

서울주택도시공사 한강 리버버스 출자 시행 동의안 검 토 보 고

의 안 번 호	1645
------------	------

2024. 02. 26.
주택공간위원회
수 석 전 문 위 원

1. 제안경위

- 2024. 2. 5. 서울특별시시장 제출 (2024. 2. 7. 회부)

2. 제안이유

- 한강에 새로운 수상 대중교통수단 도입을 통한 대중교통의 다양화로 시민들의 대중교통 이용 편의성을 증진시키고, 수상교통으로 한강 내 주요 거점의 연결을 통한 관광산업 활성화를 위해 리버버스 사업 추진
- 한강 주요 지역의 연결을 통해 한강 개발을 더욱 활성화 시킬 수 있는 수상이동수단으로 잠재력이 풍부한 한강의 수변공간 개발 사업에 창동 씨드 큐브, 마곡산업단지, 동남권물류단지 등을 수행한 공사가 참여하여 리버버스의 대중교통으로서의 운영, 시 재정지원 및 수익 공유시 회계투명성 강화와 공공재원 환수 등 공공성 및 회계투명성 등을 확보 하고자 함.
- 「지방공기업법」 제54조 등에 따라 의회동의를 얻고자 함.

3. 주요내용

가. 한강 리버버스 사업개요

- 운항구간 : 마곡 ~ 잠실 구간

- 사업기간 : 운항개시일로부터 20년
- 선박도입 : '24년 8척 예정
- 운영주체 : 서울주택도시공사와 (주)이크루즈가 참여 설립 예정인 회사
(서울주택도시공사 51% : (주)이크루즈 49%)

나. 한강 리버버스 사업계획

- 선착장 개소 7개소(마곡,망원,여의도,잠원,옥수,뚝섬,잠실), 리버버스 8척, 선착장 부대시설(편의점, 카페, 음식점 등 편의시설) 운영
- 운행시간 : 평일 6시30분~22시30분(68회 운항), 주말·공휴일 9시30분~22시30분(48회 운항)
- 운행간격 : 출퇴근시간 15분 간격 및 급행운항(16회), 출퇴근외시간 30분 간격 운항

다. 한강 리버버스 사업비 및 재원조달

- 서울주택도시공사와 (주)이크루즈가 총사업비를 출자지분과 동일한 비율로 투자

라. 한강 리버버스 사업 출자 타당성

- 선박, 부대시설 사업비를 운항수입 및 부대시설 수입 등으로 회수하여 수익성 확보

마. 한강 리버버스 사업 기대효과

- 시민들이 쾌적하고 편안한 출·퇴근길을 경험하며 라이프 스타일이 바뀌고,

친환경 대중교통수단으로 기후위기에 대응

- 한강의 주요 거점을 연결하는 한강 리버버스를 매력적인 관광자원으로 활용해 3천만 관광객 시대를 열고 도시경쟁력 강화

4. 검토사항

가. 동의안 제출 배경

- 이 출자 시행 동의안은 새로운 수상 교통수단을 도입하여 대중교통 다양화와 한강 이용 편의성 증진, 관광산업 활성화 등을 도모하기 위한 “한강 리버버스” 사업의 시행에 앞서, 서울주택도시공사(이하 SH공사)가 (가칭)한강 리버버스 주식회사에 총 51억원을 출자하려는 것으로, 「지방공기업법」 제54조제2항¹⁾에 따라, 시의회의 의결을 받고자 제출되었음.

나. 사업 추진경위

- 이 사업은 2023년 3월 9일 서울시에서 발표한 “그레이트 한강 프로젝트 추진계획”에는 포함되어 있지 않았으나, 3월 13일 시장 지시사항²⁾에 따라 한강사업본부(現 미래한강본부)에서 내부검토를 시작하게 되었음.
- 이후 2023년 5월 한강사업본부(現 미래한강본부)는 “한강 리버버스 도입·운영 추진계획”을 수립³⁾하여 리버버스 운영사업자 공모⁴⁾ 및 우선

1) 「지방공기업법」

제54조(다른 법인에 대한 출자) ①공사는 공사의 사업과 관계되는 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 지방자치단체의 장의 승인을 받아 지방자치단체 외의 다른 법인에 출자할 수 있다.

② 제1항에 따른 출자를 하기 위하여 공사의 사장은 대통령령으로 정하는 방법 및 절차에 따라 출자의 필요성 및 타당성을 검토하여 지방자치단체의 장에게 보고하고 의회의 의결을 받아야 한다.

③ 제1항에 따른 출자의 한도는 대통령령으로 정한다.

2) 시장 지시사항 67번(2023.3.13.)

협상대상자 선정⁵⁾, 선착장 조성 등을 위한 공유재산심의⁶⁾, 투자심사위원회⁷⁾ 등의 절차를 거친 후, 같은해 10월 16일에는 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약서 동의안」과 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례안」을 시의회에 제출하여, 환경수자원위원회 심사를 거쳐 지난 제321회 정례회 본회의(2023.12.22.)에서 원안 가결되었음.

<추진경위>

- 2022.08.08. 그레이트 선셋 한강 프로젝트 구상 발표(시장)
- 2022.09.01. 그레이트 선셋 한강 프로젝트 내부방침(행정2부시장 방침 제199호)
- 2023.03.09. 그레이트 한강 프로젝트 발표(시장)
- 2023.03.22. 그레이트 한강 프로젝트 전담기구 설치 검토 발표(시장)
- 2023.03.30. SH공사 사장 요청사항 제39호(공사 내 전담기구 설치 가능여부 검토)
- 2023.05.17. 한강 리버버스 도입·운영 추진계획 수립(서울시 한강사업본부)
- 2023.06.12. SH공사, 그레이트 한강 등 서울시 정책사업 추진을 위한 임시조직(TF) 설치 및 정비(안)(SH공사 경영관리부-2081, 2023.6.12.)
- 2023.06.15. 서울 리버버스 운영사업 공모계획
- 2023.07.26. 우선협상대상자 선정결과 통보((주)이크루즈)
- 2023.09.19. 서울시 공유재산 심의(조건부적정)
- 2023.10.17. 서울시 투자심사위원회 심의(조건부추진)
- 2023.12.22. 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약서 동의안」, 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례안」 시의회 의결(동의)
- 2024.02.01. 한강 리버버스 운항계획 발표 (시장)

- SH공사는 서울시의 “그레이트 한강 프로젝트” 발표 이후 2023년 3월 자체 검토⁸⁾를 거쳐 한강개발사업을 전담하는 TF 조직을 신설⁹⁾하고, 현

3) “한강 리버버스 도입·운영 추진계획”(서울시 한강사업본부, 수상기획과-2902, 2023.5.17.)

4) “「서울 리버버스 운영사업」공모계획”(서울시 한강사업본부, 수상기획과-3647, 2023.6.15.)

5) “제안서평가위원회 평가결과 및 협상 일정 안내”(서울시 미래한강본부, 서울항조성과-263, 2023.7.26.)

6) “2023년 제4차 공유재산심의회 결과보고”(서울시 재무국, 재산관리과-11145, 2023.9.27.)

7) “2023년 제8차(10월) 투자심사위원회 개최결과 알림(미래한강본부)(서울시 재정기획관, 재정담당관-13124, 2023.10.25.)

8) 사장 요청사항 제39호(2023.3.30.)

9) “그레이트 한강 등 서울시 정책사업 추진을 위한 임시조직(TF) 설치 및 정비(안)”(서울주택도시공사, 경영관리부-2081, 2023.6.12.)

재 그레이트 한강 프로젝트의 주요 시행기관으로서 역할을 수행하고 있음.

- 현재, SH공사는 한강 리버버스 사업을 위해 서울시의 사업자 공모과정을 통해 선정된 (주)이크루즈¹⁰⁾와 함께 공동사업 시행자로서 사업계획 수립 및 운영방안 등을 마련 중에 있으며, 향후 “그레이트 한강 프로젝트”의 주요사업 중 ‘노들예술섬 조성사업’, ‘서울링 조성사업’, ‘서울항 및 곤돌라 조성사업’, ‘한강아트피어 및 한강 수상호텔 조성사업’ 등에도 참여하는 방안을 검토 중인 것으로 파악되는바, 향후 사업 시행에 따른 시너지 효과도 기대할 수 있겠음.
- 참고로, SH공사가 “그레이트 한강 프로젝트”에 참여하여 한강 수상 및 수변 개발에 따른 건설 및 운영·관리사업을 수행할 수 있도록 근거를 마련하고자 이번 임시회에 「서울주택도시공사 설립 및 운영에 관한 조례 일부개정조례안」이 발의¹¹⁾되어 우리 위원회에 회부된 상태임.

다. 사업의 개요

- “한강 리버버스 사업”은 현재 서울시에서 추진 중인 “그레이트 한강 프로젝트”사업의 일환으로 진행되고 있으며, 향후 시민을 위한 수상 대중교통수단과 동시에 관광 수단으로 이용될 전망이다.
- 이 사업은 ‘마곡, 망원, 여의도, 잠원, 옥수, 뚝섬, 잠실’까지 총 7개소에 선착장과 부대시설을 설치하여 운영하고, 친환경(3등급) 선박¹²⁾

10) (주)이크루즈는 현재 한강 유람선을 운항하고 있는 기업으로 여의도, 잠실, 뚝섬, 양화, 잠두봉, 선유도, 서울숲, 김포, 인천지역에 총 7개 선착장과 2개의 터미널을 운영하고 있음.(출처: 이랜드 크루즈 홈페이지, <http://www.elandcruise.com>)

11) 박 석 의원 1인발의, 의안번호 1296 「서울특별시 서울주택도시공사 설립 및 운영에 관한 조례 일부개정조례안」

12) 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제6조제2항, 「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」, 「환경친화적 선박 및 기자재 인증제도 운영요령」에 따르면 환경친화적 선박이란, “해양오염저감기술 또는 선박에너지 효율기술 적용 설계선박”, “액화천연가스, 수

총 8척을 도입하여 주중에는 06시 30분부터 22시 30분까지, 1일 편도기준 총 68회를 운항하고, 주말에는 09시 30분부터 22시 30분까지, 1일 총 48회를 운항할 계획이며, 평일 출근 시간대인 06시 30분부터 09시까지와 퇴근시간대인 18시부터 20시 30분까지 마곡-여의도-잠실간 급행노선을 1일 총 16회 운항할 계획임.¹³⁾

- 운항 노선 중 마곡부터 잠실까지 총 75분이 소요될 것으로 예상되며, 급행선박의 경우 총 54분이 예상됨.

구		분	내	용				
사		업	명	한강 리버버스 사업				
사		업	위	치	마곡, 망원, 여의도, 잠원, 옥수, 뚝섬, 잠실			
세 부 내 용	리	버	버	스	선박 수 : 8척			
	선	착	장	부	대	시	설	7개소(1층 2개소, 2층 5개소)
	운	항	횟	수	주중: 일68회(06:30~22:30) 주말: 일48회(09:30~22:30)			
	운	항	간	격	평일 출퇴근(06:30~09:00, 18:00~20:30) 15분, 그 외 30분			
	소	요	시	간	마곡~잠실 75분, 급행(마곡~여의도~잠실) 54분			
	접	근	성	개	선	마곡, 망원, 잠실 버스노선 신설 및 조정하여 5분 이내 접근개선		



출처 : 한강리버버스 출자타당성 검토보고서, p.13(서울주택도시공사, 예교지성회계법인)

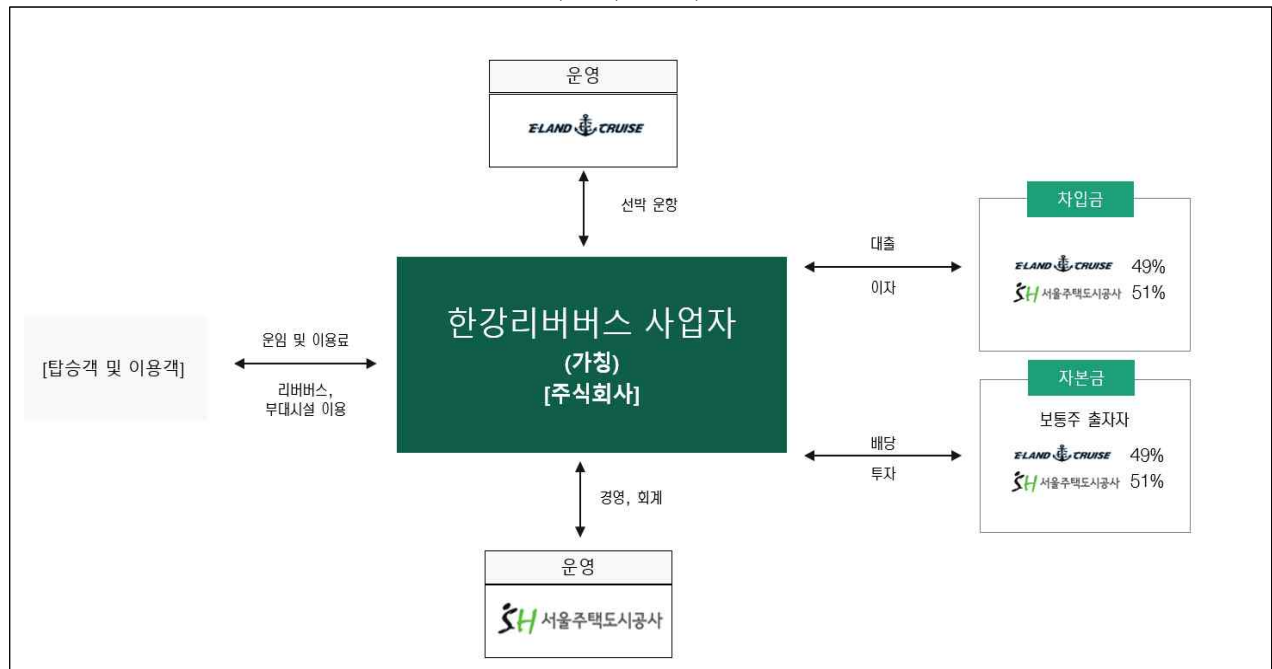
소, 암모니아 등 친환경에너지 추진 선박”, “충전받은 전기에너지를 동력원으로 하는 전기추진 선박”, “연료와 전기에너지를 조합하여 동력으로 사용하는 하이브리드 선박”, “수소 등을 사용하여 발생시킨 전기에너지를 이용한 연료전지 선박”을 의미함.

또한 해양수산부(한국해양교통안전공단)에서는 환경친화적 선박의 인증등급에 따라 보조금을 차등 지원하여 환경친화적 선박의 보급을 촉진하고 깨끗한 해양환경을 조성하고 있음.

- 13) “잠실~여의도 단 30분 한강 리버버스, 서울시 수상 대중교통 시대 연다”(서울시 보도자료, 2024.2.1.)

- 이 사업을 추진하기 위해 SH공사 51억원, 공동사업자인 (주)이크루즈는 49억원을 각각 출자하여, 가칭 “한강 리버버스 주식회사”를 설립하고, SH공사는 경영과 회계, (주)이크루즈는 선박 운항을 전담할 예정임.

<사업추진 구조>



출처 : 한강리버버스 출자타당성 검토보고서, p.15(서울주택도시공사, 예교지성회계법인)

- 도입예정인 총 8척의 친환경 선박은 현재 설계 및 건조를 진행 중인 것으로 확인¹⁴⁾되며, 선박은 1척당 150톤급으로 총 199명의 승객이 탑승 가능한 디젤 및 전기 하이브리드 선박으로, 선박 내에 카페테리아 및 자전거 거치대, 한강조망 및 개별업무가 가능한 개인테이블이 설치되어, 이용객에게 편의를 제공할 계획임.

14) “한강 리버버스 선박 건조현장 방문보고”, 서울주택도시공사 한강기획부(TF)-435(2024.2.22.)

<한강 리버버스 친환경 선박 개요>

구 분	내 용	비 고
친 환 경 선 박	디젤엔진 대비 이산화탄소 48% 감축	하이브리드
규 모	길이 35m, 폭 9.5m, 150ton, 199인승	
속 력	평균속력 17노트(31km/h), 최대속력 20노트(37km/h)	
특 징	파노라마 통창 구조와 개인테이블, 한강조망 및 이동시 개별업무가능	
	선내 카페테리아에서 간단한 식음료 제공	
	실시간 위치정보 제공	
	자전거 거치대 22개	



출처 : 한강리버버스 출자타당성 검토보고서, p.16(서울주택도시공사, 예교지성회계법인)

- 한편, 총 7개소의 선착장에는 부대시설인 편의점 7개소, 카페 9개소, 음식점 3개소를 운영함으로써, 한강 리버버스를 이용하는 시민들에게 편의 제공 및 관광수요를 유도할 계획이며, 현재 미래한강본부는 서울시 공유재산심의(재심의)를 준비 중¹⁵⁾인 것으로 확인됨.

15) 2023년 9월 제4차 공유재산심의회에서 리버버스 도입을 위한 선착장 및 부잔교 설치에 대해 의결을 받았으나, 이후 선착장 설치 장소가 일부 변경되어 재심의를 준비 중에 있는 것으로 확인됨.

<한강 리버버스 선착장 설치 개요>

구 분	내 용	비 고
규 모	가로 40m x 세로 15m 7개소	
세 부 면 적	편의점 7개소 (1개소 당 연면적 135㎡)	
	카페 2층 2개소 (1개소 당 연면적 600㎡)	
	카페 1층 7개소 (1개소 당 연면적 135㎡)	
	음식점 3개소 (1개소 당 연면적 600㎡)	



출처 : 한강리버버스 출타타당성 검토보고서, p.17(서울주택도시공사, 예교지성회계법인)

라. 수요 추정

1) 교통 및 관광수요 추정개요

- 서울시 미래한강본부는 한강 리버버스 사업의 사업타당성 검토에 앞서 리버버스를 이용하는 승객의 규모를 사전에 파악하여 사업의 연간 매출액 및 운영수익 산출시 활용하고자 용역을 실시 중에 있으며, 사업시작 연도인 2024년부터 2053년까지 총 30년간의 교통 및 관광수요를 분석한 추정결과를 분석하였음.¹⁶⁾¹⁷⁾

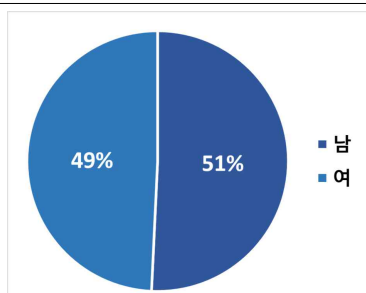
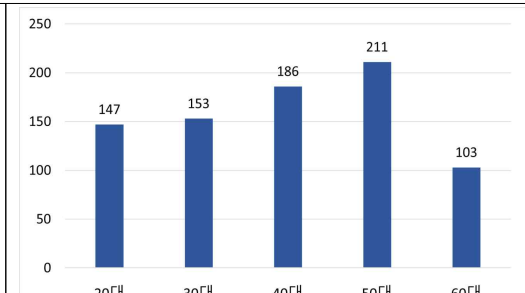
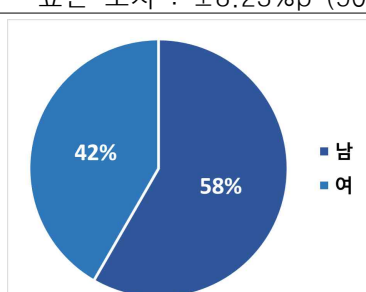
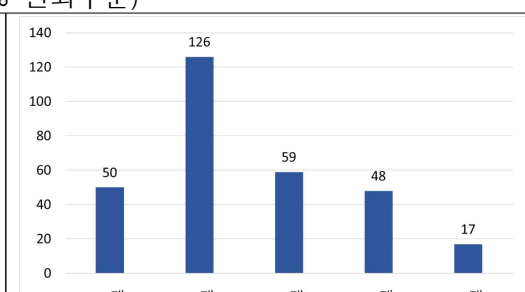
- **교통수요 추정**은 KDI공공투자관리센터의 “예비타당성조사 수행을 위한 세부지침(도로·철도부문)”을 준용했으며, 시간적 범위는 사업시작 연도인 2024년부터 2053년까지, 공간적 범위는 서울시에서 한강을 끼고 있는 자치구(직접 영향권)와 서울시 전역(간접 영향권)으로 설정했음.
- 분석 데이터는 국가교통DB¹⁸⁾에서 제공하는 교통통계DB(2019년)를 사용했으며, 교통수요분석 프로그램인 EMME4¹⁹⁾ 프로그램을 사용하여 교통수요를 추정함.
- **관광수요**는 서울시의 “2022~2026 제7차 서울권 관광개발계획”(2022), 문화체육관광부의 “2022년 국민여행조사 보고서” 및 “2022 외래관광객조사” 데이터를 활용했으며, 리버버스 이용의향 비율 및 신규 수요 비율 등을 조사하기 위해 별도의 설문조사를 실시했음.
- 설문조사는 2024년 1월 10일부터 16일까지 7일간 스마트폰 어플리케이션 “오픈서베이”를 활용했으며, 이 어플리케이션에 가입되어 있는 20~60대 연령의 패널 중 내국인 800명 및 외국인 300명을 대상으로 설문조사를 실시했고, 특히 리버버스 이용요금 3,000원을 기준으로 이용의향이 있는지 여부와 최대지불의사액 등을 조사했음.

16) 리버버스 도입·운영에 따른 교통 및 관광수요를 추정하기 위해, 현재 서울시 미래한강본부에서는 “서울 리버버스 도입 추진방안” 용역을 2023년 8월 22일부터 진행 중에 있으며, 1·2차 용역으로 2개 연도에 걸쳐 한강 리버버스 운영방안 및 선착장의 확보·정비, 접근성 개선 등을 준비 중에 있고, 타당성 및 경제성분석도 포함하여 진행 중에 있음.

17) 이 용역의 계약기간은 올해 6월 16일까지로, 시의회 출자동의안을 제출한 현재까지 용역결과가 확정되지 않은 상태임. 따라서, 내부검토 중인 자료 중 현 시점에서 분석·도출된 리버버스의 교통 및 관광수요 추정결과를 활용함.

18) 한국교통연구원 교통빅데이터연구본부에서 국가 교통기초통계를 종합적으로 조사·분석·관리하는 데이터베이스이며, 국가승인통계임(<https://www.ktdb.go.kr/>)

19) 교통수요분석 분야에서 사용하는 소프트웨어 프로그램

구분	표본 수	상세
내국인	800명	- 응답 기간 : 2024.01.17.(수) ~ 2024.01.19.(금) - 설문 대상 : 20세 이상의 전국 거주 내국인 - 수집 방법 : 설문조사 전문 업체 (주)오픈서베이의 패널 대상으로 온라인 응답 수집 - 문항 수 : 27문항 - 표본 오차 : $\pm 2.91\%p$ (90% 신뢰수준)
		 
외국인	300명	- 응답 기간 : 2024.01.22.(월) ~ 2024.01.24.(수) - 설문 대상 : 미국, 중국, 일본 3개국의 한국 방문 경험이 있는 20세 이상 외국인 - 수집 방법 : 설문조사 전문 업체 (주)오픈서베이의 패널 대상으로 온라인 응답 수집 - 문항 수 : 24문항 - 표본 오차 : $\pm 8.23\%p$ (90% 신뢰수준)
		 

출처 : 서울시 내부 검토자료

2) 교통 및 관광수요 추정 결과

- **교통수요** 추정결과, 2024년부터 2053년까지 1일 평균 교통수요는 약 3,800여명으로 분석되었으며, 연평균 교통수요는 약 131만 6천여명으로 분석되었음.
- 리버버스의 교통수요²⁰⁾에 따른 교통승선율²¹⁾은 평균 약 31%로 분석되었

20) 일별 교통수요는 교통통계DB를 활용하여 분석프로그램인 EMME4의 추정치이며, 연도별 교통수요는 일별 교통수요 × 345일((주)이크루즈의 1년 중 실제 운항일수를 적용)

21) 교통수요 = 교통승선율 × 1일 운영횟수 × 최대탑승인원

으며, 관광수요에 따른 **관광승선율**²²⁾은 연평균 12.2%로 분석되었고, 교통 및 관광수요를 모두 합한 승선율은 약 43% 수준일 것으로 분석되었음.

- 그러나, 교통수요 추정결과는 현재 교통 및 관광수요를 포함한 서울시 용역(서울 리버버스 도입 추진방안 용역)이 진행 중임에 따라, 교통수요를 측정하는 절차 및 분석에 사용된 데이터나 결과 등에 대한 설명자료가 제출되지 않아, 교통수요의 적정성 여부는 확인이 불가능한 상황임.

연도	교통수요		교통 승선율	관광수요		관광 승선율	일당 총 승선수 (A+B)	총 승선율
	명/일(A)	명/년		명/일(B)	명/년			
2024	3,902	448,730	31.9%	498	171,912	4.1%	4,400	36.0%
2025	3,902	1,346,190	31.9%	1,495	515,737	12.2%	5,397	44.1%
2026	3,888	1,341,291	31.8%	1,495	515,737	12.2%	5,383	44.0%
2027	3,874	1,336,392	31.6%	1,495	515,737	12.2%	5,368	43.9%
2028	3,859	1,331,493	31.5%	1,495	515,737	12.2%	5,354	43.7%
2029	3,845	1,326,594	31.4%	1,495	515,737	12.2%	5,340	43.6%
2030	3,831	1,321,695	31.3%	1,495	515,737	12.2%	5,326	43.5%
2031	3,827	1,320,315	31.3%	1,495	515,737	12.2%	5,322	43.5%
2032	3,823	1,318,935	31.2%	1,495	515,737	12.2%	5,318	43.4%
2033	3,819	1,317,555	31.2%	1,495	515,737	12.2%	5,314	43.4%
2034	3,815	1,316,175	31.2%	1,495	515,737	12.2%	5,310	43.4%
2035	3,811	1,314,795	31.1%	1,495	515,737	12.2%	5,306	43.3%
2036	3,809	1,313,967	31.1%	1,495	515,737	12.2%	5,303	43.3%
2037	3,806	1,313,139	31.1%	1,495	515,737	12.2%	5,301	43.3%
2038	3,804	1,312,311	31.1%	1,495	515,737	12.2%	5,299	43.3%
2039	3,801	1,311,483	31.1%	1,495	515,737	12.2%	5,296	43.3%
2040	3,799	1,310,655	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,294	43.3%
2041	3,798	1,310,310	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,293	43.2%
2042	3,797	1,309,965	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,292	43.2%
2043	3,796	1,309,620	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,291	43.2%
2044	3,795	1,309,275	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,290	43.2%
2045	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2046	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2047	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2048	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2049	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2050	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2051	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2052	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%
2053	3,794	1,308,930	31.0%	1,495	515,737	12.2%	5,289	43.2%

출처 : 서울시 내부 검토자료

22) 관광수요 = 관광승선율 × 1일 운영횟수 × 최대탑승인원

○ **관광수요의 경우**, 내국인과 외국인 관광수요를 구분할 수 있고, 그에 따른 편익도 다르게 나타나므로, 이에 대한 각각의 편익을 추정하였음.

- 내국인 관광객 통계²³⁾ 중 ‘여행지에서의 활동’에 응답한 비율과 외국인 관광객 통계²⁴⁾ 중 ‘자연경관 감상’에 응답한 비율, 설문조사 응답 중 ‘리버버스를 이용할 의향이 있다’고 답한 응답비율을 활용해 리버버스 이용객의 ‘최대가능 잠재수요’를 추정한 결과, 연간 내국인은 약 134만 4천여명, 외국인은 약 219만 2천여명으로, 총 353만 5천여명으로 잠재수요가 추정됨.²⁵⁾

- ‘편익추정 대상수요’는 내국인 및 외국인을 구분하여 탑승률 및 신규 수요 비율²⁶⁾을 활용해 추정했으며, ‘최대가능 잠재수요’가 커도 실제 리버

23) 2022 국민여행조사, 문화체육관광부

24) 2022 외래관광객조사, 문화체육관광부

25) 리버버스의 1항차당 탑승정원 및 1년중 운항일수, 운항일 중 평일 및 주말, 공휴일 각각의 일수와 운행횟수를 이용하여 이용객에게 제공되는 총 공급량을 산출함

- 리버버스는 1년 중 345일 운항(평일 233일, 주말 및 공휴일 112일)

- 평일에는 출퇴근 시간 12항차, 출퇴근시간 외 22항차로 하루 총 34항차(왕복기준)가 운행, 주말 및 공휴일은 전체가 출퇴근시간외 시간에 해당하며 24항차만 운행하는 것으로 가정

- 관광수요는 출퇴근시간외 시간에만 발생한다고 가정, 1항차당 탑승정원은 199명임

구분	운항 일수 (일/년)(①)	출퇴근	운행 횟수 (회/일)(②)	탑승정원 (명/회)(③)	공급 (명/년)(① × ② × ③)	
평일	233	출퇴근시간	12	199	556,404 ... (a)	
		출퇴근시간 외	22		1,020,074 ... (b)	
		총 계	34		1,576,478 ... (c)	
주말	112	출퇴근시간	—		—	
		출퇴근시간 외	24		534,912 ... (d)	
		총 계	24		534,912 ... (e)	
산출 방법					(명/년)	
총 공급		(c) + (e)			2,111,390	
출퇴근시간(첨두시) 공급		(a)			556,404	
출퇴근외시간(비첨두시) 공급		(b) + (d)			1,554,986	

출처 : 서울시 내부 검토자료

26) 새로운 불거리에 의한 유발수요를 반영, 설문조사결과 신규 수요 비율은 84%로 나타났으며, 추가적인 유발수요는 5.64%이나 이중 5%만 반영함

버스가 탑승을 제공하는 총 공급량 보다 작을 경우, 실제 탑승량은 리버 버스가 제공하는 공급량만큼 이므로, '최대가능 잠재수요'와 '1년간의 출퇴근외 시간외의 비첨두시 공급량' 중 작은 값을 이용해 추정함.

○ 관광수요 중 '최대가능 잠재수요'가, 총 1년간 약 353만 5천여명으로 산출된 것에 비해, '1년간 출퇴근외 시간의 비첨두시 공급량'은 약 155만 5천여명으로, 탑승률 및 신규 수요 비율을 활용한 편익추정 대상수요는 약 51만 6천여명으로 산출되었음.

- 최대가능 잠재수요 추정 시, '내국인 관광지 주요 활용 비율'(12.3%)을 산출하는 과정에서 「2022 국민여행조사」 조사 결과 중 '여행지에서의 활동'에 대한 응답으로 '야외 위락 및 스포츠, 레포츠 활동'에 대한 응답률(4.9%)과 '시티투어'라고 응답한 비율(7.4%)을 합한 값을 적용했는데, 이는 지난 2017년 서울공공투자관리센터에서 검토한 「한강 리버버스 타당성 조사」에서 사용한 산출방식을 참고한 것으로, 당시 분석에서는 「2016 국민여행조사」 결과 중 '야외 위락 및 스포츠, 레포츠 활동'에 대한 응답률(12.1%)만 적용했던 것으로 확인되는바, 현 수요추정결과 2017년도 추정결과에 비해 시티투어 응답비율을 더한 만큼 높게 추정되었을 가능성을 배제할 수 없음.

- 또한, 최대가능 잠재수요 추정 시, '외국인 관광지 주요 활용 비율'(17.5%) 산출 시에는 「2022 외래관광객조사」에서 “여행지에서의 활동”에 대한 응답 중 '자연경관 감상 비율'(50.4%)을 사용하되, 서울시를 방문한 외국인 관광객의 응답비율로 보정한 수치²⁷⁾를 사용했으나, 지

추가 유발수요(5.64%) = 2017년 한강 리버버스 타당성 조사결과 유발수요 비율(3.9%) × {1+설문조사 외국인 수요비율(61.99%) - 2017년 외국인 수요비율(17.43%)}

난 2017년 서울공공투자관리센터에서 검토한 타당성 조사에서는 보정된 수치가 아닌 외국인관광객의 “여행지에서의 활동”에 대한 응답 중 ‘자연경관 감상 비율’에 대한 응답률(7.7%)만 적용했던 것으로 확인됨에 따라, 과거 2017년 타당성 조사 결과보다 수요가 다소 높게 추정됐을 가능성도 배제할 수 없다고 판단됨.

<내·외국인 대상 연간 최대가능 잠재수요 및 편익추정 대상수요>

구 분		산출 과정	단위 : 명, %
최대 가능 잠재 수요 (명/년)	내국인	서울시 내국인 관광객 수 (명/년)	21,110,000
		× 내국인 관광지 주요 활동 비율 (%)	12.3
		× 이용 의향 비율 (%)	51.75
		= 내국인 최대 가능 잠재수요 (명/년) ①	1,343,704
	외국인	서울시 외국인 관광객 수 (명/년)	17,606,000
		× 외국인 관광지 주요 활동 비율 (%)	17.5
		× 이용 의향 비율 (%)	71.0
		= 외국인 최대 가능 잠재수요 (명/년) ②	2,191,727
	총	총 최대 가능 잠재 수요 (명/년) (③ = ① + ②)	3,535,431
편익 추정 대상 수요 (명/년)	내국인	총 편익 추정 대상 수요 (명/년)	515,737
		× 내국인 관광객 비율 (%) (①/③)	38.0
		= 내국인 추정 대상 수요 (명/년) ④	196,015
	외국인	총 편익 추정 대상 수요 (명/년)	515,737
		× 외국인 관광객 비율 (%) (②/③)	62.0
		= 외국인 추정 대상 수요 (명/년) ⑤	319,722
	총	min{총 최대 가능 잠재수요, 비첨두시 1년 공급량}	1,554,986
		× 탑승률 (%)	37.26
		× 신규 수요 비율 (%)	89.0
		= 총 편익 추정 대상 수요 (명/년) (⑥ = ④ + ⑤)	515,737

출처 : 서울시 내부 검토자료

27) 보정된 자연 경관 감상 비율(17.5%) = 서울시 외국인 관광객의 자연 경관 감상 비율(57.8%) × 5개년도(2013~2017년) 외국인 관광객의 해당 문항의 중복응답 비율에 대한 1순위 응답의 비율(30.4%)

마. 사업추진의 타당성

1) 사업계획 및 규모의 적정성

- 한강 리버버스 사업은 마곡에서 잠실까지 총 7개소의 선착장 및 1개소의 도선장²⁸⁾을 설치하고, 199인승 친환경(3등급) 선박 총 8척으로 운영될 예정이며, 출퇴근 시간에는 15분 간격, 출퇴근 시간 외에는 30분 간격으로 운항할 계획이고, 선착장에는 편의점 및 카페, 음식점 등 부대 시설을 설치하여 수익을 얻을 계획임.
- 미래한강본부에서 2023년 10월 제8차 서울시 투자심사위원회에 제출한 자료에 따르면, 서울시는 총 7개소에 선착장 및 부잔교를 설치하고, 기타 승객대기시설, 접근성 개선 공사 등을 실시할 계획이며, 총 212억 원의 예산을 투입할 예정임.
- 다만, 투자심사 당시 선착장의 설치 개소수는 7개소로 현 계획과 동일하나, 투자심사 시에는 ‘김포아라갑문, 망원, 당산, 여의도, 옥수, 잠원, 잠실’로 의결을 받고, 이후 ‘김포아라갑문’ 및 ‘당산’을 ‘마곡’ 및 ‘뚝섬’으로 변경한 것이 확인되는바, 이는 「서울특별시 투자사업 심사에 관한 규칙」 제4조제6호²⁹⁾의 재심사 대상에 해당함에도, 현재까지 재심사는 진행되지 않은 상태임.
- 재심사와 관련하여, 「서울시 지방재정 투자사업 심사지침」에서는 사업 부지를 당초 심사의뢰한 위치와 동일한 읍·면·동 구역 내에서 일부

28) 선박의 수리 및 정박시설

29) 제6조(재심사) 다음 각 호의 사업에 대해서는 해당 사업의 타당성 여부 등에 대한 투자심사를 다시 해야 한다.

6. 투자심사 후 사업부지의 위치가 투자심사의뢰서에 명시된 지역에서 다른 지역으로 변경된 사업

이동한 경우에 한해 재심사 대상에서 제외한다는 단서 조항³⁰⁾이 있으나, 당초 선착장을 설치하려했던 ‘김포아라갑문’은 강서구 개화동 일대이며, ‘당산’은 영등포구 당산동 일대이기에, 강서구 가양동 일대에 설치될 ‘마곡’선착장과 광진구 자양동 일대에 설치될 ‘뚝섬’선착장은 동일한 읍면동 구역 내에서 이동한 것으로 볼 수 없어, 이에 대한 집행기관의 해명이 요구되며, 선착장의 설치 규모 및 위치 등이 이 사업의 부대시설 운영에 따른 수익성에 영향을 미치게 됨을 고려했을 때, 투자심사 재심의를 거친 후 이 출자 시행 동의안을 심사할지에 대해서도 논의가 필요하겠음.

- 또한, 선착장 등 조성사업에 투입되는 사업비 규모는 총 212억원으로, 이는 중앙투자심사 대상 및 타당성 조사 대상에는 해당하지 않으나, 지난 제321회 정례회에서 가결된 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약서」 제13조제1항 및 제2항에 의거하여 ‘서울시는 향후 운항결손액 발생 시 이를 보전하기 위한 보조금을 지원할 수 있다는 점’을 감안한다면, 향후 한강 리버버스 사업에서 운영손실이 발생할 경우, 서울시의 재정지출 규모가 투자심사 및 타당성 조사대상 금액을 초과할 가능성도 배제할 수 없을 것으로 사료됨.

- 향후, 서울시는 김포아라갑문 등에 선착장을 추가로 설치하여 김포 노선도 운항할 계획도 수립하고 있다는 점 역시 재정지출 증가에 영향을 줄 것으로 판단되는바, 출자 시행 동의에 있어 이를 감안한 심도 있는 논의가 필요하겠음.

30) 서울시 지방재정 투자사업 심사지침(2021), p.22

7. 재심사 대상

(사업부지변경) 당초 투자심사 의뢰서에 명시된 위치와 달리 시공 또는 개최되는 사업 다만, 도로·철도 등 일부구간 변경, 건축물 부지위치 변경*은 제외

* 사업부지를 당초 심사의뢰한 위치와 동일한 읍·면·동 구역 내에서 일부 이동한 경우는 제외

<사업규모>

구 분	한강 리버버스
위치	마곡 ~ 잠실
선착장	마곡, 망원, 여의도 옥수, 잠원, 뚝섬, 잠실,
리버버스	8척(1척기준:199인승, 150톤) 출퇴근 시간 15분 간격, 출퇴근 외 시간 30분 간격 운항기준 8대
도선장	1개소
선착장 부대시설(카페,편의점,음식점)	- 편의점 7개소 (1개소 당 연면적 135㎡) - 카페 2층 2개소(1개소 당 연면적 600㎡) - 카페 1층 7개소(1개소 당 연면적 135㎡) - 음식점 3개소(1개소 당 연면적 600㎡)

○ 한편, 한강 리버버스 관련 국내 유사사례³¹⁾를 살펴보면,

- 우선 한강수상택시의 경우 지난 2007년 10월부터 운항 중이며, 7개 노선 및 10대의 수상택시, 16개의 수상택시 터미널이 존재함. 그러나, 과거 접근성 개선 실패로 인해 그동안 방치되어 오면서 사실상 실패한 수상교통 정책사례로 볼 수 있겠음.



출처 : 「한강 리버버스 타당성 조사」 (2017), p.65

31) 서울공공투자관리센터 「한강 리버버스 타당성 조사」 (2017)를 참고·인용·각색함.

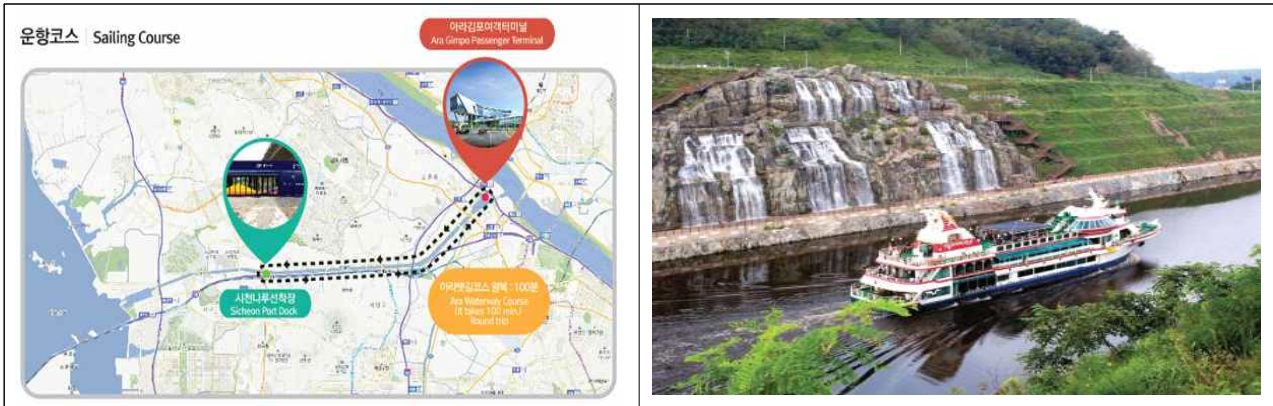
- 한강유람선의 경우 국내 및 외국 관광객에게 휴식 공간을 제공할 수 있는 관광기능을 수행하고 있는데 ‘이랜드 크루즈’와 ‘한강 아라호’ 두 개의 업체에서 총 8개 선착장 및 15개 노선, 5척 및 3개의 유람선 터미널을 운영하고 있으며, 다양한 노선 및 이벤트 행사를 진행하는 등 관광상품으로 운영 중에 있음.



출처 : 「한강 리버버스 타당성 조사」 (2017), p.68

- **경인아라뱃길 크루즈**는 아라김포에서 시천나루를 왕복하는 관광선으로 아라김포여객터미널에 위치하며, 5개 노선 및 1척, 1개의 여객터미널 운영 중에 있음. 경인아라뱃길 크루즈 역시 한강유람선과 동일하게 관광용 선박으로 운항되고 있음.

<경인아라뱃길 크루즈>



출처 : 「한강 리버버스 타당성 조사」 (2017), p.68

- 국내사례와 함께 해외사례인 런던 및 뉴욕, 코펜하겐, 함부르크, 도쿄에서 운영 중인 수상버스 및 페리 등의 사례를 참고하면, 도심 내에서 수상교통 수단을 이용하여 교통정체를 피할 수 있는 **출퇴근용 교통수단**인 동시에 관광객을 위한 **문화관광 수단**으로 활용되고 있다는 점에서, 서울시도 한강을 이용한 수상교통 확충 및 관광 수단의 도입방안에 대해 검토가 가능하겠음.

<해외사례>

구분	런던	뉴욕	코펜하겐	함부르크	도쿄
명칭	우버 보트	NYC페리	하버버스	하버페리	도쿄크루즈
주관	영국교통공사 (TFL)	뉴욕경제개발공사 (NYCEDC)	덴마크교통청 (DOT)	함부르크교통청 (HW)	도쿄도 공원 협회
운영	Thames Clippers	Hornblower Cruises	Movia	HADAG	도쿄크루즈쉽 (Tokyo Cruise Ship)
운항연도	1999~	2017~	2000~	1929~	2016~
선박/노선수	20척/4개	38척/6개	10척/3개	26척/8개	11척/16개
이용요금	약 8,500~14,000원	약 5,200원	약 3,500~10,000원	약 5,000~16,000원	약 4,000~12,000원

구분	런던	뉴욕	코펜하겐	함부르크	도쿄
특징	출퇴근/관광 육상교통과 근접 교통카드 결제	주로 출퇴근용 무료셔틀버스 운영 계절노선 운영	주로 대중교통 교통카드 결제 오페라 공연 노선 운영	주로 출퇴근용 교통권(티켓, 카드)	주로 관광용 지하철역에서 선착장까지 도보 2~10분 음성가이드시스템 이벤트 크루즈운영

출처 : 서울시 내부 검토자료

2) 사업비 및 재원 규모

① 사업비 및 사업수익

- 사업기간인 2024년부터 2045년까지 20년간 한강 리버버스의 총사업비는 3,430억 1천3백만원으로, 이중 건조 사업비는 531억 3천8백만원, 운영사업비는 2,898억 7천5백만원이 소요될 예정임.

(단위 : 백만원)

구 분	내 역	합계	2024년	2025년	2026년	2027년	2028년
총사업비	건조 비용	51,151	51,151	-	-	-	-
	취득부대비용	692	692	-	-	-	-
	판매비	103	103	-	-	-	-
	실사수수료	21	21	-	-	-	-
	일반관리비	83	83	-	-	-	-
	금융비용	1,089	1,089	-	-	-	-
	건조사업비	53,138	53,138	-	-	-	-
	운영비용	268,340	5,603	9,823	10,114	10,402	232,399
	법인세비용	8,402	-	-	-	-	8,403
	금융비용	13,133	545	2,674	2,674	1,498	5,744
	운영사업비	289,875	6,148	12,496	12,788	11,900	246,545
	총사업비	343,013	59,286	12,496	12,788	11,900	246,545

- 이 사업을 통한 총 사업수익은 3,528억 2천7백만원으로, 사업비 보다 98억 1천4백만원이 많으며, 사업수익의 구성은 선착장 내 편의시설 운영 및 승선료 수입, 광고수입 등으로 구성됨.

(단위 : 백만원)

구 분		계	2024	2025	2026	2027	2028 ~2045
총계		352,827	3,465	14,920	15,430	15,555	303,457
수입	·승선료	114,728	973	4,771	5,044	5,031	98,909
	·선내 매점	8,744	72	360	367	375	7,570
	·편의점	64,105	634	2,596	2,656	2,717	55,502
	·카페	9,817	111	445	445	454	8,362
	·레스토랑	50,598	500	2,049	2,097	2,145	43,807
	·Take out 커피점	13,647	155	619	619	631	11,623
	·광고 수입	91,188	1,020	4,080	4,202	4,202	77,684

② 재원조달 및 상황

- 2024년 이 사업 시행 후부터 2025년 12월말까지 초기 투자비용으로 건조사업비 및 운영비 등 총 717억 8천2백만원이 소요될 예정이며, 2차연도 회계기간 동안 건조사업비는 520억 4천9백만원, 금융비용 43억 7백만원, 2차연도 회계기간 동안의 운영비용 154억 2천6백만원이 지출될 예정임.
- 이에 대한 상환재원은 해양수산부의 친환경선박 보조금 87억 4천6백만원, 출자금 100억원, 차입금 530억 3천6백만원으로 조달가능한 수준인 것으로 확인됨.
- 한편, 지난 제321회 정례회에서 가결된 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약서」 제13조제1항 및 제2항에 의거하여 서울시는 사업자에게 운

항결손액을 보전하기 위한 보조금(운영손실보전금)을 지원할 수 있도록 규정되어 있는바, 2026년부터는 서울시의 보조금이 지원될 예정이므로 추가적인 재원조달 없이 리버버스 운영은 가능할 것으로 분석됨.

(단위 : 백만원)

지출	금액	재원조달		금액
총계	71,782	총계		71,782
건조 사업비	52,049	보조금	해양수산부	8,746
금융비용	4,307	출자금	소계	10,000
			SH공사	5,100
			(주)이크루즈	4,900
'24.10~'25.12 운영비용	15,426	차입금	소계	53,036
			SH공사	27,048
			(주)이크루즈	25,988

- 향후, 2045년 리버버스 사업이 종료되는 시점에서 공사가 당초 투입한 출자금 51억원은 선박 매각수입으로 상환받을 예정이며, 차입금의 경우 우선 운영수입으로 상환받은 후, 부족분 발생 시에는 서울시의 보조금(운영손실보전금)으로 상환받을 계획임.

(단위 : 백만원)

구 분		상환방법
총계	32,148	
출자금	5,100	선박 매각수입으로 상환
차입금	27,048	운영수입으로 상환 후 부족분 발생시 市 운영손실보전금으로 상환

3) 출자타당성 분석결과

- SH공사가 회계법인을 통해 실시한 출자타당성 검토결과³²⁾ 경상가격 기

32) “한강 리버버스 사업 출자타당성 검토보고서”, 예교지성회계법인, 2024

준(할인율 4.5%) 리버버스 사업의 총수입은 3,528억 2천7백만원, 총 사업비는 3,430억 1천3백만원으로, 2045년까지 운영시 SH공사 출자금 51억원에 대한 배당금은 총 171억 3천만원으로 분석되어 수익률(IRR)³³⁾ 9.5%를 확보하는 것으로 나타났고, 사업성지수(PI)도 2.05로 분석되어 사업성을 확보하고 있는 것으로 나타남.

- 채무상환능력(DSCR)³⁴⁾을 분석한 결과에서는 사업기간 평균 1.66, 누적 최소값은 1.01로 분석되어, 차입금 미상환가능성은 낮은 것으로 분석됨.

(단위 : 백만원)

구	분	(주) 이 크 루 즈	서울주택도시공사	주 주 전 체
총 현 금 유 입	운 영 배 당	10,983	11,431	22,413
	매 각 배 당	5,475	5,699	11,174
	원 본 반 환	4,900	5,100	10,000
총 현 금 유 출	출 자 원 금	(4,900)	(5,100)	(10,000)
순 현 금 흐 름		16,458	17,129	33,587
IRR		9.50%	9.50%	9.50%
NPV		4,932	5,133	10,065
PI		2.05	2.05	2.05
DSCR(기간) 평균				1.66
DSCR(누적) 최소값				1.01

① 재무적 타당성 분석

- 불변가격을 기준으로 재무적 타당성을 분석한 결과. 수입액은 1,919억 2천8백만원, 지출액은 1,772억 4천7백만원, 할인율 4.5%를 적용한

33) IRR(내부수익율) : 자본비용율 4.5%보다 높을 경우 사업성이 있음

34) 채무상환능력비율(Debt-Service Coverage Ratio) : 금융부채 상환능력을 평가하는 비율. 1.0이상 이 되어야 차입금 상환이 가능하다는 의미

순현재가치는 146억 8천1백만원으로 나타났으며, 수익성지수(PI)는 1.08, 내부수익률(IRR)은 7.53%로 분석되어 사업성을 확보하는 것으로 분석됨.

구 분	내 용	서울 리버버스
사업 수지 (불변가격 기준)	수 입(a)	191,928백만원
	지 출(b)	177,247백만원
	수지차(a-b)	14,681백만원
재무적 수익성 (할인율 : 4.5%)	NPV(순현재가치)	14,681백만원
	PI(수익성지수)	1.08
	IRR(내부수익율)	7.53%

※ NPV(현재가치) : 0보다 높을 경우 사업성 있음

PI(수익성지수) : 1보다 높을 경우 사업성 있음

IRR(내부수익율) : 자본비용율 4.5%보다 높을 경우 사업성이 있음

② 경제적 타당성 분석

- 불변가격을 기준으로 경제적 타당성을 분석한 결과, 총편익은 1,626억 1천6백만원, 비용은 1,605억 9천4백만원, 할인율 4.5%를 적용한 결과 현재가치는 20억 2천2백만원으로 나타났으며, 수익성지수(PI)는 1.013, 내부수익률(IRR)은 4.98%로 분석되어 사업성을 확보하고 있음.

구 분	내 용	서울 리버버스
사업 수지 (불변가격 기준)	편 익(a)	162,616백만원
	비 용(b)	160,594백만원
	수지차(a-b)	2,022백만원
경제적 수익성 (할인율 : 4.5%)	NPV(순현재가치)	2,022백만원
	PI(수익성지수)	1.013
	IRR(내부수익율)	4.98%

※ NPV(현재가치) : 0보다 높을 경우 사업성 있음

PI(수익성지수) : 1보다 높을 경우 사업성 있음

IRR(내부수익율) : 자본비용율 4.5%보다 높을 경우 사업성이 있음

- 재무적 타당성과 경제적 타당성이 차이를 보이는 이유는 재무적 수익성 산출시에는 교통³⁵⁾ 및 관광편익을 가산하지 않으나, 경제적 수익성에서는 이를 반영하게 되어 차이를 보이는 것으로 이해할 수 있겠음.

4) 편익 분석 결과

① 교통부문 편익

- 편익이란 주어진 재화의 소비로 인해 발생하는 경제적 이익의 화폐가치를 의미하는 것³⁶⁾으로, 한강 리버버스 도입에 의한 **차량운행비용 절감편익**은 유류비, 엔진오일비, 타이어 마모비, 유지관리비, 감가상각비로 구분할 수 있으며, 이를 금액으로 환산시 연간 총 2억 1천8백만원으로 분석되었음.
- 또한, 신교통수단 도입에 따른 **통행시간 감소편익**은 교통투자사업의 시행으로 도로 및 철도의 통행수요와 통행속도가 변화할 경우 발생할 수 있는 통행시간비용을 화폐가치로 추정한 것으로, 연간 총 2억 9천5백만원으로 분석되었고, **교통사고 감소편익**은 교통사고로 발생하는 사회·경제적 손실을 화폐가치로 전환한 것으로 연간 총 1천9백만원으로 분석되었음.
- 한편, **환경비용 절감편익**은 차종 및 통행속도별 대기오염 및 온실가스 배출비용, 소음변화 등을 화폐가치로 전환한 것으로 연간 총 1천만원으로 분석됨.

35) 운행비용 절감편익, 시간절감 편익, 사고비용 절감 편익, 환경비용 절감 편익 등

36) 서울공공투자관리센터 「한강 리버버스 타당성 조사」 (2017), p.273

구 분	금 액
합 계	5.42억원
운행비용 절감편익	2.18억원
시간절감편익	2.95억원
사고비용절감편익	0.19억원
환경비용절감편익	0.10억원

출처 : 서울시 내부 검토자료

② 관광부문 편익

- 관광부문의 편익은 내국인 및 외국인으로 구분하여 편익을 추정했는데, 내국인 이용자 편익의 경우 리버버스를 이용하며 느끼는 만족감과 추가적인 지불의사액을 활용하여 추정했으며, 외국인 이용자의 경우 1회 탑승이용료(3,000원)를 기준으로 이용할 의사가 있는 외국인 수요를 활용하여 편익을 추정하였음.

- 이에 따른 내국인 및 외국인의 관광부문 편익은 연간 총 19억 3천만 원으로 분석되었음.

(단위 : 백만 원/년)

구 분	연간금액	산출근거
총 계	1,930	
내국인 이용자 편익	383	- 최대지불의사액(4,952원) - 소비자 지출(3,000원) = 1,952원(소비자 잉여, 내국인 이용자 1명의 1회 이용에 대해 발생하는 이용자 편익) - 내국인 편익 추정 대상 수요(196,015명/년) × 소비자 잉여(1,952원) = 383백만 원/년(내국인 이용자 편익)
운항 수익	1,547	- 연간 관광 수요(515,737명) × 탑승료(3,000원) = 1,547백만 원/년

출처 : 서울시 내부 검토자료

5. 종합 검토의견

- 이 출자시행 동의안은 한강 리버버스를 소유·운영하기 위한 법인 설립을 위해 SH공사가 법인설립에 필요한 출자금(총 51억원)을 출자하기에 앞서 시의회의 사전 의결 받기 위해 제출된 것임.
- 이 동의안의 대상사업인 한강 리버버스 사업은 서울시의 ‘그레이트 한강 프로젝트’의 일환으로 추진되는 사업으로, 향후 관광수요 창출 등 시너지 효과와 함께 서울의 도시경쟁력 향상에도 기여할 수 있을 것으로 판단됨.
- 특히, 한강 리버버스 사업과 관련하여, 지난 제321회 정례회에서 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약서 동의안」 및 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례안」이 가결(소관상임위 : 환경수자원위원회)됐고, 특히 이 협약서에서 서울시의 의무 조항으로 ‘선착장 조성 및 접근성 개선의무’와 함께 ‘사업자의 운항결손액 발생시 보조금 지급 규정’까지 신설하는 등 서울시의 사업추진 의지는 매우 높은 것으로 판단되나, 사업시행에 앞서 다양한 측면에서의 논의와 검토가 필요할 것으로 사료됨.

첫째, 미래한강본부는 이 사업을 준비하기 위해 2개 연도에 걸쳐 “서울 리버버스 도입 추진방안”용역을 진행 중에 있고, 서울시의회의에 출자 시행 동의안을 제출한 현 시점까지도 용역이 준공되지 않은 채 내부 검토 중인 수요추정 결과만 제시한 상태임을 감안할 때, 한강 리버버스 도입에 따른 교통수요 및 관광수요 추정결과와 사업성 분석결과를 최종적으로 명확히 제시해야할 필요가 있겠으며, 이를 토대로 한강 리버버스 사업의 수요 및 사업성을 추가 점검할 필요가 있겠음.

둘째, 출자 시행 동의안 제출 시 한강 리버버스의 선착장 설치에 대한 구체적 사업계획이 제시된 바 없고, 선착장과 함께 설치될 부대시설 설치에 대한 설계·기술적 검토결과와 선박 건조에 대한 기술적 검토결과 역시 시의회에 제출되지 않은 상황에서, 사업의 실체 및 추진 가능성에 대한 신뢰도에 의문이 제기될 수 있는바, 이에 대해서는 지속적인 점검과 확인이 필요하겠음.

셋째, 한강 리버버스 사업 성공의 중요요인은 ‘접근성’이라고 볼 수 있는데, 이에 대한 구체적인 대안 제시는 부족한 상태임. 과거 한강 수상택시의 경우, 한강으로의 접근성 부족이 실패의 원인으로 지적되고 있음을 감안할 때, 버스 및 지하철 등 대중교통과의 구체적 연계방안을 마련하여 제시해야 할 것임.

넷째, 선착장 및 부대시설의 설치비용은 총 212억원으로 서울시 예산으로 집행될 예정이나, (주)이크루즈와 서울시가 체결한 협약에 따르면 운항결손액을 서울시가 보조하도록 되어 있어, 서울시가 당초 계획한 재정적 지출액이 더욱 커질 수 있다는 점에서 사업타당성에 대한 심도있는 검토와 함께, 한강 리버버스 이용객에 대한 수요를 과다하게 추정한 것은 아닌지에 대해서는 추가적인 점검이 요구된다 하겠음.

다섯째, SH공사의 경우 이 사업 외에 그레이트 한강 프로젝트 사업 중 대관람차 및 수상관광호텔과 같은 사업에도 참여하기 위해 검토·준비 중인 상황에서, 공사의 출자금 규모 역시 함께 증가할 것으로 전망되는바, 공사의 재정건전성이 악화되지 않도록 주의를 기울여야 하겠음.

- **종합하면**, 이 출자 시행 동의안은 한강 리버버스 사업 운영상의 공공성과 투명성, 운항의 전문성과 효율성을 확보하고자, SH공사가 (가칭)한강 리버버스 주식회사에 총 51억원을 출자하여 (주)이크루즈와 함께 법인을 설립하고, 한강 리버버스 운영사업에 참여하기 위한 것으로,

서울시 그레이트 한강 프로젝트의 일환으로 추진되는 사업이라는 점과 한강 리버버스 운영을 위한 협약 및 조례 등 제도적 기반이 마련되어 있다는 점에서 사업시행을 위한 **출자의 적정성은 인정된다고** 사료됨.

- 다만, 그레이트 한강 프로젝트 사업의 일환으로 가시적 성과가 기대되는 사업인 만큼 사업효과에 대해서는 다각적인 논의가 필요하다 사료되나, 교통 및 관광수요 추정 등 사업시행을 위한 사전검토가 완료되지 않은 상태에서 시의회에 출자 동의안을 제출하는 것은 지양해야 할 필요가 있겠으며, 10월 정식운항 시까지 선착장별 대중교통 접근성을 개선하되, 선박운항의 안전성 확보에도 만전을 기해야 할 것임.

전 문 위 원	강 대 만	02-2180-8204
입 법 조 사 관	한 승 윤	02-2180-8207