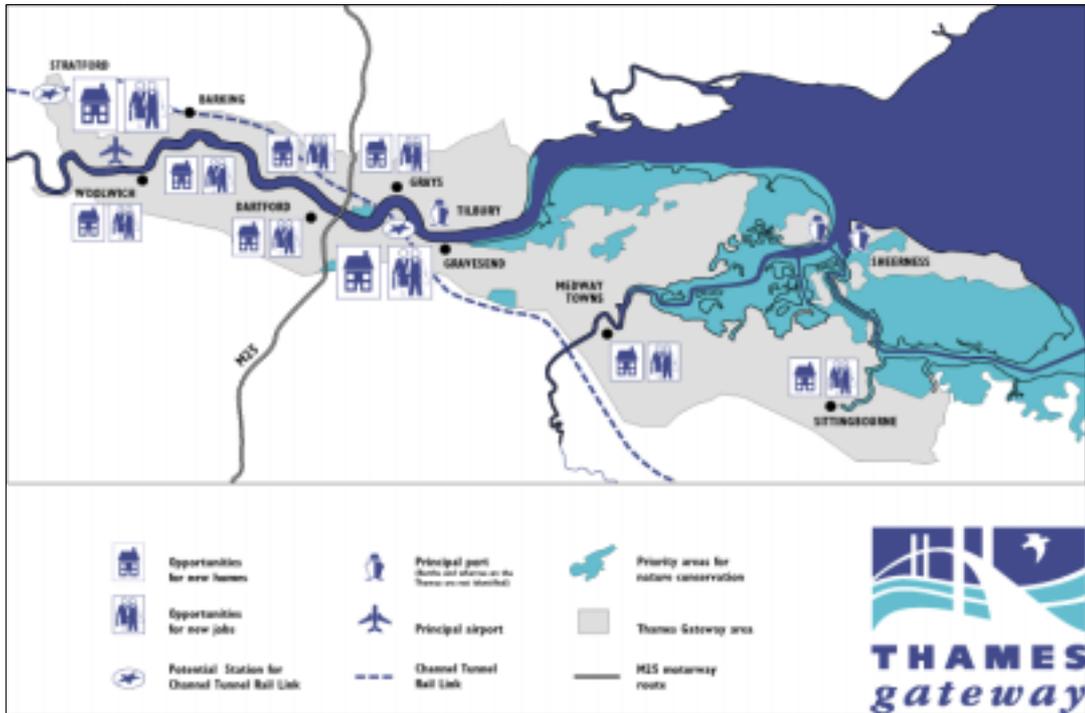


## PPP를 이용한 런던의 교통인프라 및 지역개발 사례, 서울에의 시사점

---

### 사례 1: 템즈게이트웨이(Thames Gateway) 프로젝트-런던 동부에 유 럽의 허브를 지향하는 새로운 중심지를 건설

- 런던 중동부에 위치한 타워브리지에서 템즈강변을 따라 런던 동부 외곽에 위치한 북켄트(North Kent)지역까지 일직선상으로 연결되는 지역으로 템즈게이트웨이(‘템즈로의 관문’)라고 불리우는 지역임.
  - 향후 20년 간에 걸쳐 13만개의 신규주택과 20만개가 넘는 신규고용을 창출하는 동 프로젝트는 영국에서 현재 진행되고 있는 공공사업 중 가장 큰 성장동력을 가진 사업으로 평가되며 도시개발사업으로서도 면적, 규모, 파급효과 면에서 최대규모를 자랑하는 사업임.
  - 영국수상과 런던시장이 런던의 미래와 영국경제의 미래가 여기에 달려있다고 할 만큼 동 프로젝트의 성공여부에 초미의 관심이 집중된 사업임.
  - 토니 블레어 영국총리는 “템즈게이트웨이의 미래는 매우 밝다.” (“There is very bright future of the Thames Gateway.”)라고 하였으며, 켄 리빙스톤 런던 시장은 “이 지역이 런던에서 가장 역동적인 지역이 될 것이다.” (“This is going to be the most exciting part of London. This is where the action is.”)라고 동 사업에 대한 기대와 지원의사를 분명히 함.



자료 : <http://www.archive.official-documents.co.uk/document/doe/thames/whatis.htm>

[그림 1] 템즈게이트웨이 지역 지도

- 상기 지도에서 M25 고속도로의 서쪽지역이 런던지역이고 동 프로젝트는 런던시가 주축이 되어 주변의 14개 지역을 포함하는 대형사업임.
- 동 사업의 특징은 교통인프라 건설과 도시개발사업을 연계하여 템즈게이트웨이 지역의 성장을 추구하는 것으로서 서쪽으로는 런던 심장부와 연계, 동쪽으로는 영불해협을 마주하게 됨으로써 유럽을 향한 영국의 비전을 제시한 것임.
- 이 지역개발사업의 핵심인 교통 인프라(철도, 템즈게이트 다리, 고속도로 망, 버스, 자전거 및 보행자 도로, 항구, 비행장, 템즈강 교통수단) 공급을 위해 PPP가 광범위하게 사용될 것으로 예상됨.
- 현재 진행 중인 핵심적인 PPP 프로젝트로는 9천억원 규모의 템즈게이트웨이 다리 건설임.



[그림 2] 템즈게이트웨이 다리(Thames Gateway Bridge) 조감도

- 또한 템즈강을 건너는 신규 철도 건설 계획안이 중앙정부에 의해 현재 긍정적으로 검토 중에 있으며, 런던동부철도(East London Line)와 도크랜드철도(Docklands Line)의 확장 안도 제안된 상태임.
- 동 사업의 핵심은 다양한 종류의 교통수단 건설을 도시재개발 사업에 초점을 맞추어 통합하여 건설하는 것이며 동 사업의 안정적인 성공을 위한 관건은 투자재원 확보임.
- 상업 및 주거지역 개발은 교통인프라 건설에 비해 상대적으로 수익성 예측이 어렵기 때문에 민간 참여가 어려운 분야임. PPP 주간사가 교통인프라 건설시에 정부와 사업리스크를 공유하는 것과 유사한 수준으로 상업 및 주거 지역의 개발과 관련된 리스크를 부담하는 구조로 PPP 안이 개발되고 있음.

## 사례 2: 세계 최고(最高)의 역사를 지닌 런던 지하철-PPP를 활용한 시설 개보수

- 영국의 철도 및 지하철은 세계최고의 역사를 지니고 있으며 시설물의 노후화와 급증하는 교통수요에 부응하기 위해 기존 노선의 전면 개보수와 신규 노선 건설사업이 활발하게 진행되고 있음.
- 런던지하철 개보수 사업과 관련하여 jubilee(Jubilee), 북부(Northern), 피카딜리(Piccadilly), 베이커루(Bakerloo), 중앙(Central), 빅토리아(Victoria), 디스트릭트(District), 써클(Circle), 메트로폴리탄(Metropolitan) 노선에 대해 30년 만기의 PPP 계약이 각각 체결되었음.
  - 총 투자규모 32조원으로 선로, 객차, 역사 사업을 포함함.
  - 이 중 3분의 1 정도인 10조원이 민자로 유치되었으며 민자 중 부채형식으로 유치된 자금의 95%를 정부가 지급보증.
  - 2020년까지 현재의 120% 수준의 여객통행량 수용능력을 갖출 것으로 평가됨.
- 런던 지하철의 경우 요금 결정 및 운행시간 등에 대해 공공부문이 운영권을 가지고 있으며 PPP를 이용한 지하철 망 현대화 작업에는 상당한 정치적인 반대가 있었음.
  - 정치적인 반대이유는 정부가 보증함에도 불구하고 민간사업자가 정부보다 높은 금리로 차입함에 따라 사업비용이 증가하기 때문임.
  - 런던지하철은 시장금리 변동을 반영하여 기존의 부채에 대한 재금융 작업을 통해 지하철 부채 합리화 작업을 수행중임.
  - 런던 지하철 PPP는 다양한 형태의 혁신적인 구조를 도입함으로써 상이한 PPP 회사들의 성과를 한 눈에 파악할 수 있는 시스템을 구축한 것으로 평가됨.

**사례 3: 런던-파리를 연결하는 고속철도 유로스타-PPP로 재편 중**

- 기존의 국철을 이용한 런던에서 도버해협 진입까지의 구간을 새로이 고속철도로 연결하는 작업이 현재 PPP로 진행 중에 있음.
  - 총 사업비 11조원, 시속 109km 고속철도 설치 사업으로 1단계 공사 2003년 9월 완공, 최종 완공은 2007년임.
  - 이 철도가 완공되면 런던-파리간 운행시간 현재의 2시간55분에서 2시간20분으로 단축되고, 교외에서 런던까지의 접근시간 단축 및 기존 노선의 수송능력 제고 효과가 기대됨.
  - 이 노선이 정거하게 되는 새로운 지역인 스트라트포드(Stratford)와 엡스플리트(Ebbsfleet)의 지역개발 이익은 약 1조원이고 또한 8만명에 이르는 신규고용이 창출될 것으로 추산됨.
- 유로스타 사업은 PPP가 본격적으로 사용된 최대규모 프로젝트 중의 하나로서 많은 난관을 겪었음.
  - 사업 개시시기인 1996년에 99년간의 유로스타 운영권이 민간 콘소시움에 제공되었으며 3조6천억원의 정부지원금이 지원됨.
  - 1998년도에 동 노선의 주식시장 상장 실패로 인한 구조조정 과정에서 정부가 국공채 7조2천억원 규모 발행.
  - 향후 유로스타 수익을 담보로 하는 유가증권 (ABS) 발행 계획.
- 동 사업의 주요 쟁점
  - 사업개시 당시에 유로스타에 대한 사업성이 지나치게 낙관적이었을 뿐 아니라, 저가로 운용하는 항공사의 출현(이지제트 등)으로 인해 여객운송업의 경쟁이 격화되어 유로스타의 수익성이 악화되면서 도산직전에 이르는 경험을 했음.

- 그러나 정부보증채권이 프로젝트의 금융비용을 감소시키고 보다 혁신적인 민간 운영을 가능케 하였다는 점이 인정되고,
- 민,관간의 건설비용 및 시간에 따른 손실이나 이익에 대한 분담을 내용으로 하는 규정(Section 1)이 적시에 제정, 발효됨으로써 프로젝트의 운영에 도움을 주었음.
- 민간업체간의 충분한 경쟁을 유발하기 위해 프로젝트가 소단위로 나뉘어 발주되었으며, 정부가 민간에게 모든 위험을 전가할 수 없기 때문에 PPP 프로젝트의 경우 필요하면 정부가 개입해야 한다는 강제조항을 두게 되는 계기를 마련함.
- 그러나 PPP 프로젝트에 참여한 민간 자본에게 수익성(ROE)보장을 하지 않는다는 시장원칙을 고수하는 것도 특기할 만함.

### 런던사례의 시사점

- 런던 사례는 서울이 현재 추진 중인 강남북 균형개발, 신규 산업단지 개발, 지하철 9호선 등의 주요 사업들에 대한 시사점이 크며 서울은 런던 사례를 벤치마킹할 필요성이 있음.
- 특히 공공부문의 재원의 한계를 극복하고 공공시설이 제공하는 서비스의 질을 향상시키기 위해서는 PPP에 대한 인식의 제고가 필요함.
- PPP의 한계점을 파악하고 PPP 활용의 노하우를 습득함으로써 공공프로젝트를 보다 효율적으로 수행하고 지역경제 발전에 기여하자는 것임.
- PPP 프로젝트의 성공을 위해서는 PPP 주관사의 사업리스크 관리능력 과 사업리스크를 감당할 수 있는 건실한 자원조달구조가 중요함.

- 공공부문은 민간참여자의 이익과 경쟁을 극대화하는 방향으로 협상의 흐름을 진행시키고 효율적인 조달과정을 운용할 수 있는 적절한 기술을 보유하고 있어야 함.
  - 또한 수익성(value for money) 확보를 위한 제도의 혁신적인 개선.
  - PPP 사업이 장기라는 점에서 추후 발생 가능한 정치적 위험을 최대한 파악하여 이를 협상초기 시점에서 통제할 수 있어야 함.
  - 민간부문은 정부의 재정지원을 충분히 활용할 수 있어야 함.

윌리엄 카메론 . KPMG 파트너

[uilleam.cameron@kpmg.co.uk](mailto:uilleam.cameron@kpmg.co.uk)