

중국 저장성, 민영기업 주도의 첫 번째 철도건설 PPP 사업 추진

이한나 대외경제정책연구원 동북아경제본부 중국권역별성별연구팀 연구원

주요내용

- 9월 12일, 푸싱그룹(复星集团) 중심의 민영 컨소시엄과 저장성 정부가 저장성 역내 269km 고속철도 건설 PPP프로젝트 투자계약을 정식 체결, 2017년 말 착공 계획
- 민영기업이 이번 프로젝트에 적극적으로 참여한 것은 △ PPP방식으로 정부 부문과 민영기업이 공동으로 리스크를 부담하고 △ 프로젝트의 소유권 보유를 통해 수익창출 범위가 확대되었고 △ 정부자금 지원을 통한 수익보장 모델을 채택했기 때문
- 현재 중국이 PPP의 중요성을 강조하고 있는 만큼, PPP시장이 계속해서 확대될 전망이나, 법제도적 리스크가 상존하고 있어 아직까지 외자기업의 진출은 매우 미미한 수준이므로 향후 정책 변화와 새로운 참여사례에 대한 모니터링이 필요함.

1. 이슈 현황

■ 9월 12일, 푸싱그룹(复星集团) 중심의 민영 컨소시엄과 저장성 정부가 저장성 역내¹⁾ 269km 고속철도 건설 PPP프로젝트 투자계약을 정식 체결, 2017년 말 착공 계획

□ 이는 그동안 국유자본이 독점해온 철도건설 분야에 민영자본이 PPP방식을 통해 참여한 첫 사례로, 2015년 12월, 중국 국가발전개혁위원회에서 철도사업의 발전촉진을 위해 민간에게 허용한 8개 철도건설 시범 프로젝트 중 하나임²⁾.

■ 이 프로젝트는 민영 지분 51%의 구조로 BOOT 방식³⁾으로 추진하며 34년에 걸쳐 총 409억 위안을 투자할 계획

1) 저장성 성도 항저우(杭州)-샤오싱(绍兴)-타이저우(台州)를 잇는 구간
2) 「国家发展改革委关于做好社会资本投资铁路项目示范工作的通知(2015.12)」
3) 건설(Build)-소유(Own)-운영(Operate)-양도(Transfer)

- (지분 구조) 민영 컨소시엄이 전체 지분의 51%를, 나머지는 중국철도공사(15%), 저장성 국유기업(13.6%), 샤오싱과 타이저우 시정부(20.4%)로 구성⁴⁾
 - 민영 컨소시엄은 교통, 금융, 과학기술, 기초 인프라 등 분야의 8개 기업으로 구성⁵⁾
- (운영 방식) 정부에게 권한을 부여받은 프로젝트 회사가 건설(Build)-소유(Own)-운영(Operate)-양도(Transfer) 등 업무를 담당하고, 운영기간이 끝난 후에는 프로젝트자산을 저장성 정부에 무상으로 인계
 - 일반적으로 운송 분야(고속도로, 교량, 철도 등)의 PPP는 대부분 BOT 방식으로 추진됨⁶⁾.
- 자본금은 투자금의 30%인 124억 위안이고 나머지는 은행대출로 조달할 예정이며, 철도운영 수입 및 사업이행 자금(Viability Gap Funding)⁷⁾을 통해 투자자의 수익을 보장
 - 운영 수입에는 철도이용료, 광고 수입 등이 포함되며, 사업이행 자금으로 초기 10년 동안만 68억 위안의 정부자금이 지원될 예정

2. 원인과 분석

■ 민영기업이 이번 프로젝트에 적극적으로 참여한 것은 △ PPP방식으로 정부 부문과 민영기업이 공동으로 리스크를 분담하고 △ 프로젝트의 소유권 보유를 통해 수익창출 범위가 확대되었고 △ 정부자금 지원을 통한 수익보장 모델을 채택했기 때문

- 철도건설 분야에 대한 투자는 그 규모가 크고 장기간에 걸쳐 진행됨으로 예상치 못한 다양한 변수로 인한 리스크가 큰 편이며, 기업의 결정권, 발언권, 경영 관리권 등이 제한되어 그동안 민영기업들의 진출이 부진
 - 과거 철도건설 사업의 민영자본 유치는 민영의 지분비중이 작은 일부 사례에 국한됨.
- 민영기업과 지방정부 및 철도공사와의 PPP 사업추진은 민영기업들의 자금압박을 줄여주고, 사업운영에 있어 기업의 결정권·발언권을 보장해 줄 수 있음.
- 또한 해당 철도구간이 인구가 집적되고 경제가 발달한 도시들을 포함하고 수익률에 대한 기대감이 높아 민영기업들의 참여율이 높았음.


4) 上观新闻(2017.09.11.) 民营资本入局铁路的春天来了? 中国首条民营控股高铁PPP项目签约

5) 컨소시엄 참여 8개 기업의 지분 비율: 浙江复星集团(55.7%), 宏润建设(25%), 万丰奥特(15%), 浙江省基投(2%), 浙江众合科技(2%), 平安信托(0.1%), 平安财富(0.1%), 上海星景资本(0.1%)

6) BOT(건설-운영-양도)방식은 프로젝트 완공 후, 일정기간동안 경영권을 가지는 반면, BOOT방식은 경영권 뿐 아니라 소유권(Own)까지 허용

7) 정부가 인프라 관련 PPP 프로젝트 사업화를 위해 건설보조금이나 운영보조금 등을 지원

3. 전망과 시사점

- 현재 중국이 PPP의 중요성을 강조하고 있는 만큼, PPP시장이 계속해서 확대될 전망이나, 법·제도적 리스크가 상존하고 있어 아직까지 외자기업의 진출은 매우 미미한 수준이므로 향후 정책 변화와 새로운 참여 사례에 대한 모니터링이 필요함.
- 2016년 말부터, 중앙 및 지방정부는 대외개방 및 외자 이용 확대에 관한 정책들을 발표하여, 외자 기업이 PPP형태로 기초 인프라사업에 참여하는 것을 장려
- 그러나 외자기업에 적용되는 상세 법률조항 미비, 수익성 보장 및 손실 보상과 관련된 계약 이행 여부 등 불확실성과 불투명성에 따른 리스크가 여전히 상존 

알립니다

- CSF 이슈분석은 대외경제정책연구원(KIEP)에서 발간하고 있으며, 저작권 정책은 '공공저작물 자유이용허락 표시기준 제 3유형'에 따릅니다. 해당 원고에 대해 사전 동의 없이 상업 상 또는 다른 목적으로 무단 전재·변경·제 3자 배포 등을 금합니다. 또한 본 원고를 인용하시거나 활용하실 경우 출처 표기 원본 변경 불가 등의 이용 규칙을 지켜셔야 합니다.
- 본 원고에 대한 글, 그림, 사진 등 저작권자가 표시되어 있지 않은 모든 자료에 대한 저작권 책임은 저자 본인에게 있으며, 해당 원고의 의견은 KIEP 및 CSF의 공식적인 입장을 대변하고 있지 않습니다.