



경제정의실천시민연합

Citizens' Coalition for Economic Justice

공동대표 : 보선 임현진 조현 최정표 박정두 ☎110-809 서울시 종로구 동숭동 50-2번지
전화 : 02-765-6400 전송 : 02-741-8564 홈페이지 : www.ccej.or.kr

수신 | 각 언론사 경제부, 사회부, NGO담당

발신 | 경실련 국책사업감시단(단장 신영철)

문의 | 국책사업감시팀 T. 02-766-5628 (김건호 팀장)

일자 | 2012. 4. 16. (월)

제목 | [성명] 서울시메트로9호선(주)의 운임 인상 요구에 대한 경

감사원은 지하철 9호선 민자사업에 대해 특별감사를 실시하라

- 감사원은 총 공사비의 1/3만 지출한 민자사업자 특혜를 규명하라
- 서울시는 2006년 당시 최소운영수입보장제(MRG)를 삭제한 강남순환민자도로와 달리 9호선 민자사업의 MRG를 삭제하지 않은 이유를 밝혀라
- 9호선 민자사업 협상단 명단과 회의록을 즉각 공개하라

지난 14일 지하철 9호선을 운영하는 서울시메트로 9호선 주식회사(9호선 주식회사)가 오는 9호선 운임을 최대 500원 인상한다는 내용을 기습적으로 발표하였다. 9호선 주식회사가 홈페이지 등에 발표한 공고에 따르면 6월16일부터 교통카드 기준으로 수도권 기본운임 1,050원에 별도 요금을 받는 방식으로 일반은 500원, 청소년과 어린이 요금은 각각 400원과 250원씩 인상될 계획이다. 지난 2월25일 기본요금이 150원 인상된 지 넉 달도 채 되지 않아 무려 650원, 72.2%가 인상되는 것이다.

문제는 이러한 상식을 벗어난 요금 인상이 민간투자사업으로 진행된 서울시 지하철 9호선 건설 과정과 협상 과정에서 예견되어 있었다는 점이다. 경실련은 이번 일을 반면교사로 삼아 대기업과 외국자본에게 온갖 특혜를 제공해주면서 진행된 지하철 9호선 민자사업 협상과정에 대해 감사원이 감사를 실시할 것을 촉구한다. 아울러 서울시는 9호선 민자사업에 대한 실시협약서 및 협상대표단의 명단을 즉각 공개하여 총사업비의 2/3을 대주교도 오히려 높은 요금을 보장해 준 당사자들이 누구인지를 밝히고, 협상과정에서 진행된 회의

록을 즉각 공개할 것을 요구한다.

서울시는 9호선 민자 지하철 건설에 총 공사비의 2/3를 세금으로 지출하고도, 총공사비의 1/3만 지출한 민자사업자에게 다른 노선과 동일한 운임료를 승인한 이유를 밝혀라.

서울지하철 9호선 민자지하철은 2000년 건설기본계획이 승인되고 2002년 4월 3일 착공되었다. 꼭 필요한 사업이지만 부족한 국가재정과 서울시 재정을 감안해서 민간자본을 끌어들이겠다는 명목으로 민간투자사업(BTO) 방식이 도입되어 사업이 시작되었다. 하지만 이때부터 9호선 건설사업은 당초에 밝힌 민자사업의 의의를 찾아보기 힘든 특이하고 왜곡된 방식으로 진행되었다. 9호선 건설은 시설부분을 두 부분으로 나누어 선로건설 등 지하철 공사의 근간이 되는 토목공사는 서울시에서 세금으로 건설되었고 나머지를 민간컨소시엄이 맡아 시행되었다. 서울시에 따르면 이 과정에서 3조4,768억원의 공사비가 들어갔으나 민간사업자가 투입한 비용은 1조2,000억원이 되지 않는 것으로 알려졌다. 즉 말만 민간투자사업이지 민간사업자는 총사업비의 1/3만 부담하고 나머지 2/3을 국가재정과 서울시 예산으로 보장한 ‘민간특혜사업’인 것이다.

이렇게 공사에 들어간 시설사업비가 다른 지하철보다 1/3 수준에 불과하다면 산술적으로 비교해도 기존 지하철 운임의 1/3(또는 적어도 1/2)을 초과한다는 것은 납득할 수 없는 일이다. 하지만 시설 건립에 들어간 비용의 2/3를 국가와 지자체로부터 제공받고도 이미 개통 당시부터 요금은 다른 지하철 노선과 동일하게 책정되었다. 상식적으로 생각해도 이는 엄청난 특혜와 커백션이 존재하지 않고서는 불가능함을 짐작케 한다.

감사원은 이명박 서울시장 취임 직후 서울지하철 9호선 민자사업의 협상대상자를 교체한 원인을 규명하라.

또한 요금 인상을 요구한 9호선 주식회사는 협상대상자 선정과 대주주 변경과정에서도 의혹이 있다. 사업 시작 당시 울트라컨소시엄이 협상대상자로 선정되었으나 무슨 이유에서인지 사업포기각서를 받아냈고, 새롭게 사업고시를 하여 현대로템을 중심으로 한 컨소시엄을 우선협상대상자로 선정하였다. 이러한 일들은 당시 현대 계열 CEO 출신이었던 이명박 당시 서울시장 취임 전후로 진행되었다. 또한 2008년에는 새롭게 9호선 주식회사의 대주주가 변경되면서 2대 대주주로 등극한 맥쿼리한국인프라가 등극하였다. 맥쿼리IMM자산운영 대표가 이명박 대통령의 친형인 이상득 전의원의 아들 이지형씨라는 사실 때문에

특히 논란이 일었던 이 대주주 변경은 이명박 대통령이 취임하던 해에 이루어졌다.

서울시는 2006년 당시 강남순환민자도로의 운영수입보장제(MRG)는 삭제하고서, 9호선 민자사업의 MRG를 삭제하지 않았다.

서울시는 2006년경 이명박 서울시장 재직당시에 강남순환민자도로 사업에 대하여는 협약에서 체결되었던 운영수입보장제를 삭제하였지만, 서울지하철 9호선에 대하여는 협약 체결된 운영수입보장제를 삭제하지 않았다. 만약 당시 이명박 서울시장 재직시절 9호선 민자사업에 대해서도 강남순환민자도로사업의 경우와 같이 MRG를 삭제하였다면 이번과 같은 잘못된 논란이 발생하지도 않았을 것이다.

2006년 당시 서울시가 대형민자사업에 대하여 MRG 조항을 삭제한 것은 매우 의미있는 일로서 환영할 일이나, 9호선 민자사업에 대하여 아무런 조치를 취하지 않은 것은 의혹을 증폭시킬 수 있다.

당시 9호선 민자사업의 협상단 참여인사들의 명단과 회의록을 즉각 공개하여 서울시민의 의혹을 해소하라.

앞서 언급한 바와 같이 세금으로 총사업비의 2/3를 무상으로 제공하고도 다른 지하철노선과 똑같은 (또는 그 이상의) 운임료를 보장토록 협상에 참여한 엔터티 전문가들을 즉각 공개하고, 서울시민에게 사과해야 한다. 아울러 협상과정에서의 회의록을 낱낱이 공개하여 모든 의혹을 털고 나가야 한다.

서울지하철 9호선 민자사업은 수많은 의문과 의혹이 있음에도 불구하고 감사원이 이에 대한 감사를 전혀 실시하지 않은 것 또한 문제가 아닐 수 없다. 감사원은 지금이라도 9호선 민자사업에 대한 실시협약서 일체와 협상과정 등을 포괄하는 특별감사를 실시해야 한다. 이번 9호선 주식회사의 요금 인상 요구는 단순한 요금 책정의 문제가 아니라 민간투자사업, 특히 9호선 민자사업의 실체를 파악하고 잘못된 점을 파헤치는 계기가 되어야 할 것이다. 끝.