6	6	6
기타 도로	총연장(km)	419.0	22.0	75.1	321.9
	사업수	17	2	7	8

<표3-4> 도로부문 대상후보군 리스트

유형	구간	연장	목표년도	비고
고속도로 (35)	무안~광주(동서8축)	34.6km	2005년	
	구미~현풍(남북4축)	62.0km	2005년	
	화도~양평(남북4축)	19.3km	2010년	
	충주~음성(동서4축)	31.2km	2010년	
	제천~충주(동서4축)	37.4km	2010년	
	양평~가남(남북4축)	36.5km	2010년	
	문산~서울(남북2축)	24.8km	2010년	
	서울~춘천(동서2축)	75.4km	2010년	
	장흥~광양(동서9축)	60.9km	2010년	
	고성~강릉(남북7축)	94.4km	2010년	
	부산순환(동서9축)	65.3km	2010년	
	광양~여수(남북2축)	20.4km	2010년	
	전주~광양(남북2축)	117.8km	2010년	
	서울~연천(남북3축)	55.0km	2010년	
	고창~장성(동서8축)	17.2km	2010년	
	포항~울산(남북7축)	69.6km	2010년	
	군산~전주(동서7축)	33.3km	2011년이후	
	무주~대구(동서7축)	100.5km	2011년이후	
	철원~화도(남북4축)	84.0km	2011년이후	
	강화~서울(남북1축)	34.1km	2011년이후	
	전주~논산(남북2축)	45.5km	2011년이후	
	광주~해남(남북2축)	65.0km	2011년이후	
	철원~춘천(남북5축)	60.4km	2011년이후	
	양구~영천(남북6축)	309.5km	2011년이후	
	동해~포항(남북7축)	185.7km	2011년이후	
	강화~간성(동서1축)	211.5km	2011년이후	
	춘천~양양(동서2축)	78.5km	2011년이후	
	상주~안동(동서6축)	45.0km	2011년이후	
	제천~삼척(동서4축)	123.2km	2011년이후	
	당진~울진(동서5축)	260.0km	2011년이후	
	안동~영덕(동서6축)	69.1km	2011년이후	
	기계신항만(동서7축)	24.0km	2011년이후	
창녕~언양(동서8축)	68.5km	2011년이후		
광주순환(동서8축)	70.2km	2011년이후		
대구순환(동서8축)	81.8km	2011년이후		
국대도	고색~평택	26.8km	2005년	
	관설동~호저 사제~소초 장양	26.3km	2005년	원주시

<표3-4> 도로부문 대상후보군 리스트 (계속)

유형	구간	연장	목표년도	비고
국대도 (18)	귀곡동~행암동	12.0km	2005년	진해, 창원
	옥계~동호동~북평동	15.2km	2005년	동해시
	배방~공수~탐정 용두	4.6km	2005년	아산시
	승촌동~다시 월천	15.7km	2005년	나주시
	봉담 분천~태안 송산~기흥 신리	11.2km	2010년	수원시
	마장 오천~신둔 도봉~대월 응암	24.1km		이천시
	관산동~원당동~주교동~토당동	8.7km	2010년	고양시
	관산동~조리 장곡~파주 봉서~문산 내포	25.7km	2010년	파주시
	남촌동~방산동~하중동~도창동	10.4km	2010년	시흥시
	현곡 상구~효현동~외동 구어~양북 안동	45.1km	2010년	경주시
	기흥 신리~이동 천리~내사 송문	20.8km	2011년이후	용인시
	군포 부곡동~안양 박달동	10.8km	2011년이후	안양시
	안산 안산동~시흥~인천 만수동	18.0km	2011년이후	시흥시
	매송 야목~팔곡동~안산동	11.5km	2011년이후	안산시
	회천 봉양~상패동~청산 초성	16.1km	2011년이후	동두천시
	평택~천안	51.9km	2011년이후	
기타도 로 (17)	평촌~신림	11.4km	2005년	
	석수IC~학의JTC	10.6km	2005년	
	국지도 84~86(강화~인천)	9.4km	2010년	
	올림픽대로연장(행주대교~월곶)	29.7km	2010년	
	강변북로연장(천호대교~토평~서울춘천)	10.5km	2010년	
	동부간선 고가화(외곽순환~상계동~군자교)	16.9km	2010년	
	명지대교(사하구장림동~강서구명지)	2.6km	2010년	
	초읍터널 및 접속도로	1.5km	2010년	
	산성터널(북구하명동~금정구부곡동)	4.5km	2010년	
	서해안 벨트축(화성~김포~파주)	62.1km	2011년이후	
	동서 1축변경(김포~파주~연천~포천)	59.0km	2010년이후	
	제3순환선(시화지구~오산~용인~양평)	121.0km	2010년이후	
	동서 1축 보강(남양주~가평)	47.0km	2011년이후	
	경인고속도로~청계고가	11.6km	2011년이후	
	외곽순환~중부간선~한남대교남단	10.3km	2011년이후	
	고양 원흥~내부순환	9.3km	2011년이후	
	천마터널(사하구강천동~중구암남동)	1.6km	2011년이후	

(4) 민간투자 대상사업 선정

개별 사업에 대하여 수익성 분석을 수행하기 전에 수익성 분석 지표들에 대한 특성을 검토하였다. 수익성 분석의 지표 항목은 크게 수익률, 통행요금, 사업비, 운영비, 국고보조금을 들 수 있다. 5개의 지표 중 사업비는 사업계획에서 제시한 금액을 검토하여 반영하였고, 운영비와 통행요금 수준, 수익률, 국고보조금에 대하여 적절한 적용치를 설정하기 위하여 대안을 작성하여 Pilot 분석을 실시하였다. 이러한 분석 결과를 반영하여 수익성 분석 지표의 값을 설정한 후, 70개 후보 대상사업에 대한 개별적인 수익성 분석을 시행하였다. 항목별 적용 지표 값에 따라 많은 차이가 발생될 수 있으므로 대안을 작성하였으며, Pilot 분석에는 고속도로 11개 사업에 대해 시행하였다.

Pilot 분석에는 다양하게 작성된 대안들이 적용되었다. 아래에 제시된 대안들은 적용된 대안들 중 예시적인 2가지만 수록한 것이다. 대안Ⅰ은 기존 민자사업들의 수익성 분석에 평균적으로 사용된 수준이며, 대안Ⅱ는 현재 금리 등을 반영하여 수정한 안이다.

작성된 대안별 항목의 비교 내용은 <표3-5>와 같다

<표3-5> 대안별 항목 비교표

구 분	대안 1	대안 2
특 성	기존 민자사업에서 적용된 수준	현재 금리등을 감안하여 적용
수 익 률	15.0%	14.0%
이 자 율	12.0%	11.0%
통행요금	도공(34.8원/km)의 2.5배	도공(34.8원/km)의 2.5배
운영비용	연간 2.0억원/km	연간 2.5억원/km
통행료수입	교통량의 100% 적용	120% 적용(중대형 차량 감안)

Pilot 분석결과를 정리해 보면, 대안1의 수입은 실제보다 과소 추정되는 경향이 나타났으며, 대안2의 경우에는 낮아진 금리수준과 중차량 비율을 감안한 적정 통행료 수입을 적용한 결과 대안1의 결과보다 현실적이며 적용가능한 대안인 것으로 분석되었다. 따라서 대안 2의 지표 항목을 기초로 하여 후보대상사업군의 개별 수익성 분석을 시행하였다.

Pilot 분석결과 산출된 총사업비 대비 국고보조금의 비율은 다음과 같다

<표3-6> 총사업비 대비 국고보조금 비율 비교(Pilot분석 결과)

(단위 : 억원)

구 분	대안 1	대안 2
서울-강화	55.4%	31.7%
전주-광양	69.7%	55.3%
연천-서울	60.5%	34.5%
포항-울산	67.8%	52.2%
서울-홍천	41.0%	18.3%
홍천-양양	75.5%	64.5%
상주-안동	70.3%	54.2%
안동-영덕	60.0%	51.4%
무안-광주	60.9%	40.6%
광주순환	66.7%	49.2%
대구순환	70.0%	61.5%

수익성 분석의 지표들 중에서 사업분석의 결과를 비교·분석하기 위한 항목으로는 민간투자사업에 대한 적정 국고보조금 비율이 설정되었으며, 부가적으로 현행 민간투자사업의 효율성과 경제성을 검토하는 자료로도 활용될 수 있을 것으로 판단된다.

검토는 민간투자방식으로 고속도로를 건설하는 경우와 한국도로공사가 시행하는 경우의 국고보조금 규모 및 사용자가 지불해야 하는 통행료, 수익률을 동일

한 조건하에서 분석하여 결과를 비교해 보는 방식으로 수행되었다.

분석결과를 정리해 보면 다음과 같다. 현재 시행중인 3가지의 고속도로사업을 비교해 본 결과, 총 국고보조금은 한국도로공사가 건설하는 사업이 민간투자사업보다 적은 수준이다. 이는 한국도로공사의 경우 용지비를 50%만 지원을 받고, 민간투자사업은 100%의 재정지원을 받으므로 인하여 발생하는 것으로 해석된다.

따라서 용지비를 제외한 국고보조금은 총 보조금액을 기준으로 보면 민간투자사업이 조금 적은 수준이고, 총사업비의 비율로 보면 현저히 낮은 수준인 것으로 나타났다.

그러나 수익성 분석 결과, 한국도로공사의 고속도로 건설시의 통행료 34.8원/Km가 민간투자사업으로 시행한 도로의 통행료 88원/Km보다 현저히 낮게 산출된 반면 수익률은 민간투자사업이 훨씬 높은 것으로 나타났다. 한국도로공사의 건설시 수익률을 민간투자사업과 동일한 수준으로 분석했을 때, 산출된 통행료는 민간투자사업의 통행료의 57~76% 수준인 것으로 분석되었다.

반대로 민간투자사업의 통행료 수준에 맞추어 한국도로공사 건설시의 수익률을 산출해 본 결과는 민간투자사업의 110~129%로 높게 나타났다.

아래의 <표3-7>에서 보는 바와 같이 두가지 방법의 가장 큰 차이는 공사비 항목으로 일반적 한국도로공사는 설계기준 공사비의 75%만 반영하며, 민간투자사업은 설계기준 공사비의 100%를 반영함으로 인하여 그러한 결과가 도출된 것으로 판단된다.

이러한 분석을 통해 나타난 결과를 반영하면 민간투자 도로사업의 재정지원 규모는 한국도로공사 건설시의 국고보조금보다는 낮은 수준에서 결정하는 것이 타당한 수준인 것으로 판단된다.

<표3-7> 사업유형에 따른 수익률 및 통행료수준 비교

(단위: 억원)

구 분	천안~논산		대구~부산		서울외곽순환도로		비 고	
	민자	한국도로공사	민자	한국도로공사	민자	한국도로공사		
총 사 업 비	계	14,386	11,314	19,621	14,631	14,624	10,718	
	조사비	35	26	39	29	-	-	75% 적용
	설계비	104	78	100	75	13	10	"
	공사비	13,085	9,814	18,264	13,698	13,546	10,160	"
	감리비	320	-	392	-	302	-	직접시행
	보험료	78	-	118	-	87	-	-
	용지비		669		1,121		2,217	
	금융부대비	180	-	218	-	206	-	-
	이행보증금	6	-	20	-	11	-	-
	환경관리비	5	4	5	4	9	7	75% 적용
	운영설비비	441	331	369	277	181	136	"
	개업비 ¹⁾	110	393	59	548	244	406	
창업비	-	-	-	-	1	-	-	
신주발행비	22	-	37	-	24	-	-	
정 부 보 조	계	5,944	5,991	9,299	8,436	9,668	7,576	
	재정지원 ²⁾	4,607	5,323	7,058	7,315	5,235	5,359	
	용지비 ³⁾	1,337	669	2,241	1,121	4,433	2,217	
사 업 조 건	통행료	79.3원 /Km	34.8원 /Km	88원 /Km	34.8원 /Km	2,000원 /TG당	1,100원/ TG당	
	수익률	14.7%	11.95%	14.85%	13.27%	15.0%	12.79%	
	민간투자 통행료 고정시국고수익률	-	18.06%	-	17.61%	-	16.43%	
	민간투자 수익률 고정시국고통행료	-	52.34원 /Km	-	49.82원 /Km	-	1,510원/ TG당	

주: 1) 한국도로공사의 개업비는 조사비+설계비+공사비의 약 4%로 산정

2) 한국도로공사의 재정지원금은 총사업비의 50%임.

3) 한국도로공사의 용지보상비는 산정된 용지보상비의 50%임.

사업별 수익성 분석은 기 선정된 70개의 후보사업을 대상으로 하였으며, Pilot 분석을 통해 설정된 분석항목 값들을 적용하여 사업별 총사업비 대비 국고보조금 비율을 산출하였다.

그러나 대상사업 후보들은 각기 수립된 기준년도와 목표년도가 다르고, 담당 기관이 다르며, 공사비 산출의 편차도 크게 나타남에 따라 이러한 문제점을 먼저 보정하였다.

예상교통량은 도로유형별로 주변지역의 최근 교통량 조사자료를 근거로 하여 기준년도를 일정하게 정립한 후 평균증가율을 적용하여 예상교통량을 검토한 후 산정하였다. 건설 후 수입규모에 반영될 교통량은 초기 5년간 5%, 5~10년 3.5%, 그 이후 1.5%의 증가율을 적용하였다.

도로유형별 평균 공사비 단가와 비교하여 너무 낮은 사업과 너무 높게 책정된 사업의 공사비는 지형적 여건을 고려하여 보정하였다.

이러한 기초적인 작업을 시행한 후, 개별분석을 실시한 결과 용지비를 제외한 총사업비 대비 국고보조금 수준이 적정한 수준인 사업은 총 21개 사업으로 나타났다

- 국고보조금 10% 이하 : 2개 사업
- 국고보조금 10~20% : 3개 사업
- 국고보조금 20~30% : 7개 사업
- 국고보조금 30%초과 : 9개 사업

그러나 분석결과의 도출 후, 각 추진부서와 협의를 거치면서 3개사업이 추가적으로 제외되었다. 제외된 사업은 국도대체우회도로사업과 지방도사업으로 현재 진행중인 사업과 많은 부분이 중복되는 사업들로써 현실적으로 사업의 추진이 불가능한 것으로 분류되었기 때문이다.

민간투자 대상사업으로 선정된 총 18개 도로사업들을 도로 유형별로 살펴보면 고속도로사업이 10개, 국대도 등 사업이 4개, 지방도사업 4개로 선정되었으며, 이

사업들은 본 연구에서 파악된 전체계획사업 570개 중 3.2% 수준에 해당한다.

대상사업의 총 연장은 776.4km로서 전체 계획사업의 연장 10,363km의 7.5%수준이며, 대상사업의 총사업비는 188,739억won으로서, 전체 계획사업의 총사업비 1,965,930억won 대비 9.6% 수준이다.

<표3-8> 도로부문 대상사업 선정 리스트

유형	사업명 (도면)	규모(km)	사업비(억won)	사업기간
고속도로	양평-가남(남북4축) (고-1)	36.5	6,760	6년
	서울-춘천(동서2축) (고-2)	75.4	19,406	7년
	서울-강화(남북1축) (고-3)	34.1	7,286	7년
	서울-연천(남북3축) (고-4)	55.0	12,233	7년
	음성-충주(동서4축) (고-5)	31.2	7,371	7년
	장흥-광양(동서9축) (고-6)	101.0	17,015	7년
	화도-양평(남북4축) (고-7)	19.3	4,570	7년
	서울-문산(남북2축) (고-8)	24.8	5,700	7년
	군산-전주(동서7축) (고-9)	33.3	7,163	7년
	부산순환(동서9축) (고-10)	65.3	27,762	7년
계		475.9	115,266	
국대도 등	서수원-오산-평택 (국-1)	39.5	7,500	5년
	안산동-미산동-만수 (국-2)	18.0	3,320	6년
	둔포 - 오성 (국-3)	10.9	2,338	6년
	석수IC-학의Jct (국-4)	10.6	3,036	7년
계		79.0	16,194	
지방도	국지도 84-86호선 연결 (지-1)	9.4	2,253	5년
	제3순환선(시화-양평) (지-2)	91.0	17,361	7년
	동서1축변경(김포-포천) (지-3)	59.0	15,571	7년
	서해안벨트축(화성-파주) (지-4)	62.1	22,094	7년
계		221.5	57,279	
합계 : 18개		776.4	188,739	

(5) 장기 민간투자 대상사업 제안

① 장기계획의 전제

장기 민간투자 대상사업은 현재 그 지역의 교통상태가 양호한 편이거나, 단기 도로건설계획이 수립되어 있지만 장기적으로 볼 때에는 추가적인 도로가 필요한 노선대를 발굴하여 제시하고자 하는 것이다.

본 장기 계획은 기 수립된 국토계획, 권역별 계획 등 장래 개발계획들을 바탕으로 하여 개략적으로 제시하는 것이고, 이 노선대는 타 계획에 반영되지 않은 신설 노선대를 위주로 하며, 기존 노선대의 도로기능 변경도 포함되었다.

본 계획에서 제시하고 있는 장기적 도로계획은 노선계획에 불과하므로 예비 타당성, 타당성 조사 등 단계적 계획과정을 거쳐 구체화되어야 할 것이며, 장기적으로 볼 때 민간제안 방식으로 추진 가능한 사업들로 판단된다.

② 계획 노선대

· 청주~대전간 도로:

청주 국제공항과 대전광역시간을 연결하는 지역간 도로의 기능으로써 청주국제공항의 활성화에 따른 주변가로망체계의 보완과 인근 대도시와의 직접 연결도로의 필요성이 대두되는 노선이다.

· 김천~구미~영천간 도로:

대구광역시의 북부 외곽우회도로의 역할과 구미~영천지역을 단거리로 연결하는 지역간 도로의 기능도 겸하고 있는 노선이다. 김천, 구미, 영천은 대구광역시 북부에 위치하는 지역 중심도시로서 대구광역시와의 활발한 통행과 함께 세 지역간 연계 통행량이 증가할 가능성이 있다. 또한 대구광역시의 북부 우회도로의 기능으로 경북 서쪽지역과 동쪽지역간의 연계강화를 위해 필요한 노선으로 판단된다.

· 여수~남해간 도로:

여수와 남해는 수려한 경관으로 인해 관광 수요가 많은 지역이지만 입지 적 조건으로 인하여 교통이 불편한 지역이다. 여수와 남해를 잇는 도로는 두 지역의 관광 수요를 연계하여 더 많은 부가가치를 생산할 수 있으며, 통행이 불편한 두 지역의 소통을 원활히 할 수 있어 지역개발효과도 클 것으로 기대된다. 즉, 한려해상국립공원의 관광지역을 연결하는 관광도로의 역할과 남해안 통행불편 지역의 지역간 소통 기능을 동시에 수행하는 기능을 가지고 있는 노선이다.






· 영동고속도로(신갈~원주구간) :

경부고속도로, 중부고속도로, 중부내륙고속도로, 중앙고속도로를 동서로 연결되어 수도권과 연계하는 기능을 담당하고 있는 영동고속도로는 현재 추진중인 신갈~원주구간의 확장사업이 건설되어도 얼마 지나지 않아 도로의 용량을 넘어설 것으로 예상되고 있으므로 그 구간의 확장이나 교통량의 분산을 담당할 수 있는 신설도로의 확충이 필요하다

· 경기순환고속도로(화성~인천~김포~파주~남양주~가평~용인~오산~화성):

현재 수도권의 지방도로로 지정된 개별사업과 고속도로(양평~화도~가평)사업으로 설정되어 있는 노선들을 경기순환고속도로로 묶어서 진행하되, 사업의 추진은 적정 시기별로 나누어서 시행하도록 하는 것이 바람직하다. 그리고 순환고속도로의 기능을 충분히 발휘할 수 있도록 설계도 고속도로의 기준에 동일하게 맞추고, 건설은 IC별로 시기를 달리하여 적절한 시기에 개별적으로 추진하도록 하면 민간투자 방식으로 추진가능한 노선대일 것으로 판단된다.

<그림 3-1> 도로부문 계획도

범례	
	도로대상사업
	고속도로(기존)
	고속도로(계획)
	국도(기존)
	국도(계획)



2) 철도부문

(1) 대상사업 선정의 기본원칙

철도부문에서 민간투자 대상사업 선정 시에는 수익성을 가장 우선적으로 고려하였다. 즉, 수송수요 등 수익성과 밀접한 관련이 있는 요소들로서 대상사업 선정기준을 마련하여 계획사업들을 평가하고 민간투자대상사업을 선정하였다.

본 연구에서는 기간망철도, 광역전철, 도시철도, 경량전철의 4개 부문에 대하여 부문별 특성에 따라 다음과 같은 선정기준을 선택적으로 적용하였다.

- 수송수요 및 수송밀도가 높은 사업
- 경제성이 높은 사업
- 장래 수송수요 증가 가능성이 높은 사업

철도 관련 계획에서 수립된 계획 중 이미 정부에서 실시설계를 완료하고 착공했거나 기 실시설계 중인 사업은 민간투자사업으로 전환하여 추진하기 어려울 것으로 판단되기 때문에 이러한 사업들은 고려 대상에서 제외하였다.

이상과 같은 선정원칙에 의거하여 철도부문의 민간투자 대상사업을 선정할 방식은 크게 세 단계로 구분할 수 있다.

첫 번째는 철도부문 계획사업의 현황조사 단계로서, 정부 및 지방자치단체의 철도부문 관련계획 및 자료 조사를 통해 현재 기 계획되어 있는 철도부문 사업들의 리스트를 확보하였다.

두 번째는 민간투자 대상사업의 선정기준을 마련하는 단계로서, 철도 분야의 계획사업을 기간망철도, 광역전철, 도시철도, 경량전철 등 4개 세부 부문으로 분류하여 각 부문에 대한 민간투자 대상사업 선정기준을 마련하였다.

세 번째는 민간투자대상사업을 선정하는 단계로서 기간망철도, 광역전철, 도시철도, 경량전철의 세부 부문별 선정기준을 각각 적용하여 민간투자대상사업을 선정하였다.

(2) 관련계획의 검토 및 현황 조사

철도부문의 민간투자 대상사업을 선정하기 위하여 우선 관련계획에 대한 자료수집을 통하여 현재 수립되어 있는 철도부문의 계획사업 현황을 조사하였다. 이 때 조사된 관련계획들은 다음과 같다.

- 제4차 국토종합계획(2001. 1, 대한민국정부)
- 국가기간교통망계획(1999. 12, 건설교통부)
- 제1차 중기교통시설투자계획(2001, 건설교통부)
- 수도권 광역교통망계획(2000. 12, 건설교통부)
- 21세기 국가철도망구축기본계획(1998. 12, 철도청)
- 경기도 교통종합기본계획(1998. 12, 경기도)

추가적으로 한국개발연구원(Korea Development Institute, KDI)에서 수행한 2001년 예비타당성조사 중 철도부문 사업 리스트를 확보하고 건설교통부와 철도청의 철도분야 관련 자료들을 조사하였으며, 정부에서 도시철도로부터 경량전철로 전환 검토중인 사업 및 지방자치단체에서 기획예산처에 예비타당성조사를 신청한 경량전철 사업을 조사하여 계획사업 리스트에 포함하였다.

특히 지방자치단체에 대하여 2001년 하반기 현재 경량전철 계획이 수립되어 있는지의 여부를 조사하였는데, 수도권 및 6대 광역도시권과 인구 50만 명 이상의 지방도시를 대상으로 공문을 발송하여 경량전철 계획 수립 여부 및 계획내용을 조사하였다. 조사 결과 <표 3-9>과 같이 19개 도시에서 경량전철 계획이 수립되어 있는 것으로 나타났다.

<표3-9> 지방자치단체에 대한 경량전철 계획 수립 여부 조사결과

구 분	도시수	도 시 명
계획 있음	19	서울, 부산, 광주, 대전, 울산, 부천, 광명, 김포, 수원, 시흥, 안산, 용인, 의왕, 의정부, 하남, 전주, 김해, 마산, 경산
계획 없음	13	대구, 인천, 고양, 구리, 남양주, 과천, 군포, 성남, 안양, 청주, 양산, 진해, 창원
합 계	32	-

철도부문의 계획사업 현황을 조사한 결과 정부 및 지방자치단체에서 2001년 하반기 현재 추진중이거나 계획을 가지고 있는 사업은 총 186개 사업으로서 이들 사업들은 총연장 7,452.2km, 총사업비 155조 4,020억 원(2001년 불변가 기준)의 규모에 해당한다. 이 사업들을 기간망철도, 광역전철, 도시철도, 경량전철의 세부 부문별로 구분하여 보면 <표 3-10>과 같다.

<표3-10> 철도부문의 계획사업 현황

구 분	사업수	연장(km)	사업비(억원)
기간망철도	65	5,041.1	673,489
광역전철	42	1,336.2	435,533
도시철도	16	173.9	134,151
경량전철	63	901.0	310,847
계	186	7,452.2	1,554,020

<표 3-10>에서 보면 사업개수 측면에서는 기간망철도가 65개로 가장 많은 계획이 수립되어 있고, 계획연장도 5,041km로 가장 긴 것을 알 수 있다. 반면에 도시철도 부문의 계획 사업수가 16개로 가장 적은 계획이 수립되어 있으며 계획

연장도 174km로 4개 부문 중 가장 짧은 것으로 나타났다.

다음의 <표 3-11> ~ <표 3-14>은 기간망철도, 광역전철, 도시철도, 경량전철의 세부 부문별 계획사업 List를 제시한 것이다.

<표3-11> 기간망철도 계획사업 리스트

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요		수송밀도		경제성		비 고
			1일 여객 (인/일)	1일 화물 (톤/일)	여객	화물	B/C	IRR	
남북철도망연결(경의선)	12.0	463							공사중
전라선(신리~동순천) 개량	122.6	10,882	11,915	14,737	97	120	1.22	14.9%	공사중
경부선(수원~천안)2복선전철화	55.6	10,728	89,876	7,632	1,616	137	1.29	16.2%	공사중
남북철도망연결(경원선)	16.2	571							실시설계중
호남선(송정리~목포) 복선화	70.6	6,504	7,634	2,627	108	37	1.42	18.1%	공사중
중앙선(덕소~원주) 복선전철화	90.4	10,789	18,505	56,724	205	627	0.97	11.6%	공사중
경부선(동대구~부산) 전철화	117.4	4,687	33,253	9,657	283	82	1.63	23.1%	공사중
충북선(조치원~봉양) 전철화	115.0	2,636	4,497	33,350	39	290			공사중
장항선(천안~온양) 복선전철화	16.5	4,264	24,754	15,195	1,500	921	1.71	25.3%	공사중
서남권신산업지대철도(일로~목포)	17.6	2,423							공사중
장항선(온양~군산) 개량	89.1	11,462	14,097	10,980	160	118	1.30	16.0%	공사중
경춘선(청량리~춘천) 복선전철화	85.6	20,606	18,540	734	217	9	1.01	12.2%	공사중
원주~강릉간 복선전철	120.0	18,652	6,888	4,782	57	40	0.59	7.2%	기본설계 완 료
남북철도망연결(금강산선)	24.5	854							실시설계중
영동선(동백산~도계) 이설	19.6	4,210							공사중

<표 3-11> 기간망철도 계획사업 리스트 (계속)

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요		수송밀도		경제성		비 고
			1일 여객 (인/일)	1일 화물 (톤/일)	여객	화물	B/C	IRR	
경부선(천안~조치원) 전철화	32.7	1,071	61,866	17,362	1,892	531	2.08	43.8%	공사중
호남선(서대전~송정리) 전철화	180.0	4,680	38,960	12,010	216	67	1.70	23.4%	기본계획 완료
경부선(조치원~동대구) 전철화	158.0	5,491	61,177	17,774	387	112	1.70	24.7%	기본계획 완료
경전선(삼랑진~마산) 복선전철화	34.5	7,591	9,777	5,807	283	168	1.50	19.6%	
군장인입선(대야~산업단지)	27.2	1,880							
중앙선(청량리~망우) 2복선전철화	4.6	4,606					1.01		예비타당성 조사 완료
중앙선(계천~도담) 복선전철화	17.4	2,975	9,729	53,305	559	3,064	1.77	29.6%	기본설계중
대구선(동대구~경주) 복선전철화	70.2	14,089	5,716	18,001	81	256	1.00	12.0%	예비타당성 조사 완료
경전선(사상~목포) 직복선화	287.4	50,147	12,382	5,716	43	20			기본계획 완료
동해선(포항~삼척) 복선전철	171.3	26,954	4,812	3,341	28	20	0.60	7.2%	기본계획 완료
천안-논산간 복선전철	67.8	15,800							
아산만권 산업철도(포승-평택)	27.0	3,506							
전라선(익산~여수) 복선전철화	194.9	16,405	17,030	15,355	87	79	1.40		예비타당성 조사 완료
영동선(동해~강릉) 전철화	45.1	719							
호남선(송정리~목포) 전철화	70.6	1,836					1.42	18.1%	
군산선(군산~익산) 복선전철	23.1	4,115	1,643	495	71	21	1.66	23.4%	
동해남부선(울산~포항) 복선전철화	73.2	20,594	6,302	14,991	86	205	1.10	13.3%	예비타당성 조사 완료
중앙선(원주~계천) 복선전철화	41.1	7,931	11,780	70,615	287	1,718	1.76	19.9%	
경향선(온양-군산) 복선6전철화	126.6	11,741	21,297	15,686	168	124	0.79	16.0%	기본계획 완료
태백선(계천~백산) 복선전철화	96.8	19,696	6,111	7,147	63	74	0.90	10.8%	

<표 3-11> 기간망철도 계획사업 리스트 (계속)

사업명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요		수송밀도		경제성		비고
			1일 여객 (인/일)	1일 화물 (톤/일)	여객	화물	B/C	IRR	
경전선(송정리~보성) 직복선화	60.6	9,601	7,824	9,463	129	156	2.14	46.6%	
춘천~속초간 복선전철	108.0	24,001	972	675	9	6	0.44	10.4%	에비타당성조사 완료
영동선(백산~동해) 복선전철화	53.8	14,301	6,897	42,947	128	798	1.05	12.7%	
충주~이천간 복선전철	61.0	9,100	3,632	2,522	60	41	1.47	19.0%	
중앙선(도담~영진) 복선전철화	164.0	25,588	7,617	24,936	46	152	0.71	8.3%	
동서산업철도(천안~안흥)	98.4	11,119	2,591	1,799	26	18	1.36	17.1%	
보령~조치원간 단선전철	88.9	11,116	4,828	3,352	54	38	1.26	15.6%	
경북선(점촌~김천) 복선전철화	60.0	9,123	2,818	6,986	47	116	0.94	11.2%	
김천~진주간 단선전철	115.0	12,673	10,915	7,578	95	66	1.07	13.0%	
충주~문경간 단선전철	39.0	4,369	1,313	911	34	23	1.74	24.3%	
동해선(강릉~속초) 복선전철	57.2	9,814	445	309	8	5	1.47	19.2%	
동해선(강릉~삼척) 복선전철화	57.5	8,966	2,438	15,741	42	274	1.28	15.9%	
울진~분천간 단선전철	34.0	5,987	832	578	24	17	1.66	23.4%	
영동선(영주~백산) 복선전철화	80.2	19,499	4,605	5,634	57	70	1.12	13.1%	
경북선(점촌~영주) 복선전철화	50.2	7,632	995	8,312	20	166	0.76	9.1%	
전주~김천간 단선철도	97.3	11,153	4,187	2,907	43	30	1.11	13.4%	
춘천~원주간 단선전철	53.5	6,107	1,938	1,345	36	25	1.21	14.9%	
남북연결선(고성~분계선) 단선철도	27.8	3,114					1.85	29.2%	
대구~광주간 단선전철	200.8	22,389	11,328	7,865	56	39	0.72	8.5%	
동해선(고성~속초) 복선전철	39.2	6,057	245	170	6	4	1.54	20.5%	

<표 3-11> 기간망철도 계획사업 List (계속)

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요		수송밀도		경제성		비 고
			1일 여객 (인/일)	1일 화물 (톤/일)	여객	화물	B/C	IRR	
원주~평택간 복선전철	94.4	22,135	8,785	6,099	93	65	0.74	8.7%	
춘천~철원간 단선철도	81.5	11,676	760	528	9	6	1.26	15.6%	
구절리~진부간 단선철도	42.0	4,919	689	478	16	11	1.64	22.9%	
서해선(아목~예산) 단선철도	75.5	7,773	908	631	12	8	1.58	20.1%	
경북내륙선(김천~영덕) 단선철도	143.5	18,629	5,493	3,814	38	27	0.91	10.9%	
새만금~군산간 단선철도	23.6	4,612	2,708	1,881	115	80	2.81	27.3%	
제주순환선(제주~서귀포) 단선철도	167.3	23,529	1,853	182	11	1			
진주~고성간 단선철도	32.4	3,744	465	323	14	10	1.59	20.2%	
충주~원주간 단선전철	46.3	5,431	1,718	1,193	37	26	1.30	15.9%	
의정부~철원간 복선전철	66.0	12,501							
계	5,041	673,489							

주 1 : 사업비는 차량구입비가 제외된 금액임

2 : 수송수요 및 경제성은 「21세기 국가철도망구축 기본계획」(1998. 12, 철도청) 및 2001년도 예비타당성조사 자료 참조

3 : 수송수요는 최대 통과수요이며, 2002년~2020년 평균치

4 : 수송밀도는 km당 수송수요

5 : B/C는 할인율 12% 적용 시 분석결과임

<표 3-12> 광역전철 계획사업 리스트

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요 (인/일)	수송밀도	경제성		비 고
					B/C	IRR	
경인선(구로~인천) 2복선전철화	27.0	6,299	605,099	22,411	3.21	34.4%	공사중
중앙선(청량리~덕소) 복선전철화	17.8	4,816	84,255	4,733	1.27	15.2%	실시설계중
동해남부선(부산~울산) 복선전철화	74.9	5,832	252,897	3,376	1.16	13.9%	공사중
분당선(선릉~수서) 복선전철	6.6	4,441	263,362	39,903	1.78	21.4%	공사중
경원선(의정부~동두천) 복선전철화	18.9	4,559	63,217	3,345	1.27	15.0%	공사중
수인선(수원~인천) 복선전철화	48.6	5,710	437,723	9,007	1.01	12.1%	실시설계중
경의선(용산~문산) 복선전철화	48.6	6,712	171,974	3,539	1.02	12.3%	공사중
인천국제공항철도	61.5	48,673	540,975	8,796	2.19	21.5%	공사중
분당선(왕십리~선릉) 복선전철	6.6	4,023	241,480	36,588	1.02	12.3%	실시설계중
오리~수원간 복선전철	18.2	10,244	536,860	29,498	1.01	12.2%	실시설계중
경원선 연장(동두천~소요산)	5.0	1,069	85,455	17,091	1.03	10.3%	공사중
부산광역전철(부전~사상)	7.2	1,450	118,292	16,429	1.28	16.0%	
대전광역전철(대전~서대전)	5.7	1,781	54,453	9,553	1.14	13.5%	
광주광역전철(광주~송정리)	14.0	4,648	61,221	4,373	1.12	13.3%	
경의선(서울~수색) 2복선전철화	8.2	3,396	302,191	36,853	0.88	10.3%	
광역A선(신안산선)	45.0	18,200	356,000	7,911	1.43	14.1%	
광역B선(신분당선)	25.0	21,461	270,000	10,800	2.23		예비타당성조사 완료
제2공항철도	49.3	20,509	838,100	10,800	1.23	12.1%	
중앙선 연장(덕소~도곡리)	2.9	636	15,818	17,000	1.00	10.0%	
부산광역전철(마산~사상)	45.5	12,860	134,462	2,955	1.07	11.7%	
경원선(용산~청량리) 2복선전철화	12.6	7,494	438,936	34,836	0.86	10.0%	
능곡~한양대간 복선전철	41.7	11,041	158,176	3,793	0.90	10.7%	
도농~신갈간 복선전철	58.3	12,672	178,826	3,067	0.80	9.4%	
성남~여주 복선전철	53.8	11,919	77,356	1,438	0.97	11.6%	기본계획 완료
수도권외부순환선(의정부~도농간)	19.9	5,023	25,079	1,260	0.79	9.4%	
수도권내부순환선(교외선)	29.9	6,251	27,353	915	0.69	7.5%	

<표 3-12> 광역전철 계획사업 리스트 (계속)

사업명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요 (인/일)	수송밀도	경제성		비고
					B/C	IRR	
경부선(조치원~대전) 2복선전철화	37.0	11,352	40,201	1,087	0.38	1.8%	기본계획중
경원선(동두천~신탄리) 복선전철화	36.9	7,712					
광주~대전간 복선전철	41.5	9,067	8,796	212	0.20		
광주~담양간 복선전철	22.1	4,840	8,374	379	0.08		
대구~구미간 복선전철	45.0	13,043	5,984	133	0.39		
대전~금산간 복선전철	29.6	6,482	8,809	298	0.28		
서울외곽순환선(녹번~하남)	55.3	34,175	418,264	7,564	1.58	14.8%	
수도권 남부선(남서울역~판교)	20.5	11,594	59,818	2,918	0.49	4.1%	
수도권내부순환선(김포공항~안산)	38.9	13,504	221,445	5,693	0.86	8.5%	
수도권외부순환선(도농~광주)	23.6	8,156					
수도권외부순환선(인천~삼릉간)	37.4	19,179	151,100	4,040	0.64	6.0%	
고덕~마북간 복선전철	31.3	11,000	277,896	8,878	0.73	8.3%	
남부지역 연결선(평택~안성)	23.0	5,463					
온수~시흥간 복선전철	34.2	12,350					
피주~의정부간 복선전철	48.0	9,984	22,829	476	0.64	6.6%	
부곡~능곡 복선전철	59.2	15,913			0.39		예비타당성 조사 완료
계	1,336.2	435,533					

주 1 : 사업비는 차량구입비가 제외된 금액임

2 : 사업비가 미정인 사업은 「2000년도 철도부문사업의 예비타당성조사 표준지침 연구」

(개정판, 한국개발연구원)에서 제시된 2001년도 철도건설 평균단가를 적용하여 추정

3 : 수송수요 및 경제성은 「21세기 국가철도망구축 기본계획」(1998. 12, 철도청), 「수도권광역교통망계획」(2000. 12, 건설교통부), 2001년도 예비타당성조사 자료 참조

4 : 수송수요는 1일 승차인원 기준이며, 2002년~2020년 평균치

5 : 수송밀도는 km당 수송수요

6 : 침두시 수송수요는 침두율 11%(경기도(1997), 「수도권 전철·교통량 조사 보고서」 자료 참조)를 적용하여 1일 수송수요로 전환

7 : 성남~여주간 복선전철의 수송수요 및 경제성은 성남~이천간 복선전철의 자료를 연장 대비하여 추정

<표 3-13> 도시철도 계획사업 리스트

사업명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요 (인/일)	수송밀도	경제성		비고
					B/C	IRR	
부산지하철 2호선 2단계	16.7	11,670					공사중
대구지하철 1호선연장	0.7	370					공사중
광주지하철 1호선 1단계	12.0	12,429					공사중
대구지하철 1호선연장	1.3	678					
대구지하철 2호선	29.0	22,293					공사중
대전지하철 1호선 1단계	12.4	12,162					공사중
부산지하철 3호선 1단계	18.3	16,625					공사중
부산지하철 2호선 연장	11.1	4,094					
대전지하철 1호선 2단계	10.2	4,870					공사중
광주지하철 1호선 2단계	8.1	4,932					공사중
서울지하철 9호선	25.5	23,990	742,727	29,127	1.79	16.7%	2001년 착공예정
서울지하철 3호선 연장	2.9	3,193	76,555	26,398	1.18	11.8%	
서울지하철 3호선~분당선	1.6	3,549	52,364	32,728	1.49	14.5%	예비타당성조사 완료
서울지하철 7호선 연장	9.1	6,370	211,364	23,227	2.09	19.0%	
서울지하철 8호선 연장	7.1	4,569	139,673	19,672	1.64	13.7%	
서울지하철 9호선 연장	7.9	2,357	165,182	20,909	1.81	14.3%	
계	173.9	134,151					

주 1 : 침두시 수송수요는 침두율 11%(경기도(1997), 「수도권 전철·교통량 조사 보고서」 자료 참조)를 적용하여 1일 수송수요로 전환

2 : 수송수요 및 경제성은 「수도권광역교통망계획」(2000. 12, 건설교통부), 2001년도 예비타당성조사 자료 참조

<표 3-14> 경량전철 계획사업 리스트

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요 (인/일)	수송밀도	경제성		비 고
					B/C	IRR	
의정부 경량전철	10.3	3,912	107,784	10,464	1.90	16.7%	시설사업기본계획 고시예정
용인 경량전철	21.3	6,089	182,000	8,545	1.26	12.3%	
부산~김해간 경량전철	23.9	11,025	376,333	15,746			시설사업기본계획 고시
부산 초읍선	7.3	2,884	128,732	17,635			시설사업기본계획 고시
서울~하남간 경량전철	7.8	4,201	84,426	10,824			시설사업기본계획 고시
서울 강남 신교통수단	10.0	2,415	133,185	13,319	0.38		예비타당성조사 완료
전주 경량전철	20.3	4,022	217,995	10,728	1.25		예비타당성조사 완료
의왕 경량전철(단기)	1.6	320					
울산 경량전철	20.0	4,159	150,990	7,550			
부천 경량전철	11.5	4,487	141,198	12,278	0.97		예비타당성조사 완료
부산지하철 3호선 2단계	11.2	4,548					
수원 순환선	19.2	8,317					
서울 면목선	5.0	2,500	88,000	17,600			
서울 목동선	8.0	4,000	105,000	13,125			
서울 미아·삼양선	13.0	6,500	236,000	18,154			
서울 신림·난곡선	15.0	7,500	226,000	15,067			
서울 월계청량선	14.0	7,000	239,000	17,071			
서울 은평선	6.0	3,000	79,000	13,167			
광명 경량전철	2.5	740	41,953	16,781	1.37	13.2%	
안양 경량전철	17.4	5,970			0.86	8.6%	
김포 경량전철	19.7	4,489	97,534	4,951	0.37		예비타당성조사 완료
김해 장유선	13.3	4,101	112,670	8,471			
마산 삼진선	49.8	10,000	52,850	1,061			
광주지하철 2호선	23.7	11,685	282,432	10,345			
고양 경량전철	15.0	5,300					

<표 3-14> 경량전철 계획사업 리스트 (계속)

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요 (인/일)	수송밀도	경제성		비 고
					B/C	IRR	
안산 내부순환선	21.6	9,440					
대구지하철 3호선	21.5	5,923					
인천지하철 2호선	24.4	8,046					
대전지하철 2호선 1단계	12.5	4,511	316,421	25,314			
서울 도심 신교통수단	5.5	1,633	151,703	27,582			
서울 여의도 신교통수단	7.0	1,845	86,614	12,373			
서울 잠실 신교통수단	6.5	1,628	52,832	8,128			
서울 신림 신교통수단	7.0	1,745	61,352	8,765			
평택 경량전철	15.0	7,500					
청주~대전간 경량전철	37.0	5,600					
의왕 경량전철(장기)	7.8	1,560					
광주지하철 3호선	18.7	10,593	251,768	13,464			
구리 경량전철	5.5	2,005					
남양주(광릉~퇴계원) 경량전철	12.0	2,838					
남양주(진접~당고개) 경량전철	8.0	1,892					
남양주(토평~삼패) 경량전철	6.0	1,419					
남양주(퇴계원) 경량전철	19.0	4,494					
부산 가덕선	26.7	8,797					
부산 기장선	6.2	2,043					
부산 다대포선	7.2	2,372					
부산 산복도로선	9.8	3,229					
부산 송도선	6.5	2,142					
부산 영도선	11.1	3,842	175,000	15,766			
부산 용호선	3.9	1,285					
부산 정관선	19.9	6,557					

<표 3-14> 경량전철 계획사업 리스트 (계속)

사 업 명	연장 (km)	사업비 (억원)	수송수요 (인/일)	수송밀도	경제성		비 고
					B/C	IRR	
부산 하단선	7.2	2,372					
부산 해운대선	22.0	7,248					
서울 부천경전철 연장선	7.0	3,500					
서울 북부동서선	11.0	5,500					
서울지하철 6호선 연장	1.8	408	40,909	22,727	3.09	24.6%	
서울지하철 9호선~인천	21.7	15,190	354,545	16,338	1.84	16.2%	
성남 경량전철	15.6	2,113					
시흥 경량전철	20.0	16,000	39,587	1,979			
울산 1호선	32.2	9,132					
울산 2호선	28.7	8,139					
울산 3호선	8.2	2,326					
대구지하철 1호선	7.6	2,070					
경산지역 연장선							
대구지하철 2호선	21.3	9,765					
경산지역 연장선							
총 계	901.0	310,847					

주 1 : 시흥 경전철은 시흥시에서 도시철도로 추진할 것을 건교부에 건의 중

2 : 도시철도에서 경량전철로 전환 검토중인 사업과 시흥 경전철 사업비는 도시철도 기준 사업비임

3 : 사업비가 미정인 사업은 다른 경량전철 사업비의 평균치를 적용하여 추정

4 : 수송수요는 1일 승차인원 기준이며, 운영기간 중 평균 수요

5 : 수송밀도는 km당 수송수요

6 : 침두시 수송수요는 침두율 11%(경기도(1997), 「수도권 전철·교통량 조사 보고 서」 자료 참조)를 적용하여 1일 수송수요로 전환

(3) 민간투자 대상사업 선정 기준

본 절에서는 앞에서 언급되었던 철도 부문의 민간투자 대상사업 선정기준의 적용 방법 및 절차에 대하여 각 부문별로 살펴보면 다음과 같다.

① 기간망철도

기간망철도 분야에서는 우선적으로 정부에서 이미 착공하였거나 곧 착공예정인 사업은 사업이 지연되지 않도록 하기 위하여 민간투자 대상사업에서 제외하였다. 이러한 기준 하에서 실제로 사업을 평가할 때 정부에서 기 착공한 사업, 2001년 중 착공예정인 사업, 실시설계에 착수한 사업은 민간투자 대상사업 선정 시 제외하였다.

두 번째로는 수송수요 및 수송밀도가 높아 수익성 확보가 용이한 사업을 민간투자 대상사업에 선정하였다. 실제 사업평가 시에는 수송수요가 1일 10,000인 이상이고 수송밀도(여객)가 200인/일/km 이상인 사업을 민간투자 대상사업에 선정하였다.

세 번째로는 비용/편익분석 방법을 사용하여 평가한 결과 경제성이 높은 사업을 선정하였다. 실제 사업평가 시에는 편익/비용비(B/C Ratio)가 1.0 이상인 사업을 대상사업에 선정하였다.

네 번째로는 장래 수송수요의 증가가 예상되는 노선으로서 장래 운임수입의 증가 가능성이 높은 사업을 선정하였다. 실제 사업평가 시에는 수도권 및 6대 광역도시권과의 연계성이 높은 사업을 선정하였는데, 이들 지역에서는 지속적인 도시화 및 인구유입 등으로 인하여 장래 수송수요의 꾸준한 증가가 예상되기 때문이다.

② 광역전철

광역전철 분야에서 민간투자 대상사업 선정 시 적용된 선정기준은 첫 번째로 기간망철도의 경우와 같이 정부에서 이미 착공하였거나 곧 착공예정인 사업은

사업이 지연되지 않도록 하기 위하여 민간투자 대상사업에서 제외하였다. 실제 사업평가 시에는 기간망철도의 경우와 마찬가지로 정부에서 기 착공한 사업, 2001년 중 착공예정인 사업, 실시설계에 착수한 사업은 민간투자 대상사업 선정 시 제외하였다.

두 번째로는 수송수요 및 수송밀도가 높아 수익성 확보가 용이한 사업을 선정하였다. 실제 사업평가 시에는 수송수요가 1일 20,000인 이상이고 수송밀도가 10,000인/일/km 이상인 사업을 대상사업에 선정하였다.

세 번째로는 비용/편익분석 결과 경제성이 높은 사업을 선정하였는데, 실제 평가 시에는 편익/비용비(B/C Ratio)가 1.0 이상인 사업을 대상사업에 선정하였다.

마지막으로 장래 수송수요의 증가가 예상되어 운임수입의 증가 가능성이 높은 사업을 선정하였는데, 기간망철도의 경우와 마찬가지로 광역전철에서도 수도권 및 6대 광역도시권과의 연계성이 높은 사업을 대상사업으로 선정하였다.

③ 도시철도

도시철도의 경우에도 정부에서 이미 착공하였거나 곧 착공예정인 사업은 민간 투자 대상사업에서 제외하였고, 실제 사업평가 방식은 기간망철도 및 광역전철의 경우와 동일한 방식을 적용하였다.

또한 수송수요 및 수송밀도가 높아 수익성 확보가 용이한 사업을 대상사업으로 선정하였다. 실제 평가 시에는 수송수요가 1일 100,000인 이상이고 수송밀도가 10,000인/일/km 이상인 사업을 대상사업에 선정하였다.

마지막으로 장래 수송수요의 증가에 따른 운임수입의 증가 가능성이 높은 사업을 민간투자 대상사업으로 선정하였다. 이 때 실제 평가 방식은 기간망철도 및 광역전철의 경우와 동일한 방식을 적용하였다.

④ 경량전철

경량전철 분야에서도 정부에서 이미 착공하였거나 곧 착공예정인 사업은 민간

투자 대상사업에서 제외하였다. 실제 사업평가 시에는 여타 기간망철도, 광역전철 및 도시철도의 경우와는 상이하게 정부에서 기 착공한 사업, 2001년 중 착공 예정인 사업, 실시설계에 착수한 사업, 시설사업기본계획을 고시한 사업, 2001년 중 시설사업기본계획을 고시할 예정인 사업은 선정 대상에서 제외하였다.

경량전철의 경우에도 수송수요 및 수송밀도가 높아 수익성 확보가 용이한 사업을 민간투자 대상사업에 선정하였다. 실제 평가 시에는 도시철도의 경우와 마찬가지로 수송수요가 100,000인/일 이상이고 수송밀도가 10,000인/일/km 이상인 사업을 선정하였다.

마지막으로 여타 기간망철도, 광역전철 및 도시철도의 경우와 마찬가지로 장래 수송수요의 증가가 예상되어 운임수입의 증가 가능성이 높은 사업을 민간투자 대상사업에 선정하였다.

이상과 같은 세부 부문별 민간투자 대상사업 선정기준의 적용 여부를 정리하면 다음의 <표 3-15>과 같다.

<표 3-15> 철도분야의 세부부문별 민간투자 대상사업 선정기준 적용 여부

선정기준 \ 세부 부문	기간망 철 도	광역 전철	도시 철도	경량 전철
정부에서 기 착수하지 않은 사업	○	○	○	○
수송수요 / 수송밀도가 높은 사업	○	○	○	○
경제성이 높은 사업	○	○	×	×
장래 수송수요 증가 가능성이 높은 사업	○	○	○	○

주1: ○ 적용 , × 미적용

주2: 도시철도와 경량전철의 계획사업 List는 대부분이 건설교통부와 지방자치단체에 직접 조사하여 구축한 것들이며, 이러한 자료들에는 경제성 분석결과가 대부분 명시되지 않았음. 따라서 이들에 대해서는 경제성에 의한 선정은 배제하고 수송수요/수송밀도 등으로 선정 기준을 갈음하였음

(4) 민간투자대상사업 선정

앞에서 언급된 것과 같은 철도부문의 세부 부문별 민간투자 대상사업의 선정 기준을 적용한 결과, 최종적으로는 23개 사업⁴⁾이 선정되었고 이 사업들의 총연장은 308.3km⁵⁾, 총사업비 규모는 13조 3,042억 원⁶⁾(2001년 불변가 기준)에 달한다. 최종적으로 민간투자 대상사업으로 선정된 23개 사업들의 List 및 이 사업들의 위치는 다음의 <표 3-16>과 <그림 3-1>에 제시되어 있다.

<표 3-16>에서 알 수 있듯이 최종 선정된 대상사업들을 세부 부문별로 비교해 보면 여타 부문에 비해 경량전철이 15개 사업으로 가장 많이 선정되었고, 총연장 및 총사업비 측면에서도 여타 부문에 비해 경량전철의 규모가 가장 큰 것으로 나타났다.

이처럼 경량전철이 민간투자 대상사업의 선정 결과에서 가장 큰 비중을 차지하게 된 이유는 경량전철의 특성상 기간망철도나 광역전철, 도시철도에 비해 연장이 짧은 단구간의 수송수단이어서 개별 사업의 사업비가 여타 부문에 비해 적게 투입되는 반면에, 대부분이 도시 내에서 운행되는 노선이어서 수송수요가 여타 철도 부문에 비해서 상대적으로 많을 것으로 판단되기 때문이다.

특히 본 연구에서 최종적으로 선정된 경량전철들은 대부분이 수도권과 부산권에 집중되어 있어, 이 지역들의 성장패턴 및 도로교통 체증의 증가 가능성 등을 감안할 때 경량전철에 대한 수송수요 증가 가능성은 매우 높을 것으로 판단된다.

4) 세부 부문별로는 기간망철도 3개, 광역전철 2개, 도시철도 3개, 경량전철 15개가 선정되었다. 이 사업들은 본 연구에서 파악된 전체 계획사업 186개 중 12.4% 수준에 해당한다.

5) 전체 계획사업의 연장 7,452km 대비 4.1% 수준

6) 전체 계획사업의 총사업비 155조 4,020억 원 대비 8.6% 수준

<표 3-16> 철도부문 대상사업 선정 리스트

유 형	사 업 명 (도면)	규모(km)	사업비(억원)	사업기간
기간망철도	부전-사상간 복선전철 (기-1)	7.2	1,450	5년
	경의선(서울-수색)2복선 (기-2)	8.2	3,396	7년
	경원선(용산-청량리)2복선 (기-3)	12.6	7,494	6년
계		28.0	12,340	
광역전철	신분당선 (광-1)	25.0	21,461	10년
	신안산선 (광-2)	45.0	18,200	10년
계		70.0	39,661	
도시철도	서울지하철 7호선 연장 (도-1)	9.1	6,370	7년
	서울지하철 8호선 연장 (도-2)	7.1	4,569	7년
	서울지하철 9호선 연장 (도-3)	7.9	2,357	7년
계		24.1	13,296	
경량전철	용인 경량전철 (경-1)	21.3	6,089	7년
	서울 강남 신교통수단 (경-2)	10.0	2,415	5년
	전주 경량전철 (경-3)	20.3	4,022	5년
	부천 경량전철 (경-4)	11.5	4,487	8년
	서울 면목선 (경-5)	5.0	2,500	5년
	서울 목동선 (경-6)	8.0	4,000	5년
	서울 미아 - 삼양선 (경-7)	13.0	6,500	5년
	서울 신림 - 난곡선 (경-8)	15.0	7,500	5년
	서울 월계 - 청량선 (경-9)	14.0	7,000	5년
	서울 은평선 (경-10)	6.0	3,000	5년
	광명 경량전철 (경-11)	2.5	740	5년
	서울 도심 신교통수단 (경-12)	5.5	1,633	5년
	부산 영도선 (경-13)	11.1	3,842	5년
	김포 경량전철 (경-14)	19.7	7,932	5년
	경산 경량전철 (경-15)	23.3	6,085	5년
계		186.2	67,745	
합 계 : 23개		308.3	133,042	

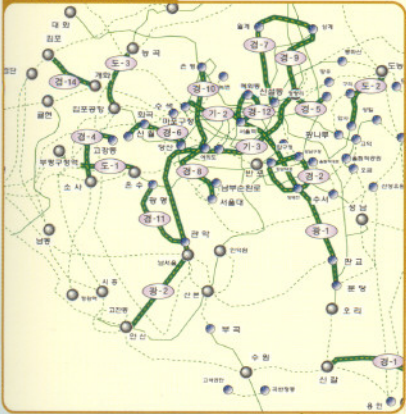
주 : 각 노선명 다음의 (기-1), (광-1) 등의 표기는 <그림 5-1>의 해당 Code 번호를 나타냄

이상과 같은 철도 부문의 민간투자 대상사업 선정 결과 현행 중장기 민간투자 계획에는 포함되지 않았으나, 장기적으로 필요한 노선대로서 민간제안 방식으로 추진 가능한 사업들은 차후 신규 발굴할 필요가 있을 것으로 판단된다. 민간투자 대상사업으로서 추가적으로 신규 발굴할 필요가 있을 것으로 판단되는 노선으로는 서울외곽순환 기능을 하는 복선철도인 녹번~목동~과천~하남간 광역철도와 광나루~인창동간 구리 경량전철 등을 들 수 있다. 그러나, 이러한 노선들은 아직 구상단계에 있는 것들로서 예비타당성조사 및 타당성조사 등의 단계적 계획과정을 거쳐 구체화할 필요가 있을 것이다.

신규 철도노선의 건설 이외에도 기존 철도노선에 대한 개량사업을 민간투자대상사업으로 추진할 수 있는지의 여부에 대해서도 추가적인 연구가 있어야 할 것으로 판단된다. 예를 들어 기존의 일반 전철 노선에 급행열차 운행이 가능하도록 신호시스템을 설치하고 급행열차를 운영하는 ROT(Rehabilitate-Operate-Transfer)사업 등을 민간투자사업으로 추진할 수 있는지의 여부도 고려해볼 필요가 있을 것이다.

<그림 3-2> 철도부문 계획도

수도권



범례	
	철도대상사업
	철도 (기존)
	철도 (계획)



부산권 철도망



3) 향만분야

(1) 대상사업 선정의 기본 원칙

민간투자 추진 후보사업의 선정 기준으로 사업의 시급성, 사업비 규모, 사업의 수익성, 재정지원의 규모 등 4가지 요소를 대상사업선정의 기본원칙으로 향만시설을 무역항 접안시설, 어항시설, 향만친수공간, 종합여객시설 등 4개 부문으로 분류하여 후보사업을 선정하였다.

첫째, 사업의 시급성은 향만시설별 중장기계획상 사업의 시급성이 인정되고 사업 성과의 조기 가시화 가능성 정도를 대상사업선정의 기준으로 하였다.

둘째, 사업비의 규모는 민간의 경쟁적 참여를 위해 민간투자대상사업은 운영 효율 등을 고려하여 가능한 한 총사업비 2~3천억원내의 규모로 구분, 조정하였다.

셋째, 사업의 수익성은 주변지역의 SOC 시설수준 등을 감안해 볼 때 충분한 수익성을 확보할 수 있고 투자비 회수의 가능성의 정도를 대상사업 선정의 기준으로 하였다.

넷째, 재정지원 규모는 총 사업비 중 정부지원비율이 50% 미만이며, 사업신청자의 자체 재원조달대책이 마련되어 국고소요의 최소화 가능성을 검토하여 대상사업 선정의 기준으로 삼았다.

우선순위 선정은 상기의 원칙들을 기준으로 대상사업을 크게 ①민자우선사업, ②민자양호사업, ③민자가능사업 ④재정우선사업 등 4개 유형으로 분류하고 이중 민자우선사업 및 민자양호 사업을 우선적으로 민간투자대상 사업으로 선정하였다.

세부내용을 살펴보면, 입지·예상물동량 및 사업수익률을 고려할 때 총사업비 대비 정부지원금 비율이 40%수준(수익률 15%기준)으로 판단되고, 준공예정시기가 2006년으로서 공사의 시급성이 인정되는 경우에는 ①민자우선사업으로 선정하였으며, 총사업비 대비 정부지원금비율이 50%미만으로 판단되고, 준공예정시

기가 2011년 이내인 경우에는 ②민자양호사업으로 구분하였다.

현재로서는 사업수익률이 떨어지거나 주변여건이 미성숙된 사업이지만, 여건 변화 또는 사업계획 변경시 민간투자사업으로 추진할 수 있다고 판단되는 경우에는 ③민자가능사업으로 구분하였으며, 사업수익성이 떨어져 총 사업비 대비 정부 지원금 비율이 50%를 초과할 것으로 판단되거나 “수정 항만개발계획” 수립 시 재정사업으로 추진하고자 한 사업은 ④재정우선사업으로 구분하여 민간투자 대상사업의 우선 순위를 결정하였다.

① 무역항 접안시설

현재 항만 관련 계획에서 제시하고 있는 항만계획을 근간으로 현재 418백만톤인 항만하역능력을 2011년까지 1,015백만톤으로 확충하는데 필요한 사업비는 총 37조원으로 추정되며, 이 중 접안시설 357선석을 추가 확충하는데 소요되는 사업비는 18조5천억원이며, 수익성과 운영효율을 고려하여 총사업비 2~3천억원 규모로 분류한 결과 계획접안시설 357개 선석은 103개의 지구로 조정하였다. 이 중 기 추진되고 있거나 사업시행자가 선정된 32개 지구(98선석)를 제외한 71개 지구(259선석)에 대해 민간투자 가능여부를 분석하여 투자우선순위를 선정하였다. 전국무역항중 기 추진사업으로는 부산신항 1단계, 광양항, 인천북항 고철부두, 목포신외항 1단계, 울산항 컨테이너·잡화부두, 포항·영일만신항 1단계, 마산항 1-1 단계 등이 있다.

② 어항시설

어항시설은 『국가어항 중장기 투자계획』에 따라 개발중인 국가어항 42개소 중 현재 미착공인 17개소 및 대체어항으로 개발중인 대포항, 군산 비응도어항을 대상으로 검토하였다.

어항시설의 경우에는 어선의 어항사용료가 면제되고 있어 수익성 확보가 곤란하므로 재정우선사업을 원칙으로 하였으나, 부대사업의 수익성이 높고 개발여건

이 성숙되었다고 인정되는 2개 사업(대포항, 비응도항)에 대해서는 민간투자사업으로 사업추진이 가능한 것으로 분석되었다.

③ 항만친수공간

항만친수공간은 「수정 항만개발계획」(2001. 1) 및 「제2차 전국무역항 항만기본계획(안)」(2001. 6)에서 계획하고 있는 23건의 개발사업을 대상으로 하였으며, 항만친수공간을 투자수익률과 민간의 관심도를 중심으로 하여 민간투자의 가능성을 검토하였다.

④ 종합여객시설

종합여객시설은 「연안 및 국제여객터미널 건설 중장기계획」에 따른 개발사업 14개소 및 부산북항 크루즈부두 여객터미널 등 15개소를 대상으로 민간투자 가능성을 검토하였다.

상기 15개소중 포항항 연안여객터미널, 군산외항 종합여객터미널, 대천항 연안 여객터미널 등 3개소는 기추진중이므로 우선순위 검토대상에서 제외하였으며, 제주항 국제여객터미널 및 부산북항 크루즈여객터미널은 부대사업 연계시 민간투자 가능성이 있어 ③민자가능사업으로 구분하였다.

(2) 관련계획의 검토 및 현황 조사

항만시설 민간투자사업의 효율적 추진을 위하여 수립된 연동계획(rolling plan) 및 수정항만개발계획(2001. 1)에서 제시한 민간투자대상 항만시설 개발사업과 민간투자사업에 대한 투자규모와 우선순위를 일괄 제시한 종합계획을 중심으로 SOC 항만 부문의 민간투자대상 후보사업을 검토하였다.

항만시설 민간투자사업은 1994년 8월 제정된 「사회간접자본시설에대한민간자본유치촉진법」에 따라 1995년 3월 목포신외항(1-1단계) 개발사업을 민자유치대상사업으로 지정하면서 시작하였으며, 항만시설 민간투자사업의 경우 투자비 과

다와 자본회수기간 장기화로 타 SOC 부문에 비해 관심과 참여가 부진한 실정이었다. 그러나, IMF환란의 영향으로 계획대비 2~3년 정도 지연되었으나 2000년 이후 활발히 추진중에 있으며, 2001년 7월말 현재 민간투자사업 현황을 보면 1건의 사업이 종료되었고, 7건의 사업(민간제안 1건 포함)이 진행중이며, 2건의 민간제안이 접수되어 있는 등 항만사업의 민간투자가 활발하게 추진 중에 있다.

<표3-17> 항만사업 민간투자사업 추진현황

구 분	사 업 명	추 진 현 황
사업준공 (1 건)	인천항 종합 여객터미널	· 사업 종료 : 2000. 11. 13
시 행 중 (2 건)	부산신항 (1단계)	· 공사 착수 : 2000. 12. 20
	목포신외항 (1-1단계)	· 공사 착수 : 2000. 12. 15
실시협약체결 (1건)	인천북항 (1-1단계)	· 실시협약 체결 : 2001. 8. 21
실시협약 협상중(2건)	목포신외항 (1-2단계/민간제안)	· 협상대상자 지정 : 2001. 5. 15
	마산항 (1-1단계)	· 협상대상자 지정 : 2001. 6. 20
시설사업기본 계획고시중 (2건)	울산신항 (1-1단계)	· 기본계획 재고시 : 2001. 5. 29 ※사업계획서접수 : 2001. 11. 28
	포항영일만신항 (1-1단계)	· 기본계획 변경고시 : 2001. 4. 10 ※사업계획서접수 : 2001. 10. 8
민간제안 접수(2건)	인천북항 5지구(2단계 3선석)	· 사업제안서 접수 : 2001. 5. 14
	군산비응도여항	· 사업제안서 접수 : 2001. 6. 16
합 계	10개 사업(32선석, 터미널 1동, 어항 1개소) / 사업비 합계 : 31,898억원	

항만시설은 사용료만으로는 수익성 확보가 어려워 정부지원방안이 제시되고 있으나, 주로 운영수입보장 등 간접지원이 많아 민간의 기대를 충족시키지 못함으로써 사업신청자가 없는 사례도 발생하였다⁷⁾. 또한, 재정지원 규모 등에 대한 가이드라인이 사전에 제시되지 못함으로써 협상에 상당한 시간이 소요되어 항만

7) 인천북항 원목부두의 경우 2차례 고시에도 사업신청자가 없었고, 울산신항은 사업신청자가 없어 2001. 5. 기본계획 재고시.

시설 적기 확충이 곤란한 실정이다. 항만시설 민간투자사업의 취약점은 항만시설의 실수요자인 항만운영사·해운선사보다는 주로 건설업체 위주로 참여가 이루어지고 있어, 준공후 시설운영에 어려움이 예상되고 장기적으로는 항만운영의 경쟁력 약화가 우려되고 있다. 또한 민간투자사업의 규모가 크고, 투자자본 회수기간이 장기임에도 수익성 보장이 미약하여 사업신청자수가 대부분 단수에 머물러 경쟁이 제한됨으로써 사업자 선정에 곤란을 겪는 사례 발생하고, 민간투자사업의 활성화를 위해 부대사업으로 추진되는 배후부지 조성사업의 경우 사업수익성 확보나 재정지원이 어려워 금융기관으로부터의 재원조달이 쉽지 않아 협상의 장애요인으로 작용하고 있다.

그러나 이러한 항만 민간투자의 어려움에도 불구하고 최근에 와서는 국가귀속 시설에 대한 부가세 영세율 적용 및 산업기반신용보증 한도 확대(3백억원→1천억원) 등 민간투자사업에 대한 재정·금융지원이 강화되고, 민간투자사업에 대한 국내외 투융자 전담 인프라펀드의 조성 및 과도한 환율변동으로 인한 환차손에 대한 위험 분담 근거 마련 등의 제도 개선과 공공발주 건설공사의 축소, 최저가 낙찰제 도입 등에 의한 건설회사의 공사 수주여건 악화에 따라 항만 민자사업에 대한 관심이 고조되어 국내업체에 의한 항만 민자사업은 물론 광양항 2단계에 홍콩 허치슨사, 인천남항 개발에 싱가포르 PSA 참여 등 외국기업까지도 항만 민자사업에 대한 관심과 참여가 증대되었다.

항만시설에 대한 민간의 투자 관심도 및 관심 분야 등을 알아보기 위하여 설문 조사를 실시하였다. 항만SOC사업에 관심도, 사업의 투자기준, 적정사업규모, 사업방식, 항만사업의 수익성평가, 사업지구별 사업참여 관심도 등 6개항목에 대하여 건설협회, 선주협회, 하주협의회, 항만하역협회를 통하여 소속사에 설문지 배포 및 접수하는 방법으로 2001. 4.19~5.19 (1개월간) 우편설문조사를 실시한 결과 건설업체 17개 사, 해운업체 12개사 등 총 29개사가 응답하였으며 설문조사 결과는 다음 <표3-18>의 내용과 같다.

<표3-18> 주요 설문조사 결과

질문 구분	응답 결과
관심도	선사의 92%, 건설사의 24%가 항만SOC사업에 관심.
투자기준	응답자의 64%가 수익성이 우선적으로 보장되어야 한다고 보았고, 다음으로 21%가 안정성을 꼽음.
적정규모	선사는 5백~2천억원을 적정사업규모로 생각한 반면(70%), 건설사는 1천~4천억원을 적정사업규모로 생각(76%)
사업방식	건설사의 71%가 BTO를, 선사의 78%가 BOT를 선호.
항만SOC 평가	수익성이 낮다고 평가한 응답이 전체의 82%를 차지. 한편 안정성은 건설사의 71%가 낮다고 한 반면, 선사의 73%는 높다고 평가하여 대조적인 결과를 나타냄.
관심사업	선사나 건설사 모두 부산신항에 관심이 가장 높고, 다음으로 인천북항, 평택항 순으로 나타남.

(3) 민간투자 대상사업 선정 기준

민간투자 대상사업을 선정하기 위해서 항만시설별 중장기계획에서 제시한 무역항, 어항, 항만친수시설, 종합여객시설 별로 구분하여 검토한 결과 다음과 같이 대상사업 선정을 위한 후보군을 선정하였다. 해양수산부에서 항만사업개발을 위한 중장기계획인 수정항만개발계획(2001. 1) 및 전국무역항시설기본계획(안)(2001. 6)에서 제시된 357개 무역항 접안시설 및 23개 항만친수공간 개발사업을 평가대상사업 후보군으로 선정하였으며, 어항시설은 전국 어항 중장기 개발방향(2000. 8)에서 제시된 43개중 19개 어항개발사업을 대상으로 하였다. 또한, 연안 및 국제여객터미널 건설 중장기계획(2000. 5)에서 제시된 15개 종합여객시설 건설사업을 대상사업 후보군으로 선정하였다.

이상과 같은 검토결과를 종합해 보면, 민간투자가 가능한 사업은 검토대상 440개 사업중 기 추진 사업을 제외한 334개 사업 중 62.6%인 209개 사업으로 나타났다.

이는 전국항만개발 기본계획에서 제시된 항만사업 중장기개발계획과 비교해

불 때 무역항 접안시설의 71.4%, 어항시설의 11.1%, 항만친수공간의 32.0% 및 중
 합여객시설의 13.3%를 차지한다. 특히 무역항 접안시설은 항만사업중 사업성이
 비교적 양호한 사업으로 분석되어 전체 무역항 접안시설중 약 71.4%를 대상사업
 후보군으로 선정하였으며 각 시설별 우선순위 및 대상사업 사업비를 산출한 결
 과는 다음 <표3-19>와 같다.

<표 3-19> 항만시설별 민간투자 대상사업 후보군 총괄

시설구분	우선순위	대 상 사 업	사업비	비율
무 역 항 (259선석)	민자우선	인천북항 3지구 등 31선석	22,748억원	11.6%
	민자양호	인천북항 5지구 등 77선석	32,474억원	31.7%
	민자가능	평택항 5지구 등 67선석	22,018억원	24.3%
	소 계	259선석중 175선석	77,260억원	67.6%
어 항 (19개소)	민자양호	대포항 등 2개소	1,404억원	10.5%
친수공간 (23개소)	민자양호	동삼동공원 등 3개소	8,379억원	12.5%
	민자가능	부산마리나 등 5개소	2,202억원	20.8%
	소 계	23개 개발사업중 8개 사업	10,581억원	34.8%
여객시설 (12개소)	민자가능	제주항터미널 등 2개소	298억원	16.7%
총 계		313개소 중 188개소	89,543억원	59.7%

한편 투자우선순위별로 민간투자 대상사업을 분류하면 민자우선사업은 전체
 (기추진 제외)의 9.6%로서 무역항 접안시설 6개 지구 31선석이 여기에 해당되며,
 민자양호사업은 전체(기추진 제외)의 27.8%인 82개소로서 무역항 접안시설 77선
 석, 어항시설 2개소 및 항만친수공간 3개소로 분석되었다.

민자가능사업은 전체(기추진 제외)의 22.3%인 70개소로서 무역항 접안시설 67

선석, 향만친수공간 5개소 및 종합여객시설 2개소로 민간투자 추진 후보사업 선정의 기본원칙에 의거 분류하였다.

<표3-20> 투자우선순위별 대상사업 후보군 총괄

우선순위	시설구분	대 상 사 업	사업비	비율
민자우선	무역항시설	인천북항 3지구 등 31선석	22,748억원	9.6%
민자양호	무역항시설	인천북항 5지구 등 77선석	32,494억원	27.8%
	어항시설	대포항 등 2개소	1,404억원	
	친수공간	부산 동삼동공원 등 3개소	8,379억원	
	소 계	83개소	65,025억원	
민자가능	무역항시설	광양항 5지구 등 67선석	22,018억원	22.3%
	친수공간	부산마리나 등 5개소	2,202억원	
	여객시설	제주항터미널 등 2개소	298억원	
	소 계	74개소	24,610억원	
합 계		검토대상 313개소 중 187개소	89,543억원	

① 무역항 접안시설

2011년까지 현재 418백만톤인 향만하역능력을 1,015백만톤으로 확충하는데 필요한 사업비는 총 37조원으로 추정되며, 이 중 접안시설 357선석을 추가 확충하는데 소요되는 사업비는 18조5천억원으로 산정된다. 대상사업을 수익성과 운영효율을 고려, 가능한 한 총사업비 2~3천억원 규모로 구분한 결과 계획접안시설 357개 선석은 103개 지구로 조정하여 이 중 기 추진되고 있거나 사업시행자가 선정된 32개 지구(98선석)를 제외한 71개 지구(259선석)에 대해 민간투자 가능 여부를 판단하였다. 무역항 접안시설은 총사업비 대비 정부지원금비율 50%를 기준으로 50%를 초과할 것으로 판단되는 사업은 재정우선사업으로 구분하고, 50% 미만으로 사업수익성이 있다고 판단되는 사업은 민간투자대상사업(민자우선, 민자양호, 민자가능)으로 구분한 결과 민간투자사업으로 추진가능한 선석은 검토

대상 259선석의 67.6%인 175선석이며, 사업비는 7조7,260억원이다.

<표3-21> 무역항 접안시설 개발 추진현황 및 계획

	합 계	추진 계획		기 추진	
		민자	재정	민자	재정
사업지구	103개 지구	43개지구	28개 지구	16개지구	16개 지구
선 석 수	357선석	175선석	84선석	60선석	38선석
사 업 비	185,000억원	77,260억원	41,620억원	56,410억원	9,710억원

민간투자 대상사업은 다음과 같은 대상사업선정기준에 의거 크게 ①민자우선 사업, ②민자양호사업, ③민자가능사업 등 세가지로 다음 표와 같이 분류하였다.

<표3-22> 무역항 접안시설 민간투자 대상사업

사업구분	민간투자대상사업	사업비	선석대비	사업비대비
민자우선	인천북항 3지구 등 6개지구 31선석	22,748억원	17.1%	27.9%
민자양호	인천북항 5지구 등 17개지구 77선석	32,494억원	46.9%	43.5%
민자가능	광 양 항 5지구 등 20개지구 67선석	22,018억원	36.0%	28.6%
합 계	43개지구 175선석	77,260억원	100.0%	100.0%

민자우선사업은 공사착공 예정시기가 2006년 이전으로서 시급히 사업 추진이 요구되는 사업으로 인천북항 3지구, 평택항 1-2지구 등 2개 지구는 2002년중 타당성 조사 및 기본설계를 완료하고, 민간투자 대상사업 지정후 사업시행 추진중인 사업이며, 기타 4개 지구는 2003년까지 타당성조사 및 기본설계를 완료하고, 민간투자 대상사업 지정후 사업시행 추진중인 사업이다.

민자양호사업은 준공예정시기가 2006년인 9개 지구에 대하여 2004년까지 타당성조사 및 기본설계를 완료하고, 민간투자 대상사업 지정후 사업시행 추진중인 사업이며 준공예정시기가 2011년인 8개 지구에 대해서는 2005년 이후 사업수익성 및 시급성을 고려하여 단계적으로 타당성조사 및 기본설계를 완료하고, 민간투자사업 시행을 추진중인 사업으로 선정되었다.

민자가능사업은 준공예정시기가 2006년인 7개 지구 중 신항만으로서 상대적으로 개발의 필요성이 높은 4개 사업에 대해서는 2004년과 2005년에 타당성조사 및 기본설계를 완료하고 사업시행을 추진중인 사업이며, 준공예정시기가 2006년인 나머지 3개 지구에 대해서는 민간제안사업 형태로 사업시행을 추진 중인 사업으로 선정되었다. 준공 예정시기가 2011년인 13개 지구에 대해서는 민간제안사업으로 추진하거나 공사소요기간을 고려하여 사업추진에 차질이 없는 때에 타당성조사 및 기본설계를 실시하고 사업을 시행할 사업도 역시 민자가능사업으로 선정하였다. 그러나 민자가능사업 중 시급을 요하는 사업이나 민간투자의 가능성이 적다고 판단될 경우에는 재정 우선 사업으로 분류하였다.

<표3-23> 민자우선사업

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	처리화물
인천북항 3지구	5선석 1,190m	2,060억원	2006	잡화
인천북항 4지구	3선석 770m	770억원	2006	잡화
평택항 1-2지구	5선석 1,190m	1,310억원	2011	잡화, 자동차
평택항 3-1지구	3선석 720m	850억원	2006	잡화
광양항 2-2지구	5선석 1,750m	7,425억원	2011	컨테이너
광양항 4-1지구	10선석 3,150m	10,333억원	2011	컨테이너
소 계	31선석 8,770m	22,748억원		

<표3-24> 민자양호사업

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	처리화물
인천북항 1-2지구	1선석 230m	380억원	2006	잡화
인천북항 5지구	3선석 840m	1,649억원	2006	잡화, 목재
인천남외항 2지구	3선석 840m	1,970억원	2011	일반부두
인천남외항 3지구	6선석 1,600m	3,030억원	2011	컨테이너
인천남외항 4지구	8선석 2,150m	4,640억원	2011	잡화
인천남외항 5지구	8선석 1,280m	2,950억원	2011	잡화
평택항 2-2지구	3선석 720m	940억원	2006	목재, 잡화
평택항 3-2지구	11선석 1,680m	1,533억원	2011	잡화
평택항 4-2지구	4선석 1,120m	1,210억원	2011	잡화
평택항 5-3지구	3선석 800m	1,035억원	2011	잡화
군장 3지구	4선석 1,000m	768억원	2011	잡화
목포신외항 1-3지구	3선석 700m	515억원	2006	철재, 잡화
부산신항 4지구	5선석 1,750m	7,840억원	2011	컨테이너
부산감천항 1지구	2선석 500m	1,490억원	2006	수산물
울산신항 3지구	4선석 980m	2,400억원	2011	컨테이너
부산대대항 2지구	5선석 1,140m	3,053억원	2011	철재, 잡화
영일만신항 4지구	4선석 710m	1,731억원	2011	목재, 시멘트
소 계	77선석	32,494억원		

항만 리모델링(Remodeling)은 기존 노후항만에 대한 최소한의 구조적 변형을 통하여 공간기능을 극대화하려는 것으로서 신규 개발보다 적은 비용으로 필요시설을 확보할 수 있다는 장점이 있으며, 현재 시행중인 「전국 노후항만 시설정비 기본계획」 수립을 위한 연구용역(한국해양수산개발원, 2001. 5.~2002. 6.)에서 검토되는 항만 리모델링의 민간투자사업 가능성 및 투자우선순위를 추후 민간투자증장기계획 수정시 반영할 예정이다.

<표3-25> 기존 항만 리모델링 대상 유형

유형	내용 및 대상 사례
재래식 기능과의 혼재형	재래시설이 도심부에 위치하기 때문에 심각한 용지난과 교통난 등으로 시설확장이 곤란한 경우 ※인천남항, 군산내항, 목포내항, 목호항, 구룡포항
항만기능만 강조한 단순형	항만문화공간과 녹지공간이 확보되어 있지 않아 일반인과 격리된 특수한 공간으로 존재하는 경우 ※포항항, 삼척항, 대산항, 고현항
장기 도시발전 저해형	항만시설이 도시기능과 조화를 이루지 못하고 일부시설은 도심확장에 장애가 되는 경우 ※부산남항, 인천남항, 목포내항, 마산항, 울산항
관광개발사업의 역기능형	주변해역이 항만구역으로 지정되어 있기 때문에 관광산업과 관련된 각종 편익시설 등의 배치에 장애요인이 되고 있는 경우 ※여수구항, 속초항, 서귀포항, 목포내항

② 어항시설

어항시설은 『국가어항 중장기 투자계획』에 따라 개발중인 국가어항 42개소 중 현재 미착공인 17개소 및 대체어항으로 개발중인 군산 비응도어항을 대상으로 검토하였으며, 어항시설의 경우에는 어선의 어항사용료가 면제되고 있어 수익성 확보가 곤란하므로 재정사업을 원칙으로 하였으나, 강원 대포항 및 전북 비응도항 등 2개소는 민간투자사업이 가능한 것으로 분석하였다.

민간투자 대상사업인 강원도 속초 대포항 및 전북 군산 비응도항은 모두 부대사업의 수익성이 높고 개발여건이 성숙되었다고 인정되므로 ②민자양호사업으로 구분되며, 대포항의 경우 속초시가 지방공사를 설립하여 민자유치 추진의사를 나타내고 있고, 전북 비응도항도 민간업체에서 적극적인 관심을 표명하고 있으므로 2개 사업 모두 민간제안사업으로 추진할 계획이다.

<표3-26> 어항시설 민간투자 대상사업 목록

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	우선순위
비응도항(전북 군산)	접안시설 1,633m 등	790억원	2006	민자양호
대포항(강원 속초)	접안시설 740m, 방파제 등	614억원	2010	민자양호
합계	2개소	1,404억원		

③ 항만친수공간

「수정 항만개발계획」 및 「제2차 전국무역항 항만기본계획(안)」에서 제시하고 있는 25건의 개발사업을 대상으로 항만친수공간 개발사업을 투자수익률과 민간의 관심도를 중심으로 민간투자 가능성을 검토한 결과 8건의 개발사업이 민간투자가 가능할 것으로 분석되었다.

주변여건이 성숙되어 투자수익률이나 민간의 관심도가 높은 부산 동삼동 해양공원 등 3건은 ②민자양호사업으로 구분하였으며, 주변여건이 미성숙되었으나 민관이 관심을 가지고 있어 민간투자사업이 가능할 것으로 판단되는 광양항 묘도매립지 친수공간 등 5건은 ③민자기능사업으로 구분하였다.

<표3-27> 항만친수공간 민간투자 대상사업 목록

대상사업명	사업규모 및 내용	사업비	준공시기	우선순위
부산 동삼동 해양공원	139천평(해양공원)	4,800억원	2012	민자양호
마산항 서항지구	419천평(상업주거단지)	1,906억원	2011	〃
울산항 해양공원	46천평(해양공원)	1,673억원	2012	〃
부산신항 마리나시설	보트300대(레저시설)	640억원	2011	민자기능
부산신항 녹지조성	102천평(공원 및 녹지)	554억원	2011	〃
인천북항 친수공간	54천평(해양레저시설)	65억원	2010	〃
포항신항 녹지조성	159천평(공원 및 녹지)	422억원	2011	〃
광양항 묘도매립지	761천평(해양·체육공원)	521억원	2020	〃
합계	8개소	10,581억원		

④ 종합여객시설

종합여객시설은 「연안 및 국제여객터미널 건설 중장기계획」에 따른 개발사업 14개소 및 부산북항 크루즈부두여객터미널 등 15개소를 대상으로 민간투자 가능성을 검토한 결과 총15개소 중 포항항·군산외항·대천항 여객터미널 등 3개소는 재정사업으로 기 추진 중이고, 목포연안여객터미널 등 10개소는 수익성 확보가 곤란하여 재정우선사업으로 분류, 제주항 국제여객터미널은 민간의 관심과 사업 수익성이 있어서 민간투자가 가능할 것으로 분석되어 민자양호사업으로 분리하였다. 부산북항 크루즈부두여객터미널의 경우 여객종합시설 기능만으로는 수익성이 떨어지나 부대사업과 연계시 민간투자의 가능성이 있어 ③민자가능사업으로 구분하였다.

현재 제주항 국제여객터미널은 2003년에 타당성조사 및 기본설계를 실시하고 민간투자사업으로 추진할 예정이며, 부산북항 크루즈부두 여객터미널은 그 자체로는 수익성 확보가 곤란하므로 민간제안사업 또는 해양공원 조성사업과 연계하여 사업을 추진 중에 있다.

<표3-28> 종합여객시설 민간투자대상 후보사업 및 우선순위

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	우선순위
제주항 국제여객터미널	신축1동(110백㎡)	223억원	2011	민자양호
부산북항 크루즈터미널	신축1동(41백㎡)	75억원	2011	민자가능
합 계	2개소	298억원		

<표3-29> 무역항 집안시설

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	투자우선순위
인천북항 1-1지구	3선석 830m	1,380억원	2006	기 추 진
인천북항 1-2지구	1선석 230m	380억원	2006	민자양호
인천북항 2지구	3선석 420m	720억원	2006	재정우선
인천북항 3지구	5선석 1,190m	2,060억원	2006	민자우선
인천북항 4지구	3선석 770m	770억원	2006	민자우선
인천북항 5지구	3선석 840m	1,649억원	2006	민자양호
인천내항	1선석 200m	170억원	2006	기 추 진
인천연안항	1선석 239m	180억원	2006	기 추 진
인천남항 1지구	3선석 900m	4,420억원	2011	기 추 진
인천남항 2지구	4선석 537m	1,130억원	2006	민자가능
인천남외항 1지구	9선석 2,160m	4,960억원	2006	재정우선
인천남외항 2지구	3선석 840m	1,970억원	2011	민자양호
인천남외항 3지구	6선석 1,600m	3,030억원	2011	민자양호
인천남외항 4지구	8선석 2,150m	4,640억원	2011	민자양호
인천남외항 5지구	8선석 1,490m	2,950억원	2011	민자양호
평택항 1-1지구	4선석 1,040m	1,470억원	2006	기 추 진
평택항 1-2지구	5선석 1,190m	1,310억원	2011	민자우선
평택항 2-1지구	4선석 960m	1,410억원	2006	기 추 진
평택항 2-2지구	3선석 720m	940억원	2006	민자양호
평택항 3-1지구	3선석 720m	850억원	2006	민자우선
평택항 3-2지구	11선석 1,680m	1,533억원	2011	민자양호
평택항 4-1지구	2선석 560m	760억원	2006	민자가능
평택항 4-2지구	4선석 1,120m	1,210억원	2011	민자양호
평택항 5-1지구	1선석 310m	450억원	2006	기 추 진
평택항 5-2지구	3선석 840m	1,150억원	2011	기 추 진
평택항 5-3지구	3선석 800m	1,035억원	2011	민자우선
평택항 6-1지구	4선석 840m	1,120억원	2011	재정우선
평택항 6-2지구	4선석 640m	780억원	2006	민자가능
평택항 7-1지구	7선석 560m	760억원	2011	민자가능
평택항 7-2지구	2선석 560m	760억원	2011	기 추 진
대산항 1지구	4선석 840m	1,480억원	2006	재정우선
대산항 2지구	4선석 760m	1,040억원	2011	민자가능

<표3-29> 무역항 접안시설 (계속)

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	투자우선순위
태안항	1선석 340m	950억원	2006	기 추 진
보령항 1지구	2선석 420m	690억원	2011	재정우선
보령항 2지구	7선석 1,110m	1,810억원	2011	재정우선
군장항 1지구	5선석 1,150m	940억원	2006	재정우선
군장항 2지구	3선석 630m	460억원	2011	민자가능
군장항 3지구	4선석 1,000m	768억원	2011	민자양호
군장항 4지구	5선석 1,170m	940억원	2006	기 추 진
군장항 5지구	3선석 520m	420억원	2006	기 추 진
군장항 6지구	2선석 340m	290억원	2006	기 추 진
목포내항 1지구	4선석 600m	730억원	2006	기 추 진
목포내항 2-1지구	1선석 110m	170억원	2006	민자가능
목포내항 2-2지구	3선석 330m	350억원	2011	민자가능
목포내항 3지구	1선석 240m	210억원	2011	재정우선
목포신외항 1-1지구	1선석 230m	280억원	2006	기 추 진
목포신외항 1-2지구	3선석 740m	1,400억원	2006	기 추 진
목포신외항 1-3지구	3선석 700m	515억원	2006	민자양호
목포신외항 2지구	5선석 1,050m	1,280억원	2011	민자가능
완도항	1선석 210m	210억원	2006	재정우선
여수항	2선석 400m	540억원	2006	재정우선
광양항 1지구	6선석 2,050m	5,760억원	2006	기 추 진
광양항 2-1지구	7선석 2,450m	8,200억원	2011	기 추 진
광양항 2-2지구	5선석 1,750m	7,425억원	2011	민자우선
광양항 3-1지구	3선석 550m	610억원	2006	기 추 진
광양항 3-2지구	4선석 815m	1,170억원	2011	민자가능
광양항 4-1지구	10선석 3,370m	10,333억원	2011	민자우선
광양항 4-2지구	2선석 420m	1,150억원	2006	민자가능
광양항 4-3지구	2선석 420m	480억원	2011	재정우선
광양항 5지구	4선석 840m	1,000억원	2006	민자가능
광양항 6지구	1선석 330m	390억원	2011	민자가능
광양항 7지구	2선석 420m	520억원	2006	재정우선
삼천포항	3선석 415m	870억원	2006	기 추 진
장승포항	1선석 122m	260억원	2011	재정우선
고 현 항	1선석 165m	350억원	2006	기 추 진
마산항 1지구	4선석 980m	1,730억원	2006	기 추 진
마산항 2지구	3선석 660m	970억원	2011	민자가능
마산항 3지구	1선석 208m	210억원	2006	기 추 진

<표3-29> 무역항 접안시설 (계속)

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	투자우선순위
마산항 4지구	2선석 315m	340억원	2006	재정우선
부산신항 1-1지구	3선석 1,200m	5,900억원	2006	기 추 진
부산신항 1-2지구	7선석 2,000m	14,100억원	2011	기 추 진
부산신항 2지구	3선석 1,100m	4,600억원	2006	기 추 진
부산신항 3지구	12선석 3,900m	18,180억원	2011	재정우선
부산신항 4지구	5선석 1,750m	7,840억원	2011	민자양호
부산북항 1지구	3선석 930m	1,730억원	2006	기 추 진
부산북항 2지구	1선석 350m	1,170억원	2006	재정우선
부산감천항 1지구	2선석 500m	1,490억원	2006	민자양호
부산감천항 2-1지구	3선석 265m	700억원	2006	재정우선
부산감천항 2-2지구	1선석 250m	600억원	2006	민자가능
부산다대항 1지구	1선석 210m	570억원	2006	민자가능
부산다대항 2지구	5선석 1,140m	3,053억원	2011	민자양호
울산신항 1지구	7선석 1,400m	2,700억원	2006	기 추 진
울산신항 2지구	7선석 1,470m	2,850억원	2006	민자가능
울산신항 3지구	4선석 980m	2,400억원	2011	민자양호
울산신항 4지구	6선석 1,340m	2,700억원	2011	민자가능
울산신항 5지구	5선석 1,190m	2,300억원	2011	민자가능
울산항 1-1지구	1선석 143m	120억원	2006	재정우선
울산항 1-2지구	2선석 375m	230억원	2006	기 추 진
울산항 2지구	1선석 240m	150억원	2006	민자가능
울산항 3지구	1선석 140m	130억원	2006	기 추 진
영일만신항 1지구	4선석 1,000m	2,300억원	2006	기 추 진
영일만신항 2지구	5선석 1,050m	2,390억원	2006	재정우선
영일만신항 3지구	3선석 630m	1,640억원	2011	민자가능
영일만신항 4지구	4선석 710m	1,731억원	2011	민자양호
목 호 항	1선석 100m	30억원	2006	재정우선
속초항 1-1지구	2선석 540m	300억원	2006	기 추 진
속초항 1-2지구	1선석 270m	190억원	2011	재정우선
양양신항	3선석 730m	1,470억원	2011	재정우선
제주의항 1지구	2선석 420m	390억원	2011	재정우선
제주의항 2지구	1선석 360m	500억원	2011	재정우선
서귀포항 1지구	4선석 480m	220억원	2006	재정우선
서귀포항 2지구	2선석 230m	110억원	2011	재정우선
소 계	357선석82,410m	185,000억원		

<표3-30> 항만친수공간

대상사업명	사업규모 및 내용	사업비	준공시기	우선순위
부산 동삼동 해양공원	139천평(해양공원)	4,800억원	2012	민자양호
마산항 서항지구	419천평(상업주거단지)	1,906억원	2011	"
울산항 해양공원	46천평(해양공원)	1,673억원	2012	"
부산신항 마리나시설	보트300대(레저시설)	640억원	2011	민자가능
부산신항 녹지조성	102천평(공원 및 녹지)	554억원	2011	"
인천북항 친수공간	54천평(해양레저시설)	65억원	2010	"
포항신항 녹지조성	159천평(공원 및 녹지)	422억원	2011	"
평양항 묘도매립지	761천평(생태공원등)	521억원	2020	"
부산중앙부두 마린랜드	100천평(문화센터등)	1,200억원	2011	재정우선
인천항 갑문친수공간	17천평(위락휴식공간)	150억원	2007	"
인천항 월미도해상파크	4천평(위락편의시설)	300억원	2008	"
인천항 영종도친수공간	910천평(생태연구공원)	75억원	2020	"
평택항 녹지조성	1,316천평(공원녹지)	170억원	2020	"
대산항 비인항친수공간	15천평(해양공원)	50억원	2008	"
군장항 내항친수공간	15천평(진시장,공원)	33억원	2007	"
군장항 해상매립지	304천평(해상매립지)	480억원	2019	"
목포항 남항문화공간	120천평(친수문화공원)	50억원	2009	"
목포신외항 녹지·공원	90천평(녹지공원)	68억원	2011	"
여수항 구항 정비	호안 698m	30억원	2011	"
제주외항 해양공원	84천평(해양공원)	28억원	2008	"
울산신항 친수시설	연결교량 85m	30억원	2011	"
속초항 친수공간	5천평(레저타운)	100억원	2011	"
삼척항 친수공간	120천평(해양공원)	50억원	2012	"
합 계	23개소	13,395억원		

<표3-31> 종합여객시설

대상사업명	사업내용	사업비	준공시기	우선순위
제주항 국제여객터미널	신축1동(110백㎡)	223억원	2009	민자양호
부산북항 크루즈여객터미널	신축1동(41백㎡)	75억원	2011	민자가능
부산항 국제여객터미널	신축1동(258백㎡)	517억원	2004	재정우선
인천항 국제여객터미널	신축1동(230백㎡)	463억원	2011	"
여수항 연안여객터미널	신축1동(43백㎡)	88억원	2011	"
속초항 국제여객터미널	신축1동(73백㎡)	150억원	2011	"
목포항 연안여객터미널	신축1동(349백㎡)	349억원	2004	"
완도항 연안여객터미널	신축1동(163백㎡)	163억원	2011	"
울릉항 연안여객터미널	신축1동(53백㎡)	53억원	2011	"
마산항 연안여객터미널	신축1동(23백㎡)	45억원	2011	"
장승포항 연안여객터미널	신축1동(26백㎡)	51억원	2011	"
제주항 연안여객터미널	신축1동(45백㎡)	92억원	2003	"
군산외항 종합여객터미널	신축1동(91백㎡)	185억원	2002	기추진
포항항 연안여객터미널	신축1동(21백㎡)	41억원	2002	"
대천항 연안여객터미널	신축1동(38백㎡)	71억원	2002	"
합 계	신축15동	2,566억원		

<표3-32> 어항시설

대상사업명	사 업 내 용	사업비	준공시기	우선순위
비용도항(전북 군산)	접안시설 1,633m 등	790억원	2006	민자양호
대 포 항(강원 속초)	접안시설 740m, 방파제 등	614억원	2010	민자양호
공현진항(강원 고성)	접안시설 225m, 방파제 등	245억원	2010	재정우선
구시포항(전북 고창)	접안시설 350m, 연육도로 등	489억원	2010	"
궁 촌 항(강원 삼척)	접안시설 245m, 방파제 등	352억원	2010	"
남 당 항(강원 홍성)	접안시설 517m, 방파제 등	396억원	2010	"
남 양 항(경북 울릉)	접안시설 160m, 방파제 등	347억원	2010	"
대 포 항(경남 거제)	접안시설 545m, 방파제 등	282억원	2010	"
도 장 항(전남 완도)	접안시설 610m, 방파제 등	247억원	2010	"
동 압 항(경남 통영)	접안시설 1,130m, 방파제 등	437억원	2010	"
삼길포항(충남 서산)	접안시설 395m, 방파제 등	174억원	2010	"
선진포항(인천 옹진)	접안시설 655m, 방파제 등	305억원	2010	"
여 호 항(전남 고흥)	접안시설 445m, 방파제 등	196억원	2010	재정우선
연 도 항(전남 여수)	접안시설 640m, 방파제 등	457억원	2010	"
우이도항(전남 신안)	접안시설 350m, 방파제 등	300억원	2010	"
원 전 항(경남 마산)	접안시설 620m, 방파제 등	210억원	2010	"
하효항(제주 서귀포)	접안시설 370m, 방파제 등	416억원	2006	"
호 두 항(경남 통영)	접안시설 390m, 방파제 등	207억원	2010	"
회 진 항(전남 장흥)	접안시설 590m, 방파제 등	328억원	2010	"
소 계	19개 어항	6,792억원		

(4) 민간투자 대상사업 선정

민간투자 대상사업 검토는 각 시설별 중장기계획을 토대로 실시하였으며, 우선 사업 순위는 ①민자우선사업, ②민자양호사업, ③민자가능사업 및 ④재정우선사업으로 분류하여 그 중 민자우선사업 및 민자양호사업으로 분류된 사업을 민간투자대상사업으로 선정한 결과 총 대상사업비 규모는 7조 18억원이며 이 중 정부 재정지원규모는 2조8천7억원으로 예상된다.

민간투자 대상사업으로 선정된 사업들을 세부 부문별로 살펴보면, 민자우선사

업 6개소, 민자양호사업 23개소 사업이 선정되었으며, 이 사업들은 본 연구에서 파악된 전체 계획사업 159개 중 18.2% 수준에 해당한다.

대상사업의 총사업비는 7조 18억원으로서, 전체 계획사업의 총사업비 20조 7,753억원 대비 33.7% 수준이다.

<표3-33> 항만부문 대상사업 선정 List

유형	사업명	사업규모	총사업비	공기	비고(출처)
무역항	인천북항 1-2지구	1선석 230m	320억원	3년	전국무역항항만기본계획
	인천북항 3지구	5선석 1,190m	2,060억원	4년	"
	인천북항 4지구	3선석 770m	770억원	4년	"
	인천북항 5지구	3선석 840m	1,649억원	4년	"
	인천남외항 2지구	3선석 840m	1,970억원	4년	"
	인천남외항 3지구	6선석 1,600m	3,030억원	5년	"
	인천남외항 4지구	8선석 2,150m	4,640억원	5년	"
	인천남외항 5지구	8선석 1,490m	2,950억원	5년	"
	평택항 1-2지구	5선석 1,190m	1,310억원	4년	"
	평택항 2-2지구	3선석 720m	940억원	3년	"
	평택항 3-1지구	3선석 720m	850억원	3년	"
	평택항 3-2지구	11선석 1,680m	1,533억원	4년	"
	평택항 4-2지구	4선석 1,120m	1,210억원	3년	"
	평택항 5-3지구	3선석 800m	1,035억원	4년	"
	군장항 3지구	4선석 1,000m	768억원	4년	"
	목포신외항4-3지구	3선석 700m	515억원	4년	"
	광양항 2-2지구	5선석 1,750m	7,425억원	5년	"
	광양항 4-1지구	10선석 3,370m	10,333억원	6년	"
	부산신항 4지구	5선석 1,750m	7,840억원	5년	"
	부산 감천항 1지구	2선석 500m	1,490억원	3년	"
부산 다대항 2지구	5선석 1,140m	3,053억원	4년	"	
울산신항 3지구	4선석 980m	2,400억원	4년	"	
영일만신항 4지구	4선석 710m	1,731억원	4년	"	
계			60,012억원		
어항 시설	대포항(강원, 속초)	접안시설, 방파제	614억원	3년	국가어항중장기투자계획
	비용도항(전북군산)	접안시설1,633m	790억원	4년	"
계			1,404억원		
친수 시설	부산동삼동해양공원	139천평	4,800억원	5년	전국무역항항만기본계획
	울산항 해양공원	46천평	1,673억원	3년	"
	마산항 서항지구	419천평	1,906억원	5년	"
계			8,379억원		
여객 시설	제주항국제여객터미널	신축1동(110백㎡)	223억원	3년	전국무역항항만기본계획
계			223억원		
합계: 29개			70,018억원		

<그림 3-3> 항만부문 계획도

범례	
	무역항
	어항
	종합여객시설
	항만친수공간



4) 환경 부문

수자원시설에 해당하는 수도시설과 환경기초시설의 민영화는 소극적인 민영화인 민간위탁관리와 적극적인 민영화인 민간투자사업으로 나눌 수가 있다. 민간투자사업의 목적은 중앙정부 및 지방자치단체의 재정 부담 완화, 민간기업의 창의성 및 효율성 도입, 정부와 민간부문의 경쟁 및 보완체계 도모 등으로 볼 수 있다. 따라서 이러한 목적 하에 환경 분야 민자사업의 대상사업을 선정하였다.

(1) 대상사업 선정의 기본원칙

‘사회간접자본시설에 대한 민간투자법’ 제2조에 나타난 바와 같이, 민자유치 대상 수도시설 및 환경기초시설은 다음과 같이 6개 부문으로 나눌 수 있다.

- 수도시설 : 수도법 제3조 5호에 의한 수도시설
- 하수종말처리시설 : 하수도법 제2조 제2호의 규정에 의한 하수도 및 동법 제2조 제5호의 규정에 의한 하수종말처리시설
- 폐기물처리시설 : 폐기물관리법 제2조 제7호의 규정에 의한 폐기물처리시설
- 폐수종말처리시설 : 수질환경보전법 제25조 제1항의 규정에 의한 폐수종말처리 시설
- 축산폐수처리시설 : 오수·분뇨 및 축산폐수처리에 관한 법률 제2조 9호의 규정에 의한 축산폐수처리시설
- 재활용시설 : 자원의 절약과 재활용촉진에 관한 법률 제2조 제7호의 규정에 의한 재활용시설

민간투자의 추진을 위한 후보사업군의 분류와 후보사업 선정의 기본원칙은 다음과 같다.

- 가. 광역일반폐기물매립지가스 자원화시설, 하수종말처리시설 등의 수익성 있는 시설
- 나. 하수종말처리시설 등의 하수도정비기본계획에 포함되어 있는 시설
- 다. 폐기물소각시설, 하수슬러지처리시설 등의 국고 지원이 확정되었거나 지원 계획이 있는 시설
- 라. 시설규모 면에서, 5,000(톤/일) 이상의 하수종말처리시설, 50(톤/일) 이상의 폐기물소각시설 등의 민영화가 가능한 일정규모 이상의 시설
- 마. 음식물쓰레기자원화시설 및 연료화시설 등의 기타 지방자치단체가 요청한 시설

(2) 관련계획의 검토 및 현황 조사

수도법에 의한 수도시설은 2001년 3월 28일 공포되고 2001년 9월 29일부터 시행된 개정된 수도법의 제17조 2항에 의하여 수도시설의 민간자본 유치가능하게 되었다. 현재로서는 한국수자원공사나 지방자치단체가 담당하고 있는 개별 시설에 대한 부분적인 위탁운영을 제외하고는 민간의 참여가 활발하지 못하나 정부에서는 앞으로 민자사업으로 사업으로 적극 활성화시킬 것으로 전망된다.

또한, 환경기초시설의 경우 하수종말처리장은 고시사업(Solicited Project) 및 제안사업(Unsolicited Project)의 형태로 민자사업이 활발히 시행되고 있으며, 더욱이 각 지방자치단체에서는 재정부족 또는 재정부담 완화 등의 이유로 하수처리장의 민자사업을 적극 추진 중이므로 환경기초시설 민자사업은 활성화 단계라 할 수 있다. 특히, 폐기물처리시설과 재활용시설의 민자사업이 제안사업으로서 활발히 추진 중에 있다.

현재 수도법 개정에 의하여 민간투자사업으로 추진 중에 있는 수도시설 589개소를 제외하고 민영화가 추진되고 있는 하수종말처리시설은 약 795개소로서 향후 더욱 늘어날 전망이다.

또한, 민영화율을 살펴보면, 환경기초시설 민간위탁에 의한 시설 281개소와 민

간투자에 의한 시설 8개소를 합한 289개소로서 환경 기초시설 전체에 대하여 평균 21%의 민영화율을 나타내고 있다.

<표3-34> 운영중인 수도시설 및 환경기초시설 민영화 현황

(2000. 12말 현재)

시설종류	대상 시설수	민간위탁 시설수	민간투자 시설수	민영화 합계	민영화율	비 고
하수종말처리시설	172	82	-	82	48%	
분뇨처리시설	183	48	-	48	26%	
축산폐수처리시설	32	14	-	14	44%	
산단폐수처리시설	28	24	1	25	89%	
농단폐수처리시설	78	71	-	71	91%	
폐기물매립시설	233	5	-	5	2%	설치승인시설
폐기물소각시설	22	19	3	22	100%	50톤/일 이상
폐기물자원화시설	19	6	-	6	32%	5톤/일 이상
음식폐기물처리시설	28	12	4	16	57%	30톤/일 이상
수도시설	589	-	-	-	0%	
합 계	1,384	281	8	289	평균 21%	수도시설 제외

(3) 민간투자 대상사업 선정 기준

수도시설을 제외한 환경기초시설에 대하여 민간투자로 추진 가능한 후보사업을 하수종말처리시설, 하수슬러지처리시설, 폐기물처리시설(소각시설), 폐기물광역매립지가스자원화시설, 음식물자원화시설, 연료화시설 등의 6개 사업군으로 분류하였다.

이러한 6개 사업군에 포함되는 후보사업의 선정을 위하여 다음과 같은 기본원칙에 의거, 민간투자 후보사업을 선정하였다.

가. 하수관거 정비방향 및 투자 우선순위에 따른 추진계획을 고려하여 지

- 방자치 단체로부터 민간투자 추진 후보사업에 대한 의견을 수렴
- 나. 인구, 처리구역, 지역특성 등을 고려한 시설용량 및 규모를 추정하여 선정하며 시설용량 면에서 일정규모에 미달하는 사업은 제외
- 다. 시설의 효율성과 경제성을 위하여 도시하수종말처리장, 마을하수도 등의 연계성 검토
- 라. 하수슬러지처리시설의 경우, 시설의 경제성과 효율성의 확보를 위하여 권역별로 광역처리가 가능할 수 있도록 구분

(4) 민간투자 대상사업 선정

민간투자 추진 후보사업의 선정을 위하여 후보사업군을 분석한 결과, 51개의 하수종말처리시설사업, 11개의 폐기물처리시설(소각시설) 사업, 17개의 하수슬러지처리시설사업, 8개의 폐기물광역매립지가스 자원화시설사업, 1개의 음식물쓰레기 자원화시설사업, 1개의 연료화시설사업 등의 총 89개 사업이 선정되었으며 총 사업비 면에서 약 3조 9,425억원에 해당하는 것으로 나타났다.

① 하수종말처리시설

하수종말처리시설은 현재 민간투자법에 의해 추진되는 환경사업 중 가장 많이 추진되는 사업으로서, 각 사업별 총사업비 규모는 타사업에 비교하여 작지만, 대상사업 단일시설의 수는 가장 많았다.

하수종말처리시설의 사업 수는 총 51개소로서 시설용량 규모는 246(만톤/일)에 해당되며 총 투자비의 규모는 약 3조 1,793억원 이었다. 그 세부내용은 다음의 표와 같으며, 2001년 10월 현재 사업시행자 지정전의 사업을 모두 포함하였다.

<표3-35> 하수종말처리시설 대상사업

지역	사업명	(도면)	규모(톤/일)	사업비(억원)	사업기간
인천	학익	(종-1)	165,000	1,550	8년
	검단	(종-2)	70,000	1,012	3년
	송도	(종-3)	30,000	373	3년
	만수	(종-4)	70,000	855	3년
부산	동부반송	(종-5)	135,000	2,042	5년
대전	5단계	(종-6)	150,000	905	5년
강원	춘천	(종-7)	100,000	363	4년
	원주	(종-8)	75,000	334	3년
	강릉	(종-9)	75,000	489	3년
	태백	(종-10)	30,000	277	3년
	속초	(종-11)	46,000	1,109	3년
	삼척	(종-12)	25,000	317	3년
경기	수원 서호천	(종-13)	105,000	1,255	7년
	수원 황구지천	(종-14)	68,000	867	4년
	수원 원천천	(종-15)	9,000	168	3년
	안산·안산 대부	(종-16)	153,000	1,626	4년
	용인 기흥	(종-17)	32,000	604	4년
	용인 구갈	(종-18)	35,000	787	4년
	용인 수지	(종-19)	110,000	1,870	5년
	용인 모현	(종-20)	20,000	487	4년
	용인 천리	(종-21)	62,000	268	5년
	용인 고매	(종-22)	62,000	270	5년
	평택 안중	(종-23)	20,000	380	5년
	평택 장당	(종-24)	25,000	329	5년
	평택 통복	(종-25)	45,000	326	5년
	부천 역곡	(종-26)	75,000	1,138	11년
	고양 원능	(종-27)	120,000	940	6년
	고양 벽제	(종-28)	30,000	566	5년
	시흥	(종-29)	100,000	1,158	4년
	화성 봉담·마도	(종-30)	10,300	294	5년
	화성 향남	(종-31)	33,000	413	5년
	화성 남양	(종-32)	15,000	238	5년
화성 조암	(종-33)	16,000	275	5년	
양주 신천·장흥·곡릉	(종-34)	75,000	1,240	5년	
파주 문산	(종-35)	19,000	675	6년	
파주 금촌	(종-36)	50,000	1,176	10년	

<표3-35> 하수종말처리시설 대상사업 (계속)

지역	사업명	(도면)	규모(톤/일)	사업비(억원)	사업기간
경기	포천 소홀	(종-37)	15,000	273	4년
	포천 일동	(종-38)	9,000	150	4년
충남	천안 병천	(종-39)	10,500	266	3년
	공주 유구	(종-40)	5,200	145	4년
	공주 동학사	(종-41)	11,000	140	4년
	논산 강경	(종-42)	13,000	236	4년
	예산 삼교	(종-43)	8,000	160	3년
	보령 대천	(종-44)	11,000	239	4년
	서천	(종-45)	7,000	200	3년
	전북	정읍 신태인·태인	(종-46)	7,000	440
경남	창원 북면	(종-47)	15,000	625	3년
	김해 진례	(종-48)	6,000	321	5년
	거제 옥포	(종-49)	30,000	874	5년
경북	구미 선산	(종-50)	20,000	260	5년
	칠곡 왜관	(종-51)	22,000	488	3년
계			2,450,000	31,793	

② 폐기물처리시설(소각시설)

폐기물 처리에는 소각, 용융, 열분해 등의 방법이 있고, 처분시설로는 매립 등이 있으나, 매립 등의 방법은 매립부지 선정, NIMBY현상 등의 영향으로 활발히 추진되지 못하거나, 추진계획이 확실하지 않으므로 제외하였다. 또한 폐기물 처리 방법 중 용융, 열분해 등은 소규모이고 사업추진의 확실성이 부족하여 주로 소각시설을 대상으로 하였다.

폐기물리시설(소각시설)은 총 11개소로서 시설용량 규모는 1,600(톤/일)에 해

당되며 총 투자비의 규모는 약 2,785억원 이었다. 그 세부내용은 다음 <표3-36>과 같다.

<표3-36> 폐기물처리시설(소각시설) 대상사업

지역	사업명	(도면)	규모(톤/일)	사업비(억원)	사업기간
강원	원주	(폐-1)	200	300	6년
	속초	(폐-2)	50	100	4년
	춘천	(폐-3)	150	311	5년
충북	청주	(폐-4)	200	300	8년
충남	예산	(폐-5)	50	100	3년
	서산	(폐-6)	50	100	3년
전북	전주	(폐-7)	300	450	3년
전남	순천	(폐-8)	100	150	3년
	여수	(폐-9)	100	182	3년
경북	포항	(폐-10)	200	400	3년
경남	마산	(폐-11)	200	392	3년
계			1,600	2,785	

③ 하수슬러지처리시설

하수슬러지 처리 및 처분 방법은 소각, 퇴비화 또는 매립 등이 있으나, 매립시설은 폐기물 처분시설과 마찬가지로 매립부지 선정, NIMBY현상 등의 영향으로 추진이 어렵고, 퇴비화는 소규모이거나 악취 발생, 저렴한 화학비료의 대량생산 등으로 추진 여부가 명확하지 않으므로 제외하였다. 따라서 하수슬러지 처리시설은 주로 하수슬러지 소각시설을 대상으로 하였다.

하수슬러지처리시설은 총 17개소로서 시설용량 규모는 2,545(톤/일)에 해당되며 총 투자비의 규모는 약 3,469억원 이었다. 그 세부내용은 다음 <표3-37>과 같다.

<표3-37> 하수슬러지처리시설 대상사업

지역	사업명	(도면)	규모(톤/일)	사업비(억원)	사업기간
대구	광역화	(슬-1)	180	250	3년
경기	수원	(슬-2)	300	360	3년
	평택	(슬-3)	100	150	2년
	오산	(슬-4)	50	75	2년
	김포	(슬-5)	40	60	2년
강원	춘천	(슬-6)	80	85	2년
	강릉	(슬-7)	50	97	2년
	속초	(슬-8)	75	60	3년
	원주	(슬-9)	70	80	2년
전남	함평	(슬-10)	600	943	3년
경북	안동	(슬-11)	100	140	2년
	포항	(슬-12)	100	140	2년
	경산	(슬-13)	100	140	2년
경남	마산	(슬-14)	200	240	3년
	진주	(슬-15)	150	210	2년
제주	동부	(슬-16)	200	183	2년
	서부	(슬-17)	150	256	2년
계			2,545	3,469	

④ 광역일반폐기물 매립지가스 자원화시설

매립지가스 자원화 시설은 일반폐기물(일반쓰레기, 하수처리슬러지, 사업장의 일반폐기물 등)이 매립되어 있는 매립지에서 나오는 주로 메탄가스(CH₄)를 이용하여 발전, 열공급 등으로 에너지를 얻을 수 있는 시설로서 최근에 각광을 받고 있는 에너지 재활용 방법이다.

광역일반폐기물매립가스 자원화시설은 총 8개소로서 시설용량 규모는 발전량 50MW에 해당되며 총 투자비의 규모는 약 508억원 이었다. 그 세부내용은 다음 <표3-38>과 같다.

<표3-38> 광역일반폐기물 매립가스 자원화시설 대상사업

지역	사업명 (도면)	규모(톤/일)	사업비(억원)	사업기간
부산	생곡 (가-1)	12,502	55	5년
대구	달성군 방천리 (가-2)	9,225	110	4년
광주	북구 운정동 (가-3)	4,369	55	3년
	남구 양과동 (가-4)	9,733	110	4년
대전	유성구 금고동 (가-5)	8,465	96	4년
전북	전주시 이성리 (가-6)	1,260	14	2년
강원	원주시 사제리 (가-7)	3,410	41	3년
충북	청주시 문암 (가-8)	1,860	27	2년
계		50,824	508	

⑤ 음식물쓰레기 자원화시설 및 연료화(RDF)시설

현재까지 음식쓰레기 처분시설로 주로 사료화를 적극 추진하였으나, 광우병 등의 발생으로 금지된 이후 자원화가 대두되었다. 음식물쓰레기 자원화시설과 함께 일반폐기물의 자원화로써 연료화(RDF; Refuse Derived Fuel)가 대안공법으로 각광받고 있다.

음식물쓰레기 자원화시설 및 연료화(RDF)시설은 총 2개소로서 시설용량 규모는 2,200(m³/일)에 해당되며 총 투자비의 규모는 약 870억원 이었다. 그 세부내용은 다음 <표3-39>와 같다.

<표3-39> 음식물쓰레기 자원화시설 및 연료화(RDF)시설 대상사업

지역	사업명 (도면)	규모(천m ³)	사업비(억원)	사업기간
부천	대장동 자원화시설 (음-1)	2,000	650	3년
대구	방천리 연료화(RDF)시설 (음-2)	200	220	3년
계		2,200	870	

⑥ 환경부문 민자사업 규모 총괄



위에서 살펴본 바와 같이 환경부문 민자사업의 대상사업으로서, 하수종말처리 시설, 폐기물처리시설(소각시설), 하수슬러지처리시설, 광역일반폐기물, 매립지 가스자원화시설, 음식물쓰레기자원화시설, 연료화(RDF)시설 등 총 6개 대상사업 군이 선정되었다.

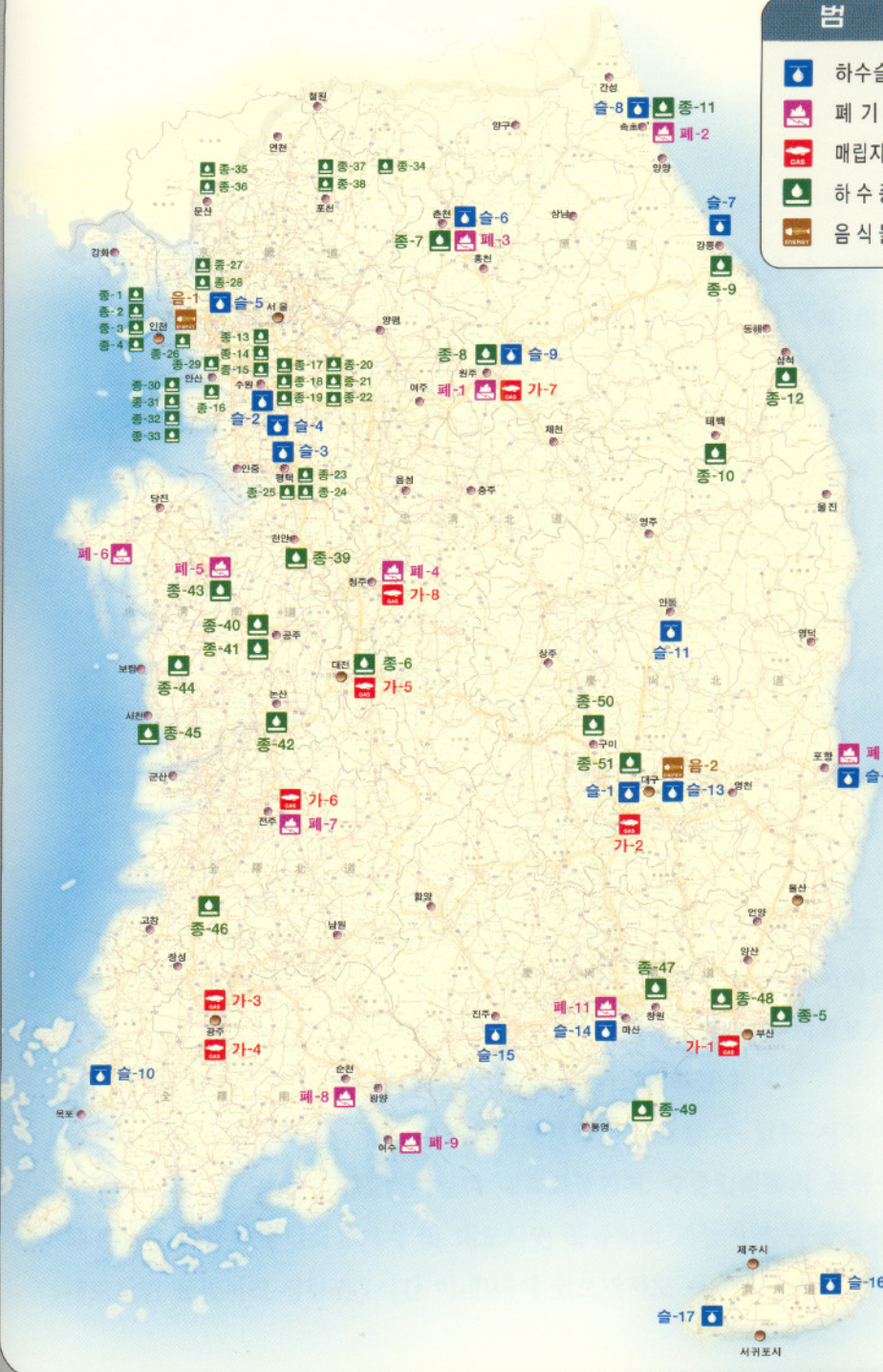
5개 대상사업군의 사업은 총 89개 사업으로서 총 사업비 규모가 약 4조원이며, 총 사업비 중의 민간투자금액에 해당되는 규모는 약 2.2조원으로 분석되었다. 환경기초시설별로 살펴보면, 하수종말처리시설 약 1.6조원, 폐기물소각시설 약 1천억원, 하수슬러지시설 약 4천억원, 기타 약 1천억원으로 분석되었다.

<표3-40> 환경시설별 민자사업 규모 총괄

구 분	시설수	시설용량(톤/일)	총투자비(억원)
하수종말처리시설	51	2,450,000	31,793
하수슬러지소각시설	17	2,545	3,469
폐기물처리시설(소각시설)	11	4,145	2,785
폐기물광역매립지 가스자원화시설	8	50,824	508
음식물자원화 시설, 연료화시설	2	2,200	870
합 계	89	2,509,714	39,425

<그림 3-4>환경부문 계획도

범례	
	하수슬러지처리시설
	폐기물처리시설
	매립지가스자원화시설
	하수종말처리시설
	음식물자원화시설



제주도
제주시
서귀포시
슬-16
슬-17

5) 기타시설부문

(1) 대상사업 선정의 기본원칙

① 물류분야

물류분야의 경우 공업단지, 농공단지 등의 물류수요를 지원할 수 있는 지역, 단지의 집단지화 및 네트워크화를 통한 연계수송의 효율성이 높은 지역, 대도시권의 물류기지로써 역할을 담당할 수 있고 물류 물동량 수요 확보가 높은 지역, 물류기지에 대한 교두보 역할이 가능한 항만·공항 지역, 「광역권 개발계획」을 축으로 지역균형개발을 도모할 수 있는 지역 등이 물류 분야의 수요 등의 확보에 용이하여 민간투자사업으로의 추진이 가능할 것으로 판단되어 대상사업 선정을 위한 분석을 우선 수행하였다.

특히, 단지의 집단지화 및 네트워크화를 통한 연계수송의 효율성이 높은 지역의 경우 물류의 기능적 측면, 수송적 측면, 물류사업의 효율적 측면 등의 세가지 측면에서 분석하였다.

물류의 기능적 측면에서 연안과 내륙의 분담체계를 유지함과 동시에 상호 연계되는 유통체계를 구축함으로써 향후 증가하게 될 수출입 화물수요 증가에 능동적으로 대처가 가능한 지역을 대상으로 하였다.

물류의 수송적 측면에서 간선도로, 철도 등의 간선교통시설 및 종합물류정보망과 결합된 물류축의 형성 및 고속도로망과 조화·연계될 수 있는 지역을 대상으로 하였다. 물류사업의 효율적 측면에서 토지가격을 포함한 부지확보가 용이하여 사업의 원활한 추진이 가능한 지역을 대상으로 하였다.

「광역권 개발계획」을 축으로 지역균형개발을 도모할 수 있는 지역의 경우 정부에서 추진중인 복합화물터미널과 내륙화물기지, 수출입화물의 물류애로를 해결하기 위한 수출입화물기지 및 대도시권 물류처리 가능지역, 수출입화물 및 대도시권 물류처리 영향권(1시간 이내)내에 있으면서도 개발에 소외된 지역중에

서 내수화물 및 중·소도시 물류처리 거점 지역을 대상으로 검토하였다.

② 에너지분야

중장기 경제전망, 산업구조 전망 등을 토대로 하여 에너지분야의 장기수급계획에 포함된 사업을 대상으로 검토하였으며 기존 발전소 입지내에 위치함으로 인해 부지확보가 유리한 사업, 발전소 중 기저부하 발전소로서 경쟁력 확보가 가능한 사업, 지역균형 개발을 고려하여 사업의 규모를 탄력적으로 적용할수 있는 사업 등을 대상으로 검토하였다.

발전소 사업의 경우 장기전력 수급계획에 포함된 사업을 위주로 검토하되 공공재적 성격 및 환경문제로 인한 민원발생 등의 가능성을 고려하여 결정하였다.

가스공급시설의 경우 도매부분에서는 한국가스공사가 공적자금(에특자금)을 투입하여 건설하는 배관망, 인수기지 등을 위주로 검토하였고, 소매부분에서는 전국 32개 민간도시가스회사가 자체자금 및 일부 공적자금을 투입하여 지역판매 권역내에 지관시설을 건설하는 사업을 대상으로 하였다.

집단에너지시설의 경우 장기적인 계획이 수립되어 있지 않고, 지역공단을 중심으로 사업이 수립·시행됨에 따라 중장기적인 투자계획의 수립 대상에는 부적합한 것으로 판단되어 제외하였다.

③ 관광분야

21세기 관광대국으로의 위상을 확립하고 관광분야에 대한 외국인 투자를 촉진하기 위해 동북아에서의 거점화 측면을 고려하여 대상사업을 선별하였다. 또한, 관광공간 확충을 통해 국민의 관광기회를 확대하고 이를 통해 국민의 삶의 질을 향상시키기 위해 지역간 균형개발 측면을 고려하여 대상사업을 선별하였다.

특히, 관광지 및 관광단지의 경우 체계적인 사후관리를 위해 전국을 7개의 문화관광권으로 구분·설정 후, 각 관광권역내에서의 지역간 상호 연계성이 높은 사업, 외국인의 관광여건 조성을 위한 전략적 거점지역 등을 선정기준으로 하

였고 아울러 지역별 관광자원의 특화를 통해 이를 개발하고 육성할 필요성까지 고려하였다. 또한, 국제회의시설의 경우 ASEM, 아시안게임, 월드컵 준비 등으로 인해 대도시를 중심으로 꾸준한 증가세를 보이고 있으므로 기존 대도시내 국제회의시설의 보완 기능을 고려하였다.

④ GIS분야

공간 데이터베이스 구축을 위해서는 상당한 초기투자 필요하므로 초기투자비와 부가차지 창출을 통한 수익성 확보방안을 연계하여 검토하였으며, 민간업체의 기술력이 충분히 확보 가능한지 여부를 위주로 검토하였다.

(2) 관련 계획의 검토 및 현황 조사

① 물류분야

물류분야는 국가물류 기본계획(2000. 12), 유통단지 개발 종합계획 (1997. 10), 2000년도 국가물류 기본계획 시행계획(2000. 2), 유통단지개발 추진실태와 활성화 방안에 대한 Workshop (2001. 6) 등 총 4개의 물류 관련계획을 검토하였으며 유관기관의 홈페이지 및 전문가의 의견을 반영하여 복합화물터미널 7개 사업, 유통단지 43개 사업, 화물터미널 6개 사업 등 총 56개 사업을 검토 대상으로 선정하였다.

② 에너지분야

에너지 분야는 제5차 장기전력 수급계획(2000. 1), 제1차 전력수급 기본계획 세부 추진방안(2001. 5), 전력수급기본계획 발전설비 실무소위원회 협의내용(미확정), 제5차 장기 천연가스 수급계획(2000. 3), 중기 천연가스 공급계획(2000. 12), 가스산업 구조개편 기본계획 (1999. 11), 대체에너지 기술개발·보급 기본계획 (2001. 3) 등 총 7개의 전력 및 가스공급 관련계획을 검토하였다.

③ 관광분야

관광분야는 관광비전 21·관광진흥 5개년 계획(1999. 1) 및 제2차 관광개발기본계획(안)(2000. 12) 등의 관광 관련계획을 검토하였다.

④ GIS분야

GIS산업은 1995년 『국가지리정보체계구축 기본계획』에 의하여 국가지리정보체계 구축 기반조성이 이루어진 후 2000년 『국가지리정보체계의구축및활용 등에관한법률』 및 시행령의 시행에 의해 기틀을 마련했으며, 제2차 국가지리정보체계 기본계획(2000. 12)에 의해 구체화되었다. 따라서 본 GIS 대상사업의 후보군 선정을 위한 관련 계획은 제2차 국가지리정보체계 기본계획(2000.12)의 세부내용을 위주로 검토하였다.

(3) 민간투자 대상사업 선정 기준

① 물류분야

물류분야 관련계획에서 검토대상으로 선정된 56개 물류관련 사업들 중 현재 진행중인 사업 및 사업시행자가 선정된 사업들이 다수 포함되어 있어, 본 계획에 포함하지 않아도 될 사업들을 다음의 대상사업 후보군 선정기준의 절차에 따라 제외하였다.

첫째, 복합화물터미널 7개 사업 중 시공중이거나 민간사업자 선정이 이미 완료된 5개 사업을 대상사업에서 제외하였으며 둘째, 유통단지 지정을 받은 11개 사업중 시공중이거나 지방자치단체 자체의 추진이 아닌 5개 사업은 대상사업에서 제외하였고 유통단지 지정이 되지 않은 28개 사업 중 기존의 복합화물터미널과의 중복된 사업, 사업지역이 인근 대도시와 상당한 거리에 위치한 사업, 향후 수출입 화물의 처리가 불확실시되는 사업 등 총 16개 사업은 대상 선정 사업에서

제외하였다. 셋째, 일반 화물터미널 6개 사업은 수익성이 낮아 2001년 현재 시행이 유보되거나 공사가 중단된 사업으로서 대상사업에서 제외하였다.

대상사업 후보군 선정절차에 따라 복합화물터미널 2개사업 및 유통단지 22개 사업 등 총 24개 사업을 대상사업 후보군으로 선정하였다. 유통단지의 경우 유통단지 지정을 받은 6개 사업, 유통단지 지정이 되지않은 12개 사업, 서울시에서 추진중인 4개 사업 등을 후보군에 선정하였다. 선정된 물류분야 대상사업 후보군에 대한 일반적인 사업내용은 <표3-41>에 정리하였다.

<표 3-41> 물류분야 대상사업 후보군

사업명	사업내용
중부권 복합화물터미널	· 위치: 충북 청원군, 충남 연기군 일원 · 사업규모: 21만평 · 사업비: 3,529억원 · 사업기간: 6년
영남권 복합화물터미널	· 위치: 경북 칠곡군 사업규모: 25만평 · 사업비: 5,168억원 · 사업기간: 6년
동해 유통단지	· 위치: 강원도 동해시 · 사업규모: 12만평 · 사업비: 516억원 · 사업기간: 5년 · 주요시설: 화물터미널, 공동집배송단지, 창고
강릉 종합유통단지	· 위치: 강원도 강릉시 · 사업규모: 5만평 · 사업비: 381억원 · 사업기간: 5년 · 주요시설: 화물터미널, 집배송센터, 창고
여주 종합유통단지	· 위치: 경기도 여주군 · 사업규모: 8만평 · 사업비: 599억원 · 사업기간: 5년 · 주요시설: 집배송단지, 창고, 농수산물물류센터
인천 국제공항 배후유통단지	· 위치: 인천시 중구 · 사업규모: 6만평 · 사업비: 360억원 · 사업기간: 6년 · 주요시설: 유통시설, 지원시설
경북북부 유통단지	· 위치: 경북안동시 · 사업규모: 15만평 · 사업비: 816억원 · 사업기간: 7년 · 주요시설: 화물터미널, 집배송센터, 농수산물센터
서울동남 유통단지	· 사업규모: 8만평 · 사업비: 3,430억원 · 사업기간: 6년
진주시 유통단지	· 사업규모: 8만평 · 사업비: 1,655억원 · 사업기간: 6년

<표 3-41> 물류분야 대상사업 후보군 (계속)

사 업 명	사 업 내 용
수도권 북부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 경기도 의정부시 · 처리지역: 의정부, 남양주, 서울북부 · 규모: 약 20만평 · 조성형태: 내륙도시 지원형 · 선정사유: 수도권북부 남북축과 서울-춘천축의 결절점
수도권 남부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 경기도 화성 · 처리지역: 수원, 성남, 용인, 안양 등 · 규모: 약 60만평 · 조성형태: 내륙도시 지원형 · 선정사유 : 경부고속도로 물동량처리 거점
아산만 북부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 경기도 평택시 · 처리지역: 아산향, 평택, 안성 등 · 규모: 약 60만평 · 조성형태: 임항형 · 선정사유: 아산향과 인근공단의 물류처리 및 서해안고속도로를 통한 수도권 집중물류의 1차 완충처리
군산장항 중부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 전라북도 익산 · 처리지역: 군산, 장항, 김해, 전주 · 규모: 약 30만평 · 조성형태: 중소도시 지원형 · 선정사유: 전주, 익산 등 도시지원 및 교통결절점(익산) 물류처리
광주목포 북부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 광주광역시 · 처리지역: 광주, 장성, 담양, 화순, 영광 · 규모: 약 30만평 · 조성형태: 내륙도시 지원형 · 선정사유: 광주시 소비재물류 및 인근 공단 지원기능
광양만 거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 전라남도 순천시 · 처리지역: 여수, 여천, 순천, 곡성, 구례, 보성, 고흥, 광양 · 규모: 약 20만평 · 조성형태: 중소도시지원형, 임항형 · 선정사유: 광양과 순천을 중심으로 컨테이너부두의 배후지원 및 인근지역 물류처리
부산경남 중부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 경상남도 마산시 · 처리지역: 마산, 진해, 창원, 함안, 창령 · 규모: 약 40만평 · 조성형태: 임항형 · 선정사유: 마-진-창 지역의 물동량 처리 및 수출입화물의 내륙처리기지

<표 3-41> 물류분야 대상사업 후보군 (계속)

사업명	사업내용
대구경북 서부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 경상북도 김천 또는 구미 · 처리지역: 김천, 금릉, 구미, 선산 · 규모: 약 40만평 · 조성형태: 공단지원형 · 선정사유: 경북지역 수출입화물 집산지
대구경북동부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 경상북도 포항시 · 처리지역: 포항, 경주, 영일 · 규모 : 약 10만평 · 조성형태: 입항형 · 선정사유 : 포항항은 대구 경북 지역물류의 해안수송 관문
강원 북서부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 강원도 춘천시 · 처리지역: 춘천, 홍천, 화천 · 규모: 약 10만평 · 조성형태: 중소도시 지원형 · 선정사유: 인근지역 소비수요 및 강원 북서부지역의 물류집산 및 장기적인 대북 물류거점
강원 남서부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 강원도 원주시 · 처리지역 : 원주, 횡성, 평창 · 규모: 약 20만평 · 조성형태 : 중소도시지원형 · 선정사유:서울 및 강원권 물류 1차처리 및 강원 남서부지역 물류거점
강원 동북부거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 강원도 속초시 · 처리지역: 속초, 고성, 양양 · 규모: 약 10만평 · 조성형태: 중소도시 지원형 · 선정사유:강원 동북부거점의 물류집산 및 장기적인 대북 물류거점
서울 동북권거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 서울시 중랑구 신내동 · 규모: 약 5만평 · 조성형태: 내륙도시 지원형 · 선정사유: 서울 동북부 및 인근 위성도시의 소비수요와 물류집산
서울 서북권거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 서울시 마포구 상암동 · 규모: 약 7만평 · 조성형태: 내륙도시 지원형 · 선정사유: 서울 서북권의 소비수요와 물류집산
서울 서남권거점	<ul style="list-style-type: none"> · 위치: 서울시 강서구 마곡동 · 규모: 약 7만평 · 조성형태: 내륙도시 지원형 · 선정사유: 서울 서남권 소비수요와 인천 국제공항 물류지원
계	24개 사업

② 에너지분야

에너지분야 관련계획에서 선정된 검토대상 중 발전소, 가스공급시설, 집단에너지시설 등의 유형별로 분류한 후 아래의 선정기준에 따라 대상사업 후보군을 선정하였다.

발전소의 경우 첫째, 장기전력수급계획에 포함된 사업 중에서 발전회사에 배분되어 건설중인 발전소로서 공사가 상당부분 진척된 사업은 제외하였다. 둘째, 공익적 성격이 강하여 민간투자사업으로 추진이 어려운 수력발전 및 원자력 발전사업은 제외하였다. 셋째, 수익성이 낮고 정부의 지원대책이 없어 민자유치가 사실상 불가능한 양수 발전은 대상사업에서 제외하였다. 넷째, 발전 용량이 100MW 이하의 소규모 사업은 대상사업에서 제외하였다.

가스공급시설의 경우 소매시설은 전국 32개 도시가스회사에서 자체자금으로 사업추진이 가능하므로 대상사업에서 제외하였다.

집단에너지시설의 경우 종합 개발계획이 없으며 해당 공단 등에서 자체적으로 시행하므로 대상사업에서 제외하였다.

전력산업구조개편계획에서 민영화로 계획된 총 106기 화력발전 시설 중에서 13개 사업(발전설비 30기 총 14,750MW)을 대상사업 후보군으로 선정하였다.

③ 관광분야

관광분야의 관련계획상의 모든 사업(8개 관광단지, 170여개의 관광지, 4~5개의 국제회의 시설 등)중에서 민간투자사업으로서의 지원 효율성이 높을 것으로 판단되는 사업을 1차적으로 후보군에 포함하였다. 관광대상사업중 소규모이거나 국내·외 관광거점이라기보다는 지역주민의 관광 및 위락시설에 해당되는 사업은 대상에서 제외하였다. 위의 기준에 따라 1차 후보군으로 남해안 관광벨트 사업 8개 사업, 경북북부 유교문화권 개발계획 5개 사업, 설악-금강권 관광개발 계획 3개 사업, 관광단지 추진 사업 9개 사업, 국제회의 시설 2개 사업, 관광지 4개

사업 등 총 31개 사업을 포함하였다.

1차 후보군 중에서 외래관광객유치 거점축과 지역균형발전, 남북교류협력 등의 효과가 높다고 판단되는 사업과 관광부문의 민간투자예산을 고려하여 다음의 총 7개 사업을 대상사업 후보군으로 선정하였다.

- 외래관광객 유치 거점 축 : 수도권(숙박문화단지), 남해안권(동부산권 그린 시티, 해남화원 관광단지)
- 국내관광수용여건 개선 및 남북교류협력거점 : 설악-금강권 관광개발계획 중 양양국제공항배후단지
- 지역균형발전거점 : 경북유교문화권 개발 계획 중 안동호 관광지
- 국제회의시설 발전기본축 : 국제회의의 발전기본축의 경우 대부분 완공단계로 파악됨에 따라, 발전축 보완성격의 수원컨벤션센터와 대전 컨벤션센터

④ GIS분야

제2차 국가지리정보체계 기본계획에서 민간참여를 추진 또는 허용하고 있는 부문을 도출하였고 도출된 사업 중 투자비용 회수가 가능한 부문을 후보군으로 선정하였다. 즉, 국가지리정보체계 사업 중 초기투자비용 규모가 크지 않으면서도 부가가치 창출을 통해 투자비용의 조기회수가 가능한 부문을 민간투자 대상 후보군으로 선정하였다. 또한, 사업 성과물의 수혜대상이 일반국민 전체로 확대될 수 있고 민간업체의 기술력이 충분히 확보된 사업부문을 민간투자대상사업 후보군 대상으로 분류하였다.

지리정보데이터베이스 구축부문의 경우 국내 GIS시장의 상당부분을 차지하고 있으나 대부분 공공기관이 관리하는 공공데이터이며, 시장참여에 따른 수익성을 기대하기가 어려운 관계로 대상사업 후보군에서 제외하였다.

GIS분야의 대상사업 후보군으로 제2차 국가 GIS구축 기본계획에 포함된 8개 분야 33개 사업 중 다음의 3개 부문 11개 사업을 선정하였다.

- GIS 활용체계 구축 2개 사업 : 공공부문 GIS활용체계 개발, 민간부문 GIS 활용체계 개발지원 및 서비스 제공
- 지리정보 유통체계 구축 3개 사업 : 지리정보 유통기반 구축, 전국적인 유통망의 구축 및 관리기구의 설립·운영, GIS 전자도서관 구축·운영
- GIS 전문인력 양성 및 홍보 6개 사업: GIS 인력양성기관의 다원화, 학교 중심의 교육 강화, 공공기관 GIS 담당자의 교육기회 확대, GIS 교육·홍보 센터 설치·운영, GIS 엑스포 개최, 다양한 대 국민 홍보전략의 수립과 시행

(4) 민간투자 대상사업 선정

① 물류분야

복합화물터미널은 기존에 사업시행자가 지정된 사업(호남권, 의왕, 양산 등)이 민간투자 사업으로 진행 중에 있으므로 중부권 및 영남권의 경우 사업조건에 따라 민간투자사업으로 선정하는 것이 바람직한 것으로 분석되었다.

그러나, 유통단지 BOO 사업 및 BOT 방식으로 시행되는 타 민간투자사업(도로, 철도, 항만 등)에 비하여 정부지원(재정지원 등)에 한계가 있어 사업시행자의 수익성은 상대적으로 낮은 것으로 분석되었다. 또한, 유통단지 시설 중 상당부분이 판매시설 등의 상업시설로서 분양 및 임대를 통하여 투자비를 회수하여야 하므로 투자비 회수 시점 추정이 어렵고 투자비 회수 가능여부가 부동산 시장의 활성화 여부 등 외부 요인에 의해 좌우되는 것으로 분석되었다.

결국, 유통단지 사업은 적정 수익성의 확보가 어려운 것으로 판단되므로 중장기계획의 대상사업으로 선정하지 않았다. 최종적으로 대상사업에 선정된 2개 사업의 List는 다음의 <표3-42>에 제시하였다.

<표3-42> 물류분야의 민간투자 대상사업 리스트

사업명 (도면)	규모(만 평)	사업비(억원)	사업기간
중부권 복합화물터미널(물-1)	21	3,529	6년
영남권 복합화물터미널(물-2)	25	5,168	6년
계	46	8,697	

② 에너지분야

발전가격은 경쟁적 발전시장에서 결정될 것이지만, 수익성 확보는 대부분 가능할 것으로 판단되어지고 있다. 전원구성상 기저부하 설비가 취약하여 기저설비의 급전기회가 상대적으로 월등히 많은데 대상사업들이 대부분 기저부하 발전소인 점을 감안할 때 경쟁력 확보 가능성은 충분하다고 판단되며, 첨두부하 설비인 LNG 복합화력 및 중간부하 설비인 석유화력을 석탄화력의 대체화력으로 건설을 검토중에 있으며, 또한 석탄대체 건설시 기존 석탄화력단지에 건설하게 되어 부지확보 면에서 크게 유리할 것으로 판단된다.

대상사업 후보군에 포함된 화력발전을 중심으로 13개 사업을 대상사업을 선정하였다. 투자우선 순위 결정시 고려사항으로 계획이 사실상 확정된 것은 우선대상 사업으로 분류하고 추진주체를 협의중인 사업은 우선순위 가능 사업으로 분류하였으며 장기전력 수급계획상 필요성만 인정되고 실질적인 협의가 없는 사업은 우선순위 불가능 사업으로 분류하였다.

기타 고려사항을 살펴보면 수도권 LNG 복합화력의 경우 서울화력은 부지확보 문제, 인천 및 서인천은 송전선로에 문제가 있어 이의 해결여부에 따라 사업기간이 좌우될 것으로 판단되어지고 있다.

석탄화력의 경우 전력계통 운영상 후속기 건설 우선순위는 영흥, 당진, 태안의 순서로 진행될 것으로 조사되었다.

이와같은 고려사항을 토대로 하여 다음과 같이 대상사업을 선정하였다.

- 우선대상 사업

- 당진 석탄화력 : 2기 (1,000MW)
- 영월 무연탄화력 : 1기 (200MW)
- 인천 LNG복합화력 : 1기 (450MW)

- 우선순위 가능 사업

- 영흥 석탄격상화력 : 2기 (1,600MW), (기 착공)
- 당진 LNG복합화력(석탄대체) : 2기 (900MW)
- 태안 석유화력(석탄대체) : 2기 (1,000MW)
- 군산 청정석탄화력 : 1기 (300MW)
- 울산 오리발전 : 2기 (1,000MW)
- 북제주 석유화력 : 2기 (150MW)

- 우선순위 불가능 사업

- 경인 LNG복합화력 : 3기 (1,350MW) - 서울, 인천, 서인천
- 석탄격상화력 : 4기 (3,200MW) - 당진, 태안
- 석유화력 : 6기 (3,000MW) - 사업위치 미정
- 청정석탄 : 2기 (600MW) - 사업위치 미정

이상과 같이 에너지 분야는 총 13개 사업으로 총사업비가 14조 4,193억원이며, 대상사업 List에 대한 규모, 사업비, 사업기간의 관련 내용은 다음의 <표3-43>에 정리하였다.

<표3-43> 에너지분야의 민간투자 대상사업 리스트

사업명	(도면)	규모	사업비(억원)	사업기간
당진 석탄화력	(에-1)	1,000MW 2기	10,870	5년
영월 무연탄화력	(에-2)	200MW 1기	3,454	4년
인천 LNG 복합화력	(에-3)	450MW 1기	2,574	5년
영흥 석탄격상화력	(에-4)	1,600MW 2기	17,440	5년
당진 LNG복합화력	(에-5)	900MW 2기	5,130	4년
태안 석유화력	(에-6)	1,000MW 2기	9,000	5년
군산 청정석탄	(에-7)	300MW 1기	4,500	5년
울산 오리밀전	(에-8)	1,000MW 2기	10,450	5년
북제주 석유화력	(에-9)	150MW 2기	2,200	4년
경인 LNG 복합화력	(에-10)	1,350MW 3기	7,695	5년
당진 석탄격상화력	(에-11)	3,200MW 4기	34,880	6년
석유화력 (사업지 미정)		3,000MW 6기	27,000	6년
청정석탄 (사업지 미정)		600MW 2기	9,000	4년
계		14,750MW 30기	144,193	

③ 관광분야

대상사업 후보군에 선정된 사업 중 국제회의 시설의 경우 시급성이 다소 미흡하고, 전략성이 떨어진다는 판단에 따라 최종적으로 국제회의시설(대전, 수원)을 제외한 5개 사업을 선정하였다. 선정된 5개 사업에 대한 내용은 아래와 같다.

○ 수도권 숙박문화단지

- 위치 : 경기도 고양시 일산구
- 주요시설 :
 - 숙박시설
 - 지원시설 : 상가, 운동시설, 문화휴양시설
- 선정사유 : 수도권 관광숙박단지 개발 기본계획 수립·추진은 객실

공급의 해소 및 국제경쟁력을 갖춘 한국 관광산업 육성의 기틀 마련

○ 동부산 관광단지

- 위 치 : 부산시 기장군 일원 (송정 해양휴양타운, 일광 복합관광단지)
- 주요시설 :
 - 숙박시설 : 호텔, 콘도미니엄
 - 운동시설 : 골프장, 휘트니스클럽 등
 - 문화시설 : 문화역사촌, 공연시설, 전시시설 등
 - 기타시설 : 상업시설, 공공시설 등
- 선정사유 : 동부산 지역에 새로운 관광단지를 2008년까지 조성하여 IMF이후 침체된 지역경제를 육성하고 관광산업에 대한 민간투자 활성화 도모

○ 해남 화원 관광단지

- 위 치 : 전남 해남군 화원면 주광리 일원
- 주요시설 :
 - 숙박시설 : 호텔, 콘도미니엄, 여관
 - 휴양시설 : 기업휴양촌, 민속촌 등
 - 운동시설 : 마리나, 골프장, Sea-World
 - 기타시설 : 해수욕장, 피크닉장
- 선정사유 : 서남해안의 해상관광자원을 활용한 대단위 휴식공간 조성
성과 국제적 수준의 거점 관광단지로 조성

○ 안동호 관광지

- 위 치 : 경북 안동시
- 주요시설 :

- 숙박시설 : 호텔, 콘도미니엄
- 운동시설 : 골프장, 휘트니스클럽, 수변 레포츠센터
- 문화시설 : 역사문화촌, 공연장, 전시장
- 선정사유 : 집중 분포된 유교문화자원과 빼어난 자연환경을 연계 개발함으로써 이 지역의 관광잠재력을 최대한 발현시켜 지역의 경제발전에 기여

○ 양양 국제공항 배후 관광단지

- 위치 : 강원도 양양군 손양면 일원
- 주요시설 :
 - 관광지구 : 호텔, 컨벤션센터
 - 연구시설 : 북한연구소, 환동해연구소
 - 기타시설 : 상업시설, 주거시설
- 선정사유 : 양양국제공항 개항과 때를 같이하고 제4차 국토종합계획의 주요 사업인 설악·금강 관광벨트의 거점공항으로서 공항배후 업무기능과 관광도시기능이 복합화된 관광도시 조성

이상과 같이 관광 분야 대상사업은 총 5개 사업으로 총사업비 규모가 4조 7,647억원으로 추정되었으며, 5개사업 각각의 규모, 사업비 및 사업기간은 다음의 <표3-44>와 같다.

<표3-44> 관광분야의 민간투자 대상사업 리스트

사업명	(도면)	규모(만평)	사업비(억원)	사업기간
수도권 숙박문화단지	(관-1)	25.7	13,226	10년
동부산 관광단지	(관-2)	59.4	3,887	10년
해남 화원 관광단지	(관-3)	154	7,528	10년
안동호 관광지	(관-4)	230	14,709	8년
양양 국제공항 배후 관광도시 (관-5)		37	8,297	7년
계		506.1	47,647	

④ GIS 분야

GIS시설이 민간투자 대상사업에는 포함되어 있지 않으나 법적인 해석상 GIS 시설의 인프라부분만이 대상사업에 해당되며 소프트웨어는 해당되지 않아 사실상 수익성있는 사업의 구성이 불가능한 것으로 분석되었다. 따라서 GIS 분야는 현재시점에서 수익성 창출에 어려움이 있다고 판단되어 대상사업 선정에서 제외하였고, 장기 민간투자 대상사업으로 제안하였다.

(4) 장기 민간투자 대상사업 제안

① 물류분야

대상사업 선정과정에서 유통단지 사업은 수익성 확보가 어려운 것으로 분석되었으나 일부 유통단지 사업의 경우 2001년 7월부터 시행되는 REITs제도의 활용과 부동산을 담보로 한 금융기법 개발 등을 통하여 민간의 투자수익 확보가 가능할 것으로 분석되었다. 그러므로, 대상사업으로 선정되지 못한 유통단지 사업을 다음과 같이 향후 민간사업 추진 가능 사업으로 제시하였다.

<표3-45> 물류분야의 향후 민간투자 추진 가능 사업 리스트

사 업 명	규모(만 평)	사업비(억원)	사업기간
동해 유통단지	12	516	5 년
강릉 종합유통단지	5	381	5 년
여주 종합유통단지	8	599	5 년
인천국제공항 배후유통단지	6	360	6 년
경북북부 유통단지	15	816	7 년
서울동남 유통단지	8	3,430	6 년
진주시 유통단지	8	1,655	6 년
수도권 북부거점	20	미정	미정
수도권 남부거점	60	“	“
아산만 북부거점	60	“	“
군산장항 중부거점	30	“	“
광주목포 북부거점	30	“	“
광양만 거점	20	“	“
부산경남 중부거점	40	“	“
대구경북 서부거점	40	“	“
대구경북 동부거점	10	“	“
강원 북서부거점	10	“	“
강원 남서부거점	20	“	“
강원 동북부거점	10	“	“
서울 동북권 거점	5	“	“
서울 서북권거점	7	“	“
서울 서남권거점	7	“	“
계	22		

물류시설의 투자를 확충하기 위해서는 먼저 중복투자를 방지하고 최적의 시설 배치를 유도하도록 하고 개발제한구역에 대한 훼손부담금의 예외규정 확대를 포함한 물류시설에 대한 제도적 개선이 이루어져야 한다.

현재 유통단지 와 복합화물터미널의 경우 근거법령 및 소관부처 등이 2원화 되어 있어 중복투자의 가능성이 있는 것으로 분석되었다. 유사한 기능의 물류시

설에 대해서는 근거법령을 일원화하고 소관부처를 통합함으로써 효율적인 투자가 가능할 것이다. 또한, 유통단지를 개발할 경우 장기계획에 따라 단계별로 추진하고 한정된 자원을 몇 개의 사업에 집중 투자함으로써 최적의 시설배치가 가능할 것이다.

물류단지의 사업성의 확보와 입지조건(주요도로와의 연결용이성, 저렴한 부지보상비)의 충족이 가능한 대규모 부지는 수도권외의 경우 개발제한구역이 거의 유일한 대안인 것으로 분석되었다. 예를 들면, 수도권(군포) 복합화물터미널의 경우 확장 수요(약 9만평)가 발생하였으나 훼손부담금 발생으로 사업을 추진하지 못한 실정이다. 따라서, 훼손부담금 예외규정을 물류단지에 확대 적용함으로써 물류단지에 대한 투자 활성화가 가능할 것으로 전망된다.

유통단지의 경우 유통단지 개발촉진법에 따라 사업시행자는 개발한 토지, 시설 등을 유통시설 용지로 공급하는 경우 그 분양조건은 조성 원가에 적정이윤을 합한 금액으로 하여야 하며, 그 적정 이윤은 조성원가에서 자본비용, 개발대행공사비, 선수금 등을 제외한 금액의 5%를 초과하지 아니하는 범위내에서 정하도록 하고 있다, 결국 조성단가의 5%이상에 대해서는 분양이 불가능함으로 인해 수익성이 확보되지 않아 사실상 민간투자사업으로의 추진이 어려운 것으로 분석되었다. 물류단지에 대한 투자 활성화를 위해서는 이 부문에 대해서도 제도적 개선이 이루어져야 할 것이다.

② 에너지분야

발전부문 민영화와 투자활성화를 위해서는 경쟁환경 및 예측가능한 시장여건 등을 조기에 정착시켜 나가야 할 것이다. 경쟁환경을 조성하기 위해서는 민영화 및 2단계 구조개편의 차질없는 추진, 경쟁시장 원리에 부합하는 전기요금체계의 개선, 전력의 안정공급 및 경쟁효과의 소비자 이전을 위한 정부의 가격규제 최소화를 도모해야 한다. 예측가능한 시장여건을 조성하기 위해서는 시장운영, 가격제도 등의 구조개편과 관련한 정책방향과 추진일정을 명확하게 제시 해야 한다.

특히, 가스산업 구조개편을 통한 가스공급체계의 개선과 발전용 가스요금의 적정화를 도모함으로써 가격체계의 합리화를 기해야 할 것이다.

③ 관광분야

관광분야에 대한 투자를 활성화하기 위해서는 첫째, 수도권 개발의 제약요인을 완화하고 둘째, 관광사업에 대한 기업간 투자여건을 개선하고, 셋째, 관광산업을 수출기업 및 중소기업지원제도 적용대상에 포함하고 넷째, 관광호텔을 민간 투자사업의 대상으로 확대하는 방안을 고려할 필요가 있다.

외국인 관광객의 90%이상이 수도권에서 체재하고 있어 수도권내 국제적 수준의 관광단지 개발이 필수적인 것으로 분석된다. 그러나 수도권내에서는 수도권 정비계획법의 규제에 의하여 일정규모 이상의 개발이 제한되어 있다. 결국, 관광분야에 대한 투자를 활성화하기 위해서는 수도권정비계획법 상의 관광단지 개발 규제를 상당한 폭으로 완화해야 할 필요가 있다. 더군다나, 관광지 조성사업은 택지개발 및 공단조성과는 달리 환경오염 및 인구유발 정도가 미약할 뿐만 아니라 환경 및 인구 문제는 환경평가 등 각종 영향평가제도를 통해 충분히 규제할 수 있을 것이다.

관광사업은 사업주체 단독으로는 막대한 초기투자비를 감당할 수 없고 국제적인 경쟁력을 확보하기 어렵기 때문에 Sponsor를 유치하는 것이 절대적으로 필요하다. 그러나, 관광진흥법 제11조에 의하면 관광지 내 일부 시설에 대해 타 기업의 투자를 유치하고자 할 경우 투자주체 기업명의로 사업을 추진할 수 없는 것으로 규정되어 있으므로 관광사업에 대한 투자가 활성화되지 못하고 있는 실정이다. 결국, 투자주체 기업이 자체 사업계획에 따라 자유로운 투자를 하고 자체 자산으로 보유할 수 있도록 관광진흥법을 개정함으로써 관광사업에 대한 기업간 투자여건을 개선해나가야 할 것이다.

관광산업에 대한 지원제도는 상대적으로 매우 열악한 수준이므로 관광산업의 GDP 기여도, 외화획득, 고용효과 등 국민경제에 미치는 효과를 감안하여 관광산

업에 대한 지원범위 및 규모의 확충을 도모하여 국가전략적 산업으로 육성할 필요가 있다.

마지막으로 관광호텔을 민간투자사업의 적용대상으로 함으로써 투자 활성화할 수 있을 것이다. 관광호텔은 주로 외국인이 이용하고 있으며 국제간의 무역을 위한 기반시설로서의 특징을 갖고 있어 국제관계에 있어 국제관광 인프라로 인식되고 있다. 그럼에도 불구하고 관광호텔은 대규모 투자, 투자회수기간이 장기간이라는 특성상 민간부문의 독자적인 투자가 거의 불가능한 것으로 분석되었다. 결국, 관광호텔 부문의 투자확대를 위하여 관광호텔이 민간투자법의 적용대상으로 편입되어야 할 것이다.

④ GIS분야

제2차 국가GIS기본계획의 추진전략은 국가공간정보인프라의 확충과 인터넷에 의한 보급을 통해 생활 각 분야의 정보화 파급효과를 극대화하고 민·관 협력기회의 확대를 통해 지리정보사업에 대한 투자효과를 제고함으로써 국토정보화 여건을 확충해나가야 할 것이다. 이를 위해서는 국가GIS 기반조성, 기본지리정보 구축, GIS활용체계 구축, 유통체계 구축 등 부문별 추진계획을 수립하여 추진해나가야 한다. 따라서 GIS분야의 사업들은 대상사업 선정과정에서 제외하였지만 제2차 국가지리정보체계기본계획의 추진전략을 고려하여 향후 민간투자 가능 사업으로 제시하였다.

GIS 활용체계 구축을 위한 2개 사업(공공부문 GIS활용체계 개발, 민간부문 GIS활용체계 개발지원 및 서비스 제공), 지리정보 유통체계 구축을 위한 3개 사업(지리정보 유통기반 구축, 전국적인 유통망의 구축 및 관리기구의 설립·운영, GIS 전자도서관 구축·운영), GIS 전문인력 양성 및 홍보를 위한 6개 사업(GIS 인력양성기관의 다원화, 학교중심의 교육을 강화, 공공기관 GIS 담당자의 교육기회 확대, GIS 교육·홍보 센터 설치·운영, GIS 엑스포 개최, 다양한 대국민 홍보전략의 수립과 시행)으로 총 투자비는 610억원으로 추정되었으며, 이

를 향후 민간투자 추진 가능 사업으로 제시하였으며 사업규모, 각 항목별 사업비 및 사업기간의 내용은 <표3-46>에 정리하였다.

<표3-46> GIS분야의 향후 민간투자 추진 가능 사업 리스트

구분	사 업 명	사 업 규 모	총사업비(억원)	사업기간
GIS 활용체계 구축(민간부문 GIS활용 체계 개발지원 및 서비스 제공)	서울특별시	1) 생활정보 서비스	175.9	5 년
	부산광역시		64.6	"
	대구광역시	2) 민원행정 정보서비스	43.0	"
	인천광역시		43.4	"
	광주광역시		23.3	"
	대전광역시	3) 도시시설 물 위치	23.6	"
	울산광역시		17.7	"
	고 양 시	정보서비스	13.6	"
	수 원 시		16.1	"
	부 천 시	4) 통계서비스	13.2	"
	시 흥 시		5.5	"
	원 주 시	5) 교통 및 관광정보 서비스	4.6	"
	청 주 시		9.9	"
	천 안 시	6) 메일서비스	7.2	"
	전 주 시		10.6	"
	여 수 시		5.5	"
	포 향 시	7) 전문정보 제공서비스	8.8	"
	창 원 시		8.9	"
체 주 시	8) 새주소 안내서비스	4.7	"	
	소 계		500.0	
지리정보 유통체계 구축	GIS 전자도서관 구축·운영	지리정보유통체계와 연관 하여 공공·민간 등이 자료를 공유할 수 있는 GIS 전자도서관 구축	30	5 년
GIS 전문인력 양성 및 홍보	GIS 교육 홍보센터 설치운영	1) 가상 GIS 교육센터 설립 2) 중앙부처, 지자체, 투자기관 등 을 대상으로 한 GIS 교육과 정 개설, 운용	80	5 년
계			610	

<그림 3-5>기타시설부문 계획도

범 렘	
	관 광 분 야
	에 너 지 분 야
	물 류 분 야



3. 민간투자 추진 대상사업 종합

이상과 같이 부문별로 선정된 민간투자 추진 대상사업들을 종합해 보면 중장기 민간투자계획의 총 대상사업 수는 179개이고, 총사업비 규모는 63.2조원이 된다. 이 중에서 정부보조 규모를 감안한 순수 민간투자 규모는 약 46.7조원 수준으로 추정된다.

민간투자 추진 대상사업 중 교통시설에 대한 총사업비 규모는 40.0조원이며, 이 중 순수 민간투자 규모는 26.1조원 수준이다. 이는 제2장에서 언급한 바와 같이 중장기 민간투자계획 기간(2002~2011) 중 SOC 투자 소요와 정부 재정에서 부담가능한 투자 규모를 비교하여 예상한 민간투자 소요 분인 약 18.5~39.7조원의 범위 내에 있다.

각 부문별 대상사업의 수와 총사업비 규모를 살펴보면, 도로부문의 경우에는 선정된 18개 대상사업의 총사업비가 18.9조원이며, 이 중 민간투자 규모는 13.2조원이다. 철도부문의 경우, 선정된 대상사업은 23개로서 총사업비는 13.3조원이고 이 중 민간투자 규모는 8.0조원이다. 항만부문은 선정된 29개 대상사업의 총사업비가 7.0조원이며 민간투자 규모는 4.2조원이다. 환경부문의 경우, 선정된 89개 후보사업의 총사업비는 3.9조원이며 민간투자 소요분은 2.2조원이다. 기타시설의 민간투자 규모는 관광부문이 5개 사업에 4.1조원, 에너지부문이 13개 사업에 14.4조원이다. 기타시설부문에 있어, 물류부문의 경우 선정된 2개 후보사업의 총사업비는 0.9조원이며 민간투자 규모는 0.7조원이다.

민간투자 추진 후보사업 중 교통시설 이외의 환경, 관광, 에너지 시설에 대한 총사업비는 23.2조원이며, 순수 민간투자 규모는 20.6조원 수준이나, 민영화가 예정되어 있는 에너지부문을 제외한 순수 민간투자 규모는 6.2조원이다.

한편, 부문별 계획에는 포함되어 있지 않으나 장기적으로 필요하고 수익성 확보가 가능한 신규 발굴사업을 본 중장기계획에 포함할 경우 민간 자본유치 가능 규모가 확대되어 정부재정의 투자부담을 더욱 더 크게 완화시킬 수 있을 것으로

판단된다.

다음 <표3-47>은 각 부문별로 선정된 민간투자 추진 대상사업을 나타낸 종합이다.

<표3-47> 민간투자 추진 후보사업 규모

(단위 : 억원)

부 문		대 상 사 업		정부보조 규모	민간투자 규모
		사업수(개)	총사업비		
도 로	고속도로	10	115,266	34,580	80,686
	국대도 등	4	16,194	4,858	11,336
	지 방 도	4	57,279	17,184	40,095
	소 계	18	188,739	56,622	132,117
철 도	기간망/광역	5	52,001	20,800	31,201
	도시철도	3	13,296	5,319	7,977
	경량전철	15	67,745	27,098	40,647
	소 계	23	133,042	53,217	79,825
항 만	무 역 항	23	60,012	24,005	36,007
	어항시설	2	1,404	561	843
	친수시설	3	8,379	3,352	5,027
	여객시설	1	223	89	134
	소 계	29	70,018	28,007	42,011
물 류	2	8,697	1,739	6,958	
교통시설 계		72	400,496	139,585	260,911
환 경		89	39,425	17,693	21,732
에 너 지		13	144,193	-	144,193
관 광		5	47,647	7,147	40,500
기타시설 계		107	231,265	24,840	206,425
계		179	631,761	164,425	467,336

<그림 3-6> 중장기 민간투자계획 종합도



**도
레**

- 도로대상사업
- 도로 (기존)
- - - 도로 (계획)
- 철도대상사업
- 철도 (기존)
- - - 철도 (계획)

- 하수슬러지처리시설
- 폐기물처리시설
- 매립지가스자원화시설
- 하수종말처리시설
- 음식물자원화시설

- 무역향
- 어향
- 종합여객시설
- 항만친수공간

- 관광분야
- 에너지분야
- 물류분야



제주특별자치도
 제주특별자치도
 서귀포시

CHAPTER 4

계획의 집행 및 관리

1. 집행 및 관리의 필요성

중장기 민간투자계획을 수립을 통해 SOC 민간투자소요 규모를 추정하고 2002년부터 2011년까지 향후 10년간 민간투자를 추진하기 위한 후보사업을 선정함으로써 민간투자의 종합관리체계를 구축하고 민간투자사업의 활성화를 유도할 수 있는 큰 틀은 마련되었다고 볼 수 있다.

그러나, 중장기 민간투자계획의 목표를 성공적으로 달성하기 위해서는 2001년도 민간투자사업기본계획에서 제시된 민간투자 추진방향의 내용과 같이 첫째, 민간투자사업의 관리 및 추진체계의 내실화를 기하고 둘째, 추진절차의 개선을 통해 건전한 경쟁을 유도함과 동시에 안정적 투자여건을 조성하며 셋째, 민간투자사업에 대한 적기 재정지원 및 금융여건을 개선하여야 할 것이다.

민간투자사업의 관리 및 추진체계의 내실화가 필요한 이유는 다음과 같이 설명할 수 있다. SOC 민간투자의 종합관리를 통해 통합의 효율성을 도모하여야 할 뿐만 아니라 연계시설에 대한 재정지원방안을 마련함으로써 사업의 가시적 추진을 뒷받침할 필요가 있다. 또한, 민간투자사업의 추진에 대한 관리를 강화하고

적기에 대응체계를 구축함으로써 민간투자사업의 집행상의 문제점을 조기에 해소할 필요가 있다.

추진절차의 개선이 필요한 이유는 민간투자에 대한 경제·사회적 여건은 지속적으로 변화하고 있고 사업추진능력 및 기술 등은 날로 향상되고 있으므로 민간투자사업의 추진절차를 개선하고 새로운 제도를 지속적으로 마련하지 않는다면 건전한 경쟁과 안정적인 투자여건을 조성할 수 없게 될 것이다.

적기 재정지원 및 금융여건의 개선 등이 필요한 이유는 민간투자사업의 성공적 추진을 위하여 민간투자를 유인할 수 있는 충분한 수익성이 요구되고 있고 이는 시의적절한 재정지원과 다양한 투자재원에 의해서만 가능하기 때문이다.

결론적으로, 본 계획 및 민간투자사업의 집행 및 관리체계를 확립하기 위한 수단으로 ① 민간투자사업의 시행체계 확립 ② 재정사업과 민간투자사업간의 상호 전환 원활화 ③ 민간투자사업의 사업추진을 위한 기반 강화 ④ 민간투자사업의 재원조달 다양화 등이 필요하다.

2. 민간투자사업의 시행체계 확립

민간투자사업의 관리 및 추진체계를 내실화하기 위해 다음과 같은 절차에 따라 민간투자사업의 시행체계를 확립할 필요가 있다.

첫째, 사회간접자본시설의 투자 효율성 제고를 위하여 민간투자 추진 후보사업 중 투자우선순위가 높은 사업을 중심으로 사업을 추진해야 할 것이다. 이를 위해 주무관청은 중장기 계획상의 민간투자 추진 후보사업에 대하여 우선적으로 민간투자사업으로 추진하도록 하되, 사업의 시급성, 수익성 등을 감안하여 투자우선순위를 검토하여야 한다.

둘째, 중장기 민간투자계획에서 제시된 후보사업은 민간투자법령상의 사업추진절차 및 예산회계법령상의 예산집행과정과 연계하여 추진해야 할 것이다. 우선 주무관청은 총사업비가 500억원 이상인 사업으로서 300억원 이상의 국고지원

이 필요하다고 판단되는 경우 기획예산처장관에게 예비타당성조사를 신청하고 예비타당성조사 결과에 따라 민간투자사업으로의 추진가능성이 높은 사업중 일정 규모(총사업비 2천억원)이상의 사업에 대해서는 타당성 분석 및 기본설계를 실시하여야 한다.

주무관청은 매년 예비타당성조사, 타당성 분석 등 필요한 사전절차를 거친 사업 중에서 다음연도에 민간투자사업으로 추진하고자 하는 사업을 선정하여 10월 말까지 기획예산처장관에게 사업 추진의 확정을 요청하고, 이에 대해 기획예산처장관은 투자우선순위, 타당성분석 결과, 재정지원 소요액 등을 종합적으로 검토하여 민간투자사업심의위원회의 심의·의결을 거쳐 대상사업을 확정하여야 한다.

만약 민간부문이 중장기 계획상의 후보사업을 민간제안사업으로 제출하는 경우 주무관청은 투자우선순위의 조정, 재정지원 방안 등을 검토하여 민간투자사업으로의 채택여부를 결정하여야 할 것이다. 민간투자추진의 대상사업으로 확정될 경우 주무관청은 다음 연도의 민간투자사업에 대한 재정지원 소요액을 산정하여 매년 5월말까지 기획예산처장관에게 제출하도록 되어 있는 예산요구서에 포함하여 제출하고 예산에 반영된 재정지원 예산이 적기에 집행될 수 있도록 사업진행 상황에 맞추어 세부집행계획을 수립하여야 할 것이다.

셋째, 정부재정 운용의 예측가능성을 높이고 효과적 자원배분을 달성할 수 있도록 사업을 추진해야 할 것이다. 이를 위해 주무관청은 재정지원 소요가 특정 사업이나 연도에 집중되지 않도록 적정 수준의 민간투자사업을 추진하되 사회적 접자본시설별 재정사업규모 대비 민간투자사업 규모를 고려하여야 한다. 중장기 민간투자계획 및 매년도 민간투자사업기본계획으로 고시되지 않은 민간제안사업에 대해서는 별도의 예산심의절차를 거쳐 민간투자사업 추진여부를 결정해야 할 것이다.

넷째, 민간투자사업의 시행여건 변화에 신속적으로 대응할 수 있도록 민간투자사업을 추진해야 할 것이다. 이를 위해 중장기 민간투자계획을 주기적(3년 단

위)으로 재검토하여 수정·보완을 할 필요가 있다고 판단된다.

3. 재정사업과 민간투자사업간 상호전환 원활화

재정사업과 민간투자사업간의 합리적인 역할 분담 및 원활한 상호전환 등을 통해 민간투자사업의 종합적인 관리체계가 수립되어야 할 것이다.

1) 재정사업과 민간투자사업간의 합리적인 역할 분담

SOC 사업에 있어서 재정과 민간투자의 합리적인 역할분담의 방안으로는 SOC 사업을 민자사업 또는 재정사업으로 추진할 것인지의 여부를 사전적으로 결정하는 사업선정 원칙과 체계적인 시행절차를 확립하고 이를 근거로 하여 예산편성 과정에 민간투자 대상사업 선정절차를 포함시키는 것이다. 또한 경제적 타당성과 재무적 타당성의 통합분석을 활용함으로써 재정사업과 민간투자사업의 합리적인 역할분담을 이룰 수 있을 것이다. 결과적으로 사회간접자본이 상대적으로 잘 구비된 지역의 수익성 있는 사업들이 민간투자사업으로 우선하여 추진될 수 있을 것으로 전망된다.

2) 추진 예정 재정사업의 민간투자사업으로의 전환

재정사업으로 추진중이거나 추진 예정된 사업이라 하더라도 민간투자사업으로 추진할 필요성이 입증될 경우 민간투자사업으로 전환하는 것이 바람직할 것이다. 정부의 재정여건, 사업추진의 시급성, 사업의 수익성 등을 고려할 때 민간투자사업으로의 전환에 대한 타당성이 입증된 사업으로서 적정 수준의 재정지원으로 민간투자사업 추진이 가능하다고 판단되는 사업, 실시설계·용지보상 등이 완료되었으나 공사시행자가 미 결정된 사업으로서 적정수준의 재정지원으로 수

익성을 확보할 수 있는 사업 등은 과감히 민간투자사업으로 전환할 필요가 있다. 따라서 이를 위해서는 제도적인 뒷받침을 기함과 동시에 실무담당자들이 사업을 추진하는 과정에서의 문제점들이 조속히 보완되어야 할 것이다.

3) 추진 예정 민간투자사업의 재정사업으로의 전환

민간투자사업으로 추진중이거나 추진예정인 사업이라 하더라도 사업의 시급성이 요구되거나 추진기간의 장기화에 따른 민원발생 등의 사유로 전환이 필요한 사업의 경우에는 재정사업으로 신속하게 전환할 수 있어야 한다. 민간부문으로부터의 사업계획 제출이 없는 사업, 사업시행조건이나 협상과정에서 과도한 정부지원을 요구하는 사업, 무리한 접속도로 건설요구 등 민간투자사업과 관련한 재정 투자비가 과도하여 민간투자사업으로의 추진 할 필요성이 낮은 사업 등은 재정사업으로 전환하는 것이 바람직할 것이다.

민간투자사업을 재정사업으로 전환하기 위한 또 다른 방안으로 민간투자법 제 50조(대상사업의 지정취소)의 적용범위를 확대하는 방안을 고려해 볼 수 있다. 민간투자사업의 모든 진행 단계에 대한 기한을 설정하여 기한내 추진이 되지 않는 사업들에 대해 민간투자 대상사업 취소조항을 적용하는 것이다. 민간투자 대상사업 지정을 취소할 경우, 일반적인 재정사업의 추진에 대한 결정과 동일한 원칙에 따라 재정사업으로의 전환이 가능해야 한다.

4. 민간투자사업의 사업추진 기반 강화

민간투자 제도시행의 내실화, 민간부문의 창의와 경쟁을 촉진할 수 있는 환경 조성, 민간투자사업에 대한 지원·관리 체계의 내실화 등을 통한 민간투자사업의 사업추진 기반을 강화함으로써 건전한 경쟁을 유도하고 안정적 투자여건을 조성할 수 있을 것이며 결과적으로 민간투자사업이 성공적으로 추진될 수 있을

것이다.

1) 제도시행의 내실화

제도시행의 내실화를 기하기 위한 구체적인 방안들로서 재정지원 방법의 명확화 및 구체화, 민간투자 사업선정 및 추진방식의 다양화, 사업추진기간의 단축, 민간투자 사업자 선정방식 개선, 다중적 보증, 통행료 차별화를 통한 요금체계 등을 고려해 볼 수 있을 것이다.

(1) 재정지원 방법의 명확화 및 구체화

재정지원 방법의 경우 다음과 같은 절차에 의해 명확화 및 구체화함으로써 민간투자사업이 원활하게 수행될 수 있을 것이다. 주무관청은 사업타당성 분석을 통해 정부재정 소요규모의 산정 및 소요예산 확보대책을 수립함과 동시에 정부 재정 지원절차 및 지원방법에 대한 일반원칙을 수립하게 되면 실시협약 체결시에도 이를 반영한 구체적인 재정지원방법을 명문화할 수 있을 것이다. 또한, 시설사업기본계획을 고시할 때에도 수익률, 건설분담금 등의 정부지원 규모의 상한선을 제시할 수 있을 것이다.

그러나, 현재는 정부지원의 규모와 내용을 결정할 수 있는 명확한 원칙과 기준이 확립되지 못하여 시설사업기본계획의 작성 또는 우선협상대상자와의 실시협상에서 혼선이 야기될 가능성이 내재되어 있다. 정부지원의 규모와 내용을 결정할 수 있는 원칙과 기준을 확립하기 위해서는 정부지원 규모의 상한을 정하는 공공부문 비교대안 방식의 도입을 고려하고 정부 재정지원 방식의 장단점을 비교분석하여 어떤 경우에 어떠한 지원방식이 제공되어야 하는 지에 대한 원칙을 제시할 필요가 있다. 이러한 기준에 따라 결정된 정부지원의 기본적인 내용이 시설사업기본계획과 실시협약안에 반영되어야 민간투자사업에 대한 경쟁이 활성화되고 투명성을 제고할 수 있을 것이다.

또한, 민간투자사업에 대한 재정지원을 할 경우 계속비 제도 등을 활용함으로써 소요예산을 사전에 확보하여 적기에 안정적인 지원이 가능할 것이다⁸⁾. 현재와 같이 매년의 예산승인제도에 의할 경우 민간투자사업에 대한 적기 재정지원이 어려워 질 것으로 판단된다.

(2) 민간투자 사업선정 및 추진 방식의 다양화

현재의 민간투자제도는 신규 프로젝트(Green field project) 위주로 되어 있으며 BTO 또는 BOT 방식으로 추진되고 있어 추진방식을 다양하게 활성화함과 동시에 민간투자사업 유형을 신축적으로 조정할 수 있도록 하고 민간제안사업에 Negative list 방식의 도입을 고려해 볼 수 있을 것이다⁹⁾.

기존 인프라 시설의 위탁경영, 리스, 이용권의 양여(concession), 매각(민영화)을 통한 운영 효율화 및 재정확충의 예는 많지 않으며 더욱이 기존시설의 이용권과 연계하여 시설확충을 피하는 방식(wrap around)에 의한 민간투자사업의 사례는 아직 없었다. 민간투자의 대상이 될 수 있는 사업유형이 민간투자법에 한정적으로 규정되어 있어 경제적·사회적 여건 변화에 대한 적응력이 떨어지고 있다. 이러한 점은 모든 재정사업을 대상으로 민간투자의 가능성 여부를 우선적으로 검증한다는 원칙과 민간의 창의와 효율을 활용한다는 취지에 어긋난다. 또한, 정부 재정여건의 변화, 사업추진능력의 향상, 기술발전 등에 따라 민간 참여가 가능한 사업대상은 계속 바뀌고 있다. 그러므로 BOT, BLT, BOO, 민관합작방식을 통한 신규사업의 추진과 기존시설의 개선과 확충을 피하는 ROT방식, 기존시설의 이용권과 신규건설을 연계하여 사업의 수익성과 안정성을 제고하는 사업방식(wrap around) 등을 활성화할 필요가 있다. 또한 기존시설의 위탁경영, 이용권 매각, 민영화 등을 시설 특성에 맞게 추진하여 민간자본을 유치하여야 할 것이다. 우선 제도적으로 민간투자법 제4조에서 열거된 사업추진방식에 민간이 제안한

8) 이규방외 6인, 「인프라 민간투자관련 정부지원체계 개선방안 연구」, 국토연2001-1, 국토연구원

9) 김홍수·송병관, 「민간투자 대상사업 선정방식의 개선방안」, 건설산업동향(2001.10.6.), 한국건설산업연구원

사업방식도 포함하는 등 민간투자 사업추진방식을 다양화함으로써 제도시행의 내실화를 기할 수 있을 것으로 기대된다. 사업추진방식을 구체적으로 예시하면 다음과 같다.

- BLT (Build-Lease-Transfer) 방식
- ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer) 방식
- ROO (Rehabilitate-Own-Operate) 방식
- BT (Build-and-Transfer) 방식
- CAO (Contract-Add-and-Operate) 방식
- DOT (Develop-Operate-Transfer) 방식

외부효과가 큰 병원, 형무소, 학교 등의 시설을 민간투자 대상사업으로 포함시키고 민간투자사업의 유형을 시행령이나 기본계획에서 정하게 함으로서 여건변화에 따른 신속적인 조정을 허용하여야 할 것이다. 민간제안사업에 대해서는 34개 분야의 제약에서 탈피하고 제안이 불가한 경우만을 규정하는 Negative list 제도를 고려할 수 있다. 예컨대 공익과 어긋나거나 지나친 보조금을 요구하는 경우에 제안을 불허하고 제안이 오히려 경쟁을 제한하는 수단으로 변질될 수 있는 경우로서 높은 비율(50%)의 법정보조금이 지급되는 시설에는 제안을 불허할 수 있을 것이다.

(3) 민간투자 사업추진기간의 단축

민간투자 추진과정에서의 각종 승인에 대한 법정 기간 단축, 실시계획의 단계별 승인, 설계시공병행방식(fast-track)에 의한 사업추진 등을 도입함으로써 사업추진의 지연을 방지하고 사업기간의 단축을 통해서 민간투자사업의 수익성 향상을 도모할 수 있다¹⁰⁾.

10) 이복남, 「Fast-track 방식과 건설사업의 경제성」, 건설산업동향(1997.6.28.), 한국건설산업연구원

사업계획서 제출시부터 실시계획 승인까지의 소요기간은 평균 20개월임을 감안할 때 현재의 실시계획의 승인기간 6개월은 전체 소요기간의 약 1/3을 점하고 있다. 따라서 실시계획의 승인기간을 현행 6월이내에서 3월이내로 단축하여 사업추진의 지연을 최소화할 필요가 있다.

설계시공병행 방식의 장점은 총 사업기간이 단축되고 목적물의 조기완공으로 인한 영업수익이 증대되며 세부 공종별로 전문기관을 선정할 수 있고 가격을 인하하는데 있다. 반면에 설계시공병행 방식의 단점은 계약변경요인의 발생으로 인한 건설비 및 관리비용 등이 증가하고 설계와 시공의 공종 세분화로 인한 관리능력 부재시 품질이 저하될 가능성이 있다는 것을 들 수 있다.

설계시공병행 방식 도입을 위한 선행조건은 첫째, 설계완료 전에 시공계획을 사전에 수립하고 시공순서에 따른 적기에 설계결과물과 기자재 등을 조달하는 등의 건설사업관리능력이 확보되어야 하며 둘째, 국가계약법의 개정이 필요하다. 동법 제22조 <단가계약> 및 제23조 <개산계약> 적용대상에 ‘공사’항목을 추가하여야 하며 동법 시행령 제8조 (예정가격의 결정방법)와 제9조 (예정가격의 결정기준)에 개산계약을 위한 사업비 추정가격 산정과 추정가격으로부터 예정가격을 결정하는 기준과 건설사업관리를 외부기관에 위탁할 경우 건설사업관리의 예정가격을 산정하는 기준이 포함되어야 한다. 마지막으로서는 설계의 연속성이 있어야 하며 설계자의 책임한계가 명확해야 한다.

(4) 민간투자 사업자 선정방식 개선

현행의 민간투자 사업자의 선정방식은 민간의 창의성을 유발하고 경쟁을 유도하는 데 미흡하므로 2단계의 적격심사와 협상을 통해 사업자를 선정하는 PFI(Private Finance Initiative) 방식을 도입할 필요가 있다.

현재는 대규모사업에 단독 또는 2개사, 컨소시엄 등의 형태로 입찰하고 있으며 기술적 제안서와 재무적 제안서를 통합제출하고 평가항목을 별도 배점하는 종합낙찰제 방식(One Envelope Bid)에 의하고 있다. 예컨대 사업비 규모, 무상사

용기간, 적용수익률, 통행료, 부대사업 수익 등은 상호연계된 변수임에도 불구하고 별도로 평가하고 있다.

사업별 특성을 반영한 최적 사업자를 선정하기 위해서는 적격심사(PQ)의 과정을 거쳐 소수의 입찰대상자를 확정(Short List)한 후, 입찰제안서상의 재무적 항목을 중심으로 우선협상대상자를 선정하는 방식인 이른바 기술과 가격에 대한 다단계 평가방식으로 전환하여야 할 것이다. 구체적으로 1단계에서 입찰자의 건설 및 운영계획, 자금조달계획 등 기술적 사항을 평가한 후 2단계에서 기본적인 요건을 갖춘 입찰자의 가격제안을 평가하는 Two Envelope bidding을 실시하는 것이다. 가격요소를 평가하는 2단계에서는 사용료, 무상사용기간, 재정지원 규모 등에 대하여 경쟁입찰을 유도하도록 하는 것이 바람직할 것이다. 통행료(사용료), 무상사용기간(운영기간), 보조금(납부금) 등이 경쟁입찰의 요소가 되는 데 이들 변수는 서로 일정한 관계를 갖고 움직인다. 통행료, 보조금, 무상사용기간 중 하나 또는 두 요소를 고정하고 나머지 요소를 경쟁시키는 방법이 평가의 용이성과 투명성 확보에 유리할 것이다. 다만 평가단계가 늘어날수록 입찰 및 심사비용이 늘어날 수 있으므로 사업의 규모, 중요도 시급성 등을 감안하여 적절한 평가방법을 선정할 필요가 있다.

(5) 다중적 보증

프로젝트 금융에서 대출은행은 그 형태에 관계없이 실질적인 보증 효과를 가지는 채권 보전 수단을 충분히 확보하고자 하므로 다중적 보증 방안을 고려할 필요가 있다.

SPC의 경우 자체 신용으로 외부 자금을 조달하는 것이 어려우므로 실질적인 보증인은 프로젝트의 사업주인 소유자가 되고 있다. 이러한 소유자 보증이 어려운 경우 제3자 보증이 이루어지고 있다. 제3자 보증인은 프로젝트와 이해관계가 있는 공급자, 판매자, 구매자, 건설시공회사 및 현지 정부 및 정부 관계기관이 될 수 있으며 이외에도 수출금융기관이나 세계은행, 아시아개발은행 등 다국적 기

관들도 보증의 형태로 참여할 수 있을 것이다.

보증의 범위는 상업적 위험과 정치적 위험에 한정하는 것이 일반적인데 상업적 위험은 프로젝트의 여러 가지 약정서나 계약서상의 상환과 이행 및 공사 완공, 공사비 초과, 공사 지연, 원재료와 에너지 비용, 생산품 및 서비스의 시장 위험에 관련된 위험으로서 주로 제3자 또는 사업주 보증으로 보전된다. 특히, 개발도상국에서 진행되는 프로젝트의 경우 정치적 위험에 대한 보증을 필수적으로 요구하는데, 이는 상업적 보증기관의 능력밖이기 때문에 정부기관의 수출 보험 등 별도의 대책을 마련하는 것이 바람직하다.

(6) 통행료 차별화를 통한 요금체계 개선

통행료 차별화 및 요금체계를 개선을 통해 사업의 수익성을 향상시킴으로써 민간투자 제도시행의 내실화를 도모할 수 있을 것이다.

교통관련 시설비용의 적정회수, 혼잡(Congestion) 억제, 초과수요 분산 등의 원칙하에 교통요금의 체계를 개선함으로써 교통수단간 공정한 경쟁이 가능하고 이용자간 또는 이용자와 비이용자간의 형평성이 유지될 수 있다.

또한, 수송량 변화에 따른 통행료 차별화(Peak-Load pricing)가 수익성을 향상시킬 수 있는 방안으로서 고려해 볼 필요가 있다. 예컨대, 고속도로의 혼잡도를 고려하여 사용료를 시간대별 또는 요일별로 차별화할 경우 수요분산, 혼잡완화, 그리고 수익향상을 기대할 수 있을 것이다.

2) 민간부문의 창의와 경쟁을 촉진시킬 수 있는 환경조성

민간투자사업의 활성화를 촉진시킬 수 있는 환경을 조성하기 위한 구체적인 방법은 본 계획상의 민간투자 추진 후보사업에 대한 정확한 정보를 주기적으로 민간부문에 제공함으로써 민간의 투자판단자료로 활용하고 공정경쟁 체제 및 사업추진과정에서의 투명성 제고를 도모해야 할 것이다..

3) 민간투자사업에 대한 지원·관리 체계의 내실화

민간투자사업에 대한 지원·관리 체계의 내실화를 위해서는 관계부처, 민간투자지원센터 관계자 등으로 구성된 「민간투자사업지원협의체」를 통하여 사업별 현안사항에 대한 신속한 대응체계를 구축하고 민간투자사업에 대한 계획 수립 및 집행 과정에 민간부분의 참여를 강화하는 방안을 모색하여 반영하도록 해야 할 것이다.

5. 민간투자사업의 재원조달 다양화

민간투자계획이 제시하고 있는 후보사업들의 성공적 추진을 위해서는 거액의 투자재원이 필요한 민간투자사업의 재원조달 다양화 방안을 구체적으로 마련해야 할 것이다. 재원조달을 다양화할 수 있는 방안으로 민간투자사업 출자자의 다변화, 금융조달 방식의 다양화, 민간투자사업의 투자자산 유동화시장 활성화, 금융기관들의 민간투자사업에 대한 참여여건 개선 등을 고려해 볼 수 있다. 다만, 이러한 방안들은 전체 금융구조의 틀 속에서 합리적으로 조합한 통합적인 방안이어야 효과적인 재원조달이 될 수 있을 것이다.

1) 민간투자사업 출자자의 다변화

SOC 민간투자사업의 출자자가 대부분 건설회사 위주로 구성되어 있어 시공이윤을 주목적으로 하는 건설사의 속성으로 인해 건설단계에서의 효율을 기대하기 어려운 실정이다. 출자자가 건설회사 위주로 구성되고 있으며 입찰과정에서의 경쟁이 이루어지지 못함으로써 투자자들의 의사결정이 사업기간 전체에 대한 프로젝트의 순수익(운영수익에서 비용을 차감한) 흐름에 기반을 두지 않고 시공을

통한 투자비 회수에 초점을 둠으로써 기대수익률 구조의 왜곡을 초래하고 있다. 이로 인해 초기투자비의 과다지출로 인한 운영단계에서의 현금흐름(Cash Flow)의 안정성을 저해할 뿐만 아니라 국내 금융기관으로 구성되고 있는 대주단의 경우 이에 대한 보완 및 방지책보다는 관리수수료 등 금융부대비용 수입과 정부보장을 통한 채권회수 담보 확보에만 초점을 맞추고 있다. 그러므로 민간투자사업에 대한 투자자를 보험회사, 공제회, 연기금, 인프라펀드 및 외국 투자자 등으로 확대하여 출자자의 다변화를 모색해야 할 것이다.

이를 위해 잠재 투자자들에 대한 홍보 노력을 강화하는 한편, 연기금 등 기관 투자자의 참여 확대를 위한 자산운용 방법을 다양화할 필요가 있다. 예컨대, 보험사의 자산운용 제한규정을 완화하거나 SOC 민간투자사업에 대한 출자총액 적용기준을 정비하고 각 기금의 사업목적에 SOC시설에 대한 직·간접 투자항목 추가함으로써 다양한 업종의 출자자 참여를 유도할 수 있을 것이다. 또한, 직접적인 지분참여 외에 후순위차입금에 의한 재원조달, 프로젝트금융 투자회사(PFV) 활용 등의 방안도 고려해 볼 수 있다.

결국, 비건설사의 참여를 확대하는 등 민간투자사업에 대한 출자자의 다변화를 통해 장기간의 운영과정에서의 현금흐름의 안정성 제고 및 ROE 수준의 상승을 기대할 수 있고 사업계획수립시 지분참여 최소화로 인한 자금부담을 최소화할 수 있다.

2) 금융조달 방식의 다양화

민간투자를 위한 금융제공 및 재원조달은 소수의 국내 시중은행 차입에 의존하는 독과점적 구조를 띠고 있어 민간의 창의와 재원조달의 유연성 및 효율적 추진에 걸림돌이 되고 있다. 그러므로 간접금융외 직접금융을 도입함으로써 민간투자사업에 대한 투자재원의 다양화를 기하여 프로젝트의 활성화 및 정부의 금융지원정책의 실효성을 제고해야할 것이다.

현재, 소수 금융기관에 의한 독과점적 차입금융 구조로 인해 사업특성에 맞는 다양한 금융조달방식이 모색되지 못하고 금융조건도 금융기관의 일방적, 일률적 기준에 따라 결정되는 폐단이 발생하고 있다. 결과적으로 금융활성화를 위한 정부의 정책지원 효과가 나타나지 못하고 있으며, 민간투자사업의 특성에 맞는 실질적 의미의 프로젝트 파이낸싱이 이루어지지 못하고 있다고 말할 수 있다.

예를 들면, 국내금융의 경우 소수 금융기관에 의한 독과점적 구조로 인해 금융조건이 매우 경직적이며 자본시장의 흐름을 반영하는 대출이자율 결정이 이루어지지 않음으로써 저금리효과가 민간투자사업의 사업성 개선 또는 사용료 인하 등에 반영되지 못하고 있는 것이다. 또한, 정부가 선순위채무를 보장하고 있음에도 불구하고 환율 및 이자율 변동위험, 국가위험 등을 반영할 수밖에 없는 해외 금융과 거의 같은 수준의 위험보상율을 요구하고 있다.

금융기관의 참여형태의 경우에도 한국산업은행이 주요 사업에 대한 대주단의 주간사은행으로 참여하고 있으며, 국민, 한빛, 하나, 조흥, 신한은행 등이 일부 사업에 주간사은행으로 참여하고 있으나 보험사, 연금·기금, 공제조합, 신용협동조합 등의 경우 일부 보험사, 군인공제조합 및 교원공제조합 등이 일부 사업에 참여하는 이외에 참여가 미미한 상태이다. 결과적으로 국내 프로젝트금융의 경우 대출조건과 금융부대비용이 금융기관에 의해 일방적으로 결정되고 있고 사업의 구조나 특성, 사업자의 능력 등에 따라 대출조건의 차별화도 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

그러므로, 은행권으로부터의 대출 외에 채권인수기관의 저변 확대를 통하여 SOC채권 발행을 통한 직접금융 조달방식의 활성화를 도모함으로써 재원조달의 유연성과 효율을 도모해야 할 것이다. SOC채권(Project Bond)발행을 활성화하기 위한 구체적인 방안으로 미래현금흐름의 확실성을 담보할 수 있는 투자수익률 및 실시협약상 운영수입보장에 대해 명확한 제시를 하고 SOC채권 발행시 SOC채권보증(산업기반신용보증기금)을 활용함과 동시에 이에 대한 세제혜택을 부여하는 방안을 고려할 수 있다. 또한, 기존채무의 잔여 만기내에서 차환용 SOC채

권을 발행하도록 하고 채권발행시 발행금액 일괄신고제를 적극 활용하게 하여 시장참여자에게 예측가능성을 부여할 수 있을 것이다.

직접금융에 의한 재원조달의 효과로는 은행 차입기간보다 장기인 고정금리 부 조건의 저금리 자금조달이 가능하여 금리 변동위험 제거 및 사업성 개선을 기할 수 있으며 투자 적격의 신용등급을 취득하면 인수 금융기관과의 교섭만으로 직접 계약체결이 가능하고 약정서상 재무적 준수서약조항이 완화되어 운영에 있어 제약이 적어질 것이다

3) 민간투자사업의 투자자산 유동화시장 활성화

금융기관의 대출채권을 기초로 한 자산유동화증권(ABS)을 발행하는 등 민간 투자사업에 대한 투자자산의 유동화시장 활성화 방안을 마련해야 할 것이다.

자산유동화 방안의 구체적인 내용은 ①대주은행은 사업시행자에 대한 대출(또는 대출예정)채권 및 이에 부수하는 담보권을 신용등급평가(Credit Rating)를 통하여 적정가치로 평가한 후 유동화전문회사(SPV)에 양도하고 ② SPV는 대출채권의 미래현금흐름을 기초로 ABS를 발행하고 선순위 유동화증권의 납입대금으로 양도대금을 지급하고 ③ SPV는 차주로부터 회수하는 대출채권의 원리금으로 ABS원리금을 상환하며 ④ 유동화채권에 대한 원리금상환을 보장하기 위하여 대주은행이 추가적으로 Stand-by-Facility 제공을 할 수 있을 것이다.

또한, 최초 출자자의 출자지분, 관리운영권 등의 유동화를 통해 출자자의 신규 투자여력을 확보할 수 있을 것이다. 다만, 기존의 사업시행자에 대한 적정 시공 및 유지보수 책임에 대한 담보방안을 마련해야 할 것이다.

4) 금융기관들의 민간투자사업에 대한 참여여건 개선

SOC민간투자사업에 대한 여신건전성 분류기준을 완화하는 등 금융기관들의

민간투자사업에 대한 참여여건을 개선함으로써 사업시행자의 채원조달을 용이하게 할 수 있을 것이다.

연속적자 발생기간을 준공후 5년으로 하며 대출잔액의 전년도 매출액 상회부분에 대한 예외를 인정하는 등 요주의 여신 분류기준을 완화하는 방안을 고려해 볼 필요가 있다. 또한, 은행의 경우 「독점규제및공정거래에관한법률」 상 출자총액제한 규제의 폐지 필요성을 검토할 필요가 있으며 보험회사의 경우 보험업법 및 동 시행령 제14조(재산운용의 방법) 및 제15조(재산운용의 비율) 등 관련 투자제한 규정의 개정 필요성을 검토하고 보험회사의 자산운용담당자에 대한 교육·홍보활동 강화 및 경영진에 대한 정부의 참여요청 등 세부실행방안을 모색할 필요가 있다. 연기기금의 자산운용방법에 SOC 민간투자사업에 대한 직·간접 투자가 가능하도록 하는 관련 규정 신설 및 SOC 민간투자법인이 발행하는 유가증권 매입 허용, SOC사업에 대한 연기금의 투자참여에 대해 정부의 적극적인 행정지도와 정책적 지원방안 등을 검토하여야 할 것이다.

5 CHAPTER

결론 및 향후 연구과제

1. 결론

복지체제의 내실화, 미래대비 투자 확대 등 재정수요의 증가에 대응하기 위하여 SOC 부문에 민간투자를 적극 유치함으로써 정부재정 부담을 완화할 수 있다. 이를 위해서는 정부의 민간투자 정책에 대한 예측가능성을 부여함과 동시에 장기적인 계획과 효과적인 집행·관리를 수행함으로써 민간투자의 활성화를 도모해야 할 것이다.

이러한 배경하에서 SOC 민간투자의 종합관리체계를 구축하고 민간투자사업의 활성화를 유도할 목적으로 중장기 민간투자계획을 수립하게 되었다. 본 계획의 주요내용은 첫째, SOC 투자현황 분석을 통한 민간투자소요를 전망하며 둘째, SOC 시설과 관련된 부문별 중·장기 계획 검토 및 SOC 민간투자소요 규모를 추정하며 셋째, 우선순위를 고려한 민간투자 추진 후보사업을 선정하고 넷째, 향후 민간투자계획의 집행 및 관리체계 확립 등으로 구성된다.

SOC 관련 계획들에 근거하여 중장기 민간투자계획 기간(2002~2011년) 중

SOC 투자소요와 정부재정에서 부담 가능한 투자 규모를 비교해 볼 때 약 18.5 ~ 39.7조원 (연간 약 2 ~ 4조원) 규모의 투자재원이 부족할 것으로 전망된다.

이러한 재원부족을 해결하기 위해서는 민간투자사업의 활성화가 필요하다. 민간투자사업은 국고보조금을 통한 레버리지 효과(Leverage effect)를 유발하기 때문에 한정된 정부재원으로 SOC 투자를 확대할 수 있는 매우 효과적인 수단이기 때문이다.

민간투자 추진 후보사업으로 선정된 179개 후보사업의 총사업비 규모는 63.2조원이며 정부보조 규모를 감안하면 순수 민간투자 규모는 약 46.7조원 수준으로 추정된다. 민간투자 추진 후보사업 중 교통시설에 대한 총사업비 규모는 40.0조원이며 순수 민간투자 규모는 26.1조원 수준으로 이는 민간투자소요 전망 18.5 ~ 39.7조원 범위내임을 알 수 있다.

한편, 교통시설 이외의 환경, 관광, 에너지 시설에 대한 총사업비 규모는 23.2조원이며 순수 민간투자 규모는 20.6조원 수준이지만 민영화가 예정되어 있는 에너지부문을 제외한 순수 민간투자 규모는 6.2조원 수준이 된다.

또한, 현행 중장기 계획의 후보사업으로는 포함되어 있지 않으나 장기적으로 필요한 계획으로서 민간제안 방식으로 추진 가능한 사업을 신규 발굴할 필요가 있다. 물론 이렇게 제시된 사업은 아직 구상단계에 불과하므로 구체화를 위해서는 예비타당성조사, 타당성조사 등 단계적 계획과정이 필요할 것이다.

중장기 민간투자계획 및 민간투자사업을 효과적으로 집행하고 관리하기 위해 ① 민간투자사업의 시행체계 확립 ② 재정사업과 민간투자사업간의 상호 전환 원활화 ③ 민간투자사업의 사업추진을 위한 기반 강화 ④ 민간투자사업의 재원 조달 다양화 등이 필요하다.

결론적으로, 중장기 민간투자계획을 통해 민간투자 후보사업에 대한 사전 정보 제공을 통한 민간부문의 참여를 촉진하고 SOC시설과 관련된 중장기계획에 부합하는 민간투자계획의 수립으로 중복투자를 배제함으로써 체계적인 사업 추진과 제도적 지원으로 민간투자사업이 활성화되고 효율성이 제고된다.

또한, 한정된 정부재원으로 SOC 확충을 도모함과 동시에 낙후지역 개발을 위한 정부재원의 확보 및 균형있는 국토개발 실현이 가능해지는 바, 이는 결국 민간투자사업에 대한 재정지원의 레버리지 효과가 극대화됨을 의미한다.

2. 향후 연구과제

본 연구는 중장기 민간투자계획을 통해 향후 10년간의 민간투자 후보사업을 선정하고 민간투자계획을 효과적으로 집행하고 관리할 수 있는 방안들을 개략적으로 제시하였다. 앞으로 민간투자를 성공적으로 추진하기 위해서는 이러한 방안을 토대로 하여 보다 구체화되고 개선된 방안의 연구가 필요할 것으로 판단된다. 다만, 민간투자사업의 집행 및 관리체계를 확립하기 위한 각 방안들은 각각 별개가 아니라 성공적인 민간투자사업이라는 전체의 틀 속에서 종합적인 방안으로 모색되어야 할 것이다.

구체적으로 민간투자사업의 시행여건 변화에 신속적으로 대응할 수 있도록 주기적(3년 단위)으로 중장기 민간투자계획을 재검토하여 수정·보완함으로써 실효성있는 민간투자계획 및 시행체계를 확립하여야 할 것이다. 또한 재정사업과 민간투자사업간의 합리적이고 구체적인 역할 분담 방안, 민간투자사업의 투자재원 다양화 방안 등을 마련하여야 할 것이다.

참고문헌

- 건설교통부. 2001. 『국가기간교통망계획(2000~2019)』. 서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『국가지원지방도 중장기사업계획(1996~2026)』.
서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『국토업무편람』. 서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『도로업무편람』. 서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『도로정비기본계획(1998~2011)』. 서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『수도권 광역교통망계획(2000~2020)』.
서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『제1차 중기교통시설투자계획(2000~2004)』.
서울 : 건설교통부
- 건설교통부. 2001. 『제4차 국토종합계획(2000~2010)』. 서울 : 건설교통부
- 경기도청. 1997. 『수도권전철 · 교통량 조사보고서』. 경기 : 경기도청
- 공공투자관리센터. 2000. 『민간투자사업에 대한 재정지원 기준 및 절차 개선
방안』. 서울 : 한국개발연구원
- 국토연구원, 한국건설기술연구원. 2001. 『국도 기능분류 및 효율적 투자방안
연구(2001~2005)』. 서울 : 건설교통부
- 국토연구원. 2001. 『도로투자효과분석 및 고속도로 중기투자계획 수립 연구
(2000~2010)』. 서울 : 건설교통부

- 기획예산처. 2000. 『중기재정계획』. 서울 : 기획예산처
- 기획예산처. 2001. 『2001년도 예산 개요』. 서울 : 기획예산처
- 김정민외 7인. 2000. "정부의 민간투자사업 추진 전략". 『국토』 (2000.11.) : pp 14~52. 경기 : 국토연구원
- 김흥수 · 송병관. 2001. "민간투자 대상사업선정방식의 개선방안". 『건설산업동향』 (2001.10.6.) 서울 : 한국건설산업연구원
- 민간투자지원센터. 2000. 『인프라 민간투자 Workshop 자료』. 경기 : 국토연구원
- 민간투자지원센터. 2001. 『민간투자지원센터 개소 2주년 기념세미나 자료』. 경기 : 국토연구원
- 민간투자지원센터. 2001. 『인프라 민간투자 Workshop 자료』. 경기 : 국토연구원
- 옥동석 · 이상호 · 김현아. 2002. 『민간투자법이후의 민자유치 개선과제』. 서울 : 한국건설산업연구원
- 이규방, 김동주, 윤하중외 4인. 2000. 『인프라시설의 타당성조사 개선방안 연구』. [국토연구] 2000-4. 경기 : 국토연구원
- 이규방, 송병록, 김민철. 1998. 『인프라시설에 대한 민자유치 종합대책』. [국토연구] 제22권 : pp81-96. 경기 : 국토연구원
- 이규방, 송병록외 3인. 2000. 『인프라 민간투자사업의 표준실험약(안) 지침수립 연구』. [국토연구] 2000-6. 경기 : 국토연구원
- 이규방, 임헌민외 5인. 2001. 『인프라 민간투자관련 정부지원체계 개선방안 연구』. [국토연구] 2001-1. 경기 : 국토연구원
- 이규방, 홍성덕외 2인. 2000. 『민간투자시설사업기본계획 표준안 수립에 관한 연구』. [국토연구] 2000-5. 경기 : 국토연구원
- 이복남. 1997. "Fast-track 방식과 건설사업의 경제성". 『건설산업동향』 (1997.6.28.) 서울 : 한국건설산업연구원
- 정필만. 2001. "국가 GIS정책 방향". 『국토』 (2001.11.) : pp 6~11. 경기

: 국토연구원

하헌구. 1995. “우리나라 사회간접자본투자의 현황과 전망”. 『월간교통』

(1995.5.) pp 5~10. 경기 : 한국교통개발연구원

한국개발연구원. 2000. 『2000년도 철도부문사업의 예비타당성조사 표준지침

연구』. 서울 : 한국개발연구원

SUMMARY

Mid- and Long-Term Plan for Private Investment in Infrastructure

Kyu-Bang Lee, Ha-Jung Yoon, Ki-Soo Kim, Nan-Joo Kim

The main objectives of the Mid- and Long-term Plan for Private Investment (the "Plan") are to induce private sector participation by providing adequate information on candidate private investment projects in advance and maximize the leverage effect of government subsidy, while preventing interested parties from investing in already-invested projects.

The Plan includes lists of selected candidate projects by considering the investment priority standing within each of the 5 sectors of infrastructure--which are road, rail, port, environment, and other facilities--during the plan period from 2002 to 2011. There is also a proposal to establish a system for execution and management of the Plan for effective future implementation.

When selecting candidate projects, the following general principles have been applied. First, economically feasible projects were selected after a feasibility study that considers social costs and benefits. Second,

projects that are profitable enough to be promoted as a private investment project were selected after each individual feasibility study. Finally, factors such as the degree of possible regional development and level of demand increase were considered.

Under these general principles, the selection criteria for each sector was established in accordance with the characteristics of the sectors and candidate projects were selected accordingly. In the case of the selection criteria for the road sector, the scale of total project cost and government subsidy, the vehicle congestion level study (V/C) and economic feasibility study (B/C), which are general feasibility study, the availability of alternative transportation methods, and the appropriateness of demand level were factors in selecting candidate road projects. In the case of rail sector, related plans including demand analysis of light rail transits (based on 32 cities of or near metropolitan areas) and study results collected from the central and local governments were utilized to determine passenger demand (based on average number of passengers during operating period) and transportation density, B/C ratio study (at least 1.0), future demand increase, and connectivity with other urban areas as selection criteria. The port sector considered the urgency of a facility, project scale, profitability, and subsidy scale as selection criteria in the Plan. However, development projects that have not been promoted as of now were selected and survey results of private investment port project taken from port project related parties were reflected. In the case of environmental sector, opinions and promotional plans of candidate projects of local authorities were considered to form a selection criteria, which includes connectivity of urban sewage treatment plants to rural water network, and the scope of sewage treatment within certain regions. Based on such principles, candidate projects were selected based on profitability, whether the facility is included in the Basic Plan for Sewage Completion and Rehabilitation,

whether the government subsidy is allocated, the possibility of privatization, and whether the local authorities promote implementation of the project.

Other facilities are sectors of logistics, energy, and tourism. In case of logistics sector, the amount of goods produced by the industrial and agricultural complexes, the effectiveness of transportation connections, the amount of logistics demand, the role of seaports and airports as logistics base, and the possibility of balanced regional development were applied as selection criteria. In the case of energy sector, projects included in the long-term provision plan related to energy facility were considered and criteria such as acquisition of project site, competitiveness, and balanced regional development were applied. In the case of tourist sector, projects that have the greatest effect from private investment in areas selected to be a foothold for foreign tourism were considered and factors such as balanced regional development and the possibilities of encouraging South and North cooperative exchange were taken into consideration.

Based on these principles, the following candidate projects have been selected: In the road sector, a total of 18 projects (total project cost: KRW 18.8739 trillion), which are 10 expressways, 4 bypass roads, and 4 local roads were selected. In the rail sector, a total of 15 projects (total project cost: KRW 13.3042 trillion), which are 3 main network railways, 2 metropolitan railways, 3 urban railways, and 15 LRTs were selected. In the port sector, limiting to high priority private investment projects (determined to be urgent due to plans to begin construction before 2006) and projects with favorable private investment conditions (expected to complete construction before 2011), a total of 29 projects (total project cost: KRW 7.0018 trillion), which are 23 trading ports, 2 fishing ports, 3 waterfront facilities, and 1 combined passenger facility were selected. In the environmental sector, a total of 39 projects (total project cost: KRW

3.9425 trillion), which are 51 STPs, 11 incineration facilities, 17 sewage sludge treatment facilities, 8 land-fill gas plants, 1 food-wastes recycling facility, 1 RDF facility were selected. In the sectors of other facilities, a total of 20 projects (KRW 20.0537 trillion), which are 2 logistics projects, 13 energy projects, and 5 tourist projects were selected.

As a whole, the total project cost of the 179 selected private investment projects is approximately KRW 63.2 trillion. The net private investment is estimated to be about KRW 46.7 trillion when excluding the government subsidy. The total project cost of transportation facilities is about KRW 40.0 trillion and the net private investment is estimated to be KRW 26.1 trillion. This is within the scope of forecasted private investment demand, which is KRW 18.5 ~ 39.7 trillion. The total project cost of environmental, tourist, and energy facilities are estimated to be KRW 23.2 trillion with KRW 20.6 trillion as net private investment. But when excluding the energy sector that is expected to be privatized, the net private investment is estimated to be KRW 67.2 trillion.

In order to accomplish the long-term goals of the Plan, a comprehensive management system is needed to divide the roles of government-financed project and private investment project and to make smoother conversions between the two types possible.

Clarity and realization of subsidy allocation methods, diversified selection criteria and promotion of private investment projects, shortened project implementation period, improvement of concessionaire selection method, guarantees in various forms, and customized tariff system are many of the specific ways to consider for ensuring substantial implementation.

Additionally, a review of the Plan for revisions and improvement is planned for every three years in order to respond readily to changes in private investment project implementation.

부 록 I

중장기 민간투자계획 수립 총괄팀 회의 일지 (2001.5.3 ~ 2001.11.2)

구 분	일 시	장 소	안 건
1차 회의	2001.5. 3 15:00	기획예산처	중장기 계획수립을 위한 추진방안
2차 “	2001.5.11 16:00	국토연구원	실무팀별 작업의 기본방향 논의
3차 “	2001.5.24 16:00	“	부문별 대상사업 선정의 기본원칙
4차 “	2001.6. 1 16:00	“	실무팀별 추진현황 및 쟁점사항
5차 “	2001.6. 8 16:00	“	중장기 민간투자계획(안)의 체계
6차 “	2001.6.22 16:00	“	부문별 민간투자 대상사업 선정방향
7차 “	2001.6.29 14:00	“	부문별 실무팀 추진현황 보고
8차 “	2001.7. 6 16:00		부문별 쟁점사항 및 대상사업 논의
9차 “	2001.7.13 16:00		부문별 재원배분, 민간투자규모 논의
10차 “	2001.7.27 16:00		중장기 민간투자계획(초안) 검토
11차 “	2001.8.17 17:00		대상사업 선정 및 장관보고자료 검토
12차 “	2001.8.31 16:30		중장기 민간투자계획(안) 검토
13차 “	2001.9.26 10:00		중장기 계획(안) 최종보고서 검토
14차 “	2001.11.2 16:00		중장기 계획(안) 부처간 협의

부 록 II

중장기 민간투자계획 수립 관련 Brain Storming

I. Brain Storming 일정

□ 일 시 : 2001년 6월 12일 화요일 14:00 ~ 18:30

□ 일 정

- 14:00 ~ 14:20 의제 발표
- 14:20 ~ 14:40 관광단지부문(김향자 박사:한국관광연구원)
- 14:40 ~ 15:00 도로부문 발표(이세영 부장: LG건설)
- 15:00 ~ 15:20 철도부문(장은령 부장: 금호산업)
- 15:20 ~ 15:40 항만부문(한병하 부장: 삼성물산)
- 15:40 ~ 16:00 환경부문(이평호 이사: 한화건설)
- 16:00 ~ 16:20 물류부문(조기래 본부장: 한국복합물류)
- 16:20 ~ 16:30 휴 식
- 16:30 ~ 18:30 토 론

I. 부문별 발표 내용

1. 관광단지 부문

- 발표자: 김향자 연구위원(한국관광연구원)
- 주요 내용: 관광개발 투자 활성화 방안

1) 중장기 계획에 의한 정책적 지원

- 관광부문 민간투자 중장기 계획 수립
 - 향후 더욱 가속화될 동북아지역내에서 관광경쟁 속에서 우리나라의 관광자원의 경쟁력을 제고시키기 위하여 장기적으로 개발되어야 하는 관광지, 관광단지와 같은 관광휴양시설의 개발이 전략적으로 추진되어야 함
 - 이와 관련 민간투자활성화를 위한 중장기계획을 수립하도록 되어 있으나 관광부문의 민간투자 활성화를 위한 중장기 계획은 수립되지 못하였음. 따라서 전략적 관광개발 투자지역의 육성을 통한 투자활성화를 위하여 중장기 계획이 수립되어야 함

- 국제경쟁력 강화를 위한 민간투자 전략지역 육성
 - 향후 10년간 우리나라의 관광개발축은 외래관광객에게 인지도가 높은 서울, 부산, 제주를 중심으로 국제관광목적지가 다극화되는 것이 필요함
 - 현재까지 국제관광시장에서 한국의 관광목적지는 서울에 국한된 다극체제가 계속되고 있음. 따라서 향후에는 우리나라의 주 개발축인 서울 - 부산 - 제주

의 축으로 다극화하되, 단일축 체제의 보완과 향후 국내관광의 활성화를 위하여 전략적으로 인천지역과 강원지역, 호남지역을 추가적으로 고려할 수 있음

- 전략지역: 수도권지역(서울지역, 인천지역)
부산지역
강원지역(속초)
호남지역(광주)

※ 제주지역은 제주도개발특별법에 의하여 추진되는 지역임으로 고려대상에서 제외

※ 한국의 관광 경쟁력 강화를 위해서는 전략적으로 민간투자를 유도해야 함으로 관광부문의 민간투자 중장기계획 수립 시 이에 대한 타당성 확보 필요

2) 관광개발 투자 장애요인 해결(법·제도적 문제)

(1) 인·허가 완화 등 제도적 접근

○ 수도권내 개발제한 요인의 완화

- 외래관광객의 90%이상이 수도권에서 체재하고 있어 수도권내 국제적 수준의 관광단지 개발이 필수적임. 그러나 수도권내에서는 ‘수도권정비계획법’의 규제에 의하여 일정규모 이상은 개발이 제한되어 있음
- 관광지 조성사업은 택지개발 및 공단조성과 달리 환경오염 및 인구유발 정도가 미약하고 인허가 단계에서 각종 환경평가(환경, 인구, 교통, 재해 등) 협의로 충분히 논의될 수 있으므로 수도권정비계획법 규제대상에서 제외되도록 함

○ 기업간 투자여건 개선

- 관광사업 주체 단독으로 막대한 초기투자비를 감당할 수 없을 뿐만 아니라 국제적인 경쟁력을 확보하기는 역부족임. 즉, 대기업 홍보관 등의 Pavilion과 Sponsor 등을 유치하여 초기투자비를 조달할 수 있어야 함
- 그러나 관광사업자가 관광지내 일부 시설에 대해 타기업의 투자를 유치하고자 할 경우 투자주체 기업명의로 사업을 추진할 수 없음(관광진흥법 제11조)
- 따라서 투자주체기업이 자체 사업계획에 따라 자유로운 투자를 하고 자체 자산으로 보유할 수 있도록 관광진흥법을 개정하여야 함

(2) 외국인 투자촉진법의 확대 적용

○ 관광개발사업에 대해서는 외국인투자촉진법을 제한적으로 적용하고 있음

- 외국인 투자금액이 미화3천불 이상인 관광호텔
- 미화 5천불 이상인 관광단지 및 관광특구내 종합휴양업
- 민간투자법에 의한 사회간접자본시설

○ 그러나 관광숙박 중 관광호텔에만 제한적으로 적용하고 있음

- 또한 시설의 입지측면(관광단지이나 관광특구이나 등)에 대해서만 규정하고 있어 시설 자체의 투자매력성 평가를 통해 투자할 수 있도록 적용 범위에 제한을 두지 말아야 함

(3) 관광산업을 수출기업 및 중소기업지원제도 적용대상에 포함

○ 우리나라는 수출산업을 적극 지원하고 건설한 중소기업을 육성하기 위해 각종 금융지원 및 조세지원제도를 적용하고 있음

※ '99년 수출보험기금의 규모: 약 1조원(2003년 약 1조 8천억원)

지식기반 중소기업을 육성하기 위한 지원규모: 5년간('98~2003)

2만 5천개 업체에 매년 2조원씩 10조원의 지원

(산업자원부, '21세기 한국산업의 비전과 발전전략', 1999.1)

- 그러나 관광산업에 대한 지원제도는 상대적으로 매우 열악한 수준인데 관광산업의 GDP 기여도, 외화획득, 고용효과 등 국민경제에 미치는 효과를 감안한다면 지원범위와 규모를 확충하여야 함
- 즉, 수출지원 및 중소기업지원 수준을 관광산업에도 확대 적용하여 국가 전략적 관광산업으로 지원하여야 함

3) 민간투자 촉진을 위한 '민간투자법' 개선

(1) 민간투자사업의 대상 확대

- 관광호텔의 민간투자사업 대상 확대
 - 관광호텔은 주로 외국인이 이용하고 있어 국제간의 무역, 수출산업의 지원 기반시설로서 특성을 가지고 있음. 특히 국제관계에 있어서 국제관광 인프라로 인식되고 있음
 - 그러나 관광호텔은 일반적으로 민간의 독자적인 사업으로 여겨지고 있으나, 실제로 대규모 투자와 투자회수기간의 장기화라는 특성상 민간자본의 투자가 거의 불가능함.
 - 외래관광객의 증가추세를 고려할 때, 2011년에는 1,000만명이 한국을 찾게 되어 지금의 두 배 이상으로 관광숙박시설의 개발이 필요함
 - 이러한 현 실정에서 관광호텔부문의 투자확대를 위해서는 관광호텔이 민투법상 사회간접자본시설로서 편입되어야 함
 - ※ 민투법에 의한 사회간접자본시설로서 일괄적으로 추진되기에는 경영여

건 등에 있어 지역별 편차와 등급별 편차가 상존

○ 종합휴양업의 민간투자사업 대상 확대

- 민간기업은 일반적으로 종합휴양업으로 관광휴양시설 개발사업을 추진하고 있으며, 현행법상 관광단지가 100%로 민간이 투자할 수 있도록 되어 있으므로 관광단지와 종합휴양업의 개발성격이 뚜렷하지 않음
- 또한 개별 사업단위로서 종합휴양업에 대한 민간투자를 촉진하도록 할 필요가 있음

(2) 관광개발사업의 지원 강화

○ 관광개발사업의 사업추진 방식에 대한 지원 강화

- 관광개발사업은 다른 사회간접자본시설과는 달리 초기투자에 이은 재투자가 꾸준히 진행되어야 함. 도로 및 항만, 공항시설 등은 시설 낙후로 인한 개·보수 및 시설 확장으로 인한 투자 이외에는 별다른 재투자비 소요가 없는 데 반해 관광개발사업은 소비자들의 매력을 끌기 위해 끊임없는 재투자가 이루어져야 함으로 시점에 차이가 있지만 사회간접자본시설이 정부로 귀속되는 BTO 나 BOT 투자방식을 도입했을 경우 사업시행자가 적극적인 투자가 어려워 질 수 있음.
- 그러나 BOO 방식이 채택된다 하더라도 현행법 및 기본계획 상에서 BOO 방식에 대한 정부차원에서의 여러 가지 지원을 포함한 제도적 정비가 이루어져야 함. 현행 사회간접자본시설에대한민간투자법 및 민간투자사업기본계획에 의하면 귀속시설에 대해서만 정부의 재정지원 및 최소운영수입 보장 등의 혜택이 이루어지고 있음. 현실적으로 해운대 온천센터 조성계획 등 BOO 방식을 채택한 민자유치사업에서 제안서를 제출한 민간사업자가 없는 것은 그만큼의 혜택을 보장받지 못함으로써 기업의 수익성 추구라는 측면에서 어려움이 있는 것임.

○ 민간투자사업에 대한 지원확대

- 최소운영수입의 보장은 현행 귀속시설에 한하여 민간제안사업인 경우 80%를 보장해 주고 있으나, 관광개발사업의 투자비 회수기간이 오래 걸리고, 현실적으로 운영수익을 정확히 예측하기 힘들기 때문에 전체 민자유치사업에 대해서 실시하여 민자유치를 활성화하는데 도움이 되도록 해야 할 것임.
- 사용료적정 수준유지를 위한 재정지원은 현재 계산사용료가 적정사용료를 초과할 경우 국민의 부담을 덜기 위하여 예산의 범위내에서 용지보상비, 공사비 등의 용도로 사업시행자에게 보조금을 교부하거나 장기대부를 할 수 있도록 하고 있으나, 실질적으로 투자회수시점을 준공후 언제로 하느냐에 따라 계산 사용료가 달라 질 수 있으므로, 초기 투자비의 보전 차원에서 사업시행초기에 지원하는 방향으로의 개선이 가능하다고 할 수 있음.
- 현행법 상 위탁업무에 대한 사항은 토지매수업무, 손실보상업무, 이주대책사업 등을 주무관청 또는 관계지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있도록 가능성을 열어놓고 있으나, 이러한 업무의 경우 민간사업자가 대규모의 민간투자사업을 시행함에 있어 자체적으로 해결하기에는 어려움이 많이 따르는 업무이므로 정부차원에서 의무조항으로 제도를 개선해야 함.
- 세부적으로는 이러한 위탁업무의 기간, 위탁수수료 비율, 위탁업무 지연에 따른 손실보상 조항을 삽입하여 민간사업자의 부담을 덜어줌으로서 민간자본의 유치를 촉진시킬 수 있을 것임. 특히, 관광지 개발 및 관광단지 개발과 관련하여 토지는 그 자체가 하나의 매력물로 작용하여 인근지역으로의 대체가 불가능함으로 정부차원에서의 효율적이고, 체계적인 위탁업무의 협조가 반드시 필요하다고 할 수 있음.

(3) 관광개발사업의 수익성 보장

○ 부대사업 추진 완화

- 부대사업의 시행은 2001년 민간투자사업기본계획에서 당해 민간투자사업과 연관되고 당해 민간투자사업 시행지역과 지리적으로 근접한 지역에서 시행 될 것이라고 정하고 있음.
- 그러나, 현실적으로 관광지 및 관광단지 개발에 있어서 대부분의 관광관련시설은 해당 민간투자사업 부지 내에 시설이 포함되고 있으므로 인접한 지역에 사업과 관련된 부대사업을 시행하는 것은 중복투자 및 사업타당성 측면에서 큰 의미가 없다고 할 수 있음.
- 따라서, 해당 투자사업과 연관성이 부족하다고 하더라도 부대사업 시행의 근본적 취지인 투자비 보전 또는 시설의 정상적인 운영을 도모하기 위한 경우에는 부대사업을 포괄적으로 인정해주는 제도적 개선이 필요하다고 할 수 있음.
- 이러한 제도적 개선이 시행되면 민간사업시행자는 민간자본의 선도투자 대상인 주택개발사업 및 택지개발사업을 통하여 발생하는 수익금으로 관광개발사업에 투자할 수 있기 때문에 관광개발사업의 재투자시 민간사업자의 재원조달에 기여함은 물론 손해를 감소시키는 좋은 방안이 될 수 있음.
- 이러한 수익성의 보장은 민간사업자가 민간투자사업에 참여하고자 할 때 가장 민감한 부분으로서 앞서 언급한 방법 등의 적극적인 정부차원에서의 대책이 없을 경우 관광부문에서의 민간기업의 참여는 지속적인 어려움을 겪게 될 것임.

(4) 기타 문제점

○ 사회간접자본시설용 토지에 대한 용지비 부담

- 관광지 및 관광단지 개발사업은 사업의 특성상 대규모의 토지를 필요로 하며 관광단지의 경우 1,000㎡ 이상의 토지를 필요로 하기 때문에 사업비 중 보상비의 명목으로 많은 부분을 용지매입비가 차지하고 있어 실질적인 투자비 증

가의 원인으로 나타남

- 민간기업이 대규모 토지를 매수하는데는 시간적·경제적 비용이 부가적으로 소요될 가능성이 높으며 이러한 부담을 줄여주기 위하여 토지매수업무, 손실보상업무, 이주대책사업 등을 주무관청 또는 관계지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있도록 정하고 있으나 위탁수수료의 문제 및 세부적인 규정이 없어 사업시행자의 부담을 더욱 가중시킬 우려가 있음.
- 법 제 19조에 의하면 민간투자사업 예정지역안의 국·공유재산은 관계행정기관의 장과 협의후 수의계약으로 이를 매각할 수 있다라고 정의하고 있지만 협의과정에서 이해관계로 인해 협의가 순조롭게 진행되지 못하고 있음
 - ※ 한 예로, 부산 해운대의 온천센타 개발과 관련하여 사업부지내의 군용지 매수와 관련하여 국방부와 협의가 이루어졌으나 결과적으로 예정지역의 부지 내 매입이 이루어지지 않아 계획이 백지화 되었음
- 현실적으로 실무차원에서의 국·공유 토지의 매입도 협의가 제대로 이루어지지 않고 있는 상태에서 위탁받은 사유지의 매수 및 보상 관련 업무가 세부 규정도 없이 정해진 기간 내에 문제없이 마무리되기가 어려운 실정임

2) 전략지역에 대한 정부의 정책적 지원

- 정부고시 사업으로 추진하는 민간투자사업에 대한 전략적 지원
- 투자주체 기업에 대한 정부의 지원이 전무하여 투자주체기업은 사업성, 주주승인 등의 부담으로 관광개발사업에 대한 투자의욕을 상실하게 됨.
 - 관광지, 관광단지, 종합휴양업 등에 투자하는 기업에 대해서는 각종 세제 및 금융지원을 하여 투자동기를 부여하여야 함
- 특수관계에 있는 법인이 투자를 유치할 경우 ‘공정거래위원회’의 ‘기업간 부당

지원행위' 규제로 자유로운 투자가 어려움

- 국제적 경쟁력을 키우기 위해서는 기업간 부당지원행위 규제대상에서 관광 개발사업을 제외시켜야 함

○ 보조금 교부 및 장기대부 등의 재정지원이 귀속시설에 국한

- 민간투자사업기본계획에 따르면 정부의 재정지원은 귀속시설에 대해서만 이루어지고 있으며, 부대사업 및 BOO 방식에 따른 민간투자사업에는 적용되지 않음
- 지원대상 또한 민간투자사업자에게 투자시 매력요소로 작용하기 어려운 정도로 불가피한 상황으로 한정하고 있음

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. 법인의 해산을 방지하기 위하여 불가피한 경우2. 사용료를 적정수준으로 유지하기 위하여 불가피한 경우3. 용지보상비가 과다하게 소요되어 사업의 수익성이 저하됨으로써 민간자본유치가 어려운 경우4. 실제운영수입(당해 시설의 수요량에 사용료를 곱한 금액을 말한다)이 실시협약에 설정한 추정운영수입보다 현저히 미달하여 당해 시설의 운영이 어려운 경우5. 민간투자사업에 포함된 시설사업중 그 자체로서는 민간투자사업으로서의 수익성이 적으나 전체사업과 함께 시행됨으로써 현저한 공기단축이나 경비절감 등 사업의 효율성을 제고할 수 있는 시설사업에 대하여 사전에 보조금의 교부 또는 장기대부가 이루어지지 아니하면 당해 민간투자사업을 원활하게 시행하기가 어렵다고 판단되는 경우6. 과도한 환율변동으로 인하여 사업시행자가 타인자본으로 조달하는 건설자금용 외 화차입금에 대한 환차손이 발생한 경우 |
|--|

2. 도로 부문

- 발표자: 이세영 부장(LG건설(주))
- 주요 내용: 도로사업의 민간투자사업 추진 과제

1) 도로사업의 민영화 추진

- 도로개발에 대한 민간의 참여 방식은 기본적으로 기존 도로를 민영화 방식으로 하여 경험과 성과를 측정한 후, 민간투자사업으로 추진하는 것이 바람직
- 전제조건
 - 한국도로공사의 도로구간별 보수 및 관리비용 자료가 공개되어야 비용 절감적인 경영방식 도입 비교
- 현 실
 - 우리나라는 기존 도로의 민영화가 활발한 외국과는 달리 전적으로 민간투자사업 형태만이 진행되어 왔음
- 장 점
 - 시설건설에 따른 비용과 위험부담 극소화
 - 투자비 회수기간이 민간투자사업에 비해 단기
 - 매각대금으로 타 민자사업 지원 등에 활용하여 시너지 효과 제고
- 도입 대상 가능 프로젝트: 경인고속도로, 경부고속도로
 - 도로의 내구수명이 도달한 사업: 도로의 유지 복구 및 개량의무 부과

- 교통수요의 변화가 안정적임: 통행료 수입 보장과 정부의 지원 극대화 가능
- 통행료가 이미 부과되는 도로: 신규 요금 부과에 따른 저항 없음

2) 국고보조금 및 재정지원의 적기 지원을 위한 System 구축

- 국고보조금 및 재정지원은 적기에 지급되어야 하나
 - 국고보조금: 특정 년도에 배정된 보조금은 최대 당해 년도말까지 지연 지급 될 수 있는데, 이는 대주단과의 대출약정시 인출선행 조건으로 계획된 국고 보조금이 지급되었다는 것을 인출선행조건으로 하고 있음과 Cash Flow에 불안정을 초래함을 비취 볼 때 해당분기 보조금은 “익분기 몇월 몇일에 지급되어야 한다(예)”와 같이 구체적인 명시 필요
 - 재정지원(통행료/환차손)
 - 최대 익년 2월말까지 지급한다고 되어 있으나 물리적으로 예산 확보가 불가능함을 고려시 실효성이 없음
 - 예산 배정과는 별개로 지급시 지출관,재무관을 어떤 부처·課에서 담당해야 할 지에 대한 규정이 없는등 전체적인 세부 집행 절차에 대한 명확한 규정이 없어 지급 지연이 우려됨
- 대안
 - 보조금: 정부예산 편성시 민간투자사업에 대해서도 계속비 개념 도입 →예산의 先확보로 안정적인 연속 지원 가능
 - 재정지원: 기금 설립→무기명 SOC채권 발행 대금(상속 활용 및 지하자금 양성화), 기존 SOC 시설의 민영화 매각 대금, 통행료 수입 보장 초과분 활용
 - 보조금 및 재정지원금 지급시 지출관,재무관을 해당 사업의 “주무부처 課”가 담당한다고 규정하여 신속한 지급이 이루어 질 수 있도록 하며, 사업시행자는 주무부처 해당課를 단일 접촉 창구로 하도록 함.

○ 문제점

- 기금 등의 통·폐합 추세 역행 거부감: 기존의 한국인프라펀드(KIF) 혹은 산업기반신용보증기금의 운용목적 추가 활용하여 해소

○ 장 점

- 예산의 先확보로 적기 지원하여 민간투자 사업의 활성화 기대

3) 지분양수도의 제도적 보장

- 현행 국내 민간투자사업의 출자자 대부분이 건설업체로 구성되어 있어, 운영 시점에는 지분 보유에 대한 당위성이 감소되는 현실을 인정하여 아래의 전제 조건이 충족될 시는 지분 양도를 제도적으로 보장하여 야 함

- 양도지분에 대한 민간투자법, 실시협약, 민간투자사업기본계획, 시설사업기본 계획등 관련 법규 및 협약에서 강제된 의무를 양수자에게 이전하지 않는다는 조건(양수자의 경영권 참여 배제)
- 자기자본 투입이 완료된 사업

○ 문제점

- 시설사업기본계획고시상 사업신청자에 대해서만 언급되어 있어, 시행자 부분 언급이 없음
 - “사업신청자가 2이상의 출자자로 구성되는 경우, 최상위 출자자의 지분율은 25%이상이어야 함”
- 지분 양수에 대한 거부감 팽배: 정부의 건설업체 사고방식으로 실행 차인액 회수에만 관심이 있다는 단편적 사고.
- 현 금융환경 및 사업 구조하에서는 건설업체외에 금융기관들이 출자 기대 불가능 → 향후에도 건설업체 위주로 추진될 것인바 최소 운영 시점에는 지분

양수의 제도적 보장이 필요

○ 효 과

- 정 부: 민간투자사업의 신규 참여에 대한 동기부여 제공 → 국가 SOC시설 확대
- 업 계: 미래 현금 흐름의 조기 실현 → 신규 민간투자사업에 투자 역량 확보
- 금융권: 신상품 투자 기회 부여 및 저금리 지속에 따른 경영 수지 악화에 고전하고 있는 국내 연기금 및 보험사 등의 투자 여력을 활용할 수 이점

3. 철도 부문

발표자: 장은령 부장(금호건설)

주요 내용: 철도부문 민간투자사업 추진방안

1) 민간투자사업의 성공 조건

- 시장환경 : 대량 고밀도 수송수요
- 경영환경 : 시장경쟁 원칙에 따른 자율적 경영 영위 여건
- 경영체질 : 경영 효율화 및 관련부문의 진입을 통한 경영 다각화

2) 민간투자사업 계획 수립시 고려사항

- 다른 교통수단에 비교우위를 가질 수 있는 수송수요와 밀도를 가진 노선을 우선 선정(대도시 주변 전철, 경전철 등)

- 노선별 서비스 수준 및 시장성에 따른 차별 운임제 도입
- 자원배분의 효율성을 고려한 보조방법 선택
 - 건설비 보조 : 막대한 시설투자비용 전액을 이용자 운임부담으로만 할 경우 운임부담이 크고 투자에 대한 외부경제 효과가 클 경우
 - 운영비 보조 : 적자노선이나 적자서비스가 사회적 요청으로 계속유지 되어야 할 경우
 - 노후시설대체 보조 : 공공정책상 필요한 특정행위에 대한 발생비용을 보조할 경우
- 보조금의 지급이 어려울 경우 기존 수익노선의 운영권 부여방안이나 시설의 건설은 국가에서 부담하고 운영설비와 운영만을 민간에게 맡기는 방안으로 순차적 검토 필요
- 빈약한 지방재정을 고려한 중앙정부 재정지원 비율 확대 또는 시설재에 대한 저리 용자 알선 지원(일본의 경우 건설비의 36% - 70% 보조)
- 대도시 철도교통의 보완, 경쟁적 기능을 갖는 버스사업 노선의 조정 내지는 버스사업의 겸업 허용
- 철도차량과 시설 표준화를 통한 사업시설간 운영의 효율화 및 철도 관련산업의 기술의 선진화 정책 수립
- 해외 각국의 경우 건설비용은 물론 철도산업의 경쟁력을 위해 철도 시설사용료를 시설유지비에 훨씬 못 미치는 수준으로 책정하여 실질적인 운영보조를 하고 있음
- 스웨덴의 경우 시설사용료는 시설유지비의 10%(1998년) 수준이며, 프랑스는

36%(1997년) 수준임. 영국에서는 기반시설 소유자의 적정수익율을 보장해주는 한도내에서 선로사용료를 산정하고 열차운영자들에게 운영비를 보조해주는 방식을 채택

- 이와 같이 시설사용료를 낮게 책정한 것은 도로교통 운영자와 공정한 경쟁이 가능하도록 환경친화성이 높은 철도의 경쟁력을 높이기 위해 정책적으로 지원한 것임
- 우리나라에서도 민간투자사업에 대해 적절한 수준의 건설비 및 운영비 보조를 통하여 사업 경쟁력을 높이고 민간의 경영효율성을 발휘한다면 철도부문에서도 민간투자사업이 보다 활발히 이루어질 수 있을 것으로 생각됨

4. 항만 부문

- 발표자: 한병하 부장(삼성물산)
- 주요 내용: 항만 민자사업의 활성화 방안

1) 민간투자 제도 측면

- 현황 및 문제점
 - 민자유치 법·제도의 임의적 해석과 적용
 - 정부의 일바적 규칙 지정
 - 정부재정지원의 상한 설정 ⇒ 지원 인색
 - 효과없는 지원사항의 나열(타법의 제동): 선진국형제도, 후진국형 적용

○ 개선 방안

- 명확한 법·제도의 적용
 - 일방적 규칙 적용 배제
- 정부의 강력한 추진 의지
 - 명확한 지원 보장책 마련

2) 사업구조 측면

○ 현황 및 문제점

- 낮은 사업수익률(15% 전후)
 - 획일적 적용: 상대 비교/사업특성 무시
 - 사업에 대한 특혜시비 우려로 낮게 책정
- 건설가 위주의 주주 구성
 - 운영에 대한 경험 부족/출자 여력의 한계

○ 개선 방안

- 사업수익률 상향 조정: 18% 이상의 사업수익률 보장
 - 공사이익없는 투자자(외국투자자) 요구
- 과감한 재정지원 및 우선 투자
 - 50% 지원시 2개 시설 확보 가능
 - 하부구조에 대한 선투자
- 비건설사의 참여 촉진 위한 제도 정비
 - 제2금융권의 자산운용 제한 개정

3) 사업 안정성 측면

○ 현황 및 문제점

- 변동금리: 수익률 조정은 허용 안됨
 - 금리에 따라 수익률이 변동
- 대체시설/경쟁시설의 건설
 - 사업성 저하
- 높은 공사비로 투자 규모 증대

○ 개선 방안

- 사업수익률 사후정산 금지조항의 한시적 실시 유도
 - 기존사업의 경우 spread만 확정하고 사업수익률은 조정토록 유보조항 삽입
- 대체시설/경쟁시설로 인한 손익 저하시 정부의 보상, 매수청구권 행사토록 협약

4) SOC 금융 확보 개선 측면

○ 현황 및 문제점

- 대출약정 체결시 과도한 지급 보증 요구
 - 사업자체 조건만으로 충분한 지급 보증 능력(운용수입 보장, 매수청구권 등)
- BIS 자기자본비율 산정시 SOC 민자사업 대출자산은 위험가중치 100% 적용
⇒ 은행 대출여력 축소

○ 개선 방안

- Project Financing 방식의 대출약정 체결

- 철저한 사전 사업성 검토 후 대출약정 체결(대주단도 Risk 분담)
- BIS 기준 완화: 10% 이내
 - 채무불이행 위험을 정부로부터 보증(운영수입 보장 등)

5. 환경 부문

발표자: 이평호 이사((주)한화/건설)

주요 내용: 환경기초시설 민영화의 과제(중장기 발전방향)

1) 상수도 민영화 등 전면적인 환경기초시설의 민영화

- 현재 환경부에서는 상수도 민영화를 추진 중
- 상수도 민영화는 동일지역의 하수도 민영화와 연계하여 추진함이 바람직함.
- 장래 동일지역의 상수도 사업자와 하수도 사업자가 동일한 사업자로 하여 체계적인 수계관리 및 운영효율을 기할 필요가 있음.

2) 상하수도 요금의 현실화

- 현재와 같이 상하수도 요금이 생산원가에 미치지 못하여 지자체의 일반회계 등에서 부족재원을 충당하는 것은 향후 환경 서비스에 대한 요구가 지속적으로 증가할 것으로 예상된다는 점에서 재정적 악순환이 되풀이될 것으로 예상된다.
- 이러한 요금구조는 공공 직영 처리장의 독립채산제 및 장기구매계약을 통한 민간투자사업시 시설운영의 안정성이 주무관청의 재정상태와 같은 비시장적 요소에 의존하게 되어 안정적인 시설운영에 저해됨.

3) 환경기초시설의 광역화

- 광역화의 범위는 대상별로는 상수도와 하수도의 통합, 관리지역별로는 현행 행정구역 단위에서 수계/유역 단위를 포괄함.
- 그러나 각 시설의 운영효율을 기하기 위해서는 수계별 혹은 광역별로 하나의 사업자에 의해 운영되는 것이 효율적임.
- 그러므로 장래에는 사업추진단계에서부터 대상별/권역별로 환경기초시설을 묶어 추진할 필요가 있음.

4) 다양한 민간투자사업 방식 도입

- 민간투자사업(B.T.O 혹은 B.O.T) 사업방식이외에도 사업권양허(Concession), 완전민영화 등 다양한 사업형태를 고려할 필요가 있음.
- 사업권양허, 완전민영화 등의 사업방식은 요금이 생산원가와 사업자의 수익을 보장하는 선까지 현실화되어야 한다는 것을 전제조건으로 함.
- 또한 앞서 말한바와 같이 요금의 현실화가 이루어지지 않은 상황에서 주무관청의 예산에 의존하는 현재의 장기구매계약 방식은 요금 수입이 매출의 절대적인 부분을 차지하고 장래 시설운영이 광역화될 경우 현재와 같이 개별 자치단체로부터 요금을 징수하는 체계에서는 요금 평준화에 대한 저항이 있을 것으로 예상됨.
- 따라서 다양한 사업형태를 도입하기 위해서는 요금의 현실화와 더불어 광역별/유역별 시설관리가 이루어져야 함.

<민영화 모델 유형별 특성>

	소유권	재정조달	관리	지속기간(년)
공급계약	공공	공공	공공 + 민간	1 ~ 2
유지관리계약	공공	공공	민간	3 ~ 5
입차계약	공공	공공	민간	5 ~ 10
양허권계약 (Concession)	공공	민간	민간	25 ~ 30
B.T.O/B.O.T	민간 -> 공공	민간	민간	20 ~ 30
합자운영	민간 + 공공	민간 + 공공	민간 + 공공	제한없음
완전민영화	민간	민간	민간	제한없음

5) 물관리 전문기업 육성

- 장래 선진국 스타일의 물관리 전문기업 육성이 필요함.
- 지역적 스케일은 광역단위로 하여 상하수에 대한 광역 서비스를 일원화하여 규모의 경제를 기할 수 있도록 함.
- 지속적인 기술개발, 상하수에 전문화된 재원조달 방안 강구 등의 효과를 거둘 수 있음.

6) 요금구조 감시를 위한 감시 및 조정기구 설립 필요

- 요금구조 감시 등을 위한 감시/조정기구를 전국 또는 광역단위에 설치할 필요가 있음.
- 이와 같은 기구는 투자자에 대한 적정수익률, 각 시설에 대한 적정요금 등에 대한 가이드라인을 주무관청과 사업참여자에게 제시
- 또한 향후 시설운영시 주무관청과 사업시행자간 업무의 투명성을 추인할 수 있음.

6. 물류 부문

- 발표자: 조기래 본부장(한국복합물류주식회사)
- 주요 내용: 물류시설 조성에 따른 애로점 및 개선 건의(복합화물터미널 사업을 중심으로)

1) 경쟁 시설

- 화물터미널은 여타 SOC 시설(독점시설)과는 다른 경쟁시설로 해당 지역에서 수용가능한 한계 가격이 있음

구 분	수도권(군포터미널)	부산권(양산터미널)	비 고
부지면적	11만평	9만평	연약지반
토공비	176억원	333억원	
(배송센터)사용료	27,550원/평,월	18,000원/평,월	

- 상기 사업은 무상 사용기간(30년) 중 투자비 회수 조건의 BOT로 '97년 부분운영 개시 후 2000년까지 531억원의 사용료 손실액 발생(정부 보조금 지급 요청 중)
- 호남·중부·영남권 사용료 수준은 부산권보다 낮은 수준에서 결정
- 추진중인 호남·중부·영남권 터미널사업(BOO)의 재정지원규모확대(50%)
 - 금융권 협상 및 출자자 유치가능 (사업추진을 위한 최소 필요조건)
 - BOO에 따른 소유 개념 관점이 아닌 국가적 필요사업 관점의 전향적 지원

2) 유통·가공 기능 추가

- 물류단지의 기본 기능은 환적기능(1유형) →보관기능(2유형) →가공·조립기능(3유형)으로 발전
- 전자 상거래의 발전은 소비자 요구에 즉각 대응하는 최종 가공이나 조립기능의 제3유형이 중시 : “물류 창고는 미래형대의 공장”
- 유사 물류시설에 기능추가(가공·판매등)로 효율성 증대

3) 유통단지와 복합화물터미널 통합

- 유사한 기능의 물류시설에 대한 다기한 소관부처 및 근거법령의 일원화/통합화 필요

유통단지종합개발계획 '97

- 2011년까지 2,850만평의 유통단지 개발제시
- : 1,425만평의 화물터미널 개발수반(개발지침)

- 중복투자 방지 및 최적의 시설배치 유도

4) 개발제한구역 훼손부담금 예외규정 확대

- 수도권(군포)터미널의 확장 수요(9만여평)발생하였으나 부담금 발생으로 추진 불가능
- 기존 시설확장이 정부예산 절감 차원에서도 유리
- 물류단지의 사업성을 보전할 수 있는 입지조건(주요도로 연결용이성, 저렴한 부지보상비 등)을 충족하는 대규모 부지는 수도권의 경우 개발제한구역이 거의 유일한 대안

5) 대상사업 규모 및 입지선정에 전문성 강화

- 실수요자를 포함한 전문가로 합동조사단 구성
- 물류전문 Consulting사 육성 지원
 - 실수요자 요구에 충족하는 기본계획 도출
 - 정확한 규모 산출로 시간비용 및 과잉투자 방지
- 철저한 기초조사(지질조사, 기본측량등)로 정확한 공사비 산출
 - 경제성 확보로 시설사용자 유치 용이

III. 토론 내용

- 사회자: 지정토론자 다섯 분의 말씀을 듣고 그 이후에는 자유롭게 각자 생각나는 대로 더 알아볼 것 있으면 더 알아보고 코멘트해 주시기 바랍니다. 우선은 김의준 교수님부터 말씀하시겠습니다.
- 김의준 연세대학교 교수: 안녕하세요? 연세대학교의 김의준입니다. 저는 오늘 참 많은 걸 배웠고, 중장기 민자투자계획이라는 타이틀을 갖고 나름대로 생각을 해 봤습니다. 3가지 측면에서 먼저 말씀 드리고 여러 선생님께서 말씀하신 자료에 대해서는 약간의 코멘트만 하도록 하겠습니다. 먼저 이 세 가지는 중장기이기 때문에 단기과제에서 다룰 수 없는 과제를 다룰 필요가 있을 것입니다. 그 과제의 첫째로 요금에 대한 논의를 해 봤으면 좋겠습니다. 두 번째는 우리가 통상 말하는 리스크관리에 대해서 얘기를 해 보고 싶고요. 마지막으로 시장분석이 되겠습니다.
첫 번째, 요금은 유인물에 나왔던 것처럼 투자비가 수입과 같을 것이고 수입이란 것은 결국은 교통량 곱하기 요금 곱하기 기간해서 요금이 산정이 될 수 있습니다. 그런데 문제는 그 요금이 시장에서 적용이 되고 시장에서 accept가

가능하겠느냐 하는 것입니다. 우리가 민자유치를 한다는 것은 이러한 기존의 제도가 시장에서 보다 효율적으로 굴러가기 위한 하나의 방침이라고 볼 수 있습니다. 그래서 요금산정공식 자체가 교통량을 주면 저절로 요금이 나오고, 그 요금이 시장에서 accept된다는 전제조건하에서 출발했는데 사실은 그렇지 않은 것이 훨씬 더 많으리라 생각되기 때문에 기본적으로는 사업시행자 측면에서 봤을 때 이윤을 극대화시킬 수 있는 요금수준이 무엇인지, 그래서 그것을 근거로 보다 현실적인 요금을 적용하는 것이 어떻겠느냐 하는 생각이 들었습니다. 그래서 요금은 수식상에서 내생적으로 결정되는 것이 아니라 외생적으로 주어지는 형태에서 한번 살펴 보면 보다 시장에 접근되는 요금수준이 되지 않겠나 생각합니다.

두 번째는 요금측면에서 볼 때 또 하나 간과될 수 있었던 부분이 시설을 이용하는 수요자 입장이었던 것 같습니다. 수요에 따라서 요금을 사업시행자가 조정을 하고, 그런 과정에서 시장기능대로 민자사업을 운영하는 방법, 이것도 한번 중장기과제로 생각해 볼 수 있을 것 같습니다.

세 번째는 작년에 하현구 박사님께서 과제로 추진했던 내용인데 신공항 하이웨이주식회사에서 제안했던 과제였습니다. 그때 문제가 과연 고속도로에서 요율구조가 타당하냐 하는 것이었습니다. 통상 1:1.7:2.2이라는 구조자체가 정말로 사업시행자 입장에서 봤을 때 accept할 수 있는 요율구조냐 하는 것을 하박사님께서 연구하셨습니다. 그 과제에서 본다면 1:1.7:2.2이라는 것은 어떤 근거도 찾을 수 없었고, 다만 도로과산율라는 공학적인 측면에서 봤을 때 요율구조가 1:8:26이라는 숫자가 나왔습니다. 물론 승용차 한 대 지나가고 대형차 26을 부과한다는 것은 굉장히 어려운 얘기지만, 어쨌든 그런 요율구조 자체를 시장에 걸맞게 바꾸는 것도 중장기적으로 검토해 볼 필요가 있지 않느냐 생각합니다.

그리고 요금과 관련해서 항만 같은 경우에는 중장기적으로 cut-off rate가 설정될 것이고 나름대로 요금정책이 수립될 것입니다. 그런데 제가 한 가지 의구

심이 드는 것은 해양수산개발연구원이나 이런 데 보고서를 보면 항만수요 같은 경우는 늘 넘친다고 제기되고 있습니다. 그래서 수요가 늘 존재하기 때문에 개발만 해 주면은 수요가 된다는 유형의 보고서가 많은 것 같습니다. 그 보고서를 보면 사용률이 우리나라를 100으로 했을 경우에는 오사카가 190이고 고베나 홍콩이 210이고 싱가포르가 130이다, 이런 주장을 합니다. 그렇다면 우리가 민자사업을 통해서 나타나는 요금구조와 또한 경쟁 항만사와 요금구조를 비교했을 때 조금 차이가 날 수 있을 것 같아요. 그런 측면에서 요금문제를 다루어 봤으면 좋겠습니다.

두 번째는 리스크관리입니다. 이걸 피코에서 한 번해 보면 참 좋은 과제인 것 같습니다. 옆에 박현 박사님도 계시지만 공공투자관리센터에서는 발족하는 첫해부터 시작해서 나름대로 예비타당성 매뉴얼을 만들어 놓았습니다. 그 매뉴얼을 따라서 사람들이 사업타당성 검토를 하는데, 그게 맞든 틀리든 그런 방식을 쓸 것이고 그런 쪽으로 공감대가 형성되는 것 같습니다. 작년에도 교통개발연구원에서 본타당성매뉴얼을 만들어 냈습니다. 아직 시행되지는 않았지만 시행되는 과정에서 서로 여러 가지 보완사항이 분명히 생기리라 생각합니다.

오늘 주장하시는 내용들을 보니까 대체로 수익률에 대해서 말씀하신 것 같습니다. 항만에서는 15%에서 18%를 주장하셨고, 환경부문을 발표하신 이평호 이사님도 수익률을 11%를 잡고 있습니다. 그런데 저마다 불만입니다. 항만이 왜 15%여야 되고 환경은 왜 11%여야 되느냐, 저마다 불만입니다. 그걸 해결할 수 있는 방안으로 개별사업의 특성을 고려하는 방법론이 개발되어야 되지 않을까 생각합니다. 물론 굉장히 어려운 얘기입니다. 그렇기 때문에 피코에서 중장기적으로 점검을 해 주시면 시설에 따른 수익율에 대한 논쟁은 어느 정도 정리가 되지 않을까 생각합니다. 예를 들어서 철도 같은 경우는 주로 고가장비가 들어오기 때문에 환위험이 상대적으로 많고, 관광지 같은 경우는 수요위험이 많고 그러니까 쉬운 얘기는 아니겠지만 출발이 굉장히 중요한 것 같

습니다. 그래서 이것도 중장기적으로 한 번 검토할 과제가 아닌가 생각합니다.

세 번째는 시장분석 측면이 되겠습니다. 철도에서는 규모의 경제를 말씀하셨고 환경에서는 규모의 경제, 범위의 경제를 말씀하셨고, 이에 따라서 기초자치단체를 중심으로 상하수도 시설을 구역별 또는 권역별 광역화 시키자고 하셨습니다.

그리고 도로는 일본 같은 경우에는 도로공사가 한 군데만 있는 것이 아니라 수도권도로공사가 따로 독립되어 있습니다. 그렇게 다 분리되어 있는 것은 그것이 규모의 경제가 있다고 판정됐기 때문에 설정한 것 같습니다. 그런데 문제는 규모의 경제가 있다는 것이 확인되지 않은 사실이라는 것입니다. 그러나 확인된다고 하면 규모의 경제와 범위의 경제에 따라서 우리가 어떻게 SOC 시설을 분리할 것인가 하는 것은 굉장히 큰 주제가 아닌가 생각합니다. 다음에 환경은 구역별로 나눈다든지 또는 환경부에서 생각하는 것처럼 10대 광역시도별로 해서 나눈다든지 하는 여러 가지 아이디어가 있을 것 같습니다. 특히 환경기초자치단체 같은 경우에는 조그만 군의 자치단체인데도 불구하고 환경기초시설을 3개 이상 벌이는 경우가 많은데 그 사업을 저마다 다른 사업시행자가 운영하는 것이 낫겠느냐 아니면 군을 여러 개를 모아서 하나의 사업시행자가 시행하는 것이 좋은가의 문제가 하나의 논쟁이라고 볼 수 있습니다. 그래서 철도면 철도, 환경이면 환경, 개별시설별로 수직적으로 분류하는 게 낫겠느냐, 수평적으로 분류하는 것이 낫겠느냐 하는 큰 그림이 이번 계획안에 포함됐으면 좋겠습니다.

그리고 마지막으로 두 가지만 더 말씀드리고 발표를 마치도록 하겠습니다. 첫 번째는 이세영 부장님께서 도로부분을 말씀하실 때 크게 세 가지를 말씀하셨고, 그 중에 하나가 도로사업민영화였습니다. 논리는 굉장히 타당한 것 같습니다. 결국은 민자유치보다는 민영화를 통해서 운영기술이나 운영비에 대한 노하우를 얻게 되고, 거기에 건설을 얹어서 민자유치를 실현하는 것이

바람직하지 않겠느냐 하는 말씀은 적절한 것 같습니다. 다만 한 가지 우리가 고민되는 것은 도로사업 민영화가 얼마나 되느냐 하는 것입니다. 제 기억으로는 아르헨티나에서 시행된 적이 있는 것 같은데 지역간 도로사업을 민영화시킨 것이 아니라 도시내부도로를 민영화시켰습니다. 상세하게 어떻게 민영화를 시켰는지는 모르겠습니다마는 그들이 내세운 것은 기본적으로 도로복구 사업을 위주로 했습니다. 그러니까 사업시행자가 도로를 완전히 복구시키고 민영화를 취했습니다. 그 외에 다른 나라에서는 도로민영화 사업이 어떻게 진행이 되었는지는 파악하기 좀 어렵습니다.

그 다음에 환경부문에 있어서는 자료 29페이지 보시면 민영화모델 예시가 나와 있습니다. 거기에 이 이사님께서 제시하는 것이 왼쪽 박스에 있는 시3개와 군3개, 하나의 권역을 설정해서 나가는 방식이 되겠습니다. 이런 것을 보다 현실화시키기 위해서는 시나 군이 유역형태나 광역화형태가 되어야 할 것이고, 그러면 이러한 시나 군의 연합체가 하나의 상하수도사업의 규제자로서 역할을 할 수 있을 것입니다. 그래서 제가 생각에는 오른쪽 박스에 있는 조정감시기구가 따로 독립되는 것이 아니라 시군연합체가 일종의 조정감시기구가 될 것이고, 시군연합체가 독자적으로 사업영역권자를 선택을 해서 상하수도 시설을 관리하는 형태가 바람직하지 않느냐 생각합니다.

이상으로 마치도록 하겠습니다. 고맙습니다.

- 사회자: 다음에는 변호사님께서 말씀해 주시기 바랍니다.
- 허익열 변호사 : 총론적인 얘기를 많이 해 주셨는데 저는 조금 미시적인 각론 부분을 말씀을 드리도록 하겠습니다. 잘 아시겠지만 민자유치법에서 민간투자법으로 개정되면서 정부지원이나 아니면 자본금 출자에 관한 사항은 상당히 많이 개선되었습니다. 그렇지만 아직도 금융지원에 관한 사항은 미흡한 점이 많이 있습니다. 여기에 대한 제도개선에 관해서 몇 가지 말씀을 드리겠습니다.

우선 우리민법의 기본적인 문제점이라고 할 수 있겠습니다마는 금융을 위해

서 항상 담보를 요구를 합니다. 그리고 민자유치법에 따라 이런 SOC사업을 할 때 항상 담보제도가 선결이 되어야 합니다. 그런데 민법사항의 여러 가지 담보제도에 미흡한 점이 많이 있습니다. 특히 담보수탁제도가 우리민법에는 허용되지 않기 때문에 각 채권자가 직접적으로 담보를 취득을 해야 되는 그런 난점이 있습니다. 그런데 실질적으로 회사채 발행형식에 의해서 금융조달을 한다든지 신디케이션 방식에 의해서 금융을 조달할 때에는 채권자가 중간에 바뀌는 경우가 많이 있습니다. 그런데 특히 회사채 방식에 의할 때는 회사채 소유자가 직접적으로 담보를 취득할 때 우리민법상 담보부사채신탁법이라는 법이 있기는 하지만 실제적으로 이 제도가 거의 활용이 되지 못하고 있습니다. 왜냐 하면 담보부사채신탁법에서 허용되고 있는 담보제도가 저당권과 질권, 이런 전형적인 몇 가지 제도만 허용되고 있기 때문입니다. 일반적인 양도담보라든지 계약양도 형식에 의한 담보의 경우에 과연 이것을 담보부사채신탁법에 따른 담보제도로써 쓸 수 있느냐 하는 문제가 있습니다. 그렇기 때문에 채권에 관해서는 사실상 담보를 쓸 수가 없게 되어 있습니다. 최근에 한 천안 논산건에서는 그 문제를 해결하기 위해서는 일단 산업은행이 먼저 대출하고 그 대출채권을 ABS방식에 의해서 다시 채권으로 전환하는 그런 형식을 취했습니다마는 ABS방식이라는 것이 상당히 절차가 복잡한 점이 있습니다. 따라서 그런 문제를 해결해야 할 사항이 있어야 될 것 같습니다. 그리고 민자유치법에서 BTO방식의 경우에는 관리운영권에 관해서 저당권을 설정하도록 허용하고 있습니다. 저당권은 물론 건설이 다 끝나고 나서 준공된 이후에만 허용이 된다는 얘기가 되고, 따라서 건설기간 동안에는 프로젝트 컴퍼니가 소유하고 있는 자산에 대해서 담보를 취득할 방법이 마땅치가 않습니다. 갖고 있는 계약이라든지 이런 데에서 물론 양도를 받기도 합니다마는 그것이 완벽한 담보로서 허용된다고 볼 수가 없고, 공사 중인 부동산이나 장비에 대한 담보만으로는 대주단 입장에서 상당히 어려운 점이 있습니다. 그래서 우선 공사기간 중에 프로젝트 컴퍼니가 갖고 있는 동산에 대해서 일괄적으로 담보

를 취득할 수 있는 동산담보에 대한 등록제도라든지 이런 것이 진술할 필요가 있을 것 같고요. 그리고 관리운영권에 대한 저당권을 설정한다 하더라도 나중에 관리운영권을 대주들이 저당권실행의 방법에 의해서 처분할 때 과연 이것이 처분이 가능할거나 하는 점에서 이것이 어떤 실효성이 있느냐 하는 문제가 있습니다. 왜냐 하면은 지금 관리운영권을 처분하려면 관리관청의 승인을 받도록 되어 있는데 과연 승인을 해 줄 것이냐하는 문제점이 있기 때문입니다.

- 사회자: 승인해 주면 되지 않습니까?
- 허희열 변호사: 그러면 승인 해 줄 것이다라는 미리 동의를 받아달라 하는 얘기가 나올 수 있죠. 그리고 지금까지는 국내에서 금융조달을 해 왔습니다마는 점차 국내자금이 고갈되어 가는 상황이고 외자조달이 필요하게 되었습니다. 그런데 해외에서 본드 발행에 의해서 조달할 경우에는 이자에 대한 원천징수가 면제됩니다마는 차입형식에 의한 경우에는 원천징수가 있게 됩니다. 그러면 결국 이자총액에 대해서 27.5%의 원천징수를 하고 지급한다는 얘기가 되는 것입니다. 예를 들어서 LIBOR 플러스 2%해서 총이자율이 8% 된다면 실질적으로 원천징수한 것까지 감안을 하면 거의 11% 정도 이자가 올라간다는 얘기가 되는 것입니다.
- 사회자: 원천징수가 소득세율을 적용합니까?
- 허희열 변호사 : 그렇습니다.
- 사회자: 28% 적용합니까?
- 허희열 변호사: 원천징수 27.5%죠. 물론 대주의 소재국에 따라서 이중과세방지협정에서 원천징수율이 낮춰지거나 면제되는 경우가 있기는 합니다. 그래서 해외에서 자금을 조달하는 데 상당한 부담이 따르는 문제가 있는 것 같습니다. 그리고 해외에서 대주들이나 자본참여자들이 들어올 때는 계약서에 나타나는 내용들만 기준으로 해서 보기 때문에 실시협약상 문인들이 명확하게 규정될 필요가 있는 것 같습니다. 예를 들면 정부보조금을 예산을 반영

하여 지급한다, 아니면 보조금을 지급할 수 있다, 재정지원 할 수 있다, 이런 정도면 국내은행들은 이것을 믿고 진행하는 경향이 있습니다마는 그걸 그대로 영문으로 번역해서 해 놓으면 꼭 해 준다는 얘기가냐? 얹혀 줄 수도 있다는 얘기 아니냐? 그렇게 해석이 될 수도 있습니다. 그리고 특히 현재 쓰고 있는 실시협약의 표준문안이 그렇습니다마는 해지시 지급금에 대해서 예산을 반영하여 지급한다고만 돼 있고 명확하게 언제 까지 지급한다는 시한이 정해져 있지 않습니다. 예산을 언제 까지 반영해서 언제 까지 지급한다는 것이 전혀 규정되어 있지 않습니다. 구체적으로는 최근에 일본계 자금이 들어오면서 일본에서의 political insurance를 cover받기 위해서 이슈가 제기되는데, 이쪽 국가에서 지급하기로 한 9주가 될 때까지 지급이 안되면 정치적위험 보험에서 지급하도록 되어 있는데 과연 언제 까지 지급하도록 돼 있느냐? 이것이 확실치 않으니까 지급이 안 됐다는 것을 입증할 방법이 없다는 얘깁니다. 계약상 몇 일까지 지급하도록 명시되어 있으면 그때까지 지급이 안 됐다는 사실만으로 보험금을 받을 수 있는데, 정부에서 줄 수 있다 아니면 예산반영해서 주겠다는 이런 조항만 있어서는 몇 년이 지나도 의무를 이행하지 않았다는 것을 입증할 수 없다는 얘기가 됩니다. 그런 점에서 현재 규정자체도 상당히 복잡하고 어려움이 많습니까마는 실시협약 규정을 좀 늘어나더라도 구체적으로 명확하게 규정할 필요가 있는 것 같습니다.

그리고 한 가지만 더 말씀드리면 정부보조금의 재정지원이 두 가지가 있습니다. 하나는 건설기간 중에 건설비용의 일부로서 주는 정부보조금이 있고, 운영기간 중에 수익성을 확보하기 위한 지원이 있습니다. 90% 이상이 안될 경우에 일부 지급하는 재정지원이 있는데 앞으로는 운영기간에 대한 재정지원이 과연 민간투자사업에 꼭 유용한 것이냐 하는 것을 한번쯤 재고해 볼 필요가 있지 않나 하는 생각이 듭니다. 왜냐 하면 운영기간에 대한 commercial risk라고 할 수 있을 텐데 물론 정부에서 요구해서 요금을 낮추었다든지 정부쪽의 action에 따라서 수익이 줄어든 경우를 카바하기 위한 것이라면 그것은 정

부에서 재정지원하는 것이 당연한데, 그것이 아니라 순수한 commercial risk의 경우에는 자본출자자들이 책임을 지고 자기책임으로 봐야 되지 않나하는 생각들기 때문입니다. 이렇게 운영기간에 대한 정부지원이 계속 쌓일 경우에는 결국은 20년 기간동안 언제 정부지원이 얼마만큼 더 필요할지 예상을 못한다는 이야기가 됩니다. 일정한 정부의 예산이 확정이 되어 있을 경우에 그 중에서 얼마만큼이 운영기간에 대한 지원으로 갈지 모른다면 신규사업에 대한 일정 보조금을 얼마를 더 책정해야 될지 이것도 불확실하게 되는 점이 있을 것이고, 그런 점에서는 운영기간에 대한 90% 보장 조항, 110% 환수조항은 다시 한번 정책적으로 재고해 볼 필요가 있지 않나 생각합니다. 특히 자본출자자 입장에서는 자기네도 운영을 잘해서 수익을 140% 냈다면은 그걸 다 가져가기를 원할테니까 그 부분을 환수한다는 것 자체도 사실 그렇게 메리트로서 작용하지는 않는 것 같습니다.

이상입니다.

- 사회자: 예, 고맙습니다. 다음에는 김기자님. 코멘트 한번 해 주십시오
- 김선규 세계일보 기자: 안녕하세요 세계일보의 김선규입니다.

저는 97년도부터 건설교통부를 출입하면서 민자사업을 예전부터 접해 왔습니다. 그런데 기자들의 습성이라는 게 1회성으로 대충 훑어 보는 것이 대부분이지만 최근에 민자사업에 관심을 갖고 공부를 조금 했습니다. 저는 지극히 기자적인 시각에서 과연 민자사업이 국민들에게 어떻게 비춰지고 있는가? 민자사업이 SOC시설투자의 유일한 대안이라고 하면 과연 정부와 사업자들이 어떤 마음자세로 민자사업을 추진해야 되는가 하는 것을 얘기할까 합니다. 지난해 말 민자사업 1호라고 할 수 있는 신공항고속도로를 개통했습니다. 그런데 그때 상당히 시끄러웠어요. 시끄러웠던 이유가 요금을 과연 어떻게 정할 것이냐입니다. 민자사업이라는 게 수익성이 보장되어야 되고 그것을 이용하는 국민들은 그 만큼 더 많은 부담을 해야 되는데 아직 국민들은 그렇게 부담할 용의가 없는 것 같습니다. 그러니까 처음에 통행요금이 나왔을 때 승

용차기준으로 8천원에서 9천원으로 얘기가 됐었는데 많은 언론에서 불 같이 일어나서 비싸다, 기존 고속도로통행료보다 5배에서 6배정도 비싸다, 과연 우리가 그것을 왜 사용해야 되느냐 하는 부정적인 시각이 많았습니다. 사실 저희 기자들 입장에서는 민자사업의 특성을 이해하기 때문에 사업자들에게 수익성을 보장해 줘야 되는 정부의 입장도 이해가 가지만 기존 고속도로 통행료보다 5배 내지 6배 비싼 도로를 이용해야 되는 국민들 입장에서 본다면은 여론의 반발도 충분히 이해가 갔었습니다. 제가 그 문제가 어디에 있었는가를 꼼꼼히 따져봤는데 결국 정부정책이 일단 잘못됐다고 생각을 했습니다. 왜냐 하면 공항을 연결해 주는 유일한 도로는 신공항고속도로 딱 하나 밖에 없습니다. 민자사업을 통해서 사업하려면 최소한 대체도로, 즉 그 도로를 이용하지 않고 갈 수 있는 다른 도로가 있어야 함에도 불구하고 그런 것을 갖추지 않는 상태에서 유일하게 신공항고속도로 하나만 건설해 놓은 상태에서 국민들로 하여금 이 도로를 무조건 사용하라, 사용하되 통행요금은 기존 고속도로보다 훨씬 비싼요금을 지불하라고 하는 일방적인 정책을 세웠기 때문입니다. 애초에 출발할 때는 신공항철도와 같이 개통하는 것으로 되어 있었는데 둘다 민자사업으로 추진하다보니 철도는 2005년내지 2006년이 되어야 개통이 가능하다고 합니다. 그러므로 아직은 민자사업이 지지부진한 상태죠. 정부가 차라리 국고로 지원해서 고속도로를 건설하고 나머지 철도는 민자사업을 했더라면 국민들이 민자사업을 바라보는 시각이 좀더 부드러워지지 않았겠는가 하는 생각을 합니다. 최근에는 저희 기자들 사이에서 신공항고속도로 뿐만 아니라 건설교통부에서 소관하고 있는 경전철이라든가 다른 서울춘천간 고속도로라든가 이런 민자사업도 지지부진하다는 얘기를 합니다. 그 이유는 참여업체들도 정확한 수익성이라든가 사업계획서라든가 이런 것을 만든 상태에서 사업에 참여하기 보다는 일감따내기 차원에서 뛰어들다보니까 사업진척이 잘 되지 않고 있다는 거죠. 결국 SOC투자라는 것은 국가적인 경쟁력을 높이는 차원에서 정부와 민간이 함께 공동으로 참여해야 됴에도 불구하고 정

부나 실제 사업에 참여하는 업체들이 주먹구구식의 사업계획서로 일방적으로 참여하다 보니까 사업자체가 지지부진해 지고, 그런 시각들이 국민들의 눈에 자주 비치다 보니까 민자사업의 공감대가 형성되지 않고 거부감이 형성이 되고 있다는 것입니다. 제 생각으로는 이런 모임을 통해서 중장기적인 민자사업계획 등을 밝혀 줘서 앞으로 정부나 민간사업자들이 좀더 철저한 전략을 짤 수 있게 해 줬으면 하는 바램입니다. 이상입니다.

○ 사회자: 예, 고맙습니다. 다음에 옥동석 교수님 말씀해 주시기 바랍니다.

○ 옥동석 인천대학교 교수: 인천대학교의 옥동석입니다.

오늘 토론회는 중장기 민간투자계획을 수립하는 데 도움이 되는 내용을 취합하는 자리로 알고 있습니다. 그래서 저는 두 가지만 강조해서 얘기를 하고자 합니다. 그런데 두 가지를 얘기하기 위해서 그전에 장황한 설명을 좀 했으면 합니다.

지금 얘기를 듣다보니까 관광단지 부분을 들 때는 관광해야 되겠다, 도로부분을 들 때는 도로해야겠다, 생각이 듭니다. 철도, 항만, 환경, 물류부분, 중요하지 않는 게 없지만 현재 우리가 해야 될 일은 투자우선순위를 설정하는 것입니다. 그런데 사실 저는 민간투자 뿐만 아니고 우리나라의 전체적인 사업구조를 강조하고 싶습니다. 제가 재정책을 하다보니까 특히 재정제도에 관심을 가지고 많이 보는데 기본적으로 우리나라는 사업을 남발할 수 밖에 없는 구조가 되어 있다고 생각합니다. 사업의 이해관계자를 한번 보십시오. 정치권, 사업을 남발하고 표를 의식하고 분산투자식으로 되는 것을 좋아합니다. 기획예산처, 분산투자를 많이 하고 계속 사업에 대해서 매년 사업을 심의함으로써 자기들의 권한이 극대화됩니다. 자기들은 아니라고 하지만 속속들이 들어가 보면 그게 있다는 것을 저는 확신합니다. 그리고 사업부서를 보십시오. 모든 사업을 남발해야만 조직을 유지할 수 있습니다. 그 사업부서에 붙어있는 국책연구원을 한 번 보십시오. 국책연구원도 사업을 해야지 자기들 분야의 시장이 커집니다. 정부투자기관도 마찬가지입니다. 관련 교수들도 마찬가지입니다.

니다. 공항에 대한 연구를 하는 사람은 공항해야 된다, 항만에 대해서 연구하는 사람은 항만해야 된다고 주장합니다. 산업계도 마찬가지입니다. 자기들 조 직을 유지하고 인력을 유지하기 위해서 사업을 마구 벌이는 것을 좋아합니다. 우리나라에서는 전혀 균형을 잡아주는 메커니즘 체제가 되어 있지 않습니다. 그럼 선진국에서 어떻게 해결하느냐? 저는 그 문제를 재정제도의 측면에서 깊이 있게 보았습니다. 그랬더니 기본적으로 선진국에서는 예산시스템 자체가 top-down, bottom-up system이더라는 거죠. 탑 top-down이라고 하는 것은 기본적으로 예산처가 하는 일은 우리사회의 각 분야에서 쓸 수 있는 돈을 부문 별로 나누어주는 역할을 합니다. 그러면 건설교통부가 돈을 받으면 도로, 항만, 또 이렇게 나누어주고, 또 나누어주고 또 나누어주고 해서 말단부서까지 흩어져 내려가고, 그다음에 bottom-up됩니다. 개별사업부서에서 자기들이 주어진 예산한도내에서 무엇이 중요한 것인지를 알아서 올리고, 올리면 조정하는 부서가 조정하고 또 올리고, 그런 식으로 하기 때문에 개별 말단의 사업부서에 있는 현장근로자까지 내가 쓸 수 있는 돈이 어느 정도라는 것을 알고 내가 쓸 수 있는 자원이 한정되어 있기 때문에 사업의 우선순위를 세워서 무엇을 해야 되겠구나 하는 것을 고민하게 된다는 것입니다. 그런데 우리나라는 기본적으로 위에서부터 말단까지 전부 다 모든 것을 다 총괄관리하려고 하다 보니까 개별말단에 있는 사람들의 의식 구조가 많은 예산을 올려 가지고 어떻게 하든지 로비를 해서 올려야 만이 자기들이 많은 돈을 쓸 수 있다는 그런 의식구조가 형성되어 있더라는 겁니다. 그러다 보니까 우리나라는 우선순위를 잡는다는 것 자체가 콧방귀를 뿜 일이라는 것입니다. 좀더 강하게 이야기 하면 공자가 죽으면 나라가 산다는데 저는 우리나라에서는 예산실이 죽어야 나라가 살 것 같습니다. 제가 그런 생각을 강하게 가지고 있다 보니까 기획예산처 사람들이 대단히 싫어합니다. 그렇지만 저는 그런 이야기를 자주하고 있습니다. 그런데 재정사업에서 이런 균형을 잡아주는 메카니즘이 없어요. 그래서 민간투자사업은 재정사업보다 훨씬 더 위험한 사업입니다. 그 이유가 첫

번째로 당장 돈이 들지 않는 사업입니다. 한마디로 할부로 구입할 수 있는 시설물이다 이거죠. 그러니까 공직자든 정치인이든 사업부서든 모든 사람들이 1,2년하다가 다른 데로 가고 다 바뀌니까 당장 돈이 안 드는 사업은 그냥 해버려라 이거죠. 저가 만약에 장관이고 담당과장이고 국장이라 하더라도 당연히 이런 요인이 생길 수 밖에 없을 것이라고 생각합니다. 두 번째로는 재정사업과는 달리 민간투자사업은 정부를 걸고 넘어질 수 있는 구조가 너무 많이 열려 있습니다. 매수청구권이라든지 보통의 재정사업과 다른 여러 가지 계약구조들이 많기 때문에 정부를 얼마든지 걸고 넘어질 수가 있습니다. 세 번째로도로공사사람들은 국가에 대한 책임과 사명감이 감사원교육도 받고 했기 때문에 자기들은 어느 정도 돈에 대한 유인이 적습니다. 그런데 민간에 있는 기업가들은 돈이 최고입니다. 그걸 나쁘다고 생각하지는 않습니다마는 기본적으로 민간투자로 하려면 훨씬 세밀하고 짝 짜여진 상태에서 재정계획을 세우지 않으면 위험하다는 거죠.

그래서 제 이야기는 이런 것입니다. 예산실이 죽지 않기 때문에 우리나라는 많은 사업을 벌일 수 밖에 없는 구조를 가지고 있다, 민간투자사업은 훨씬 더 위험한 사업이다, 그러면 이 문제를 풀기 위해서 두 가지를 이야기하려고 합니다. 첫 번째로 중장기 민간투자계획을 세우는 것은 제가 추측컨데 기획예산처에서 요구한 것 같습니다. 그러면 저는 기획예산처장관이 또는 부총리가, 더 나아가 총리가, 더 나아가서 청와대가 중장기 민간투자계획에 대한 중장기 가용재원을 명확하게 제시해 줘야 합니다. 그렇지 않는 상태에서 중장기 민간투자계획을 세워 본들 몇 년 지나서 계획대비실적이 이렇고 수정사항이 이렇고 하는 것은 아무런 소용이 없습니다. 우리가 많이 봐 왔지 않습니까? 국토개발계획, 무슨 계획, 여기에 따른 중장기 재정소요액은 어떻게 받아옵니까? 담당사무관한테 가서 대충 물어봐서 하는 걸로 들었어요. 최근에 바뀌었는지 모르지만 안 바뀌었다고 생각합니다. 그래서 저는 중장기 민간투자계획이 제대로 서려면은 중장기 가용재원을 반드시 보장을 받아라, 그래서 SOC분야가

운데에서 몇 조면 몇 조, 부문별 한도를 명확하게 해 주지 않을 거면 차라리 하지 마라, 저는 이렇게 얘기하고 싶습니다. 만일에 그런 중장기 재원한도를 받았다면 제가 강조하고 싶은 것은 그전에 하던 사업들은 돈 주지 마라 이거죠. 그전에 하던 사업은 기존 방식대로 하고 이제 새로 하는 사업들에게 제대로 한 번 잘해 보자 이겁니다. 물론 산업계에서는 그전에 했던 사업들도 문제가 많다고 할 것인데. 알고 있습니다. 그렇지만 앞으로 하는 사업이라도 제대로 해보기 위해서 그 돈만이라도 피코에서 책임지고 하든지, 그 돈 가지고 재정사업보다 훨씬 더 잘할 수 있게, 그리고 앞에서 100억원으로 고속도로를 두 개 건설하는 논리가 있었지 않습니까? 그런 방식으로 할 수 있다는 것을 한번 보여줘라 이겁니다. 그러면은 대상사업은 무엇을 해야 될 것인가는 크게 네 가지 기준으로 민간투자의 대상사업을 생각했습니다.

첫째 독점적인 가능성은 배제했으면 좋겠다는 거죠. 대체시설이 있어야 됩니다. 독점자가 된다면 정부가 견디기 힘듭니다. 왜냐 하면 정치적인 비용이 너무 크기 때문입니다.

다음에 두 번째로는 시설물의 규격, 운영 서비스의 규격이 용이하게 작성될 수 있어야 된다는 겁니다. 그러니까 새롭게 사업을 해 보는 사업 이런 것들은 우리사회가 소화하기가 힘들니까 그런 것은 하지 말고 기존에 많이 해 봤던 것들을 해 봐야 될 것입니다.

그리고 세번째 기준으로는 적절한 규모가 되어야 합니다. 예를 들어 경인운하를 보니 엄청난 사업비가 들어갔는데 그것을 하고 난 뒤에 현대건설이 저렇게 부실화 되었다는 것을 알고 저런 업체가 어떻게 하겠다고 설쳤는지 도저히 이해가 되지 않았습니다. 따라서 저는 적절한 규모로 해야 되겠다는 것입니다.

그 다음에 네 번째로는 경쟁여건이 조성되어야 합니다.

이러한 네 가지 조건하에서 민간투자사업을 골라내보면 되지 않겠느냐 하는 것이 저의 첫 번째 주장입니다.

그 다음에 두 번째 주장은 어떤 분이 발표하시기를 민간투자제도가 선진국형 제도의 후진국형 적용이라고 했습니다. 저는 공감합니다. 이것은 우리나라의 의약분업과 똑같다고 생각합니다. 의약분업은 당장 재정의 손실이 크니까 우리가 세심하게 살펴봐야 할 제도적인 틀이 당장 불거져 나왔습니다. 그런데 민간투자제도는 당장 재정에 핑크가 나는 것이 아닙니다. 시간이 흘러갈수록 핑크가 나고 누적되어서 재정에서 엄청난 문제가 된다는 겁니다. 그래서 저는 이러한 사실들을 신중하게 생각해서 근본적인 패러다임의 변화를 도모해야 된다고 생각합니다. 지금까지는 어떻게 해 왔습니까? 정부는 당장 돈이 들지 않는 사업이니까 막 벌리고, 사업자는 차후에 얼마든지 돈을 뽑아낼 수 있는 자신감이 있다, 그렇기 때문에 사업을 했겠죠. 그런 상태에서 상호 눈이 맞았던 거죠. 그렇게 해서 지금까지와서 의약분업과 같이 재정의 큰 손실과 부담으로 서서히 누적되지 않겠는가하는 것입니다. 따라서 이런 패러다임의 변화를 도모하기 위해서는 제도적인 틀의 변화가 있어야 된다는 것입니다. 산업계에서 이야기하기를 보조에 대한 사업별 불균형, 차별, 이것을 문제시하고 있습니다. 저는 당연하다고 생각합니다. 그리고 지원에 대해서 일률적인 규정이 필요하다고 하는데 저는 전혀 그런 규정이 필요하지 않다고 생각합니다. 여타 사업에서 어떻게 지원되어 왔느냐 하는 것은 아무 문제없습니다. 외국의 기준이 어떠하다는 것을 아무리 얘기해 본들 그것을 참조해야 할 일이 아니라고 생각합니다. 또 정부가 사업에 대한 타당성 분석을 충분히 해 와라, 그것은 사업자가 알아서 하는 것이 아닙니까? 기본적으로 민간투자사업이라고 하는 것은 위험에 대해서 정부와 사업자의 예측의 차이가 서로 충돌하는 과정입니다. 예를 들어서 위험에 대해서 정부는 50만원 짜리로 생각했는데 민간사업자는 30만원 짜리로 하겠다, 그러면 그 위험은 넘기는 것이고, 만약에 정부는 30만원을 생각했는데 사업자가 50만원을 요구하면 정부가 부담하는 것 아니겠습니까? 결국 이러한 예측에 대한 차이, 교통통행량에 대한 예측의 차이, 건설비에 대한 예측의 차이, 운영기간의 비용에 대한 예측의 차이, 이러한 과

정들을 정부가 적절히 활용하는 것입니다. 이것이 민간투자제도인데 정말 이것을 하기 위해서는 엄청난 제도적인 고민이 많이 있어야 되는데 우리가 의약분업과 같이 쉽게 했다는 생각을 합니다. 이런 제도적인 틀을 정비하는 것이 무엇보다도 중요하다는 것을 강조하면서 기본적인 방향은 이렇게 갈 수밖에 없다는 것입니다. 기본적으로 정부가 어떤 사업에 대한 검토를 하면서 이 사업에 정부가 얼마 만큼의 재정지원을 해도 무방한가? 이렇게 재정지원의 상한금액을 결정하고 모든 지원들, 어떤 임의적이고 암묵적인 지원들, 예를 들어서 수의계약으로 공사를 해 주고 이런 데 대한 것을 명시적인 지원의 금액으로 바꾸고, 다음에 위험에 대한 것도 명시적인 지원금액으로 바꾸고 해서 입찰평가를 하고 경쟁입찰을 하고, 거기서 경쟁입찰자가 낙찰이 되어서 그 입찰의 과정이 공정하다고 한다면 누가 여기에 문제를 제기할 수 있겠습니까? 그리고 경쟁입찰로 사업자가 선정되면 아까 변호사께서 말씀하셨지만 계약을 아주 세련화되게 해야 합니다. 미래에 이루어질 수 있는 여러 가지 계약들에 대해서 충분히 예상하고 거기에 대해서 명확하게 위험분담을 해 놓지 않으면 정말 어려운 과제가 됩니다. 외자를 도입하기 위해서는 국제규격에 있는 실시협약이 없으면 외자가 들어올 리가 없다고 저는 생각합니다. 그래서 제가 부탁하고 싶은 첫 번째 이야기는 중장기 가용재원을 받아내라는 것, 두 번째로는 민간투자계획의 제도개선책에 대한 내용을 어떤 형태로 만들어야 될지는 모르겠습니다마는 하여간 앞으로 이런 문제를 해결해야 된다는 것을 반영을 시킬 수 있도록 했으면 좋겠습니다.

또 하나 부탁 드리고 싶은 것은 가능한 한 소규모사업을 통해 많은 경험을 먼저 쌓아가는 것이 좋지 않은가, 제대로 된 민간투자사업을 하지 않으면 향후에 더 큰 문제가 있다는 것을 저는 강조하고 싶습니다.

이상입니다.

- 사회자: 지명토론자의 마지막인 김태규 부장님 부탁드립니다.
- 김태규 대림산업 SOC사업부장: 방금 소개받은 대림산업의 SOC사업부장 김

태규입니다.

지금 발표자들과 토론자들이 많은 의견을 해 주셨는데 저는 거기에 공감하는 면도 있고 공감하지 못하는 면도 있습니다. 저는 업계 출신으로서 그동안 사업을 5년정도 해 오면서 애로사항이나 현실적으로 받아들일 수 없는 어려움들이 많이 있었습니다. 그래서 옥교수님이 상당히 좋은 말씀하셨고 매크로한 쪽으로 말씀해 주셨는데 과연 거기에 대해서 현실적으로 적합한가에 대해서 생각해 봤습니다. 그래서 저희 검토의견은 보다 매크로한 것보다는 마이크로한 우리의 현실적인 감각을 가지고 발표를 하였습니다. 그런데 오늘 발표자의 내용을 보면 사실은 오늘 토론에서 우선적으로 되어야 할 것이 대상사업의 선정의 어려움이지 않는가 하는 생각이 드는데, 실제로는 전체적인 민자사업의 제도개선, 현황, 문제점 쪽에서 포커스가 맞추어져 있는 것 같습니다. 그 점에 대해서 저 나름대로 조금 미흡한 점이 있었다고 생각을 합니다. 사실은 제 자신도 대상사업의 선정에 관심을 가지고 그렇게 많이 해 주셨으면 좋겠다는 바램을 가지고 왔습니다. 첫째 관광단지 부분은 저희도 관광단지 부분이 많은 업체에서 가져오는데 사실은 이 사업자체가 수요에 대한 확실성이 없습니다. 그렇기 때문에 저희가 적극적으로 검토하지 못하고 있고, 이 사업이 민간투자자로 진행되어서 지금도 많은 문제점을 제기하고 보조금을 지급해 달라는데 과연 이 민간사업의 운영기간에 보조금을 지급해 달라면은 과연 국회나 언론이나 각계에서 가만히 있겠습니까? 가만히 있을 수 없을 것입니다. 따라서 민간사업으로서 관광단지를 개발한다는 것은 상당히 어렵다는 것, 그래서 대상사업을 선정할 때는 보다 제한적이고 보다 구체적이고 보다 수요량이 확보될 수 있는 그런 사업 쪽으로 초점을 맞추어야 될 것입니다. 물론 이론은 있지만 현실적으로 어려운 점이 있습니다.

그리고 도로사업의 경우는 이세영 부장이 말씀드린 것 같이 도로는 수도권, 부산권 정도만 되고 나머지 대전, 광주 이런 정도는 불확실성이 많이 있고 나머지 사업은 안 된다고 평가할 수 밖에 없습니다. 그래서 저는 현실적으로 중

장기계획을 설립할 적에 수도권에 대해서는 재정지원이라든지 사업수익률을 좀 낮게 책정하고 나머지 부분에서 높게 설정해서 민자사업이 활성화될 수 있는 부분을 가지고 했으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

두 번째는 영업소를 설치하려면 부지라든지 운영에 상당히 어려움이 있습니다. 이런 요건이 충족되는 사업에 대해서는 대상사업으로 선정할 필요가 있지 않나 생각합니다.

세 번째 도로의 경우를 제외하고 전체적으로 해당될 수 있는데 민자사업을 할 때에 건설기간에 재정지원을 많이 요청하는데 사실 재정지원금액을 요청하기에는 상당히 무리점이 많고 저희도 상당히 부담감을 느끼고 있습니다. 그래서 이런 방면으로 보면 일예로 수의계약을 달라든지 아니면 수의위탁계약을 달라는데, 이것도 사실은 보면 어떤 공무원의 입장이나 정책관리하는 입장에서 굉장히 부정적으로 보고 있습니다. 과연 재정이 좋은지 수의위탁이 좋은지는 모르겠지만 수의위탁을 주든지 수의계약을 주더라도 그에 상응하는 이익을 누리고 있으면 그에 대한 민자사업의 수익성을 제고할 수 있는 정도가 되면 그만큼 충분히 적극적으로 고려해야 될 필요가 있지 않는가 생각합니다. 경쟁 발주해 나가고 그 회사에 넘겨서 하는 방법도 있겠지만 그것을 절감을 해서 다시 수의위탁 주는 것도 민자사업의 활성화를 위한 좋은 방안이라고 생각합니다. 또 철도사업의 경우에는 9호선의 경우를 보면 하부구조하고 상부구조를 분리해서 하부구조는 도급사업을 하고 상부구조는 민자사업을 하고 있습니다. 메이저 건설업체 출자자가 참여할 수 밖에 없는 현실하에서 과연 상부구조만 해 가지고 이 사업이 될지 의문을 가지고 있습니다. 그래서 출자자도 만나보고 운영인도 만나보았는데 자기들은 실제 사업이 확실시되고 나서 참여하는 것이 좋은 것이지 처음부터 불확실성을 가지고 왜 참여를 하느냐 하는 얘기를 많이 했습니다. 경험적으로 과연 메이저 건설업체가 참여하지 않을 경우에 과연 될 수 있느냐 하는 의문을 가지고 있고, 향후에 만약 이런 철도사업을 할 경우에는 같이 묶여가지고 하부구조도 민자사업자가 할

수 있도록 그런 방향을 제시해 줬으면 좀더 좋지 않을까 하는 생각이 듭니다. 요즘 민자항만도 검토를 하고 있는데 민자항만에서 가장 애로사항이 물동량 확보의 불확실성입니다. 항만의 물동량은 전부 다 거시적으로 어떤 산업경제 지표든지 전체적인 물동량을 계산해서 했기 때문에 거점항만을 개발했을 때 과연 그 항만에 대해서 물동량을 확보할 수 있느냐, 그런 의문이 있을 수 밖에 없습니다. 그래서 물동량 확보의 확실성을 제고하기 위해서 처음부터 물동량을 계산할 때에 객관적이고 구체적인 자료를 가지고 검토를 해서 확실성을 심어줄 수 있는 물동량이 제시 되어야 되고, 두 번째 정부가 거점항만을 개발할 때에는 항만사업의 특성상 정부가 개입을 해서 물동량확보를 위해서 노력을 해 주면 물동량확보가 용이하게 됩니다. 그런 것이 선행되어야 민자항만이 활성화되지 않나 하는 생각이 듭니다. 그리고 허변호사님께서 과연 운영기간 동안에 보조금 90%나 있을 필요가 있느냐는 의미를 강조하시는데, 저는 개인적으로 현재의 여러 가지 금융시장이든지 민간의 입장에서 90% 보장이 없으면 민자사업에 참여할 사람이 거의 없다고 봅니다. 민간이 아무리 90%가 있다 하더라도 그 사업을 검토할 때에는 물동량이라든지 교통량에 대해서 다시 검증을 하고, 그 사용량이 정확히 됐는지 검증을 했습니다. 그나마 적합한 가이드라인이 있기 때문에 우리가 참여를 하는데, 참여를 하고 나서도 갭이 벌어질 가능성은 충분히 있습니다. 따라서 은행권이나 금융권에서 90%의 보장수준이 없다면 금융이 이루어지기 힘든 것입니다. 그리고 현재 90%를 보장한다 하더라도 민간사업자 입장에서 보면 발생일로부터 최장적으로 20개월후부터 보조금을 받을 수 밖에 없습니다. 예를 들어서 2001년도에 그런 사항이 발생했다면 2001년도 초에 제시해서 2002년에 검증을 하면 차년도 2월까지 지급을 할 수 있게 되어 있는데 정부에서 다음해 2월에 지급을 해도 민간에서는 아무 말을 할 수가 없습니다. 그러면 20개월 정도의 갭이 발생하는데 그 차이가 10% 정도의 차이라면 감안할 수 있지만 50% 이상의 차이가 발생하면 아마 쓰러지지 않는 SPC가 없을 것입니다. 아무리 정부가 90%를 보장한다고 하

더라도 민간은 굉장한 부담을 가지고 참여할 수 밖에 없는 실정입니다. 그렇기 때문에 90%의 조항이 없다면, 확실히 단언하건데 지금의 민자사업보다 저조화될 것이라는 생각을 합니다.

그리고 마지막으로 여기 발표한 내용과는 다른 건데 이번에 중장기계획을 하면서 제안사업제도의 개선이 필요하다는 것을 말씀드리겠습니다. 올해 2001년도의 기본계획을 보면 수정제안을 하는 경우에는 가점이 없다고 되어 있습니다. 가점이 없다는 자체는 처음 제안할 때에 정확한 제안을 해서 경쟁있는 제안을 하라는 이야기입니다. 그런데 현실적으로 최초제안자가 사업계획서를 냈는데 그것을 평가하는 과정에서 아무리 보안각서를 받더라도 어떤 경로를 통해서라도 최초제안자의 내용이 다 흘러들어가게 되어 있습니다. 그것은 누구 잘못도 아니지만 현재의 한국적인 현실에서 그렇게 될 수 밖에 없습니다. 그러면 최초제안자가 평가해 가지고 3점, 4점을 받았다. 그 점수를 보고 이미 낸 사업제안서를 보고 그것을 이기려고 생각하면 충분히 극복할 수 있습니다. 바라건데 정말 제안사업으로 요건이 갖추어지고 채택할 경우에는 가점을 확실히 줘서 인센티브를 주든지 아니면 제안자가 제안이 미흡하면 아예 가점을 주지 않아서 분리경쟁을 시킬 수 있는 제도가 마련 되어야 되지 않나 하는 생각이 듭니다. 이상 말씀을 드렸는데 더 이상 할 이야기도 있지만 시간을 너무 끌었고, 이것으로 발표를 마치겠습니다.

- 사회자: 고맙습니다. 오늘 토론이 6시반까지 토론하게 되어 있거든요. 40분정도 시간이 남았습니다. 생각나시는 대로 하실 말씀이 있으신 분들 말씀하시고 6시반이 끝나면 제가 얘기를 쪽 듣다가 질문사항이 있으면 질문하고 답변 듣고 나서 6시50분 쯤에 끝내도록 하겠습니다.

말씀하실 분 계십니까? 박정천 과장님 한 말씀 부탁드립니다.

- 박정천 과장: 좋은 말씀 잘 들었습니다. 저도 계속 항만분야에만 있어서 도로나 철도나 기타 환경분야나 물류에 대해서 관심은 있었지만 잘 몰랐는데 오늘 좋은 말씀을 듣게 되어서 감사하게 생각합니다. 그러나 조금 아쉬운 점이 있

다면 아까 김부장님께서 말씀하신 것처럼 오늘의 토론주제가 장기민간사업 투자계획을 가지고 어떻게 계획을 수립할 것이냐 하는 문제이기 때문에 민간 투자대상사업 선정기준이랄지 투자규모나 재원확보방안 또는 민간의 투자배분 등 이런 것들이 좀더 심도있게 논의가 되었으면 좋지 않았겠느냐 하는 아쉬운 점이 있습니다. 그래서 욕심 같았으면 항만분야를 발표해 주신 삼성건설부장님도 마찬가지로 그런 기회에 이런 자리에서 항만분야가 현재에 SOC분야에서 10%도 안되는데 더 나아가서 지금 현재 도로부분이 너무 과다하게 투자가 되고 있다. 왜 도로가 더 많이 투자가 되느냐? 도로는 사람이 사용합니다. 결국은 자동차가 사용하지만 운전하는 것이 사람이니까요. 또 도로는 한번 막히거나 불편하면 그 자리에서 바로 항의가 들어오고 전반적으로 언론도 떠들고 난리가 납니다. 그런데 항만의 경우에는 항만을 이용하는 것이 물론 선박을 운전하는 것은 사람이지만 주로 이용하는 것이 물론 여객도 이용하지만 화물이 대부분입니다. 도로도 차량의 화물을 싣고 다니기도 합니다마는 주로 말이 많은 사람들이 이용을 하고 불편하면 불만이 바로 나옵니다. 그런데 화물은 말이 없습니다. 항만에 와가지고 아무리 체화되어 있다해도 화물은 말이 없으니까 사람이 불편해 하지 않으니까 항만에 투자가 별로 되지 않는 것이 아니냐 뭐 이런 얘기를 해 주고 해서 공감을 좀더 얻어야 되는데 그게 좀 아쉽다는 생각이 듭니다.

투자배분과 관련해서 항만의 민자유치를 담당하고 있는 사람으로서 항만분야에 앞으로 중장기계획에 있어서 SOC분야에서 비중을 좀더 쥐야 되지 않겠느냐 하는 생각을 합니다. 제가 이 업무를 담당한다고 해서가 아니고, 아까 설명에서 들으신 것처럼 항만은 전체 수출입화물의 물동량의 99.7%를 수송하고 있기 때문에 국가경제적으로 굉장히 중요한 사항입니다. 그런데 그동안 투자를 너무 소홀히 했다하는 것은 우리 스스로가 반성해야 될 것이 아니냐 하는 생각이 들어서 제가 말씀드렸습니다.

또 하나는 여러분이 말씀하시는 것 중에서 다 나왔습니다마는 요금을 현실화

해야 한다, 민자사업을 하려면 수익성이 올라야 되고, 수익성있게 하려면 사용료를 올려야지 정부지원금 규모도 떨어지고 그러니까 수익을 맞출 수 있다, 수익률 올리는 것과 똑같은 효과를 가질 수 있는 사용료를 올려야 된다, 이런 요금의 현실화 문제가 계속 나옵니다. 그런데 문제는 이렇다 보면 다른 시설하고의 경쟁문제가 발생하게 되고, 또 그 이용자들의 반발에 부딪힙니다. 따라서 요금현실화가 그렇게 쉬운 것만은 아니라는 생각이 듭니다. 그리고 몇 가지 사업내용 중에서 의문사항이 있습니다마는 개별적으로 다음 기회에 말씀드리도록 하겠습니다.

- 사회자: 그러시겠습니까? 감사합니다. 또 말씀하실 분 계십니까? 안번호사님이시죠?
- 안완기 변호사: 안완기 변호사입니다. 저는 같이 오신 허변호사님과 중복되지 않는 분야에서 간단히 말씀드리겠습니다.

말씀드린 것처럼 중장기계획이기 때문에 어찌면 지금 당장의 제도개선사항 말고도 향후 5년, 10년동안 또는 20년후에 발생할 사항을 지금 예측을 해 봐야 될 것 같다는 전제하에서 아까도 옥교수님께서 얘기하신 것처럼 사업의 우선순위나 필요한 자금이나 그런 것도 고민해 봐야 되겠지만 일단 기본 전제는 안해야 할 사업을 지금 혹시 민간과 정부가 간과해서 선정을 한다하는 것까지 고민하면 범위가 커지니까 반드시 해야 될 사회간접자본 시설이지만 정부재정이 한계가 있기 때문에 민간의 힘을 빌려서라도 해야 될 당위성이 있는 사업, 이 전제하에서 출발해야 얘기가 되는 것 같습니다. 주로 말씀하셨던 것이 스폰서회사들이 건설회사 중심으로 하다보니까 경험이 없고, 특히 운영분야에 문제가 있다고 말씀하셨는데 그렇게 따진다면, 민간사업에 대해서 기본틀을 짜는 게 주로 정부와 건설회사를 중심으로 한 사업자인 것에 비해 실제 내실을 말씀하셨듯이 사실은 자금줄을 가진 랜더들, 대주단들의 사업이라고 보는 것이 맞을 것입니다. 실제 디테일한 분야로 가면 갈수록 되는 것이기 때문에 향후에 대주단들의 이해가 어떠냐 하는 것에 따라서 좌우될 것입

니다. 왜냐 하면 민간사업자들 입장에서는 여러분들이 지적하셨던 것처럼 그런 risk taking하는 것이 민간사업자의 기본 속성이기 때문에 나중에 환수하는 부분은 없애자 하는 것 자체가 본뜻인 것에 비해 보장부분을 넣어라 하는 것이 대주단의 기본입장이기 때문에 그 대주단의 입장을 어떻게 계속 이 제도 안에 소화시킬 수 있을 것인가 하는 면을 강구해야 될 것 같습니다.

두 번째로는 현재 건설사 중심으로 하다보니까 O&M운영단계에서는 아직 운영이 시작된 SOC사업이 많지 않아서 그렇습니다마는 어떤 의미에서는 그 이후에는 구성이 많이 바뀔 수도 있습니다. 즉 건설회사중심으로 했던 스폰서회사들이 적절한 엑시시스템만 있다면 5% 이상의 대주주들이 빠지고 어쩌면 O&M을 전문하는 회사들이 들어올 수 있고, 향후에 그렇게 따진다면 O&M회사가 처음부터 들어오고 원래의 바람직한 모습처럼 건설회사들은 건설단계의 이익으로만 마칠 수 있다, 하는 것이 될 것 같습니다. 그러다 보면 현재도 그렇고 향후에도 그렇고 이렇게 사업자가 아닌 대주단, 건설사가 아닌 O&M 회사를 따진다면, 이러한 능력과 경험을 가진 회사들은 국내회사보다는 해외 회사가 될 가능성이 많다고 하면, 어쩌면 이러한 것이 대세라는 추세에서 중장기 민간투자계획하에서는 결국 외국의 O&M 경험을 가지고 있는 lender도 같이 결합할 수 있는 그러한 회사들에게 조건을 제시할 수 있는 식으로 가야 되지 않겠느냐 하는 것입니다.

또 여태까지 대부분의 분들이 새로운 사업의 선정에 대해서는 계속 지적을 하셨기 때문에 그 분야는 안하겠습니다. 단지 중장기계획이기 때문에 지금 선정되어서 진행되는 SOC 프로젝트들이 결국은 몇 년 후에 원하는 원치 않는 간에 몇 가지 문제가 발생할 때 그 발생하는 시스템에 대해서는 아직까지 신공향도로를 제외하고는 현실적인 문제가 아니기 때문에 디테일한 메커니즘이, 물론 정부구조를 포함해서 제도가 정비되지 않았다 하는 것을 본다면 지금 지적해서 말씀드렸던 것처럼 기존 주주들이 스폰서에서 5% 이상의 주주가 변경될 때에 승인받는다 하는 그러한 조건은 있지만, 어쩌면 그걸 더 권

장해야 하는 제도가 나올 수 있지 않느냐고 봅니다. 그러기 위해서 퇴출과 진입이 자유롭게 될 수 있는, 어떤 분도 말씀하셨지만 주식회사의 상장이라든지 아니면 어떠한 식으로든 퇴출이 쉽게 이루어 질 수 있는 그러한 게 발생해야 될 것 같다, 하는 것이 중장기적인 필요성으로 보입니다.

또 하나는 운영수입 보장과 관련해서 여러 필요성 여부를 포함해서 많은 말씀을 주셨지만 중장기적으로는 이런 SOC사업이 지금도 수십개가 진행되고 있기 때문에 결국 운영수입보장은 한국의 경제부담에서 보면 모든 사업에서 동시에 발생할 가능성이 있습니다. 그렇다면 정부가 아까 계약서 문구를 여러 가지 문제점에도 불구하고 과연 철저하게 이걸 지킬 수 있는 그런 의지와 능력이 있겠느냐 하는 것 자체가 중장기적으로 한번 고민을 해 봐야 될 분야라고 생각합니다. 특히 환율보장이 대부분 사업에 들어간다면 이것은 모든 사업에 거의 동시에 영향을 줄 사항이기 때문에 이러한 면에서 중장기적으로 어떤 사안이 발생했을 때 정부의 약속이 제대로 지켜지지 않는다면 새로운 사업의 선정에도 문제가 있을 수 있으므로 오히려 중장기 방향에서는 그런 면이 더 강화되어야 되지 않을까 하는 생각입니다.

감사합니다.

- 사회자: 또 말씀하실 분 있습니까?
- 박현 KID공공투자관리센터 연구위원: KDI공공투자관리센터에서 일하고 있는 박현입니다.

제가 맡은 일은 주로 재정사업에 대한 예비타당성조사를 맡고 있는데 민간투자사업에 대해서 잘 알지 못해서 오늘 공부를 많이 하고 있습니다. 그런데 상식적으로 생각컨대 저희가 민간투자사업에 대해서 얘기를 들을 때 항상 따라다니는 말이 민간의 창의력을 발휘한다는 얘기입니다. 그러면 민간의 창의력을 발휘해서 정부가 하는 것보다 더 사회적으로 효율적인 성과를 얻을 수 있는 부분이 있을텐데 저는 그런 의미에서 아까 옥동석 교수님께서 얘기한 그런 90% 보장부분에 대해서는 아마 향후 저희들 재정에 대한 압박요인이 될

수 있는 소지로 작용할 수 있는 게 아닌가 생각합니다. 그리고 사업범위를 넓혀가는 것에 대해서도 신공항도로가 건설되면서 이미 약속된 것조차 지키기 어렵고 정부에서 보장했던 계약조차도 지키기 어려운 상황에서 그것은 결국 재정부담을 질 수 밖에 없는 상황이 발생하고 있는데 이렇게 원래 의도했던 대로 되지 않고 추가적으로 발생하는 재정부담이 향후 커지는 부분에 대해서 중장기계획에서 짚어봐야 되지 않을까 하는 생각이 듭니다. 그리고 소장님께서 leverage effect에 대한 것을 얘기하셨는데 단일 사업에서 뿐만 아니라 어찌면 재정사업하고 민간투자사업에서의 leverage effect 같은 것도 어떻게 연결되어야 될지 모르겠습니다마는 예를 들면, 아까 관광단지에 대한 이야기를 하셨었는데 지금 예를 들면 산업단지 진입도로는 정부에서 해 주는 것을 당연하게 생각하고 있는데 민간에서 개발하고 있는 관광단지 진입도로건설에 대해서는 굉장히 꺼려하는 것 같습니다. 동부산 그린시티를 건설하는데 왜 정부에서 진입도로를 지어주느냐는 등 아무튼 말이 많습니다. 그리고 또 다른 사례를 들자면 부산 동삼동 지역에 민자유치사업을 하려고 지방자치단체에서 애를 쓰고 있습니다. 해양부분으로 추진하려고 하다가 안되서 거기에다가 해양박물관 같은 것을 유치하면 파급효과를 낼 수 있지 않겠나 생각을 하는데, 재정사업과 민간투자사업을 연계해서 leverage effect 같은 부분도 좀더 고려해 보면 더 좋지 않겠나 하는 생각이 들었습니다.

○ 사회자: 김경철박사 말씀해 주시기 바랍니다.

○ 김경철 박사: 예. 오늘 굉장히 많이 배웠습니다.

제가 서울시 9호선 프로젝트의 scheme을 정한 사람입니다. 아까 대립에서 얘기해 주셨는데 제가 바라보는 우리나라 철도부분에 대한 SOC 민자유치사업의 허를 말씀드리면, 과연 신공항철도의 민자사업이 옳았느냐 하는 부분에 대한 정부측 차원에서 검토가 있었어야 됐다는 생각이 듭니다. 그걸 가지고 앞으로 우리가 철도부분을 어떻게 추진해 나갈 것이냐 하는 뭔가 뒤를 되돌아보고 앞을 가야 된다는 생각이 들어서 신공항철도의 협상을 하고 평가를 하

고 들어갔을 때 제가 느꼈던 것을 다시 한번 상기시켜 드리겠습니다. 대부분 토목사업에 정부가 저가입찰을 시키면 75%로 100에서부터 25%를 아낄 수가 있는데 신공항철도에서는 예산 잡은 것보다 리스크를 안기 때문에 120%로 되어서, 총 토목공사비가 정부가 하면 75로 할 수 있을 것을 125정도로 늘어나는 것은 느낌을 받았습니다. 실제인지 아닌지는 모르겠습니다마는 그래서 과연 국가가 하는 것하고 민간유치사업하는 것하고 국민의 눈으로 볼 때 어떤 것이 더 좋은 것이냐는 문제가 있습니다. 두 번째, 정부가 못하는 것이 뭐냐면 민간의 노하우를 얻고자 하는데 아까 변호사님 말씀하신 것처럼 O&M 파트에 있습니다. 그런데 건설업체들이 중심이 된 컨소시엄이 O&M파트에서는 이후에는 별관심이 없기 때문에 달아나야 되는데, 그때도 그런 것이 바람직 하나하는 부분 때문에 저희는 상하분리를 하고 인프라부분은 정부가 책임지고 상부만 민자유치를 하려고 하는 것입니다. 다음에 세 번째 제가 느꼈던 문제점은 만약에 인프라 부분하고 상부를 다 모아버리면 이게 3조원 프로젝트가 되는데 3조원 프로젝트를 시장에 내놨을 때 과연 민간업체들 끼리 경쟁이 이루어질 것이냐 하는 부분에 제가 의심이 갔습니다. 그래서 규모를 줄이기 위해서 5천억이내의 규모로 줄이기 위해서 상부, 하부로 분리한 것입니다. 다음에 운영을 생각을 할 때 왜 운영부분이 중요했느냐 하는 것은 재작년에 서울시의 지하철과업이 일어났을 때 어떤 차량기지에서 1200명이 나가서 스트라이커를 했습니다. 그래서 그당시에 민간회사의 직원들을 불러서 부탁을 했는데 그때 1200명이 하는 일을 직원 300명과 군인200명이 모두 다 해결했습니다. 그런 것처럼 현재 공사가 갖고 있는 운영효율화 부분이 너무 취약했기 때문에 운영부분이 중요해서 운영부분을 저희가 강조를 하려고 했습니다. 그러다보니까 운영사업자하고 가장 밀접하게 관계된 차량부분이라든가 신호통신, 차량기지운영, 종합사령실부분을 묶어서 민간투자사업을 했습니다. 그중에서 건축부분과 건설부분이 2천억에서 3천억정도 되는데, 그 정도라면 건설업체에서 관심이 있고 우리가 의도했던 경쟁을 유도하면서 운영부분의 노

하수가 있는 업체를 영입할 수 있지 않겠느냐 하는 생각이 들었습니다. 그리고 토목부분이 먼저 가기 때문에 민간사업자가 출자하는 기간이 운영부분에 가까워집니다. 그렇기 때문에 나중에 회임기간도 짧아지는 효과가 있어서 그렇게 scheme을 잡았는데, 지금 현실적으로 우리나라에 시스템분야를 공급하는 업체가 과연 그 돈을 가지고 올 수 있느냐 하는 부분이 대립에서 지적인 것처럼 저한테 굉장히 걱정스럽습니다. 그래서 관심있는 회사들은 대개 외국계 차량메이커회사들이나 시스템팀이라서 과연 이 사업이 국내의 시스템사를 죽이고 외국사만 도와주는 꼴이 되지 않나 하는 것도 걱정하고 있습니다. 그런 부분에 있어서 LG산전이라든가 삼성SDS에서 관심을 가져줘서 좀 부담은 덜고 있습니다마는 아마 다음달 경에 저희가 시설사업기본계획서 오픈을 하면 5개월동안 기회를 줬다가 다시 제안서가 들어올 텐데 그때 되어 봐야 우리가 잘했는지 못했는지 알게 됩니다. 최악의 경우 만약에 운영부분의 사업자가 들어오지 않는다면 토목부분을 맡아서 진행을 하기 때문에 정부에서 큰 무리가 없습니다. 그래서 서울시 쪽에서는 리스크가 크지 않다고 판단하고 진행하고 있습니다. 그렇게 진행하다 보니까 문제가 크게 두 가지가 발생했습니다. 하나는 상부와 하부의 인터페이스 부분을 어떻게 시설사업기본계약서에 고시하고 협약할 것이냐 하는 부분이고, 두 번째는 수익을 보장해 줘야 되는데 환승하는 부분이 전부 무료환승이기 때문에 실수송 인원당사자들이 가져가는 금액이 명확하지 않은 것입니다. 그런 부분이 아직 저희들한테 남아있는 숙제입니다. 이런 부분들은 여러분들이 아이디어를 내주신다면 저희들이 해결을 해나가는데 도움이 될 것입니다. 저는 철도쪽을 맡아 중장기기본계획을 수립하고 있는데 그쪽 분야에 대한 우선순위를 정할 때도 철도부분에 대한 그동안의 투자가 너무 적었기 때문에 가능하면 많았으면 좋겠다라는 일념을 갖고 있습니다만 현재 철도부분에서 민간이 들어올 수 있는 것이 지금까지는 전부 신설부분 쪽만 생각을 했었는데 기존에 있는 철도를 민간한테 위탁하는 부분도 포함을 해야 될 것 같고 향후에 경전철사업이라든가 이런 부분

도 도로와 철도가 공정하게 하게 경쟁할 수 있도록 인프라부분은 보다 많은 체제에서 출발해야 되지 않느냐 하는 생각을 가지고 선택을 하고 있습니다. 그런 부분도 향후에 장기적으로 철도에 대한 육성이라든지 그런 게 언급이 되었으면 하는 생각입니다.

○ 사회자: 하헌구 박사님 말씀부탁드립니다.

○ 하헌구 박사: 교통개발연구원의 하헌구라고 합니다.

저는 철도부분을 맡고 있는데 철도부분이 아니라 전반적인 사항에 대해서 몇 가지만 얘기 하겠습니다.

첫번째로는 오늘 세미나의 목적이 중장기민간투자계획수립 관련 brainstorming session이라고 되어 있는데 주논의가 제도개혁 쪽에 너무 치중되었던 것 같습니다. 현재 상황에 대해서 가능한 한 정부의 지원을 좀 많이 해달라, 민간투자법 바꾸는 원동력도 그것이었고 민간투자법이 딱 셋업이 됐을 때도 그때부터 마찬가지로 민간들은 지금 까지 계속 정부가 지원을 더 해야 된다는 식의 얘기를 하고 있습니다. 물론 그것이 잘 되면 좋겠지만 여기에서 더 중요한 것은 중장기민간투자계획을 어떻게 하면 잘 수립해서 systematic하게 민간사업을 추진할 것인가 하는 것에 초점이 맞추어 졌으면 훨씬 더 좋은 민간투자계획을 수립하는데 좋은 면이 되지 않았나 싶는데 그러한 측면에서 아쉬운 점이 있습니다. 민간의 인센티브는 그럴 수 밖에 없다고 봅니다. 그게 나쁘다는 것은 아닌데 그런 측면에 있으니까 주최측에서 좀 잘 하셔야 되지 않을까하는 생각을 합니다.

또 한 가지는 민간투자계획을 수립하기 위해서 가장 중요한 것 중에 하나가 철도부분 뿐만 아니라 다른 모든 부분 대상사업 선정기준에서 이것을 어떻게 잘하느냐도 상당히 큰 것 같습니다. 그런데 몇 년전부터 대상사업선정이라는 게 민자유치사업의 성공의 활성화를 위해서 굉장히 중요하다는 말을 했고, 여기서도 중장기민간투자계획 수립할 때도 대상사업선정을 어떠한 대상사업을 추진하느냐 하는 것이 굉장히 중요한 역할을 할 것 같습니다. 그리고 프리젠테이션

테이션할 때는 제도자체가 상당히 잘 되어 있는데 실제 과정에서 내지는 적용에서 민간투자사업이 활성화되지 않는 것에 대한 가장 큰 문제는 대상사업 선정에서 문제가 있는 것 같습니다. 대상사업선정만 잘 되면 일단은 경쟁이 되고, 경쟁이 되기 시작하면 굉장히 많은 부분을 해결할 수 있습니다. 제가 지금 실제로 경전철협상을 하고 있는데 많은 우여곡절이 있었습니다마는 경쟁이 일어났어요. 경쟁이 일어났기 때문에 협상과정에서 정부가 주도권을 잡을 수 있는 장점이 있습니다. 협상과정에서 실제로 정부가 주도권을 잡을 수 있다는 것이 여러 측면에서 적절한 수준의 리스크를 정부가 민간한테 떠넘길 수 있다는 것, 리스크가 떠넘겨져야지 민간투자사업의 가장 기본적인 목적인 민간효율성이 발휘되는 것이기 때문입니다. 그러니까 경쟁이 활성화되기 위해서는 민간대상사업 선정기준이 정확하게 되고 그에 따라서 잘 이루어져야 되는데, 그것에 대해서 제가 생각하는 것은 실제 적용과정까지 고려해서 보면 가장 단순화되어야 된다고 봅니다. 그래서 딱 하나, 민간이 가장 원하는 것이 뭐냐? 그것 하나로서 일단은 서열을 매기고 그다음에 정책적인 상황을 대입하는 형식이 바람직하지 않나 생각을 합니다. 수익성을 실제로 비용이나 여러 가지 면을 볼 수가 없기 때문에 일단은 수요 하나에 의해서 스케줄을 짜고 나열을 하고, 다음에 정책적인 사항 내지는 사업의 성공가능성으로 한 사업의 특성이나 리스크를 줄이기 위한 규모나 그러한 것을 적용하는 그러한 방식의 hierarchy를 정해서 대상사업선정 룰을 적용하는 것이 어떨까 하는 생각을 합니다. 그게 제가 생각하기에 이 세션의 가장 중요한 것 중에 하나가 아닌가 생각합니다. 민자유치사업의 활성화를 위해서 제가 생각하기에 오늘 토론과정에서 여러분들이 많은 말씀하신 것 중에 지하철 9호선이 상당히 많은 implication을 주는 굉장히 좋은 케이스라고 생각합니다. 저는 성공할 것이라고 보는데 대립산업 분께서는 절대 성공할 수 없다, 가능성이 낮다, 이렇게 말씀하셨습니다.

○ 김태규 대립산업 SOC사업부장: 아닙니다. 오해하신 것 같은데 절대 성공할

수 없다고 얘기한 것이 아니고요. 현실적으로 건설사가 참여할 수 밖에 없는 현실하에서 과연 건설사한테 투자유인책이 될 수 있느냐 하는 이야기입니다.

- 하현구 박사: 저는 성공할 것이라고 확신합니다. 만약에 실패하면 건설업체가 없기 때문에 실패하는 것이 아니라 다른 이유 때문입니다. 그건 조금 있다가 말씀드리겠습니다. 상하분리를 하는 이유는 철도의 상하분리 뿐만 아니라 다른 모든 사업에서도 민자유치사업의 활성화를 위해서 상하분리개념을 도입하면 좋을 것 같습니다. 정부의 재정지원은 그런 개념으로 가는 것이 좋을 것 같은데 상하분리는 왜 하느냐 하면 implicit cross up의 개념을 explicit cross up의 개념으로 바꾸자는 것입니다. 예를 들면 지하철 9호선에서 토목사업에서 발생하는 이익을 운영부분 외적으로 돌리자는 겁니다. 그걸 정부가 얼마인지는 모르지만 건설업체가 그 사업에 들어온다는 자체는 상당히 많은 이윤이 발생한다는 겁니다. 지금 지하철 9호선에서 40%를 정부재정지원을 하기로 되어 있는데 그러면 만약에 토탈화해서 민간건설 쪽에 들어왔는데 안 들어왔다는 의미는 이런 여러 가지 과정을 해서 이야기를 해야 되겠지만, 직설적으로 얘기해서 지금 시스템 8천억의 40%니까 40% 정도의 이윤이 이쪽에 난다는 것입니다. 그런데 정부입장에서는 그 이상나니까 안 들어온다라고 볼 수 밖에 없는 것입니다. 물론 그게 40%가 아니라는 이야기는 못하니까 정부입장에서 만약에 민간이 안 들어온다라고 하면 그 부분을 성공 시키려면 재정지원을 40% 이상으로 올려야 되는 것입니다. 그게 부족해서 안 들어오는 것이지 건설업체가 안 왔기 때문에 안 들어온 것은 아니라고 봅니다.
- 김태규 대림산업 SOC사업부장: 그래서 제가 다시 한번 말씀드리는데 그 논리를 처음부터 그렇게 생각하면 건설업체도 마찬가지입니다. 건설업체가 순수 투자 같으면 재정지원해 가지고 투자수익률을 20%로 하면 건설도 들어갑니다. 그런데 현실은 그렇지 못하잖아요.
- 하현구 박사: 제 이야기는 수익률이 낮다하는 이야기보다는 그 사업자체가 잘 못된 거죠. 일단 제가 이야기하는 것은 대상사업선정기준이 잘 된다는 이야기

를 하는 이유가 그것이고, 대상사업이 잘못선정됐다, 정책적인 수준에서 이걸 꼭 민간투자사업을 해야 되겠다 라는 얘기를 한다면 그러면 그 부분은 사전적으로 정부가 재정지원을 많이 해 주는 방향으로 가야 되지 사후적으로 자꾸 수익률을 깎고 하는 방식으로 가서는 안된다는 것입니다.

- 장은령 부장: 현실적으로 사전적 재정지원에는 한계가 있지 않습니까? 그러니까 그것을 다양화할 수 있는 방법으로 토론해야지 꼭 사전적 재정지원으로 모든 것을 한다면은 실제 대상사업에서 중요한 사업임에도 불구하고 리스크가 밀릴 수가 있습니다.
- 하현구 박사: 세제감면해 달라, 이런 식보다는 재정지원을 90%까지 해 달라고 이야기하는 게 훨씬 더 초기에는 어렵겠지만 나중에 정부부담도 없고 더 좋다고 봅니다. 극단적으로 말씀드리면 99%까지 재정지원을 해 달라고 이야기하는 게 맞다고 보는 것입니다. 그런 식으로 민간이 정부한테 계속 요구를 하는 것이 맞지 실제로 보면은 구체적으로 정부가 민간한테 얼마나 지원되는지 모릅니다. 왜 그러냐면은 여기서 빼고 저기서 빼고 해서 계속 지금 민자투자법 변경이후에도 계속 그렇게 가고 있기 때문에 민간투자사업의 활성화를 위한 주도권을 민간이 갖고 있습니다. 그런데 저는 그걸 피코가 가져야 된다고 봅니다. 피코의 역할이라는 것이 민간들의 그러한 것을 틀렸다, 안된다고 바로 잡아가면서 하나로 단일화시키는 것이 가장 바람직 하다고 봅니다.
- 이세영 부장: 저도 한마디 얘기하겠습니다. 얼마큼 잘 알고 있는지 모르겠는데 사업을 하다보면 경제하나만 갖고 되는 게 아닙니다. 전체적으로 하면서 공사, 법률, 금융, 회계까지 다 하는 건데 그걸 완전하게 이해하지 않고서는 그런 말씀을 할 수가 없습니다. 예를 들어서 사업성이 좋은 서울에서 터널을 하게 되면 재정지원을 달라고 하지도 않습니다. 그대로 들어가는데 되지도 않는 구미, 옥포, 대전, 당진부터 만들어 놓으니까 40%, 50% 쥐도 금융에서 사업 자체를 들어가지도 않는다는 것입니다. 다음에 민간에서 주도권을 갖고 있다고 하는데 30% 재정지원을 받았다고 다들 도둑놈이라고 욕먹고 있습니다. 공

무원은 국가관이 있고 기업은 기업관이 없습니까? 하다못해 정부에서 돈이 들어오게 되면 감사라는 감사는 다 받는 것을 다 알고 있습니다. 그러면 나쁜 말로 사기칠려고 해야 칠 수도 없는 것입니다. 저희도 아주 구체적으로 정정 당당하게 하는 것입니다.

○ 사회자: 김홍수 박사 말씀하시겠습니까?

○ 김홍수 박사: 토론의 내용이 주제에 걸맞지 않게 중장기민간투자계획을 세울 필요가 있는느냐 하는 내용을 수익분석을 하겠다라는 얘기가 나오면, 과연 무엇을 해야 될지, 아마 이런 정도의 내용밖에 제시를 할 수 밖에 없지 않았겠느냐 하는 생각이 듭니다. 지금 타당성 분석의 결과에 대해서도 확신이 없어서 혼란이 있는 시점에서 향후 5년, 또는 향후 20년의 프라이드를 갖고 민간투자의 대상이 될 수 있는 사업을 제시하는 것도 상당히 어려운 내용이 아닌가 하는 생각을 하고 이 자리에서 제도 쪽으로 많이 언급들을 해 주시는데 실제로 이 타이틀로 계획을 수립을 한다면 어느 정도는 제도에 포커스를 맞추고 여러 가지 사업들을 예시적인 개념에서 참고자료로 활용을 했으면 좋지 않겠나 생각합니다. 민간투자계획에 너무 명확한 틀을 갖고 있어서 오히려 민간의 창의를 저해하는 형식으로 이어지지 않을까 하는 생각이 들고, 또 업계에 계시는 분들이 눈을 크게 뜨고 잘 들여다 보셔야 되지 않을까 싶습니다.

쪽 얘기를 듣다보면 과거 정부의 인프라에 대해서 정부의 역할도 변하고 여러 가지 기술적인 여건도 변하고 그래서 이제 민간의 역할을 조금씩 확대를 해 나가자하는 취지에서 민간투자 사업이라는 것이 있었는데, 오늘 관광부분을 얘기하고 또 일부 물류시설에도 역시 그런 느낌을 받았습니다. 민간에서 만든 관광호텔내의 컨벤션센터라든가 또는 각종 물류시설이라든가 이런 것들이 민간투자법에 나열되어 있는 시설이나 아니냐를 떠나서 과연 민간투자사업의 대상으로 어떤 논리적인 근거를 갖고 그 시설들을 구분할 것이냐 하는 것에 대해서 혼돈이 좀 생기는 것 같습니다. 예를 들어서 법에 나열되어 있는 시설을 떠나서 병원을 내가 하나 지으려고 하는데 비용이 문제가 아니

라 인간의 생명을 다루는 시설로 현실이 선진국 병상수준에 훨씬 못 미치니까 국가적으로 굉장히 시급한 시설입니다. 그런데 서울시내에서는 부지가 없어서 내가 짓지 못하니까 좀 떨어져서 지으려고 한다, 따라서 진입도로를 좀 내주십시오. 했을 때 과연 컨벤션센터와 어떻게 비교를 할 수 있는냐는 것입니다. 그래서 이 부분에 대해서도 조금 더 논의해야 될 필요가 있지 않을까 하는 생각이 들었습니다. 이상입니다.

○ 사회자: 정서기관님 말씀부탁드립니다.

○ 정건용 기획예산처 서기관: 기획예산처에 있는 정건용 서기관입니다.

여러분께서 지적을 해 주셨습시다마는 주제가 중장기민간투자계획인데 재정 지원이라든가 제도적인 개선사항 쪽에 많은 초점이 맞춰진 것 같습니다. 오늘 숙제를 너무 많이 주신 것 같은데, 여러 가지 제도적 개선사항이 중장기민간투자계획을 수립하는데 얼마나 반영될 수 있을지는 모르겠습니다. 제가 민자사업 업무를 담당한 지 얼마되지 않았습시다마는 제도적으로는 어느 정도 틀이 갖춰졌다고 생각합니다. 그러나 이런 자리든지 다른 기관에서 오는 제도개선사항들을 받아보면 정부로서 수용하기 곤란한 무리한 요구나 상투적인 개선사항들이 많이 있습니다. 정말 사업을 하는 데 걸림돌이 되어서 사업이 진척되지 못한다든지 또는 사업을 수행하는데 정말 필요한 사항인지 다시 한번 재고를 해 주셨으면 좋겠습니다. 저희가 보기에는 실질적으로 도움이 안되거나 받아들이기 어려운 게 있는 것 같습니다. 물론 여러 좋은 말씀도 많이 해주셨는데 저희가 보완이 필요하다고 생각되는 사항에 대해서는 저희가 마침민투법 개정작업을 준비하고 있으니 여러 가지 좋은 아이디어를 주시면 저희가 검토해서 반영하도록 하겠습니다. 마지막으로 옥교수님 좋은 말씀주시고 잘 들었는데 저희도 공감하는 부분이 많이 있었습니다. 그러나 부처에서 예산요구해서 기획예산처에서 편성을 하고 국회에서도 의결되기까지, 그 과정에 좀 오해가 있지 않나 하는 생각이 듭니다.

오늘 말씀해 주신 사항에 대해서는 저희가 중장기계획을 수립하거나 매진하

는 데 참고하도록 하겠습니다.

그리고 중장기계획을 수립하는 데 오늘 말씀해 주신 사항 외에도 여러 가지 아이디어가 있으시면 추후에도 제출을 해 주시면 감사하겠습니다.

○ 사회자: 혹시 또 말씀하실 분 계십니까?

○ 김상태 연구원: 저는 관광연구원의 김상태라고 합니다.

주제발표자인 김향자 박사가 자리를 비웠기 때문에 아까 관광부문에 대해서 얘기 드린 것에 대해서 답변을 하고 가야 된다는 생각에서 말씀을 드리겠습니다.

관광부문에 있어서 컨벤션이나 호텔 같은 것들이 병원이나 이런 것에 비교해서 과연 SOC에 해당되겠느냐 이런 말씀을 하셨는데, 기본적으로 병원하고 인간의 존엄성 같은 기준을 가지고 비교하면 제가 드릴 말씀은 없습니다. 기본적으로 제가 드리고 싶은 말씀은 SOC의 기본적인 정의를 어떻게 내리느냐는 것입니다. 저는 국가에 이익을 내는 기반산업이라고 생각합니다. 관광호텔이나 컨벤션 단독으로는 크게 의미가 없습니다. 그런데 지금 얘기하는 물류라든가 공항, 항만, 이런 것하고 붙었을 때 그러한 시설들에서 더 많은 이익구조를 내도록 하는 시설로서 활용이 되어야 하는 것입니다. 지금 기획예산처에서도 오고 많은 곳에서 오셨지만 관광에 대한 인식이 사치향락 쪽으로 이해를 해서는 관광부문에 대한 논의자체를 생산적으로 이끌어 나갈 수가 없다는 말씀을 드리고 싶습니다.

나머지는 또 실무적으로 다시 토론하겠습니다.

○ 김종원 연구위원: 국토연구원의 김종원입니다.

오늘 발표하신 말씀에서 공통되는 부분이 대상사업 입지선정이든 예산사업 자체선정이든 이게 상당히 불합리했다는 것이었습니다. 그리고 똑같이 제도 개선을 요구하고 계시는데 수익성보장이 상당히 미비하다, 그리고 자금조달의 한계점이 있다. 그러다 보니까 정부지원책이 미비하다. 이 네 가지 이야기 정도로 요약할 수 있을 것 같습니다. 실제 작업을 해야 되는 저희의 입장에서

거꾸로 보면 대상사업 입지선정이 불합리하지 않습니까. 사실 그래서 저희가 중장기계획을 세우는 거거든요. 정부가 앞으로 중장기계획에서는 대상사업선정을 잘 했다. 수익성도 좋고, 그렇게 하다보면은 수익성보장이 상당부분 해결되고 만약에 해결되지 못한다면 지금 제도개선하고 패키지를 달리하든지 해서 수익성보장을 많이 하면 할수록 어차피 지금 정부지원을 계속해 달라고 하는 부분도 조금 더 줄어들고, 똑같은 하나의 고리가 걸려서 돌아가는 것 같습니다.

그런 부분에서 실제 작업해야 되는 입장에서 보면은 이런 부분을 가지고 한번 더 뭐가 있었으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

다음에 물류부분에서 질문을 하나 드리겠습니다. 제가 알기로 복합물류와 유통단지의 개념이 다른 것으로 알고 있습니다. 복합물류가 상위개념이고 유통단지가 하위개념이죠. 저는 그렇게 알고 있었는데 제도개선내용에서 보면은 통합해서 같은 레벨에 두자고 내용이 나옵니다. 그러면 결국 처음에 도식화했던 그림으로 돌아가는 것이 아닌가 그렇게 질문을 하고 싶고 상수도 부분을 듣다보니까 기본적으로 요금현실화 얘기도 나오고 하는데 공공재라고 하는 것은 어차피 정부재정상으로 원가 개념으로 따지기 전에 만약에 원가로 따진다면 정부부분에서 완전히 벗어나는 것입니다. 원가가 현실화가 되면 민자를 유치할 것도 없고 정부가 완전히 민영화로 이양해 버리면 되는 건데 그런 부분에서 뭔가 해결책이 있었으면 좋겠다는 생각을 합니다.

이상입니다.

- 사회자: 환경상수도문제는 개인적인 판단이니까 물류부분만 답변해 주시기 바랍니다.
- 조기래 본부장: 유통단지와 복합단지 하고 어떤 게 상위이고 하위나 그런 차원은 아닙니다. 다만 유통단지는 유통단지 개발촉진법에 의해서, 화물터미널은 화물유통촉진법에 의해서 생겨난 제도고요. 그리고 그 자체가 기능상에서는 수송, 보관, 포장, 하역, 똑같은 기능을 가지고 있습니다. 다만 유통단지는

상품의 유통이기 때문에 판매기능을 하나 더 갖고 있는 것입니다. 그래서 저는 구태여 어떤 게 상위개념이고 하위개념이라고는 말씀 드린 적이 없고 또 사실도 아닙니다. 복합터미널과 유통단지는 각각 별개로 계획이 잡혀지고 있다는 것입니다. 그러면 기능상으로 또는 현재계획상에서 말씀드렸습시다마는 유통단지 중에 50%는 화물터미널 시설을 갖추어야 유통단지 허가가 납니다. 그러면 그것 자체가 중복될 수 있는 소지가 있고, 화물복합터미널은 판매기능이 없으니까 판매기능을 추가로 갖고 있는 유통단지를 짓자는 것은 적당한 표현일지 모릅시다마는 벼룩을 잡기 위해서 초가삼간을 태운다고 기능만 하나 부여해 주면 될 것을 기능을 수행할 시설을 50%의 화물터미널을 안고 있는 시설을 또 지어야 한다는데 문제가 있는 것입니다. 그 부분을 말씀드렸는데 약간 오해가 있었던 것 같습니다.

- 사회자: 예. 맞습니다. 여러분들 오늘 보니까 중장기민간투자계획의 수립을 위한 브레인스토밍인데 제도개선을 주장하는 쪽에 판을 벌려준 것 같다고 생각을 하시는데 저는 그렇게 생각 하지 않습니다. 여러분께서 말씀하신 내용에서 상당히 많은 부분의 안이 제시됐다고 생각합니다. 예를 들면 옥동석 교수께서 이번에는 청와대나 어디에 요구를 해라, 그래서 보장을 받아라, 민간투자사업에 대한 건설분담금구조가 어떻게 될 것인가 하는 얘기는 지금 저희들이 안을 만들고 있지 않습니까? 꼭 필요한 정부시설에 SOC투자를 하기 위해서 재정의 한계는 있으니까 분담금을 기존 SOC예산에서 30%를 떼자는 등 이렇게 안을 만들어서 제시하고, 기획예산처에서 채택을 해서 accept하고 협의해서 조정을 하면 SOC예산운영에 있어서 체계의 변동이 오는 것입니다. 지금처럼 단발적으로 하는 것보다는 체계적으로 들어갈 수 있는 것입니다. 또 하나는 아까 농담 삼아서 말씀했습시다마는 여러분들의 발표과정을 통해서 대상사업선정에서 어떤 사업이 되는지 안된지에 대해서 나오지 않습니까? 예를 들어서 도로에서는 이세영 부장님의 말씀처럼 수도권 부산권 광역권도로 아니면 안 된다, 철도도 당장 얘기가 나오는 게 상하분리방식을 기본 토대

로 해서 노선에 있어서 일부는 광역전철이나 또는 도시철도중심으로 경량전철 중심으로 가야 된다, 그런 내용이 나온다는 얘기죠. 관광도 상당히 재미있는 얘기가 나왔습니다. 전략지역을 어떻게 설정하느냐 하는 문제, 그래서 저는 대상사업의 선정에 대해서 큰 아우트라인을 잘 그려주셨다고 봅니다. 물류도 보면 건교부에서 이미 계획을 만들어 놔습니다마는 과연 5대거점의 화물 복합터미널시설이 필요하냐 위치선정이 잘 되었는가 안됐다, 명확하게 드러났잖아요. 드러난 후에는 어떻게 할 것이냐? 대상사업선정에 있어서 굉장히 중요한 얘기들이 다 나온 것입니다. 저는 그런 의미에서 굉장히 도움이 됐다고 봅니다. 왜냐하면 큰 틀에서 SOC가용예산이 얼마다, 그 안에서 민자로 채워져야 될 규모가 대충 이 정도 되는데 그것을 실제로 하기 위해서는 앞으로 이런 체계가 SOC예산에서 건설분담금으로 어느 정도의 지원이 들어가야 될 것인가, 그런 한도내에서 대상사업을 어떻게 선정할 것이냐, 도로, 철도, 관광, 다 나오지 않습니까? 그런 점에서 저는 이번 회의에서 여러분들이 해 주신 여러 가지 얘기가 굉장히 의미 있다고 봅니다.

또 하나는 여러 가지 제도개선사항 중에서도 수익률향상이나 요금현실화, 이런 것은 다 알고 계실 것입니다. 물론 지금 까지 통상적으로 얘기가 되어 왔습니다마는 아까 김의준교수님께서 말씀하신 것처럼 peak pricing 한번 하면 어떻게 될까? 전반적인 운영 위에서 peak pricing제도 같은 것을 도입하게 해 준 다든지 하는 세세한 것을 하나씩 도입해서 개선해야 될 점이 여기서 상당히 얘기가 많이 나왔습니다. 과연 관광호텔을 민자사업시설로 할 것이냐? 저는 솔직히 얘기해서 컨벤션센터 같은 것은 독자적으로 해서 그것이 독자적으로 잘 유지될 것이라고 생각하는 사람은 하나도 없을 것입니다. 단지 관광호텔내에 컨벤션센터를 잘 만들어서 고급화하고 최고로 해서 제대로 쓸 수 있게 해주면 그게 민자사업으로 추진되어서 나쁘게 있냐는 것입니다. 단지 여기서 보면 정부귀속시설이 아닌데 재정지원을 해 줄 수 있느냐 없느냐 하는 문제는 하나의 이슈로 남는데, 거기에 대해서도 나름대로 전향적으로 어느 정도는 검

토할 수 있지 않겠는가 하는 생각도 듭니다.

그리고 또 말씀드릴 사항은 환경시설을 보면 후지원이라는 말이 있습니다. 후지원이라는 것이 무엇인지 보니까 특정우선지역에 있는 것은 선지원이고 특정우선지역이 아닌 것은 후지원이라는 것입니다. 후지원은 건설해 놓고 나중에 운영 2년차에 건설분담금을 준다는 거예요. 그런 시스템가지고 하면은 안 된다는 것입니다. 이것은 어차피 기존의 민자사업시스템과 거의 체계를 같이 해서 맞추어갈 필요가 있다고 보고, 이렇게 바로 고칠 수 있는 문제하고 또 주어진 틀 안에서 사업이 조금 더 잘 될 수 있는 마이너한 것을 제도개선과제로 넣어서 실효성 있게 사업이 잘 굴러갈 수 있도록 하는 아이디어를 발굴하는데 상당히 많은 도움이 됐다고 생각합니다.

마지막으로 제가 느끼는 것이 이세영 부장님께서 지분은 양수, 양도하면서 책임은 안 넘기고 계속 하겠다고 그러는데 그렇게 되면 어떻게 됩니까? 그러면 지분이 보통 25%, 30% 인데 운영단계에서도 주요 경영권은 갖고 있겠다는 얘기입니까?

- 이세영 부장: 그렇습니다. 저희가 협약상에 갖고 있는 의무는 계속 질 것입니다.
- 사회자: 계속 지려고 하면 어느 정도 지분은 있어야 되지 않습니까?
- 이세영 부장: 당연히 지분은 가지고 있어야 합니다. 100% 양도는 있을 수가 없는 것입니다.
- 사회자: 제가 2월달에 호주를 갔었는데 시드니교외도로에 대해서 들은 얘기가 있습니다. 사업을 했던 이지스사에서 건설단계에서부터 주식을 바로 일반 상장해서 공매를 했습니다. 그때 1불짜리로 해서 건설기간 4년동안 20센트를 배당해 줬다고 합니다. 배당금은 사업비안에 들어갔다고 합니다. 왜 건설기간 동안에 수익도 나오지 않는데 연간 5센트를 배당해 줬느냐고 하니깐 일단은 주식가치를 어느 정도 유지하고 띄우기 위해서 였다고 합니다. 안 그러면 아무도 안 사니까요. 그렇게 해서 유지한 다음에 운영하면서 첫해에 나오는 수

익이 타당성 조사시 수요의 60%밖에 안 나오더랍니다. 그 다음해에는 광고를 내고 해서 하나까 둘째해에 75%였다고 합니다. 그리고 세 번째 해에는 85%로 올라갔다고 합니다. 그 다음부터는 안 올라가고 85에서 86, 87정도로 되었습니다. 수익이 얼마 안되지만 배당은 계속 나갔다고 합니다. 그리고 85%로 안 정됐을 때에 요금인상신청을 해서 통행요금을 40%올렸다고 합니다. 올리니까 수익률이 좋아져서 1불하던 주식값이 운영5년차에 4불50센트입니다. 제가 이 얘기를 하는 이유는 주식을 상장해서 어떻게 유동화를 시키느냐 하는 문제와, 수요 예측을 아무리 잘 해도 그 예측이 85%에서 90% 나오면 아주 잘한 것입니다. 그 안에서 어떻게 끌고 나가느냐? 그것을 하려고 그러면 여러분의 마케팅노력이 들어가야 된다는 몇 가지 시사점이 있습니다. 그런 점에 대해서 중장기계획에 대해서 조금 더 방향을 제시해 보고 여러 가지로 검토를 하겠습니다.

대상사업선정도 그런 대로 좋고, 나중에 중장기적으로 환경사업은 상하수도 통합이라든가 또는 광역화, 유역화하는 것도 한번 아이디어를 검토해 보고 하면 나름대로 대상사업이 나오지 않겠느냐 생각을 합니다. 그리고 제 생각입니다마는 대상사업선정체계도 현행 2005년까지의 대상사업선정과 2005년이후의 대상사업선정체계는 다르게 만들어 나가야 되지 않겠느냐 하는 그런 여러 가지 생각을 들게 하는 아주 좋은 기회였습니다.

오늘 여기 와서 발표해 주시고 참석해 주시고 토론해 주신 분들과 의견개진해 주신 분들께 감사하다는 말씀을 드립니다. 저를 비롯해서 여기 계신 작업단 전원이 아마 여러분들께서 하신 말씀을 깊게 새기고 소화해서 좋은 계획을 만들도록 노력하겠습니다.

여러분 모두에게 감사드리고, 오늘 미팅은 여기서 끝내도록 하겠습니다. 고맙습니다.

부 록 Ⅲ

중장기 민간투자계획 수립을 위한 공청회 결과 보고서

I. 공청회 일정

□ 일 시 : 2001년 12월 4일 화요일 15:00 ~ 16:30

□ 일 정

- 14:00 ~ 14:10 개회사 이정식(국토연구원장)
- 14:10 ~ 14:20 인사말씀 김병일(기획예산처 차관)
- 14:20 ~ 15:00 주제 발표 이규방(중장기민간투자계획수립단장)
- 15:00 ~ 15:10 휴 식
- 15:10 ~ 16:00 종합토론
- 사회자: 홍 철 인천대 총장
- 토론자: 반기로 산업은행 투자금융실장
- 손의영 서울시립대 교수
- 신중익 전경련 규제조사본부장
- 이규방 중장기민간투자계획 수립단장
- 한경택 기획예산처 제도관리과장
- 황무성 LG건설 상무
- 황호택 동아일보 논설위원
- 16:00 ~ 16:30 질의 및 답변

II 종합토론 내용

■ 손의영 서울시립대 교수

- 매년도의 민간투자사업 기본계획을 수립하는 체계에서 중·장기 민간투자 기본계획을 수립함으로써 더욱 효율적이고 투명한 정보의 제공이 가능해졌다는 점에 의의가 있음
- 대상사업의 선정기준에서 ‘재정지원 비율 50% 이하’ 로 고정한 것은 경직적인 기준으로 판단됨
 - 예를 들어, 서울지하철 9호선의 경우 중앙과 지방의 전체 재정지원비율이 50%를 상회하며, 신공항고속도로의 경우 대체 교통수단이 없는 상태에서 일반 고속도로보다 통행료가 더 높았으므로 재정지원을 늘여 통행료를 조정할 수도 있었을 것임
 - 중장기 계획에서 선정된 대상사업들은 대체 교통수단을 충분히 확보하고 있어 민간자본에 의한 사업임에도 불구하고 통행료 상승이 곧바로 이용을 하락을 가져와 자원의 비효율이 일어날 수 있음
- 중장기 계획에서는 단기간 동안의 수립으로 인해 기존계획의 자료를 토대로 한 개략적인 경제성 분석이었기에 추후 보다 정밀한 수요의 추정과 검증이 필요함
 - 더구나, 최근의 예비 타당성조사에서 전국의 교통수요가 요구되어짐으로 인해 종래 경제성있는 것으로 볼 수 있는 사업들이 수요가 낮아 많은 사업들이 제외되고 있는 실정임
 - 또한, ‘서울-문산’, ‘서울-연천’ 도로사업의 경우 남북교류가 활성화되지 않음

으로 인해 수요예측 결과가 과대해질 우려가 있으며 또한 경제성이 예측치보다 낮아질 가능성이 있음을 고려해야 할 것임

- 도로부문의 사업들은 수도권 주변의 사업들로서 상당히 바람직한 것으로 판단됨
- 철도부문의 선정기준에서 운영기간중의 평균 수송수요를 ‘1일에 1만명 이상’으로 정한 것은 너무 경직적인 기준인 것으로 판단됨
 - 과거의 계획을 고려한다면 합리적이지만 최근에는 평균 수송수요가 최소 수천명에서 최대 1만2천명 수준이었음
 - 30년이라는 장기간의 수요추정은 대단히 어려울 것이므로 개통이후 5년, 10년의 수요를 추정하는 것이 바람직함
- 집행 및 관리의 장에서 중장기 계획의 수정 주기를 3~5년 단위로 수립하기보다는 최초 수립단계에서는 2년으로 하고 추후 3년 내지 5년으로 변경하는 것이 타당함
 - 단기간에 최초의 계획 수립으로 인한 변경의 가능성, 급변하는 사회경제의 상황 등을 고려하여야 할 것임
 - 재정사업과 민간투자사업의 상호전환을 원활하게 하겠다고 한 것은 매우 타당한 계획임

■ 황호택 동아일보 논설위원

- SOC 사업 투자에 따른 위험부담 때문에 기업들의 민자사업 참여가 활성화되지 못하고 있으므로 수익성을 보장할 수 있는 방안이 필요하며 연관시설개발사업권을 부여해주는 것을 고려해 볼 수 있음
 - 민자로 건설되는 도로사업에 골프장, 스키장 같은 연관시설 개발권을 부여해

준다면 사업참여가 활성화될 것임

■ 신종의 전경련 규제조사본부장

- 약 50조 규모의 180개 사업을 선정함으로써 민간 사업자에게 민간투자의 방향을 제시하고 예측가능성을 부여하였다는 점에서 의의가 있음
 - 다만, 사후관리의 제도적인 측면이 보완되어야 할 것임
- 대상사업의 선정원칙에서 기본적으로 경제적 타당성을 중시하는 것으로 하였으나 물류, 에너지, 관광 등의 경우 지역균형개발을 중시하였음
 - 민자사업에서 경제적 타당성이 아닌 지역균형개발을 선정원칙으로 한 것은 타당하지 않음
- 사업선정의 기반이 된 국토종합계획, 교통시설투자계획 등과 관련한 내용들에 있어서 사정의 변경이 생길 경우 계획을 수정하여야 할 것임
- 시설의 확충이나 공사 참여에 치중하기보다는 운영의 효율과 창의성 발휘를 고려해야 할 것임
- 공기업 민영화 등의 공공부문 개혁과 중장기계획을 연계시킬 필요가 있음
- 민간투자의 영역을 확대한다는 측면에서 현재 민간투자법에 규정된 대상시설들을 골고루 선정할 필요가 있음
 - 예를 들면, 청소년 수련관, 도서관, 문화시설 등을 정부차원에서 시범적으로 추진하는 것도 바람직함

- 경제성 및 수익성에 관한 정보, 사업선정과 관련한 자료 등을 민간사업자에게 구체적으로 제공하고 제도적인 측면들을 구체화할 수 있는 내용들을 포함할 필요가 있음

■ 반기로 산업은행 투자금융실장

- 대상사업 선정을 통한 향후 10년간의 민간투자규모를 예측함으로써 민간투자의 지표를 제시하였다는 점에서 의의가 있으며 금융이 더욱 다양화, 활성화되어야 함
- 지난 94년 이후 시행되어온 SOC사업에 대한 초기단계의 프로젝트 파이낸싱을 한 단계 높은 수준으로 발전시켜야 하며 이를 위해 지분 출자자를 비건설사로 확대하여야 할 것임
 - 건설회사들은 시공이윤을 주된 목적으로 하고 있으며 실제로 완공후 30년간이라는 장기간 동안 자본금이 묶이므로 장기적 출자자로는 부적합 하며 결국, 연기금, 공제조합, 보험회사 등으로 출자자를 다양화하여야 함
 - 출자자로 참여한 금융투자자(Financing Investor)가 독립적인 주관사(Leading Company)가 되어 시공회사와의 상호 견제를 통한 효율적인 사업 관리를 함으로써 결과적으로는 정부예산의 절감효과가 생기게 될 것임
- SOC 채권 또는 ABS 채권 등 자본시장을 적극 활용함으로써 최근까지 금융의 다양화 측면에서 많은 성과가 있었음
 - 지분출자에 대한 유인책으로 후순위 CB를 통한 출자의 방법도 고려하여야 할 것임
 - 후순위 출자를 통해 건설기간에는 이자를 지급하고 완공후에는 출자자로 참여시킴으로써 위험을 분담하고 채권보전수단을 나누어 가질 수 있음

- 외자도입의 경우는 첫째, 환리스크 헤지, 파생상품 시장 등이 활성화되지 않았고 둘째, 채권보전 준수조항이 국제적 수준으로 상향됨으로 인해 사업시행자의 부담이 증가하는 등의 원인으로 아직까지는 어려움이 있음
 - 결국, 이는 금융수준의 향상과 함께 해결될 문제라고 판단됨
- 지분출자한 회사가 Equity를 유동화하여 자본을 회수함으로써 진정한 의미의 프로젝트 파이낸싱으로 발전되어야 할 것임
 - 다만, 완공후에도 일정기간 부족자금에 대한 증거를 해야하고 일종의 연대보증의무를 지는 등의 문제점이 있음
 - 그러나, SOC 예산의 증가, 운영수입 보장제도의 정착 등이 시장에 신뢰를 줌으로써 종래의 채권보전수단이 완화될 것으로 보임

■ 황무성 LG건설 상무

- 건설사들은 시공사와 시행사 그리고 출자자로서 참여하고 있어 민간투자사업에서 애매모호한 입장에 있으며 실제 추진하는 발주관서와의 불협화음이 일어나기도 하는데, 이런 것은 이제 5~6년이 지난 민자사업의 과도기적인 현상으로 보임
 - 이 때문에 투자자의 다변화 얘기가 나오기도 하는데 그러나 지금까지 건설사가 시공이윤 등에 관심을 갖고 참여해 왔고, 앞으로도 당분간 이런 추세가 계속 되리라 봄
 - 투자자를 유인하기 위해서는 수익성을 상향해야 함. 건설업체는 수익성보다는 당장 시공이윤에 관심을 가지고 있으므로, 유인하기 위해서는 획기적인 방안이 필요하며 민자사업의 수익률이 상향되어야 함.

- 분기별로 되어 있는 예산제도를 이제는 총액예산제 또는 계속비 개념으로 해서 사업 계획서 제출시 총액비 개념으로 지원하는 것이 효과적이라 생각함
 - 실제 천안-논산 고속도로사업도 국고보조비가 들어오지만, 작년의 예산은 적기에 집행되지 않았음

- 사업계획서 평가방법 문제는 기술적 제안서, 재무적 제안서를 통합 제출하여 이를 종합적으로 평가하고 있음
 - 2단계로 나눠 적격심사를 하고 심사를 통과한 계획서들을 재무적 항목을 중심으로 평가하는 것이 좋을 것임
 - 재무적 평가항목에서 정부부담 총원가에 의해 업체를 선정하는 것이 민간의 창의성 및 효율성 측면에서 효과적이지 않는가 생각함.

■ 대림산업 SOC사업부 김태규 (질의)

- 중장기 계획에서의 대상사업과 내년도 기본계획에 고시하는 사업이 어떤 관계가 있는지 또한 고시사업과 제안사업이 있는데, 계획의 대상사업을 제안사업으로 해도 되는지

■ 이규방 중장기민간투자계획 수립단장(PICKO소장)

- 중장기 계획에 대해 의의가 있다고 호의적으로 말씀해 주시는 데 대해 감사드리며 앞에서 지적하신 내용들은 계획을 보완하는데 도움이 될 것생각하며 단지 오해에 대해서만 몇가지 언급함

- 계획 수립과정에서 재정지원 비율 한도를 정한 것이 아니고 지금 추진하고 있는 사업의 개략적인 추정을 하고 정부재정이 얼마나 하는 총량적인 차원에

서 접근하는 것임

- 대개 도로는 약 30%, 철도는 약 40% 이며 이것은 사업에 따라 재정지원이 Case by Case로 이루어지는 것이지 일률적인 것은 아님.
- 수요추정이 정밀해야 하며 또한 검증의 필요성은 민자사업에서 매우 Critical 하고도 중요한 내용임
 - B/C 비율이 1이 넘으면 타당성이 있는 것으로 개략적으로 인정했지만, 중장기 계획에 있는 사업이 B/C 비율이 1이 넘는가 아닌가는 사업성에 바로 직결되는 것이기 때문에 매우 중요한 것임
 - 따라서 정밀하게 수요추정을 해야 하는 것은 아무리 강조해도 지나치지 않으며 여기서 제시된 사업도 하나하나 앞으로 지금의 민간투자사업의 추진과정을 다 거쳐야 하고 그런 과정에서 검증될 것으로 보임.
- 물류, 관광 등의 분야에서 지역균형개발은 하나의 고려사항일 뿐이며 사업성과 수익성이 가장 중요한 것임
 - 단지 동일한 사업성과 수익성이면 전국에 고르게 분포되는 것이 좋다는 측면으로 이해하여야 함
- 민간투자법 대상 카테고리마다 사업을 선정한다는 것에 대해서는 청소년 수련관, 미술관, 박물관 등을 검토 안한 것이 아니라 사업성이 없고 계획이 없는 등 어려움으로 인해 선정되지 않았음
 - 단지, 중장기계획에서 제시되지 않았더라도 민간제안에서 충분히 다루어 질 수 있다고 생각함
- 제도개선을 추진하는데 일정과 계획을 제시해야 한다는 말씀에 대해서는 10년 장기계획을 하는데 계획의 틀에 맞지 않는 것으로 생각함

- 기획예산처와 PICKO 등이 공동으로 제도개선 등에 대해 작업을 하고 있고 그때 그때 만들어지는 정보는 민간에게 제공될 것임
- 제도개선 추진은 법제화 과정이 필요하며 여러분과 우리 모두가 다같이 협력 추진하여 기획예산처 제도관리과에게 힘이 되도록 해야 함.
- 파이낸스싱과 관련하여 수익률의 상향조정을 함에 있어서 적정 수준이 어느 정도까지인지를 판단하기는 어려운 일이며 이것도 심도 있게 고려해 보아야 하고 2단계 심사 방안의 경우는 현재로서는 큰 가닥이 안 잡힘
- 중장기계획의 대상사업은 고시사업, 제안사업 둘다 가능하다는 측면에서 계획을 수립하였음

■ 한경택 기획예산처 제도관리과장

- 뜨거운 관심에 감사드리며 민자사업이 관심의 대상이 되고 우리 이익에 기여하며 국가 발전에 일익을 담당한다는 데 보람을 느낌.
- 이 시안은 기본적으로 개별적 산발적인 계획에서 종합적 체계적인 것으로 장기적인 비전과 안목을 가지고 접근하지는 것임
 - 다만, 계획서 내용에 대한 의견 및 제도개선 사항 등은 이번 계획의 주안점이 아니며 추후 지속적으로 정비하겠음
- 재정지원비율 및 수요량에 대해서는 짧은 기간에 수립한 계획이라 미흡한 부분이 많으며 모든 대상사업을 구체적이고 세밀하게 하지 못한 점은 이해해 주시기 바람

- 이 계획은 중장기 민간투자제에 관한 것이지 SOC 전체가 계획의 대상이 아니며 기존의 계획을 토대로 하여 그 중에서 민간투자를 할수 있는 것으로 추진 대상사업을 선정하는 것이 핵심이었음
 - 기존의 사업외에 신규사업을 많이 발굴하지 못한 한계가 있으며 다만 기존의 사업 중 개략적인 분석을 하고 앞으로 추진할 수 있는 사업이 이런 것이라는 것과 우선적으로 고려할 사업을 고려해 보고 종합적인 시각을 가지자는 것이 주안점이었음

- 계획의 미비점에 대해 보완과 수정을 통해 좋은 계획으로 만들고 또한 여러 검토 과정 및 결과들을 가급적이면 민간사업자들에게 공개하겠으며 구체적인 시행상의 평가방법, 수익률 상향, 개발권 등 사업추진상의 문제는 계획과는 별도로 추진하겠음

- 계획상의 대상사업에 대하여 제안으로 가능하며 구체적인 추진절차는 기존의 관련 절차에 따라야 함

- 중장기 민간투자계획의 내용도 앞으로의 후보사업의 범위를 제시한데 의의가 있는 것이며 이 계획 그대로 착수한다는 의미는 아님
 - 정부도 대상사업 중에서 선택하여 절차에 의해 추진할 것이며 민간도 그 절차에 따라 추진하면 됨

■ 사회자(홍철 인천대총장)

- 오늘 PICKO가 179개라는 사업을 발굴하여 중장기적으로 발전시키겠다는 민간투자계획을 수립한 것은 성과가 매우 큼

- 앞으로는 사업이 추진될려면 민간입장에서는 수익성이 확보되어야 함
 - 구체적으로 사업검토 및 협상에서 수익성 문제가 대두되고, 사업을 보장해주는 방법도 여러 가지가 있겠지만 정부재정 지원이 어느정도나 하는 것이 중요한 수익성 보장 요인이 됨
 - 재정지원 비율 50% 이상도 정부에서 꼭 필요사업에 대해서는 생각해 보아야 함
 - 수익성이 확보된다면 국내외 금융조달 여건이 조성되어 있으므로 민간투자 사업은 성공할 수 있음
 - 우리 모두가 민간투자를 활성화시키는 역할을 다하고 애정을 가져 주시기 바라며 공청회 시안이 성공적으로 확정되고 추진될 수 있도록 성원을 부탁드립니다