서울 지하철 9호선 사업 착수,‘ 시험적 ’민자 유치 방식으로

- BTO · BOT 로 사업자 공모, 민간 사업자의 실질 부담액은 4,800 억원 정도 -

서울 2기 지하철(5 8호선) 건설이 한창이던 지난 1994 년 서울시는 3기 지하철(9 12 호선) 건설 계획을 발표했었다. 당시의 3기 지하철 안은 △9호선(38km · 마곡 등촌 가양 여의도 노량진 송파) △10 호선(35km · 시흥 독산 강북 도심 장안 면목) △11 호선(35km · 신월동 목동 성산동 남가좌동 홍은동 한강 강남대로 양재) △12 호선(9km · 월계 번동 청량리) 등 4개의 신설 노선에 △3호선 연장 구간(3km · 수서 가락동 오금동) 건설을 포함한 것이었다.

10 · 11 호선은 수도권 광역 A · B선에 흡수

이 가운데 외형상 현재까지 잔존한 것은 내년 본격 착공에 들어가 2007 년 완공 예정인 9호선 하나뿐이다. 나머지는 모두 어떻게 된 것일까. 당시 발표를 기억하는 사람들은 궁금하다. 이에 대한 서울시 지하철건설본부의 이야기는 ‘‘ 건설 주체와 철도의 형식만 바뀌었을 뿐, 본질적으로는 별로 달라진 것 없이 모두 건설될 예정 ”이라는 것이다. 즉, 10 호선과 11 호선은 이후 정부에서 추진하기로 한 수도권 광역 A선과 수도권 광역 B선으로 흡수 통합되었고, 12 호선은 경전철 대상 구간으로 바뀌었다. 참고로 광역 A선은 안산에서 고속철도 광명역 및 영등포와 서울역을 거쳐 청량리까지, 광역 B선은 분당에서 양재를 거쳐 용산까지 연결하는 것으로, 쾌속 직행 열차 운행을 전제로 하고 있다. 정부는

서울 지하철 9호선 노선도.

이 가운데 광역 B선의 경우, 용인 난개발 지역에 대한 교통 대책 및 최근 발표한 판교 신도시 건설 계획과 관련해 일부(분당 강남역)를 조기 착공할 예정이다. 당초 계획보다 크게 늦어지기는 했지만, 3 호선 연장 구간은 서울시가 직접 2003 년도에 착공해 2008 년 완공하는 것으로 되어 있다. 3 호선 연장선은 5호선 오금역과 8호선 가락시장역 및 3호선(혹은 분당선) 수서역을 잇는 것으로, 거리는 짧은 반면 연계 효과가 상당히 클 것으로 전망된다.

민간 유치 지하철로는 최초

아무튼 결과만 놓고 보면, 서울시 지하철건설본부 입장에서 실질적으로 남은 것은 9호선 하나뿐이라 해도 과언이 아니다.

그럼에도 불구하고 이 9호선이 건설업계의 상당한 관심을 끌고 있다. 이유는 국내 도시철도 초유의 민자 유치 지하철이기 때문이다. 서울시로선 갈수록 취약해지는 재정 부담을 조금이라도 덜고, 건설 후의 운영 효율화도 꾀하기 위해 어찌 보면‘ 시범 삼아 ’ 나선 모험이기도 하다. 서울시 표현을 그대로 빌어도‘ 지하철의 건설 · 운영에 민간 자본을 유치하여 우리 시 재정 부담을 줄이고, 동시에 민간의 창의성과 효율성을 통한 경영 기법을 도입하여 시민 서비스 수준을 제고하고자 한다 ’는 것이다.

9호선의 총연장은 38km 이지만, 서울시는 일단 김포공항부터 반포까지 25.5km 를 건설하고, 나머지는 추후 재정과 교통 여건을 보아 구체 일정을 정하기로 했다. ‘ 민자사업 ’이라고는 해도 무려 2조 3,990 억원으로 추정되는 공사비 전액을 현실적으로 민간이 부담할 수 없는 탓이다. 실제로 9호선에서 민간 사업자가 투자할 금액은 4,800 억원 정도에‘ 불과 ’하다. 구체적으로 보면, 모두 1조 7,000 억원 가량 들어가는 토지 보상 및 토목 구조물 건설은 서울시가 맡고, 나머지 궤도 · 건축 · 차량 · 신호 · 통신 시스템의 구축과 운영을 민간 사업자에게 맡길 예정이다. 이 부분에만 약 7,100 억원 정도가 필요한

데, 서울시는 다시 이 가운데 2,300 억원을 지원할 계획이다. 따라서, 사업자의 실질 부담액은 4,800 억원 정도인 셈이다. 총사업비의 20% 정도이다.

BTO, BOT 방식으로 사업자 공모

기획예산처는 지난 3월 9호선을 민자 유치 대상 사업으로 선정했으며, 서울시는 9월 시설 사업 기본 계획 고시(사업자 공모)를 낸다. 이어 내년 3월까지 계획서를 접수한 다음, 5월 우선 협상 대상자를 정할 예정이다. 민간 사업자의 9호선 건설 참여와 운영에는 그러나 몇 가지 조건이 있다. 우선 완공 후 운영 기간이 30년으로 완전 제한된다는 것. 여타 민자 사업의 경우, 운영 과정에서의 수익이나 자치단체의 편의 때문에 운영 기간이 막판에 고무줄처럼 늘어나는 경향이 있으나, 이를 원천 배제했다.

또, 대개의 민자 사업이 'BTO(Built Transfer Operation : 건설한 뒤 소유권을 넘기고 운영만 하는 것. 즉 기부채납 형식)'방식으로 결정되는 것과 달리, 9호선 공모는 사업자 편의에 따라 'BOT(Built Own Trans-fer : 완공과 함께 소유권을 쥐고 운영하다가 기한이 되면 넘기는 것)' 방식도 허용하기로 했다. 업체 입장에서 보면 BTO는 재산세를 낼 필요가 없고, BOT 방식은 세금은 내야 하지만 거대한 담보물이 있으므로 신용도가 높아져 자금 대부가 수월한 장점이 있다. 물론 각각 반대의 단점도 있는데, 서울시는 역시 BTO 방식 신청자가 주류일 것으로 보고 있다.

민간 사업자가 가장 망설이는 부분은 아마 이 대목이 될 것이다. 요금이 서울의 다른 지하철과 동일하게 책정된다는 것. 즉, 현재 성인을 기준하면 600 원이 되는 셈이다. 민간 사업자에게 건설비의 일부와 운영을 넘겼다고 해서 요금을 더 받는다면 시민들이 용납할 리 없고, 지하철공사(1 4호선), 도시철도공사(5 8호선), 철도청(국철 및 수도권 전철)과의 요금 정산도 어려워지기 때문이다. 다만, 수입 예정액의 90% 는 서울시가 보장한다. 거꾸로 운영 기간 중의 수입액이 예상액의 110% 를 넘을 경우, 초과액은 환수한다. 막대한 손해를 볼 우려도 적지만, 엄청난 이익을 기대하기도 어렵다는 뜻이다. 또 한 가지는 역마다 서는 완행은 물론, 급행 전철도 반드시 운영해야 한다는 것이다. 이는 김포공항에서 방이동에 이르는 장대 노선이어서 급행 운행 없이는 이용자가 많지 않을 것이라는 분석이 깔려 있다. 급행열차는 러시아워뿐 아니라, 영업 시간 전반에 걸쳐 안배해야 한다. 물론 러시아워에는 운행 시격이 좀 더 조밀해진다.

마지막 조건은 승강장에 일본이나 유럽 지하철에서 보는 '스크린 도어'를 설치하도록 한 점이다. 열차 통로와 승강장 경계에 투명한 벽을 설치하고, 정차한 열차의 문 위치에 추가로 문을 만들어 열차의 문과 동시에 열리고 닫히도록 만든 승객 보호 시설이다. 한꺼번에 안팎 2개의 문이 개폐되는 엘리베이터와 비슷하다. 하지만 이 스크린 도어는 혼잡도가 지나치게 높으면 사실상 무용지물인 것은 물론, 오히려 승객 안전을 위협할 수도 있다. 때문에 러시 아워 기준 혼잡도 150% 이하로 운영하는 것을 전제로 하고 있다. 혼잡도를 낮추려면 열차 증편을 통해 해결할 수밖에 없는데, 운영자 입장에서는 다소 불리한 대목이 될 수 있다. 특히 러시 아워와 평시의 이용자 수 차이가 심할 경우, 많은 열차를 보유하고도 효율적으로 운영하기 어려워지는 단점이 생긴다.

서울 지하철 9호선에는 스크린 도어가 설치될 예정이다. 그러나 스크린 도어는 혼잡도가 높을 경우 오히려 승객의 안전을 위협할 수 있다는 지적도 있다.

해외 업체들도 관심 보여

앞서 얘기했듯이 서울시의 9호선 민자 운영 결정은 '시험적' 성격을 가지고 있다. 서울시는 9호선과 광역 A, B 선 등이 모두 건설되어도 해결되지 않는 교통 오지를 위해 경전철을 적어도 3개 노선 이상 건설할 계획이다.

우선 검토되는 곳이 △월계 청량면목선 △미아 삼양선 △은평 신림선 등이다. 이 밖에 도봉 의정부, 그리고 수색 중동 시흥을 잇는 시내외 연결선도 검토되고 있다. 이들 경전철은 모두 민자 건설과 운영이 원칙인데, 9호선이 그 가능성 여부를 타진하는 시금석이 될 것으로 기대하고 있다. 또한 8월 말 현재 9호선에 관심을 보이고 있는 업체는 국내에선 삼성, 현대, 금호, 대림, LG 등 10여 업체, 해외에서도 프랑스 알스톰, 미국 ATC, 홍콩상하이은행 등 10여 군데로, 이들이 합종연횡으로 컨소시엄을 구성해 최종적으로 3 4개사가 참여할 것으로 전망된다.

이충일
조선일보 기자