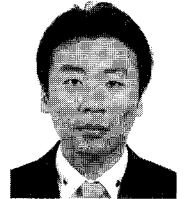


민간투자사업의 이해와 사례분석



조 기 훈 | 정회원 · (주)세우린 개발사업 본부장

1. 민간투자제도의 개념과 도입배경

민간투자제도란 철도, 공항, 항만시설 등 전통적으로 공공부문에서 투자하여 건설, 관리, 운영하던 기존의 투자방식 대신 민간이 수익성을 판단하여 국가를 대신하여 SOC시설에 대한 사업하는 것을 의미한다. 즉, 민간자본을 이용하여 정부 또는 지방자치단체(이하 “공공기관”이라 한다)를 대신하여 사회간접자본시설(Social Overhead Capital : SOC)의 건설과 운영을 위한 재원을 조달하고 대신 공공기관으로부터 일정기간 동안 SOC시설에 대한 운영 및 수익을 보장받는 제도를 말한다. 국내에서 시행하고 있는 민간투자제도의 법적인 근거는 「사회기반시설에대한민간투자법」에 두고 있는데, 법의 제정목적은 “사회기반시설에 대한 민간의 투자를 촉진하여 창의적이고 효율적인 사회기반시설을 확충, 운영하는 것”이라고 정의하고 있다.

민간투자사업의 도입배경을 살펴보면 세계적으로 BOT(Build-Operate-Transfer), PFI(Private Finance Initiative), PPP(Public Private

Partnership)라 불리는 민간투자방식은 투자비 규모가 큰 인프라시설의 건설과 운영을 민간부문이 담당하도록 함으로써 국민들의 편의를 도모하고 국가의 지속적인 발전을 가능하게 하는 아주 매력적인 방식으로 인식되고 있다. 이러한 사업방식은 특히 재정이 충분치 못한 정부(지방자치단체)에게 재정부족문제를 극복하고 동시에 자본집약적 시설인 인프라시설의 건설과 운영, 관리에 있어 새로운 기술을 개발하고 다양한 사업추진 경험과 전문지식을 제고하는 데에도 크게 기여하는 것으로 평가되고 있다. 이에 국내에서도 SOC시설투자를 위한 정부의 부족 재원을 민간자본으로 충당하고 민간의 창의성과 효율성 도입(설계, 건설, 자금조달, 운영)으로 사회간접자본시설을 적기에 확충하여 경제성장 및 삶의 질 향상에 기여하고자 도입·시행중에 있다.

SOC시설에 대한 민간자본의 참여가 이루어지기 시작한 것은 1930년대로 거슬러 올라가지만, 도로·철도·항만시설 등 인프라시설에 대하여 민간자본의 본격적인 참여가 이루어지기 시작한 것은¹⁾ 「사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법(1994.8.3

1) 윤성현(2006), 민간사업자의 역할범위 조정에 따른 BTL사업 효율화 방안에 관한 연구, 건국대학교 부동산대학원 부동산금융투자전공 석사학위논문

법률 제4773호)」이 제정됨에 따라 민간의 참여가 활발해졌다.

국내 경제규모가 확대되면서 발생한 도로, 철도, 항만, 공항시설, 전력, 용수, 하수처리시설 등 인프라시설의 부족은 물류비 증가와 국가경쟁력 저하라는 악영향을 초래하였으며, 정부는 이러한 문제들의 해결을 위한 대책을 모색하나, 막대한 투자비를 어떻게 충당하는가에 대한 새로운 문제에 직면하게 되었다. 물론 지속적인 경제성장이 이루어지고는 있었지만 세수를 늘려 필요한 투자비를 마련하는 데에는 한계가 있었기 때문이다.

더욱이 90년부터는 국민들의 소득수준이 향상되면서 여가 등 복지수요가 급속하게 증가하였고, 지방화, 개방화도 급속히 진행되었다. 개발시대의 성장정책에 밀려 소홀히 취급되었던 복지, 교육, 환경 등에 대한 투자수요도 급증하였다. 정부는 이와 같은 투자재원 부족문제를 해결하기 위한 방안으로써 사용자부담원칙의 적용이 가능한 사업들을 중심으로 민간자본의 유치방안을 모색하였다. 지난 1994년 「사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법」은 그러한 배경하에서 탄생하였으며, 1998년 12월에는 민자유치촉진법을 「사회간접자본시설에 대한 민간투자법」으로 대폭 개정하였다. 2005년 1월 사회기반시설에 관한 민간투자사업을 활성화하기 위하여 민간투자사업 대상시설의 범위와 사업의 추진방식을 다양화하고, 기관 및 개인투자자가 민간투자사업에 쉽게 간접투자할 수 있도록 하기 위하여 현재의 사회간접자본시설투융자회사를 장기투자에 적합한 사회기반시설투융자회사로 개편하였다. 또한 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선, 보완하기 위해 「사회기반시설에대한민간투자법」으로 명칭을 변경하는 등의 개정을 통해 오늘에 이르고 있다.²⁾ 결국, 민간투자제도는 사회간접자본시설분야에 민간의 참여를 촉진하여 창의적이고 효율적으로 사회간접자

본시설을 확충, 운영하도록 하기 위하여 다양한 사회간접자본시설에 공통적으로 적용될 수 있는 민간자본유치의 절차와 방법, 수익성과 경영권의 보장 및 조세감면 등 각종 지원에 관한 사항을 규정함으로써 원활한 사회간접자본시설사업의 추진이 가능하도록 하여 국토의 균형개발, 산업의 경쟁력 강화 및 국민생활의 편익증진을 도모하기 위해 도입된 것이다.

2. 민간투자사업의 법률적 근거

사회간접자본은 어떤 특정한 생산을 위하여 제공되는 직접적인 자본이 아니라 간접적으로 생산자본의 여러 가지 생산활동을 높이는 시설로서 시장기구로는 충분히 공급되기 어려운 시설이며 공공성(公共性)이 강하여 주로 공공부문의 재원에 의해 공급되는 시설을 말한다.³⁾ 이러한 사회간접자본은 민간경제의 장기적인 공급능력을 증대시킴과 직·간접적으로 산업의 생산활동을 촉진하는 지원효과가 크다. 따라서 사회간접자본에 대한 투자가 충분히 이루어지지 못할 경우 경제성장의 장애요인으로 작용할 수 있다. 그래서 사회간접자본에 대한 수요를 충족시키기 위해 민간자본을 유치하여 사회간접자본에 대한 투자재원으로 활용이 대두되었다. 정부는 이러한 이유로 민간투자의 활성화를 위해 민간투자제도를 도입하게 되었다.⁴⁾

우리나라 민간투자제도의 변천과정은 크게 5단계로 나누어 살펴볼 수 있다. 제1기(태동기, 1993년 이전)는 주로 개별법에 의해 산발적으로 추진된 시기로서, 1969년 남산1호 터널(한신부동산), 1978년 원효대교(동아건설) 및 동작대교(대우개발) 건설사업 등은 불확실한 사업성으로 인하여 실패한 사례이며, 1991년 민자유치특례법(1991. 1)이 제정되었으나, 특혜시비로 인해 동년 10월에 폐지되는 어려움

2) 국토해양부(2006), 2006 국토해양부 민간투자백서

3) 대한상공회의소(1997), SOC민자사업편람.

4) 박만식(2007), 임대형 민간투자사업에 의한 문화기반시설 조성 및 운영 개선방안 연구, 경희대학교 경영대학원 석사학위논문.

을 겪기도 한 시기이다. 제2기(도입 및 시행착오단계)는 「민자유치촉진법」이 제정된 1994년부터 「사회간접자본시설에 대한 민간투자법」이 제정되기 직전인 1998년 11월까지로 볼 수 있으며, 사회간접자본시설에 대하여 민간자본 유치촉진법·령에 의한 추진이 가능한 시기이지만, 사업타당성 미실시와 대규모 조성 및 IMF환란 등으로 인해 성과가 미흡한 시기로 정의할 수 있다. 제3기(성장준비기, 1999~2000년)는 사회간접자본시설에 대한 민간투자법으로 전면 개정(1998. 12. 31)되었으나, IMF환란의 후유증으로 인하여 민·관 모두 적극적인 참여가 미흡한 시기이다. 제4기(성장초입기, 2001~2004년)는 제안사업이 활성화되었으며, 외국인 투자자 및 재무적 투자자의 참여분위기가 형성된 시기로 주로 민간제안형사업이 주를 이룬 시기이다. 제5기(성장기, 2005년 이후)는 2005년 1월 투자대상시설, 사업시행방식, 투자재원조달방식의 다양화를 이룬 「사회기반시설에 대한 민간투자법」으로 개정이후부터 현재까지라 할 수 있다. 이 시기에는 재무적 투자자가 사업참여자 입장에서 사업을 주도하는 형태가 나타나기 시작하였으며, 경쟁체제 수용과 경쟁을 감안한 사업계획준비가 이뤄졌으며, Developer의 출현, SOC Fund의 출현, Refinancing 실행 등으로 민간투자사업이 활발하게 진행되고 있다. 이를 요약하면 다음과 같다.

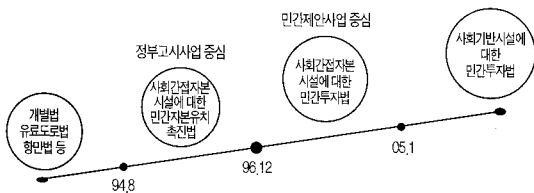


그림 1. 민간투자법의 변천

민간투자사업의 법률적 체계는 기본법으로 특별법 성격의 「사회기반시설에 대한 민간투자법」의 적용을 받으며, 개정된 민간투자법은 일반적 사업시행절차

에 중심을 둔 법률로서, 각 대상시설의 세부적인 요건은 각 관련 법률을 따르도록 되어 있다.

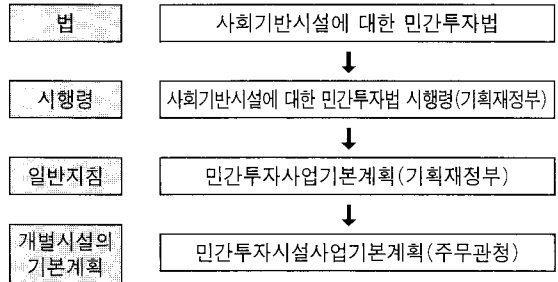


그림 2. 민간투자법 체계

3. 민간투자사업의 수행방식

민간투자사업의 수행방식⁵⁾은 민간의 자본과 경영기법을 유치해서 공공시설을 건설하고 운영하는 것으로, 주로 BTO(Build-Transfer-Operate) 방식, BTL(Build-Transfer-Lease) 방식, BOT(Build-Operate-Transfer) 방식으로 추진되었으나, 점진적으로 다양한 방식들이 도입되고 있는 실정이다. 주무관청은 민간부문이 사전에 알 수 있도록 당해 사업에 대한 추진방식을 시설사업기본계획(또는 제3차 공고문)에 제시하고 있다.

현재까지 추진된 대부분의 사업은 신규시설의 건설과 운영에 초점(Focus)을 두고 있지만, 기존시설물에 대한 민간투자사업의 진출도 중요한 사업 아이템이 될 수 있다. 즉, 기존시설물의 노후화 및 주변 환경 변화에 따라 시설물을 개·보수하거나 리모델링하는 사업의 필요성이 증가됨에 따라 기존시설을 개량하여 사업을 추진할 수 있는 사업방식인 RTO(Rehabilitate-Transfer-Operate), RTL(Rehabilitate-Lease-Transfer), ROT(Rehabilitate-Operate-Transfer), ROO(Rehabilitate-Own-Operate) 방식에 대한 사

5) 기획재정부(2005), 민간투자사업기본계획

업성 검토가 필요한 시점이다. 시설물을 신설하는 대신 기존시설물을 개량하여 다시 사용하거나, 리모델링을 통한 새로운 수익구조를 창출하는 형태로 기존방식과 마찬가지로 정부고시나 민간제안과 같이 기존의 BTO, BTL방식과 유사한 사업추진체계로 사업추진이 가능한 것으로 판단된다.

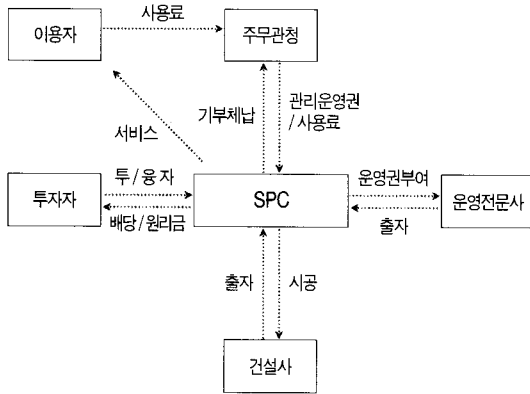


그림 3. RTO 사업방식의 사업구조

4. 민간투자사업의 이해관계자

민간투자사업에 투자하기 위한 투자자들은 우선협상대상자로 선정되기 위해 설계(Design), 자금조달(Financing), 건설(Build), 운영(Operate), 유지보수까지를 일괄 담당하게 되는 특수목적회사(SPC : Special Purpose Company)를 설립하여 사업에 참여하게 된다. SPC의 구성은 건설사와 자금조달을 담당하는 금융기관 등의 재무적 투자자, 완공 후 시설 운영을 담당하게 되는 운영사로 구성된다. PM사는 SPC의 구성원은 아니지만 해당 SPC가 민간투자사업을 성공적으로 수행할 수 있도록 조언하며, 우선협상대상자에 선정될 수 있도록 지원하는 역할을 담당하는 주체이다.

사례로서 BTL사업의 시행구조 및 주요주체를 표현하면 그림 4와 같다.

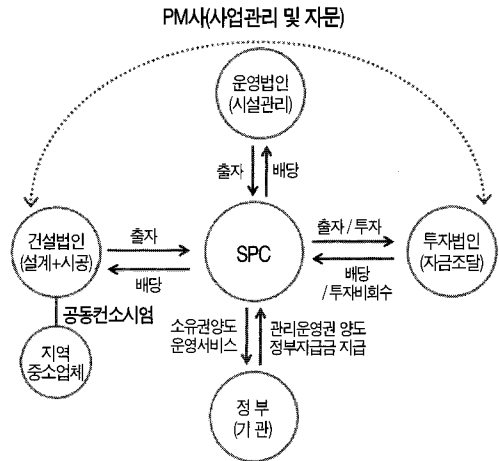


그림 4. BTL사업 시행구조도 및 주요 주체
 자료 : 기획재정부, BTL민간투자사업, 2006 재구성

4.1 주무관청(발주자) : 인허가 및 승인

민간투자자로 확보하고자하는 SOC시설의 사업수행 기본조건을 제시하고 그 조건에 맞는 투자자를 선정하여 사업시행의 각종 조건을 협의하여 협약을 체결하고 사업의 진행과정을 감독하고 사업종료시 시설물을 인수하게 된다.

4.2 재무적 투자자의 역할

민간투자사업에 있어 재무적 투자자의 역할은 민간투자사업의 자금담당을 하고 있다. 시중의 유휴자금이나 연기금 등 장기투자자들의 자산 포트폴리오의 안정적인 계획을 꾀할 수 있게 되며, 20~30년 동안의 회수기간을 통한 재무적 안정성을 제공한다. 이를 통해 은행, 보험회사, 연기금 등은 장기재무계획을 세울 수 있게 되어 자산운용의 범위를 넓힐 수 있다. 또한 투자회사의 하나인 사회기반시설투자회사(인프라펀드)는 다수 투자자로부터 자금을 모아 민간사업에 투·융자하여 그 수익을 펀드 출자자에게 배분하는 것을 목적으로 하는 간접투자기구로 민간투자법 제41조~제44조의 근거에 의해 설립하여 운

영하면서 자금조달을 활용할 수 있다.⁶⁾

4.3 시공사의 역할

민간투자제도에 대한 정부정책의 기본방향에 초점을 맞추어 건설사가 민간투자사업의 설계와 시공을 담당함에 따라 건설경기 활성화와 경기진작을 위한 방안으로 민간투자사업에 대한 관심과 기대가 높다. 뿐만 아니라 민간투자사업은 20~30년간 운영관리가 이루어져야 하므로 책임을 지고 설계와 시공을 해야 한다.

4.4 운영사의 역할

민간투자사업의 성공여부는 사용단계의 유지관리를 어떻게 체계적으로 수행하는가에 달려있다고 해도 과언이 아니다.⁷⁾ 운영관리범위는 크게 3가지로 분류되는데 시설운영관리와 경비관리, 미화관리, 주차관리, 인적자원관리 등을 주요 업무로 하는 FM(Facility Management : 시설관리)과 FM업무에 자산관리와 회계관리, 임대마케팅 등의 업무를 추가한 PM(Property Management : 자산관리)이 있으며, PM업무에 매입/매각, 자산평가, 투자분석 등의 업무를 추가한 AM(Asset Management : 투자금융자산관리)이 있다.⁸⁾

BTL사업에 있어서 운영관리 범위는 일반적으로 PM(Property Management)방식이라 할 수 있다. 정부는 시설물의 핵심기능(예; 학교시설의 경우 교육을 말한다)을 제외한 시설물의 운영을 가급적 민간사업자가 담당하도록 하고 있다. 이에 운영법인은

시설물의 준공이 완료된 이후 시설물의 유지, 보수를 전문적으로 운영하며 대상시설의 가치를 높여 나가는 역할을 담당하게 된다.

4.5 PM(Project Management)사

현재 PM사 또는 PM사의 업역, 업무에 대한 법적, 제도적 규정은 아직 마련되어 있지 않다. 그러나 실무적으로 이해되는 PM사란 사업의 수주를 위한 컨소시엄 구성에서부터 우선협상대상자 선정까지의 과정을 지원 및 코디네이션하는 기업을 의미한다. PM사는 기존의 사업자에 비해 사업개발 기능은 다소 미약하지만 공공기관에서 추진하는 사업에 대해 초기 사업성분석에서 재무투자자를 포함하는 컨소시엄 구성, 전략수립, 사업제안서 작성(운영계획 포함), 우선협상대상자 지정 후 실시협상 지원업무에 이르기까지 수주를 위한 전반적인 사업관리업무를 총체적으로 담당·지원하는 역할을 한다.⁹⁾

5. 프로젝트파이낸싱(PF)의 이해

5.1 프로젝트파이낸싱(PF)의 정의

프로젝트파이낸싱(PF)은 대상 프로젝트에서 발생하는 미래의 현금흐름(Cash Flow)을 차입원리금의 주요 상환재원으로 하고, 프로젝트 자체의 자산 및 관련 이해관계자들의 유사보증(Quasi-guarantee) 등을 담보로 하여 소요자금을 조달하는 일체의 금융 방식을 의미한다.

6) 인프라펀드는 간접투자자산운용업법에 의한 투자회사로 간주하며, 민간투자법에서 따로 정하는 사업항 외에는 간접투자자산운용업법을 준용한다.

• 설립절차 : 기획재정부장관 사전협의 → 금감위 등록

• 설립요건 : 설립자본금 100억원, 최저유지자본금 50억원(기획재정부, 2005)

7) 이현수(2006), BTL 건설사업의 성공적 관리방안, 건축, 제50권2호, 대한건축학회, pp.77~79.

8) 노경호, 이재영, 유정호, 김창덕(2006), 임대형민자사업(BTL)에서 운영부문의 문제점 분석과 해결방안 연구, 학술발표대회논문집, 한국건설관리학회, pp.686~691.

9) 김경현(2007), PM사에서 바라보는 BTL시장, 건설관리, 제8권 제2호, 한국건설관리학회, pp.8~11.

PF방식은 1856년 수에즈운하 개발사업이 최초의 프로젝트금융으로 알려지고 있으나 그 이전에도 이와 유사한 형태의 금융, 예컨대 13세기에 유럽에서는 광개발에 관한 계약에 의거한 차입금에 대한 상환을 은으로 하게 한 PF방식과 유사한 형태의 금융이 이루어졌다고 볼 수 있다. 하지만, 본격적인 의미의 프로젝트금융은 1930년대 미국 텍사스주를 중심으로 한 석유개발사업과 관련하여 매장된 석유를 담보로 하고 예상 석유판매대금을 상환재원으로 한 금융지원에서 비롯되었으며, 제2차 세계대전 이후 선박 금융에 이러한 프로젝트금융의 개념이 활발하게 응용되었다. 1970년대 이후 개발도상국의 경제가 급성장함에 따른 사회간접자본 시설확충의 절실함과 1, 2차 석유파동 이후 유전, 탄광 및 철강 등 자원개발사업에 대한 투자필요성은 증대되었으나 이에 소요되는 막대한 자금을 정부재정과 전통적인 금융기법으로 조달하기에는 한계가 있어 PF방식이 활발하게 활용되었으며, 1980년대에는 아시아 각국의 고도성장 지속에 따른 사회간접자본 시설확충계획과 마땅한 투자처를 모색하던 선진국 금융기관의 이해가 맞아 아시아 지역 곳곳에서 프로젝트금융에 의한 사회간접자본시설 건설사업이 활발히 추진되었다.

1990년대 이후에는 프로젝트의 규모가 점점 대형화되는 추세로 인해 소요자금의 규모 또한 대형화되고 이에 따른 위험의 분산을 위하여 여러 나라의 금융기관들 간에 대주단 구성이나 혹은 금융기관과 기업들 간에 컨소시엄이 형성되어 금융의 국제화가 추진되었으며, 최근에는 조선, 항공기, 사회간접자본 시설, 통신시설, 환경시설, 대형 호텔, 레저시설, 부동산개발 등 PF방식이 거의 모든 대형 프로젝트에 적용되는 추세에 있다.

5.2 프로젝트금융의 특징

- 소구권이 제한되는 금융(Non Recourse Financing)이다.

차주가 부담할 대출원리금 상환부담이 프로젝트의

자산가치와 예상현금수입의 범위 내로 한정되거나 (Non-Recourse), 차주 또는 사업주가 부담할 대출원리금 상환부담의 한계가 프로젝트의 자산가치와 예상현금수입, 그리고 일정범위의 추가부담으로 제한(Limited-Recourse)되는 금융이다.

- 프로젝트의 미래현금흐름(수익)이 주된 담보가 된다.

해당 프로젝트 설비 등 관련 자산과 프로젝트의 미래현금흐름의 수입이 주요한 담보가 된다.

- 대차대조표외 금융이다.

프로젝트금융에 있어서 실질적인 차주는 프로젝트를 추진하는 사업주이지만 프로젝트 회사(사업시행사, Project Company 또는 SPC : Special Purpose Company)라는 형식적인 차주회사를 설립하여 법률상으로는 프로젝트 회사가 차입의 주체가 된다. 따라서, 프로젝트 회사의 차입금은 프로젝트의 사업주와 분리되어 사업주의 대차대조표에 부외채무로 표시되거나 또는 표시되지 않아 대차대조표외 금융(Off-Balance sheet Financing)이 가능하게 된다.

- 프로젝트의 위험을 배분한다.

프로젝트에서 발생이 예상되는 제반위험에 대하여 프로젝트 회사와 이해당사자 간의 합의 및 계약에 의해 적절하게 위험을 배분한다.

- 대개 대주단을 구성한다.

시설이 대부분 대규모이고, 프로젝트의 건설 및 운영에 소요되는 자금 또한 대규모로 프로젝트에 내재한 위험이 크기 때문에 어느 특정 금융기관이 단독으로 취급하기 보다는 주간사 금융기관을 중심으로 복수의 자금공여자들이 대주단을 구성하여 대출한다.

- 복잡한 파이낸싱 절차 및 높은 금융비용을 수반

한다.

일반적인 대출에 비하여 추진절차가 복잡하고, 다양한 계약으로 인한 방대한 양의 약서를 수반하며, 발생가능한 위험의 부담이 큰 까닭에 상대적으로 까다로운 사업성 검증과 높은 차입이자율 및 수수료 등 기업금융방식에 비하여 일반적으로 높은 금융비용을 수반한다.

- 프로젝트 이해관계자로부터의 직·간접 보증 필요
대주단은 프로젝트의 위험을 분산 또는 감소시키고 대출원리금의 상환을 확실히 하기 위하여 프로젝트 사업주, 공급자, 프로젝트 생산물의 구매자, 관련 공공기관 등 프로젝트 이해관계자로부터 직·간접의 보증 및 보장 등을 요구하게 된다.

- 금융 추진에 장시간 소요

일반기업대출에 비하여 관련 당사자가 많고 구조가 복잡하며 엔지니어링회사, 법률전문가, 보험회사 등 외부전문가의 참여가 불가피하여 준비와 추진에 장시간이 소요되며, 당사자간의 권리와 의무 및 담당역할의 유기적인 조정업무와 특히 대주단 측의 기술적, 경제적 타당성 검토와 복잡한 서류작성, 협상 등에 많은 시간과 다대한 노력이 요구된다.

5.3 PF에 대한 오해

- PF는 담보가 없어도 된다.

미래의 현금흐름이 주된 담보이기는 하나 프로젝트 통제차원에서 구성자산도 담보가 된다.

- 사업만 좋으면 전액 차입금으로도 가능하다.

사업주의 사업의지확인, DSCR의 적정성 유지차원에서 일정률의 자기자본의 투입이 필요하다.

- P/F는 비소구금융(Non Recourse Financing)이다.

현금흐름의 단계에 따라 제한된 범위내에서 연대

보증, 자금보충의무 등을 부담한다.

5.4 사업참여자별 입장

- 출자자의 입장

대규모의 차입금을 부외금융(Off-Balance Sheet Financing)으로 조달 가능하며, 사업성이 좋을 경우 출자자의 신용도와 관련한 부담을 경감시킬 수 있으며, 제한적 소구에 의한 프로젝트의 위험배분이 가능하다.

- 금융기관의 입장

자금운용의 다변화와 일반 기업금융보다 비교적 높은 수익성을 획득할 수 있으며, 결제위탁계정 통제를 통해 여신자산의 투명한 관리가 가능하며, 당해 사업에 대한 위험만 부담함으로써 프로젝트외의 위험부담을 회피할 수 있다.

- 정부의 입장

막대한 투자비가 소요되는 SOC시설의 건설사업에 PF 기법을 통해 민간의 대규모 자금조달가능으로 정부의 재정부족을 보완할 수 있으며, 신뢰도가 높은 사업타당성 검증으로 대상사업의 건설과 운영의 안정성을 확보할 수 있다. 또한, 프로젝트에 참가하는 민간의 기업들은 대개 신뢰도가 높은 기업으로 사업의 안정적 추진 및 민간의 창의성과 효율성의 도입이 가능하다.

6. 민간투자사업의 전망

6.1 민간투자사업 정책현황

민간투자는 1994년 「사회간접자본시설에 대한 민간자본유치촉진법」 제정으로 민간투자제도가 처음 도입된 이래 정부의 정책적 지원 등에 힘입어 그 규모가 2001년 0.6조원 수준에서 2006년 3.2조원으

로 대폭 늘어났으며, SOC 재정투자 대비 민간투자 비중도 2001년 3.4%에서 2006년 17.4%로 대폭 증가하고 있다.

표 1. 민간투자규모 및 비중변화

(단위 : 조원)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
민간투자(A)*	0.6	1.2	1.2	1.7	2.6	3.2
SOC재정투자(B)**	16.0	16.0	18.4	17.4	18.3	18.4
민간투자비중(%)	3.4	7.5	6.6	9.8	14.2	17.4

*연도별 실 집행금액 기준

**기획재정부, "수송·교통 및 지역개발" 분야 기준, 국가재정운용계획

출처 : 기획재정부, 2007~2011년 국가재정운용계획, 2007

2005년에는 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 개정을 통해 임대형 민자사업(BTL)방식을 도입함으로써 그동안 수익성이 낮아 민간투자가 이루어지지 않던 시설들에 대해서도 민간자본의 유치가 가능하게 되었으며, 이러한 사업시행방식의 다양화와 함께 투자대상 또한 기존의 35개에서 45개로 확대되어 그동안 민간투자가 어려웠던 교육, 복지 등 생활기반 시설에까지 민간투자가 이루어질 수 있게 되었다.

민간투자사업은 민간의 창의와 효율을 인프라 분야에 도입함으로써 그동안 경쟁원리가 취약했던 SOC분야의 투자효율성(VFM: Value for Money)을 제고하는데 크게 기여하였으며, 일부 재정사업에서 나타났던 공기연장과 같은 문제점들을 민간의 이윤동기를 활용하여 자율적으로 해소하도록 하는 등 재정사업에 비하여 그 투자효율성을 높여 나가고 있다. 또한, 사업을 분석하는 시각도 단순한 투입비용의 관점에서 벗어나 건설, 운영을 포함한 사업생애주기차원의 총사업비(LCC: Life Cycle Cost) 관점에서 접근함으로써 재정사업 대비 투자 효율성을 높이는데 큰 기여를 하고 있으며, 민간투자사업은 재

표 2. 민간투자 소관부처별 대상사업의 종류

분 야	소관부처	사 업 유 형
도로(3)	국토해양부	도로 및 도로부속물, 노외주차장, 지능형 교통체계
철도(3)	Korail	철도, 철도시설
	국토해양부	도시철도
항만(3)	국토해양부	항만시설, 여항시설, 신항만시설
공항(1)	국토해양부	공항시설
수자원(3)	국토해양부	다목적댐, 하천부속물
	환경부	중수도
통신(4)	문화체육관광부	전기통신설비, 정보통신망, 초고속정보통신망
	국토해양부	지리정보체계
에너지(3)	지식경제부	전원설비, 가스공급시설, 집단에너지 시설
환경(5)	환경부	분뇨처리시설 및 축산폐수공공처리시설, 폐기물 처리시설, 폐수종말처리장, 재활용시설, 하수도 및 하수종말처리시설
유통(3)	국토해양부	유통단지, 화물터미널 및 창고, 여객자동차 터미널
문화관광(11)	문화체육관광부	관광지 및 관광단지, 청소년수련시설, 생활체육시설, 도서관, 박물관 및 미술관, 국제회의시설, 문화시설, 자연휴양림, 수목원
	교육과학기술부	과학관
	국토해양부	도시공원
기타(6)	국토해양부	공공임대주택
	보건복지가족부	공공의료시설, 노인복지시설, 아동보육시설
	국방부	군 주거시설
	교육과학기술부	학교시설

정사업과는 달리 국민들의 눈높이에 맞는 수준 높은 공공서비스 제공이 가능하다는 장점이 있으므로 향후 국민만족도 제고에 크게 기여할 것으로 전망된다.¹⁰⁾

민간투자제도 운영초기단계에서 시행된 일부 사업에서 운영수입 보장요소가 과다하게 발생하는 등의

10) 기획재정부, 2007~2011 국가재정운용계획, 2007

문제점이 노출되어 정부에서는 2006년 1월부터 민간제안사업에 대한 운영수입보장을 폐지하는 등 최소 운영수입보장제도를 대폭 개선하였고, 도로사업의 경우 통행료 상한제 설정 등을 통해 민간투자사업의 통행료가 합리적인 수준에서 책정되도록 최대한 유도하여 개선하였으며, 적격성 조사제도를 도입해 민간투자사업 추진에 앞서 엄격한 타당성 검토를 거치도록 제도화하는 등 민간투자사업의 내실화를 도모하기 위해 지속적인 노력을 기울여 나가고 있다.

표 3. 운영수입보장 제도개선 내용

구 분	종 전	개선후(2006.1~현재)	
		정부고시	민간 제안
보장기간	15년	10년	폐지
보장수준	• 초기5년 정부고시사업 90% 민간제안사업 80% • 5년 경과시 10%씩 축소	• 초기 5년 75% • 다음 5년 65%	
보장요건	50% 미만시 운영수입보장 배제	좌동	

출처 : 기획재정부, 2007~2011년 국가재정운용계획, 2007

6.2 민간투자사업 추진현황 및 전망

6.2.1 SOC 재정투자사업

정부는 국민생활의 편익증진과 성장동력 확충을 위한 사회기반시설에 대한 민간투자를 지속적으로 확충해 나갈 방침이다. 이에 따라, 복지지출 등 미래대비 투자소요는 증가하는 반면 사회기반시설에 대한 투자재원은 부족한 점을 감안하여 재정투자 부족분을 민간투자자로 적극 보완해 나갈 계획을 가지고 있다.

표 4. 사회기반시설 재정투자 전망

구분	(단위 : 조원, %)					연평균 증가율(%)
	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	
전체 SOC 투자	18.4	18.9	18.9	19.2	19.9	1.9

출처 : 기획재정부, 2007~2011년 국가재정운용계획, 2007

6.2.2 수익형 민자사업(BTO)

민간투자의 추이를 살펴보면, 수익형 민자사업(BTO)은 참여정부기간(2003~2006년)동안 총 8.7조원이 투입되었으며, 2007~2011년 5년간은 23조원 수준의 투자가 이루어질 전망이다. 도로사업은 수도권 고속도로와 대도시권 혼잡도로 및 지방도 정체구간 위주로 추진해 나갈 방침이며, 철도사업은 건설비와 운영비가 저렴한 경전철 및 도시철도 위주로 추진하되, 중량전철은 광역교통난 해소와 대규모 택지개발지구의 수익성 높은 노선을 중심으로 선별적으로 추진해 나갈 계획으로 있다.

표 5. 2007~2011 수익형 민자사업(BTO) 투자계획

(단위 : 조원)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균 증가율
BTO 투자계획	4.0	4.7	5.1	4.7	5.0	5.7

출처 : 기획재정부, 2007~2011년 국가재정운용계획, 2007

6.2.3 임대형 민자사업(BTL)

임대형 민자사업(BTL)은 도입 첫해인 2005년 3.8조원, 2006년 7.2조원, 2007년 9.9조원을 고시하는 등 그 규모도 증가하고 있으며, 대상시설도 해마다 꾸준히 확대되어 2005년 초중등학교, 하수관거, 군 숙소 등에서, 2006년도에는 일반철도, 과학관 등이 추가되었고, 2007년에는 군정보통신망 등 IT 시설이 포함되었으며, 연도별 고시규모는 2007년 9.9조원을 정점으로 점차 감소되어 2008년 이후 연간 4~5조원 수준에서 사업투자가 이루어질 것으로 전망된다.

부문별로는 노후하고 협소한 군인아파트와 병영생활관 개선, 생활환경개선 및 침수피해방지를 위한 하수관거 정비, 초중등학교 신·개축사업 등 지속적으로 확충이 필요한 시설에 대해서는 적정 투자규모를 유지하며 도서관, 박물관, 공공보건의료시설 등 민간의 창의와 효율발휘가 용이한 문화 및 복지시설은 복합화 등 다양한 형태로 투자를 확대해 나갈 계

획으로 있으나, 향후 『사회기반시설에 대한 민간투자법』이 개정되어 기존 45개 시설 이외 민간의 효율적 참여가 기대되는 시설유형이 추가 발굴된다면 민간투자사업에 대한 고시규모는 더 늘어날 수 있을 것으로 전망된다.

표 6. 2005~2011 임대형 민자사업(BTL) 고시규모 전망

(단위 : 조원)

구분	2005년 (실적)	2006년 (실적)	2007년 (실적)	2008년 (실적)	2009년	2010년	2011년
BTL 고시규모	3.8	7.2	3.5	5.3	4.8	5.7	4.9

출처 : 기획재정부, 2007~2011년 국가재정운용계획, 2007

위와 같은 연간 고시계획을 바탕으로 2007년부터 임대형 민자사업(BTL)에 대한 민간투자가 본격화 되어 2011년까지 연간 5~6조원씩 향후 5년간 27조원 수준의 투자가 이루어질 전망이다.

표 7. 2005~2011 임대형 민자사업(BTL) 투자계획

(단위 : 조원)

구분	2007년 (실적)	2008년 (실적)	2009년	2010년	2011년	연평균 증가율(%)
BTL 투자계획	3.5	5.3	6.1	6.2	6.3	16.0

출처 : 기획재정부, 2007~2011년 국가재정운용계획, 2007

중요한 요소임.

현재 도로교통만이 그 역할을 수행하고 있으나 향후 늘어나는 공항이용객을 위해 인천국제공항과 서울도심을 연결할 교통수단으로 안전성과 정시성, 쾌적성 및 친환경성 철도교통수단을 민간자본으로 건설·운영함.

(2) 사업규모

- 사업범위 : 인천국제공항~서울역간 61.5Km 복선전철 건설
- 총사업비 : 3조 1,375억원 (총투자비 3조 9,490억원)
- 정거장 : 10개역, 차량기지 1개소
- 운행조건 : 최소 2.5분 시격, 주행시간40분(직통)~50분(일반)
- 사업기간 : 1단계(인천국제공항~김포공항간 40.3km) : 2001. 3~2007. 12
2단계(김포공항~서울역간 20.7km) : 2004. 1~2009. 12

(3) 사업시행자 : 공항철도(주)

(4) 사업추진 방식

- BTO(build-transfer-operate)방식 : 시설준공 후 소유권은 국가에 귀속되고, 운영권은 일정기간 사업시행자가 운영한 후 국가에 귀속됨.

7. 민간투자사업 사례분석

7.1 인천국제공항철도

7.1.1 사업개요

(1) 사업추진배경

21세기 동아시아의 국제적 관문인 인천국제공항은 국가의 경제발전과 세계화 추세에 따라 수요는 해마다 급증, 이에 따른 다양한 교통수단의 확충은 허브공항으로서의 인천국제공항의 성장을 촉진하는

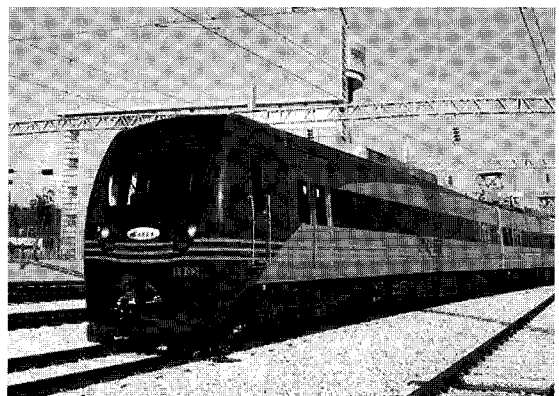


그림 5. 공항철도 차량조감도

7.1.2 추진현황

- 1997. 3. 25 : 민자유치대상사업 지정
- 1998. 6. 25 : 시설사업기본계획 고시
- 1998. 12. 31 : 우선협상대상자 지정(현대건설사업)
- 2001. 3. 23 : 실시협약 체결 및 사업시행자 지정, 시행법인 설립
- 2001. 4. 30 : 1단계구간 공사착공
- 2007. 3. 22 : 1단계구간 공사완공
- 2007. 3. 23 : 1단계구간 운영개시
- 2004. 1. ~ : 2단계구간 공사 중
- 2009. 12. 31 : 2단계구간 공사완공

7.1.3 사업추진 절차

- ① 예비타당성조사(기획재정부) → 본 타당성조사(철도청)
- ② 민간투자대상사업 신청(철도청 → 국해부 → 기재부) → 민간투자대상사업 선정 고시(기재부)
- ③ 시설사업기본계획(안) 수립(철도청) → 시설사업기본계획(안) 국토해양부 심의 → 시설사업기본계획(안) 기획재정부 심의 → 시설사업기본계획 고시(철도청)
- ④ 사업계획서 작성 제출(민간사업자) → 사업계획서 평가 우선협상대상자 선정(철도청) → 협상(철도청 → 우선협상대상자)
- ⑤ 실시협약(안) 공공투자지원센터(PIMAC) 자문 → 실시협약(안) 국토해양부, 기획재정부 심의 → 실시협약 체결 및 사업시행자 지정(철도청)
- ⑥ 실시계획 작성(사업시행자) → 실시계획 승인 고시(철도청)
- ⑦ 공사(사업시행자) → 준공확인(철도청) → 소유(국가 - 철도청), 운영(사업시행자) → 무상사용기간 완료 후 운영권 국가(철도청) 귀속

7.1.4 사업추진 관련법령

- 사회간접자본시설에 대한 민간투자법
- 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 시행령
- 민간투자사업 기본계획(기획재정부 고시)

7.2 대구~부산 민자고속도로

7.2.1 사업개요

(1) 사업추진 배경

- 경부고속도로와 구마고속도로의 교통량 분산처리
- 명지, 녹산 국가공단 지원 및 부산항 컨테이너 수송로 확보
- 도심통과 교통의 외곽처리에 따른 부산시, 대구시 교통난 완화

(2) 사업규모

- 연 장 : 82km(4차로)
- 구 간 : 동대구 JC(경부고속도로)~김해시 대동 JC (양산~구포고속도로)
- 총투자비 : 2조 6,493억원(민간 18,415, 용지 2,241, 국고 5,837)
- 사업기간 : 착수일로부터 60개월((2001~2006(5년))
- IC 위치 : 7개소(동대구, 경산, 청도, 북밀양, 남밀양, 삼랑진, 상동)

(3) 사업시행자 : 신대구부산고속도로(주)〈현대산업개발 등 11개사〉

(4) 사업추진방식 : BTO(build-transfer-operate)방식

(5) 사업 노선도

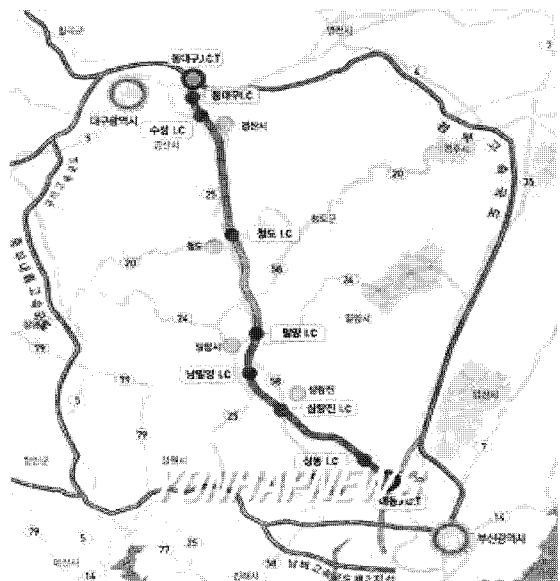


그림 6. 대구~부산 민자고속도로 노선도

7.2.2 추진현황

- 1995. 12. 30 : 대상사업선정(1995. 3. 6) 및 시설사업 기본계획 고시
- 1998. 3. 17 : 사업시행자 지정(현대산업개발 컨소시엄)
- 2000. 2. 21 : 실시계획 승인
- 1999. 12. 15 : 실시협약 변경 신청(사업시행자)
- 1999. 12. 28 ~ 2000. 12. 8 : 실시협약 변경 협상 및 관계부처 협의, 민간투자사업심의
- 2000. 12. 14 : 변경 실시협약 체결
- 2001. 2. 12 : 공사착공
- 2006. 2. 12 : 공사완공 및 운영개시

7.2.3 사업시행 효과

- 1) '굽은 허리를 펴라' 라는 말처럼 그동안 영천, 경주, 언양을 활모양으로 돌아야 했던 대구-부산구간을 남북으로 거의 직선으로 연결됨.
- 2) 이용요금을 살펴보면, 대구~부산간 승용차는 8,500원이다. 기존 경부고속도로의 이용요금 5,600원에 비하면 2,900원이 비싼 것이 사실이나 운행거리가 30km 단축되어 기름값 5,000원이 절약될 뿐만 아니라 주행시간이 30분 단축되어 발생하는 시간편익을 감안하면 도로 전체의 경제성은 기존 경부고속도로보다 더 뛰어나며, 이로 인한 물류절감비용도 연 4,500억 원이나 됨.
- 3) 또한, 대구~부산 고속도로의 개통으로 청도, 밀양, 김해 등 영남 내륙지에 대한 접근성이 크게 향상되어 지역균형 발전에 큰 도움이 될 것으로 기대되었다. 팔공산, 운문사 등 주변 관광 자원이 활성화되고, 대추, 사과, 복숭아 등 지역 농특산물의 유통이 촉진되며, 김해상동공단 등 주변발전이 기대됨.

7.3 양지-포곡간 도로

7.3.1 사업개요

(1) 사업추진 배경

- 수도권 남동부권역 용인시의 관내 남북축 간선도로(국도17호선, 국도45호선, 국지도57호선) 및 동서축 간선도로(국도42호선, 영동고속도로)의 연결체계가 불합리하여
 - 상습정체구간 발생에 따라 관내 교통운용상 악영향을 미치고,
 - 영동고속도로(동수원IC~호법JCT), 경부고속도로(수원IC~한남대교)정체시 우회할 간선도로 미비로 지역내 교통상황 악화
 - 국도17호선을 이어줄 남북간 간선이 없어 통과 교통의 용인시내 유입에 따른 혼잡도가 가중됨.
- 따라서 용인시 동부권에 국도17호선과 국도42호선등의 수도권 진입을 수월하게 할 수 있는 외곽순환도로의 조기구축을 위하여 본 사업노선을 민간투자사업으로 제안함.

(2) 사업규모

- 연 장 : 7.31km(4차로)
- 구 간 : 시 점 - 경기도 용인시 양지면 양지리 국도17호선(양지 삼거리 교차로)
 종 점 - 경기도 용인시 포곡면 금어리 국지도 57호선(금어IC)
- 총사업비 : 1,696억원(용지비 325억원 용인시 부담)
- 사업기간 : 착수일로부터 36개월<(2010~2012(3년))>
- IC 위치 : 3개소(제일, 대대, 포곡), 평면교차로 1개소

(3) 사업시행자 : 양지포곡도시고속화도로(주)<동양건설산업 등 9개사>

(4) 사업추진방식 : BTO(build-transfer-operate)방식

(5) 사업 노선도

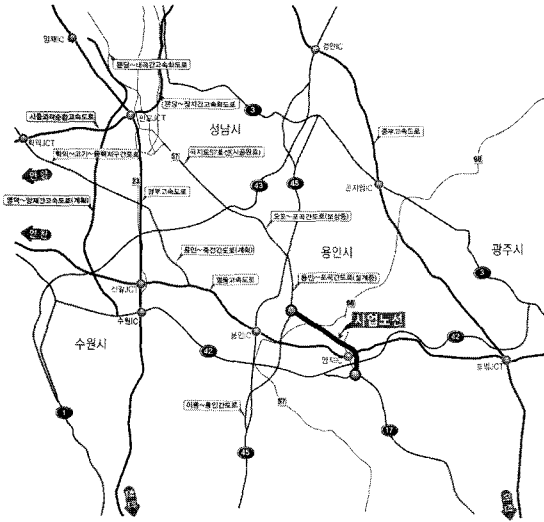


그림 7. 양지~포곡간 민자도로 노선도

7.3.2 추진현황

- 2005. 3. : 민간투자사업 제안(동양건설산업 컨소시엄)
- 2005. 3~10 : 공공투자지원센터(PIMAC) 적격성 검토
- 2006. 4. : 대상사업선정 및 제3자 공모
- 2006. 8. : 우선협상대상자 지정(동양건설산업 컨소시엄)
- 2007. 11. 8 : 실시협약 체결
- 2008. 12. 15 : 실시계획 승인
- 2009 ~2010 : 용지보상실시 예정
- 2010. 1. : 공사착공 예정
- 2013. 1. : 공사완공 및 운영개시 예정

7.3.3 사업시행 효과

- (1) 균형개발에 부합되는 근거리 간선도로망 구축
 - 사업노선 시점부에서 연계되는 국도17호선은 용인시 양지리에서 동서축인 국도42호선과 접속되어 노선이 단절되는 바, 남북축인 국도17호선을 수도권 내부로 연계할 수 있는

도로가 필요.

- 본 사업노선의 건설로 인하여 국도17호선은 국도45호선 대체 우회도로(국지도57호선)와 직결로 연계될 수 있으며, 이를 통하여 새로운 남북간선도로축이 형성.
- (2) 사업노선 건설에 따른 용인도심 및 주변지역의 효과
 - 본 사업노선의 건설로 양지 및 백암, 마장지구 주민들의 오랜 숙원인 서울 접근에 필요한 대체도로를 제공함으로써 국도42호선 및 45호선에 의존하는 용인도심 주변권역의 주민들에게 지역소외감 해소.
 - 본 사업노선의 시점을 양지권역(국도42호선)과 연계함으로써 용인 동남부지역의 접근성 및 이동성을 크게 개선시켜 이 지역의 성장잠재력 증대.
 - 서울 및 분당 등 개발권역과 수도권 남동부(용인, 이천)권역을 연계하는 본 도로건설시 현재의 교통여건에 비해 장래 2029년의 교통량은 국도42호선 양지~용인구간의 경우 년평균 교통량 10% 이상 감소로 교통분산 효과가 큼.
- (3) 주변 간선도로망의 교통여건 개선
 - 기존 접근성이 용이치 않던 용인 남동부 권역을 분당 등 수도권 남부 중심권과의 고속간선망을 연결함으로써 기존 용인도심을 통과하는 국도42호선 및 국도45호선의 통행량 저감이 예상되며, 이로 인한 소통상의 개선이 전망됨.
 - 사업노선의 건설로 인하여 고속도로를 이용하는 장거리 간선통행량의 정체시 우회경로를 제공할 수 있으며, 이 경우 노선주행연장의 단축 및 통행시간 절감효과가 예상된다.

7.4 안양역전 지하도상가 보수, 보강 민간투자사업

7.4.1 사업개요

(1) 사업목적

- 도시의 균형적인 발전을 위한 시설의 현대화
 - 정밀안전진단에 의한 보수, 보강으로 견고한 구조 확보, 쾌적한 최첨단 시스템으로 친환경적 지하공간 계획.
- 쾌적의 시설유지를 위한 지속적인 안정성
 - 에너지 절약 및 효율적인 유지관리(실시간 관리가 가능한 첨단시스템 구축).
- 시민의 안전과 편의를 위한 공공시설 설치
 - 도시경관 개선 및 시민과 상권의 보호.
- 지역경제 활성화와 안양시 자산가치 향상을 위한 경제성
 - 민간자본의 유치를 통한 예산절감, 주변 개발계획과 연계, 국유지의 적극적인 활용.

(2) 사업규모

- 사업위치 : 안양시 만안구 안양동 1189-1, 88-1번지
- 사업대상 : 기존 역전 지하도 리모델링 (지하도 보수·보강공사 B=12.8~58m, L=473m 및 지하도 상가 현대화, 인접 국유부지 연계개발 292.3㎡)
- 총사업비 : 434억원
- 사업기간 : 2005년 1월~2006년 4월 (16개월, 운영기간 22년)

(3) 사업시행자 : 안양역 쇼핑몰(주) <동양건설산업 등 3개사>

(4) 사업추진 방식 : RTO(Rehabilitate-Transfer-Operate) 방식

(5) 사업 조감도



그림 8. 안양역전 지하도 보수, 보강사업 조감도

7.4.2 추진현황

- 2004. 2. 9 : 시설사업기본계획 고시(주무관청 : 안양시)
- 2004. 4. 9 : 민간사업자 사업계획서 접수(동양건설산업 컨소시엄, 애경 E&C 컨소시엄 경합)
- 2004. 5. : 우선협상대상자 지정(동양건설산업 컨소시엄)
- 2004. 10. 28 : 사업시행자 지정 및 실시협약 체결
- 2004. 12. : 실시계획 승인
- 2005. 1. 10 : 공사착공
- 2006. 4. 10 : 공사완공 및 운영개시

7.4.3 사업시행 효과

- 노후된 역전지하도의 구조물 보수·보강공사를 실시로 공공의 안전 도모.
- 관계법령에 적합하게 기존 시설물을 전면보수, 안전하고 쾌적한 지하도 제공.
- 보행자의 편의시설 등을 확충하여 현대적인 공간을 조성.
- 주변환경에 걸맞는 현대적 유통시설로 재정비하여 지역경제발전에 이바지.
- 민간자본의 유치를 통한 예산절감 및 지역경제

활성화.

- 기존상인의 상권 보호를 통한 상생의 장 마련.

8. 결론

SOC에 대한 투자는 국가경쟁력 강화에 필요한 인프라 구축을 위해 우선적으로 추진되어야 할 국가적 과제이나, SOC 투자에 소요되는 막대한 투자재원을 모두 국가재정으로 부담하기에는 한계가 있다. 따라서 국가의 재정부담을 줄이면서 적절한 SOC투자수준을 유지해 나가고, 민간의 경영기법과 창의, 효율

성을 공공부문에 활용함으로써 다양하고 질 좋은 공공서비스를 제공할 수 있는 민간투자사업을 보다 활성화하는 노력이 필요하다.

최근 금융위기 등으로 인하여 민간투자사업에 대한 국내·외 기업의 관심수준은 그 어느 때보다 낮은 실정이다. 하지만, IMF위기직후 사실상 중단되었던 민간투자사업이 IMF위기를 넘어서면서 활성화되었던 과거의 사례 등을 고려할 때, 지금의 금융위기는 내일의 새로운 도약의 발판이 된다는 점을 상기할 필요가 있다. '위기 뒤 기회'라는 평범한 진리를 잊지 말아야 할 것이다.

회원가입안내

본 학회는 건설교통부장관의 설립허가(1999. 5. 29)를 받은 사단법인 한국도로학회입니다. 본 학회는 다음 사업내용으로 건설한 학회운영을 하고 있습니다. 여러분의 기술적 자질향상을 위해서 널리 회원을 모집하오니, 본 사업취지에 찬동하시는 개인이나 단체는 입회하시어 본 학회의 발전에 협조하여 주시기 바랍니다.

사업내용

- 도로공학에 관한 국내외 기술교류와 공동연구
- 도로공학에 관한 조사연구와 성과의 보급
- 도로공학에 관한 자문, 평가 및 교육
- 도로공학에 관한 시방과 기준의 연구
- 학회지·논문집 및 도서의 간행
- 학술발표회, 세미나의 개최
- 현장견학, 시찰 등의 실시
- 기타 학회의 목적에 필요한 사업

회원의 종류

- 정 회 원 : 도로 및 포장공학과 관련된 학문의 학식 또는 경험이 있는 자
- 학생회원 : 도로 및 포장공학과 관련이 있는 학과의 대학, 전문대학에 재학중인 학생
- 특별회원 : 본 학회의 목적사업에 찬동하는 단체
- 참여회원 : 학회 회장을 역임한 자
- 명예회원 : 대의원회에서 추대한 자

회 비

- 입 회 비 : 20,000원(정회원에 한함)
- 연 회 비 : ① 정 회 원 : 30,000원 / (중신회비 400,000원)
- ② 학생회원 : 15,000원(대학 및 전문대학생에 한함)
- ③ 특별회원 : 특급 : 100만원 이상, 1급 : 50만원 이상
2급 : 30만원 이상, 도서관회원 : 10만원

입회신청

회원이 되고자 하는 개인이나 단체는 소정의 입회원서와 입회비 및 연회비를 납부하시기 바라며, 자세한 사항은 학회사무국에 문의하시기 바랍니다.

회비납부(가입회원명으로 입금)

한국씨티은행 : 102-53510-243 (사)한국도로학회

사무국: 우)121-706 서울시 마포구 공덕동 456 르네상스타워 1410호

전화 : 02-3727-1992~3 전송 : 02-3272-1994

E-mail : ksre1999@hanmail.net http://www.ksre.or.kr

사단법인 **한국도로학회**