

SOC 민자제도 ‘윈·윈 모델’ 만들어야

사회간접자본(SOC)인 민자도로의 수요 예측이 잘못돼 정부와 지자체의 적자보전액이 누적되고 있다는 보도(11월 18일자 1면)가 있었다.

사실 민자사업은 30년 이상 장기투자에 따른 위험이 매우 큰 사업이다. 예측 불가능한 위험의 대부분을 민간사업자가 부담하기 때문이다. 민자사업을 먼저 시작한 선진국에서는 사업 위험의 일부를 정부가 부담하고 있다. 우리나라도 민자사업 시행 초기에 IMF 외환위기와 고금리 등 사회경제적 특수상황으로 인해 최소운영수입보장제도를 도입했다. 이는 민간이 예측한 수요 부족분에 대해 국가가 일정비율을 보전해 주는 제도이다. 그렇다면 교통 수요 예측이 제대로 되지 못한 이유를 살펴볼 필요가 있다.

교통수요량은 인구, 자동차등록 수, 개발



박 상 규

한 교통량에 차이가 발생했다.

통행료도 민자도로는 구조적으로 높을 수밖에 없다. 민자도로는 일정기간 동안에만 투자한 원금을 회수해야 하고 부가세도 붙는다. 반면 재정도로 통행료는 재정 지원금이 50%이고 징수기한도 없으며 부가세도 면제받아 낮을 수밖에 없다.

그러나 이제는 근본적으로 달라졌다. 우선, 재정부담이 됐던 최소운영수입보장제도가 전면 폐지됐다. 교통수요 예측시스템

사업 등 기초자료를 토대로 산출한다. 그런데 1990년대 민자사업들의 교통수요 예측 때에는 기초 자료들의 신뢰도가 높지 않아서 실제 교통량과 민간이 예측

도 크게 개선됐다. 수요 예측의 신뢰성과 정확성을 높이기 위한 투자평가지침이 제정됐고, 국가교통 DB도 체계화됐다. 또한 수요 예측을 부실하게 하면 처벌을 받는다. 통행료도 사업자 간 경쟁으로 재정사업과 거의 동일한 수준이 됐다. 이렇듯 민자사업 추진 여건이 크게 변했음에도 많은 사람들은 재정부담이 되는 사업들만 기억한다. 또한 부족한 SOC 예산을 대신해 당초 계획보다 조기 건설된 민자도로가 지역발전에 기여한 경제적 효과는 고려하지 않는다.

분명 과거의 민자사업은 잘못됐지만 그간 드러난 문제점은 바로잡혔다. 지금은 국민과 국가, 사업자 모두가 윈-윈(Win-Win)할 수 있는 민자제도의 보완책 마련에 지혜를 모아야 할 때다.

대한건설협회 상근부회장

• 열린마당 •



박상규
대한건설협회 상근부회장

민자사업 보완책 시급히 마련돼야

최근 사회간접자본(SOC)의 민자사업이 어려움에 처해 있다. 민자사업을 바라보는 시선도 굵지 않다.

민자사업은 30년 이상 장기투자하는 사업으로 도급공사인 재정사업과는 달리 사업 리스크를 대부분 민간사업자가 부담한다. 리스크가 높다 보니 정부는 최소 운영수입보장(MRG)제도를 도입했다. 민간이 예측한 수요 부족분에 대해 국가가 일정 비율을 보전해 주는 제도로 교통수요량과 밀접한 관계가 있다. 그런데 1990년대 시작된 민자사업들의 교통수요 예측 때에는 인구, 자동차 등록 대수, 교통지역 간 통행량 분석자료 등 기초 자료의 신뢰도가 높지 않았다. 그 결과 준공 후 실제 교통량과 민간이 예측한 교통량에는 상당한 차이가 발생했다.

통행료가 높은 이유는 민자도로는 일정 기간 안에 투자비를 전액 회수해야 하고 부가세도 불기 때문이다. 반면 재정도로 통행료는 정부 지원금이 50%에 이르고, 징수 기한도 없고 부가세 면제 등에 따라 낮을 수밖에 없다.

하지만 과거의 사업을 기준으로 민자사업 전부를 부정적 시각으로만 보고 매도해서는 안 된다. 민자사업 추진 여건이 1990년대에 비해 근본적으로 달라졌기 때문이다.

우선 재정부담이 됐던 최소운영수입보장제도가 폐지됐다. 교통 수요예측 시스템도 크게 개선됐다. 수요예측의 신뢰성과 정확성 제고를 위한 투자평가 지침이 제정됐고 국가교통

데이터베이스(DB)도 체계화됐다. 또한 수요예측을 부실하게 하면 처벌받게 된다. 통행료도 사업자 간 경쟁으로 재정사업과 거의 동일한 수준이 되고 있다. 특히 재정건전성을 유지하기 위해서는 민간자본을 활용해야 한다. 국가채무가 407조원인 반면 부동산자금은 570조원에 이른다. 따라서 국가재정을 보완한 사회간접자본(SOC)시설 구축과 부동산자금의 투자처로 민자사업이 최적의 대안이 될 수 있다.

이렇듯 민자사업 추진 여건이 크게 변했음에도 많은 사람은 이미 완공돼 정부가 재정부담을 하는 사업들만 기억한다. 또한 부족한 SOC 예산을 대신해 당초 계획보다 조기에 건설된 민자도로가 지역 발전에 기여한 경제적 효과는 고려하지 않고 있다. 초창기 민자사업들의 부정적인 측면만 각인돼 있기 때문이다.

1994년 태동된 민자사업은 국민 편익 향상은 물론 경제 성장에 크게 이바지했다. 프로젝트파이낸싱(PF) 방식의 금융산업 발전에도 일조했다. 또 세계 5대 사장교인 인천대교와 세계 최장 침매터널인 거가대교도 민자사업으로 완공해 한국 교량기술의 국제경쟁력을 한 차원 높였다는 평가를 받고 있다.

하지만 최근 민자사업은 최소운영수입이 보장되던 사업이 종료된 이후 침체일로에 있다. 많은 사업이 표류하거나 계약해지 상황으로 내몰리고 있다. 이에 투자자들은 최소한의 투자여건 마련을 요청하고 있다. 투자자 없는 민자사업은 존재할 수 없다. 따라서 국가, 국민, 사업자 모두가 상생할 수 있는 민자제도 보완책이 시급히 마련돼야 한다.