

민자도로의 통행료 설정의 이해와 시사점

황희주 | 인천대학교 교수

1. 배경

도로는 경제활동에 필수적인 사회기반시설로, 주로 공공부문에서 공급을 담당해 왔다. 1990년대 말에서 2000년대 초에 민자제도가 도입되면서 인천공항고속도로, 인천대교, 천안~논산 고속도로 등 주요 노선에 BTO(Build-Transfer-Operate) 방식의 민자도로가 다수 건설되어 현재 운영 중이다.

고속도로 통행료는 대중의 이동성(mobility)과 관련한 중요한 공공요금 중 하나로, 요금 수준의 적정성 문제가 꾸준히 제기되고 있다. 특히 2000년대 민자제도 도입 이후 민자도로 통행료에 대한 논란이 지속적으로 제기되고 있는 상황이다.

민자도로는 도입 당시부터 여러 논란이 있었던 것이 사실이다. 알짜 노선을 민간사업자에게 독점적으로 공급한다는 특혜 논란부터, 최소운영수입보장(MRG, Minimum Revenue Guarantee)으로 인한 재정 낭비 논란 등 민자도로의 순기능과는 별개로 부정적인 측면에서 많은 논란이 있었다. 그 중에서도 아직까지 논란이 지속되는 분야 중 하나가 민자도로의 통행료와 관련된 문제다. 2018년 8월 정부에서 발표한 「민자고속도로 공공성 강화를 위한 통행료 관리 로드맵」에 따르면, 당시 국가에서 운영 중인(지자체에서 운영 중인 민자사업은 제외) 18개 민자고속도로의 통행료는 재정고속도로 대비 1.43배 수준이었으며, 특히 인천대교의 경우 재정고속도로의 2.89배에 달한다고 발표된 바 있다. 이후에도 일산대교 통행료 무료화 논란, 거가대교 통행료 논란 등 이슈가 계속 이어져 왔다.

민자도로의 통행료는 어떻게 설정되기에 지속적으로 이러한 논란에 휩싸이는 걸까? 왜 민자도로 통행료는 재정고속도로와 비교해 더 비싸다고 여겨지는 것일까? 이러한 의문 중 상당수는 민자사업에 대한 이해 부족

에서 비롯된 것일 수 있다. 이 글에서는 민자도로의 통행료 산정 기준과 재정도로 요금 체계와의 비교를 통해 민자도로를 이해하고, 그 개선 방향을 살펴보고자 한다.

2. 민간투자사업의 개념과 민자도로 현황

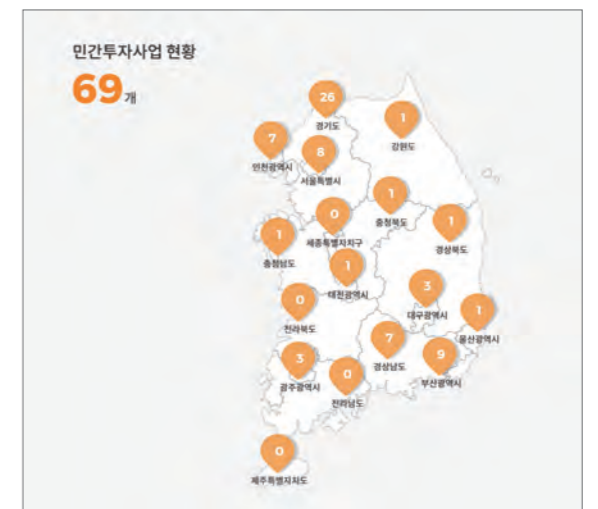
민간투자사업이란, 전통적으로 정부가 공급 해왔던 도로, 철도, 항만, 환경시설 등 사회기반시설의 건설과 운영을 민간부문이 담당하여 추진하는 것을 말한다. 사회기반시설은 국가 경제활동의 기반을 이루며, 국가 경쟁력을 좌우하는 매우 중요한 요소로 여겨진다. 우리나라는 경제 규모가 급속히 확대되면서 사회기반시설에 대한 수요가 증가했지만, 이를 공급하기 위한 예산 마련에는 한계가 있었다. 정부는 이러한 투자 재원의 부족 문제를 해결하기 위해 민간 자본을 활용하는 방안을 모색하였고, 1994년 『사회간접자본시설에 대한 민간자본 유치촉진법』이 제정되었다. 이후 1998년 『사회간접자본시설에 대한 민간투자법』으로 개정되었고, 2005년 『사회기반시설에 대한 민간투자법』으로 다시 개정되어 현재에 이르고 있다.

현재의 민자사업은 크게 수익형 민자사업과 임대형 민자사업으로 구분된다. 수익형 민자사업은 민간사업자가 시설을 건설한 후 일정 기간 운영권을 부여받아 이용자들로부터 요금을 징수하는 방식이다. 민간사업자는 이용자가 지불하는 요금으로 투자비를 회수하는 구조다. 수익형 민자사업의 유형은 여러 가지가 있지만, 대표적으로 BTO(Build-Transfer-Operate) 방식이 있다. 이 방식은 대부분 요금을 징수할 수 있는 사업 유형에 적용되며, 도로, 철도, 항만, 환경시설 등을 대상으로 한다. 반면, 임대형 민자사업은 민간사업자가 시설을 건설한 후 국가 또는 지자체가 지급하는 임대

료(Lease)로 투자비를 회수하는 구조로, BTL(Build-Transfer-Lease)이라 불린다. BTL 방식은 일반적으로 요금 징수가 어려운 학교, 국방시설, 하수관거 등을 대상으로 한다.

민자도로는 민자제도를 도입하면서 가장 우선적으로 고려된 사업유형으로, 민자제도의 발전과 함께 변화해 왔다고 해도 과언이 아니다. KDI 공공투자관리센터 연차보고서(2024)에 따르면, 지금까지 민자도로는 69건이 추진되었으며, 이 중 국가가 주무관청으로 추진한 사업은 24건, 지자체가 주무관청으로 추진한 사업은 45건에 달한다. 우리나라의 민자도로는 모두 수익형 민자사업으로 추진되었으며, BTO 외에도 BTO-a 등의 유형으로 진행되었다.

[그림 1] 민자도로 현황



주: KDI 공공투자관리센터 Infracore Database

3. 민자도로의 통행료 설정 방식

민자도로의 통행료는 다양한 요소에 의해 영향을 받지만, 기본적으로는 투입되는 원가와 일정 수익을 회수할 수 있는 수준으로 설정된다고 볼 수 있다. 민간투자사업기본계획(2024) 제11조에 따르면, 민자사업의 수익률 및 사용료 결정 방식은 다음과 같다.

신규 도로를 건설할 경우, 사업의 건설에 투입되는 비용 중 정부 재정지원 금액을 제외한 금액의 현재가치(좌변)와 해당 사업의 운영 과정에서 발생하는 운영수익(운영수입에서 운영비용을 차감한 금액)의 현재가치(우변)가 동일해지는 수준에서 사용료(통행료) 수준이 결정된다. 다만, 아래 비용이나 수입 등은 모두 물가상승이 제거된 불변가격 기준이라는 점을 유념해야 한다. 즉, 아래 식을 기준으로 산정된 통행료는 물가상승이 반영되지 않은 가격이며, 물가상승률을 추가적으로 반영하여 최종 징수요금을 결정한다.

제11조 (수익률·사용료의 결정)

① 수익형 민자사업의 수익률 및 사용료는 다음 산식에 의하여 결정한다.

$$\sum_{i=0}^n \frac{CC_i \text{ 또는 } RC_i}{(1+r)^i} = \sum_{i=n+1}^N \frac{OR_i - OC_i}{(1+r)^i}$$

n : 시설의 준공시점

N : 무상 사용기간 또는 관리운영권 설정기간의 종료시점
(다만, 민간에게 소유권이 영구 귀속되는 시설인 경우는 분석대상기간)

CC_i : 신규시설의 준공을 위해 매년도 투입되는 비용
(다만, 정부재정지원 금액은 제외)

RC_i : 개량운영형의 경우 기존시설에 대한 증설 및 개량 비용
(다만, 정부재정지원 금액은 제외)

OR_i : 매년도 운영수입

OC_i : 매년도 운영비용(다만, 법인세 제외)

r : 사업의 세전 실질수익률(RR)

이를 풀어서 생각해 보면, 결과적으로 투입되는 비용(건설 및 운영)과 일정 수익(사업 수익률 적용)을 주무관청의 재정 지원금과 도로 이용자의 통행료로 회수하는 형태라고 할 수 있다. 이렇게 산정된 통행료는 물가상승을 고려하지 않은 불변가격 기준의 통행료(이하 불변 통행료)이다. 그러나 물가는 경기 변동 등 여러 요인으로 인해 지속적으로 변동하며, 통행료 역시 물가 변동에 영향을 받을 수 있다. 따라서 불변 통행료를 산정한 후, 물가 변동분을 반영하여 주기적으로 인상하는 구조를 갖추고 있다.

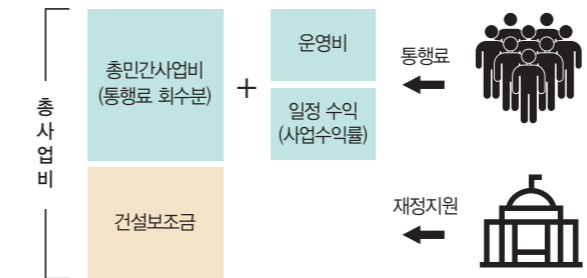
예를 들어보자. A 사업의 총사업비가 1,000억 원, 운영비가 30년간 1,000억 원이라고 가정하자(논의를 단순화하기 위해 사업 수익률이 0이라고 가정한다). 총 2,000억 원을 이용자와 주무관청이 나누어 부담해야 한다. 주무관청이 건설 보조금으로 300억 원을 부담한다면, 나머지 1,700억 원은 이용자들이 지불하는 통행료로 회수해야 한다. 만약 교통량이 연간 425만 대로 추정되었다면, 20년간 총 교통량은 8,500만 대가 될 것이다(차종 간 요금 차이가 없다고 가정한다). 따라서, 해당 통행료는 1,700억 원을 8,500만 대로 나눈 2,000원/대가 될 것이다. 즉, 도로 이용자로부터 해당 통행료를 2,000원씩 징수하여 1,700억 원을 충당하고, 나머지 300억 원은 정부로부터 충당 받는 구조이다.

다만, 앞선 예시에서 제시한 총사업비와 운영비는 물가를 반영하지 않은 불변가를 적용하며, 이를 활용하여 도출한 통행료 역시 물가가 반영되지 않은 불변가이다. 따라서 실제 징수 요금은 불변 통행료에 물가 상승을 반영하여 산정한다. 예를 들어, 가격 기준 시점보다 물가가 10% 상승했다고 가정하면, 2,000원에 110%를 곱한 2,200원을 징수하는 것이다. 다음 해에 전년도보다 물가가 5% 상승했다면, 징수 요금은 2,200원에 105%

를 곱한 2,310원을 징수한다. (다만, 징수 편의를 위해 반올림하여 2,300원을 징수한다.)

즉, 민자사업의 통행료는 사업을 건설하기 위한 총원가를 정부와 사용자가 공동으로 부담하는 과정에서 정부 재정 지원과 교통 수요 등을 종합적으로 반영한 수치라고 할 수 있다. 다시 말해, 사업에 소요되는 사업비와 운영비 및 일정 수익을 정부와 사용자가 나누어 부담하고, 사용자 부담분을 교통량으로 나누어 산정한 금액이 개별 통행료라고 볼 수 있다.

[그림 2] 민자도로의 원가 부담



4. 재정도로와 민자도로의 통행료 수준

민자도로의 통행료 수준을 살펴보기 전에, 한국도로공사가 운영하는 재정도로(고속도로)의 요금 수준을 살펴보면, 폐쇄식을 기준으로 <표 1>에서와 같다. 재정도로의 요금은 2004년 3월 현재의 요금 체계가 적용된 이후 몇 차례 요금 인상이 있었으며, 현재는 2015년에 설정된 요금으로, 기본 요금 900원에 km당 44.3원(1종 기준)의 요금을 적용하고 있다. 기획재정부의 공공요금 산정 기준에 따르면, 공공요금은 공공서비스를 제공하는 데 소요되는 총괄 원가를 보상하는 수준에서 결정한다. 즉, 해당 요금은 한국도로공사가 도로를 건

설한 후 운영 과정에서 소요되는 원가와 유료도로 관리권의 감가상각비 및 적정 수익을 회수할 목적으로 설정된 것이라 할 수 있다. 참고로 유료도로관리권이란, 한국도로공사가 도로를 건설한 후 국가에 기부채납하면서 이를 대가로 건설에 소요되는 원가만큼 국가로부터 부여받는 무형 자산을 말한다.

<표 1> 통합채산제에 따른 도로공사의 요금체계 (단위: 원)

개정 시기	2004년 3월	2006년 2월	2011년 11월	2015년 12월
기본요금 (폐쇄형)	800	862	900	900
거리요금 (1종)	39.1	40.5	41.4	44.3

자료: 사회혁신을 위한 민관협력 증진방안(2018, 김형태 외)

한편, 민자도로의 요금체계는 사업의 특성을 반영하여 설정되기 때문에 재정도로와 같이 일정한 기준을 적용하는 것이 아니라, 앞서 설명한 바와 같이 투자비를 회수할 수 있는 수준의 요금을 징수하는 구조이다.

민자도로 통행료의 적정성 논란이 불거지면서, 2018년 '민자고속도로 공공성 강화를 위한 통행료 관리 로드맵(관계부처 합동)'을 발표했다. 이 발표에서는 국토교통부가 추진한 민자사업에 재정도로의 요금 체계를 적용하였다면 얼마였을지를 제시했으며, 그 내용의 일부가 <표 2>에 나타나 있다. 2018년 당시 민자도로는 재정도로 대비 최대 2.89배에 달하는 요금을 징수하는 것으로 나타났으며, 평균적으로는 1.43배 수준이라고 밝혔다. 이를 2022년 10월 기준으로 업데이트하면, 해당 비율이 1.29배로 일부 인하되었음을 확인할 수 있다.

이는 일부 사업에서 재구성 및 자금 재조달을 통해 요금 인하 노력이 반영되었고, 요금 인하를 하지 않은 사업은 요금이 동결되었음을 나타낸다.



〈표 2〉 민간투자사업과 재정도로 요금수준 비교

사업명	과거요금 (2018.8)	현행요금 (2022.10)	재정도로 요금 ¹⁾	재정도로 대비 배수 (과거요금)	재정도로 대비 배수 (현행요금)
인천공항	6,600	6,600	2,900	2.28	2.28
천안-논산	9,400	4,900	4,500	2.09	1.09
대구-부산	10,500	5,000	4,500	2.33	1.11
수도권제1순환	3,200	3,200	2,900	1.10	1.10
부산-울산	4,000	4,000	3,400	1.18	1.18
서울-춘천	5,700	4,100	3,800	1.50	1.08
용인-서울	1,800	1,800	2,100	0.86	0.86
인천대교	5,500	5,500	1,900	2.89	2.89
서수원-평택	2,700	2,600	2,300	1.17	1.13
평택-시흥	2,900	2,900	2,800	1.04	1.04
수원-광명	2,600	2,600	2,200	1.18	1.18
광주-원주	4,200	4,200	3,400	1.24	1.24
부산신항제2배후	1,900	1,900	1,600	1.19	1.19
인천-김포	2,600	2,600	2,300	1.13	1.13
상주-영천	6,700	6,700	5,100	1.31	1.31
구리-포천	3,800	3,600	3,100	1.23	1.16
안양-성남	1,900	1,900	2,000	0.95	0.95
옥산-오창	1,500	1,500	1,400	1.07	1.07
서울-문산	-	2,900	2,500	-	1.16
봉담-송산	-	2,300	1,700	-	1.35
화성-광주	-	3,700	2,300	-	1.61
평균				1.43	1.29

1) 「민자고속도로 공공성 강화를 위한 통행료 관리 로드맵」(관계부처 합동, 2018.8)에서 발췌.
 단, 당시 개통 전인 서울-문산, 봉담-송산 및 화성-광주 고속도로는 폐쇄식 요금체계(기본요금 900원 + 거리비례요금 44.3원/km)를 바탕으로 작성
 자료: 사후적격성 조사분석 등 민간투자사업 인식개선 연구(KDI, 2023)

여기서 몇 가지 유념할 점이 있다. 먼저, 재정도로의 요금 수준이 10년 가까이 고정되어 있다는 점이다. 물가 상승뿐만 아니라 신규 도로건설로 인한 감가상각비를 고려할 때, 관련 원가는 지속적으로 상승했을 것으로 추정되지만, 이를 회수하기 위한 요금 수준은 10년 가까이 고정되어 왔으며, 한국도로공사의 재정 상황에 부정적인 영향을 주었을 것이다.

다음으로, 민자도로 역시 요금 인상이 없거나 오히려 낮아졌다는 점이다. 민자도로는 주기적으로 물가 상승을 반영하여 요금을 인상해야 하지만, 실제로는 오히려 낮아졌다. 그 원인은 일부 도로의 경우 재구성이나 자금 재조달을 통한 주무관청의 노력도 있었지만, 정책적으로 요금을 동결한 것이 가장 큰 원인이다. 그렇다면, 민자도로의 요금을 정책적으로 동결하게 되면 해당 손해를 민간사업자가 부담한다는 의미인가? 그렇지 않다. 주무관청에서 매년 '미인상 보전금'이라는 명목으로 민간사업자에게 요금 미인상으로 인한 손실을 보전해주고 있다. 즉, 원래대로라면 민자도로의 통행료는 물가 상승에 따라 요금을 인상해야 하지만, 정책적으로 민자도로의 통행료를 동결시켰고, 이에 따른 손해는 정부가 부담하고 있다는 의미이다. 결과적으로, 재정도로와 민자도로 모두 물가 상승에도 불구하고 요금 수준을 동결시켰으며, 공공 부분의 재정부담으로 해결하고 있다고 볼 수 있다. (유사한 개념으로, 명절 고속도로 통행료 무료화에 따른 손실은 정부가 민간사업자에게 보상해 주고 있다.)

그렇다면, 민자도로는 왜 재정도로보다 요금이 높을까? 민자도로의 통행료는 재정도로와 비교할 때 최대 2.89배에 달한다. 재정도로 대비 가장 통행료가 높은 도로는 인천공항고속도로와 인천대교로, 재정도로보다 2배 이상 높은 것으로 나타났다. 여러 원인이 있겠

지만, 그중 가장 큰 원인은 공사비의 차이로 볼 수 있다. 2022 도로업무편람에 따르면, 고속도로 신설 시 교량의 건설비용이 다른 유형보다 월등히 높은 것으로 확인된다. 더욱이, 두 개 사업이 인천공항을 연결하는 교량이기 때문에, 장거리 해상교량이라는 점을 감안할 때 단위당 건설비가 더 높을 것으로 추정할 수 있다. 즉, 해당 시설을 건설하는 데 높은 공사비가 소요되었고, 이를 회수하기 위해서는 통행료가 높을 수밖에 없다.

〈표 3〉 고속국도 건설비용(공종별)

구분	토공 및 기타 (억원/km)	교량 (억원/km)	터널 (억원/km)
신설(4차로)	314	549	311
확장 (4차로 확폭)	180	549	311

자료: 2022 도로업무편람(국토교통부)

또 하나의 원인으로 통합채산제와 독립채산제의 차이를 꼽을 수 있다. 재정도로와 민자도로는 모두 원가를 회수하는 수준에서 통행료를 설정한다는 공통점이 있지만, 재정도로는 통합채산제를, 민자도로는 독립채산제를 적용한다는 점에서 차이가 있다. 재정도로에서 적용하는 통합채산제에서는 A도로 건설을 위해 대규모의 투자비가 소요되었다고 해도, 전체 도로망의 누적 투자비에 희석되는 특징이 있다. 즉, 특정 사업을 수행할 때 공사비가 얼마나 소요되는지보다는 지금까지 건설된 모든 도로의 투자비와 모든 도로의 통행량을 바탕으로 통행료가 설정된다. 다시 말해, 재정도로는 경부고속도로 등 투자 회수가 완료된 흑자 노선까지 통합하여 요금을 책정하기 때문에, 단위당 요금이 낮을

수밖에 없는 것이다. 반면, 민자사업은 독립채산제를 적용하므로 A 도로 건설을 위해 대규모의 원가가 소요되면, 해당 도로의 수익으로 원가를 회수해야 한다. 이로 인해, 공사비가 높은 경우 통행료가 높아질 수밖에 없다. 반면, 용인~서울 고속도로의 경우 공사비 대비 통행량이 많기 때문에 오히려 재정도로보다 낮은 요금을 징수할 수 있었다. 즉, 재정도로는 적자 노선과 흑자 노선을 모두 통합하여 단일 통행료 체계를 적용하기 때문에 형평성에 중점을 두었다면, 민자도로는 개별 사업의 투자비를 회수하는 수준으로 통행료를 설정하므로 해당 시설의 이용자가 투자비를 부담하는 원칙, 즉 수익자 부담의 원칙에 따라 통행료가 설정되었다고 볼 수 있다. 두 가지 유형의 도로는 목적과 철학이 다르다는 점을 고려하고, 민자도로와 재정도로의 요금 차이를 다시 바라볼 필요가 있다.

또한, 앞서 언급된 재정도로의 요금 수준 동결로 인해 민자도로의 요금이 높다는 착시가 발생할 수 있다. 민자도로의 요금이 비싼 것일까, 아니면 비교대상인 재정도로의 요금이 싼 것일까라는 질문에 필자는 후자에 더 무게를 두고 싶다. 앞서 확인한 바와 같이 재정도로의 요금은 2015년 이후 동결되었다. 2015년 말부터 2023년 말까지 소비자 물가지수가 18.6% 상승했고, 최근 건설 공사비의 급격한 상승 등을 감안할 때, 재정도로의

요금도 적정 수준보다 낮게 형성되어 있다고 볼 수 있다. 요컨대 민자도로 통행료의 벤치마크로서 재정도로의 적정성에 의문을 제기할 수밖에 없다.

그러나, 이렇게 낮은 통행료에도 불구하고, 한국도로공사의 재무 상태는 양호한 것으로 보인다. 최근 전력공기업인 한국전력공사의 재무 상태 악화가 사회적인 논란이 되었으며, 그 원인 중 하나로 낮은 전력요금에 거론된 것을 생각하면 의아할 수 있다. 그 원인은 한국도로공사의 특이한 회계 처리 방식에 있다. 한국도로공사는 이익이 많이 발생하면 유료도로관리권의 감가상각비를 늘리고, 반대로 이익이 적게 발생하면 감가상각비를 줄이는 독특한 회계 처리 방식을 적용하고 있다. 이를 통해 한국도로공사의 도로부문 당기순이익을 항상 0으로 맞추고 있다.

도로공사의 통행료 수준이 낮다면 어떻게 될까? 통행료 수입에서 각종 운영원가를 제외한 나머지 금액을 감가상각비로 인식하기 때문에, 낮은 통행료 수준으로 인해 총 매출이 낮아지면 감가상각비를 줄인다. 이런 방법을 적용하면, 아무리 통행료가 낮더라도 운영비 정도만 회수할 수 있으면, 한국도로공사가 적자가 발생하거나 재무 상태가 악화되지 않는다. 사실 정확히 말하면, 적자가 발생하거나 재무 상태가 악화되지 않는 것으로 '보인다'. 이것이 그간 많은 공공요금 논란과 공기업의 재정 건전성 논란에서 한국도로공사의 재정 건전성이

논의되지 않았던 이유이다. 실제로는 한국도로공사의 재정부담이 증가하고 있고, 이는 국민들의 부담으로 이어진다는 점은 유념할 필요가 있다. 이러한 관점에서 재정도로의 통행료 인상이 지속적으로 논의되어 왔으나, 아직까지 구체적인 방안이 발표되지는 않았다. 즉, 재정도로는 통행료 회수 원가를 이익 수준에 따라 조정하고, 10여 년간 동결함과 동시에 통합채산제를 적용하고 있기 때문에 민자도로의 적절한 벤치마크로 보기 어려운 측면이 있다.

5. 시사점

지금까지 민자도로의 통행료 산정 구조를 살펴보고, 재정도로와 비교하여 적절성을 논의해 보았다. 민자도로는 실제 이용자들이 통행료를 지급하여 해당 시설의 원가를 회수하는 데 초점을 맞추고 있으며, 재정도로는 전체 시설의 원가를 전체 이용자들이 공동으로 부담하는 구조이다. 이러한 관점에서 볼 때, 사실 민자도로와 재정도로는 실이용자와 정부 사이에서 누가 얼마만큼 부담하는지의 차이라고 해도 과언이 아니다. 이용자가 모두 부담해야 한다는 생각도, 정부가 모두 부담해야 한다는 생각도 사람마다 다를 수 있으며, 틀린 것은 아니다. 또한, 정부의 부담은 결국 우리 모두의 몫이라는 점에서, 실제 이용자가 부담하는 것이 바람직한지, 모든 국민들이 조금씩 부담하는 것이 바람직한지에 대한 물음이라고 할 수 있다.

이러한 측면에서 민자도로와 재정도로는 큰 틀에서는 부담하는 주체를 달리한 것일 수 있다. 민자도로는 이용자의 부담을 높인 형태이고, 재정도로는 정부의 부담을 높인 것일 뿐이다.

민자도로 통행료에 대한 많은 논란을 해결하는 방법은 의외로 단순하다. 사용자로부터 징수하는 요금을

낮추고, 부족한 부분은 정부가 메워주는 방식을 적용하는 것이다. 그러나 부족한 재정을 보완하고자 만들어진 것이 민자제도인데, 통행료를 보전하기 위해 재정을 투입하는 것이 적절한 방법인지 생각해 볼 필요가 있다. 또한, 재정을 투입하여 특정 도로 이용자에게 금전적으로 보조하는 방법이 공정하다고 생각해야 할지도 의문이다.

지금까지 민자도로의 통행료 논란에서 이와 같은 점이 논의된 바는 찾아보기 어렵다. ‘공짜 점심은 없다’는 말처럼, 재정도로의 요금이 싼 만큼 우리 국민들이 세금으로 부담해야 하는 몫이 있고, 민자도로의 요금이 비싸면 세금으로 부담하는 몫이 줄어든다는 점을 앞으로의 민자도로 통행료 논란에서 함께 논의해야 할 것이다. 🇰🇷



〈표 4〉 소비자물가지수

구분	2015/12	2016/12	2017/12	2018/12	2019/12	2020/12	2021/12	2022/12	2023/12
소비자물가지수 (월별)	95.07	96.342	97.698	98.988	99.719	100.33	104.04	109.26	112.73

자료: 한국은행 경제통계시스템