

왜 자회사인가?

-의료·철도 자회사의 경영 전략과 민영화 논란

2014.1.19

한지원(연구실장)
jwhan77@gmail.com

의료와 철도의 자회사 설립 정책이 우회적 민영화인지 알아보기 위해 자회사가 어떻게 경영될지 구체적으로 살펴보고 있다.

그 결과 정부 방안을 그대로 따르더라도 의료기관의 영리목적 자회사는 수익성 사업들을 병원 외부화함으로써 경영진의 이득은 극대화할 길을 열어주지만 병원 자체는 부실화될 수밖에 없었다. 더 나아가 자회사들이 우후죽순 생겨 병원이 그룹화되어 병원 자체가 그룹의 수익성 향상 경영 방침에 종속되는 우회적으로 영리병원화가 가능해졌다. 또한 헬스케어 산업에 집중 투자하고 있던 삼성은 이번 영리목적 자회사 설립 방안으로 인해 삼성의료원을 그룹의 헬스케어 사업에 직접적으로 연계시킬 길이 열렸다.

철도 자회사, 수서고속철도는 정부 지분 유지 여부와 상관없이 민간기업들을 적극적으로 화물노선과 신규 노선에 진입시키는 역할을 하게 될 것으로 전망되었다. 이미 노선 사업의 경쟁효과가 사실상 없음이 한전 발전소들과 중복노선 버스업체들에서 충분히 드러났음에도 정부가 경쟁 효과를 가지고 수서고속철도를 설립한 것은 이 때문이다.

결국, 정부의 자회사 설립 정책은 기존 법률 개정 없이 민영화 효과를 누리기 위한 우회 민영화 방안일 수밖에 없다. 시민들 입장에서는 민영화와 별반 다른없는 피해를 입게 될 가능성이 크다.

1. 민영화의 장단점에서, 민영화 여부로 이동한 논쟁

의료와 철도에서 민영화 논란이 뜨겁다. 철도는 2016년 개통 예정인 수서발 KTX를 정부가 철도공사가 아닌 별도 자회사를 통해 분리 운영하는 것이 발단이였다. 그리고 의료는 정부가 2013년 12월 13일 4차 투자활성화대책을 통해 비영리법인인 의료기관이 영리 목적의 자회사를 설립할 수 있도록 관련 규정을 개정하겠다고 밝혀 민영화 논란이 확대되고 있다.

민영화? 사영화와 상업화가 정확한 표현

철도, 의료 민영화로 쓰고 있지만 사실 철도에서는 사영화(私營化, privatization), 의료에서는 상업화(商業化, commercialization)가 정확한 표현이다.

철도에서 논란이 되고 있는 것은 수서고속철도의 민간매각에 관한 것이다. 정부는 지분매각은 없다고 말하지만 노동조합과 시민사회는 수서발 KTX를 별도 회사로 차려 운영하는 것은 민간에 매각하는 것을 전제하지 않으면 아무런 타당성이 없다고 지적하고 있다. 보통 이런 민간으로의 지분매각을 민영화로 통칭해 쓰지만 공(公)의 반대말은 민(民)이 아니라 사(私)라는 점에서 사영화가 적합한 표현이다.

의료부분에서의 논란은 병원의 공공성 파괴 여부다. 영리 목적 자회사 설립 허용에 대해 정부는 규제 완화를 통한 산업 육성이라고 이야기하고 있고 시민사회와 의사단체, 노동조합은 사실상 병원이 일반 민간 기업처럼 수익성 중심으로 운영될 것이라고 비판하고 있다. 지금까지는 의료법에 의해 모든 병원은 민간, 공공을 따지지 않고 영리행위가 법으로 제한되어 있다. 이런 점에서 의료 부분의 규제완화는 소유권이나 사업권에 관한 것이 아닌 만큼 상업화가 적합한 표현이다. 더군다나 이미 민간 병원이 전체 병원의 90% 이상 차지하고 있기 때문에 민영화와는 거리가 좀 멀다.

하지만 어려함에도 아직까지 시민들이 민영화를 넓은 의미의 공공성 파괴로 이해하고 있는 바, 본 보고서에서는 사영화, 상업화를 모두 통칭해 관례대로 민영화로 쓴다.

김대중 정부부터 현재까지 모든 정권에서 민영화는 언제나 뜨거운 쟁점이었다. 그런데 박근혜 정부의 이번 민영화 논란은 예전과는 사뭇 다른 양상이다. 통상 정부가 민영화의 장점을 이야기하면, 노동조합과 시민사회가 그 단점을 이야기하며 정부를 비판하는 것이 논쟁의 방식이었는데, 이번에는 민영화의 장단점이 아니라 철도, 의료에서의 정부 정책에 대해 정부는 민영화

가 아니라고 이야기하고, 노동조합과 시민사회는 민영화라고 주장하는 민영화 여부가 쟁점이 된 것이다.

시민사회의 비판에도 불구하고 정부가 철도, 의료 정책에 대해 민영화가 아니라고 주장하는 근거는 간단하다. 철도는 수서발 KTX를 맡게 될 수서고속철도주식회사 지분이 모두 공공기관에게 있다는 것이다. 정부 안은 수서고속철도에 철도공사가 41%, 연금이 59% 출자한다는 것이다. 의료부분 투자활성화 대책에 대해서는 영리 목적 자회사 설립이 허용되지만, 의료행위 자체는 영리목적 자회사로 이전할 수 없도록 규제를 유지할 것이기 때문에 민영화라고 볼 수 없다는 것이 정부 입장이다.

그렇다면, 정부가 이야기하는 것들을 그대로 유지한 상태에서 두 부분의 자회사는 어떻게 경영될까?

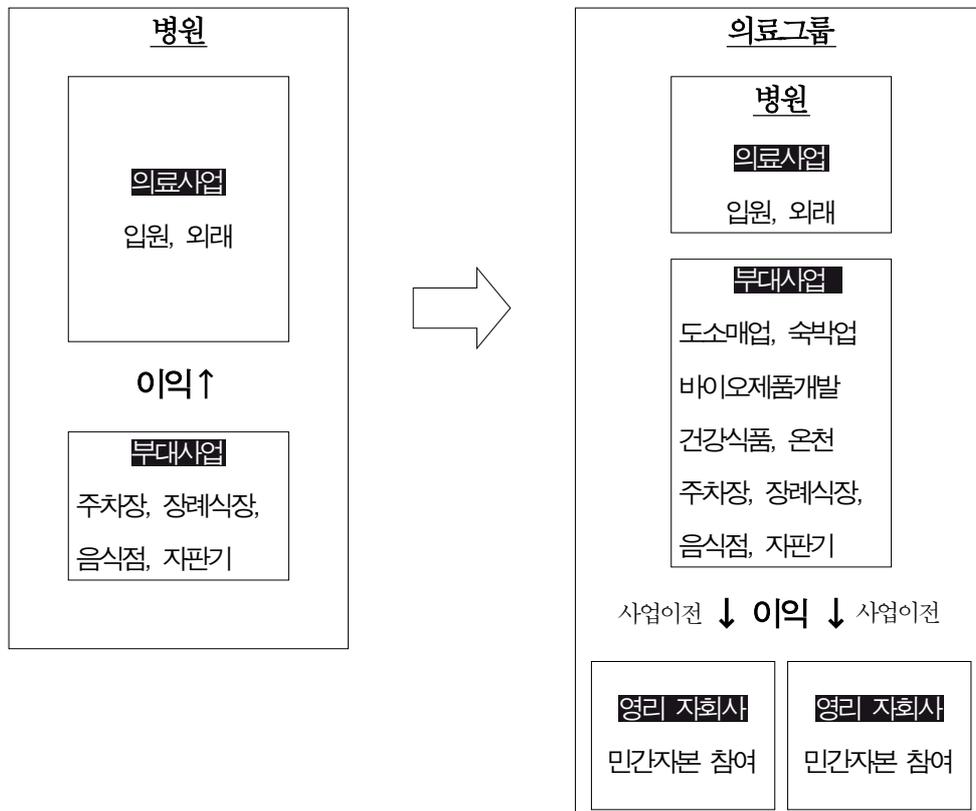
본 보고서는 민영화라는 말 자체에 집착하지 않고, 또한 정부의 말을 액면 그대로 받아들인 전제에서 병원의 영리목적 자회사와 철도공사의 수서발KTX 자회사가 어떻게 운영될지 예상해보고자 한다. 정부가 민영화라 아니라 불러도 결국 철도와 의료 자회사가 국민적 공익보다 일부 자본의 이해에 복무한다면 그것은 시민들 입장에서는 민영화와 다르지 않을 것이다.

2. 병원 자회사의 사업모델들

수익 외부화를 위한 자회사

정부가 투자활성화 계획을 통해 밝힌 의료 부분 정책 핵심은 병원 부대사업의 허용대상을 확대하고, 이 부대사업을 영리목적 자회사를 통해 할 수 있도록 하는 것이다. 의료기관이 하던 사업을 병원 외부로 가져갈 수 있는 자회사를 육성하겠다는 것이다.

〈정부 투자활성화 대책에 따른 병원의 사업분할 형 자회사 모델〉

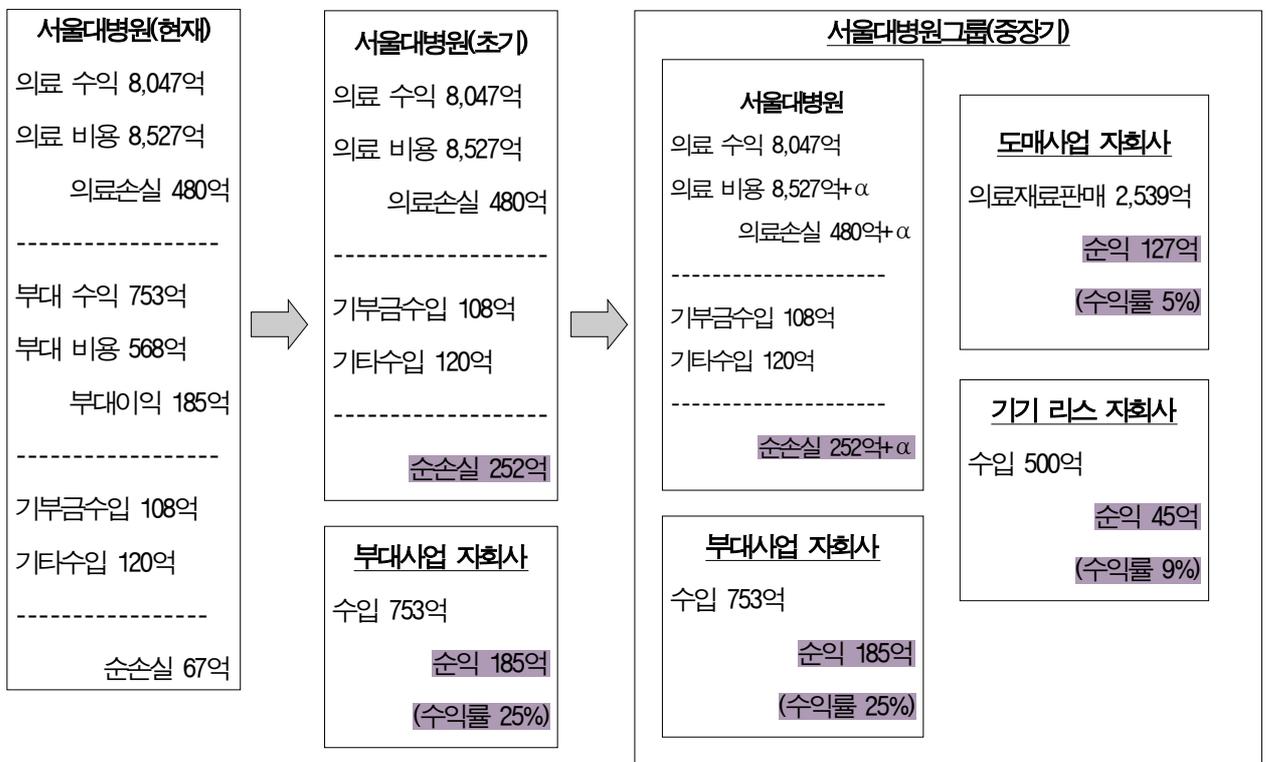


이로 인해 두 가지 효과가 발생하게 된다. 첫 번째는 지금까지는 병원이 부대사업을 통해 수익을 내도 의료법으로 인해 병원 밖으로 수익을 가져가지 못했는데, 이게 가능해진다. 정부 안에 따르면 영리법인 자회사는 민간자본과 합작으로 만들어지고 상법에 따라 운영된다. 두 번째는 병원이 수익 목적으로 할 수 있는 부대사업 범위가 현재보다 크게 확대되어 좀 더 다

양한 수익 사업을 할 수 있게 된다. 지금 의료법에서 허용하는 부대사업은 주차장, 편의점, 장례식장, 자판기 등에 불과한데 앞으로는 도소매업, 숙박업, 음식업, 제조업 등 거의 전산업분야로 부대사업 범위가 확대된다.

그렇다면 한번 서울대병원을 대상으로 정부 안이 어떻게 구현될 지 예상해 보자. 서울대학교 병원은 법인 자체는 서울대학교병원설치법과 공공보건의료법에 의해 규정받지만 운영 전반에 있어서는 의료법의 적용을 받는다. 정부 정책에 따라 서울대학교병원 역시 의료부대사업을 하는 영리목적 자회사를 자유롭게 만들 수 있다.

<서울대병원이 만들 수 있는 자회사 모델들>



※ 서울대병원 수입 지출 내역은 서울대병원 2012년 손익계산서 자료를 재구성.

서울대병원이 가장 먼저 손쉽게 자회사로 만들 수 있는 것은 현재 벌이고 있는 의료 부대사업들을 통째로 자회사로 이전하는 것이다. 서울대병원은 임상의학연구용역, 장례식장, 병원 내 임대사업 등을 통해 2012년에 753억 원의 수입을 얻었고, 각종 비용을 공제하고 185억 원의 부대사업 이익을 올렸다. 서울대가 의료부대사업 자회사를 만들면 수익률 25%의 초고수익 자

회사를 당장 만들 수 있다. 참고로 한국의 사업체 평균 수익률은 3%다.

좀 더 많은 사업들을 자회사로 이전할 수도 있다. 정부가 제시하는 사업예시를 따르면, 의약품 도매업과 의료기기 리스사업도 자회사를 세워 할 수 있다. 서울대병원이 한 해 구매하는 의료재료는 2012년 기준으로 약 2천5백억 원에 달한다. 구매대행 자회사를 세워 이 부분을 모두 아웃소싱하면 매출액 2천5백억 원의 회사를 당장 세울 수 있다. 한국에서 가장 큰 의약품 도매업체인 지오영의 수익률 5%를 기준으로 이 자회사가 중간 수수료로 챙긴다면 당장 130억 원 정도 순익을 쉽게 벌 수 있다. 서울대병원이 구매하는 의료기기를 자회사가 구매해 서울대병원에 리스 형태로 대여한다면 리스업 평균 수익률 10%를 감안해 리스 자회사는 연 50억 원 정도를 챙길 수 있다. 서울대병원의 2012년 의료기기 감가상각비가 450억원 규모니, 이 정도를 리스 비로 받고, 여기에 마진을 붙여 납품하면 그렇다.

결국, 서울대병원이 아니라 서울대병원그룹이 되는 것이다. 병원에 남는 것은 직접적인 의료 행위 밖에 없을 것이다. 이 부분은 의료법 규제를 받지만 그룹은 그렇지 않다. 사실상 병원이 민영화되는 것이다. 병원 자체도 그룹의 경영전략에 따라 공익성 보다는 돈 되는 의료행위만 취급하는 사실상의 영리병원화 될 가능성이 크다. 비영리법인인 서울대병원에 부대사업을 허용하는 이유는 의료부분에서 시민들에게 좀 더 공공성을 제공하는 대신 그로 인한 손실을 부대사업 수익으로 얻으라는 취지였는데, 병원이 그룹화되며 오히려 부대사업이 주가 되는 상황이 발생하는 것이다.

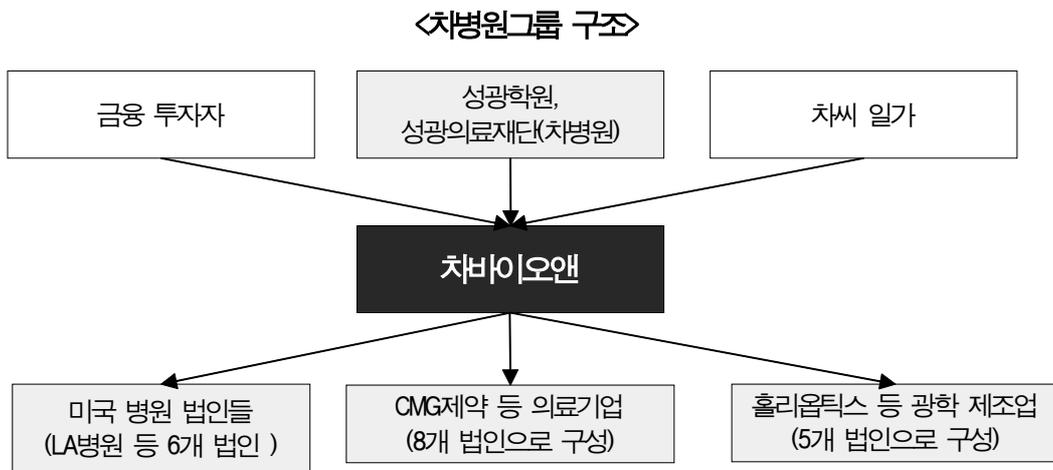
이미 큰돈을 벌고 있는 대형 민간병원들은 이제 자회사를 통해 자유롭게 병원 내 수익을 외부로 빼낼 수 있게 된다. 의료법은 의료기관 안에서 발생한 이익을 외부로 마음대로 가져가지 못하도록 규제하고 있다. 하지만 영리목적 자회사가 허용되면 이런 규제는 의미가 없어진다.

예를 들어, 아산병원은 의료 부대 수입이 1천5백억 원에 이르고 이 부분의 이익이 약 4백억 원에 이른다. 이 사업을 통째로 자회사로 이전하면 수익률 24%의 초고수익 기업을 만들 수 있다. 딱히 경쟁이나 영업이 필요한 것도 아니니 그야말로 땅 짚고 헤엄치기로 돈 버는 셈이다. 아산병원은 이런 부대수익 외에도 7백억 원에 가까운 의료이익을 남기고 있는데, 자회사가 허용되면 자회사로 이익을 몰아주는 방식으로 수익의 외부유출을 규제하는 의료법을 무력

화할 수 있다. 당장 연 5천억 원에 달하는 의료재료들을 자회사를 통해 납품받으며 중간 수수료만 떼도 3~4백억 원은 쉽게 자회사로 빼낼 수 있다. 이런 ‘통행세’ 받는 자회사들은 재벌들이 흔히 사용하는 방법이기도 하다. 당연히 병원의 수익이 외부로 빠져나가면 공공성 기능이 현저하게 떨어질 수밖에 없다. 지금까지 아산병원은 이익금 대부분을 고유목적사업적립금 형태로 내부에 보유하고 있다.

지주회사 형 자회사

정부가 허용하겠다는 자회사 형태 중 하나는 자회사가 병원을 역으로 거느리는 형태로도 발전 가능하다. 여러 법인들이 합작으로 의료 자회사를 설립하고, 그 자회사를 중심으로 경영전략을 수립하면서 병원 경영을 좌지우지하는 형태다.



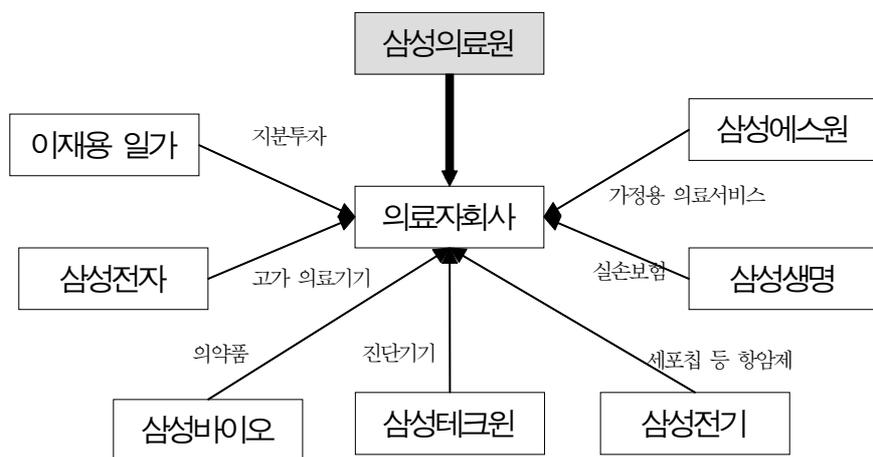
※차바이오엔 사업보고서에서 재구성

이런 형태의 자회사는 이미 유사한 형태로 차병원그룹에서 운영 중이기도 하다. 차병원은 형식적으로는 비영리법인인 성광의료재단과 성광학원이 소유주이지만 실제로는 두 비영리법인이 차씨일가와 함께 합작해 설립한 차바이오엔 주식회사가 움직인다. 차바이오엔은 의료관련 8개 기업과 광학 제조업 기업 5개를 소유하고 있으며, 미국의 병원 관련 법인 6개를 소유하고 있다. 2012년 차병원(성광의료재단)의 매출이 4천억 원인데 반해 차바이오엔은 5천억 원에 달한다.

정부의 의료 자회사 관련 정책이 시행되면 차병원그룹 식의 사업 모델이 대형병원에 일반화 될 것으로 보인다. 차병원그룹이 차바이오앤을 통해 그룹을 운영하는 것에 대해 지금까지 불법성 여지가 끊임없이 제기되고 있는 상황이다. 의료법에서 의료기관의 영리행위를 규제하고 있는데 차병원은 그룹화하며 제약 없이 영리 행위를 하고 있기 때문이다. 차병원의 자회사 병원인 차움은 차바이오앤과 공동사업으로 아예 노골적으로 고급 영리병원을 운영하고 있기도 하다. 이에 대해서는 정부조차 문제성을 지적하고 있다. 이번 영리목적 자회사 설립 허용안은 이런 불법성 여지를 모두 해결해 주는 셈이다.

특히 경영권 승계의 일환으로 이재용 부회장 중심의 바이오산업 진출을 준비하고 있는 삼성 그룹에는 더할 나위 없이 좋은 일이 될 것이다. 왜냐하면 삼성전자와 몇 개 계열사가 의료기 기 산업을 준비 중이기는 하지만 이들 기업들이 삼성의료원과 직접적으로 연결할 방안이 마땅치 않았기 때문이다. 삼성이 움직이면 다른 병원과 달리 사회적 관심이 집중되기 때문에 꿈 수를 동원하는 것이 쉽지 않고, 경영권 승계 과정을 염두에 두고 있는만큼 십 수조 원의 대규모 자금이 투자될 수밖에 없는데, 이번 투자활성화 대책이 삼성의 고민을 해결해 준 셈이 되었다.

<삼성의료원의 자회사 설립 예상 시나리오>



※ 닥터더블유, 『삼성, 헬스케어진출·통합사 주목하라』, 2011년9월19일에서 재구성

삼성에는 이미 차세대 산업으로 바이오헬스를 지목한 이후 공격적인 투자를 진행 중에 있다. 삼

성전자가 2010년 초음파장비업체인 메디슨을 인수한 것을 비롯해, 2011년에는 바이오계약합작사를, 2013년에는 의약품위탁제조를 전문으로 하는 삼성바이오로직스를 설립했다. 전자전기 계열사에서도 바이오산업 관련 부서를 따로 두어 삼성전기가 세포칩, 테크윈이 유전자진단 장비, 에스디에스가 전자차트, 에스윈이 가정용 의료서비스 등을 개발 중에 있다.

삼성그룹의 지금까지 문제점은 이들 사업들이 의료서비스의 최종 공급처인 병원(삼성의료원)과 연결되는 것에 제약이 많았다는 것이었다. 영리목적의 부대사업에 제약이 많았고, 병원 수익의 외부 반출도 쉽지 않았다. 그런데 이번에 허용된 영리목적 자회사를 통해 삼성그룹의 바이오관련 지주회사를 만들 수 있는 길이 열린 셈이다.

이런 지주회사형 자회사를 통한 의료그룹의 설립은 그 자체가 민영화, 영리화다. 이미 차병원이 보여주듯이 병원의 독립적 경영이라는 것은 의미가 없다. 그룹의 정책에 따라 병원이 움직이는 것이고, 사실상의 모회사가 되는 영리 목적 자회사가 있는 것이다. 당연히 수익성을 최우선으로 하는 그룹의 전략에 따라 병원의 역할도 정해지게 된다.

3. 철도 자회사의 사업모델들

업무 외주화 형 자회사

철도공사의 사업분할형 자회사 설립은 이번이 처음은 아니다. 정부는 2001년 철도산업구조개혁에 따라 철도노선과 철도운행을 분리하는 상하분리를 단행해 철도청을 철도시설공단과 철도공사로 나누었고, 이후 철도공사 설립 전후로 철도공사의 사업부분을 몇 가지 떼어내 2003년부터 5개의 자회사를 설립했다. 역무 사업(매포), 역세권 개발 사업, 주차 사업 등을 분할해 코레일네트웍스를, 고속화물열차를 이용한 수출입 컨테이너의 일관수송서비스를 분할해 코레일로지스를, 유통·광고 사업을 분할해 코레일유통을, 철도 시설, 전기, 차량분야 유지관리 사업을 분리해 코레일테크를, 철도 이용 관광사업 부분을 분리해 코레일관광개발을 자회사로 설립했다.

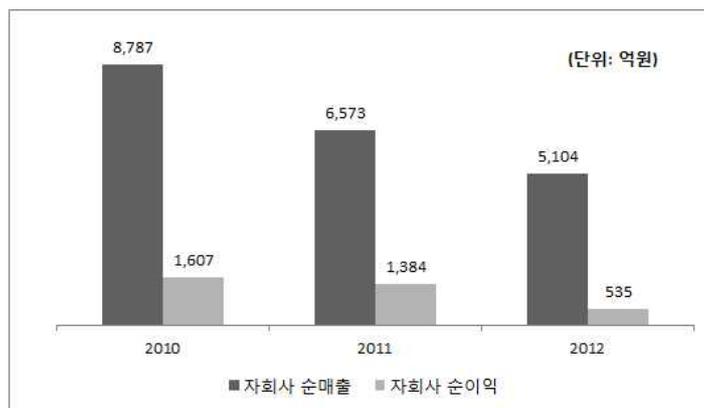
〈철도공사의 업무 외주화 목적 자회사들〉



이들 자회사들은 새로운 사업보다는 철도공사 일부 업무의 외주화가 주목적이었다. 철도공사 사업의 수탁을 목적으로 하다 보니 철도 외주화가 마무리 된 2010년 이후에는 오히려 철도 자회사들의 매출액과 순이익 모두 줄어드는 추세다.

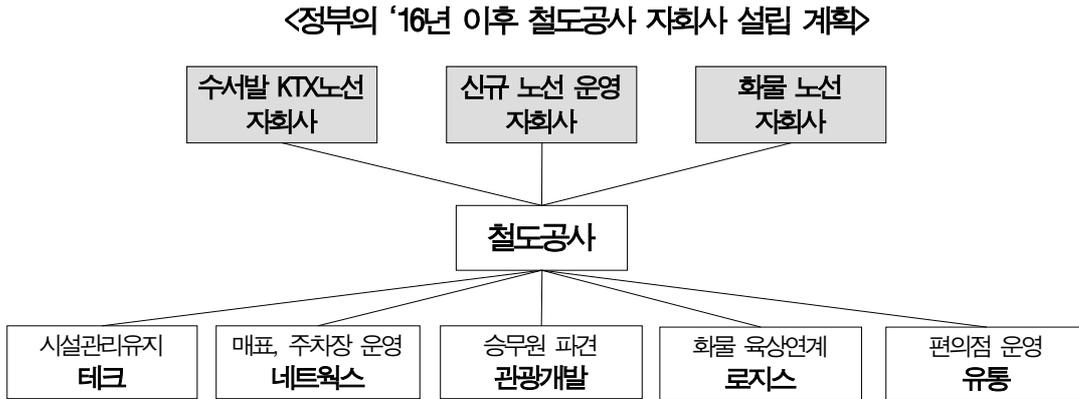
아래그림에서 볼 수 있듯이 철도공사 자회사들은 2010년 이후 현재까지 계속 축소되고 있다. 코레일관광개발과 같은 자회사는 애초 목적했던 사업이 아예 대폭 축소되며 설립목적과 전혀 상관없는 사업을 하고 있기도 하다. 현재 코레일관광개발은 철도 연계 관광 사업 개발보다 철도공사의 승무원 외주 사업을 주사업으로 하고 있다.

〈철도공사 자회사 매출 및 순익 추이〉



※철도공사 연결 및 별도 손익계산서에서 재구성. 자회사 순매출 및 순이익은 연결손익계산서 매출액 및 순이익에서 별도손익계산서 매출액 및 순이익을 빼주어 계산.

민간자본 유입 형 자회사



※ 자료 『철도산업 발전방안』, 2013.6.14, 국토교통부 에서 재구성

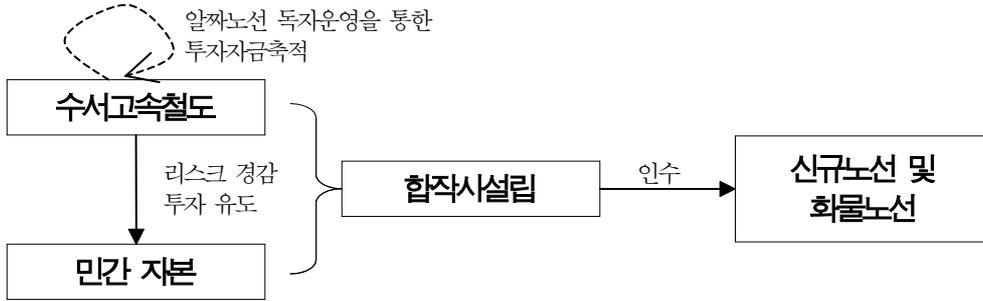
수서발KTX를 담당하게 될 수서고속철도(주) 설립은 전형적인 수익 외부화 형 자회사다. 수익성이 좋은 사업을 자회사를 세워 외부로 이전하는 방식이다. 수서발KTX사업은 KTX사업 자체의 수익성이 원래 좋은데다 인구밀도가 높은 강남 일대 승객을 흡수함에 따라 자산 회전율도 높을 수밖에 없다. 철도공사의 사업타당성 연구용역 결과에 따르면 수서발KTX사업은 개통 다음 해부터 바로 흑자가 돼 매출액 5천억 원 대에 영업이익 350억 원 내외의 수익을 올릴 수 있다.

정부는 중장기적으로 철도공사 자체를 여러 자회사로 분리할 계획을 가지고 있기도 하다. 국토부 안에 따르면 철도공사는 간선여객만을 맡으며 지주회사 역할을 하고, 신규 여객 노선과 화물노선은 모두 별도 자회사로 설립해 운영한다는 계획이다. 이전 자회사들이 비용절감을 위한 일부 사업의 외주화를 목적으로 했다면 이제 수익과 직접 연관되는 핵심 사업 자체도 모두 자회사로 분리하겠다는 것이다.

정부는 수서고속철도의 지분을 민간에 매각하지 않겠다고 약속했지만 화물 노선이나 신규 노선에 대해서는 민간참여 혹은 민간매각을 부정하고 있지는 않다. 현재까지 상황으로 보면 수서고속철도는 당분간 지분 매각보다 오히려 내부 자금을 이용해 화물 및 신규노선에서 다양한 민자합작 사업을 펼칠 것으로 보인다. 철도사업이 민간자본이 참여하기에는 시장개방 초기라 사업 리스크가 크기 때문에 정부가 위험부담을 함께 짊어주어 주는 것이다. 철도와 비슷한

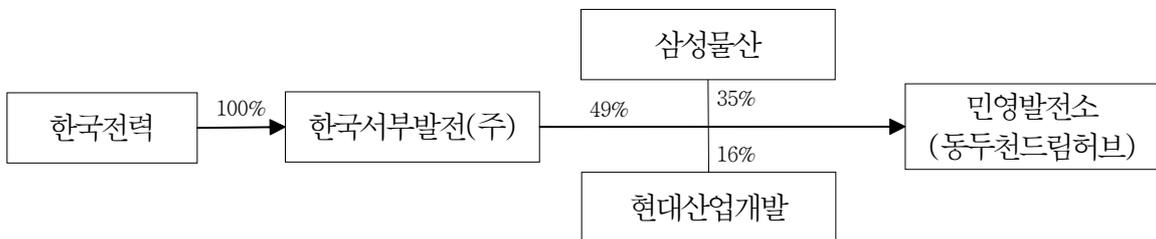
네트워크 산업인 상수도에 대해서도 정부는 민간자본 참여가 저조하자 2010년부터 공기업-민간기업 컨소시엄을 적극 유도해왔었다. 정부 지분 매각은 없지만 사실상 민영화와 동일한 효과를 이렇게 낼 수 있는 것이다.

<수서고속철도를 이용한 타부분 민영화 시나리오>



철도와 비슷한 논리가 이미 2001년부터 관철된 발전부분의 예는 매우 시사적이다. 한전의 발전 자회사들은 알짜 발전소를 재벌과 함께 합작으로 세워 막대한 이익을 재벌들에게 넘겨주는 것이 점차 일반화되어 가고 있기 때문이다. 단적인 예가 동두천복합발전소다. 동두천 미군 기지 자리에서 2015년부터 운영될 동두천복합발전소는 수도권에서 가장 인접한 발전소이기 때문에 송전 과정에서의 손실도 작아 수익률이 매우 높을 것으로 전망된다. 그런데 한국서부발전은 이 발전소의 지분 51%를 민자유치라는 명분으로 삼성물산, 현대산업개발에 넘겼다. 동두천복합발전소는 70년대 세워져 포항제철 민영화 때 함께 민영화 된 포스코에너지 인천복합발전소를 제외하면 수도권에서는 가장 큰 민자 발전소가 될 전망이다.

<자회사를 이용한 한국전력의 발전소 민영화>



4. 정부 논리의 문제점

민영화가 아니라 산업 활성화를 통한 일자리 창출이다

정부가 투자활성화 대책을 통해 가장 강조하는 것은 “보건의료분야의 공공성을 저해하지 않으면서 새로운 시장과 산업을 창출하여 일자리를 늘리고 부가가치를 제고하는데 초점”을 두고 있다는 것이다. 하지만 정부의 영리목적 자회사 설립 방안은 일자리 창출과는 한참 거리가 먼 것이 현실이다.

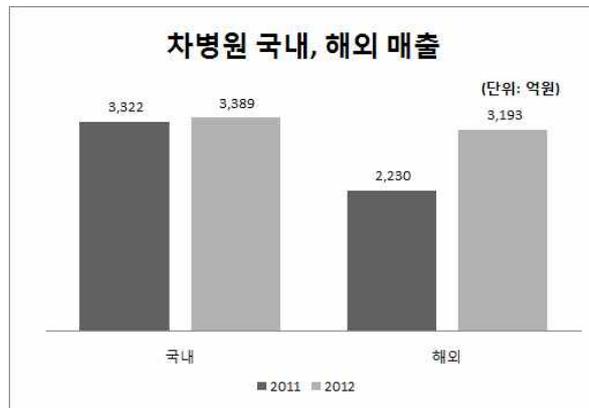
<영리목적 병원 자회사 설립이 고용에 미치는 영향>

	고용 효과
주차장, 음식점, 장례식장 등	기존 사업자의 계약 상대방만 변경. 고용효과 없음.
의약품 도소매, 의료기기 리스 등	통행세만 받는 페이퍼컴퍼니 성격 자회사로 고용효과 없음.
헬스케어 산업	병원그룹의 지주회사 역할을 하게 될 것. 고용효과 미미.
해외환자유치와 병원해외진출	극히 일부 병원만의 이해관계로 국내 산업에 미치는 영향 미미

먼저 부대사업 목적 영리 자회사를 보자. 현재 상태로 보면 병원들이 가장 손쉽게 할 수 있는 것은 민간자본의 투자를 받아 부대사업을 확장하면서 합작으로 자회사를 설립하는 것이다. 정부도 이 방안을 자회사 설립 1번으로 예시하고 있다. 하지만 이 부대사업들은 이미 병원 안에 존재하는 사업들의 계약 상대방이 바뀌는 것이 대부분이고, 새 부대사업이라 하더라도 신규고용효과가 없는 것들이 다수다.

정부는 영리자회사를 통해 헬스케어 산업 육성에 도움을 준다고 이야기하지만 이 역시 어불성설이다. 차병원그룹의 차바이오앤 사례에서도 볼 수 있듯이 병원 자회사는 오히려 그룹의 영리목적 지주회사 역할을 할 가능성이 크기 때문이다. 즉 새로운 산업을 만드는 것이 아니라 병원을 영리목적으로 운영할 목적으로 이용될 가능성이 더 크다는 것이다. 앞에서 예상해 보았듯이 재벌 그룹 병원들 역시 마찬가지다. 삼성의 경우 병원 자회사가 없어도 이미 헬스케어 관련 개발을 충분히 하고 있으며, 만약 병원 자회사가 만들어진다면 오히려 병원보다 큰 자회사가 탄생해 그룹의 바이오부분 지주회사 역할을 하며 병원까지 지배할 가능성이 크다.

해외환자 유치와 병원의 해외진출을 자회사 설립 허용을 통해 활성화하겠다는 것은 고용 효과와 관련해서는 더욱 말도 안 되는 이야기다. 병원의 해외진출은 지금까지 사례로 보면 국내 병원사업의 축소와 연계되는 경우가 많았다. 차병원의 예를 보자. 차병원은 2012년 해외병원 매출이 43% 증가할 때 국내매출은 2% 증가에 그쳤다.



※국내는 성광의료재단 공익법인 공시자료의 의료수익, 해외는 CHA Health Systems, Inc의 매출액.

이는 해외환자 유입도 마찬가지인데, 해외환자의 절반 이상이 중국, 아시아에서 오는 성형 목적 환자들이기 때문이다. 이들 환자를 위해 국내의 돈 안 되는 진료들이 오히려 줄어드는 것이 추세다. 다시 말해 정부가 마치 수출 역군처럼 묘사한 의료산업의 세계화는 국내 산업에서는 제로섬 게임에 불과하다는 것이다.

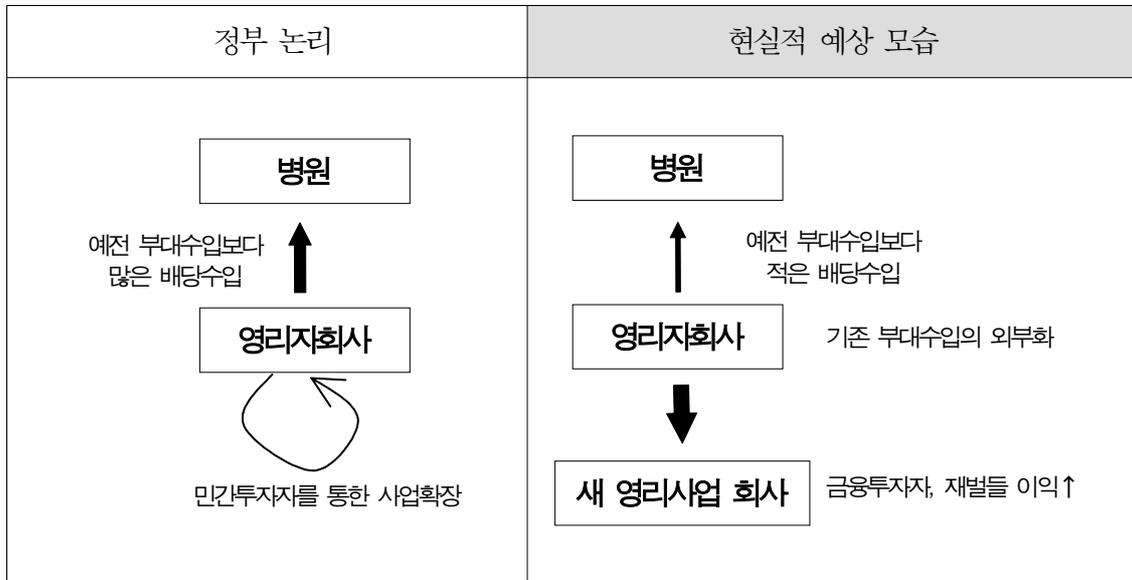
자회사 배당을 통해 외부로 나간 된 수익을 회수할 수 있다?

정부가 의료와 철도 자회사가 기존 공공부분의 부실로 이어지지 않는다며 내세우는 근거는 배당이다. 병원이 부대사업목적 자회사를 금융투자자와 50:50의 지분으로 세웠다면, 부대목적 자회사가 외부 전문 경영인에 의해 두 배로 커져 결국 배당으로 가져오는 돈은 기존과 차이가 없을 거란 이야기다.

하지만 정부 논리는 실제 현실과는 상당히 거리가 있다. 먼저 대부분의 민간기업 자회사들이

그렇듯이 이익금을 모두 배당하지도 않을 뿐더러, 모기업으로 이익이 귀속될 때 오히려 현금 운용에 제약이 발생한다고 생각하면 자회사에서 새로운 투자처를 찾는 것이 일반적이다. 심지어 정부가 예시한 부대사업들 대부분은 민간투자자를 만난다 하더라도 새로운 사업 확장이 이뤄질 가능성이 낮은 것들이다. 민간투자자가 나서 합작 자회사를 세운다 한 들 주차장, 장례식장, 매점 등이 크게 확장되기 어렵다.

<영리목적 병원 자회사의 수익 사용처>



전문화와 경쟁을 통한 경영 효율화다.

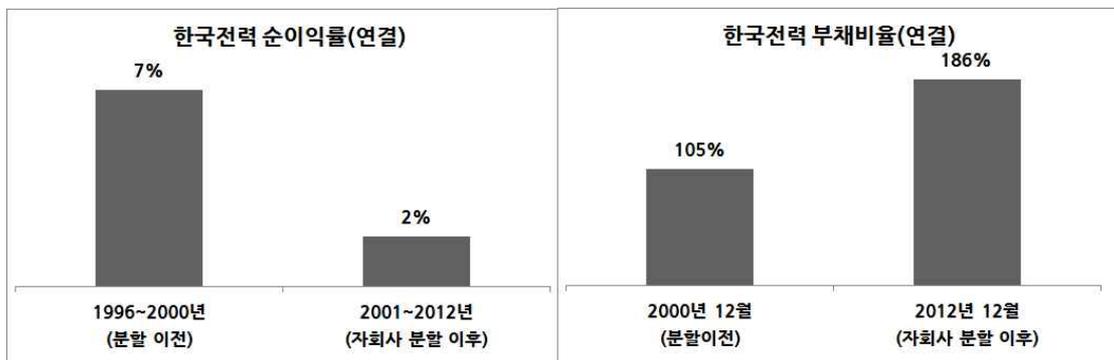
정부가 수서발 KTX를 별도 자회사로 설립하는 근거는 경쟁체제를 통한 경영 효율화다. 하지만 독점 사업인 노선 사업이 경쟁을 통해 효율화 된다는 근거는 별로 없다. 철도공사가 밝히고 있는 경영효율화라는 것도 사실 별개 아니라 수서고속철도 운영의 최소부분만 남기고 대부분을 외주화하겠다는 것에 불과하다. 간접고용을 늘리는 것이 정부에서 이야기하는 경영효율화가 아니라면 딱히 경영효율화의 근거를 찾아볼 수 없다.

현재 정부의 구상과 가장 비슷하게 경쟁체제를 구축한 것은 발전 사업이다. 2000년대 초에

한국전력의 발전소를 6개 발전자회사로 분리해 상호 경쟁 시스템을 만들었고, 여기에 민간 발전소도 경쟁에 참여시켰다. 수서고속철도를 자회사로 분리해 경쟁시키고, 화물노선과 신규 노선을 민간에 개방해 제대로 된 경쟁체제를 만들겠다는 정부의 철도산업 구상과 같다.

하지만 발전산업 경쟁체제의 결과는 전혀 긍정적이지 않았다. 6개 발전 자회사 분할 이전인 1996~2000년까지 한국전력과 계열사들의 순이익률은 7%에 달했으나, 분할 이후 2001년부터 2012년까지 순이익률은 2%로 폭락했다. 부채비율 역시 올라 자회사 분할 이전인 2000년 12월에 105%에 불과했으나 자회사 분할 이후에는 186%로 급증했다. 현재 한전과 자회사들의 부채는 95조원에 달해 토지주택공사(LH공사) 다음으로 공공기관 중 빛이 많다. 공공기관 간 경쟁체제와 민간참여가 전혀 도움이 되지 않는다는 단적인 예가 바로 발전산업인 것이다.

<한국전력의 자회사 경쟁체제 전후 재무 비교>



철도공사와 수서고속철도와 같이 80% 이상이 중복되는 노선을 복수의 업체가 경쟁하는 구조는 대표적으로 시내버스타. 서울시의 경우 약 26개 노선이 75% 이상 노선이 같은 중복노선으로 분류된다. 만약 정부의 수서고속철도 논리라면 이들 중복노선 버스업체들은 경쟁으로 인해 효율성이 증가해 독점 노선 사업을 하는 버스업체보다 경영실적이 좋아야 한다.

하지만 현실은 반대다. 연 3천억 원에 달하는 버스사업 적자의 핵심 원인 중 하나가 중복 노선에서의 복수업체 경쟁으로 인한 낭비다. 서울시의회 국정감사 기간 매년 지적되는 사안이기도한데, 복수업체가 경쟁하면서 효율성이 증가하는 것이 아니라 배차간격이 지나치게 짧아져 낭비가 늘어난다는 것이다. 광주광역시가 2013년 7월에 발표한 『시내버스 준공영제 발전방안

』에 따르면 버스업체에 대한 시의 지원 중 가장 비효율적 지출이 발생하는 곳 역시 중복노선 버스 업체들에 대한 지원이었다. 소비자가 업체가 아니라 노선 의존적 선택을 할 수밖에 없기 때문에 경쟁 효과는 없다는 것이다.

5. 결론: 의료, 철도 자회사는 법률 개정을 우회하는 민영화 방안이다.

이상에서 살펴본 바, 의료와 철도에서 자회사 설립은 정부가 이야기한 것을 그대로 믿는다 해도 결국 민영화와 비슷한 효과를 낸다. 이미 여러 사례가 그렇고, 예상 가능한 시나리오도 그렇다. 정부가 이야기하는 일자리 창출이나 경쟁을 통한 경영효율화도 근거가 없는 이야기다.

결국 정부가 근거가 빈약함에도 자회사 설립을 추진하는 이유는 현행 법률을 우회해 민영화를 추진하려고 하기 때문이라고 생각할 수밖에 없다. 아래 표에서도 볼 수 있듯이 현행법 하에서 민영화를 추진하기에는 무리가 따른다. 그렇다고 법률을 손댔다가는 2008년 촛불시위에서도 확인했듯이 국민적 저항에 부딪힐 가능성이 크고, 야당의 협조를 얻기도 쉽지 않다.

	철도 관련법	의료 관련법
민영화 규제 조항	<p>(철도공사법) 공사의 자본금은 22조원으로 하고, 그 전부를 정부가 출자.</p> <p>(철도공사법) 공사는 매 사업연도 결산 결과 이익금이 생기면 다음 각 호의 순서로 처리.</p> <p>(철도산업기본법)제34조 특정노선 폐지 등의 승인, 제35조승인의 제한 등</p>	<p>(의료법)다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 아니면 의료기관을 개설할 수 없다.</p> <p>(의료법) 의료법인은 그 법인이 개설하는 의료기관에서 의료업무 외에 다음의 부대사업을 할 수 있다. 이 경우 부대사업으로 얻은 수익에 관한 회계는 의료법인의 다른 회계와 구분하여 계산하여야 한다</p>

자회사를 설립할 경우 현행법에서 그 자회사를 규제할 방안은 없다. 수서고속철도주식회사는 정관에 지분 매각을 공공기관에만 허용한다고 밝히고 있지만, 철도산업기본법과 철도공사법의 적용에서 자유롭기 때문에 그야말로 마음대로 수익성 사업을 할 수가 있다. 현대산업개발 혹

은 현대로템 등 철도사업 경험이 있는 재벌이나 맥쿼리레일 같은 해외 투기자본과 함께 다른 신규노선 인수에 나설 수도 있고, 이들을 참여시키기 위해 오히려 막대한 손실을 의도적으로 떠 앓을 수도 있다.

의료 자회사는 더욱 극단적으로 발전 가능하다. 알짜 부대사업을 모조리 자회사로 가져가 투자자들에게 퍼주기 식 사업을 할 가능성이 있고, 나중에는 여러 자회사들을 만들어 병원이 오히려 부차적 사업이 되는 수익형 그룹이 될 가능성도 있다. 의료법 적용을 받지 않기 때문에 이 자회사들은 무엇을 해도 상관이 없다. 차병원그룹이 이미 실행 중이고 삼성이 염두에 두고 있는 것은 지주회사 형 자회사다. 말이 좋아 자회사지 실제로는 상법 하에 설립되어 병원을 오히려 거느리는 지주회사다. 이런 식의 수익형 의료사업 모델은 차병원의 귀족 병원 차움이 보여주듯이 결국 영리병원의 일반화로 이어질 가능성이 크다.

그리고 더 말할 필요 없이 이 모든 이익은 시민들의 호주머니에서 나온다. 이것이 바로 민영화다. 자회사는 결국 현행법 개정을 피해 민영화를 추진하는 정부의 꼼수에 불과하다.