



www.nsi.co.kr

민간투자사업의 경쟁력 제고 방안 모색 정책 토론회

| 일시 | 2023. 04. 27(목), 오후 3시

| 장소 | 글로벌지식협력단지 회의실(교육동 2층 무궁화홀)

| 주관 | 한국민간투자학회
Korean Society for Public-Private Partnerships

| 후원 | 기획재정부 국토교통부 KRIHS
국토연구원

한국교통연구원 KDI 공공투자관리센터

서울연구원 The Seoul Institute
CAK 대안건설협회



민간투자사업의
경쟁력 제고 방안 모색
정책 토론회

민간투자사업의 경쟁력 제고 방안 모색 정책 토론회

일시: 2023. 04. 27(목), 오후 3시

장소: 글로벌지식협력단지 회의실(교육동 2층 무궁화홀)

- 주 관 : (사) 한국민간투자학회
- 후 원 : 기획재정부, 국토교통부, 국토연구원, 한국교통연구원,
KDI 공공투자관리센터, 서울연구원, 대한건설협회

CONTENTS

1, 모시는 말씀

2, 축사

3, 행사 프로그램

4, 주제 발표

- 기조 발표: 2023년 민간투자사업 활성화 추진전략
(오정윤, 기획재정부 민간투자정책과 과장)
- 제1주제 발표: 민간도로사업의 경쟁력 강화와 통행료 관리
(장한별, 한국교통연구원 민간도로관리지원센터 센터장)
- 제2주제 발표: 금융관점에서 바라본 민간투자사업의 현안과 개선 방안
(조상용, KB 국민은행 인프라금융본부 부장)

모시는 말씀

안녕하십니까?

한국 민간투자학회는 민간투자사업의 이론적 기반을 구축하고, 새로운 정책 아젠더 개발, 민간투자사업 교육, 새로운 사업발굴 등 민·관 협력을 증진시키기 위해 경제, 금융, 회계, 법률, 교통, 토목, 건설, 환경, 도시계획, 부동산 등 다양한 분야의 전문가들이 모여 창립된 학회입니다.

우리 학회 구성원들이 참여하여 실행하고 있는 민간투자사업은 정부와 민간투자사업 주체들 간의 노력에도 불구하고 재정사업에 비해 높은 사용료 부과 등으로 일반 국민들로부터 부정적 인식이 만연해 있습니다. 그러나 민간투자사업 환경은 매우 어려운 상황에 직면해 있습니다. 코로나19와 우크라이나 전쟁이 가져온 고금리, 고물가로 민자사업은 투자비용 대비 수익성 저하로 그 어느 때보다 높은 투자 리스크를 감당해야 하는 등 사업 환경이 매우 어려운 상황에 직면해 있습니다.

금번 정책토론회는 민간투자사업에 대한 현안을 짚어보고, 한편으로는 영종대교, 인천대교 등 최근 민자 고속도로의 통행료 인하를 둘러싸고 제시된 사회적 이슈를 점검하여 향후 공공성을 반영한 민자고속도로의 바람직한 통행료 관리 방안에 대한 의견을 수렴하고자 합니다. 그리고 고금리 하에서 민간투자사업의 프로젝트 파이낸싱의 문제점과 다양한 재원조달 방안, 민간투자사업의 투자 리스크 지원을 위한 제도 개선 과제를 점검하고 현시점에서 민자사업을 둘러싸고 있는 난제들을 극복하기 위해 전문가들의 지혜를 모으고자 마련한 자리입니다

참석해 주신 전문분야별 패널들의 심도 있는 토론과 회원님들의 적극적인 참여를 통해 민간투자사업의 현안을 점검하고 위기 극복을 위한 다양한 대안들이 도출되기를 기대합니다.

2023년 4월 27일

(사) 한국민간투자학회 회장 김황배

축사 1

존경하는 김황배 민간투자학회장님 그리고, 바쁘신 가운데도 이 자리에 함께해주신 내외 귀빈 여러분! 오늘 의미 있는 정책토론회가 개최되어, 진심으로 기쁘게 생각하고 환영합니다. 아울러, 오늘 자리를 마련해주신 관계자 여러분께도 감사의 말씀을 드립니다.

오늘 토론회는 여러 가지로 의미가 크다고 생각합니다. 최근 경기침체가 지속되고, 정부 재정역량도 위축되는 상황에서 민간투자사업은 경제 활성화와 사회기반시설의 적기 구축을 위해 중요한 수단이 될 것입니다.

사회기반시설에 대한 투자는 現 세대 뿐 아니라, 청년과 미래세대를 위해서도 지속되어야 하며, 이를 위해서는 민간의 역할이 중요합니다. 새가 좌우의 날개로 날듯 정부의 공공성과 민간의 창의성, 역동성이 조화를 이룰 필요가 있습니다. 정부는 민간주도 성장을 뒷받침하는 정책을 국정목표로 삼고 있으며, 작년 7월 “민간투자 활성화 방안”을 발표하는 등 민간투자사업의 역할을 강조하고 있습니다. 국토교통부도 민간투자사업의 내실화, 활성화 등을 위해 구체적인 추진 전략을 마련할 계획입니다.

이에 따라, 민간투자 생태계와 정책 플랫폼에 대하여 다양한 논의가 이루어지는 오늘 토론회는 매우 시의적절하다고 생각합니다. 제가 오랫동안 근무해온 도로의 경우, 2000년도 인천국제공항 고속도로를 시작으로 천안-논산, 대구-부산에 이어 작년 3월에 개통한 이천-오산 고속도로가 민간투자사업으로 추진됐습니다. 지난 20여년간 전체 고속도로의 약 17%인 854km의 고속도로가 민간투자사업으로 구축됐으며, 지금도 245km의 6개 고속도로 사업이 새로 추진 중입니다. 이와 같이 도로 분야에서 민간투자사업은 매우 중요한 역할을 담당 하고 있습니다. 특히 최근에는 도심지 지하고속도로 사업이 민간의 주도적인 제안으로 추진 중에 있고, 이는 고속도로 정책의 패러다임에 있어서도 의미가 크다고 할 것입니다.

그러나, 그간 민간투자의 역할이 컸던 만큼 민자 도입 과정에서 여러 시행착오를 겪은 것 또한 사실입니다. 부정확한 교통수요 예측, MRG 등 민간에 대한 과도한 수익 보장과 재정으로 건설된 고속도로 대비 높은 통행요금 등 다양한 문제점들이 제기되었습니다. 그동안 MRG를 폐지하고, 수요예측을 제고하기 위한 노력과 함께, ‘동일서비스-동일요금’을 목표로 통행료를 인하하는 등 민간투자사업을 성공

적으로 정착시키기 위해 노력을 기울여 왔습니다만, 수익성 위주의 사업방식과 수도권 집중 현상 등 앞으로 개선해야할 부분이 남아있으며, 이는 함께 풀어야 할 숙제라고 생각합니다.

미래모빌리티의 발전, 저출산, 지역소멸 등 우리가 직면하고 있는 미래사회 변화와 그에 맞는 사회기반시설을 구축하는 문제도 진지하게 고민해야 할 때라고 생각합니다. 민간의 역량이 발휘될 수 있도록 정책환경을 조성하는 한편, 민간의 투자이익이 민간사업자 뿐 아니라 국민 개개인에 골고루 돌아갈 수 있도록 한다면 민자사업이 국민들로부터 보다 더 많은 관심과 사랑을 받을 수 있으리라 생각합니다.

사회기반시설이나 경제 전문가 뿐 아니라, 앞으로는 미래학자, 사회학자 등 다양한 분야의 전문가분들께서도 정부의 민간투자사업 전략 마련에 참여해주시기를 바라며, 아무쪼록 오늘 이 자리를 통해 민간투자사업의 경쟁력을 제고할 수 있는 다양한 방안들이 심도 있게 논의되기를 기대합니다.

다시 한번 이번 토론회를 준비해 주신 김황배 회장님과 학회 회원 여러분들께 감사드립니다.

2023년 4월 27일
국토교통부 도로국장 이용욱

축사 2

토론회 참석자 여러분 안녕하십니까?

한국교통연구원 원장 오재학입니다. 정부와 산학연이 민간투자사업의 현안에 대해 논의할 수 있는 귀한 자리에 저를 초대해주셔서 감사드립니다. 사단법인 한국민간투자학회는 2015년에 창립된 이래, 경제·교통·법률 등 다양한 분야에서 우리나라 민자사업의 제도와 정책을 연구해왔습니다. 제5대 김황배 학회장님께서 취임하신 후 학회의 조직과 기능이 확대된 모습이 인상 깊습니다.

잠시 후 기조발표 때 자세한 설명이 이뤄지겠지만, 지난 4월 6일 ‘2023년 민간투자사업 활성화 추진 전략’이 발표되었습니다. SOC 재정투자 규모가 계속 줄어드는 상황을 고려할 때, 민간투자사업은 앞으로도 계속 확대되어야 하고 그럴 것입니다.

아시는 것처럼 민자사업에서 도로·철도 등 교통SOC는 매우 큰 비중을 차지하고 있습니다. 그렇다보니 해결할 이슈도 많습니다. 민자도로는 2018년에 발표된 ‘통행료관리 로드맵’에 따라 재구조화 및 자금재조달을 통한 통행료 인하가 계속 추진되었고, 올 하반기에는 인천공항고속도로의 통행료가 인하될 예정입니다. 민자도로의 안전 등 공공성을 확보하기 위해 시설 노후화 같은 현안에 대한 해결방안을 제시하는 연구도 필요합니다. 철도 분야에서도 요금체계를 이용자 친화적으로 개편하고, 역세권개발 등 부대사업과 역내시설 부속사업을 모색하여 사업성을 개선하는 등 다양한 아이디어가 제시되기를 바랍니다.

고금리와 인플레이션, 그리고 장기적인 인구감소 추세와 같은 거시경제 불확실성 하에서 민간투자사업을 촉진하기란 어려운 일입니다. 따라서, 오늘의 이 정책토론회처럼 민간투자사업의 다양한 참가자들 사이에 정보공유와 토론이 반드시 필요합니다. 토론회에 참석해주신 정부의 민자사업 담당자분들께 한 가지 부탁드립니다.

오늘 이뤄질 발표와 토론자들의 의견들을 참고하셔서 대한민국 민간투자사업을 활성화 유용한 정책들을 실행해주시기 바랍니다. 저도 여러분과 함께 경청하겠습니다.

2023년 4월 27일
한국교통연구원 원장 오재학

□ 행사 프로그램

총괄 사회: 이재학 교수

시 간	행사내용	비 고
14:30 ~ 15:00	등 록	참석자 명부등록, 자료 배부 등
15:00 ~ 15:15	개회사	김황배 한국민간투자학회 회장
	축 사	정희갑 기획재정부 재정관리국 국장 이용욱 국토교통부 도로국 국장 오재학 한국교통연구원 원장
15:15 ~ 15:20	휴 식	단체사진 촬영 및 단상 정리
15:20 ~ 16:20	기조 발표	2023년 민간투자사업 활성화 추진 전략 (오정윤, 기획재정부 민간투자정책과 과장)
	제1주제	민간투자 도로사업의 경쟁력 강화와 통행료 관리 (장한별, 한국교통연구원 민자도로관리지원센터 센터장)
	제2주제	금융 관점에서 바라본 민간투자사업의 현안과 개선 방안 (조상용, KB국민은행 인프라금융본부 부장)
16:20 ~ 16:30	휴 식	커피와 음료
16:30 ~ 17:30	패널 토론	좌 장 하헌구 한국민간투자학회 수석 부회장 패 널 (가나다 순) 김성수 (국토연구원 건설경제산업연구본부 본부장) 김시곤 (서울과학기술대학교 철도전문대학원 교수) 김태희 (KDB 산업은행 PF실장) 변종국 (동아일보 산업1부 기자) 양동완 (GS건설 상무이사) 유인준 (서울고속도로주식회사 대표이사) 정천우 (국토교통부 도로투자지원과 과장) 황창용 (원광대학교 법학전문대학원 교수)
17:30 ~	질의응답 및 폐회	방청석 질의응답, 폐회

2023년 민간투자사업 활성화 추진 전략

오정운
(기획재정부 민간투자정책과 과장)

2023년 민간투자사업 활성화 추진 전략

기획재정부 민간투자정책과
2023.4.27.

1

목차

- 1 추진배경 및 추진체계
- 2 대규모 민자사업 신속추진
- 3 민자 추진단계별 활성화 과제

2



1 추진배경 및 추진체계

Leading Investor Summit
27 September 2023

3

추진배경 및 추진체계

민자사업 활성화 본격추진('22.6월)

- 민간 중심 역동적 성장 & 재정투자 여력 보완 → 3대 전략 10대 과제 마련 • 추진

※ 민간투자 활성화 방안 주요내용

- ① (대상시설 다양화) 교통 중심의 대상시설을 산업·생활·노후 시설 등으로 다양화
- ② (참여유인 제고) 사업모델 개선, 절차·비용부담 완화 등 사업 참여유인 제고
- ③ (관리체계 혁신) 재정·민자간 연계 강화, 민자물량 사전확정, 전문성 제고 등

경기 하방 위험 선제 대응 위한 민자역할 강화

- 상저하고 경기흐름 대응 → 대규모 민자사업 신속 추진 (발굴, 조기착공, 집행)
- 민자활성화 대책에 대한 후속조치, 민자 추진단계별 활성화 방안 등 신규 • 보완과제 발굴

4

민간 중심의 역동적 혁신성장 지원

- 민간의 창의·효율을 활용, 제2의 민자 활성화 분위기 조성 -

민간투자 활성화 방안(3대전략·10대과제·'22.6) 지속 추진

- 3대 전략**
- ◇ 교통 중심의 **대상시설**을 산업·생활·노후 등으로 **다양화**
 - ◇ 사업모델 개선, 추진부담 완화 등 **민자 참여유인 제고**
 - ◇ 재정·민자간 연계 강화 등 **민자 관리체계 혁신**

'23년은 민자 활성화 방안 후속·보완과제 마련·추진

'23년 중점 추진 과제

대규모 민자사업 신속 추진	민자 추진 단계별 활성화방안
<p>① 신규 프로젝트 발굴 확대 : 13.0조원</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 신유형 등 대상시설 확대, 재정·민자간 연계 강화 등 신규 민자사업 적극 발굴 ▶ 예타 진행사업에 대한 민자 전환 검토 ▶ 신성장 4.0 전략 중 민자가능사업 적극발굴 <p>② 假추진사업 조기착공 지원 : 8.9조원</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ '23년 중 8.9조원 규모 사업 착공 지원 ▶ 조기착공 지원을 위해 적격성조사 신속 추진, 사업별 추진상황 점검관리 강화 <p>③ 집행관리 강화 : 4.35조원</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 민간투자 집행협의회 구성·운영 등을 통해 연내 4.35조원 집행계획 자질없이 이행 ▶ 상저하고 경기효율에 대응하여 상반기 내 50.8%이상 속도감 있게 집행 추진 	<p>① 발굴 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 개념운영영역 등 구체화된 사업모델 개발, 대상시설 적정성 판단기준 마련, 신유형 대상시설 적정성 신속 심의·의결 <p>② 제안 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 사업조기 제안부담 완화, 중소기업 참여확대 <p>③ 민자 적격성조사 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 적격성조사 신속추진 지원, 적격성 재조사 관련 절차 간소화 등 추진 <p>④ 제3자 제안공고 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 환경분야 등 경쟁 강화방안 마련 <p>⑤ 협약·금융약정 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 상기반신보 보증수수료율 인하 및 전자 신용보증서 도입 <p>⑥ 공시 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 민간투자 집행협의회 구성·운영 등을 통해 집행실적 점검 및 집행 유인사업 독려 <p>⑦ 사업 운영 단계</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 인프라인포 시스템 확대·개편



2 대규모 민자사업 신속추진

대규모 민자사업 신속추진

신규 민자프로젝트 발굴: '23년 13조원 + α

- 13.0조원 규모의 기존 유형 민자사업 발굴 추진
 - 기존 사업유형인 도로, 철도, 하수처리장 등도 지속 추진
 - 민간으로부터 제안(또는 의향서 제출)된 사업은 조속히 정책방향 부합여부 등 검토 후 적격성조사 의뢰 추진
- 추가 규모(+ α)의 신규 민자사업 적극 발굴
 - ① (신유형 대상시설) 행정복합타운, 환경복합시설 등 신유형 민자 대상시설 적극 발굴
 - ② (재정사업 민자전환) 필수 민자검토시설에 대한 민자적격성 판단을 통해 재정사업의 민자전환을 적극 유도
 - 예비타당성조사 진행사업에 대한 민자전환 가능성도 적극 검토
 - ③ (신성장 4.0 전략) “신성장 4.0 전략” 대상사업 중 민자로 전환 가능한 사업을 선정하여 신속 추진 검토

대규모 민자사업 신속추진

既추진 민자사업 조기 착공: '23년 8.9조원

- 적격성조사 신속추진 및 사업별 추진상황 점검·관리
 - 민자 적격성조사가 진행 중인 사업에 대한 절차 신속 진행
 - 필요시 민간투자사업심의위원회 수시 개최 → 제3자 공고, 실시협약 체결 등 관련 절차 신속 이행 지원

투자 집행관리 강화: '23년 4.35조원

- (집행계획) '23년 연간 4.35조원을 집행하고, 상반기 내 50.8% 이상 집행
- (점검체계) 민간투자 집행협의체 → 주기적 집행실적 점검 & 집행 부진사업 독려
 - 경기제고 효과 및 집행규모가 큰 사업을 중점관리 대상사업으로 선정하여 집중 관리 추진



3 민자 추진단계별 활성화 과제

민자 추진단계별 활성화 과제

1. 발굴 단계 ①

- 민자 대상시설 적정성 판단기준 구체화

- 판단기준 다양화 & 판단기준별 점검항목 구체화 → 대상시설 판단기준 가이드라인 제정 (기본계획 [별표15])

기존	개선방향
1) 판단기준 법적 부합성, 공공성	법적 부합성, 공공성 + 사업방식 적정성, 민간 창의효율 활용 가능성
2) 판단기준별 점검항목 '사업방식의 적정성' 등 추상적 항목	사업방식의 적정성 기준을 '내구연한', '사업규모' 등으로 구체화

민자 추진단계별 활성화 과제

1. 발굴 단계 ②

■ 개량운영형 사업모델 개발

- (현황) 구체적 사업모델 부재 → (개선방향) 주요 해외사례 참고하여 개량운영형 사업모델 구체화*('23년 中)

* 예시 : (도로) 기존 도로에 대한 차로 확장(4차로 → 6차로 등) / (철도) 기존 철로 복선화, 복복선화 등

■ 신유형 민자대상 시설 발굴

- (현황) 산업, 생활 인프라 등 다양화하여 발굴 → (개선방향) 신유형 대상시설 적정성 신속 심의 및 신성장 4.0 사업 중 민자추진 가능사업* 검토

*신성장 4.0 전략 중 민자 추진 검토가능 사업유형 예시

사업명	주요 내용
C-ITS 구축	- 차량-차량, 차량-인프라 간 통신으로 교통상황과 사고정보를 실시간 공유
UAM 버티포트 구축	- 비행택시 등 도심내 연계 교통을 위한 이착륙장, 충전장비 등 구축
스마트 물류센터	- 육·해상 물류 인프라를 스마트 물류시설(로봇, IoT 센서, AI 등)로 전환
반도체 대규모 투자 지원	- 반도체 경쟁력 확보를 위해 기반시설 구축 지원
한국판 보스턴 바이오클러스터	- 바이오 창업기업 지원을 위한 사무실, 실험실 등 기반시설 구축
관광 클러스터 구축	- 마리나·쇼핑 등 해양레저관광도시 개발

민자 추진단계별 활성화 과제

2. 제안 단계

■ 사업초기 제안 부담 완화

- (현황) 사업초기 기획단계에서 비용 지출 과다

→ (개선방향) 민간제안서 작성수준 간소화(기존기본설계→개선기본계획) 등 부담 완화 방안 마련

민간제안서 작성 수준(개정 전)

	민간투자사업	재정사업
작성수준	기본설계보다 조금 더 자세한 수준 (3~4상자 분량의 자료 제출)	사전타당성 용역 수준 (200p 내외의 자료 제출)

■ 중소기업 참여 확대

- (현황) 지자체 사업만 중소기업체 참여 활성화 위한 제도적 장치 마련

→ (개선방향) 국가사업에 대해서도 근거 규정 마련(기본계획 반영)

민자 추진단계별 활성화 과제

3. 민자 적격성 조사 단계

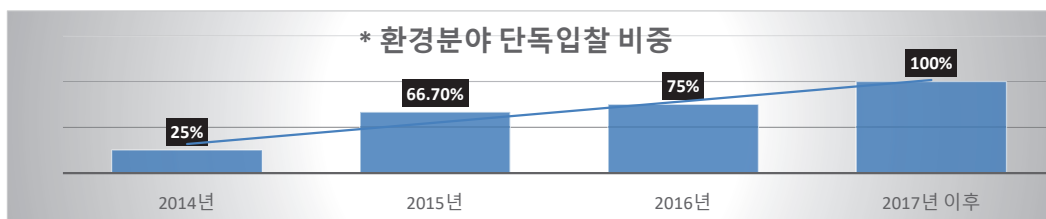
- 민자 적격성조사 신속추진 지원
 - (조사기간 단축) 환경사업 조사기간 270일 → 210일 / 예타면제, 적격성조사 간소화 사업 60일 단축
 - (조세연) 신유형·소규모 시설 중심으로 조세연 적격성조사 수행 추진*
 - * 신유형 대상시설(지자체 행정복합타운, 전기차 충전시설 등), 지자체 소규모 사업 등

- 적격성 재조사 개선
 - (현황) 총사업비 증가분 산정 기준이 재정사업과 상이 & 재조사 실익 없는 경우도 타당성 판단 수행
 - (개선방향) ①총사업비 증가분 산정 기준에 재정사업과 같이 보상비를 포함시키고, 물가인상분·지가상승분은 제외
 - ②대상사업 중 공사 중, 일정규모 미만 증액사업에 대해 B/C·AHP는 면제, 민자 적격성 판단(VFM분석)만 수행

민자 추진단계별 활성화 과제

4. 제3자 제안공고 단계

- 환경분야 경쟁 강화
 - (현황) 단독입찰 비중*이 증가하는 등 환경 분야의 경쟁 약화로 시장을 통한 효율성 제고가 어려움



→ (개선방향) 최초제안자 우대가점 체계 개편, 단독 입찰시 재공고 방안 등 검토

5. 협약·금융약정 단계

- 산업기반신용보증기금 보증 수수료율 인하 및 전자 신용보증서 도입(기본계획 반영)

민자 추진단계별 활성화 과제

6. 공사 단계

- 민간투자 집행점검체계 구축
 - (현황) 상반기 민간투자사업 신속집행(50.8% 목표) 추진
 - (개선방향) 민간투자 집행협의체 운영, 중점관리 대상사업 등 집행 점검·관리

7. 사업운영 단계

- 인프라인포 시스템 확대, 개편
 - (현황) 개별사업에 대한 정보만 제공
 - (개선방향) 전체 사업현황, 입찰공고 내역 추가, Q&A 게시판 신설 등 인프라인포를 종합민자포털로 확대



민간투자 도로사업의 경쟁력 강화와 통행료 관리

장한별
(한국교통연구원 민자도로관리지원센터 센터장)

민간투자도로사업의 경쟁력 강화와 통행료 관리

한국민간투자학회 정책토론회

장 한 별 민자도로 관리지원센터장
2023. 4. 27. (목) 15:00 글로벌지식협력단지



CONTENTS

민자도로관리지원센터 / 한국교통연구원
정책토론회

- I 민자고속도로 통행료
관리정책 추진현황
- II 통행료 조정효과의 추정
- III 경쟁력 강화를 위한
통행료 관리정책 제안

교통부문의 공공성 강화

민자사업에 대한 부정적 인식

- ✓ 일반국민의 31.6%가 부정적으로 인식

(출처: KDI 2017, 민간투자사업 성과평가 및 인식도 조사)

높은 통행료 (72%), 사회적 의견수렴 노력 부족 (83%), 사업추진 절차 불투명성 (82%) 등

- ✓ MRG 지급 관련 재정부담

민자도로 관련 뉴스 키워드(최근 3년)



재정도로와 민자고속도로간 통행료 격차 최소화

- 유료도로 서비스 합리화
- 통행료 부담 경감

민자고속도로 통행료 관리 로드맵 수립 (2018)

요금격차 큰 주요 민자고속도로 대상 통행료 인하방안 수립 및 시행 중 (2018-2023)

통행료 관리 로드맵 (경제장관회의, 2018)

- 재정고속도로(도로공사) 대비 '18년 1.43배 → '20년 1.3배 → '22년 1.29배 수준으로 감소
- 노선별 특성을 고려하여 단계별 통행료 인하방안 수립
- 사업재구조화, 자금재조달, 통행료 관리 방식으로 분류하여 추진

사업재구조화 (5개 노선)

재정고속도로 대비 1.5배 이상

- 민자사업 여건에 따라 다양한 방식 적용
- ✓ 최소운영비용보전 방식, 관리운영권설정기간 연장+투자자 변경 방식, 도로공사 선투자 방식 등

자금재조달 (3개 노선)

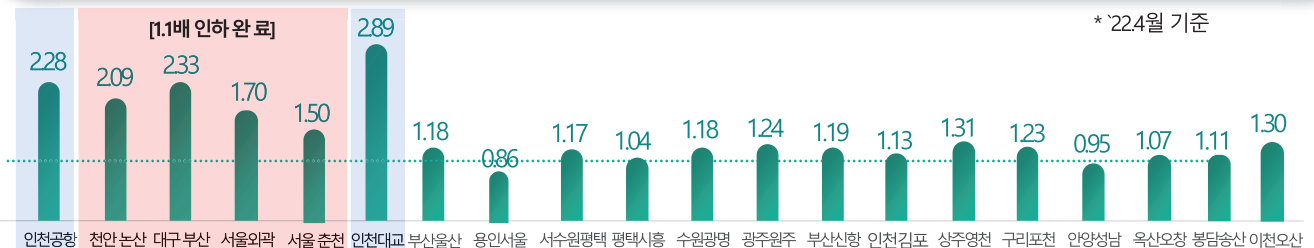
재정고속도로 대비 1.2배 ~ 1.5배

- 자금재조달: 사업시행자가 기존 실시협약과 달리 자본구조 또는 금융조건 등을 변경하는 경우
- 이때의 출자자의 기대수익 증가분을 사업시행자와 주주관청이 공유, 주주관청 몫으로 통행료 인하

통행료 관리 (12개 노선)

재정고속도로와 유사수준, 신규 민자도로

- 물가상승률을 반영하는 민자고속도로 특성상 재정/민자간 통행료 격차 증가
- 통행료 수준의 지속관리

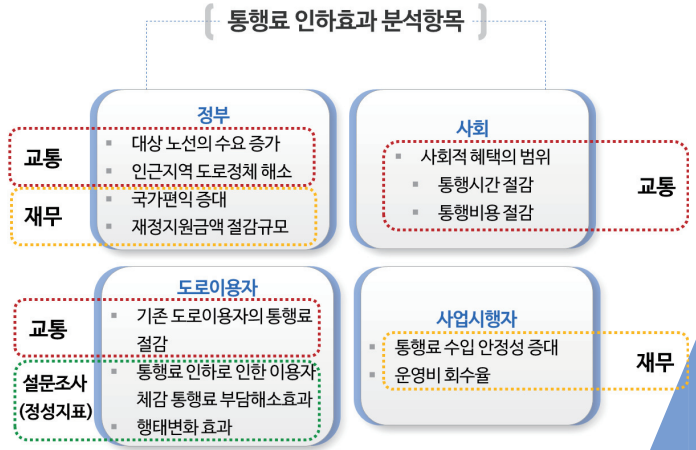


한국교통연구원(2020), 유료도로 통행료 인하효과의 실증분석 및 사업재구조화 적용방안

통행료 인하 완료된 분석대상 노선

도로명 (연장)	투자비 (억원)	통행료 인하시점	통행료 인하	인하방식
수도권 제1순환 (36.3km)	22,792	2018.3.29.	4,800원 → 3,200원 (33.33% 인하)	사업재구조화
서울-춘천 (61.4km)	21,696	2018.4.16.	6,800원 → 5,700원 (16.17% 인하)	자금재조달
천안-논산 (81.0km)	17,297	2019.12.23.	9,400원 → 4,900원 (47.87% 인하)	사업재구조화

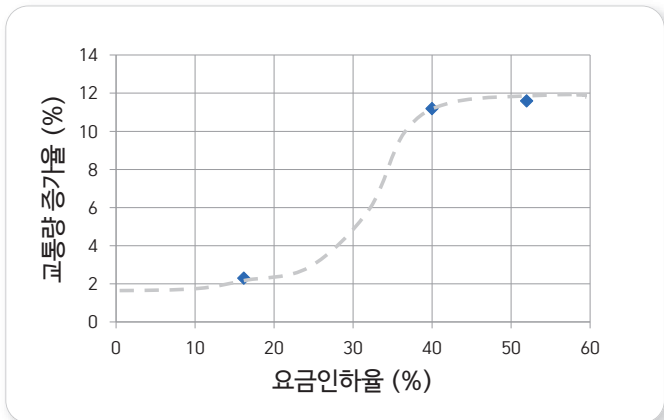
자료 : 서울고속도로(주), 천안논산고속도로(주), 서울춘천고속도로(주) 내부자료를 이용하여 재정리함



대상노선의 교통수요 분석결과

- 기존요금 대비 요금인하율(%)이 클수록, 더 높은 교통량 증가율
- 통행료 인하로 인한 노선 전환 선택확률은 선형식이 아닌, 도로이용자가 요금인하가 충분하다고 인지할 수 있는 특정한 임계값을 기준으로 극적으로 변화하는 형태를 따르고 있을 가능성 시사

요금인하율과 교통량 증가율 관계



사회적 혜택의 범위

사회적 혜택의 범위 분석결과 (모형)

구분	수도권제1순환		천안논산		서울춘천	
영향 권도						
상위 10개 영향권	도로명	변화율	도로명	변화율	도로명	변화율
	고양시일산동구	-0.356%	익산시	-0.405%	춘천시	-0.232%
	의정부시	-0.341%	전주시덕진구	-0.400%	인제군	-0.231%
	고양시일산서구	-0.325%	전주시완산구	-0.370%	양구군	-0.226%
	파주시	-0.273%	완주군	-0.370%	홍천군	-0.209%
	고양시덕양구	-0.263%	논산시	-0.377%	고성군	-0.191%
	도봉구	-0.199%	임실군	-0.322%	속초시	-0.187%
	양주시	-0.158%	고흥군	-0.227%	양양군	-0.179%
	김포시	-0.141%	광양시	-0.272%	가평군	-0.150%
	은평구	-0.111%	여수시	-0.232%	화천군	-0.136%
노원구	-0.114%	순천시	-0.272%	남양주시	-0.099%	

- 사회적 혜택의 범위는 도로의 경유지 뿐만 아니라, 해당 도로축선을 연장한 지역 전체적으로 혜택을 공유하는 것으로 분석
- 장거리 통행 비중이 높고, 국가 간선도로망의 주요 축인 천안-논산 고속도로의 영향권이 가장 넓은 것으로 분석

통행시간 및 통행비용 절감편익

- 통행료 인하정책의 효과는 수도권제1순환도로의 경우 4차로 기준 15.0km, 천안-논산의 경우 11.3km, 서울-춘천의 경우 2.3km의 도로신설에 준하는 사회경제적 효과를 가져온 것으로 평가

통행시간 및 통행비용 절감편익

항목	수도권제1순환	천안논산	서울춘천
연평균 편익 (억원)	353.50	260.24	59.77
2020~2049년 합계편익 (억원)	6,019.05	4,537.87	916.73
신규고속도로 건설물량 환산 (km)	14.97	11.29	2.28

주: 신규 고속도로 건설물량 환산 시 기준 사업실적을 조사하여 평균 사업비인 402억 원/km 적용, 사회적 할인율 4.5% 반영
 자료: 본 연구의 분석결과

민간투자사업 여건

1. 정부 정책방향: 민간투자사업 활성화

2023년 민간투자사업 활성화방안	국정과제
<ul style="list-style-type: none"> ▪ '23년 총 13조원 규모 신규 민자사업 발굴 추진 ✓ 개량운영형 등 구체화된 사업모델 개발 ✓ 민자 적격성 조사 신속 추진 ▪ '23년 SOC 예산 25.1조원(-10.2%) ✓ 22년 본예산 대비 -10.2% ✓ 2026년까지 SOC분야 재원은 연평균 1.8%씩 순감 예정 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 국정목표2: 민간이 끌고 정부가 미치는 역동적 경제 ✓ 민간주도 성장을 뒷받침하는 재정 정상화 및 재정의 지속 가능성 확보 ✓ 정부예산 외 민간투자 활성화로 재정투자 여력 보완

자료: 2023년 민간투자사업 활성화 추진 전략(23.4), 2022~2026 국가재정운용계획(22.8), 정부 110대 국정과제 (22.5)



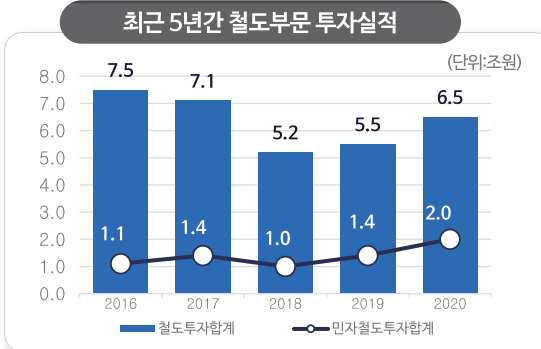
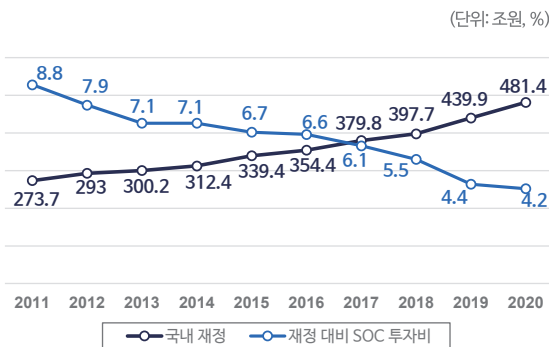
민간투자 역할 증대, 친환경·안전 강화

민간투자사업 여건

2. 교통인프라 투자추세

- 2010년 이후 SOC 투자실적은 지속적인 감소
- 최근 5년간 민자도로 및 철도부문 건설 관리 예산은 감소후 소폭 증가

정부 SOC 투자실적 현황('11-'20)



부족한 정부재원 보완 및 교통시설 적기추진을 위한 민간자본 활용 필요
노후 인프라 개선, 디지털화 등 교통인프라 관리를 포함한 민자시설 투자방향 필요

민간투자사업 여건

3. 경제 및 기타여건

- **고금리, 고물가, 공사비 상승**
 - 신규사업 추진여건 악화 및 자금재조달 및 사업재구조화 효과 감소
 - ✓ 3년 만기 무보증 AA- 회사채: '20년 1월 1.74% → '22년 1월 2.46% → '23년 3월 3.45%
 - ✓ 2022년 소비자물가상승률 5.1%
 - ✓ 2023년 2월의 건설공사비 지수 150.93(2015년=100)
 - 민자도로의 통행료 동결, 물가상승률이 통행료에 반영 구조에 따른 정부 재정지원금(미인상 차액보전금)의 증가
- **SOC시설물 노후화 추세**
 - 노후 SOC 시설물 증가에도 불구하고 유지보수 예산의 투입 부족
 - ✓ 2021년 기준 준공 후 30년 이상 경과한 노후 시설비율은 17.3%로 2026년 21.4%, 2036년 44.4% 전망
 - ✓ 국토교통부의 2023년 도로관리 예산은 2조 6,377억 원으로 전년 대비 2.5% 감소
 - 관리운영권 설정 기간 만료 사업의 도래: 시설의 유지관리 및 개량 필요
 - ✓ 2030년까지 종료되는 민간투자사업의 수: BTO 90건, BTL 214건(KDI, 2020)

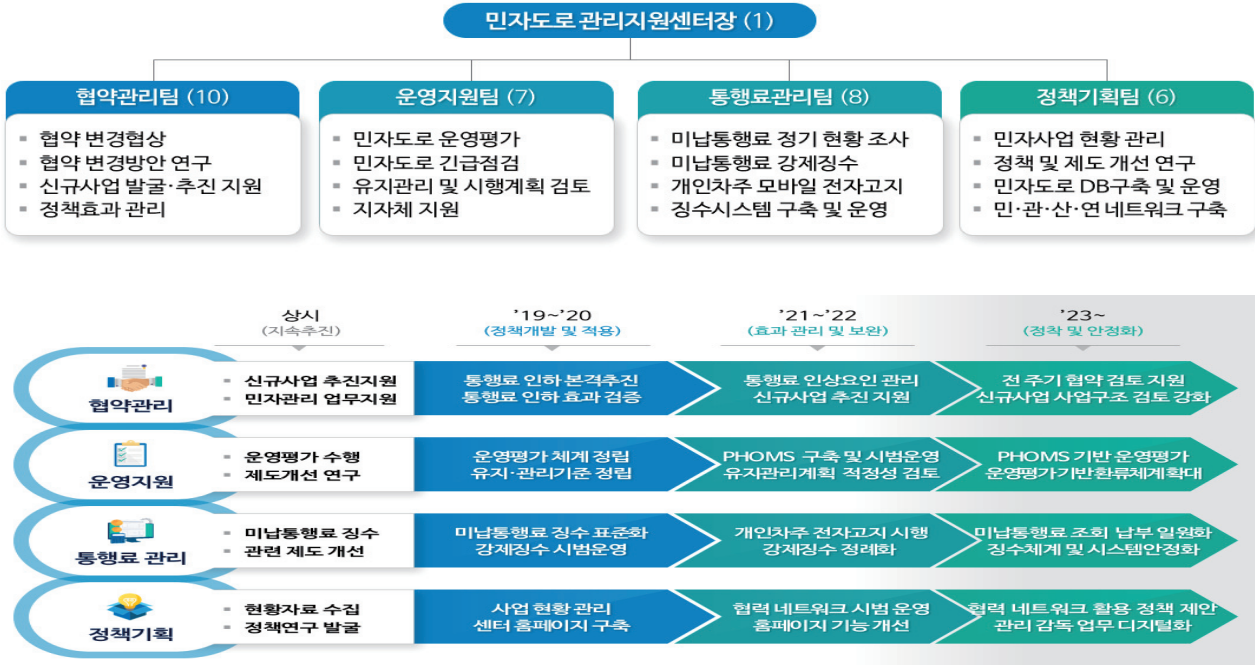
11

민자도로사업의 경쟁력 강화를 위한 정책 제안

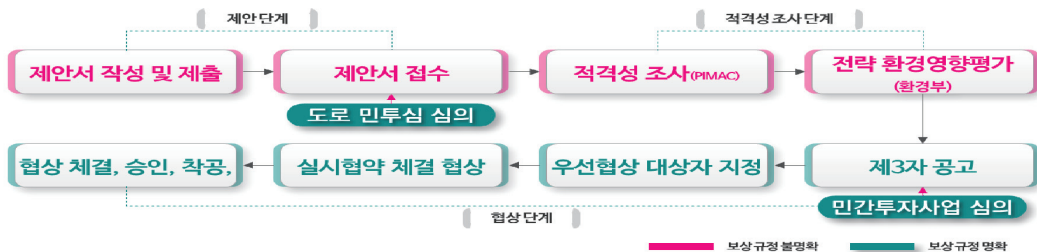
1. 전문기관의 지원역량 강화
2. 모바일 전자고지를 통한 미납고지 운영비용 절감
3. 관리운영기간 만료 민자도로의 관리방안 보완
4. 민자도로 개량운영 사업모델 제시
5. 친환경자동차 통행료 감면 축소/폐지
6. 유연한 통행료 관리체계 도입

12

1. 전문기관의 지원역량 강화



1. 전문기관의 지원역량 강화



연번	절차	주체		참여 기관			
		주무 관청	사업 시행자	PIMAC	전문 기관	관계 기관	민자도로 관리지원센터
1	사업제안서 제출 및 접수	○	○				
2	관계기관과 전문기관 의견 조회	○			○	○	
3	관계기관 의견 통지	○	○				
4	관계기관 의견에 대한 조치 계획 제출	○	○				
5	적격성 조사	○		○			
7	제3자 제안공고	○	○				○
8	사업제안서 평가	○	○				○
9	실시협약 체결 협상	○	○				○

2. 모바일 전자고지를 통한 미납고지 운영비용 절감

- '22년 전국 민자고속도로의 연간 통행료 수입은 1.56조 원이나 증가율 둔화 추세

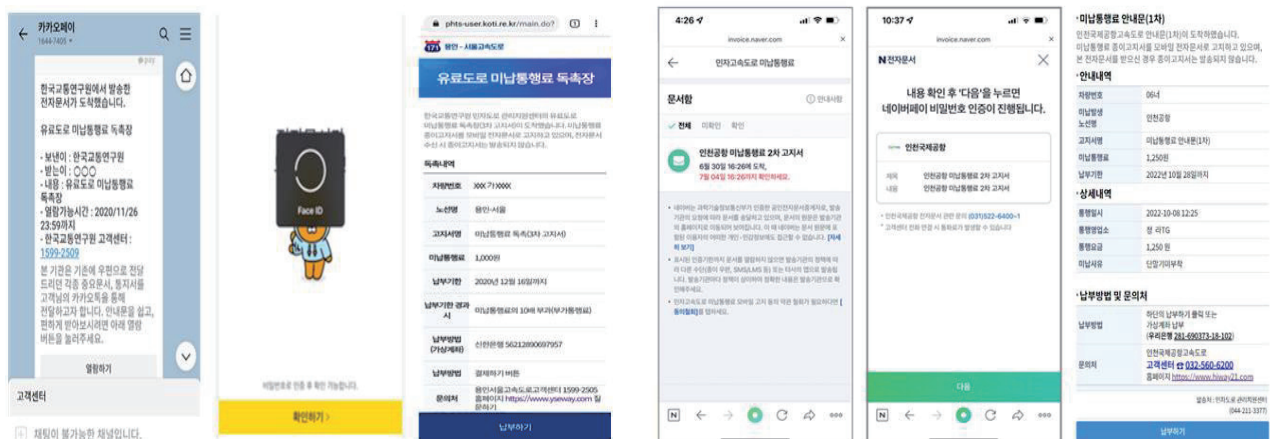
(단위 : 천대, 억원)

연도	통행료수입(VAT제외)		
	금액	일평균	증가율(%)
2017	13,708	37.56	17.2
2018	14,648	40.13	6.8
2019	15,269	41.84	4.2
2020	13,668	37.45	△10.5
2021	15,488	42.44	13.3
2022	15,621	43.28	2.0

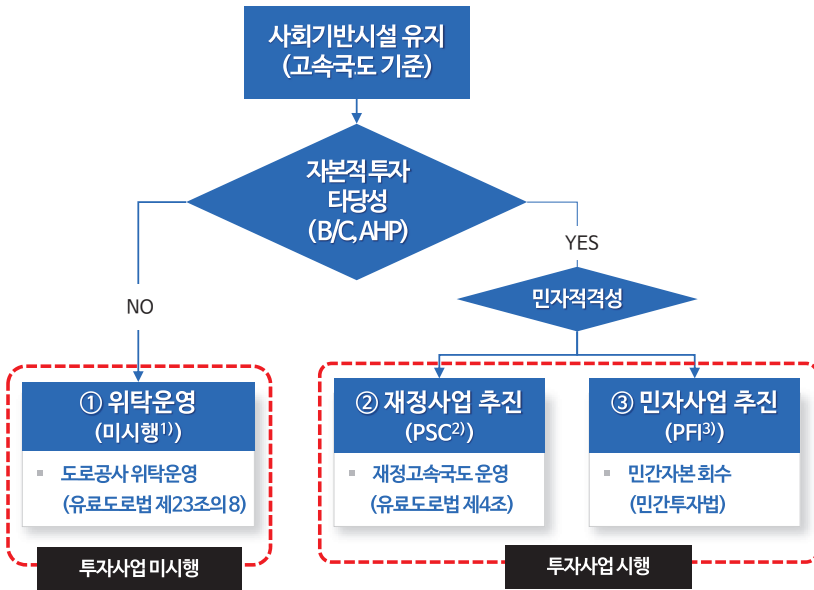
- 통행료 미납률과 미납 건에 대한 고지를 위한 운영비 지출 지속 증가
 - ✓ 2회차 미납고지 기한 내에만 납부하면 지연납부에 대한 불이익 없음
 - ✓ 민자고속도로 이용자의 하이패스 이용 수납비율 증가(18년 78.2% → 22년 86.59%)
 - ✓ 2022년 통행료 수입대비 통행료 미납률은 1.80%, 통행 교통량 대비로는 2.03% (한국도로공사의 경우 1% 초반)
 - ✓ 미납통행료 고지에 건당 460원의 우편물 제작 및 발송비용
 - ✓ 신월-여의지하도로 이후 승학터널(예정), 사상-해운대(예정) 등 100% 무인 수납하는 유료도로 증가예정
 - ✓ 서울특별시 유료도로와 부산광역시 광안대교 외의 지자체 민자도로는 우편 고지 중

2. 모바일 전자고지를 통한 미납고지비용 절감

- '23년 상반기 중 전국 7개 비연계 고속도로 노선 완료 후 도공 연계노선과 지자체 민자도로로 서비스 확대 예정
 - ✓ 고속도로 통행료 통행료 상호수납협약에 근거한 전자고지는 재정도로와 민자도로를 함께 이용한 경우에만 가능한 한계
 - ✓ 서울과 부산 외의 지자체는 유료도로 미납통행료 전자고지 시스템 미구축
 - ✓ 전자고지시 통행료 수납률 9% 이상 상승, 평균 수납기간 13일 → 3일로 10일 감소
 - ✓ '22년 경남도 관내 2개 민자도로인 마창대교와 거가대교의 연간 미납통행료 고지비용 3억원



3. 관리운영기간 만료 민자도로의 관리방안 보완



구분	사용료 산정 규정
① 미시행	<ul style="list-style-type: none"> 민자사업이 종료된 고속국도는 한국도로공사에 위탁 관리 (유료도로법 제23조의 8) 통행료는 해당 도로의 유지관리에 필요한 비용(인건비, 수선유지비 등)을 고려하여 설정 - 도로정책심의위원회의 사전 심의 (유료도로법 시행규칙 제8조의 6)
② PSC	<ul style="list-style-type: none"> 유료도로법에 따라 통행료 징수 (유료도로법 제4조) 한국도로공사 통합채산제 적용시 「고속도로 통행료 산정 기준」에 따라 요금 부과 (유료도로법 제16조 및 제18조, 국토부 고시: 고속도로 통행료 산정 기준)
③ PFI	<ul style="list-style-type: none"> 사업시행자는 수익실현을 위해 사용료 징수 (민간투자법 제25조) 사용료는 총사업비, 적정수익률, 무상사용기간을 고려하여 정함 (민간투자법 시행령 제35조)

- 1) 미시행 : 증설 등 자본적 투자사업을 시행하지 않는 대안
- 2) PSC(Public Sector Comparator) : 재정사업으로 추진하는 정부실행대안
- 3) PFI(Private Finance Initiative) : 민간투자사업으로 추진하는 민간투자 대안

3. 관리운영기간 만료 민자도로의 관리방안 보완

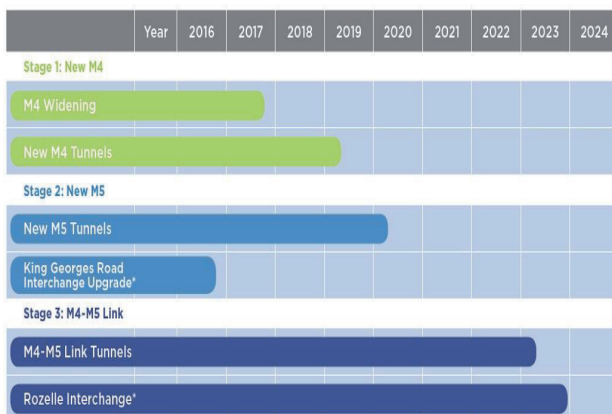
구분	해당 사업 사례
무료화	(핀란드) AP방식으로 운영되던 4번 고속도로가 1997년 종료되어 모든 고속도로 무료화 (호주) NSW주 M4 유료도로는 BTO 방식으로 운영되다가 2010년 무료화
개량·증설	(호주) NSW주 WestConnex 유료도로사업은 무료화된 과거 M4와 시종점 동일 노선 신설, IC 개량 및 건설, 신규 터널 추가건설, 노선 연장 등인데, 2010년 무료화되었던 M4 일부구간에 대해 2017년부터 다시 통행료 부과 중. 3개 실시협약이 체결되어 2060년말 동시 종료 만료 예정 (미국) 버지니아주 Dulles Greenway 차로확장 후 관리운영기간 20년 연장 (태국) 방콕 돈므앙 공항고속도로는 북부구간 추가 건설 조건으로 관리운영권 2년 연장
민간위탁	(미국) 인디애나주 동서고속도로는 2016년 순수 운영형 민자로 75년의 관리운영기간 설정
주무관청 직영	(아일랜드) 2015년말 종료된 더블린시 이스트링크 유료교량 사업

3. 관리운영기간 만료 민자도로의 관리방안 보완

- <관리운영권 설정기간 만료사업에 관한 세부요령 (2017,PIMAC)에 따라 추진
 - 인천광역시 문학터널 무료화('22.4~), 부산광역시 백양터널 관리운영기간 만료(~'24.12)
- 민자도로 시설물 및 영업시스템의 인수인계 기준 필요
 - 문학터널, 경인고속도로 시점~서인천IC 구간의 광역시도 하향시 인수인계 사례 참고
 - 시설물을 주요 공종으로 구분하고 각 공종별 인수인계 성과요구 수준서 협의
 - 주무관청과 사업시행자의 공동시설점검을 위한 체크리스트 모델 제안
 - 공동점검 후 시설물 수리보수 확인 기준 마련
- 관리운영권 종료 시 재무회계적 처리사항
 - 건설 후 기부채납 당시 주무관청의 재산으로 등록되었으나 손상차손 인식 필요시 인수인계 자산에 대한 감정평가
 - 금융기관의 담보권 해지 및 관리운영권 등록부 정리

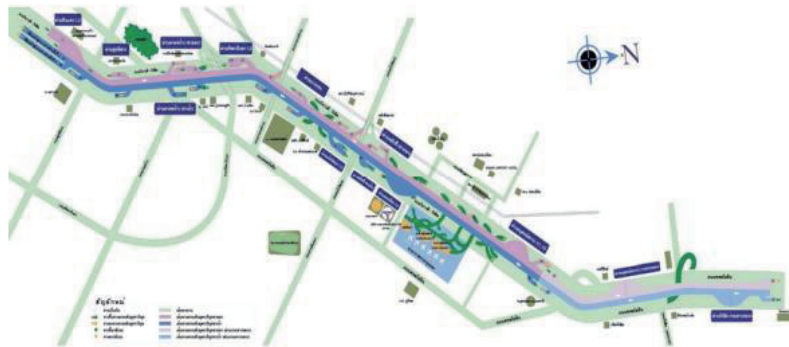
4. 민자도로 개량운영 사업모델 제시

- WestConnex는 호주에서 가장 큰 사회기반시설 사업으로, 아래 3개의 양허(concession)에 따라 시드니 서부 및 남서부를 공항 및 항만과 연결하는 33km의 고속도로 확장개량
 - (1단계) M4 확장, New M4 터널 건설
 - (2단계) New M5 터널 건설, King Georges 도로 인터체인지 개량
 - (3단계) M4-M5 Link 터널 연결, Rozelle 인터체인지 건설
- 3개의 WestConnex 양허는 2060년 말일에 만료 예정



4. 민자도로 개량운영 사업모델 제시

- 태국 방콕시의 돈므앙 공항고속도로(DMT)의 기종점 연장 사례
 - 1994년: 협약상 노선인 15.4km 준공 및 재정고속도로와의 연계노선으로 운영개시, 공기업으로 전환
 - 1996년: 5.6km의 '북부구간' 추가 건설 및 전체 노선에 대한 관리운영권을 2년 연장한 2021년으로 설정
 - 1998년: '북부구간' 준공 및 운영개시(전체 노선 21km)
 - 2007년: 수완나폼으로 국제공항 이전(2006년)을 고려, 관리운영기간을 2034년까지로 13년 연장



Don Muang Tollway (DMT) network

4. 민자도로 개량운영 사업모델 제시

- PIMAC의 <개량운영형 민자방식 추진에 관한 세부요령> (2022)에도 불구하고 민자도로 개량운영 사업의 제안서 검토 기준 미흡
 - (유형1) 기존 민자도로의 차로 증설: 평택-시흥 확장사업(제3차 제안공고 준비 중)
 - (유형2) 기존 민자도로와 기종점 동일 노선 건설: 제2 용인-서울과 신백양터널(적격성 조사 중)
 - (유형3) 기존 민자도로의 기종점 연장 건설: 해외 사례
- 개량운영형 민자도로 사업 추진의 남은 문제들
 - 유료도로법과 민간투자법이 이종으로 규제하고 있어 민간투자법에서 허용하는 민간위탁 유형 추진 불가
 - 적격성 평가시 VFM 분석을 위한 PSC 가정기준 부재(한국도로공사 수준 요금 권고)
 - 도로 개량사업의 사회경제적 효과에 대해 '차로 수' 외의 개량효과를 반영할 측정지침 부존재
 - 기존 사업자 운영기간 중 개량증설시 신규 사업자와 정산과 다자협상 문제를 제안서 평가기준에 반영 필요
- 개량형 민자도로 사업의 평가에 적합한 타당성/적격성 평가기준 지침 필요

5. 친환경 자동차 통행료 감면 축소 폐지

- 통행료의 감면대상 차량 및 대상자는 유료도로법 시행령 제8조에서 규정
 - 유료도로법령 상의 감면대상에 대한 감면으로 인한 일실수입은 실시협약에 따라 민간사업자 부담
 - 명절, 임시공휴일 등의 추가 감면사항은 주무관청 지원(청구시 주무관청의 검증)

(민자, 금액 : 억원)

구분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
통행료 총수입	14,648.2	15,270.0	13,668.0	15,488.4	15,621.1
감면금액 합계	992.6	1,056.4	911.8	813.1	1129.4
국가 필수 기능	42.6	43.3	38.8	40.7	45.3
장애인, 유공자	111.9	118.5	101.8	100.6	109.7
명절(설·추석)	292.4	308.2	147.7	0.0	202.5
노선버스(코로나) 등	24.5	25.8	91.2	112.2	122.9
경차	341.1	355.4	325.0	329.1	342.4
출퇴근	1.0	1.0	0.9	0.9	0.8
화물차 심야할인	171.9	182.3	168.0	166.5	173.3
전기차·수소차	7.3	22.0	38.4	63.1	132.4

※ 국가 필수 기능 : 군경, 구호, 구급, 소방, 유지보수, 교통단속, 긴급 물류수송 · 통행제한 노선버스(코로나) 등 : 노선버스, 평창동계올림픽, 비상자동차등장차

5. 친환경 자동차 통행료 감면 축소 폐지

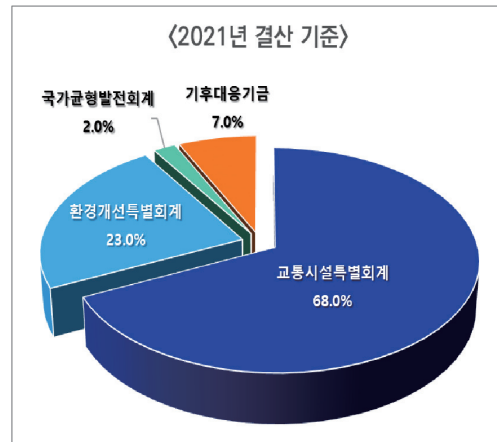
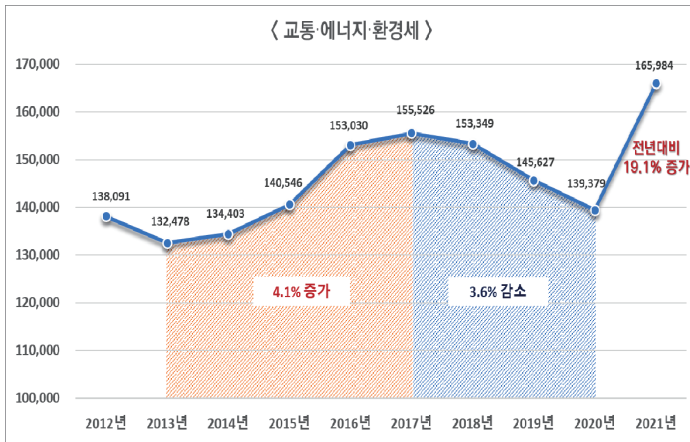
- 자동차 관련 세제 개요
 - 친환경자동차는 취득세 감면 및 공채매입비 면제, 보유세 연간 13만원, 연료에 대한 세금 미부과
 - 연평균 주행거리 13,000km, 10L/km 연비 기준 휘발유차는 연간 보유 및 주행에 대한 세금으로 164만 원 납부
 - 22년말 친환경차 누적등록대수 150만 대 돌파, 환경부의 2030년 친환경차 보급목표 785만대(4차 기본계획)

국내의 자동차 관련 세제 개요

단계	세목	내용																									
자동차 구입 시	개별소비세	차량 구입 시 내는 세금(차량 가격에 포함)																									
	교육세																										
자동차 등록 시	부가가치세	차량 등록 시 1번 납부하는 세금, 차량 가격에 불포함 세금은 아니나 차량 등록 시 내야 하는 비용 차량 가격에 불포함																									
	취득세																										
자동차 보유 시	자동차세	차량을 보유하면 매년 납부해야 하는 세금 자동차세에 포함돼 함께 납부되는 세금																									
	지방교육세																										
자동차 운행 시	교통·에너지·환경세	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">제품</th> <th colspan="3">유류세</th> <th rowspan="2">자동차 주행에 대한 자동차세</th> </tr> <tr> <th>교통세</th> <th>개별소비세</th> <th>교육세</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>휘발유</td> <td>529원/L (332.5원/L)</td> <td>-</td> <td>교통세의 15%</td> <td rowspan="2">교통세의 26%</td> </tr> <tr> <td>경유</td> <td>375원/L (238원/L)</td> <td>-</td> <td></td> </tr> <tr> <td>LPG</td> <td>-</td> <td>275원/kg (176.4원/kg)</td> <td>개별소비세의 15%</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				제품	유류세			자동차 주행에 대한 자동차세	교통세	개별소비세	교육세	휘발유	529원/L (332.5원/L)	-	교통세의 15%	교통세의 26%	경유	375원/L (238원/L)	-		LPG	-	275원/kg (176.4원/kg)	개별소비세의 15%	-
	제품						유류세				자동차 주행에 대한 자동차세																
						교통세	개별소비세	교육세																			
	휘발유					529원/L (332.5원/L)	-	교통세의 15%	교통세의 26%																		
	경유					375원/L (238원/L)	-																				
LPG	-	275원/kg (176.4원/kg)	개별소비세의 15%	-																							
개별소비세																											
교육세																											
자동차 주행에 대한 자동차세																											
	부가가치세																										

5. 친환경 자동차 통행료 감면 축소 폐지

- 수송용 유류세에 의존하는 교통에너지환경세와 교통시설 특별회계
 - 교에환세는 1994년 도입 당시 교특회계로 100% 전입되었으나 현재는 68%만 전입 중
 - 교통시설 특별회계 5대 계정 중 '도로계정' 의 최근 자원배정비율은 약 60% 가량



6. 유연한 통행료 관리체계 도입

- 동일서비스 동일요금 = 차별서비스 차별요금
 - 도로 혼잡관리를 위한 첨두시간대 탄력요금제 도입 검토 필요
 - 유료도로 통행은 공항 및 항공사의 슬롯처럼 가격차별화가 가능한 서비스
 - 시간대별, 요일별, 지역별 재정고속도로 통행료의 가격탄력성 산출 및 도입효과 분석 선행연구(2021, 채찬들)

고속도로 탄력요금제 시나리오별 도입효과 분석 사례

시나리오	변화교통량 (천대/일)	교통량 증감률(%)	적정교통비	1대당 통행비용 절감편익(원/일)	통행료 수입 (억 원/년)
2017년 현재	37,489	-	0.58	-	40,564
무료화	54,101	44.3	0.84 (↑ 0.26)	-4,708	0 (-100.0%)
혼잡시 통행료 할인	39,283	4.8	0.62 (↑ 0.04)	-662	34,273 (-15.5%)
첨두 할증 비첨두 할인	38,958	3.9	0.54 (↓ 0.04)	2,763	-

감사합니다

민자도로관리지원센터

2023 한국민간투자학회 정책토론회



금융 관점에서 바라본 민간투자사업의 현안과 개선 방안

조상용
(KB국민은행 인프라금융본부 부장)

금융 관점에서 바라본 민간투자사업의 현안과 개선 방안

2023.04.27

KB국민은행 인프라금융본부
부장 조상용

Contents

I. 서론	2
II. 최근 5개년 신규사업 현황	3
III. 금융시장 환경	4
IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선 방안	7
V. 결론	15

I. 서론

1994년 민간자본유치촉진법 제정 이후 내년이면 민간투자제도 도입 30주년.

➔ 그러나, 민간투자업계 분위기는 냉랭하며, 금융기관은 민자사업을 외면하고 전담조직도 대부분 해체되었음.

국내 PPP 사업의 연혁 및 성과

관련법령

- 1994.08월 사회간접자본시설에대한민간자본유치촉진법
- 1998.12월 사회간접자본시설에대한민간투자법
- 2005.01월 사회기반시설에대한민간투자법

수도권신공항 고속도로

- 국내 1호 민간투자사업
- 18개 금융기관이 1조3천억원 Project Finance 대주단 참여
- 5년 공사를 거쳐 2001년 개통한 인천공항과 수도권 연결

이후, 민간자본을 활용한 다양한 사업들이 진행되었고, 부족한 정부재정을 대신하여 민간의 창의와 효율을 바탕으로 필요한 시설을 적기에 공급함으로써 국민경제 발전에 크게 이바지해왔음

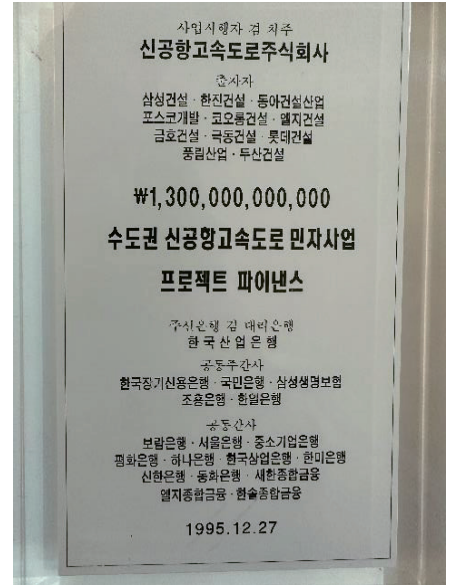
< 금융기관의 역할 : 적기 소요재원 공급 >

금융자문업무
(Financial Advisory)

금융주선업무
(Financial Arranger)

재무적투자자
(Financial Investor)

은행, 보험사, 연기금, 자산운용사, 증권사



- ❖ 향후 30년을 위해 정부와 민간이 함께 머리를 맞대고 민간투자사업 활성화 방안 마련이 절실한 상황.
- ❖ PPP(Public Private Partnership)라는 “민·관 협력” 정신을 되새겨야 할 때.

II. 최근 5개년 민간투자사업 현황(신규사업 금융약정 기준, BTL사업 제외)

민간투자시장 빙하기 ➔ 금융기관 이탈 및 전담조직 와해(실적달성 비상, 생존 몸부림) ➔ 사업의 규모, 수익률 및 리스크 측면에서 우위에 있는 해외PPP시장, 에너지시장, 부동산시장 등으로 이동 ➔ 민자사업 이해 전문인력 급감 악순환

- 최근 5개년 금융약정 체결된 신규사업은 총 11건, 7조 3,712억원 (연평균 2.2건, 1조 4,742억원에 불과)
- 최근 3개년은 더욱 심각하여 총 4건, 2,729억원. 도로/철도 사업은 전무하며, 2022년도에는 신규사업이 단 1건도 없음
- 2023년은?

구분	사업명	대출약정 금액
2018년 (1건)	광명서울고속도로 (BTO방식)	1조 1,161억원
2019년 (6건)	신안산선 복선전철 (BTO-rs방식)	1조 9,836억원
	동북선 도시철도 (BTO방식)	7,068억원
	포천화도 고속도로 (BTO방식)	5,580억원
	평택동부 고속화도로 (BTO방식)	2,718억원
	수도권광역급행철도(GTX) A노선 (BTO방식)	1조 9,396억원
2020년 (3건)	만덕센텀 도시고속화도로 (BTO방식)	5,224억원
	경산 공공하수처리시설 증설 (BTO-a방식)	93억원
	청주 공공하수처리 재이용 (BTO방식)	306억원
2021년 (1건)	시흥시 클린에너지센터 (BTO방식)	468억원
2022년 (0건)	천안하수처리장 현대화 (BTO-a방식)	1,862억원
2022년 (0건)	해당사항 없음	-
계 (11건)	-	7조 3,712억원

●연기금/공제회 이미 이탈

●보험사 이탈 가속화

●은행?

↓

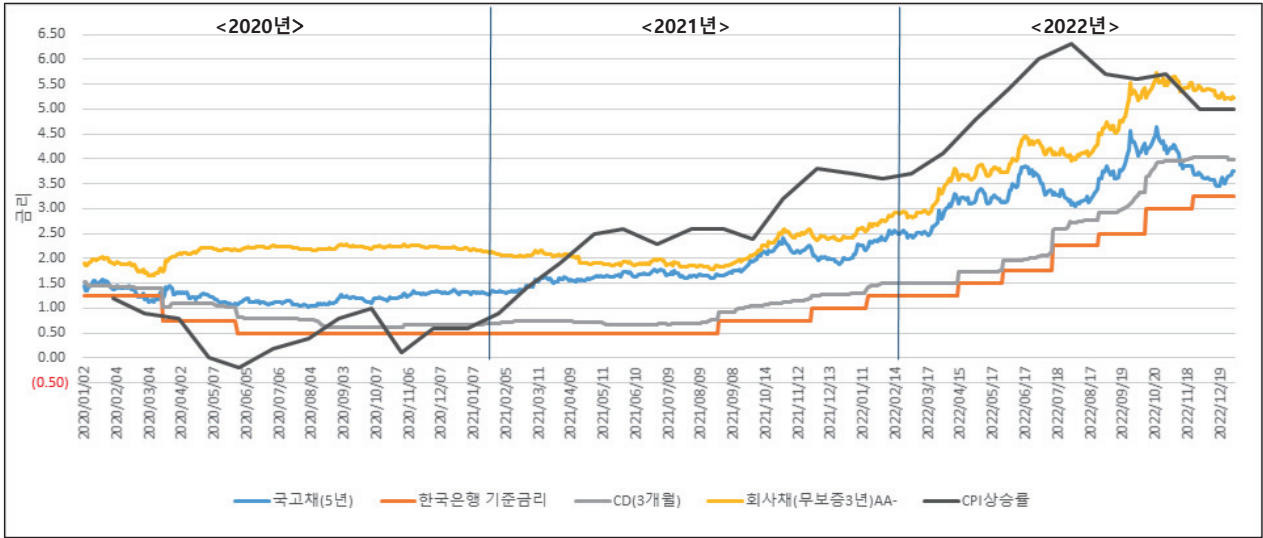
Syndication 방식으로 여러 금융기관들이 공동으로 대주단에 참여해야 하는 민자사업에서 금융기관들의 이탈은 큰 장애요인으로 작용

- ❖ 매년 일정 규모의 금융약정 물량이 나오지 않으면 수급 논리상 민간 금융기관들은 전담조직을 운영할 수 없음.
- ❖ 민간투자사업 활성화 방안 마련 절실
 - ① 신규사업 물량 확대(정부고시사업+민간제안사업) 및 ② 제도개선(절차/소요시간 단축 등)으로 민간의 참여유인 확대

III. 금융시장 환경 | 물가 및 금리 동향

고환율/고물가/고금리/저유동성 환경으로 변화

- 기준금리: 韓 22.1월 1.25%→23.3월 3.50%, 美 22.1월 0.25%→23.3월 5.00%



시장금리는 변동폭이 더 큼

- CD 3개월물: 20.1월 1.53%에서 22.11월 4.03%로 정점을 찍고 23.3월 현재 3.62%,
- 무보증회사채 AA-등급 3년물: 20.1월 1.91%에서 22.10월 5.74%로 정점을 찍고 23.3월 현재 4.11%,
- 국고채 5년물: 20.1월 1.44%에서 22.10월 4.64%로 정점을 찍고 23.3월 현재 3.37%

III. 금융시장 환경 | 민간투자시장 환경

금융기관에서 자금 공급이 원활히 이루어지지 않아 어려움을 겪는 신용경색기 진입

민자사업 자금조달 애로 가중(금리 인상, 자기자본 비율 인상 등 대주단의 요구사항 증가하며, 재무적투자자의 투자심리 위축)

➔ 정부의 선제적인 조치가 없는 경우 이런 현상은 확산하고, 시장의 신뢰를 회복하는데 많은 시간 소요



23년도 금융기관들의 자산운용 방향은 성장성 보다는 리스크관리 중심의 자산건전성 중심으로 전환

➔ 수요리스크에 노출되어 있으며 사업수익률이 낮은 BTO방식 민자사업에 대한 자기자본 및 후순위대출 투자 기피 전망

➔ 민자시장의 큰손이었던 보험사의 경우 IFRS17 및 K-ICS 적용에 따라 그동안 민자사업에 널리 적용되었던 통펀드 (지분투자, 후순위대출 및 선순위대출을 모두 참여하는 펀드)나 블라인드펀드 참여 위축으로 투자 패턴 변화

III. 금융시장 환경 | 민간투자시장 환경

보험사들은 일반회계 부문에 IFRS17이 도입되어 보험자산과 보험부채가 시가평가로 바뀌고, 건전성 부문에서도 K-ICS가 도입됨에 따라 위험가중치가 높은 지분투자나 장기대출 기피 요인으로 작용.

IFRS17 개요	구 분	변경 전(IFRS4 및 일부 9)	변경 후(IFRS17)
	자산 평가	<ul style="list-style-type: none"> 대출: 원가평가 주식: 시가평가 펀드: 시가평가(B/S에 반영) 	<ul style="list-style-type: none"> 대출: 원가평가 주식: 시가평가 펀드: 시가평가(I/S에 반영)
	부채 평가	<ul style="list-style-type: none"> 원가평가 	<ul style="list-style-type: none"> 시가평가

K-ICS 개요	구 분	변경 전(RBC)	변경 후(K-ICS)
	산 식	지급여력비율 = 가용자본/요구자본 (감독당국에서 150% 이상 유지 권고)	
	가용자본	<ul style="list-style-type: none"> 자본* + 보완자본 - 차감항목 *기타포괄손익누계 등 B/S상 자본 	<ul style="list-style-type: none"> 순자산* + 보완자본 - 차감항목 *자산(시가평가)-부채(시가평가)

정부에서는 금융기관(은행, 보험사 등)이 민자사업에 펀드 투자하는 경우 펀드의 공정가치 평가 제외, 위험가중치 감면 등 규제완화와 함께 산업기반신용보증기금의 역할 확대^{주)} 등 실효성 있는 민간투자사업 활성화 노력 필요.

주) 낮은 사업수익률로 민자사업의 매력도가 하락하고, 현재와 같은 신용경색기에는 금융기관들이 사업의 리스크에 매우 민감해지기 때문에 산기반신보의 보증 역할이 매우 중요. ①보증한도 확대(22년에 개별 사업당 7,000억원으로 상향되었으나, 향후 대형 사업 추진, 금융비용 절감 등을 위해 추가 확대 필요), ②보증범위 확대(출자금과 후순위대출에 동시 참여하는 재무적투자자들의 참여유인 제공을 위해 후순위대출까지 확대 필요), ③보증료를 인하(차입금리 상승에 따른 금융비용 상승 부담 경감 차원에서 현재 0.20~0.35% 수준의 보증료를 추가 인하) 등
 → 이를 위해서는 산기반신보의 기본재산을 확충하거나 현재 기본재산의 20배인 보증한도 상향해서 보증여력 키워야 할 것.

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

1 사업수익률

현재 사업수익률은 불변 기준 BTO사업의 경우 4.00~5.00%, BTO-rs/a사업의 경우 2.50~3.00%로 낮은 수준. (선행 사업의 사례에 의존하고 있어 지속 하락 추세)

이마저도 실시협약상의 통행량이 100% 확보되었을 경우 등을 가정한 이론수익률이며, 실제수익률은 더 낮음.

구 분	물가 (CPI)	사업수익률(경상) (1+불변IRR)×(1+CPI)-1	대출금리 / 주주수익률		실제 조달금리
			Case	금리 / 주주수익률	
BTO (사업수익률 4.5% 가정) [자본구조] 선순위 70% 후순위 15% 자본금 15%	↑	7.5%	1	4.0%	15.7%
			2	5.0%	13.3%
			3	6.0%	11.0%
			4	7.0%	8.7%
BTO-a (사업수익률 2.5% 가정) [자본구조] 선순위 70% 후순위 15% 자본금 15%	(3.0% 가정)	5.5%	5	4.0%	9.0%
			6	5.0%	6.7%
			7	6.0%	4.3%
			8	7.0%	2.0%

물가가 상승하면 사업수익률(경상)도 상승하며, 타인자본 조달금리가 저금리일 경우 주주수익률은 극대화되고(Case1 및 Case5), 타인자본 조달금리가 고금리일 경우 주주수익률은 하락(Case4 및 Case8).

현실적으로 Case4, Case7 및 Case8의 경우에는 낮은 사업수익률 등의 사유로 자기자본 및/또는 타인자본의 조달이 어려울 것.

※ 상기의 사업수익률은 실시협약상 현금흐름 가정과 실제의 현금흐름이 동일하다는 가정에서 산정된 이론적인 수치이며, 실제의 사업수익률은 대폭 낮아짐.

i) 사업적인 측면에서 협약 수입 대비 실제 수입의 미달, 원자재 가격 상승에 따른 공사비 증가 등 미인정 추가 사업비 및 추가 운영비 발생, 자금재조달 이익공유, ii) 금융구조상의 측면에서 DSRA(Debt Service Reserve Account) 적립, 추가 금융조달비용 발생(보증료, 금융자문/주선 수수료, 각종 실사비용 등), 대출약정서상 배당제한조건 준수를 위한 현금 유보 등이 원인.

더구나, 현재의 고물가/고금리 시장상황에서 금융기관들은 30년의 운영기간 동안 물가가정은 현재보다 낮게 적용하나, 금리는 현재 고금리를 그대로 적용하여 결론적으로 기대 주주수익률은 크게 낮아지게 되어 재무적투자자 유치 어려움.

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

1 사업수익률(계속)

현재의 사업수익률은 장기의 사업기간 동안 부담하는 수요리스크 등 감안시 낮은 수준

정부 입장	금융기관 입장
<ul style="list-style-type: none"> • 낮은 통행료를 제공하여 국민 편의 증진 • 이론 사업수익률 • 국민여론 중시 • 부족한 정부재정 대신 적기 필요시설 공급 및 경기활성화 기여 	<ul style="list-style-type: none"> • 사업별 부담하는 리스크에 상응하는 적정 사업수익률 필요 • 이론 사업수익률 > 실제 사업수익률 • 부정적 여론 부담. 35년간 PPP정신 필요. 통행료는 이용자 부담 • 정부의 민자사업 활성화 의지?

내 돈이라면 이 정도 수익률/리스크에 장기간(30년 이상) 투자하겠나?
 (수익률과 유동성 측면에서 국고채/우량회사채 or 해외PPP 등 타 대체자산 대비 강점이 있나)

낮은 사업수익율은 신규사업 부채와 함께 민자시장에서 금융기관 이탈의 가장 큰 원인
 (금융기관 역할: 고객의 소중한 자금을 위탁받아 잘 운용하여 원금+적정수익률을 돌려드리는 선량한 관리자)

사업수익률 현실화 필요

①	<ul style="list-style-type: none"> • 사업수익률은 차입금리와 주주수익률을 담는 그릇이며, 유사시 외부충격을 흡수하는 완충 역할. • 이론 대비 실제 사업수익률 하락을 초래하는 수요 감소 리스크와 기타 다양한 환경 변화(사업비/운영비 증가, 금융기관 요구 조건 대응 등) 요인들에 대응하기 위해서는 리스크에 상응하는 적정한 사업수익률 필요. ※ 30년 이상 장기의 사업기간 동안 인구구조의 변화, 대체교통수단 등장 등으로 인한 수요 감소 가능성에 금융기관 예민.
②	<ul style="list-style-type: none"> • 금융기관들은 수익률 및 리스크 부담 측면에서 비교 우위가 있는 해외 PPP사업으로 전향. (연기금/공제회는 이미 이탈) → 계속되는 이탈 방지 시 민자사업 재원조달의 지연 또는 실패로 이어질 것. • 금융시장이 수용 가능한(민간사업자가 부담하는 리스크에 상응하는 합리적인) 사업수익률이 필요하며, 지금과 같은 신용경색 상황에서는 요구 수익률 수준이 더욱 올라감. 특히, 재원조달시 대주단 뿐만 아니라 재무적투자자로서의 금융기관의 참여가 필요한 현실.
③	<ul style="list-style-type: none"> • 민자사업에 투자한 금융기관이 30년 이상의 사업기간 동안 자금재조달 이익공유 이슈로 중간에 Exit이 어렵다는 부분도 금융기관들에게는 (해외사업 대비) 큰 장애요인이며, 이는 리스크 프리미엄으로 작용.

※ 북미/유럽/호주의 민간사업자가 수요리스크를 부담하지 않는 AP방식 사업의 경우에도 사업수익률이 5.00~6.00%에 이름.

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

1 사업수익률(계속)

현재의 실시협약은 최초 협약 체결시 장래수요, 사용료, 사업수익률이 결정되나, 장기 사업의 특성상 실제 수요는 예측을 벗어나는 경우가 대부분. 이를 감안하여 ①일정한 주기로 갱신실시협약을 체결하여 수요 및 사용료를 조정하는 방안, ②사업수익률을 실시협약 체결 시점에 고정하지 않고, 금융 시점에 고정하는 방안, ③재원조달 여건을 반영한 사업수익률 및 요금 조정방안 등 다양한 대안을 고민할 필요가 있음.

(예시)
 ③사업수익률 및 요금 조정 방안 메커니즘



시장상황	신용경색기 고금리 상황. 주주 요구수익률 증가. 사업수익률 인상(사용료 인상 또는 건설보조금 인상) 필요.
정부입장	현재 금융시장 상황을 반영하여 사업수익률 인상이면 임기응변의 대처는 가능하나, 향후 2~3년 후 금융시장이 안정화되어 저금리로 전환시 고정된 사업수익률로 인해 과도한 지원을 했다는 비난 우려
대안	신용경색기 감안 일단 사업수익률을 인상하여 사용료 및 건설보조금 결정하여 실시협약 체결. 향후 i)고금리 고착화 시 전년도 CPI 반영하여 매년 요금 인상, ii)금리 안정화 시 일정기간 전년도 CPI 반영한 요금인상을 하지 않고 요금인상을 억제하여 자연스럽게 사업수익률 인하 유도. 물론, 이러한 메커니즘이 가능하기 위해서는 후술할 자금재조달 이익공유 배제가 필요.

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

2 | 자금제조달 이익공유

최초 금융약정 단계 이익공유	내용	<ul style="list-style-type: none"> • 다음 2가지 중 하나에 해당 시 (즉, 협약에서 정한 내용과 다르게 금융이 진행되는 경우) <ul style="list-style-type: none"> → 5% 이상의 출자자 지분 변경(자본구조 변경 또는 타인자본 조달조건의 현저한 변경 수반시) → 자본구조 변경 • 현실적으로 금융약정 체결은 실시협약 체결과 동시에 이루어지는 것은 불가능하며, 협약 체결 이후에 진행됨. <ul style="list-style-type: none"> → 협약 통행량에 대한 대주단의 실사 등 제반 사업성 검토가 완료되고 나서 금융구조와 조건이 결정되며, 이후 금융약정을 체결함 → 실시협약 시점과 금융약정 시점 사이에 시장상황의 변경 등 여러 이유로 출자자 변경, 자본구조 변경 및 타인자본 조달조건의 변경이 필연적으로 발생함
	문제점	
최초 금융약정 이후 단계 (Refinancing) 이익공유	내용	<ul style="list-style-type: none"> • 최초 금융약정 이후 다음 3가지 중 하나에 해당하는 경우 <ul style="list-style-type: none"> → 5% 이상의 출자자 지분 변경(자본구조 변경 또는 타인자본 조달조건의 현저한 변경 수반시) → 자본구조 변경 → 타인자본 조달조건의 현저한 변경(금리인하,상환스케줄 변경 등) • 자금제조달로 이익이 발생하고, 그 이익을 합리적으로 측정하여 공유한다면 불만 최소화 가능하나, 측정하는 부분에 있어 다음의 2가지는 불합리함. <ol style="list-style-type: none"> 1) 미래현금흐름 반영 시 운영실적 미고려 <ul style="list-style-type: none"> → 미래현금흐름 반영 시 실제 운영실적과 무관하게 협약상의 현금흐름 반영. 즉, 운영기간 경과함에 따라 미래 현금흐름도 예상 가능할텐데 실적을 전혀 고려하지 않고 있어 공유이익 과대 계산 → 협약 대비 100% 이하 실적이 나오는 사업장에 대한 과다한 사용료 인화로 이어지며, 운영실적이 저조하여 어쩔 수 없이 자금제조달 추진하는 사업도 구제금융으로 인정받지 못하고 사용료를 인하여야 하는 이중고 직면 2) 가중평균자본비용 효과 선반영 <ul style="list-style-type: none"> → 자본구조 변경에 따른 출자자의 이익을 계산하기 위하여 가중평균자본비용 효과를 먼저 계산하고, 이후 출자자 기대수익률(Blended ROE=자본금+후순위대출로 산정한 ROI) 증가효과를 계산하여 공유이익 측정함. 그런데, 자금제조달로 인한 공유이익이 출자자의 증가된 이익이라고 한다면, ROI에 이미 자본구조로 인한 효과가 모두 포함되어 계산되는 것인데, 가중평균자본비용 효과를 선반영함으로써 자금제조달 이익이 중복적으로 공유됨.
	문제점	

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

2 | 자금제조달 이익공유(계속)

금융기관들의 민자사업 참여를 꺼리게 만드는 가장 큰 장애요인으로, 재원조달 방식의 다양성 및 창의성을 저해하는 대표적인 모래주머니이자 세계적으로도 유사한 규제를 찾아보기 어려움.

그동안 업계에서 지속적으로 개선을 요청해온 사항이나, 2014년 기준 발표 이후 현재까지 유지되고 있어 최근의 변화된 시장상황을 전혀 반영하지 못하고 있음. 규제 완화가 반드시 필요한 영역.

※ (가득이나 사업수익률도 낮은 상황에서) Mini-perm 구조(5~10년 단기 조달 후 리파이낸싱), 건설기간 Bridge Loan 제공 후 본 파이낸싱, SOC채권(ABS 등)발행 통한 채권시장 활용 등 금융의 창의성/유연성을 가로막는 가장 큰 장벽으로 작용

도입 경과	<ul style="list-style-type: none"> • 2004년 민간투자사업기본계획에서 도입 • 2007년 자금제조달 세부요령 공표(자금제조달의 구체적인 절차와 방법 등을 규정) • 2014년 자금제조달 세부요령 개정본 공표 이후 현재까지 유지
-------	--

자금제조달 이익공유 한시적 유예, 장기적 폐지 필요

- **최초 금융약정 단계에서는 자금제조달 이익공유 적용 배제 필요**
 - **최초 금융약정 이후 단계에서의 공유이익 계산시**
 - ① **미래현금흐름 계산시 운영실적 반영 필요**
(해지시지급금 계산시 사업시행자 귀책사유 이외의 사유에서는 미래기대현금흐름의 현재가치를 반영하도록 하고 있고, 미래기대현금흐름 계산시에는 협약 대비 운영실적의 비율을 고려하도록 하고 있는 바, 동일하게 자금제조달 공유이익 계산시에도 미래현금흐름에 운영실적의 합리적인 반영이 필요)
 - ② **공유이익을 중복 적용하는 가중평균자본비용 효과 적용 폐지 필요**
 - **현재와 같은 신용경색기에 한해서라도 금융모집을 앞둔 사업들의 성공적인 금융약정을 위해 “한시적인 적용 배제” 필요**
 - **최소한 사업자가 수요위험을 100% 부담하는 BTO사업의 경우 이익공유 완전 배제 필요(수요 미달시 자본금, 후순위대출금 손실 부담)**
- ※ 선진국들의 경우 운영단계에서 실질적으로 자금제조달에 따른 이익이 존재하는 경우에만 한정하여 이익 공유 (영국의 경우 운영실적이 협약실적을 초과하는 사업장에 한하여 적용)

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

3 해지시지급금

사업시행자 귀책사유 투명한 해지절차 명시 및 해지시지급금과 연계 BTO-rs/a사업의 상각방식 개선 필요

구분	내용
사업시행자 귀책사유로 인한 해지시 투명한 절차 명시	<ul style="list-style-type: none"> 사업시행자 귀책사유로 해지 사유가 발생하더라도 주무관청이 해지 권한을 보유하기 때문에 사업해지에 적극 동의하기 힘든 상황. 특히, 사업시행자 귀책사유 해지시 기투입민간투자자금의 상각 잔액을 기준으로 해지시지급금이 결정되므로 주무관청은 사업을 일찍 해지할 경우 오히려 배임 이슈에도 노출 가능성. 이에 따라 파산이 임박한 사업의 경우에도 사업시행자는 손실을 누적적으로 쌓으면서도 해지할 수 없는 상황에 놓이게 됨.
BTO-rs 및 BTO-a 사업에서 정부보장분 상각방식 개선	<ul style="list-style-type: none"> 사업자귀책시 해지시지급금은 기투입민간투자자금을 정액법으로 상각한 잔액으로 계산되나, BTO-rs/a 사업에서 정부보장 민간투자비는 원리금균등 상각되어 잔액이 해지시지급금을 초과하는 위험노출 구간 발생. 이는 금융기관들의 선순위대출 참여 저해요소로 작용. 주무관청(특히, 지자체)은 민투자사업기본계획이 달리 실시협약 체결에 부담. 해지시지급금과 동일하게 상각방식 개선 필요. ※ 신안산선 사업의 경우, 실시협약에서 민투자사업기본계획과 달리 원금균등상각으로 변경 반영 사례.

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

4 자기자본 비율

최소 자기자본 비율 요구조건 완화 필요 및 공공 부문의 출자비중 확대를 제언드림

구분	내용																						
최소 자기자본 비율 완화	<ul style="list-style-type: none"> 현재 총민간투자비의 15% 이상 자기자본 비율 요구 목적 : 건설기간 중 건설의 안정성 유지? <ul style="list-style-type: none"> → 대부분 금융기관들이 F로 참여 현실. 건설사들의 출자 부담 큼(특히, 대규모 사업) 기본적으로 금융시장의 자율 영역에 맡길 필요. <ul style="list-style-type: none"> → 실시협약 상 Penalty에 추가하여 금융시장 상황에 따라 금융기관들이 Bankable한 적정 D/E 비율 요구하고, EPC계약 등을 통한 준공의무 부과로 통제 가능 <p>→ BTL과 동일하게 “5% 이상”으로 규제 완화 필요 ※ 2015년 기본계획부터 자가자본비율 완화(20%→15%) 이후 현재에 이르고 있음</p>																						
(신용경색기) 공공 부문의 출자비중 확대	<ul style="list-style-type: none"> 정부의 건설보조금(총사업비의 20~30%) 중 일부를 공공부문의 출자(지분을 49% 이하)로 전환하는 방안 제시 공공 부문의 지분에 대하여 배당금 수령을 포기하면 (민간사업자의 수익률이 늘어나) 사업수익률을 낮춤으로써 요금인하 가능 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">구분</th> <th rowspan="2">건설보조금</th> <th colspan="4">총민간투자비</th> </tr> <tr> <th>선순위대출금</th> <th>후순위대출금</th> <th>자본금</th> <th>계</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>가존 방식</td> <td>20%</td> <td>56.0%(민간)</td> <td>12.0%(민간)</td> <td>12.0%(민간)</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>제안 방식</td> <td>14%</td> <td>60.2%(민간)</td> <td>12.9%(민간)</td> <td>12.9%(민간+공공)</td> <td>86%</td> </tr> </tbody> </table> <p>→ 신용경색기 투자자 유치 어려움 해결 가능 ※ 재무적투자자들은 통상 “출자금+후순위대출” 을 동시 실행하는 특성을 감안할 때, 등 구조하에서는 F의 출자금 비중을 줄이고(공공기관 참여분 만큼) 후순위대출 비중이 늘어나 안정성을 높이는 효과 기대 가능</p>	구분	건설보조금	총민간투자비				선순위대출금	후순위대출금	자본금	계	가존 방식	20%	56.0%(민간)	12.0%(민간)	12.0%(민간)	80%	제안 방식	14%	60.2%(민간)	12.9%(민간)	12.9%(민간+공공)	86%
구분	건설보조금			총민간투자비																			
		선순위대출금	후순위대출금	자본금	계																		
가존 방식	20%	56.0%(민간)	12.0%(민간)	12.0%(민간)	80%																		
제안 방식	14%	60.2%(민간)	12.9%(민간)	12.9%(민간+공공)	86%																		

IV. 민간투자사업의 주요 현안과 개선을 위한 제언

5 새로운 민간투자사업 방식 소개

국내 민자사업은 해외 선진국 PPP사업 대비 질적, 양적 매력도 떨어짐.

질적 측면	상대적으로 High Risk, Low Return
양적 측면	매년 꾸준한 신규사업 공급 안되고, 연도별 물량 편차도 큼

구분	내용
영국 등에서 시행하는 규제자산모델방식(RAB; Regulatory Asset Model)	<ul style="list-style-type: none"> 민간사업자에게 최소한의 수입 보장. → 즉, 합의된 총투자비(CAPEX) X 가중평균자본비용(WACC) + 운영비용(OPEX) 단, 5년 단위로 WACC를 재설정(Reset)하여 사업자의 과도한 수익을 방지하고, 민간의 투자를 유도하는 방식 <p style="text-align: center;">VS</p> <p style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">국내 BTO방식은 30년 운영기간 동안 사업수익률 고정. 운영기간 중 발생한 재무적 손실을 구제할 수단 없음</p>
호주 등에서 시행하는 AP(Availability Payment) 방식	<ul style="list-style-type: none"> 수요리스크에 크게 노출된 그린필드 사업을 대부분 AP방식으로 진행 → 35년(=건설5년+운영30년) 이상의 장기사업에서 향후 인구구조의 변화(저출산/고령화), 신기술 개발에 따른 대체교통수단의 등장 등에 따른 수요리스크가 너무 커서 민간사업자가 감당할 수 없음을 인정하고 정부에서 수요리스크 부담 <p style="text-align: center;">정부입장</p> <p style="text-align: center;">장점</p> <p>①정부에서는 민간사업자간 경쟁입찰 촉진을 통해 사업수익률 및 사용료 인하 효과로 공공성 증진 가능 ②물가관리 측면에서도 전략적 요금 책정 및 인상시기 조절 가능 ③사업 소요시간 단축 가능(경쟁입찰 단계에서 참여 컨소시엄들이 금융 LOC를 제출. 즉, LOC가 실시협약의 일부가 되어 우리나라처럼 실시협약 체결 후 금융기관들이 사후적으로 D/D를 통해 통행량을 재추정하고, 동 결과에 따른 시나리오 분석에 따라 금융조건 결정 및 약정에 많은 시간 소요 및 금융 불확실성 증가 해소)</p> <p style="text-align: center;">VS</p> <p style="border: 1px solid orange; padding: 2px;">국내 BTO방식 대규모사업(GTX A,B,C 등)의 수요 미달시 자본금과 후순위대출금 손실처리 불가피 → 1건이라도 발생시 민자사업은 금융기관들로부터 완전히 외면 받을 것</p>

V. 결론

발표 내용 요약

- ✓ 신용경색 시기 금융기관 요구금리 상승, 유동성 관리 강화, 해외 인프라 PF로의 이탈로 국내 민자사업 자금 조달 불확실성 심화. 사업성 및 금융조건에 따라 금융조달 가능성 양극화 전망
- ✓ 최근의 고물가 상황은 민자사업의 기대 사업수익률을 상승시키나, 수익률 상승분이 고금리 타인자본 조달비용, 주주 요구수익률 증가분과 상쇄되는 정도에 따라 금융가능성이 달라짐
- ➔ 민자사업에서 금융기관 이탈 원인 살펴보고 민자사업의 매력도 제고를 위한 활성화 정책해 구체적 개선방안 반영 필요

정책 개선 제언

- ✓ 과도하게 낮은 현재의 사업수익률 개선 + 매년 일정한 신규사업 공급 필요
- ✓ 금융기관 대상 참여유인 제공 및 자원조달 유연성 확보를 위해 “자금재조달 세부요령” 규제 완화
→ 한시적 유예, 장기적으로 폐지 바람직
- ✓ 금융기관의 회계 및 건전성 규제 강화(IFRS17, K-ICS 등)에 따라 인프라펀드에 대한 공정가치 평가 제외, 인프라자산에 대한 위험가중치 감면 등 규제 완화 필요
- ✓ 산업기반신용보증기금 역할 확대
- ✓ 해지시지급금 개선, BTO-rs/a 사업 정부보장 민간투자비 상각방식 개선 및 자기자본비율 규제 완화
- ✓ 신용경색 시기 공공 부문의 출자금 참여 확대
- ✓ 해외 선진국 제도 벤치마킹을 통한 새로운 민자사업 방식 도입 검토 필요 등

감사합니다!

KB국민은행 인프라금융본부 부장 조상용
010-7713-2105 sangyong.cho@kbf.com

[M E M O]

[M E M O]

[M E M O]

□ 행사장소:

- 주소: 서울특별시 동대문구 회기로47(청량리동 207-41)
- 장소: 서울 흥릉 글로벌지식협력단지 교육동 2층 무궁화홀

□ 약도:



- [고려대역(6호선) 출발점]

3번 출구로 나와 50m 이동 → [고려대] 앞 교차로에서 우회전 후 500m 이동 → 글로벌지식협력단지 진입로 입구 통과 → 글로벌지식협력단지 정문까지 약 300m 이동 → 글로벌지식협력단지 도착

□ 주차 안내

- 글로벌지식협력단지 주차장의 주차면 수가 적어 주차가 어려우니 대중교통을 이용해 주시기 바랍니다.
- 장애인, 임산부 등 이동이 불편하신 분들이 이용하실 수 있도록 인근 대학교 또는 공용 주차장을 이용해 주시면 감사하겠습니다.

□ 셔틀버스 안내

고려대역(3번 출구) → KIST 정문, 산림과학원 정문 → 글로벌지식협력단지 → 고려대역(3번 출구)