

## 요 약

- ▶ **민간투자사업중 운영단계에 접어든 일부 사업의 경우 부실한 교통수요 예측과 최소 운영수입보장제도(MRG) 지급, 통행료가 재정사업에 비해 높다는 등의 비판이 제기됨**
  - 정부도 MRG 폐지, 건설보조금 축소, 부(負)의 재정지원제도 도입, 자금재조달시 이익공유 등 재정부담 축소 방향으로 민간투자제도를 운영
- ▶ **재정부담 축소 및 각종 규제강화로 민자사업의 사업리스크가 커지고 수익률은 하락, 글로벌 금융위기 등의 영향으로 금융기관들은 민자사업에 대한 투자(대출) 기피**
  - 과거 민자사업의 평균 수익률은 9~10% 수준에서 현재 5% 내외 수준
  - 현행 민자사업의 고위험 저수익(High Risk & Low Return) 구조는 금융기관의 투자매력도를 저하, 이에 따라 많은 민간투자사업은 금융약정 미체결로 표류
- ▶ **정부가 국민에게 약속한 국책사업(지역개발 5개년 계획, 녹색뉴딜 등)의 효과적 추진을 위해서는 '13년까지 최소 45조원 규모의 민간자본 유치 필요**
  - 향후 국내 경제여건 및 금융환경이 호전되거나 민간투자제도의 획기적인 개선없이는 민간투자 활성화는 기대하기 어려울 것으로 판단됨.
- ▶ **민간투자시장이 정상화되기 위해서는 '투명성(transparency)', '시장성(marketability)', '경쟁성(competitability)'의 3대 원칙이 모두 지켜져야 함.**
  - 현재 민간투자시장의 문제는 '시장성'이 부족한데다 정책의 일관성 부족으로 '투명성'이 미흡한 데서 비롯됨.
  - 민간투자시장 정상화를 위해서는 '시장성'의 보완이 우선 필요
- ▶ **단기적으로 민간투자사업의 '시장성' 제고를 위해 다음과 같은 정책과제 검토 필요**
  - 정액법에 의한 해지시지급금 개선, 투자위험 분담범위 및 적용대상 확대, 민간투자사업의 부대·부속사업의 합리적 추진, 민자도로 통행료의 부가가치세 면제, 건설보조금 확대를 통한 통행료 인하, 민간투자사업의 자금재조달 규제 완화 등이 필요
- ▶ **중장기적으로 무료 도로(Shadow Toll) 도입, 민간투자 지원조직 개편 검토 필요**
  - Shadow Toll은 운전자가 직접 통행료를 지급하지 않고 정부가 도로를 이용하는 차량의 수/km에 기초하여 대가를 지급하는 방식
  - 현행 KDI 부설 공공투자지원센터의 민간투자사업 관련 기능을 별도 분리하여 민관합동의 새로운 '민간투자센터' 설립 검토 필요