

제277회 시의회 정례회

도시안전건설위원회

2017.11.21.(화) 10:00

「용마터널 민간투자사업」

추진현황 보고

일 시 : 2017.11.21.(화)

장 소 : 도시안전건설위원회 회의실

안 건 : 용마터널 민간투자사업 추진현황 보고

안전총괄본부

용마터널 최초 통행료 관련 시의회 의견청취 시(`14.11.10 제257회 정례회) 제시된 부대의견 추진사항에 대한 보고임

1 사업개요

- 사업규모 : 왕복 4차로, 연장 3.57km
- 사업방식 : BTO (`03.08.12 실시협약 체결)
- 총사업비 : 1,172억원(`01.5 불변가) / 운영 : `14.11.21~`44.11.20 (30년)
- 통행료 : 1,500원 (소형차 기준)
- 사업시행자 : 용마터널(주) - 발해인프라투자회사, SK건설, 대림산업, 롯데건설, 동부건설, 원하종합건설

2 추진경위

- `14.11.10 : 최초 통행료 시의회 의견청취

〈 의견 청취시 제시된 부대의견 〉

- ▶ 3년내 재무분야의 사업 재구조화를 통해 통행료 인하 등 시민부담 최소화
- ▶ 3년내 불리한 사업조건과 실시협약에 대해 다음사항을 고려하여 개선
 - 사업수익율 인하, 협약교통량 조정, 초과수입 환수 등 서울시가 유리한 방향으로 개선
- ▶ 서울시가 매입하는 방안도 병행 검토하고, 3년 시점에 추진결과 보고

- `14.11.21 : 준공 및 운영 개시 ※ `09.11.21 : 공사착수
- `15.07.29 : 자금재조달 계획서 제출(사업시행자→서울시)
- `16.07~12 : 자금재조달 계획서 검토(공공투자관리센터(PIMAC))
- `17.05~06 : 실시협약 변경을 위한 TF 운영
- `17.07~11 현재 : 협상 진행 중

3 자금재조달 주요내용

- 사업시행자는 7.5% 금리로 차입된 기존 선순위 차입금을 3.5% 수준의 저금리로 변경

구 분	실시협약('09)	변경금융약정('15)	
차입액	1,302억원	1,365억원	
이자율	7.5%	차입금 A (100억원)	3.1%
		차입금 B (1,000억원)	3.5%
		차입금 C (265억원)	기준금리(*)+1%
상환 기간	7년거치 10년 분할상환	차입금 A	4년거치 2년 분할상환
		차입금 B	6년거치 16년 분할상환
		차입금 C	6년거치 16년 분할상환
금융수수료	관리수수료 1.5%	자문수수료	0.3%
		주선수수료	0.9%

(*) '17.10월말 기준금리(3년 만기 무보증회사채, AA-)는 2.728%임.

4 협상결과

공유이익 사용에 대한 협상결과

- <공유이익의 적용시점> 금융약정이 과거인 '15.10월에 체결되었으나, 이익공유는 미래인 '18.4월로 적용하여 실제 통행료 인상시기를 늦춤.
- <통행료> 시민부담 최소화 및 공익의 최대화를 위하여 PIMAC에서 제시한 대안보다 1원 낮은 수준으로 협상하여 불변통행료(소형)를 1,019원 → 1,000원으로 인하함.

〈PIMAC 검토 공유이익 사용방안 vs 공유이익 합의 결과〉

		PIMAC제시 대안1	PIMAC제시 대안2	합의사항
공유이익 사용시점		`15.11.1	`18.4.1	`18.4.1
불변 통행료(소형)		1,000원	1,001원	1,000원
통행료 수입	공유 전(A)	7,929 억	7,936 억	7,936 억
	공유 후(B)	7,719 억	7,734 억	7,725 억
서울시 공유이익(A-B)		210 억	202 억	211 억

〈현재 실시협약에 따른 예상 요금 vs 자금재조달 후 예상 요금〉

	2017년	현재 실시협약요금			자금재조달 후 예상 요금		
		2018년	2019년	2020년	2018년	2019년	2020년
소형	1,500	1,500	1,600	1,600	1,500	1,500	1,600
중형	2,500	2,600	2,600	2,700	2,500	2,600	2,600
대형	3,200	3,400	3,400	3,500	3,300	3,400	3,400

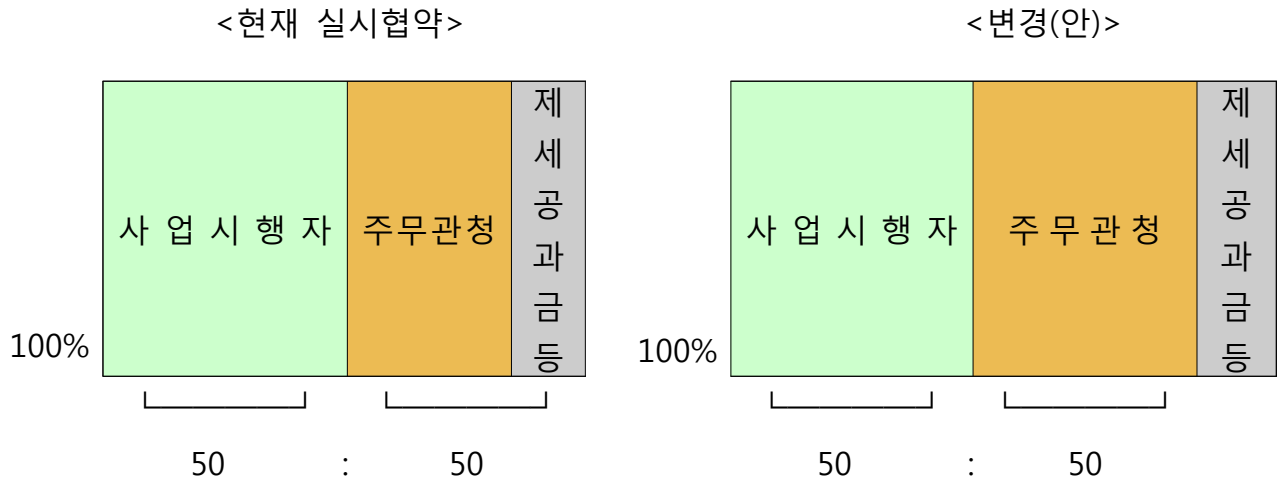
※ 2% 물가 상승을 가정하였으며 통행량이 가장 많은 소형차 통행료 인상시기가 `19년에서 `20년으로 지연되는 효과가 있음.

□ 사업조건의 변경

- 〈사업수익률〉 6.59%에서 6.40%로 0.19% 인하
- 〈협약교통량〉 실제교통량 수준으로 조정할 경우 사업수익률 유지를 위해 요금 인상이 수반되어 서울시 및 시민의 실익이 없음.
 - `17.9월말 실제교통량은 일평균 26,387대이며 협약교통량은 34,651대로 실제교통량이 협약교통량의 76.1% 수준

초과수입 환수조건 변경

- 주무관청 환수분에서 제세공과금 등을 차감하도록 규정되어 불리하였던 환수조건을 전체 수입에서 차감 후 환수하도록 개선함.



기타 합의 사항

- 용마터널 사가정 인근 소음민원을 해소하기 위한 저소음 포장공사를 사업시행자 부담으로 시행하는 것으로 합의함.
- 법령개정에 따른 터널 내 DMB 중계기 설치를 사업시행자 부담으로 설치하는 것으로 합의함.
 - 저소음 포장 1.7억원, DMB 중계기 설치 및 공사 3.4억원 소요 예상
 - 도로터널 방재시설 설치 및 관리지침이 개정되어 DMB 중계설비를 설치해야 하며 원칙적으로 주무관청 비용으로 설치해야 함.

5 **서울시가 매입하는 방안 검토**

법률적·계약상 요건의 검토

- 서울시가 매입하여 재정터널로 전환하기 위해서는 실시협약 상 사업시행자의 귀책사유가 발생되어 협약을 해지하거나, 민간투자법에 따른 처분요건이 만족되어야 하나 관련 요건을 만족하지 않음.

□ 재정적 측면의 검토

- 재정터널로의 전환을 위하여 일방적으로 실시협약을 해지할 경우 서울시 귀책에 해당하며 `17년말 기준 2,012억원으로 예상되어 재정부담 큼.

□ 유관부서 의견조회 결과

- 재정관리담당관 의견 조회 결과 법률적·계약적 측면에서 해지요건이 성립되지 않을 뿐 아니라,
- MRG(최소운영수입보장)가 없음에도 불구하고 일시에 많은 재정을 투입하여 용마터널 인수시 민자도로간 형평성 문제 및 기 운영중인 여타 민자도로 인수에 대한 민원 발생 예상되며, 이로 인한 市 재정 부담 가중 우려됨.
- 市 재정여건상 용마터널 매입을 위한 재원은 차입금(지방채)으로 조달해야 하는 바, 노후 도시철도 재투자 등 재원투입이 시급한 분야에 차입금을 투입하는 현 상황을 감안시 사안의 시급성 및 재정관리 측면에서 신중한 검토 필요하다는 의견임.



- ❖ 협상을 통하여 PIMAC 제시안보다 큰 금액을 서울시 이익금으로 확보함으로써 공공의 이익을 최대화함.
- ❖ 통행료 최소화 및 인상시기를 지연하여 시민부담 경감을 실현함.

6

추진 계획

- `17.11월 : 협상 완료 및 시의회 보고
- `17.12월 : 변경 실시협약 체결

붙임 : 해지 관련 실시협약 및 관계 법령

해지 관련 실시협약 및 관계 법령 내용

〈실시협약 관련 조항〉

제 46 조 (사업시행자의 귀책사유 및 그 처리)

- ① 다음 각호의 사유들은 본 협약의 해석에 있어 사업시행자의 귀책사유로 인정된다.
3. 사업시행자에 대하여 법원의 확정판결에 의한 파산선고가 있는 경우
 4. 사업시행자가 주주총회의 결의에 의하여 해산 및 청산을 결정한 경우
 5. 사업시행자가 본 사업을 위한 자금조달에 필요한 합리적 노력을 다하지 아니하여 자금차입계약(들)이 체결되지 아니한 경우
 6. 사업시행자가 관계법령 또는 본 협약에 정한 사항들을 중대하게 위반하거나 민간투자법 제46조에 따른 서울특별시의 처분 또는 명령을 위반한 경우

제 51 조 (협약의 해지)

- ① 서울특별시에 의한 중도해지 - 제46조에 정한 사업시행자의 귀책사유가 발생하는 경우 서울특별시는 사업시행자에게 서면으로 통지함으로써 본 협약을 중도해지하고 민간투자법에 따라 사업시행자 지정의 취소 또는 관리운영권 설정의 취소 등 기타 필요한 처분을 할 수 있다.

〈실시협약 제53조 (해지시지급금)〉

해지시지급금 : 각 호에 따라 산출된 금액과 총 선순위채무액(*1) 중 큰 금액

귀책사유	건설기간	운영기간
사업시행자 귀책사유	적정가치의 80%	미래순현금흐름 현재가치의 80%
서울시 귀책사유	적정가치	미래순현금흐름 현재가치(*2)
불가항력(정치적) 사유	적정가치의 95%	미래순현금흐름 현재가치의 95%
불가항력(비정치적) 사유	적정가치의 90%	미래순현금흐름 현재가치의 90%

(*1) 총선순위 채무액은 `17년말 기준 1,365억원임.

(*2) 미래순현금흐름의 현재가치 : 부록7 통행료산정을 위한 현금흐름표에 표시된 미래 순현금흐름의 현재가치

- 〈실시협약〉 사업시행자 귀책사유가 발생된 바가 없어 해지 요건을 만족하지 않음.

〈민간투자법 관련 조항〉

제47조(공익을 위한 처분)

- ① 주무관청은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 이 법에 따른 지정·승인·확인 등을 받은 자에 대하여 제46조에 따른 처분을 할 수 있다. 이 경우 심의위원회의 심의를 거쳐 지정된 사업에 대하여는 심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.
1. 사회기반시설의 상황 변경이나 효율적 운영 등 공공의 이익을 위하여 필요한 경우
 2. 사회기반시설공사를 원활히 추진하기 위하여 필요한 경우
 3. 전쟁, 천재지변 또는 그 밖에 이에 준하는 사태가 발생한 경우

- 〈민간투자법〉 제47조의 공익을 위한 처분 요건과 관련, 본 사업의 경우 MRG가 삭제되어 공공의 이익에 반하다고 보기 어려우므로 공익을 위한 처분 요건을 만족하지 않음.