우이신설선의 사업방식 변경 및 신규사업자 모집에 따른 재정지원 동의안

심 사 보 고

의 안 번 호	394

2023년 3월 7일
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제안자 : 서울특별시장

나. 제안일자 : 2022년 12월 9일

다. 회부일자 : 2022년 12월 12일

라. 상정일자

○ 제316회 임시회 제4차 교통위원회(2023년 3월 7일 상정 · 의결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 도시교통실장 윤종장)

가. 제안사유

○ 2017년 개통한 우이신설선의 운영과 관련하여 기존 사업방식으로는 더 이상 사업운영이 어려워 현 시행사와 협약을 해지하고,

○ 사업방식 변경(BTO ⇒ BTO-mcc) 및 신규사업자 공개모집을 통해 우이신설선을 안정적으로 운영하고자 함

○ 변경된 사업방식 적용 및 신규사업자 모집으로 인해 발생하는 서울시 재정부담에 대하여 지방자치법 제47조 및 서울특별시 조례 「의무부담이나 권리 포기에 관한 의결」에 따라 의회의 동의를 받고자 함

나. 주요내용

【우이신설경전철 개요】

○ 운영구간 : 북한산우이~신설동(13개역, 11.4Km)

○ 운영기간 : 30년('17.9~'47.9월)

○ 총사업비 : 6,465억(재정 2,998억, 민간 3,467억)

○ 재정현황 : '21년말 누적적자 2,055억

【서울시 재정부담】

○ 기 간 : '22.1월 ~ '47.9월까지(25년 8개월)

○ 내 용 : ① 사업방식 변경(BTO ⇒ BTO-mcc[1]))에 따른 市 재정부담 발생액

※ 변경사유 : 우이신설선은 수입으로 비용 충당이 어려운 구조로, 부족분을 市에서 지원 필요

② 신규사업자 선정 완료 시까지 우이신설선 운영에 필요한 금액

○ 재정부담액 : ① 연평균 371억원('24.7월~'47.9월, 23년 2개월)
② 349억원('22.1월~'24.6월까지 금융비용)

3. 참고사항

가. 관계법령

○ 지방자치법 제47조 제1항 제8호 서울특별시 조례 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결

○ 「서울특별시 주차장 설치 및 관리조례」 제10조

나. 예산조치 : 연도별 예산 편성(연 약 371억원)

※ 수요 및 요금변동 수준에 따라 필요예산 증감

다. 합　　의 : 해당 없음

---

1) BTO-mcc(최소비용보전) : 운영을 위한 최소 필요비용 산정 후, 시행사 운영수입으로 충당하지 못하는 부분에 대하여 市 재정지원

4. 검토보고 요지(수석전문위원 장훈)

가. 동의안의 개요

○ 동 동의안은 민자사업으로 운영 중인 우이신설선의 지속적인 운영 적자로 사업운영이 어려워져 현 시행사와 협약을 해지하고 사업방식을 비용보전방식(MCC, Minimum Cost Compensation)으로 변경함에 있어 「지방자치법」 제47조 및 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」(이하 “서울특별시 의무부담 조례”라고 함) 제4조에 따라 협약 전 “예산 외의 의무부담”에 대한 시의회 동의를 받고자 하는 것임

※ 참고 : 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 관련 규정

「지방자치법」

제47조(지방의회의 의결사항) ① 지방의회는 다음 각 호의 사항을 의결한다.

1. ~ 7. (생략)

8. 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 예산 외의 의무부담이나 권리의 포기

9. ~ 11. (생략)

「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」

제4조(협약체결) ① 시장은 이 조례에서 의회의 의결을 받도록 규정한 사무의 경우에는 의회 동의 후 협약을 체결하여야 한다. 다만 의회의 의결을 기다릴 만한 시간적 여유가 충분하지 아니한 긴급한 사무의 경우에는 「서울특별시의회 기본 조례」 제55조의3 단서에 따라 의장과 상임위원장에게 보고한 후 협약을 체결하되, 협약서에 "의회의 의결을 받은 때부터 효력을 발생한다"는 조건을 붙여야 한다.

② 시장은 의회의 동의와 다르게 협약을 체결할 수 없다. 다만 부득이하게 협약을 변경할 시에는 제1항 단서에 따른다.

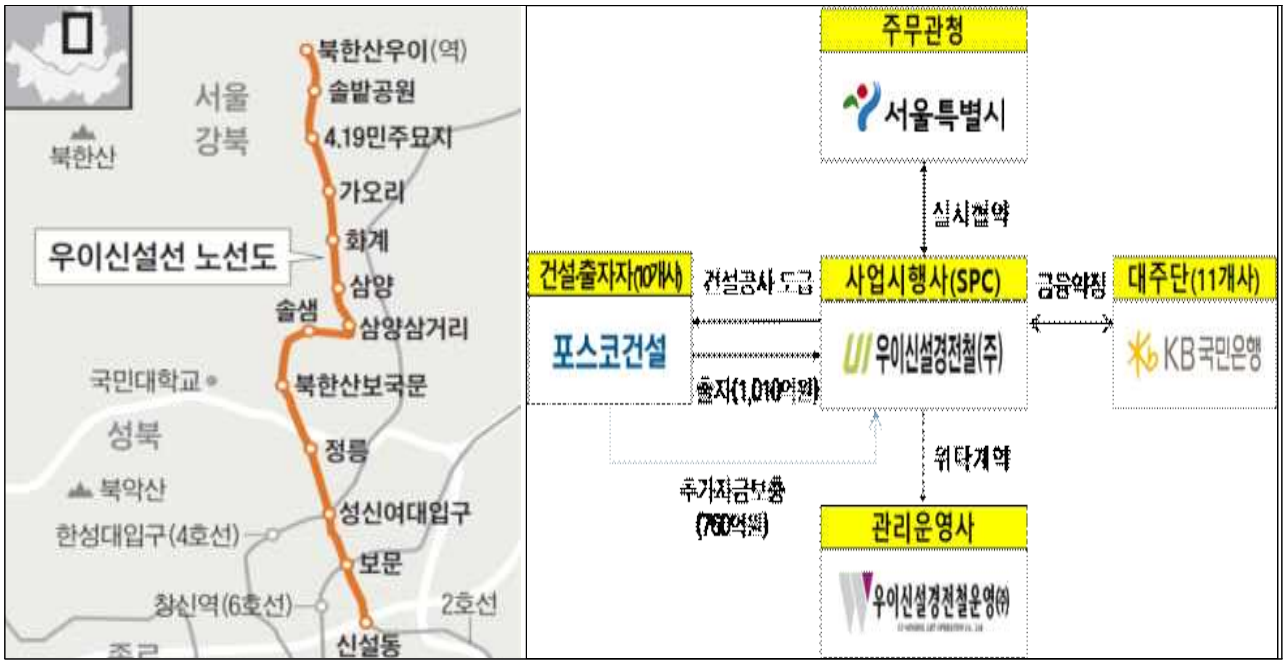
나. 검토의견

▌우이신설선 사업 현황

○ 우이신설경전철(이하 “우이신설선”)은 BTO 방식[2]으로 추진된 민자철도 사업으로 우이동에서 신설동역까지 총 11.4km, 13개 역사를 연결하고 ’17년 9월 개통 후 현재까지 운영 중이며

사업시행사인 “우이신설경전철(주)”(이하 “사업시행자”라고 함)는 서울시와의 실시협약을 통해 건설 및 운영을 총괄하며 노선 유지관리는 사업시행사가 “우이신설경전철운영(주)”에 위탁계약하여 운영 중에 있음

※ 참고 : 우이신설선 노선 및 운영체계 비교



2) BTO(수익형 민자사업) : 민간사업자가 자본을 조달하여 사회기반시설을 준공(Build), 소유권은 주무관청에 귀속(Transfer)시킨 후 시설물에 대한 관리 및 운영권을 가지고 투자비를 회수하는 방식

▌우이신설선 재정 현황

○ 서울시 자료에 따르면 우이신설선 운영비용 대비 운영수입은 ’17년 개통 당시 56.3%에서 ’21년 31.4%로 하락하였으며 지속적인 이용수요 부족과 무임승차 증가 등의 영향으로 운영수입이 운영비용을 충당하지 못해 지속적 운영적자 상태를 이어가고 있음

※ 참고 : 연도별 우이신설선 운영비용 및 수입 비교

(단위 : 억 원)

구 분		’17년(9~12월)	’18년	’19년	’20년	’21년
운영비용(A)		87	266	287	460	471
운영수입(B)		49	174	202	175	148
	운송수입	36	129	134	107	111
	市 재정지원	13	45	68	68	37
비율(B/A)		56.3%	65.4%	70.3%	38.0%	31.4%

※ 市 재정지원 : ’21년 지급한 운임차액 보전금(’17~’20 미지급분)은 각 해당연도 재정지원으로 산입

○ 우이신설경전철(주)에서 제출한 “사업시행조건 조정 계획서”[3]에 따르면 우이신설선은 「우이~신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 실시협약」(이하 “실시협약”이라 함) 대비 부족한 교통수요와 수도권

3) 우이~신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 사업시행조건 조정 계획서(2021.4.)

- 이용수요

(단위 : 인/일)

구분	2017	2018	2019	2020	평균
협약(A)	128,232	128,480	128,729	128,978	128,605
실제(B)	67,909	70,666	74,822	57,708	67,742
비율(B/A)	53.0%	55.0%	58.1%	44.7%	52.7%

- 운입수입

(단위 : 백만원)

구분	2017	2018	2019	2020	평균
협약(A)	13,598	41,293	41,727	42,153	34,693
실제(B)	3,439	11,568	12,130	11,567	9,676
비율(B/A)	25.3%	28.0%	29.1%	27.4%	27.9%

통합요금제에 따른 환승손실 및 과도한 무임손실로 실시협약 대비 이용수요는 약 52.7%, 운임수입은 27.9%에 그치고 있어 운영적자가 가중되고 있는 실정임

○ 이러한 운영적자를 해소하고자 서울시는 실시협약에 따라 운임차액 및 무임손실에 대한 예산을 편성하여 지원[4]하고 있으나 운영정상화를 이끌어 내기에 어려움이 있고

지속적인 재정적자를 해소하기 위해 우이신설선 사업시행자는 자기자본(1,010억원)과 추가출자금(760억원)[5]으로 적자를 보충했으나 현재 모두 소진된 상황임[6]

▌우이신설선 사업재구조화 추진경위

○ '19년 8월 사업시행자는 운영적자 누적으로 인한 사업운영이 어렵다는 이유로 사업재구조화를 요청했으나 서울시는 재정어려움은

---

4) 우이～신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 실시협약(2009.4)
제64조 (불가항력 사유 및 그 처리)① 사업기간 중 본 협약의 해석에 있어 불가항력 사유로서 비정치적 불가항력 사유 및 이와 동일시 취급되는 사유("비정치적 불가항력 사유")는 다음 각 호와 같다.
5. 민간투자법, 민간투자법 시행령, 민간투자사업기본계획, 기타 사회기반시설에 대한 민간투자정책의 변경 및 관계법령 등의 제개정 등으로 사업시행자에게 직접적이고 현저하게 불리한 영향을 미치는 경우. 다만, 정부의 요구나 방침 등으로 인하여 **본 협약에 따라 결정된 운임보다 낮은 수준의 운임을 징수하게 됨으로 인하여 발생하는 손실은 주무관청의 책임으로 함.**
제53조(운임의 징수)④ 무임승차 및 운임할인에 대해서는 서울시 대중교통요금체계에 따른다. 단, 무임승차는 **운영개시 후 3.5년을 우선 반영**하고 추후 우이~방학 연장구간 협상시 **정부의 정책변화를 반영하되 변화가 없을 경우 운영실적을 감안하여 재협의**하기로 한다.

5) '적자 운영' 우이신설선, 개통 4개월만에 '자금 수혈'(2018.1)
우이신설경전철주식회사는 이를 위해 사업추진 과정에서 금융권과 760억원 규모로 계약한 포스코건설 등 건설출자자(CI)의 자금보충약정(CDS) 이행을 신청했고, 자금을 수혈받은 상태

6) 우이-신설 경전철 사업재구조화 추진 계획(서울특별시장 방침 제106호, 2021.12.31.)

인정되나 별도의 조치를 추진함에 있어서 신중한 검토가 필요하다고 회신한 바 있고

'20년 4월 서울시는 기획재정부 권고에 따른 출자자 지분 등 조달조건을 변경하는 자금재조달을 검토 요청했으나 사업시행자는 추가적인 수익률 인하가 어렵다는 이유로 자금재조달 불가 의사를 밝힌바 있음

○ 이후에도 지속적인 경영악화가 계속됨에 따라 서울시는 "우이신설선 운영리스크 대응계획"('21.3)을 세우고 사업시행자는 기존 BTO방식에서 운영비를 제외한 제한적 비용보전방식(LCC: Limited Cost Compensation[7])으로 변경하는 내용의 사업재구조화 계획을 서울시에 제출('21.4)함에 따라 서울시는 이를 기반으로 "우이신설선 사업정상화 계획" ('21.7)을 수립하고 사업시행자와 협상을 진행하였음

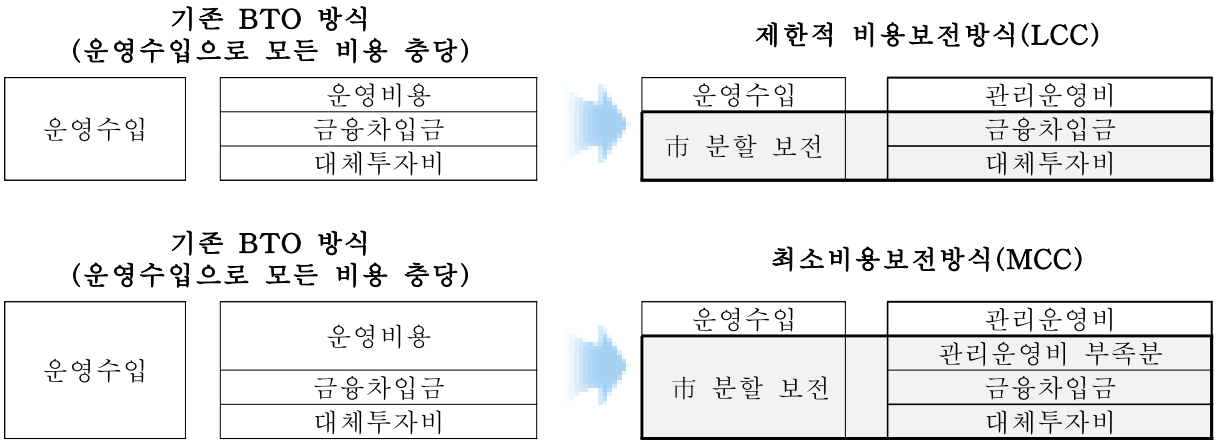
○ 하지만 운영수입 및 관리운영비 예측비용의 차이와 함께 부족 비용에 대한 책임주체에 대한 협의 등 주요쟁점에 대한 합의가 이뤄지지 않음에 따라 서울시는 기존 사업시행자와의 협상을 중단하고 신규 사업자를 공모하는 한편 사업방식을 현행 BTO 방식에서 최소비용보전방식(MCC, Minimum Cost Compensation)[8]으로 변경하고자 하는 것임

---

7) 서울시 자료에는 BTO-LCC(제한적비용보전)으로 표기되나 실제 통용되는 시사용어는 아님

8) 서울시 자료에는 BTO-MCC(최소비용보전)으로 표기되나 정식 명칭은 MCC로 사용됨

※ 참고 : 비용보전방식(LCC) 과 최소비용보전방식(MCC 비교)



※ 참고 : 우이신설선 사업변경 추진경위

○ '19. 8 : 사업재구조화 계획서 제출(사업시행자 → 시)
- 운영적자 누적으로 사업정산 추진 어려움에 따라 사업재구조화 요청
  ▸ 서울시는 재정어려움은 인정되나 별도의 조치를 추진함에 있어서 신중한 검토

○ '20. 4. : 기획재정부 권고에 따른 자금재조달 여건 검토(시 → 사업시행자)
- 출자자 지분, 자본구조 증 자금재조달 여건 검토 요청
  ▸ 건설단계에서 자금재조달을 기 시행한 바 있어, 추가적인 수익률 인하가 어려워

○ '20. 9 ~ 12 : **우이신설선 리스크 관리방안 마련 용역 추진**
- 용역결과 협약해지(파산) 우려가 있어 지속운영을 위해 **사업재구조화 필요**

○ '21. 3. : 우이신설선 운영리스크 대응계획 수립(권한대행 방침 제47호)
- **기존 사업시행자와 사업재구조화 협상 추진**

○ '21. 4 : 사업시행자 사업재구조화 계획(안) 제출
- **서울시는 금융차입금과 대체투자비**를 24.7년간 **분할 보전**
- **사업시행자는 운영수입으로 운영비 자체 충당**(요금결정권 및 초과이익 市로 환수)

○ '21. 7 : 우이신설선 사업정상화 계획 수립(시장 방침 제26호)
- 기 사업자와 협상 진행, **사업재구조화 협의를 위한 '합의서' 체결**

○ '21. 7 : 사업재구조화 계획(안) **KDI 공공투자관리센터(PIMAC) 검토의뢰**
- 우이-신설 사업재구조화 계획(안) 적정정 및 타당성 검토 진행

○ '21.7~12 : 사업재구조화 협상단 구성 및 **사업재구조화 협상 개시**
- 사업시행자 제출(안)을 바탕으로 市 재정부담 완화 및 운영효율성 확보방안 협상

○ '22.1 : **KDI 공공투자관리센터(PIMAC) 중간 검토보고**
- **재구조화 후 실제 수입과 비용으로 안정적 운영 가능여부 확인 필요**

○ '22.1~9 : 서울시와 사업시행사간 운영방안 **협상 진행(15회)**

○ '22. 9 : **시행사 실시협약 해지의사 표명(비공식, '22.9)**
- **향후 수입감소 또는 비용증가에 대한 부담 주체** 등 쟁점사항에 대한 주문관청의 지원 없이는 **재구조화 추진 불가**

▌시의회 동의 대상 및 범위에 대한 검토의견

1) “예산 외 의무부담” 대상에 따른 시의회 동의

○ 「지방자치법」 제39조제1항제8호에 따르면 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 지방자치단체의 “예산 외의 의무부담이나 권리의 포기”는 지방의회 의결을 받도록 명시되어 있고

○ 「서울특별시 의무부담 조례」 제2조제3호에 따르면 ‘의무부담’이란 ‘사무의 대상 또는 상대방에 대하여 시장이 재정적으로 의무를 부담하는 것’을 말하며,

같은 조례 제3조제1항에 따르면 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무와 의회의 심의·확정을 거쳐 성립된 예산 외의 사무를 적용범위로 두고 있음

※ 참고 : “예산 외 의무부담”의 법적 근거

구분	내용
「지방자치법」 제39조제1항제8호	제39조(지방의회의 의결사항) ① **지방의회는 다음 사항을 의결한다.** 1. ~ 7. (생 략) **8. 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 예산 외의 의무부담이나 권리의 포기** 9. ~ 11. (생 략)
「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제2조	제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 2. (생 략) 3. **"의무부담"**이란 **사무의 대상 또는 상대방에 대하여 시장이 재정적으로 의무를 부담하는 것**을 말한다. 4. ~ 5. (생 략)
「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제3조	제3조**(적용범위)** ① 시의 처리사무 중 **법 제39조제1항제8호에 따른 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 의무부담이나 권리의 포기**에 대하여는 이 조례를 적용한다. 1. 제2조제1호에 따른 **법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무** 2. 제2조제2호에 따른 **예산 외의 사무**

○ 법제처 법령해석에 따르면 ‘예산 외 의무부담’이란 협약을 체결하는 시점에서는 의무부담의 내용 및 금액을 구체적으로 예상할 수 없어 미리 예산으로 편성하여 지방의회의 의결을 받기는 어려우나 결국은 세출예산에서 집행되어야 할 의무로서 지방재정의 부담과 비재정적인 의무부담을 포괄하는 행위를 말하는 것임[9)]

○ 서울시는 우이신설선 현 사업시행자와의 사업재구조화 내용의 합의가 불발되면서 현 사업시행자와의 협약을 해지하고 새로운 신규사업자를 선정할 계획이며

서울시는 실시협약서[10)]에 따라 현 사업시행자에게 협약 해지시 해지시지급금을 지급해야 하나 해지시지급금은 서울시 또는 사업자 귀책여부 및 정치적·비정치적 불가항력 사유 및 기투입된 민간투자자금에 따라 산정 기준이 다른만큼 해지시지급금은 현 시점에서 구체적으로 예상할 수 없으나

서울시가 결국 부담해야 된다는 점에서 「서울특별시 의무부담 조례」 제2조[11)]에 따른 “의무 부담”으로 볼 수 있고 그에 따른 시의회 동의를 받는 것은 타당한 것으로 보임

---

9) 법제처 법령해석 09-0192

10) 실시협약서 제62조 (사업시행자의 귀책사유 및 그 처리)
3. 사업시행자에 대하여 법원의 확정판결에 의한 파산선고가 있는 경우
(제67조 중도해지로 인한 협약의 종료)
② 제62조(사업시행자의 귀책사유 및 그 처리)에 정한 사업시행자의 귀책사유가 발생하는 경우 해지
(부록13 해지시지급금의 산정)

11) 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.
3. "의무부담"이란 사무의 대상 또는 상대방에 대하여 시장이 재정적으로 의무를 부담하는 것을 말한다.

○ 또한, 서울시 법률지원담당관은 우이신설선은 업무협약에 따라 서울시가 시행하는 것으로 법령과 조례에 규정된 사무로 볼 수 없고 해지지급금 등 예산이 편성된 사무가 아니라는 점에서 시의회 동의가 필요하다는 의견[12]을 제출한 바 있음

2) 우이신설선 사업방식변경 등에 대한 시의회 동의 범위

○ 동 동의안은 우이신설선의 재정악화에 따른 사업불가로 현 사업시행자와 협약을 해지하여 새로운 사업자를 선정하되 사업방식을 최소비용 보전방식으로 변경하고자 하는 것임

○ 하지만, 서울시가 제출한 신규 합의서(붙임1 참조)에는 기존 사업시행자와의 실시협약 해지 및 그에 따른 해지지급금에 대한 내용은 명시되어 있으나 사업방식 변경에 대한 내용은 언급되지 않고

신규사업자 선정에 대해서도 기존사업자의 인계인수에 대한 협조사항만 기재되어 있고 신규사업자 선정 및 사업방식 변경에 대해 별도 내용이 언급되지 않아 동 동의안의 제안이유와 합의서의 내용이 합치하지 않은 것으로 보임

○ 「서울특별시 의무부담 조례」 제4조와 제6조[13]에 따르면 시장은

---

12) 시의회 동의 필요여부 사전검토('22. 11. 16, 법률지원담당관)
- 본 협약은 우리시가 이행해야 할 재정적 의무 부담에 관한 내용을 포함하고 있고, 법령과 조례에 규정된 사무가 아니며, 예산이 편성되어 있지도 않은 바, 협약 체결 전 **시의회 사전 동의가 필요하다고 사료됨**

13) 제4조(협약체결) ① 시장은 이 조례에서 의회의 의결을 받도록 규정한 **사무의 경우에는 의회동의 후 협약을 체결하여야 한다.** 다만 의회의 의결을 기다릴 만한 시간적 여유가 충분하지 아니한 긴급한

의회의 동의와 다르게 협약할 수 없고 의안을 제출할 때는 협약 체결시의 협약서를 첨부하도록 명시되어 있음을 감안할 때,

동 동의안에 대한 서울시의회 동의 여부가 기존 사업자의 해지 및 해지지급금에 대한 부분의 동의인지, 제출된 합의서에 포함되어 있지 않은 우이신설선 사업방식 변경에 대한 사항까지 시의회 동의 범위에 포함해야 될지에 대한 검토가 필요할 것임

○ 아울러, 「서울특별시 의무부담 조례」에 따른 시의회 동의 외에도 「서울특별시 민간투자사업에 관한 기본조례」 제14조[14]에 따르면 시장은 실시협약이 최초 체결하거나 변경될 경우 주요 내용을 시의회 보고하도록 명시되어 있는 만큼 서울시는 동 동의안과는 별도로 신규 사업자와의 실시협약 등 이후에 진행될 협의 과정도 시의회에 보고해야 할 것임

사무의 경우에는 「서울특별시의회 기본 조례」 제55조의3 단서에 따라 의장과 상임위원장에게 보고한 후 협약을 체결하되, 협약서에 "의회의 의결을 받은 때부터 효력을 발생한다"는 조건을 붙여야 한다.

② **시장은 의회의 동의와 다르게 협약을 체결할 수 없다.** 다만 부득이하게 협약을 변경할 시에는 제1항 단서에 따른다.

제6조(자료제출) 시장은 이 조례에 따라 의안을 제출할 때에는 다음 각 호의 서류를 첨부하여야 한다.

1. 구체적인 의무부담 및 권리포기 내용
2. 「서울특별시 의안의 비용추계에 관한 조례」에 따른 비용추계서
3. **협약 체결 시의 협약서 및 첨부서류 등의 사본**
4. 그 밖에 의안 심사와 관련하여 의회가 요구하는 서류

14) 제14조(민간투자사업의 의회 보고) 시장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 그 주요내용을 의회에 보고하여야 한다.

1. **최초 실시협약을 체결하는 경우**
2. 민간투자시설사업기본계획 또는 실시협약이 변경되는 경우. 다만, 법 제10조제2항의 단서규정에 따른 경미한 사항은 제외한다.
3. 매 반기별로 운영 또는 시행중인 민간투자사업의 현황
4. 민간부문에서 제출한 제안서를 공공투자관리센터에 검토 의뢰한 경우

▌합의서 내용 및 동의 절차에 대한 검토

1) 기존 합의서(붙임2 참조) 시의회 동의 여부 관련

○ 서울시가 서울시의회에 금번 제출한 우이신설선 주무관청(서울시)와 사업시행사(우이신설경전철(주))의 신규 합의서(안) 내용을 살펴보면 서울시와 시행사는 2021년 7월 2일 체결된 기존 합의서(이하 “기존 합의서”)에 대해 새롭게 합의하는 내용이 명시되어 있음

○ 서울시에 따르면 기존 합의서는 서울시 방침인 “우이신설 사업정상화 계획”에 따른 것으로 금융비용 및 운영비용에 대한 분담비율, 사업재구조화 협의 시기, 해지지급금 산정에 대한 내용을 규정[15]하였음

○ 하지만, 기존 합의서 수립 당시에도 운영비용 분담 등 불확실한 재정부담이 늘어나는 점에서 금번과 같이 「서울특별시 의무부담 조례」에

---

15) 서울특별시 방침 제26호(2021.7.2.) 붙임자료 합의서(안)

서울특별시(이하 "주무관청"이라 한다)와 우이신설경전철주식회사(이하 "사업시행자"라 한다) 및 사업시행자의 출자자들(이하 “출자자들”이라 한다)은 우이-신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업(이하 “본 사업”이라 한다)의 정상적인 운영의 지속을 위하여 **다음과 같이 합의한다.**

1. 기 금융약정(2017.3.31.)상 CDS 소진으로 인하여 사업시행자의 운영비용 지출에 부족분이 발생하는 시점(“기산시점”)부터 2023년 6월 30일까지, 사업시행자의 운영비용 중 대출원리금 상환 등 금융약정에 따른 비용(“금융비용”)은 사업시행자의 출자자들(“출자자들”)이 부담하고 **금융비용을 제외한 나머지 운영비용 부족분(사업수입이 운영비용에 미달할 경우 그 부족분)은 주무관청과 출자자들이 1:1의 비율로 분담한다.**

2. 당사자 간에 본 사업의 재구조화 협의가 **2021년 12월 31일까지 완료 되지 않을 경우, 주무관청과 사업시행자는 본 사업 실시협약을 해지**하기로 한다.

3. **해지시지급금은 기산시점에 실시협약이 해지된 것으로 전제하여 산정**한다.(해지시지급금 산정은 「민간투자사업기본계획」(기획재정부공고 제2021-76호) [별표4] 해지시지급금 산정의 수익형 민자사업 사업자 귀책사유로 인한 해지의 경우에 따른다)

기산시점 이후 출자자가 부담하거나 분담한 비용은 주무관청이 출자자에게 별도로 정산하는 것으로 한다.

따른 시의회 동의를 받아야 함에도 불구하고 동의를 받지 않음은 물론 기존 합의서 체결 이후 합의 사항에 대해서도 시의회 보고지 않은 것은 자칫 서울시가 자치법규에서 규정된 적법한 절차를 무시한 것으로 재발 방지책을 마련해야 할 것임

○ 따라서 기존 합의서 사항이 포함된 신규 합의서를 동의할 것인지에 대한 논의가 필요할 것이고 아울러 기존 합의서에 명시된 출자자와 서울시가 합의된 비율에 맞게 운영비용이 부담되었는지에 대한 검토가 필요할 것임

2) 지체상금 활용 및 해지시지급금 감액 관련

○ 신규 합의서 제2항에 따르면 기존 합의서에서 출자자들이 부담해야 하는 대출원리금 상환 등 금융약정에 대한 금융비용 조달을 위해 시행사가 주무관청에 지급해야 하는 지체상금을 활용할 수 있고 지체상금 중 금융비용으로 활용한 부분에 한해서는 지급의무가 소멸한다고 명시함[16)]

○ 지체상금은 실시협약 제31조[17)]에 따라 사업시행자가 준공예정일을

16) 우이신설선의 사업방식 변경 및 신규사업자 모집에 따른 재정지원 동의안 신규 합의서(안),2022.12
2. 시행사는 출자자들이 기존 합의서 제1항에 따라 부담하기로 한 금융비용을 본 합의서 제1항에 따른 해지일(이하 “해지일”)까지 연장하여 부담하도록 하되, 기존 합의서 제1항의 기산시점부터 해지일까지 **출자자들이 부담하기로 한 금융비용 조달을 위해 시행사가 기존 실시협약 제31조에 따라 주무관청에 지급해야 하는 지체상금을 활용할 수 있다.**
2.1. 주무관청은 시행사에게 출자자들이 부담한 금융비용(이자를 포함한다)을 해지일로부터 30일 이내에 정산하여 지급한다.
2.2. 시행사가 기존 실시협약 제31조에 따라 **주무관청에 지급해야 하는 지체상금은 본 합의서 제2항에 따라 금융비용으로 활용한 부분에 한하여 그 지급의무가 소멸한다.**

지키지 못해 산출된 금액으로 주무관에 납부하는 비용인데 이를 출자자 금융비용으로 활용하는 것이 과연 정당한 예산집행인지에 대한 검토가 필요할 것임

○ 아울러, 신규 합의서 제3항에 따르면 기존합의서에도 불구하고 해지시지급금을 100억원 감액하는 것으로 명시되는데 언뜻 해지시지급금이 줄어드는 것은 서울시가 지급할 예산이 감소하는 것으로 보일 수 있으나 우선 100억원에 대한 구체적 근거가 제시되지 않은 상황에서 100억원 감액에 대한 당위성을 찾기 어렵고

서울시는 해지시지급금을 신규사업자 부담을 원칙으로 사업변경을 하고 있음을 감안할 때 서울시가 아닌 신규사업자 부담이 감소되는 효과를 가져오는 것은 아닌지에 대한 검토가 필요할 것임

3) 해지시지급금 산정의 적정성 여부

○ 「민간투자사업 기본계획」 제37조[18]에 따르면 실시협약 해지에 따른 해지시지급금은 기 투입 민간투자자금의 상각액과 미래기대수익의 현가액을 기준으로 하되 귀책사유별로 지급수준을 차등화하여 산정함

---

17) **실시협약 제31조 (지체상금)** ① **사업시행자가 정당한 사유 없이 실시계획 및 이 협약에 의하여 정하여진 준공예정일(이 협약에 의한 공사기간 연장시 그 기간이 반영된 준공예정일)까지 준공하지 못할 경우**, 위 준공예정일 다음 날로부터 실제 준공일까지의 지체일수에 대하여 1일당 0.1%를 총사업비에서 기성부분에 상당하는 금액을 공제한 금액에 곱하여 산출한**(이하 "지체상금이라 한다)을 현금으로 주무관청에 납부**하여야 하며, 이 경우 총 사업비 가격 기준일부터 경과기간에 대한 소비자 물가지수 변동분을 반영하여야 한다.

18) 제37조(**협약해지 및 해지시지급금 등의 산정**) ① ~ ② (생략)
③ 실시협약 해지에 따른 **해지시지급금은 별표 4와 같이 산정한다. 이 경우 해지시지급금에 부가되는 매출부가세는 주무관청이 가산하여 지급**한다.

○ 서울시 자료에 따르면 우이신설선의 해지시지급금은 '21년 말 기준으로 기투입 민간투자자금(4,334억원) 중 운영개시일로부터 해지일까지 정액법으로 상각(626억원)한 금액 3,708억원으로 산정됨

○ 다만, 현재 우이신설선 총사업비 관련 소송('17.10월)이 진행중에 있고 총사업비에 대한 추가사업비와 지체상금이 정해지지 않은 상황으로 해지시지급금을 미리 산정하는 것은 자칫 추후 과도한 예산 투입으로 이어질 우려가 있는 바, 신중한 검토가 필요할 것임

○ KDI 공공투자관리센터(PIMAC)의 자료[19]에 따르면 해지시지급금은 사업시행자가 수취하는 당사자이기는 하나 금융약정상 양도담보계약에 따라 채무불이행 사유에 해당하는 실시협약이 해지되는 경우 그 실시협약상의 권리는 대주단에 귀속되고 선순위차입금을 해지시 지급금 한도로 정하고 있다고 명시함

○ 또한, 「민간투자사업 기본계획」 별표4[20]에 따라 해지시지급금은 실시협약에서 정한 선순위차입금 잔액을 초과할 수 없도록 명시하고 있음을 감안 할 때 실시협약에 따라 산정된 해지시지급금과 선순위차입금을 비교하여 최소금액이 산정될 수 있도록 신중한 검토가 이루어져야 할 것임

---

19) KDI 공공투자관리센터 2015년도 민간투자 정책연구 보고서, 「민간투자사업의 실시협약 해지 및 해지시지급금에 관한 연구(BTO 사업을 중심으로)」,2015.12

20) [별표 4] 해지시지급금 산정(제37조제2항, 제3항 및 제168조 관련
4」 기투입 민간투자자금을 실시협약에서 정하는 정액법에 의해 상각한 잔액으로 하되, 사업자귀책의 경우 동 금액이 **실시협약에서 예정한 선순위차입금 잔액을 초과하여 후순위차입금(미지급 이자 포함) 또는 자본금 상환 재원으로 사용될 경우 그 초과 금액은 제외**(의미 명확화)

▌사업방식 변경에 대한 검토의견

1) 사업방식 변경 사유(LCC→MCC)에 대한 검토

○ 서울시는 '21년 3월 우이신설선 운영리스크 대응계획을 수립하면서 기존사업자와의 사업재구조화를 추진하고 우이신설선 사업시행자인 우이신설경전철(주)에서는 "사업시행조건 조정 계획서"를 서울시에 제출함

○ 계획서에 따르면 사업시행자는 주무관청인 서울시가 차입원리금, 대체투자비를 지원하고 사업시행자가 운영을 책임지는 제한적비용보전방식(LCC)을 제시하였으나 KDI 공공투자관리센터(PIMAC)의 검토의견[21] 및 양 기관간 합의 불발로 추진이 어려워짐에 따라 서울시는 사업방식을 최소비용보전방식(MCC) 형태로 변경하여 신규사업자를 선정하는 방안을 추진하게 됨

○ 제한적비용보전방식(LCC)으로 기존 사업시행자와 사업재구조화를 추진할 경우 사업시행자가 예측한 관리비용으로는 원활한 운영이 가능한지에 대한 검토가 필요하다는 KDI 공공투자관리센터(PIMAC)의 검토사항도 이해는 되나,

---

21) **우이~신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 사업 시행조건 조정 검토 중간보고**(KDI 공공투자관리센터, 2022.1.26.)

- 협약 대비 실제 운영비용 지출이 협약 수준을 초과(평균 23.9% 초과, 2020년은 협약 대비 101.3%)하고 있는 것으로 나타나 **사업시행자가 제시된 운영비용으로 운영이 가능한 수준인지에 대해 신중한 판단이 필요**

기 사업시행자가 제안하고 20개월간 검토한 제한적비용보전방식(LCC)을 최소비용보전방식(MCC) 변경한 것에 대해 신중한 검토가 이루어 졌는지에 대한 논의가 필요할 것으로 보임

○ 참고로, 서울시 자료 및 동 동의안 비용추계서에 따르면 우이신설선 사업방식에 따른 비용을 비교해 볼 때 제한적비용보전방식(LCC)의 경우 7,188억원, 최소비용보전방식(MCC)은 8,630억원의 서울시 부담금이 소요될 것으로 예측됨

※ 참고 : 사업방식 별 서울시 소요금액 비교

	금액	근거
제한적비용보전방식 (LCC)주1)	7,188억원	우이~신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업 사업시행조건 조정 계획서(2021.4.)
최소비용보전방식 (MCC)주2)	8,630억원	동 동의안 비용추계서
차액	1,442억원	-

주1) 제한적비용보전방식은 24.75년간 비용으로 임대형(BTL) 민간투자사업 타당성 분석에 관한 세부요령에 따른 할인율 2.5%, 물가상승률 1.15%를 고려한 3.67% 적용

주2) '24.7월~'47.9월까지, 총 23.2년)

○ 또한, 최소비용보전방식(MCC)의 경우 현재 서울지하철 9호선 1단계 구간에 적용되고 있으나 서울시의회 교통위원회 행정사무감사[22] 등을 통해 과도한 재정지원 구조로 민간사업자의 적자 리스크가 없는 사업방식에 대한 문제점이 지적된 바 있음을 감안할 때

22) 보도자료, 매년 6백억 원 이상 시민 혈세 지원받는 9호선 민자사업자, 운영적자 개선은 뒷짐..(2021.11.6.)
- 市, '13년 9호선 사업재구조화 이후 민간사업자에게 8년간 5천여억 원 세금지원
- 비정상적인 재정지원 구조로 민간사업자 적자 리스크 없어 수입증대에 복지부동
- 송아량 서울시의원, 9호선 초과수입 이익 공유 등 인센티브 제공으로 민간사업자 자구노력 견인 및 세금 절감방안 마련 촉구

새로운 민간사업자가 수입증대를 위한 자구노력 없이 서울시 재정지원에만 의존하는 형태로 운영될 우려가 있는 바, 이를 방지하기 위한 서울시 차원의 대책을 강구해야 할 것임

2) 사업방식 변경에 대한 사전절차 시행 여부

○ 서울시는 그간 우이신설선 정상화를 위해서 기존 사업시행자와 사업재구조화를 협의했고 그 과정에서 사업시행자는 제한적비용보전방식(LCC)을 제안한 바 있고 서울시는 제한적비용보전방식(LCC)의 세부규정 등에 대한 법률자문 및 사업재구조화 계획에 대한 KDI 공공투자관리센터(PIMAC) 검토를 실시한 바 있으나 합의가 무산되고 새롭게 최소비용보전방식(MCC)으로 사업을 추진하고자 함

○ 서울시는 그간 제한적비용보전방식(LCC) 사업시행방식으로 추진하는 과정에서는 PIMAC 및 법률지원담당관과의 사전심사 및 협의가 이루어졌음에도 불구하고 최소비용보전방식(MCC)으로 변경된 이후에는 유관기관과의 협의가 제대로 진행되었는지 검토가 필요할 것임

○ 특히, 서울시는 '21년 7월 우이신설선 사업시행자로부터 제한적비용보전방식(LCC)을 기초로 한 사업재구조화 계획을 수립하고 계획안에 대한 적정성 평가를 KDI 공공투자관리센터(PIMAC) 검토의뢰가 이뤄진 바 있으나 현재 추진중인 최소비용보전방식(MCC)으로 사업방식을 변경할 경우에 대해서는 전문기관의 검토는 물론 구체적인 사업예측에 대한 자료도 미비한 실정임

○ 민간투자사업기본계획 제33조의3[23]에 따르면 주무관청과 사업시행자는 상호 합의를 통해 해당 사업의 위험 분담방식, 사용료 결정방법 변경 등 사업 시행조건을 조정할 수 있고 필요시 공공투자관리센터의 장 또는 전문기관에 협조를 요청할 수 있도록 명시하고 있음을 미루어 볼 때, 동 사업방식 변경을 위한 사전절차 및 검토가 제대로 이루어 졌는지에 대한 검토가 필요할 것으로 보임

▌종합 의견

○ 동 동의안은 우이신설선 현 사업시행자와의 협약해지 신규사업자 모집 및 사업방식 변경에 대하여 “예산외 의무부담”에 따른 예산집행이 예상됨에 따라 「서울특별시 의무부담 조례」에 따라 시의회 동의를

---

23) 제33조의3(사업 시행조건 조정) ① 수익형 민간투자사업이 다음 각 호에 해당하는 경우 **주무관청과 사업시행자는 상호 합의를 통하여 해당 사업의 위험 분담방식, 사용료 결정방법 변경 등 사업 시행조건을 조정할 수 있다.** 다만, 항만사업은 취급화물 변경을 포함할 수 있다.

1. 최소운영수입보장 약정 또는 사용료 미인상분 보전 등으로 인해 과도한 정부재정부담이 발생하는 경우
2. 시설물의 정상적인 건설 또는 운영이 어려워 실시협약 해지로 인한 일시적 정부재정 투입(해지시 지급금 등)이 우려되는 경우
3. **법 제46조 및 제47조의 처분 또는 제49조의 조치에 수반하여 사업시행조건의 조정이 필요한 경우**

② 주무관청은 제1항에 따른 사업 시행조건 조정 결과가 다음 각호의 사항을 **종합적으로 고려한 결과 주무관청에 불리하지 않도록 하여야 한다.**

1. 기존 사업 시행조건 대비 정부재정부담 절감효과 2. 자금재조달 이익공유 효과
3. **해지시지급금 부담의 증감** 4. 관리운영권 가액의 증감 5. 관리운영기간의 증감
6. 사용료의 증감 7. 수익률의 증감 8. 운영비의 증감 9. 정부의 위험 및 업무 부담의 증감
10. 기타 실시협약 해지 또는 사업의 종료 등으로 인하여 공익에 미칠 수 있는 영향

③ 주무관청은 **제1항 및 제2항에 따른 업무 수행 시 공공투자관리센터의 장 또는 전문기관에 협조를 요청할 수 있다.**

④ 제1항 및 제2항에 따른 사업 시행조건의 조정은 다음 각호의 절차에 따른다.

1. 심의위원회 심의를 거친 사업 **시행조건 조정인 경우 주무관청은 공공투자관리센터에 의뢰하여 사전 검토를 거친 후 기획재정부 장관과 협의하여야 한다.**
2. 주무관청과 사업시행자는 사업 시행조건 조정 내용을 반영하여 실시협약을 변경하여야 하며 이 경우 제38조제1항제5호에 해당되어 심의위원회의 심의가 필요한 때에는 심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.
3. 주무관청은 실시협약 변경 후 5영업일 이내에 관련 내용 및 자료를(국가관리사업 및 지자체 고유사업을 포함한다) 기획재정부장관에게 송부하여야 한다.

받고자 하는 것임

○ 우이신설선은 BTO방식으로 추진된 민자철도노선으로 개통이후 지속적인 이용수요 감소와 무임승차에 따른 운영수입 감소로 사업시행자의 노선 운영이 어려워짐에 따라

서울시는 운영정상화를 위해 기존사업자와의 사업재구조화를 추진했으나 협상이 불발됨에 따라 기존 사업자를 해지하고 사업방식변경(LCC→MCC) 및 신규사업자를 선정하고자 하는 것임

○ 현재의 사업방식으로는 이용수요가 적은 우이신설선의 정상적인 운영이 어렵고 현 사업시행자와의 사업재구조화 협상이 원활하지 않다는 점에서 안정적인 운영을 위해 서울시가 사업방식을 최소비용보전방식(MCC)으로 변경하고자 하는 취지는 인정됨

○ 다만, 서울시는 그간 제한적비용보전방식(LCC)으로 사업재구조화를 추진하면서 민간투자사업 기본계획에 따른 KDI 공공투자관리센터(PIMAC) 등 전문기관의 검토를 거치는 등 지난 20개월 동안 유관기관의 협의 등 사전절차를 이행해 왔으나 사업방식을 최소비용보전방식(MCC)으로 변경한 이후에는 별도 전문기관과의 협의가 진행되지 않아 사업방식 변경에 따른 체계적인 검토가 이루어지 않은 점은 개선되어야 할 것임

○ 특히, 최소비용보전방식(MCC)의 경우 지하철 9호선의 사례에 비추어

볼 때 민자사업자의 경영혁신을 저해하고 서울시 재정에만 의존하는 방만 경영으로 이어질 우려가 있는 바, 운영의 실효성을 높이기 위한 서울시 차원의 대책 마련이 필요할 것임

○ 동 동의안과 함께 제출된 합의서는 기존 사업시행자와의 해지에 관한 내용만 언급되었다는 점에서 동 동의안의 범위를 어디까지로 봐야 할지에 대한 검토가 필요할 것이고

합의서에 명시된 지체상금 활용 및 해지시지급금 100억원 감액에 대한 구체적 근거가 미약하여 당위성이 결여된다는 점에 대한 검토가 필요할 것이고 현재 총사업비에 대한 소송이 진행되고 있다는 점에서 해지시지급금 산정에 대해 보다 신중을 기해야할 것임

○ 특히, 동 동의안은 현재 운영 중이거나 추진중인 민자철도노선의 재정적자에 따른 사업운영에 있어 중요한 선례가 될 수 있다는 점을 명심하고 서울시는 민자철도노선을 이용하는 시민의 안전과 편의를 위한 운영정상화를 위해 노력함과 동시에 사업시행자의 방만경영을 견제할 수 있는 대책 마련에도 노력해야 할 것임

별첨1	신규 합의서(안)

합 의 서(안)

서울특별시(이하 “주무관청”)와 우이신설경전철㈜(이하 “시행사”) 및 시행사의 출자자들(이하 “출자자들”)은 2021년 7월 2일 체결된 합의서(이하 “기존 합의서”)에 대하여, 우이-신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업(이하 “본 사업”)의 안정적 운영을 위해 다음과 같이 합의한다. 단, 본 합의서는 서울특별시의회의 동의를 받은 때 효력이 발생한다.

1. 기존 합의서 제2항에도 불구하고, 주무관청과 시행사 사이에 체결된 본 사업 실시협약(이하 “기존 실시협약”)은 주무관청이 신규사업자와 본 사업에 대한 신규 실시협약(이하 “신규 실시협약”)을 체결하는 날 자동으로 해지된다. 단, 주무관청이 2024년 6월 30일까지 신규 실시협약을 체결하지 못하는 경우, 여하한 상황에도 불구하고 2024년 7월 1일자에 기존 실시협약이 해지된 것으로 한다.

2. 시행사는 출자자들이 기존 합의서 제1항에 따라 부담하기로 한 금융비용을 본 합의서 제1항에 따른 해지일(이하 “해지일”)까지 연장하여 부담하도록 하되, 기존 합의서 제1항의 기산시점부터 해지일까지 출자자들이 부담하기로 한 금융비용 조달을 위해 시행사가 기존 실시협약 제31조에 따라 주무관청에 지급해야 하는 지체상금을 활용할 수 있다.
   2.1. 주무관청은 시행사에게 출자자들이 부담한 금융비용(이자를 포함한다)을 해지일로부터 30일 이내에 정산하여 지급한다.
   2.2. 시행사가 기존 실시협약 제31조에 따라 주무관청에 지급해야 하는 지체상금은 본 합의서 제2항에 따라 금융비용으로 활용한 부분에 한하여 그 지급의무가 소멸한다.

3. 기존합의서 제3항에도 불구하고, 해지시지급금은 해지일을 기준으로 산정된 금액에서 100억원을 감액한 금액으로 한다.

4. 시행사 및 출자자들은 해지시까지 협약에 따른 책임을 충실히 이행하며, 신규사업자 선정을 위한 절차 및 인계인수에 적극 협조한다. 또한, 인계인수 후에도 신규사업자의 안정적인 운영을 위해 시설물 안전 관련 사항에 대해 적극 협조한다.

5. 기존 합의서와 배치되거나 다른 사항에 대하여는 본 합의서가 기존 합의서보다 우선하며, 그렇지 아니한 부분의 효력은 기존 합의서대로 지속된다.

6. 본 합의서 이행에 필요한 절차, 정산방법 등 세부적인 사항은 별도 합의로 정하며, 시행사는 본 합의서의 이행에 대해 시행사의 책임으로 출자자들의 동의를 받는다.

2022년 12월 00일

서 울 특 별 시 서울특별시장 오 세 훈 (인)
㈜ 우 이 신 설 경 전 철 대표이사 하 도 훈 (인)

별첨2	**기존 합의서**

합 의 서

서울특별시(이하 "주무관청"이라 한다)와 우이신설경전철주식회사(이하 "사업시행자"라 한다) 및 사업시행자의 출자자들(이하 "출자자들"이라 한다)은 우이-신설 도시철도(경량전철) 민간투자사업(이하 "본 사업"이라 한다)의 정상적인 운영의 지속을 위하여 다음과 같이 합의한다.

1. 기 금융약정(2017.3.31.)상 CDS 소진으로 인하여 사업시행자의 운영비용 지출에 부족분이 발생하는 시점("기산시점")부터 2023년 6월 30일까지, 사업시행자의 운영비용 중 대출원리금 상환 등 금융약정에 따른 비용("금융비용")은 사업시행자의 출자자들("출자자들")이 부담하고 금융비용을 제외한 나머지 운영비용 부족분(사업수입이 운영비용에 미달할 경우 그 부족분)은 주무관청과 출자자들이 1:1의 비율로 분담한다.

2. 당사자 간에 본 사업의 재구조화 협의가 2021년 12월 31일까지 완료 되지 않을 경우, 주무관청과 사업시행자는 본 사업 실시협약을 해지하기로 한다.

3. 해지시지급금은 기산시점에 실시협약이 해지된 것으로 전제하여 산정한다.(해지시지급금 산정은 「민간투자사업기본계획」(기획재정부공고 제2021-76호) 〔별표4〕 해지시지급금 산정의 수익형 민자사업 사업자 귀책사유로 인한 해지의 경우에 따른다)
기산시점 이후 출자자가 부담하거나 분담한 비용은 주무관청이 출자자에게 별도로 정산하는 것으로 한다.

2021년 7월 2일

서 울 특 별 시 서울특별시장 오 세 훈 (인)

우이신설경전철주식회사 대표이사 서 상 일 (인)

5. 질의 및 답변요지 : 없음

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 조건부 동의

○ 민간에 대한 과도한 재정지원 및 적자 리스크 없는 사업방식에 대한 문제점 등에 대한 그간의 지적을 고려할 때, 신규사업자 공모 시 관리운영비를 운영수입으로 충당하는 것을 원칙으로 하되, 무임손실 등 정책 및 법령에 따른 사유로 운영상 지원이 필요한 부분에 한하여 재정지원을 고려하는 방식을 우선적으로 추진하여 신규사업자를 공모하는 조건으로 본 동의안을 본의회에 부의할 것을 동의함

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

우이신설선의 사업방식 변경 및 신규사업자 모집에 따른 재정지원 동의안

의 안 번 호	394

제출년월일 : 2022년 12월 9일
제 출 자 : 서 울 특 별 시 장

1. 제안이유

가. 2017년 개통한 우이신설선의 운영과 관련하여 기존 사업방식으로는 더 이상 사업운영이 어려워 현 시행사와 협약을 해지하고,

나. 사업방식 변경(BTO ⇒ BTO-mcc) 및 신규사업자 공개모집을 통해 우이신설선을 안정적으로 운영하고자 함

다. 변경된 사업방식 적용 및 신규사업자 모집으로 인해 발생하는 서울시 재정부담에 대하여 지방자치법 제47조 및 서울특별시 조례「의무부담이나 권리 포기에 관한 의결」에 따라 의회의 동의를 받고자 함

2. 주요내용

가. 우이신설경전철 개요

○ 운영구간 : 북한산우이~신설동(13개역, 11.4Km)

○ 운영기간 : 30년('17.9~'47.9월)

○ 총사업비 : 6,465억(재정 2,998억, 민간 3,467억)

○ 재정현황 : '21년말 누적적자 2,055억

나. 서울시 재정부담

○ 기 간 : ’22.1월 ~ ’47.9월까지(25년 8개월)

○ 내 용 : ① 사업방식 변경(BTO ⇒ BTO-mcc[1])에 따른 市 재정부담 발생액

※ 변경사유 : 우이신설선은 수입으로 비용 충당이 어려운 구조로, 부족분을 市에서 지원 필요

② 신규사업자 선정 완료 시까지 우이신설선 운영에 필요한 금액

○ 재정부담액 : ① 연평균 371억원(’24.7월~’47.9월, 23년 2개월)

② 349억원(’22.1월~’24.6월까지 금융비용)

※ 재정부담 세부내역 : 비용추계서 참조

3. 참고사항

가. 관계법령 : 지방자치법 제47조 제1항 제8호

서울특별시 조례 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결

나. 예산조치 : 연도별 예산 편성(연 약 371억원)

※ 수요 및 요금변동 수준에 따라 필요예산 증감

다. 합 의 : 해당사항 없음

라. 기 타

※ 작성자 : 도시철도과 민자철도1팀 정현화 (☎ 2133-4345)

---

1) BTO-mcc(최소비용보전) : 운영을 위한 최소 필요비용 산정 후, 시행사 운영수입으로 충당하지 못하는 부분에 대하여 市 재정지원

[별지 제2호 서식]

(앞쪽)

비용추계서

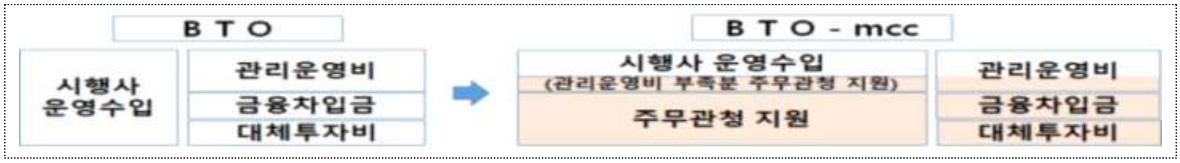
1. 비용발생 요인

- 서울시는 우이신설선의 안정적 운영을 위하여 우이신설선 현 시행사와 협약을 해지하고, 신규사업자를 공모하면서 사업방식을 기존 BTO방식에서 BTO-mcc(최소비용보전)방식로 변경하고자 함

※ 現 시행사와의 원만한 협약해지 및 신규사업자 선정시까지의 안정적 운영을 위한 합의서 체결 추진

- 변경된 사업방식(BTO-mcc) 적용시 기존 서울시의 부담이 아니었던 ① 금융차입금, ② 대체투자비 및 ③ 관리운영비 부족분이 새롭게 서울시의 부담이 됨

※ 우이신설선은 수요부족 등으로 수입으로 관리운영비 충당도 곤란한 구조로 안정적 운영을 위해서는 최소 관리운영비 보장 필요



2. 비용추계의 전제

- 지원기간 : 민간사업자의 관리운영권 만료기간까지

※ 실시협약에 따라 협약 해지 후, 운영비용은 원칙적으로 주무관청(서울시) 책임

- 가정사항 : '47.9월까지 총 필요금액을 산정, 물가상승률 등 반영

▸ (관리운영비) 영업수입이 관리운영비에 미달할 경우, 부족분만 市에서 지원

▸ (금융차입금) 신규사업자 조달 금융차입금에 대한 원리금

▸ (대체투자비) 안전 및 사고방지를 위한 노후시설물 등 교체 비용

※ 수요 및 시중 금리변동 등에 따라 필요예산 증감 발생

3. 비용추계의 결과('24.7월~'47.9월, 총 23.2년) (단위 : 억원)

구분 \ 연도		2024.7	2025	2026	…	2045	2046	2047.9	합계
영업수입(a)		74	147	147	…	206	206	141	4,093
지출(b)	관리운영비	103	208	212	…	266	273	226	5,685
	금융차입금	138	271	265	…	157	151	109	4,892
	대체투자비	-	-	-	…	-	-	218	2,146
	소계(b)	241	479	477	…	423	424	553	12,723
총 비용(b-a)		167	332	330	…	217	218	412	8,630

※ 사업자 교체기간(~'24.6월까지)동안 시행사가 부담한 비용은 市 별도 정산(약 349억원)

※ 실시협약에 따라 협약 해지 후, 운영비용은 원칙적으로 주무관청(서울시) 책임

4. 재원조달 방안 (단위 : 억원)

구분 \ 연도		2024.7	2025	2026	…	2045	2046	2047.9	합계
국비		-	-	-	…	-	-	-	-
시비	지방세수입	167	332	330	…	217	218	412	8,630
	세외수입	-	-	-	…	-	-	-	-
	지방채 등	-	-	-	…	-	-	-	-
민간		-	-	-	…	-	-	-	-
기타		-	-	-	…	-	-	-	-
합계		167	332	330	…	217	218	412	8,630

5. 덧붙이는 의견

- 우이신설선은 교통취약지역의 교통불편 해소와 지역간 균형발전을 위해 건설되어 운영 중인 노선으로, 서울시 시민들의 교통복지 차원에서 지속적으로 운영되어야 하며,
- 예측대비 부족한 수요와 과도한 무임비율 등을 고려할 때, 우이신설선의 안정적 운영을 위해서는 최소한의 관리운영비 보전을 위한 서울시의 재정지원이 불가피한 상황임
- 신규사업자 공개모집시 최소비용은 보전하되, 성과평가제 도입, 구조개선 등을 통해 우이신설선이 효율적으로 운영될 수 있는 여건을 조성할 계획임

6. 작성자 : 도시교통실 도시철도과 민자철도1팀 주무관 정현화(2133-4345)

210mm×297mm[일반용지 60g/㎡(재활용품)]
[별지 제2호 서식]